

【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2019年に実施し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76.8%（前年は74.6%）、同じく改善基準告示違反事業場数は50.0%（前年は50.6%）となっており、一向に改善の気配が見られない。

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・監査を行なっているが、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ます。

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ました。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す。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おります。

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いました。

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ます。

- (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ました。

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おります。

令和元年度に新たに事業の許可を受けたのは42者です。また、令和元年度末までに更新期限を迎える2230者のうち1536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285者です。残りの409者（令和2年3月末時点）については、更新許可基準を満たす者であるかどうか審査中です。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ているものと考えているところです。

また、国の監査業務を補完する役割として、貸切バス適正化機関が設置されており、巡回指導を実施しております。この巡回指導により貸切バス事業者の法令遵守状況等をチェックし、事業者の自主的改善を促進するとともに、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ます。加えて、過大な手数料等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令和元年8月より、事業報告書については令和2年4月より手数料等の額の記載を義務付けております。

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おります。

- (3) 貸切バスにおける過度な手数料による実質的な下限割れについては、運賃の割戻しとして行政処分の対象となったことを踏まえ、厳格な対応をされたい。

また、現時点における行政処分の件数について明らかにされたい。

【回答】（自動車局旅客課）

過大な手数料等による実質的な下限割れ運賃については、自動車部局による監査や貸切バス適正化機関による巡回指導等の際に、手数料等の取引状況を確認し、その取引状況から実質的な下限割れ運賃が疑われる場合には、手数料等により、貸切バス事業者が確保すべき安全コストが阻害されていないかどうか、観光部局等とも連携しながら個別に調査を実施することとしております。

令和2年度末時点において11者が調査中であり、これらにつきまして、過大な手数料等により、貸切バス事業者が確保すべき安全コストが阻害されていること

が確認された場合には、行政処分を行ってまいります。

今後も監査や適正化機関による巡回指導等を通じて、また、観光部局等と連携しながら、過大な手数料等による実質的な下限割れ運賃の防止に向けて取り組んでまいります。

- (4) 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ます。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ます。

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ます。

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3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ます。

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ます。

- (5) バスの事故防止のためにもバス運転士の健康維持は重要な課題である。2018年2月に「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」、2019年7月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されたが、事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。現在の普及状況等について明らかにされるとともに、脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業における運転者の健康状態に起因する事故を防止するため、国土交通省では、スクリーニング検査の受診促進について、ガイドラインの作成や、各種セミナー等を通じた普及啓発を行っており、スクリーニング検査を受診する事業者の割合は高まっています。

脳健診を導入するプロセス・受診による効果等を調査するため、平成30年度よ

リスクリーニング検査のモデル事業を実施しており、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ます。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・事業差支援の見通し、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おります。

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り、国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務がある。

国土交通省は、乗合バス運賃の算定方法の見直しに向けて、2020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、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としたが、その結果について明らかにされたい。

(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。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ます。

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おります。

令和2年度予算による調査については、得られた調査結果を活用しながら、乗合バス運賃のあり方も含めバス事業者の労働環境の改善に向けて、引き続き、適切に検討を進めてまいります。また、バス運転手の処遇改善事例については事業者の皆様にも周知させて頂くこととしておりますので、このような形で事業者のお手元にも調査結果をお届けできればと考えております。

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ます。

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・料金の適正収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おります。

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おりますが、引き続き、制度の運用状況等を注視してまいりたいと考えております。

4. 地方バスの維持・活性化等について

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。

また、2020 年 10 月、J R 東日本と青森県八戸市および岩手県北自動車が連携して、「地域連携 I C カード」を利用した I C 乗車サービスを提供することで合意した。については、こうした公営・民営の事業者が協力して行う利便性向上に向けた取り組みに対して、国としても支援されたい。

【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す。

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また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ます。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 カードが使用できる環境が整備されてきているところです。

また、公営・民営の事業者が協力して行う利便性向上に向けた取り組みも支援対象としており、お示しの岩手県北自動車および青森県八戸市交通部に対して支援を行うこととしております。

【参考】

令和 2 年度中に交付決定をしており、令和 3 年度中に事業完了予定。

交付決定額

岩手県北自動車：273,572 千円

青森県八戸市交通部：111,302 千円

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ます。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おります。

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 I T 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りたい。

【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す。

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ます。令和 3 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す。

今後とも、バス交通における走行および利用環境改善の重要性をしっかりと認識し、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ます。

6. バス乗降場の集約化について

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。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。

現在、国土交通省においては、集約型公共交通ターミナルを整備する「バスタプロジェクト」が取り組まれているが、観光立国実現の観点からも、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、バス乗降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）

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、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おります。

鉄道駅等の交通結節点（さいたま新都心バスターミナル）では、すでに自治体や事業者等が連携して、バスターミナルの整備が行われているところです。

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等と共有しつつ、業界団体等とも協力して対応してまいりたいと考えております。

7. 改善基準告示の見直しについて

- (1) 「改善基準告示」見直しに向けて、厚生労働省の労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会で議論が開始されたが、国土交通省としても過労運転の防止による安全運行確保の観点から、積極的に意見反映されたい。
- (2) 現在、高速バス、貸切バスの交代運転者の配置基準と「改善基準告示」上における連続運転時間について差異があるが、バス事業の安全確保の観点から、改善基準告示の改正にあたり交代運転者の配置基準が反映されるよう、国土交通省としても積極的に意見反映を図られたい。

【回答】（自動車局安全政策課）(1)、(2)について

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、いわゆる過労死の認定件数も多いことから、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おります。

運転者の拘束時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（いわゆる改善基準告示）」の見直しについては、同告示を所管する厚生労働省の下に設置された「自動車運転者労働時間等専門委員会（専門委員会）」において検討が行われているところです。

国土交通省といたしましても、平成30年に成立した働き方改革関連法に対する衆参両院の附帯決議も踏まえ、自動車運送事業を所管する立場から、実態を踏まえつつ長時間労働の是正が進むよう、専門委員会に参画するなどして、厚生労働省に対し、適切に協力してまいりたいと考えております。