

令和6年度 事業報告

I. 事業概況

我が国の経済は、一部に足踏みが残るものの緩やかに回復しているが、欧米における高い金利水準の継続などの海外経済の下振れリスクを抱えている。

バス事業については、3年にわたるコロナ禍の後、運転者数の減少が顕在化したことに加え、令和6年4月から、働き方改革として拘束時間の縮減などが行われ、一層人手不足が深刻化している。その影響により、路線バスの休止や減便、路線廃止にまで及んでおり、貸切バスについても修学旅行の円滑な実施の妨げとなる状況等が生じている。

乗合バス事業については一般路線、高速バスともに輸送人員はコロナ禍前までの水準には戻っておらず、依然として厳しい収支状況にある。このため、運賃改定により、収支改善に努め、労働条件の改善による人材確保が求められている。

また、貸切バス事業についてもコロナ禍前の状況には回復せず、令和5年秋に改定された公示運賃、更に令和7年秋の運賃・料金改正の実施等により、収支の改善、人材確保に取り組む必要がある。

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、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よる影響については、輸送人員、観光需要ともに利用者が戻らないという深刻な状況が続いている中、燃料価格の高騰や運転手不足等により、事業経営に大きな影響を及ぼしている。

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イベント等にも県内バス事業者だけでは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、利用促進を図ってきました。

引き続き連携した取り組みが必要である。

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6年は、輸送人員が85%、運送収入が97%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73%、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53%、運送収入が58%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

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。運賃改定により、収支改善に努め、労働条件の改善による人材確保が求められる。

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。

運賃改定については、全国の30両以上の車両を保有する乗合バス事業者において、約8割が運賃改定の動き（既に認可済や申請済、今後申請を行おうとしている）をしている。

(4) 輸送サービスの向上

バスの利便性を向上するため、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に努め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の実施、「ときライナーPASS」（アプリを使用した割引乗車券）の販売等、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6年は、輸送人員が59%、運送収入が67%となっている。

貸切バス事業については、団体需要はコロナ前に戻っていないこと、また学校関係やインバウンド等の需要は戻ってきているが、繁忙期には運転者不足により対応できない等、引き続き厳しい状況が続いている。

（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「点呼記録の動画保存の義務化」等、旅客自動車運送事業運輸規則の改正等を令和6年4月から実施しました。

これについては、会員への周知等に丁寧に取り組むとともに、これらの機器導入に係る助成金についても取り組んできている。

これら増大する助成金申請に対応するため、バス事業振興対策基金により、令和5年度からの2年間に於いて対応してきた。

（3）貸切バスの運賃・料金制度への取組み

貸切バスの運賃・料金は、令和5年8月25日付けで新たな運賃・料金が公示され、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、令和6年3月1日には車種区分の見直し（コンピューター追加等）も行われ、公示されました。

次回の貸切バスの運賃・料金の見直しについては、令和7年秋頃に見直しを行うこととされ、この事前周知について、各事業者へ周知依頼を行ったところ です。

また、令和7年2月5日に、新潟県旅行業協会が開催した「ブラッシュアップ研修会」において、この事前周知も行いました。

日本バス協会では、貸切委員会の中で、これら運賃・料金制度等について議論を進めている。

(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おり、コロナ禍（2023年度）以降、クルーズ船の新潟県内の寄港も増加してきている。

しかし、大型船の寄港時や繁忙期の場合には、運転者不足により、地域のバス事業者では対応が厳しい状況があります。クルーズ船受入協議会等に参加し、これらのバス確保等に努めている。

なお、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6年度において、新潟県内95営業所（北陸信越ブロック285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131件、その他31件、運送引受書及び営業区域・運賃関係24件、安全マネジメント関係21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などの課題がある中、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、令和5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」が令和6年度も実施されました。

(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、バス事業者の安全への取組みに対し、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7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22者、二ツ星事業者5者、一ツ星事業者は20者となっている。

全国の認定事業者については、1,905者が認定を受けており、貸切バス事業者の55.7%となっており、このうち三ツ星事業者1,105者、二ツ星事業者188者、一ツ星事業者は612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）され、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。

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、令和6年3月29日に「特定技能」への自動車運送業など4分野の追加が閣議決定され、これらのスキーム等の周知に努めている。外国人運転者の受入れにあたっても、新潟県から支援を受けることとなっている。

カスハラ対策については、日本バス協会からの基本方針や啓発ポスターの周知等に取り組んでいる。

一方、運転者確保としての取り組みについては、「新潟県運輸事業者人材確保支援事業」において、令和6年度も引き続き求人・求職の取り組みが行われているが、その成果は現れていない。

働き方改革については、新潟県交通政策課の助成を受けて、令和6年11月20日に、新潟労働局担当者から会員に対して、「バスの2024問題に対応する業務改善セミナー」を開催し、改善基準告示の改正等について講演した。

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7年3月の警察庁の発表による、令和6年の交通事故死者数は2,663人で、前年比15人の減少となり、前年の「増加」は1年でストップしている。

また、バスによる死亡事故件数は11件で、前年比6件増加している。

重大事故の防止に向けた一層の取り組みが求められている。

(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。

また、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、令和 4 年 12 月より「業務後自動点呼」の運用開始、令和 6 年度から「業務前自動点呼」の実証実験の開始等、遠隔点呼の実施や検討が進められている。

令和 6 年 11 月 20 日には、新潟運輸支局担当者から会員に対して、これら「ICT の活用による運行管理の高度化（自動点呼、遠隔点呼等）」の講演を実施した。

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し、運行管理等への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の周知が求められている。

(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、実績は増加している。

(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 6 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、停留所発進時における安全基本動作の徹底」、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、車内ポスターの掲示等により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整備目標（2021年度～2025年度）である、全国の車両総台数の80%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り組みを受け、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（9月）や不正軽油撲滅運動に向けた取り組み（10月）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。

なお、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、貸切バスの安全対策の強化等から助成金申請が増大したため、適性診断等の一部を除いて、1割減額して助成しました。また、これらへの対応として、令和5年度及び6年度において「バス事業振興対策基金」を活用し助成しました。

令和6年度の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（3社6台）、衝突被害軽減ブレーキ装着車（7社14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6社18台・貸切バス1社1台）、運転者人材確保対策として「大型二種免許取得助成」（10社22名）となり、前年度より大幅な増加となりました。

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（3社5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6社39台・一体型15社98台）、アルコール検知器導入助成（14社84台）、「環境対策事業」としてEMSデジタコ導入助成（11社85台）、低燃費車導入助成（7社11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（18社514名）、脳（MRI）健診助成（12社80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（1,180件）、適性診断（795名）、運行管理者講習（362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6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。令和6年度も各地において乗車体験等の来場イベントを開催しました。

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6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。

セミナーや講習等も含め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、令和7年度においてもこれらの開催に向けて、積極的に調整を図っていくこととします。