

## 【自動車局（バス関係）】

### 1. 「バス事業のあり方検討会報告書」の諸施策について

(1) 貸切バス事業者の資格要件の厳格化、監査の強化・効率化、諸対策の実施に係る周知徹底など、前倒しも含めてその実施に係る諸費用について積極的に予算要求をされたい。

(回答)

昨年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故において、特に貸切バス事業者には法令遵守の不徹底や過労運転が常態化している等の構造上の問題が顕在化した。このような背景を受けて、本年4月に「高速・貸し切りバスの安全・安心回復プラン」を策定し、同プランに基づいて新高速乗合バスへの移行・一本化を実施したほか、貸切バスの許可基準の厳格化や運行管理制度・監査制度等の見直しについて、今後2年間にわたり集中的に取り組むこととしている。

また、平成26年度の予算要求においても、昨年に引き続いて、監査体制の充実・強化のための予算や過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援等を要求しているところである。今後とも、事業用自動車の安全性向上を図るため、必要な措置を実施して参りたい。

(2) 「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度」について、国として旅行事業者や利用者、関係機関に周知徹底が図られるよう支援されたい。また、認定を受けた事業者に対する優遇制度を創設されたい。

(回答)

「貸切バス事業者安全性評価・認定制度」については、認定を受けた貸切バス事業者を認定の都度、プレス発表するとともに、日本バス協会のほか、国土交通省のホームページ上でも公表している。また、関越自動車道の高速ツアーバス事故を受けて策定された「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」において、利用者等が貸切バスの安全性を判断する上での評価要素として当該認定制度を掲げており、利用者等への周知徹底を図っている。

認定事業者は、日本バス協会及び国土交通省のホームページでの公表や、認定事業者の証である「セーフティバス」マークの表示等を通じて、安全に対する取得状況が優良であることを利用者や旅行業者に周知することができ、その結果、安全性の高い貸切バス事業者として選択されやすくなる。国土交通省としては引き続き、認定事業者の公表を行い、認知度の向上と制度の実効性について検討して参りたい。

## 2. 監査要員の増員とデジタコ・ドラレコの経費補助について

輸送の使命は安全運行であるにも係わらず、改善基準告示違反が一向に改善されないため、監査要員の増員に向けた予算を拡充されたい。また、デジタコ及びドラレコについては、一層の普及促進を図るため、予算の増額と補助率の緩和策等を図られたい。

(回答)

国土交通省では、輸送の安全と利用者利便の確保のため、これまでも監査体制の増強に努め、監査方針に基づく監査を実施するとともに、労働局等の関係機関と連携した監査を実施する等、効果的・効率的監査を実施し、法令違反が認められた場合には行政処分基準等に基づき厳正に対処しているところである。「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」の報告を踏まえ、10月1日からさらなる実効性のある監査・処分を実施すべく予定しているところである。

監査体制の強化については、毎年、監査官の増員等により監査体制の充実を図っており、平成26年度の増員要求において、地方運輸局の監査要員について、本年度末の342名から27名の増員を要求している。

映像記録型ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計については、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要求を行っていく方針であり、今後とも、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、一層の普及促進に努めていく。

## 3. 地域公共交通確保維持改善事業について

### (1) 地方バス路線の維持活性化対策に向けての予算拡充

地域における生活交通を確保するとともに、安心して誰もが使える地域公共交通を実現するため、地方バス路線の維持活性化に向けて予算を拡充されたい。

(回答)

地域公共交通確保維持改善事業については、平成26年度予算概算要求において、地方バス路線の維持活性化のため、地域鉄道や離島航路などへの補助と合わせて約372億円を計上し、対前年度比で約39億円の増額要求を行っているところである。要求にあたっては、「公共交通の充実に向けた新制度の構築」、「バリアフリー化のさらなる推進」及び「生活交通の着実な確保維持」を柱として、制度の創設・拡充を要求している。今後とも、ご要望を踏まえ、地方バス路線の維持活性化に取り組んでいく。

### (2) 車両購入費補助の拡充

新たな車両購入費補助の分割補助は、厳しい経営実態を余儀なくされている地方バス事業者にとっては、非常に活用しづらい制度となっている。一括補助の併用並

びに金融面からの支援を含め、制度のより一層の充実に向けて予算を拡充されたい。

**(回答)**

平成 26 年度予算概算要求においては、バス車両の更新等に対する支援について、現行 5 年をかけて補助する減価償却費補助制度から購入年度に一括して補助する購入費補助制度への転換を要求しているところである。これにより、車両の老朽代替を支援し、安全性・利便性を確保するとともに、投資の促進を図ることとしている。今後とも、ご要望を踏まえ、地方のバスの維持・活性化に向けて、支援制度の充実に取り組んでいく。

**(3) 生活路線のための財政措置の予算拡充**

地域の足の確保として路線バスの維持・運行費の補助制度について、地域協議会構成員への周知徹底を図るとともに、地域公共交通の充実に向けて予算を拡充されたい。

**(回答)**

地域公共交通確保維持改善事業については、その創設にあたって、地方運輸局を通じて制度内容の周知を図ってきたところであるが、ご要望も踏まえ、今後も引き続き周知徹底を図るとともに、地域公共交通の充実に取り組んでまいりたい。

また、平成 26 年度予算概算要求においては、公共交通の充実に向けた新制度の構築として、バス運行費の欠損補助について、事業者に加え、地域公共交通活性化・再生法の協議会を補助対象に追加することにより、協議会の機能強化を図ることとしており、引き続き、地域のニーズを踏まえ、予算の充実に努めて参りたい。

**(4) 地域交通バリア解消促進事業について**

高齢者や障害のある人など全ての人が安全・安心に移動できるよう、鉄道駅におけるバス停留所のバリアフリー化や、駅ホームから直接バス乗り場に移動できるユニバーサルデザインの促進、バスからバスへの乗り継ぎ施設の改善を図ると共に、バス車両のバリアフリー化促進、ICカードシステムの導入促進など、公共交通の活性化・再生を推進するための補助予算を拡充されたい。

**(回答)**

地域交通バリア解消等促進事業については、平成 26 年度概算要求において、バリアフリー化をさらに推進するため、ノンステップバスの導入等に係る予算額の増加を要求し、バリアフリー化目標の達成及び増加するニーズへの対応を図ることとしている。今後とも、ご要望を踏まえ、バス交通の活性化等の推進に取り組んでいく。

#### 4. 走行環境改善の予算措置について

走行環境改善に向け、渋滞交差点の改良や立体高架の整備、バスカメラを活用したバスレーンにおける違法走行車両の警告、バス優先レーンの拡充に向けた予算措置を図りたい。また、ノンステップバスに対応したバス停留所の改修に向けて予算を拡充されたい。

(回答)

これまで、道路拡幅事業やバイパス事業等の交通容量拡大施策による交通阻害箇所の解消を通じた道路交通全体の円滑化、走行空間の改善等を図ってきたところである。加えて、これらの施策と連動したバス・タクシー専用レーンの設置等により、道路交通の一部を担う公共交通機関の速達性や定時性、利便性等の向上にも努めているところである。現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加えバス・タクシー等の公共交通事業者にも参加いただきながら渋滞対策について議論を進めているところであり、今後とも、関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図って参りたい。

バスの利用環境の改善やバリアフリー化については、地域公共交通確保維持改善事業の一環である地域公共交通バリア解消促進等事業の補助金により支援を行っており、引き続き、必要な予算を確保し、充実を図ってまいりたい。

#### 5. 低公害車普及促進対策等について

「低公害車普及促進対策」、「次世代大型車開発」、「自動車運送事業の安全・円滑化総合対策事業」などの各事業について、環境負荷の低減や自動車事故防止・安全性向上などの観点から積極的に概算要求額を増額されたい。

(回答)

環境に優しい自動車社会の実現に向け、自動車交通分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を強力に推進するため、ハード・ソフト両面から総合的な施策を推進している。具体的には、低公害車の普及促進を図るため、環境性能に優れた車両（ハイブリッド車、CNG車等）の導入に対する支援を行っている。特に電気自動車については、他の地域等による導入を誘発するような先駆的事业に対する重点支援を行うため、平成26年度概算要求において優先課題推進枠として増額要求しているところである。さらに、超小型モビリティについては、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導・試行導入に対する重点支援を行うため、優先課題推進枠と一般要求枠として増額要求しているところである。

技術開発については、我が国の自動車メーカー等の協力のもと、高性能電動路線バス等、環境性能を格段に向上させた次世代大型車について、研究・開発、実証走行試験に関して要求しているところである。引き続き、低公害車の普及促進等に向け、適切に対応して参りたい。

また、自動車運送事業の安全総合対策事業については、平成 26 年度についても所要の予算要求を行っていく方針であり、総合的な安全対策の強化を図って参りたい。

## 6. 燃料の高騰対策について

燃料の高騰が経営を圧迫していることから、軽油引取税の減免を含む軽減措置や、地球温暖化対策税の減免を含む軽減措置を講じられたい。また、地球温暖化対策税の減免措置が困難な場合、現在バス事業に対してエネルギー特会で実施されている「低炭素型自動車普及促進事業費補助金」について、関係省庁と連携して補助額を拡充されたい。

### (回答)

地球温暖化対策税については、平成 26 年度税制改正要望において、営業用バスへの還付措置対象の拡充を要望しており、地球温暖化対策の推進と合わせて、燃料高騰に対応した安定した輸送力の確保及び輸送コストの抑制に努めて参りたい。

また、エネルギー対策特別会計の活用については、平成 26 年度概算要求において、「低炭素化に向けた公共交通利用転換事業」を要求しており、地域におけるマイカーから CO2 排出量の少ない公共交通へのシフトを促進することとしている。このほか、地域公共交通確保維持改善事業等も活用して、事業者の取組を適切に支援して参りたい。

## 7. 異常時の通信手段の確保について

地震などの大震災の際、電話回線がパンクして連絡手段が途絶されてしまうことがあります。各バス会社の通信手段は異なるが、各車両への衛星携帯電話やMCA無線・業務用無線などの導入を推進するとともに、電波利用料・登録諸費用を減免できるようにされたい。

### (回答)

衛星携帯電話やMCA無線等については、大手事業者など一部において導入が進められているところであるが、まだまだ十分な整備には至っていないと認識している。災害時の通信手段の確保については、いかなる対策が有効か事業者団体等とも調整のうえ、適切に進めていく必要があると考えている。