

第14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9月22日（月） 14：00～16：15

場所：経済産業省総合庁舎別館1F104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。

＜フォローアップ調査の結果について＞

- フォローアップ調査結果が異なる月で比較されているが前年同月比で表示にしたほうがモニタリングしやすい。
- 今後は同じ時期で比較する形式に改めたい。
- フォローアップ調査のタイミングが年2～3回でも、あらかじめ調査時期を提示いただければ、事業者側がデータを取っておいて、まとめて回答することも可能ではないか。
- 事業者の規模別に数値のバラツキを把握することができれば、より緻密な分析が可能。
- 運賃改定の効果は出ているが、全産業平均と比較して差があるため、運賃の見直しは必要。

＜公示運賃の見直しについて＞

- 地域ごとにコスト構造に差があるため、調査回答者数が増えたことから今後、都道府県ごとに分けて公示運賃を算定するという考え方もあるのではないか。
- 次回は要素別原価調査を行わずに法定の報告書を基に公示運賃の算定を行うことに変更するため、都道府県ごとの算定が成り立つのかについて、今後の検討課題とさせていただく。
- 2年ごとに運賃改定で引上げということになると、利用者に対する価格交渉が厳しい。
- 公示運賃は強制的なものではなく、あくまで地域ごとの目安として公示

するものである。そのため、例えば人件費について既に全産業平均給与水準を確保している事業者であれば引き上げる必要はなく、原価計算書を提出し審査を受けることとなる。

- 公示運賃を改定しても賃金を引き上げなければ、運賃は上がり続けることになる。

運賃改定の効果を何に充てたのか把握するため、今後原価構成の変化を分析する必要がある。

- 人件費を全産業平均に引き上げるための改定である以上、しっかり人件費を上げて運転者を増やして、バス不足を解消することを期待する。
- 運転手が十分確保できないため稼働率が低いと考えられることから、まずは人件費を上げて稼働率も上げていく必要がある。

今回の改定は「運転者不足の解消に向けて、人件費を全産業平均に引き上げるために見直しを行ったもの。」と対外的に説明することができる。

以上