

令和5年度 事業報告

I. 事業概況

我が国は、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。

コロナ禍も昨年5月にウイルス感染症の位置付けが5類に移行し、学校関係や各種行事、インバウンド等による需要が戻ってきているが、運転手不足等により、対応できないという状況も発生している。

このような状況の中で、本年1月1日に能登半島地震が発生し、震源地の石川県では甚大な被害があり、新潟県においても土砂崩れや液状化等の被害があり、バス運行への影響を受けるとともに、北陸地域の観光キャンセル等により大きな影響を受けました。

乗合バス事業においては、コロナ禍においても、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、利用者の減少は元に戻らなく、更に運転手不足から、やむを得なく路線の減便や休止、廃止が余儀なくされる厳しい事態となっている。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、コロナ感染症の5類移行後は、少しずつ学校関係やインバウンド等の需要が戻ってきているが、団体旅行への需要は元には戻っていない状況であり、厳しい状況が続いている。

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、直面する最重要課題として、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及び燃料価格高騰への対応

新型コロナウイルス感染症については、昨年5月にウイルス感染症の位置付けが5類に移行し、コロナ感染症の対策についての国からの助成等は、令和5年度は終了している。

貸切バスの需要については、学校関係やインバウンド等による需要が戻ってきているが運転手不足等により、対応できない状況も発生している。

コロナ禍前の利用者を取り戻すため、乗合バス、貸切バスの利用拡大をPRし、自治体等関係者

と連携しながら、利用促進を図って行く取組みが必要である。

2. 乗合バス事業の維持改善及び輸送サービスの向上

(1) 乗合バス路線の維持、再編等

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、令和5年は、輸送人員が87%、運送収入が89%となっている。

また、県内高速バス（4社）は同様に、輸送人員が74%、運送収入が84%、県外高速バス（4社）については、運休の路線もあり、輸送人員が54%、運送収入が54%に止まっている。

(2) 地域公共交通の維持・確保

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に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る、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

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、国土交通省においては、地方運輸局長への権限委譲や審査基準の弾力化等により、申請処理の迅速化を進めている。

(4) 輸送サービスの向上

バスの利便性向上を目指し、バスロケーションシステムの導入、ICカードの普及、アプリや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5社、新潟県、新潟県バス協会）により、これまでバスロケ、Wi-Fiの導入、「ときライナー」を

用いたバス停・案内標識の統一化事業等を実施してきているが、令和5年度は「ときライナーPASS」（アプリを使用した割引乗車券）を販売し、利便性の向上と利用促進を図ってきました。

3. 貸切バスの安全の確保及び運賃料金制度への取組み

(1) 貸切バス事業の輸送実績と収支状況

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5年は、輸送人員が61%、運送収入が64%となっており、令和5年の年末以降は70%程度となっている。

貸切バス事業については、引き続き厳しい状況が続いており、特に、観光、団体の需要が少ない状況に、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、厳しい経営状況となっている。

(2) 貸切バスの安全の確保

国土交通省は、令和4年10月に静岡県で発生した貸切バスの横転事故を踏まえ、貸切バスの安全性向上に向けた新たな対策を検討し、「デジタル式運行記録計の使用の義務化」や「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」「点呼記録の動画保存の義務化」等を、令和6年4月から実施する旅客自動車運送事業運輸規則の改正等を行いました。

これについては、制度の内容やQ&A等の情報等について、丁寧に会員へ周知等取り組んできている。

また、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ました。

(3) 貸切バスの運賃・料金制度への取組み

貸切バスの新たな運賃・料金制度は、実施後9年が経過し、コロナ禍で中断していた国の貸切バス運賃・料金ワーキンググループ・フォローアップ会合が一昨年3月に再開され、昨年8月25日付けで新たな運賃・料金が公示され、昨年10月から実施されています。今までの幅運賃は撤廃され、基準の運賃・料金を下限とし、運賃・料金に上限を定めないこととなりました。

また、3月1日には車種区分の見直し（コミューター追加等）も行われ、公示されました。

今後もフォローアップ会合を開催し、点呼点検時間等検討すべき課題について検討していくことになっています。

(4) インバウンドの振興

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いる。国内全体の「外国人延べ宿泊者数」においては、8月以降コロナ前を超えているが、地方において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、一方では地域によってはオーバーツーリズムが問題化となっており、これらの未然防止の対策も必要となっている。

(5) 貸切バスの適正化機関

貸切バス適正化機関による巡回指導については、令和5年度において、新潟県内97営業所（北陸信越ブロック297営業所）のうち64営業所に巡回指導を実施している。

改善指導状況については運行管理関係事案が最も多く156件、その他労働基準法関係17件、安全マネジメント関係16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が、昨年7月に国土交通省から運用方針が示され、「優良営業所に対する特例（巡回指導対象から除外）」と「特定営業所（「適」が9割未満又は運賃違反があった営業所）に対する再度の訪問」、「巡回指導項目を本来の45項目」が実施されました。

なお、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は上がっている。

(6) 貸切バスの安全性評価認定

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6年4月1日、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19者、二ツ星事業者3者、一ツ星事業者は25者となっている。

全国の認定事業者については、1,932者が認定を受けており、貸切バス事業者の54.3%となっており、このうち三ツ星事業者1,042者、二ツ星事業者246者、一ツ星事業者は644者となっている。

安全性評価認定制度については、令和6年度から一部改正（行政処分の状況による減点を強化）し、令和7年度から新たな基準（5つ星）での評価となっている。

4. バス運転者確保対策と働き方改革について

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が、コロナ禍により一層進んでいる。

事業者は賃金・労働条件の改善、採用の強化等に取り組んでいるが、運転者の確保ができないことにより、路線バスの減便、休止、廃止、貸切バスの受注制限等、経営への支障も出ている状況にある。

これらの状況を踏まえ、バス事業者に対する大型二種免許取得への助成について、日本バス協会、国土交通省、新潟県や自治体等から支援いただいているが厳しい状況が続いている。

また、外国人運転者の受入れについては、日本バス協会では、「外国人運転者受入推進部会」を設

置し、「特定技能」への自動車運送分野の追加に向けて取り組んできたところ、3月29日に自動車運送業など4分野の追加が閣議決定され、前進している。

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、カスハラなどがあげられてきたが、抜本的な解決策はないまま、厳し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、令和5年度も引き続き求人・求職の取組みが行われているが、その成果は現れていない。

5. 事故防止・安全輸送対策の推進

(1) 事故の発生状況について

令和6年3月の警察庁の発表による、令和5年の交通事故死者数は2,678人で、前年比68人の増加となり、前年までの「6年連続で減少」がストップしている。また、バスによる死亡事故件数は5件で、前年比1件減少している。

(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。

(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。

現在は、運転手不足と併せて、運行管理者等についても不足や対応が厳しくなっており、これら運行管理の一元化等の各種取組みについて、しっかり周知し取組みことが求められている。

(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）

の実施に対し継続的に助成を行っており、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、利用者や一般運転者、乗務員、事業者へ啓発活動を行ってきました。

令和5年度の重点項目は、一般乗合バスは、「ゆとり乗降の啓発、ゆとり運転の励行等」、貸切、高速バス等は、「乗客へのシートベルト着用案内の徹底」を掲げ、取り組んできました。

6. 交通バリアフリー及び環境対策の推進

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等から、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、例年に引き続き、導入促進に向け支援措置の周知を図ってきている。

また、国が掲げる2050年カーボンニュートラルの実現、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、環境対策に係る自動車点検整備推進運動や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

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す。

令和5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1台）、衝突被害軽減ブレーキ装着車（2社4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5社22台・貸切バス5社10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14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（2社2台）、「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2社51台・一体型5社37台）、アルコール検知器導入助成（12社64台）、「環境対策事業」としてEMSデジタコ導入助成（3社191台）、低燃費車導入助成（2社2台）となりました。

また、運転者に対するSAS睡眠時無呼吸症候群検査助成（13社519名）、脳（MRI）健診助成（6

社35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(1,410件)、適性診断(858名)、運行管理者講習(331名)などの助成を実施したところです。

8. その他、広報活動の推進

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等を進めてきました。

令和5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「ベビーカー利用キャンペーン」、「車内事故防止キャンペーン」などの広報を実施しました。

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「バスの日」等のイベントを開催していますが、今年はコロナ禍の縮小開催ではなく、乗車体験等の来場イベントの開催も行いました。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。

9. 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5年度については、開催に向けての調整ができず、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大変重要であり、今後の開催に向けて的確に調整を図っていくこととします。