

# 日本のバス事業目次

I. バス事業の現状	2
1. 概況	2
2. 乗合バス輸送状況推移表	3
3. 貸切バス輸送状況推移表	5
4. 乗合バスの輸送人員の推移(3大都市圏、地方)	7
5. 国内輸送の現状	9
6. 業態別保有自動車数の推移	11
7. 高速バスの運行状況	13
II. バス事業	14
1. バス事業のあり方検討会等について	14
(1) バス事業のあり方検討会	14
(2) 高速ツアーバスへの対応	16
2. 乗合バス事業	21
(1) 乗合バス事業の収支状況	21
3. 都市交通	30
(1) 概要	30
(2) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等(国土交通省)	30
(3) PTPS、バス専用通行帯、バス優先通行帯等	33
4. 地方交通	34
(1) 概要	34
(2) 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～	34
(3) 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	35
5. 乗合バス運賃	40
(1) ICカードの導入状況および営業政策的な割引について	40
(2) 地方自治体の補助による敬老乗車券	47
6. 貸切バス事業の収支状況	49
7. 貸切バス事業者安全性評価認定制度について	56
8. 高速道路料金 現行主要「バス関係割引措置」について	59
III. 安全輸送の取り組み	61
1. 安全輸送体制の確立	61
(1) 運輸安全マネジメントの推進	61
(2) バス事業における総合安全プラン2009	62
2. 飲酒運転防止対策	62
(1) 飲酒運転防止対策会議の設置と各種対策	62
(2) 飲酒運転防止対策の推進	62
(3) 飲酒運転根絶に向けて	62
3. 車内事故防止対策	63

4. 改正道路交通法への対応	64
5. テロ対策及びバスジャック対策	65
(1) テロ対策の徹底	65
(2) バスジャック対策の推進	65
6. 平成21・22年の交通事故	67
(1) 全国の交通事故の現状	67
(2) バス(事業用)に係る交通事故	68
(3) 事業用自動車の事故	71
7. 中央技術委員会の活動	73
(1) 第53回銘柄別バス改善要望に関する中央技術委員会全国会議	73
(2) 第59回中央技術委員会全国大会	73

#### IV. 環境対策と交通バリアフリー法への対応 76

1. 環境対策	76
(1) 環境問題とバス事業における対応	76
(2) 平成22年度の日本バス協会の対応	77
(3) 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	77
(4) グリーン経営の推進	78
(5) エコドライブ管理システム(EMS)普及事業への対応	78
(6) 低公害車普及促進対策の予算概要(国土交通省)	79
2. 交通バリアフリー法への対応	82
(1) 交通バリアフリー法の概要	82
(2) ノンステップバスの普及方策	83
(3) 平成21年度の日本バス協会の対応	83
3. 人と環境にやさしいバスの導入状況	85

#### V. 労務関係 86

1. 春季労使交渉	86
(1) 平成22年バス関係労使交渉妥結結果	86
(2) 平成23年春季労使交渉の概況及び妥結状況	86
2. 産業別最低賃金	88
(1) 平成22年度の協定結果	88
(2) 平成23年度の経過	89
3. 2010年秋季・年末交渉	89
4. バス事業の労働条件等	89
(1) 退職金算定基礎不算入率状況	89
(2) 労働時間・休日の状況	89
(3) 平成22年度の初任給状況	90
(4) 女性運転者の雇用状況	90
(5) 高齢運転者の雇用状況	90
(6) 中小企業退職金共済制度の活用状況	90
(7) バスガイド雇用状況	91
(8) 障害者雇用者状況	91

VI. 交付金及び税制関係 .....	102
1. 運輸事業振興助成交付金 .....	102
(1) 制度の創設 .....	102
(2) 最近の交付金制度について .....	102
(3) 交付金の額 .....	102
(4) 交付金事業 .....	104
2. 税制改正 .....	110
3. 財政投融資 .....	113
 資料 .....	 116
1. 自動車関係諸税一覧表 .....	117
2. 地域別旅行業者数 .....	119
3. 日本のバス事業略年表(H17. 4. 1～) .....	120
4. 都道府県バス協会名簿 .....	123

# I. バス事業の現状

## 1. 概況

### (1) 国内輸送

平成21年度の国内輸送機関別の旅客輸送人員をみると、総輸送人員は293億25百万人（前年297億97百万人）と対前年1.6%減と前年から472百万人減少した。内訳をみるとJRは88億41百万人（前年89億84百万人）と対前年1.6%減、民鉄は138億83百万人（前年139億92百万人）と対前年0.8%減、バスは44億77百万人（前年46億6百万人）と対前年2.8%減、ハイタクは19億48百万人（前年20億25百万人）と対前年3.8%減、旅客船は92百万人（前年99百万人）と対前年7.1%減、国内航空は84百万人（前年91百万人）と対前年7.7%減となっており、すべての輸送機関で輸送人員が減少している。特に国内航空、旅客船で落ち込みが大きい。

次に輸送人員の分担率をみると民鉄47.3%に次いで、JRが30.1%、バスは15.2%、ハイタクは6.6%、旅客船の0.3%及び航空の0.3%の順になっている。※1)

また、自動車保有台数の推移をみると昭和51年央3,000万台、56年9月4,000万台、61年11月5,000万台、平成2年10月6,000万台、平成23年1月7,120万台となり、昭和51年央から平成23年1月まで35年間で2.6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、平成23年1月では2,921万台と4.9倍の伸びを示している。※2)

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

### (2) バス事業の現状

乗合バスの輸送人員は昭和42年前後の100億人台から年々減少傾向を辿っており、平成21年度は41億7,772万人（前年43億382万人）に減少し、平成20年度対比2.9%減少（前年度0.9%増加）した。輸送人キロは287億人キロ（前年299億人キロ）と対前年4.0%減（前年4.5%増）となっており、平成11年度を底に微増傾向にある。

なお、大都市圏と地方部の輸送人員を比較すると平成19年度の大都市圏は25億78百万人（前年25億61百万人）と対前年0.7%増（前年2.1%増）。地方部は16億86百万人（前年16億80百万人）、対前年0.4%増（前年3.2%増）と都市部、地方部とも増加した。※3)

貸切バスの輸送人員は長期的には増加傾向にあるが、平成21年度は2億9,858万人（前年3億336万人）と対前年1.6%減（前年は2.5%増）となっており、輸送人キロも425億人キロ（前年434億人キロ）と対前年2.1%減（前年同率）となっている。

貸切バスの平成21年度の事業者数及び車両数はそれぞれ4,392者（対前年度比4.7%増）、46,676両（対前年度比4.6%増）となっている。

※1) 資料9頁 ※2) 資料11頁 ※3) 資料7頁

(表1)

## 2. 乗 合 バ ス 輸 送

項 目 年 度	事業者数	車 両 数 両	実 働 率 %	許 可 キ ロ キ ロ	総 走 行 キ ロ 千 キ ロ	輸 送 人 員 千 人	営 業 収 入 百 万 円
昭和21	222	12,617		83,309	182,625	778,363	400
22	237	12,532		84,095	229,302	735,175	2,570
23	255	13,490		85,054	274,662	804,497	7,809
24	276	16,532		85,339	361,994	1,024,961	14,450
25	303	17,741	80.0	89,688	491,240	1,376,000	19,922
26	316	19,394	80.0	95,975	616,392	1,789,153	31,448
27	326	21,771	84.0	101,299	761,858	2,021,367	39,216
28	331	24,293	87.0	110,637	856,228	2,497,396	49,361
29	341	26,681	85.0	118,894	973,727	3,013,121	57,114
30	346	28,932	84.0	125,741	1,103,937	3,461,000	64,117
31	344	32,193	86.0	131,912	1,223,268	4,008,000	72,946
32	344	35,908	86.0	138,060	1,377,857	4,642,000	84,994
33	349	39,014	86.0	140,938	1,524,800	5,094,000	94,560
34	344	41,932	86.0	147,128	1,673,068	5,767,000	107,074
35	347	44,912	83.7	152,475	1,680,671	6,044,498	118,578
36	342	48,457	86.0	156,770	1,837,869	6,913,597	129,638
37	354	50,575	85.9	162,877	1,980,675	7,583,269	147,348
38	354	56,893	83.9	165,004	2,149,524	8,052,227	184,403
39	362	59,827	85.9	173,301	2,502,315	8,793,067	203,600
40	362	62,923	87.9	177,390	2,636,126	9,862,056	233,500
41	361	64,716	85.8	185,319	2,770,647	9,938,061	268,741
42	360	66,888	91.1	187,890	2,857,427	10,116,590	288,065
43	361	67,694	85.2	191,165	2,906,389	10,143,807	309,280
44	362	66,891	84.8	193,703	2,910,987	10,133,880	323,079
45	359	67,911	84.7	190,040	2,935,122	10,073,704	368,914
46	352	66,250	85.0	191,348	2,897,130	9,946,964	381,502
47	368	66,377	85.0	193,852	2,886,363	9,941,805	427,333
48	359	67,336	83.8	192,362	2,858,792	9,607,238	502,345
49	363	67,694	84.5	191,226	2,831,276	9,506,234	600,951
50	364	68,435	84.8	180,879	2,878,520	9,118,868	713,266
51	359	68,037	85.1	180,187	2,894,431	8,772,854	806,006
52	358	67,660	85.6	178,805	2,893,703	8,588,962	834,572
53	356	67,620	85.6	177,104	2,897,740	8,307,541	878,969
54	354	67,309	85.8	177,340	2,910,665	8,176,373	920,987
55	355	67,142	85.6	177,310	2,909,759	8,096,622	971,369
56	358	66,897	86.4	178,074	2,917,489	7,902,624	1,017,640
57	358	66,843	86.4	179,521	2,917,514	7,654,324	1,059,905
58	351	66,222	86.4	177,709	2,909,086	7,432,056	1,074,326
59	349	65,636	86.5	176,972	2,886,305	7,179,130	1,085,948
60	350	65,258	86.2	176,532	2,879,928	6,997,602	1,124,663
61	349	65,093	85.9	177,007	2,878,784	6,847,944	1,129,206
62	362	65,081	86.1	181,052	2,907,885	6,698,574	1,128,354
63	370	65,121	86.2	210,080	2,939,657	6,629,258	1,151,416
平成元	372	65,278	86.2	258,488	3,000,772	6,552,089	1,156,362
2	377	64,972	85.7	282,841	3,038,390	6,500,489	1,193,909
3	390	64,469	85.7	293,701	3,039,816	6,496,094	1,216,663
4	393	63,857	85.4	296,414	3,018,431	6,358,294	1,233,184
5	398	63,263	85.1	299,700	2,992,589	6,195,844	1,216,118
6	405	62,568	84.8	297,576	2,969,970	5,938,505	1,205,256
7	404	61,861	84.4	298,886	2,955,635	5,756,231	1,189,332
8	404	61,171	84.7	296,140	2,935,727	5,599,617	1,170,042
9	406	60,354	84.5	298,054	2,916,750	5,399,848	1,133,086
10	414	59,426	84.5	297,998	2,904,569	5,171,516	1,109,413
11	430	58,689	84.0	300,368	2,900,487	4,937,130	1,069,592
12	444	58,348	83.9	304,931	2,896,959	4,803,040	1,050,944
13	451	58,273	83.6	314,376	2,924,444	4,633,010	1,020,818
14	485	58,801	83.4	330,465	2,951,699	4,502,726	992,755
15	511	58,335	83.6	340,898	3,008,903	4,447,859	990,574
16	516	58,119	83.6	352,687	3,028,566	4,335,453	974,281
17	513	58,430	83.7	357,103	3,015,339	4,243,854	968,320
18	1,087	58,252	83.6	372,654	3,013,347	4,241,284	971,999
19	1,185	59,313	83.0	396,955	3,034,001	4,264,106	980,863
20	1,347	58,944	82.6	423,701	3,046,438	4,303,817	992,414
21	1,453	—	82.8	—	3,042,916	4,177,722	—

# 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
		22.2	75			昭和21
		20.3	80			22
		21.0	83			23
		19.0	86			24
		17.7	100	274		25
		17.8	110	324		26
		16.2	117	328		27
		18.7	121	346		28
		17.5	122	384	7,079	29
		17.5	127	405	7,403	30
		18.2	127	423	7,768	31
		18.0	128	438	7,922	32
		17.7	129	439	8,043	33
		18.3	131	459	8,437	34
		20.1	124	444	8,894	35
		20.1	124	467	8,758	36
		19.8	124	477	9,261	37
		20.9	128	480	11,206	38
		22.2	140	548	11,097	39
240,312	89,118	21.2	137	514	11,858	40
241,023	92,673	20.2	141	507	13,342	41
235,255	94,573	21.9	140	495	13,266	42
226,245	96,966	18.4	142	497	14,665	43
217,416	98,958	19.6	142	493	15,511	44
207,675	100,312	19.1	142	488	17,704	45
197,797	101,004	19.6	141	483	18,531	46
187,398	101,600	20.2	141	486	20,887	47
181,785	103,347	18.4	140	470	24,579	48
179,016	105,675	18.5	139	465	29,427	49
176,137	107,225	17.7	138	437	34,161	50
172,376	107,282	15.6	138	418	38,405	51
167,731	106,764	15.4	138	408	39,667	52
163,517	106,103	15.6	138	396	42,408	53
158,525	104,826	15.2	138	389	43,793	54
155,191	104,145	15.4	139	386	46,263	55
151,865	103,638	14.7	139	377	48,498	56
147,097	101,953	14.0	140	366	50,683	57
142,662	100,285	13.4	140	358	51,734	58
137,764	98,170	13.1	141	350	52,997	59
134,116	96,564	12.7	142	345	55,402	60
131,243	95,362	12.4	143	339	55,923	61
127,896	93,345	11.7	144	332	55,935	62
126,191	92,761	11.8	146	329	57,139	63
124,540	92,261	12.0	149	325	57,353	平成元
123,134	91,501	12.1	152	324	59,534	2
120,542	90,094	12.5	152	325	60,896	3
119,382	89,344	12.5	153	322	62,356	4
117,890	88,417	12.1	153	317	62,221	5
114,732	86,576	11.7	154	308	62,456	6
111,866	84,847	11.3	154	300	62,046	7
109,028	83,017	11.0	155	296	61,819	8
106,487	81,439	10.7	156	290	60,759	9
103,604	79,409	10.6	157	279	59,882	10
100,464	77,046	10.1	158	269	58,291	11
97,006	74,420	10.1	160	265	57,993	12
97,455	74,883	10.1	162	257	56,638	13
98,123	74,720	10.4	165	252	55,564	14
96,853	73,926	10.2	167	246	54,861	15
94,512	72,303	10.1	168	241	54,138	16
93,868	72,883	10.3	170	240	54,715	17
93,231	72,978	10.5	171	240	59,134	18
94,915	74,316	10.6	171	243	55,847	19
99,826	75,784	11.1	171	242	64,115	20
—	—	10.7	172	235	—	21

(注) 平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を含む。国土交通省資料による。

(表2)

## 3. 貸切バス輸送

項目 年度	事業者数	車両数 両	実働率 %	総走行キロ 千キロ	輸送人員 千人	営業収入 百万円
昭和25	312	1,112		20,197	12,284	
26	353	1,729		38,192	23,472	
27	373	2,321		60,539	38,475	4,356
28	401	3,233		81,359	47,026	6,364
29	416	3,842	72.0	205,237	64,522	8,839
30	428	4,153	73.0	122,695	73,082	10,364
31	431	4,854	70.0	152,276	88,268	13,222
32	440	5,517	72.0	170,575	94,014	15,908
33	431	6,424	70.0	190,129	105,161	17,141
34	428	6,853	68.0	219,392	117,246	20,182
35	442	8,256	66.5	265,175	134,307	24,858
36	448	10,232	58.5	306,431	116,551	30,943
37	491	11,682	58.8	362,381	137,607	36,327
38	520	13,345	62.4	468,393	168,050	43,459
39	526	14,585	61.5	506,225	189,907	50,300
40	529	14,587	59.1	511,633	166,927	55,700
41	530	14,918	61.2	574,437	173,457	63,029
42	527	15,056	63.6	630,479	177,619	70,278
43	531	13,483	64.5	675,258	180,728	75,406
44	534	17,978	64.1	691,312	176,768	94,001
45	559	17,017	63.1	739,061	180,989	115,416
46	568	18,029	62.9	732,221	176,803	112,427
47	604	17,662	65.1	783,985	183,750	124,032
48	623	17,851	63.7	766,128	178,097	169,050
49	636	18,090	61.6	744,775	171,911	202,931
50	661	18,352	60.8	744,177	174,609	241,925
51	682	18,701	63.0	800,784	176,107	257,645
52	695	19,394	63.6	835,633	181,657	290,613
53	714	19,650	65.0	888,350	186,549	318,984
54	732	20,308	65.3	952,541	203,146	345,656
55	755	21,326	64.8	980,422	203,692	391,040
56	778	21,883	65.3	1,037,006	209,165	411,533
57	809	22,383	64.9	1,063,590	205,856	442,946
58	829	23,110	65.3	1,116,812	210,059	459,850
59	862	24,186	66.5	1,179,836	216,893	496,722
60	904	24,842	66.8	1,235,135	232,192	538,825
61	974	25,610	65.7	1,257,107	219,709	531,439
62	1,032	26,726	66.0	1,343,838	224,916	555,541
63	1,074	27,707	67.0	1,451,941	237,111	605,061
平成元	1,137	28,682	67.3	1,500,700	246,355	639,369
2	1,205	29,858	67.3	1,571,311	255,762	702,876
3	1,259	31,099	66.0	1,579,837	252,781	739,302
4	1,325	32,334	63.5	1,542,921	249,049	744,547
5	1,401	32,934	61.4	1,553,674	247,655	705,623
6	1,456	33,194	61.2	1,549,207	248,120	612,933
7	1,537	33,357	61.6	1,575,352	248,941	592,304
8	1,663	33,804	62.1	1,584,471	247,835	587,430
9	1,905	35,327	61.4	1,583,394	247,384	580,175
10	2,122	36,508	59.8	1,589,543	247,861	544,400
11	2,336	37,661	59.0	1,614,264	251,614	543,354
12	2,864	36,815	58.0	1,628,838	254,714	509,908
13	3,281	39,806	56.8	1,649,602	260,958	477,407
14	3,521	41,115	56.0	1,668,243	272,295	468,354
15	3,581	42,718	54.8	1,674,217	278,375	473,796
16	3,743	44,685	54.6	1,698,226	290,595	454,051
17	3,923	45,625	54.6	1,729,257	301,563	389,896
18	4,110	45,170	54.3	1,708,699	296,401	429,945
19	4,159	44,832	53.5	1,699,166	296,040	477,851
20	4,196	44,617	52.4	1,704,464	303,363	409,999
21	4,392	46,676	50.2	1,677,422	298,582	—

# 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
						昭和25
						26
						27
						28
			106	63	9,029	29
			111	66	8,716	30
			118	65	10,269	31
			123	68	11,672	32
			124	68	11,235	33
			133	71	12,247	34
		50.0	143	72	13,519	35
		48.4	153	58	15,676	36
		58.2	149	56	15,447	37
		44.7	157	56	15,247	38
		42.3	154	58	16,003	39
47,921	16,374	42.3	157	51	17,703	40
49,461	16,737	45.8	166	50	17,126	41
48,562	16,914	45.5	172	48	20,200	42
48,132	17,211	45.3	187	48	22,446	43
48,870	18,172	45.6	188	46	23,977	44
47,906	18,009	46.7	192	46	27,843	45
47,903	18,529	46.4	197	45	27,171	46
47,144	18,739	43.7	200	45	30,298	47
45,526	18,900	45.3	216	44	41,768	48
44,924	18,746	52.8	199	44	52,115	49
47,497	19,338	52.4	200	45	62,020	50
47,420	19,285	44.4	204	43	63,355	51
48,221	19,621	44.4	206	43	69,352	52
50,580	20,489	43.7	208	43	72,781	53
50,950	20,882	41.0	211	43	73,671	54
52,030	21,479	39.8	211	43	81,627	55
53,331	22,003	38.9	216	42	82,310	56
54,900	22,316	38.2	217	40	86,779	57
55,949	22,810	37.1	223	40	87,054	58
56,884	23,579	36.8	222	39	90,429	59
57,951	24,258	36.6	225	41	94,353	60
59,266	24,859	35.3	219	38	93,059	61
57,623	24,507	35.3	223	37	92,125	62
63,196	27,340	35.0	228	37	94,995	63
62,973	28,053	34.4	228	37	97,173	平成元
93,486	28,972	34.1	230	37	102,787	2
66,418	30,739	32.8	229	37	107,223	3
67,051	31,056	34.3	226	37	109,165	4
67,299	31,195	34.6	227	37	104,353	5
65,436	30,807	34.2	229	37	90,549	6
64,585	30,923	34.0	232	37	87,098	7
63,811	30,992	33.7	231	36	85,744	8
62,129	31,038	33.6	231	36	84,729	9
58,732	30,405	33.3	230	36	78,767	10
63,262	32,646	33.0	232	36	77,935	11
64,971	36,241	32.6	232	36	72,523	12
65,663	37,817	32.4	231	37	66,808	13
65,116	39,434	32.2	230	38	49,109	14
67,427	41,544	32.5	228	38	64,467	15
67,212	41,898	32.8	226	39	60,522	16
58,010	36,996	33.0	228	40	51,326	17
64,546	42,420	32.9	225	39	54,096	18
65,411	41,890	31.6	225	40	59,674	19
64,490	42,323	32.4	228	41	57,206	20
—	—	32.1	232	41	—	21

(注) 国土交通省資料による。



#### 4. 乗合バスの輸送人員の推移（3大都市圏、地方）

（表3）

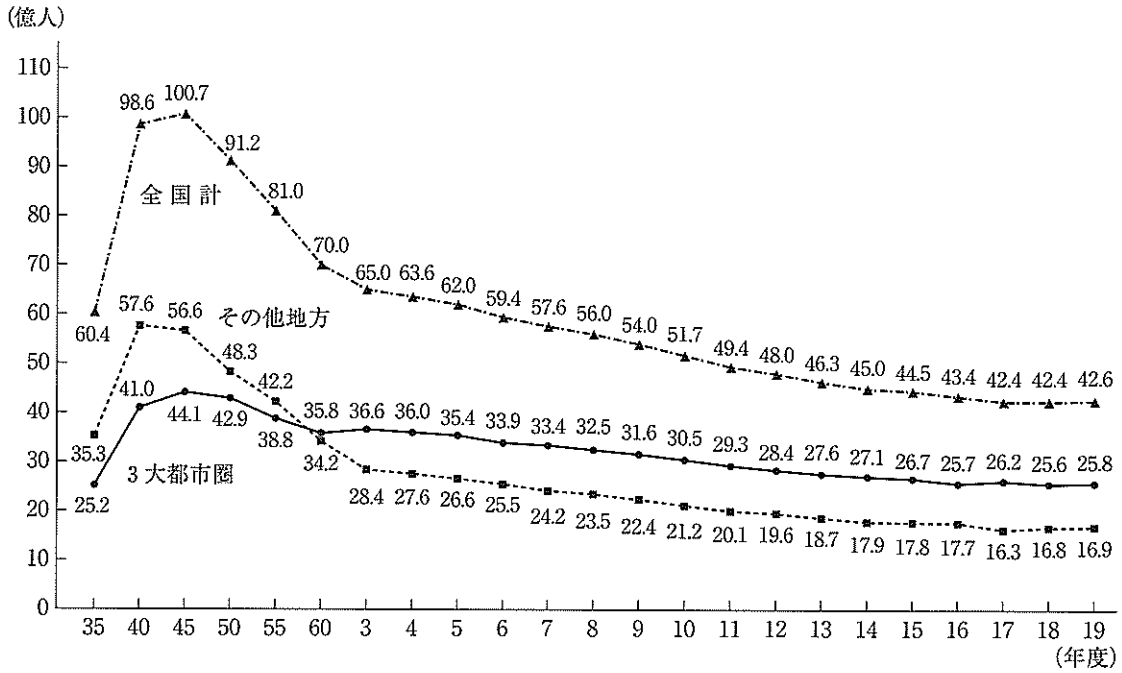
（単位：百万人）

年 度	全 国 計	3大都市圏				そ の 他 地 方
		計	首 都 圏	中 京 圏	京 阪 圏	
昭和30	3,461	1,308	788	144	376	2,153
35	6,044	2,515	1,437	396	680	3,529
40	9,862	4,103	2,194	730	1,179	5,760
41	9,938	4,240				5,698
42	10,117	4,310				5,807
43	10,144	4,344				5,800
44	10,134	4,292				5,842
45	10,074	4,411	2,555	618	1,238	5,663
46	9,947	4,437				5,510
47	9,942	4,551				5,391
48	9,607	4,412				5,195
49	9,506	4,380				5,126
50	9,119	4,294	2,509	579	1,206	4,825
51	8,773	4,308	2,458	570	1,158	4,465
52	8,589	4,059	2,379	556	1,123	4,530
53	8,308	3,981	2,329	521	1,129	4,327
54	8,176	3,915	2,291	505	1,117	4,261
55	8,097	3,878	2,257	491	1,129	4,219
56	7,903	3,762	2,197	474	1,089	4,141
57	7,654	3,705	2,182	454	1,069	3,949
58	7,432	3,688	2,170	436	1,082	3,744
59	7,179	3,622	2,141	425	1,056	3,557
60	6,998	3,576	2,116	421	1,039	3,422
61	6,848	3,558	2,106	417	1,035	3,290
62	6,699	3,567	2,114	414	1,039	3,132
63	6,629	3,583	2,153	406	1,024	3,046
平成元	6,552	3,577	2,158	396	1,023	2,975
2	6,500	3,605	2,197	388	1,020	2,895
3	6,496	3,658	2,226	392	1,040	2,838
4	6,358	3,601	2,188	380	1,033	2,757
5	6,196	3,540	2,153	374	1,013	2,656
6	5,939	3,385	2,057	346	983	2,554
7	5,756	3,338	2,025	341	972	2,418
8	5,600	3,252	1,971	323	958	2,348
9	5,400	3,163	1,938	313	912	2,237
10	5,172	3,053	1,873	302	878	2,119
11	4,937	2,926	1,800	276	850	2,011
12	4,803	2,841	1,769	266	806	1,962
13	4,633	2,764	1,695	259	810	1,869
14	4,503	2,709	1,673	252	784	1,794
15	4,448	2,671	1,653	244	774	1,777
16	4,335	2,570	1,636	199	735	1,765
17	4,244	2,616	1,685	187	744	1,628
18	4,241	2,561	1,649	190	722	1,680
19	4,264	2,578	1,618	196	764	1,686

※ 3大都市圏とは首都圏（東京駅を中心に50km）、中京圏（名古屋駅を中心に40km）、及び京阪神圏（大阪駅を中心に50km）のうち、交通不便な地域を除いた地域で、各交通圏内にある事業者分である。

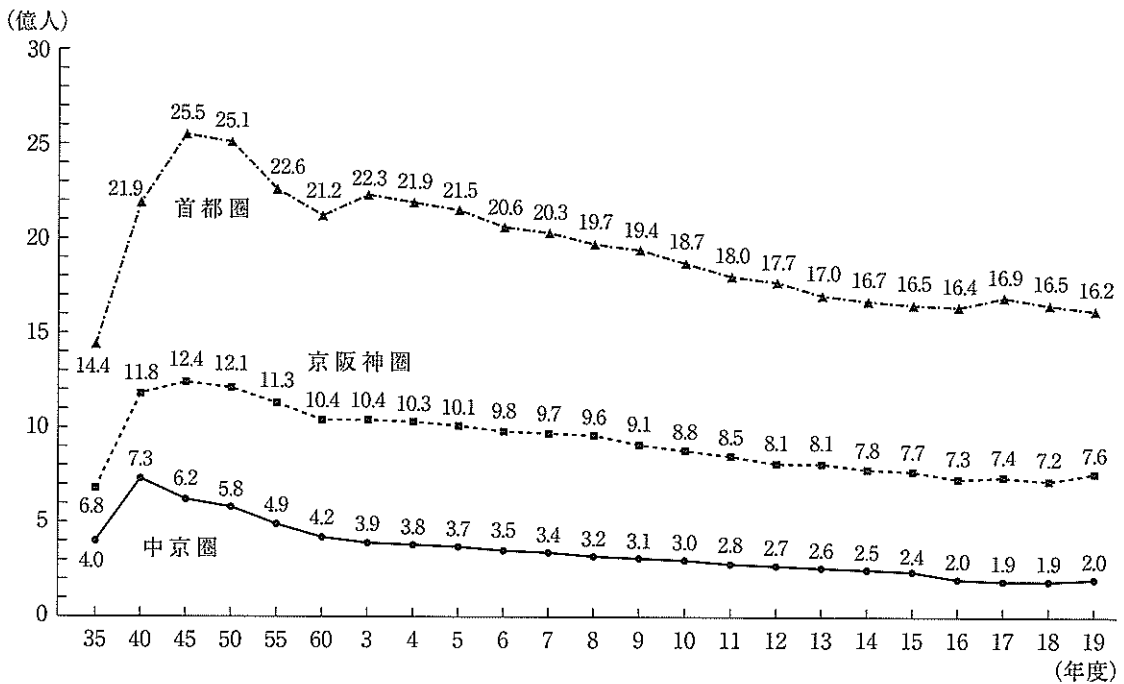
（注）都市交通年報による。

(図1) 乗合バス輸送人員の推移 (3大都市圏、地方)



(注) 都市交通年報より作成。

(図2) 3大都市圏の乗合バス輸送人員の推移



(注) 都市交通年報より作成。

## 5. 国内輸送の現状

(表4) 国内輸送機関別旅客輸送人員の推移および分担率の推移

(単位：百万人)

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

(注) 国土交通省資料による。

(表5) 国内輸送機関別旅客輸送人キロの推移および分担率の推移

(単位：億人キロ)

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

(注) 国土交通省資料による。

## 6. 業態別保有自動車数の推移

(表6)

年	合 計			バ ス										
	計	営業用	自家用	計	普通車			小型車						
					営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用		
昭和31	1,502			35	33	2								
36	3,404	308	3,096	58	54	4	57	53	4	0.6	0.1	0.5		
41	8,123	505	7,618	105	77	28	84	76	8	21	1.4	20		
42	9,639	540	9,099	117	80	38	88	78	10	29	1.4	28		
43	11,691	582	11,109	133	81	52	93	80	13	40	1.4	29		
44	14,023	629	13,394	153	83	70	98	82	17	55	1.5	53		
45	16,529	671	15,858	176	85	91	104	83	21	71	1.5	70		
46	18,919	710	18,209	190	85	105	104	83	21	86	1.7	84		
47	21,223	743	20,480	197	84	113	100	82	18	97	1.7	95		
48	23,869	776	23,093	206	84	122	96	82	14	110	1.7	108		
49	25,963	824	25,139	214	85	129	97	83	14	116	1.9	114		
50	27,870	849	27,021	219	86	133	102	84	18	117	1.9	115		
51	29,143	642	28,279	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	32,965	910	32,055	224	87	137	104	85	19	120	2	118		
54	35,180	944	34,236	227	87	140	105	85	20	122	3	119		
55	37,333	982	36,351	228	88	140	105	84	21	123	3	120		
56	38,992	1,008	37,984	229	88	141	107	85	22	123	4	119		
57	40,834	1,029	39,805	230	89	141	107	85	22	122	4	118		
58	42,687	1,048	41,639	230	89	140	108	85	23	122	4	118		
59	44,559	1,077	47,990	230	90	140	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	231	90	141	109	85	24	122	5	116		
62	50,233	1,184	49,039	232	91	141	110	85	25	122	6	116		
63	52,646	1,236	51,410	235	92	143	111	85	25	124	6	117		
平成元	55,137	1,299	53,838	239	93	146	112	86	26	127	7	120		
2	57,994	1,355	56,639	242	94	148	113	87	27	128	7	121		
3	60,499	1,410	59,089	246	95	151	115	87	28	131	8	123		
4	62,713	1,456	61,257	248	96	152	116	87	29	132	8	123		
5	64,498	1,484	63,014	248	96	152	117	87	29	132	9	123		
6	66,279	1,499	64,780	247	96	151	116	87	29	131	9	121		
7	68,104	1,545	66,559	245	96	149	116	86	29	129	10	120		
8	70,107	1,589	68,518	243	95	148	114	85	29	129	10	119		
9	71,776	1,632	70,144	242	95	147	113	84	29	128	11	118		
10	72,857	1,661	71,196	240	96	144	113	84	29	127	12	116		
11	73,688	1,661	72,028	237	96	141	111	83	28	126	13	113		
12	74,583	1,673	72,910	236	96	139	110	82	28	125	14	111		
13	75,524	1,698	73,826	236	99	137	110	83	27	125	16	110		
14	76,271	1,707	74,564	235	101	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	122	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	1,790	77,446	232	107	125	110	86	24	122	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		
対前年度比	(99.6)	(98.4)	(99.7)	(99.6)	(100.0)	(99.2)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(99.2)	(100.0)	(99.0)		
平成23年1月	79,120	1,714	77,402	227	108	119	108	85	23	119	23	96		

(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. 「小型二輪」及び「軽自動車」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	年
計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用			
									158	47	111
440	76	364	1,316	166	1,150	80	11	69	50	1,460	36
1,878	151	1,727	2,870	255	2,615	164	21	143	48	3,058	41
2,475	162	2,313	3,407	274	3,133	189	24	165	55	3,396	42
3,274	175	3,099	4,647	298	3,759	224	28	196	64	3,938	43
4,291	190	4,101	5,105	323	4,349	263	33	230	77	4,567	44
5,512	206	5,306	5,126	343	4,783	306	37	269	110	5,298	45
6,777	218	6,559	5,460	365	5,095	352	41	311	172	5,968	46
8,173	226	7,947	5,792	386	5,406	344	46	298	220	6,436	47
9,965	227	9,738	6,263	414	5,849	461	51	410	238	6,737	48
11,598	233	11,365	6,721	447	6,274	515	61	454	262	6,654	49
13,207	238	12,969	7,055	461	6,594	557	63	494	277	6,553	50
14,822	243	14,579	7,381	469	6,902	596	64	532	257	5,867	51
16,206	245	15,961	7,758	488	7,270	631	67	564	277	5,954	52
17,569	246	17,323	8,023	506	7,517	671	71	600	292	6,185	53
19,186	248	18,938	8,388	533	7,855	720	76	644	328	6,332	54
20,559	249	20,310	8,647	564	8,083	766	80	686	384	6,749	55
21,543	250	21,293	8,683	586	8,097	794	83	711	445	7,297	56
22,515	251	22,264	8,655	603	8,052	823	86	737	522	8,089	57
23,389	251	23,138	8,564	618	7,946	852	89	763	617	9,036	58
24,283	252	24,031	8,462	643	7,819	880	93	787	700	10,005	59
25,027	252	24,775	8,318	617	7,701	976	155	821	776	11,036	60
25,847	252	25,595	8,306	704	7,602	944	104	840	851	12,062	61
26,688	253	26,435	8,203	669	7,534	1,055	171	884	912	13,133	62
27,825	255	27,570	8,281	706	7,575	1,108	184	824	974	14,223	63
28,976	256	28,720	8,473	752	7,721	1,174	199	975	1,016	15,259	平成元
30,882	257	30,625	8,613	790	7,823	1,237	214	1,023	1,045	15,975	2
32,437	260	32,177	8,746	826	7,920	1,302	229	1,073	1,000	16,768	3
33,950	260	33,690	8,826	857	7,969	1,367	243	1,124	1,022	17,300	4
35,234	260	34,974	8,822	874	7,948	1,418	254	1,164	1,070	17,706	5
36,509	259	36,250	8,778	881	7,897	1,469	263	1,206	1,128	18,148	6
37,755	257	37,498	8,768	909	7,859	1,541	283	1,258	1,177	18,618	7
39,103	256	38,847	8,737	935	7,801	1,645	303	1,342	1,209	19,170	8
40,477	256	40,220	8,694	962	7,732	1,555	319	1,236	1,225	19,584	9
41,283	258	41,025	8,565	975	7,589	1,650	331	1,319	1,243	19,876	10
41,783	258	41,525	8,347	968	7,379	1,755	339	1,415	1,269	20,298	11
42,056	257	41,799	8,135	969	7,165	1,838	350	1,488	1,288	21,030	12
42,365	256	42,109	8,106	1,105	7,001	1,754	238	1,516	1,308	21,755	13
42,528	259	42,269	7,907	1,102	6,805	1,754	245	1,509	1,334	22,513	14
42,655	263	42,392	7,666	1,095	6,571	1,720	251	1,469	1,352	23,266	15
42,624	267	42,357	7,414	1,097	6,317	1,674	258	1,416	1,370	24,075	16
42,776	271	42,505	7,280	1,115	6,165	1,643	266	1,377	1,397	24,950	17
42,747	273	42,474	7,160	1,126	6,034	1,619	273	1,345	1,428	25,807	18
42,229	274	41,956	7,014	1,132	5,882	1,600	278	1,322	1,453	26,708	19
41,469	274	41,195	6,884	1,135	5,749	1,578	279	1,299	1,479	27,440	20
40,799	271	40,528	6,568	1,111	5,457	1,528	278	1,250	1,505	28,171	21
40,420	265	40,155	6,363	1,083	5,280	1,512	279	1,233	1,524	28,647	22
(98.4)	(98.9)	(98.4)	(95.4)	(97.9)	(94.9)	(96.8)	(99.6)	(96.2)	(101.8)	(102.7)	対前年度比
40,362	252	40,110	6,254	1,076	5,178	1,502	281	1,221	1,561	29,213	平成23年1月

## 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 km
				全乗合 百万人	高速バス 千人	
	社	本	回	百万人	千人	km
昭和41	5	8	101	9,862	3,846	189.7
51	23	56	453	9,119	11,216	1,888.3
60	51	199	1,516	7,179	29,155	3,554.8
61	57	249	1,866	6,998	32,538	3,720.9
62	60	262	1,961	6,848	34,325	3,909.8
63	78	313	2,253	6,699	40,165	4,279.6
平成元	95	478	2,444	6,629	43,952	4,406.1
2	117	772	2,952	6,552	50,585	4,660.5
3	129	957	3,501	6,500	55,884	4,869.4
4	137	1,093	3,670	6,496	57,213	5,054.9
5	138	1,128	3,668	6,358	55,210	5,404.4
6	141	1,243	3,491	6,196	51,991	5,574.3
7	144	1,307	4,176	5,939	54,474	5,677.1
8	147	1,388	4,462	5,756	55,006	5,929.6
9	143	1,420	4,597	5,600	57,690	6,114.3
10	153	1,483	4,827	5,400	59,705	6,385.3
11	153	1,589	5,506	5,172	66,691	6,531.3
12	154	1,532	5,207	4,937	66,604	6,615.2
13	158	1,617	5,569	4,803	69,687	6,860.8
14	169	1,638	6,018	4,633	76,955	6,959.6
15	165	1,530	5,744	4,503	85,596	7,187.4
16	177	1,592	5,953	4,448	83,464	7,333.5
17	187	1,730	6,293	4,335	84,355	7,363.4
18	200	2,010	6,521	4,244	79,048	7,389.1
19	270	3,077	8,698	4,241	99,197	7,421.6
20	281	3,451	9,453	4,264	101,351	7,553.7
21	295	4,049	10,431	4,304	109,920	7,640.8

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

## Ⅱ. バス事業

### 1. バス事業のあり方検討会等について

日本バス協会は、定時定路線で行う高速ツアーバス（旅行業者会社が貸切バスをチャーターし、主として2地点間の移動のみを目的とした旅行業法に基づく募集型企画旅行）は、実質的に乗合旅客を対象としており、本来、一般乗合バス事業として許可を受けるべきところを、一般貸切で事業を行っていることから、道路運送法に抵触する違法行為である旨主張し、国に対し高速ツアーバスに対する規制の明確化等を要望してきた。

平成22年11月5日には、国に対し「ツアーバスの適正化に関する緊急要望」を行い、更に同月10日の全国バス事業者大会では、「高速ツアーバス問題解消に向けた道路運送法等の厳格な適用と安全確保のためのルール強化について」を決議した。

これらの要望等を受け、さらに、下記の総務省からの勧告を踏まえ、国土交通省は、平成22年12月24日、「バス事業のあり方検討会」を設置し、検討を行うこととなった。

#### (1) バス事業のあり方検討会

##### ① 背景・目的

平成22年9月に総務省から出された「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」において、貸切バス事業における安全確保対策の徹底、収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証、旅行業者への指導・監督の強化等について指摘がなされ、また、高速乗合バスと高速ツアーバスによる都市間バス輸送に関し、安全で利用者ニーズに対応した利便性の高いサービスの提供について、公平・健全な競争環境の整備が各方面から求められているところであります。

このため、これらの指摘やその他近年の乗合バス・貸切バスをめぐる諸状況を踏まえ、今後のバス事業規制の見直しの方向性など今後のバス事業のあり方について検討するため、学識経験者、関係業界等からなる検討会を自動車交通局内に設置し、検討を行います。

##### ② 主な検討事項

イ. 乗合バス規制の緩和と乗合バス・ツアーバス規制の一本化・明確化

ロ. 乗合バス・貸切バスの運賃・料金規制の合理化

ハ. 旅客の安全を確保するための旅行業者と貸切バス事業者の関係のあり方

<その他>

- ・総務省からの勧告に関連する検討も行うが、検討対象はこれに限定しない。
- ・ツアーバスと路線バスの関係や発注者と貸切バス事業者との関係を中心に検討を行う。
- ・監査、行政処分等に関する検討、地域公共交通会議や自家用有償旅客運送等に関する検討は別途行うこととする。

##### ③ 検討の視点

イ. 乗合バス規制の緩和と乗合バス・ツアーバス規制の一本化・明確化

a. 利用者ニーズや市場動向への機動的かつ柔軟な対応

b. 安全性の確保・向上

c. 公平な競争条件 等

ロ. 乗合バス・貸切バスの運賃・料金規制の合理化

a. 利用者ニーズや市場動向への機動的かつ柔軟な対応

b. 安全性の確保・向上

c. 事後チェックが容易な制度設計 等



ハ. 旅客の安全を確保するための旅行業者と貸切バス事業者の関係のあり方

- a. コンプライアンス（法令遵守）を重視する取引慣行の確立
- b. 関係法令の遵守を促す制度設計 等

#### ④ 検討会の開催状況

- 第1回 平成22年12月24日 関係者ヒヤリング（Ⅰ）
- 第2回 平成23年 1月14日 関係者ヒヤリング（Ⅱ）
- 第3回 同 1月20日 ツアーバス
- 第4回 同 2月17日 貸切バス事業者と旅行業者の関係
- 第5回 同 3月 7日 高速バスに求められる姿  
貸切バス運賃・料金

（この間、東日本大震災の発生により中断）

- 第6回 同 4月25日 中間報告（骨子）案
- 第7回 同 5月27日 中間報告案

#### ⑤ 委員名簿

学識経験者 竹内 健蔵 東京女子大学教授  
若林亜理砂 駒澤大学教授  
加藤 博和 名古屋大学准教授

有 識 者 秋池 玲子 ボストンコンサルティンググループパートナー&ディレクター  
和田由貴夫 バスラマ・インターナショナル編集長

業界関係者 小田 征一 (社)日本バス協会理事・高速バス委員長 (京成バス(株)代表取締役会長)  
富田 浩安 (社)日本バス協会理事・貸切委員長 (日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)  
上杉 雅彦 (社)日本バス協会理事・地方交通委員長 (神姫バス(株)代表取締役社長)  
興津 泰則 (社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長  
島崎 有平 (社)全国旅行業協会専務理事  
村瀬 茂高 高速ツアーバス連絡協議会会長 (WILLER TRAVEL(株)代表取締役)  
成定 竜一 高速ツアーバス連絡協議会事務局長  
鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 (交通労連) 軌道・バス部会事務局長  
清水 昭男 日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長  
佃 栄一 日本鉄道労働組合連合会自動車連絡会代表幹事

行政関係者 門野 秀行 国土交通省大臣官房審議官 (自動車交通局)  
加藤 隆司 国土交通省自動車交通局総務課長  
渡辺 秀樹 国土交通省自動車交通局安全政策課長  
船曳 義郎 国土交通省自動車交通局旅客課長  
廣瀬 正順 国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長  
手畑 未樹 関東運輸局自動車交通部長  
鈴木 昭久 観光庁観光産業課長  
入谷 誠 警察庁交通局交通企画課長

(順不同、敬称略)

## (2) 高速ツアーバスへの対応

日本バス協会は、都道府県協会を通じて会員事業者から寄せられた、規制・制度に関する見直し意見、要望のうち、「ツアーバス」、「コミュニティバス」に係る制度について、平成22年10月に、運営委員会の下に企画小委員会を設置して検討することとした。

企画小委員会は、地域の公共交通を担う乗合バス及び貸切バスの疲弊やツアーバス問題等を惹起し、バス事業の根本である「安全性確保と地域公共交通の安定確保」を再構築するため、骨格的な法制度及び規制・制度の見直し強化の措置を検討し、その実現を図るため設置され、今までに小委員会を2回開催している。その主な活動状況は次のとおり。

- ① 「ツアーバスに対する規制の明確化」、「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項目を要望の柱とする緊急要望書を取りまとめ、平成22年11月5日に会長、高速バス委員長より国土交通省自動車交通局長等に提出した。その際、私鉄総連・交通労連も賛同を頂き、同行して頂いている。
- ② 日本バス協会において、11月25日に実施した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結果、ツアーバス対策周知活動（当協会ホームページの活用、広報用ツール等）について、検討を行った。  
東京地区調査報告書については、12月21日に、日本バス協会会長より国土交通省自動車交通局長に提出した。また、12月27日には、大阪地区においても高速ツアーバス実態調査を行った。  
実態調査を行った結果、当協会の会員章を貼付したバスも全体の約1/4あり、高速ツアーバスを行っている事業者への対応についても議論が行われ、「当協会としても、これら会員事業者に対して是正・適正化が進むように対応すべき」との方向を取りまとめた。

なお、東京地区及び大阪地区高速ツアーバス実態調査結果の概要は、次のとおりである。

## 東京駅周辺・新宿駅西口周辺におけるツアーバス実態調査報告書

調査日 平成22年11月25日

### はじめに

日本バス協会は、11月25日及び12月2日、東京駅八重洲口側周辺、丸の内側周辺、新宿駅西口周辺において、バス協会会員事業者の協力により21時から24時まで調査項目に従って実態を把握した。

都市間ツアーバスは、主として「2地点間の移動」だけを目的とし、旅行会社が「企画・募集」を行い、貸切バス事業者は旅行会社との契約に基づき運行をするものであるが、実態は「定時」「定路線」の通年運行であり、乗合バス事業者が運行している「高速路線バス」と何ら変わらないことから、「高速路線バスの類似行為」とされている。

### 1. 利用者の集合場所について

ツアーバスの集合場所は多くが路上集合であり、企画旅行会社の案内係員が企画会社名を表示した看板を示し、声を張り上げて利用者の受付をしている場所は、深夜にもかかわらず多くの人が集中し異様に見える。

また、東京駅八重洲口のヤンマービル前、新宿駅西口のエルタワー前では、ビル敷地内にて利用者が待機し、利用者が「トイレ」の場所を尋ねると、案内係員が「〇〇ビルの中にあります」と案内していた。

駐車場内における集合や施設内の集合は2箇所あった。新宿の大型駐車場では、企画名を表示した旗とテーブルを駐車場敷地内に設置し、係員が利用者の受付をしており、企画会社の事務所が駐車場内に移動しているように見える。

一方、施設内に設置されている集合場所では、乗車手続きや待合所と合わせて運行掲示板も設備され、乗車時間には専用駐車場へと案内される。

## 2. 車両配車について

道路上に配車されたツアーバス車両は、全ての車両が道路交通法違反であった。特に片側2車線の内、歩道側1車線をツアーバス数台による縦列駐車一般車両の走行を妨げている。横断歩道側端駐車では、バスが大型車のために後続車両が前方信号が見えにくいなど、横断歩道による事故が危惧され、非常に危険な駐車である。

ツアーバス企画会社は「バスが安全に駐車できるのか、利用者が安全に乗車できるのか」の現地確認も必要である。

【車両の配車状況】

東京駅調査車両総数	98両	違法駐車車両数	98両
新宿駅周辺調査車両総数	125両	違法駐車車両数	99両
		駐車場車両数	26両

## 3. 安全乗車の確保について

旅行会社の案内人が利用者を誘導しバスに乗車するが、バスは駐車禁止区域に駐車していることから乗車方法は2点に分別された。

①横断歩道から車道に誘導されバスに乗車する。

②車両と歩道の垣根の空間や地下鉄出入り口の空間を利用してバスに乗車する。

利用者が車道を歩いての乗車は、旅客輸送では考えられない危険な行為であり、車道を歩いて乗車している時、不幸にも後続車両が追突したならば、悲惨な重大事故になってしまう。

## 4. 営業区域違反について

道路運送法第20条では、禁止行為として「発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならない。」と定められ、一般貸切旅客運送事業の許可通達が発出されている。配車車両の調査では、調査地まで他場所を経由（大宮→新宿→東京→横浜→関西方向行き、古河→さいたま→新宿→名古屋行きなどあり。）してきたことも考えられるので、一概に区域外営業とは断定できないが、疑義が生じる車両もあった。

【車両ナンバーからみた営業区域外と思われる車両】

調査場所	運輸局車両ナンバー	行き先
新宿周辺	宇都宮（栃木県）	関西
新宿周辺	宇都宮（栃木県）	秋田
東京駅周辺	熊谷（埼玉県）	大阪
東京駅周辺	つくば（茨城県）	名古屋

## 5. 過労運転防止策について

ツアーバスの運行は、主として長距離夜間運行であり、「過労運転防止」は運行管理上において極めて重要である。また、夜間運行の関係から精神的疲労の負担が大きいため、交替運転者の確保が求められている。調査における長距離運行の多くは二人乗務であったが、一部の車両では一人しか確認できなかった。しかし、経由する集合場所で交替運転者が控えている場合も考えられるが、一人乗務のおそれのある行き先と車両数は下記の通りであった。

【一人運転者の長距離運行と思われる行き先】

行き先	車両数	行き先	車両数
名古屋方面	15両	青森方面	3両
大阪・神戸方面	2両	大阪方面	2両
福島・仙台	2両	会津・新潟	1両
仙台・石巻	1両	倉敷	1両
新潟	1両	浜松・四日市	1両
秋田	1両		

# 大阪地区におけるツアーバス実態報告書

調査日 平成22年12月27日

## はじめに

平成22年11月25日、東京駅八重洲口側・丸の内口側周辺及び新宿駅西口周辺においてツアーバス実態調査を行い、利用者の集合場所と乗車場所、バス車両の配車場所など、安全を軽視した実態を確認した。この調査において運行方面が関西方面に集中していることから、大阪地区における実態調査をする必要があるとし、12月27日、大阪バス協会加盟事業者の協力を得て実施した。

### 1. 21時から24時の調査にて、210両の内136両（約65%）が駐車違反

調査車両数は210両であった。駐車場利用が27パーセント、駐車違反が約65パーセントであった。但し、新大阪駅周辺の調査は乗車場所が2箇所（新大阪駅正面口鉄道警察前、新大阪駅南側観光バス駐車場）であり、一箇所が観光バス駐車場であることから駐車違反にはならず、他方は駐車違反になる。調査表記入は区別なく同時に記載したことから違法駐車数が確認できなかったため、18両については不明とした。

配車場所の分類は下記の通り。

【車両の配車状況】

駐車場利用	駐車違反	不明
56両（27%）	136両（65%）	18両（8%）

### 2. 営業区域違反

貸切バスは、「輸送の安全の確保を図る観点から営業区域外を禁止」とされている。

乗車場所や車両の行き先だけでは一概に判断はできないが、大阪地区高速ツアーバスは、神戸市中央区役所や京都駅八条口観光バス駐車場を主な始発とし、大阪駅周辺経由で目的地への運行となっている。（楽天トラベル高速バスにて検索結果）

行き先方面まで十分な調査は出来なかったが、さいたま新都心駅周辺や春日部駅周辺、本川越駅周辺（いずれも埼玉県）の運行もあり、熊谷、春日部ナンバーは除外したが、疑義が生じる車両は下記の通りであった。

【調査場所と車両ナンバー（合計12両）】

調査場所	車両ナンバー
梅田プラザモータープール	姫路、和歌山、奈良 計3両
難波元町小学校前	奈良、奈良 計2両
大阪駅西側モード学園前	宇都宮、姫路 計2両
天王寺公園東側駐車場	宇都宮 計1両
中央郵便局前	土浦 計1両
府立体育館前	奈良、奈良 計2両
UFJ銀行堂島支店前	奈良 計1両

### 3. 一人乗務は8両

夜間運行は視界が狭く、精神的疲労度が昼間と比較すると大幅に増大することから、過労運転防止に向けた交替運転者の配置が長距離運行には欠かせない。

調査では8両が一人乗務とみられた。経由先で交替運転者の乗務なども考えられ、一人乗務と断定はできないが、調査結果は下記の通りであった。

【一人運転者の長距離運行と思われる行き先】

調査場所	行き先	調査場所	行き先
大阪駅桜橋口	松山・愛媛大州 方面	中央郵便局前	新宿 方面
モード学園前	東京 方面	中央郵便局前	金沢・福井 方面
府立体育館前	新宿 方面	府立体育館前	東京 方面
府立体育館前	東京・新宿 方面	新大阪駅前	高知 方面

### 4. 公園の使用許可と地域の理解は得ているのか（梅田プラザモータープール）

20時以降は一般車両の駐車が禁止され、高速ツアーバス専用の駐車と乗車場所になっている。駐車場の入り口と場内に整理員が配置され、バスの入場と利用者の案内が行なわれていた。駐車場内はトイレや受付場所があったが、調査当日は手前の道路を隔てた公園で、ほぼすべての受付をしていた。公園は公共の憩いの場所であり誰でも自由に散策できるはずだが、多数の高速ツアーバス利用者が受付をするため、地域住民が自由に公園を利用することができない。利用しようとしても多数の受付者が集合するため、一方的に占拠されているのが実態である。

公園は自治体の管理下と思われるが、受付をしている企画会社は、

- ①利用申請をしているのか。
- ②地域住民への説明はしているのか。

の説明責任を果たさなければならぬと思われる。公園は不特定多数が自由に散策できることから、公園周辺を確認したが使用に向けた掲示物はなかった。

### 5. 早朝における降車状況

東京地区では早朝のツアーバス到着による降車状況の調査はできなかった。大阪地区の調査では、ツアーバスに乗車し大阪に移動したことから降車時の実態調査を行った結果、下記の問題点が明らかにされた。

- ①二重駐車しての降車。
- ②道路の駐車禁止箇所縦列駐車したままでの降車。
- ③歩道側車線が空いているにもかかわらず中央分離帯側に駐車しての降車。
- ④乗客が降車後にガードレールを跨いで歩道にでる。

などであった。

旅客の安全が大きく軽視されている実態であり、これらの事態について早急に法的是正が必要であり、緊急に道路運送法4条による旅客輸送秩序の確立が求められる。

## まとめ

### 1. 調査での指摘

日本バス協会では平成22年11月25日の東京地区に引き続き、12月27日、大阪地区における実態調査を行った。輸送の使命である、「安全」「法令遵守」がどの様に励行されているかが調査の中心であったが、下記の問題点が指摘される。

- ①2地点間の移動だけを目的とした、「定時」「定路線」の「通年運行」である。
- ②多くは安全な乗降場所が確保されず違法駐車における乗降である。
- ③違法駐車及び縦列駐車は交通事故を誘発させる危険性が大きい。
- ④営業区域違反や夜間長距離一人乗務が疑いがある。

- ⑤最低利用者人員が集まらない場合は運行取り消しが自由にできる。
- ⑥利用者が乗車する車両が分からないなど、現地係員の案内が不十分。

## 2. 利用者の安全確保と道路交通の安全確保について

道路運送法の目的として、第1条では「輸送の安全」を掲げている。また、交通安全基本法では「交通秩序の維持」とし、第33条において「交通秩序の維持を図るため交通の取り締まり等必要な措置を講じる」とされ、道路交通法にて駐車禁止が定められている。ツアーバスの違法駐車に対する苦情も所轄警察に連絡されており、利用者の安全乗車や道路交通の円滑化、事故防止と交通安全の実現に向けた取締りの強化が求められる。行政として、「利用者が安全に乗降できる場所の配車」を旅行会社と貸切バス事業者の責務として定め、遵守しない場合には処分の強化を厳密に示さなければならない。よって、ツアーバスの企画旅行会社と運行する貸切バス事業者は、利用者の安全確保の責務から、安全に乗降できる施設の整備や、違法駐車をしない方策を緊急に講じなければならない。

## 3. 立ち入り検査や行政処分の措置が必要である

狭く危険な空間から乗車を繰り返している実態があり、安全軽視が慢性化している。旅客輸送に係る事業は安全のコンプライアンスが基本理念である。また、道路交通法に違反するのは運転者に処分が課せられる。バス会社だけの問題ではなく、「企画・募集」をする旅行会社の責任も重大である。是正を図るためには早急な立ち入り検査や行政処分措置を講じる必要がある。

## 4. 公平・公正な都市間高速バス輸送

不特定多数の利用者が企画・募集に参加し、ツアーバスを利用している。バス車両に行き先が表示され、まさに2地点間の移動のみを目的とした、通年の「定時」「定路線」運行であり、乗合路線バスに該当する類似行為である。

よって、公平・公正な都市間高速バスの発展に向けては、ツアーバスを乗合高速バス事業に該当することを明確化することが必要である。

以 上

## 2. 乗合バス事業

### (1) 乗合バス事業の収支状況（調査対象事業者は、保有車両数30両以上の254者）

#### ①概要

- 収入 入：輸送人員は引き続き減少傾向であり、前年度と比較して3.7%の減少、収入も前年度と比較して3.7%の減少。
- 支出 出：軽油価格の下落および人件費の抑制等により、前年度と比較して3.9%の減少、燃料油脂費の原価に占める割合は前年度の9.5%から7.4%に減少。
- 経常収支率：過去5年間横ばい傾向であり、前年度から0.2ポイント上がり92.7%。

#### ②事業主体別の収支状況等について

##### ア. 民営バス

経常収支率は、軽油価格の下落、人件費の抑制等の理由により、前年度より0.4ポイント上がり、95.1%となった。

輸送人員・収入については、輸送人員が対前年度比▲3.1%、収入が対前年度比▲3.1%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比▲24.9%、原価の57.1%を占める人件費が対前年度比▲0.5%となり、支出全体で対前年度比▲3.5%となった。

- ・収入額 5,558億円～対前年度比▲3.1%（20年度：5,733億円～対19年度比▲0.8%）
- ・支出額 5,842億円～対前年度比▲3.5%（20年度：6,055億円～対19年度比▲0.4%）
- ・黒字事業者 70者
- ・経常収支率 95.1%（20年度：94.7%）

##### イ. 公営バス

経常収支率は、輸送人員の一層の減少等の理由により、前年度より0.7ポイント下がり、85.3%となった。

輸送人員・収入については、輸送人員が対前年度比▲5.5%、収入が対前年度比▲5.9%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比▲29.0%、原価の58.5%を占める人件費が対前年度比▲7.0%となり、支出全体で対前年度比▲5.2%となった。

- ・収入額 1,622億円～対前年度比▲5.9%（20年度：1,723億円～対19年度比▲3.1%）
- ・支出額 1,901億円～対前年度比▲5.2%（20年度：2,005億円～対19年度比▲1.9%）
- ・黒字事業者 2者
- ・経常収支率 85.3%（20年度：86.0%）

##### ウ. 大都市部<sup>(※)</sup>とその他地域について

###### a. 大都市部

経常収支率は、軽油価格の下落等の理由により、前年度より0.2ポイント上がり、96.0%となった。

輸送人員、収入については、輸送人員が対前年度比▲2.8%、収入が対前年度比▲3.1%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比▲25.6%、原価の56.6%を占める人件費が対前年度比▲2.1%となり、支出全体で対前年度比▲3.3%となった。

- ・収入額 4,337億円～対前年度比▲3.1%（20年度：4,477億円～対19年度比▲1.4%）
- ・支出額 4,519億円～対前年度比▲3.3%（20年度：4,674億円～対19年度比▲0.5%）
- ・黒字事業者 46者
- ・経常収支率 96.0%（20年度：95.8%）

(※)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。

b. その他地域

経常収支率は、平成9年度の88.1%以降ほぼ横ばいの状況が続いており、前年度より0.2ポイント上がり、88.2%となった。

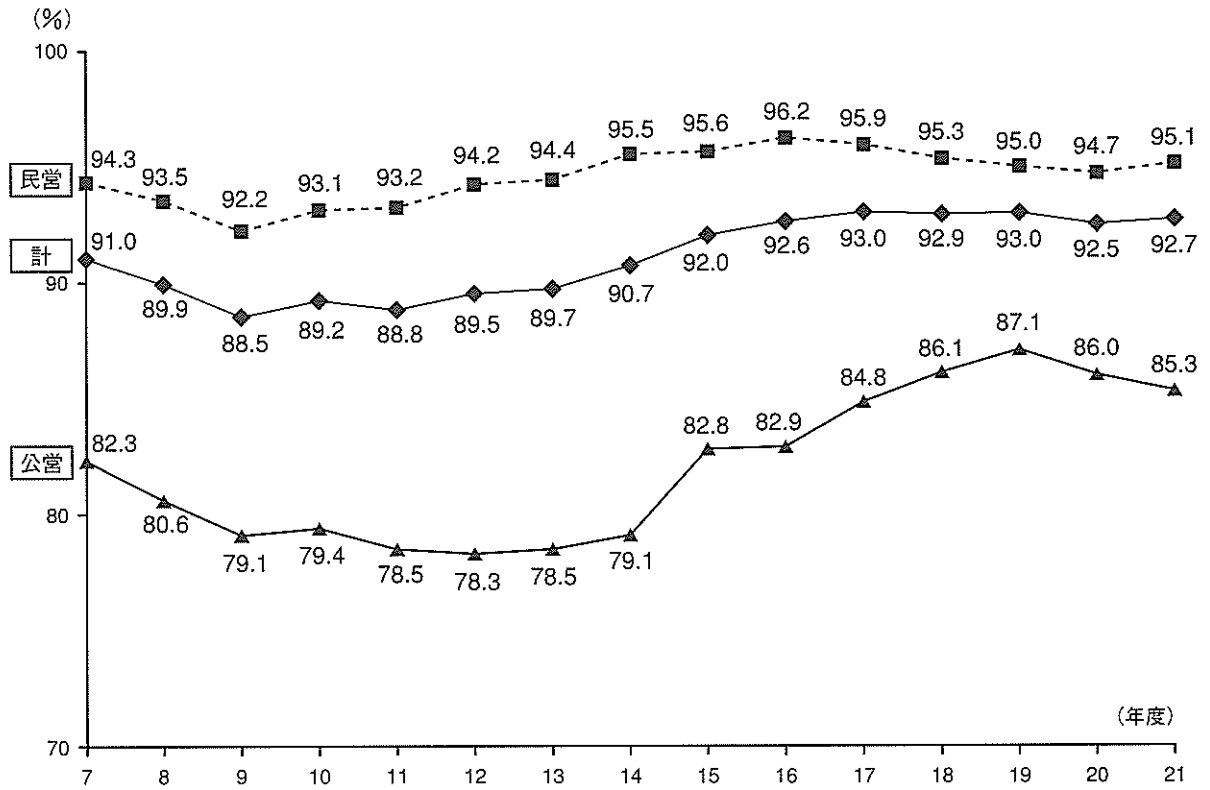
輸送人員、収入については、輸送人員が対前年度比▲5.4%、収入が対前年度比▲4.6%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比▲25.7%、原価の58.6%を占める人件費が対前年度比▲2.3%となり、支出全体で対前年度比▲4.8%となった。

- ・収入額 2,842億円～対前年度比▲4.6% (20年度：2,979億円～対19年度比▲1.3%)
- ・支出額 3,223億円～対前年度比▲4.8% (20年度：3,386億円～対19年度比▲1.2%)
- ・黒字事業者 26者
- ・経常収支率 88.2% (20年度：88.0%)

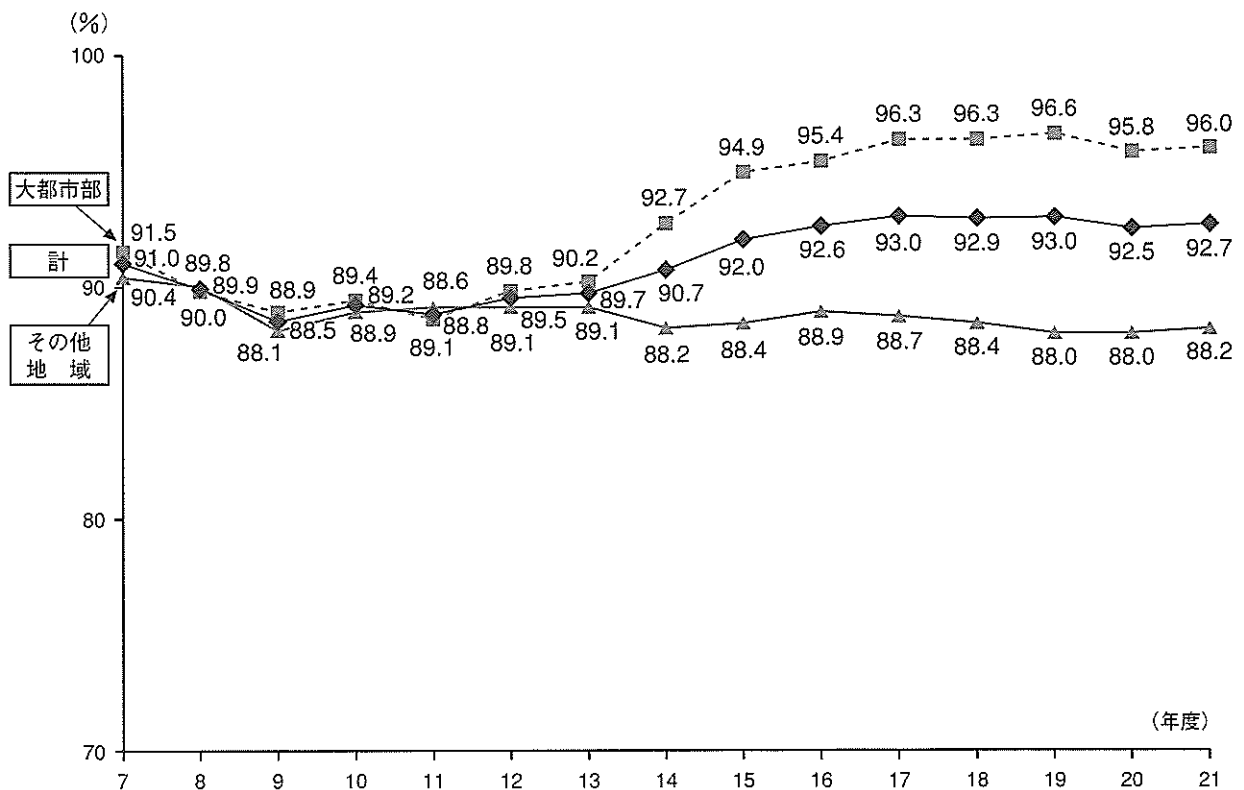


(図1) 年度別収支率の推移 (民営・公営)



(注) 国土交通省資料による。

(図2) 年度別収支率の推移 (大都市部・その他地域)



(注) 国土交通省資料による。

(表1) 収支状況の推移 (民営・公営)

(単位: 億円)

年度	民営・公営の別	収入	支出	損益	経常収支率 (%)	事業者数		
						黒字	赤字	計
17	民営	5,834	6,081	△ 247	95.9	75 (69)	151 (148)	226 (217)
	公営	1,836	2,165	△ 329	84.8	0	28	28
	計	7,670	8,247	△ 577	93.0	75 (69)	179 (176)	254 (245)
18	民営	5,759	6,044	△ 285	95.3	74 (70)	153 (148)	227 (218)
	公営	1,792	2,081	△ 289	86.1	0	27	27
	計	7,551	8,125	△ 574	92.9	74 (70)	180 (175)	254 (245)
19	民営	5,777	6,081	△ 304	95.0	66 (63)	162 (156)	228 (219)
	公営	1,779	2,043	△ 264	87.1	3	25	28
	計	7,555	8,124	△ 569	93.0	69 (66)	187 (181)	256 (247)
20	民営	5,733	6,055	△ 322	94.7	63 (60)	164 (159)	227 (219)
	公営	1,723	2,005	△ 282	86.0	2	25	27
	計	7,456	8,060	△ 604	92.5	65 (62)	189 (184)	254 (246)
21	民営	5,558	5,842	△ 284	95.1	70 (66)	158 (154)	228 (220)
	公営	1,622	1,901	△ 279	85.3	2	24	26
	計	7,180	7,743	△ 563	92.7	72 (68)	182 (178)	254 (246)

(注) 1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。

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

(注) 国土交通省資料による。

(表2) 収支状況の推移 (大都市部及びその他地域)

(単位: 億円)

年度	地域の別	収入	支出	損益	経常収支率 (%)	事業者数		
						黒字	赤字	計
17	大都市部	4,493	4,665	△ 172	96.3	46 (40)	35 (32)	81 (72)
	その他地域	3,177	3,582	△ 405	88.7	29	144	173
	計	7,670	8,247	△ 577	93.0	75 (69)	179 (176)	254 (245)
18	大都市部	4,500	4,674	△ 174	96.3	44 (40)	40 (35)	84 (75)
	その他地域	3,051	3,451	△ 400	88.4	30	140	170
	計	7,551	8,125	△ 574	92.9	74 (70)	180 (175)	254 (245)
19	大都市部	4,538	4,696	△ 158	96.6	44 (41)	43 (37)	87 (78)
	その他地域	3,017	3,428	△ 411	88.0	25	144	169
	計	7,555	8,124	△ 569	93.0	69 (66)	187 (181)	256 (247)
20	大都市部	4,477	4,674	△ 197	95.8	44 (41)	39 (34)	83 (75)
	その他地域	2,979	3,386	△ 407	88.0	21	150	171
	計	7,456	8,060	△ 604	92.5	65 (62)	189 (184)	254 (246)
21	大都市部	4,337	4,519	△ 182	96.0	46 (42)	36 (32)	82 (74)
	その他地域	2,842	3,223	△ 381	88.2	26	146	172
	計	7,180	7,743	△ 563	92.7	72 (68)	182 (178)	254 (246)

(注) 1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。

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

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

(注) 国土交通省資料による。

(表3) 人件費及び諸経費の原価に占める割合の推移

(単位：%)

年度	費目	原価に占める割合			原価に占める割合		
		民営	公営	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
17	人件費	58.6	68.1	61.1	62.6	59.0	61.1
	燃料油脂費	8.6	5.3	7.7	6.2	9.8	7.7
	その他諸経費	32.8	26.6	31.2	31.2	31.2	31.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
18	人件費	58.2	64.7	59.9	60.3	59.3	59.9
	燃料油脂費	9.1	5.9	8.3	6.7	10.4	8.3
	その他諸経費	32.7	29.4	31.8	33.0	30.3	31.8
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
19	人件費	56.5	62.1	57.9	57.7	58.2	57.9
	燃料油脂費	9.7	6.3	8.8	7.2	11.1	8.8
	その他諸経費	33.8	31.6	33.2	35.1	30.7	33.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
20	人件費	55.4	59.6	56.4	55.9	57.1	56.4
	燃料油脂費	10.3	7.1	9.5	7.8	11.9	9.5
	その他諸経費	34.3	33.3	34.1	36.2	31.0	34.1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
21	人件費	57.1	58.5	57.4	56.6	58.6	57.4
	燃料油脂費	8.0	5.3	7.4	6.0	9.3	7.4
	その他諸経費	34.9	36.2	35.2	37.4	32.1	35.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) 国土交通省資料による。

(表4) 実車走行キロ当たり収入・原価の推移

○民営・公営

(単位：円・銭)

項目	17年度			18年度			19年度			20年度			21年度		
	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)
収入	359.38	597.21	397.25	366.16	601.92	403.69	370.16	613.08	408.24	375.90	613.61	412.86	367.86	584.20	401.44
原価	374.62	704.28	427.12	384.29	698.97	434.37	389.69	704.22	439.00	397.06	713.89	446.33	386.68	684.58	432.93
内人件費	219.44	479.34	260.82	223.68	452.36	260.09	220.37	437.07	254.34	219.80	425.53	251.79	220.77	400.21	248.63
燃料油脂費	32.12	37.64	33.00	35.00	40.95	35.95	37.74	44.33	38.77	41.04	50.87	42.57	31.10	36.52	31.94
その他諸経費	123.06	187.30	133.30	125.61	205.66	138.33	131.58	222.82	145.89	136.22	237.49	151.97	134.81	247.85	152.36

○大都市部・その他地域

(単位：円・銭)

項目	17年度			18年度			19年度			20年度			21年度		
	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
収入	550.92	284.86	397.25	551.17	289.45	403.69	557.42	291.07	408.24	562.52	295.00	412.86	545.81	286.01	401.44
原価	572.01	321.15	427.12	572.49	327.40	434.37	576.82	330.75	439.00	587.26	335.28	446.33	568.74	324.33	432.93
内人件費	358.30	189.54	260.83	345.06	194.27	260.09	332.87	192.66	254.34	328.31	191.50	251.79	321.87	190.07	248.63
燃料油脂費	35.30	31.33	33.00	38.43	34.02	35.95	41.50	36.63	38.77	46.09	39.79	42.57	34.34	30.03	31.94
その他諸経費	178.41	100.28	133.29	189.00	99.11	138.33	202.45	101.46	145.89	212.87	103.99	151.97	212.53	104.23	152.36

(注) 国土交通省資料による。

(表5) ブロック別収支状況

(単位:百万円)

ブロック別	収支別	事業者数			収入	支出	損益	経常収支率 (%)
		黒字	赤字	計				
北北海道	民営	1	9	10	8,067	9,790	△1,723	82.4
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	1	9	10	8,067	9,790	△1,723	82.4
南北海道	民営	2	4	6	30,388	31,442	△1,054	96.6
	公計	0	1	1	866	1,315	△449	65.9
	計	2	5	7	31,254	32,757	△1,503	95.4
東北	民営	2	10	12	17,178	19,544	△2,366	87.9
	公計	0	3	3	10,428	14,589	△4,161	71.5
	計	2	13	15	27,606	34,133	△6,527	80.9
羽越	民営	0	10	10	11,755	14,561	△2,806	80.7
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	10	10	11,755	14,561	△2,806	80.7
長野	民営	0	5	5	3,977	4,386	△409	90.7
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	5	5	3,977	4,386	△409	90.7
北関東	民営	1	8	9	12,397	13,569	△1,172	91.4
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	1	8	9	12,397	13,569	△1,172	91.4
千葉	民営	(14)	(3)	(17)	30,925	29,163	1,762	106.0
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	(14)	(3)	(17)	30,925	29,163	1,762	106.0
武蔵・相模	民営	(11)	(5)	(16)	104,490	106,907	△2,417	97.7
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	(11)	(5)	(16)	104,490	106,907	△2,417	97.7
京浜	民営	(10)	(3)	(13)	92,191	88,034	4,157	104.7
	公計	1	2	3	65,375	66,999	△1,624	97.6
	計	(11)	(5)	(16)	157,566	155,033	2,533	101.6
山梨・静岡	民営	3	9	12	19,659	20,260	△601	97.0
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	3	9	12	19,659	20,260	△601	97.0
東海	民営	1	7	8	23,881	26,431	△2,550	90.4
	公計	0	1	1	18,602	22,641	△4,039	82.2
	計	1	8	9	42,483	49,072	△6,589	86.6
北陸	民営	3	7	10	9,913	10,509	△596	94.3
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	3	7	10	9,913	10,509	△596	94.3
北近畿	民営	2	7	9	15,707	17,503	△1,796	89.7
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	2	7	9	15,707	17,503	△1,796	89.7
南近畿	民営	1	5	6	11,402	12,548	△1,146	90.9
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	1	5	6	11,402	12,548	△1,146	90.9
京阪神	民営	4	5	9	46,283	46,346	△63	99.9
	公計	1	6	7	51,970	65,420	△13,450	79.4
	計	5	11	16	98,253	111,766	△13,513	87.9
山陰	民営	0	4	4	3,041	4,370	△1,329	69.6
	公計	0	1	1	409	629	△220	65.0
	計	0	5	5	3,450	4,999	△1,549	69.0
山陽	民営	3	17	20	29,065	33,014	△3,949	88.0
	公計	0	3	3	4,270	5,214	△944	81.9
	計	3	20	23	33,335	38,228	△4,893	87.2
四国	民営	0	10	10	6,071	8,592	△2,521	70.7
	公計	0	1	1	791	1,110	△319	71.3
	計	0	11	11	6,862	9,702	△2,840	70.7
北九州	民営	6	14	20	57,924	62,447	△4,523	92.8
	公計	0	4	4	6,140	7,379	△1,239	83.2
	計	6	18	24	64,064	69,826	△5,762	91.7
南九州	民営	0	10	10	14,936	18,171	△3,235	82.2
	公計	0	2	2	3,347	4,772	△1,425	70.1
	計	0	12	12	18,283	22,943	△4,660	79.7
沖縄	民営	2	2	4	6,512	6,616	△104	98.4
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	計	2	2	4	6,512	6,616	△104	98.4
全国	民営	(66)	(154)	(220)	555,764	584,204	△28,440	95.1
	公計	70	24	26	162,199	190,069	△27,870	85.3
	計	(68)	(178)	(246)	717,963	774,273	△56,310	92.7

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

(注) 国土交通省資料による。

(表6) ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位:円・銭)

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	206.40	5.81	212.22	159.73	29.67	16.09	8.82	3.67	39.56	257.54
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	206.40	5.81	212.22	159.73	29.67	16.09	8.82	3.67	39.56	257.54
南 北 海 道	民 営	317.24	0.99	318.23	177.74	33.37	23.29	24.32	1.00	69.55	329.27
	公 営	284.89	13.97	298.86	233.40	37.92	50.60	4.01	1.33	126.54	453.80
	計	316.29	1.38	317.66	179.38	33.50	24.09	23.72	1.01	71.24	332.94
東 北	民 営	242.72	3.96	246.67	169.74	32.23	26.88	8.24	3.61	39.94	280.64
	公 営	456.87	1.70	458.57	407.51	39.85	36.49	12.38	0.83	144.50	641.56
	計	295.43	3.40	298.83	228.27	34.11	29.24	9.26	2.93	65.68	369.49
羽 越	民 営	235.49	1.57	237.06	171.33	30.77	21.23	10.75	5.15	54.43	293.66
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	235.49	1.57	237.06	171.33	30.77	21.23	10.75	5.15	54.43	293.66
長 野	民 営	352.28	2.23	354.51	235.12	34.77	35.20	21.36	4.82	59.64	390.91
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	352.28	2.23	354.51	235.12	34.77	35.20	21.36	4.82	59.64	390.91
北 関 東	民 営	252.19	1.95	254.14	174.57	25.73	18.48	13.33	2.28	43.76	278.15
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	252.19	1.95	254.14	174.57	25.73	18.48	13.33	2.28	43.76	278.15
千 葉	民 営	476.60	5.02	481.63	281.83	33.87	13.71	39.42	1.27	84.09	454.19
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	476.60	5.02	481.63	281.83	33.87	13.71	39.42	1.27	84.09	454.19
武蔵・相模	民 営	491.08	2.26	493.34	289.21	32.93	17.68	43.30	3.15	118.48	504.75
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	491.08	2.26	493.34	289.21	32.93	17.68	43.30	3.15	118.48	504.75
京 浜	民 営	655.75	5.47	661.23	363.22	35.24	16.14	50.98	2.87	162.96	631.41
	公 営	740.84	39.12	779.96	525.57	36.23	15.83	49.69	5.31	166.71	799.34
	計	687.71	18.11	705.81	424.17	35.61	16.02	50.50	3.79	164.37	694.46
山梨・静岡	民 営	330.90	2.00	332.90	203.02	29.31	22.33	19.07	1.86	67.50	343.09
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	330.90	2.00	332.90	203.02	29.31	22.33	19.07	1.86	67.50	343.09
東 海	民 営	303.03	1.36	304.39	152.06	29.91	24.40	29.01	0.59	100.92	336.89
	公 営	509.16	2.47	511.62	362.36	35.82	19.89	56.26	9.30	139.08	622.71
	計	368.31	1.71	370.01	218.66	31.78	22.97	37.64	3.34	113.01	427.40
北 陸	民 営	327.57	2.10	329.66	195.40	28.59	28.00	20.90	4.42	72.17	349.48
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	327.57	2.10	329.66	195.40	28.59	28.00	20.90	4.42	72.17	349.48
北 近 畿	民 営	320.79	5.74	326.54	193.48	31.11	24.98	24.93	2.50	86.88	363.88
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	320.79	5.74	326.54	193.48	31.11	24.98	24.93	2.50	86.88	363.88
南 近 畿	民 営	367.02	4.08	371.10	274.14	29.47	25.96	13.28	3.79	61.76	408.40
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	367.02	4.08	371.10	274.14	29.47	25.96	13.28	3.79	61.76	408.40
京 阪 神	民 営	483.74	3.49	487.23	267.61	34.14	29.90	42.12	1.03	113.09	487.89
	公 営	602.90	4.40	607.30	364.58	38.51	28.34	63.84	8.77	260.43	764.47
	計	540.21	3.92	544.13	313.57	36.21	29.16	52.41	4.70	182.92	618.97
山 陰	民 営	168.96	1.84	170.80	152.02	24.66	18.18	9.59	2.12	38.87	245.44
	公 営	264.55	2.92	267.46	285.35	29.50	41.74	4.42	1.66	48.91	411.58
	計	176.52	1.92	178.45	162.56	25.04	20.04	9.18	2.08	39.68	258.58
山 陽	民 営	281.32	3.05	284.38	196.47	30.96	22.24	20.65	2.98	49.71	323.01
	公 営	353.18	23.11	376.29	310.63	29.66	17.52	8.44	3.26	89.93	459.44
	計	288.51	5.06	293.56	207.88	30.83	21.77	19.43	3.00	53.73	336.64
四 国	民 営	201.80	2.69	204.48	186.99	26.42	18.22	9.62	3.36	44.77	289.38
	公 営	360.92	11.06	371.98	392.91	36.01	17.80	13.92	1.55	59.80	521.99
	計	212.44	3.25	215.68	200.76	27.06	18.20	9.91	3.24	45.76	304.93
北 九 州	民 営	319.95	1.53	321.47	185.68	27.97	20.94	27.78	2.75	81.46	346.58
	公 営	283.31	1.70	285.02	217.08	29.94	15.39	9.76	0.88	69.49	342.54
	計	316.04	1.54	317.58	189.04	28.18	20.34	25.86	2.55	80.18	346.15
南 九 州	民 営	189.37	5.10	194.47	135.12	27.35	17.93	6.07	2.04	48.09	236.60
	公 営	316.41	28.41	344.83	337.20	39.78	22.08	17.61	3.26	71.78	491.71
	計	203.63	7.71	211.34	157.79	28.74	18.40	7.37	2.18	50.75	265.23
沖 縄	民 営	186.94	1.43	188.38	113.46	31.52	15.30	6.63	2.25	22.23	191.39
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	186.94	1.43	188.38	113.46	31.52	15.30	6.63	2.25	22.23	191.39
全 国	民 営	364.87	2.99	367.86	220.77	31.10	20.96	27.38	2.55	83.92	386.68
	公 営	568.25	15.95	584.20	400.21	36.52	22.68	44.95	5.94	174.28	684.58
	計	396.45	5.00	401.44	248.63	31.94	21.22	30.11	3.08	97.95	432.93

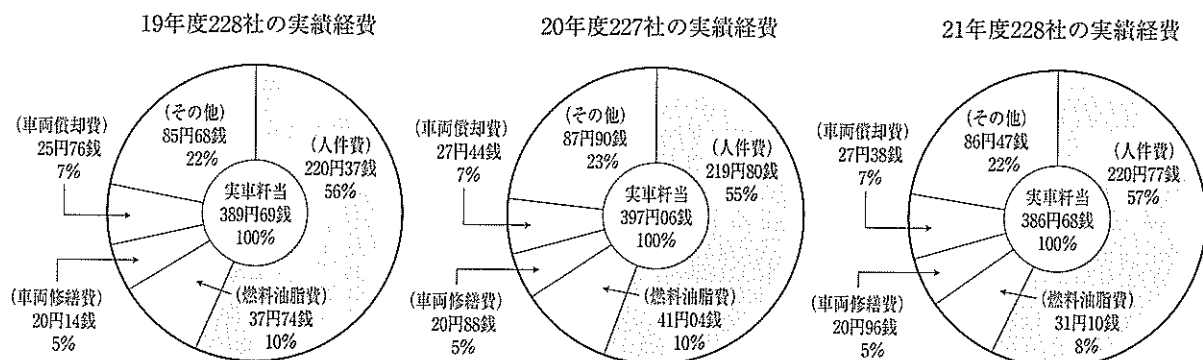
(注) 国土交通省資料による。

(表7) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率の推移 (民営)

(単位:円・銭)

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							%
9	191	336.33 (73.1)	24.40 (5.3)	16.15 (3.5)	19.69 (4.3)	63.24 (13.8)	459.81 (100.0)	△0.7
10	191	327.32 (73.1)	22.24 (5.0)	16.61 (3.7)	18.48 (4.1)	63.26 (14.1)	447.91 (100.0)	△2.6
11	195	312.16 (72.0)	22.71 (5.2)	16.53 (3.8)	17.52 (4.0)	64.67 (14.9)	433.59 (100.0)	△3.2
12	196	293.95 (69.8)	24.78 (5.9)	17.24 (4.1)	16.20 (3.8)	68.90 (16.4)	421.07 (100.0)	△2.9
13	212	276.63 (67.9)	24.51 (6.0)	17.91 (4.4)	15.34 (3.8)	73.06 (17.9)	407.45 (100.0)	△3.2
14	228	253.89 (65.3)	24.90 (6.4)	18.55 (4.8)	16.12 (4.1)	73.35 (18.9)	388.81 (100.0)	△4.6
15	227	239.74 (63.0)	25.03 (6.6)	18.79 (4.9)	17.68 (4.6)	79.00 (20.8)	380.24 (100.0)	△2.2
16	225	228.02 (60.7)	27.30 (7.3)	19.43 (5.2)	19.02 (5.0)	82.09 (21.8)	375.86 (100.0)	△1.2
17	226	219.44 (58.6)	32.12 (8.6)	19.27 (5.1)	20.37 (5.4)	83.42 (22.3)	374.62 (100.0)	△0.3
18	227	223.68 (58.2)	35.00 (9.1)	19.67 (5.1)	22.14 (5.8)	83.80 (21.8)	384.29 (100.0)	2.2
19	228	220.37 (56.5)	37.74 (9.7)	20.14 (5.2)	25.76 (6.6)	85.68 (22.0)	389.69 (100.0)	1.4
20	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
21	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

(図3) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率 (民営)



(注) 国土交通省資料による。

### 3. 都市交通

#### (1) 概要

乗合バスの輸送人員は、ガソリン価格高騰の影響もあり、大都市圏においては増加しているが、地方都市は自家用車への依存により長期的には減少傾向にある。今後とも、都市における乗合バスは地球温暖化防止等の環境問題、超高齢化社会の対応のため、公共交通機関として社会的に期待されるもの大きいと思われる。反面、交通渋滞により定時性の確保が図られず利用者からの信頼を失っており、走行環境を改善し、都市機能を改善させることが喫緊の課題である。

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

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

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

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

#### (2) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（国土交通省）

自動車事故を防止し、安全な自動車交通の実現を図ることは喫緊の課題であるが、自動車交通の安全は、交通需要や交通の円滑性と密接な関連を有するものである。このため、車両点検・整備講習等の自動車事故防止対策と合わせて、バスの利用促進等の施策を推進し、自家用車、公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立していくとともに、自動車運送事業の安全性の向上を図ることが必要である。このような観点から、本事業は、バス利用の促進、車両の安全性の向上、運行管理の高度化、社内安全教育等の自動車運送事業の安全・円滑化に資する次の事業を対象に補助を行うものである。

○ 平成23年度予算額：1,170百万円（自動車安全特別会計）

○ 事業内容

補助対象事業者	補助対象経費	補助率
①地方公共団体 〔自動車運送事業者としての地方公共 団体を除く。以下同じ。〕 ②一般乗合旅客自動車運送事業者 ③バス協会 ④前各号に準ずるものとして国土交通大 臣が認定した者	オムニバスタウン整備総合対策事業費 〔オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事 業を実施する場合に必要な調査、実証実験・実証運 行、施設整備等に要する経費〕	1/3 ただし、調査、実証 実験・実証運行に要 する事業費について は、1/2とする。
①自動車運送事業者 ②リース事業者	事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車（ASV）の導 入に対する支援） 〔（1）旅客自動車運送事業の用に供する自動車（一般 乗用旅客自動車運送事業を除く。）及び車両総重 量8トン以上の事業用貨物自動車に係る衝突被害 軽減ブレーキの取得に要する経費 （2）旅客自動車運送事業の用に供する自動車及び車 両総重量8トン以上の事業用貨物自動車に係るふ らつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置及び車線 維持支援制御装置の取得に要する経費 （3）旅客自動車運送事業の用に供する自動車（一般 乗用旅客自動車運送事業を除く。）及び車両総重 量8トン以上の事業用貨物自動車に係る車両横滑 り時制動力・駆動力制御装置の取得に要する経費〕	1/2
①自動車運送事業者 （中小企業者に限る。） ②リース事業者（当該補助対象となる機 器の貸し渡し先の自動車運送事業者が 中小企業者の場合に限る。）	事故防止対策支援推進事業（運行管理の高度化に対する 支援） （1）デジタル式運行記録計の取得に要する経費 （2）映像記録型ドライブレコーダーの取得に要する経費	1/3
自動車運送事業者（中小企業者に限る。）	事故防止対策支援推進事業（社内安全教育の実施に対す る支援） 事故防止コンサルティングに係る経費	1/3
補助金の額の確定	次に掲げる金額（事故防止対策支援推進事業については、(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額とする。 (1) 補助対象事業の実施に要した補助対象経費の実績額に補助率を乗じて得た額 (2) 補助金交付決定額（交付決定額を変更した場合にあっては、当該変更後の額） (3) 関係地方公共団体が国と協調して補助する額（補助対象事業者が地方公共団体の場合を除く。）	
申請期限	第4条第1項の申請期限は、原則として、補助金の交付を受けようとする国の会計年度の1月31日までとする。	

(注) 国土交通省資料による。

○ 国と地方の協調補助

### 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）

○安全対策に意欲のある事業者を支援し、「事業用自動車総合安全プラン2009」に掲げる事故削減目標（今後10年間における死者数・事故件数を半減、飲酒運転ゼロ）の確実な達成を図る。

○被害軽減ブレーキ等の導入に対する支援  
衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援

先行車両に近づく場合

ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。

ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。

追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

○運行管理の高度化に対する支援  
デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援

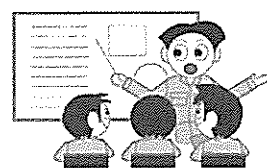
デジタル式  
運行記録計

映像記録型  
ドライブレコーダー



データを活用したドライバー  
への安全指導

○社内安全教育の実施  
外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



(注) 国土交通省資料による。



○ 平成22年度 自動車事故対策費補助(自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業)(国)交付額

ア. オムニバスタウン整備総合対策事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
北陸信越	新潟交通㈱	ノンステップバスの導入	新潟市	100,263
	〃	PTPS車載器、バスロケ停留所表示器の整備	〃	2,544
	〃	ICカードシステム整備	〃	184,660
中 国	福山市	コミュニティバス実証運行	福山市	3,528
	㈱中国バス	ノンステップバスの導入	〃	9,795
	〃	〃	〃	7,865
	鞆鉄道㈱	〃	〃	8,400
	井笠鉄道㈱	〃	〃	4,067
			小 計	321,122

イ. 交通システム対策事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
関 東	神奈川中央交通㈱	GPSバスロケーションシステム	藤沢市、綾瀬市、茅ヶ崎市、平塚市、伊勢原市	31,412
	小田急バス㈱	〃	世田谷区、渋谷区、狛江市、調布市	17,784
	京浜急行バス㈱	バスロケ停留所表示器の整備	東京都	1,200
	川崎鶴見臨港バス㈱	〃	川崎市	1,860
	京成バス㈱	〃	東京都	2,902
	国際興業㈱	PTPSの導入	さいたま市	1,272
	東京空港交通㈱	〃	東京都	4,176
北陸信越	北陸鉄道㈱	バスシェルター、車載器整備	金沢市	1,622
中 部	名古屋市交通局	ICカードシステム整備	名古屋市	11,092
近 畿	京都市交通局	バスロケ停留所表示器の整備	京都市	1,712
	京阪バス㈱	ICカードシステム整備	京都市、宇治市	7,062
	大阪市交通局	バスロケ停留所表示器の整備	大阪市	15,970
			小 計	98,064

ウ. 実証実験・実証運行事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
関 東	愛川町	バス路線再編実証運行	愛川町	7,215
九 州	上天草市	〃	上天草市	9,692
			小 計	16,907

合 計	436,093
-----	---------

※単位が千円の為、一部合計があわない場合がある。

(注) 国土交通省資料

## (3) PTPS、バス専用通行帯、バス優先通行帯等

平成21年度末現在

管 区	区分 都道府県	バ ス 優 先 対 策			
		PTPS	バス専用通行帯	バス優先通行帯	バス以外の車両通行止め
		延長(km)	延長(km)	延長(km)	延長(km)
北海道		10.3	55.8	37.9	4.0
東 北	青森県	0.0	15.1	17.5	0.0
	岩手県	6.7	4.8	1.8	17.2
	宮城県	2.6	14.3	11.5	3.5
	秋田県	0.0	4.5	10.2	0.0
	山形県	0.0	0.0	1.4	0.0
	福島県	5.5	1.3	45.0	9.5
警視庁		40.0	164.3	106.5	6.7
関 東	茨城県	0.0	17.7	0.0	35.4
	栃木県	4.2	1.3	17.5	0.0
	群馬県	5.0	0.7	9.4	0.0
	埼玉県	70.5	0.0	8.0	0.0
	千葉県	18.3	0.1	22.4	0.0
	神奈川県	89.4	28.7	93.9	7.9
	新潟県	20.2	21.0	5.8	2.6
	山梨県	6.5	2.2	0.0	0.2
	長野県	2.9	5.8	5.3	4.3
	静岡県	10.4	5.4	10.8	0.4
中 部	富山県	0.0	12.7	0.0	28.7
	石川県	14.2	23.0	0.0	0.4
	福井県	15.0	3.2	12.7	0.0
	岐阜県	4.5	0.0	7.7	0.0
	愛知県	15.8	74.1	32.3	4.7
	三重県	3.4	0.0	15.5	0.1
近 畿	滋賀県	8.7	0.0	0.0	0.3
	京都府	16.1	46.8	0.0	1.4
	大阪府	29.9	75.2	22.1	11.0
	兵庫県	136.8	19.9	98.8	4.3
	奈良県	15.5	0.0	6.8	1.1
	和歌山県	20.0	0.0	4.5	0.2
中 国	鳥取県	3.1	0.2	8.1	0.3
	島根県	1.6	0.0	0.7	18.7
	岡山県	37.4	3.3	15.3	2.6
	広島県	15.5	58.8	46.3	6.5
	山口県	14.5	1.9	86.3	1.4
四 国	徳島県	5.3	8.2	4.6	0.0
	香川県	4.8	0.0	5.6	0.5
	愛媛県	5.7	0.0	19.1	0.0
	高知県	6.5	1.6	0.0	0.0
九 州	福岡県	19.8	74.1	20.7	0.7
	佐賀県	0.0	10.6	2.1	50.6
	長崎県	5.7	11.4	0.0	0.1
	熊本県	14.5	8.9	0.0	0.3
	大分県	19.7	20.5	1.6	0.0
	宮崎県	0.0	3.4	1.7	0.0
	鹿児島県	7.0	12.9	12.2	0.3
	沖縄県	10.6	19.8	0.0	5.5
合 計		744.1	833.6	829.7	231.4

(注) 交通規制・交通安全施設関係統計(平成22年版)による。

## 4. 地方交通

### (1) 概要

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

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

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

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

### (2) 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～(平成23年度予算額:305億円)

平成22年8月に国土交通省より出された平成23年度予算概算要求については、バス関連の予算についてこれまでの方法とは全く異なる「特別枠」という方式により要求が行われた。この方式により、バス関連の「地方バス路線維持対策」「地域公共交通活性化・再生総合事業」「公共交通移動円滑化事業」の3つの補助制度と、旅客船、鉄道などの公共交通全体を統合した「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」という名称において要求され、平成23年度バス関係予算は、公共交通全体の合計として、地域公共交通の確保・維持・改善の推進費に305億円の予算が計上された。

この補助制度は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

地域公共交通の確保に対する国の支援策を、これまでの期間限定の立ち上げのみの補助、事後的な欠損の補助等としていた問題点を抜本的に見直し、地域公共交通に係る予算を統合した上で、公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行う。

この支援にあたっては、これまでの支援制度を抜本的に見直すことにより、地方分権の趣旨も踏まえ、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う制度である。

『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～（新規）  
23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たった様々な障害を解消

地域公共交通確保維持事業

- ・存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・支援にあたっては、運行(航)欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

《事前算定方式等への変更》

《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》

《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



離島交通

- ・島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

《離島航路：事前算定方式等への変更とともに、補助充足率や島民割引等の移動環境改善への取組支援を充実》

《離島航空路：支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行》



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

《個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善》

利用環境の改善

- ・バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

地域公共交通調査事業

- ・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



(3) 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

総務省では、地方公共団体が、地域協議会における結論等に基づき、地域の足の確保の観点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、行政バスの運行、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。

平成23年度事業費 750億円程度

- 以下の経費を対象として、地方財政措置を講じる。
  - ① 地方バス運行対策費補助（国庫補助）に係るもの
    - ・路線バス事業者等への維持費及び車両購入費補助
  - ② 地方単独事業
    - ・国庫補助対象外の路線を運行する路線バス事業者等への維持費及び車両購入費補助
    - ・行政バスの運行等

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

(表1) 地方バス路線維持費国庫補助金交付実績の推移

(単位：千円)

項目		年度	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	
維持生活費交通補助金	運行費	金額												2,811,065	
		事業者数													175
		系統数													1,595
	車購入費	金額													1,668,580
		事業者数													73
		車両数													235
補助特別指定運行生活費	運行費	金額											57,214	117,775	
		事業者数												11	13
		系統数												58	95
	車購入費	金額												60,855	49,801
		事業者数												9	6
		車両数												12	10
安全事業費	運行対策補助金	金額									310,780	296,278	288,622		
		事業者数									32	36	23		
		車両数									71	58	56		
生活路線維持費補助金	第2種生活路線	運行費	金額	7,551,014	7,270,992	7,675,072	7,669,932	7,863,782	7,460,267	7,201,138	7,259,649	6,441,706	5,326,861	4,507,674	1,807,511
			事業者数	157	153	154	157	154	154	156	150	152	151	140	128
			系統数	4,573	4,422	4,255	4,195	4,255	4,107	4,074	4,041	3,775	3,477	3,190	2,352
		車購入費	金額	1,153,440	1,199,592	871,317	763,153	862,509	877,468	936,873	879,756	523,097	670,567	1,244,738	
			事業者数	79	75	65	61	61	61	63	67	38	50	71	
			車両数	271	282	205	194	191	205	213	207	122	145	201	
	第3種生活路線	運行費	金額	494,812	656,561	703,386	604,414	541,431	586,087	608,711	698,886	730,513	997,900	930,514	507,630
			事業者数	74	78	78	69	71	70	73	78	87	96	87	86
			系統数	451	568	653	634	523	540	645	691	824	1,226	1,152	1,114
		車購入費	金額	121,250	150,942	141,269	129,669	153,505							
			市町村数	57	73	68	62	69							
			車両数	83	103	97	87	103							
初年度開設	金額	10,878	14,669	8,427	3,385	11,101									
	市町村数	21	26	18	9	22									
	金額	1,030,470	1,189,507	1,305,014	1,422,212	1,566,120									
購入費等補助金	運行費	金額	1,030,470	1,189,507	1,305,014	1,422,212	1,566,120								
		市町村数	393	414	432	440	452								
合計			10,361,864	10,482,263	10,704,485	10,592,785	10,998,448	8,923,822	8,746,722	8,838,291	8,006,096	7,291,606	7,089,617	6,962,002	

項目		年度	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
維持生活費交通補助金	運行費	金額	6,500,200	6,659,166	6,399,684	6,459,550	6,672,235	6,575,841	6,796,189	6,326,243	6,304,551
		事業者数	204	206	219	217	217	213	208	202	202
		系統数	1,843	1,860	1,895	1,799	1,725	1,645	1,611	1,576	1,526
	車購入費	金額	818,237	629,517	779,720	689,787	746,781	1,095,511	1,125,637	1,376,903	36,927
		事業者数	95	97	80	71	81	83	95	29	
		車両数	203	193	131	139	128	161	160	198	66
補助特別指定運行生活費	運行費	金額		12,133	46,174	52,972	11,873				
		事業者数		5	10	10	7				
		系統数		5	24	24	20				
	車購入費	金額			38,694						
		事業者数			5						
		車両数			14						
生活交通補助金	運行費	金額						2,242			
		事業者数						2			
		系統数						2			
	車購入費	金額						7,906			
		事業者数						2			
		車両数						2			
路線合理化促進費	金額	金額							81,616	204,823	93,943
		事業者数							56	95	66
		系統数							392	748	486
合計			7,318,437	7,300,816	7,264,272	7,202,309	7,430,889	7,681,500	8,003,442	7,907,969	6,435,421

(注) 国土交通省資料による。

(表2) 地域公共交通確保維持改善事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

○平成23年度予算額：30,500百万円の内数

○事業内容

地域公共交通確保維持事業（陸上交通）

事業名	事業内容	補助率
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通等の確保・維持するために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業	1/2に相当する額以内の額
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金		
車両減価償却費等国庫補助金		

地域公共交通バリア解消促進等事業

事業名	事業内容	補助率
バリアフリー化設備等整備事業	公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業	1/3（ただし、ノンステップバス、リフト付バスについては、1/4又は当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/2を乗じて得た額のいずれか少ない額）
利用環境改善促進等事業	バリアフリー化されたまちづくりの一環としてより制約の少ないシステムの導入等地域公共交通の利用環境改善を促進するために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業	

地域公共交通調査事業

事業名	事業内容	補助率
地域公共交通調査事業	地域の公共交通に関する確保維持改善の取組であって、地域公共交通確保維持改善事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業	定額 (上限額2,000万円)

(表3) 平成22年度 バス運行対策費国庫補助金交付実績

(単位：千円)

局別	都道府県	生活交通路線維持費			車両減価償却費等			路線維持合理化促進費			合計	
		事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額	事業者数	系統数	金額	事業者数	金額
北海道	北海道	23	171	1,104,173				6	47	9,401	23	1,113,574
東北	青森	4	48	128,073							4	128,073
	岩手	3	57	183,620							3	183,620
	宮城	2	15	42,091							2	42,091
	秋田	3	27	89,879				1	10	2,380	3	92,259
	山形	2	28	104,865	2	4	3,000				2	107,865
	福島	3	48	117,694	1	5	2,105	3	48	7,324	3	127,123
	計	17	223	666,222	3	9	5,105	4	58	9,704	17	681,031
北陸信越	新潟	7	59	258,266							7	258,266
	富山	3	28	81,954	1	2	545	2	27	615	3	83,114
	石川	7	9	25,474				2	2	315	7	25,789
	長野	7	29	87,937	1	1	541	2	7	382	7	88,860
	計	22	123	453,631	2	3	1,086	7	36	1,312	22	456,029
関東	茨城	3	11	22,478							3	22,478
	栃木	3	15	38,303							3	38,303
	群馬	4	18	55,830	2	3	382				4	56,212
	埼玉	1	1	2,000							1	2,000
	千葉	8	26	93,151							8	93,151
	東京	1	6	40,416				1	6	1,041	1	41,457
	神奈川	2	3	19,966							2	19,966
	山梨	4	25	64,314							4	64,314
	計	25	102	336,458	2	3	382	1	6	1,041	25	337,881
中部	福井	5	28	99,838	1	2	250	4	27	4,138	5	104,226
	岐阜	6	43	170,048	3	3	972	3	20	2,690	6	173,710
	静岡	8	51	256,409	2	2	1,000	4	18	3,139	8	260,548
	愛知	5	18	111,553	1	1	325	2	5	1,445	5	113,323
	三重	2	37	253,588	1	5	2,156				2	255,744
	計	26	177	891,436	8	13	4,703	13	70	11,412	26	907,551
近畿	滋賀	3	9	40,303							3	40,303
	京都	5	22	100,683				3	19	6,299	5	106,982
	奈良	2	22	114,163	1	2	153				2	114,316
	和歌山	10	36	100,250				7	30	10,515	10	110,765
	兵庫	3	34	149,905	1	3	896	2	17	4,110	3	154,911
	計	19	122	505,304	2	5	1,049	12	66	20,924	19	527,277
中国	鳥取	2	32	104,789	1	5	3,486	1	14	1,607	2	109,882
	島根	4	23	82,878	1	1	625	1	11	2,870	4	86,373
	岡山	7	29	103,058				1	8	152	7	103,210
	広島	13	58	222,885	2	3	3,494	9	30	7,554	13	233,933
	山口	6	55	276,964				4	34	8,435	6	285,399
	計	26	187	790,574	4	9	7,605	12	91	20,618	26	818,797
四国	徳島	4	47	156,598				1	36	4,465	4	161,063
	香川	7	27	85,605	2	5	2,625				7	88,230
	愛媛	5	37	160,887	1	7	6,273	2	34	4,380	5	171,540
	高知	7	30	92,510				3	7	2,017	7	94,527
	計	19	138	495,600	3	12	8,898	5	76	10,862	19	515,360
九州	福岡	7	31	100,334							7	100,334
	佐賀	6	39	107,662	1	1	231				6	107,893
	長崎	8	40	110,939	1	1	80	6	34	8,174	8	119,193
	熊本	4	46	120,000							4	120,000
	大分	5	18	90,634	2	2	624				5	91,258
	宮崎	2	36	87,661	1	7	6,562				2	94,223
	鹿児島	7	81	405,299	1	1	312				7	405,611
計	31	282	1,022,529	4	11	7,809	6	34	8,174	31	1,038,512	
沖縄	沖縄	2	9	38,624	1	1	290	1	3	495	2	39,409
合計		202	1,526	6,304,551	29	66	36,927	66	486	93,943	202	6,435,421

(注) 事業者数・系統数の運輸局別計及び下欄合計は、重複分を差し引いた数字である。

資料：国土交通省

(表4) 平成22年度 地方バス路線維持費申請状況(都道府県・市町村単独補助)

(単位:千円)

局別	都道府県	都道府県単独補助						市町村単独補助						合計		対前年増減
		生活交通路線維持費			車両購入費			生活交通路線維持費			車両購入費			事業者数	金額	
		事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額	事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額			
北海道	北海道	16	87	111,152				24	495	1,925,271	1	1	3,000	27	2,039,423	154,347
	東北	青森						9	421	1,203,240				9	1,203,240	71,802
		岩手	3	52	79,982			11	261	501,313				12	581,295	3,503
		宮城	1	14	41,701			7	236	1,877,263				7	1,918,964	7,083
		秋田	3	152	269,028			5	215	747,962	1	1	2,500	5	1,019,490	-60,347
		山形	1	3	5,421			8	85	436,599				8	442,020	-18,719
		福島						4	330	987,207				4	987,207	-25,934
計	8	221	396,132			44	1,548	5,753,584	1	1	2,500	45	6,152,216	-22,612		
北陸信越	新潟	12	187	411,006			13	358	1,425,980	2	3	44,579	13	1,881,565	16,896	
	富山	1		25,108			3	20	278,324	1	1	1,600	3	305,032	5,208	
	石川	5	160	133,497	2	2	15,000	5	188	272,227	1	1	5,000	6	425,724	-29,833
	長野						14	415	985,893				14	985,893	17,325	
	計	18	347	569,611	2	2	15,000	35	981	2,962,424	4	5	51,179	36	3,598,214	9,596
関東	茨城						10	266	943,703				10	943,703	47,998	
	栃木	3	27	36,552			7	115	574,068				7	610,620	49,516	
	群馬	4	25	71,601	1	1	7,500	18	296	1,451,664	5	5	45,796	20	1,576,561	0
	埼玉	1	3				17	325	2,173,335	1	2	2,400	17	2,175,735	14,428	
	千葉	5	13	57,022	1	1	3,800	18	253	1,229,412	1	1	500	18	1,290,734	91,137
	東京	1	3	89,625				11	123	1,507,715	1	3	10,000	11	1,607,340	10,723
	神奈川						7	84	1,036,072				7	1,036,072	-80,072	
	山梨	1	3	8,381				6	218	520,730				6	529,111	-15,856
	計	15	74	263,181	2	2	11,300	94	1,680	9,436,699	8	11	58,696	96	9,769,876	117,874
中部	福井	2	16	115,789				15	144	721,535	1	6	4,194	15	841,518	75,838
	岐阜	5	113	385,922				10	249	1,556,871				10	1,942,793	20,476
	静岡	4	11	97,150				10	435	1,930,845	1	10	3,129	11	2,031,124	168,034
	愛知						11	247	2,761,761				11	2,761,761	470,726	
	三重	3	386	985,237				2	6	41,576				4	1,026,813	-233,739
計	14	526	1,584,098				48	1,081	7,012,588	2	16	7,323	51	8,604,009	501,335	
近畿	滋賀	1	2	25,979				6	411	1,174,474	2	2	5,322	6	1,205,775	-40,725
	京都	1	7	23,359				4	118	445,940				4	469,299	6,020
	大阪	2	38	172,267	1	5	11,772	7	94	919,467				8	1,103,506	-39,729
	奈良	1	3	49,746	1	2	153	2	106	509,052				2	558,951	-11,920
	和歌山	1	1	6,044				13	175	543,667				13	549,711	-11,735
	兵庫	5	75	195,162				10	238	1,263,705	2	4	14,516	10	1,473,383	43,508
計	11	126	472,557	2	7	11,925	42	1,142	4,856,305	4	6	19,838	43	5,360,625	-54,581	
中国	鳥取	2	50	312,184				2	194	375,568				2	687,752	-14,224
	島根	3	30	56,153	2	3	2,525	11	238	721,405	1	2	4,895	11	784,978	-19,827
	岡山	6	65	92,013				12	109	469,409	1	1	6,800	12	568,222	94,784
	広島	9	60	83,386				20	519	1,538,415	1	2	5,332	21	1,627,133	-108,856
	山口	2	6	11,915				6	432	1,670,963				6	1,682,878	108,901
計	22	211	555,651	2	3	2,525	51	1,492	4,775,760	3	5	17,027	52	5,350,963	60,778	
四国	徳島						8	128	470,873				8	470,873	60,364	
	香川	3	16	117,320	1	4	5,000	4	25	170,532	1	1	7,500	4	300,352	-64,779
	愛媛	4	32	215,268	1	1	15,000	6	142	247,224				6	477,492	9,127
	高知	1		62,714	1	1	17,200	12	233	534,463	2	2	16,224	12	630,601	956
計	8	48	395,302	3	6	37,200	30	528	1,423,092	3	3	23,724	30	1,879,318	5,668	
九州	福岡						8	143	830,395				8	830,395	24,008	
	佐賀	2	23	7,475				4	151	411,659	1	6	75,000	4	494,134	94,703
	長崎	9	30	100,438				15	429	891,619	1	3	47,870	16	1,039,927	83,222
	熊本	1	63	197,653				6	417	2,523,089				6	2,720,742	143,902
	大分	1	6	14,517	1	2	15,000	9	252	567,148				9	596,665	108,508
	宮崎	1	1	517				4	114	374,785				4	375,302	22,313
	鹿児島	4	80	286,627				6	38	346,935				6	633,562	38,439
計	18	203	607,227	1	2	15,000	52	1,544	5,945,630	2	9	122,870	53	6,690,727	515,095	
沖縄	沖縄	5	25	138,961	1	1	280	4	18	127,239	1	1	4,500	7	270,980	30,692
合計	計	135	1,868	5,093,872	13	23	93,230	424	10,509	44,218,592	29	58	310,657	440	49,716,351	1,318,192

(注) 旧80条関係は非集計

日本バス協会調べ:平成23年3月10日現在

※対前年増減は、平成22年度申請と平成21年度実績の差である。



## 5. 乗合バス運賃

### (1) ICカードの導入および営業政策的な割引について

#### ① ICカードシステムの導入状況

ICチップが内蔵されたICカードは、定期入れに入れたままカードリーダーにかざすだけで運賃収受が可能のため、利用者、乗務員の負担が軽減される。さらに、主な公共交通機関が1枚のカードで利用できることから、利用者の減少が続いているバス事業者にとっては利用者の増加が期待されている。

平成23年4月現在、昨年と比べ17事業者増加し全国で178事業者が導入している。

平成23年4月1日現在

都道府県	実施事業者	導入年月日	名称	サービス内容
北海道	道北バス	11.11.30	Doカード	乗継割引 デポジット500円
	北海道北見バス	15.3.12	ICバスカード	乗継割引 ポイント制
福島	福島交通	13.4.1	バスICカード	乗継割引 ポイント制
茨城	日立電鉄交通サービス	19.10.1	でんてつハイカード	乗継割引(1時間以内乗継の場合、2回目乗車運賃より一律30円[小児20円]割引)
東京 神奈川 千葉 埼玉 その他	東京都交通局、東急バス、京王電鉄バス、関東バス、西武バス、京成バスなど74社	19.3.18	PASMO(バスモ)	バス利用特典サービス (ポイント制)
東京	京王電鉄バス (京王バスグループ全5社)	23.2.1	モットクバス	設定運賃区間 170円～350円 ※(350円は全線フリー定期券)
新潟	新潟交通	23.4.24	りゅーと	ポイント制
山梨	山梨交通 山交タウンコーチ	12.2.28	バスICカード	乗継割引 ポイント制 ポストペイ
		12.8.1		
石川	北陸鉄道、ほくてつバス、北鉄金沢中央バス、加賀白山バス	16.12.1	ICa(アイカ)	乗継割引 ポイント制
岐阜	岐阜乗合自動車 岐阜バスコミュニティ	18.12.1	ayuca(アユカ)乗車券	昼間割引 乗継割引 ポイント制
		19.3.16	ayuca定期	SF機能付可能
静岡	遠州鉄道	16.8.20	ナイスバス	1,000～10,000円 入金額に応じてプレミアム額有り (一般、学生別)
〃	しずてつジャストライン	18.3.1	LuLuCa(ルルカ)	チャージ金額によるプレミアムサービス
滋賀	近江鉄道	15.4.1	バスICカード	
大阪 京都 兵庫 その他	大阪市交通局、高槻市交通部、京阪バス、阪急バス、大阪空港交通など17社	18.2.1	PiTaPa(ピタパ)	ポイント制 ICOCAの利用も可能
兵庫	神姫バス 神姫ゾーンバス 新姫グリーンバス	18.1.20	NicoPa(ニコパ)	・乗継割引 ・PiTaPa、ICOCAも使える(割引なし) ・グループカード(ポイントカード)サービス
		18.10.20		
		21.7.1		
		18.2.1	モバイルNicoPa	乗継割引
	伊丹市交通局	20.4.1	itappy(イタッピー)	乗継割引
奈良	奈良交通、エヌシーバス	16.12.15	CI-CA(シーカ)	乗継割引 ICOCA、PiTaPa使用可
岡山	岡山電気軌道、両備バス、下津井電鉄、中鉄バス(一部路線)	18.10.1	Hareka(ハレカ)	乗継割引 利用額積算割引 誕生日割引

都道府県	実施事業者	導入年月日	名 称	サービス内容
広島	広島電鉄、広島バス、広島交通、芸陽バス、鞆鉄道、備北交通、中国ジェイアールバス、呉市交通局、エイチデー西広島、広交観光、中国バス	20. 1. 26	PASPY (バスビー)	PASPY割引 (乗車毎に運賃の最大10%を割引) 乗継割引 障害者割引
	石見交通	22. 8. 2		
香川	ことでんバス	17. 2. 2	IruCa (イルカ)	回数割引 (フリー・シニア・スクール) 電車⇄バス乗継割引
愛媛	伊予鉄道	17. 8. 1	ICい〜カード	(フリー・シニア・スクール) 乗車時運賃を約10%割引
高知	高知県交通 県交北部交通 土佐電気鉄道 土佐電ドリームサービス	21. 1. 25	ICですかカード	ポイント制 バス電車共通 障害者割引 オートワンデイ
			ICですかカード定期券	
福岡	西日本鉄道、西鉄バス北九州、西鉄バス宗像、西鉄バス久留米、西鉄バス大牟田、西鉄バス二日市、西鉄バス筑豊、西鉄バス佐賀、西鉄高速バス 昭和自動車	20. 5. 18	nimoca (ニモカ)	乗継割引 ポイント制
		22. 2. 27		
福岡	北九州市交通局	13. 9. 20	ひまわりバスカード	乗継割引 プレミアム制
長崎	長崎自動車、長崎県交通局、西肥自動車、佐世保市交通局、島原鉄道、さいかい交通 長崎県央バス、させほバス	14. 1. 21	長崎スマートカード	乗継割引 ポイント制
		21. 12. 1		
		17. 12. 12	モバイル長崎スマートカード	
大分	大分バス、大分交通 亀の井バス	22. 12. 26	めじろんmonica	
		23. 3. 20		
宮崎	宮崎交通	14. 10. 10	宮交バスカ	乗継割引 ポイント制
鹿児島	いわさきコーポレーション いわさきバスネットワーク	17. 4. 1	いわさきICカード	
	南国交通、ジェイアール九州バス 鹿児島市交通局	17. 4. 1	Rapica (ラピカ)	乗継割引 ポイント制

178社

## ② 最近の主な営業政策的特殊乗車券

(平成21年4月1日～)

## イ. 特殊定期

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
宮 城	仙台市交通局	22. 4. 1	学都仙台 フリーパス	仙台市バス又は仙台市バスと仙台市地下鉄が全線乗り放題となる通学定期券	市バスフリーパス 中学生以上 1ヶ月 5,000円 3ヶ月 15,000円 小学生以下 1ヶ月 2,500円 3ヶ月 7,500円 市バス・地下鉄フリーパス 中学生以上 1ヶ月 10,000円 3ヶ月 30,000円 小学生以下 1ヶ月 5,000円 3ヶ月 15,000円

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
埼玉	国際興業	22. 4. 1	埼大東上線連絡定期券	志木駅東口・北朝霞駅から埼玉大学へ向かう路線の乗車が可能。	(通勤) 1ヵ月 10,800円 3ヵ月 30,780円 (通学) 1ヵ月 8,640円 3ヵ月 24,620円
千葉	京成バス	21. 4. 1	柏井PASS	柏井線全線(西船橋駅～下総中山駅～柏井四丁目～市営霊園～保険医療福祉センター)	1ヵ月 7,000円
千葉 東京 埼玉	東武バスイースト 東武バスウエスト	21. 4. 1	小・中学生フリー定期券	東武バスイースト(ウエスト)管内全路線利用可能(コミュニティ・高速・深夜急行を除く)小・中学生を対象とした割引通学定期券。	小学生 1年パス 30,000円 半年パス 16,000円 中学生 1年パス 60,000円 半年パス 32,000円
東京 埼玉	東武バスセントラル	21. 4. 1	学生フリー手形	東武バスセントラル全路線(一部除く)利用可能。学生「小学・中学・高校・大学」を対象とした割引通学定期券。	小学生 1年パス 30,000円 半年パス 16,000円 中学生以上 1年パス60,000円 半年パス32,000円
東京 埼玉	西武バス・西武自動車	22. 4. 1	学トク定期券(学生特別割引定期券)	学生対象の特別割引定期券。西武バス一般路線及び西武自動車の全線利用可能。	一般用 年度 40,000円 1学期 16,000円 2学期 15,000円 3学期 11,000円 1ヶ月 3,900円 小学生用 年度 20,000円 1学期 8,000円 2学期 7,500円 3学期 5,500円 1ヶ月 1,950円
埼玉	国際興業	22. 3. 19	通学特別地区特殊定期券	弊社飯能営業所管内のバスを通学でご利用する学生のみ発売可能。弊社が発行している「ばすく〜る365」定期券代が100,000円を超える場合、飯能市が定期券代の一部を負担する。	飯能市が定めた規程に従い、100,000円を超える場合、市が定期券代の一部を負担
神奈川	神奈川中央交通 湘南神奈交バス 津久井神奈交バス 横浜神奈交バス 相模神奈交バス 藤沢神奈交バス	21. 4. 1	グリーンエコバス	企業法人向け一括購入通勤6ヵ月定期券(カーボンオフセット導入)	32.8%割引
	箱根登山バス	22. 3. 20	環境定期券	利用可能エリア内で土曜、日曜、祝日、当社の通勤定期をお持ちのお客様とご家族は割引運賃	大人 100円 小人 50円
	川崎鶴見臨港バス	22. 4. 1	臨港バス全線学生応援バス	通学(大人)のみ、最大12ヶ月定期券(毎年4月1日～30日の間に限り発売、有効期限はいずれも翌年3月31日)	60,000円
神奈川	伊豆箱根バス	22. 10. 1	環境定期券	利用可能エリア内で土曜、日曜、祝日、当社の通勤定期をお持ちのお客様とご家族は割引運賃	大人 100円 小人 50円
岐阜	岐阜乗合自動車	21. 10. 1	「エコ家族割」定期券	大人普通通勤定期券所持者と同伴するその家族の運賃が安くなる制度	大人 100円 小人 50円
島根	一畑バス	22. 3. 15	カンガルーバス	土・日・祝日限定で一畑バス、一畑電車乗り放題の6ヶ月定期券(幼児1名と養育者1名のセット券)一部除外路線、除外日あり	3,500円
長崎	島原鉄道	22. 4. 11	Shimatetsuフリーパス	成人向けフリー乗車券、毎月第2・第4日曜日の何れか1日に限り当社の鉄道・バス・フェリーが乗り放題(高速バス・高速船・自動車の航送を除く)	1,000円
佐賀	昭和自動車	22. 4. 1	「通学フリー定期」	佐賀県内の学校に通う学生(小・中・高・大)を対象とし、通学フリー定期を降車時運転士に提示すれば佐賀県内の全路線(都市間輸送は除く)に乗車できる。	1ヶ月 8,000円 3ヶ月 22,000円
大分	大分交通	21. 4. 1	高校生限定一年間通学定期券	宇佐市及び豊後高田市内の高校に通学する生徒が対象。路線限定とした1年間の定期。発売期間は、4/1～4/30の1ヶ月間	基準運賃の75%

ロ. 高齢者定期券

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
北海道	くしろバス	21.10.1	シルバー定期券65	満65歳以上を対象にした全線乗り放題定期券。さらに、阿寒バスの路線バス(旧釧路市、釧路町、阿寒町)で利用できる。但し、都市間バス、空港連絡バス、定期観光バスは利用できない。	3ヶ月 12,000円 6ヶ月 22,800円
佐賀	昭和自動車	22.4.1	「昭和のシルバーバス」	満65歳以上の方を対象として、昭和のシルバーバスを降車時に表示すれば佐賀県内の全路線(都市間バスを除く)に1乗車100円で利用できる。	6ヶ月 10,000円 12ヶ月 20,000円

ハ. 営業政策乗車券

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
北海道	沿岸バス	21.5.1	増毛・豊富間定期路線バスフリーきっぷ(萌えっ子フリーきっぷ)	増毛町～豊富町にまたがる主要路線バスが乗り放題となる1日及び2日フリー乗車券	1日券 2,300円 2日券 3,200円
宮城	仙台市交通局 宮城交通	21.9.1～ 21.11.30	ゴールデンウィークecoきっぷ	ゴールデンウィーク期間中、仙台圏内の仙台市バス、宮城交通バス、仙台市地下鉄が利用できる一日乗車券(提携施設の使用料割引券付き)	大人 1,000円 小児 500円
			秋のジュニアバス	小学生・中学生限定の、仙台圏内の仙台市バス、宮城交通バス、仙台市地下鉄が利用できる一日乗車券(乗車券の提示により、提携施設の使用料が無料または割引となる)	中学生 700円 小学生 500円
	宮城交通	21.12.1～ 22.2.28	東北おトクバス	東北管内高速バス3日間乗り放題	大人 9,000円
千葉 神奈川	東京空港交通 京浜急行バス 京成バス	23.3.1～ 23.8.31	YCATヤング2000	YCAT⇄成田空港を利用する12～25歳	2,000円
			YCATシニア2000	〃 65歳以上	
			YCAT当日往復割引	乗車券購入日にYCAT⇄成田空港を往復(日帰り限定)	大人 4,000円 小人 2,000円
東京 千葉	東京空港交通	21.4.1	リムジン&メトロバス(2日券用)	リムジンバス成田空港～都心間の片道乗車券(2,700円～3,000円区間)2枚と東京メトロ2日乗車券のセット	6,000円(小児の設定なし)
			TCATヤング割引	TCAT⇄成田空港を利用する12～25歳	2,000円
		23.3.1～ 23.8.31	TCATシニア割引	〃 65歳以上	
			TCAT当日往復割引	乗車券購入日にTCAT⇄成田空港を往復(日帰り限定)	大人 3,400円 小人 1,700円
東京 長野	東京空港交通 松本電気鉄道 京王電鉄バス	21.4.25	松本成田空港きっぷ	中央高速バス「松本～新宿線」とリムジンバス「新宿～成田空港線」のセット	大人 5,500円 小人 2,750円
			22.10.21	松本羽田空港きっぷ	中央高速バス「松本～新宿線」とリムジンバス「新宿～羽田空港線」のセット
	東京空港交通 川中島バス 京王電鉄バス	23.3.1	長野成田空港きっぷ	高速バス「長野～新宿線」とリムジンバス「新宿～成田空港線」のセット	大人 5,900円 小人 2,950円
			長野羽田空港きっぷ	高速バス「長野～新宿線」とリムジンバス「新宿～羽田空港線」のセット	大人 4,100円 小人 2,050円
神奈川	横浜市交通局	21.10.1	お買い物バス	7・29・31系統にて、「おおぐち通商店街」へ買い物目的で乗車いただくと帰りの乗車料金が無料。	210円(往路のみ)
石川	北陸鉄道グループバス会社全社	21.7.19～ 21.8.31	わんぱくフリーバス	夏休み期間限定。対象は小学生のみ。利用者が設定した1週間の間、石川県内のグループバス路線、鉄道線について一部を除き、自由に乗り降り可能	700円 特急・急行線も利用する場合は1,500円

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
静 岡	伊豆箱根バス	21. 9. 1	富士見路乗車券	通用 2 日間	大人 2,340円 子供 1,170円
		21.10. 1	ワンデー・ツーデーバスフリー	箱根地区で乗り継ぐ	大人 1,700円・2,000円 子供 800円・1,000円
		23. 2.23	富士山満喫きっぷ	富士山観光スポットへのアクセスに必要な切符を1枚にまとめ、割安感のある価格で販売することにより、公共交通による周遊型富士山観光需要を創出するため	大人 3,000円 子供 1,500円
			富士山フリーきっぷ		名古屋・京都・大阪市内 大人 2,300円 子供 1,110円
	富士山きっぷ				
しずてつジャストライン	22. 7.17	静岡1Dayバス	富士山静岡空港アクセスバス3路線、静岡・清水地区発着路線全線の片道600円区間内全線（一部路線・区間を除く）	大人 2,000円 子供 1,000円	
		22. 4.24	電車・バス1日フリー乗車券	静鉄電車全線、静岡・草薙・東静岡・清水駅を起点とした、片道600円区間内全線（一部路線・区間を除く）	大人 1,200円 子供 600円
大 阪	大阪空港交通	23.3.1～ 24.3.31	大阪楽々きっぷ	リムジンバス大阪伊丹空港～大阪市内渡の片道乗車券と大阪市営交通1日フリー乗車券のセット	1,200円（小児の設定なし）
鳥 取 大 阪	日本交通	22. 1. 9	関空＝OCAT＝山陰方面乗継きっぷ	鳥取・倉吉・米子から、OCAT乗継で関空リムジンバスとのセット販売	割引率20% (700～900円OFF)
福 岡	西日本鉄道 西鉄バス久留米 西鉄バス大牟田 西鉄バス筑豊 西鉄バス二日市 西鉄バス宗像	22. 4. 3	ホリデーワンコインバス	土・日・祝日専用の福岡都市圏の西鉄バス1日乗車券	500円
		23.2.10 ～24.2.9	FUKUOKA 1DAY PASS	西鉄グループ（北九州・大牟田除く）の一般路線バスと西鉄電車が任意の1日限り乗り放題の乗車券	1,500円
	九州急行バス	22. 1. 8	長崎龍馬乗車券（期間限定）	平成22年1月8日から平成23年1月10日まで、長崎歴史文化博物館で開催される長崎奉行所龍馬伝館の入場券をセットにして発売。	4,500円
佐 賀	佐賀市交通局	21. 4. 1	(商店街との連携)	佐賀市中心市街地共通駐車サービス券(100円券、200円券)がバス乗車券として利用することができる。	
		22. 7.21	ノりのりきっぷ（夏休み）	中・高校生限定の夏休み期間中、全線フリー定期	3,000円
		22.12.25	ノりのりきっぷ（冬休み）	中・高校生限定の冬休み期間中、全線フリー定期	1,000円

## 二. 乗り継ぎ乗車券

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
埼 玉	国際興業	22. 4. 1	朝霞市コミュニティバス乗継券	朝霞市コミュニティバスの朝霞市役所・北朝霞駅前・わくわくどーむ、各停留所において他の朝霞市コミュニティバスに乗り継ぐ場合、乗継券を乗務員が発行し割引運賃にて乗車できる。	大人 50円 小人 30円

## ホ. 運転免許証返納者割引

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
北海道	くしろバス	21.10. 1	グリーン定期70	満70歳以上であり、かつ運転免許証を自主返納した事を証明できる方を対象にした全線乗り放題定期券。さらに、阿寒バスの路線バス（釧路市、釧路町）で利用できる。但し、都市間バス、空港連絡バス、定期観光バスは利用できない。	6ヶ月 15,000円
秋 田	羽後交通 秋田中央交通 秋北バス	22. 6. 1	とくとく回数券	満65歳以上であり、かつふれあい塾の受講者もしくは運転免許証を自主返納した事を証明できる方	とくとく回数券1,200円分を1,000円に割引

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
東 京	京成グループ（バス事業16社）・船橋新京成バス・習志野新京成バス・松戸新京成バス・千葉中央バス・成田空港交通・千葉海浜交通・千葉内陸バス・東京ベイシティ交通・ちばフラワーバス・ちばレインポーバス・ちばシティバス・ちばグリーンバス・京成タウンバス・京成トランジットバス・京成バスシステム	22. 8. 1	ノーカー・アシスト優待証	70歳以上の旅客で、交付後1年以内の「運転経歴証明書」をお持ちの方に、運賃支払い時に提示すると路線全線を半額で乗車できる優待証を発行	発行手数料500円
富 山	加越能バス	21. 9. 1	高齢者運転免許自主返納支援事業	高岡市では運転免許を自主返納される満70歳以上の方を対象 市が2万円相当を支援し、万葉線回数券、加越能バス回数券、JRオレンジカード、タクシー利用券の中から、ご希望の乗車券を交付します。	
		23. 4. 1	〃	南砺市では、運転免許を自主返納される高齢者を対象に市が20,000円を支援し加越能バス回数券を交付します。	
		〃	射水市では、運転免許を自主返納される高齢者を対象にコミュニティバス等無料乗車証を交付します。（交付を受けた日から2年を経過する日の属する月の末日まで無料）		
三 重	三重交通、三交伊勢志摩交通、三交南紀交通、八風バス、三重急行自動車	23. 1. 20	セーフティーバス	65歳以上で運転経歴証明書をお持ちの方、左記三重交通グループ各社の路線バス乗り放題（ただし、高速バス、空港バス、市町村が運営するコミュニティは除く）	6ヶ月 30,000円 1年間 50,000円
兵 庫	淡路交通	21. 4. 1	高齢者運転免許返納者割引	高齢者（65歳以上）かつ運転経歴証明書（運転免許返納後に公安委員会への申請により公布）を提示した旅客に対し、運賃を50%割引する。	運賃を50%割引
	阪神バス	21. 12. 1	高齢者運転免許返納者割引	65歳以上で運転経歴証明書に記載されている住所が兵庫県内の方 運転経歴証明書を提示した旅客に対し、運賃を50%割引する。（現金での乗車のみ割引対象）	一般路線バス全線 210円→110円 （神戸特区・大阪特区： 200円→100円）
島 根	石見交通	21. 4. 1	運転免許返納者バス	運転経歴証明書を提示された65歳以上の方（東京・大阪・広島・茨城は除く）	通常料金の半額
岡 山	岡山県バス協会	22. 2. 1	高齢者運転免許返納者割引	おかやま愛カードを持つ65歳以上の方	岡山県内全バス路線で運賃原則半額
香 川	琴参バス	22. 10. 1	高齢者運転免許返納者割引	運転経歴証明書を提示された60歳以上の方	〃
高 知	ジェイアール四国バス	23. 3. 12	運転免許返納者割引	運転免許証を自主返納された方で、バス降車時に運転経歴証明書を提示すると運賃を半額割引にします。	普通旅客運賃の半額割引します。
福 岡	堀川バス	22. 10. 1	高齢者運転免許返納者割引	平成22年10月1日以降、65歳以上で公安委員会発行の運転免許証の返納による取消通知書を持参された方に対し、割引乗車証を発行する。降車時に割引乗車証を提示すれば、全路線普通旅客運賃が半額。	
熊 本	九州産交バス	21. 10. 1	免許返納者割引乗車証	天草地域に在住の65歳以上で運転経歴証明書を取得し、産交バスが発行する免許返納者割引乗車証をお持ちの方（降車時に免許返納者割引乗車証を提示） 天草地域を走る一般路線バス全線・快速うしお号・快速あまくさ号	普通旅客運賃の半額割引 割引乗車証の取得日から2年

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
大 分	大分交通 亀の井バス	22. 4. 1	別府市高齢者運転免許自主返納支援制度	運転免許証を自主返納した70歳以上の市民に、1万円分(11,700円)の大分共通バスカードを給付(但し、1回限り)している。	1万円分(11,700円)の大分共通バスカードを給付(但し、1回限り)
宮 崎	宮崎交通	20. 4. 1	高齢者の運転免許証返納メリット制度	65歳以上で運転経歴証明書をお持ちの方。免許証返納カードの発行 悠々バス(高齢者用定期・65歳以上)が半額で購入できる。	3ヶ月定期 4,500円 6ヶ月定期 7,500円

#### へ. その他

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
青 森	八戸市交通部	21.12.1～ 22.5.31	ワンデー☆キャン・バス	八戸市営バス及び南部バスの市内全路線が乗り放題となる大学生向けの一日乗車券方式の乗車券を期間限定で販売。	1枚 600円
		22.12.1～ 22.5.31 22.12.1～ 23.11.30	キャン☆バス・フォー	八戸市営バス及び南部バスの市営全路線が4回まで乗降可能となる大学生向けの4枚綴りの乗車券を期間限定で販売。	4枚綴り 600円
		23.3.15～	J・エコバスポート	八戸市営バス全路線が、夏・冬・春休み期間中に一日乗り放題となる乗車券を中学生を対象として販売。	1枚 300円
		23.3.15～	親子DE探検エコバスポート	八戸市営バス全路線が、夏・冬・春休み期間中に一日乗り放題となる乗車券を、小学生と同伴する保護者を対象として販売(2人1組でなければ使用不可)。	1枚 600円
		23.3.1～	金バス10	祝日を含む毎週金曜日の10時以降に降車する場合に限り、八戸市営バス及び南部バスの市内全路線が乗り放題となる乗車券。	大人 1枚 600円 小人 1枚 300円
宮 城	ミヤコーバス	21.11. 1	土・日往復割引	仙台～気仙沼間のバスで、土、日のみ往復運賃を割引するもの。	2,000円
福 岡	西日本鉄道	21.5.1～ 21.5.31	グランドバス65 (定額給付金対応商品)	西鉄グループの一般路線バスが乗り放題となる高齢者向け全線フリー定期券を、65歳以上の給付額(20,000円)と同額で販売。	6ヵ月 20,000円 (通常価格23,000円、割引率約13.0%) ※1・3・12ヵ月は通常価格
		21.6.1～ 21.12.31	ホリデーアクトバス (定額給付金対応商品)	西鉄グループの一般路線バスが土・日祝日に限り乗り放題になるほか、高速・特急バス17路線が通常運賃の半額で乗車可能となる定期券。期間限定で給付金と同額にて販売。	7ヵ月 12,000円 ※販売は21.5.1～21.7.31
	堀川バス	23. 3.12	一日乗車券	土曜・日曜・祝日に限り、堀川バス全路線が一日乗り放題。適用日当日のみの販売	大人 1,000円 小人 500円

## (2) 地方自治体の補助による敬老乗車券

(表1) バス式敬老乗車券

県名	都市名	年齢	対象事業者
北海道	稚内市	70歳以上	宗谷バス
	礼文町	〃	〃
	利尻町	〃	〃
	利尻富士町	〃	〃
	猿払村	〃	〃
	頓別町	〃	〃
	中頓別町	75歳以上	〃
	枝幸町	70歳以上	〃
	旭川市	〃	北海道中央バス、道北バス 旭川電気軌道、空知中央バス
	滝川市	75歳以上	北海道中央バス、空知中央バス
	神楽町	65歳以上	北海道中央バス
	泊村	70歳以上	〃
	夕張市	〃	夕張鉄道
	苫小牧市	〃	苫小牧バス
	江部川町	65歳以上	函館バス
	乙部町	70歳以上	〃
	函館市	〃	道南バス
	洞爺湖町	〃	〃
日高町	〃	〃	
士別市	74歳以上	道北バス、士別軌道	
美瑛町	65歳以上	道北バス	
和歌町	70歳以上	〃	
厚岸町	〃	名士バス	
浦幌町	〃	あつまバス	
根室市	〃	道南バス	
北見市	70歳以上	ジェイ・アール北海道バス 根室交通 北海道北見バス	
青森	青森市	70歳以上	青森市、ジェイアールバス東北
	今別市	〃	青森市
	三八戸市	〃	十和田観光電鉄 八戸市、南部バス
秋田	秋田市	70歳以上	秋田中央交通
	能代市	〃	秋北バス
	藤沢市	〃	〃
	横手市	〃	羽後交通
	大湯市	〃	〃
利根市	〃	〃	
長野	松本市	70歳以上	アルピコ交通
富山	富山市	65歳以上	富山地方鉄道
石川	小松市	65歳以上	小松バス
福井	福井市	65歳以上	京福バス
埼玉	小鹿野町	77歳以上	西武観光バス
東京	東京都	70歳以上	東京都、京王電鉄バス 東急バス、西東京バス 東武バスセントラル、立川バス 京成バス、シティバス立川 京浜急行バス、西武バス 京王バス南、国際興業 小田急バス、日立自動車交通 関東バス、神奈川中央交通 京王バス東、羽田京急バス 京王バス中央、京王バス小金井 新日本観光自動車 東急トランセ、京成タウンバス 朝日自動車、大島旅客自動車 三宅村、八丈町 小田急シティバス フジエクスプレス
	港区	70歳以上	〃
神奈川	横浜市	70歳以上	横浜市、小田急バス 神奈川中央交通、京浜急行バス 江ノ電バス横浜、東急バス 川崎鶴見臨港バス、相鉄バス 横浜京急バス、横浜神奈交バス 大新東、フジエクスプレス 横浜交通開発
	川崎市	70歳以上	川崎市、京浜急行バス 神奈川中央交通、小田急バス 川崎鶴見臨港バス、東急バス 羽田京急バス
山梨	大月市	65歳以上	富士急山梨バス
	岐阜市	70歳以上	岐阜乗合自動車
岐阜	岐阜市	65歳以上	濃飛乗合自動車
	高山市	〃	〃
愛知	名古屋市	65歳以上	名古屋市 名古屋ガイドウェイバス
京都	京都市	70歳以上	京都市、京都バス 京阪京都交通、京阪バス 京阪シティバス、阪急バス 京阪宇治バス、近鉄バス 西日本ジェイアールバス ヤサカバス(醍醐コミュニティバスのみ)
大阪	大阪市	70歳以上	大阪市
	高槻市	70歳以上(ICカード)	高槻市
兵庫	神戸市	70歳以上(ICカード)	神戸市、神姫バス、阪急バス 山陽電気鉄道 神鉄バス、神姫ゾーンバス 神戸交通振興(山手線のみ) 阪神バス
	伊丹市	70歳以上	伊丹市
	明石市	〃	明石市、山陽電気鉄道、神姫バス
	尼崎市	〃	尼崎市
	神姫バス	75歳以上	神姫バス
	阪急バス	70歳以上	阪急バス
	全但バス	〃	全但バス
	〃	〃	〃
	全但バス、阪急バス	〃	全但バス、阪急バス
	阪神バス、阪急バス	〃	阪神バス、阪急バス
奈良	奈良市	70歳以上	奈良交通
	王寺町	〃	〃
	明日香村	〃	〃
和歌山	和歌山市	70歳以上	和歌山バス、和歌山バス那賀
島根	松江市	65歳以上	松江市
広島	尾道市	73歳以上	おのみちバス
	三原市	70歳以上	芸陽バス、中国バス、鞆鉄道 呉市
山口	岩国市	70歳以上	岩国市、防長交通
	宇部市	〃	宇部市、船木鉄道
	防長市	〃	防長交通、中国ジェイアールバス
	サンデン交通	〃	サンデン交通
徳島	徳島市	70歳以上	徳島市
鳴門市	〃	鳴門市	
小松島市	〃	小松島市	
福岡	福岡市	65歳以上	昭和自動車
	糸島市	〃	〃
佐賀	佐賀市	75歳以上	佐賀市、昭和自動車
長崎	佐世保市	75歳以上	佐世保市、西肥自動車 させぼバス
熊本	熊本市	70歳以上	九州産交バス、産交バス
	荒尾市	〃	熊本電気鉄道、熊本バス 荒尾市
宮崎	宮崎市	70歳以上	宮崎交通
鹿児島	鹿児島市	70歳以上(ICカード)	鹿児島市
	徳之島三島 沖永良部島	75歳以上 70歳以上	いわさきコーポレーション 南国交通 ジェイアール九州バス 徳之島総合陸運 沖永良部バス企業団



(表1-2) 回数券式(バスカード含)

(平成23年3月末現在)

県名	都市名	年齢	対象事業者	
北海道	帯広市 士幌町 池田町 鹿追町 釧路市 釧路町 厚岸町 浜中町 羅臼町 弟子屈町 標別町 網走町	70歳以上	十勝バス、北海道拓殖バス	
		〃	〃	
		〃	十勝バス	
		〃	北海道拓殖バス	
		〃	くしろバス	
		〃	〃	
		〃	くしろバス	
		〃	〃	
		〃	阿寒バス	
		〃	〃	
		〃	〃	
		〃	〃	
		〃	〃	
		〃	〃	
	〃	〃		
	遠軽町 湧別町	70歳以上	根室交通、阿寒バス 網走交通バス、網走バス 北海道北見バス	
		〃	北紋バス、北海道北見バス 北紋バス、北海道北見バス 網走バス	
		70歳以上	北紋バス、北海道北見バス	
			〃	
		上湧別町 滝上町 丸瀬布町 津別町 東神楽町 上川町 佐呂間町 遠別町 豊富町 小平町 紋別市	70歳以上	旭川電気軌道 道北バス 網走バス、北海道北見バス 沿岸バス
			〃	〃
			〃	沿岸バス、てんでつバス 名士バス、北海道北見バス
			75歳以上	北紋バス
			70歳以上	道北バス
			80歳以上	北海道中央バス
			70歳以上	ジェイ・アール北海道バス ニセコバス
札幌市			70歳以上	北海道中央バス、じょうてつ 夕張鉄道、ばんけいバス ジェイ・アール北海道バス
	〃		北海道中央バス	
	〃		道北バス	
	〃		北海道中央バス	
	〃		道南バス	
	〃	〃		
砂川市 石狩市 剣淵町 千歳市 新冠町 新ひだか町 具知安町	75歳以上	北海道中央バス		
	70歳以上	〃		
	〃	道北バス		
	〃	北海道中央バス		
岩手	二戸市 一関市 奥州市衣川区 北上市	70歳以上	岩手県北自動車、南部バス ジェイアールバス東北 岩手県交通	
		〃	〃	
		〃	〃	
宮城	仙台市 白石市	70歳以上	宮城交通、仙台市 ミヤコーバス	
		〃	〃	
新潟	糸魚川市 佐渡市	70歳以上	糸魚川バス	
		75歳以上	新潟交通佐渡	
長野	松本市 須坂市 野沢温泉村	70歳以上	長電バス	
		〃	〃	
		〃	〃	
石川	金沢市	70歳以上	北陸鉄道	
栃木	宇都宮市	75歳以上	関東自動車、東野交通 ジェイアールバス関東	
群馬	県内全域	65歳以上	群馬中央バス、群馬バス 上信電鉄、関越交通 日本中央バス、永井運輸	
千葉	浦安市	70歳以上	東京ベイシティ交通	
埼玉	鳩ヶ谷市 朝霞市 三芳町 秩父市	70歳以上	国際興業 国際興業、東武バスウエスト ライフバス	
		〃	〃	
		65歳以上	西武観光バス	
岐阜	岐阜市 下呂市 中津川市	70歳以上	岐阜乗合自動車	
		60歳以上	濃飛乗合自動車	

県名	都市名	年齢	対象事業者
静岡	藤枝市 浜松市	70歳以上	しずてつジャストライン 遠州鉄道、秋葉バスサービス 浜松バス
		〃	伊豆箱根バス、沼津登山東海バス 富士急シティバス 富士急シティバス
		〃	伊豆東海バス 西伊豆東海バス
	三島市 裾野市 伊東市 西伊豆町 松崎町 河津町 伊豆の国市	〃	〃
		〃	〃
		75歳以上	西伊豆東海バス
		70歳以上	南伊豆東海バス
75歳以上	中伊豆東海バス、伊豆箱根バス		
愛知	岡崎市 春日井市 豊橋市 豊田市	70歳以上	名鉄バス
		〃	〃
		〃	豊鉄バス
三重	伊勢市	75歳以上	三重交通、三交伊勢志摩交通
大阪	大阪市 高槻市 枚方市	70歳以上	京阪バス
		〃	南海バス
		69歳以上	京阪バス
兵庫	神戸市	70歳以上	神戸市、神姫バス、阪急バス 山陽電気鉄道 神鉄バス、神姫ゾーンバス 神戸交通振興(山手線のみ) 阪神バス
		70歳以上	阪急バス、阪神電気鉄道 阪急田園バス 阪急バス、阪神電気鉄道 神姫バス、神姫ゾーンバス
			神姫バス
			神姫バス、阪急バス
			阪急田園バス
	宝塚市 西宮市 三木市 三田市 明石市 川西市	70歳以上	阪急田園バス 明石市、神姫バス、山陽電気鉄道 阪急バス
		〃	〃
		〃	〃
		75歳以上	神姫バス
		70歳以上	〃
奈良	斑鳩町 生駒市	70歳以上	奈良交通
鳥取	鳥取市	65歳以上	日ノ丸自動車、日本交通
島根	松江市	70歳以上	松江市、一畑バス
広島	広島市 福山市 尾道市	70歳以上	広島電鉄、広島交通、広島バス 芸陽バス、備北交通 中国ジェイアールバス エイチ・デー西広島
		74歳以上	中国バス、鞆鉄道、井笠鉄道
		73歳以上	中国バス、鞆鉄道、本四バス開発 因の島運輸、おのみちバス
徳島	徳島市 阿南市 阿波市	70歳以上	徳島バス 徳島バス、徳島バス阿南 徳島バス
福岡	福岡市	70歳以上	西日本鉄道、昭和自動車 ジェイアール九州バス
長崎	長崎市 佐世保市 西海市 五島市	70歳以上	長崎県、長崎自動車
		70歳以上	佐世保市
		65歳以上	さいかい交通 五島自動車、丸濱産業
熊本	嘉島町	70歳以上	熊本バス
大分	大分市	70歳以上	大分バス、大分交通 亀の井バス
鹿児島	与論島 薩摩川内市	70歳以上	南陸連 ジェイアール九州バス

## 6. 貸切バス事業の収支状況

(1) 調査対象事業者423社の経常収入は1,509億円、経常費用は1,498億円、経常損益は11億円の黒字、経常収支率は100.7%（前年度99.9%）と人件費が増加したものの、軽油価格が下落したため、前年度と比較して経常収支率は0.8ポイント改善した。

調査対象事業者の196社、46%と半数近い事業者が赤字を計上している。

- ① 実働日車当り営業収入は年々減少しており、19年度67,328円、20年度66,226円、21年度64,246円となっている。
  - ② 支出では、人件費の占める割合が46.4%となっており、車両規模別にみると10両までの事業者は43.0%、11両～30両までは46.3%、31両以上は46.7%と車両規模が大きいほど人件費率が高い。なお、人件費割合は19年度45.8%、20年度44.7%、21年度46.4%と増加した。
  - ③ 車両規模別の収支率については、10両までは98.1%、11両～30両までは99.6%、31両以上は101.5%となっており、10両までの事業者の収支が厳しくなっている。
- (2) ブロック別の収支状況をみると、収支率が100%を超えているところは沖縄の107.2%、中部の104.0%、北海道の102.9%、中国の101.7%、北陸・信越の100.9%、近畿の100.4%の6ブロックであり、最も厳しいところは九州の95.9%となっている。

- (注) ① 調査対象事業者 貸切バス保有車両10両までは132社、11両～30両まで202社、31両以上の事業者89社、合計423社  
 ② 調査対象事業者は前年度と入れ替えがある。  
 ③ 輸送実績報告書より集計

(表1) 一般貸切バス事業の経常収支率

平成21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 227 (213)	社 196 (191)	社 423 (404)	1,509 (1,636)	1,498 (1,638)	11 (△ 2)	100.7 (99.9)	車両規模別に抽出 車両数10,304両 ( 〃 10,282両)
10両まで	67 ( 65)	65 ( 58)	132 (123)	85 ( 90)	86 ( 89)	△ 1 ( 1)	98.1 (101.1)	車両数 881両 ( 〃 802両)
11～30両まで	108 ( 96)	94 ( 93)	202 (189)	440 ( 464)	442 ( 472)	△ 2 (△ 8)	99.6 ( 98.3)	車両数 3,728両 ( 〃 3,446両)
31両以上	52 ( 52)	37 ( 40)	89 ( 92)	983 (1,082)	969 (1,077)	14 ( 5)	101.5 (100.5)	車両数 5,695両 ( 〃 6,034両)

※ 1. ( ) は前年度

2. 事業者は前年度と入れ替えがある。

(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					
21	社 227 (54%)	社 196 (46%)	社 423 (100%)	1,509	1,498	11	100.7	10両まで 132社 11～30両まで 202 31両以上 89
20	213 (55%)	191 (45%)	404 (100%)	1,636	1,638	△ 2	99.9	10両まで 123社 11～30両まで 189 31両以上 92
19	230 (55%)	188 (45%)	418 (100%)	1,680	1,682	△ 2	99.9	10両まで 127社 11～30両まで 193 31両以上 98

(表2) 平成21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(20年度) %	
	黒字	赤字	計					
北海道	A	2	1	3	350	294	56	118.9 (128.3)
	B	9	7	16	4,298	4,370	△ 72	98.3 ( 97.2)
	C	3	2	5	2,775	2,551	224	108.8 (105.5)
	計	14	10	24	7,423	7,216	207	102.9 (101.7)
東北	A	5	7	12	786	820	△ 35	95.8 ( 95.4)
	B	16	7	23	3,655	3,778	△ 123	96.8 ( 98.5)
	C	5	5	10	6,906	6,810	96	101.4 ( 99.8)
	計	26	19	45	11,347	11,409	△ 62	99.5 ( 99.1)
関東	A	12	11	23	2,291	2,381	△ 90	96.2 (105.8)
	B	18	20	38	8,958	8,969	△ 11	99.9 ( 96.0)
	C	8	6	14	18,643	18,743	△ 100	99.5 ( 97.6)
	計	38	37	75	29,893	30,093	△ 201	99.3 ( 97.7)
北陸・ 信越	A	8	6	14	1,070	1,041	29	102.8 ( 98.8)
	B	12	8	20	4,214	4,182	32	100.8 (100.4)
	C	3	7	10	7,956	7,895	62	100.8 ( 97.5)
	計	23	21	44	13,240	13,118	123	100.9 ( 98.5)
中部	A	7	6	13	724	841	△ 118	86.0 ( 94.4)
	B	12	11	23	5,703	5,567	137	102.5 (101.8)
	C	12	1	13	20,522	19,496	1,026	105.3 (104.7)
	計	31	18	49	26,949	25,905	1,045	104.0 (103.8)
近畿	A	5	7	12	557	560	△ 3	99.5 ( 97.9)
	B	17	15	32	7,938	8,132	△ 195	97.6 ( 97.2)
	C	11	3	14	20,658	20,338	320	101.6 (101.8)
	計	33	25	58	29,153	29,031	122	100.4 (100.4)
中国	A	11	10	21	1,193	1,219	△ 25	97.9 ( 97.9)
	B	9	15	24	3,951	3,988	△ 36	99.1 ( 98.1)
	C	5	2	7	6,679	6,418	261	104.1 (105.0)
	計	25	27	52	11,823	11,624	199	101.7 (101.6)
四国	A	4	4	8	423	427	△ 4	99.0 ( 98.3)
	B	4	2	6	1,671	1,634	37	102.3 (101.9)
	C	0	3	3	1,741	1,810	△ 69	96.2 ( 95.0)
	計	8	9	17	3,835	3,871	△ 36	99.1 ( 98.2)
九州	A	13	13	26	1,090	1,064	26	102.4 (104.6)
	B	11	9	20	3,633	3,597	36	101.0 ( 97.3)
	C	2	7	9	8,748	9,390	△ 643	93.2 ( 94.2)
	計	26	29	55	13,471	14,052	△ 581	95.9 ( 95.3)
沖縄	A	—	—	—	—	—	—	— ( — )
	B	—	—	—	—	—	—	— ( — )
	C	3	1	4	3,719	3,470	249	107.2 (103.7)
	計	3	1	4	3,719	3,470	249	107.2 (103.7)
合計	A	67	65	132	8,484	8,648	△ 164	98.1 (101.1)
	B	108	94	202	44,021	44,217	△ 196	99.6 ( 98.3)
	C	52	37	89	98,348	96,922	1,425	101.5 (100.5)
	計	227	196	423	150,853	149,787	1,065	100.7 ( 99.9)

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

(表3) 一般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(社)			収入	支出	損益	収支率 %
		黒字	赤字	計				
16	保有車両10両まで	78	68	146	103	105	△2	98.1
	11～30両まで	112	87	199	515	513	2	100.4
	31両以上	46	62	108	1,375	1,404	△29	97.9
	計	236	217	453	1,993	2,022	△29	98.6
17	保有車両10両まで	65	59	124	96	96	0	100.0
	11～30両まで	109	87	196	520	522	△2	99.6
	31両以上	51	50	101	1,348	1,357	△9	99.3
	計	225	196	421	1,964	1,975	△11	99.4
18	保有車両10両まで	68	59	127	85	86	△1	98.8
	11～30両まで	99	95	194	499	500	△1	99.8
	31両以上	46	56	102	1,320	1,341	△21	98.4
	計	213	210	423	1,903	1,927	△24	98.8
19	保有車両10両まで	74	53	127	93	92	1	100.6
	11～30両まで	102	91	193	484	482	2	100.4
	31両以上	54	44	98	1,103	1,108	△5	99.5
	計	230	188	418	1,680	1,682	△2	99.9
20	保有車両10両まで	65	58	123	90	89	1	101.1
	11～30両まで	96	93	189	464	472	△8	98.3
	31両以上	52	40	92	1,082	1,077	5	100.5
	計	213	191	404	1,636	1,638	△2	99.9
21	保有車両10両まで	67	65	132	85	86	△2	98.1
	11～30両まで	108	94	202	440	442	△2	99.6
	31両以上	52	37	89	983	969	14	101.5
	計	227	196	423	1,509	1,498	11	100.7

(表4) 一般貸切バス実車走行キロ当たり収入・原価の推移

(単位：円銭)

収支別	17年度				18年度				19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	334.19	346.47	362.08	356.37	335.10	350.88	366.49	360.78	350.12	338.90	371.10	360.05	
原価	333.79	347.79	364.61	358.42	340.34	352.08	372.26	365.29	347.95	337.48	372.82	360.59	
内訳	人件費	161.34	167.14	180.89	176.12	157.87	164.68	177.76	173.28	153.22	149.37	173.93	165.23
	諸経費	172.45	180.65	183.72	182.30	182.47	187.40	194.50	192.01	194.73	188.11	198.89	195.35

収支別	20年度				21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
収入	365.19	355.76	360.81	359.60	360.50	343.78	357.40	353.49
原価	361.28	362.06	359.00	360.00	367.49	345.31	352.22	350.99
内訳	人件費	150.28	159.73	162.27	160.89	158.08	159.96	162.72
	諸経費	211.00	202.33	196.73	199.11	209.41	185.35	188.27

(表5) 貸切バス実車キロ当り経費及び構成比率の推移

(単位：円銭)

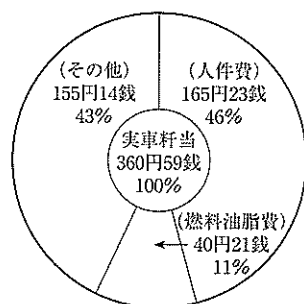
項目 年度	調査会社数	人件費	燃料油脂費	車両修理費	車両償却費	その他	計	対前年上昇率
		円	円	円	円	円		%
10	344	271.18 (57.4)	26.08 (5.5)	20.04 (4.2)	31.17 (6.6)	124.15 (26.3)	472円62銭 (100.0)	△1.7
11	225	241.95 (56.0)	26.01 (6.0)	19.41 (4.5)	25.08 (5.8)	119.98 (27.7)	432円43銭 (100.0)	△8.5
12	376	223.82 (54.8)	28.31 (6.9)	—	—	156.46 (38.3)	408円59銭 (100.0)	△6.2
13	364	208.83 (53.7)	28.00 (7.2)	—	—	152.18 (39.1)	389円01銭 (100.0)	△4.8
14	398	200.19 (53.8)	28.10 (7.6)	—	—	143.72 (38.6)	372円01銭 (100.0)	△4.4
15	433	186.11 (51.8)	27.66 (7.6)	—	—	145.63 (40.5)	359円39銭 (100.0)	△3.4
16	453	180.12 (49.9)	30.42 (8.4)	—	—	150.76 (41.7)	361円29銭 (100.0)	0.5
17	421	176.12 (49.1)	35.12 (9.8)	—	—	147.09 (41.0)	358円42銭 (100.0)	△0.8
18	423	173.28 (47.4)	39.39 (10.8)	—	—	152.62 (41.8)	365円29銭 (100.0)	1.9
19	418	165.23 (45.8)	40.21 (11.2)	—	—	155.14 (43.0)	360円59銭 (100.0)	△1.3
20	404	160.89 (44.7)	43.75 (12.2)	—	—	155.36 (43.2)	360円00銭 (100.0)	△0.2
21	428	162.72 (46.4)	33.02 (9.4)	—	27.88 (7.9)	127.37 (36.3)	350円99銭 (100.0)	△2.5

※平成11年度は、調査対象事業者を標準能率事業者から保有車両30両以上の事業者に変更。

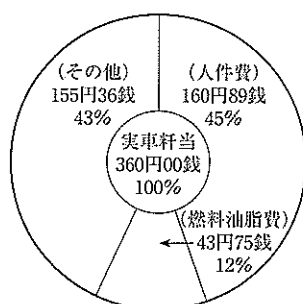
平成12年度からは、調査対象事業者を保有車両30両以上から車両規模別に変更

(図1)

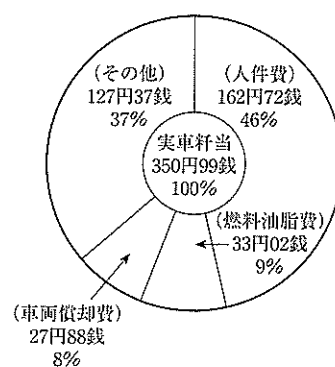
19年度418社の実績経費



20年度404社の実績経費



21年度428社の実績経費

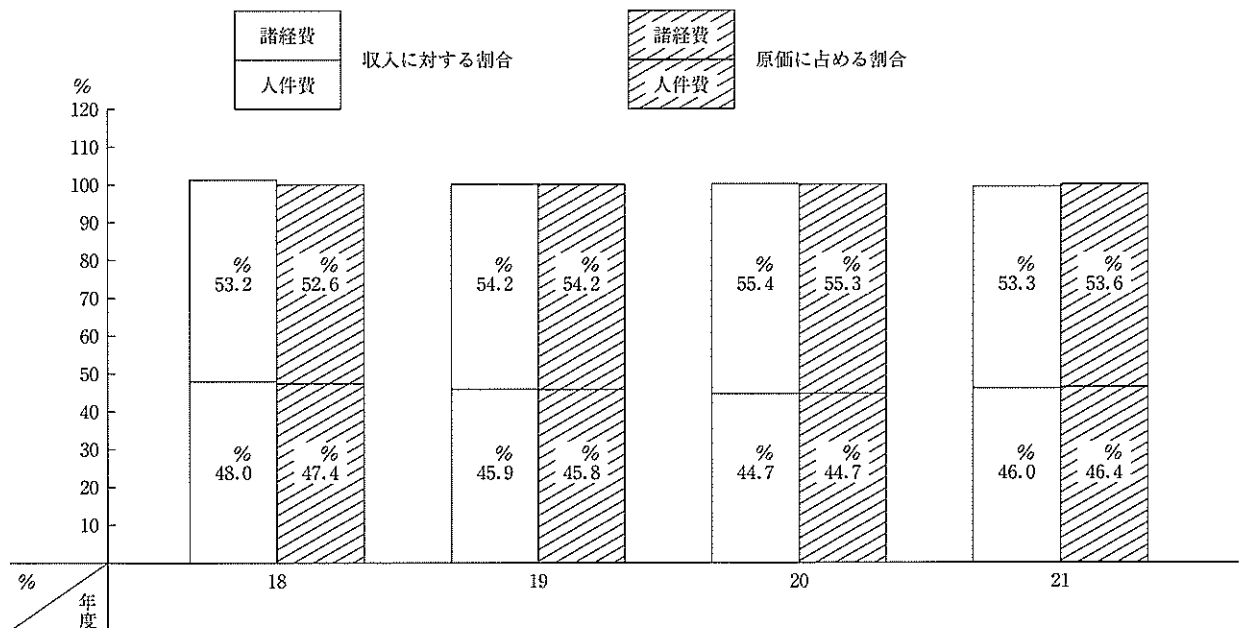


(表6) 一般貸切バスの人件費及び諸経費の収入・原価の割合

(単位：%)

年度	費目	保有車両10両まで		保有車両11～30両まで		保有車両31両以上		計	
		収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合
16	人件費	50.9	50.1	47.4	47.6	51.8	50.7	50.6	49.9
	諸経費	50.8	49.9	52.3	52.4	50.4	49.3	50.9	50.1
	計	101.7	100.0	99.7	100.0	102.1	100.0	101.5	100.0
17	人件費	48.3	48.3	48.3	48.1	50.0	49.6	49.4	49.1
	諸経費	51.6	51.7	52.1	51.9	50.7	50.4	51.2	50.9
	計	99.9	100.0	100.4	100.0	100.7	100.0	100.6	100.0
18	人件費	47.1	46.4	46.9	46.8	48.5	47.8	48.0	47.4
	諸経費	54.5	53.6	53.4	53.2	53.1	52.2	53.2	52.6
	計	101.6	100.0	100.3	100.0	101.6	100.0	101.3	100.0
19	人件費	43.8	44.0	44.1	44.3	46.9	46.7	45.9	45.8
	諸経費	55.6	56.0	55.5	55.7	53.6	53.3	54.2	54.2
	計	99.4	100.0	99.6	100.0	100.5	100.0	100.1	100.0
20	人件費	41.1	41.6	44.9	44.1	45.0	45.2	44.7	44.7
	諸経費	57.8	58.4	56.9	55.9	54.5	54.8	55.4	55.3
	計	98.9	100.0	101.8	100.0	99.5	100.0	100.1	100.0
21	人件費	43.9	43.0	46.5	46.3	46.0	43.0	46.0	46.4
	諸経費	58.1	57.0	53.9	53.6	52.6	57.0	53.3	53.6
	計	102.0	100.0	100.4	99.9	98.6	100.0	99.3	100.0

(図2)



(表7) 平成21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	168.8	158.8	191.0	184.8	201.2	194.6	182.4
実働日車当り 総走行キロ	キロ	218.2	211.8	241.8	239.4	247.5	240.3	227.1
実働率	%	60.7	55.1	57.4	55.6	61.1	60.0	50.5
実働日車当り 営業収入	円	53,806	53,322	69,287	64,111	65,043	71,330	63,955
実働日車当り 人件費※	円	26,202	25,646	31,827	28,503	29,999	33,210	29,480
実働日車当り 経費(経常費用)	円	53,339	54,674	71,582	64,098	63,222	72,684	64,019
経費に占める 人件費の割合※	%	49.1	46.9	44.5	44.5	47.5	45.7	46.0
経費に占める 燃料費の割合	%	10.7	10.6	8.6	10.1	9.0	9.0	9.5
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	53.6	22.8	49.4	27.9	45.4	41.7	43.6

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	235.5	173.6	110.7	185.0	150.6	173.0	195.2
実働日車当り 総走行キロ	キロ	268.8	215.7	146.6	232.4	191.9	220.6	243.1
実働率	%	52.2	49.8	53.0	56.5	44.4	52.4	60.9
実働日車当り 営業収入	円	72,001	57,926	57,147	64,246	52,590	58,237	68,693
実働日車当り 人件費※	円	32,248	29,508	30,323	30,110	23,801	27,668	32,091
実働日車当り 経費(経常費用)	円	73,884	61,181	53,772	64,946	55,331	59,729	68,752
経費に占める 人件費の割合※	%	43.6	48.2	56.4	46.4	43.0	46.3	46.7
経費に占める 燃料費の割合	%	10.1	10.4	8.4	9.4	9.2	10.0	9.2
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	55.3	62.8	89.3	44.1	22.9	35.2	52.0

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費  
2) 輸送実績報告書より集計

(表8) 貸切バス原単位の推移

項 目	単位	合 計	平成21年度			平成20年度			
			10両まで	30両まで	31両以上	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	185.0	150.6	173.4	195.2	187.3	164.8	180.8	192.6
実働日車当り 総走行キロ	キロ	232.4	192.0	221.2	243.1	236.6	247.0	228.6	239.4
実働率	%	56.5	44.4	52.7	60.9	59.3	45.5	55.3	63.3
実働日車当り 営業収入	円	64,246	52,597	58,357	68,693	66,226	58,258	62,800	68,579
実働日車当り 人件費※	円	30,110	23,807	27,771	32,091	30,142	24,761	28,875	31,246
実働日車当り 経費(経常費用)	円	64,946	55,345	59,905	68,752	67,444	59,529	65,449	69,128
経費に占める 人件費の割合※	%	46.4	43.0	46.4	46.7	44.7	41.6	44.1	45.2
経費に占める 燃料費の割合	%	9.4	9.2	10.0	9.2	12.2	12.8	13.0	11.7
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	44.1	22.9	35.1	52.0	43.1	22.8	36.3	49.1

項 目	単位	合 計	平成19年度			平成18年度			
			10両まで	30両まで	31両以上	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	190.2	168.7	188.5	193.3	194.3	173.1	182.4	201.2
実働日車当り 総走行キロ	キロ	238.1	215.4	238.5	240.2	249.8	216.2	232.1	260.3
実働率	%	59.5	44.9	57.0	63.1	60.7	44.4	58.8	63.4
実働日車当り 営業収入	円	67,328	57,273	62,580	70,695	68,813	56,003	47,082	72,575
実働日車当り 人件費※	円	31,429	25,856	28,150	33,614	33,674	27,320	30,044	35,773
実働日車当り 経費(経常費用)	円	68,587	58,716	63,601	72,052	70,988	58,897	64,233	74,917
経費に占める 人件費の割合※	%	45.8	44.0	44.3	46.7	47.4	46.4	46.8	47.8
経費に占める 燃料費の割合	%	11.2	12.3	12.1	10.7	10.8	11.6	11.5	10.5
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	56.6	36.2	43.9	65.3	46.6	22.5	33.5	55.1

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費  
2) 輸送実績報告書より集計



## 7. 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

貸切バスは、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、イベント輸送等様々なニーズに対応する輸送サービスとして国民に広く利用されており、良質なサービスの提供が今後とも期待されている。

しかし、利用者から見ると、貸切バス事業者の安全に対する取組状況がわかりにくいいため、現状では、安全性よりも運賃の高低で選択される場合がある。

そのため、公益社団法人日本バス協会では、貸切バス事業者の安全性評価・認定委員会を設立し、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況について評価・公表するための貸切バス事業者の安全性評価・認定制度（以下「評価認定制度」という。）を創設し、平成23年度より、運用開始することになった。

評価認定制度によって認定された事業者（以下「認定事業者」という。）は、運行するバスの車体に認定事業者の証であるステッカーを貼付することや、従業員の名刺などにシンボルマークを付与することなどで認定事業者であることをPRすることができる。

評価認定制度を通じて、利用者や旅行会社がより安全性の高い認定事業者を選択できるようになることで、貸切バス事業者の安全性が向上し、貸切バス業界の益々の発展につながることを願います。



### 評価認定制度のシンボルマーク（セーフティバス）

このステッカーは、バスをご利用されるお客様が安心してバスを選択できるよう、安全に対する取組状況が優良なバス会社であることを示すシンボルマークです。セーフティバスは、安全に対して弛まぬ努力をし続けているバスの意味です。

### (1) 申請

#### 【評価・認定対象】

評価・認定を希望する一般貸切旅客自動車運送事業の事業者（貸切バス事業者）

#### 【申請条件】

評価・認定を希望する貸切バス事業者は、申請基準日（平成23年4月1日）現在で以下の条件を全て満たしている必要があります。

- ① 事業許可取得後3年以上経過していること。（平成20年3月31日以前に事業許可を取得していること。）
- ② 安全性に対する取組状況における法令遵守事項に関する違反がないこと。
- ③ 過去2年間（平成21年4月1日から平成23年3月31日までの間）に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第3号に規定する事故（以下「死傷事故」という。）が発生していないこと。
- ④ 過去1年間（平成22年4月1日から平成23年3月31日までの間）に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第1号に規定する事故（以下「転覆等の事故」という。）又は悪質な法令違反による事故（以下「悪質違反による事故」という。）が発生していないこと。
- ⑤ 過去1年間（平成22年4月1日から平成23年3月31日までの間）に、安全の確保に関する法令違反を含む違反により、1営業所1回当たり30日車の車両停止以上の処分が発生していないこと。
- ⑥ 過去に認定取り消しを受けた際の欠格期間に該当していないこと。

注）「悪質違反による事故」とは、飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、覚せい剤等薬物の乱用、居眠りにより生じた事故をいう。

注）申請条件①～⑥は全て貸切バス事業に係るものを対象とする。

#### 【申請案内書・申請書類・評価シート等の公開】

平成23年3月1日から公益社団法人日本バス協会のホームページ（<http://www.bus.or.jp>）で公開。

### 【申請期間・書類提出方法】

平成23年4月1日から平成23年6月30日までの間に公益社団法人日本バス協会に宅配便等で申請書類一式を送付（必着）又は持参。

## (2) 評価及び認定

### 【申請手数料】

貸切バス車両数	日本バス協会会員	非会員
31両以上	18万円	20万円
11～30両	13.5万円	15万円
10両以下	9万円	10万円

ステッカー代については、認定後必要枚数を調査の上、別途請求（1枚500円）。

### 【審査方法】

- ① 申請事業者から提出された書類の審査と訪問審査を基本とします。
- ② 書類審査において法令違反が認められた事業者については改善報告等を求める場合があります。30日以内に改善報告等がない場合は不合格とし、審査を中止します。
- ③ 書類審査を通過した事業者については訪問審査を実施します。また、訪問審査の結果、書類の虚偽が認められた事業者については、以後3年間申請資格が剥奪される場合があります。法令違反が認められた事業者については改善報告等を求めます。30日以内に改善報告等がない場合は不合格とし、審査を中止します。
- ④ 書類審査と訪問審査の結果を踏まえ、安全性評価・認定委員会において認定事業者を決定します。

### 【認定事業者の決定】

下記の認定要件を満たす事業者を「認定事業者」として決定し、平成23年8月頃に公益社団法人日本バス協会のホームページ（<http://www.bus.or.jp>）で公開予定。

- ① 申請条件を満たしていること。
- ② 評価点数の合計が60点以上であること。
- ③ 各評価項目が下記の基準点以上であること。

大項目	自己評価項目 (自己評価シート) (20点)		評価項目 (Ⅰ. については上位事項) (80点)	
	配点	基準点	配点	基準点
Ⅰ. 安全性に対する取組状況	20点	20点	40点	10点
Ⅱ. 事故及び行政処分の状況	/		20点 〔事故 10点 行政処分 10点〕	事故のみ 10点
Ⅲ. 運輸安全マネジメント取組状況			20点	10点

注) 基準点とは、各評価項目において最低限必要となる点数である。

注) 行政処分の点数は、配点－累積点数（配点を超える場合には0点）であるため、基準点は設定しない。

### 【有効期間】

2年間（認定日から平成25年9月30日までの間）。

## 【認定の取消】

認定事業者が以下のいずれかの場合、認定を取り消し、申請できない期間は以下のとおり。

認定の取消基準	欠格期間
ア 不正申請等により、評価・認定を受けたことが確認された場合	3年間
イ 有効期間内に、事業者の責めに帰する死傷事故が発生した場合	2年間
ウ 有効期間内に、(有責・他責を問わず)死傷事故又は転覆等の事故が発生したにもかかわらず、30日以内に社団法人日本バス協会に報告しなかった場合	2年間
エ 有効期間内に、安全の確保に関する法令違反を含む違反により、1営業所1回当たり30日車の車両停止以上の行政処分を受けた場合	1年間
オ 有効期間内に、事業者の責めに帰する転覆等の事故又は悪質違反による事故が発生した場合	1年間

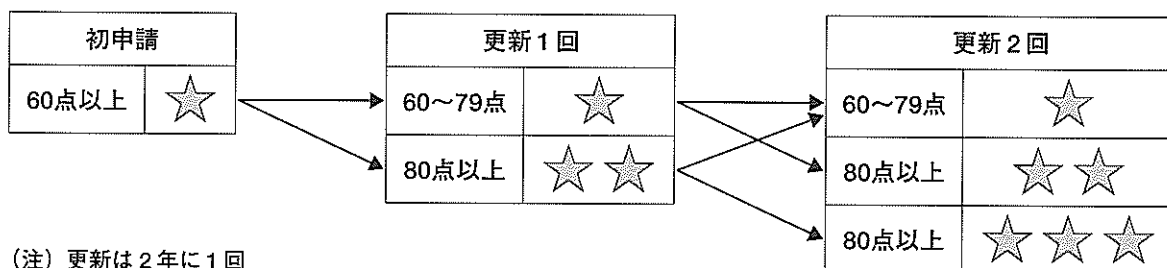
注) 平成23年4月から認定までの間に事業者の責めに帰する死傷事故又は転覆等の事故若しくは悪質違反による事故が発生した事業者は審査を行いません。

注) 認定の取消基準 ア～オ は、全て貸切バス事業に係るものを対象とする。

## 【本制度の更新申請】

認定種別については以下のように運用する予定。

- ア 認定種別は一つ星、二ツ星、三ツ星の三種類とする。
- イ 初申請の事業者が60点以上の場合、一つ星事業者となる。(59点以下は認定しない。)
- ウ 更新時に一つ星事業者が60点以上79点以下の場合、一つ星事業者となり、80点以上の場合、二ツ星事業者となる。(59点以下の事業者は剥奪される。)
- エ 更新時に二ツ星事業者が60点以上79点以下の場合、一つ星事業者となり、80点以上の場合、三ツ星事業者となる。(59点以下の事業者は剥奪される。)



(注) 更新は2年に1回

## 8. 高速道路料金 現行主要「バス関係割引措置」について

### ○ NEXCO 3 社の有料道路割引概要

(平成22年 1月 7日時点)

#### I. 大口・多頻度割引

##### 1. 高速国道の大口・多頻度割引

(1) 車両単位割引 < 契約者の自動車 1 台毎に 1 ヶ月の高速国道の利用額に対する割引 >

1 台毎の 1 ヶ月の利用金額	割引率
5 千円超～ 1 万円以下	10%
1 万円超～ 3 万円以下	15%
3 万円超～	20%

(2) 契約単位割引 < 契約者全車両合計の 1 ヶ月の高速国道利用額に対する割引 >

割引適用条件	割引率	備考
契約者合計が 500 万円超 かつ 1 ヶ月の平均利用金額 3 万円/台超	10%	
契約者合計が 450 万円超 かつ 1 ヶ月の平均利用金額 2 万 7 千円/台超	5%	H21. 4. 1～H23. 3. 31 までの 2 年間限定

##### 2. 一般有料道路の大口・多頻度割引

※現在、この区分に該当する道路は「東京湾アクアライン」「京葉道路」のみ

(1) 車両単位割引 < 契約者の自動車 1 台毎に 1 ヶ月の一般有料国道の利用額に対する割引 >

1 台毎の 1 ヶ月の利用金額	割引率
5 千円超～ 1 万円以下	10%
1 万円超～ 3 万円以下	15%
3 万円超～	20%

(2) 契約単位割引 < 契約者全車両合計の 1 ヶ月の一般有料国道利用額に対する割引 >

割引適用条件	割引率	備考
契約者合計が 500 万円超 かつ 1 ヶ月の平均利用金額 3 万円/台超	5%	

#### II. 路線バス割引

割引適用条件	割引率	備考
高速路線バスのうち、事業免許で走行する 高速道路上のバス停のうち、75%以上で乗 車または降車の扱を行う場合に適用	概ね 30%	毎年、該当路線の運行本数実績など を道路会社に提出し、該当区間、及 び割引率が算出される

## ○ 首都高速・阪神高速の有料道路割引概要

### 1. 路線バスにおける割引

#### (1) ETC路線バス割引

##### ◆◆ 説明 ◆◆

首都高速道路、阪神高速道路を走行する「大型車」のうち、「バス（路線）」については、通常の「大型車」料金に比べ約39%の割引が受けられる。

### 2. 大口・多頻度割引（首都高・阪高では、路線バスは対象外。すなわち、貸切バスのみ適用）

##### ◆◆ 説明 ◆◆

#### (1) 車両単位割引 < 契約者の自動車1台毎に1ヶ月の首都高・阪高の利用額に対する割引 >

首都高	1台毎の1ヶ月の利用金額		割引率
	5千円超～1万円までの部分		2%
	1万円超～3万円までの部分		5%
	3万円超～5万円までの部分		8%
	5万円超の部分		12%

阪高	1台毎の1ヶ月の利用金額		割引率
	5千円超～1万円までの部分		3%
	1万円超～3.5万円までの部分		6%
	3.5万円超～7万円までの部分		8%
	7万円超の部分		13%

#### (2) 契約単位割引 < 契約者全車両合計の1ヶ月の首都高・阪高利用額に対する割引 >

共通	割引適用条件		割引率
	契約者合計が100万円超 かつ		5%
	1ヶ月の平均利用金額5,000円/台超		

### 3. バス事業全体（高速路線バス及び貸切バス）への割引

#### (1) 時間帯・曜日割引

平日深夜割引、平日時間帯割引、土曜・休日割引 等

# Ⅲ. 安全輸送の取り組み

## 1. 安全輸送体制の確立

### (1) 運輸安全マネジメントの推進

この改正道路運送法は、平成18年10月から施行された。

この施行に伴い、全ての事業者に対して運輸安全マネジメントの導入が義務付けられ、経営トップから現場までが一丸となって全社的な安全性向上に取り組むこと、及び、一定規模（バス事業の場合では保有台数200台以上）の事業者については「安全統括管理者の選任」、「安全管理規程の作成及び届出」等が義務付けられた。

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に対して

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

安全に関する取り組みの基本方針、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

安全管理体制に必要な事項について経営トップへの報告及び事業者内部への徹底。

また、以下の事業者については、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。

①保有車両が200両以上の事業者（平成18年10月施行時より）

②乗合バス100両以上保有の事業者（平成21年10月より）

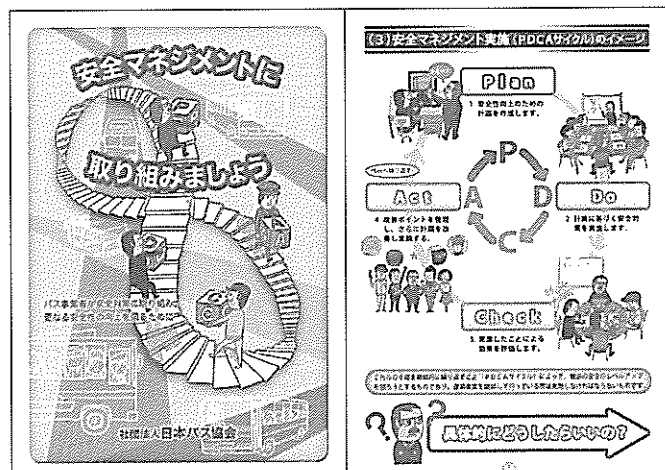
③高速バス事業者及び高速ツアーバス事業者（                    ）

④第1当事者となる死亡事故を惹起した事業者（                    ）

マネジメント評価については、国土交通省による評価の他に国が認定した第三者機関による評価も認められている。

なお、日本バス協会は、会員事業者において円滑な取り組みが出来るよう、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」の作成・配付（※1）や国等が開催するシンポジウム等の周知に努めた。

（※1）日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、主に中小規模事業者を対象とした以下の運輸安全マネジメント推進マニュアルを作成・配布した。



## (2) バス事業における総合安全プラン2009

交通安全対策については、現在、「第8次交通安全基本計画（平成18年～22年）」に基づき、平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする目標を掲げ、官民一体となった取り組みをしているが、平成20年に同目標を達成した。また、平成15年からの10年間で交通事故死者数を5,000人以下にするという政府目標についても、平成21年に4,914人となり実現された。

一方、自動車運送事業においては、事故件数、死者数ともに、他の自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状である。

このような状況を踏まえ、平成21年3月、国土交通省に設置されている「自動車運送事業に係わる安全対策検討委員会」報告において、今後10年間を見据えた「事業用自動車総合安全プラン2009」について提言がなされた。

日本バス協会は、本提言を踏まえ、平成21年6月に「バス事業における総合安全プラン2009」を策定し、10年後における事故削減目標を設定して、取り組みを進めることとした。

1. 平成30年における交通事故死者数をゼロとする。
2. 平成30年における人身事故件数を1,800件以下とする。  
(※平成20年におけるバス事業に係る交通事故死者数は13人、人身事故件数は3,427件)
3. ただちに飲酒運転をゼロとする。

## 2. 飲酒運転防止対策

### (1) 飲酒運転防止対策会議の設置と各種対策

平成14年7月、中央高速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、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布、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布を行った。

また、平成18年1月、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、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が実施されるのに先立って、それらの改正に対応するため「飲酒運転防止対策マニュアル」を再度改定した。

### (2) 飲酒運転防止対策の推進

飲酒運転は平成17年に入ってから継続し、バスに対する国民の信頼を根底から揺るがすこととなったため、平成17年9月、全国の会員事業者において万全の対策がとられるよう、秋の全国交通安全運動時に「飲酒運転防止週間」を設定し、以降、毎年秋に実施している。

また、平成19年には、6月に開催された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」を実施し、飲酒運転の根絶を期するため業界をあげて努力をしている。

### (3) 飲酒運転根絶に向けて

国土交通省は、平成22年4月、「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った。

その概要は、次のとおりである。

①公布日（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」が追加。（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仰がずに、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4月1日（東日本大震災の影響により、5月1日に変更）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、常時有効に保持しなければならない。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。

### 3. 車内事故防止対策

全国で発生したバスの事故件数の約3割を車内での事故が占めており、さらに負傷者の約半数は65歳以上の女性であることから、平成23年度においても、7月中の1ヵ月間を「バス車内事故防止キャンペーン」月間として設定し、バス利用者に対する啓発活動等に努めることとした。以下は、本運動の概要である。

(1) 実施期間 平成23年7月1日～7月31日（1ヶ月間）

(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。）の励行。
- ② 貸切、高速、リムジン（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。

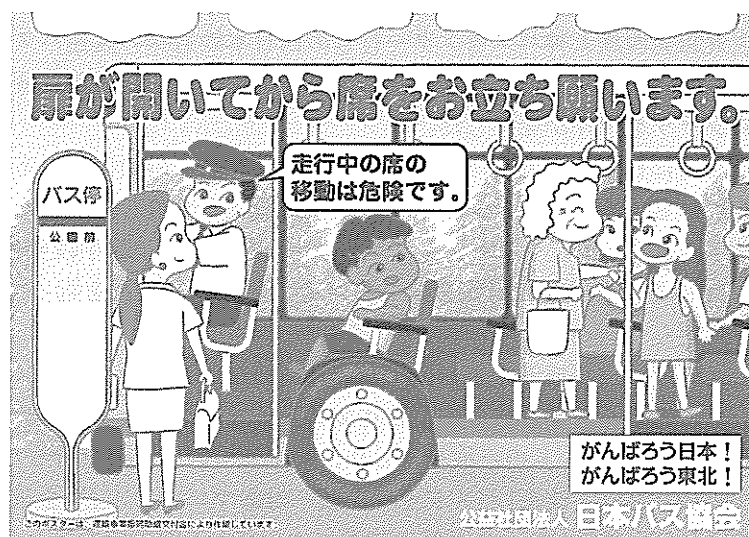
(3) 実施事項

- ① 利用者への啓発活動
  - ア. 一般乗合バス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. 日本バス協会及び地方バス協会の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. 地方バス協会は、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) 日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、次の車内掲出用ポスターを作成・配布した。



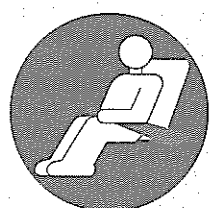
#### 4. 改正道路交通法への対応

平成20年6月から施行された改正道路交通法による後部座席シートベルト着用の義務付けに伴い、日本バス協会としての対応を次のとおり定め、周知徹底を図った。

##### 《実施事項》

- (1) 出発時や高速道路進入時等の機会をとらえ、適宜、車内アナウンスにより、シートベルト着用を促す。
- (2) 車内の乗客から見易い位置（例えば、団体名札差しの裏面等）にステッカー（※3）を貼付する等して、シートベルト着用を促す。（なお、ステッカーの貼付に替えて他の方法で視覚に訴えることも可である。）
- (3) 運行前の点検時には、乗客がスムーズに着用できるよう、シートベルト装備状況の点検を行う。
- (4) ガイド（団体の幹事等も含む）等が、業務を遂行するため、通路等に立ち、または通路等を移動するために席を離れる際は、乗客の理解を求め所要時間の短縮を図る等して、可能な限りシートベルト着用状態を確保できるよう努める。

(※3) 日本バス協会は、平成21年度において、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、下記の車内貼付用シートベルト着用推進ステッカーを作成・配布した。



お客様へ  
**走行中はシートベルトを  
 着用してください。**  
 社団法人 日本バス協会

## 5. テロ対策及びバスジャック対策

### (1) テロ対策の徹底

平成13年9月、イスラム過激派によるアメリカ・ニューヨークでの同時多発テロ以来、世界各地でテロが発生している。

平成21年度においても、日本バス協会は、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」(本誌2006年版43頁参照)を基に、4月及び7月に、ゴールデンウィーク及び夏季休暇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。

### (2) バスジャック対策の推進

#### ① 日本バス協会の対応

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。

本事件を機に、ただちに日本バス協会は同種事件発生時においての適切な対応を検討するため、運輸省(現:国土交通省)の参加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、同年7月20日までを目処に対策を講じるため、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。

以来8年が経過したこと及び平成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。

その結果、平成20年12月2日、改正「バスジャック統一対応マニュアル」等を策定した。(資料1参照)

さらに、国土交通省から「バスジャック対策の推進について」下記事項を旨とした通達があったので、会員事業者へ周知徹底を図った。

ア. バスジャック対策マニュアルを策定していないバス事業者にあつては、早急にこれを作成し、これを作成しているバス事業者にあつても、今回の「バスジャック統一対応マニュアル」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 緊急連絡手段の整備状況

平成22年3月末現在で、防犯灯等の緊急連絡手段の整備率は、高速バスでは100%となっている。

日本バス協会は、本日の安全輸送委員会において  
「バスジャック統一对応マニュアル」の一部改正を行いました。

(社)日本バス協会は、平成12年7月に「バスジャック統一对応マニュアル」を策定し、安全運行に努めて参りましたが、本年7月に東名高速道路上でバスジャック事件が発生したこと、及び「同マニュアル」策定から8年が経過したことから、バスジャック対策ワーキンググループ会議を設置し、これまでの対策全般を点検し、下記に示す措置を講じることとしました。

## 記

1. 警察庁（都道府県警察）、国土交通省（運輸局・運輸支局）等関係機関との連携強化
  - \*バスジャック事件発生を想定した実戦的な訓練を年1回以上実施する。
  - \*夜間・休日も含めた緊急連絡体制を整備し、関係機関と共有する。
2. 国民の皆様に対するご協力をお願い
  - \*緊急事態発生時に一般国民からの110番通報をお願いするため、バスが装備している非常用防犯灯の点灯状態をホームページやバスターミナル等主要乗降場に掲示し、周知に努める。
3. その他、早期解決に資する装備機器等を拡充する。

[参考]

## 国民の皆様へのお願い

（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り、あるいは見慣れない青いランプ（防犯灯）が点滅していたら、そのバスの車内ではバスジャックのような異常事態が発生しているかもしれません。

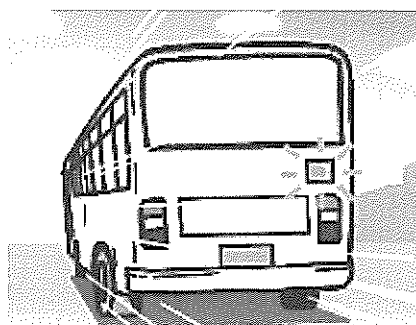
そのようなバスを見かけましたら、110番への通報をお願いします。

## 《非常用防犯灯の一例》

◎ 文字による表示の例（側面・前面にも表示するものもある。）



◎ 防犯灯点滅による表示の例



## 6. 平成21・22年の交通事故

### (1) 全国の交通事故の現状

20世紀後半から急速な自動車社会の発展に伴い、平成22年12月末のわが国の自動車保有車両数は、7,909万1,536台（前年比+4万9,480台）、運転免許証保有者数は8,101万246人（前年度比+19万8,301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と歩行者・運転者の高齢化もあいまって、自動車による事故と環境については依然として重要な社会問題となっている。

平成22年中の交通事故による死者数は4,863人で、10年連続の減少となるとともに、昭和27年以来57年振りに4千人台となった前年を更に下回り、ピーク時（昭和45年=16,765人）の3割以下となった。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も6年連続で減少し、負傷者数は平成6年以来16年振りに90万人以下となった。しかしながら、交通事故死者数の約半数を65歳以上の高齢者が占めるほか、飲酒運転等の悪質違反に起因する交通事故によって、多くの尊い命が犠牲となっているなど、交通事故状勢は依然として厳しいものがある。（図1参照）

平成22年中の死亡事故について、警察庁による分析の概要は次のとおりである。

#### ① 60～64歳を除く全ての年齢層で減少し、高齢者の占める割合はほぼ半数

交通事故死者数を年齢別にみると、高齢者（65歳以上）が2,450人（構成率50.4%）と最も多く、次いで50歳代が489人（同32.9%）、若者（16歳～24歳）が469人（同9.6%）という順に多い。

また、過去10年間の推移をみると、25～29歳（平成12年比0.33倍）及び若者（同0.30倍）が3分の1以下に減少している。

#### ② 前年に引き続き歩行中死者が最多の状態

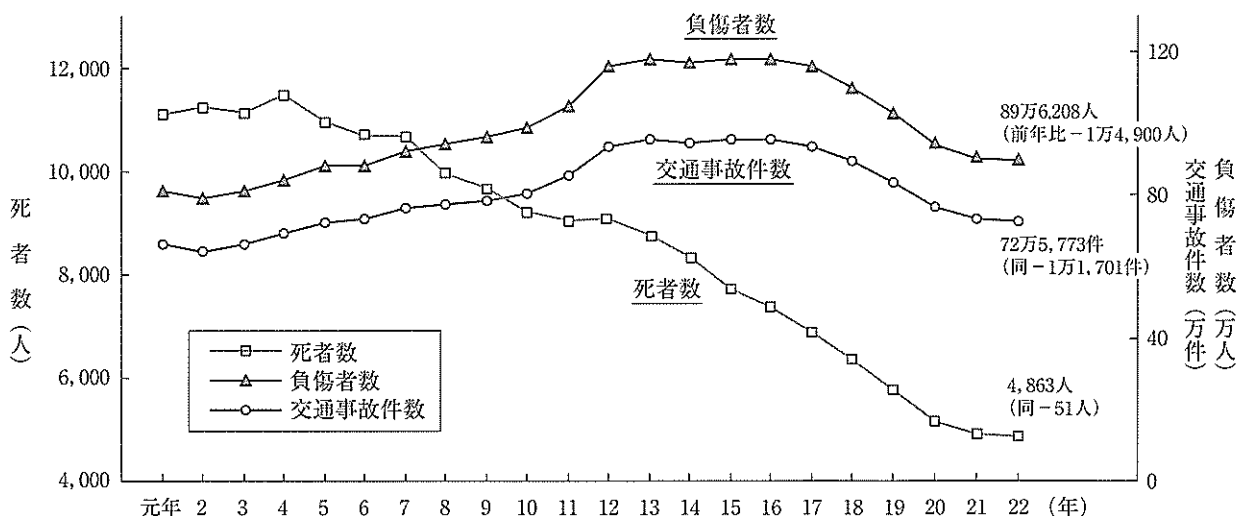
交通事故死者数を状態別にみると、歩行中（1,714件 構成率35.2%）が最も多く、次いで自動車乗車中（1,602件 同32.9%）、自転車乗用中（658件 同13.5%）、自動二輪車乗車中（512件 同10.5%）となっており、歩行中と自動車乗用中で全体の3分の2以上を占めている。

過去10年間の推移をみると、全ての状態で減少傾向にあり、特に自動車乗車中（平成12年比0.41倍）の減少が顕著である。

#### ③ シートベルト着用者率の向上と自動車乗車中の致死率の低下

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、平成22年の着用者の致死率は非着用者の約13分の1であり、このことからシートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していることが認められる。

（図1） 交通事故の推移



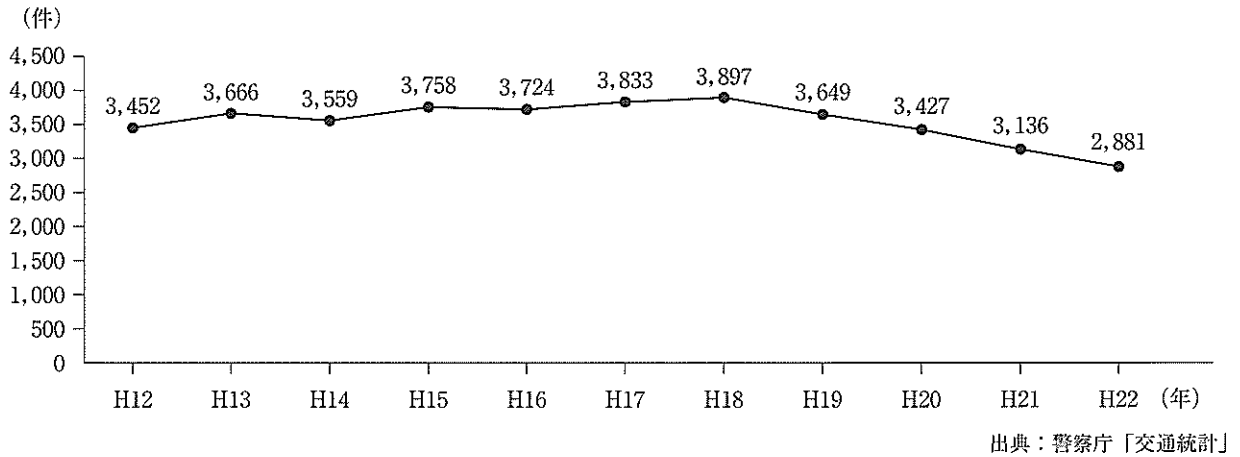
（注）交通事故件数及び死傷者数は警察庁資料により作成。ただし人身事故のみである。

## (2) バス（事業用）に係る交通事故

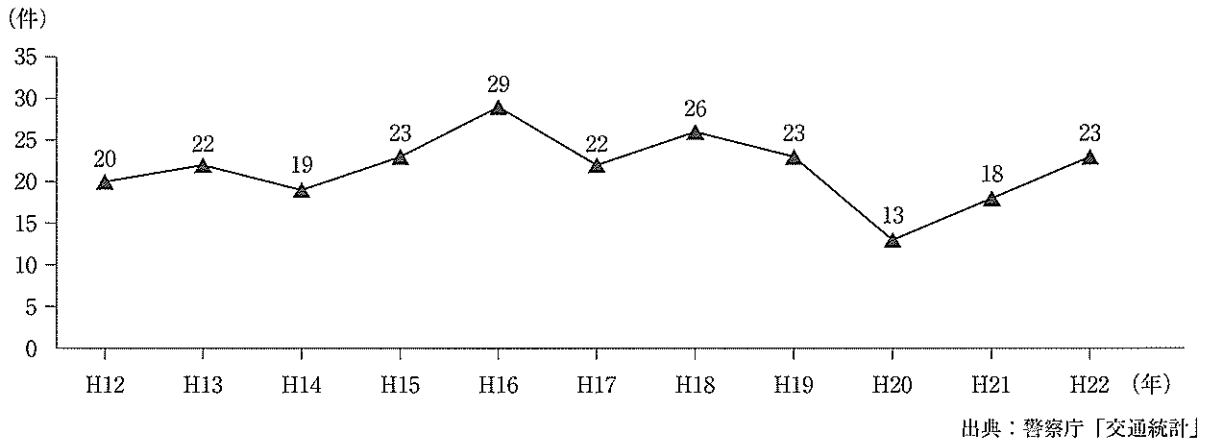
### ① バスの事故件数・死亡事故件数の推移

平成22年のバス事業における事故は2,881件（対前年比-255件）、死亡事故は23件（同+5件）である。近年、事故件数は高止まり傾向から減少に転じているものの、死亡事故件数については2年連続で増加が見られる。（図2、図3、図4参照）

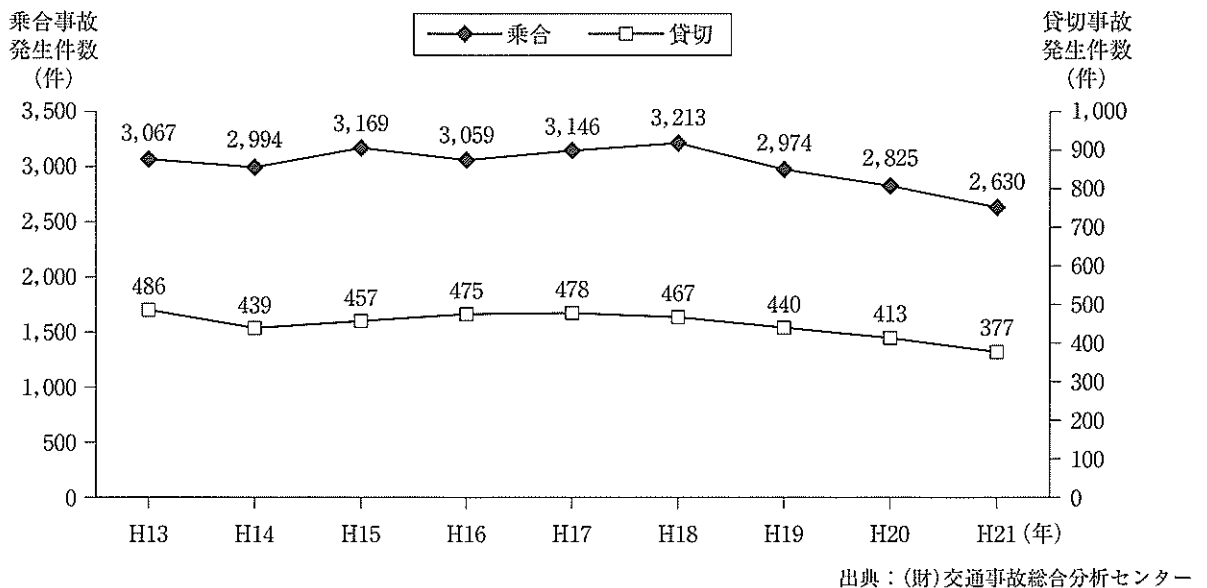
（図2） バスの事故件数の推移



（図3） バスの死亡事故件数の推移



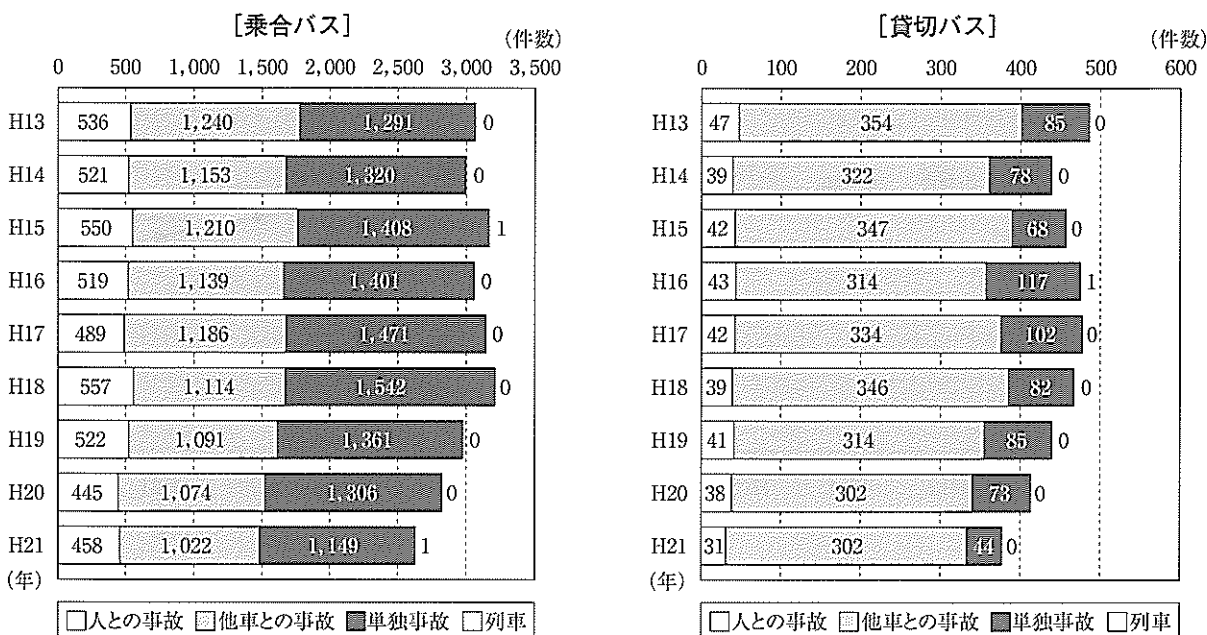
（図4） 乗合、貸切バスの事故件数の推移



② バスの事故類型別事故件数

乗合バスは単独事故が最も多く、次に他車との事故が多い。また、貸切バスは他車との事故が圧倒的に多い。(図5参照)

(図5) バス事故の類型別事故件数

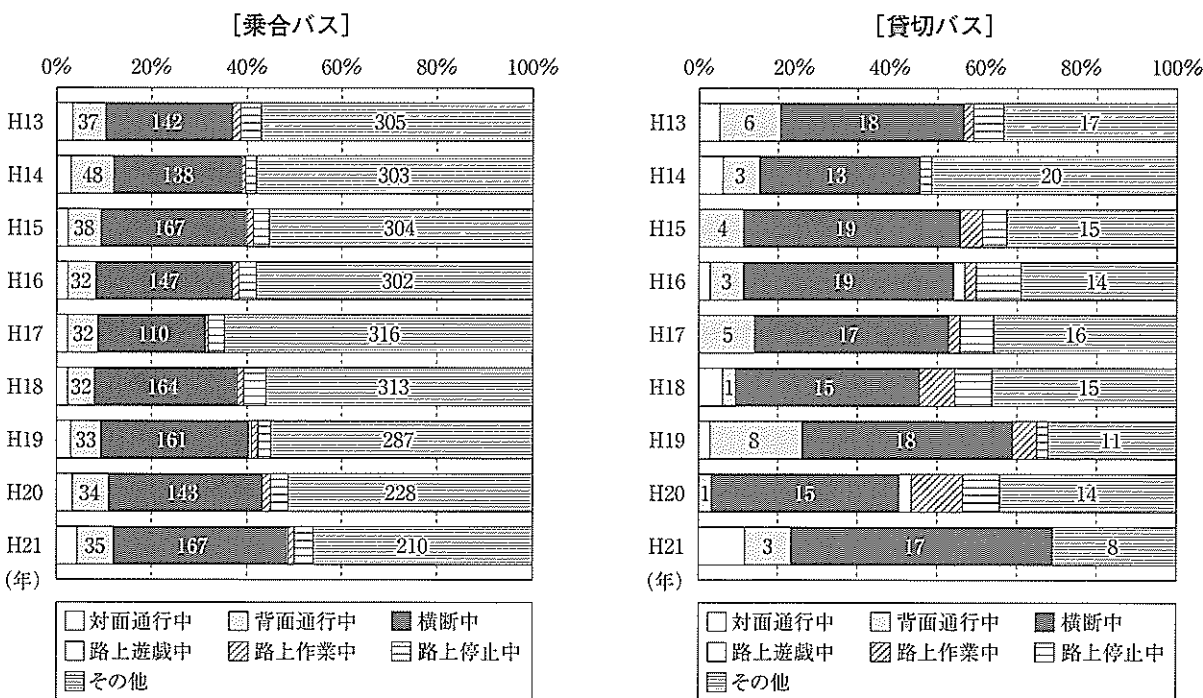


出典：(財)交通事故総合分析センター

③ バスの事故類型別事故件数の内訳 (人との事故)

人との事故は、乗合バス・貸切バスともに歩行者横断中の発生件数が多く、乗合バスでは増加傾向にある。(図6参照)

(図6) バス事故の類型別事故件数 (人との事故)

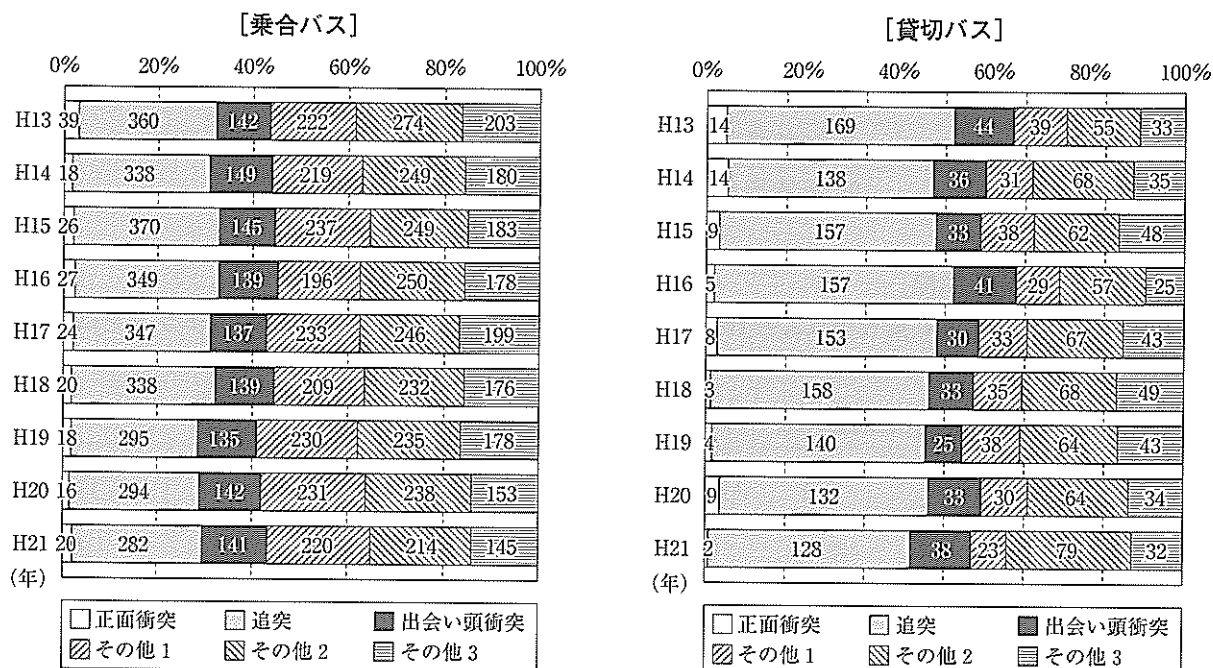


出典：(財)交通事故総合分析センター

④ バスの事故類型別事故件数の内訳（他車との事故）

他車との事故は、乗合バス・貸切バスともに追突が最も多く、特に貸切バスではその割合が高い。（図7参照）

（図7） バス事故の類型別事故件数の内訳（他車との事故）

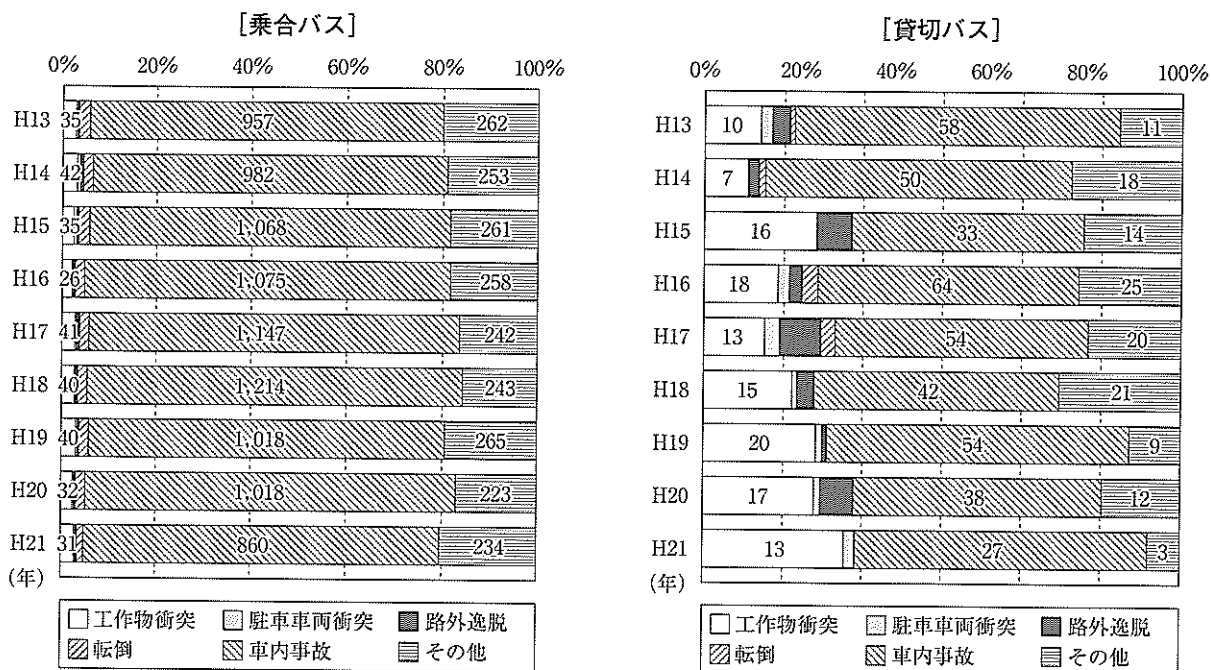


出典：(財)交通事故総合分析センター

⑤ バスの事故類型別事故件数の内訳（単独事故）

単独事故は、乗合バス・貸切バスともに・車内事故の占める割合が圧倒的に高い。（図8参照）

（図8） バス事故の類型別事故件数の内訳（単独事故）



出典：(財)交通事故総合分析センター

### (3) 事業用自動車の事故

#### ① 事業用自動車の事故発生状況

平成21年中に発生した事業用自動車の重大事故は、国土交通省の調査結果によると2,974件であり、死傷者等については次のとおりである。

ア. 全 件 数	2,974件	対前年比-193件
（うち、乗務員に起因するもの）	1,808件	〃 -117件
イ. 事故による死者数	895人	〃 -64人
〃 重傷者数	1,722人	〃 -24人
〃 軽傷者数	1,436人	〃 -126人

(注) 国土交通省資料により作成

#### ② 業態別事故発生状況

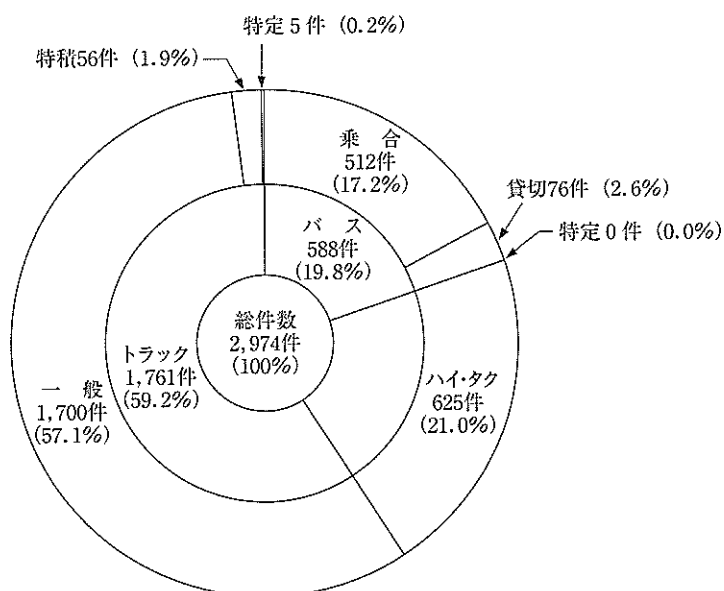
事業用自動車による重大事故2,974件の内、バスは588件、ハイ・タクは625件、トラックは1,761件であった。(表1、図9参照)

(表1) 業態別の重大事故発生状況 (平成21年)

業 態		バ ス	ハイ・タク	トラック	合 計
項 目					
重 大 事 故 件 数 (件)		588	625	1,761	2,974
死 傷 状 況	死 者 数 (人)	44	79	772	895
	重 傷 者 数 (人)	368	522	832	1,722
	軽 傷 者 数 (人)	515	179	742	1,436
	計 (人)	927	780	2,346	4,053
乗務員に起因する事故件数(件)		372	453	983	1,808

(注) 国土交通省資料により作成

(図9) 事業種類別重大事故発生状況 (平成21年)



(注) 国土交通省資料により作成



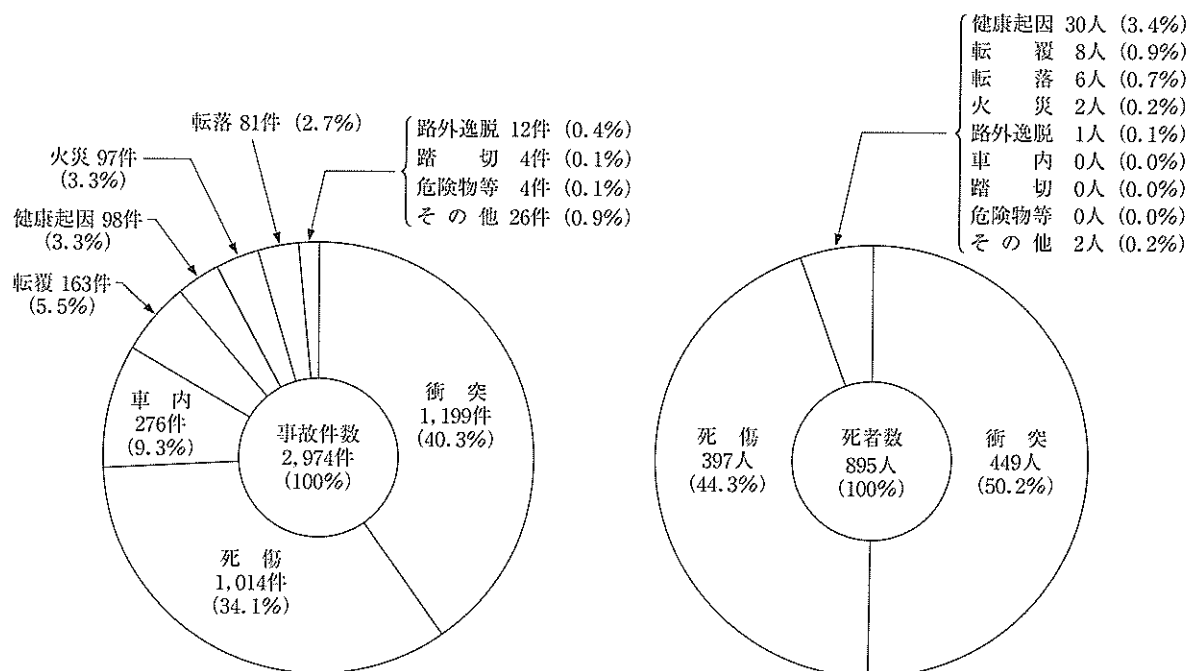
③ 事故発生件数及び死傷者数

重大事故の平成21年中の発生状況と、平成20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	
		H21	対前年比	H21	対前年比	H21	対前年比
重大事故発生件数	(件)	588	-57	625	-28	1,761	-108
〃 死者数	(人)	44	-7	79	-17	772	-40
〃 負傷者数	(人)	883	-143	701	+13	1,574	-20

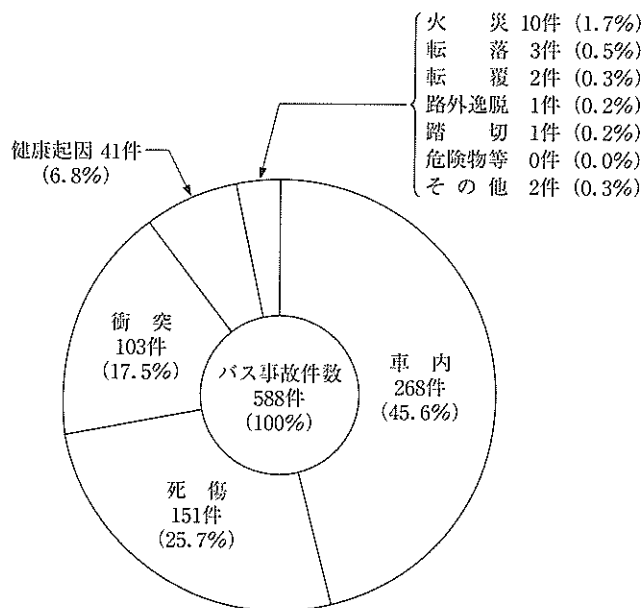
(注) 国土交通省資料により作成

(図10) 事故種別別重大事故発生状況 (平成21年)



(注) 国土交通省資料により作成

(図11) バス重大事故発生状況 (平成21年)



(注) 国土交通省資料により作成

## 7. 中央技術委員会の活動

日本バス協会は、輸送の安全、車両性能及び整備面の向上、サービス改善、保守費の低減及び環境対策の推進等、全般にわたって当面の問題を取り上げ、中央技術委員会（含・幹事会、整備分科会）並びに各地区技術委員会、各バス事業者において研究・検討を行っている。

また、バス車両について会員事業者からの改善要望を調査して取りまとめ、各バスメーカーに提出し、その回答を得ている。

なお、中央技術委員会は、平成22年度では次の全国規模の大会を開催した。

- \* 第53回銘柄別バス改善要望事項に関する中央技術委員会全国会議（8月）
- \* 第59回中央技術委員会全国大会（12月）

### (1) 第53回銘柄別バス改善要望事項に関する中央技術委員会全国会議

平成22年8月26日、東京都港区のグランドプリンスホテル高輪において開催し、次の審議及び発表が行われた。

#### ① 銘柄別バス改善要望の審議について

平成22年度の改善要望は、全国の会員事業者から249件が寄せられ、7月上旬に、UDトラック(株)・いすゞ自動車(株)・三菱ふそうトラック・バス(株)・日野自動車(株)の4メーカーごとに小委員会を開いて検討した結果、全国会議では次の19件について審議が行われた。

- ア. UDトラック車について … 4件
- イ. いすゞ車について … 5件
- ウ. 三菱ふそう車について … 5件
- エ. 日野車について … 5件

#### ② 新技術の紹介について

本会議は、全国から技術担当者等が多数参集する折角の機会なので、毎年、メーカーによる新技術の紹介を行っており、タイムリーな研究発表が行われるため、出席者からは大好評を博している。本年は、次の2題の発表が行われた。

- ア. 「電動式パッケージクーラー」について  
(講演者：日野自動車(株) ボデー設計部 大橋 範彰 氏)
- イ. 「ポスト新長期排ガス規制対応 大型観光バス、大型路線バスの概要」について  
(講演者：三菱ふそうトラック・バス(株) バス開発部 部長 布川 友之 氏)

なお、本全国会議で承認された改善対策等については、平成22年10月28日(木)に開催した第59回中央技術委員会全国大会の資料冊子に掲載し、広く周知を行った。

### (2) 第59回中央技術委員会全国大会

平成22年10月28日(木)に東京都千代田区大手町のサンケイプラザにおいて開催し、次の発表等が行われた。

#### ① 第43回発明考案功労者表彰

銀 賞 (1作品)

- \* 尿素水配管カプラ脱着工具 東京都交通局

銅 賞 (1作品)

- \* 日野車GSU作動点検用ベンチトラスミッション 西鉄エム・テック(株)

努力賞 (2作品)

- \* オイルプレッシャーユニットテスター (株)東急トランセ
- \* ウィンドウォッシャー自動噴射装置 京浜急行バス(株)

#### ② 技術業務報告

- ア. 緊急時映像伝送システムについての考察 名鉄バス(株)
- イ. 整備技術継承の取組み しずてつジャストライン(株)

ウ. 減CO<sub>2</sub>作戦！更なるエコドライブへの挑戦

遠州鉄道(株)

エ. 外国製商用車導入について

いわさきコーポレーション(株)

オ. 博多整備におけるコスト削減の取組

西日本鉄道(株)

カ. 都営バスにおけるバリアフリーの取組

東京都交通局

キ. バス車両安全装置（HERIMASU）の開発と運用について

東急バス(株)

ク. BD100（ひまわり油）を使用したコミュニティーバスの運行について

関東鉄道(株)

③ 特別講演

\* バスの新技術と最近の技術行政について

国土交通省自動車交通局 技術安全部技術企画課 車両安全対策調整官 是則 武志

④ 商品展示会

全国大会と併設して商品展示会を開催し、多数の出展会社による新製品や話題のバス用品・部品等を展示した。

# ISUZU

## その価値は、すべての人に、輝く。

毎日つかうバスだから、乗客・環境への配慮はもちろん、ビジネスとしての燃費・走行性能にこだわりました。

エンジンを大幅に進化させただけでなく、事業者の皆様の走行環境に合わせて

その性能を最大限に引き出すため出力の異なる2機種をラインナップ。

それぞれMTもATもご用意し、エルガならお客様に最適な仕様をお選びいただけます。

さらに最先端のエコドライブサポート技術も搭載。

燃費で、走りで、輝きを増したエルガがお客様のビジネスの未来を照らします。

ポスト新長期排出ガス規制適合車  
**新型エルガ誕生**



車内総座席14ト〜超車  
(191kWのAT車を除く)

ISUZU商用車に関するお問い合わせは最寄りの販売会社、またはイサ自動車株式会社 お客様相談センターへ。  
フリーダイヤル0120-119-113 ダイヤルイン03-6471-1188 受付時間月曜〜金曜(除く所定の休日)9:00~17:00



# IV. 環境対策と交通バリアフリー法への対応

## 1. 環境対策

### (1) 環境問題とバス事業における対応

環境問題は、20世紀後半以降年々大きくクローズアップされるようになり、平成9年の京都議定書の採択(平成17年2月発効)、平成14年10月の自動車NOx・PM法の施行、平成15年10月には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が開始、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 ポスト新長期規制

自動車排出ガス規制については、これまでも累次にわたり強化が行われてきたが、バス等から排出される窒素酸化物(NOx)及び粒子状物質(PM)の更なる低減を図るため、平成21年から平成23年にかけて世界最高基準の厳しい規制「ポスト新長期規制」が施行されることとなる。

ア. 排出ガス基準値の強化

「ディーゼル車」については、現行の「新長期規制」に比べてNOx・PM基準値は、共に、約1/3に低減される。

イ. 規制適用時期

規制開始日が次の表のとおり定められた。

バスの種別	継続生産車及び輸入車	新型車
大型バス(12t以上)	平成22年9月1日	平成21年10月1日
中・小型バス(3.5t以上12t未満)	平成23年9月1日	平成22年10月1日

※ このため、バス事業者が現在販売されている現行の「新長期規制車」を購入できるのは、大型は「平成22年8月31日」まで、中・小型は「平成23年8月31日」までとなる。

#### ③ 大阪府環境条例について

大阪府は、大気環境の改善を図るため、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」を改正し、窒素酸化物(NOx)及び浮遊粒子状物質(PM)について、排出基準を満たさないトラック・バス等に対する流入規制を開始した。

ア. 規制開始日 平成21年1月1日

イ. 規制対象車

対象となる自動車は、大阪府の対策地域(能勢町、豊能町、岬町、太子町、河南町、千早赤坂村を除く37市町)を発着地として運行する全国のトラック・バス等。(対策地域を発着せず、通過するだけの運行は対象外。)

ウ. 規制適合車等

(ア)「長期規制」以降の規制適合車(KK、KL、KS、KR、ACG、ADG等)。

(イ)「短期規制」以前の車両のうち、初度登録年から、大型車(乗車定員30人以上)については12年



間、中・小型（乗車定員29人以下）は10年間は猶予期間となり、当該バスの車検証の有効期間満了日までが「規制適合車」扱いとなる。

(ウ) 「短期規制」以前の車両で、かつ、初度登録年から12年（10年）を経過した車両であっても、国土交通省のNOx・PM低減装置性能評価制度により優良と評価された装置を装着した車両は「規制適合車」扱いとなる。（注. これらの装置については、取付の際に改造等が必要であるため、装着の検討をされる事業者は、装着の可否、価格等の詳細について装置メーカーによく問い合わせることが必要である。）

(エ) 上記(ウ)の適合車等には、大阪府が適合車等標章（ステッカー）を交付する。

## (2) 平成22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の種類	単 独		協 調 ・ 加 算	
	助成単価(千円)	助成台数(両)	助成単価(千円)	助成台数(両)
ハイブリッドバス	1,400	2	100	4
CNGバス	1,400	0	100	5
低燃費車	100	267	50	661
合 計		269		670

(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、85頁参照)

## (3) 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

日本バス協会は、地球温暖化対策や自動車公害等についての環境問題に対応するため、平成10年に環境対策委員会を設置し、「バス事業における地球温暖化防止ボランティアプラン」を策定して、国、自治体等に対し、バス業界の意見を取りまとめ要望する等、関係地方バス協会、会員事業者とともに、環境問題への対応について積極的に取り組んでいる。

なお、「バス事業における地球温暖化防止ボランティアプラン」は、平成18年8月に時代の要請にあったものに見直し「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」と改訂し、さらに平成19年8月には、CO<sub>2</sub>削減目標を「2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出原単位を1997年度比12%改善する。」と改訂し、人と環境にやさしいバス、エコドライブの推進など、環境対策の普及促進に努めている。

また、日本バス協会では、平成10年6月に「地球温暖化防止ボランティアプラン」を策定して以来、毎年、進捗状況の調査を行っており、「環境定期券」の導入は、平成21年4月1日現在、全国208の会員事業者により実施されている。

平成22年3月末での低公害バス等の導入状況は、下表のとおりである。

(単位：両)

環境にやさしいバスの種類	平成19.3末	平成20.3末	平成21.3末	平成22.3末
① アイドリングストップ装置付バス	18,199	19,579	21,713	23,664
② ハイブリッドバス	394	425	1,006	860
③ CNG（圧縮天然ガス）バス	1,022	1,031	975	955
合 計	19,615	21,035	23,694	25,479

日本バス協会調べ：平成22年5月27日現在

一方、「エコドライブ強化月間」は、平成10年に設置した環境対策委員会での決議により、毎年11月を日本バス協会主唱による推進期間とし、アイドリングストップ運動等の取り組みを行ってきた。

なお、平成14年度からは、国の10月のディーゼルクリーン・キャンペーンと連動して、10月・11月の2か月間を「環境対策を強化する月間」として実施し（※3）、さらに隔年で、運転者を対象とした「私（我が

グループ)のエコドライブ実践記録」コンテストを行ってきたが、平成21年度からは一段進めて、事業所を対象とした「我が社(我が営業所)におけるCO<sub>2</sub>削減に向けた取り組み」コンテストを開催して、積極的な取り組みを推進している。

(※3) 日本バス協会は、運転者啓発活動用として、2010年度エコドライブ推進ステッカーを作成・配布した。



#### (4) グリーン経営の推進

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

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

なお、平成23年4月末現在、バス事業では101社・335事業所がグリーン経営の認証を取得している。

#### (5) エコドライブ管理システム(EMS)普及事業への対応

地球温暖化及び大気汚染防止の観点から、燃費改善、排出ガス低減等の自動車の環境対策は喫緊の課題となっている。国はこうした状況を踏まえ、省エネルギー対策を推進するため、自動車運送事業者等においてエコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う取り組み「エコドライブ普及事業」をトラック事業者を対象に平成17年度より行っていたが、18年度からはバス事業者及びタクシー事業者も当該事業の対象となった。

EMS普及事業は、「EMS用車載機器(電子運行記録計)+事業所用機器(解析ソフト、カードリーダー)」の費用の1/3を補助するというものであり、リース方式では5台以上、買い取り方式では40台以上導入する事業者が対象であり、営業所のバスは1台ごとに1年以上の走行キロ及び燃料消費量のデータがあること、事業導入後は実績報告書の作成・提出等が義務づけられ、当該事業を実施した結果省エネ目標が達成しなかった場合には補助金は支払われないこととなっている。

##### ① リース方式について

\* 問い合わせ、申し込み 財団法人運輸低公害車普及機構

##### ② 買い取り方式について

\* 問い合わせ、申し込み 各地方運輸局自動車技術安全部安全・環境課

なお、日本バス協会も、平成18年度から、交付金事業により、国の補助対象外となるEMS事業を導入する会員事業者に対し助成を行っている。平成22年度では、1機器当たり、車載機器(電子運行記録計)について1万円、事業所用機器(解析ソフト及びカードリーダー)については10万円を限度として助成を行った。(日本バス協会交付金事業の「エコドライブ管理システム(EMS)普及事業」による都道府県別導入状況は、85頁参照)

## (6) 低公害車普及促進対策の予算概要（国土交通省）

### ① 低公害車普及促進対策

○ 平成23年度予算額：1,038百万円

自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する上で、自動車運送事業者の環境対策の促進を図ることが重要であることから、中小企業等が多く占める自動車運送事業者の次世代自動車の導入を支援する。

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	原則 通常車両価格との 差額の1/3以内（※1） 又は 車両本体価格の1/4以内
ハイブリッドトラック・バス・タクシー	
電気自動車 (プラグインハイブリッドを含む)	通常車両価格との 差額の1/2以内（※2） 又は車両本体価格の1/4以内
使用過程車のCNG車・電気バスへの改造	改造費の1/3以内

CNG（圧縮天然ガス）トラック・バス  
・PMは排出せず、NO<sub>x</sub>は5割以上低減  
・CNGスタンドが必要



ハイブリッドトラック・バス・タクシー  
・内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ  
・新たなインフラ整備の必要がない



電気自動車

・NO<sub>x</sub>・PM、CO<sub>2</sub>排出ゼロ



(※1) 小規模事業者に対しては、通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより、次世代自動車の導入を特に支援。

(※2) 環境性能に優れた電気自動車についても、通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより特に支援。

### ②（参考）観光地における電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業

（「元気な日本復活特別枠」において要望していた予算について、現下の経済・雇用情勢にかんがみH22補正予算により前倒し措置）

○ H22補正：450百万円

○ 元気な日本復活特別枠要望に関する評価結果：A

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車は、導入コストや充電施設等の制約によって公共交通への導入が進みにくいのが、観光地等における電気自動車（電動バス、EVタクシー）を活用した意欲的な事業展開等を目指す事業者等を強力に支援することにより、国内観光地等における公共交通のグリーン化及び観光振興等を促進。

※走行中にCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>、粒子状物質等を排出しない自動車。

#### イ. 公共交通へのEV導入の意義

現状：電気自動車の販売が開始されたほか、電動バス実用化へ目処

⇒公共交通のグリーン化を進める上で今後の普及が期待されている

- ・一般的に、EVには航続距離、充電施設等の制約条件が存在するが、路線バスやタクシーは、限定されたエリア内で運行する形態であることから、導入適性がある。従って、導入コストの低減が図られればEVの導入が飛躍的に進むことが期待される。
- ・自動車交通分野におけるCO<sub>2</sub>削減を図る上では、CO<sub>2</sub>排出ゼロのEVを、導入適性を有する路線バス・タクシーにおいて重点的に導入支援することが効果的であり、併せて、観光地等において、EVの普及を進めることにより観光振興等を図ることが可能となる。

#### ロ. 支援対象

EVを活用した意欲的な事業展開を行う運送事業者（バス・タクシー事業者）等

運送事業者等の策定した地域観光振興に資する意欲的な事業展開等の計画を外部有識者により評価し、優れた計画を策定した者に対して支援



・EVを活用した事業の例

- a. 地方公共団体等による観光地等へのEV導入促進に対するバックアップと連携した事業展開
- b. 観光施設等との連携による地域活性化等を目指した事業展開等

ハ. 支援内容

- a. 電気自動車\*の車両本体価格の1/2 (タクシーについては1/3)
- b. 電動バス向け充電施設の導入費用の1/2

\*プラグインハイブリッド自動車を含む

○ 平成22年度 低公害車普及促進対策費補助金(国)交付額 (バス車両)

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車種	事業実施地域	車両数				補助額
				CNG	HV	EV	CNG改	
北海道	函館バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	函館市		2			15,924
	ジェイ・アール北海道バス(株)	〃	札幌市		5			14,725
	(株)じょうてつ	〃	札幌市		2			5,890
関東	川崎市交通局	〃	川崎市		6			12,693
	小田急バス(株)	〃	武蔵野市		1			1,720
	横浜市交通局	〃	横浜市		10			22,462
	トヨタファイナンス(株)	ハイブリッド(観光バス)	千葉県佐倉市		2			7,312
	富士急山梨バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	富士河口湖町		2			5,060
	東急バス(株)	〃	東京都目黒区		2			2,100
	京成バス(株)	ハイブリッド(高速バス)	千葉市		1			1,737
	芙蓉総合リース(株)	ハイブリッド(観光バス)	東京都大田区		2			7,312
	東京都交通局	ハイブリッドノンステ大型	都内		20			53,000
	小田急バス(株)	〃	武蔵野市		2			3,440
	ちばぎんリース(株)	ハイブリッド(観光型)	佐倉市		1			3,656
	千葉総合リース(株)	ハイブリッドノンステ大型	東京都板橋区		2			4,100
	京浜急行バス(株)	〃	横須賀市		2			3,530
北陸信越	長電バス(株)	〃	長野市		3			8,505
中部	鈴与(株)リース事業本部	〃	熊本市		1			2,400
	豊田市	〃	豊田市		4			12,368
近畿	大阪市交通局	〃	大阪市		3			5,985
	京都市交通局	〃	京都市		2			6,184
	神姫バス(株)	〃	姫路市		2			3,400
	阪急バス(株)	〃	西宮市		1			2,325
	南海バス(株)	CNGノンステ大型	堺市	2				7,300
	阪急バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	宝塚市		1			2,425
中国	広島電鉄(株)	CNGノンステ大型	広島市	5				24,750
	備北交通(株)	ハイブリッドノンステ大型	庄原市		1			2,885
	おのみちバス(株)	CNGノンステ中型	尾道市	2				6,930
九州	鹿児島市交通局	ハイブリッドノンステ大型	鹿児島市		3			9,276
	西日本鉄道(株)	〃	福岡市		2			5,890
	西鉄バス北九州(株)	〃	北九州市		2			4,899
合計				9	87	0	0	270,183

(注) 国土交通省資料による

## 2. 交通バリアフリー法への対応

### (1) 交通バリアフリー法の概要

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するための「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。

なお、この交通バリアフリー法は、建築物のハートビル法とともに平成18年12月に「バリアフリー新法」に改正され、この新法の施行に基づき、聴覚障害者のための筆談具の備え付けの義務化等（※4）が新たに規定された。

また、国は、バリアフリー新法「移動円滑化の促進の基本方針」について、平成23年3月31日に改正を行い、告示した。

バス関係については、次のとおり。

- ① バスターミナル…1日平均利用客数3,000人（従来は5,000人）以上であるバスターミナルについては、平成32年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備の移動等円滑化を実施する。
- ② 乗合バス…総車両約60,000台から、適用除外認定車両約10,000台を除いた約50,000台のうち、70%に当たる約35,000台について、平成32年度までにノンステップバスとする。また、適用除外認定車両については、平成32年度までに、その25%に当たる約2,500台をリフト付バス又はスロープ付バスとする等、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

（※4）日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して下記の車内掲出用ステッカーを作成・配布した。

**筆談により  
ご案内いたします  
お気軽にお申し出ください**

## (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、ここ数年の間に速度を上げて進んでいる。

「人にやさしいバス」の導入状況は、下表のとおり。

(単位：台)

人にやさしいバスの種類	H18. 3 末	H19. 3 末	H20. 3 末	H21. 3 末	H22. 3 末
ワンステップバス	9,902	10,559	11,369	12,144	12,277
ノンステップバス	8,786	10,549	11,959	12,811	13,841
リフト付バス	1,113	1,188	1,090	1,683	1,752
以上の合計	19,801	22,296	24,418	26,638	27,870
全国会員乗合バス	57,975	57,257	58,816	59,530	59,156
全乗合バスに対するノンステップバスの比率	15.2%	18.4%	20.3%	21.5%	23.4%

(注) 全国会員乗合バス台数は、いずれもその前年6月末現在の台数。

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、平成18年3月に「認定要領」及び「審査要領」を2005年以降標準仕様ノンステップバスについての制度に一部改正した。

2005年以降標準仕様ノンステップバスの主な改正点は、次のとおりである。

- ① 大型バスの乗降口の開口幅を900mm以上とする。
- ② 乗降口のステップ高さを270mm以下とする。
- ③ 標準ピクトグラムの使用。

(2005年以降標準仕様の詳細については、本誌2006年版27頁参照)

なお、ノンステップバスの導入目標は、平成22年までに20～25%としていたが、平成18年12月の「バリアフリー新法」施行に伴い、30%に引き上げた。

## (3) 平成22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、下表のと通りの助成を行った。

人にやさしいバスの種類	単 独	
	助成単価(千円)	助成台数(両)
超低床ノンステップバス	1,400	188
リフト付バス	1,400	58
低床スロープ付ワンステップバス	350	171
合 計		417

(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、85頁参照)

○ 平成22年度 公共交通移動円滑化設備整備費補助(国)交付額

・ノンステップバスの導入

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車両数	補助額
北海道	ジェイ・アール北海道バス(株)	4	3,800
	函館バス(株)	5	9,500
	(株)じょうてつ	2	2,850
東北	八戸市交通部	1	1,706
北陸信越	長電バス(株)	3	4,750
	松本電気鉄道(株)	3	5,700
	富山地方鉄道(株)	1	1,900
	北陸鉄道(株)	2	3,800
	ほくてつバス(株)	2	3,800
関東	関東バス(株)	8	9,120
	京成タウンバス(株)	4	4,560
	阪東自動車(株)	3	1,838
	千葉交通(株)	2	1,855
	東野交通(株)	2	2,660
	関東鉄道(株)	2	2,660
	京浜急行バス(株)	11	11,121
	羽田京急バス(株)	8	7,612
	東急バス(株)	14	15,567
	三井CMリース(株)	4	5,130
	小田急バス(株)	25	28,500
	大和交通自動車(株)	1	1,140
	川崎市交通局	27	26,932
	茨城交通(株)	4	5,320
	京王電鉄バス(株)	30	34,178
	京王バス東(株)	3	3,420
	立川バス(株)	6	6,840
	(株)シティバス立川	1	1,260
	朝日自動車(株)	10	13,180
	神奈川中央交通(株)	37	47,600
	日立キャピタルオートリース(株)	3	3,959
	ちばグリーンバス(株)	1	1,330
	西東京バス(株)	19	19,632
	国際興業(株)	20	21,998
	小湊鉄道(株)	3	3,990

運輸局	事業者名	車両数	補助額	
関東	東武バス(株)	30	33,862	
	京成バス(株)	15	16,744	
	西武バス(株)	25	18,476	
	関東自動車(株)	17	22,610	
	茨城急行自動車(株)	3	3,420	
	川崎鶴見臨港バス(株)	6	6,396	
	日立自動車交通(株)	2	2,280	
中部	川越観光自動車(株)	4	5,320	
	名古屋市交通局	104	106,732	
近畿	しずてつジャストライン(株)	10	6,600	
	京都市交通局	2	1,995	
	南海バス(株)	5	6,650	
	山陽電気鉄道(株)	5	6,650	
	伊丹市交通局	5	4,987	
	阪急バス(株)	8	10,422	
	神戸市交通局	29	28,927	
	大阪市交通局	25	24,939	
	みなと観光バス(株)	1	720	
	阪神バス(株)	1	1,330	
	南海りんかんバス(株)	1	1,330	
	江若交通(株)	1	980	
	神姫バス(株)	1	6,650	
	中国	おのみちバス(株)	2	3,800
		広島電鉄(株)	5	5,000
備北交通(株)		2	3,569	
サンデン交通(株)		4	6,864	
防長交通(株)		2	2,948	
九州	西日本鉄道(株)	2	3,800	
	西鉄バス北九州(株)	2	3,800	
	長崎自動車(株)	11	14,040	
	佐世保市交通局	1	1,700	
	鹿児島市交通局	8	15,960	
計	66事業者	610	698,709	

(注) 国土交通省

### 3. 人と環境にやさしいバスの導入状況

- 平成22年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「エコドライブ管理システム (EMS) 普及事業」、「睡眠時無呼吸症候群 (SAS) 対策事業」、「ドライブレコーダー導入助成事業」実施状況 (交付金事業)

(単位：両、台、名)

区 分	ハイブリッドバス	CNGバス	CNGバス(改造)	低燃費車	超低床ノンステップバス	リフト付バス	低床スロープ付バス	計	エコドライブ				SAS	ドライブレコーダー
									EMS用車載器	ドラレコ併用器	事業所用機器	計		
北海道	1			61			24	85	330		2	332		205
東	青森	2		14				14					95	
	岩手	3		3				3					70	
	宮城	4		14				14	15			15	24	3
	福島	5											126	6
北	秋田	6												
	山形	7		5				5		1		1	9	16
関	茨城	8		9		5		14	6		1	7	251	
	栃木	9		5				5	19		2	21	25	5
	群馬	10		5	1			6					11	36
	埼玉	11		80	13	13	1	107	26	27	5	58		162
	千葉	12		58	27	1	3	89	256	7	3	266	143	65
	東京	13		165	22	18		205	102	14	2	118	347	421
	神奈川	14	3	99	32	8	53	195	503	6	1	510	345	30
	山梨	15		9				9	8	4	2	14		5
北陸信越	新潟	16		1		1		2	25			25		
	長野	17		26				26	2		1	3	33	27
	富山	18		1				1	1			1		
	石川	19		22				22	22	16	2	40	61	18
中	福井	20		4	1			5					57	
	岐阜	21		15	4	2	14	35	6			6	180	33
	静岡	22	1	13	1		4	19	7	20		27	254	12
	愛知	23		25	18	4	1	48	17	3	2	22	212	85
	三重	24		24				24	31	9	3	43	139	24
	滋賀	25		2				2	47			47	49	12
畿	京都	26		17	4	1	7	29	85	4	1	90	115	60
	大阪	27		80	26		4	110	132	11	4	147	564	125
	兵庫	28	1	45	10		8	64		1	1	2	47	120
	奈良	29		10	10			20	35			35	21	5
	和歌山	30		1				1	1	20	1	22	12	
中	鳥取	31												
	島根	32												
	岡山	33		19				19	295		11	306	212	106
	広島	34	5	13	1	4		23	33	70	3	106	207	54
	山口	35		3				3		50		50		
四	徳島	36		2				2						
	香川	37		11		1		12	3			3	38	60
	愛媛	38		4				4	31		1	32	95	
	高知	39		2				2						
九	福岡	40		50			50	100					256	84
	佐賀	41		2				2	10			10	22	3
	長崎	42			4			4	15		2	17	95	25
	熊本	43	1		10			11						10
	大分	44		5			2	7					86	
	宮崎	45		4	4			8					79	2
鹿児島	46													
沖	縄	47												
合 計	6	5	0	928	188	58	171	1,356	2,063	263	50	2,376	4,280	1,819

\* 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。更に、地球温暖化防止に資するために平成18年度から「エコドライブ管理システム (EMS) 普及事業」を実施し、新たに平成20年度から「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」を実施している。

# V. 労務関係

## 1. 春季労使交渉

### (1) 平成22年バス関係労使交渉妥結結果

#### ① 賃金

平成22年のバス関係春季労使交渉結果は、「日本経済は回復の兆しが見え始めているものの、バス事業を取り巻く経営環境は依然厳しく」、妥結額も対前年比では若干の増加の傾向を示すにとどまっている。

中小バス586社の平均賃上げ額は1,241円（昨年1,189円）、賃上げ率0.56%（昨年0.54%）となっており、対前年比、金額で52円、率で0.02ポイントという微増に転じた（表1参照）。

妥結額の金額階層分布状況を見ると、「賃上げゼロ」の層が53.2%（昨年55.3%）と最も多く、次いで「1,000円台」の層17.2%（昨年17.7%）、「1,000円未満」の層14.2%（昨年14.7%）、「2,000円台」の層の8.0%（昨年6.2%）の順となっており、「4,000円台」以上及び「2,000円台」「賃金減額」の層が対前年比増加であるのに対し、「3,000円台」「1,000円台」「1,000円未満」「賃上げゼロ」の層は微減となっている（表2参照）。

#### ② 臨時給

年間臨時給については、バス事業の厳しい経営環境の下、過去最低の数値を示した平成17年から、同18年、同19年と増加の傾向を示したものの、同20年から同21年まで一転して減少を続けたが、同22年では再び増加の傾向を示した。

中小バス事業の年間臨時給の平均月数は3.1331ヶ月となっており、昨年の3.1296ヶ月と比べ、0.0035ヶ月の増加となった（表3参照）。

妥結内容を見ると、「前年同月（額）」での妥結の企業が79.2%（昨年81.0%）と一番多く、次いで「前年より減月（額）」での妥結企業12.8%（昨年11.3%）、「前年より増月（額）」での妥結企業8.0%（昨年7.7%）の順となっている（表4参照）。

### (2) 平成23年春季労使交渉の概況及び妥結状況

#### ① 一般的概況

平成23年3月11日に発生した東日本大震災の影響により、全国的な自粛等による景気の低迷と、被災地域では事業の継続困難による雇用の待機や解雇がやむなく波及する中で、2011年の春季労使交渉が開始された。

政府は、平成23年度の経済見通し等について、「新成長戦略実現に向けたステップ3へ」と称した基本的態度を、本年1月24日に閣議決定した。

平成22年度の経済動向は、緩やかなデフレ状況が続いて消費者物価は2年連続の下落の一方で、国内総生産の実質成長率は3.1%と3年ぶりのプラス成長を見込んでおり、23年度の経済見通しでは、国内総生産の実質成長率は1.5%程度、名目成長率は1.0%と、それぞれ2年連続のプラス成長を見込んでいる。

本年1月21日に発表された月例経済報告の「我が国経済の基調判断」では、『景気は、足踏み状態にあるが、一部に持ち直しに向けた動きがみられる。ただし、失業率が高水準にあるなど依然として厳しい状況にある。デフレの影響や、雇用情勢の悪化懸念が依然残っていることにも注意が必要である。』としている。

連合は、昨年12月2日に開催の第59回中央委員会において、「2011春闘方針」を決定した。

「依然として続く賃金の低下」により、「デフレ下の厳しい勤労者生活」を余儀なくされており、「厳しさが続く雇用情勢、若年層の雇用問題は深刻な状況」であり、すべての組合が取り組むべき課題（ミニマム運動課題）として、

・賃金カーブ維持分の確保

等の4項目を挙げており、「すべての労働組合が1%を目安に賃金を含め適正な配分を求めていく。」とし

ている。

また、2月10日には「春季生活闘争・闘争開始宣言」を行い、この春闘方針をベースに、各産別は、参加組合の交渉を見極め、成果の獲得に向けた指導を行っていくこととした。

一方、日本経団連は、平成23年1月18日、今次春季労使交渉の経営側の指針となる「2011年版経営労働政策委員会報告」を発表し、定期昇給の維持を巡る賃金交渉を行う企業が大半を占めると見込まれている。

こうした背景の下、バス事業の現場には、昨年に引き続き、新高速道路料金に伴う渋滞問題、公共交通予算の配分、高速ツアーバス問題などの先行きの見えない日々が続き、その一方で交通基本法制定に向けての動きやバス事業のあり方検討会の開催など新しい動向が現出している。こうしたバス業界を取り巻く情勢を踏まえ、雇用や賃金問題などの課題に推進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、春季労使交渉対策の基本的スタンスとなる決議案「春季労使交渉に当たっての基本方針」を検討し、続いて同案を第123回労務委員会において審議・決定し、会員事業者に対してその周知、推進を図った（資料1参照）。

## ② 私鉄総連の要求概況

### ア 2011春闘方針

私鉄総連は、平成23年2月3日に開催した第2回拡大中央委員会において、「11春闘方針」を最終的に決定した。

同方針では、今次春闘の要求方式は、昨年と同様、賃金水準維持のため「定昇相当分（賃金カーブ維持分）」プラス「賃金改善原資（ベア分）」の「一人平均ベア方式」であることとした。

具体的な内容は次のとおり。

### イ 鉄軌・バス組合の統一要求概要

種別	平成22年方針	平成23年方針	対前年比
月例賃金	2.0%（定昇分）5,300円 +2,500円（賃金改善分）	2.0%（定昇分）4,500円 +2,500円（賃金改善分）（注①）	-800円（定昇相当分）
一時金	協定月数の維持	協定月数の維持（注②）	同じ
非正規労働者	時間給30円以上の引き上げ	時間給30円以上の引き上げ	同じ
最低賃金	産業別最賃要求 18歳以上月額132,600円	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「地域別最低賃金（前年度）+10%」（注③）	平成22年要求額-1,800円 +各都道府県の「地域別最低賃金+10%」

注① 賃金改善原資（ベア分）2,500円の内訳は、物価上昇分0円、生活維持分2,500円。既に、定昇制度が確立している単組においては、ベア分のみ要求。

注② 5ヶ月に満たない組合は、5ヶ月を要求。

注③ 現行の最賃協定額は、平成20年、9年ぶりに500円アップし、130,800円である。

### ウ 2011春闘推進方針（戦術日程）

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、3月8日に「11春闘推進対策組合会議」を開催し、次のような回答日、ストライキに係る戦術日程を決定した。

- 大手組合回答指定日…………… 3月17日（木） 14時
- 中小組合回答日…………… 3月22日（火） 15時まで
- 軌道・バス未解決組合統一 24時間  
ストライキ…………… 3月26日（土）  
これ以降、ストライキ指令による対応。



### ③ 交通労連の要求概要

交通労連は、平成23年1月19日に開催した第1回中央委員会及び軌道・バス部会において、「2011年度春季生活闘争方針」を決定した。同部会の要求の要旨は次のとおり。

種別	平成22年度方針	平成23年度方針	対前年比
月例賃金	定昇相当分（1.42％）3,000円 +回復向上分（1.28％）2,700円 =5,700円	定昇相当分（1.42％）3,000円 +回復向上分（1.28％）2,700円 =5,700円	同じ
一時金	目標5ヶ月以上、最低3ヶ月以上。 貸切は運転士年間100万円以上、 ガイド80万円以上。	目標5ヶ月以上、最低3ヶ月以上。 貸切は運転士年間100万円以上、 ガイド80万円以上。	同じ

### ④ 私鉄・バス関係の労使交渉と妥結状況

#### ア 労使交渉状況

私鉄大手の労使交渉は、東日本大震災の影響により、日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）から戦術日程の除外があり、関西地方の私鉄が3月17日に一斉回答となったが、関東の私鉄は3月23日以降の回答となり、その後順次妥結方向に向かった。

一方、中小については、全国7ブロックの集団交渉方式を含む精力的な単組別交渉の結果、私鉄総連の戦術日程の除外があったものの大半が解決に至ったが、1組合（私鉄総連）が3月24日から事務系組合員指名ストに突入した。運行については指名除外者等の対応により支障は無く、3月27日18:15に妥結し、ストライキは中止となった。

#### イ 妥結状況

5月10日現在で集計可能な中小バス98社の妥結額を日本バス協会が集計した結果、平均賃上げ額は、1,894円、同賃上げ率0.88%で、前年同期（1,693円、0.78%）と比べて、金額で201円、率で0.10ポイントのプラスとなった（表7参照）。

年間臨時給については、5月10日現在で、集計可能な中小バス86社を日本バス協会が集計した結果、平均月数率は、3.6418ヶ月（前年同期3.5252ヶ月）となっており、対前年比増加している（表9参照）。

なお、年間臨時給（中小バス）の妥結内容をみると、大半が前年度同月（額）82.9%（前年度76.6%）であるが、前年度より増月（額）となったもの5.4%（前年度13.0%）、前年度より減月となったもの11.7%（前年度10.4%）となっている（表10参照）。

## 2. 産業別最低賃金

### (1) 平成22年度の協定結果

平成22年2月9日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会に対して、「平成22年度の産業別最低賃金を、1,800円アップし、基本賃金月額132,600円（現行130,800円）にすること。ただし、東京・神奈川・大阪については、それぞれ東京（139,300円）神奈川（138,900円）大阪（134,200円）に是正を行うこと。」という内容の要求書が提出された。

これを受けて3月8日に第1回団体交渉、引き続き5月28日に第2回団体交渉が行われ、バス業界の現下の厳しい経営状況に鑑みて、前年度に引き続き現行協定額130,800円で据え置きとする。ただし、東京都・神奈川県・大阪府については、東京（137,500円）、神奈川県（137,200円）、大阪府（132,500円）を基本賃金月額として適用することで合意し、同研究会幸重委員長と私鉄総連渡辺委員長により、「産業別最低賃金協定に関する合意書」への署名が行われた。

なお、正式調印の日程については、研究会総会の当日とされた。

その後、研究会事務局を通じて、研究会会員1社から前記合意内容による「協定締結権」委任に係る経過措置の取扱いの希望が出されたが、7月6日の第43回総会において、労使代表により「産業別最低賃金に関する協定書」（会員数104社）の調印が行われた。

## (2) 平成23年度の経過

平成23年2月10日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会に対して、「平23年度の産業別最低賃金を①各都道府県の2010年度地域別最低賃金+10%とすること。②1ヶ月の法定労働時間を173.8時間で計算すること。③現行協定額（130,800円）を最低水準とし、2010年度地域別最低賃金を下回る場合は是正すること。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。」等の要求書が提出された。

これを受けて、3月10日、第1回団体交渉が行われ、私鉄総連から改定に係る要求趣旨及び根拠の説明があり、将来の運転者不足の解消のため、賃上げが必要であること等が強調された。

これに対し、研究会側から、とりわけ地方路線を中心とするバス事業の厳しい経営環境の窮状の説明があり、今次労使交渉の結果について十分見極めた上で検討したい旨回答がなされた。

その後、次回交渉の日程について事務局間で調整がなされ、民鉄協と私鉄総連との交渉日程に合わせて6月6日に行うこととなった。

## 3. 2010年秋季・年末交渉

私鉄総連は、平成22年7月13日に開催した中央委員会において、「2010年秋季年末闘争方針」を決定した。その概要は次のとおり。

### (1) 産業別統一闘争強化のための組織の点検

- ① 労働協約関係
- ② 組合規約関係
- ③ 企業の組織変更・再編、出向・転籍に伴う事前協議制・本人の同意、不利益扱いの禁止

### (2) 労働関係処法制改正にともなう実態点検

- ① 労働基準法関係
- ② 育児・介護休業法関係
- ③ 高年齢者雇用安定法関係
- ④ 安全衛生法関係

## 4. バス事業の労働条件等

日本バス協会においては、毎年、「バス事業賃金・労働時間等実態調査」（車両数10両以上の事業者1,310社を対象。回収676社。回収率51.6%）及び「バス事業最賃問題研究会会員会社初任給調査」（平成22年86社）を行い、バス事業における労働条件の実態把握に努めている。その概要は次のとおり。

### (1) 退職金算定基礎不算入率状況

平成22年度において、賃上げ額が退職金算定基礎額に反映されない率を設定している会社は、71社であり、その平均（単純）不算入率は、67.80%である。前年度（101社・平均67.5%）に比べ、0.3%増加した。

不算入率の内訳をみると、「80%以上」が32社と最も多く、次いで「50%台」12社、「30%台」10社、「40%台」6社の順となっている（表11参照）。

### (2) 労働時間・休日の状況

#### ① 年間総実労働時間の状況

日本バス協会調べによると、平成21年度のバス事業の年間総実労働時間は、乗合運転者が2,325時間（昨年度2,343時間）、貸切運転者が2,309時間（昨年度2,364時間）で、いずれも前年度に比べて減少している（次表及び表12参照）。

また、次表過去6年間の傾向を見ると、年間総実労働時間は、乗合、貸切ともに常態として平均2,300時間台、うち残業時間は、300時間台で推移しているが、平成21年の全産業男子平均（2,136時間・厚生労働省調べ）と比べて、乗合において189時間、貸切において173時間程度長い実態にある。

職種別年間総実労働時間推移

(単位：日・時間)

職 種	乗 合 運 転 者				貸 切 運 転 者			
	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間
平成16年度	269.6	1,955	366	2,321	270.1	2,010	341	2,351
17年度	272.4	1,960	388	2,348	273.4	1,991	376	2,367
18年度	270.3	1,970	375	2,345	270.2	2,006	372	2,378
19年度	271.8	1,982	393	2,375	269.2	2,021	359	2,380
20年度	270.0	1,962	381	2,343	268.0	2,018	345	2,364
21年度	268.2	1,970	355	2,325	267.7	1,974	335	2,309

② 年間休日総日数の状況

平成22年度のバス事業の年間休日日数は、乗合運転者が92.3日（前年度91.0日）、貸切運転者が92.3日（前年度91.6日）となっており、乗合・貸切共に前年度比微増の状況で推移している（表13参照）。

(3) 平成22年度の初任給状況

平成22年度の初任給状況を374社について調査した結果、事務員（18歳高卒）150,359円（前年度154,676円）、車掌（18歳高卒・ガイドを含む）146,450円（前年度148,220円）、技工（18歳高卒）158,788円（前年度156,228円）、運転者（25歳）173,353円（前年度172,158円）となっており、前年度に比べ、事務員及び車掌は減少し、技工及び運転者は増加している（表14参照）。

(4) 女性運転者の雇用状況

バスの女性運転者は、逐年増加傾向にあり、日本バス協会の調査（平成22年7月末日現在）によると、280社において1,154人（乗合1,032人、貸切122人）に達し、平成19年以来、1,000人台にて推移しているとともに、バス事業運転者総数の約1%を占めている。

女性運転者の雇用数の傾向をみると、女性の時間外、深夜業等の規制が解消された平成11年から急速に右肩上がりに増加したが、昨今の運転者不足の状況からみて、今後、より一層の増加が見込まれる（表15参照）。

(5) 高齢運転者の雇用状況

日本バス協会では、高齢運転者（満60歳以上）の雇用状況について、調査（平成22年7月末日現在）した結果、調査企業747社（運転者総数88,868人）のうち高齢運転者雇用企業数は721社（96.5%）であり、その雇用者数は、14,212人（乗合11,360人、貸切2,852人）であり、雇用率は16.0%となる。

昨年の14,081人（乗合11,336人、貸切2,745人）と比べて、若干増加しており、定年後の継続雇用が普及しつつあることが推測できる。

雇用率を地域別にみると、北陸信越22.2%、中国21.0%が最も多く、次いで中部20.6%となっている。

また、公営は、23社（運転者総数6,434人）のうち22社（1,296人）が該当し、その雇用率は、20.1%となっている（表16参照）。

(6) 中小企業退職金共済制度の活用状況

本制度は、独力では退職金制度を設けることが困難な中小企業（規模300人以下又は資本金3億円以下）について、事業主の相互共済と国の援助で退職金制度を設ける（独法）勤労者退職金共済機構の制度であるが、日本バス協会の調査（平成22年7月末日現在）によると、178社（うち貸切専業会社76社）が加入しており、前年の157社（うち貸切72社）と比べて増加の傾向を示している。

加入状況を地域別にみると、静岡14社（うち貸切7社）、神奈川12社（うち貸切1社）、北海道11社（うち貸切5社）の順となっている（表17参照）。

## (7) バスガイド雇用状況

バスガイドの雇用状況については、平成22年7月末日現在で、277社において4,767人（前年275社において4,901人）となっており、対前年比減少の傾向を示している。

地域別では、関東69社1,157人、中部39社1,128人が圧倒的に多く、続いて九州30社532人、北陸信越25社451人、東北30社396人、近畿36社378人、北海道25社332人の順となっている（表18参照）。

## (8) 障害者雇用状況

障害者雇用状況については、平成22年7月末日現在で調査した結果、調査企業216社（従業員数60,899人）のうち、障害者雇用数は627人（乗合555人、貸切72人）であり、雇用率は1.0%となる。

いずれの地域においても1%前後となっているため、障害者の雇用率は低くなっている（表19参照）。

(資料1)

### 春季労使交渉に当たっての基本方針

日本経済は回復の兆しが見え始めているものの、少子化の影響や雇用情勢の悪化、中東の政変に伴う原油価格の高騰等、多くのリスクを抱えており、本格的な回復には相当の時間がかかると思われる。

このような中、バス事業の現場には、新高速道路料金に伴う渋滞問題、公共交通予算の配分、高速ツアーバス問題など、昨年に引き続き先行きの見えない日々が続いている。

その一方で、「交通基本法制定」に向けての動きや「バス事業のあり方検討会」の開催など、新たな動向が現出している。

今次春季労使交渉ではこうしたバス業界を取り巻く情勢を踏まえ、昨年同様労使がお互いの立場を尊重し、雇用や賃金問題など様々な課題に、以下の次項を基本に推進していくことが肝要である。

一、バス事業の収支悪化の傾向が続き、デフレ経済の長期化の状況下において、雇用の維持・確保は最重要課題である。このため、従来以上に支払い能力に準拠した総額人件費管理を徹底していく必要があり、とりわけ個別企業レベルにおける賃金決定は、自社の支払い能力を基本として、個別労使で決定すること。

二、今次労使交渉においては、労使が地域の実情や自社のおかれた状況を的確に把握し、経営環境の変化への対応、競争力のさらなる強化、人材の確保方策などについて真摯に話し合い、自社の体力に応じた賃金その他の労働条件を決定すること。

三、事業者は、質の高いバス輸送サービスの提供を確立することの重要性に鑑み、今こそ、労使の意思疎通と相互理解の増進を図り、互いの痛みを分かち合うなど、良好な企業内労使関係を堅持することが肝要であるが、仮に労使紛争等が発生した場合は、当該労使による精力的な交渉により解決に努めることはもとより、必要に応じ第三者機関のあっせんを求めるなどにより、早期解決に努めること。

四、政府は今後、高速道路料金制度・環境税制・交付金問題・求職者支援制度など新たな施策を打ち出す可能性がある。特に、交通基本法の制定や「バス事業のあり方検討会」の動向に充分な関心を払い、労使が忌憚なく議論し、一体となって必要な提言、政策要求を行っていくこと。

平成23年3月9日

日本バス協会第123回労務委員会

(表1)

## 平成22年賃上げ額及び労務構成 (中小バス)

(平成22年7月末日現在)

区分 中小 (局別)	平成22年							平成21年						
	調査 会社数 (社)	賃上げ状況			労務構成			調査 会社数 (社)	賃上げ状況			労務構成		
		賃上前の 基準賃金 (円)	賃上額 (円)	賃上率 (%)	対 象 人 員 (人)	年 齢 (歳)	勤続 年数 (年)		賃上前の 基準賃金 (円)	賃上額 (円)	賃上率 (%)	対 象 人 員 (人)	年 齢 (歳)	勤続 年数 (年)
北海道	39	217,239	730	0.34	4,978	42.4	11.7	39	225,827	528	0.23	4,245	44.5	13.0
東北	65	185,709	439	0.24	6,365	46.0	11.6	52	185,373	347	0.19	6,364	45.9	15.5
関東	158	238,105	1,599	0.67	23,500	43.4	10.3	143	239,065	1,658	0.69	23,502	43.8	10.7
北陸信越	43	204,299	1,032	0.50	3,719	44.5	12.8	38	195,096	707	0.36	3,908	43.8	13.2
中部	76	215,559	1,349	0.63	7,638	44.2	12.6	75	216,825	961	0.44	9,058	43.2	10.6
近畿	65	232,470	1,664	0.72	9,742	42.9	9.9	56	238,322	1,642	0.69	8,788	42.8	10.4
中国	51	211,858	723	0.34	4,625	45.9	12.2	53	209,169	873	0.42	4,013	46.9	11.9
四国	27	209,100	1,174	0.56	1,582	44.7	12.0	25	211,071	962	0.46	2,071	44.1	12.7
九州	60	205,514	1,019	0.50	9,077	43.2	11.0	48	194,573	1,080	0.55	6,240	43.4	11.3
沖縄	2	201,058	132	0.07	390	45.1	11.8	1	185,623	0	0.00	387	45.2	13.2
合 計	586	220,403	1,241	0.56	71,616	43.8	11.1	530	220,779	1,189	0.54	68,576	44.0	11.6

(注) 加重平均

(表2)

## 平成22年春季賃上げ金額階層別企業数 (中小バス)

(平成22年7月末日現在)

金額階層(円)	平成22年		平成21年	
	企業数(社)	構成比(%)	企業数(社)	構成比(%)
5,000以上	10	1.7	8	1.5
4,000~4,999	12	2.0	5	1.0
3,000~3,999	14	2.4	15	2.8
2,000~2,999	47	8.0	33	6.2
1,000~1,999	101	17.2	94	17.7
1,000未満	83	14.2	78	14.7
賃上げゼロ	312	53.2	293	55.3
賃金減額	7	1.2	4	0.8
合 計	586	100.0	530	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。

(表3)

平成22年度年間臨時給

(平成22年7月末日現在)

区分 大手・ 中小(局別)	平成22年度					平成21年度					
	調査 会社数	対象 人員数	(+)(-) 月数率	年間 臨時給	備 考	調査 会社数	対象 人員数	(+)(-) 月数率	年間 臨時給	備 考	
大 手	—	—	—	—	他に別途協議1社	—	—	—	—	他に別途協議1社	
中	北海道	18	1,911	(-)0.1724	2.7564	他に別途協議8社	18	2,008	(+)0.0602	3.1523	他に別途協議8社
	東北	13	3,027	(+)0.0212	1.5469	他に別途協議7社	12	2,908	(-)0.1447	1.7128	他に別途協議10社
	関東	76	17,566	(+)0.0893	3.6412	他に別途協議4社	54	11,069	(-)0.1771	3.6357	他に別途協議15社
	北陸信越	26	3,662	(-)0.0224	1.9478	他に別途協議6社	24	3,078	(+)0.0362	2.1446	他に別途協議5社
	中部	37	4,485	(-)0.0543	3.1163	他に別途協議9社	41	6,587	(+)0.0379	3.0313	他に別途協議10社
	近畿	28	2,150	(-)0.0037	3.2553	他に別途協議8社	30	5,719	(-)0.0058	3.4800	他に別途協議6社
	中国	31	2,934	(+)0.0079	3.3458	他に別途協議5社	27	3,012	(+)0.0228	3.5860	他に別途協議4社
	四国	13	862	(-)0.0647	2.6368	他に別途協議5社	17	1,221	(-)0.0192	2.7333	他に別途協議4社
小	九州	29	5,216	(-)0.0433	3.3979	他に別途協議6社	23	4,832	0.0000	3.1465	他に別途協議6社
	沖縄	2	390	0.0000	1.0092	他に金額協定1社	1	387	0.0000	1.0000	
	計	273	42,203	(+)0.0169	3.1331	他に別途協議59社	247	40,821	(-)0.0462	3.1296	他に別途協議68社
合 計	273	42,203	(+)0.0169	3.1331	他に別途協議60社	247	40,821	(-)0.0462	3.1296	他に別途協議69社	

(注) 加重平均

(表4)

平成22年度年間臨時給妥結状況(中小バス)

(平成22年7月末日現在)

妥結内容	平成22年度			平成21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)	217	79.2		200	81.0	
前年より増月(額)	22	8.0	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (1) 1.0~1.5カ月未満 (5) 0.5~1.0カ月未満 (3) 0.1~0.5カ月未満 (11) 0.1カ月未満 (2)	19	7.7	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (0) 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (14) 0.1カ月未満 (4)
前年より減月(額)	35	12.8	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (1) 0.5~1.0カ月未満 (8) 0.1~0.5カ月未満 (21) 0.1カ月未満 (5)	28	11.3	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (6) 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (9) 0.1カ月未満 (12)
合 計	274	100.0		247	100.0	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当企業数

(表5)

平成22年春季賃上げ状況比較

調査機関等 項 目	日本バス協会調べ	日本経団連調べ		厚生労働省調べ	
	バス関係 中小バス	全産業		全産業	
		大手企業	中小企業	主要企業	中小企業
集 計 時	平22. 7. 31 (最終集計)	平22. 6. 10 (最終集計)	平22. 7. 20 (最終集計)	平22. 7. 30 (最終集計)	
調査企業(社)	586	113	534	317	
賃上げ前ベース(円)	220,403	317,033	251,928	303,151	
賃 上 げ 額 (円) (対前年比較)	1,241 (+ 50)	5,886 (+128)	3,824 (+338)	5,516 (-114)	
賃 上 げ 率 (%) (対前年比較)	0.56 (+0.02)	1.86 (+0.05)	1.52 (+0.14)	1.82 (-0.01)	

(注) ① 加重平均。

② 中小バス(日本バス協会調べ)は、私鉄大手を除くバス事業者。

③ 中小企業(日本経団連調べ)は、原則として従業員500人未満の企業。

④ 中小企業(厚生労働省調べ)については、調査廃止。

(表6)

## 春季賃上げ状況の推移

年	私鉄大手		中小バス (日本バス協会調)		中小企業 (日本経団連調)		中小企業 (厚生労働省調)	
	妥結額	賃上率	妥結額	賃上率	妥結額	賃上率	妥結額	賃上率
平成元	円 14,951	% 5.90	円 11,336	% 4.99	円 10,353	% 5.00	円 9,061	% 4.71
2	17,018	6.60	12,897	5.50	12,336	5.78	11,050	5.53
3	16,390	6.09	12,793	5.25	12,403	5.60	11,447	5.52
4	15,267	5.53	11,565	4.64	11,418	5.00	10,707	4.98
5	12,642	4.28	9,622	3.78	9,124	3.89	8,699	3.91
6	10,504	3.48	7,624	2.96	7,214	3.00	6,902	3.04
7	8,880	2.94	6,108	2.37	6,580	2.71	6,184	2.69
8	9,559	3.18	6,193	2.39	6,665	2.72	6,148	2.64
9	—	—	5,651	2.19	6,929	2.76	6,213	2.63
10	—	—	4,465	1.71	6,110	2.41	5,381	2.24
11	—	—	2,459	0.96	4,619	1.82	4,042	1.62
12	—	—	1,214	0.49	4,499	1.75	3,789	1.56
13	—	—	1,334	0.54	4,463	1.74	3,775	1.54
14	—	—	977	0.41	3,274	1.27	2,913	1.19
15	—	—	718	0.31	3,269	1.29	2,860	1.17
16	—	—	834	0.37	3,576	1.41	3,048	1.26
17	—	—	861	0.38	3,743	1.47	3,359	1.37
18	—	—	1,057	0.48	3,901	1.54	3,587	1.47
19	—	—	1,359	0.62	4,149	1.64	3,807	1.55
20	—	—	1,329	0.60	4,184	1.66	3,787	1.54
21	—	—	1,189	0.54	3,486	1.38	—	—
22	—	—	1,241	0.56	3,824	1.52	—	—

(注) ① バス関係の賃上げ額は、毎年の最終集計(7月末現在)。

② 私鉄大手の平成9年以降は、標準労働者方式等で妥結のため集計不能。

③ 中小企業(日本経団連調べ)は、原則として従業員500人未満の企業。

④ 中小企業(厚生労働省調べ)は、企業規模300人未満であって、労働組合のある企業。(平成21年、調査廃止)

(表7)

## 平成23年中小バス賃上額

(平成23年5月10日現在)

区分	平成23年					平成22年					
	調査会社数 社	対象人員 人	賃上前の 基準賃金 円	賃上額 円	賃上率 %	調査会社数 社	対象人員 人	賃上前の 基準賃金 円	賃上額 円	賃上率 %	
中小(局別)	北海道	14	1,335	213,527	1,098	0.51	14	1,594	210,008	1,096	0.52
	東北	2	445	177,141	438	0.25	9	2,391	180,691	135	0.07
	関東	26	8,507	221,742	2,965	1.34	32	8,205	232,441	3,033	1.30
	北陸信越	5	1,237	194,523	0	0.00	9	1,429	210,640	0	0.00
	中部	8	1,179	197,067	1,513	0.77	11	2,861	209,801	732	0.35
	近畿	17	3,510	228,873	1,528	0.67	22	4,634	229,531	1,963	0.86
	中国	9	2,437	229,607	2,157	0.94	11	3,003	225,839	1,644	0.73
	四国	6	936	199,291	721	0.36	7	1,127	200,478	733	0.37
	九州	11	2,257	187,114	623	0.33	10	2,249	188,866	1,176	0.62
沖縄	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
合計	98	21,843	214,941	1,894	0.88	125	27,493	217,064	1,693	0.78	

(注) ① 加重平均

② 「ベアゼロ」・「標労」等は集計から除外。

(表8)

## 平成23年春季賃上げ金額階層別企業数(中小バス)

(平成23年5月10日現在)

金額階層(円)	平成23年		平成22年	
	調査会社数(社)	構成比(%)	調査会社数(社)	構成比(%)
5,000以上	0	0.0	1	0.7
4,000～4,999	3	2.5	3	2.1
3,000～3,999	10	8.3	5	3.5
2,000～2,999	4	3.3	10	7.0
1,000～1,999	41	34.2	48	33.8
1,000未満	17	14.2	25	17.6
賃上げゼロ	23	19.2	33	23.2
ベアゼロ	22	18.3	17	12.1
合計	120	100.0	142	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。



(表9)

## 平成23年度中小バス年間臨時給委託状況

(平成23年5月10日現在)

区分 中小(局別)	平成23年度					平成22年度					
	調査 会社数 社	対象 人員数 人	年間 臨時給 月	備考(その他)		調査 会社数 社	対象 人員数 人	年間 臨時給 月	備考(その他)		
				別途協議 社	金額協定 社				別途協議 社	金額協定 社	
中	北海道	12	1,213	3.2245	1	0	11	1,486	3.2643	2	
	東北	—	—	—	—	—	5	1,775	1.7072	3	
	関東	18	7,404	4.3681	15	0	31	11,021	4.4089	3	3
	北陸信越	11	2,386	2.0728	1	0	12	2,361	2.1355	1	
	中部	11	4,325	3.1792	4	0	16	5,856	3.1305	3	2
	近畿	14	3,629	3.5268	3	2	20	5,964	3.4580	1	1
小	中国	9	2,699	4.1389	2	0	12	2,966	3.6681	2	
	四国	3	492	3.6159	3	0	5	666	3.1357	3	
	九州	8	2,146	3.6244	3	0	9	2,641	3.4134	3	
	沖縄	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	86	24,294	3.6418	32	2	121	34,736	3.5252	21	6	

(注) 加重平均

(表10)

## 平成23年度年間臨時給委託状況(中小バス)

(平成23年5月10日現在)

委託内容	平成23年度		平成22年度	
	調査会社数(社) 構成比(%)	増減月数等(社)	調査会社数(社) 構成比(%)	増減月数等(社)
前年同月(額)	92 (82.9)		118 (76.6)	
前年より増月(額)	6 (5.4)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (1) 0.1カ月未満 (1) 金額増 (3)	20 (13.0)	2.0カ月以上 (6) 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (8) 0.1カ月未満 (2) 金額増 (3)
前年より減月(額)	13 (11.7)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (2) 0.1~0.5カ月未満 (7) 0.1カ月未満 (2) 金額減 (2)	16 (10.4)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 (2) 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (11) 0.1カ月未満 (1) 金額減 (1)
合計	111 (100.0)		154 (100.0)	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当会社数

(表11)

## 平成22年度退職金算定基礎不算入率設定会社数調

(平成22年7月末日現在)

不算入率 大手・中小別		30%未満				30%台			40%台		50%台	
		2%	10%	12%	20%	30%	33%	38.3%	40%	45%	50%	56%
大手								1				
中	北海道											
	東北								1		1(1)	
	関東					2	1(1)				3(1)	
	北陸信越				1		(1)	(1)			(1)	
	中部		(1)			1	1				1	
	近畿			1		2	1(1)		2		2(1)	
	中国	(1)							1(1)		2(1)	1
	四国					1						
小	九州								2	(1)	2(3)	
	沖縄											
計		(1)	(1)	1	1	6	3(3)	(1)	6(1)	(1)	11(8)	1
計		(1)	(1)	1	1	6	3(3)	1(1)	6(1)	(1)	11(8)	1
		2(2)				10(4)			6(2)		12(8)	

不算入率 大手・中小別		60%台			70%台			80%以上			合計
		60%	65%	67%	70%	74.3%	75%	80%	90%	100%	
大手											1
中	北海道							5(2)		1	5(2)
	東北									(1)	2(2)
	関東	1								3(3)	10(5)
	北陸信越			1						2(2)	4(5)
	中部					1				3(1)	7( )
	近畿	2	1		1						12(2)
	中国	(1)			1		(1)	(3)			5(8)
	四国				1				4	3	9( )
小	九州									11(1)	15(5)
	沖縄										
計		3(1)	1	1	3	1	(1)	5(5)	4	23(8)	40(15)
計		3(1)	1	1	3	1	(1)	5(5)	4	23(8)	
		5(1)			4(1)			32(13)			71(15)

(注) ① 単位=社数。

② ( )内は、調整率制度併用社数(内数)

③ 不算入率が自己都合退職と会社都合(定年)退職で異なる場合は、自己都合退職の不算入率を採用。

④ 調査71社の平均(単純)不算入率は、67.80%である(前年度は101社平均67.50%)。

(表12)

職種別年間総労働時間(平成21年度)

職種 区分 大手・中小 (局別)	乗合運転者					貸切運転者					事務職員等					
	社数	実労働 日数	所定労働 時間	実残業 時間	年間総実 労働時間	社数	実労働 日数	所定労働 時間	実残業 時間	年間総実 労働時間	社数	実労働 日数	所定労働 時間	実残業 時間	年間総実 労働時間	
大手	1	259.0	1,904	385	2,289	—	—	—	—	—	1	256.0	1,982	314	2,296	
中	北海道	29	281.7	2,036	296	2,332	30	276.4	1,955	311	2,266	38	278.8	2,030	124	2,154
	東北	36	270.5	1,920	227	2,147	58	269.0	2,019	311	2,330	65	259.4	1,969	105	2,075
	関東	97	258.3	1,935	469	2,405	115	258.3	1,962	369	2,331	156	254.2	1,950	251	2,201
	北陸信越	31	255.1	1,929	238	2,167	39	265.1	1,888	293	2,181	45	241.9	1,955	102	2,058
	中部	40	267.3	1,988	275	2,263	72	265.0	1,969	327	2,296	77	258.1	1,966	100	2,066
	近畿	37	266.8	1,984	461	2,445	42	279.8	2,065	427	2,492	67	253.7	1,980	196	2,176
	中国	39	267.1	1,936	303	2,240	38	265.2	1,850	318	2,168	54	265.3	1,978	120	2,098
	四国	15	320.1	2,189	499	2,688	16	282.8	2,086	344	2,430	24	272.5	2,005	122	2,127
	九州	38	272.3	1,981	296	2,277	46	274.5	2,001	284	2,285	65	256.5	1,927	129	2,056
	沖縄	4	288.5	2,178	410	2,587	4	285.5	2,205	179	2,384	4	284.0	2,101	134	2,235
中小計	366	268.2	1,970	355	2,325	460	267.7	1,974	335	2,309	595	258.0	1,966	159	2,125	
合計	367	268.2	1,970	355	2,325	460	267.7	1,974	335	2,309	596	258.0	1,966	159	2,125	

(注) 単純平均

(表13)

年間休日総日数分布状況及び平均休日日数

(平成22年7月末日現在)

職種 日数 大手・中小(局別)	乗合運転者								貸切運転者								
	計	67日 以下	68~ 77日	78~ 86日	87~ 95日	96~ 104日	105日 以上	平均 休日日数	計	67日 以下	68~ 77日	78~ 86日	87~ 95日	96~ 104日	105日 以上	平均 休日日数	
大手	1	—	—	—	—	1	—	104.0 <sup>日</sup>	0	—	—	—	—	—	—	— <sup>日</sup>	
中	北海道	31	3	5	14	4	2	3	81.8	40	5	6	16	4	4	5	83.0
	東北	38	1	3	10	7	7	10	90.5	65	3	2	12	18	9	21	94.0
	関東	99	3	8	23	14	32	19	94.8	131	7	11	19	20	24	50	100.5
	北陸信越	31	—	—	2	7	16	6	100.1	43	—	—	2	10	17	14	100.0
	中部	40	1	5	8	3	7	16	96.7	76	4	10	9	8	19	26	94.0
	近畿	39	3	3	5	6	9	13	97.3	50	3	6	4	11	12	14	93.3
	中国	38	2	3	14	8	7	4	92.2	43	4	7	14	3	9	6	89.4
	四国	18	1	6	7	3	1	—	76.2	22	3	9	5	3	1	1	67.7
	九州	41	6	7	10	6	9	3	88.9	54	11	13	10	6	9	5	81.7
	沖縄	4	—	2	1	1	—	—	78.0	4	—	2	1	1	—	—	78.8
中小計	379	20	42	94	59	90	74	92.2	528	40	66	92	84	104	142	92.3	
合計	380	20	42	94	59	91	74	92.3	528	40	66	92	84	104	142	92.3	
構成比(%)	(100.0)	(5.3)	(11.1)	(24.7)	(15.5)	(23.9)	(19.5)		(100.0)	(7.6)	(12.5)	(17.4)	(15.9)	(19.7)	(26.9)		

(注) ① 単位=会社数

② 「年間休日総日数」とは、協約、就業規則により定められている制度としての休日総日数をいい、年休日数、生休日数、産休日数、労災休業日数は含まれない。

(表14)

## 平成22年度初任給状況

(平成22年7月末日現在)

区分 大手・ 中小局別	調査 会社数	事務員 (18歳高卒)		車掌(ガバを含む。18歳高卒)		技工 (18歳高卒)		運転者 (25歳)		
		該当 社数	初任給	該当 社数	初任給	該当 社数	初任給	該当 社数	初任給	
大手	1	1	158,000(+ 0)	—	—	—	—	1	180,300(+ 0)	
中	北海道	22	18	145,861(+ 0)	14	144,621(- 36)	11	150,000(+ 0)	19	169,942(+ 0)
	東北	29	24	139,746(+ 196)	19	145,387(+ 247)	13	143,631(+ 362)	29	159,543(+ 183)
	関東	97	74	156,393(- 229)	32	147,384(- 286)	31	168,718(- 371)	91	180,388(- 54)
	北陸信越	34	24	141,600(- 185)	17	144,372(- 29)	11	143,654(+ 0)	29	171,053(- 345)
	中部	54	42	159,145(- 14)	22	155,438(- 163)	13	180,422(- 99)	48	183,735(+ 2)
	近畿	42	37	154,219(+ 585)	14	158,761(+ 125)	15	169,387(+ 100)	41	178,909(+ 37)
	中国	39	35	150,019(+ 101)	6	144,052(+ 250)	20	164,752(+ 150)	38	174,549(- 40)
小	四国	15	11	144,655(+ 0)	5	152,240(+ 0)	3	147,370(+ 0)	13	163,169(+ 0)
	九州	39	34	140,530(+ 76)	25	140,360(+ 152)	23	143,432(+ 78)	37	153,469(+ 62)
	沖縄	2	1	139,170(+ 0)	2	129,085(+ 0)	1	139,170(+ 0)	1	154,850(+ 0)
	中小計	373	300	150,334(+ 35)	156	147,389(- 13)	141	158,788(- 13)	346	173,333(- 21)
合計	374	301	150,359(+ 35)	157	146,450(- 13)	141	158,788(- 13)	347	173,353(- 21)	

(注) ① 単純平均 ② ( ) 内は、対前年度増減額

(表15)

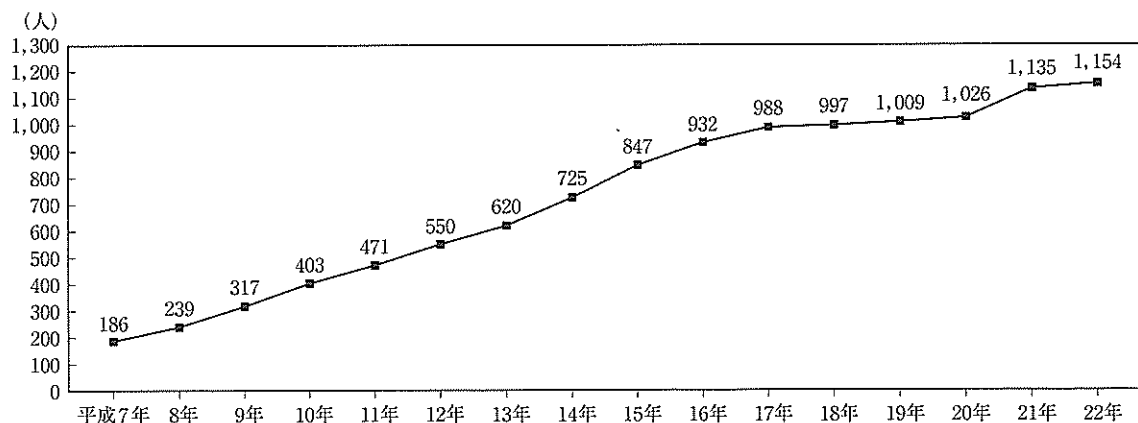
## 女性運転者雇用状況

(平成22年7月末日現在)

区分 大手・ 中小(局別)	乗合運転者		貸切運転者		合計		
	会社数	人員	会社数	人員	会社数	人員	
大手	1社	86人	—社	—人	1社	86人	
中	北海道	13	76	4	13	17	89
	東北	14	46	5(1)	6	19	52
	関東	65	299	29(7)	52	94	351
	北陸信越	20	78	4(2)	4	24	82
	中部	20	100	15(1)	23	35	123
	近畿	17	54	10(2)	13	27	67
	中国	12	34	1	1	13	35
小	四国	5	10	—	—	5	10
	九州	20	148	5(1)	7	25	155
	沖縄	4	22	2(2)	3	6	25
	中小計	190	867	75(16)	122	265	989
公営	14	79	—	—	14	79	
合計	205	1,032	75(16)	122	280	1,154	

(注) 括弧内は、乗合運転者の会社と同一会社で、外数。

## 【参考】女性運転者数の推移



(表16)

## 高齢運転者雇用状況

(平成22年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)	調査企業		高齢運転者雇用数					
	企業数	運転者総数	該当企業数	乗合運転者	貸切運転者	計	雇用率	
大手	1社	2,513人	1社	127人	0人	127人	5.1(%)	
中	北海道	46	4,967	41	374	139	513	10.3
	東北	72	6,192	65	853	283	1,136	18.3
	関東	172	25,510	164	2,842	762	3,604	14.1
	北陸信越	49	4,097	43	796	112	908	22.2
	中部	155	13,298	138	1,961	784	2,745	20.6
	近畿	70	10,504	63	922	203	1,125	10.7
	中国	59	5,166	57	916	171	1,087	21.0
	四国	27	1,357	26	166	52	218	16.1
	九州	69	7,803	97	1,025	275	1,300	16.7
	沖縄	4	1,027	4	105	48	153	14.9
中小計	723	79,921	698	9,960	2,829	12,789	16.0	
公営	23	6,434	22	1,273	23	1,296	20.1	
合計	747	88,868	721	11,360	2,852	14,212	16.0	

(注) ①「高齢運転者」とは、満60歳以上の者。

② 雇用率 = 運転者総数に占める高齢運転者の割合。

③ 同一会社で、乗合・貸切運転者が雇用されている場合は、該当企業数は1社で計上。

(表17)

## 中小企業退職金共済制度加入状況

(平成22年7月末日現在)

局別	都道府県	加入会社数	局別	都道府県	加入会社数	
北海道	北海道	11 (5)	近畿	滋賀	3 (1)	
	東北	青森		8 (5)	京都	3 (1)
		岩手		2 (1)	大阪	1 (1)
		宮城		5 (2)	兵庫	9 (6)
		福島		1 (1)	和歌山	4 (2)
関東	山形	1 (1)	中国	島根	4	
	茨城	8 (5)		岡山	5 (1)	
	栃木	5 (3)		広島	5 (1)	
	群馬	4 (2)	四国	山口	3 (2)	
	埼玉	6 (4)		徳島	1	
	千葉	1 (1)		香川	3 (2)	
	東京	5 (1)	九州	愛媛	1 (1)	
	神奈川	12 (1)		高知	5	
山梨	2	佐賀		2 (1)		
北陸信越	新潟	10 (6)		長崎	4 (1)	
	長野	2	大分	4 (1)		
中部	福井	6 (4)	宮崎	2 (1)		
		岐阜	4 (1)	鹿児島	2 (1)	
	静岡	14 (7)	沖縄	沖縄	1	
	愛知	8 (3)		合計	178 (76)	
	三重	1				

(注) 括弧内は、貸切専業会社で内数。

資料：日本バス協会「平成22年度賃金、労働時間等実態調査」

(表18)

## バスガイド雇用状況

(平成22年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)		平成22年度		平成21年度	
		会社数	人数	会社数	人数
大手		0 社	0 人	0 社	0 人
中	北海道	25	332	29	433
	東北	30	396	27	299
	関東	69	1,157	69	1,241
	北陸信越	25	451	21	435
	中部	39	1,128	44	1,326
	近畿	36	378	39	353
	中国	10	38	8	31
小	四国	7	51	8	79
	九州	30	532	25	444
	沖縄	3	266	3	215
	中小計	274	4,729	273	4,856
公営		3	38	2	45
合計		277	4,767	275	4,901

(表19)

## 障害者雇用状況

(平成22年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)		調査企業		障害者雇用数			雇用率 (%)
		企業数	従業員数	乗合	貸切	計	
大手		1 社	2,191 人	19 人	0 人	19 人	0.9
中	北海道	13	4,026	38	0	38	0.9
	東北	15	4,290	44	3	47	1.1
	関東	38	15,351	126	11	137	0.9
	北陸信越	18	3,091	22	8	30	1.0
	中部	50	9,418	72	33	105	1.1
	近畿	19	6,855	65	5	70	1.0
	中国	17	2,891	46	2	48	1.7
小	四国	8	832	11	2	13	1.6
	九州	19	5,280	54	8	62	1.2
	沖縄	3	1,170	10	0	10	0.9
中小計		200	53,204	488	72	560	1.1
公営		15	5,504	48	0	48	0.9
合計		216	60,899	555	72	627	1.0

(注) 雇用率 = 従業員総数に占める障害者の割合。

資料：日本バス協会「平成22年度賃金、労働時間等実態調査」

# VI. 交付金及び税制関係

## 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）を経て現在（平成22年3月）に至っている。また、交付金のうち40%（現在は20%）に相当する額が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ることとされている。

### (2) 最近の交付金制度について

平成15年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間さらに5年間延長されたことに伴い、平成14年度までとされていた交付金制度についても、平成19年度まで5年間延長された。

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）」が交付され、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、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。

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。

そして、平成22年度においては、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。

更に、「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。」とされた。

### (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				
昭和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			
平成元	1,716,076	1,201,271	514,805	267,615			
2	1,664,860	1,165,412	499,448	230,238			20
3	1,634,808	1,307,852	326,956	221,959			
4	1,550,021	1,240,031	309,990	207,878			
5	1,390,471	1,112,392	278,079	183,358			
6	1,598,940	1,279,169	319,771	215,402			
7	1,585,233	1,268,204	317,029	217,394			
8	1,446,539	1,157,248	289,291	199,876			
9	1,357,178	1,085,761	271,417	185,193			
10	1,301,982	1,041,602	260,380	177,116			
11	1,353,268	1,082,632	270,636	177,265			
12	1,342,562	1,074,068	268,494	170,894			
13	1,380,347	1,104,297	276,050	169,362			
14	1,410,420	1,128,351	282,069	164,231			
15	1,450,857	1,160,702	290,155	160,728			
16	1,441,840	1,153,433	288,407	147,705			
17	1,449,015	1,159,229	289,786	143,116			
18	1,391,677	1,113,356	278,321	134,993			
19	1,384,260	1,107,427	276,833	134,077			
20	1,380,977	1,104,798	276,179	123,697			
21	1,384,210	1,107,385	276,825	119,904			
22	1,334,234	1,068,096	266,138	99,607			
合 計	60,243,105	43,573,545	16,669,560	8,835,316			

- (注) 1. 表中の「民営バス」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年度東京部分が含まれている。  
 3. 53年度中央出捐分には、日本バス協会において整備した貸切駐車場の事業費22,000千円が含まれている。  
 4. 54年度地方事業分には、地方緊急分としての交付金436,933千円が含まれている。  
 5. 52年度、53年度、54年度中央出捐分には、東京都から57年度に54年度以前分として交付された補助金200,480千円について当該補助金の額の算定の基礎となった額に基づいて算出された次の額が含まれている。  
     52年度 104,500千円      53年度 31,600千円      54年度 64,380千円  
 6. 58年度から中央出捐分の出捐率が40%から30%に引き下げられた。  
 7. 元年度、2年度の中央出捐分から、大規模事業助成事業分として、出捐金の30%に相当する額の基金が次のとおり取り崩されている。  
     平成元年度 154,466千円      2年度 149,853千円      計 304,319千円  
 8. 3年度から中央出捐分の出捐率が、30%から20%に引き下げられた。  
 9. 10年度から、中央出捐金は基金に繰り入れず、中央事業の財源に充てられることとされた。  
 10. 15年度において、ディーゼル微粒子除去装置導入事業分として、基金から925,000千円が取り崩された。  
 11. 18年度において、基金から1,800,000千円が取崩され、環境・交通バリアフリー対策引当資産に繰入された。



#### (4) 交付金事業

##### ① 中央事業

日本バス協会では、それぞれの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り崩し財源（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、中央出捐金を財源として、「人と環境にやさしいバス等普及事業」を実施している。

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

平成15、16年度においては、1都3県のいわゆる環境確保条例に基づくディーゼル車の走行規制が実施され、PMの排出基準に適合しないバス・トラックは初度登録から7年間の猶予期間経過後は、指定されたDPF、酸化触媒を装着しなければ1都3県内を通行できないこととなり、緊急的に対策を講じる必要があることから、「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、エコドライブ管理システム（EMS）普及事業を引き続き実施するとともに、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、環境対策及び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、「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」の重点的な実施並びに安全対策事業として、「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、環境対策及び高齢社会への対応を図るため、「人と環境にやさしいバス普及事業」及び「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」を重点的に実施した。また、安全対策事業として、「バスの車内事故防止の安全対策」、「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」等を実施した。更に、従来の広報事業に加えて、新たに広く一般国民に対しバス事業の公共性・重要性について理解を求め、バスの一層の利用促進を図るための「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、環境対策及び高齢社会への対応を図るため、「人と環境にやさしいバス普及事業」を重点的に実施した。また、安全対策事業として、「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策事業」、「ドライブレコーダー導入助成事業」、「バスの車内事故防止の安全対策事業」及び「貸切バス事業者の安全性評価・認定事業」の準備事業等を実施した。更に、広く一般国民に対し、バス事業の公共性・重要性について理解を求め、バスの一層の利用促進を図るための「バス利用促進等広報及びイベント事業」を実施した。

（平成22年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策事業」、「ドライブレコーダー導入助成事業」実施状況は85頁参照）

研究事業及び活性化事業の実施状況は、次のとおりである。

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年度	4事業	28,000,000
平成6年度	5事業	39,000,000
平成7年度	8事業	48,235,000
平成8年度	8事業	58,404,881
平成9年度	11事業	73,438,868
平成10年度	16事業	317,681,143
平成11年度	15事業	278,349,195
平成12年度	15事業	310,356,209
平成13年度	13事業	470,641,216
平成14年度	18事業	540,708,485
平成15年度	18事業	1,331,672,698
平成16年度	16事業	770,046,973
平成17年度	17事業	710,590,198
平成18年度	16事業	799,052,729
平成19年度	21事業	612,175,869
平成20年度	22事業	677,325,583
平成21年度	22事業	579,743,421
平成22年度	26事業	665,965,229
計	271事業	8,311,387,697

(3) やすらぎバスステーション整備事業

(単位：円)

年 度	バス停留所数	助成金額
平成11年度	428	217,615,100

(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～平成22年度)	8,311,387,697
やすらぎバスステーション整備事業(平成11年度)	217,615,100
合 計	9,050,477,299

活性化事業（平成22年度）

（単位：両、台、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								
福島県	非接触式ICカード・OD機能付運賃箱システム導入事業	447,344,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
秋田県	横手駅東口市街地再課発事業に伴うバスターミナル新築整備事業	246,974,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
栃木県	バス総合案内システム更新・増設	13,650,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
群馬県	共通バスカード精算システム更新事業	13,800,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
埼玉県	埼玉バス案内WEBのバージョンアップ	7,350,000	1	5,145,000	1	5,145,000	0	0
東京都	バスロケーションシステム整備事業	364,938,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
神奈川県	バス情報提供システムの高度化	5,775,000	1	4,042,000	1	4,042,000	0	0
山梨県	WEB時刻表システム導入事業	6,500,000	1	2,263,000	1	2,263,000	0	0
新潟県	非接触式ICカードシステム導入事業	1,890,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
富山県	ICカードシステム導入事業	235,000,000	1	5,100,000	1	5,100,000	0	0
滋賀県	ICカードシステム導入事業	26,690,000	1	6,237,000	1	6,237,000	0	0
京都府	ICカードシステム導入事業	35,459,000	1	2,217,000	1	2,217,000	0	0
大阪府	乗換案内情報システム整備事業	4,935,000	1	3,454,000	0	0	1	3,454,000
島根県	交通系共通ICカードシステム搭載機導入事業	8,812,000	1	2,560,000	1	2,560,000	0	0
福岡県	高速基山バス停のシェルター設置事業	10,122,000	1	7,000,000	0	0	1	7,000,000
大分県	大分・別府都市圏ICカードシステム導入事業	597,237,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
計			16件	87,018,000	14件	76,564,000	2件	10,454,000
2. 人と環境にやさしいバス普及事業								
(環境にやさしいバス)		(助成単価)						
事業者	ハイブリッドバス(単独)	1,400,000	3		2		1	
〃	〃(協調・加算)	100,000	18		4		14	
〃	CNGバス(単独)	1,400,000	0		0		0	
〃	〃(協調・加算)	100,000	5		5		0	
〃	CNGバス改造(単独)	700,000	5		0		5	
〃	〃(協調)	100,000	0		0		0	
〃	低燃費車(重量車燃費基準達成車)(単独)	100,000	267		267		0	
〃	〃(加算)	50,000	717		661		56	
小計			1,015		939		76	
(人にやさしいバス)								
事業者	超低床ノンステップバス	1,400,000	216		188		28	
〃	リフト付バス	1,400,000	29		58		△29	
〃	低床スロープ付バス	350,000	231		171		60	
小計			476		417		59	
計			1,491	496,400,000	1,356	467,700,000	135	28,700,000
3. 安全・環境対策事業 (助成単価)								
事業者	エコドライブ管理システム(EMS)普及事業		2,247	32,630,000	2,376	30,800,000	△129	1,830,000
	EMSドライブレコーダー併用の車載器	20,000	440	8,800,000	263	5,260,000	177	3,540,000
	EMS車載器のみ	10,000	1,743	17,430,000	2,063	20,630,000	△320	△3,200,000
	事業所用機器	100,000	64	6,400,000	50	4,910,000	14	1,490,000
事業者	睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策事業	2,500	4,908	12,270,000	4,280	10,323,005	628	1,946,995
〃	ドライブレコーダー導入助成事業	10,000	2,670	26,700,000	1,819	18,190,000	851	8,510,000
日バス協	バスの車内事故を防止するための安全対策事業		1	2,000,000	1	1,589,726	0	410,274
〃	貸切バス事業者の安全性評価・認定事業		1	5,000,000	1	4,600,000	0	400,000
計			5件	78,600,000	5件	65,502,731	0	13,097,269
4. バス利用促進等広報及びイベント事業 (助成単価)								
日バス協	春・秋の交通安全ポスター作成		1	300,000	1	172,381	0	127,619
〃	不正軽油啓発資料作成		1	300,000	1	150,000	0	150,000
〃	コイルバスケース作成		1	2,000,000	1	1,999,987	0	13
〃	バスの日等中央広報イベント事業		1	20,000,000	1	20,000,000	0	0
〃	バスネットワーク実態分析調査		0	0	1	11,906,130	△1	△11,906,130
地方バス協	バス利用促進対策地方広報事業	500,000	47	23,500,000	44	21,970,000	3	1,530,000
計			5件	46,100,000	6件	56,198,498	△1件	△10,098,498
合計				708,118,000		665,965,229		42,152,771

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及び災害等特別融資について融資斡旋を行っている（災害等特別融資については、昭和57年度に創設され平成9年度まで融資斡旋事業特別基金の運用収益の一部を活用して行っており、バス交通活性化特別融資については平成3年度に創設され平成12年度まで融資斡旋を行った。）。

融資斡旋は、①バス車両購入資金 ②バス事業に係る施設整備資金 ③バス事業従業員の退職金支払資金 ④運転資金に対して行うこととしている。

そして、融資斡旋事業特別基金の運用収益の一部を活用して、融資斡旋をした事業者が金融機関に支払う利子の一部について利子補給を行っている。

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 (平成23年3月31日現在)	
		件 数	斡 旋 額
一 般 新 規 分	10年度末	2,757	31,459,000
一 般 満 期 分	21年度末	13,138	396,998,400
	22年度	289	12,653,000
	計	13,427	409,651,400
災 害 等 特 別 融 資 分	21年度末	140	8,511,000
	22年度	0	0
	計	140	8,511,000
バ ス 交 通 活 性 化 特 別 融 資 分	12年度末	70	2,072,000
計	21年度末	16,105	439,040,400
	22年度	289	12,653,000
合 計 (延融資斡旋)		16,394	451,693,400

利子補給状況（昭和52年～平成22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	2.0（3年7月期以降）
平成3年度	304,766,860	2,859	↓
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	↓
平成13年度	110,751,546	2,043	1.0 災害等特別融資（12年10月31日以降）
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	↓
合 計	6,055,165,025	69,916	

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に係る地方事業

(単位：千円)

事業	年度		昭51～57	昭58～平2	平3～21	合計
	共同	個別				
1. 施設整備に対する助成	共同		1,027,912	661,844	1,378,924	3,068,680
	個別		4,839,165	5,154,695	7,571,218	17,565,078
2. 輸送サービス改善事業			1,883,356	2,629,672	6,853,903	11,366,931
3. 福利厚生事業			262,321	375,907	412,462	1,050,690
4. 安全運行対策			925,095	1,015,554	3,172,764	5,113,412
5. 環境対策			0	0	70,876	70,876
6. 地方基金の造成			570,657	478,228	944,958	1,993,843
7. その他			446,570	446,537	1,417,765	2,310,872
交付金合計額			9,955,075	10,762,437	21,822,870	42,540,382
8. 中央出捐金			6,344,452	4,612,302	5,446,668	16,403,422
合計			16,299,527	15,374,739	27,269,538	58,943,804

(注) 昭和51年度～57年度までは中央出捐率40%、昭和58年度～平成2年度までは中央出捐率30%、平成3年度以降は中央出捐率20%となっている。

## 2. 税制改正

バスは国民生活を支える公共交通機関であるが、バス事業の現状は、マイカーの普及、都市部の渋滞、地方部の人口減少などによる経営環境の悪化に、環境対策、交通バリアフリー対策、安全輸送対策等のためのコスト増が加わり、各事業者の懸命な努力にもかかわらず、事業収支は極めて厳しい状況が続いている。

その上、自動車関係諸税など収支の如何にかかわらず課せられる税負担は、バス事業の経営に重圧となっている。

平成23年度税制改正要望の内容については、平成22年8月12日に税制対策委員会を開催し、次の内容で了承を得た。

### ○税制改正要望の主な内容

- ① 自動車関係諸税の大幅な負担軽減・簡素化
- ② 地球温暖化対策税（環境税）の創設反対
- ③ 運輸事業振興助成交付金の継続と確実な交付
- ④ 地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備
- ⑤ 既存税制制度（特例措置）の延長

これらの内容を中心に国土交通省、総務省へ要望を行い民主党の税制対策ヒアリング等へ参加して税制についての要望や説明を行った。また、各地方バス協会においても要望活動を行った。特に平成23年度の税制改正大綱においては、新たな税として地球温暖化対策税（環境税）の創設が検討されていたことから、バス業界として導入反対。やむを得ず導入する場合は、バス事業者への減免措置や還付制度を創設するよう強く要望した。

その結果、平成22年10月1日より従来の石油石炭税の上乗せという形で、「地球温暖化対策のための税」が導入されることになったが、予算上、バス・トラックについてはエネルギー対策特別会計から環境対策に係る補助金が支出されることになった。

平成23年度バス関係税制改正要望結果概要は次のとおりである。（表1）

なお、今年3月11日に発生した東日本大震災では多くの事業者の車両や施設が被災したことから、これらの代替車両や代替施設の取得に係る自動車関係諸税や固定資産税等の減免措置を講じて頂くよう国土交通省や政府に要望した。（表2）

（表1）平成23年度 税制改正要望結果（バス関係）

番号	項目	要望事項	要望結果
1	軽油引取税 <地方税>	①当分の間の税（旧暫定税率）の撤廃 平成21年度より道路特定財源は一般財源となっており、道路整備目的という課税根拠を失っている。このため当分の間の税とされている旧暫定税率は速やかに撤廃して頂きたい。	現行水準維持（変更無し）
		②本則税率の減免 バスの公共性を考慮し、営業用のバスについては軽油引取税の本則税率部分についても、大幅な減免措置を講じて頂きたい。	
2	自動車重量税 <国税>	①当分の間の税（旧暫定税率）の撤廃 平成21年度より道路特定財源は一般財源となっており、道路整備目的という課税根拠を失っている。このため当分の間の税とされている旧暫定税率は速やかに撤廃して頂きたい。	現行水準維持（変更無し）
		②本則税率の減免 バスの公共性を考慮し、営業用のバスについては自動車重量税の本則税率部分についても、大幅な減免措置を講じて頂きたい。	

番号	項目	要望事項	要望結果
3	自動車取得税 <地方税>	免除または大幅な減免措置 ----- バスの公共性を考慮し、営業用のバスについては自動車取得税を免除、または大幅な減免措置を講じて頂きたい。	現行水準維持（変更無し）
4	地球温暖化対策税（環境税） <地方税>	地球温暖化対策税（環境税）の創設反対 ----- 本来、地球環境に優しい公共交通機関に環境税を負担させることは本末転倒であり、地球温暖化対策税（環境税）の創設には反対である。やむを得ず導入する場合には、営業用バスに係る軽油については減免措置等による免除をして頂きたい。	「地球温暖化対策のための税」導入と補助金制度の創設 ----- 平成23年10月1日より石油石炭税に上乘せする形で「地球温暖化対策のための税」として導入し、今後段階的に引き上げる。減免措置の代わりに、バスやトラックに対しエネルギー特別会計から補助金制度を創設する。  【地球温暖化対策のための税 概要】※軽油の場合 平成23年10月1日～ 0.25円/ℓ 加算 平成25年 4月1日～ 0.50円/ℓ 加算 平成27年 4月1日～ 0.76円/ℓ 加算
5	軽油引取税 <地方税>  (運輸事業振興助成交付金)	運輸事業振興助成交付金の継続と確実な交付 ----- 当分の間の税（旧暫定税率）と表裏一体の関係である、運輸事業振興助成交付金については、ドライブレコーダー・ハイブリッドバス・ICカード乗車券システムの導入補助費など、安全対策やサービス改善等に活用されている。今後も交付金制度が継続されるとともに、確実に交付が行われるようにして頂きたい。	継続 ----- 軽油引取税の当分の間の税を当面継続するにあたり、これと一体の措置である運輸事業振興助成交付金については、地方交付税も含め今後も継続。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。
6	自動車取得税 自動車重量税  (地域公共交通確保・維持・改善)	地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備 ----- 交通基本法の制定に合わせ、国からの補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る自動車取得税を非課税とする特例措置を拡充すると共に、自動車重量税についても特例措置を創設して頂きたい。	一部拡充 ----- 自動車取得税を非課税とする特例措置については、都道府県の条例で定める路線の運行に供する一般乗合車両の取得を非課税とする措置に改める。 自動車重量税については現行どおり(変更無し)。
7	固定資産税 <地方税>	既存税制制度（特例措置）の延長 ----- 低公害車の燃料等供給設備（天然ガス供給設備）に係る固定資産税を軽減する特例措置を延長して頂きたい。  ※課税標準額を3年間2/3に軽減	延長（2年間） ----- 低公害車の燃料等供給設備（天然ガス供給設備）に係る固定資産税を軽減する特例措置については、2年間延長（平成25年3月31日まで）とする。  ※但し、充電設備については特例措置から除外
8	所得税 法人税 <国税>	既存税制制度（特例措置）の延長 ----- 交通バリアフリー設備（ノンステップバス、リフト付きバス等）の特別償却制度を延長して頂きたい。 ※特別償却20%	廃止（延長なし） ----- 平成23年3月31日をもって廃止。



(表2) 東日本大震災 税制要望結果 (バス関係)

番号	要 望 事 項	要 望 結 果
1	買替車両に係る自動車取得税、自動車税、自動車重量税等の減免措置	<p>自動車取得税 東日本大震災による災害により滅失・損壊した自動車に代わる自動車（被災代替自動車）を平成23年3月11日から平成26年3月31日までの間に取得した場合には、自動車取得税を非課税とする。</p> <p>自動車税 東日本大震災による災害により滅失・損壊した自動車に代わる自動車（被災代替自動車）に係る平成23年度から平成25年度までの各年度分の自動車税を非課税とする。</p> <p>自動車重量税 ①震災による滅失等により廃車となった被災自動車については、平成25年3月31日までの間、平成23年3月11日から車検期間満了までの期間に相当する自動車重量税を特例的に還付する。 ②被災自動車の使用者が新たに取得した自動車について、平成23年3月11日から平成26年3月31日までの間、新規車検時等に係る自動車重量税を免除する。</p>
2	復旧した営業所施設等に対する固定資産税等の減免措置	<p>固定資産税・都市計画税 東日本大震災の津波により、区域の全部または大部分において家屋が滅失・損壊した区域、および津波による浸水・土砂の流入等により、区域の全部又は大部分において従前の使用ができなくなった区域と市町村長が指定・公示した区域内の土地・家屋については平成23年度分の固定資産税と都市計画税を免除する。</p> <p>不動産取得税について ①被災家屋の所有者等が、当該被災家屋に代わる被災代替家屋を平成23年3月31日までの間に取得した場合は、被災家屋の床面積相当分は不動産取得税を免除する。 ②被災代替家屋の敷地の用に供する土地で、被災家屋の敷地の用に供されていた従前の土地に代わる土地を、平成33年3月31日までの間に取得した場合には、従前の土地の面積相当分は不動産取得税を免除とする。</p>
3	経営回復までの間の事業所税等の減免措置	法人住民税や法人事業税、事業所税等については、課税団体（都道府県・市町村）に対して、法人の状況等に応じて減免などの措置を柔軟に行うよう通知が行われた。

### 3. 財政投融资

平成23年度

融 資 枠	融 資 対 象	融 資 条 件
<b>日本政策金融公庫</b> <b>【中小企業事業】</b>		
〈環境・エネルギー対策貸付〉 社会環境対応施設整備資金	バリアフリー関連 高齢者・身体障害者等がバス・タクシーの利用を容易にするための施設（ノンステップバス、リフト付きバス、スロープ付きバス、リフト付きタクシー、スロープ付きタクシー等）整備を行う者であって、主として運輸業を営む者	基準利率
	環境・エネルギー対策資金	自動車NOx・PM法関連 自動車NOx・PM法に規定するNOx・PM排出基準に適合しない自動車の削減に資する排出基準適合車を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を装着させる者
	低公害車、ポスト新長期規制適合車取得関連 低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車）及びポスト新長期規制適合車（ディーゼル車）を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）	4億円を限度 特別利率② 4億円を超える貸付 基準利率
<b>【国民生活事業】</b>		
〈環境・エネルギー対策貸付〉 社会環境対応施設整備資金	バリアフリー関連 高齢者・身体障害者等がバス・タクシーの利用を容易にするための施設（ノンステップバス、リフト付きバス、スロープ付きバス、リフト付きタクシー、スロープ付きタクシー等）整備を行う者であって、主として運輸業を営む者	基準利率
	環境・エネルギー対策資金	自動車NOx・PM法関連 自動車NOx・PM法に規定するNOx・PM排出基準に適合しない自動車の削減に資する排出基準適合車を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を装着させる者
	低公害車、ポスト新長期規制適合車取得関連 低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車）及びポスト新長期規制適合車（ディーゼル車）を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）	特別利率②

# 資 料

1. 自動車関係諸税一覧表 .....	117
2. 地域別旅行業者数 .....	119
3. 日本のバス事業略年表 (H17. 4. 1～) .....	120
4. 都道府県バス協会名簿 .....	123

# 1. 自動車関係諸税一覧表

## (1) 国税

税目	税額又は税率
揮発油税 (揮発油税法 昭32.4.6法律55号)	揮発油1キロリットルにつき……………48,600円(本則24,300円)
地方揮発油税 (地方道路税法 昭30.7.30法律104号)	揮発油1キロリットルにつき……………5,200円(本則4,400円)
石油ガス税 (石油ガス税法 昭40.12.29法律156号)	石油ガス1キログラムにつき……………17円50銭
登録免許税 (登録免許税法 昭42.6.12法律35号)	A. 財産の抵当権に関する登記又は登録 1. 自動車の抵当権に関する登録 イ. 抵当権の設定の登録……………債権金額又は極度金額の3/1000 ロ. 抵当権の移転の登録……………債権金額又は極度金額の1.5/1000 ハ. 根抵当権の一部譲渡又は法人の分割による移転の登録……………一部譲渡又は分割後の共有者の数で極度金額を除いて計算した金額の1.5/1000 ニ. 抵当権の信託の登録……………債権金額又は極度金額1.5/1000 ホ. 抹消した登録の回復の登録又は登録の更正若しくは変更の登録……………1両につき1,000円 ヘ. 登録の抹消……………1両につき1,000円 B. 自動車道事業の免許 免許1件につき……………150,000円 C. 自動車ターミナル事業の許可 許可1件につき……………90,000円 D. 優良自動車整備事業者の認定又は自動車の登録に係る登録情報処理機関の登録 1. 優良自動車整備事業者の認定 イ. 一種整備工場 認定1件につき……………90,000円 ロ. 二種整備工場……………60,000円 ハ. 特殊整備工場……………30,000円 2. 自動車の登録に係る登録情報処理機関の登録 登録1件につき……………90,000円 3. 自動車の登録に係る登録情報提供機関の登録 登録1件につき……………90,000円 E. 道路運送事業の許可又は事業計画の変更の認可 1. 一般旅客自動車運送事業の許可 イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 許可1件につき……………90,000円 一般貸切旅客自動車運送事業……………90,000円 ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業……………30,000円 ただし、個人タクシーについては……………15,000円 2. 一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の認可 イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 認可1件につき……………15,000円 一般貸切旅客自動車運送事業……………15,000円 ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業……………5,000円 3. 特定旅客自動車運送事業の許可 許可1件につき……………30,000円 4. 一般貨物自動車運送事業の許可……………120,000円 5. 特定貨物自動車運送事業の許可……………60,000円 F. タクシー業務適正化特別措置法に係る登録実施機関の登録 登録1件につき……………90,000円 G. 自家用有償旅客運送者の登録 1. 自家用有償旅客運送者の登録 登録1件につき……………15,000円 2. 変更登録(種別の増加又は区域の増加)……………3,000円 H. 自家用自動車の有償貸渡しの許可 許可1件につき……………90,000円
消費税 (消費税法 昭和63.12.30法律第108号)	5%(H9.4.1より改正 消費税4%と地方消費税1%の合計)
自動車重量税 (自動車重量税法 昭和46.5.31法律第89号)	(1) 乗用車 車両重量 { 0.5t以下……………年額5,000円(2,700円) 0.5tをこえる~0.5t又はその端数ごとに……………年額5,000円(2,700円) 1.0t以下……………年額5,000円(2,700円) 1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに……………年額5,000円(2,700円) (2) 乗用車以外 車両総重量 { 1.0t以下……………年額3,800円(2,700円) 1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに……………年額3,800円(2,700円) 但し、車両総重量2.5t以下の貨物自動車については、 車両総重量 { 1.0t以下……………年額3,800円(2,700円) 1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに……………年額3,800円(2,700円) (3) 小型二輪車……………年額2,200円(1,600円) (4) 検査対象軽自動車……………年額3,800円(2,700円) (5) 検査対象外軽自動車 { 二輪……………届出時一回限り5,500円(4,300円) その他……………届出時一回限り11,300円(8,100円) (注)( )内は営業車

資料：自動車交通局総務課企画室

- (注) 1. 揮発油税、地方揮発油税、自動車取得税、軽油取引税については、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。  
 2. 自動車重量税については、暫定税率が廃止され、当分の間、次世代自動車には本則税率(2,500円)を適用、次世代自動車と比べて単位重量あたりのCO<sub>2</sub>排出量が多いガソリン車等については本則税率の2倍(自家用乗用車の場合)の税率を設定。  
 3. 自動車取得税免税点については平成30年3月31日までのものである。  
 4. 次世代自動車とは、電気自動車、一定の性能要件を満たした天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車、一定の性能要件を満たしたハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車のことをいう。

(2) 地方税

税 目	税 額 又 は 税 率		
<b>自 動 車 税</b> <small>(地方税法 昭和25.7.31 法律226号第147条)</small>	(年額)		
	A. 乗用車	(営業用)	(自家用)
	～1000cc	7,500円	29,500円
	1001～1500cc	8,500円	34,500円
	1501～2000cc	9,500円	39,500円
	2001～2500cc	13,800円	45,000円
	2501～3000cc	15,700円	51,000円
	3001～3500cc	17,900円	58,000円
	3501～4000cc	20,500円	66,500円
	4001～4500cc	23,600円	76,500円
	4501～6000cc	27,200円	88,000円
	6000cc超	40,700円	111,000円
	B. バス	(一般乗合用)	(貸切等) (自家用)
	乗用定員30人以下	12,000円	26,500円 33,000円
	30人超～40人以下	14,500円	32,000円 41,000円
	40人超～50人以下	17,500円	38,000円 49,000円
	50人超～60人以下	20,000円	44,000円 57,000円
	60人超～70人以下	22,500円	50,500円 65,500円
	70人超～80人以下	25,500円	57,000円 74,000円
	80人超～	29,000円	64,000円 83,000円
C. トラック	(営業用)	(自家用)	
小型四輪および 普通トラック	積載量 1 トン以下 1 トン超～2 トン 2 トン超～3 トン 3 トン超～4 トン 4 トン超～5 トン 5 トン超～6 トン 6 トン超～7 トン 7 トン超～8 トン 8 トン超	6,500円 8,000円 9,000円 11,500円 12,000円 16,000円 15,000円 20,500円 18,500円 25,500円 22,000円 30,000円 25,500円 35,000円 29,500円 40,500円 1 トン毎に 4,700円加算 1 トン毎に 6,300円加算	
<b>軽 自 動 車 税</b> <small>(地方税法 昭和25.7.31 法律226号第444条)</small>	1. 原動機付自転車		
	イ. 総排気量が0.05リットル以下のもの又は定格出力が0.6キロワット以下のもの……………		年額 1,000円
	ロ. 総排気量が0.05リットルを超え0.09リットル以下のもの又は定格出力が0.6キロワットを超え0.8キロワット以下のもの……………		年額 1,200円
	ハ. 総排気量が0.09リットルを超えるもの又は定格出力が0.8キロワットを超えるもの……………		年額 1,600円
	ニ. 三輪以上のもの(自治省令で定めるものを除く。)で、総排気量が0.02リットルを超えるもの又は定格出力が0.25キロワットを超えるもの……………		年額 2,500円
	2. 軽自動車及び小型特殊自動車		
	イ. 二輪のもの(側車付のものを含む)……………		年額 2,400円
	ロ. 三輪のもの……………		年額 3,100円
	ハ. 四輪以上のもの 乗 用	イ 営業用…………… ロ 自家用……………	年額 5,500円 年額 7,200円
	貨物用	イ 営業用…………… ロ 自家用……………	年額 3,000円 年額 4,000円
3. 二輪の小型自動車……………			年額 4,000円
<b>自 動 車 取 得 税</b> <small>(地方税法 昭和25.7.31 法律226号第119条)</small>	自動車取得価額の……………		
		自 家 用 5% (本則3%) 営業用及び軽自動車 3%	
(但し、取得価額が50万円以下の自動車の取得に対しては課税しない。)			
<b>軽 油 引 取 税</b> <small>(地方税法 昭和25.7.31 法律226号第144条の10)</small>	軽油1キロリットルにつき……………		
		32,100円 (本則15,000円)	

## 2. 地域別旅行業者数 (平成22年4月1日現在)

(単位：業者)

都道府県	第2種旅行業	第3種旅行業	旅行業者代理業者	都道府県	第2種旅行業	第3種旅行業	旅行業者代理業者
北海道	117	118	30	滋賀	26	67	17
青森	28	22	11	京都	54	150	12
岩手	30	25	13	大阪	157	586	88
宮城	39	75	16	兵庫	65	172	29
福島	57	66	17	奈良	15	54	6
秋田	22	26	14	和歌山	30	40	12
山形	47	29	12	鳥取	13	8	4
新潟	53	81	29	島根	17	21	8
長野	106	93	23	岡山	57	72	23
茨城	129	93	17	広島	64	89	16
栃木	73	130	11	山口	24	22	11
群馬	60	102	19	徳島	25	31	4
埼玉	135	281	26	香川	33	34	3
千葉	107	235	13	愛媛	44	37	10
東京	339	1,520	131	高知	10	28	2
神奈川	67	226	19	福岡	54	210	53
山梨	28	85	6	佐賀	7	20	5
富山	51	67	6	長崎	21	27	10
石川	30	69	8	熊本	39	52	17
福井	30	52	5	大分	20	25	7
岐阜	42	92	10	宮崎	25	37	12
静岡	85	126	33	鹿児島	40	45	11
愛知	127	329	39	沖縄	56	52	6
三重	46	70	11	計	2,744	5,891	879

なお、第1種旅行業者は、769社。

資料：観光庁

(注) 第1種旅行業：海外・国内の企画旅行の企画・実施、海外旅行・国内旅行の手配及び他社の募集型企画旅行の代売を行うことができる。

第2種旅行業：海外「募集型企画旅行」の企画・実施を除く旅行業務を行うことができる。

第3種旅行業：「募集型企画旅行」の企画・実施を除く旅行業務を行うことができる。

旅行業者代理業：上記旅行業者が委託する範囲の旅行業務を行うことができる。

### 旅行業者数の推移

	第1種旅行業者	第2種旅行業者	第3種旅行業者	旅行業者・代理業者	計
平成18年	795	2,757	6,088	959	10,621
平成19年	808	2,793	6,153	930	10,684
平成20年	812	2,804	6,098	892	10,606
平成21年	791	2,787	5,957	901	10,436
平成22年	769	2,744	5,891	879	10,283

(注) 各年4月1日現在

資料：観光庁

### 3. 日本のバス事業略年表 (17.4.1~)

17. 4. 11	日本バス協会のホームページ「日本バスWeb」に英語表記による高速バスの情報提供を開始。	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。
17. 6. 7	軽油価格高騰に伴い、日本バス協会では、バス燃料価格の安定について、国土交通省および経済産業省に要望。	19. 9. 20	第20回バスの日
17. 8. 9	飲酒運転防止対策会議において、「飲酒運転防止対策の一層の励行」が決定。	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。
17. 9. 20	第18回バスの日。	19. 10. 29	首都・阪神高速道路線の距離別料金導入について、首都・阪神高速道路線及び国土交通省に反対を要望。
17. 10. 31	貸切バスについて、燃料コスト上昇分の適切な料金転嫁について旅行業協会に要望。	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。
18. 1. 20	「飲酒運転防止対策マニュアル」、「更なる措置」、「実効を上げる方策」を整理、統合し、新しく「飲酒運転防止対策マニュアル」として改定。	20. 12. 3	自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度が開始。
18. 3. 31	世界一厳しい自動車の排ガス規制である新長期規制の実施に対応するため、人と環境にやさしいバス等普及事業として、新長期規制適合バスの導入に対し補助を実施。	20. 1. 1	改正自動車NOx・PM法が施行。
18. 4. 1	外客誘致法が施行	20. 1. 17	バス事業100年史刊行
“	改正省エネ法が施行	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)
18. 6. 1	道路交通法が改正され、新たな違法駐車対策制度(放置車両に係る使用者責任の拡充・放置車両取締り関係事務の民間委託等)が施行。	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。
18. 7. 30	平成19年度バス予算について、国土交通省、総務省に軽油価格高騰に伴う増額確保等を要望。	20. 4. 11	東名高速道路において、大型トラックのタイヤが外れ対向車線を走行していた観光バスに衝突し運転者が死亡する事故が発生。(運転者は生命の危機に直面したにもかかわらず、バスを安定させるため、ハンドルをしっかり握り、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。)
18. 8. 2	平成10年6月に策定した「バス事業における地球温暖化防止ボランティアプラン」を時代の要請に合ったものに見直し、「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」に改定した。	20. 5. 1	平成20年3月31日をもって「軽油引取税の税率に関する特例措置」の期限切れに伴い、同年4月分は暫定税率は適用されなかったが、「地方税法等の一部を改正する法律」が公付され、同年5月1日より暫定税率が適用されることになったことに伴い、平成20年度においても運輸事業振興助成交付金制度は継続されることとなった。
18. 9. 4	軽油価格高騰について、国土交通大臣に地方バス路線維持費補助及び貸切バスの適切な料金転嫁について旅行業界への指導を要望。	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。
18. 9. 19	段階的に65歳までの雇用延長制度が義務化されたことに対応し、「バス事業者のための高年齢者雇用促進の手引き」を策定。	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。
18. 9. 20	第19回バスの日	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。
18. 10. 1	コミュニティバスや乗合タクシー、市町村バス等の輸送サービスに対応するための改正道路運送法が施行。	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。
18. 10. 1	運輸安全マネジメントが施行。	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。
18. 10. 3	貸切バスについて、燃料コスト上昇分の適切な料金転嫁について旅行業協会に要望。	20. 8. 6	首都・阪神高速道路の距離別料金の導入について首都・阪神高速道路線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。
18. 10. 24	道路特定財源の一般財源化反対について、自動車関係23団体が参加し、緊急総決起大会を開催。	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。
18. 11. 7	愛知県名古屋市で開催の第51回全国バス事業者大会において、「飲酒運転再発防止決議」を全会一致で決議。	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。
18. 12. 20	「バリアフリー新法」が施行。	20. 9. 4	「軽油価格高騰対策に関する(緊急重点項目)お願い」
19. 3. 31	新長期規制適合バス及びエコドライブ管理システム用車載器の導入に対し、補助を実施。		
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。		
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。		
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 <sub>2</sub> 削減目標として「2010年度におけるCO <sub>2</sub> 排出原単位を1997年度比で12%改善する。」を設定したものに改定。		

日本のバス事業略年表（17.4.1～）

	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。		
20. 9. 20	第21回バスの日	21. 8. 4	「都市バス対策に係るバス事業関連予算の拡充について」を都市交通・環境対策合同委員会了承後、国土交通省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。
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。	21. 8. 5	車両火災発生等緊急時における乗客の安全確保に万全を期すため、「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」を策定した。
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。	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。
20.12. 9	政府の追加経済対策の高速道路料金的大幅引下げにあたり、高速バス・貸切バス・空港リムジンバスについても同様の対象にするよう、国土交通大臣及び自由民主党バス議員連盟に要望。	21. 9. 20	第22回バスの日
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。	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。
21. 1. 1	大阪府環境条例による流入車規制が開始。	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。
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。	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。
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。	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。
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。	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。
〃	国土交通省は、事業用自動車の事故について自家用自動車に比べてその減少幅が少ないこと等から「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定した。	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。
21. 4.10	バス産業の課題と今後の向かうべき方向性を検討するため、国土交通省と日本バス協会と共同で開催してきた「バス産業勉強会」の報告書が取りまとめられた。	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。
〃	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。	22. 6.28	高速道路無料化社会実験を開始。
21. 5.29	貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の実施主体になる。	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。
21. 6.10	「新型インフルエンザの影響によるバス事業への支援要望について」を国土交通省自動車交通局長に要望。	22. 9.20	第23回バスの日
21. 6.16	「土・日祭日の高速道路料金的大幅値下げの施策に関するお願い」を国土交通大臣および東日本高速道路(株)ほか高速道路3社に対して要望。	22.10.12	「安全性確保と地域公共交通の安定確保」を目的として、ツアーバス対策、コミュニティバス対策等の検討のため、運営委員会に「企画小委員会」を設置。
21. 6.17	国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を受け、10年後（平成30年）における交通死者数ゼロ、人身事故件数を1,800件以下、ただちに飲酒運転をゼロと	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。
		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。
		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。
		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、池田副大臣、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



日本のバス事業略年表（17.4.1～）

- 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。」とされた。
- 22.12.27 大阪地区における高速ツアーバス実態調査を実施。
- 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。
- 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）。
- 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。
- 23.3.15 私鉄総連、東北地方太平洋沖地震に関し、11春闘は、組合回答日及び未解決組合統一ストライキについては除外の申し入れ。
- 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）。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

#### 4. 都道府県バス協会名簿

平成 23 年 5 月末現在

協 会	〒	所 在 地	T E L F A X
社団法人 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
社団法人 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
社団法人 岩 手 県 バ ス 協 会	020-0871	盛岡市中ノ橋通1～9～22 盛岡バスセンター 3F	019-651-0680 019-651-0740
社団法人 宮 城 県 バ ス 協 会	983-0861	仙台市宮城野区鉄砲町1～2 猪俣ビル 3F	022-295-9894 022-295-9896
社団法人 福 島 県 バ ス 協 会	960-8165	福島市吉倉字吉田40 福島県自動車会館	024-546-1478 024-546-1473
社団法人 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 2F	018-863-5349 018-864-4549
社団法人 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
社団法人 茨 城 県 バ ス 協 会	310-0844	水戸市住吉町292～5 (株)茨城県自動車会館	029-247-6603 029-248-3620
社団法人 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
社団法人 群 馬 県 バ ス 協 会	379-2166	前橋市野中町588	027-261-2072 027-261-5537
社団法人 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
社団法人 千 葉 県 バ ス 協 会	261-0002	千葉市美浜区新港212～2	043-246-8151 043-241-0548
一般社団法人 東 京 バ ス 協 会	151-0053	渋谷区代々木2～7～7 ヒューマックス南新宿ビル 7F	03-3379-2441 03-3378-9970
社団法人 神 奈 川 県 バ ス 協 会	222-0033	横浜市港北区新横浜2～11～1 神奈川県トラック統合会館 4F	045-548-3521 045-472-8008
社団法人 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
社団法人 新 潟 県 バ ス 協 会	950-0088	新潟市中央区万代1～6～1 新潟交通(株)本社ビル内	025-247-8131 025-243-9793
社団法人 長 野 県 バ ス 協 会	380-0936	長野市大字中御所鶴田560～4	026-226-3288 026-226-3654
社団法人 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
社団法人 石 川 県 バ ス 協 会	921-8011	金沢市入江3～160 石川県自動車会館	076-291-0197 076-292-1624
社団法人 福 井 県 バ ス 協 会	918-8023	福井市西谷1～1401 福井県自動車会館	0776-34-1730 0776-34-1748
社団法人 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 5F	058-279-3700 058-279-3709
社団法人 静 岡 県 バ ス 協 会	420-0857	静岡市葵区御幸町11～10 第一生命・静岡鉄道ビル 2F	054-255-9281 054-251-5305
社団法人 愛 知 県 バ ス 協 会	450-0002	名古屋市中村区名駅1～2～4 名鉄バスターミナル10F	052-551-5484 052-551-5488
社団法人 三 重 県 バ ス 協 会	514-0303	津市雲出長常町1190～1	059-234-1101 059-234-0616

協 会	〒	所 在 地	TEL FAX
社団法人 滋 賀 県 バス 協 会	524-0104	守山市木浜町2298～4 グリーンルーフ2F	077-585-8333 077-585-8335
社団法人 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
社団法人 大 阪 バス 協 会	530-0004	大阪市北区堂島浜2～1～25 中央電気クラブ新館414号	06-6341-8006 06-6348-9500
社団法人 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
社団法人 奈 良 県 バス 協 会	680-8244	奈良市三条町511～3 奈良交通第2ビル5F	0742-25-2110 0742-23-0208
社団法人 和 歌 山 県 バス 協 会	640-8404	和歌山市湊1106	073-422-8090 073-433-4049
社団法人 鳥 取 県 バス 協 会	680-0006	鳥取市丸山町246～10	0857-22-2724 0857-22-2726
社団法人 島 根 県 旅 客 自 動 車 協 会	690-0024	松江市馬潟町64～3	0852-37-0334 0852-37-1158
社団法人 岡 山 県 バス 協 会	703-8245	岡山市中区藤原25 岡山県自動車会館2F	086-272-1365 086-273-6308
社団法人 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2F	082-261-3238 082-261-1743
社団法人 山 口 県 バス 協 会	753-0821	山口市葵1～5～58	083-922-5031 083-925-8242
社団法人 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
社団法人 香 川 県 バス 協 会	760-0021	高松市西の丸町1～26 大川バスビル3F	087-851-2320 087-821-6161
社団法人 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2F	089-931-4094 089-931-5054
社団法人 高 知 県 バス 協 会	781-5103	高知市大津乙1879～9	088-866-0505 088-866-0506
社団法人 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	092-431-9704 092-452-3761
社団法人 佐 賀 県 バス・タクシー協会	849-0928	佐賀市若楠4～6 佐賀県交通会館	0952-31-2341 0952-31-2342
社団法人 長 崎 県 バス 協 会	850-0032	長崎市興善町4～6 伊野ビル5F	095-822-9018 095-826-6411
社団法人 熊 本 県 バス 協 会	860-0805	熊本市桜町3～10 熊本交通センタービル2F	096-352-9694 096-352-9670
社団法人 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3F	097-558-3946 097-558-0308
社団法人 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3F	0985-51-0158 0985-51-0159
社団法人 鹿 児 島 県 バス 協 会	890-0064	鹿児島市鴨池新町12～12	099-252-8670 099-252-8674
社団法人 沖 縄 県 バス 協 会	900-0021	那覇市泉崎1～20～1 那覇バスターミナル2F	098-867-2316 098-863-5926