

令和4年度 事業報告

I. 事業概況

我が国を取り巻く状況は、国際情勢の不安定な動向が続く中、3年を経過した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大きな影響を及ぼし、加えて物価の高騰や燃料価格の高騰などが追い打ちをかけ、大変厳しい深刻な状況となった。また、急速に進む高齢化社会や国際競争の激化など難しい課題も多い中、景気の回復にはまだ不透明な状況となっている。

バス事業においては、コロナ禍の影響を受け、乗合バス事業、貸切バス事業ともに需要の減少が戻らないという、経営環境の危機的な状況が続き深刻さを深めたものとなった。

乗合バス事業においては、コロナ禍により外出の自粛やリモート会議、在宅勤務の広がりなどにより、輸送人員の減少は平常時の水準に戻らない状況が長期化している。そのような中、令和5年に入りようやくコロナ禍前の輸送人員や運送収入が80%程度まで回復してきたものの、コスト負担などが拡大しており、経営状況は厳しいものとなっている。

また、乗合バス事業においては、地域の公共交通を担う事業であることから、その維持を図るべく経営改善に努めているが、やむを得なく路線の減便や休止が余儀なくされる事態が生じており、運行・輸送サービスの維持を図るため、国及び自治体からの支援を求めてきたところである。

貸切バス事業においては、旅行や移動の制限、イベントの自粛などにより社会生活が大きく変わり日常に戻らない社会環境が続いたところであり、貸切需要が少ない中、唯一学校関係輸送が動いたものの、需要の減少は甚だしく、休業状態が続く深刻な状況に陥ったままとなっている。

特に、貸切バスの団体旅行や観光需要が回復には至っておらず、GoToトラベルや全国旅行支援などの需要喚起策が実施されたものの、個人旅行のみ好調となったが、団体旅行への需要は消失したままの状態となっており、観光・団体の貸切事業においては危機的な状況が続いたところである。

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、特に、直面する重要課題として、運転者不足問題を抱えており、バス路線の減便や貸切需要が回復しても対応ができないなど、深刻な人材不足の状況が続いており、経営にも影響を及ぼしている。

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、「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」等を基本に実施してきたところであるが、令和5年3月に政府方針に基づき「マスク着用は個人判断」になるなど、バス利用に関しても大きく緩和され、令和5年5月には5類に移行されることなどを踏まえ、今後対策の制限は解除されていく中で、状況に応じた対応を図ってきている。

これまで、コロナ感染症の対策については、バス車両の車内換気装置の設置や衛生対策、運転者席の隔壁など感染拡大防止対策に追われてきたが、貸切バスでは、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、また、団体旅行を控えるべき旅行形態とされるなど、厳しい環境の中で運行を行ってきたところである。

そうした中、バス事業においては、感染症対策を講じたうえで利用者に対し安心の確保に努めてきている一方、バス車両が換気性能の高いことや需要喚起のためのPR等を実施してきたところである。

また、国、県からは、新型コロナウイルス感染症への対応として、感染拡大防止に係る設備導入、車両導入（リース）など、各種支援による感染防止対策補助が施されたところである。

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主要11社の輸送実績は、令和元年のコロナ前と比較し、輸送人員は年平均で79%、運送収入は年平均81%となっている。

また、県内高速バス（5社）は同様に、輸送人員は72%、運送収入74%、県外高速バス（4社）については、運休の路線もあり、輸送人員は43%、運送収入41%に止まっている。

(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・確保に努めている。

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。

このため、乗合バス事業は、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、このため、国及び自治体等からの支援や補助制度の基準の見直し等も求めてきたところである。

(3) 運賃制度及び運賃改定について

乗合バス事業においては、運行の維持や輸送サービスを確保していくためには、コストの削減など経営努力とともに運賃改定による収支の改善を図り運行の維持を図ってきている。3年間のコロナ禍に対し、運賃値上げは収支改善にどの程度及ぶかは不透明であるが、需要の伸びていない状況下の中、運賃の見直しは必要なものとなっている。

運賃改定については、全国において既に認可済や申請済となっているところや今後申請を行

おうとしている事業者がある中、申請処理に時間を要している状況がみられることから、迅速な認可を求めていく必要がある。なお、今後の上限運賃の認可について、地方運輸局長に権限委譲する動きがあり、その対象を車両数700両未満に係る申請に拡大する動きとなっている。

(4) 輸送サービスの向上について

バスの利便性向上を目指し、スマホによるバスロケーションシステムの導入、ICカードの普及、キャッシュレス決済などIT技術の活用・導入が進められてきており、これらに関する補助金活用や周知を図ってきたところである。

新潟県内の高速バスにおいては、県内高速バスネットワーク協議会（県内高速バス事業者6社、新潟県、新潟県バス協会）により、バスロケ、Wi-Fiの導入、専用ホームページの開設などの取組みを行ってきたところであり、これに加え、車両のロゴ・ネーミング「ときライナー」を用いた、バス停・案内標識の統一化事業として県内177箇所のバス停標識の改修を実施し、利便性の向上と利用促進を図ってきた。

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

新潟県内の貸切バス事業の主な11社の輸送実績は、令和元年のコロナ前と比較し、令和4年は輸送人員で、平均55%、運送収入は、平均54%となっており、令和4年の年末以降は60%程度となっている。

貸切バス事業については、非常に厳しい深刻な状況が続いており、特に、観光、団体の需要がない状況から、燃料価格の高騰も加わり、コロナ前の水準にはほど遠い状況で、学校輸送のみで貸切・団体需要の創出も厳しい経営状況となっている。

(2) 貸切バスの安全の確保について

貸切バスの事故については、令和4年度においても、バスの横転事故や車両火災などが発生しており、新潟でも事故ではないが大雪による立ち往生が発生するなど、安全の確保にかかわる事象であることから、「安全・安心な貸切バスの運行」に向けた人命第一の取組みが行われてきている。

貸切バスの安全性向上には適切な運行管理が必要不可欠であることから、運行管理者、運転者の資質向上のための取組みや運行管理の高度化を目指した各種取組みの周知を図ってきたところである。

(3) 貸切バスの運賃・料金制度について

貸切バスの運賃については、ほとんどの事業者が下限額に張り付かざるを得ない運賃収入の状況が続いている。また、運賃・料金制度は定着してきたものの、下限割れ運賃での入札や回送運賃が計上されていない運賃設定などが一部見受けられる。

そのような中、日本バス協会では貸切委員会（部会含む）でも、コロナ禍状況を踏まえ運賃

の見直しが取り上げられており、公示運賃の見直しをはじめ、幅運賃、回送運賃、年間契約等にかかる課題について検討が進められている。そのため、国土交通省では貸切運賃の改定を見据えた原価調査やアンケート調査が進められている。

貸切バス事業においては、昨年全国旅行支援が創出され、今般、全国旅行支援にかかる団体旅行枠を活用した旅行商品の造成やプロモーションが求められているが、個人旅行は需要があるものの、団体旅行枠自体認知の薄いものとなっている。

そのため、全国旅行支援にかかる要望等の申し入れを北陸信越運輸局とともに、新潟県に対し、全国旅行支援の延長・継続と予算の増額を要望してきている。

(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、政府の入国緩和策等により令和5年に入り徐々に増加してきており、全国の主要観光地では外国人観光客が戻りつつある状況となっているが、地方ではまだインバウンドの入り込みは少ない状況となっている。

インバウンドについては、海外からの航空便やクルーズ船などに期待を寄せているところであるが、インバウンドに対応したバス車両の配置に難しい面もある一方、貴重な需要であることや地域経済活性化の有力な手段でもあることから、インバウンドの推移を見極めているところである。

(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巡回指導については、令和4年度、新潟県内98営業所（北陸信越ブロック306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でも行われているところであり、改善指導状況については運行管理関係事案が最も多く82件、運賃関係15件、安全マネジメント関係15件などとなっている。

「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。

これらを踏まえ、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あり方や優良事業者に対するインセンティブについて改善を求めてきている。また、巡回指導の課題として、国の監査の補完としての安全対策となっているか、貸切バス事業者の大きな負担となっていないかなど課題が上がっている。

(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については、バス事業者の安全の取組みに対し、評価、認定、公表するものであるが、新潟県内においては、令和4年末、認定事業者数は、48者となっており、このうち三ツ星事業者16者、二ツ星事業者6者、一ツ星事業者は26者となっている。

全国の認定事業者については、2,056者が認定を受けており、貸切バス事業者の57.3%となっており、このうち三ツ星事業者741者、二ツ星事業者364者、一ツ星事業者は950者となっ

いる。

安全性評価認定制度については、インセンティブの導入や巡回指導との関係性など見直しが課題となっている。

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、乗合、貸切にかかわらず「なり手」のいない深刻な状況が続いている。これまでは、貸切バス運転者の活用や高齢運転者の活用などにより、コロナ禍をしのいできたが、運転者不足は甚だしく、今後平常時の運行やイベント等の需要が増加した場合、対応は難しく、運転者不足により経営への支障も出ている状況にある。

外国人運転者の受け入れが取りざたされてきているが、人材を確保することが困難な特定産業分野（介護、建設、外食業等は認められている）に限り技能実習を経て「特定技能」の在留資格が設けられているが、バスの運転業務については、特定技能には入っておらず、産業分野制度への追加・承認が必要となっている。

運転者確保の課題としては、労働条件・労働時間の改善をはじめとして、大型二種免許の取得、社会的地位、運転業務の困難性、事故の責任などがあげられてきたが、抜本的な解決策はないまま、バスはあっても、運転者がいない状況が続いている。

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」において、求人・求職の取組みが行われているが、その成果は現れておらず、また、日本バス協会の「大型二種免許取得助成」や国土交通省の「旅客運送事業者の人材確保支援」が実施されているが、運転者不足の解消にまでは至っていない。

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5年3月の警察庁の発表による、令和4年の交通事故死者数は2,610人で、前年比26人の減少となり、6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4件で、前年比5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、飲酒運転ゼロを目標としている。

また、バス業界として死亡・重大事故の削減に取り組んでいるが、昨年バスの横転事故を踏

まえ、坂道でのブレーキ等適切な運転操作、危険個所の情報、運転指導、非常停止ボタン等の乗客への周知等を徹底するよう取り組んでいる。

(3) 先進安全自動車（ASV装置）等の導入及び運行管理の高度化について

自動運転レベルの高度化を念頭にドライバー異常時対応システム（EDSS装置）やドライブレコーダーの導入促進を図り、車両面での事故防止対策を進めてきている。

令和4年4月よりIT点呼の対象範囲を拡大した「遠隔点呼」が開始され、遠隔点呼の実施や検討が進められている。その他運行管理の高度化に向けた各種取組みを周知し取組みが進められている。

(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」（道路運送法により義務化）について周知に努めてきている。

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）の実施に対し助成を行っており、健康起因事故について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。

(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たほか、令和4年度はバス発進時の「ゆずってくれてありがとう」のステッカー、ポスターの啓発活動を行っている。

また、シートベルトの着用については、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

バリアフリー車両の導入促進については、コロナ禍により車両購入や設備投資が厳しい状況から、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が、引き続き導入促進に向け、支援措置の周知を図ってきている。

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。

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（中央事業）と新潟県バス協会が行う助成事業として、各種交付金事業を実施したところである。

令和4年度の交付金事業については、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」のノンステップバス（1社3台）、「地方路線バス・貸切バス助成事業」の中古車両導入（路線バス4社12台・貸切バス4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」（3社8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（1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3社72台・一体型4社44台）、アルコール検知器導入助成（7社55台）の導入となりましたが、EMSデジタコ導入と低燃費車の導入はありませんでした。

また、運転者に対するSAS睡眠時無呼吸症候群検査助成（15社507名）、脳（MRI）健診助成（4社33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（1,558件）、適性診断（821名）、運行管理者講習（326名）、などの助成を実施したところです。

特に、令和4年度は、ノンステップバス（電気バス）の導入がありましたが、低燃費車、衝突被害軽減ブレーキ装着車などの導入が無い結果となりました。

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4年度については、新型コロナウイルス感染症の影響が続いたことや需要の低迷する貸切事業の状況により、開催を見送るなど中止となりました。

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事故防止等のPRを図るため、ポスターやパンフレットなど、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ホームページとともに進めてきました。

令和4年度の広報活動としては、新潟県内高速バス「ときライナー」や「車内事故防止」、「マスク着用は個人判断」「ゆずってくれてありがとう」などの広報を実施したところです。

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縮小し、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。