



(電子版)

info@jikosoren.jp

2019年 第7号 2019年4月9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

手数料バックペイ、実効ある規制を バス部会 国交省交渉、第5回総会ひらく

自交総連バス部会は4月5日、国交省交渉と第5回総会をひらきました。

総会には、宮城・東京・大阪・高知・福岡から12人が参加、各地の運動を報告し、交流しました。低賃金のため新しく人が入ってこない、在職者が12連勤など過重労働になっているなどの報告があり、バスのピラをつかった宣伝強化を確認、以下の役員を決めました。

バス部会長＝石垣敦（本部副委員長）再、事務局長＝古賀文則（福岡）新、会計＝吉田加奈（東北）再

交渉の概要は以下のとおりです。

要請書を渡す石垣バス部会長
(右)



「手数料の額は決められないが、安全コストに害があるものは処分」

【2019. 4. 5国交省交渉（バス部会）】

国 交 省 自動車局旅客課バス産業活性化室能勢賢太郎専門官、安全政策課小田秀人専門官、観光庁観光産業課旅行振興室稲田修専門官他4人

自交総連 石垣部会長（副委員長）他10人（本部、東北2、大阪3、高知、福岡3）

要請事項	回答要旨
1. 貸切バスの規制緩和政策を根本から見直し、とくに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。	安全対策として、許可取り消しを受けた者の欠格期間を伸ばし、参入要件を厳格化している。事業者に安全投資計画を義務付け、コストをまかなえず継続的に安全を確保できない者の参入を認めないこととした。

	<p>許可の更新制により、H29年度に期限を迎える810者のうち107者が退出した。安全を確保する能力のない者は退出するよう、しっかりやりたい。</p>
<p>2. 貸切バスの公示運賃を確保するため、旅行業者による大幅な手数料（キックバック）の収受など不当な取引の実態を把握して、公示運賃を遵守しない旅行業者・バス事業者を厳重に処分すること。また、新公示運賃施行後の違反摘発件数及び事業者名、処分内容を示すこと。</p> <p>—運賃の原価構成からいっても20%とか30%の手数料を払ったら、人件費や安全コストを削ることになるのは明らかだ。そういうものを、すぐに取り締まれないのか？</p>	<p>企業間の自由な取り引きとなる手数料自体は違法ではない。手数料で安全が阻害されている場合は道運法違反であり、確認できればバス事業者を処分、旅行会社に業務改善命令を出す。</p> <p>違反の摘発はH27年度15件、28年度86件、29年度81件で、処分内容はホームページで公表している。</p> <p>手数料の額は、独占禁止法の問題もあり、何%はダメと決められない。安全コストをまかなっているか調査したうえで、安全コストに害があるものは処分する。手数料を引いた運賃が下限を下回っていたらすべて調べる。</p>
<p>3. 公示運賃の原価算定について、運転者の人件費は、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、全職種平均給与時間給と同額に改め、手数料等の実態も算定基準に加えて改定すること。</p>	<p>手数料は、その他経費のところで原価の計算に含めている。</p>
<p>4. 貸切バス適正化機関の事前通知による巡回指導では悪質事業者の摘発は難しく、貴省職員による抜打ち監査で悪質事業者を一掃するために、監査要員の増員を行うこと。</p>	<p>巡回指導は、民間の事業であり、調べるためには事前に通告する必要がある。そこで改善しないものは運輸局に通報され、監査をしている。悪質な違反等の処分を厳格化した。監査要員は今年度は18人増えて439人になった。</p>
<p>5. ワンマン運行では対応できない運転者の急病や事故、火災が発生しており、安全確保の観点から、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。</p> <p>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>現在、見通しが悪い道路など危険な場合に車掌の乗務を義務付けている。</p> <p>安全確保のために、運行管理者が適切に管理し、トラブルの発生に対応することになっている。</p> <p>消火器等は日頃より適正に点検し、避難訓練も実施するよう呼びかけている。</p>

<p>—以前はガイドが乗るのが常識だったが、今はガイドは絶滅危惧種だ。</p> <p>—児童が2人掛けの座席に3人で9人も乗ることが実際にある。火事で消火、避難誘導、追突防止など、とても運転者一人ではできない。</p>	<p>いまはワンマン運転が当たり前になっているが…、(その分) 運行管理者が一人は社内に常駐しなければならないなど、運行管理を強化している。</p> <p>(児童乗車時など) おっしゃるような問題点があり、意見があったということは省内に伝える。</p>
<p>6. 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>配置基準は、関係者の意見をふまえて、生理学的な観点から定められたものだ。日常的な安全対策を強化して対応することにしている。</p>
<p>7. 自動車運転者の労働時間等の改善基準告示について、厚生労働省と連携して、バスの部分は以下の内容に改定されるようにすること。</p> <p>①拘束時間＝1日13時間以内、1か月240時間以内</p> <p>②休息期間＝11時間以上、他</p>	<p>改善基準告示の見直しは厚労省で検討するものだが、国会の附帯決議をふまえて検討することとなったので、国交省としても重大な関心をもって、対応していきたい。</p>

(資料)

2019年3月29日 国交省 観光庁、自動車局発表

貸切バス事業者が適正な運賃を収受できるよう 旅行者との手数料等に係る取引対策を強化します

国土交通省は、貸切バス事業者が旅行者に対して、安全コストが阻害されている疑いのある手数料等の支払いにより、適正な運賃を収受できない場合について、旅行者と貸切バス事業者との手数料等の調査体制の強化や取引の明確化により、旅行業界・バス業界における取引環境の適正化に向けた対策を強化します。

1. 手数料等にかかる調査体制の強化

手数料等により貸切バス事業者の安全コストが阻害されている疑いがある場合は、国土交通省としても、第三者委員会と連携のうえ、バス事業者及び旅行者に対する調査等を積極的に実施。

2. 手数料等取引の明確化

- 貸切バス事業者が交付する運送引受書に手数料等の額の記載を義務付け、運送取引ごとの手数料等の取引額を明確化。
⇒「旅客自動車運送事業運輸規則第7条の2第1項の運送引受書の記載事項を定める告示」の改正(本年5月施行予定)
- 貸切バス事業者が国に報告する事業報告書に手数料等の記載を義務付け、年間の手数料等の取引額を明確化。
⇒「旅客自動車運送事業等報告規則」の改正(2019年度報告分から施行予定)