

参考資料

第3回「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

平成27年12月17日
自動車局旅客課

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2回議事概要

日 時： 平成27年5月27日（水） 14：30～17：00

場 所： 中央合同庁舎3号館8階 国際会議室

事務局から資料説明の後、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・料金制度のフォローアップ及び個別的事項について】

- 新運賃制度へ移行してさまざまな意見が寄せられているところであるが、今回実施する運賃料金の收受状況等の調査については、バス会社が新制度移行の趣旨を踏まえた輸送の安全に係る投資や運転手等の労務環境の改善をどの程度行うことができているか、または計画しているかが重要であり、より多くの方の理解を得るためにも必要な調査である。
- 新しい運賃制度を作ったために値上がりしたという意見、又はもともと運賃水準が低かったのだから、制度が変わり高くなって当たり前だ、という二つの考え方がある。
- 下限運賃は、安全コストが本当に賄えていないということを示すライン。運賃制度を検討した際には、長距離で単発の運送を基本に取り込んでおり、短距離で毎日という運送はあまり想定していなかった。安全を守るためのコストは全ての運送で同じであるため運賃制度も同じである。
- 4時間以上、運行が空く場合に旅行会社側がホテル等を用意している。
- 休憩は旅行会社の責任でとらせるものであり、休息はバス会社が労務管理上運転手に与えるものである。

【貸切バス事業の要素別原価の調査について】

- 前回の要素別原価は、予定よりサンプルが集まらなかった。これは、原価計算ができていない事業者が多いという背景があったものと考えられる。
- 要素別原価の調査においては、平成26年度の営業収入などの数字が出てくると思うが、新制度のちょうど経過の時期の数字が出てくるのではないかと思われる。新制度が本格スタートした時期の数字ではないことをご考慮いただきたい。
- 実施時期については、経過措置で苦労した経緯があるので、円滑な、最終消費者にしっかり理解していただけるような手法を検討したうえで、実施時期までの適切な期間をとっていただきたい。
- 運輸局内でも格差があるのではないかと指摘があり、また、車種も大中小の3区分で良いのか、より小さい車両の状況はどうか、などデータがたくさん集まれば、よりさまざまなことを検討できる。
- 貸切バス運賃の改定となった場合、社会的影響が大きいのでさまざまな観点から考慮、検討していただきたい。

以 上

政府広報を通じた貸切バス運賃料金制度の周知

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ることから、内閣府が行う政府インターネットテレビ（政府広報）を活用した周知を継続的に行っている。

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

公開日：平成27年3月26日
(国交省HPへリンク中)

番組時間：24分間

放映概要：手ごろな料金で様々な場所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、運転者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。



N

BS-TBS 霞が関からお知らせします ～貸切バスの安全性向上の取り組み～

出演者：インタビュアー 八代英輝(国際弁護士)
国土交通省 自動車局長 藤井直樹

放送日等：BS-TBS 平成27年12月19日(土)
21:54～22:00

放映概要：修学旅行や旅行会社が企画するツアーなど活躍している貸切バス。事故を防ぐため、政府ではどのような対策をとっているのか？

『藤井自動車局長：平成26年4月に導入した、貸切バスの新運賃・料金制度では、ドライバーの人件費やバスの更新費用など安全を確保するために必要なコストが適切に反映されている。安心して貸切バスを利用していただくため、利用者の皆さんにも一定のご負担をいただくことが必要と考えている。貸切バス事業者においても、その費用を基に、安全で確実な輸送を提供していただきたいと考えている。』

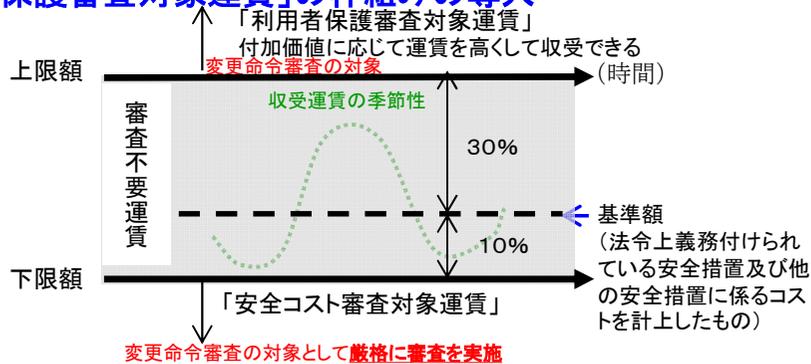


24年度WG

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。

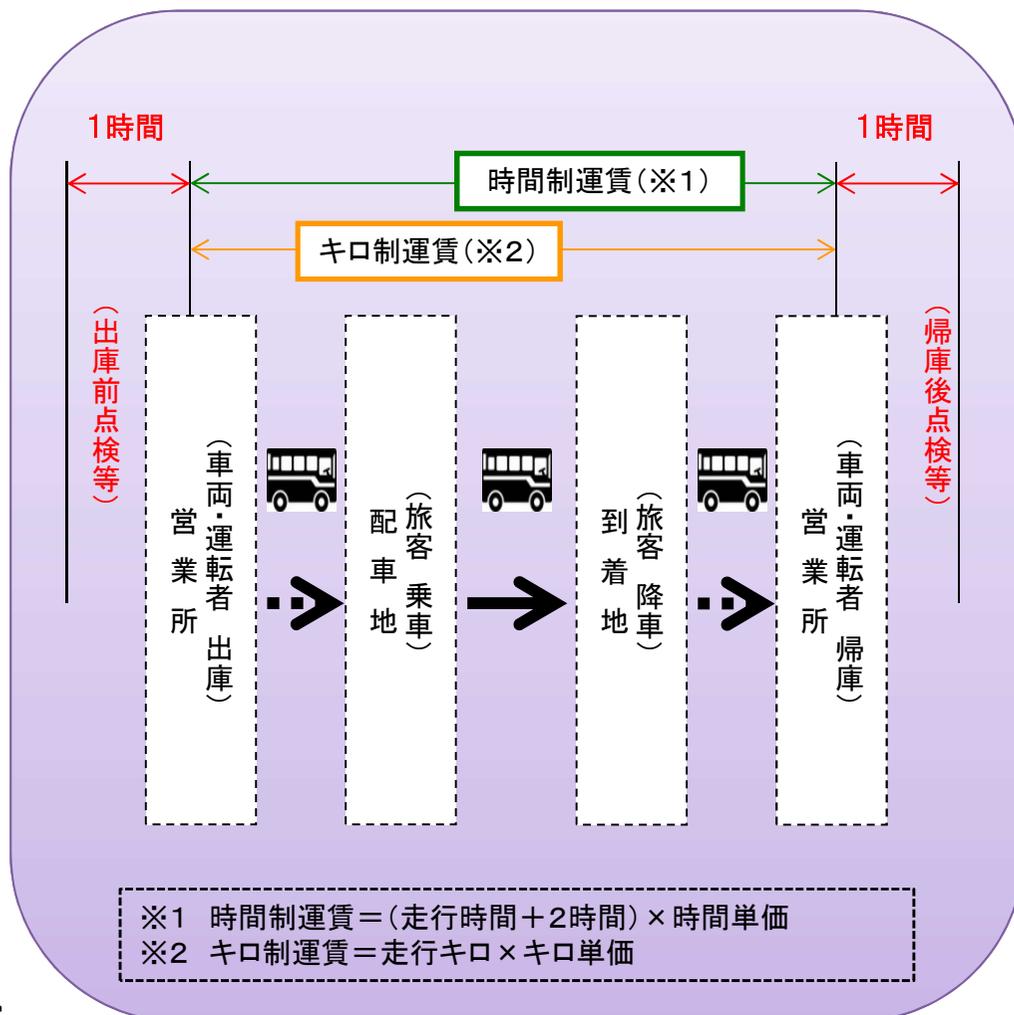
平成25年度中に速やかに新制度へ移行することとし、逐次、準備や進捗の状況等を検証

25年度WGのとりまとめ内容

- 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。
- 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。
- 「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。)
- 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。
- 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**
 - 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。
 - 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。
 - 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。
- 新制度への移行について**
 - 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。
 - 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。
 - 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	