

## 【自動車局（バス関係）】

### 1. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 事前内定方式による補助のため、当該年度内に燃料費の高騰などによる急激なコスト上昇や、バス路線周辺の環境変化（工場、病院などの撤退や学校の統廃合）による旅客の減少などが生じた場合、現行制度では補助されない仕組みとなっている。このため、事業者の責に帰さない事由により、当該年度内に経営環境に多大な影響が生じた場合、補助のあり方を含め、緊急避難的措置などを検討されたい。

#### 【回答】（旅客課）

バス運行費に対する支援は、事業者の効率的経営のインセンティブを高めるため、標準経費等を前提として事前に算定された収支差について補助する方式になっており、原則として、事前に決定した補助額（内定額）を変更することなく、補助金額が確定することになる。

一方、事業者における燃料価格その他標準費用を構成する諸費用の価格の急激な変化があった場合には、後年度の経費算定に反映させることにより対応しており、実質的に事後補填が図れるものと考えている。

- (2) 関係地方自治体の協調補助が義務化されなかったことから、自治体によって温度差が出始めている。具体的には、自治体独自で補助要綱や基準を定めているところもある。こうしたことから、地域の交通を守るため、関係地方自治体に対し、本事業の制度内容について周知徹底を図られたい。

#### 【回答】（旅客課）

「地域公共交通確保維持改善事業」の創設時、また、制度改正時には各地域において事業者、自治体等の関係者に対する制度の説明会を行うことにより、制度趣旨の周知に取り組んでいるところであるが、ご指摘も踏まえ、引き続き事業者、自治体等の関係者の意見を伺いながら、より適切な支援が可能となるよう周知・理解の徹底等、適切に対処していきたい。

また、国土交通省においては、地方自治体等の地域公共交通関連業務に従事する職員に対して、業務上必要な知識を体得させ、事務能力の向上及び業務の円滑な遂行を図ることを目的として、都道府県、政令指定都市、特別区及び市町村に勤務する地域公共交通関係担当職員等を対象とした研修を年2回実施しており、引き続き、必要な知識・情報を提供することにより、行政の円滑な遂行を図っていきたい。

- (3) 地方のバス会社においては、従来の地方バス補助制度などが求めた経営改善により地域分社を行ってきた。このため、地域の中核都市に向かう複数の路線が途中で合流

することにより、その区間が競合率の関係で補助対象外となる事例が見受けられる。利便性や運行効率化の観点から、いずれかの路線のみを残すことができない事例も多いことから、地域分社会社をはじめとする同一グループ会社の路線の場合、競合とは見做さずに対応されたい。

**【回答】（旅客課）**

「地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持）」におけるいわゆる競合カットについては、輸送量が150人を超える区間（利用者が多い区間）についてカットの対象としている。当該カットは、収支改善のための路線の見直しを促す観点から設けられており、引き続きこのような措置を講じていくことが必要であると考えている。

他方、平成25年度より、地域の関係者が協働し、地域ぐるみによる利用促進等の地域公共交通の確保・維持に向けた取り組みを実施する場合には、競合カット等の補助要件を緩和する等の特定措置を講ずることとしており、今後ともバス事業者や地域の意見や要望を丁寧に向いながら、補助制度の改善に努めていきたい。

(4) 平成26年度予算案では、「生活交通サバイバル戦略」における交通への支援として、「バス車両の更新対策の強化 ～公有民設補助の創設～」が盛り込まれた。本支援制度は、厳しい経営状況にある乗合バス事業者の路線維持に欠かせないため、申請手続き等の周知徹底を図るとともに、活用した地方公共団体の交付事例等を公表されたい。また、バス事業者のリース料のさらなる負担軽減策について、関係者間で協議、検討されたい。

**【回答】（旅客課）**

「地域公共交通確保維持改善事業」に係る平成26年度予算において、現行の減価償却費補助に加え、地方公共団体がバス車両を保有してバス事業者にリースする「公有民営補助」の導入による支援を行うこととしている。本制度の導入により、乗合バス事業者による資金調達に係る負担が大幅に減少し、老朽化したバス車両の更新がより一層図られるものと考えている。なお、「公有民営補助」に係る補助要綱等の改正内容については、関係者等に対し周知徹底を図っていきたい。

事業者のバス車両使用料については、負担を義務付けるものではなく、各地域の協議会においてその負担等の詳細が決定されるものであり、協議会においてバス事業者の負担軽減等についても検討されるものと考えている。

## 2. 安全対策について

(1) 利用者及び乗務員の安全確保という観点、また、バスジャックや乗務員に対する暴力行為も増加傾向にあるため、全ての車両にドライブレコーダーの設置を義務付けす

るとともに、補助制度を拡充されたい。

**【回答】（安全政策課）**

バスジャック等の対策については、日本バス協会と連携して「バスジャック統一対応マニュアル」を策定し、この中でバスジャックの早期解決及び未然防止を図るため、緊急連絡装置等の機器の整備や実践的訓練の定期的実施等について盛り込んでいる。

映像記録型ドライブレコーダーについては、平成 22 年度より補助制度創設し、平成 26 年度についても所要の予算措置を行っているところであり、今後とも一層の普及促進に努めていく。

- (2) 監査体制強化のため、監査要員を増員しているが、現状の事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にある。こうしたことから、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査、及び設置に対する補助制度の拡充と、併せて厚生労働省と連携し改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監査を強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者の罰則を強化されたい。また、第三者機関の設置を行い、少なくとも 7 割を超える事業者の監査が出来るよう早急に取り組まれたい。

**【回答】（安全政策課）**

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に係る事業者負担もある一方、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っている事業者もいることから、直ちに全事業者に装着を義務付けることは困難であると考えている。また、監査に活用するに当たっては、運転者の特定や運転時間以外のデータの記録・管理等の必要もあるため、今後の検討課題であると認識している。

一方、その普及促進については、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 26 年度についても所要の予算措置を行っているが、関越道高速ツアーバス事故を受けて策定した「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」に基づき、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。

また、監査・処分制度については、昨年 10 月より悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしており、引き続き厚生労働省との連携強化を行ってまいりたい。

第三者機関の設置については、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」に基づき、業界団体を中心とした適正化事業の導入を進めているところである。

(3) 安全運行を担保するため、労働時間の改善基準告示について、厚生労働省と連携して再度検討されることを重ねて要請するとともに、以下の措置を講じられたい。

- ① 連続運転時間(高速道路走行時)を見直し、現行の4時間を2時間限度とされたい。
- ② 安全運行を担保するため、休息时间(8時間)の拡充・延長をされたい。
- ③ 一方改善基準告示の改正を早急に行われたい。

**【回答】(安全政策課)**

改善基準告示については、旧労働省の委員会において、関係労使の合意形成を図りながら策定されたものである。国土交通省としては、運転者の過労運転防止のために重要な基準であると考えており、厳格な監査・処分等を通じ、事業者に対して基準遵守の徹底を図っているところである。

一方、連続運転時間については、関越道高速ツアーバス事故を契機として、昨年8月より交替運転者の配置基準を策定し、高速道路の実車運行区間における連続運転時間を概ね2時間とする等の新たな基準を定めたところである。

休息期間等に係る事項も含め、今回要望をいただいた事項については、厚生労働省とも情報を共有してまいりたい。

(4) 平成26年度以降の新車に全て、ドライブレコーダーを標準装備とされたい。

**【回答】(安全政策課)**

平成22年度より補助制度を創設し、平成26年度についても所要の予算措置を行っているが、関越道高速ツアーバス事故を受けて策定した「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」に基づき、ドライブレコーダー導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。

### 3. 地方バスについて

(1) 平成22年度から車両購入費補助が、車両の原価償却に対する補助に変更された。しかし、厳しい経営環境にある地方のバス事業者は、借入金の増加が懸念され制度を十分に活用できない状況にあるため、以下の措置を講じられたい。

- ① 現行補助額の上限1,500万円を車両価格の上昇に合わせて上限額を見直されたい。
- ② 手続きの簡素化と事業者負担軽減の観点から、現行5年間にわたる減価償却費補助を導入初年度に補助を完了されるようにされたい。

**【回答】(旅客課)**

「地域公共交通確保維持改善事業」に係る平成26年度予算において、現行の減価償却費補助に加え、地方公共団体がバス車両を保有してバス事業者にリースする「公有民営補助」の導入による支援を行うこととしている。

本制度の導入により、乗合バス事業者による資金調達に係る負担が大幅に減少し、老朽化したバス車両の更新がより一層図られるものと考えている。

今後とも、バス事業者や地域の要望を丁寧に向いながら、地方バスの維持・活性化に向けて、支援制度の充実にしっかりと取り組んでいきたい。

(2) 中間山地及び積雪地帯において、従来ノンステップバスに係る除外申請が受理されてきたが、平成 23 年度から新たな「移動円滑化の目標」が設定されたことを受け、除外申請が認められなかった事例が報告されているため、地理的条件や道路の整備状況などを考慮し、適切に対応されたい。

特に、雪国においては、凍結防止剤については塩化物系が使用されているが、安価な反面、腐食しやすいデメリットも存在する。バリアフリー新法においては、ノンステップバスの導入の目標があるが、除雪しても道脇に積雪されることから、バス停における利用者の乗降に支障を来している。さらに、塩化物系散布の高速道路等を走行すると、通常は 10 年以上維持できる車両が、車両のサビはもとより電気系統も支障を来し 5 年も持たない状況になっており、この車両の修繕費も 1 台当り約 1,000 万円必要となるため、厳しい経営状況の中でさらなる負担となっている。こうしたことから、凍結防止剤の改善はもとより、減価償却の年数の見直しを含め、雪国においてはバリアフリー新法とは別に「雪国特例（仮称）」を設け、車両修繕費などの補助制度を検討されたい。併せて、近年の豪雪への対応として、物流及び公共交通が円滑に運行できるよう、除雪体制の強化をより一層図られたい。

**【回答】（技術政策課）**

地方運輸局において、自動車の構造または運行の様態により基準の適用が困難な事由があると認定した場合には、基準の適用除外を行うことが可能となっている（移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第 43 条第 1 項）。

**【回答】（旅客課）**

各事業者における車両修繕費については、地方バスの運行費に対する支援の経費算定の対象となっており、負担が過大となっている事業者に対しては、運行費の補助により賄われているものと認識している。

また、「公有民営補助」の活用により、老朽化したバス車両の更新も図られるものと考えている。

(3) コミュニティバス導入にあたっての事業者選定に際し、その入札において、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」の徹底が図られていない。現行ガイドライ

ンの周知徹底を図ると同時に、コミュニティバスに限ることなく、貸切運行委託（スクールバス・福祉バス）を対象に加えた新たなガイドラインを策定されたい。

**【回答】（旅客課）**

「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」では、運行費の多寡のみを基準とすることなく、安全性や利便性の他、環境への配慮等の観点から総合的に評価することが重要であるとし、「安全運行に必要な経費の確保」や「運転者の教育体制」、「省エネルギーへの取り組み状況」などの要素を評価項目とすべきとしている。

今後、自治体において、こうした趣旨を踏まえた総合的な評価による選定が実施されることにより、適切に運行主体の選定がなされるよう、「地域公共交通会議」等の場において、地方運輸局等から繰り返し説明を行ってまいりたい。

なお、平成 25 年 4 月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、貸切バスの新たな運賃・料金制度を本年 4 月から施行したところであるが、旅行業者や自治体等の運送申込者に対する制度の周知徹底を図るため、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」を改正しており、当ガイドラインを幅広く周知してまいりたい。

#### 4. 貸切バスの参入要件の見直し等について

新規参入時のチェック機能が若干であるが強化されたものの、現行の大型 5 両や中型 3 両の最低車両台数そのものも見直さなければ、安全を守れない事業者が参入してくる可能性がある。また、大型 5 両や中型 3 両で参入しても、結果として「最低台数割れ」事業者を認めているため、「最低車両台数」の定義の意味を成していない。5 両や 3 両の事業者が安全を確保するためには、運行管理、整備管理、運転者等を考慮しても 10 人以上の従業員は必要である。こうしたことから、新規参入時における「最低車両台数」の見直しを行うとともに、「最低台数割れ」事業者に対する指導を強化されたい。なお、当分の間、現行の台数を堅持するのであれば「最低要員」を付記することや、貸切バス業界を「正常化」するためにも参入を一時中止されたい。

**【回答】（旅客課）**

関越道高速ツアーバス事故後に設置された「バス事業のあり方検討会」において、安全性の確保を目的とした参入規制の強化に係る具体的な方策として、貸切バス事業の営業車毎の最低車両台数の引き上げや、車両台数に応じた人員確保の義務付け等が提案され議論を行ったものの、検証しうるデータでは安全性の向上との因果関係が必ずしも明らかではないことなどから、意見の一致を見るには至らなかった。

これらの事項については、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議において、業界からの実証データの提供を求めた上で、当該プランの措置の実施効果と併せて検証してまいりたい。

## 5. 貸切バス及びバス乗務員確保に向けて

貸切バス及びバス乗務員が不足しており、修学旅行や遠足、大型クルーズ船の受け入れにおいて、手配ができないケースが散見される。このままでは十分な「お・も・て・な・し」どころか、観光立国を目指しているにもかかわらず、需要に対応できない状況が常態化する可能性がある。早急に助成金制度を確立するなど貸切バス及びバス乗務員確保に向け取り組まれない。

また、バス乗務員の確保ができるまでの間、繁忙期や大型案件の場合に限り、貸切バス配車権の柔軟な対応が図れるよう検討されたい。

### 【回答】（旅客課）

貸切バスについては、車両数は平成 24 年度末で約 48,000 両と、10 年前と比較して約 7,000 両増加しているものの、大型二種運転免許の保有者数が減少傾向にあるなど、バス運転者を確保しにくくなっている状況である。

このため、昨年 12 月に「バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」を設置し、当該検討会の中でバス運転者にかかる現状等を分析した上で、必要な対策を講じていくこととしている。

また、昨年の夏、北海道において訪日台湾人旅行者に係る運送需要が急激に増加したことにより、貸切バスの供給輸送力に著しい逼迫状況に陥った際には、国土交通省において道内における臨時の営業区域を昨年 9 月末まで柔軟に設定できるよう特例措置を講じたところである。

今後もこのような逼迫状況が発生した場合には、臨時の営業区域の設定ができる特例措置を講じるなど、適切に対応してまいりたい

## 6. 乗合バス事業の発展に向けて

特に、地方バスについては厳しい経営環境の中、この 6 年間（2006 年度～2011 年度）で 10,000 キロ以上の路線廃止に伴い、交通空白地が年々増加するとともに、限界集落や買物難民も増加の一途を辿っている。

「交通政策基本法」の成立、さらには 2014 年 2 月 12 日に閣議決定した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を踏まえ、地域の足であるバスの維持・活性化に向け、現行の補助制度の改善や見直しなどを図られたい。また、乗合バス事業の発展に向けて、学識経験者や事業者、労働組合などで構成する「乗合バス事業のあり方検討会（仮称）」を設置されたい。

### 【回答】（旅客課）

「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的考え方」（交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ）の趣旨を踏まえた現行補助制度の改善や見直しについては、審議会の最終とりまとめに向けた議

論などを踏まえた上で、平成 27 年度予算要求事項の検討を行うこととしている。

また、地方バスの厳しい現状や、乗合バスの健全な事業運営に係る様々な問題についても、バス事業者や地域の要望を丁寧に伺いながら、バスの維持・活性化に向けて現行制度の改善や見直しにしっかりと取り組んでまいりたい。

## 7. 移動制約者の移動円滑化に向けて

高齢化社会の進展や障害者の社会参加の進展など、福祉に対する社会的ニーズや関心は年々高まっている中、高速バスなどに車いす用のリフトを付けるための補助制度が 2000 年に新設されたが、過去 13 年間に 1 件の申請もないことが明らかになった。

現在、各地域において繁忙期を中心に、リフトバスなどの特殊車両の配車ができないケースが頻発しているため、移動制約者の移動円滑化に向けて補助制度の充実を図るとともに、一定の車両（高速・貸切）を保有する事業者に対して、導入義務化などの対策を講じられたい。

また、バリアフリー新法によって、リフト付きバスについては平成 32 年までに 25% の導入を定めているが、貸切バスに限定した具体的な数値があれば明らかにされたい。

### 【回答】（旅客課）

平成 23 年 3 月 31 日に改正されたバリアフリー法に基づく基本方針において、リフト付き車両についても、平成 32 年度末までに約 25% の導入目標が定められたところであるが、特に高速乗合バスや空港アクセスバスについては、導入が進んでいない状況にある。

こうした状況を踏まえ、国土交通省としては、今後空港アクセスバスなどに係るリフト付きバスの導入によるバリアフリー化の促進を検討していきたいと考えている。

なお、貸切バスについては、導入目標の対象外となっていることもあり、リフト付きバスに係る具体的な数値は把握していない。

## 8. バス運転者の社会的地位向上を通じたバス事業の発展について

- (1) バス運転者の人材確保の観点から、国による大型二種免許取得補助の充実及びバス事業者による免許取得支援制度の促進を行い若い人材を確保されるよう支援策を講じられたい。また、バス事業のイメージアップとバス運転者の確保に向けたキャンペーンなどの CM の展開や、バスの歴史館・博物館などの設立に向けた具体的対策をつうじてバス事業の地位向上に向けた取り組みを強化されたい。

### 【回答】（旅客課）

バス運転者の人材確保については、「バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」において、学識経験者、バス事業者、労働組合、行政関係者の参画のもと、課題や



対応等について議論を行っており、ご指摘の点も含め、本検討会において対策を取りまとめ、官民一体で取り組むこととしている。

- (2) バス運転者の総労働時間短縮へ向けて、国土交通省と日本バス協会、労働組合等が協議して、各事業者の年間総労働時間短縮の具体的な目標を設定し指導を強化していくこと。

**【回答】（旅客課）**

バス運転者の賃金や労働条件については、基本的には労働法規や安全規制のもとで、労使の合意により決定されるべきであるが、他産業との比較で厳しい状況が続いていることは承知しており、今後、職業としても魅力の向上を図っていくことが喫緊の課題であると考えている。

このため、「バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」において、運転者の安定的な確保に向けた検討を進めている。現在、事業者や運転者の現場の実情をきめ細かく把握しながら検討を進めているところであり、現場の声にも十分配慮した効果的な対策をとりまとめた上で、官民が連携して実施していかなければならないと考えている。

## 9. 大規模震災の対策について

首都直下型地震が発生した場合、幹線道路の崩壊や火災、ビル崩落、橋の崩落が想定される。このため、旅客の輸送にあたっては、道路状況や沿線の被災状況を十分に確認し、安全が確認された状態で運行を行うよう事業者等へ周知されたい。

**【回答】（安全政策課）**

国土交通省では、夏期の多客期や冬の降積雪期など適宜適切な時期に必要な応じて関係団体宛に通知文を発出し、輸送の安全確保等に努めていただいているところである。

首都直下型地震が発生した場合にも必要な応じて関係団体宛に通知文を発出し、安全が確認された状態で運行を行うなど輸送の安全確保に努めていただくよう周知してまいりたい。

## 10. 貸切バスの違法な運行について

「新高速乗合バス制度」移行後、撤退する事業者から破格の値段でバスを購入し、個人経営などの小規模な貸切バス会社が増加している。そうした事業者の中には、主にインバウンド向けの運行を行っているが、「区域外営業」や「交替運転者の配置基準」等の違反が見受けられるため、あらためてその周知徹底を図るとともに、空港周辺を中心に街頭監査等を強化されたい。

**【回答】（旅客課）**

貸切バス事業者によるインバウンド運送について、一部の事業者において営業区域外運送や低額な運賃・料金での運送が問題であるという指摘があることは承知している。

国土交通省としては、このような違法行為を根絶するべく、実体の把握に努めながら法令遵守の徹底を図り、インバウンド運送のみならず、貸切バス事業全体の健全化に引き続き取り組んでいく。