

## いただいた主なご意見の概要と国土交通省の考え方

番号	主なご意見の概要	国土交通省の考え方
1	<p>管理の受委託制度は、バス事業の効率化、路線の維持に一定の役割を果たしてきた。</p> <p>今般、一定要件のもと委託できる範囲を拡大することについては、近年の需要減、軽油高等の厳しい乗合バス事業の経営環境を踏まえ、安全性に留意しつつ、都市、地方を問わずバス路線の維持等利用者利便の確保のために、事業の効率化を図る上で必要な措置と考えるので是非とも拡大していただきたい。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p>
2	<p>委託先の会社が親会社からの100%出資関係にあり、かつ、乗務員や運行管理者への必要な教育、あるいは車両の整備管理体制が親会社の直轄管理の下で行われる場合は委託範囲の上限を排除しても良いのではないか。</p>	<p>管理の受委託の委託範囲の上限を排除することは許可制の趣旨を没却し、輸送の安全と旅客の利用者利便の確保の観点から問題が生じる恐れがないとは言えません。</p> <p>このような場合には事業の譲渡譲受を行うなど、管理の受委託以外の方法によって対応することが適切であると考えます。</p>
3	<p>管理の受委託制度は、乗車密度が低く運行維持の難しい地方バス路線について、その路線維持方策として必要とは考えるが、将来にわたってバス路線を維持させる根本的な解決にはなっておらず、当座しのぎであることは否めない。</p> <p>また、1/2以上に拡大した場合、委託事業者の管理・運行責任の意識が希薄になり、結果的には事実上の「名義貸しや事業貸し渡し」につながる危険性が強いと考える。</p>	<p>今回の管理の受委託に係る委託比率の拡大は、需要減や軽油高騰等、厳しい乗合バス業界の経営環境を踏まえ、事業の効率化に向けた適切な選択肢を提供する観点から、安全性に支障が無いと認められる場合に例外的に委託範囲の拡大を認めるものであり、地方バス路線の維持については、管理の受委託に限らず、様々な対策が必要であると考えております。</p> <p>また、管理の受委託に係る委託比率の拡大に当たっては、委託者及び受託者の要件を限定するとともに、その期間も原則として5年に限定しているところであります。</p>
4	<p>管理の受委託においては、委託コストを少しでも安くするため、委託事業者の選定はほとんど競争入札で行われている。受託を受けた事業者は、コストの大半を占める人件費の削減を図り、より多くの利潤を求めようとするため、当然、運転士の賃金や労働条件にしわ寄せが行く。運転士は低賃金を超過勤務により補おうとし、車両の点検、整備についてもおろそかにされる危険性があり、安全運行が担保できなくなる恐れがある。</p>	<p>管理の受委託における輸送の安全性の確保は本制度の大前提であることから、今回の管理の受委託に係る委託比率の拡大は、安全性に支障が無いと認められる場合に例外的に委託範囲の拡大を認めるものです。</p> <p>今回の通達改正に当たって、管理の受委託を行う際の安全確保を徹底するため、運輸安全マネジメントの安全管理規程作成義務対象事業者が管理の受委託を行う場合には、安全管理規程において、管理の受委託に係る輸送の安全性に関する方針が安全管理規程に記載されていることを管理の受委託の要件として追加したところです。</p> <p>さらに、管理の受委託に係る受託者の選定を入札方式で行う場合にあっては、安全性の向上、利用者利便の向上、環境の保全等様々な観点からの評価とすることが望まれるため、その旨今回の通達改正に併せて周知徹底を図る予定です。</p> <p>また、従前より、委託者及び受託者双方の労使間の合意を前提とするなど、労働条件についても許可の実施に当たって留意しているところです。</p>