

## 貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第2回議事概要

日時：平成26年1月28日（火） 17:00～19:00

場所：中央合同庁舎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。

### 【新たな貸切バス運賃・料金制度の詳細設計について】

- 出庫前及び帰庫後の1時間ずつは点検や点呼のために拘束されている時間であり、運賃算出に含めるべき。また、時間運賃5時間分を最低保障とするべき。
- 人件費については、現状の給与水準が非常に低くなってしまっているため、全職種平均給与月額を加味するのも一つのやり方だが、過去の給与水準を用いるというのも考えられるのではないか。
- 人件費に全職種平均給与月額を加味したとしても、それがそのまま運転者の給与に反映されるわけではないのではないか。
- 安全対策として耐用年数を見直したとしても、実際の車両の代替年数が現状のまま変わらなければ意味がない。例えば、一定の車齢を超えた車両は運行できないように規制するといったことをすれば、必ず代替がなされるのだが。
- 運輸業界全体で人材不足に陥っている中で、業界としても運賃水準が上がれば当然給与に反映させなければならないし、減価償却費についても、旅客輸送における安全・安心を担保するためにもきちんとコストを見込まなければならない。
- 運賃の根拠となる原価の計算においては、人件費と車両減価償却費を現状よりも高めに見直すことは必要。その上で、実施の際に、各事業者が給与や車両代替に反映させるよう啓発する必要がある。
- 今回はまず全職種平均給与月額との乖離を加味して原価を算出し運賃に反映することで、次回改定時はそれによって上昇することになる原価を基準として検討することができる。
- 北海道や東北のように車両の下まわりの劣化が早い地域、沖縄のように塩害による劣化が早い地域、そういったことのない地域と、地域によって平均耐用年数は様々だが、まずは車両代替がきちんとされるような車両減価償却費を見込んだ原価を提示することが必要。
- 安全コストについては、原価をそのまま用いてしまうと安全に費用をかけることのできない事業者が出てしまうため、セーフティバス事業者の実績と計画額の平均値を使用するのはどうか。また、出庫前及び帰庫後の点検・点呼に要する2時間も安全コストの一種として見ることもできる。これら2点は、新たな運賃・料金制度をスタートさせる際にアピールすることが非常に大事。
- 経過措置適用期間中に契約内容が変更になったとしても、運送申込者と引受者の双方の合意があれば、新たな運賃を適用しても構わないのではないか。
- 貸切事業者についても旅行会社についても、全てのケースにはっきりした罰則規定が必要。
- 旅行業法における不利益処分を適用するという措置を取るのか否か、取るとすればどの程度か、この辺りは全く議論されていないので引き続き検討する必要がある。業界に対する影響も大きい。
- ガイドの取り扱いがあやふやなままであり、明確にして頂きたい。

- 自治体では安ければ何でもいいという考えで入札が行われていることが多く、その結果著しく低い入札額となり、さらにそれが地域の基準となってしまうことが多々ある。コミュニティバスはツアーバスと全く同じ構造だと感じる。
- 新たな運賃・料金制度の考え方や根拠、適用方法等について、将来的にパンフレットとしても使用できるようなドキュメントにあらかじめまとめるべき。
- 新運賃の様々なメリットを周知することや、旧運賃のままの事業者への監査を強化するといった、新制度の普及方策も出してほしい。

以 上