

貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第5回議事概要

日 時： 平成25年1月31日（木） 14:00～16:10

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。

【新たな公示運賃・料金制度の具体的な制度設計について】

- 現行の運賃制度では、キロ制と時間制による価格差が生じているのが実状。いずれか高いほうを収受できるという制度に対する疑問が生じている。
- 貸切バスの場合は時間が長いほどコストがかかる部分と、距離が長いほどコストがかかる部分とがあるので、時間運賃と距離運賃をそれぞれ計算して合算する時間・キロ併用制運賃とすることが合理的。
- 時間制を中心として距離制を付加する形にすることで、実際の運行を的確に反映した運賃を収受することができ、合理的ではないか。現在は料金として算定されている回送料金や待機料金などを運賃に入れることで簡素化できる。
- 上限は付加価値やサービスレベルの向上によって運賃を上げることのできる範囲とし、下限は安全性を確保するための最低限の範囲とすべき。
- 上限及び下限の範囲を超える運賃については審査が必要であるが、下限は安全性を担保できるものでなければならぬため、上限を上回る場合よりも下限を下回る場合の審査のほうをより厳しくすることを考えるべき。
- 基準となる運賃と下限との幅を狭くして、厳格に審査をする部分を広くするべき。
- 安全確保の観点で許容し得る運賃か否かの判断は、下限を下回るものだけを一律に認めないとするのではなく、事業者の努力によるものなのか、或いは取るべきコストを含めていないだけなのか、個別具体的にチェックするほうが実効性がある。
- 下限を下回る運賃を適用する事業者は本当に安全対策をしっかりとやっているのかと消費者が気づくことのできる下限の設定をしなければならないし、新たな運賃制度のPRもしっかりやっていかなければならない。一方、事業者が法令を遵守した上で企業努力によって下限を下回る運賃を適用するのであれば、それを認めることもあり得る。
- 基準となる運賃が安全と適正利潤を担保するものだとする、例えば年間の運行の9割が下限は下回らないが基準となる運賃を下回るものである場合、適法だが利益が出ず、一定の安全性を担保できないという事態が生じる可能性もある。
- 航空会社の運賃・料金体系のようにシーズンによって各社が設定できる運賃・料金にしてもよいのではという考え方がある一方で、シーズンによっては運行していない車両が多くあるという現状もあるのでシーズンオン・オフという考え方は実態に合わないという考え方もある。
- 運賃に幅をもたせることとする場合、この幅の中でシーズンリティに対応していくべき。
- 地域別、季節別という考え方を採用する場合、消費者にとっても判別しやすいものにする必要がある。

- 現行制度の運賃の幅の根拠がシーズンオン・オフの存在によるものであると考え、これまで行ってきた安全性確保のための運賃・料金制度の議論とは別の要素である。この点について議論を深めていく必要がある。
- 法令上の義務付けは遵守しなければならないし、それによって発生するコストは当然運賃の中に含まなければならない。
- 新たな運賃制度を創設したとしても、運賃収受が人件費や安全に係るコストに充てられなければ意味がない。
- 運転者の2人乗務を必要とする場合については別途料金を加算できるようにすべき。
- 供給過剰の需給バランスの中で価格競争が激化し、バス事業者から適切な運賃・料金の提示ができていないという実情がある一方、特に学校関係を含めた入札制による価格決定方式が運賃低下の一つの要因ではないかとの指摘もある。
- 貸切バスを発注する都道府県や学校などの教育関係者、旅行会社はもちろんのこと、一般利用者においても安全コストや適切な人件費の見直し、旅客サービス維持のための費用を含めた運賃制度を理解してもらうことが重要。
- 契約時の書面取引が義務化されているが、実際の運行において時間や距離などが変動した場合にどうするかについても議論する必要がある。
- バス事業のあり方検討会を中心に、運賃・料金制度の他、参入許可基準、監査のあり方、過労運転防止等の検討に総合的に取り組んだ上で安全なバス事業を実現していく。

以 上