

令和元年度 事業報告

I. 事業概況

我が国を取り巻く環境は、過疎化と少子高齢化の進展の中で、令和元年度は多くの自然災害が発生したことや少雪暖冬によりバス事業にも少なからず影響があったところである。

そのような中、新型コロナウイルス感染症が発生したことにより、国内、海外ともに、その影響は甚大となっており、社会生活、社会経済は、先行きが見通せない状況となっている。

バス業界においても、貸切バス事業の需要が、激減しほぼ皆無となったほか、乗合バス事業においても前年を大幅に輸送人員が落ち込むなど、運送収入の大幅な減少により経営状況の悪化が大きく見込まれ、その対応に追われている。

新型コロナウイルスの影響については、中国武漢での感染症の発生とともに、2月26日に感染拡大防止策として政府の「外出自粛要請」があった以降、イベントの中止、学校の休校、大型レジャー施設の休園、観光ツアーのキャンセル、部活動遠征・修学旅行の取り止めなどにより、貸切バスにおいては運行需要のない状況となり、厳しい経営状況の悪化を余儀なくされている。

また、バス事業者においては、運転者等に対し、手洗い、マスクの着用、消毒液の使用など感染予防に努めているが、マスクや消毒液は品不足の状態が続いており、これまでの在庫が底をついてくるなど、入手が困難な状況となっていることから、バス事業者への優先的な供給を要望している。

加えて、最も困難を窮しているのは、運行需要の減少とともに収益が見込めないことから、事業の経営にかかわる資金繰りが悪化するとともに運転者の雇用継続にも支障が出ており、運転資金の公的融資や雇用調整助成金などをはじめとする、給付金や公的助成金などの支援を要望している。

とりわけ、バス事業については、安全、安心かつ信頼される交通機関として、良質な輸送サービスを提供すべく、事業者においては最大限の努力を図ってきているが、今般の新型コロナウイルスの影響により外出自粛や出控えが長期化する状況が長引いた場合は、交通機関としての機能や存在が失われ兼ねない状況が危惧され、疲弊や自然淘汰も推測される状況となっている。

これまで、バス業界においては、輸送の安全確保を最優先課題とし、事故防止対策・安全対策を重点的に進めるとともに、輸送サービスの向上、バス事業の活性化、経営環境の改善など多くの課題解決に取り組んできたところであるが、今後の事態によっては事業の方向転換も余儀なくされる状況となっている。

1. 乗合バス事業の維持改善及び輸送サービスの向上について

(1) 乗合バス事業の輸送実績と収支状況について

国土交通省が公表した全国の平成30年度の乗合バス事業の収支状況によると（調査対象：保有車両30台以上の240者）、輸送人員は40億6百万人、対前年比0.3%増、前年に続き僅かに増加している。このうち、大都市部は（三大都市圏）、対前年比0.9%増、地方部は（その他地域）、

1.1%減となっている。

一方、経常収支については、全体で95.1%、対前年比0.5ポイントの減、このうち、大都市部は102.6%、前年度に引き続きプラス、地方部は84.7%、前年度の86.0%より悪化している。

対象事業者のうち赤字事業者は、約7割を占めており、特に地方部では89%の事業者が赤字となっており、依然として大都市部以外では厳しい状況が続いている。

(2) 地域公共交通の維持・確保について

過疎化の進展の中で、地方部におけるバス事業の経営は依然として厳しい状況にあり、運転者不足も影響し、公共交通の確保が地域の重要課題となっている。また、地域公共交通については、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難となっており、国や地方公共団体の支援措置が不可欠となっている。

国土交通省は、持続可能で地域に最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等を幅広く検討する「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を設置・開催してきている。

また、地域公共交通活性化再生法の計画制度をはじめ、今後の地域公共交通政策のあり方について審議する「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」では、中間とりまとめとして、地域公共交通は地域に不可欠な基盤的サービスであり、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けて、制度的に早期に目指すべき施策を整理している。

(3) 輸送サービスの向上について

バスの利便性を向上するためIT技術の普及・改善が進められてきており、スマートフォンを活用したバスロケシステム、ICカードの普及、経路検索サービス等の利用者利便の充実を図ることにより、利用者・観光客などの増加を目指し、取組を進めてきました。

また、バス輸送サービス改善のため、ノンステップバスの導入、バス待合室の整備、バス車両の新たな設備・装置の整備などの活用促進に努め、旅客の利便向上を図るとともに潜在需要を喚起し、旅客の増加を目指した取組を実施してきました。

2. 貸切バスの安全の確保及び運賃料金制度について

(1) 貸切バス事業の輸送実績と収支状況について

平成30年度の貸切バス事業の経営状況については（調査対象：410社）、全体として堅調に推移し、経常収入は1,548億円、経常費用は1,463億円で経常損益は85億円の黒字、前年度よりは下回っているものの、経常収支率は105.8%となっている。また、黒字事業者は全体の63.9%、赤字事業者は36.1%となっており、地域毎のブロック別でも全国いずれのブロックも収支率が100%を超えている。

なお、懸念材料として、前年度に1.4%減少した実働率が50.4%と前年度の50.3%からほぼ横ばい状況となっている。需要の減少や運転者不足により稼働できない状況が要因と考えられるが、

その対応が課題となっている。

(2) 貸切バスの安全の確保について

貸切バスの事業許可の更新制については、その運用により一定程度の事業者が退出しており、安全に事業を遂行する能力のない不適切な事業者の排除について一定の効果が出ているとされている。

こうした中で、新型コロナウイルスにより延期となった東京オリンピック・パラリンピックの貸切バス輸送については、大会組織委員会により準備が進められてきた。その間、必要なバス台数約2,000台の確保、大会関係者の輸送は早朝から深夜に及ぶものもあり、台数以上の乗務員を必要とされ、再交渉を行ってきている。また、不足しているリフト付きバスの調達については、効率的な運用により使用車両を調整していくことで検討されてきた。

新潟県内においても、バス56台、運転者100名を要請され、大会輸送業務の研修・説明会が予定されていたが、全て中止、返車となっている。

(3) 貸切バスの運賃・料金制度について

貸切バスの運賃料金制度については、制度改正から5年が経過し、その間、適正運賃の収受や法令遵守を業界あげて取り組んできたところであるが、一定の周知と理解が定着してきたものの、運賃においては、下限額に張りつかざるを得ない運賃が現状となっている。

国土交通省では「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合」において、運賃・料金の収受状況、手数料問題、旅行業者との連携等について議論が行われてきている。

手数料問題については、過大な手数料により実質的に下限割れの運賃となり安全コストを阻害すると判断された場合は、運賃の割戻しとして道路運送法の処分対象とすることとなり、昨年8月に改正・施行されている。

また、貸切バスの運賃・料金の実態調査の中では、貸切バスの稼働率が低下しており、特に短距離、短時間の運行の受注が減少していることや運送引受において実費を適切に精算していないケースがあることなどがあげられている。

(4) インバウンドの振興対策について

令和元年の訪日外国人旅行者数は、3,188万人となり、2020年の政府目標である4,000万人近づいてきたところであったが、新型コロナウイルスによりインバウンドの見込みは不透明となっている。

インバウンドは、地域経済活性化の有力な手段となっているところであり、輸送量の伸びが期待される分野として進められてきたところである。

観光庁には、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等の観光庁予算があり、多言語対応の機器整備、Wi-Fi導入、ICカード導入、リフト付きバス等導入支援、利用環境の整備等となっている。

(5) 貸切バスの適正化機関について

平成29年8月より開始された貸切バス適正化機関による巡回指導については、平成元年度より貸切バス適正化機関の一元化により「北陸信越貸切バス適正化センター」がこれまでの会員、非会員を問わず実施することとなり、併せてバス協会職員及び外部委託指導員、ナスバ等と業務委託契約により巡回指導を実施してきたところである。

平成元年度の巡回指導については、北陸信越ブロック（4県）の貸切バス事業者339営業所のうち208営業所について巡回指導を予定してきており、新潟県においては、54営業所を実施予定とし、64営業所を巡回指導の実施を行っている。

一方、適正化機関による巡回指導については、貸切バス事業者に対し負担金が課せられることとなり、経費負担が生じるとともにメリットとしてのバス事業者の適正化や輸送の秩序の観点にかかる指摘もあることから、実効性のある巡回指導を求めていくこととしている。

今後の「貸切バス適正化センター」による巡回指導については、4県を跨る広範囲の地域であり、常勤の巡回指導員の要員など多くの課題がある中、将来的に巡回指導対象が全ての営業所に対し、原則毎年度1回の実施が予定されていることを踏まえ、国等には巡回指導のあり方や巡回指導にかかる優良事業者のインセンティブ等をお願いしてきたところである。

適正化機関の巡回指導については、国の監査を補完する位置づけであるので、引き続き国の指導の下、厳正な業務の執行と国の監査との連携により貸切バス事業の適正化を進めることが重要となっている。

(6) 貸切バスの安全性評価認定について

貸切バスの安全性評価認定制度の認定状況については、令和2年3月末現在の認定事業者数は、新潟県内で43社となっており、このうち一ツ星事業者は23社、二ツ星事業者10社、三ツ星事業者10社となっている。全国の認定状況については、1,921社が認定を受けており、このうち会員事業者は1,641社（69.0%）、非会員280社を含めると全体で46.5%の認定となっている。このうち、一ツ星事業者は1,022社（全貸切事業者の24.7%）、二ツ星事業者427社（〃10.3%）、三ツ星事業者472社（〃11.4%）となっている。

3. バス運転者確保対策について

- (1) バス運転者の確保については、深刻な運転者不足の状況であり、このため乗合バスでは路線の縮小や減便を実施せざるを得ない状況があるほか、貸切バスでは観光等の受注の抑制なども見受けられる状況となっている。特に、地域における公共交通の維持、移動手段の確保のための、運転者の確保が大きな課題となっている。

日本バス協会では、「バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業」として二種免許取得の費用の助成を実施してきており、令和元年度は19名（新潟県内）に対し交付されている。

また、大型二種免許取得要件の緩和を要望しており、内容としては大型二種受験資格年齢を

21歳から19歳に引き下げることや普通免許保有期間を3年から1年に引き下げることの緩和を要望してきている。

また、運輸業界の運転者人材確保に関しては、運輸関係3団体（バス協会、タクシー協会、トラック協会）は「運輸人材確保新潟県協議会」を立ち上げ、新潟県からの補助金を受け、運輸事業者と就職希望者との就職斡旋（求人求職のマッチング業務）を展開するためコンサルタント会社に委託し、ホームページの開設、求人・求職の登録とともに、マッチングを展開し、企業紹介、求職相談、就職セミナー開催などの「人材確保開拓支援事業」を新潟県内における運輸業界での人材確保を促進するための事業を実施したところである。

人材確保事業の実績については、バス事業においては、バス運転者へのハードルが高いこともあり、結果にまで結びついていないが、運輸事業の周知や認識の底上げを図るものとして、継続が必要となっている。

運転者の確保については、将来的にも現行の水準を維持していく必要があり、持続的な事業運営のための経営基盤としても、労働力の設定や確保の取組みが重要となっている。

- (2) 「働き方改革」における運転業務の労働時間については、法改正施行後5年間の猶予期間の後、2024年4月から年間960時間以内（月80時間）の時間外労働の上限規制が行われるものとなっている。日本バス協会では、「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定しており、このプランでは、2021年度に全ての運転者の時間外労働を年1,000時間以内とすることを目指し取り組んできている。

4. 事故防止・安全輸送対策の推進について

(1) 事故の発生状況及び「事業用自動車総合安全プラン2020」

本年1月の警察庁の発表による、令和元年の交通事故死者数は3,215人で、前年比317人の減少となり、3年連続で減少を更新している。また、バスが第一当事者となる人身傷害の交通事故件数は、令和元年は1,269件、前年比185件減少しており、死亡事故件数は14件で前年比2件減少している。

自動車事故報告規則に基づき報告された、平成30年の新潟県内の事業用自動車による重大事故の発生件数は、105件、死者数11人、負傷者数31人となっており、そのうちバスの事故発生件数は、38件、死者数0人、負傷者数9人となっている。重大事故の主な種類は、バスの場合車両故障が約8割を占めており、人身衝突事故や車内事故、健康起因事故の占める割合は少ない状況となっている。

事業用自動車の事故防止については、29年6月に策定された「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、事故防止に取り組んできたところであり、事故抑止目標を達成するため、バス部会では重点対策として、①横断歩道のない場所での横断や交差点付近での飛び出しなど歩行者に対する安全確認の励行。②交替運転者の配置基準を遵守した過労運転の防止。③バスジャッ

ク等発生時における乗客の安全確保の徹底。④車内における事故の防止。を掲げ、悪質・危険な運転行為による事故の撲滅、また、適切な運行管理を促すことにより過労運転、体調急変に起因する事故等の根絶を図る取組をしてきました。

(2) 先進安全自動車（ASV装置）等による事故防止

近年、安全な道路交通社会の構築を目指し、自動運転システムの開発や実用化が進められてきているほか、自動運転の要素技術である衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱防止機能のほか、運転者が運転不能になったとき乗客がバスを止めることができるドライバー異常時対応システム（EDSS装置）などについても普及が進んでいる。これらによる安全効果や交通事故の削減を広げていくため、新型車両への代替や搭載の促進を図ることが進められており、先進安全技術等の導入に推進・周知を図ってきた。

さらに、ドライブレコーダーやデジタル式運行記録計など運行管理の高度化に資する機器の普及が進んでおり、運転者の運転傾向の把握や事故時の映像データを活用することにより、運転者の安全意識の向上及び事故調査等の分析を行うなどの目的のほか、業務の効率化、燃費向上など経済的なメリットをもたらすものであることから、普及促進の周知を図ってきている。

(3) 健康起因事故防止について

運転者の健康に起因する事故が増加しており、中でも脳疾患、心疾患、睡眠時無呼吸症候群（SAS）などにより事故を引き起こす可能性がある疾病の早期発見が求められている。

新潟県バス協会では、睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査の実施を促進しており、令和元年度の受診者数は571人となっている。

健康起因事故については、事故防止対策の難しさはあるが、日頃の健康管理、検査の受診等とともに、点呼時の適切な対応が重要であり、その取組を進めてきている。

(4) バスの車内事故について

バス事故の3割を占めるといわれる車内事故の防止のため、7月の1ヶ月間を「車内事故防止キャンペーン」として位置づけ、利用者、特に高齢者に対しての「ゆとり乗降」や運転者に対する「ゆとり運転」による安全運行の徹底を図ってきました。

また、シートベルトの着用についても、高速道路等において再徹底を図ることとし、利用者への啓発活動の徹底を図ってきました。

5. 交通バリアフリー及び環境対策の推進について

高齢者の急速な増加や2020年オリンピック・パラリンピックを踏まえ「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が30年5月に改正された。

具体的には昨年4月から、リフト付きバスを導入する際には構造基準に沿ったバスの導入が義務付けられている。（現在販売されているリフト付きバスはこの基準に合致している）

また、地球温暖化対策やCO₂削減の環境対策として、低炭素社会実現に向けての取組を受け、

ハイブリッドバスや低燃費車等の「環境にやさしいバス」の導入や「エコドライブ管理システム(EMS)」の導入に際し、その促進と助成の活用を図ってきました。

その他、自動車点検整備推進運動、エコドライブ強化月間、不正軽油撲滅運動に向けた取組み等に参画しました。

6. 運輸事業振興助成交付金事業について

利用者ニーズに対応した輸送環境の改善や環境対策、利用者利便、安全性の向上を目的とする「運輸事業振興助成交付金事業」については、日本バス協会の行う中央事業と新潟県バス協会が行う新潟県からの交付金事業がある。

主な交付金助成事業の項目としては、日本バス協会においては、バス輸送改善推進事業として「バス利用者施設等整備事業」、「人と環境にやさしいバス普及事業」、「地方路線バス・貸切バス助成事業」、大型二種免許取得助成として「運転者人材確保対策事業」、「融資斡旋・利子補給事業」などがある。

また、新潟県バス協会（新潟県交付金）の行う交付金助成事業については「輸送サービス改善事業」として、ノンステップバス等の人と環境にやさしいバス導入助成、「安全運行対策事業」として、ドライブレコーダー、アルコール検知器、睡眠時無呼吸症候群検査、運転記録証明などへの助成、「指導研修事業」として、適性診断、運行管理者講習、整備管理者研修などへの助成、「環境対策事業」として、低燃費車、EMSデジタコなどへの助成、に対し助成措置を講じてきました。

また、新潟県バス協会の主要な助成事業として、乗合バス事業者に対する施設整備や輸送サービスの改善及び公共の利便向上に資するための「施設整備助成事業」の支援助成を行っており、乗合バスに係る利用促進や輸送サービスの改善に努めてきました。

7. バス事業における各種部会等の推進について

バス事業の振興と輸送の安全確保等を図っていくことを目的として、乗合・貸切・合同バス部会、安全対策会議、運転者研修会、説明会などを適時開催しており、バス事業の課題に反映する議論を深めるとともに、会員の研鑽、会員相互の情報交換の場として、開催を図ってきました。

8. 広報・イベント活動の推進について

バス事業のPRや利用促進を図るため、ホームページを主として、広く一般にバスへの理解を深めてもらうための情報発信を進めてきました。また、広報としては、ポスターやバス交通パンフレット、新聞広告、PRグッズなどによる広報活動の展開を図ってきました。

また、9月20日の「バスの日」を中心として、県内各地において会員各社による「バスまつり」等をはじめとする、バスに関わる行事やPR活動を推進し、支援してきました。