

公示運賃の見直し

第14回「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」
フォローアップ会合

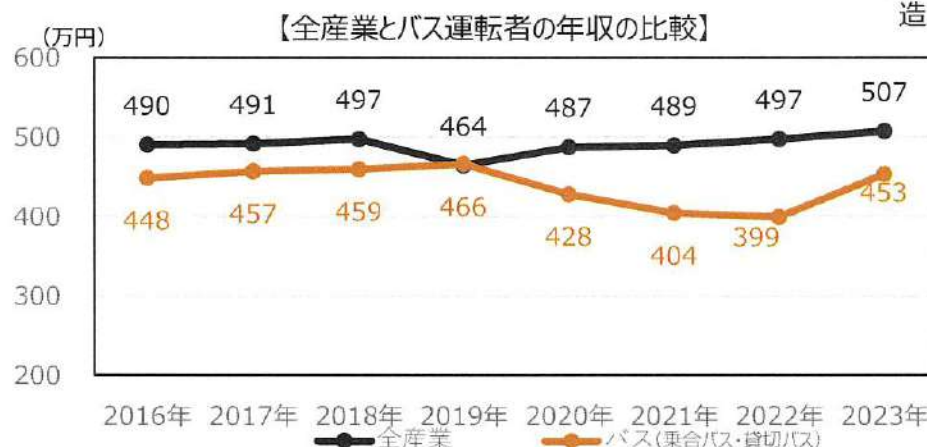
令和7年9月22日

1. 前回の貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ フォローアップ会合(R7.3.14)で決定された事項

現状

- バス運転者の平均給与額は全産業平均(※)を下回る状態が続いている。
- 乗合バスについては、令和3年12月より、運賃算定において、地域の乗合バス事業者の平均給与額ではなく全産業平均給与額を用いている。
- 貸切バス業界においても、公示運賃算定に際して全産業平均給与額の採用を望む声が出ている。

※日本標準産業分類に基づく16大産業（建設業、製造業、運輸業、小売業、不動産業等）の平均年収額



現行制度における人件費水準の決定方法

- 全産業平均給与額(注1)よりも貸切バス運転者平均給与額(注2)が高い場合は、後者を採用
- 全産業平均給与額よりも貸切バス運転者平均給与額が低い場合は、両者の和半値を採用

対応案

- **全産業平均給与月額**又は**貸切バス運転者平均給与額**のいずれか高い方の額を採用する。

注1・・・ブロック別の全産業平均給与月額

注2・・・調査回答事業者の平均給与月額

前回貸切運賃・料金WGにおけるご意見

- 修学旅行について、すでに令和7年の春、秋に関しては、入札により受託する旅行業者は決まっており、入札価格をもとに保護者に積立てをお願いしている。
- 令和7年秋のタイミングで貸切バスの運賃・料金の変更有ると、多くの学校が影響を受けることになるため、運賃・料金の見直しを行うのであれば、もう少し早い時期に実施するよう検討していただけないか。

対応案

①スケジュールの前倒し

当初案では令和7年10月頃に新運賃・料金を公示することとしていたが、**査定作業の迅速化により令和7年9月頃に前倒し**

(スケジュール案)

令和7年6月上旬頃

標準能率事業者の選定作業開始

中旬頃

標準能率事業者の決定

標準能率事業者に対して調査票配布（回答期限：7月下旬）

8月頃

査定作業

9月頃

新運賃・料金公示

②特例措置実施の前広な周知（※特例措置の内容について次ページ参照）

保護者が旅行代金を積み立てるという状況には大きな変更はないことから、**次回の運賃・料金見直し時においても学校行事に対する特例措置を講じることとし、当該措置を3月中に公表・周知すること**としたい。

③特例措置の対象の明確化

特例措置の対象について、「学校行事（部活動等の課外活動を含む。）として行われる旅行（「学校行事等に係る旅行）」としていたが、**学校行事として行われる修学旅行等の宿泊を伴う旅行（「修学旅行等」）に明確化することとする。**

前回貸切運賃・料金WGにおけるご意見

- ・ より多くの事業者の原価調査結果を収集し、データとしての信頼性を高める必要がある。

(参考) 前回の運賃・料金見直し時に原価調査結果を活用した事業者数

運輸局	北海道	東北	関東	北信	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
活用事業者数	17	30	51	19	21	17	12	18	36	9	230

【標準能率事業者の要件】

- ・ 運輸局ブロック毎等の平均的な実働率を上回っていること（ただし、実働率が95%以上を超える事業者を除く）
- ・ 自動車の転覆、転落、火災、2人以上の死者を生じさせる事故等、自動車事故報告規則第4条の「速報」を行う必要がある事故を起こしていないこと
- ・ 最近の年度中に譲渡譲受、合併、長期労働争議が行われていないこと
- ・ **兼業部門の営業収入に対する貸切バス事業の収入が50%以上であること**
- ・ 保有車両数が6両以上であること

課題

「兼業部門の営業収入に対する貸切収入が50%未満の者」との要件について、地域によっては乗合バス事業と兼業している大手バス貸切事業者が調査対象外となっている。

➡**地域の貸切バス事業の中核を担っている事業者が調査対象となっていないケースが見られる。**

対応案

「兼業部門の営業収入に対する貸切収入が50%以上の者」との要件については廃止し、標準能率事業者を増やすことで、公示運賃をより地域の実態を適切に反映したものとする。

2. 公示運賃の見直し

要素別原価等の調査の流れ

①標準能率事業者の選定の基礎

令和6年度の一般貸切旅客自動車運送事業輸送実績を基に、運輸局ブロック毎等の平均的な実働率を算定

〈以下の事業者を除く〉

- ・事業者の直近事業年度に安全運行に欠ける事業者（事故報告規則第4条の「速報」をした者）
- ・令和6年度中に、譲渡譲受、合併、長期労働争議があった事業者
- ・保有車両数5両以下の者

1,952 者

②標準能率事業者の選定

①で算定した実働率を上回る事業者（①で除外した事業者を除く）を各運輸局ブロック等から選定
その際、実働率が95%以上を超える事業者は除外

953 者

③要素別原価等の調査

令和6年度における貸切事業収入、要素別原価、走行時間、安全コスト（安全運行経費）、業務改善費用等（令和6年度実績）、貸切事業に係る資本報酬の算定のため、調査票の記入依頼を実施

④調査票の分析

原価算定基礎事業者の要素別原価等を算出し、時間・キロ当たりの賃率を算出

749 者

調査対象事業者数

運輸局	北海道	東北	関東	北信	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
標準能率事業者	76	120	290	73	76	107	49	32	107	23	953
回答事業者数	48	115	209	73	70	73	48	30	100	20	749
回答率	63%	96%	72%	100%	92%	68%	98%	94%	93%	87%	78%

(参考) R5運賃改定時

運輸局	北海道	東北	関東	北信	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
標準能率事業者	61	70	285	49	69	119	34	27	87	15	816
回答事業者数	17	30	51	19	21	17	12	18	36	9	230
回答率	27%	43%	18%	39%	30%	14%	35%	67%	41%	60%	28%

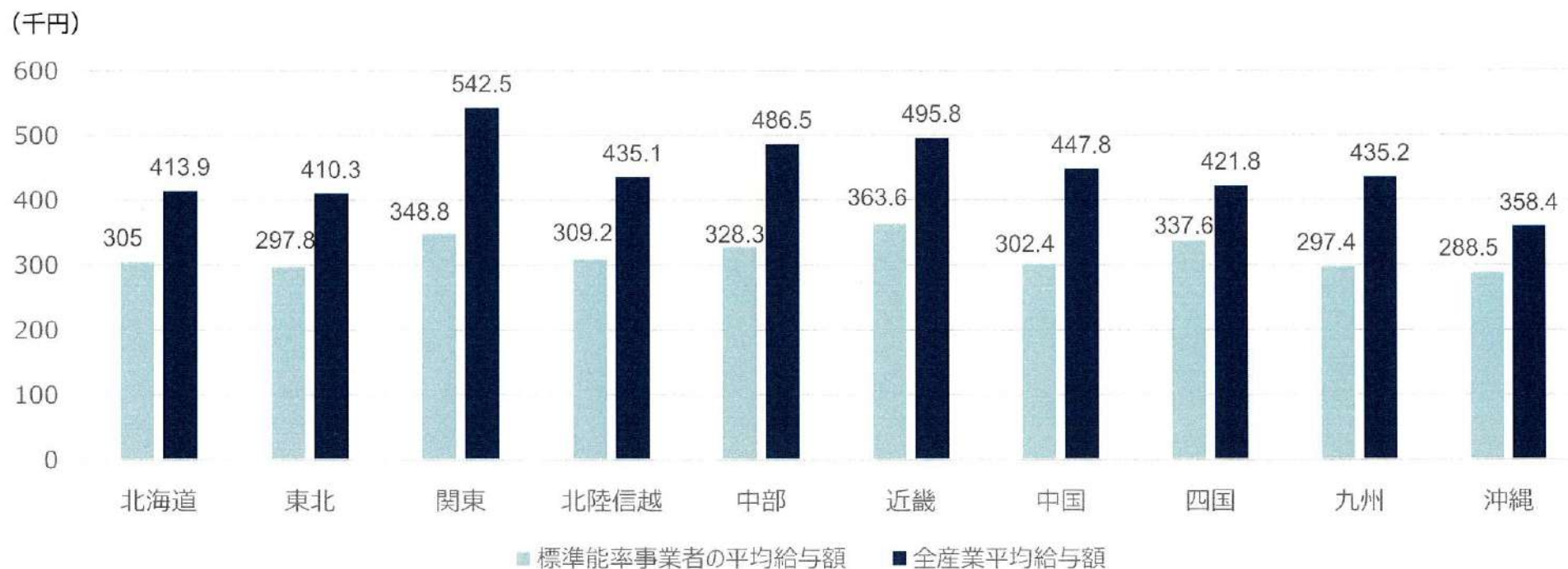
現 行

- 全産業平均給与額※よりも貸切バス運転者平均給与額が低い場合は、両者の和半値を採用

※日本標準産業分類に基づく16大産業
(建設業、製造業、運輸業、小売業、不動産業等)の平均年収額

見直し後

- 全産業平均給与額よりも貸切バス運転者平均給与額が低いため、全産業平均給与額を採用



現 行

○ 実績の減価償却費に代えて、全車両を新車に入れ替える前提にした上で、車両価格と耐用年数を変更

- ・車両価格 メーカー平均の新車車両価格※
- ・耐用年数 法定耐用年数に標準能率事業者の平均使用年数と法定耐用年数（5年）との差の $1/2$ を加算（和半）

<算定式>

$$(\text{保有車両数} \times \text{新車平均価格}) \div ((\text{平均使用年数} + 5\text{年}) \times 1/2)$$



見直し後

○ 2年ごとに公示運賃を見直すため、2年間に新車入替が必要な台数分の減価償却費を実績に加算

<算定式>

$$\text{車両減価償却費（実績）} + (\text{新車入替台数} \times \text{新車平均価格} / 5\text{年(法定耐用年数)})$$

※メーカー平均新車平均価格

大型車：47,314千円、中型車：33,203千円、小型車：8,676千円、コミューター車：3,511千円

※日本バス協会調べ（メーカーは日野自動車株式会社、いすゞ自動車、三菱自動車、トヨタ自動車の4社）

標準能率事業者の平均使用車両年数

(年)

北海道	大型	9
	中型	10
	小型	8
	コムーター	8
東北	大型	11
	中型	13
	小型	11
	コムーター	11
関東	大型	10
	中型	11
	小型	11
	コムーター	8
北陸信越	大型	10
	中型	11
	小型	11
	コムーター	9
中部	大型	11
	中型	12
	小型	10
	コムーター	3
近畿	大型	9
	中型	11
	小型	10
	コムーター	8
中国	大型	10
	中型	12
	小型	11
	コムーター	8
四国	大型	11
	中型	13
	小型	16
	コムーター	6
九州	大型	11
	中型	13
	小型	16
	コムーター	8
沖縄	大型	10
	中型	10
	小型	17
	コムーター	14

見直し後の平均使用車両年数 法定耐用年数（5年）との差の1/2を加算（和半）

(年)

北海道	大型	7
	中型	7.5
	小型	6.5
	コムーター	6.5
東北	大型	8
	中型	9
	小型	8
	コムーター	8
関東	大型	7.5
	中型	8
	小型	8
	コムーター	6.5
北陸信越	大型	7.5
	中型	8
	小型	8
	コムーター	7
中部	大型	8
	中型	8.5
	小型	7.5
	コムーター	4
近畿	大型	7
	中型	8
	小型	7.5
	コムーター	6.5
中国	大型	7.5
	中型	8.5
	小型	8
	コムーター	6.5
四国	大型	8
	中型	9
	小型	10.5
	コムーター	5.5
九州	大型	8
	中型	9
	小型	10.5
	コムーター	6.5
沖縄	大型	7.5
	中型	7.5
	小型	11
	コムーター	9.5

台数換算 2年間に新車入替が必要な台数（割合）

(%)

北海道	大型	22
	中型	24
	小型	18
	コムーター	38
東北	大型	27
	中型	30
	小型	28
	コムーター	27
関東	大型	25
	中型	27
	小型	27
	コムーター	19
北陸信越	大型	25
	中型	27
	小型	28
	コムーター	20
中部	大型	28
	中型	29
	小型	26
	コムーター	0
近畿	大型	23
	中型	27
	小型	25
	コムーター	17
中国	大型	25
	中型	30
	小型	27
	コムーター	20
四国	大型	28
	中型	31
	小型	36
	コムーター	8
九州	大型	28
	中型	30
	小型	34
	コムーター	21
沖縄	大型	25
	中型	22
	小型	36
	コムーター	50

現 行

- 先進安全自動車の購入、デジタル式運行記録計やドライブレコーダーの導入費用等に要する経費を原価に加算。（事業者が実施していない前提で加算。）

<算定式>

$$\text{時間制運賃} = \text{時間経費} + \text{安全コスト額(基準額160.91円)}$$



見直し後

- 新車は先進安全機能の搭載が義務化となり、デジタル式運行記録計やドライブレコーダーの設置も義務化されているため、原価に加算は行わない。（2重計上しない。）

（各装置の義務化適用時期）

		新型車		継続生産車	
		12t超	12t以下	12t超	12t以下
ASV	衝突被害軽減ブレーキ	平成26年11月	令和元年11月	平成29年9月	令和3年11月
	車両安定制御装置	平成26年11月	令和元年11月	平成29年9月	令和3年11月
	車線逸脱警報装置	平成29年11月	令和元年11月	令和元年11月	令和3年11月
ドライブレコーダー		平成29年12月		令和元年12月※	
デジタル式運行記録計		令和6年4月		令和7年4月※	

※デジタル式運行記録計、ドライブレコーダーは、既に保有している車両も義務化

<算定式>

$$\text{時間制運賃} = \text{時間経費}$$

距離：1kmあたり単価
時間：1時間あたり単価

	北海道				東北				関東				北陸信越				中部			
	現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	140	5,570	150	6,080	170	6,530	180	7,130	160	6,580	170	7,190	150	6,440	160	7,030	140	6,820	150	7,430
中型	120	4,700	130	5,130	150	5,520	160	6,020	140	5,560	150	6,070	130	5,430	140	5,930	120	5,760	130	6,270
小型	100	4,110	110	4,500	130	4,830	140	5,270	120	4,870	130	5,320	110	4,760	120	5,190	100	5,040	110	5,490
コムーター	90	3,660	100	4,010	110	4,300	120	4,700	110	4,330	120	4,740	100	4,240	110	4,630	90	4,490	100	4,900

	近畿				中国				四国				九州				沖縄			
	現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	160	7,390	170	8,040	190	6,320	200	6,890	140	6,380	150	6,940	140	6,330	150	6,920	200	5,230	210	5,710
中型	130	6,240	140	6,790	160	5,330	170	5,820	120	5,380	130	5,860	120	5,350	130	5,840	170	4,420	180	4,820
小型	110	5,460	120	5,950	140	4,670	150	5,090	100	4,720	110	5,130	110	4,690	120	5,110	150	3,870	160	4,220
コムーター	100	4,860	110	5,300	120	4,160	130	4,540	90	4,200	100	4,570	90	4,170	100	4,560	130	3,440	140	3,760

参考：大型車の基準額で実際の運行に当てはめた場合の値上率（試算）

例 走行距離：190km 時間：5時間（点検点呼時間含む）

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
8%	8%	8%	8%	8%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
8%	7%	8%	8%	7%

＜公示後のスケジュール＞

9月26日	地方運輸局長が基準額を公示
9月26日～10月24日	貸切バス事業者による運賃・料金の変更届出※
11月1日	貸切バス事業者が新運賃・料金の適用を開始

※届出日以降、11月1日までの間であれば任意の日から適用することが可能

＜運賃・料金の変更届出に関する取扱い＞

- 届出された運賃・料金が、地方運輸局長等が定める公示額を下回るものである場合は、道路運送法（以下「法」という。）第94条第1項の規定に基づき、原価計算書その他運賃・料金の算出の基礎が記載された資料の提出を求め、届出のあった運賃・料金が法第9条の2第2項で準用する法第9条第7項各号に該当するものでないかを適切に調査する。
- 変更届出をしない事業者に対しては、法第9条の2第2項で準用する法第9条第7項各号に該当する可能性があるため、変更届出期間終了後、地方運輸局等において期限を定めたうえで、法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則第3条の規定に基づき、原価計算書等の提出を行うよう指導する。

⇒ 運転手の人材確保や安全機能を搭載した車両の導入等が可能な運賃水準とする。

- 新たな運賃・料金の実施日までに運送の引受を合意した場合には、契約の締結が実施日以降であっても、従前の運賃・料金による額を適用することができる。
- 上記により従前の運賃・料金を適用した場合には、運送引受書に旧運賃・料金を適用した旨を記載することとする。

＜考え方＞

- ・ 新運賃・料金の実施日（適用日）以前に従前の運賃・料金にて契約が締結されている運送については、従来の運賃・料金が適用されることは言うまでもないが、正式な契約の締結に至っていなくても、貸切バス事業者と利用者との間で合意がある運送についても従前の運賃・料金を適用しても差し支えない。
-
- 学校行事として行われる修学旅行等の宿泊を伴う旅行（以下「修学旅行等」という。）については、新運賃・料金の実施日以後、令和9年3月31日までに実施される修学旅行等にかかる旅行のバスの手配について、新たな運賃・料金の実施日前日までに学校側と旅行業者との間で旅行を催行する旨の合意がなされている場合であって、かつ、貸切バス事業者と旅行業者との間で契約を締結する際に、貸切バス事業者が当該旅行にかかる運送について従前の運賃・料金を適用することを了承した場合には、上記経過措置の「合意」があったものとして経過措置の対象とすることができる。
 - これに該当する運送を引き受けた際は、当該運送であることがわかる書面（受注型企画旅行申込書、手配依頼書等）を運送引受書とともに保存することとする。

＜考え方＞

- ・ 学校行事として行われる修学旅行等の宿泊を伴う旅行については、1年半程度前から保護者等による旅行代金の積立が行われている実態がある。
- ・ このような旅行においては、具体的な行程等まで明らかになっていない等の理由で、計画時点で貸切バス事業者に運送を依頼することが困難であるといった事情があることから、その特殊性を踏まえて、契約時に貸切バス事業者が了承した場合は、従前の運賃・料金で運行することを可とする。

次回の公示運賃の見直し

次回の公示運賃の見直しは、2026年度（令和8年度）の原価を対象に、2027年（令和9年）秋頃に実施。
（スケジュール案）

2027年 5月末	輸送実績報告書の提出期限
7月上旬	原価報告書の提出期限（事業年度終期が3月末の事業者）
7~8月頃	査定作業
9月頃	新運賃公示

<バス業界へのお願いとお知らせ>

- 今年度から道路運送法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則第3条第1項の規定に基づき、貸切バス事業者に対して、毎事業年度、原価報告書の提出が義務付けられました。
- 公示運賃見直しにかかる要素別原価調査については、輸送実績報告書と原価報告書の内容で足りるため、次回の運賃改定では、要素別原価調査は行わない予定です。
- このため、バス業界におかれましては、輸送実績報告書及び原価報告書について、法令に基づく提出期限までの提出を徹底していただきますよう、お願いいたします。
- なお、地域の実態を反映するためには、一定数以上の事業者の数値を確保するため、必要数の報告書が集まらないブロックの運賃は据え置くことを検討いたします。