

「道路運送法施行規則、一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款及び関係通達の一部改正案について（案）」に関するパブリックコメント（意見書）を国土交通省に提出！！

1. 貸切バス事業者への管理の受委託について

H24年7月27日付け

（1）旅客に対する責任と法令遵守のチェック体制について

国土交通省がおこなった高速ツアーバスを運行する全国のバス会社で実施した緊急重点監査では、298社の監査実施だったにも関わらず、対象バス事業者の8割以上が道路運送法違反を指摘されています。今回のバス事業のあり方検討会最終報告では、高速ツアーバスで見られた旅行業者が貸切バス事業者を下請化する構図が、乗合バス事業者が貸切バス事業者を下請化する構図に変わるだけです。問題は、旅客への責任や法令遵守のチェック体制をどうするかではなく、道路運送法施行規則を変更しても守られない現実をどうするかです。

また、現行の管理の受委託制度においても、旅客に対する責任や事故を起こした時の対応については、受託した事業者（事故を起こした事業者）に対しても、その責任と対応を明確にするべきです。

（2）受託者の要件及び委託事業に係わる安全委託措置について

受託者の要件や委託事業に係わる安全委託措置について、追加されていますが、そもそも管理の受委託制度の導入は、先にも述べたとおり、旅行業者から乗合バス事業者への下請け化の構図が変わるだけで、委託料金をめぐって更なる過当競争が激化し、利益によって自前のバスと運行委託契約による貸切バスの選択が始まるだけで安全性の低下をまねくこととなります。私たちは安全確保のために、このような現実を打開するために、

- ①事故を起こした場合や法令違反を犯した場合の委託者の乗合バス事業者と受託者の貸切バス事業者の共同責任と罰則の強化が必要です。
- ②価格競争への制限と、運行委託料金のピンハネを排除するべきです。
- ③バス運転者の労働基準の法制化と訓練基準の明確化。
- ④国の監査体制の抜本的強化が必要です。

（3）管理の受委託の対象及び委託に係わる制限について

高速乗合バスの運行系統（50km以上）については、これまで議論してきた現行の200km以上の制限を崩すべきではありません。ここまで対象を拡大してしまうと、近距離を含めた主要路線のほとんどで委託運行が可能となり、乗合バス事業者としての責任ある自社運行の姿勢が崩れてしまいます。「安全の確保」を最優先課題として取り組んできた議論経過を踏まえて

- ①委託者・受託者双方の労使間合意を前提に200km以上の制限を管理の受委託対象として、経過を慎重に見ながら受委託対象の制限を決めていくべきです。
- ②自前バスでの運行を原則とし、委託は臨時・波動時の特殊な場合に限定するべきです。

2. 「安全の担保」が最大の優先課題

「バス事業のあり方検討会最終報告書」では「安全の担保」が最大の優先課題となっていました。しかし、最終報告書の中でも「安全の担保」は将来の検討課題とされ、労働条件の改善は先送りされてしまいました。労働者から見れば規制緩和（四条免許の緩和）の導入による改悪とも受け取れる内容になっています。最大の問題は、「安全の担保」をどのように確保するかです。関越自動車道での痛ましいバス事故を二度と起こしてはならないということです。そのためには、行政が道路運送法の遵守の指導・監督を徹底させることです。「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を受けた緊急対策も、法令を遵守させなければ、行政としても無意味なものになってしまいます。重要なのは、行政がいかにバス事業者と向き合うか、緊急重点監査などを強化し、違反業者に罰則を課すとともに、違反を繰り返す業者には、業務停止や業界からの退出も求めているかなくてはならないと思います。バス業界全体の安全意識の向上と安全性を確保していくためには、高速ツアーバスを追認したやり方で運行委託制度を導入するのではなく、従来型的高速乗合バスに一本化することを強く求めます。

田城参議院議員と共に要求実現に向けてたたかおう！！