

【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) 交通運輸産業が直面する喫緊の課題である人材の確保・育成のためには、低賃金・長時間労働という過酷な労働条件を改善し、産業としての魅力度を高めることが大前提である。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」が今国会に提出されているが、交通運輸産業における長時間労働を是正するためには、自動車運転業務についても5年間の猶予期間終了後に一般則を適用させることが必要不可欠である。また、連続勤務日数、勤務間の休息时间、拘束時間などの働き方に直結する労働条件を規定している改善基準告示を見直さなければ長時間労働が是正されないことは、国土交通省が昨年実施した「バス運転者の労働時間等についてのアンケート調査」の結果からも明らかである。

政府は「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、長時間労働是正に向けた環境整備を図ろうとしている。ついては、関連制度および改善基準告示の見直しについて、国土交通省として厚生労働省に働きかけを行なわれたい。

【回答】（安全政策課）

バスを含む自動車運転従事者は、全職業平均に比べて年間労働時間が1割から2割、長いにもかかわらず、年間賃金は1割から3割も低いという状況でありますことから、その労働条件の改善が急務であることは国土交通省としても認識しているところであります。

時間外労働の上限規制については、一般則を直ちに自動車の運転業務に適用することは運転者不足ということもありますので、そういったことが深刻なこともあり、困難な状況ですけれども、960時間以内の規制に加えまして、国土交通省としては本年6月1日から事業者が運転者を乗務させてはならない事由として睡眠不足を明確化しまして、乗務前等に行う点呼におきまして、睡眠不足により安全な運転ができないおそれがないか、報告を運転者に求めることにしています。

さらに、本年7月からは1カ月の拘束時間等の過労運転の防止のための基準等に違反した場合の行政処分の量定引き上げを行うなど、長時間労働の抑止に努めています。

厚生労働省は平成29年8月に発表した自動車運転者を使用する事業所に対する平成28年度の監督指導、送検の状況によりますと、改善基準告示に違反していたバス事業者の割合が54%に及んでいるという結果を見ますと、現行の基準をまず

遵守できていることがいえないことから、国土交通省としては、まず現行の基準を遵守させるということで、現行の規制の実効性を高めることが必要だと考えています。

改善基準告示の見直しに関しましては、これを所管する厚生労働省におきましてご検討いただくものと考えていますが、自動車運送事業を所管する立場から厚生労働省に対しまして長時間労働の是正が進むよう適正にこちらも協力していきたいと考えております。

(2) 2016年1月の軽井沢スキーバス事故を受けて、労使が一丸となって貸切バス業界の信頼回復に努めている最中、昨年8月18日、北海道で観光バスが横転し、乗客二人が重傷を負う事故が発生した。バスの運行会社は7月にも別の運転者が事故を起こしており、運行管理に問題があったと推察せざるをえない。

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、上記の事故なども踏まえ、あらためて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、現時点における更新申請の現状について明らかにされたい。

【回答】（旅客課）

事業許可の更新制につきましては、貸切バス事業者が安全コストを適切に賄いつつ、継続的に事業を遂行する経営体力を有するか否かを定期的に見極めるための有効な手段と考えているところでございます。

更新制の現状でございますが、現在、平成30年3月31日までに更新期限を迎える810社のうち242社が更新の許可を受けている状況でございます。事業廃止であったり、申請辞退といったものによって退出した事業者は88社おります。残りの480社については現在審査中です。よって、更新制の導入により、更新期限を迎える事業者のうちの約1割が退出しているという状況でして、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ところでございます。

また、国の監査業務の補完機能としましては、悪質な事業者を確実に把握して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」が設置され巡回指導が開始されているところでございます。貸切バス事業者の法令遵守状況等をチェックして、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と考えております。国土交通省においては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を行い、安全・安心な貸切バスの運行の実現を図ってまいりたいと考えております。

(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およ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】（自動車局安全審査課）

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あることから、直ちに全ての事業者に装着を義務づけることは困難であると考えています。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ます。

また、監査への活用に当たっては、運転者の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おります。

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 30 年度についても所要の予算措置を行ったところでございますが、今後とも一層の普及促進に努めてまいります。引き続き労働基準監督機関など、関係機関との連携を図りつつ、監査処分制度

(4) 国土交通省は昨年、「バス運転者の労働時間等についてのアンケート調査」を行なった。その回答結果によれば、「1日当たりの拘束時間『13時間以上』が約19%」「1日当たりの平均睡眠時間『5時間未満』が約25%」「昼夜混在勤務『9回以上～恒常的』が約10%」などとなっており、健康起因事故につながりかねない労働環境に置かれていることが明らかになった。

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】（安全政策課）

脳疾患・心臓疾患などのスクリーニング検査の関係については、平成 28 年の法改正の際の衆議院国土交通委員会の決議に従った形で取り組んでいます。まずはガイドラインの作成、そのガイドラインの活用促進による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。これらの対応を行った後に普及状況とか、事業者負担、事業者支援の見通し、社会情勢など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ます。

2. バス運転者の確保・育成について

(1) 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」報告書の進捗状況について明らかにされたい。

また、昨年3月に決定された「働き方改革実行計画」において、「自動車運送事業について、多様な人材の確保・育成に向け長時間労働是正のための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行なう」と明記されたことを踏まえ、女性も含めたバス運転者の確保・育成について省庁横断的に取り組まれない。

【回答】（旅客課）

バスの運転者の確保・育成につきましては重要な課題であると認識しています。このため、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まして、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まして、求職者に対してバス運転者を就職先の選択肢の一つにしてもらうためのPRを行っています。また、事業者がバス運転者を募集する際や、育成する際の手引書も作成しており、事業者へ配布しているところでございます。

また、地方運輸局長が高等学校等を訪問しまして、直接、仕事の魅力をアピールする取り組みも実施しております。バス運転者の確保において、大型二種免許の取得支援も重要でございます。

助成制度については厚生労働省の教育訓練給付制度による労働者個人に対する支援やキャリア形成促進助成金による事業者に対する支援がありますので、当該制度を積極的に活用するよう事業者に対して働きかけを行ってまいりたいと考えております。また、国土交通省といたしましては、「働き方改革の実現」に向けまして、関係省庁、事業者等と連携しながらしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

- (2) 昨年6月9日に閣議決定された「規制改革実施計画」において第二種運転免許受験資格について、「21歳以上という年齢要件の適否や年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について総合的に検討する」とされた。現在、警察庁の所管で受験資格のあり方について検討されていると承知しているが、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】

昨年6月9日に閣議決定された規制改革実施計画において第二種運転免許受験資格が盛り込まれております。昨年度は警察庁において有識者を構成員とした調査研究委員会を設け、普通第二種運転免許の受験資格のうち経験年数要件について見直しのあり方を検討しており、ことし4月においては年齢要件を含め第二種免許制度の今後のあり方を総合的に検討するための第1回「第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議」が開催されたと承知しています。

また、ことし2月の予算委員会において第二種免許は安全確保のため厳格な受

験資格が設けられている。安全確保を第一としつつ、幅広い観点からしっかりと検討が行われるよう私としては指導してまいると、このように国家公安委員長より答弁があったと承知しています。国土交通省としても、第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議に構成員として参加しており、これからも必要に応じて警察庁に協力してまいりたいと考えております。

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、制度の更なる周知に努められたい。

【回答】

平成26年4月より安全コストを適切に反映した新たな新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ところでございます。平成28年12月にはリーフレットを作成して旅行業界や自治体等々に対しま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においてさらなる周知も行ってきています。引き続き様々な機会を捉えまして、この運賃料金制度の周知に努めてまいりたいと考えておる所存でございます。

- (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】(旅客課)

高速乗合バス運賃につきましては、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まして、また新高速乗合バスへの移行に際しまして割引運賃を幅で届け出ることが可能な制度を創設したことによりまして、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おります。

また、高速乗合バス制度は、貸切バスと異なり、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おりますが、引き続き制度の運用状況等を

注視してまいりたいと考えております。

- (3) 管理の受委託について、昨年の回答で「契約に基づく適正な委託料が支払われているものとするが、不適切であることが疑われる通報等があれば、調査の実施を検討する」とされたが、現時点における状況を明らかにされたい。

【回答】

管理の受委託の許可に当たっては、委託者から受託者に支払われる委託料に関して、その算出の方法が適切かどうか、委託する運送費用等の諸経費が賄われるものかどうかなど、また委託料の支払方法や支払期限が明確かなどを審査するほか、委託者及び受託者の双方において、受委託に係る雇用等の労働条件に関する労使間での合意がなされていることについて協定書等により確認することとしています。

また、軽井沢事故対策検討会、第12回の資料にあるとおり、主要区間における区間ごとの平均額は移行前後で繁忙期・閑散期ともに平均約17%増加、また最高額と最低額の幅は特に閑散期において拡大しており、需要動向に応じた弾力的な価格設定がうかがえるところでございます。なお、現段階におきましても、契約に基づく適正な委託料が支払われていると考えており、また、不適切であることが疑われる通報等も寄せられていないという状況でございます。

4. 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・活性化策等につきましては、改正法を踏まえた現行補助制度の改善や見直しについて、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の内容の充実を図っているところでございます。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ついて、補助要件の緩和等の特例措置を講じているところでございます。

地域間幹線計画に係る特例といたしましては、まず一つ目にゾーンバス化等に

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があるとともに、二つ目として、一つ目に申し上げた要件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1日あたり3人に引き下げる等の措置を講じているところでございます。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をしっかりと進めていきたいと考えております。

- (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IC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、地域の利用者および域外からの旅行者の利便性向上に向け、IC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】

交通系ICカードシステムは、運賃精算の簡略が図られるとともにシームレスな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、利用者の利便性向上に資するものだと考えています。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ものという観点から、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ます。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と考えております。

- (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。

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】

雪害による各事業者の車両維持費につきましては、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おります。

また、公有民営補助の活用によりまして、老朽化したバス車両の更新も図られているものと考えております。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まいりたいと考えております。

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IT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】

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いるところでございます。バスロケーションシステム等の導入に当たっては多言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で支援を行ってきたところでありまして、平成30年度予算においても引き続き支援することとしています。今後とも、バス交通における走行や利用環境改善の重要性をしっかりと認識し、関係者と連携しながら必要な予算の確保に努めてまいりたいと考えております。

6. 自動運転への対応について

政府は昨年5月、人工知能（AI）やビッグデータを起爆剤に第4次産業革命をめざすことを柱とする「未来投資戦略2017」を取りまとめた。その戦略の一つが、「移動革命の実現」と称する「無人自動走行」で、地域における無人自動走行による移動を2020年に実現するとしている。

同戦略を受けて、昨年夏から国内10箇所の中山間地域において道の駅等を拠点とした実証実験を実施したが、「路車連携型」技術および「車両自律型」技術の実用化に向けた進捗状況を明らかにされたい。

【回答】（自動車局技術政策課）

本省では自動運転実現のため、おととしの12月から国土交通省自動運転戦略本

部を設置しておりまして、その実現に向けた環境整備や技術の開発・普及・促進、実証実験、社会実走といった観点で取り組みを行っています。

このうち実証実験につきましては、昨年度より最寄り駅となる最終目的地を自動運転で結ぶというラストマイル自動運転の実証実験や、あとは高齢化が進んでいて人流・物流の確保が喫緊の課題となっております中山間地域におきまして、その地域の拠点となっているような「道の駅」を拠点としたサービスの実証実験に取り組んでおります。

そのうち、ラストマイル自動運転の移動サービスの実証実験につきましては、自動車局と経済産業省が連携しておりまして、全国4カ所の地域で行うこととしていまして、昨年12月から車両の運転者席に人がいなくて、遠隔の離れた場所で監視や操作を行うという遠隔の自動運転の実証実験も開始しています。今年度はそれをさらに拡大して、一人の監視者に対して複数の車両を制御するというような、ちょっとステップアップした実証実験に取り組んでいます。

また、「道の駅」などを拠点とした自動運転サービスの実証実験については、道路局で実施しています。昨年9月から全国13カ所の地域で実証実験を行ってまいりまして、路上と車両の連携技術によって、積雪のある場所や山間部で円滑に走行が実施できているところもあるのですが、一方で、道路上に樹木とか、路上に積んだ雪を誤認識するなどという課題も見つかっているところでございます。

こちらも2020年までの社会実走を目指して、昨年度は、大体1週間程度の実証実験でしたが、それを長期化した実証実験も予定しています。このように、自動運転戦略本部のもと、これらの施策を着実に進めて、道路の現場と技術、自動車の車両の技術と制度を持っているという国土交通省の強みを生かしまして、安全確保を前提として引き続き取り組みさせていただきます。

そういった状況ですが、来週、交運労協さんのところで自動運転について説明に伺う機会がございましたら、その際にも詳細に説明させていただければと思います。

7. インバウンドへの対応について

多くの訪日外国人が高速乗合バスや貸切バスを利用し、手回品として特大サイズのキャリーケースを持ち込むことも少なくない。手回品の数量が多く床下の荷物室に入りきらない場合は、客室へ持ち込み複数の座席を占有することもあるが、その場で運転者が占有座席数分の料金について収受しきれていない状況にある。バス事業者は一般乗合旅客自動車運送事業運送約款で手回品の大きさや重量などに一定の基準を設けているが、対応に苦慮している状況が散見される。

については、今後、ますます訪日外国人旅行者がバスを利用する機会が増えること

が予想される中で、目的地に手回品を事前配送するサービスの拡大や手回品の取り扱いについて国土交通省として一定の指針を示されたい。

【回答】

国土交通省では主要空港や駅などにおきまして、訪日外国人旅行者が日本の宅配運送サービスを利用して荷物を空港からホテル等へ送付し、手ぶらで観光できる環境を定着させるための取り組みを行っているところでございます。この取り組みを行っていますことから、ぜひご紹介・活用していただきたいと考えております。

8. 団体客利用バスの乗降場整備と自治体との連携について

都市の鉄道駅周辺では総じて貸切バス・ツアーバス・送迎バスの乗降場が整備されていない。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改善されたい。

【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という事は非常に有効な手段だと思っております。貸切バス乗降客の多い一部の駅、例えば名古屋駅や横浜駅といったところにつきまして、その周辺では既に自治体や業界団体等が主体となり、貸切バス乗降場が整備されているところでございます。

国土交通省といたしましても、このような取り組みは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と考えております。

9. 外国語標記の整備について

- (1) 最近では主要駅におけるバスターミナルが集約されつつあるが、新宿駅の「バスタ」、箱崎（東京）・難波（大阪）の「シティエアターミナル」、長崎の「長崎駅前交通会館」、熊本の「交通センター」など、それが「バスターミナル」であると容易に想像できない施設名が見受けられる。特に日本語の理解が不十分な外国人旅行者にとっては、「固有名称」ばかりでは、それがどのような施設なのかがわからず混乱を招き、旅行の快適度が損なわれることにもなる。については、高速バス・路線バスの「バスターミナル」の英語表記については、施設の固有名称と併用して、「地名+bus Terminal」として統一されるよう、指導されたい。

【回答】

自動車ターミナル法においては、道路、駅前広場等、一般の交通の用に供する場所以外で2カ所以上のバス停車スペースを設けたものをバスターミナルと定義し

ています。しかし、事業者の経営の自由度という観点から、同法によるバスターミナルに対して名称にバスターミナルという文言を用いることを義務化しておりません。よって、ご指摘のように名称にバスターミナルという文言を用いていないバスターミナルが存在しています。

一方、同法では同法外の類似施設について名称にバスターミナルを使用することを禁じておりません。よって道路施設、駅前バス停車場等、バスターミナルという文言を使用している施設も存在しています。

いただいたご意見については、訪日外国人旅行者を初めとする利用者の利便向上、バスの利用率向上に寄与する有益なご提案と思います。一方で、既に現在の名称や略称が一般に周知されており、各種ガイドブック等に記載されているものも多く、事業者を確認したところ、同一地域内に同様の施設が複数存在した場合、類似する名称により、かえって利用者に混乱が生じてしまうのだという危惧する声もありました。

これらを踏まえ、今後も関係者等のご意見を勘案の上、利用者の利便向上に向けた案内について検討させていただきます。

- (2) 訪日外国人旅行者が都市に限らず地方もあまねく訪問するようになってきているなか、路線バスの利用も高まってきている。一方で路線バスの行先表示、バス停の表示類は日本語のみの表記が多い。ついては、観光立国実現にむけて、外国人旅行者の利用が多いバスターミナルや観光地周辺のバス停における外国語標記の整備等に対する事業者への補助を拡充されたい。

【回答】

路線バスの行き先表示やバス停の表示等の多言語対応につきましては、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いるところであり、平成30年度予算においても引き続き支援しております。今後とも、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光ができる環境整備を推進するため、必要な予算の確保に努めてまいりたいと考えております。

10. 東京オリンピック・パラリンピックに向けた貸切バスの確保について

東京オリンピック・パラリンピック開催時には選手輸送、観光客輸送など、オリンピック・パラリンピックを目的として多くの貸切バスが利用されることが予測される。その一方で、オリンピック・パラリンピックの開催に関係なく、日々の暮らしの中でも観光バスが使われることは十分に考えられ、東京近郊では一定期間、貸切バスが手配しにくい状況になることが想定される。またパラリンピックについては競技の特性上、障がい者に対応したリフト付きバスの需要が増大することも考えら

れる。

については、東京オリンピック・パラリンピック開催期間中において貸切バスを安定的に確保するために、早期に移動計画をとりまとめるとともに、大型のナショナルイベント、学生の大会等と重なることがないよう各省庁との調整、連携を図られたい。

【回答】

東京オリンピック・パラリンピックに向けた大会関係者や観客の具体的な輸送については、オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会において輸送計画が検討されているものと承知しています。国土交通省といたしましては、オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が作成する輸送計画に基づき、関係者と連携しながら必要な協力を行い、大会の成功に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

11. 路線バスの運行情報のポータルサイト・アプリの開発について

路線バス事業者により、運行情報の質と量はまちまちであり、特にバスの時刻表や停留所の位置については、現地に到着してからでないと分からないことも多いため、初めて利用する人は不安を解消することができない。特に日本語が理解できない訪日外国人旅行者については大きな壁となっている。については、国がバス協会などと連携し全国の路線バス事業者に関する情報（路線図・時刻表・運行状況・電子マネーの可否・営業所情報など）を集約し、ポータルサイトやアプリで誰もが簡単に情報を入手できるような仕組みを構築されたい。

【回答】（総合政策局交通計画課）

経路検索事業者が提供するインターネット上の経路検索におきましては、大手バス事業者の路線情報は経路検索の対象となっている一方で、中小バス事業者につきましては、対応が遅れている状況です。このため、国土交通省といたしまして、平成29年3月にバス事業者と経路検索事業者との間で、円滑なデータの受け渡しができるよう、標準的なバス情報フォーマットを定めております。これによりまして、バス事業者と経路検索事業者の情報共有が進み、経路検索可能なバス路線が増加しつつあります。

また、アプリによる情報提供の充実を図るため、バスを含む公共交通機関におけるオープンデータ化の機運醸成を図るべく、官民の関係で構成する検討会を設置いたしまして、オープンデータ化を推進する上での諸課題について検討を進めております。引き続き利用者の利便性が高まるよう取り組みを推進してまいります。

【質疑・応答】

【質問】働き方改革で上限規制ということは、5年間の猶予期間に改善基準告示を見直していくことがこの間の法令、国会審議の中でも諮られました。国土交通省としては所管するのは厚生労働省だということで、この間、ずっとそういうご回答をいただいていたのですが、正直言って、睡眠時間の問題も、点呼でチェックするようになりました。ただ、その根本原因は改善基準告示を見直さないと何も前に進まないというのが実態ですので、ぜひ国土交通省としてバス産業を魅力ある産業とするためには、それを確保することも必要でしょうし、そういう観点でも働き方を見直していく上で、改善基準告示を見直していくことが最も必要なことだということを再度認識いただいて、ぜひ我々と一緒に、まだ5年間ありますので、勉強会などをしながら、交運労協と一緒に、厚生労働省も入って、どういったことが課題で、どういうふうになれば改善していけるのか。勉強会からでも結構ですので、ぜひそういったことをやっていきませんか。ぜひお願いしたいと思います。

【質問】働き方改革の衆議院を通ったときの附帯決議の中で改善基準告示の見直しを検討するということが入っておりまして、そのことを踏まえますと、どんどんどんどん、そこに突っ込んでいくべきなんだろうなと思いますし、石井国土交通大臣も睡眠時間の見方に対して、ある程度、7時間、6時間以下とか、睡眠不足を感じるだろうと。厚生労働省の実態の数字から、ああいうコメントも出しているわけですから、それを踏まえると、改善基準告示の退社から出勤まで8時間というのはいかに短いかというのをおのずとわかってくると思いますので、ぜひとも附帯決議に書かれていることを強力に進めていただきたいと思います。

あと監査・監督の関係で、適正化実施機関の進め方ということが先ほど回答の中にありました。現在、地方の中で適正化実施機関がいかに動いているのか、なかなか目に見えてきていないというのがあると報告を受けています。ぜひとも適正化実施機関との連携を幅広く公開していただければと思います。

あと1点、貸切バス駐車場の関係がありましたが、以前、同様の要請をしたときに、公有休民地の活用を視野に入れて考えている、検討していきたいという話もいただきました。今現在、オリンピック・パラリンピックが目前に迫っていますから、さらに検討を進めて実施に向けた取り組みをしていただきたいと思います。

【質問】高速乗合バスの料金について、昨年でしたか、国土交通省も一度調査して開示資料かなんかでご提示いただいていたのですが、あれは下限と上限の金額だけを一定期間の中の価格だけを拾い上げただけで、それがどれだけ販売実態があるのかとい

うところまでは調査できていなかったと思います。この意見交換でもかねて我々から、高速乗合バスの料金についてはどのぐらいの販売実績が、例えば、安い価格での料金設定で販売されているのか、通常の料金で販売されているのはどのぐらいの割合かということ現状把握すべきではないかとお願いしていました。価格の下限が低いときがあっても数年であれば問題ないとおっしゃっていたのですが、そこをぜひ一度、示していただきたいと思います。

我々も1カ月だけですが調査したところ、安い価格での販売実績と通常の料金での販売実績が半々ぐらいだったと認識しております。ただ、現状でもインターネットで安いバス、関西と東京間が3000円台というバスもたくさん出ていますので、ぜひバスの安全確保のため、ぜひ一度、現状の把握で結構です。多くのバス会社がある中での、年間トータルでどれだけの販売実績があるのかというところを観点に持って調査をお願いしたいと思います。

それからもう一つ、インバウンドの関係でオリンピック・パラリンピックに向けては、いろいろな国家事業として、国家施策として動いていく話かと思いますが、ご承知のとおり、選手団を輸送するだけでもかなりの貸切バスの確保が必要と思っています。日常の地域公共交通を維持しながら貸切バスを、サービス関係の方からの情報では、2000台近くの貸切バスが必要になってくると言われています。当然、運転手もないわけなので、やはり、ここをどうやって乗り切っていくかということは大きな要素かと思っています。労働界も含めて、ぜひ前広に検討していけるように、労働界、バス業界も含めて議論し始めるべきだと思いますので、ぜひお願いします。

【質問】 自動化の関係で、トラックもラストワンマイルも含めていろいろな社会実験されていますが、我々労働組合の立場で見させてもらうことは可能でしょうか。

【回答】

実証実験自体は、やっている場所にもよりますが、基本的に地域の住民の方とかいろいろいらっしゃる方、数に限りはありますけれども、基本的に隠してやっているわけではございませんので、実験主体にまずお問い合わせいただくとか、そのような形でやっております。あとは、うちの関係の事業以外に、自動運転の実証実験は各自治体さんでもやっております。最近ではタクシーの関係でいうと、江東区の大和自動車交通さんが群馬大学と提携して実証実験をされて、どなたでも参加できるような形で実施されておりました。そういったものもいろいろございますので、適宜ご相談いただければと思います。