

第11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12月6日（水） 10:00～12:15

場所： 中央合同庁舎3号館8F特別会議室

事務局から資料説明の後、意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

【新たな車種区分の検討】

- マイクロとコンピューターにおける一台当たりの費用に差がある項目のみで比率を算出しているが、運賃・料金については人件費も含まれていることから、算出する費用に入れるべきである。そうすることで、マイクロとコンピューターの差は小さくなると思慮する。
- 人件費等を費用に含めた形で算出し、改めてご報告させていただく。

【点呼点検時間及び走行時間における計算ルールの検証】

- 最近、脱輪の事故もあり安全を守る観点から運行後の乗務後の点呼時間が30分というのは短い。
- 実態調査の結果では、最頻値は乗務前が60分、乗務後が30分となっているが、乗務前、乗務後ともに30分と60分の2つのグループに分かれている。そのため、一事業者における乗務前と乗務後の合算値は、60分と120分の2つのグループに分けられることが考えられるが、その場合、点呼点検時間が合計で90分という結論では短いという意見が出てくるのではないか。
- 営業所から車庫に行くまでに時間がかかる場合があるが、その時間も点呼点検時間に含めるべきではないか。
- 点呼点検時間が30分短縮された場合であっても、その分1時間あたりの単価は上がるため、合計金額自体はそこまで変わらない。
- 乗務前、乗務後ともにきちんと作業を行えば、1時間ずつかかると思慮する。セーフティマークの保有の有無等を基準に事業者を細分化して調査してはどうか。
- 点呼点検時間を現行どおり1時間ずつにすることで、そのくらいの時間を取って作業を行うべきという、より良いメッセージになるのではないか。
- バス事業者が清掃も含めて安全点検をかなり厳しくやっているという話を聞いており、バス事業者と旅行業者の信頼関係上、点呼点検に時間をかけるべきだと思慮する。
- 乗務後の時間については、乗務後に法定でやることになっていることと、次の運行の乗務前にやるべきことをしっかり区分して考えるべきである。一事業者における乗務前と乗務後の合算値の確認をさせていただくとともに、いただいたご意見を踏まえ、改めて検討したうえでご報告させていただく。

【過大な手数料の取り扱いの検討】

- 当協会としては、会員に対して指導する立場にあるため、割り戻しになる手数料率を伝えたい。手数料をこれ以上收受したら、違反になる恐れがあるという数字を伝えていただければと思う。
- 商慣習から大きく逸脱するような手数料率について、国で何らかの物差しを持つことは必要だと思うが、BtoBの取引において国が世の中に一定のラインを示すべきではないと思慮する。
- 現状、インバウンドの手数料は20～30%が当たり前になっている一方で、日本の手数料が10～15%であるため、そこを一括りにしてしまうと、一定の基準を決めるのは難しい。そのため、一定の基準ではなく事業者の原価を確認し、安全コストを下回っていないかどうかで判断すべき。
- 一部のバス事業者は、協力費のように手数料という名目以外の形で割り戻ししているため、そのような事業者に対して警告することはできないのか。
- 手数料、実費及び割引制度等の関係を明確していく必要がある。

【回送運賃の收受方法について】

- 回送運行中の予期せぬ事情とはどのようなケースが当たるのかという問題がある。また、実車の場合についても、今後、議論が必要になるのか。
- 予期せぬ事情とは、数ヶ月前に決まっているものではなく急遽対応しなければいけなくなった場合である。また、実車中であれば、運賃で回収するべきと思慮する。

【今後のスケジュール】

- 点呼点検時間については、改めて検討を行うため継続審議とさせていただく。また、新たな車種区分については、改めて算出し、委員の皆様にご確認いただくこととする。

以 上