

## 【自動車局（バス関係）】

### 1. 安全・安心なバス事業の確立について

- (1) 厚生労働省が 2018 年に行った自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、バスの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は 74.6%、同じく改善基準告示違反事業場数は 50.6%となっている。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行っているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

#### 【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題であると認識している。

監査・処分制度については、「自動車運送事業における監査のあり方検討会」を踏まえ、平成 25 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たところである。また、貸切バス事業者に対しては平成 28 年 12 月から法令違反の早期是正のための仕組みを導入するとともに、処分基準の厳格化を行ったところである。加えて、適正化機関を活用することにより、国の監査対象を悪質事業者に重点化し監査を強化している。

さらに、平成 30 年 7 月から、バス事業における過労防止関連に係る行政処分の処分量定を引き上げる行政処分基準等の改正を行った。引き続き、体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいりたい。

- (2) 2016 年 12 月に改正道路運送法が成立し、貸切バス事業許可の更新制等が導入されたが、参入段階での規制強化を図るとともに、事業許可の更新制を厳格に運用することによって、悪質な事業者を排除し、貸切バス事業の正常化に努められたい。

また、現時点における新規許可および更新許可の件数について明らかにされたい。

#### 【回答】（自動車局旅客課）

平成 28 年 12 月に改正道路運送法が成立し、貸切バス事業については、平成 29 年 4 月から事業許可の更新制が導入された。事業許可の更新制は、貸切バス事業

者が、安全コストを適切に賄いつつ継続的に事業を遂行する経営体力を有するか否かを定期的に見極めるための有効な手段であると考えている。

平成 30 年度に新たに事業の許可を受けたのは 55 者である。また、平成 30 年度末までに更新期限を迎える 1491 者のうち 1255 者が更新許可を受けており、事業廃止や申請辞退等により退出した事業者は 198 者である。残りの 38 者については、更新許可基準を満たす者であるかどうか、現在、審査中である。(令和 2 年 3 月末時点) よって、更新制の導入により、先ほど申し上げたとおり、更新期限を迎える事業者のうち約 1 割が退出しており、事業を安全に遂行する能力のない事業者を退出させるという意味で一定の効果がでているものと考えているところである。

また、国の監査業務の補完機能として、悪質な事業者を確実に把握し、是正指導するための巡回指導を行う貸切バス適正化機関が設置されており、巡回指導が開始されている。貸切バス事業者の法令遵守状況等をチェックし、悪質な法令違反事業者については、国に通報することで、事業許可の取消し処分を含め厳しい処置を行ってまいりたい。加えて、手数料による実質的な下限割れ運賃の防止に向けて、調査等を行う体制を強化し、運送引受書については昨年 8 月より、事業報告書については本年 4 月より手数料等の額の記載を義務付けている。

国土交通省においては、これらの制度を活用しながら、法令違反の早期是正と不適格者の排除を行い、安全・安心な貸切バスの運行の実現を図ってまいりたいと考えている。

- (3) 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および設置に対する補助制度を拡充されたい。

**【回答】**(自動車局安全政策課)

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負担もあるほか、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。今後、活用の実態を踏まえながら、さらなる普及のための対策を検討してまいりたい。

また、ご指摘の内容のような監査への活用については、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 年度に補助金制度を創設して以降毎年度補助を実施しており、令和 2 年度についても所要の予算措置を行ったところですが、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。

また、引き続き労働基準監督機関など関係機関との連携をはかりつつ、監査・

処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいりたい。

- (4) バス運転者の定期的な医学適性検査と脳疾患、心臓疾患、SASなどのバスの運転に支障を及ぼすおそれのある主要疾病に対するスクリーニング検査などの措置を義務化し、併せて補助制度を確立されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

「道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」成立の際に、衆議院国土交通委員会の決議により政府に対してなされた要請に従い、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」において「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を平成30年2月に、「自動車運送事業者における心臓疾患、大血管疾患対策ガイドライン」を令和元年7月に公表した。

その上で、各種セミナーの開催や脳検診を導入するプロセス・受診による効果等を調査するモデル事業の実施等によりガイドラインを活用促進することで、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組むこととしている。

これらの対応を行った後、スクリーニング検査の普及状況、事業者負担、事業者支援の見通し、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、さらに必要となる措置を検討することとしている。

## 2. バス運転者の確保・育成について

- (1) バス運転者の確保については、長時間労働であるにも関わらず、年間所得で全産業平均より約2割低いという実態を改善しない限り、真の解決はありえない。バス運転者という職業の価値に見合った賃金という意味では、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要である。

現在の総括原価方式においては、費用は地域ブロックの標準原価と事業者の申請値の和半値を算定値として算出することになっているが、この方式ではバス運転者の賃金水準を改善するには無理がある。については、賃金等の労働条件の改善が適切に反映できるよう、運賃の上限認可の基準となる人件費等の算定方法について見直しを検討されたい。

- (2) 女性のバス運転者の確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。については、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策として厚生労働省所管の両立支援等助成金制度があるが、制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）(1)、(2)について

バス事業は、我が国の日常生活や経済活動を支える重要な公共交通機関として

の役割を担っているのみならず、地方の雇用確保の観点からも、労働環境の改善を図り、その担い手を確保していくことは非常に重要であると認識している。

令和元年6月にとりまとめられた「地域交通フォローアップイノベーション検討会」においては、乗合バスの運転者不足に対応した賃金等の労働条件の改善に向けて、運賃の上限認可等の算定方法の見直しを検討すべきとされている。

乗合バス運賃の算定方法の見直しに向けて、令和2年度において「雇用確保のための処遇改善・給与・運賃のあり方の検討」の予算を計上しており、具体的には、バス運転者の処遇改善の取り組み事例の収集周知、給与水準の引き上げと運賃値上げの許容性の調査を行うことを検討している。また、女性が働きやすい環境整備のための施設設置費用についても、厚生労働省の両立支援等助成金の活用を事業者にも周知してまいりたい。

- (3) 現在、深刻なバス運転者不足の解決策として第二種免許の受験資格の見直しが、警察庁の「第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議」において検討されている。年齢要件の見直しについては、あくまで安全の確保が確実に担保されることを大前提に検討されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

地方部を中心に、利用者の減少や運転者の人手不足などにより、バスを取り巻く経営環境は厳しく、今後とも、国民の日常生活や経済活動を支える公共交通としての重要な役割を発揮していくためには、多様な人材の確保育成が重要である。今般、道路交通法の一部を改正する法律が成立し、第二種免許について、適切な安全対策を講ずることにより経験年数要件及び年齢要件で担保している資質を十分に養成できる場合には、受験資格を特例的に見直すこととされた。

受験資格の見直しを行う場合の安全対策については、今後、警察庁が中心となって検討を進めていくものと承知しており、国土交通省といたしましても、旅客自動車運送事業を所管する立場から、引き続き警察庁の検討に協力してまいりたい。

### 3. 運賃・料金の適性収受について

高速乗合バスは、新高速乗合バス制度への移行に際して、運賃・料金については一定のルール化が図られたが、通年で割引適用を図るなど、公示運賃から下限割れしているケースも見られる。バス産業を持続可能な産業とするためには、値下げ競争という消耗戦から脱却し、適正な運賃・料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることによって、魅力ある産業とすることが不可欠である。

については、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念されることも踏まえ、あらたに「高速乗合バス運賃・料金制度検討会」(仮称)を立ち上げ、運賃・料金の適正收受の状況について検証を行われたい。

**【回答】**(自動車局旅客課)

高速乗合バスの運賃については、事業者の創意工夫を活かした運賃設定が可能となるよう、事前届出制を採用しており、需要動向に応じた弾力的な価格設定を行うことが可能となっている。また、高速乗合バス制度は、路線や停留所等を定めた事業計画について事前に認可を受け、定時・定路線で運行されるものであることから、安全面の要件を厳格化した制度となっているが、引き続き、制度の運用状況等を注視して参りたいと考えている。

#### 4. 地方バスの維持・活性化等について

- (1) モータリゼーションや少子高齢化・人口減少が進む中、バスなどの公共交通利用者は地方部を中心に減少を続け、事業者の自助努力だけでは維持することが困難となっている。持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、地方公共団体・事業者・地域住民などの関係者が、自らの地域における公共交通の課題を認識し、地域の実情に合った交通体系の構築に連携・協働して取り組んでいくことが求められている。ところが、現行制度では、法定協議会の構成員以外の事業者が、都市中心部の高採算性路線のみに参入することで、関係者の連携・協働による取り組みが阻害される懸念がある。

現行の「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」においては、オフピーク時間帯の利用者利便の低下にのみ着目することにより、クリームスキミングの要件として通勤・通学時間帯など需要の多いピーク時間帯のみの参入を定義している。同処理要領が定められた2001年は運輸行政における需給調整規制の廃止が政策課題とされていたが、2007年の地域公共交通活性化・再生法および2013年の交通政策基本法の成立を画期として、わが国の国土交通行政は、少子高齢化の進展という人口動態の変容を踏まえながら、地域の多様な主体の連携・協働によって地域公共交通を面的にネットワークとして維持していく方向に大きく舵を切ったはずである。

したがって、同処理要領におけるクリームスキミングの要件は、現在の国土交通行政の政策課題とは齟齬を来しており、見直しを検討されたい。

**【回答】**(自動車局旅客課)

地域交通は、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活かして地域が各地域の実状に合わせて主体的に検討することを可能にするべきであり、今回、地域公共交

通活性化再生法を改正した。

今回の法改正において、乗合バスの新規参入等の申請があった場合には、関係地方公共団体へ当該新規参入等の申請情報を通知する制度を創設し、この制度により、路線バスに係る新規参入について、地方公共団体が当該情報を把握することが可能となる。通知を受けた地方公共団体は、協議会を開催し、複数の交通事業者から意見を聞き、実態に基づく議論を行うことになる。そうした中で、新規事業者がいわゆるクリームスキミングを行うことにより、既存事業者が赤字路線から撤退をするような状況となり、公衆の利便が著しく阻害されると考える場合には、国に対し、当該新規参入に対する意見を申し出ることができることとする。

地方公共団体からの意見を聞きつつ、地域住民の輸送ニーズに適合した形で地域交通の維持確保が着実に進むよう、当該制度の効果を検証しながら、しつかり取り組んでまいりたい。

- (2) 多数の旅行者が利用する地域の乗合バスにおいて、共通 I C カードが使用できない実態が未だ存在している。

については、地域の利用者および域外からの旅行者の利便性向上に向け、I C カード(10 カード)の相互利用または片利用共通接続システムの導入に向け、財政支援措置を拡充するとともに維持管理費用についても補助対象とされたい。

**【回答】**(自動車局旅客課)

交通系 I C カードシステムは、運賃精算の簡略化が図られるとともに、シームレスで乗り継ぎの利便性が高いことから、高齢者や外国人観光旅行者等にも優しく、利用者の利便向上に資するものである。

国土交通省では、訪日外国人の快適で円滑な移動確保に寄与するとの観点から「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」により全国で相互利用又は片利用が可能な交通系 I C カードシステムの導入費用について支援を行っており、平成 31 年度からは、新たに国際観光旅客税を財源とした「観光振興事業」においても支援を行っている。

これにより、これまで未導入となっていた地域にも共通 I C カードが利用できる環境が整備されてきているところである。

(令和 2 年度導入予定地域: 山口県、秋田県、島根県、岩手県等)

今後とも、交通系 I C カードシステムの普及・促進に向けて、必要な予算を確保し、支援を講じてまいりたいと考えている。なお、交通系 I C カードシステムについては、未導入あるいは相互利用ができないバス路線が存在することから、まずはこれらの路線への支援を行う必要があると考えている。

## 5. 都市バスの利便性向上について

バス輸送サービスの向上によりバス利用の促進、自家用車利用からの誘導を図ることは、道路交通の円滑化を推進する観点から重要であるが、都市部を運行するバスは、道路混雑により定時運行の確保が困難な状況にある。

については、交通サービス利便向上促進等事業により、都市部における環境問題の改善やバスの安全性と利便性の向上に向け、公共車両優先システムやバスロケーションシステムの導入などITシステムの高度化に要する経費に対する補助の拡充を図られたい。

### 【回答】（自動車局旅客課）

バスの定時性確保は、バスサービスの基本となるものであり、また、利用者からの要請も高いことから、バスロケーションシステムや公共車両優先システム（PTPS）の導入などにより、走行環境の改善を図ってきたところである。

バスロケーションシステム等の導入にあたっては、多言語化により外国人旅行者の利便性向上を図りつつ、これまで「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」により支援を行ってきたところであり、平成31年度からは、新たに国際観光旅客税を財源とした「観光振興事業」でも支援を行っている。令和2年度においても、これら予算に所要額を確保しているところである。

今後とも、バス交通における走行及び利用環境改善の重要性をしつかりと認識し、関係者間で連携しながら、必要な予算の確保等に努めてまいりたいと考えている。

## 6. 貸切バス等の利便性向上について

交通結節点としての都市の鉄道駅周辺では、総じてバス乗降場の整備が不十分である。たとえば、東京駅周辺におけるバス停は高速バス11箇所、路線バス4箇所に点在し、乗継利便性は低位に置かれたままである。2016年4月には、鉄道と直結したバスターミナルとして「バスタ新宿」が開業し、それまで19箇所に点在していた高速バス停を集約したが、こうした取り組みは緒についたばかりである。

については、シームレス化や観光立国実現の観点から整備を加速していくために、国が主体となり、関係する自治体・事業者等との連携・調整を図り、バス乗り場の集約化について取り組みを強化されたい。

### 【回答】（自動車局旅客課）

貸切バスの乗降等による混雑による道路交通や歩行者交通の環境改善のため、貸切バス専用の乗降場を整備することは有効な手段と考えている。貸切バス乗降

客の多い地域(浅草、銀座)周辺では、すでに自治体や業界団体等が主体となり、貸切バスの乗降場が整備されているところである。

国土交通省としても、このような先駆的な取り組みをバス業界・旅行業界と共有しつつ、業界団体等と協力して対応してまいりたいと考えている。