

令和2年度 事業報告

I. 事業概況

我が国を取り巻く状況は、新型コロナウイルス感染症により国民生活、社会経済に大きな影響を及ぼし、未だ先行きの見通しが立たないまま、コロナ感染症対応に追われている状況であり、バス業界も多大な影響を受け、極めて深刻な状況となっている。

バス事業においては、緊急事態宣言以降、他県への往来自粛、外出の自粛といった、人の移動と接触に制約が課せられた事態となったことにより、急速にバス需要の減少が進み、過去に経験のない経営環境の悪化が進みました。

乗合バス事業においては、乗合バスの利用者は平常時の半分以下に落ち込むなど、長期化するバス利用の需要の減少や前年の水準に戻らない状況が続いている。また、貸切バス事業においても、観光、イベント、学校遠征等、全ての動きが止まり、貸切需要のほとんどが消失する中で、一時的にGoToトラベル事業などにより、回復の兆しが見え隠れしたが、新型コロナの第三波によりGoTo事業が休止となるなど、再び観光需要は皆無に近いものとなった。

バス事業においては、新型コロナの沈静化と移動の制限が回復しない限り、需要の回復は難しいところがあり、特に貸切事業における観光客や団体客の需要は、貸切事業の経営に与える影響が大きく、全国においても同様に、大幅な減収により、ほぼ全ての事業者が赤字に転落するなど、事業の継続や経営維持において、かつてない危機的状況に陥っている。

また、バス事業者においては、新型コロナ感染防止対策として、「感染予防対策ガイドライン」等によりその徹底を図っており、特にバス車両においては、車内換気装置や抗ウイルス措置を講じるなど安心・安全につなげる感染防止対策を施し事業の継続に努めているが、著しい利用者の減少や観光需要の停止などの影響は大きく、やむを得ずバス運行の減便や事業の休止等を余儀なくされている。

一方、運転者の雇用に関しては、雇用の維持にも支障が出ており、雇用調整助成金、持続化給付金などの公的助成金や給付金などの支援を受けてはいるものの、事業の経営にかかわる運転資金が悪化する事態となり、事業の継続のための公的融資等による支援も活用しているが、困窮度は深まるばかりであり、限界に近い大変厳しい状況となっている。

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、新型コロナによる影響は大きく、今後の事態によっては、事業の方向転換、再編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

乗合バス事業は、ここ数年堅調に推移していた大都市部の輸送実績も新型コロナウイルスの影響による利用者の減少が大きく、また、地方部においても過疎化の進展に加え、コロナの影響により3月～8月の間では、輸送人員は50%～70%（年平均78%）まで落ち込むなど、輸送人員の大幅な減少とともに、運送収入も大幅な赤字となるなど、全国でもほぼ全ての事業者が赤字を計上する大変厳しい状況となっている。

また、高速バスにおいては、県内高速バスで3月～9月の間、利用者数、運送収入ともに30%～50%（年平均62%）まで落ち込むとともに、県外高速バスは、やむを得なく路線の減便・休止等が余儀なくされ、昨年3月以降12月までの間1%～40%（年平均37%）まで落ち込む結果となっている。

(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、公共交通の確保が地域の重要課題となっているが、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。

また、新型コロナウイルス感染症が拡大する中で、バス輸送・公共交通機関においては、企業活動を維持するために不可欠なサービスを提供する事業として、事業継続が要請されたところであり、いわゆる「三つの密」を避けるための取組みを実施しながら、事業の継続を図ってきている。

一方、新型コロナウイルスによりマスク着用など「新たな生活様式」となっているが、バス車内における三密・混雑回避については、車内換気や車内消毒を徹底しているものの、混雑回避については難しく、利用者の混雑時間帯の回避や定員の削減などを求めざるを得ないところであり、そのため、他県の一部の公共交通機関では、車両内の混雑情報を提供する取組みが開始されているところがあり、混雑予測に加え、車内のリアルタイムな混雑情報の提供により、利用の分散を図る取組みが行われている。

(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の導入、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、取組みを進めてきました。

また、新潟駅周辺地域においては、新潟の玄関口として広域的な「交通結節機能」としての基盤整備を進めており、中・長距離バスの乗降場を集約する「バスタ新潟」と新潟駅の高架化に伴う路線バスの集約化が進められています。

これは、国土交通省と新潟市が中心となり、広域的な交通結節機能や公共交通を中心としたまちづくりを目指す「新潟駅周辺広域交通事業計画検討会」で進められており、バスターミナル事業にかかるアンケート調査も実施されたところです。

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

貸切バス事業については、観光、団体の需要がなくなる状況のもと、GoTo トラベルキャンペーンや地方自治体の観光振興策等により一時回復の兆しが見られる時期、地域もあったが、新型コロナウイルスの第三波を受け、事業の休止や移動の制限を受け、再び厳しい深刻な状況が続いている。

新潟県内の貸切バス事業の経営状況については、スクールバスや学校関係の輸送はあるものの、観光、団体の輸送は壊滅状態となっており、運送収入は3月～8月までは10%～20%まで落ち込み、令和3年1月～3月においても30%～50%まで落ち込む状況が続いている。

(2) 貸切バスの安全の確保について

貸切バス事業においては、新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要がほぼ皆無となる状況が発生するなど、需要の減少は未だなお続いており、その対応に追われた中で、バス車両の3密の回避や感染防止対策（光触媒コーティング、オゾン発生装置）、高性能換気システムをはじめとする感染防止対策を講じたところであり、また、需要を取り戻すための安全・安心対策をPRしてきたところである。

感染防止対策にかかる支援については、第二次補正や第三次補正等により国、地方自治体から支援を受けているところであり、感染防止対策の設備導入支援、実証運行支援、車両導入支援（リース）など感染防止対策補助が施されたところである。

(3) 貸切バスの運賃・料金制度について

新型コロナウイルス感染症の影響により観光需要は大幅に減少し、経営環境も大変厳しいものとなっている。こうした中、現行の運賃・料金制度は、安全な輸送サービスを安定的に提供するための経営基盤として設けられたものであり、引き続き制度の定着に向け、適正運賃の収受や法令遵守の取組みを進めてきている。

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、貸切バスの稼働率の向上のための施策、回送運賃の収受等の課題などが引き続き議論されているところであり、また、過度な手数料により実質的に下限割れが起きている問題についても、国土交通省は運賃の割戻しとしての判断がなされ課題となっている。

貸切バス事業においては、コロナ禍で大幅な減収となっているが、貸切事業者に対する、事業の継続支援、経営支援等は非常に薄く、観光業のような支援とはならなかった。貸切事業の再開にあたっては、GoTo トラベル事業の再開による貸切・団体利用の促進や旅行業団体との連携メニュー、個人旅行と団体旅行の割引率の格差などを強く要望していく必要があり、バスによる団体旅行等の促進に努めてきたところである。

(4) インバウンドの振興と東京オリンピックへの対応について

インバウンドについては、新型コロナウイルスの影響により、2020年の訪日外国人旅行者数は、412万人と前年比87.1%の減少となっている。当面、海外からの往来は難しいところであるが、地域

経済活性化の有力な手段でもあることから、再開に合わせた対応を図ることとしている。

東京オリンピック・パラリンピックへの対応については、開催期間が迫ってきているが、新型コロナウイルスの影響もあり、バス輸送の準備については、提供可能なバス車両や乗務員数などの確認とともに、協力意向の調査を実施しているが、新型コロナウイルスの対応方針が明確でないことから、対応の遅れは否めない状況となっている。

(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、昨年で3年が経過しているが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、巡回指導業務を休止せざるを得ない期間もあり、目標の337営業所のうち、135営業所（予定）に止まった状況となっている。

「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ることとなっている。

そのような中、適正化センターと国等に対しては、コロナ禍により運行需要や運行実態のない事業者が多い中、コロナ禍での巡回指導の是非と貸切バス事業者への負担の軽減を求めているところであり、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求めてきたところである。

新潟県バス協会では、貸切バス適正化センターに対し、令和3年1月に要望書を提出し、まずは貸切バス事業者の深刻な窮状を理解していただくとともに、「負担金の軽減措置」、「巡回指導における現状を踏まえた合理的な巡回指導と適切な対象事業者の選定」をお願いする要望書を提出している。

(6) 貸切バスの安全性評価認定について

貸切バスの安全性に対する取組み状況を評価、認定する「貸切バス安全性評価認定制度」については、コロナ感染症の影響を受け、訪問審査が遅れることとなったが全て実施済となっている。全国の認定状況については、1,940社が認定を受けており、新潟県内では、令和3年4月現在の認定事業者数は、43社となっており、このうち一ツ星事業者は22社、二ツ星事業者7社、三ツ星事業者14社となっている。

3. バス運転者確保対策について

運転者不足の問題は、これまで喫緊の課題として取組んできたところであるが、コロナ感染症の影響によりバス運転者は自宅待機や配属転換などが余儀なくされている状況が続いており、平常時の運転者不足が解消されたものではないが、現状では充足している状況にあり、今後を見据えた運転者の確保が必要であり、当面、運転者の雇用の維持に追われている現状にある。

また、大型二種免許取得要件の緩和については、普通免許取得後3年の経験年数を1年にし、21歳の年齢要件を19歳に引き下げるとした、大型二種免許取得要件の緩和が改正道路交通法により令

和2年6月に成立している。

これによって、遅くとも令和4年6月までには施行されることとなっているが、取得要件緩和に伴う、自動車教習所の教習項目や教習時限を検討する必要があるとしている。

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2年度は11名（新潟県内）に対し助成されている。

また、運輸関係3団体（バス協会、タクシー協会、トラック協会）が実施している新潟県の補助金を活用した「新潟県運輸事業者人材確保支援事業」については、3年目となり、一定の求人・求職の応募の成果が図られたが、新型コロナの影響により、当初の目標までには達しきれない状況となった。一方、課題としては、採用・就職が少ない結果となっており、更なる求職者の拡大や新たな底上げにつなげることが課題となっている。

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、コロナ禍ではあるが、持続的な事業運営のための経営基盤として、労働力の設定や確保の取組みが重要となっている。

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」

令和3年2月の警察庁の発表による、令和2年の交通事故死者数は2,839人で、前年比376人の減少となり、4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2年は902件、前年比367件減少しており、死亡事故件数は10件で前年比4件減少している。

令和元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（自動車事故報告規則）は、81件、死者数7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31件、死者数0人、負傷者数12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78%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るが、国土交通省は、令和3年度以降、令和3年3月中に「事業用自動車総合安全プラン2025」を作成することとなっている。

(2) 先進安全自動車（ASV装置）等による事故防止

国土交通省・経済産業省の共同事業で実施されている自動運転バス（中型）による実証実験が全国5地域で行われ、自動運転にかかる取組みが進められている。

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車両の導入推進をはじめとして、ドライバー異常時対応システム（EDSS装置）などの導入の普及促進を推進し周知を図ってきた。

また、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導

入を促進しており、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、活用の取組みを進めてきている。

(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については、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ことから、検診の必要性が重要となっている。

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及び脳健診（MRI）の実施を促進しており、受診者に対し助成を行っている。

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、その取組みを進めてきている。

(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

バリアフリー車両の普及促進として、国土交通省の検討会において、路線バスについては、ノンステップバスの導入に関し、次期目標（2021年度～2025年度）が取りまとめられ、全国の車両総台数を70%から80%に引き上げられることとなった。

また、空港アクセスバスについては、バリアフリー法適用除外認定車両として取り扱われているが、地方空港（新潟空港を含む全国27空港）へアクセスするバス路線のうち約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする目標が定められることとなった。

地球温暖化対策やCO₂削減の環境対策については、低炭素社会実現に向けた取組みを受け、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を進めました。

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（5社13台）」、「地方路線バス・貸切バス助成事業（2社11台）」、大型二種免許取得助成として「運転者人材確保対策事業（6社11名）」、「融資斡旋・利子補給事業」などがあり実施してきました。

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（4社10台）、「安全運行対策事業」として、ドライブレコーダー（10社98台）、アルコール検知器（1社3台）の導入、睡眠時無呼吸症候群検査（14社572名）、脳（MRI）健診（3社32名）、運転記録証明の取得などの助成、「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の助成、「環境対策事業」として、低燃費車、EMSデジタコなどの導入助成を実施しました。

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、例年各種部会等を開催してきましたが、令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により開催を見送り中止となりました。

各種部会等については、バス事業の課題に反映する議論を深める場として、また、会員の研鑽、会員相互の情報交換の場として、今後の開催を図っていくこととしています。

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、広報活動としては、国土交通省と関係各社のご協力をいただき、バス車両が換気性能が高いことのPR活動を展開したところですが、バス事業者が感染防止対策に取組み、まん延防止対策に努めていることをアピールしながら、コロナ禍の中ではあるが、更なるバス利用の促進、貸切バスをはじめとする需要の新規開拓など広報活動の展開を図ってきました。

例年、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」等の開催については、コロナ禍であったことなどから、開催を取りやめ、関係各社によるPRグッズの作成・配布に止め、PR活動に変えたところですが、今後は、引き続きPR活動を展開していくこととしておりますが、感染予防・防止対策のPRを重点に進めることとします。