

# 令和4年度事業計画

自 令和 4年4月 1日

至 令和 5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

我が国経済は持ち直しの動きが続いているものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、一部に弱さがみられ、業種による格差が顕著となっている。

バス事業については3年目を迎えた新型コロナ対策の人流抑制等による甚大な影響が引き続けているが、さらに、昨年来の燃料価格高騰も加わって、危機的状況が深刻さを深めている。

まず、乗合バス事業は以前より厳しい状況にある地方部のみならず、コロナ禍直前まで堅調であった大都市部についても収支状況は赤字となり、令和2年度は国の指標とされるすべての事業者が赤字となり、令和3年度も同様の見込みである。高速バス、空港アクセスバスも利用者大幅減により、路線休止を余儀なくされている。乗合バス事業については、近年、安全面、バリアフリーなど装備拡充による車両価格の上昇、他産業との格差是正のための人件費改善などによる費用の増加が生じる一方、コロナ禍による利用者の行動変容、在宅勤務の広がりなどによる輸送人員の減少を考えると、運賃を含めた利用者負担の見直しは避けて通れない課題である。

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下、一部回復の見られる時期、地域もあったが、感染状況の悪化により、再び大変深刻な状況に陥っている。国による需要喚起策を求めるとともに、利用者の安心の確保に関係業界とともに取り組む必要がある。

また、バス業界は運転者不足の問題を抱えており、運転者確保の取組を進めるとともに、働き方改革への対応に引き続き取り組むことが求められる。加えて、バリアフリー対策を進めるほか、IT技術の活用による、MaaSや自動運転に関する取組、カーボンニュートラルに向けた取組の検討にも力を入れていく必要がある。

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、新たなバス事業における総合安全プラン2025に沿って、事故防止に一層取り組むことが求められる。

日本バス協会としては、バス事業をめぐ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、バス事業の発展に努めることとする。

以上を踏まえて、令和4年度は以下の事項に重点的に取り組む。

(重点取組事項)

- 新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰によるバス事業への甚大な影響に鑑み、バス事業者への直接的支援策を国に要請する。
- 最重要課題である輸送の安全対策を推進する。特に貸切バス事業については軽井沢スキーバス事故を受けての各対策の着実な実施を進める。
- 地方のバス路線について、国や地方公共団体の支援と協力のもと、維持、再編に努める。
- 運転者確保と働き方改革実現のための施策、カーボンニュートラル、MaaS や自動運転への対応などバス業界が直面する課題に取り組む。

## II 事業計画

### 1. 新型コロナウイルス感染症への対応

バス事業は、コロナ禍による人流抑制の影響を受け、未曾有の深刻な状況に陥っている。乗合バス事業については、コロナ禍により 20%~30%の利用減となっており、貸切バスについても約 70%の減となっている。このため、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と運用改善及び貸切バス利用の促進、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、金融支援の拡充などを国に要望してきているが、コロナ禍も 3 年目を迎えてバス事業の経営状況は危機的状況であり、直接的な支援等について国へ要望を行うこととする。

### 2. 軽油価格高騰への対応

新型コロナウイルス感染症により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ことから、国が講じた対策の状況を見ながら引き続き燃料高騰対策の一層の充実について国へ要望を行うこととする。

### 3. 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

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おり、地域公共交通活性化再生法等に基づき、バス事業者、国、地方公共団体の連携した取組が進められている。

過疎路線の維持については、国や地方公共団体の支援措置が不可欠であるため、日本バス協会として必要な補助制度、予算、税制の確保に努める。

また、令和 2 年 11 月に施行された乗合バス等の独占禁止法の特例法における新たな枠組みの活用事例を共有してきたところであるが、引き続き地域公共交通網の維持形成・再編にバスがその役割を果たせるよう取り組んでいく。

## (2) 輸送サービスの改善、向上

### ア. IT 技術の活用

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 カードの普及、キャッシュレス決済の導入、経路検索サービスの充実、リアルタイム混雑情報提供システムの導入等を進め、観光利用などを含め利用者の増加を目指す。また、バス関係情報の共通フォーマット化、ビッグデータの活用等さらなる IT 技術活用に取り組む。

バス事業に係る IT システムの普及改善のために、IT 情報化推進特別委員会の下に GTFS-JP ワーキンググループを設置し、議論を進めているところであるが、本ワーキンググループにおいて GTFS-JP を中心とした IT、デジタル化の推進に関する当面の課題を整理したうえで、バス運行に係る情報やソフトの標準化等により利用者サービスの向上とシステム業務の効率化による経費削減を目指す。

### イ. ノンステップバス、BRT 等の推進

標準仕様ノンステップバスの普及に加え、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

乗合バス運賃の上限認可の基準となる人件費等の算定方法については、①給与支給額について、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、②支給延人員について、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を内容とする見直しが行われ、本年 1 月から新基準により運用されている。また、現在、路線の長さが 200 km 未満かつ保有車両数 100 両未満とされている地方運輸局長権限が拡大され、保有車両数 150 両未満となることで、地域の実情に詳しく、日々の業務で事業者とコミュニケーションを取っている地方運輸局の関与を強める改正がなされる予定であり、本年 4 月から施行される予定である。

これらの見直しを踏まえ、運賃改定について国民・利用者の理解を得るため、厳しい経営状況においても、乗合バスが事業者の経営努力により運行を維持していることなどの PR 活動を行う。

また、運賃改定を予定している事業者への、認可に向けた事務作業の支援を行う。

この他、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。

さらに、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、各方面で政府目標達成のため技術開発が進められており、実証実験が実施されている。

バスの自動運転については、事故削減、運転者不足問題への対応、ラストマイル自動運転、過疎地域の足の確保手段として、期待が寄せられている。

一方、運転操作の自動化だけでなく、運賃の収受や車内案内、交通制約者の乗降補助、緊急時対応等も課題となる。

日本バス協会は、引き続き自動運転の技術開発、実証実験等について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の課題に対する対応について検討を進める。

#### 4. 高速バスネットワークの充実

##### (1) 高速道路網の充実、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。この他、高速バスの SA・PA を活用した乗り継ぎ等についても、国土交通省の指導の下、具体化を目指す。

また、品川駅西口（東京都）、追浜駅（神奈川県）、新潟駅（新潟県）、近鉄四日市駅（三重県）、神戸三宮駅（兵庫県）、呉駅（広島県）についてはバスターミナル整備に係る事業計画が策定されており、札幌駅（北海道）、大宮駅西口（埼玉県）についてもそれぞれバス協会が参加している検討会が設置され検討が進められているなど、国内各地においてバスターミナル整備の動きがあり、PFI 方式を利用して、その整備を促進するための法改正がなされている。このため、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及び運営に取り組む。

日本バス協会が5割を出資し、ターミナル運営に参画しているバスタ新宿について、利用事業者会等を通じ公正・公平な利用を図るとともに、円滑な運営、旅客サービスの向上に努める。加えて、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。

##### (2) 高速バス路線の充実のための取組

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引き続き規制の見直しを国土交通省に要請する。特に、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については、高速バス委員会の下に設置したワーキンググループにおいて、要望事項について、優先順位付け等を行ったうえで国土交通省に要請し、令和4年度の実現を目指す。

##### (3) 高速道路料金についての取組

高速道路料金について、バス事業の公共性にかんがみ、都市高速道路を含め、引き続き特段の負担軽減措置を堅持すること、また、高速道路料金の大口・多頻度割引の最大5割引については、令和5年3月末まで延長されているところであるが、引き続き継続することについて要請する。

## 5. 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。

貸切バスの許可の更新制については、悪質事業者の退出が進むよう安全投資の実施の確認等実効ある運用を行うとともに、優良事業者の負担軽減を要請する。また、貸切バス適正化機関の巡回指導業務については、数だけこなす形式的な運用ではなく優良事業者の軽減措置等の早期導入などにより業務が効率化されるよう引き続き国に要請する。さらに、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。

### (2) 貸切バス事業者安全性評価認定制度の運用

日本バス協会が自主的事業として取り組んでいる「貸切バス事業者安全性評価認定制度」について適切な運用に努めるとともに、必要な制度の見直しを進める。さらに、本制度に基づく安全対策を充実する。

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) 運賃・料金制度の定着、見直しと手数料問題への対応

平成 26 年度から開始された現行運賃・料金制度について、日本バス協会として運賃の收受状況等の把握に努め、貸切バス事業者安全性評価認定制度の活用を通じて運賃・料金制度の定着を図る。あわせて、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、国土交通省が行う制度の見直し、点検の検討会に日本バス協会も参加するとともに、課題として取り上げられている稼働率の向上のための施策、回送運賃の收受等の問題について、適切な結論が得られるよう努める。

また、過度な手数料により実質的に下限割れが起きている問題について、国土交通省に対して運賃の割戻しとして行政処分の対象とするよう厳正な対応をお願いするとともに、日本バス協会としても、手数料問題の通報窓口を通じ問題解決に取り組むこととする。

### (4) 旅行業界との連携による需要拡大

旅行業界と連携して設置した「貸切バス需要拡大検討会」において検討のうえ報告書を取りまとめ、これに基づき貸切バスの需要拡大に向けた共同作業を実施する。

さらに、新型コロナウイルス感染症による影響で観光需要は大幅に減少しており、貸切バス事業の経営環境も大変厳しいものとなっている。政府の策定した経済対策に盛り込まれた金融支援制度等を活用するとともに、旅行業界等と連携して観光需要の拡大に取り組む。

なお、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。

また、GoTo トラベル事業の早期再開や、団体旅行専用枠による貸切バス利用が確実に増大するよう引き続き要請する。

さらに、国土交通省において、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り組むことを昨年10月29日に公表したことを踏まえ、「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について取り組んでいく。

## 6. インバウンドの振興

インバウンドの振興は国政上の最重要課題の一つとなっており、2019年の訪日外国人旅行者数は3,188万人と2020年の政府目標である4,000万人が視野に入ってきていたところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2021年の訪日外国人旅行者数は25万人と2019年から99.2%減となり皆無に近い状況となってしまった。しかしながら、当面は新型コロナウイルス感染症の影響を受けるものの中長期的には少子高齢化が進展する中で、地域経済活性化の有力な手段となっており、バス業界としても、輸送量の伸びが期待される分野として取組を進める。

## 7. バリアフリー対策の推進

### (1) 改正バリアフリー法への対応

公共交通事業者等に対するソフト基準（スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）適合義務の創設等を内容とするソフト対策等の取組強化や、個別施設の更なるバリアフリー化に向けた取組の促進を内容とする改正バリアフリー法が令和3年4月1日から施行されている。

日本バス協会は、国土交通省に事業者の取組に対する支援をお願いする。

### (2) バリアフリー車両の普及促進

#### 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、コロナ禍により車両代替への投資が非常に厳しい中、新たな整備目標（2021年度～2025年度）においては約80%に引き上げられたこともあり、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、国土交通省の協力の下、二人乗りベビーカー対応車両等、より使い勝手の良い車両の開発を目指す。

#### 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取り扱われている。

令和2年11月にとりまとめられた次期目標等において、空港アクセスバスについて新たに目標が定められるとともに、適用除外の認定基準について、国土交通省はバリアフリー車両の導入計画を提出させ、認定もこの計画にあわせ考慮する見直しを行うこととなった。

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とともに、空港アクセスバスについては補助金の補助率がかさ上げされたことから、補助金の活用により導入率の向上に努める。

#### ウ. 貸切バス

平成30年の改正法によりバリアフリー法の対象となった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促進のために、引き続き国土交通省の支援措置等をお願いする。

### 8. 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3年間の予定で、非正規で働く「就職氷河期世代」を対象に正規雇用で役立つ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を受託している。3か年計画の最終年度として、バス事業者がバスの運転者として就職を希望する者が大型二種免許を取得し、運転者を募集する事業者への就職を支援することで運転者の確保に努める。

また、運輸事業振興助成交付金を活用し、「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を支援する「運転者人材確保のための取組事例に対する助成事業」を引き続き行う。

#### (2) 大型二種免許取得要件の緩和等

バス業界の要望に沿って、年齢要件を19歳以上に、普通免許取得後の経験年数を1年以上に引き下げる改正道路交通法（令和2年6月成立）が令和4年5月13日に施行される。日本バス協会は大型二種免許取得要件の緩和に関する情報収集に努め会員事業者に周知する。

また、大型AT限定免許の導入について審議検討されている警察庁の調査研究委員会に参加して情報収集に努める。

#### (3) 働き方改革の取組状況について

働き方改革に関連する労働基準法等の法改正により、自動車運転業務については、令和6年度から時間外労働（法定休日労働を含まない）が960時間以内に規制される。この円滑な実施に向けて、日本バス協会が平成30年3月に策定した「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」に着実に取り組むこととする。

同アクションプランでは、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。

日本バス協会は、令和3年度において、全ての運転者の時間外労働が年1,000時間以下となることを中間目標としている。目標の達成状況を確認するため、会員事業者の時間外労働の削減状況を「バス事業賃金、労働時間等実態調査」を実施する。

#### (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を行う厚生労働省の労働政策審議会の「自動車運転者労働時間等専門委員会」には使用者代表として労務委員会の委員長及び副委員長が参加している。令和4年3月に開催される予定の同専門委員会における検討結果の厚労省取りまとめを会員事業者へ周知するとともに、令和6年4月の施行に向けて会員事業者が円滑に準備できるように努める。

#### (5) 運転者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

自動車運送事業について、求職者が就職先を選ぶ際の参考にするため、事業者の申請に応じて優良事業者を認証する制度（「働きやすい職場認証制度」）が令和2年度に創設された。日本海事協会が国土交通省から認証団体として選定され、同制度を運営している。

令和4年度は、「一つ星認証」より上位の「二つ星認証」について2024年の正式開始を目指し検討が始まる。併せて、認証された事業者への「インセンティブ」の強化方策が検討される。本認証制度の関連情報の収集を行い、会員事業者に周知を図る。

#### (6) 産業雇用安定センターによる在籍型出向について

公益財団法人産業雇用安定センターは、企業の人材送出情報と受入情報に基づき、出向の「マッチングサービス」を無料で行っている。在籍型出向制度を利用することで、従業員の雇用維持、景気回復後の人材確保、出向期間の限定、雇用調整助成金を使うことができるなどのメリットがある。

また、厚生労働省は、コロナ禍において事業活動の一時的な縮小を余儀なくされた事業者の労働者の雇用を在籍出向により維持するため、出向元の事業者と出向先の事業者に対して一定期間の助成を行う「産業雇用安定助成金」制度を令和2年度に創設した。

日本バス協会は、在籍出向や産業雇用安定助成金に関する情報収集に努め、会員事業者に周知を図る。

#### (7) 外国人材の活用についての調査研究

令和元年度から新たに「特定技能」の在留資格の制度が設けられたが、令和2年度以降はコロナ禍により技能実習生とともに特定技能を有する外国人の入国が制



限されている。既に自動車整備分野において特定技能の外国人の受け入れが可能となっていることから、外国人材の在留資格に関する動向等にも留意し、海外にいる外国人が我が国でバス運転業務に就くための諸課題について、情報収集に努め、労働問題研究会で調査研究ができるように準備する。

## 9. その他の労務問題への取組

### (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、経団連や連合、日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）等の情報を収集し、これらを踏まえて労働問題研究会において「春季労使交渉に当たっての基本方針」を審議作成し、労務委員会において同基本方針の審議承認を得る。また、事業者の春季労使交渉の結果等の情報収集と提供を行う。

バス事業最賃問題研究会において、私鉄総連と産業別最低賃金について団体交渉を行う。

バス運転者等の賃金、労働時間、時間外労働、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、労働管理に係る新たな課題について情報収集を進め、労働問題講習会の開催等により会員事業者に周知を図る。

## 10. 事故防止対策の推進

本年3月の警察庁の発表によると、去年の交通事故死者数は2,636人で、前年に比べ203人の減少となっており、5年連続で戦後最小を更新している。また、事業用自動車に係る死亡事故件数は、バス、トラック、タクシー全てで減少したため、合計241件で、前年に比べ12件減少した。バスはこのうち9件で、前年に比べ1件減少した。

令和4年度のバス事業の事故防止については、交通事故の現状を踏まえ、安全輸送委員会が昨年6月に策定した「バス事業における総合安全プラン2025」の目標達成に向けて、各種事故防止対策に着実に取り組むため「安全輸送決議」（案）を作成する。

### (1) 道路交通事故の防止

バス業界として死亡・重傷等重大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、発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者確認を徹底する運動及び高齢運転者事故への対応に取り組む。また、引き続き高齢歩行者や自転車対策等について関係機関と連携協力して取り組む等、重大事故の削減に万全を期す。

また、バス停留所の安全確保対策について、バス停留所の安全対策の進捗率の周知を事業者を図り、バス停留所に関わる安全性の向上に向けて引き続き国土交通省に協力していく。

## (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、高齢者及び車いす使用者が被害を受けることが多く、また、骨折等重傷となることもあるため、昨年同様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」による安全運行の実施の徹底を事業者に促す。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実施について事業者を取組を促す。

## (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、平成24年以降飲酒運転によるバスの事故は0件であるが、日本バス協会が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づく取組等を事業者に促す。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義務付けられた「疾病運転の防止」については、国土交通省の「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」及び令和元年6月に策定された「適切な運行管理と安心経営のためのICT活用ガイドブック」、令和元年7月に策定された「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」を事業者に周知し、取組を促進する。

また、新型コロナウイルス感染予防対策については、日本バス協会が令和2年5月に策定した「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」、貸切バス旅行連絡会で令和2年7月に策定した「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」を国内の感染状況を鑑み適宜改正することとし引き続き事業者へ周知し、対策の推進に努める。この他、SAS、視野障害対策などの運転者の健康管理の取組を促す。

## (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、令和元年から販売されているドライバー異常時対応システム（運転者、乗客が押しボタンによりバスを停車できるシステム）搭載車両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、自動運転を念頭においたASV技術のさらなる開発を国土交通省や自動車メーカーに要請し、車両面での事故防止対策を進める。また、引き続き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促す。

## (5) 運行管理の高度化

国土交通省は、令和3年3月、「運行管理高度化検討会」を設置し、ICTを活用した運行管理の高度化に向けた検討を進めており、令和3年12月IT点呼の対象範囲を拡大した「遠隔点呼実施要領」を策定した。また、点呼における確認、指示事項点呼支援機器により代替することができる「自動点呼」について検討が進められている。

日本バス協会は、「運行管理高度化検討会」に参画し、「自動点呼実施要領」の検討についてバス事業者の意見を反映させるとともに、実施要領を周知し事業者へ

ICT を活用した運行管理の高度化の取組を促す。

#### (6) 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取組を事業者に促す。あわせて、新型コロナウイルス感染拡大、激甚化・頻発化する災害時、災害復旧時等における利用者への運行情報提供の在り方等について検討する。

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、警察等との合同訓練の実施など連携強化を図ることを事業者に促す。

### 1 1. 環境対策の推進

#### (1) 環境対策

日本バス協会が策定した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」の実施を事業者に促し、CO<sub>2</sub> の排出削減に取り組んでいる。平成 29 年に作成した計画では、2030 年度は 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み、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、自動車メーカーに要請する。

また、本年も 9 月、10 月、11 月の 3 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 NO<sub>x</sub>・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）の状況を事業者に周知する。

#### (2) 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略への対応

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は、サプライチェーン全体でカーボンニュートラル化を目指し、エネルギーの脱炭素化と合わせて、包括的な支援策を実施し、電動化を推進する。電気自動車・燃料電池自動車等の導入に加え、電池の次世代技術開発・製造立地推進、水素ステーションの整備、電気自動車の急速充電設備の整備等により、電動車について、遅くとも 2030 年までにガソリン車並の経済性・利便性を実現するとしている。

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 5000 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。

日本バス協会は、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の課題の対応について検討を進める。

また、バス製作者は、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の情報を公表していることから会員事業者の意見・要望をバス製作者に伝える等早期開発・普及に向けた対応の検討を進める。

## 1 2. 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、電動車やカーボンニュートラル燃料など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より安全に停車することのできる路肩等退避方式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、限定地域でのレベル4無人運転の移動サービスの実現が政府目標とされている。今後も国が設置する検討会・WGに参画するなど引き続き情報収集に努める。

## 1 3. バス事業に対する予算、税制措置の充実

バス関係の令和3年度補正予算及び令和4年度予算についてその活用を図る。また、令和5年度予算において次のバス関係予算の拡充に努める。

- ① 新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰対策として、バス事業者へ直接的な支援が十分行き届くよう国へ要請する。
- ② 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。
- ③ カーボンニュートラルに向けた環境車両等への支援の拡充を含めた環境対策予算、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。

- ④ 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。また、高速道路料金の大口・多頻度割引については、最大5割引の割引施策の延長に努める。

令和5年度のバス関係税制改正において、自動車関係諸税の負担軽減に努める

#### 14. 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

バスロケーションシステム導入、交通システム対策（バス停・案内標識統一化等）、ICカードシステム導入等、バス走行環境改善システム等に対し支援する。

##### 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、衝突被害軽減ブレーキ装備車、ハイブリッドバス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、原則1ブロック1件とし、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、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。昨年度と同様に融資枠100億円について公募を年2回に分けて実施することとし、融資枠を地方バス協会に割り当て、各バス協会が枠の管理を行う。

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。

#### ウ. 予備費の増額計上

予備費については、例年、事業費支出予算の約 3%に相当する 1 千万円を計上しているが、令和 4 年度はこれに加えて、令和 3 年度バス輸送改善推進事業における不用見込額のうち 1 億円を増額計上する。これについては、今後の状況等を勘案して補正予算により交付金中央事業の財源として活用することを想定している。

#### (2) 令和 4 年度融資斡旋事業特別基金の運用管理について

令和 4 年度は満期償還となる債券はなく、新たな運用は行わない。

令和 4 年度運用収益は、2 千 9 百万円（利回り 0.49%）を見込む。

令和 4 年度のバス輸送改善推進対策引当資産取崩収入約 4 億 7 千 5 百万円は、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。

## 15. その他

#### (1) 広報活動の推進等

- ・ 協会ホームページにおいて当協会の活動状況のほか、バス事業の現状や公共的役割、その意義、魅力等について情報提供を行う。また、利用者等へわかりやすく紹介するため「日本のバス事業」等の冊子を作成する。
- ・ 特に、バス事業のおかれている厳しい現状を踏まえ、特設ページを設け、利用者はもちろん、国、関係地方公共団体等にバス事業の必要性等を訴求する。
- ・ 会員事業者へ行政庁通達等の情報を迅速にお知らせするため、会員専用ページ及びメールマガジンによる発信を行うとともに、これら情報を定期的にとりまとめた「バスマ月報」をホームページに掲載する。また、会員事業者のメールアドレス登録を促進し、全会員事業者がメールマガジンを受信できる環境の整備に努める。
- ・ 必要に応じてマスコミ等を活用した全国的な広報の実施に努める。
- ・ 国土交通省の要請に応じ「霞が関こども見学デー」に参画する。
- ・ 「会員名簿」を作成し会員へ配布する。

#### (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

#### (3) 協会ホームページの全面リニューアル

協会ホームページについては、前回のリニューアルから約 10 年が経過し、その間、バス事業がおかれる環境の変化とともに、スマートフォンやタブレット端末の普及、ホームページの制作技術の向上、サイトデザインのトレンドの変化など、ホームページでの情報発信を取り巻く環境は大きく変化している。

このため、適時適切に情報発信ができる環境の整備を行い、会員事業者及び一般利用者がより利用しやすいホームページとなるよう、全面リニューアルを行うことを検討する。

#### (4) 協会運営の効率化の取り組み

新型コロナウイルス感染症の影響が長期化する中、バス協会においては会員バス事業者を支援するための活動や情報提供などの業務が増加しているが、一方で会員バス事業者の経営は危機的な厳しい状況が続いており、また、ポストコロナ時代においては、以前の利用状況には戻らないとの懸念も強い。このような状況において、協会運営について一層の効率化が求められることから、今後、日本バス協会と地方バス協会とが連携し、デジタル化等を活用しながら、協会運営の効率化を図るための検討を進める。

以上、令和 4 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。