

## 【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) 2022年8月、名古屋高速道路で乗合バスが横転し二人が死亡する事故が発生したが、その後の調べで、当該バスの運転者が改善基準告示における1日の最大拘束時間に違反して乗務する勤務が月に複数回あったことが判明している。

厚生労働省が2021年に実施した自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、バスの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は64.1%（前年は69.2%）、同じく改善基準告示違反事業場数は29.1%（前年は40.9%）となっており、依然として高止まりの状態にある。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行なっているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化し、市場から退出させられたい。

(2) 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、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。

(3) 貸切バスにおける過度な手数料による実質的な下限割れについては、運賃の割戻しとして行政処分の対象となったことを踏まえ、厳格な対応をされたい。

(4) 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を拡充されたい。

(5) バスの事故防止のためにもバス運転士の健康維持は重要な課題である。2018年2月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年7月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されたが、事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。現在の普及状況等について明らかにされるとともに、脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設されたい。

併せて、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」についても、同様に検査費用および受診に対する助成を行われたい。

## 2. バス運転者および整備士の確保・育成について

(1) バス運転者および整備士の確保については、長時間労働であるにも関わらず、年間所得で全産業平均より約2割低いという実態を改善しない限り、真の解決はありえない。バス運転者・整備士という職業の価値に見合った賃金という意味では、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要であり、国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務がある。

国土交通省は、「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃および料金の上限の認可に関する処理方針」を一部改正し、乗合バス運転者の賃金改善が適切に反映できるよう、運賃の上限認可の基準となる人件費の算定方法について見直しを行った。算定の基礎となる給与月額が、申請事業者の実績値と各都道府県の全産業平均給与額との和半で算定されることは、依然として全産業平均との格差を温存するとともに、賃金引上げを阻害する要因となりうるものである。については、人件費の算定の基礎となる給与月額を全産業平均賃金とされたい。

(2) 女性のバス運転者の確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。については、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策として厚生労働省所管の両立支援等助成金制度があるが、制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

(3) バス運転者を確保する取り組みの一環として、2022年5月より大型自動車第二種運転免許の年齢要件が引き下げられたが、免許取得には教習費用のほかにも人件費など多額の経費を要することから、運転者の育成におけるハードルとなっている。については、運転者の免許取得に係る費用に対する公的支援を講じられたい。

## 3. 運賃・料金の適正收受について

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の例が散見される。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・料金の適正收受の状況について検証を行うとともに、一定の下限運賃を設定されたい。

#### 4. 地方バスの維持・活性化等について

多数の旅行者が利用する地域の乗合バスにおいて、交通系 I C 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、交通系 I C カードシステムが未導入の事業者に対する支援策を講ぜられたい。

また、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、I C 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。

#### 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 I T 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。

#### 6. 主要駅における団体客用乗降場整備について

東京駅をはじめ、名古屋駅などの主要な新幹線停車駅や、新宿など都心部周辺における団体客利用のバス乗降場整備は十分ではなく、学生団体をはじめとする利用者の安全確保や周辺道路の混雑緩和の面から整備が必要である。

については、自治体や鉄道事業者などとの連携によって全国の新幹線停車駅その他主要駅における団体客利用のバス乗降が円滑に行われるための整備を実施されたい。

#### 7. 貸切バスの臨時営業区域の柔軟な対応について

新型コロナウイルス感染症の影響によって、貸切バス事業者の中には急激な需要の減少に対応するため、やむを得ず事業を縮小する業者が増加しており、観光需要が回復した際には再び各所でバスが不足する事態が想定される。

については、国内の繁忙需要に対応するため、臨時営業区域の特例措置の対象旅客を国内旅行者にも拡大されたい。また前回要求の回答にあった、安全確保を前提とした地域の輸送ニーズにあわせた十分な貸切バスの提供について、取り組み状況を明らかにされたい。

## 8. 柔軟な運賃設定を可能とする制度の新設について

燃油価格をはじめとするエネルギーコストの上昇などが事業者の経営を圧迫している。政府は「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく対応を進めているが、乗合バスの運賃は上限運賃が適用されているため、迅速に運賃転嫁を行うことができない。人材を確保し経営の安定を図るためにも、柔軟な運賃設定が可能となる制度を設けられたい。

## 9. 乗合バス的高速道路通行料金の負担軽減について

乗合バスは公共交通機関としての役割を担っているが、高速道路等の通行料金は事業者の大きな負担となっている。については、乗合バスに対しては高速道路通行料金の大幅な割引や減免を図るなど、固定費の負担軽減を講じられたい。