

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24年11月1日（木） 14:00～16:30

場所：合同庁舎第2号館16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。

【貸切バスの運賃・料金に対する課題、提案等について】

- 安全に関する遵法意識があるバス会社とそうでないバス会社とを明確にすることが必要ではないか。
- 安全性を確保する最低限の価格を法で定めて取引金額の最下限とした上で、自由競争市場に委ねるということも考えられる。
- 一般消費者にとって貸切バスは身近な存在でありながら、直接契約を結ぶことは少なく、契約内容や条件に関する認識は希薄である。また、契約に関する必要事項が事前に示されなかったり、事後に料金が追加されたといったトラブルが多い。
- 公示運賃・料金の水準は平成3年から見直されておらず、機能していない。
- 貸切バス選定・利用ガイドラインのさらなる周知徹底が必要ではないか。
- バス事業の規制の見直しと同時に旅行業の規制の見直しも行い、両者が互いにルールを守って事業を行わなければ、適正な取引は成り立たない。
- 参入規制の見直しや監査のあり方を見直しも併せて行い、市場を正常化できれば非常に良い。
- バス運転士の賃金・労働条件の低下、慢性的な運転士不足、運転士の高齢化等、運転士を取り巻く環境は厳しく、運行管理者による運転士へのサポート体制の強化、運転士の人材育成、適正な労働時間の管理、健康管理、車両の整備等にかかる必要コストが最低限保障される運賃・料金制度を構築すべき。
- スクールバス等の長期契約については、契約期間に応じた一定の割引制度を検討してもいいのではないか。
- 利用者からすると、貸切バスは運送のプロだから安全であることが当たり前であって、その上で得られるサービスが代金に見合っているかどうか意識が向いており、この点で事業者側の認識とずれているのではないか。
- 仮に運賃・料金が引き上げられたとしても、借入れの返済等に充てられてしまい、安全のための投資は後回しになってしまうのではないか。

【貸切バス事業の運賃・料金実態調査結果（第2報）について】

- 新規事業者とそうでない事業者との別や、地域によって運賃等がどう異なっているかについても分析してはどうか。

【実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けた検討について】

- 貸切バスの事業許可を受けている事業者の安全性を、国土交通省はどこまで担保しているのか。その上で、貸切バス事業者安全性評価認定制度はどのような位置づけなのか。
- 運賃と料金はそれぞれどういった要素が含まれ、違いは何なのか。また、料金の

目安や規制を設けるべきか。手数料についても規制が必要か。料金は利用者に見えにくいので、もっと見やすい形のものを構築しなければならない。

- 公示運賃の制度自体を見直して下限運賃等を設定するのか、現行制度のままで現在の原価を基に算定し直すのか。その場合、計算方法をどうするのか。原価計算を一からやるということは、バス事業者にも膨大な負担をかけることになるので、それを踏まえた上でやるかやらないかを定めるべきではないか。
- 契約時の書面に運賃の算出根拠等の明細を付記することで、なぜその運賃になったのか、説明責任を果たす必要があるのではないか。また、運賃の算出根拠等をホームページ等で情報公開することで、消費者や旅行業者と貸切バス事業者との間で情報共有ができるようにする必要もあるのではないか。バス事業者、旅行業者ともに旅客に対して運賃・料金制度を理解してもらう必要がある。
- 全国一律で原価計算を出すのは難しく、例えば運輸支局単位で原価計算を出し、それを積み上げて運輸局単位で平均し、そこに燃料高騰や事業者努力等によってプラスアルファを加味した運賃にするというのも一つの考えではないか。
- ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ、衝突防止装置といった安全に対するコストについても原価計算の中に入れるべきではないか。
- 現行の運賃制度には上限があるが、そもそも上限は需要が多くて供給が少ないとき、つまり売り手市場の時の消費者保護の観点であり、今の市場の状態で上限を設定する必要があるのか。
- 下限運賃を下回るような運賃というのは、最低限の安全対策もやっていないということであって、そういうバス事業者は淘汰されていくべきではないか。また、下限を下回る運賃で旅行会社が発注した場合には、罰則をかけるのも一つの案ではないか。ただし、下限運賃を、これを下回る運賃は良くない事業者であるといった最低の水準としてしまうと、かなり低い水準になってしまうのではないか。
- 運送申込書、引受書、乗車券の書式を見直して、運賃がきちんとわかるようにする必要がある。
- 原価はサンプル調査でもいいので算出し、標準的な単価は求められる安全性や人件費を加味して原価に上乘せした形で計算するという事も考えられる。
- ガイドを採用した場合、仕事の有無に関わらず年間を通じて教育・研修を行って給与を支給している訳であり、ガイド料は運賃に加味すべきではないか。
- 適正に運賃が上がれば、旅行業者としても利用者にバスの代金はこれだけかかるということを説明することができ、利用者の理解を得ることも可能ではないか。

以 上

「バス事業のあり方検討会」報告書（平成24年3月30日） 抜粋

．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。

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、
 - ・ B to B 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。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）】

取引実態を踏まえた制度設計

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

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）

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）

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）

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）

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。

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）

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）

新たな運賃・料金制度の設計方針の検討

具体的な制度設計の実施