

第5回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議 概要

日 時：令和2年8月20日（木）15：00～17：00

会議形式：ウェブ会議

出席委員：山内委員長、酒井委員長代理、安部委員、浦郷委員、加藤委員、駒井委員、志村委員、住野委員、松田委員、三澤委員、水野委員、村木委員

議事次第に沿って、事務局からの資料の説明後、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。

- 新たなFU指標の追加により、対策がどのように再発防止に貢献するか、全体の構造がわかりやすくなった。今後、次のステップとして、対策が本当に効果を発揮していることを視えるようにするため、さらに分析をしていくべき。
- FU指標1-1で、操作不良によって発生した事故の報告件数は減少傾向となっているが、参考資料の「貸切バスの特徴的な事故」を見ると、追突事故や、すれ違い・左折・右折時衝突が多い。これらは運転技量の欠如に起因していると言えるので留意すべき。
- FU指標4-2の監査で摘出した運賃届け出違反営業所数は減少していないが、運賃届け出違反事業者の根絶に向けてさらなる対策が必要ではないか。
- 事業許可更新制により事業者の1割以上が退出している。更新制は不適格な事業者の排除が目的だが、利用者の減少・運転者の不足等により事業退出するケースも想定されるところ、退出に至った理由を把握すべき。
- 適正化機関について、貸切バス利用が落ち込む中で巡回指導対象を減らしているが、事業者は負担金を納めている。この状況が来年まで続くと、負担金を納める事業者はもとより、収入源が負担金に限定される適正化機関も深刻な経営状況となる。適正化機関は早期に全営業所を毎年回ることを目標としているが、そのために必要だった新規採用の停止のみならず、現職員への休業要請をせざるを得ない状況であり、目標達成も遠のいた。このような苦境を、国も理解してほしい。
- 手数料等に係る運賃の下限割れの判断は非常に大変で時間が掛かる。その事例として、本来は運賃が先にあってそこから決められた料率に基づき手数料等を引くものであるのに、実際の支払額が先に決まっていて、公示運賃からその額を引いた値として手数料等を出すというものが散見されるので、この状況を改善していくべき。
- 運賃違反をする事業者は他の法令違反もする傾向があるか分析すべき。

- 下限割れ運賃に係る自動車部局、観光部局の相互通報において、自動車部局からの通報件数が多いが、過度な手数料によるものなのか、それ以外の理由があるのか、通報内容を明らかにすべき。
- 書面交付義務違反の他に処分を受けたランドオペレーターがどの程度あるのかについて示すべき。
- ドライバー異常時対応システムについて、押しボタンを活用して事故を防止できた、押しボタンがあったが防止できなかった等の事例を今後分析していくべき。
- ASV が導入されていたことで事故を防ぐことができた事例を集めて共有すべき。
- 各種 ASV 技術について、運転者からの評価（運転者の負担は減っているのか）について把握すべき。
- 貸切バスの利用が少なく休業が継続することで、運転や運行管理の技量が落ちてしまうのではないかと懸念する。
- バス事業者について、疫病・休職等で長期の休業があった場合については、復帰に当たっては技量を訓練する場を設けている。今回のコロナ禍における長期休業についても、技量を確認の上で就業するよう推進したいと考えている。
- 安全情報の発信に向けこれまで国が各種取り組みをしてきた中で、消費者による事業者の選択傾向は変わってきたか。
- 安全性向上目標やFU指標の数値を見て、各対策の成果が表れてきていると理解。消費者は事業者の選択においてまずは価格を見るため、運賃の下限割れ対策はもちろん、国・業界団体には、消費者に対して料金だけでなく安全・安心対策に取り組んでいることにもっと注目してもらえるような、わかりやすい情報の提供をお願いしたい。

以上