

第5回 貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合 議事概要

日 時： 平成30年6月8日（金） 13:00～15:15

場 所： 中央合同庁舎第2号館1階 共用会議室1

事務局から資料説明の後、質疑応答及び意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

（対応案について）

- 教育旅行・一般団体旅行と募集型企画旅行では競争環境が異なり、教育旅行等では複数社から見積りを取り、金額面で比較されるため、運賃が下限額に近づくことが起きる。
- 運賃・料金制度が浸透することによって、バス会社以外も運賃が計算できることになり、値引き交渉が発生することになるが、値引きするかどうかはバス会社の経営判断になる。
- ドライバー不足が深刻な状況において、魅力ある産業にするためにも年間を通じて基準額以上の運賃を確保することは重要である。
- 幅運賃制度は上限額と下限額の幅の中で運賃が決定されるものであり、制度の理解を得るためには、「上限額・下限額は、需要の季節変動を踏まえて設定しています」といった趣旨を記載した方が適切である。
- 現状では、年間を通じて基準運賃を満たす水準の運賃収受状況にならないので、下限額の説明を重点的に記載する必要があると考えるが、今後も運賃収受状況を踏まえて、検討する必要がある。
- 利用者に、「一般管理費と営業外費用相当」と説明しても理解されにくいと思うので、「運送に必要な費用から求められる基準額から割り引いている」など記載を工夫した方が適切である。

- 下限額は適法であるが、年間を通じて基準額以上の運賃を収受しなければ、人件費や車両代替費等の他の経費にしわ寄せがいき、安全コストを賄うことが出来なくなるので、「下限額は、年間を通じて適用されるべきではない」との記載は適切と考える。
- 貸切バスの利用者は旅行業界だけではないので、地方自治体や教育委員会にも幅運賃の趣旨を周知する必要がある。
- 今後、今回の対応による効果を検証する必要がある。

(今後の課題について)

- 新運賃・料金制度により得た利益を、バス会社が安全に対して投資しているか明らかにする必要がある。
- 新運賃・料金制度の導入後、運賃単価は130～140%程度に増加したが、稼働は70%程度に落ち込んでいる。稼働が上がることによって、下限額に張り付くことが改善される。
- 稼働が落ち込んでいる理由の分析が必要であり、それを踏まえて、今後、現行の運賃・料金制度が実態にそぐわない部分があるのか、検証していく必要がある。

以 上