

国土交通省自動車局安全政策課
パブリックコメント担当 御中

『旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について』の一部改正案について(案)」に関するパブリックコメント

4月29日、群馬県の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近における、高速ツアーバス事故以降、過労運転防止検討会が設置され、今夏の多客期前に高速ツアーバスの交代運転者の配置基準等の見直しが発表されました。私たちは、今夏の多客期対策は、バス業界全体の安全を確立するうえで重要な改正であると考えています。乗客の皆さんが安全で安心して乗車できる高速バスとするためには、まずそこで働く社員の安全意識の向上が最重要課題です。その視点から何点かの意見を述べさせていただきます。

(1) 緊急重点監査について

貸切バス事業者は、4,500社ありますが、今回の緊急重点監査が実施されたのは275社です。このような監査状況で法令遵守の抑止効果が発揮できるのでしょうか。監査対象にならない事業者は、法令違反を繰り返している事業者もあります。このような事業者は速やかに市場から撤退させる必要があります。特に大都市バスターミナル近郊の違法駐車等はあとを絶ちません。まずは、今夏の高速ツアーバスに対する街頭監査などを実施し道路運送法違反の根絶を図るとともに、バスターミナル等のインフラ整備を早急に行う必要があります。

(2) 運行管理者制度の強化について

過労運転防止に係わる緊急対策として、交代運転者の配置基準（実車距離400キロ等）が定められましたが、「遠隔地における第3者立ち会いによる点呼」や「24時間体制による運転者サポート」の運行管理者制度の強化は特別な安全措置の必須項目（措置が取られていれば500キロまで可）に留まっています。そもそも運行管理者は運転キロ数に関係なく24時間体制で運転者をサポートすべきであり、過労運転防止対策に最も重要な運行管理体制の強化を早急に実施すべきです。

(3) 過労運転以外の要因への対策について

過労運転以外の要因を検討する場の設置、定期健康診断、運転適性検査、加齢等による運転能力低下のチェックを早急に実施すべきです。また、今夏の対策に間に合わなかった理由と今後の見通しを明確にすべきです。

(4) 安全運行協議会について

安全運行協議会は「旅行業者と貸切バス事業者とが一体となった高速ツアーバスの運行の安全性向上への取り組みを促進するため、旅行業者が『高速ツアーバス安全運行協議会』を6月中に設置し、夏の多客期の開始前までに第一回を開催するよう、通達を发出する」とありますが、同協議会の開催内容はどのようなことがらを協議するのか明確にすべきです。協議会には現場第一線で働く運転者や、乗合高速バスの運転者を入れ、現場の生の声を安全対策へ反映させるべきです。

(5) 新たな高速乗合バス事業者への管理の受委託の割合について

「バス事業のあり方検討会最終報告書」では「新たな高速乗合バス」制度において、乗合高速バス事業者から貸切バス事業者への受委託の範囲が3分の2、繁忙期は5分の4となっていますが、実際の高速バス市場を見ると、現行の高速乗合バス利用者数は年間1億人以上です。一方、高速ツアーバスの利用者は年間3～4百万人に過ぎません。実績値は3～4%で、約20分の1程度です。今後、高速ツアーバスと高速乗合バスを一本化されるというのであれば、実際の利用者の割合から見ても20分の1程度が許容範囲ではないかと考えます。そもそも貸切バス会社への管理の受委託制度は高速バスの外注化です。事故を起こした場合の責任も不明確で、両者の安全認識の共有化を図る対策についても「委託者が受託者を監督する」としてはいますが、そうすると事業者間での馴れ合いやチェックの見過ごしも懸念されます。したがって、管理の受委託制度の導入には更なる厳しい参入規制が必要であり、そのための制度化を早急に図るべきです。

2012年7月10日

全日本鉄道労働組合総連合会

東日本旅客鉄道労働組合

JR東労組バス関東本部

JR東労組バス東北本部