

貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第6回議事概要

日時：平成25年3月5日（火） 16:30～18:50

場所：経済産業省11階 1115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。

【新たな運賃・料金制度の具体的な制度設計について】

- 上下限の幅については基本的にこれまでの考え方を踏襲するような形で、変更命令の審査が不要な範囲として公示する運賃を設けるべき。その上で、上限を上回る運賃については利用者保護の観点から著しく高くないかをチェックし、下限を下回る運賃については安全コストが確実に計上されているかを厳格にチェックすべき。
- 下限を下回ったものについては変更命令審査の対象となるのであれば、安全を確保するために収受すべき運賃である以上、厳格な審査を行うことになる。
- 季節性の需要変動による運賃の変動については、各事業者の判断による幅の中で上下させるものとするべき。
- 人件費については、実績で算定したものでいいのかという疑問がある一方で、行政側があるべき人件費を算定するのは困難である。
- 車両の法定耐用年数は5年であるが、20年近く使い続けている事業者もいる。償却を何年とすべきか、つまりは何年で車両を入れ替えることが安全であるとみなすのかというのも重要ではないか。
- 安全関連機器については、精緻なものもあれば簡便なものもある。安価なものを導入したほうが得になるということになりかねないので、基準価格を設けて確実にその機器を導入させることも検討すべき。
- 地域による費用水準の違いを運賃に反映させることについては、運輸局単位のブロックを基本とし、大都市圏の中で費用水準に大きな違いが生じている場合にはさらに分割する可能性も持たせるべき。
- 現行どおり、時間制運賃は実拘束時間が3時間未満の場合は3時間として計算し、その額にキロ制運賃を加えることとするべき。
- 全国の貸切バス事業者の運送に係る費用を時間制費用とキロ制費用に按分したところ、およそ8:2の割合であり大半が時間制費用に含まれていることから、長距離逓減は適用しないこととするべき。
- 宿泊待機時間をそのまま拘束時間とすると過剰に額が大きくなってしまう可能性があるため、拘束時間には含めないという扱いもあるのではないか。
- 深夜早朝運行料金、特殊車両割増料金、交替運転者配置料金は料金として設定し、待機料金、回送料金、航走料金は時間制運賃の中で整理することが適当ではないか。
- 運送引受書に運賃や料金をそれぞれ記載するようにすることで、走行距離や走行時間から届出運賃の遵守状況や具体的な料金についても確実に把握することができる。
- 運送引受書の作成・交付・保存状況と記載内容についてはしっかりチェックすべき。運送引受書の交付や保存、実際の運行に関する運賃の部分等で違反があった場合には、道路運送法に基づく行政処分を行うほか、違反に対する旅行業者の関与

が疑われる場合には、自動車局から観光庁に監査内容を通報して立入検査・行政処分につながる仕組みも検討すべき。

- 運賃・料金制度の改善の効果を高めるために、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂も検討すべき。具体的には安全コストを適切に計上した運賃での入札、運送引受書の発行・保存、発注者原因の場合と天候や事故等による場合とでの運行後の精算の扱いが異なる取り決め等について盛り込むべき。
- 貨物自動車運送事業法の「荷主勧告制度」の考え方を、貸切バス事業者と運送申込者との関係でも検討していく必要があるのではないか。
- 業界団体による取組みとして、原価計算セミナーの開催による貸切バス事業者への新たな運賃・料金制度の周知・普及、適正な運賃・料金の収受に係る指導、啓発活動も積極的に実施すべき。
- 利用者に対する情報開示として、行政による新たな運賃・料金制度の説明会や「貸切バス選定・利用ガイドライン」の周知、業界団体による関係者に対する説明会や「貸切バス事業者安全性評価認定制度」による安全性の高い事業者の広報、貸切バス事業者における安全の確保に係る取組みの開示といったことを各方面が実施すべき。
- 消費者が安全な運行のために必要な費用を反映させた価格を拒むことや、危なくともその費用を割り込んだ費用で運行するよう求めることは殆ど無い。一方で、消費者としては何にいくら払っているのかが分からず、この点については事業者が必要な費用を周知し、消費者に理解してもらうための努力が必要。
- 最終報告において、原価計算をする上では費用だけではなくその前提となる乗務員や車両、安全の取組みといった部分が必ず存在するのであって、これらについても検討されているということを明確にするべき。

以 上