

令和6年度事業計画

バス事業は、コロナ禍における3年間は人流抑制により、極めて大きな打撃を受け、さらには燃料高騰や人手不足にも直面し、国民生活や社会経済に大きな影響を及ぼし、危機的な状況が続いている。

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やイベント、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、当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、北陸地域の観光のキャンセル等により、大きな影響を受けました。

バス事業については、乗合バス、貸切バス事業ともに、新型コロナウイルス感染症の影響により大きな打撃を受けている中で、事業の継続・維持を図るべく経営努力が続けられている。

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機関として、また、地域の足として、その役割を果たしているが、利用者の減少は元に戻らない状況が続いている。さらに運転手不足等から、路線の廃止や休止、減便が余儀なくされるという厳しい事態となっている。

長引くコロナ禍の影響に加え、高齢化や過疎化など大きく社会変化が進んでいる中で、路線等の維持・継続は、これまで以上に事業者単独では難しく、地域の交通を担う公共交通機関として、バスが引き続き維持していくためには、国、県、地方自治体等の支援措置が不可欠となっており、事業継続のための支援を求めていく必要がある。

一方、貸切バス事業については、コロナ感染症の5類に移行後は、少しずつインバウンド、スクールバスや学校関係輸送、イベント輸送、災害時輸送など欠かすことができないインフラとして重要な役割を果たしている。

貸切バスのメインとなる観光では、各自治体等により旅行支援など各種需要喚起策が施されてきているが、バス事業への還元や恩恵とまでは至っておらず、修学旅行や団体旅行の大きな回復を望むとともに、疲弊している貸切バス事業者への直接支援や団体旅行への支援を要望していく必要がある。

また、これらに加え、バス業界においては、一番の課題であるバス運転者不足の問題を抱えており、運転者の確保が運行に支障をきたすほどの大きな課題となっている。また、働き方改革への対応、バリアフリー対策、キャッシュレス対応、MaasやDX、GX等IT技術の活用、EVバス導入など多くの課題に対応していく必要がある。

バス事業については、長引くコロナ禍の影響の中で、燃料価格高騰や物価高等が追い打ちをかけているが、現状の路線バスの補助金や感染防止対策の支援のみならず、直接的な事業継続の支援を

求めていくとともに、地域経済の活性化を目指し、交通事業者が円滑に運行できる環境整備等を要望していくこととする。

令和6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. 新型コロナ感染症及び燃料価格高騰への対応

新型コロナ感染症による影響については、輸送人員、観光需要ともに低迷が続いており利用者が戻らないという深刻な状況が続いている中、燃料価格の高騰から、事業経営に大きな影響を及ぼしている。

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。

コロナ禍前の日常を取り戻すための施策を要望するとともに、乗合バス、貸切バスの利用拡大をPRし利用促進を図っていく必要がある。

一方、国、地方自治体等に対しては、事業継続のための運行費支援、学校活動等の輸送回数の増加、インバウンド等をはじめとする需要喚起策など、人流が動くための仕組みや支援を要望していくこととする。

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

乗合バス事業においては、新型コロナウイルスの影響により移動需要の減少や利用者が平常時に戻らない状況や、運転者不足による路線廃止や減便等から、輸送人員の減少により極めて厳しい状況が続いている。このため、バス路線等の維持については、国や県、地方自治体等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や、事業継続・維持のための直接的な支援を要望していくこととする。

また、乗合バスの運賃改定については、全国で約6割の事業者が運賃改定の検討・実施を行っている状況であり、認可の審査基準等も緩和されてきており、速やかな認可が期待できる状況であり、引き続き早期の実施が図られるよう要望していく。

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) 貸切バスの安全の確保

貸切バスの安全対策については、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、本年4月から貸切バスの安全性向上に向けた対策のため、運輸規則の一部を改正した。

具体的には、点呼の様子動画保存やアルコールチェックの様子撮影（90日間）、デジタコの

義務化（経過措置有り）、記録の保存期間の延長（3年間）等となる。これらの適切な運用を新潟運輸支局から指導を得ながら適切に実施していく必要がある。

貸切バスの運行に際しては、安全・安心な貸切バスの運行を第一に安全対策を講じてきており、これらも含め、更なる旅客の安全確保の徹底、運転者に対する教育・指導、安全への投資の確保などを図っていく必要がある。

貸切バス事業においては、観光が経済の基盤となっていることから、観光を目的とする団体旅行への支援や機運が望まれており、その関係する旅行業者、宿泊業者、バス事業者、観光地等の飲食店、土産店などが地域経済へ幅広い波及効果があることから、関係業界団体等と連携し、需要喚起につながる官民一体の喚起策を講ずる必要がある。

引き続き、全国旅行支援や各種支援が行われてきているが、個人旅行に支援が集中する一方、団体旅行には及んでいないことから、貸切バス直接となる国等の積極的な支援措置が必要不可欠となっている。

貸切バス事業者への巡回指導については、貸切バス適正化センターと業務委託を受けた新潟県バス協会が実施しているが、バス事業者にとってメリットのある巡回指導を目指していくこととする。

昨年途中から、巡回指導の運用方針が発出され、優良事業者へのインセンティブなど軽減措置等が導入されました。

今後も、負担金に対する国等からの支援を引き続き要請していくとともに、不適切な事業者の退出が進むよう適正化機関に対し必要な協力を行うこととする。

(2) 貸切バスの運賃・料金制度への取組み

貸切バスの新たな運賃・料金制度については、実施後9年が経過し、コロナ禍で中断されていた国の貸切バス運賃・料金ワーキング・フォローアップ会合が昨年3月に再開され、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る。

実勢値上率は、北陸信越地域で24%の値上げ率で今までの幅運賃が撤廃され、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った。

国は今後、2年に1回、要素別原価の調査を行い、運賃・料金を見直すこととなっている。また、車種区分の見直し等も検討している。

日本バス協会では、貸切委員会の中で、貸切小委員会、分科会を設置し、3つの課題として、「運賃・料金制度」「巡回指導・安全性評価認定制度・監査・許可更新」「運転者確保」について議論を進めている。

4. バス運転者の確保対策と働き方改革について

バス運転者の確保については、大型二種免許取得への助成をはじめ、様々な対応を図っているが、運転者不足は大変厳しい状況にある。

バス運転者の現状については、定年、再雇用に達した運転者の退職やコロナによる離職など様々なケースはあるものの、バス運転者のなり手がいないという現状が最も大きな要因となっている。

バス事業者は関係機関等と連携しながら運転者確保に動いているものの、運転者募集にかかる反応は非常に厳しいことから、引き続き国等への強い要請や要望を行っていく必要がある。

バス運転者について、賃上げや労働時間など労働環境の向上を図るとともに、働きたい職場、働きたい産業にしていく必要があり、そのため運賃改定や貸切運賃の見直しを図るとともに、効果的なPRをはかっていく必要がある。

また、働き方改革については、令和6年度からの労働基準法改正の円滑実施を進めていく必要がある。

5. 事故防止・安全輸送対策の推進

バス事業の根幹として、安全の確保を第一にかかげ事故防止、安全対策を推進していくこととする。

国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」、日本バス協会の策定した「バス事業の総合安全プラン2025」の目標達成に向け事故防止対策を着実に推進していくこととするとともに、安全輸送対策の一環として、運行管理の高度化等を目指し進めていくこととする。

また、自然災害やテロ対策、バスジャック対策等についても、乗客の安全と輸送力の確保に万全を期し、関係機関とも連携し強化を図ることとする。

6. 交通バリアフリー及び環境対策の推進

カーボンニュートラルの実現に向けてEVバスの導入が進められ、国は事業用自動車における電動車の集中的導入支援として事業用の電動車HV、EV、FCVについて、普及段階と車両価格に応じ、購入補助の拡充がなされている。

しかしながら、環境対策には非常に効果的ではあるものの、国内生産や充電や変電設備等の充実が必要であることや、新車導入には価格や補助額などの支援も必要であることから、大幅な拡充の支援を要望していく必要がある。

環境対策については、エコドライブの推進、低燃費車等の導入促進を進めるとともに、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月の3ヶ月間を「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。

7. 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、必要な見直しも含め、効率的な運用を図るとともに、基金制度も活用しながら、助成制度の利用・活用に努めることとする。
- (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こととする。
- (3) 安全運行対策事業の一環として、引き続き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こととする。

8. その他、広報活動の推進

バスの利用促進やバス車両の感染防止対策、運転者確保に係る広報のPRなど、バス事業に係るPRや業界のイメージアップなどを図ることを目的として、あらゆる機会を捉え、国や県、市町村とも連携しながら広報活動を展開していくこととする。

そのため、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、会議等各種機会を通じ、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。