

バス事業のあり方検討会 第8回議事概要

日 時： 平成23年11月9日（水） 10:00～12:10

場 所： 合同庁舎第7号館 9階共用会議室1

日本鉄道労働組合連合会の佃委員からの大阪市における貸切バス専用駐車場の運用等についての説明及び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。

※なお、資料4は委員限り

- 新たな管理の受委託制度について、繁忙期は優良な貸切バス事業者の稼働率も上がっており、(国交省から受けた許可には含まれない) 質のよくない貸切バス事業者に運行を委託することも考えられるため、これに対するペナルティーをどうするのか。
- 資料においては、国交省におけるサンプル調査を踏まえて、系統キロが200km以上の系統について新たな管理の受委託を認めてはどうかとの提案であるが、バス事業者としてはこれまで300km以下の系統については生活交通の色合いが濃いと考えている。300km以下の系統で競争が起これば生活路線への影響が大きいのではないか。
- 何km以上の系統を新たな管理の受委託の対象とするかについて、仮に200kmとしても既存の高速ツアーバス事業者が参入するかしないかは事業者の企業戦略の問題である。ここで、既存の高速ツアーバスが既存の高速乗合バス路線に参入することを阻止する方向で考えるのか、それとも参入されても対抗できるような手段を持っておくのかを考えると、後者のほうがよいのではないか。
- 何km以上の系統を新たな管理の受委託の対象とするかについては、停留所の確保状況にもよるのではないか。
- 新たな管理の受委託による高速乗合バスの運行が可能となった場合、既存の高速ツアーバス事業者には速やかに高速乗合バスに移行してもらい競争条件を統一化する、それでも残る高速ツアーバスについては取り締まるということを期待しているが、今回の資料ではそのような大きなレイアウトにはまったく触れられておらず、不安である。今後の大きな流れが見えない中でできそうなところから着手するというやり方は疑問である。
- 中間報告までの議論の中でも「高速ツアーバスを禁止すべき」との議論があったが、合法的に開始できたビジネスに対して規制をかけるのはハードルが高い。仮に規制するということになれば法改正が必要になるが、停留所の問題など、乗合バス事業に参入したくてもできないということであれば法改正も難しいと考えられる。
- 道路運送法を改正しない限り高速ツアーバスを禁止することは難しいと思われる

が、新たな高速乗合バスを魅力的なものにし、消費者にもこちらを選んでいただくようになった結果、おのずとこちらに収斂されていくということが望ましいと思われる。

- 貸切バス事業の規制見直しも含めて議論していく必要がある。
- 新たな高速乗合バスにおいては、運賃も柔軟に設定でき、アイキャッチ的な運賃設定も可能となるということだが、不当な誘引ということにならないよう、利用者側にとって分かりやすいものとする必要がある。
- 違法な管理の受委託を行った事業者への事後チェックについて、容易に確認ができるような仕組みを構築していく必要がある。
- 安全を最終的に握っているのはドライバーであると思うが、どこに優良なドライバーがいるのか非常に見分けにくい状況にある。このように議論が到っていない部分があるということを確認すべきである。
- 「なぜ怪我をしたのかわからないが、怪我をしたら絆創膏を貼る」というような対応では問題がある。バス事業をどう発展させるかについてのグランドデザインを描いたうえで必要な対応を検討することが必要であり、そのうえで高速バスをどうするか、生活路線をどうするかという議論を行い、それを前提とした制度提案をするという枠組みを持つべきである。

以 上