

貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第4回議事概要

日 時： 平成24年12月11日（火） 10:00～12:05

場 所： 合同庁舎第3号館8階 国際会議室

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。

【貸切バスの運賃・料金実態調査結果について】

- 貸切バス1日1車あたりの営業収入がかなり低くなっている事業者が多く、貸切バス事業だけで運営していくのは非常に大変な状況で、他の事業を兼業している事業者も多いことが推測できる。
- 需給調整規制撤廃以前からの事業者に比べ、以後に参入した事業者は運転手の労働時間が短い傾向があるが、それ以上に給与水準が低い傾向が見られる。

【「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告（案）について】

- 公示運賃制度自体の枠組みはいいが、それを守らせるための仕組みができていないことが問題である。また、水準も見直すべき。制度の枠組みは維持するにしても、その名称は変更すべき。
- 下限運賃という表現をすると下限に張り付いてしまうおそれがある。バスを安全に走らせるのにかかる費用を原価計算を行って算定し、それをまかなえる運賃を基準値とし、付加的なところは各事業者の努力によって設定できるようにすべき。
- 付加価値とはどういったものを指すのか。車両の投入や人員増といった細かい点についても明確にすべき。
- 適正な取引の確保という点に関し、既存の事業者では書面取引をしっかりとやればある程度徹底できると思うが、新規参入事業者については多少縛りをかけておく必要がある。また、発注者側への徹底は書面取引だけでできるものではないので、適正な取引を確保するための相応の義務を設けるべき。
- 運行中にその内容が変更されたことにより追加料金が発生した場合、実際に追加料金が取れるかという点と難しい。契約時に、追加料金が発生した場合はどうするかということも明記することで担保すべきではないか。
- 出庫から帰庫までにかかる費用であって、ベースとなる原価計算の中に含まれるものは基本的に運賃とし、運賃は時間制と距離制に集約すべき。一方、宿泊待機等のバスから乗務員が離れるものは料金としてはどうか。料金は単純でわかりやすい形にすべき。
- メーター制のような、運賃・料金を旅客にわかりやすく提示できるようにした制度が良いのではないか。
- 回送料金は運送の申込みの段階で運賃の中に含まれているような形になっているのが一般的であり、回送距離が長いからといって特に料金として収受することは無い。したがって、実質は運賃・料金が下落してしまっている状況。
- 現行の割引制度はそのまま規定しておくべきだが、割引がどういう場合に適用されるか明確な考え方を示すべき。例えば長期割引では、長期的な契約だからとか、他社との契約に長期割引を適用しているからといった理由で、割引の適用を強いら

れることが危惧される。

- 乗務員の質については、例えば公的な資格を保有しているなど客観的に判断できるものをもって付加価値とするべき。また、契約と異なる乗務員が乗車したとってトラブルになることの無いよう、各社の基準を公示して事前に旅客に説明できるようにすべき。
- 運送申込書・引受書内に、運賃がなぜこの値段になったかという明細を記載するようにすべき。この点は原価計算や運賃・料金の仕分けにも絡んでくる話だが、当ワーキンググループの後半の議論の中心になるだろう。

以 上