

バス事業のあり方検討会 第5回議事概要

日 時： 平成23年3月7日（月） 10:00～12:00

場 所： 経済産業省 別館 10階 1012号会議室

以下の1. 2. の各項目ごとに事務局からの資料説明の後、質疑応答及び意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

1. 望ましい高速バスサービスの姿について

- この検討会は、高速バスに関する規制を一本化するということを一つの目的として設置されたと認識しているが、事務局提示の叩き台を見ると2つの規制が残るようにも受け取れる。高速バスという一つのサービスに2つの規制が存在することが今日の問題の発端となっているため、規制は一本化する方向で考えるべきである。その際は、既存の乗合許可を基軸とすべきである。
- 事務局提示の資料のように、望ましい高速バスのあり方から検討し、そこから最終的な規制について検討するという考え方は妥当であると考え。規制の各論部分については、消費者保護の観点からどのような規制が望ましいのかを検討し、必ずしも規制を一本化しなくても同レベルの競争条件や利用者の安全確保が担保できれば他の方法もあるのではないか。
- ツアーバスにもメリットがあることから、新たな規制を作っていくにしてもこれを保つことができるような仕組みにできないか。例えば、検討していく中で一つのポイントとなる停留所について、ツアーバスはインターネット上で集合場所を指定することにより停留所を設置することと同等の効果を得ており、このような停留所の設定の仕方が可能であるかについても検討する必要がある。
- 高速乗合バスは自ら運行を企画する企画型、貸切バスは単に運行を担う運行型であると考えられるが、今後企画と運行はますます分離していくことが考えられる。単に運行だけを担う事業者については、法令遵守意識の低い事業者を排除していく仕組みが必要である。
- 高速バスの制度のあり方を考える際に必要なことは、いかに現状に沿った制度にするかということと、どのように安全を確保するかということである。制度を一本化することを検討する際には、多くの事業者にとって営業上のメリットがあり、安全確保についてもメリットのある制度を作ることのほうが、単にツアーバスを乗合許可に取り込むということよりも現実的であると考え。
- 乗合事業と貸切事業の間には車両の調達の仕組みに大きな違いがあり、現状の乗合許可では、新たに路線を開拓しようとした場合に資本リスクが高い。これを緩和する必要があると考える。こういったことも踏まえて制度のあり方を検討する必要がある。

2. 貸切バスの運賃・料金について

- 貸切バスの運賃とタクシーの運賃を比較すると、タクシーは、規制緩和後大手事業者が残った中で一つの地域内は同一運賃となっているの対し、貸切バスは、公示運賃は存在するものの実質的には自由運賃に近い状況であるうえに、規制緩和後大手事業者が撤退し零細事業者が増加したことにより、収受運賃の更なる低下を生んでいる。こうしたことを踏まえ、安全・安心に配慮した裏付けのある運賃を収受できる体制を作る必要がある。
- 現行の公示運賃は現実とはかけ離れているため、これを見直すことは必要。
- 下限運賃を設定し、これに違反した場合は発注者も含めて罰する仕組みが必要である。
- 現行の経済活動において、売る側と買う側がいて、売る側が買う側の求める価格を考慮するのは当然のことである。運賃制度を検討するにあたっては、既存のマーケットに順応したものにする必要がある。
- 運賃が安いために安全を確保できないということは必ずしも言えないのではないか。
- 下限運賃を設定すると、「下限までなら下げられる」といった逆の効果をもたらすことも考えられる。また、どんな運賃制度を作っても守らない事業者が出てくる可能性はある。制度を担保するためには、チェックする体制、自主的に守ってもらう体制を整備する必要がある。

以 上