

一般社団法人北海道貸切バス適正化センター  
令和6年度適正化事業諮問委員会 議事録

<開催日時及び場所>

令和7年2月26日 13時25分～14時45分

札幌市中央区南8条西15丁目4-1 北海道ハイヤー会館3階小会議室

<報告事項>

1. 令和6年度巡回指導状況
2. 令和6年度負担金納付状況

<審議事項>

1. 令和7年度事業計画
2. 令和7年度収支予算及び資金計画
3. 令和7年度負担金の額及び徴収方法

<出席者>

諮問委員総数4名 出席諮問委員4名

高野 伸栄 委員長

井元 秀樹 委員

加藤 裕幸 委員

武野 伸二 委員

オブザーバー：北海道運輸局自動車交通部旅客第一課

佐伯 健一 課長

田原 駿 貸切係

事務局：一般社団法人北海道貸切バス適正化センター

田村 亨 会長（代表理事）

篠崎 光 専務理事

<議事>

(1)開会・出席者の紹介

定刻より早く13時25分に篠崎専務理事が開会を宣言するとともに、出席者の紹介を行った。  
なお、日野委員は退任され、北海道バス協会参与兼事務局次長である井元秀樹氏が後任となったことを報告した。

(2)会長挨拶、委員長選任及び諮問

田村会長から本日出席いただいた委員及びオブザーバーに御礼が述べられ、開会の挨拶の後、田村会長から高野委員長に諮問書を提出した。

(3)議長就任、開会宣言及び定足数確認

高野委員長が議長に就任し、諮問委員4名中4名の出席があり、委員会として有効に成立していることを宣言した。

#### (4) 議事録署名人

議長から、議事録署名人は諮問委員会運営規程第12条により出席委員にお願いし、承諾を得た。

#### 【報告事項】

報告第1号 令和6年度巡回指導状況

報告第2号 令和6年度負担金納付状況

議長の求めに応じ、事務局が報告第1号及び第2号について、資料に基づき一括して報告したところ、出席者より次の発言があった。

[武野委員] 臨時指導の2件は、優良営業所に該当しながらも、あえて希望して指導を受けたということか。また、その評価は資料中の評価件数に含まれるか。

[事務局] 臨時指導は、優良営業所へ北海道運輸局を通じ希望調査を行い、希望のあった2営業所へ指導を実施したもの。臨時指導は通常の巡回指導とは別枠のため、評価件数には含まれていない。何らかの改善を要する事項については、口頭により指導を行ったが、輸送の安全に関わるような事案はなかった。

[武野委員] 説明資料下段「届出運賃の適正な収受」の指摘は、本体資料で令和1年度から令和6年度まで順に「11、35、48、60、33、10」となっている。私の認識では適正化が進む過程で届出運賃の適正な収受が一定程度進んだが、コロナ禍に入って著しく供給減となった結果、残念ながら届出運賃の適正な収受が後退した。現在は適正化が進んだコロナ禍前に近づいているという認識で良いか。

[事務局] 需要と供給双方が非常に多かった中でコロナ禍を迎えた。その後令和5年度に公示運賃の値上げがあり、事業者として運賃を取りやすくなった部分がある。また、運賃の指摘が令和2年度以降増えた要因として、国の通達により「運賃収受に関する確認・調査方法」が変更されたことも影響している。これ以降、運送引受時の運賃額と運行後の請求書や領収書等を突合し「実際の運行に基づく事業者が収受すべき額」と「事業者が実際に収受した額」を確認している。調査方法が変わり、これまで明らかにならなかった実態が掘り起こされた形と考える。また、令和6年度に指摘が減った理由は、運賃の値上げはもとより、適正な運賃収受の意識が事業者や旅行会社にも浸透してきたことによると考える。

[高野議長] 巡回指導での運賃収受に関する確認が厳しくなった中であっても、令和6年度は少なくなったということか。

[事務局] 状況としては改善の傾向にあると思われる。

[佐伯課長] 適正な運賃収受がなされていないことが認められた場合は、車両の使用停止処分(60日車)という重い行政処分が課される。この行政処分基準が厳格化されたことと相まって、旅客から収受した運賃を安全投資に反映させる、という意識が浸透してきたことも要因と認識している。

[井元委員] 改善要請を行った際に「法令改正について知らなかった」以外で、何か特徴的な理由はあるか。

[事務局] 令和6年度に件数の多い点呼関係では、多くは「改正について知らなかった」という理由が、特にバス協会の非会員に多い。

改正に関する国からの周知もメール等に限られ、関係の資料も施行まで時間が少ない中完成した。改善要請は行っているが、設備投資の必要も伴う中で急な改正となったため、多くは「対応できていなかったが、故意ではなかった」という状態である。

健康診断は、「定期健康診断と雇入時健康診断の区別がついていない」というケースも多い。健康診断は貸切バス事業者というより、一企業として基本中の労務管理であり、実施の必要性は分かっているがうっかり漏れてしまった…という場合もある。

特定運転者に対する特別な指導は、多くは「初任指導の実技時間の不足」で、20時間以上が求められる実技時間が不足していたものである。「十分な運転技量に達するまで指導」という事業者がいる一方、少しでも早く働いてほしいという気持ちから「最低基準の20時間だけクリアすればいい」と技量をしっかり見極めていない事業者もいて、意識にばらつきがみられる。貸切バス運転者が同業他社に移った場合、どんなベテランでも一律で初任運転者扱いとなるため、「ベテランなのにまた改めて指導をやる必要があるのか」という意見もあるが、制度が緩和されることはないと考える。

[高野議長] 20時間以上の実技指導は、書類上のチェックになるのか。それともさらに一步踏み込んで、実際に実施していたかどうかのエビデンスを要求するのか。

[事務局] 指導記録簿の確認の他、運行記録計等の記録も照合してチェックする。現在も誤解している事業者が見受けられるが、被教育者の休憩時間や横乗り時間を除く「ハンドル20時間」という部分を正しく実施しているか確認している。

[加藤委員] 乗務時間に関する指摘が徐々に増えているようだが、この理由としては自然災害や何らかの事態が起きた結果、改善基準告示に違背したものか。

[事務局] 該当項目はコロナの影響で仕事がなかった時期には件数が少なかった部分だが、現状で一番多いのは「連続運転4時間」を超えてしまったものである。但し、指摘したケースのすべてが悪質な内容ではない。

[加藤委員] インバウンド需要が増えているが、外国のエージェントには改善基準告示の概念がないことが多い。今後もインバウンドが増える中で安全が担保できなくなることが考えられるので、その部分を今後徹底して注意していただきたい。

[事務局] インバウンド向けの新規事業者が増えているため、引き続きしっかりチェックしていきたい。

以上の議論があり、報告第1号及び第2号について、満場一致で承認された。

#### 【審議事項】

審議第1号 令和7年度事業計画

審議第2号 令和7年度収支予算及び資金計画

審議第3号 令和7年度負担金の額及び徴収方法

議長より審議第1号から第3号は深く関連する事項なので一括して事務局から説明を行い、審議、決議することを告げた。

議長の求めに応じ、事務局が資料に基づき一括して説明を行ったところ、出席者から次のような発言があった。

[井元委員] 事業計画への異議等ではなく、制度の問題について申し上げたい。

現状、適正化の運営資金の財源は全額、事業者からいただく負担金であると承知しているが、バス協会としては、やはり事業者負担の軽減という観点からも、たとえば国費負担であるとか、優良事業者に対する負担金軽減の措置について、今後ご検討いただきたい。

[高野議長] すべてがバス事業者からの持ち出しという部分で、そのように考えるのは当然かと思われる。いずれかの機会に、国へも要望を出していただければと考える。

[事務局] 負担金と事業運営の話は、発足当時から出ている問題である。

[佐伯課長] コロナ禍を過ぎてインバウンド需要等も高まり、事業者の収支も改善しているものと思われるが、果たしてこれが事業者にとってどの程度の負担度合いなのか…という点も考えながら検討しなければならない。国の施策を決める流れとしては、バス協会等をはじめ皆さんから国へ声を上げていただき、それを反映していくという形になるので、機会あるごとにご要望をいただければ、形になる可能性もあるかと思う。

[事務局] 国土交通省との連絡会議等でも訴えていきたい。需要が右肩上がりの状況では大きな問題は起きないが、コロナのような非常事態では不安定要素となる。

[加藤委員] 事業者からも「どうにかならないか」との声を受けている。現状の指導員数でこの計画数を巡回するのは大変ではないかとも思いつつ、指導員を増やすには負担金を上げなければならない。しかしながら、巡回指導は安全を担保するために必要不可欠なことではないかと思う。巡回しきれない部分があると安全の確保が遅れてしまう…という考えの中で、国土交通省においても検討をしていただきたいと感じる。

[事務局] 適正化の発足当時の考え方では、巡回指導対象が224営業所に増えるならば、指導員は5人必要となる。現状は役員1名含め4人、これを1名増やすと、負担金の増額という形で事業者の負担が大きくなる。必要な部分は要求すれば良いという話にはなりにくいのが現状である。

[加藤委員] 安全が最大の担保であると認識しており、指導が遅れてしまうことによって、結果的に安全の担保が取れなくなっていくことを危惧している。先程の話のとおり、事業者へは負担金が重くのしかかってくるという部分も含めて、引き続きご検討いただきたい。

[事務局] 厳しい状況下ではあるが、なんとか令和7年度は頑張っていきたい。

[武野委員] 予算決算を見ると、財政がかなり弾力性に欠けている、つまり優良事業者の除外というのは波動的に山と谷があると感じる。今後コロナ禍が明けてインバウンドが増えて事業者数も増えていくだろうが、一回生じた波はかなり尾を引きながら続いていくと考える。表側があつて裏側があつて、令和7年度は裏側というお金のかかる年度である。お金のかかる年度であっても安全をないがしろにするわけにはいかず、その分を恒久的な人の手当てをするということは今後も中々難しい。それでもやらなければならないという弾力性に欠けている部分をどう担保するのか難しいことだと思う。

安全性の水準を保つために人件費的な経費の負担をどう維持していくのか、それは何よりも安全性を目的で期待しているが、負担金を増やさずに維持していくためには何らかの支援が必要ではないか。

[高野議長] ベース的な部分を上げていくため、何かの支援があると良いのだが。

以上の議論があり、審議第1号から第3号について、満場一致で議決された。

#### <答申案・その他>

議長より、事務局から配付の答申案に議事録を添付し答申を行う旨を諮ったところ、以下の議論ののち、承認を得た。

[武野委員] 答申書の表現はこの内容で良いのか。先ほど出た意見について、もう少し具体的な内容を書いたほうが良いのでは。

[高野議長] 国による財政支援等、などの文言を入れるべきか。

[事務局] 答申を「審議において、委員から出された意見については、国による財政支援措置など、国の施策に関わり、適正化機関においては解決しかねる事項が含まれているため、国土交通省北海道運輸局へ議事録をもって報告されるよう要望します。」というような文言に変更したい。

新しい答申書（案）は、議事録とともに皆様に再度ご確認をお願いしたい。

[佐伯課長] ストレートに書いていただいたほうが良いかと考える。

[高野議長] 文言を追加した答申書に議事録を添えて、運輸局へ報告いただきたい。

最後にその他として、事務局から「今後における会議等の日程」及び「令和7年度以降の業務執行体制」を説明したところ、出席者から以下の発言があった。

[高野議長] 篠崎専務理事のこれまでのご尽力に感謝申し上げたい。

[佐伯課長] 先週、札幌商工会議所主催のトラック関係の物流DX展示会で、緑内障検査等の「目の健康チェックサービス」について情報提供があり、資料をお配りした。個社のCMを運輸局がするものではないが、令和7年4月以降、貸切バス安全性評価認定が最大五ツ星に変更となる中、安全に対する取組みを審査する過程で、視野障害対策も適切に実施しているかという点も、評価事項に含まれることとなった。どの事業者でも、運転者が検査を受診する機会を持ちづらい部分があると思うが、この機関では数日間、出張でサービスを実施する。受診する人数が増えたと、病院で受診するより安価になる場合もある。安全性評価の星の数が上がると、長期末実施を理由とした運輸局の監査が不要になるであるとか、利用者から「あの事業者は安全意識が高い」という印象を抱いてもらえるバリューが一番大きいので、安全に関する取組みを高める中で、評価を受けていただき、可能であれば五ツ星まで行き着いていただくことを願っている。今回はトラック関係の展示会における話であったが、会社にとって必要な安全負担であることには変わりがないので、こういった実施機関もある、ということをお貸切バスの方でも共有させていただいた次第。

以上をもって議案の審議等が全て終了したので、14時45分、議長が令和6年度適正化事業諮問委員会の終了を宣言し、閉会した。

この議事録が正確であることを証するため、議事録署名人の全員がこれに記名押印する。

令和7年2月26日

議事録署名人 諮問委員長 高野伸栄

諮問委員 井元秀樹

諮問委員 加藤裕幸

諮問委員 武野伸二