

令和5年度事業計画

自 令和 5年 4月 1日
至 令和 6年 3月 31日

公益社団法人日本バス協会

I バス事業をめぐる諸情勢と重点取組事項

我が国経済はコロナ禍からの社会経済活動の正常化が進みつつある一方で、エネルギー価格等の高騰や世界的な景気後退懸念などで依然として厳しい状況にある。

バス事業については様々な課題を抱えていることに加えて、3年にわたるコロナ禍の影響、燃料等の価格高騰もあり、深刻な状況にある。

まず、乗合バス事業は地方部のみならず、都市部においても厳しい状況が続いている、高速バス、空港アクセスバスも利用者の大幅減少の状況にある。近年、安全面、バリアフリー、環境面の強化等による車両価格の上昇、人件費改善等により費用が増大する一方、輸送人員はコロナ禍前には戻っておらず約2割減少したままであり、厳しい収支の状況にある。ポストコロナにおいて、輸送サービスを持続可能なものとするためには、必要な運賃改定による収支の改善に努めるとともに、国及び地方公共団体からの支援の強化が必要であり、国からの補助金の増額とともに、特別交付税の拡充により、地方公共団体からバス事業者に必要な支援が行われる仕組みの構築に努める。

一方、貸切バス事業についてもコロナ禍で喪失した需要は依然として回復に至っておらず、国に対し、全国旅行支援の2割の団体旅行枠の活用による団体旅行の需要喚起策の長期実施を求めるとともに、貸切バスの換気性能の良さを利用者に周知し、需要回復に取り組む必要がある。

さらに、バス事業の直面する重要課題は運転者不足への対応である。すでにその影響は路線バスの便数削減などとして顕在化しており、その対応は待ったなしである。貸切バスについても同様であり、インバウンドの復活や国内旅行需要の回復に対応できず、地域振興の支障となる恐れがある。このため、従来からの取組に加えて、新たに外国人運転者の活用について対応を急ぐ必要がある。

また、カーボンニュートラルに向けて、大幅に増額された補助金を活用してEVバスの導入を一層進めるとともに、今後も補助金の増額や対象設備の拡充などについて国への働き掛けを強化する。

このほか、IT技術の進展による自動運転、キャッシュレス決済、MaaS等の取組が各地で進められているが、自動運転は運転者不足の長期的な対策でもあり、また、キャッシュレス決済、MaaSは利用者利便の向上につながるものであることから積極的に進める必要がある。

さらに、バス事業にとって最重要課題である安全確保について会員各社とともに業

界が一丸となって取組を進めるとともに、安全運行の中核をなす運行管理の強化に向けてIT技術を活用した装置の普及などに取り組むこととする。

日本バス協会としては、バス事業をめぐる諸課題に対処し、会員事業者とともに安全・安心な輸送サービスの提供に努め、バス事業の発展に努めることとする。

特に、本年は日本のバス事業120年の節目の年であり、「バスで日本の未来を明るくする」という目標に向かって進んでいくこととする。

II 事業計画

1. コロナ禍等によるバス事業への影響に係る対応

バス事業は、コロナ禍による人流抑制の影響を受け、乗合バス、貸切バスとも都会や地方を問わず本当に苦境に立たされている。コロナ禍に加え、昨年来の燃料高騰によりコスト負担が拡大し、収支は大幅に悪化している。乗合バスの収支状況は、一般路線で約2割の収入減となり、令和2年度と令和3年度の2年間で約3,400億円の赤字であり、この2年間分で、コロナ禍以前の年間損失額のおよそ9年分に相当する巨大な損失となっている。貸切バスについても、令和2年度と令和3年度の2年間でコロナ禍以前の年間収支額のおよそ4年分を超える赤字を抱えていることに加え、依然として団体旅行の回復の兆しが見られず大きな影響を受けている。このため、特別交付税の増額及びバスに特化した仕組みの創設、人手不足問題への対応としての特定技能制度及び第二種免許制度の見直し、全国旅行支援の継続と貸切バス利用の促進、EVバス導入の推進などを国に引き続き要望する。

2. 乗合バス路線の維持、再編と輸送サービスの改善向上

(1) 乗合バス路線の維持、再編等の円滑な推進

過疎化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く、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難となっており、地域公共交通活性化再生法等に基づき、バス事業者、国、地方公共団体の連携した取組が進められている。

地域公共交通活性化再生法については、①地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう、地域公共交通利便増進事業を拡充すること、また、②AIオンドマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため、道路運送高度化事業を拡充すること、等を内容とする改正法案が2月10日に閣議決定されており、今後とも、日本バス協会は、地域の関係者の取組み促進に向けて地域の関係者等への国からの積極的な働きかけや、国・地方公共団体による支援の強化及びEVバス等、今後必要となる投資に対する支援の拡充の実現に向けて取り組む。

過疎路線の維持については、国や地方公共団体の支援措置の強化が不可欠である。特に、地方からの補助は近年増加しているが、依然としてバス事業者の赤字額との差が大きいのが実情であり、国から地方公共団体への特別交付税の増額とともに、必要な額がバス事業者に補助される仕組みの構築に係る要望の実現に努める。

(2) 輸送サービスの改善、向上

ア. IT 技術の活用

バスの利便性を向上するため、スマートフォン等新たな情報技術を活用したバ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の導入、経路検索サービスの充実、リアルタイム混雑情報提供システムの導入等を進め、観光利用などを含め利用者の増加を目指す。また、バス関係情報の共通フォーマット化、ビッグデータの活用等さらなる IT 技術活用に取組むとともに、これら IT 技術の導入に係る補助金の活用を図る。

バス事業に係る IT システムの普及改善のために、IT 情報化推進特別委員会の下に GTFS-JP ワーキンググループを設置し、議論を進めているところであるが、本ワーキンググループにおいて GTFS-JP を中心とした IT、デジタル化の推進に関する当面の課題を整理したうえで、バス運行に係る情報やソフトの標準化等により利用者サービスの向上とシステム業務の効率化による経費削減を目指す。さらに、道路運送法をはじめとする行政手続きのオンライン化にも対応していく。

イ. MaaS の推進

MaaS は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものであり、MaaS の導入に係る補助金の活用等により導入促進に努める。

ウ. BRT 等の推進

BRT は、2022 年 4 月 1 日時点において全国 28 カ所に導入されており、この内 20 カ所が連節バスによる運行となっている。東京 BRT が 2020 年 10 月より虎ノ門～晴海間で運行を開始したが、効率的なバス輸送手段として、BRT システム（連節バス等）の活用促進に努める。

エ. 走行環境の改善、関係施設の整備

都市部における道路渋滞の解消及びバスの走行環境の改善を図るため、公共交通優先システム、バス優先・専用レーンの拡充及び幹線道路における違法駐車対策の強化について、関係行政機関に要請する。また、バスターミナル、駅前広場、パークアンドバスライド駐車場等の施設整備について、関係行政機関に働きかけ、推進する。

(3) バス運賃についての取組

乗合バス運賃の上限認可基準の見直しを踏まえ、運賃改定について国民・利用者の理解を得るために、厳しい経営状況においても、乗合バスが事業者の経営努力により運行を維持していることなどの PR 活動を行う。

また、運賃改定を予定している事業者について、申請認可に向けての事務作業の支援を行う。

この他、バスの利用促進のため、各種運賃制度導入状況について情報を収集し、会員事業者等に提供する。

さらに、国土交通省の乗合バス経営状況等調査に協力し、実態の把握に努め、予算、税制措置等のバス事業の振興方策検討の参考に供する。

(4) 自動運転技術についての対応

バスの自動運転については、事故削減、運転者不足問題への対応、ラストマイル自動運転、過疎地域の足の確保手段として、期待が寄せられる一方、運転操作の自動化だけでなく、運賃の収受や車内案内、交通制約者の乗降補助、緊急時対応等も課題となる。

自動運転技術は、廃線跡地等の限定地域での低速車両、遠隔監視のみレベル4無人運転の移動サービスが実現されているが、今後2025年に市街地の混在交通下におけるレベル4サービスを実現とする政府目標達成のため技術開発が進められている。

日本バス協会は、引き続き自動運転の技術開発、実証実験等について情報収集に努めるとともに、国の設置する検討会・WGに参画しバス事業に導入する際の課題への対応について検討を進める。

3. 高速バスネットワークの充実

(1) 高速道路網の充実、バスターミナルの整備等

高速バスは高速道路の整備に伴って路線を広げてきており、高速道路網の充実について引き続き要望していく。この他、高速バスのSA・PAを活用した乗り継ぎ等についても、国土交通省の指導の下、具体化を目指す。

また、品川駅西口（東京都）、追浜駅（神奈川県）、新潟駅（新潟県）、近鉄四日市駅（三重県）、神戸三宮駅（兵庫県）、呉駅（広島県）についてはバスターミナル整備に係る事業計画が策定されており、札幌駅（北海道）、大宮駅西口（埼玉県）に加えて、松山駅（愛媛県）についてもそれぞれバス協会が参加している検討会が設置され検討が進められているなど、国内各地においてバスターミナル整備の動きが進められている。このため、施設整備者や道路管理者等による検討状況を把握し、使い勝手の良いターミナルの整備及び運営に取組む。

日本バス協会が5割を出資し、ターミナル運営に参画しているバスタ新宿について、利用事業者会等を通じ公正・公平な利用を図るとともに、円滑な運営、旅客サービスの向上に努める。加えて、甲州街道をはじめとする道路交通への影響等を勘案しながら、さらなるターミナルの活用に取組む。

(2) 高速バス路線の充実のための取組

高速バス路線網拡充のため、経営判断で柔軟に路線展開ができるよう引き続き規制の見直しを国土交通省に要請する。特に、事故を起こした場合に1年間新たな事業展開が認められない、いわゆる服喪期間の見直しについては、高速バス委員会の下に設置したワーキンググループにおいて、要望事項について、優先順位付け等を行ったうえで国土交通省に要請する。

(3) 高速道路料金についての取組

高速道路料金について、バス事業の公共性にかんがみ、都市高速道路を含め、引き続き特段の負担軽減措置を堅持すること、また、高速道路料金の大口・多頻度割引の最大5割引については、令和6年3月末まで延長されているところであるが、引き続き継続することについて要請する。

4. 貸切バス事業の安全確保と健全な経営基盤の確立

(1) 軽井沢スキーバス事故を受けての安全対策の推進

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の平成28年6月3日答申「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、国土交通省が進めている各種安全対策の着実な実施を推進する。

運行管理は貸切バスの安全性向上に必要不可欠であることから、本年3月に貸切委員会において取りまとめた貸切バスの安全性向上に関する意見提言の内容を踏まえ、運行管理上有効なシステムの導入の促進に努める。また、運行管理者の資質向上のための講習の充実を図るよう国に要請する。

さらに、貸切バスの許可の更新制度や貸切バス適正化機関の巡回指導業務については、上記の意見提言の内容を踏まえ、許可更新制度については、悪質事業者の退出が進むよう安全に直結する費用実績を重点的に確認することや適正化機関の指導等の情報を活用し、指摘事項の多い事業者に対する指導に重点化、追加項目を設ける等審査内容の強化を図るとともに、指導項目等の重点化を図ること等について引き続き国に要請する。さらに、国の監査との連携により事業の適正化が進むよう、適正化機関に対し必要な協力を図る。

(2) 貸切バス事業者安全性評価認定制度の運用

日本バス協会が自主的な事業として取り組んでいる「貸切バス事業者安全性評価認定制度」について適切な運用に努めるとともに、先進安全自動車(ASV)導入促進等安全性強化の観点から必要な制度の見直しを進める。さらに、本制度に基づく安全対策を充実する。

この他、旅行業界の協力等を得て「セーフティバス」のさらなる周知を図り、認定事業者がより多く利用されるような環境整備に努める。

(3) 運賃・料金制度の定着、見直しと手数料問題への対応

現行の運賃・料金制度は平成26年度に制定されたものであり、その後の情勢の変化を踏まえて見直しが求められているところ、貸切委員会において取りまとめられた方向性に沿って、3月に再開された国土交通省の貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合において課題として取上げられている公示運賃の見直し等について、安全投資や運転者の処遇改善が進むよう、運賃の引き上げの実現に努める。その他の課題についても、実態にあわせた見直しが図られるよう対応する。

また、過度な手数料により実質的な運賃の下限割れが起きている問題について、国土交通省に対して運賃の割戻しとして行政処分の対象とするよう厳正な対処をお願いするとともに、日本バス協会としても、手数料問題の通報窓口を通じ問題解

決に取り組むこととする。

(4) 全国旅行支援の長期実施による需要拡大

新型コロナウイルス感染症による影響で観光需要は大幅に減少しており、貸切バス事業の経営環境も大変厳しいものとなっていることから、旅行業界等と連携して、全国旅行支援の長期にわたる継続や団体旅行専用枠による貸切バス利用が確実に増大するよう、団体旅行の促進について国が積極的にPRすることを引き続き要請する。

なお、旅行業界には、共同で策定した「安全運行パートナーシップ宣言」に基づき、運賃・料金遵守の理解と協力を願いする。

5. インバウンドの振興

インバウンドの振興は国政上の最重要課題の一つとなっており、2019年の訪日外国人旅行者数は3,188万人と2020年の政府目標である4,000万人が視野に入ってきたところであったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2022年の訪日外国人旅行者数は383万人と2019年から88.0%減となっており、全く戻ってきていない状況である。しかしながら、当面は新型コロナウイルス感染症の影響を受けるものの中長期的には少子高齢化が進展する中で、地域経済活性化の有力な手段であり、バス業界としても、輸送量の伸びが期待される分野として取組を進める。

6. バリアフリー対策の推進

(1) バリアフリー法への対応

公共交通事業者等に対するソフト基準（スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）適合義務の創設等を内容とするソフト対策等の取組強化や、個別施設の更なるバリアフリー化に向けた取組の促進を内容とするバリアフリー法の改正法が2021年4月1日から施行されており、日本バス協会は、国土交通省に事業者の取組に対する支援をお願いする。

(2) バリアフリー車両の普及促進

路線バスについては、コロナ禍により車両代替への投資が非常に厳しい中、整備目標期間（2021年度～2025年度）においては約80%に引き上げられたこともあり、引き続き車両購入についての支援措置の確保に努め、特に、導入の遅れがみられる地方部での普及を推進する。また、国土交通省の協力の下、二人乗りベビーカー対応車両等、より使い勝手の良い車両の開発を目指す。

高速バス、空港アクセスバスは、令和2年11月に空港アクセスバスについて新たに目標が定められるとともに、国土交通省は適用除外の認定基準について、バリアフリー車両の導入計画を提出させ、認定もこの計画にあわせ考慮することとしている。

日本バス協会は、実態を踏まえた実効あるバリアフリー化を進める観点から引き続き国土交通省との協議に努めるとともに、補助金の活用により導入率の向上に努

める。

貸切バスについては、リフト付きバス等のバリアフリー車両の導入促進のために、引き続き国土交通省の支援措置等をお願いする。

7. 運転者の確保対策と働き方改革の実現について

(1) 外国人材の活用について

乗合バス、貸切バスともに運転者不足が続いているため、事業者は労働条件の改善、高齢運転者の活用、女性運転者の活用などにより運転者確保に努めている。しかし、深刻な運転者不足が続いていることから、外国人材の受け入れが喫緊の課題となっている。

外国人材について、令和元年度から「特定技能」の在留資格の制度が設けられており、海外にいる外国人が我が国でバス運転業務に就くことができるよう、特定技能にバスの運転業務を追加するなどの制度の見直しと所要の助成を関係方面に求めていくこととする。

今後も運転者不足が続くことが想定されるなか、関連するタクシー、トラックの業界とも連携を図りながら、外国人運転者の導入実現に向けた取り組みを進めいくこととする。

(2) 運転者人材確保支援について

日本バス協会は運輸事業振興助成交付金を活用した、「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取組事例に対する助成事業」を引き続き行う。

国土交通省が実施している令和4年度第2次補正予算による補助事業（「旅客運送事業者の人材確保支援（二種免許取得支援等）」）を会員事業者に周知し、運転者不足の解消の一助とする。また、当該補助事業について令和5年度においても人材確保支援策として継続を強く求めていく。

(3) 働き方改革の取組状況について

働き方改革に関する労働基準法等の法改正により、自動車運転業務については、令和6年度から時間外労働（法定休日労働を含まない）が960時間以内に規制される。この円滑な実施に向けて、日本バス協会が平成30年3月に策定した「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に着実に取り組むこととする。

「令和5年度バス事業賃金、労働時間等実態調査」において、全ての運転者の時間外労働の削減状況について引き続き調査を実施する。

(4) 改善基準告示の改正への対応

厚生労働省より新しい改善基準告示が令和4年12月24日に公布されており、日本バス協会は、厚生労働省が公開した「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」及び厚生労働省が3月に公表した「改善基準告示の改正に関するQ&A」を会員事業者へ周知するとともに、令和6年4月の施行に向けて会員事業者

が円滑に準備できるように努める。

(5) 運転者職場環境良好度認証制度（「働きやすい職場認証制度」）への対応

自動車運送事業について、求職者が就職先を選ぶ際の参考にするため、事業者の申請に応じて優良事業者を認証する制度（「働きやすい職場認証制度」）が令和2年度に創設された。一般財団法人日本海事協会が国土交通省から認証団体として選定され同制度を運営しており、すでに一つ星認証及び二つ星認証が実施されている。

令和5年度は、最高位である「三つ星認証」について秋ごろに申請開始の予定となっていることから、本認証制度の関連情報の収集と会員事業者への周知を引き続き行う。

8. その他の労務問題への取組

(1) 春闘等に対する対応と労務実態調査、情報提供

春闘について、経団連や連合、私鉄総連等の情報を収集し、これらを踏まえて労働問題研究会において「春季労使交渉に当たっての基本方針」を審議作成し、労務委員会において同基本方針の審議承認を得る。また、事業者の春季労使交渉の結果等の情報収集と提供を行う。

バス事業最賃問題研究会において、日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）と産業別最低賃金について団体交渉を行う。

バス運転者等の賃金、労働時間、時間外労働、充足状況等についての実態を調査し、適切な労務管理の実施や労使交渉に資する情報の提供に努める。

(2) その他

労働基準法、労働安全衛生法等の労働法制やその具体的運用、また、カスタマーハラスメントなど労働管理に係る新たな課題について情報収集を進め、メルマガ、ホームページ、労働問題講習会の開催等を通じて会員事業者に周知を図る。

9. 事故防止対策の推進

本年3月の警察庁の発表によると、令和4年の交通事故死者数は2,610人で、前年に比べ26人の減少となっており、6年連続で戦後最小を更新している。また、事業用自動車に係る死亡事故件数は、バス、トラック、タクシー全てで減少したため、合計222件で、前年に比べ19件減少した。バスはこのうち4件で、前年に比べ5件減少した。

令和5年度のバス事業の事故防止については、交通事故の現状を踏まえ、安全輸送委員会が令和3年6月に策定した「バス事業における総合安全プラン2025」の目標達成に向けて、各種事故防止対策に着実に取り組むため「安全輸送決議」（案）を作成する。

(1) 道路交通事故の防止

バス業界として死亡・重傷等重大事故の削減に重点的に取り組むこととし、昨年

バスが横転する重大事故が発生したことを踏まえ、非常口や非常停止ボタンの設置の乗客への周知及び坂道でのブレーキ操作等適切な運転操作、危険箇所の情報を踏まえた運転指導の実施等運行管理を徹底する。交差点を右左折する際に横断歩行者を確実に確認するために横断歩道の手前で一旦停止する、発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者確認を徹底する運動及び高齢運転者事故への対応に取り組む。また、引き続き高齢歩行者や自転車対策等について関係機関と連携協力して取り組む等、重大事故の削減に万全を期す。

また、バス停留所の安全確保対策について、バス停留所の安全対策の実施を推進する補助事業の拡充及び改善対策の進捗率の周知を事業者に図り、バス停留所に関する安全性の向上に向けて引き続き国土交通省に協力していく。

(2) 車内事故の防止

バス事故の約3割を占める車内事故は、高齢者及び車いす使用者が被害を受けることが多く、また、骨折等重傷となることを踏まえ、車内事故防止・定時運行へのご協力への理解を一般ドライバーに周知するため、交付金事業により「ゆずってくれてありがとう」啓発ポスターや JAFMate 誌を通じて PR に努めているところであります、今年度も昨年同様車内事故防止キャンペーンを実施し、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事業者に促す。また、シートベルトの着用については、軽井沢スキーバス事故を受けて取組を進めているが、引き続きバス出発時の案内等の実施について事業者に取組を促す。

(3) 飲酒運転の防止及び健康起因事故等の防止

飲酒運転の防止については、平成 24 年以降飲酒運転によるバスの事故は 0 件であるが、日本バス協会が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づく取組等を事業者に促す。また、秋の全国交通安全運動時に合わせ、「飲酒運転防止週間」を設定する等、業界をあげて飲酒運転の根絶に取り組む。

さらに、道路運送法の改正により義務付けられた「疾病運転の防止」については、国土交通省の「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、「適切な運行管理と安心経営のための ICT 活用ガイドブック」、令和元年 7 月に策定された「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」、とともに令和 4 年 3 月に策定された「視野障害対策マニュアル」を事業者に周知し、取組を促進する。

この他、SAS、などの運転者の健康管理の取組を促す。

(4) ASV 装置の導入等による事故の防止

衝突被害軽減ブレーキ装着車両の導入、令和元年から販売されているドライバー異常時対応システム（運転者、乗客が押しボタンによりバスを停車できるシステム）搭載車両やドライブレコーダー等の事故防止対策機材の導入を促進するほか、自動運転レベル 4 等の高度化を念頭においていた ASV 技術のさらなる開発の推進を国土交通省や自動車メーカーに要請し、車両面での事故防止対策を進める。また、引き続きドライブレコーダーやデジタルタコグラフを活用した運転指導の取組を促す。

(5) 運行管理の高度化

国土交通省において、令和4年4月よりIT点呼の対象範囲を拡大した「遠隔点呼制度」が開始され、また、遠隔点呼の実施場所拡大に向け検討が進められている。令和4年12月には点呼における確認、指示事項を点呼支援機器により代替することができる「乗務後自動点呼実施要領」が策定された。更に「乗務前自動点呼」の導入について検討が進められている。

日本バス協会は、「運行管理高度化検討会」に参画し、「自動点呼実施要領」の検討についてバス事業者の意見を反映させるとともに、実施要領を周知し事業者にICTを活用した運行管理の高度化の取組を促す。

(6) その他

震災やテロ対策等危機管理対策に万全を期すこととする。大規模な地震災害等への対処については、日本バス協会が作成した「大規模災害基本対応マニュアル」を活用し、国、地方公共団体とも協力して、平素から危機管理・安全防災対策の強化に努め、災害発生時の乗客の安全と輸送力の確保に万全を期す取組を事業者に促す。

また、新型コロナウイルス感染対策の一環として、日本バス協会が策定した「バスにおける新型コロナウイルス感染防対策ガイドライン」、「貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドライン」については政府として3月13日から「マスクの着用は個人の判断に委ねることを基本とする」、「(当面の取扱として)通勤ラッシュ時等の混雑したバス(概ね全員の着席が可能である高速バス、貸切バスは除く)に乗車する時にマスクの着用を推奨する」ことを踏まえ改訂したが、5月8日以降新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置づけが2類から5類に変更された以降は廃止となる予定である。

テロ対策やバスジャック対策についても具体的対策の周知とともに、警察等との合同訓練の実施など連携強化を図ることを事業者に促す。

10. 環境対策の推進

(1) 環境対策

日本バス協会で策定した業界の自主的取組である「バス事業における低炭素社会実行計画」の実施を事業者に促し、CO₂の排出削減に取り組んでいる。2030年度には2015年度に比べ排出原単位を6%改善するとの目標達成に向けて、エコドライブの推進、低燃費バス等の導入促進、きめ細かい点検整備の励行に取り組み、合わせて、自家用車からバスへの利用転換を進める。さらに、低燃費・低公害バスの車両開発を国土交通省、自動車メーカーに要請する。

また、本年も9月、10月、11月の3か月間を「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い、優良な取組事例について、日本バス協会のホームページで紹介する。

この他、バス事業のグリーン経営認証制度及びISO14001の普及に努める。

さらにNO_x・PM法に基づく特定地域(大気汚染が特に著しい地域を指定)の状況を事業者に周知する。

(2) 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略への対応

令和2年10月、国は、「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、「経済と環境の好循環」=グリーン成長戦略を定めた。

日本バス協会は、グリーン成長戦略及び省エネ法の目標に係る電動車、合成燃料等の技術開発、技術実証等の情報収集に努めるとともに国の設置する検討会・WGに参画しバス事業に導入する際の課題の対応について検討を進める。

EVバス導入支援のための国土交通省のEVバスの導入補助事業として令和4年度二次補正予算等により約100億円と大幅拡充されたところでありますこれを活用してEVバスの導入促進に努める。引き続き、EVバス車両及び充電設備等に対する補助のさらなる大幅拡充を求める。さらに、引き続き、EVバス車両及び充電設備等に対する補助の大幅拡充を求める。

また、日本自動車工業会及びバス製作者に対し、EVバス等の導入促進を図るには会員バス事業者のニーズとして国産EVバスの早期生産が望まれていることからその実現を強く要望するとともに、更に、フルフラット化等についての会員事業者の意見・要望を伝える等早期開発・普及に向けた対応の検討を進める。

1.1. バスに係る技術面の向上

(1) 中央技術委員会等の活動

バス事業における技術の向上、安全や環境等の車両性能の向上、保守費の軽減、整備性の向上等を図るため、中央技術委員会全国大会及びバス改善要望全国会議において、優良技術の発表・普及、各種技術情報の共有化、事業者間の意見交換等を行い、また、自動車メーカーに対する改善要望、情報交換を進める。

(2) バス車両の技術開発の推進

- ① 車両の安全やバリアフリー、電動車やカーボンニュートラル燃料など環境対策に係る新技術について、情報収集及び調査研究を行う。
- ② 運転者の健康に起因する事故の防止を図るため、運転者が運転操作不能となった場合により安全に停車することのできる路肩等退避方式車両の開発について、引き続き国土交通省及び自動車メーカーに要請するとともに情報収集を行う。

1.2. バス事業に対する予算、税制措置の充実

バス関係の令和4年度補正予算及び令和5年度予算についてその活用を図る。また、令和6年度予算において次のバス関係予算の拡充に努める。

- ① 乗合バス路線の維持のため、地域公共交通確保維持改善事業の制度の見直し、予算の拡充や特別交付税の拡充による地方公共団体からの補助の改善を進め、本来の赤字と補助金のギャップの是正に取り組む。また、バリアフリー化の推進、ICカード導入等を図る。
- ② EVバス導入促進のための予算、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー装着促進等のための安全対策予算の確保に努める。

- ③ 貸切バスを利用した団体旅行需要拡大のための予算、外国人バス運転者活用に係る予算等の確保に努める。
 - ④ 道路整備、ターミナル整備、交差点改良等バスの走行環境の改善や高速道路整備・補修に係る予算の確保に努める。また、高速道路料金の大口・多頻度割引については、最大5割引の割引施策の延長に努める。
- 令和6年度のバス関係税制改正において、自動車関係諸税の負担軽減に努める。

13. 運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）によるバス事業者支援の充実

（1）運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）の実施

運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）については、次の事業を効果的に実施する。また、実施に当たっては、運輸事業振興助成交付金審議評価委員会を開催し、日本バス協会の施策に反映する。

ア. バス輸送改善推進事業の実施

4億円の枠の中で、次の事業を実施する。なお、当該4億円のうち1億円については、令和4年度バス輸送改善推進事業における不用見込額を活用する。

① バス利用者施設等整備事業

バスターミナル整備、デジタルサイネージ式バス総合案内システムに対し支援する。

② 人と環境にやさしいバス普及事業

高齢者等を含めた利用者の利便及び安全性の向上と環境対策を推進するため、電気バス、ノンステップバス、衝突被害軽減ブレーキ装備車、ハイブリッドバス等の車両購入を支援する。

③ 車両更新（中古車購入）支援事業

厳しい経営状況下にある地方路線バス事業及び貸切バス事業について支援する。

④ 運転者人材確保対策事業

- ・ バス事業者が大型二種免許取得費用を負担した場合に、1名につき5万円、1事業者あたり50万円を限度に助成する。

- ・ 地方バス協会が行う運転者確保のための取組については、原則1プロック1件とし、1件あたり50万円を限度に助成する。

⑤ バスの安全及び利用促進に関する広報事業

- ・バス事業120年に伴う各種PR等

イ. 融資斡旋・利子補給事業の実施、改善

バス事業者の経営安定化に資するため「融資斡旋・利子補給事業」を公募により実施する。昨年度と同様に融資枠100億円について公募を年2回に分けて実施することとし、融資枠を地方バス協会に割り当て、各バス協会で枠の管理を行う。

融資斡旋・利子補給の対象は、バス車両購入資金、施設整備資金、退職金支払資金、運転資金、災害復旧事業等に要する資金であり、利子補給率は、資金の目的に応じ、0.4%から1.0%（災害復旧）としている。なお、極低利の借入につい

ては利子補給の対象から外す方針の下、本年度は昨年度に引き続き金利 1.0%以下の借入を利子補給対象から外すこととする。

ウ. 予備費の増額計上

予備費については、事業費支出予算の約 3%に相当する 1 千万円を計上している。

(2) 令和 5 年度融資斡旋事業特別基金の運用管理について

令和 5 年度の満期償還となる債券は 1 億円であり、全て事業費財源とする。

令和 5 年度運用収益は、2 千 9 百万円（利回り 0.46%）を見込む。

令和 5 年度のバス輸送改善推進対策引当資産取崩収入約 4 億 7 千 8 百万円は、当年度満期償還される債券及び定期預金を充当する。

(3) 地方バス協会における地方事業の効果的実施について

平成 24 年度からの中央出捐中止に伴う地方事業の充実を図るため、事業が適切かつ効果的に行われるよう積極的に情報提供等の支援を行う。

また、交付金事業の実施の財源となる運輸事業振興助成交付金については、法制度に基づいた確実な交付がなされるよう、地方バス協会と協力して引き続き取組を進める。

14. その他

(1) 広報活動の推進等

- ・ 協会ホームページにおいて当協会の活動状況のほか、バス事業の現状や公共的役割、その意義、魅力等について情報提供を行う。また、利用者等へわかりやすく紹介するため「日本のバス事業」等の冊子を作成する。
- ・ 特に、バス事業のおかれている厳しい現状を踏まえた特設ページを活用し、利用者はもちろん、国、関係地方公共団体等にバス事業の必要性等を訴求する。
- ・ 会員事業者へ行政庁通達等の情報を迅速にお知らせするため、会員専用ページ及びメールマガジンによる発信を行うとともに、これら情報を定期的にとりまとめた「バス月報」をホームページに掲載する。また、会員事業者のメールアドレス登録を促進し、全会員事業者がメールマガジンを受信できる環境の整備に努める。
- ・ 必要に応じてマスコミ等を活用した全国的な広報の実施に努める。
- ・ 国土交通省主催の「霞が関こども見学デー」に参画する。
- ・ 「会員名簿」を作成し会員へ配布する。

(2) バス事業 120 年に伴う PR

「バス事業 120 年ロゴマーク」の作成、記念誌の出版、協会ホームページへの「バス事業 120 年特設サイト」開設のほか、新聞広告なども活用して現状の危機に打ち勝つための前向きなメッセージを幅広く PR する。

(3) バス事業関係表彰の実施

- ・ 優良バス運転者等に対する会長表彰
- ・ 観光バスガイドに対する会長褒賞
- ・ 技術に関する発明考案功労者に対する会長表彰

(4) 協会ホームページの全面リニューアル

- ・ 新設したスマホページなど掲載内容を拡充するほか、コンテンツの再編等により、会員事業者及び一般利用者がより利用しやすくなるよう充実を図る。
- ・ 「バス事業 120 年特設サイト」を開設する。

(5) 協会運営の効率化の取り組み

コロナ禍により多大な影響を受けた会員事業者への支援をより充実させるため、協会内事務のデジタル化等を活用しながら、協会運営の効率化を図るための検討を進める。

以上、令和 5 年度事業計画の実施にあたり、資金の借入及び設備投資の予定はない。