

令和7年度事業計画

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、昨年4月からは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。その影響は路線バスの便数削減や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が生じている。

事業ごとにみると、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。

これらに加え、カーボンニュートラルの実現に向けて、EVバスの導入を一層進める（国産EVバス生産拡大）とともに、運転者や事業者の負担軽減などの観点から一層のキャッシュレス化の推進（完全キャッシュレス化）の定着を目指していく。

また、バスの自動運転、運行管理の強化やASV装置の普及等、貸切バス安全性評価認定制度の抜本改正の周知やカスタマーハラスメント防止についての利用者への周知等に取り組む必要がある。

バス事業の将来を見据えて、バスが地域公共交通機関の要としての不変の使命を基本としつつ、夢のあるプライドある産業に生まれ変わることを目指し、昨年策定した日本バス協会「バス再興10年ビジョン」に盛り込まれた内容の具体化の取組みを進める。

令和7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、燃料価格の高騰により事業経営に大きな影響を及ぼしている。

現在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、対応できないという状況も発生しており、国、地方自治体等と連携し、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。

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

地域の公共交通を担う乗合バスは、生活の移動や社会経済活動に必要不可欠な基盤であるが、人口減少や少子化、ライフスタイルの変化等による需要の減少により、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難であるため、国や地方公共団体からの補助が行われている。

地域の足を守るため、国や県、地方公共団体等から十分な補助が行われるよう引き続き要請していく。また、交通DX・GXによる利便性・持続可能性・生産性の向上等への投資に対する国・地方公共団体等の支援拡充に向けても取り組んでいく。

また、運賃改定においては、全産業平均を超える人件費の審査方法の見直しや将来の設備投資に係る原価が適切に反映できる等、運賃の上限認可の基準となる原価の算定方法等について、国土交通省による見直しが実施されました。

全国の乗合バス事業者（30両以上保有）のうち、約8割が運賃改定の動きをしている（令和6年12月末現在）。運賃制度の導入・見直しに係る情報については、引き続き会員事業者への周知に努めていく。

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、令和6年4月から点呼の動画保存、アルコール検査の画像保存、デジタルタコグラフの装着義務等、貸切バスの運行管理規制が大幅に強化されて1年が経過した。

新潟県バス協会としても、2年にわたり、これらの規制強化に伴う対応機器の購入等への助成に尽力してきている。

安全対策を徹底している事業者がある一方で、法令を遵守せずに安全を疎かにしている悪質事業者に懸念があり、日本バス協会は国土交通省に対して、監査や適正化巡回指導において、しっかりと取組状況を確認するとともに、実施していない事業者は厳しく処分するよう要請している。

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、適正化機関との連携により事業の適正化、不適切な事業者の退出が進むよう、引き続き必要な協力を行っていくこととする。

貸切バス事業者安全性評価認定制度については、令和6年度から審査基準の厳格化を実施し、令和7年度から新たな評価基準（最高ランク五ツ星）での認定が始まる。本制度について、バス事業者に加えて利用者、旅行会社などへの周知を強化し、貸切バス事業者の安全対策の向上を推進して行く。

（２）貸切バスの運賃・料金制度への取組み

貸切バスの運賃・料金制度は、燃料や物価の高騰に加え、運転者不足対策で運転者の待遇改善に対応するよう、令和５年１０月に公示運賃の見直しが、その後令和６年３月に車種区分の見直しが行われた。今後は２年毎に貸切バス事業者の要素別原価を調査し、必要に応じて見直しを行うこととされたことから、令和７年の秋頃に公示運賃の見直しが予定されている。

公示運賃が実態に合った適正な運賃にするために、日本バス協会においても、国土交通省と連携し、要素別原価調査の有効性を高めるよう努めている。

日本バス協会は引き続き、貸切バス事業者が確実に適切な運賃・料金を収受するよう、国土交通省に対して監査や適正化巡回指導において、下限割れ等、運賃・料金制度を遵守しない事業者を厳しく取り締まるよう要請している。

また、国土交通省は、「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合」を今後も定期的開催し、様々な課題について継続して検討を行うよう要請するとともに、貸切委員会や貸切小委員会での議論をフォローアップ会合に反映させている。

これらの情報等を会員事業者への確に周知して行く。

４．バス運転者の確保対策と働き方改革について

乗合バス、貸切バスともに深刻な運転者等の不足が続いている。

バス運転者の現状については、高齢運転者や女性運転者の活用などの取組みが続けられているが、バス運転者のなり手がいないという深刻な状況となっている。

日本バス協会は令和７年度において中央事業の人材確保等への重点化を行うこととしており、「バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業」や「運転者人材確保のための説明会開催に対する助成事業」について大幅に拡充強化していく。大型二種免許取得や就職説明会開催への支援といった国土交通省の補助事業についても会員事業者へ周知し、活用を図っていく。

外国人バス運転者の受入れについては、令和６年３月に特定技能１号として認められたが、地域においてもバス事業者が外国人バス運転者をより円滑に受入れることができるよう、この制度の情報の提供等、周知に努めていく。

カスタマーハラスメント（カスハラ）については、バス乗務員に過度なストレスを与え、通常業務にも支障をきたし、安全輸送にも悪影響を及ぼしていることから、日本バス協会が策定した基本方針を周知するとともに、今後も日本バス協会が作成した啓発ポスターによる利用者への周知等の取組みを継続して行く。

5. 事故防止・安全輸送対策の推進

バス事業の根幹として、輸送の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。

バス事故の約3割を占める車内事故への対応は、令和7年度も「車内事故防止キャンペーン」を実施し、バス利用者に対する「ゆとり乗降」の啓発と運転者に対する「ゆとり運転」による安全運行の実施の徹底を進めていく。

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。令和7年度においては、新潟県バス協会と新潟県警でバスジャック訓練の実施に向けて進めている。

6. 交通バリアフリー及び環境対策の推進

バス事業者は、厳しい経営状況の中、高齢者や障害者の移動円滑化促進への対応に努力している。令和6年4月からは障害者差別解消法に基づく合理的配慮が義務付けられ、事業者には様々な対応が求められている。

これらに対応するため、車両や停留所環境の整備等を進めるべく、国に対し財政的支援含め様々な支援を求めて対応していく。

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、日本バス協会が9～11月の3ヶ月間実施する「バスの環境対策強化期間」の運動において、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。

EVバス等の導入促進にあたっては、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、引き続き大幅な拡充の支援と国内EVバス等の車種増加を要望していく。

7. 運輸事業振興助成交付金事業

- (1) 新潟県からの公布される運輸事業振興助成交付金は毎年減少している状況ではあるが、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、必要な見直しも行いながら、効率的な運用を図るとともに、HPによる分かりやすい周知により、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については、令和7年度から「人材確保と働き方改革に係る事業への重点化」に大きく見直しされますが、助成制度の更なる利用活用のため、分かりやすく情報提供に努めることとする。
- (3) 令和7年度においては、新潟県バス協会の助成金の見直し（助成額や限度額、期間等）を多く行いますが、新たに「働きやすい職場認証制度」の新規申請への助成を行うこととし、外国人運転者（特定技能）の導入の推進等に努めることとする。

8. その他、広報活動の推進

バスの利用促進や運転者確保等に係る広報の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。