

一般社団法人 中国貸切バス適正化センター
2024 年度第 10 回適正化事業諮問委員会議事録

1. 日 時 2025 年 3 月 11 日(火) 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 「高砂」

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 松原 浩一

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 2025 年度事業計画について

第 2 号議案 2025 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、議事録署名人に杉原一浩氏を指名した。

議案の審議に先立ち、議長が事務局に対し 2024 年度事業概要について報告を求めた。

【報告事項】2024 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)

事業概要に 17 営業所が再巡回の対象になったとあるが、再巡回の基準を教えてください。

(事務局)

一つ目は、評価の結果が C 以下となったもので、適の割合 90 パーセント未満が対象で、45 項目の内 5 項目以上「否」があれば「適」の割合が 90 パーセント未満になるので再巡回になる。

二つ目は、運賃・料金に係る項目の判定が「否」となったもので、例えば運賃・料金の下限を下回っているものがあれば再巡回の対象になる。

(伊藤委員長)

説明の中に指導の効率化というキーワードがあったが、再巡回になると再度訪問する経費が必要になるので、再巡回にならないように、あらかじめ改正された項目をしっかりとアナウンスして理解してもらうような機会はあるのか。

(事務局)

例えば、令和 6 年 4 月の運輸規則改正では、点呼の状況の録音及び録画を保存することになったが、これについては運輸局から全貸切バス事業者にメールで周知され、説明会も開催されている。

巡回指導前には、当センターから事業者に自己点検表を送って、巡回指導の対象となる項目について事前に自己チェックするよう指示している。もれなくチェックしてもらえれば、再巡回となる可能性は低くなると思われる。

(伊藤委員長)

巡回指導の前に、やるべき事を上手に周知して理解してもらえれば再巡回する件数が少しは減るのではないかと思われる。

(事務局)

優良営業所であれば、普段からしっかり管理ができていところなので、そのような漏れも少ないと思われるが、規模の小さいところでは体制がそこまで整っていない事業者もあると思われる。

【審議事項】

第 1 号議案 2025 年度事業計画について

第 2 号議案 2025 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。

(杉原委員)

2026 年度に負担金の値上げを検討しているということであるが、現場では貸切の需要はあるが乗務員を確保できず、車両を稼働できない状況にある。今後もそのような状況が続いて値上げは少し厳しいのではないかと思われるが、その辺りはどのような見通しを持っているか。

(事務局)

事業の休廃止や営業所の廃止が進む中、優良営業所の頻度軽減を除く全ての営業所に対して年に1回巡回指導を行うことになっており、乗務員不足等で厳しい状況であるということは承知しているが、適正化事業を継続していくため、ある程度の負担は受け入れていただきたい。

(杉原委員)

乗務員不足により、無理な運行や日常の業務に手が回らなくなることで安全が守られなくなる可能性もあるので、ある程度できているところよりも悪いところをしっかり入るような方向に変えた方が良いのではないか。

(事務局)

先ほど要望書のところでも説明したが、当センターの指導員が安全性評価認定制度の現地審査を一部実施していることもあり、その活用による効率化について国に要望したが前向きな回答はもらえていない。

(伊藤委員長)

バス協会が実施している負担金への助成制度について、優良なところは優先して助成してもらえるようなインセンティブが働く仕組みになれば良いのではと思っている。バス協会の交付金にも関わっているのでそのような提案ができればと思っている。

(栗原委員)

現在の負担金の配分比は基本割（営業所）と車両割が6対4となっているが、小規模事業者の退出が進んで構造が変わってきているので、構造にマッチした負担しやす配分に変えてはどうか。

(事務局)

配分比は、必ずしも6対4に決まっているわけではなく、状況に応じて配分を変えることも可能なので検討してみたい。

(栗原委員)

収支のバランスを取るためには、負担金を増額しなければならないが、一様に係数を掛けて負担金を増加させるのか、あるいは実態に応じて負担金の増額をお願いするのか。

(事務局)

実態に応じた場合は、規模の大きな事業者、規模の小さい事業者のどちらからも苦情は出ると思われるので容易ではない。

(栗原委員)

この数年の傾向を見ると、小規模事業者の退出が進んでいるという実態があるわけで、これが資本主義の行き着く先として、市場にマッチできない事業者はしょうがないので退出してくださいということで良いのか、あるいはまた違う考え方があるのか。トランプ2.0で言えば、大きなところに収れんしていくことになるが、極論を申し上げると小規模な事業者がバスを売って退出したということになると思われる。

(事務局)

実態に応じた方法については検討してみたい。

(伊藤委員長)

2024年度の決算見込は、赤字を圧縮してどうにかマイナス100万円位になっているが、2025年度予算はマイナス400万円位で予算立てされている。本当に大丈夫なのか。

(事務局)

危機感を感じている。このままだと厳しい状況になると思われる。

2025年度まで負担金を4年間据え置きしているが、状況に応じて上げ下げするのが本来の姿だと思われる。全国では、そろそろ限界ではないかというセンターも見受けられ、当センターも値上げをしないと維持できないと思っている。

(伊藤委員長)

予算案は大分身を削っているが、無理のない範囲にしてもらい、必要な経費はちゃんと使っていただきたい。

(栗原委員)

水を差すようなことを申し上げるが、センターは法人会計なので繰越金は多ければ多いほど良いと考える必要はなく、社団法人なので会員の皆さんの負担金をほぼ100%サービスで返すゼロ精算が一番望ましい。繰越金が小さくなることで心配する必要はないのかと。

(事務局)

2025年度末で約829万円の繰越金があり、これだけあればなんとかなるが、これをもう1年間繰り返すと繰越金は400万円を切るので運転資金が危ういことになる。更に、例えば南海トラフの発生などのリスクを踏まえ、事業継続の観点からもある程度繰越金があった方が良いと思っている。

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

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。

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。

2025年3月11日

議事録署名人 議長 伊藤 雅 ⑨

委員 杉原 一浩 ⑨