

# 令和6年度事業計画

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

## I バス事業をめぐる諸情勢と重点取組事項

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、緊迫化する国際情勢や金融引締めなどの海外経済の下振れリスクを抱えている。

バス事業については、3年にわたるコロナ禍等の影響で運転者数の大幅な減少がみられることに加えて、本年4月からは働き方改革として拘束時間の縮減などが行われ、一層、人手不足が深刻化する。すでにその影響は路線バスの便数削減や路線廃止にまで及んでおり、その対応は待ったなしである。貸切バスについても同様であり、旅行需要の回復に対応できない状況にある。

このため、運転者の育成支援や採用活動の強化等の取組みに加えて、新たに外国人運転者の活用について対応を急ぐ必要がある。

事業ごとにみると、乗合バス事業については一般路線、高速バスともに輸送人員はコロナ禍前までの水準には戻っておらず、依然として厳しい収支状況にある。このため、必要に応じた運賃改定により、収支改善に努め、労働条件の改善による人材確保が求められる。

また、貸切バス事業についてもコロナ禍前の状況には回復せず、昨年改定された公示運賃の実施等により、収支の改善、人材確保に取り組む必要がある。

このほか、カーボンニュートラルの実現に向けて、大幅に増額された補助金を活用してEVバスの導入を一層進めるとともに、国内車両メーカーにEVバス生産拡大について要望する。

また、IT技術の進展により、社会におけるキャッシュレス化が進展している。バス事業においても、都市部を中心にキャッシュレス化が進んでおり、運転者や事業者の負担軽減などの観点から一層のキャッシュレス化を推進する。

また、バスの自動運転についても、実証実験からさらに踏み込み、社会への実装に向けて取り組みを進める。

バス事業にとって最重要課題である安全確保について、会員各社とともに業界が一丸となって取り組みを進めるとともに、安全運転の中核をなす運行管理の強化やASV装置の普及に取り組むこととする。特に貸切バス事業については、本年4月からの運行管理の規制強化が円滑に進むよう対応するとともに、令和7年度分の申請から開始される貸切バス安全性評価認定制度の抜本改正の実施に向けて、バス事業者に加えて、利用者、旅行会社などへの改正内容の周知に力を入れる。

また、カスタマーハラスメントはバス乗務員に過度なストレスを与え、安全輸送に

も悪影響を及ぼしかねない重大な問題であり、その防止について利用者に強く訴求する取組みを進める。

コロナ禍でバス事業を取り巻く環境は大きく変わった。次はバス事業が変貌することが求められている。このため、地域公共交通機関の要としての不変の使命を基本としつつ、バス事業の将来を見据えてバスが夢のある産業に生まれ変わるための10年ビジョンを策定する。

## II 事業計画

### 1. 運転者の確保対策と働き方改革の実現について

#### (1) 運転者人材確保支援について

乗合バス、貸切バスともに深刻な運転者及び整備士の不足が続いている。この解決には賃上げによる待遇改善が急務であり、その原資となる運賃改定が必要で、各社で取組みが進められている。また、高齢運転者や女性運転者の活用などにより運転者確保の努力が続けられている。

日本バス協会は運輸事業振興助成交付金を活用した、「バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業」や「運転者人材確保のための説明会開催に対する助成事業」について拡充強化する。

さらに、国土交通省が実施している補助事業である大型二種免許取得支援や就職説明会開催支援についても令和6年度に拡充されており、これらの人材確保支援策を会員事業者に周知し、運転者確保につなげる。

#### (2) 外国人材の活用について

深刻な運転者不足が続いていることから、外国人材の受入れが喫緊の課題となっている。このため、海外にいる外国人が我が国でバス運転業務に就くことができるように、特定技能1号にバスを含む自動車運送業を追加するなどの制度の見直しが進められており、引き続きその実現を求める。また、見直しが行われ特定技能制度にバス運転業務が追加される際には同制度を活用して外国人バス運転者の受入れが行われるよう準備を加速するとともに、広く周知する。あわせて外国人運転者が利用者からの安心を得られるよう制度の運用に努める。

#### (3) 働き方改革の取組状況について

働き方改革に関連する労働基準法等の法改正により、自動車運転業務については、令和6年4月から時間外労働（法定休日労働を含まない）が年960時間以内に規制される。また、あわせて改善基準告示が改正され令和6年4月より施行される。これらの円滑な実施に向けて、日本バス協会は平成30年3月に策定した「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に沿って取り組んできたところであり、円滑な施行が図られるよう努める。

「令和6年度バス事業賃金、労働時間等実態調査」において、全ての運転者の時間外労働の削減状況について引き続き調査を実施する。

(4) カスタマーハラスメントへの対応

カスタマーハラスメント（カスハラ）はバス乗務員に過度なストレスを与え、通常業務にも支障をきたし、安全輸送にも悪影響を及ぼしかねない重大な問題である。このため、カスハラ防止について利用者への周知徹底を行うとともに、事業者内でのカスハラへの対応方針、相談窓口、ドライブレコーダーの整備等、カスハラへの対応の取組みを強化する。

(5) 運転者職場環境良好度認証制度（「働きやすい職場認証制度」）への対応

自動車運送事業について、求職者が就職先を選ぶ際の参考にするため、事業者の申請に応じて優良事業者を認証する制度（「働きやすい職場認証制度」）が令和2年度に創設された。一般財団法人日本海事協会が国土交通省から認証団体として選定され同制度を運営しており、令和5年度から最高位である「三つ星認証」が開始されている。これまでのところ、バス事業者の認証事業者の状況は293者にとどまっております。引き続き会員事業者への周知を行う。

## 2. 乗合バス路線の維持、輸送サービスの改善向上

(1) 乗合バス路線の維持等の推進

地域の公共交通を担う乗合バスは、地域の社会経済活動に不可欠な基盤であるが、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による需要の減少により、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難であるため、国や地方公共団体からの補助が行われている。令和6年度から認められたバス事業者の経営努力を評価する補助制度見直しの活用等により、支援の充実に取り組む。

また、バス事業者、国、地方公共団体が連携して取り組む地域公共交通活性化再生法については、令和5年度に、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として地域公共交通再構築事業が創設される等、地域交通の再構築に関する仕組みが拡充され、キャッシュレス決済、EVバス等の導入等の内容を含む道路運送高度化実施計画及び地域公共交通利便増進実施計画が、それぞれ認定された。

今後とも、日本バス協会においては、バス事業者が作成する実施計画の支援をするとともに、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実現に向けて取り組む。

(2) 乗合バス運賃についての取組み

運賃改定において、全産業平均を超える人件費の審査方法の見直しや将来の設備投資に係る原価が適切に反映できる等、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、国土交通省において見直しが検討されており、実効性のある制度となるよう協力する。

また、運賃改定を予定している事業者について、申請認可に向けての事務作業の支援を行う。

この他、各種運賃制度導入状況について情報を収集し、会員事業者等に提供する。

さらに、国土交通省の乗合バス経営状況等調査に協力し、実態の把握に努め、予算、税制措置等のバス事業の振興方策検討の参考に供する。

### (3) 輸送サービスの改善及び向上

#### ア. DX の推進

バスの利便性を向上するため、スマートフォン等新たな情報技術を活用したバスロケーションシステムの導入、IC カードの普及、キャッシュレス決済の導入、経路検索サービスの充実、リアルタイム混雑情報提供システムの導入等を進め、観光利用などを含め利用者の増加を目指す。また、バス関係情報の共通フォーマット化、ビッグデータの活用等さらなる DX の推進に取り組むとともに、これら DX の導入に係る補助金の活用を図る。

また、令和 7 年度のオンライン化実現に向けた国土交通省に係る行政手続の取組みが推進されており、日本バス協会として引き続き対応していく。

#### イ. キャッシュレス

定時性の確保や決済手段の多様化により利用者の利便性の更なる向上を図るとともに、運転者の負担軽減や路線バス事業者の費用低減、サービス水準の向上による経営改善を図るため、キャッシュレス比率を向上させる運賃制度改正や補助金の拡充について関係行政機関に要望する。また、事業者へのヒヤリングや実証実験を通し、制度的課題やキャッシュレスバスに向けたニーズを調査し、事業者へ情報共有を図る。さらに、利用者に対する PR 活動を推進し、社会受容性を高めていく。

#### ウ. MaaS の推進

MaaS は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものであり、MaaS の導入に係る補助金の活用等により導入促進に努める。

#### エ. BRT 等の推進

BRT は、2023 年 4 月 1 日時点において全国 29 か所に導入されており、このうち 21 か所が連節バスによる運行となっている。定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする効率的なバス輸送手段として、BRT システム（連節バス等）の活用促進に努める。

#### オ. 走行環境の改善、関係施設の整備

都市部における道路渋滞の解消及びバスの走行環境の改善を図るため、公共車両優先システム、バス優先・専用レーンの拡充及び幹線道路における違法駐車対策の強化について、関係行政機関に要請する。また、バスターミナル、駅前広場、パークアンドバスライド駐車場等の施設整備について、関係行政機関に働きかけ、推進する。

### (4) 自動運転技術についての対応

バスの自動運転については、事故削減、運転者不足問題への対応、ラストマイル

自動運転、過疎地域の足の確保手段として、期待が寄せられる一方、運転操作の自動化だけでなく、運賃の收受や車内案内、交通制約者の乗降補助、緊急時対応等も課題となる。

自動運転技術は、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サービスを実現と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技術開発が進められている。

また、自動運転の実用化のためには、車両の技術開発のほか、走行環境の整備、社会的受容性の向上など総合的な取組み等の課題がある。

日本バス協会は、引き続き自動運転の技術開発、社会的受容性、走行環境、実証実験等について情報収集に努めるとともに、本格運行に向けて取組みを進める。

### 3. 高速バスネットワークの充実

#### (1) 高速道路網の充実、バスターミナルの整備等

高速バスは高速道路の整備に伴って路線を広げてきており、高速道路網の充実について引き続き要望していく。

また、全国各地にバスターミナルの整備が進められており、現在供用されているバスタ新宿のターミナル活用に取り組むほか、品川駅西口（東京都）、追浜駅（神奈川県）、新潟駅（新潟県）、近鉄四日市駅（三重県）、神戸三宮駅（兵庫県）、呉駅（広島県）、札幌駅（北海道）についてはバスターミナル整備に係る事業計画が策定されており、大宮駅西口（埼玉県）に加えて、松山駅（愛媛県）など、国内各地においてバスターミナル整備が進められている。このため、施設整備者や道路管理者等による検討状況を把握し、使い勝手の良いターミナルとなるよう努める。

#### (2) 高速バス路線の充実のための取組み

高速バス路線網の拡充及び維持のため、経営判断で柔軟に路線展開ができるよう引き続き制度の見直しを国土交通省と協議していく。高速バス委員会の下にワーキンググループを設置し、課題事項について集約及び整理を行い、国土交通省と協議していく。

#### (3) 高速道路料金についての取組み

高速道路料金について、バス事業の公共性にかんがみ、都市高速道路を含め、引き続き特段の負担軽減措置を堅持すること、また、高速道路料金の大口・多頻度割引の最大5割引については、令和7年3月末まで延長されているところであるが、引き続き継続することについて要請する。

さらに、令和6年度中を目処に実施予定とする高速道路の深夜割引の見直しについて、適切に対応する。

### 4. 貸切バス事業の安全確保と健全な経営基盤の確立

#### (1) 軽井沢スキーバス事故を受けての安全対策の推進

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の平成 28 年 6 月 3 日答申「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、国土交通省が進めている各種安全対策の着実な実施を推進する。

令和 5 年度において、日本バス協会は国土交通省に対して、貸切バスの運行管理の強化について働きかけを行ってきた。これに対し、国土交通省は令和 6 年 4 月 1 日より、点呼の動画保存、アルコール検査の画像保存、デジタルタコグラフの装着義務等、貸切バスの運行管理規制を大幅に強化することとした。日本バス協会として、会員貸切バス事業者の確実な実施を促すとともに、国土交通省に対して、監査や適正化巡回指導において、しっかりと取組状況を確認するとともに、実施していない事業者を処分するなど、今般の規制強化が実効あるものになるよう要請する。

さらに、貸切バスの許可更新制度については、悪質事業者の退出が進むよう安全に直結する費用実績を重点的に確認することや適正化機関の指導等の情報を活用し、指摘事項の多い事業者に対する指導に重点化、追加項目を設ける等審査内容の強化を図るとともに、指導項目の重点化等について引き続き国土交通省に要請する。さらに、国土交通省の監査との連携により事業の適正化が進むよう、適正化機関に対し必要な協力を行う。

## (2) 運賃・料金制度の定着と見直しへの対応

貸切バスの運賃・料金制度は令和 5 年度、長く続いたコロナ規制も解除され、学生団体を中心に需要が回復してきた中で、燃料高騰や物価高、なによりも運転者不足へ対応するための運転者の待遇改善に対応するため、貸切委員会から要望を行ったこともあり、国土交通省は、「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」を精力的に開催し、令和 5 年 10 月より現状に合った公示運賃へと見直しを行った。今後、2 年に一度、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された。また、同時に幅運賃の廃止等、貸切バス事業者がしっかりした経営基盤を確立できるよう制度の見直しも行われている。

日本バス協会は、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、制度の定着を図るとともに、国土交通省へは監査や適正化巡回指導において、下限割れ等、運賃・料金制度を無視するような事業者を厳しく取り締まるよう要請する。また、国土交通省は、「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」を今後も定期的で開催し、点呼・点検時間や手数料の問題等、様々な課題について継続して検討を行っていくこととしており、貸切委員会や貸切小委員会での議論をフォローアップ会合に反映させる。

## (3) 貸切バス事業者安全性評価認定制度の抜本的な見直し

令和 5 年 12 月の貸切バス事業者安全性評価認定委員会にて

- ・ 運行管理などについて審査基準の厳格化
- ・ 健康管理、先進安全自動車など安全に対する高度な取組みへの評価
- ・ 規則改正等への対応
- ・ 評価認定マークの変更及び最高評価を三ツ星から五ツ星にするなど認定種別の変更

を柱とする抜本的見直しを実施することを決定した。

審査基準の厳格化については令和6年度申請から一部実施し、令和7年度申請事業者については新基準で審査を実施する。新基準で認定を受けた事業者については、新たな評価認定マークを交付する。

## 5. インバウンドの振興

政府は令和5年3月に「観光立国推進基本計画」を策定し、訪日外国人旅行者数を令和7年までに令和元年（3,188万人）水準超えにするという目標が定められた。新型コロナウイルス感染症の影響により、令和4年の訪日外国人旅行者数は令和元年と比較して88.0%減となってしまったが、昨年、コロナ規制が解除されて以降は、円安の影響もあり急激に訪日外国人旅行者数が増加している。JNTOの速報値では、令和5年の訪日外国人旅行者数は2,500万人（推計値）となっており、令和元年と比較して21.4%減まで回復している。インバウンドの振興は、少子高齢化が進展している中で、地域経済活性化の有力な手段であり、バス業界としても、積極的な取組みを進める。

## 6. バリアフリー対策の推進

### (1) バリアフリー法への対応

公共交通事業者等に対するソフト基準（スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）適合義務の創設等を内容とするソフト対策等の取組強化や、個別施設の更なるバリアフリー化に向けた取組みの促進を内容とするバリアフリー法の改正法が令和3年4月1日から施行されており、日本バス協会は、国土交通省に事業者の取組みに対する支援を要望する。

### (2) バリアフリー車両の普及促進

路線バスについては、コロナ禍により車両代替への投資が非常に厳しい中、整備目標期間（令和3年度～令和7年度）においては約80%に引き上げられたこともあり、引き続き車両購入についての支援措置の確保に努め、特に、導入の遅れがみられる地方部での普及を推進する。

高速バス、空港アクセスバスは、令和2年11月に空港アクセスバスについて新たに目標が定められるとともに、国土交通省は適用除外の認定基準について、バリアフリー車両の導入計画を提出させ、認定もこの計画にあわせ考慮することとしている。

日本バス協会は、実態を踏まえた実効あるバリアフリー化を進める観点から引き続き国土交通省との協議に努めるとともに、補助金の活用によりバリアフリー車両の導入率の向上に努める。

貸切バスについては、リフト付きバス等のバリアフリー車両の導入促進のために、引き続き国土交通省の支援措置等を要望する。

## 7. その他の労務問題への取組み

### (1) 春闘等への対応と労務実態調査、情報提供

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

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

バス運転者等の賃金、労働時間、時間外労働、充足状況等についての実態を調査し、適切な労務管理の実施や労使交渉に資する情報の提供に努める。

### (2) その他

労働基準法、労働安全衛生法等の労働法制やその具体的運用、また、新たなハラスメント関係など労働管理に係る課題について情報収集を進め、メルマガ、ホームページ、労働問題講習会の開催等を通じて会員事業者に周知を図る。

## 8. 事故防止対策の推進

本年3月の警察庁の発表によると、令和5年の交通事故死者数は2,678人で、前年に比べ68人の増加となった。また、事業用自動車に係る死亡事故件数は、バス、トラック、タクシー全てで増加したため、合計263件で、前年に比べ41件増加した。バスはこのうち5件で、前年に比べ1件増加した。

令和6年度のバス事業の事故防止については、交通事故の現状を踏まえ、安全輸送委員会が令和3年6月に策定した「バス事業における総合安全プラン2025」の目標達成に向けて、各種事故防止対策に着実に取り組むため「安全輸送決議」（案）を作成する。

### (1) 道路交通事故の防止

バス業界として死亡・重傷等重大事故の削減に重点的に取り組むこととし、令和4年にバスが横転する重大事故が発生したことを踏まえ、非常口や非常停止ボタンの設置の乗客への周知及び坂道でのブレーキ操作等適切な運転操作、危険箇所の情報を踏まえた運転指導の実施等運行管理を徹底する。交差点を右左折する際に横断歩行者を確実に確認するために横断歩道の手前で一旦停止する、発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者確認を徹底する運動及び高齢運転者事故への対応に取り組む。また、引き続き高齢歩行者や自転車対策等について関係機関と連携協力して取り組む等、重大事故の削減に万全を期す。

また、警察庁に対し自転車及び電動キックボードの運転者による、バスの安全運行を阻害する逆走、信号無視、ながら走行等の違反行為に対する取締りの強化や啓発の強化を要請する。

さらに、貸切バスの安全性向上に向けた対策のための制度改正に係るパンフレット及び動画を周知するとともに、各種機器の導入に関する留意事項について周知し、事業者に必要な取組みを促す。

バス停留所の安全確保対策については、バス停留所の安全対策の実施を推進する補助事業の拡充及び改善対策の進捗率について事業者への周知を図るとともに、バス停留所に関わる安全性の向上に向けて引き続き国土交通省に協力していく。

## (2) 車内事故の防止

バス事故の約3割を占める車内事故は、高齢者及び車いす使用者が被害を受けることが多く、また、骨折等重傷となることを踏まえ、車内事故防止・定時運行へのご協力へのご理解を一般ドライバーに周知するため、国土交通省が作成した啓発動画及び交付金事業による啓発ポスター（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）を配布するとともに JAFMate 誌を通じて PR に努めているところであり、令和6年度も昨年同様車内事故防止キャンペーンを実施し、バス利用者に対する「ゆとり乗降」の啓発と運転者に対する「ゆとり運転」による安全運行の実施の徹底を事業者に促す。また、シートベルトの着用については、軽井沢スキーバス事故を受けて取組みを進めているが、引き続きバス出発時の案内等の実施について事業者を取組みを促す。

## (3) 飲酒運転の防止及び健康起因事故等の防止

飲酒運転の防止については、平成24年以降飲酒運転によるバスの事故は0件であるが、国土交通省が作成した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」、日本バス協会が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づく取組等を事業者に促す。また、秋の全国交通安全運動時に合わせ、「飲酒運転防止週間」を設定する等、業界をあげて飲酒運転の根絶に取り組む。

また、道路運送法の改正により義務付けられた「疾病運転の防止」については、国土交通省の「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、「適切な運行管理と安心経営のための ICT 活用ガイドブック」、令和元年7月に策定された「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」、とともに令和4年3月に策定された「視野障害対策マニュアル」を事業者に周知し取組みを促進するほか、SAS 対策などの運転者の健康管理の取組みを促す。

## (4) ASV 装置の導入等による事故の防止

衝突被害軽減ブレーキ装着車両の導入、令和元年から販売されているドライバー異常時対応システム（運転者、乗客が押しボタンによりバスを停車できるシステム）搭載車両やドライブレコーダー等の事故防止対策機材の導入を促進するほか、自動運転レベル4等の高度化を念頭においた ASV 技術のさらなる開発の推進を国土交通省や自動車メーカーに要請し、車両面での事故防止対策を進める。また、引き続きドライブレコーダーやデジタルタコグラフを活用した運転指導の取組みを促す。

## (5) 運行管理の高度化

令和4年4月より IT 点呼の対象範囲を拡大した「遠隔点呼制度」が開始され、国土交通省において、遠隔点呼の実施場所拡大に向け検討が進められている。令和6年3月には貸切バスの中間点呼における遠隔点呼等が導入された。更に「乗務前自動点呼」、「運行管理業務の一元化」の導入について検討が進められている。

日本バス協会は、「運行管理高度化検討会」に参画し、「自動点呼実施要領」の検討についてバス事業者の意見を反映させるとともに、実施要領を周知し事業者に ICT を活用した運行管理の高度化の取組みを促す。

#### (6) その他

震災やテロ対策等危機管理対策に万全を期すこととする。大規模な地震災害等への対処については、日本バス協会が作成した「大規模災害基本対応マニュアル」を活用し、国、地方公共団体とも協力して、平素から危機管理・安全防災対策の強化に努め、災害発生時の乗客の安全と輸送力の確保に万全を期す取組みを事業者に促す。

テロ対策やバスジャック対策についても国土交通省が作成した「バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル」の活用及び具体的対策を周知するとともに、警察等との合同訓練の実施など連携強化を図ることを事業者に促す。

## 9. 環境対策の推進

### (1) 環境対策

日本バス協会が策定した業界の自主的取組みである「バス事業における低炭素社会実行計画」の実施を事業者に促し、CO<sub>2</sub>の排出削減に取り組んでいる。2030年度には2015年度に比べ排出原単位を6%改善するとの目標達成に向けて、エコドライブの推進、低燃費バス等の導入促進、きめ細かい点検整備の励行に取り組み、合わせて、自家用車からバスへの利用転換を進める。さらに、低燃費・低公害バスの車両開発を国土交通省、自動車メーカーに要請する。

また、本年も9月、10月、11月の3か月間を「バスの環境対策強化期間」として設定し、燃費にかかわる車両の点検整備や急発進・急加速を避けた無理のない運転の励行に取り組む運動を行い、優良な取組事例について、日本バス協会のホームページで紹介する。

この他、バス事業のグリーン経営認証制度及びISO14001の普及に努める。

さらにNO<sub>x</sub>・PM法に基づく特定地域（大気汚染が特に著しい地域を指定）の状況を事業者に周知する。

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

令和2年10月、国は、「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、「経済と環境の好循環」＝グリーン成長戦略を定めた。

日本バス協会は、グリーン成長戦略及び省エネ法の目標に係る電動車、合成燃料等の技術開発、技術実証等の情報収集に努めるとともに国の設置する検討会・WGに参画しバス事業に導入する際の課題の対応について検討を進める。

EVバス導入支援のための国土交通省のEVバス、トラック、タクシーの導入補助事業として令和6年度予算、令和5年度補正予算等により予算額が約409億円に拡充されたところでありこれを活用してEVバスの導入促進に努める。引き続き、EVバス車両及び充電設備等に対する補助のさらなる大幅拡充を求める。さらに、引き続き、EVバス車両及び充電設備、変電設備等に対する補助の大幅拡充を求める。

また、2030年EVバス等の導入10,000台の達成を図るには会員バス事業者のニーズとして国産EVバスの早期生産が望まれていることから、日本自動車工業会及びバスメーカーに対しその実現を強く要望する。

## 10. バスに係る技術面の向上

### (1) 中央技術委員会等の活動

バス事業における技術の向上、安全や環境等の車両性能の向上、保守費の軽減、整備性の向上等を図るため、中央技術委員会全国大会及びバス改善要望全国会議において、優良技術の発表・普及、各種技術情報の共有化、事業者間の意見交換等を行い、また、自動車メーカーに対する改善要望、情報交換を進める。

### (2) バス車両の技術開発の推進

- ① 車両の安全やバリアフリー、電動車やカーボンニュートラル燃料など環境対策に係る新技術について、情報収集及び調査研究を行う。
- ② 運転者の健康に起因する事故の防止を図るため、運転者が運転操作不能となった場合により安全に停車することのできる路肩等退避方式車両の開発について、引き続き国土交通省及び自動車メーカーに要請するとともに情報収集を行う。

## 11. バス事業に対する予算、税制措置の充実

バス関係の令和5年度補正予算及び令和6年度予算についてその活用を図る。また、令和7年度予算において次のバス関係予算の拡充に努める。

- ① 乗合バス路線の維持のため、地域公共交通確保維持改善事業の予算の拡充や特別交付税の拡充による地方公共団体からの補助の改善を進め、本来の赤字と補助金のギャップの是正に取り組む。また、バリアフリー化の推進、バス車内におけるキャッシュレス化の推進等を図る。
- ② 人材育成関連の補助金や外国人バス運転者活用に係る予算等の人手不足対策関連予算の確保に努める。
- ③ EVバス導入促進のための予算、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー装着促進等のための安全対策予算の確保に努める。
- ④ 貸切バスの需要拡大のため、貸切バス1台当たりへの補助等、予算等の確保に努める。
- ⑤ 道路整備、ターミナル整備、交差点改良等バスの走行環境の改善や高速道路整備・補修に係る予算の確保に努める。また、高速道路料金の大口・多頻度割引については、最大5割引の割引施策の延長に努める。

令和7年度のバス関係税制改正において、自動車関係諸税の負担軽減に努める。

## 12. 運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）によるバス事業者支援の充実

### (1) 運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）の実施

運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）については、次の事業を効果的に実施

する。また、実施に当たっては、運輸事業振興助成交付金審議評価委員会を開催し、日本バス協会の施策に反映する。

#### ア. バス輸送改善推進事業の実施

3.6 億円の枠の中で、次の①～④の事業を実施する。④運転者確保対策事業を拡充するとともに、新たな課題への対応等機動的な予算執行に資するためバス輸送改善推進事業調整費(3,500万円)を新設する。

##### ① バス利用者施設等整備事業

バス観光情報発信システムの構築、デジタルサイネージ式バス総合案内システム導入等に対し支援する。

##### ② 人と環境にやさしいバス普及事業

高齢者等を含めた利用者の利便及び安全性の向上と環境対策を推進するため、EVバス、ノンステップバス、衝突被害軽減ブレーキ装備車、ハイブリッドバス等の車両購入を支援する。

##### ③ 車両更新(中古車購入)支援事業

厳しい経営状況下にある地方路線バス事業及び貸切バス事業について支援する。

##### ④ 運転者人材確保対策事業

- ・ バス事業者が大型二種免許取得費用を負担した場合に、1名につき5万円、1事業者あたり100万円(50万円から引上げ)を限度に助成する。
- ・ 地方バス協会が行う運転者確保のための取組みについては、1ブロック2件、100万円(1ブロック1件、50万円から引上げ)を限度に助成することとし、更に先進的な取組みには追加助成できることとする。

#### イ. 融資斡旋・利子補給事業の実施、改善

バス事業者の経営安定化に資するため「融資斡旋・利子補給事業」を公募により実施する。昨年度と同様に融資枠100億円について公募を年2回に分けて実施することとし、融資枠を地方バス協会に割り当て、各バス協会が枠の管理を行う。

融資斡旋・利子補給の対象は、バス車両購入資金、施設整備資金、退職金支払資金、運転資金、災害復旧事業等に要する資金であり、利子補給率は、資金の目的に応じ、0.4%から1.0%(災害復旧)としている。なお、極低利の借入については利子補給の対象から外す方針の下、本年度は昨年度に引き続き金利1.0%以下の借入を利子補給対象から外すこととする。

#### (2) 令和6年度融資斡旋事業特別基金の運用管理について

令和6年度の満期償還となる債券は5億円であり、うち4億円は事業費財源とし、残り1億円は再運用とする。

令和6年度運用収益は、2千5百万円(利回り0.43%)を見込む。

令和6年度のバス輸送改善推進対策引当資産取崩収入約4億4千万円は、当年度満期償還される債券及び定期預金を充当する。

### (3) 地方バス協会における地方事業の効果的実施について

平成 24 年度からの中央出捐中止に伴う地方事業の充実を図るため、事業が適切かつ効果的に行われるよう積極的に情報提供等の支援を行う。

また、交付金事業の実施の財源となる運輸事業振興助成交付金については、法制度に基づいた確実な交付がなされるよう、地方バス協会と協力して引き続き取組みを進める。

## 1 3. 10 年ビジョンの策定

バス事業はこれからも国及び自治体の支援を得ながら、持続的にサービスを提供する地域公共交通機関としての使命を果たして行くが、それとともに令和元年末からの 3 年を超える長期に及んだコロナ禍を経て、バス事業をとりまく環境が大きく変化している状況などを踏まえ、バス事業の将来を見据え、バスを夢のある産業にすることを目指すことも求められている。このため人材不足と働き方、EV バス普及、自動運転の本格化、キャッシュレス化の推進、安全安心なバスの徹底などを内容とする 10 年ビジョンを策定する。

## 1 4. その他

### (1) 広報活動の推進等

- ・ 協会ホームページにおいて当協会の活動状況のほか、バス事業の現状や公共的役割、その意義、魅力等について情報提供を行う。また、利用者等へわかりやすく紹介するため「日本のバス事業」等の冊子を作成する。
- ・ バス事業のおかれている厳しい現状を踏まえた特設ページを活用し、利用者はもちろん、国、関係地方公共団体等にバス事業の必要性等を訴求する。
- ・ 会員事業者へ行政庁通達等の情報を迅速にお知らせするため、会員専用ページ及びメールマガジンによる発信を引き続き行うとともに、これら情報を定期的にとりまとめた「バスマ月報」をホームページに掲載する。また、会員事業者のメールアドレス登録を促進し、全会員事業者がメールマガジンを受信できる環境の整備に努める。
- ・ 協会ホームページについて、コンテンツの追加・再編のほか、スマートフォンやタブレット端末から閲覧しやすくするなど、会員事業者や一般利用者がより利用しやすくなるよう充実を図る。
- ・ 必要に応じてマスコミ等を活用した全国的な広報の実施に努める。
- ・ 国土交通省主催の「霞が関こども見学デー」をはじめバス事業を PR するために効果的なイベント等に参画する。
- ・ 「会員名簿」を作成し会員へ配布する。

### (2) バス事業関係表彰の実施

- ・ 優良バス運転者等に対する会長表彰
- ・ 観光バスガイドに対する会長褒賞
- ・ 技術に関する発明考案功労者に対する会長表彰

(3) 協会運営の効率化の取り組み

社会のデジタル化の進展に合わせて、協会事務でのデジタル技術等の活用により、協会運営の効率化を図れるよう検討を進める。

以上、令和6年度事業計画の実施にあたり、資金の借入及び設備投資の予定はない。