

平成30年度事業計画

自 平成30年4月 1日

至 平成31年3月31日

公益社団法人日本バス協会

I バス事業を巡る諸情勢と重点取組事項

我が国経済は緩やかな回復傾向が続いており、その効果が徐々に中小企業、地方部にも波及してきている。有効求人倍率も全国的に高水準で推移している。

一方、バス事業については、乗合バス事業は、大都市部を中心に堅調に推移しているものの、地方部では過疎化の進展等を背景に依然厳しい経営状況が続いており、生活交通の確保が地域の主要な課題となっている。貸切バス事業は、新運賃料金制度の下で経営基盤の健全化が進んでいる。また、乗合バス、貸切バスともに運転者不足の問題を抱えている。

このような中で政府は、バス事業にも関係する国政上の重要施策として、インバウンド（訪日旅行）の振興、働き方改革、バリアフリー対策を推進しており、現国会でそれぞれ関係法律の改正を予定している。バス業界としてもこれらの施策に着実に取り組む必要がある。

インバウンドの振興については、日本バス協会が本年2月に取りまとめた「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」を基にサービス改善を進め、また、増加する輸送需要に応える必要がある。さらに、東京オリンピック・パラリンピック輸送については、組織委員会の要請を受けてその準備を進める。

働き方改革については、運転者不足の中で厳しい面もあるが、本年3月に定めた「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に沿って、時間外労働の縮減とこのための業務の効率化、労働条件の改善等による運転者の確保に努める必要がある。

また、バリアフリー対策については、ハード、ソフト両面で様々な課題があるものの、ユニバーサル社会を目指した対応が求められている。

さらに、バス事業にとって最重要の課題である安全の確保については、昨年定めた「バス事業における総合安全プラン2020」に沿って事故防止に努めるとともに、貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故対策の実効ある取組が求められている。

日本バス協会は、バス事業を巡るこれらの情勢や課題に対処し、会員事業者とともに安全、安心な輸送サービスの提供に努め、バス事業の発展を図ることとする。

以上のことを前提に、平成30年度は、次の事項に重点的に取り組む。

(重点取組事項)

- 最重要の課題である輸送の安全対策を推進する。特に貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受けての各種対策の着実な実施を図る。

- 地域公共交通活性化再生法の趣旨を踏まえ、地方公共団体との連携、協力の下、乗合バス路線の維持、再編等が円滑に進むよう努める。
- インバウンド振興に資するバス輸送サービス改善に取り組むとともに東京オリンピック・パラリンピックの準備を進める。
- バリアフリー対策に取り組む。
- 働き方改革における時間外労働の上限規制等への対応を進める。

II 事業計画

1. 乗合バス路線の維持、再編と輸送サービスの改善向上等

(1) 乗合バス路線の維持、再編等の円滑な推進

過疎化の進展の中で地方部におけるバス事業の経営は依然として厳しく、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難となっている。公共交通の確保は、地域における最重要課題の一つとなっており、バス事業者、国、地域が連携した取組が進められている。地域公共交通活性化再生法に基づき、地方公共団体により、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画が順次策定されているが、地方公共団体とバス事業者間の連携協力を効果的に進めていく方策等について検討を深める。

加えて、黒字路線の内部補助により赤字路線が維持されている状況の中で、黒字路線への参入等による問題も出ている。道路運送法による路線ごとの許可制度と内部補助等による面的なバス路線網の提供との関係をどう整理し、今後どう対応していくのか等の課題についても、地方交通委員会を中心に検討する。

また、過疎路線の維持については、国や地方公共団体の補助や税制上の支援措置が不可欠であることから、日本バス協会として必要な補助制度、予算、税制の確保に取り組む。一方、昨年、国土交通省から過疎路線の補助に関し、バス事業者の生産性向上の取組が求められていることから、これらについての進捗状況の把握とバス事業者の情報共有を進め、取組を推進する。

(2) 輸送サービスの改善、向上

ア. バスロケーションシステム、ICカードシステムの導入等

バスの利便性を向上するため、スマートフォン等新たな情報技術を活用したバスロケーションシステムの導入、ICカードシステムの普及、バス情報の検索サービスの強化等を進め、観光利用などを含め利用者の増加を目指す。

イ. ノンステップバス、BRT等の推進

国の認定した標準仕様ノンステップバスの普及など、移動円滑化基準に適合したバス車両への代替促進とあわせて、より改良されたノンステップバス等の実現に向け国及び関係団体の各種検討会等に積極的に参加する。加えて、効率的なバス輸送手段として、BRTシステム（連節バス等）の活用促進に努める。

ウ. 走行環境の改善、関係施設の整備

都市部における道路渋滞の解消及びバスの走行環境の改善を図るため、公共車

両優先システム、バス優先・専用レーンの拡充及び幹線道路における違法駐車対策の強化について、関係行政機関に要請する。また、バスターミナル、駅前広場、パークアンドバスライド駐車場等交通結節点の施設整備について、関係行政機関に働きかけ、推進する。

(3) バス運賃についての取組と経営状況の把握

バス事業者の上限運賃の改定について、円滑な認可に向けて事務作業の支援を行う。また、バスの利用促進のため、各種運賃制度導入状況について情報を収集し、会員事業者等に提供する。国土交通省の乗合バス経営状況等調査に協力し、実態の把握に努め、予算、税制措置等のバス事業の振興方策検討の参考に供する。

(4) 自動運転技術についての対応

自動運転については、各方面で技術開発が進められ、実証実験も行われている。

バスについても、運転者不足問題への対応や過疎地域の足の確保手段として期待が寄せられており、実証実験では、交通量が少なく、また、生活の足の確保が課題となっている地方部での自動運転の研究も進められている。

バスの自動運転については、運転操作の自動化だけでなく、運賃の收受や車内案内、また、緊急時対応等も必要となるが、無人運転が可能となれば、バス事業の運営に大きな影響をもたらすこととなる。引き続き技術開発の動向や実証実験等について情報収集に努め、バス事業に導入する際の課題、要件等について検討する。

2. 高速バスネットワークの充実

(1) 高速バスネットワーク充実のための規制見直し等

高速バスは幹線輸送手段の一つとして、利用客のニーズに合った輸送サービスを提供している。高速バス路線網拡充のため、経営判断で柔軟に路線展開ができるよう規制の見直しを国土交通省にお願いしてきたが、一部は認められたものの多くの課題が残っている。昨年10月の高速バス委員会では、事故を起こした場合に1年間新たな事業展開が認められない、いわゆる服喪期間の見直しや、行政処分等について一般路線バスと高速バスを別扱いとしてほしい等の要望が出されている。服喪期間の扱いは、乗合バス事業全般の問題でもあるが、これらも含め、昨年の高速バス委員会での審議などを踏まえ、引き続き重点を絞り、様々な機会を通じて国土交通省に要請し、実現に努める。

(2) 高速道路網の整備、バスターミナルの整備等

高速バスは高速道路の整備に伴って路線を広げてきており、高速道路網の充実について引き続き要望していく。また、高速道路料金の大口・多頻度割引については、29年度補正予算で最大5割引きの割引施策が30年度末まで延長されたが、今後も高速道路の利用料金の負担軽減に努める。この他、高速バスのSA・PAでの乗り継ぎ運行についても、国土交通省の指導の下、実現を目指す。

また、当協会が5割の出資をしている新宿高速バスターミナル（バスタ新宿）に

ついて、引き続き、円滑な運営、旅客サービスの向上、公正・公平なバス事業者の利用に努める。また、甲州街道をはじめとする道路交通への影響等を勘案しながら、さらなるターミナルの活用に取り組む。なお、色々な地域において、再開発に合わせバスターミナル整備の構想があるが、施設整備者や道路管理者等による検討状況を把握し、使い勝手の良いターミナルの整備を進める。

3. 貸切バス事業の安全確保と健全な経営基盤の確立

(1) 軽井沢スキーバス事故を受けての安全対策の推進

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の平成 28 年 6 月 3 日答申「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、国土交通省が着手した各種安全対策の着実な実施を推進する。

昨年からはじめられた貸切バスの許可の更新制については、実効ある運用と優良事業者の負担軽減をお願いする。また、貸切バス適正化機関の巡回指導業務については、厳正な業務執行と国の監査との連携により適正化が進むよう、適正化機関に対し必要な協力を行う。事業許可の更新制と適正化機関の活動により、悪質事業者の退出が進むよう引き続き国土交通省に要請する。

さらに、旅行業者、特に昨年の法改正で新たに旅行業法の規制対象となった旅行サービス手配業（ランドオペレーター）には、バス運行に関する法令や運賃制度の遵守について観光庁の指導をお願いする。なお、白ナンバーのバス車両の活動があるとの情報もあるので、実態の把握に努める。

(2) 貸切バス事業者安全性評価認定制度の推進

安心して利用できる貸切バスを目指して「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の適正な運用と認定取得事業者の拡大に努める。また、申請事業者の増加に対応するため、貸切バス事業者安全性評価認定委員会において、新規申請事業者と更新申請事業者の 2 回に分けて認定業務を行う。さらに、認定取得者に対する安全指導を適切に行うため、取得者の認定状況を過去にさかのぼって照合することや、一定の条件を付けての検索を可能とする本制度の情報システムの改善を行う。

この他、旅行業界の協力等を得て「セーフティバス」のさらなる周知を図り、認定事業者がより多く利用されるよう努める。

(3) 健全な経営基盤の確立

平成 26 年度から開始された現行運賃・料金制度は、関越道でのバス事故を受けて、安全な輸送サービスを安定的に提供するための経営基盤改善を目指して設定され、さらに、軽井沢でのスキーバス事故対策として厳正な遵守が求められることとなった。国土交通省は事業監査等を通じ事業者の指導を強めているが、引き続き制度の定着に向けた取組を要請する。また、旅行業界には、共同で策定した「安全運行パートナーシップ宣言」に基づき、運賃・料金遵守の理解と協力をお願いする。日本バス協会も引き続き運賃の収受状況等の把握に努めるとともに、貸切バス事業者安全性評価認定制度も活用し、運賃・料金制度の定着を図る。また、運賃・料金

制度による経営改善の下で、安全投資や運転者の処遇改善が進むよう、新制度の趣旨に沿った運用を推進する。

なお、運賃料金制度は発足から 5 年目を迎えることから、国土交通省は、「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合を開催し、制度の見直し、点検を進めており、検討会に参加し様々な課題について適切な結論が得られるよう努める。この他、貸切バスの稼働率が落ちていることから、旅行業界との連携協力と安全性評価認定制度の活用などにより、旅行者の利用拡大を目指す。

4. インバウンドの振興とオリンピック等への対応

(1) インバウンドの振興

ア. 「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」の推進

一昨年 3 月に政府が取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人、訪日外国人の旅行消費額を 2020 年に 8 兆円、2030 年に 15 兆円とすること等を目標とし、様々な取組を進めることとしている。この施策の一つとして、全ての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境の整備があり、ストレスフリーな交通利用環境、キャッシュレス観光、ユニバーサルデザイン等が取り上げられている。

これを受けて、昨年 11 月、国土交通省から日本バス協会に対し、「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」を早急に作成するよう要請があり、本年 2 月、本プランを取りまとめた。

このプランでは、①観光需要を取り込んだ便利で利用しやすいバスサービスの提供（鉄道とバスの共通企画乗車券の販売等）②多言語での案内の推進（多言語表示の推進、バス系統ナンバリング等）③Wi-Fi の整備推進（主要国際空港アクセスバス等の設置推進）④貸切バスの輸送力強化、サービス改善（クルーズ船入港時の輸送力の確保等）を盛り込んでおり、いずれも会員事業者の取組をお願いするものであるが、日本バス協会としてもこの着実な実施を推進する。

イ. 「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律」の改正

観光庁は、国際観光旅客税の税収を国際観光振興の諸対策に充てるため、標記法律の改正を予定しているが、その際、旅行容易化のために交通事業者等が取組む措置として、これまでの多言語表記などの情報提供促進措置に加え、Wi-Fi 利用環境、決済環境の整備、トイレの洋式化、周遊パスの整備等を含んだ外国人観光旅客に対する利便増進措置に拡充する内容を盛り込んでいる。法律の名称も「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」に改める改正法が、2 月に国会に提出された。この法改正への対応も含め、前記ア. のサービス向上アクションプランを推進する。

また、国際観光旅客税の税収は、改正法では①ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備②我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化③地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上の 3 分野に充当されることとなっており、この税収をバス事業におけるインバ

ウンド振興対策の支援に活用するよう努める。

(2) 東京オリンピック・パラリンピックの準備

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会に協力し、選手、マスコミ等の大会関係者の輸送に必要な貸切バスの確保等について検討を進める。貸切バスの調達と運営は、組織委員会から委託を受けた旅行会社が責任を負うので、旅行会社には、貸切バスの調達条件を整えた上、できるだけ早期に調達に入るよう要請をしていく。また、オリンピック等の期間中は貸切バスを利用する学校行事やイベントをできる限り抑制し、期日をずらすような対策を、組織委員会及びこれらの輸送の発注元である旅行会社にお願ひする。

(オリンピック：2020年7月24日～8月9日、39会場、パラリンピック：8月25日～9月6日、20会場、選手輸送、マスコミ輸送等の大会関係者の輸送は組織委員会が行うこととなっており、オリンピック期間中は貸切バスタイプ2,080台(想定)/日、パラリンピック期間中は1,220台(想定)/日調達したいとの意向)

5. バリアフリー対策の推進

(1) バリアフリー法改正への対応

国土交通省は、障害者権利条約の締結やユニバーサルデザイン2020行動計画を受けて、バリアフリーの一層の推進のためバリアフリー法を改正することとし、2月に改正案が国会に提出された。改正内容として、公共交通事業については、ハード対策に加え、旅客の介助や職員の研修等のソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに提示し、交通事業者等が、ハード・ソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表する制度が創設される予定である。また、貸切バスや遊覧船を新たに法律の対象とし、車両等の導入時にバリアフリー基準適合が義務化される。

日本バス協会は、法改正に伴う新たな取組が円滑に実施されるよう、事業者への周知、支援を行うとともに国土交通省との必要な調整に努める。

(2) バス事業におけるバリアフリー対策の推進

ア. 路線バス

路線バスについては、ノンステップバスの導入が進んでいるが、引き続き車両購入についての支援措置の確保に努め、特に、導入の遅れがみられる地方部での普及を推進する。また、より使い勝手の良い車両の開発を目指し、国土交通省の車両構造基準の検討に参画する。

イ. 高速バス、空港アクセスバス

高速バス、空港アクセスバスは、バリアフリー法の適用対象となっているが、トランクルームの必要性などから、適用除外認定車両として、一括してバリアフリー車両導入義務付けから除外されている。一方、障害者の方々からは、空港アクセスバス等についてもリフト付きバスの導入等が求められており、国土交通省では、これらのバスについてもバリアフリー化を推進する方策を検討している。

高速バス、空港アクセスバスにリフト付き車両を導入することについては、リフト操作のため、乗降場に制約があること、乗降に時間を要すること、座席やトランクスペースが減少するなどの運用上の課題等があるため、国土交通省にはこれらの課題を踏まえた検討をお願いしている。国土交通省は、これらの課題や現在羽田・成田路線で行っているリフト付きバスの実証実験結果等を踏まえ、また、障害者の意見を反映しつつ、ソフト・ハードを含めた包括的なバリアフリーの推進策や整備目標等について検討する方針である。日本バス協会は、実態を踏まえた実効あるバリアフリー化を進める観点から引き続き国土交通省との協議に努める。

ウ. 貸切バス

新たにバリアフリー法の対象となる貸切バスについては、リフト付きバス等のバリアフリー車両の導入について国土交通省に各種支援措置を要請するとともに、リフト操作に必要となる乗降場の確保等をお願いする。また、国として定める整備目標については、実態に即したものとなるよう要望する。この他、使いやすいリフト付きバスの開発等についても、国土交通省やバスメーカーをお願いする。

6. 働き方改革実行計画の実施と運転者の確保対策について

(1) 「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の着実な実施

昨年3月に決定された「働き方改革実行計画」において、運転業務については、改正法の一般則の施行後5年間の猶予期間の後に、年間960時間以内の時間外労働の上限規制が行われ、将来的には一般則の適用を目指すこととされた。関連の労働基準法等の改正は、本年の通常国会に提出される見込みである。

本アクションプランは、昨年9月、石井国土交通大臣からバス、トラック、タクシーの各協会長に対し、長時間労働の是正等の働き方改革の実現に向けたアクションプラン策定の要請があったことに応じて、本年3月取りまとめたものである。上限規制適用までの猶予期間において会員事業者が取り組む労働時間削減の目標を定めるとともに、このために取り組むべき各種施策を盛り込んでいる。

このプランでは、改正法の成立から上限規制がかかるまでの中間地点で、すべての運転者の時間外労働を年1,000時間以内とし、その後、規制が行われる時点までに960時間以内を目指すこと、また、目標を達成した事業者は引き続き一般則である720時間を目指すこととしている。

(2) 時間外労働の縮減及び運転者確保のための取組

前記(1)のプランでは、長時間の時間外労働を縮減するために取り組む施策として、事業者による①適切な労務管理②労働条件の改善と働きやすい労働環境の整備③運転者募集活動の強化・運転免許の自社養成④業務の効率化・生産性の向上を取り上げている。また、日本バス協会は①会員事業者の前記取組の優良事例の普及②自社養成制度への支援等③時間外労働削減に向けた関係省庁への協力要請④取組状

況の毎年のフォローアップを行うこととしている。

これらの取組は、労働時間の短縮だけではなく運転者確保対策としても講ずべき施策であり、日本バス協会としてこれらの取組を推進する。

なお、関係省庁に協力要請する事項は、①道路走行環境の改善②バス事業の効率的運営、運転者確保に資する諸制度の見直し（現行基準より大型のバスの導入、高速道路の SA・PA での乗換、実態を踏まえた改善基準告示の見直し、大型 2 種免許の受験資格要件の緩和等）③各種支援措置の充実等（キャリアアップ助成金等の充実、女性用の各種施設整備についての支援措置、運賃・料金改定への円滑な対応、欠損補助制度の充実、インバウンド振興等に関する取組支援、貸切バスの運賃制度の定着等）であり、これらの実現に努める。

(3) 時間外労働縮減以外の働き方改革に盛り込まれた内容等

非正規社員の処遇の改善対策として、同一労働同一賃金の方針が示されており、取扱いのガイドライン案が提示されている。バス事業においては、定年後の嘱託採用も含め、2 割から 3 割の非正規社員がおり、これらの者の雇用条件について、正規社員との労働内容についての差異、また、これまでの経緯などを踏まえ、対応を検討する。

この他にも、時間外労働についての割増賃金について、中小企業も 60 時間を超えた場合、今後 5 割までの引き上げが予定されており、また、年次有給休暇の取得促進について時季指定遵守などの見直しも予定されているので、これらについても対応を進める。

7. 事故防止対策の推進

本年 1 月の警察庁の発表によると、昨年の交通事故死者数は 3,694 人で、前年に比べ 210 人の減少となっており、警察庁が保有する昭和 23 年以降の統計で最少となった。一方、事業用自動車にかかる死亡事故件数は、バスとトラックが前年に比べ増加、タクシーは減少したが、合計で 343 件、前年に比べ 7 件増加した。バスはこのうち 15 件で、前年に比べ 4 件増加した。

バス事業の事故防止については、日本バス協会は昨年 9 月に「バス事業の総合安全プラン 2020」を策定し取組を進めているが、プランの目標として、①平成 32 年までに交通事故死者数をゼロにする②平成 32 年までに人身事故件数を 1,100 件以下にする③飲酒運転をゼロにすることを掲げている。交通事故の現状を踏まえ、この目標達成に向けて各種事故防止対策に着実に取組む。

(1) 道路交通事故の防止

バス事故の態様として、相変わらず交差点右左折時の死亡事故等が発生している。このため、バス業界として死亡事故の削減に重点的に取組むこととし、交差点を右左折する際に横断歩行者を確実に確認するために横断歩道の手前で一旦停止する運動に取組む。また、高齢者や自転車対策等につき関係機関と連携協力して取組む等、重大事故の削減に万全を期す。

この他、携帯電話やスマートフォンの不適切使用については、昨年、安全輸送委員会が取りまとめた「乗務中の携帯電話・スマートフォンの取り扱いに関する社内規定のガイドライン」に基づく対策を徹底する。

(2) 車内事故の防止

バス事故の約3割を占める車内事故は、高齢者が被害を受けることが多く、また、重大な被害を蒙ることもあるため、高齢者を中心に防止に努める。車内事故防止キャンペーンを実施し、利用者に対する「ゆとり乗降」の啓発と運転者に対する「ゆとり運転」による安全運行の徹底を図る。また、シートベルトの着用については、軽井沢スキーバス事故を受けて取組を進めているが、引き続きバス出発時の案内等の対策に取り組む。

(3) 飲酒運転の防止及び健康起因事故等の防止

飲酒運転の防止については、日本バス協会が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づき、対策を進める。また、秋の全国交通安全運動時に合わせ、「飲酒運転防止週間」を設定する等、業界をあげて飲酒運転の根絶に取り組む。

さらに、道路運送法の改正により昨年から施行された「疾病運転の防止」については、国土交通省の「事業用自動車健康起因事故対策協議会」での検討に参加するとともに、本年2月同委員会で策定された「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」を事業者に周知し、対策の推進に努める。この他、既にガイドラインが策定されているSAS対策をはじめ、運転者の健康管理の取組を推進する。

(4) ASV装置の導入等による事故の防止

衝突被害軽減ブレーキ装着車両の導入やドライブレコーダー等の事故防止対策機材の導入を促進するほか、ASV技術のさらなる開発への積極的な協力などにより、車両面での事故防止対策を進める。また、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフを活用した運転指導の取組を推進する。

(5) その他

震災やテロ対策等危機管理対策に万全を期すこととする。大規模な地震災害等への対処については、日本バス協会が作成した「大規模災害基本対応マニュアル」を活用し、国、地方公共団体とも協力して、平素から危機管理・安全防災対策の強化に努め、災害発生時の乗客の安全と輸送力の確保に万全を期す。テロ対策やバスジャック対策についても具体的対策の周知とともに、警察等との連携強化を図る。

8. 環境対策の推進

日本バス協会は、業界の自主的取組である「バス事業における低炭素社会実行計画」を策定し、CO₂の排出削減に取り組んできた。昨年新たに、2030年度の目標を設定し、2015年度に比べ排出原単位を6%改善することとした。この目標達成に向けて、エコドライブの推進、低燃費バス等の導入促進、きめ細かい点検整備の励行に取り組む、合

わせて、自家用車からバスへの利用転換を進める。さらに、低燃費・低公害バスの車両開発を国土交通省、自動車工業会に要請する。

また、本年も10月と11月の2か月間を「バスの環境対策強化期間」として設定し、燃費にかかわる車両の点検整備や急発進・急加速を避けた無理のない運転の励行に取り組む運動を行い、優良な取組事例について、日本バス協会のホームページで紹介する。

この他、バス事業のグリーン経営認証制度及びISO14001の普及に努める。

さらに、電気バス等環境対応型のバス輸送の実用化について、情報収集及び調査研究を行う。合わせて、NOx・PM法に基づく特定地域（大気汚染が特に著しい地域を指定）の状況について、情報収集及び周知を行う。

9. バスに係る技術面の向上

(1) 中央技術委員会等の活動

バス事業における技術の向上、安全や環境等の車両性能の向上、保守費の軽減、整備性の向上等を図るため、中央技術委員会全国大会及びバス改善要望全国会議において、優良技術の発表・普及、各種技術情報の共有化、事業者間の意見交換等を行い、また、自動車メーカーに対する改善要望、情報交換を進める。

(2) バス車両の技術開発の推進

- ① 車両の安全やバリアフリー、環境対策に係る新技術について、情報収集及び調査研究を行う。
- ② 運転者の健康に起因する事故の防止を図るため、運転者が運転操作不能となった場合に安全に停車することのできる車両の開発について、引き続き国土交通省及び自動車メーカーに要請するとともに情報収集を行う。
- ③ 自動運転技術について、情報収集に努める。

10. 労務問題への取組

（上記「6. 働き方改革実行計画の実施と運転者の確保対策について」以外の取組）

(1) 春闘等に対する対応と労務実態調査、情報提供

春闘について、経済界や連合、私鉄総連等の情報を収集し、これらを踏まえて労務委員会において春闘に対する事業者側のスタンスについて審議し、基本方針を策定する。また、春闘関係情報の収集と提供を行う。

最賃問題研究会において最低賃金について審議し、私鉄総連と対応する。この他、労務問題について関係労働組合と意見交換を行い、相互理解を深める。

バス運転者等の賃金、労働時間、時間外労働時間、退職金等についての実態を調査し、適切な労務管理の実施や労使交渉に資する情報の提供に努める。

(2) その他

労働基準法、労働安全衛生法等の労働法制やその具体的運用、また、SAS やメン

タルヘルス等労働管理に係る新たな課題について調査等を進め、講習会の開催等により周知を図る。

1 1. バス事業に対する予算、税制措置の充実

バス関係の 30 年度予算についてその活用を図る。特に、過疎路線の維持のための助成措置については、引き続き所要額の確保に努める。また、31 年度予算及び 30 年度補正予算がある場合には、次のバス関係予算の拡充に努める。

- ① 地域公共交通確保維持改善事業の予算の拡充、補助制度の見直し改善を進め、乗合バス路線の維持、再編、バリアフリー化の推進、IC カード導入等を図る。併せて、インバウンド振興に関し観光庁の関係予算の確保とその活用を努める。
- ② バスに係る環境対策についての予算、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ装着の促進等のため安全対策予算の確保に努める。
- ③ 道路整備、ターミナル整備、交差点改良等バスの走行環境の改善や高速道路整備・補修に係る予算の確保に努める。

31 年度のバス関係税制改正については、消費税の 31 年度 10 月からの再引き上げに関連し、車体課税の見直し、エコカー減税の取り扱いなど重要な課題があり、自動車関係諸税の負担軽減に努める。

1 2. 運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）によるバス事業者支援の充実

(1) 運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）の実施

運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）については、次の事業を効果的に実施する。また、実施に当たっては、運輸事業振興助成交付金審議評価委員会を開催し、日本バス協会の施策に反映する。

ア. バス輸送改善推進事業の実施

3 億円の枠の中で、次の事業を実施する。

① バス利用者施設等整備事業

バスの運行情報電子表示板の整備、外国人向けの情報提供サイトの構築、高速バスの IC カード導入、空港での案内表示器の機能強化、多言語対応液晶モニターによる運賃案内表示システム導入等に対し支援する。

② 人と環境にやさしいバス普及事業

高齢者等を含めた利用者の利便及び安全性の向上と環境対策を推進するため、ノンステップバスや衝突被害軽減ブレーキ装備車等の車両購入を支援する。

③ 車両更新（中古車購入）支援事業

厳しい経営状況下にある地方路線バス事業及び貸切バス事業について支援する。

④ 運転者人材確保対策事業

- ・バス事業者が大型二種免許取得費用を負担した場合に、1名につき5万円、1事業者あたり50万円を限度に助成する。
- ・地方バス協会が行う運転者確保のための取組については、1件あたり50万円を限度に助成する。

⑤ バスの安全及び利用促進に関する広報事業

イ. 融資斡旋・利子補給事業の実施

バス事業者の経営安定化に資するため「融資斡旋・利子補給事業」を公募により実施する。融資枠200億円を年2回に分けて募集することとし、この融資枠を地方バス協会に割り当て、各バス協会で枠の管理を行う。なお、1事業者当たりの融資残高は昨年に引き続き4億円までとする。

融資斡旋・利子補給の対象は、バス車両購入資金、施設整備資金、退職金資金、運転資金、災害復旧事業等に要する資金であり、利子補給率は、資金の目的に応じ、0.4%から1.0%（災害復旧）としている。なお、極低利の借入については利子補給の対象から外す方針の下、本年度は昨年度に引き続き金利1.0%以下の借入を利子補給対象から外すこととする。

(2) 30年度融資斡旋事業特別基金の運用管理について

平成30年度は国債、地方債の償還はなく、多額の運用変更はない。平成30年度運用収益は、約34百万円（利回り0.42%）を見込む。

平成30年度のバス輸送改善推進対策引当資産取崩収入約4億円は、当年度満期償還される定期預金を充当する。

(3) 地方バス協会における地方事業の効果的実施について

平成24年度からの中央出捐中止に伴う地方事業の充実を図るため、事業が適切かつ効果的に行われるよう積極的に情報提供等の支援を行う。

また、交付金事業の実施の財源となる運輸事業振興助成交付金については、法制度に基づいた確実な交付がなされるよう、地方バス協会と協力して引き続き取組を進める。

1.3. その他

(1) 広報活動の推進等

- ・日本バス協会ホームページにより、会員事業者及び一般の方々に対し、当協会の活動状況やバス事業の現状等について情報提供を行う。特に、バス事業者の新たな取組が一目でわかるように、トップページに新コンテンツを作成し、バス利用者へ情報提供する。
- ・マスコミの活用や車内掲示等を通じて、バスの公共的役割、バス事業の意義、バス事業の職場の魅力などについて広く一般への周知に努める。
- ・全会員事業者等に対し、機関誌「バスマ月報」を発行するとともに、随時「メー

ルマガジン」を発信し、その内容をホームページの会員専用ページに掲載する等迅速な情報提供に努める。

- ・ 国土交通省からの通達等については、ホームページに掲載するとともに、メールマガジンにより掲載している旨を連絡し迅速な周知に努める。
- ・ 多くの会員バス事業者は、メールアドレスを登録していただいているが、未登録の事業者もいるため、メールアドレスの登録を進め、すべての会員バス事業者にメールマガジンが届くよう努める。
- ・ 「日本のバス事業」や「日本のバス事業と日本バス協会の概要」の冊子を作成し、バス事業の現状と課題や取組等を分かり易く紹介する。また、その内容をホームページに掲載し広く情報提供に努める。「会員名簿」の冊子を作成し会員に配布する。

(2) NBA ステッカーのナンバリング化

NBA ステッカーは、日本バス協会会員事業者の車両であることの証として、車体に貼られているが、近年、会員事業者以外の車両に貼られているとの報告がある。ステッカーを取らずに中古車両として売られることなどが原因と考えられるが、この防止のため、また、ステッカーの在庫が少なくなっている現状も踏まえ、この際、全車両について通しナンバーを記載したステッカーに切替え、ステッカーの管理が適切に行われるようにする。

(3) バス事業関係表彰の実施

- ・ 優良バス運転者等に対する会長表彰
- ・ 観光バスガイドに対する会長褒賞
- ・ 技術に関する発明考案功労者に対する会長表彰

以上、平成 30 年度事業計画の実施にあたり、資金の借入及び設備投資の予定はない。