

バス事業のあり方検討会（第3回）

議事概要

平成 23 年 1 月 20 日(木)10:00～12:00

経済産業省別館 9階 920会議室

開会

資料3説明（日本バス協会）

村瀬委員

法令遵守はもちろんのこと、旅客の安全を意識し、出来ることから改善に向けて取り組んでいきたい。自主規制についても、出来ることから改善していきたいと考えているが、どのように改善していくか日本バス協会からのご指導を仰ぎたい。

全事業者に対し指導を実施するのは難しいので、出来るならば、この場で新たな制度や規制を前向きに検討させて頂きたい。

佃委員

昨年の中野西口地区の駐車禁止解除の件は、地域の住民から駐車禁止の解除について要望が出ていたのか。

違法な場所に車両を駐車するよう、旅行業者が指示をすれば、バス事業者は、その場所に駐車せざるを得ない。

旅客の安全を考えれば、正規の駐車場等で客扱いをすべきだと要望してきたが、要望した後、瞬間的には制御されるが、時間が経てば同じ環境に戻ってしまう。

大阪でいえば、朝のバスレーンに堂々とツアーバスが二重駐車し、通常の路線バスの運行を阻害している。

こうした現状を踏まえ、行政は、運行管理者や旅行業者に、安全に起因する問題についてどう指導していくのか。

当然、そういった指示をした場合、処分の対象となるのか。

旅行業者も、違法な場所に配車を指示した場合、違反の自覚があると思われるが、それぞれの事業者で法令遵守、安全第一と言いながら、こうした問題が発生していることを認識した上で、今後の対応について聞かせて欲しい。

警察庁としても、前回の検討会で、こうした状況については十分に認識されたと思うが、今後どのように国交省、事業者へ指導していくのか。

成定委員

新宿西口地区については、駐車禁止規制のあり方というより、改善の方法について警視庁と1年間検討してきた。

その上で、最終的に当協議会としての駐車禁止規制の解除とは、現在、集合場所として使用している場所付近に対し、時間を限定し、道路幅に余裕のある箇所について駐車禁止規制の解除が出来ないかという要望書を協議会として提出した。

高清水委員

前回説明した通り、個々の意見要望等についてその都度警察庁へ報告があるわけではないが、バスに限らず駐車問題に関しては、都市部を中心に、国民の関心が非常に高く、様々な団体、個人から意見・要望、苦情が多く寄せられており、

駐車問題を解決するために、様々な解決方策を検討することは当然である。

しかしながら、実際に、駐車規制を変更、解除、新規に実施する際には、当該地域の駐車実態等の交通情勢、道路状況を調査し、関係機関等の意見を聴取した上で実施するものであるため、要望を受けてすぐに実施出来るものではない。

成定委員

企画実施会社が配車場所を決定する上での認識については、募集型企画旅行の場合、集合場所を旅客に知らせる形であり、従って乗降場所が離れていることも現状としてある。

その上で、我々が短期的に整備できることと、長期的に、制度のあり方として解決していく方法を当検討会で検討していくという二段階で正常化を図っていきたい。

中村委員

警察では、駐車違反と認められる場合には、現場で所要の指導取締りを行うとともに、運輸支局等と連携を図りつつ対応している。駐車違反は運転者の違反行為であるが、これが会社の指示に基づいているという因果関係が判明すれば検挙対象となる。

バス事業に関する駐車違反については、引き続き、国交省と協力しながら対応していきたい。

小田委員

駐車の問題については、警視庁に打開策について相談をしているが、警視庁はむしろ被害者ではないのかといった印象を持った。

やはり、ツアーバスの位置づけが明確になっていないことに原因があるのではないかと。

現状では警視庁は、取締りもしなければならぬ上に、解決策についても考えなくてはならず、損な役回りである。警視庁からは、国交省と業界全体を含めて話し合い、法律上の位置づけ、ルールを整備して欲しいと再三言われている。

ツアーバスが貸切の許可で運行し、社会的許容の範囲内で運行していれば良いが、優柔不断の状況を放置し、ツアーバスの台数が増え、今やツアーバス業界から見ても将来が見えない状況になっている。自主的な規制で解決出来る問題ではないと考えており、ツアーバスの位置づけを明確にした上で、ルールを徹底しなければ、解決は見込めない。

事務局

行政として、違法駐車に対しては、資料4、P3の8.にあるように観光庁が旅行業界宛てに通知を出している。

あるいは、10.にあるように違法駐車についても徹底するよう通知しているが、結果として徹底されているかは別の問題であり、現状として適応できないケースもある。

佃委員

バスの違法駐車の問題は、道路交通法と道路運送法の双方に関連するものであるが、その点について警察庁と国交省の間で互いに意見することはないのか。

事務局

警察庁からアドバイスを頂いており、真摯に受け止めている。

富田委員

ツアーバスの適正化が、実態の中で、営業区域違反や、2名乗車しなければならない運行を1名乗車にしていることなど、貸切バス事業者の責任において徹底しなければならないが、貸切バス事業の90%以上が旅行者からの発注であり、割合も高いため、力関係に差が発生してしまう。

規制緩和以降、貸切事業者の数が3倍になっており、この事業者を相手に、協会に加盟していない事業者が半数である中、需要があれば事業者が増えても良いわけではなく、そこに過酷な労働条件と違反があり、危険な輸送機関になっている。

旅行者とバス事業者の間の関係を整備しなければ解決しない。

旅行者は、バス事業の需要を広めてくれており、大変ありがたい存在でもある半面、我々の運命を握っている部分もあるため、合法的に需要を広めて欲しい。

旅行者が合法的な料金でチャーターするような仕組みになれば良い。

例えば、ツアーバスは東京～名古屋を2900円、路線バスは2350円と言っている部分もあるが、実態はインターネットで募集する際には、座席は限定とはいえ、東京～名古屋を55円で運行をしている場合もある。

しかし、実際は、安い価格の座席は数席のみであり、他の座席は正規運賃を取るといった、利用者を誤魔化して乗客を集める仕組みになっている。

こうなれば、利用者から見て、ツアーバスそのものが本当に安心できる乗り物なのか分からなくなる。

事故を起こした会社が、社名を変え、参入してくるといった実態がある中、業界全体で行政の力も借りながら、このような問題を解決しなければならない。

資料4、5説明（事務局）

上杉委員

ツアーバス協議会は利用者ニーズがあるから年間 600 万人運ぶことが出来ると言うが、平成 12 年の貸切バスの規制緩和で貸切バスは供給過剰な状態になった。

ツアーバス事業者はその供給過剰に乗じて、チャーター料金を叩けるだけ叩き、運行しているといった実態がある。

安全については一切配慮していない。

自由奔放に運行すれば、いくらでも乗客は集まる。

特に利用者は、正規の事業者とツアーバスの違いが分からない。

どんな言い訳があっても、運行の両拠点にターミナルを持たない限り、安全は担保されない。

1 点目は、村瀬委員に質問だが、何故、4 条許可を取らないのか。

2 点目は、成定委員に質問だが、4 条許可事業者がグレシャムの法則になっても良いと考えているのか。

3 点目は、安全管理の問題であるが、昨日、群馬県の高速度道路にてツアーバスが大型トラックに追突する事故が起こり、怪我人が 11 人、運転手は重体となっている。

ツアーバスの起こした事故にも関わらず、警察は群馬県バス協会を注意する。

ツアーバスの運行を委託している側は、委託した事業者がこうした事故を起こした際の安全に対する責任をどの程度考えているのか。

バス協会では、個々に事故防止の対策を説いている。

ツアーバスの運行を委託する際、安全第一で選考しているのか聞かせて頂きたい。

4 点目は、事務局に質問だが、資料 5 の P2 に、新制度の構築を目指すべき という表現があるが、この議論については何年も検討してきたため、次年度には制度を確立して頂きたい。

村瀬委員

新宿はバスターミナルを準備している。それ以外にも、浜松町、池袋は既存のバスターミナルの枠があれば積極的に利用したい。また、今年の 4 月にも梅田にターミナルができる。

年内中に、路上での違法駐車をなくすように努めている。

4 条許可については、取得の方向で近畿運輸局に相談中であり、4 条許可、または本協議会で新制度が確立された場合、積極的に参加していきたいと考えている。

委託するバス事業者の選考方法については、自社では安全運行協議会を作り、それに属していないバス事業者には委託しない。

その中でも、運行会社と主体会社が全く別の事業者に関しては、協同した責任を持つという意味で、事業者全員が集まり、お互いに事業の発展のために力を合わせていこうという意志確認が行われる。

決して、安い事業者に委託するのではない。

安全運行協議会では、年に 1 度、事務局で安全調査に回り、約 150 項目の調査をし、A、B で評価している。

B 評価であれば、3 ヶ月以内の改善を求め、再度調査を行うということを実施している。

安全を担保できる仕組みを作っている。

上杉委員

梅田にターミナルを持った場合、新大阪の路上駐車をやめ、梅田のターミナルに集中させるということか。

村瀬委員

すぐに集約するのは難しいが、現段階では、路上駐車を防止していこうという考えである。

事務局

拙速は避けつつも という表現について、むしろ早く実施すべきではないかといったご意見を頂いたが、検討会で一定の方向でやるべきことが定まれば、早急に必要なことがあると考えている。

資料で、拙速は避けつつも と書いているのは、前回のプレゼンの際、ご意見があり、留保付きのコンセンサスを踏まえてのものである。

成定委員

日本の高速バスの歴史は、規制との戦いの歴史であると言える。

1964 年の名神高速道路の開通により、高速バスという業態モデルが成り立つ可能性が出た際、当時の運輸省は、国鉄バスにのみ、認可を与える方向性であったが、当時の乗合自動車協会が、民間の参入を勝ち取った。

とはいえ、当時は特別な会社を設立しなければ、参入は難しかった。

1980年頃から、共同運行という仕組みをバス事業者自ら作り上げたことにより、今日の高速バスネットワークが完成した。

共同運行の意味は、地方都市における、非常に大きな存在感を持った名士企業であるバス会社自身が、東京線、大阪線に自ら参入することで地方側でのマーケットの掘り起こしに成功した。

そういった経緯を踏まえた上で、路線バスの相対的な特徴である、柔軟な価格設定や輸送力のアウトソーシングといったモデルは、各事業者が規制と戦ってきた成果として、現在の高速ツアーバスがある。その後、高速ツアーバス各社は、この方法が良かったのかは別として、旅行方式にすることで、更に柔軟さが増した。

当検討会では、ツアーバスの柔軟性を活用する形で、新制度が出来れば良い。

小田委員

資料5の内容は不満である。

全体のトーンがツアーバスに対して非常に好意的に、対等、平等の扱いが目立ち過ぎている。

当検討会が必要となった理由は、路線高速バスが法令違反を繰り返し、大きな事故が起きているからではなく、ツアーバスそのものが国交省の法令違反は問えないという解釈の中から、あるいは規制緩和の中で大きくなり、收拾がつかなくなる現状があることを何とかしようという会議であるが、乗合の高速バスとツアーバスを一緒にして云々という議論に姿勢が偏っている。

ツアーバスについては平成18年から議論を重ねており、その都度、国交省の担当者と話し合い、相談に乗って頂いている。

しかし、国交省の担当者は2年程度で異動してしまい、また振り出しに戻るといったことが、繰り返され、こうした差し迫った問題の場合、3年、4年かかるようではとても追いつかない。

事故が起こってから、規制を実施しては遅い。

我々も、努力しなければならない部分も多々あるが、当検討会の元々の発端は、法令違反で社会に迷惑をかけたツアーバスをどうしていくかであり、ツアーバス事業者が4条許可を取り、我々と同じ仲間になることについては多くの批判もあり、内部で議論もある。

しかし、4条許可を取って頂かなければ、正当な競争が出来ないため、早急に対策を絞り込み実行に移して頂きたい。

秋池委員

当検討会にご出席の方は、ツアーバスと高速路線バスの違いが分かっているが、一般の利用者からすれば、ましてや、外国人観光客からすれば区別がつかない。

利用者から見て、同じものには同じ安全基準が課せられているべきである。

ドライバーやターミナルの使い方等も含めた、同じルールが課せられ、同じ競争条件の上で競争すべきである。

資料4の4.で、正規の貸切契約に基づく運行については、旅行会社に対して道路運送法上の責任は問えないとあるが、制定当時とは状況も変わり、ツアーバス事業がこれだけ拡大しているため、これは破棄し、新しく、同等のルールを双方に課すべきである。

外国人観光客が一番日本に望むことは、安全で安心して清潔な国はないということであり、必ずしも安全性が確保されていないツアーバスを利用し、事故が起これば、観光振興の妨げになる。

自主規制ではなく、同じ安全基準を早急に制度として課していく必要がある。

その上で、路線バス事業者も、ツアーバスの集客力を利用していけば良い。

鎌田委員

資料5に書いてあることは、今更な部分が多く、同じことを6年も言ってきた。

あずみ野観光の事故以前にも、事故が起こってからでは遅いと言ってきたが、その後、何の対策をしたのか。

バス協会が行った実態調査も、我々は何年も前から行っている。

バス協会にも当時から問題があったのではないか。

資料5は、もう新しい制度に変えるという方向性でよいのか。

4条許可の取得一つにしても、原点に戻るべき所はあるはず。

都心部での、違法駐車についても、空地はあるはずであり、場所がないから路上に駐車するという理屈にはならない。

そういった努力をしているのか。

約1年前に道路運送法の施行規則について検討があったが、検討を踏まえた結果は出ているのか。

事務局

ツアーバスの問題については、議論が始まってから時間が経っており、当検討会で方向性を決定し、早急に実施したいと考えている。

秋池委員からご指摘の、安全基準の統一化については、利用者から見た機能は、運送サービスであると評価できるため、運送事業規制の考え方を基本としながら新しい制度を考えていきたい。

新しい制度を構築する場合、現行の規制が弾力性を妨げている場合は、安全規制、利用者保護の規制をどの程度追求するかを具体的に検討しながら運送事業としての規制が必要である。

現在の高速バスの状況を見ると、需要が季節で変動しているため、一般路線バスに、強い規制が課せられていることに比べ、需要に対する柔軟性が低い規制と考えられる。

道路運送法の施行規則の結果については、ご意見を踏まえ、法律との整合性等を検討し、原案を作り、審査を待っている状況であるため、審査を突破し、施行したい。

運賃等の柔軟性が、高速バス規制は非常に運用を含めて硬いのではないかとのご指摘を受けたが、例えば、航空機では、運賃が多様化しており、柔軟な設定がされている。

インターネットの普及、ICカードの普及等により、様々な運賃を作り易い基盤が整ってきている。

路線バスの形態で、対抗的な運賃の供給ができるような体制を構築したい。

秋池委員

ツアーバス事業に携わる、貸切事業者や旅行代理店が路線バスの許可を取得し、同じ安全基準にし、取得していない事業者は運行することが出来ないというところまで、徹底しなければならないのではないか。

上杉委員

運送と旅行業法との交わりが、非常に難しい。

管理の受委託に関して、委託側に経営責任を持たせて欲しい。

そうすれば、乱暴なことはできなくなる。

加藤委員

そもそも現在のツアーバスの運行を禁止することは出来るのか。

禁止出来るとすれば、受委託等の形に整理できるが、禁止出来ないのであればどこかが運行を続けるだろう。

道路運送法をどれだけ整備しようと、無意味である。

平成 18 年の改正の際、このような問題は、今後インターネットが普及すればどんどん出てくると意見した。

コミュニティバスに関連して貸切、乗合の見直しをするならば、この問題についても整理する必要があると考えたが、それは旅行業法において対応する部分であるとのことで、議論に至らなかった。

道路運送法の整備によって、既存の路線高速バス事業者にとってもメリットがあり、ツアーバス事業者にとっても、それに参加することでメリットがあり、安全性が確保されなければならない。

ツアーバスが需要を拡大した面も大切にすべきである。

道路運送法と、旅行業法それぞれで対処すべきことではあるが、ツアーバス形態に内在する問題によってこうしたことが誘発されているのは明らかであるため、現在の乗合の仕組みを進化していけるよう、検討すべきである。

たとえツアーバスが乗合として整理されたとしても、他の募集型企画旅行のバスも駐車違反をしているのをよく見ている。

法令の遵守もさることながら、元々は貸切の規制緩和により、このような状況に陥っているため、貸切の許可のあり方にも問題がある。

ツアーバスの良い所を取り入れながら、乗合の原則に立ち返り、乗合を進化させるような仕組み作りが出来ないか。

車両を持たない乗合事業者について、利用運送事業として運行を可能とする考え方は、ツアーバス以外の運送にも波及することから慎重な検討が必要である。

竹内座長

どこまでを白紙として考えるのが重要である。

一方の極として、4条そのものをなくし、乗合、貸切という言葉まで白紙にするという考えもある一方、他方の極として現在の道路運送法に何も手を加えないということもある。この場合は違法行為を徹底して取り締まるしかない。いずれにしてもどこまで踏み込むのかについて共通認識がない。

格安航空会社に関しては、空港の場合、駅前と違って違法駐機が出来ないため、格安な運賃にするには

セカンダリー空港を使用しているという例がある。また人気のある空港では発着枠を入札など何らかの方法で配分している。

バスも同じように、人気の場所の発着枠を配分する方法を考えたり、主要駅から少し離れた場所に駐車場を設置して人気駐車場の発着枠に外れた会社に割り当てる等の方法が考えられて良い。

佃委員

先ほど、ツアーバス事業者は、高速バス路線への参入を勝ち取ったという表現があったが、勝ち取ってきたという認識は間違っている。

ツアーバスが運行し始めた当時から、様々な通達があり、平成 18 年の法改正で、結果的に、行政はツアーバス事業を認めてしまった。

芽が小さいうちに摘んでおき、4 条の上で、ツアーバスがどうあるべきか、整理しておく必要があった。

法令では、ドライバーの一日の走行距離を 670Km までと定めているが、実際にドライバーが 1 日 670Km 走行することは、非常に負担が大きい。

法令は、そういったことも想定して施行しているのか。

ツアーバスが行っている違法行為は全て止め、同じ土台の中で、法改正をしていかなければならない。

旅行業法上どういった問題があるのか、その問題に対する対策を観光庁の方に聞きたい。

ドライバーの給与も 7 年間下がり続けている。

大手の鉄道会社がバス事業を子会社化し、さらに、その子会社が貸切バス事業を分社化しその子会社がツアーバスを運行しているが、結果として、安い賃金で業務をしなければ経営ができない事態になっている。

和田委員

管理の受委託については、一見、非常に合理的に見える。公営事業者が営業所単位で管理の受委託をした場合、乗客から見れば何も変化がなく、黒字になれば、非常に魅力的であるが、その背景は賃金の差によるところが大きいという点に関してはよく考えなければならない。

例えばグループ会社に管理の受委託をした場合、教育レベルは同じであるのか。

それが違っていては、安全の担保は難しい。

航空機、鉄道、船では運転者の周りは全てプロに囲まれているが、バスは唯一違う。

貸切バスの安全のランク付けにも話が及ぶことであるため、ご検討頂きたい。

資料 5 は、非常にニュートラルな書き方をされていると思うが、拙速はやはり避けたい。

そのためには、議論の時間が短いのではないか。

事務局

運送サービスであるという観点から、運送事業の整理とした方が、確保されるべき価値を実現し易いと考えている。

ツアーバスは現在の 4 条に当てはまらないことから、4 条許可を取得させることは、ツアーバスを廃止することになる。

既存の路線バス事業者の、サービス供給の弾力性を高めた方が良いのではという意見については、安全をどのように確保するかは非常に難しい問題であるため、特に慎重に考えたい。

柔軟性を発揮し、更に安全性を確保するものが作れないかと検討している。

ツアーバスに関する議論は非常に多いが、運賃や、旅行業界とバス業界の関係に関しては資料にあまり書かれていないこともあり、追加的にご提案、ご指摘を頂ければありがたい。

当検討会で足りない議論については、お電話等で個別に対応したい。

以上。