

令和 8 年度事業計画

自 令和 8 年 4 月 1 日

至 令和 9 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、米国の通商政策の影響が残るものの緩やかに回復しているが、中東地域をはじめとする海外情勢の緊迫化による不安定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の後、運転者数の減少が顕在化したことに加え、令和6年4月からの働き方改革により、拘束時間の縮減などが行われ、一層人手不足が深刻化した。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、貸切バスについても修学旅行の円滑な実施の妨げとなる状況が生じている。

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、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は令和7年秋に改定された公示運賃の実施等により、引き続き、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、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バス生産拡大及び性能向上について要望する。

また、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目指し、実証運行の拡大及び継続的实施に努め、完全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、実証運行からレベル4の本格運行による社会への実装に向けて支援の重点化・継続化を国に要望する。

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。令和7年度分の申請から開始された新たな貸切バス安全性評価認定制度について、バス事業者、利用者、旅行会社などへの改正内容の周知を図るとともに、新制度の社会への浸透に努める。

また、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カスタマーハラスメントの防止について利用者に強く訴求する取組みを継続する。

バス事業の将来を見据えて、バスが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、夢のあるプライドある産業に生まれ変わることを目指し、令和6年に策定した「バス再興 10年ビジョン」に盛り込まれた内容の具体化の取組みを引き続き進める。

II 事業計画

1. バス運転者の確保対策等について

(1) 国内人材確保に向けた取組

乗合バス、貸切バスともに、依然として深刻な運転者等の不足が続いている。そのためバス事業者は、運賃改定の実施等を行い、待遇改善に努めるとともに、高齢者の活用のほか若者や女性の雇用促進といった取組にも力を注いでいる。

日本バス協会では、運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）として、「女性活躍のための環境整備支援事業」を令和8年度も継続する。

さらに今年度は、業界のイメージアップを図る動画を制作し、バス車内はもちろん、駅構内や電車内、若者らが多く集まる街頭でのデジタルサイネージを活用した放映、SNSの活用による積極的な情報発信やスポーツ業界との連携による人材の掘り起こし等の対策を強化する。このほか、大型二種免許取得や就職説明会開催への支援、女性の雇用促進やカスタマーハラスメント対策等職場環境の改善にかかる国の国補助事業について、会員事業者への周知徹底を図り、利用を促進する。

(2) 外国人バス運転者の雇用促進に向けた取組

令和6年3月、バス運転者を含む自動車運送業が特定技能制度に追加となり、一部のバス事業者では、外国人バス運転者の雇用も進み、運行業務に従事する者も認められる。さらに令和8年4月には、乗合バス運転者等について、一定条件の下、日本語能力要件を「N3」から「N4」に引き下げられる予定である。

日本バス協会では、特定技能制度を活用した外国人バス運転者等に対して、事業者が行う安全確保等にかかる研修の履行状況を確認する。また、当該制度の活用が進むよう、日本語学習プランの作成、外国人バス運転者の単独乗務が可能な離島・半島地域における自治体とバス事業者との関係づくり等について、事業者への適切なサポートを行うほか、日本語能力試験（JLPT）の試験回数増や他の試験の採用等について、引き続き関係機関等へ働きかける。さらに、日本バス協会に設置している「外国人運転者受入推進部会」を定期的で開催し、バス事業者間の円滑な情報共有を行う等、外国人バス運転者のさらなる雇用促進を図る。

(3) 改善基準告示の見直しに向けた対応

改正改善基準告示の施行（令和6年4月）から約2年が経過し、実運用における課題が明らかとなってきた。日本バス協会では、実態の把握や現場の声等もよく聞き、関係省庁に対し、柔軟な運用を求めていく。また、適用後3年を目途に、実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始すると告示施行時の厚生労働省の方針の時期も近づいていることから、準備を滞りなく進める。

加えて、厚生労働省担当部局との情報交換や日本バス協会に設置の労務委員会等での情報共有を行う等、バス事業者が今後も地域路線や観光輸送を維持できるよう、引き続き関係機関等への働きかけを行う。

(4) カスタマーハラスメントへの対応

日本バス協会では、令和6年9月にカスタマーハラスメント（カスハラ）に対す

る基本方針を策定し、会員事業者に周知を図っている。今年度は、引き続き会員事業者の取組状況や効果等の把握を行うとともに、バス運転者に過度なストレスが加わることにより、安全輸送にも悪影響を及ぼしかねないカスハラ行為の撲滅に向け、引き続き社会への周知徹底に取り組む。

(5) 「働きやすい職場認証制度」(運転者職場環境良好度認証制度)の活用促進

本制度は、令和2年度に国土交通省により創設され(一般財団法人日本海事協会が認証団体)、これまでに認証を取得したバス事業者は495者であり、このうち令和5年度から開始された最高位の「三ツ星認証」を取得したバス事業者は10者となっている。なお、外国人バス運転者を雇用する事業者となるためには、本制度の認証を取得することが条件となっているほか、国の補助制度についても認証取得事業者を優遇する措置(インセンティブ)が講じられていることから、引き続き会員事業者に対し、認証取得を促すための周知徹底を行う。

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、生活の移動や社会経済活動に必要な基盤である。しかし、人口減少や少子化、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ことから、国や地方公共団体からの補助が行われている。地域の足を守るべく、国や地方公共団体から必要な補助が行われるよう要請する。

また、交通DX・GXによる利便性・持続可能性・生産性の向上により、事業者の経営の効率化・強化を図るべく、必要となる投資に対する国・地方公共団体の支援拡充に向けて取り組む。

(2) 乗合バス運賃についての取組み

運賃改定については、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見直しが行われたほか、地方運輸局への大幅な権限委任、事業者の提出書類及び国の審査が簡素化される等、運賃改定手続きの迅速化が図られた。このことにより多くの事業者が実施・検討している。

30両以上の車両を保有する乗合バス事業者で見れば、約9割が運賃改定の動きをしている(令和7年12月末現在)。今後も運賃制度の導入・見直しについて情報を収集し、引き続き会員事業者等に提供するとともに、運賃改定を検討する事業者に対し、申請・認可に向けた支援を行う。

(3) 輸送サービスの改善及び向上

ア. キャッシュレス化の推進

バスの利便性のさらなる向上につながるキャッシュレス決済の導入を推進するため、補助制度の拡充を国に働きかける。また、運転者の負担軽減とコスト削減が期待できる完全キャッシュレスバスの実現に向け、国が主導する実証運行を

支援し、社会受容性を高めるべく、国土交通省と連携し利用者への情報発信を行っていく。

イ. DX の推進

バスロケーションシステムや混雑情報のリアルタイム提供、MaaS の推進等、利便増進を図り、利用者のさらなる増加を目指すため、これら DX の導入に係る補助金の充実を要望するとともに補助金の活用を図り、バス事業における DX 化を推進する。

また、国によるデータの共通フォーマット化や行政手続きのデジタル化が、さらに推進されるよう引き続き要請していく。

ウ. BRT の推進

BRT は、定時制の確保、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であり、令和 7 年 3 月時点において全国 32 か所に導入されており、このうち 23 か所は連節バスによる運行となっている。BRT の活用促進に努めるとともに、連節バス車両の導入・更新補助について、引き続き、支援を要望する。

エ. 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べく、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。また、安全上問題があるバス停について、財政支援の拡充を含めて必要な取組みを進めるよう、関係行政機関に要請する。

(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、運転者確保・採算の両面で維持困難な地域の足の確保手段として大きな期待が寄せられており、政府目標である自動運転移動サービス 2025 年度 50 ヶ所程度、2027 年度 100 ヶ所以上、2030 年度レベル 4 車両導入を 1 万台の実現に向けて、現在、全国各地で国や自治体・事業者を中心とした実証運行が行われている。

一方、自動運転自体の技術面の制約の他、交通制約者の乗降補助、緊急時対応、自動運転車両に対する他者の受容性等の課題がある。

日本バス協会は、引き続きレベル 4 の自動運転バスの本格運行に向けて、予算の更なる拡充、レベル 4 を中心とした重点的な支援及びレベル 4 での課題解決の取組みへの継続的な支援について国に要請する。

また、国の設置する検討会・WG に参画するとともに、日本バス協会においても自動運転検討会を開催し、全国各地の実証実験で得られた課題等について事業者間での情報共有を行い、事業者の意見等を集約し関係機関への要望に努める。

3. 高速バスネットワークの充実

(1) 高速道路網及びバスターミナルの整備等

高速道路の整備に伴って都市間輸送や観光地を結ぶ路線が広がってきており、高速道路網の環境整備について引き続き要望していく。

また、国において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た。また、大宮駅西口（埼玉県）、松山駅（愛媛県）、名護市（沖縄県）、長崎駅前（長崎県）、胡屋地区（沖縄県）など、国内各地においてバスターミナル整備の検討が進められており、関係者が連携し安全で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

高速バス委員会等において出された意見を集約し、検討が必要となる課題事項については、適宜、国土交通省と協議し、始発停留所又は乗車専用停留所において満席となった場合、後続便の追加運行を条件として、途中停留所を通過するショートカット運行や電子媒体を運行基準図の一部として使用することができる等の制度の見直しが行われたところであり、今後も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する。

(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鑑み、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や、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9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とともに、都市高速道路への拡充を要請する。

また、首都高速道路においては、令和7年12月末からパブリックコメントが実施され、令和8年10月からの通行料の値上げについて意見募集が行われた。日本バス協会においては、通行料金の値上げは、運行コストの増大を招き、経営を更に圧迫することに繋がるため、今回の値上げ案を容認できない旨を訴えとともに、バスの公共性等に鑑み、大口・多頻度割引を含む各種割引施策の拡充について、再度検討するよう意見を提出した。大口・多頻度割引は現行の水準が今後も維持される予定であるが、引き続き公共交通として利用しやすい環境整備がなされるよう要請する。

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対策フォローアップ会合

軽井沢スキーバス事故の直後、国土交通省においては「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、計10回にわたり委員会が開催された。平成28年6月に再発防止策として、「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」が取りまとめられ、その後、決められた対策を検証するため、「軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会合」が毎年開催されている。

昨年11月に開催されたフォローアップ会合では、国土交通省より今後の委員会の方向性が示された。今後は、本会議に代えて、次年度から「貸切バス安全対策協

議会（仮称）」を設置（年に一回程度開催）するとともに、同協議会の下に実務者会合を設置し、具体的な議論が実施されることとなった。日本バス協会は引き続き会議に参加して安全対策の検討を行っていく。

なお、令和8年1月15日で軽井沢スキーバス事故が発生してから10年が経過した。日本バス協会では、この悲惨な事故を風化させないため、1月15日を「誓いの日」と位置づけ、業界一丸となって安全運行の確保に取り組む。

(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、物価の高騰や運転者不足対策で運転者の待遇改善に対応するよう、令和5年に引き続き、令和7年9月に公示運賃の見直しが行われた。今後も2年毎に見直しを行うことから、令和9年の秋を目途に公示運賃の見直しが予定されている。

次回の公示運賃見直しに当たり、今までは、貸切事業者の要素別原価調査において運賃が算定されていたが、令和7年6月より、国へ原価報告書の提出が義務化されたことから、今後は提出された原価報告書を基に運賃の見直しが行われることとなった。国は、原価報告書の報告が著しく少ないブロックがあった場合はそのブロックにおいては公示運賃の見直しを行わない場合があるとしており、日本バス協会においても、国土交通省と連携し、事業者の原価報告書の報告を促進する。

また、日本バス協会は引き続き、貸切バス事業者が確実に適切な運賃・料金を収受するよう、国土交通省に対して監査や適正化巡回指導において、下限割れ等、運賃・料金制度を遵守しない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するため、様々な課題について検討を行うよう要請するとともに、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制度見直しへの対応

国土交通省の「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会フォロー会合」での委員からの意見もあり、令和6年度から貸切バス事業者安全性評価認定制度の抜本の見直しを行い、審査基準の厳格化を実施しており、令和7年度申請事業者からは新基準で審査を行い、令和7年12月に評価認定委員会を開催した。今回の委員会では、新基準で認定された更新申請事業者の中で、初めての四ツ星が誕生している。日本バス協会としては、昨年同様に申請事業者へ早期に周知するため、令和7年9月には令和8年度の申請に関する説明動画を掲載し、申請事業者に新たな制度の詳細を早期に理解、対応できるよう、きめ細かく対応をしている。

今後も状況に応じて審査内容の見直しを行い、貸切バス事業者の安全対策の向上を推進する。

5. インバウンドの振興

2030年までに訪日外国人旅行者数を6,000万人にする政府目標に向けて、令和5年3月に政府が策定した「観光立国推進基本計画」では、令和7年までに訪日外国人旅行者数を令和元年（3,188万人）水準超えにするという目標が定められている。近年

は円安の影響もあり、訪日外国人旅行者数が大幅に増加している。令和8年1月に日本政府観光局が発表した推計値では、2025年の年間訪日外客数は約4,200万人で、前年比では15.8%増で基本計画の目標を上回り、過去最高を更新した。令和8年2月に日本政府観光局が発表した2026年1月の推計値では、旧正月（春節）が今年は2月中旬となったことによる影響もあり、前年同月比で4.9%減少している。しかし、一方で、韓国、台湾、豪州で単月過去最高を更新したほか、米国、インドネシア、フィリピンなど17市場で1月として過去最高を記録している。

このようにインバウンド需要が好調である一方、京都等の主要な観光地では深刻なオーバーツーリズムの問題も起こっており、観光地への急行バス等、様々な取組みが行われている。バス事業者は、旺盛なインバウンド需要を好機と捉え、より多くの訪日外国人旅行者にバスを利用してもらえるよう、多言語対応等の環境整備を推進することが重要である。また、訪日外国人の地域周遊観光を促進するためにも、2次交通の充実が必要であることから、利便性向上に取り組んでいく。

インバウンドの振興は、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. バリアフリー対策について

(1) バリアフリー関係法令への対応

バス事業者は、厳しい経営状況の中、高齢者や障害者の移動円滑化を促進するバリアフリー関係法令への対応に努めているが、令和6年4月からは障害者差別解消法に基づき、障害のある人への合理的配慮の提供が義務付けられるなど、対応が複雑化している。日本バス協会では、こうした状況に対応するため、関係法令や制度の周知に加え、国に対し、車両の整備や停留所環境の整備のほか、障害者への接遇・介助の基本を習得する研修受講等を促すための財政的支援含め様々な支援を求めていく。

(2) バリアフリー車両の普及促進

令和7年6月、国土交通省から、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の基本方針に基づく第4次目標（目標期間：令和8年度から令和12年度までの5年間）がとりまとめられた。乗合バス車両におけるバリアフリー化率（2030年度末数値目標）は、ノンステップバス90%、空港アクセスバス60%にそれぞれ引き上げられた。（第3次目標の達成状況（令和6年3月末時点）は、ノンステップバス72.1%（目標値80%）、空港アクセスバスは40.0%（目標値約50%））

日本バス協会では、新たな目標値の達成に向け、国の補助制度の活用促進によるバリアフリー車両の導入率の向上に努めつつ、コロナ禍以降急増するインバウンド輸送に対応するため、スーツケースといった大型の荷物を多数収納することが不可欠なバス利用の実態に即したバリアフリー化を進める観点から、引き続き国と制度運用のあり方等について協議・調整を行う。このほか、日本自動車工業会と連携を密にし、新しい車椅子固定装置の開発にかかる情報収集を行う等、さらなる利用者利便の促進に努める。

7. その他の労務問題への取組み

(1) 春闘への適切な対応等

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）、全国交通運輸労働組合総連合（交通連労連）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」を審議した後、日本バス協会の労務委員会における審議・承認を経て、決議する。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は、私鉄総連と産業別最低賃金について団体交渉を行う。

このほか、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調査を行い、事業者に対し、適切な労務管理の実施や労使交渉に資する情報提供に努める。

(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継続して情報収集を行い、協会ホームページやメールマガジン、労働問題講習会の開催等を通じて、会員事業者に周知徹底を図る。

8. 事故防止対策の推進について

警察庁の発表によると、令和7年の交通事故死者数は2,547人で、前年に比べ116人の減少となった。また、事業用自動車に係る死亡事故件数は、合計252件で前年に比べ25件減少した。このうちバスは9件で、前年に比べ2件減少した。

令和8年度のバス事業の事故防止対策については、国土交通省が新たに策定した「事業用自動車総合安全プラン2030」（計画期間：令和8年度～令和12年度）の内容を受け、日本バス協会の安全輸送委員会において本年3月にとりまとめた「バス事業における総合安全プラン2030」に基づき、主に以下の事項について取り組む。

(1) バス利用者等の行動変容の推進

- ① 貸切バス事業者安全性評価認定制度を充実し、利用の促進と周知を図る。
- ② 電動キックボード等新たなモビリティの普及も進んでいることに鑑み、利用者を含め、関係者に対し広く意識改革と行動変容に係る働きかけを実施する。
- ③ カスタマーハラスメント対策の強化及び周知を徹底する。
- ④ SNSの積極的な活用により、幅広い層へ訴求する。

(2) 悪質違反、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ① 講習・セミナー等あらゆる機会において、運転中の携帯電話等の使用禁止及びあおり運転の悪質性・危険性について啓発する。
- ② 「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅を啓発する。
- ③ 遠隔点呼・自動点呼を活用した点呼の実施を推進する。運転者

(3) ICT、先進安全技術の更なる性能向上・普及促進

- ① IOT・AI を活用した運行管理システムの周知及び普及・促進に努める。
- ② 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運転支援装置の導入について国からの補助の拡充を求めるなどにより推進する。

(4) 健康起因事故対策の推進

- ① 適性診断受診の徹底を促進するとともに、高齢運転者の健康管理の把握を推奨する。
- ② 健康管理マニュアル、自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル、脳血管疾患対策ガイドライン、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン、視野障害対策マニュアルの活用を推奨する。
- ③ SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査を促進する。
- ④ 確実な点呼等により睡眠不測のチェック、過労運転の防止を促進する。
- ⑤ ドライバー異常時対応システムの導入を促進する。

(5) 経験が未熟な運転者の安全対策の徹底

- ① 自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施のマニュアルの活用を推奨する。
- ② 初任運転者等に対する実技訓練の実施の徹底を図るとともに、外部研修による貸切バス運転者研修を推奨する。

(6) 乗合バスの車内事故の防止

- ① ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施を推進する。
- ② 車内事故を防止するため、乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」や降車しようとする乗客にバスが停車しドアが開いてから席を立つ等の注意喚起を徹底する。
- ③ 車内事故防止のためのシステム導入を推進する。

(7) 各業態の特徴に応じた事故分析・対策

- ① 交差点右左折時には、安全確認を確実に実施するために横断歩道手前で一旦停止する等の安全教育を徹底する。
- ② 乗客へのシートベルトの着用案内を徹底する。
- ③ 発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者の確認を徹底する。
- ④ ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施を推進する。（再掲）
- ⑤ 点検整備の確実な実施により、車両故障、車両火災、車輪脱落事故による運行への影響を排除し、安全運行の徹底を啓発する。

(8) 災害等緊急時の対応

- ① 「運輸防災マネジメント指針」の周知、同指針の活用による事業者の自然災害への状況に応じた対応力の向上及び輸送の安全確保を図る取組を推進する。
- ② 「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」について再徹底する。
- ③ 「バスジャック統一対応マニュアル」による対応を推進する。

9. 環境対策の推進

(1) 環境対策

日本バス協会が2017年に策定した「バス事業における低炭素社会実行計画」では、CO2排出削減に係る業界の自主的な取組みとして「2030年度の排出原単位を2015年度に比べ6%改善する」目標を掲げており、達成に向けた取組みを進めている。引き続き、エコドライブの実施やきめ細かい点検整備の実施を事業者に促していく。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・急加速を避けた運転の励行を進めていく。

また、国土交通省、自動車メーカーに対し低燃費・低公害バスの開発を求めている。

(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。

日本バス協会では、カーボンニュートラルに資するEVバス等の導入促進に向け、令和7年度補正予算で措置されたEVバス等導入補助事業について、事業者へ活用を促すための情報提供に努めるとともに、充電・変電設備等の整備を含めたEVバス導入に対する補助制度の拡充および税制面での優遇を国に対して求めている。

また、日本自動車工業会及び自動車メーカーに対し、国産EVバスの車種増加及び性能向上を要望していく。

EVバス以外の燃料電池バス、次世代燃料等についても技術開発、実証実験等の情報収集に努めるとともに、国が設置する検討会等に参画し、バス事業が導入する際の課題について検討を進める。

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を図り、事業者間の意見・情報交換のほか、自動車メーカーに対する改善要望を行う。

(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を行い、情報共有していく。
- ② 車内事故防止システム、車内置き去り防止システム等の新技術に関する情報収集を行う。

1 1. バス事業に対する予算、税制措置の充実

(1) 予算措置

バス関係の令和7年度補正予算及び令和8年度予算についてその活用を図る。また、令和9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に努める。
- ② 自動運転バス（レベル4）の本格運行に向けた予算の拡大及び重点化に努めるとともに、レベル4実装後においても継続した予算の確保に努める。
- ③ 人材確保のため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の関連予算の確保に努める。
- ④ バリアフリー化の推進、キャッシュレス化の推進等についての予算の確保に努める。
- ⑤ 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及び車内事故防止システムの導入等、安全対策予算の確保に努める。
- ⑥ 道路整備、ターミナル整備、交差点改良等によるバスの走行環境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。

(2) 税制措置

令和9年度のバス関係税制改正において、EVバスに関する税負担の軽減及び自動車関係諸税の総合的な見直しへの対応を図り、負担軽減に努める。

1 2. 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、中央事業の重点化等見直しに沿った次の事業を重点的に効果的に実施する。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

2億円の枠の中で、次の①～②の事業を実施する。①運転者人材確保対策事業を昨年度に引き続き拡充する。

① 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10万円、1事業者あたり200万円を限度に助成する。
- ・ 地方バス協会が行う運転者確保のための取組みについては、1ブロック2件、100万円を原則とし、助成する。更に先進的な取組みには追加助成できることとする。
- ・ 外国人バス運転者の大型二種免許取得養成事業については、1名につき25万円を限度に助成する。
- ・ 女性活躍のための働きやすい環境整備支援事業についても同様とし、誰

もが働きやすく、女性が活躍できる職場環境づくりを支援する。新設・既設を問わず休憩室やトイレ整備等につき1事業者当たり25万円を上限に助成する。

② 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。

イ. 融資斡旋・利子補給事業(既存融資分のみ)の実施

利子補給の対象は、令和7年度までの既存融資分を対象とする。また、内訳は、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）の範囲で実施する。

(2) 令和8年度融資斡旋事業特別基金の運用管理について

令和8年度の満期償還となる債券は9億円であり、令和7年度において、今後5ヶ年分の事業資金15億円は確保したため、全額次々期以降の事業費とし、原則、10年債として再運用する。

令和8年度運用収益は、5千6百万円（利回り1.84%）を見込む。

令和8年度のバス輸送改善推進対策引当資産取崩収入約2億2千万円は、令和7年度に確保した事業資金の他、満期を迎える定期預金を充当する。

(3) 地方バス協会における地方事業の効果的実施について

平成24年度からの中央出捐中止に伴う地方事業の充実を図るため、事業が適切かつ効果的に行われるよう積極的に情報提供等の支援を行うとともに法令改正が行われた場合には適切に対応する。

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。

13. その他

(1) 広報活動の推進等

- ・ 協会ホームページでは、当協会の活動状況に加えて、バス事業の現状や公共的役割、その意義や魅力についての情報提供を行う。また、利用者層への理解促進を図るため、「日本のバス事業」等の広報冊子を作成する。
- ・ 会員事業者へは、行政庁通達等の情報を迅速に提供するため、会員専用ページとメールマガジンによる情報発信を継続して行う。併せて、これらの情報を集約した「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整備に努める。
- ・ 協会ホームページは、コンテンツの拡充・再編に加え、スマートフォンやタブレット端末での閲覧最適化を図り、会員事業者および一般利用者の利便性向上を目指す。

- ・ 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、バス事業の PR に効果的なイベント等へ参画する。
- ・ 「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組み

社会のデジタル化に合わせ、協会事務でもデジタル技術を活用した業務効率化の検討を進める。

以上、令和 8 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。また、当法人が令和 8 年度において実施する公益目的事業、収益事業及びその他の事業の種類及び内容は、令和 7 年度と同一であり、変更なく継続して実施するものとする。