

第13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7年3月14日（火）14：00～16：15

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

事務局から資料説明後、意見交換が行なわれた。概要は以下のとおり。

【前回の運賃・料金見直し後の概況について】

○運賃は、以前はハイシーズン、通常期、オフシーズンであっても下限に張りついていたが、かなり状況が変化してきていることが明らかになっている。

○運賃見直し後、人件費や運転者の待遇に反映することができれば、運転者数が増え、供給も増えるのではないか。

○運賃だけが上がり、経費に反映していないのはその根底が崩れるため、人件費や運転者の待遇が改善しているかをモニタリングしていく必要がある。また、乗合バスについても併せてモニタリングしていかなければならない。

○下限以上の運賃で運行していても、きちんと安全に経費をかけていることが大事だ。

○貸切バス事業者の概況を確認すれば、(コロナ渦で落ち込んだときから)実働率、給与等がかなり改善されている。

○令和5年8月の数字と比べて、令和7年1月には運転者数が増えているが、現実にはどこのバス会社も運転者は不足しているため、給与を全産業平均まで上げられるようにしていく必要がある。

○運賃の見直しは運賃ブロック単位で行っているが、例えば関東であれば物価の高い東京都を中心にブロックの基準が決定されるため、地方であればもう少し安いコストで提供しても収益が見込めるため、従前の運賃のような下限運賃（基準額 - 10%）を復活させることを検討いただきたい。

○過去の事故やコロナ渦、運転手の確保といった事情があつて、基準額からマイナス10%の下限額をなくした経緯があるため、2年間で少し状況が変化したからといって下限額を設定するという議論は慎重にしていかなければならないのではないかと考えている。

○運賃の値上げによって運転者の給与に反映していくということは貸切だけでなく乗合で

も必要なことである。要素別原価の調査対象事業者に地方の大手バス会社で乗合と貸切を兼業しているような事業者を加えていくことで、乗合と貸切のバランスをとっていくひとつの手掛かりになると思う。

○フォローアップ調査結果について、現場的には運転手も増えてないし、給与もあがっていない。

○現場としては、若手運転手が離職していくので、長年勤めている高齢者の方が残っているかつ人員が減少し、平均が高く出たのではないかと思う。

○日本バス協会のアンケート結果によれば、下限額を割っている運送はないということだと思うが、引き続き下限割れがないかはしっかり確認していくべきである。

○今後も265社に対してフォローアップ調査を継続して調査を行っていく予定だ。

【独自運賃の届出について】

○ロケバス業界は貨物、乗用、貸切を兼業している事業者が多く、貸切単体でみれば稼働率が高くないなど、一般の貸切バス事業者と異なる部分があるが、標準能率事業者として選定されるよう配慮いただきたい。

○ロケバスのように特殊なものについては、自社で運賃算定をしていただくことがベターではないか。そのためには運輸局において原価算定結果を確認できるような体制を取っていく必要があるのではないか。

○現在、バス業界の中でも、しっかり自社の原価を把握しようという動きがあるので、しっかり自社のコスト、原価計算ができれば対応はできる体制にはなっている。

○実際に各運輸局、各運輸支局においてどれくらい独自運賃の届出があるのか、どれくらい相談件数があるのかといったことを情報発信していく必要があるのではないか。

○本来的には自社で原価をきちんと把握し、独自運賃を設定してもらうのが基本だが、設定が出来ない事業者がいるのでこの運賃・料金の公示の仕組みがあるため、多くの事業者が納得できるような仕組みをこのワーキングで議論しなければならない。

○独自運賃を設定する場合でも妥当な額である必要があるため、事業者からの相談に備えて各運輸局、各運輸支局は体制を整える必要がある。

○独自運賃を設定する場合でも公示運賃を基準に考えるため、公示運賃は非常に大切なものである。

○原価計算をきちんと行っていただくことは、この運賃制度の大事なポイントであり、公

示運賃が自社のコストと合わない場合は独自運賃を設定していただくのがよいと考えている。

【公示運賃査定の際の人件費の水準について】

○今後運賃が上がるとしても小刻みになるため、公示運賃の端数処理は10円単位でいいのか。5円単位でもよいのではないか。

○注意点は、貸切バスが人件費の算定に全産業平均給与額を採用するのであれば、乗合バスの考え方と整合をとって両方給与が上がっていくようにバランスをとって見直さなければならぬことだ。結果、乗合バスは十分に収益がとれず、貸切バスに運転手が流れてしまい、事業を継続できない等の問題が出てくる可能性がある。

○兼業部門の営業収入に対する貸切りバス事業の収入が50%以上であることという要件はサンプル数が増加し、有力な事業者が対象となるということで全体平均の実態に合う。

○乗合から貸切に運転者が流れてしまう懸念は、そうならないように考えていくべきであり、貸切だけではなく、乗合の方でも運転者の賃金が全産業平均給与額に近づいているかを調査していく必要があると考えている。

○単位の刻みについては実際にバス事業者や旅行業者の意見を踏まえて考えていく必要があると思う。

【修学旅行の特例措置について】

○学校に対しては、運賃改定があることを早目に伝えていき、見積りを出す際にそれを加味するのか、しないのかが重要だ。修学旅行等は10月、11月がピークのため、そのピークの狭間で運賃が見直されるよりは、ピーク期前のほうがよい。

○特例措置を設けることの周知は3月中に行う予定である。

【要素別原価等の調査対象事業者の要件について】

○乗合と貸切を兼業している大手の事業者が要素別原価の調査対象事業者になることで、給与水準や人件費に反映され、運賃が上がる要因になる可能性がある。

以上