

令和5年度事業報告

自 令和 5年 4月 1日

至 令和 6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を乗り越え、足踏みがみられながらも緩やかに回復しているが、緊迫する国際情勢や金融引締めなどの海外景気の下振れリスクを抱えている。

バス事業は3年にわたるコロナ禍等の影響を大きく受けたが、現下の最大の課題は運転者数の大幅な減少に加えて、本年4月からは働き方改革として休息期間の延長などが行われ、一層人手不足が深刻化したことであり、路線バスの便数削減や路線廃止、貸切バスの受注制限などの影響が顕著に現れた。輸送人員は乗合バス事業、貸切バス事業ともコロナ禍前には戻らず、一方で燃料価格をはじめ物価上昇によりバス事業は依然として厳しい経営状況が続いた。

このような状況に対して、日本バス協会は予算要望、政策要望を取りまとめて、国や国会議員に対し、11月のバス危機突破総決起大会の開催など、数次にわたり、要請活動を行い、バス路線維持のための国庫補助制度の見直しによる支援強化、運転者確保のための乗合バス運賃の円滑な改定及び貸切バスの公示運賃の改定がなされたほか、外国人バス運転者受入れが可能となるよう関連制度の見直しが図られた。また、EVバス、DX関連をはじめとするバス関係予算の増額や燃料価格激変緩和措置の継続が認められた。

さらに、バス事業にとって最重要課題である安全確保の取組みを進めるとともに、貸切バスについて国と連携して、運行管理の規制強化に対応するほか、日本バス協会が行っている貸切バス安全性評価認定制度を抜本的に見直し、利用者からの一層の信頼向上を目指した。

また、カーボンニュートラルの実現、デジタル化社会を目指す自動運転やMaaS、キャッシュレス化の推進の取組みを進めた。

具体的な事業についての報告は以下のとおりである。

1. 政府与党に対する要望活動

(1) 「バス危機突破 総決起大会」の開催

令和5年11月8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。バス事業は、コロナ禍の3年間における人流抑制により極めて大きな打撃を受け、さらには燃料高や人手不足にも直面し、危機的な状況にあることから、持続的なサービス提供を行うための施策や人手不足対策などの支援を求めた。当日は、全国からバス業界約250名が集結するとともに、バス議員連盟を中心に96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。

清水会長は挨拶で、【「地域ブロック平均単価」を「実勢コスト」に】、【人手不足対策、外国人運転者制度の実現】、【EVバス補助金の大幅増額】、【キャッシュレス化の加速】の4項目を掲げ、その実現を訴えた。

バス議員連盟の逢沢一郎会長からは、「地域交通としてバス路線を維持するため、バス事業者は懸命な努力を続けておられる。それをしっかりと政治と行政で支え、国民の皆さまの移動の自由を確保できるよう、バス議連とバス事業者が一丸となって取り組んでいきたい。」とのご挨拶をいただいた。

御来賓の方々からは、まず自由民主党の森山裕総務会長から、「地方のバス路線は大変厳しい状況にある。何とか対策を打たないと、公共交通の持続可能性がないことは党内で共有されている。本日決議される内容をしっかりと受け止め、皆さまと一丸となってこの苦難を乗り越えてまいりたい。」とのご挨拶を、また、萩生田光一政務調査会長からは、「昨年が続いてバス総決起大会が自民党本部で行われることはバス業界の危機感の表れとして重く受け止めている。バス事業がしっかりと継続できるよう、バス事業者の皆さまと共に力を合わせて頑張っていきたい。」との挨拶を、さらに、國場幸之助国土交通副大臣からは、「地域の足を支える公共交通の最後の砦として、バス事業者には日々ご尽力いただいている。路線維持を支える補助金に必要な予算の確保、補助制度の見直しをしっかりと進めていき、バス事業を継続的に維持・改善できるよう、皆さまの経営をしっかりと支えるべく対策を講じていきたい。」とのご挨拶をそれぞれいただいた。

次に、京浜急行バス(株)三崎営業所鈴木所長から、現下の運転者不足で毎日の路線維持にご苦労されている現場の声が届けられたあと、出席された国会議員の先生方お一人お一人から力強い応援のお言葉をいただき、要望事項4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) 自由民主党バス議員連盟に対する要望活動

令和5年4月20日に自由民主党バス議員連盟(会長:逢沢一郎先生)の総会が開催され、清水会長、宮岸副会長、宮本副会長(貸切委員長)、丸山高速バス委員長、早川税制対策委員長、平位IT情報化推進特別委員長、古川理事、石指理事長が出席した。バス議員連盟田村副会長の挨拶の後、清水会長が挨拶し情勢説明を行った。その概要は以下のとおり。

- ・乗合バスの幹線系統補助における赤字額と補助金には大幅なギャップがあると考えている。中でも、補助金算出のコストが地域ブロック平均単価とされていることが問題である。国や地方自治体からの補助金を算出する際は、この地域ブロック平均単価で抑えられてきている。このため、コスト算定方法を現在の地域ブロック平均ではなく、実勢単価へ変更することをお願いしたい。
- ・運転者不足により路線が無くなってしまう。様々な企業努力をしているが、日本人の採用だけでは限界がある。外国人運転者について、法務省、警察庁に検討をお願いしたい。
- ・団体旅行の需要が全然戻っていない。引き続き、全国旅行支援をお願いしたい。
- ・貸切バスの悪質事業者が退出する仕組みを早急に創出していただきたい。
- ・EVバスに対する100億円の補助金枠を作ってください、非常に感謝している。業界として2030年までにEVバス1万台導入を目標としており、更なる補助金の増額と導入しやすい環境整備をお願いしたい。

総会では、①地域ブロック平均単価による算定方法を改め、バス事業者の実勢コストとすること、②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行うこと、③団体旅行の機運を高めるため旗を振り続けるとともに、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を大幅に増額する措置を引続き講じること、が決議された。

令和5年10月19日に自由民主党バス議員連盟総会が開催され、清水会長、宮本副会長（貸切委員長）、宮坂高速バス委員長、古川環境対策委員長、早川税制対策委員長、平位IT情報化推進特別委員長、石指理事長が出席した。清水会長より、地域ブロック平均単価を実勢単価へ変更すること、外国人バス運転者の検討、EVバス補助金の増額等について改めてお願いするとともに、国におけるキャッシュレス化に向けた具体的な環境整備について訴えた。

総会では、①地域ブロック平均単価による算定方法を改め、バス事業者の実勢コストとすること、②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行うこと、③EVバス導入の際の車両及び関連設備に対する補助金予算を大幅に増額する措置を引続き講じること、④キャッシュレス化に向け具体的な環境整備を進めること、⑤燃料油価格激変緩和措置により、燃料価格の負担軽減の支援を引続き講じること、が決議された。

令和6年2月14日、自由民主党バス議員連盟総会が開催され、清水会長、宮本副会長（貸切委員長）、古川環境対策委員長・外国人運転者受入推進部会長、早川税制対策委員長、平位IT情報化推進特別委員長、石指理事長が出席した。

清水会長より、

- ・年始に能登半島地震が発生した。バスはその役割をしっかりと果たしている。
- ・去年は、先生方のお力で補助金の算定方法についてブロック平均単価にバス会社の経営努力を加味する制度への変更がなされ、感謝申し上げる。
- ・バスは運転士不足が深刻。運転改定をコンスタントに実施して賃上げしてい

くしかない。さらに外国人運転士の受入れや自動運転を進めていきたい。また、運転士の負担軽減のためにもキャッシュレスを早期に実現したい。

- ・4月から貸切バスの安全規制が強化されるが、国には悪質事業者の退出をお願いしたい。
- ・今日のテーマのEVバスは、2030年に1万台を達成すべく供給をお願いしたい。

などの発言を行なった。

次に、国土交通省公共交通政策審議官より令和6年度政府予算案、バス関連予算について、

- ・バスに関係がある地域公共交通の予算は、令和5年度補正予算、令和6年度予算ともに前年度を上回る金額を確保している。
- ・赤字バス路線への運行支援は当初予算でしっかりやっていく。また補正予算でEVバスの導入支援なども行う。さらに地域公共交通のリ・デザインでは自治体に地域公共交通への問題意識を持ってもらい、この中では自動運転の実験も支援する。

との説明があった。

次に、EVバスを開発している、いすゞ自動車及びEVモーターズジャパン両社より開発の現状と課題について動画を交えて説明があった。

出席した議員からは、

- ・EVバス製造に関しては、我々もできる限りの支援をやっていきたい。
- ・貸切バスの規制強化の件は、悪質、遵法意識の無い事業者をどうやって退出させていくかが問題であり、真面目にやっている事業者の重箱の隅を突くような監査はしないでほしい。
- ・路線バスの自動運転化は、いつまでも実験というのは今年ぐらいでやめてほしい。
- ・貸切バスは下限運賃の徹底をしっかりやってほしい。

等の意見があった。

これらに対し国土交通省物流・自動車局長から、

- ・貸切バスの規制強化について、叩きやすいところを叩くようなことにならないよう、しっかりした監査のあり方を徹底していきたい。
- ・自動運転の実用化について、実証実験の予算を昨年度から大幅に増額してもらった。実用化、実装化を一日も早く進めていきたい。
- ・貸切バス運賃の件、今年4月から、上限下限ではなく、下限運賃を引き上げて、明確に設定する制度に改正したので、これを徹底していきたい。

最後に逢沢自民党バス議連会長より、EVバスの取組みについて両社から報告をいただいたが、諸外国に比べて少し遅れている現状認識を持ったが、日本の技術力に必要な人材と資金を投入すれば追いつけるという印象を持った、などの発言があった。

令和6年3月22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

坂高速バス委員長、古川環境対策委員長・外国人運転者受入推進部会長、早川税制対策委員長、金井労務副委員長、西村貸切副委員長、石指理事長が出席した。

清水会長より、

- ・バス業界は人手不足が本当に深刻。運賃改定を定期的にやって賃上げに回していくしかない。また、外国人運転者の受入れは、先生方のおかげで制度ができるが、スムーズに運用していきたい。カスタマーハラスメントの問題も深刻で、これをクリアしなければバス業界に就職してくれない。
- ・貸切バスも4月よりインターバルが9時間となり、様々な旅行設定にも支障が出ている。
- ・完全なキャッシュレス、運賃箱の無いバスを2030年には当たり前にしたい。
- ・今日のテーマである自動運転だが、実験から本格化の段階へ進めたいと思っているので、先生方にご支援をお願いしたい。

などの発言を行なった。

続いて、外国人運転者受入推進部会長である東急バス(株)古川社長より、同社がベトナムで展開しているバス事業について動画を交えて説明を行なった。

次に、自動運転バスの現状や課題等について、神奈川中央交通(株)今井社長及びBOLDRY(株)佐治社長よりそれぞれ説明があった。

出席した議員からは、

- ・自動運転バスは、高齢化や過疎化が進んだ地域の公共交通維持に適したものである。
- ・改善基準告示の一部に合理性がない部分がある旨、厚生労働省に申し上げた。
- ・地元の大学内のキャンパスで自動運転バスに乗車したが非常にスムーズだった。バス運転者不足は相当なもので、自分も全面バックアップしたい。
- ・外国人運転者がどれくらい入ってくるか、また、自動運転は、国交省とバス協会連携をして、ある程度、計画を立ててやってほしい。

等の意見があった。

次に、西村貸切副委員長から、

- ・貸切バスは深刻な人手不足で、乗務員が足りずに仕事を受けきれていない。
- ・4月からインターバル9時間が義務化された影響が大きい。

との説明があった。

国土交通省物流・自動車局長からは、

- ・改善基準告示は、厚生労働省と連携して合理的なものとなるよう取り組んでいきたい。
- ・自動運転バスは、議連の先生方のおかげで予算も増やしていただいたので、それをしっかりと有効活用して実装を進めていきたい。
- ・外国人運転者受入れと自動運転については、トータルな視点でバス協会はじめ関係機関と連携して進めていきたい。

との説明があった。

最後に逢沢自民党バス議連会長より、自動運転は、目標の年次を定めて対応していきたい、外国人運転者も着実に進めていきたい、インターバルの問題は、

現実としてどのように着地できるかを議連としても努力していきたい、との発言があった。

(3) 公明党バス振興議員懇話会に対する要望活動

6月15日、公明党バス振興議員懇話会（会長：北側一雄先生）が開催された。日本バス協会からは清水会長、古川環境対策委員長、早川税制対策委員長、石指理事長が出席した。清水会長より、乗合バスの赤字額と補助金には大幅なギャップがあるため、補助金算出に使用される地域ブロック平均単価を実勢単価への変更することや外国人運転者の受入れ及びキャッシュレスバスに関する取組みへの後押しをお願いした。出席した議員からは、補助金に関して実勢にするべきである。また、外国人労働者に関して、現状は特定技能を証明する手段がなく検討を重ねて頂きたい。キャッシュレスに関して、外国では現金運賃とキャッシュレス運賃に差があるようにキャッシュレスの流れを行政も含めて検討するべきであるなどのご意見があった。最後に北側会長より、今後関係省庁と議論を行い、支援等について取り組んでいきたいと回答があり閉会となった。

2. 運転者の確保対策と働き方改革の実現について

(1) 運転者不足問題について

バス事業の運転者不足は、コロナ禍により一層進んでいる。事業者は賃金・労働条件の改善、採用の強化等に取り組んでいるが、運転者を確保できなければ路線バスの減便・廃止、貸切バスの受注制限の拡大は避けられない。日本バス協会の試算では、このまま運転者を確保できなければ2024年時点で2.1万人が不足し、2030年には3.6万人が不足することになり、さらに深刻化する見通しである。これらの状況を踏まえ、日本バス協会は運転者の採用や育成に関する国による支援の充実、外国人バス運転者の受入れが可能となるよう、特定技能制度などの在留資格及び大型第二種免許が円滑に取得できるようにするための制度見直しを、令和5年10月に開催された自民党バス議連において要望し、その実現に努めてきた。その結果、国土交通省の令和5年度補正予算において、大型第二種免許取得支援等の人材確保対策が措置されている。また、日本バス協会の交付金助成事業（大型第二種免許取得要請助成）への支援についても助成対象人数の拡充を行った。

(2) 外国人バス運転者の受入れ推進について

令和5年8月3日に開催した都市交通・地方交通・環境対策合同委員会において、①外国人バス運転者の受入れが可能となるよう特定技能制度などの在留資格について見直しを行うこと、②外国において日本の大型二種免許が取得できない状況等も考慮し、送出国での運転免許資格を日本における相応の運転免許と取り扱うこと、大型二種免許取得要件について、送出国での運転免許資格を考慮する

等により円滑に取得できる制度とすること、③外国人が日本で大型第二種免許を取得する際に外国語による学科試験の実施、免許試験場や自動車教習所での外国語対応の充実を図ることについての要望を取りまとめ、法務省及び関係各省庁へ要望書を提出した。この後、日本バス協会として、運営委員会の下に「外国人運転者受入推進部会」（部会長：東急バス(株) 古川社長）を設置した。令和5年10月11日の第1回部会から令和6年2月19日の第4回部会までに、外国人の受入体制、特定技能評価試験の実施主体・体制及び実施国、外免切替や自動車教習所の受入体制、国内に滞在する外国人材の確保、研修の実施、外国人に対する利用者の安心感醸成等についての検討を進めた。国においては、令和6年3月29日、特定技能1号（在留期間：上限5年）の対象分野に自動車運送業を追加することが閣議決定され、外国人をバス運転者として雇用することが可能となった。今後、外国人運転者受入推進部会を中心に外国人バス運転者の受入れに必要な特定技能評価試験制度の構築等の準備を早急に進める。

(3) 自民党国土交通部会について

令和6年2月8日、特定技能制度の対象分野追加等に係る検討状況や業界ヒアリングを議題とする自民党国土交通部会が開催され、日本バス協会から石指理事長が出席した。業界ヒアリングには当協会の他、全日本トラック協会、全国ハイヤー・タクシー連合会及び東日本旅客鉄道が出席した。石指理事長より、バス運転者不足が深刻化し、減便や路線廃止等が相次ぎ、運転者の確保は喫緊の課題となっていること、バス事業者は日本人を雇用するために賃金・労働条件の改善や募集活動の強化を行っているが、それでもなお運転者が不足する現状において外国人運転者の受入れが必要不可欠となっていることから、外国人バス運転者の受入れが可能となるよう、特定技能制度に自動車運送業の追加を行っていただくこと、外国で取得した運転免許資格を日本の運転免許に切り替える際の知識確認・運転技能確認における外国語対応の強化を図るとともに、特定技能制度で従事する予定の外国人に対する外免切替手続の円滑化を実施していただくこと、また、大型第二種免許取得の際の外国語対応を充実していただくことについて要望した。出席議員からは、バスとタクシーは日本語が分からなければ乗客の命にもかかわるため日本語レベルをN3以上とすることを検討すべき、外国人がドライバーとして運転しても安心して乗車できるという実例や外国人が日本人と同等のサービスで接遇を行っていることを示す取組みをおこない、利用者に安心してもらえるよう努めてほしいとの発言があった。

(4) 改善基準告示の改正に向けた取組み

令和6年4月から時間外労働の上限規制に加えて、改善基準告示の改正が始まる。これに向けて日本バス協会は、告示改正に関する説明会の開催について厚生労働省に働きかけを行い、労働局等にて告示改正に関する説明会が令和5年4月から10月までの間に118回開催された。また、令和5年6月13日、改善基準告示の改正に向けた各社の取組状況を議題とする労働問題研究会を開催した。まず、

改正内容に係る不明な点や確認したい点について、厚生労働省労働基準局監督課監督官より回答いただいた後、回答内容について監督官と出席委員との間で意見交換がなされた。次に、改正改善基準告示に係る準備状況について、出席委員全員から報告があった。主な対応としては、減便によるダイヤの見直しであり、告示改正により一定の増員が必要となるとの発言もあった。令和6年1月12日、厚生労働省に対して、日本バス協会より、運転者等の労働者不足という問題を抱え、利用者への影響は減便や路線廃止等として顕在化している中で、2024年問題も加わり、労働者不足は一層深刻化する見通しであり、運転者等の待遇改善に努め、運転者確保に向けて取組みを進めていることについて説明し、神奈川県バス協会より、改正改善基準告示施行に向けた具体的対策について説明を行った。担当の監督課長から本省レベルに加えて、地方労働局とバス協会、バス事業者との連絡を強化する方針が示された。

(5) 自民党政策審議会について

令和6年3月6日、参議院自民党は建設業、バス・トラックドライバーの働き方改革を議題とする政策審議会を開催し、日本バス協会から金井労務副委員長、西村貸切副委員長、石指理事長が出席した。金井労務副委員長より、改善基準告示の見直しにより、最終バスの繰り上げや通勤・通学時間帯の減便による車内の混雑や積み残しが起こり得ること、今後は人手不足による減便・路線の廃止がさらなる加速が想定されること、将来にわたり持続可能な地域交通のあり方を今まで以上に地方自治体が主体となり、地域住民も巻き込み、早急に議論する必要があること等について説明した。また、西村貸切副委員長より、特に運転者の休息時間が1時間長くなることで、夜遅くに終了する業務に影響が出始めているが、休息時間は前日の仕事の量には関係なく、前日の夜1時間でも12時間でも同じ扱いになっているため、その疲労度等も考慮していただくことができないか、歩合制の給与体系が多く、昨今の働き方改革で仕事量が制限され、給与面での影響も心配していること等について説明・要望した。出席議員からは、この改正で働きたい人が働けず、離職せざるを得なくなれば経営も成り立たないため厚生労働省がフォローしてほしい、前日の働き方は考慮すべき、等の発言があった。厚生労働省労働基準局長からは、改善基準告示の改正は5年の猶予期間を設け、関係業界や学識経験者等でとりまとめ、業界団体に周知してきたところだが、それでも厳しいということで見直しの必要があれば検討するとの発言があった。国土交通省総合政策局参事官からは、減便については重く受け止めている。運賃改定時に人件費を実績ベースでみたり、大型二種免許取得費用の補助を行うなど、バスドライバーの育成支援を行っている。キャッシュレスなど省力化も含め、業界と一緒に取り組んでいくとの発言があった。

3. 乗合バスについて

(1) 地域公共交通活性化再生法の改正

地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和5年4月28日に公布された。同年7月1日に、交通分野におけるDX・GXを推進する「道路運送高度化事業」の拡充が施行された。キャッシュレス決済、EVバス等の導入等の内容を含む全国初の道路運送高度化実施計画が、同年11月に認定された。また、「地域公共交通利便増進事業」が拡充され、地方公共団体が交通事業者と協定を締結し、安定的な交通サービスの確保を図る長野県の「松本地域公共交通利便増進実施計画」が、同年9月に全国初で認定された。

(2) ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会について

国土交通省は、公共交通が不十分な地域における、持続可能で利便性の高い交通サービスの確保を進めるために、タクシー、乗合タクシー等の「ラストワンマイル・モビリティ」に関する課題を総合的に検討するとともに、交通事業者、国、自治体の共創により地域公共交通の確保に資するDX・GXを加速させるための方策についても検討することを目的として「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」を令和5年2月に立ち上げた。検討会には日本バス協会もオブザーバーとして参加した。また、令和5年6月の第5回検討会において、日本バス協会の清水会長が伊予鉄グループ代表として、EVバスの導入やキャッシュレス化の推進について説明した。「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」について、令和5年5月にとりまとめられ、持続的で利便性の高い交通サービスに向けた制度・運用の改善、自家用有償旅客運送制度の活用などが盛り込まれた。また、「担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組みの方向性」について、令和5年7月にとりまとめられ、二種免許取得に係る支援、EV車両の導入支援、キャッシュレス決済比率の向上に向けた環境整備などが盛り込まれた。

(3) 運賃制度の見直しについて

厳しい経営環境にあるバス事業の運転者不足や労働環境の改善を図る重要な手段の1つである運賃改定について、日本バス協会はかねてより申請手続きの簡素化、認可の迅速化等の制度見直しを図るよう強く要望を行っていた。

① 運賃申請認可の迅速化等について

国土交通省は、地方運輸局への認可権限委譲拡大について、5月19日に現行の150両未満から700両未満とする省令改正を行った。また、5月31日に運賃三角表の上限認可手続きを廃止する通達改正を行った。

更に、7月28日付事務連絡により、コロナ禍からの需要回復推計書類の廃止及び原価計算書類の簡素化が図られるなど申請に係る事務負担の軽減が図られた。

② 運賃改定における査定方法の見直しについて

国土交通省は、運賃改定において適切な賃金水準確保や将来の設備投資に係る原価を適切に反映できるよう、運賃の上限認可の基準となる原価の算定方法等について所要の見直しを行うとともに、政策的な割引運賃の導入促進を図るため、運送収入の増加を目的としない暫定的な割増運賃の設定に関する審査方法を定めた通達改正を行い3月29日に実施された。

主な改正内容は以下のとおり。

- ・持続可能な経営を促すための措置として、運賃改定の要否判断基準の見直しが実施された。具体的には、「実績年度または翌年度の収支率が100%以下」要件を廃止し、平年度の収支率が100%以下の場合に運賃改定が可能となった。
- ・適切な賃金水準確保、将来設備投資を促すための措置として、DX・GX、人材確保に係る審査方法を追加し、投資計画に基づく申請額を認めるとともに、将来の設備投資に係る償却についても原価に反映できるようになった。また、人件費に対する審査方法については、給与の実績値が該当地域の全産業平均を超える場合も、原則実績値を採用し査定することとなった。
- ・政策的要請への対応を促すための措置として、キャッシュレス化の推進に資する運賃制度や公共的割引を導入する際、運送収入を増加させることを目的としない場合、簡便な運賃改定が可能となった。また、観光客が多くを占める路線を含む地域において、オーバーツーリズム未然防止対策として、多頻度割引等の導入を前提とした通常より高い上限運賃の設定が可能となった。

(4) 運賃・IT情報化推進特別委員会の開催について

令和5年9月12日に運賃・IT情報化推進特別委員会を開催した。まず、国土交通省自動車局よりバス事業の現状について説明を受けた。次に、総合政策局モビリティ政策課より日本版MaaSの推進について説明を受けた。続いて、IT情報化推進特別委員会としてGTFSを活用する各種施策の推進状況について共有及び協議し、最後に事務局より、バスのキャッシュレス化の推進について説明を行った。

(5) キャッシュレス決済手段の導入状況等の実態調査の実施

国土交通省総合政策局より依頼を受け、1月4日に利用者利便の向上およびバス事業者の経営改善を目的とした実態調査を実施。調査内容は「キャッシュレス機器を搭載した車両数」や「収入額におけるキャッシュレス比率」等で、全国の乗合事業者223社の中から、97%を超える事業者から回答をいただいた。今後、課題や対応方策について、官民で検討していく。

(6) 高速バス委員会の開催

令和6年2月27日に高速バス委員会を開催した。事前に委員から広く意見を聴取し情報交換を行い、労務・技術安全関係の質問等に対し事務局から回答を行った。続いて、委員より運行基準図の運用について問題提起が行われた。

なお、国土交通省物流・自動車局旅客課の参加を得て、質疑応答や意見交換等を行った。

(7) 都市交通・地方交通・税制対策合同委員会の開催

令和6年3月15日に都市交通・地方交通・税制対策合同委員会を開催した。国土交通省物流・自動車局より令和5年度補正予算および令和6年度予算について説明を受けるとともに、地域公共交通確保維持改善事業の幹線系統補助における地域ブロック平均単価について、来年度からの見直し内容の解説があった。また、社会資本整備総合交付金やEVバス関連施設の固定資産税の特例措置を受けるために「道路運送高度化実施計画」を事業者が策定する必要があることから、多くの事業者に内容を理解して申請していただくことを目的に、全国初の本計画の認定会社である伊予鉄バスより内容の説明を行った。

(8) 自動運転の実現に向けた検討会等への参画

バスの自動運転は、安全性の向上、運転者不足対策として期待が寄せられる一方、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っている。

現在、廃線跡地等の限定地域での低速車両、遠隔監視のみレベル4無人運転の移動サービスが実現されているが、今後2025年に市街地の混在交通下におけるレベル4サービスを実現する政府目標に向けて、2025年度50か所程度、2027年度100か所以上を達成させるための技術開発が進められている。

日本バス協会は、令和6年1月10日、3月22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のサービスについて一般道の混在空間に展開可能な協調型システムの基本的な目標・要件を設定し、地域の特性別のユースケースを整理した上で、地域の特性に応じた協調型システムの導入を促進するとされた。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へ適宜情報を提供していく。

(9) 令和4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5年12月に公表した令和4年度乗合バス事業の収支状況（保有車両数30台以上の217者対象）によると、輸送人員は33億2百万人で対前年7.7%の増加（コロナ前の平成30年度比では17.6%減少）となった。このうち、大都市部（三大都市圏）は22億74百万人、7.5%増（30年度比15.6%減）、その他地域は10億28百万人、7.9%増（30年度比21.6%減）となっている。収入は全体で6,320億円、対前年7.8%増（30年度比14.1%減）、大都市部は4,079億円、7.1%増（30年度比11.6%減）、その他地域は2,242億円、9.0%増（30年度比18.2%減）となっている。経常収支率は全体で87.3%と前年から6.3ポイント

上昇（30年度からは7.8ポイント下降）した。地域別では、大都市部は94.8%と前年度の88.7%より改善（30年度の102.6%は下回る）し、その他地域も、76.4%と前年度の69.9%より改善（30年度の84.7%は下回る）している。令和4年度は、対象事業者のうち大都市部で22社、その他地域で6社が黒字となっており、経営状況は前年度より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。

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5年9月14日、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（第8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「安全意識の徹底」「安全運行の確保」「健全な経営基盤の確立」を柱とした日本バス協会としての取組みとともにIT機器の義務化に対し、業界としてももしっかり取り組むことを説明し、あわせてこれらの措置の実施等に対する国の重点的な監査等を要望した。また、委員の中から、「貸切バス事業者安全性評価認定制度は安全性が高い会社を認定するものであるが、認定された会社が重大事故を起こす例がみられる」といった意見について、清水会長より、「利用者の信頼回復のために貸切バス事業者安全性評価認定制度を抜本的に見直す」旨説明した。

(2) 貸切バス事業の経営状況

令和5年12月に日本バス協会が取りまとめた、令和4年度の貸切バス事業の経営状況（405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戻っていない。調査対象事業者合計で経常収入は1,195億円、経常費用は1,165億円、経常損益は30億円の黒字で、経常収支率は前年度より上回り102.6%の水準となった（前年度は90.5%）がコロナ前（平成30年度）の水準（105.8%）には戻っていない。黒字事業者は全体の55%の221社、赤字事業者は45%の184社である。令和4年度の実働日車当たりの営業収入は77,928円であり、前年度の69,864円より11.5%上がっているが、コロナ前（平成30年度）の水準（82,149円）には戻っていない。支出では、実働日車当たりの人件費と実働日車当たりの減価償却費については前年度より減少しているものの、実働率が上がっているため、人件費と減価償却費の総額は増加している。昨年度同様、実働率が低下していることにより実働日車当たりに占める経費の割合が増加し、引き続き、厳しい経営状況となっている。また、燃料油脂費の原価に占める割合は、7.3%と社会情勢の影響による燃料高騰により年々上昇している。

(3) 運賃・料金制度の定着と見直しへの対応

貸切バスの運賃・料金制度は平成26年度に実施されて以来、コロナ禍も重なったことから、公示運賃の見直しが行われていなかったが、燃料高騰や物価高に加

え、深刻な運転者不足へ対応するため、国土交通省と協議を重ね、6月の「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を経て、令和5年10月より現状にあった公示運賃へと見直しが行われた。今後は、2年に一度の周期で貸切バス事業者の要素別原価を調査し、必要に応じて見直しを行っていくこととなっている。今回は公示運賃の見直しと同時に幅運賃が廃止され、下限運賃を基準運賃額へ変更され、下限運賃以上であれば貸切バス事業者が自由に運賃を設定することができるようになり、貸切バス業者がしっかりとした健全な経営ができるような制度見直しとなった。

また、「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」では、点呼点検時間、実費収受の適正化の検討等、残された検討項目について継続して行うことになった。今後も、日本バス協会の貸切委員会や貸切小委員会において、フォローアップ会合で検討される項目について議論を行い、事業者の意見をフォローアップ会合へ伝えていく。

日本バス協会として、貸切バス事業者が確実に新たな運賃・料金を収受するよう、制度の定着を図るべく、国土交通省へは監査や貸切バス適正化機関による巡回指導において、下限割れ等、運賃・料金制度を無視するような悪質事業者を厳しく取り締まってもらおうよう、引き続き要請していく。

(4) 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4年度末までに更新期限を迎えた事業者累計4,777者のうち798者(16.7%)が退出、更新を許可された事業者が3,528者、審査中の事業者が451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166者、非会員は632者であり、大多数が非会員事業者である。

平成29年度から、貸切バス事業者に対し貸切バス適正化機関が巡回指導業務を行っている。令和4年度は全国で4,235件指導し、このうち、2件について、運輸局へ通報している。令和5年度は、全国で3,196件の巡回指導を行うこととしている。このうち、992件(31%)は地方バス協会が貸切バス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。貸切バス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、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を強く要望していく。

(5) 貸切委員会の開催

令和5年8月1日に貸切委員会を開催し、最初に国土交通省物流・自動車局の森旅客課長の挨拶の後、鈴木専門官より「貸切バスの公示運賃の見直しについて」説明があった後、議論を行った。次に、永井安全政策課長の挨拶の後、小柳総括より「旅客自動車運送事業運輸規則等の一部を改正する省令案等について」説明があり、質疑応答を行った。その後、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。

令和6年3月5日に開催した貸切委員会では、最初に国土交通省物流・自動車局の森旅客課長より「貸切バスの最近の情勢について」説明があり、永井安全政策課長の挨拶の後、安全政策課の宮坂専門官より「貸切バスの安全性の強化について」説明があり、質疑応答を行った。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後、佐久間座長より令和6年1月30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があった。その後、大阪バス協会の阪部専務理事より、「大阪・関西万博について」説明があり、最後に、事務局より、「貸切バス事業者安全性評価認定制度の変更について」を説明した。

(6) 貸切小委員会の開催

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。なお、毎月の貸切小委員会には国土交通省物流・自動車局より旅客課長、安全策課長はじめ当局の方々に出席をいただいている。

令和5年5月9日の小委員会では、4月に実施した実態調査の結果について確認し、会員貸切バス事業者の抱えている運賃等の課題について議論を行った。貸切小委員会では、国が提案している幅運賃の廃止について同意していたものの、実態調査の回答の中には、「幅運賃制度を維持すべき」といった意見が一定数あったことから、5月に貸切委員長、副委員長で、意見の多かった地域（鹿児島県、宮城県、青森県、岐阜県）に訪問し、地元の貸切バス事業者にヒアリングを行った。次に、国土交通省より貸切バス適正化機関による巡回指導の運営方針について、優良営業所の重点指導からの除外、一定の違反があった営業所に対しては再度の巡回指導・改善が継続して行われているのかというチェックを行う旨の説明があった。その後、4月4日における運転者不足の分科会取りまとめについて、座長の西村貸切副委員長より小委員会に報告し、資料を宮本貸切委員長に提出した。

令和5年6月6日の貸切小委員会では、宮本貸切委員長から、幅運賃の件で5月に訪問した地域でのヒアリングについて報告があり、幅運賃制度を廃止しても大きな影響がないことがわかった旨の報告があった。また、国が提案していた車種区分の見直し（通勤区分の新設）については、事前に中小貸切事業者専門部会のヒアリング内容を参考にし、国土交通省において6月に開催される、「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での、日本バス協会の方向性を決定した。

7月4日の貸切小委員会では、国土交通省より6月27日に開催された「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の報告があり、今後、要素別原価調査を実施し、秋に公示運賃を見直すことが決定した旨の説明があった。

9月以降の貸切小委員会では、「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合での今後の検討事項や令和6年4月から実施されている貸切バスの安全規制の強化の詳細の確認等、様々な課題等について議論を行った。今後も、貸切小委員会において、貸切バス事業者の抱える課題について活発に議論

を行い、対応していく。

(7) 中小貸切事業者専門部会の開催

令和6年1月30日に中小貸切事業者専門部会を開催した。まず、国土交通省物流・自動車局森旅客課長の挨拶の後、鈴木専門官より、「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、日本バス協会より「貸切バスの安全性強化について」説明を行った後、各委員から各地の状況について報告を行った。最後に事務局より、「貸切バス事業者安全性評価認定制度の変更について」説明した。

(8) 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

令和5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、更新事業者は12月にそれぞれ認定を行った。

令和5年6月30日、第1回貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催した。令和5年度申請については965者（新規申請事業者130者、更新申請事業者835者）と、前年度の1,026者から、61者減少したものの、申請事業者の合計保有車両数は16,151両（新規申請事業者1,520両、更新申請事業者14,631両）と、前年度（15,567両）から584両増加している。

4月から書類審査、訪問審査を行い、新規申請については、9月29日の第2回貸切バス事業者安全性評価認定委員会において102者の認定を行った。また更新申請事業者については、12月15日の第3回貸切バス事業者安全性評価認定委員会において、786者の認定を行った。これにより令和5年12月末現在の全認定事業者は2,028者、対象車両は33,735両となった。会員事業者の78.8%、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57.0%、車両数の78.6%となった。

また、2022年に発生した静岡での死亡事故を起こしたバス事業者が三ツ星事業者だったことから、9月に開催された「軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議」（第8回フォローアップ会議）において、清水会長より「評価認定制度の信頼を回復するため、制度の抜本的に見直しをする」旨の説明を行った。12月の評価認定委員会において、制度の抜本的な見直しについて審議を行った。決定した内容は、2024年度より行政処分の厳格化を実施し、2025年度より、健康管理の強化、先進安全自動車の導入推進、教育・訓練強化等、より高いレベルの取組みを評価することとし、現在の三ツ星制度から五ツ星制度にするとともにセーフティバスマークの変更を行うこととした。

3月29日の第4回貸切バス事業者安全性評価認定委員会において、2025年度の制度変更に伴う評価認定規程の変更と一ツ星から五ツ星までの認定種別ごとの認定基準について決定した。今後は、既に先行して見直しを行った2024年度の申請について、新たな基準で審査を実施するとともに、2025年度の制度変更に向けて、新たな基準の周知、導入等、作業を進めていく。

5. 労務関係について

(1) 産業別最低賃金について

令和5年3月7日、第1回目の交渉が開始された私鉄総連と最賃問題研究会（委任状提出事業者99者）との間の産業別最低賃金交渉において、使用者側は各地のバス事業者が厳しい経営状況から抜け出すことができない現状を念頭に粘り強く交渉を行った。その結果、令和5年度の産業別最低賃金の協定額は、令和4年地域別最低賃金の最低水準額143,000円を5,500円上回る148,500円との合意に至り、令和5年6月22日に本調印された。

他方、政府は、令和5年6月16日、「経済財政運営と改革の基本方針2023」を閣議決定し、「地域間格差に関しては、最低賃金の目安額を示すランク数を4つから3つに見直したところであり、今後とも、地域別最低賃金の最高額に対する最低額の比率を引き上げる等、地域間格差の是正を図る。」としたことで、厚生労働大臣の諮問機関である中央最低賃金審議会の小委員会は、令和5年7月28日、令和5年度の最低賃金の引き上げ額の目安を、昨年度の31円を上回る過去最高額となる全国平均で41円に決定した。

この目安をもとに、都道府県ごとに地域別最低賃金が決められ、例年10月に新しい地域別最低賃金が適用されるが、人手不足や物価高を背景に24の県で国の目安を1円から8円上積みした最低賃金が答申された。

なお、答申に基づく地域別最低賃金の改定額（全国加重平均1,004円）を月額換算すると、全ての都道府県で私鉄総連との令和5年度産業別最低賃金の協定額を上回ることから、バス事業最賃問題研究会の各会員会社に対して、産業別最低賃金額の変更について通知した。

(2) 2024（令和6）年春闘情勢について

連合は、令和5年12月1日に2024春季生活闘争方針を確定し、賃上げ分3%以上、定昇相当分を含め5%以上の要求水準とした。私鉄総連は令和5年12月5日の中央委員会において「24春闘職場討議案」を提起しており、討議案では、月例賃金は定昇相当分2%プラスベア分として14,600円、産業別最低賃金要求は2023年度地域別最低賃金プラス10%とすることなどを提起した。経団連は、継続的な賃上げに向け、定期昇給などに加えベースアップ（ベア）実施を有力な選択肢として検討することを会員の大企業に求める、2024年の春季労使交渉における基本姿勢を既に公表。バス事業における令和6年春季労使交渉に当たっての基本方針案については、労働問題研究会においてバス事業の置かれている現在の危機的状況を考慮のうえ検討し、令和6年3月6日の労務委員会に諮り、了承された。今年の春季労使交渉の結果（令和6年4月15日までの報告）については、妥結した事業者は128者（前年同期135者）であり、112者（87.5%）が賃上げを行っている。妥結額をみると、5,000円以上の賃上げを行った事業者は77者（60.1%）であり、20,000円以上の賃上げを行った事業者も4者あった。平均賃上げ額は9,436

円、賃上げ率は4.07%であり、前年同期（5,111円、2.24%）と比較すると、金額で4,325円、賃上げ率で1.83ポイントの増加となっている。一方、年間臨時給（賞与）については、前年より増月（額）が30者（23.4%）であり、前年（25.2%）より減少している。

(3) 働きやすい職場認証制度について

2023年中に認証を申請したバス事業者は83者であり、内訳は一つ星が63者、二つ星が17者、三つ星が3者であった。2024年度の二つ星認証の新規申請と一つ星認証の新規・継続申請については、2024年7月1日から9月15日までの間が受付期間となっている。また、三つ星認証の新規申請については、2024年4月16日から5月31日までの間が受付期間となっている。2023年11月30日時点で既に認証を取得しているバス事業者は293者であり、このうちバス協会会員は276者、全会員に占める認定取得事業者の割合は12.1%である。また、日本バス協会としては、国土交通省への令和6年度予算編成に関する要望において、この認証制度の周知に対する支援と認証を取得した事業者に対する優遇措置の検討をお願いした。

(4) 労務委員会の開催について

令和5年8月24日に第147回労務委員会を開催し、事務局より外国人バス運転者の受入れに係る国への要望事項、外国人の受入れに係る特定技能制度の内容、外国人が日本で大型二種免許を取得する方法について説明・報告を行った。また、令和5年春闘妥結状況集計結果、私鉄総連との2023年産業別最低賃金に係る協定、働きやすい職場認証制度、その他としてバス運転者数の減少見込みを推計した資料等についてそれぞれ説明・報告を行った。令和5年12月12日に第148回労務委員会を開催し、事務局より人手不足対策に係る支援措置、2024年問題、外国人バス運転者の受入れに係る検討状況、春闘情勢、令和5年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果及び働きやすい職場認証制度について説明・報告を行った。令和6年3月6日に第149回労務委員会を開催し、事務局より外国人バス運転者の受入れに係る検討状況、春闘基本方針と春闘情勢、カスタマーハラスメントへの対応、2024年問題への対応及び働きやすい職場認証制度について説明・報告を行い、春闘基本方針は了承された。また、同日に開催された参議院自民党政策審議会の概要について、金井副委員長よりご報告いただいた。

(5) 労働問題研究会の開催について

令和6年2月16日、労働問題研究会を開催した。まず、事務局より2024年の春闘基本方針案について説明し、了承を得た。本案は3月6日に開催された労務委員会に諮り了承された。次に、令和6年4月に施行される改正改善基準告示に係る準備作業等の状況について、貸切バス事業者3社より報告があった。次に、事務局より日本バス協会が実施したカスタマーハラスメントに関するアンケート調査結果について説明した。最後に、事務局より日本バス協会において作成して

いる就職支援パンフレットの改訂にあたり、ご協力いただくようお願いした。

(6) カスタマーハラスメント防止への取組みについて

令和6年2月28日、労働問題講習会を開催した。今回はカスタマーハラスメントをテーマに、事務局より日本バス協会が実施したカスタマーハラスメントに関するアンケート調査結果について説明した。次に、厚生労働省の担当課長補佐よりカスタマーハラスメントマニュアルの活用方法について講義を受けた後、弁護士よりカスタマーハラスメントに関連する裁判例について講義を受けた。日本バス協会としては、カスタマーハラスメント対策としての利用者等に向けた啓発方法について検討することとしている。

(7) 令和5年度バス事業賃金、労働時間等実態調査について

日本バス協会は令和5年12月12日、令和5年度のバス事業賃金、労働時間等実態調査の結果を取りまとめた。調査は車両数10両以上を保有する会員事業者1,364者を対象に713者（回答率52.3%）から回答を得た。主な調査結果としては、平均賃上げ額（月額）と賃上げ率は5,253円、2.31%であり、昨年の2,019円、0.92%から大幅に増加している。これは、全産業平均では過去25年間で最大規模の賃上げとなる3%を超える賃上げを実施したことを背景に、従業員の待遇改善を図るべく、多くのバス事業者が従来水準を上回る賃上げを実施したことによるものと考えられる。また、運転者の初任給については、197,710円であり、昨年の191,508円から6,202円増加している。年間総労働時間については、乗合運転者の年間総実労働時間が2,191時間であり、昨年の2,128時間を63時間上回っている。貸切運転者の年間総実労働時間は1,974時間で昨年の1,760時間を214時間上回っており、昨年より受注が増えてきているものと考えられる。

6. 安全対策の推進

(1) 交通事故の状況

令和5年中の交通事故の件数は、道路交通全体で30万7,911件（対前年+2.35%）、死者数は2,678人（対前年+2.6%）であり、また、うち1,465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、974件と前年に比べ53件増加（+5.75%）している。また、この中で死亡事故件数は5件で前年に比べ1件増加しており、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。

- ① 令和5年8月29日、令和5年12月6日及び令和6年3月22日、国土交通省は「運行管理高度化WG」を開催し、遠隔点呼について実施場所を待合所や宿泊地へ拡大、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を検討し取扱いがまとめられた。また、業務前自動点呼については令和6年前半を目途に要件・制度化検討案を作成予定。日本バス協会は、運行管理高度化検討WGに参画し、遠隔点呼の実施場所の拡大及び運行管理業務の一元化について取りまとめに協力した。
- ② 令和5年11月22日及び令和6年2月19日、国土交通省は車内事故防止WGを開催し、事業用自動車総合安全プラン2025の重点施策である「依然として多発する乗合バスの車内事故」への対応として車内事故防止啓発動画を作成することとした。日本バス協会は、同WGに参画し、啓発動画の作成に協力するとともにバス事業者の目線で意見を述べた。
- ③ 令和6年1月31日及び3月18日、国土交通省は飲酒運転防止WGを開催し事業用自動車総合安全プラン2025の重点施策である「飲酒運転事故件数の近年の下げ止まり」への対応として自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアルを作成した。日本バス協会は、WGに参画し同マニュアル作成に協力するとともに事業者に分かりやすくなるよう意見を述べた。
- ④ 令和5年8月4日、令和6年3月29日、国土交通省は自動車運送事業に係る視野障害対策WGを開催し、眼科検診普及に向け「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」を作成することとした。日本バス協会は、同WGに参画するとともに視野障害対策マニュアルの作成に協力した。

(3) 運転者の健康に起因する事故の防止

- ① 令和5年12月28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た。日本バス協会は、同検討会に参画し人手不足の厳しい状況のもと急な規制強化は慎重にするべきであり、健康起因事故削減に向け運転者と日頃からコミュニケーションを図るとともに個々の健康状態を考慮した点呼を推進し、健康に起因する事故防止に努めることが重要であると意見を述べた。
- ② 令和6年2月7日、国土交通省は、事業用自動車健康起因事故対策協議会が開催し、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について報告された。

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とされている乗務を中断したケースが多く見られた。日本バス協会からは、バス事業における人手不足の中、運転者の健康確保に適切な対応が重要でありスクリーニング検査の活用等について分かりやすく示して頂きたい旨意見を述べた。

(4) その他の事故防止の取組み

日本バス協会は、令和5年5月25日に安全輸送委員会を開催し、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、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、令和 6 年 4 月 1 日施行の改正旅客自動車運送事業運輸規則（貸切バスの安全性向上に向けた対策）について、国土交通省は制度改正のための周知用パンフレット及び動画を作成した。日本バス協会は、同パンフレット及び動画の作成に協力するとともに貸切バスの安全性向上に向けた対策に係る機器導入に関する留意事項について事業者にも周知した。

また、令和 6 年 2 月 22 日国土交通省は「バス事業におけるテロ対策セミナー」を開催し、専門家によるテロ対策の留意点、バスジャックの現状、テロ対策の優良事例紹介等講演が行われた。日本バス協会は、安全輸送委員会が同セミナー開催に協力のうえ、事業者にも周知した。

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、路線バス停留所の実態把握と安全確保対策を講じており、安全上問題のあるバス停留所の件数は全国 10,404 件、内対策済み 3,996 件、進捗率 38%（令和 5 年 9 月末時点）となっている。日本バス協会は、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。これにより、令和 5 年度補正予算において「危険なバス停対策事業」への支援に関する規程が盛り込まれた。

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 5 年 8 月 3 日、日本バス協会は、環境対策委員会を開催し「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 2021 年度は 2015 年度に比べ 0.7%改善した。

令和 5 年 8 月 31 日、日本バス協会は環境対策委員会を開催し、国交省の担当課より EV バスの導入補助事業について、令和 4 年度二次補正予算において約 100 億円を確保したこと、補助メニューのうち「事業用自動車における電動車の集中的支援」について予算残額が発生したため、追加募集を行ったこと等について説明を受けた。

令和 6 年 3 月 12 日、日本バス協会は、環境対策委員会を開催し環境省、経産省、国交省の担当課より「商用車の電動化促進事業（令和 5 年度補正事業の公募開始）」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した。

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 トン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 トン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 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、令和5年度補正予算で環境省、経済産業省、国土交通省連携事業である商用車の電動化促進事業に約409億円の予算が確保された。同予算額ではEVバス約500両程度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、早期開発・普及に資するよう努めた。合成燃料については、令和5年12月、令和6年2月、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、計画の大幅な前倒し等の進捗状況など情報収集を行った。

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5年4月20日、日本バス協会は、中央技術委員会を開催し、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、自動運転を含むASV装置、特に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EVバス及び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5年10月26日、日本バス協会は、「第70回中央技術委員会全国大会」を開催し、発明考案の部では、銀賞3作品、銅賞12作品、努力賞19作品の表彰を行った後、業務報告5件、特別講演1件を行った。

(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382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、令和5年9月28日、日本バス協会は、「第66回中央技術委員会バス改善要望全国会議」を開催し、三菱ふそうトラック・バス8件、日野自動車7件、いすゞ自動車8件のバス事業者の改善要望に対する回答を行った。

(3) ドライバー異常時対応システム（EDSS）の開発

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. 令和6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5年8月3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5年7月6日開催の税制対策委員会において、5年度の補正予算、6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。

自民党予算・税制等に関する政策懇談会：10月30日、公明党バス振興議員懇話会：11月9日、自民党自動車議員連盟：12月1日。

要望内容は、以下①～⑤のとおり。

① 「地域ブロック平均単価」を「実勢コスト」に

バス事業者の赤字額と補助金との差が大きく、「地域ブロック平均単価」による算定方法が要因となっているため、「地域ブロック平均単価」を「実勢コスト」にすることにより、バス路線維持に必要な額がバス事業者に補助される仕組みとすべく要望。

② 人手不足対策について（外国人バス運転者受入れ）

深刻なバス運転者不足へ対応するため、運転者の採用や育成に関する国による支援を充実するとともに、外国人バス運転者の受入れが可能となるよう、特定技能制度などの在留資格、及び大型第二種免許が円滑に取得できるための見直しを要望。

③ EVバスの導入支援について

国が掲げる2050年カーボンニュートラルの実現に向け、2030年までにEVバス1万台導入という目標達成のため、EVバス補助金を大幅増額するとともに、充電・変電設備などインフラ整備についても支援拡大を要望。

④ キャッシュレス化の推進について

乗合バスにおける現金取扱いは、運転者の大きな負担となっており、運賃箱代替や新札対応、営業所での両替といったコスト負担も発生している。海外では、バスの利用はカードやスマホに限定する地域も出てきており、我が国も早期にバスのキャッシュレス化を推進すべく要望。

⑤ 燃料価格への対応について

バス事業者が主に使用する軽油は依然として高値水準が続き、バス事業の経営を圧迫している。このため、燃料価格の負担軽減への支援として措置されている燃料油価格激変緩和措置を引続き講じるよう要望。

(2) 令和5年度政府補正予算（11月29日成立）

○地域の公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の加速化（自動運転実証調査事業、二種免許取得支援等の人材確保対策、キャッシュレス設備の導入などの交通DX・GX、バリアフリー化に対する支援等を実施） 279億円（バス関係はこの内

数)

- ・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）
- 商用車の電動化促進事業等（EV バス、FCV バスについて、車両及び充電設備の導入に対する補助） 409 億円（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 7 年 3 月末まで）を実施） 78 億円（バス関係はこの内数）
- 観光庁予算
 - ・訪日外国人旅行者の受入環境の整備 244 億円（バス関係はこの内数）
 - 公共交通機関における多言語対応の強化、無料 Wi-Fi サービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等の個別の取組に対して支援

(3) 令和 6 年度政府予算（3 月 28 日成立）

- ア．地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援 208 億円（バス関係はこの内数）[R5 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。特に今回、欠損補助に対するブロック単価によるカット措置を受けている事業者への支援強化を拡充

（関連事項）

- 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金） 5,056 億円（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を支援
- イ．観光庁予算
 - ・地域による受入環境整備促進事業 14 億円（バス関係はこの内数）[R5 年度 21 億円] 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 5 億円（バス関係はこの内数）[R5 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
 - ※令和 5 年度補正予算も活用
- ウ．自動車運送事業者等の安全総合対策事業 13 億円（バス関係はこの内数）[R5 年度 13 億円] 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：東日本大震災の被災地の公共交通に対する支援 1 億円（R5 年度 1 億円）

(4) 令和 6 年度税制改正 (3 月 28 日成立)

① 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)に係る自動車重量税の特例措置を 2 年間延長。

10. 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 5 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、バスターミナル整備 2 件、バス走行環境改善システム(デジタルサイネージ導入)1 件の計 3 件 1,925 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、コロナ終息による設備投資の増加で前年度を大幅に上回る申請があり、全体で 934 両、2 億 2,360 万円の助成を行った。
- ・引き続き、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、申請が予算額を下回ったため 227 両、1,135 万円の助成にとどまった。
- ・「運転者人材確保対策事業」については、バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業において、申請が予算を大幅に上回ったため、786 名に対し 3,930 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では、8 ブロック 9 件 400 万円の助成を行った。
- ・バス利用安全促進広報事業は、令和 5 年度が「日本のバス 120 年」に当たったため、記念の新聞広告や出版物を発刊するなど「バスが日本の未来を明るくする」との広報活動に積極的に取り組んだ。また、昨年度に引き続き、警察庁や地方バス協会とも連携し、一般ドライバーへ PR する「バスの直前への急な割り込みはバス車内でお客様が転倒する事故につながります」キャンペーンについて、1 万 6 千枚のポスター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 5 年度は、一事業者当たりの融資額の上限を前年度より引き下げ 3 億円とした。令和 5 年度の融資斡旋対象額は 46 億 7,900 万円と前年度に比べ 2 億 2,800 万円増加となったが、利子補給額は 1,946 万円にとどまった。

(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5年度は償還を迎えた債券は1億円であったが、既に決定されていた令和2年度運用管理方針に基づき、当年度の事業費財源に充当した。バス輸送改善推進対策引当資産の取崩し額3億8,444万円は当年度満期償還された上記債券とともに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5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11億5,353万円であり、令和4年度と比較すると7,438万円減少した。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富山県、大阪府及び兵庫県の3団体となった。

令和4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：5億7,599万円、輸送の安全確保に関する事業：4億7,855万円、適正化に関する事業7,037万円であった。

11. 総務関係

(1) 会員事業者数の現況等

10月に会員名簿を全会員へ送付した。令和5年9月時点の事業者数等は以下のとおり。

①事業者数 2,283者（民営2,262者、公営21者）

（兼業850者、乗合専業71者、貸切専業1,347者、特定専業9者、その他6者）

前年に比べ34者の減少

②バス車両数 93,593両（乗合56,237両、貸切33,741両、特定3,615両）

前年に比べ715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9日、臨時総会を11月8日に開催。理事会を5月18日、6月9日、9月19日、令和6年1月18日、3月21日に開催した。

また、令和4年に続き、全国バス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11月8日に開催した。

総会、理事会及び委員会の開催状況は参考資料Ⅱ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、一般の方向けには、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。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年が経過していたことから、掲載内容やコンテンツを刷新し、スマートフォンやタブレット端末にも対応できるものにリニューアルした。

イ. 「日本のバス 120 年」 関連の広報

令和5年9月20日で「日本のバス 120 年」を迎えたことから、それに合わせ、次の各種PR事業を実施した。

- ・ロゴマークの作成（4月19日公表）
- ・記念書籍「新交通立国論」の出版（9月20日発刊）
- ・9月20日付け新聞（日経・読売・朝日の3紙朝刊）への広告掲出
- ・ホームページへの「日本のバス 120 年」特設サイトの開設
- ・SNS（X）を活用した写真投稿企画（9月1日～9月30日）ほかPRの実施
- ・バス歴史年表パネルの作製
- ・各地で開催のイベント等で配布するための記念ノベルティ（120年ロゴを使用したマグネット）を作成し、都道府県バス協会へ配布

ウ. バスの日の広報

バスの日（9月20日）を中心に、広く一般に向け、バスへの親しみと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、例年作成している「バスの日」ポスターも「日本のバス 120 年」を強調する内容のものとし、会員事業者の乗合バス車内に掲出するなど広くPRを実施した。

エ. その他の広報活動

- ① 8月2日、3日の2日間にわたり、国土交通省の「こども霞が関見学デー」に参加し、大勢の子供たちにヨーロピアンスタイルの2階建てバス「アストロメガ」に乗ってもらい、霞が関周遊を楽しんでもらうとともに、バス事業及び「日本のバス 120 年」をPRした。
- ② 1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故による滑走路閉鎖に伴う到着地変更や、到着時刻の大幅遅延の影響を受けた多くの方々の帰宅の足を確保するために、貸切バスの臨時運行や空港アクセスバスの増便など、会員事業者による積極的な対応について、プレスリリースを実施して周知を図った。

(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 485名）
- ・観光バスガイドに対する会長褒賞（6月実施 61名）

- ・技術に関する発明考案功労者に対する会長表彰（34 作品）
（新型コロナにより延期していた分を含めた、令和 2 年度から 5 年度までの表彰をまとめて行った。）
- ・バス協会専従役職員永年勤続表彰（12 月実施 6 名）イ．国土交通大臣表彰（バス事業関係者）

イ．自動車関係国土交通大臣表彰（バス事業関係者）

10 月 26 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 34 名が受賞した。表彰式のあと、受賞者の方々を招き、日本バス協会主催の祝賀会を 4 年ぶりに開催した。

(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 5 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。なお、監事から、交付金等事業の執行に係る事務手続きに関して、より一層の透明性を確保することが適当である旨、発言があった。

令和 5 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。