

【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】

バス運行費に対する支援は、事業者の効率的経営へ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しており、実質的に事後補填が図ら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】

地域公共交通確保維持改善事業の制度改正時には、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、適切に対応して参りたい。

また、国土交通本省においては、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者とした研修を実施しており、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参

りたい。

- (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】

地域公共交通確保維持改善事業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いるところであり、引き続き、このような措置を講じていくことが必要と考えている。

他方、平成27年度より、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業等に対して、競合カット等の補助要件を緩和するなどの特例措置を講じており、今後ともバス事業者や地域のご意見・ご要望を丁寧に向いながら、補助制度の改善に努めて参りたい。

2. 安全対策等について

- (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・緊急連絡装置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。

また、国民に対して、緊急事態発生を示す電光表示(青色防犯灯)についての周知活動を展開されたい。

【回答】

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年度より補助制度を創設し、平成27年度についても所要の予算要求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参りたい。

また、国土交通省では、適宜適切な時期に必要な応じて関係団体宛にバス輸送に係る防犯対策に関する通知文を発出している。その中で、バスジャック発生時の連絡体制の構築や対策訓練の実施の徹底とともに、車外に通報を求める防犯灯の目的

及び点灯時の必要な措置について、広く一般へ周知を図るよう求めているところである。

- (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まされたい。

【回答】

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に係る事業負担もある一方、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置を義務付けることは困難であると考えている。

また、提供されたデータを監査に活用することについては、デジタコから得られる情報のみならず、法令で定める帳票類等の情報も踏まえ、管理体制全般を確認している。

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たところであるが、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参りたい。

また、監査・処分制度については、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り、引き続き厚生労働省との連携強化を行って参りたい。

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り、まずは、こうした自主的な取り組みの推進を図って参りたいと考えている。

- (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 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。
 - ② 改善基準告示の改正を早急に行われたい。
 - ③ 連続勤務を防止する為に、7日に一回は完全休日を付与すること。

【回答】

休息期間については、労働基準法令の解釈では、「勤務と勤務の間の時間で睡眠時間を含む労働者の生活時間として労働者にとって全く自由な時間」として定義されている。また、1日の休息期間は、継続して8時間以上必要としているところであり、拘束時間が原則13時間以内ということは、休息期間は原則11時間ということになっている。このことから、拘束時間が15時間を超えるのは1週間に2回までということ、休息期間を9時間以下にして良いのは、1週間に2回までということになる。休息期間の確保は、過労運転の防止をするとともに、睡眠時間の確保を含む労働者の生活時間として必要不可欠なものである。事業者・運転者の皆様には法令に基づく適正な休息期間の確保をお願いしたい。

改善基準告示については、自動車運転者の乗務の特性を踏まえつつ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間や休息期間等のあり方について、当時の中央労働基準審議会の下に「自動車運転者労働時間問題小委員会」を設置し、自動車運転者の労働時間問題に関係の深い労使の参加を得て、議論を重ね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定められたものであり、自動車運送事業者の実情を踏まえたものになっているものと認識している。また、改善基準告示に違反した場合には、道路運送法に違反する行為として車両の使用停止等の行政処分の対象となり、当該告示は実効性のある規定であると考えている。

国土交通省としては、運転者の過労運転防止の観点から、まずは現行の基準を遵守していただくことが重要と考えており、厳格な監査・処分等を通じて、事業者における基準遵守の徹底を図って参りたい。加えて、運送事業者に対しては、これらの基準が繁忙期等を考慮した最低限の基準であることを理解して、個々の運行ごとに適切な運行計画を策定し、それに基づく運行指示を行うなど、きめ細やかな労務管理等を行うよう指導して参りたいと考えている。

休日について、労働基準法では1週1日を原則としつつ4週4日とすることも可能とされている。バス運転者については、労働基準法のほか、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」において、休日労働は36協定があっても2週間に1回を超えないこととされている。そのため、2週間の法定休日2日のうち1日について休日労働ができるとする36協定が締結されている場合であれば、改善基準告示の総拘束時間の限度を超えない範囲で、連続勤務は可能となっている。改善基準告示に関する事項については、引き続き厚生労働省とも情報を共有して参りたいと考えている。

(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】

平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 27 年度についても所要の予算要求を行っているところであり、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参りたい。

- (5) 北陸道高速バス事故発生時に座席のシートベルトが 2 点式だった為に、乗客が下半身を複雑骨折し重傷を負う事象や、頭部を前の座席に強打し怪我を負う事象が発生したことから、高速バス・貸切バス全ての座席を 3 点式シートベルトとし、乗客の安全を確保するための措置を講じられたい。

【回答】

バスのシートベルトについては、平成 24 年 7 月以降に生産されるバスに対し、原則 3 点式のシートベルトを備え付けることを義務付ける改正を平成 18 年 3 月に行った。なお、シートベルト及び座席の基準については国際基準と整合させたものとなっている。

- (6) 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措置を義務化し、補助制度を確立されたい。

【回答】

脳疾患や心疾患、SAS が交通事故を招きかねない疾病の一つであることは認識している。国土交通省では、本年 3 月に発生した北陸道における高速乗合バス事故を受け、従来からの健康管理に係る施策の見直しを行ったところである。施策の一環として、事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルについて、定期健康診断等で異常所見のある運転者に対するフォローアップの徹底やきめ細やかな労務管理の徹底等について改訂を行ったところである。健康障害に伴う事故を未然防止する上では、あらゆる疾病リスクを想定した合理的かつ総合的な対策が必要であり、精密検査やスクリーニング検査等の実施の浸透が重要である。

国土交通省としては、公共交通の信頼を確保するため、健康管理マニュアルの浸透・徹底等の対策を着実に進め、引き続き、脳疾患や心疾患、SAS を含む健康障害に伴う交通事故の未然防止に取り組んで参りたい。

3. 地方バスの維持・活性化等について

- (1) 地方バスは厳しい経営環境の中、過去 5 年間で 8,160Km の路線が廃止され、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。昨年 11 月に施行された改正地域公共交通活性化・再生法を踏まえ、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】

平成 27 年度においては、地域公共交通確保維持改善事業について、地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容の充実を図っている。具体的には、地域公共交通活性化再生法の仕組みと連動し、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合、補助要件の緩和等の特例措置を講じている。地域間幹線系統に係る特例としては、①ゾーンバス化等により基幹バスと支線バスに運行系統を分ける場合の複数市町村要件及び輸送量要件の適用除外、②その他の系統における輸送量要件のうち最低輸送量を 1 日当たり 3 人に引き下げ、を措置している。今後とも、各地域の要望を丁寧に伺いながら、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取り組んで参りたい。

乗合バスについては、通勤・通学等の地域の日常生活、都市間移動、観光振興等に欠かせない基幹的な公共交通機関として、年間 41 億人もの人々に利用されている。しかし、地方都市の人口減少などにより、乗合バスの大幅な輸送人員の増加は構造的に見込めず、依然として厳しい経営状況が続いている。国土交通省としては、危機的な状況にある我が国の公共交通を維持・活性化し、人々の移動手段を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策、運転者不足等の諸課題にも対応するため、引き続き総合的かつ計画的な交通政策の推進に努力していくが、その過程の中で学識経験者や事業者、労働組合等の関係者の意見も伺いながら、乗合バスの維持・活性化に取り組んで参りたい。

(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】

地方運輸局において、自動車の構造または運行の態様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。この場合、ご指摘のような地理的条件や道路の整備状況等、自動車の走行が物理的に困難であるなど認定の趣旨と合致する場合には、適用除外の認定を行うこととなっている。なお、このような取扱いに疑義がある場合には、地方運輸局等にご相談いただきたい。

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。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。

今後とも、バス事業者や地域の要望を丁寧に伺いながら、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参りたい。

(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】

「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参りたい。

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・料金制度を昨年 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参りたい。

4. 貸切バスの参入要件の見直し等について

(1) 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を見直さなければ、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】

関越道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所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至らなかった。

最低車両台数については、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」における各措置の実施効果を踏まえた上で、検討して参りたい。

(2) 「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する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運行において、「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】

国土交通省としては、営業区域外運送や低額な運賃・料金での運送等の違反行為を適切に把握するとともに、法令遵守の徹底を図り、インバウンドのみならず

貸切バス事業全体の健全化に引き続き取り組んで参りたい。

5. 新しい貸切バスの運賃・料金制度について

- (1) 平成 26 年 4 月より、貸切バス運賃・料金制度が新しくなったが、一般消費者への周知が十分ではない。バス代金や旅行商品の値上げについて、旅行会社による消費税増税の便乗など一方的な値上げと誤解されないよう、制度のさらなる周知について、取り組まれない。
- (2) 新制度移行後、事業者に対する周知が不足していることから見積作成に時間がかかる等業務に影響を与えている。については、制度周知に取り組むとともに、効果検証に取り組まれない。

【回答】

貸切バスの新たな運賃・料金制度の導入に当たり、国土交通省では、本省および地方運輸局が主催するバス事業者、旅行業者等に対する説明会の実施や、一般消費者向けに政府インターネットテレビを活用するなど、周知を図ってきた。今後とも、新たな運賃・料金制度が貸切バス事業者や旅行業者等に着実に浸透するよう、一層の周知・徹底に努めて参りたい。

6. 移動制約者の移動円滑化について

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、遅々として導入が進んでいない。

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】

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、スロープ付き又はリフト付きバスについても、平成 32 年度末までに、乗合バスの適用除外認定車両のうち、約 25%の導入目標が定められたが、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、国土交通省としてさらなるバリアフリー化を促進していくため、平成 26 年 9 月、省内に「バリアフリーワーキンググループ」を発足させ、リフト付

きバスの導入等についても検討を行う予定である。

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。

7. バス運転者の労働条件改善と人材確保について

(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、若年労働者が確保できるよう支援策を講じられたい。

【回答】

バス運転者の人材確保対策については、省内に検討会を設置し、昨年7月7日に報告書を取りまとめた。報告書には、バス事業者における大型二種免許取得環境の改善を図るための支援の充実等のあり方とともに国としても効果的な取り組みのガイドライン化や優良事例の「見える化」とPR活動の展開等の支援を行うことを盛り込んでおり、今後、順次取り組んで行く予定である。また、厚生労働省のキャリアアップ助成金についても利用可能であると考えられ、当該助成金を積極的に活用するよう事業者等に対し働きかけを行って参りたい。

(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するなど指導を強化されたい。また、これ以上1人当たりの人件費を低下させないために、バス運転者の賃金を向上させる施策を講じられたい。

【回答】

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下で、労使の合意により決定されるべきものであるが、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、職業としての魅力の向上を図っていくことが喫緊の課題と考えている。

昨年7月に取りまとめられた「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」の報告書には、バス事業者の経営改善による賃金の向上や安全運行・労働時間等の基準の遵守・徹底等の労働条件の改善に係る対策等のあり方について記載されており、官民一体となった継続的な労働条件の改善に向けた取り組みを進めて参りたい。

8. 貸切バス車両およびバス乗務員確保にむけて

貸切バスおよびバス乗務員の不足に加え、訪日外国人の増加に伴い繁忙期や大型団体の受け入れ時に貸切バスが手配できないケースが散見される。このままでは需

要に対応できない状況が常態化する可能性がある。

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」で新たに盛り込まれた「貸切バスの供給確保」について、早急に具体化に向け取り組まれない。また、取り組みについては、乗務員不足解消のための教育訓練支援施策（教育訓練給付金制度、キャリア形成促進助成金制度）などの実施についても検討されたい。

【回答】

貸切バスの不足によって観光立国の推進が損なわれることがないように適切に対応していく必要がある。このため、貸切バスの旺盛な需要に対して供給能力が制約要因とならないよう、安全の確保を前提に、昨年4月より貸切バスの営業区域を拡大する特例措置を講じている。

バス運転者の人材確保対策については、省内に検討会を設置し、昨年7月7日に報告書を取りまとめた。報告書には、バス事業者における大型二種免許取得環境の改善を図るための支援の充実等のあり方とともに国としても効果的な取り組みのガイドライン化や優良事例の「見える化」とPR活動の展開等の支援を行うことを盛り込んでおり、今後、順次取り組んで行く予定である。また、厚生労働省の教育訓練給付金制度やキャリア形成促進助成金制度についても利用可能であると考えられ、当該制度を積極的に活用するよう事業者等に対し働きかけを行って参りたい。

【質疑・応答】

【質問】5の貸切バス運賃・料金制度の件ですが、ここにいらっしゃるバスの関係の方は知っているかどうかわかりませんが、旅行関連会社のクーポンを主にやっているところですが、貸切バス事業者に対して現行の10%程度の手数料を15から20%に引き上げてくれという要請文書を貸切バス事業者に再三送りつけています。文章の中には高速道路料金手数料を上げてくれとばかなことを書いています。さらに、それで、手数料を上げますと言った事業者のリストをつくってリストアップしています。

公取に聞いて調べたのですが、独禁法にひっかからないということですが、やっていることは非常に腹が立ちます。新しい運賃制度で今までの貸切バス1台当たり単価が仮に5万円から10万円程度で適正な運賃に戻ったとして、10%の手数料をもらっていたとすれば、それだけで手数料が上がっているはずなのに、さらに倍ぐらい手数料を上げろとっているのは非常に横暴ではないかと思しますので、裏に某党のN議員が絡んでいるかもしれませんが、業界としては非常に不愉快というか、納得いかないことなので、観光庁と連携して、こういったばかみみたいな文章を出さないように対応指導をお願いします。以上です。

【回答】

まさにおっしゃるとおりです。手数料と貸切バスの運賃をどう見るのか。運賃料金ワーキングでも議論していただきましたが、貸切バス事業者の原価構成を算定した中で、手数料といったものは、運送費用の中の一部に入っていますよという整理をされたと認識しています。ただ、今回運賃の中に手数料といったものが入っていますので、それも今回引き上げることに何の意味があるのかなというのが正直、私もは感じているところでございます。

いずれにしましても、このような事実は承知している中で、実態把握をしていこうと考えています。事業者さんの声も聞いていますと、事業者さんも呼んだりして、きょうは別室でヒアリングも行っていきますので、実態把握をまずしていこうと考えています。

【質問】 地方バス維持・活性化等の中で先ほど公有民営補助というお話がございましたが、地方の財政の厳しい自治体によっては、補助を使いたくても、なかなか対応し切れないという実態の報告がされていますし、それでは従来の償却費の補助を使うにしても、事業者自体が、1回目は事業者が出さなければいけないからそのお金が用意できない。いずれにしましても、車両更新がしていけないことがありますので、そこについて考えがあればお聞きしたいですし、もっと言えばもう少しこの補助制度を使いやすいものに変更できないかと思えます。

【回答】

公有民営補助でございますが、今現在、地域間の、市町村をまたがる幹線系統と地域内フィーダー系統、両方とも適用しています。声として例えば市町村をまたがる系統で、市町村のほうで車を持っていったやり方は、当然制度上、可能ですが、1つのAという市が車を買って、Bというまちを走るというのは使い勝手としてどうなのかという声も伺っています。そこは国としては、自治体さん同士の話し合いをしていただいて、費用の負担も含めてやっていただければというところでございますが、幹線系統については難しい部分もあると思っています。その辺の課題は認識しています。自治体さんでうまく話し合っていただければという今のところの認識でございます。

【質問】 移動制約者の移動円滑化についてということで、貸切バスについて移動式バスが明確な記述がないということでもございましたが、養護学校の生徒さんたちの遠足とか、そういったもので、バスがなくて、遠足さえ実施できない状態が発生しています。ぜひとも貸切バスの数字についてもご審議いただきたいと思えます。

【回答】

貸切バスについての具体的な実態調査を現在、バリアフリーの整備目標の対象外、対象は乗合バスになっておりますので、貸切バスについても、実際リフトが入っているバスもあると認識していますので、数字についてどういった調べ方をしたらいいかも含めて検討してみたいと思っています。