

令和 4 年度事業報告

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

(概況)

我が国経済はコロナ禍からの社会経済活動の正常化が進みつつある一方で、エネルギー価格等の高騰や世界的な景気後退懸念などで依然として厳しい状況にある。

令和 4 年度におけるバス事業については、3 年にわたるコロナ禍の影響、燃料などの価格高騰もあり、深刻な状況が続いた。乗合バス事業は地方部のみならず都市部においても厳しい状況が続き、高速バス、空港アクセスバスも利用者が大幅に減少したままであり、貸切バス事業についても、一部学校関係の需要に回復はみられたものの、全体としては回復せず、厳しい状況が続き、引続き需要喚起策が求められている。

バス事業をめぐるのは、近年、安全面、バリアフリー、環境面の強化などによる車両価格の上昇、人件費改善などにより費用が増大する一方、コロナ禍はもちろん、コロナ禍後においても輸送人員は以前には戻らず、厳しい収支状況が続いている。

このような状況を踏まえ、経費節減とともに運賃改定による収支改善に取り組むとともに、国や国会議員に対し、固定費用の削減、燃料高騰対策、雇用維持策、需要喚起策などの要望を取りまとめて、数次にわたり、要請活動を行い、関連予算の確保とともに固定資産税の一部減免等のバス事業への支援策が講じられた。

また、バス事業での運転者不足の影響はすでに路線バスの便数削減などで顕在化しており、その対応は待ったなしであることから、運転者確保への助成等を進めるとともに、外国人運転者の受入れに向けて、関連制度見直しを国へ要望するなどの活動に取り組んだ。

さらに、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の取組みを進めるとともに、特に貸切バス事業の運行管理について、国と連携して強化に向けた取組みを進めた。また、カーボンニュートラル実現に向けた EV バス導入促進、デジタル化社会を目指す自動運転や MaaS の進展に取り組んだところである。

具体的な事業についての報告は以下のとおりである。

1. 「バス危機突破 総決起大会」の開催

令和4年11月10日、自由民主党本部8階ホールにおいて「バス危機突破総決起大会」を開催した。大会においては、コロナ禍の長期化による輸送需要の大幅な減少、さらには燃油価格の高騰により、バス事業の経営が危機的な状況にあることを強く訴え、固定資産税減免などバス事業存続のための支援を求めた。当日は、全国からバス業界約200名が集結するとともに、バス議員連盟を中心に約100名の自民党国会議員の先生方や、国土交通省幹部の出席を得た。清水会長は、「バス事業者の固定資産税減免の実現」、「全国旅行支援をあと3年は実施」、「EVバス補助を大幅増額」の3項目を掲げ、その実現を訴えた。御来賓の自民党政務調査会長の萩生田光一先生からは、「今回のバス総決起大会は自民党本部で初めて行われるものであり、業界の危機感の表れと受け止めている。また、このままでは公共交通の持続可能性がない、ということは党内でも共有されている。力を合わせて頑張ってもらいましょう。」とのご挨拶をいただいた。また、バス議員連盟会長の逢沢一郎先生からは、「バスの危機的な状況は、今更申し上げるまでもない。今回決議する三つの要望を議連と事業者が一丸となって実現していきたい」と、さらには国土交通副大臣の豊田俊郎先生からは、「バスは地域の公共交通を担う重要な存在であるので、その経営の下支えが必要。今回の三つの要望に応えていきたい。」と、それぞれご挨拶をいただいた。バス議員連盟幹事長盛山正仁先生から決議内容に関する現況説明が行われた後、要望事項3項目の大会決議がバス議員連盟事務局長武井俊輔先生から提案され、満場一致で採択された。最後に清水会長の発声によるガンバローコールで総決起大会を終了した。

2. 新型コロナウイルス感染症及び軽油価格高騰への対応について

依然として危機的な状況にあるバス事業の存続のため、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に対する要望活動

貸切バスの現状の確認と今後の展望を議論するため、令和4年3月9日に自由民主党バス議員連盟総会が開催された。逢沢会長の挨拶の後、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な状況にあることに加えて燃料価格高騰によるダブルパンチで先行きが全く不透明であること、運賃改定の要望を行ってきたところ、国交省の判断により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、燃料価格について、トリガー条項凍結解除が難しければ、価格基準を160円/1Lとしていただきたい、軽油引取税の暫定税率のバス事業者に対する免除について要望した。次に宮本貸切委員長より、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、東京の減少状況はひどく、飲食業には1社で400億円の支援を受けている例もあり、業界により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。続いて、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、赤字路線の補助等を行うとともに、貸切バスの車両リース料の半額を実質的に補助するとの説明があった。

出席議員からは、GoTo は1台あたりの補助金を上乗せしたうえで枠取りをすべき、GoTo の実施期間を長くとらなければ回復しない、地方創生臨時交付金予算を更に充実させるべく努力したい、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、国交省自動車局長及び観光庁次長より、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、決議が採択され、逢沢会長よりこの決議を活かしてしっかり取り組んでいく旨挨拶が行われた。

また、バス議連終了後、新たな GoTo トラベル事業の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日本バス協会、JATA、ANTA の3団体連名の要望書を自由民主党バス議員連盟の逢沢会長、盛山幹事長、武井事務局長、日本バス協会から宮本貸切委員長、西村理事、理事長により、松野官房長官、斉藤国土交通大臣をはじめとする国会議員に対し要望活動を行っていただいた。

令和4年6月15日、自由民主党バス議員連盟の総会が開催され、清水会長、宮岸副会長、早川税制対策委員長、宮本貸切副委員長、渡邊貸切委員、湯地貸切委員、石指理事長が出席した。清水会長より、

- ・バス業界は、コロナに加え原油高騰のダブルパンチで本当に厳しい状況。この2年間、人流抑制で積もった赤字は莫大で、これから10年、20年でどう取り戻していくのかというのが本当の状況。まん延防止措置で飲食業には5兆円が支給されたが、今後、このような不公平なまん延防止措置だけはやめてほしい。
- ・バス事業は固定費の負担が大きい。固定資産税は赤字でも払わなければならない。先日の鉄道・バス合同議連提言にもあるが、固定資産税の減免は是非とも夏の税制要望に載せてほしい。
- ・貸切バスは需要がコロナ前の半分に満たず本当に苦しい。GoTo で団体枠を用意してもらったがなかなか始まらない。団体旅行の支援・後押しは来年以降も長く続けていただきたい。
- ・燃料高騰対策は9月末以降の引き続きの支援をお願いしたい。
- ・乗合バス運賃改定については、需要がコロナ前には戻らないことを前提として、

鉄道と同じように早期の認可をお願いしたい。

- ・知床の旅客船と貸切バスは同じ問題だと思っている。大きな事故が起きると制度改正をするが、悪質事業者を退出させることが重要。ダンピングしている悪質な事業者を抜き打ちで監査して退出させるのは、国にしかできないことなので是非お願いしたい。
- ・環境・エネルギー対策、カーボンニュートラル対策として、EVバスを導入したいが、補助金が足りていない。補正や来年度予算において、補助金を手厚くしていただくようお願いしたい。

との説明・要望を行った。

出席議員からは、

- ・GoToは再開のタイミング、団体旅行の上乗せ補助と枠取りをしっかりとやっていただきたい。特に都道府県任せにせず国がルールを作ってしっかりとやる。また、ロングテールにするべき。
- ・貸切バスの監査はしっかりとやっていただきたい。適正化事業や許可更新制もよいのだが、やはり国が抜き打ちで監査をやって退出させる。そうしないと次に事故が起こったら参入制限しないといけなくなる。既存不適格の事業者が多いからできないとか言っている場合ではない。
- ・県民割はマイカーの利用がほとんどで公共交通の利用は少ない。貸切バスを使って旅行していただくことを政府にもどんどん進めてもらう。それが観光需要喚起になるし、路線バス維持にも繋がる。
- ・雇調金の特例措置について、貸切バス事業を続けるためには運転者を確保し続けることが必要不可欠なので、業種特例措置は堅持していただきたい。
- ・地方創生臨時交付金についてだが、自治体の自由度もあって評価されているが、公共交通を支えられるように使うということが大変重要。
- ・燃油高騰問題は、まだこの先どうなるか不透明であり、実態を踏まえてしっかり対応すべき。
- ・路線バスはその公益性・公共性に配慮して、支えるべき社会的なインフラという位置づけで、支えるための制度を考える必要がある。高速や貸切で儲けて路線バスに回して頑張ってくださいという話ではない。

等、多数の意見があった。

国土交通省自動車局旅客課長からは、

- ・乗合バスは地域の公共交通の核であり、貸切・高速も含めたバス事業は日本経済を支える重要な産業である。今般の要望を踏まえ、夏の概算要求、税制要望にしっかりと反映させるために作業を進めていきたい。
- ・地方創生臨時交付金は、運輸局長などから引き続き、知事・首長への働きかけを行いたい。

との説明があり、総務省自治財政局調整課長からは、

- ・総務省自治財政局としては、公共交通、バスに関して特別交付税措置で支援している。引き続き、国土交通省とも連携して対応していきたい。

との説明があった。

続いて決議案について、

- ・固定資産税については、鉄道・バス合同議連提言にも書いてあるし、今回のバス議連の決議にも明記すべき。
- ・燃油対策に関して9月末の期限以降のことや、悪質事業者退出についても決議に記すべき。
- ・高速・貸切の稼ぎで路線バスを維持することの是非というか、我が国の公共交通をどうしていくのかということだと思うので、その辺りを決議に書くべき。
- ・地方創生臨時交付金はバスに使えることになっている中、これまでバスに回してくれとずっと自治体に要望してきているのに十分に配分されない。バスの枠とまでは言わないが、バスにこれだけ必要だという積算根拠を示してバスに配分されるようにすべき。
- ・バス事業者が倒れた時に困るのは自治体であり、国土交通省・総務省として、知恵を出しメッセージを打ち出してほしい。

との意見があり、最後に決議の取扱いは逢沢バス議連会長に一任された。

令和5年3月2日、EVバス導入推進、バス路線維持に関する特別交付税、全国旅行支援の継続と貸切バス利用促進、人手不足問題への対応としての特定技能制度及び第二種免許制度を議題とする自由民主党バス議員連盟の総会が開催され、清水会長、南副会長、青沼副会長、宮本副会長（貸切委員長）、丸山高速バス委員長、塩川環境対策委員長、早川税制対策委員長、古川理事、西村理事、石指理事長が出席した。はじめに逢沢会長の挨拶の後、清水会長が挨拶し情勢説明を行った。

- ・固定資産税減免の措置では本当にお世話になり感謝申し上げる。これに加え、EVバスの補助金も大きく増え100億円になったところだが、もっと増やしたい。2030年にEVバス1万台を目指している。
- ・路線バスは元々厳しい状況であるため、その維持には地方の協力無くしては不可能である。特別交付税が8割で500億円と聞いているが、実感としては赤字と補助金に大きなギャップがある。例えば四国4県の平均コストで計算されるので、実際の赤字と乖離がある。地方は本当に困っているので、路線の維持のためにも特別交付税がバス事業者にきちんと届くようにしてほしい。
- ・貸切バスは、3年間苦しんで、今も団体旅行が本当に動いていない。全国旅行支援を3年は続けて旗を振ってほしい。安全対策については、悪質事業者退出の仕組みを国にお願いしたい。人手不足については、2024年問題はトラックよりもバスが深刻である。本来なら賃上げとその原資となる運賃値上げだがそれだけでは十分ではないので、外国人へ門戸を開きたい。免許制度も含めて進めていただきたい。

出席した議員からの主な意見は次のとおり。

（国、地方からの支援に関して）

- ・コロナの影響だけでなく人口減少下での公共交通のあり方が根本的に問われている。地活化法のエリア一括協定運行事業が打ち出されたが、予算をしっかりと確保して、できるだけ早く複数年の支援をしっかりとできるようにしてほしい。

- ・サバイバル補助は上限 1/2 だが、予算が足りないので 1/3 か 1/4 しか補助できていない。役所も政治家も努力不足かもしれないが、財務省にギリギリやられて本来の趣旨の財源が取れていないのが実態。決議にも入れて考えてほしい。
- ・コストの算出は地域の平均でやっているが、北海道でも日本海と太平洋でも雪の降り方が全然違うため平均されると割を食う会社とそうでない会社が出てくる。実際のコストは自動車局が把握しているので実態に合わせてしてほしい。

(全国旅行支援に関して)

- ・貸切バスの支援について、団体旅行枠として 20%を確保しており、造成に時間がかかる団体は間に合わず予算は残っているので、安心できるように 20%あることをもっと PR すべき。
- ・全国旅行支援は税金を使うのだから、苦しい業界を支えられるように使うべき。
- ・貸切バスは、具体的にインバウンド観光でバスをどう使ってもらうか、旅行企画の中で文化や遺産をどう活かすかなど観光関係者には知恵を出していただいて、貸切バスをいろんなところで有効に使ってもらうことが重要。

(EV バス補助に関して)

- ・電気バスを国内でできれば一番いいが当面外国製に頼らざるを得ない。メーカーが急ピッチで進めているようだが、国産 EV バス製造についてもぜひ国の支援をしてほしい。

これらに対して行政側から、

- ・サバイバル 1/2 補助は、満額補助されているかという点、限られた予算の中で全国へ配分する観点から、満額を割り込む形で配分せざるを得ない状況となっている。
- ・コスト算出は、全国でも地域によってコストが違うのでブロックごとに平均値で算出しているが、ブロックの中でも、エリアによって差が出ている実態があることは把握している。なるべく実態にあった形でコストを見られるよう見直していきたい。
- ・特別交付税の算定上、補助金と違って欠損額に上限を決めるルールはなく、自治体が実際に出した金額の 8 割で計算するが、実際に単独補助がどうなっているかという点一般論で言えば国庫補助に引っ張られて、ブロック平均で算出しているケースが多い。
- ・全国旅行支援は 3 月末までだが、年度明けもできるように調整をしている。その上で団体専用枠をしっかりと確保してあるところだが知られていない。旅行商品は造成に時間がかかる。安心して取り組めるよう国民へ向けてしっかりと PR したい。
- ・EV バスについては、当面は外国製しかないが国産も進んでいる。いずれは来年後半から発売予定で、現在試験中。各メーカーには補助金 100 億円を用意していることも伝えている。

最後に、①国及び地方からの支援を特段に強化すること及び特別交付税の増額

とともに必要な額がバス事業者に補助される仕組みを構築すること、②外国人労働者を活用できるよう制度見直しを講じること、③全国旅行支援の団体旅行枠の活用を PR するとともに、団体旅行の機運を高めるため国が旗を振り続けること及び全国旅行支援を長期継続して実施すること、④EV バス導入の際の車両及び関連設備に対する補助金予算について、大幅な増額措置を講じることを中心とした決議案について了承された。

(2) 与党バス議連、ハイヤー・タクシー議連、トラック議連合同コアメンバー会議に対する要望活動

令和 4 年 8 月 24 日、自民党バス議員連盟、ハイヤー・タクシー議員連盟、トラック輸送振興議員連盟及び公明党バス振興議員懇話会、ハイヤー・タクシー振興議員懇話会、トラック議員懇話会と日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会との合同会議を開催した。日本バス協会からは清水副会長、丸山高速バス委員長、石指理事長が出席した。自民党及び公明党に対して、3 団体として燃料油価格激変緩和措置等の延長の要望を行った後、日本バス協会として、固定資産税の減免、EV バス導入への支援強化及び運賃改定について要望を行った。会議終了後、経済産業大臣及び国土交通大臣に対し、3 団体より燃料油価格激変緩和措置等の延長要望を行った。

(3) 公明党バス振興議員懇話会に対する要望活動

令和 4 年 4 月 6 日、公明党バス振興議員懇話会（北側会長）、トラック議員懇話会、ハイヤー・タクシー振興議員懇話会との合同で、緊急政策要望懇談会が開催された。日本バス協会からは石川副会長、早川税制対策委員長、石指理事長が出席した。日本バス協会は石川副会長より、バス事業はコロナ禍に加え昨今の燃料高騰により危機的な経営状況に陥っており、緊急に直接の支援が必要であることを強く要望した。また、早川委員長より、地方部のみならず、公的補助金を受けずに何とか経営を続けてきた都市部においても厳しい状況に陥っていることを説明し、重ねてバスへの支援を要望した。出席議員からは、「トリガー条項を発動したうえでさらに 25 円の補助をすべき」、「飲食と同様に公共交通に支援金を給付すべき」などの発言があり、最後に石井幹事長より、コロナと燃料で一番影響を受けていると言える業界なので経済対策に反映するようしっかり対応したいとの発言があり閉会となった。

(4) 立憲民主党バス政策議員連盟等に対する要望活動

- ・令和 4 年 5 月 12 日、立憲民主党バス政策議員連盟が開催された。日本バス協会からは石指理事長が出席し、現下の燃料高騰に係る対策及びコロナ禍対応について説明した。出席議員からは、電気バスの国産化、雇用調整助成金の延長の早期公表、地方創生臨時交付金の交通への支援について発言があり、国土交通省、厚生労働省より、電気バスは車両が不足しており、経済産業省にも働きかけ検討していく、雇用調整助成金特例措置延長の公表が遅いことについては、

雇用状況を見極めるため1か月間前の発表としている、地方創生臨時交付金の交通への支援については、首長に働きかけていくなどの回答があった。

- ・令和5年2月22日、立憲民主党は地域公共交通活性化再生法の改正案について日本バス協会から意見を聴取するため、国土交通部門会議が開催された。日本バス協会からは石指理事長が出席し、①バス事業が受けているコロナ禍の厳しい現状、②運転者不足の深刻化に対応するための運転者育成補助制度等の支援継続等について国からの支援が必要であることを説明した。地域公共交通活性化再生法の改正案について、石指理事長より、①利用者減少の問題やコロナによる影響は、バスは鉄道よりも厳しい状態にあり、地域公共交通利便増進事業、道路運送高度化事業は有益であること、②地域が計画を作って国に認められることが制度利用の前提になっているが、計画が作られていないところが多くあり、国からのサポートが必要なこと、③今回の改正に該当しないバスの運行について、国や地方からの補助はまだ不十分であること、EVバスの補助も継続的な支援をお願いしたいことを説明した。出席した議員からは、ハード面の支援と地域の合意に向けた支援について要望があったと理解した、運転者確保が大変な状況にあり、JR廃線時にバス転換といっても働き手不足等からバスも厳しいと改めて感じた、との発言があった。

(5) 雇用調整助成金特例措置の延長に関する国会議員及び関係省庁に対する要望活動

令和4年5月30日、厚生労働副大臣をリーダーとする「雇用調整助成金から産業対策への円滑な移行・連携を見据えた基礎的検討を行うアフターコロナ期の産業別雇用課題に関するプロジェクトチーム」が開催された。日本バス協会から、宮本貸切委員長、石指理事長が出席し、貸切バス事業者は雇用調整助成金特例措置によって何とか雇用を維持している状況であること、コロナ禍でいったんバス運転者を解雇すると、再び雇用することが困難となること、バス事業は1件でも大事故があると死者数が複数になる可能性が高いことから、他事業に比較して安全性に対する配慮が格段に必要な業種であることなどを説明した。

また、令和4年7月以降の新型コロナウイルス感染症の爆発的な拡大に伴い、日本バス協会は、令和4年8月4日、厚生労働大臣、関係する国会議員等に対して、コロナ禍の影響が収束するまでの間、雇用調整助成金の特例措置を令和4年9月末の期限以降も現行内容のまま延長することなどについて要望を行った。また、令和4年8月22日にも重ねて重点予算要望とともに、雇用調整助成金の特例措置を現行の内容のまま延長することについて要望を行った。これらの要望活動を行ってきたが、特例措置における業況特例1日1人あたり15,000円は、令和4年10月以降は12,000円に、令和4年12月以降は9,000円に、令和5年2月以降は8,355円に段階的に縮小され、令和5年3月末で終了した。

(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

コロナ禍での感染拡大防止と社会経済活動の両立の観点から合理的な内容及

び「マスクの着用は個人の判断に委ねることを基本とする」（当面の取扱いとして）通勤ラッシュ時等の混雑したバス（概ね全員の着席が可能である高速バス、貸切バスは除く）に乗車する時にマスクの着用を推奨する」との政府方針を踏まえた内容とするなど「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4年12月1日に第7版、令和5年3月1日に第8版改訂3月13日実施）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」（令和4年11月30日第4版、令和5年3月1日に第5版改訂3月13日実施）の改訂を行った。

3. 乗合バスについて

(1) 自由民主党鉄道議員連盟・バス議員連盟合同勉強会について

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数次にわたり開催し、鉄道・バス事業者、地方公共団体へのヒアリングを実施した。日本バス協会からは奈良交通、北海道中央バス及び西日本鉄道が出席し、バス事業の現状、公的支援の現状等を説明のうえ、国の補助金や軽油引取税、コロナ禍における赤字補てん、乗務員不足、固定資産税、自動車税などの税負担の軽減、地域共創に向けたプラットホームづくりへの支援等について要望を行った。令和4年5月26日には、①現行の総括原価方式を前提とした運賃制度については、地域の関係者の合意等一定の要件を満たす場合には、JRを含め、その例外を認めることとし、柔軟な運賃設定が可能となるような仕組みとする。②現行の通学割引、障害者割引、特定者割引等の政策的割引運賃は、文教予算、福祉予算等、国・地方の財政によって負担する。③バスについて、地域の公共交通における重要性に鑑み、より利便性を高め、持続可能な経営を後押しするため、車両の「公有民営」による運営コストの縮減、固定資産税負担の軽減等の予算及び税制上の措置などの支援のための所要の措置を講じる。また、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の活用をより一層促すなどの内容であり、必要とされる立法措置を講ずるものとする合同提言が承認された。

(2) 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、鉄道輸送を維持・改善し、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、令和4年2月に有識者を委員とする検討会を設置・開催し、日本バス協会もオブザーバーとして参加した。令和4年7月25日に開催された第5回検討会においては、日本バス協会より、新型コロナウイルス感染症の影響によるバス事業の厳しい状況を説明し、公共交通機関としてバスが引き続き維持されていくためには、固定経費の削減などについて、国の支援をお願いしたいこと、鉄道廃線に伴うバス転換の検討がされる際には、地元のバス事業者の意見を聞いていただきたいことなどについて要望した。

(3) 地域交通のリ・デザインについて

国土交通省は、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、3つの「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」する方策を探るため、令和4年3月31日にアフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会を立ち上げ、令和4年8月26日に提言を取りまとめた。この提言においては、「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べ、より持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべきとされており、具体的には、エリア一括で複数年化された支援制度の創設が盛り込まれ、まずは意欲的な特定の地域において試行的に実施されるものとされている。

(4) 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会について

国土交通省は、2つの有識者検討会（＝「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」、「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」）の提言を受け止め、新たな制度の具体化について審議するため、交通政策審議会地域公共交通部会を開催した。令和4年10月7日に開催された令和4年度第1回審議会においては、関係団体ヒアリングとして、竹谷地方交通委員長へのヒアリングが行われ、竹谷委員長から主に以下の説明・要望を行った。

- ・バス事業を継続していくためには固定費用の削減が必須であり、鉄道のように固定資産税の減免などの支援の強化をお願いしたい。
- ・意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度において事業者を選定する場合、価格のみの競争とならないよう、安全性や事業継続性などの要素を重視すべき。
- ・鉄道の代替手段として、BRT やバス等の導入が示されているが、この対応については鉄道側とすべき。バスへの転換の検討が行われる場合には、地元バス事業者の意見をよく聴いていただきたい。
- ・労働力不足の解消に向けた取組みとして、運輸事業振興助成交付金を活用した各種事業を実施するほか、運賃改定による給与改善に努めるが、国からの支援の強化もお願いしたい。
- ・ICT を活用した運行管理の効率化については、運行管理者の質の維持・向上を図ることとのバランスが必要。
- ・EV バスの導入予算の大幅な拡充をお願いしたい。
- ・全国旅行支援も開始されるので、貸切バスを利用した団体旅行に対する国からの息長い支援をお願いしたい。

交通政策審議会交通体系分科会は、地域公共交通部会における審議を踏まえ、令和5年2月28日に以下を主な内容とする中間とりまとめを行った。

<制度面の対応>

- 交通政策のさらなる強化

- ・バス・タクシー等のエリア一括協定運行の事業（上下分離も可能）
- 地域経営における連携強化
- 新技術による高付加価値化（DX・GX、MaaS等）
- <財源面の対応>
- 各種予算の拡充
 - ・交通事業者等への所要の運行支援を継続
- インフラ整備予算の拡充
 - ・地域公共交通の再構築に必要なインフラ整備を支援する制度を創設（地方負担に対しても地方財政措置を創設）
 - ・併せて、既存のまちづくり予算の制度を拡充
- 財政投融资・税制特例の活用
 - ・財政資金を活用して鉄道・バス・タクシー等のDX・GX出融資制度を創設
 - ・ローカル鉄道再構築やEVバス導入促進のため税制特例措置を拡充・創設

(5) 地域公共交通活性化再生法の改正

地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう、地域公共交通利便増進事業を拡充すること、また、AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため、道路運送高度化事業を拡充すること等を内容とする改正案が令和5年2月10日に閣議決定された。日本バス協会は、令和5年3月13日に地方交通・都市交通合同委員会を開催し、国土交通省から詳細な内容の説明を受けるとともに、地域の関係者の取組促進に向けて地域の関係者等への国からの積極的な働きかけや、国・地方公共団体による支援の強化及びEVバス等、今後必要となる投資に対する支援の拡充の要望を行った。（なお、同改正法は、令和5年4月21日に成立した。）

(6) 運賃制度の見直しについて

日本バス協会は、かねてから運賃査定におけるコロナの影響を勘案した運賃改定を可能とすることで、各事業者がしっかりと運賃改定できるよう国に働きかけてきたところであるが、国土交通省は新型コロナの影響を踏まえた乗合バス運賃制度の見直し案を取りまとめ、令和4年7月28日の運賃委員会において説明を行った。具体的な内容は以下のとおりである。

- ・平年度（R5年度）の輸送需要の推計に当たっては、R1年度以前（コロナ以前）の輸送需要（輸送人員、実車走行キロ）の実績推移を基礎に、申請各社ごとの合理的な将来の予測に基づく、消費者の行動様式の変化等を見込む。
- ・費用の算定に当たっては、R3年度の実績原価を基礎に、今後の需要回復を見込んだ平年度（R5年度）の原価を推計して算定する。
- ・コロナ禍において、一時的に減少させている費用（人件費（賞与・手当）、減価償却費等）については、平年度に必要となる費用を計上して算定する。

- ・併せて、燃料油脂費の査定において、燃油価格の高騰を適切に反映するため、査定単価の見直しを行う。

本事務連絡は、令和4年7月29日に発出された。令和4年度末までに42事業者が申請を行い、14事業者が認可を受けている。

(7) IT 情報化推進特別委員会及び GTFS-JP ワーキンググループの開催について

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ていくためのワーキンググループ第2回会合を令和4年3月18日に開催した。まず、北海道中央バスよりバスロケータの 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、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、DXを進める上で GTFS データが事業者の事業計画変更申請に役に立つかを聞きたいとの依頼があり、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があった。

9月29日には IT 情報化推進特別委員会を開催した。事務局より GTFS-JP ワーキンググループの取組みについて説明した後、東京大学大学院の伊藤准教授より GTFS-JP の現状と未来について、次に、国土交通省よりデータ高度化検討会及び GTFS-JP に関する取組みについて、三井住友カード(株)より公共交通機関へのキャッシュレス決済導入に関する取組みについて説明が行われた。その後、事務局より自動車運送事業の各種申請手続きのオンライン化について、国土交通省と連携したバス事業者を中心としたセミナー等の開催等について説明した。

(8) 自動運転の実現に向けた検討会等の開催

ア. RoAD to the L4 テーマ4分科会の参画

令和4年12月6日、令和5年3月1日経済産業省、国土交通省が設置した自動運転走行ビジネス検討会において2021年度から2025年度までの5年間取り組むべきテーマの1つである「混在空間で自動運転レベル4を展開するためのインフラ協調や車車間・歩車間の課題」を検討する分科会に参画した。同分科会では、次年度の取組みとして自動運転レベル4のサービスを一般道でどう実現させるかが今後の課題とされた。日本バス協会は、引き続き自動運転に係る進捗状況等について注視するとともに会員事業者に適宜情報を提供していく。

イ. 自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会への参画

令和4年6月8日、国土交通省は、特定自動運行の許可を受けた者が、運転者が存在しない状態の自動車を公道で運行すること、自動運転車を用いた運送事業を行うことが想定されることから、従来と同等の安全性を確保しつつ自動運転車を用いた運送事業を行うことを可能とするために具体的に講じるべき

事項等について検討する検討会を設置した。日本バス協会は、同検討会に参画しバス業界の意見を述べるとともに報告書の作成に協力した。

(9) 令和3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4年12月に公表した令和3年度乗合バス事業の収支状況(保有車両数30台以上の228者対象)によると、輸送人員は30億67百万人で対前年度比5.7%の増加(コロナ前の平成30年度比では23.4%減少)となった。このうち、大都市部(三大都市圏)は21億15百万人、7.0%増(30年度比21.5%減)、その他地域は9億53百万人、2.9%増(30年度比27.3%減)となっている。収入は全体で5,865億円、対前年度比8.0%増(30年度比20.3%減)、大都市部は3,809億円、10.3%増(30年度比17.5%減)、その他地域は2,056億円、4.0%増(30年度比25.0%減)となっている。経常収支率は全体で81.0%と前年から7.8ポイント上昇(30年度からは14.1ポイント下降)した。地域別では、大都市部は88.7%と前年度の78.5%より若干改善(30年度の102.6%からは大幅に悪化)し、その他地域も、69.9%と前年度の65.3%より若干改善(30年度の84.7%からは大幅に悪化)している。令和3年度は、対象事業者のうち大都市部で17社、その他地域で2社が黒字となっており、前年度は大都市部の1社のみであったことから、経営状況は前年度より若干改善しているものの、コロナ前の水準にはほど遠い状況であり、厳しい状況が続いている。

(10) 高速バスターミナルについて

ア. バスターミナル東京・八重洲の開業

令和4年9月17日、バスターミナル東京・八重洲の第1期エリアが開業した。本バスターミナルは、第1期エリアから第3期エリアまでの3期に分けてUR都市機構が段階的に整備したうえで、京王電鉄バスが一体的に運営するものであり、令和10年(2028年)度に予定されている全体開業時には、乗降20バースを備える国内最大級の高速バスターミナルとなる予定である。

イ. バスタ新宿について

平成28年(2016年)4月に開業したバスタ新宿の利用者数が令和4年10月31日をもって5,000万人を突破したことにより、令和4年11月23日に記念セレモニーが行われた。

4. 貸切バス事業について

(1) 軽井沢スキーバス事故を受けての安全対策の推進

令和4年10月12日、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会(第7回フォローアップ会議)が開催され、清水会長が出席した。清水会長から、「安全意識」・「安全運行」・「健全な経営基盤」の三本柱の取組みを進めていることを説明した上、①全国旅行支援の開始によって貸切バス事業者の仕事が増え、今まで休業状態で

あった事業者が急に稼働を始めるタイミングであるため、悪質事業者を確実に退出させてほしいこと、②事故が減らない大きな理由は運行管理者の問題であり、現在の運行管理者制度を見直す必要があること、③巡回指導により悪質事業者を退出させることが重要であって、全数を同じように巡回指導するやり方が本当に良いのか、実施方法の見直しが必要ではないかとの意見を述べた。各委員からは、適正化機関の経営は厳しくなっており、国から何らかの支援が必要ではないか、巡回指導の対象について、貸切バス事業者安全性評価認定事業者は除く等、見直しを行う時期に来ているのではないか、ダンピングが行われていないか、点検をする必要があるのではないか等の発言があった。

(2) 貸切バスの安全対策に係る国土交通省との意見交換

令和5年2月8日、貸切バスの実効性ある安全対策に関して、国土交通省自動車局の安全政策課長、旅客課長との意見交換が行われた。日本バス協会から清水会長のほか、宮本貸切委員長、西村貸切副委員長、荻本貸切副委員長及び湯地貸切副委員長が参加した。日本バス協会からは、昨年も貸切バスの死亡事故が発生してしまっただが、これは運行管理の問題であり運行管理者を含む運行管理に関する制度を見直す必要があり、具体的には運行管理者資格の更新制や点呼の状況を映像で保存するようにすること、適正化機関が行う巡回指導は全ての営業所に対して行うのではなく、不適切と考えられる事業者に重点化して実施すべきことなどを発言した。国土交通省からは、現在、運行管理のデジタル化を進めていること、適正化事業の巡回指導にメリハリをつけることを検討する等の考えが述べられた。

3月22日には2回目の意見交換が行われた。日本バス協会から清水会長のほか、宮本貸切委員長及び貸切副委員長3名が参加した。意見交換においては、清水会長より、安全をおろそかにする事業者は運行管理に係る費用を削減するのではないか。デジタルタコグラフやアルコール検知器を義務化することにより、抜け道をつくらないようにすべき。この2つを義務化するだけでも絶対的な運行管理強化ですと言えるので、これを速やかに実施していただきたいとの要請を行い、国土交通省より、デジタコ、アルコール検知器の義務化についてはしっかり受け止める旨回答があった。これらの議論を踏まえ、日本バス協会は令和5年3月29日に清水会長名でデジタルタコグラフ装着の義務化及び画像データ保存機能を有する高性能アルコール検知器の義務化に係る要望書を国土交通省自動車局長へ提出した。

(3) 自由民主党観光立国調査会の開催について

令和4年4月14日、水際対策や国内需要喚起を議論するため、自由民主党観光立国調査会が開催された。水際対策及び国内需要喚起について JATA 高橋会長による要望の後、観光関連の13団体・事業者より順に発言した。日本バス協会石指理事長からは、2年を超える人流抑制、さらには燃料高騰によりバス業界は会社の存続にかかわる厳しい状況にあり、是非インバウンドを復活させていただ

きたい、GoTo トラベルへの期待は大きい。県民割やブロック割はほとんど日帰り旅行を対象としておらず、これでは使われない。GoTo トラベルの地方事業には団体専用枠があるが、国の事業についても枠を設けていただきたい旨要望した。出席議員からは、「厚生労働委員会で感染対策をきちんとしていけば移動は問題ないという声明を出してほしい」、「是非水際対策の緩和をお願いしたい」、「債務を免除すべき。益金参入により利益ができれば税金を支払うことになるので、国債は増えるが長い目でみてほしい」などの発言があった。各省庁からは、「GoTo 再開に向けてどんなことをやれば効果があるのかをしっかりと勉強したい」、「感染対策と社会経済活動の両立は重要であり、引き続き対策を進めていく」などの回答があった。

(4) 全国旅行支援について

日本バス協会は、団体旅行は、その企画から実施までに通常 3 か月以上の期間を要することから、貸切バスを利用した団体旅行枠に関して期間の延長及び数年単位の長期にわたっての継続を要望していた。令和 4 年 10 月 11 日、全国旅行支援が開始された。かねてから要望していた貸切バスを利用する団体旅行枠が設定されたものの、対象期間は当面、令和 4 年 12 月下旬までとされた。開始初日の令和 4 年 10 月 11 日には、斉藤国土交通大臣が貸切バスに乗車され、霞が関周辺を運行するなどの PR 活動が実施された。その後 12 月 13 日に、年明け以降の全国旅行支援については、新たな行動制限が必要な事態が生じないことを前提に、令和 5 年 1 月 10 日より実施することが公表され、同日予定どおり再開された。

令和 5 年 3 月 8 日、国土交通省自動車局旅客課長より、貸切バスを利用する団体旅行も含め、全国旅行支援を令和 5 年 4 月以降も実施する旨、事務連絡が発出された。また、観光庁から JATA、ANTA へも同様の通知がなされた。このため、団体旅行の販売促進に向け、都道府県や旅行事業者と連携したプロモーション等を実施するとともに、全国旅行支援の団体旅行枠の残額が十分に確保されていることに鑑み、各事業者の旅行部門においても積極的な商品造成を長期にわたって行うよう、併せて協力の依頼があった。

(5) 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

貸切バス事業許可の更新制度が始まってから令和 3 年度末までに更新期限を迎える事業者累計 4,068 者のうち 700 事業者（17.2%）が退出した。令和 3 年度末時点で更新を許可された事業者が 3,005 者、審査中の事業者が 363 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 129 者、非会員は 571 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 年度は全国で 4,229 件指導し、このうち、10 件については、運輸局へ通報している。令和 4 年度は、4,418 件の巡回指導を行う予定である。このうち、1,019 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、国の監査との連携を強化するとともに、効率的で適正な業務執行に努めて、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、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。

(6) 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

令和4年度は前年度と同様、4月に申請を受け付けた上で、新規申請事業者は9月に、更新事業者（一ツ星、二ツ星、三ツ星）は12月にそれぞれ認定を行った。

令和4年6月27日、貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催した。令和4年度申請については1,026者（新規申請事業者173者、更新申請事業者853者）と、前年度の1,014者から12者増加したものの、申請事業者の合計保有車両数は15,892両（新規申請事業者2,436両、更新申請事業者13,456両）と、前年度（18,114両）から2,222両減少しており、新型コロナウイルス感染症による減車の影響が出ているものと思われる。

4月から書面審査、訪問審査を行い、新規申請については、9月27日に開催した貸切バス事業者安全性評価認定委員会において143者の認定を行った。また更新申請事業者については、12月19日に開催した同委員会において、807者の認定を行った。これにより令和4年12月末現在の認定状況は、継続事業者も含め2,059者が認定を受け、対象車両は34,403両である。会員事業者の77.8%、車両数の91.2%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57.4%、車両数の78.8%となる。このうち三ツ星事業者は951者、二ツ星事業者は365者である。

令和5年3月20日に開催した委員会においては、認定の取消の留保を追加する等の評価認定規程の改正案について了承された。また、2024年度申請からよりレベルの高い安全性への取組みを推進すべく、現在の評価・認定基準の見直しを行うこととされた。評価認定規程の改正及び評価・認定基準見直しの概要については、日本バス協会ホームページに掲載している。

(7) 貸切小委員会及び課題別分科会の開催

貸切バスの課題への対応について貸切委員会として取りまとめを行うべく、貸切小委員会を原則毎月開催している。

令和4年8月2日に貸切小委員会を開催し、「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（第3版）」の見直し及び貸切バスの課題と対応について議論した。ガイドラインの見直し（「ガイドのアナウンス」、「サロン席の使用」、「カラオケの使用」、「飲食・飲酒」の緩和）については、感染状況を見極めつつ関係機関とも協議の上見直すこととした。貸切バスの課題と対応については、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」「貸切バス適正化機関」「貸切バス新運賃・料金制度」について貸切小委員会でそれぞれを議論し今後の対応について取りまとめしていくこととした。

令和4年12月6日の小委員会において、「新運賃・料金制度」、「巡回指導・安全性評価認定制度・監査及び許可更新」及び「運転者確保」の3つの課題毎にそれぞれ分科会を設置し、副委員長がリーダーとなって年明けから具体的議論を進めていくこととした。令和5年2月28日の小委員会においては、3つの分科会における活動の報告を行った。

令和5年3月14日の小委員会においては、国土交通省の貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会議等の内容について報告を行った。

令和5年4月4日の小委員会においては、国土交通省より貸切バス適正化機関の巡回指導重点化の方針について説明を受けた後、3月29日に国土交通省へ提出した貸切バスの運行管理についての要望内容等について報告を行った。

各課題別分科会の具体的活動内容としては、巡回指導・安全性評価認定制度・監査及び許可更新分科会（座長：荻本副委員長）においては、分科会委員の意見を踏まえ、宮本貸切委員長が「貸切バスの安全性向上に関する意見提言」を取りまとめ、3月6日、国土交通省自動車局の安全政策課長及び旅客課長へ提出した。

新運賃・料金制度分科会（座長：西村副委員長）においては、国土交通省の貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合にて検討予定の項目について分科会委員の意見を集約した。フォローアップ会合は3月10日に開催され、宮本貸切委員長より、国土交通省より示された公示運賃額の見直し及び幅運賃制度の見直しをまず検討し、運賃の公示後、残りの検討項目について議論することについては賛成である旨発言した。

運転者確保分科会（座長：西村副委員長）においては、4月4日に分科会を開催し、運転者確保に係る取りまとめ案について審議・決定のうえ、宮本貸切委員長に提出された。

(8) 中小貸切事業者専門部会の開催

令和5年1月25日に中小貸切事業者専門部会を開催した。まず、国土交通省自動車局旅客課長より最近の貸切バスの情勢について説明があり、次に宮本貸切委員長より最近の貸切委員会の活動について報告した。次に、各地域の状況について参加各委員から、

- ・運転者不足が深刻であり賃上げして魅力ある産業にしなければならないため、現在下限に張り付いている運賃を上げることが必要
- ・車種区分にハイエースタイプを加えてほしい
- ・地方部の事業者は回送運賃が高くなり都市部の仕事の受注ができないため、公平に受注できるよう見直してほしい
- ・仕事は戻ってきているが、学生の仕事のみで一般団体が全く回復しておらず、平日の仕事のみで土日祝の稼働がない
- ・コロナ禍で運転者の退職が増え、新規採用がない。教習所で募集をしているが、バス運転者の魅力を感じてもらえない
- ・コロナで供給過多になっており、運賃の見直しとあわせて需給調整も考えてほしい

などの発言があった。最後に事務局より、令和4年11月30日に改訂した「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」、令和3年度一般貸切バス事業の収支状況及び令和4年度貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定状況について説明した。

(9) 貸切委員会の開催

令和4年7月2日、26日に貸切委員会を開催し、「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（第3版）」の見直し及び貸切バスの課題と対応について議論した。令和5年2月28日の開催においては、まず、国土交通省自動車局旅客課長より貸切バス事業の取組みについて説明があり、次に、宮本貸切委員長より貸切小委員会の活動について報告した。次に、佐久間座長より令和5年1月25日に開催した中小貸切事業者専門部会の議事内容について説明した。次に、事務局より全国旅行支援について令和5年4月以降も延長される見込みである旨を説明した。委員からは、

- ・ 公示運賃の改定、巡回指導の重点化について早期の対応をお願いしたい
- ・ 巡回指導で、収受した運賃の下限割れを確認した場合は運輸局に報告しているが、その後のプロセスが不透明である
- ・ 適正化について、現状ほとんどAB評価しかなく、その大半はA評価である中で、国の方針として、巡回指導結果を踏まえた国としての指導、監査、処分を行う体制の強化をお願いしたい

などの発言があった。最後に事務局より、令和4年11月30日に改訂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、令和3年度一般貸切バス事業の収支状況及び令和4年度貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定状況について説明するとともに、各運輸局の通報窓口一覧表を再周知した。

(10) 貸切バス事業の経営状況

日本バス協会が令和4年12月に取りまとめた3年度の貸切バス事業の経営状況（417社対象）は、前年度から改善したもののコロナ前の水準にはほど遠い状況である。調査対象事業者合計で経常収入は950億円、経常費用は1,050億円、経常損益は99億円の赤字、経常収支率は前年度より上回り90.5%の水準となった（前年度は76.4%）。黒字事業者は全体の34%の141社、赤字事業者は66%の276社である。なお、コロナ前の平成30年度においては、経常収入は1,548億円、経常費用は1,463億円、経常損益は85億円の黒字、経常収支率は105.8%の水準であり、経常収入はコロナ前から△38.6%と著しく減少している。地域ブロック別の収支状況をみると、前年度と同様全てのブロックで100%を割っている。3年度の実働日車当たりの営業収入は69,864円であり、前年度の71,457円より2.2%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48.9%となっており、前年度の48.6%とほぼ同様であり、実働日車当たりの人件費は43,452円と前年度の

54,291 円から 20.0%と大幅に減少している。また、実働日車あたりの減価償却費は 11,551 円と前年度の 17,758 円から大幅に減少している。また、燃料油脂費の原価に占める割合は、3 年度は 5.5%と元年度の 4.2%から増加している。3 年度においても年間を通じて新型コロナウイルスの影響を受けており、著しく厳しい収支状況となっている。

(11) ツーリズム EXPO ジャパン 2022 への出展

令和 4 年 9 月 22 日～25 日に東京ビッグサイトにおいて開催された「ツーリズム EXPO ジャパン 2022」において、貸切バス車両の優れた換気性能の PR と貸切バス事業者安全性評価認定制度の周知のため、日本旅行業協会 (ANTA) のブースの一面を使用して出展を行った。

5. 運転者の確保対策と働き方改革の実現について

(1) 運転者確保の取組み

令和 2 年度から令和 4 年度までの厚生労働省からの受託事業（就職氷河期世代対策事業）として、非正規雇用の方が大型二種免許を取得しバス事業者に就職することを支援しており、令和 4 年度に大型二種免許を取得した者は 196 人、就職が既に内定した者は 111 人、うちバスの運転者になった者は 93 人である。

令和 2 年度から 4 年度の 3 か年合計では、大型二種免許を取得した者は 722 人、就職内定者は 369 人、うちバスの運転者になった者は 257 人となった。

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) 大型二種免許の取得要件の緩和について

日本バス協会がかねてより警察庁に申し入れていた大型二種免許の取得要件の緩和については、関係する改正道路交通法が令和 4 年 5 月 13 日に施行された。従来は、21 歳以上、普通自動車免許取得期間 3 年以上が要件であったが、この改正により、受験資格特例教習を受講した場合には 19 歳以上、普通自動車免許取得期間 1 年が要件となり、緩和が実現された。

(3) 改善基準告示の見直しに向けた取組み

令和 4 年 3 月 28 日に厚生労働省の自動車運転者労働時間等専門委員会において承認された改善基準告示の改正の方向性に関する報告に基づき、厚生労働省は令和 4 年 12 月公布に向けて改善基準告示の条文改正作業と実施通達の作成を行った。また、厚生労働省は日本バス協会からの申し入れを受けて、改善基準告示の見直しに関する事業者向け説明会を令和 4 年 6 月から全国で開催した。日本バ

ス協会は、改正される告示の内容が通達や Q&A 等を通じて事業者に分かり易く周知されるように、厚生労働省担当部署に対して実施通達作成の際の参考事項や改正告示の Q&A の質問素材の提供を行った。更に、貸切バス事業者から要望の強かった「旅行者対策」について、改善基準告示の遵守について旅行者の理解を求めるために説明会の実施等を厚労省へ申し入れるとともに、令和 4 年 9 月 27 日に開催された専門委員会の場合において労務委員長から実施を要請した。

令和 4 年 12 月 23 日、改正された改善基準告示及び実施通達が示された。今後、令和 6 年 4 月からの告示の実施に向け、実施通達の不明点などについては厚生労働省監督課に対して問い合わせを行い、事業者の円滑な準備に資するようにする。また、各県の労働局ごとに改善基準告示の解釈運用が異なることがないように、引き続き厚生労働省に要望する。

(4) 働きやすい職場認証制度について

令和 2 年度から実施されている同制度の運営委員会において、

- ・一つ星認証の新規申請については令和 4 年は 9 月 16 日から 11 月 15 日まで受け付けること
 - ・二つ星新規認証及び一つ星継続認証の申請については 12 月 16 日から翌年 2 月 15 日まで受け付けること
 - ・三つ星認証は今後 1 年間の内容検討を経て令和 5 年 9 月から実施すること
- など、それぞれ報告のうえ了承された。なお、令和 4 年 9 月 6 日の運営委員会では、今後の認証制度の拡充方策と制度の周知・普及活動について報告され了承された。

また、日本バス協会としては、国土交通省への令和 5 年度予算編成に関する要望において、同制度の周知の支援と認証を取得した事業者に対する各種支援優遇措置の検討を申し入れた。

令和 4 年度に認証の申請を行ったバス事業者は 290 者（令和 3 年度は 47 者）であった。

(5) バス運転者不足にかかる実態調査について

令和 4 年 9 月、国土交通省旅客課からの依頼を受け、運転者不足の実態調査を急遽実施した。調査対象の全会員事業者 2,412 者中回答のあった 858 者（回答率 35.6%）のうち「運転者が不足している」と回答した事業者は 590 者、回答のあった事業者の 69%であった。

また、同 9 月、保有車両数 10 両以上のバス事業者 1,440 者を対象に例年実施しているバス運転者不足にかかる実態調査を実施した結果、運転者が不足していると回答した事業者は、調査に回答した事業者 753 者中 588 者(78%)であった。

(6) 不足する運転者対策における外国人労働者の活用について

今後も運転者不足が続くことが想定されるなか、タクシー、トラックの業界とも連携を図りながら、①入国前に必要とされる技能試験の内容、②大型二種免許

取得の円滑化、③外国人受入れに関する公的助成などの課題についてバス業界としての要望をまとめて、外国人運転者の導入実現に向けた取組みを進めた。

3月2日に開催された自由民主党バス議員連盟総会において、「令和6年4月からの残業時間上限規制も加わり、一層深刻化するバス運転者不足対策として、外国人労働者受入れに係る特定技能制度を見直し、バス事業に外国人労働者を活用できるよう制度見直しを講じること。その際に、各国出身の外国人による大型二種免許の取得が円滑に行われるよう措置をすること。」が決議されている。

3月20日、九州バス協会（会長 林田浩一）より、新たな労働力として外国人を活用する「外国人運転者の受け入れに関する要望書」の提出があった。

(7) 働き方改革の推進状況（時間外労働時間の削減）

令和4年秋、保有車両数10両以上のバス事業者1,440者を対象に実施した賃金労働時間等実態調査において、令和3年中に休日出勤を除き時間外労働が協会の中間目標である1,000時間以下を達成した事業者は、乗合事業者で449者（回答事業者の98.5%）、貸切事業者で682者（99.4%）であった。また、令和6年4月以降法的上限となる時間外労働時間960時間以下を既に達成している事業者は、乗合事業者で432者（94.3%）、貸切事業者で674者（97.1%）であった。

6. 安全対策の推進

(1) 交通事故の状況

令和4年中の交通事故の件数は、道路交通全体で30万0,839件（対前年比△1.44%）、死者数は2,610人（対前年比△1.0%）であり、警察庁が保有する昭和23年以降の統計では6年連続で戦後最小を更新した。また、このうち1,471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、921件と前年に比べ61件増加（1.07%）している。このうち死亡事故件数は4件で前年に比べ5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」等の取組み

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、日本バス協会として同年6月に策定した「バス事業における総合安全プラン2025」に沿って事故防止の取組みを行った。

令和5年3月23日、国土交通省は「運行管理高度化検討会」を開催し、「遠隔点呼」について実施場所を拡大した際の監視カメラの取扱い、「自動点呼」について実証実験を行い自動点呼の導入効果、運行可否の判断の取扱い、「運行管理業務の一元化」について実証実験を行い責任の明確化、なりすまし防止の対応等検討するとされた。令和5年中を目途に要件・制度化検討案が作成される予定。また、3月31日に開催の同検討会では、運行管理に活用可能な情報通信技術（ICT）の

活用による IT 点呼（遠隔点呼）の対象範囲の拡大や自動点呼を検討したことを踏まえ「業務後自動点呼実施要領」、「業務後自動点呼機器認定」が作成された。なお、遠隔点呼の実施場所の拡大については、もう少し詳細な条件を検討する必要があり継続検討することとされた。日本バス協会は、業務後自動点呼については、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、中小事業者を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、業務後自動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、業界としての意見を述べた。

(3) 運転者の健康に起因する事故の防止

令和 5 年 2 月 9 日、国土交通省は事業用自動車健康起因事故対策協議会を開催し、自動車運送事業者への健康起因事故防止のための取組みに関するアンケート調査結果を報告した。

バス事業者では、発作の前段階で運行を中断することが重要であることから乗務を中断したケースが多く見られた。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み

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、このための車内事故防止を啓発するポスターを活用し、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、バスの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、令和 4 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、国土交通省は、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令和元年 12 月に発出した「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）に基づき、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。

安全上問題のあるバス停留所の件数は全国 10,405 件、うち対策済み 3,027 件、進捗率 29%（令和 4 年 12 月末時点）となっている。日本バス協会は、バス停に関わる安全性の確保・向上に向けて国土交通省に協力するとともに、安全対策の検討・実施を進めるに当たり関係機関による財政支援を含めて必要な取組みを進

めるよう国土交通省に要望した。令和4年度補正予算において計上された補助金の執行に向けて、国土交通省がバス停移設費用額等について各都道府県の合同検討会に調査を実施中であり集計確定後補助の詳細が決まる予定。

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4年8月4日に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2020年度は2015年度に比べ5.6%悪化した。

また、令和5年3月2日に開催した環境対策委員会では、国土交通省技術・環境政策課より「令和5年度EVバス補助金の状況」について説明を受けた。

(2) 環境対策の取組み

ア. エコドライブの取組み

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み

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。このほか、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. NO_x・PM 対策

自動車 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・普及の取組みの進捗を踏まえ、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。

日本バス協会は、令和 4 年度補正予算編成等（バス対策関係）に EV バスの導入補助関連事業の予算額について大幅な増額を要望したところ、国土交通省の EV バスの導入補助関連事業に約 100 億円予算が確保された。同予算額では EV バス 500 両の導入が可能となるため、EV バスの普及促進に向けた取組みを進めており、その一環として令和 4 年 12 月 7 日（一社）自動車工業会に対し国産 EV バスの早期生産について要望した。また、各バスメーカーに対し会員事業者の意見・要望を伝えるなど、開発・普及に資するよう努めた。

水素については、令和 4 年 9 月 8 日と 12 月 2 日に経済産業省が設置したモビリティ水素官民協議会にオブザーバーとして参画し、大型バスなど商用車の燃料電池化を見据え、普及に必要な中間取りまとめ案の作成に協力した。合成燃料については、令和 4 年 12 月 19 日、令和 5 年 3 月 22 日、経済産業省が設置した合成燃料推進官民協議会商用化推進 WG にオブザーバーとして参画し、合成燃料の自立商用化までのロードマップ作成の際、計画の大幅な前倒しなど意見を述べ早期普及に資するよう努めた。

8. 車両技術関係の取組みについて

(1) 整備技術の向上等

令和4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がなされた。また、衝突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4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技術上有益な発明考案を審査する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

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459件の改善要望を、バスメーカー毎の小委員会においてバス改善要望全国会議で発表する重要な改善対策を審議した。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、会員事業者へ順次フィードバックして労使交渉の参考に供した。なお、日本バス協会が令和4年の春闘の妥結結果を調査した事業者279者のうち回答のあった131者について妥結内容を分析したところ、具体的に賃上げの回答をした事業者の割合は74.1%、昨年と比べ17.8ポイント増であった。また、賃上げを回答した事業者のなかで2,000円以上の賃上げをした事業者の割合は29.5%、昨年と比べ13.0ポイント増であった。

(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、令和4年度の産業別最低賃金の協定額について、令和3年地域別最低賃金の最低水準額142,516円を484円上回る143,000円との合意に至り、7月7日に協定締結の本調印がなされた。

(3) 令和4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(1,440者)を対象に、バス事業賃金、労働時間等実態調査を実施し、788者から回答があった。主なところでは、令和4年春季労使交渉妥結結果は、賃上額2,019円、賃上率0.92%、乗合運転者の年間総労働時間は、2,128時間、貸切運転者の年間総労働時間は1,760時間、女性運転者の雇用状況は、1,745人(対前年比-383人)、満60歳以上の運転者の雇用状況は、18,780人で全運転者に占める割合は23.3%となっている。

(4) カスタマーハラスメント防止に向けた意見交換会への対応について

令和4年8月2日、全日本交通運輸産業労働組合から日本バス協会に対し、「カスタマーハラスメント防止に向け労使で認識の共有を図るため意見交換の場を近く設けるので参加をしていただきたい」との申し入れがあった。申し入れを受けて、労働問題研究会所属事業者に対してカスタマーハラスメント防止に関する緊急実態調査を行ったところ、多くの事業者において、事案発生時の報告システムが確立されており、発生状況の実態を把握していること、監視カメラの設置等、保安体制も整備されていること、接客について必要な教育訓練も行っていることが窺えた。しかし、顧客からのハラスメント対応マニュアルまで作成している業者はほぼいない状態であった。

意見交換は令和4年12月14日に開催され、日本バス協会より、上記の調査結果に基づく各社におけるカスタマーハラスメント対策の取組状況について説明した。

10. 令和5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4年8月4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4年7月29日開催の税制対策委員会において、4年度の補正予算、5年度の予算及び税制要望を取りまとめ、関係委員長等が関係方面に要請活動を行った。

また、貸切バス、乗合バスの大変厳しい状況が依然として続いていることを踏まえて、令和4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。

自民党予算・税制等に関する政策懇談会：11月2日、公明党バス振興議員懇話会：11月8日、自民党自動車議員連盟：11月21日。

要望内容は、以下①～③のとおり。

① 固定資産税の減免について

ポストコロナにおける新しい生活様式の下で恒常的な利用減が見込まれる中、バス事業を継続していくためには固定経費の削減が不可欠。鉄道においては既に公共交通機関として車庫等の鉄軌道用地に係る固定資産税が減免されており、バス事業の運営においても、車庫、営業所等に対する固定資産税の減免等の支援の強化を要望。

② 全国旅行支援について

令和4年10月11日より開始された全国旅行支援は、対象期間が令和4年12月下旬までとなっている。団体旅行は、その企画から実施までに通常3か月以上の期間を要することから、貸切バスを利用した団体旅行枠に関して期間の延長を要望。また、数年単位の長期にわたっての継続を要望。

③ EVバスについて

カーボンニュートラルの実現に向けてEVバスの導入はその切り札となるものであり、バス業界にとって喫緊の課題であることから、関連予算の大幅な拡充及び各省庁が連携した予算執行を要望。加えて、車両、充電器のみならず、変電設備等の必要な装置への補助の拡大を要望。

令和4年11月10日、11日の両日には、清水会長が、自民党バス議員連盟連の逢沢一郎会長、田村憲久副会長及び武井俊輔事務局長とともに、茂木自民党幹事長、松野内閣官房長官及び総務省・川窪自治税務局長を訪問し、「バス危機突破総決起大会」で決議された固定資産税の減免、全国旅行支援の延長、EVバス補助の大幅増額について要望を行った。

(2) 令和4年度政府補正予算（12月2日成立）

○地域公共交通確保維持改善事業等（ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、「交通DX」、「交通GX」、官民・事業者間・他分野との「3つの共創」により経営効率化・経営力強化を図る取組みや、観光と連携した取組み等に対して支援を実施） 806億60百万円（バス関係はこの内数）

○旅客運送事業者への二種免許取得支援（地域公共交通確保維持改善事業等により支援）

○バス停の安全対策（危険なバス停対策）への支援（地域公共交通確保維持改善事業等により支援）

○事業用自動車における電動車の集中的導入支援（事業用の電動車（HV、EV、FCV）について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援） 20億50百万円（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6年3月末まで）を実施） 77億59百万円（バス関係はこの内数）

○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（インバウンドの本格再開に備え、

ストレスフリーで快適な旅行を満喫できる環境や災害など非常時における安全・安心な旅行環境の整備等を支援) 243 億 5 百万円 (バス関係はこの内数)

(3) 令和 5 年度政府予算案 (12 月 23 日決定)

ア. 地域公共交通確保維持善事業 206 億 92 百万円 (バス関係はこの内数) (4 年度 207 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・当初を合わせ必要な予算額が確保された。

(関連事項)

○地域公共交通再構築事業の創設 (社会資本整備総合交付金) 5,491 億 90 百万円 (バス関係はこの内数)

地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク (鉄道・バス路線) を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援 (基幹事業の追加は創設以来初めて)

イ. 観光庁予算

・ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業 21 億 43 百万円 (バス関係はこの内数) (4 年度 27 億 06 百万円)

観光地、宿泊施設、公共交通機関におけるストレスフリーで快適な旅行を満喫できる環境の整備等の支援

・公共交通利用環境の革新等 1 百万円 (バス関係はこの内数) (4 年度 1 百万円)

多言語対応、無料 Wi-Fi、キャッシュレス決済対応等の導入補助、感染症対策

※令和 4 年度第 2 次補正予算も活用

ウ. 自動車運送事業等における安全対策の推進 13 億 34 百万円 (バス関係はこの内数) (4 年度 10 億 12 百万円)

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、過労運転防止のための先進機器の導入補助。

エ. 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 (4 年度 1 億 2 千万円)

(4) 与党税制改正大綱 (12 月 16 日決定)

① 一般乗合旅客自動車運送事業者に係る特例措置の創設

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者等が、カーボンニュートラル

等への対応として EV バスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地（当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。）に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置を創設。

- ② 自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長・見直し

「営自格差」を堅持した上で、エコカー減税等について、令和 5 年末まで現行措置を据え置きつつ、電気自動車等以外の技術開発にも配慮した形で、燃費基準の引き上げ等の見直しを 3 年間で段階的に行う。

- ③ ノンステップバス等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を 2 年間延長。

- ④ 都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税（環境性能割）の非課税措置を 2 年間延長。

- ⑤ 先進安全技術を搭載したバスに係る特例措置の拡充

交通事故の防止及び被害の軽減のため、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を拡充（自動車重量税：3 年間、自動車税（環境性能割）：2 年間）。

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 4 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、バスロケーションシステム更新、障害者用 IC カードシステム導入等 IC カードシステム関連 3 件、高速バス停・案内標識統一化事業、サブスクリプション型・Web 定期券販売システム整備、バス走行環境改善システム（デジタルサイネージ構築）の計 7 件 4,870 万円の助成を行った。
- ・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、申請数が予定を下回り、全体で 507 両、124,300 万円の助成にとどまった。
- ・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）助成事業」については、申請数が予定を上回ったため（「人

と環境にやさしいバス普及事業」から) 予算の流用を行い、全体で 308 両、1,538.6 万円の助成を行った。

- ・「運転者人材確保対策事業」では、バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業において、申請数が予定を上回ったため予算の流用を行い、639 名に対し 3,195 万円の助成を行った。また、人材確保のための地方バス協会の取組みについては、6 ブロック 8 件 300 万円の助成を行った。
- ・「バス利用安全促進広報事業」は、当初予備費に計上した 1 億円を事業費化するための補正予算を編成し、日本バス協会において、地方バス協会と連携し、バス停留所発進時の優先ルール(道路交通法第 31 条の 2) について、後続車や一般ドライバーなどへ PR する「ゆずってくれてありがとう」キャンペーンとして、260 台を超えるラッピングバスの走行や、8 万枚以上のポスター・チラシ・ステッカーによる PR を全国的に展開したほか、JAFMate 誌への広告掲載等を積極的に実施した。

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 4 年度は、一事業者当たりの融資額の上限を前年同様 4 億円とした。令和 4 年度の融資斡旋対象額は 44 億 5,100 万円と前年度に比べ 3 億 3,000 万円減少となり、また、利子補給額は 2,081 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 4 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 3 億 6,894 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、地方事業の財源となる令和 4 年度運輸事業振興助成交付金の都道府県バス協会への交付額(民営バス)は、合計で 12 億 2,791 万円であり、令和 3 年度と比較すると 7,482 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。

なお、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 2,128 万円、輸送の安全確保に関する事業: 5 億 133 万円、適正化に関する事業 7,562 万円であった(令和 3 年度)。

12. 総務関係

(1) 会員事業者数の現況等

9月に会員名簿を作成し、全会員へ送付した。令和4年9月時点の事業者数等は以下のとおりである。

①事業者数 2,317者（民営2,296者、公営21者）

（兼業848者、乗合専業66者、貸切専業1,390者、特定専業7者、その他6者）

前年に比べ44者の減少

②バス車両数 94,308両（乗合56,736両、貸切34,216両、特定3,356両）

前年に比べ1,574両の減少

(2) 会議の開催状況等

日本バス協会定時総会を6月21日、臨時総会を11月17日に開催。理事会を5月18日、6月21日、9月21日、令和5年1月17日、3月23日に開催した。

また、例年開催していた事業者大会に代わり、「バス危機突破 総決起大会」を自由民主党本部にて開催した。

総会、理事会及び委員会の開催状況は参考資料のとおり。

(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、一般の方には、協会の活動情報やバスに係る最新情報等の情報発信を行った。特に、新型コロナウイルス対策に関連する情報については、社会情勢を踏まえ、掲載情報の迅速な更新に努めた。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速やかな情報伝達に努めた。さらに、「日本のバス事業」「バスマ月報」の発行やNBAメールマガジン配信により、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。

なお、協会ホームページは、前回リニューアルから10年が経過していることから、掲載内容やコンテンツを刷新し、より利用しやすくなるよう、スマホ版の創設も含めたリニューアルに取り組んだ。

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、「みんなの乗車が走り続けるためのエネルギー！ “乗って応援！バスの未来”」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掲出した。

ウ. その他の広報活動

- ・8月3日、4日の2日間にわたり、「こども霞が関見学デー」に参加した。
- ・9月22日～25日に「ツーリズム EXPO ジャパン 2022 in 東京」に出展し、全国旅行業協会（ANTA）と協力し、同協会ブース内でコロナからの観光需要の復活・回復に向け、貸切バスのPRを行った。

(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 482名）
- ・観光バスガイドに対する会長褒賞（6月実施 77名）
- ・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 5名）

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

10月25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名と運転者30名が国土交通大臣表彰を受賞した。コロナ禍前、受賞者を招いて開催していた日本バス協会主催の祝賀会は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から開催を取り止め、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、永和監査法人に監査を依頼しているが、令和4年度の監査が11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4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。