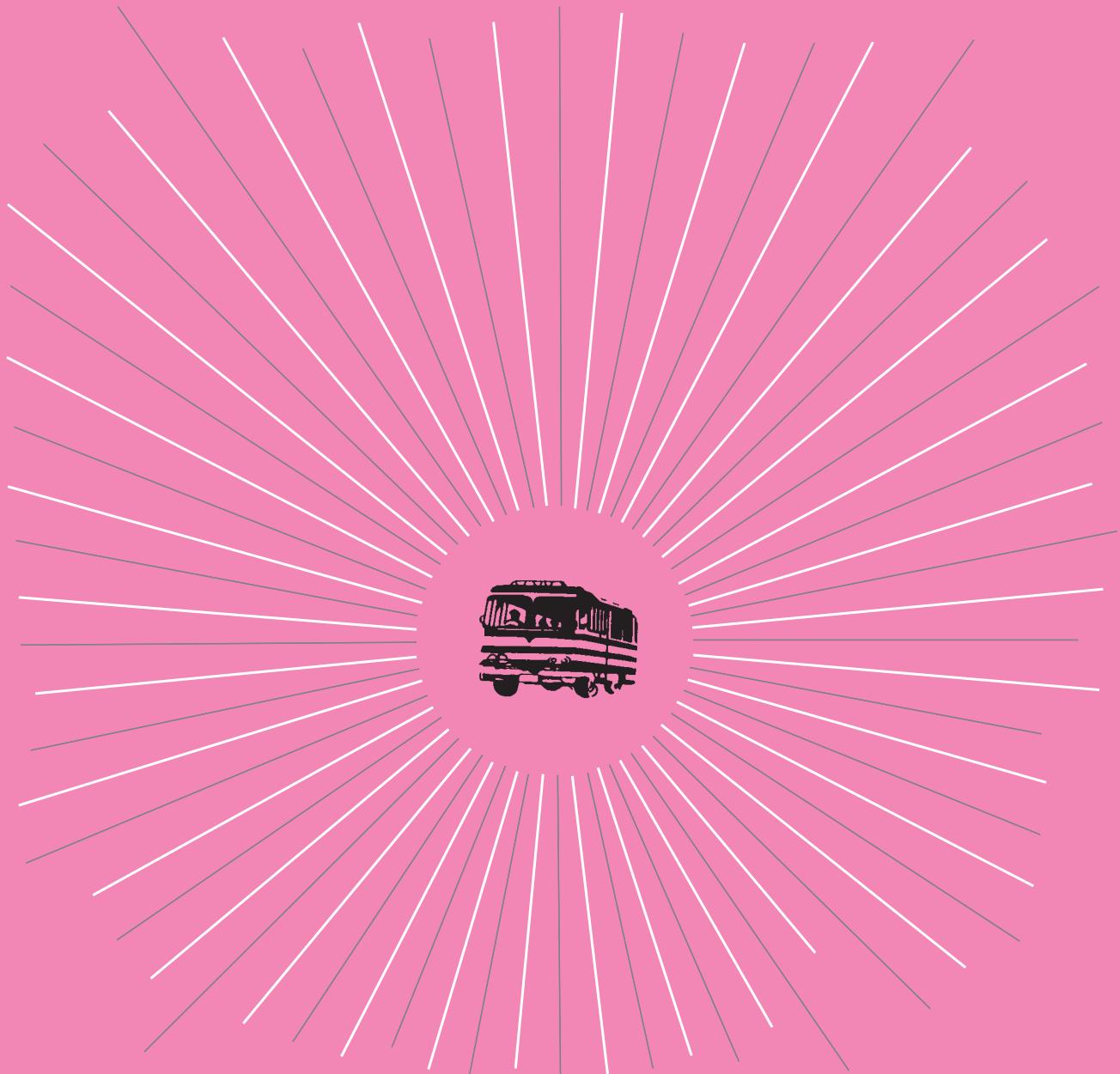


2025年度版（令和7年度）

日本のバス事業



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
2. 乗合バス輸送状況推移表	2
3. 貸切バス輸送状況推移表	4
4. バス事業の経営規模	6
5. 国内輸送の現状	8
6. 業態別保有自動車数の推移	10
7. 高速バスの運行状況	12
II. バス事業	13
1. 乗合バス事業	13
(1) 令和5年度乗合バス事業の収支状況	13
(2) 地域公共交通活性化再生法の改正	20
(3) バリアフリー法について	20
(4) 乗合バス運賃（上限運賃改定について）	21
(5) キャッシュレス決済について	21
(6) 運送サービスの改善及び向上	22
(7) 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）によるデータ整備	22
(8) BRT（バス高速輸送システム・連節バス）について	23
(9) 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	23
(10) バス専用通行帯、バス優先通行帯等	25
2. 貸切バス事業	26
(1) 貸切バス事業について	26
(2) 令和5年度一般貸切バス事業の収支状況	27
III. 安全輸送の取組み	33
1. 安全輸送体制の確立	33
(1) バス事業における総合安全プラン2025	33
(2) 運輸安全マネジメントの推進	33
(3) 貸切バスの安全性向上に向けた対策のための制度改正	34
(4) 運行管理の高度化	34
(5) 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	35
(6) 貸切バス事業者安全性評価認定制度	36
2. 大規模災害への対応	37
3. 飲酒運転防止対策	37
(1) 飲酒運転防止対策の推進	37
(2) アルコール検知器の使用義務化	38
4. 車内事故防止対策	38
5. 乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用対策	39
6. バスジャック・テロ対策等	40
(1) バスジャック対策の推進	40
(2) テロ対策の徹底	40
(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	41
7. 安全に資する装置の導入状況	42
(1) デジタルタコグラフ・ドライブレコーダー	42
(2) 衝突被害軽減ブレーキ等	44
8. 令和6年の交通事故	50

(1) 全国の交通事故の現状	50
(2) バス（事業用）に係る交通事故情報	51
(3) 事業用自動車の事故	52
IV. バスに係る技術面の向上	54
1. 中央技術委員会の活動	54
2. バス車両の技術開発	54
3. 自動運転の実現に向けた検討会等について	54
V. インバウンド振興	55
VI. 環境対策と交通バリアフリー法への対応	56
1. 環境対策	56
(1) バス事業における低炭素社会実行計画	56
(2) 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略への対応	56
(3) 令和5・6年度の日本バス協会の対応	57
(4) NOx・PM 対策	57
(5) グリーン経営の推進	57
(6) EVバス導入への推進	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	58
(3) 令和6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	65
VII. 労務関係	69
1. 令和6年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果	69
2. 令和7年春季労使交渉	71
3. 令和7年度産業別最低賃金	73
4. 令和7年度地域別最低賃金	73
5. 自動車運転者の長時間労働是正の取り組み	73
6. 運転者確保の取り組み	73
7. 外国人バス運転者の受入れ推進	74
8. 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」）の活用	74
9. カスタマーハラスメント対策	74
VIII. 交付金制度及び事業について	75
1. 運輸事業振興助成交付金	75
(1) 制度の創設	75
(2) 交付金制度について	75
(3) 交付金の額	76
(4) 交付金事業	78
IX. 予算・税制改正	86
1. 令和7年度政府予算編成等（バス対策関係）に関する主な要望について	86
2. 令和7年度バス関係税制要望	87
X. バス再興10年ビジョン	89
資料	91
1. 日本のバス事業略年表（19.4.1～）	92
2. 都道府県バス協会名簿	99

I. バス事業の現状

1. 概況

(1) 国内輸送

令和5年度の国内輸送機関別の旅客輸送人員の内訳をみると、JRは84億80百万人（前年78億85百万人）と対前年7.5%増、民鉄は141億80万人（前年131億69百万人）と対前年7.5%増、バスは39億85百万人（前年38億16万人）と対前年2.8%増、ハイタクは10億人（前年9億68百万人）と対前年10.29%増、旅客船^{*}は63百万人（前年49百万人）と対前年28.6%増、航空は1億481万人（前年91百万人）と対前年11.5%増となっており、JR、民鉄、バス、ハイタク、航空の全てにおいて、コロナ禍の影響による大幅減から輸送人員が増加したものの、いずれもコロナ禍前と比べ低い水準にある。

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8,000万台を超える、令和6年3月は8,256万台となり、昭和51年から令和6年までの48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6年3月では3,175万台と約5.3倍の伸びを示している。

※旅客船の数値は令和4年度のデータ

(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年度に激減し、令和5年度は37億8,800万人（前年36億1,756万人）となり、対前年度4.7%増加した。また、輸送人キロは平成11年度を底にコロナ禍前までは増加傾向となっていたが、同じくコロナ禍の影響を受けた令和2年度に激減し、令和5年度は334億人キロ（前年298億人キロ）と対前年12.0%増となった。

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、コロナ禍の影響を受けた令和2年度に激減し、令和5年度は8,828億円（前年6,726億7,400万円）と対前年約31.0%増となった。

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年度は大幅な減少がみられた。令和5年度は2億2,673万人（前年1億9,768万人）と対前年14.6%増となっており、輸送人キロは106億人キロ（前年103億人キロ）と対前年2.9%増となっている。

また、営業収入は約4,284億円（前年約2,582億円）と対前年約66.0%増となった。

乗合バス、貸切バスともに輸送人員、輸送人キロ、営業収入のいずれもコロナ禍前と比べ低い水準にある。

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 百万キロ	輸送人員 千人	営業収入 億円
昭和22	237	12,532		84,095	229	735,175	26
23	255	13,490		85,054	275	804,497	78
24	276	16,532		85,339	362	1,024,961	145
25	303	17,741	80.0	89,688	491	1,376,000	199
26	316	19,394	80.0	95,975	616	1,789,153	314
27	326	21,771	84.0	101,299	762	2,021,367	392
28	331	24,293	87.0	110,637	856	2,497,396	494
29	341	26,681	85.0	118,894	974	3,013,121	571
30	346	28,932	84.0	125,741	1,104	3,461,000	641
31	344	32,193	86.0	131,912	1,223	4,008,000	729
32	344	35,908	86.0	138,060	1,378	4,642,000	850
33	349	39,014	86.0	140,938	1,525	5,094,000	946
34	344	41,932	86.0	147,128	1,673	5,767,000	1,071
35	347	44,912	83.7	152,475	1,681	6,044,498	1,186
36	342	48,457	86.0	156,770	1,838	6,913,597	1,296
37	354	50,575	85.9	162,877	1,981	7,583,269	1,473
38	354	56,893	83.9	165,004	2,150	8,052,227	1,844
39	362	59,827	85.9	173,301	2,502	8,793,067	2,036
40	362	62,923	87.9	177,390	2,636	9,862,056	2,335
41	361	64,716	85.8	185,319	2,771	9,938,061	2,687
42	360	66,888	91.1	187,890	2,857	10,116,590	2,881
43	361	67,694	85.2	191,165	2,906	10,143,807	3,093
44	362	66,891	84.8	193,703	2,911	10,133,880	3,231
45	359	67,911	84.7	190,040	2,935	10,073,704	3,689
46	352	66,250	85.0	191,348	2,897	9,946,964	3,815
47	368	66,377	85.0	193,852	2,886	9,941,805	4,273
48	359	67,336	83.8	192,362	2,859	9,607,238	5,023
49	363	67,694	84.5	191,226	2,831	9,506,234	6,010
50	364	68,435	84.8	180,879	2,879	9,118,868	7,133
51	359	68,037	85.1	180,187	2,894	8,772,854	8,060
52	358	67,660	85.6	178,805	2,894	8,588,962	8,346
53	356	67,620	85.6	177,104	2,898	8,307,541	8,790
54	354	67,309	85.8	177,340	2,911	8,176,373	9,210
55	355	67,142	85.6	177,310	2,910	8,096,622	9,714
56	358	66,897	86.4	178,074	2,917	7,902,624	10,176
57	358	66,843	86.4	179,521	2,918	7,654,324	10,600
58	351	66,222	86.4	177,709	2,909	7,432,056	10,743
59	349	65,636	86.5	176,972	2,886	7,179,130	10,860
60	350	65,258	86.2	176,532	2,880	6,997,602	11,247
61	349	65,093	85.9	177,007	2,879	6,847,944	11,292
62	362	65,081	86.1	181,052	2,908	6,698,574	11,284
63	370	65,121	86.2	210,080	2,940	6,629,258	11,514
平成元	372	65,278	86.2	258,488	3,001	6,552,089	11,563
2	377	64,972	85.7	282,841	3,038	6,500,489	11,939
3	390	64,469	85.7	293,701	3,040	6,496,094	12,167
4	393	63,857	85.4	296,414	3,018	6,358,294	12,322
5	398	63,263	85.1	299,700	2,993	6,195,844	12,161
6	405	62,568	84.8	297,576	2,970	5,938,505	12,053
7	404	61,861	84.4	298,886	2,956	5,756,231	11,893
8	404	61,171	84.7	296,140	2,936	5,599,617	11,700
9	406	60,354	84.5	298,054	2,917	5,399,848	11,331
10	414	59,426	84.5	297,998	2,905	5,171,516	11,044
11	430	58,689	84.0	300,368	2,900	4,937,130	10,696
12	444	58,348	83.9	304,931	2,897	4,803,141	10,509
13	451	58,273	83.6	314,376	2,924	4,633,010	10,208
14	485	58,801	83.4	330,465	2,952	4,502,726	9,928
15	511	58,335	83.6	340,898	3,009	4,447,859	9,906
16	516	58,119	83.6	352,687	3,029	4,335,453	9,743
17	513	58,430	83.7	357,103	3,015	4,243,854	9,683
18	1,087	58,252	83.6	372,654	3,013	4,241,284	9,720
19	1,185	59,313	83.0	396,955	3,034	4,264,106	9,809
20	1,347	58,944	82.6	417,285	3,046	4,303,817	9,924
21	1,453	58,793	82.0	417,394	3,043	4,177,722	9,737
22	1,640	59,195	82.0	420,757	3,034	4,158,180	9,298
23	1,836	59,100	81.2	420,844	3,018	4,117,704	9,651
24	1,991	58,994	81.2	433,597	3,027	4,124,997	9,715
25	2,120	59,027	81.3	477,667	3,100	4,175,831	9,765
26	2,171	59,979	80.8	510,252	3,127	4,174,821	9,698
27	2,217	60,352	80.2	537,604	3,133	4,269,867	9,664
28	2,267	60,429	79.68	561,741	3,131	4,288,516	9,591
29	2,279	60,522	79.08	585,879	3,125	4,342,261	9,498
30	2,296	60,402	78.65	587,155	3,009	4,347,726	9,545
令和元	2,321	61,542	77.45	588,329	3,037	4,257,648	9,345
2	2,337	57,914	71.30	588,917	2,479	3,120,552	5,759
3	2,337	56,457	72.46	613,652	2,898	3,308,771	7,433
4	2,397	54,474	73.27		2,553	3,617,563	6,727
5	2,434	64,570	73.17		2,561	3,788,564	8,828

送 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運転者 人	乗車密度 人	実働一日一車当たり			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	
120,542	90,094	12.5	152	325	60,896	
119,382	89,344	12.5	153	322	62,356	
117,890	88,417	12.1	153	317	62,221	
114,732	86,576	11.7	154	308	62,456	
111,866	84,847	11.3	154	300	62,046	
109,028	83,017	11.0	155	296	61,819	
106,487	81,439	10.7	156	290	60,759	
103,604	79,409	10.6	157	279	59,882	
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		
109,961	74,340		150	200		
100,354	73,445		153	217		
107,608	77,720		154	228		

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 百万キロ	輸送人員 千人	営業収入 億円
昭和25	312	1,112		20	12,284	
26	353	1,729		38	23,472	
27	373	2,321		61	38,475	44
28	401	3,233		81	47,026	64
29	416	3,842	72.0	205	64,522	88
30	428	4,153	73.0	123	73,082	104
31	431	4,854	70.0	152	88,268	132
32	440	5,517	72.0	171	94,014	159
33	431	6,424	70.0	190	105,161	171
34	428	6,853	68.0	219	117,246	202
35	442	8,256	66.5	265	134,307	249
36	448	10,232	58.5	306	116,551	309
37	491	11,682	58.8	362	137,607	363
38	520	13,345	62.4	468	168,050	435
39	526	14,585	61.5	506	189,907	503
40	529	14,587	59.1	512	166,927	557
41	530	14,918	61.2	574	173,457	630
42	527	15,056	63.6	630	177,619	703
43	531	13,483	64.5	675	180,728	754
44	534	17,978	64.1	691	176,768	940
45	559	17,017	63.1	739	180,989	1,154
46	568	18,029	62.9	732	176,803	1,124
47	604	17,662	65.1	784	183,750	1,240
48	623	17,851	63.7	766	178,097	1,691
49	636	18,090	61.6	745	171,911	2,029
50	661	18,352	60.8	744	174,609	2,419
51	682	18,701	63.0	801	176,107	2,576
52	695	19,394	63.6	836	181,657	2,906
53	714	19,650	65.0	888	186,549	3,190
54	732	20,308	65.3	953	203,146	3,457
55	755	21,326	64.8	980	203,692	3,910
56	778	21,883	65.3	1,037	209,165	4,115
57	809	22,383	64.9	1,064	205,856	4,429
58	829	23,110	65.3	1,117	210,059	4,599
59	862	24,186	66.5	1,180	216,893	4,967
60	904	24,842	66.8	1,235	232,192	5,388
61	974	25,610	65.7	1,257	219,709	5,314
62	1,032	26,726	66.0	1,344	224,916	5,555
63	1,074	27,707	67.0	1,452	237,111	6,051
平成元	1,137	28,682	67.3	1,501	246,355	6,394
2	1,205	29,858	67.3	1,571	255,762	7,029
3	1,259	31,099	66.0	1,580	252,781	7,393
4	1,325	32,334	63.5	1,543	249,049	7,445
5	1,401	32,934	61.4	1,554	247,655	7,056
6	1,456	33,194	61.2	1,549	248,120	6,129
7	1,537	33,357	61.6	1,575	248,941	5,923
8	1,663	33,804	62.1	1,584	247,835	5,874
9	1,905	35,327	61.4	1,583	247,384	5,802
10	2,122	36,508	59.8	1,590	247,861	5,444
11	2,336	37,661	59.0	1,614	251,614	5,434
12	2,864	36,815	58.0	1,629	254,714	5,099
13	3,281	39,806	56.8	1,650	260,958	4,774
14	3,521	41,115	56.0	1,668	272,295	4,684
15	3,581	42,718	54.8	1,674	278,375	4,738
16	3,743	44,685	54.6	1,698	290,595	4,541
17	3,923	45,625	54.6	1,729	301,563	3,899
18	4,110	45,668	54.3	1,709	296,401	4,299
19	4,159	44,832	53.5	1,699	296,040	4,779
20	4,196	45,785	52.4	1,704	303,363	4,100
21	4,392	46,676	50.2	1,677	298,582	4,220
22	4,492	47,452	50.1	1,652	300,049	4,334
23	4,533	47,693	50.0	1,544	296,053	4,352
24	4,536	48,135	51.6	1,605	312,256	4,495
25	4,512	48,808	51.7	1,552	329,359	4,620
26	4,477	48,995	50.4	1,456	325,342	4,799
27	4,508	50,182	47.6	1,335	295,343	5,189
28	4,524	51,539	44.81	1,297	294,437	5,517
29	4,324	51,109	43.30	1,265	297,318	5,765
30	4,127	49,832	43.18	1,249	298,035	5,729
令和元	4,004	48,008	40.16	1,147	274,584	5,277
2	3,789	45,026	22.17	444	141,291	2,175
3	3,589	43,649	26.60	508	158,404	2,520
4	3,556	42,942	34.00	750	197,679	2,582
5	3,423	42,538	39.09	917	226,734	4,284

送状況推移表

従業員総数 人	運転者 人	乗車密度 人	実働一日一車当たり			項目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
47,921	16,374	42.3	106	63	9,029	昭和25 26 27 28 29
49,461	16,737	45.8	111	66	8,716	30
48,562	16,914	45.5	118	65	10,269	31
48,132	17,211	45.3	12	68	11,672	32
48,870	18,172	45.6	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
47,906	18,009	46.7	157	51	17,703	40
47,903	18,529	46.4	166	50	17,126	41
47,144	18,739	43.7	172	48	20,200	42
45,526	18,900	45.3	187	48	22,446	43
44,924	18,746	52.8	188	46	23,977	44
47,497	19,338	52.4	192	46	27,843	45
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 2
93,486	28,972	34.1	230	37	102,787	3
66,418	30,739	32.8	229	37	107,223	4
67,051	31,056	34.3	226	37	109,165	5
67,299	31,195	34.6	227	37	104,353	6
65,436	30,807	34.2	229	37	90,549	7
64,585	30,923	34.0	232	37	87,098	8
63,811	30,992	33.7	231	36	85,744	9
62,129	31,038	33.6	231	36	84,729	10
58,732	30,405	33.3	230	36	78,767	11
63,262	32,646	33.0	232	36	77,935	12
64,971	36,241	32.6	232	36	72,523	13
65,663	37,817	32.4	231	37	66,808	14
65,116	39,434	32.2	230	38	49,109	15
67,427	41,544	32.5	228	38	64,467	16
67,212	41,898	32.8	226	39	60,522	17
58,010	36,996	33.0	228	40	51,326	18
64,546	42,420	32.9	225	39	54,096	19
65,411	41,890	31.6	225	40	59,674	20
64,490	42,323	32.4	228	41	57,206	21
67,908	41,173	32.1	232	41	52,226	22
64,171	45,392		223	40		23
65,378	45,504		223	40		24
69,851	46,653		212	41		25
68,168	47,581		204	43		26
71,361	48,314		196	44		27
73,253	49,348		192	43		28
70,967	49,068		186	42		29
68,697	48,772		184	43		30
68,295	48,112		185	44		31
67,885	47,678		183	44		令和元 2
61,775	44,340		135	43		3
58,624	61,680		132	41		4
55,143	34,160		153	40		5
64,514	38,931		163	40		

国土交通省資料より

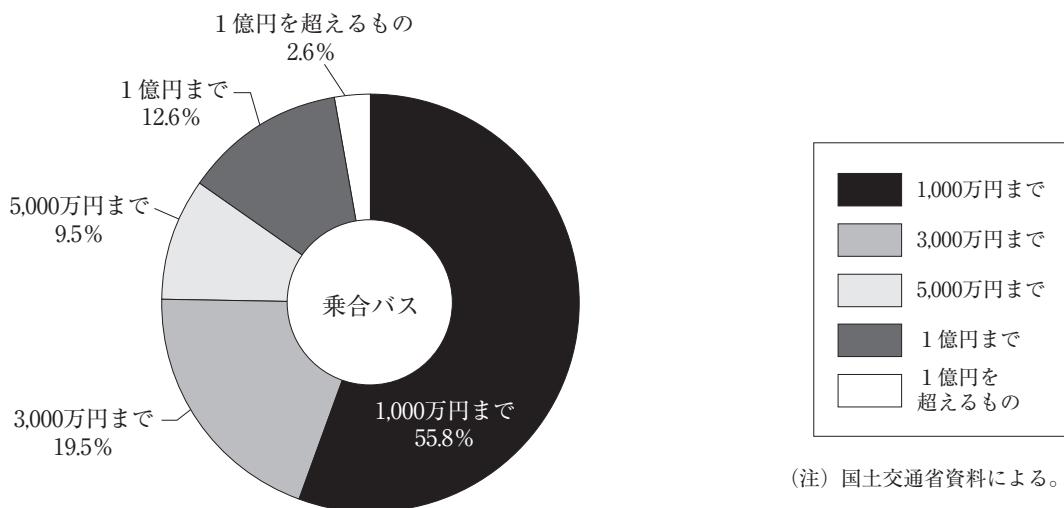
4. バス事業の経営規模

資本金規模別事業者数

(R 6 年 3 月末現在)

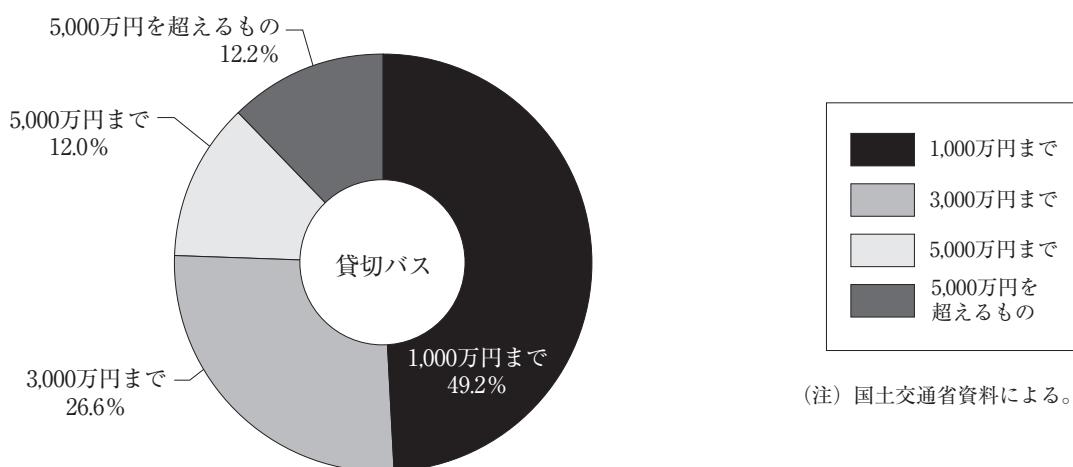
規 模 業種	1,000万 円まで	3,000万 円まで	5,000万 円まで	1億円 ま で	1億円を 超 えるもの	計	公 営	合 計
乗合バス	1,346	469	228	304	64	2,411	23	2,434

資本金別事業者数の構成比率



(R 6 年 3 月末現在)

規 模 業種	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	1,677	906	411	416	3,410	13	3,423

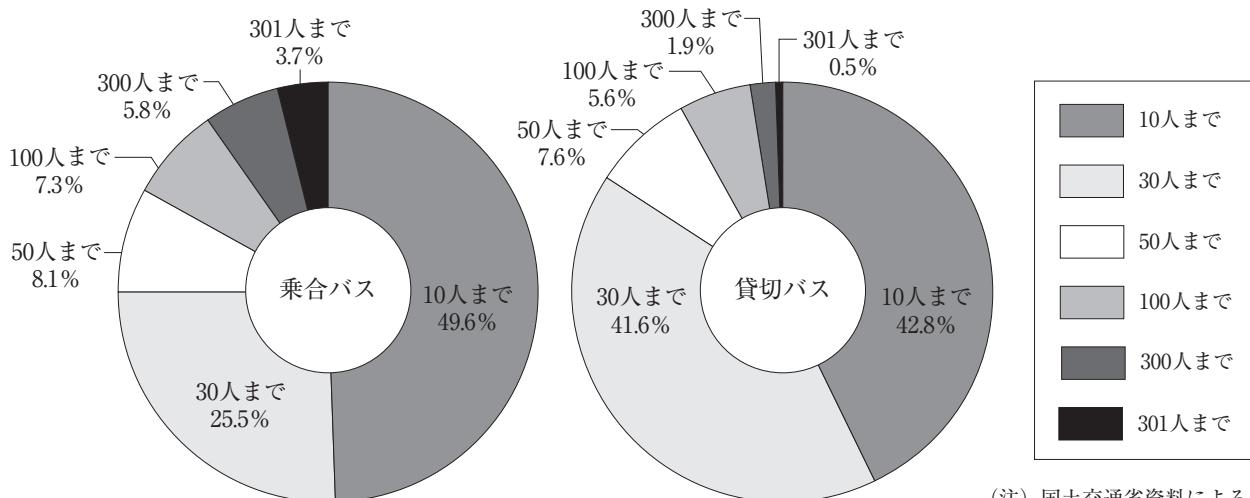


従業員数別事業者数

(R 6年3月末現在)

業種 \ 規模	10人まで	30人まで	50人まで	100人まで	300人まで	301人以上	合計
乗合バス	1,207	620	199	177	142	89	2,434
貸切バス	1,465	1,423	259	193	66	17	3,423

従業員数別事業者数の構成比率



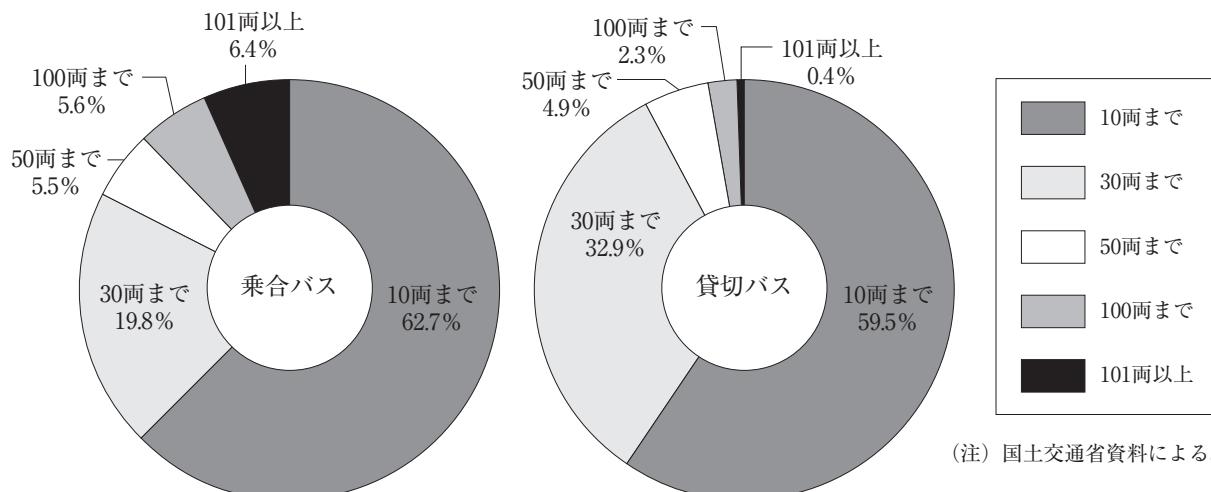
(注) 国土交通省資料による。

車両数規模別事業者数

(R 6年3月末現在)

業種 \ 規模	10両まで	30両まで	50両まで	100両まで	101両以上	合計
乗合バス	1,526	480	135	137	156	2,434
貸切バス	2,037	1,128	168	78	12	3,423

(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

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		JR		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)	
3	3,309 (14.3)		158 (0.7)		802 (3.5)		7,061 (30.5)		11,744 (50.1)		49 (0.2)		50 (0.2)		23,173 (100.0)	
4	3,618 (14.0)		198 (0.8)		968 (3.7)		7,885 (30.3)		13,169 (50.7)		63 (0.2)		91 (0.4)		25,992 (100.0)	
5	3,788 (0.00)		227 (0.0)		1,000 (0.0)		8,433 (0.00)		14,181 (0.00)		00 (0.0)		105 (0.0)		00,000 (0.00)	

※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。

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		JR		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(%)	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)			
3	217	(5.9)	52	(1.4)	32	(0.9)	1,702	(46.2)	1,197	(32.5)	18	(0.5)	467	(12.7)	3,685	(100.0)			
4	298	(6.1)	103	(2.1)	41	(0.8)	2,175	(44.8)	1,353	(27.8)	26	(0.5)	864	(17.8)	4,860	(100.0)			
5	334	(0.0)	160	(0.0)	47	(0.0)	2,483	(00.0)	1,353	(00.0)	00	(0.0)	994	(00.0)	0,000	(00.0)			

(注) 国土交通省資料による。

6. 業態別保有自動車数の推移

年	合 計			バ ス								
	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
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	78,705	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
5	82,452	2,144	80,308	212	106	106	104	85	19	108	22	87
対前年度比	100.3	100.5	100.3	98.1	98.1	97.2	99.0	98.8	95.0	97.3	100.0	97.8

(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
158	47	111	693	93	600	34	51	—	51	531	—
440	76	364	1,316	166	1,150	80	50	—	50	1,460	—
1,878	151	1,727	2,870	255	2,615	164	21	143	48	3,058	—
2,475	162	2,313	3,407	274	3,133	189	24	165	55	3,396	—
3,274	175	3,099	4,057	298	3,756	224	28	196	64	3,938	—
4,291	190	4,101	4,672	323	4,349	263	33	230	77	4,567	—
5,512	206	5,306	5,126	343	4,783	306	37	269	110	5,298	—
6,777	218	6,559	5,460	365	5,095	352	41	311	172	5,968	—
8,173	226	7,947	5,792	386	5,406	344	46	398	220	6,436	—
9,965	227	9,738	6,263	414	5,849	461	51	410	238	6,737	—
11,598	233	11,365	6,721	447	6,274	515	61	454	262	6,654	—
13,207	238	12,969	7,055	461	6,594	557	63	494	277	6,553	—
14,822	243	14,579	7,371	469	6,902	596	64	532	257	5,867	—
16,206	245	15,961	7,758	488	7,270	631	67	564	277	5,954	—
17,569	246	17,323	8,023	506	7,517	671	71	600	292	6,185	—
19,186	248	18,938	8,388	533	7,855	720	76	644	328	6,332	—
20,559	249	20,310	8,647	564	8,083	766	80	686	384	6,749	—
21,543	250	21,293	8,683	586	8,097	794	83	711	445	7,297	—
22,515	251	22,264	8,655	603	8,052	823	86	737	522	8,089	—
23,389	251	23,138	8,564	618	7,946	852	89	763	617	9,036	—
24,283	252	24,031	8,462	643	7,819	880	93	787	700	10,005	—
25,027	252	24,775	8,318	617	7,701	976	155	821	776	11,036	—
25,847	252	25,595	8,306	704	7,602	944	104	840	851	12,062	—
26,688	253	26,435	8,203	669	7,534	1,055	171	884	912	13,133	—
27,825	255	27,570	8,281	706	7,575	1,008	184	824	974	14,223	—
28,976	256	28,720	8,473	752	7,721	1,174	199	975	1,016	15,259	—
30,882	257	30,625	8,613	790	7,823	1,237	214	1,023	1,045	15,975	—
32,437	260	32,177	8,746	826	7,920	1,302	229	1,073	1,000	16,768	—
33,950	260	33,690	8,826	857	7,969	1,367	243	1,124	1,022	17,300	—
35,234	260	34,974	8,822	874	7,948	1,418	254	1,164	1,070	17,706	—
36,509	259	36,250	8,778	881	7,897	1,469	263	1,206	1,128	18,148	—
37,755	257	37,498	8,768	909	7,859	1,541	283	1,258	1,177	18,618	—
39,103	256	38,847	8,736	935	7,801	1,645	303	1,342	1,209	19,170	—
40,476	256	40,220	8,694	962	7,732	1,555	319	1,236	1,225	19,584	—
41,283	258	41,025	8,564	975	7,589	1,650	331	1,319	1,243	19,876	—
41,783	258	41,525	8,347	968	7,379	1,754	339	1,415	1,269	20,298	—
42,056	257	41,799	8,134	969	7,165	1,838	350	1,488	1,288	21,030	—
42,365	256	42,109	8,106	1,105	7,001	1,754	238	1,516	1,308	21,755	—
42,528	259	42,269	7,907	1,102	6,805	1,754	245	1,509	1,334	22,513	—
42,655	263	42,392	7,666	1,095	6,571	1,720	251	1,469	1,352	23,266	—
42,624	267	42,357	7,414	1,097	6,317	1,674	258	1,416	1,370	24,075	—
42,776	271	42,505	7,280	1,115	6,165	1,643	266	1,377	1,397	24,950	—
42,747	273	42,474	7,160	1,126	6,034	1,618	273	1,345	1,428	25,807	—
42,230	274	41,956	7,014	1,132	5,882	1,600	278	1,322	1,453	26,708	—
41,469	274	41,195	6,884	1,135	5,749	1,578	279	1,299	1,479	27,440	—
40,799	271	40,528	6,568	1,111	5,457	1,528	278	1,250	1,505	28,171	—
40,420	265	40,155	6,363	1,083	5,280	1,512	279	1,233	1,524	28,647	—
40,135	250	39,885	6,215	1,076	5,139	1,646	296	1,350	1,535	29,050	237
40,143	244	39,899	6,136	1,074	5,062	1,495	284	1,211	1,543	29,569	238
40,009	241	39,768	6,068	1,073	4,995	1,502	288	1,214	1,566	30,254	233
39,821	239	39,582	6,041	1,080	4,961	1,514	292	1,222	1,595	31,075	235
39,491	237	39,255	6,029	1,086	4,943	1,525	295	1,230	1,611	31,786	236
39,354	234	39,120	6,019	1,097	4,922	1,540	300	1,240	1,628	32,128	238
39,492	232	39,260	6,030	1,113	4,917	1,560	306	1,254	1,641	32,303	243
39,534	227	39,306	6,038	1,129	4,908	1,577	311	1,266	1,658	32,515	257
39,446	224	39,222	6,063	1,148	4,916	1,591	314	1,276	1,680	32,764	274
39,280	221	39,060	6,088	1,166	4,923	1,606	317	1,289	1,705	32,940	286
39,182	211	38,971	6,112	1,172	4,940	1,620	320	1,301	1,748	33,194	309
39,017	205	38,812	6,129	1,175	4,953	1,634	321	1,312	1,812	33,367	322
38,882	202	38,680	6,152	1,173	4,978	1,648	322	1,326	1,873	33,685	339
99.7	80.8	99.7	100.4	99.8	100.5	100.9	100.3	101.1	103.4	100.9	105.3

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	
昭和41	社5	本8	回101	百万人9,862	千人3,846	km189.7
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。

※ なお、本データの公表は令和2年までとなります。

Ⅱ. バス事業

1. 乗合バス事業

(1) 令和5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7.4%の増。

○支 出：支出については、前年度と比較して2.5%の増。

○経常収支率：前年度から4.2ポイント回復して91.5%。黒字事業者は65者〔57者〕で、調査対象事業者全体の28.6%〔26.3%〕。

(調査対象事業者は、保有車両数30両以上の227者〔217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、事業規模（運送収入）の大きいブロックの経常収支率により計上。

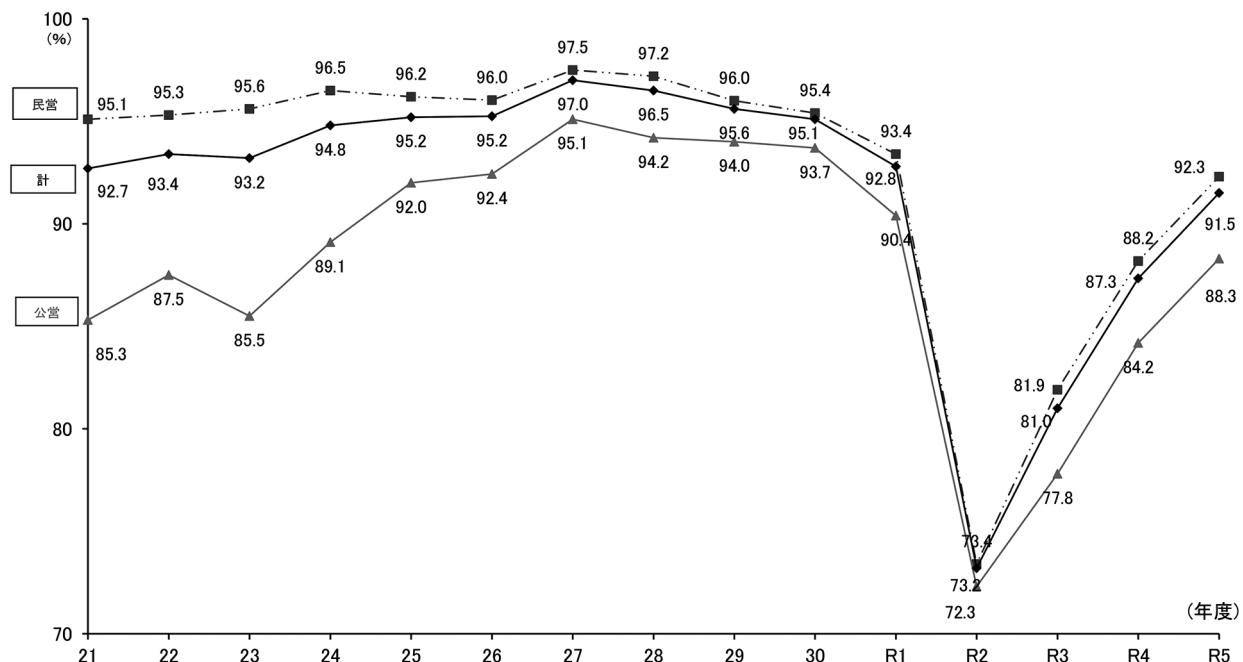
※ 大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

※国土交通省 資料

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)

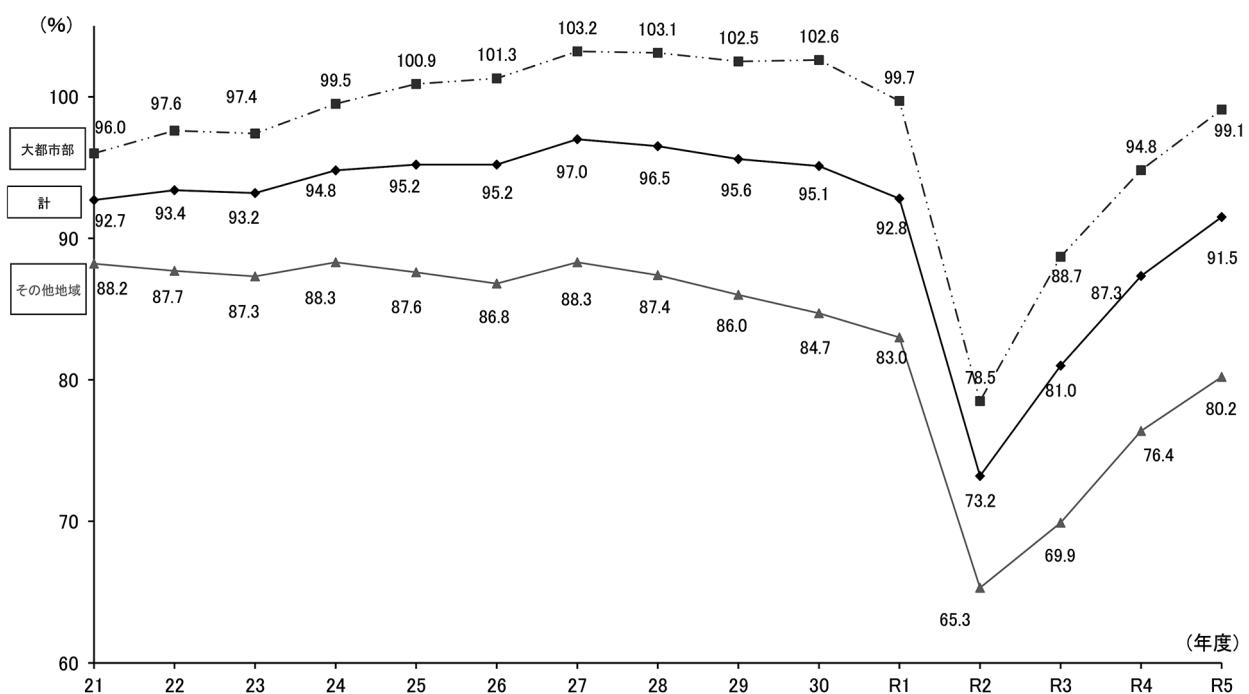
※保有車両30両以上の事業者を対象



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



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
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)
R4	民営	5,033	5,709	△ 676	88.2	34 (28)	178 (173)	212 (201)
	公営	1,287	1,528	△ 242	84.2	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	6,320	7,237	△ 917	87.3	34 (28)	194 (189)	228 (217)
R5	民営	5,436	5,888	△ 452	92.3	62 (54)	149 (147)	211 (201)
	公営	1,352	1,531	△ 179	88.3	3 (3)	13 (13)	16 (16)
	計	6,788	7,419	△ 631	91.5	65 (57)	162 (160)	227 (217)

(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。

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
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)
R4	大都市部	4,079	4,302	△ 223	94.8	28 (22)	48 (43)	76 (65)
	その他地域	2,242	2,936	△ 694	76.4	6 (6)	146 (146)	152 (152)
	計	6,320	7,237	△ 917	87.3	34 (28)	194 (189)	228 (217)
R5	大都市部	4,393	4,431	△ 38	99.1	48 (40)	28 (26)	76 (66)
	その他地域	2,395	2,988	△ 592	80.2	17 (17)	134 (134)	151 (151)
	計	6,788	7,419	△ 631	91.5	65 (57)	162 (160)	227 (217)

(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。

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)
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
R4	人件費	58.8	53.4	57.6	58.1	57.0	57.6
	燃料油脂費	9.5	7.2	9.0	7.9	10.6	9.0
	その他諸経費	31.7	39.4	33.3	34.0	32.4	33.3
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R5	人件費	58.1	53.4	57.1	57.4	56.7	57.1
	燃料油脂費	9.6	7.2	9.1	8.0	10.7	9.1
	その他諸経費	32.3	39.4	33.8	34.5	32.6	33.8
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

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	R1年度			R2年度			R3年度			R4年度			R5年度		
	民 営	公 営	計(平均)												
収入原価	422.96	661.17	455.17	339.18	538.20	367.28	379.66	591.72	409.56	422.03	654.08	454.89	470.59	694.26	502.86
	452.83	731.65	490.53	462.22	743.96	502.00	463.36	760.98	505.32	478.67	776.91	520.90	509.74	785.94	549.59
内人件費	260.62	397.01	279.06	274.55	408.25	293.43	273.08	409.70	292.34	281.28	414.85	300.19	296.21	419.79	314.04
	38.85	45.55	39.75	32.46	37.57	33.18	42.56	47.66	43.27	45.57	55.59	46.99	48.87	56.64	49.99
計その他諸経費	153.32	289.09	171.68	155.21	298.14	175.39	147.73	303.62	169.71	151.82	306.46	173.72	164.66	309.52	185.56

○大都市部・その他地域

(単位: 円・銭)

項目	R1年度			R2年度			R3年度			R4年度			R5年度		
	大都市部	その他の地域	計(平均)												
収入原価	604.11	320.46	455.19	481.70	259.55	367.28	548.32	278.83	409.56	601.50	315.13	454.89	657.31	351.43	502.86
	605.92	386.16	490.53	613.29	397.22	502.00	618.47	398.72	505.32	634.41	412.69	520.90	663.07	438.33	549.59
内人件費	346.33	218.21	279.06	359.31	231.40	293.43	360.23	228.37	292.34	368.47	235.10	300.19	380.82	248.57	314.04
	42.76	37.03	39.75	35.62	30.88	33.18	46.09	40.62	43.27	50.19	43.95	46.99	53.36	46.69	49.99
計その他諸経費	221.59	130.84	171.68	218.36	134.94	175.39	212.15	129.72	169.71	215.75	133.65	173.72	228.90	143.08	185.56

ブロック別収支状況

(単位:百万円)

ブロック別	取支別	事業者数			収入	支出	損益	経常収支率(%)	
		黒字	赤字	計					
北海道	民営公営 計		9	9	4,997	8,216	△ 3,219	60.8	
			9	9	4,997	8,216	△ 3,219	60.8	
南北海道	民営公営 計		5	5	25,931	29,645	△ 3,714	87.5	
			5	5	25,931	29,645	△ 3,714	87.5	
東北	民営公営 計		10	10	12,864	18,829	△ 5,965	68.3	
			2	2	7,426	12,198	△ 4,772	60.9	
羽越	民営公営 計		12	12	20,290	31,027	△ 10,737	65.4	
			10	10	9,583	13,625	△ 4,042	70.3	
長野	民営公営 計	1	3	4	4,142	4,619	△ 477	89.7	
			10	10	4,142	4,619	△ 477	89.7	
北関東	民営公営 計	3	4	7	12,300	13,643	△ 1,343	90.2	
		3	4	7	12,300	13,643	△ 1,343	90.2	
千葉	民営公営 計	(15) 16	(3) 3	(18) 19	33,481	31,655	1,826	105.8	
		(15) 16	(3) 3	(18) 19	33,481	31,655	1,826	105.8	
武藏・相模	民営公営 計	(8) 11	(3) 5	(11) 16	108,692	105,459	3,233	103.1	
		(8) 11	(3) 5	(11) 16	108,692	105,459	3,233	103.1	
京浜	民営公営 計	(8) 12	(2) 2	(10) 14	94,717	88,403	6,314	107.1	
		1	2	3	67,941	69,524	△ 1,583	97.7	
		(9) 13	(4) 4	(13) 17	162,658	157,927	4,731	103.0	
山梨・静岡	民営公営 計	3	7	10	18,716	20,201	△ 1,486	92.6	
		3	7	10	18,716	20,201	△ 1,486	92.6	
東海	民営公営 計	1	7	8	20,831	25,200	△ 4,368	82.7	
			1	1	18,459	25,522	△ 7,063	72.3	
			8	9	39,291	50,722	△ 11,431	77.5	
北陸	民営公営 計	2	7	9	8,626	10,227	△ 1,601	84.3	
		2	7	9	8,626	10,227	△ 1,601	84.3	
北近畿	民営公営 計	2	11	13	17,040	20,935	△ 3,895	81.4	
		2	11	13	17,040	20,935	△ 3,895	81.4	
南近畿	民営公営 計	2	1	3	9,736	11,349	△ 1,612	85.8	
		2	1	3	9,736	11,349	△ 1,612	85.8	
京阪神	民営公営 計	5	6	11	60,237	60,664	△ 427	99.3	
		2	2	4	34,897	36,675	△ 1,778	95.2	
		7	8	15	95,134	97,339	△ 2,205	97.7	
山陰	民営公営 計		4	4	1,978	4,166	△ 2,187	47.5	
			1	1	578	974	△ 395	59.4	
			5	5	2,557	5,139	△ 2,583	49.7	
山陽	民営公営 計	2	20	22	26,007	32,888	△ 6,881	79.1	
			1	1	532	835	△ 303	63.8	
		2	21	23	26,539	33,723	△ 7,183	78.7	
四国	民営公営 計		8	8	5,617	8,771	△ 3,153	64.0	
			8	8	5,617	8,771	△ 3,153	64.0	
北九州	民営公営 計		16	17	49,676	55,061	△ 5,385	90.2	
			3	3	4,058	5,517	△ 1,459	73.6	
			19	20	53,734	60,578	△ 6,844	88.7	
南九州	民営公営 計		8	8	12,176	18,311	△ 6,135	66.5	
			1	1	1,314	1,815	△ 502	72.4	
			9	9	13,490	20,126	△ 6,637	67.0	
沖縄	民営公営 計	1	3	4	6,237	6,944	△ 707	89.8	
		1	3	4	6,237	6,944	△ 707	89.8	
全国	民営公営 計	(54) 62	(147) 149	(201) 211	543,586	588,812	△ 45,226	92.3	
		3	13	16	135,205	153,060	△ 17,854	88.3	
		(57) 65	(160) 162	(217) 227	678,791	741,872	△ 63,080	91.5	

(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。

ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位:円・銭)

科目 ブロック別	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	民営公営	213.44	7.92	221.35	222.93	46.33	30.44	7.92	2.78	53.58	363.97
	平均	213.44	—	221.35	222.93	46.33	30.44	7.92	—	—	0.00
南北海道	民営公営	408.75	6.70	415.45	246.82	53.31	39.30	25.75	0.41	109.36	474.95
	平均	408.75	—	415.45	246.82	53.31	39.30	25.75	0.41	109.36	474.95
東 北	民営公営	255.37	9.57	264.94	216.85	46.86	41.62	19.37	2.09	61.00	387.79
	平均	461.08	5.47	466.55	307.73	62.27	62.73	45.31	0.72	287.60	766.36
羽 越	民営公営	292.47	5.48	297.95	224.04	48.29	42.80	22.73	6.97	78.80	423.63
	平均	292.47	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
長 野	民営公営	503.88	2.09	505.97	310.35	54.65	63.74	19.38	2.97	113.11	564.21
	平均	503.88	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
北 関 東	民営公営	318.07	5.08	323.15	219.66	41.52	27.17	12.88	1.00	56.20	358.42
	平均	318.07	5.08	323.15	219.66	41.52	27.17	12.88	1.00	56.20	358.42
千 葉	民営公営	540.10	11.89	551.99	310.16	50.89	33.34	26.21	0.51	100.78	521.89
	平均	540.10	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
武藏・相模	民営公営	630.86	5.40	636.26	345.26	52.27	30.80	25.74	0.69	162.57	617.33
	平均	630.86	5.40	636.26	345.26	52.27	30.80	25.74	0.69	162.57	617.33
京 浜	民営公営	804.68	5.05	809.73	468.52	55.14	28.89	32.94	0.67	169.59	755.76
	平均	926.04	20.05	946.09	590.95	58.70	28.84	39.71	0.70	249.23	968.13
山梨・静岡	民営公営	431.36	6.88	438.24	272.25	46.23	40.21	19.22	1.07	94.05	473.03
	平均	431.36	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
東 海	民営公営	353.11	2.99	356.10	249.67	41.86	34.57	25.37	0.34	78.97	430.77
	平均	512.47	2.61	515.08	376.88	53.31	30.48	29.24	0.18	222.08	712.16
北 陸	民営公営	397.45	4.56	402.01	276.34	48.89	42.00	18.08	2.35	88.99	476.64
	平均	397.45	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
北 近畿	民営公営	352.51	8.44	360.95	256.38	48.00	39.10	18.13	0.36	81.51	443.47
	平均	352.51	8.44	360.95	256.38	48.00	39.10	18.13	0.36	81.51	443.47
南 近畿	民営公営	461.90	11.01	472.91	346.20	49.98	47.14	20.68	2.09	85.12	551.22
	平均	461.90	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
京 阪 神	民営公営	587.60	7.60	595.20	350.86	55.00	52.55	24.68	0.47	115.86	599.42
	平均	649.56	15.85	665.41	301.79	58.12	34.83	25.19	1.28	278.10	699.31
山 陰	民営公営	143.50	3.39	146.90	181.94	40.29	32.01	11.13	0.46	43.47	309.31
	平均	251.48	105.83	357.31	374.31	50.69	33.24	59.97	0.03	83.33	601.56
山 陽	民営公営	334.96	8.98	343.94	266.84	46.21	34.60	20.07	1.80	65.41	434.94
	平均	189.72	61.29	251.01	247.28	40.48	16.27	5.64	0.04	83.99	393.70
四 国	民営公営	228.23	3.31	231.54	222.15	39.57	33.71	10.43	1.02	54.63	361.52
	平均	228.23	—	231.54	222.15	39.57	33.71	10.43	1.02	54.63	361.52
北 九 州	民営公営	421.00	6.17	427.18	275.04	44.78	30.66	14.98	1.42	106.60	473.48
	平均	302.91	32.54	335.45	258.38	49.76	23.76	10.93	0.22	113.02	456.07
南 九 州	民営公営	235.34	9.59	244.93	199.25	41.07	38.63	8.79	1.38	79.22	368.34
	平均	368.28	84.85	453.13	285.14	32.87	29.32	10.44	0.85	267.53	626.16
沖 繩	民営公営	242.66	13.74	256.40	203.98	40.61	38.12	8.89	1.35	89.60	382.55
	平均	257.98	5.29	263.28	155.16	49.54	32.65	12.39	2.55	40.83	293.12
全 国 計	民営公営	463.86	6.72	470.59	296.21	48.87	36.06	21.48	1.20	105.92	509.74
	平均	676.84	17.42	694.26	419.79	56.64	33.11	31.90	0.72	243.78	785.94

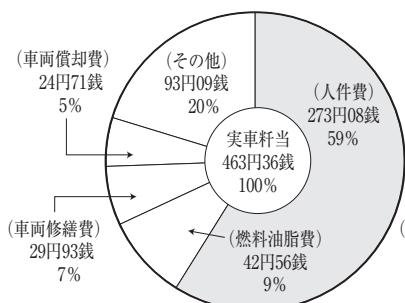
乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率の推移（民営）

(単位：円・銭)

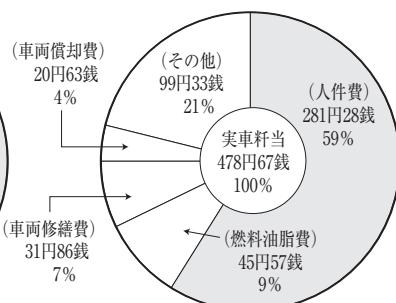
項目 年度	調査 会社数	人 件 費	燃 料 油 脂 費	車 両 修 繕 費	車 両 償 却 費	そ の 他	計	対前年 上昇率
	社							%
H20	227	219.80 (55.4)	41.04 (10.3)	20.88 (5.3)	27.44 (6.9)	87.90 (22.1)	397.06 (100.0)	1.9
H21	228	220.77 (57.1)	31.10 (8.0)	20.96 (5.4)	27.38 (7.1)	86.47 (22.4)	386.68 (100.0)	△2.6
H22	228	220.97 (56.9)	35.40 (9.1)	21.10 (5.4)	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
R4	212	281.28 (58.8)	45.57 (9.5)	31.86 (6.7)	20.63 (4.3)	99.33 (20.7)	478.67 (100.0)	3.3
R5	211	296.21 (58.1)	48.47 (9.6)	36.06 (7.1)	21.48 (4.2)	107.12 (21.0)	509.74 (100.0)	6.5

乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率（民営）

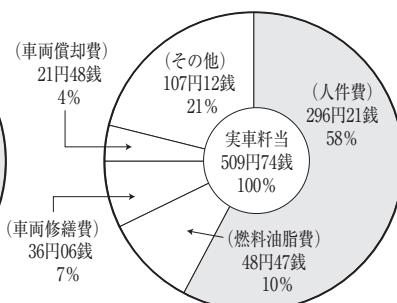
R3年度212社の実績経費



R4年度212社の実績経費



R5年度211社の実績経費



(注) 国土交通省資料による。

(2) 地域公共交通活性化再生法の改正

① 地域公共交通活性化再生法

地域公共交通活性化再生法は平成19年に制定され、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置し、地域交通総合連携計画の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことが促進する制度を整備した。道路運送高度化事業等、特に重点的に取り組む事業（地域公共交通特定事業）について、国による認定制度を設け、法律の特例措置で支援を行う。平成26年の改正では、まちづくりと連携及び面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定するとともに、バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。さらに、令和2年の改正では、地域公共交通網計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定し、「地域旅客運送サービス継続事業」及び「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地方における移動手段の確保や地域交通の充実を図る制度が整備された。

さらに、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便・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・成立され、令和5年7月1日に一部施行され、同年10月1日より全面施行された。

令和5年改正におけるバスに関する主な改正内容

○地域の関係者の連携と協働の促進

- 目的規定に、地域関係者の連携と協働を追加し、国の努力義務として地域の関係者の連携と協働の促進を追加。

○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

- 地域公共交通利便増進事業において、エリア一括協定運行事業を創設。
- 道路運送高度化事業において、交通DX・GXを推進する事業を創設。

※地域公共交通計画＝1,194件が作成済み。（令和7年5月末）

※地域公共交通計画及び立地適正化計画＝584自治体が両方作成済み。（令和7年3月末）

※特定事業実施計画＝143件が作成済み。（令和7年5月末）

(3) 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組むこととされ、更に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た。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。

加えて、障害者差別解消法が令和3年に改正し令和6年4月1日から施行され、合理的配慮の提供が努力義務から義務化され、障害を理由とする差別の一層の推進が図られた。

なお、今後のバリアフリー施策を進める上で、第4次バリアフリー整備目標（令和8（2026）年度～令和12（2030）年度までの5年間）が令和7年6月27日にとりまとめられ、乗合バスは車両については、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を約80%から約90%へ引き上げとなった。リフト付きバス等については、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こととしながら、運行系統別の導入状況についても、進捗状況を確認していく。さらに、指定空港（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施設）へのバス路線の運行系統の総数に占める割合を約50%から約60%へ引き上げとなった。

貸切バス車両については、引き続き、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約2,100台導入する等、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こととなった。

(4) 乗合バス運賃

上限運賃改定について

乗合バス上限運賃の改定手続きの迅速化

- ・乗合バス上限運賃の地方運輸局への認可権限について、150両未満から700両未満へ委譲範囲の拡大（令和5年5月）
- ・運賃三角表の上限認可手続きを廃止（令和5年5月）
- ・コロナ禍からの需要回復推計書類の廃止及び原価計算書類の簡素化（令和5年7月）

将来の設備投資にかかる原価等の審査方法の見直し（令和6年3月）

1. 持続可能な経営を促すための措置

- ・運賃改定の要否判断基準の見直し

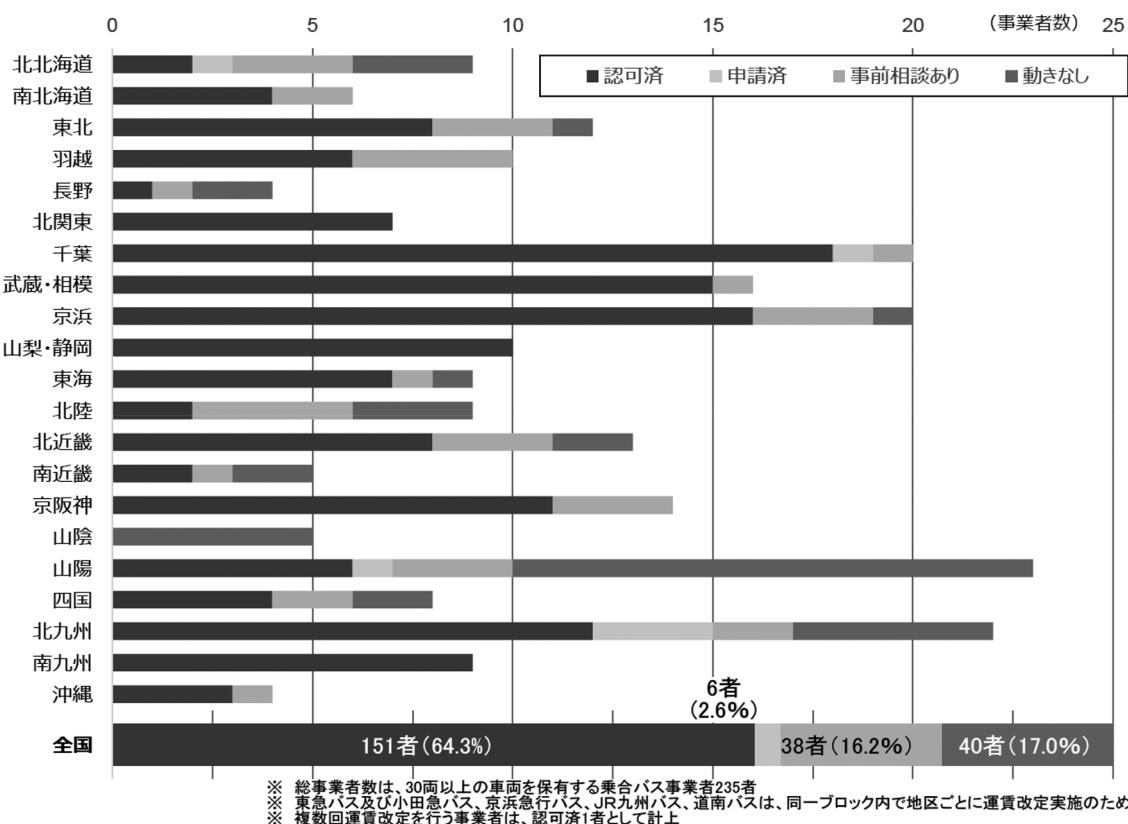
2. 適切な賃金水準確保、将来設備投資を促すための措置

- ・将来の設備投資（DX,GX,人材確保等）に係る審査方法の追加
- ・全産業平均を超える人件費に対する審査方法の追加
- ・軽油単価の査定の適正化、EVバスの電気料金に対する審査方法の追加

3. 政策的要請への対応を促すための措置

- ・運送収入を増加させることを目的としない暫定的な運賃改定の仕組みの構築（キャッシュレス化の推進に資する運賃制度、公共的割引の原価（運送収入）への適切な反映）
- ・観光客割増運賃の設定柔軟化（オーバーツーリズム未然防止対策）

運賃改定検討状況（令和7年3月31日現在）



※国土交通省資料

(5) キャッシュレス決済について

平成30年4月に経済産業省が公表したキャッシュレスビジョンによると、我が国全体のキャッシュレス比率の目標値を令和7年度までに40%、将来的には80%と定められている中、主な乗合バス事業者（30両以上保有）におけるキャッシュレス比率（決済額）は、令和5年度時点で88.4%となっている。（国交省調べ）

完全キャッシュレスバスの推進は、現金を取り扱うことによる様々な費用や運転士等の負担の軽減が期待できるものである。

完全キャッシュレスバスの実現に向け、令和6年度に国土交通省は、バス事業者において運賃及び

料金の支払方法の限定等が可能となるように標準運送約款の改正を行った。また、完全キャッシュレスバスの実証運行については公募により、18事業者29路線を選定し、事前の周知期間を経て実施された。実証運行における課題や効果を検証した結果、国民に対する更なる周知等の重要性が挙がった。

なお、国土交通省は令和7年度についても、完全キャッシュレスバスの実証運行を継続して行う。

(6) 運送サービスの改善及び向上

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としている
- 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としている（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して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（バリアフリー等）〕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、令和5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チケッティ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、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31日に策定した。

(7) 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。さらに令和7年度には、新たなGTFS国内標準仕様を策定することとされている。

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

通の活性化につながることが期待されている。

また、政府は、政府全体の方針として、令和7年中に行政手続きのオンライン化を実施することとなっており、自動車運送事業分野において喫緊の課題であるDX・デジタルガバメントに取り組み、運送事業者における生産性の向上・経営効率化を推進する予定のこと。

(8) BRT（バス高速輸送システム・連節バス）について

カーボンニュートラルの促進、少子高齢化・人口減少下の地域の交通手段の確保に向けた地域の実情に応じる、BRT（バス高速輸送システム）は、連節バス、PTPS（公共車輌優先システム）、バス専用道路、バス専用通行帯などを組み合わせ、定時運行の確保、輸送力の増大を可能とした地域における公共交通システムとして、ガイドラインが策定され（国土交通省：令和4年9月）、令和6年3月現在、全国で31箇所に導入され、そのうち22箇所で連節バスが導入されている。

道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドラインのポイント

国土交通省

第1章・第2章 ガイドライン作成の背景・位置付け

- カーボンニュートラルの促進、少子高齢化・人口減少下の地域の交通手段の確保のために、地域の実情に応じ、BRT（バス高速輸送システム）などのCO₂排出量の少ない公共交通機関への見直しを行なうことが求められる
- 本ガイドラインは、公共交通機関の選択肢の一つであるBRTを導入する際の知見やノウハウ、留意点について、国内事例を基に整理し、主に地方自治体の土木部局を対象に取りまとめたもの



出典：国土交通省「2040年、誰かの景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」

第3章 BRTの定義・概要

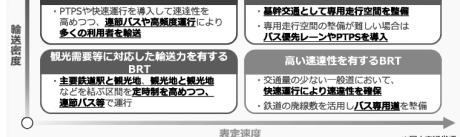
- BRTには、速達性、定時性、輸送力について高い性能を発揮し、利用者に高い利便性を提供することが求められる
- BRTは鉄道・路線バスの中間的な輸送モードに分類され、道路を走行するため、比較的ルート設定の自由度が高い

第5章 BRT導入のプロセス

- 地方自治体がBRTを導入するにあたって、推進体制の構築から管理運営までの各段階における留意点を、国内事例の各種計画への位置付け、事業スキームの検討などを参考にしつつ整理

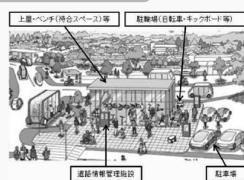
第4章 国内のBRT導入事例とその特徴

- 我が国では、速達性、定時性、輸送力の確保などを目的に全国各地でBRTが導入されている（R4.4現在28箇所で運行）
- 国内事例を導入の背景や輸送の特性から4グループに分類し、グループ毎に走行空間や車両などの特徴を整理



第6章 交通結節機能の強化

- BRTの利便性向上の観点から、鉄道や路線バス、自転車など複数の交通モードと効果的に接続する集約型公共交通ターミナルやバーティカル・ロードを整備する際の留意点を整理



第7章 主な支援制度

- 地域公共交通の見直しにおける、検討着手から管理運営までの各段階における国の主要な支援制度を整理

(9) 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 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）
- ・原油高騰対策
- ・台風・豪雨災害等
- ・除雪
- ・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）

など

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について、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。（総務省発表）

【特別交付税交付額の年度別決定額の推移】

年 度	令和元年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度	令和5 年度	令和6 年度
総務省交付額	722億円	656億円	703億円	737億円	779億円	846億円

注1：資料出所＝総務省自治財政局財政課による報道資料

なお、「地方バス路線の運行維持」のため、地方公共団体が路線バス事業者等へ維持費及び車両購入費の補助を実施する場合、補助額の8割について、特別地方交付税措置が講じられている。(財政力指数による調整あり)

(10) バス専用通行帯、バス優先通行帯等

令和6年3月末現在

管 区	区分 都道府県	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	55.2	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	20.7	2.0
	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	112.7	151.2	103.5	8.3
関 東	茨城県	0.0	16.8	0.0	45.2
	栃木県	4.2	1.3	17.4	0.0
	群馬県	5.0	0.0	20.4	0.0
	埼玉県	193.9	0.6	3.0	0.0
	千葉県	18.3	0.1	22.6	0.0
	神奈川県	119.5	9.0	103.5	10.0
	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	14.2	17.7	0.0	5.5
	福井県	17.5	1.0	14.1	0.0
	岐阜県	7.1	0.0	11.6	0.0
	愛知県	18.3	51.3	43.3	3.5
	三重県	3.4	0.0	8.7	3.5
近 畿	滋賀県	8.7	0.0	0.0	0.1
	京都府	16.1	44.5	0.0	1.7
	大阪府	46.2	60.8	27.6	4.8
	兵庫県	136.8	9.4	60.2	4.0
	奈良県	15.5	0.0	6.8	48.3
	和歌山県	20.3	0.0	4.5	0.2
中 国	鳥取県	3.1	0.1	8.1	0.3
	島根県	1.6	0.0	0.7	25.1
	岡山県	41.0	3.3	15.0	1.0
	広島県	15.5	46.2	40.7	2.0
	山口県	4.5	0.3	79.4	2.0
四 国	徳島県	5.3	0.7	13.1	0.1
	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
九 州	福岡県	19.8	76.8	28.5	1.1
	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	10.1	12.4	0.3
	沖縄県	12.8	32.1	0.0	5.5
合 計		1,000.5	696.9	862.4	265.1

出典：警察庁

2. 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

軽井沢スキーバスの悲惨な事故から来年で10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を貸切バス事業者は徹底している。日本バス協会では、毎年1月に軽井沢の事故現場で献花を行い、今年も事故発生日の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で献花を行い犠牲者への冥福をお祈りし、二度と悲惨な事故を起こさぬよう、意見交換を行った。今後も安全対策を徹底、遵守していくとともに、安全装置の導入等においても推進していく。

② 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度は、平成29年の4月の導入施行から9年が経過し、令和7年3月末までに更新期限を迎える5,895者のうち4,600者が更新許可を受けており（323者審査中）、事業廃止や申請辞退等により972者が貸切バス業界から退出している（令和7年3月31日現在）。規制緩和を機に増え続けた事業者数が、この更新制度により安易な参入を抑制する効果があり、一定の成果が出ている。国土交通省においては、事業者が5年前に申請した安全計画が確実に実施されているかにおいて、安全投資等の実績をしっかりとチェックしていただき、国土交通省が悪質事業者に対して、事業退出を求めるような実効ある制度となるよう要望していく。

③ 貸切バスの運賃・料金制度の見直しと旅行業協会との連携

貸切バスの運賃・料金は、平成26年の制度開始以来初めて令和5年10月に公示運賃・料金の見直しが行われ、今後は2年に一度見直しが行われることになった。それにより、令和7年の秋に見直しが行われる予定となっている。

国土交通省においては、令和6年度に「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合を2回開催し、令和6年9月3日の会合では、前回の会合で検討課題であった、点呼点検時間について、日本バス協会が会員事業者に事前に行った実態調査を踏まえて検討が行われた結果、現行の点呼点検時間である2時間が妥当であると判断された。令和7年3月14日のフォローアップ会合では、国土交通省より、令和7年度の公示運賃の見直しに向けた、要素別原価調査のスケジュール等について報告があった後、現在のバス運転者不足を改善するにあたり、運転者の給与査定を全産業平均給与に引き上げるべきではないかといった議論が行われた。議論の結果、令和7年度の公示運賃見直しの際、運賃算出に用いる人件費査定においては、全産業平均給与を運賃算出に用いるべきという方向性が示された。

国土交通省は、次回の公示運賃の見直しに向けて、先行して令和7年6月9日より、日本バス協会の貸切委員会・運賃委員会・中小貸切事業者専門部会の委員会社に対して要素別原価調査が実施された後、6月25日より、国土交通省が選定した標準能率事業者に対して同様に要素別原価調査が実施された。調査の結果は8月中旬に集計が行われた後、9月22日に「貸切バスの運賃・料金ワーキンググループ」フォローアップ会合が開催され、調査の結果を踏まえた議論が行われる予定になっている。その後、フォローアップ会合での議論を踏まえ、9月末に新たな運賃が公示された。

今後も、貸切委員会や貸切小委員会において、運賃・料金制度に関する課題やフォローアップ会合で検討される項目について検討を行っていく。

④ 運賃・料金の割戻しの判定について

これまで、運賃・料金の割戻し（道路運送法第10違反）については、国土交通省の監査等において、貸切バス事業者の直近の実績事業年度の原価に占める安全コストの割合を算定し、個別の運送における運賃及び料金に占める手数料等が運賃に占める割合を算定し、前年度実績と個別運送に占める安全コストの割合で判断し、実質的な下限割れとなった場合に行政処分を行っていた。今般、令和7年6月20日付「一般貸切旅客自動車運送事業における旅行業者等との過大な手数料等の取引に関する道路運送法の取扱いについて」及び「一般貸切旅客自動車運送事業者の原価報告書について」の通達により、貸切バス事業者に対して旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）に基づき届出運賃における安全コストの国への報告が義務化され、個別の運送における運賃から手数料等の額を控除し、当該安全コスト額を下回っている場合は貸切バス事業者を運賃・料金の割戻しとして行政処分されることに変更された。

貸切バス事業者は、自社の安全コストをしっかりと把握し、適正に運賃を收受することにより、安全確保や人員確保等を促進していくことが重要である。

(2) 令和5年度一般貸切バス事業の収支状況

① 令和5年度の調査対象事業者409社の経常収入は1,428億円、経常費用は1,290億円、経常損益は138億円の黒字、経常収支率は110.7%（前年度102.6%）と昨年度より8.1ポイント改善し、実働率は43.9%（前年度39.5%）と昨年度より4.4ポイント改善している。

また、調査対象事業者409社のうち黒字の事業者が314社で76.8%（前年度54.6%）、赤字の事業者が95社と23.2%（45.4%）と前年度から経営状況は改善している。

イ 実働日車当たり営業収入は、前年度から11ポイント上回る86,542円（令和4年度77,928円、令和3年度69,864円）となっている。また、実働日車当たりの経費が80,804円と前年度より0.8ポイント減少した。実働日車当たりの人件費は37,318円、実働日車当たりの減価償却費については6,269円となっている。前年度から引き続き、物価高等により実働日車当たりの経費が高い水準となっているものの、実働日車当たりの営業収入が上昇しているため、黒字となっている。

ロ 支出では、人件費の原価に占める割合が46.2%と昨年度より1ポイント減少しており、車両規模別にみると10両までの事業者は46.4%、11両～30両までは44.2%、31両以上は47.5%であった（令和3年度48.9%、令和4年度47.2%）。また、燃料油脂費の原価に占める割合は、令和3年度5.5%、令和4年度7.3%、令和5年度8.1%と、社会情勢の影響による燃料高騰により年々上昇している。

ハ 車両規模別の収支率については、10両までは103.2%、30両までは110.2%、31両以上は111.9%となっている。事業規模が大きいほど収支が改善している状況となっている。

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状況で、の中でも、関東は108.4%で前年度の98.1%から10.3ポイント改善しており全国の中でも特に収支状況が改善している。

(注) ① 調査対象事業者は貸切バス保有車両10両までは115社、11両～30両まで215社、31両以上の事業者79社、合計409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。

一般貸切バス事業の経常収支率

令和5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 314 (221)	社 95 (184)	社 409 (405)	1,428 (1,195)	1,290 (1,165)	138 (30)	110.7 (102.6)	車両規模別に抽出 車両9,116両 (〃 8,983両)
10両まで	79 (58)	36 (58)	115 (116)	82 (70)	80 (71)	2 (△1)	108.2 (98.5)	車両数800両 (〃 806両)
11～30両まで	168 (111)	47 (99)	215 (210)	538 (410)	488 (405)	50 (5)	110.2 (101.3)	車両数3,859両 (〃 3,757両)
31両以上	67 (52)	12 (27)	79 (79)	808 (715)	722 (689)	86 (26)	111.9 (103.7)	車両数4,457両 (〃 4,420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					
R5	社 314 (77%)	社 95 (23%)	社 409 (100%)	1,428	1,290	138	110.7	10両まで 115社 11～30両まで 215社 31両以上 79社
R4	社 221 (55%)	社 184 (45%)	社 405 (100%)	1,195	1,165	30	102.6	10両まで 116社 11～30両まで 210社 31両以上 79社
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

令和5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(R4年度)%
		黒字	赤字	計				
北海道	A	4	0	4	315	244	71	128.9 (84.1)
	B	13	5	18	4,937	4,455	483	110.8 (109.3)
	C	3	1	4	2,718	2,254	464	120.6 (104.3)
	計	20	6	26	7,970	6,952	1,018	114.6 (107.2)
東北	A	10	3	13	958	925	33	103.5 (112.9)
	B	19	10	29	6,101	5,667	434	107.7 (104.3)
	C	10	2	12	6,213	5,304	908	117.1 (116.3)
	計	39	15	54	13,271	11,896	1,375	111.6 (112.1)
関東	A	10	6	16	1,067	1,039	28	102.7 (90.3)
	B	24	8	32	7,317	7,055	261	103.7 (96.5)
	C	15	3	18	27,145	24,674	2,471	110.0 (98.9)
	計	49	17	66	35,528	32,769	2,760	108.4 (98.1)
北陸・信越	A	8	4	12	935	922	13	101.4 (95.8)
	B	25	3	28	6,822	6,179	643	110.4 (102.1)
	C	2	2	4	2,477	2,464	13	100.5 (101.3)
	計	35	9	44	10,234	9,565	669	107.0 (101.3)
中部	A	7	8	15	1,241	1,374	△ 133	90.3 (83.8)
	B	19	8	27	7,474	6,669	804	112.1 (101.8)
	C	12	3	15	17,272	15,419	1,853	112.0 (101.4)
	計	38	19	57	25,987	23,463	2,524	110.8 (101.0)
近畿	A	11	4	15	1,133	1,121	13	101.1 (101.3)
	B	25	4	29	9,010	7,838	1,172	115.0 (98.6)
	C	10	0	10	14,906	13,023	1,883	114.5 (108.0)
	計	46	8	54	25,050	21,982	3,068	114.0 (104.1)
中国	A	16	3	19	1,175	1,026	148	114.4 (100.1)
	B	18	3	21	4,481	3,953	528	113.4 (100.0)
	C	3	0	3	1,581	1,472	109	107.4 (116.4)
	計	37	6	43	7,236	6,451	785	112.2 (104.4)
四国	A	4	3	7	483	464	19	104.0 (96.6)
	B	6	1	7	2,342	2,162	180	108.3 (98.9)
	C	3	0	3	1,373	1,296	77	105.9 (104.6)
	計	13	4	17	4,197	3,922	276	107.0 (101.1)
九州	A	9	5	14	924	863	61	107.1 (111.4)
	B	19	5	24	5,398	4,916	482	109.8 (103.8)
	C	7	1	8	6,154	5,470	684	112.5 (103.7)
	計	35	11	46	12,476	11,248	1,228	110.9 (104.2)
沖縄	A							
	B							
	C	2	0	2	913	815	99	112.1 (88.9)
	計	2	0	2	913	815	99	112.1 (88.9)
合計	A	79	36	115	8,230	7,978	252	103.2 (98.5)
	B	168	47	215	53,881	48,894	4,987	110.2 (101.3)
	C	67	12	79	80,752	72,192	8,560	111.9 (103.7)
	計	314	95	409	142,863	129,063	13,800	110.7 (102.6)

(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。

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				
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%
R4	保有車両10両まで	58	58	116	70	71	△ 1	98.5%
	11 ~ 30両まで	111	99	210	410	404	5	101.3%
	31両以上	52	27	79	715	690	26	103.7%
	計	221	184	405	1,195	1,165	30	102.6%
R5	保有車両10両まで	79	36	115	82	79	3	103.8%
	11 ~ 30両まで	168	47	215	538	488	50	110.2%
	31両以上	67	12	79	807	721	86	111.9%
	計	314	95	409	1,428	1,290	138	110.7%

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	H30年度				R1年度				R2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	568.42	649.05	545.07	584.75	583.91	609.38	541.50	569.16	1046.16	1061.54	850.01	932.99	
原価	560.97	633.19	500.06	552.64	604.96	617.97	515.25	558.70	1419.51	1404.20	1098.73	1220.54	
内訳	人件費	237.91	238.13	224.82	230.48	257.08	254.20	234.99	243.44	656.58	664.77	547.04	593.24
	諸経費	323.06	395.06	275.24	322.16	347.88	363.77	280.27	315.26	762.93	739.43	551.69	627.30

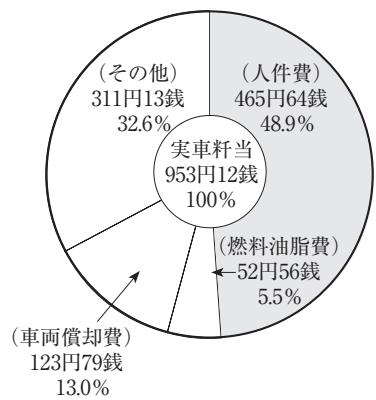
収支別	R3年度				R4年度				R5年度				
	保有車両 10両まで	11~30両 まで	31両以上	計	保有車両 10両まで	11~30両 まで	31両以上	計	保有車両 10両まで	11~30両 まで	31両以上	計	
収入	902.76	923.95	826.62	862.72	529.79	751.15	734.32	723.53	735.94	743.08	737.55	738.86	
原価	1073.17	1027.05	903.15	953.12	537.80	741.33	707.87	705.33	713.40	674.30	659.37	682.36	
内訳	人件費	485.37	485.43	453.37	465.64	249.61	344.42	337.73	332.90	330.87	297.96	313.29	314.04
	諸経費	587.80	541.63	449.78	487.48	288.19	396.91	370.14	372.43	382.53	376.34	346.08	368.32

貸切バス実車走行キロ当り経費構成比率の推移

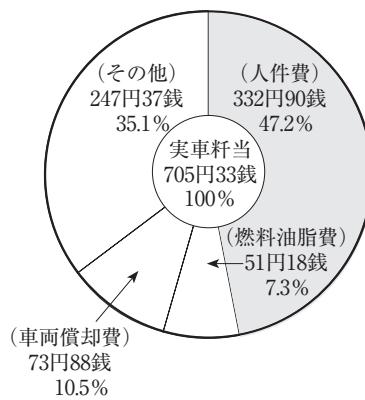
(単位：円銭)

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(%)
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%
R4	405	332.90 (47.2%)	51.18 (7.3%)	73.88 (10.5%)	247.37 (35.1%)	705.33 (100%)	-26.0%
R5	409	308.55 (46.2%)	53.79 (8.1%)	51.83 (7.8%)	253.93 (38.0%)	668.10 (100%)	-5.3%

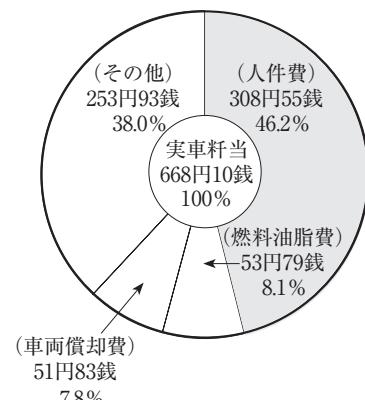
R3年度417社の実績経費



R4年度405社の実績経費



R5年度409社の実績経費



令和6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	122.3	99.4	122.8	126.9	113.6	134.9	127.0
実働日車当たり 総走行キロ	キロ	169.7	145.6	168.7	170.6	152.0	179.1	170.3
実 動 率	%	44.0	38.7	45.7	38.9	51.5	46.2	36.0
実働日車当たり 営業収入	円	83,054	72,432	96,827	87,312	79,143	94,682	85,705
実働日車当たり 人件費※	円	34,481	30,163	43,229	35,151	34,845	40,129	34,424
実働日車当たり 減価償却費	円	4,702	7,259	7,200	8,229	5,627	5,421	6,417
実働日車当たり 経費(経常費用)	円	75,812	67,710	93,382	83,505	72,997	85,617	78,412
経費に占める 人件費の割合※	%	45.5	44.5	46.3	42.1	47.7	46.9	43.9
経費に占める 燃料費の割合	%	9.8	9.0	7.2	8.4	7.5	8.2	8.2
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	38.2	18.1	47.9	32.1	17.1	22.0	25.3

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	155.4	116.1	103.3	120.9	111.3	119.0	123.4
実働日車当たり 総走行キロ	キロ	216.3	164.7	129.9	165.5	159.0	163.3	167.7
実 動 率	%	37.5	42.8	26.9	43.9	31.1	40.7	48.9
実働日車当たり 営業収入	円	92,524	80,300	102,291	86,542	79,320	85,504	88,072
実働日車当たり 人件費※	円	39,071	36,280	46,663	37,318	36,822	35,464	38,646
実働日車当たり 減価償却費	円	6,794	4,948	6,970	6,269	6,792	6,337	6,162
実働日車当たり 経費(経常費用)	円	88,951	74,448	92,939	80,804	79,394	79,394	79,394
経費に占める 人件費の割合※	%	43.9	48.7	50.2	46.2	46.4	44.2	47.5
経費に占める 燃料費の割合	%	8.4	8.9	8.0	8.1	8.6	8.3	7.8
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	39.0	59.9	85.5	30.2	23.5	30.7	30.6

注1) ※の入件費は一般管理部門を含む入件費

2) 輸送実績報告書より集計

貸切バス原単位の推移

R5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	120.9	111.3	119.0	123.4
実働日車当たり 総走行キロ	キロ	165.5	159.0	163.3	167.7
実 働 率	%	43.9	31.1	40.7	48.9
実働日車当たり 営業収入	円	86,542	79,320	85,504	88,072
実働日車当たり 人件費※	円	37,318	36,822	35,464	38,646
実働日車当たり 減価償却費	円	6,269	6,792	6,337	6,162
実働日車当たり 経費(経常費用)	円	80,804	79,394	79,394	79,394
経費に占める 人件費の割合※	%	46.2	46.4	44.2	47.5
経費に占める 燃料費の割合	%	8.1	8.6	8.3	7.8
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	30.2	23.5	30.7	30.6

R4年度

合計	10両まで	30両まで	31両以上
115.5	147.9	103.2	119.9
160.1	180.8	145.3	167.5
39.5	24.8	36.5	44.8
77,928	70,496	71,864	82,690
38,440	36,913	35,535	40,498
8,531	7,436	7,892	9,068
81,446	79,531	79,531	79,531
47.2	46.4	46.5	47.7
7.3	7.2	7.7	7.0
32.1	19.0	28.0	36.3

R3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	93.3	79.3	82.1	102.4
実働日車当たり 総走行キロ	キロ	132.6	114.4	121.6	141.9
実 働 率	%	31.8	21.8	29.6	35.5
実働日車当たり 営業収入	円	69,864	61,750	65,397	73,759
実働日車当たり 人件費※	円	43,452	38,510	39,832	46,419
実働日車当たり 減価償却費	円	11,551	9,595	10,402	12,538
実働日車当たり 経費(経常費用)	円	88,942	85,146	85,146	85,146
経費に占める 人件費の割合※	%	48.9	45.2	47.3	50.2
経費に占める 燃料費の割合	%	5.5	5.8	5.9	5.2
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	21.0	12.4	19.5	22.7

注1) ※の入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

III. 安全輸送の取組み

1. 安全輸送体制の確立

(1) 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、次のとおり取組み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。

(2) 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。



（3）貸切バスの安全性向上に向けた対策のための制度改正

令和4年10月13日に静岡県のふじあざみラインで発生した貸切バスの横転事故を受けて、旅客自動車運送事業運輸規則等の一部改正が行われ、安全性向上のため、①点呼の様子を動画保存、②アルコールチェックの様子を撮影保存、③各種記録の保存期間の延長、④デジタル式タコグラフ（以下「デジタコ」という。）の使用義務付け、⑤初任運転者への実技指導の公表対象の5つが追加となり、令和6年4月より施行されました。

- ・点呼の様子を動画保存。（保存期間：90日）
- ・アルコールチェックの様子を撮影保存。（保存期間：90日）
- ・運送引受書、手数料額記載書類、業務記録、運行指示書、点呼記録の保存期間を3年に延長。（点呼記録は電子保存）
- ・車両へのデジタルタコグラフ使用の必須と運行記録の3年間保存。（既販車は令和7年4月1日までの経過措置。）
- ・安全に係る取り組みの公開内容に「安全運転の実技指導」を追加。

（4）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ることとなった。令和4年12月には点呼における

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に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日付で公布されたが、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・業務後自動点呼の実施に関しては、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なわれた。公布：令和5年3月31日・施行：令和5年4月1日

なお、遠隔点呼・自動点呼については、旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用において、次の通りの改正がなされている状況である。（令和7年8月7日国自安第46号国自旅第64号国自整第94号）

- ・遠隔点呼・自動点呼（始業前、始業後）本格運用に伴う運用ルールの明確化
- ・事業者間遠隔点呼における管理の受委託について

（5）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對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

(6) 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。

令和7（2025）年8月1日現在、全国1,886事業者（日本バス協会会員の74.3%）、31,751両（日本バス協会会員保有車両数の86.4%）が認定されている。2024年度申請から行政処分の評価基準の厳格化を行い、2025年度申請からは認定種別を三ツ星制度から五ツ星制度に変更するとともに、法令遵守事項の配点をなくし、高度な安全への取り組みを高く評価する等、制度の充実を図っている。

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優れたものとなり、更に利用者や旅行会社などに高く評価されることを目指し、制度の充実を図っていく。

令和7（2025）年8月1日現在

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）		
		★	★★	★★★	★	★★	★★★
2021年度	更新認定事業者	69			1,865		
2022年度	更新認定事業者	89			1,707		
	新規認定事業者	2	87		163	1,544	
	更新認定事業者	97			1,250		
2023年度	新規認定事業者	763			12,959		
	更新認定事業者	175	90	498	2,326	1,715	8,918
	特別認定事業者	7			168		
		5	2		114	54	
	新規認定事業者	105			1,497		
2024年度	更新認定事業者	105			1,497		
	特別認定事業者	739			11,508		
	再評価認定事業者	212	88	439	2,592	1,466	7,450
		12			433		
		10	2		157	276	
		3			313		
2025年度	特別認定事業者	2			51		
		1	1		33	18	
認定事業者 合計		1,886			31,751		
		608	185	1,093	8,282	3,692	19,777
内 非会員事業者		269			2,724		
		126	30	113	1,078	392	1,254
会員（非会員除く）に対する認定事業者の割合		74.3%			86.4%		
全事業者数（非会員含む）に対する認定事業者の割合		55.9%			74.2%		

○業界全体

	事業者数 者、 %	車両数 両、 %
貸切バス事業者	3,376 (100)	42,779 (100)
うち会員	2,177 (64.5)	33,583 (78.5)
うち非会員	1,199 (35.5)	9,196 (21.5)

※貸切バス事業者は2024年度末現在（国土交通省調べ）

うち会員は2024年8月現在（日本バス協会調べ）

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。

令和6年9月12日、日本バス協会が作成している「飲酒運転防止対策マニュアル」を主に次のとおり改正した。

- ・貸切バスについては電子ファイルで3年間保存し、次の項目も実施する。

- ・点呼状況を動画（映像・音声）で撮影し90日間保存
- ・アルコールチェック状況を撮影し90日間保存
- ・アルコール検知器については、正確さを期するため、吹き込みタイプ（ストロー式、マウスピース式）で、測定結果が数値表示される機器を使用することが望ましい。
- ・貸切バスが行先地の宿泊場所等運行管理者による対面点呼を行えない場所から出発する場合にあっては、点呼時における点呼執行者と運転者の双方のやり取りを録音し、運転者のアルコールチェック時の顔写真とともに90日間保存すること。

(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7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7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の徹底。

(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、「バスジャック統一対応マニュアル」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「バスジャック統一対応マニュアル」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っては、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っても、今回の「バスジャック統一対応マニュアル」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、「バスジャック統一対応マニュアル」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。

国民の皆様へバスジャック・テロ対策等に伴うご協力のお願い

(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ら、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、現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. 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7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						デジタルタコグラフ装着バス					
	一般 乗 合	高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計	一般 乗 合	高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計
北海道	1,890	367	257	793	14	3,321	1,770	333	268	802	7	3,180
青森	706	47	9	784	12	1,558	319	23	7	776	2	1,127
岩手	534	79	3	575	6	1,197	509	79	3	575	3	1,169
宮城	854	187		705	31	1,777	836	187		705	14	1,742
福島	684	153	2	896	65	1,800	684	153	2	895	58	1,792
秋田	403	44	10	248	12	717	131	44	8	240		423
山形	173	82	4	47		306	129	82	4	47		262
茨城	998	203		1,287	465	2,953	937	159		1,281	352	2,729
栃木	443	51		783	130	1,407	410	51		780	92	1,333
群馬	442	44	11	544	80	1,121	225	38	11	533	38	845
埼玉	2,013	156	18	1,147	813	4,147	910	156	18	1,147	172	2,403
千葉	2,045	478	80	1,584	353	4,540	1,994	392	80	1,584	267	4,317
東京	5,505	485	361	1,865	1,123	9,339	4,024	485	361	1,853	593	7,316
神奈川	4,908	93	179	1,099	278	6,557	4,688	93	178	1,098	224	6,281
山梨	258	74		390	12	734	129	61	390	4		584
新潟	654	86	8	411	4	1,163	355	56	8	310	4	733
長野	580	184		663		1,427	305	177		697	1	1,180
富山	239	48	2	301	14	604	224	48	2	300	13	587
石川	432	64	22	393		911	326	64	9	364		763
福井	202	8	5	489		704	138	8	5	449		600
岐阜	638	60		565	24	1,287	508	60		542	24	1,134
静岡	1,173	122	14	1,022	15	2,346	1,155	122	14	981	4	2,276
愛知	1,975	224	12	1,757		3,968	1,948	224	12	1,683		3,867
三重	561	114	5	246		926	561	113		246		920
滋賀	462			393	8	863	168			393		561
京都	1,483	112		633	22	2,250	584	82		553	61	1,280
大阪	2,184	286	245	1,264	373	4,352	1,933	286	232	1,231	343	4,025
兵庫	2,148	300	52	452	82	3,034	2,049	239	52	440	81	2,861
奈良	630	8	7	336	15	996	620	8	7	336	9	980
和歌山	265	16	5	345	6	637	170	11	5	345	6	537
鳥取	226	52	4	164		446	2	39	4	162		207
島根	255	69	16	259		599	85	69	16	259		429
岡山	346	27	9	410	21	813	207	27	9	390	15	648
広島	1,381	176	42	937	77	2,613	1,125	167	46	906	41	2,285
山口	555	44	3	317	57	976	374	35	3	314	29	755
徳島	176	106	6	78		366	155	90	5	78		328
香川	150	23	27	107		307	128	23	27	68		246
愛媛	396	92	16	310		814	146	84	16	306		552
高知	240	58	15	160	8	481	147	58	8	160		373
福岡	2,277	226	21	546	46	3,116	2,241	221	21	425	87	2,995
佐賀	208	30		90	27	355	208	30		90	7	335
長崎	1,145	80	87	448		1,760	1,026	80	87	441		1,634
熊本	778	95	22	578		1,473	773	95	22	576		1,466
大分	443	68	24	209		744	345	50	24	193		612
宮崎	299	40	20	293		652	218	37	18	293		566
鹿児島	409	8	31	514	50	1,012	309	6	31	512	30	888
沖縄	650	24	37	580		1,291	101	20	26	546		693
H 25.3末	50,898	7,167		29,873	1,562	89,500	23,719			9,949	289	33,957
H 26.3末	50,465	7,639		30,470	1,555	90,129	25,339			12,280	372	37,991
H 27.3末	49,865	7,704		30,122	2,108	89,799	25,461			13,792	643	39,896
H 28.3末	50,586	8,073		31,764	2,864	93,287	27,775			16,607	1,282	45,664
H 29.3末	50,327	8,132		34,114	3,093	95,666	29,113			19,603	1,326	50,042
H 30.3末	49,263	7,916		32,987	3,290	93,456	30,322			21,974	1,519	53,815
H 31.3末	49,857	8,175		34,194	3,610	95,836	32,199			22,928	1,682	56,809
R 2.3末	49,719	8,235		33,871	3,583	95,408	33,039			25,092	1,857	59,988
R 3.3末	49,370	7,877		31,985	3,887	93,119	33,425			24,270	2,002	59,697
R 4.3末	48,093	7,323		30,686	3,709	89,811	33,594			23,377	1,813	58,784
R 5.3末	46,965	7,152		30,427	3,938	88,482	33,732			23,679	2,006	59,417
R 6.3末	47,891	7,176		30,402	4,096	89,565	36,514			24,359	2,170	63,043
R 7.3末	45,416	5,393	1,691	28,017	4,243	84,760	36,329	4,965	2,039	26,909	2,577	72,819
対前年増減	-2,475	-1,783	1,691	-2,385	147	-4,805	-185	4,965	2,039	2,550	407	9,776

日本バス協会調べ

項目 都道府県	ドライプレコーダー装着バス						高性能※ドライプレコーダー装着バス					
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特	計
北海道	1,036	79	79	600	14	1,808	809	241	235	256	7	1,548
青森	686	38	2	534	11	1,271	25	9	7	249	1	291
岩手	529	79	3	575	1	1,187	33	15		142		190
宮城	829	208		705	29	1,771		48		110	2	160
福島	684	153	2	872	62	1,773	21	23		277	1	322
秋田	402	44	8	237		691				47		47
山形	173	61	4	27		265						0
茨城	971	157		1,221	401	2,750	28	44		276	101	449
栃木	397	25		644	109	1,175	42	25		139	7	213
群馬	423	49	11	541	68	1,092				94	6	100
埼玉	1,396	127	10	748	699	2,980	617	29	8	399	65	1,118
千葉	1,738	350	80	1,584	267	4,019	908	232		273	20	1,433
東京	5,505	485	366	1,865	1,112	9,333						0
神奈川	4,908	93	179	1,099	278	6,557	2,499	54	23	372	84	3,032
山梨	244	74		390	12	720	2			180	1	183
新潟	585	44	8	298		935	42	41		109	4	196
長野	506	71		585	1	1,163	79	118		271		468
富山	239	48	2	300	14	603	14			125		139
石川	441	52	9	400		902	41	16		73		130
福井	202	8	5	429		644	8			109		117
岐阜	629	60		553	24	1,266	115			93	11	219
静岡	1,170	122	14	940	10	2,256	13			118	6	137
愛知	1,377	115	4	1,516		3,012	590	118	8	312		1,028
三重	557	113		222		892	4	113		171		288
滋賀	350			157		507	17			180		197
京都	664	91		467	61	1,283	17	7		141		165
大阪	1,791	286	232	1,231	369	3,909	854	91	97	430	31	1,503
兵庫	2,034	291	52	424	82	2,883	16	26		169		211
奈良	624	8	7	336	15	990				44		44
和歌山	246	15	5	289	6	561	18	1		56		75
鳥取	226	52	4	152		434				24		24
島根	251	69	16	252		588	2	24		39		65
岡山	346	27	9	399	17	798	3	12		157	1	173
広島	1,283	171	41	799	44	2,338	139	71	9	316	23	558
山口	555	35	3	314	29	936	19	5		61	7	92
徳島	176	106	6	78		366				8		8
香川	150	23	27	68		268						0
愛媛	387	91	16	292		786	2	1		54		57
高知	213	58	15	160	6	452		4	8	77		89
福岡	2,277	226	21	442	90	3,056	2,055	226	10	288	68	2,647
佐賀	200	30		73	27	330				28	1	29
長崎	1,098	80	87	437		1,702		45		77		122
熊本	778	94	22	362		1,256		1		216		217
大分	443	68	24	209		744	66	31		66		163
宮崎	159	33		293		485		13	20	18		51
鹿児島	352	6	31	462	32	883	10			162	13	185
沖縄	487	21	17	514		1,039				56		56
H 25.3末	30,132			7,573	488	38,193						30,132
H 26.3末	34,078			10,293	552	44,923						34,078
H 27.3末	38,023			13,748	824	52,595						38,023
H 28.3末	43,054			19,226	1,665	63,945						43,054
H 29.3末	44,941			24,976	2,087	72,004						44,941
H 30.3末	44,929			28,078	2,508	75,515						44,929
H 31.3末	46,119			28,781	2,758	77,658						46,119
R 2.3末	46,990			32,080	3,020	82,090						46,990
R 3.3末	47,648			31,115	3,498	82,261						47,648
R 4.3末	46,593			29,858	3,257	79,708						46,593
R 5.3末	46,030			30,025	3,682	79,737						46,030
R 6.3末	45,712			29,276	3,754	78,742						45,712
R 7.3末	40,717	4,536	1,421	25,095	3,890	75,659		1,684	425	6,862	460	18,539
対前年増減	-4,995	4,536	1,421	-4,181	136	-3,083		1,684	425	6,862	460	-27,173

日本バス協会調べ

(2) 衝突被害軽減ブレーキ等

《調査対象：令和6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)					
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計
北海道	42	238	176	411		867	37	193	143	372		745
青森県	20	37	7	304		368	15	29	7	264		315
岩手県	18	50		212		280	17	49		218		284
宮城县	2	173		196		371	76	173		199	5	453
福島県	5	99		438		542	2	73		339		414
秋田県	1	31	6	104		142		27	4	79		110
山形県	22	61		29		112		52		26		78
茨城県	10	154		427	22	613	12	118		345	16	491
栃木県	8	25		272	2	307		17		243	2	262
群馬県	14	32	11	233	14	304	18	34	11	195	7	265
埼玉県	10	130	40	556	55	791	5	89	29	430	35	588
千葉県	65	364	66	402	33	930	25	263	65	418	35	806
東京都	66	474	327	1,099	232	2,198	62	439	282	900	297	1,980
神奈川県	4	86	175	564	27	856	6	72	104	446	16	644
山梨県		42		166		208		38		152		190
新潟県	8	82	2	110		202	4	56	2	104		166
長野県	6	169		368		543		151		285		436
富山县	5	40		150	3	198	9	32		129	3	173
石川県	19	60	9	252		340	1	52	9	206		268
福井県	13	5		144		162	1	4	6	120		131
岐阜県	39	54		239	1	333	29	34		186		249
静岡県	6	112	13	460		591	4	100	13	411		528
愛知県	11	214	12	809		1,046	15	208	12	709		944
三重県	31	62	1	120		214	29	52	1	115		197
滋賀県	17			180		197	9			147		156
京都府	30	114		343		487	7	65		320		392
大阪府	8	228	186	603	173	1,198	5	212	158	531	52	958
兵庫県	8	206	51	185	1	451	3	193	51	191	1	439
奈良県	2	7	7	137	1	154	1	5	6	116	1	129
和歌山县	2	8	1	160		171	1	5		121		127
鳥取県		52	4	107		163		50		102		152
島根県	8	54	10	127		199	15	50	13	119		197
岡山県		17	1	145		163		17	2	111		130
広島県	3	124	26	343	3	499	7	124	27	248	5	411
山口県	2	19	2	130		153	2	10		114		126
徳島県	3	75	3	29		110	3	46	2	24		75
香川県	1	23	4	48		76	1	17	4	22		44
愛媛県	9	65	2	132		208	2	45	2	80		129
高知県	5	33		75		113	4	46		76		126
福岡県	64	111	17	203	39	434	33	122	16	156	31	358
佐賀県	9	20		22	4	55		20		13	3	36
長崎県	7	67	28	113		215	17	65	21	105		208
熊本県	4	49	4	180		237		50	4	179		233
大分県		47	15	99		161		44	15	93		152
宮崎県		18		50		68		23		56		79
鹿児島県	2	8	15	144		169	2	8	15	113		138
沖縄県	72	7	15	240		334	13	7	13	173		206
H 25. 3末												
H 26. 3末				2,073		2,073				1,467		1,467
H 27. 3末				3,024		3,024				2,245		2,245
H 28. 3末				4,780		4,780				3,758		3,758
H 29. 3末				7,099		7,099				5,456		5,456
H 30. 3末				8,414		8,414				6,827		6,827
H 31. 3末				9,939		9,939				8,209		8,209
R 2. 3末				11,128		11,128				9,387		9,387
R 3. 3末				11,370		11,370				9,896		9,896
R 4. 3末				11,151		11,151				9,642		9,642
R 5. 3末				11,617		11,617				9,876		9,876
R 6. 3末				12,032		12,032				10,397		10,397
R 7. 3末	681	4,146	1,236	11,860	610	18,533	492	3,579	1,037	10,101	509	15,718
対前年増減	681	4,146	1,236	-172	610	6,501	492	3,579	1,037	-296	509	5,321

日本バス協会調べ

項目 都道府県	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)					
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計
北海道	24	222	167	364		777	20	194	141	383		738
青森県	5	36	5	224		270	7	28	5	273		313
岩手県	5	49		220		274	16	48		218		282
宮城县	2	175		169		346	2	166		198		366
福島県	5	91		329		425	4	85		434		523
秋田県		29	4	80		113		29	1	35		65
山形県		59		29		88		57		29		86
茨城県	6	147		367	36	556	13	97		427	43	580
栃木県		19		266	4	289	12	40		274	3	329
群馬県	2	32	11	195	4	244	13	34	11	201	12	271
埼玉県	5	92	37	436	34	604	5	104	48	450	57	664
千葉県	22	321	65	361	9	778	38	315	65	407	25	850
東京都	15	454	323	923	233	1,948	23	419	315	1,055	246	2,058
神奈川県	15	86	169	457	9	736	15	86	161	601	55	918
山梨県	9	43		143		195	9	35		158		202
新潟県		68	2	111		181		62	4	107		173
長野県		14		257	51	322	7	174		333	9	523
富山县	5	32		123		160	5	36		133	3	177
石川県	3	57	9	221		290	5	54	9	233		301
福井県				122		122		2		151		153
岐阜県	32	54		201		287	38	54		237		329
静岡県	15	94	13	455		577	223	122	13	529		887
愛知県	68	177	12	740		997	1,077	217	10	895		2,199
三重県	55	6	1	124		186	33	52	1	125		211
滋賀県	4			158		162	9			207		216
京都府	30	87		298		415	12	90		379	3	484
大阪府	5	175	192	638	30	1,040	128	239	164	802	53	1,386
兵庫県	7	208	38	193	1	447	23	205	38	264	1	531
奈良県	1	5	6	135	1	148	5	7	7	163	1	183
和歌山县	6	8		134		148	5	15	1	158		179
鳥取県		50		93		143		47		93		140
島根県	10	52	13	117		192	12	50	13	121		196
岡山县		17	1	123		141		16	2	149		167
広島県	1	124	25	285	5	440	8	138	26	333	2	507
山口県	2	10	2	119	1	134	6	22	2	137	4	171
徳島県		58	2	26		86	3	86	5	39		133
香川県	1	23	4	42		70	1	23	1	37		62
愛媛県	8	44	2	97		151	20	60	2	138		220
高知県		28		80		108	7	31		76		114
福岡県	47	194	16	199	34	490	56	189	12	193	26	476
佐賀県		20		18	4	42		20		27	4	51
長崎県	2	63	28	112		205	7	63	25	117		212
熊本県		77	2	226		305		74	5	248		327
大分県		35	15	101		151		41	15	102		158
宮崎県		18		53		71		23		40		63
鹿児島県		5		104		109	2	8	15	130		155
沖縄県	5	3	13	128		149	14	4	15	154		187
H 25. 3末												
H 26. 3末				1,355		1,355				1,113		1,113
H 27. 3末				2,251		2,251				2,172		2,172
H 28. 3末				3,885		3,885				4,050		4,050
H 29. 3末				6,741		6,741				7,016		7,016
H 30. 3末				8,254		8,254				8,901		8,901
H 31. 3末				9,334		9,334				10,690		10,690
R 2. 3末				10,381		10,381				11,815		11,815
R 3. 3末				10,200		10,200				11,885		11,885
R 4. 3末				10,411		10,411				11,421		11,421
R 5. 3末				10,826		10,826				11,903		11,903
R 6. 3末				10,945	287	11,232				12,410		12,410
R 7. 3末	422	3,661	1,177	10,396	456	16,112	1,883	3,961	1,132	11,993		19,516
対前年増減	422	3,661	1,177	-549	169	4,880	1,883	3,961	1,132	-417	0	7,106

項目 都道府県	ドライバー異常時対応システム(EDSS)装置 (後付装置を含む)						車線維持支援制御装置					
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計
北海道	146	66	46	232		490	7	9		126		142
青森県	58	21	2	122		203	2	5		88		95
岩手県	14	20		67		101		1		43		44
宮城县	204	73		58		335		10		44		54
福島県	28	30		165	1	224	3			76		79
秋田県	17	13		24		54		9		17		26
山形県	26	28		12		66		35		17		52
茨城県	84	43		152	16	295		16		82	6	104
栃木県	35	6		68		109				43		43
群馬県	52	8		73	1	134				61	1	62
埼玉県	523	45	17	159	19	763		37	1	130		168
千葉県	446	130	19	216	20	831	3	43		113	5	164
東京都	1,695	112	75	350	134	2,366	4	42	8	178	137	369
神奈川県	993	17	30	168	23	1,231		5		68	1	74
山梨県	21	8		64		93		1		33		34
新潟県	11	18	2	29		60		4		12		16
長野県	48	40		121		209		16		63		79
富山县	13	7		37	4	61		2		29		31
石川県	53	14	6	98		171		2		19		21
福井県	17	2		57		76				32		32
岐阜県	109	10		79		198				27		27
静岡県	147	34	6	142		329				65		65
愛知県	592	91	4	303		990		24	1	161		186
三重県	57	16		31		104	4			11		15
滋賀県	23			76		99	9			207		216
京都府	352	36		116		504	3			74		77
大阪府	602	75	96	456	42	1,271	5	34	12	135		186
兵庫県	335	52	21	77	1	486	2			64		66
奈良県	115		3	37	1	156		6	6	53		65
和歌山县	19	1		42		62	1	2		33		36
鳥取県	61	13		31		105				3		3
島根県	54	23	4	30		111	1			21		22
岡山県	26	4	1	48		79				15		15
広島県	193	138	11	104	5	451		44	2	75		121
山口県	62	11		36		109		2	2	21		25
徳島県	64	41	2	21		128						0
香川県	16	8	1	12		37	1			4		5
愛媛県	17	21		39		77		1		19		20
高知県	34	11		33		78		2		17		19
福岡県	112	48	9	52	10	231		9		8	1	18
佐賀県	5	20		4	4	33	1			2		3
長崎県	69	18	2	18		107		4		41		45
熊本県	70	8	2	75		155				28		28
大分県	24	9	8	34		75		3	1	21		25
宮崎県	30	11		22		63		8		8		16
鹿児島県	19	1	3	59	1	83				38		38
沖縄県	24	3	7	73		107	4	3	13	38		58
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						
H 31. 3末	0			1,717		1,717						
R 2. 3末	1,660			2,573		4,233						
R 3. 3末	2,443			2,740		5,183						
R 4. 3末	2,927			3,063		5,990						
R 5. 3末	4,013			3,293		7,306						
R 6. 3末	6,048			3,599		9,647						
R 7. 3末	7,715	1,404	377	4,322	282	14,100	50	379	46	2,463	151	3,089
対前年増減	1,667	1,404	377	723	282	4,453	50	379	46	2,463	151	3,089

項目 都道府県	先進ライト						側方衝突警報装置					
	一般 乗 合	(高 速 連 絡 便 用) 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計	一般 乗 合	(高 速 連 絡 便 用) 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計
北海道	38	13	10	77		138	3	34	21	74		132
青森	2	10		45		57		6		31		37
岩手	4	2		41		47		1		13		14
宮城	20	25		35		80		16		10		26
福島		3		44		47		5		21		26
秋田		3		12		15						0
山形	10	12		2		24		10		1		11
茨城	4	8		77	14	103		9		63	5	77
栃木				30		30		5		44		49
群馬	16	1		31		48	1			13		14
埼玉	13	32	1	81	29	156		46		66		112
千葉	66	53		82	4	205		51		123	5	179
東京	5	28	20	69	32	154	6	37	73	60	79	255
神奈川	12		5	47	4	68		9	22	56		87
山梨		1		30		31		3		22		25
新潟	6	13		17		36		3	1	8		12
長野		5		57		62		3		38		41
富山	7	3		16	3	29				11		11
石川	2	7		14		23		2		5		7
福井				18		18				19		19
岐阜	3			38		41	23	10		30		63
静岡				35		35	3	25	6	36		70
愛知	12	10		60		82		29	1	120		150
三重	13	2		20		35	4	2		29		35
滋賀	16			10		26				17		17
京都	6	7		46	2	61		7		13		20
大阪	108		10	86		204	3	37	21	60	2	123
兵庫	2	4		47	1	54		7	10	19	2	38
奈良			2	29	2	33				7		7
和歌山	1			26		27	2			39		41
鳥取				5		5		11				11
島根	4	9		24		37		4		15		19
岡山	6		1	26		33		1	20			21
広島	15	12	4	34		65		17	3	31		51
山口		1		10		11				1		1
徳島		2		4		6		22	2	6		30
香川	12			4		16		8		1		9
愛媛				8		8	3	8		27		38
高知	8			4		12		5		7		12
福岡	5	14	3	11	4	37		21		26	1	48
佐賀		7		7	1	15				1		1
長崎	30	8		6		44				7		7
熊本	11	5		17		33		2		10		12
大分	4	4	3	14		25	2	3		18		23
宮崎		4				4		8				8
鹿児島				18		18		1		26		27
沖縄	5			5		10	4	3	7	34		48
H 25. 3末												
H 26. 3末												
H 27. 3末												
H 28. 3末												
H 29. 3末												
H 30. 3末												
H 31. 3末												
R 2. 3末												
R 3. 3末												
R 4. 3末												
R 5. 3末												
R 6. 3末												
R 7. 3末	466	308	59	1,419	96	2,348	54	471	187	1,258	94	2,064
対前年増減	466	308	59	1,419	96	2,348	54	471	187	1,258	94	2,064

日本バス協会調べ

項目 都道府県	統合制御型可変式速度超過抑制装置						アルコール・インターノック					
	一般 乗 合	(高 速 空 港 連 絡 便 用 合)	空 港 連 絡	貸	特	計	一般 乗 合	(高 速 空 港 連 絡 便 用 合)	空 港 連 絡	貸	特	計
北海道		45	36	38		119				25		25
青森		2		20		22						0
岩手		3		7		10						0
宮城		19		17		36						0
福島		4		28		32						0
秋田						0						0
山形	31	37		80		148						0
茨城		20		41	3	64				3	3	6
栃木		8		43		51				14		14
群馬				17		17				4		4
埼玉		15		36	29	80		10		8		18
千葉		54		17		71		2				2
東京		56	60	53		169	79			50	90	219
神奈川		33	13	22	1	69				3		3
山梨		2		14		16						0
新潟	2	2		11		15						0
長野		17		32		49				3		3
富山		2		15		17						0
石川				3		3						0
福井				20		20						0
岐阜		10		49		59						0
静岡		4		34		38						0
愛知		66	26	217		309		8		9		17
三重		13		22		35						0
滋賀				31		31						0
京都		4		44		48						0
大阪		77	47	118		242				1		1
兵庫		20	39	29		88	200					200
奈良	1	7	7	56		71						0
和歌山	2			23		25						0
鳥取				1		1						0
島根		8				8						0
岡山				16		16						0
広島		14	7	21		42	2	20		8		30
山口				5		5						0
徳島		21	2	6		29						0
香川				1		1						0
愛媛	4	3		18		25						0
高知		4		15		19				3		3
福岡		39		21		60						0
佐賀						0						0
長崎		3		11		14						0
熊本		3		11		14				1		1
大分				7		7				7		7
宮崎		11				11				2		2
鹿児島				14		14				1		1
沖縄	4	3	13	24		44						0
H 25. 3末												
H 26. 3末												
H 27. 3末												
H 28. 3末												
H 29. 3末												
H 30. 3末												
H 31. 3末												
R 2. 3末												
R 3. 3末												
R 4. 3末												
R 5. 3末												
R 6. 3末												
R 7. 3末	44	629	250	1,308	33	2,264	281	40	0	142	93	556
対前年増減	44	629	250	1,308	33	2,264	281	40	0	142	93	556

日本バス協会調べ

項目 都道府県	事故自動通報システム					計
	一般 乗 合	高 速 （ 空 港 連 絡 便 除 ） 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	
北海道				32		32
青森				5		5
岩手				2		2
宮城				1		1
福島				4		4
秋田						0
山形						0
茨城			14	3		17
栃木			7			7
群馬			1			1
埼玉			14			14
千葉	11	9	18	5		43
東京		16	12			28
神奈川			2			2
山梨						0
新潟		1				1
長野			33			33
富山						0
石川						0
福井			1			1
岐阜						0
静岡	3		17			20
愛知			1			1
三重						0
滋賀						0
京都			15			15
大阪			6			6
兵庫			12			12
奈良						0
和歌山						0
鳥取						0
島根			1			1
岡山			8			8
広島			1			1
山口						0
徳島						0
香川						0
愛媛			1			1
高知			4			4
福岡						0
佐賀			15			15
長崎						0
熊本			6			6
大分			7			7
宮崎						0
鹿児島			1			1
沖縄						0
H 25. 3末						
H 26. 3末						
H 27. 3末						
H 28. 3末						
H 29. 3末						
H 30. 3末						
H 31. 3末						
R 2. 3末						
R 3. 3末						
R 4. 3末						
R 5. 3末						
R 6. 3末						
R 7. 3末	14	26	0	241	8	289
対前年増減	14	26	0	241	8	289

8. 令和6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6年3月末のわが国の自動車保有車両数は、約8,256万台、運転免許証保有者数は約8,174万人となっている。

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6年中の交通事故による死者数は2,663人で、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。(下図参照)

令和6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6年は高齢者（65歳以上）が1,513人（構成率56.8%）と最も多い。

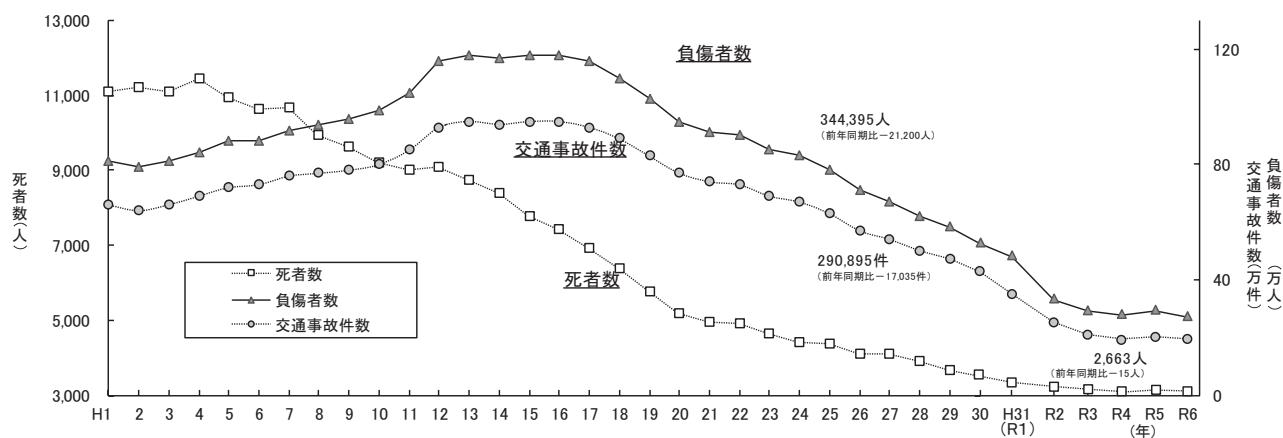
② 歩行中死者が連続最多

交通事故死者数を状態別にみると、歩行中令和6年（965人 構成率36.2%）が最も多く、次いで自動車乗車中令和5年（876人 同32.9%）となっており、両者で全体の約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6年の非着用者の死者数は321人で減少となっており、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。

交通事故の推移

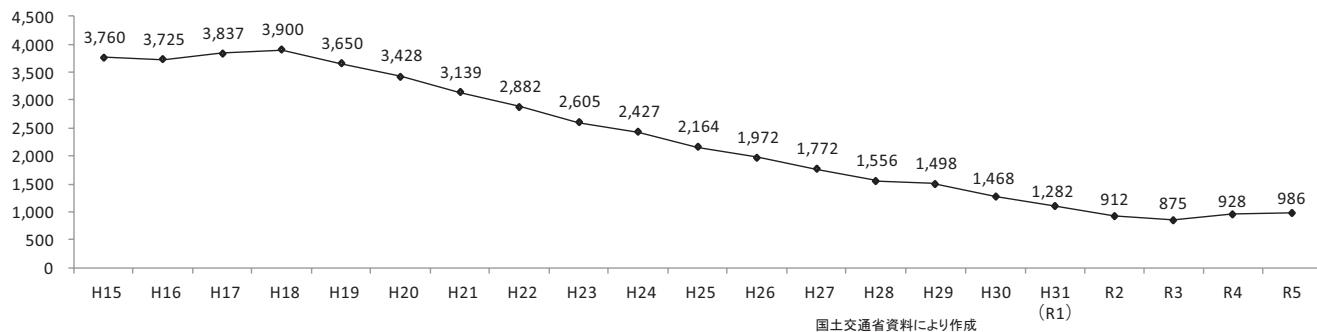


(2) バス（事業用）に係る交通事故情報

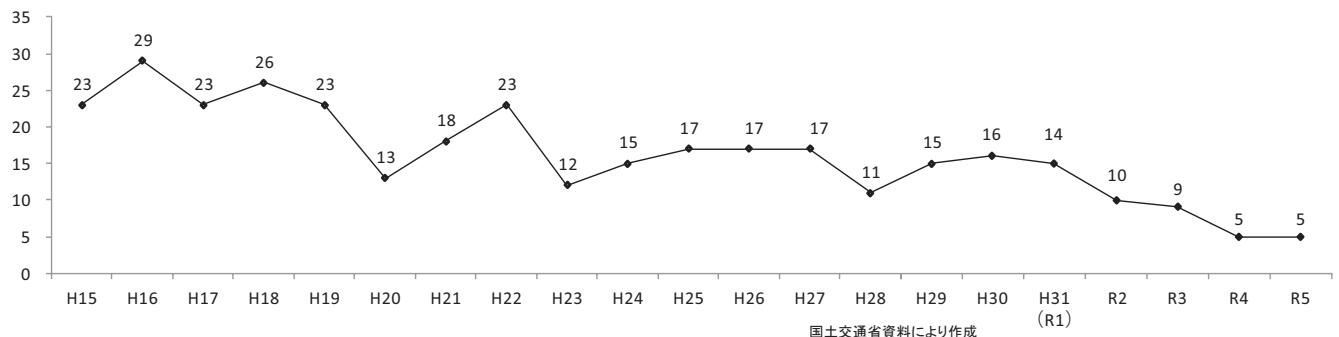
① バスの事故件数・死亡事故件数の推移

令和5年のバスの事故件数は、次のとおりである。

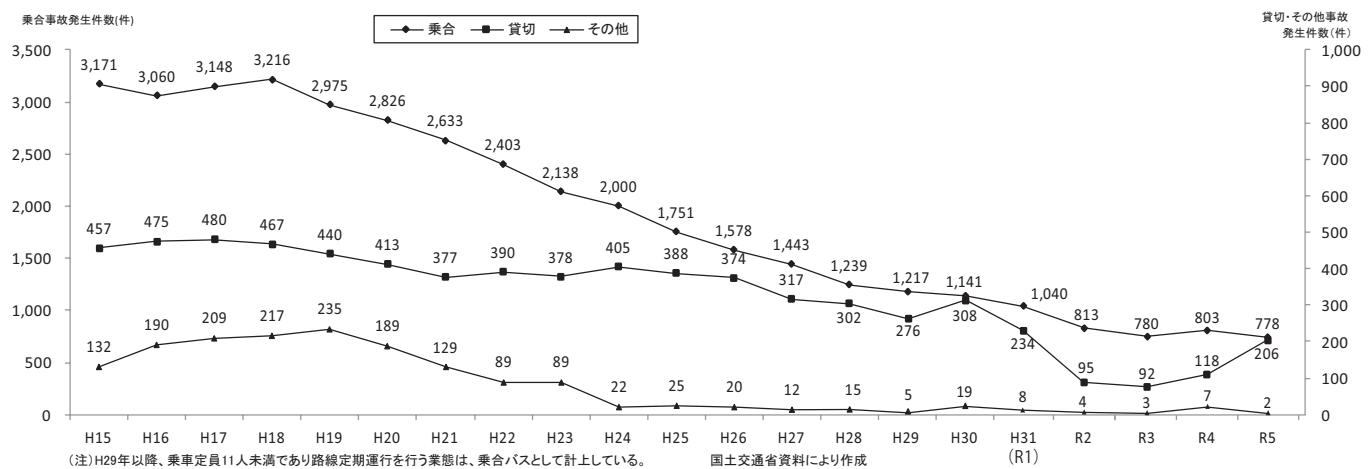
バスの事故件数の推移



バスの死亡事故件数の推移



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5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。

		令和5年	
ア.	全 件 数	2,272件	対前年比 +200件
	(うち、乗務員に起因するもの)	1,668件	↑ +236件
イ.	事 故 に よ る 死 者 数	476人	↑ +9件
	↑ 重 傷 者 数	970人	↑ +81件
	↑ 軽 傷 者 数	1,155人	↑ +154件

(注) 国土交通省資料により作成

② 業態別事故発生状況

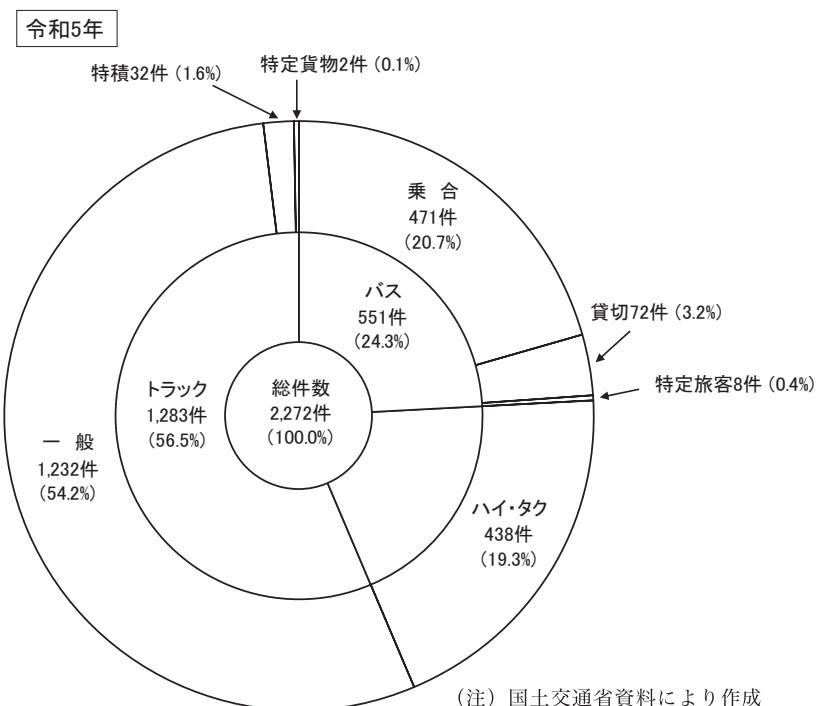
令和5年に発生した事業用自動車による重大事故は、次のとおりである。

業態別の重大事故発生状況（令和5年）

項 目	業 態		バ ス	ハイ・タク	ト ラ ッ ク	合 計
	令和5年	令和5年	令和5年	令和5年	令和5年	令和5年
重 大 事 故 件 数 (件)	551	438	1,283	2,272		
死傷状況	死 者 数 (人)	25	60	391	476	
	重 傷 者 数 (人)	207	268	495	970	
	軽 傷 者 数 (人)	376	153	626	1,155	
	計 (人)	608	481	1,512	2,601	
乗務員に起因する事故件数 (件)	438	355	875	1,668		

(注) 国土交通省資料により作成

業態別重大事故発生状況（令和5年）（車両故障に起因するものを除く）



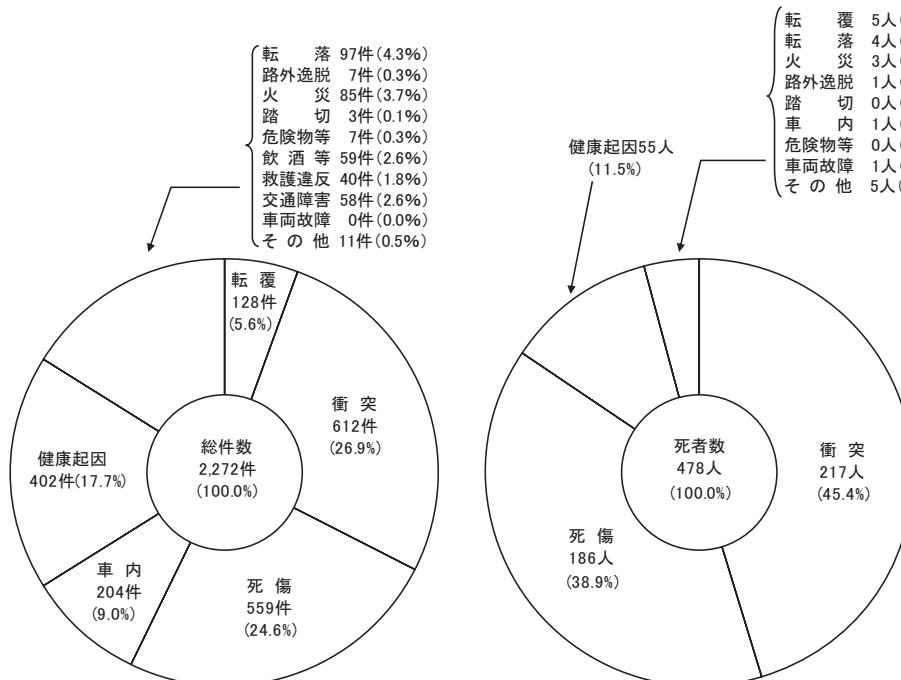
③ 事故発生件数及び死者数

重大事故の令和5年中の発生状況と、令和4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5年	対前年比	令和5年	対前年比	令和5年	対前年比
重大事故発生件数	(件)	551	+ 95	438	+ 74	1,283	+ 31
死者数	(人)	25	- 2	60	+ 11	391	0

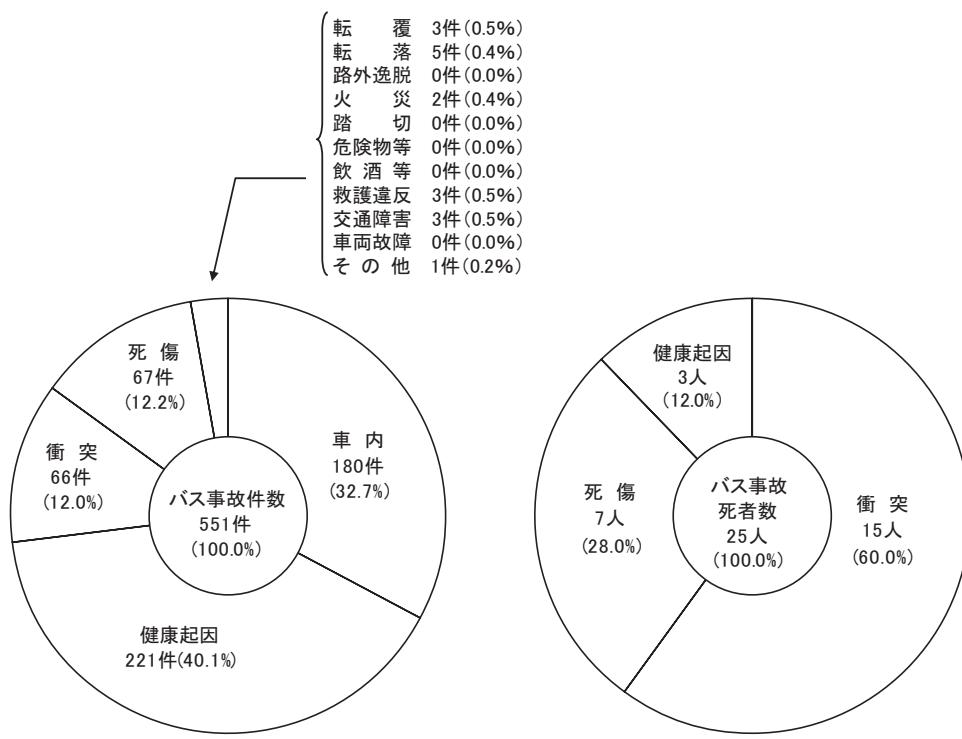
(注) 国土交通省資料により作成

事故種類別重大事故発生状況（令和5年）



(注) 国土交通省資料により作成

バスに係る事故種類別重大事故発生状況（令和5年）



(注) 国土交通省資料により作成

IV. 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. 自動運転の実現に向けた検討会等について

- ① 令和7年1月7日、2月25日に開催された国土交通省、経済産業省主催「RoAD to the L4テーマ分科会」では、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報告と意見交換がなされた。
- ② 令和6年10月7日、12月4日、令和7年2月5日、3月17日、3月19日に開催された、国土交通省主催「自動運転ワーキンググループ」では、自動運転実装に向け、「ビジネスモデルに対応した規制緩和」、「管理の受委託の運用の明確化」、「事故原因究明を通じた再発防止」、「被害発生時における補償」など、多岐にわたるテーマに対し、報告と意見交換がなされた。
- ③ 令和7年5月29日、日本バス協会が設置した「自動運転検討会」の第1回が開催された。自動運転の実証実験を行っているバス事業者が参画し、各社実証実験の報告と、課題について意見交換を行った。

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。

V. インバウンド振興

政府は、観光の質的向上を象徴する「持続可能な観光」、「消費額拡大」及び「地方誘客促進」をキーワードに、持続可能な観光地域づくり、インバウンド回復、国内交流拡大の3つの戦略に取り組むこととしている。令和12（2030）年には訪日外国人旅行者数6,000万人を目標に掲げており、直近の令和6（2024）年の訪日外国人旅行者数は3,687万人となっており、目標達成に向けて政府一丸となって推進を図っている。

国は、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おり、多言語対応（多言語表記、案内放送、多言語対応バスロケーションシステム等）、キャッシュレス決済対応（交通系ICカード、QRコード、クレジットカード、デジタル企画乗車券等）、無料WiFiサービス（施設や車両への整備）、旅客施設や車両等の移動円滑化（連節バス、シート幅の大幅拡張等）、新たな観光ニーズへの対応（水陸両用バス、オープントップバス等）等の支援等を行っている。

また、令和6年3月にはオーバーツーリズム未然防止策として、一般路線バスにおける日常的に利用する利用者への割引の導入を前提とした通常より高い上限運賃の設定が可能となり、観光地における生活路線の環境整備に向けた改正を行った。

なお、バス事業は、運転者数の減少が顕在化したことにより、令和6年4月からは働き方改革として改善準告示が改正されたことも相まって、一層人手不足が深刻化した。このため、乗合バスは全国的に減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から大変深刻な状況である。貸切バスにおいては、オンシーズンの一定時期に仕事が集中することで、運転者を確保が困難となり手配がしづらい状況となっている。このような中、修学旅行等の学校行事の実施時期の分散化を要望する等、地域の足、観光の足の確保・改善に向け対応している。

公共交通利用環境の革新等

令和7年度予算額 670百万円
※令和6年度補正予算も活用 

- 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・港湾から地方部の観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、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。

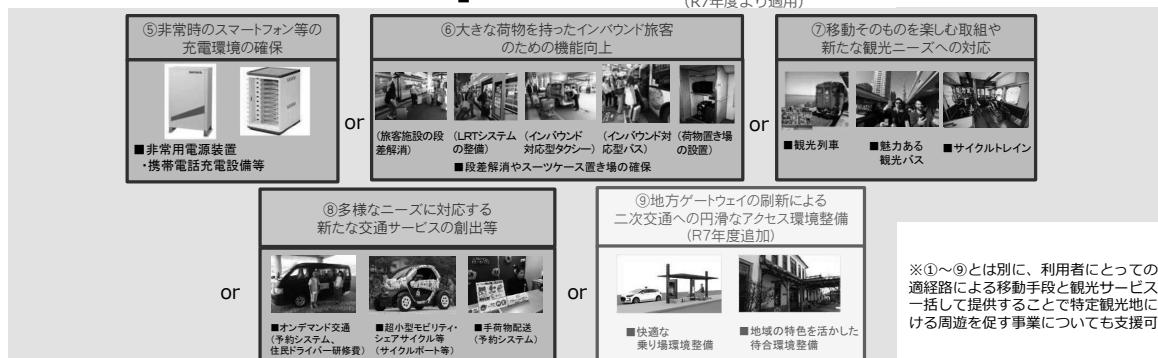
※外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成9年法律第91号）により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講すべき区間として観光庁長官が指定した区間（「指定区間」）において実施

①～④をセットで整備（3点以上）



（①～④の整備と同時に または 整備後に、⑤～⑨を支援可能）

（R7年度より適用）



事業スキーム

事業形態：直接補助事業、補助率：1/2（①～④のうちいずれかを実施済みの場合（全て実施済みの場合も含む）は、1/3）
補助対象事業者：公共交通事業者、旅客施設の設置管理者 等

事業期間：令和元年度～

お問い合わせ先：国土交通省 総合政策局地域交通課 電話：03-5253-8396

- 30 -

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、自主行動計画に盛ら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) 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5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗を踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する」としている。

① 省エネ法の改正について

第6次エネルギー基本計画（2021年閣議決定）を踏まえ、脱炭素化を踏まえた需要サイドの電化・水素化による非化石エネルギーへの転換を図るため、令和5年4月1日より「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換津に関する法律」が施行。

② 2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車へ更新

バス事業において、保有車両数200両以上の事業者（特定輸送事業者）は、非化石エネルギーへの転換の目標に関する中長期計画（2030年度が目標年）の作成及び使用状況等の報告が求められており、特定輸送事業者として86者（令和6年3月末現在）が対象となっており、2030年に向けてEVバス車両等の導入を図っている。

(3) 令和5・6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	(5年度)		(6年度)	
	単独	助成単価(千円)	単独	助成単価(千円)
ハイブリッドバス	300	10	300	20
CNGバス	300	0	300	0
燃料電池バス・電気バス	300	26	300	58
衝突被害軽減ブレーキ装備車	100	289	100	532
衝突被害軽減ブレーキ(後付)	100	0	100	0
合計		325		610

(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)

(4) 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 NOx・PM 法

改正自動車 NOx・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、これまでに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（NOx）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 NOx 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。

(5) 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7年7月末現在、バス事業では84社・219事業所がグリーン経営の認証を取得している。

(6) EVバス導入への推進

EVバス導入支援のための国土交通省のEVバス導入補助事業として令和6年度二次補正予算等により400億円とともに、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の当該充電設備等に対する固定資産税軽減の特例措置の要望を行い、EVバスの導入促進を進めている。日本バス協会としては、引き続き会員事業者に補助金に関して適宜情報を提供していく。

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り入れ、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、62頁参照)

(3) 令和6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、下表のとおりの助成を行った。

(6年度)

人にやさしいバスの種類	単 獨	
	助成単価(千円)	助成台数(両)
ノンステップバス	300	637
リフト付バス	500	22
低床スロープ付ワンステップバス	100	6
合 計		665

(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」による都道府県別実施状況は、68頁参照)

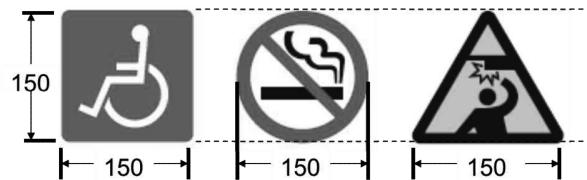
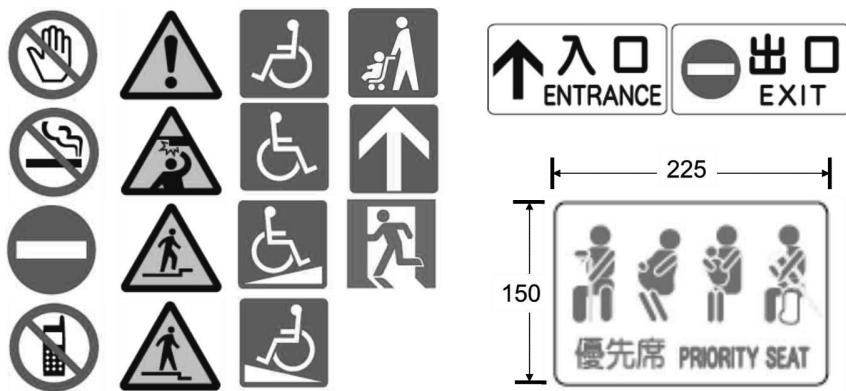
2015年以降標準仕様ノンステップバス

○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;"> <table border="1"> <caption>スロープの角度(度)</caption> <thead> <tr> <th>段差高さ(mm)</th> <th>スロープの角度(度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>150</td><td>0.5</td></tr> <tr><td>250</td><td>4.5</td></tr> </tbody> </table> </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。 	段差高さ(mm)	スロープの角度(度)	150	0.5	250	4.5
段差高さ(mm)	スロープの角度(度)						
150	0.5						
250	4.5						
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のバスペ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っては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、車いすが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。（ストラップの使用方法、車いす乗車の際の優先も記載する。）
車外表示装置	・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	・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。

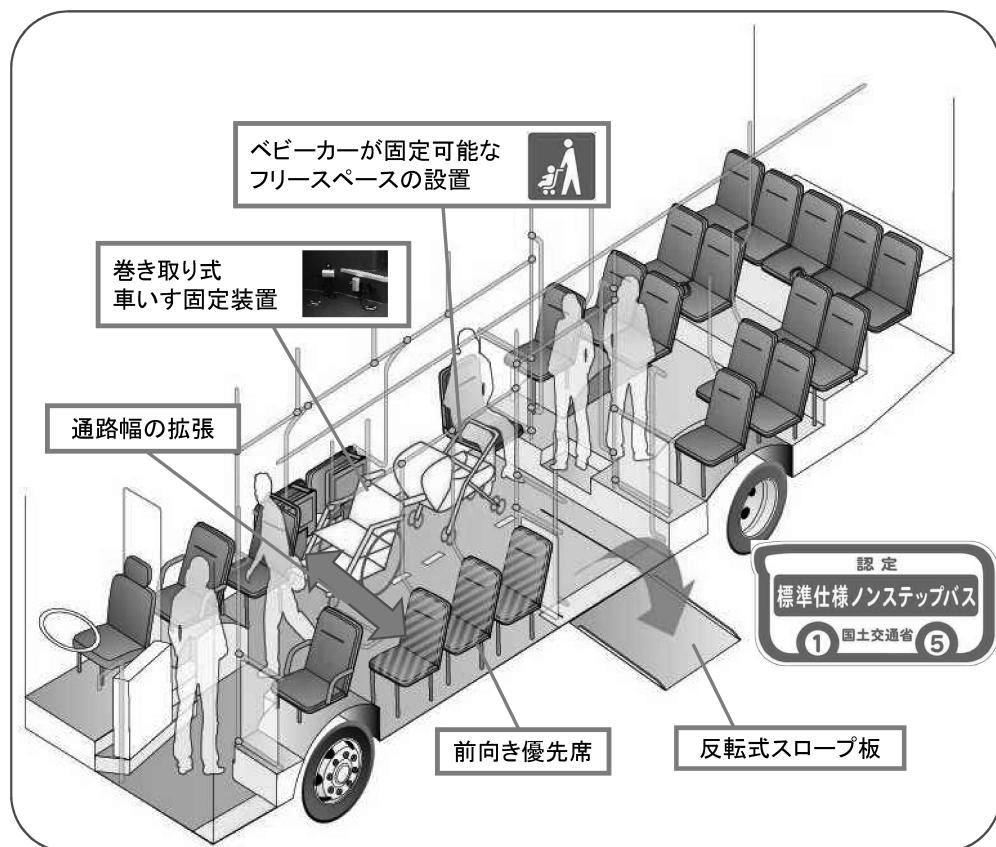
別添；ピクトグラム添付図



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7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						
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 通) 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 通) 速 乗 合	空 港 連 絡	貸	特 定	計
北海道	1,890	367	257	793	14	3,321	8	3	1	5		17
青森	706	47	9	784	12	1,558	3			2		5
岩手	534	79	3	575	6	1,197	3			3		6
宮城	854	187		705	31	1,777	3			62		65
福島	684	153	2	896	65	1,800	12			7		19
秋田	403	44	10	248	12	717	18			1		19
山形	173	82	4	47		306						0
茨城	998	203		1,287	465	2,953	22			14	37	73
栃木	443	51		783	130	1,407	5			16	4	25
群馬	442	44	11	544	80	1,121	15			9	1	25
埼玉	2,013	156	18	1,147	813	4,147	33			29	144	206
千葉	2,045	478	80	1,584	353	4,540	25	3	3	23	14	68
東京	5,505	485	361	1,865	1,123	9,339	21	1	17	252	616	907
神奈川	4,908	93	179	1,099	278	6,557	12		3	35	68	118
山梨	258	74		390	12	734	6			12		18
新潟	654	86	8	411	4	1,163	4			3		7
長野	580	184		663		1,427	20			8		28
富山	239	48	2	301	14	604	2			1		3
石川	432	64	22	393		911				1		1
福井	202	8	5	489		704	10			6		16
岐阜	638	60		565	24	1,287	10			3		13
静岡	1,173	122	14	1,022	15	2,346	17			3		20
愛知	1,975	224	12	1,757		3,968	18			25		43
三重	561	114	5	246		926	41			5		46
滋賀	462			393	8	863	20					20
京都	1,483	112		633	22	2,250	16			5		21
大阪	2,184	286	245	1,264	373	4,352	41		3	26	4	74
兵庫	2,148	300	52	452	82	3,034	18		1	12		31
奈良	630	8	7	336	15	996	2		1	5		8
和歌山	265	16	5	345	6	637				4		4
鳥取	226	52	4	164		446				1		1
島根	255	69	16	259		599	1			3		4
岡山	346	27	9	410	21	813			1	6	2	9
広島	1,381	176	42	937	77	2,613	13		3	42	12	70
山口	555	44	3	317	57	976	20			14	3	37
徳島	176	106	6	78		366						0
香川	150	23	27	107		307	1		1	2		4
愛媛	396	92	16	310		814	4			6		10
高知	240	58	15	160	8	481	4			2		6
福岡	2,277	226	21	546	46	3,116	22			24	2	48
佐賀	208	30		90	27	355			3			3
長崎	1,145	80	87	448		1,760	11	1		1		13
熊本	778	95	22	578		1,473	1			1		2
大分	443	68	24	209		744	9		3	4		16
宮崎	299	40	20	293		652	2					2
鹿児島	409	8	31	514	50	1,012	8			9	16	33
沖縄	650	24	37	580		1,291	5			2		7
H 25.3末	50,898	7,167		29,873	1,562	89,500	928	0		591	496	2,015
H 26.3末	50,465	7,639		30,470	1,555	90,129	808	1		606	493	1,908
H 27.3末	49,865	7,704		30,122	2,108	89,799	834	1		534	560	1,929
H 28.3末	50,586	8,073		31,764	2,864	93,287	758	3		560	670	1,991
H 29.3末	50,327	8,132		34,114	3,093	95,666	780	4		629	705	2,118
H 30.3末	49,263	7,916		32,987	3,290	93,456	691	8		633	739	2,071
H 31.3末	49,857	8,175		34,194	3,610	95,836	638	16		721	783	2,158
R 2.3末	49,719	8,235		33,871	3,583	95,408	642	39		704	760	2,145
R 3.3末	49,370	7,877		31,985	3,887	93,119	674	49		705	786	2,214
R 4.3末	48,093	7,323		30,686	3,709	89,811	520	41		685	813	2,059
R 5.3末	46,965	7,152		30,427	3,938	88,482	540	55		786	872	2,253
R 6.3末	47,891	7,176		30,402	4,096	89,565	535	45		685	854	2,119
R 7.3末	45,416	5,393	1,691	28,017	4,243	84,760	506	8	40	694	923	2,171
対前年増減	-2,475	-1,783	1,691	-2,385	147	-4,805	-29	-37	40	9	69	52

日本バス協会調べ

項目 都道府県	低床バス											
	ワンステップ						ノンステップ					
	一般 乗 合	高 速 (空 港 連 絡 便 除) 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計	一般 乗 合	高 速 (空 港 連 絡 便 除) 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計
北海道	839	1		8	1	849	887	2		6	4	899
青森	223		2			225	335		3			338
岩手	225					225	202					202
宮城	140			3		143	681			9		690
福島	133			4		137	406	2		3	1	412
秋田	122					122	179					179
山形	39					39	113					113
茨城	168				3	171	723			4	16	743
栃木	133			2	11	146	274				6	280
群馬	39				3	42	291				2	293
埼玉	33			29	144	206	1,765			34	45	1,844
千葉	419	14		76	106	615	1,589			97	41	1,727
東京	125			58	147	330	5,273	26		158	57	5,514
神奈川	984	1	6	23	38	1,052	3,896			40	22	3,958
山梨	66			5		71	144			4		148
新潟	211			1	1	213	393		4	9		406
長野	177					177	233					233
富山	9			2		11	168				3	171
石川	160					160	290					290
福井	16			4		20	156					156
岐阜	260					260	282					282
静岡	300	1		32		333	818			6		824
愛知	184			57		241	1,733			33		1,766
三重	195					195	289			1		290
滋賀	133					133	267					267
京都	173			10	4	187	1,239			2	5	1,246
大阪	605			55	136	796	1,528	17		36	20	1,601
兵庫	561			14	50	625	1,536			15	6	1,557
奈良	148				1	149	425			3		428
和歌山	40					40	140			2		142
鳥取	5					5	205			4		209
島根	21			12		33	203					203
岡山	162			2		164	99					99
広島	376				12	388	842				3	845
山口	72			6	1	79	450			7	2	459
徳島	8					8	166					166
香川	4					4	136					136
愛媛	73					73	225					225
高知	41					41	121				1	122
福岡	1,216			21	3	1,240	908			10		918
佐賀	37					37	151					151
長崎	363			1		364	464					464
熊本	96		2	8		106	457					457
大分	199					199	134					134
宮崎	73					73	146					146
鹿児島	115					115	147			2		149
沖縄	293			2		295	275		14	5		294
H 25.3末	14,574				101	14,675	17,940				49	17,989
H 26.3末	14,169				147	14,316	18,726				46	18,772
H 27.3末	14,666				150	14,816	20,113				42	20,155
H 28.3末	14,455				285	14,740	21,879				96	21,975
H 29.3末	14,279				277	14,556	23,479				104	23,583
H 30.3末	13,796				413	14,209	25,240				197	25,437
H 31.3末	13,298				400	13,698	27,140				249	27,389
R 2.3末	12,928				477	13,405	28,239				259	28,498
R 3.3末	12,533				385	12,918	29,249				301	29,550
R 4.3末	12,100				376	12,476	29,386				213	29,599
R 5.3末	11,510				356	11,866	29,391				198	29,589
R 6.3末	11,194	60		460	368	12,082	31,297	48		531	294	32,170
R 7.3末	10,014	17	10	435	661	11,137	31,384	47	21	491	233	32,176
対前年増減	-1,180	-43	10	-25	293	-945	87	-1	21	-40	-61	6

日本バス協会調べ

(2) 「環境にやさしいバス」の導入状況

《調査対象：令和7年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	電気バス						燃料電池バス							
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除 合)	高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除 合)	高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計
北海道					2		2							0
青森	3						3							0
岩手	8						8							0
宮城	3						3		1					1
福島	8						8		1		1			2
秋田							0							0
山形							0							0
茨城	17						17							0
栃木	13				1		14							0
群馬	2						2							0
埼玉	20					1	21		2					2
千葉	15						15							0
東京	83				2		85		118		15	1		134
神奈川	40				2		42		3					3
山梨	20				1		21							0
新潟	2		4				6							0
長野	1				2		3							0
富山							0							0
石川	2						2							0
福井	4				4		8							0
岐阜	4						4							0
静岡	14		1				15		2					2
愛知	20				4		24		4					4
三重	6						6							0
滋賀							0							0
京都	11			1			12							0
大阪	50			122	5		177		2		1			3
兵庫	16						16		2					2
奈良	9						9							0
和歌山							0							0
鳥取							0							0
島根							0							0
岡山							0							0
広島	23			6			29							0
山口							0							0
徳島							0		2					2
香川							0							0
愛媛	22		2				24							0
高知	4						4							0
福岡	55						55		1					1
佐賀							0							0
長崎							0							0
熊本	1			16			17							0
大分	1						1							0
宮崎							0							0
鹿児島	2						2							0
沖縄	7			3			10							0
H 25.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
H 26.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
H 27.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
H 28.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
H 29.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
H 30.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
H 31.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
R 2.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
R 3.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
R 4.3末	-	-	-	-	-		0		-	-	-	-	-	0
R 5.3末	134				59	3	196		104		0	0		104
R 6.3末	341				102	7	450		121			14	2	137
R 7.3末	486	0	7	166	6	665		138	0	0	17	1		156
対前年増減	145	0	7	64	-1		215		17	0	0	3	-1	19

日本バス協会調べ

項目 都道府県	ハイブリッドバス					CNG(圧縮天然ガス)バス						
	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計	一般 乗 合	(空 港 連 絡 便 除) 高 速 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定	計
北海道	65	1		2	2	70			7			7
青森	1					1						0
岩手	14					14						0
宮城	30			1		31						0
福島				1		1						0
秋田						0						0
山形	1					1						0
茨城	45					45						0
栃木	1					1						0
群馬						0						0
埼玉	17				3	20			6			6
千葉	67			28		95		1				1
東京	321			25		346		2				2
神奈川	394			2		396						0
山梨	17	10		2		29						0
新潟						0						0
長野	21	6		2		29						0
富山	26					26						0
石川						0						0
福井						0						0
岐阜	9					9						0
静岡	6			2		8						0
愛知	24					24						0
三重	16					16						0
滋賀						0						0
京都	65			1		66						0
大阪	64		1	16	10	91	4			1	6	11
兵庫	74			3		77						0
奈良	8					8						0
和歌山	2					2						0
鳥取						0						0
島根	2					2						0
岡山						0						0
広島	43	3		2		48	22			1		23
山口	4			3		7						0
徳島						0						0
香川						0						0
愛媛	1					1						0
高知	1					1						0
福岡	14					14						0
佐賀						0						0
長崎	42					42						0
熊本	10			1		11						0
大分						0						0
宮崎						0						0
鹿児島	6					6						0
沖縄						0						0
H 25.3末	839			84	2	925	710				36	746
H 26.3末	882			139	1	1,022	619				19	638
H 27.3末	957			126	4	1,087	583				19	602
H 28.3末	987			121	4	1,112	494				30	524
H 29.3末	1,059			122	18	1,199	367				38	405
H 30.3末	1,078			198	10	1,286	239				25	264
H 31.3末	1,174			258	9	1,441	215				18	233
R 2.3末	1,439			311	26	1,776	159				12	171
R 3.3末	1,238			46	5	1,289	111				10	121
R 4.3末	1,254			64	9	1,327	73				2	75
R 5.3末	1,192			85	3	1,280	53				7	60
R 6.3末	1,347			71	4	1,422	101				8	109
R 7.3末	1,411	20	1	90	16	1,538	35	0	0	9	6	50
対前年増減	64	20	1	19	12	116	-66	0	0	9	-2	-59

日本バス協会調べ

項目 都道府県	アイドリングストップ装置付バス				
	一般 乗 合	高 速 (空 港 連 絡 便 除) 乗 合	空 港 連 絡	貸 切	特 定
北海道	1,176	35	33	13	
青森	316		4	20	340
岩手	373	79	3	573	3
宮城	667	22		54	743
福島	443	16		100	2
秋田	135			1	136
山形	90	7			97
茨城	744	102		58	23
栃木	252			23	6
群馬	243			13	
埼玉	1,888	6	2	47	19
千葉	1,625	68	6	189	78
東京	5,150	53	81	261	175
神奈川	4,820	16	32	128	57
山梨	100			12	
新潟	560	1		6	
長野	249	74		64	
富山	210	2		15	3
石川	310	10	8	20	
福井	129	1		23	
岐阜	145	10		18	
静岡	892	30	8	72	
愛知	1,759	91	8	104	
三重	526	2		19	
滋賀	303			67	
京都	1,248	8	25	7	
大阪	1,825	70	43	134	28
兵庫	1,853	11	14	57	56
奈良	557			11	1
和歌山	16			18	
鳥取	75	2		2	
島根	188			8	
岡山	192	12	1	7	9
広島	1,144	22	2	53	11
山口	457	1		7	2
徳島	139	17	2	8	
香川	115				
愛媛	241	39	11	39	
高知	85	1		6	
福岡	1,242	1	1	19	25
佐賀	134				
長崎	672	10			
熊本	296		2	16	
大分	203	2		4	
宮崎	123	8			
鹿児島	150			10	2
沖縄	253	3	14	17	
H 25. 3末	27,385			497	89
H 26. 3末	27,961			751	85
H 27. 3末	29,146			696	138
H 28. 3末	31,017			714	311
H 29. 3末	32,748			861	275
H 30. 3末	33,687			906	364
H 31. 3末	34,741			1,079	428
R 2. 3末	35,615			1,456	426
R 3. 3末	35,798			1,413	436
R 4. 3末	34,322			1,496	429
R 5. 3末	34,629			1,686	456
R 6. 3末	36,128			2,028	603
R 7. 3末	34,313	832	300	2,323	500
対前年増減	-1,815	832	300	295	-103
					491

日本バス協会調べ

参考 令和6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	衝突被害軽減ブレーキ	衝突被害軽減ブレーキ（後付）	計	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	計	
北海道	1							27		27	28		28	37	9	46
東北	青森	2				2	14		16	5	1		6	4	9	13
	岩手	3					6		6	6			6	10	3	13
	宮城	4					24		24	14	2		16		4	4
	福島	5					9		9	6			6		3	3
	秋田	6					1		1				0	20	1	21
	山形	7					13		13	6	1		7		1	1
関東	茨城	8					31		31	9			9	10	2	12
	栃木	9				5	13		18	2			2		1	1
	群馬	10					3		3	4			4		0	
	埼玉	11				2	11		13	54			54		0	
	千葉	12	3			8	25		36	64			64		6	6
	東京	13	14			14	19		47	87	3		90		0	
	神奈川	14					1	8	9	78	1	5	84		0	
	山梨	15					2	17	19	9			9		1	1
	新潟	16					14		14	6			6	18	1	19
	長野	17					26		26				0	1	1	2
北陸信越	富山	18					11		11	2			2		4	4
	石川	19					6		6	19			19	1	2	3
	福井	20					2		2	5			5		0	
	岐阜	21	2			1	18		21	10	2	1	13		3	3
中部	静岡	22					4	18	22	36			36		1	1
	愛知	23					2	35	37	14			14		0	
	三重	24	1			1	4		6	1	6		7		0	
	滋賀	25					2		2	3			3	13	2	15
	京都	26					18		18	15	1		16		0	
近畿	大阪	27				1	28		29	46	1		47		0	
	兵庫	28				2	13		15	22	1		23	3	1	4
	奈良	29					5		5	10			10		0	
	和歌山	30					22		22	8			8	1	1	2
中国	鳥取	31					8		8	12			12		1	1
	島根	32					3		3	3			3		0	
	岡山	33					2		2	2			2		2	2
	広島	34				1	10		11	8	1		9		2	2
	山口	35					6		6	9			9	4	3	7
四国	徳島	36					1		1	10	1		11	5		5
	香川	37					7		7	4			4		0	
	愛媛	38				11	7		18				0	1	4	5
	高知	39					3		3	9			9		0	
九州	福岡	40					7		7				0		0	
	佐賀	41						0					0		1	1
	長崎	42					7		7	4			4		1	1
	熊本	43					1		1				0		0	
	大分	44				1	10		11	7	1	1	9	16	4	20
	宮崎	45					7		7				0		1	1
沖縄	鹿児島	46					2		2				0		0	
	合	計	47						0				0		0	
			20	0	0	58	524	0	602	637	22	7	666	144	75	219

*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6年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果

令和6年度の「バス事業賃金・労働時間等実態調査」調査は、令和6年9月に車両10両以上のバス事業者（公営を含む。）1,365社を対象として実施。（回答数709者、回答率51.9%）

結果は下記のとおりである。

(1) 年間総労働時間の実態（回答数 乗合351者、貸切538者）

令和6年度のバス事業運転者の年間総労働時間は、乗合運転者2,118時間、貸切運転者1,841時間で、前年度に比べ、乗合運転者は73時間、貸切運転者は133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				
	区分	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6年度		266.5	1,775	343	2,118	241.9	1,597	244	1,841

(2) 高年齢運転者の雇用状況（回答数698者）

満60歳以上の高年齢運転者を雇用している事業者は698者で、19,120人（乗合14,290人、貸切4,830人）が雇用されている。全運転者中に占める割合は26.1%（前年25.0%）と増加している。

高年齢運転者雇用状況

(令和6年7月末日現在)

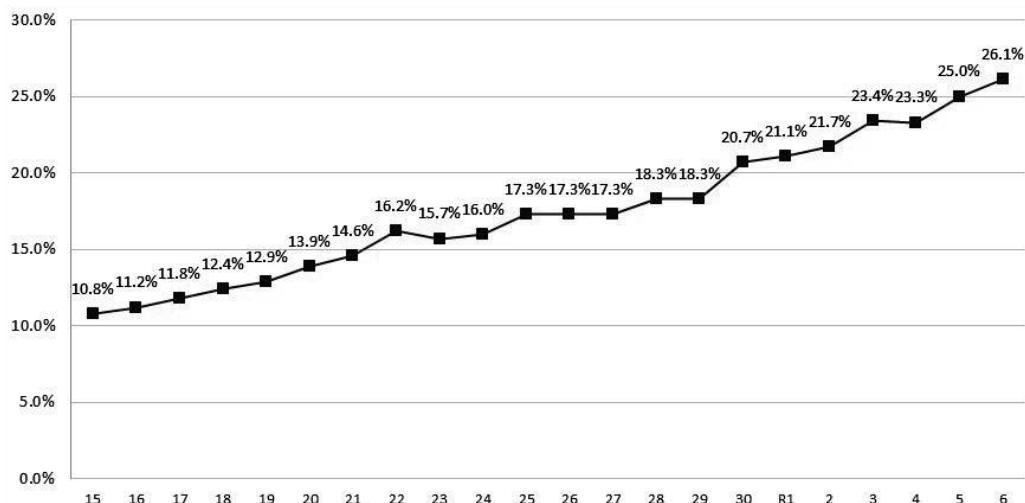
区分	調査回答会社		高年齢者雇用数			
	事業者数	運転者数	乗合運転者	貸切運転者	計	構成率
民営・公営	者	人	人	人	人	(%)
民営	685	66,951	13,028	4,822	17,850	26.7
公営	13	6,271	1,262	8	1,270	20.3
合計	698	73,222	14,290	4,830	19,120	26.1

(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405者)

女性運転者を雇用している事業者は405者で、1,872人（乗合1,531人、貸切341人）が雇用されており、前年度（1,696人）に比べ、176人増加した。

女性運転者雇用状況

(令和6年7月末日現在)

区分 民営・公営	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
民営	者 219	人 1,409	者 173 (34)	人 340	者 392	人 1,749
公営	12	122	1	1	13	123
合計	231	1,531	174 (34)	341	405	1,872

(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205者)

バスガイドを雇用している事業者は205者で、2,235人が雇用されている。

バスガイド雇用状況

(令和6年7月末日現在)

区分 民営・公営	令和6年度		令和5年度	
	回答事業者数	人数	回答事業者数	人数
民営	者 202	人 2,218	者 211	人 2,222
公営	3	17	3	18
合計	205	2,235	214	2,240

(5) 障害者の雇用状況 (回答数217者)

障害者を雇用している事業者は217者で、989人が雇用されている。

障害者雇用状況

(令和6年7月末日現在)

区分 民営・公営	回答事業者数		障害者雇用数	構成率 (%)
	事業者数	従業員数		
民営	者 205	人 58,606	人 868	1.5
公営	12	6,513	121	1.9
合計	217	65,119	989	1.5

(注) 構成率 = 従業員総数に占める障害者雇用数の割合。

2. 令和7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. 2025春闘方針

私鉄総連は、2025年2月に開催した第3回拡大中央委員会において、「25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「ペア分」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	2025年方針
月例賃金	定昇相当分（賃金カーブ維持分）2.0%+ペア分（生活維持分+生活回復・向上分）13,400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110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「2024年度地域別最低賃金+10%」

ウ. 2025春闘推進方針（戦術日程）

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、2月27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13日（木） 14時まで

○中小組合回答日 ………… 3月18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7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、「2025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	2025年度方針
月例賃金	定昇相当分（3.90%）8,800円+α2.0%（4,500円以上）
一時金	目標5.0ヶ月以上、最低3.50ヶ月以上。 金額で要求する場合は、前年実績（3.24ヶ月）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。）

令和7年4月15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、125社（昨年同期128社）であった。

主な特徴点

ア. 123事業者（全体の98.4%）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85.7%）

イ. 妥結額の分布をみると、「5,000円以上」が94社（83.9%）と最も多く、次いで、「3,000円台」10社（8.9%）、「4,000円台」が4社（3.6%）であった。

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（94社75.2% ← 前年同期77社60.1%）
- ・ 4,000円台（4社3.2% ← 前年同期9社7.0%）
- ・ 3,000円台（10社8.0% ← 前年同期8社6.3%）
- ・ 2,000円台（1社0.8% ← 前年同期7社5.5%）

- ・1,000円台（2社1.6% ←前年同期2社1.6%）
- ・1,000円未満（2社1.6% ←前年同期0社0%）
- ・賃上げはあったが額の報告がなされない（10社8.0% ←前年同期9社7.0%）
- ・賃上げ無し（2社1.6% ←前年同期16社12.5%）

また、賃上げの額が報告された事業者の平均賃上げ額は10,686円、賃上げ率は4.46%で、前年同期（9,436円、4.07%）と比較すると、金額で1,250円で0.39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64社（本年51.2% ←前年57.8%）で、前年より増月（額）が37社（本年29.6% ←前年23.4%）、前年より減月（額）が1社（本年0.8% ←前年1.6%）、別途協議23社（本年18.4% ←前年17.2%）となっている。

令和7年バス事業春季労使交渉解決状況

（令和7年4月15日現在）

区分	令和7年 事業者数（者）	令和6年 事業者数（者）
1. 妥結事業者数	125	128
2. 賃上げの有無		
①賃上げ有り	123者（98.4%）	112者（85.7%）
②賃上げ無し	2（1.6%）	16（12.5%）
③賃下げ	0（0.0%）	0（0.0%）
年	額	賃上げ率
令和 7	10,686 円	4.46 %
令和 6	9,436 円	4.07 %

※単純平均

令和6年年間臨時給妥結状況

（令和7年4月15日現在）

妥結内容	令和7年度			令和6年度		
	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）	64	51.2		74	57.8	
前年より増月（額）			2.0ヵ月以上 (0) 1.0～1.5ヵ月未満 (0) 1.5～2.0ヵ月未満 (0) 0.5～1.0ヵ月未満 (3) 0.1～0.5ヵ月未満 (30) 0.1ヵ月未満 (1) 金額増 (3)			2.0ヵ月以上 (0) 1.0～1.5ヵ月未満 (0) 1.5～2.0ヵ月未満 (5) 0.5～1.0ヵ月未満 (5) 0.1～0.5ヵ月未満 (16) 0.1ヵ月未満 (0) 金額増 (4)
前年より減月（額）			2.0ヵ月以上 (0) 1.5～2.0ヵ月未満 (0) 1.0～1.5ヵ月未満 (1) 0.5～1.0ヵ月未満 (0) 0.1～0.5ヵ月未満 (0) 0.1ヵ月未満 (0) 金額減 (0)	8	6.1	2.0ヵ月以上 (0) 1.5～2.0ヵ月未満 (0) 1.0～1.5ヵ月未満 (0) 0.5～1.0ヵ月未満 (0) 0.1～0.5ヵ月未満 (2) 0.1ヵ月未満 (0) 金額減 (0)
別途協議	23	18.4		22	17.2	
合計	125	100.0		128	100.0	

（注）増減月数欄の括弧内は、該当企業数。

3. 令和7年度産業別最低賃金

令和7年2月10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、「2025年度の産業別最低賃金を①各都道府県の2024年度地域別最低賃金+10%とすること。②現行最低水準156,400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協定期間に内に地域別最低賃金が変更になった場合、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、3月6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23日に行われ、「2025年度の産業別最低賃金を①基本賃金月額は、各都道府県の2024年度地域別最低賃金を月額換算したものとする。ただし、165,800円（税込み）を最低水準とする（前年より9,400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協定期間に内に地域別最低賃金が変更になった場合、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。

6月20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、2025年度最低賃金協定が締結された。

4. 令和7年度地域別最低賃金

令和7年8月4日、厚生労働省の第71回中央最低賃金審議会において、令和7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られ、公表された。各都道府県の引上げ額の目安については、Aランク63円、Bランク63円、Cランク64円となっている（都道府県の経済実態に応じ、全都道府県をABCの3ランクに分けて、引上げ額の目安を提示。現在、Aランクで6都府県、Bランクで28道府県、Cランクで13県）。

今後は、各地方最低賃金審議会で、この答申を参考にしつつ、地域における賃金実態調査や参考人の意見等も踏まえた調査審議の上、答申を行い、各都道府県労働局長が地域別最低賃金額を決定することとなる。仮に目安どおりに各都道府県で引上げが行われた場合の全国加重平均は1,118円となる。この場合、全国加重平均の上昇額は63円（昨年度は51円）となり、昭和53年度に目安制度が始まって以降で最高額となる。また、引上げ率に換算すると6.0%（昨年度は5.1%）となる。

5. 自動車運転者の長時間労働是正の取り組み

時間外労働の上限規制は、働き方改革の一環として導入された制度であり、原則として、月45時間、年360時間（限度時間）以内（臨時的な特別の事情がある場合でも、年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間以内（休日労働含む）、限度時間を超えて時間外労働を延長できるのは年6ヶ月が限度）と設定され、2019年4月から大企業、2020年4月からは中小企業を対象に適用されている。一方、自動車運転（バス・タクシー・トラック）の業務については、業務の特性や取引慣行の課題があることから適用が5年間猶予されていたが、令和6（2024）年4月より、特別条項付き36協定を締結する場合の年間の時間外労働の上限を年960時間以内とする新たな基準が適用された。

これを受け、「令和6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6年度中に休日出勤を除き時間外労働が960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960時間超の運転者が「有り」の事業者は、乗合事業者で355者中22者、回答事業者の6.2%、貸切事業者では529者中9者、回答事業者の1.7%、という結果であった。乗合・貸切のいずれも90%を超える事業者は、休日出勤を除き時間外労働960時間超の運転者は「無し」であった。

6. 運転者確保の取り組み

事業の担い手である運転者不足は依然として深刻であり、全国でバス路線の廃止や減便が相次ぐなど、

早急の対策が求められている。そのため、バス事業者は、運賃改定による賃金の引き上げや労働時間の短縮による職場環境の改善、女性や若年層の積極的な採用、二種免許取得支援などの取組を進めている。さらに、一部の事業者では、外国人バス運転者の雇用促進、自動運転の導入にも取り組み始めている。

「令和6年度バス事業賃金、労働時間等実態調査」において、会員事業者を対象に令和6年度の運転者の充足状況を調査したところ、回答のあった669者のうち「不足している」と回答した事業者は584者、「不足していない」は85者となり、約9割の事業者が運転者不足に直面している状況が浮き彫りとなった。

こうした状況を踏まえ、日本バス協会では、令和6年6月に開催された自民党バス議連において、バス事業の置かれた窮状を訴えるとともに、関係省庁に対し、運転者の採用や育成に関する支援の継続・拡充を強く要望した結果、国土交通省の令和7年度交通DX・GXによる経営改善支援事業等補助金において、大型第二種免許取得支援等の人材確保対策が措置された。

7. 外国人バス運転者の受入れ推進

日本バス協会・運営委員会の下に「外国人運転者受入推進部会」(部会長:東急バス株式会社古川社長)を設置し、第1回部会を令和5年10月に開催。以降、令和7年7月までに計10回の部会を開催。主に、外国人の受入体制、特定技能評価試験の実施主体・体制及び実施国、外免切替や自動車教習所の受入体制、国内に滞在する外国人材の確保、研修の実施、外国人に対する利用者の安心情勢、日本語能力要件の緩和等について検討を行った。

特に、外国人バス運転者受入れの高いハードルとなっている日本語能力要件については、いわゆる「N3」から「N4」への緩和を訴えるとともに、年2回にとどまっている日本語能力試験（JLPT）の回数増及びJLPT以外の日本語試験も能力判定に活用してもらえるよう、関係機関に対して要望している。

8. 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」）の活用

国土交通省は、令和元年6月、職場環境改善に向けたバス、タクシー、トラック事業者の取組みを「見える化」し、各事業者の人材確保の取組みを後押しすることを目的とした「運転者職場環境良好度認証制度」を創設。同年8月より、同省が選定した一般財団法人日本海事協会において制度運用が開始された。本制度は、運転者の労働条件や労働環境に関して、「一つ星」・「二つ星」・「三つ星」で評価・認証するものであり、令和7年度からは、二つ星認証の申請と一つ星認証の申請については通年化されることになった。

なお、令和6年度に認証を取得したバス事業者は289者（一つ星129者・二つ星153者・三つ星7者）であった。

9. カスタマーハラスメント対策

バス事業におけるカスタマーハラスメントは、運転者をはじめとする従業員に過度なストレスを与えるのみならず、バスの安全輸送にも悪影響を及ぼしかねない重大な問題となっている。とりわけ乗客との距離が近い運転者は、日常的に暴言や理不尽な要求を受けることがあり、その精神的負担が離職の一因ともなっている。日本バス協会では、令和6年9月に基本方針を策定するとともに、第1弾カスタマーハラスメント防止ポスター「タッチしただろ」を作成し、都道府県バス協会等を通じて広く周知を行った。その後、第2弾「ここで降ろせ」(R6.9月)、第3弾「お前が手配しろ」(R6.12月)、第4弾「乗るから開けて」(R7.3月)を作成・配布済であり、近々に第5弾を配布すべく準備中。

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年度に法制化された。

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) 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日に取りまとめられた「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。

さらに、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日に「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	30
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	
H1	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	20
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	0
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	
5	1,154,332	1,154,332	—	78,491	
6	1,132,914	1,132,914	—	77,431	
合 計	79,196,578	62,272,492	16,924,086	10,117,777	

(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準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・交通パリフリーアクション対策引当資産に繰入された。
 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県内を通行できることとなり、緊急的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るため、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、宮城及び福島の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「ゆずってくれてありがとう」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5年度においては、同年度が「日本のバス120年」に当たったため、記念の新聞広告や出版物を発刊するなど「バスが日本の未来を明るくする」との広報活動に取り組んだ。また、昨年度に引き続き、警察庁や地方バス協会等と連携し、一般ドライバーへPRする「バスの直前への急な割り込みはバス車内でお客様が転倒する事故につながります」キャンペーンを実施し、1.6万枚のポスターを全国的に展開したほか、JAFMate誌への広告掲載等を実施した。

令和6年度においては、喫緊の課題である「運転者人材確保対策事業」について、「バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業」の対象者を1事業者あたり上限10名から20名に引き上げた。

なお、中央事業の重点化等の見直しにより、令和7年度から「外国人バス運転者の大型二種免許取得養成事業」、誰もが働きやすく女性が活躍できる職場環境づくりを支援するために「女性活躍のための環境整備支援事業」を新設することとした。また、高齢者等を含めた利用者の利便及び安全性の向上と環境対策を推進するための車両購入を支援する「人と環境にやさしいバス普及事業」、地方路線バス事業及び貸切バス事業について支援する「路線バス及び貸切バス助成事業」については令和7年度限りで廃止とし、バス事業者の経営安定化に資すため行っていた「融資斡旋、利子補給事業」も令和7年度限りで新規募集を停止することとした。

（令和6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、68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5～19年度	202事業	6,605,968,564
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
令和5年度	8事業	353,889,193
令和6年度	9事業	373,468,360
計	440事業	13,063,999,652

(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6年度）	13,063,999,652
合 計	13,585,474,154

【バス輸送改善推進事業】(令和6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								
東京(代表)	東京バス案内 WEB 等を活用したバス観光情報発信システムの構築事業	10,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
長野県	長野地域路線バス IC カードシステム更新事業	729,357,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
三重県	桑名地区バスロケーションシステム・デジタルサイネージ導入事業	11,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
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	4,000,000	1	2,450,000	1	2,450,000	0	0
計	4件	754,357,000	4	23,450,000	4	23,450,000	0	0
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)
事業者	ハイブリッドバス	300	30	】	300	20	】	】
〃	CNGバス	300			300	0		
〃	CNGバス改造	100			100	0		
〃	燃料電池バス・EVバス	300			300	58		
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車	100	810	】	100	524		
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車(後付)	100			100	0		
小計			840	90,000,000		602	75,800,000	238
(人にやさしいバス)								
事業者	ノンステップバス	300	250	】	300	637	】	】
〃	リフト・エレベーター付バス	500	110	】	500	22	】	】
〃	低床スロープ付バス	100	50	】	100	7	】	】
小計			410	135,000,000		666	202,800,000	△256
計			1,250	225,000,000		1,268	278,600,000	△18
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	197	9,850,000	50	145	】	】
〃	貸切バス助成事業(中古車購入費助成)	50	198	9,900,000	50	74	】	】
計			395	19,750,000		219	10,950,000	176
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)
事業者	バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業	50	900	45,000,000	50	920	46,000,000	△20
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	20	10,000,000	448.22	22	9,861,000	△2
計				55,000,000			55,861,000	△861,000
5. バス利用安全促進広報事業								
		①予算額 数量	②決算額		差異 (① - ②)			
日バス協	安全促進広報事業		1	1,000,000	1	4,607,360	0	△3,607,360
6. バス輸送改善推進事業調整費								
		①予算額 数量	②決算額		差異 (① - ②)			
日バス協	バス輸送改善推進事業調整費	1	35,000,000		0	0	35,000,000	
合計				359,200,000		373,468,360		△14,268,360

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。

令和5年度は、1事業者当たりの融資額の上限を前年度より引き下げ3億円としたが、利子補
給の対象の借入金利は従前どおり、1.0%を超えるものとした。

令和6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り、その後令和2年度予算においても令和6年度までの5年間の
財源として同引当資産から16億円余りを取崩している。

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7年3月31日現在)		
	件数	斡旋額	
一般融資分	令和5年度末累計	18,656	555,835,400
	令和6年度分	108	4,754,000
	令和6年度末累計	18,764	560,589,400
災害等特別融資分	令和5年度末累計	－	－
	令和6年度分	－	－
	令和6年度末累計	0	0
計	令和5年度末累計	18,656	555,835,400
	令和6年度分	108	4,754,000
	令和6年度末累計	18,764	560,589,400
合計 (バス交通活性化特別融資分含む)	18,834	562,661,400	

※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6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年10月31日以降)
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)
平成23年度	75,818,926	1,006	↓1.0 (対象：岩手、宮城、福島) 0.5 (対象：上記3県以外)
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	
令和5年度	19,460,778	159	
令和6年度	21,950,443	162	
合 計	6,720,489,327	76,759	

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5年度①	令和6年度②	増減額②-①
1 輸送の安全の確保に関する事業	460,744	471,039	10,295	
2 サービスの改善及び向上に関する事業	537,397	507,360	△ 30,037	
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	29,204	29,726	522	
4 適正化に関する事業	59,265	53,550	△ 5,715	
5 共同利用に供する施設の設置又は運営に関する事業	34,977	36,813	1,836	
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	5,261	9,900	4,639	
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	1,126,848	1,108,388	△ 18,460	

(注) 事務費等については、各事業に按分した。

Ⅸ. 予算・税制改正

令和6年8月2日開催の都市交通・地方交通・税制対策合同委員会において、6年度の補正予算、7年度の予算及び税制要望を取りまとめ、次のとおり関係委員長等が関係方面に要請活動を行った。

1. 令和7年度政府予算編成等（バス対策関係）に関する主な要望について

○令和7年度予算重点要望

① 人手不足対策

- ・運転士の採用・定着等に係る支援や大型第二種免許取得に対する支援の拡充
- ・外国人バス運転者の早期実現のため大型第二種免許の取得円滑化及び受け入れ体制構築に対する支援

② 自動運転バス

- ・自動運転バス（レベル4）の本格運行に向けた大幅な予算の増額、メリハリのある予算執行及び課題解決への国の後押し

③ EVバス等

- ・車両導入、充電・変電設備等のインフラ整備及び更新等に対する補助の拡充

④ キャッシュレスバス

- ・現金を取り扱わない「完全キャッシュレスバス」の実現やキャッシュレス化の推進に向けた財政面及び制度面の十分な支援

⑤ 乗合バス

- ・バス路線維持に必要な額がバス事業者へ補助されるよう国及び地方公共団体における十分な予算額の確保

⑥ 貸切バス

- ・修学旅行等の校外活動における実施時期や曜日の分散化に向けた、国から教育委員会等への働きかけ

⑦ 物価高騰・燃料価格等高騰対策

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

（1）令和6年度政府補正予算及び令和7年度政府予算

○令和6年度政府補正予算（12月17日成立）主なもの

- ・地方創生の基盤である地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開するため、「交通空白」の解消に向けた多様な関係者の連携・協働による「地域の足」「観光の足」確保、MaaSやキャッシュレス化、モビリティ・データの活用推進などの交通DX・GXによる省力化や人材確保の取組、自動運転の社会実装の推進等に対し支援を実施。 326億円（バス関係はこの内数）

- ・商用車の電動化促進事業（EVバス、FCVバス等）（経済産業省連携事業）

車両及び充電設備の導入に対する補助を実施 400億円（バス関係はこの内数）

- ・高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（令和8年3月末まで）を実施。 78億円（バス関係はこの内数）

- ・観光庁予算

オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする訪日外国人旅行者受入環境整備に向けた緊急対策 158億円（バス関係はこの内数）

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

○令和7年度政府予算（令和7年3月31日成立）

- ・地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援 地域公共交通の維持・確保等（幹線・地域内フィー

ダ-系統の運行費等に対する支援)、キャッシュレス決済の導入等支援、自動運転の社会実装に向けた支援、交通分野における人材確保支援等 209億円 (バス関係はこの内数)

(関連事項)

・地域公共交通再構築事業 (国土交通省社会資本整備総合交付金)

地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援 4,874億円 (バス関係はこの内数)

・観光庁予算

公共交通利用環境の革新等 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 7億円 (バス関係はこの内数)

※令和6年度補正予算も活用

・自動車運送事業等の安全総合対策事業 衝突被害軽減ブレーキ等の導入支援、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入支援、過労運転防止のための先進機器の導入支援。17億円 (バス関係はこの内数)

・復興庁予算：東日本大震災の被災地の公共交通に対する支援 1億円

2. 令和7年度バス関係税制要望

○令和7年度要税制要望の主なもの

【適用期限の延長及び拡充】

- ① 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（自動車税の環境性能割：令和7年3月末期限）
- ② バリアフリー対応車（ノンステップバス・リフト付きバス）への代替を促進する減税措置の延長（自動車税の環境性能割：令和7年3月末期限）
- ③ ASV 特例の衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）[AEBS] 装着バスの取得に係る減税措置の延長及び対象に側方衝突警報装置の追加拡充（自動車税の環境性能割：令和7年3月末期限）

【自動車関係諸税の負担軽減】

- ④ 営自格差の見直し反対

バスの公共性に配慮し、自動車税、自動車税の環境性能割、自動車重量税について講じられている営業用バスについての軽減措置の堅持（自動車税、自動車税の環境性能割、自動車重量税）

○令和7年度税制改正大綱（12月20日成立）

No.	要望事項（大綱）	結果	備考
1	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【自動車税の環境性能割】	○	現行の特例措置を2年間延長（令和9年3月31日まで）
2	バリアフリー車両（ノンステップバス・リフト付きバス）に係る特例措置の延長【自動車税の環境性能割】	○	現行の特例措置を2年間延長（令和9年3月31日まで）
3	衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）[AEBS] を装備したバスの取得に係る減税措置の延長及び対象に側方衝突警報装置の追加拡充【自動車税の環境性能割】	△	・衝突被害軽減ブレーキについては現行の特例措置を2年間延長（令和9年3月31日まで） ・側方衝突警報装置の追加拡充については認められず
4	営自格差の堅持【自動車税、自動車重量税、自動車税環境性能割】	○	営自格差は維持
5	営業用バスに対する自動車関係諸税の大幅な軽減【自動車税、自動車重量税、自動車税環境性能割】	✗	令和6年度与党税制改正大綱の検討事項を踏まえ、中長期的な検討を行う
6	軽油引取税の旧暫定税率の廃止【軽油引取税】	✗	旧暫定税率分の撤廃は実現せず
7	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【所得税、法人税、法人住民税、事業税】	○	現行の特例措置を2年間延長（令和9年3月31日まで）
8	法人事業税の外形標準課税について、中小企業への適用拡大に反対【法人事業税】	○	外形標準課税は、従来どおり資本金1億円超の法人が対象（ただし、今回、外形標準課税の対象である大法人に対する補完的な基準が追加）

- ⑤ 自動車関係諸税の更なる大幅な軽減措置（自動車税、自動車税の環境性能割、自動車重量税）
- ⑥ 軽油引取税の旧暫定税率の廃止（軽油引取税）

【中小企業投資促進税制の延長】

- ⑦ 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の延長（所得税、法人税、法人住民税、事業税：令和7年3月末期限）

【その他】

- ⑧ 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

X. バス再興10年ビジョン

バスは人々の生活や地域に無くてはならないサービスであり産業である。我々はこれまで人々の移動と地域の基盤づくりを支える努力を続けていることを誇りにして使命を果たしている。

一方、現在バスは、コロナ禍、燃料高、2024年問題による運転士不足など深刻な状況に直面している。少子高齢化による輸送人員の減少が続く中で今回のコロナ禍により決定的なダメージを受け、需要は元に戻ることではなく、エッセンシャルな事業でありながら維持が一層困難になっている。このままでは生活に密着したバス交通が消えゆくことになりかねない。

少子高齢化、人口減少、子育て支援、交通空白地域への対応といった顕在化する課題に対応し、持続的にサービスを提供していくためには、安全を第一とし、利用者や地域とともに一層の利用拡大や観光を含めた新たな需要創出に取り組むとともに、交通政策基本法の理念に基づき、国が地域とともに支援を強化する必要がある。また、デジタル技術を活用し、まちづくりや他の輸送モードとも連携しつつ、バス事業者が地域における総合的な交通サービス提供主体の中核となることも求められる。

こうした状況変化のもと、バスを夢のあるプライドある産業として、さらに輝く時代になることを目指し、「バス再興10年ビジョン」を策定する。

2024年9月
日本バス協会

「バスを夢のある産業に」

バスが走って人々の生活や地域を支え続けていることは我々の誇り
夢のあるプライドある産業として、バスがさらに輝く時代を創る

安全安心なバスの実現

- ▶ 先端技術の活用などにより更なる安全への取組の強化
- ▶ 貸切バス事業者安全性評価認定制度の活用などで不適格事業者を解消
- ▶ 一般ドライバー、バイク、自転車利用者、歩行者などへバスの安全運行のための交通ルールの理解・遵守のPR
- ▶ 道路やバス停留所の改修・整備による運行環境の改善

地域総合交通産業として 維持発展

- ▶ 利用者理解のもと、適時適切な運賃改定による事業基盤の強化
- ▶ まちづくりや他の輸送モードとも連携しつつ利便性向上を図り、地域公共交通サービス提供主体の中核として移動手段を維持
- ▶ その支援を国が自治体とともに強化するよう要請
- ▶ 観光バス・乗合バスの新たな需要創出

人材確保と働き方改革

- ▶ 運転士・整備士などの待遇改善による採用・定着
- ▶ 若年層や女性、外国人の採用の促進
- ▶ 運転士の高度な運転技量を広くPRしイメージアップ
- ▶ カスタマーハラスメント防止など働く環境を改善

次世代の バス輸送への転換

EVバスなどの普及で 環境へ貢献	<ul style="list-style-type: none">▶ 国産EVバスのほか、FCVバスなどクリーンエネルギーバスの供給の充実及び変電・充電設備などインフラの充実▶ カーボンニュートラル実現に向けた取組への国や自治体の支援強化を要請
自動運転の本格化	<ul style="list-style-type: none">▶ 実験段階から本格運行へ進め、2030年には路線バスでの自動運転を普及▶ 自動運転においても、安全・安心確保の面で人の役割を重視
完全キャッシュレス化 の実現	<ul style="list-style-type: none">▶ 現金とキャッシュレスで運賃に差を付けるなど実現に向けて環境整備▶ キャッシュレスを推進し、2030年には「運賃箱の無いバス」の本格的な普及により、運転士の負担軽減と事業者のコスト軽減

資料

1. 日本のバス事業略年表 (19. 4. 1~)	92
2. 都道府県バス協会名簿	99

1. 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。」を設定したるものに改定。	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の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㈱の距離別料金導入について、首都・阪神高速道路㈱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NO _x ・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NO _x ・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衆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）	21. 4. 10	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とから「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のにもかかわらず、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. 5. 29	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つたが、「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. 6. 10	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. 16	「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. 17	「土・日祭日の高速道路料金の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㈱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. 8. 4	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。		「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. 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。		「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. 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㈱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

21. 8. 5	省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。 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	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。 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 「バスフェスタ2009 in TOKYO」を丸ビル・マルキューブで開催	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）。
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. 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. 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. 15	私鉄総連、東北地方太平洋沖地震に伴し、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. 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. 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）。
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。	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。 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。 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. 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。	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. 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. 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. 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. 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. 6. 28	高速道路無料化社会実験を開始。	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. 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. 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. 9. 20	第23回バスの日	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. 3	「バスフェスタ2010 in YOKOHAMA」をパシフィコ横浜で開催	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. 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、ミニユ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. 9. 11	「バスフェスタ2011 in TOKYO」を東京・日比谷公園で開催。
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. 20	第24回バスの日
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. 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. 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. 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樽床幹事長代行、池口企業団体対策委員長に要望。
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。		
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. 11	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. 6. 12	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、全国の会員事業者に周知徹底。	26. 6. 17	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. 7. 26	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. 8. 12	「平成27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. 9. 20	「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. 10. 4	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. 11. 7	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. 20	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. 12. 17	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。	27. 2. 13	貸切バスハンドブックを作成、会員事業者に配布。
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. 7. 30	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. 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. 9. 20	第28回バスの日
〃	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、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. 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	「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。
		28. 1. 22	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より発出された通達を全国の会員に周知。
		28. 4. 4	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. 6. 3	新宿高速バスター・ミナル（バスタ新宿）開業。
		28. 7. 26	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. 8. 30	「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. 31	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. 9. 20	「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. 11. 31	第29回バスの日
		28. 12. 2	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。
		29. 1. 27	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。
			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

29. 3. 28	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. 4. 1	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. 3	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ヶ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. 7. 31	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. 9. 6	「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. 20	第30回バスの日	1. 9. 20	第31回バスの日
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。	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. 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. 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. 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. 3. 24	自民党バス議員連盟において、「コロナウイルス感染症による影響について」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. 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、感染予防に對しての支援等を要望。
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. 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. 4. 18	インバウンドの一層の振興と国際観光旅客税の税収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. 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、感染予防に對しての支援等を要望。
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. 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。R.2.8.7~8.26国土交通大臣、厚生労働大臣等へ要望。R.2.10.22自由民主党、公明党へ要望。R.2.11.13自由民主党へ要望。R.3.1.15~1.19国土交通省、厚生労働省等へ要望。
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ない公正な待遇の確保（同一労働同一賃金）等に関する制度の実施が決定。	2. 5. 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. 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. 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對する支援等を要望。
		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、全国旅行業協会で構成）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

2. 6. 23	て改訂。	3. 5. 16	ベル、金融支援、産業雇用安定助成金を要望。
2. 8. 7	「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。	3. 6. 8	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。
2. 9. 20	「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。	3. 6. 9	「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。
2. 9. 23	第30回バスの日	3. 7. 8	オリンピック・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。
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。	3. 8. 3	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。
2. 10. 14	「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除・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。	3. 8. 6	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. 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. 8. 11	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. 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. 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. 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. 9. 20	「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いの免除・猶予、自動車関係諸税の負担軽減等を要望。
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. 10. 13	第31回バスの日
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. 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. 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. 10. 29	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. 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. 10. 29	国土交通省が今後の観光需要の回復を見据えて了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
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		

日本のバス事業略年表

3. 11. 11	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。	4. 8. 24	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。
3. 11. 30	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。	4. 9. 20	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。
3. 12. 2	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。	4. 10. 4	第32回バスの日 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。)
3. 12. 15	「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。	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. 2. 3	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. 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. 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. 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。
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、負担経変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。	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。
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。	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。
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。	5. 5. 26	自民党バス議連はバス路線維持に必要な額が補助される仕組みの構築、バス運転者不足対策としての外国人労働者の活用、団体旅行の機運を高め全国旅行支援を長期継続すること、EVバス補助の大幅増額について申入れを行った。
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。	5. 8. 3	「令和6年度バス関係税制要望」、「令和6年度政府予算編成等(バス対策関係)に関する要望」を国土交通省、総務省、警察庁、厚生労働省等へ要望書を提出した。
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。	5. 9. 19	バス事業における2024年問題について2024年から時間外労働の上限規制に加えて、拘束時間・休憩時間の改正が始まることにより、2024年時点で2.1万人が不足と公表した。
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。	5. 9. 20	日本のバスは、明治36年(1903)年に京都で運行が開始されてから、120年を迎えた。これを記念して新聞広告の掲載や出版物の発刊をし、「バスが日本の未来を明るくする」との広報活動を実施。
4. 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	5. 9. 20	第33回バスの日
		5. 10. 19	自民党バス議員連盟総会にて、運転者不足、燃油高騰、人手不足対策、EVバスへの補助、キャッシュレス化等

日本のバス事業略年表

	について要望した。
5. 11. 8	「バス危機突破総決起大会」を自民党本部にて開催。 【「地域ブロック平均単価」を「実勢コスト」に】 【人手不足対策、外国人運転者制度の実現】 【EVバス補助金の大幅増額】 【キャッシュレス化の加速】 の4項目を掲げ、バス事業存続のための支援を要望した。
6. 2. 14	自民党バス議員連盟総会にて、令和6年度のバスに関する予算、バスのEV化の現状と今後の取組について、運転者不足の問題、運賃改定、外国人運転者導入、貸切バスの安全性向上への新制度、キャッシュレス化の推進、自動運転について要望した。
6. 3. 29	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律の施行に伴い、運賃及び料金の認可制が上限の認可を受けた範囲内で適用する運賃を届け出る上限認可制へと変更されたことを受け、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度を改正した。
6. 8. 4	「令和7年度政府予算編成等（バス対策関係）に関する要望」及び「令和7年度バス関係税制要望」に関し、国土交通省、総務省、警察庁等へ提出した。
6. 9. 19	自民党バス議員連盟総会にて、令和7年度バス関係予算要望、外国人バス運転者受入れに係る取組み状況、交通系ICカードに係る課題について要望。
6. 9. 20	第34回バスの日
6. 9. 20	日本バス協会では、厚生労働省作成の「カスタマーハラスマント対策企業マニュアル」（令和4年2月）に基づき、バス事業のカスタマーハラスマントに対する基本方針を策定した。
6. 9. 20	バス事業を取り巻く厳しい状況を打破すべく、今後約10年を見据えて業界の取り組み方針をまとめた「バス再興10年ビジョン」を策定した。
6. 11. 6	「バス危機突破総決起大会」を自民党本部にて開催。 【深刻な運転士不足の解消】 【自動運転バスの本格運行に向けた支援大幅強化】 【EVバスなどの普及で環境へ貢献】 【完全キャッシュレス化の実現】 の4項目を掲げ、バス事業存続のための支援を要望した。
7. 3. 13	自民党バス議員連盟総会にて、令和7年度バス関係予算について、修学旅行の分散化について、外国人バス運転者受入れについて要望した。
7. 5. 22	自民党バス議員連盟総会にて、外国人運転者の受入れ、次世代バス輸送への取組等について要望した。
7. 9. 10	自民党バス議員連盟総会にて、外国人運転者の受入れ、令和8年度税制改正要望等について要望した。
7. 9. 20	第35回バスの日
7. 9. 29	日本バス協会は、千代田区丸の内の新国際ビルから港区東新橋のモメント汐留に事務所を移転した。

2. 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	TEL FAX
(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2階	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322~1 群馬県交通運輸会館1階	027-261-2072 027-212-0885
(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2~13~4 神交共ビル3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 中央電気俱楽部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	熊本市中央区花畠町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



2025年度版 日本のバス事業64

令和7年11月発行

編 集 公益社団法人 日本バス協会
発行者 〒105-0021 東京都港区東新橋2丁目3番17号
(モメント汐留9階)
TEL 03-3216-4011
FAX 03-3216-4016
ホームページ <https://www.bus.or.jp>