

# 令和3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の影響により国民生活や社会経済に様々な影響を及ぼす中、感染者の増減が繰り返され、社会活動に制限が続くとともに、社会経済が本格化されないまま、業種による格差の拡大が顕著になるなど、依然として厳しい状況となっている。この間、緊急事態宣言やまん延防止措置などが発令され、不要不急の外出自粛、休業・休校要請、旅行・移動・イベントの自粛などにより未だ日常に戻らない社会環境が続いており、バス事業においては、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により深刻な事態となっている。

乗合バス事業においては、コロナ禍により外出の自粛やマイカーへのシフト、在宅勤務の広がりなどにより社会生活に変化が生じており、バス輸送の利用者の減少は下げ止まりの状況が続いており、平常時の水準に戻らない状況が長期化している。

貸切バス事業においても、観光、イベント、学校遠征等、貸切需要のほとんどが消失する中で、一時回復傾向の時期もあったが、感染状況の悪化のたびに深刻な厳しい状況に陥ったままとなっている。

こうした中、バス事業者においては、新型コロナ感染防止対策として、車内換気装置や抗ウイルス対策の措置等を講じてきたほか、運行にあたっては「バスにおける感染予防対策ガイドライン」等により感染予防の徹底を図りながら、安心・安全につながる事業の継続に努めているが、乗合バス事業においては、長引く経営環境の悪化により、路線の休止や廃止が余儀なくされる事態となるなど、また、貸切バス事業では、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、雇用調整助成金等の一部受給はあるものの、運転者の雇用の維持や確保に追われるなど、経営環境は限界に近い危機的な状況となっている。

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. 新型コロナウイルス感染症への対応について

新型コロナウイルス感染症の対策は、交通機関の安全・安心が求められる中、バス車両において、バス車内の抗菌・抗ウイルス対策として、高性能換気車両、空気清浄機、光触媒コーティング、オゾン発生装置などを整備し、国、県の支援を得ながら、予防と感染拡大防止に努めてきたところである。また、運転者や運行にあたっての感染対策は、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本対処方針」等に基づき、日本バス協会の「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」、

貸切バス旅行連絡会の「貸切バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を基本に実施してきたところである。

一方、コロナ禍でのバスの利用促進については、バス車両が車内換気性能の高い乗り物であることや、需要喚起のためのPR等に努めてきたところであるが、貸切事業においては、移動の自粛やバス車内での飲食等、制限のある運行を余儀なくされるとともに、団体旅行が控えるべき旅行形態とされるなど、感染防止と社会経済の狭間における、様々な政策効果は及ばないものとなっている。

## 2. 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

全国の乗合バス事業は、依然として厳しい経営状況が続いており、地方部のみならず大都市部においても、収支状況は赤字となっている。新潟県内の乗合バス事業の輸送実績は、令和元年度と比較し、輸送人員で4月～7月は70%～75%、8月67%、9月71%、10月～12月80%、1月～2月75%となっている。一方、運送収入は、4月84%、5～7月75%、8月70%、9月～12月80%、1月～2月75%となっている。

また、高速バスにおいては、県内高速バスの輸送人員で、令和元年度と比較し、概ね4月～10月60%～65%、11月～12月80%、1月63%、2月80%となっている。一方、運送収入は、4月～9月45%～70%、10～12月85%～90%、1月88%、2月57%、となっている。また、県外高速バスについては、運休の路線もあり、輸送人員、運送収入とも、令和元年度と比較し、概ね25%～40%を推移している。

### (2) 地域公共交通の維持・確保について

過疎化や人口減少の進展の中で、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、乗合バス事業者は、公共交通機関としての一定の役割を果たしながら、地域公共交通の維持・確保に努めてきました。

地域公共交通については、維持・確保が地域の重要課題となっているが、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難をきたしており、国や県、地方自治体等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による状況が2年を過ぎたが、長引く影響により、輸送人員も戻らないことから、生活環境の変化を踏まえたバス利用の向上、運行の効率化を進めつつ、事業の継続を図る必要があり、地域公共交通の維持・確保については、補助制度の基準の見直し等も必要となっている。

### (3) 運賃制度及び運賃改定について

国土交通省は、運賃制度について、人件費の算定方法と原価計算期間、実績年度の考え方について検討を進めてきたところ、人件費の算定にあたっては見直しが行われ、また、地方運輸局長権限についても見直されることとなっている。

運賃の値上げについては、コロナ禍の影響により業績は悪化の一途をたどっている一方、燃料や人件費の高騰により、収支改善を図るための運賃値上げをせざる得ない状況にあり、全国的に申請を模索しているが、基準となる実績年度や収支率などに課題もある中、平成9年以降全国的な運賃改定が行われていないため、運賃改定の実施にあたっては、速やかな手続きと認可を要望し、進めてきている。

#### (4) 輸送サービスの向上について

バリアフリー法の改正を踏まえ移動円滑化を推進するため、ノンステップバスやリフト付きバス等の導入促進に向け、普及・促進の周知を図ってきました。

また、県内高速バスにおいては、県内高速バスネットワーク協議会（県内高速バス6事業者、新潟県、新潟県バス協会）により、バスロケ、Wi-Fiの導入、車両のロゴ・ネーミングの統一化、専用ホームページなどを整備・開設するなど、利便性の向上と利用促進を図るため、事業の取組みを進め、運用開始となりました。

### 3. 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、引き続き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主要各社の輸送実績は、令和元年度と比較し、運送収入で4月～7月は30%～40%、8月60%、9月～10月35%～45%、11月～1月60%～65%、2月45%と、8月のオリンピック需要は僅かにあったものの、落ち込んだままの状況となっている。

#### (2) 貸切バスの安全の確保について

新型コロナウイルス感染症の影響により運行を休止している貸切事業者が多い中、バス車両の感染防止対策として、高性能換気システムや光触媒コーティング、オゾン発生装置などを整備するとともに、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。

また、バス車両の休止措置を講じているものの、運行の再開にあたっては車両の点検整備の確実な実施の徹底や運転者の復帰にかかる運転技量や感覚の確認を行うなど対応に努めてきたところである。

なお、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予算等により国、県から支援を受けたところであり、感染防止対策に係る設備導入、実証運行、車両導入（リース）などの支援により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

貸切バスの運賃・料金制度については、運送に係る適正運賃の収受や法令遵守に努めることを基本とし、制度の定着が図られてきており、巡回指導や監査等を通じ指導も行われてきたと

ころである。しかしながら、貸切需要の減少が要因とされる、需要の奪い合いや下限割れ運賃などが一部に見受けられる。

一方、運賃制度の課題として取り上げられている、回送運賃の問題や過度な手数料の問題については、運送引受書の記載が義務付けされているもので、運賃に係る安全コストを阻害する取引に対しては、厳正な対処が必要であることから、実効性のある規制を求めてきました。

#### (4) インバウンドの振興について

インバウンドについては、新型コロナの影響により、訪日外国人旅行者数は、2021年25万人と皆無に近い状況となっている。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、再開に向けた対応を図ることとしている。

#### (5) 貸切バスの適正化機関について

貸切バス適正化機関による令和3年度の巡回指導については、新潟県内83営業所（北陸信越ブロック274営業所）についての巡回指導を実施している。

巡回指導はコロナ禍の中、訪問方式のほか、集合方式や非対面書類審査方式などもとられてきている。また、適正化機関における事業者への改善要請は、運行管理関係事案が最も多く、ブロック全体で70営業所に対し改善要請が行われている。

「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や巡回指導回数など多くの課題がある中、全ての営業所に対し、原則毎年度1回の実施が行われることとなっている。

こうした中、適正化センターと国等に対しては、コロナ禍により貸切バスの運行需要や運行実態のない事業者への巡回指導の緩和や優良事業者のインセンティブ、また、貸切バス事業者への負担金や巡回指導に係る負担の軽減を求めるとともに、本来の適正化のための指導のあり方や輸送の秩序を目的とした巡回指導の実施を要望してきました。

#### (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、新潟県内においては、認定事業者数は、47者となっており、このうち三ツ星事業者17者、二ツ星事業者6者、一ツ星事業者は24者となっている。

全国の認定状況については、2,071者が認定を受けており、貸切バス事業者の54.7%となっており、このうち三ツ星事業者789者、二ツ星事業者452者、一ツ星事業者は830者となっている。

### 4. バス運転者確保対策について

バスの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離職などが余儀なくされている状況が続いており、運転者不足は非常に厳しく、今後平常時の運行に戻った場合、運転者不足により経営への支障も出てくることとなる。

運転者確保の課題としては、大型二種免許のハードルをはじめとして、労働拘束時間、給与水準、

社会的地位、自動車免許離れ、運転業務の困難性、事故の責任などがアンケート結果として表れている。

一方、運転者確保としての取組みについては、「新潟県運輸事業者人材確保支援事業」のドライバーエージェントや日本バス協会の「就職氷河期世代の資格取得事業」などを実施してきており、一定の求人・求職の応募の成果が図られているが、就業決定は目標までに達しきれていない状況となっている。

バス運転者の求人・求職においては、ハローワーク等での採用・就職の決定が厳しい状況となっていることから、更なる求人の応募を強化する必要がある、加えて口コミをはじめとする新たな求人先の開拓や底上げにつながる運輸業の情報発信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。

## 5. 事故防止・安全輸送対策の推進について

### (1) 事故の発生状況について

令和4年3月の警察庁の発表による、令和3年の交通事故死者数は2,636人で、前年比203人の減少となり、5年連続で減少を更新している。また、バスによる死亡事故件数は9件で、前年比1件減少となっている。

### (2) 「事業用自動車総合安全プラン2025」について

事業用自動車事故防止対策基本方針については、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」と、日本バス協会の策定した「バス事業の総合安全プラン2025」があり、事故削減を目指し、目標達成に向け事故防止対策を推進してきました。

国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」については、令和7年までの全国目標は、死者数225人以下、人身事故件数16,500件以下、飲酒運転ゼロとなっており、また、北陸信越ブロックのバス事業の目標は、死者数0人、人身事故件数18件以下、飲酒運転ゼロとなっている。また、バス関係の重点対策については、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事件発生時における乗客の安全確保及び事故時の乗客に対する避難誘導等適切な対応の徹底。③車内における事故の防止。となっていることから、対策の強化とともに事故防止に取り組んできました。

### (3) 先進安全自動車（ASV装置）等による事故防止について

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）などの普及促進の周知を図るとともに、自動運転の高度化に向けた推進の周知を図ってきました。

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が進められてきており、これらに基づき運転者に関しては、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、安全意識の向上と事故調査等の分析を行うなど、業務の効率化や燃費向上などメリットも考慮しながら、運行管理の活用の取組みを進めてきました。

#### (4) 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、検診の必要性とともに、「疾病運転の防止」について周知に努めてきました。

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）の実施に対し助成を行っており、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ました。

#### (5) 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、毎年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、特に高齢者に対する「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。

### 6. 交通バリアフリー及び環境対策の推進について

改正バリアフリー法によりノンステップバスの導入促進が進められているが、コロナ禍により車両購入や設備投資が厳しいことから、ノンステップバスの次期目標（2021年度～2025年度）である、全国の車両総台数の80%に引き上げは難しい状況となっている。

また、リフト付きバスについても、導入促進の周知を進めているが、車両が高額であることや、座席数やトランクルームの減少、乗降に時間を要すことなどが指摘される中、導入促進が進むまでには至っていないところである。

地球温暖化対策やCO<sub>2</sub>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てきました。

### 7. 運輸事業振興助成交付金事業について

バス事業に係る輸送環境の改善を行うための施設設備や輸送サービスの改善、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助成事業として、交付金事業を実施してきました。

令和3年度の交付金事業については、新型コロナの影響を受け、設備投資を控える事業者が多かったことから、助成金実績は低調に推移したところであり、日本バス協会の交付金事業においては、バス輸送改善推進事業として、「人と環境にやさしいバス普及事業（0社）」、「地方路線バス・貸切バス助成事業（路線バス6社24台・貸切バス3社7台）」、運転者人材確保対策として「大型二種免許取得助成（6社7名）」となりました。

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、人と環境にやさしいバス導入助成（0社）、「安全運行対策事業」として、ドライブレコーダー導入助成（単独型1社50台・一体型3社32台）、アルコール検知器導入助成（3社14台）、EMSデジタコ導入助成（2社6台）、また、運転者に対するSAS睡眠時無呼吸症候群検査助成（13社481名）、脳（MRI）健診助成（8社44名）、となりました。一方、安全対策や指導研修としての、運転記録証明の取得助成（1,516件）、適性診断（815名）、運行管理者講習（356名）、などの助成を実施したところです。

特に、令和3年度は、ノンステップバス、低燃費車、衝突被害軽減ブレーキ装着車などの導入が控えられたところであるが、乗合バス事業者に対する施設整備助成事業においては、事業者負担を抑え助成事業を実施したところである。

## 8. 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3年度については、新型コロナ感染症の引き続き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ます。

## 9. 広報・イベント活動の推進について

バス事業の利用促進やイメージ等のPR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。

広報活動としては、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、バス車両が換気性能に優れた安全・安心な乗り物であることなどを新聞広告、ラジオ等マスメディアに広報してきたところです。

また、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」等のイベント開催については、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、「バスの日」のポスター配布・掲示によりPR活動に代えたところです。今後も、引き続きバスに係るPR活動を展開していくこととしております。