

令和 7 年度事業計画

自 令和 7 年 4 月 1 日

至 令和 8 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、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た。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。

このほか、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とともに、国内車両メーカーに EV バス生産拡大について要望する。

また、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を推進し、昨年から行われている実証運行を拡大し、完全キャッシュレス化の定着を目指す。

また、バスの自動運転についても、実証実験からさらに踏み込み、レベル 4 の本格運行による社会への実装に向けて支援の重点化を国に要望する。

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みを進めるとともに、安全運転の中核をなす運行管理の強化や ASV 装置の普及に取り組むこととする。令和 7 年度分の申請から開始される貸切バス安全性評価認定制度の抜本改正の実施に向けて、バス事業者に加えて、利用者、旅行会社などへの改正内容の周知を強化する。

また、カスタマーハラスメントはバス乗務員に過度なストレスを与え、安全輸送にも悪影響を及ぼしかねない重大な問題であり、その防止について利用者に強く訴求する取組みを強化する。

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「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。

Ⅱ 事業計画

1. 運転者の確保対策等について

(1) 運転者人材確保支援について

乗合バス、貸切バスともに深刻な運転者及び整備士の不足が続いている。この解決には賃上げによる待遇改善が急務であり、その原資となる運賃改定が必要で、各社で取組みが進められている。また、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。

日本バス協会は令和7年度において運輸事業振興助成交付金事業（中央事業）の人材確保等への重点化を目指して抜本的見直し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する。

また、新たな試みとして全国各地の就職説明会や運転体験会の開催情報を一覧できるように集約し、ホームページで公表するほか、セカンドキャリアの情報を必要とする団体（自衛隊等）への情報提供に取り組む。

さらに、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の周知を図る。

(2) 外国人材の活用について

令和6年3月に特定技能1号として認められた外国人バス運転者の受入れに向けて一部のバス事業者で取組みが進められているが、日本バス協会は、自動車運送業分野特定技能協議会に参画し、本制度の適切な運用に努めるとともに、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、事業者の負担軽減につながる措置について関係省庁等への働きかけを行う。

(3) 働き方改革の取組状況について

令和6年4月から、時間外労働時間の規制強化、拘束時間の短縮及び休息期間の延長等を内容とする改正改善基準告示が施行された。バス事業者各社は、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」に沿った取組みを進め、これら新たな規制への円滑な対応に努めてきたところである。

日本バス協会は、「令和7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会員事業者への調査を実施し、働き方改革の取組みについて把握するとともに、労働時間規制に係る運用上の要望等の情報収集に努める。

(4) カスタマーハラスメントへの対応

日本バス協会では、令和6年9月にカスタマーハラスメント（カスハラ）に対する基本方針を策定し会員事業者に周知した。今年度は基本方針策定後の会員事業者における取組状況の把握に努め、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かねないカスハラ行為を無くすため、啓発ポスターによる利用者への周知等の取組みを継続する。

(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、求職者が就職先選択の参考となるよう優良事業者を認証する本制度は、令和2年度に国土交通省により創設され（一般財団法人日本海事協会が認証団体）、これまでに認証を取得したバス事業者は377者となっており、このうち令和5年度から開始された最高位の「三ツ星認証」を取得したバス事業者は10者となっている。令和7年度から「一つ星認証」の申請が通年化され申請しやすくなること、また、国土交通省からは、各種施策の運用に当たり本制度の認証取得事業者を優遇する措置を講じる方向性が示されており、日本バス協会は会員事業者へ認証取得を促すための周知を行う。

2. 乗合バス路線の維持、輸送サービスの改善向上

(1) 乗合バス路線の維持等の推進

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、国や地方公共団体から十分な補助が行われるよう要請する。

また、交通DX・GXによる利便性・持続可能性・生産性の向上により、事業者の経営の効率化・強化を図るべく、必要となる投資に対して国・地方公共団体の支援拡充に向け取り組む。

(2) 乗合バス運賃についての取組み

運賃改定において、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た。

一方、30両以上の車両を保有する乗合バス事業者のうち、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・見直しについて情報を収集し、引き続き会員事業者等に提供するとともに、今後運賃改定を検討する事業者に対し、申請・認可に向けた支援を行う。

また、国土交通省における乗合バス経営状況等の調査に協力し、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。

(3) 輸送サービスの改善及び向上

ア. DXの推進

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スロケーションシステムの導入による経路検索サービスの充実やリアルタイム混雑情報提供、キャッシュレス決済の導入を推進し、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等、さらなるDXの推進に取り組み、これらDXの導入に係る補助金の活用を図る。

また、国土交通省に係る行政手続のデジタル化が推進されるように、日本バス

協会として引き続き要請していく。

イ. キャッシュレス

現金を取扱うことによる様々な費用や運転士等の負担の軽減が期待できる完全キャッシュレスバスについて、令和 6 年 11 月より国が主導となり実証運行が開始され、令和 7 年 3 月中に効果検証結果がとりまとめられる予定である。日本バス協会としては、事業者への情報共有等のサポートを図り、実証運行の拡充を目指す。また、本格運行に向け社会受容性を高めるため、利用者への情報発信をはじめ国土交通省と連携を図る。加えて、キャッシュレス決済機器等の導入・更新にかかる補助の拡充について、関係行政機関に引き続き要望する。

ウ. MaaS の推進

MaaS は、地域住民や旅行者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る。また、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。

エ. BRT 等の推進

BRT は、令和 6 年 3 月時点において全国 31 か所に導入されており、このうち 22 か所は連節バスによる運行となっている。定時制の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする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。

オ. 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、公共車両優先システム、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。また、安全上問題があるバス停について、財政支援の拡充を含めて必要な取組みを進めるよう、関係行政機関に要請する。

(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。

政府目標である自動運転移動サービス 2025 年度 50 ヶ所程度、2027 年度 100 ヶ所以上の実現に向けて、全国各地で自治体・事業者を中心とした実証実験が行われている。

日本バス協会は、引き続きレベル 4 の自動運転バスの本格運行に向けて、予算の更なる拡充、重点的な支援の実施について国に要請を行う。

また、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とともに、全国各地の実証実験で得られた課題について事業者間での情報共有に努める。

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都市間輸送や観光地を結ぶ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。

また、国において全国各地にバスターミナルの整備が進められており、現在供用されているバスタ新宿のターミナル活用に取り組むほか、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）、札幌駅（北海道）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た。また、大宮駅西口（埼玉県）、松山駅（愛媛県）、名護市（沖縄県）、長崎駅前（長崎県）、胡屋地区（沖縄県）など、国内各地においてバスターミナル整備の検討が進められており、関係者と連携し使い勝手の良いターミナルとなるよう努める。

(2) 高速バス路線の充実のための取組み

高速バス路線網の拡充及び維持のため、経営判断で柔軟に路線展開ができるよう、引き続き制度の見直しを国土交通省と協議する。また、高速バス委員会等において出された意見を集約し、検討が必要となる課題事項については、適宜、国土交通省と協議する。

(3) 高速道路料金についての取組み

高速道路料金について、バス事業の公共性に鑑み、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や、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8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「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」（平成28年6月3日答申）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。

更なる安全対策については、令和6年度より、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。規制強化に伴い、対応機器の購入等で安全投資を行い、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る。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する。

また、貸切バスの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巡回指導内容の強化を図るとともに、指導項目の重点化等について引き続き国土交通省に要請する。さ

らに、日本バス協会と適正化機関との連携により事業の適正化が進むよう、国土交通省に対し必要な協力を行う。

(2) 運賃・料金制度の定着と見直しへの対応

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行われた。その際、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。

次回の公示運賃見直しに当たり、国土交通省は今後実施される貸切事業者の要素別原価調査において、回答率が著しく少ないブロックがあった場合はそのブロックにおいては公示運賃の見直しを行わない場合があるとしている。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、調査の有効性を高めるよう努める。

また、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する。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」を今後も定期的に開催し、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る。

(3) 貸切バス事業者安全性評価認定制度の制度見直しへの対応

貸切バス事業者安全性評価認定制度の抜本的見直しについて、令和 6 年度から審査基準の厳格化を実施し、令和 7 年度申請事業者からは新基準で審査を行い、新たな評価基準での認定が始まる。日本バス協会としては、申請事業者へ早期に周知するため、令和 5 年 12 月に日本バス協会ホームページで具体的な変更点を掲載し、更に申請開始の令和 6 年 9 月には令和 7 年度の申請に関する説明動画を掲載し、申請事業者に新たな制度の詳細を早期に理解、対応できるよう、きめ細かく対応している。

令和 7 年度に新基準で認定を受けた事業者からは、新たな評価認定マークを交付し、最高ランクを三ツ星から五ツ星へと変更する。日本バス協会は、今般の制度改正と新基準の新認定マークについて周知するため、新たにリーフレットを作成し、各都道府県バス協会、旅行業協会、大学生協等に送付して周知の要請を行った。また、一般の方へ本制度を更に周知するため、SNS 広告や雑誌への広告掲載を行う。今後も状況に応じて審査内容の見直しを行い、貸切バス事業者の安全対策の向上を推進する。

5. インバウンドの振興

令和 5 年 3 月に政府が策定した「観光立国推進基本計画」では、令和 7 年までに訪日外国人旅行者数を令和元年（3,188 万人）水準超えにするという目標が定められている。近年は円安の影響もあり、訪日外国人旅行者数が大幅に増加している。令和 7

年 1 月に日本政府観光局が発表した推計値では、2024 年の年間訪日外客数は約 3,700 万人で、前年比では 47.1%増、2019 年比では 15.6%増と、基本計画の目標を上回り、過去最高を更新した。また、基本計画では、クルーズ船（日本船、外国船）の我が国への寄港回数を 2025 年で 2,000 回を目標値としており、国土交通省によると、2023 年の寄港回数は 1,854 回で、コロナ禍前のピーク時（2018 年）の約 63%まで回復している。

このようにインバウンド需要が好調である一方、京都等の主要な観光地では深刻なオーバーツーリズムの問題も起こっており、バス事業は対策として、観光地への急行バス等、様々な取組みが行われている。バス事業者は、旺盛なインバウンド需要を好機と捉え、より多くの訪日外国人旅行者にバスを利用してもらえよう、多言語対応等の環境整備を推進することが重要である。

インバウンドの振興は、地域経済活性化の有力な手段であり、バス業界としても、積極的な取組みを進める。

6. バリアフリー対策の推進

(1) バリアフリー法への対応

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バリアフリー関係法令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が、これらに対応するため、車両の整備や停留所環境の整備ばかりではなく、障害者の方への接遇・介助の基本を習得する研修の受講等を進めるべく、国に対し財政的支援含め様々な支援を求めている。

(2) バリアフリー車両の普及促進

バリアフリー法基本方針に基づく令和 7 年度までの整備目標に対する令和 6 年 3 月末時点の達成状況は、ノンステップバスは 70.5%（目標値約 80%）、空港アクセスバスは 41.2%（目標値約 50%）などとなっている。

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バリアフリー車両の導入率向上に努める。また、日本自動車工業会から新しい車椅子固定装置等の情報収集を進める。

7. その他の労務問題への取組み

(1) 春闘等への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、日本私鉄労働組合総連合会（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、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、新たなハラスメント関係など労働管理に係る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も周知を図る。

8. 事故防止対策の推進

警察庁の発表によると、令和 6 年の交通事故死者数は 2,598 人で、前年に比べ 20 人の減少となった。また、事業用自動車に係る死亡事故件数は、バス、トラック、タクシー全てで増加し、合計 277 件で、前年に比べ 14 件増加した。このうちバスは 11 件で、前年に比べ 6 件増加した。

令和 7 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）を作成するとともに、今後の国における次期総合安全プラン 2030（仮称）の策定に向けた検討状況を注視しつつ、バスの安全対策に反映できるよう努める。

(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、令和 4 年に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乗客への周知、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ほか、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。さらに、高齢歩行者や自転車対策等について引き続き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、バスの安全運行を阻害する自転車及び電動キックボードの運転者による逆走や、信号無視、ながら走行等の違反行為に対する取締りの強化や交通安全啓発の強化について警察庁へ要請する。

さらに、貸切バスの安全性向上に向けた対策のための法令等改正や貸切バス事業者安全性評価認定制度の抜本的見直しについて、パンフレット及び動画等で事業者へ周知するとともに、各種機器の導入に関する留意事項についても情報提供し、事業者にも適切な取組みを促す。

バス停留所の安全確保対策については、関係する補助事業や改善対策の進捗率について事業者への周知を図るなどにより、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、骨折等重傷となることが多い状況を踏まえ、車内事故防止・定時運行への協力につ

いて、お客様や一般ドライバーに周知するため、ポスター等を作成するとともに、国土交通省作成の啓発動画をホームページで公開するなどして PR に努めているところであり、令和 7 年度も昨年同様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みを進めているが、引き続きバス出発時の案内等の実施について事業者を取組みを促すとともに、増加する外国人旅客にも理解できるよう多言語によるシートベルト着用を促すカード等の作成を進めていく。

(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、国土交通省が作成した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」、日本バス協会が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づく取組み等を事業者に促す。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。

また、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、国土交通省作成の健康管理関係マニュアルをホームページで公開し、事業者に周知し取組みを促進するほか、貸切バス事業者安全性評価認定制度の審査項目に「睡眠時無呼吸症候群対策」だけでなく「脳血管疾患対策」「心臓疾患・大血管疾患対策」「視野障害対策」も追加になったことから、制度と連携して運転者の健康管理の取組みを促す。

さらに、運転者の健康管理や事故防止に有効と考えられ、事業者及び運転者の双方に過度な負担が生じない低廉な IT ツールに関する情報を収集し、事業者への活用を促す取組みを行う。

(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みを促す。

(5) 運行管理の高度化

ICT の活用による運行管理業務の高度化が国土交通省により進められているが、本格運用が開始された「同一事業者内遠隔点呼」「業務後自動点呼」に加え、現在、先行実施されている「事業者間遠隔点呼」「業務前自動点呼」についても令和 7 年度の本格運用に向け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 ICT を活用した運行管理の高度化の取組みを促す。

(6) その他

震災やテロ対策等危機管理対策に万全を期することとする。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みを事業者に促す。

テロ対策やバスジャック対策についても、特に大阪・関西万博が開催されることから、国土交通省が作成した「バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル」の活用及び具体的対策を周知するとともに、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。

増加する外国人旅客や今後運転業務を担うことが期待される外国人運転者に対しても、「安全への取組み」や「事故防止」について理解されるように努めていく。

9. 環境対策の推進

(1) 環境対策

日本バス協会が2017年に策定した「バス事業における低炭素社会実行計画」では、CO2排出削減に係る業界の自主的な取組みとして「2030年度の排出原単位を2015年度に比べ6%改善する」目標を掲げており、この目標の達成に向けて取り組んできている。引き続き、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を事業者に促すとともに、自家用車からバスへの利用転換を進める。また、国土交通省、自動車メーカーへ、低燃費・低公害バスの開発を要請する。

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。

(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、国が設置する検討会等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バスの導入促進に向け、令和6年度補正予算で措置されたEVバス等導入補助事業について、事業者へ活用を促すための情報提供に努める。また、国に対し、充電・変電設備等の整備を含めたEVバス導入に対する補助の大幅な拡充を求める。

また、日本自動車工業会及びバス製作者に対し、国産EVバス等の車種増加を要望していく。

10. 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・情報交換のほか、自動車メーカーに対する改善要望を行う。

(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、情報収集を行う。
- ② タイヤ交換などホイール脱着時の取扱による大型車輪の脱落事故について、事故防止対策とした車輪脱落防止装置等の新技術に関して、バス事業者へ情報提供を行う。

1 1. バス事業に対する予算、税制措置の充実

(1) 予算措置

バス関係の令和 6 年度補正予算及び令和 7 年度予算についてその活用を図る。また、令和 8 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により、本来の赤字と補助金のギャップについて、引き続き是正に努める。また、バリアフリー化の推進、バス車内におけるキャッシュレス化の推進等を図る。
- ② 人材育成関連の補助金や外国人バス運転者活用に係る予算等の人手不足対策に対する関連予算の確保に努める。
- ③ 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、安全対策予算の確保に努める。
- ④ 自動運転バス（レベル 4）の本格運行に向けた予算の拡大及び重点化に努める。
- ⑤ 道路整備、ターミナル整備、交差点改良等によるバスの走行環境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。

(2) 予算措置

令和 8 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。

1 2. 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、昨年度に了承された中央事業の重点化等見直しに沿った次の事業を重点的に効果的に実施する。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

4.3 億円の枠の中で、次の①～④の事業を実施する。①運転者人材確保対策事

業を拡充する。また、③人と環境にやさしいバス普及事業、④路線バス及び貸切バス助成事業については令和7年度限りとする。

① 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10万円(5万円から倍増)、1事業者あたり200万円(100万円から倍増)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みについては、1ブロック2件、100万円(1ブロック1件、50万円から引上げ)を助成することとし、更に先進的な取組みには追加助成できることとする。
- ・ 外国人バス運転者の大型二種免許取得養成事業を新設し、1名につき25万円を限度に助成する。
- ・ 女性活躍のための働きやすい環境整備支援事業を新設し、誰もが働きやすく、女性が活躍できる職場環境づくりを支援する。新設・既設を問わず休憩室やトイレ整備等につき1事業者当たり25万円を上限に助成する。

② バス利用者施設等整備事業

バス観光情報発信システムの構築、デジタルサイネージ式バス総合案内システム導入等に対し支援する。

③ 人と環境にやさしいバス普及事業（令和7年度限り）

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、EV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。

④ 路線バス及び貸切バス助成事業（令和7年度限り）

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。

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、各バス協会において枠の管理を行う。

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、本年度は昨年度と同様に金利1.0%以下の借入を利子補給対象から外すこととする。なお、中央事業の重点化等見直しにより、令和7年度限りで新規の募集を停止することとするが、既存融資分は引き続き対象とする。

(2) 令和7年度融資斡旋事業特別基金の運用管理について

令和7年度の満期償還となる債券は33億円であり、うち10億円は令和7年度以降の事業費財源とし、残り23億円は協会に有利となるよう再運用する。

令和7年度運用収益は、1千5百万円（利回り0.55%）を見込む。

令和7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。

また、新宿バスターミナルの貸付金残高約 1 億円は令和 7 年度が償還期限となっており、今年度の事業費財源に充当することとしたい。

(3) 地方バス協会における地方事業の効果的实施について

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みを進める。

1 3. その他

(1) 広報活動の推進等

- ・ 協会ホームページでは、当協会の活動状況に加えて、バス事業の現状や公共的役割、その意義や魅力についての情報提供を行う。また、利用者層への理解促進を図るため、「日本のバス事業」等の広報冊子を作成する。
- ・ 会員事業者へは、行政庁通達等の情報を迅速に提供するため、会員専用ページとメールマガジンによる情報発信を継続して行う。併せて、これらの情報を集約した「バスマ月報」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整備に努める。
- ・ 地方バス協会及び会員事業者間で情報共有を促進するため、会員専用ページに相互に投稿・閲覧が可能なシステムを構築する。
- ・ 協会ホームページは、コンテンツの拡充・再編に加え、スマートフォンやタブレット端末での閲覧最適化を図り、会員事業者および一般利用者の利便性向上を目指す。
- ・ 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」をはじめ、バス事業の PR に効果的なイベント等へ参画する。
- ・ 「会員名簿」を作成し、会員へ配布する。

(2) 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

(3) 協会運営の効率化の取組み

社会のデジタル化の進展に合わせて、協会事務でのデジタル技術等の活用により、協会運営の効率化を図れるよう検討を進める。

以上、令和 7 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。