

バス事業のあり方検討会 第2回議事概要

日時： 平成23年1月14日（金） 18:00～20:00

場所： 中央合同庁舎3号館（国交省） 1階 共用会議室

関係団体から説明の後、質疑応答及び意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

- ツアーバスはグレーゾーンを正当化していることに問題があるのではないか。
- ツアーバスにおける乗客の安全に係る社会的責任が不明確ではないか。
- ツアーバス運行は管理の受委託で規制し、貸切バスは最低限の安全コストを担保するため運賃は下限を規制すべきではないか。
- 乗合バスによる定期観光運送と貸切バスによる会員運送があるが、ツアーバスは貸切バスの形態なのか。乗合の形態ではないのか。
安全確保に関し運転者の役割が大きい、運転者が複数の事業者を渡り歩き、定着率が悪いケースもあり、運転者の待遇も考える必要があるのではないか。
- 貸切バス事業の行き過ぎた規制緩和を見直し、ツアーバスは乗合許可を取得させるべきではないか。
- ツアーバス規制については乗合や貸切の規制を一方向的に緩和や強化するのではなく、それぞれの業態の不公平等を修正するための規制の緩和や強化が必要ではないか。
- 安全確保の規制は最重要であるが、運賃規制等はバス業界、旅行業界双方の需要拡大となるような方向で規制の議論をするべきではないか。
- 以前は、乗合とは路線を企画することと実際に運行することがセットで乗合免許であったが、ニーズに合わせた運行を行なうため、既にコミュニティバスやツアーバス等では企画と運行が分離している。企画と運行の分離が事業者や旅客に不便や迷惑を強いる構造であればそれ自体の見直しが必要。安全確保ができるよう法令を整備すべきではないか。
- ツアーバスに関しては、短期的には法令遵守を適正化し、長期的なスパンで高速バス制度のあり方を検討すべきではないか。
- 企画と運行の分離があれば、必ず立場の強弱が発生し、価格や労働条件で問題が生じるのではないか。
- 乗合許可の付加価値が低い、ない状態である。安全と市場拡大の両立を図るためには、乗合に新しい付加価値を与え、乗合許可を取るよう指導するのでなく、自

ら乗合許可を取得したくなることが重要ではないか。

- 乗合や貸切の既成概念をどこまで崩し、新しい体系を築くのか。規制の強化や緩和をする際、どこまでを白紙にして実態に合う改革を行うのかの議論が必要ではないか。