

一般社団法人 中国貸切バス適正化センター
2020 年度第 5 回適正化事業諮問委員会議事録

1. 日 時 2021 年 3 月 9 日(火) 13 時 30 分～15 時 00 分

2. 場 所 広島市南区松原町 1 番 5 号
ホテルグランヴィア広島 3 階「高砂」

3. 出席者

諮問委員総数 4 名 出席委員総数 4 名

高橋憲二委員、矢田仁志委員、伊藤雅委員、川本季子委員

参考人

中国運輸局自動車交通部

旅客第一課長 小早川雄二

旅客第一課課長補佐 吉田奈美

一般社団法人中国貸切バス適正化センター

代表理事 田中 一範

専務理事 西川 雅己

事務局長 藤元 一則

4. 審議事項及び議決事項

第 1 号議案 2021 年度事業計画について

第 2 号議案 2021 年度負担金の額及び徴収方法について

5. 議事の概要及びその結果

定刻に至り、司会進行役が本委員会の参考人として中国運輸局から 2 名の担当官に出席いただいている旨の報告を行い伊藤委員長に議長を交替した。

会長挨拶ののち、議長は、委員全員が出席しており、諮問委員会運営規程第 8 条により本諮問委員会が有効に成立した旨を告げ、議事録署名人に矢田仁志委員及び川本季子委員を指名した。

議案の審議に先立ち、議長が事務局に対し 2020 年度事業概要について報告を求めた。

【報告事項】2020 年度事業概要について

事務局からの報告に対し、次のとおり質疑応答があった。

(矢田委員)

2020 年度の巡回指導状況の不適事項のうち「点呼の際のアルコール検知器の使用」が 1 件あるが、点呼の際に検知器が使用されていなかったのか。

(事務局)

アルコール検知器の作動確認等の管理が不適切であったものである。

(矢田委員)

「過労防止を配慮した勤務時間・乗務時間の遵守」が1件あるが、具体的にはどういったものか。

(事務局)

勤務割表が作成されておらず、労働時間等が管理されていない事案であった。

(川本委員)

今後重点項目に絞った指導が必要と説明があったが、それは何項目で具体的にはどんな審査事項か。また、次回からは重点審査項目の審査結果について報告してほしい。

(事務局)

45 審査項目のうち、22 項目が重点審査項目として予定されている。重点審査項目の審査結果については報告したい。

(小早川旅客第一課長)

重点審査項目について補足したい。巡回指導の審査項目は45項目であるが、事業計画、帳票類の整備、運行管理、運送引受書・運賃、車両管理など大別して10の区分がある。そのうち重点審査項目は、運行管理面ができていないか、運行管理者の選任、運転者の選任、運転者に対する指導がきちんとできているか。アルコール検知器の使用、管理等が重点審査項目となる。

(川本委員)

重点審査項目について、決定されたら皆様にお知らせいただきたい。

(高橋委員)

「賠償責任保険等への加入」について1件あるが、無保険であったのか。

(事務局)

コロナ禍で稼働しないこととなった車両については、休車制度があるが、無届で休車した車両について任意保険が未加入であった事案である。改善要請を行い休車届が提出された。

【審議事項】

第1号議案 2021年度事業計画について

第2号議案 2021年度負担金の額及び徴収方法について

議長から第1号議案及び第2号議案は、関連があるので一括して提案するよう事務局に対し指示があった。

冒頭に事務局から次のとおり報告があった。

本日国土交通省から2021年度の巡回指導等の運用方針通達の内容が示され、当初の議案に変更が生じたため、修正分をお手元に配布している。

事務局から資料による説明があり、その後2021年度の巡回指導等の運用方針通達の

内容について中国運輸局から説明があった。

(小早川旅客第一課長)

2021年度の巡回指導等の運用方針通達については、間もなく決裁になるとの情報を得ている。通達の発出が遅れたことは申し訳ない。

軽井沢スキーバス事故から5年を迎え、国土交通大臣が記者会見の中で「コロナ禍であっても貸切バスの安全性が損なわれることは認めるわけにいかないし、許してはならない。適正化機関の巡回については、国がこれを支えていかなければならない」とコメントしている。これを受けて通達の取りまとめを行ったため時間を要した。通達の趣旨は主に二点で一つは巡回指導についてである。巡回指導の方法については、これまでの現地審査に加え、WEBや電話を活用して非対面の方法も取り入れることに加え、45審査項目のうち輸送の安全に直結する23項目を重点項目として審査する内容となっている。巡回指導の対象は、国の監査対象を除く全ての営業所について、毎年度1回の実施をすることが盛り込まれた。

二つ目は負担金についてである。適正化機関は、業務の合理化により一般管理費の節減に努めることとするが、巡回指導に必要な指導員の削減は認めないこととする。コロナウイルス感染症拡大の影響により、納付期限までに負担金の納付が困難な事業者にあっては、分割による納付や納付期限の猶予を認める内容となっている。

(事務局)

中国は、WEBや電話による巡回指導を考えていない。適正化事業の目的は、輸送の安全を確保することであり、それを担保するためには現地審査が必要と考えている。

運輸局及び事務局からの説明に対し、次のとおり質疑応答があった。

(川本委員)

第1号議案の中で「悪質又は改善の意志が希薄な事業者に対しては、「未改善」として速やかに報告等」とあるが、悪質とはどのような状況か。

(事務局)

指導員の改善要請に対する改善報告をなかなか提出せず改善がなされない事業者やあるいは1巡目の巡回指導で改善要請した事項について改善したかのように見せかけているが2巡目においても全く改善されていない事業者である。

(川本委員)

そういった事業者には罰則が適用されないのか。

(事務局)

当センターは、巡回指導でチェックするのが役目であり、未改善の事業者については運輸局に報告し、運輸局は、必要があれば監査を実施し行政処分するという流れである。

(川本委員)

指導により事故が起きないように努力されていることがわかった。

(川本委員)

来年度 355 営業所全部の巡回ができない場合は、残りは翌年度に持ち越しになるのか。

(事務局)

翌年度優先的に巡回することになる。

(高橋委員)

貸切バスの需要が改善されない中で、巡回指導の方法について変更があるのか。

(事務局)

今までは 45 審査項目を広く浅く指導してきたが、運行管理や運送引受書等の重点項目についてポイントを絞って、深掘りした審査になってくると考えられる。事業計画の 5 に記載しているが、重点項目の中でも本年度はこの項目を中心にとったようにテーマを決めて深掘りができるような審査方法を取っていきたい。たとえば、本年度は運賃、来年度は指導教育といったようなやり方もあると思う。これについては、運輸局と調整して決定していききたい。

(矢田委員)

需要が冷え切っており、運賃ダンピングにより運転者が過度な労働を強いられることが心配である。是非重点を絞って審査願いたい。

(事務局)

是非そういった方向で考えていききたい。

(委員長)

負担金の徴収で車両数には休車となっている車両も含まれるか。また、貸切バスの稼働率について減少していると思うがそのあたりの統計を取っているか。

(事務局)

休車は含まれる。稼働率について、詳細は運輸局から説明いただきたい。毎月の休車状況については、運輸局からデータを頂いているので、現在の稼働状況はある程度把握している。

1 月末現在管内で 250~260 両程度が休車状態である。データの取り方でさらに良い方法があればお知らせ頂きたい。

(小早川旅客第一課長)

手元に資料を持ち合わせていないが、コロナウイルス感染拡大の影響で 40%~50%減少と記憶している。緊急事態宣言により大きく稼働率が落ちたが、宣言解除後に持ち直してきた。その後第 2 波がやってきたが GoTo キャンペーンで持ち直しかけたところに 12 月頃第 3 波がやってきて、二度目の緊急事態宣言となった。対前年比で 40%~50%減少と記憶している。

(吉田課長補佐)

ポイントでみれば対前年で良い月もあるが、平均すると半分位である。県によっても異なり、事業者の需要によって観光メインであれば 90%減のところもあり、スクールバスや支援学校、島根県であれば原発関係の輸送等は継続して需要がある。スク

ールバスや支援学校の送迎であれば、密を避けるために従来 1 両のところを 2 両にするなど稼働が増えているところもある。総合して平均値を取れば 40%~50%減少となる。厳しい事業者もあれば昨年より少し良くなっている事業者もある。

(委員長)

稼働状況を気にしている理由は、2020 年度の負担金の徴収が 90%以上できたが、これから事業に影響が出て廃止する事業者がどれくらいになるか判断する材料にするためである。2021 年度の予算にも負担金回収不能引当金繰入額を 300 万円計上しているが、これも妥当なのか稼働状況を見ながら議論していただきたい。

(川本委員)

貸切バスを利用した際に除菌バスを配車していただいた。より安全に観光に行けるなら、もっと PR してほしい。効果は良くわからないが換気が可能と聞いている。

(運輸局)

5 分で換気できるものがある。補正予算を活用しながら高性能フィルタを備えた空気清浄機や空気がどれくらいきれいになっているのか判別できるモニターも補助の対象になっている。1/2 の補填がある。こういった施策も展開しているのでこれから増えていけば良いと期待している。

(川本委員)

バスガイドの派遣も困難な状況となっている。バスガイドの雇用も維持していかなければならない。貸切バスを利用する機会があり、バスガイドを依頼したらとても喜んでもらった。除菌バスに加えガイドさんの育成もしていただきたい。

(矢田委員)

軽井沢スキーバス事故を受けて悪質な事業者の排除が課題となった。国の監査官が少ないので、適正化機関がそれを補完している。本来は国がやるべきことだ。当初設立時の立ち上げ資金の補助があったようだが、それ以降全く助成がない。毎年助成すべきではないか。事業者に負担させるのではなく、本来国がやるべきことだ。

(事務局)

適正化機関の設立に際し、国土交通省とバス協会との議論ではまさにその点のやり取りがあった。日本バス協会の会議の中で、理事が発言されたのはそもそも軽井沢スキーバス事故を起こすような事業者が参入したのは国の規制緩和が原因ではないか。それを放置して業界になんとかしろというのは筋が違う。国土交通省の旅客課長を前に各ブロックの有力なバス会社の社長が言われた。結果的に国には予算がない。バス業界が力を合わせて悪質な事業者を排除していくという方向で押し切られた。業界では、誰に聞いても本音はそこである。この度の巡回指導の運用方針の見直しの前に、適正化機関として全国で国に財政支援を求める要望書を出そうという動きがあったが、事情により実現できなかった。全国の適正化機関は、財政状況が厳しく、このままでは破綻してしまう。

(矢田委員)

規制緩和で免許から許可制度にしたのが誤りであった。

(川本委員)

安心して貸切バスを利用するために適正化機関は存続してほしい。

(矢田委員)

2021年度はなんとかやっているとと思うが、次は組織の維持が困難になると思う。国土交通省に伝えていただきたい。

(矢田委員)

休車車両は、負担金の対象となるのか。

(事務局)

休車は負担金の対象となる。

以上のおり質疑が終了したので、議長から第1号議案及び第2号議案について委員に諮ったところ全員異議なく議決された。議長から諮問書どおり答申するとの報告があった。

以上をもって議案の審議を終了したので、15時00分議長が閉会を宣言した。事務局から本年は委員の任期が満了となるが、引き続きご就任をお願いしたい。手続については、メール等でご案内したい。また、次回委員会は、来年3月頃に開催する予定であるとの発言があった。

以上この議事録が正確であることを証するため、議長及び議事録署名人2名は記名押印する。

2021年3月9日

議事録署名人 議長 伊藤 雅 ⑩

委員 矢田 仁志 ⑩

委員 川本 季子 ⑩