

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」

報告書

～合理的で実効性のある運賃・料金制度の構築に向けて～

平成25年4月2日

バス事業のあり方検討会

貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ

◆ 目 次 ◆

はじめに 本ワーキンググループの開催の経緯	……1
第1章 貸切バス運賃・料金の現状と課題	……2
1. 運賃・料金制度をめぐる現状と課題	……2
2. 運賃・料金の収受等をめぐる現状と課題	……2
第2章 検討の視点	……4
(1) 取引実態を踏まえた制度設計	……4
(2) 事故防止、法令遵守、サービス改善の促進	……4
(3) 国民目線・消費者目線の適切な反映	……4
(4) 関係者間の取引実務円滑化及び貸切バス事業者による 創意工夫・需要喚起の促進	……4
(5) 事後チェックの確保	……5
第3章 合理的で実効性のある貸切バス運賃・料金制度の構築	……6
1. 新たな運賃・料金制度の具体的なあり方	……6
(1) 運賃・料金制度に関する規制とその運用のあり方	……6
① 運賃・料金制度に関する規制の枠組み	……6
② 基準額への安全コストの反映	……6
③ 新たな上下限の幅の設定	……7
④ 変更命令審査の対象とその運用方針	……7
⑤ 各種割引の位置付け	……7
(2) 時間・キロ併用制運賃への移行	……7
① 時間・キロ併用制運賃の考え方とその仕組み	……7
② 最低運賃及び長距離逓減の扱い	……7
③ 費用水準に係る地域差の反映	……8
(3) 料金の種類及び適用方法	……8
2. 貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との適正な取引の確保	……8
(1) 書面取引の徹底を図るための具体的方策	……8
① 運送引受書の記載事項の見直し等	……8
② 運送引受書の作成・交付・保存状況及び記載内容の重点的な	

監査	……8
③ 「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」 の改訂及びその周知徹底	……9
(2) 事後チェックの強化及び安全阻害行為等に対する抑止力の発揮	……9
① 道路運送法に基づく監査の実施の強化	……9
② 観光庁との連携の強化	……9
③ 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	……9
3. 新たな運賃・料金制度の定着に向けた取り組み	……9
(1) 移行のスケジュール	……9
(2) 円滑な移行のための環境整備	……9
① 業界団体等における周知・啓発等の活動の実施	……9
② 利用者に対する積極的な情報の提供	……10
おわりに	……10

(参考資料)

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」委員名簿

はじめに 本ワーキンググループ開催の経緯

貸切バスは、鉄道や乗合バス等の公共交通機関による輸送を補完し、一時的な需要にも対応できる柔軟性の高い輸送手段であり、我が国の交通体系の重要な一翼を担ってきた。近年では、従来からの国内観光旅行需要への対応に加え、外国人観光客の輸送を通じて、観光立国の推進へも大いに寄与しているほか、スクールバス、コミュニティバスといった地域の足を担う役割も拡大しつつある。また、東日本大震災に際しては、避難輸送や鉄道代行輸送、避難所や仮設住宅の生活交通の確保等に貢献したところであり、災害時の輸送手段としても不可欠の存在である。

このような貸切バスをめぐる市場では、平成12年2月に施行された改正道路運送法の下での規制緩和以降、事業者数や中・小型車を中心とする車両数が増加し、競争が活発化した。特に、「高速ツアーバス」のような新たな業態の出現は、価格や供給体制の柔軟さの面で利用者の評価を受け、利用が大幅に拡大した。その一方で、貸切バス全体としては旅行形態の変化などによって需要が増えておらず、価格競争激化に伴って収益性低下が進んだ結果、安全管理体制が不十分となったり、運転者の労働条件を悪化させたりする事業者が少なからず現れる事態となった。

このため、国土交通省自動車局は、「高速ツアーバス」をめぐる諸課題のほか、貸切バス市場の健全な発展に向けた規制の見直し等を検討するため、「バス事業のあり方検討会」を設置して検討を行った。同検討会では、高速乗合バスに関する新たな制度を創設した上での高速ツアーバスから新高速乗合バスへの移行・一本化、貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起の取り組み、車両の稼働率や事業の収益性の向上等に資する営業面での規制の合理化などを進めるべきであることなどを盛り込んだ報告書を取りまとめたが、併せて、「貸切バス運賃・料金制度のあり方のさらなる検討」が必要である旨を指摘した。

このような状況の中、昨年4月29日に関越自動車道において、多くの痛ましい犠牲者を出した高速ツアーバスの事故が発生した。この事故により、高速ツアーバスの業態そのものに関する根本的な問題点が明確に浮き彫りにされたほか、旅行業者からの発注を受けて運行を行う貸切バス事業について、運賃・料金制度も含めたビジネス環境の面で早急に改善を図るべき課題があることがあらためて示された。

この事故を受けた措置として、国土交通省自動車局では、当初の計画より前倒して、本年8月以降は高速ツアーバスを新高速乗合バスに移行・一本化し、安全性の確保や利用者保護の充実の面で抜本的な対応を図ることとした。その上で、移行・一本化に係る課題や貸切バス利用の安全性確保に係る他の課題も含めて包括的な対策を立案・実施するため、昨年10月に「バス事業のあり方検討会」を再開し、具体的な対策の検討を進めてきた。課題のうち貸切バスの運賃・料金制度をめぐる項目については本ワーキンググループにおいて専門的な見地から検討を行うこととし、計7回の検討・審議を行った結果、今般、新しい運賃・料金制度のあり方についてとりまとめたものである。

第1章 貸切バス運賃・料金の現状と課題

1. 運賃・料金制度をめぐる現状と課題

貸切バスの運賃・料金制度は、平成12年2月の需給調整規制の廃止に伴い、認可制から事前届出制に変更された。貸切バス事業者は運賃及び料金を設定又は変更するときは、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならないとされている。国土交通大臣は、届出運賃が利用者の保護や公正競争の確保の観点から不当なものである場合には、これを変更することを命ずることができる。

また、各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長(以下「地方運輸局長等」)は、運賃・料金の額について、変更命令の審査を必要としない範囲を設定し、公示しており、これを「公示運賃・料金」と称している。この範囲は、地域の経済情勢や事業者の経営状況を勘案して定めるものとされており、具体的には、平成12年2月1日の前日に適用していた認可運賃・料金の額を基準として、運賃は上限15%、下限は25%、料金は下限のみ10%としている。また、国土交通大臣は、運賃・料金の適用方(運賃・料金の種類及び適用方法を定めているもの。)について、事業実態を勘案して「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」を定めている。貸切バス事業者が、公示運賃・料金の範囲内の額で、また、上記の標準適用方法により、運賃・料金を届け出た場合は、地方運輸局長等による変更命令の審査は行われず、届出運賃により運送を行うことができる。

このような現行の運賃・料金制度について、本ワーキンググループにおいて検証を行ったところ、以下のような課題があると認められる。

- ① 公示運賃・料金の制度趣旨が運送の申込者や利用者には十分理解されておらず、このことが2. で述べるとおり届出運賃・料金が遵守されていないことの一因となっている。
- ② 公示運賃・料金の基準額が近年の物価動向を反映していないほか、的確な安全コストの反映など原価計算の前提条件が明確でない。
- ③ 公示運賃・料金の上下限の幅の根拠が明確でなく、下限においても安全コストが確保されているかについても不明確である。
- ④ 運賃・料金の制度そのものや適用方法が複雑で分かりにくい。
- ⑤ 地域差や季節性、車両の質といったサービス水準の違いなどが運賃・料金に適切に反映されていない場合がある。

2. 運賃・料金の収受等をめぐる現状と課題

平成12年2月の需給調整規制の廃止により、貸切バス事業への新規参入が容易となり、供給量が増加する一方で、団体旅行の減少や旅行の小口化、旅行スタイルの変化により、観光需要が減少し、加えて、インターネットの普及等により価格競争が激

化した。その結果、実勢の運賃・料金が下落し、公示運賃・料金に基づいた届出運賃・料金で取引が行われず、公示運賃・料金の下限を下回った取引が多く行われていると指摘されている。

実際、「バス事業のあり方検討会」において行われたアンケート調査(貸切バス事業者2, 206社が回答。平成23年3月)でも、全体の7割において届出運賃を収受できていないとの回答がなされている。この理由としては、貸切バス事業者間競争の激化、法令遵守意識の低下・欠如や、運賃・料金の適用方法に係る理解不足のほか、需要の季節変動が激しく、閑散期には運賃を下げざるを得ないという実態がある。

貸切バス事業者の実態については、本ワーキンググループで行ったアンケート調査(貸切バス事業者1, 361社が回答。平成24年12月)から、従業員の数が20人以下、保有する車両も20両以下の小規模事業者が大半であり、これらの事業者の平均給与や労働時間のデータから、貸切バス事業を兼業で行っている、または、運転手が嘱託・兼業、といった事業者が多数あることが推測される。これら小規模な事業者ほど、運賃・料金を、旅行業者等の顧客との相談や過去の実績、市場の動向を参考に設定する傾向にある。

旅行業者等の運送申込者との取引の実態を見ると、運賃・料金の決定については、最初に貸切バス事業者側から提示されることが多いものの、貸切バス事業者側の認識としては、その決定には、運送申込者側の意向が強く反映されていると受けとっている。一方、前述の「バス事業のあり方検討会」において旅行会社に対して行ったアンケート調査(旅行業者1, 734社が回答。平成23年3月)では、旅行業者の4割程度が貸切バス事業者の届出運賃を意識しておらず、8割程度が契約金額の基礎は市場の実勢運賃としている。なお、契約の相手方の選定方法は、乗務員の質としている回答が3割弱ある一方で、3割強は運賃としている。また、運賃・料金から手数料が差し引かれているという実態がある。

以上の結果として、適正な運賃・料金の収受ができていないことなどから、営業収入が減少し、人件費の抑制や車両更新時期の延長、車両整備費の抑制といった影響や支障が出ていると言われている。これによって、乗務員の労働条件が悪化し、過労運転となる可能性が高い勤務の増加や乗務員の質の低下などにより、安全・安心の確保と事業持続性を脅かす事態が生じているとも指摘されている。

なお、こうした問題は、運送の申し込みや引き受けが口頭や電子メールなどで行われてきたことが一つの要因と指摘されている。この点については、取引内容の明確化を図るとともに、監査等による事後確認のため、平成24年7月から、書面取引及び保存の義務化の措置が講じられ、改善を図る取り組みが進められている。

第2章 検討の視点

上記のとおり、貸切バスの運賃・料金については、その制度、実態ともに様々な課題を抱えており、その見直しを図ることは喫緊の課題である。これらの課題に対しては、以下の5つの視点から検討を行い、具体的な対策を提示することとした。

(1) 取引実態を踏まえた制度設計

現在、実際に取引されている運賃・料金は、現行の公示運賃・料金及びそれを踏まえて各貸切バス事業者が届け出ている運賃・料金を下回っている実態があると指摘されている。これは、現行の公示運賃・料金の原価計算が平成3年当時の水準を前提としたままとなっていることや、需給調整規制廃止後、供給過剰による厳しい競争環境におかれていることが原因であると考えられる。この結果、運行管理、営業、整備といった実運送以外の費用を最低限の水準で賄っている事業者も珍しくないとさえ指摘される状況となっており、かかる取引実態を早急に正常化できるよう、下記(2)～(5)の視点に基づいて適切に制度設計を行う必要がある。

一方で、貸切バス事業が、いわゆるB to Bの取引が中心であることを踏まえて規制の態様を検討する必要がある。また、多様な取引相手(旅行業者、地方自治体、学校、企業等)や取引形態(観光、送迎、短時間、長時間、長期契約)、季節性の存在も考慮する必要がある。さらに、運送申込者によるダンピングや仲介業者の介在といった問題への対応も必要である。

(2) 事故防止、法令遵守、サービス改善の促進

言うまでもなく、貸切バス事業において安全性の向上は最大の課題であり、かかる観点から、法令遵守等を通じた事業者における事故防止の取り組みを下支えする運賃・料金制度とする必要がある。

また、貸切バス事業者はもとより、旅行業者等の運送申込者における法令遵守や安全意識の徹底、さらには貸切バス利用者に対するサービスの改善・充実を促進できるものとする必要である。特に安全性の向上に積極的に取り組む貸切バス事業者が旅行業者等の運送申込者によって選択されやすい制度とする必要も重要である。

(3) 国民目線・消費者目線の適切な反映

貸切バス事業者や旅行業者等といった貸切バス事業に係る取引の直接の当事者のみならず、これを利用する国民や消費者の目線に立って検討を行うことが求められている。安全で良いものを低廉な価格で入手したいという消費者の基本的な考え方を重視し、消費者保護に効果的であるとともに、取引の当事者のみならず消費者にとってもわかりやすく納得感のある運賃・料金制度とするべきである。

(4) 関係者間の取引実務円滑化及び貸切バス事業者による創意工夫・需要喚起の

促進

現行の運賃・料金の種類や適用方法が複雑でわかりにくいとの指摘があり、円滑な取引に資するためにも、可能な限り簡素でわかりやすい制度とする必要がある。また、中小の貸切バス事業者において、原価計算の能力の不足が指摘されていることへの対応も必要である。安全を推進する良質な貸切バス事業者が選定されるような制度設計が必要である。

(5) 事後チェックの確保

不適正な運賃・料金による取引については、指導・取締りを厳格に行う必要がある。このためには、各地方運輸局及び沖縄総合事務局(以下「地方運輸局等」という。)による事後チェックが可能となるような制度の設計を行っていく必要がある。

第3章 合理的で実効性のある貸切バス運賃・料金制度の構築

このように、公示運賃・料金の下で届け出られた運賃・料金を下回る額での取引が行われ、結果的に、人件費や車両更新等の再投資が抑制され、貸切バス利用に係る安全・安心を確保することが困難な状況が生じている。貸切バスに対する利用者の信頼を回復し、事業と市場の健全な発展を回復するために、早急に改善を図る必要がある。

そこで以下のとおり、合理的で実効性のある運賃・料金制度を構築した上で、貸切バス事業者と旅行者等との運送申込者との取引の適正化を同時に図りながら、新制度に円滑に移行することが必要である。

1. 新たな運賃・料金制度の具体的なあり方

(1) 運賃・料金制度に関する規制とその運用のあり方

① 運賃・料金制度に関する規制の枠組み

貸切バスの運賃・料金に関する規制の枠組みとして、現在は、

- i) 地方運輸局長等において標準的な原価に基づいて算出した基準額を中心に、その上下に一定の幅で上限と下限を設定し、公示する、
- ii) 貸切バス事業者が届け出た運賃・料金が当該幅の中の額であれば受理するのみとする一方、上限を上回る額又は下限を下回る額である場合には、変更命令の対象とすべきか否かについて個別に審査を行う、
- iii) 審査の結果、適切であると判断されれば変更命令の対象とはせず、不適切であると判断されれば変更命令を発する、

制度としているが、運賃については、この枠組み自体は維持すべきである。ただし、当該枠組みの運用については、以下②～⑤のように変更すべきである。

一方、料金については、できるかぎり運賃部分に組み込み、残りについても簡素化するとともに、事業者の創意工夫により貸切バスサービスの付加価値を向上させる取り組みを促す見地から、公示により変更命令審査を要しない範囲を公示する制度は廃止し、貸切バス事業者において自由に設定して届け出ることができることとすべきである。

② 基準額への安全コストの反映

地方運輸局長等が基準額を算出するにあたっては、法令上義務付けられている安全措置に関する経費はもとより、法令上義務付けられてはいないものの望ましいと考えられる他の安全措置に関する経費を確実に計上して盛り込むべきである。

法令上義務付けられている安全措置に関する経費としては、運転者適性診断経費・運転者安全教育関係経費・運行管理者指導講習経費・整備管理者研修経費などの運転者等に対する教育研修に係る経費、アルコールチェッカーや運行記録計などの機器類に係る経費、休憩仮眠施設の保守管理費・車両定期点検整備費などの施設や車両に関する保守経費などを、また、法令上義務付けられてはいないものの望ましいと考えられる他の安全措置に関する経費として

は、貸切バス安全性評価認定経費、デジタル式運行記録計導入費、事故防止に係るコンサルティング経費などの事故防止対策経費を、それぞれ計上すべきである。

なお、基準額の算出に係る原価の算定に際しては、従来の標準能率事業者の考え方を踏まえ事業者を選定してこれを行うべきである。

③ 新たな上下限の幅の設定

下限については、貸切バス事業においては安全コストには直接結びつかない一般管理費と営業外費用が総費用に占める割合が約10%であることを踏まえ、基準額から10%割り引いた額で設定することとするべきである。

一方、上限については、利用者保護の観点から著しく高いとみなす必要がない範囲として、基準額に30%上乘せした額で設定し、上下限の間の幅の運賃を「審査不要運賃」とみなすべきである。

④ 変更命令審査の対象とその運用方針

③で設定した下限を下回る運賃については、「安全コスト審査対象運賃」として変更命令の対象とすべきか否かについて審査を行うべきである。この場合の審査は、事業者から原価計算書その他の運賃算出の基礎となる資料を求め、特に②の安全コストが確実に計上されているか否か等について厳格に行うべきである。

一方、上限を上回る運賃については、「利用者保護審査対象運賃」として変更命令の対象とすべきか否かについて審査を行うべきである。この場合の審査は、利用者保護の観点から著しく高いか否かについて行うべきである。

⑤ 各種割引の位置付け

身体障害者割引や学校割引などの現行の割引制度については、運賃・料金の標準適用方法に「ただし、審査不要運賃の下限までを限度とする」旨のただし書きを追記することを前提として、引き続き維持すべきである。なお、下限を下回る割引運賃について変更命令審査を受けることを前提として、当該貸切バス事業者の適用方法にただし書きを記載しないことができることとするべきである。

(2) 時間・キロ併用制運賃への移行

① 時間・キロ併用制運賃の考え方とその仕組み

複雑でわかりにくいとされる運賃の種類について、原価計算における費用項目を時間費用とキロ費用とに区分してそれぞれの賃率を算出し、時間賃率に拘束時間を乗じて計算された時間制運賃と、キロ賃率に走行キロを乗じて計算されたキロ制運賃とを合算して計算する「時間・キロ併用制運賃」を導入し、運賃の種類をこれに一本化するべきである。

② 最低運賃及び長距離通減の扱い

最低運賃については、時間費用の部分について、3時間未満の運行については3時間を拘束時間として計算した運賃を収受すべきである。一方、長距離

逡減については、キロ費用が総原価の2割程度であり逡減効果が少ないことを踏まえ、適用しないこととするべきである。

③ 費用水準に係る地域差の反映

現行の公示運賃・料金は、地方運輸局等の管轄区域を基本とするブロックを設定して公示しているが、新たな運賃についても、同様の考え方に基づいてブロックを設定することを基本とするべきである。一方で大都市圏を有するブロックにおいて、同じブロック内でも大都市圏とそれ以外の地域とで費用水準に大きな違いがある場合には、当該大都市圏を別のブロックとして設定するべきである。

(3) 料金の種類及び適用方法

現行の待機料金、航送料金、回送料金は、時間・キロ併用制運賃の導入により、時間費用が運賃として收受できるため、料金としては廃止し、運賃に包含して收受するべきである。なお、宿泊待機時間については、一定の時間は運賃の算定の対象から除外する扱いとするべきである。

一方、現行の深夜早朝運行料金及び特殊な設備を有する車両を用いる割増料金や、法令上の義務、運送申込者の要望、自社の安全管理上の理由等から交替運転者を乗車させる場合の交替運転者配置料金については、料金として收受するべきである。

2. 貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との適正な取引の確保

貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との間で健全な取引関係を確立し、新たな運賃・料金制度の確実な遵守を確保するためには、書面取引の徹底を図るとともに、道路運送法に基づく地方運輸局等による監査等の事後チェックを強化する必要がある。このため、既に義務化された書面取引を活用して、事後チェックできる情報の充実、事後チェックの頻度の向上、さらには、運送申込者も一体となった適正な運賃・料金での取り引きの促進や、安心・安全への取り組みの強化を進めていく観点から、以下の方策をとるべきである。

(1) 書面取引の徹底を図るための具体的方策

① 運送引受書の記載事項の見直し等

書面取引の効果を最大限発揮するため、運送引受書について、支払い・收受した額の適正さがわかるよう、現行の走行距離と走行時間に加え、運賃、料金、実費といった支払い・收受した額の内訳がわかるように記載事項を改めるべきである。また、領収書の発行についても徹底を図るべきである。

② 運送引受書の作成・交付・保存状況及び記載内容の重点的な監査

地方運輸局等による監査の重点事項として、運送引受書の作成・交付・保存状況及びその記載内容を位置付けることにより、取引の適正さに係る行政機関

による事後チェックの頻度を向上させるべきである。

③ 「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂及びその周知徹底

旅行業者、地方自治体、学校関係者等の運送申込者に対して貸切バスを選定・利用する際のポイントを示している「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」を改訂し、運送引受書の発行・保存の必要性等の書面取引の徹底に係る記述を追加するとともに、その内容の周知・徹底を図るべきである。

(2) 事後チェックの強化及び安全阻害行為等に対する抑止力の発揮

① 道路運送法に基づく監査の実施の強化

地方運輸局等が実施する監査の重点事項として、(1)②のとおり運送引受書に係る事項を位置付け、取引の適正に係る事後チェックの頻度を向上させるとともに、違反が判明した場合には、确实かつ厳正に処分を行うべきである。

② 観光庁との連携の強化

貸切バス事業者による違反行為に関し、旅行業者の関与が疑われる場合には、速やかに違反行為に関する情報を観光庁に通報する体制を整備するとともに、旅行業者において当該違反行為を行うよう働きかけた事実がある場合には、旅行業法に基づく処分等を确实に行うべきである。また、観光庁による旅行業者への立入検査にあたっては、観光庁と自動車局系組織とが密接に連携を図るべきである。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めるべきである。

③ 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応

運賃・料金に係る法律違反について、運送を引き受ける貸切バス事業者への命令・処分等のみでは再発防止が困難であるような場合が存在することを踏まえ、貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、再発防止に資する新たな制度の導入について検討を進めていくべきである。

3. 新たな運賃・料金制度の定着に向けた取り組み

(1) 移行のスケジュール

新たな運賃・料金制度に移行するため、今後、制度の詳細や審査不要運賃に係る基準額の算定方法の検討、算定された基準額の検証等を行う必要がある。これらの検討や検証の作業については、必要に応じて本ワーキンググループにおいてフォローアップすることを前提として、平成25年度中に速やかに新たな運賃・料金制度に移行できるよう、取り組みを進めていくべきである。

(2) 円滑な移行のための環境整備

① 業界団体等における周知・啓発等の活動の実施

貸切バス事業の業界団体においては、新たな運賃・料金制度や原価計算方法等に係るセミナー等を開催するなど、中小の事業者も含めた貸切バス事業者全般に対して、新たな制度等の周知・普及を図るべきである。また、旅行業の業界団体も含め、適正な運賃・料金の収受に係る指導や啓発活動を積極的に実施していくべきである。

② 利用者に対する積極的な情報の提供

i) 行政における取り組み

新たな運賃・料金制度への移行に当たり、国土交通省自動車局においては、貸切バス事業者、旅行業者のほか、広く利用者に対する説明会等を開催するなどし、安全性の確保と新たな運賃・料金制度への理解を促進するべきである。

なお、地方自治体をはじめ、入札制による価格決定方式を採用している運送申込者に対して、下限を下回る運賃については安全コストが適切に計上されているか否かを審査により確認しなければならない運賃であり、国土交通大臣へ事前の届出がなされなければならないものであることを踏まえて入札が実施される必要があることを周知する必要がある。そのため、この旨を「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」に明記するべきである。

ii) 業界団体における取り組み

貸切バス事業に係る業界団体及び旅行業に係る業界団体においては、説明会等を開催するなどし、傘下の事業者に対して新たな運賃・料金制度に係る周知・普及を図るべきである。また、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」や高い安全性の確保に取り組む良質な貸切バス事業者について、広報の強化を図り、広く周知・普及するべきである。

iii) 貸切バス事業者における取り組み

貸切バス事業者は、安全性確保に係る事業・投資計画及び取組実績、車両・乗務員の質の高さ、過労運転防止機器等最新の装置等の導入状況等、利用者が貸切バス事業者を選択する上で参考となる情報を、自ら積極的に開示するべきである。その際、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」による認定の取得や新たな運賃・料金制度における運賃計算方法等についても積極的にインターネットを利用するなどして PR するべきである。

おわりに

以上について「バス事業のあり方検討会」に報告を行うとともに、本報告で示された移行のスケジュールに従い、新たな運賃・料金制度の構築と新制度への移行を着実かつ確実に進めていくべきである。

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」委員

学識経験者	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授
有 識 者	斎藤 秀樹	(株)ウイステリアコンパス代表取締役社長
	内垣 大輔	(独)国民生活センター相談情報部相談管理課主査
業界関係者	坂口 哲也	(株)はとバス団体営業部長
	石井 義雄	神奈中観光(株)専務取締役
	青木 正勝	ワールド自興(株)代表取締役社長
	大島 栄植	東栄運輸(株)常務取締役
	池田 浩	(株)ジェイティービー執行役員旅行事業本部副本部長
	梶田 隆弘	クラブツーリズム(株)取締役地域交流部長
	楠木泰二郎	新日本ツーリスト(株)代表取締役社長
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長
	清水 昭男	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
行政関係者	瓦林 康人	国土交通省自動車局旅客課長
	(鈴木昭久	国土交通省自動車局旅客課長)
	黒澤 仁一	国土交通省自動車局旅客課新輸送サービス対策室長
	御代田晃一	国土交通省自動車局安全政策課首席自動車安全監査官
	寺田 吉道	観光庁観光産業課長
	秋田 未樹	関東運輸局自動車交通部長

(備考1) 順不同・敬称略

(備考2) 括弧内は前任者