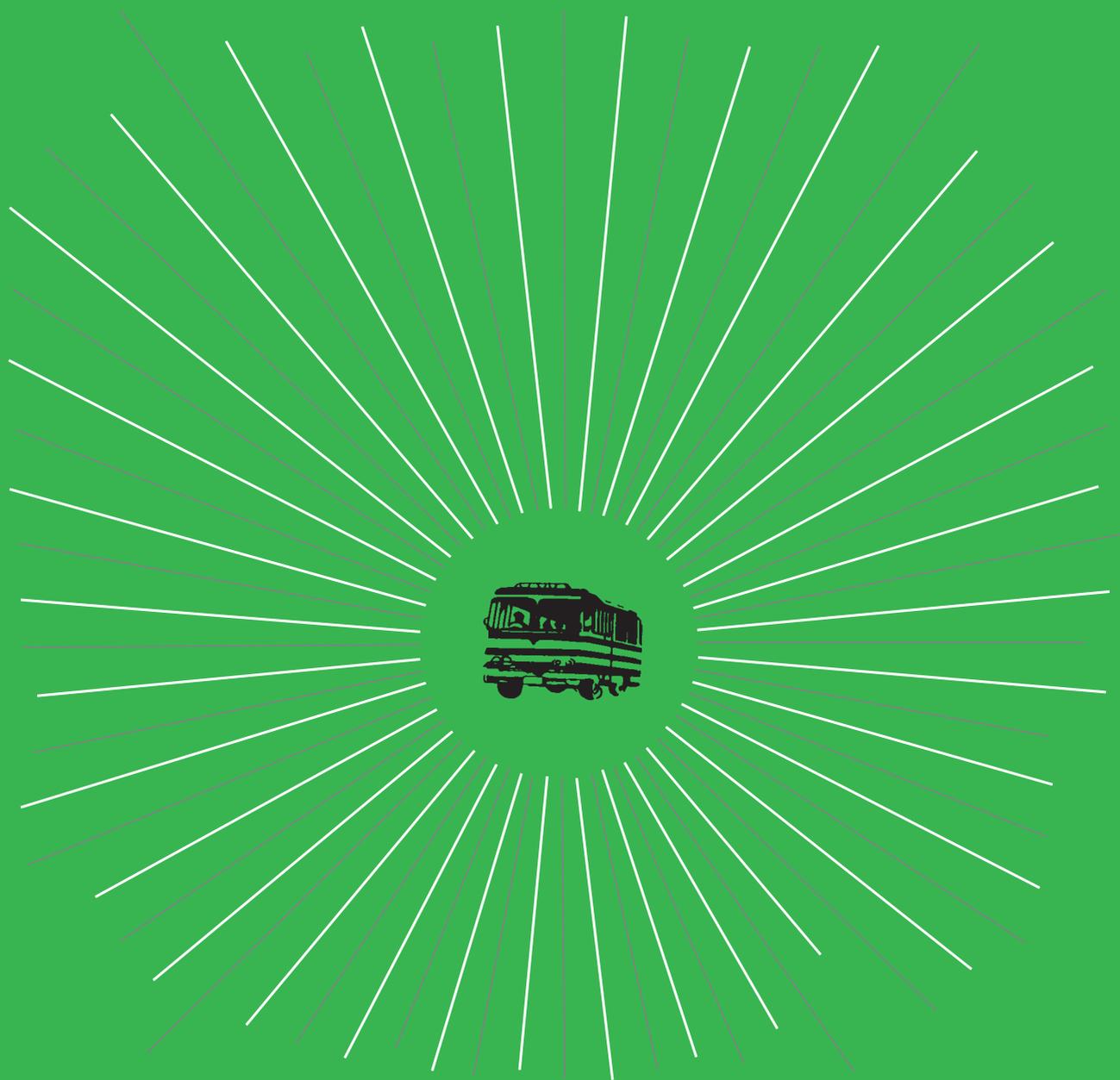


2022年度版（令和4年度）
日本のバス事業



公益社団法人 日本バス協会

61

日本のバス事業・目次

I. バス事業の現状	1
1. 概況	1
(1) 国内輸送	1
(2) バス事業の現状	1
(3) 新型コロナウイルス感染症に伴う対応	1
2. 乗合バス輸送状況推移表	4
3. 貸切バス輸送状況推移表	6
4. バス事業の経営規模	8
5. 国内輸送の現状	10
6. 業態別保有自動車数の推移	12
7. 高速バスの運行状況	14
II. バス事業	15
1. 乗合バス事業	15
(1) 令和3年度乗合バス事業の収支状況	15
2. 都市交通	22
(1) 概要	22
(2) 改正バリアフリー法について	22
(3) MaaSについて	22
(4) 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）によるデータ整備	23
(5) バス専用通行帯、バス優先通行帯等	25
3. 地方交通	26
(1) 地方交通の状況	26
(2) 生活交通確保対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置	29
4. 乗合バス運賃について	30
(1) 上限運賃改定について	30
5. 貸切バス事業	32
(1) 貸切バス事業について	32
(2) 令和3年度一般貸切バス事業の収支状況	33
(3) 貸切バス事業者安全性評価認定制度	39
III. インバウンド振興	40
IV. 安全輸送の取組み	42
1. 安全輸送体制の確立	42
(1) 運輸安全マネジメントの推進	42
(2) バス事業における総合安全プラン2025	43
(3) 運転管理の高度化	43
(4) 運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策	44
2. 大規模災害への対応	44
3. 飲酒運転防止対策	45
(1) 飲酒運転防止対策の推進	45
(2) アルコール検知器の使用義務化	45
4. 車内事故防止対策	45
5. 乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用対策	47
6. バスジャック・テロ対策等	47
(1) バスジャック対策の推進	47
(2) テロ対策の徹底	48

(3) 全国瞬時警報システム(Jアラート)等でミサイル発射の情報が発信された 場合の対応	49
7. 令和3年・4年の交通事故	49
(1) 全国の交通事故の現状	49
(2) バス(事業用)に係る交通事故情報	50
(3) 事業用自動車の事故	51
8. 安全に資する装置の導入状況	53
(1) デジタルタコグラフ・ドライブレコーダー	53
(2) 衝突被害軽減ブレーキ等	54
V. バスに係る技術面の向上	56
1. 中央技術委員会の活動	56
2. バス車両の技術開発	56
3. 自動運転について	56
VI. 環境対策と交通バリアフリー法への対応	57
1. 環境対策	57
(1) バス事業における低炭素社会実行計画	57
(2) 令和3・4年度の日本バス協会の対応	57
(3) NOx・PM対策	57
(4) グリーン経営の推進	58
(5) 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	58
2. 交通バリアフリー法への対応	58
(1) 交通バリアフリー法の概要	58
(2) ノンステップバスの普及方策	59
(3) 令和3・4年度の日本バス協会の対応	59
3. 人と環境にやさしいバスの導入状況	63
(1) 「人にやさしいバス」の導入状況	63
(2) 「環境にやさしいバス」の導入状況	64
VII. 労務関係	67
1. 令和3年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果	67
(1) 年間総労働時間の実態(回答数 乗合392者、貸切622者)	67
(2) 高齢運転者の雇用状況(回答数798者)	67
(3) 女性運転者雇用状況(回答数450者)	68
(4) バスガイドの雇用状況(回答数236者)	68
(5) 障害者の雇用状況(回答数261者)	68
(6) 雇用調整助成金等受給状況	68
2. 令和4年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果	69
3. 令和4年春季労使交渉	71
(1) 各労働組合の春闘に関する動向	71
(2) バス事業における春季労使交渉妥結結果(公営を除く。)	71
4. 令和4年度産業別最低賃金	73
5. 令和4年度地域別最低賃金	73
6. 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	74
(1) 策定の趣旨	74
(2) 時間外労働改善計画の策定と中間目標の設定	74
(3) 長時間の時間外労働を削減するために取り組むべき各種施策	74
7. 働き方改革の実現に向けた各種取り組みについて	75
8. 改善基準告示の改正	75
9. 運転者確保の取り組み	75

10. 大型二種免許取得要件の緩和等	75
11. 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	75
12. 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	76
VIII. 交付金制度及び事業について	77
1. 運輸事業振興助成交付金	77
(1) 制度の創設	77
(2) 最近の交付金制度について	77
(3) 交付金の額	78
(4) 交付金事業	80
IX. 予算・税制改正	89
1. 令和5年度予算要望（令和4年度補正予算要望を含む）	89
2. 令和5年度税制改正要望	91
資料	93
1. 自動車関係諸税一覧表	94
2. 日本のバス事業略年表（19.4.1～）	96
3. 都道府県バス協会名簿	102

I. バス事業の現状

1. 概況

(1) 国内輸送

令和2年度の国内輸送機関別の旅客輸送人員をみると、総輸送人員は217億49百万人（前年311億72百万人）と対前年30.2%減と前年から94.2億人減少した。内訳をみるとJRは67億7百万人（前年95億3百万人）と対前年29.4%減、民鉄は109億63百万人（前年156億17百万人）と対前年30.1%減、バスは32億61百万人（前年45億33万人）と対前年28.0%減、ハイタクは7億38百万人（前年12億68百万人）と対前年41.8%減、航空は34百万人（前年1億2百万人）と対前年66.9%減となっており、バス、JR、民鉄、ハイタク、航空の全てにおいて輸送人員が減少した。

次に輸送人員の分担率をみると民鉄50.4%に次いで、JRが30.8%、バスは15.0%と第3位、第4位はハイタクの3.4%、第5位は旅客船、航空の0.2%の順になっている。^{※1)}

また、自動車保有台数の推移をみると昭和51年度には3,000万台、56年度に4,000万台、61年度に5,000万台、平成2年度に6,000万台、平成7年度に7,000万台、平成25年度に8,000万台を超え、令和4年3月8,218万台となり、昭和51年から令和4年までの46年間で2.7倍の伸びとなっており、このうち軽自動車は昭和51年に600万台であったが、令和4年3月では3,337万台と5.6倍の伸びを示している。^{※2)}

従って、バス事業は益々陸上交通において自家用車にその領域を侵され、特に、軽自動車の伸びにより悪戦苦闘を続けている状況である。

(2) バス事業の現状

乗合バスの輸送人員は昭和42～45年度の100億人台から年々減少傾向を辿っていたが、平成19年度からコロナ禍前までは下げ止まりがみられた。コロナ禍の影響を受けた令和2年度は31億2,055万人（前年42億5,765万人）、対前年度26.7%減少した。輸送人キロは平成11年度を底にからコロナ禍前までは増加傾向となっていたが、182億人キロ（前年287億人キロ）と対前年36.7%減となっている。

営業収入をみると平成4年度をピークに減収傾向になっていたが、令和2年度は5,758億5,600万円（前年9,344億9,600万円）と対前年38.4%減となった。

貸切バスの輸送人員はコロナ禍前まで長期的には増加傾向であったが、コロナ禍の影響を受けた令和2年度は1億4,129万人（前年2億7,458万人）と対前年48.5%減となっており、輸送人キロは44億人キロ（前年271億人キロ）と対前年83.9%減となっている。

また、営業収入は2,175億2,000万円（前年5,276億5,200万円）と対前年58.8%減となった。

(3) 新型コロナウイルス感染症に伴う対応

① 新型コロナウイルスの影響による輸送減等

新型コロナウイルス感染症はバス事業に深刻な影響を与えており、令和5（2023）年1月時点における輸送人員（平成31・令和元（2019）年同月比）は、一般路線バスで約17%、高速バス等では約40%の利用減となっている。貸切バスについては、実働率は28.6%と約2割低下した状態が続いている。

毎月国土交通省がとりまとめている「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」には、日本バス協会も調査に協力している。

乗合バスについては、緊急事態宣言やまん延防止措置による移動制限や外出自粛等により、高速バス等の運送収入が令和元年度比で7割以上減少したと回答した事業者は、令和4（2022）年4月には26%であったが、同年10月～12月には約11%となるなど回復傾向がみられる。しかしながら令和5年1月における輸送人員は令和元年度比で約40%減と厳しい状況が継続している。

一般路線バスについては、運送収入が令和元年度比で、30%以内の範囲で減少したと回答した事業者が

※1) 資料10頁 ※2) 資料12頁

大半を占め、令和5年1月における輸送人員は令和元年度比で約17%減と回復傾向は見られるが、依然としてコロナ前には戻らない状況が継続している。

貸切バスについては、運送収入が令和元年度比で5割以上減少したと回答した事業者は、令和4年4月は約50%、6月は約22%、8月には約55%、10月は約14%、12月は約2%と修学旅行等の学校行事を背景に回復傾向はみられたものの、需要の増減による変動に左右されている。

② 新型コロナウイルス感染症の影響による要望について

新型コロナウイルス感染症は3年にわたり我が国に深刻な打撃を与えており、この間、人流抑制等が行われ、バス事業は乗合バス、貸切バスともに都市部や地方部を問わず苦境に立たされている。コロナ禍に加え、昨年来からの燃料高騰によりコスト負担が拡大し、収支は大幅に悪化しているうえ、運転者等の労働力不足という課題を抱え、減便等による利用者への影響が顕在化している。

さらに、令和6年4月からは残業時間の上限規制等も加わり一層深刻化する見通しであり、運転者確保に向けた取組みを強化する必要がある。

日本バス協会としては、国土交通省、総務省、厚生労働省及び国会議員等に対し次の内容について要望を行った。

【主要予算要望】

○バス事業者への直接的な支援制度の創設

新型コロナウイルス感染症による危機的状況に軽油価格高騰が加わり存亡の危機にあるバス事業者への直接的な支援制度の創設を要望。

○地方創生臨時交付金のバス事業への活用

令和3年度補正予算等で措置された地方創生臨時交付金について、公共交通枠の設定等によりバス事業者への支援が十分になされるよう要望。

○Go To トラベル事業の再開と県民割、全国旅行支援の団体旅行枠設定等の要望

Go To トラベル事業の早期再開と併せて、貸切バスを利用する団体旅行の1台当たりの補助等を要望。その後、県民割、全国旅行支援と名称を変えて観光需要喚起策が実施される際には、貸切バスを利用する団体旅行について、団体旅行枠として予算を確保してもらうとともに長期にわたって実施されるよう要望。

○雇用調整助成金特例措置の更なる延長

コロナ禍の事態が終息するまでの間、雇用調整助成金の特例措置を現行の内容のまま延長を要望。

○金融支援の拡充

無利子無担保融資等の返済に当たって、返済猶予等の条件変更に対して金融機関が柔軟に対応されるよう配慮を要望。

○生活交通バス路線の確保維持

・地域公共交通確保維持改善事業予算の大幅な増額

生活交通バス路線（地域間系統・地域内系統）の確保維持について、最優先の課題として所要予算の確保。特に、地域間系統の補助制度については、現行補助制度の堅持とともに十分な予算額の確保を要望。

・総務省 特別交付税の大幅拡充

地域交通維持（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）についての特別交付税額の大幅拡充を要望するとともに、必ずバス事業者の補助に当てられるよう、例えば「バス交通特別交付税」という仕組みの創設を要望。

○燃料価格高騰対策

燃料価格高騰を踏まえ、現行の支援措置の延長及び拡充を要望。

○電気バス等の導入促進のための支援措置の拡充

カーボンニュートラルに向けて電気バス等の導入が求められているが、国内に生産体制がないことや充電設備、変電設備などのインフラ整備等の課題がある中、現行の支援措置について対象設備の拡大及び予算額の大幅拡充を要望。

○バス事業におけるバリアフリー化、環境対策、安全対策予算の確保

バリアフリー車両、低公害車及び安全自動車の導入、ICカード、インバウンド対応のサービス改善について必要な予算の確保を要望。また、空港アクセスバスに係るリフト付きバス等の導入を促進するため、支援措置のさらなる拡充を要望。

(予算要望の結果は89頁参照)

【主要税制要望】

○固定資産税の減免

バス事業の持続可能な経営を後押しするため、必要不可欠な営業所、車庫等の固定資産の保有についての負担軽減のための固定資産税の減免を要望。

○新型コロナウイルス感染症等による影響の軽減

各種税金等の免除又は猶予（自動車重量税、自動車税その他自動車関係諸税、軽油引取税、法人税、事業所税、所得税、消費税等）を要望し、さらに、燃料費負担軽減のための燃料税制措置を要望。

○現行税制の延長、拡充

- ・都道府県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を要望。
- ・エコカー減税制度の延長、自動車税のグリーン化における乗合バス車両への特例措置の延長を要望。
- ・バリアフリー対応車（ノンステップバス・リフト付バス）への減税措置の延長・空港アクセスバスへのリフト付きバス等の導入に係る減税措置の拡充を要望。

(税制要望の結果は91頁参照)

③ バス事業における新型コロナ対策ガイドラインの改訂、バスの車内換気能力

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。



観光バス及び路線バスの車内換気能力

大型車メーカー等の協力のもと、主な観光バス及び路線バスの車内換気能力についてまとめました。

観光バスの車内換気能力（別紙1）

窓閉めで **約5分**

※ エアコンを外気導入モードで使用。なお、車両は停止状態

8割以上の車両で、窓開けによる換気も可能

路線バスの車内換気能力（別紙2）

大型車から小型車までの

全タイプで **約3分**

※ 換気扇2機（大型・中型）又は1機（小型）を使用
なお、外気導入のための一部窓開け、デフロスター作動等が必要

(表1)

2. 乗 合 バ ス 輸

項 目 年 度	事業者数	車 両 数 両	実 働 率 %	許 可 キ ロ キロ	総 走 行 キ ロ 千キロ	輸 送 人 員 千人	営 業 収 入 百万円
昭和22	237	12,532		84,095	229,302	735,175	2,570
23	255	13,490		85,054	274,662	804,497	7,809
24	276	16,532		85,339	361,994	1,024,961	14,450
25	303	17,741	80.0	89,688	491,240	1,376,000	19,922
26	316	19,394	80.0	95,975	616,392	1,789,153	31,448
27	326	21,771	84.0	101,299	761,858	2,021,367	39,216
28	331	24,293	87.0	110,637	856,228	2,497,396	49,361
29	341	26,681	85.0	118,894	973,727	3,013,121	57,114
30	346	28,932	84.0	125,741	1,103,937	3,461,000	64,117
31	344	32,193	86.0	131,912	1,223,268	4,008,000	72,946
32	344	35,908	86.0	138,060	1,377,857	4,642,000	84,994
33	349	39,014	86.0	140,938	1,524,800	5,094,000	94,560
34	344	41,932	86.0	147,128	1,673,068	5,767,000	107,074
35	347	44,912	83.7	152,475	1,680,671	6,044,498	118,578
36	342	48,457	86.0	156,770	1,837,869	6,913,597	129,638
37	354	50,575	85.9	162,877	1,980,675	7,583,269	147,348
38	354	56,893	83.9	165,004	2,149,524	8,052,227	184,403
39	362	59,827	85.9	173,301	2,502,315	8,793,067	203,600
40	362	62,923	87.9	177,390	2,636,126	9,862,056	233,500
41	361	64,716	85.8	185,319	2,770,647	9,938,061	268,741
42	360	66,888	91.1	187,890	2,857,427	10,116,590	288,065
43	361	67,694	85.2	191,165	2,906,389	10,143,807	309,280
44	362	66,891	84.8	193,703	2,910,987	10,133,880	323,079
45	359	67,911	84.7	190,040	2,935,122	10,073,704	368,914
46	352	66,250	85.0	191,348	2,897,130	9,946,964	381,502
47	368	66,377	85.0	193,852	2,886,363	9,941,805	427,333
48	359	67,336	83.8	192,362	2,858,792	9,607,238	502,345
49	363	67,694	84.5	191,226	2,831,276	9,506,234	600,951
50	364	68,435	84.8	180,879	2,878,520	9,118,868	713,266
51	359	68,037	85.1	180,187	2,894,431	8,772,854	806,006
52	358	67,660	85.6	178,805	2,893,703	8,588,962	834,572
53	356	67,620	85.6	177,104	2,897,740	8,307,541	878,969
54	354	67,309	85.8	177,340	2,910,665	8,176,373	920,987
55	355	67,142	85.6	177,310	2,909,759	8,096,622	971,369
56	358	66,897	86.4	178,074	2,917,489	7,902,624	1,017,640
57	358	66,843	86.4	179,521	2,917,514	7,654,324	1,059,905
58	351	66,222	86.4	177,709	2,909,086	7,432,056	1,074,326
59	349	65,636	86.5	176,972	2,886,305	7,179,130	1,085,948
60	350	65,258	86.2	176,532	2,879,928	6,997,602	1,124,663
61	349	65,093	85.9	177,007	2,878,784	6,847,944	1,129,206
62	362	65,081	86.1	181,052	2,907,885	6,698,574	1,128,354
63	370	65,121	86.2	210,080	2,939,657	6,629,258	1,151,416
平成元	372	65,278	86.2	258,488	3,000,772	6,552,089	1,156,362
2	377	64,972	85.7	282,841	3,038,390	6,500,489	1,193,909
3	390	64,469	85.7	293,701	3,039,816	6,496,094	1,216,663
4	393	63,857	85.4	296,414	3,018,431	6,358,294	1,233,184
5	398	63,263	85.1	299,700	2,992,589	6,195,844	1,216,118
6	405	62,568	84.8	297,576	2,969,970	5,938,505	1,205,256
7	404	61,861	84.4	298,886	2,955,635	5,756,231	1,189,332
8	404	61,171	84.7	296,140	2,935,727	5,599,617	1,170,042
9	406	60,354	84.5	298,054	2,916,750	5,399,848	1,133,086
10	414	59,426	84.5	297,998	2,904,569	5,171,516	1,109,413
11	430	58,689	84.0	300,368	2,900,487	4,937,130	1,069,592
12	444	58,348	83.9	304,931	2,896,959	4,803,141	1,050,944
13	451	58,273	83.6	314,376	2,924,444	4,633,010	1,020,818
14	485	58,801	83.4	330,465	2,951,699	4,502,726	992,755
15	511	58,335	83.6	340,898	3,008,903	4,447,859	990,574
16	516	58,119	83.6	352,687	3,028,566	4,335,453	974,281
17	513	58,430	83.7	357,103	3,015,339	4,243,854	968,320
18	1,087	58,252	83.6	372,654	3,013,347	4,241,284	971,999
19	1,185	59,313	83.0	396,955	3,034,001	4,264,106	980,863
20	1,347	58,944	82.6	417,285	3,046,438	4,303,817	992,414
21	1,453	58,793	82.0	417,394	3,042,916	4,177,722	973,742
22	1,640	59,195	82.0	420,757	3,034,289	4,158,180	929,762
23	1,836	59,100	81.2	420,844	3,017,914	4,117,704	965,069
24	1,991	58,994	81.2	433,597	3,026,989	4,124,997	971,529
25	2,120	59,027	81.3	477,667	3,099,993	4,175,831	976,546
26	2,171	59,979	80.8	510,252	3,126,800	4,174,821	969,813
27	2,217	60,352	80.2	537,604	3,132,829	4,269,867	966,440
28	2,267	60,429	79.68	561,741	3,130,979	4,288,516	959,112
29	2,279	60,522	79.08	585,879	3,125,398	4,342,261	949,775
30	2,296	60,402	78.65	587,155	3,009,176	4,347,726	954,542
令和元	2,321	61,542	77.45	588,329	3,037,000	4,257,648	934,496
2	2,337	57,914	71.30	588,917	2,479,000	3,120,552	575,856

送 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運転者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
		20.3	80			昭和22
		21.0	83			23
		19.0	86			24
		17.7	100	274		25
		17.8	110	324		26
		16.2	117	328		27
		18.7	121	346		28
		17.5	122	384	7,079	29
		17.5	127	405	7,403	30
		18.2	127	423	7,768	31
		18.0	128	438	7,922	32
		17.7	129	439	8,043	33
		18.3	131	459	8,437	34
		20.1	124	444	8,894	35
		20.1	124	467	8,758	36
		19.8	124	477	9,261	37
		20.9	128	480	11,206	38
		22.2	140	548	11,097	39
240,312	89,118	21.2	137	514	11,858	40
241,023	92,673	20.2	141	507	13,342	41
235,255	94,573	21.9	140	495	13,266	42
226,245	96,966	18.4	142	497	14,665	43
217,416	98,958	19.6	142	493	15,511	44
207,675	100,312	19.1	142	488	17,704	45
197,797	101,004	19.6	141	483	18,531	46
187,398	101,600	20.2	141	486	20,887	47
181,785	103,347	18.4	140	470	24,579	48
179,016	105,675	18.5	139	465	29,427	49
176,137	107,225	17.7	138	437	34,161	50
172,376	107,282	15.6	138	418	38,405	51
167,731	106,764	15.4	138	408	39,667	52
163,517	106,103	15.6	138	396	42,408	53
158,525	104,826	15.2	138	389	43,793	54
155,191	104,145	15.4	139	386	46,263	55
151,865	103,638	14.7	139	377	48,498	56
147,097	101,953	14.0	140	366	50,683	57
142,662	100,285	13.4	140	358	51,734	58
137,764	98,170	13.1	141	350	52,997	59
134,116	96,564	12.7	142	345	55,402	60
131,243	95,362	12.4	143	339	55,923	61
127,896	93,345	11.7	144	332	55,935	62
126,191	92,761	11.8	146	329	57,139	63
124,540	92,261	12.0	149	325	57,353	平成元
123,134	91,501	12.1	152	324	59,534	2
120,542	90,094	12.5	152	325	60,896	3
119,382	89,344	12.5	153	322	62,356	4
117,890	88,417	12.1	153	317	62,221	5
114,732	86,576	11.7	154	308	62,456	6
111,866	84,847	11.3	154	300	62,046	7
109,028	83,017	11.0	155	296	61,819	8
106,487	81,439	10.7	156	290	60,759	9
103,604	79,409	10.6	157	279	59,882	10
100,464	77,046	10.1	158	269	58,291	11
97,006	74,420	10.1	160	265	57,993	12
97,455	74,883	10.1	162	257	56,638	13
98,123	74,720	10.4	165	252	55,564	14
96,853	73,926	10.2	167	246	54,861	15
94,512	72,303	10.1	168	241	54,138	16
93,868	72,883	10.3	170	240	54,715	17
93,231	72,978	10.5	171	240	59,134	18
94,915	74,960	10.6	171	243	55,847	19
102,583	78,218	11.1	171	242	64,115	20
97,363	74,644	10.7	172	235	52,838	21
103,299	80,073		171	235	52,822	22
106,492	81,811		170	231	53,620	23
107,343	82,634		170	231	52,883	24
108,253	83,199		173	233	54,874	25
108,263	83,255		174	233	57,313	26
110,128	83,537		173	236	54,554	27
117,811	83,880		172	236		28
125,611	84,224		172	239		29
124,675	84,020		171	239		30
123,677	83,834		169	237		令和元
117,984	80,980		151	189		2

(表2)

3. 貸切バス輸

項目 年度	事業者数	車両数 両	実働率 %	総走行キロ 千キロ	輸送人員 千人	営業収入 百万円
昭和25	312	1,112		20,197	12,284	
26	353	1,729		38,192	23,472	
27	373	2,321		60,539	38,475	4,356
28	401	3,233		81,359	47,026	6,364
29	416	3,842	72.0	205,237	64,522	8,839
30	428	4,153	73.0	122,695	73,082	10,364
31	431	4,854	70.0	152,276	88,268	13,222
32	440	5,517	72.0	170,575	94,014	15,908
33	431	6,424	70.0	190,129	105,161	17,141
34	428	6,853	68.0	219,392	117,246	20,182
35	442	8,256	66.5	265,175	134,307	24,858
36	448	10,232	58.5	306,431	116,551	30,943
37	491	11,682	58.8	362,381	137,607	36,327
38	520	13,345	62.4	468,393	168,050	43,459
39	526	14,585	61.5	506,225	189,907	50,300
40	529	14,587	59.1	511,633	166,927	55,700
41	530	14,918	61.2	574,437	173,457	63,029
42	527	15,056	63.6	630,479	177,619	70,278
43	531	13,483	64.5	675,258	180,728	75,406
44	534	17,978	64.1	691,312	176,768	94,001
45	559	17,017	63.1	739,061	180,989	115,416
46	568	18,029	62.9	732,221	176,803	112,427
47	604	17,662	65.1	783,985	183,750	124,032
48	623	17,851	63.7	766,128	178,097	169,050
49	636	18,090	61.6	744,775	171,911	202,931
50	661	18,352	60.8	744,177	174,609	241,925
51	682	18,701	63.0	800,784	176,107	257,645
52	695	19,394	63.6	835,633	181,657	290,613
53	714	19,650	65.0	888,350	186,549	318,984
54	732	20,308	65.3	952,541	203,146	345,656
55	755	21,326	64.8	980,422	203,692	391,040
56	778	21,883	65.3	1,037,006	209,165	411,533
57	809	22,383	64.9	1,063,590	205,856	442,946
58	829	23,110	65.3	1,116,812	210,059	459,850
59	862	24,186	66.5	1,179,836	216,893	496,722
60	904	24,842	66.8	1,235,135	232,192	538,825
61	974	25,610	65.7	1,257,107	219,709	531,439
62	1,032	26,726	66.0	1,343,838	224,916	555,541
63	1,074	27,707	67.0	1,451,941	237,111	605,061
平成元	1,137	28,682	67.3	1,500,700	246,355	639,369
2	1,205	29,858	67.3	1,571,311	255,762	702,876
3	1,259	31,099	66.0	1,579,837	252,781	739,302
4	1,325	32,334	63.5	1,542,921	249,049	744,547
5	1,401	32,934	61.4	1,553,674	247,655	705,623
6	1,456	33,194	61.2	1,549,207	248,120	612,933
7	1,537	33,357	61.6	1,575,352	248,941	592,304
8	1,663	33,804	62.1	1,584,471	247,835	587,430
9	1,905	35,327	61.4	1,583,394	247,384	580,175
10	2,122	36,508	59.8	1,589,543	247,861	544,400
11	2,336	37,661	59.0	1,614,264	251,614	543,354
12	2,864	36,815	58.0	1,628,838	254,714	509,908
13	3,281	39,806	56.8	1,649,602	260,958	477,407
14	3,521	41,115	56.0	1,668,243	272,295	468,354
15	3,581	42,718	54.8	1,674,217	278,375	473,796
16	3,743	44,685	54.6	1,698,226	290,595	454,051
17	3,923	45,625	54.6	1,729,257	301,563	389,896
18	4,110	45,668	54.3	1,708,699	296,401	429,945
19	4,159	44,832	53.5	1,699,166	296,040	477,851
20	4,196	45,785	52.4	1,704,464	303,363	409,999
21	4,392	46,676	50.2	1,677,422	298,582	421,999
22	4,492	47,452	50.1	1,651,699	300,049	433,422
23	4,533	47,693	50.0	1,544,059	296,053	435,188
24	4,536	48,135	51.6	1,604,607	312,256	449,457
25	4,512	48,808	51.7	1,552,250	329,359	462,007
26	4,477	48,995	50.4	1,456,395	325,342	479,876
27	4,508	50,182	47.6	1,335,490	295,343	518,865
28	4,524	51,539	44.81	1,297,000	294,437	551,689
29	4,324	51,109	43.30	1,265,000	297,318	576,470
30	4,127	49,832	43.18	1,249,000	298,035	572,913
令和元	4,004	48,008	40.16	1,147,000	274,584	527,652
2	3,789	45,026	22.17	444,000	141,291	217,520

送 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
						昭和25
						26
						27
						28
			106	63	9,029	29
			111	66	8,716	30
			118	65	10,269	31
			12	68	11,672	32
			124	68	11,235	33
			133	71	12,247	34
		50.0	143	72	13,519	35
		48.4	153	58	15,676	36
		58.2	149	56	15,447	37
		44.7	157	56	15,247	38
		42.3	154	58	16,003	39
47,921	16,374	42.3	157	51	17,703	40
49,461	16,737	45.8	166	50	17,126	41
48,562	16,914	45.5	172	48	20,200	42
48,132	17,211	45.3	187	48	22,446	43
48,870	18,172	45.6	188	46	23,977	44
47,906	18,009	46.7	192	46	27,843	45
47,903	18,529	46.4	197	45	27,171	46
47,144	18,739	43.7	200	45	30,298	47
45,526	18,900	45.3	216	44	41,768	48
44,924	18,746	52.8	199	44	52,115	49
47,497	19,338	52.4	200	45	62,020	50
47,420	19,285	44.4	204	43	63,355	51
48,221	19,621	44.4	206	43	69,352	52
50,580	20,489	43.7	208	43	72,781	53
50,950	20,882	41.0	211	43	73,671	54
52,030	21,479	39.8	211	43	81,627	55
53,331	22,003	38.9	216	42	82,310	56
54,900	22,316	38.2	217	40	86,779	57
55,949	22,810	37.1	223	40	87,054	58
56,884	23,579	36.8	222	39	90,429	59
57,951	24,258	36.6	225	41	94,353	60
59,266	24,859	35.3	219	38	93,059	61
57,623	24,507	35.3	223	37	92,125	62
63,196	27,340	35.0	228	37	94,995	63
62,973	28,053	34.4	228	37	97,173	平成元
93,486	28,972	34.1	230	37	102,787	2
66,418	30,739	32.8	229	37	107,223	3
67,051	31,056	34.3	226	37	109,165	4
67,299	31,195	34.6	227	37	104,353	5
65,436	30,807	34.2	229	37	90,549	6
64,585	30,923	34.0	232	37	87,098	7
63,811	30,992	33.7	231	36	85,744	8
62,129	31,038	33.6	231	36	84,729	9
58,732	30,405	33.3	230	36	78,767	10
63,262	32,646	33.0	232	36	77,935	11
64,971	36,241	32.6	232	36	72,523	12
65,663	37,817	32.4	231	37	66,808	13
65,116	39,434	32.2	230	38	49,109	14
67,427	41,544	32.5	228	38	64,467	15
67,212	41,898	32.8	226	39	60,522	16
58,010	36,996	33.0	228	40	51,326	17
64,546	42,420	32.9	225	39	54,096	18
65,411	41,890	31.6	225	40	59,674	19
64,490	42,323	32.4	228	41	57,206	20
67,908	41,173	32.1	232	41	52,226	21
64,171	45,392		223	40		22
65,378	45,504		223	40		23
69,851	46,653		212	41		24
68,168	47,581		204	43		25
71,361	48,314		196	44		26
73,253	49,348		192	43		27
70,967	49,068		186	42		28
68,697	48,772		184	43		29
68,295	48,112		185	44		30
67,885	47,678		183	44		令和元
61,775	44,340		135	43		2

国土交通省資料より

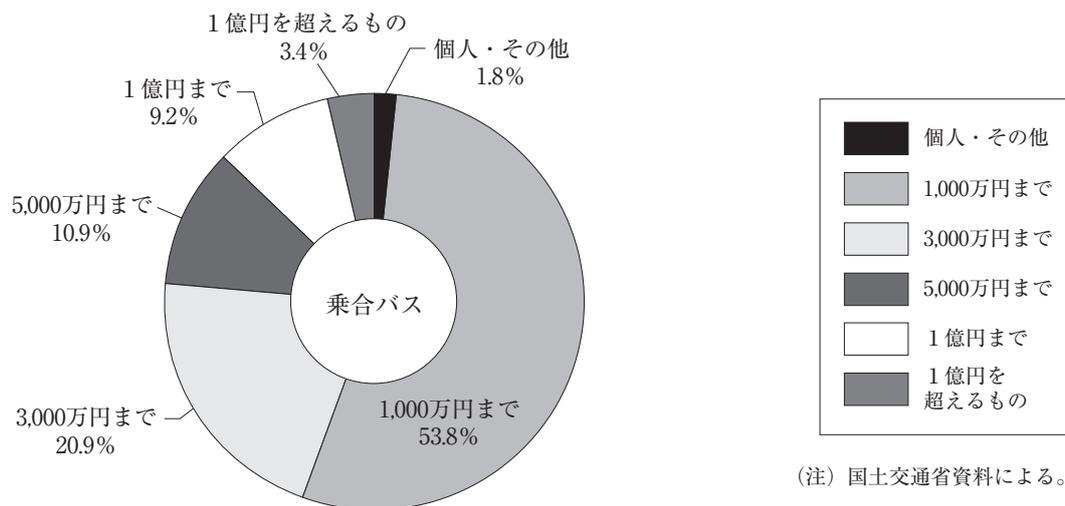
4. バス事業の経営規模

(表4-1) 資本金規模別事業者数

(R3年3月末現在)

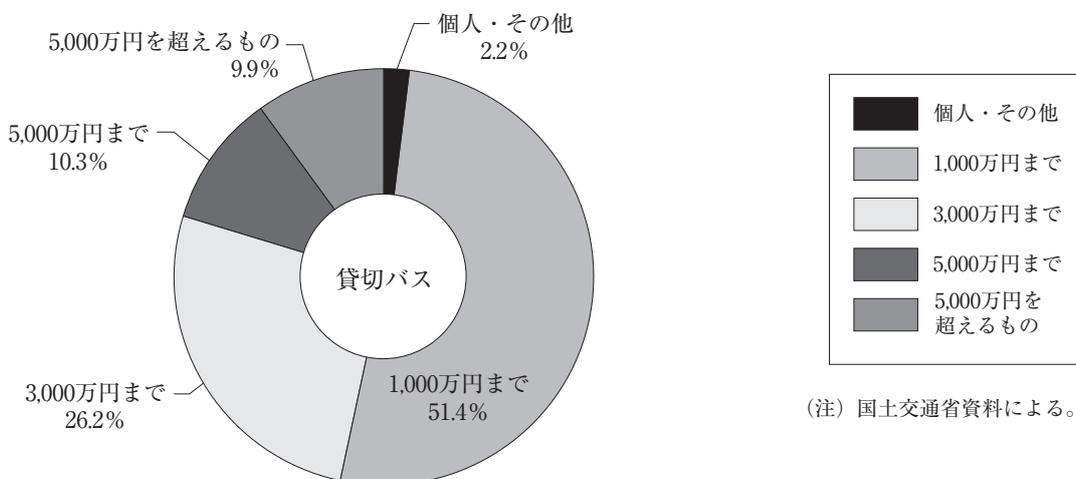
業種	個人、その他	1,000万円まで	3,000万円まで	5,000万円まで	1億円まで	1億円を超えるもの	計	公 営	合 計
乗合バス	42	1,246	484	252	212	78	2,314	23	2,337

(図7) 資本金別事業者数の構成比率



(R3年3月末現在)

業種	個人、その他	1,000万円まで	3,000万円まで	5,000万円まで	5,000万円を超えるもの	計	公 営	合 計
貸切バス	82	1,943	992	389	374	3,780	9	3,789

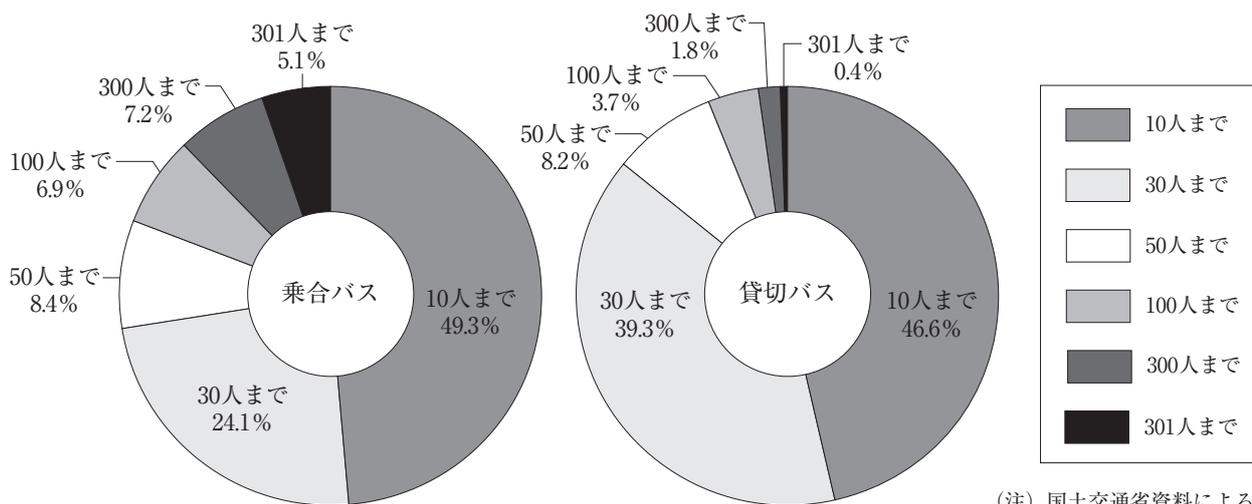


(表4-2) 従業員数別事業者数

(R3年3月末現在)

業種	規模						合計
	10人まで	30人まで	50人まで	100人まで	300人まで	301人以上	
乗合バス	1,150	564	196	162	169	96	2,337
貸切バス	1,766	1,488	309	142	69	15	3,789

(図8) 従業員数別事業者数の構成比率



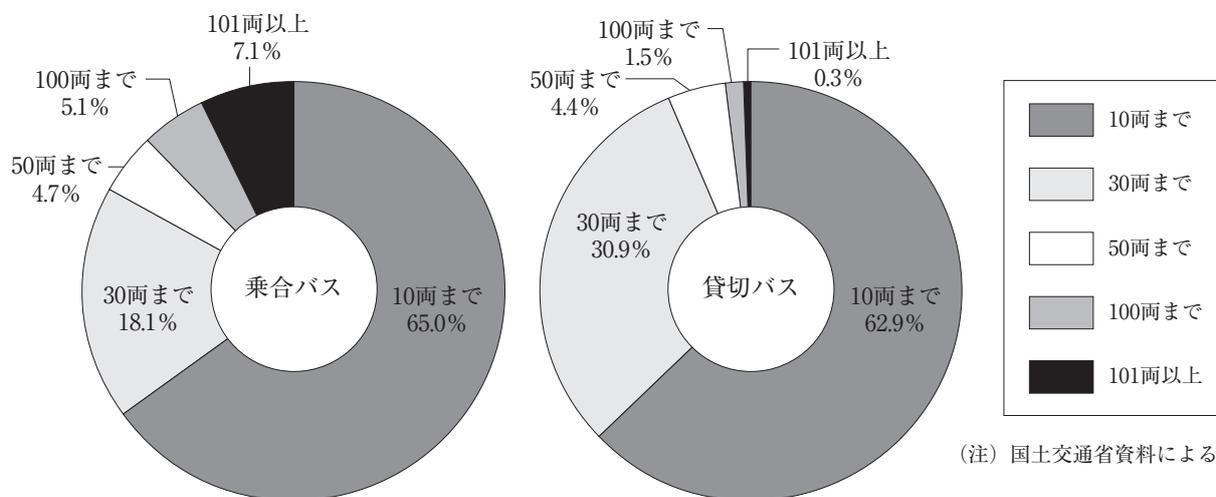
(注) 国土交通省資料による。

(表4-3) 車両数規模別事業者数

(R3年3月末現在)

業種	規模					合計
	10両まで	30両まで	50両まで	100両まで	101両以上	
乗合バス	1,519	424	110	120	164	2,337
貸切バス	2,383	1,172	166	56	12	3,789

(図9) 車両数規模別事業者数の構成比率



(注) 国土交通省資料による。

5. 国内輸送の現状

(表3) 国内輸送機関別旅客輸送人員の推移および分担率の推移

(単位：百万人)

年度	自動車						鉄道				旅客船		国内航空		計	
	乗合バス		貸切バス		ハイヤー タクシー		J R		民営		人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)
	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)						
昭和25	1,376 (14.6)		12 (0.1)		73 (0.8)		3,001 (31.9)		4,961 (52.6)		(0.0)		(0.0)		9,423 (100.0)	
30	3,461 (24.8)		73 (0.5)		562 (4.0)		3,849 (27.6)		5,932 (42.6)		74 (0.5)		(0.0)		13,951 (100.0)	
35	6,044 (30.6)		134 (0.7)		1,205 (6.1)		5,124 (25.9)		7,166 (36.2)		101 (0.5)		1 (0.0)		19,775 (100.0)	
40	9,862 (34.5)		167 (0.6)		2,627 (9.2)		6,722 (23.5)		9,076 (31.8)		119 (0.4)		5 (0.0)		28,578 (100.0)	
45	10,074 (32.4)		181 (0.6)		4,288 (13.8)		6,534 (21.0)		9,850 (31.7)		137 (0.5)		15 (0.0)		31,079 (100.0)	
46	9,947 (32.0)		171 (0.6)		4,251 (13.7)		6,659 (21.4)		9,836 (31.7)		178 (0.6)		16 (0.0)		31,064 (100.0)	
47	9,942 (32.0)		184 (0.6)		3,919 (12.6)		6,724 (21.7)		10,061 (32.4)		188 (0.7)		19 (0.0)		31,037 (100.0)	
48	9,607 (31.2)		178 (0.6)		3,737 (12.2)		6,871 (22.3)		10,185 (33.1)		171 (0.6)		24 (0.0)		30,773 (100.0)	
49	9,506 (31.0)		172 (0.6)		3,222 (10.5)		7,113 (23.2)		10,476 (34.2)		178 (0.6)		25 (0.0)		30,692 (100.0)	
50	9,119 (30.1)		175 (0.6)		3,220 (10.6)		7,048 (23.3)		10,540 (34.8)		170 (0.5)		25 (0.1)		30,297 (100.0)	
51	8,773 (29.3)		176 (0.6)		3,269 (10.8)		7,180 (24.0)		10,402 (34.7)		164 (0.5)		28 (0.1)		29,992 (100.0)	
52	8,589 (28.7)		182 (0.6)		3,249 (10.8)		7,068 (23.6)		10,699 (35.7)		162 (0.5)		33 (0.1)		29,982 (100.0)	
53	8,308 (27.9)		187 (0.6)		3,373 (11.3)		6,997 (23.5)		10,763 (36.1)		162 (0.5)		37 (0.1)		29,827 (100.0)	
54	8,176 (27.3)		203 (0.7)		3,515 (11.7)		6,931 (23.2)		10,907 (36.4)		166 (0.6)		41 (0.1)		29,939 (100.0)	
55	8,097 (27.1)		204 (0.7)		3,427 (11.4)		6,825 (22.8)		11,180 (37.4)		160 (0.5)		40 (0.1)		29,932 (100.0)	
56	7,903 (26.4)		209 (0.7)		3,408 (11.4)		6,793 (22.7)		11,425 (38.2)		161 (0.5)		42 (0.1)		29,940 (100.0)	
57	7,654 (25.8)		207 (0.7)		3,323 (11.2)		6,742 (22.8)		11,527 (38.9)		156 (0.5)		40 (0.1)		29,648 (100.0)	
58	7,432 (25.0)		210 (0.7)		3,315 (11.2)		6,797 (22.9)		11,741 (39.6)		153 (0.5)		41 (0.1)		29,689 (100.0)	
59	7,179 (24.2)		217 (0.7)		3,284 (11.1)		6,884 (23.2)		11,868 (40.1)		155 (0.5)		45 (0.1)		29,633 (100.0)	
60	6,998 (23.6)		232 (0.8)		3,257 (11.0)		6,941 (23.4)		12,048 (40.6)		154 (0.5)		44 (0.1)		29,674 (100.0)	
61	6,848 (22.9)		220 (0.7)		3,267 (10.9)		7,104 (23.7)		12,310 (41.1)		154 (0.5)		46 (0.2)		29,949 (100.0)	
62	6,699 (22.0)		225 (0.7)		3,342 (11.0)		7,356 (24.2)		12,616 (41.4)		165 (0.5)		50 (0.2)		30,453 (100.0)	
63	6,629 (21.3)		237 (0.7)		3,326 (10.7)		7,761 (24.9)		12,981 (41.7)		157 (0.5)		53 (0.2)		31,144 (100.0)	
平成元	6,552 (20.8)		246 (0.8)		3,301 (10.4)		7,980 (25.3)		13,231 (42.0)		160 (0.5)		60 (0.2)		31,530 (100.0)	
2	6,500 (20.2)		256 (0.8)		3,223 (10.0)		8,358 (26.0)		13,581 (42.3)		163 (0.5)		65 (0.2)		32,146 (100.0)	
3	6,496 (19.9)		253 (0.8)		3,177 (9.7)		8,676 (26.5)		13,884 (42.4)		162 (0.5)		69 (0.2)		32,717 (100.0)	
4	6,358 (19.5)		249 (0.8)		3,041 (9.3)		8,818 (27.1)		13,876 (42.6)		158 (0.5)		70 (0.2)		32,570 (100.0)	
5	6,196 (19.2)		248 (0.8)		2,922 (9.0)		8,906 (27.5)		13,853 (42.8)		157 (0.5)		70 (0.2)		32,352 (100.0)	
6	5,939 (18.6)		248 (0.8)		2,822 (8.9)		8,884 (27.9)		13,714 (43.1)		151 (0.5)		75 (0.2)		31,833 (100.0)	
7	5,756 (18.2)		249 (0.8)		2,758 (8.7)		8,982 (28.4)		13,648 (43.2)		149 (0.5)		78 (0.2)		31,620 (100.0)	
8	5,600 (17.8)		248 (0.8)		2,684 (8.5)		8,997 (28.7)		13,596 (43.4)		148 (0.5)		82 (0.3)		31,355 (100.0)	
9	5,400 (17.6)		247 (0.8)		2,615 (8.5)		8,859 (28.9)		13,339 (43.4)		145 (0.5)		86 (0.3)		30,691 (100.0)	
10	5,172 (17.2)		248 (0.8)		2,515 (8.3)		8,764 (29.1)		13,249 (43.9)		128 (0.4)		88 (0.3)		30,164 (100.0)	
11	4,937 (16.7)		252 (0.8)		2,466 (8.3)		8,718 (29.4)		13,033 (44.0)		120 (0.4)		91 (0.3)		29,617 (100.0)	
12	4,803 (16.4)		255 (0.9)		2,433 (8.3)		8,671 (29.5)		12,976 (44.2)		110 (0.4)		93 (0.3)		29,341 (100.0)	
13	4,633 (15.9)		261 (0.9)		2,344 (8.0)		8,650 (29.7)		13,070 (44.8)		111 (0.4)		95 (0.3)		29,165 (100.0)	
14	4,503 (15.6)		272 (0.9)		2,366 (8.2)		8,585 (29.7)		12,976 (44.9)		109 (0.4)		97 (0.3)		28,908 (100.0)	
15	4,448 (15.3)		278 (0.9)		2,352 (8.1)		8,642 (29.8)		13,116 (45.2)		107 (0.4)		95 (0.3)		29,038 (100.0)	
16	4,335 (15.1)		291 (1.0)		2,244 (7.8)		8,618 (30.0)		13,068 (45.4)		101 (0.4)		94 (0.3)		28,751 (100.0)	
17	4,244 (14.7)		302 (1.0)		2,217 (7.7)		8,683 (30.0)		13,271 (45.9)		103 (0.4)		94 (0.3)		28,914 (100.0)	
18	4,241 (14.5)		296 (1.0)		2,209 (7.6)		8,778 (30.1)		13,465 (46.2)		99 (0.3)		97 (0.3)		29,185 (100.0)	
19	4,264 (14.3)		296 (1.0)		2,137 (7.2)		8,988 (30.2)		13,853 (46.6)		100 (0.3)		95 (0.3)		29,733 (100.0)	
20	4,303 (14.4)		303 (1.0)		2,025 (6.8)		8,984 (30.2)		13,992 (47.0)		99 (0.3)		91 (0.3)		29,797 (100.0)	
21	4,178 (14.2)		299 (1.0)		1,948 (6.6)		8,841 (30.1)		13,883 (47.3)		93 (0.3)		84 (0.3)		29,326 (100.0)	
22	4,158 (14.3)		300 (1.0)		1,783 (6.1)		8,818 (30.3)		13,851 (47.6)		85 (0.3)		82 (0.3)		29,077 (100.0)	
23	4,118 (14.1)		296 (1.0)		1,660 (5.7)		8,837 (30.2)		13,795 (47.1)		84 (0.3)		79 (0.3)		28,869 (100.0)	
24	4,125 (14.1)		312 (1.0)		1,640 (5.7)		8,963 (30.6)		14,070 (48.0)		87 (0.3)		86 (0.3)		29,292 (100.0)	
25	4,176 (13.9)		329 (1.1)		1,648 (5.5)		9,147 (30.6)		14,459 (48.3)		92 (0.3)		93 (0.3)		29,940 (100.0)	
26	4,175 (14.0)		325 (1.1)		1,557 (5.2)		9,088 (30.5)		14,512 (48.6)		86 (0.3)		95 (0.3)		29,838 (100.0)	
27	4,270 (14.0)		295 (1.0)		1,466 (4.8)		9,308 (30.5)		14,982 (49.1)		88 (0.3)		96 (0.3)		30,505 (100.0)	
28	4,289 (13.9)		294 (1.0)		1,452 (4.7)		9,392 (30.5)		15,206 (49.3)		87 (0.3)		98 (0.3)		30,818 (100.0)	
29	4,342 (13.9)		297 (1.0)		1,445 (4.6)		9,488 (30.4)		15,485 (49.5)		88 (0.3)		102 (0.3)		31,248 (100.0)	
30	4,348 (13.8)		298 (0.9)		1,391 (4.4)		9,556 (30.3)		15,714 (49.9)		88 (0.3)		104 (0.3)		31,498 (100.0)	
令和元	4,258 (13.7)		275 (0.9)		1,268 (4.1)		9,503 (30.5)		15,687 (50.3)		80 (0.3)		102 (0.3)		31,172 (100.0)	
2	3,121 (14.3)		141 (0.6)		738 (3.4)		6,707 (30.8)		10,963 (50.4)		45 (0.2)		34 (0.2)		21,749 (100.0)	

※平成22年度及び23年度のハイヤータクシーの数値には、東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の23年3月、4月の数値を含まない。

(注) 国土交通省資料による。

(表4) 国内輸送機関別旅客輸送人キロの推移および分担率の推移

(単位: 億人キロ)

年度	自動車						鉄道				旅客船		国内航空		計	
	乗合バス		貸切バス		ハイヤー タクシー		J R		民営		人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)
	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)						
昭和30	187	(11.4)	44	(2.7)	25	(1.5)	912	(55.7)	449	(27.4)	20	(1.2)	2	(0.1)	1,639	(100.0)
35	314	(13.3)	111	(4.7)	52	(2.2)	1,240	(52.6)	604	(25.7)	27	(1.2)	7	(0.3)	2,355	(100.0)
40	533	(15.4)	199	(5.8)	113	(3.3)	1,740	(50.3)	814	(23.5)	31	(0.9)	29	(0.8)	3,459	(100.0)
45	524	(13.0)	295	(7.3)	193	(4.8)	1,897	(46.9)	991	(24.5)	48	(1.2)	94	(2.3)	4,042	(100.0)
46	517	(12.8)	290	(7.2)	191	(4.7)	1,903	(47.0)	997	(24.6)	50	(1.2)	103	(2.5)	4,051	(100.0)
47	547	(13.0)	290	(6.9)	188	(4.5)	1,978	(46.8)	1,025	(24.2)	67	(1.6)	127	(3.0)	4,222	(100.0)
48	490	(11.3)	293	(6.8)	187	(4.3)	2,081	(48.0)	1,048	(24.2)	74	(1.7)	160	(3.7)	4,333	(100.0)
49	494	(11.1)	330	(7.4)	158	(3.5)	2,156	(48.4)	1,085	(24.3)	78	(1.7)	160	(3.6)	4,461	(100.0)
50	475	(11.0)	326	(7.0)	156	(4.0)	2,153	(48.0)	1,085	(24.0)	69	(2.0)	191	(4.0)	4,455	(100.0)
51	421	(10.0)	296	(7.0)	154	(3.5)	2,107	(49.0)	1,088	(25.0)	67	(1.5)	201	(4.0)	4,334	(100.0)
52	412	(10.0)	308	(7.0)	149	(3.0)	1,997	(47.0)	1,126	(26.0)	65	(1.0)	236	(6.0)	4,293	(100.0)
53	415	(10.0)	321	(7.0)	159	(4.0)	1,958	(45.0)	1,153	(27.0)	64	(1.0)	269	(6.0)	4,339	(100.0)
54	409	(9.0)	322	(7.0)	165	(4.0)	1,947	(44.0)	1,178	(27.0)	64	(2.0)	302	(7.0)	4,387	(100.0)
55	413	(9.0)	324	(7.0)	161	(4.0)	1,931	(44.0)	1,214	(28.0)	61	(1.0)	297	(7.0)	4,400	(100.0)
56	403	(9.0)	334	(8.0)	164	(4.0)	1,921	(43.0)	1,241	(28.0)	60	(1.0)	310	(7.0)	4,433	(100.0)
57	383	(9.0)	335	(8.0)	153	(3.0)	1,908	(43.0)	1,256	(29.0)	59	(1.0)	301	(7.0)	4,395	(100.0)
58	364	(8.0)	341	(8.0)	157	(4.0)	1,929	(43.0)	1,285	(29.0)	57	(1.0)	306	(7.0)	4,439	(100.0)
59	351	(8.0)	356	(8.0)	156	(4.0)	1,942	(43.0)	1,302	(29.0)	58	(1.0)	335	(7.0)	4,500	(100.0)
60	338	(8.0)	370	(8.0)	158	(4.0)	1,972	(43.0)	1,326	(29.0)	57	(1.0)	335	(7.0)	4,556	(100.0)
61	329	(7.0)	363	(8.0)	157	(3.0)	1,983	(43.0)	1,365	(30.0)	57	(1.0)	353	(8.0)	4,607	(100.0)
62	314	(7.0)	387	(8.0)	161	(3.0)	2,047	(43.0)	1,400	(30.0)	59	(1.0)	385	(8.0)	4,753	(100.0)
63	319	(7.0)	414	(8.0)	161	(3.0)	2,176	(44.0)	1,442	(29.0)	57	(1.0)	411	(8.0)	4,980	(100.0)
平成元	330	(7.0)	420	(8.0)	159	(3.0)	2,227	(43.0)	1,462	(29.0)	60	(1.0)	471	(9.0)	5,129	(100.0)
2	337	(6.0)	436	(8.0)	156	(3.0)	2,377	(44.0)	1,498	(28.0)	63	(1.0)	516	(10.0)	5,383	(100.0)
3	347	(6.0)	422	(8.0)	161	(3.0)	2,470	(44.0)	1,531	(28.0)	62	(1.0)	553	(10.0)	5,546	(100.0)
4	345	(6.2)	430	(7.7)	156	(2.8)	2,496	(44.7)	1,527	(27.4)	61	(1.1)	567	(10.2)	5,582	(100.0)
5	331	(5.9)	431	(7.7)	152	(2.7)	2,500	(44.9)	1,527	(27.4)	61	(1.1)	571	(10.2)	5,573	(100.0)
6	319	(5.8)	429	(7.8)	144	(2.6)	2,444	(44.2)	1,520	(27.5)	60	(1.1)	613	(11.1)	5,529	(100.0)
7	306	(5.5)	433	(7.8)	138	(2.5)	2,490	(44.6)	1,511	(27.1)	55	(1.0)	650	(11.6)	5,583	(100.0)
8	293	(5.2)	430	(7.6)	133	(2.4)	2,517	(44.8)	1,504	(26.7)	56	(1.0)	690	(12.3)	5,623	(100.0)
9	283	(5.1)	428	(7.7)	128	(2.3)	2,477	(44.4)	1,473	(26.4)	54	(1.0)	732	(13.1)	5,575	(100.0)
10	281	(5.1)	425	(7.7)	123	(2.2)	2,428	(44.0)	1,461	(26.4)	46	(0.8)	760	(13.8)	5,524	(100.0)
11	266	(4.8)	428	(7.8)	121	(2.2)	2,408	(43.8)	1,443	(26.2)	45	(0.8)	793	(14.4)	5,504	(100.0)
12	270	(4.9)	426	(7.7)	121	(2.2)	2,407	(43.7)	1,438	(26.1)	43	(0.8)	797	(14.5)	5,502	(100.0)
13	268	(4.9)	427	(7.7)	118	(2.1)	2,411	(43.7)	1,443	(26.1)	40	(0.7)	815	(14.8)	5,521	(100.0)
14	275	(5.0)	429	(7.8)	119	(2.2)	2,392	(43.3)	1,430	(25.9)	39	(0.7)	839	(15.2)	5,525	(100.0)
15	277	(5.0)	434	(7.8)	120	(2.2)	2,412	(43.4)	1,438	(25.9)	40	(0.7)	833	(15.0)	5,554	(100.0)
16	274	(4.9)	442	(8.0)	116	(2.1)	2,420	(43.7)	1,432	(25.8)	39	(0.7)	818	(14.8)	5,541	(100.0)
17	277	(4.9)	451	(8.0)	115	(2.1)	2,460	(43.7)	1,452	(25.8)	40	(0.7)	832	(14.8)	5,627	(100.0)
18	281	(4.9)	445	(7.8)	115	(2.0)	2,490	(43.8)	1,469	(25.8)	38	(0.7)	857	(15.0)	5,695	(100.0)
19	286	(5.0)	434	(7.5)	111	(1.9)	2,552	(44.2)	1,503	(26.0)	38	(0.7)	843	(14.7)	5,767	(100.0)
20	299	(5.2)	434	(7.6)	106	(1.9)	2,536	(44.3)	1,510	(26.3)	35	(0.6)	809	(14.1)	5,729	(100.0)
21	287	(5.2)	425	(7.7)	102	(1.8)	2,442	(44.1)	1,497	(27.0)	31	(0.6)	752	(13.6)	5,536	(100.0)
22	286	(5.2)	413	(7.5)	79	(1.4)	2,446	(44.6)	1,489	(27.2)	30	(0.5)	737	(13.4)	5,480	(100.0)
23	293	(5.2)	374	(6.7)	72	(1.3)	2,469	(44.0)	1,481	(26.4)	30	(0.5)	712	(12.7)	5,431	(100.0)
24	298	(5.3)	387	(6.9)	72	(1.3)	2,538	(45.2)	1,506	(26.8)	31	(0.6)	779	(13.9)	5,611	(100.0)
25	307	(5.3)	368	(6.4)	70	(1.2)	2,600	(45.1)	1,544	(26.8)	33	(0.6)	841	(14.6)	5,763	(100.0)
26	314	(5.4)	343	(6.0)	69	(1.2)	2,601	(45.1)	1,539	(26.7)	29	(0.5)	868	(15.1)	5,764	(100.0)
27	332	(5.6)	318	(5.4)	65	(1.1)	2,694	(45.6)	1,581	(26.8)	31	(0.5)	882	(15.0)	5,762	(100.0)
28	336	(5.6)	301	(5.1)	64	(1.1)	2,720	(45.7)	1,598	(26.8)	33	(0.5)	906	(15.2)	5,958	(100.0)
29	343	(5.7)	293	(4.9)	63	(1.0)	2,751	(45.5)	1,622	(26.8)	32	(0.5)	944	(15.6)	6,048	(100.0)
30	352	(5.8)	289	(4.7)	60	(1.0)	2,777	(45.4)	1,639	(26.8)	34	(0.6)	962	(15.7)	6,113	(100.0)
令和元	287	(4.8)	271	(4.6)	55	(0.9)	2,719	(45.8)	1,631	(27.5)	31	(0.5)	945	(15.9)	5,939	(100.0)
2	182	(5.7)	44	(1.4)	30	(0.9)	1,521	(47.3)	1,111	(34.5)	15	(0.5)	315	(9.8)	3,219	(100.0)

(注) 国土交通省資料による。

6. 業態別保有自動車数の推移

(表5)

年	合 計			バ ス											
	計	営業用	自家用	計	普 通 車			小 型 車							
					営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用			
昭和31	1,502			35	33	2									
36	3,404	306	3,098	58	53	5	57	53	4	0.6	0.1	0.5			
41	8,123	504	7,619	105	77	28	84	76	8	21	1.4	20			
42	9,639	539	9,100	117	79	38	88	78	10	29	1.4	28			
43	11,680	582	11,098	123	81	42	93	80	13	30	1.4	29			
44	14,024	630	13,394	154	84	70	99	82	17	55	1.5	53			
45	16,528	671	15,857	176	85	91	104	83	21	72	1.5	70			
46	18,919	709	18,210	190	85	105	104	83	21	86	1.7	84			
47	21,162	742	20,420	197	84	113	100	82	18	97	1.7	95			
48	23,870	776	23,094	206	84	122	96	82	14	110	1.7	108			
49	25,963	826	25,137	213	85	128	97	83	14	116	1.9	114			
50	27,868	848	27,020	219	86	133	102	84	18	117	1.9	115			
51	29,134	864	28,270	220	87	133	106	85	21	114	2.0	112			
52	31,048	887	30,161	222	87	135	103	85	18	119	2	117			
53	32,964	910	32,054	224	87	137	104	85	19	120	2	118			
54	35,181	945	34,236	227	88	139	105	85	20	122	3	119			
55	37,333	980	36,353	228	87	141	105	84	21	123	3	120			
56	38,992	1,008	37,984	230	89	141	107	85	22	123	4	119			
57	40,833	1,029	39,804	229	89	140	107	85	22	122	4	118			
58	42,688	1,047	41,641	230	89	141	108	85	23	122	4	118			
59	44,559	1,078	43,481	229	90	139	108	85	23	121	5	116			
60	46,363	1,114	45,249	230	90	140	109	85	24	121	5	116			
61	48,241	1,150	47,091	230	90	140	109	85	24	121	5	116			
62	50,223	1,184	49,039	232	91	141	110	85	25	122	6	116			
63	52,544	1,236	51,308	233	91	142	110	85	25	123	6	117			
平成元	55,137	1,300	53,837	239	93	146	112	86	26	127	7	120			
2	57,994	1,355	56,639	242	94	148	114	87	27	128	7	121			
3	60,499	1,410	59,089	246	95	151	115	87	28	131	8	123			
4	62,712	1,455	61,257	247	95	152	116	87	29	131	8	123			
5	64,498	1,484	63,014	248	96	152	116	87	29	132	9	123			
6	66,278	1,499	64,779	246	96	150	116	87	29	130	9	121			
7	68,104	1,545	66,559	245	96	149	115	86	29	130	10	120			
8	70,106	1,589	68,517	243	95	148	114	85	29	129	10	119			
9	71,776	1,632	70,144	242	95	147	113	84	29	129	11	118			
10	72,857	1,660	71,197	241	96	145	113	84	29	128	12	116			
11	73,688	1,661	72,027	237	96	141	111	83	28	126	13	113			
12	74,583	1,673	72,910	235	96	139	110	82	28	125	14	111			
13	75,524	1,698	73,826	236	99	137	110	83	27	126	16	110			
14	76,271	1,707	74,564	234	100	134	110	83	27	124	17	107			
15	76,893	1,712	75,181	233	102	131	110	84	26	123	18	105			
16	77,390	1,725	75,665	233	103	130	112	85	27	121	18	103			
17	78,279	1,757	76,522	232	105	127	110	85	25	122	20	102			
18	78,992	1,778	77,214	232	106	126	110	85	25	122	21	101			
19	79,236	1,791	77,445	231	107	124	110	86	24	121	21	100			
20	79,081	1,796	77,285	231	108	123	110	86	24	121	22	99			
21	78,801	1,768	77,033	230	108	122	110	86	24	120	22	98			
22	78,694	1,735	76,959	228	108	120	108	85	23	120	23	97			
23	78,661	1,954	76,708	227	108	119	108	85	23	119	23	96			
24	79,113	1,950	77,165	226	108	118	108	85	22	119	23	95			
25	79,625	1,946	77,680	226	109	117	108	85	22	119	24	95			
26	80,273	1,957	78,315	226	110	116	108	86	22	118	24	94			
27	80,670	1,729	78,941	227	111	116	109	87	22	119	24	95			
28	80,901	1,984	78,917	231	114	117	111	89	22	120	25	95			
29	81,260	2,011	79,249	234	116	118	113	91	22	121	25	96			
30	81,554	2,041	79,513	234	116	117	113	91	21	121	25	96			
31	81,777	2,077	79,700	233	116	117	113	91	21	120	24	96			
令和2	81,850	2,100	79,746	231	115	116	112	91	21	119	24	95			
3	82,078	2,123	79,955	222	110	112	108	88	20	114	23	92			
4	82,175	2,133	80,042	216	108	109	105	86	20	111	22	89			
対前年度比	100.1	100.5	100.1	97.3	98.2	97.3	97.2	97.7	100.0	97.4	95.7	96.7			

- (注) 1. 上記数字は3月末現在である。
 2. 「その他」は特殊用途車・大型特殊車である。
 3. 千台未満は四捨五入した。よって合計と一致しない。
 4. 「軽二輪」については、統計上、営業用・自家用の区別をしていないため、便宜上「自家用」区分としている。
 5. 国土交通省資料による。

(単位：千台)

乗用車			トラック			その他			小型二輪車			軽自動車		
計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用
440	76	364	1,316	166	1,150	80	11	69	50	-	50	1,460	-	1,460
1,878	151	1,727	2,870	255	2,615	164	21	143	48	-	48	3,058	-	3,058
2,475	162	2,313	3,407	274	3,133	189	24	165	55	-	55	3,396	-	3,396
3,274	175	3,099	4,057	298	3,756	224	28	196	64	-	64	3,938	-	3,938
4,291	190	4,101	4,672	323	4,349	263	33	230	77	-	77	4,567	-	4,567
5,512	206	5,306	5,126	343	4,783	306	37	269	110	-	110	5,298	-	5,298
6,777	218	6,559	5,460	365	5,095	352	41	311	172	-	172	5,968	-	5,968
8,173	226	7,947	5,792	386	5,406	344	46	398	220	-	220	6,436	-	6,436
9,965	227	9,738	6,263	414	5,849	461	51	410	238	-	238	6,737	-	6,737
11,598	233	11,365	6,721	447	6,274	515	61	454	262	-	262	6,654	-	6,654
13,207	238	12,969	7,055	461	6,594	557	63	494	277	-	277	6,553	-	6,553
14,822	243	14,579	7,371	469	6,902	596	64	532	257	-	257	5,867	-	5,867
16,206	245	15,961	7,758	488	7,270	631	67	564	277	-	277	5,954	-	5,954
17,569	246	17,323	8,023	506	7,517	671	71	600	292	-	292	6,185	-	6,185
19,186	248	18,938	8,388	533	7,855	720	76	644	328	-	328	6,332	-	6,332
20,559	249	20,310	8,647	564	8,083	766	80	686	384	-	384	6,749	-	6,749
21,543	250	21,293	8,683	586	8,097	794	83	711	445	-	445	7,297	-	7,297
22,515	251	22,264	8,655	603	8,052	823	86	737	522	-	522	8,089	-	8,089
23,389	251	23,138	8,564	618	7,946	852	89	763	617	-	617	9,036	-	9,036
24,283	252	24,031	8,462	643	7,819	880	93	787	700	-	700	10,005	-	10,005
25,027	252	24,775	8,318	617	7,701	976	155	821	776	-	776	11,036	-	11,036
25,847	252	25,595	8,306	704	7,602	944	104	840	851	-	851	12,062	-	12,062
26,688	253	26,435	8,203	669	7,534	1,055	171	884	912	-	912	13,133	-	13,133
27,825	255	27,570	8,281	706	7,575	1,008	184	824	974	-	974	14,223	-	14,223
28,976	256	28,720	8,473	752	7,721	1,174	199	975	1,016	-	1,016	15,259	-	15,259
30,882	257	30,625	8,613	790	7,823	1,237	214	1,023	1,045	-	1,045	15,975	-	15,975
32,437	260	32,177	8,746	826	7,920	1,302	229	1,073	1,000	-	1,000	16,768	-	16,768
33,950	260	33,690	8,826	857	7,969	1,367	243	1,124	1,022	-	1,022	17,300	-	17,300
35,234	260	34,974	8,822	874	7,948	1,418	254	1,164	1,070	-	1,070	17,706	-	17,706
36,509	259	36,250	8,778	881	7,897	1,469	263	1,206	1,128	-	1,128	18,148	-	18,148
37,755	257	37,498	8,768	909	7,859	1,541	283	1,258	1,177	-	1,177	18,618	-	18,618
39,103	256	38,847	8,736	935	7,801	1,645	303	1,342	1,209	-	1,209	19,170	-	19,170
40,476	256	40,220	8,694	962	7,732	1,555	319	1,236	1,225	-	1,225	19,584	-	19,584
41,283	258	41,025	8,564	975	7,589	1,650	331	1,319	1,243	-	1,243	19,876	-	19,876
41,783	258	41,525	8,347	968	7,379	1,754	339	1,415	1,269	-	1,269	20,298	-	20,298
42,056	257	41,799	8,134	969	7,165	1,838	350	1,488	1,288	-	1,288	21,030	-	21,030
42,365	256	42,109	8,106	1,105	7,001	1,754	238	1,516	1,308	-	1,308	21,755	-	21,755
42,528	259	42,269	7,907	1,102	6,805	1,754	245	1,509	1,334	-	1,334	22,513	-	22,513
42,655	263	42,392	7,666	1,095	6,571	1,720	251	1,469	1,352	-	1,352	23,266	-	23,266
42,624	267	42,357	7,414	1,097	6,317	1,674	258	1,416	1,370	-	1,370	24,075	-	24,075
42,776	271	42,505	7,280	1,115	6,165	1,643	266	1,377	1,397	-	1,397	24,950	-	24,950
42,747	273	42,474	7,160	1,126	6,034	1,618	273	1,345	1,428	-	1,428	25,807	-	25,807
42,230	274	41,956	7,014	1,132	5,882	1,600	278	1,322	1,453	-	1,453	26,708	-	26,708
41,469	274	41,195	6,884	1,135	5,749	1,578	279	1,299	1,479	-	1,479	27,440	-	27,440
40,799	271	40,528	6,568	1,111	5,457	1,528	278	1,250	1,505	-	1,505	28,171	-	28,171
40,420	265	40,155	6,363	1,083	5,280	1,512	279	1,233	1,524	-	1,524	28,647	-	28,647
40,135	250	39,885	6,215	1,076	5,139	1,646	296	1,350	1,535	1	1,534	29,050	237	28,813
40,143	244	39,899	6,136	1,074	5,062	1,495	284	1,211	1,543	1	1,542	29,569	238	29,331
40,009	241	39,768	6,068	1,073	4,995	1,502	288	1,214	1,566	1	1,566	30,254	233	30,020
39,821	239	39,582	6,041	1,080	4,961	1,514	292	1,222	1,595	1	1,595	31,075	235	30,840
39,491	237	39,255	6,029	1,086	4,943	1,525	295	1,230	1,611	1	1,610	31,786	236	31,551
39,354	234	39,120	6,019	1,097	4,922	1,540	300	1,240	1,628	1	1,628	32,128	238	31,890
39,492	232	39,260	6,030	1,113	4,917	1,560	306	1,254	1,642	1	1,641	32,303	243	32,060
39,534	227	39,306	6,038	1,129	4,908	1,577	311	1,266	1,658	1	1,657	32,515	257	32,258
39,446	224	39,222	6,063	1,148	4,916	1,591	314	1,276	1,680	1	1,680	32,764	274	32,489
39,280	221	39,060	6,088	1,166	4,923	1,606	317	1,289	1,705	1	1,704	32,940	286	32,654
39,182	211	38,971	6,112	1,172	4,940	1,620	320	1,301	1,748	1	1,747	33,194	309	32,885
39,017	205	38,812	6,129	1,175	4,953	1,634	321	1,312	1,812	1	1,811	33,367	322	33,045
99.6	97.2	99.6	100.3	100.3	100.3	100.9	100.3	100.8	103.7	100.0	103.7	100.5	104.2	100.5

7. 高速バスの運行状況

年	事業者数	運行系統数 (延)	運行回数 (1日)	輸送人員 (年間)		高速自動車国道 供 用 キ ロ
				全乗合	高速バス	
	社	本	回	百万人	千人	km
昭和41	5	8	101	9,862	3,846	189.7
51	23	56	453	9,119	11,216	1,888.3
60	51	199	1,516	7,179	29,155	3,554.8
61	57	249	1,866	6,998	32,538	3,720.9
62	60	262	1,961	6,848	34,325	3,909.8
63	78	313	2,253	6,699	40,165	4,279.6
平成元	95	478	2,444	6,629	43,952	4,406.1
2	117	772	2,952	6,552	50,585	4,660.5
3	129	957	3,501	6,500	55,884	4,869.4
4	137	1,093	3,670	6,496	57,213	5,054.9
5	138	1,128	3,668	6,358	55,210	5,404.4
6	141	1,243	3,491	6,196	51,991	5,574.3
7	144	1,307	4,176	5,939	54,474	5,677.1
8	147	1,388	4,462	5,756	55,006	5,929.6
9	143	1,420	4,597	5,600	57,690	6,114.3
10	153	1,483	4,827	5,400	59,705	6,385.3
11	153	1,589	5,506	5,172	66,691	6,531.3
12	154	1,532	5,207	4,937	66,604	6,615.2
13	158	1,617	5,569	4,803	69,687	6,860.8
14	169	1,638	6,018	4,633	76,955	6,959.6
15	165	1,530	5,744	4,503	85,596	7,187.4
16	177	1,592	5,953	4,448	83,464	7,333.5
17	187	1,730	6,293	4,335	84,355	7,363.4
18	200	2,010	6,521	4,244	79,048	7,389.1
19	270	3,077	8,698	4,241	99,197	7,421.6
20	281	3,451	9,453	4,264	101,351	7,553.7
21	295	4,049	10,431	4,304	109,920	7,640.8
22	299	4,263	11,405	4,178	105,820	7,788.9
23	310	4,722	12,454	4,158	103,853	7,894.6
24	313	4,818	12,666	4,118	103,737	8,021.3
25	311	4,778	12,251	4,125	108,615	8,334.5
26	365	5,229	14,223	4,176	109,862	8,410.7
27	365	4,996	15,756	4,175	115,703	8,427.7
28	387	5,247	15,882	4,175	115,740	8,652.2
29	400	5,121	14,012	4,270	104,581	8,795.2
30	369	5,103	13,919	4,342	103,503	8,922.9
令和元	371	5,132	13,935	4,348	104,091	9,021.0
2	359	5,113	13,257	4,258	97,353	9,050.3

- (注) 1. 上記数字は、3月末現在である。ただし、61年度以前の実績は、輸送人員(年間)及び高速自動車国道供用キロを除き、6月1日現在のものである。
2. 平成18年までは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道・都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速バスとした。平成20年からは、1系統距離が50km以上のものを高速バスとした。(平成19年の数値については、一部補正した。)
3. 運行系統数は各事業者の運行系統数の合計で、共同運行事業者については重複計上されている。
4. 国土交通省資料による。

Ⅱ. バス事業

1. 乗合バス事業

(1) 令和3年度乗合バス事業の収支状況

【全事業者の概況】

- 収入：収入については、前年度と比較して8.0%の減。
- 支出：支出については、前年度と比較して2.5%の減。
- 経常収支率：前年度から7.8ポイント回復して81.0%。黒字事業者は19者〔13者〕で、調査対象事業者全体の8.3%〔5.96%〕。

(調査対象事業者は、保有車両数30両以上の228者〔218者〕)

(注) 調査対象事業者数は、運賃ブロック毎の事業者数の合計の値であり、〔 〕内の事業者数については、2以上の運賃ブロックにまたがる事業者の重複分を除いた値。2以上の運賃ブロックにまたがる事業者について、ブロック毎で黒字・赤字が異なる場合、本店所在地のブロックの経常収支率により計上。

なお、黒字事業者1者については、複数ブロックを合算した収支は赤字。

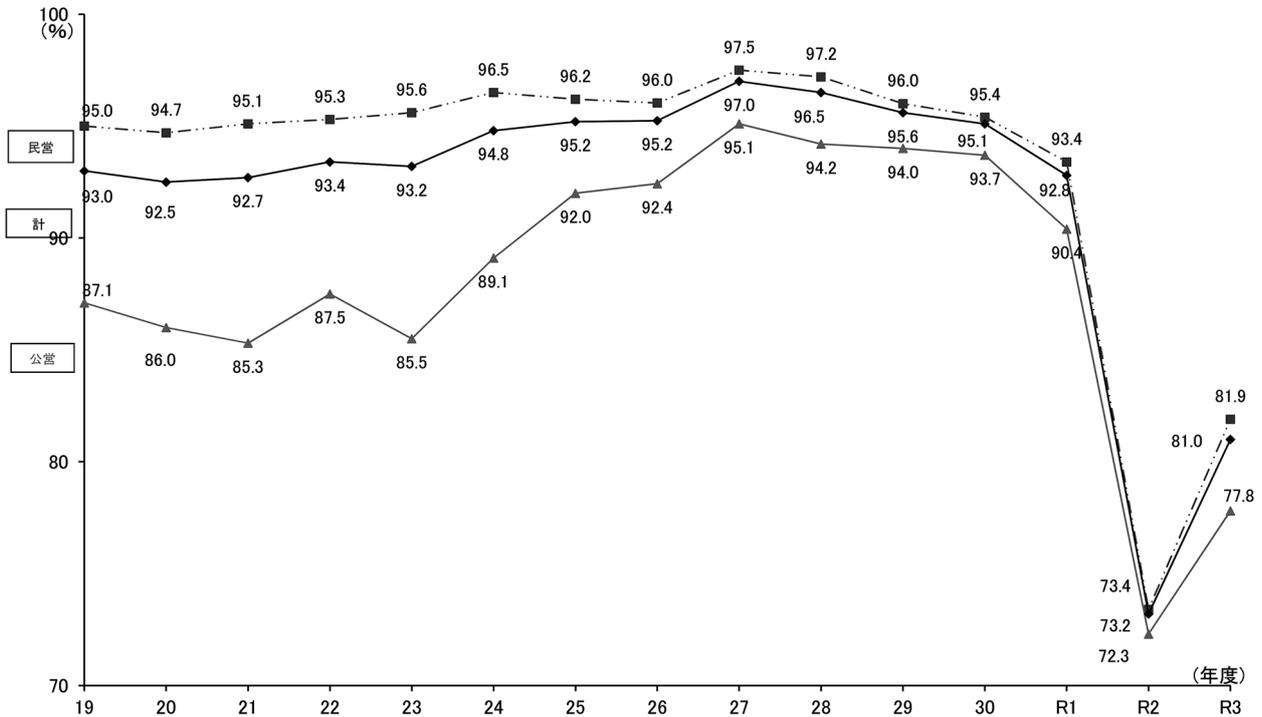
※ 大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

※国土交通省 資料

(図1) 年度別収支率の推移 (民営・公営)

年度別経常収支率の推移(民営・公営)

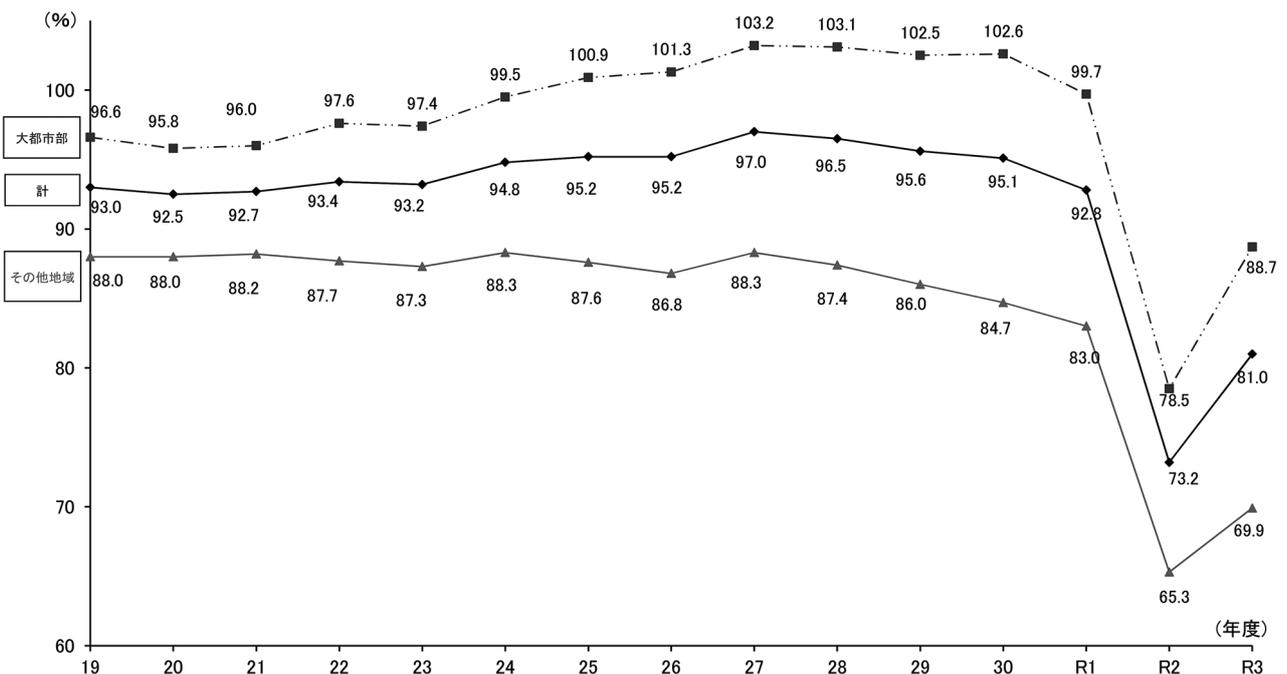
※保有車両30両以上の事業者を対象



(図2) 年度別収支率の推移 (大都市部・その他地域)

年度別経常収支率の推移(三大都市圏・その他地域)

※保有車両30両以上の事業者を対象



(表1) 収支状況の推移 (民営・公営)

(単位: 億円)

年度	民営・公営の別	収入	支出	損益	経常収支率 (%)	事業者数		
						黒字	赤字	計
H29	民営	5,770	6,012	△ 242	96.0	73 (66)	154 (153)	227 (219)
	公営	1,552	1,650	△ 98	94.0	2	16	18
	計	7,322	7,662	△ 340	95.6	75 (68)	170 (169)	245 (237)
H30	民営	5,914	6,198	△ 284	95.4	68 (61)	155 (154)	223 (215)
	公営	1,442	1,539	△ 97	93.7	1	16	17
	計	7,356	7,737	△ 381	95.1	69 (62)	171 (170)	240 (232)
R1	民営	5,818	6,228	△ 410	93.4	65 (58)	154 (153)	219 (211)
	公営	1,422	1,574	△ 152	90.4	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	7,240	7,802	△ 561	92.8	65 (58)	170 (169)	235 (227)
R2	民営	4,307	5,870	△ 1,562	73.4	1 (1)	215 (206)	216 (207)
	公営	1,124	1,553	△ 430	72.3	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	5,431	7,423	△ 1,992	73.2	1 (1)	231 (222)	232 (223)
R3	民営	4,670	5,700	△ 1,030	81.9	19 (13)	193 (189)	212 (202)
	公営	1,195	1,537	△ 342	77.8	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	5,865	7,236	△ 1,371	81.0	19 (13)	209 (205)	228 (218)

(注) 1. 高速バス及び定期観光バスを除く。

2. () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

(注) 国土交通省資料による。

(表2) 収支状況の推移 (大都市部及びその他地域)

(単位: 億円)

年度	地域の別	収入	支出	損益	経常収支率 (%)	事業者数		
						黒字	赤字	計
H29	大都市部	4,555	4,446	109	102.5	51 (44)	29 (28)	80 (72)
	その他地域	2,768	3,217	△ 449	86.0	24	141	165
	計	7,323	7,662	△ 340	95.6	75 (67)	170 (169)	245 (237)
H30	大都市部	4,615	4,499	116	102.6	51 (44)	28 (27)	79 (71)
	その他地域	2,742	3,238	△ 496	84.7	18	143	161
	計	7,356	7,737	△ 380	95.1	69 (62)	171 (170)	240 (232)
R1	大都市部	4,564	4,577	△ 14	99.7	47 (40)	30 (29)	77 (69)
	その他地域	2,677	3,225	△ 548	83.0	18 (18)	140 (140)	158 (158)
	計	7,240	7,802	△ 561	92.8	65 (58)	170 (169)	235 (227)
R2	大都市部	3,454	4,398	△ 944	78.5	1 (1)	75 (66)	76 (67)
	その他地域	1,977	3,025	△ 1,048	65.3	0 (0)	156 (156)	156 (156)
	計	5,431	7,423	△ 1,992	73.2	1 (1)	231 (222)	232 (223)
R3	大都市部	3,809	4,296	△ 487	88.7	17 (11)	58 (54)	75 (65)
	その他地域	2,056	2,940	△ 884	69.9	2 (2)	151 (151)	153 (153)
	計	5,865	7,236	△ 1,371	81.0	19 (13)	209 (205)	228 (218)

(注) 1. 高速バス及び定期観光バスを除く。

2. () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

3. 大都市部 (三大都市圏) とは、千葉、武相 (東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)、京浜 (東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市)、東海 (愛知県、三重県及び岐阜県)、京阪神 (大阪府、京都府 (京都市を含む大阪府に隣接する地域) 及び兵庫県 (神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域)) ブロックの集計値。

(注) 国土交通省資料による。

(表3) 人件費及び諸経費の原価に占める割合の推移

(単位：%)

年度	費目	原価に占める割合			原価に占める割合		
		民 営	公 営	計 (平均)	大都市部	その他地域	計 (平均)
H29	人件費	57.7	54.7	57.0	56.9	57.2	57.0
	燃料油脂費	8.1	5.7	7.6	6.6	9.0	7.6
	その他諸経費	34.2	39.6	35.4	36.5	33.8	35.4
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
H30	人件費	57.3	54.7	56.8	57.0	56.5	56.8
	燃料油脂費	9.1	6.6	8.6	7.5	10.1	8.6
	その他諸経費	33.6	38.6	34.6	35.4	33.4	34.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R1	人件費	57.6	54.3	56.9	57.2	56.5	56.9
	燃料油脂費	8.6	6.2	8.1	7.1	9.6	8.1
	その他諸経費	33.9	39.5	35.0	35.8	33.9	35.0
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R2	人件費	59.4	54.9	58.5	58.6	58.3	58.5
	燃料油脂費	7.0	5.1	6.6	5.8	7.8	6.6
	その他諸経費	33.6	40.1	34.9	35.6	34.0	34.9
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R3	人件費	58.9	53.8	57.9	58.2	57.3	57.9
	燃料油脂費	9.2	6.3	8.6	7.5	10.2	8.6
	その他諸経費	31.9	39.9	33.6	34.3	32.5	33.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(表4) 実車走行キロ当たり収入・原価の推移

○民営・公営

(単位：円・銭)

項目	年 度	H29年度			H30年度			R1年度			R2年度			R3年度		
		民 営	公 営	計(平均)												
収入 原 価		408.82	654.64	444.17	421.49	660.78	453.70	422.96	661.17	455.17	339.18	538.20	367.28	379.66	591.72	409.56
		425.93	696.20	464.79	441.68	705.18	477.15	452.83	731.65	490.53	462.22	743.96	502.00	463.36	760.98	505.32
内 人 件 費 燃料油脂費 その他諸経費	人 件 費	245.66	380.97	265.12	253.17	385.95	271.04	260.62	397.01	279.06	274.55	408.25	293.43	273.08	409.70	292.34
	燃料油脂費	34.61	39.83	35.36	40.10	46.85	41.01	38.85	45.55	39.75	32.46	37.57	33.18	42.56	47.66	43.27
	その他諸経費	145.66	275.40	164.31	148.40	272.38	165.09	153.32	289.09	171.68	155.21	298.14	175.39	147.73	303.62	169.71

○大都市部・その他地域

(単位：円・銭)

項目	年 度	H29年度			H30年度			R1年度			R2年度			R3年度		
		大都市部	その他地域	計(平均)												
収入 原 価		592.55	314.54	444.17	605.79	318.93	453.70	604.11	320.46	455.19	481.70	259.55	367.28	548.32	278.83	409.56
		578.35	365.58	464.79	590.57	376.64	477.15	605.92	386.16	490.53	613.29	397.22	502.00	618.47	398.72	505.32
内 人 件 費 燃料油脂費 その他諸経費	人 件 費	329.35	209.00	265.12	336.85	212.73	271.04	346.33	218.21	279.06	359.31	231.40	293.43	360.23	228.37	292.34
	燃料油脂費	37.99	33.06	35.36	44.39	38.02	41.01	42.76	37.03	39.75	35.62	30.88	33.18	46.09	40.62	43.27
	その他諸経費	211.02	123.51	164.31	215.73	125.89	165.09	221.59	130.84	171.68	218.36	134.94	175.39	212.15	129.72	169.71

(表5) ブロック別収支状況

(単位：百万円)

ブロック別	収支別	事業者数			収入	支出	損益	経常収支率 (%)
		黒字	赤字	計				
北北海道	民営		(9) 9	(9) 9	4,481	8,601	△ 4,119	52.1
	公計		(9) 9	(9) 9	-	-	-	-
南北海道	民営		(5) 5	(5) 5	21,425	28,940	△ 7,515	74.0
	公計		(5) 5	(5) 5	-	-	-	-
東 北	民営		(10) 10	(10) 10	11,430	18,734	△ 7,304	61.0
	公計		(2) 2	(2) 2	6,525	11,721	△ 5,197	55.7
羽 越	民営		(10) 10	(10) 10	8,101	13,185	△ 5,084	61.4
	公計		(10) 10	(10) 10	-	-	-	-
長 野	民営		(4) 4	(4) 4	2,919	4,535	△ 1,616	64.4
	公計		(4) 4	(4) 4	-	-	-	-
北 関 東	民営		(7) 7	(7) 7	10,482	14,365	△ 3,883	73.0
	公計		(7) 7	(7) 7	-	-	-	-
千 葉	民営	(2) 3	(16) 16	(18) 19	28,908	30,306	△ 1,398	95.4
	公計	(2) 3	(16) 16	(18) 19	-	-	-	-
武蔵・相模	民営	(3) 4	(8) 12	(11) 16	92,938	102,700	△ 9,762	90.5
	公計	(3) 4	(8) 12	(11) 16	-	-	-	-
京 浜	民営	(6) 10	(4) 4	(10) 14	84,495	83,677	818	101.0
	公計	(6) 10	(3) 3	(3) 3	60,790	71,241	△ 10,451	85.3
山梨・静岡	民営		(10) 10	(10) 10	14,101	18,985	△ 4,884	74.3
	公計		(10) 10	(10) 10	-	-	-	-
東 海	民営		(8) 8	(8) 8	16,503	23,313	△ 6,810	70.8
	公計		(1) 1	(1) 1	17,290	24,479	△ 7,190	70.6
北 陸	民営		(8) 8	(8) 8	7,429	9,952	△ 2,524	74.6
	公計		(8) 8	(8) 8	-	-	-	-
北 近 畿	民営	(2) 2	(12) 12	(14) 14	14,409	19,579	△ 5,170	73.6
	公計	(2) 2	(12) 12	(14) 14	-	-	-	-
南 近 畿	民営		(5) 5	(5) 5	8,650	10,838	△ 2,188	79.8
	公計		(5) 5	(5) 5	-	-	-	-
京 阪 神	民営		(10) 10	(10) 10	51,087	57,042	△ 5,956	89.6
	公計		(4) 4	(4) 4	28,899	36,889	△ 7,990	78.3
山 陰	民営		(4) 4	(4) 4	1,830	4,050	△ 2,220	45.2
	公計		(1) 1	(1) 1	514	954	△ 440	53.9
山 陽	民営		(22) 22	(22) 22	21,971	32,729	△ 10,757	67.1
	公計		(1) 1	(1) 1	380	744	△ 364	51.1
四 国	民営		(8) 8	(8) 8	4,983	8,686	△ 3,703	57.4
	公計		(8) 8	(8) 8	-	-	-	-
北 九 州	民営		(17) 17	(17) 17	44,593	53,568	△ 8,976	83.2
	公計		(3) 3	(3) 3	3,537	5,756	△ 2,219	61.5
南 九 州	民営		(8) 8	(8) 8	11,375	19,294	△ 7,919	59.0
	公計		(1) 1	(1) 1	1,543	1,869	△ 326	82.6
沖 縄	民営		(4) 4	(4) 4	4,907	6,889	△ 1,982	71.2
	公計		(4) 4	(4) 4	-	-	-	-
全 国	民営	(13) 19	(189) 193	(202) 212	467,016	569,969	△ 102,952	81.9
	公計	(13) 19	(16) 16	(16) 16	119,478	153,653	△ 34,175	77.8
			(205) 209	(218) 228	586,494	723,622	△ 137,128	81.0

(注) () 内の数は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

(注) 国土交通省資料による。

(表6) ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位：円・銭)

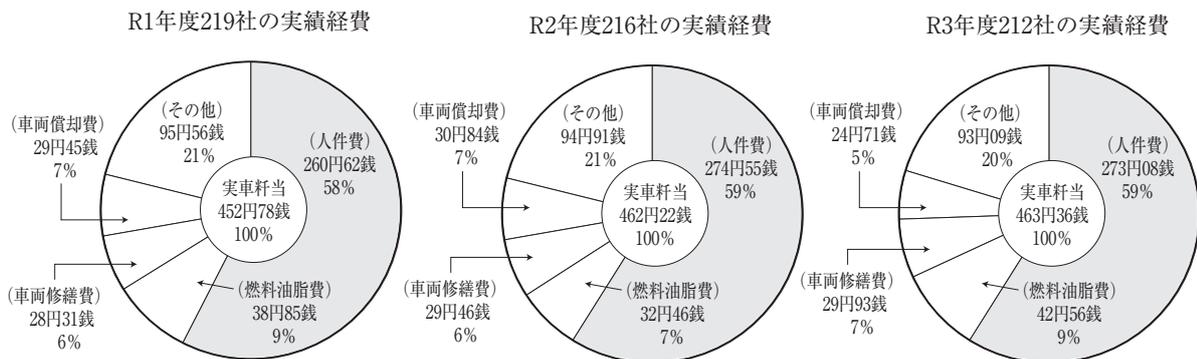
ブロック別	科目 民営公営 の別	収入			運 送 原 価						
		営業収入	営業外収入	合 計	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利 子	諸 経 費	合 計
北 北 海 道	民 営	169.53	8.08	177.62	208.72	40.40	24.69	11.47	5.88	49.72	340.89
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	169.53	8.08	177.62	208.72	40.40	24.69	11.47	5.88	49.72	340.89
南 北 海 道	民 営	320.03	8.18	328.21	236.25	45.23	32.62	32.29	0.48	96.47	443.33
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	320.03	8.18	328.21	236.25	45.23	32.62	32.29	0.48	96.47	443.33
東 北	民 営	208.48	13.00	221.48	208.42	42.62	34.74	22.95	2.00	52.28	363.02
	公 営	399.33	6.57	405.90	307.22	52.23	53.80	44.94	0.50	270.49	729.18
	平均	253.81	11.47	265.28	231.89	44.90	39.27	28.17	1.65	104.11	449.99
羽 越	民 営	221.53	5.53	227.06	202.06	39.54	34.60	25.08	6.08	62.20	369.56
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	221.53	5.53	227.06	202.06	39.54	34.60	25.08	6.08	62.20	369.56
長 野	民 営	336.76	8.28	345.04	317.47	50.47	55.90	30.16	3.11	78.95	536.05
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	336.76	8.28	345.04	317.47	50.47	55.90	30.16	3.11	78.95	536.05
北 関 東	民 営	242.61	8.39	251.00	216.64	35.92	22.08	16.76	1.12	51.47	343.99
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	242.61	8.39	251.00	216.64	35.92	22.08	16.76	1.12	51.47	343.99
千 葉	民 営	439.61	10.28	449.88	291.56	44.19	23.19	30.23	0.57	81.90	471.64
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	439.61	10.28	449.88	291.56	44.19	23.19	30.23	0.57	81.90	471.64
武蔵・相模	民 営	499.65	6.59	506.24	318.02	44.34	25.29	32.24	0.78	138.75	559.42
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	499.65	6.59	506.24	318.02	44.34	25.29	32.24	0.78	138.75	559.42
京 浜	民 営	683.90	8.43	692.33	434.94	47.82	22.75	38.73	1.04	140.36	685.63
	公 営	789.29	18.06	807.35	571.52	46.91	24.28	56.62	0.37	246.46	946.15
	平均	724.12	12.10	736.22	487.05	47.47	23.33	45.55	0.78	180.84	785.03
山 梨・静 岡	民 営	304.88	4.06	308.94	243.35	39.19	32.31	18.80	0.91	81.38	415.95
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	304.88	4.06	308.94	243.35	39.19	32.31	18.80	0.91	81.38	415.95
東 海	民 営	281.70	7.58	289.28	242.42	39.68	28.82	27.65	0.40	69.67	408.64
	公 営	478.79	0.98	479.77	365.20	46.50	32.41	21.46	0.14	213.57	679.27
	平均	358.00	5.02	363.03	289.95	42.32	30.21	25.25	0.30	125.38	513.41
北 陸	民 営	316.80	7.16	323.96	251.70	42.70	36.68	23.48	2.60	76.85	434.01
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	316.80	7.16	323.96	251.70	42.70	36.68	23.48	2.60	76.85	434.01
北 近 畿	民 営	290.25	11.18	301.44	238.11	42.87	32.84	23.17	0.30	72.31	409.60
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	290.25	11.18	301.44	238.11	42.87	32.84	23.17	0.30	72.31	409.60
南 近 畿	民 営	347.23	17.17	364.40	293.07	42.72	38.09	16.97	2.29	63.41	456.57
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	347.23	17.17	364.40	293.07	42.72	38.09	16.97	2.29	63.41	456.57
京 阪 神	民 営	492.82	9.55	502.36	332.35	49.00	44.69	26.59	0.43	107.87	560.93
	公 営	514.19	13.86	528.06	296.57	50.27	35.55	22.28	1.14	268.25	674.05
	平均	500.30	11.06	511.35	319.83	49.44	41.49	25.08	0.68	163.99	600.51
山 陰	民 営	117.90	16.68	134.57	183.06	35.65	26.02	13.67	0.41	39.07	297.89
	公 営	197.22	119.18	316.40	376.31	44.89	30.91	56.06	0.00	79.12	587.30
	平均	126.36	27.61	153.97	203.68	36.64	26.54	18.19	0.37	43.34	328.76
山 陽	民 営	264.10	10.67	274.77	249.43	40.56	32.24	22.34	2.16	62.56	409.29
	公 営	170.79	6.27	177.06	252.37	35.06	13.78	8.44	0.00	36.88	346.52
	平均	261.66	10.56	272.21	249.51	40.42	31.76	21.98	2.10	61.89	407.65
四 国	民 営	183.19	10.06	193.25	213.68	34.75	29.43	13.01	1.08	44.89	336.85
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	183.19	10.06	193.25	213.68	34.75	29.43	13.01	1.08	44.89	336.85
北 九 州	民 営	337.12	6.90	344.02	233.91	39.22	27.05	16.68	1.50	94.90	413.27
	公 営	251.59	21.65	273.24	257.55	44.91	22.66	14.14	0.26	105.12	444.64
	平均	329.36	8.24	337.60	236.06	39.74	26.65	16.45	1.39	95.83	416.12
南 九 州	民 営	182.51	16.11	198.62	184.26	36.50	31.84	7.04	1.22	76.03	336.89
	公 営	280.50	223.13	503.63	285.74	31.12	20.60	28.20	0.25	244.09	609.99
	平均	187.48	26.63	214.11	189.41	36.23	31.27	8.12	1.17	84.56	350.76
沖 縄	民 営	175.70	5.45	181.15	135.05	42.31	26.92	11.44	2.37	36.20	254.31
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	175.70	5.45	181.15	135.05	42.31	26.92	11.44	2.37	36.20	254.31
全 国 計	民 営	370.78	8.88	379.66	273.08	42.56	29.93	24.71	1.34	91.75	463.36
	公 営	574.73	16.99	591.72	409.70	47.66	30.92	36.43	0.53	235.74	760.98
	平均	399.54	10.02	409.56	292.34	43.27	30.07	26.36	1.23	112.05	505.32

(表7) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率の推移 (民営)

(単位:円・銭)

年度	項目 調査 会社数	人件費	燃料 油脂費	車両 修繕費	車両 償却費	その他	計	対前年 上昇率
H18	227	223.68 (58.2)	35.00 (9.1)	19.67 (5.1)	22.14 (5.8)	83.80 (21.8)	384.29 (100.0)	2.6
H19	228	220.37 (56.5)	37.74 (9.7)	20.14 (5.2)	25.76 (6.6)	85.68 (22.0)	389.69 (100.0)	1.4
H20	227	219.80 (55.4)	41.04 (10.3)	20.88 (5.3)	27.44 (6.9)	87.90 (22.1)	397.06 (100.0)	1.9
H21	228	220.77 (57.1)	31.10 (8.0)	20.96 (5.4)	27.38 (7.1)	86.47 (22.4)	386.68 (100.0)	△2.6
H22	228	220.97 (56.9)	35.40 (9.1)	21.10 (5.4)	26.90 (6.9)	84.00 (21.6)	388.37 (100.0)	0.5
H23	234	221.05 (56.7)	39.05 (10.0)	24.48 (6.3)	24.48 (6.3)	84.25 (21.6)	390.20 (100.0)	1.0
H24	232	221.68 (56.6)	39.62 (10.1)	22.45 (5.7)	22.84 (5.8)	84.82 (21.7)	391.41 (100.0)	0.3
H25	233	224.41 (56.5)	43.11 (10.9)	23.25 (5.8)	20.68 (5.2)	85.65 (21.6)	397.10 (100.0)	1.5
H26	232	228.12 (57.0)	41.19 (10.3)	23.79 (5.9)	20.69 (5.2)	86.27 (21.6)	400.06 (100.0)	0.8
H27	229	233.05 (57.9)	31.80 (7.9)	25.50 (6.4)	21.84 (5.4)	90.09 (22.4)	402.28 (100.0)	0.6
H28	228	223.03 (54.3)	30.27 (7.3)	26.18 (6.3)	23.97 (5.8)	108.01 (26.3)	411.46 (100.0)	2.3
H29	227	245.66 (57.7)	34.61 (8.1)	26.82 (6.3)	27.22 (6.4)	91.62 (21.5)	425.93 (100.0)	3.5
H30	223	253.17 (57.3)	40.10 (9.1)	27.56 (6.2)	27.81 (6.3)	93.04 (21.1)	441.68 (100.0)	3.7
R1	219	260.62 (57.6)	38.85 (8.6)	28.31 (6.2)	29.45 (6.5)	95.56 (21.1)	452.78 (100.0)	2.5
R2	216	274.55 (59.4)	32.46 (7.0)	29.46 (6.4)	30.84 (6.7)	94.91 (20.5)	462.22 (100.0)	2.1
R3	212	273.08 (58.9)	42.56 (9.2)	29.93 (6.5)	24.71 (5.3)	93.09 (20.1)	463.36 (100.0)	0.2

(図3) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率 (民営)



(注) 国土交通省資料による。

2. 都市交通

(1) 概要

乗合バスの輸送人員は、これまで大都市圏においては増加傾向、地方都市は自家用車への依存や大都市圏への人口流出等により減少傾向にあったが、令和元年度から続く新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止による緊急事態宣言の発令、まん延防止等重点措置や生活様式の変化等もあり、輸送人員は大幅に減少しているものの、路線の減便や運休を一部実施しながらもできる限り路線維持に努めている。

都市における乗合バスについては、地球温暖化防止等の環境問題、超高齢社会の対応のため、公共交通機関として社会的に期待されるものが大きいと思われる。反面、交通渋滞により定時性の確保が図られず利用者からの信頼を失っており、走行環境を改善し、都市機能を改善させることが喫緊の課題である。

このことは、マイカー利用からバスへ利用を転嫁することにより、二酸化炭素排出量削減のための環境改善、事故発生可能性を低下させる交通安全、交通空間の有効利用の面からも重要であり、バスの快適性の向上、運行頻度の増加等サービス改善に資するものである。

また、これとあわせてバス事業者においても利用者サービスの充実に努め、公共輸送機関に誘導することが求められる。

このため、バスの輸送サービスの具体的な改善措置は、

- ① バスの走りやすい交通環境づくりの措置として、バス専用レーンの設置、バス優先信号の導入
- ② 利用者に高度なサービス提供をするための措置として、ICカードシステムの導入、利用者にバスの接近情報を知らせるバスロケーションシステムの導入、停留所の改善、ノンステップバスの導入、運行管理等を含めたバス路線総合管理システムの導入、バスターミナルの整備
- ③ 都市構造、需要構造の変化に対応した輸送力の確保対策として、BRTの導入、乗継システムの導入、バス路線の再編、地域のニーズに対応した系統の設定・車両の導入、デマンドバス
- ④ 違法駐車取り締まりの強化
- ⑤ 誰にでもわかりやすい情報を提供するバスマップの作成・配布、ホームページ等による利用案内等がある。

こうした施策を講ずることにより、バス交通の活性化に結びつき、マイカー利用者を公共交通機関に移転させ、都市部の交通総量抑制につながり、環境政策の観点からも有効である。

(2) 改正バリアフリー法について

バリアフリーの推進については、障害者権利条約の締結やユニバーサルデザイン2020行動計画を受けて、平成30年5月にバリアフリー法が改正され、平成31年4月から本格的に施行された。改正法により、公共交通事業者はこれまでのハード対策に加え、障害者に対する介助等の支援や必要な情報の提供、職員に対する教育訓練等のソフト対策についても取り組むこととされた。加えて、一定規模以上の公共交通事業者は、ハード・ソフト対策に関する計画の作成と取組状況の報告等が義務化されている。なお、貸切バスが新たに法律の対象となり、リフト付きバスを導入する場合は、バリアフリー基準に適合した車両の導入が義務化された。

また、令和2年12月にバリアフリー法の告示改正があり、バリアフリー法に基づく基本方針における令和3年度～令和7年度末までの次期目標が決定し、令和3年4月1日から施行された。乗合バスは、車両のバリアフリー化を更に推進するため、総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合が約80%へ引き上げられた。また、適用除外認定車両については、引き続き、その約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。さらに、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。貸切バスは、引き続き、約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

(3) MaaSについて

MaaS (Mobility as a Service) は、出発地から目的地までの移動ニーズに対し、最適な移動手段に係る検索・予約・決済をスマホアプリでシームレスに実現するものであり、効果として、自家用車からバス等の公共交通機関への転換による利用シェアの増加等が期待されるものである。

MaaSの全国的な普及に向けた国土交通省の動きについては、令和2年1月にとりまとめられた交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の中間とりまとめにおいて、MaaSの円滑な普及のための措置として、

- ① MaaSに参加しようとする交通事業者等は、MaaSの実施に係る事業計画（新モビリティサービス事業計画（仮称））の申請を行い、国土交通大臣の認定を受けることができることとする

- ② 認定された事業計画に定められた交通事業者（鉄道・バス・フェリー）が運賃・料金の届出を行う場合、共同で行うことができることとする（運賃届出手続きのワンストップ化）
- ③ 都道府県又は市町村は、MaaSの実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができることとする法律改正を行うことが示されている。

また、MaaSを実現する上では、MaaSに関連する様々なプレイヤーが、連携できる形式でデータを整備したうえで、保有する各種データを共有することが重要となることから、データ連携を円滑に行うための環境整備が必要であるとの認識のもと、国土交通省は、有識者等から構成する「MaaS関連データ検討会」における議論を踏まえ、MaaSに関連するプレイヤーがデータ連携を円滑に、かつ、安全に行うために、データ連携を行う際に留意すべき事項を整理したガイドライン「MaaS関連データの連携に関するガイドライン Ver.1.0」を令和2年3月に策定した。

その後、国土交通省において、新しいモビリティサービスに係る検討会等での議論を重ね、MaaSと親和性の高い分野においてニーズが高いと考えられるデータ項目等の具体化、データ連携の方向性についての議論を目的とした令和3年3月23日に「令和2年度 MaaS 関連データ検討会」を開催し、利用者及び事業者の双方にとって有益な情報〔①データの仲介方式に関する記載の追加、②カメラ画像等の利用に係る個人情報保護対応を追記（リアルタイム混雑情報関連）、③ニーズが高いと考えられるデータ項目の具体化・追加（パリアフリー等）〕を盛り込んだ「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.2.0」を令和3年4月に策定した。

そして、今回、MaaSの取組みが全国で進展する中、交通分野におけるデータ連携の更なる高度化を図るため、令和4年6月に開催した「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会」において、予約・決済情報等のチケットに関するデータや、リアルタイムに変化する運行情報等の動的なデータの連携・利活用の高度化を推進するための方向性等について取りまとめられ、「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」への反映について、本年3月16日に開催した「令和4年度 MaaS 関連データ検討会」を経て、①チケットに関する連携高度化の意義や不正利用対策等に関する内容、②動的データに関する連携高度化の意義やデータ取扱い上の留意点等、③データ連携基盤を活用したデータ連携に関する内容を追加し、「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.3.0」を令和5年3月に策定した。

(4) 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）によるデータ整備

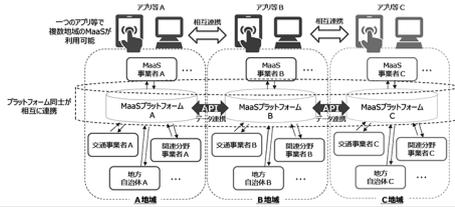
平成29年3月に、国土交通省において、インターネット等の経路検索におけるバス情報拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための統一された様式として、「標準的なバス情報フォーマット」（以下「GTFS-JP」という。）が定められた。それ以来、大手バス事業者だけでなく、中小のバス事業者や経路検索事業者、地方自治体等においてGTFS-JPによるデータ整備が進められている。

今後、更なるデジタル化の進展やMaaS（Mobility as a Service）の普及を見据え、バス事業におけるデータ化・デジタル化の重要性は一層高まることが予想されることから、データ整備に関する最新の環境変化を踏まえ、令和2年度より「GTFS-JPに関する検討会」が開催され、GTFS-JPを改訂するとともに、同フォーマットの仕様書（第3版）が令和3年7月に改訂された。

これにより、バスに関する情報提供がより一層促進されるほか、MaaS等により、バスも含めたモード横断的なサービスが提供されること等を通じて、公共交通を利用する者の利便性が向上し、公共交通の活性化につながることを期待されている。

＜MaaSにおけるデータ連携の方向性＞

- データ連携を行う上では、関連するデータが円滑、かつ、安全に連携されることが重要
- 民間事業者等によるプラットフォーム（PF）の構築が進み始めていることを踏まえ、既存又は今後構築されるPFがAPI等で連携されることが望ましく、MaaSアプリ等についても、各アプリ等がAPI等で連携し、一つのアプリ等で複数のアプリ等を利用できる状態になることが望ましい



＜ガイドライン策定の背景・趣旨＞

- データ連携を円滑かつ安全に行うために留意すべき事項を整理し、MaaS提供の促進や、MaaS相互の連携促進を企図
- 環境変化や技術進展等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

＜MaaSにおけるデータ連携の構造＞

- Society5.0リファレンスアーキテクチャに基づき、以下のレイヤー毎に、MaaSにおいて留意すべき事項を整理

レイヤー	項目
戦略・政策	MaaS提供にあたっての目的 (目指すビジョン及び目的の明確化等)
ルール	データ連携を行う上でのルール (協調的・競争的データ、データの取扱い等)
組織	MaaSに関連するプレイヤー (地域やMaaSの特性に応じた体制の構築等)
ビジネス	ビジネスとしてのMaaS (収入とデータ連携に必要な費用等)
機能	MaaSにおけるサービスに係る機能 (機能の調整、ローカライズ等)
データ	MaaSに必要なデータ (公共交通等関連データ、関連分野データ等)
データ連携	データ連携の方法等 (API仕様、国際的なデータ連携等)
アセット	MaaSを支えるアセット (政府・自治体、民間、個人、インフラ等)

赤枠：Ver3.0における追加部分

MaaS関連データにおける協調的・競争的の考え方

協調的データ：最低限のルール等に基づき、各MaaSプラットフォームを利用する全てのデータ利用者が利用可能なものとして、当該プラットフォームに提供等が行われるデータ

競争的データ：契約等により個別に共有が行われるものとして、各MaaSプラットフォームに提供等が行われるデータ

- 一般利用者が基本的なMaaSを享受する上で特に重要なデータ（「○」）は、協調的データとするよう努める
- 一般利用者が利便性の高いMaaSを享受する上で重要なデータ（「□」）は、可能な限り、協調的データとする
- それ以外は、各主体が協調的・競争的の判断を行った上で提供等を行う ※「○」「□」は、ガイドライン本文のデータ項目の備考欄に記載

動的データ及びチケットングにおけるデータ連携高度化の意義

<p>動的データ連携高度化の意義</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の満足度向上 ・ 有人での対応等に係る省力化 ・ 運行計画策定等のためのデータ活用 ・ 情報提供に伴う生産性向上 ・ 他社データや交通以外のデータを含む幅広いデータ活用による計画策定等の高度化 ・ 遅延発生時等に伴う混雑緩和、混乱回避 ・ 輸送効率の向上 等 	<p>チケットング連携高度化の意義</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 紙等の発行に伴うコスト削減 ・ 有人窓口での対応等に係る省人化・省力化 ・ 利用者の満足度向上に伴う利用増・移動需要増 ・ 利用履歴の蓄積による移動データの収集 ・ インバウンド観光客への販売 ・ 遅延情報等の改札通過時や乗車時等における通知 ・ チケット販売の柔軟化 ・ 他事業者又は他の交通モードの利用者からの利用者の流入・拡大 ・ 販売チャネルの拡大 等
--	---

MaaS関連データとして想定されるデータ項目

- 公共交通等関連データ（交通事業者等からの静的・動的データ等）
- MaaS予約・決済データ（利用者によるMaaSの予約・決済に関わるデータ、チケットングに関わるデータ等）
- 移動関連データ（出発地から目的地までの一連の移動実績・トリップデータ等）
- 関連分野データ（生活・観光等サービス、道路・インフラ、車両、環境に関する情報等）

データ連携基盤を活用したデータ連携

MaaSプラットフォームのうち、連携高度化を後押しする基盤として、以下のデータ連携基盤の構築が重要

- 一定のグループ内（デジタル化が進んでいない事業者も含む）で利用できる連携基盤
- 上記基盤と、他グループが利用する基盤を連携するための基盤

Ver.2.0からVer.3.0への主な変更点

① チケットングに関する連携高度化の意義や不正利用対策等に関する内容追加

- 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会での議論を踏まえ、MaaS等でのデジタルチケットに
関連する連携高度化の意義やデータ項目等を追加。
 - また、参考情報として、デジタルチケットを取扱う上で重要となる不正利用対策の一例を追加。
(本人認証、基礎認証、利用時・乗車時認証、チケット情報の管理、利用の管理)
- ⇒ 主な変更箇所 「6. データ連携を行う上でのルール」(4) 関係者に求められるセキュリティ対策
「10.MaaSに必要なデータ」

② 動的データに関する連携高度化の意義やデータ取扱い上の留意点等の追加

- 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会での議論を踏まえ、動的データに関する連携高度
化の意義や混雑予測情報等の予測を含むデータ項目を追加。
 - また、動的データを利用者に提供する際の留意点(平時だけでなく、大規模遅延時等の利用者が置かれた
状況による違い等)や課題(誤情報が提供されることによるリスク等)、予測を伴う情報を提供する際の留意
点(状況の変化や予測精度等から実態との乖離が生じ得ること等)を追記。
- ⇒ 主な変更箇所 「9. MaaSにおけるサービス提供に係る機能」、「10.MaaSに必要なデータ」

③ データ連携基盤を活用したデータ連携に関する内容追加

- 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会での議論を踏まえ、特に、中小・地方部事業者等の
データ化の現状を踏まえると、MaaSプラットフォームのうち、データ化の後押しや、事業者間でのデータ連
携を効率化する等、データ連携の更なる高度化を後押しする基盤(このような基盤を「データ連携基盤」と呼
ぶこととした)を実現することが重要であり、連携方法の一つとして追加。
 - データ連携基盤の方向性については、実証実験や議論の状況を踏まえ、今後具体化を想定。
- ⇒ 主な変更箇所 「11.データ連携の方法等」(3) データ連携基盤を活用したデータ連携【新規項目】

※ 国土交通省「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会 中間とりまとめ」(令和4年5月)
国土交通省「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会 取りまとめ」(令和4年6月)等を参照

(5) バス専用通行帯、バス優先通行帯等

令和4年3月末現在

管 区	都道府県	区分	交通管制		バス優先対策		
			PTPS		バス専用通行帯	バス優先通行帯	バス以外の車両通行止め
			延長 (km)		延長 (km)	延長 (km)	延長 (km)
	北海道		10.3	55.8	37.9	0.0	
東 北	青森県		0.0	15.1	21.1	0.0	
	岩手県		6.7	4.8	1.4	31.0	
	宮城県		2.6	9.6	20.9	2.2	
	秋田県		0.0	4.5	7.2	0.0	
	山形県		0.0	0.0	0.0	0.0	
	福島県		11.9	1.3	44.1	17.1	
	警視庁		110.7	151.9	103.5	7.9	
東 関	茨城県		0.0	16.8	0.0	45.9	
	栃木県		4.2	1.3	17.4	0.0	
	群馬県		5.0	0.7	19.6	0.0	
	埼玉県		193.9	0.0	4.5	0.0	
	千葉県		18.3	0.1	22.6	0.0	
	神奈川県		119.5	9.0	103.5	9.8	
	新潟県		20.2	5.9	18.6	0.0	
	山梨県		6.5	2.2	0.0	0.1	
	長野県		0.0	5.8	5.3	10.5	
	静岡県		10.4	8.9	12.4	1.2	
中 部	富山県		0.0	1.8	16.0	29.1	
	石川県		14.4	17.3	0.0	0.4	
	福井県		17.5	1.6	14.1	0.0	
	岐阜県		6.2	0.0	11.6	0.0	
	愛知県		18.3	55.9	38.9	3.5	
	三重県		3.4	0.0	8.7	3.5	
	滋賀県		8.7	0.0	0.0	0.1	
近 畿	京都府		16.1	44.5	0.0	1.7	
	大阪府		46.2	63.9	28.7	7.3	
	兵庫県		136.8	9.4	60.8	3.6	
	奈良県		15.5	0.0	6.8	48.3	
	和歌山県		20.3	0.0	4.5	0.2	
	鳥取県		3.1	0.1	8.1	0.3	
中 国	島根県		1.6	0.0	0.7	25.1	
	岡山県		41.0	3.3	15.0	1.5	
	広島県		15.5	46.3	42.1	2.1	
	山口県		14.5	0.3	79.6	1.0	
	徳島県		5.3	0.7	13.1	0.1	
四 国	香川県		4.1	0.0	9.0	0.6	
	愛媛県		5.7	0.0	18.6	0.0	
	高知県		6.5	1.1	0.0	0.0	
	福岡県		19.8	76.8	28.5	1.0	
九 州	佐賀県		0.0	0.0	2.1	0.0	
	長崎県		5.7	11.4	0.0	0.1	
	熊本県		19.3	8.9	0.0	0.5	
	大分県		19.7	24.3	1.8	0.1	
	宮崎県		2.9	3.0	1.2	0.2	
	鹿児島県		6.7	10.0	12.4	0.3	
	沖縄県		12.8	32.1	0.0	5.5	
	合 計		1,007.8	706.2	862.3	261.9	

出典：警察庁

3. 地方交通

(1) 地方交通の状況

令和4年度においても、新型コロナウイルス感染症の拡大により、緊急事態宣言の発令やまん延防止等重点措置の状況下でも地域の公共交通を支えるため、路線の減便や運休をしながらも路線維持に努めている。

- ① 乗合バス事業者は、全国的に厳しい状況が続いている中、通勤、通学、通院、買い物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たすべく経営努力をしている。

特に地方部においては、バスは主として高齢者や学生に利用されており、バス利用者は絶対数が少ない上に、自家用車の普及や人口の減少、少子高齢化の影響を受け、減少傾向が続いている。最近の状況としては、輸送人員の減少幅が依然として大きく、経営に与える影響が深刻化しており、そのため経営破綻したり、大規模な路線廃止がおこなわれている地域もある。

また、多くの事業者があらゆる合理化努力を行っているにもかかわらず、バリアフリー対策や環境対策等への対応によるコストアップにより、極めて厳しい経営状況に陥っており、公的支援なくして路線網を維持することが困難な状況になっている。

そのため生活交通路線を維持するためには、各地域のバス事業者と地方公共団体、更には地域住民や商店街等が十分な連携と適切な役割分担の下に、地域ニーズを十分に把握しながら、全体として効率的かつ充実した輸送サービスの確保を図っていくことが必要である。

- ② 長期的な方向性を踏まえた交通に関する施策

バス業界が強く求めてきた交通政策基本法が平成25年11月に成立し、12月4日公布、施行になった。

同法に基づく「交通政策基本計画」については、平成27年2月に閣議決定された第1次計画（期間：平成26年度～令和2年度）。令和3年5月に閣議決定された第2次計画（期間：令和3年度～令和7年度）までの期間とされおり、「我が国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべく交通に関する施策」について、交通に関する施策の基本的方針、交通に関する施策の目標、交通に関し政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等について定めている。

具体的には、基本的方針として、

- A) 「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」
- B) 「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」
- C) 「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」

- ③ まちづくりや観光振興など地域戦略である地域公共交通網形成計画の策定

交通政策基本計画で示された地域公共交通に関する取組を具体的に推進するための枠組みとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域公共交通活性化再生法」）の一部改正法が、平成26年5月に成立し、同年11月に施行された。

地域公共交通活性化再生法は、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生のための地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」）を策定する仕組みを構築するため平成19年に制定され、平成25年度末までに全国で500以上の連携計画の策定がなされた。

一方で、連携計画については、まちづくりや観光振興など地域戦略との一体性が不十分であることや、総合的な交通ネットワークの計画づくりではなく廃止路線等への個別・局所的な対応にとどまりがちなど、いくつかの課題も顕在化したことから、平成26年の地域公共交通活性化再生法の改正で、

- ア. 地方公共団体が協議会を組織し、公共交通事業者その他の関係者との連携の下で地域公共交通網形成計画を策定する
- イ. 地域公共交通ネットワークの再編を具体的に進める地域公共交通再編実施計画を、地方公共団体が公共交通事業者等の同意を得て策定するなど、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、その合意の下に、まちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワークを実現する枠組みが創設された。

特に、まちづくりとの連携に関しては、他の立地適正化計画の策定と連携することにより、コンパクト

ト・プラス・ネットワークの実現であり、地域公共交通網形成計画に基づく実施に向けた「地域公共交通再編実施計画（現：地域公共交通計画）」が策定され、国の認定を受けた。

※地域公共交通網形成計画＝776件が策定済み。（令和5年2月末国土交通省調査）

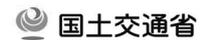
※地域公共交通再編実施計画＝54件が策定済み。（令和5年2月末国土交通省調査）

※地域公共交通計画及び立地適正化計画＝470自治体が両方作成済み。（令和4年12月末国土交通省調査）

④ 「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」中間とりまとめ

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会は、地域公共交通活性化再生法の計画制度をはじめ、今後の地域公共交通政策のあり方について審議するため令和4年10月より3回開催し、この度、地域公共交通部会の中間とりまとめとして、これまでの地域公共交通活性化再生法改正の成果・課題や今後の社会経済情勢の変化を踏まえて、速やかに実施すべき具体策がとりまとめられた。

中間とりまとめの概要 ～地域公共交通の「リ・デザイン」～



<p>法制度の変遷</p> <ul style="list-style-type: none"> ●戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した交通サービスの安定供給を確保。 ●1980年代から、国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供を促進。 ●2000年代から、地域公共交通については活性化再生法（地活化法）の制定・改正により、各自治体を中心に「望ましい交通ネットワーク」を追求。 ●2013年に交通政策基本法が制定され、基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等について規定。 		
<p>2007年（平成19年）地活化法制定</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市町村による協議会・計画の制度を創設 ●計画に盛り込むことができるメニューとして各種事業を創設 	<p>2014年（平成26年）地活化法改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ●都道府県による協議会・計画も可能に ●計画制度にまちづくりとの連携を位置づけ ●ネットワークの面的な再構築を図る事業を創設 	<p>2020年（令和2年）地活化法改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ●計画の作成を自治体の努力義務に ●交通資源を総動員（自家用有償運送等） ●競争から協調へ（※独禁法特例法も制定）
<p>対応の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域における協議会や計画の実効性強化が必要 ●交通を地域経営の一環として捉える視点が重要 ●採算性・利便性の向上につながる新技術が活用可能 <p>地域公共交通を「共創」で「リ・デザイン」し、 対症療法だけではない体質改善を進め、高齢化等に伴う地域課題を解決</p> <ul style="list-style-type: none"> ●社会における交通の価値等について整理（夏までに） ●アウトカム指標を検討（年内目途） 		
<p>【制度面の対応】</p> <p>交通政策のさらなる強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ローカル鉄道の再構築に関する合意形成・事業 ●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） ●地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度 <p>地域経営における連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●まちづくり・地域づくり政策との連携を深める事業 ●地域の様々な関係者による共創型事業 ●人材育成支援団体やスタートアップ企業との連携事業 <p>新技術による高付加価値化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●採算性向上・成長につながる投資を喚起する技術（DX・GX等） ●利便性向上等による利用促進につながる技術（MaaS等） 		<p>【財源面の対応】</p> <p>各種予算の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通事業者等への所要の運行支援を継続 ●共創の促進など左記「制度面の対応」を裏打ちする予算を拡充 <p>インフラ整備予算の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <p>財政投融资・税制特例の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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
<p>さらなる課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通不便地域における改善策（直ちに検討開始） ●政策立案の前提となるデータの収集・利用 ●公共交通の位置付け（ユニバーサルサービス等） ●地域の公共サービスの一体的運営（規模・範囲の経済） ●安定的財源の確保 		

⑤ 地域公共交通活性化再生法等の一部改正について

平成19年に制定された地域公共交通活性化再生法は、平成26年の改正、令和2年に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進す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」の改正を経て、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性が高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン（再構築）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案」が令和5年2月10日閣議決定され、4月21日に参議院本会議で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法（改正地域公共交通活性化再生法）」が可決・成立した。

改正内容は以下のとおり。

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 再構築方針等に基づいて実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞

バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設。
- 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

- 地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

⑥ 独占禁止法の適用除外

乗合バス事業者は、国民生活及び経済活動の基盤である輸送サービスを提供しており、他の事業者による代替が困難な一方、人口減少等により、そのサービスを持続的に提供することが困難な状況になってきている。しかしながら、将来にわたって運行を維持するために、合併や共同経営などの実施により経営力の強化等を図ることは、独占禁止法の規制に抵触するおそれがあった。

このような状況の中、令和2年3月に閣議決定され、同年11月27日に施行された「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）」（独占禁止法特例法）において、一般乗合旅客自動車運送事業者は、他の地域の一般乗合自動車運送事業者や他の公共交通事業者などと、国土交通大臣の認可を受けて共同経営を行うことが認められることとなった。

令和3年4月1日より、第1号の認可となった「熊本地域乗合バス事業共同経営計画」、「岡山駅・大東間共同経営計画」に基づく共同経営が開始された。

その後、令和3年10月1日より、「前橋市内乗合バス事業共同経営計画」、令和4年4月1日より「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」、「徳島県南部における共同経営計画」に基づく共同経営が開始された。

さらに、令和4年11月1日より、「広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画」に基づく共同経営が開始された。

(2) 生活交通確保対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置

① 日本バス協会の調査結果と特別交付税の増額

日本バス協会では毎年事業者の協力を得て「地方バス路線維持費申請状況」の調査を実施している。この調査は、総務省から都道府県と市町村に交付されている「地方バス路線の運行維持」を目的とした特別交付税が、バス運行に正しく使途されているかを調べるものである。

総務省の発表によると、地方交通確保の決定額は下記の通り推移をしているが、平成23年度から地域公共交通確保維持改善事業として「生活交通サバイバル戦略」に基づく支援が実施されるなど、公共交通に関する決定額が増加している。

【特別交付税交付額の年度別決定額の推移】

年 度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
総務省交付額	597億円	601億円	632億円	701億円	722億円	656億円	703億円

注1：資料出所＝総務省自治財政局財政課による報道資料

② 特別交付税

総務省では、地方公共団体が地域協議会における結論などに基づき、地域の足の確保やまちづくりの観点から、地域の実情に応じて路線バスの維持、自治体のバス運行、車両購入等の生活交通確保対策を講じるために要する経費に対して、地方財政措置を講じている。

主なものは下記項目になっている。

- ・ 地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援 等）
- ・ 台風・豪雨災害等 ・ 除排雪 ・ 地域医療の確保（公立病院 等）
- ・ 消防、救急 ・ 公営企業の経営基盤強化（上下水道 等） ・ 原油高騰対策 など

③ 地方バスの運行維持に要する経費措置

乗合バスの運行維持に関する経費は「特別交付税に関する省令」で定められ、地方公共団体が、地域協議会における結論等に基づき地域の足を確保するため、地域の実情に応じて路線バスの維持等に要する経費に対し、8割の特別地方交付税措置がされている。（財政力指数による調整を実施）

◆以下の経費を対象として地方財政措置を講じている。

ア. 地方バス運行対策費補助（国庫補助）に係るもの

- ・ 路線バス事業者等への維持費及び車両購入費補助

イ. 地方単独事業

- ・ 国庫補助対象外の路線を運行する路線バス事業者等への維持費及び車両購入費補助

国庫補助地方負担分 （路線維持費・車両購入費）	負担額の8割
地方単独補助 うち車両購入補助	負担額の8割 負担額の8割

4. 乗合バス運賃について

(1) 上限運賃改定について

令和4年度の上限運賃改定については、令和3年12月27日付国自旅第390号による「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針の一部改正について」人件費の算定方法が見直され、さらに令和4年7月29日付事務連絡「新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の上限認可に関する取扱いについて」新型コロナの影響によるテレワークの浸透等で行動様式が変化し、輸送需要が減少したことにより極めて厳しい経営環境下であり、設備投資等極力控えている状況にあります。今後、安全かつ安定的に乗合バス事業を継続していくために、必要な設備投資を着実に実施する必要があります。必要となる原価について適切に算定を行うこととされた。

具体的には、平年度の輸送需要の推計については、令和元年度以前（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。また、費用の算定については、実績原価を基礎に、今後の需要回復を見込んだ平年度の原価を推計して算定する。さらに、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こととされた。なお、令和4年度大臣権限による6者認可され運賃改定が行われた。

認可日 令和4年8月26日
実施日 令和4年10月1日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.3.29	川崎市交通局 (神奈川県)	均一制 210円	均一制 220円	申請どおり	4.76%

認可日 令和4年9月9日
実施日 令和4年10月1日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.3.30	鹿児島交通株 (鹿児島県)	対キロ区間制 基準賃率 26円90銭 28円40銭 初乗運賃 140円 特殊区間制 (鹿児島市内) 1区190円、2区220円	対キロ区間制 基準賃率 34円90銭 初乗運賃 160円 特殊区間制 (鹿児島市内) 現行どおり	申請どおり	20.7%

認可日 令和5年1月24日
実施日 令和5年3月16日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.9.13	川崎鶴見臨港バス株 (神奈川県)	均一制 210円	均一制 230円	申請どおり	9.52%

※改定エリアは川崎市内線

認可日 令和5年3月3日
実施日 令和5年3月16日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.11.1	国際興業株 (東京都)	対キロ区間制 基準賃率 35円83銭 初乗運賃 180円	対キロ区間制 基準賃率 40円90銭 初乗運賃 220円	申請どおり	16.48%

※改定エリアは埼玉県内の全路線

認可日 令和5年3月7日
 実施日 令和5年3月25日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.11.15	西東京バス(株) (東京都)	対キロ区間制 基準賃率 40円00銭 初乗運賃 180円	対キロ区間制 基準賃率 47円90銭 初乗運賃 200円	申請どおり	14.39%

※改定エリアは東京都内及び山梨県内の全路線

認可日 令和5年3月10日
 実施日 令和5年3月25日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.12.2	京王バス(株) (東京都)	均一制 210円	均一制 240円	申請どおり	14.29%

※改定エリアは東京都内（京浜地区及び稲城市の一部）

5. 貸切バス事業

(1) 貸切バス事業について

① 軽井沢スキーバス事故

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバスの悲惨な事故から7年が経過し、国土交通省の軽井沢スキーバス事故対策検討委員会で示された安全対策は、貸切バス事業者に着実に定着している。日本バス協会は、毎年1月に軽井沢の事故現場で献花を行っているが、今年も昨年同様、遺族会「1・15サクラソウの会」の呼びかけにより、事故の発生した1月15日に国土交通省、日本バス協会、旅行業団体等の関係者が事故現場に集い、献花を行い犠牲者への冥福を祈るとともに、「安全安心なバス運行を誓う集い」を開催し、二度とあのような悲惨な事故を起こさぬよう、話し合いが開かれた。貸切バス事業者は、改めて、検討委員会で示された安全対策を徹底していくとともに、安全装置の導入等、個々の貸切バス事業者の対策も推進していく。

② 新型コロナウイルスの影響

令和4年度は、昨年度までのような緊急事態宣言等の行動制限はなかったものの、社員旅行等の一般旅行は未だに自粛傾向にあり、修学旅行や遠足等の学校関係の輸送が主要な仕事になっているため、平日の稼働は徐々に回復しているものの、週末や祝日については仕事がない状況となっている。今年度は、観光需要喚起策として、都道府県ごとの県民割から始まり、10月からは全国旅行支援が実施された。しかし、県民割は県ごとに実施時期や内容が異なり、また、個人旅行の需要は急激に伸びたものの、貸切バスを利用する団体旅行には恩恵が少なかった。日本バス協会は旅行業協会と観光庁に対し、貸切バスを利用する団体旅行の需要促進を要望したこともあり、全国旅行支援においては、事業予算に貸切バスを利用する団体旅行専用枠を設置することになった。秋のトップシーズンから実施したこともあり、秋口の需要は回復傾向にあったものの、年末年始等のオフシーズンは引き続き大変厳しい状況となっている。約3年にわたり、冷え込んだ貸切バスの需要を回復するためにも、全国旅行支援を継続して実施してもらうよう要望している。

③ 貸切事業許可の更新制度等の安全対策

5年ごとの貸切事業免許の更新制では、平成29年の4月の実施から6年が経過し、令和4年3月末までに更新期限を迎える4,068者のうち3,005者が更新許可を受けており（363者審査中）、事業廃止や申請辞退等により700者が貸切バス業界から退出している（令和4年3月31日現在）。大半は、コロナの影響等、事業者自らが更新を辞退したことにより退出しており、規制緩和を機に増え続けた事業者数が、この更新制により歯止めがかかりつつあり、一定の成果が出てきている。今年度は、初回更新申請をしてから初めて5年目の更新を迎える事業者が出てくることから、国土交通省においては、5年前に申請した安全計画が実施されているか、安全投資等の実績をしっかりとチェックしていただき、悪質事業者に対し国土交通省から事業退出を求めよう実効ある制度にさせていただくよう要望していく。

④ 貸切バスの運賃・料金制度と旅行業協会との連携

新たな運賃・料金制度は実施後8年が経過した。しかし、かねてから問題となっている、過大な手数料による実質的な下限割れと国が判断し、運賃の割り戻しとして行政処分になった事例はまだ少ない。運賃・料金制度を形骸化させないためにも、国においては、悪質な手数料について踏み込んだ監査を実施していただき、適正に処分を行ってもらうことが重要である。また、国の貸切バス運賃・料金ワーキンググループ・フォローアップ会合は、コロナ以降に実施されていなかったが、本年3月に再開された。そのフォローアップ会合では、制度が実施されて以降、公示運賃の見直しが行われていないこと、近年の燃料高騰や物価高、運転者の処遇改善等、貸切バス事業者の抱える課題について議論が行われ、4月以降に要素別原価の調査を行い、公示運賃を見直すことが決まった。また、幅運賃の見直し、新たな車種区分等、公示運賃の見直しを含め、7項目の論点について、今後もフォローアップ会合を開催し、議論することとなった。令和3年度の収支状況調査では、引き続きコロナの影響で、収支率と実働率は大幅に低下している。依然として貸切バス事業者の経営状況は大変厳しい状況ではあるが、運賃制度を無視して仕事を取り合う状態に決して戻ることはあってはいけぬ。貸切バス事業者は、今後も、運賃・料金制度をしっかりと遵守し、適正な運賃を収受することにより、安全への取組を進めていかなければならない。

政府は、今までのコロナ対策を見直し、社会経済活動を優先して動かしていくことになったことで、様々な規制が緩和され、貸切バスのガイドラインも大幅に緩和した。コロナ前のような団体旅行のかたちに徐々に戻していくことが、一般団体等、貸切バスの需要を回復する要因になるものと考えられる。貸切バスが早急に需要を回復できるよう、今後も日本旅行業協会、全国旅行業協会と連携を強化していく。

このように貸切バス業界を取り巻く状況は大変厳しいものであるが、今後も法令遵守を徹底して事故防止に取り組み、より多くのお客様に安心してバスを利用していただけるよう努力していく。

(2) 令和3年度一般貸切バス事業の収支状況

① 令和3年度の調査対象事業者417社の経常収入は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90.5%（前年度76.4%）と、昨年度より14.1%改善しているものの、新型コロナウイルスの影響により貸切バスの需要はコロナ前の水準にはほど遠い状況である。

調査対象事業者の417社のうち276社66.2%と大半の事業者が赤字を計上している。黒字となった事業者については、修学旅行や社会科見学等の学生の利用が回復してきたことと、スクールバス、企業送迎等、新型コロナウイルスの影響が少なかった業務で何とか黒字を確保しているものと考えられる。しかし、社員旅行等の一般団体については、未だに利用者が慎重であることから、需要は全く回復していない。なお、雇用調整助成金の取扱いについては、多くの事業者は営業外収益に計上しているものと考えられる。

(Ⅰ) 実働日車当たり営業収入は、前年度をさらに下回る69,864円（令和2年度71,457円、令和元年度81,697円）となっている。また、昨年度同様、需要が激減した影響で、実働日車当たりの経費が88,942円と、前年度より20.4ポイント減少しているものの、経費が営業収入を上回っており、収支率も悪化している。同様に、実働日車当たりの人件費は前年度より10,839円少ない43,452円、実働日車当たりの減価償却費についても前年度より6,207円少ない11,551円であった。昨年度同様、実働率が低下した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、大変厳しい経営状況となっている。

(Ⅱ) 支出では、人件費の原価に占める割合が48.9%と上昇しており、車両規模別にみると10両までの事業者は45.2%、11両～30両までは47.3%、31両以上は50.2%であった。過去の人件費割合は、令和元年度43.6%、令和2年度48.6%となっている。また、燃料油脂費の原価に占める割合においても、令和元年度7.5%、令和2年度4.2%、令和3年度5.5%と、昨年度より上昇している。

(Ⅲ) 車両規模別の収支率については、10両までは84.1%、30両までは90.0%、31両以上は91.5%となっている。事業規模にかかわらず前年度同様に収支が悪化している。

② ブロック別の収支状況をみると、全国的に昨年度より改善しているものの、新型コロナウイルス感染症の影響で大変厳しい状況である。その中でも、沖縄は55.6%で、前年度の36.9%から18.7ポイント改善しているものの、全国の中でも特に収支状況が悪化している。

(注) ① 調査対象事業者は貸切バス保有車両10両までは122社、11両～30両まで214社、31両以上の事業者81社、合計417社。

② 調査対象事業者は前年度と入れ替えがある。輸送実績報告書より集計。

(表1) 一般貸切バス事業の経常収支率

令和3年度

(単位: 億円)

	事業者			経常収入	経常費用	経常損益	経常収支率	調査対象
	黒字	赤字	計					
計	社 141 (76)	社 276 (318)	社 417 (394)	950 (767)	1,050 (1,003)	△99 (△236)	90.5 (76.4)	車両規模別に抽出 車両9,269両 (〃 9,110両)
10両まで	44 (21)	78 (88)	122 (109)	54 (46)	65 (62)	△10 (△16)	84.1 (73.7)	車両数842両 (〃 781両)
11～30両まで	66 (40)	148 (172)	214 (212)	333 (299)	371 (396)	△37 (△97)	90.0 (75.6)	車両数3,850両 (〃 3,883両)
31両以上	31 (15)	50 (58)	81 (73)	562 (422)	614 (545)	△52 (△123)	91.5 (77.4)	車両数4,577両 (〃 4,287両)

※1. () は前年度

2. 事業者は前年度と入れ替えがある。

3. 端数処理を行っているため、計が一致しない場合がある。

(参考) 経常収支率の推移

(単位: 億円)

年度	事業者			経常収入	経常費用	経常損益	経常収支率	調査対象
	黒字	赤字	計					
R3	社 141 (34%)	社 276 (66%)	社 417 (100%)	950	1,050	△99	90.5	10両まで 122社 11～30両まで 214社 31両以上 81社
R2	社 76 (19%)	社 318 (81%)	社 394 (100%)	767	1,003	△236	76.4	10両まで 109社 11～30両まで 212社 31両以上 73社
R1	社 208 (51%)	社 202 (49%)	社 410 (100%)	1,360	1,335	25	101.9	10両まで 115社 11～30両まで 220社 31両以上 75社

(表2) 令和3年度一般貸切バスブロック別収支状況

(単位：百万円)

ブロック	事業者(社)			収入	支出	損益	収支率 (R1年度) %	
	黒字	赤字	計					
北海道	A	2	2	4	235	263	△ 28	89.2 (85.2)
	B	6	12	18	3,181	3,330	△ 149	95.5 (80.6)
	C	1	2	3	1,009	1,432	△ 424	70.4 (65.9)
	計	9	16	25	4,424	5,025	△ 601	88.0 (75.5)
東北	A	4	4	8	473	490	△ 17	96.6 (79.5)
	B	11	19	30	4,423	4,650	△ 226	95.1 (77.9)
	C	5	4	9	5,525	6,162	△ 637	89.7 (91.2)
	計	20	27	47	10,421	11,301	△ 880	92.2 (82.2)
関東	A	8	14	22	1,062	1,115	△ 53	95.2 (72.7)
	B	11	26	37	5,548	6,505	△ 957	85.3 (67.5)
	C	8	11	19	18,030	19,110	△ 1,080	94.3 (73.4)
	計	27	51	78	24,641	26,730	△ 2,089	92.2 (71.8)
北陸・信越	A	5	8	13	617	738	△ 121	83.6 (69.4)
	B	7	20	27	3,329	4,059	△ 730	82.0 (64.9)
	C	1	3	4	1,332	1,689	△ 357	78.9 (65.5)
	計	13	31	44	5,278	6,486	△ 1,208	81.4 (65.6)
中部	A	1	11	12	315	458	△ 143	68.7 (77.0)
	B	8	16	24	4,439	4,932	△ 493	90.0 (83.1)
	C	3	7	10	10,682	11,369	△ 688	94.0 (84.0)
	計	12	34	46	15,436	16,760	△ 1,324	92.1 (83.5)
近畿	A	5	9	14	712	1,093	△ 381	65.2 (65.1)
	B	5	20	25	5,125	5,670	△ 545	90.4 (71.9)
	C	8	5	13	11,287	11,026	260	102.4 (83.5)
	計	18	34	52	17,124	17,790	△ 666	96.3 (79.2)
中国	A	8	15	23	967	1,139	△ 171	85.0 (69.1)
	B	6	14	20	2,578	2,912	△ 334	88.5 (80.2)
	C	2	2	4	2,205	2,639	△ 434	83.5 (72.6)
	計	16	31	47	5,749	6,689	△ 940	86.0 (75.0)
四国	A	2	5	7	302	344	△ 41	87.9 (74.9)
	B	2	4	6	1,051	1,157	△ 106	90.8 (82.0)
	C	2	4	6	1,570	2,015	△ 445	77.9 (64.3)
	計	6	13	19	2,923	3,515	△ 592	83.2 (70.9)
九州	A	9	10	19	786	862	△ 76	91.2 (83.3)
	B	10	17	27	3,715	3,901	△ 186	95.2 (84.1)
	C	1	8	9	3,707	4,402	△ 696	84.2 (76.1)
	計	20	35	55	8,208	9,165	△ 957	89.6 (80.1)
沖縄	A							()
	B							()
	C	0	4	4	883	1,590	△ 706	55.6 (36.9)
	計	0	4	4	883	1,590	△ 706	55.6 (36.9)
合計	A	44	78	122	5,470	6,502	△ 1,032	84.1 (73.7)
	B	66	148	214	33,389	37,115	△ 3,726	90.0 (75.6)
	C	31	50	81	56,229	61,434	△ 5,205	91.5 (77.4)
	計	141	276	417	95,087	105,051	△ 9,964	90.5 (76.4)

(注) A…保有車両10両まで、 B…11～30両まで、 C…31両以上
端数処理を行っているため、計が一致しない場合がある。

(表3) 貸切バスの経常収支率の推移

(単位：億円)

年度	調査対象事業者別	事業者数			収入	支出	損益	収支率
		黒字	赤字	計				
H28	保有車両10両まで	84	26	110	95	87	7	108.1%
	11～30両まで	156	39	195	533	490	42	108.6%
	31両以上	78	9	87	962	853	109	112.7%
	計	318	74	392	1,589	1,431	158	111.1%
H29	保有車両10両まで	73	38	111	90	86	5	105.4%
	11～30両まで	149	60	209	546	516	31	106.0%
	31両以上	71	18	89	940	857	83	109.7%
	計	293	116	409	1,577	1,458	119	108.1%
H30	保有車両10両まで	57	52	109	86	85	1	101.3%
	11～30両まで	143	79	222	634	619	15	102.5%
	31両以上	62	17	79	829	760	68	109.0%
	計	262	148	410	1,549	1,464	85	105.8%
R1	保有車両10両まで	52	63	115	87	90	△3	96.5%
	11～30両まで	108	112	220	537	545	△8	98.6%
	31両以上	48	27	75	737	701	36	105.1%
	計	208	202	410	1,360	1,335	25	101.9%
R2	保有車両10両まで	21	88	109	46	62	△16	73.7%
	11～30両まで	40	172	212	299	396	△97	75.6%
	31両以上	15	58	73	422	545	△123	77.4%
	計	76	318	394	767	1,003	△236	76.4%
R3	保有車両10両まで	44	78	122	54	65	△10	84.1%
	11～30両まで	66	148	214	333	371	△37	90.0%
	31両以上	31	50	81	562	614	△52	91.5%
	計	141	276	417	950	1,050	△99	90.5%

(表4) 一般貸切バス実車走行キロ当り収入・原価の推移

(単位：円銭)

収支別	H28年度				H29年度				H30年度				
	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	
収入	540.83	570.81	542.11	551.33	531.84	569.88	553.54	557.78	568.42	649.05	545.07	584.75	
原価	500.29	525.40	480.82	496.44	504.42	537.74	504.51	515.77	560.97	633.19	500.06	552.64	
内訳	人件費	205.29	228.62	216.15	219.53	210.47	226.01	227.06	225.71	237.91	238.13	224.82	230.48
	諸経費	295.00	296.78	264.67	276.91	293.95	311.73	277.45	290.06	323.06	395.06	275.24	322.16

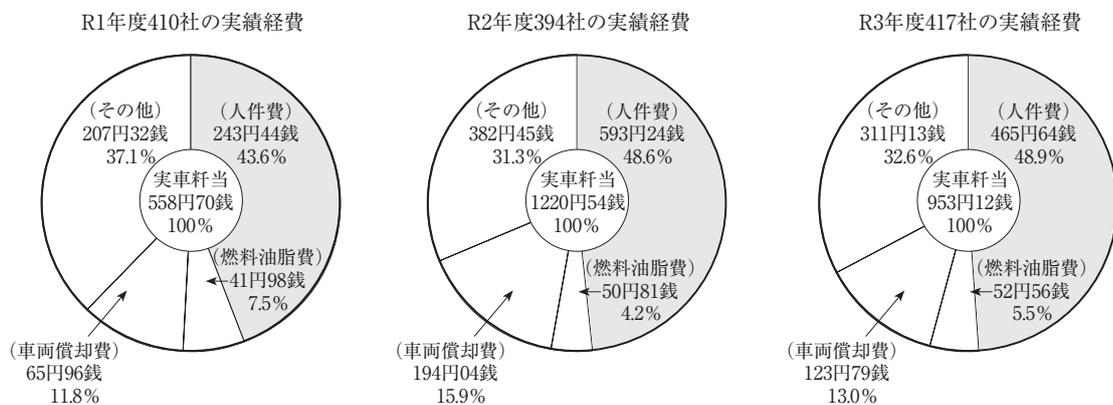
収支別	R1年度				R2年度				R3年度				
	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	
収入	583.91	609.38	541.50	569.16	1046.16	1061.54	850.01	932.99	902.76	923.95	826.62	862.72	
原価	604.96	617.97	515.25	558.70	1419.51	1404.20	1098.73	1220.54	1073.17	1027.05	903.15	953.12	
内訳	人件費	257.08	254.20	234.99	243.44	656.58	664.77	547.04	593.24	485.37	485.43	453.37	465.64
	諸経費	347.88	363.77	280.27	315.26	762.93	739.43	551.69	627.30	587.80	541.63	449.78	487.48

(表5) 貸切バス実車走行キロ当り経費構成比率の推移

(単位：円銭)

年度	事業者数	人件費	燃料油脂費	減価償却費	諸経費	合計	対前年度 (%)
H21	423	162.72 (46.4%)	33.02 (9.4%)	27.88 (7.9%)	127.37 (36.3%)	350.99 (100.0%)	-2.5%
H22	408	164.04 (46.2%)	36.76 (10.4%)	27.57 (7.8%)	126.41 (35.6%)	354.78 (100.0%)	1.1%
H23	406	161.19 (45.3%)	41.46 (11.6%)	27.97 (7.9%)	125.49 (35.2%)	356.11 (100.0%)	0.4%
H24	369	166.33 (45.5%)	43.05 (11.8%)	26.32 (7.2%)	129.46 (35.5%)	365.16 (100.0%)	2.5%
H25	401	166.29 (44.2%)	45.34 (12.1%)	28.84 (7.7%)	135.51 (36.0%)	375.98 (100.0%)	3.0%
H26	407	180.68 (44.4%)	45.30 (11.1%)	34.71 (8.5%)	146.36 (36.0%)	407.05 (100.0%)	8.3%
H27	385	208.85 (44.9%)	35.71 (7.7%)	46.13 (9.9%)	174.12 (37.5%)	464.80 (100.0%)	14.2%
H28	392	219.53 (44.2%)	33.47 (6.8%)	56.65 (11.4%)	186.79 (37.6%)	496.44 (100.0%)	6.8%
H29	409	225.71 (43.8%)	36.88 (7.2%)	63.14 (12.2%)	190.04 (36.8%)	515.77 (100%)	3.9%
H30	410	230.40 (41.7%)	42.88 (7.8%)	63.63 (11.5%)	215.66 (39.0%)	552.64 (100%)	7.1%
R1	410	243.44 (43.6%)	41.98 (7.5%)	65.96 (11.8%)	207.32 (37.1%)	558.70 (100%)	1.1%
R2	394	593.24 (48.6%)	50.81 (4.2%)	194.04 (15.9%)	382.45 (31.3%)	1220.54 (100%)	218.5%
R3	417	465.64 (48.9%)	52.56 (5.5%)	123.79 (13.0%)	311.13 (32.6%)	953.12 (100%)	-21.9%

(図1)



(表6) 令和3年度貸切バス原単位の比較

項 目	単位	北海道	東 北	関 東	北陸・信越	中 部	近 畿	中 国
実働日車キロ	キロ	95.7	78.3	86.1	82.4	97.6	107.6	92.6
実働日車当り 総走行キロ	キロ	137.0	122.6	125.8	117.5	137.1	147.8	127.9
実 働 率	%	32.0	33.4	33.4	26.3	41.4	32.3	26.7
実働日車当り 営業収入	円	63,067	68,068	75,844	63,099	57,103	82,555	70,358
実働日車当り 人件費※	円	40,791	40,042	49,146	39,350	35,383	47,716	44,819
実働日車当り 減価償却費	円	8,675	10,458	14,403	12,592	8,524	10,987	10,102
実働日車当り 経費(経常費用)	円	82,523	82,512	97,445	88,629	70,563	98,684	95,563
経費に占める 人件費の割合※	%	49.4	48.5	50.4	44.4	50.1	48.4	46.9
経費に占める 燃料費の割合	%	6.6	7.9	4.7	6.4	4.9	5.4	4.9
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	30.4	18.7	23.1	17.5	21.1	13.7	17.1

項 目	単位	四 国	九 州	沖 縄	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	131.2	95.1	74.0	93.3	79.3	82.1	102.4
実働日車当り 総走行キロ	キロ	159.3	132.9	107.0	132.6	114.4	121.6	141.9
実 働 率	%	22.0	27.3	12.9	31.8	21.8	29.6	35.5
実働日車当り 営業収入	円	81,696	68,608	69,272	69,864	61,750	65,397	73,759
実働日車当り 人件費※	円	54,049	42,812	57,501	43,452	38,510	39,832	46,419
実働日車当り 減価償却費	円	18,676	10,607	35,027	11,551	9,595	10,402	12,538
実働日車当り 経費(経常費用)	円	114,493	86,629	138,321	88,942	85,146	85,146	85,146
経費に占める 人件費の割合※	%	47.2	49.4	41.6	48.9	45.2	47.3	50.2
経費に占める 燃料費の割合	%	5.3	5.9	3.3	5.5	5.8	5.9	5.2
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	29.4	40.3	67.1	21.0	12.4	19.5	22.7

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費
2) 輸送実績報告書より集計

(表7) 貸切バス原単位の推移

項 目	単 位	合 計	R3年度			R2年度			
			10両まで	30両まで	31両以上	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	93.3	79.3	82.1	102.4	91.5	79.4	78.6	102.5
実働日車当り 総走行キロ	キロ	132.6	114.4	121.6	141.9	130.8	115.0	115.7	143.8
実働率	%	31.8	21.8	29.6	35.5	25.1%	18.1%	24.1%	27.2%
実働日車当り 営業収入	円	69,864	61,750	65,397	73,759	71,457	65,287	69,475	73,626
実働日車当り 人件費※	円	43,452	38,510	39,832	46,419	54,291	52,116	52,227	56,068
実働日車当り 減価償却費	円	11,551	9,595	10,402	12,538	17,758	17,089	16,958	18,427
実働日車当り 経費(経常費用)	円	88,942	85,146	85,146	85,146	111,699	112,672	110,319	112,611
経費に占める 人件費の割合※	%	48.9	45.2	47.3	50.2	48.6%	46.3%	47.3%	49.8%
経費に占める 燃料費の割合	%	5.5	5.8	5.9	5.2	4.2%	4.0%	4.8%	3.7%
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	21.0	12.4	19.5	22.7	15.3	12.7	15.2	15.8

R元年度

項 目	単 位	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	146.7	137.2	139.3	153.1
実働日車当り 総走行キロ	キロ	191.2	181.2	183.4	197.9
実働率	%	45.8%	34.7%	41.8%	51.3%
実働日車当り 営業収入	円	81,697	78,923	82,499	81,464
実働日車当り 人件費※	円	35,706	35,259	35,410	35,971
実働日車当り 減価償却費	円	9,675	8,917	10,211	9,385
実働日車当り 経費(経常費用)	円	81,946	82,972	86,085	78,874
経費に占める 人件費の割合※	%	43.6%	42.5%	41.1%	45.6%
経費に占める 燃料費の割合	%	7.5%	7.4%	7.6%	7.4%
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	35.9	33.1	33.2	38.2

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費

2) 輸送実績報告書より集計

(3) 貸切バス事業者安全性評価認定制度

平成23（2011）年度よりスタートした貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくすると共に、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施している。

現在、全国2,056事業者（日本バス協会会員の77.7%）、34,370両（日本バス協会会員保有車両数の91.1%）（令和5（2023）年1月31日現在）が認定されている。また、制度開始後10年の歳月を経たことから、10年の長期に亘り認定を継続し、尚且つ三ツ星にて認定を更新した事業者を対象に「評価認定長期継続優良事業者」として表彰する制度を令和3（2021）年度から新たに開始し、令和4（2022）年度は95者を表彰した。

これからも、認定事業者の安全性に対する意識や取組がより高いものとなり、利用者や旅行会社などに高く評価されることを目指し、制度の強化・充実を図っていく。

令和5（2023）年1月31日

貸切バス事業者安全性評価認定制度 認定状況について

○貸切バス事業者安全性評価認定事業者

		事業者数（者）			車両数（両）		
		★	★★	★★★	★	★★	★★★
R1（2019）年度	更新認定事業者	34			749		
				34			749
R2（2020）年度	新規認定事業者	36			432		
	更新認定事業者	36			432		
	更新認定事業者	95			1,330		
		23	17	55	229	193	908
	特別認定事業者	2			46		
		2			46		
R3（2021）年度	新規認定事業者	147			2,108		
	更新認定事業者	147			2,108		
	更新認定事業者	778			14,259		
		166	195	417	2,287	3,214	8,758
	特別認定事業者	6			210		
		4	2		109	101	
R4（2022）年度	新規認定事業者	141			2,065		
	更新認定事業者	141			2,065		
	更新認定事業者	807			12,750		
		213	149	445	2,512	2,064	8,174
	特別認定事業者	8			357		
		7	1		331	26	
	再評価認定事業者	2			64		
		2			64		
認定事業者 合計		2,056			34,370		
		741	364	951	10,183	5,598	18,589
内 非会員事業者		318			3,183		
		174	60	84	1,619	637	927
会員（非会員除く）に対する認定事業者の割合		77.7%			91.1%		
全事業者数（非会員含む）に対する認定事業者の割合		57.3%			78.7%		

○業界全体

	事業者数		車両数	
	者、%	者、%	両、%	両、%
貸切バス事業者	3,589	(100)	43,649	(100)
うち会員	2,238	(62.4)	34,216	(78.4)
うち非会員	1,351	(37.6)	9,433	(21.6)

※貸切バス事業者は R3（2021）年度末現在（国土交通省調べ）

うち会員は R4（2022）年8月現在（日本バス協会調べ）

Ⅲ. インバウンド振興

政府は、少子高齢化が進展する中で、我が国経済の活性化のため、訪日外国人旅行者の増大を国政上の重要課題としており、令和12（2030）年に6,000万人を目標として掲げている。令和3（2021）年の訪日外国人旅行者数は、世界的な新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため国際的な往来の制限等を実施し、25万人にとどまったが、国は国内外の感染状況等を見極めつつ、感染が落ち着いている国・地域から防疫措置を徹底した上で、インバウンドの段階的な復活を図っている。

国土交通省においても、インバウンド振興復活に向けた施策の一つとして、全ての旅行者がストレスなく快適に移動し観光を満喫できる環境の整備に取り組んでいる。

日本バス協会も、バス利用客増加が見込める重要な分野として、また、地域活性化のためにも、外国人旅行者が利用しやすいバス事業を目指して取り組みを行っている。

訪日外国人旅行者が円滑にバスを利用できるようにするため、平成29（2017）年にバス事業者の実施例などを参考に、「訪日外国人旅行者のバス利用を想定した多言語対応に関するガイドライン」を策定した。また平成30（2018）年、「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」を作成した。このプランは日本バス協会として取組目標を設定したものであり、各会員事業者が、事業や地域の実態等に応じそれぞれの経営判断の下で実施するものであるが、インバウンド振興の重要性に鑑みできる限りの取り組みをお願いしているものである。同プランの内容は、

- ①観光需要を取り込んだ便利で利用しやすいバスサービスの提供（鉄道とバスの共通企画乗車券の販売、DMOと連携した路線バスルートの設定、高速バス路線の充実、魅力ある定期観光バスの振興等）
- ②多言語での案内の推進（多言語表示の推進、翻訳アプリの配備、経路検索システムアプリの多言語化、バスシステムナンバリング等）
- ③Wi-Fiの整備推進（主要国際空港アクセスバス等の設置推進）
- ④貸切バスの輸送力強化、サービス改善（クルーズ船入港時の輸送力の確保等）

について、目標年次などを掲げたものとなっている。

また同年、国土交通省は「乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」を公表した。このガイドラインは、主要バス事業者が参加した検討会で審議し、これを取りまとめたものであり、バスシステムのナンバリングは、外国人でも分かり易いバスを目指すとともに、日本人を含め全ての利用者に分かり易いシステム案内の実現を目的としている。新規に系統番号を導入する場合や、既存の系統番号の見直しを行う場合には、ナンバリングは「アルファベット+数字」又は「数字のみ」によって表現する方式を原則とするなど、このガイドラインに準拠することを推奨している。

公共交通利用環境の革新等

観光庁(参事官(外客受入担当))：1百万円

※令和4年度第2次補正予算も活用

- 地方部への訪日外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、感染症拡大防止対策を講じた上で、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に推進する。
- あわせて、二次交通について、多様な移動ニーズにきめ細やかに対応する新たな交通サービスの創出等を促進し、訪日外国人旅行者の移動手段の選択肢を充実させるとともに、観光地の公共交通機関のweb等での検索を可能とするデータ化の取組等を支援。

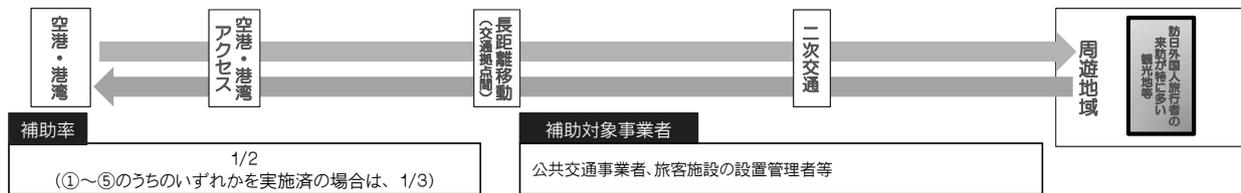
①～⑤をセットで整備（3点以上）

<p>①多言語対応(事故・災害時等を含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■多言語表記等 ■スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化 ■タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語音声装置等の整備 ■多言語バスロケーションシステムの設置 	<p>②無料Wi-Fiサービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ■旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備 	<p>③トイレの洋式化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■洋式トイレ、多機能トイレの整備 	<p>④キャッシュレス決済対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ■全国共通ICカードの導入 ■QRコードやクレジットカード対応決済機能の導入 ■レンタカーのキャッシュレス対応 	<p>⑤感染症拡大防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ■車内の抗菌・抗ウイルス対策 ■ターミナル等の衛生対策
--	--	--	---	--

※通常は整備が想定されない場合(例：②無料Wi-Fiサービス(レンタカー等)、③トイレの洋式化(バス、タクシー、レンタカー等)等)については、適用除外とする。
 ※①、④、⑤については、少なくともいずれか1つ実施。

➕ (あわせて⑥～⑨を支援可能)

<p>⑥非常時のスマートフォン等の充電環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ■非常用電源装置・携帯電話充電設備等 	or	<p>⑦大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ■旅客施設の段差解消 (LRTシステム(インバウンド対応型タクシー)対応バス) ■インバウンド対応型タクシー(荷物置き場の設置) ■段差解消やスーツケース置き場の確保 	or	<p>⑧移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ■観光列車 ■魅力ある観光バス ■サイクルトレイン 	or	<p>⑨多様なニーズに対応する新たな交通サービスの創出等</p> <ul style="list-style-type: none"> ■オンデマンド交通(予約システム、住民ドライバー研修費) ■超小型モビリティシェアサイクル等(サイクルポート等) ■手荷物配送(予約システム)
---	----	---	----	---	----	--



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に加え、宿泊施設、観光施設等のサステナビリティの向上に関する取組等を支援する。

<p>訪日外国人患者の受入機能強化・観光施設等における危機管理対応能力強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 訪日外国人患者受入機能強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 翻訳機器の整備 ・ キャッシュレス決済環境の整備 ■ 感染症対策等の危機管理対応能力強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難所機能強化 ・ 災害時の多言語対応強化 <p>事業主体：観光施設等</p>	<p>宿泊施設・観光施設のサステナビリティ強化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 宿泊施設、観光施設等における省エネ設備等の導入支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ型空調 ・ 太陽光発電 <p>事業主体：宿泊事業者、観光施設等</p>	<p>交通サービスインバウンド対応支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通サービスの受入環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 段差解消(エレベーター) ・ UDタクシー ・ 携帯型翻訳機 ・ 観光に資する車両(サイクルトレイン等) <p>事業主体：交通事業者等</p>
--	---	--

○ その他、空港における旅客手続き等の環境整備、インバウンドの受入環境の高度化を支援

Ⅳ. 安全輸送の取組み

1. 安全輸送体制の確立

(1) 運輸安全マネジメントの推進

運輸事業者について、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築、全社内の安全意識の浸透、安全最優先の風土の定着を図ること等を目的として「運輸安全マネジメント制度」が平成18年10月から導入された。また、「安全管理規程の作成及び届出」、「安全統括管理者の選任及び届出」が一定規模（バス事業にあっては保有台数200台以上）の事業者者に義務付けられ、その後平成25年10月からは、これに加え全ての貸切バス事業者及び貸切委託運行許可を得た乗合バス事業者に義務付け対象が拡大された。

その主な内容は、次のとおりである。

① 全事業者に対するもの

ア. P（計画の作成）・D（計画の実施）・C（効果等の評価）・A（計画の改善）を導入し、さらに継続的に繰り返すことによって、輸送のレベルアップを図る。

イ. 安全確保の責務

ウ. 安全情報の公表

② 保有車両数200台以上のバス事業者及び全ての貸切バス事業者並びに貸切委託運行許可を得た乗合バス事業者（以下「規程等義務付け事業者」という。）に対するもの

上記①の各項目に加え、次の項目を実施することが義務づけられた。

ア. 安全管理規程の作成、届出

安全に関する取組みの基本方針、組織体制、情報伝達の方法、内部監査の方法等を記載。

イ. 安全統括管理者の選任、届出

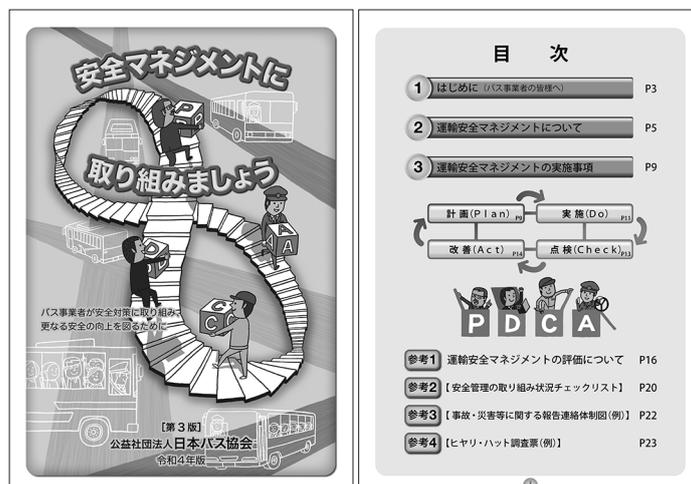
安全管理体制に必要な事項の経営トップへの報告及び事業者内部への徹底。

また、国土交通省によるマネジメント評価を受けることとなっている。

なお、マネジメント評価については、国土交通省による評価のほかに、当面の措置として、国が認定した第三者機関による評価も認められている。

日本バス協会は、会員事業者において円滑な取り組みができるよう、安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう（※1）」の作成・配付や国等が開催するシンポジウム等の周知に努めている。

（※1）日本バス協会では、令和3年6月にバス事業における総合安全プラン2025を策定したことを踏まえ、令和3年度事業として、平成26年に作成・配付した運輸安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」の改訂版（第3版）を作成・配付した。



(2) バス事業における総合安全プラン2025

交通事故対策について、国は「第11次交通安全基本計画」において、「令和7年までに死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする」という目標に向け、取組が進められている。

バスの安全対策については、平成21年に国土交通省の「自動車運送事業に係る総合的安全対策検討委員会」（以下「検討委員会」という。）が提言した「事業用自動車総合安全プラン2009」、その後の状況の変化を踏まえ、平成29年「事業用自動車総合安全プラン2020」（以下「プラン2020」という。）が策定されたことをうけて、「バス事業における総合安全プラン2009」、「バス事業における総合安全プラン2020」を策定し、業界を挙げて取り組んだ結果、人身事故件数については、前倒しで削減目標を達成するなど一定の成果を挙げた。

しかし、検討委員会は、「プラン2020」で定めた「令和2年（2020年）までに死者数235人以下」、という目標の達成が厳しい状況にあること、飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス提供強化を踏まえた事故防止対策、新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策が講じられていることが必要なことから、新たな対策理念と対策指標、施策群を早急に設定する必要があるとして、令和3年3月、「プラン2020」に代わる、令和7年（2025年）までの5年間を計画年とする「事業用自動車総合安全プラン2025」（以下「プラン2025」という。）を提言した。

日本バス協会は、本提言を踏まえ、「バス事業における総合安全プラン2020」に代わる新たな計画として、令和7年までの5年間を計画年とする「バス事業における総合安全プラン2025」を策定し、次のとおり取組を進めることとした。

I. バス事業に係る事故等削減目標の設定

1. 乗客の死者数ゼロ
2. 令和7年（2025年）までに交通事故死者数をゼロとする。
3. 令和7年（2025年）までに重傷者数を150人以下とする。
4. 令和7年（2025年）までに人身事故件数を800件以下とする。
5. 飲酒運転をゼロとする。
6. 令和7年（2025年）までに乗合バスの車内事故件数85件以下とする。
7. 令和7年（2025年）までに貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下とする。

(3) 運行管理の高度化

国土交通省において、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、また、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4年12月には点呼における確認、指示事項を点呼支援機器により代替することができる「乗務後自動点呼実施要領」が策定された。更に「乗務前自動点呼」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ICTを活用した運行管理の高度化の取組を促す。

また、「遠隔点呼実施要領について（令和3年12月27日付国自安第137号国自安第393号国自貨第91号）」は、令和5年3月31日付で公布された、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）にその趣旨が引き継がれることを踏まえ、令和5年3月31日をもって廃止とされた。

遠隔点呼・乗務後自動点呼の実施旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則について、旅客/貨物自動車運送事業者が運転者又は特定自動運行保安員に対して行う点呼を、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法により行うことを可能とする改正が行われた。公布：令和5年3月31日・施行：令和5年4月1日

(4) 運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策

(北陸自動車道小矢部川サービスエリアにおける高速乗合バスの事故を受けての安全対策)

平成26年3月3日に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故の原因については、衝突前にバス運転者が意識を失っていた可能性もあるとみられており、平成26年4月、国土交通省の「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策について」の通達を受け、この内容を各バス事業者に周知し、経営トップが危機意識をもって最大限の経営努力を行うとともに、以下のソフト・ハード両面の安全対策に取り組むこととした。

また、平成26年3月25日、4月11日、5月8日に「安全輸送委員会安全確保対策WG」を開催し、高速道路を運行するバスの安全対策について検討を行い、検討結果について会員事業者に取り組みを要請した。

○ ソフト面の安全対策

1. 各都道府県バス協会に対し、脳疾患、心臓疾患、SASなどバスの運転に支障を及ぼすおそれのある主要疾病に対する各バス事業者による検査の実施を促進するため、検査費用の助成拡充を要請
2. 国土交通省作成の健康管理マニュアルの分かり易い要約版を作成し、各バス事業者に対し活用を要請
3. 衝突被害軽減ブレーキ装置付き車両である旨をバスの車体に表示するなど、バス利用者に対する安全情報の発信を進めるよう、各バス事業者に要請
4. 高速道路等の走行に関し、乗客に対するシートベルト着用案内を再徹底するよう、各バス事業者に要請するとともに、国土交通省と、運転者の体調急変時などの対応方策を引き続き検討
5. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の審査において、積極的な健康管理を行っている事業者に対し加点することを検討

○ ハード面の安全対策

1. 衝突被害軽減ブレーキ装着車両への代替を促すため、当該装着車両を運輸事業振興助成交付金の補助対象に加えるとともに、そのための予算を増額補正
2. 既存車に後付ができる衝突被害の軽減に資するための装置の開発を、国及び一般社団法人日本自動車工業会に引き続き要請

2. 大規模災害への対応

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、バス事業者にも津波による車両の流出や社屋等の損壊、道路の崩壊等による運行の停止など深刻な被害をもたらした。

日本バス協会では、この教訓を生かし、今後発生が予想される東海地震等の大規模災害に対応するため、平成24年5月に安全輸送委員会安全確保対策WGに「大規模災害対策特別小委員会」を設置し、検討を重ね、平成25年5月に「大規模災害基本対応マニュアル（初動対応編 作成指針）」及び「大規模災害基本対応ハンドブック（乗務員用 作成指針）」（以下、「マニュアル等」という。）を取りまとめた。

このマニュアル等は、大規模災害発生時に、バス事業者が乗客や従業員の安全を確保するとともに、バス事業の社会的使命を果たすために必要な初動対応の基本事項及びそのために必要な事前の備えを定め、各事業者が災害対応マニュアルを作成する際の指針とするものである。

《構成》

(1) 大規模災害基本対応マニュアル（初動対応編 作成指針）

- ① マニュアルの目的
- ② 災害の基礎知識
- ③ 初動対応の基本方針
- ④ 事前の備え
- ⑤ 災害への対応

(2) 大規模災害基本対応ハンドブック（乗務員用 作成指針）

- ① はじめに
- ② 平時の備え

- ③ 災害時の対応
- ④ その他

3. 飲酒運転防止対策

(1) 飲酒運転防止対策の推進

平成14年7月、中央自動車道においてバス運転者が飲酒運転し接触事故を起こしたのに続き、同年8月には神戸市で路線バス運転者が酒気帯び運転をし、停留所付近で斜横断中の歩行者と接触して死亡させるという事故を引き起こした。

いずれも、安全輸送が事業運営の根幹であるバス事業においては、決してあってはならない事故であり、同年9月の国土交通省通達を受け、ただちに日本バス協会に「飲酒運転防止対策会議」と、作業部会の「飲酒運転防止対策WG」を設置し、平成14年10月、「飲酒運転防止対策マニュアル」を策定し、同年11月には「飲酒運転防止対策事例集」を編纂して全会員事業者者に配付、平成15年2月には、「マニュアル」で定めた厳正な点呼に活用するため、アルコール検知器を全国の会員へ緊急配付した。

平成18年1月には、飲酒運転防止対策をより効果的なものにするため、これまでのマニュアル等を整理・統合して新たに「飲酒運転防止対策マニュアル」として改定し、全国の会員事業者者に周知徹底を行った。

さらに、平成22年4月に国土交通省令等が改正されたことによる、平成23年5月から点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化等に対応するため、平成23年4月に「飲酒運転防止対策マニュアル」を再度改定した。

また、飲酒運転防止対策については、現在は「安全輸送委員会」及び「安全輸送委員会安全確保対策WG」により進められ、全国の会員事業者において万全の対策がとられるよう、毎年、秋の全国交通安全運動に併せて「飲酒運転防止週間」を設定するなど、業界をあげて取り組んでいる。

(2) アルコール検知器の使用義務化

国土交通省は、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事業用自動車の乗務員の飲酒運転を根絶するため、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化等の省令改正を行い、平成23年5月に施行した。

日本バス協会では、これに先立ち、平成15年からアルコール検知器の導入・活用を図っている。

省令改正の概要は、次のとおりである。

① 公布（平成22年4月28日）と同時に施行の事項

ア. 酒気を帯びた乗務員を乗務させてはならない。（明確化）

イ. 運行管理者の補助者となることができる要件として、「運行管理者資格証の交付を受けている者」を追加。（従来の通達から省令へ）

ウ. 上記イの補助者が、運行管理者の指示を受けずに、又は指示に反して不適切な業務を行った場合には、その業務に該当する運行管理者資格証の返納が命ぜられる。

② 平成23年5月1日から施行の事項

ア. 営業所ごとにアルコール検知器を備え、常時有効に保持すること。このため、アルコール検知器の故障の有無を日常的に確認すること。

イ. 点呼時には、酒気帯びの有無について、目視等で確認するほか、必ずアルコール検知器を用いて確認すること。

また、遠隔地等のため電話点呼を行う場合であっても、運転者にアルコール検知器を携行させ、検知結果を報告させること。

ウ. 点呼簿に、アルコール検知器使用の有無及び酒気帯びの有無を記録し、1年間保存すること。

なお、電話点呼を行った場合においては、具体的な検知結果の確認方法についても記録すること。

4. 車内事故防止対策

バス事故件数の約3割を車内事故が占めており、さらに車内事故による負傷者の約半数は65歳以上の女性であること等から、車内事故の減少に努めるため、令和4年度においても「バス車内事故防止キャンペーン」

を7月に設定し、バス利用者に対する啓発活動等に努めている。以下は、本運動の概要である。

(1) 実施期間 令和4年7月1日～7月31日（1箇月間）

(2) 重点項目

- ① 一般乗合バス（高速バスを除く。以下「一般乗合バス」という。）
 - ア. ゆとり乗降（バスが停車してから離席する。）の啓発。
 - イ. ゆとり運転（乗客が着席してから発車する。車間距離を確保する。）の励行。停留所発進時における安全基本動作を徹底。
- ② 貸切、高速、空港連絡バス等（以下「貸切、高速バス等」という。）
 - ア. 乗客へのシートベルト着用 of 徹底。

(3) 実施事項

- ① 利用者への啓発活動
 - ア. 車内における実施事項
 - a. ポスターを掲示する。（※2）
 - b. 車内アナウンス、映像による案内を活用する。
 - イ. その他の実施事項
 - a. バスが乗り入れている病院等、高齢者のバス利用が多い施設等にポスターの掲示を依頼する。
 - b. 日本バス協会及び各都道府県バス協会、一般乗合バス会員事業者のホームページに車内事故防止キャンペーン中である旨を掲載する。
 - c. 各都道府県バス協会は、地方自治体、都道府県の旅行業界等に対して協力を依頼する。
- ② 一般ドライバー等への協力要請
 - 一般ドライバー団体・トラック業界・タクシー業界等の広報誌等へ車内事故防止の協力方掲載を依頼する。
- ③ その他会員事業者・運転者の実施事項
 - ア. 一般乗合バス事業者について
 - a. 車内事故防止削減目標を定める。
 - b. 勉強会等を開催する等、本キャンペーンの趣旨を周知徹底する。
 - c. 乗客が席に着くまでは絶対に発車しない「ゆとり運転」を励行する。
 - d. 運行ダイヤを点検し、必要に応じて見直しをする等ゆとりある乗降を可能とする「ゆとりダイヤ」を確保する。
 - イ. 貸切、高速バス等事業者について
 - a. シートベルト着用について、乗客にはどのような案内が効果的か等の勉強会を開催する。

(※2) 車内掲出用ポスター



5. 乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用対策

平成28年11月、大阪府門真市において、貸切バスの運転者が運転中にスマートフォンを用いてゲームアプリを操作するという事案が発生した。

運転中の携帯電話・スマートフォンの使用は道路交通法で禁止されている極めて危険な行為のため、安全輸送が事業運営の根幹であるバス事業においては、決してあってはならない事案である。

そのため、日本バス協会では、同月の国土交通省通達を受け、安全輸送委員会安全確保対策WGを開催し、平成29年1月「乗務中における携帯電話・スマートフォンの使用に関する社内規程策定のガイドライン」を策定した。また、「乗務中における携帯電話・スマートフォン使用の危険性等について」の啓発資料や「運転中の携帯電話・スマートフォンの使用等を禁じたシール及び営業所等に掲示するポスターを会員事業者に配布をするなど、同種事案の再発防止対策を講じた。

6. バスジャック・テロ対策等

(1) バスジャック対策の推進

平成12年5月、佐賀駅発西鉄天神バスセンター行きの西日本鉄道(株)の高速バスが、九州自動車道を走行中、刃物を持った少年に乗っ取られ、乗客21名のうち1名が死亡、3名が重傷を負うという過去に例を見ない悲惨なバスジャック事件が発生した。

日本バス協会は、本事件を機に、ただちに同種事件発生時の適切な対応を検討するため、運輸省（現：国土交通省）の参画も得てバスジャック対策検討会議を設置した。また、本検討会の下に、作業部会として「統一マニュアル策定ワーキンググループ」及び「緊急連絡手段整備ワーキンググループ」を設置し、集中的に検討を行って、「バスジャック統一对応マニュアル」を策定した。

平成20年7月に東名高速道路を運行中の高速バスがバスジャックされるという事件が発生したことから、緊急に、安全輸送委員会に「バスジャック・テロ対策ワーキンググループ会議」を設置し、「マニュアル」の点検をはじめ、対策について検討を行った結果、平成20年12月2日に「バスジャック統一对応マニュアル」等を改定した。

なお、国土交通省からの通達「バスジャック対策の推進について」を受け、下記事項について会員事業者へ周知徹底を図っている。

ア. バスジャック対策マニュアルを策定していないバス事業者にあつては、早急にこれを作成し、これを作成しているバス事業者にあつても、今回の「バスジャック統一对応マニュアル」の改定を踏まえ、必

要な見直しを行うこと。

イ. 各地方運輸局（沖縄総合事務所を含む）、各都道府県警察等の関係機関と連携し、定期的にバスジャック訓練を実施すること。

ウ. 各地方運輸局（沖縄総合事務所を含む）、各都道府県警察等の関係機関との夜間・休日を含む緊急連絡体制を整備すること。

エ. バスジャックの早期解決及び未然防止を図るための緊急連絡装置等の機器の整備に努めること。

オ. その他、早期に実施する事項

（ア）緊急連絡手段（非常用防犯灯スイッチ）に係る点検

（イ）一般国民への協力依頼

自社が装備している緊急連絡手段（警察への通報等を求めるための非常用防犯灯等）について、ホームページに掲載するとともにバスターミナルや主要乗降所等に掲示するなど、広く国民に協力を求めるための周知を行う。

(2) テロ対策の徹底

日本バス協会では、「バスジャック統一对応マニュアル」を策定し、これを基に、ゴールデンウィークや夏季休暇等の人出が多数予想される時期を前にテロ対策の徹底を図っている。

[参考]

国民の皆様へバスジャック・テロ対策等に伴うご協力をお願い

（ホームページやバスターミナル・主要乗降所等での掲載・掲示例）

走行中のバスに「SOS」や「緊急事態発生」等が表示されていたり、あるいは見慣れない青いランプ（防犯灯）が点滅していたら、そのバスの車内ではバスジャックのような異常事態が発生しているかもしれません。

そのようなバスを見かけましたら、110番への通報をお願いします。

《非常用防犯灯の一例》

なお、平成26年度には、バスに搭載の非常用防犯灯（車両後面に装備する青色灯火）等について、何を示す灯火かが不明瞭な場合には、表示（※3）を行うよう取り組むこととした。

（※3）表示例

◎ 文字による表示の例
（側面・前面も表示するものもある。）



◎ 防犯灯点滅による表示の例



(3) 全国瞬時警報システム（Jアラート）等でミサイル発射の情報が発信された場合の対応

近年、北朝鮮からミサイルが発射され、ミサイルが我が国の領土・領海に着弾または上空を通過する場合に発信されるJアラートを受信するケースが発生した。

日本バス協会では、バス事業者における基本的な対応要領として、平成29年11月に安全輸送委員会にて、「全国瞬時警報システム（Jアラート）等でミサイル発射の情報が発信された場合の対応要領」を策定した。

全国瞬時警報システム（Jアラート）等でミサイルが発射されたとの情報が発信された場合の対応は、原則として、次のとおりとするが、各事業者の業務内容も踏まえて適切に対応すること。

- ア. 運転者は、Jアラート等でミサイルが発射されたとの情報が発信され、かつ、所在地が対象地域内であることを知ったときは、原則として、バスを安全な場所に停車させる。
- イ. 乗客に対し、Jアラートの発報により警戒を要する状況である旨をアナウンスし、頭を低くした安全姿勢を採ってもらう。
- ウ. 上記対応について会社に連絡し、会社からの指示を受ける。
- エ. 安全な状況であることが確認できた場合は、運行を継続する。

7. 令和3年・4年の交通事故

(1) 全国の交通事故の現状

現代社会において、自動車は必要不可欠なものになっており、令和4年3月末のわが国の自動車保有車両数は、約8,217万台、運転免許証保有者数は約8,184万人となっている。

このような自動車保有台数、運転免許保有者数の増加や高速道路の整備に伴う高速化により、交通事故や環境への影響が大きな社会問題となっている。

令和3年中の交通事故による死者数は2,636人、令和4年中の交通事故による死者数は2,610人で、令和2年から減少となっている。一方、次代を担う子供が被害に遭う大変痛ましい交通事故が相次いで発生するなど、いまだ多数の尊い命が交通事故の犠牲になっている。

また、高齢運転者による交通事故が多発するとともに、飲酒運転等の悪質・危険な運転による悲惨な交通事故も後を絶たないなど、交通情勢は依然として厳しい状況にある。（図1参照）

令和3年・4年中の死亡事故に関する概要は次のとおりである。

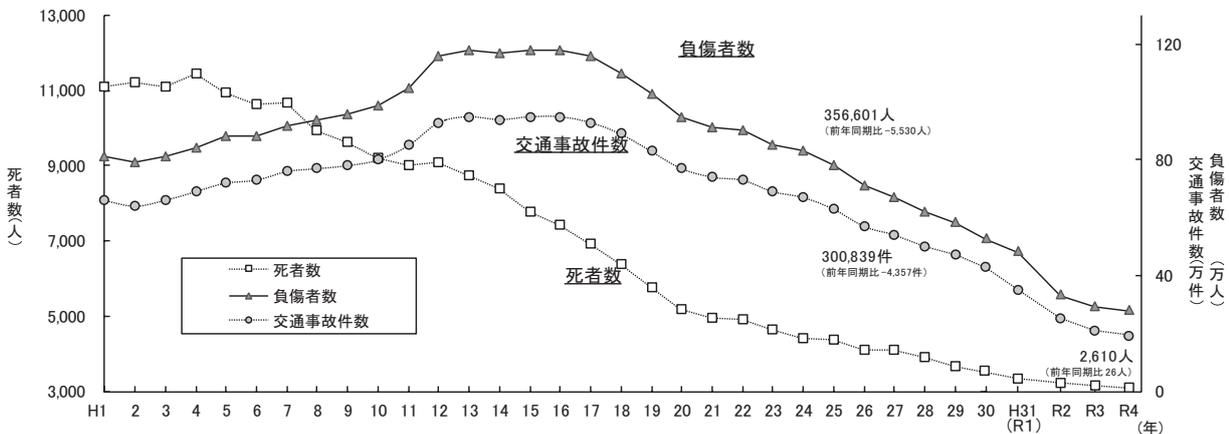
① 高齢者が占める割合過去最高

交通事故死者数を年齢別にみると、令和3年は高齢者（65歳以上）が1,520人（構成率57.7%）、令和4年は1,471人（56.4%）と最も多い。

② 歩行中死者が連続最多

交通事故死者数を状態別にみると、歩行中令和3年（941人 構成率35.7%）、令和4年（955人 構成率

（図1）交通事故の推移



（注）交通事故件数及び負傷者数は警察庁資料により作成。ただし人身事故のみ。

36.6%)が最も多く、次いで自動車乗車中令和3年(860人 同32.6%)、令和4年(870人 同33.3%)となっており、両方で全体の約3分の2を占めている。

③ シートベルト非着用死者が特に減少

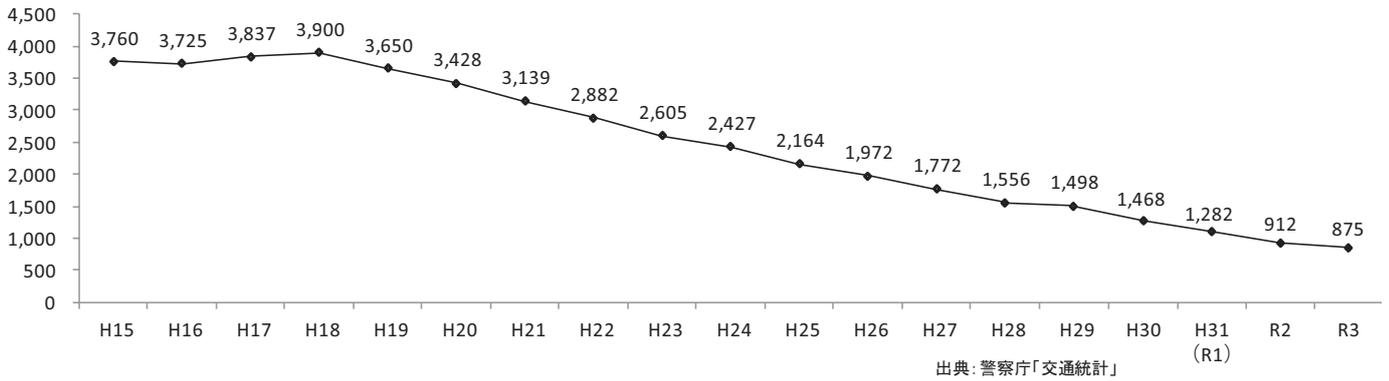
自動車乗車中の致死率(死傷者に占める死者の割合)をシートベルト(チャイルドシートを含む)着用有無別にみると、令和3年・令和4年の着用者の致死率は非着用者の約17倍であり、このことからシートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していることが認められる。

(2) バス(事業用)に係る交通事故情報

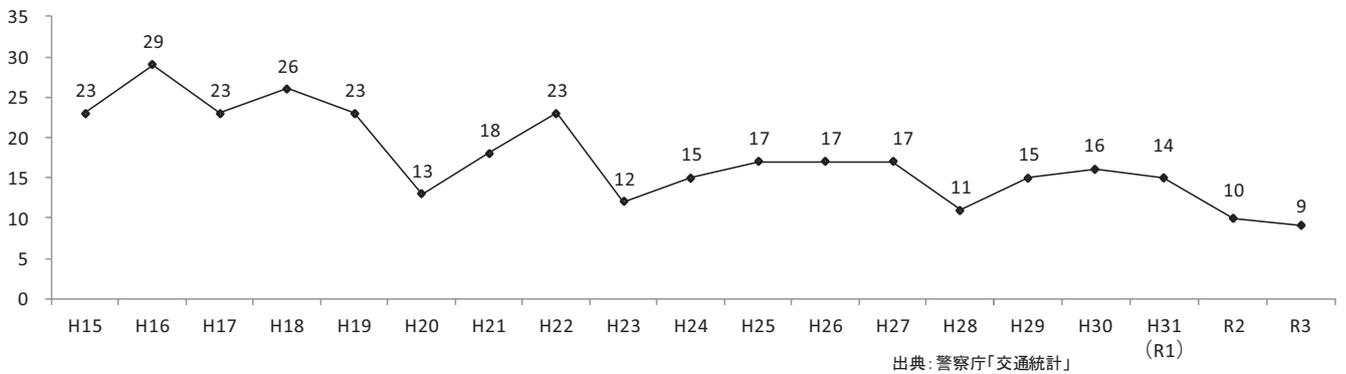
① バスの事故件数・死亡事故件数の推移

令和3年のバスの事故件数は、次のとおりである。

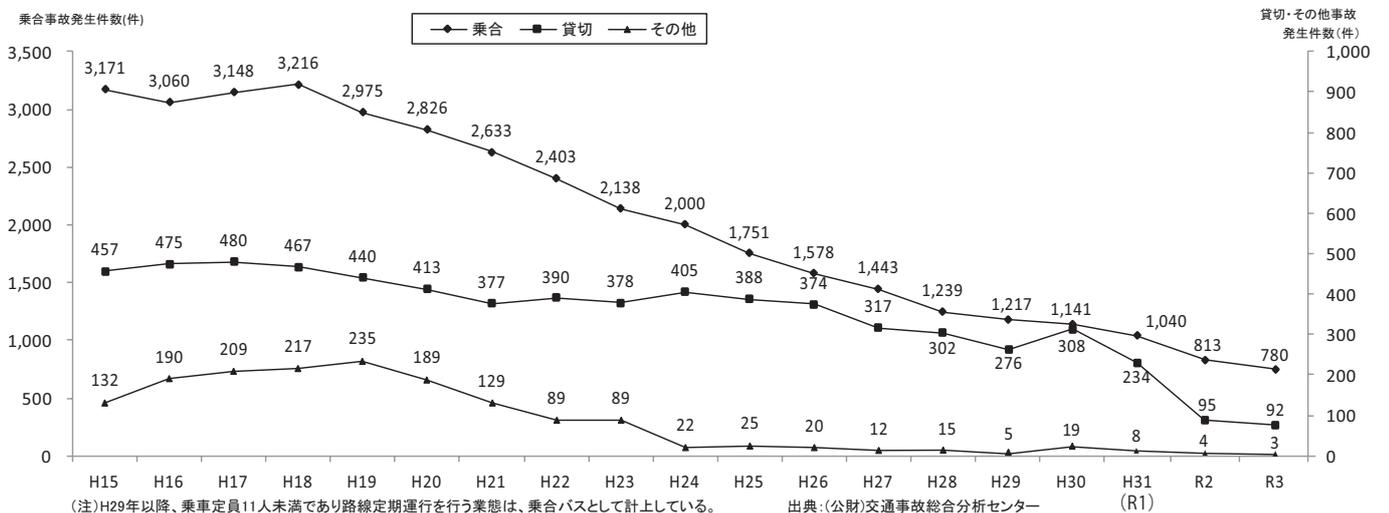
(図2) バスの事故件数の推移



(図3) バスの死亡事故件数の推移



(図4) バス業種別事故件数の推移



(3) 事業用自動車の事故

① 事業用自動車の事故発生状況

令和2年・令和3年に発生した事業用自動車による重大事故は、次のとおりである。

ア. 全 件 数 (うち、乗務員に起因するもの)	令和2年		令和3年	
	2,059件	対前年比-467件	2,049件	対前年比-10件
イ. 事故による死者数	487人	〃 -129件	456人	〃 -31件
〃 重傷者数	916人	〃 -308件	927人	〃 +11件
〃 軽傷者数	944人	〃 -575件	1,049人	〃 +105件

(注) 国土交通省資料により作成

② 業態別事故発生状況

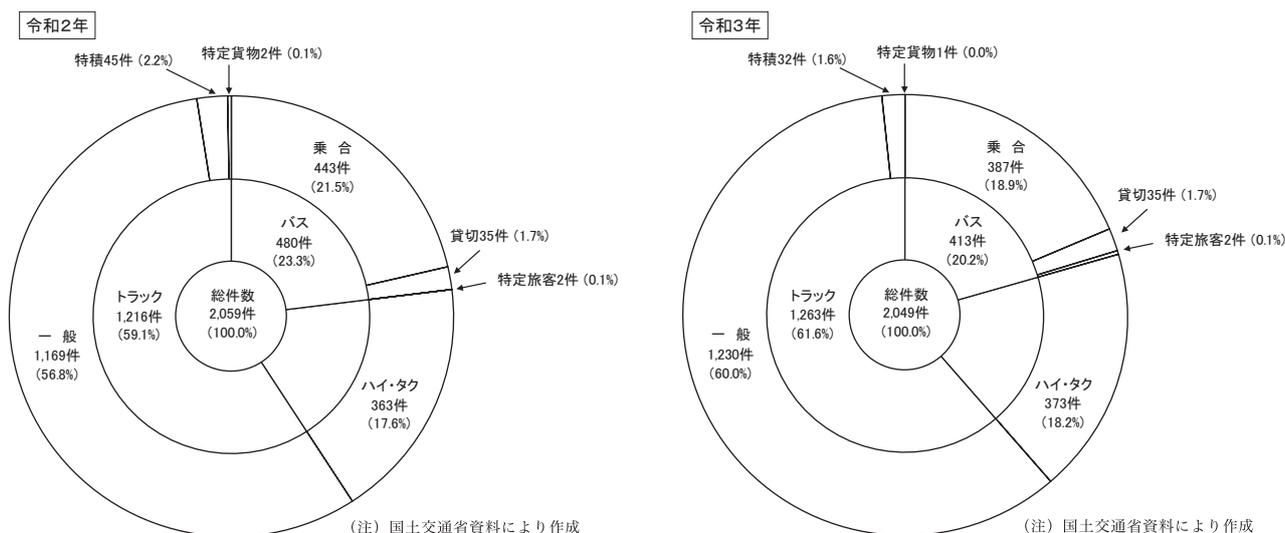
令和2年・令和3年に発生した事業用自動車による重大事故は、次のとおりである。

(表1) 業態別の重大事故発生状況 (令和2年・3年)

項 目	業 態	バ ス		ハイ・タク		トラック		合 計	
		令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
重 大 事 故 件 数 (件)		480	413	363	373	1,216	1,263	2,059	2,049
死 傷 状 況	死 者 数 (人)	30	23	39	41	418	392	487	456
	重 傷 者 数 (人)	207	155	258	255	451	515	916	927
	軽 傷 者 数 (人)	308	321	150	152	486	576	944	1,049
	計 (人)	545	499	447	448	1,355	1,483	2,347	2,432
乗務員に起因する事故件数 (件)		370	328	287	301	815	839	1,472	1,468

(注) 国土交通省資料により作成

(図5) 業態別重大事故発生状況 (令和2年・3年) (車両故障に起因するものを除く)



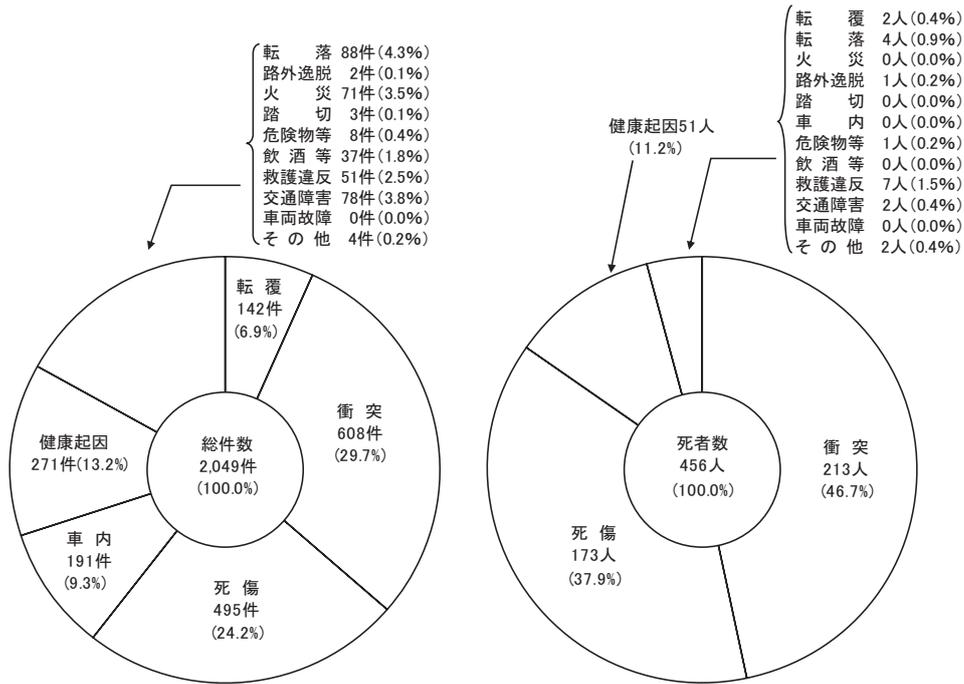
③ 事故発生件数及び死者数

重大事故の令和3年中の発生状況と、令和2年中との比較は次のとおりである。

状況等	業態別	バス		ハイ・タク		トラック	
		令和3年	対前年比	令和3年	対前年比	令和3年	対前年比
重大事故発生件数	(件)	413	-67	373	+10	1,263	+47
〃 死者数	(人)	23	-7	41	+2	392	-26

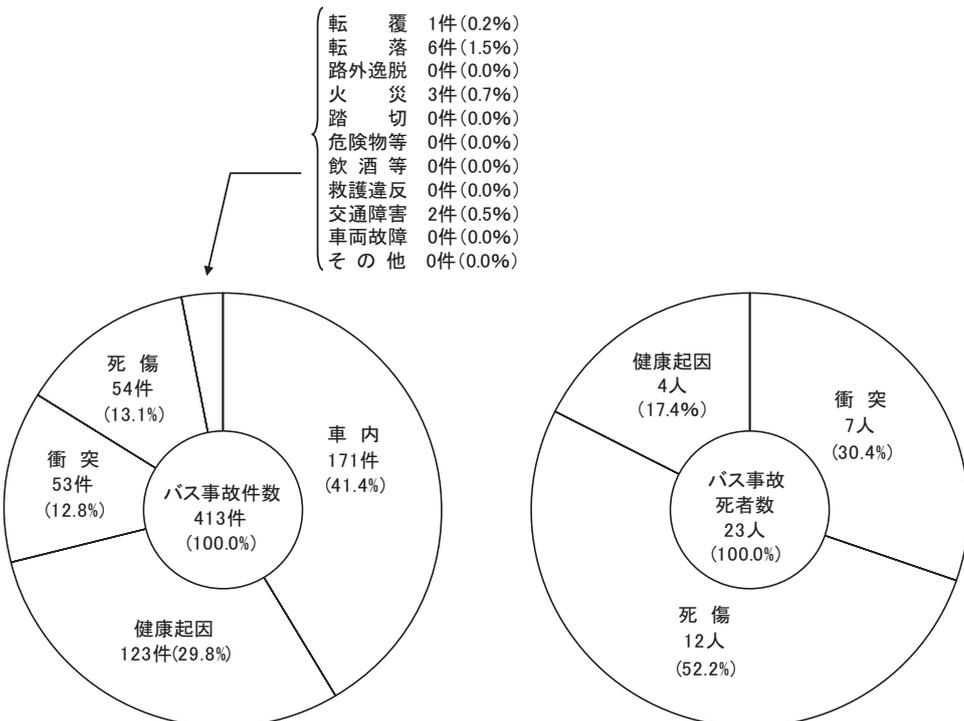
(注) 国土交通省資料により作成

(図6) 事故種類別重大事故発生状況 (令和3年)



(注) 国土交通省資料により作成

(図7) バスに係る事故種類別重大事故発生状況 (令和3年)



8. 安全に資する装置の導入状況

(1) デジタルタコグラフ・ドライブレコーダー

《調査対象：令和4年3月末現在事業者保有車両数》

項目	調査回答車両数					デジタルタコグラフ装着バス					ドライブレコーダー装着バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	2,774	533	1,854	17	5,178	1,831	475	1,277	1	3,584	2,308	394	1,854	14	4,570
青森	746	55	752	17	1,570	317	39	417	1	774	729	55	750	17	1,551
岩手	591	88	572	10	1,261	467	77	363	3	910	586	88	572	10	1,256
宮城	757	173	540	27	1,497	728	173	268	12	1,181	743	173	508	27	1,451
福島	726	145	966	43	1,880	724	145	803	35	1,707	726	145	937	41	1,849
秋田	452	64	259	8	783	129	38	138	3	308	450	64	259	8	781
山形	203	94	61	0	358	139	90	61	0	290	206	90	61	0	357
茨城	989	205	1,298	399	2,891	938	207	1,083	244	2,472	981	207	1,336	373	2,897
栃木	469	53	837	138	1,497	442	53	507	85	1,087	469	53	837	125	1,484
群馬	459	58	613	76	1,206	228	58	412	26	724	440	58	599	73	1,170
埼玉	2,008	115	1,155	674	3,952	1,238	128	927	140	2,433	1,988	138	1,154	566	3,846
千葉	2,146	594	1,555	331	4,626	1,998	561	1,217	224	4,000	2,125	577	1,555	276	4,533
東京	5,615	952	1,972	980	9,519	3,882	936	1,860	512	7,190	5,595	952	1,982	884	9,413
神奈川	4,863	252	1,153	284	6,552	2,750	252	1,083	154	4,239	4,863	252	1,153	276	6,544
山梨	256	67	361	9	693	124	53	245	1	423	245	67	361	9	682
新潟	962	129	785	0	1,876	595	110	506	0	1,211	860	129	769	0	1,758
長野	668	198	778	1	1,645	277	198	638	1	1,114	642	198	754	1	1,595
富山	264	58	340	14	676	245	58	290	13	606	264	58	340	14	676
石川	491	96	426	0	1,013	322	88	361	0	771	437	84	367	0	888
福井	242	14	536	0	792	161	14	402	0	577	221	14	462	0	697
岐阜	638	70	662	2	1,372	496	70	509	0	1,075	630	70	592	2	1,294
静岡	1,203	125	1,067	6	2,401	1,151	125	938	2	2,216	1,194	125	1,060	2	2,381
愛知	1,911	250	1,867	13	4,041	1,800	250	1,442	13	3,505	1,910	250	1,846	13	4,019
三重	590	142	440	0	1,172	562	142	357	0	1,061	588	142	433	0	1,163
滋賀	268	77	170	8	523	3	56	99	0	158	248	77	170	6	501
京都	1,508	120	564	32	2,224	599	103	399	14	1,055	1,493	112	524	32	2,161
大阪	2,161	558	1,166	120	4,005	1,900	535	1,017	70	3,522	2,160	558	1,088	84	3,890
兵庫	1,952	315	271	102	2,640	1,429	285	244	95	2,053	1,918	301	264	96	2,579
奈良	610	19	341	16	986	600	19	265	8	892	604	19	327	13	963
和歌山	278	20	365	8	671	171	10	267	4	452	273	20	320	6	619
鳥取	216	68	173	0	457	0	51	148	0	199	216	68	173	0	457
島根	260	94	285	0	639	32	89	207	0	328	256	94	305	0	655
岡山	453	65	524	27	1,069	215	51	353	12	631	392	55	468	21	936
広島	1,406	220	1,007	72	2,705	974	229	646	32	1,881	1,377	243	968	77	2,665
山口	582	53	357	46	1,038	384	40	289	27	740	582	53	354	40	1,029
徳島	32	48	74	0	154	12	29	74	0	115	32	40	74	0	146
香川	151	132	166	0	449	117	127	126	0	370	150	124	128	0	402
愛媛	393	103	299	0	795	135	91	237	0	463	383	105	263	0	751
高知	491	96	426	0	1,013	322	88	361	0	771	437	84	367	0	888
福岡	2,393	264	597	61	3,315	2,248	273	478	55	3,054	2,384	273	563	61	3,281
佐賀	299	55	280	37	671	288	55	209	12	564	295	55	280	37	667
長崎	1,261	165	466	0	1,892	1,073	164	318	0	1,555	1,192	165	432	0	1,789
熊本	811	113	562	3	1,489	798	113	393	3	1,307	809	113	530	3	1,455
大分	461	89	239	0	789	386	89	229	0	704	459	89	239	0	787
宮崎	312	67	282	0	661	199	56	125	0	380	141	59	282	0	482
鹿児島	1,105	117	642	119	1,983	336	40	414	8	798	929	116	584	42	1,671
沖縄	683	27	559	0	1,269	21	16	401	0	438	661	52	533	0	1,246
H 25. 3末	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	23,719	4,802	9,949	289	38,759	30,132	4,834	7,573	488	43,027
H 26. 3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	25,339	5,730	12,280	372	43,721	34,078	5,632	10,293	552	50,555
H 27. 3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	25,461	5,888	13,792	643	45,784	38,023	6,324	13,748	824	58,919
H 28. 3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	27,775	6,786	16,607	1,282	52,450	43,054	7,125	19,226	1,665	71,070
H 29. 3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	29,113	7,121	19,603	1,326	57,163	44,941	7,611	24,976	2,087	79,615
H 30. 3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	30,322	7,059	21,974	1,519	60,874	44,929	7,433	28,078	2,508	82,948
H 31. 3末	49,857	8,175	34,194	3,610	95,836	32,199	7,411	22,928	1,682	64,220	46,119	7,656	28,781	2,758	85,314
R 2. 3末	49,719	8,235	33,871	3,583	95,408	33,039	7,722	25,092	1,857	67,710	46,990	7,842	32,080	3,020	89,932
R 3. 3末	49,370	7,877	31,985	3,887	93,119	33,425	7,267	24,270	2,002	66,964	47,648	7,579	31,115	3,498	89,840
R 4. 3末	48,109	7,415	30,664	3,700	89,888	33,786	6,949	23,403	1,810	65,888	46,591	7,258	29,777	3,249	86,875
対前年増減	-1,261	-462	-1,321	-187	-3,231	361	-318	-867	-192	-1,076	-1,057	-321	-1,338	-249	-2,965

(2) 衝突被害軽減ブレーキ等

《調査対象：令和4年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	衝突被害軽減ブレーキ			車両安定性制御装置 (横滑り防止装置)			ふらつき注意喚起装置 (後付装置を含む)			車線逸脱警報装置 (後付装置を含む)		
	(空港連絡便含) 高速乗 切	貸 切	計	(空港連絡便含) 高速乗 切	貸 切	計	(空港連絡便含) 高速乗 切	貸 切	計	(空港連絡便含) 高速乗 切	貸 切	計
北海道	329	767	1,096	257	714	971	288	740	1,028	294	767	1,061
青森	32	225	257	20	208	228	30	178	208	26	205	231
岩手	34	152	186	32	152	184	32	151	183	34	163	197
宮城	164	143	307	151	127	278	161	115	276	123	122	245
福島	54	411	465	44	350	394	50	382	432	45	370	415
秋田	15	63	78	15	54	69	17	54	71	16	109	125
山形	47	32	79	48	38	86	44	31	75	41	32	73
茨城	155	365	520	112	299	411	154	340	494	155	391	546
栃木	14	238	252	10	212	222	31	239	270	33	253	286
群馬	49	208	257	44	178	222	44	202	246	44	213	257
埼玉	115	464	579	107	435	542	113	446	559	109	479	588
千葉	445	532	977	270	469	739	361	482	843	403	476	879
東京都	819	1,026	1,845	631	824	1,455	745	839	1,584	773	860	1,633
神奈川県	230	515	745	146	393	539	227	442	669	220	479	699
山梨	32	125	157	28	124	152	33	116	149	25	120	145
新潟	91	196	287	64	185	249	81	185	266	79	204	283
長野	148	309	457	120	276	396	131	289	420	140	285	425
富山	36	111	147	34	110	144	36	110	146	36	108	144
石川	90	208	298	79	179	258	88	187	275	90	191	281
福井	9	158	167	7	136	143	8	129	137	8	157	165
岐阜	60	241	301	37	223	260	60	257	317	60	298	358
静岡	110	383	493	78	337	415	97	396	493	105	467	572
愛知	207	686	893	181	596	777	207	622	829	227	755	982
三重	55	165	220	41	146	187	47	174	221	43	184	227
滋賀	30	57	87	56	65	121	30	52	82	29	55	84
京都	91	300	391	82	241	323	80	283	363	78	323	401
大阪	457	627	1,084	411	493	904	452	612	1,064	499	662	1,161
兵庫	218	133	351	218	102	320	255	109	364	258	114	372
奈良	15	111	126	12	98	110	12	113	125	19	174	193
和歌山	7	135	142	4	93	97	7	103	110	13	114	127
鳥取	46	83	129	46	89	135	48	67	115	48	69	117
島根	59	94	153	53	98	151	52	93	145	66	95	161
岡山	20	148	168	17	129	146	29	128	157	33	174	207
広島	142	293	435	137	236	373	137	265	402	164	299	463
山口	20	137	157	18	122	140	35	145	180	39	157	196
徳島	38	20	58	29	19	48	41	18	59	41	20	61
香川	97	63	160	96	35	131	98	58	156	91	65	156
愛媛	76	72	148	61	38	99	78	88	166	83	106	189
高知	90	208	298	79	179	258	88	187	275	90	191	281
福岡	206	254	460	131	200	331	197	268	465	216	270	486
佐賀	39	72	111	13	57	70	39	99	138	39	109	148
長崎	84	104	188	73	88	161	80	105	185	78	111	189
熊本	47	136	183	48	140	188	80	181	261	82	191	273
大分	59	97	156	55	94	149	58	97	155	47	95	142
宮崎	21	41	62	21	43	64	21	44	65	28	37	65
鹿児島	33	108	141	38	107	145	9	96	105	38	123	161
沖縄	5	201	206	4	160	164	3	139	142	4	162	166
H 25. 3末												
H 26. 3末	1,124	2,073	3,197	664	1,467	2,131	1,182	1,355	2,537	1,412	1,113	2,525
H 27. 3末	1,735	3,024	4,759	977	2,245	3,222	1,865	2,251	4,116	2,158	2,172	4,330
H 28. 3末	2,418	4,780	7,198	1,828	3,758	5,586	2,382	3,885	6,267	3,193	4,050	7,243
H 29. 3末	3,257	7,099	10,356	2,381	5,456	7,837	3,232	6,741	9,973	3,884	7,016	10,900
H 30. 3末	3,733	8,414	12,147	2,885	6,827	9,712	4,018	8,254	12,272	4,405	8,901	13,306
H 31. 3末	4,479	9,939	14,418	3,505	8,209	11,714	4,425	9,334	13,759	4,994	10,690	15,684
R 2. 3末	5,007	11,128	16,135	3,879	9,387	13,269	4,858	10,381	15,239	5,341	11,815	17,156
R 3. 3末	5,160	11,370	16,530	4,102	9,896	13,998	5,007	10,381	15,388	5,371	11,885	17,256
R 4. 3末	5,240	11,217	16,457	4,258	9,691	13,949	5,014	10,456	15,470	5,212	11,404	16,616
対前年増減	80	-153	-73	156	-205	-49	7	75	82	-159	-481	-640

日本バス協会調べ

項 目 都道府県	ドライバー異常時対応システム			
	一般路線バス乗合 (高速除く)	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	計
北海道	132	83	319	534
青森	44	11	77	132
岩手	0	13	52	65
宮城	102	30	27	159
福島	18	17	113	148
秋田	0	5	15	20
山形	9	13	10	32
茨城	37	37	90	164
栃木	13	6	32	51
群馬	15	5	76	96
埼玉	196	28	126	350
千葉	139	158	186	483
東京都	636	196	232	1,064
神奈川県	411	39	86	536
山梨	0	5	20	25
新潟	11	15	43	69
長野	7	18	82	107
富山	5	16	28	49
石川	11	23	80	114
福井	8	4	54	66
岐阜	34	13	74	121
静岡	52	26	103	181
愛知	188	68	163	419
三重	17	6	42	65
滋賀	13	7	13	33
京都	190	21	82	293
大阪	178	108	177	463
兵庫	133	40	29	202
奈良	29	3	23	55
和歌山	0	0	33	33
鳥取	23	6	17	46
島根	17	15	32	64
岡山	13	6	64	83
広島	90	43	68	201
山口	41	3	24	68
徳島	0	7	5	12
香川	1	36	14	51
愛媛	5	18	19	42
高知	11	23	80	114
福岡	48	42	55	145
佐賀	3	16	24	43
長崎	10	10	19	39
熊本	18	4	67	89
大分	10	8	29	47
宮崎	12	4	17	33
鹿児島	9	4	38	51
沖縄	2	0	35	37
H 25. 3末				
H 26. 3末				
H 27. 3末				
H 28. 3末				
H 29. 3末				
H 30. 3末	0	0	0	0
H 31. 3末	0	391	1,717	2,108
R 2. 3末	1,660	1,019	2,573	5,252
R 3. 3末	2,443	1,284	2,740	6,467
R 4. 3末	2,941	1,259	3,094	7,294
対前年増減	498	-25	354	827

日本バス協会調べ

V. バスに係る技術面の向上

1. 中央技術委員会の活動

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、中央技術委員会の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っている。

- ① 中央技術委員会全国大会においては、各事業者の日常の整備作業等における作業効率や安全性・経済性等に役立つアイデアを募集した発明考案作品について発明考案審査小委員会の審査に基づき、優秀な作品の表彰及び発表を行い、かつ、各事業者の業務に関する業務改善取り組み事例等の技術業務報告を行うとともに、バス関連用品・部品等の商品展示を行うなど、事業者相互間の情報交換等に努めている。
- ② 中央技術委員会バス改善要望全国会議においては、全国の事業者から寄せられた整備性等に関するバスメーカーへの改善要望について、整備分科会においてバスメーカー毎に検討を行い、この内容を基に特に重要と考えられる主要部位の材質改善や形状変更等の改善項目について発表及び審議を行っている。

2. バス車両の技術開発

- ① 車両の安全やバリアフリー、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っている。
- 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安全に停車することのできる車両の開発について、国及び自動車メーカーに要請するとともに情報収集を行っている。

3. 自動運転について

自動運転の実現に向けた検討会等について

① RoADtotheL4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令和3（2021）年度から令和7（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、次年度の取り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行く。

② 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の参画

令和4年6月8日、国土交通省は、特定自動運行に係る許可を受けた者が、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。

Ⅵ. 環境対策と交通バリアフリー法への対応

1. 環境対策

(1) バス事業における低炭素社会実行計画

環境問題は、現代社会における最重要課題の一つであり、日本バス協会はこれに対応するため、平成10年6月に環境対策委員会において「バス事業におけるボランタリープラン」を制定し、その後、平成18年8月に「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」（以下、「自主行動計画」という。）を改定し、地球温暖化対策に努めた結果、「2010年度におけるCO₂排出原単位を1997年度比12%改善する。」との目標を設定した。

自主行動計画が終了した平成23年度以降も、自主行動計画に盛り込まれた各種の対策を推進してきたが、今後とも手綱を緩める事なく、温暖化防止に向けた主体的かつ積極的な取組みを一層強化していくため、平成25年8月に「バス事業における低炭素社会実行計画」（以下、「実行計画」という。）を策定し、CO₂削減目標を「平成32年度（2020年度）における排出原単位を平成22年度（2010年度）比6%改善する。」こととしていたが、国土交通省から平成32年（2020年度）までの目標値を策定するよう要請があったため、平成42年度（2030年度）の目標値は、平成27年度（2015年度）対比で6%改善することとした。また、目標達成のために取り組む事項は、エコドライブの全国的推進、低燃費バス等の導入促進等、環境対策の普及促進等であり、国土交通省や自動車工業会に低燃費・低公害のバス車両の開発を要請することとした。

また、毎年11月を「エコドライブ強化月間」とし、アイドリングストップ等の取組みを行っており、現在では、国の行う9月の自動車点検整備推進運動と連携して、9月・11月（地域によって地域強化月間の1か月は変更あり）の3か月間を「バスの環境対策強化期間」として実施している。

さらに、「我が社（我が営業所）におけるCO₂削減に向けた取組み」をテーマに、各社（各営業所）におけるエコドライブや燃費向上のための取組み事例を募集し、応募のあった事例を日本バス協会ホームページに公開する等、積極的な取組みを推進している。

(2) 令和3・4年度の日本バス協会の対応

日本バス協会では、交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」により、下表のとおり助成を行った。

環境にやさしいバス・安全なバスの種類	（3年度）		（4年度）	
	単 助成単価（千円）	独 助成台数（両）	単 助成単価（千円）	独 助成台数（両）
ハイブリッドバス	300	5	300	2
CNGバス	300	0	300	0
燃料電池バス・電気バス	300	0	300	6
衝突被害軽減ブレーキ装備車	100	72	100	153
衝突被害軽減ブレーキ（後付）	100	0	100	0
合計		77		161

（日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」による都道府県別導入状況は、65頁参照）

(3) NOx・PM対策

平成14年10月の自動車NOx・PM法の施行、平成15年10月の1都3県（東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県）による環境確保条例の制定、また、平成16年10月から兵庫県環境条例でのディーゼル車運行規制の開始、さらに平成21年からは大阪府においても、同種条例により府内の対策地域においてディーゼル車の発着が規制される等、バス事業の経営に大きな影響を与える課題が次々と提起されている。（1都3県の環境条例と自動車NOx・PM法の比較については、本誌2007年版32頁参照）

なお、現時点までの環境対策に関する動きについては、次のとおり。

① 改正自動車 NO_x・PM 法

改正自動車 NO_x・PM 法（平成19年5月公布）が、平成20年1月1日から施行された。

ア. 同法で規定する対策地域内のなかでも、特に状況が厳しいとして指定された区域（交差点等）を年間300回以上運行する者（対策地域の周辺地域に30台以上保有する者が対象）に対する「車両使用計画の作成・報告」の届出が義務づけられた。

イ. 希望者に対し、車種規制に適合する旨のステッカーを公布。

② 2016年規制

自動車排出ガス規制については、これまでも累次にわたり強化が行われており、平成21年には「ポスト新長期規制」が施行されているが、バス等から排出される窒素酸化物（NO_x）の更なる低減を図るため、平成27年7月1日に「2016年規制」が施行された。

ア. 排出ガス基準値の強化

「ディーゼル重量車」の NO_x に対する規制が現行の「ポスト新長期規制」に比べて約4割低い水準に引き下げられる。

イ. 規制適用時期

車両総重量7.5tを越えるバスは平成28年10月1日、車両総重量3.5t以上7.5t以下のバスは平成30年10月1日以降に新車販売される車両について規制が適用となっている。

(4) グリーン経営の推進

グリーン経営とは、排出ガスによる大気汚染問題はもとより、コスト削減と安全確保を図ることを目的として、「バス事業のためのグリーン経営推進マニュアル」に基づき、環境保全活動を計画的に進めていくもので、認証基準に適合するバス事業者についてグリーン経営の認証をすることにより、さらに環境保全活動を積極的に進めていくものである。

平成14年8月から、国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団等と共にバス事業におけるグリーン経営推進検討委員会に参加して検討を重ねた結果、バス事業においてグリーン経営を進めるための「グリーン経営の認証制度」が、平成16年4月から開始された。

なお、令和4年3月末現在、バス事業では96社・240事業所がグリーン経営の認証を取得している。

(5) 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。自動車分野においては、「①サプライチェーン全体でカーボンニュートラル化を目指し、エネルギーの脱炭素化と合わせて、包括的な支援策を実施し、電動化を推進する。②電気自動車・燃料電池自動車等の導入に加え、電池の次世代技術開発・製造立地推進、水素ステーションの整備、電気自動車の急速充電設備の整備等により、電動車について、遅くとも2030年までにガソリン車並の経済性・利便性を実現する」としている。商用車のうち、8t超の大型車については、「技術実証を進めつつ、2020年代に5000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。

また、EVバス導入支援のための国土交通省のEVバスの導入補助事業として令和4年度二次補正予算等により約100億円と大幅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。

2. 交通バリアフリー法への対応

(1) 交通バリアフリー法の概要

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を図るための「交通バリアフリー法」は、平成12年5月17日に公布、同年11月15日に施行された。

この法律により、乗合事業者が新車を導入する際には、

- * 乗降口のうち1以上は幅80cm以上であり、スロープ板等車いす利用者の乗降を容易にする乗降設備を備えること（ただし、リフト付バスはリフト乗降口が80cm以上であれば基準に適合）
 - * 乗降口の床面の高さは地面から65cm以下とすること
 - * 1以上の車いすスペースを確保すること
 - * 手すりを設けること（少なくとも3列毎に床面に垂直な方向の握り棒を備えること）
- 等の、バリアフリー基準の適合車であることが義務づけられた。

(2) ノンステップバスの普及方策

ノンステップバス等の導入は、バス事業者の努力、国や地方公共団体による補助制度や、日本バス協会の交付金制度の充実等により、ここ数年の間に急速に進んでいる。

交通バリアフリー法の施行に伴い、ノンステップバスの価格低下と普及を目指して、平成12年6月、日本バス協会に「ノンステップバス標準仕様策定検討会」が設置され、平成13年3月に「(既存) ノンステップバス標準仕様」が策定された。この検討会は、日本バス協会と(財)日本自動車研究所を共同事務局として平成13年6月に設置されたノンステップバス標準仕様策定検討会に引き継がれ、試作車を製作して各地で展示する等数多くの意見を採用し、平成15年3月に「次世代(普及型)ノンステップバス標準仕様」を策定し、同検討会は終了した。

国は、これを基に平成16年1月より、「標準仕様」を満たすノンステップバスについて「認定要領」及び「審査要領」制度を導入し、認定された標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、着実な普及促進を図った。

その後、「認定要領」及び「審査要領」について、平成18年3月には2005年以降標準仕様に改正が行われ、さらに、平成27年7月には2015年以降標準仕様に改正が行われた。

2015年以降標準仕様の主な改正点は、次のとおりである。

- ① 反転式スロープの採用により、車いす乗降用のスロープ設置の簡易化に対応。
- ② 車いす固定の簡易化のため、巻き取り式ベルトの採用。
- ③ 高齢者等の乗車性に配慮し、優先席を前向き配置。
- ④ フリースペース(ベビーカーを折りたたまず乗車できるスペース)の設定。

(2015年以降標準仕様の詳細については、60頁参照)

(3) 令和3・4年度の日本バス協会の対応

日本バス協会では、交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」により、下表のとおり助成を行った。

人にやさしいバスの種類	(3年度)		(4年度)	
	単 助成単価(千円)	独 助成台数(両)	単 助成単価(千円)	独 助成台数(両)
ノンステップバス	300	222	300	324
リフト付バス	500	21	500	18
低床スロープ付ワンステップバス	100	12	100	4
合計		255		346

(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」による都道府県別導入状況は、63頁参照)

2015年以降標準仕様ノンステップバス

○標準仕様

部位	標準仕様
乗降口	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の端部は路面と明確に識別する。 ・乗降口にステップ照射灯などの足下照明を設置し、夜間の視認性を向上させる。 ・車いすを乗降させる乗降口の有効幅は900mm 以上（小型は800mm 以上）とする。 ・大量乗降を想定する大型車両の場合には、少なくとも一つの乗降口の有効幅は1000mm 以上とする。 ・乗降時のステップ高さは270mm 以下とする。 ・傾斜は極力少なくする。 ・乗降口の両側（小型では片側）に握りやすくかつ姿勢保持しやすい握り手を設置する。 ・乗降口に設置する握り手の太さは25mm 程度とする。 ・握り手の表面は滑りにくい素材や仕上げとする。
低床部通路	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口付近を除く低床部分の通路には段差やスロープを設けない。 ・車いすが移動する部分の通路幅は800mm 以上とする。 ・低床部の座席配列が左右それぞれ1列のもの（いわゆる都市型バス）にあっては前輪等による車内への干渉部から後方の低床部の全ての通路幅を800mm 以上とする。（ただし、都市型以外の座席配列のもの（いわゆる郊外型）及び全幅が2.3m 級以下のバスであって、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはやむを得ない。）
床	<ul style="list-style-type: none"> ・床は滑りにくい材質又は仕上げとする。
後部段差	<ul style="list-style-type: none"> ・段差の端部は周囲の床と明確に識別する。 ・低床部と高床部の間の通路に段差を設ける場合には、その高さは1段あたり200mm 以下とする。 ・低床部と高床部の間の通路にスロープを設ける場合には、その角度は5度（約9%勾配）以下とする。 ・ただし、後部座席の床と通路の間に段差を設けない場合にあっては、低床部と高床部の間の通路に設ける段差の高さとスロープの角度の関係は、下図の範囲にあればよい。 <div style="text-align: center;"> <p style="text-align: center;">スロープの角度(度)</p> <p style="text-align: center;">段差高さ(mm)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・スロープと階段の間には300mm 程度の水平部分を設ける。 ・段差部に手すり等をつける。
手すり	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置する。 ・車いすスペースについては、車いすの移動に支障をきたさないように手すりなどを配置するとともに立席者用の天井握り棒や吊革などを設置する。 ・縦握り棒は低床部にあっては座席1列（横向き座席の場合は1席、車いすスペースに備える前向き跳ね上げ座席にあっては1席、3人掛け横向き跳ね上げ座席にあっては3席に1本）ごとに通路に面した左右両方に1本配置し、高床部にあっては座席1列ごとに通路に面した左右いずれかに1本配置する。（ただし、非常口付近の脱出の妨げとならないように、取り外し又は折りたたむことができる構造の座席についてはこの限りでない。） ・タイヤハウスには高さ800mm 程度の高さの位置に水平手すりを設置する。 ・手すりなどは、乗客が握りやすい形状とする。 ・手すりなどの太さは30mm 程度とする。
車内表記	<ul style="list-style-type: none"> ・車内表記は、わかりやすい表記とする。 ・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。 ・認知度の低いピクトグラムについては、最小限の文字表記を併用する。

降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> ・降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置する。 ・視覚障害者に配慮し、押しボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車いすスペースに設置する押しボタンはこの限りではない。 ・縦握り棒に配置する押しボタンは床面より1400mm 程度の高さとする。 ・座席付近の壁面に配置する押しボタンは、床面より1200mm の高さとする。
スロープ板	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを乗降させるためのスロープ板の幅は800mm 以上とする。 ・地上高150mm のバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は7度（約12%勾配）以下とし、長さは1050mm 以下とする。 ・スロープ板の表面は滑りにくい材質若しくは仕上げとする。 ・スロープ板は、容易に使用できる場所に設置または格納する。
車いすスペース	<ul style="list-style-type: none"> ・バスには2脚分以上（車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあつては1脚分）の車いすスペースを確保する。 ・車いすを取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合は1脚分でもやむを得ない。 ・車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する。 ・乗降口から3000mm 以内に設置する。 ・車いすスペースは、車いすを取り回しできる広さとする。 ・車いすを固定する場合のスペースは1300（長さ）×750（幅）×1300（高さ）mm 以上（2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1100mm以上）とする。 ・後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保する。 ・車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる巻き取り式等の構造とする。 ・前向きの場合には車いすを3点ベルトにより床または車体に固定する。 ・後向きの場合には背もたれ板を設置し、横ベルトで固定する。 ・前向きの場合には、車いす使用者用の人ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。 ・後向きの場合には、車いす用姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。 ・車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりなどを設置する。 ・車いす使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。 ・押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。
フリースペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ベビーカーを折りたたまず乗車できるスペースを設けることができる。この場合において車いすスペースと共用とすることができる。 ・フリースペースに備える座席は、常時跳ね上げ可能な座席とする。 ・フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意する。 ・フリースペースにはベビーカーを折りたたまず使用できることを示すピクトグラムを貼付する。（ストラップの使用法、車いす乗車の際の優先も記載する。）
車外表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすマーク、ベビーカーマークは、車外の乗客から容易に確認できるようにする。
車外放送装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車外の乗客とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。
優先席	<ul style="list-style-type: none"> ・優先席は乗降口に近い位置に3席以上（中型バスでは2席以上、小型バスでは1席以上）原則として前向きに設置する。 ・優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ、立ち座りに配慮した構造とする。 ・乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め（400mm～430mm）の座面とする。 ・優先席には、乗客が利用しやすい位置にわかりやすい押しボタンを設置する。 ・押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。 ・乗客が体を大きく捻ったり、曲げたりするような位置への降車ボタンの配置は避ける。
室内色彩	<ul style="list-style-type: none"> ・座席、縦握り棒、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかりやすい配色とする。 ・高齢者および色覚障害者でも見えるよう、縦握り棒、押しボタンなど、明示させたい部分には朱色または黄赤を用いる。 ・天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は座席、縦握り棒、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつける。
車内安全確認設備	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者から車内の大部分が確認できるミラー、モニター等を設置する。 ・ミラー、モニター等は運転者席から容易に確認できる位置に設置する。

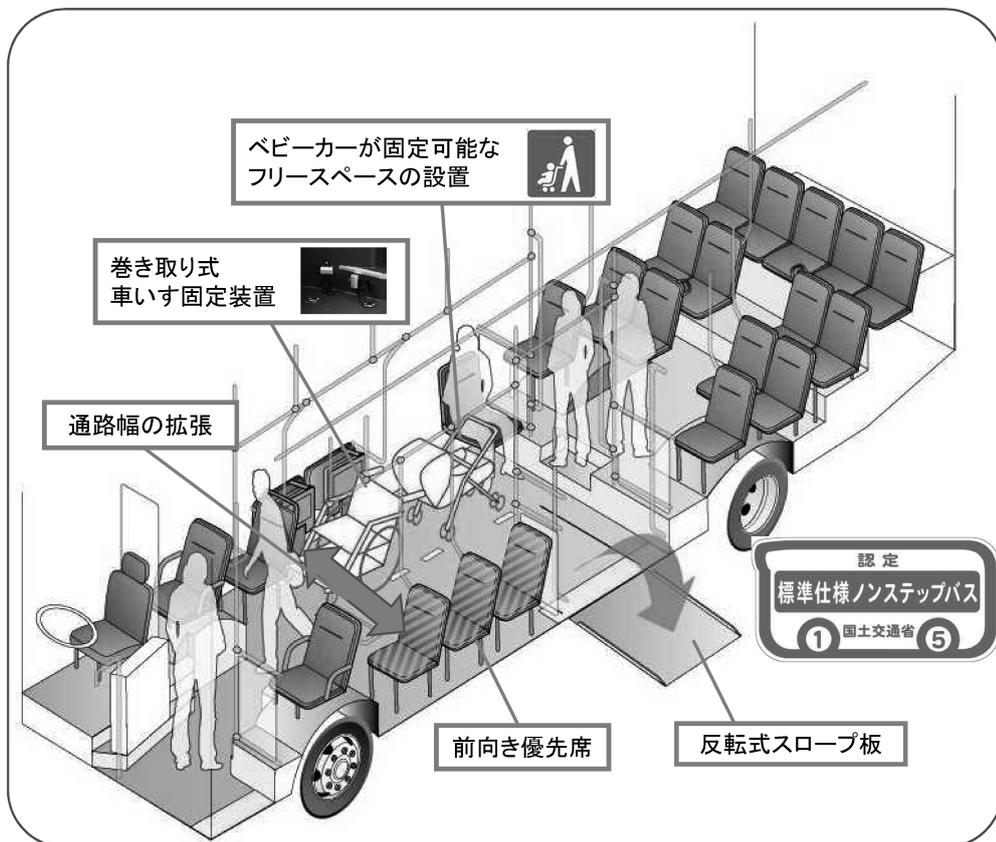
別添；ピクトグラム添付図



別紙様式



○主な変更概要



3. 人と環境にやさしいバスの導入状況

(1) 「人にやさしいバス」の導入状況

《調査対象：令和4年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	調査回答車両数					リフト付きバス					低床バス					
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	ワンステップ			ノンステップ		
											一般乗合	特定	計	一般乗合	特定	計
北海道	2,774	533	1,854	17	5,178	12	2	14	0	28	1,113	1	1,114	1,114	3	1,117
青森	746	55	752	17	1,570	0	0	2	2	4	276	0	276	277	0	277
岩手	591	88	572	10	1,261	5	0	3	0	8	254	0	254	144	0	144
宮城	757	173	540	27	1,497	1	0	37	0	38	116	0	116	583	0	583
福島	726	145	966	43	1,880	13	1	7	0	21	149	0	149	358	0	358
秋田	452	64	259	8	783	16	0	1	0	17	172	0	172	117	0	117
山形	203	94	61	0	358	0	0	0	0	0	52	0	52	119	0	119
茨城	989	205	1,298	399	2,891	26	0	15	39	80	196	5	201	644	8	652
栃木	469	53	837	138	1,497	18	0	15	3	36	142	8	150	271	6	277
群馬	459	58	613	76	1,206	21	0	10	1	32	39	0	39	269	2	271
埼玉	2,008	115	1,155	674	3,952	51	0	27	103	181	356	113	469	1,550	45	1,595
千葉	2,146	594	1,555	331	4,626	25	6	27	18	76	511	67	578	1,486	30	1,516
東京	5,615	952	1,972	980	9,519	29	27	248	537	841	229	60	289	5,283	46	5,329
神奈川	4,863	252	1,153	284	6,552	15	0	40	66	121	1,267	47	1,314	3,564	25	3,589
山梨	256	67	361	9	693	6	0	4	0	10	80	0	80	121	0	121
新潟	962	129	785	0	1,876	9	0	5	0	14	330	0	330	417	0	417
長野	668	198	778	1	1,645	18	0	8	0	26	225	0	225	211	0	211
富山	264	58	340	14	676	3	0	2	0	5	20	0	20	165	3	168
石川	491	96	426	0	1,013	0	0	6	0	6	157	0	157	288	0	288
福井	242	14	536	0	792	12	0	3	0	15	19	0	19	161	0	161
岐阜	638	70	662	2	1,372	9	0	6	0	15	277	0	277	293	0	293
静岡	1,203	125	1,067	6	2,401	18	0	6	0	24	291	0	291	792	0	792
愛知	1,911	250	1,867	13	4,041	10	0	16	0	26	264	13	277	1,611	0	1,611
三重	590	142	440	0	1,172	20	0	8	0	28	222	0	222	249	0	249
滋賀	268	77	170	8	523	4	0	3	0	7	41	0	41	87	0	87
京都	1,508	120	564	32	2,224	20	0	6	1	27	247	2	249	1,189	6	1,195
大阪	2,161	558	1,166	120	4,005	31	3	21	4	59	592	19	611	1,519	14	1,533
兵庫	1,952	315	271	102	2,640	19	0	3	0	22	583	5	588	1,307	11	1,318
奈良	610	19	341	16	986	0	0	3	0	3	172	1	173	340	0	340
和歌山	278	20	365	8	671	1	0	5	0	6	43	0	43	130	0	130
鳥取	216	68	173	0	457	0	0	1	0	1	17	0	17	185	0	185
島根	260	94	285	0	639	2	0	5	0	7	47	0	47	176	0	176
岡山	453	65	524	27	1,069	9	0	7	3	19	169	0	169	115	0	115
広島	1,406	220	1,007	72	2,705	8	1	46	9	64	498	0	498	700	6	706
山口	582	53	357	46	1,038	14	0	12	2	28	101	0	101	411	1	412
徳島	32	48	74	0	154	0	0	2	0	2	8	0	8	22	0	22
香川	151	132	166	0	449	1	1	1	0	3	4	0	4	132	0	132
愛媛	393	103	299	0	795	2	0	6	0	8	83	0	83	189	0	189
高知	491	96	426	0	1,013	0	0	6	0	6	157	0	157	288	0	288
福岡	2,393	264	597	61	3,315	15	0	27	3	45	1,330	31	1,361	814	7	821
佐賀	299	55	280	37	671	2	0	1	0	3	87	0	87	147	0	147
長崎	1,261	165	466	0	1,892	13	0	1	0	14	381	0	381	390	0	390
熊本	811	113	562	3	1,489	0	0	3	0	3	171	0	171	398	0	398
大分	461	89	239	0	789	9	0	5	0	14	191	0	191	112	0	112
宮崎	312	67	282	0	661	2	0	1	0	3	78	0	78	129	0	129
鹿児島	1,105	117	642	119	1,983	6	0	6	22	34	218	4	222	239	0	239
沖縄	683	27	559	0	1,269	6	0	4	0	10	161	0	161	379	0	379
H 25.3末	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	928	0	591	496	2,015	14,574	101	14,675	17,940	49	17,989
H 26.3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	808	1	606	493	1,908	14,169	147	14,316	18,726	46	18,772
H 27.3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	834	1	534	560	1,929	14,666	150	14,816	20,113	42	20,155
H 28.3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	758	3	560	670	1,991	14,455	285	14,740	21,879	96	21,975
H 29.3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	780	4	629	705	2,118	14,279	277	14,556	23,479	104	23,583
H 30.3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	691	8	633	739	2,071	13,796	413	14,209	25,240	197	25,437
H 31.3末	49,857	8,175	34,194	3,610	95,836	638	16	721	783	2,158	13,298	400	13,698	27,140	249	27,389
R 2.3末	49,719	8,235	33,871	3,583	95,408	642	39	704	760	2,145	12,928	477	13,405	28,239	259	28,498
R 3.3末	49,370	7,877	31,985	3,887	93,119	674	49	705	786	2,214	12,533	385	12,918	29,249	301	29,550
R 4.3末	48,109	7,415	30,664	3,700	89,888	501	41	685	813	2,040	12,136	376	12,512	29,485	213	29,698
対前年増減	-1,261	-462	-1,321	-187	-3,231	-173	-8	-20	27	-174	-397	-9	-406	236	-88	148

(2) 「環境にやさしいバス」の導入状況

《調査対象：令和4年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	ハイブリッドバス					CNG (圧縮天然ガス) バス			アイドリングストップ装置付バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	70	1	1	0	72	2	0	2	1,390	42	35	0	1,467
青森	0	0	0	0	0	0	0	0	397	3	15	0	415
岩手	13	0	1	0	14	0	0	0	341	0	2	0	343
宮城	31	0	0	0	31	0	0	0	698	9	17	1	725
福島	0	0	0	1	1	0	0	0	398	2	52	2	454
秋田	0	0	0	0	0	0	0	0	123	0	0	0	123
山形	1	0	0	0	1	0	0	0	119	2	0	0	121
茨城	38	0	0	0	38	0	0	0	761	24	48	4	837
栃木	0	0	0	0	0	0	0	0	289	6	10	3	308
群馬	0	0	0	0	0	4	0	4	222	0	7	2	231
埼玉	19	0	3	2	24	8	2	10	1,815	12	79	53	1,959
千葉	70	0	29	1	100	0	0	0	1,489	25	214	97	1,825
東京	314	0	10	1	325	6	0	6	4,966	74	154	70	5,264
神奈川	285	0	0	0	285	0	0	0	4,825	42	126	62	5,055
山梨	17	10	2	0	29	1	0	1	128	0	35	0	163
新潟	0	0	0	0	0	0	0	0	662	10	10	0	682
長野	26	11	1	0	38	0	0	0	369	81	50	0	500
富山	21	0	0	0	21	0	0	0	186	0	5	3	194
石川	0	0	0	0	0	0	0	0	316	17	36	0	369
福井	0	0	3	0	3	0	0	0	130	4	10	0	144
岐阜	13	0	0	0	13	0	0	0	538	41	46	0	625
静岡	6	1	5	0	12	5	0	5	862	33	81	0	976
愛知	19	0	0	0	19	0	0	0	1,800	57	53	0	1,910
三重	15	0	0	0	15	1	0	1	502	2	20	0	524
滋賀	0	0	0	0	0	0	0	0	64	0	2	0	66
京都	66	2	1	0	69	0	0	0	1,319	6	22	7	1,354
大阪	66	1	0	1	68	8	0	8	1,715	65	122	12	1,914
兵庫	76	0	0	1	77	4	0	4	1,594	20	15	54	1,683
奈良	8	0	0	0	8	0	0	0	506	0	6	1	513
和歌山	2	0	0	0	2	0	0	0	49	0	15	0	64
鳥取	0	0	0	0	0	0	0	0	64	2	5	2	71
島根	2	0	0	0	2	0	0	0	176	0	17	0	193
岡山	0	0	0	0	0	0	0	0	202	16	16	9	243
広島	40	4	4	2	50	32	0	32	1,073	41	57	15	1,186
山口	1	0	0	0	1	0	0	0	464	2	10	10	486
徳島	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	7	0	27
香川	0	0	0	0	0	0	0	0	90	6	0	0	96
愛媛	2	0	0	0	2	2	0	2	215	4	8	0	227
高知	0	0	0	0	0	0	0	0	316	17	36	0	369
福岡	20	0	2	0	22	0	0	0	1,460	8	15	22	1,505
佐賀	0	0	0	0	0	0	0	0	148	0	0	0	148
長崎	7	0	0	0	7	0	0	0	620	10	2	0	632
熊本	0	0	1	0	1	0	0	0	370	2	15	0	387
大分	0	0	0	0	0	0	0	0	166	0	2	0	168
宮崎	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	100
鹿児島	6	0	1	0	7	0	0	0	144	0	2	0	146
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	177	0	6	0	183
H 25. 3末	839	55	84	2	980	710	36	746	27,385	150	497	89	28,121
H 26. 3末	882	67	139	1	1,089	619	19	638	27,961	118	751	85	28,915
H 27. 3末	957	66	126	4	1,153	583	19	608	29,146	145	696	138	30,125
H 28. 3末	987	55	121	4	1,167	494	30	524	31,017	188	714	311	32,230
H 29. 3末	1,059	53	122	18	1,252	367	38	405	32,748	211	861	275	34,095
H 30. 3末	1,078	28	198	10	1,314	239	25	264	33,687	338	906	364	35,295
H 31. 3末	1,174	45	258	9	1,486	215	18	233	34,741	415	1,079	428	36,663
R 2. 3末	1,439	54	311	26	1,830	159	12	171	35,615	530	1,456	426	38,027
R 3. 3末	1,238	27	46	5	1,316	111	10	121	35,798	607	1,413	436	38,254
R 4. 3末	1,254	30	64	9	1,357	73	2	75	34,378	685	1,485	429	36,975
対前年増減	16	3	18	4	41	-38	-8	-46	-1,420	78	72	-7	-1,279

日本バス協会調べ

令和3年度「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（中古車購入助成）」

実施状況（交付金事業）

（単位：両）

県別	車両区分・助成単価等	環境にやさしいバス・安全なバス					人にやさしいバス				中 古		
		ハイブリッドバス	CNGバス	CNGバス(改造)	燃料電池バス 電気バス	衝突被害軽減 ブレーキ装 備車	衝突被害軽減 ブレーキ (後付)	ノンステップバス	リフト付バス	低床ス ロープ付 バス	計	路線バス 車両数	貸切バス 車両数
北海道	1					4		2		3	9	33	15
東 北	青森	2				2					2	9	13
	岩手	3				2					2	10	3
	宮城	4				11			4	8	23		6
	福島	5										21	12
	秋田	6										21	7
	山形	7					5				5	1	1
	関 東	茨城	8				3		8			11	10
栃木		9						1	2		3	1	3
群馬		10										1	3
埼玉		11				2		38	1		41		
千葉		12				4		31			35		9
東京		13	4			5		14	10		33		
神奈川		14				7		14	1		22		
山梨		15						2			2		3
北 陸	新潟	16										24	7
	長野	17				1					1		
	富山	18										1	
	石川	19				3		1	1		5		9
中 部	福井	20				2					2		1
	岐阜	21						10		1	11		3
	静岡	22				3		13			16	2	5
	愛知	23				1		4			5	1	4
	三重	24						3			3		
近 畿	滋賀	25						2			2		
	京都	26	1			1		6			8		
	大阪	27				2		29			31		
	兵庫	28				1		11			12	9	19
	奈良	29											2
	和歌山	30								2	2	7	1
中 国	鳥取	31						7			7		
	島根	32				2		3			5		1
	岡山	33				1		2			3		4
	広島	34				4		4			8		2
	山口	35						4			4	2	6
四 国	徳島	36				5		6			11		2
	香川	37										1	7
	愛媛	38										2	1
	高知	39											
九 州	福岡	40											
	佐賀	41											4
	長崎	42						4			4		
	熊本	43						3			3		1
	大分	44				1					1		
	宮崎	45											5
鹿児島	46												
沖 縄	47												
合 計		5	0	0	0	72	0	222	21	12	332	156	181

* 交付金事業では、平成10年度から地球温暖化対策、高齢社会への対応等、バス業界全体で取り組む事業を支援するため、中央出捐金を財源として、「人と環境にやさしいバス普及事業」を実施している。平成23年度からは「地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）」、平成24年度からは「貸切バス助成事業（中古車購入費助成）」を実施している。

令和4年度「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（中古車購入助成）」

実施状況（交付金事業）

（単位：両）

県別	車両区分・助成単価等	環境にやさしいバス・安全なバス						人にやさしいバス				中古		
		ハイブリッドバス	CNGバス	CNGバス(改造)	燃料電池バス 電気バス	衝突被害軽減 ブレーキ装 備車	衝突被害軽減 ブレーキ (後付)	ノンステップバス	リフト付バス	低床ス ロープ付 バス	計	路線バス 車両数	貸切バス 車両数	
北海道	1					7	1		3	13	24	29		
東	青森	2				8				0	3	15		
	岩手	3				1				0	12	11		
	宮城	4				23	1			10		9		
	福島	5				19				0	10	2		
	秋田	6								0	19	14		
	山形	7								0		9		
関	茨城	8				11	2			2	11	1		
	栃木	9								0		3		
	群馬	10					2			2		1		
	埼玉	11				1	51	1		52				
	千葉	12				5	27			27	5	3		
	東京	13	2			11	61	8		69				
	神奈川	14				2	25	5		30				
東	山梨	15					5			5		1		
	新潟	16					3			3	12	7		
	長野	17								0		1		
	富山	18					1			1	3	3		
	石川	19				2	1			1	4	2		
中	福井	20				2				0		4		
	岐阜	21				2	4		1	5		2		
	静岡	22				2	19			19	2	10		
	愛知	23			5	19	11			11	3	8		
	三重	24					2	6		8				
近	滋賀	25				1	1			1	3	1		
	京都	26				1	8			8				
	大阪	27				8	39			39		2		
	兵庫	28				2	12			12	2	4		
	奈良	29				5	1			10				
	和歌山	30				8				0	7	1		
中	鳥取	31					6			6		2		
	島根	32				1	2			2		1		
	岡山	33				1	3			3	2	3		
	広島	34			1	1	2			2		1		
	山口	35					2			2	2	5		
四	徳島	36				4	5			5		5		
	香川	37				3	1	1		2				
	愛媛	38								0	4	7		
	高知	39								0				
九	福岡	40								0				
	佐賀	41								0				
	長崎	42								0	5			
	熊本	43								0				
	大分	44				2				0	4			
	宮崎	45				1				0	1	3		
州	鹿児島	46								0				
沖	縄	47								0				
合	計		2	0	0	6	153	0	298	21	4	350	138	170

* 交付金事業では、平成10年度から地球温暖化対策、高齢社会への対応等、バス業界全体で取り組む事業を支援するため、中央出捐金を財源として、「人と環境にやさしいバス普及事業」を実施している。平成23年度からは「地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）」、平成24年度からは「貸切バス助成事業（中古車購入費助成）」を実施している。

Ⅶ. 労務関係

1. 令和3年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果

令和3年度の「バス事業賃金・労働時間等実態調査」（調査は、令和3年9月に車両数10両以上の事業者（公営を含む。）1,437社を対象として実施、回答数852者、回答率59.3%）の結果は次のとおりである。

(1) 年間総労働時間の実態（回答数 乗合392者、貸切622者）

令和3年度のバス事業運転者の年間総労働時間は、乗合運転者1,999時間、貸切運転者1,499時間で、前年度に比べ、乗合運転者は307時間、貸切運転者は658時間減少した。

職種別年間総労働時間推移

(単位：日・時間)

職 種	乗 合 運 転 者				貸 切 運 転 者			
	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間
令和2年度	262.7	1,920	385	2,306	255.3	1,860	297	2,157
令和3年度	243.8	1,725	274	1,999	189.4	1,352	146	1,499

(2) 高年齢運転者の雇用状況（回答数798者）

満60歳以上の高年齢運転者を雇用している事業者は798者で、20,514人（乗合14,514人、貸切6,000人）が雇用されている。全運転者中に占める割合は23.4%（前年21.7%）と増加している。

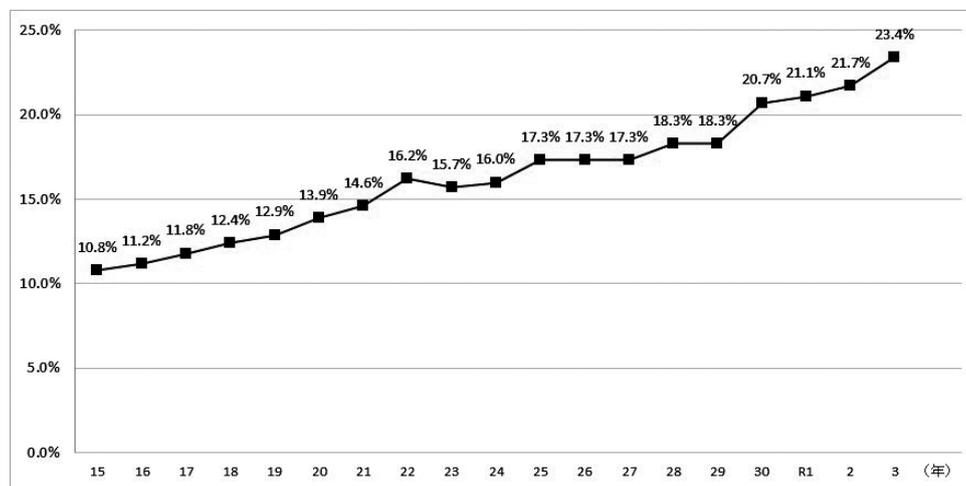
高年齢運転者雇用状況

(令和3年7月末日現在)

区分	調査回答会社		高年齢者雇用数			
	事業者数	運転者数	乗合運転者	貸切運転者	計	構成率
民間・公営	者	人	人	人	人	(%)
民間	780	80,831	13,351	5,992	19,343	24.3
公営	18	8,514	1,163	8	1,171	14.4
合計	798	89,345	14,514	6,000	20,514	23.4

- (注) ①「高年齢運転者」とは、満60歳以上の運転者。
 ②構成率＝運転者総数に占める高年齢運転者の割合。
 ③同一事業者で、乗合・貸切いずれも乗務する運転者は、乗合運転者として事業者数1社で計上。

【参考】高年齢運転者雇用状況の推移



(3) 女性運転者雇用状況（回答数450者）

女性運転者を雇用している事業者は450者で、2,128人（乗合1,726人、貸切402人）が雇用されており、2,000人を超える女性運転者が雇用されている。

女性運転者雇用状況

（令和3年7月末日現在）

区分	乗合運転者		貸切運転者		合計	
	事業者数	人員	事業者数	人員	事業者数	人員
民間・公営						
	者	人	者	人	者	人
民間	241	1,557	194 (24)	402	435	1,959
公営	15	169	0	0	15	169
合計	256	1,726	194 (24)	402	450	2,128

（注）（ ）内は、乗合運転者の会社と同一会社で、外数。

(4) バスガイドの雇用状況（回答数236者）

バスガイドを雇用している事業者は236者で、2,605人が雇用されている。

バスガイド雇用状況

（令和3年7月末日現在）

区分	令和3年度		令和2年度	
	回答事業者数	人数	回答事業者数	人数
民間・公営				
	者	人	者	人
民間	233	2,586	227	2,680
公営	3	19	1	2
合計	236	2,605	228	2,682

(5) 障害者の雇用状況（回答数261者）

障害者を雇用している事業者は261者で、1,039人が雇用されている。

障害者雇用状況

（令和3年7月末日現在）

区分	回答事業者数		障害者雇用数	構成率
	事業者数	従業員数		
民間・公営				
	者	人	人	(%)
民間	248	69,469	887	1.3
公営	13	9,065	152	1.7
合計	261	78,534	1,039	1.3

（注）構成率＝従業員総数に占める障害者雇用数の割合。

(6) 雇用調整助成金等受給状況

雇用調整助成金及び持続化給付金は、令和3年9月末時点で7割を超える事業者が受給している。

（令和3年9月末時点）

①雇用調整助成金受給状況		事業者数	割合
内訳	受給済み	689	79.8%
	申請済み	8	4.0%
	検討中	4	0.4%
	予定なし	137	15.8%
計		838	100.0%

（令和3年9月末時点）

②持続化給付金受給状況		事業者数	割合
内訳	受給済み	600	72.6%
	申請済み	6	0.7%
	検討中	5	0.6%
	予定なし	215	26.0%
計		826	100.0%

2. 令和4年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果

令和4年度の「バス事業賃金・労働時間等実態調査」（調査は、令和4年9月に車両数10両以上の事業者（公営を含む。）1,440社を対象として実施、回答数788者、回答率54.7%）の結果は次のとおりである。

(1) 年間総労働時間の実態（回答数 乗合375者、貸切587者）

令和4年度のバス事業運転者の年間総労働時間は、乗合運転者2,128時間、貸切運転者1,760時間で、前年度に比べ、乗合運転者は129時間、貸切運転者は261時間増加した。

職種別年間総労働時間推移

(単位：日・時間)

職 種 区 分	乗 合 運 転 者				貸 切 運 転 者			
	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間
令和3年度	243.8	1,725	274	1,999	189.4	1,352	146	1,499
令和4年度	249.2	1,827	301	2,128	215.2	1,584	177	1,760

(2) 高齢運転者の雇用状況（回答数782者）

満60歳以上の高齢運転者を雇用している事業者は782者で、18,780人（乗合13,676人、貸切5,104人）が雇用されている。全運転者中に占める割合は23.3%（前年23.4%）と増加している。

高齢運転者雇用状況

(令和4年7月末日現在)

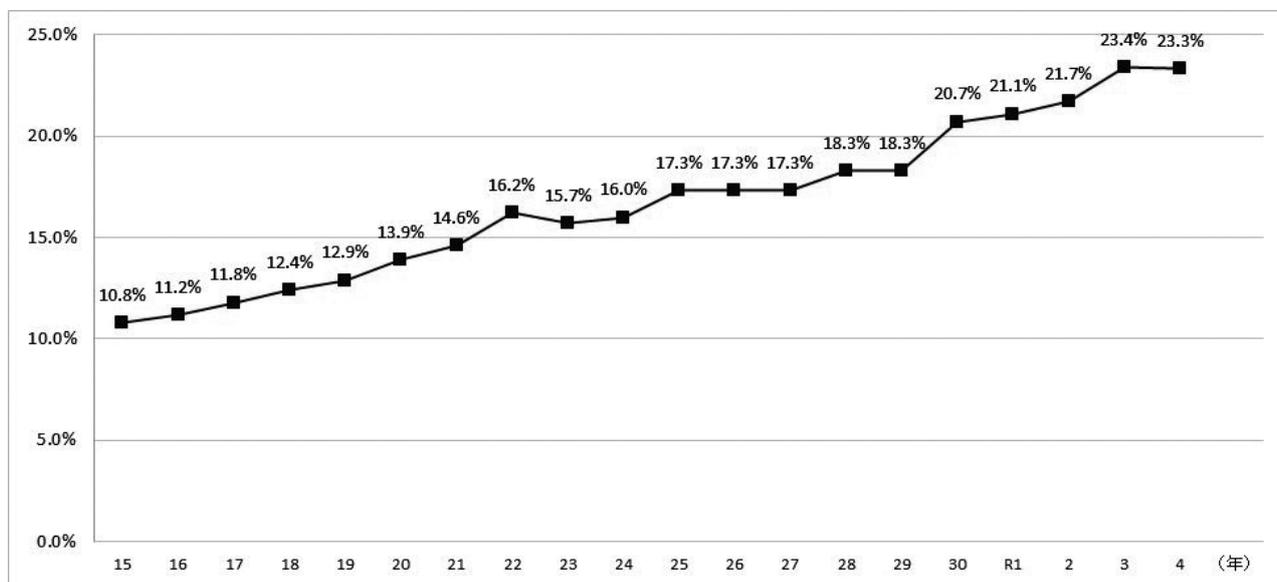
区分 民営・公営	調査回答事業者		高齢者雇用数			
	事業者数	運転者数	乗合運転者	貸切運転者	計	構成率
	者	人	人	人	人	(%)
民営	767	73,257	12,543	5,090	17,633	24.1
公営	15	7,492	1,133	14	1,147	15.3
合計	782	80,749	13,676	5,104	18,780	23.3

(注) ①「高齢運転者」とは、満60歳以上の運転者。

②構成率 = 運転者総数に占める高齢運転者の割合。

③同一事業者で、乗合・貸切いずれも乗務する運転者は、乗合運転者として事業者数1社で計上。

【参考】高齢運転者雇用状況の推移



(3) 女性運転者雇用状況（回答数417者）

女性運転者を雇用している事業者は417者で、1,745人（乗合1,388人、貸切357人）が雇用されており、昨年（2,128人）と比べて減少した。

女性運転者雇用状況

（令和4年7月末日現在）

区分	乗合運転者		貸切運転者		合計	
	事業者数	人員	事業者数	人員	事業者数	人員
民間・公営						
民間	224	1,278	181 (24)	357	405	1,635
公営	12	110	0	0	12	110
合計	236	1,388	181 (24)	357	417	1,745

（注）（ ）内は、乗合運転者の事業者と同一事業者で、外数。

(4) バスガイドの雇用状況（回答数239者）

バスガイドを雇用している事業者は239者で、2,480人が雇用されている。

バスガイド雇用状況

（令和4年7月末日現在）

区分	令和4年度		令和3年度	
	回答事業者数	人数	回答事業者数	人数
民間・公営				
民間	239	2,480	233	2,586
公営	0	0	3	19
合計	239	2,480	236	2,605

(5) 障害者の雇用状況（回答数250者）

障害者を雇用している事業者は250者で、976人が雇用されている。

障害者雇用状況

（令和4年7月末日現在）

区分	回答事業者数		障害者雇用数	構成率
	事業者数	従業員数		
民間・公営				
民間	238	61,300	854	1.4
公営	12	8,714	122	1.4
合計	250	70,014	976	1.4

（注）構成率＝従業員総数に占める障害者雇用数の割合。

(6) 雇用調整助成金等受給状況

雇用調整助成金及び持続化給付金は、令和4年9月末時点で7割を超える事業者が受給している。

（令和4年9月末時点）

①雇用調整助成金受給状況		事業者数	割合
内訳	受給済み	595	77.0%
	申請済み	3	0.4%
	検討中	6	0.8%
	予定なし	169	21.9%
計		773	100.0%

（令和4年9月末時点）

②持続化給付金受給状況		事業者数	割合
内訳	受給済み	551	71.4%
	申請済み	0	0.0%
	検討中	8	1.0%
	予定なし	213	27.6%
計		772	100.0%

3. 令和4年春季労使交渉

(1) 各労働組合の春闘に関する動向

① 日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）の要求（概況）

ア. 2022春闘方針

私鉄総連は、2022年2月に開催した第3回拡大中央委員会において、「22春闘方針」を決定した。同方針では、今次春闘の要求方式は、「定昇相当分（賃金カーブ維持分）」プラス「ベア分」を引き上げることとした。具体的な内容は次のとおりである。

イ. 鉄軌・バス組合の統一要求概要

種別	2022年方針
月例賃金	定昇相当分（賃金カーブ維持分）2.0% + ベア分1,500円
年間臨時給	2022年度の協定月数の堅持 年間5カ月に満たない組合は5カ月 等
非正規労働者	時間給40円以上の引き上げ
最低賃金	産業別最賃要求 現行協定額を最低水準とし、各都道府県の「2021年度地域別最低賃金 +10%

ウ. 2022春闘推進方針（戦術日程）

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、3月1日に「第2回中央闘争委員会」を開催し、次のような回答日、ストライキに係る戦術日程を決定した。

○大手組合回答指定日 …………… 3月17日（木） 14時まで

○中小組合回答日 …………… 3月23日（火） 15時まで

② 全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）の春闘要求（概要）

交通労連は、令和4年1月に開催した第1回中央委員会及び軌道・バス部会において、「2022年度春季生活闘争方針」を決定した。同部会の要求（概要）は次のとおりである。

種別	2022年度方針
月例賃金	定昇相当分（1.70%）3,700円 + a 2.0%（4,300円以上）
一時金	目標5ヶ月以上、最低3ヶ月以上。 金額で要求する場合は、前年実績以上。

③ バス事業者の基本的スタンスの周知・徹底

春季労使交渉では、バス業界を取り巻く諸情勢を踏まえ、労使がお互いの立場を尊重し、雇用や賃金問題等様々な課題に対応していくことが肝要であることから、労働問題研究会において、春季労使交渉における基本的スタンスとなる決議「春季労使交渉に当たっての基本方針」（案）を検討した。同案は労務委員会において審議承認され、会員事業者に対して周知した。

(2) バス事業における春季労使交渉妥結結果（公営を除く。）

4月11日までに春季労使交渉が妥結したとの報告があったバス事業者は131社（昨年同期128社）であった。

主な特徴点

ア. 97事業者（全体の74.1%）が何らかの賃上げを行っている。

（前年同期賃上げを行ったのは、妥結したとの報告があった事業者の56.3%）

イ. 妥結額の分布をみると、「賃上げ無し」が34社（26.4%）と最も多く、次いで、「1,000円台」26社（20.2%）、「2,000円台」23社（17.8%）、「1,000円未満」18社（14.0%）あった。

これを前年同期と比較すると、次のとおりである。

- ・5,000円台（1社0.8% ←前年同期0社0.0%）
- ・4,000円台（2社1.6% ←前年同期1社0.8%）
- ・3,000円台（12社9.3% ←前年同期7社5.5%）

- ・ 2,000円台 (23社17.8% ←前年同期13社10.2%)
- ・ 1,000円台 (26社20.2% ←前年同期25社19.5%)
- ・ 1,000円未満 (18社14.0% ←前年同期10社7.8%)
- ・ 賃上げはあったが額の報告がなされない (13社10.1% ←前年同期16社12.5%)
- ・ 賃上げ無し (34社26.4% ←前年同期56社43.7%)

※「手当廃止による賃上」2社は除く。

また、賃上げの額が報告された事業者の平均賃上げ額は2,276円、賃上げ率は1.00%で、前年同期(1,920円、0.83%)と比較すると、金額で356円、率で0.17ポイントの増加となっている(いずれも単純平均)。

ウ. 年間臨時給については、前年同月(額)が66社(本年50.4% ←前年37.5%)で、前年より増月(額)が14社(本年10.7% ←前年0.8%)、前年より減月(額)が8社(本年6.1% ←前年14.8%)、別途協議43社(本年32.8% ←前年46.9%)となっている。

令和4年バス事業春季労使交渉解決状況

(令和4年4月11日現在)

区分	令和4年 事業者数(者)	令和3年 事業者数(者)
1. 妥結事業者数	131	128
2. 賃上げの有無		
①賃上げ有り	97者 (74.1%)	72者 (56.3%)
②賃上げ無し	34 (25.9%)	56 (43.7%)
③賃下げ	0 (0.0%)	0 (0.0%)

年	額	賃上げ率
令和 4	2,276 円	1.00 %
令和 3	1,920 円	0.83 %

※単純平均

※「手当廃止による賃上げ」2社分を除く

令和4年年間臨時給付状況

(令和4年4月11日現在)

妥結内容	令和4年			令和3年		
	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)
前年同月(額)	66	50.4		48	37.5	
前年より増月(額)	14	10.7	1.0～1.5カ月未満 (3) 0.5～1.0カ月未満 (4) 0.1～0.5カ月未満 (4) 0.1カ月未満 (2) 金額増 (1)	1	0.8	1.0～1.5カ月未満 (0) 0.5～1.0カ月未満 (0) 0.1～0.5カ月未満 (0) 0.1カ月未満 (1) 金額増 (0)
前年より減月(額)	8	6.1	2.0カ月以上 (1) 1.5～2.0カ月未満 (0) 1.0～1.5カ月未満 (1) 0.5～1.0カ月未満 (0) 0.1～0.5カ月未満 (6) 0.1カ月未満 (0) 金額減 (0)	19	14.8	2.0カ月以上 (1) 1.5～2.0カ月未満 (0) 1.0～1.5カ月未満 (5) 0.5～1.0カ月未満 (6) 0.1～0.5カ月未満 (6) 0.1カ月未満 (1) 金額減 (0)
別途協議	43	32.8		60	46.9	
合計	131	100.0		128	100.0	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当企業数。

4. 令和4年度産業別最低賃金

令和4年2月8日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会（労働組合が私鉄総連に加盟する98社で構成）に対して、「2022年度の産業別最低賃金を①各都道府県の2021年度地域別最低賃金+10%とすること。②現行最低水準137,650円を引き上げること。③1ヶ月の法定労働時間を173.8時間で計算すること。④各都道府県の地域別最低賃金は、本社を基本とすること。⑤協定期間内に地域別最低賃金が変わった場合、産業別最低賃金もこれに準拠すること。」等の要求書が提出された。

これを受けて、3月9日、第1回目の団体交渉が行われ、私鉄総連から要求の趣旨及び根拠の説明がなされた。これに対し、研究会側から、バス事業の厳しい経営環境について説明があり、今次労使交渉の結果を十分見極めた上で検討したい旨の回答がなされた。

その後、第2回目の団体交渉が5月18日に行われ、「2022年度の産業別最低賃金を①基本賃金月額、各都道府県の2021年度地域別最低賃金を月額換算したものとすること。ただし、143,000円（税込み）を最低水準とする（前年より5,350円増）②月額換算に用いる1ヶ月の労働時間は173.8時間とする。ただし、労使で確認できる場合は、当該労使の所定労働時間とすることができる。③各都道府県の地域別最低賃金は、原則として本社地を基本とする。④協定期間内に地域別最低賃金が変わった場合、産業別最低賃金もこれに準拠させることとする。」内容で仮合意がなされた。

7月7日、第3回目の団体交渉が行われ、第2回目の団体交渉において仮合意された内容について再度合意に達し、令和4（2022）年度最低賃金協定が締結された。

5. 令和4年度地域別最低賃金

令和4年8月2日に厚生労働省の中央最低賃金審議会より令和4年度の地域別最低賃金額改定の目安について答申が取りまとめのうえ公表された。同答申では、各都道府県の引上げ額の目安については、全都道府県において31円引き上げの目安が示された。

その後、地方最低賃金審議会の答申、各都道府県労働局長の決定に基づき、地域別最低賃金が10月から引き上げられ、全国加重平均は930円から961円となった。この結果、各都道府県の地域別最低賃金月額換算額

は産業別最低賃金協定額を上回ることとなったため、産業別最低賃金は最低賃金協定に基づいて、地域別最低賃金に準拠させることとなった。

6. 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

(1) 策定の趣旨

平成29年3月28日に政府の働き方改革実現会議にて決定された「働き方改革実行計画」では、自動車の運転業務について、これまでのように時間外労働規制の適用除外とせずに、改正労働基準法の一般則（年720時間以内等）の施行の5年後に、時間外労働を年960時間以内に規制し、かつ、将来的には一般則の適用を目指すこととされた。なお、規制内容は、自動車運転業務の実態等を踏まえ策定されたものである。

これを受けて、平成29年9月に、国土交通大臣から、バス、トラック、タクシー事業の全国団体に対し、時間外労働の上限規制に対応するため、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を作成するよう要請がなされた。

もとより、関係法律に従い事業を行うことはバス事業者として当然の責務であるが、バス業界として大きな課題となっている運転者の確保のためにも、働き方改革を契機に長時間労働の是正など労働条件の改善を進める必要がある。

一方、現状、960時間以上の時間外労働がみられる事業者もいることから、日本バス協会として、上限規制適用までの猶予期間において会員事業者が取り組むべきアクションプランを作成し、猶予期間後の法令遵守に万全を期すとともに、運転者の確保や生産性の向上等の取組を推進することとした。

平成29年から、労働問題研究会、労務委員会において運転者に関する実態調査を踏まえた検討を進め、平成30年3月15日の労務委員会において取りまとめ、平成30年3月30日に日本バス協会三澤会長より石井国土交通大臣に対して「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」を報告した。

(2) 時間外労働改善計画の策定と中間目標の設定

(2024年4月から自動車の運転業務について上限規制が施行されることを前提)

1) 時間外労働改善計画の策定と着実な実施

各バス事業者は、時間外労働の削減に段階的に取組むため、各社で時間外労働の管理に関する計画を策定し、2024年度時点で年960時間以下とする取組を進める。また、将来的には、一般則の水準（年720時間）を目指す。

2) 中間目標の設定

日本バス協会は、猶予期間の折り返し時点の2021年度に、全ての運転者の時間外労働が年1000時間以下とする中間目標を設定し、事業者の計画的取組を推進する。

(3) 長時間の時間外労働を削減するために取り組むべき各種施策

1) バス事業者として取り組む事項

- ① 適切な労務管理等
- ② 運転者の労働条件の改善・働きやすい労働環境の整備等
- ③ 運転者募集活動の強化・自社養成等
- ④ 業務の効率化・生産性の向上対策

2) 日本バス協会の取組

- ① 会員事業者の上記取組について、優良事例の普及
- ② 運転免許の自社養成等事業者の上記取組に対する支援等
- ③ 関係省庁と連携協力し、時間外労働の削減に向けた各種対策を推進
- ④ 取組状況のフォローアップ

(関係省庁等に要望する事項)

- ① 道路走行環境の改善等

- ② バス事業の効率的運営、運転者確保に資する関係制度の見直し
- ③ 各種支援措置の充実等
- ④ 自動運転技術の開発、制度面の研究等による普及促進

7. 働き方改革の実現に向けた各種取り組みについて

長時間の時間外労働を削減するために取り組むべき事項が「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」に記載されている。

「令和3年度バス事業賃金、労働時間等実態調査」において、会員事業者を対象に令和2年度中に休日出勤を除き時間外労働が1,000時間を超える運転者について調査を実施した。調査の結果、休日出勤を除き時間外労働1,000時間超の運転者が「有り」の事業者は、乗合事業者で461者中12者、回答事業者の2.6%、対前年比13事業者減、貸切事業者では716者中4者、回答事業者の0.6%、対前年比11事業者減、という結果であったが、乗合・貸切のいずれも95%を超える事業者は、休日出勤を除き時間外労働1,000時間超の運転者は「無し」であった。

8. 改善基準告示の改正

厚生労働省が設けた自動車運転者労働時間等専門委員会及びバス作業部会には、公益代表委員、労働者代表委員とともに、使用者代表委員として正副労務委員長が参加し、バスの安全の確保と路線の維持という公共交通機関の使命を念頭に、運行への影響ができるだけ小さくなるような現実的な見直しとなるように粘り強く訴え続けた。

その結果、令和4年9月27日に開催された第9回自動車運転者労働時間専門委員会において「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について」が取りまとめられ、12月23日に改正された改善基準告示及び通達を示された。

また、改正された改善基準告示の改正内容を広く国民に周知するためのポータルサイトが厚生労働省ホームページにて令和5年1月に公開された。

さらに、改善基準告示の内容について、Q & Aが令和5年3月に厚生労働省より示された。

9. 運転者確保の取り組み

令和2年度から令和4年度までの3年間、非正規で働く「就職氷河期世代」を対象に正規雇用で役立つ資格を短期で取得させて安定的な就労を促進しようとする厚生労働省の事業（就職氷河期世代の方向けの短期資格習得コース事業）を受託した。3か年計画の最終年として、令和4年度は、220名がこの事業に参加し、196名が大型第二種免許を取得した。バス運転者として採用されたものは85名であった。

なお、令和2年度からの3か年では、合計722人が大型二種免許を取得し、369人が事業目的の就職を達成し、うち257人がバスの運転者となっている。

本事業で大型第二種免許を取得した者が、バス運転者に採用されることにより、慢性的なバス運転者不足の解消の一助となるように取り組んだ。

10. 大型二種免許取得要件の緩和等

バス業界の要望に沿って、年齢要件を19歳以上に、普通免許取得後の経験年数を1年以上に引き下げる「道路交通法の一部を改正する法律案」が令和2年6月に成立し、令和4年5月13日より施行された。

なお、特例教習を活用して大型二種免許を取得したのは85人（令和4年12月末時点）であった。

11. 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が令和2年度に創設され、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ている。令和4年度は、制度の定着・普及を図るため、労働関係法令の遵守等労働環境に関する事業者の基本的な取組状況を評価認証する「一つ星認証」に加えて「二つ星認証」が実施された。

令和2年度に認証を取得したバス事業者は172者、令和3年度に認証を取得したバス事業者は47者であった。令和4年度は新たに二つ星認証の申請が開始された。

「二つ星認証」より上位の取り組み状況を評価認証する「三つ星認証」の取り扱いについては、国土交通省と日本海事協会において今後検討が進められていく。

12. 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、外国人労働者の活用について、①入国前に必要とされる技能試験の内容、②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、バス事業における外国人運転者の導入実現に向けた取り組みを進めていくこととした。

令和5年3月2日に開催された自民党バス議連において、「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。」が決議された。

また、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。

Ⅷ. 交付金制度及び事業について

1. 運輸事業振興助成交付金

(1) 制度の創設

昭和51年4月から2箇年間、軽油引取税の税率が30%引き上げられたことに伴い、営業用バス、トラックについては、輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るための施策として、公共輸送機関の輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保を目的とする「運輸事業振興助成交付金制度」が設けられ、昭和51・52年度に税負担額の15/130の額が、各都道府県から地方自治法第232条の2の規定に基づく補助金として、関係公益法人（公営バスは別途）に交付されることになり、数次の改正（延長）を経て、平成23年度法制化された。

また、中央出捐金として都道府県バス協会（以下「地方バス協会」という。）から中央団体に出捐されていたが、平成24年度からは出捐を中止した。

(2) 最近の交付金制度について

① 平成20年4月30日に「地方税法の一部を改正する法律（平成20年法律第21号）」が公布され、5月1日より暫定税率が適用されることになった（10年間延長）ことに伴い、これに根拠を置く運輸事業振興助成交付金制度については、平成20年度においても、交付金措置が引き続き講ぜられることとなった。

② 平成20年12月12日取りまとめられた「平成21年度税制改正大綱」において、「軽油引取税に係る営業用バス、トラックの交付金措置を、軽油引取税の暫定税率も含めた税率の検討がなされる今後の税制抜本改革まで延長する。この間については、都道府県に対し、交付金基準額を確保すべく確実な予算措置が講じられるよう要請する。」とされ、交付金については、今後の税制抜本改革時までの間延長されることとなった。

③ 平成22年4月1日、「地方税法等の一部を改正する法律（平成22年法律第4号）」が施行され、軽油引取税については、改正前の10年間の暫定税率は廃止されたが、「当分の間、その税率水準は維持される」こととなった。

また、運輸事業振興助成交付金については、「平成22年度税制改正大綱（平成21年12月22日閣議決定）」において、「軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。」とされ、平成22年度においても、交付金措置が引き続き講じられることとなった。

④ 「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）において、「引き続き、平成23年度においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税について当分の間として措置されている現在の税率水準を維持することとします。」とされ、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これと一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。」とされ、また、交付金制度の透明性の向上を図るとともに、交付金基準額の確実な交付を確保するため、法整備等の措置を講じるとされた。

そして、第177回国会において議員立法により「運輸事業の振興の助成に関する法律（平成23年法律第101号）」が制定され、平成23年8月30日に公布、同年9月30日から施行された。併せて、同法の委任政令・省令である「運輸事業の振興の助成に関する法律第3条第1項の事業を定める政令（平成23年政令第300号）」、「運輸事業の振興の助成に関する法律施行規則（平成23年総務省、国土交通省令第1号）」の制定に伴い、総務大臣名にて各都道府県知事・各都道府県議会議長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律、同法第三条第一項の事業を定める政令、同法施行規則の施行等について（通知）」及び国土交通省自動車局長名にて各運輸局長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律の施行について」の通達が発せられ、法律に基づく交付金措置が講じられることとなった。

- ⑤ 日本バス協会においては、平成10年度以降は、従来からの融資斡旋事業特別基金の造成に充てていた地方バス協会からの出捐金を、交付金中央事業の財源に充当してバス輸送改善推進事業の拡充を図ることとし、平成10年度には「人と環境にやさしいバス等普及事業」等に対する助成制度を新設するなどバス輸送改善推進事業の大幅な変更を行い、平成23年度まで実施した。

しかしながら、バス事業者の経営環境が大変厳しい折、東日本大震災の影響等も大きく受けて、地方バス協会の会員事業者から、地方事業の充実を通じたバス事業者に対する支援の強化を求める声が強くなり、これを受け、地方バス協会から日本バス協会に対して中央出捐を取り止め、出捐金相当額を地方事業の充実に活用したい旨の要望が多く寄せられた。

このため、日本バス協会の交付金運用特別委員会を中心として、運輸事業振興助成交付金事業の見直しについて検討を行い、平成24年度から中央出捐を中止することとし、理事会承認を経て、各地方バス協会においてそれぞれ地方事業の充実を図って行くこととした。

更に、交付金についての立法化を受けて、助成事業の円滑かつ適切な実施及びその透明性の確保を目的として、平成24年4月1日「運輸事業振興助成交付金審議評価委員会」を設置し、同委員会を7月及び11月に開催した。なお、平成25年度以降についても同様に年2回開催している。

(3) 交付金の額

制度創設以降、各都道府県から地方バス協会に交付された交付金の総額は、次のとおりである。

〔交付金の推移〕

(単位：千円)

年 度	民営バス	左 の 内 訳		公営バス	出捐率 (%)
		地方事業分	中央出捐分		
S 51	1,715,936	1,029,651	686,285	297,252	40
52	2,111,551	1,267,110	844,441	450,889	
53	2,098,261	1,259,029	839,232	407,646	
54	2,911,341	1,921,592	989,749	554,209	
55	2,549,222	1,529,745	1,019,477	461,477	
56	2,431,011	1,458,621	972,390	433,447	
57	2,482,205	1,489,327	992,878	430,772	
58	2,203,499	1,542,465	661,034	376,375	
59	2,201,931	1,541,370	660,561	371,859	
60	2,040,339	1,428,253	612,086	333,884	
61	1,843,777	1,290,662	553,115	291,628	
62	1,832,184	1,282,540	549,644	289,785	
63	1,872,073	1,310,464	561,609	284,485	
H 1	1,716,076	1,201,271	514,805	267,615	
2	1,664,860	1,165,412	499,448	230,238	
3	1,634,808	1,307,852	326,956	221,959	
4	1,550,021	1,240,031	309,990	207,878	
5	1,390,471	1,112,392	278,079	183,358	
6	1,598,940	1,279,169	319,771	215,402	
7	1,585,233	1,268,204	317,029	217,394	
8	1,446,539	1,157,248	289,291	199,876	
9	1,357,178	1,085,761	271,417	185,193	
10	1,301,982	1,041,602	260,380	177,116	
11	1,353,268	1,082,632	270,636	177,265	
12	1,342,562	1,074,068	268,494	170,894	
13	1,380,347	1,104,297	276,050	169,362	
14	1,410,420	1,128,351	282,069	164,231	
15	1,450,857	1,160,702	290,155	160,728	
16	1,441,840	1,153,433	288,407	147,705	
17	1,449,015	1,159,229	289,786	143,116	
18	1,391,677	1,113,356	278,321	134,993	
19	1,384,260	1,107,427	276,833	134,077	
20	1,380,977	1,104,798	276,179	123,697	
21	1,384,210	1,107,385	276,825	119,904	
22	1,334,234	1,068,096	266,138	99,607	
23	1,324,280	1,069,754	254,526	97,275	
24	1,367,950	1,367,950	-	92,390	
25	1,371,789	1,371,789	-	87,073	
26	1,394,845	1,394,845	-	88,304	
27	1,442,852	1,442,852	-	103,368	
28	1,464,626	1,464,626	-	102,010	
29	1,462,100	1,462,100	-	98,888	
30	1,483,489	1,483,489	-	101,018	
R 1	1,458,819	1,458,819	-	94,911	
2	1,364,838	1,364,838	-	89,925	
3	1,302,731	1,302,731	-	88,716	
4	1,227,908	1,302,731	-	82,661	
合 計	76,909,332	60,060,069	16,924,086	9,961,855	0

- (注) 1. 表中の「公営バス」とは、地方バス協会に交付された交付金の額を示している。
 2. 52年度中央出捐分には、51年度の東京都分が含まれている。
 3. 53年度中央出捐分には、日本バス協会において整備した貸切駐車場の事業費22,000千円が含まれている。
 4. 54年度地方事業分には、地方緊急分としての交付金436,933千円が含まれている。
 5. 52年度、53年度、54年度中央出捐分には、東京都から57年度に54年度以前分として交付された補助金200,480千円について当該補助金の額の算定の基礎となった額に基づいて算出された次の額が含まれている。
 52年度 104,500千円 53年度 31,600千円 54年度 64,380千円
 6. 58年度から中央出捐分の出捐率が40%から30%に引き下げられた。
 7. 元年度、2年度の中央出捐分から、大規模事業助成事業分として、出捐金の30%に相当する額の基金が次のとおり取り崩されている。
 平成元年度 154,466千円 2年度 149,853千円 計 304,319千円
 8. 3年度から中央出捐分の出捐率が、30%から20%に引き下げられた。
 9. 10年度から、中央出捐金は基金に繰り入れず、中央事業の財源に充てられることとされた。
 10. 15年度において、ディーゼル微粒子除去装置導入事業分として、基金から925,000千円が取り崩された。
 11. 18年度において、基金から1,800,000千円が取崩され、環境・交通バリアフリー対策引当資産に繰り込まれた。
 12. 22年度、23年度において、次のバス協会より拠出金があった。(次の額は、上記表の額には含まれていない。)
 22年度 大阪バス協会 691千円 (一般会計より出捐金相当分を支出)
 23年度 埼玉県バス協会 10,311千円 (基金より出捐金相当分を支出)、大阪バス協会 1,000千円 (一般会計より支出)
 13. 24年度からは、中央出捐は中止した。
 14. 24年度～27年度において、大阪バス協会の事業実績は次のとおりである。
 (上記表の交付金の年度合計については、事業実績を集計している。)
 24年度 事業実績 18,664千円 (補正予算計上額 42,105千円)
 25年度 事業実績 41,325千円 (予算計上額 52,732千円)
 26年度 事業実績 41,970千円 (予算計上額 50,092千円)
 27年度 事業実績 46,376千円 (予算計上額 50,034千円)

(4) 交付金事業

① 中央事業

地方バス協会から出捐された平成9年度までの出捐金（当初は交付金総額の40%、昭和58年度から30%、平成3年度から20%）により設置された特別基金をもとに、融資斡旋事業を実施し、同基金の利子収入及び平成10年度以降は出捐金に同基金の取崩し財源（平成15年度以降）をもとに、利子補給事業及びバス輸送改善推進事業を実施している。

ア. バス輸送改善推進事業

バス事業に係る輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保等を図るため、融資斡旋事業特別基金の運用収益の一部を活用して、地方バス協会が実施する「研究事業」については昭和61年度から、「活性化事業」については平成5年度から助成金を交付している。

平成10年度からは、地球温暖化対策、高齢化社会への対応等バス業界全体で取り組む事業を支援するための財源として、中央出捐金、基金利子及び基金を取崩して「人と環境にやさしいバス等普及事業」を実施している。

平成11年度限りの事業として、「やすらぎバスステーション整備事業」を実施した。

平成15、16年度においては、1都3県のいわゆる環境確保条例に基づくディーゼル車の走行規制が実施され、PMの排出基準に適合しないバス・トラックは初度登録から7年間の猶予期間経過後は、指定されたDPF、酸化触媒を装着しなければ1都3県内を通行できないこととなり、緊急的に対策を講じる必要があったことから、「ディーゼル微粒子除去装置導入事業」を実施した。

平成17年度、平成18年度においては、平成17年10月1日より世界一厳しい自動車排気ガスの新長期規制が実施されたことに伴い、新長期規制適合バスの導入に際して、国の補助を受けられない会員事業者に対して、「人と環境にやさしいバス等普及事業」により助成を実施した。

平成18年度においては、地球温暖化及び大気汚染防止の観点から、エコドライブ管理システム(EMS)普及事業を実施し、車載機器（電子運行記録計）の車両取り付けに対して助成を行った。

平成19年度においては、新たに安全対策事業として、バスの車内事故を防止するための安全対策事業を実施した。

平成20年度においては、「人と環境にやさしいバス等普及事業」及び「エコドライブ管理システム(EMS)普及事業」、「バスの車内事故防止の安全対策」等のほか、新たに「睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策事業」及び「ドライブレコーダー導入助成事業」等を実施し、バス輸送改善推進事業を積極的に実施した。更に、安全対策を促進するため、バスの車内事故防止及びシートベルトの着用等を目的としたポスター等を作成配布する等、安全対策事業の積極的な推進及びバスの利用促進を図るため、ポスター等を作成し「バスの日」を中心として関係機関に配布するとともに種々の広報事業を実施した。

平成21年度においては、従来の事業に加えて、新たに広く一般国民に対しバス事業の公共性・重要性について理解を求め、バスの一層の利用促進を図るため、日本バス協会及び地方バス協会が主体となり「広報及びイベント事業」を実施した。

平成22年度においては、従来の事業について、引き続き実施するとともに、「貸切バス事業者の安全性評価認定制度・設計委託事業」等を実施した。

平成23年度においては、新たな事業として、地方路線バスの充実を図るため、「地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）」を従来の事業に加えて実施した。

さらに、東日本大震災等に伴い地方バス協会又は会員事業者が行った「災害復旧事業（特に岩手、宮城及び福島各バス協会に重点的に配分）」、地方バス協会が行った中小事業者を対象とした「信用保証料助成事業（平成23年度限りの特例措置）」に対する助成及び風評被害に対する経営対策として中小事業者を対象とした運転資金に対する「融資斡旋・利子補給事業（平成23年度限りの特例措置）」を実施した。

平成24年度においては、中央出捐を中止することに伴い、従来は、実施していたEMS及びドライブレコーダー等普及事業については地方協会事業へ移管を計った上、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」、環境対策を推進するとともに高齢者等のバ

ス利用の利便及び安全性の向上を促進するため、「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事業の充実を図るため、「地方路線バス助成事業及び貸切バス助成事業（中古車購入費助成）」及びバスの一層の利用促進を図るための「バス利用促進広報及びイベント事業等」を実施した。

平成25年度においては、従来の事業について引き続き実施した。

平成26年度においては、「人と環境にやさしいバス普及事業」の助成対象として衝突被害軽減ブレーキ装備車を加えた。

平成27年度においては、「人と環境にやさしいバス普及事業」の助成対象として衝突被害軽減ブレーキ装備車（後付け）を加えた。

平成28年度においては、バスの日等中央広報イベント事業を地方協会に役割を移し、新規に「運転者人材確保対策事業」を実施した。

平成29年度においては、従来の事業について引き続き実施した。

平成30年度においては、「人と環境にやさしいバス普及事業」の助成対象として燃料電池バス、電気バスを加え、バリアフリー化推進のためリフト付きバスの助成単価を引き上げた。

令和元年度においては、従来の事業について引き続き実施した。

令和2年度においては、従来の事業について引き続き実施した。

令和3年度においては、バス利用安全促進広報事業にて、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、コロナ禍によって危機的状況に陥ったバス事業の実態周知、バス利用促進と需要喚起等をPRするため、日本バス協会ホームページ内に特設サイトを製作。それと連動した新聞・WEB・SNS等での宣伝広告を行った。

令和4年度においては、バス利用安全促進広報事業にて、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、日本バス協会と地方バス協会が連携し、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「ゆずって来てありがとう」キャンペーンを行った。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。

（令和3及び4年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「地方路線バス助成事業及び貸切バス助成事業」の実施状況は、65頁参照）

バス輸送改善推進事業実施状況（総括表）

(1) 研究事業

(単位：円)

年 度	研 究 テ ー マ	助 成 金 ・ 支 出 金
昭和61年度	8テーマ	57,000,000
昭和62年度	10テーマ	57,500,000
昭和63年度	8テーマ	57,500,000
平成元年度	10テーマ	57,000,000
平成2年度	9テーマ	56,662,702
平成3年度	7テーマ	48,000,000
平成4年度	7テーマ	49,000,000
平成5年度	4テーマ	26,421,800
平成6年度	3テーマ	17,500,000
平成7年度	3テーマ	11,200,000
平成8年度	3テーマ	9,000,000
平成9年度	4テーマ	24,940,000
平成10年度	5テーマ	17,750,000
平成11年度	3テーマ	17,000,000
平成12年度	2テーマ	10,000,000
平成13年度	2テーマ	5,000,000
計	88テーマ	521,474,502

(2) 活性化事業

(単位：円)

年 度	活 性 化 事 業	助 成 金 ・ 支 出 金
平成10年度	16事業	317,681,143
平成11年度	16事業	495,964,295
平成12年度	15事業	310,356,209
平成13年度	13事業	470,641,216
平成14年度	18事業	540,708,485
平成15年度	18事業	1,331,672,698
平成16年度	16事業	770,046,973
平成17年度	17事業	710,590,198
平成18年度	16事業	799,052,729
平成19年度	21事業	612,175,869
平成20年度	22事業	677,325,583
平成21年度	22事業	579,743,421
平成22年度	26事業	665,965,229
平成23年度	23事業	646,514,359
平成24年度	14事業	294,388,977
平成25年度	15事業	284,288,308
平成26年度	13事業	306,011,275
平成27年度	11事業	293,694,433
平成28年度	13事業	354,602,000
平成29年度	10事業	285,987,000
平成30年度	10事業	295,963,000
令和元年度	11事業	298,490,000
令和2年度	9事業	188,450,000
令和3年度	10事業	250,109,280
令和4年度	12事業	309,140,670
計	387事業	12,089,563,350

(単位：円)

研 究 事 業 計 (昭和61年度～平成13年度)	521,474,502
活 性 化 事 業 計 (平成5年度～令和4年度)	12,089,563,350
合 計	12,611,037,852

【バス輸送改善推進事業】（令和3年度）

（単位：両、名、円）

実施主体 (バス協会名等)	事業内容	総事業費	①予算額		②決算額		差異 (①-②)		
			数量	金額	数量	金額	数量	金額	
1. バス利用者施設等整備事業									
北海道	北見圏バスロケーションシステム導入事業	13,300,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
福島県	交通システム対策（パークアンドバスライド整備事業）	28,061,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
愛知県	中部国際空港バスターミナルの旅客サービスの高度化（キャッシュレス化及び多言語化）整備事業（事業中止）	10,954,000 → 0	1	7,000,000	0	0	1	7,000,000	
奈良県	デジタルサイネージによるバス総合案内システム導入事業（事業内容縮小）	10,658,000 → 8,008,000	1	7,000,000	1	5,250,000	0	1,750,000	
広島県	高速バス停留所へのスマートバス停整備事業	11,500,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
熊本県	熊本県ICカード片利用システムリリース	65,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
計		125,869,000	6	42,000,000	5	33,250,000	1	8,750,000	
2. 人と環境にやさしいバス普及事業									
(環境にやさしいバス・安全なバス)		助成単価 予算(千円)	①予算額		助成単価 決定(千円)	②決算額		差異(①-②)	
			数量	金額		数量	金額	数量	金額
事業者	ハイブリッドバス	300			300	5			
〃	CNGバス	300			300	0			
〃	CNGバス改造	100			100	0			
〃	燃料電池バス・電気バス	300			300	0			
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車	100			100	72			
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車(後付)	100			100	0			
小計			820	84,000,000		77	8,700,000	743	75,300,000
(人にやさしいバス)									
事業者	ノンステップバス	300			300	222			
〃	リフト・エレベーター付バス	500			500	21			
〃	低床スロープ付バス	100			100	12			
小計			360	126,000,000		255	78,300,000	105	47,700,000
計			1,180	210,000,000		332	87,000,000	848	123,000,000
3. 地方路線バス及び貸切バス助成事業									
事業者	地方路線バス助成事業(中古車購入費助成)	50	110	5,500,000	50	156			
〃	貸切バス助成事業(中古車購入費助成)	50	110	5,500,000	50	181			
計			220	11,000,000		337	16,836,000	△117	△5,836,000
4. 運転者人材確保対策事業									
		助成単価 予算(千円)	①予算額		助成単価 決定(千円)	②決算額		差異(①-②)	
			数量	金額		数量	金額	数量	金額
事業者	バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業	50	660	33,000,000	50	629	31,450,000	31	1,550,000
都道府県バス協会	運転者人材確保のための取組事例に対する事業	500	6	3,000,000	500	5	2,500,000	1	500,000
計				36,000,000			33,950,000		2,050,000
5. バス利用安全促進広報事業									
		①予算額		②決算額		差異(①-②)			
		数量	金額	数量	金額	数量	金額		
日バス協	安全促進広報事業	1	101,000,000	1	79,073,280	0	21,926,720		
合計				400,000,000		250,109,280		149,890,720	

【バス輸送改善推進事業】（令和4年度）

（単位：両、名、円）

実施主体 (バス協会名等)	事業内容	総事業費	①予算額		②決算額		差異 (①-②)		
			数量	金額	数量	金額	数量	金額	
1. バス利用者施設等整備事業									
岩手県	バスロケーションシステム更新整備事業	69,252,000 →46,266,000	1	7,000,000	1	6,700,000	0	300,000	
代表・東京	障害者用ICカード導入に係るシステム開発等整備事業	335,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
新潟県	新潟県内高速バス停・案内標識統一化推進事業	12,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
岐阜県	ICカードシステム（全国相互利用可能）導入事業	140,301,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
奈良県	生活様式の変容に対応したサブスクリプション型・web定期券販売システム整備事業	128,225,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
山口県	ICカードシステム（全国相互利用可能）整備事業	269,408,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
鹿児島県	バス走行環境改善システム等	11,791,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
計	7件	931,642,000	7	49,000,000	7	48,700,000	0	300,000	
2. 人と環境にやさしいバス普及事業									
(環境にやさしいバス・安全なバス)		助成単価 予算(千円)	①予算額		助成単価 決定(千円)	②決算額		差異 (①-②)	
			数量	金額		数量	金額	数量	金額
事業者	ハイブリッドバス	300			300	2			
〃	CNGバス	300			300	0			
〃	CNGバス改造	100			100	0			
〃	燃料電池バス・電気バス	300			300	12			
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車	100			100	153			
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車(後付)	100			100	0			
小計			820	84,000,000		167	19,500,000	653	64,500,000
(人にやさしいバス)									
事業者	ノンステップバス	300			300	318			
〃	リフト・エレベーター付バス	500			500	18			
〃	低床スロープ付バス	100			100	4			
小計			370	121,000,000		340	104,800,000	30	16,200,000
計			1,190	205,000,000		507	124,300,000	683	80,700,000
3. 地方路線バス及び貸切バス助成事業									
事業者	地方路線バス助成事業(中古車購入費助成)	50	120	6,000,000	50	147			
〃	貸切バス助成事業(中古車購入費助成)	50	120	6,000,000	50	170			
計			240	12,000,000		317	15,386,000	△77	△3,386,000
4. 運転者人材確保対策事業									
		助成単価 予算(千円)	①予算額		助成単価 決定(千円)	②決算額		差異 (①-②)	
			数量	金額		数量	金額	数量	金額
事業者	バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業	50	600	30,000,000	50	639	31,950,000	△39	△1,950,000
都道府県バス協会	運転者人材確保のための取組事例に対する事業	500	6	3,000,000	375	8	3,000,000	△2	0
計				33,000,000			34,950,000		△1,950,000
5. バス利用安全促進広報事業									
			①予算額		②決算額		差異 (①-②)		
			数量	金額	数量	金額	数量	金額	
日バス協	安全促進広報事業		1	101,000,000	1	85,804,670	0	15,195,330	
合計				400,000,000		309,140,670		90,859,330	

イ. 融資斡旋・利子補給事業

バス事業者の経営基盤の安定確保を目的とする資金として、融資斡旋事業特別基金をもとにして行う一般融資、災害等特別融資（昭和57年度に創設）及びバス交通活性化特別融資（平成3年度～平成12年度まで）について融資斡旋・利子補給事業を行っているが、平成23年度限りの特例措置として、風評被害に対する経営対策として中小事業者を対象とする運転資金に対しても事業を行った。平成25年度については、融資斡旋・利子補給事業の見直しの一環として、1事業者当たりの融資の上限6億円を導入した。平成26年度からは公募制を導入し、1事業者当たりの融資の上限を1億円引き下げ5億円とした。平成27年度については、1事業者当たりの融資の上限をさらに1億円引き下げ4億円とし、利子補給の対象を借入金利が0.6%を超えるものとした。

平成28年度については、利子補給の対象を借入金利が0.8%を超えるものとした。

平成29年度については、利子補給の対象を借入金利が1.0%を超えるものとした。

平成30年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和元年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和2年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和3年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和4年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

上記中央事業の実施には、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ている。平成27年度から令和元年度までの「バス輸送改善推進対策引当資産」は平成27年度から5年間の財源として平成27年度予算において融資斡旋事業特別基金から20億円を振替えたものである。

融資斡旋事業総括表

(単位：千円)

融資斡旋区分		融資斡旋実績 (令和4年3月31日現在)	
		件数	斡旋額
一般融資分	令和2年度末	18,355	541,924,400
	令和3年度分	104	4,781,000
	令和3年度末累計	18,459	546,705,400
災害等特別融資分	令和2年度末	-	-
	令和3年度分	-	-
	令和3年度末累計	0	0
計	令和2年度末	18,355	541,924,400
	令和3年度分	104	4,781,000
	令和3年度末累計	18,459	546,705,400
合計（バス交通活性化特別融資分含む）		18,529	548,777,400

(単位：千円)

融資斡旋区分		融資斡旋実績 (令和5年3月31日現在)	
		件数	斡旋額
一般融資分	令和3年度末	18,459	546,705,400
	令和4年度分	92	4,451,000
	令和4年度末累計	18,551	551,156,400
災害等特別融資分	令和3年度末	-	-
	令和4年度分	-	-
	令和4年度末累計	0	0
計	令和3年度末	18,459	546,705,400
	令和4年度分	92	4,451,000
	令和4年度末累計	18,551	551,156,400
合計（バス交通活性化特別融資分含む）		18,621	553,228,400

※上記のほかに、平成3年度～平成12年度まではバス交通活性化特別融資について融資斡旋事業（70件、2,072,000千円）を実施した。

ウ. その他

新宿駅南口のバスターミナル整備に関し、バス輸送改善推進対策引当資産を活用して平成26年度に新宿高速バスターミナル株式会社に1,000万円出資した。さらに平成27年度には3億円を貸し付けた。なお、このために必要な「日本バス協会財産管理規程」の改正を平成26年度行った。

平成28年度には、貸切バス適正化機関設立拠出金として5,866万円の拠出を地方バス協会に行った。

平成29年度には、貸切バス適正化機関等に負担金徴収までの運営資金として4団体計2,390万円の貸付けを行い、同年度内に貸付金は全額返済された。

利子補給事業

利子補給状況（昭和52年度～令和4年度）

（単位：円）

年 度	利子補給額	件 数	利子補給率（％）
昭和52年度	12,420,540	191	2.0
昭和53年度	37,356,257	555	1.6（53年7月期以降）
昭和54年度	57,612,617	984	↓
昭和55年度	80,453,107	1,283	2.0（55年1月期以降）
昭和56年度	122,853,878	1,552	↓
昭和57年度	162,812,597	1,888	↓
昭和58年度	211,528,350	2,185	↓
昭和59年度	256,969,252	2,303	↓
昭和60年度	268,751,885	2,428	↓
昭和61年度	311,142,760	2,607	↓
昭和62年度	300,567,627	2,470	1.5（62年7月期以降）
昭和63年度	298,055,011	2,791	↓
平成元年度	287,494,046	2,750	↓
平成2年度	272,051,071	2,654	↓
平成3年度	304,766,860	2,859	2.0（3年7月期以降）
平成4年度	357,595,695	2,782	↓
平成5年度	395,519,313	2,988	1.8 バス車両購入資金（5年7月期以降） 1.5 その他の資金
平成6年度	355,410,397	2,953	0.9 バス車両購入資金（6年8月1日以降） 0.7 その他の資金
平成7年度	256,343,669	2,939	↓
平成8年度	214,604,228	3,094	0.6 バス車両購入資金（8年8月1日以降） 0.5 その他の資金
平成9年度	150,152,605	2,858	↓
平成10年度	141,730,660	2,982	↓
平成11年度	133,729,609	2,644	↓
平成12年度	111,571,126	2,172	1.0 災害等特別融資（12.10.31以降）
平成13年度	110,751,546	2,043	↓
平成14年度	104,911,352	1,854	↓
平成15年度	96,383,564	1,701	↓
平成16年度	99,911,006	1,560	↓
平成17年度	103,904,872	1,579	↓
平成18年度	103,777,008	1,478	↓
平成19年度	94,065,187	1,378	↓
平成20年度	84,497,121	1,224	↓
平成21年度	81,572,480	1,126	↓
平成22年度	73,897,729	1,061	東日本大震災特例（H23年度限り） ↓ 1.0（対象：岩手、宮城、福島） 0.5（対象：上記3県以外）
平成23年度	75,818,926	1,006	↓
平成24年度	69,069,328	862	↓
平成25年度	72,589,223	920	↓
平成26年度	71,415,872	835	0.4 運転資金（26年4月1日以降）
平成27年度	61,927,571	744	↓
平成28年度	58,890,055	485	↓
平成29年度	49,991,090	410	↓
平成30年度	40,599,085	336	↓
令和元年度	40,486,419	305	↓
令和2年度	34,386,153	255	↓
令和3年度	27,929,699	124	↓
令和4年度	20,809,660	94	↓
合 計	6,679,078,106	76,292	

② 地方事業

地方バス協会においては、地方事業として、バス停上屋、停留所標識、案内板等施設整備及び種々の安全対策等を実施しており、乗客のサービス改善、安全運行の確保等に大きく寄与している。

地方バス協会が実施している地方事業の実施状況は、次のとおりである。

運輸事業振興助成交付金地方事業実施状況

(単位：千円)

政 令		年 度		
		令和2年度①	令和3年度②	増減額②-①
1	輸送の安全の確保に関する事業	556,270	515,702	△ 40,568
2	サービスの改善及び向上に関する事業	648,849	639,083	△ 9,766
3	公害の防止、地球温暖化の防止その他の環境の保全に関する事業	39,475	22,034	△ 17,441
4	適正化に関する事業	65,206	77,789	12,583
5	共同利用に供する施設の設置又は運営に関する事業	50,516	38,262	△ 12,254
6	震災その他の災害に際し必要な物資を運送するための体制の整備に関する事業	0	0	0
7	経営の安定に寄与する事業	4,522	9,861	5,339
8	当該事業に要する資金を出捐する事業	0	0	0
9	国土交通大臣が総務大臣と協議して定めるもの	0	0	0
合 計		1,364,838	1,302,731	△ 62,107

(注) 事務費等については、各事業に按分した。

Ⅷ. 予算・税制改正

日本バス協会の予算・税制要望と要請活動

令和4年6月21日の総会決議、同年7月29日の税制対策委員会及び8月4日の都市交通・地方交通・環境対策合同委員会において、予算及び税制要望を取りまとめ、政府・与党の予算案・税制改正大綱の決定の動きに合わせ、要請活動を行った。

また、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業界単独としては初めて「バス危機突破総決起大会」を開催した。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、国土交通省幹部の皆様にもお越しいただいた。

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、「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、バス事業存続のための支援を求めた。

「バス危機突破 総決起大会」



1. 令和5年度予算要望（令和4年度補正予算要望を含む）

○日本バス協会の要望内容の主なもの

【国土交通省総合政策局関係・自動車局関係・観光庁関係】

- (1) 新型コロナウイルス感染症対策について
 - ① 雇用調整助成金の特例措置の延長
 - ② 地方創生臨時交付金によるバス事業者への支援
 - ③ 金融支援策の期限延長
 - ④ バス事業者の納税資金等に対する長期間の特別無利子融資制度の創設
- (2) 燃料価格高騰への対応
- (3) 乗合バス路線の維持について
- (4) 貸切バスの維持・活性化について
- (5) 安全対策のさらなる推進
- (6) バス輸送サービスの改善、効率化
- (7) バス事業の環境対策の推進
- (8) バス運転者の確保対策等の推進

【国土交通省道路局・都市局関係】

- (1) 道路整備及び道路改良に係る予算の確保

- (2) バス輸送サービス改善のための施策の推進
- (3) モーダルコネクトの強化
- (4) 高速道路料金施策の延長等

【総務省関係】

- (1) 生活交通確保のための財政措置の大幅拡充
- (2) 地方創生臨時交付金のバス事業への活用
- (3) 地方公共団体に対する指導助言
- (4) 公共利用の通信費の減免

【警察庁関係】

- (1) バスの走行環境改善等のための施策の拡充
- (2) バスの定時・安全走行のための取締りの強化等

【厚生労働省関係】

- (1) 雇用調整助成金特例措置の期限延長について
- (2) 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）について
- (3) 大型二種免許取得についての支援措置の拡充

○令和4年度政府補正予算（12月2日成立）の主なもの

- (1) 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や、観光と連携した取組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）】
- (2) 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）
- (3) 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）
- (4) 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）】
- (5) 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）】
- (6) 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）】

○令和5年度政府予算案（12月23日決定）の主なもの

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業【206億92百万円（バス関係はこの内数）】
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。
・（関連予算）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を支援（基幹事業の追加は創設以来初めて）
- (2) 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）】・・・観光地、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

- (3) 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）】
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、感染症対策等
※令和4年度第2次補正予算も活用
- (4) 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）】
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。
- (5) 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】

2. 令和5年度税制改正要望

○日本バス協会の要望内容の主なもの

- ① 固定資産税の減免
 - ・公共交通機関として既に車庫等の鉄軌道用地における固定資産税の減免措置を受けている鉄道のように、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を要望
- ② 燃料価格高騰への対応
 - ・国においては激変緩和措置として元売りに対する補助制度を講じているが、税制面においても、一般財源化により本来見直されるべき軽油引取税の当分の間の税率（旧暫定税率 1ℓ当たり 17.1円）の速やかな撤廃を要望
- ③ 新型コロナウイルス感染症による影響の軽減
 - ・法人税、事業所税、所得税、住民税、消費税、自動車税、自動車税の環境性能割、自動車重量税のほか、社会保険料の免除又は猶予
- ④ 適用期限の延長及び拡充
 - ・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
 - ・エコカー減税制度の延長・自動車税のグリーン化における11年以上の乗合バス車両への特例措置（10%重課の免除）の延長
 - ・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
 - ・ASV特例の対象に側方衝突警報装置の追加拡充
- ⑤ 自動車関係諸税の負担軽減
 - ・営自格差の堅持、自動車関係諸税の更なる大幅な軽減措置
- ⑥ 自動車関係諸税の抜本見直し等について
- ⑦ 中小企業投資促進税制の延長と対象の拡充
 - ・中小企業が機械等を取得した際の特別償却制度又は税額控除を延長
 - ・衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置又は側方衝突警報装置を装備したバス車両及びバリアフリー対応車（ノンステップバス、リフト付きバス等）を追加
- ⑧ その他 外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対

○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）。

資 料

1. 自動車関係諸税一覧表 94
2. 日本のバス事業略年表 (19. 4. 1～) 96
3. 都道府県バス協会名簿 102

1. 自動車関係諸税一覧表

(1) 国税

税目	税額又は税率
揮発油税 (揮発油税法 昭32.4.6法律55号)	揮発油1キロリットルにつき……………48,600円(本則24,300円)
地方揮発油税 (地方道路税法 昭30.7.30法律104号)	揮発油1キロリットルにつき……………5,200円(本則4,400円)
石油ガス税 (石油ガス税法 昭40.12.29法律156号)	石油ガス1キログラムにつき……………17円50銭
登録免許税 (登録免許税法 昭42.6.12法律35号)	道路運送事業の許可又は事業計画の変更の認可 一般旅客自動車運送事業の許可 一般乗合旅客自動車運送事業 許可1件につき……………90,000円 一般貸切旅客自動車運送事業 …… 〃……………90,000円 一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の認可 一般乗合旅客自動車運送事業 認可1件につき……………15,000円 一般貸切旅客自動車運送事業 …… 〃……………15,000円 特定旅客自動車運送事業の許可 許可1件につき……………30,000円
消費税 (消費税法 昭和63.12.30法律第108号)	10%(H26.4.1より改正 消費税7.8%と地方消費税2.2%の合計)
自動車重量税 (自動車重量税法 昭和46.5.31法律第89号)	(1) 乗用車 車両重量 0.5tごとに……………年額4,100円(2,600円) (2) 乗用車以外 車両総重量 2.5t超総重量……………年額4,100円(2,600円) 2.5t以下総重量……………年額3,300円(2,600円) (3) 小型二輪車……………年額1,900円 (4) 検査対象軽自動車……………年額3,300円(2,600円) (5) 検査対象外軽自動車 { 二輪……………届出時一回限り4,900円(4,100円) その他……………届出時一回限り9,900円(7,800円) (注)()内は営業車

(2) 地方税

税目	税額又は税率
自動車税 (地方税法 昭和25.7.31 法律226号第147条)	(年額) A. 乗用車 (営業用) (家用) ~1000cc 7,500円 25,000円 1001~1500cc 8,500円 30,500円 1501~2000cc 9,500円 36,000円 2001~2500cc 13,800円 43,000円 2501~3000cc 15,700円 50,000円 3001~3500cc 17,900円 57,000円 3501~4000cc 20,500円 65,500円 4001~4500cc 23,600円 75,500円 4501~6000cc 27,200円 87,000円 6000cc超 40,700円 111,000円 B. バス (一般乗合用) (貸切等) (家用) 乗用定員30人以下 12,000円 26,500円 33,000円 30人超~40人以下 14,500円 32,000円 41,000円 40人超~50人以下 17,500円 38,000円 49,000円 50人超~60人以下 20,000円 44,000円 57,000円 60人超~70人以下 22,500円 50,500円 65,500円 70人超~80人以下 25,500円 57,000円 74,000円 80人超~ 29,000円 64,000円 83,000円 C. トラック (営業用) (家用) 小型四輪および 積載量1トン以下 6,500円 8,000円 普通トラック 1トン超~2トン 9,000円 11,500円 2トン超~3トン 12,000円 16,000円 3トン超~4トン 15,000円 20,500円 4トン超~5トン 18,500円 25,500円 5トン超~6トン 22,000円 30,000円 6トン超~7トン 25,500円 35,000円 7トン超~8トン 29,500円 40,500円 8トン超 1トン毎に 1トン毎に 4,700円加算 6,300円加算

2. 日本のバス事業略年表 (19.4.1～)

19. 6. 14	平成19年度春季全国バス事業者大会において、パネルディスカッション「飲酒運転根絶に向けて」を開催。	20. 9. 2	「平成21年度政府予算編成に関する要望について」を地方交通委員会了承後、国土交通大臣、総務大臣に要望。
19. 7. 25	軽油価格高騰について、国土交通省、総務省に軽油価格高騰に伴うコスト増に対応する予算額確保等を要望。	20. 9. 4	「軽油価格高騰対策に関する(緊急重点項目)お願い」について、国土交通大臣・自由民主党バス議員連盟の先生に要望。
19. 8. 2	「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」について、CO ₂ 削減目標として「2010年度におけるCO ₂ 排出原単位を1997年度比で12%改善する。」を設定したものに改定。	20. 9. 20	第21回バスの日
19. 8. 30	地方交通委員会を開催して平成20年度バス予算に関する要望をとりまとめ、同日、国土交通省、総務省に対し要望。	20. 10. 28	高速バスの一部緩和措置を図るため「高速バスの効率的な運行に係る道路運送法の取扱い」の自動車交通局旅客課長通達。
19. 9. 20	第20回バスの日	20. 12. 2	平成20年7月に東名高速道路においてバスジャック事件が発生したのを受けて、平成12年7月に策定した「バスジャック統一対応マニュアル」を8年ぶりに改定した。
19. 10. 19	平成19年2月18日に大阪府吹田市で発生した貸切バス事業者による重大事故を契機に、国土交通省では「貸切バスに関する安全等対策検討会」を設置し、この日に報告がとりまとめられた。	20. 12. 9	政府の追加経済対策の高速道路料金的大幅引下げにあたり、高速バス・貸切バス・空港リムジンバスについても同様の対象にするよう、国土交通大臣及び自由民主党バス議員連盟に要望。
19. 10. 29	首都・阪神高速道路(株)の距離別料金導入について、首都・阪神高速道路(株)及び国土交通省に反対を要望。	20. 12. 12	「平成21年度税制改正大綱」において、「軽油引取税に係る営業用バス、トラックの交付金措置を軽油引取税の暫定税率も含めた税率の検討がなされる今後の税制抜本改革時までの間延長する。この間については、都道府県に対し、交付金の基準額を確保すべく確実な予算措置が講じられるよう要請する。」とされ、交付金については、今後の税制抜本改革時までの間延長されることとなった。
19. 11. 14	軽油価格高騰について、国土交通大臣にバス関係予算及び運賃等への価格転嫁および旅行業界との調整を要望。	21. 1. 1	大阪府環境条例による流入車規制が開始。
20. 12. 3	自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度が開始。	21. 2. 1	「バス利用促進」の一環として、バスマスクによる広報活動を全国展開した。
20. 1. 1	改正自動車NOx・PM法が施行。	21. 3. 17	「政府の平成21年度経済対策の補正予算に関するお願い」について自由民主党政務調査会長兼議院議員保利耕輔先生及びバス議員連盟に対し、地方バス、バリアフリー対策及び環境対策に資する車両購入費補助の増額等について要望。
20. 1. 17	バス事業100年史刊行	21. 3. 31	「燃料費高騰対策及びバス利用促進対策」として、「バス輸送改善推進事業」の一部変更(増額補正)を行い、低燃費車に対する補助の実施、エコドライブ管理システムの車載器に対する助成単価の引き上げ、新たに同システムの事業所用機器を助成対象とした。
20. 2. 6	一般乗合バス、高速バスの管理の受委託について、系統長または車両数1/2から2/3に緩和。(自動車交通局長通達)	〃	国土交通省は、事業用自動車の事故について自家用自動車に比べてその減少幅が少ないこと等から「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定した。
20. 3. 25	自動車排出ガス規制の強化(ポスト新長期規制)が制定。東名高速道路において、大型トラックのタイヤが外れ対向車線を走行していた観光バスに衝突し運転者が死亡する事故が発生。(運転者は生命の危機に直面したにもかかわらず、バスを安定させるため、ハンドルをしっかりと握り、ブレーキを踏み、サイドブレーキを引いて乗客の安全を守った。)	21. 4. 10	バス産業の課題と今後の向かうべき方向性を検討するため、国土交通省と日本バス協会と共同で開催してきた「バス産業勉強会」の報告書が取りまとめられた。国土交通省において「貸切バス事業者の安全性等評価認定制度検討会」を設置し、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全に対する取組状況等について評価・公表する制度を取りまとめられた。
20. 5. 1	平成20年3月31日をもって「軽油引取税の税率に関する特例措置」の期限切れに伴い、同年4月分は暫定税率は適用されなかったが、「地方税法等の一部を改正する法律」が公付され、同年5月1日より暫定税率が適用されることになったことに伴い、平成20年度においても運輸事業振興助成交付金制度は継続されることとなった。	21. 5. 29	貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の実施主体になる。
20. 6. 1	改正道路交通法の被害軽減措置(後部座席シートベルト着用義務化)が施行。	21. 6. 10	「新型インフルエンザの影響によるバス事業への支援要望について」を国土交通省自動車交通局長に要望。
20. 6. 27	勤務時間等基準告示に定められた運転時間を遵守するため「一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について」国土交通省より通達。	21. 6. 16	「土・日祭日の高速道路料金的大幅値下げの施策に関するお願い」を国土交通大臣および東日本高速道路(株)ほか高速道路3社に対して要望。
20. 7. 7	地球温暖化対策をテーマとして、世界主要8か国とEU連合が一同に会して話し合う北海道洞爺湖サミットが開催。	21. 6. 17	国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を受け、10年後(平成30年)における交通死者数ゼロ、人身事故件数を1,800件以下、ただちに飲酒運転をゼロとする、を施策の柱とした「バス事業における総合安全プラン2009」を策定した。
20. 7. 24	国土交通大臣・総務省自治財政局長・自由民主党バス議員連盟の先生等に「軽油価格高騰対策に関するお願い」を要望。	21. 8. 4	「都市バス対策に係るバス事業関連予算の拡充について」を都市交通・環境対策合同委員会了承後、国土交通
20. 7. 28	「都市バス対策に係るバス事業関連予算の拡充について」を都市交通・環境対策合同委員会了承後、国土交通省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。		
20. 8. 6	首都・阪神高速道路の距離別料金の導入について首都・阪神高速道路(株)に対しバス業界としての問題点を具申し、料金制度の改善を要望。		
20. 8. 22	各地でバス事業者に対し供給制限等が行われているため、資源エネルギー庁に対し、供給制限しないよう「バス事業者への軽油供給制限に関するお願い」を要望。		

日本のバス事業略年表

		省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。			と一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。」とされた。		
21.	8.	5	車両火災発生等緊急時における乗客の安全確保に万全を期すため、「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」を策定した。	22.	12.	27	大阪地区における高速ツアーバス実態調査を実施。
21.	8.	17	「平成22年度政府予算編成に関する要望について」を国土交通大臣、総務大臣に要望。	23.	2.	9	大畠国土交通大臣に高速道路料金施策について要望。
21.	9.	20	第22回バスの日	23.	2.	16	「高速道路の当面の新たな料金割引について」を国土交通省が公表（マイカー、平日上限2,000円）。
		々	「バスフェスタ2009 in TOKYO」を丸ビル・マルキューブで開催	23.	3.	14	「東日本巨大地震に伴うバス事業関係燃料確保に関する緊急要望について」を政府政策本部、関係省庁（国土交通省・経済産業省・資源エネルギー庁）等に要望。
21.	10.	19	「高速道路料金施策の見直しに関するお願い」について、国土交通大臣に反対要望。	23.	3.	15	私鉄総連、東北地方太平洋沖地震に関し、11春闘は、組合回答日及び未解決組合統一ストライキについては除外の申し入れ。
21.	12.	4	「平成22年度バス関係予算、税制、高速道路料金施策及び経済政策に関する最重点要望事項」について、民主党の阿久津副幹事長に要望。	23.	3.	16	「東北地方太平洋沖地震を踏まえた高速バスの輸送力確保のための緊急対応について」通達（国自安第167号、国自旅第226号、国自整第136号）。
21.	12.	22	運輸事業振興助成交付金について、「平成22年度税制改正大綱」（平成21年12月22日閣議決定）において、「軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。」とされた。	23.	3.	23	当面の新たな料金割引の実施は当面延期し、現在の料金割引を継続。
22.	3.	25	会員事業者が運輸安全マネジメントについて円滑な取り組みが出来るよう、主に中小規模事業者を対象とした推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を作成・配布した。			々	民主党・日本バス議員連盟設立される。
22.	3.	30	「高速道路料金（統一料金制度及び無料化社会実験）に関する要望」について馬淵国土交通副大臣に反対要望。	23.	4.	1	貸切バス事業者の安全性評価認定制度の運用が始まる。
22.	4.	1	地方税法等の一部を改正する法律（平成22年法律第4号）が施行され、軽油引取税については、改正前の10年間の暫定税率は廃止されたが、当分の間、その税率水準は維持されることとなった。			々	公益法人制度改革に伴い公益社団法人日本バス協会設立登記。
22.	4.	28	旅客自動車運送事業運輸規則及び関係通達が一部改正され、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化が施行される。	23.	4.	14	「東日本大震災復旧・復興対策等に関する要望について」を政府与党に要望。
22.	6.	18	前原国土交通大臣に高速道路料金施策について要望。	23.	4.	27	平成23年5月1日から、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化が実施されることに伴い、日本バス協会策定の「飲酒運転防止対策マニュアル」を一部改定。
22.	6.	28	高速道路無料化社会実験を開始。	23.	5.	9-11	東日本大震災の視察及び被災事業者との意見交換等のため、日本バス協会による被災地視察調査（岩手県、宮城県及び福島県）を実施。
22.	9.	10	総務省より国土交通省に対し「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」が行われた。	23.	5.	16	民主党日本バス議員連盟による、宮城県及び福島県被災状況視察が行われる。
22.	9.	20	第23回バスの日	23.	5.	27	バス事業規制の見直しの方向性などを中心に、今後のバス事業のあり方について検討を行うため、「バス事業のあり方検討会」中間報告が取りまとめられた。
22.	10.	3	「バスフェスタ2010 in YOKOHAMA」をパシフィコ横浜で開催	23.	7.	14	ツアーバス問題を解消し、高速乗合バス事業への制度一本化についてを民主党日本バス議員連盟会長等に要望
22.	10.	12	「安全性確保と地域公共交通の安定確保」を目的として、ツアーバス対策、コミュニティバス対策等の検討のため、運営委員会に「企画小委員会」を設置。	23.	8.	19	貸切バス事業者安全性評価認定制度がスタートし、はじめて21社が認定された。その後、順次認定され最終的に224社が認定された。
22.	11.	5	「ツアーバスに対する規制の強化」、「ツアーバスを容認する通達の効力停止・見直し」、「旅客の安全を確保する観点から法令遵守の徹底」の3項目を主柱とした「ツアーバスの適正化に関する緊急要望」を国土交通大臣に提出。	23.	9.	11	「バスフェスタ2011 in TOKYO」を東京・日比谷公園で開催。
22.	11.	24	「自動車関係諸税に関する民主党マニフェスト実現要請行動」を自動車輸送関連5団体が参加して決起大会とともに街頭行進を実施。	23.	9.	20	第24回バスの日
22.	11.	25	東京駅及び新宿駅周辺における高速ツアーバス実態調査を実施。	23.	9.	30	第177回国会において議員立法により「運輸事業の振興の助成に関する法律（平成23年法律第101号）」が制定され、平成23年8月30日に公布、同年9月30日から施行された。併せて、同法の委任政令・省令である「運輸事業の振興の助成に関する法律第3条第1項の事業を定める政令（平成23年政令第300号）」、「運輸事業の振興の助成に関する法律施行規則（平成23年総務省、国土交通省令第1号）」の制定に伴い、総務大臣名にて各都道府県知事・各都道府県議会議長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律、同法第三条第一項の事業を定める政令、同法施行規則の施行等について（通知）」及び国土交通省自動車局長名にて各運輸局長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律の施行について」の通達が発せられ、法律に基づく交付金措置が講じられることとなった。
22.	11.	26	「バス関係事業規制・制度の見直し、平成23年度予算、税制、高速道路料金施策」に関して民主党に対して要望。	23.	10.	31	ツアーバス問題を解消し、路線バス事業への制度一本化についてを榊幹事長代行、池口企業団体対策委員長に要望。
22.	12.	7	馬淵国土交通大臣、池口副大臣、政務三役に高速道路料金政策について緊急要望。				
22.	12.	16	運輸事業振興助成交付金については、「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）において、「引き続き、平成23年度においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税について当分の間として措置されている現在の税率水準を維持することとします。」とされ、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これ				

日本のバス事業略年表

23. 12. 1	被災地支援及び観光復興の観点から、東北地方の高速道路の無料開放を実施。(24. 3. 31まで)	25. 9. 20	第26回バスの日
24. 1. 1	首都高速・阪神高速が距離別料金へ移行。	25. 10. 5	「バスフェスタ2013 in TOKYO」代々木公園ケヤキ並木で開催。
24. 2. 24	交通基本法の早期制定について、民主党、国民新党、自民党、公明党の先生方に対し要望。	25. 11. 19	自民党バス議員連盟において「バス事業に係る平成26年度予算、税制等に関する要望等について」を要望。
24. 4. 3	高速乗合バスと高速ツアーバスの新制度による新たな高速乗合バスへの一本化に向けて、さらに貸切バス事業の適正化対策を内容とする「バス事業のあり方検討会」報告まとまる。	25. 11. 27	交通政策基本法成立。
24. 4. 29	午前4時40分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷を負う事故が発生。同日、国土交通省自動車局長より発出された通達を全国の会員に周知。	26. 4. 1	消費税率8%引き上げに伴い、乗合バスの上限運賃を変更。また、関東でICカードに1円単位の運賃が導入される。
24. 5. 8	関越自動車道の高速ツアーバスの事故を受けて、日本バス議連を開催。	26. 4. 1	貸切バスの新たな運賃・料金制度を実施。
24. 5. 11	国土交通省からの要請を受け、長距離夜行便の運転者の実態調査及び二人乗務化の検討など安全対策の推進についての通知を発出。	26. 4. 11	自民党バス議員連盟総会において「バス事業の現状と重点取組事項について」を高橋会長等が説明。
〃	厚生労働大臣からの「バス運転者の労働時間管理等の徹底に関する要請書」を堀内会長が直接受け取り、全国の会員事業者等に周知徹底。	26. 6. 12	貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業開始。
24. 5. 15	原油価格高騰のため全日本トラック協会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー協会、労働組合主催による「燃料価格高騰による経営危機全国統一行動・関東ブロック総決起集会」が、日比谷公会堂にて開催された。	26. 6. 17	バス事業110年の軌跡を作成、全会員事業者に送付。
24. 5. 16	国土交通大臣からの「高速ツアーバス等の安全対策強化に関する要請書」を堀内会長が直接受け取り、全国の会員事業者等に周知徹底するとともに、夜間長距離高速乗合バスと夜間長距離高速ツアーバスを運行する会員事業者に対し、交替運転者の配置指針等についての実態調査を実施。	26. 7. 26	「平成27年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省および警察庁に提出。
24. 5. 30	国土交通省、「高速バス等の運転時間・乗務距離等に関するアンケート調査」を実施。	26. 8. 12	「平成27年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
24. 8. 9	「平成25年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省および警察庁に提出	26. 9. 20	第27回バスの日
24. 8. 22	衆議院国土交通委員会において、「交通基本法案」についての参考人意見陳述を高橋会長が行う。	26. 10. 4	バスフェスタ2014 in TOKYO（代々木公園ケヤキ並木）
24. 9. 20	第25回バスの日	26. 11. 7	自民党バス議員連盟において「平成27年度予算、税制等に関する重点要望事項」を要望。
24. 10. 13	「バスフェスタ2012 in TOKYO」代々木公園ケヤキ並木で開催。	26. 11. 20	改正地域公共交通活性化再生法施行。
25. 4. 2	国土交通省において「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」発表。	26. 12. 17	貸切バスハンドブックを作成、会員事業者等に配布。
25. 5. 16	平成23年3月11日に発生した東日本大震災の教訓を生かし、今後発生が予想される東海地震等の大規模災害に対応するため、「大規模災害基本対応マニュアル」を策定した。	27. 2. 13	交通政策基本計画が閣議決定。
25. 8. 2	新高速乗合バス、貸切バスにおける交替運転者等の配置基準施行。	27. 7. 30	「平成28年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省、厚生労働省および警察庁に提出。
〃	「平成26年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」及び「平成26年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省および警察庁に提出。	27. 8. 25	「平成28年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
〃	平成19年に策定した「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」に定めた「2010年度におけるCO ₂ 排出原単位を1997年度比12%改善する。」との目標を概ね達成したことを受けて、引き続き地球温暖化対策の取組みを強化していくため、「平成32年度（2020年度）におけるCO ₂ 排出原単位を平成22年度（2010年度）比6%改善する。」を目標とする「バス事業における低炭素社会実行計画」を策定した。	27. 9. 20	第28回バスの日
		27. 10. 3	バスフェスタ2015 in TOKYO（代々木公園ケヤキ並木）
		27. 11. 17	「平成28年度予算、税制等に関する重点要望事項」を自由民主党の政策懇談会に要望。
		〃	自民党バス議員連盟において「平成28年度予算、税制等に関する重点要望事項」を要望。
		28. 1. 15	午前1時55分頃、長野県軽井沢の国道18号線において、大型観光バスが対向車線をはみ出して崖下に転落し15人が死亡（うち乗員は2人とも死亡）26人が重軽傷を負う事故が発生。同日、国土交通省自動車局長より発出された通達を全国の会員に周知。
		28. 1. 22	長野県軽井沢スキーバス転落事故を受けて、日本バス議員連盟緊急総会を開催。
		28. 4. 4	新宿高速バスターミナル（バスタ新宿）開業。
		28. 6. 3	国土交通省において、「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」を公表。
		28. 7. 26	「平成29年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省および警察庁に提出。
		28. 8. 30	日本旅行業協会、全国旅行業協会及び日本バス協会は「安全運行パートナーシップガイドライン」を「安全運行パートナーシップ宣言」に改訂し公表。
		28. 8. 31	「平成29年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
		28. 9. 20	第29回バスの日
		28. 11. 31	自民党バス議員連盟において「平成29年度予算、税制等に関する重点要望事項」を要望。
		28. 12. 2	貸切バス事業許可の更新制の導入などを盛り込んだ道路運送法の一部を改正する法律が成立。
		29. 1. 27	運転中の携帯電話・スマートフォンの使用事案が相次

日本のバス事業略年表

		いで発生したため、同種事案の再発防止を図るため「乗務中における携帯電話・スマートフォンの使用に関する社内規程策定のガイドライン」を策定。	30. 8. 9	「平成30年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
29. 3. 28		政府にて総理を議長とする働き方改革実現会議において、非正規雇用の処遇改善、賃金引上げと労働生産性向上、長時間労働の是正、柔軟な働き方がしやすい環境整備など9つの分野において、方向性を示す「働き方改革実行計画」がまとめられた。	30. 9. 20	第30回バスの日
29. 4. 1		貸切バス運行管理システムのサービス運用開始。	30. 11. 15	日本バス協会の会員章である「NBA ステッカー」をリニューアルし、11万枚を全会員事業者へ配付。基本となるデザインはそのままに、配付先の管理を適切に行えるよう6ケタの通し番号を左上枠部分に記載し、また、従来のステッカーと区別するため枠部分の色をグレーから白に変更。
29. 4. 3		平成28年1月15日に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を受け、国土交通省に設置された軽井沢スキーバス事故対策検討委員会においてとりまとめられた「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」により平成28年12月2日に改正された道路運送法に基づき、全国10ブロックに貸切バス適正化センターが設立され、適正化機関の指定を受けて平成29年8月上旬より貸切バス事業者の巡回指導が開始。	30. 11. 20	自民党バス議員連盟において「平成30年度予算・税制等に関する重点要望事項」を要望。
29. 7. 31		「平成30年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省に提出。	1. 8. 2	「令和2年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
29. 9. 6		「平成30年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。	1. 9. 20	第31回バスの日
29. 9. 20		第30回バスの日	1. 11. 19	自民党バス議員連盟において、「令和2年度予算・税制等について」を要望。
29. 9. 29		国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2020」を受け、①平成32年までに交通事故死者数をゼロにする、②平成32年までに人身事故件数を1,100件以下にする、③飲酒運転をゼロとするとの3つの目標を掲げた「バス事業における総合安全プラン2020」を策定。	2. 2. 21	「新型コロナウイルスの影響によるバス事業への支援要望について」を観光庁、国土交通省に提出。
29. 11. 29		平成28年5月の「地球温暖化対策計画」の閣議決定以降の政府の取組強化を受け、「バス事業における低炭素社会実行計画」において「2030年度の目標値を2015年度対比で6%改善する。」目標を新たに設定。	2. 3. 24	自民党バス議員連盟において、「新型コロナウイルス感染症による影響について」を要望。
29. 12. 1		自民党バス議員連盟において「平成30年度予算・税制等に関する重点要望事項」を要望。	2. 4. 9	「新型コロナウイルス感染関連の支援要望及び需要喚起策」について、国土交通省、自由民主党バス議員連盟及び公明党へ提出し、貸切バスの需要喚起策、感染予防に対する支援等を要望。
30. 2. 19		訪日外国人旅行者の利便の一層の向上と旅行者の増加を目指し「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」を策定。	2. 4. 28	「タクシーの相乗り導入に対する要望書」を国土交通省へ提出し、乗合バス事業への影響を考慮した措置とするよう要望。
30. 3. 15		働き方改革実行計画において、運転業務については5年間の猶予期間の後に年間960時間以内の時間外労働の上限規制が行われることから、上限規制に対応するため国土交通大臣からの要請により、「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」を策定。	2. 5. 12	「乗合バス事業への支援要望」について、国土交通省、自由民主党バス議員連盟及び、公明党へ提出し、新型コロナウイルスによる需要減少に対する支援措置、感染予防に対する支援等を要望。
30. 4. 18		インバウンドの一層の振興と国際観光旅客税の収税を国際観光振興の諸対策に充てるための「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律」が公布。法律の名称も「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」に改正。	2. 5. 13	「雇用調整助成金の特例措置に関する要望」を厚生労働省へ提出し、バス事業者を特例措置の対象とすること等を要望。また、特例措置の期限到来が迫るごとに次のとおり延長要望。R2.8.7～8.26国土交通大臣、厚生労働大臣等へ要望。R2.10.22自由民主党、公明党へ要望。R2.11.13自由民主党へ要望。R3.1.15～1.19国土交通省、厚生労働省等へ要望。
30. 5. 25		「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の一部が改正となり、交通事業者等がハード・ソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表する制度が創設され、また、貸切バスが新たに法律の対象となった。	2. 5. 14	「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」を策定・公表。以降、新型コロナウイルス感染予防対策の知見等を踏まえ、重ねて改訂。
30. 6. 29		「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が成立し、長時間労働の是正や多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保（同一労働同一賃金）等に関する制度の実施が決定。	2. 5. 18	「貸切バス事業への支援」について、自由民主党、公明党へ提出し、新型コロナウイルス感染症が終息した際の需要喚起や感染予防に対する支援等を要望。
30. 8. 3		「平成30年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省に提出。	2. 5. 20	「地域公共交通計画」と乗合バス運行費補助の連動化に関する配慮」について、国土交通省へ提出し、都道府県等による計画策定が進んでいない現状を考慮し十分な猶予期間を設ける等の対応を要望。
			2. 6. 11	厚生労働省から「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」を受託。同事業は、非正規で働く就職氷河期世代に大型二種免許の取得とバス事業者への正社員としての就職支援を行うもの。
			2. 6. 19	貸切バス旅行連絡会（日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会）が「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」を策定・公表。以降、新型コロナウイルス感染予防対策の知見等を踏まえ、重ね

日本のバス事業略年表

- て改訂。
2. 6. 23 「政策要望」について、自由民主党バス議員連盟役員会へ提出し、令和3年度バス関係予算・税制、安全対策や運転者確保対策等を要望。同内容についてR2.6.24国土交通省へ提出。
2. 8. 7 「GoTo トラベル事業における貸切バスを活用した団体旅行の推進」について、自由民主党及び国土交通省に提出し、地域枠、団体旅行枠の設定等を要望。同内容についてR2.8.18国土交通大臣へ提出。
2. 9. 20 第30回バスの日
2. 9. 23 「令和3年度政府予算編成（バス対策関係）」について、国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省へ提出し、地方創生臨時交付金の更なる拡充、感染防止対策や需要喚起策等の支援措置及び地域公共交通維持の予算確保等を要望。
2. 9. 23 「令和3年度バス関係税制」について、国土交通省、総務省へ提出し、新型コロナウイルスの影響による税金等支払いの免税・猶予、適用期限が迫る自動車減税措置の延長・拡充及び自動車関係諸税の負担軽減等を要望。
2. 10. 14 自由民主党バス議員連盟総会において「令和3年度予算税制」を提出し、新型コロナウイルス対策、地域公共交通維持のための予算確保等について要望。
3. 1. 15 「新型コロナウイルス感染症で影響を受けているバス事業者への支援」について、国土交通省等へ提出し、乗合バスに対する支援の拡充、GoTo トラベル事業におけるバス利用の促進等を要望。
3. 1. 22 「新型コロナウイルス感染症に係るワクチン接種についての要望書」を全日本トラック協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会との3団体連名で国土交通省大臣へ提出し、エッセンシャルワーカーである運転者等が優先的にワクチン接種を受けられるよう要望。
3. 2. 18 自由民主党バス議員連盟総会において新型コロナウイルスのバス事業への影響を踏まえ、予算執行や雇用調整助成金特例措置の延長等の支援を要望。
3. 2. 19 「GoTo トラベル事業における団体旅行の促進」について、日本旅行業協会及び全国旅行業協会との3団体連名で国土交通省へ提出し、GoTo トラベル事業の再開と団体旅行の需要促進等を要望。
3. 3. 23 「新型コロナウイルスのワクチン接種に係るバス車両の活用」について、自由民主党バス議員連盟へ被接種者の輸送及び接種会場等への活用及び運転者等への事前ワクチン接種を要望。同内容について、R3.3.25国土交通省、厚生労働省、総務省へ要望。
3. 3. 30 国土交通省が「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定・公表。
3. 3. 31 国土交通省が新たな「公共交通機関の「バリアフリー整備ガイドライン」」を定め、ガイドラインの役務編を策定・公表。
3. 4. 27 雇用調整助成金特例措置の更なる延長について、厚生労働大臣、自民党雇用調査会、自民党バス議員連及び公明党の幹部へ要望。また、特例措置の期限到来が迫るごとに次のとおり延長要望。
3. 5. 11 自民党バス議員連、タクシー・ハイヤー議連合同総会が開催され、雇用調整助成金特例措置の延長、地方創生臨時交付金、ワクチン接種に係るバスの活用、GoTo トラベル、金融支援、産業雇用安定助成金を要望。
3. 5. 16 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会、国土交通部会合同会議、自民党国土交通部会が開催され、雇用調整助成金特例措置の延長、地方創生臨時交付金、ワクチン接種に係るバスの活用、GoTo トラベル、金融支援、産業雇用安定助成金を要望。
3. 6. 8 「バス事業における総合安全プラン2025」を策定・公表。国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」を受け、①乗客の死者数ゼロ、②令和7年（2025年）までに交通事故死者数をゼロとする、③令和7年（2025年）までに重傷者数を150人以下とする、④令和7年（2025年）までに人身事故件数を800件以下とする、⑤飲酒運転をゼロとする、⑥令和7年（2025年）までに乗合バスの車内事故件数85件以下とする、⑦令和7年（2025年）までに貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下とする、の7つの目標を掲げている。
3. 6. 9 オリピック・パラリンピック組織委員会の輸送局長あてに関係者輸送を担うバス運転者への優先的なワクチン接種の要望書を提出。
3. 7. 8 公明党バス振興懇話会が開催され、雇用調整助成金特例措置延長、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、ワクチン接種でのバスの利用、GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、事業規模に見合った金融支援の拡充を要望。
3. 8. 3 自民党バス議員連盟総会が開催され、雇用調整助成金特例措置延長、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、ワクチン接種でのバスの利用、GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、事業規模に見合った金融支援の拡充を要望。
3. 8. 6 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会へ「東京パラリンピック競技大会の有観客開催について」、「東京オリンピック競技大会の観客対応変更に係るバス事業者の支援について」要望書を提出。
3. 8. 11 「令和4年度政府予算編成等（バス対策関係）」に関する要望について、国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省に提出し、雇用調整臨時交付金の特例措置の延長、地方創生臨時交付金の予算確保及び国から地方公共団体への更なる働きかけ等支援をはじめ、乗合バス事業及び貸切バス事業維持等を要望。
3. 8. 11 「令和4年度バス関係税制」について、国土交通省、総務省へ提出し、新型コロナウイルスの影響による税金等支払の免除・猶予、自動車関係諸税の負担軽減等を要望。
3. 9. 20 第31回バスの日
3. 10. 13 長引くコロナ禍によるバス事業の危機的な状況を訴え応援を求める新聞広告を掲載。以後、同年度内に複数回新聞広告を掲載。
3. 10. 13 観光庁長官へGoTo トラベル事業の貸切バスの利用促進について要望書を提出。
3. 10. 29 国土交通省が今後の観光需要の回復を見据えて貸切バスの安全対策、「安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します～貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、官民が連携して対策を実施～」を公表。同日、国土交通省が公表した安全対策で業界が取組む内容である貸切バスの選定ガイドライン、安全運行パートナーシップ宣言の再周知及び当協会作成パートナーシップ宣言の

日本のバス事業略年表

- 自己点検表について各都道府県バス協会を通じ会員へ通知。
3. 11. 11 バス事業存続のための要望を国土交通大臣と与党バス議連等の先生方へ要望。
3. 11. 30 自民党バス議員連盟が開催され、バス事業の窮状を訴えるとともに、コロナの影響を受けた事業者の支援及び燃料高騰に伴うトリガー条項の凍結解除、運賃改定の省令改正等を要望。
3. 12. 2 「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」を、(公社)全日本トラック協会及び(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会と合同で開催。自民党及び公明党の各業界議員連盟の国会議員とともに、燃料価格高騰の現状を打破すべく「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会決議」を決議した。
3. 12. 15 旅行業協会と連名で自民党観光立国調査会へGoToトラベル事業の早期再開等について要望書を提出。
4. 2. 3 自民党観光立国調査会が開催され、旅行関係団体合同で雇用調整助成金特例措置の延長、GoToトラベル事業の早期再開等の要望書を提出。
4. 2. 14 自民党鉄道・バス合同議員連盟が開催され、雇用調整助成金特例措置の延長、GoToトラベル事業の再開及びバス利用の促進、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、金融支援の拡充及び燃料価格高騰への対応を要望。(後日、自民党鉄道・バス合同議員連盟にて事業者ヒアリングが行われた)
4. 3. 1 軽油価格高騰に関する要望書を国土交通大臣及び自民党バス議員連盟会長へ提出し、バス事業者への直接的な支援制度の創設、負担軽減のための燃料税制対策の実施及び燃料の安定供給の確保を要望。
4. 3. 4 貸切バス事業者向けに法令順守の基本内容をまとめた「貸切バスハンドブック」について、平成15年度に第1版、平成26年度に第2版を作成したが、各種規制強化や法令順守事項も大幅に変更されたことから、第3版を作成し各バス事業者へ配付した。
4. 3. 9 自民党バス議員連盟総会にて「バス事業の現状と課題」を提出し、乗合バス・貸切バス事業とも経営が大変厳しく危機的な状況にあることを説明。事業存続のため支援や、GoToトラベルの早期再開と制度の充実などを要望。同日、日本旅行業協会及び全国旅行業協会と3団体連名で「新たなGoToトラベル事業」に関する要望書を国土交通大臣、観光庁長官へ提出。
4. 3. 16 自民党バス議連の決議文とGoToトラベル要望書を、自民党観光立国調査会長、官房長官等に提出。同内容をR4.3.17～18に自民党、国土交通大臣、観光庁長官へ提出。
4. 3. 29 国土交通省が「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」を策定・公表。
4. 6. 15 自民党バス議員連盟総会にて、コロナによる打撃に加えて燃料価格の高騰で危機的な状況にあることを説明。事業存続のため、固定資産税の減免、団体旅行への長期の支援・後押し、燃料高騰対策、コロナの影響を見た上での乗合バス運賃改定の早期認可、貸切バスの悪質事業者退出、EVバス導入補助の拡大などを要望。
3. 8. 4 「令和5年度関係税制改正要望及び令和5年度政府予算編成(バス対策関係)」に関する要望について、国土交通省、総務省、警察庁省、経済産業省、環境省、自民党及び公明党に提出し、固定資産税の減免、燃料価格高騰への対応、コロナによる影響の軽減等を要望。
4. 8. 24 バス、トラック、タクシー3業界の自民党及び公明党の議員連盟(懇話会)合同コアメンバー会議において、『コロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」による激変緩和措置の延長などを要望。採択された「燃料油価格激変緩和措置等の延長に関する要望」について、自民党バス議員連盟幹部の先生方が、R4.9.5自民党政調会長、R4.9.6財務大臣へ要望書を提出。
4. 9. 20 第32回バスの日
4. 10. 4 国土交通大臣に要望書を提出し、「全国旅行支援」のうち団体旅行枠の期間延長、団体旅行枠のPR、団体旅行・貸切バスの長期的な支援を要望。(R4.10.11全国旅行支援に合わせ、国土交通大臣による現場視察PRが実施された。)
4. 11. 8 固定資産税の減免について、同日からR4.11.11にかけて自民党及び総務省へ要望。
4. 11. 10 バス業界単独としては初の「バス危機突破総決起大会」を開催。「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、バス事業存続のための支援を要望。(その後、税制改正大綱において、「EVバスを導入する際の固定資産税の減免措置」が新たに認められた。)
4. 12. 23 厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」が改正。自動車運転者の健康確保等の観点により見直し議論が行われ、拘束時間の上限や休息期間等が改正。R6.4.1から改善基準告示の実施。
5. 1. 27 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」キャンペーンを積極的に実施した。
5. 3. 2 自民党バス議員連盟総会にて、コロナによる厳しい状況を説明。路線バスの赤字に対する特別交付税の十分な補填、全国旅行支援の最低3年間の継続実施、外国人バス運転者の導入、EVバス導入への補助金の拡充などを要望。

3. 都道府県バス協会名簿

普通会員 (第二種) (地方協会)

(一社)は一般社団法人、(公社)は公益社団法人の略

協 会	〒	所 在 地	T E L F A X
(一社) 北海道バス協会	060-0001	札幌市中央区北1条西19～2	011-621-4161 011-621-1566
(公社) 青森県バス協会	030-0843	青森市大字浜田字豊田139～21 青森県交通会館	017-739-0571 017-739-0573
(公社) 岩手県バス協会	020-0878	盛岡市肴町4～5 カガヤ肴町ビル 4階	019-651-0680 019-651-0740
(公社) 宮城県バス協会	983-0861	仙台市宮城野区鉄砲町1～2 猪股ビル3階	022-295-9894 022-295-9896
(公社) 福島県バス協会	960-8165	福島市吉倉字吉田40 福島県自動車会館	024-546-1478 024-546-1473
(公社) 秋田県バス協会	010-0962	秋田市八橋大畑2～12～55 秋田県自動車会議所2階	018-863-5349 018-864-4549
(一社) 山形県バス協会	990-2161	山形市大字漆山字行段1422	023-686-6135 023-686-6168
(一社) 茨城県バス協会	310-0913	水戸市見川町2440～1 茨城県トラック総合会館	029-306-8700 029-303-8701
(一社) 栃木県バス協会	321-0169	宇都宮市八千代1～4～12	028-658-2622 028-658-2923
(一社) 群馬県バス協会	379-2166	前橋市野中町588	027-261-2072 027-261-5537
(一社) 埼玉県バス協会	330-0063	さいたま市浦和区高砂2～2～15 埼玉県交通会館内	048-824-5539 048-831-5416
(一社) 千葉県バス協会	260-0855	千葉市中央区市場町7～9 千葉県土地開発公社内	043-215-8805 043-215-8807
(一社) 東京バス協会	151-0061	渋谷区初台1～34～14 初台 TN ビル 1階	03-3379-2441 03-3378-9970
(一社) 神奈川県バス協会	222-0033	横浜市港北区新横浜2～11～1 神奈川県トラック総合会館4階	045-548-3521 045-472-8008
(一社) 山梨県バス協会	406-0034	笛吹市石和町唐柏1000～7 山梨県自動車総合会館	055-262-1201 055-262-1202
(公社) 新潟県バス協会	950-0088	新潟市中央区万代1～6～1 万代シティバスセンタービル 3階	025-247-8131 025-243-9793
(公社) 長野県バス協会	380-0935	長野市大字中御所鶴田560～4	026-226-3288 026-226-3654
(公社) 富山県バス協会	930-0992	富山市新庄町字馬場24～2 富山県自動車会館	076-424-9317 076-492-3168
(公社) 石川県バス協会	920-8213	金沢市直江東1～2 石川県自動車会館2階	076-225-7560 076-225-7510
(公社) 福井県バス協会	918-8023	福井市西谷1～1401 福井県自動車会館2階	0776-34-1730 0776-34-1748
(公社) 岐阜県バス協会	501-6133	岐阜市日置江2648～2 岐阜県自動車会館5階	058-279-3700 058-279-3709
(一社) 静岡県バス協会	420-0031	静岡市葵区呉服町1～20 呉服町タワー2階	054-255-9281 054-251-5305
(公社) 愛知県バス協会	466-8558	名古屋市昭和区滝子町30～16 愛知県自動車会館	052-613-8133 052-613-8143
(公社) 三重県バス協会	514-0303	津市雲出長常町1190～1	059-234-1101 059-234-0616
(一社) 滋賀県バス協会	524-0104	守山市木浜町2298～4 グリーンルーフ2階	077-585-8333 077-585-8335
(一社) 京都府バス協会	612-8418	京都市伏見区竹田向代町51～5 京都自動車会館	075-691-6517 075-681-9499
(一社) 大阪バス協会	530-0004	大阪市北区堂島浜2～1～25 中央電気倶楽部4階	06-6341-8006 06-6348-9500
(公社) 兵庫県バス協会	650-0011	神戸市中央区下山手通4～15～8	078-391-0543 078-331-2495
(公社) 奈良県バス協会	630-8115	奈良市大宮町1～1～25 奈良交通(株)本社ビル1階	0742-25-2110 0742-23-0208
(公社) 和歌山県バス協会	640-8404	和歌山市湊1106	073-422-8090 073-433-4049
(一社) 鳥取県バス協会	680-0006	鳥取市丸山町246～10	0857-22-2724 0857-22-2726
(一社) 島根県旅客自動車協会	690-0821	松江市上東川津町1238	0852-60-0928 0852-60-0805
(公社) 岡山県バス協会	701-1133	岡山市北区富吉5301～8 岡山県自動車会館2階	086-259-5582 086-259-5506
(公社) 広島県バス協会	732-0056	広島市東区上大須賀町1～16 交通会館ビル2階	082-261-3238 082-261-1743
(公社) 山口県バス協会	753-0821	山口市葵1～5～58	083-922-5031 083-925-8242

(一社) 徳島県バス協会	771-1156	徳島市応神町応神産業団地1～6	088-641-3617 088-641-3627
(一社) 香川県バス協会	760-0021	高松市西の丸町1～26 大川バスビル3階	087-851-2320 087-821-6161
(一社) 愛媛県バス協会	790-0067	松山市大手町1～7～4 伊予鉄大手町ビル2階	089-931-4094 089-931-5054
(一社) 高知県バス協会	781-5103	高知市大津乙1879～9	088-866-0505 088-866-0506
(一社) 福岡県バス協会	812-0013	福岡市博多区博多駅東3～10～17 陸運会館5階	092-431-9704 092-452-3761
(一社) 佐賀県バス・タクシー協会	849-0928	佐賀市若楠2～7～2 佐賀県交通会館	0952-31-2341 0952-31-2342
(一社) 長崎県バス協会	850-0032	長崎市興善町4～6	095-822-9018 095-826-6411
(一社) 熊本県バス協会	860-0806	熊本市中央区花畑町4～1 太陽生命熊本第2ビル9階	096-352-9694 096-352-9670
(一社) 大分県バス協会	870-0907	大分市大津町3～4～13 大分県交通会館3階	097-558-3946 097-558-0308
(一社) 宮崎県バス協会	880-0902	宮崎市大淀4～5～3 南宮崎駅前ビル1号館3階	0985-51-0158 0985-51-0159
(公社) 鹿児島県バス協会	890-0064	鹿児島市鴨池新町12～12 第2岩崎ビル5階	099-252-8670 099-252-8674
(一社) 沖縄県バス協会	900-0015	那覇市久茂地1～2～28 よなみねビル3階	098-867-2316 098-863-5926



2022年度版 日本のバス事業61

令和5年5月発行

編集 公益社団法人 日本バス協会
発行者 〒100-0005 東京都千代田区丸の内3丁目4番1号
(新国際ビル912号)
TEL 03-3216-4011
FAX 03-3216-4016
ホームページ <https://www.bus.or.jp>