

## 【自動車局（バス関係）】

### 1. 軽井沢スキーバス事故を受けた再発防止策について

(1) 貸切バス事業の新規参入要件として現行の大型車5両以上という最低車両数そのものを見直さなければ、安全を守れない事業者が引き続き参入してくることが想定されることから、新規参入時における最低車両数の見直しを図りたい。

また、規制緩和による貸切バス事業者数の増加は、参入後の監査体制を形骸化させ、法令違反が常態化したことにより、今回の事故を招く結果となった。したがって、貸切バス業界を「正常化」するためにも新規参入を一旦中止し、2000年の改正道路運送法施行(規制緩和)以降に参入した車両保有台数が10両以下の事業者に対する徹底監査を行われたい。

#### 【回答】

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の間接整理においては、最低保有車両数の引き上げについて、「安全性との因果関係に関するデータや、安全確保のために必要な運行規模を踏まえつつ検討すべき」、「新たな要件に合致しなくなる既存事業者の扱いについて検討すべき」として、引き続き検討すべき事項とされている。

貸切バスの新規参入については、適正な競争による事業の活性化、サービスの多様化といった観点から、新規参入を一旦中止するのではなく、事業参入前後の安全性に関するチェックの強化をしっかりと講じていくべきものと考えている。

一方、既存事業者への対策を含む事業参入後のチェックの強化については、「事業停止、事業許可の取り消し対象となる範囲の拡大」、「処分量定の見直し」などについて、速やかに講ずべきとされている。

国土交通省としては、間接整理を踏まえて引き続き検討を進め、本年夏までには総合的な対策を取りまとめ、具体的な対策を実施に移してまいりたい。

(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ない現状にある。こうしたことから、貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定事業者に対する監査を減免することによって、非認定事業者に対する監査を優先されたい。

#### 【回答】

自動車局長通達「自動車運送事業の監査方針」において、監査を行うべき端緒の

一つとして、長期間監査を実施していない事業者を監査の対象としているが、貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定事業者については、この対象から除くことができることになっている。

- (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、直ちに全自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方策を検討してまいりたい。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・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、平成 28 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。

なお、今般の事故を受けた再発防止策として、ドライブレコーダーの義務付けを検討しており、そのデータの保存等についても必要な措置を講じてまいりたい。

- (4) 貸切バス事業者の法令違反に対する行政処分として、車両の使用停止・事業の停止・許可の取り消しがある。貸切バスの稼働率は約 50%で、台数を絞った日車方式による車両の使用停止処分は制裁効果が乏しいことから、事業の停止及び許可の取り消し処分の対象範囲を拡大されたい。

**【回答】**

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理において、処分の見直しについては、「事業停止、事業許可取り消し処分の対象範囲の拡大」、「車両の使用停止処分の日車配分の見直し」、「処分量定の見直し」、「運行管理者に対する行政処分の見直し」が速やかに講ずべき事項として掲げられており、今夏から年内にかけて実施に移していくこととしている。

今後、夏までに総合的な対策をとりまとめるべく、引き続き検討委員会で議論してまいりたい。

- (5) 平成 28 年度以降のすべての新車に対して、ドライブレコーダーを標準装備され

たい。

**【回答】**

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理において、貸切バスに対し、ハード面の安全対策の充実として、ドライブレコーダー装着の義務付けを行うこととしている。

また、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 28 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。

- (6) 貸切バス事業者と旅行会社の間の手数料の収受は、民間同士の商取引によるものとして違法性はないとされているが、一部の不適格な旅行会社が求める過大な手数料により、運賃・料金の下限額を実質的に下回る事態が発生している。については、下限割れ（実質的な下限割れを含む）運賃で発注する旅行会社に対する勧告制度を導入するなどして、罰則強化を含め厳正に対処されたい。

また、貸切バス発注の際には、国内外のランドオペレーターが介在し、貸切バスの運行に大きな影響力を持っていることから、これらランドオペレーターに対し、貸切バスの安全対策と基準及び運賃・料金制度を周知徹底されたい。さらに、悪質なランドオペレーターに対する規制も検討されたい。

**【回答】**

旅行会社に対する罰則強化を含めた対処については、そもそもバス事業者が届け出を下回る運賃により運行することは当然違法であり、旅行業者が過大な手数料を求めることによって運賃が実質的に下限割れとなる場合は問題であると考えている。

このため、観光庁としては、関越道の高速ツアーバス事故のあとに行った運賃などを記載した運送申込書・引受書の作成や旅行業者とバス事業者の間の取引内容の明確化の方向性を強化する必要があると考えている。さらに、運賃・料金の情報に関する通報窓口を観光庁へ設置したり、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するために、手数料について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織を貸切バス業界、旅行業界共同で設置することとしている。

ランドオペレーターについては、結果的に旅行の安全と質に関わる、旅行者に大きな影響を及ぼす役割を果たしている。たとえば、国内旅行では、スキーツアーバスなどでバスを手配する仲介業者として活躍していることは承知している。ランドオペレーターについては、現在は法規制の対象となっていないが、今後は旅行の質と安全を確保するために、ランドオペレーターを登録制にして規制し、問題のある事業者に対して適切な指導・監督を行い、業務の適正化を図るための制度の導入を検討していきたいと考えている。

(7) 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 改善基準告示の最大拘束時間を1日13時間未満、休息期間を継続11時間以上とされたい。
- ② 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】**

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、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の制限や休息期間の確保等の規制のあり方について、関係労使の合意を経て制定されたものであり、自動車運送事業の実情を踏まえたものとなっていると認識している。

国土交通省としては、同基準の遵守を図るため、厚生労働省と連携しつつ、事業者への指導や悪質事業者への重点的な監査等により同基準の遵守の徹底を図っているところであり、引き続きバス運転者の長時間労働の改善を図ってまいりたい。

拘束時間や休息期間等に係る事項も含め、今回頂いたご要望については、厚生労働省とも情報共有してまいりたい。

(8) 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】**

事業用自動車の運転者の定期健康診断については、労働安全衛生法において、年に一回以上受けることが義務付けられている。国土交通省としては、まずは定期健康診断の受診の徹底について事業者に対し指導してまいりたい。

また、事業用自動車の運転者の健康状態に起因する事故を防止するための対策として、一昨年3月に発生した北陸自動車道における高速乗合バスの事故を受け、同年4月に「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の改訂等を行い、定期健康診断の結果に基づく運転者の健康状態の把握に加え、脳・心疾患をはじめとする主要疾病の早期発見に有効なスクリーニング検査の受診等を推奨している。

補助制度の確立については、一部の地方バス協会において、事業者向けのスクリーニング検査の補助を行っているところがあると聞いている。しかし、スクリーニング検査については、受診費用が高額であることもあり、いまだ十分に普及していないことから、国土交通省としては、今後、先進事例等の調査を行い、低コストかつ効果的な検査方法の普及方策についての検討を実施してまいりたい。

## 2. 新しい貸切バスの運賃・料金制度について

貸切バス運賃・料金新制度が導入されているが、消費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を、消費者にもしっかりと理解されるよう制度のさらなる周知に取り組まれるとともに、新制度の主旨を守るために以下の対応を講じられたい。

- ① 利用者への啓発の強化など、安全・安心の担保に向けた取り組み。
- ② 旅行会社・バス事業者に対する新制度の周知と法令遵守の徹底に向けた取り組み。
- ③ 旅行会社・バス事業者への管理監督体制の強化。

### 【回答】

貸切バスの新たな運賃・料金制度の導入にあたり、国土交通省では、本省及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、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。軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理において引き続き検討すべき事項として、貸切バス事業者等に対する情報伝達の強化が掲げられており、これらを含め、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、さらなる周知・徹底に努めてまいりたい。

## 3. 貸切バス車両及びバス乗務員確保にむけて

安全安心に基づく「時間・キロ併用運賃制度」の導入は、適正化にむけた取り組みであるものの、国内需要の好調さと訪日観光客の増加によって貸切バス及びバス乗務員の確保が困難となっており、逼迫した状況を背景にトラブルが生じかねない。貸切バス車両については、大幅な供給逼迫状況が想定される中において、臨時営業区域の設定による一部規制緩和などの取り組みを行っていることは理解しているが恒常的な供給不足解消にむけ、さらなる対策を講じられたい。

### 【回答】

訪日外国人の急増を踏まえ、外国人旅行者が利用する貸切バスについては、平成26年4月から営業区域を地方ブロック単位まで臨時的に拡大、さらに27年4月からはブロック単位に隣接県まで拡大しており、これにより貸切バス不足に柔軟に対応しているところである。

この特例措置は、これまで4回延長して、今年3月末までを期限としていたが、今般、訪日外国人の動向や関係者からの要望を踏まえて、この期限を今年9月末まで半年間延長した。今後とも状況を注視しつつ、貸切バスの不足が観光振興の制約となることのないよう、しっかり取り組んでまいりたい。

#### 4. バス運転者の労働条件改善と人材確保について

- (1) バス事業者と旅行会社との貸切バスの契約において、改善基準告示の範囲内における限界の行程や高速道路走行を 100 km/h で計算された旅行行程では、他事故などで突発的なアクシデントに見舞われた場合、指針を超えてしまうケースが生じてしまう恐れがある。このため、バス事業者及び旅行会社に対し、改善基準告示の周知・徹底を図るとともに、改善基準告示及び指針に違反し運転者に負担を強いる旅行行程とならないように対策を講じるとともに、厚生労働省や観光庁と連携した勧告制度の導入も検討されたい。

##### 【回答】

4月25日に厚生労働省が発表した貸切バス事業場への集中監督指導の結果、約85%の事業場で運転者の労働時間超過等の労働基準法違反が認められたことは承知している。国土交通省としても、過労運転をはじめ、道路運送法の遵守事項について集中監査を実施しており、厳正に処分する。

改善基準告示については、貸切バス事業の運行管理者講習等を通じて周知しており、旅行会社に対しても観光庁から周知を図っているところであるが、今回のような実態も明らかになったことから、さらなる周知を行ってまいりたい。

- (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だが、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。

一昨年7月にと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まいりたい。

#### 5. 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になる。

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だが、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、適切に対応してまいりたい。

また、国土交通省においては、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まいりたい。

- (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、ご要望を丁寧に伺いながら、補助制度の改善に努めてまいりたい。

## 6. 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、路線の廃止が進行し、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。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、地域公共交通確保維持改善事業に係る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、改正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づけられている場合、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、②①の対象となる系統以外の系統における輸送量要件のうち、最低輸送量を一日あたり 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まいりたい。

- (2) 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 台当たり約 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】**

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いる。

今後とも、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取り組んでまいりたい。

## 7. 国内における観光活性化にむけた二次交通の利便性向上

国内周遊旅行に際し、特急バスや路線バスは運転免許を持たない旅行者にとって欠かせない移動手段である。一方で、県跨ぎで観光名所を移動するバスが少なく、旅行者にとっての利便性が低い。また、路線バスに関する情報を旅行者が調べるにあたってHPの表記方や掲載内容の濃淡が事業者によって差があるため利便性が低い。

については、バスは社会のインフラという考えのもと、各都道府県のバス事業者の連携強化について、バス運行に関する情報を一括して調べることができるツールの作成などの支援を行政主導で講じられたい。

**【回答】**

国内で特急バスや路線バスを利用して広域的な周遊旅行をしようとする場合、路線やダイヤなどのバス運行情報について、利用者にとって分かりやすく、かつ、利用しやすい環境を整備することは必要かつ重要なものであると認識している。そのため、国土交通省としては、地域公共交通確保維持改善事業により、乗り継ぎ・時刻表・運賃検索サイトなどのホームページ制作など、利用者に対する情報提供に要する経費について支援を実施してきている。

また、平成28年度より、観光庁において訪日外国人受入環境整備緊急対策事業が新設され、車両や情報提供等に係るインバウンド対応についても支援することとなっており、引き続き、国内旅行における二次交通の利便性向上に向けてしっかり取り組んでまいりたい。

## 8. 移動制約者の移動円滑化について

地域によっては繁忙期を中心に、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むけて補助制度の充実をはかるとともに、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、スロープ付きまた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。このため、国土交通省とバス事業者等の関係者で協議を進めてきた結果、平成 28 年 3 月 31 日の羽田空港を皮切りに、羽田・成田空港を発着する空港アクセスバス路線において、リフト付きバスを導入した実証運行を開始したところである。

なお、リフト付きバスの導入にあたっては、財政的支援として、地域公共交通バリア解消促進等事業により、費用の一部を補助しているほか、構造・設備基準に適合したリフト付きバス車両に対して、自動車重量税・自動車取得税の税制特例措置を平成 24 年度から実施しているところである。これら支援措置や検討等を通じ、バス事業者等の関係者の理解と協力を得ながら、平成 32 年度の目標達成に向け、より一層の導入促進を図ってまいりたい。

なお、貸切バス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。