

# 令和3年度事業報告

自 令和 3年 4月 1日  
至 令和 4年 3月31日

公益社団法人日本バス協会

## (概況)

新型コロナウイルス感染症は、令和3年度に入っても、我が国をはじめ、世界中で猛威を振るい、2年を超えて、なお、我が国及び世界中に深刻な打撃を与えている。

この間、我が国経済は全般的に持ち直しの動きがみられるものの、国による人流抑制等により、依然としてバス事業は危機的な状況にある。

令和3年度における乗合バス事業については、一般路線バス、高速バス、空港アクセスバスなど、軒並み大幅減収であり、経営合理化の取組にもかかわらず、ほとんどの事業者が赤字となる見込みである。利用者の行動変容、リモートワークなど、新しい生活様式（ニューノーマル）による需要の減少は今後の乗合バス事業の在り方を根本から見直す必要がある。

一方、貸切バス事業についても需要のほとんどが消失する状況のもと、地方公共団体の観光振興策などにより、一部回復の見られた時期、地域もあったが、その後の感染状況の悪化により、危機的な状況が続いている。

このような状況を踏まえ、日本バス協会は、国や国会議員に対し、雇用維持策、金融支援策、需要喚起策などの要望をとりまとめて、数次にわたり、要請活動を行い、補正予算にバス事業に対する支援措置が盛り込まれた。また、各都道府県バス協会と連携した働きかけにより、地方公共団体による支援措置が実施された。しかし、これらの支援はバス事業が被った影響から見れば極めて限定的なものにとどまった。また、日本バス協会においては、会員バス事業者の経営状況の悪化に鑑み、会費を6か月30%減免する支援措置を講じた。

新型コロナウイルス関連以外においても、バス事業にとっての最重要課題である安全確保については「バス事業における総合安全プラン2025」を策定し、事故防止の取組を進めた。このほか、バス業界が抱える構造的な問題としての人口減少や運転者不足、働き方改革への対応を図ったほか、一層の充実が求められるバリアフリー対策、デジタル化社会を目指す国の施策の大きな柱であるIT技術を活用するMaaSや自動運転、そして、カーボンニュートラルなどの課題に対する取組を進めた。

主な報告事項は、以下のとおりである。

## 1. 新型コロナウイルス感染症への対応について

バス事業への影響が少しでも緩和されるよう、国土交通大臣をはじめとする関係省庁やバス議員連盟等への要望活動を数次にわたって行った。

### (1) 自由民主党バス議員連盟等に対する要望活動について

令和3年8月3日、自由民主党バス議員連盟（会長：逢沢一郎議員）の総会が開催され、清水会長、石川副会長、石指理事長が出席した。清水会長より、

- ・雇用調整助成金特例措置の延長は不可欠であり、コロナ禍が終息するまでの間特例措置について延長していただきたい。
- ・特別交付税や交付金は色分けなくまとまって交付されることからバスに流れてこないため、自治体からバスに確実にお金が流れる仕組み作ってほしい。
- ・地方部だけでなく都市部の路線バスも非常に厳しい。この一因としてコストの考え方がブロックごとの平均で見ていることがあり、平均では事業が立ち行かないので早急に見直してほしい。
- ・運賃認可は、地方鉄道については、地方運輸局権限。バスの場合も地方のことは地方で。本省ではなく、地方運輸局権限とすべき。
- ・貸切バスは旅行需要が激減し、非常に疲弊しており、事故が懸念される。貸切バス事業は車両5台あれば事業を始められるが、規模の小さい事業者は安全体制ができていないところが多いと感じる。安全を確保する適正な体制が整うよう手を打たなければならない。
- ・運賃ダンピングに対しては、国が直接厳正に対処していただきたい。
- ・適正化事業の運営は事業者にとって大きな負担となっている。本来の監査権限は国にあるので、国がしっかり見てほしい。

との説明・要望を行った。出席議員からは、

- ・雇用調整助成金特例措置の延長について厚生労働省は内容を明確にしてほしい。
- ・バス旅行について、高齢者はワクチン接種が進んできているのでシニアクラブのバス旅行ができるような雰囲気作りをすべき。
- ・修学旅行について、ワクチン接種が進めば年度後半には再開できるというメッセージを政府与党で発信していかなければならない。
- ・バスは飲食業に比べて事業者数が少なく声が届きにくいだが、最も苦しい業界と言えるので、国交省、観光庁には他の産業と比較してもらい、しっかりした対応をお願いしたい。
- ・GoTo トラベルの団体枠を拡大してしっかりと後押しできるようにしてほしい。
- ・参入制限の件については、また軽井沢と同様の事故が起これば規制強化は必至であり、最低5台という訳にもいかない。現在、休止している事業者で遵法意識のない者へは厳しく対応してほしい。

等、多数の意見があった。国土交通省自動車局長からは、

- ・人件費のブロック平均での査定については適切でないと思っており、見直しを検討している。
- ・大事故は一番気を付けないといけないこと。自動車局、観光庁、運輸安全マネ

ジメント関係部局の3者が一体となり、具体的対策について検討している。

- ・修学旅行、学校旅行、遠足については、既に文部科学省にとにかくバスを使ってほしいという話をしているが、PTAの方々の反対により中止になるケースがある。もう少しワクチン接種が進んで環境が整ってきたらぜひ進めてほしい旨初等中等局長とも話をしている。なお、国土交通省の補正予算で、本当は1台で済むところ2台使った場合のうち1台分の費用増には補助ができるので、それを活用して修学旅行を実施している学校もある。
- ・次のコロナ対策の取りまとめに向けて、さらに何が必要なのかよく話し合い、しっかり対応していきたいと思う。

との説明があった。

最後にバス議員連盟として、公共交通機関としてのバスに対する財政上の措置を講ずるための補正予算を求めることが決議された。

令和3年11月30日、自由民主党は令和4年度の税制・予算要望を審議するためバス議連を開催した。清水会長より、

- ・一年半の人流抑制でバス事業は有事。公共交通でクラスターは発生していない。飲食観光ではなく交通を支援して欲しい。加えて原油高でダブルパンチ。
- ・GoToも公共交通、貸切バスを優先して欲しい。規制緩和から20年経ってコロナで市場が一変した。事業規模も運行管理も20年経って見直しが必要。
- ・運賃改定について、せっかく原価計算のやり方を変えてくれるのであれば実態が一番わかっている運輸局が認可できるようにしてほしい。

との説明・要望を行い、運賃改定について国交省からの回答を求めた。国土交通省自動車局長より、

- ・令和3年度補正予算は2年度補正予算と同じものを用意したい。
- ・地方創生臨時交付金は運輸局を動かして確保して行きたい。
- ・貸切バスはほとんど動いていなかったところから動き出すので、安全確保のPRをしていきたい。
- ・原油高については、元売りに補助を出して現場の値段をコントロールする。費用の10%が燃料費なのでバスに適切な支援が行くようにする。

との説明があり、総合政策局審議官より、

- ・補正予算285億円はこれまでのコロナ支援と同様の内容で支援する。昨年度3次補正が150億だったので増額した。観光インバウンドの予算でも支援する。
- ・地方創生臨時交付金については、5兆円が飲食向けらしいが地方単独分が1.2兆円あり、これは交通事業者への支援に使える。
- ・令和4年度本予算もなるべく多く取りたい。

との説明があった。出席議員からは、

- ・今回の補正予算も本予算も本当に苦しいものを支えるメニューをお願いしたい。
- ・GoToは旅行会社や貸切バス事業者に流れるようにしてほしい。
- ・人件費や燃料費などが上がっている中で10円上げられないのはどう言うことか。国でも地方でもいいが早く取り組むように。
- ・運賃認可について、補助金で損失を埋められないのであれば地域において吸収

していただかないといけない。すぐできる体制が必要であり、運輸局の方が機動的にできるはず。

- ・事業の大きな赤字が出たところには給付金を出せるようにしてほしい。今は地方公共団体レベルなので事例を共有してそれぞれの自治体に強く働きかけたい。

等、多数の意見があった。国土交通省自動車局長より、

- ・運賃制度については、人件費はエリアの平均値に引っ張られてしまうので新しいルールを作ってパブコメ中である。令和4年1月からスタートするのでそれに則って申請してほしい。
- ・コロナで苦しい中で料金が上がるのはどうなのかとやりづらい側面があった。そこで色々勉強してきたが雰囲気も変わったので申請も出てくると思う。
- ・権限については、大事なものはスピード感だと思う。地方でも中央でもスピード感を持つのは共通である。ただし、地方にやらせるには地方にもその部隊が必要なのでこれは検討する。
- ・来年申請を受けた時に具体的に早く実現するにはどうしたらいいか相談しながらやりたい。
- ・地方創生臨時交付金の情報共有はこれからも強化したい。

との説明があった。

なお、自民党バス議員連盟の先生方には、令和3年12月2日に財務省主計局長へ予算・税制等について要請を行っていただき、日本バス協会からも早川税制対策委員長、宮本貸切委員会副委員長等が同行した。

令和4年3月9日、自由民主党は貸切バスの現状の確認と今後の展望を議題として、バス議連を開催した。日本バス協会から南副会長より、

- ・乗合バス・貸切バスとも危機的状況にあること、コロナに加えて燃料価格高騰によるダブルパンチであること。
- ・運賃改定の要望を行ってきたところ、人件費算定基準の見直しと地方運輸局権限の拡大が実現し、25年ぶりの運賃改定の道筋ができてきたこと。

等を説明し、GoTo トラベル事業の早期再開、燃料価格高騰対策について要望した。

次に宮本貸切委員会副委員長より、

- ・東京の減少状況はひどく、資金繰り支援と雇調金特例措置がなければ会社が存続できないこと、飲食業に比べ支援にあまりにも差があること、貸切バスは令和3年4月から12月で81台しか製造されておらず、日本のバスメーカーも持たなくなること。

等を説明し、GoTo トラベル事業の早期再開と車両1台あたりの補助を要望した。

次に、バスガイド2名から現場の実情等を訴え、支援をお願いした。国土交通省自動車局長より、

- ・感染症対策、観光事業者と連携した実証運行、赤字路線の補助で支援したい。また、貸切バスの車両リース料の半額を実質的に補助する。
- ・令和3年度の補正予算は現在事業者からの申込募集中であり、出来るだけ早く執行する。

との説明があった。出席議員からは、

- ・GoTo は 1 台あたりの補助の上乗せをしたうえで枠取りをすべき、GoTo の実施時期を長くしなければ回復しない。
- ・路線バスのように従業員を休ませられない業種もあるため、いつまでも雇調金に頼らず、所管官庁はもう少しきめ細かく支援することを考えるべき。
- ・地方創生臨時交付金に公共交通の枠を作ってしっかり後押しすべき。

などの発言があった。発言を受け、観光庁次長より、

- ・支援はいかに額を用意するかということと、使い勝手が重要である、団体旅行をいかに後押しするかが GoTo の課題である。

との説明があった。

最後に、GoTo トラベル事業における交通費を含む旅行商品の割引上限額の引き上げ、十分な予算を確保した上で団体旅行専用給付枠を割り当てること、新型コロナウイルス感染症が終息するまでの間、雇用調整助成金特例措置のさらなる延長や事業規模に見合った資金繰り支援を講じること、現下の軽油価格高騰によりバス事業の深刻な状況は更に拍車がかかっていることから、必要な支援を講じること等を内容とする決議が採択された。

## (2) 公明党バス振興議員懇話会に対する要望活動

令和 3 年 7 月 8 日、公明党バス振興議員懇話会（会長：北側一雄議員）の設立総会が開催され、清水会長、南副会長、石川副会長、石指理事長が出席した。清水会長より、

- ・雇用調整助成金特例措置の延長は不可欠であり、コロナ禍が終息するまでの間延長していただきたい。
- ・乗合バスは、地方は元々厳しい上にコロナで追い打ちをかけられており、路線維持のためにも事業者負担の軽減をお願いしたい。都市部も非常に厳しく、事業を成り立たせるためにもコスト計算について検討していただきたい。
- ・貸切バスについては旅行需要が激減し疲弊しており、軽井沢のような悲惨な事故を二度と起こさないためにも必要な安全規制について検討いただきたい、また、運賃のダンピングについて国が直接厳正に対処していただきたい。

との説明・要望を行った。出席議員からは、雇用調整助成金特例措置について、全ての事業体に一律に延長するのではなく、運輸業のような必要不可欠な事業体に重点的に措置すべき、また、延長の発表はもっと早くすべきなどのご意見があった。

## (3) 立憲民主党バス政策議員連盟等に対する要望活動

- ・令和 3 年 6 月 14 日、立憲民主党バス政策議員連盟（会長：泉健太議員）の設立総会が開催され、石指理事長が出席し、コロナ禍におけるバス事業の存続、乗合バス路線の維持、貸切バス事業者の健全な経営基盤の確立等、バス運転者の確保対策等及びバス利用促進のための取組に関する要望を行った。
- ・令和 4 年 2 月 10 日、立憲民主党国土交通部会は、新型コロナが観光産業に深

刻な影響を及ぼしていることに鑑み、観光産業事業者に対する緊急の支援に関し必要な事項（「観光産業事業継続支援金」支給のための財政上の措置等）を定める議員立法を提出するにあたり、関連事業者へのヒアリングを実施しており、日本バス協会へのヒアリングが行われた。石指理事長より、貸切バス事業の窮状を説明し、雇用調整助成金特例措置の更なる延長、GoTo トラベル事業の再開及びバス利用の促進、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、金融支援の拡充及び現下の燃料価格高騰対策の一層の充実について要望した。議員からは、雇用調整助成金特例措置の延長は本当に必要である、運賃改定についての審査期間が長すぎると聞いているなどの発言があった。

#### (4) 関係省庁等への要請活動

- 令和3年5月、バス事業は依然として危機的な状況にあることから、その厳しい状況を伝え、今後もバス事業の継続に必要な雇用調整助成金、地方創生臨時交付金、ワクチン接種等に関する要望をとりまとめ、自民党バス議員連盟、自民党国土交通部会、公明党国土交通部会に対して、三澤会長が要望を行った。
- 令和3年10月13日、貸切バス、乗合バスが依然として大変厳しい状況であることを踏まえて、①雇用調整助成金特例措置の更なる延長、②GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、③地方創生臨時交付金のバス事業への活用、④金融面の柔軟な対応等、⑤ポストコロナにおける貸切バスの安全への取組について、与党関係議員、国土交通大臣、国土交通省自動車局長、観光庁長官、厚生労働大臣に対し要望活動を行った。
- 令和3年11月11日、①事業規模に応じた新たな給付金に関する要望、②雇用調整助成金特例措置の更なる延長、③GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、④地方創生臨時交付金のバス事業への活用、⑤金融面の柔軟な対応等、⑥軽油価格高騰に関する要望、⑦バス関係予算・税制に関する要望、⑧乗合バス事業存続のための要望、⑨貸切バス事業者の健全な経営基盤の確立等に関する要望について、与党関係議員、国土交通大臣、国土交通省自動車局長、観光庁長官、厚生労働大臣に対し要望活動を行った。
- 令和3年11月末、人流抑制等により特に影響を受ける事業者支援、雇用調整助成金特例措置のコロナ禍の事態が収束するまでの延長、GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、金融面の柔軟な対応について、清水会長、関係委員長等が与党に対する要請活動を重ねて行った。自民党予算・税制等に関する政策懇談会：令和3年11月26日、自民党自動車議員連盟：令和3年11月29日
- 新たな GoTo トラベル事業に関し、再開にあわせて団体旅行の需要喚起につながる官民一体のプロモーション実施への協賛、団体旅行への支援不足を補うためバス1台あたりの補助や感染症対策としてのバス増台分に対する補助の創設、都道府県事業で実施予定の団体旅行専用枠の国による事業への設定、団体旅行専用枠の全国一律での制度設計等を内容とする要望書を日本バス協会、JATA、ANTAの3団体で作成し、自民党バス議員連盟の逢沢会長、盛山幹事長、武井事

務局長の同席を得て、松野官房長官、斉藤国土交通大臣をはじめとする与党の多くの議員に対し令和 4 年 3 月 16 日より要望活動を行っていただいた。本要望活動には、日本バス協会から宮本貸切委員会副委員長、西村貸切委員、理事長、また、JATA 理事長、ANTA 副会長が同行した。

#### (5) 雇用調整助成金特例措置の延長要望

令和 3 年 4 月、未曾有の危機的状況に陥ったバス事業の継続、雇用維持に不可欠となっている雇用調整助成金特例措置について延長されるよう、厚生労働大臣を始めとする関係省庁及び国会議員に対して石川副会長等が要望活動を行った。この他、特例措置期間終了が到来する都度要望活動を行った。

また、令和 4 年 3 月末の特例措置期間終了時においては、コロナ禍が終息するまでの間延長していただくよう、自由民主党バス議員連盟関係議員、公明党バス議員懇話会関係議員、雇用問題調査会関係議員等に対し、令和 4 年 2 月 9 日に要望活動を行った。特例措置は現在の内容で令和 4 年 6 月末まで延長されることに決定した。

#### (6) バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドラインの改訂

デルタ株等の変異株の拡大に鑑み、マイクロ飛沫感染等の感染予防対策に努めるため感染リスクの高まる 5 つの場面の例示、職員の健康管理として職場における抗原検査の検査手順等を記載するなど「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」（令和 3 年 6 月 4 日に第 5 版、11 月 30 日に第 6 版改訂）及び「貸切バスにおける新型コロナウイルス感染予防対応ガイドライン」（11 月 22 日第 3 版）等の改訂を行った。

#### (7) 利用者向けリーフレットの改訂

貸切バスが安心・安全な乗り物であること等を内容とする利用者に向けたリーフレットについて、キャッチフレーズを「出かけましょう」とすることで、より需要喚起を促す表現にするなどの改訂を令和 3 年 11 月 29 日に行った。

## 2. 軽油価格高騰への対応

#### (1) 燃料価格高騰経営危機突破総決起大会の開催

新型コロナウイルス感染症がバス事業経営に大きな影響を及ぼしている中、昨年来からの燃料価格の高騰により経営状況は悪化の一途をたどっている。令和 3 年 12 月 2 日、午前には自由民主党国会議員、午後からは公明党国会議員の出席の下、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会及び全日本トラック協会の 3 者合同で燃料価格高騰経営危機突破総決起大会を開催し、燃料高騰分の価格転嫁のための対策の実施、軽油引取税、ガソリン税、石油ガス税等燃料税制対策の実施、燃料費負担の軽減に資する補助支援制度の創設、供給量の増加によるエネ

ルギー価格低廉化方策の実施及び高速道路料金の更なる割引の実施について決議した。総決起大会には、来賓として自民党バス議員連盟会長の逢沢一郎議員、公明党バス振興議員懇話会会長の北側一雄議員ほかにご出席いただきご挨拶いただいた。

## (2) 軽油価格高騰に関する要望活動

昨今の軽油価格高騰により、バス事業全体で400億円を超える負担増となっており、深刻な状況に拍車がかかっている。加えて国際情勢も不安定となり、今後が大変懸念される場所である。こうした情勢を踏まえ、令和4年3月1日、日本バス協会は、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会とともに、国土交通大臣に対し要望活動を行い、①新型コロナウイルス感染症及び軽油価格高騰により存亡の危機にあるバス事業者への直接的な支援制度の創設 ②負担軽減のための実効性のある燃料税制対策の実施 ③燃料の安定供給の確保について要望した。要望活動には、自民党バス議員連盟会長の逢沢一郎議員が同席された。

## 3. 乗合バスについて

### (1) 運賃制度の見直しについて

令和3年11月25日に運賃委員会を開催し、国土交通省より乗合バス運賃の person 費の査定方法の見直し案について説明を受けた。現行の運賃制度における主な課題として、①算定の基礎となる給与月額が、申請事業者の給与額と地域の平均給与水準との和半で算定されるため、給与水準の改善がむずかしいこと、②支給延人員の算定方式が、事業者の走行キロを一人当たり走行キロで除することで算出され、長時間運転をさせる事業者が優遇されることになっていることがあり、見直し案では、①給与支給額については、各都道府県の全産業の平均給与額と申請事業者の実績値との間で和半すること、②支給延人員については、走行キロによる算出方法ではなく、事業者の全労働時間を各都道府県の全産業の月当たり平均労働時間で除することで、働き方改革の観点からあるべき従業員数を算出し、申請事業者の実績値等の間で和半するというものである。この見直し案について、国土交通省は令和3年11月26日からパブリックコメントを実施した。日本バス協会は、①改正の趣旨については望ましい内容であること、②給与及び支給延人員の算定に当たっては、賃金等の労働条件の改善が適切に反映できる数値を採用すること、③標準処理期間は3か月と定められているが、早期に対応すること、④新型コロナウイルス感染症の影響により、申請に必要な各種計数について、既存の処理方針による対応が困難になることが予想されるため、コロナの影響を考慮した取り扱いに関する方針を早期に示すことを意見として提出した。乗合バス運賃の person 費の査定方法の見直しを内容とする運賃及び料金上限の認可に関する処理方針通達は、令和3年12月27日付けで改正され、令和4年1月から新制度による運賃改定申請が可能となった。また、運賃制度内容の見直しとあわせ



て、地域密着型での運賃認可が行われるよう、清水会長が、地方運輸局への認可権限委譲拡大について、自由民主党バス議連の場等において強く要望を行っていたが、車両数基準を現行の100両未満から150両未満とし、路線の長さに係る基準（200km未満）を廃止とする省令改正を行い、令和4年4月1日から施行された。

## (2) 高速バス委員会ワーキンググループの開催

令和3年5月14日、第3回ワーキンググループを開催し、服喪及び規制緩和に関して要望とりまとめ後の状況の変化や地域での実態等を踏まえて、優先順位を付した要望項目等の選定案を今後ワーキンググループで審議することとした。

令和3年12月9日、第4回ワーキンググループを開催し、規制見直し要望について審議した。事前に実施したアンケート調査結果を踏まえ、要望項目とすかどうか議論し、絞り込みを行った。今後は、絞り込んだ要望項目による要望案を作成し、再度ワーキンググループを開催のうえ案を固め、高速バス委員会で審議を行ったうえで規制見直し要望を決定することとしている。

## (3) 空港アクセスバスに係る移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領の一部改正について

国土交通省は、令和3年4月1日に①基準適用除外認定を受けようとする者は、概ね3年以内にリフト付きバス等のバリアフリー車両を導入する旨の導入計画書を地方運輸局長に提出しなければならない。②提出した導入計画書どおりにバリアフリー車両の導入がなかった場合には、導入計画書の提出をもって受けた基準適用除外認定の取消しなどを行う（特段の事情がある場合を除く。）こと等を主な内容とする認定要領の改正を実施したが、これに先立ち日本バス協会は、本改正内容に対するリフト付きバス等の導入に係る補助率の更なる引き上げ等、国内27空港に乗り入れる対象事業者からの意見、要望を取りまとめ、国土交通省に提出した。改正を受け、日本バス協会として、改正認定要領について各都道府県バス協会を通じて会員事業者にも周知を行った。

## (4) 自動運転の実現に向けた調査検討委員会の開催

警察庁は、交通の安全と円滑を図る観点から、SAEレベル4（従来の「運転者」の存在を前提としないもの）の自動運転に関するルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について各種調査研究を行うため、「自動運転の実現に向けた調査検討委員会」を2019年に設置し、検討を進めている。令和3年7月7日に開催された令和3年度第2回調査検討委員会においては、自動運転に取り組んでいる事業者へのヒアリングが行われ、日本バス協会が出席し、バス業界は運転者不足の問題を抱えており、是非早期の実現を期待するとともに、法令や制度の整備が必要と考えている旨説明した。

## (5) 令和2年度乗合バス事業の輸送実績と収支状況

国土交通省が令和3年12月に公表した令和2年度乗合バス事業の収支状況(保有車両数30台以上の232者対象)によると、輸送人員は29億02百万人で対前年26.8%の減少となった。この内、大都市部(三大都市圏)は19億76百万人、26.0%減、その他地域は9億26百万人、28.6%減となっている。収入は全体で5,431億円、対前年25.0%減、大都市部は3,454億円、24.3%減、その他地域は1,977億円、26.1%減となっている。経常収支率は全体では73.2%と前年から19.6ポイント悪化した。地域別では、大都市部は78.5%と前年度の99.7%より悪化し、その他地域も、65.3%と前年度の83.0%より悪化している。令和2年度は、対象事業者のうちすべての事業者が赤字となっており、新型コロナウイルスの影響を要因とした輸送人員の減少などによる収入減の一方で、運行を継続する必要があることから、一定以上の支出の削減は困難な状況にある。輸送状況と収支状況は前年度と比較して大幅に悪化しており、大変厳しい状況である。

## (6) IT化の推進

### ア. MaaS関連データの連携に関するガイドラインの改訂(ver. 2.0)について

国土交通省が令和3年3月23日に開催した「MaaS関連データ検討会」における議論を踏まえ、①データの仲介方式に関する記載の追加 ②カメラ画像等の利用に係る個人情報保護対応を追記(リアルタイム混雑情報関連) ③ニーズが高いと考えられるデータ項目の具体化・追加(バリアフリー等)を主要内容とするガイドラインの改訂を令和3年4月9日に行ったことに伴い、日本バス協会として、本ガイドラインを各都道府県バス協会長を通じ会員事業者に周知するとともに、IT情報化推進特別委員会委員及びバスIT化推進研究会委員に情報共有した。

### イ. IT情報化推進特別委員会の開催

令和3年11月5日にIT情報化推進特別委員会を開催し、デジタル技術の活用について審議等を行った。まず、国土交通省自動車局より、同省が行っている旅客自動車運送事業におけるICT活用によるデジタル化の推進調査についての説明を受け、次に事務局から事前に実施したキャッシュレス化についてのアンケート結果について説明した。次に、国土交通省総合政策局より、GTFISの普及促進に向けての取組内容についての説明を受けた。次に、IT情報化推進特別委員会の下にGTFIS-JPワーキンググループを設置することについて了承されたことを受け、JPQR普及事業事務局より統一QRコード「JPQR」についての説明を受けた。コロナ禍で未曾有の危機的状況にあるバス事業者にとって、デジタル技術を活用し事業の再構築を図っていくことは、ポストコロナにおけるバス事業の公共交通機関としての持続性の確保という観点からも重要な課題であり、今後もしっかり取り組んでいく必要がある。

### ウ. IT情報化推進特別委員会GTFIS-JPワーキンググループの設置・開催について

・日本バス協会は、令和4年2月2日に第1回GTFIS-JPに関するワーキンググ

ループを開催し、各委員から GTFS-JP や IT、デジタル化推進に関する各社の取組状況について発言があった。GTFS フォーマットとしてはバスロケーションシステムとの連携で活用しており、オープンデータとしては出していないなどの発言があり、GTFS には対応していない事業者も数社あった。また、広島県バス協会からは 2020 年度広島都市圏バスロケデータ GTFS 化事業について資料に基づき説明があった。取組に関する課題や問題点については、「バスロケを導入するに際し、関係地方自治体と足並みをそろえることが難しかった」、「ランニングコストが負担となっている」、「検索事業者への対応が課題となる」、「対応するための投資が難しい状況」などの発言があった。

- ・令和 4 年 3 月 18 日には第 2 回ワーキンググループを開催し、まず、北海道中央バスよりバスロケデータの GTFS 化やオープンデータ等の取組状況について説明があり、次に各委員から GTFS-JP や IT、デジタル化推進に関する各社の取組状況について発言があった。また、広島電鉄からはデジタル化・システム化による地域公共交通事業の高度化・効率化について資料に基づき説明があった。次に、国土交通省自動車局旅客課より、GTFS データの活用の可能性について提起があり、事業者の事業計画変更申請に際してのヒアリングシートを作成の上対応することになった。次に、国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課より、MaaS と GTFS に関する最近の動向について説明を受けた。最後に、本ワーキンググループは来年度においても新たなテーマについて継続していくことを検討することとされた。

#### (7) 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について

国土交通省鉄道局は、鉄道事業者と沿線地域の間で、あるべき公共交通のあり方に関する前向きな協議が進まない状況にあることから、具体的な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強力を促すことや、合意に基づき、鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、発揮が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組むため、有識者を委員とする検討会を設置し議論することとした。検討会には鉄道事業者、自治体関係団体のほか、日本バス協会もオブザーバーとして参加している。第 1 回検討会は令和 4 年 2 月 14 日に開催され、ローカル鉄道を取り巻く現状について国土交通省より説明があった後、JR 東日本、JR 西日本、近江鉄道よりヒアリングが行われた後、意見交換が行われた。第 2 回検討会は令和 4 年 3 月 3 日に開催され、滋賀県、広島県よりヒアリングが行われた。また、第 1 回検討会で示された 4 つの論点(1.各地のローカル鉄道を取り巻く現状と課題 2.鉄道事業者と沿線自治体が協働して利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けて取り組むにあたって、それぞれが果たすべき役割 3.鉄道特性の考え方 4.鉄道事業者と沿線地域の間で建設的な協議を進めるための課題と対応方策(入口論))に関する都道府県に対するアンケート調査結果について説明があり、意見交換が行われた。

#### (8) 自由民主党鉄道議員連盟・バス議員連盟合同会議の開催について

自由民主党は、地域公共交通を支えるための政策について議論するため、鉄道・バス合同の議員連盟総会を令和4年2月14日に開催した。細田鉄道議連会長、逢沢バス議連会長より開会挨拶があり、盛山両議連幹事長より深刻化する人口減少・高齢化及び地域を支える公共交通サービスの構造的な課題について説明があった。次に、国土交通省公共交通・物流政策審議官、鉄道局審議官より地域公共交通及び地域における鉄道についてそれぞれ説明があった。次に、JR東日本、日本民営鉄道協会より要望事項についての説明があり、日本バス協会からは乗合バス事業の厳しい現状や当面の課題への対応について要望を行った。議員からは、飲食と比べ人流抑制に関わる公共交通は支援がなされていない、公共交通を守るため国でしっかり支援すべき、人流を抑制しているのに公共交通への支援がないのはおかしいなどの発言があった。また、6月に予定されている中間とりまとめに向け、鉄道・バス事業者、地方公共団体へのヒアリングを実施しており、第1回ヒアリングは3月28日に開催され、バス事業者からは奈良交通が出席し、バス事業の現状、公的支援の現状等を説明し、国の補助金等について要望を行った。鉄道事業者はJR東日本、近畿日本鉄道が出席した。なお、その後4月11日に北海道中央バス、4月25日には西日本鉄道へのヒアリングが行われている。合同議連は今後も継続して開催し、議論を進めることとしている。

### 4. 貸切バス事業について

#### (1) 軽井沢スキーバス事故対策の進捗について

令和3年8月24日、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（第6回フォローアップ会議）が開催され、清水会長が出席した。国土交通省からは、事故対策の進捗状況等について説明があった。清水会長からは、軽井沢の対策については、「安全意識」、「安全運行」、「経営基盤」の三本柱で着実に進めていること、現在の貸切バスの状況は、新型コロナにより需要が激減し本当に厳しい状況で各事業者も疲弊している中、一番心配なのが事故であり、現場を見て思うのが、車両台数5台の事業者は運行管理体制が本当に整備されているのかが問題。運行管理者は運行管理者試験に合格する必要があるが、さらに例えば5年更新制にして5年に1回試験を受けることが必要であること、また、コロナが落ち着いて貸切バスの仕事に戻ってきた時、脱法的な運賃ダンピングが横行することのないよう国がしっかり対処してほしいこと、さらに、適正化機関が行う巡回指導については、件数をこなすよりメリハリをつけて重点的に実施すべきであり、事業者にも負担となっているので、国が直接監査を強化してほしいこと等を説明した。各委員からは、ICTを活用した遠隔点呼について、中小の貸切バス事業者には活用困難である等の発言があり、遠隔点呼については、清水会長からも点呼は対面で行うのが原則であり、時期尚早である旨の発言があった。

## (2) 事業許可の更新制と貸切バス適正化機関による巡回指導

貸切バス事業者 3,789 者（令和 3 年 3 月末現在）のうち、令和 2 年度末までに更新期限を迎える事業者は 3,231 者であり、このうち 482 事業者（14.9%）が退出した。令和 2 年度末時点で更新許可事業者が 2,309 者、審査中の事業者が 440 者である。なお、退出した事業者のうち、日本バス協会会員は 86 者、非会員は 396 者であり、大多数が非会員事業者である。

貸切バス事業者に対し巡回指導を行う貸切バス適正化機関は、平成 29 年度から巡回指導業務を行っている。令和 3 年 3 月末現在、全国で 1,739 件指導し、このうち、6 件については運輸局への通報がなされている。3 年度の予定件数は 3,417 件であり、この内、997 件は地方バス協会が適正化機関からの委託を受けてバス協会会員に対する指導を行うこととなっている。

適正化機関の巡回指導業務は国の監査を補完する位置づけであるので、引き続き国の指導の下、厳正な業務の執行とともに国の監査との連携により貸切バス事業の適正化を進めることが重要である。また、適正化機関の巡回指導に関して、優良事業者に対する軽減措置の早期導入等運営のあり方の見直しについて国へ要請しているところであり、今後、検討が開始される予定となっている。

## (3) 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

令和 3 年度の申請については、前年度と同様、4 月に申請を受け付けた上で、新規申請事業者は 9 月に認定し、更新事業者（一ツ星、二ツ星、三ツ星）は 12 月に認定した。

令和 3 年度末の認定状況は、継続事業者も含め 2,064 者が認定を受け、対象車両は 34,897 両である。会員事業者の 75.8%、車両数の 90.1%が認定を受けており、非会員を含めると、貸切バス事業者の 54.5%、車両数の 77.5%となる。このうち三ツ星事業者は 787 者、二ツ星事業者は 454 者である。

また、本制度が平成 23 年度の制度開始後 10 年を経たことから、10 年間認定を継続し、かつ、令和 3 年度に三ツ星で認定を更新した事業者を表彰することとし、該当する 120 事業者を評価認定長期継続優良事業者として令和 3 年 12 月 28 日に表彰し、日本バス協会より表彰状を授与した。この表彰は来年度以降も継続して実施していくこととしている。

## (4) 貸切バス事業の経営状況

日本バス協会が令和 3 年 12 月に取りまとめた 2 年度の貸切バス事業の経営状況（394 社対象）は、新型コロナウイルス感染症の影響により前年度から大幅に悪化した。調査対象事業者合計で経常収入は 767 億円、経常費用は 1,003 億円、経常損益は 236 億円の赤字、経常収支率は前年度（101.9%）から大幅に悪化し 76.4%となった。黒字事業者は全体の 19.3%の 76 社、赤字事業者は 80.7%の 318 社である。地域ブロック別の収支状況をみると、前年度は 10 ブロック中 7 ブロックで事業者合計では収支率が 100%を超えていたが、今年度は全てのブロック

で100%を大きく下回っている。2年度の実働日車当たりの営業収入は71,457円であり、前年度の81,697円より12.5%下がっている。これまではこの堅調な収入単価が経営を支えていたところであったが、新型コロナウイルスの影響により事業者の収入は大幅に減少している。なお、支出では、経費に占める人件費の割合は48.6%となっており、前年度の43.6%から5.0ポイント増加しており、実働日車当たりの人件費は54,291円と前年度の35,706円から52.1%と大幅に増加している。また、実働日車当たりの減価償却費は、平成28年度以降の旺盛な新車購入などを反映し、17,758円と前年度の9,675円から大幅に増加している。また、燃料油脂費の原価に占める割合は、2年度は4.2%と元年度の7.5%から大幅に減少している。2年度においては年間を通じて新型コロナウイルスの影響を受けており、著しく厳しい経営状況となっている。

#### (5) 貸切バスツアー適正取引推進委員会の開催について

貸切バスツアー適正取引推進委員会は、旅行業者と貸切バス事業者との間の手数料等を含めた取引関係の適正化を目的として、日本バス協会、全国旅行業協会及び日本旅行業協会により設置されたものであり、本委員会の通報窓口に通達違反等の事例が通報された場合に業界団体が連携しその改善、指導を行うものである。令和3年7月27日、第5回目の委員会が開催され、委員会での審査業務等について意見交換を行うとともに、国土交通省から監査等において確認された過大な手数料の疑いのある案件についての進捗状況が報告された。また、国土交通省からは、本委員会に助言依頼を行ったもののうち、1者について運賃・料金の割戻し違反として車両停止60日車の行政処分を実施した旨の報告があった。

#### (6) 東京オリンピック・パラリンピックへの対応

開催が1年延期された2020東京オリンピック・パラリンピックは、令和3年7月23日～8月8日にオリンピックが、8月24日～9月5日にパラリンピックがそれぞれ開催された。新型コロナウイルス感染症の影響により、多くの会場が無観客での開催となってしまったが、選手等大会関係者の輸送を貸切バスが担った。ピーク日の速報値で、オリンピックは2,160台のバス、2,250人の乗務員が、パラリンピックは920台（うち、リフト付きバス260台、低床70台）のバス、1,130人の乗務員が大会関係者の輸送を行った。多くの会場が無観客となり、貸切バス事業者にとって想定とは異なる開催方式ではあったが、開催に貢献したことが評価され、東京都知事及び東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会会長から日本バス協会に対し感謝状が贈呈された。

#### (7) 旅行業界との連携

令和3年10月29日、国土交通省は新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、改めて国、バス業界及び旅行業界が連携して、貸切バスの更なる輸送の安全確保を図るため、適切な安全投資を確保するための取組やバス事業者への安全対策徹底の指導等の4つの対策について取組

むことを公表した。この取組においては、事業者自らが輸送の安全を確認するため、「安全運行パートナーシップ宣言」、「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」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行業者による自己点検の実施と再周知を行うことや、バス協会と旅行業協会間で定期的な意見交換会を開催すること等が挙げられている。

#### (8) 貸切小委員会の開催

- ・令和3年4月26日に貸切小委員会を開催し、新型コロナウイルス感染症への対応について、雇用調整助成金特例措置の維持・継続、GoToトラベルキャンペーンにおける団体旅行、教育旅行等の促進、バス事業支援に対する地方創生臨時交付金の活用、ワクチン接種への協力に当たってのバス事業者の選定等、事業者が著しく困難な状況におかれている中での課題について審議した。日本バス協会は、小委員会における審議の内容を踏まえ、国への要望内容を取りまとめて令和3年5月11日に開催された自由民主党バス議員連盟、タクシー・ハイヤー議員連盟合同総会、令和3年5月19日に開催された自由民主党国土交通部会、公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会、国土交通部会合同会議において、三澤会長から要望を行った。
- ・令和3年8月2日の開催では、今後の新型コロナ対策に関する要望事項等について審議した。要望事項として、①雇用調整助成金特例措置の更なる延長、②地方創生臨時交付金のバス事業への活用、③事業規模に見合った金融支援の拡充、④GoToトラベル事業におけるバス利用の促進、⑤ワクチン接種でのバスの活用、⑥東京オリンピック・パラリンピックにおける観客の取扱い方針変更等に伴うバス事業への支援、とすることで委員の賛同を得た。また、ポストコロナにおいて、休業している事業者が再開すると過当競争が生じ、過度な運賃ダウンピングによる安全運行の阻害が懸念されるため、今一度安全運行確保の取組を強化する必要があることから、貸切バスの安全対策（貸切バス安全強化プラン案）について審議した。要望内容については、令和4年度政府予算編成等（バス対策関係）に関する要望へ反映させたいと、8月11日に要望活動を行った。
- ・令和3年10月6日の開催では、まず、各委員より10月以降の受注状況や今後の見通しについて発言頂いた。各委員からは、春の修学旅行が9月、10月に延期されていたが、9月は緊急事態宣言が延長された関係で11月に再延期されたことを受け、10月下旬から稼働率が上がり、11月は延期された修学旅行である程度稼働する予定、受注している中の半分はまだ検討中の段階、9月の収入は90%減で大変厳しかった等の発言があった。このため、令和3年10月13日付けで、①雇用調整助成金特例措置の更なる延長、②GoToトラベル事業等におけるバス利用の促進、③地方創生臨時交付金のバス事業への活用、④金融面の柔軟な対応等、⑤ポストコロナにおける貸切バスの安全への取組を内容とする要望書により、与党関係議員、関係省庁あて要望活動を行った。
- ・1月から再開される予定の新たなGoToトラベル事業について、貸切バスの利用促進につなげるため、日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会の3者

で構成する新たな GoTo トラベル事業における貸切バス利用促進ワーキンググループを設置し、事業の制度設計等に関する要望をとりまとめるための議論を行うこととした。第1回を令和3年12月15日に開催し、要望案の内容について審議を行った。この中で、旅行業界より貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドラインにおける飲酒の原則禁止を撤廃してほしいとの意見があった。

- ・令和3年12月16日の開催では、まず、観光庁より再開される新たな GoTo トラベルに関する説明があり、次に日本バス協会より、新たな GoTo トラベル事業における貸切バス利用促進に向けた施策を検討するためのワーキンググループの設置・開催について説明した。各委員からは、現在、一般団体が動いていないため、一般団体を増やす制度設計にしていきたい、団体旅行は安全であるということを訴え、団体旅行に行こうという機運を高める PR をしていただきたい、個人に対する補助だけではなく、バス1台当たりで補助するようにしていただきたい、教育旅行等により平日は稼働しているが、一般団体が動かないため土日の稼働がないことから土日に多く割り引く必要があるのではないか等の発言があった。要望書については、各委員からの意見を踏まえ、観光庁と調整の上速やかに作成し、要望活動を行うこととした。
- ・令和4年2月10日の貸切委員会終了後の開催では、新たな GoTo トラベル事業に関する要望書について、①バス1台当たりの補助についての要望書への表記、②フリープラン型の募集型企画旅行を団体旅行専用枠から除外するか否か、を中心に審議した。審議の結果、1台当たりの補助額は本要望書には明記せず別途打ち出すこととなり、フリープラン型の募集型企画旅行を団体旅行専用枠から除外するか否かについては、例えば「貸切バスの利用」「旅行の目的（教育旅行や法人の親睦旅行等）」などを踏まえた実質的な団体旅行に限定される団体旅行専用枠となるようにしていただきたいといった表現とすることとなった。本要望書案については、小委員会での決定を経て関係省庁に要望を行った。

#### (9) 中小貸切事業者専門部会の開催

令和4年1月28日に中小貸切事業者専門部会を開催した。はじめに国土交通省旅客課より、令和3年度補正予算等バスへの支援策について説明を受けた。委員からは、「学校の輸送について運行委託ではなく貸切バスを利用するよう国から発信してほしい」、「地方創生臨時交付金は、飲食店には手厚い補助があるが、貸切バスに対する補助は少ない。台数に対する補助など真水の補助金が必要」、「郡部にある事業者は、都市部の配車場所までの回送運賃がかかるため、回送運賃を見直してほしい」、「コロナの影響で貸切バスの需要が落ち込んでおり新規参入の規制を強化すべき」、「当社は規制緩和後の新規参入組だが、安全管理は徹底している。」、「軽油の価格高騰対応のためトリガー条項の凍結を解除してほしい。それができないのであれば運賃を上げるべき」、「尿素水の仕入れ価格が上昇しており、軽油も含めて価格を抑制してほしい」などの意見があった。

これらの意見に対し、国土交通省旅客課より、スクールバス等については白バ



スではなく安全性の高い貸切バスを利用するよう地方自治体等に働きかけてもらうこと、地方創生臨時交付金については引き続き地方自治体へ働きかけていくこと、運賃制度及び規制の見直しについては、会員事業者からの意見を参考にしながら、今後も運賃制度及び規制の見直しについて検討していくこと、燃料、尿素水等の高騰については、現在の補助制度の状況を踏まえながら今後も要望していくこと、尿素水については増産しているので過度に動揺せず冷静に対応してほしい旨経済産業省より話があったことについて説明を行うとともに、貸切委員会において審議することとした。

#### (10) 貸切委員会の開催

令和4年2月10日に貸切委員会を開催した。はじめに国土交通省旅客課より、令和3年度補正予算等バスへの支援策について説明を受けた。次に、1月28日に開催された中小貸切事業者専門部会の報告が行われた。次に、令和2年度の貸切バスの収支、令和3年度貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定状況及び改善基準告示の見直しの検討状況等について事務局より説明を行った。委員からは、「燃料高騰に対する5円の補助は燃料事業者が吸収しており事業者に反映されていない」、「GoToトラベル事業の5月からの都道府県事業は県内のみの移動となっており、県外への移動も認めてほしい」、「GoToトラベル事業について、台数への支援に変更するよう働きかけてほしい」、「燃料高騰対策は補助金ではなく税制のほうで対応できないか」などの意見があった。これらの意見に対し、事務局よりGoToトラベル事業について、都道府県ごとではなく全国統一のルールとするようお願いしていくので、各委員の皆様も地元の議員へお願いしてほしいこと、燃料高騰については、現在の補助制度の状況を踏まえながら今後も要望していくこと等を説明した。

### 5. 運転者の確保対策と働き方改革の実現について

#### (1) 運転者確保の取組

令和2年度から令和4年度まで、非正規雇用で働く「就職氷河期世代」を対象に雇用に関与する資格を短期で取得させて安定的な就労を促進しようとする厚生労働省の事業について、日本バス協会は令和2年度に本事業を受託し、前年度に引き続き事業を実施した。

この事業の実施により、令和2年4月から令和4年3月末までに、525名が大型二種免許を取得し、239名がバス運転手等として就職した。

また、運輸事業振興助成交付金を活用して、大型二種免許自社養成している事業者への助成として「バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業」や地方バス協会による運転者募集合同説明会などに対する支援として「運転者人材確保のための取組事例に対する助成事業」を行った。

## (2) 大型二種免許取得要件の緩和等

普通免許取得後 3 年の経験年数要件を 1 年に、21 歳の年齢要件を 19 歳に引き下げる、大型第二種免許の取得要件の緩和を内容とする改正道路交通法が令和元年 6 月に成立し、令和 4 年 5 月 13 日に施行された。

また、大型 AT 限定免許を導入するために、AT 大型車両による習熟走行カリキュラムを終えた MT 普通免許等保有者が、MT 大型車両を運転することが可能かどうかを検証をするため、警察庁の要請に応じて、公益社団法人全日本トラック協会とともに警察庁が実施した実験教習の被験者確保に協力した。

## (3) 働き方改革の実現に向けたアクションプランのフォローアップについて

日本バス協会が平成 30 年 3 月に取りまとめた「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」において、「長時間の時間外労働を削減するためにバス事業者として取り組むべき事項」が示されている。

令和 6 年(2024 年)4 月からは休日出勤を除く時間外労働時間の上限が年間 960 時間となることから、休日出勤を除く時間外労働時間を 2021 年度(令和 3 年度)には 1,000 時間まで削減するという「中間目標」を設定し、会員事業者における働き方改革の進捗状況の把握に努めた。

令和 3 年秋に実施した調査では、令和 2 年度中に休日出勤を除く時間外労働が 1,000 時間を超える運転者がいる事業者は、乗合バスで 12 者(回答事業者の 2.6%、対前年比 13 事業者減)、貸切バスで 4 者(回答事業者の 0.6%、対前年比 11 事業者減)で、事業者が時間外労働時間の削減に着実に取り組んでいることがうかがえた。

## (4) 改善基準告示の見直しへの対応

改善基準告示の見直しに向けた厚生労働省の「自動車運転者労働時間等専門委員会」に使用者委員として、日本バス協会から労務委員会の正副委員長が参加している。

当該専門委員会では、労働者代表からは現行の規制の更なる強化を求め、また公益代表からは過労死の防止を一層進める観点から意見が主張されるなど、使用者代表との立場の隔たりがあった。使用者委員は、バスの安全の確保と路線の維持という公共交通機関の使命を念頭に、運行への影響ができるだけ小さくなるような現実的な見直しとなるように粘り強く取り組んだ。令和 4 年 3 月に開催された同専門委員会にて告示見直しの方向性を示す検討結果(「中間とりまとめ」)が審議承認された。

## (5) 職場環境良好度認証制度(「働きやすい職場認証制度」)への対応

今年度は、昨年度に引き続き、本制度の三つの段階の認証のうち、労働関係法令の遵守など労働環境に関する事業者の基本的な取組状況を評価確認する「一つ星認証」に限定して実施された。認証の申請を行ったバス事業者は 47 者(昨年 172 者)であった。

「一つ星認証」より上位の取組状況を評価認証する「二つ星・三つ星認証」及び「インセンティブ」については、今後検討が進められることから、必要に応じ意見を述べていく。

なお、本認証制度の実施団体として日本海事協会が国土交通省から選定されている。

## 6. 安全対策の推進

### (1) 交通事故の状況

令和3年中の交通事故の件数は、道路交通全体で30万5,425件(対前年△1.32%)、死者数は2,636人(対前年△7.2%)であり、警察庁が保有する昭和23年以降の統計では5年連続で戦後最小を更新した。また、この内1,520人が65歳以上の高齢者であった。

一方、事業用バスが第一当事者となる交通事故件数は、860件と前年に比べ42件減少(△4.66%)している。また、この中で死亡事故件数は9件で前年に比べ1件減少しているが、バス事業にとって死亡事故の防止が重要な課題である。

### (2) 「バス事業における総合安全プラン2025」等の取組

国土交通省が令和3年3月に定めた「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、日本バス協会は同年6月「バス事業における総合安全プラン2025」を策定し、次のとおり事故防止の取組を行った。

事故削減目標として、①乗客の死者数ゼロ、②令和7年(2025年)までに交通事故死者数をゼロとする、③令和7年(2025年)までに重傷者数を150人以下とする、④令和7年(2025年)までに人身事故件数を800件以下とする、⑤飲酒運転をゼロとする、⑥令和7年(2025年)までに乗合バスの車内事故件数85件以下とする⑦令和7年(2025年)までに貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下とすることを掲げ、目標達成の取組として次のとおり取り組むこととした。①「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現、②抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶、③ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進、④超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策、⑤原因分析に基づく事故防止対策と関係者の連携による安全体質の強化、⑥道路交通環境の整備

また、日本バス協会は、事故の防止対策等啓発資料作成について令和3年9月、バスにおける総合安全プラン及びバス事故の傾向と安全運転に関するポイントなどを取りまとめた資料を作成しHPに掲載し安全教育に積極的に活用するよう会員事業者に周知を行った。

令和3年12月国土交通省は、運行管理高度化検討会において高度な点呼機器の活用によるIT点呼の対象範囲を拡大することを検討し「遠隔点呼実施要領」を作成した。日本バス協会は、運行管理高度化検討会に参画し、同実施要領の作成に

際し、フォローアップを実施し、実態を踏まえた上で制度を磨き続けること、中小事業者含めた業界全体の点呼の質が向上することを期待していること、遠隔点呼の機器導入にはコストが発生するため、事業者負担を軽減するスキームを今後検討することなど業界意見を述べた。

### (3) 運転者の健康に起因する事故の防止

令和4年2月2日、国土交通省において、事業用自動車健康起因事故対策協議会が開催され、自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業の結果、健康起因事故防止のための取組に関するアンケート調査結果について報告された。日本バス協会から、バス業界全体として健康起因の事故防止は重要であり、ガイドライン等、事業者へ周知徹底を図っているが、脳健診の費用が事業者にとって負担となっている現状を説明し国の支援を要望した。

### (4) その他の事故防止の取組

人身事故の約3割を占める車内事故を削減するため、利用者に対する「ゆとり乗降」の啓発活動及び運転者に対する「ゆとり運転」による安全運行の徹底を図ることとし、このためのポスターを更新し、キャンペーンを引き続き実施した。また、秋の全国交通安全運動時に合わせて行っている「飲酒運転防止週間」を実施し、業界をあげて飲酒運転防止を推進した。また、日本バス協会が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づき飲酒運転防止のため万全の対策をとるよう啓発に努めた。

なお、飲酒運転による交通事故は平成24年より0件を継続している。

さらに、昨年6月の総会において安全輸送決議を採択し、安全・安心がすべてに優先するとの決意をもって、法令遵守はもとより、事業用自動車の運行の安全のため、業界を挙げて各事故防止対策を徹底する旨確認した。

また、平成30年8月の横浜市における小学生の死亡事故を受け国土交通省は、令和元年12月、「路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の停留所の安全確保対策について」（自動車局長通達）を発出し、バス停留所の実態把握と安全確保対策を講じることとし令和3年3月全国の実態調査結果を公表した。

また、各都道府県に設置されている合同検討会ではバス停留所の安全対策の検討状況や対策実行の進捗状況について定期的な検討会を開催し、フォローアップの実施及びリストを共有するとともに適宜公表しているが、安全上問題のあるバス停留所の件数は全国10,381件、内対策済み1,400件、進捗率13%（令和3年9月30日時点）となっている。日本バス協会は、こうしたバス停に関わる安全性の確保や安全性の向上に向けて国土交通省に協力して取り組んだ。

## 7. 環境対策の推進について

### (1) CO2削減計画と進捗状況

令和3年8月6日に書面開催した環境対策委員会において「バス事業における低炭素社会実行計画」に基づくCO2削減状況の報告を行った。2017年11月の計画では、2030年度を目標年次とし、実車キロ当たりのCO2の排出量(燃料消費量)を、2015年度に比べ6%改善することとしているが、8月の報告では2019年度は2015年度に比べ2.2%と4年連続して改善し改善率も向上した。

## (2) 環境対策の取組

### ア. エコドライブの取組

8月開催の環境対策委員会では、引き続き以下の重点実施事項に取り組むこととした。

- ① アイドリングストップの励行
- ② 急発進、急加速の防止
- ③ 速度に適したギアでの走行、適応ギアへの早めのシフトチェンジ
- ④ 点検整備の確実な励行
- ⑤ 燃料使用状況の適切な管理

### イ. 環境対策強化期間等の取組

環境対策委員会では、例年どおり9月の自動車点検整備推進運動と11月のエコドライブ強化月間を一連の運動とし、この3か月間を「バスの環境対策強化月間」として環境対策に強力に取り組むよう、会員事業者の協力をお願いした。この他、バス事業の環境保全活動を進めるため、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が進めているバス事業のグリーン経営認証制度の周知及び普及に努めた。

さらに、バスの利用を推進する国のキャンペーン活動に協力するとともに、エコカー減税等税制面でのバス事業に対する支援拡充に努めるとともに、国の省エネルギー温室効果ガス(CO2)排出削減等のための次世代自動車の普及促進事業として、環境に優しいバスの集中的導入や、買い替えの促進を図る事業について周知等の協力を努めた。

また、次世代大型車における低炭素化・排出ガス低減等の環境技術開発の促進や必要な基準の整備を目的とした国土交通省及び自動車メーカーによる検討会に参加し、検討に協力した。

### ウ. NOx・PM対策

自動車NOx・PM法に基づく特定地域(大気汚染が特に著しい地域を対策地域として指定)の状況について、情報収集及び周知を行った。また、電気バス等環境対応型バスの実用化の状況等について、関連する会議に出席するなどにより情報収集に努めた。

### エ. カーボンニュートラル

令和2年10月、国は、「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、「経済と

環境の好循環」＝グリーン成長戦略を定めた。自動車分野において、商用車のうち、8 t 超の大型車については、技術実証を進めつつ、2020 年代に 5,000 台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗を踏まえ、2030 年までに、2040 年の電動車の普及目標を設定するとしている。また、合成燃料については、2030 年代に導入拡大・コスト低減を行い、2040 年までの自立商用化を目指し、2050 年にガソリン価格以下のコストを実現することを目指すとしている。

EV バスの導入については①8 t 超の大型車については現在技術実証中であること②EV バスの初期導入にあたり従来車との価格差が大きく、充電設備等も整備する必要があり事業者の負担が増大すること③EV バスは輸入車はあるが国産車は未だ生産されていないこと等の課題があることから日本バス協会は、国の設置する検討会・WG に参画しグリーン成長戦略に係る電動車、合成燃料等の技術開発、技術実証等の情報収集に努めるとともに国の設置する検討会・WG に参画しバス事業に導入する際に予想される課題の対応について検討を進めた。また、一部バスメーカーは、バスの電動化を加速し床面のフルフラット化、次世代燃料電池バスの企画・開発に向けた検討を開始すると公表していることから、会員事業者の意見・要望をバスメーカーに伝えるなど、開発・普及に資するよう努めた。

## 8. 車両技術関係の取組について

### (1) 整備技術の向上等

令和 3 年 4 月の中央技術委員会において、中央技術委員会幹事会及び整備分科会から 1 年間の活動状況の報告を行った。また、被害軽減ブレーキ搭載車両の開発や、ドライバー異常時対応システム等交通事故の防止に資する車両の開発、さらには低燃費バス車両の開発について、メーカーの努力にも限界があることから、国主導による技術開発を要望した。

令和 3 年 10 月の中央技術委員会全国大会は開催を延期とした。また、整備作業の効率・作業・安全性等の観点から発明考案審査小委員会の審査については次年度に実施することとした。

### (2) バス車両の改善

バス車両について、全国のバス事業者から寄せられた整備性・耐久性の向上、使用上の不具合等に関する 502 件の改善要望を、バスメーカー毎の小委員会において審議し、各メーカーがバス改善要望全国会議で発表する重要な改善対策案 39 件の選定を行った。同全国会議の開催が延期されたことから、日本バス協会 HP に掲載し全国のバス事業者へ周知することとした。

### (3) ドライバー異常時対応システム（EDSS）の開発

平成 30 年より貸切バスタイプでは EDSS を搭載する車両が販売され、令和元年からは路線バスタイプの車両にも標準装備として販売され、今後の普及が見込まれる。EDSS を適切に活用するためには乗客の協力が欠かせないことから EDSS の目的や操作方法、注意すべき事項等について、ポスターを活用して乗客への周知に努めた。

日本バス協会は、こうした対策に加え、自動運転の要素技術の活用により運転者の異常時に車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合には車線変更しつつ、路肩等に寄せて安全に停車する「発展型 EDSS」を備えたバス車両の開発を国土交通省に要望している。

## 9. その他の労務問題への対応

### (1) 春闘等に対する対応と情報提供

春闘関係情報について、経済界や連合、私鉄総連等から収集し提供を行うとともに、労働問題研究会及び労務委員会において、春闘労使交渉に当たっての基本方針を検討、審議して策定した。また、春闘の妥結状況を会員事業者から速やかに集約し、会員事業者に順次フィードバックして労使交渉の参考に供した。なお、令和 3 年の春闘では、令和 3 年 3 月 9 日までに 128 者から妥結したとの報告があり、妥結額では、「賃上げ無し」が 56 者(全体の 43.7%)と最も多く、次いで、「1,000 円台」が 25 者(同 19.5%)、「賃上げは行ったが額の報告がなされない」16 者(同 12.5%)と続いている。年間臨時給では、「前年同月(額)」が 48 者(全体の 37.5%)で、「前年より増月(額)」が 1 者(同 0.8%)、「前年より減月(額)」が 19 者(同 14.8%)、「別途協議」60 者(同 46.9%)となっている。

### (2) 産業別最低賃金

バス事業最賃問題研究会と私鉄総連との間のバス事業産業別最低賃金協定締結のため、必要な情報の収集、連絡調整に努め、研究会の円滑な運営を図った。研究会と私鉄総連は、昨年 7 月に協定を締結した。バス事業の満 18 歳以上の最低賃金について、基本賃金月額は各都道府県の地域別最低賃金の額を月額換算したものとし、かつ、137,650 円(税込)を最低水準とする(昨年より 150 円アップ)こととなった。

### (3) 令和 3 年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果

車両数 10 両以上の会員事業者(1,437 者)を対象に、バス事業賃金、労働時間等実態調査を実施し、852 者から回答があった。主なところでは、令和 3 年春季労使交渉妥結結果は賃上額 1,726 円、賃上率 0.78%、乗合運転者の年間総労働時間は 1,999 時間、貸切運転者の年間総労働時間は 1,499 時間、女性運転者の雇用状況は 2,128 人(対前年比+166 人)、満 60 歳以上の運転者の雇用状況は 20,514 人で全運転者に占める割合は 23.4%となっている。

## 10. 令和4年度の予算・税制要望について

### (1) 日本バス協会の予算・税制要望と要請活動

令和3年8月6日開催の都市交通・地方交通・環境対策合同委員会及び令和3年7月30日開催の税制対策委員会において、令和3年度の補正予算、令和4年度の予算及び税制要望を取りまとめ、国土交通省、総務省、警察庁に要望活動を行った。

また、令和3年11月に清水会長、関係委員長等が与党に対する要請活動を行った。この中で予算については生活交通維持のための欠損補助予算の確保を最重要課題として取組んだ。

自民党予算・税制等に関する政策懇談会：令和3年11月26日、自民党自動車議員連盟：令和3年11月29日、自民党バス議員連盟：令和3年11月30日。

なお、自民党バス議員連盟の先生方には、令和3年12月2日に財務省主計局長へ予算・税制等について要請を行っていただいた。日本バス協会からも早川税制対策委員長、宮本貸切委員会副委員長等が同行し、バス事業の窮状と要望をお伝えした。

### (2) 令和3年度政府補正予算（令和3年12月20日成立）

○地域のくらしを創るサステイナブルな地域公共交通の実現等（コロナ感染症や燃料価格の高騰等に苦しむ地域公共交通事業者が行う、情報化・データ化等を通じた経営効率化や感染症対策を図る取組や地域ぐるみの共創モデル、バリアフリー化等に対し支援を実施）

285億3百万円（バス関係はこの内数）

○訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通事業者等が行うキャッシュレス決済対応、バリアフリー化等を支援）

99億88百万円（バス関係はこの内数）

○自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置（大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（令和5年3月末まで）を実施）

77億59百万円（バス関係はこの内数）

○事業用自動車における電動車の集中的導入支援（電動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車）の普及を促進するため、普及段階と車両価格に応じて購入補助を実施）

10億42百万円（バス関係はこの内数）

○新たなGoToトラベル事業（ワクチン接種証明や検査の活用による安全・安心の確保を前提とした仕組みに見直すとともに、平日への旅行需要の分散化策等を講じつつ実施）

13,239億円（バス関係はこの内数）

（補正予算(2,685億円)と既存予算(10,554億円)の活用)



(3) 令和4年度政府予算案（令和3年12月24日閣議決定）

ア. 地域公共交通確保維持改善事業

207億円（バス関係はこの内数）（3年度206億円）

生活交通の確保・維持、快適で安全な公共交通の実現（ノンステップバスの導入等）、地域公共交通計画策定支援、地域公共交通ネットワーク再編促進等を内容とする予算。バス以外に、鉄道、離島航路、航空路等が対象。特に欠損補助の予算確保を最優先課題として取り組み、補正・当初を合わせ次の予算額が確保された。

イ. 観光庁予算

- ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

27億円（バス関係はこの内数）（3年度34億円）

多言語対応、全国共通ICカード、QRコード、無料Wi-Fi等の導入補助、感染症対策

ウ. 先進安全自動車（ASV）やドライブレコーダー等の導入支援

8億8千万円（3年度8億5千万円）

衝突被害軽減ブレーキ等の導入補助、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入補助。

エ. 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

3億9千万円（3年度5億1千万円） ※補正予算10億4千万円

ハイブリッドバス、CNGバスの導入補助、電気バス及び充電設備の導入補助。

オ. 復興庁予算：東日本大震災からの復興加速に係る経費

1億2千万円（3年度3億6千万円）

(4) 与党税制改正大綱（12月10日決定）

令和4年度のバス事業に係る税制改正要望は、現行特例措置の延長が必要な事項はないが、営業用バスの自動車税等についての相当の軽減措置（いわゆる営自格差）の堅持を要望し、引き続き維持された。なお、軽油引取税の当分の間の税率（10あたり17.1円）について廃止を求めたが、認められなかった。

## 11. 運輸事業振興助成交付金事業の実施について

(1) 運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）の実施

交付金運用特別委員会及び運輸事業振興助成交付金審議評価委員会の審議を踏まえ、令和3年度事業計画に基づき、次のとおり事業を実施した。

ア. バス輸送改善推進事業

- ・利用者ニーズに対応した輸送環境の改善に資するための「バス利用者施設等整備事業」については、ICカードシステム更新、バスターミナル整備等2件（デジタルサイネージによるバス総合案内システム導入、高速バス停留所ス

マートバス停整備)、バスロケーションシステム導入、交通システム対策(パークアンドバスライド)の計5件につき3,325万円の助成となった。

- ・環境対策を推進するとともに高齢者等を含めた利用者の利便及び安全性の向上を促進するための「人と環境にやさしいバス普及事業」については、全体で332両、8,700万円の助成となった。この結果、予算額2億1,000万円に対し1億2,300万円の差異が生じた。
- ・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」については、全体で337両、1,683.6万円の助成となった。
- ・運転者人材確保対策事業は、大型第二種免許取得養成助成事業について629名に対し3,145万円の助成となった。また、人材確保のための地方バス協会の取組に対し、5ブロック5件250万円の助成となった。
- ・バス利用安全促進広報事業は、当初予備費に計上した1億円を活用し、日本バス協会において、コロナ禍におけるバス事業の窮状を訴え支援を求めるとともに、バスの利用促進のため車内換気性能等の安全性をPRするなど、積極的に新聞広告を掲載したほか、協会HPに特設ページを開設してSNSを活用したPRを行うなど効果的な広報を実施した。
- ・令和3年度「人と環境にやさしいバス普及事業」において生じた予算額との差異1億2,300万円については、新型コロナウイルスの影響により会員事業者の設備投資が控えられたものと考えられ、うち1億円を令和4年度の予備費に増額計上することとした。この予備費については、今後、用途を検討したうえで補正予算によりバス輸送改善推進事業の財源に充てることとしている。

#### イ. 融資斡旋・利子補給事業

バス事業者の経営安定化に資するため、融資斡旋・利子補給事業を実施した。令和3年度は、前年同様、一事業者当たりの融資額の上限を4億円とし、また、利子補給の対象は借入金利が1.0%を超えるものとした。令和3年度の利子補給の対象融資斡旋額は47億8,100万円で、累計102億7,000万円の融資に対し令和3年度に支出した利子補給額は2,792万円となった。

#### (2) 交付金事業の財源措置及び資金の運用管理について

上記事業の実施には、「融資斡旋事業特別基金」の運用利息及び「バス輸送改善推進対策引当資産」の取崩し資金を充当した。

令和3年度は償還を迎えた債券はないため、新たな運用はしていない。バス輸送改善推進対策引当資産の取崩し額2億8,298万円は当年度満期償還される定期預金を充当した。

#### (3) 都道府県バス協会における地方事業

地方事業についても、関係法令に従い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った。なお、令和3年度運輸事業振興助成交付金の都道府県協会への交付額（民営バス）は、合計で13億273万円であり、令和2年度と比較すると6,210万円減少した。また、本来交付されるべき交付額が実質的にカットされている府県は新潟県、大阪府、兵庫県の3団体となった。

令和2年度の地方事業の実施状況の主なものは、サービスの改善及び向上に関する事業：6億3,408万円、輸送の安全確保に関する事業：5億4,361万円、適正化に関する事業6,372万円であった。

## 12. 総務関係

### (1) 会員事業者の現況等

#### ア. 事業者数等

9月に会員名簿を全会員へ送付した。

①事業者数 2,361者（民営2,340者、公営21者）

（兼業837者、乗合専業71者、貸切専業1,439者、  
特定専業8者、その他6者）

前年に比べ63者の減少

②バス車両数 95,882両（乗合57,692両、貸切34,946両、特定3,244両）

[いずれも3年8月時点]

### (2) 会議の開催状況等

日本バス協会定時総会を6月16日、臨時総会を11月4日に開催。理事会を5月21日、6月16日、9月24日、令和4年1月18日、3月17日に開催した。

また、全国バス事業者大会は広島県での開催を予定していたが、新型コロナウイルスの影響により開催を見送り、順延することとした。

総会、理事会及び委員会の開催状況は82ページに記載のとおり。

### (3) 広報活動の推進

#### ア. ホームページの充実等

日本バス協会ホームページにおいて、協会の活動情報や会員事業者からお客様への最新情報の提供、冊子「日本のバス事業」の掲載、取材によるバスの新たな取組等の情報発信を行った。新型コロナウイルスの感染拡大を受け、新型コロナウイルス感染予防への取組に関する情報とバス事業の窮状を訴える内容の特設ページを設けている。また、会員事業者向けには、関係省庁から発信された通達等の情報を掲載する「省庁からの通達集」ページとメール発信を連動させながら会員事業者への速やかな情報伝達に努めた。さらに、「バスマ月報」の発行やNBAメールマガジンにより、協会の活動状況や安全情報など会員の業務に役立つ情報提供の充実に努めた。「バスマ月報」については令和3年10月から冊子による配布を改め電子化し、提供する電子ファイルの細分化を図った。

#### イ. バスの日の広報

バスの日（9月20日）を中心に、広く一般にバスへの親しみとバス事業に理解を深めてもらうため、地方バス協会と連携して全国的な運動を展開し積極的に広報活動に努めた。日本バス協会においては、「明るい未来へ向かって、走り続けます。」をキャッチコピーとして、公式キャラクター「セバスファミリー」を使用した「バスの日」ポスターを作成し、全会員事業者の乗合バス車内にポスターを掲出した。

#### ウ. バス利用安全促進広報事業による広報活動

- ・長引くコロナ禍によるバス事業の危機的な状況を訴えるとともに、人流抑制への問題提起、GoTo トラベル再開への提言、利用者へ向けた安全確保と将来への取組等について、全国紙への PR 広告の掲出等を実施し、適宜、会員事業者への周知を行った。

10月13日 日経（朝刊）

11月26日 読売、朝日、毎日（各紙朝刊）

11月29日 産経（朝刊）

12月6日 日経（朝刊）

1月24日 読売、朝日、毎日（各紙朝刊）

3月23日発売号 ビジネス誌「財界」

- ・また、コロナ禍におけるバス事業の現状と、バス事業者の取組等を広く一般へ紹介するため、日本バス協会ホームページ内に「特設 WEB サイト」を開設し、「路線バスの日」、「利便性向上への取組」等のプロモーション動画を公開するとともに、SNS による広告を展開した。

#### (4) バス事業関係表彰

##### ア. 日本バス協会会長表彰

- ・優良バス運転者等に対する会長表彰（12月実施 427人）
- ・観光バスガイドに対する会長褒賞（6月実施 68人）
- ・技術に関する発明考案功労者に対する会長表彰（延期）
- ・バス協会専従役職員永年勤続表彰（12月実施 8人）

##### イ. 国土交通大臣表彰（バス事業関係者）

- ・自動車関係国土交通大臣表彰

12月9日、自動車関係功労者国土交通大臣表彰が行われ、バス関係では経営者2名運転者37名が国土交通大臣表彰を受賞した。例年、日本バス協会主催の祝賀会を開催しているが、令和3年は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、昨年と同様に祝賀会開催を取り止め、受賞者へ記念品を贈呈した。

(5) 監査への対応

日本バス協会の会計、財務内容については、監査を依頼している永和監査法人により、令和3年度の監査が10回行われ、特に指摘は受けていない。また、内藤、山田両監事により決算及び業務の執行状況等についての監査が昨年12月及び5月に行われ、特に指摘はなかった。

令和3年度事業報告には、「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則」第34条第3項に規定する附属明細書「事業報告の内容を補足する重要な事項」が存在しないので作成しない。