

一般社団法人 中国貸切バス適正化センター
2023 年度第 9 回適正化事業諮問委員会議事録

1. 日 時 2024 年 3 月 1 日(金) 13 時 25 分～14 時 35 分

2. 場 所 広島市東区光町 1 丁目 15-21
ホテル広島ガーデンパレス 3F 「羽衣」

3. 出席者

諮問委員総数 4 名 出席委員総数 4 名

伊藤 雅 委員
高橋 憲二 委員
杉原 一浩 委員
栗原 理 委員

参考人

中国運輸局自動車交通部

次長 佐藤 正行
旅客第一課長 秋本 由美

一般社団法人中国貸切バス適正化センター

会長 三井 正信
専務理事 片岡 俊一
事務局長 藤元 一則
総務課長 森下 妙佳

4. 審議事項及び議決事項

第 1 号議案 2024 年度事業計画について

第 2 号議案 2024 年度貸切バス適正化事業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

13 時 25 分、司会進行役が出席者を紹介し、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、議事録署名人に高橋憲二氏を指名した。

議案の審議に先立ち、議長が事務局に対し 2023 年度事業概要について報告を求めた。

【報告事項】2023 年度事業概要について

事務局からの報告に対し、次のとおり意見があった。

(伊藤委員長)

この1年間、中国地方管内では貸切バス関係の大きな事故は無かったということ
でよろしいか。

(事務局)

広島県内で坂道に駐車した葬式の送迎用のマイクロバスが動き出し、これを止め
ようとした参列者の方が轢かれて亡くなったという事故が発生している。

【審議事項】

第1号議案 2024年度事業計画について

第2号議案 2024年度貸切バス適正化事業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。

事務局からの説明に対し、以下のとおり発言があった。

(高橋委員)

セーフティバス制度が三ツ星から五ツ星になると聞いているが、優良営業所の扱
いはどうなるのか。

(事務局)

今のところ情報はない。今後、国土交通省から巡回指導の運用方針で示されると思
われる。

(運輸局)

国土交通省で検討していると思われるが、運輸局まで情報が降りて来ていない。

なお、令和6年度の運用方針はまだ発出されていないが、昨年度と同じ方針となる
と思われる。状況を確認して適正化センターにお知らせする。

(伊藤委員長)

優良営業所は2年間巡回しなくても良いということで、2024年度は220営業所を
巡回するという計画になっているが、その翌年度は優良営業所だったところも巡回
に行かなければならないのか。

(事務局)

基本通達が別にあり、優良営業所の頻度軽減は2年までとなっている。そのため
2023年度と2024年度が優良営業所であれば2025年度は巡回指導を行うことになる
と思われるが、これも運用方針で示されると思われる。

(伊藤委員長)

2024年度に巡回指導して優良営業所になったところは、2025年度は巡回しなく
てもよくなるのか。

(事務局)

その取り扱いも運用方針で示されると思われる。

負担金の引き上げが困難な状況の中、センターとしてもできるだけ巡回指導の効
率化を図っていきたいと思っており、国土交通省にも要望を上げていきたい。

(運輸局)

巡回指導を受けられないまま負担金だけ払うというのも課題の1つという思いはあるが、事業者の方でもそれなりの準備が必要と聞いているので事業者の思いにも差が出てくると思われる。

(伊藤委員長)

優良営業所は巡回頻度を少なくして、全体の巡回件数を少なくするなどの工夫をすると、負担金も少なくて済むと思われるので、優良営業所の選出基準を工夫してみるのも良いのではないか。

(事務局)

国土交通省に提案や要望をしたいと思っている。

(運輸局)

要望は承る。

(杉原委員)

貸切運賃の下限値も上がっており、車両数は増えつつあるという理解で良いか。

(事務局)

2021年度から2022年度にかけてかなりのペースで減車となった。2023年度は少し減車のペースが緩やかになってきたところであるが、まだ減車傾向にある。

(栗原委員)

営業所と車両が減衰している中、来年度の負担金単価は抑えられているが、この推移を見る限り、繰越金を充当するでは済まなくなると思われる。例えば優良営業所であればこれこれの負担で済む、あるいはペナルティが多いと少し負担が多いというようなグラデーションを付けるべきではないか。

例えば、運転免許では、ゴールド免許は講習時間が短く受益者にとって負担や費用も抑えられるが、ブルーの免許だと講習時間が長くなり、受けるサービスに比例して費用も高くなっているなど、割と公平な考え方になっていると思う。

(事務局)

業界全体で貸切バス事業者の安全性を高めていくという考えに基づいているため負担金に差を付けるのは難しいと思われる。

(栗原委員)

事業者の安全に対する考え方が価格インセンティブで判断できるような仕組みのことで、ペナルティが多いので指導コスト全額を負担してもらおうというものではなく、一定の安全基準に達していればこれだけの負担で済みますよという言い方となる。業界全体でという考え方もあるかもしれないが、軽井沢スキーバス事故のような痛ましい事故を起こさないために点検をしているので、自浄作用として価格インセンティブでペナルティの多い事業者を排除することも必要だと思う。

質疑が終了したので、議長が第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

【情報提供】

審議終了後、次のとおり運輸局から情報提供があった。

(運輸局)

本日付けで新しい運賃が公示され、通勤用という車両区分が小型車の下にできる。小型車はマイクロバスのバスが対象であるが、その中でも定員が少なく車体が長いバス車両を使う場合、今までの小型の運賃では実勢コストより高くなるという意見があったことから、車両に見合う価格帯とするために通勤用を加えて車両区分を4つに増やした。

(栗原委員)

通勤用とはトヨタのハイエースなどと思うが、車内の通路の幅や車椅子の対応にこれまでとは違うところが出てくるのではないかと懸念している。

(事務局)

通勤用の区分は、ロケバスのような特殊な需要に応えるものか、又は日常的に使うようなことも想定しているのか。

(運輸局)

対象としては両方あると思う。バリアフリーについては車両が何であってもバリアフリーの必要性が変わるものではなく、国全体の課題でもあるので本省に伝えていきたい。

議案の審議が終了したので、14時35分議長が閉会を宣言した。

事務局から第1号議案及び第2号議案について、中国運輸局に認可申請する旨の報告があった。また、昨年度と異なる国土交通省の巡回指導運用方針が発出された場合は、変更認可申請が必要なため、再度諮問委員会の審議が必要であり、その開催方法を諮ったところ、書面審議とすることで委員の了解が得られた。

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1名は記名押印する。

2024年3月1日

議事録署名人 議長 伊藤 雅 (印)

委員 高橋 憲二 (印)