

バス事業のあり方検討会 第9回議事概要

日時： 平成23年11月30日（水） 10:00～12:10

場所： 合同庁舎第7号館 9階共用会議室1

事務局からの資料説明の後、質疑応答及び意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

- 貸切バス事業の問題点は、規制緩和後の小規模事業者の乱立と旅行業者との力の差があるマーケットであるということ。このような状況の中で運賃ダンピングや運転手の過重労働等が行われている。また、現在の5両という最低車両数で安定した事業を行うことは難しいのではないかと。最低車両数を引き上げる等の貸切バス事業への参入条件の強化が必要であるとともに、貸切バス事業者に違法行為があった場合は旅行業者も相応の責任を負う必要がある。
- 地方の生活路線バス事業は赤字を出しながら維持しているのが現状。この穴埋めを高速路線バス事業や貸切バス事業の収益で行っている。これらの事業で収益が上げられなければ地方の生活路線バスの維持も困難になる。
- バス業界と旅行業界は協力関係にある。旅行業界はバス業界のように守られながら行っている事業ではなく、完全な自由競争であり、経営は厳しい状況である。このような中で、旅行業界も安全を重視しながらバス業界に協力してきた。犯人探しをするのではなく、いかにwin-winで活性化していくかという前向きな議論をすべきである。
- 地方の生活路線バスの維持は国が施策を考えるべきであり、貸切バス事業からの収益で赤字の穴埋めをするという考え方は商理念上おかしいのではないかと。
- 車両規模が小さくても法令を遵守して事業を行っている事業者もあれば、車両規模が大きくても法令違反を犯す事業者もあるため、小規模で参入しようとする事業者のビジネスチャンスをつぶすべきではないのではないかと。
- 既存事業者に対する監査の強化も重要。監査要員は年々増加しているが、貨物運送事業における適正化実施機関のような民間組織を設置したり、デジタルタコグラフを活用する等新たな監査手法を検討する必要があるのではないかと。
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度について、国においてもっとPRする必要がある。
- 「貸切バス事業者の中でも法令を遵守していない者がいる」という話があったが、そもそも国の許可を受けた運送事業者においてそのようなことがあってはいけないのではないかと。

以上