



(電子版)

info@jikosoren.jp

2018年 第7号 2018年4月12日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

手数料で運賃下限割れ、無くなっていない

バス部会 国交省と交渉、第4回総会ひらく

自交総連バス部会は4月6日、宮城、大阪、福岡の代表が参加して国交省交渉と第4回総会をひらきました。

交渉では、規制緩和の根本的見直しをしないことが、総務省から二度も勧告を受ける結果になっていると追及、運賃に関して旅行業者への手数料キックバックが書面など表に出ない形で続いていることや学校関係からの下限割れ要求などの実態を示して、実効ある監督と参入規制の強化を求めました。省側は、実態をよく聞いて対処したいとの姿勢を示しました。

総会では、部会長に石垣敦副委員長、事務局長に大阪・山本雅弘さんを再任、来春闘の統一要求と公正取引委員会交渉などを計画することを確認しました。

総務省から二度も勧告、誠実に対応すべきだと追及

【2018. 4. 6 バス部会国土交通省交渉】

出席者 国交省 自動車局旅客課バス産業活性化対策室浪川健治課長補佐、観光庁観光産業課山下太郎専門官他5人

組合側 石垣・庭和田副委員長、菊池書記長、内田常執、山本バス部会事務局長（大阪）、大阪＝松下、福岡＝古賀、計7人

| 要 請 事 項 | 回 答 要 旨 |
|---|--|
| <p>1. 重大事故を引き起こしてきた零細悪質事業者の参入を未然に防ぐため、参入規制を強化すること。</p> <p>——法改正して、更新を拒否した例はあるのか？ 根本は、規制緩和の見直しが必要だ</p> | <p>2017年4月の改正で、免許の更新制を入れ、処分逃れや許可取り消し後の欠格期間を2年から5年に延長するなど再参入要件を厳格化した。この基準は新規の審査でも適用している。安全に事業が運営できる収支見積り書の提出を義務付けるなどしている。</p> <p>更新拒否はない。審査に通らないと思うと事前に廃業してしまう例が多い。</p> |



国交省で要請書を渡す石垣バス部会長（右側）

| | |
|--|---|
| <p>— 廃業した事業者が代表の名前を変えてまた出てきたらわかるのか？ 抜本的な対策がないと実効がない。</p> | <p>水面下でつながっているというのは、わからないこともある。</p> |
| <p>2. 2010年9月10日と2017年7月28日に発出した総務省勧告「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視 結果に基づく勧告」に対して、どのような対処をしたのか明らかにすること。</p> <p>— 二度の勧告に誠実に応えていれば重大事故は繰り返されなかったはずだ。その点を顧みてほしい。</p> | <p>10年の勧告では、契約の書面化、ワーキンググループの設置、公示運賃や監査の強化などの対策をした。HPで公表している。</p> <p>17年の勧告に対しては、安全情報を利用者が見やすくすることや公示運賃違反の観光庁との情報共有、適正化機関の設置など、近くHPで公表予定だ。</p> <p>（観光庁）旅行会社にも適正運賃を指導し、下限割れに関与したら処分する。第三者委員会に通報できる制度を設けた。ランド・オペレーターを登録制にした。旅行会社が法違反に関与しないよう徹底している。</p> |
| <p>3. 国が直接全国一律の抜打ち特別監査を行い悪質事業者の摘発・排除をすること。また、それに必要な監査要員の大幅な増員を行うこと。</p> <p>— 監査をするときに、バスでは15日前に通告して入っているが、抜き打ちですべきだ。</p> | <p>悪質なところを重点的にやる。適正化機関からの通報も含め、監視が必要な事業者を効率的にやっている。監査要員は規制緩和前の108人を421人に増強した。</p> <p>（うなずく）</p> |
| <p>4. 新公示運賃の person 費、全職種平均給与月額とバス運転者平均給与月額の差額の和半を加えたものとしているが、person 費は全職種平均給与時間</p> | <p>新公示運賃で、運転者の賃金水準が改善されることが望ましいと考えている。手数料は原価に含めて計算している。今後にも必要に応じて見直しなどを検討して</p> |

| | |
|---|--|
| <p>給と同額とし、旅行業者手数料（キックバック）も算定基準に加え早急に改定すること。</p> <p>——原価計算のどこに入っているのか？ 書面もなく裏でキックバックしているのは入りようがない。</p> <p>——手数料25%（還元）などのバス会社のビラを示して、実態は、手数料で運賃が下限割れになっている。1年や半年を通してまとめて旅行者に返す例も多い。</p> <p>——公立学校関係の部活動などでも運賃の下限割れを要求されることが多い。通知してほしい。</p> | <p>いく。</p> <p>営業費の中のその他の経費に含まれている。（表に出ないものについては）確かに入らない。</p> <p>（ビラを見て）情報については運輸局を通じて確かめたい。</p> <p>学校には、運賃の計算方法を例示したチラシをつくって、文科省を通じて徹底している。（違法な要求があれば）国交省にも知らせてほしい。運輸局に相談して教育委員会へ通知することができる。</p> |
| <p>5. ワンマン運行では対応できない事故や火災が散見される。安全確保の概念から保安要員（バスガイド・車掌）を乗務させるよう運輸規則を改正すること。また、消火器・緊急表示灯の点検、緊急時の避難訓練を義務化すること。</p> | <p>見通しの悪い経路など危険がある場合は車掌を乗せることが必要となっている。緊急時には、運行管理者が、一人は乗務せずに会社に残っていて対応するようにしている。表示灯などは、バスジャックや津波の訓練の時に点検するのが望ましい。</p> |
| <p>6. 国交省の運転者アンケートで約90%が500kmまでが安全に運転できる距離と回答している実態を踏まえ、貸切バス・高速乗合バスの交替運転者配置基準を走行距離500km（回送を含み、一般道は2倍換算）、夜間運行は距離にかかわらず運転者2人制に改定すること。</p> | <p>交替運転者配置基準は最低の基準なので、日常の安全対策が必要と考える。基準では、回送を含め1日9時間以内、夜行では連続4夜までなどの制限がかかっている。</p> |
| <p>7. 厚生労働省と連携し「改善基準」を下記の内容に改定し、重大事故につながる過労運転を未然に防ぐため監督行政として責務を果たすこと。</p> <p>①拘束時間、「1日13時間以内、1か月240時間以内」とすること。</p> <p>②休息期間、現行「8時間」を「11時間以上」にすること。他</p> | <p>バス運転者の労働時間は長いので是正が必要だ。改善基準は厚労省の所管なので、厚労省で改正が検討されるときには国交省も協力していきたい。2016年の監督結果では改善基準違反が56%もあり、現行の基準も守られていないので、法令順守を徹底したい。</p> |