

## 【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) 政府予算案では、地域公共交通確保維持改善事業に 332 億円を計上し、その内 27 億円は、東日本大震災の被災地におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興に係る経費として復興庁に計上されている。被災地の公共交通の一刻も早い復旧・復興への取り組みと、本事業をはじめとする各種助成制度のさらなる要件緩和と補助率の引き上げを図られたい。

#### 【回答】（旅客課）

東日本大震災の被災地域については、被災した地域の生活交通が確保・維持されるよう、被災地域におけるバス交通の確保などについて、「地域公共交通確保維持改善事業」の補助要件の緩和や補助対象の追加などの特例措置を講じており、幹線バス交通ネットワークの確保については、輸送量要件、密度カットなどの不適用やバス車両の弾力化などを行っている。

引き続き、被災地をはじめとする地域の実情やニーズを踏まえ、適切な支援を行っていく。

(2) 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、標準経費など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改めたところであり、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となる。

一方、各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、対応することとしている。

(3) 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りたい。

**【回答】**（旅客課）

本事業の創設にあたり、地方分権の観点から、自治体が国庫補助と協調補助する既定の見直しを行い、自治体が国庫補助対路線に対し財政支援を行うか否かについては、その判断を自治体自身に委ねたところである。

本事業については、その創設にあたって、地方運輸局を通じて制度内容の周知を図ってきたが、要望も踏まえ、今後も引き続き周知徹底を図っていく。

- (4) 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）

自社、他社に関わらず、他の路線との競合については、その系統の50%以上が競合し、かつ競合区間の輸送量が150人以上である場合は、競合区間を一体としてみた場合、輸送量の和が1日あたり150人を超える区間は、一般的な採算ラインに達していると考えられ、補助対象経費から当該区間を除外することとしている。

限られた予算において効率的な執行を行う観点から、現在、このような取り扱いをしているが、今後とも事業者の経営改善努力に資するよう制度の運用などに努めていく。

## 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）

バスジャックなどの対策については、日本バス協会と連携して「バスジャック統一对応マニュアル」を策定し、バスジャックの早期解決及び未然防止を図るため、緊急連絡装置などの機器の整備や実践的訓練の定期的実施などを盛り込んでいる。

映像記録型ドライブレコーダーについては、平成22年度より補助制度を創設

し、平成 25 年度においても所要の予算要求を行っている。

(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みされたい。

**【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で、同機器によらず適切な運転時間など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置を義務付けることは困難であると考えている。また、監査に活用するにあたっては、運転者の特定や運転時間以外のデータの記録や管理などの必要もあるため、今後の検討課題と認識している。

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 25 年度についても所要の予算要求を行っているが、関越道の高速ツアーバス事故を受けて策定した「高速・貸切バスの安全・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などにより、今後とも一層の普及促進に努めていく。

また、同プランに基づき、重要な法令違反の疑いのある悪質な事業者に対する集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合は事業停止などの厳格な処分を実施するとともに、厚生労働省と連携強化を図っていく。

(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）

現行の改善基準告示は、旧労働省の中央労働基準審議会に設けられた関係労使の代表を加えた「自動車運転者労働時間問題小委員会」において、関係労使の合意形成を図りながら検討が行われ、その結果に基づく「中央労働基準審議会」の

報告を踏まえて定められたものである。

運送事業者としては、運転者の過労防止を考慮して、個々の運行ごとに適切な運行計画を策定し、それに基づく的確な運行指示を行う必要があるが、まずは現行の基準を遵守することが重要であると考えている。

一方、関越道の高速ツアーバス事故を受け、高速乗合バスや貸切バスの交替運転者の配置基準として、高速道実車運行区間における運行計画上の連続運転時間を概ね2時間とする基準などを設けることとしており、本基準の徹底を図っていく。

(4) 平成 25 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 25 年度についても所要の予算要求を行っており、「高速・貸切バスの安全・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などにより、今後とも一層の普及促進に努めていく。

### 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）

補助上限額の設定については、予算の効率的な執行の観点から必要と考えている。また、導入初年度に補助を完了する従前の「車両購入費補助金」については、平成 21 年 11 月 24 日に行われた行政刷新会議の事業仕分けにおいて、「車両購入費補助廃止、見直しを行う」との評価結果が出されたことを踏まえ廃止した。

今後、バス車両の市場動向などを勘案しつつ、必要に応じて限度額の見直しなどを含め、検討をしていきたい。

(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。

**【回答】**（旅客課）

移動円滑化の目標として、平成 32 年度までに適用除外認定車両を除くバス車両の約 70%をノンステップバスとする。平成 32 年度までに、適用除外認定されたバス車両の約 25%のバスをリフト付きバス、またはスローバスとすることとしている。

適用除外認定については、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加能となっている。このため、従来から定められている認定要領に従って適用除外認定を行っているところであり、新たに基本方針の設定に合わせた当該要領の改正は行っていないため、取扱いの変更はない。

- (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、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、安全性や利便性のほか、環境への配慮など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」などの場において、地方運輸局などから繰り返し説明を行っていききたい。

また、「高速・貸切バスの安全・安心回復プランにおいて、貸切バスの運賃・料金制度に係る理解を促進する観点から、自治体を含む発注者に対し、制度の周知徹底を行うこととしており、これらにより貸切バスの契約の適正化を図っていききたい。

#### 4. 乗合バス・貸切バスの運賃について

- (1) 運賃算定基礎となる標準経費の設定について、現行制度ではバス事業における経費の削減は人件費に偏っている。このため、下がり続ける人件費のみが標準経費に反映されている。現在、バス事業では全産業平均の賃金との格差も拡大しているため、バス運転者の要員不足が大きな問題となりつつある。安全運行の確保

には、良質なバス運転者の確保と育成、適正な労働時間の管理が不可欠となっていることから、人件費のみがコストカットの対象となる現行の標準経費の設定を見直されたい。加えて、現状の補助要件では、過疎地における運行距離、利用状況を考慮すると、運行前から赤字が解消できない補助制度となっていることから、算定基準の見直しを図られたい。

**【回答】**（旅客課）

乗合バス運賃制度については、必ずしも人件費のみをコストカットの対象にするような仕組みにはなっていないが、指摘の趣旨も踏まえつつ、見直し点などがないかを含め、制度内容の確認に努めていく。

乗合バス事業は、特に地方部での輸送人員の減少が著しく大変厳しいものとなっているが、必要な輸送の安全及び利用者の利便を確保するためには、バス運転者の適正な賃金水準や長時間労働の防止など、一定の労働環境の確保が必要不可欠なものと考えている。

このため、引き続き関係者の意見を踏まえながら、国や自治体、事業者、利用者などが連携して、地域の足であるバスの維持・活性化に向け、補助制度の改善を含め検討していく。

(2) 貸切バスの運賃・料金については、平成 22 年 9 月の総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監査結果に基づく勧告」でも指摘されているように、旅行業者と適正な商取引関係を確立することが必要不可欠である。このため、現行の公示運賃制度の見直しと同時に、下請法などの概念なども踏まえ、旅行業者からの強制的な業務依頼や運賃ダンピングができないよう罰則規定を含めた制度を創設されたい。

**【回答】**（旅客課）

貸切バスの運賃・料金制度については、「貸切バス運賃・料金制度WG」を設置し、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて 7 回にわたる検討を行い、4 月 2 日に報告書が取りまとめられた。本報告書においては、新たな運賃料金制度の確実な遵守を確保するため、旅行業者などの運送申込者と貸切バス事業者との間の書面取引の徹底を図ることとしている。

また、貸切バス事業者による違反行為に関し、旅行業者の関与が疑われる場合には、速やかに観光庁に通報する体制を整備し、関与した事実がある場合には、旅行業法に基づく処分などを確実に行うようにすることとしている。今後は、平成 25 年度中に速やかに移行すべく、具体的な制度の検討を進めていくこととしている。

## 5. 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12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。

**【回答】**（旅客課）

従来、バス車両のバリアフリー化については、予算枠の制約がある中で、バリアフリー法に基づく基本方針で導入目標が定められているノンステップバスの導入を優先してきたところであり、バス事業者としても収入増に結びつきにくいリフト付きバスの導入に必ずしも積極的ではないことなどが申請実績のない背景であると考えている。

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り、引き続き移動円滑化のためのリフト付き車両の導入可能な限り支援していきたい。

**【質疑・応答】**

- 「3. 地方バスについて(2)」の除外申請について、実際に認められなかったという報告があり、大変困っているという相談を受けた。具体的には、平成23年度から新たな「移動円滑化の目標」が設定された時、これまで認められていた「中山間地」における従来ノンステップバスに係る除外申請が認められなくなったということである。「取り扱いの変更はない」という回答であったが、地方では実際にこうしたことが起こっていることから、運輸局や運輸支局に対する指導を徹底していただきたい。

**【回答】**（自動車局）

取り扱いの要件は変わっていないことから、具体的な事例を報告いただければ適切に対応していく。

- バス運転者の要因不足は深刻化している一方で、大型二種免許の取得者も減り続けており、バス業界では深刻な問題となっている。JRバス関東では、大型二種免許の取得制度を導入し、上限40万円まで補助するという制度を設けて人材確保に取り組んでいる。国として、バス運転者の要因不足をどのように考えているのか。

また、大型二種免許の取得の補助制度などを考えているのか。

**【回答】**（自動車局）

具体的な数字などを出していただきながら、補助制度の導入も含め、今後の課題として対応していきたい。

- 地域公共交通確保維持改善事業により、これまで以上に補助金を含めた施策を講じていただけるようになったが、事業者自らが大型二種免許を取得させるという制度を導入せざるを得ない状況になっている。国の施策によって、地域の足が守られても、ハンドルを握る運転者がいないという現状に労使ともに苦慮している。また、事業者自らの支援によって、大型二種免許を取得しても、賃金をはじめとする労働条件が厳しいことから、退職する運転者が後を絶たない。

貸切バスは、検討会を踏まえ、労働条件の向上が図られるものと期待しているが、乗合バスについてはこの間全く議論がされてこなかった。回答にもあるように、「一定の労働環境の確保が必要不可欠」と認識しているのであれば、運転者の労働条件の向上に向けて、乗合バスの運賃に関する議論も行うべきではないか。また、地方のバスを守るという観点からも利用者に一定の負担を講じてもらうような制度も構築すべきではないか。

一方、高速乗合バスでは、軽微運賃が認められているため、今後、高速ツアーバスから移行してくる事業者と既存事業者との間で新たな運賃ダンピング競争が起こることも懸念されることから、国交省としてどのように考えているのかお聞かせ願いたい。

**【回答】**（自動車局）

貴重な意見として受け止めるとともに、こういった現状を認識しつつ、今後の検討課題として対応していきたい。