

**一般社団法人北海道貸切バス適正化センター**  
**令和4年度適正化事業諮問委員会 議事概要**

1. 日 時：令和5年2月22日（水曜日）13時20分～15時45分
2. 場 所：北海道ハイヤー会館3階小会議室 札幌市中央区南8条西15丁目4-1
3. 報告事項
  - (1) 令和4年度巡回指導状況
  - (2) 令和4年度負担金納付状況
4. 審議事項
  - (1) 令和5年度事業計画、収支予算及び資金計画
  - (2) 令和5年度負担金の額及び徴収方法

5. 出席者

諮問委員総数4名 出席委員4名

田村委員長、今委員、加藤委員、武野委員

理事2名

佐藤代表理事（会長）、篠崎専務理事（事務局）

オブザーバー2名

北海道運輸局自動車交通部 旅客第一課 久保田課長、菅原担当官

事務局5名

篠崎専務理事、加島指導員、瀧田指導員、横山指導員、三浦総務係長

6. 会議の概要

- (1) 議長就任、開会宣言、定足数確認及び議事録署名人

田村委員長が議長に就任し、委員4名中4名が出席し、諮問委員会として有効に成立していることを宣言した。また、委員長及び出席委員の全員が議事録署名人として承諾した。

- (2) 審議状況及び結果

**【報告事項】**

議長の求めに応じ、事務局が資料に基づき「令和4年度巡回指導状況」及び「令和4年度負担金納付状況」について説明を行った。

本報告事項に関する質疑応答は、以下のとおり。

●今委員

北海道バス協会（以下：バス協）として意見を述べる。① 巡回指導評価を公表すべきではないか。今後のためにも指摘事項の具体的内容について公表した方が良いのではないか。

② 巡回指導の評価方法は項目ごとの重要度を加味すべきではないか。

③ 貸切バス事業者に対し無通告で巡回指導を実施すべきである。

④ もっと時間をかけて巡回指導をすべきである。重点項目に限り、見る範囲を広げもっと時間をかけて見ることが、貸切バスの安全、安心の確保に繋がると考える。

●事務局

巡回指導の評価公表、評価方法及び実施方法（事前通告等）は、国土交通省（以下：国交省）の通達で定められたものである。

資料に評価（A～E）を載せているが委員の理解を深めるため、評価は通達により非公表とされている。評価方法の見直しについてはバス協と同意見である。

無通告の巡回指導は、遠方に行って空振りの事態となれば、金銭的にも業務的にも非常に無駄が多くなり、その辺りも考慮する必要がある。

指導時間については、適正化設立時から1件に対する時間を減らすことで、必要とする人数と経費を押さえ、事業者の負担軽減に繋げようと考えたものである。

いずれも貸切バス適正化センター（以下：適正化）で判断はできず、宿題とさせていただきたい。国交省あるいは北海道運輸局（以下：運輸局）と調整が必要であると考え。

●久保田課長

意見について、改めて検討を重ね国交省と意見交換を行っていく中で改善できれば良いと考える。

●議長

制度は大体5、6年で見直されるもの。議論された事項に関して検討の後に意見を上げて改善ではなく改善されていくようになれば良いと考える。

●加藤委員

来年から改善基準告示が大幅に変わる中で、巡回指導で見えていく場所も対応して変えていかなければ、貸切バスの安全、安心というのは中々確保できない。バス業界は昔から運転者の人手不足が問題視されていたが、今は最大と言える危機的状況下にあり、1番大きな問題となっている。

北海道は観光地として大変魅力のあるところであり、それを活かすためにも貸切バスの指導の在り方について見直しが必要である。

以上の議論があり、「令和4年度巡回指導状況」及び「令和4年度負担金納付状況」について、全員一致で承認された。

【審議事項】

議長の求めに応じ、事務局が資料に基づき「令和5年度事業計画、収支予算及び資金計画」、「令和5年度負担金の額及び徴収方法」について一括して説明を行った。

本審議事項に関する質疑応答は、以下のとおり。

「令和5年度事業計画」

●今委員

適正化設立の目的は貸切バスの安全、安心の確保のためにある。適正化の役割は国で監査に回り切れない事業者を巡回指導に回るものだが、実質的な役割は悪質な違反をしている事業者を退出させることであり、そもそもの大きな目標となっている。

こうした点で、事前通知ありの巡回指導の効果は全くなく、事前通知なしの抜き打ちの実施かつ重点項目に時間をかけて見ることを基本とすべきである。

また、適正化にかかる全費用を全て負担金として事業者から集めているのはおかしい、国の監査業務の補完なのだから国のお金が投入されるべき業務ではないのか。これは日本バス協会（以下：日バス協）貸切委員会でも議論があり、これから日バス協で意見をまとめて国交省に要望することになっている。

議論の中身を列挙する。① 適正化の権限を強化する。② 国が定員外の監査官として指導員を指名する。③ 「適正化が行う巡回指導」、「日バス協が行う安全性評価認定（以下：評価認定）」、「国が行う事業の許可更新」については、指導項目が相当数重複しており、事業者は何回もいろいろなところがあるのはどうなのか。極端な場合、巡回指導翌日に評価認定という状況も北海道では起きている。

個人的意見になるが、評価認定について適正化が委託を受け、巡回指導時に一緒に実施するのはどうか。適正化が委託料を貰えて財政問題解決の一助となる。

●事務局

巡回指導、評価認定、許可更新について、ほぼ中身が同じだから一緒にしてほしい気持ちは分かるが、前提として実施する根拠、制度設計がそれぞれ異なっている。

今後、国交省が交通整理を行い、指導項目等を共有していくという仕組みを作る場合には、その協議の中に当然参画させていただきたいと思う。

財政問題については、バス協など側面から支援があれば有難いと考える。

●議長

事業計画を立てる大前提として、お金の話というのはこの後に出てくると思う。運転者不足に加え、事業者自体もコロナで体力がかなり弱り、負担金を払いたくても払えないというケースも考えられる。

●久保田課長

国の支援策として、全国旅行支援による貸切バス利用の促進がある（貸切バスを利用する団体旅行枠、貸切バス利用を含む旅行商品を作ることにより、割引上限を引き上げ）。

また、令和4年度補正予算で初めて人材確保のための補助金を創設した（大型2種免許取得のための支援を国が2分の1行う。）。

●議長

事業者の体力をつける話と安全、安心の確保のための話のどこでバランスを取ればいいのか、そもそもバランスを取るものではないのかもしれない。

しかし、少なくともお金がなければ適正化自体の事業が成り立たないので、複合して考えていくことが必要になる。

ところで、全営業所を巡回指導という話はいつからか。令和5年度はどうなるか。

●事務局

国交省の方針は適正化設立時から1年に1回全営業所の訪問であるが、適正化の体制が整備されるまでの当面の間は、可能な範囲で実施に努めるという文言があった。しかし、令和3年度から、その文言が方針から削除された。コロナ禍であっても安全確保を図りなさいという意味と考える。

令和5年度は全営業所実施の方針が変わる模様であるが、正式な発出はまだである。

●今委員

適正化設立当初は必要な指導員を全て揃えることが難しい状況だった。

また、国が監査対象以外の全営業所を巡回指導する方針を打ち出すと、監査に入った所は巡回指導が来ないにもかかわらず、なぜ負担金を払うのかという問題が出てくる。

●事務局

巡回指導の有無にかかわらず、事業者全体で負担金を賄うという制度設計になっており、負担金の納付が巡回指導を行う前提とはなっていない。

●議長

負担金の減額分を回収しなさいという国交省の指示について聞きたい。

●事務局

令和3年度の収支予算作成にあたり、事業者負担軽減のため負担金を減額したが、国交省から「その減額は前年度の執行残を充当するなどの合理的な理由に基づいておらず、その減額分を回収するよう」認可条件が付されている。

適正化としては必要以上に資金を積み増しするという考えはない。

●武野委員

巡回指導と評価認定について、バス協が発注する業務を適正化の巡回指導員が遂行するスキルがあるというのが前提になると思うが。

●今委員

巡回指導と評価認定で見る内容に大きな差異はなく問題ないと思われる。

ポイントは、同じような指導、審査を受けている事業者の負担を減らすべきではないか。そのために日バス協が評価認定を全国の適正化に委託し、適正化が巡回指導と一緒に実施する設計にする。バス協の負担減、適正化に委託料収入という最も望ましい形と考える。

現状では移行するかどうかも何も決まっていない。

●武野委員

評価認定の事業資金は協会員の会費で賄っているのか。他に公的補助もあるのか。

●今委員

評価認定の対象はバス協会員だけではなく非協会員にも実施し、事業者は申請料がかかる。2年おきに更新があるため、その申請料で事業を賄っている勘定になる。

●武野委員

人員、必要な資格があれば事業的に移行は可能なのか。

●今委員

一般的に評価認定はバス協が申請した全事業者の審査を行っている（ただし、関東はバス協が協会員のみ行い、申請料は取っていない。）。

北海道では日バス協から協会員を訪問するよう指示された場合、旅費交通費及び日当が出る。

●武野委員

事業として収益性があれば良いが経費で消えるなら意味がない。

●今委員

巡回指導と一緒に評価認定で回れば効率的ではある。

●武野委員

協会側の交通費を使えば適正化側は経費を減らすことができ、財政基盤を強化する一策として有効であるということか。

●加藤委員

予算的な問題もあるだろうが、現在の車両数に対して指導員の数が適正なのか検証が必要ではないか。適正化に権限がないため違反を見つけても、運輸局報告後に運輸局が是正するプロセスにスピード感がない。

根本の安全、安心というのが流れ作業になっている。きちんとしていない事業者にどれだけスピード感を持って安全を担保できるかという問題に対して流れが良くないと感じる。適正化設立から6年であり、その辺りを見直す時期に来ているのではないか。これは国交省も運輸局も含めて言えることである。

そもそも運転者がいない状況の中、お客様、バスの数に対してキャパが足りず、回していけるかという問題がもう限界を超えてしまっている。

現在、バス運転者になりたい人は多数いるけど、免許代が高いため、なれない状況ではない。いろいろなアンケートを見ると「給料が安い。」という労使では単純に解決できない問題がある。

まず「運転者になりたい人は多数いる」、「支援策を出してもキャパがもう限界にきている」という点を把握し、ただ単純にお金を出せば良いという問題ではなく、まとめて解決策を考えていく必要があることを運輸局にも理解していただきたい。

●事務局

現状の指導体制（指導員4名）については、巡回指導は2人1組のため、予備がいない状況にあり、プラス1名が必要であると考えます。

現状人員に余裕がないことは議事録にも残していただきたい。

●議長

人員が足りないことと、市町村が点在している北海道を一括で行うのかという気の遠くなる話であるが、それプラス実際に巡回している指導員全員が経験値を積み上げてやっていることをマニュアル化して残してほしい。

●武野委員

退出すべき事業者が一定程度あり、業界全体として適正な事業者が多くなると労務的にも良い状態になるという理解で良いか。

適正な運賃収受ができれば運転者の給与水準が上がり、結果として成り手が増えるという循環が期待できるのか。

●加藤委員

適正な運賃がないと給与も上がらない。自由化されてからダンピングが横行し、自然と会社にかかる負担も増え、それが人件費にも跳ね返っていた。運賃が上がらないため給料が上がらない状況になり、もう30年位経っている。

現在、バス会社の経営状況は非常に厳しく、コロナ禍で車両数も減ってきた中で、正しいやり方なのか、人がいなくて回せないのか推移を見守っていかなければならない。

人はいないが法律を守らなければならない中で、来年から休息期間を増やす必要があり、その分負担がかかる。

当然だが、バスがあっても仕事があっても人がいなければ成り立たない。そういう状況で単純に人が来れば給与が上がるかと言うと難しい。

我々だけでは給与、募集について考えても限界があるので運輸局もどうすれば良くなるか一緒に考えて欲しい。

●今委員

コロナになってからの貸切バス業界において、大手バス会社含む兼業で貸切を行う乗合事業者は、路線を動かすことで精一杯で、やはり運転者は不足気味である。

貸切事業者は圧倒的に中小が多く「三ちゃん農業」のようなスタイルで何人運転者を雇用しているかという世界である。そういう事業者はコロナになり雇用調整助成金を貰い、雇用を継続していても社会保険等でお金は出ていくし、仕事がないため払う給料も減ってしまう。それでも雇用を守れず運転者を離れたケースも多くある。

観光事業に関わるホテル等を含めて同じことが言えるが、一旦手放されると労働者としては観光業界では何かあればすぐ切られてしまうと考え、仕事が戻ってきたから、また来てくれと言われても中々戻らない構図になっている。

●武野委員

悪質事業者に退出いただくことによって業界全体が適正な運賃収入、適正な人件費、そういう良い循環が生まれてくるのか、可能性を聞きたい。退出いただくだけでは中々良い流れにはならない気がする。

●今委員

良い流れになる可能性はあると思う。今の貸切バス運賃は平成26年時に出された数字をそのまま使った安い運賃となっており、当然国交省も考えなければならないことだと思う。

今コロナが明け仕事に戻ってくる中で過当競争が始まり運賃がダウンするという状況になりつつある。しかし、悪質事業者退出がこういった現状を変える可能性はある。

●武野委員

消費者にとって運賃の安さより安全、安心が大事であることは明らかであるが、とはいえ1万円のもの8千円のものがあれば8千円のほうが魅力的に見える。そこでなぜ8千円なのか分かりやすく説明されていれば当然1万円の方を選択する。

退出すべき事業者がどういうところかわかれば差別化はされると考える。

●加藤委員

乗合、貸切ともに事業をやっている中で、路線の収入減を貸切で埋め合わせるのは非常に難しい。その中で会社が純粋に利益を上げて人件費に対価としてやるというのは、貸切バスだけの給料体系ではなくなる。北海道はオンシーズン、オフシーズンで料金の差もあり、労働者的には季節労働者のように忙しい時はいるけど、そうでない時はいないことが常態化している。

循環の可能性は確かに秘めているが、そういう構造的な問題も解決していかないと、うまく循環しないと思う。オフシーズンでも下限運賃が上がるよう運輸局も働きかけて欲しい。

●今委員

運賃に関わる場所では旅行エージェントが問題となる。エージェントが事業者が無理な条件で仕事を渡している。仕事を貰う弱い立場の事業者が何か言えば、「では他の会社にやって貰う」となり何も言えなくなる。

●事務局

運転者の確保のためには貸切バス業界の地位を上げる必要がある。

何十年も旅行エージェントの下におり、同様なことを繰り返している。そこを変えない限り、うまく循環していかない。

「令和5年度事業計画」について以上の議論があり、議長が議事録に残すこととし、3名の委員の賛成で決議された（1名挙手せず。）。

「令和5年度収支予算及び資金計画」、「令和5年度負担金の額及び徴収方法」

●今委員

乗合及び貸切バスの2年間における運送収入は合計593億円の減収となっている。

意見① 貸切は令和1年から令和3年まで仕事がなく、今年から借金を返す必要がある。

② 燃料代高騰により軽油使用料がここ2、3年で23億円ほど増加している。③ 北海道では大型2種免許取得者が減り、高齢化している。

現状は乗合及び貸切とも20%位収入が落ち込み、貸切は仕事が始まってきているが、まだまだ借金の塊である。この時期に負担金を上げるのはバス協として反対せざるを得ない。

●武野委員

正味財産をほぼ全額組み込まないと予算を編成できない状況は令和5年度だけでなく令和4年度も同じ状況である。正味財産をしっかり恒常的なものにする必要がある。

年度当初は負担金が入らず運転資金が必要であるため、正味財産を使う。ある程度負担金が入ってくると正味財産として残る。

正味財産として適正な残高というのはあるのか。今期に関してもどの位の正味財産の減を見込まれるのか聞きたい。

●事務局

令和4年度決算では繰越金657万円を見込んでいるが、前期負担金の納付期限(7/3)までの運転資金になる。現状は繰越金の全額を入れなければ収支が賸えない状況にある。

全額を充当し、資金に全く余裕がないため、今後は予備費300万円（何も使う用途がないもの）を確保した中で充当していきたい。

最終的に300万円を残した状態で繰り越しが出来る、運転資金プラス予備費という形が当面の理想と考える。

●武野委員

収入は負担金だけなので、正味財産は何かあった時の備えとして一定程度必要なものと思う。その適正額が今聞いた300万円であれば、今期繰越金657万円で前年度より120万円使っているのです、2か年程度で回収していくということか。

●事務局

2年、3年で300万円を確保するとして、令和6年度から年100万円ずつでも上乗せ出来れば良いと考える。なお、貸切需要の増加に伴い新規で事業者が増えれば、その分を積み増して留保出来ればと思う。

現状営業所と車両が減り、単純な頭割りによる算出で事業者の負担が増えた事情も補足する。国の方針に従った事業計画を遂行するため、ご理解をお願いしたい。

●加藤委員

負担金を営業所数、車両数のパーセンテージで決め、ルールに従っている以上は仕方がなく、今後の推移を見ていくしかない。

●事務局

令和3年度に事業規模を元に戻した段階で、数百万円を減額している。あくまでその分を回収したいという意味であることを補足する。

●議長

仮に事業者が負担金を払えないとなった時は借金をするのか。来年度バス業界に何が起こるか予想できるものではなく、非常事態の想定はしているのか。

●事務局

国交省は非常事態には融資を活用と言っているが、融資を返済する原資は事業者の負担金とするしか方法はなく、融資といっても簡単ではない。

最悪は事業自体を縮小するか停止するしかないと考える。

●議長

現場で何が起きているのか分からないのが怖い。国は旅行事業者、宿泊事業者にどんどん旅行需要を拡大しろと言っているが、運転者もいなくバスもない。

●事務局

北海道が観光を1番の主要産業にしようとする中、足元が脆弱になっている状況を国の方でも考えていただきたい。

●加藤委員

現状の運転者、車両数の増減がコロナによるものか否かは今年、あるいは来年以降にわかってくる。その状況により予算繰りも変わってくると思うし、あくまでアフターコロナを見据えないと出来ない。

●事務局

今後、事業者数がどう推移していくか数字として出てくると思う。

●議長

観光業界等の話を聞いている限り、どうも単価を上げようという動きらしい。それに連動していくことは出来ないのだろうか。

●会長

バス事業で593億円減収とあったが、これはコロナによるものと言うべきではない。そもそもテレワーク等社会の構造が変わってきており、外出機会が減っている。

トラック輸送量は増えているが、人が乗る交通は全てマイナスになっている。コロナがなくなったら回復する期待はあるが、実際はそうではなく移動しなくても良い社会になりつつあり、公共交通機関の存在意義が問われている。そういう目線があるため、そのための勉強に1年にかかるので、とりあえず令和5年度はこのままでいい、その1年後に改めて需要の低下は本質的なものか分析するべきだと思う。

●久保田課長

行動様式の変化とは言われている。それに対してDX化等を活用して公共交通を何とか生き残っていくように、また、葉の交通（自宅から駅等までの移動）」にバスが使えなくなっていることに対し有償運送等の取組みも国交省で考え始めている。

今までの考え方を少し変えなければバス事業としてやっていくのは難しい状況になっていることは国でも把握し、進めているところである。

●会長

「公共」というものに囚われており、公共の枠を外れていない。例えばJR北海道は鉄道とは公共事業だという概念をなくしている。貸切バス事業者も同じような形の事業をしていかなければならない。

●武野委員

ベーシック部分の公共交通は形を変えても残していただく必要がある。利便性が高く、家から目的地への移動、時間もオーダー通りといったカスタマイズされた小さな交通というものが、デジタル化された中で可能になってきていると思う。田舎の方に行くと公共の足がないと本当に買い物どころではなくどこにも行けなくなる。

●今委員

地方の路線バス事業者は、赤字路線については国や自治体の補助金を貰い、コロナ禍で乗っている利用者の数に関わらず補助が出ている。コロナが終わり補助金が無くなると赤字路線を走らせられない。地方では2種免許保有者が特に少なく対応がままならないが、高齢になったら辞めていくし補充もきかず、ダイヤを減らさざるを得ない。

国がこのままのやり方では北海道からバスが無くなりかねない構図になっている。

自家用有償運送もあるが、地域の住民が運転するため安全性、継続性の問題があり、まるで不安であると言える。そのような社会で良いのか懸念している。

●武野委員

経済観光のキャパが増えていっているのは間違いない。それに伴って事業所や車両数が増える可能性はある。減る可能性もあるが増える可能性の方が高い。

当初の見込みとして予算額はこのとおりとして、前期、後期がある。後期の段階でその精算が出来れば大分実態に近くなるのでないか。今必要な負担金を割る母数が固まっているが母数が増える可能性がある。増えれば負担金の額は下がる。前期の分はこのとおりの仕切りで行って、後期の部分でその調整を行えば、予算としてはこのとおりだとしても決算段階で反映するという事は出来ないのか。いわば二段階方式である。

令和5年度中に出来ればということで申し上げた。

●事務局

令和5年度はこの予算額でやらせていただき、相当数の事業者が増えれば、令和6年度に負担金として余った部分を加味した形で総額を減らす方法(負担金に反映することで還元)は可能性としてある。

そうならば私共の組織が倒れないようある程度の余剰を確保してから、負担金軽減に反映できるような原資を捻出できればというものになる。

引き続き経費削減その他諸々の効率化を継続していく。人員も増やさない中で少しでも原資を捻出するような形でやっていきたい。

●今委員

車両数が増える可能性はもちろんあるが、運転者が確保出来るかどうかだ。二つの問題がある。武野委員の意見は検討し、うまい具合に回っていったら返せば良い。

ただ、この議案自体に賛成は出来ない。

●加藤委員

予算立ての中において年度途中で変えていくのは非常に難しいと思われる。あくまで途中経過を見て、次年度以降どうするか判断材料として考えていければ良い。

●武野委員

予算上の数字は変わらない。必要な数字は固定している。営業所等の割り数が変われば単価が小さくなる。

●議長

武野委員の令和5年度の状況をしっかり加えて丁寧に見て、出来れば年度内精算が望ましいという意見は、加藤委員の難しいという意見を踏まえて、少なくとも令和6年度にはそれを含めた予算計画を立てるといった意見が強くあったと議事録に明記する。

●会長

令和5年度内に諮問委員会をもう一度開いてはどうか。前期が終わった時点の決算書を基に理事会を開くので、その後に諮問委員会を開いてはどうか。1年待つ必要はないと思うが。

●事務局

年度途中で収入が上がるケースは、新規許可や事業再開の純増に限られ、既存の事業者が車両を増やしても、その時点で収入として上がらない。

●議長

私はお金が入ってくるのか、万が一の時に借金するのか本当に心配であるが、皆さんプラス思考である。万が一の時には佐藤会長からご指摘のとおり検討していきたい。

「令和5年度収支予算及び資金計画」、「令和5年度負担金の額及び徴収方法」について以上の議論があり、議長が議事録に残すこととし、委員3名の承認と今委員1名の反対で決議された。

以上をもって、議案の審議等が終了したので、15：45分、議長が令和4年度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、議事録署名人は記名押印する。

令和5年2月22日

議事録署名人	諮問委員長	田村	亨
	諮問委員	今	武
	諮問委員	加藤	裕幸
	諮問委員	武野	伸二