

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合 第1回議事概要

日 時： 平成27年2月3日（火） 18:30～20:50

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。

【新たな貸切バスの運賃・料金制度の施行状況等について】

- 手数料の引き上げや、高速道路料金やガイド料金等の負担について、バス事業者に求める場合がある。
- 運賃届出以前に受注したように見せかけて旧運賃で運送しているバス事業者がいる。届出運賃を守らない事業者はちゃんと処分し、また、監査をもっと強化してほしい。
- 各地方運輸局ブロックの境界では、単価が高いブロックの事業者が不利になるため、運送を受注したエリアの単価でやるべき。遠方の事業者は回送分が運賃に入るため不利になることから、同一地域の回送料金を検討すべき。
- 学校関係には直接説明をしていないところがあり、新運賃制度を知らないところがある。資料の配布だけでは足りない。
- 8月までのデータでは8割が旧運賃。今でも7割が旧運賃。4月からは全て新運賃となる。相談センターには日帰りバスツアーがなぜ2～3,000円も上がったのかと苦情がある。
- 各地の国民生活センターに寄せられた貸切バスの苦情のうち、運賃料金に関するものは7～8%であり、ツアー内容が昨年と同じであるのに今年は2～3,000円上がったというものや、町内会や学生団体でバスを手配しようとしたら、すごい値段が上がっているという内容。また、県の旅行業協会に聞くと、公示運賃の下限以下のものは罰則があり、下限以下の事業者はどこもいないと説明を受けたと言っており、制度が浸透していない地域がある。
- 新運賃制度には、安全コストの反映や労働力の改善という意味がある。新車の導入や従業員の教育などサービスにとっても重要なことにもつながるため、周知徹底をしないといけない。値上げになっていると言われるが、バブルの絶頂期は今の倍は取れていた。
- 質の良いサービスや高い安全性を確保するための新運賃制度であることを前面に押し出して、行政、バス業界、旅行業界で周知していく必要がある。周知については、組織的に行う必要がある。
- 安全に対する努力をしているバス会社が、利用者にその違いを上手く説明できる手法がないのが課題。
- 新運賃制度の遵守と徹底を図ることが重要である。そのためには、収受状況も把握していただく必要がある。
- マイクロバスと小型バスの運賃の取り扱いや、オフシーズン対策を運賃制度に反映することを検討してほしい。
- 新運賃制度では安全コストを含めることにしているため、しっかりと安全対策や労働条件の改善につながっていかないといけない。
- 貸切バスの運転手が集まらないため、運転手の給与を引き上げたという会社もある。どの程度の会社が処遇改善を行ったのか、車両の更新がどのくらい進むようになった

のか調査する必要がある。

- 運転手の給与を上げていかないと、運転手の確保は難しい。
- この他、いわゆる中抜け運送やかみ合わせ運送への対応について議論が行われた。

以 上

短距離・短時間のかみ合わせ運送への対応について

課題

貸切バスによる従業員送迎運送などにおいて、運送需要者が異なる比較的短時間の運送が複数ある場合、数回の運送が1回の出入庫で行われている。この場合の運賃計算方法は明確に示していないため、貸切バス事業者によって計算方法が異なる結果となっている。

現状

○公示運賃(時間制運賃)の標準適用方法(要旨)

出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として2時間と、走行時間(出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。)を合算した時間に1時間あたりの運賃額を乗ずる。走行時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額。

⇒公示運賃の適用方法は1回の運送における適用方法を規定。したがって、1回の出入庫で数回の運送を行う場合の点呼・点検時間や回送時間の適用は、これらの運送の運送申込書／引受書の記載内容により収受すべきとしている。

<参考>日本バス協会に提示したQ&A

Q19: 仕事をかみ合わせた場合の回送の考え方

A: 仕事をかみあわせたことにより、運送申込書／運送引受書がどのように記載されることとなったのか、その記載内容により収受すべきである。例としてあげるならば、本来、片送り運送であったものをかみあわせたのであれば、往路の出庫回送及び点呼点検時間(1時間)は、最初の発注者の負担とし、往路降車地点から復路乗車地点までの回送及び帰庫後点呼点検時間(1時間)は、最後の発注者の負担とする。

対応案

<考え方>安全運送を行うための点呼点検が運送申込者の異なる数回の運送に共有されていると考えられるのではないか。

⇒時間制運賃の計算に当たっては、「当該運送申込者の運送時間」と「点呼点検時間を運送時間の割合で配分したもの」を足しあわせることとする。

点呼点検	回送	運送申込者A	回送	待機	運送申込者B	運送申込者C	回送	待機	運送申込者D	回送	点呼点検			
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

【左記のケースの算出方法】

時間制運賃におけるAの時間数

$$= (Aの運送時間) + ((総点呼点検時間 + 総回送時間 + 総待機時間) \times (Aの運送時間 / A \sim Dの運送時間))$$

上記の考え方を事務連絡及びQ&Aにより周知する。

貸切バスの新運賃制度の周知については、利用者への周知が不足していると指摘があり、できる限りの対応を行うことが喫緊の課題となっているところ、周知策の一環として、内閣府が行う政府インターネットテレビ（政府広報）を活用した周知を行っている。

番組概要

番組名：徳光 & 木佐の知りたいニッポン！ ～安全・安心の運行を！ 進化する貸切バス

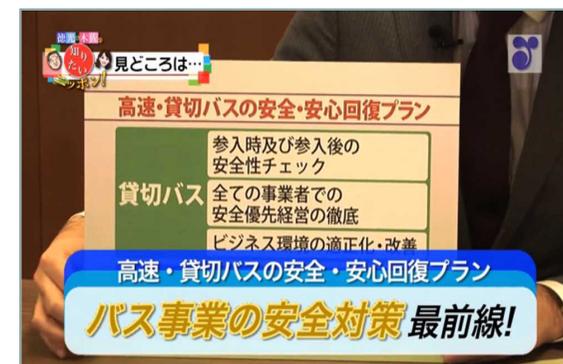
出演者：メインキャスター 徳光和夫
アシスタント 木佐彩子

番組URL：<http://nettv.gov-online.go.jp/prg/prg11483.html?t=141&a=1>

公開日：平成27年3月26日より約1年間

番組時間：24分間

放映概要：手ごろな料金で様々な場所に気軽に行けることで人気が高まっている「高速乗合バス」や「貸切バス」。しかし、事業者の増加で価格競争が激化したことにより、運転士の過労運転など労働条件が悪化し、一番重要な安全・安心面がおろそかになることに。そこで、平成25年に策定された「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の内容や、バス会社における日頃からの取組、最新の安全対策などについて、名古屋大学環境学研究科の加藤博和准教授を招き詳しく解説している。



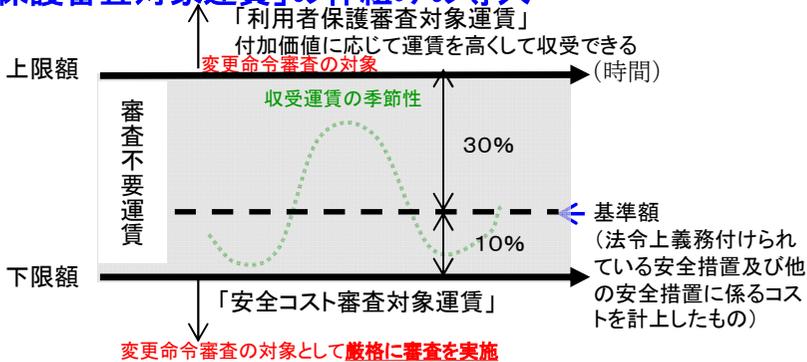
貸切バス運賃・料金制度WGの検討結果について

24年度WG

平成24年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労組、旅行者等の関係者で構成される「貸切バス運賃・料金制度WG(座長:加藤博和 名古屋大学大学院准教授)」を設置し、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進め、以下のとおりとりまとめた。

とりまとめ内容

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」・「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入



2. 合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した合理的でわかりやすい制度である、「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化

※料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

平成25年度中に速やかに新制度へ移行することとし、逐次、準備や進捗の状況等を検証

25年度WGのとりまとめ内容

1. 貸切バス事業者の要素別原価の集計結果の検証

貸切バス事業者の中から選定した標準能率事業者(155社)の要素別原価の集計結果を検証し、人件費、車両償却費を見直した上で、下限割れ運賃を審査する際にチェックする安全コストを算出した。

2. 運賃ブロックの妥当性の検証

運輸局単位としている現行運賃ブロックについて、大都市(東京、愛知、大阪、福岡)の分離の要否について検証した結果、ブロック内の他府県と大都市のキロあたり原価、時間あたり原価の乖離が小さいことから、現行ブロックを維持することとした。

3. 「時間・キロ併用制運賃方式」の基準原価の算出

1.に基づき算定した原価をもとに、2.で検証した運賃ブロックごとの適正なキロあたり原価、時間あたり原価を算出した。(各運輸局において公示運賃として公示する。)

4. 円滑な移行のための環境整備

新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促すため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を改訂し、関係業界、全国の自治体・教育委員会等に配布する。

5. 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応

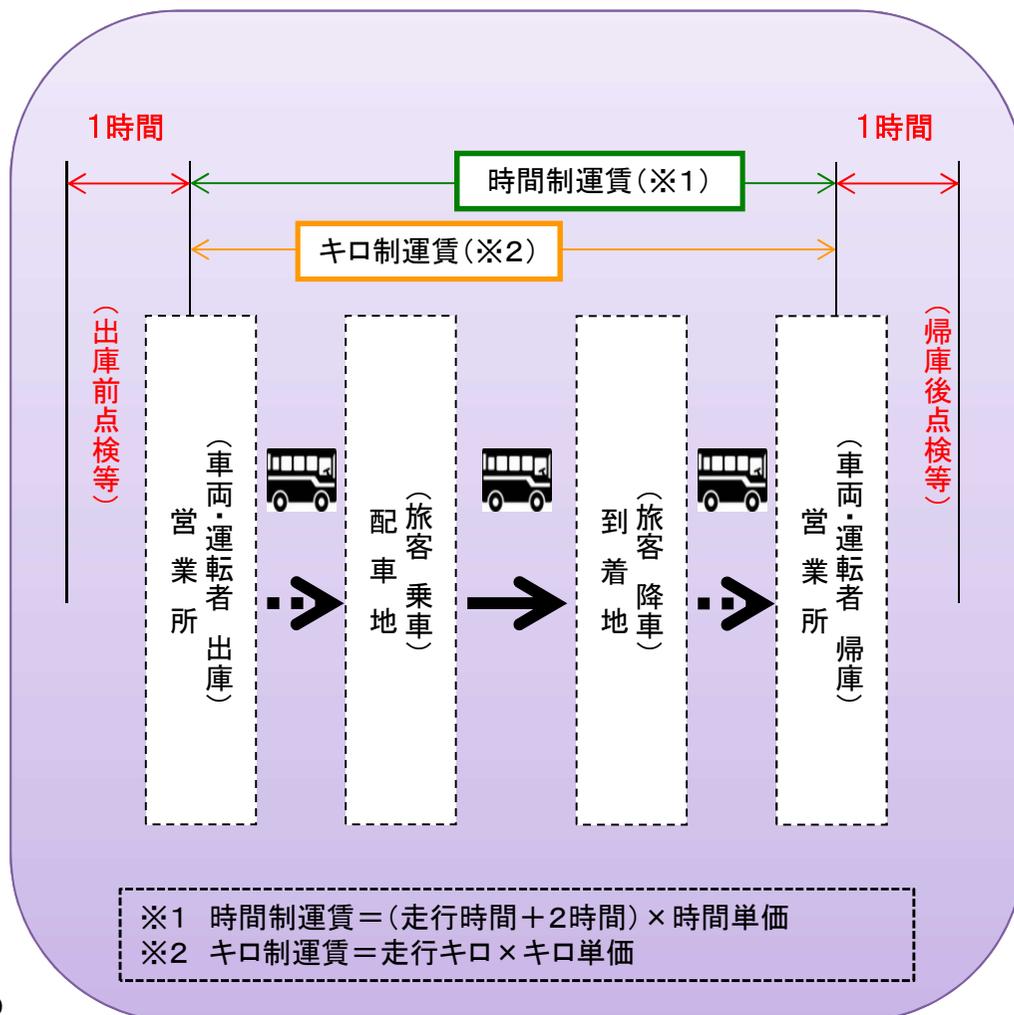
- ① 貸切バス事業者が届出運賃違反で行政処分を受け、旅行者の関与が疑われる場合、観光庁に通報して、旅行業法に基づく措置を求める。
- ② 自治体の入札に基づき、貸切バス事業者が下限割れ運賃で落札・運行したことにより届出運賃違反で行政処分を受けた場合、当該自治体の長に対し、地方自治法に基づき入札制度の改善を求める技術的助言を行う。
- ③ 道路運送法の改正の機会を捉えて、「荷主勧告制度」に準じた制度の導入を検討する。

6. 新制度への移行について

- ① 新運賃の実施は平成26年4月1日とする。また、現行運賃は道路運送法第9条第6項に基づく審査対象運賃と位置付ける。
- ② 新運賃を適用する届出書に記載される実施予定日までに、契約した運賃については、旧運賃を適用することの経過措置を設ける。
- ③ 運賃・料金事前届出違反に対する行政処分を強化する。

時間制運賃における最低保障について

現行の最低運賃3時間に加え、出庫前及び帰庫後の点検等に必要な時間として2時間(出庫前1時間、帰庫後1時間)を加えたものを新たな運賃・料金制度における最低運賃とする。



考え方

現行の最低運賃(3時間)を維持しつつ、出庫前及び帰庫後の点検等の2時間分を全ての運行に加算する。

<3時間運行の場合>

$$5(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$$

<10時間運行の場合>

$$12(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$$

料金の種類については届出の対象とし、額は各事業者で自由に設定できることとする。
(交替運転者配置料金は額を公示)

特殊車両割増料金



事業者の創意工夫による新しい車両の導入を図る観点から、新制度においても設定できることとする。

交替運転者配置料金



交替運転者を配置する場合に適用することとし、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毎に公示することとする。
(具体的には、時間あたり運賃単価及びキロあたり運賃単価の人件費相当額を公示。)

深夜早朝運行料金



新たな運賃制度における時間運賃は時間帯による差異を設けていないことから、新制度においては時間運賃の割増分を料金として設定できることとする。

航送料金



フェリー乗船中も時間運賃の対象であり、料金としては設定できないこととする。
※ただし、乗船時間が8時間を超える場合は休息时间とし、時間運賃の対象としない。

- ガイド料等、現行制度で実費負担となっているものについては、引き続き実費での精算とする。
- 運送引受書に料金や実費の内容を記載する欄を追加することとする。
- 回送料金及び待機料金は運賃で収受することとなるため、廃止することとする。

一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金の額の範囲  国土交通省
(平成26年3月31日現在)

(単位:円)

			北海道運輸局		東北運輸局		関東運輸局		北陸信越運輸局		中部運輸局	
			上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額
運賃	キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	170	120	200	140	170	120	170	120	160	110
		中型車	150	100	170	120	150	100	150	100	130	90
		小型車	120	90	140	100	120	80	120	90	110	80
	時間制運賃 (1時間当たり)	大型車	6,130	4,250	7,460	5,160	7,680	5,310	7,350	5,090	7,660	5,310
		中型車	5,180	3,580	6,290	4,360	6,480	4,490	6,210	4,300	6,470	4,480
		小型車	4,450	3,080	5,410	3,740	5,560	3,850	5,330	3,690	5,550	3,850
料金	交替運転者 配置料金	キロ制料金 (1km当たり)	20	10	20	10	40	30	30	20	20	
		時間制料金 (1時間当たり)	2,730	1,890	2,610	1,810	3,080	2,130	2,820	1,950	3,340	2,310
	深夜早朝運行料金	時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(1時間当り)の2割以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内		
	特殊車両割増料金	運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割以内		運賃の5割以内		運賃の5割以内		

			近畿運輸局		中国運輸局		四国運輸局		九州運輸局		沖縄総合事務局	
			上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額
運賃	キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	170	120	210	150	140	100	150	100	250	170
		中型車	150	100	180	130	120	90	130	90	210	150
		小型車	120	90	150	110	100	70	110	80	180	120
	時間制運賃 (1時間当たり)	大型車	8,660	5,990	7,230	5,010	7,300	5,050	6,910	4,790	5,870	4,060
		中型車	7,310	5,060	6,100	4,230	6,160	4,260	5,830	4,040	4,960	3,430
		小型車	6,280	4,340	5,240	3,630	5,290	3,660	5,010	3,470	4,260	2,950
料金	交替運転者 配置料金	キロ制料金 (1km当たり)	30	20	40	30	30	20	10	10	50	30
		時間制料金 (1時間当たり)	3,130	2,170	2,770	1,920	2,630	1,820	2,700	1,870	3,040	2,110
	深夜早朝運行料金	時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		
	特殊車両割増料金	運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割以内		運賃の5割増以内		