

## 貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第3回議事概要

日時：平成26年2月10日（月） 16:00～19:00

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・料金制度への移行について】

- 新制度における料金は、特殊車両割増料金、交替運転者配置料金、深夜早朝運行料金とする。料金の種類は届出の対象とし、交替運転者配置料金は時間あたり・キロあたりの最高額及び最低額を運賃ブロックごとに公示する。
- 航走料金は、乗船中も時間制運賃の対象であることから、料金としては設定できないこととする。乗船時間が8時間を超える場合は休息时间と捉え、時間制運賃の対象とはしない。
- 年間契約に関し、特定の経路の反復継続的な運行形態とそうでない形態とで考え方を分けるならわかるが、契約の相手方によって考え方を分けるのはおかしいのではないか。
- 旅行業界にとって年間契約は大きなビジネスモデルの一つである。単価を積み上げた額での契約では何のメリットもなく、新たな運賃制度における年間のバス事業者の売り上げを所有台数で割った額を年間契約額の基本として運用させてほしい。決められた年間契約額の中で、運行は自由にやらせてほしい。旅行業者がバスを利用した募集型企画旅行を企画実施する際、自らリスクヘッジをする一方で、バス事業者に対しては年間契約を締結することで前もって安定した資金を支払っている。募集型企画旅行に限定するなどの条件を付けた上で、年間契約については個々の契約とは別の制度があってもいいのではないか。
- 旅行業界では、年間契約は年間で買い取ったという解釈をするため、個々の運行における過不足という概念は持っていない。ただ、自由に運行できる範囲を決めた上で、追加時間分や追加距離分についての差額精算はあり得る。
- インバウンドにおいては、新たな運賃額では高額なため運送を申し込めないということが起きるだろう。しかし、年間契約を締結した場合にはその範疇の中で配分できるということも検討してほしい。
- 年間契約について旅行業界の主張を理解してもらえるのであれば、全旅行事業者に対し、当該規定を絶対に遵守するよう指示する。
- 年間契約の中では、1日あたりの走行距離や乗務員の対応、車掌の乗務の有無等を全て勘案しているし、バス事業者が定期的に車両の入れ替えができるよう担保している。
- 航空や鉄道など他の交通機関でも、年間契約をすれば安価になるのか。季節による繁閑があっても、年間契約をすれば運賃額は一定になってしまうのか。年間契約であっても、走行距離や時間に単価を乗じたものの積み上げとして考えるべき。
- 運送申込書・引受書においては、各運行の行程、走行距離、時間、運賃・料金額等を記載しなければならない。年間契約だからといって記載しなくていいとはならない。
- 運送申込書・引受書の交付は義務であり、年間契約の場合、追加運賃の精算については年間契約書の中に規定しておいて、運送申込書・引受書の運賃・料金額の欄には「年間契約」と記載するべき。

- 年間契約について別途規定を設けるとなると、年間契約のできる大手の旅行業者と、年間契約をしたくてもできない中小の旅行業者とで不公平が生じてしまう。
- 年間契約でラッピングバスになっていても、契約相手の旅行会社以外からの運送依頼を受けることは可能。
- 年間契約を逆手に取ってモラルハザードが生じないようにしなければならない。年間契約のメリットを生かしつつ、新たな運賃・料金制度の抜け道を防がなければ、制度全体が崩壊してしまうという懸念がある。
- 企業や教育機関における年間契約については別途制度を設けるのではなく、新たな運賃・料金制度の審査対象運賃の対象とするべき。
- 一般貸切旅客自動車運送事業と特定旅客自動車運送事業との区分けについて整理するべき。
- バス業界はもちろんのこと、旅行業界の労働条件についても考慮した制度とすべき。
- 消費者に対する影響を考慮しても、新制度への移行前に契約されたものは旧制度を適用するべき。新制度移行前に旅行会社がかけ込みで契約をすることはそれほどないのではないか。
- 新制度での届出をしない事業者に対しては、現行の届出運賃を適正に収受しているか否かをチェックすべき。
- 貸切バス選定・利用ガイドラインの前文において、今般の運賃・料金制度の改正に至った経緯や改正の主な内容を記載するべき。また、必須事項と推奨事項とを明確に分けて記載するべき。
- 日本バス協会のホームページに貸切バスの契約についての説明があるが、より消費者の目に留まるように工夫するべき。

以 上