

## 第9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： 令和5年3月10日（金） 10:00～12:30

場所： 中央合同庁舎3号館8階 特別会議室

事務局から資料説明の後、以下の意見が出された。国土交通省としては、これらの意見を踏まえ、6月中に新たな運賃・料金額の公示を行うとともに、残る課題について引き続き議論を継続することとなった。

（原価計算に関するご意見）

- 公示運賃の見直しは各運輸局ごとに行うこととなっているが、例えば関東運輸局管内でいえば東京、神奈川、千葉、埼玉と群馬、栃木、茨城が同一でよいのか。運輸局内でも格差があるのではないか。ただ、今後都道府県別で考えていくということも排除されていないということで、まずは今のルールで運賃の見直しを行うことについては理解した。
- 原価計算対象年度をコロナ禍前の平成30年度をすることについては異論ないが、人件費や軽油の金額等については現在の状況を踏まえていただきたい。
- 新しい生活様式の定着やGX、DXに係る費用なども原価計算の際に反映させるべきではないか。
- 更新申請や適正化センターへの対応など、業務の増加により一時的に人件費が増加する可能性があるが、原価の算出に関しては5年平均でならして考えるなどできないか。
- バスの部品について、バスメーカーの指定に従って、部品の交換を一定期間ごとに行っている。この部品価格も年々値上がりしていることから、反映できるようにしていただきたい。

（幅運賃制度に関する見直しに関するご意見）

- 上下限の設定について、入札の状況等を鑑みると、結局は下限に張り付いており、幅で設定している意味が失われているため、基準額のみを公示することでよいのではないか。
- 下限に張り付いているというが、例えば郊外部で車両更新もしていない事業者は下

限でも十分事業が成り立っているという実態もあるのではないかと。また、値段の上げ下げにより需要を喚起するということが基本的な考えになるかと思うが、基準額以下を厳格に審査するというとバス事業者が届出をしにくくなり、収入増につながらないのではないかと。やはり運賃幅というかたちは残すべきではないかと。

- 下限運賃や基準以下の運賃に流れるという市場原理がある以上、下限運賃の仕組みの見直し必要なのではないかと。
- 基準額のみを示した場合、今度は基準額に張り付くことになると思われる。また、幅があるからこそ、理由付けにより幅の中で提示額が決められる。上限が示されていない中でどうやって基準額よりも高くするのか。また、下限10%をなくし、基準額を設定する場合、大幅値上げとなり、貸切バスの需要自体が減少してしまうのではないかと。
- 地方のバス会社はドライバー不足が深刻である。基準額を公示していただけるのは大変ありがたい。
- 中小零細の貸切バス事業者は下限でお願いされたら本当に断れない。下限を上げるだけでは十分でない事業者もいるということをご理解いただきたい。

(その他に関する意見)

- 距離制運賃について、長距離逡減の制度を導入できないかと。
- ガイド料や高速道路代等の実費の取扱いの整理していただきたい。
- 手数料についてもこの会議の場できるのか、できないのか、検討していただきたい。
- ガイド料は今は旅客が負担するというようになっており、原価計算の対象外であるが、保安要員という位置づけにして安全コストとして計上できないかと。
- 運賃原価の人件費については、全産業平均と自社の平均給与額との和半というかたちでは格差の固定化につながるため、全産業平均を基にしてほしい。
- バス会社の中でも安全を確保するために努力しているところとそうでないところがあると思うので、そこを利用者が明確にできる仕組みが必要である。

以上