

第6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11月1日（木） 16:00～18:00

場所： 経済産業省別館244号会議室

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。

（実態調査について）

- 実働率が落ちている原因については、貸切バス事業者だけではなく、旅行業者に対する調査も必要と考える。
- 運賃・料金が高くなったことにより利用されなくなっている。
- 一方で、全ての運送で運賃・料金が高くなった訳ではなく、近距離では安くなったケースもある。
- 新運賃・料金制度の導入によって、利用されなくなったケースであっても、それが再度利用を取り戻したい運送であるか否かも質問する必要がある。
- 回送運賃が実車運賃と同じ単価であることの説明が困難であり、利用者にも納得されていない。
- 回送運賃が実車運賃と同じ単価であるため、安全への取組やその他営業努力に関わらず、配車地が近いことが、バス会社の大きな決定要因となっている。
- 車庫が複数ある場合、実際に出庫した車庫から配車地に近い車庫までを自社回送として、回送運賃を適切に収受していない事業者がいると聞いている。
- 回送運賃が高くなる地方部では、車庫等の事業コストが安いので、運賃を安くすることができるという考えで制度設計しているが、実態が伴っていないおそれがある。

- 実費精算を行わないことは、法令違反であることの徹底が必要である。
- 調査結果は、事業規模ごと、地域ごと、貸切バス安全性評価認定取得の有無ごとに分析し、検証して欲しい。
- 今後、制度の見直しを検討するとしても、安全上必要な部分については、変えてはいけない。
- 稼働率を上げていくためには、貸切バス事業者と旅行業者が連携して取り組める体制を構築する必要がある。
- 利用者から、災害時の貸切バスの運行中止の基準について、問合せが多くあった。
- 運転者不足は深刻な課題なので、運賃・料金制度と関連した調査を行う必要がある。

(運送引受書について)

- 今後、運賃・料金の記載の仕方については、基準額の記載を行うことも含めて検討が必要である。
- 貸切バス事業者と旅行業者で取り扱う運送引受書の電子化・様式の共通化を行えば、生産性が向上する。

以 上