

2 収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証

勸 告	説明図表番号
<p>(1) 収受運賃の実態把握の実施</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 運賃・料金制度の変遷状況</p> <p>(ア) 認可制から届出制への移行</p> <p>貸切バスの運賃及び料金については、平成 12 年 2 月の道路運送法の改正による需給調整規制の廃止前までは、認可運賃・料金(以下「認可運賃」という。)制度が採られており、需給調整規制の廃止後は届出運賃制度が採られている。</p> <p>a 認可運賃制度</p> <p>認可運賃制度では、自動車運送事業が一般公衆を対象とする営業であること、これらの事業が規制されない場合には激しい運賃競争に陥るおそれのあることなどの理由により、道路運送法に基づき、乗合バス、貸切バス及びタクシーの運賃は各事業者が決定し、運輸大臣（現国土交通大臣）がこれを認可する仕組みであった。</p> <p>貸切バスの認可運賃には、時間制運賃、^{キロ} 軒制運賃及び行先別運賃の 3 区分があり、貸切バス事業者を管轄する地方運輸局長等が、管内の貸切バス事業者の原価計算資料に基づいて算出した運賃を基準額として設定し、その上下 15% の範囲内で認可することとされていた。</p> <p>b 認可運賃制度から届出運賃制度への変更</p> <p>しかしながら、貸切バスの運賃及び料金の設定は、貸切バス事業者の自主性が発揮されることが望ましく、地域ごとの原価に基づく認可制よりも、個別の届出により設定できる方が適当であるとする運輸政策審議会答申により、平成 12 年 2 月の道路運送法の改正による需給調整規制の廃止に伴い、認可運賃制度から届出運賃制度に変更された。</p> <p>(イ) 届出運賃制度の概要</p> <p>認可運賃制度では、運賃は原価計算資料に基づき算出された基準額の上下 15% の範囲内、料金は基準額どおりの金額でなければ認可されなかった。しかし、届出運賃制度では、道路運送法第 9 条の 2 第 1 項により、貸切バス事業者が事業者の経営形態に合わせた運賃及び料金をあらかじめ国土交通大臣に届け出ることにより、これを自由に設定し、変更することができることとなった。</p> <p>一方で、国土交通大臣は、貸切バス事業者の届出運賃が公正競争の確保及び利用者の保護の観点から不当なものである場合には、道路運送法第 9 条の 2 第 2 項により、これを変更することを命ずることができる。</p>	

イ 届出運賃の適正收受

貸切バス事業者は、道路運送法第9条の2第1項により、旅客の運賃及び料金を設定又は変更するときは、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならないとされている。

また、道路運送法第30条第2項により、原価を度外視したような著しく低い運賃を收受するなど、事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならないとされている。

貸切バス事業者が上記の規定に違反した場合には、罰則が科せられるか行政処分が行われる。

ウ 公示運賃の概要

地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出る運賃及び料金について、変更命令の審査を必要としない額の範囲を公示している。

公示運賃は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」¹（以下「公示運賃処理要領」という。）の別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」（以下「公示運賃設定要領」という。）により、地方運輸局長等が当該地域内の経済状況及び事業者の経営状況を勘案して設定する範囲とされている。

その範囲は、「変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲について」²（以下「変更命令審査通達」という。）により、需給調整規制が廃止された日（平成12年2月1日）前の認可運賃の基準額を基に、運賃については上限15%と下限25%、料金については上限0%と下限10%の範囲内とされており、認可運賃と比較するとそれぞれ下限が10%拡大されている。

さらに、公示運賃の適用方法については、公示運賃処理要領の別紙2の「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」により、標準的な運賃として、時間制運賃、キロ制運賃、行先別運賃及び時間・キロ選択制運賃³の4区分が示されており、認可運賃に比べて時間・キロ選択制運賃が新たに加えられている。

貸切バス事業者が、公示運賃の範囲内の額で、上記いずれかの標準適用方法により運賃及び料金を届け出た場合は、地方運輸局長等の審査は行われず、当該事業者は届出運賃により運送を行うことができる。

エ 届出運賃の收受状況の把握、監査等の必要性

貸切バス事業者の届出運賃の收受状況については、監査方針の細部取扱いにおいて、地方運輸局等が巡回監査等を行う際の監査対象に応じて必要な項目から選択して監査を実施する項目の一つとされている。

届出運賃の收受について、国土交通省は、貸切バス事業者間において過

表Ⅱ-2-(1)-①
公示運賃処理要領

表Ⅱ-2-(1)-②
公示運賃設定要領

表Ⅱ-2-(1)-③
変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲

表Ⅱ-2-(1)-④
一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法の概要

度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件の悪化や安全運行のために必要な経費の削減が生じやすいことから、貸切バスの安全運行のためには届出運賃の適正収受が必要であり、巡回監査を通して届出運賃に対する収受状況を把握し、適正に収受されていない場合には指導、助言を行っていくとしている。

【調査結果】

ア 届出運賃の設定状況

当省が調査した 9 地方運輸局等管内における貸切バス事業者の届出運賃の設定状況をみると、ほとんどが公示運賃の範囲内で届け出られており、それ以外のものは、直近では、平成 18 年度の関東運輸局管内の 1 件と北海道運輸局管内の 1 件のみとなっている。

関東運輸局管内のものは、ロケバス事業のみを行っているバス事業者からのものであり、北海道運輸局管内のものは、回送料金を無料とする範囲を拡大したものである。

ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃の範囲で届出運賃を定めている理由について、当省が調査した貸切バス事業者は、原価計算が必要となる公示運賃以外の運賃設定は困難であるため、地方運輸局等において審査や変更命令を受けることのない金額を届け出たとしている。

また、国土交通省は、平成 12 年の需給調整規制の廃止以降は、貸切バス事業の経営実績がない小規模な新規事業者の参入が多く、これらの事業者が原価計算により公示運賃以外の運賃を設定することは困難であることを理由に挙げている。

イ 届出運賃の収受状況

今回、当省が、84 貸切バス事業者について、運送契約書等から届出運賃の収受状況を調査した結果、収受額が届出運賃よりも低い状況がみられ、中にはこれにより、経営が圧迫され、ひいては安全運行に支障を来すおそれのある例がみられた。

また、事業者アンケート調査の結果においても、同様の状況がみられた。

(ア) 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況

a 届出運賃の収受率

今回、当省が調査した 84 貸切バス事業者のうち運送契約の内容が確認できた 76 事業者から、平成 20 年 5 月の運送契約を中心に 1 事業者当たり 1 件ないし 15 件を抽出し、計 369 件について、運送契約書等から届出運賃に対する収受額の割合を調査したところ、収受額が届出運賃の下限額を下回っているものが 313 件 (84.8%) あり、収受率が 50%を下回っているものが 133 件 (36.0%) みられた。

届出運賃の下限額に対する実際の収受額の割合をみると、50%以上

表Ⅱ-2-(1)-⑤
9 地方運輸局等における公示運賃の設定状況及び貸切バス事業者における届出運賃の設定状況

表Ⅱ-2-(1)-⑥
公示内容によらない届出の例

事例Ⅱ-2-(1)-①
貸切バス事業者における届出運賃の収受状況 (運送別収受率一覧表)

表Ⅱ-2-(1)-⑦

<p>60%未満が 72 件 (19.5%) で最も多くなっており、次いで 40%以上 50%未満が 68 件 (18.4%) となっている。</p> <p>これらの届出運賃を下回る金額による運送は、道路運送法が定める届出運賃の適正収受に違反するものである。</p> <p>また、上記の 369 件の運送契約の中には、収受額が届出運賃の上限額を上回るものが 12 件 (3.3%) あるが、これらについても届出運賃の適正収受に違反する運送である。</p> <p>b 届出運賃の収受率が低い運送契約</p> <p>届出運賃の収受率が低いものの中には、20%程度のももみられ、この中には、後述(ウ)-bのとおり、1日の拘束時間が16時間を超え、改善基準告示違反となっている例がみられる。</p> <p>なお、旅行者が契約金額から手数料を徴収しているものがあり、手数料徴収後の運賃をみると、届出運賃の収受率が20%を下回るものがある(手数料については、後述ウ-(ウ)参照)。</p> <p>c 事業者アンケート調査結果における届出運賃の収受状況</p> <p>貸切バス事業者が届出運賃を収受できない状況は、当省の事業者アンケート調査の結果においてもみられ、2,629事業者のうち、届出運賃を収受できていないものが2,417事業者(91.9%)みられた。</p> <p>また、有効回答について契約先別(旅行者、自治体・学校関係及び個人)に届出運賃の収受状況をみると、届出運賃を収受できていない貸切バス事業者は、旅行者との取引では1,830事業者中1,783事業者(97.4%)、自治体・学校関係との取引では1,952事業者中1,826事業者(93.5%)、個人との取引では2,011事業者中1,829事業者(90.9%)などとなっている。</p> <p>このうち、実際に収受した運賃が届出運賃の50%未満のもの割合が、旅行者との取引では354事業者(19.3%)、自治体・学校関係との取引では319事業者(16.3%)、個人との取引では242事業者(12.0%)などとなっている。</p>	<p>届出運賃の収受率区分表</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-② 収受運賃が届出運賃の上限額を超えている運送契約の内容</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-③ 届出運賃の収受率が20%程度となっている例</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑧ 届出運賃の収受状況</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑨ 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況</p>
<p>(イ) 届出運賃を収受できていない理由</p> <p>a 実地調査結果における届出運賃を収受できていない理由</p> <p>当省の調査において、届出運賃を収受できていないと回答した76事業者について、その理由をみると、①規制緩和による貸切バス市場の供給過剰状態により、契約先の主導による届出運賃を下回る安価な価格が提示され、この運賃で契約しない場合、次の契約ができないおそれがあるためやむを得ず契約しているものが45事業者、②採算が確保できれば自ら低運賃で契約しているものが20事業者となってい</p>	<p>表Ⅱ-2-(1)-⑩ 貸切バス事業者が届出運賃を収受できていない理由</p>

る。

また、届出運賃を収受できていない事業者の中には、届出運賃に基づく金額設定では旅行業者等と折り合いがつかず受注が困難であることなどから、届出運賃とは異なる無届の運賃表を作成し、それに基づき運送契約を行っているものが3事業者みられた。これら3事業者では、いずれも公示運賃を届出運賃に設定しているが、実際の運送契約では届出運賃を使用しておらず、主な契約先である旅行業者又は学校のクラブ等とは、実勢価格を参考に無届けで独自に作成している運賃表により、届出運賃を下回る価格で契約している。

さらに、上述①の契約先の主導による届出運賃を下回る安価な価格による契約には、後述ウ-(ア)のとおり、旅行業者が関与しているものがある。

上述の届出運賃を下回る運賃でもやむを得ず契約しているもの及び自ら低運賃で契約しているものの例は、それぞれ次のとおりである。

【届出運賃を下回る低運賃でもやむを得ず契約している例】

貸切バス事業者 Da (宮城県)

同事業者は、自社企画以外の契約は収受率 50%を下回り、低いものは 27.2%の収受率となっている。

同事業者は、届出運賃を収受できていない理由について、i) 旅行業者の依頼価格が走行距離を考慮せずに 1 日当たりの金額を定める日建てを原則としていること、ii) 安い運送価格で受注しなければ次の契約を依頼してもらえないこと、iii) 規制緩和後、運送価格相場が下落したことを挙げている。

また、同事業者は、届出運賃を収受できないことによる支障として、中古車を購入せざるを得ないが、修理費がかさみ経営を圧迫するとしている。

さらに、i) 運転者への十分な賃金及び手当の支給が困難、ii) 遠距離旅行でも交替運転者を配置することができないとしており、安全運行に支障を来すおそれがあることを挙げている。

【自ら低運賃で契約している例】

貸切バス事業者 Bg (香川県)

同事業者では、貸切バスの運賃の実勢価格が下がっていることから、届出運賃を下回る独自の運賃表（一般貸切用、遠足・送迎バス用）を作成し、これにより旅行業者等と運送契約を行っている。

独自に作成した運賃表をみると、一般貸切用では、運賃が最も高い繁忙期の日曜日でも届出運賃の 80%、最も安い閑散期の平日では届出運賃の 53%となっており、遠足・送迎バス用では、繁忙期で 92%、閑散期では 78%となっている。

事例Ⅱ-2-(1)-④
貸切バス事業者が届出運賃と異なる独自の運賃表を作成・使用している例

事例Ⅱ-2-(1)-⑤
届出運賃を収受できていない理由及びそのことによる影響等

<p>b 事業者アンケート調査の結果における届出運賃を収受できていない理由（複数回答）</p> <p>事業者アンケート調査で届出運賃を収受できていないと回答している2,417事業者について、届出運賃を収受できていない理由をみると、</p> <p>① 他の貸切バス事業者が低料金のため、自社も追随せざるを得ないとするものが1,616事業者（66.9%）、</p> <p>② 契約先が運賃制度に対し無理解なため届出運賃を下回る運賃でも契約せざるを得ないとするものが1,159事業者（48.0%）、</p> <p>③ 取引の依存関係が強い契約先のため、低料金でも契約せざるを得ないとするものが1,121事業者（46.4%）、</p> <p>④ 新規需要獲得のため、届出運賃を下回る運賃でも契約せざるを得ないとするものが677事業者（28.0%）となっている。</p> <p>c 事業者アンケート調査の結果における契約先からの運賃・料金の要求内容</p> <p>事業者アンケート調査の結果では、契約先から「当初から公示運賃・料金を配慮しない著しく低い運賃・料金が提示される」ことが常にある又は時々あると回答した貸切バス事業者は、合計2,002事業者（76.2%）であり、ないと回答した418事業者（15.9%）を大きく上回っている。</p> <p>また、「運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」ことが常にある又は時々あると回答した貸切バス事業者は、合計1,529事業者（58.2%）であり、ないと回答した826事業者（31.4%）を上回っている。</p> <p>さらに、「運行後に運賃・料金の一部について明確な理由もなく返還を求められる」ことが常にある又は時々あると回答した貸切バス事業者も合計228事業者（8.7%）あった。</p> <p>(ウ) 届出運賃を収受できていないことによる影響・支障等</p> <p>a 契約金額が低いことによる労務管理・運行管理に与える影響・支障</p> <p>前述(イ)-aにおいて届出運賃を収受できていないと回答した76事業者では、契約金額が低いことによる労務管理・運行管理に与える具体的影響・支障として、①運転者等の人件費の抑制を挙げているものが31事業者（40.8%）、②車両更新時期の延長を挙げているものが22事業者（28.9%）、③車両整備費の抑制を挙げているものが8事業者（10.5%）、④中古車の購入、事業分社化などによる経営努力を挙げ</p>	<p>表Ⅱ-2-(1)-⑪ 届出運賃を収受できていない理由（アンケート）</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑫ 運賃・料金について契約先から要求された内容</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑬ 届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例（実地調査）</p>
---	---

ているものが9事業者(11.8%)などとなっている。

なお、社団法人日本バス協会の資料から、貸切バスの運送原価をみると、年々その割合は低下しているものの、平成19年度で45.8%と人件費の占める割合が高い。

同様に、事業者アンケート調査の結果では、届出運賃を収受できていないことによる労務管理・運行管理に与える影響・支障について、2,629事業者のうち1,634事業者(62.1%)の貸切バス事業者が、非常に影響がある又はやや影響があると回答している。

具体的には、「車両の使用年数の延長」が1,202事業者(73.6%)、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が824事業者(50.4%)、「運転者の賃金水準の切り下げや手当の削減」が727事業者(44.5%)、「運転者の勤務時間の延長」が358事業者(21.9%)、「車両の点検・整備費用の削減」が214事業者(13.1%)となっている。

そのほか、具体的な回答として、「任意保険経費を削減し、価格競争を行っている事業者も存在する」との意見もみられた。

b 契約金額が低いことが原因とみられる改善基準告示違反の発生状況

今回、当省が調査した84貸切バス事業者のうち35事業者において、運転者の法定拘束時間が16時間を超える改善基準告示違反の数が91件みられた。

このうち、運賃の収受状況が判明している17事業者36件の運送契約に係る届出運賃の収受率をみると、22.2%ないし79.7%となっており、すべてが届出運賃の下限額を下回っている。このような届出運賃の収受率と改善基準告示違反の発生との関係についてみると、前述イ-(ア)-aのとおり、当省が調査した84事業者のうち、運送契約の内容が確認できた76事業者369運送契約全体では収受率が50%未満の運送の割合が36.0%(133件)であるのに比べ、上記36件の改善基準告示違反があった運送では75.0%(27件)となっている。このことから、届出運賃の収受率が低い運送に改善基準告示違反が多く発生している状況がみられる。

これらの貸切バス事業者は、低運賃が原因で交替運転者の人件費をねん出できないため、改善基準告示違反に至ったとしている。

ウ 旅行業者との契約の実態

(ア) 旅行業者の届出運賃を下回る運賃表による低運賃の提示

a 大手旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示

前述イ-(ア)-aのとおり、ほとんどの運送契約において、収受運賃は届出運賃を下回っており、この理由に旅行業者から届出運賃を下回る

表Ⅱ-2-(1)-⑭
運送原価に占める人件費の割合の推移(日本バス協会調べ)

表Ⅱ-2-(1)-⑮
現行の収受運賃・料金が労務管理・運行管理に与える影響・支障

表Ⅱ-2-(1)-⑯
届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例(アンケート)

表Ⅱ-2-(1)-⑰
改善基準告示違反運送の届出運賃の収受率区分表

事例Ⅱ-2-(1)-⑥
大手旅行業者が独

<p>低い価格が示されることが挙げられている。</p> <p>これについては、大手旅行業者 Tb が、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃を下回る運賃表を独自に作成し、これに基づき貸切バス事業者と契約している実態が北海道運輸局管内及び近畿運輸局管内でみられた。</p> <p>【北海道運輸局管内の例】</p> <p>大手旅行業者 Tb が設定している運賃表をみると、道内の行先別、車種別及びシーズン別に運賃設定を行っている。</p> <p>この Tb の運賃表に基づき大型車で道央、道南方面で 400 km を運行した場合、繁忙期（6/1～7/20）でも 9 万 6,600 円で、公示運賃下限額 17 万 6,400 円の 54.8%となる。また、拘束時間を 12 時間として時間制の公示運賃 11 万 7,180 円と繁忙期の運賃を比較しても、収受率は公示運賃の 82.4%となる。</p> <p>【近畿運輸局管内の例】</p> <p>大手旅行業者 Tb が設定している運賃をみると、運送距離や運送時間等に基づき運賃額を設定する公示運賃とは異なり、行き先別、車種別、曜日別及びシーズン別に運賃設定を行っている。</p> <p>この運賃表に基づき大型車で高知、広島等方面で 800 km を運行した場合、繁忙期（10/20～11/16）の土曜日出発の場合は 27 万 3,000 円で公示運賃下限額の 25 万 4,100 円を 1 万 8,900 円上回る。しかし、閑散期（4/1～4/6）の平日の場合では 13 万 6,500 円となり、収受率は公示運賃の下限額の 53.7%となる。</p> <p>b インターネットのホームページにおける低運賃の広告</p> <p>また、インターネットの貸切バス予約サイトにおいても、公示運賃を下回る運賃表をホームページに掲載し、貸切バスを格安で手配している旅行業者が多数みられた。</p> <p>このうち、4 サイトの独自の運賃表と、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃の下限額とを比較すると、運賃表の最高額が公示運賃を超えているものが 2 サイトみられるが、最低額はいずれも公示運賃より低い水準となっており、安さを売り物にしていることが認められる。中には最低額が公示運賃の 50%程度となっているものもみられた。</p> <p>c 事業者アンケート調査結果における旅行業者が提示する運賃</p> <p>旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示については、当省の事業者アンケート調査の結果においても、次の意見がみられた。</p> <p>① 大手旅行会社が、バス会社との間で取り交わす運賃表があり、その運賃表のとおりだと、特に観光オフシーズンの料金が届出運賃の</p>	<p>自に作成した公示運賃を下回る運賃表の内容</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑦ 旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（北海道運輸局管内の例）</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑧ 旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（近畿運輸局管内の例）</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑨ 旅行業者がインターネットに掲載している公示運賃を下回る運賃表の内容</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑩ 旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示に係る貸切バス事業者の</p>
--	---

<p>最低運賃を下回ることが多い。</p> <p>② 日帰り 600 kmの行程は届出運賃では 30 万円になるが、大手旅行業者の運賃提示では約 7 万円から 8 万円である。</p> <p>③ 旅行会社から提示された運賃があまりにも低価格だったため、当該旅行会社に問い合わせたところ、貸切バスに届出運賃があること自体を知らなかった。</p> <p>④ 旅行代理店等がバス運賃の算出方法を全く理解できておらず、市場相場を前提とした要請をしてくる。</p> <p>⑤ 旅行業者はツアーを設定する際、事前にバス事業者と運賃を相談することなくバス運賃を設定しており、募集を公表してからバス事業者と運賃額を提示してくるため、バス事業者と金額交渉の余地がなく、契約せざるを得ない。</p> <p>このように、貸切バス事業者と旅行業者との関係では、旅行業者から届出運賃よりも低い運賃が提示され、これによる契約が一般化していることが認められる。</p> <p>また、これらの契約による運賃水準が安全運行に与える影響として、次の意見がみられた。</p> <p>① 現行の低料金だと安全確保がおろそかになる可能性がある。法律で定められた 3 か月点検や整備も大変になっている。</p> <p>② 事務所経費の削減と運転者の教育（交通事故等）をゼロにすることで経費を削減している。</p> <p>③ 運転者の労働条件を見直した（法令の範囲ギリギリの労働条件を設定）。</p> <p>④ 安全運行に関する研修等の経費を削減した。</p> <p>(イ) 旅行業者が提示する運賃と貸切バス事業者の法令違反との関係</p> <p>a 低運賃が原因で改善基準告示違反になった例</p> <p>低運賃が原因で改善基準告示違反になったとしている前述イ-(ウ)-b の 36 件の中には、次のとおり、收受運賃が届出運賃を大幅に下回ることから、交替運転者を配置できず改善基準告示違反となっているものがある。</p> <p>【事例】</p> <p>貸切バス事業者 Ez（福岡県）では、平成 20 年 5 月 4 日に小倉、博多及び長崎経由で熊本まで向かう往復 780 km の運行を行っているが、出庫時刻は午前 4 時 30 分、帰着時刻は翌 5 日の午前 1 時 30 分となっている。</p> <p>本運行では、交替運転者が配置されていないため、運転者の拘束時間が 21 時間となり、改善基準告示違反となっているが、同事業者は、本運行の收受額は 6 万 3,000 円で、届出運賃の下限額の 20%</p>	<p>意見（アンケート調査結果（抜粋））</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率及び違反理由</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑫ 届出運賃の收受率が特に低く、かつ、改善基準告示違反となっている例</p>
--	---

程度であり、交替運転者を配置することができなかったとしている。

b 交替運転者の配置が必要な場合の旅行業者における運賃の設定状況

バス運行に交替運転者の配置が必要な場合、交替運転者の賃金の支払いに係る取決めについて、大手の旅行業者3社を含む4社を調査したところ、ツアーバス運送を行っている国内旅行業者Tdは運転者の時間単価2,700円を時間数に応じ、追加して積算している。

しかし、募集型企画旅行を行っている3旅行業者のうち2社は、契約に応じて追加運賃を支払っているとしているものの、交替運転者の追加運賃の金額を定めていない。また、残り1社は、貸切バス事業者とは運転者数にかかわらず固定額で契約し、交替運転者を配置するかどうかの判断は貸切バス事業者にゆだねている（後述第3-3-(1)-ウ、207ページ参照）。

c 事業者アンケート調査における意見

当省の事業者アンケート調査の結果においても、「交替運転者を配置しなければならない旅程であるのに旅行業者から運転者1人での運送を強要され、これを断ったところ、契約そのものをキャンセルされた」、「2人乗務で運送する配送先の場合でも運賃が安いために1人分の日当しか払えないため、1人乗務で強行しているバス事業者がいる」等、交替運転者の配置が必要な場合であっても旅行業者がそれに見合う運賃を支払っていないとする意見がみられる。

(ウ) 手数料の徴収

旅行業者から貸切バス事業者に支払われる運賃について、旅行業者が契約先となる場合には、その中から一定割合の手数料が徴収されている状況がみられた。

当省が調査した84貸切バス事業者のうち75事業者が旅行業者に手数料を支払っており、その手数料の割合は、低いものは契約運賃・料金の10%、高いものでは16%となっており、10%ないし15%としている貸切バス事業者が最も多く32事業者みられた。

(手数料に関する見解)

旅行業者が貸切バス事業者と運送契約を行う際に徴収する手数料について、国土交通省及び観光庁は、旅行業における商慣習に照らして一般的に行われているものであり、旅行業者が貸切バス事業者に支払う契約運賃から手数料を相殺して支払う場合であっても、契約が両者間の合意に基づいていれば、一方的に減額を強いる不公正な取引に該当しない

表Ⅱ-2-(1)-⑱
貸切バス事業者が旅行業者に支払っている手数料率

としている。

しかしながら、事業者アンケート調査の結果では、「低い契約運賃である上に手数料まで差し引かれる」、「貸切バス事業者が立替払いをしている高速料金についても手数料を要求される」という意見があり、両者間の合意によらず、旅行業者側が一方的に手数料を差し引いているとみられるものがある。

エ 地方運輸局等における届出運賃の収受の把握状況

(ア) 届出運賃の収受状況に係る地方運輸局等の把握及び指導状況等

9 地方運輸局等について届出運賃の収受に関する実態把握の実施状況をみると、3 地方運輸局が実態調査又はアンケート調査を行っている。これらの地方運輸局では、その理由として、次のとおり、低運賃による労働条件の低下など貸切バスの安全運行の確保に悪影響が懸念されたことを挙げている。

【中部運輸局】

管内の貸切バス事業者から低運賃による運送契約が過労運転等につながり安全性が確保できないとの情報が同運輸局に寄せられていたことから、調査の必要性を認識し、平成 20 年 6 月ないし 7 月に監査を実施した事業者の運送契約を抽出し、旅行業者からの旅行計画や受注金額等を調査している。

同運輸局は、調査結果を踏まえ、結果の活用方法、指導方法等を検討中としているが、地方運輸局だけでの対応は困難であるとしている。

【近畿運輸局】

需給調整規制の廃止後の貸切バス事業者の現状を把握するため、貸切バス事業者及び旅行業者に対し、安全運行の確保対策、募集型企画旅行の実施状況等について、平成 19 年 2 月に運賃関係の設問も含めたアンケート調査を実施し、当該調査結果を踏まえ、契約に当たっては公示運賃を参考とするよう社団法人全国旅行業協会大阪府支部等に依頼している。

【中国運輸局】

従来までの監査が保安監査中心であったこと、貸切バス業界から契約運賃の実態把握を行うよう要望があったことから、契約運賃の実態把握の必要性を認識し、平成 19 年 4 月に重点監査の機会をとらえて収受運賃等の実態調査を実施している。

また、同運輸局では、中国バス協会との懇談会及び旅行業者と貸切バス事業者との懇談会において、当該調査結果を説明し、届出運賃の適正収受について旅行業者の理解を求めるとともに、意見交換を行っている。

表Ⅱ-2-(1)-⑱
手数料の徴収に関する貸切バス事業者の意見

表Ⅱ-2-(1)-⑳
届出運賃の収受状況に係る実態把握の実施内容

(イ) 届出運賃の收受状況を把握していない理由

一方、届出運賃の收受状況を把握していない6地方運輸局等の理由をみると、

- ① 貸切バス事業者は届出運賃を收受することが基本であること、
 - ② 貸切バス事業者から低額な運賃を強いられているなどの苦情を受けていないこと、
 - ③ 届出運賃の收受の把握のための効果的なアンケート方法が不明であること、
 - ④ 運賃算定が複雑であり、監査等の限られた時間では届出運賃の收受状況等の把握は困難であること
- としている。

この中で、関東運輸局及び九州運輸局は、届出運賃の收受状況に対する問題意識を持っている。しかし、收受状況を把握し、貸切バス事業者に処分・指導等を行うことになった場合、現状の届出運賃に対する收受状況では、すべての貸切バス事業者が対象となることが予想され、車両停止や免許取消しなどにより運送できる貸切バス事業者が存在しなくなるなどバス業界全体に混乱を生じさせかねないとしており、現行制度では身動きが取れないとしている。

(ウ) 届出運賃の收受状況に関する監査の実施状況

今回、当省が平成17年から19年までの9地方運輸局等における届出運賃の收受状況に関する監査の実施状況を調査したところ、地方運輸局等によってその取扱いに大きな差があり、関東運輸局及び近畿運輸局は、貸切バス事業者に対して届出運賃の收受状況に関する監査を行った実績があるが、残る7地方運輸局等はこれを実施していない。

a 監査実施の理由

届出運賃の收受状況に係る監査及び処分を実施している関東運輸局及び近畿運輸局は、その理由について以下のとおり説明している。

【関東運輸局】

関東運輸局は、届出運賃の監査について、貸切バス事業者が旅行者から提示される運賃で運行せざるを得ない状況の中、届出運賃に違反している状況がみられても、貸切バス事業者のみの違反を指摘し処分するのは難しいが、苦情が寄せられた場合や余りに悪質な違反行為が行われている場合には監査・指導を行うとしている。

- i) 関東運輸局は、貸切バス事業者 Bn が名義貸し、車庫飛ばし等により警察に検挙されたとの情報を入手し、平成18年5月に同社に対し巡回監査を実施した際、悪質な違反や社会的な影響も加味し、收受運賃についても監査を実施した。その結果、收受運賃

表Ⅱ-2-(1)-①
届出運賃の收受状況が未把握となっている理由

事例Ⅱ-2-(1)-⑬
届出運賃の收受状況に係る監査を実施した事業者の届出運賃の收受率

が届出運賃の 34.7%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。

- ii) また、貸切バス事業者 Ec が新規許可事業者であることから、平成 19 年 7 月に同社に対し巡回監査を実施した際、届出運賃に関する同業他社からとみられる苦情を端緒として、収受運賃についても監査を実施した。その結果、2 件の契約について収受運賃が届出運賃の 58.6%及び 92.6%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。

【近畿運輸局】

近畿運輸局は、貸切バス事業者が届出運賃を収受していないことが常態化していることから、基本的に、運送契約に踏み込んで監査及び処分を実施することはしていないが、苦情等により監査を実施し、状況を確認した上で、届出運賃の適正収受について指摘を行っている。

- i) 近畿運輸局は、貸切バス事業者 Ax に対して、平成 17 年 9 月に巡回監査を実施した際、収受運賃についても監査を実施した。その結果、7 件の契約について収受運賃が届出運賃の 36.4%ないし 46.7%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。
- ii) また、内部告発とみられる労働時間についての苦情を端緒として、平成 18 年 5 月に貸切バス事業者 Ew に対し巡回監査を実施した際、収受運賃についても監査を実施した。その結果、7 件の契約について収受運賃が届出運賃の 36.6%ないし 79.0%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。
- iii) さらに、新規許可事業者である貸切バス事業者 Aj に対し、平成 18 年 11 月に巡回監査を実施した際、収受運賃についても監査を実施している。その結果、2 件の契約について、収受運賃が届出運賃の 49.3%及び 45.0%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。

本件について、近畿運輸局は貸切バス事業者 Aj がインターネットによる予約システムの導入や人件費削減による低価格を売り物に実績を伸ばしていたことから、安全運行の状況について従来から注目しており、収受運賃の実態に踏み込んで監査を実施したと説明している。

b 監査未実施の理由

一方、届出運賃の収受状況に係る監査及び処分を実施していない7地方運輸局等では、その理由として、①監査に時間を要すること、ほかに優先する監査項目がある等の運輸局の体制上の問題があること（7件）、②貸切バス事業の運賃契約は旅行者からの依頼によるものがあるが、監査方針及び監査方針の細部取扱いに定められている監査の対象は貸切バス事業者のみであり、運送依頼をする旅行者の指導・監督を所管しているのは観光庁であるため、貸切バス事業者の監査部門は旅行者に対して改善措置を求めることができないこと（2件）、③貸切バス事業者が届出運賃を収受していないことは常態化していること（1件）を挙げている。

c 国土交通省の対応

届出運賃の収受状況に係る監査や処分を実施していない地方運輸局等があることについて、国土交通省は、安全にはコストがかかるため、貸切バス事業者には適正に届出運賃を収受してほしいとしている。その一方で、契約運賃には取引先である旅行者等も関係しており、監査を実施して貸切バス事業者のみを処分しても、事業者が適正に届出運賃を収受するのは難しく、監査時に運賃に係る検査は実施し難いとも説明している。

また、旅行者に対する指導・監督を所管している観光庁は、貸切バス事業者との契約に係る指導について、民対民の関係に介入することは限界があるため、観光庁が独自に契約に係る指導をすることは困難であるとしている。

(エ) 旅行業界等に対する適正運賃に係る周知状況

国土交通省は、届出運賃の適正収受について、地方運輸局等に対し特段の指導を行っていないが、地方運輸局等が必要に応じて旅行業界等に届出運賃の適正収受に係る文書を通知するとしている。

地方運輸局等における旅行業界等に対する適正運賃に係る周知状況をみると、9地方運輸局等のうち7地方運輸局において旅行業界、都道府県及び市町村に適正運賃に理解を求める文書を送付しているが、2地方運輸局等では周知していない。

a 周知している理由

周知を行っている理由をみると、7地方運輸局では、平成19年2月に発生した大阪府吹田市におけるあずみ野観光バスの重大事故を発端として、顧客獲得競争の激化に伴う運転者の労働条件低下など輸送の安全確保への悪影響が社会的に大きく懸念されたためとしてい

表Ⅱ-2-(1)-②
届出運賃の収受に係る監査を行っていない理由

表Ⅱ-2-(1)-③
届出運賃の適正収受に係る地方運輸局等の周知状況

る。

また、このうち5地方運輸局では、都道府県バス協会から、貸切バス事業における届出運賃の適正収受に関して、旅行業者等に対し、文書等による指導を行うよう求められている。

b 周知していない理由

2地方運輸局等の理由をみると、次のとおり、貸切バス事業者からの要望がないことや、旅行業者が低運賃での運行を強いている事実を把握していないことを挙げている。

【北海道運輸局】

今まで貸切バス事業者等から届出運賃に係る要望・申入れもないことから、適正収受に関し旅行業者等への協力依頼等の周知を行っていないとしている。

【沖縄総合事務局運輸部】

社団法人沖縄県バス協会からの依頼を受けているものの、国土交通省本省から旅行業界に対し、公示運賃制度の周知及び届出運賃の遵守に係る指導文書を発していないこと、沖縄県内では旅行業者が貸切バス事業者に対して違法低額運賃での契約を強いている事実を把握していないことを理由に、バス協会からの要望があったことのみを持って指導を行うことはできないことから、旅行業界等に対する指導等を行っていないとしている。

なお、当省が調査した貸切バス事業者からは、地方運輸局等から旅行業界等に対して行われる届出運賃の適正収受に係る協力依頼通知は、収受率上昇に一時的な効果しかもたらさないため、より効果のある方法を検討してほしいとする意見がある。

(2) 公示運賃の検証

ア 地方運輸局等における公示運賃の設定状況

当省が調査した9地方運輸局等における公示運賃の設定状況をみると、各地方運輸局等とも需給調整規制の廃止直前である平成12年1月の認可運賃の基準額を基に、変更命令審査通達に定める率の範囲で設定している。

具体的には、例えば、北海道運輸局管内の場合、大型バスでは、認可運賃のキロ制運賃が570円ないし770円、時間制運賃が1万540円ないし1万4,260円であるのに対し、公示運賃では、キロ制運賃が500円ないし770円、時間制運賃が9,300円ないし1万4,260円で設定されており、他の地方運輸局等においても認可運賃を基に設定している。

しかしながら、基準額となる認可運賃が、どのような原価計算資料を基

表Ⅱ-2-(2)-①
9地方運輸局等における認可運賃及び公示運賃の設定額

に算定されたものであるか、いずれの地方運輸局等においても不明となっている。

イ 公示運賃の検証

(ア) 公示運賃の検証の必要性

国土交通省は、認可運賃について、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃改定要否の検討基準ならびに運賃及び料金に関する制度等について」⁴及び「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」⁵により、地方運輸局長等が標準的な経営を行っている事業者を選定し、これら事業者の運賃原価を基に認可運賃の改定が必要か否かを検討して2、3年に1度、その見直しを行っていたとしている。

一方、公示運賃については、公示運賃設定要領により、必要性が生じた場合に運賃額の見直しを行うこととされているが、平成12年の需給調整規制の廃止以降、国土交通省による公示運賃の見直しは行われていない。

しかし、当省の調査結果において、

- ① 届出運賃及び公示運賃と実際の收受運賃との間にかい離が生じ、道路運送法第9条の2第1項違反（運賃変更事前届出違反）となる運送が多数行われていること、
- ② 国土交通省は、届出運賃と收受運賃が異なる運送契約を行っている場合、届出運賃の適正收受又は変更届の提出を指導するとしているが、ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃を届出運賃としていることから、当該指導による改善が進まない場合には公示運賃そのものを見直す必要が生じていること、
- ③ 公示運賃の基となった認可運賃が最後に改定された平成3年当時と比べて、認可運賃の算定基準とされた貸切バス事業者の運賃原価が変動していること、
- ④ 認可運賃を改定する際に、地方運輸局長等が原価計算対象事業者として選定する運賃適用地域内において標準的経営を行っている貸切バス事業者（以下「標準能率事業者」という。）にも変化が生じているとみられること

から、公示運賃を検証することが必要となっている。

a 届出運賃及び公示運賃と実際の收受運賃とのかい離

調査した76事業者369運送契約について、旅行業者等が貸切バス事業者に支払っている運賃をみると、届出運賃の下限額に対する割合は、平均で62.3%となっている。このうち、313件（84.8%）の收受運賃が届出運賃の下限額を下回っており、最も收受率が低いものは20.7%となっている。また、369運送契約について、届出運賃の上限額に対する收受運賃の割合をみると、届出運賃の上限額を上回る運送契約が12件（3.3%）あり、最も收受率が高いものは126.9%であるな

ど、届出運賃と実際の收受運賃にはかい離が生じている。このような届出運賃によらない運送契約は道路運送法第9条の2第1項に違反（運賃変更事前届出違反）するものである。

また、ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃を届出運賃としていることから、届出運賃と実際の收受運賃との間にかい離が生じている現状は、すなわち、公示運賃と実際の收受運賃の間にもかい離が生じていることになる。

b 届出運賃の適正收受指導又は公示運賃の見直し

国土交通省は、貸切バス事業者が届出運賃と異なる金額により運送取引を行っている場合には、道路運送法第9条の2第1項違反（運賃変更事前届出違反）に当たるとして、貸切バス事業者に届出運賃の適正收受又は変更届を提出するよう指導するとしている。

このため、上記のとおり、貸切バス事業者の届出運賃と收受運賃との間にかい離が生じている現状は、道路運送法第9条の2第1項に違反しており、国土交通省は、貸切バス事業者に対して届出運賃の適正收受を指導するか、届出運賃の変更を指導するか、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃そのものの見直しを行う必要が生じている。

c 運賃原価の変動

認可運賃を改定する場合には、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」の別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃原価収入算定・処分基準」⁶により、営業費（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、その他運送費及び一般管理費）、営業外費用及び適正利潤を合計した運賃原価を基に運賃改定率を算定するとされていた。

この運賃原価のうち、主要な経費に係る貸切バスを含む道路旅客運送事業（常用労働者5人以上の事業者）の従業員の平均給与額、軽油価格及び大型バス車両価格について、公示運賃の基準となった平成3年の価格と、需給調整規制が廃止された12年及び20年のものとを比較すると、以下のとおり大きく変動している。

- ① 平均給与額は、平成12年は3年の0.87倍、20年は0.78倍
- ② 軽油価格は、平成20年に高騰し、3年の価格の2倍以上に達し、21年には下落しているものの3年の価格の約1.4倍
- ③ 大型バス車両価格は、平成12年には3年の価格の約1.6倍となり、20年も同水準で推移

なお、貸切バス以外の道路旅客運送事業の運賃を消費者物価指数の変動状況で見ると、乗合バスでは平成12年に3年の価格の1.17倍と

表Ⅱ-2-(2)-②
貸切バスの運賃原価に係る経費及び他の旅客運送事業の運賃水準の推移

なり、20年は1.16倍、タクシー運賃は、12年に3年の価格の約1.2倍、20年には約1.3倍となっている。

d 標準能率事業者の変化

認可運賃を改定する場合に原価計算対象事業者として地方運輸局長等が選定する標準能率事業者については、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」により、その事業用自動車の生産性（実稼働1日1車当たり営業収入）が、当該地域内の全事業者の上位からおおむね80%の順位にある水準以下の事業者を除いた者等とされていた。

しかし、前述第1-3-(2)（4ページ）のとおり、貸切バス事業者の1事業者当たりの営業収入は、11年度には2億4,400万円であったものが17年度には1億3,910万円（対11年度比57.0%）に減少し、18年度から20年度にかけて回復してきてはいるものの、20年度は1億2,260万円（同50.2%）と11年度に比べて半減の状態が続いており、経営状況が変動している。

さらに、認可運賃改定の基準となる標準能率事業者は、保有車両が5両以下の事業者は選定対象から除かれていたが、前述第1-3-(1)のとおり、需給調整規制の廃止の影響により、貸切バス事業者の規模も変化しており、当省が実施した事業者アンケート調査では、需給調整規制の廃止前は11両以上30両以下の車両を保有する事業者が34.0%と最も多かったのに対し、需給調整規制の廃止後には5両以下の車両を保有する事業者が54.6%と半数を占め、小規模化している。

このことから、標準能率事業者にも変化が生じているとみられる。

(イ) 公示運賃についての旅行業者の見解

旅行業者等が貸切バス事業者に支払っている運賃については、前述(ア)-aのとおり、届出運賃に満たないものが調査した契約の84.8%となっており、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃と実際の收受運賃との間にはかなりの差が生じている。中には、旅行業者が公示運賃の半額程度の独自の運賃表を作成し、これを基に契約を行っているもの（前述ウ-(ア)-a参照）や旅行業者がインターネットで公示運賃を下回る低運賃を売り物にするサイトを運営しているもの（前述ウ-(ア)-b参照）がみられる。

このようなことから、当省が調査した4旅行業者に、実際の契約運賃とほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃との較差についての見解を確認したところ、いずれの旅行業者でも公示運賃の額は貸切バス市場の価格からかけ離れており、現実的な運賃ではないとしている。また、公示運賃で取引した場合、旅行客が減少するおそれがあるため、公示運賃を考慮しての取引は行っていないとしている。

表Ⅱ-2-(2)-③
標準能率事業者の
選定基準

事例Ⅱ-2-(2)
公示運賃に係る旅
行業者の見解

しかし、いずれの旅行業者の見解も、貸切バスの安全運行に必要なコストを考慮した上でのものではない。

(ウ) 公示運賃の見直しに関する貸切バス事業者の見解

当省が調査対象とした84事業者のうち、公示運賃の見直しについて意見を述べた81事業者の見解は、

- ① 「見直しの必要あり」としているものが33事業者(40.7%)、
 - ② 「見直しの必要はない」としているものが28事業者(34.6%)、
 - ③ 「分からない」としているものが20事業者(24.7%)
- となっている。

(エ) 地方運輸局等における公示運賃の見直し状況

上記のとおり、公示運賃の見直しの必要性が生じているが、9地方運輸局等は、以下の理由により、いずれも公示運賃の見直しを行っていない。なお、公示運賃の基準額となった認可運賃の最終改定は平成3年8月であるため、それ以降、運賃の見直しは行われていないこととなる。

- ① 「すべてのバス事業者が公示運賃を届出運賃としている」としているものが4地方運輸局等(北海道、四国、九州、沖縄)
- ② 「貸切バス事業者等から見直しの要求がない」としているものが3地方運輸局等(北海道、中部、沖縄)
- ③ 「公示運賃を現在の実態に合わせて見直すことにより、更に収受運賃が低下すること、安全性の確保や事業運営の継続が困難となることを懸念」としているものが4地方運輸局(東北、関東、四国、九州)
- ④ 「公示運賃の見直しよりも現在の公示運賃の適正収受を事業者から要望されている」としているものが2地方運輸局(中部、近畿)
- ⑤ 「公示運賃の見直しについては、国土交通省本省が全国的なバランスを考慮し、全国ベースで指針を示すべき」としているものが1地方運輸局(中部)

なお、中部運輸局では、上記の②、④及び⑤の理由により公示運賃の見直しを行っていないが、「公示運賃設定以降8年を経過しており物価変動等も考慮すると、見直しの必要あり」としている。

表Ⅱ-2-(2)-④
地方運輸局等が公示運賃の見直しを行っていない理由

【所見】

したがって、国土交通省及び観光庁は、貸切バスの安全運行を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 国土交通省は、観光庁と連携し、旅行業者による手数料の徴収状況を含め、届出運賃の収受状況について実態把握を行うこと。また、運賃に係る原価の変動状況を踏まえ、公示運賃の検証を行い、その結果に基づき速やかに貸切バスの安全確保に必要なコストを十分に勘案した適正な公示運賃を設定すること。さらに、定期的に公示運賃を検証するための仕組みを

構築すること。

さらに、新たな公示運賃を設定した後においては、貸切バス事業者が道路運送法第9条の2第1項及び第30条第2項に違反した場合には、適正な収受について指導等を行うとともに、当該違反に旅行業者が関与している場合には、観光庁に通報し、旅行業者に対する指導を求める仕組みを構築すること。

- ② 観光庁は、上記①により構築した旅行業者に対する指導を求める仕組みに基づき、旅行業者が貸切バス事業者における道路運送法第9条の2第1項及び第30条第2項違反に関与している場合には、旅行業者に対する指導を徹底すること。

¹ 平成11年12月13日付け自旅第129号自動車交通局長通達

² 平成11年12月13日付け自旅第132号自動車交通局長通達

³ なお、時間・キロ選択制運賃において、時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。）が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用することとされている。

⁴ 昭和47年10月21日付け自旅第378号運輸省自動車局長通達

⁵ 平成6年8月11日付け自旅第123号自動車交通局長通達

⁶ 平成6年8月11日付け自旅第123号自動車交通局長通達

表Ⅱ－２－(1)－① 公示運賃処理要領

○ 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(平成11年12月13日付け自旅第129号自動車交通局長通達)(抜粋)

第2 運賃・料金の変更命令の処理要領

1 運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃の最高額及び最低額(基準とする運賃額を定め、その運賃額に上下一定の率を定めて届出を行う場合には、その上限、下限の額)並びに料金の最高額及び最低額が変更命令の審査を必要としない範囲内にあるかを判断する。

2 変更命令の審査を必要としない届出

(1) 運賃・料金の設定(変更)届出書の内容が次に掲げる全ての事項に該当するときは変更命令の審査を必要としないものとする。

① 運賃・料金の額が、別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」に基づいて地方運輸局長が地域の経済情勢や事業者の経営状況を勘案して定める範囲内のものであること

② 運賃・料金の適用方(運賃・料金の種類及び適用方法を定めているもの。以下同じ。)が、運輸大臣が事業実態を勘案して定める別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」と合致するものであること

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－２－(1)－② 公示運賃設定要領

○ 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(平成11年12月13日付け国自第129号、自動車交通局長通達)別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」(抜粋)

第1 範囲の設定及び公示

地方運輸局長(沖縄県にあっては沖縄総合事務局長。以下同じ。)は、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額について、当該地域内の経済状況及び事業者経営状況を勘案して、変更命令の審査を必要としない範囲を設定し、公示することとする。

第2 範囲内の対象となる運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃・料金に当該事業者が適用方にて別途設定している運賃幅を適用し、当該事業者が設定する運賃・料金の最高額及び最低額を対象とする。

第3 範囲の設定方法

- 1 運賃は時間及び距離ごとに、料金は種類ごとに設定することとする。
- 2 範囲は、法施行日(平成12年2月1日)の前日に適用していた認可運賃・料金の額を基準として、別途定める率を乗じたものとする。

第4 範囲の見直し

- 1 改正道路運送法施行後においては、事業者の創意による新たな運賃・料金の届出も想定されることから、当該運賃・料金については、当該地域の市場動向等を勘案し、全国的に考え方を統一したうえで、必要に応じて追加公示を行うこととする。
- 2 法施行後において、経済状況の変化又は届出運賃の実績等を勘案した結果、変更命令の審査を必要としないことが確認ができた場合は、必要に応じて、範囲を設定するにあたり基準となる運賃・料金の額及び別途定める率についての見直しを行うこととする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ-2-(1)-③ 変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲

○ 「変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲について」（平成11年12月13日付け自旅第132号自動車交通局旅客課長通達）（抜粋）

平成11年12月13日付け自旅第129号による「一般貸切旅客自動車の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」の別紙1第3の2に規定する「別途定める率」を下記のとおり定めることとし、届け出られた運賃・料金の額が地方運輸局長及び沖縄総合事務局長が定める審査を必要としない範囲内に設定されているものであれば、変更命令を発しないこととする。

なお、今後当分の間はこれによることとするので、関係事業者に対し周知徹底を図るとともに、事務処理上遺漏のないよう取りはからわれない。

記

範囲の算定の基礎となる別途定める率

1 運賃

法施行日前に適用していた認可運賃を基準として上限は15%、下限は25%とする。

2 料金

法施行日前に適用していた認可料金を基準として上限は0%、下限は10%とする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－２－(1)－④ 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法の概要

車種区分	大型車	車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上
	中型車	大型車、小型車以外のもの
	小型車	車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下
運賃	時間制運賃	① 実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。以下同じ。）に時間賃率を乗じた額とする。 ただし、実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額とする。 ② 時間の積算については、1日あたり12時間まで（2日以上行程については、1日あたり8時間）を上限として計算することとする。
	キロ制運賃	① 旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に距離賃率を乗じた額とする。 ② 距離賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。 イ 100キロまで ロ 100キロを超え300キロまで ハ 300キロを超えるもの
	時間・キロ選択制運賃	時間制運賃は、実拘束時間が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用する。 ただし、時間制運賃で計算した運賃・料金の合計額が、キロ制運賃を適用した場合の運賃・料金の合計額に満たない場合には時間制運賃は適用しない。
	行先別運賃	特定の行き先について、時間制運賃、キロ制運賃又は時間・キロ選択制運賃にて算出した運賃及び料金の合計額にて計算し、別途、地方運輸局に届け出た額
	深夜早朝運行料金	22時以降翌朝5時までの間に運行した場合に適用する。ただし、回送のための運行には適用しない。
料金	待機料金	① 旅客側の原因により車両を待機させた場合に適用する。 ② 時間待機料金は、旅客が最初に乗車し最後に降車するまでの間に旅客側の責により車両を待機させた時間に適用する。 ③ 宿泊待機料金は、2日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合に適用する。ただし、標準宿泊待機時間（宿泊場所に到着してから出発するまでの間の時間が1泊につき15時間）を超えるときは、その超えた時間については時間待機料金を適用する。 ④ 時間制運賃等（時間・キロ選択制運賃の場合において時間で運賃計算を行った場合も含む。以下同じ。）を適用した場合には、待機料金は適用しない。
	回送料金	旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20キロを超える場合に、その超えた距離について適用する。
	航送料金	フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間（標準宿泊待機時間は含まない）に適用する。ただし、時間制運賃等を適用した場合には適用しない。
	特殊車両割増料金	次の条件を有する車両については、運賃の5割以内の割増料金を適用することができる。 ① 標準的な装備を超える特殊な設備を有する車両 ② 車両購入価格を座席定員で除した単価が、標準的な車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より70%以上高額である車両
その他	端数処理	距離の端数については、10キロ未満は10キロに切り上げる。ただし、回送キロについては1キロ未満は1キロに切り上げる
	収受する額	運賃・料金の額に105%を乗じ、1円単位に四捨五入した額を収受
	実費負担	ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料等は旅客の実費負担

(注) 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(平成11年12月13日付け国自第129号、自動車交通局長通達)に基づき、当省が作成した。

表Ⅱ－２－(1)－⑤ 9 地方運輸局等における公示運賃の設定状況及び貸切バス事業者における届出運賃の設定状況

運輸局等	公示運賃の設定状況	貸切バス事業者の届出運賃の設定状況
北海道	<p>「変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲について（平成 11 年 12 月 13 日付け自旅第 132 号、自動車交通局旅客課長通知）」に基づき、需給調整規制が撤廃される直前（平成 12 年 1 月）の認可運賃の基準額を基に、運賃は、上限は 15%、下限は 25%とし、料金は上限は 0%、下限は 10%に設定している。</p>	<p>管内の貸切バス事業者のうち、公示運賃の範囲外の金額を届け出ている事業者は、2 事業者（直近の平成 18、19 年度においては 1 事業者）であり、他の事業者は公示運賃の範囲内の金額を届け出ている。</p>
関東		<p>管内の貸切バス事業者のうち、公示運賃の範囲外の金額を届け出ている事業者は、2 事業者（直近の平成 18、19 年度においては 1 事業者）であり、他の事業者は公示運賃の範囲内の金額を届け出ている。</p>
東北		<p>管内のすべての貸切バス事業者は、公示運賃の範囲内の金額を届け出ている。</p>
中部		
近畿		
中国		
四国		
九州		
沖縄		

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ-2-(1)-⑥ 公示内容によらない届出の例

運輸局	事業者	届出日	届出内容	届出理由	地方運輸局の対応
関東	ロケバス事業者	平成18年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公示運賃処理要領（以下「処理要領」という。）では、時間制運賃の実稼働時間が3時間未満の場合には3時間として計算するとされているが、実稼働時間が4時間未満の場合は4時間として計算する。 ・ 処理要領にはない料金設定として、実稼働時間の総走行距離が80 kmを超える場合には、その超えた距離について距離割増料金を適用する。 	ロケバス事業においては一般的な内容であるが、公示内容とは齟齬があるため。	道路運送法第9条の2各号の変更命令の発動基準に該当するか、また届出理由や内容が妥当か審査した結果、変更命令の発動基準には該当せず、かつ、ロケバス事業の運行形態に即した適用方法であると判断し、届出を受理
北海道	貸切バス事業者 Ah	平成19年2月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 処理要領では、旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20 kmを超える場合に、その超えた距離について回送料金を適用するとされているが、120 kmまでの回送料金を無料とする。 	20 km以内の近隣地域の場合、回送料金を無料とすることができる。これと同様に120 km離れた札幌市など遠方の利用者にも同様のサービスを提供するため。	道路運送法第9条の2各号の変更命令の発動基準に該当するかについて、理由書を提出させて審査した結果、i) 届出内容はやむを得ないものである、ii) 回送時間の長いものが増えても運転者の増員等により安全運行も確保できる、iii) ダンピングにも当たらないと判断し、届出を受理

(注) 当省の調査結果による。

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													收受運賃額(税込)(P)	届出運賃に対する収受率(Q)(P/(N又はO))										
								①キロ制運賃										②時間制運賃														
								100キロまでの運賃			101~300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計(J) (C+F+I)	拘束時間(K)	単価(L)	合計(M) (K×L)			運賃額(税込)(N) (J又はM)×1.05	割引後運賃額(税込)(O)								
								走行距離(10キロ未満切り上げ)	距離(A)	単価(B)	小計(C) (A×B)	距離(D)	単価(E)	小計(F) (D×E)	距離(G)	単価(H)									小計(I) (G×H)							
北海道	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,300円~14,260円 ②中型 7,580円~11,620円 ③小型 5,250円~8,050円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 500円~770円 ii) 101~300キロ 430円~660円 iii) 301キロ以上 320円~490円 ②中型 i) 100キロまで 410円~630円 ii) 101~300キロ 350円~540円 iii) 301キロ以上 300円~460円 ③小型 i) 100キロまで 280円~430円 ii) 101~300キロ 240円~370円 iii) 301キロ以上 200円~300円	Ej	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	1	H20.7	美瑛~苫小牧	大型(1)	490	100	500	50,000	200	430	86,000	190	320	60,800	196,800	—	—	—	206,640	68,250	33								
				2	H20.7	美瑛~富良野~小樽	大型(1)	480	100	500	50,000	200	430	86,000	180	320	57,600	193,600	—	—	—	203,280	68,250	33.6								
				3	H20.7	美瑛~千歳	大型(1)	350	100	500	50,000	200	430	86,000	50	320	16,000	152,000	—	—	—	159,600	57,750	36.2								
				4	H20.7(3泊)	美瑛~千歳~トマム~富良野~層雲峡~小樽~札幌~千歳	大型(1)	940	100	500	50,000	200	430	86,000	640	320	204,800	340,800	—	—	—	357,840	199,500	55.8								
				5	H20.7(3泊)	千歳~層雲峡~美瑛~層雲峡~千歳~美瑛	大型(1)	770	100	500	50,000	200	430	86,000	470	320	150,400	286,400	—	—	—	300,720	201,600	67								
				6	H20.7	美瑛~当麻	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,500	100						
				7	H20.7(1泊)	美瑛~旭川空港~層雲峡~富良野~登別~洞爺湖~札幌~旭川空港	大型(1)	870	100	500	50,000	200	430	86,000	570	320	182,400	318,400	—	—	—	334,320	126,000	37.7								
				Ac	同上	同上	同上	8	H20.6(2泊)	美幌~女満別~網走~ウトロ~摩周湖~屈斜路湖~阿寒~釧路空港~美幌	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252,000	100				
								9	H20.6	釧路~清里	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,750	100		
								10	H20.6(1泊)	恵庭~新千歳空港~旭川~阿寒~知床~女満別空港~釧路	大型(1)	880	100	500	50,000	200	430	86,000	580	320	185,600	321,600	—	—	—	337,680	130,000	38.5				
								11	H20.6(4泊)	函館空港~大沼~登別~札幌~夕張~富良野~十勝川~池田~帯広空港~釧路	大型(1)	1,090	100	500	50,000	200	430	86,000	790	320	252,800	388,800	—	—	—	408,240	160,000	39.2				
								12	H20.6	釧路~札幌	大型(1)	690	100	500	50,000	200	430	86,000	390	320	124,800	260,800	—	—	—	273,840	147,000	53.7				
								13	H20.6(1泊)	札幌~千歳~洞爺湖~札幌	中型(1)	380	100	410	41,000	200	350	70,000	80	300	24,000	135,000	—	—	—	141,750	71,400	50.4				
								14	H20.7(3泊)	札幌~千歳~札幌~小樽~トマム~旭川~札幌~千歳~札幌	中型(1)	710	100	410	41,000	200	350	70,000	410	300	123,000	234,000	—	—	—	245,700	94,500	38.5				
								15	H20.7	札幌~美瑛~富良野~札幌	小型(1)	380	100	280	28,000	200	240	48,000	80	200	16,000	92,000	—	—	—	96,600	36,750	38				
								Az	同上	同上	同上	16	H20.7(3泊)	旭川~富良野~旭川~登別~洞爺湖~札幌~旭川	大型(1)	800	100	500	50,000	200	430	86,000	500	320	160,000	296,000	—	—	—	310,800	136,500	43.9
												17	H20.9(3泊)	千歳~札幌~小樽~洞爺湖~函館~函館空港	大型(1)	450	100	500	50,000	200	430	86,000	150	320	48,000	184,000	—	—	—	193,200	136,500	70.7
												18	H20.7	札幌~千歳	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	9,300	111,600	117,180	52,500
				19	H20.9(1泊)	札幌~清水~帯広~中札内~札幌	大型(1)					610	100	500	50,000	200	430	86,000	310	320	99,200	235,200	—	—	—	246,960	105,000	42.5				
				Bz	同上	同上	同上	20	H20.8	新得~札幌~新得	中型(1)	420	100	410	41,000	200	350	70,000	120	300	36,000	147,000	—	—	—	154,350	47,250	30.6				
								21	H20.9(1泊)	新得~旭川~新得	大型(1)	270	100	500	50,000	170	430	73,100	0	320	0	123,100	—	—	—	129,255	47,250	36.6				
								22	H20.5	新得町	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7,580	22,740	23,877	19,102	7,895	41.3			
								23	H20.5	畜産試験場	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7,580	22,740	23,877	19,102	7,140	37.4			
				Dr	同上	同上	同上	24	H20.8	札幌~室蘭~豊浦~札幌	大型(1)	320	100	500	50,000	200	430	86,000	20	320	6,400	142,400	—	—	—	149,520	73,500	49.2				
								25	H20.8(3泊)	北広島~千歳~定山溪~小樽~阿寒~知床~層雲峡~富良野~千歳~北広島	大型(1)	1,190	100	500	50,000	200	430	86,000	890	320	284,800	420,800	—	—	—	441,840	189,000	42.8				
								26	H20.8(3泊)	北広島~千歳~留萌~豊富~稚内~礼文島~利尻島~稚内~猿払~層雲峡~富良野~千歳~北広島	大型(1)	1,130	100	500	50,000	200	430	86,000	830	320	265,600	401,600	—	—	—	421,680	252,000	59.8				
								27	H20.8	北広島~滝野公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9,300	65,100	68,355	54,684	39,900	73			
				Bh	同上	同上	同上	28	H20.5	中札内~旭川	小型(1)	490	100	280	28,000	200	240	48,000	190	200	38,000	114,000	—	—	—	119,700	68,250	57				
								29	H20.5	芽室~旭川	中型(1)	410	100	410	41,000	200	350	70,000	110	300	33,000	144,000	—	—	—	151,200	120,960	47.7				
								30	H20.5(1泊)	芽室~札幌	中型(1)	500	100	410	41,000	200	350	70,000	200	300	60,000	171,000	—	—	—	179,550	115,500	64.3				
								31	H20.5	芽室~清水	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9,300	83,700	87,885	42,000	47.8			
								32	H20.5	保育園遠足	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,350	100		
								33	H20.5	保育園遠足	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9,300	65,100	68,355	54,684	36,750	67.2			
								34	H20.5	旭川~静内	小型(1)	610	100	280	28,000	200	240	48,000	310	200	62,000	138,000	—	—	—	144,900	52,500	36.2				
				Eg	同上	同上	同上	35	H20.10	旭川~北湯沢	大型(1)	520	100	500	50,000	200	430	86,000	220	320	70,400	206,400	—	—	—	216,720	68,250	31.5				
								36	H20.10(1泊)	旭川~釧路	大型(1)	620	100	500	50,000	200	430	86,000	320	320	102,400	238,400	—	—	—	250,320	147,000	58.7				
								37	H20.10	旭川~層雲峡	大型(1)	140	100	500	50,000	40	430	17,200	0	320	0	67,200	—	—	—	70,560	27,300	38.7				
								38	H20.10	札幌~層雲峡	大型(1)	420	100	500	50,000	200	430	86,000	120	320	38,400	174,400	—	—	—	183,120	52,500	28.7				
								39	H20.7	札幌~雨竜	小型(1)	290	100	280	28,000	190	240	45,600	0	200	0	73,600	—	—	—	77,280	49,350	63.9				
								40	H20.7(2泊)	札幌~千歳~旭川~札幌~小樽~函館~千歳~石狩	小型(1)	1,130	100	280	28,000	200	240	48,000	830	200	166,000	242,000	—	—	—	254,100	215,250	84.7				
				Og	同上	同上	同上	41	H20.7	札幌~十勝岳	小型(1)	360	100	280	28,000	200	240	48,000	60	200	12,000	88,000	—	—	—	92,400	57,750	62.5				
								42	H20.7	小樽~旭川~小樽~苫小牧	小型(1)	660	100	280	28,000	200	240	48,000	360	200	72,000	148,000	—	—	—	155,400	94,500	60.8				
								43	H20.7	札幌~阿寒	小型(1)	790	100	280	28,000	200	240	48,000	490	200	98,000	174,000	—	—	—	182,700	68,250	37.4				
								44	H20.5(3泊)	釧路町~女満別~ウトロ~層雲峡~阿寒~釧路町	小型(1)	1,010	100	280	28,000	200	240	48,000	710	200	142,000	218,000	—	—	—	228,900	210,000	91.7				
								45	H20.5	釧路町~中標津~旭川~釧路	大型(1)	740	100	500	50,000	200	430	86,000	440	320	140,800	276,800	—	—	—	290,640	65,000	22.4				
				Aw	同上	同上	同上	46	H20.5(3泊)	釧路町~標茶~札幌	中型(1)	940	100	410	41,000	200	350	70,000	640	300	192,000	303,000	—	—	—	318,150	254,520	180,000	70.7			
								47	H20.5	釧路町~阿寒	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42,000	100		
								48	H20.5(3泊)	釧路町~釧路~南千歳~ニセコ~札幌~旭川~釧路町	中型(1)	1,030	100	410	41,000	200	350	70,000	730	300	219,000	330,000	—	—	—	346,500	277,200	147,000	53			
								49	H20.5	釧路町内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8050	32,200	33,810	27,048	30,000	110.9			

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額													受運運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する受運率 (Q) (P/(N又は O))					
								①キロ制運賃								②時間制運賃											
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM× 1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)							
東北	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,400円～12,880円 ②中型 7,280円～11,160円 ③小型 5,100円～7,820円	Bt	同上	50	H20.5	仙台～福島県天栄村	小型(1)	490	100	280	28,000	200	250	50,000	190	200	38,000	116,000	—	—	—	121,800	—	52,500	43.1		
				51	H20.5	仙台～福島県猪苗代	小型(1)	360	100	280	28,000	200	250	50,000	60	200	12,000	90,000	—	—	—	94,500	—	—	94,500	—	36,750
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 450円～690円 ii) 101～300キロ 380円～590円 iii) 301キロ以上 290円～450円 ②中型 i) 100キロまで 380円～580円 ii) 101～300キロ 330円～510円 iii) 301キロ以上 290円～440円 ③小型 i) 100キロまで 280円～430円 ii) 101～300キロ 250円～380円 iii) 301キロ以上 200円～300円	Dq	同上	52	H20.5	仙台～北上市	小型(1)	340	100	280	28,000	200	250	50,000	40	200	8,000	86,000	—	—	—	90,300	72,240	42,000	58.1		
				53	H20.5	群馬(館林)・栃木(足利)	大型(1)	660	100	450	45,000	200	380	76,000	360	290	104,400	225,400	—	—	—	236,670	—	—	89,250	37.7	
	関東	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,180円～12,340円 ②中型 6,900円～10,580円 ③小型 5,930円～9,090円	Ee	同上	94	H20.8(2泊)	東京～大阪	大型(1)	1,040	100	440	44,000	200	350	70,000	740	260	192,400	306,400	—	—	—	321,720	—	199,500	62	
					95	H20.9(1泊)	福島	大型(1)	640	100	440	44,000	200	350	70,000	340	260	88,400	202,400	—	—	—	212,520	—	—	168,000	79.1
		2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 440円～670円 ii) 101～300キロ 350円～540円 iii) 301キロ以上 260円～390円 ②中型 i) 100キロまで 380円～580円 ii) 101～300キロ 320円～480円 iii) 301キロ以上 230円～350円 ③小型 i) 100キロまで 320円～480円 ii) 101～300キロ 250円～380円 iii) 301キロ以上 200円～300円	Dk	同上	96	H20.9(1泊)	富山	大型(1)	950	100	440	44,000	200	350	70,000	650	260	169,000	283,000	—	—	—	297,150	—	157,500	53	
					97	H20.9(1泊)	長野	大型(1)	1,060	100	440	44,000	200	350	70,000	760	260	197,600	311,600	—	—	—	327,180	—	—	231,000	70.6
		301キロ以上	Da	同上	98	H20.9(1泊)	長野	大型(1)	1,060	100	440	44,000	200	350	70,000	760	260	197,600	311,600	—	—	—	327,180	—	—	231,000	70.6
					99	H20.9(1泊)	静岡	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157,500
		301キロ以上	Da	同上	100	H20.9(1泊)	富山	大型(1)	970	100	440	44,000	200	350	70,000	670	260	174,200	288,200	—	—	—	302,610	—	—	157,500	52
					101	H20.9(1泊)	長野	大型(1)	490	100	440	44,000	200	350	70,000	190	260	49,400	163,400	—	—	—	171,570	—	—	155,400	90.6
		301キロ以上	Da	同上	102	H20.9(1泊)	静岡	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	189,000	100
					103	H20.9(1泊)	長野	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	231,000
		301キロ以上	Da	同上	104	H20.9(3泊)	長野	大型(1)	1,140	100	440	44,000	200	350	70,000	840	260	218,400	332,400	—	—	—	349,020	—	—	288,750	82.7
					105	H20.9(1泊)	富山	大型(1)	980	100	440	44,000	200	350	70,000	680	260	176,800	290,800	—	—	—	305,340	—	—	157,500	51.6
		301キロ以上	Da	同上	106	H20.9(1泊)	三重	大型(1)	1,100	100	440	44,000	200	350	70,000	800	260	208,000	322,000	—	—	—	338,100	—	—	199,500	59
					107	H20.9(1泊)	愛知	大型(1)	820	100	440	44,000	200	350	70,000	520	260	135,200	249,200	—	—	—	261,660	—	—	220,500	84.3
		301キロ以上	Da	同上	108	H20.9(1泊)	長野	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157,500	100
					109	H20.9(1泊)	長野・新潟	大型(1)	910	100	440	44,000	200	350	70,000	610	260	158,600	272,600	—	—	—	286,230	—	—	115,500	40.4

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額														収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))											
								①キロ制運賃									②時間制運賃							運賃額(税込) (N) (J又はM)×1.05	割引後運賃額 (税込) (O)									
								走行距離 (10キロ未満 満切り上げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価 (L)	合計 (M) (K×L)													
	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)																									
		Ot	同上	153	H20.9(1泊)	梅田～森山高原センター～はわい温泉～白兎海岸～砂丘フレンド～梅田～難波	大型(1)	750	100	450	45,000	200	360	72,000	450	250	112,500	229,500	—	—	—	240,975	115,500	47.9										
								420	100	450	45,000	200	360	72,000	120	250	30,000	147,000	—	—	—	154,350	76,650	49.7										
								An	同上	155	H20.5	三國ヶ丘～赤坂スポーツ公園～美濃物産館～郡上八幡～三國ヶ丘	大型(1)	580	100	450	45,000	200	360	72,000	280	250	70,000	187,000	—	—	—	196,350	94,500	48.1				
														156	H20.5	堺～ふらむ工房～熊野古道～熊野本宮～堺	大型(1)	460	100	450	45,000	200	360	72,000	160	250	40,000	157,000	—	—	—	164,850	105,000	63.7
														157	H20.5(2泊)	新大阪駅～京都駅～新宿～TDR～新宿～京都駅～大阪駅	大型(1)	1,200	100	450	45,000	200	360	72,000	900	250	225,000	342,000	—	—	—	359,100	210,000	58.5
														158	H20.5	泉佐野～伊根道の駅～大町公園～泉佐野	大型(1)	510	100	450	45,000	200	360	72,000	210	250	52,500	169,500	—	—	—	177,975	94,500	53.1
														159	H20.5	泉ヶ丘～藤公園～備中国分寺～意敷～泉ヶ丘	大型(1)	560	100	450	45,000	200	360	72,000	260	250	65,000	182,000	—	—	—	191,100	115,500	60.4
														160	H20.5(2泊)	新大阪駅～京都駅～新宿～TDR～新宿～京都駅～大阪駅	大型(1)	1,280	100	450	45,000	200	360	72,000	980	250	245,000	362,000	—	—	—	380,100	210,000	55.2
		Du	同上	161	H20.10	ホテル～大阪市内施設	大型(1)							—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	12770	76,620	80,451	94,500	117.5					
								162	H20.10	難波～田辺体育館	大型(1)	340	100	450	45,000	200	360	72,000	40	250	10,000	127,000	—	—	—	133,350	84,000	63						
								163	H20.10	西宮～赤穂市文化会館	大型(1)	270	100	450	45,000	170	360	61,200	0	250	0	106,200	—	—	—	111,510	84,000	75.3						
		Bc	同上	164	H20.5(2泊)	新大阪～白骨温泉～上高地～立山黒部アルペンルート～立山～アルペン村～敦賀	大型(1)	1,180	100	450	45,000	200	360	72,000	880	250	220,000	337,000	—	—	—	353,850	220,500	62.3										
								165	H20.5	難波～砂丘会館(鳥取)～アウアランド～難波	大型(1)	470	100	450	45,000	200	360	72,000	170	250	42,500	159,500	—	—	—	167,475	78,750	47						
								166	H20.5	梅田～三方五湖	大型(1)	510	100	450	45,000	200	360	72,000	210	250	52,500	169,500	—	—	—	177,975	84,000	47.2						
								167	H20.5	吹田市～上野公園～桜井・安倍文殊院～吹田市	大型(1)	270	100	450	45,000	170	360	61,200	0	250	0	106,200	—	—	—	111,510	58,800	52.7						
		Bm	同上	168	H20.4(2泊)	天王寺～梅田～京都～新宿～TDR	大型(1)	1,170	100	450	45,000	200	360	72,000	870	250	217,500	334,500	—	—	—	351,225	196,350	55.9										
								169	H20.10(2泊)	難波～梅田～小倉～博多	大型(1)	1,420	100	450	45,000	200	360	72,000	1,120	250	280,000	397,000	—	—	—	416,850	212,100	50.9						
170	H20.4							大阪～京都～飯田～弁天港(天竜船下)～観光農園～新大	大型(1)	710	100	450	45,000	200	360	72,000	410	250	102,500	219,500	—	—	—	230,475	168,000	72.9								
中国	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,330円～12,770円 ②中型 6,600円～10,120円 ③小型 5,400円～8,280円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 450円～690円 ii) 101～300キロ 360円～550円 iii) 301キロ以上 290円～450円 ②中型 i) 100キロまで 360円～550円 ii) 101～300キロ 280円～400円 iii) 301キロ以上 200円～300円 ③小型 i) 100キロまで 290円～450円 ii) 101～300キロ 230円～350円 iii) 301キロ以上 170円～250円	Ba	同上	171	H20.9(3泊)	広島～鹿児島(泊)～桜島～鹿児島～知覧～大分県竹田市～津久見～広島	大型(1)	1,630	100	450	45,000	200	360	72,000	1,330	290	385,700	502,700	—	—	—	527,835	364,350	69										
								Cn	同上	172	H20.4(2泊)	広島～伏見福岡大社～三重県津市(榊原温泉)～那智の大滝～勝浦温泉～串本～広島	大型(1)	1,360	100	450	45,000	200	360	72,000	1,060	290	307,400	424,400	—	—	—	445,620	255,150	57.3				
														173	H20.5(4泊)	広島～鹿児島開閉町～鹿児島指宿～佐多・大野	大型(1)	2,180	100	450	45,000	200	360	72,000	1,880	290	545,200	662,200	—	—	—	695,310	351,750	50.6
		174	H20.5	広島～山口(角島)	大型(1)	590	100							450	45,000	200	360	72,000	290	290	84,100	201,100	—	—	—	211,155	73,500	34.8						
		175	H20.5(2泊)	広島～柳川	大型(1)	760	100							450	45,000	200	360	72,000	460	290	133,400	250,400	—	—	—	262,920	94,500	35.9						
		Dv	同上	176	H20.8(1泊)	JICA～中国電力(株)南原研究所	小型(1)	440	100	290	29,000	200	230	46,000	140	170	23,800	98,800	—	—	—	103,740	59,850	57.7										
								177	H20.9(3泊)	中学校～福山箕沖野球場	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5400	48,600	51,030	40,824	37,905	92.8						
								178	H20.9	中学校～福山体育館	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	5400	59,400	62,370	49,896	37,905	76						
		Bl	同上	179	H20.9	尾道～広島	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,375	100										
								180	H20.9	尾道～庄原	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,800	100						
		Ce	同上	181	H20.10	安芸郡海田町～広島市内	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54,600	100									
								182	H20.10	岡山	大型(1)	460	100	450	45,000	200	360	72,000	160	290	46,400	163,400	—	—	—	171,570	143,325	83.5						
		Bo	同上	183	H20.9	東広島～広島駅～奈良	大型(1)	820	100	450	45,000	200	360	72,000	520	290	150,800	267,800	—	—	—	281,190	105,000	37.3										
								184	H20.9(1泊)	京都～広島	大型(1)	470	100	450	45,000	200	360	72,000	170	290	49,300	166,300	—	—	—	174,615	76,125	43.6						
								185	H20.10(1泊)	東京～広島	大型(1)	1,000	100	450	45,000	200	360	72,000	700	290	203,000	320,000	—	—	—	336,000	144,375	43						
		Dz	同上	186	H20.9(1泊)	新山口駅～津和野～萩～青海島～下関～門司～下関～岩国～福山	大型(1)	890	100	450	45,000	200	360	72,000	590	290	171,100	288,100	—	—	—	302,505	94,500	31.2										
								187	H20.9(1泊)	岡山駅～玉違温泉～出雲大社～石見銀山～平和記念公園～広島駅	大型(1)	680	100	450	45,000	200	360	72,000	380	290	110,200	227,200	—	—	—	238,560	94,500	39.6						
188	H20.5(2泊)							中学校～神戸～奈良～京都～大阪～広島	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	304,500	100							
189	H20.5(1泊)							広島～秋芳洞～萩～門司～下関～広島	大型(1)	560	100	450	45,000	200	360	72,000	260	290	75,400	192,400	—	—	—	202,020	157,500	78								

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額													収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する収受率 (Q) (P/(N又は O))				
								①キロ制運賃						②時間制運賃						合計 (J) (C+F+I)			拘束 時間 (K)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM× 1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		距離	単価	小計	距離	単価							
四国	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,080円～13,920円 ②中型 7,800円～11,960円 ③小型 6,300円～9,660円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 470円～720円 ii) 101～300キロ 370円～560円 iii) 301キロ以上 290円～440円 ②中型 i) 100キロまで 410円～620円 ii) 101～300キロ 300円～460円 iii) 301キロ以上 230円～360円 ③小型 i) 100キロまで 320円～480円 ii) 101～300キロ 260円～400円 iii) 301キロ以上 200円～310円	Ag	同上	190	H20.5	福山～大阪	大型(1)	620	100	450	45,000	200	360	72,000	320	290	92,800	209,800	—	—	220,290	94,500	42.9			
								800	100	450	45,000	200	360	72,000	500	290	145,000	262,000	—	—	275,100	189,000	68.7			
								810	100	450	45,000	200	360	72,000	510	290	147,900	264,900	—	—	278,145	189,000	68			
								1,150	100	450	45,000	200	360	72,000	850	290	246,500	363,500	—	—	381,675	241,500	63.3			
								310	100	450	45,000	200	360	72,000	10	290	2,900	119,900	—	—	125,895	84,000	66.7			
								680	100	450	45,000	200	360	72,000	380	290	110,200	227,200	—	—	238,560	126,000	52.8			
								520	100	450	45,000	200	360	72,000	220	290	63,800	180,800	—	—	189,840	94,500	49.8			
								—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,000	100	
								1,470	100	450	45,000	200	360	72,000	1,170	290	339,300	456,300	—	—	479,115	367,500	76.7			
		620	100	360	36,000	200	260	52,000	320	200	64,000	152,000	—	—	159,600	90,000	56.4									
		Be	①時間・キロ選択制運賃、行先別運賃 ②公示運賃額のとおり	200	H20.5	高松市～岡山県笠岡市	大型(3) 中型(1)	220	100	470 410	141,000(3) 41,000(1)	120	370 300	133,200(3) 36,000(1)	0	290 230	0	351,200(4)	—	—	368,760	330,750	89.7			
								640	100	470	47,000	200	370	74,000	340	290	98,600	219,600	—	—	230,580	157,500	68.3			
								350	100	470	329,000	200	370	518,000	50	290	101,500	948,500	—	—	995,925	661,500	66.4			
								—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315,000	100	
								—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94,500	100	
								270	100	720	72,000	170	560	95,200	0	440	0	167,200	—	—	175,560	140,448	152,250	108.4		
								—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13920	167,040	175,392	182,700	104.2		
								390	100	470	47,000	200	370	74,000	90	290	26,100	147,100	—	—	154,455	73,500	47.6			
								1,480	100	470	47,000	200	370	74,000	1,180	290	342,200	463,200	—	—	486,360	304,500	62.6			
490	100							470	47,000	200	370	74,000	190	290	55,100	176,100	—	—	184,905	73,500	39.8					
Ev	同上	210	H20.5(1泊)	高松市～広島市	大型(1)	500	100	470	47,000	200	370	74,000	200	290	58,000	179,000	—	—	187,950	136,500	72.6					
						660	100	470	47,000	200	370	74,000	360	290	104,400	225,400	—	—	236,670	94,500	39.9					
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
						540	100	470	47,000	200	370	74,000	240	290	69,600	190,600	—	—	200,130	126,000	63					
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6300	56,700	59,535	47,250	79.4				
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6300	18,900	19,845	17,325	87.3				
						960	100	320	32,000	200	260	52,000	660	200	132,000	216,000	—	—	226,800	181,440	92,400	50.9				
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	30,975	101.8				
						1,350	100	320	32,000	200	260	52,000	1,050	200	210,000	294,000	—	—	308,700	143,325	46.4					
Bg	同上	219	H20.5	送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	30,075	106.7					
						270	100	320	32,000	170	260	44,200	0	200	0	76,200	—	—	80,010	64,008	38,588	60.3				
						500	100	470	47,000	200	370	74,000	200	290	58,000	179,000	—	—	187,950	120,750	64.2					
						590	100	470	47,000	200	370	74,000	290	290	84,100	205,100	—	—	215,355	94,500	43.9					
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	13920	69,600	73,080	58,464	60,900	104.2			
						390	100	470	47,000	200	370	74,000	90	290	26,100	147,100	—	—	154,455	89,250	57.8					
						360	100	470	47,000	200	370	74,000	60	290	17,400	138,400	—	—	145,320	78,750	54.2					
						1,570	100	470	47,000	200	370	74,000	1,270	290	368,300	489,300	—	—	513,765	411,012	409,500	99.6				
						180	100	470	47,000	80	370	29,600	0	290	0	76,600	—	—	80,430	64,344	63,000	97.9				
						130	100	470	47,000	30	370	11,100	0	290	0	58,100	—	—	61,005	56,700	92.9					
Bf	同上	228	H20.5	水田～生島公園	大型(1)	140	100	470	47,000	40	370	14,800	0	290	0	61,800	—	—	64,890	59,850	92.2					
						500	100	470	47,000	200	370	74,000	200	290	58,000	179,000	—	—	187,950	84,000	44.7					
						600	100	470	47,000	200	370	74,000	300	290	87,000	208,000	—	—	218,400	94,500	43.3					
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9080	63,560	66,738	56,700	85				
						830	100	470	47,000	200	370	74,000	530	290	153,700	274,700	—	—	288,435	168,000	58.2					
						1,550	100	470	47,000	200	370	74,000	1,250	290	362,500	483,500	—	—	507,675	294,000	57.9					
						1,790	100	470	47,000	200	370	74,000	1,490	290	432,100	553,100	—	—	580,755	317,100	54.6					
						1,660	100	470	47,000	200	370	74,000	1,360	290	394,400	515,400	—	—	541,170	294,000	54.3					
						1,660	100	470	47,000	200	370	74,000	1,360	290	394,400	515,400	—	—	541,170	294,000	54.3					
						1,660	100	470	47,000	200	370	74,000	1,360	290	394,400	515,400	—	—	541,170	294,000	54.3					

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													受取運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する受取率 (Q) (P/(N又はO))														
								①キロ制運賃									②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM×1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)												
								走行距離 (10キロ未満 切り上げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L)					合計 (M) (K×L)											
距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L)	合計 (M) (K×L)																								
Bv	同上				H20.5(1泊)	香川県坂出市～京都	大型(1)	660	100	470	47,000	200	370	74,000	360	290	104,400	225,400	—	—	236,670	157,500	66.5													
						高松市～福岡市～佐賀県有田	大型(1)	1,330	100	470	47,000	200	370	74,000	1,030	290	298,700	419,700	—	—	—	—	440,685	178,500	40.5											
						高松市～広島市・呉市	大型(1)	520	100	470	47,000	200	370	74,000	220	290	63,800	184,800	—	—	—	—	194,040	84,000	43.3											
						松山市～高松市	大型(1)	330	100	470	47,000	200	370	74,000	30	290	8,700	129,700	—	—	—	—	136,185	105,000	77.1											
						香川県宇多津町～香川県まんのう町	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,900	100									
						香川県宇多津町～香川県まんのう町	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,800	100								
						高松空港～高松市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	9080	45,400	—	—	47,670	29,400	61.7									
						高松市～大阪市	大型(1)	470	100	470	47,000	200	370	74,000	170	290	49,300	170,300	—	—	—	—	—	178,815	84,000	47										
						高松市～鳥取県浜田市水族館	大型(1)	700	100	470	47,000	200	370	74,000	400	290	116,000	237,000	—	—	—	—	—	248,850	99,750	40.1										
						高松市～滋賀県	大型(1)	1,490	100	470	47,000	200	370	74,000	1,190	290	345,100	466,100	—	—	—	—	—	489,405	288,750	59										
						香川県まんのう町～高松市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	9080	72,640	—	—	76,272	70,350	92.2									
						高松市～広島県世羅町	大型(1)	540	100	470	47,000	200	370	74,000	240	290	69,600	190,600	—	—	—	—	—	200,130	84,000	42										
						高松市～広島県世羅町	大型(1)	540	100	470	47,000	200	370	74,000	240	290	69,600	190,600	—	—	—	—	—	200,130	84,000	42										
						高松市～兵庫県明石大橋～神戸空港	大型(1)	360	100	470	47,000	200	370	74,000	60	290	17,400	138,400	—	—	—	—	—	145,320	58,800	40.5										
						高松市～兵庫県淡路島	大型(1)	300	100	470	47,000	200	370	74,000	0	290	0	121,000	—	—	—	—	—	127,050	73,500	57.9										
						Bw	同上				H20.5	福田港～銀波園	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,735	100						
												高松空港～剣山～石鐘山～松山空港	小型(1)	590	100	320	32,000	200	260	52,000	290	200	58,000	142,000	—	—	—	—	—	149,100	126,672	85				
												高松空港～剣山～石鐘山～松山空港	小型(1)	580	100	320	32,000	200	260	52,000	280	200	56,000	140,000	—	—	—	—	—	147,000	126,000	85.7				
												小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	47,250	71.4			
												小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	39,690	60			
												小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	47,250	71.4			
												坂出港～旅館	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,050	100			
												小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	47,250	71.4			
												Am	同上				H20.5	香川県三木町～香川県坂出市瀬戸大橋記念公園	大型(5)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315,000	100
																		香川県さぬき市～高校生宅周	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9080	27,240	—	—
						香川県さぬき市～香川県丸亀市レオマワールド	大型(3)	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185,850	100		
						香川県大川町～岡山県倉敷市玉島	大型(1)	270	100	470	47,000							170	370	62,900	0	290	0	109,900	—	—	—	—	—	115,395	92,316	63,000	68.2			
						香川県さぬき市～奈良県	大型(2)	500	100	470	94,000							200	370	148,000	200	290	116,000	358,000	—	—	—	—	—	375,900	189,000	50.3				
香川県さぬき市	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	3	7800	23,400	—	—	24,570	19,656	14,805	75.3								
高知県高松市～大阪市海遊館、大阪城	中型(1)	450	100	410	41,000	200	300	60,000	150	230	34,500							135,500	—	—	—	—	—	142,275	105,000	73.8										
香川県東かがわ市～大阪城～京都	中型(2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	323,700	100								
香川県さぬき市～長野県大町温泉～アルペン村	中型(2)	1,420	100	410	82,000	200	300	120,000	1,120	230	515,200							717,200	—	—	—	—	—	753,060	357,000	47.4										
高松市～奈良県天理市	大型(1)	530	100	470	47,000	200	370	74,000	230	290	66,700							187,700	—	—	—	—	—	197,085	94,500	47.9										
Cx	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり				H20.5(3泊)	高松市～長崎県佐世保市野球場～香川県坂出市瀬戸大橋記念公園～高松市	大型(1)	1,440	100	470	47,000	200	370	74,000	1,140	290	330,600	451,600	—	—	—	—	—	474,180	378,000	79.7										
						香川県三木町～愛媛県新居浜市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	9,080	145,280	—	—	152,544	122,035	115,500	94.6								
						高松市～高知県高知球場	大型(1)	280	100	470	47,000	180	370	66,600	0	290	0	113,600	—	—	—	—	—	119,280	105,000	88										
						高松市～香川県まんのう町満濃池	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93,450	100								
						高松市～高松市屋島	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,800	100								
						香川県綾川町～高松市屋島・栗林公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9080	81,720	—	—	85,806	60,900	71									
						高松市～大阪市IT専門学校	中型(1)	570	100	410	41,000	200	300	60,000	270	230	62,100	163,100	—	—	—	—	—	171,255	89,250	52.1										
						高松市～高松市屋島	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,800	100							
						香川県綾川町～高松市屋島・栗林公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9080	81,720	—	—	85,806	60,900	71									
						香川県丸亀市～富山県宇奈月・黒部、立山	大型(1)	1,620	100	470	47,000	200	370	74,000	1,320	290	382,800	503,800	—	—	—	—	—	528,990	132,300	25										
高松市～佐賀県唐津市～長崎県杵坂	大型(1)	1,270	100	470	47,000	200	370	74,000	970	290	281,300	402,300	—	—	—	—	—	422,415	231,000	54.7																
香川県宇多津町～長野県伊那、野沢、軽井沢、善光寺	大型(1)	1,710	100	470	47,000	200	370	74,000	1,410	290	408,900	529,900	—	—	—	—	—	556,395	252,000	45.3																

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))						
								①キロ制運賃						②時間制運賃						合計 (J) (C+F+I)			拘束時間 (K)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM×1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)		
								走行距離 (10キロ未満 切り上げ)	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	合計 (J) (C+F+I)	拘束時間 (K)								合計 (M) (K×L)	
		Df	①時間・キロ選択制運賃、行先別運賃 ②公示運賃額のとおり		289	H20.5	香川県さぬき市鴨庄～岡山市最上稲荷	小型(1)	270	100	320	32,000	170	260	44,200	0	200	0	76,200	—	—	—	80,010	—	63,000	78.7		
					290	H20.5	香川県さぬき市～三重県長島町なばなの里	中型(1)	700	100	410	41,000	200	300	60,000	400	230	92,000	193,000	—	—	—	202,650	—	78,225	38.6		
					291	H20.5	香川県多度津町～徳島県つるぎ町	小型(1)	250	100	320	32,000	150	260	39,000	0	200	0	71,000	—	—	—	74,550	59,640	47,250	79.2		
					292	H20.5(1泊)	香川県坂出市～愛媛県西予市～愛媛県大洲市	大型(1)	620	100	470	47,000	200	370	74,000	320	290	92,800	213,800	—	—	—	224,490	—	132,300	58.9		
					293	H20.5	高松市～高松市さぬきこともの国	中型(1)	130	100	410	41,000	30	300	9,000	0	230	0	50,000	—	—	—	52,500	—	39,149	74.6		
					294	H20.5	高松市～広島空港	大型(1)	380	100	470	47,000	200	370	74,000	80	290	23,200	144,200	—	—	—	151,410	—	72,969	48.2		
					295	H20.5	徳島県小松島市～徳島県鳴門市大塚国際美術館	大型(1)	190	100	470	47,000	90	370	33,300	0	290	0	80,300	—	—	—	84,315	—	53,970	64		
					296	H20.5(1泊)	高松市～奈良県生駒市	小型(1)	700	100	320	32,000	200	260	52,000	400	200	80,000	164,000	—	—	—	172,200	—	124,950	72.6		
					297	H20.5	香川県さぬき市～徳島市	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	7800	85,800	90,090	—	40,162	44.6		
298	H20.5	高松市～徳島県美馬市	中型(1)	250	100	410	41,000	150	300	45,000	0	230	0	86,000	—	—	—	90,300	—	66,150	73.3							
九州	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,150円～14,030円 ②中型 7,130円～10,930円 ③小型 6,080円～9,320円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 500円～760円 ii) 101～300キロ 380円～590円 iii) 301キロ以上 300円～460円 ②中型 i) 100キロまで 380円～590円 ii) 101～300キロ 290円～450円 iii) 301キロ以上 240円～370円 ③小型 i) 100キロまで 310円～470円 ii) 101～300キロ 240円～370円 iii) 301キロ以上 210円～320円	Ae	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり		299	H20.5	福岡アームランド～山鹿～湯布院・別府	大型(1)	310	100	500	50,000	200	380	76,000	10	300	3,000	129,000	—	—	—	135,450	—	39,900	29.5		
					300	H20.5	ホテル(福岡)～虹の松原～大川内山～ホテル	大型(1)	260	100	500	50,000	160	380	60,800	0	300	0	110,800	—	—	—	116,340	—	42,000	36.1		
					301	H20.5	ホテル～熊本城～太宰府～新門司港	大型(1)	380	100	500	50,000	200	380	76,000	80	300	24,000	150,000	—	—	—	157,500	—	42,000	26.7		
					302	H20.5(2泊)	大分空港～太宰府～ビラバーク～ホテル～阿蘇～黒川～ホテル～高崎山～大分空港	大型(1)	640	100	500	50,000	200	380	76,000	340	300	102,000	228,000	—	—	—	239,400	—	126,000	52.6		
					303	H20.5(3泊)	博多港～MK太宰府～福佐山観光H～原爆資料館～雲仙～島原～熊本H～やまなみ～民芸村～かまど地獄～津久見H～太宰府～キャナルシティ～博多港	大型(1)	740	100	500	50,000	200	380	76,000	440	300	132,000	258,000	—	—	—	270,900	—	147,000	54.3		
					304	H20.5(1泊)	福岡空港～各地～杉の井H～各地～新門司港	大型(1)	670	100	500	50,000	200	380	76,000	370	300	111,000	237,000	—	—	—	248,850	—	84,000	33.8		
					305	H20.5(2泊)	博多港～阿蘇～佐世保(ハウステンボス)～博多港	大型(1)	730	100	500	50,000	200	380	76,000	430	300	129,000	255,000	—	—	—	267,750	—	126,000	47.1		
					306	H20.5(1泊)	博多港～別府～太宰府～福岡	小型(1)	500	100	310	31,000	200	240	48,000	200	210	42,000	121,000	—	—	—	127,050	—	63,000	49.6		
					307	H20.5	鳥栖～高須高原	大型(1)	80	80	500	40,000	0	380	0	300	0	40,000	—	—	—	42,000	—	33,075	78.8			
					308	H20.5(3泊)	博多港～別府～阿蘇～島原～雲仙～長崎～太宰府～博多港	中型(1)	680	100	380	38,000	200	290	58,000	380	240	91,200	187,200	—	—	—	196,560	—	147,000	74.8		
					309	H20.9(2泊)	博多駅・小倉駅～梅田・京都	大型(1)	1,410	100	500	50,000	200	380	76,000	1,110	300	333,000	459,000	—	—	—	481,950	—	152,250	31.6		
					310	H20.11	福岡県篠栗町国分寺～篠栗町	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,750	—	100	100
					311	H20.11	特別支援学校	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,754	—	100	100
					312	H20.5(2泊)	福岡(那珂川)～伊丹市	大型(1)	1,330	100	500	50,000	200	380	76,000	1,030	300	309,000	435,000	—	—	—	456,750	—	262,542	57.5		
					313	H20.5	福岡(大牟田)～熊本(山鹿)～福岡(宗像)	大型(1)	450	100	500	50,000	200	380	76,000	150	300	45,000	171,000	—	—	—	179,550	—	50,715	28.2		
					314	H20.5	福岡(田川)～熊本(天草)	大型(1)	490	100	500	50,000	200	380	76,000	190	300	57,000	183,000	—	—	—	192,150	—	93,713	48.8		
					315	H20.5(1泊)	博多駅～湯布院～阿蘇～北九州小倉駅	大型(1)	730	100	500	50,000	200	380	76,000	430	300	129,000	255,000	—	—	—	267,750	—	132,300	49.4		
					316	H20.5	博多駅～唐津～島原～北九州小倉駅	大型(1)	510	100	500	50,000	200	380	76,000	210	300	63,000	189,000	—	—	—	198,450	—	60,638	30.6		
					317	H20.5	福岡(春日市)～唐津～伊万里～福岡(春日市)	大型(1)	180	100	500	50,000	80	380	30,400	0	300	0	80,400	—	—	—	84,420	—	66,150	78.4		
					318	H20.5(2泊)	博多駅～琴平温泉～高知(足摺)～博多駅	大型(1)	1,180	100	500	50,000	200	380	76,000	880	300	264,000	390,000	—	—	—	409,500	—	231,525	56.5		
					319	H20.11(1泊)	福岡(小倉・博多)～鹿児島(指宿)	大型(1)	1,040	100	500	50,000	200	380	76,000	740	300	222,000	348,000	—	—	—	365,400	—	198,450	54.3		
					320	H20.10	福岡(博多・小倉)～東京	大型(1)	2,480	100	500	50,000	200	380	76,000	2,180	300	654,000	780,000	—	—	—	819,000	—	266,700	32.6		
					321	H20.11	福岡(博多・小倉)～梅田・京都	大型(1)	1,760	100	500	50,000	200	380	76,000	1,460	300	438,000	564,000	—	—	—	592,200	—	192,150	32.4		
					322	H20.11(1泊)	福岡(朝倉市)～鹿児島	大型(1)	660	100	500	50,000	200	380	76,000	360	300	108,000	234,000	—	—	—	245,700	—	231,525	94.2		
					323	H20.8(2泊)	福岡市～埼玉(川口市)	大型(1)	2,800	100	500	50,000	200	380	76,000	2,500	300	750,000	876,000	—	—	—	919,800	—	633,938	68.9		
					324	H20.5	福岡(筑紫野市)～山口県	大型(1)	400	100	500	50,000	200	380	76,000	100	300	30,000	156,000	—	—	—	163,800	—	60,638	37		
					325	H20.5(2泊)	福岡(筑後市)～静岡(大石寺)	大型(1)	2,170	100	500	50,000	200	380	76,000	1,870	300	561,000	687,000	—	—	—	721,350	—	367,500	50.9		
					326	H20.5(1泊)	福岡(黒木町)～宮崎～熊本～福岡(黒木町)	小型(1)	760	100	310	31,000	200	240	48,000	460	210	96,600	175,600	—	—	—	184,380	—	86,326	46.8		
					327	H20.5	福岡(久留米市)～臼杵	小型(1)	420	100	310	31,000	200	240	48,000	120	210	25,200	104,200	—	—	—	109,410	—	48,038	43.9		
328	H20.5(2泊)	福岡(久留米市)～宮崎～熊本～福岡(久留米市)	中型(1)	1,560	100	380	38,000	200	290	58,000	1,260	240	302,400	398,400	—	—	—	418,320	—	168,998	40.4							
329	H20.5	特別支援学校	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,946	—	100	100					

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額													収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する収受率 (Q) (P/(N又は O))				
								①キロ制運賃									②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)		
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価 (L)					合計 (M) (K×L)	
	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)																	
		Ex	同上		330	H20.5(1泊)	福岡(新門司港)～熊本～別府 ～福岡空港	中型(1)	750	100	380	38,000	200	290	58,000	450	240	108,000	204,000	—	—	—	214,200	69,300	32.4	
					331	H20.5(2泊)	博多港～別府～宗像～博多港	大型(1)	720	100	500	50,000	200	380	76,000	420	300	126,000	252,000	—	—	—	264,600	132,300	50	
					332	H20.5(2泊)	福岡空港～北九州市(八幡)～ 別府～福岡空港	大型(1)	790	100	500	50,000	200	380	76,000	490	300	147,000	273,000	—	—	—	286,650	126,000	44	
					333	H20.5	久留米～武雄～久留米	大型(1)	230	100	500	50,000	130	380	49,400	0	300	0	99,400	—	—	—	104,370	83,496	55,125	66
					334	H20.5(3泊)	博多港～別府～熊本～雲仙～ 長崎～博多港	中型(1)	810	100	380	38,000	200	290	58,000	510	240	122,400	218,400	—	—	—	229,320	147,000	64.1	
		335	H20.5(1泊)	博多港～別府	大型(1)	690	100	500	50,000	200	380	76,000	390	300	117,000	243,000	—	—	—	255,150	84,000	32.9				
		336	H20.5(3泊)	宮崎空港～宮崎～日向～南関	中型(1)	680	100	380	38,000	200	290	58,000	380	240	91,200	187,200	—	—	—	196,560	173,250	88.1				
		337	H20.8(1泊)	福岡(小倉・博多)～鹿児島(指 宿)	大型(1)	1,040	100	500	50,000	200	380	76,000	740	300	222,000	348,000	—	—	—	365,400	104,344	28.6				
		338	H20.8(1泊)	福岡(小倉・博多)～鹿児島(指 宿)	大型(1)	1,030	100	500	50,000	200	380	76,000	730	300	219,000	345,000	—	—	—	362,250	74,970	20.7				
		339	H20.5	福岡(小倉・博多)～天草	大型(1)	780	100	500	50,000	200	380	76,000	480	300	144,000	270,000	—	—	—	283,500	63,000	22.2				
沖縄	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,030円～12,310円 ②中型 6,380円～9,780円 ③小型 5,180円～7,940円	Dd	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	340	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	8,030	192,720	202,356	149,100	73.7			
				341	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	8,030	152,570	160,199	143,998	89.9		
				342	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	8,030	176,660	185,493	141,750	76.4		
	343	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	8,030	192,720	202,356	141,750	70					
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 410円～630円 ii)101～300キロ 350円～530円 iii)301キロ以上 280円～430円 ②中型 i)100キロまで 350円～530円 ii)101～300キロ 280円～430円 iii)301キロ以上 220円～330円 ③小型 i)100キロまで 290円～440円 ii)101～300キロ 220円～330円 iii)301キロ以上 180円～280円	Ch	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃範囲内の下記の金額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 10,700円 ②中型 8,500円 ③小型 6,900円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 550円 ii)101～300キロ 460円 iii)301キロ以上 370円 ②中型 i)100キロまで 460円 ii)101～300キロ 370円 iii)301キロ以上 290円 ③小型 i)100キロまで 420円 ii)101～300キロ 320円 iii)301キロ以上 260円	344	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	10,700	171,200	179,760	162,750	90.5			
				①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃の上限額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 12,310円 ②中型 9,780円 ③小型 7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 630円 ii)101～300キロ 530円 iii)301キロ以上 430円 ②中型 i)100キロまで 530円 ii)101～300キロ 430円 iii)301キロ以上 330円 ③小型 i)100キロまで 440円 ii)101～300キロ 330円 iii)301キロ以上 280円	Ab	345	H20.5	送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7,940	23,820	25,011	13,072	52.3	
						346	H20.5	県内観光	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7,940	55,580	58,359	59,058	101.2
	①時間・キロ選択制運賃、行先別運賃 ②公示運賃額のとおり	Ey	347	H20.11	県内観光	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,500	100		

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額											受取運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する受取率 (Q) (P/(N又は O))						
								①キロ制運賃						②時間制運賃							合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L) (M/L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計	拘束 時間	単価	合計								
	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	(C+F+I)		(K×L)	(J又はM)× 1.05	(O)												
		Ci	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃範囲内の下記の金額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 10,700円 ②中型 8,500円 ③小型 6,900円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 550円 ii) 101～300キロ 460円 iii) 301キロ以上 370円 ②中型 i) 100キロまで 460円 ii) 101～300キロ 370円 iii) 301キロ以上 290円 ③小型 i) 100キロまで 420円 ii) 101～300キロ 320円 iii) 301キロ以上 260円	348	H20.5(1泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6,900	62,100	65,205	69,100	106				
		As	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	349	H20.5(2泊)	県内観光	中型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	147,500	100			
				350	H20.5(2泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126,000	100			
		Bx	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃の上限額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 12,310円 ②中型 9,780円 ③小型 7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 630円 ii) 101～300キロ 530円 iii) 301キロ以上 430円 ②中型 i) 100キロまで 530円 ii) 101～300キロ 430円 iii) 301キロ以上 330円 ③小型 i) 100キロまで 440円 ii) 101～300キロ 330円 iii) 301キロ以上 280円	351	H20.5(1泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	12,310	172,340	180,957	63,000	34.8				
				352	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	20	12,310	246,200	258,510	160,000	61.9					
				353	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	165,000	58					
				354	H20.5(1泊)	県内観光	中型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	16	9,780	156,480	164,304	95,000	57.8					
				355	H20.5(2泊)	県内観光	中型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	20	9,780	195,600	205,380	105,000	51.1					
				356	H20.5	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	8	7,940	63,520	66,696	27,000	40.5					
				357	H20.5(4泊)	県内観光	大型(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	36	12,310	1,329,480	1,395,954	441,000	31.6					
				358	H20.5(2泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	20	7,940	158,800	166,740	75,000	45					
				359	H20.5(2泊)	県内観光	大型(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	812,460	853,083	573,300	67.2					
				360	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	166,950	58.7					
				361	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	8	12,310	98,480	103,404	79,800	77.2					
				362	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	168,000	59.1					
				363	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	158,000	55.6					
		Cq	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	364	H19.12(3泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	26	8,030	208,780	219,219	125,000	57					
				365	H19.12	送迎	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	7	8,030	56,210	59,021	35,000	59.3					
				366	H19.12(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200,025	100				
				367	H19.12(1泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,450	100				
				368	H19.12(1泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,450	100				
				369	H19.12	送迎	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,750	100				
														平均受取率		62.3										

(注)1 当省の調査結果による。

2 運賃の收受状況を確認することができた76事業者369運送事例の数値である。

3 届出運賃(キロ制運賃)の算定対象となる走行距離には、「料金」の算定対象となる「回送距離」を含むものがある。

4 届出運賃は、受取運賃が事業者の届出運賃額の上限額を上回る場合は上限額、届出運賃額の下限額を下回る場合は下限額、上限・下限の幅を設けていない事業者については、その金額に基づき算出した。

5 割引後運賃額(O)は、運賃額(J)から、学校教育法による学校に通学又は通園する者の団体については2割、身体障害者福祉法及び児童福祉法の適用を受ける者の団体については3割に相当する金額を差し引いた金額を示す。

6 受取率は、各事業者の届出運賃額に対する受取運賃額の割合を示す(上限額と下限額の範囲内にあるものについては100%とした。)

7 届出運賃を收受していないもの(下限額を下回るもの又は上限額を上回るもの)について、届出運賃額の積算内訳を記載した。

表Ⅱ-2-(1)-⑦ 届出運賃の收受率区分表

(単位：件、%)

收受率		件数		合計
50%未満	20%未満	0 (0.0)	133 (36.0)	369 (100)
	20~30%未満	15 (4.1)		
	30~40%未満	50 (13.6)		
	40~50%未満	68 (18.4)		
50%以上 100%未満	50~60%未満	72 (19.5)	180 (48.8)	
	60~70%未満	42 (11.4)		
	70~80%未満	38 (10.3)		
	80~90%未満	15 (4.1)		
	90~100%未満	13 (3.5)		
100%		44(11.9)		
100%超		12 (3.3)		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本表は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業者における届出運賃の收受状況（運送別收受率一覧表）」において算出した76事業者369運送契約の届出運賃の收受率をその割合に応じて区分けしたものである。

運輸局	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	運行日等	行程、目的地	車種(運行台数)	届出運賃による算出額													収受運賃額(税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))		
							①キロ制運賃									②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM)×1.05	割引後運賃額(税込) (O)
							走行距離 (10キロ未満切り上げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+H)	拘束時間 (K)	単価 (L)				
(A)	距離 (B)	単価 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	合計 (J) (C+F+H)	拘束時間 (K)	単価 (L)	合計 (M) (K×L)											
北海道	1 時間制運賃(1時間当たり) 小型 5,250円～8,050円	Aw	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃のとおり	H20.5	釧路町内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8050	32,200	33,810	27,048	30,000	110.9	
中部	キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 440円～680円 ii)101～300キロ 350円～540円 iii)301キロ以上 260円～400円	Eu	同上	H20.5	名古屋市～岡崎市	大型(1)	120	100	680	68,000	20	540	10,800	0	400	0	78,800	—	—	82,740	—	105,000	126.9
		Cc	同上	H20.5(1泊)	奈良、京都	大型(1)	320	100	680	68,000	200	540	108,000	20	400	8,000	184,000	—	—	193,200	—	220,500	114.1
近畿	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,330円～12,770円	Cp	同上	H20.5	小学校～プール(往復)	中型(1)	70	70	580	40,600	0	450	0	0	310	0	40,600	—	—	42,630	34,104	36,750	107.8
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ②中型 i)100キロまで 380円～580円 ii)101～300キロ 290円～450円 iii)301キロ以上 200円～310円	Du	同上	H20.10	ホテル～大阪市内施設(往復)	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	12770	76,620	80,451	—	94,500	117.5	
四国	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,080円～13,920円 ②中型 7,800円～11,960円 ③小型 6,300円～9,660円	Be	同上	H20.5(1泊)	高松市～岡山県高梁市	大型(1)	270	100	720	72,000	170	560	95,200	0	440	0	167,200	—	—	175,560	140,448	152,250	108.4
				H20.5	高松港～高松市内遊覧	大型(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13920	167,040	175,392	—	182,700
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 470円～720円 ii)101～300キロ 370円～560円 iii)301キロ以上 290円～440円 ②中型 i)100キロまで 410円～620円 ii)101～300キロ 300円～460円 iii)301キロ以上 230円～360円 ③小型 i)100キロまで 320円～480円 ii)101～300キロ 260円～400円 iii)301キロ以上 200円～310円	Ev	同上	H20.5	香川県内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	—	30,975	101.8	
				H20.5	葬儀場との送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	—	33,075	108.7
	Bg	同上	H20.5	香川県宇多津町～香川県まんのう町満濃公園(往復)	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	13920	69,600	73,080	58,464	60,900	104.2	
沖縄	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,030円～12,310円 ②中型 6,380円～9,780円 ③小型 5,180円～7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 410円～630円 ii)101～300キロ 350円～530円 iii)301キロ以上 280円～430円 ②中型 i)100キロまで 350円～530円 ii)101～300キロ 280円～430円 iii)301キロ以上 220円～330円 ③小型 i)100キロまで 290円～440円 ii)101～300キロ 220円～330円 iii)301キロ以上	Ab	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃の上限額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 12,310円 ②中型 9,780円 ③小型 7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 630円 ii)101～300キロ 530円 iii)301キロ以上 430円 ②中型 i)100キロまで 530円 ii)101～300キロ 430円 iii)301キロ以上 330円 ③小型 i)100キロまで 440円 ii)101～300キロ 330円	H20.5	県内観光	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7940	55,580	58,359	—	59,058	101.2

運輸局	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	運行日等	行程、目的地	車種(運行台数)	届出運賃による算出額											収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))				
							①キロ制運賃						②時間制運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束時間 (K)			単価 (L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)
							100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃										
							走行距離 (10キロ未満切り上げ)	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)								
		C1	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃範囲内の下記の金額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 10,700円 ②中型 8,500円 ③小型 6,900円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 550円 ii)101～300キロ 460円 iii)301キロ以上 370円 ②中型 i)100キロまで 460円 ii)101～300キロ 370円 iii)301キロ以上 290円 ③小型 i)100キロまで 420円 ii)101～300キロ 320円 iii)301キロ以上 260円	H20.5(1泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6900	62,100	65,205	69,100	106			

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 届出運賃(キロ制運賃)の算定対象となる走行距離には、「料金」の算定対象となる「回送距離」を含むものがある。
3 収受率は、各事業者の届出運賃の上限額(上限・下限の幅を設けていない事業者については、その金額)に対する収受運賃額の割合を示す。

事例Ⅱ-2-(1)-③ 届出運賃の收受率が20%程度となっている例

(単位：円、%)

事業者	運行日、行程	届出運賃 (a)	收受運賃 (b)	手数料(收受 運賃に対す る割合) (c)	手数料徴収 後の收受運 賃 (b-c) (d)	收受率 ① (b/a) ② (d/a)
Aw	H20.5.5 釧路町～中標津 ～旭川(往復)	276,800	61,905	9,285(15.0)	52,619	①22.4 ②19.0

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 表中の金額は、すべて税(消費税)抜き額である。
 3 届出運賃は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業者における届出運賃の收受状況(運送別收受率一覧表)」において算出した数値である。

表Ⅱ-2-(1)-⑧ 届出運賃の收受状況

内容	事業者数(%)
届出運賃を收受できていない運送契約を締結したことはない	212(8.1)
届出運賃が收受できていない	2,417(91.9)
合計	2,629(100)

- (注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。
 2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ-2-(1)-⑨ 貸切バス事業者における届出運賃の收受状況

(単位：事業者、%)

区分	回答数	50% 未満	50～ 60% 未満	60～ 70% 未満	70～ 80% 未満	80～ 90% 未満	90～ 100% 未満	100%
旅行者	1,830 (100)	354 (19.3)	324 (17.7)	353 (19.3)	347 (19.0)	288 (15.7)	117 (6.4)	47 (2.6)
		1,783(97.4)						
自治体・ 学校関係	1,952 (100)	319 (16.3)	269 (13.8)	307 (15.7)	401 (20.5)	323 (16.5)	207 (10.6)	126 (6.5)
		1,826(93.5)						
個人	2,011 (100)	242 (12.0)	190 (9.4)	266 (13.2)	409 (20.3)	389 (19.3)	333 (16.6)	182 (9.1)
		1,829(90.9)						
他の貸切バ ス事業者	1,709 (100)	339 (24.7)	267 (19.5)	317 (23.1)	340 (24.8)	262 (19.1)	130 (9.5)	54 (3.2)
		1,655(96.8)						
自社ツアー	686 (100)	152 (24.0)	55 (8.7)	79 (12.5)	107 (16.9)	116 (18.3)	95 (15.0)	82 (12.0)
		604(88.0)						

- (注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。
 2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑩ 貸切バス事業者が届出運賃を収受できていない理由

(単位：事業者、%)

届出運賃を収受できていない理由	事業者数
規制緩和による貸切バス市場の供給過剰状態により、契約相手先の主導による届出運賃・料金を下回る安価な価格が提示され、この運賃で契約しない場合、次の契約ができないおそれがあるためやむを得ず契約している。	45 (59.2)
採算が確保できれば、届出運賃を下回る安い運賃・料金の単価で自ら契約している。	20 (26.3)
無回答	11 (14.5)
合計	76 (100)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 () 内は、構成比である。

事例Ⅱ－２－(1)－④ 貸切バス事業者が届出運賃と異なる独自の運賃表を作成・使用している例

事業者	内容
Ca (愛知県)	<p>同事業者は、公示運賃に準拠して届出運賃を設定している。</p> <p>しかし、同事業者では、旅行業者等との運送契約において、届出運賃ではなく、実勢価格を参考に独自の運賃表を作成し、この無届の設定運賃により協議を行っている。</p> <p>同事業者が独自に作成した運賃表をみると、目的地（距離）に応じて運賃を設定しており、400 kmの運行（日帰り）の場合、10万5,000円ないし12万6,000円となるが、これを届出運賃の下限額（14万7,000円）と比較すると、その割合は71%ないし85%程度となる。</p> <p>同事業者は、届出運賃を下回る無届の運賃表により運送契約を行っている理由として、届出運賃に基づいた料金設定では旅行業者等と折り合いがつかず、受注が困難となることから、届出運賃よりも低い運賃設定にせざるを得ないとしている。</p>
Bg (香川県)	<p>同事業者は、公示運賃に準拠して届出運賃を設定している。</p> <p>しかし、同事業者では、貸切バスの運賃の実勢価格が下がっていることから、届出運賃ではなく、実勢価格を参考に独自の運賃表（一般貸切用、遠足・送迎バス用）を作成し、この無届の設定運賃により旅行業者等と協議を行っている。</p> <p>独自に作成した運賃表をみると、一般貸切用では、目的地（距離）、曜日及びシーズンに応じて運賃が設定されており、400 kmの運行（日帰り）を例に届出運賃の下限額（15万7,500円）と比較すると、運賃が最も高い繁忙期の日曜日は12万6,000円で届出運賃の80%、最も安い閑散期の平日は8万4,000円で53%となる。</p> <p>遠足・送迎バス用では、出発地、目的地及びシーズンに応じて運賃が設定されており、400 kmの運行（日帰り）を例に届出運賃の下限額（12万6,000円（学生割引））と比較すると、繁忙期は11万5,500円で届出運賃の92%、閑散期は9万7,650円で78%となる。</p>
Dm (香川県)	<p>同事業者は、公示運賃に準拠して届出運賃を設定している。</p> <p>しかし、同事業者では、貸切バスの運賃の実勢価格が下がっていることから、届出運賃ではなく、実勢価格を参考に独自の運賃表を作成し、この無届の設定運賃により旅行業者等と協議を行っている。</p> <p>独自に作成した運賃表をみると、目的地（距離）、曜日及びシーズンに応じて運賃が設定されており、400 kmの運行（日帰り）を例に届出運賃の下限額（15万7,500円）と比較すると、運賃が最も高い秋シーズンの日曜日は11万5,500円で届出運賃の73%程度、最も安い閑散期の平日は7万3,500円で47%程度となる。</p>

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ-2-(1)-⑤ 届出運賃を収受できていない理由及びそのことによる影響等

(単位：円、%)

届出運賃を収受できていない運送契約				収受できない理由	収受できないことによる影響・支障
運行日等	収受運賃 (税込) (a)	届出運賃 (税込) (b)	収受率 (a/b)		
H20. 5. 27～29 宮城県内～山形、新 潟、東京 (中型車)	126,000	462,420	27.2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行業者の貸切バスチャーター相場は日建てが原則で走行距離は考慮されない。 ・ 安い価格でなければ次に依頼してもらえない。 ・ 規制緩和後、価格相場が下落した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 遠距離旅行でも運転者を1人にせざるを得ない。 ・ 賃金の十分な支給が困難、手当の支給が困難。 ・ 中古車を購入せざるを得ないが、修理費がかさみ経営を圧迫。
H20. 5. 15～16 宮城県内～富士山、 昇仙峡 (小型車)	135,975	289,800	46.9		
H20. 5. 20～21 宮城県内～牛久大 仏等 (小型車) (自社企画)	210,000	233,100	90.1		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 届出運賃及び収受率は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」において算出した数値である。

表Ⅱ-2-(1)-⑩ 届出運賃を収受できていない理由 (アンケート)

(単位：事業者、%)

事業者数 (割合)	①貸切バス事業者間での競争に係る理由		②契約相手先からの低料金での要求に係る理由		その他	不明
	i) 他の貸切バス事業者が低料金のため、自社も追随せざるを得ない	ii) 新規需要獲得のため、届出運賃を下回るでも契約せざるを得ない	i) 契約先が運賃制度に対し無理解なため低料金でも契約せざるを得ない	ii) 取引の依存関係が強い契約先のため、低料金でも契約せざるを得ない		
2,417 (100)	1,616 (66.9)	677 (28.0)	1,159 (48.0)	1,121 (46.4)	108 (4.5)	370 (15.3)

(注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。

2 当該設問は複数回答可能の設問となっているため、合計は100%にならない。

3 () 内は構成比である。

表Ⅱ-2-(1)-⑫ 運賃・料金について契約先から要求された内容

(単位：事業者、%)

区分	調査数	常にある	時々ある	ない	無回答
当初から公示運賃・料金を考慮しない 著し低い運賃・料金が提示される	2,629 (100)	888 (33.8)	1,114 (42.4)	418 (15.9)	209 (7.9)
		2,002 (76.2)			
運賃・料金を決定する過程で一方向的に 減額される	2,629 (100)	399 (15.2)	1,130 (43.0)	826 (31.4)	274 (10.4)
		1,529 (58.2)			
運行後に運賃・料金の一部について明 確な理由もなく返還を求められる	2,629 (100)	25 (1.0)	203 (7.7)	2,016 (76.7)	385 (14.6)
		228 (8.7)			

(注) 1 当省の事業者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 () 内は構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑬ 届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例（実地調査）

届出運賃を収受できないことによる影響・支障	回答数（割合）
①人件費の抑制	31 (40.8)
②車両の更新時期の延長	22 (28.9)
③整備費の抑制	8 (10.5)
④中古車の購入、事業分社化やコスト削減等の経営努力	9 (11.8)
⑤影響なし	10 (13.2)
⑥無回答	22 (29.9)
回答事業者数	76 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 複数回答のため、回答事業者数と回答数は一致しない。
 3 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑭ 運送原価に占める人件費の割合の推移（日本バス協会調べ）

(単位：%)

年度	平成 15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度
人件費の割合	51.8	49.9	49.1	47.4	45.8

- (注) 「日本のバス事業 2009 年版」の貸切バス事業の収支状況に基づき作成した。

表Ⅱ－２－(1)－⑮ 現行の収受運賃・料金が労務管理・運行管理に与える影響・支障

(単位：事業者、%)

調査数 (割合)	非常に影響がある	やや影響がある	特に影響はない	無回答
2,629 (100)	761 (28.9)	873 (33.2)	817 (31.1)	178 (6.8)
	1,634 (62.1)			

- (注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。
 2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑯ 届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例（アンケート）

(単位：事業者、%)

具体的影響・支障	回答数（割合）
車両の使用年数の延長	1,202 (73.6)
嘱託や臨時運転者の採用拡大	824 (50.4)
運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット	727 (44.5)
運転者の勤務時間の延長	358 (21.9)
車両の点検・整備費用の削減	214 (13.1)
他の業種（ハイヤー、タクシー、トラック等）への進出	76 (4.7)
回答事業者数	1,634 (100)

- (注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。
 2 複数回答のため、回答事業者数と回答数は一致しない。
 3 ()内は、構成比である。

表Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率区分表

(単位：件、%)

收受率	件数		合計
20～30%未満	8 (22.2)	27 (75.0)	36 (100)
30～40%未満	9 (25.0)		
40～50%未満	10 (27.8)		
50～60%未満	4 (11.1)	9 (25.0)	
60～70%未満	3 (8.3)		
70～80%未満	2 (5.6)		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本表は、「事例Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃收受率及び違反理由」における運送ごとの届出運賃の收受率をその割合に応じて区分けしたものである。

3 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－２－(1)－⑥ 大手旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表の内容

運輸局	運賃の設定内容	運賃の算定額
北海道	<p>公示運賃</p> <p>①キロ制運賃（大型車の下限・上限額） 100 km以下 500円～770円 101～300 kmまで 430円～660円 301 km以上 320円～490円 ②時間制運賃（大型車の下限・上限額） 1時間 9,300円～14,260円</p>	<p>【大型バス 400 km（12時間）運行の算定額】</p> <p>①キロ制運賃：<u>176,400円（税込）</u> $[(100 \times 500) + (200 \times 430) + (100 \times 320)] \times 1.05$ ②時間制運賃：<u>117,180円（税込）</u> $(9,300 \text{円} \times 12 \text{時間}) \times 1.05$</p>
	<p>旅行業者が設定した運賃</p> <p>「利用空港（配車、返車）」、「行き先」、「車種」及び「シーズン」ごとに運賃を設定</p>	<p>【大型バス 400 km（12時間）運行（道央・道南方面）の算定額】</p> <p>○繁忙期（6/1～7/20）：<u>96,600円（税込）</u> （公示運賃（キロ制）の54.8%、同（時間制）の82.4%） ○閑散期（雪まつりを除く11/1～12/25、1/5～3/31）：<u>49,350円（税込）</u> （公示運賃（キロ制）の28.0%、同（時間制）の42.1%）</p>
近畿	<p>公示運賃</p> <p>キロ制運賃（大型車の下限・上限額） 100 km以下 450円～690円 101～300 kmまで 360円～550円 301 km以上 250円～380円</p>	<p>【大型バス 800 km運行の算定額】</p> <p>運賃：<u>254,100円（税込）</u> $[(100 \times 450) + (200 \times 360) + (500 \times 250)] \times 1.05$</p>
	<p>旅行業者が設定した運賃</p> <p>「車種」、「行き先」、「曜日」及び「シーズン」ごとに運賃を設定</p>	<p>【大型バス 800 km運行（高知、広島等方面）の算定額】</p> <p>○繁忙期（10/20～11/16の土曜日）：<u>273,000円（税込）</u>（公示運賃の107.4%） ○閑散期（4/1～4/6の平日）：<u>136,500円（税込）</u>（公示運賃の53.7%）</p>

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 公示運賃は、下限額で算定した。

事例 - 2 - (1) - 旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表(北海道運輸局管内の例)

2009年度 北海道地区 ユニット 貸切バス日建料金表(利用、基準 円単位 税込)

料金計算方法			①実際の行程に基づき、下記料金表の「配車・返車空港」、「利用地域」を確認(行程全ての利用地域を包含する料金ランクを適用) ②利用日毎の「料金シーズナリティ」に基づき、利用日数分の料金を算出 ③「直行片送り」「夕食送迎(片送り)」「ゴルフ送迎」「早朝(夜間)利用」については、別紙「直行・オプション料金表」を参照し加算 (具体例は料金表下段例を参照のこと)											
利用空港送迎も含まれます			料金シーズナリティ(利用日毎に適用します。利用開始日基準ではないので注意)											
配車 空港・ 地域	利用地域			返車 空港・ 地域	車種	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	道南	道央	道北			4/1~4/30	11/1~12/25 ゆきまつり 期間を除く 1/5~3/31	5/1~5/31	6/1~7/20	7/21~8/31	9/1~10/18	10/19~10/31	12/26~1/4	札幌 ゆきまつり 期間 (日程未定)
① 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	51,450	49,350	63,000	88,200	68,250	70,350	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	79,800	61,950	63,000	49,350	64,050	68,250
② 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	51,450	49,350	63,000	96,600	74,550	80,850	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	87,150	67,200	72,450	49,350	64,050	68,250
※旭川・富良野・オホshima追加料金	○	○	○	2日間以上 追加料金 3日未満 追加料金	大型SK・中型セミ	9,450	9,450	5,250	14,700	12,600	15,750	8,400		5,250
					中型SK・小型	9,450	9,450	5,250	12,600	11,550	14,700	6,300		3,150
③ 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	66,150	97,650	76,650	80,850	59,850	71,400	78,750
					中型SK・小型	52,500	50,400	59,850	88,200	69,300	72,450	53,550	64,050	70,350
④ 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	68,250	98,700	76,650	82,950	59,850	71,400	78,750
					中型SK・小型	52,500	50,400	61,950	89,250	69,300	74,550	53,550	64,050	70,350
⑤ 千歳(道央)	○	○	○	函館(道南)	大型SK・中型セミ	52,500	50,400	65,100	98,700	76,650	82,950	56,700	73,500	77,700
					中型SK・小型	47,250	45,150	58,800	89,250	69,300	74,550	50,400	66,150	69,300
⑥ 千歳(道央)	○	○	○	函館(道南)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	71,400	108,150	84,000	91,350	63,000	80,850	86,100
					中型SK・小型	52,500	50,400	61,950	89,250	69,300	74,550	53,550	66,150	70,350
⑦ 千歳(道央)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	68,250	97,650	76,650	82,950	58,800	71,400	77,700
					中型SK・小型	47,250	45,150	58,800	87,150	69,300	74,550	52,500	64,050	69,300
⑧ 千歳(道央)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	68,250	97,650	76,650	82,950	58,800	71,400	77,700
					中型SK・小型	52,500	50,400	61,950	88,200	70,350	75,600	53,550	65,100	70,350
⑨ 千歳(道央)	○	○	○	道東	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	70,350	100,800	78,750	85,050	61,950	73,500	78,750
					中型SK・小型	52,500	50,400	63,000	90,300	71,400	76,650	55,650	66,150	70,350
⑩ 函館(道南)	○	○	○	函館(道南)	大型SK	42,000	39,900	55,650	64,050	48,200	55,650	42,000	44,100	46,200
					中型SK・小型	37,800	35,700	50,400	57,750	42,000	50,400	37,800	39,900	40,950
⑪ 旭川(道北)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK	51,450	49,350	63,000	90,300	70,350	72,450	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	80,850	63,000	65,100	49,350	64,050	68,250
⑫ 旭川(道北)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK	51,450	49,350	63,000	91,350	74,550	76,650	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	81,900	67,200	68,250	49,350	64,050	68,250
⑬ 旭川(道北)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK	55,650	53,550	66,150	94,500	76,650	77,700	57,750	71,400	75,600
					中型SK・小型	50,400	48,300	59,850	85,050	69,300	69,300	51,450	64,050	68,250
⑭ 旭川(道北) 道東	○	○	○	道東	大型SK	56,700	54,600	67,200	96,600	77,700	82,950	58,800	72,450	77,700
					中型SK・小型	51,450	49,350	60,900	87,150	70,350	74,550	52,500	65,100	69,300
⑮ 道東	○	○	○	道東	大型SK	52,500	50,400	63,000	88,200	71,400	73,500	54,600	71,400	57,750
					中型SK・小型	47,250	45,150	56,700	79,800	64,050	66,150	49,350	64,050	51,450

※1 道北地区には中型車種がない為、旭川各空港配車の場合には中型バスが手配できない場合があります。

新長期排ガス規制(※3)適合車種指定追加料金 (上記日建料金に右記料金を追加)	大型SK・中型セミ 中型SK・小型 中2階・大型セミ	10,500
--	----------------------------------	--------

※3 新長期排ガス規制(平成17年規制)車種は、保有台数が極めて限られるため、3台以上の台数日は非常に難しいです。また1ヶ月前を過ぎる予約については引き受けできません。

上記料金表記載の地域区分と割増料金適用観光地・地域について(主な観光地の該当地域一覧)

地域名	料金表適用	主たる観光地・宿泊地
道南	○	函館・湯の川・大沼・七飯・北斗市・八雲(旧熊石町地区を除く)・長万部
道央	△ 割増適用	松前方面(木古内町以西)・江差・せたな・奥尻島
	○	札幌・千歳・支笏湖・定山溪・小樽・ニセコ・札幌・滝川・積丹半島 洞爺湖・登別・室蘭・苫小牧・北湧浜・日高(国道237号線以西まで)・平取 夕張・由仁・長沼・岩見沢・釧路・砂川・虻田・北見・深川
道北	× 個別見積	国道237号線以東の日胆管内全域(雄略湖・浦河・AERU・静内・新冠)
	○	旭川・層雲峡・美瑛・富良野・白金温泉・旭岳温泉・天人峡・トマム・名寄・士別 留萌・羽幌・増毛・天塩・幌延・幌加内
道東	× 手配不可	天売・虻尻島(道路が狭く、大型バス通行不能。バスについては現地要相談)
	○	稚内・利尻島・礼文島・豊富温泉・サロベツ・浜頓別・枝幸 帯広・十勝川・サロベツ・然別湖・襟川湖・池田・広尾・幕別・足寄 釧路・阿寒湖・湯田・屈斜路湖・摩周湖・厚岸・霧多布 根室・羅臼・養老牛温泉・トドワラ・野付半島・標津・中標津 網走・北見・根室温泉・女満別・ウトロ・紋別・小清水・遠軽

道南地域割増料金適用方
上記②③④の行程に松前・江差・奥尻方面が入る場合
松前・江差・奥尻地区に滞在する日数分について、上記①の日建料金が適用されます。例えば函館→函館2泊3日間で2日目に江差・松前を訪れる場合は、2日目の料金のみ①の料金が適用されます。

料金計算例

行程①	料金番号	シーズン	料金
5/31:千歳~小樽~ニセコ	①	III	¥63,000
6/1:ニセコ~ルスツ~洞爺湖~登別	①	IV	¥88,200
6/2:登別~白老~高小牧~千歳	①	IV	¥88,200
3日間計			¥239,400

行程②	料金番号	シーズン	料金
10/31:千歳~日勝峠~十勝川	②	VII	¥61,950
11/1:十勝川~阿寒~川湯~ウトロ	②	II	¥55,650
11/2:ウトロ~網走~女満別	②	II	¥55,650
3日間計			¥173,250

行程③	料金番号	シーズン	料金
5/31:千歳~小樽~札幌	①	III	¥63,000
6/1:札幌~富良野~旭川~札幌	①	IV	¥88,200
6/2:札幌~洞爺湖~千歳	①	IV	¥88,200
6/1:旭川富良野オプション追加料金	3日間以上	IV	¥21,000
3日間計			¥259,400

行程④	料金番号	シーズン	料金
5/31:千歳~小樽~ニセコ	⑥	III	¥65,100
6/1:ニセコ~寿都~せたな~奥尻	⑥	IV	¥98,700
6/2:奥尻~江差~松前~函館	⑥	IV	¥98,700
6/1~2:道南追加料金	⑤×10%×2日間		¥19,740
3日間計			¥282,240

事例Ⅱ-2-(1)-⑨ 旅行業者がインターネットに掲載している公示運賃を下回る運賃表の内容

(単位:円)

区分	大型バス		中型バス		小型バス	
	公示運賃	サイトに掲載されている運賃	公示運賃	サイトに掲載されている運賃	公示運賃	サイトに掲載されている運賃
サイトA (14時間250km)	103,068 (時間制)	63,000~115,500 (61.1~112.1%)	90,300 (キロ制)	57,750~105,000 (64.0~116.3%)	74,718 (時間制)	47,250~78,750 (63.2~105.4%)
サイトB (10時間180km)	85,890 (時間制)	69,000~110,000 (80.3~128.1%)	72,450 (時間制)	58,000~90,000 (80.1~124.2%)	62,265 (時間制)	53,000~70,000 (85.1~112.4%)
サイトC (8時間450km)	160,650 (キロ制)	80,000~100,000 (49.8~69.8%)	143,325 (キロ制)	70,000~90,000 (48.8~62.8%)	117,600 (キロ制)	60,000~80,000 (51.0~68.0%)
サイトD (10時間220km)	90,300 (キロ制)	65,000~73,000 (72.0~80.8%)	80,220 (キロ制)	60,000~68,000 (74.7~84.8%)	65,110 (キロ制)	55,000~63,000 (84.5~96.8%)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 公示運賃の下限額は、当省が時間・キロ選択制運賃の算出方法に基づき、時間制運賃とキロ制運賃を比較し、高い金額を採用した。()内は、採用した運賃である。
 3 サイトにおける条件及び公示運賃は、関東地域のものである。
 4 「サイトに掲載されている運賃」欄の()内は、公示運賃の下限額に対する割合である。

事例Ⅱ－２－(1)－⑩ 旅行者による届出運賃を下回る低運賃の提示に係る貸切バス事業者の意見（アンケート調査結果（抜粋））

事業者		意見
1	Hb	①バス料金は時間と距離で算出するが、日建でバス料金の申し込みをされることが多い（特に旅行会社）。②バス料金決定後に行程が変更される場合で、特に配車・終了地が変更となり、時間・距離が増えるケースであっても、バス料金の変更を受け入れてもらえない（これも旅行会社）。③大手旅行会社が、バス会社との間で取り交わす料金表があり、その料金表の通りだと、特に観光オフシーズンの料金が最低運賃を下回ることが多い（旅行者 Tb「Aユニット料金」や Ti「Vサポート料金」など）。
2	Hc	日帰り旅行の場合、届出運賃は大型 600km 行程で 30 万円になるが、大手旅行業者 Tb、Ta 他の料金は 7 万～8 万円位だと思う。バス会社は弱者。発注する大手旅行会社等への指導、監査等が 1 番かと思う（日帰り 1 食付 35,000 円でバス代が出るか）。
3	Hd	旅行者から提示された運賃・料金があまりにも低価格だったため、当該旅行者に問い合わせたところ、貸切バスには公示運賃・料金があること自体知らなかった。もちろん、運賃・料金の算出方法等知るよしもない。
4	He	旅行代理店等がバス運賃の算出方法を全く理解しておらず、市場相場を前提として業務委託を要請してくる。一般の利用者においても、通常金額を提示するといやな顔をする。全体的に輸送業に対するの考えが甘い。人間の命を預かる職業であるという意識が薄すぎる。特に、立法・行政府は実態を全く分からずに闇雲に規制緩和をし過ぎている。もっと現場を理解してから施策をすべきである。安易な競争原理の導入はかえって外部的不経済の悪因となりうる。この問題は、行政責任を問われても不思議ではないと考える。
5	Hf	旅行会社はツアーを設定する上で事前にバス会社に運賃を相談する事なく一方的に決定する傾向があり、募集を公表してからバス会社に料金表を提示してくる為、運賃の交渉をしても「設定済みの運賃のため、値上げはできない」と断られてしまう。よって交渉の余地もなく、渋々契約を締結せざるをえない状況である。

(注) 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。

事例Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率及び違反理由

(単位：円、%)

	運輸局	事業者	行程等	出庫又は始業時間	帰庫又は終業時間	拘束時間	旅行計画	届出運賃(税込) (A)	收受運賃(税込) (B)	收受率 (B/A)	違反の理由等	契約相手
1	九州	Ez	20.5.4 小倉～博多～長崎～熊本 (日帰り往復)	4:30	25:30	21:00	7:00小倉～ 21:20小倉 (14:20)	283,500	63,000	22.2	・旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。 ・低運賃での契約であるため運転者1人を乗務させた。 ・ゴールデンウィーク中の運行のため、渋滞に巻き込まれた。	国内旅行業者Tf
2	北海道	Aw	20.5.5 釧路町～中標津空港～旭川～釧路町 (日帰り往復)	4:00	22:45	18:45	-	290,640	65,000	22.4	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	国内旅行業者T1
3	四国	Cx	20.5.10 香川県～富山県宇奈月、黒部、立山 (5月9～10日の2日間)	6:20	24:33	18:13	7:20黒部～ 24:20香川 (17:00)	528,990	132,300	25.0	・旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転者1人を乗務させた。	国内旅行業者Tc
4	東北	Da	20.5.29 石巻～山形、新潟、東京 (5月27～29日の3日間)	8:05	26:45	18:40	-	462,420	126,000	27.2	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国外旅行業者Va
5	東北	By	20.5.18 石巻～葛温泉 (日帰り往復)	5:40	22:45	17:05	-	279,300	78,750	28.2	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
6	東北	By	20.5.2 石巻～弘前城 (日帰り往復)	5:30	21:40	16:10	-	267,120	78,750	29.5	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
7	東北	By	20.5.3 石巻～弘前城 (日帰り往復)	5:30	22:10	16:40	-	267,120	78,750	29.5	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
8	東北	Di	20.5.25 仙台～新潟 (日帰り往復)	5:30	22:30	17:00	6:30仙台～ 22:45仙台 (16:15)	315,840	94,500	29.9	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
9	東北	By	20.5.4 石巻～弘前城 (日帰り往復)	5:20	21:50	16:30	-	257,985	78,750	30.5	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc

10	北海道	Eg	20.10.26 旭川～北湯沢 (日帰り往復)	5:55	22:00	16:05	6:20旭川～ 20:30旭川 (14:10)	216,720	68,250	31.5	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・旅行計画の日程が過密であった。	国内旅行者Tc
11	九州	Ex	20.5.1 新門司港～熊本～大分府 (5月1～2日間の2日間)	2:00	18:30	16:30	-	214,200	69,300	32.4	・外国人ツアーで、乗客が観光地や免税店に長い時間滞在したため。 ・低運賃での契約であるため運転者1人を乗務させた。	韓国旅行者
12	東北	Di	20.5.1 塩釜～益子 (日帰り往復)	6:20	22:30	16:10	7:00塩釜～ 22:30塩釜 (15:30)	224,490	73,500	32.7	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Ta
13	東北	By	20.5.25 登米～五色沼、喜多方(日 帰り往復)	5:20	22:00	16:40	-	221,445	73,500	33.2	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
14	東北	Dq	20.5.1 仙台～角館、繋温泉 (日帰り往復)	5:15	23:00	17:45	6:50仙台～ 21:50仙台 (15:00)	242,760	84,000	34.6	・旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。 ・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃で経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから、1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
15	東北	By	20.5.3 仙台～福島県会津 (日帰り往復)	4:30	21:45	17:15	-	209,265	73,500	35.1	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
16	東北	Dq	20.5.4 仙台～東京・浅草 (日帰り往復)	5:45	22:45	17:00	7:00仙台～ 22:00仙台 (15:00)	282,345	105,000	37.2	・旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。 ・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者To
17	北海道	Cg	20.7.27 札幌～阿寒 (日帰り往復)	4:55	25:00	20:05	-	182,700	68,250	37.4	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体
18	北海道	Bh	20.5.25 芽室～旭川 (日帰り往復)	4:30	20:50	16:20	-	120,960	57,750	47.7	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体

19	四国	Bv	20.5.4 高松市～島根県浜田市（日帰り往復）	5:55	23:00	17:05	-	248,850	99,750	40.1	・スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
20	四国	Bv	20.5.4 高松市～福岡市・佐賀県有田市	8:00	24:20	16:20	-	440,685	178,500	40.5	・スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
21	四国	Bv	20.5.3 高松市～広島県世羅町（日帰り往復）	5:55	23:00	17:05	-	200,130	84,000	42.0	・旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
22	四国	Bv	20.5.4 高松市～広島県世羅町（日帰り往復）	5:50	23:50	18:00	-	200,130	84,000	42.0	・旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
23	東北	Di	20.5.3 白馬～仙台 （5月3～5日の3日間）	7:20	23:35	16:15	7:30白馬～ 23:00仙台 （15:30）	504,630	220,500	43.7	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから、1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
24	四国	Bg	20.5.4 香川県坂出市～京都府（得浄明院等） （日帰り往復）	5:35	21:45	16:10	6:20坂出～ 21:00坂出 （14:40）	215,355	94,500	43.9	・旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
25	北海道	Az	20.7.8 札幌～千歳 （日帰り往復）	6:15	23:30	17:15	-	117,180	52,500	44.8	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えて契約した。	団体
26	四国	Cx	20.5.28 香川県～長野県伊那、野沢、軽井沢、善光寺 （5月26～28日の3日間）	7:05	24:05	17:00	8:00軽井沢～ 23:30香川 （15:30）	556,395	252,000	45.3	・旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tc
27	東北	Da	20.5.15 仙台～富士山、昇仙峡 （5月15～16日の2日間）	3:20	20:50	17:30	-	289,800	135,975	46.9	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Tp
28	中部	Em	20.5.21 白馬～セントレア （5月18～21日の4日間）	7:00	23:15	16:15	-	409,080	252,000	61.6	・契約相手から運行スケジュールが示されず、乗務時間が確認できなかった。 ・外国人客対象のツアーの場合、当日、日程が変更されることがある。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	貸切バス事業者

29	中部	D1	20.5.3 西尾～宝塚 (日帰り往復)	6:00	23:40	17:40	-	182,490	94,500	51.8	・運転者の拘束時間が16時間を超えることは予測していたが、2人乗務にすると、旅行会社の示す運賃では採算が合わず、1人乗務にした。	国内旅行者Tq
30	四国	Cx	20.5.5 高松市～佐賀県唐津市、長崎県壱岐 (5月3～5日の3日間)	7:25	25:45	18:20	8:00壱岐～ 23:40高松 (15:40)	422,415	231,000	54.7	・旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国内旅行者Tc
31	中部	Ca	20.5.10 セントレア空港～鳥羽、大阪USJ (5月10～12日の3日間)	4:40	21:00	16:20	6:00セント レア空港～伊 勢神宮、鳥羽 真珠島、奈良 東大寺、大阪	269,850	151,200	56.0	・旅行会社が作成した旅行計画にタイムスケジュールが記載されておらず、乗務の終了時間が確認できなかった。 ・外国人客対象のツアーの場合、運行日程が変更されることがある。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国外旅行者Vb
32	北海道	Cg	20.7.21 小樽～旭川～小樽～苫小牧 (日帰り往復)	4:10	20:40	16:30	-	155,400	94,500	60.8	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・改善基準告示を超える可能性があったが、運行実績がある旅行者からの依頼のため運行した。	国内旅行者Tu
33	北海道	Cg	20.7.13 札幌～十勝岳 (日帰り往復)	5:40	21:50	16:10	-	92,400	57,750	62.5	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長いため、安全運行に支障がないと考えた。	団体
34	北海道	Cg	20.7.5 札幌～雨竜 (日帰り往復)	6:05	22:15	16:10	-	77,280	49,350	63.9	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体
35	北海道	Aw	20.5.5 札幌～標茶～釧路町 (5月2～5日の4日間)	6:30	23:10	16:40	-	254,520	180,000	70.7	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体
36	四国	Cx	20.5.3 高松～佐世保(往復) (5月1～4日の4日間)	8:00	27:01	19:01	-	474,180	378,000	79.7	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	団体

-
- (注) 1 当省の調査結果による。
2 届出運賃及び収受率は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」により算定した数値である。

事例Ⅱ－２－(1)－⑫ 届出運賃の収受率が特に低く、かつ、改善基準告示違反となっている例

(単位：円、%)

バス事業者	旅行業者	旅行計画時間	拘束時間	届出運賃(税込)	収受運賃(税込)	収受率	バス事業者における違反の理由等
Ez	Tf	14時間 20分	21時間	283,500	63,000	22.2	<ul style="list-style-type: none"> 旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。 低運賃での契約であるため運転者1人を乗務となった。 ゴールデンウィーク中の運行のため、渋滞に巻き込まれた。
Cx	Tc	17時間	18時間 13分	528,990	132,300	25.0	<ul style="list-style-type: none"> 旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。 低運賃での契約であるため運転者1人を乗務させた。
Di	Tc	16時間 15分	17時間	315,840	94,500	29.9	<ul style="list-style-type: none"> 運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。
Eg	Tc	14時間 10分	16時間 5分	216,720	68,250	31.5	<ul style="list-style-type: none"> 契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 旅行計画の日程が過密であった。
Dq	To	15時間	17時間	282,345	105,000	37.2	<ul style="list-style-type: none"> 旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。 運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 届出運賃及び収受率は、「事例Ⅱ－２－(1)－① 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」により算定した数値である。

表Ⅱ－２－(1)－⑩ 貸切バス事業者が旅行業者に支払っている手数料率
(単位：事業者、%)

手数料率	該当事業者数	
手数料なし	9 (10.7)	
10%	4 (4.8)	75 (89.3)
13%	2 (2.4)	
15%	6 (7.1)	
16%	1 (1.2)	
10～13%	2 (2.4)	
10～15%	32 (38.1)	
10～16%	1 (1.2)	
13～15%	3 (3.6)	
14～15%	1 (1.2)	
具体の手数料率について回答がないもの	23 (27.4)	
合計	84 (100)	

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 手数料率は、運送契約額に対する割合を示す。
 3 () 内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑪ 手数料の徴収に関する貸切バス事業者の意見
(単位：事業者)

意見内容	事業者数
低い契約運賃で、かつ、手数料まで差し引かれる。旅行客から収受する運賃とバス事業者を支払う運賃にかい離がある場合がある。	12
高速料金から10%程度の手数料を要求される。	5
長距離など無理な運行行程で、契約金額も低く、さらに手数料まで引かれる。	3
契約運賃を高くすると手数料の率も高く設定される。	2
低料金で大量に受注し、その分を外注して手数料を稼ぐ業者がみられる。また、自社での運行予定もないにもかかわらず受注する事業者もみられる。	2
ガイド料からも手数料が引かれる。	2
手数料について運輸局に質問したところ、担当者からは旅行業者から差し引かれる手数料の発生はあり得ないとの回答を得たが、現実には旅行会社から10～20%の手数料を取られている。	1
旅行業者が発注元であるにもかかわらず、リベートを求めてくる。	1
官公庁の入札において、バスを保有していないにもかかわらず旅行業者が低い金額で落札し、その行程をバス事業者に依頼してくる。手数料を差し引かれるとバスを運行できる金額ではなくなっている。	1
大手旅行業者との年間契約において、手数料10%の支払いを求められることがある。	1

- (注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。
 2 複数の意見を述べている事業者がいる。

表Ⅱ－２－(1)－㊸ 届出運賃の收受状況に係る実態把握の実施内容

運輸局	実施時期	実態把握等の内容	把握理由
中部	平成20年6月～7月	<p>巡回監査を実施した6事業者について、平成20年5月の運送契約の一部を抽出し、契約先から提示された旅行計画の内容や收受運賃の調査を行った。</p> <p>調査結果の活用方法、貸切バス事業者への指導方法等については、地方運輸局だけでは対応が困難であるとして対応していない。</p>	<p>バス事業者から低運賃による運送契約が過労運転等につながり、安全性が確保できないとの情報が寄せられた。</p>
近畿	平成19年2月	<p>管内の貸切バス事業者（107社）及び旅行者（90社）に対しアンケート調査を実施（旅行者が貸切バス事業者に運賃額を提示する場合何を算定基礎としているかとの質問に対し、届出運賃を算定基礎としている旅行者は2割に満たないことが判明）</p> <p>アンケート結果等を踏まえ、管内の府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、運送契約に当たり公示運賃を参考とするよう依頼</p>	<p>需給調整規制撤廃後の所管の貸切バス事業者の現状を把握するため。</p>
中国	平成19年4月	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業者に対する重点監査を行う機会をとらえて、管内の31事業者における251件の運送契約を抽出し、收受運賃等の実態を調査（旅行者との契約80件のうち53件が届出運賃の70%未満となっていることなどが判明） 平成19年10月の中国バス協会との懇談会、20年7月の旅行者と貸切バス事業者との懇談会において、上記の実態把握結果を説明し、届出運賃の適正收受について指導助言を行うとともに意見交換を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 顧客獲得競争の激化による価格競争が原因で運転者の労働条件低下など、貸切バスの安全運行の確保に悪影響が懸念された。 従来までの監査が保安監査中心となっており、契約運賃の実態を把握していなかったため。 貸切バス業界からも契約運賃の実態について把握するよう要望があった。

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－２－(1)－㊦ 届出運賃の收受状況が未把握となっている理由

運輸局等	未把握の理由
北海道	運賃算定の基礎となる距離や回送経路などの計算が複雑であること、アンケート等で貸切バス事業者から報告を求めても届出運賃とのかい離状況を正確に報告してくることは期待できないため。
東北	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業者は法で定められた運賃制度を遵守することが基本であるため。 アンケート等の実施に関して、効果的な方法が不明であるため。
関東	アンケート等を行い届出運賃を收受できない実態を把握しても、貸切バス事業者に対して措置・処分方法が判断できないため。
四国	貸切バス事業者と旅行業者等は合意の上で運行契約を締結しており、貸切バス事業者からも運賃等に係る苦情を確認していないため。
九州	届出運賃と收受運賃のかい離は全国的な問題であるが、かい離を明らかにし指導することになった場合、ほぼすべての貸切バス事業者が指導対象となり、大混乱となるおそれがある。また、監査時の限られた時間内では運送契約の確認まで行うことは困難。
沖縄	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の收受状況の把握には時間を要するため、監査等の限られた時間で行うことは困難であるため。 県内の貸切バス事業者から低額な運賃で運送契約を強いられているという情報は入っていないため。

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－２－(1)－㊧ 届出運賃の收受状況に係る監査を実施した事業者の届出運賃の收受率

(単位：円、%)

運輸局	事業者	監査時期	收受運賃 (A)	届出運賃 (運輸局算定) (B)	收受率 (A/B)
関東	Bn	平成 18 年 5 月	94,500	271,980	34.7
	Ec	平成 19 年 7 月	30,000	51,180	58.6
19,803			21,395	92.6	
近畿	Ax	平成 17 年 9 月	68,250	187,340	36.4
			49,350	105,710	46.7
	Ew	平成 18 年 5 月	80,000	218,530	36.6
			190,000	240,400	79.0
	Aj	平成 18 年 11 月	204,000	453,720	45.0
204,000			413,860	49.3	

(注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

2 複数の契約を監査した事業者については、收受率の最も高い契約及び最も低い契約を記載した。

表Ⅱ-2-(1)-㉔ 届出運賃の収受に係る監査を行っていない理由

運輸局等	届出運賃の収受に係る監査を行っていない理由	類型化
北海道	現状では改善方策がない	指導・改善困難
	違反を見つけるのが困難である	体制上の問題
東北	監査により処分を行うことが困難	指導・改善困難
	体制上、実施が難しい	体制上の問題
中部	監査人員や時間の関係上、実施が難しい	体制上の問題
中国	貸切バス事業者が届出運賃を収受していないことは常態化している	違反の常態化
	届出運賃と収受運賃を個別に比較する必要がある、時間を要する	体制上の問題
四国	体制上、運送契約よりも、安全運行に関する項目を優先する必要がある	体制上の問題
九州	運賃に係る監査を十分に行う時間的余裕がない	体制上の問題
沖縄	体制上、実施が難しい	体制上の問題

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ-2-(1)-㉕ 届出運賃の適正収受に係る地方運輸局等の周知状況

	運輸局等	届出運賃の適正収受に係る地方運輸局等の周知状況	バス協会等からの要望状況
周知しているもの	東北	平成20年1月及び7月に所管の都道府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	関東	平成20年3月に所管の都道府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	中部	平成20年4月に所管の都道府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	近畿	平成20年2月にアンケート調査結果や原油価格の高騰等の新たな事態の発生を受け、所管の都道府県及び市町村、旅行業協会支部に対し、運送契約に当たり公示運賃を参考とするよう依頼	要望なし
	中国	平成19年11月に所管の都道府県及び市町村に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	四国	中国運輸局での取組みが効果が上がったことを参考として、平成20年1月に所管の都道府県及び市町村に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望なし
	九州	平成20年5月及び9月に所管の都道府県及び市町村、旅行業界支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
周知していないもの	北海道	貸切バス事業者等から今まで要請・申入れの実績がないため適正運賃の周知をしていない。	要望なし
	沖縄	i) 国土交通本省は、旅行業界に対して公示運賃制度の周知及び届出運賃の遵守に係る通達を出しておらず、地方運輸局にも指示していないこと、ii) 沖縄県内では、旅行業者等が貸切バス事業者に対して違法低額運賃での契約を強いている事実を把握していないことから、適正運賃の周知をしていない。	要望あり

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ-2-(2)-① 9 地方運輸局等における認可運賃及び公示運賃の設定額

(単位：円)

区分		北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄		
運賃	キロ制運賃	基準額	670	600	580	590	600	600	630	660	550	
		認可運賃	基準額の 上限 15%、 下限 15%	770 ～ 570	690 ～ 510	670 ～ 490	680 ～ 500	690 ～ 510	690 ～ 510	720 ～ 540	760 ～ 560	630 ～ 470
			公示運賃	770 ～ 500	690 ～ 450	670 ～ 440	680 ～ 440	690 ～ 450	690 ～ 450	720 ～ 470	760 ～ 500	630 ～ 410
	時間制運賃	基準額	12,400	11,200	10,900	10,900	11,100	11,100	12,100	12,200	10,700	
		認可運賃	基準額の 上限 15%、 下限 15%	14,260 ～ 10,540	12,880 ～ 9,520	12,540 ～ 9,270	12,540 ～ 9,270	12,770 ～ 9,440	12,770 ～ 9,440	13,920 ～ 10,290	14,030 ～ 10,370	12,310 ～ 9,100
			公示運賃	14,260 ～ 9,300	12,880 ～ 8,400	12,540 ～ 8,180	12,540 ～ 8,180	12,770 ～ 8,330	12,770 ～ 8,330	13,920 ～ 9,080	14,030 ～ 9,150	12,310 ～ 8,030
料金	回送料金	認可料金	380	370	350	370	380	390	390	390	370	
		公示料金	認可料金の 上限 0% 下限 10%	380 ～ 340	370 ～ 330	350 ～ 320	370 ～ 330	380 ～ 340	390 ～ 350	390 ～ 350	390 ～ 350	370 ～ 330

(注) 1 国土交通省の資料に基づき作成した。

2 キロ制運賃は、大型車 1 km 当たり（距離 100 km まで）の金額を、時間制運賃は大型車 1 時間当たりの金額を、回送料金は大型車 1 km 当たり（距離 100 km まで）の金額を記載した。

3 料金には回送料金のほか、深夜早朝運行料金、待機料金などがある。

表Ⅱ－２－(2)－② 貸切バスの運賃原価に係る経費及び他の旅客運送事業の運賃水準の推移

区分	運賃原価に係る経費の推移			他の旅客運送事業の運賃水準の推移				
	従業員の 平均給与額 (円)	燃料費 (軽油価格) (円)	車両費 (大型バス 車両価格) (千円)	鉄道 (JR)	鉄道 (JR以外)	乗合バス	タクシー	航空
平成3年	302,107 (100)	77 (100)	23,684 (100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
平成12年	263,031 (87.1)	82 (106.5)	38,427 (162.3)	(103.2)	(125.4)	(117.2)	(122.7)	(102.4)
平成20年	235,493 (78.0)	159 (206.5)	37,539 (158.5)	(102.8)	(126.6)	(116.7)	(129.8)	(113.2)

- (注) 1 平均給与額は、厚生労働省の毎月勤労統計調査のデータにおける貸切バスを含む道路旅客運送業（常用労働者5人以上の事業者）の従業員の値である。
- 2 軽油価格は、財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センターの資料に基づく、各年9月時点の数値である。平成20年（9月）の数値は、原油価格高騰の影響を受けて、特に高い数値を示している。
なお、平成21年（9月）の数値は107円（139%）となっている。
- 3 大型バス車両価格は、販売会社が売れ筋として当該年に販売した大型観光バス車両における標準価格の平均値である。
- 4 鉄道（JR）運賃、鉄道（JR以外）運賃、乗合バス運賃、タクシー運賃及び航空運賃は、総務省統計局の消費者物価指数の数値に基づき当省が算定したものであり、平成3年を100としたときの指数を示す。

表Ⅱ－２－(2)－③ 標準能率事業者の選定基準

○ 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」(平成6年8月11日付け自旅第123号自動車交通局長通達)別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃改定要否の判断基準」(抜粋)

1 標準能率事業者の選定基準

運賃適用地域内において、標準的経営を行っている事業者を標準能率事業者として選定する。
この場合の標準能率事業者とは、次の基準に該当する者を除いた者とする。

(1) 原価標準基準

- (イ) 安全運行に欠ける事業者
- (ロ) 保有車両が5両以下の事業者
- (ハ) 3年以上存続していない事業者
- (ニ) 最近の事業年度(1年間)の期間中に事業の譲渡、譲受若しくは合併した事業者又は長期にわたって労働争議のあった事業者
- (ホ) 決算期を変更したため、最近1ヶ年間の実績収支の確定のできない事業者
- (ヘ) 一般貸切旅客自動車運送事業以外の事業を兼営する者で次の各号の一に該当するもの
 - (a) 兼業部門の営業収入に対する貸切部門の営業収入の割合が50%に満たない者(一般乗合旅客自動車運送事業を兼営するものを除く。)
 - (b) 一般乗合旅客自動車運送事業を兼営する者にあつては、乗合部門の営業収入に対する貸切部門の営業収入の割合が10%に満たない者
- (ト) その他異常な原価が発生し、当該地域の原価の標準を算定するために適当と認められない事業者

(2) 効率性基準

- (イ) 運賃適用地域の事業者のうち、年間平均実稼働率の水準が、当該地域内の全事業者の上位から概ね90%の順位にある水準以下の事業者
- (ロ) 運賃適用地域の事業者のうち、事業用自動車の生産性(実働車1日1車当り営業収入)の水準が、当該地域内の全事業者の上位から概ね80%の順位にある水準以下の事業者
- (ハ) 効率性基準は原価標準基準を適用した後に適用し、前各号は(イ)、(ロ)の順に適用する。

(3) 前各号の基準を適用した場合において抽出事業者の車両数の合計が当該地域の全事業者の車両数の合計の50%を下回る場合は50%に止めるものとする。

事例Ⅱ－２－(2) 公示運賃に係る旅行業者の見解

旅行業者	内容
Tb	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前年のバス料金と当年度の需要を基に独自に作成している料金表により、契約額を決定している。 ・ 公示運賃は市場価格とかけ離れ過ぎており、契約金額を決める際には考慮していない。
Tc	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃は、市場の需給バランスに基づき決定している。公示運賃額はその金額からはかけ離れ過ぎている。 ・ 公示運賃額で契約した場合、旅行代金にも反映されるため旅行者は減少するおそれがあり、実現は困難である。
Ta	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃は市場価格に基づき決定している。公示運賃額は現実的ではない。 ・ 日本バス協会から公示運賃は目安、モデル料金であると聞いたことがある。 ・ バス事業者からも1 km当たり 200 円が最低ラインであると聞いている。
Td	<p>公示運賃は今の市場に合っておらず、現在は企業努力により経費削減可能なため、見直しをしてほしい</p>

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－２－(2)－④ 地方運輸局等が公示運賃の見直しを行っていない理由

運輸局等	内容
北海道	ほとんどの事業者が公示運賃を届出運賃として使用しており、見直す必要性がない。また、貸切バス事業者やバス協会からも見直しについての意見等を把握していない。
東北	現行の公示運賃はバス事業の運営を継続するために必要な水準と考えられることなどから、見直す必要性がない。また、現行の公示運賃を見直した場合、バス事業の運営上、何らかのひずみが生じる可能性がある。
関東	公示運賃を下回る運賃の収受があることは事業者等を通じて聞いているが、公示運賃を見直すことにより安全性が確保できるかの判断が困難なため、見直す予定はない。
中部	公示後8年が経過しており、物価も変動していることから見直しの必要性はある。しかし、事業者やバス協会からは、公示運賃どおり収受できるようにしてほしいとの声はあるが、公示運賃を改正してほしいとの要望は聞かれない。見直すのであれば全国ベースで本省が指針を示すべきである。
近畿	事業者やバス協会からは、現行の公示運賃の適正収受を要望されているため、見直す必要性がない。
中国	事業者から公示運賃の範囲以外での届出が多くなれば見直しを検討する余地があるが、現状ではすべて公示運賃の範囲内の届出となっているため見直す必要性がない。
四国	事業者の届出運賃は現在のところすべて公示運賃の範囲内となっており、公示運賃を現在の実態に合わせて下げることによって、更に事業者の収受運賃が低下する恐れがあるため、見直す必要性がない。
九州	公示運賃を下回る運賃の収受があることは聞いているが、これまで公示運賃を下回る運賃で届出がないこと、仮にあったとしても安全性が確保できるかどうか判断が難しいことから、見直す必要性がない。
沖縄	事業者から公示運賃の範囲外での届出がなく、公示運賃の見直しについての要望がないことから、見直す必要性がない。

(注) 当省の調査結果による。