

令和4年度 第1回

適正化事業諮問委員会 議事録

公益財団法人 関東貸切バス適正化センター

公益財団法人 関東貸切バス適正化センター
令和4年度 第1回適正化事業諮問委員会 議事録

1 日 時

令和4年6月16日（木） 午後2時00分～午後3時20分

2 場 所

埼玉県トラック総合会館5階 中会議室

3 議 題

第1号議案 令和3年度事業報告及び収支決算について

4 出席者 委員総数5名 出席委員5名（うち、委任状出席1名）

岩倉委員、小野委員、川中子委員、青山委員
（井上委員）

理事3名

根本理事長、島田理事、橋詰常務理事

オブザーバー

関東運輸局自動車交通部旅客第一課 生田貸切係長

関東運輸局自動車監査指導部 峯岸自動車監査官

事務局2名

小倉総務担当首席、大柴総務担当職員

5 会議の概要

(1) 定足数の確認及び議事録署名人の選出

岩倉議長が挨拶後に開会を宣し、本諮問委員会は、適正化事業諮問委員会規程第6条の定足数を満たしていることにより成立。

議事録署名人として、岩倉委員及び青山委員を全員一致により選出。

(2) 議案の審議状況及び議決結果

(決議事項)

議長の求めに応じ、事務局から、令和4年5月26日付けで根本理事長より提出のあった諮問書の内容（第1号議案）について説明。

第1号議案 令和3年度事業報告及び収支決算について

議長の求めに応じ、事務局から、令和3年度事業報告及び収支決算について、配布資料に基づき説明。

本議案に関する質疑応答は、以下のとおり。

(川中子委員) 事業報告書の1ページ①の非対面方式による巡回指導とあるが詳細を伺いたい。

(橋詰常務理事) 事業者へ事前に電話で巡回指導の連絡をしている中で、新型コロナウイルス感染防止の理由から訪問での巡回指導を断られた事業者で、関係帳票類を郵送により取り寄せたうえで、電話で実施した事業者が6者あった。そのうち2者が小笠原諸島の事業者であった。

(青山委員) 予算実績比較表で旅費が減額となっているが、手当を減らしたことが理由か。

(事務局) 手当を減額したうえでの予算であり、巡回車両や公共交通機関の利用により経費削減を行った結果である。

(議長) 貸借対照表で現金預金が大幅に減少しているが、今後の見通しについて伺いたい。

(事務局) 監事監査で監事からも、「貸借対照表で現金預金が約1779万円で、令和3年度の正味財産の減少分が約1700万円。これを踏まえると、今後の負担金の収入状況によると思うが、今年度末に何かしらの支払いができなくなる可能性があるのか。」との質問があり、負担金の収入状況にもよるが、その可能性はある。楽観はできないとの対応があった。

未収金を約半分ではあるが回収済みで、令和4年度の負担金の納付状況は昨年度に比べ良くなっており、今後の市場回復が期待される場所である。

(議長) 賞与を削って対応しているが、資金ショートする前に手だてを考える必要がある。

(事務局) 12月は賞与の支払いがあり、その時点で負担金収入がどのような状況になっているのかが懸念されているところである。

(議長) 事業者の安全に関わるセンターが、職員の給与をカットしていくことと安全チェックを実施していくことが全く連動しない訳ではないので、国土交通省はセンターの現状について、将来見通しでどの様に考えているのか、どのような議論がされているのか、他の地区で同様なことが起こっているのか等、この委員

会で報告して頂きたい。

(生田貸切係長) 貸借対照表等を確認し、現金預金の減少は認識している。

理由として事業者数が毎年1割近いペースで減少し、負担金収入が減少していることが大きな要因と考えている。将来的に資金ショートしないための解決策を現時点で国土交通省で示すことはできないが、この様な問題点を国土交通省内部でも共有し議論していきたいと考えている。

(議長) 理事会でも構わないので、結果報告をよろしく願いたい。

(生田貸切係長) 承知した。

(議長) 負担金の未回収分の扱いはどのような計画か。

(事務局) 令和3年度負担金の未収金については、既に2回目の督促を行っており、期限後も納付がない事業者は関東運輸局へ報告する流れとなっている。

(青山委員) 事業報告書7ページの貸切バス事業者側に主たる責任がある事故件数をもって、巡回指導の成果ではないかとの数字をみているが、関東だけでの問題ではなく全国で巡回指導を実施した成果としてあげているのか。

トラックの場合は安全性評価認定をやっていることによって事故件数が減少していることが評価になっているので、貸切バスも事業者安全性評価認定の方でトラックと同様に事故件数が少ないことをアピールした方が良いのではと問いをしたが、難しいとの回答であった。その様な経緯があったことから、この資料を見て優良認定を受けている事業者数を検証した場合にどうなるかと思い確認した。

(島田理事) 国土交通省の第6回軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議が、令和3年8月24日に開催されており、各対策実施状況の中で貸切バス事業者側に主たる責任がある事故件数、人身事故件数、資料の記載内容としては、運行管理者の必要選任件数の引き上げや運行管理者の資格要件の厳格化等、事業用自動車の安全対策の根幹である運行管理者の質の向上に向けた取組の他、貸切バスの安全対策について総合的に評価するための指標として使っている。平成30年は前年比で増加したものの、減少傾向で推移していると評価している。今回ここに記載している内容については、その資料を踏まえて、巡回指導についても少なからず貢献しているのではないかと位置づけてい

る。巡回指導をもって事故が減少した訳ではなく、多くの施策の中の一つに巡回指導が入っていることから、巡回指導により事業者の安全対策に繋がったと考え、トータル的に事故の減少に繋がったと考えている。都県単位で資料があれば見方が変わってくるが、現状この様な評価をしている。

(根本理事長) 事故件数をどういった説明変数で評価するのか、貸切バスの運行台キロ数は今は少なくなっているから事故が少なくなっているという見方もできると思う。施策も1年に1回の巡回指導、5年に1回の事業許可更新、優良評価制度等あり、色々と要因が多くて完璧に証明するのは難しいと思う。今後データを蓄積していけば都府県や地域ごとに取組が違えば差が出て分析できるのではないかな。

(青山委員) 承知した。

また、今後外国人旅行者が増えてくると思うが、貸切バスの運転者が復帰された時に安全対策は問題ないのか。タクシーは利用者が増えてきた中で、事故が増加していると聞いている。バスや運転者の不足はないのか、事故が増えたりしないのか危惧している。

(小野委員) 仕事は確かに増えてきているが、仕事が戻ってきても運転者不足である。コロナ禍でバスの運転者からトラックへ移り、トラックが辛いと他の職種へ移って戻ってこない。バスは魅力のない職業で裏切られるから運転者になろうとする人材がいらない。

(川中子委員) 現状はコロナで学校関係の仕事だけとなっているが、一般観光が戻ってくると、乗務員不足の現象が起こることが想定されている。学校関係の仕事のスタイルは木曜日金曜日となっているので、現状は木金に仕事が集集中、それ以外の曜日は閑散としているので、国の方から何か働きかけをお願いしたい。

(根本理事長) 格安料金で提供するということか。

(小野委員) 航空機やホテル等は季節により料金が違うが、バス業界はそれができないし上限運賃を出す勇氣もない。

(川中子委員) 下限運賃が料金ベースとなっているのが現状で、下限割れしてしまうと違反となるので、下限運賃は守っている。

(峯岸監査官) 今のケースは、特定の条件があればこういうことが適用されるといった柔軟性を持たせてほしいとの主旨だと思うが、下限運賃があるからこそ、下限運賃を求められる訳で、下限運賃が

高いと言われ下げてしまうと、またそこがベースとなってしまう、その繰り返しが改定前の状況である。ホテル等の需要と提供するサービスのバランスで価格が上下するのは普通だと思うが、貸切バスの場合は、どのような条件の時に下限より下を認めるのかは設定の問題になってくる。各事業者は標準的な運賃という認識で実施しているかもしれないと思うが、これでなければいけないという訳ではない。事業者が自社の適正運賃を算出して運賃の審査を受けることが原則で、公示運賃はこれが不要というものに過ぎないため、公示運賃に合わないという事業者は自社の事業に合わせた運賃を証明し、運賃の審査を受けるのが制度の基本である。

(議長) 下限運賃を上げないと厳しいし、人も来ないと思うので、下限運賃の設定をどうするのか、上限運賃をどうするのかという議論が必要である。一番心配になるのが、今のやり方のままでは、運転者が不足している中、軽井沢のスキーバス事故と同じ事が繰り返されるのではないか。

(島田理事) 事業者ごとに上限運賃、下限運賃があり、その幅で取れるが、市場は限りなく下限に張り付いている。今回手数料の問題が入っているので、手数料を引いて下限運賃を割っていけば下限割れとなり通報される。基本的には下限運賃から手数料分をギリギリ加えて15%とするケースがほとんどである。各事業者がよく言っているのは、競争入札と言っても当初は単に価格だけではなく、事業者がどれだけ安全対策を講じているのか総合的に評価して入札を設定してほしいと各自治体にお願いしたが、現実には価格となっている。事業者が安全に対する努力をしようが現実には、学校等は予算の中で対応するので金額で決定することとなる。事業者が言っているのは引受書の運賃欄に上限下限と書いてあるが、せめて下限の欄を削っていただければ、相手も違ってくるのではと、日本バス協会の貸切委員会で議論があり、国土交通省へ下限を外すよう要請したが、当時の旅客課長から下限運賃さえもらっていないのだから、最低でもこれだけは貰いますよという意思表示として下限と上限を書いたとの回答であった。今は限りなく下限運賃に張り付いている。運賃制度ができて引受書も変更した経緯があるが、もうそろそろ引受書の下限部分を外して頂きたいという気がしている。現状のままでは、この問題は限りなく続く。

(青山委員) 下限運賃というのは、安全対策をきちんと担保されたうえで金額が設定されているのか。

(島田理事) 運賃は各運輸局のブロック単位となっている。運輸局の貸切バス事業者の中から事業者を選択して原価計算を行い、下限運賃、上限運賃を算出している。下限運賃を割って事業経営をすると赤字になる。

(生田貸切係長) サンプル事業者の平均的な原価を算出して、それをベースに季節変動を考慮して上限下限の幅を持たせたのが公示運賃で、その範囲であれば安全なコストも含め費用が賄えるものとなる。

(議長) ヤードスティックみたいになっていて、何年かの平均を出していると思うが今の時世に合わない。ドライバーがどのような業種に移っているのか等を入れてやっているとは思えないので、その様な事を含め事業者の方々と各運輸局で議論いただければと思う。今の話を聞いていて、利用客が戻ってきたら危険な状態になるのではと危惧している。

審議の結果、全員一致で承認。

議長の求めに応じ、事務局から、第1号議案に係る答申書(案)の内容について説明し、諮問案件については適当であると理事長あて答申することを決定した。

(報告事項)

- ・令和4年度負担金の納付状況について

事務局から配布資料に基づき令和4年度負担金の納付状況について報告を行った。

以上をもって、議案の審議等を終了し、諮問委員会を閉会。

以上、この議事録が正確であることを証するため、議長及び議事録署名人は記名押印する。

令和4年 6月16日

議事録署名人 議 長 岩 倉 成 志

議事録署名人 青 山 佳 世