

令和 2 年度事業計画

我が国の経済については、緩やかな回復傾向が続いてきているが、海外経済の動向などの影響を受けやすく、先行きは不透明感が増す状況となっている。

そのような中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、社会生活、社会経済に与える影響は非常に大きく、政府の外出自粛要請以降、また、緊急事態宣言以降、バス事業においても、大幅な需要の減少や貸切事業の皆無ともいえる利用ゼロの状態が続くなど、経営への急速な悪化が懸念され、緊急を要する支援対策が必要となっている。

新型コロナウイルスの感染が急速に拡大していることを受けて、特別措置法に基づく「緊急事態宣言」が4月16日、7都道府県から全国に拡大されている。政府が決定した「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」では、全般的な方針として、情報の提供と共有、それにまん延防止策によって感染者の集団クラスターを封じ込め、感染の拡大の速度を抑制するとともに適切な医療の提供で重症者や死亡者を最小限に食い止め万全を尽くすとしている。また、まん延防止策については、「密閉、密集、密接」の3つ条件が重なる集まりを自粛するよう強く求めるとしている。そして今後の状況が「緊急事態宣言」の要件に該当するかどうかは海外や国内感染状況を踏まえて、国民生活や経済に甚大な影響を及ぼす恐れがあるかを判断するとしている。

バス事業においては、社会の安定の維持の観点から、バス等の公共交通の維持が不可欠なサービスとして事業継続を求められている一方、他県との往来の自粛要請また外出自粛要請があることなどから、県外高速バス等の運休を余儀なくされている。

一方、政府の月例経済報告（令和2年4月）においては、「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、急速に悪化しており、極めて厳しい状況にある。」とされ、「先行きについては、感染症の影響による厳しい状況が続くと見込まれる。また、感染症が内外経済をさらに下振れさせるリスクに十分注意する必要がある。金融資本市場の変動等の影響を注視する必要がある。」とされている。

このため、令和2年度においては、国内外の新型コロナウイルス感染症による緊急事態が続く中で、バス事業においては、経営の維持、雇用の確保といった多くの課題への対応で追われており、厳しい経営状況を強いられているが、この難局ともいえる状況を乗り越え、新型コロナウイルス感染症による影響の1日も早い回復と終息後を想定した対応策を図っていくことが重要となっている。

また、緊急事態措置に関する重要事項として、「国民生活・国民経済の安定確保に不可欠なバス事業」としての観点からも、バス事業の維持継続と新たな展開を図っていくことが重要となっている。

令和2年度においては、次の各項目を重点として、会員はもとより日本バス協会と連携を図り

ながら取組みを進めることとする。

1. 乗合バス事業の維持改善及び輸送サービスの向上

(1) 乗合バス路線の維持、再編等

地方部におけるバス事業の経営は依然として厳しく、バス路線の維持や再編、公共交通の確保は、バス事業者の経営努力だけでは維持・確保が困難となっており、地域における重要課題となっている。バス事業においては、黒字路線の内部補助により赤字路線が維持されている状況の中で、地域公共交通活性化再生法に基づき、国、地方公共団体、バス事業者の連携した協議と取り組みが進められているが、過疎路線等の維持については、国や地方公共団体の支援措置が不可欠であることから、必要な補助制度を求めるとともに、路線網の維持に配慮した運用の見直しも必要となっている。

また、輸送サービスの向上に向け、IT技術やMaaSの活用が進められており、スマートフォンを活用したバスロケシステムやICカードの普及、経路検索サービス情報など移動サービスを提供し、利用者の増加を目指した取り組みが必要となっている。

2. 貸切バスの安全の確保及び運賃料金制度への取組み

(1) 貸切バスの安全の確保

平成28年6月3日答申の「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、安全対策が進められてきている。とりわけ貸切バスの許可制の更新については、悪質事業者の退出が進むよう運用されているものであるが、実効ある運用と優良事業者の負担軽減措置を図るよう要望していくこととする。

貸切バスの安全対策の一環として、平成29年8月から実施されている貸切バス事業者への巡回指導については、現在、貸切バス適正化センターと業務委託を受けたバス協会及び外部委託指導員により実施されている。

巡回指導については、適正化センターに対し、適正化が高まるよう効果的な指導と巡回指導対象となる営業所の適切な選別と実施方を要望していくこととし、不適切な事業者の退出が進むよう実効ある運用を求めることとする。また、国に対しては、優良バス事業者のインセンティブや負担軽減を図るよう要請していくこととする。

(2) 貸切バスの運賃・料金制度への取組み

貸切バスの運賃・料金制度については、安全な輸送サービスを安定的に提供するための経営盤の改善を目的に設けられた制度であり、既に6年が経過しようとしている。その間一定の効果もみられるが、引き続き運賃の適正収受をはじめとする制度の定着に向けた取組みを推進することとする。

一方、国土交通省は「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合」を開催しており、課題として取り上げられている、稼働率向上のための施策、回送運賃の収受等について検討が進められているほか、運賃制度の見直しに関する検討をはじめていることから、これらの課題に対する適切な対処と厳正な対応を要請することとする。

3. バス運転者の確保対策と働き方改革について

乗合バス・貸切バスともに運転者不足の問題を抱えており、バス運行においてその役割を果たしていくうえでも支障が生じていることから、その対策が急務となっている。

新潟県バス協会では、運輸人材確保の開拓業務を委託し、就職を支援する取り組みとしてセミナー等を開催し、人材開拓を実施しているが、これまでバス運転者への就業の結果にまでは結びついていないところであるが、引き続き求人情報の発信や斡旋に努めていくこととする。

また、運転者確保対策として、大型二種免許の取得要件については、年齢要件を「19歳」に緩和することや普通免許取得後の経験年数を「1年」に引き下げる方向で進められているが、若年運転者や女性運転者の就業を促進するため、安全の確保を前提に、大型二種免許の要件緩和と運転免許制度の見直しを要望していくこととする。

一方、働き方改革に関しては、バス運転者に対して36協定（特別条項付き）を結んでいる場合、2024年度から年間の時間外労働時間960時間以内となる。

これを受けて運転業務の効率化という観点で、長時間の時間外労働を縮減するため取組む施策として、「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」（日本バス協会）では、事業者による、「適切な労務管理」、「労働条件の改善と働きやすい労働環境の整備」、「運転者の募集活動の強化・運転免許の自社養成」、「業務の効率化・生産性の向上」を取り上げているが、これらの取り組みを通じ、バス運転者確保を進めていくことが重要となっている。

また、運転者不足の中で、バス路線の維持、バスダイヤの確保のためには改善基準告示の運用、見直しが必要との意見がある。その内容は、路線バスの日中業務の中間解放の拘束時間の取扱い、また、自然渋滞や自然災害における運転時間のオーバーした場合の取扱いなど、個々により取扱いが異なる場合があるため、適切な対応を要望していく必要がある。

4. 事故防止・安全輸送対策の推進

事業用自動車の事故防止については、29年6月に策定された国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、事故削減目標を達成するため、事故防止、安全対策の推進に取り組んできたところである。

国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2020」による事業用自動車の全国における削減目標は、令和2年までに死者数235人以下、人身事故件数23,100件以下、飲酒運転ゼロとしている。

また、北陸信越運輸局管内の事故削減目標は、バス事業において、令和2年までに死者数0人、人身事故件数28件以下（新潟県内においては4件以下）、飲酒運転ゼロとしている。

一方、日本バス協会の策定した「バス事業の総合安全プラン2020」における全国の事故削減目標は、令和2年までに死者数をゼロ、人身事故件数を1,100件以下、飲酒運転ゼロを掲げている。

当面講ずべき施策については、「事業用自動車総合安全プラン2020」、「バス事業の総合安全プラン2020」の安全対策を一層推進することとし、この目標達成に向けて、バス業界においては、以下の取組みを行うこととする。

(1) 交通事故の防止

日本バス協会では、事故の態様として、交差点右左折時の事故が発生していることから、交差点を右左折する際に横断歩行者を確実に確認するため、横断歩道の手前で一旦停止する取組みを図っているところであるが、地方においては、交通状況を踏まえこれに準じて取り組むこととし、また、高齢者や自転車事故対策についても関係機関と連携し取り組む等、事故防止の削減に万全を期すこととする。

(2) 車内事故の防止

バス事故の約3割を占める車内事故は、依然として高齢者の事故が多いことから、高齢者を中心として事故防止に努めることとする。毎年実施している車内事故防止キャンペーンにおいては、利用客に対する「ゆとり乗降」の啓発、運転者に対する「ゆとり運転」による安全運行の徹底を図ることとする。また、シートベルトの着用については、バス出発時に案内、啓発を確実に取組むこととする。

(3) 飲酒運転の防止及び健康起因事故等の防止

飲酒運転の防止については、日本バス協会の「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づき、業界をあげて飲酒運転の根絶に取り組むものとする。

健康起因事故については、様々な態様があるが、国土交通省の「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」などにより対策の推進を図ることとする。

また、運転者の健康管理の徹底を図るため、健康診断を活用し、個々の健康を考慮した運行の配慮やSASの受診、MRIの健診の促進を図るなど、運転者の健康管理の取組みを推進する。

(4) ASV装置等の導入による事故防止

衝突被害軽減ブレーキ装着車両の導入、車線逸脱警報装置、ドライバー異常時対応システム、ドライブレコーダーなどの導入を促進し、ASV技術の導入により一層の事故防止対策を推進する。

また、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフを活用した運転者指導の取組みを推進する。

5. 交通バリアフリー及び環境対策の推進

国土交通省は、バリアフリー法や関連施策について検討する「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を設置し議論を進めている。検討会では、個別施設の更なるバリアフリー化に向けた取り組みの促進となっており、特に、空港アクセスバスの適用除外見直しも含めて、リフト付きバス等の導入を促進する検討を行っており、また、2021年度以降の空港アクセスバス等の導入目標について新たな目標値の設定をすることとしている。

一方、日本バス協会は、リフト付き車両の導入が進まない要因として、経営状況の悪化、車両価格、座席数・荷物室、運行の支障などをあげており、導入促進を進めるにあたり、車両購入等の更なる支援措置の拡充を要望している。

また、CO2削減の環境対策として、日本バス協会では「バス事業における低炭素社会実行計画」を策定し取り組んでいる。

環境対策については、ハイブリッドバス、低燃費車等の導入支援を行うとともに、アイドリングストップや低炭素社会への推進を図ることとしている。

日本バス協会では、9～11月を「バスの環境対策強化期間」として設定し、燃費にかかわる車両の点検整備や急発進・急加速を避けた無理のない運転の励行に取り組む運動を行うほか、エコドライブ推進運動や黒煙クリーンキャンペーン等を推進することとする。

6. 運輸事業振興助成交付金事業

- (1) 交付金地方事業として、乗合バス事業者を対象に施設整備助成事業をはじめ、会員事業者に対するバス輸送サービス改善事業、安全運行対策事業、指導研修事業、環境対策事業等について、効率的な運用を図るとともに、助成制度の利用促進に努める。
- (2) 日本バス協会交付金事業の「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」、「地方路線バス及び貸切バス助成事業」、「運転者人材確保対策事業」の大型二種免許取得養成助成事業、「融資斡旋・利子補給事業」等に係る活用を推進するための情報提供に努める。
- (3) 安全運行対策事業の一環として、運転者に係る適性診断の計画受診の促進と「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策事業」のスクリーニング検査費用、MRI健診費用及び運転記録証明取得費用を助成し、安全運行の確保に努める。

7. その他、広報活動の推進

新潟県バス協会では、バス交通の利用促進やバス業界のイメージアップなどをはじめとする、バス事業のPR、発展を図るため、ホームページ、マスメディア、「バスの日」行事等を通じ、広く一般に対し広報を図るとともに、各種機会を通じ、バス事業の役割や公共性・重要性について理解を求めていくこととする。