

バス事業のあり方検討会 第4回議事概要

日時： 平成25年1月19日（火） 15:00～17:00

場所： 合同庁舎7号館12階 共用第2特別会議室

事務局より、中間整理案及び引き続き検討すべき自公について説明を行った後、質疑応答及び意見交換が行われた。

委員から出された主な意見は以下の通り。

中間整理案について

- ・中間整理の三角形のイメージ図は、「中小事業者＝悪質」という誤ったイメージを与えかねないので、修正すべき。
- ・デジタル式運行記録計の他にドライブレコーダーの装着も義務化し、補助を強化してほしい。
- ・運輸安全マネジメントの普及啓発は既に行われており、評価をしっかりと実施すべき。

参入時の許可基準の厳格化（最低車両台数・有蓋車庫）について

○ 引き続き最低車両台数の引き上げを検討すべき

- ・5両では安全に配慮した経営はできないはずで、やはり引き上げを検討すべき。単純な台数基準の引き上げが妥当でないのなら、ツアーバス事故を起こした事業者について比較し、共通する問題点を検証した上で、その結果に基づき過当競争の貸切バス市場を正常化できる参入基準の強化を図るべき。

○ 単純な車両台数ではなく他の切り口を検討すべき。

- ・車両台数ではなく、車両台数に応じた人員の確保について検討すべき。
- ・車両台数に応じて単純に従業員数を定めても、意味が無い。
- ・役員と運行管理者、整備管理者の兼務を禁止すべき。
- ・競争の促進という観点からは、車両台数を形式的に引き上げるのは望ましくなく、安全確保という目的達成のために必要最低限の基準とすべき。
- ・悪質事業者の安易な参入を防ぐためには、事故発生時の賠償資力確保の観点から、参入時に財務状況をチェックすることが有効。
- ・小規模事業者の中にも十分な安全性を確保して事業を行っている事業者もいることを考慮すべき。

○ その他

- ・運転者の健康管理の観点も含めて分析を行うべき
- ・中小事業者の輸送内容も踏まえて検討すべき。
- ・保有車両台数と事故発生率のグラフは、台キロベースで見せるべき。

適正化事業の導入について

- ・費用負担の問題等を含め、第一段階以降をどのように進めていくのか。
- ・高速ツアーバスの安全性向上のため、まずは高速ツアーバスから導入していく。N A S V A等の協力も得ながら、導入に向けた準備を進めていきたい。

新高速乗合バスへの移行について

- ・停留所の確保に係る事業者の取組や調整はどのようになっているのか。停留所のキャパシティが不足しているのか。
- ・新宿駅や東京駅では、高速ツアーバス連絡協議会が主体的にバス停留所の調整に取り組んでおり、東京バス協会としても側面的な協力を行っている。TDRでも進捗しつつある。
- ・停留所の調整は、既存事業者や道路管理者と個別に調整を行わなければならない困難さがある。大規模な発着地では高速ツアーバス連絡協議会が主体となって、個別の地域では各社が独自に、それぞれ調整を実施している。
- ・高速ツアーバスから高速乗合バスへの移行については、経営破綻等による撤退も進んでおり、利用者利便という観点からも移行の状況を把握していく必要がある。

運賃・料金制度について

- ・運賃・料金制度については、運転者の賃金の観点からも検討すべき。
- ・運賃・料金制度の見直しにあたっては、適正な運賃であることをどのように情報開示していくかが重要。

(以 上)