

「バス事業のあり方検討会」報告書（平成24年3月30日） 抜粋

Ⅲ. 貸切バスの健全な発展に向けて

(4) 営業面での規制の見直し

- ◇ 貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促すとともに、貸切バス車両の稼働率や貸切バス事業の収益性の向上等に資するため、営業面での規制の合理化を進める必要がある。
- ◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。

③ 貸切バス運賃・料金制度のあり方のさらなる検討

- － 貸切バスに係る現行の公示運賃は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方は基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の幅の見直しを経て現在に至っている。
 - － このため、近年のデフレ傾向を必ずしも反映していないほか、現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとは言えないものとなっている。また、大部分の事業者は公示運賃を届出運賃としているものの、いわゆる実勢運賃は、公示運賃や届出運賃を大きく下回っていると言われている。
 - － 本検討会においては、それ以下の額での契約を認めない厳格な下限運賃制度の導入が一部委員から提案されたが、
 - ・ BtoBの取引が中心の貸切バスに、他の消費者取引以上に厳格な規制を導入することが妥当か
 - ・ 多様な取引形態やシーズナリティが存在する中で、下限とする運賃・料金水準を適切に決定することは困難
 - ・ 実際に契約される運賃額を下限に張り付ける圧力が発生するおそれがある
- などの意見もあった。運賃・料金制度のあり方を検討するに当たっては、定性的な議論に止まらず、取引実態を踏まえつつ、さらに客観的・定量的な検証を積み重ねていく必要がある。
- － また、現行の運賃・料金制度の課題を把握しているバス業界、旅行業界、労働組合、地方運輸局に対して望ましい運賃・料金制度についての提案を求めたところ、多種多様な意見が出されるなど、必ずしも方向性が定まらない状況であった。
 - － このため、学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行業者、行政等の関係者から構成される貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループを設置し、平成24年度中に合理的で実効性のある新たな貸切バス運賃・料金制度案を取りまとめるべく、さらに検討を深めていく必要がある。
 - － 検討に当たっては、業界の視点・供給者の視点からの議論に偏らないよう、国民目線・消費者目線での評価を十分に意識しながら検討を行う必要がある

る。また、総務省「貸切バスの安全性確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」における指摘内容も踏まえつつ検討を行う必要がある。これに加え、当検討会の各委員からは、例えば、次のような視点が提示されたところである。当検討会としては、貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループにおいて、これらの点を十分に踏まえた検討が行われることを期待する。

【検討の視点（例）】

① 取引実態を踏まえた制度設計

（例. BtoB中心、観光旅行以外の需要の増加、シーズンナリティの存在、短時間契約や長期間契約の存在等）

② 法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点からの制度設計

（例. 法令遵守や事故防止、サービス改善等が可能な適正利潤を含む運賃・料金水準とその算出方法、ツーマン運行の取扱い等）

③ 国民目線・消費者目線の観点からの制度設計

（例. 消費者の保護、わかりやすい仕組み、供給者だけではなく消費者からも支持される納得感のある制度、必要性・重要性やリスクの違いを理解しやすいこと等）

④ 関係者間の取引実務の円滑化の観点からの制度設計

（例. 運賃・料金制度の簡素化等）

⑤ 貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促す観点からの制度設計

（例. 共通的に定めるべき部分と個別事業者の判断に委ねるべき部分の切り分け等）

⑥ 事後チェックが技術的に容易な制度設計

（例. 関係書類の作成・保存の義務付け等）

—また、現行の運賃・料金制度が形骸化して久しいとの指摘もある中で、運賃・料金制度を単に変更するだけでは、新制度への移行が必ずしも迅速かつ円滑に進まないおそれもある。このため、例えば、貸切バス利用ガイドラインの作成・周知などを含む関連する他の取り組みと新たな運賃・料金制度の構築とを有機的に連動させつつ、安全性の確保を前提とした健全な競争が行われるような市場環境を整備し、新制度への確実な移行を進めることが必要である。

—検討の手順としては、例えば、次のようなものが考えられる。

① 取引実態の分析

（過去の需要構造の変化と今後の見通し等）

② 現行の運賃・料金制度の問題点の整理

（名目と実態が乖離した原因等）

③ 新たな運賃・料金制度の設計方針の検討

④ 具体的な制度設計の実施