

(一社)九州貸切バス適正化センター 30年度第2回諮問委員会 議事内容

日 時：平成31年3月8日(金)13:30～14:30

場 所：陸運会館6階小会議室

出席者：(適正化事業諮問委員)辰巳委員長、川下副委員長、長岡委員、越智委員

(適正化センター)原代表理事、阿部首席指導員、酒井事務員

オブザーバー：(運輸局)運輸局自動車交通部宮崎次長、旅客第一課田上課長

主な意見

<平成31年度負担金の額及び徴収方法について>

事務局からの説明の後、下記のとおり意見が述べられた。

川下委員：31年度の経費の中で人件費のうち、前から指摘をしているのだが、1日1人あたり5万4千円というNASVAの指導料が法外な金額ではないかと思わざるを得ない。指導員を雇う予定はないのか。

事務局：事業計画にあるように、巡回指導員を3名から5名に増員する計画である。

NASVAの指導料が5万4千円という金額が非常に高いことは、全国的に問題となっているが、なかなか安くなっていない。

川下委員：NASVAの指導員にいくら経験があるといっても、常識的には考えにくい金額である。事業者として負担金の額が上昇している実情があり、4年目・5年目にも負担金は上昇するということは以前から説明を受けているが、コストを削減していくために何が必要なのかを考えていく必要がある。

その中で全国の負担金の設定状況を見たところ、地方の他ブロックと比べても、九州はコストがかかっていると見受けられる。せめて他ブロックと合わせることは出来ないか。

事務局：30年度の実績としては、当初の予定より多く回っており、節約をしている形ではあるが、今後も出来る限り節約をして事業を進めてまいりたい。九州の場合は、他ブロックと比べて範囲が広い上に、離島も多くコストがかかっている。

川下委員：近畿は378件巡回指導に行っているが、総事業費が4千万弱に抑えられている。これと比較してどうか。

事務局：当法人が、NASVAを利用する件数が多い。来年度はこの件についてよく考える。

辰巳委員：来年度の人件費の中には、首席指導員の他に、指導員 5 名に加え、さらに NASVA を利用しているということであるが、それならば指導員を最初から 6 名にしておけばよいではないか、という指摘であるが、その辺りはどう考えるのか。

事務局：あまり採用できる人がいない。業界のことをよく知っている人でないといけない、という状況もある。何人でもということは出来かねる。

辰巳委員：色々と事情はあるようだが、もう少し経費の節減の可能性があるかもしれないということが、他ブロックと比較しても明らかになった。今後、事務局においては何か経費が節減できるのではないかと、次年度に向けて検討いただきたい。

以上の意見が述べられた後、委員会は、平成 31 年度負担金の額及び徴収方法について了承した。

<平成 31 年度事業計画・収支予算及び資金計画について>

事務局からの説明の後、下記のとおり意見が述べられた。

辰巳委員：事業計画における「苦情処理」ということを、先ほどの説明によれば、次年度も行わないということなのか。

事務局：設立後 4 年間は人やお金の話を含めた体制作りを行っている。肝心の巡回指導を十分出来なくなる恐れがある。そのためにそのように申し上げた。

辰巳委員：そういった場合に、この計画案に「苦情処理」を書く必要があるのか。やらないことを計画案には書かないのが普通だと思うが。

事務局：「苦情処理」というのは、道路運送法上の法律事項である。しかし、5 年目になったからといってやることのできる話もない。当法人として、いくつか逃げられない法律項目は仕方ないとしても、やれる範囲でやるしかないが、全く記載しないわけにもいけない。

辰巳委員：「苦情処理」を事業計画に書くのであれば、一応、体制が整えば「苦情処理」をやる予定だ、ということでしょうか。

事務局：体制が整えば、行う予定である。

長岡委員：東京で貸切バスの下限運賃の通報窓口において苦情の相談を受け付けているはずなので、それを活用できるのであれば、当面東京に委ね、九州での体制を整えば九州で受ける、という考え方もあるのではないか。

事務局：体制整備完了後、揉め事があった場合には第三者委員会等に連絡をすることは巡回指導マニュアルにも記載があるので、承知はしている。しかし、本当にどのくらい活用するかは見通しが立っていない。

越智委員：指導員でない事務員は、今後新たに雇う予定はないのか。

事務局：今は1名であり、31年度も1名の予定であるが、今後必要に応じて考える。

以上の意見が述べられた後、委員会は、平成31年度事業計画・収支予算及び資金計画について了承した。

<業務執行状況報告について>

事務局からの説明の後、下記のとおり意見が述べられた。

川下委員：全国の連絡会議において、負担金に関し、国土交通省に補助金の申し入れをしたという説明があったが、国土交通省はどのような回答であったのか。出さないといわれたのか。

事務局：一切回答がなかった。

川下委員：先ほどの説明にあったように、国土交通省が監査をして、ちゃんとやっていない事業者をちゃんと指導する代わりに、事業者が自ら負担金を出し合って自ら指導を行っている構図なので、いわば国の仕事を事業者がやっている状態なので、負担金に関する補助金はどのような形かは分からないが、引き続き求めていく姿勢が大事だと思うので、よろしくお願いしたい。

事務局：そもそも、議事メモから見ると、発言が残っていないような形になっている。

辰巳委員：その発言自体がなかったことになっているということか。

事務局：なかったというのではなく、国土交通省が作成した議事メモに書いていなかった。

辰巳委員：回答はなかったとしても、本来発言は議事に残すべきなのだが。

川下委員：巡回指導の結果の中で、評価 E の事業者は一社事業廃止となったという説明があったが、もう一社の長崎の事業者に監査に行ったのか。

宮崎次長：監査には行ったが、内容精査に時間がかかっている。

川下委員：30年度の評価 C の 4 社は、指導項目のうち「適」の割合が 50%以上 70%未満なので、最悪半分程度は出来ていないという会社も混ざっている可能性もあるのだが、次年度に監査に行くという取り決めだったか。

宮崎次長：翌年度の監査対象にすることとしている。適正化センターが不適切事項を指摘したら、適正化センターが 1 カ月以内に改善確認をしているので、改善確認からそんなに時間が経たないうちに監査をするのは考えものだ、ということで、1 年後くらいを目途に翌年度の監査対象としている。

事務局：29年度における巡回指導の評価 C は、平成 29 年の 9 月と 12 月に指摘したもので、30年度における巡回指導の評価 C は、平成 30 年の 8 月と 9 月と 11 月に指摘したものである。

長岡委員：適正化センターが指導している内容は、バス会社として守られるべき基本中の基本であり、それを半分近く守られていない会社が 4 社もあるということは言語道断の話である。また国土交通省が定める最低下限運賃の違反がなかなかなくなる現状があり、福岡・長崎・八代などが特にひどいと聞いている。適正化センターの指導とともに、運輸局による運賃の抜き打ち監査は継続すべきである。適正化センターは運輸局と連携を取りながら、事業を行ってほしい。

越智委員：巡回指導を行うことで、それなりに成果は上がっており、大きな違反のあった 2 社の摘発もできているということで、センターの存在価値ありだと思う。最終的には、お客さまの命を守る、という目標で頑張っていたきたい。