

【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) 時間外労働の上限規制の導入などを内容とする「働き方改革関連法案」が昨年6月に成立したが、自動車運転業務については、改正労働基準法の施行期日の5年後に一般則が適用されず、「月平均80時間、年960時間」の上限規制が導入されることとなった。なお、衆参の附帯決議では、5年後の上限規制が適用されるまでの間に、過労死の発生を防止する観点から、厚労省所管の「改善基準告示」の見直しを行うことが盛り込まれた。

「改善基準告示」では、勤務終了後の休息期間は8時間以上とされているが、居眠り運転による事業用自動車の人身事故件数は、2016年でバス2件、タクシー17件、トラック59件となっている。国土交通省は、こうした事態を受けて、2018年6月1日、バス・タクシー・トラック事業について、運転者の睡眠不足による事故の防止を推進するため、「睡眠不足の乗務員を乗務させてはならない」こと等を明確化した省令・告示・通達改正を実施するとともに、6～7時間の連続した睡眠をとるよう指導することを推奨している。しかし、交運労協が国土交通省の要請に協力して2017年4月に取り組んだ「バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果」からも明らかなように、1日当たりの平均睡眠時間3～5時間というバス運転者が約24%も存在するのが現場の実態である。

問題の所在は、「休息期間8時間以上」にあり、国土交通省の「睡眠不足の乗務員を乗務させてはならない」との指導と「改善基準告示」が齟齬を来しているのは明らかである。については、同告示の見直しにあたっては、総拘束時間と併せて休息期間の見直しも行うよう、自動車行政を所管する国土交通省として主体的に取り組まれない。

【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まして労働時間が長く、いわゆる過労死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是正は、重要な課題と認識しており、改善基準告示については、基本的には当告示を所管する厚生労働省においてご検討いただくものと考えているが、昨年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を踏まえ、国土交通省としても、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是正が進むよう、厚生労働省に対して引き続き協力してまいりたい。

(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及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た。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確保を適切に行いつつ、継続的に事業を遂行する経営体力があるかないかということを定期的に見極めるために有効な手段と考えている。ご質問の新規許可の件数ですが、平成 29 年に新たに事業許可を受けたのは 42 社となっており、また平成 29 年度末までに更新期限を迎える 810 社のうち 526 社が更新の許可を受けている。事業廃止や申請辞退等により退出した事業者は 107 社となっており、残りの 177 社については更新許可基準に達しているかどうか現在、審査中である。データについては平成 30 年の 12 月末時点の数字になっている。更新制の導入によって、更新期限を迎える事業者のうちの約 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は一定の効果が出ているものと考えている。また、国の監査業務の補完機関としては、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処分も含めた厳しい処置を行ってまいりたい。加えて、貸切バス事業者が旅行業者に払う手数料について、手数料の実質的な下限割れ運賃の防止に向けて、調査等を行う体制の強化をし、運送引受書に手数料等の額の記載を義務づける告示及び省令改正を検討している。国土交通省において、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に向けて、安全・安心な貸切バスの運行の実現を図ってまいりたい。

- (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。

【回答】

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用にかかる事業者負担もあるほか、同機器にたよらず適切な運転時間の管理を行っている事業者もあることから、直ちに全事業所に装着を義務づ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年度より補助制度を創設し、それ以降、毎年度、補助を行っており、平成31年度についても所要の予算措置を行ったところであるが、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。「併せて厚生労働省」以下の部分について、引き続き労働基準監督署等の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たい。

- (4) 昨年10月28日、横浜市で路線バスが乗用車に追突して1人が死亡、6人が負傷する痛ましい事故が発生した。当該バスの運転者は睡眠時無呼吸症候群で治療を受けていたことが判明したことから、あらためて健康起因事故対策は喫緊の課題である。

については、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」の成立の際に、衆議院の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」を取りまとめ、昨年2月に公表した。現在は、心臓疾患のスクリーニング検査について医学的知見を踏まえて調査・研究を実施し、事業者として取るべき対応を含んだガイドラインを作成している。その上で、各地セミナーの開催や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。

- (5) 近年多発する重大事故の原因である運転中の体調不良や、不規則な勤務形態がもたらす睡眠不足による居眠り事故を防止する為に、走行中に体調不良や眠気を感じた場合は「安全な場所に車両を停車させる」安全文化を業界へ推奨されたい。

【回答】

自動車運送事業者は運転者に対して適切な指導監督をしなければならないとされており、この指導監督の内容については、国土交通省がされた指針の中で、運転中に疲労や眠気を感じたときには運転を中止し、休憩するかまたは睡眠をとること、疾病が交通事故の要因となるおそれがあること、適切な健康管理を行うことが重要であることについても指導することとしている。また、運転手の健康状態の把握、乗務判断等に関する事項の解釈及び運用について記載した事業用自動車運転者の運行管理マニュアルにおいては、運転者が乗務中に体調が急変し、運行に悪影響を及ぼす場合には判断を行い、即座の運転中止、休憩の確保、運行管理者への報告等必要な措置を講じる必要があることとされています。国土交通省としましては、これらの対応が徹底されるよう、引き続き事業所に運行管理者講習等の対応を行ってまいりたい。

2. バス運転者の確保・育成について

- (1) 訪日外国人の増加等によって大幅に利用者が増加している京都市営バスにおいて、市から事業を受託している京阪バスが2019年度末で撤退するとともに、西日本ジェイアールバスも受託運行する車両数を2019年度から削減することが明らかになった。その背景には、深刻なバス運転者の不足問題があり、バス路線の維持は過疎地のみならず、旺盛な需要を有する大都市部でも困難になりつつある事態が現実のものとなっている。

バス運転者不足の最大の要因は、低賃金・長時間労働という劣悪な労働条件にある。ついては、喫緊の課題である運転者の待遇改善と働き方改革に向け、さらに取り組みを強化されたい。

- (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）

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、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。このような現状において必要な運転者を確保するためには、労働生産性を向上させるとともに、多様な人材の確保、育成を図る取り組みが重要であると考えている。このため、バスを含む自動車運送事業について省庁横断的に対策を検討する「自動車

運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、昨年5月30日に自動車運送事業の働き方改革に向けた政府行動計画を策定した。具体的には労働生産性を向上させる取り組みとして、乗合路線バスの再編や貨客混載の促進などを行うとともに多様な人材の確保等の観点から、女性が働きやすい職場の整備や二種免許の取得支援などを関係省庁と連携して取り組んでいる。また平成31年度予算より求職者の不安解消や、中小企業の多いバス事業者の負担軽減を図り、効果的・効率的な担い手の確保、育成の仕組みを構築するためのモデル事業を実施することとしており、日本バス協会においても、バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプランに基づき、時間外労働の削減に関する数値目標実現を目指し、具体的な取り組みを進めていただいているが、引き続き国土交通省としても後押ししてまいりたい。

- (3) 国土交通省が2014年7月にとりまとめた「バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」報告書の進捗状況及び新規採用者の実績について明らかにされたい。

【回答】

国土交通省では、バス運転者の確保及び育成に向けた検討会の取りまとめに基づき、若年層や女性の求職者向けのチラシ・リーフレットを作成し、求職者に対してバス運転者を就職先の選択肢の一つにってもらうPRを行っている。また、事業者がバス運転者を募集する際、補充する際、育成する際の手引書も作成しており、事業者に配布している。

- (4) 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、今後も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果たしていくためには多様な人材確保・育成が重要である。昨年より警察庁が開催している「第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議」の本年3月15日の取りまとめにおいて、適切な安全対策を講じることにより、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を認めるという方向性が示された。受験資格の見直しを行う場合の安全対策については、今後警察庁が中心に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いきたい。

3. 運賃・料金の適性収受について

- (1) 貸切バス新運賃・料金制度が導入されているが、利用者への周知が依然十分とは言えない。安全・安心を担保するためのバス運賃の適正化によって、以前より旅行代金の変動する可能性があることについて利用者に理解されるよう、制度のさらなる周知に努められたい。

【回答】（自動車局旅客課）

運賃料金の適正収受について、平成 26 年 4 月より安全コストを適切に反映した新たな運賃料金制度を導入するとともに、利用者等への周知に努めてきた。平成 28 年 12 月にはリーフレットを作成し、旅行業界や自治体等に対して制度の周知を行ってきたほか、旅行業者等に対する説明会を開催した。引き続き、様々な機会を捉えて、運賃料金制度の周知に努めてまいりたい。

- (2) 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】

高速乗合バスの運賃については、事業者の創意工夫を生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まいりたい。

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。地域の存続・活性化のためには移動手手段の確保が不可欠であり、

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、国・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・協力して取り組んでいくことが求められている。

現在、政府の未来投資会議において、乗合バスについて、複数事業者間で地域住民のためにサービス内容の調整を図ることがカルテルと指摘されることのないよう、独占禁止法適用の考え方について整理することが検討されている。

については、乗合バスなど地域公共交通の維持・存続に向け、独占禁止法の見直しを行なうとともに、クリームスキミング的運行を是正させるために道路運送法の見直しを図りたい。

【回答】

人々の暮らしや地域の活力を支える乗合バス等の地域交通は、人口減少などの影響で地方を中心に厳しい経営状況にある。このような状況のもとで効率的かつ利便性の高いネットワークを構築するためには事業者間の連携や協働が重要であり、国土交通省としても持続可能な地域の公共交通ネットワークの実現に向けた再編を促進することは必要であると考えている。未来投資会議の中では、公正取引委員会から、地域にとって必要なサービスの提供を維持できなくなるような場合、独占禁止法上、問題とすべきではないという発言がなされた。今後は、必要な競争政策の見直しについて、未来投資会議のもとに設置される地方施策協議会において専門家による具体的な検討を行った上で本年夏までに結論を取りまとめるようにとの総理からの指示を踏まえ、各地域の実情を踏まえながら公正取引委員会をはじめとした関係省庁と連携して、検討を進めてまいりたい。また、地域交通を巡る公共交通利用の減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題に対し、持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持確保を可能とする政策のあり方等を幅広く検討するため、昨年 11 月から国土交通省内に地域交通フォローアップ・イノベーション検討会を設置し検討している。国土交通省としては、引き続き関係者と連携しながら、法制度の整備も含め、持続可能な地域交通を実現するための検討を行ってまいりたい。

- (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、地域の利用者及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 IC 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やさしく、利用者の利便向上に資するもので、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おいて全国で相互利用、または片利用が可能な交通系 IC カードシステムの導入費用について支援を行っている。また、平成 31 年度予算において、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くこととしている。今後とも、交通系 IC 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。

(3) 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。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。

については、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】（自動車局旅客課）

雪害による各事業者の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、負担が課題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おり、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まいりたい。

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の導入などにより、走行環境の改善を図ってきた。バスロケーションシステム等の導入に当たっては、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年度予算においても引き続き支援することとしている。また、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くこととしている。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。

6. 貸切バス等の利便性向上について

都市の鉄道駅周辺では、総じて貸切バス等の乗降場の整備が不十分である。利用者の安全確保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・鉄道事業者等との連携・調整を図られたい。具体的には、貸切バス待合所の確保や、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】

貸切バスの乗降等の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だと考えている。貸切バス乗降客の多い一部の駅周辺では既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。国土交通省としても、このような取り組みをバス業界や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。

【質疑・応答】

【質問】 1. (4)脳疾患、心臓疾患、S A Sなどについては、支援いただいている話をいただいておりますが、実際に会社絡みで補助制度を使用しながらやるにしても、なかなか会社自体ではできないということで、もう少し具体的に国が会社を含めてこうした問題を完全に確定できる補助制度はどこまで話が進んでいるかということを確認したいのですが。

【回答】

今、お話しさせていただいたとおり、スクリーニング検査等をモデル事業でやっています、導入拡大に取り組むこととしておりまして、その結果等を含めまして今後措置等を検討するというので、具体的にこうするというのは今のところ、申しわけありませんがお答えできないのですが、前向きに取り組んで検討していきたいと思っております。

【意見】 労働時間短縮に向けて改善基準の見直しということですが、根本は「人」なんですね。だからそこだけ先に歩いても、最大のポイントは人なんで、睡眠時間は前にも言いましたが、では国土交通省は本人がオーケーならゼロ時間でもいいとなるんですけど、ゼロ時間で事故が起きたときにそこが社会的に正当性が認められるのかといたら、間違いなくたたかれます。

そのところは国としてきちんと基準を示すべきです。実効性と、本当にそこに到達するという形をどう進めていくのか。交通政策基本法を含めて全く進んでいないですね。ここは人の問題も含めて、まだ網形成ができないというのが事業者間競争で出ている。一定の網形成の中で要員のなり広域的なところで人が間違いなく出てくる。高速線も一般線も含めてそうです。

そういうことがありますし、一方では路線バスがきつい中で、貸切はどんどんふえていく。一方では路線バスが足りない、この矛盾をどうしていくのかということなんですね。近畿局では車両数はあると言っています。ただ大手がほとんどインバウンドに手を出していないという現状がある。だから、そういう部分をもう少し、特別、貸切をふやさなくてもインバウンドの対応ができますし、路線にも充当できる。いろいろな実効性がある部分をしていかないと、一つひとつ見たら、これもやりましょう、これもやりましょうと形はいいんですが、なかなか前に進まない。

やっぱり、時短でも改善基準でもそうですが、インセンティブをどうつけてやるかということなんですね。私のところは昨年、休息時間を9時間に延ばしますと。でも会社が言ったのは、9時間にはしたいけれども、うちもそんなに余裕がある状況ではないので、全体がそうならやると。大手はこういう考えがあるんですよ、企業として。自分のところだけしんどい思いをしたくないという。そういうところに出ているところをインセンティブをつけたら、バス全体としてそういう包囲網をつくっていくとか、いろいろなやり方があると思っているので、余り長く言ってもあれなんで、そういう思いがあるということだけ受けとめて、これからもぜひご努力いただきたいということだけ申し上げます。