

令和 6 年度事業報告

自 令和 6 年 4 月 1 日

至 令和 7 年 3 月 31 日

公益社団法人日本バス協会

(概況)

我が国経済は一部に足踏みが残るものの緩やかに回復しているが、通商政策などアメリカの政策動向による影響など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後、運転者数の減少が顕在化したことに加えて、昨年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。このため、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。さらに、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、自動運転バス予算の大幅拡充や人材育成、EVバス、DX関連をはじめとするバス関係予算が確保された。

また、コロナ禍を契機とした環境の大きな変化に合わせて、バス産業も内部変革する必要があるとして、日本バス協会はバス産業の今後のビジョンを示し、安全を第一とし夢のあるプライドある産業になることを目指して「バス再興 10 年ビジョン」を策定し、「安全安心なバスの実現」「地域総合交通産業として維持発展」「人材確保と働き方改革」「次世代のバス輸送への転換」の4つの柱に沿って、その具体策の実現に努めた。

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6年11月6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、路線の維持や人手不足、自動運転など各種対策への支援を強く求めた。当日は、全国からバス業界約300名が集結するとともに、バス議員連盟を中心に60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、【深刻な運転士不足の解消】、【自動運転バスの本格運行に向けた支援大幅強化】、【EV バスなどの普及で環境へ貢献】、【完全キャッシュレス化の実現】の4項目を掲げ、その実現とそのための支援を訴えた。

バス議員連盟の逢沢一郎会長からは、「バスは言うまでもなく国民の皆様の移動の自由の最後の砦であり、バス事業者は懸命な努力を続けておられる。バス議連としてもしっかりと事業を支えていく、課題にしっかりと取り組んで行く、ということをお約束したい。」とのご挨拶をいただいた。

御来賓の先生方からは、まず自由民主党の森山裕幹事長から、「内閣は日本創生をしっかりと進めることを掲げており、地方から新しい日本を作ることが政策の1つである。その実現のためにも、バス事業者の皆様を支えるため、皆様の要望事項について真摯に対応させていただき、総決起大会をやってよかったという結論を出せるように微力を尽くしてまいりたい。」とのご挨拶をいただき、また、鈴木俊一総務会長からは、「バスは地域になくてはならない社会インフラでありながら、地域での廃止や減便が起こり大変深刻に捉えている。今のバスの危機的な状況の原因がいろいろある中でも、一番は運転者の確保であると感じている。また、自動運転は地方にこそ必要であり、私自身の足元の経験を踏まえ、皆様の信用に足る取組みを進めていきたい。」との挨拶をいただき、さらに、小野寺五典政務調査会長からは、「現在、経済対策を取りまとめる仕事をしており、いただいた様々な支援の要望について、どのように予算として積み上げられるか財務省とも審議・議論をしていきたい。」との挨拶をいただいた。

続いて、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の堀内詔子事務局次長から提案され、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6年6月13日、自由民主党バス議員連盟（以下、「バス議連」という）総会が開催され、清水会長、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。

はじめにバス議連の逢沢会長の挨拶の後、清水会長が挨拶し情勢説明を行い、運転者不足対策として賃上げを行う、その原資を運賃改定で確保することが必要、貸切バスでは修学旅行の実施時期の分散化の実現を文科省へ要望、自動運転バスの実現は国家プロジェクトとして早急に進めるべきでEVバスの予算とあわせ大幅な拡充を求める、現金による運賃収受は運転者の大きな負担であることを踏まえ、公共交通のキャッシュレス化は国が進めるべきで緊急な支援を要することなどを強く訴えた。

続いて、出席した議員からは、修学旅行の分散化について、学校や生徒たちが困ることのないよう、文部科学省がリーダーシップをとって関係者間の調整を進

めていくべき、キャッシュレスについては更新時の費用に対する予算措置など、従来の発想を変えて支援を進めるべき、などの発言があった。

さらに文部科学省からは、修学旅行に関して関係団体の声も聞きながら教育委員会などとコミュニケーションを図っていきたいとの発言があった。

最後に、バス議連として政府に対する 7 項目の要望からなる決議が採択された。

この決議をもって、バス議員連盟の逢沢会長、田村副会長、渡辺副会長、武井事務局長、宮内事務局次長、堀内事務局次長が、林官房長官をはじめ関係大臣等を訪れ、決議内容の申入れが行われた。

- ・ 6 月 18 日、林官房長官へ要望
- ・ 6 月 20 日、盛山文部科学大臣へ要望
- ・ 6 月 20 日、斎藤国土交通大臣へ要望
- ・ 6 月 20 日、財務省主計局へ要望

令和 6 年 9 月 19 日、自由民主党バス議員連盟総会が開催され、清水会長、古川環境対策委員長・外国人運転者受入推進部会長、瀧都市交通委員長、金井労務副委員長、渡邊貸切委員、石指理事長が出席した。はじめにバス議連の田村副会長の挨拶の後、清水会長が挨拶し情勢説明を行い、深刻な人手不足に直面し、自動運転技術の早急な導入や外国人運転者受入への対応が急務であることを訴え、強力な支援をお願いした。

出席された先生方からは、外国人運転者の受入円滑化のため日本語能力要件の見直し等を進めていくべき、自動運転や EV バス普及推進は急務であり予算確保を急ぐべき、バス需要減少対策として公共性向上と乗車促進策を実施すべき、といった多くの発言があった。

これらに対し、国土交通省からは、公共交通としてのバスの価値向上を関係者と進め、自動運転や EV バスを重点的に推進していく、また、外国人運転者受入について、関係省庁から、日本語要件の合理性の見直しを検討していくなどの発言があった。

令和 7 年 3 月 13 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、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、西村貸切副委員長、石指理事長が出席した。はじめにバス議連の逢沢会長の挨拶の後、清水会長が挨拶し情勢説明を行い、人手不足対策として賃上げに一定の効果があるが、継続していくため運賃改定による原資確保が課題、外国人受入のため日本語能力要件の緩和が必要、自動運転はレベル 4 の実証運行が始まっており普及への支援が必要などについて強く訴えた。

出席された先生方からは、外国人受け入れに関し、要件である日本語能力の取得については柔軟な仕組みとすべき、自動運転や EV バスの普及を推進するために、予算のさらなる集中投資が必要、修学旅行や全国大会の分散化を進め、繁忙期と閑散期を改善する策を検討、などの発言があった。

(3) 公明党バス振興議員懇話会に対する要望活動

9月19日、公明党バス振興議員懇話会（会長：北側一雄議員）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・外国人運転者受入推進部会長、瀧都市交通委員長、金井労務副委員長、渡邊貸切委員、石指理事長が出席した。清水会長より、深刻な人手不足解消のために、外国人運転者確保が急務であるが、初期費用や支援費用の負担が大きく円滑な導入支援が必要、また、自動運転バスは公道での実用レベルの実施が重要で、予算の増額と国家プロジェクトでの推進が必要であることなど、取組みへの後押しをお願いした。

出席した議員との活発な質疑応答があり、最後に北側会長より、具体的な様々なご意見ご要望があったので、懇話会、党を挙げてしっかり取り組んでいきたいと回答があった。

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

バス事業の深刻な運転者不足を踏まえ、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、令和6年3月29日に特定技能1号の対象分野に自動車運送業が追加されることが閣議決定された。令和6年度中に一部の事業者において外国人バス運転者の受入れの準備が進められ、令和7年中には外国人バス運転者が誕生する見込みである。

(2) 外国人バス運転者の受入れについて

令和5年9月に運営委員会の下に「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、同部会では令和6年度中に4回部会開催しており特定活動期間における課題、特定技能評価試験、2種免許学科試験の多言語化、外国人新任運転者研修の効果測定基準などについて検討した。

なお、国土交通省では、ペーパー方式及びCBT方式による特定技能評価試験（試験実施団体：日本海事協会）の開始、自動車運送業分野特定技能協会への加入受付が開始されている。

今後、外国人バス運転者の受入れが促進されるよう関係各所に対して日本語能力要件を「N3」から「N4」へ引き下げることや、日本語能力試験の回数増及び範囲拡大について要望していく。

3. 乗合バスについて

(1) 完全キャッシュレスバスの実証運行

現金を取扱うことによる様々な費用や運転士等の負担軽減が期待できる完全キャッシュレスバスの実現に向け、国は令和 6 年 8 月に公募により 18 事業者 29 路線を選定し、令和 6 年 11 月より実証運行が行われた。国土交通省と連携し、実証運行の効果等について情報共有するとともに、利用者に対してポスターやホームページ等を活用して周知を図り、理解と協力を求めた。

(2) 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

昨年度に引き続き国土交通省総合政策局より依頼を受け、令和 7 年 2 月 3 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、全国の一般乗合旅客自動車運送事業者（保有車両 30 両以上）の 9 割を超える事業者から回答を得た。今後、完全キャッシュレスバスの実証運行の効果検証結果とあわせて分析が行われ、キャッシュレス比率の向上や社会受容性の向上に向け、引き続き国と連携しながら検討していく。

(3) 自動運転の実現に向けた検討会等への参画

日本バス協会は、令和 6 年 10 月 7 日に、国土交通省が設置した「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転ワーキンググループ」に参画した。会議では、運送事業者以外のシステム会社等が特定自動運行実施者となって旅客運送事業が実施される場合について、管理の受委託の制度を活用する考え方等が示され、令和 7 年 4 月に国土交通省より関係通達の改正が行われた。

2021 年度から 2025 年度までの 5 年間取り組む、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の分科会に参画した。同分科会では、自動運転のサービスについて歩行者、一般車両等の混在空間における信号機との協調型システムの検証を行っている。日本バス協会は、自動運転に係る進捗状況等について会員事業者へ情報を提供した。

また、国にバス事業者の自動運転関連予算の拡充及びメリハリのある執行を要望し、令和 6 年度補正予算において大幅拡充された。

(4) 令和 5 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 6 年 12 月に公表した令和 5 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 34 億 4 千 6 百万人で対前年度比 4.4%の増加（コロナ前：平成 30 年度の輸送人員 40 億 6 百万人と比較すると 14.0%減少）となった。この内、大都市部（三大都市圏）は 23 億 7 千 3 百万人で対前年度比 4.4%増（平成 30 年度 26 億 9 千 5 百万人と比較すると 11.9%減）、その他地域は 10 億 7 千 4 百万人で対前年度比 4.5%増（平成 30 年度 13 億 1 千 1 百万人と比較すると 18.1%減）となっている。収入は全体で 6,788 億円で

対前年度比 7.4%増（平成 30 年度 7,356 億円と比較すると 7.7%減）、大都市部は 4,393 億円で対前年度比 7.7%増（平成 30 年度 4,615 億円と比較すると 4.8%減）、その他地域は 2,395 億円で対前年度比 6.8%増（平成 30 年度 2,742 億円と比較すると 12.7%減）となっている。経常収支率は全体で 91.5%と前年から 4.2 ポイント上昇（平成 30 年度 95.1%と比較すると 3.6 ポイント下降）しているが、コロナ前には戻らない中、運賃改定等、各事業者の努力の効果もあると考えられる。地域別では、大都市部は 99.1%、その他地域も 80.2%と前年度より改善している。対象事業者のうち大都市部で 40 社、その他地域で 17 社が黒字となっており、コロナの影響を最も受けた令和 2 年度以降は年々改善しているものの、依然として厳しい状況が続いている。

(5) 運賃委員会の開催

令和 6 年 4 月 23 日に運賃委員会を開催した。令和 6 年 3 月 29 日付で改正された運賃改定制度について、国土交通省物流・自動車局より説明があった。以前より要望し、実現に向けて調整を図ってきた全産業平均を超える人件費を認める場合の審査方法や、将来の設備投資に係る原価の適切な反映等、見直しの内容について解説されるとともに、キャッシュレス割引や公的割引等政策的な割引運賃の導入を促進するため、運送収入の増加を目的としない暫定的な運賃改定が可能となる制度の見直しについて説明がなされた。また、同省総合政策局より、バス事業におけるキャッシュレス化の状況及び今後の推進施策について説明がなされた。

(6) 都市交通・地方交通・税制対策合同委員会の開催

令和 6 年 8 月 2 日および令和 7 年 2 月 26 日に都市交通・地方交通・税制対策合同委員会を開催した。

令和 6 年 8 月では、令和 7 年度予算及び税制要望書が取りまとめられ、同日に瀧都市交通委員長、田端地方交通委員長、早川税制対策委員長ほかにて国土交通省、総務省等関係省庁への要望活動を行った。また、8 月 5 日に与党バス関係議員へ要望活動を行った。

令和 7 年 2 月では、国土交通省物流・自動車局より「令和 6 年度補正予算および令和 7 年度予算」について説明を受けた。あわせて、神奈川中央交通より平塚市内で実施された自動運転バスの実証実験の内容について説明を受け、自動運転の課題や今後の方向性について意見交換を行った。

(7) 高速バス委員会ワーキンググループおよび高速バス委員会の開催

令和 5 年度に開催された高速バス委員会が出された意見・要望を踏まえ、令和 6 年 6 月 20 日に高速バス委員会ワーキンググループを開催し、優先的に取り組む今後の方向性等の事項について、国土交通省物流・自動車局および道路局の担当者を交え議論を行った。ワーキンググループの議論を元に、継続的に国土交通省と調整を行った。

令和 7 年 3 月 27 日に高速バス委員会を開催し、国土交通省との調整結果について報告をした。長年、委員より要望事項として挙がっていた「運行基準図の簡略化」や「満員時の運行簡素化」について具体的な進展があり、内容を国土交通省物流・自動車局より説明を受けた。また、令和 7 年 10 月に実施される「全国幹線旅客純流動調査」について、国土交通省総合政策局より説明と協力の依頼があった。

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 6 年 10 月 1 日、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（第 9 回フォローアップ会議）が開催され、清水会長が出席した。清水会長からは、バス業界における安全の取組みを説明したほか、地方運輸局と貸切バス適正化機関との連携の緊密化により、悪質な事業者の早期退出が図れるよう要望した。

令和 5 年度のフォローアップ会議において議論のあった、貸切バス事業者安全性評価認定制度における制度の抜本的な見直しについて、令和 6 年度申請から行政処分の審査を厳格化していること、令和 7 年度申請からは健康管理の強化、先進安全自動車の導入推進、教育・訓練強化等、より高度な安全の取組みを評価する新たな運用を始めることで、より一層安心・信頼して利用いただける貸切バスを目指すことを説明した。

(2) 修学旅行等の学校行事の実施時期分散化の要望

現在のバス業界における深刻な運転者不足により、貸切バス事業においてもオンシーズンに運転者の確保が厳しい状況となっている。特に、修学旅行等の学校行事については特定時期や曜日に実施時期が集中することもあり、バスの手配が年々厳しい状況にある。

日本バス協会としては、各党のバス議員連盟等において、清水会長より修学旅行等の学校行事の実施時期分散化について要望を行ってきた。そういった中で、6 月 20 日に、宮本貸切委員長が文部科学大臣を訪問し、バス業界の現状を伝えるとともに、分散化の要望書を提出した。10 月 23 日には、日本旅行業協会、全国旅行業協会と連携し、連名で国土交通省へ分散化の要望書を提出した。11 月 28 日では、国土交通省の協力のもと、旅行業界に加え、ホテル業界、旅館業界とも連携し、文部科学省を訪問して要望を行った。その際に、事前に会員バス事業者に行った修学旅行の実施時期の調査結果等を提出し、業界の厳しい状況も説明した。

その後、このような働きかけの結果、12 月 12 日付で、文部科学省から全国教育委員会他の関係者に対して、「修学旅行等の実施時期の柔軟な検討について」の通知が発出された。日本バス協会より、各都道府県バス協会へ、この通知を持ったうえで、地域ごとに地元の旅行業協会と連携し、地元の教育委員会等へ要望

してもらうよう、働きかけを要請した。現在、各都道府県バス協会において、旅行業協会等と連携し、働きかけが進められている。

(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・料金は、令和 5 年 10 月より現行の公示運賃となり、今後は、令和 7 年度に、要素別原価調査を実施し、見直しが行われる。

令和 6 年度は、国土交通省において、「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が 2 回にわたり開催された。令和 6 年 9 月 3 日に開催されたフォローアップ会合では、前回のフォローアップ会議で積み残しであった検討課題である、点呼点検時間について、事前に貸切バス事業者に行った実態調査の結果を踏まえて検討が行われた。検討の結果、現状の点呼点検時間である 2 時間が妥当であると判断され、見直しは行わないこととなった。令和 7 年 3 月 14 日のフォローアップ会合では、国土交通省より、令和 7 年度の公示運賃の見直しに向けた、要素別原価調査のスケジュール等について報告があった。また、現在のバス運転者不足を改善するにあたり、運転者の給与を全産業平均給与に引き上げるべきではないかといった議論が行われた。その結果、令和 7 年度の公示運賃見直しの際、運賃算出に用いる人件費査定について、原則として、ブロック別の全産業平均給与を運賃算出に用いることとなった。

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。

また、日本バス協会として、貸切バス事業者が確実に運賃・料金を収受するよう、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、下限割れ等の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

平成 29 年度に貸切バス事業許可の更新制度が始まってから令和 5 年度末までに更新期限を迎えた事業者累計 5,262 者のうち 870 者（16.5%）が退出、更新を許可された事業者が 3,968 者、審査中の事業者が 424 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 200 者、非会員は 670 者であり、大多数が非会員事業者である。

また、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 5 年度は全国で 3,527 件指導し、このうち、3 件について、運輸局へ通報している。令和 6 年度は、全国で 2,949 件の巡回指導を行うこととしている。このうち、936 件（31.7%）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) 貸切バス事業の経営状況

令和 6 年 12 月に日本バス協会が取りまとめた、令和 5 年度の貸切バス事業の経営状況（409 社対象）は、令和 5 年 10 月に公示運賃が見直されたこともあり、前年度から収支は改善しているが、依然としてコロナ前の実働率に戻っていない。調査対象事業者合計で経常収入は 1,428 億円、経常費用は 1,290 億円、経常損益は 138 億円の黒字で、経常収支率は前年度より上回り 110.7%（前年度は 102.6%）の水準となった。黒字事業者は全体の 76.8%の 314 社、赤字事業者は 23.2%の 95 社である。令和 5 年度の実働日車当たりの営業収入は 86,542 円であり、前年度の 77,928 円より 11%上がっている。支出では、人件費の原価に占める割合が 46.2%で、燃料油脂費の原価に占める割合は 8.1%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。

(6) 貸切委員会の開催

令和 6 年度は、貸切委員会を令和 6 年 9 月 10 日、令和 7 年 3 月 19 日と二回にわたり開催した。9 月 10 日の委員会では、国土交通省物流・自動車局より「貸切バスに関する最近の動向」について説明があり意見交換を行った後、宮本委員長より、修学旅行等の分散化の要望等、貸切小委員会の活動状況について報告した。3 月 19 日の委員会では、国土交通省物流・自動車局より「次回の運賃・料金の見直しについて」の説明があり、意見交換を行った後、宮本委員長より貸切小委員会の活動の報告し、続いて佐久間座長より中小貸切事業者専門部会について報告した。

今後も貸切委員会にて、貸切小委員会で議論した内容を報告するとともに、検討した内容を議論し、運賃制度等の貸切バスの課題について検討していく。

(7) 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、貸切小委員会を毎月開催している。なお、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、安全政策課長はじめ行政の方々に出席をいただいている。

令和 6 年度は貸切小委員会を 4 月 9 日、5 月 14 日、6 月 10 日と開催した後、7 月 2 日の小委員会では、国土交通省より「旅行業者と貸切バス事業者との手数料等の取引について」の事務連絡について説明があり、個々のバス事業者において安全コストを算出し、バス事業者が自社で支払える手数料を把握したうえで、旅行業者等との手数料取引を行うよう要請があった。これに対応するため、7 月 26 日に安全コストの算出方法について、日本バス協会の会員事業者向けの説明会を開催するとともに、「貸切バスの安全コスト検討会」を設置して、検討を行うことになった。

8 月以降の小委員会では、「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等、様々な課題等について議論を行うとともに、「貸切バスの安全コスト検討会」を 10 月、12 月、2 月と三回にわたり開催し、検討した結果についてその都度、貸切小委員会で報告を行っている。令和 7 年度

においても、貸切小委員会を定期的を開催し、検討した内容を貸切委員会に諮り、業界の抱える課題について議論を行い、対応していく。

(8) 中小貸切事業者専門部会の開催

令和 7 年 1 月 30 日に中小貸切事業者専門部会を開催した。国土交通省物流・自動車局旅客課より「最近の貸切バス事業の情勢について」説明があり、意見交換を行った。その後、貸切バスの運賃・料金制度の「年間契約の見直し」について検討を行ったが、委員の会社において年間契約の割引制度を活用している事例が少なかったこともあり、統一した意見を集約することができなかった。

最後に、各委員より各地域の状況について報告があり、主な意見は以下のとおり。

- ・運賃が上昇収支は改善しているが、稼働率が減少しているのでバス離れを懸念。
- ・国の原価調査で回答率を上げるため、次回の見直しに向け事業者が回答の仕方について更に理解ができるよう、丁寧な説明と回答の時間を取る必要がある。
- ・運転者がタクシー等に転職して減少。新たに入社しても高齢者が多い。
- ・乗合と貸切を兼業している会社では、運転者不足で乗合に運転者を配置し、貸切バスの予約が取れない。
- ・日本バス協会からの協力要請等があり、関西万博への運転者派遣の仕事が入ってきている。
- ・遠足や修学旅行が水木金に集中しているので、実施時期の分散化については、今般の要望活動に感謝している。

(9) 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

令和 6 年度は前年度と同様、4 月中に申請を受け付け、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 6 年 6 月 28 日に第 1 回貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催し、令和 6 年度の申請事業者数等の報告を行った。申請者数は 923 者（新規申請事業者 123 者、更新申請事業者 800 者）で、前年度の 965 者から、42 者減少した。申請事業者の合計保有車両数については 14,676 両（新規申請事業者 1,839 両、更新申請事業者 12,837 両）と、前年度（16,147 両）から 1,471 両減少している。

4 月から書類審査と訪問審査を行い、新規申請においては、9 月 30 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 106 者の認定を行った。また更新申請事業者については、12 月 26 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、749 者の認定を行った。これにより令和 6 年 12 月末現在の全認定事業者は 2,017 者、対象車両は 33,599 両となった。会員事業者の 79.1%、車両数の 91.4%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 58.9%、車両数では 79.0%が認定を受けている。

2024 年度申請より行政処分の厳格化を実施している。2025 年度申請からは、制度の抜本的な見直しを行い、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、最高位を従前の

三ツ星から五ツ星へと変更するとともに、新たな基準により認定を受けた事業者
に新たなセーフティバスマークを交付する。

また、制度周知のためのリーフレットを作成し、各都道府県バス協会や旅行業
協会、大学生協等に配布した他、ホームページで周知するとともに、SNS 広告や
雑誌広告で積極的に広報活動を行った。これからも適時、審査内容等の見直しを
行い、貸切バス事業がより一層、安心・安全で利用者に信頼されるよう図ってい
く。

5. 労務関係について

(1) 産業別最低賃金について

令和 6 年 3 月 6 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 6 年度の産業別最低賃金の協定額は、令和 5
年地域別最低賃金の最低水準額 148,500 円を 7,900 円上回る 156,400 円との合意
に至り、令和 6 年 6 月 18 日に本調印された。

他方、政府は、令和 6 年 6 月 21 日、「経済財政運営と改革の基本方針 2024」
を閣議決定し、「最低賃金について、2030 年代半ばまでに 1,500 円 となること
を目指す目標のより早期の達成を目指す。」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 6 年 7 月 25 日、令和 6 年度
の最低賃金の引き上げ額の目安を、昨年度の 41 円を上回る過去最高額となる全
国平均で 50 円に決定した。

なお、令和 6 年地域別最低賃金の改定額（全国加重平均 1,055 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 6 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) 2025（令和 7）年春闘情勢について

連合は、令和 6 年 11 月 28 日に 2025 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 6 年 12 月 3
日の中央委員会において「25 春闘職場討議案」を提起し、月例賃金は定昇相当分
2%プラスベア分として 13,400 円、産業別最低賃金要求は 2024 年度地域別最低
賃金プラス 10%とすることなどを決定した。交通労連は令和 7 年 1 月 15 日の中
央委員会において、定昇相当分 3.9%（8,800 円）プラスアルファ 2.0%（4,500
円）を決定した。経団連は、春季労使交渉・協議における経営側の基本スタンス
や雇用・労働分野に関する経団連の基本的な考え方として「2%程度の物価上昇を
前提に、物価上昇に負けない賃金引き上げの継続に全力で取り組む」と掲げ、そ
のために「ベースアップ（ベア）を念頭に置いた検討が望まれる」と明記した。

バス事業における令和 7 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 7 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 7 年 4 月 15 日までの報告）については、妥結した事業者は 125 者（前年同期 128 者）であり、113 者（90.4%）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 94 者（83.9%）であり、平均賃上げ額は 10,686 円、賃上げ率は 4.46%であり、前年同期（9,436 円、4.07%）と比較すると、金額で 1,250 円、賃上げ率で 0.39 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 37 者（36.3%）であり、前年（28.3%）より増加している。

(3) 働きやすい職場認証制度について

令和 6 年中に認証を申請したバス事業者は 289 者であり、内訳は一つ星が 129 者、二つ星が 152 者、三つ星が 8 者であった。なお、令和 7 年度の二つ星認証の申請と一つ星認証の申請については通年化されることとなった。

令和 7 年 4 月 15 日時点で既に認証を取得しているバス事業者は 384 者であり、このうち日本バス協会会員は 356 者、全会員事業者（2,262 者）に占める認定取得事業者の割合は 15.7%である。

(4) 労務委員会の開催について

令和 6 年 7 月 24 日に第 150 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に係る制度の内容や受入れ体制などについて説明・報告を行った。また、カスタマーハラスメント対策として、アンケート調査結果を報告し事務局で作成したマニュアルを含めた基本方針を審議・承認した。そのほかに民鉄キャリアトレインのバス版であるキャリアバス、働きやすい職場認証等についてそれぞれ説明・報告を行った。

令和 6 年 12 月 4 日に第 151 回労務委員会を開催し、カスタマーハラスメント対策として第 2 弾及び第 3 弾のポスター案の提示、また、外国人バス運転者、キャリアバス、働きやすい職場認証等についてそれぞれ説明・報告を行った。

令和 7 年 3 月 6 日に第 152 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、働きやすい職場認証制度等について説明・報告を行い、春闘基本方針について了承された。

(5) 労働問題研究会の開催について

令和 7 年 2 月 14 日、労働問題研究会を開催した。まず、新座長として東武バス（株）栗田取締役経営企画部長を選任し、次に、事務局より令和 7 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。最後にその他として、カスタマーハラスメント及び改正改善基準告示施行後の状況について意見交換を行った。

(6) カスタマーハラスメント対策について

バス業界のカスタマーハラスメントに対する基本方針を令和 6 年 7 月に開催した第 150 回労務委員会にて審議・承認後、カスハラ防止啓発ポスター第 1 弾「タッチしただろ」編とともに令和 6 年 9 月 20 日の理事会に報告のうえ、プレスリリースし、併せて会員事業者へ周知した。その後、令和 6 年 12 月 25 日にポスター第 2 弾「ここで降ろせ」編を公表し、令和 7 年 3 月 28 日にポスター第 3 弾「お前が手配しろ」編を公表した。

また、令和 7 年 2 月 20 日の第 62 回労働問題講習会では東京都産業労働局雇用就業部長より東京都のカスタマーハラスメント条例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。

(7) 令和 6 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 7 年 3 月 6 日、令和 6 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 1,365 者を対象に 709 者（回答率 51.9%）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 9,516 円、4.14%であり、昨年の 5,253 円、2.31%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 4%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、200,419 円であり、昨年の 197,710 円から 2,709 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 2,118 時間であり、昨年の 2,191 時間を 73 時間下回っており、貸切運転者の年間総実労働時間は 1,841 時間で昨年の 1,974 時間を 133 時間下回っており、いずれも時間外労働の上限規制や改正改善基準告示によ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 6 年中の交通事故の件数は、道路交通全体で 29 万 895 件（対前年 -5.5%）、死者数は 2,663 人（対前年 -0.6%）であり、また、うち 1,513 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死亡事故件数は 9 件で前年に比べ 4 件増加と、2 年連続で増加しており、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) 安全輸送決議の採択

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、バスの安全運行を図るため、新たな安全規制への効果的な推進に努めるとともに、業

界を挙げて車内事故や健康起因事故の防止、安全運転及び飲酒等に関する指導・注意喚起等について徹底することを安全輸送決議として令和6年6月14日の総会において採択した。

(3) 「バス事業における総合安全プラン 2025」の目標達成に向けた取組み

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、令和6年度については以下のとおり事故防止に取り組んだ。

① 働き方改革の推進

改正「改善基準告示」を遵守し、時間外労働の改善に取り組むとともに、個々の運転者の健康状態を把握した確実な点呼を実施することにより、睡眠不足等のチェックを徹底し、過労運転等の防止に努めるよう周知した。

② 飲酒運転の根絶

関係法令等の改正を受け「飲酒運転防止対策マニュアル」を令和6年9月に改定し、更なる飲酒運転撲滅に向け取組みを強化するとともに、「秋の全国交通安全運動」に併せ「飲酒運転防止週間」を展開し、飲酒運転撲滅を図るべく取り組んだ。

③ バス事故の防止対策資料の活用

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運転者教育用資料（令和5年8月改訂）を、ホームページで公開することで、会員事業者に対して安全教育への活用を促した。

④ 運転支援装置の導入

運転者の健康起因事故等のリスク軽減を図るため、衝突被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム等のASV装置、デジタルタコグラフや画像データ保存・測定結果数値表示機能を有するアルコール検知器等の導入を推進した。

⑤ 運行管理の強化

令和6年4月1日より貸切バスにおける点呼等の運行管理の強化に伴い、点呼の動画保存機器、アルコール検知器、デジタル式運行記録計について導入する機器に関する留意事項を整理し、導入することが望ましいと考えられる機器を例示した。

⑥ 先進的な取組事例の紹介

運行管理業務の高度化に向けた先進的な取組みを行っている事業者について紹介した。

⑦ 車内事故防止に向けた取組み

令和6年7月に車内事故防止キャンペーンを実施し、乗合バスについては「ゆとりの乗降」の啓発と「ゆとり運転」の励行、貸切バス等については「シートベルトの着用の案内」の徹底を重点項目として車内事故防止に取り組んだ。

⑧ 運転者の健康起因事故防止

「睡眠時無呼吸症候群対策」「脳血管疾患対策」「心臓疾患・大血管疾患対策」「視野障害対策」等について国土交通省作成のマニュアルやガイドラインを活

用するとともに、健康診断の受診を徹底し、運転者と日頃からコミュニケーションを図り、個々の健康状態を把握した点呼の実施により、健康に起因する事故防止に努めるよう周知した。

⑨ 車両の点検整備の充実

自動車の安全確保のための予防的な点検・整備が確実に実施されるよう国土交通省の「自動車点検整備推進運動」の重点点検項目を周知した。

⑩ 運輸安全マネジメントの推進

講習会開催や冊子等により運輸安全マネジメントの具体的な取組方法を紹介することで、更なる安全の向上を図るよう促した。

⑪ 初任・経験不足運転者等への指導・監督

国土交通省作成の「一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の周知を図るとともに、国土交通省が令和6年10月より貸切バス事業者に対して実施した「外部研修を活用した運転者教育の効果実証」に協力し、来年度以降についても実施拡大に向け引き続き協力していくこととした。

7. バリアフリー対策の推進

(1) バリアフリー車両の普及促進

令和7年度末を期日とする第3次整備目標について、ノンステップバスでは導入目標80%に対して、令和5年度末で71%などとなっている。こうした達成状況を踏まえ、高速バス、空港アクセスバス、貸切バスを含め、それぞれの次期目標の設定に向け、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調整を図るとともに、支援措置等を要望した。

8. 環境対策の推進について

(1) CO2削減計画と進捗状況

令和6年7月16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、7月の報告では2022年度は2015年度に比べ-4.3%であった、今後も改善に向けた取組みを一層進めていく。

(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。

ウ．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。バス業界としてもその方針に沿って EV バス等の導入を進めており、EV バス等の導入補助額について大幅な増額を要望し、令和 6 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 400 億円の予算が確保された。充電設備に対する補助の拡充要求の内、EV バス導入とセットでの複数年度の補助が認められた。

合成燃料については、令和 6 年 12 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。

また、次世代大型車における脱炭素化・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、意見交換等を行った。

9．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 6 年 4 月 18 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、国主導による技術開発を要望した。

令和 6 年 10 月 17 日、日本バス協会は、「第 71 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 1 作品、銅賞 3 作品、努力賞 5 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 459 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、各メーカーから回答された。令和 6 年 8 月 28 日、日本バス協会は、「第 67 回中央技術委員会バス改善要望全国会議」を開催し、主な内容として、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 7 件のバス事業者の改善要望に対する発表を行った。

10. 令和 6 年度の予算・税制要望について

令和 6 年 8 月 2 日開催の都市交通・地方交通・税制対策合同委員会において、6 年度の補正予算、7 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望活動を行った。

- | | |
|---|---|
| 9 月 19 日：自民党バス議員連盟、公明党バス振興議員懇話会
11 月 20 日：自民党予算・税制等に関する政策懇談会
12 月 5 日：自民党自動車議員連盟
12 月 18 日：立憲民主党バス政策議員連盟 | } |
|---|---|

重点要望の内容は、以下のとおり。

<予算関係重点要望>

- ① 人手不足対策
 - ・運転士の採用・定着等に係る支援や大型第二種免許取得に対する支援の拡充
 - ・外国人バス運転者の早期実現のため、大型第二種免許の取得円滑化及び受け入れ体制の構築に対する支援
- ② 自動運転バス
 - ・自動運転バス（レベル 4）の本格運行に向けた大幅な予算の増額、メリハリのある予算執行及び課題解決へ向けた国の後押し
- ③ EV バス等
 - ・車両導入、充電・変電設備等のインフラ整備及び更新等に対する補助の拡充
- ④ キャッシュレスバス
 - ・現金を取り扱わない「完全キャッシュレスバス」の実現やキャッシュレス化の推進に向けた財政面及び制度面の十分な支援
- ⑤ 乗合バス
 - ・バス路線維持に必要な額がバス事業者へ補助されるよう国及び地方公共団体における十分な予算額の確保
- ⑥ 貸切バス
 - ・修学旅行等の校外活動における実施時期や曜日の分散化に向けた、国から教育委員会等への働きかけ

⑦ 物価高騰・燃料価格等高騰対策

- ・燃料油価格激変緩和措置や地方公共団体による地方創生臨時交付金の活用等による支援

<税制関係重点要望>

① 適用期限の延長及び拡充

- ・バリアフリー対応車（ノンステップバス・リフト付きバス）に係る減税措置の延長【自動車税の環境性能割】
- ・衝突被害軽減ブレーキ（歩行者探知機能付き）[AEBS] を装備したバスの取得に係る減税措置の延長及び側方衝突警報装置の追加拡充【自動車税の環境性能割】

② 自動車関係諸税の負担軽減

- ・自動車税、自動車税の環境性能割、自動車重量税について講じられている営業用バスについての軽減措置（営自格差）の堅持

(1) 令和6年度補正予算[12月17日成立]

○「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開

地方創生の基盤である地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開するため、「交通空白」の解消に向けた多様な関係者の連携・協働による「地域の足」「観光の足」確保、MaaSやキャッシュレス化、モビリティ・データの活用推進などの交通DX・GXによる省力化や人材確保の取組み、自動運転の社会実装の推進等に対し支援を実施。 32,600百万円（バス関係はこの内数）

○商用車の電動化促進事業（EVバス、FCVバス等）（経済産業省連携事業）

車両及び充電設備の導入に対する補助を実施 40,000百万円（バス関係はこの内数）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

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8年3月末まで）を実施。 7,757百万円（バス関係はこの内数）

○観光庁予算

オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする訪日外国人旅行者受入環境整備に向けた緊急対策 15,820百万円（バス関係はこの内数）

観光地における交通空白の解消に向けた「観光の足」確保や乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化等を推進。

(2) 令和7年度予算[3月31日成立]

○「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開

地域公共交通の維持・確保等（幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援）、キャッシュレス決済の導入等支援、自動運転の社会実装に向けた支援、交通分野における人材確保支援等 20,905百万円（バス関係はこの内数）

<関連事項>

地域公共交通再構築事業（国土交通省社会資本整備総合交付金）

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 487,410 百万円（バス関係はこの内数）

○自動車運送事業等の安全総合対策事業

衝突被害軽減ブレーキ等の導入支援、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入支援、過労運転防止のための先進機器の導入支援 1,681 百万円（バス関係はこの内数）

○公共交通利用環境の革新等（観光庁予算）

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 670 百万円
※令和 6 年度補正予算も活用

○東日本大震災の被災地の公共交通に対する支援（復興庁予算） 136 百万円

(3) 与党税制改正大綱 [12 月 20 日決定]

○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

○バリアフリー車両（ノンステップバス・リフト付きバス）に係る特例措置

○歩行者検知機能付き衝突被害軽減制動制御装置を装備したバスの取得に係る特例措置

上記、自動車税環境性能割の適用期限が 2 年延長（令和 9 年 3 月 31 日まで）された。

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 6 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、バス観光情報発信システムの構築事業、バス IC カードシステム更新事業、バス走行環境改善システム（デジタルサイネージ導入）2 件の計 4 件 2,345 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、設備投資の増加で前年度に引き続き大幅に上回る申請があり、全体で 1,268 両、2 億 7,860 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 219 両、1,095 万円の助成にとどまった。
- ・喫緊の課題である「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、予算を大幅に上回る申請があり、920 名に対し 4,600 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、7 ブロック 22 件 986 万円の助成を行った。
- ・令和 6 年度に新設したバス輸送改善推進事業調整費は、バス事業の旺盛な需要に対応するため、既存事業の不足分に充当することとした。

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 6 年度は、一事業者当たりの融資額の上限を前年度同様に 3 億円とした。令和 6 年度の融資斡旋対象額は 47 億 5,400 万円と前年度に比べ 7,500 万円増加にとどまった。また、利子補給額は 2,195 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

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 6 年度は償還を迎えた債券は 5 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、うち、4 億円は当年度の事業費財源に充当した。残りの 1 億円は債権を購入し、国債等で再運用した。バス輸送改善推進対策引当資産の取崩し額 4 億 1,134 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 6 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 3,187 万円であり、令和 5 年度と比較すると 2,166 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大阪府及び兵庫県の 2 団体となった。

令和 5 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 3,740 万円、輸送の安全確保に関する事業：4 億 6,074 万円、適正化に関する事業 5,927 万円であった。

(4) 交付金中央事業の見直し

運輸事業振興助成交付金は、平成 24 年度に中央出捐を中止し基金を財源とする運用に変更して以降 13 年が経過し、現在、基金等の令和 6 年度末残高は約 58 億円まで減少しており、このままでは近い将来資金が枯渇することとなるため、令和 7 年度以降の中央事業について交付金関連各委員会で審議いただき、運転者人材確保対策事業に重点化することとし、人と環境にやさしいバス普及事業、地

方路線バス及び貸切バス助成事業は令和 7 年度限りで廃止、融資斡旋・利子補給事業についても令和 7 年度限りで新規の受付を停止することとした。

12. 総務関係

(1) 会員事業者数の現況等

11 月に会員名簿を全会員へ送付した。令和 6 年 10 月時点の事業者数等は以下のとおり。

- ① 事業者数：2,262 者（民営 2,241 者、公営 21 者）
（兼業 845 者、乗合専業 68 者、貸切専業 1,332 者、特定専業 10 者、
その他 7 者）
前年に比べ 21 者の減少
- ② バス車両数：93,178 両（乗合 55,990 両、貸切 33,583 両、特定 3,605 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 14 日、臨時総会を 11 月 6 日に開催。理事会を 5 月 22 日、6 月 14 日、9 月 20 日、令和 7 年 1 月 17 日、3 月 18 日に開催した。

また、令和 5 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 6 日に開催した。

(3) 「バス再興 10 年ビジョン」の策定

3 年に及んだコロナ禍を経てバス産業を取り巻く環境は大きく変化した、人々の生活や地域になくってはならないバス産業が夢のある産業になるよう将来を見据えたバス事業の「10 年ビジョン」を策定することとし、運営委員会の下に「10 年ビジョン検討部会」（部会長：長尾安全輸送委員長、神姫バス(株)社長）を設置した。5 月 7 日に開催した第 1 回の検討部会では、ビジョンの発信対象としては利用者、そして、現社員、未来の社員を含む関係者に向けて広く発信することや、策定に向けた方針などを確認し、今後、運営委員会等での議論を行うための検討をさらに進めていくこととした。6 月 7 日に開催の第 2 回の 10 年ビジョン検討部会における検討を経て、10 年ビジョン中間取りまとめ文案を作成した。この文案をもって 6 月 14 日運営委員会に諮り、中間取りまとめとし、同日、通常理事会・定時総会において会員事業者に公表した。その後、9 月 5 日に第 3 回検討部会を開催して最終的な取りまとめを行い、9 月 20 日の通常理事会に報告を行った。

(4) 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。

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、「バスのある風景を夢とともに走りつづけます」をキャッチコピーとして、「バスの日」ポスターを作成し、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。

ウ. その他の広報活動

8月7日、8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ッパスタイルの2階建てバス「アストロメガ」に乗ってもらい、乗車体験を通じたバスの PR を行った。

(5) 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 464名）
- ・観光バスガイドに対する会長褒賞（6月実施 56名）
- ・技術に関する発明考案功労者に対する会長表彰（10月実施 9作品）
- ・バス協会専従役職員永年勤続表彰（12月実施 13名）

イ. 自動車関係功労者国土交通大臣表彰（バス事業関係者）

10月23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開催した。

(6) 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6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6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。