

## 貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第1回議事概要

日時： 平成24年7月25日(水) 14:00 ~ 15:50

場所： 合同庁舎第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。

## 【これまでの経緯及び貸切バス運賃・料金制度とその課題について】

運賃・料金については、バス事業のあり方検討会で検討していた時も、バス会社の中でも様々な意見があって、なかなかまとまらなかった。このワーキンググループでしっかりと実状を把握し、専門的な検討をしていかなければいけない。

貸切バス事業、さらにはバス事業全体をより明るい方向へ持っていくために、どういう運賃・料金制度が必要かということを前提条件として議論したい。

実態としては、現在の貸切バスの運賃・料金制度というのは機能していない。市場原理で運賃が決まっている。

必要な費用、すなわち安全のための費用や賃金等を積み上げた形の運賃・料金になっていない。

現在の運賃・料金制度が機能していないため、新しい仕組みを作っていかなければいけないということに関係者全員感じているのではないか。

しかし、具体的な改善案としては、業界の方々もどうしたらいいかわからないという方が非常に多い。

1台のバスを走らせるのに原価計算をしていくことで最低限必要となる運賃・料金が出てくるわけだが、現在、その通りになっていない。取引先との関係で言い値で運送せざるを得ないような現状もある。安全を守るためには最低限費用がかかるわけであって、その費用が確保されるような運賃・料金制度でなければならない。

どのようにチェックすることが実効性があるのか。実効性を持たせることができる仕組みとすることも重要。

消費者の利益、良いものを安く求めたいという視点と、法令を遵守して事故を防止できるという視点の両立が最重要で、ここから出発するべき。取引実態等を考えると、バス会社にも旅行業者にも、旅客にも全て事情があるので、おそらく話が進まないだろう。大前提は、旅客の安全な輸送を確保しながら、かつ、法令遵守、事故防止をできる制度をつくること。

現在の公示運賃は、その水準が果たして現在の水準として適切なのか考えるべき。

なぜ今の制度だとうまく機能しないのかということをしちんと洗い出すべき。

旅客に安全でかつ快適な旅行をして頂くということが大前提。安全に対する費用はいくらなのか、高付加価値を付けるための費用はいくらなのかと、そのようなものを検証した結果、あるべき運賃・料金が具体的に出てくるのではないか。

監査等による法令遵守による安全確保ということが必ずしも完全には機能しないため、運賃・料金でも安全面を見ていかなるを得ないということではないか。

## 【貸切バス運賃算出に係る実態調査の実施について】

運転手の労働条件はバスの安全運行にとって重要な要素。運転手の労働条件等も調査の内容に加えて頂きたい。

バス協会加盟バス会社以外についても調査の対象とすべきである。

単価をどのように計算するか、どのような経費がかかるのかということをきちんと調査しなければいけない。

市場ごとに調査するのは非常に重要。全ての市場について運賃・料金を的確に收受できていないかということ、実はそうでもない。

運輸業としての総収入における人件費の率がわかれば有益。

費用の見える化ということ、安全のための費用としてこれだけかかるんだということを消費者に知ってもらうことは、消費者とバス会社との双方の認識の溝を埋めるため、トラブルを回避するために非常に重要。

以 上

## 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24年9月24日(月) 14:00 ~ 16:30

場所： 合同庁舎第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。

### 【貸切バス事業の運賃・料金に係る現状、課題、提案等について】

観光需要から送迎需要への変化、旅行の小口化等により、バスガイドの雇用・教育等のコストが不要となり、ワンマン化が加速し、新規参入がし易くなった。これと規制緩和やインターネットの普及、リーマンショック、低価格での入札、高速ツアーバスの普及が相まって、価格低落が生じた。

安全第一主義、顧客第一主義といった取組みをアピールするための仕組みとして「貸切バス事業者安全性評価認定制度」は重要であり、旅行業者などの発注者や一般に広く認知されるべき。

関越道ツアーバス事故以降、運送引受書の交付や交代運転手の配置などの安全対策を各バス事業者が講じており、この結果、夏以降は慢性的なバス不足が生じている。しかしながら、このような取組みによって法令を遵守するバス事業者が増えることは、本来あるべき業界の姿に戻ることであって、推進すべきこと。

貸切バスの運賃・料金は一般の消費者は関心が無いが、バス事業者や旅行業者の担当のみでなく、その他の人達にも現行の運賃・料金の制度がどうなっているのかということとその理由を明瞭に説明できるような制度にしていく必要がある。

運賃・料金制度を担保するために、監視体制や処分のあり方を再度見直していくべきではないか。

減少した仕事量を確保するために、公示運賃の下限を下回った価格で運行しており、また、料金はそれらの運賃の中に埋没されているのが実態。

現在の公示運賃の水準は、市場や旅客が求める水準とかけ離れており、過去に構築された運賃制度が現状に適合しているかどうかということを見直さなければならない。その際、各バス事業者の安全性を確保するために必要となる原価の計算に従うべき。

中小のバス事業者はワンマン運行の運賃・料金でガイド付きの運行をしているのが実態。また、実際に収受している運賃・料金では、実運送以外の運行管理、営業、修理費等のコストをギリギリの部分で行っている。

安全・安心の追求のためにはそれなりのコストが必要だが、貸切バスの運転手の賃金はかなり低い。従業員が働きやすい環境を作ることも必要。

現在の運転者一人の一日あたり最大走行距離について、見直しが必要ではないか。また、監査はどこでも同じように行うべきであり、加えて、旅行会社についてもきちんと監督すべき。

4,000 を超える事業者を一律に扱うのは困難であり、事業者自身の考えにより、安全性を重視して一定のコストをかける会社とそうでない会社に分けるという方法も現実には考えられる。

旅客の低価格志向に応える反面、一番重要な安全が軽視されており、貸切バスの安全・安心の確保が二の次になっている。

地域や時期に応じて下限運賃を設定して遵守させるのも一つの方法。また、下限運賃のバスは最低限の内容のバスであると位置づけ、レベルの高い安全対策や乗務員の質、顧客満足度の高さやセーフティバスの認定といった付加価値により、相対的にバス料金を引き上げるといった手法が考えられる。その際、制度の構築と併せ、業界団体による指導体制も整備する必要がある。

下限運賃を設定することとした場合、実勢運賃から下限を導き出すのではなく、安全対策のために最低限必要なコストを算出して、それを下限とするべき。また、燃料費の高騰や季節、曜日等により変動もあり得るということを想定しなければならない。さらに、観光、送迎などの体系ごとに分けて考える必要もある。

実勢運賃が低い状態の中で下限運賃を設定することとした場合、下限に張り付いてしまうおそれがある。

実際の運行に係るコストのみでなく、その他の安全性に係るコストや事業計画、安全に係る取組みの内容等の情報を消費者にきちんと開示することが必要ではないか。

国が策定した基準を満たしていればよいとする考え方がある一方で、消費者の選択に委ねるといった考え方もある。これらの中間を取った考え方で、わかりやすい制度にするべきではないか。

下限運賃や公示運賃を決める要因にもなるため、平均的な費用や最低限必要な費用のデータを蓄積する必要がある。

貸切バスの取引に当たり、運賃・料金のみでなく、実際の運行の詳細なデータ・明細を書面に示して取引を行うことが重要ではないか。

#### 【貸切バス事業の運賃・料金実態調査の結果について】

規模別の回答率に加え、それが労働条件や運賃の算出方法とどのように関連するかを集計すべき。

#### 【実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けた論点について】

運賃・料金を底上げしないと根本的な解決にはならないという認識は、バス業界、旅行業界ともに一致していて、あとは手法の問題。的を絞ってどういう基準を創っていったらいいのかという議論をしていくべきではないか。

運賃・料金を上げるとすると、利用者にどうやってそのことへの理解を得るかが大きな課題となる。

高速ツアーバスの事故の背景には貸切バスのあり方の問題があり、これを検討するに当たり、監査や規制のあり方と並んで運賃・料金の問題がある。

運賃・料金の適正收受のためには監査がきちんと行われることも重要であり、そのためには民間による監査やITを使った監査等を考える必要もあるのではないか。

### 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