

貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第1回議事概要

日時： 平成25年12月18日（水） 18:00～20:00

場所： 中央合同庁舎2号館16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。

【新たな貸切バス運賃・料金制度の詳細設計について】

- 運転者の待遇改善という部分が全く反映されていない。優良な運転手を確保するためには、待遇改善についても加味するべき。
- 現状の低い人件費のまま原価計算してしまうと、新たな運賃額を定めたとしても結局低賃金が固定化してしまい、貸切バス産業全体に魅力がなく、バスの運転者不足が改善されないという悪循環に陥ってしまう。
- 運転手の人件費が最低水準まで下がり、車両の代替えができていないという現状の中で、あるべき人件費や車両償却費を基に試算してみて、それが実勢運賃とどれだけ差があるかという比較をまず行うべき。
- 長距離短距離・短時間の部分が低額になってしまうため、時間・距離に関係なくかかる経費から算定される初乗運賃のようなものを導入すべきではないか。
- 運輸局別に地域の標準的な人件費を当てはめるとともに、平均的な車両価格から算出した償却費を用いることも考えられる。
- 上限30%、下限10%という審査不要運賃の幅をもう少し広げるとすることも考えるべきか。
- 現行の時間制運賃では3時間未満の運行は3時間として計算することとされているが、稼働率の高い時間帯に短時間運行を行ってしまうと固定経費すら賄えないことになってしまうので、3時間を例えば5時間に延ばすということも検討すべき。
- 全ての運行に一定の運賃を均等に当てはめることは難しいので、非常に利益が上がるケースとあまり利益が上がらないケースとで運賃の使い分けをし、年間での利益確保や労働条件の改善を図るべきではないか。
- 運輸局単位ではなく、県単位で運賃ブロックを設定すべきか。
- 理想的な人件費や償却費を用いて運賃額を引き上げたとしても、果たしてその運賃を実際に収受することができるのか。元の木阿弥になってしまうのではないかという懸念もある。現状の運賃水準も考慮して新たな水準を設定すべき。
- 人件費を数年前の水準まで一気に引き上げてしまうと、運賃が高くなってしまい、逆に需要が減退して地域によってはバス自体がなくなってしまうという恐れもある。
- 人件費を引き上げて運賃に反映されたとしても、果たしてその分の利潤は賃上げに充てられるのか、内部留保されてしまうのではないかという懸念もある。
- 運転手不足は非常に深刻で、殆どの事業者が車両数に対して定員割れしているという現状がある。また、秋の繁忙期にはガイドも不足している。
- 交替運転者の配置基準の改正により旅行商品の値上げをした旅行業者も多いが、消費者からは価格が高いという指摘を受けている。貸切バスの収受運賃を引き上げようとする動きと、消費者の旅行商品の価格上昇に対する意識とではずれが生じているのではないか。市場価格というものも注視した運賃額にする必要がある。
- 今までの低運賃での長距離・長時間運行が異常なのであって、新たな運賃の設定によってある程度マーケットが縮小することは仕方ないのではないか。消費者が、同じ

料金を支払うのであれば安全なバス事業者を選択するという方向になれば良い。

- スポット的な長距離の輸送では交替運転者の配置基準の関係でツーマンにせざるを得ないケースも出てくるため、経費が上がってしまう上に、日常の輸送に運転手を充てられなくなるというアンバランスが生じている。
- 交替運転者の配置基準の改正や新高速乗合バスへの移行に関して消費者から寄せられる苦情は、運賃に関するものはあまりなく、予約方法や乗車方法に関するものが多い。
- 制度が細かくなりすぎると消費者に理解されづらくなってしまうので、常にわかりやすく、計算しやすいものにする必要がある。
- 地方自治体や教育委員会に対しては、新たな運賃制度において下限を割り込んだ運賃は安全コスト審査の対象になるということをガイドラインという形で周知徹底する。

【その他】

- 年明けあたりから4月以降の運送契約が多く締結されるため、経過措置の設定についても検討すべき。

以 上