

JR連合 政策News

第239号

2013年9月2日

金沢駅周辺で新高速乗合バス移行後の実態調査を実施！

～深夜及び早朝における新高速乗合バスの乗降状況や運用実態を調査～

JR連合自動車連絡会は、9月1日から2日にかけて、JRバス関係労組組合員およそ30名が参加して金沢駅周辺において、先月8月1日から完全移行した新高速乗合バス制度移行後の実態調査を実施した。

バス事業においては、これまでJR連合がその違法性を様々な場で主張してきたいわゆる高速ツアーバス業態によるバス運行が、2012年4月に発生した関越自動車道における悲劇的なツアーバス事故も相まって、より安全・安心なバス産業を構築するとの考え方のもと、先月7月31日を以って完全に不可能となり、8月1日からは、旅行業者であろうと乗合免許を取得しなければ運行できないという制度に移行した。また、新制度移行に際しては、国交省内の審議会で監査基準や交代運転士の配置基準といった細部に亘る諸制度を急ピッチで検討、JR連合としても労働側委員として各種審議会に参加し、バス労働者を代表する立場として様々な意見具申を行ってきたところである。



金沢駅で実施した実態調査では、小雨のばらつく中、9月1日深夜と翌2日の早朝にかけて金沢駅西口に暫定措置として設置されている貸切バス乗降場所における新高速乗合バスでの乗降状況やバス車両の使用状況、さらには運転者の2人乗務等について参加者全員で確認を行った。

深夜時間帯では、22時前後から新宿、東京、TDL行きの夜行バスが続々と到着。当初バスは指定された暫定停留所スペースに止めていたが、台数が複数台になると、指定されたスペースでは足りず、隣接する貸切バス乗降場所を拝借しての客扱いを行っていた。



早朝の調査では、6時を過ぎた辺りからバスが到着し、誘導員の指示により円滑に所定の駐車スペースに停車後、旅客が降車していった。ただ、到着が輻輳する時間帯では、指定場所とは異なる場所で降車を行う事例が見られた。

今回の一連の調査において特段極めて悪質な違反行為は見当たらなかったが、中には発車時刻より2分早く早発するバスを見かけるなど、制度移行での課題も確認するに至った。また、運転者を2人配置しているバスにおいて、運転者が適切な休息を取れるバス内スペース確保がなされていない事例も数例散見された。こうした事象については速やかに国土交通省及び管轄の運輸局へ情報提供を行い、直ちに行政として改善に向けた事業者の指導を要請した。



JR連合及び同自動車連絡会は、今後も新高速乗合バス制度の定着に向け取り組みを強化するとともに、制度の更なるブラッシュアップに向け今後も取り組みを強化する。

以 上