

平成29年度事業計画

自 平成29年4月 1日

至 平成30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にあるが、個人消費は力強さを欠いており、海外では新興国経済の減速や米国新政権の政策運営など先行きは不透明な情勢であり、全国あまねく景気回復が実感されているという状況には未だ至っていない。

バス事業については、乗合バス事業は、大都市部を中心に経営改善の動きが見られるが、地方部では人口減少と少子高齢化の進展等を背景に、依然厳しい経営状況が続いている。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が、一方、新たな安全規制への対応が課題となっている。また、乗合バス、貸切バスともに引き続き運転者の不足問題を抱えている。

我が国の成長分野の一つとして、外国人観光客の増加があるが、バス事業はこれらの需要に対応するとともに、東京オリンピック・パラリンピックの選手、観客輸送について具体的な取り組みを進める時期となっている。

このような中で、政府においては働き方改革、規制改革など我が国経済の活性化を目指した各種取り組みが検討されており、バス事業の運営にも大きな影響が考えられるので、これに対し適切に対応する必要がある。

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、軽井沢のスキーバス事故を受けて昨年実施された様々な対策について、その実効を上げることが求められている。

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29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、軽井沢のバス事故を受けての各種対策の着実な実施を図るとともに、貸切バス適正化機関の設置、円滑な運営を支援する。
- 交通政策基本計画や地域公共交通活性化再生法の趣旨を踏まえ、地方自治体との連携、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。
- 貸切バスの健全な経営基盤を確立するため新運賃料金制度の定着に努める。
- 外国人観光客の増加に対応し輸送サービスの改善充実を図る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。
- 政府において検討が進められている、時間外労働の上限規制やシェアリングエコノミーの審議等に対応し、バス事業に対する影響等を検討の上、対策を取りまとめる。

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

(1) 乗合バス路線の維持、再編等の円滑な推進

交通政策基本法が平成 25 年 12 月に施行され、また、地域公共交通活性化再生法の改正法が平成 26 年 11 月に施行された。この改正法は、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築することを主眼としており、地方公共団体が事業者と協議の上地域公共交通網形成計画を策定すること、この実施のため地方公共団体が事業者等の同意の下で地域公共交通再編実施計画を策定すること、この計画の実現に向けて国土交通省が後押しすることなどが定められている。

この新たな枠組みを活用してバス事業の再生、活性化を進めるために、地方交通委員会を中心に地域公共交通網形成計画等に関するバス事業者間の情報共有を進め、地方公共団体との連携、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。

また、過疎路線の維持については、国や地方自治体の補助や税制上の支援措置が不可欠であり、必要な助成額や税制の確保に努める。

(2) 輸送サービスの改善向上等

ア. IT 技術を活用したサービスの改善

① バスロケーションシステム、IC カードシステムの導入等

バス利用者の利便向上のため、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等を促進する。また、運賃収受の利便や消費税率引上げの対応等に資する IC カードシステムの普及を図る。

② バス情報の検索サービスの強化

乗合バスは、地元以外の人には使いづらいとよく言われる。現在でも多くのバス事業者が情報検索システムに系統、ダイヤの情報等を提供しているが、これをさらに促進し、バスの利便性を向上することが、観光需要などを取り込み、路線の維持、地域の活性化につながることを期待される。このため、国土交通省の本件検討に参画し、バス交通の利便性の向上を目指す。

イ. その他のサービス改善

① 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。

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、地域整備と一体となって取組むよう関係行政機関に働きかけ、推進する。

② ノンステップバス、BRT 等の推進

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、国の認定した標準仕様ノンステップバスの普及を促進する。その際、道路整備（停留所）との連携を図る。また、より改良されたノンステップバス等、次世代型「人にや

さしいバス」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。

（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。

2. 軽井沢事故を受けての安全対策の推進と貸切バスの健全な経営基盤の確立

（1）軽井沢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定めた安全規制の強化等の対策について、会員事業者に対する周知に努め、着実な実施を図る。事業許可の更新制度については、安全にしっかりと取り組んでいる事業者にとって大きな負担とならないよう、一方で、安全を疎かにする事業者については排除が進むような運用を国土交通省に要請する。

また、旅行業界との連携協力の下で、運賃の適正収受や利用者に対する安全情報の提供に努める。

国の監査を補完する「貸切バス適正化機関」については、国による制度の創設と指導の下で、地方運輸局と地方バス協会の連携協力により、機関の設立と業務の円滑な実施に取り組む。日本バス協会は所要資金等について必要な支援を行う。

地方バス協会による会員事業者に対する巡回指導（適正化コンサルタント事業）については、地域ブロックによっては貸切バス適正化機関が会員事業者も巡回指導の対象とするケースがあるので、これ以外の地域において、地方バス協会が会員事業者に対し巡回指導をする体制をしっかりと整える。この巡回指導と適正化機関による指導との業務の整合を図るため、国土交通省と必要な調整を進める。

なお、ランドオペレーターについては、バス運行に関する法令や運賃制度を遵守するように、新たな規制とこれに基づく指導を観光庁に願います。また、インバウンドの旅行者が白ナンバーの車両で輸送されているとの情報もあるので、その取り締まりを要請する。

（2）新たな運賃料金制度定着に向けた取組

貸切バスの新たな運賃・料金制度は、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の改善強化を目指すものであり、運賃単価の上昇と経常収支率の改善など大きな成果が見られる。本年度も引き続き制度の定着を目指し、運賃の収受状況について調査を行うとともに関係者の理解が進むよう努める。手数料の問題については昨年設けた「貸切バスツアー適正取引推進委員会」での審議等を通じ適正化を図る。また、新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の状況等について調査し、新制度の趣旨に沿った運用を推進する。

(3) 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を進める。申請事業者の増加に対応するため、本年度から年2回の申請受付を始めるとともに、評価内容の見直し、充実を進める。加えて、旅行業界や一般の利用者に対し「セーフティバス」のさらなる周知を図り、認定事業者がより利用されるよう努める。

3. 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とサービスの改善等

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。この高速バスネットワークを充実し、さらに利便性を高めていくため、諸規制の見直しを一昨年2月に国土交通省に要望している。このうち一部は認められたが、路線の新設等の標準処理期間の短縮、行政処分等に伴う服喪の扱いについて高速バスを適用除外とするなどの要望は認められていない。引き続き現行規制の見直しなどを国土交通省に要請し、実現に努める。

高速バスは、訪日外国人の個人旅行にも利用されてきており、国土交通省は「高速バス情報プラットフォーム」を設け、複数の高速バスの情報提供サイトを英語、中国語、韓国語で利用できる取組を始めているが、より利便性の高く、また、旅行の参考となる情報の提供ができるよう、バス事業者の取組を進める。

高速道路料金の大口・多頻度割引については、28年度補正予算で最大5割引きの割引施策がETC2.0の利用者に対し29年度末までの延長が認められているが、引き続き高速道路を利用するバスの利用料金の負担軽減に努める。

(2) バスターミナルの改善、整備の推進

新宿高速バスターミナル（バスタ新宿）の円滑な運営に努めるとともに、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。

また、その他地域においても、バスターミナルの整備等の検討が行われているが、施設整備者や道路管理者等との調整の下、使い勝手の良いターミナルの整備を進める。

4. 訪日外国人旅行者増大への対応と東京オリンピック・パラリンピックの準備

(1) 拡大する需要への対応

訪日外国人旅行者の伸びは著しく、2016年は2,403万人を超え、前年の21.8%増となった。特に、中国をはじめアジアからの旅行者の伸びが著しい。団体旅行では、貸切バスは重要な移動手段となっており、安全な輸送サービスの提供に努めることとする。クルーズ船の入港により一時に100台規模のバスが求められるような事態には業界を挙げて取り組む。また、貸切バスの乗降場所、駐車場の確保や発着時におけるバスの円滑な誘導などの取組を推進する。なお、国土交通省は訪日外国人旅行者の増大に対応するため、貸切バス事業者安全性評価認定を受けた事業者が当該旅行者を輸送する場合には、営業区域を地域ブロック及び隣接県に拡大する臨時措置を28年度末まで講じており、本年度についてもその延長を図る。

一方、欧米からの旅行者やアジアからの旅行者でもリピーターの方を中心に、個人旅行をする人も多く、空港バスや高速バス、路線バスについても、車内、バス停、ターミナル等での多言語対応を進める。

(2) 観光部門との連携強化

観光庁の 29 年度予算に、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業として、85 億円が計上されており、その中には二次交通対策として、バスやバスターミナル、IC カードの導入等に関するインバウンド対応の支援措置が含まれている。これらの予算の活用により、「観光立国実現に向けたアクションプラン 2015」(27 年 6 月 5 日観光立国推進閣僚会議決定) に基づく各種施策を推進する。

(3) 東京オリンピック・パラリンピックへの対応

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会等と連携し、選手等の輸送のために貸切バスの必要台数の確保や観客輸送のための乗合バスの輸送力提供等について具体的な検討を進める。また、バリアフリー化については、空港バスにおけるリフト付きバスの導入などについて検討、推進する。

5. 政府において検討が進められている各種改革への対応等について

(1) 働き方改革についての対応

働き方改革実現会議において、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、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、対応を検討していく必要がある。

加えて、同会議において、過労死防止等の観点から時間外労働について法令で上限を規制する方針が示されている。バス事業においては、運転者の労働時間は全産業平均よりも長時間となっており、運転者の確保のためにも労働条件の改善が求められている。一方で、上限規制の内容にもよるが、運転者の増員が数多く必要となれば、運転者不足の中で輸送サービスの提供に支障を生じる恐れもある。なお、労働実態として、営業所を離れると運転者一人での勤務であり、手待ち時間があるなど他の産業とは異なる面があり、また、安全確保の観点から休憩時間も含んだ拘束時間の管理が改善基準告示を中心に行われている。

このようなバス事業に与える影響や労働の実態を踏まえて、時間外労働の規制内容について検討されるよう国土交通省に要望するとともに、規制の実施に当たっては、運転者の確保や事業の見直し等のために必要な猶予期間をお願いする。加えて、運転者の確保を進めるための支援措置や運転免許取得要件の緩和、また、運転者の生産性向上のための規制の見直し等についても併せて検討し、要望することとする。バス事業は、厳しい経営状況の中で、地域の方々の足や観光などの団体輸送サービスを提供しており、今後ともこの役割を果たすことができるように労働条件の改善に取り組むこととする。

(2) ライドシェアについての対応

ライドシェアについては、平成 27 年 10 月の国家戦略特区諮問会議において、総理

より、「過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。」との発言があり、28年6月に国家戦略特区法が改正された。これにより、従来認められてきた自家用有償運送に加え、一定の条件の下で、訪日外国人をはじめとする観光客を輸送することもできることとなった。

シェアリングエコノミーについては、引き続き内閣官房において検討会議が開催され、昨年11月中間報告が取りまとめられた。さらに、総理大臣を議長とする未来投資会議においても、構造改革の一つとして審議され、自家用自動車を用いたライドシェア問題も言及されている。

ライドシェアについては、全国ハイヤー・タクシー連合会は、白タク行為を合法化するものであり、タクシー事業の根幹を根底から揺るがす問題として、業界を挙げて反対している。併せて、タクシーサービスの改革を目指し、初乗り運賃の短縮引き下げ、運賃事前確定サービス、相乗りサービスの検討やUDタクシーの拡充、自治体との連携による乗合タクシーやデマンド交通サービスの提供等を進めている。

バス事業にとっても、ライドシェアは、地方の乗合バス路線を中心に影響が及ぶおそれがある。一方、地方部におけるバス輸送は、地方公共団体からバス事業者に対し路線維持の補助やコミュニティバスの運行委託等が行われており、また、道路運送法に基づく自家用有償旅客運送制度も運用されている。地方自治体が主体となって公共交通ネットワークの維持を検討する枠組みとなっているが、本問題についてはこのような実情を踏まえて、バス事業に対する影響や白バス行為となるような道路運送法上の問題、安全上の問題等について検討し、対応する必要がある。本件については、日本バス協会は全国ハイヤー・タクシー連合会と、また、各県レベルでも地方バス協会と地方タクシー協会の連携を密にし、情報の共有を進めることとする。

(3) 自動運転技術について

自動運転の技術が各方面で、検討、開発されており、今後、無人走行に向けてさらに技術開発が進むものと想定される。これを受けて、国土交通省は昨年末、国土交通大臣を本部長とする「自動運転戦略本部」を立ち上げ、車両、道路等について検討を進めることとなった。また、各地で、自動運転の実証実験が行われつつある。

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等についての自動化、緊急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。バスの自動運転については、当面技術的に交通量の少ない過疎路線等が対象になるとも言われているが、技術開発の動向や実証実験等について情報の収集に努め、その上で、バス事業に導入する際の課題、要件等について慎重に検討することとする。

6. 交通事故の減少と安全対策の推進

事業用自動車の交通事故の防止については、国土交通省が10年間の計画として定めた「事業用自動車総合安全プラン2009」を踏まえ、「バス事業における総合安全プラン2009」を策定し、事故防止に取り組んでいる。

バス事業に係る交通事故の件数は順調に減少傾向にあり、平成30年における人身事故発生件数を1,800件以下とする目標の達成も視野に入っているが、死亡事故はほぼ横ばいの傾向となっている。

このような中で昨年輕井沢でのスキーバス事故が発生したが、検討委員会で取りま

とめられた総合的対策を推進するとともに、従来からの事故防止対策に着実に取り組むこととする。

(1) 道路交通事故の防止

バスの事故の態様として、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り組むこととし、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り組む。

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り組む等、重大事故の削減に向けて各種安全対策に万全を期す。

(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。なお、総合安全プラン 2009 の見直しに際し、車内事故の中でも大きな割合を占める発車時の事故防止に重点的に取り組むこととしたので、この取組を強化する。

また、シートベルトの着用については、軽井沢の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全力で取り組む。

(3) 運転者の管理と教育訓練の充実

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。

昨年来、目立った携帯電話やスマートフォンの不適切使用、運転中のポケモン GO の操作などの防止対策については、本年 1 月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。

また、運転者の健康に起因する事故の防止については、昨年 12 月道路運送法が改正され、バス事業者に対し「過労運転の防止」に加え「疾病運転の防止」のための措置が義務付けられた。SAS については国土交通省の健康起因事故防止のガイドラインに沿った対策を進めるとともに、その他の、心筋梗塞や脳卒中等の意識障害を誘発する病因等については、国土交通省の事業用自動車健康起因事故対策協議会の検討に参加し、科学的知見に基づく事故防止対策に取り組むこととする。

(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

貸切バス車両、高速バス車両の火災事故が昨年来発生している。いずれも負傷者は

なかったものの、この種事故はテレビニュース等で取り上げられるなど、バスに対する信頼を損なうものであり、確実な車両の点検・整備を実施するとともに原因分析を踏まえた事故防止対策を進める。

また、震災やテロ対策等危機管理対策に万全を期することとする。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、地方自治体とも協力して、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る。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。

7. 環境対策の推進

地球温暖化ガスの削減及び大気環境の改善に資するため、次の諸活動を行う。

- ① 「バス事業における低炭素社会実行計画」に基づく諸対策を推進する。
- ② 「バスの環境対策強化期間」等の実施によりエコドライブを推進する。この中で、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組み、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。また、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。この他、電気バス等環境対応型のバスシステムの実用化について、情報収集及び調査研究を行う。
- ③ NO_x・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。

8. 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、中央技術委員会の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。

9. バス運転者不足問題及び労務問題への対応

(1) バス運転者不足問題への対応

労務委員会での検討及び国土交通省の「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」の報告等を踏まえ、効果的な対策を検討、推進する。

日本バス協会の運輸事業振興助成交付金事業として、29年度は、後述のように、バス運転者を自社養成（大型二種免許取得）した場合の支援措置について、対象を

拡充して実施する。

また、前述の働き方改革実現会議で審議されている時間外労働の上限規制も踏まえ、運転者確保を一層進めるため、厚生労働省のキャリアアップ助成金等の拡充や女性運転者の活用についての各種支援措置、また、大型二種免許の取得要件である年齢制限の短縮等について検討し、関係省庁に要請する。

(2) 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、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。

(3) 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。

10. バス事業に対する予算、税制措置の充実

バス関係の29年度予算についてその活用を図るとともに、特に、過疎路線の維持のための助成措置については、所要額の確保に努める。また、30年度予算あるいは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、観光庁の関係予算の確保とその活用に努める。
- 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の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。

バス関係税制について、営自格差等現行税制特例の堅持とともに車体課税等について負担軽減措置の拡充に努める。

11. 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。

- ① バス輸送改善推進事業の実施

- ・利用者ニーズに対応した輸送環境の改善に資するため、「バス利用者施設等整備事業」としてバスロケーションシステム整備、バスターミナル整備、ICカードシステム導入等に対し支援する。
- ・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「人と環境にやさしいバス普及事業」として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。
- ・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のための「車両更新（中古車購入）支援事業」として支援を実施する。
- ・運転者人材確保対策事業として、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。助成要件については、本年度、対象を正社員から嘱託社員、契約社員にまで広げ、また、貸付の場合も返済免除が確認できた時点で対象とする。なお、地方バス協会が行う運転者確保のための取組で、他の協会の参考になる事例に対し、1協会あたり50万円を限度に助成する。
- ・バスの安全及び利用促進に関する広報事業を実施し、また、支援する。

② 融資斡旋・利子補給事業の実施、改善

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、極低利の借り入れについては利子補給の対象から外す方針の下、本年度は金利1.0%以下の借り入れを利子補給対象から外すこととする。

(2) 29年度融資斡旋事業特別基金の運用管理と貸切バス適正化機関に対する融資について

① 基金の運用管理

平成29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29年度運用収益は、約35百万円（利回り0.42%）を見込む。

平成29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。

② 貸切バス適正化機関に対する貸付

貸切バス適正化機関については、機関としての指定から負担金が実際に納入されるまでの間の運転資金について、国土交通省から貸付の要請がある。今後、貸切バス適正化機関の事業計画、資金計画に基づき必要な運転資金の額を算出し、国の予算等で負担する額、その他団体で負担する額などを慎重に検討の上、国土交通省の指導の下、必要な資金について融資を行う。なお、融資の期間は1年以内とし、利率については、別途借り手となる貸切バス適正化機関と協議の上、定めることとする。現時点の所要運転資金は全国合計で6,955万円となっている。

(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。

12. 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、会員事業者及び広く一般の方々に対し、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や事業内容が一目でわかるように、トップページに「バスウォッチNOW」というコンテンツを新規に作成し、バス事業者、利用者へ情報提供する。
- ・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。
- ・マスコミの活用や車内掲示等を通じて、広く一般にバスについての理解を深めるとともにセーフティバスの周知を進め、一層の利用促進を図る。また、貸切バスの新運賃料金制度の周知に努める。この他、地方バス協会及びバス事業者と連携し積極的な広報に取り組む。

(2) 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 29 年度事業計画の実施にあたり、資金の借り入れ及び設備投資の予定はない。