

【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) 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、軽井沢スキーバス事故を招く結果となった。同事故を教訓に昨年 12 月に改正道路運送法が成立し、事故の再発防止策として、貸切バス事業許可の更新制等が導入された。

については、新規許可・更新許可の申請の際には、安全投資計画及び事業収支見積書の審査を厳格に行い、不適格な事業者については市場から排除し、貸切バス業界を正常化されたい。また、タクシー事業を参考にした特別区域における貸切バスの需給調整制度について検討されたい。

【回答】

昨年 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、本年 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守りつつ、継続的に事業を営んでいけ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いる。

国土交通省においては、この制度を活用して、事業を安全に遂行する能力のない事業者については、事業許可の更新を行わないということにより、不適格者を退出させ、安全・安心な貸切バスの運行の実現を図ってまいりたい。

(2) 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者負担もある一方、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、直ちに全ての事業者さんに対して装着を義務づけることは困難であると考えている。また、今後の活用実態等を踏まえながら、さらなる普及のための方策を検討してまいりたい。また、監査への活用に当たっては、運転者の特定や運転時間以外のデータの記録や管理等の必要もあることから、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 29 年度、今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。

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深めて監査・処分制度を着実に運用しまして、輸送の安全確保を図ってまいりたい。

- (3) 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 1 回以上受けることが義務づけられている。国土交通省としても、まずは定期健康診断の徹底について事業所に対して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は、平成 26 年 3 月に発生した北陸自動車道における高速乗合いバスの事故を受け、同平成 26 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定などを行い、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・心疾患を初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などを推奨している。

また、疾病運転の防止については、事業用自動車の運転者による疾病運転の防止を目的とした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が昨年 12 月 9 日に成立、1 月 16 日に施行され、その具体的対策の見通しにつきましては、脳ドック、心臓ドックなど健康起因事故対策に必要なスクリーニング検査について医学的知見を踏まえた調査研究を実施して、事業者としてとるべき対応を含んだガイドラインを作成することなどを検討している。

その上でガイドライン活用促進により、事業者による自主的スクリーニング検査の導入拡大に取り組むとともに、さらに必要な措置について検討を進めてまいりたい。

- (4) 国土交通省が定める交替運転者の配置基準と厚生労働省が定める改善基準告示の内容の齟齬あるいは曖昧な部分について見直されたい。
- (5) 「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」について、走行距離の限度を実車距離に回送距離を加算した距離とされたい。

【回答】

交替運転者の設置基準については、平成 24 年 4 月の関越道スキーツアーバス事

故を契機として、生理学、労働科学、労働法などの学識経験者の皆様やバス事業者、労働組合の皆様等の幅広い関係者のご意見・ご議論を踏まえつつ、ワンマン運行にかかる上限規制を定めたものである。

これまでも、改善基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合には、交替運転者を必要としていたが、改善基準告示においては、一般道と高速道の路線種別にかかわらず連続運転は4時間までとされており、信号等で一時停止ということがある一般道での運行と異なり、高速道路での運行は一瞬たりともハンドルから手を離すことができない緊張状態が原則運行であることから、連続運転について非常に厳しくする必要があるなど、今までの改善基準の遵守事項に加えて設定されたものである。

交替運転者の配置基準については、生理学的な観点から、安全を確保する上での最低限の基準として設定されたものであり、過労運転等による事故を防止するためには交替運転者の配置基準のみならず、点呼の確実な実施、運転者に対する指導監督等、日常の安全対策を引き続き実施していくことが基本かつ重要であると認識している。

加えて回送運行が長いという過労運転を防止する観点からは、回送運行の運転時間の上限、原則6時間というものを定め、生理学的な観点から夜間運行の連続勤務について上限4夜までと定めている。

バスの安全・安心の確保が基本であることから、今後ともバス事業者、関係者等の協力を得ながら、今回の交替運転者の配置基準と過労運転防止の基準や実効性の確保に取り組んでまいりたい。

2. バス運転者の確保・育成について

国土交通省は、バス運転者を含め自動車運送事業における人材の確保と育成が喫緊の課題となっていることを踏まえ、2013年12月に「バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」を立ち上げ、2014年7月に報告書を取りまとめた。については、同とりまとめに盛り込まれた様々な支援策を着実に実施されたい。

また、交通政策基本計画においては、「交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方策を検討する」としたうえで、女性バス運転者数を2020年度に約2,500人に倍増させる数値目標を掲げていることを踏まえ、バス運転者の確保・育成に向けた具体的施策を講じられたい。

【回答】

バス要員に関しては、平成28年以前の運転者の平均年齢は50歳ということになっており、全産業平均は43歳で、それを大幅に上回るという状況であり、高齢化が進み、人材不足が課題となっていることは承知している。

バス事業の運転者をふやすためには、事業の収益構造を改善するなど、生産性を向上する取り組みも実施するということと、長時間労働を是正するということなど、仕事の魅力を高めていくことは非常に重要なことと考えている。

その中で、3月末に「働き方改革実現会議」で決定した「働き方改革実行計画」において長時間労働を是正するための環境整備に向けて関連制度の見直しや支援措置を行うこととされたところである。

バス業界からは若年層や女性ドライバーの確保のための二種免許の取得に対する支援など、各種支援措置の補充等の要望が出されているところであり、今後、人材確保・育成に関する支援策等について検討することとしている。

女性が働きやすい環境整備のための施設設置事業については、厚生労働省の女性活躍推進法があり、その活用を周知してまいりたい。

そのほか、若年層の活躍を推進するために運輸支局長が高等学校の訪問を実施しており、校長先生や進路指導の担当の教員に直接運輸業界をアピールするという取り組みも行っており、こうした取り組みを通じて、引き続き運転者不足の解消に取り組んでまいりたい。

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】

平成26年4月より安全輸送を適切に反映した新たな運賃・料金制度を貸切バス事業において導入しており、利用者等の周知に努めたところである。

昨年、旅行業者に対して説明会が開催されており、東京、大阪、九州で開催し、そういったところに出向いて運賃・料金のご説明をさせていただいた。

また昨年12月には運賃・料金に関するリーフレットを作成し、それに対して旅行業界や自治体に対して制度の周知を行った。引き続き様々な機会を捉えまして、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、「貸切バス運賃・料金制度WG」フォローアップ会合を再開し、運賃・料金の適正収受の状況について検証を行われたい。また、管理の受委託の実施において、委託者から受託者に対して委託料が適正に支払われているか否か調査されたい。

【回答】

貸切バスの運賃・料金については、新運賃料金制度が始まっているが、新運賃料金制度は既に一定期間が経過しているため、経済状況の変化や新運賃料金制度のもとでの貸切バス事業者の経営状況や各地域ブロックの市場動向を踏まえまして、見直し等も含めて検討していきたいと考えている。

あわせて、運賃料金の適正収受の状況についても確認していきたいと考えている。

また、管理の受委託については、基本的には契約に基づく委託料が払われていると認識しているが、不適切なことが疑われるものがある場合は、それを踏まえて、調査することを検討したい。

4. 急増する訪日外国人旅行者への対策について

訪日外国人旅行者の爆発的な拡大に伴う貸切バス需要の急増が事業者のコンプライアンス違反につながる懸念される。軽井沢スキーバス事故対策検討委員会がとりまとめた「総合的な対策」において、「安全運行の徹底が貸切バスの供給不足を招き、ひいてはインバウンド観光拡大のボトルネックとなることのないよう、十分留意すべきである」との認識が示されているが、貸切バスの恒常的な供給不足解消に向け、さらなる対策を講じられたい。

【回答】

訪日外国人旅行者への対応としては、貸切バス事業者安全性評価認定、セーフティバスの事業者について訪日外国人旅行者向けの臨時営業区域を設けており、貸切バスの弾力的な供給を図っている。先般、本特例は平成 30 年 3 月 31 日までと 1 年間延長し、今後、本特例を活用して、活用中の事故率や訪日外国人旅行者の動向を踏まえて、本特例制度の恒久化も視野に入れつつ検討してまいりたい。

5. 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、利害関係のある複数の事業者間の調整や集約についても、持続可能な地域公共交通の実現に向け、自治体に任せるのみならず地方運輸局としても積極的に働きかけられたい。

【回答】

地方バスの維持・活性化等について、地域公共交通活性化・再生法の改正を踏まえた補助制度の見直しについて、平成 27 年度において地域公共交通活性維持改善事業にかかる地域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には、設置内容の緩和等の特例措置を講じている。

特例措置の内容としては、地域間幹線系統の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については、普通、市町村要件と輸送量要件の適用を除外するという特例措置、適用除外されたもの以外についても、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 人に引き下げるといった措置を講じている。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。

また、本年 2 月に三菱ふそうトラック・バス会社が車体の腐食に関するリコールの届出を行ったが、不具合の内容は、緩衝装置の取付部(センターメンバー)の防錆措置が不十分であるため、融雪剤等の影響により腐食が進行し、最悪の場合、破断してハンドル操舵ができなくなる恐れがあるというものである。

については、こうした車両の使用実態をバス車両メーカーへ情報提供を行うなどして、車両構造の見直しを働きかけられたい。また、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】

雪害によりまして各事業所の車両修繕費については、地方バスの運行費に対し

での支援を計算の対象としており、負担が過大になっている事業者に対しても運行費の補助によってそれが賄われているものと認識している。公有民営補助の活用により、老朽化したバスの車両の更新も図られていると考えている。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取り組んでまいりたい。

本年2月に三菱ふそうトラック・バス株式会社がセンターメンバーの防錆措置が不十分であるため、腐食が進行し、最悪の場合、ロアアームが脱落して操舵が不能になるおそれがあるとしてリコールの届け出を行ったと。多くの乗客を移送するバスの安全・安心を確保するため、国土交通省としては、車体腐食事故の防止に力を入れている。本日いただいたご意見につきましては、様々な機会を捉えましてバス車両メーカー各社へ情報提供してまいりたい。

6. 都市バスの利便性向上について

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、バスの走行環境の改善や利便性の向上に向け、バス専用レーンの設置、バス優先信号及びバスロケーションシステムの導入などITシステムの高度化に向けた施策を講じられたい。

【回答】

バスの定時制確保については、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の導入により、走行環境の改善を図ってきている。

バスロケーションシステムの導入にあたっては、これまでも財政支援を行ってきたところであり、平成29年度予算においても引き続き支援していくこととしている。今後ともバス効率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、関係者で連携しながら必要な予算確保に努めてまいりたい。

7. 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、リフト付き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】

移動制約者の移動円滑化のためにリフト付バスは有効な手段であると認識している。そのため、国土交通省としては、本年4月よりリフト付貸切バスをより有効活用し、車利用者の利便性を向上させるため、安全確保、法令遵守の点で問題ない

貸切事業者については、臨時営業区域設定の特例を受け、インバウンドと同様に区域を管轄する運輸ブロック等でリフト付バスの運行を認めている。

また、リフト付バスの導入にあたっては、財政支援として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バスの車両については、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。

これらの支援措置を通じ、バス事業者と関係者の理解と協力を得ながら、より一層の導入促進を図ってまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】

まずバス運転者の確保・育成について、若年者、女性の運転者を倍増かけるというのは当時の計画にあったものです。今現在、国土交通省が計画を立てたときから、どのくらいふえているか把握していれば教えていただきたいと思ひますし、実際、現場で働いていると、この施策によって人がふえたという実感が全くない。募集してもなかなか来ないというのが実態でありますから、そして、2014 年 7 月に報告書をまとめて 3 年たって最終年度になっておりますし、これ以降、新たに報告書というか、取りまとめをする考えがあるのかどうなのかを教えていただきたいと思ひます。

あと貸切バスの運賃の関係で、旅行業者への説明会をやっているということがありましたが、貸切バスの運賃はある程度の料金設定をし、旅行業者への手数料によって下限を割ってしまう。その下限を割ってしまう場合も、程度問題だという説明を受けた。ある程度であればやむを得ないのではないかと。ただそれが極端に下限を割るようなら問題があるねと。少し曖昧な点があつて、そこを旅行業者は手数料の増額に踏み込んでいるという実態があるというのと、貸切バスの年間契約で、その地域の実働日数を含めて計算するわけですけれども、それを割り返したときに、下限を大きく下回っているというのが実態としてあると思ひます。そのときの対応というか、方程式に基づいて計算していれば特に問題ないという意見をいただいておりますけれども、それが実態として、新運賃をつくった経緯を考えたときにどうなのかということ少し疑問に思ふので、お考えがありましたらお聞かせ願ひたい。

あと地方バス維持活性化について、補助部分の関係で、今の輸送補助に関して見直しをしていきたいという考えをお持ちだと聞いています。地方運輸支局を通じて各バス事業者の説明しているという話も聞いています。実際、その地方では赤字補助がなければ運行していけないのが実態でありまして、これが本当に見直しになると、ここに書かれている地方バス維持活性化どころか、バスの廃止、減少というのはどんどんふえていきます。少し国土交通省内部での議論も残っているやに聞いて

いますが、それらについては、今の補助制度を含めて、維持しながら、さらなる活性化というところを真剣に考えていかないと、地方の足はなくなっていくんだらうなと思いますから、そこをもう一度、内部で議論をしていただきたいと思います。

【回答】

運転者の育成ですが、倍増という話がありました。今は試行期間ですが、平成26年、女性の運転者は1290人となっております。27年が1465人というところのデータとして出ているところです。着実に伸びているかという到着実に伸びてはいますが、倍増という目標に対しては、まだまだ頑張らなければいけないという認識に立っています。

それから、2014年の4月に報告書がとりまとめられましたが、それをさらに今後二巡するなり、新たな報告書が出ないのかということについては、今そういった動き・考え方はございません。ですので、今後そういう話が出るのかもしれませんが、今のところはないということです。

それと、運賃に関しては、旅行業者にご理解していただかなければいけないので、機会を捉えて、先ほどの東京、大阪、九州で開催して、旅行業者を結構、集めた会議があって、そういう場をかりて運賃制度の説明をしておりますが、そこでもご質問が結構出ますが、手数料の話、何%がいいんだという話がありますが、我々としたしましては、何%とは言えませんという話をされていて、原価の一部に、損益計算の中に損益を盛り込む形のものが原価計算としては見えているので、手数料が入っていることがそもそも間違いだと思うんですね。ただ、それが、下限が余りとんがっているところの判断ということになるかと思ひまして、一律な線は私どもは示せませんし、その辺は難しいですけれども、そのために第三者機関で、異議があるものについては審査するという趣旨で行っておりますので、そこを活用していただくということになると思います。

【回答】

地方バス路線の赤字補助の見直しの件のご質問でございますが、現在検討してまいりまして、3月に一度バス業者の考え方をご説明しているところですが、その後、地域の事業者さんからいろいろなご意見をいただいているところでございまして、ご指摘いただいたようにまさに検討中という形でございます。

その見直しを行う背景としましては、実際、今後の減少傾向が見込まれている状況で、特に地方の路線バスについては赤字額が増加しているというような背景がございまして、我々が全額補助しているわけではございませんので、そういった意味では我々の補助額がふえる裏には、自治体の負担もふえますし、そういった部分で皆さんがふえているという構造です。

まずは我々としましては、関係者間の持続可能な地域公共交通網を形成するためには、バス事業者自身が生産性の向上の取り組みをしていただいで、経営上、黒字気質になっていただいで、赤字を削減するような取り組みをしていただいかなければいけないものだと考えていまして、一応、国土交通省としましては、今後、関係者と密接な意見交換を行いながら、バス事業者に対して地域特性も十分に踏まえた生産性向上の取り組みの推進を促進して、これらにより赤字額の縮小とともに、赤字路線の補助につきましては、これまでと同様に必要額を確保すべく最大限の努力をしていきたいと考えているところでございます。

したがいまして、今検討しているという補助制度のあり方に関しては、まず生産性向上の取り組みをしていくことにしておりますので、その取り組み状況を踏まえながら検討していきたいと考えています。

【要望】

地方公共交通の維持ですが、テロップが出ないと説明しづらいですが、例えば、神戸市全域をカバーする事業者がいたとして、当然、都市部から離れていけば利用者が少ないじゃないですか。全体を網羅して地域の足を守ろうとしている事業者のところに、新規参入で都市部だけに入ってくる、その事業者は、当然、全体のバランスで補助金をもらって、都市部のところが利用者が多いから、収支のバランス、最終的にはなっているところに、都心部だけに参入してきて同額または30円か50円安く入ってくる。それになぜ、すんなり許可を出しているか意味がわからない。それが公正な競争なのかとても理解に苦しむ。

今、ある県からそういう行政の申請が上がっていると思いますが、5番にも書いてあるように、調整、集約、そこに入って地域の公共交通が本当に守られるのか。もし入ってきて試算しただけでも年間1000万ぐらいの利用者が乗っている。元の事業者は収支のバランスがとれていたものが、とれなくなります。そのときに、当然、事業者もやめたいわけですよ。地域の足を守りたいから業者が少ないところも含めてやりたいのに、そこだけ持っていかれたら、やり切れないと。何でそこに簡単に許可を出すのか理解に苦しみますので、よく検討しておいてください。

【要望】

今回、いろいろな事故も含めて規制の強化をされてきています。そういう部分では、確かに同じたぐいの事故の再発防止という意味では非常に効果があるだろうと思っておりますが、お互いに国土交通省も含めて事業者も含めて、確かにコストがかかってきている。地方でも確かに規制強化と簡単に言っていますけれど、安全にコストをかけている事業者においてもやっぱり事故は起きるんです。

そういう意味では割に合わないという部分も出てきていますし、一方では、改善基準が平成元年に告示されてから、いまだかつて50%なり60%しか守れていないという現状の中で、これだけの規制をかけていって、本当に実効性のある規制になっているのかということです。まず、順番を追って、できるところから一つひとつ片付けていかないと、これもやれ、これもやれ、これもやれと確かに全てできたらいいですけども、今、事業者はコスト高で大変な状況になっている。その根本は何かといたら、やっぱり、当然、国交省もわかっていると思いますが、規制緩和から全てが始まっている。

要は、バス産業が産業として成り立たないという現状になってきている。そこに労働力不足あるいは労働条件、魅力ある産業にしてくださいと一方的に言っていますが、企業自体が競争激化で成り立たない。そこに新規事業を認めてどんどん入ってくる。運転手の取り合いをします。乗務員の不足は全く改善されない。こういう繰り返しですよ。

だから全体的に、総合的にきっちり見て対策していかないと、今の状況でいくと、全くバス産業自体が厳しい状況になっているので、労働条件も上がらないと思いますし、間違いなく安全軽視、これは必ず出てくると思います。同じことの繰り返しになってくる。そこをバス産業がきちんと産業として成り立つ環境、そういう意味では、1.の下に入れたのですが、部分的に、タクシー事業みたいに特区と。昔の需給調整制度なり実証実験としてやってみる必要があるのではないかという思いがあります。それが1点。

もう1点は、ドライブレコーダーの安全教育、指導教育というのが出ていますが、安全という立場では有効にできます。ただ一方、働く立場では、自動的に24時間監視されているので、労務管理に使われているという実態もあります。常に乗務員が監視されながら仕事をしているという精神的な苦痛が多く出てきています。それは各企業の独自の取り組みだろうけれども、そういうところの内容に新たなドライブレコーダーで労務管理をしていくという違った角度の形が出てこないように、そういうところもきっちり指導してもらいたい。

特に、いつも言っていますが、バスはハード対策が限定されるということでは、乗務員の心理状態は常に作用されるという環境では、きちんと冷静に乗務員がいい環境で乗務できる環境をつくってもらいたいということだけお願いしておきます。

【質問】

今の質問に関係して、お金があるところには安全対策とかということがきっちりなされると思います。スクリーニング検査、健康機器に関するところもそうだと思います。儲かっているか、儲かっていないか、その企業の大小によって、安全対策に差

が生じてしまう、格差ができるということはよくないと思います。そこを底上げしていくのが省内の仕事だと思いますので、ぜひそういったところに取り組んでいただきたいと思いますし、貸切バスの運賃に関してはお話しいただいた形で整ってきたと思います。ただ、一部はまだ残っているという話は、私鉄総連のほうから話が出ました。

高速バスも過当競争が進んでいるという認識で我々としては思っています。その点、以前にも昨年 of 要請行動においてもこちらから指摘させていただいて、国交省としても現状把握したいというお話がありました。我々も現状把握したのかとお聞きしたいし、我々も現状把握を少しやってみました。ある一月のデータでしかありませんが、詳細なところは調べていませんが、一月見る限りでは、座席数の半分ぐらいは普通運賃レベルでのチケット販売の数ですが、5割は割引された運賃ということで販売されているのが実態です。国交省の説明としては、おしなべて年間で平均して下限が割れていなければいいという話もされていますが、実態として本当にそうなのかということをしっかり見極めていく必要があるのではないかと思いますので、その辺のお話をお聞かせ願いたいと思います。

【回答】 高速バスの実態の調査ですが、平成 24 年の関越の事故から、安全・安心な対策が行われているかどうか、どのぐらい効果があるのかどうか、高速・貸切バスの安全・安心回復プランフォローアップ検討会で状況は見てきたところです。ただ、最近についてはそういった調査はしてはいるのですが、全体的に見ていないというところもありますので、今、軽井沢の事故を受けまして検討会を始めまして検討しているところですが、この検討会の中で現状の高速バス、運賃がどうなっているか、事故前と比較して、今の高速バスを取り巻く状況がどうなっているかというところはしっかり検証していきたいと思っています。

【質問】

それは検証する、実行するというお答えということでしょうか。

【回答】

調査を今、行っておるところです。

【要望】

インターネットで会員登録などしたらメールが飛んできますけれども、大阪ー東京間が数千円、普通は 8000 円ぐらいのところ、2000 円、3000 円という金額で売り出されているのが目立ちますね。そういう実態をしっかり捉えるべきだと思います。お願いします。

【質問】

先ほどのトラックのところもそうだったけれども、生産性向上というところをやられている。特にバスのところは生産性向上というのは、何を指標として何ををもって生産性が向上するとおっしゃっているのか理解できないということ。つまりは、現状で本当に頑張っていて、頑張っていて、こういう状況になっているということだということはどう認識されているのか説明をお聞きしていてよくわからなかったなと思うところです。バス業界に関する生産性向上の指標は一体何をどういうふうに見積もっているのかわかれば教えていただきたい。

それと、ドック等のスクリーニングを進めていく、ガイドラインをつくってお願いしている。脳ドックを含めて大変高額な費用がかかりますね。これらを含めて何らかの補助みたいなものがないと、それぞれの事業者は大変だと思っているんです。ガイドラインで示せばいいという話ではないということで、ここに補助制度の確立をお願いするという項目が載っているのだということの深い理解をしていただければありがたいと思います。

【回答】

いわゆる代表マターとしては貨客混載というのがあろうかと思えます。バスで貨物と荷物を併せて運ぶというのが一番もっともなところがございます、そういうことを取り込みつつ、バスの本業も含めて、併せた形で生産性向上の一つの方角として考えています。一例という形になります。

【回答】

貸切バスは、私のほうの地方バス向上についても、向上というキーワードがありますが、地方バス路線につきましては、もともと赤字額を補助しているバス路線ということです。先ほど申し上げたように赤字は増大していますので、目標としては別に黒にしてくださいという話ではなく、赤字額を先止めするような取り組みとして先ほど申し上げました混載も一つの例と思われまじ、運行管理の効率化も今後検討していくという形でございますし、例えばスクールバスとかコミュニティバスを路線バスと併せて恒常化していく取り組み事例がなされている地域もふえてまいりましたので、国交省としても取り組み事例を横展開しながら、そういったものをご検討いただくということで、まず現状よりも少しでも収支を、黒にはならないにしても、赤字を減らしていくような取り組みをしていくということでございます。