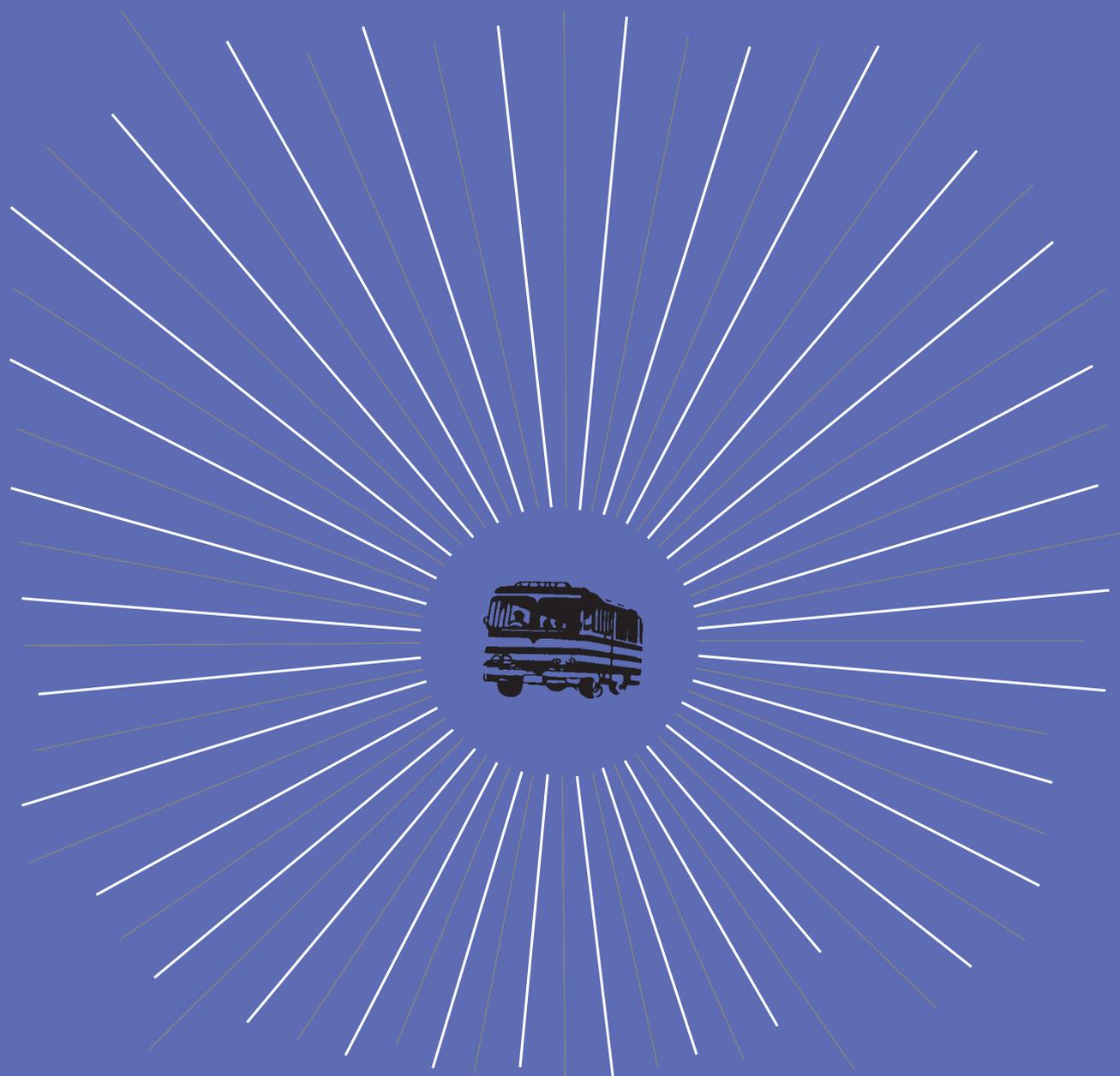


2023/2024年度版（令和5・6年度）

日本のバス事業



公益社団法人 日本バス協会 **62・63**

本号は、編集の都合上「2023年度版」「2024年度版」の合併号となります。

なお、これまで発刊した号に掲載の統計等データとの連続性・継続性を考慮し、現時点で使用可能なデータを1～2年分掲載しております。

日本のバス事業・目次

I. バス事業の現状	1
1. 概況	1
(1) 国内輸送	1
(2) バス事業の現状	1
2. 乗合バス輸送状況推移表	2
3. 貸切バス輸送状況推移表	4
4. バス事業の経営規模	6
5. 国内輸送の現状	10
6. 業態別保有自動車数の推移	12
7. 高速バスの運行状況	14
II. バス事業	15
1. 乗合バス事業	15
(1) 令和4年度乗合バス事業の収支状況	15
(2) 地域公共交通活性化再生法の改正	22
(3) 改正バリアフリー法について	23
(4) 乗合バス運賃（上限運賃改定について）	23
(5) キャッシュレス決済について	25
(6) 運送サービスの改善及び向上	25
(7) 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）によるデータ整備	26
(8) BRT（バス高速運送システム・連節バス）について	26
(9) 生活交通確保対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置	27
(10) バス専用通行帯、バス優先通行帯等	28
2. 貸切バス事業	30
(1) 貸切バス事業について	30
(2) 令和4年度一般貸切バス事業の収支状況	31
III. 安全輸送の取組み	37
1. 安全輸送体制の確立	37
(1) バス事業における総合安全プラン2025	37
(2) 運輸安全マネジメントの推進	37
(3) 運行管理の高度化	38
(4) 運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策	39
(5) 貸切バス事業者安全性評価認定制度	39
2. 大規模災害への対応	40
3. 飲酒運転防止対策	41
(1) 飲酒運転防止対策の推進	41
(2) アルコール検知器の使用義務化	42
4. 車内事故防止対策	42
5. 乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用対策	43
6. バスジャック・テロ対策等	44
(1) バスジャック対策の推進	44
(2) テロ対策の徹底	44
(3) 全国瞬時警報システム（Jアラート）等でミサイル発射の情報が発信された場合の対応	45
7. 安全に資する装置の導入状況	46
(1) デジタルタコグラフ・ドライブレコーダー	46
(2) 衝突被害軽減ブレーキ等	48
8. 令和4年・5年の交通事故	51
(1) 全国の交通事故の現状	51

(2) バス（事業用）に係る交通事故情報	52
(3) 事業用自動車の事故	53
IV. バスに係る技術面の向上	55
1. 中央技術委員会の活動	55
2. バス車両の技術開発	55
3. 自動運転について	55
V. インバウンド振興	56
VI. 環境対策と交通バリアフリー法への対応	58
1. 環境対策	58
(1) バス事業における低炭素社会実行計画	58
(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	58
(3) 令和4・5年度の日本バス協会の対応	59
(4) NOx・PM対策	59
(5) グリーン経営の推進	59
(6) EVバス導入への推進	60
2. 交通バリアフリー法への対応	60
(1) 交通バリアフリー法の概要	60
(2) ノンステップバスの普及方策	60
(3) 令和4・5年度の日本バス協会の対応	61
3. 人と環境にやさしいバスの導入状況	65
(1) 「人にやさしいバス」の導入状況	65
(2) 「環境にやさしいバス」の導入状況	67
VII. 労務関係	70
1. 令和5年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果	70
2. 令和5年春季労使交渉	72
3. 令和6年春季労使交渉	74
4. 令和5年度産業別最低賃金	76
5. 令和6年度産業別最低賃金	76
6. 令和5年度地域別最低賃金	76
7. 令和6年度地域別最低賃金	77
8. 働き方改革の実現に向けた各種取り組み	77
9. 改善基準告示の改正	77
10. 運転者確保の取り組み	77
11. 外国人バス運転者の受入れ推進	77
12. 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	78
13. カスタマーハラスメント対策	78
VIII. 交付金制度及び事業について	79
1. 運輸事業振興助成交付金	79
(1) 制度の創設	79
(2) 交付金制度について	79
(3) 交付金の額	80
(4) 交付金事業	82
IX. 予算・税制改正	90
1. 令和6年度予算要望（令和5年度補正予算要望を含む）	90
2. 令和6年度税制改正要望	92
3. 令和6年度税制改正要望（3月28日成立）の主なもの	92
資料	94
1. 日本のバス事業略年表（19.4.1～）	95
2. 都道府県バス協会名簿	102

I. バス事業の現状

1. 概況

(1) 国内輸送

令和4年度の国内輸送機関別の旅客輸送人員をみると、総輸送人員は259億92百万人（前年231億73百万人）と対前年12.20%増と前年から28億19百万人増加した。内訳をみるとJRは78億85百万人（前年70億61百万人）と対前年11.67%増、民鉄は131億69百万人（前年117億44百万人）と対前年12.13%増、バスは38億16百万人（前年34億67万人）と対前年10.07%増、ハイタクは9億68百万人（前年8億2百万人）と対前年20.70%増、旅客船は63百万人（前年49百万人）と対前年28.57%増、航空は91百万人（前年50百万人）と対前年82.00%増となっており、JR、民鉄、バス、ハイタク、旅客船、航空の全てにおいて、コロナ禍の影響による大幅減から輸送人員が増加したものの、いずれもコロナ禍前と比べ低い水準にある。

次に輸送人員の分担率をみると民鉄50.7%に次いで、JRが30.3%、バスは14.8%と第3位、第4位はハイタクの3.7%、第5位は航空の0.4%、第6位が旅客船の0.2%の順になっている。

また、自動車保有台数の推移をみると昭和51年度には3,000万台、56年度に4,000万台、61年度に5,000万台、平成2年度に6,000万台、平成7年度に7,000万台、平成25年度に8,000万台を超え、令和5年3月は8,245万台となり、昭和51年から令和5年までの47年間で2.7倍の伸びとなっており、このうち軽自動車は昭和51年に600万台であったが、令和5年3月では3,369万台と約5.6倍の伸びを示している。

従って、バス事業は益々陸上交通において自家用車にその領域を侵され、特に、軽自動車の伸びにより悪戦苦闘を続けている状況である。

(2) バス事業の現状

乗合バスの輸送人員は昭和42～45年度の100億人台から年々減少傾向を辿っていたが、平成19年度からコロナ禍前までは下げ止まりがみられた。コロナ禍の影響を受けた令和2年度に激減し、令和4年度は36億1,756万人（前年33億877万人）となり、対前年度9.33%増加した。また、輸送人キロは平成11年度を底にコロナ禍前までは増加傾向となっていたが、同じくコロナ禍の影響を受けた令和2年度に激減し、令和4年度は298億人キロ（前年217億人キロ）と対前年37.3%増となった。

営業収入をみると平成4年度をピークに減収傾向になっていたが、コロナ禍の影響を受けた令和2年度に激減し、令和4年度は6,726億7,400万円（前年7,433億3,800万円）と対前年9.5%減となった。

貸切バスの輸送人員はコロナ禍前まで長期的には増加傾向であったが、コロナ禍の影響を受けた令和2年度は大幅な減少がみられた。令和4年度は1億9,768万人（前年1億5,840万人）と対前年24.8%増となっており、輸送人キロは103億人キロ（前年52億人キロ）と対前年98.1%増となっている。

また、営業収入は2,582億3,000万円（前年2,519億6,100万円）と対前年2.5%増となった。

乗合バス、貸切バスともに輸送人員、輸送人キロ、営業収入のいずれもコロナ禍前と比べ低い水準にある。

2. 乗 合 バ ス 輸

項 目 年 度	事業者数	車 両 数 両	実 働 率 %	許 可 キ ロ キ ロ	総 走 行 キ ロ 千 キ ロ	輸 送 人 員 千 人	営 業 取 入 百 万 円
昭和22	237	12,532		84,095	229,302	735,175	2,570
23	255	13,490		85,054	274,662	804,497	7,809
24	276	16,532		85,339	361,994	1,024,961	14,450
25	303	17,741	80.0	89,688	491,240	1,376,000	19,922
26	316	19,394	80.0	95,975	616,392	1,789,153	31,448
27	326	21,771	84.0	101,299	761,858	2,021,367	39,216
28	331	24,293	87.0	110,637	856,228	2,497,396	49,361
29	341	26,681	85.0	118,894	973,727	3,013,121	57,114
30	346	28,932	84.0	125,741	1,103,937	3,461,000	64,117
31	344	32,193	86.0	131,912	1,223,268	4,008,000	72,946
32	344	35,908	86.0	138,060	1,377,857	4,642,000	84,994
33	349	39,014	86.0	140,938	1,524,800	5,094,000	94,560
34	344	41,932	86.0	147,128	1,673,068	5,767,000	107,074
35	347	44,912	83.7	152,475	1,680,671	6,044,498	118,578
36	342	48,457	86.0	156,770	1,837,869	6,913,597	129,638
37	354	50,575	85.9	162,877	1,980,675	7,583,269	147,348
38	354	56,893	83.9	165,004	2,149,524	8,052,227	184,403
39	362	59,827	85.9	173,301	2,502,315	8,793,067	203,600
40	362	62,923	87.9	177,390	2,636,126	9,862,056	233,500
41	361	64,716	85.8	185,319	2,770,647	9,938,061	268,741
42	360	66,888	91.1	187,890	2,857,427	10,116,590	288,065
43	361	67,694	85.2	191,165	2,906,389	10,143,807	309,280
44	362	66,891	84.8	193,703	2,910,987	10,133,880	323,079
45	359	67,911	84.7	190,040	2,935,122	10,073,704	368,914
46	352	66,250	85.0	191,348	2,897,130	9,946,964	381,502
47	368	66,377	85.0	193,852	2,886,363	9,941,805	427,333
48	359	67,336	83.8	192,362	2,858,792	9,607,238	502,345
49	363	67,694	84.5	191,226	2,831,276	9,506,234	600,951
50	364	68,435	84.8	180,879	2,878,520	9,118,868	713,266
51	359	68,037	85.1	180,187	2,894,431	8,772,854	806,006
52	358	67,660	85.6	178,805	2,893,703	8,588,962	834,572
53	356	67,620	85.6	177,104	2,897,740	8,307,541	878,969
54	354	67,309	85.8	177,340	2,910,665	8,176,373	920,987
55	355	67,142	85.6	177,310	2,909,759	8,096,622	971,369
56	358	66,897	86.4	178,074	2,917,489	7,902,624	1,017,640
57	358	66,843	86.4	179,521	2,917,514	7,654,324	1,059,905
58	351	66,222	86.4	177,709	2,909,086	7,432,056	1,074,326
59	349	65,636	86.5	176,972	2,886,305	7,179,130	1,085,948
60	350	65,258	86.2	176,532	2,879,928	6,997,602	1,124,663
61	349	65,093	85.9	177,007	2,878,784	6,847,944	1,129,206
62	362	65,081	86.1	181,052	2,907,885	6,698,574	1,128,354
63	370	65,121	86.2	210,080	2,939,657	6,629,258	1,151,416
平成元	372	65,278	86.2	258,488	3,000,772	6,552,089	1,156,362
2	377	64,972	85.7	282,841	3,038,390	6,500,489	1,193,909
3	390	64,469	85.7	293,701	3,039,816	6,496,094	1,216,663
4	393	63,857	85.4	296,414	3,018,431	6,358,294	1,233,184
5	398	63,263	85.1	299,700	2,992,589	6,195,844	1,216,118
6	405	62,568	84.8	297,576	2,969,970	5,938,505	1,205,256
7	404	61,861	84.4	298,886	2,955,635	5,756,231	1,189,332
8	404	61,171	84.7	296,140	2,935,727	5,599,617	1,170,042
9	406	60,354	84.5	298,054	2,916,750	5,399,848	1,133,086
10	414	59,426	84.5	297,998	2,904,569	5,171,516	1,109,413
11	430	58,689	84.0	300,368	2,900,487	4,937,130	1,069,592
12	444	58,348	83.9	304,931	2,896,959	4,803,141	1,050,944
13	451	58,273	83.6	314,376	2,924,444	4,633,010	1,020,818
14	485	58,801	83.4	330,465	2,951,699	4,502,726	992,755
15	511	58,335	83.6	340,898	3,008,903	4,447,859	990,574
16	516	58,119	83.6	352,687	3,028,566	4,335,453	974,281
17	513	58,430	83.7	357,103	3,015,339	4,243,854	968,320
18	1,087	58,252	83.6	372,654	3,013,347	4,241,284	971,999
19	1,185	59,313	83.0	396,955	3,034,001	4,264,106	980,863
20	1,347	58,944	82.6	417,285	3,046,438	4,303,817	992,414
21	1,453	58,793	82.0	417,394	3,042,916	4,177,722	973,742
22	1,640	59,195	82.0	420,757	3,034,289	4,158,180	929,762
23	1,836	59,100	81.2	420,844	3,017,914	4,117,704	965,069
24	1,991	58,994	81.2	433,597	3,026,989	4,124,997	971,529
25	2,120	59,027	81.3	477,667	3,099,993	4,175,831	976,546
26	2,171	59,979	80.8	510,252	3,126,800	4,174,821	969,813
27	2,217	60,352	80.2	537,604	3,132,829	4,269,867	966,440
28	2,267	60,429	79.68	561,741	3,130,979	4,288,516	959,112
29	2,279	60,522	79.08	585,879	3,125,398	4,342,261	949,775
30	2,296	60,402	78.65	587,155	3,009,176	4,347,726	954,542
令和元	2,321	61,542	77.45	588,329	3,037,000	4,257,648	934,496
2	2,337	57,914	71.30	588,917	2,479,000	3,120,552	575,856
3	2,337	56,457	72.46	613,652	2,898,000	3,308,771	743,338
4	2,397	54,474	73.27		2,553,000	3,617,563	672,674

送 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運転者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
		20.3	80			昭和22
		21.0	83			23
		19.0	86			24
		17.7	100	274		25
		17.8	110	324		26
		16.2	117	328		27
		18.7	121	346		28
		17.5	122	384	7,079	29
		17.5	127	405	7,403	30
		18.2	127	423	7,768	31
		18.0	128	438	7,922	32
		17.7	129	439	8,043	33
		18.3	131	459	8,437	34
		20.1	124	444	8,894	35
		20.1	124	467	8,758	36
		19.8	124	477	9,261	37
		20.9	128	480	11,206	38
		22.2	140	548	11,097	39
240,312	89,118	21.2	137	514	11,858	40
241,023	92,673	20.2	141	507	13,342	41
235,255	94,573	21.9	140	495	13,266	42
226,245	96,966	18.4	142	497	14,665	43
217,416	98,958	19.6	142	493	15,511	44
207,675	100,312	19.1	142	488	17,704	45
197,797	101,004	19.6	141	483	18,531	46
187,398	101,600	20.2	141	486	20,887	47
181,785	103,347	18.4	140	470	24,579	48
179,016	105,675	18.5	139	465	29,427	49
176,137	107,225	17.7	138	437	34,161	50
172,376	107,282	15.6	138	418	38,405	51
167,731	106,764	15.4	138	408	39,667	52
163,517	106,103	15.6	138	396	42,408	53
158,525	104,826	15.2	138	389	43,793	54
155,191	104,145	15.4	139	386	46,263	55
151,865	103,638	14.7	139	377	48,498	56
147,097	101,953	14.0	140	366	50,683	57
142,662	100,285	13.4	140	358	51,734	58
137,764	98,170	13.1	141	350	52,997	59
134,116	96,564	12.7	142	345	55,402	60
131,243	95,362	12.4	143	339	55,923	61
127,896	93,345	11.7	144	332	55,935	62
126,191	92,761	11.8	146	329	57,139	63
124,540	92,261	12.0	149	325	57,353	平成元
123,134	91,501	12.1	152	324	59,534	2
120,542	90,094	12.5	152	325	60,896	3
119,382	89,344	12.5	153	322	62,356	4
117,890	88,417	12.1	153	317	62,221	5
114,732	86,576	11.7	154	308	62,456	6
111,866	84,847	11.3	154	300	62,046	7
109,028	83,017	11.0	155	296	61,819	8
106,487	81,439	10.7	156	290	60,759	9
103,604	79,409	10.6	157	279	59,882	10
100,464	77,046	10.1	158	269	58,291	11
97,006	74,420	10.1	160	265	57,993	12
97,455	74,883	10.1	162	257	56,638	13
98,123	74,720	10.4	165	252	55,564	14
96,853	73,926	10.2	167	246	54,861	15
94,512	72,303	10.1	168	241	54,138	16
93,868	72,883	10.3	170	240	54,715	17
93,231	72,978	10.5	171	240	59,134	18
94,915	74,960	10.6	171	243	55,847	19
102,583	78,218	11.1	171	242	64,115	20
97,363	74,644	10.7	172	235	52,838	21
103,299	80,073		171	235	52,822	22
106,492	81,811		170	231	53,620	23
107,343	82,634		170	231	52,883	24
108,253	83,199		173	233	54,874	25
108,263	83,255		174	233	57,313	26
110,128	83,537		173	236	54,554	27
117,811	83,880		172	236		28
125,611	84,224		172	239		29
124,675	84,020		171	239		30
123,677	83,834		169	237		令和元
117,984	80,980		151	189		2
109,961	74,340		150	200		3
100,354	73,445		153	217		4

3. 貸 切 バ ス 輸

項 目 年 度	事業者数	車 両 数 両	実 働 率 %	総走行キロ 千キロ	輸送人員 千人	営業収入 百万円
昭和25	312	1,112		20,197	12,284	
26	353	1,729		38,192	23,472	
27	373	2,321		60,539	38,475	4,356
28	401	3,233		81,359	47,026	6,364
29	416	3,842	72.0	205,237	64,522	8,839
30	428	4,153	73.0	122,695	73,082	10,364
31	431	4,854	70.0	152,276	88,268	13,222
32	440	5,517	72.0	170,575	94,014	15,908
33	431	6,424	70.0	190,129	105,161	17,141
34	428	6,853	68.0	219,392	117,246	20,182
35	442	8,256	66.5	265,175	134,307	24,858
36	448	10,232	58.5	306,431	116,551	30,943
37	491	11,682	58.8	362,381	137,607	36,327
38	520	13,345	62.4	468,393	168,050	43,459
39	526	14,585	61.5	506,225	189,907	50,300
40	529	14,587	59.1	511,633	166,927	55,700
41	530	14,918	61.2	574,437	173,457	63,029
42	527	15,056	63.6	630,479	177,619	70,278
43	531	13,483	64.5	675,258	180,728	75,406
44	534	17,978	64.1	691,312	176,768	94,001
45	559	17,017	63.1	739,061	180,989	115,416
46	568	18,029	62.9	732,221	176,803	112,427
47	604	17,662	65.1	783,985	183,750	124,032
48	623	17,851	63.7	766,128	178,097	169,050
49	636	18,090	61.6	744,775	171,911	202,931
50	661	18,352	60.8	744,177	174,609	241,925
51	682	18,701	63.0	800,784	176,107	257,645
52	695	19,394	63.6	835,633	181,657	290,613
53	714	19,650	65.0	888,350	186,549	318,984
54	732	20,308	65.3	952,541	203,146	345,656
55	755	21,326	64.8	980,422	203,692	391,040
56	778	21,883	65.3	1,037,006	209,165	411,533
57	809	22,383	64.9	1,063,590	205,856	442,946
58	829	23,110	65.3	1,116,812	210,059	459,850
59	862	24,186	66.5	1,179,836	216,893	496,722
60	904	24,842	66.8	1,235,135	232,192	538,825
61	974	25,610	65.7	1,257,107	219,709	531,439
62	1,032	26,726	66.0	1,343,838	224,916	555,541
63	1,074	27,707	67.0	1,451,941	237,111	605,061
平成元	1,137	28,682	67.3	1,500,700	246,355	639,369
2	1,205	29,858	67.3	1,571,311	255,762	702,876
3	1,259	31,099	66.0	1,579,837	252,781	739,302
4	1,325	32,334	63.5	1,542,921	249,049	744,547
5	1,401	32,934	61.4	1,553,674	247,655	705,623
6	1,456	33,194	61.2	1,549,207	248,120	612,933
7	1,537	33,357	61.6	1,575,352	248,941	592,304
8	1,663	33,804	62.1	1,584,471	247,835	587,430
9	1,905	35,327	61.4	1,583,394	247,384	580,175
10	2,122	36,508	59.8	1,589,543	247,861	544,400
11	2,336	37,661	59.0	1,614,264	251,614	543,354
12	2,864	36,815	58.0	1,628,838	254,714	509,908
13	3,281	39,806	56.8	1,649,602	260,958	477,407
14	3,521	41,115	56.0	1,668,243	272,295	468,354
15	3,581	42,718	54.8	1,674,217	278,375	473,796
16	3,743	44,685	54.6	1,698,226	290,595	454,051
17	3,923	45,625	54.6	1,729,257	301,563	389,896
18	4,110	45,668	54.3	1,708,699	296,401	429,945
19	4,159	44,832	53.5	1,699,166	296,040	477,851
20	4,196	45,785	52.4	1,704,464	303,363	409,999
21	4,392	46,676	50.2	1,677,422	298,582	421,999
22	4,492	47,452	50.1	1,651,699	300,049	433,422
23	4,533	47,693	50.0	1,544,059	296,053	435,188
24	4,536	48,135	51.6	1,604,607	312,256	449,457
25	4,512	48,808	51.7	1,552,250	329,359	462,007
26	4,477	48,995	50.4	1,456,395	325,342	479,876
27	4,508	50,182	47.6	1,335,490	295,343	518,865
28	4,524	51,539	44.81	1,297,000	294,437	551,689
29	4,324	51,109	43.30	1,265,000	297,318	576,470
30	4,127	49,832	43.18	1,249,000	298,035	572,913
令和元	4,004	48,008	40.16	1,147,000	274,584	527,652
2	3,789	45,026	22.17	444,000	141,291	217,520
3	3,589	43,649	26.60	508,000	158,404	251,961
4	3,556	42,942	34.00	750,000	197,679	258,230

送 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
						昭和25
						26
						27
						28
			106	63	9,029	29
			111	66	8,716	30
			118	65	10,269	31
			12	68	11,672	32
			124	68	11,235	33
			133	71	12,247	34
		50.0	143	72	13,519	35
		48.4	153	58	15,676	36
		58.2	149	56	15,447	37
		44.7	157	56	15,247	38
		42.3	154	58	16,003	39
47,921	16,374	42.3	157	51	17,703	40
49,461	16,737	45.8	166	50	17,126	41
48,562	16,914	45.5	172	48	20,200	42
48,132	17,211	45.3	187	48	22,446	43
48,870	18,172	45.6	188	46	23,977	44
47,906	18,009	46.7	192	46	27,843	45
47,903	18,529	46.4	197	45	27,171	46
47,144	18,739	43.7	200	45	30,298	47
45,526	18,900	45.3	216	44	41,768	48
44,924	18,746	52.8	199	44	52,115	49
47,497	19,338	52.4	200	45	62,020	50
47,420	19,285	44.4	204	43	63,355	51
48,221	19,621	44.4	206	43	69,352	52
50,580	20,489	43.7	208	43	72,781	53
50,950	20,882	41.0	211	43	73,671	54
52,030	21,479	39.8	211	43	81,627	55
53,331	22,003	38.9	216	42	82,310	56
54,900	22,316	38.2	217	40	86,779	57
55,949	22,810	37.1	223	40	87,054	58
56,884	23,579	36.8	222	39	90,429	59
57,951	24,258	36.6	225	41	94,353	60
59,266	24,859	35.3	219	38	93,059	61
57,623	24,507	35.3	223	37	92,125	62
63,196	27,340	35.0	228	37	94,995	63
62,973	28,053	34.4	228	37	97,173	平成元
93,486	28,972	34.1	230	37	102,787	2
66,418	30,739	32.8	229	37	107,223	3
67,051	31,056	34.3	226	37	109,165	4
67,299	31,195	34.6	227	37	104,353	5
65,436	30,807	34.2	229	37	90,549	6
64,585	30,923	34.0	232	37	87,098	7
63,811	30,992	33.7	231	36	85,744	8
62,129	31,038	33.6	231	36	84,729	9
58,732	30,405	33.3	230	36	78,767	10
63,262	32,646	33.0	232	36	77,935	11
64,971	36,241	32.6	232	36	72,523	12
65,663	37,817	32.4	231	37	66,808	13
65,116	39,434	32.2	230	38	49,109	14
67,427	41,544	32.5	228	38	64,467	15
67,212	41,898	32.8	226	39	60,522	16
58,010	36,996	33.0	228	40	51,326	17
64,546	42,420	32.9	225	39	54,096	18
65,411	41,890	31.6	225	40	59,674	19
64,490	42,323	32.4	228	41	57,206	20
67,908	41,173	32.1	232	41	52,226	21
64,171	45,392		223	40		22
65,378	45,504		223	40		23
69,851	46,653		212	41		24
68,168	47,581		204	43		25
71,361	48,314		196	44		26
73,253	49,348		192	43		27
70,967	49,068		186	42		28
68,697	48,772		184	43		29
68,295	48,112		185	44		30
67,885	47,678		183	44		令和元
61,775	44,340		135	43		2
58,624	61,680		132	41		3
55,143	34,160		153	40		4

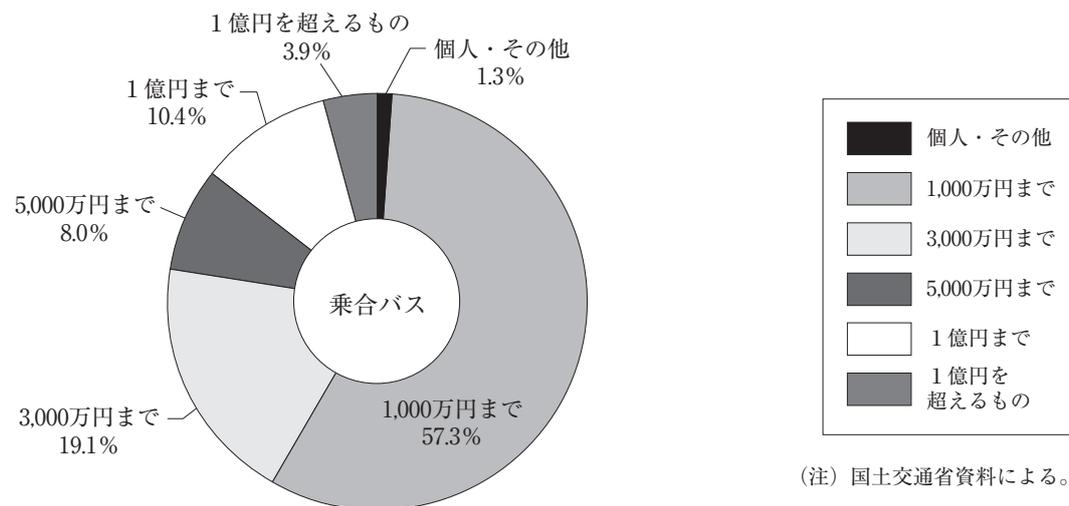
4. バス事業の経営規模＜令和3年度＞

資本金規模別事業者数

(R4年3月末現在)

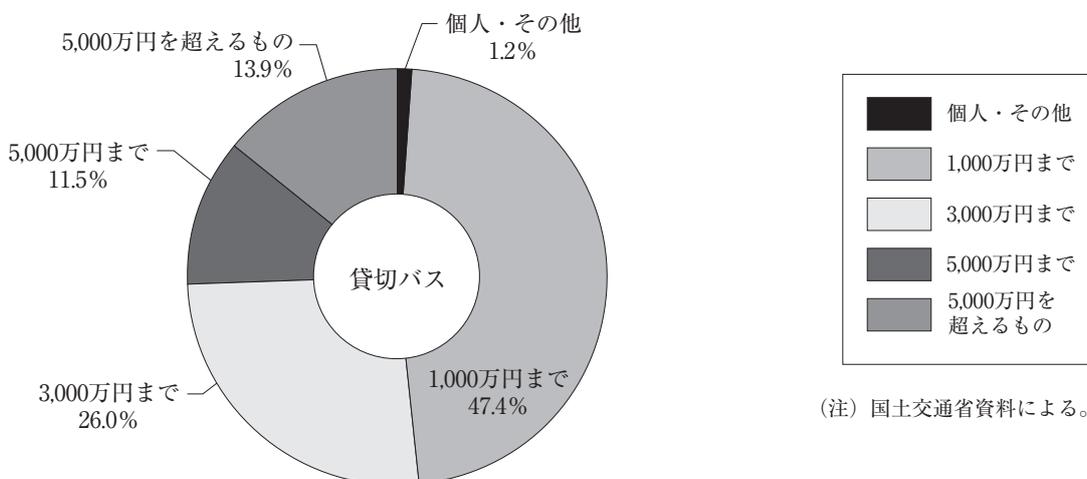
規模 業種	個人、 その他	1,000万 円まで	3,000万 円まで	5,000万 円まで	1億円 まで	1億円を 超えるもの	計	公 営	合 計
乗合バス	31	1,349	450	188	245	91	2,354	23	2,377

資本金別事業者数の構成比率



(R4年3月末現在)

規模 業種	個人、 その他	1,000万 円まで	3,000万 円まで	5,000万 円まで	5,000万円を 超えるもの	計	公 営	合 計
貸切バス	44	1,697	931	412	497	3,581	8	3,589

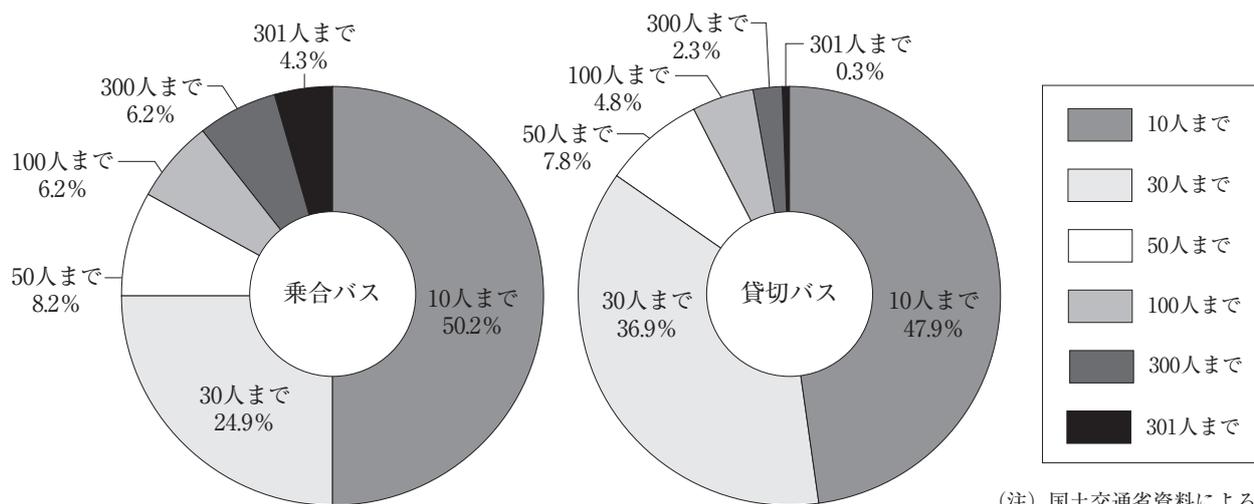


従業員数別事業者数

(R4年3月末現在)

業種	規模						合計
	10人まで	30人まで	50人まで	100人まで	300人まで	301人以上	
乗合バス	1,193	592	195	147	147	103	2,377
貸切バス	1,719	1,324	280	172	83	11	3,589

(図8) 従業員数別事業者数の構成比率



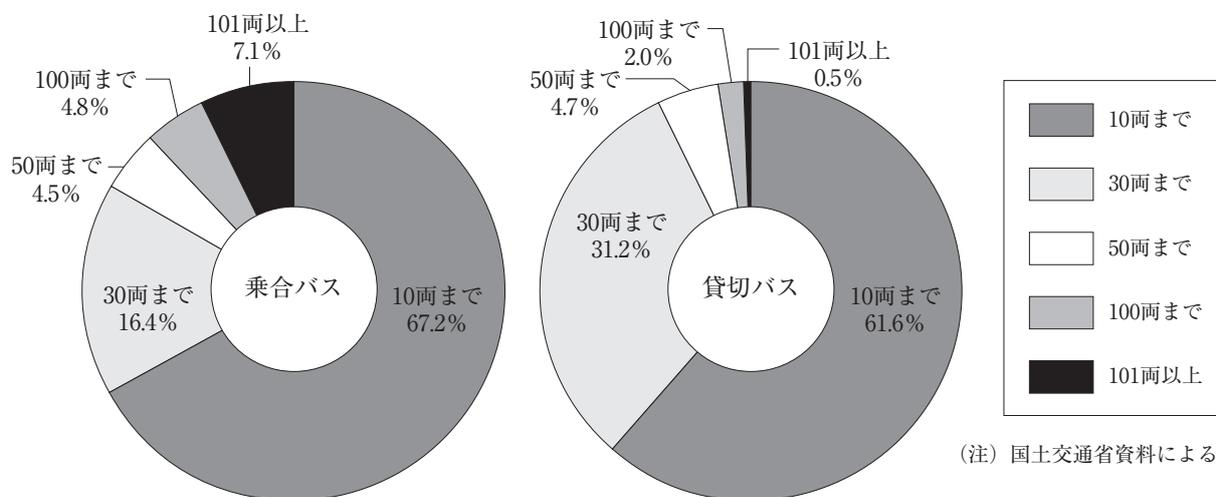
(注) 国土交通省資料による。

車両数規模別事業者数

(R4年3月末現在)

業種	規模					合計
	10両まで	30両まで	50両まで	100両まで	101両以上	
乗合バス	1,597	390	107	114	169	2,377
貸切バス	2,211	1,120	169	72	17	3,589

(図9) 車両数規模別事業者数の構成比率



(注) 国土交通省資料による。

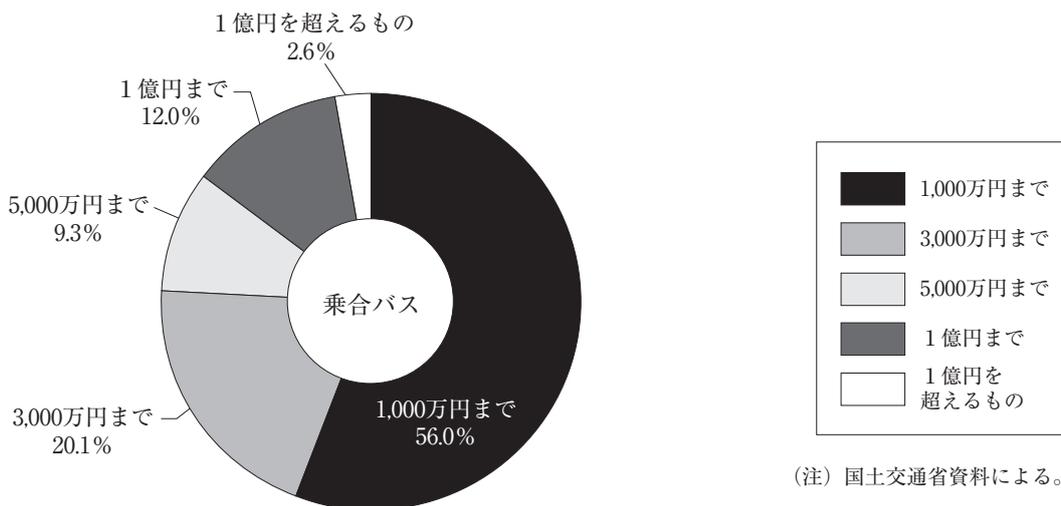
<令和4年度>

資本金規模別事業者数

(R5年3月末現在)

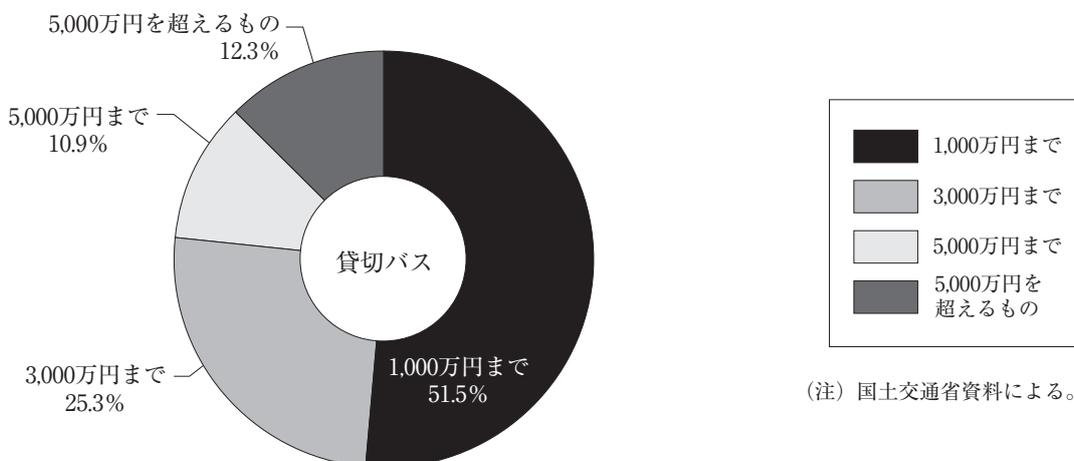
業種	規模 1,000万円まで	3,000万円まで	5,000万円まで	1億円まで	1億円を超えるもの	計	公 営	合 計
乗合バス	1,330	476	221	286	61	2,374	23	2,397

資本金別事業者数の構成比率



(R5年3月末現在)

業種	規模 1,000万円まで	3,000万円まで	5,000万円まで	5,000万円を超えるもの	計	公 営	合 計
貸切バス	1,823	897	386	437	3,543	13	3,556

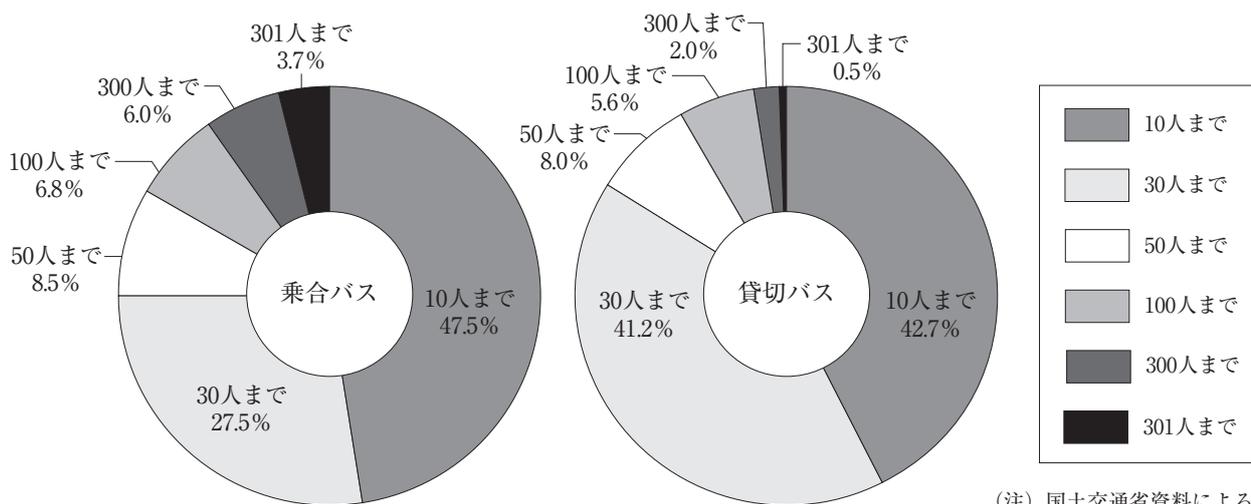


従業員数別事業者数

(R5年3月末現在)

業種	規模						合計
	10人まで	30人まで	50人まで	100人まで	300人まで	301人以上	
乗合バス	1,139	660	205	164	143	86	2,397
貸切バス	1,520	1,464	285	199	72	16	3,556

従業員数別事業者数の構成比率

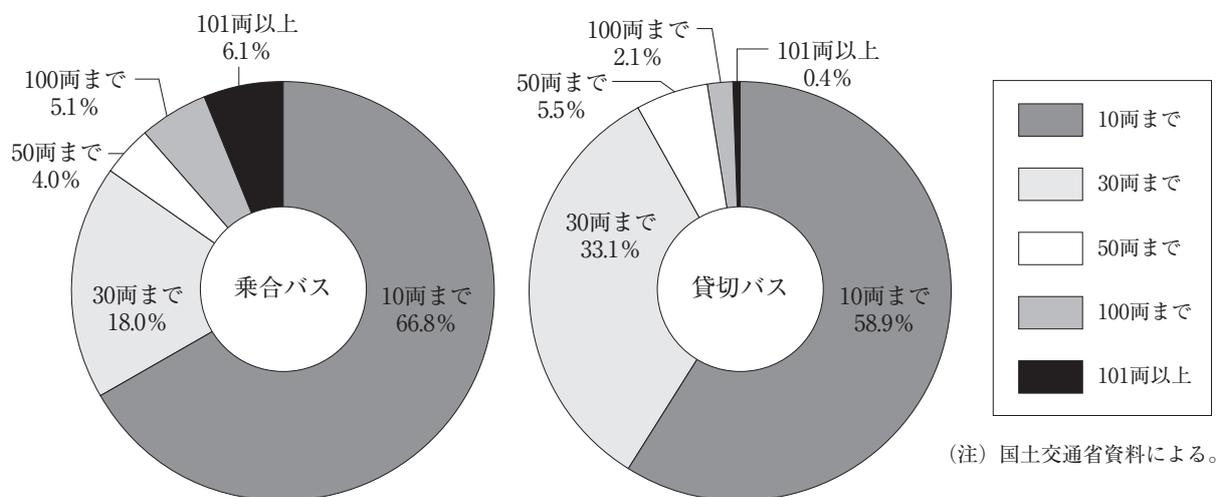


車両数規模別事業者数

(R5年3月末現在)

業種	規模					合計
	10両まで	30両まで	50両まで	100両まで	101両以上	
乗合バス	1,601	432	96	122	146	2,397
貸切バス	2,095	1,179	195	74	13	3,556

(図9) 車両数規模別事業者数の構成比率



5. 国内輸送の現状

国内輸送機関別旅客輸送人員の推移および分担率の推移

(単位：百万人)

年度	自動車						鉄道				旅客船		国内航空		計	
	乗合バス		貸切バス		ハイヤー タクシー		J R		民営		人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)
	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)	人員	分担率 (%)						
昭和25	1,376 (14.6)		12 (0.1)		73 (0.8)		3,001 (31.9)		4,961 (52.6)		(0.0)		(0.0)			9,423 (100.0)
30	3,461 (24.8)		73 (0.5)		562 (4.0)		3,849 (27.6)		5,932 (42.6)		74 (0.5)		(0.0)			13,951 (100.0)
35	6,044 (30.6)		134 (0.7)		1,205 (6.1)		5,124 (25.9)		7,166 (36.2)		101 (0.5)		1 (0.0)			19,775 (100.0)
40	9,862 (34.5)		167 (0.6)		2,627 (9.2)		6,722 (23.5)		9,076 (31.8)		119 (0.4)		5 (0.0)			28,578 (100.0)
45	10,074 (32.4)		181 (0.6)		4,288 (13.8)		6,534 (21.0)		9,850 (31.7)		137 (0.5)		15 (0.0)			31,079 (100.0)
46	9,947 (32.0)		171 (0.6)		4,251 (13.7)		6,659 (21.4)		9,836 (31.7)		178 (0.6)		16 (0.0)			31,064 (100.0)
47	9,942 (32.0)		184 (0.6)		3,919 (12.6)		6,724 (21.7)		10,061 (32.4)		188 (0.7)		19 (0.0)			31,037 (100.0)
48	9,607 (31.2)		178 (0.6)		3,737 (12.2)		6,871 (22.3)		10,185 (33.1)		171 (0.6)		24 (0.0)			30,773 (100.0)
49	9,506 (31.0)		172 (0.6)		3,222 (10.5)		7,113 (23.2)		10,476 (34.2)		178 (0.6)		25 (0.0)			30,692 (100.0)
50	9,119 (30.1)		175 (0.6)		3,220 (10.6)		7,048 (23.3)		10,540 (34.8)		170 (0.5)		25 (0.1)			30,297 (100.0)
51	8,773 (29.3)		176 (0.6)		3,269 (10.8)		7,180 (24.0)		10,402 (34.7)		164 (0.5)		28 (0.1)			29,992 (100.0)
52	8,589 (28.7)		182 (0.6)		3,249 (10.8)		7,068 (23.6)		10,699 (35.7)		162 (0.5)		33 (0.1)			29,882 (100.0)
53	8,308 (27.9)		187 (0.6)		3,373 (11.3)		6,997 (23.5)		10,763 (36.1)		162 (0.5)		37 (0.1)			29,927 (100.0)
54	8,176 (27.3)		203 (0.7)		3,515 (11.7)		6,931 (23.2)		10,907 (36.4)		166 (0.6)		41 (0.1)			29,939 (100.0)
55	8,097 (27.1)		204 (0.7)		3,427 (11.4)		6,825 (22.8)		11,180 (37.4)		160 (0.5)		40 (0.1)			29,932 (100.0)
56	7,903 (26.4)		209 (0.7)		3,408 (11.4)		6,793 (22.7)		11,425 (38.2)		161 (0.5)		42 (0.1)			29,940 (100.0)
57	7,654 (25.8)		207 (0.7)		3,323 (11.2)		6,742 (22.8)		11,527 (38.9)		156 (0.5)		40 (0.1)			29,648 (100.0)
58	7,432 (25.0)		210 (0.7)		3,315 (11.2)		6,797 (22.9)		11,741 (39.6)		153 (0.5)		41 (0.1)			29,689 (100.0)
59	7,179 (24.2)		217 (0.7)		3,284 (11.1)		6,884 (23.2)		11,868 (40.1)		155 (0.5)		45 (0.1)			29,633 (100.0)
60	6,998 (23.6)		232 (0.8)		3,257 (11.0)		6,941 (23.4)		12,048 (40.6)		154 (0.5)		44 (0.1)			29,674 (100.0)
61	6,848 (22.9)		220 (0.7)		3,267 (10.9)		7,104 (23.7)		12,310 (41.1)		154 (0.5)		46 (0.2)			29,949 (100.0)
62	6,699 (22.0)		225 (0.7)		3,342 (11.0)		7,356 (24.2)		12,616 (41.4)		165 (0.5)		50 (0.2)			30,453 (100.0)
63	6,629 (21.3)		237 (0.7)		3,326 (10.7)		7,761 (24.9)		12,981 (41.7)		157 (0.5)		53 (0.2)			31,144 (100.0)
平成元	6,552 (20.8)		246 (0.8)		3,301 (10.4)		7,980 (25.3)		13,231 (42.0)		160 (0.5)		60 (0.2)			31,530 (100.0)
2	6,500 (20.2)		256 (0.8)		3,223 (10.0)		8,358 (26.0)		13,581 (42.3)		163 (0.5)		65 (0.2)			32,146 (100.0)
3	6,496 (19.9)		253 (0.8)		3,177 (9.7)		8,676 (26.5)		13,884 (42.4)		162 (0.5)		69 (0.2)			32,717 (100.0)
4	6,358 (19.5)		249 (0.8)		3,041 (9.3)		8,818 (27.1)		13,876 (42.6)		158 (0.5)		70 (0.2)			32,570 (100.0)
5	6,196 (19.2)		248 (0.8)		2,922 (9.0)		8,906 (27.5)		13,853 (42.8)		157 (0.5)		70 (0.2)			32,352 (100.0)
6	5,939 (18.6)		248 (0.8)		2,822 (8.9)		8,884 (27.9)		13,714 (43.1)		151 (0.5)		75 (0.2)			31,833 (100.0)
7	5,756 (18.2)		249 (0.8)		2,758 (8.7)		8,982 (28.4)		13,648 (43.2)		149 (0.5)		78 (0.2)			31,620 (100.0)
8	5,600 (17.8)		248 (0.8)		2,684 (8.5)		8,997 (28.7)		13,596 (43.4)		148 (0.5)		82 (0.3)			31,355 (100.0)
9	5,400 (17.6)		247 (0.8)		2,615 (8.5)		8,859 (28.9)		13,339 (43.4)		145 (0.5)		86 (0.3)			30,691 (100.0)
10	5,172 (17.2)		248 (0.8)		2,515 (8.3)		8,764 (29.1)		13,249 (43.9)		128 (0.4)		88 (0.3)			30,164 (100.0)
11	4,937 (16.7)		252 (0.8)		2,466 (8.3)		8,718 (29.4)		13,033 (44.0)		120 (0.4)		91 (0.3)			29,617 (100.0)
12	4,803 (16.4)		255 (0.9)		2,433 (8.3)		8,671 (29.5)		12,976 (44.2)		110 (0.4)		93 (0.3)			29,341 (100.0)
13	4,633 (15.9)		261 (0.9)		2,344 (8.0)		8,650 (29.7)		13,070 (44.8)		111 (0.4)		95 (0.3)			29,165 (100.0)
14	4,503 (15.6)		272 (0.9)		2,366 (8.2)		8,585 (29.7)		12,976 (44.9)		109 (0.4)		97 (0.3)			28,908 (100.0)
15	4,448 (15.3)		278 (0.9)		2,352 (8.1)		8,642 (29.8)		13,116 (45.2)		107 (0.4)		95 (0.3)			29,038 (100.0)
16	4,335 (15.1)		291 (1.0)		2,244 (7.8)		8,618 (30.0)		13,068 (45.4)		101 (0.4)		94 (0.3)			28,751 (100.0)
17	4,244 (14.7)		302 (1.0)		2,217 (7.7)		8,683 (30.0)		13,271 (45.9)		103 (0.4)		94 (0.3)			28,914 (100.0)
18	4,241 (14.5)		296 (1.0)		2,209 (7.6)		8,778 (30.1)		13,465 (46.2)		99 (0.3)		97 (0.3)			29,185 (100.0)
19	4,264 (14.3)		296 (1.0)		2,137 (7.2)		8,988 (30.2)		13,853 (46.6)		100 (0.3)		95 (0.3)			29,733 (100.0)
20	4,303 (14.4)		303 (1.0)		2,025 (6.8)		8,984 (30.2)		13,992 (47.0)		99 (0.3)		91 (0.3)			29,797 (100.0)
21	4,178 (14.2)		299 (1.0)		1,948 (6.6)		8,841 (30.1)		13,883 (47.3)		93 (0.3)		84 (0.3)			29,326 (100.0)
22	4,158 (14.3)		300 (1.0)		1,783 (6.1)		8,818 (30.3)		13,851 (47.6)		85 (0.3)		82 (0.3)			29,077 (100.0)
23	4,118 (14.1)		296 (1.0)		1,660 (5.7)		8,837 (30.2)		13,795 (47.1)		84 (0.3)		79 (0.3)			28,869 (100.0)
24	4,125 (14.1)		312 (1.0)		1,640 (5.7)		8,963 (30.6)		14,070 (48.0)		87 (0.3)		86 (0.3)			29,292 (100.0)
25	4,176 (13.9)		329 (1.1)		1,648 (5.5)		9,147 (30.6)		14,459 (48.3)		92 (0.3)		93 (0.3)			29,940 (100.0)
26	4,175 (14.0)		325 (1.1)		1,557 (5.2)		9,088 (30.5)		14,512 (48.6)		86 (0.3)		95 (0.3)			29,838 (100.0)
27	4,270 (14.0)		295 (1.0)		1,466 (4.8)		9,308 (30.5)		14,982 (49.1)		88 (0.3)		96 (0.3)			30,505 (100.0)
28	4,289 (13.9)		294 (1.0)		1,452 (4.7)		9,392 (30.5)		15,206 (49.3)		87 (0.3)		98 (0.3)			30,818 (100.0)
29	4,342 (13.9)		297 (1.0)		1,445 (4.6)		9,488 (30.4)		15,485 (49.5)		88 (0.3)		102 (0.3)			31,248 (100.0)
30	4,348 (13.8)		298 (0.9)		1,391 (4.4)		9,556 (30.3)		15,714 (49.9)		88 (0.3)		104 (0.3)			31,498 (100.0)
令和元	4,258 (13.7)		275 (0.9)		1,268 (4.1)		9,503 (30.5)		15,687 (50.3)		80 (0.3)		102 (0.3)			31,172 (100.0)
2	3,121 (14.3)		141 (0.6)		738 (3.4)		6,707 (30.8)		10,963 (50.4)		45 (0.2)		34 (0.2)			21,749 (100.0)
3	3,309 (14.3)		158 (0.7)		802 (3.5)		7,061 (30.5)		11,744 (50.1)		49 (0.2)		50 (0.2)			23,173 (100.0)
4	3,618 (14.0)		198 (0.8)		968 (3.7)		7,885 (30.3)		13,169 (50.7)		63 (0.2)		91 (0.4)			25,992 (100.0)

※平成22年度及び23年度のハイヤータクシーの数値には、東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の23年3月、4月の数値を含まない。

(注) 国土交通省資料による。

国内輸送機関別旅客輸送人キロの推移および分担率の推移

(単位：億人キロ)

年度	自動車						鉄道				旅客船		国内航空		計	
	乗合バス		貸切バス		ハイヤー タクシー		J R		民営		人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)
	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)	人キロ	分担率 (%)						
昭和30	187	(11.4)	44	(2.7)	25	(1.5)	912	(55.7)	449	(27.4)	20	(1.2)	2	(0.1)	1,639	(100.0)
35	314	(13.3)	111	(4.7)	52	(2.2)	1,240	(52.6)	604	(25.7)	27	(1.2)	7	(0.3)	2,355	(100.0)
40	533	(15.4)	199	(5.8)	113	(3.3)	1,740	(50.3)	814	(23.5)	31	(0.9)	29	(0.8)	3,459	(100.0)
45	524	(13.0)	295	(7.3)	193	(4.8)	1,897	(46.9)	991	(24.5)	48	(1.2)	94	(2.3)	4,042	(100.0)
46	517	(12.8)	290	(7.2)	191	(4.7)	1,903	(47.0)	997	(24.6)	50	(1.2)	103	(2.5)	4,051	(100.0)
47	547	(13.0)	290	(6.9)	188	(4.5)	1,978	(46.8)	1,025	(24.2)	67	(1.6)	127	(3.0)	4,222	(100.0)
48	490	(11.3)	293	(6.8)	187	(4.3)	2,081	(48.0)	1,048	(24.2)	74	(1.7)	160	(3.7)	4,333	(100.0)
49	494	(11.1)	330	(7.4)	158	(3.5)	2,156	(48.4)	1,085	(24.3)	78	(1.7)	160	(3.6)	4,461	(100.0)
50	475	(11.0)	326	(7.0)	156	(4.0)	2,153	(48.0)	1,085	(24.0)	69	(2.0)	191	(4.0)	4,455	(100.0)
51	421	(10.0)	296	(7.0)	154	(3.5)	2,107	(49.0)	1,088	(25.0)	67	(1.5)	201	(4.0)	4,334	(100.0)
52	412	(10.0)	308	(7.0)	149	(3.0)	1,997	(47.0)	1,126	(26.0)	65	(1.0)	236	(6.0)	4,293	(100.0)
53	415	(10.0)	321	(7.0)	159	(4.0)	1,958	(45.0)	1,153	(27.0)	64	(1.0)	269	(6.0)	4,339	(100.0)
54	409	(9.0)	322	(7.0)	165	(4.0)	1,947	(44.0)	1,178	(27.0)	64	(2.0)	302	(7.0)	4,387	(100.0)
55	413	(9.0)	324	(7.0)	161	(4.0)	1,931	(44.0)	1,214	(28.0)	61	(1.0)	297	(7.0)	4,400	(100.0)
56	403	(9.0)	334	(8.0)	164	(4.0)	1,921	(43.0)	1,241	(28.0)	60	(1.0)	310	(7.0)	4,433	(100.0)
57	383	(9.0)	335	(8.0)	153	(3.0)	1,908	(43.0)	1,256	(29.0)	59	(1.0)	301	(7.0)	4,395	(100.0)
58	364	(8.0)	341	(8.0)	157	(4.0)	1,929	(43.0)	1,285	(29.0)	57	(1.0)	306	(7.0)	4,439	(100.0)
59	351	(8.0)	356	(8.0)	156	(4.0)	1,942	(43.0)	1,302	(29.0)	58	(1.0)	335	(7.0)	4,500	(100.0)
60	338	(8.0)	370	(8.0)	158	(4.0)	1,972	(43.0)	1,326	(29.0)	57	(1.0)	335	(7.0)	4,556	(100.0)
61	329	(7.0)	363	(8.0)	157	(3.0)	1,983	(43.0)	1,365	(30.0)	57	(1.0)	353	(8.0)	4,607	(100.0)
62	314	(7.0)	387	(8.0)	161	(3.0)	2,047	(43.0)	1,400	(30.0)	59	(1.0)	385	(8.0)	4,753	(100.0)
63	319	(7.0)	414	(8.0)	161	(3.0)	2,176	(44.0)	1,442	(29.0)	57	(1.0)	411	(8.0)	4,980	(100.0)
平成元	330	(7.0)	420	(8.0)	159	(3.0)	2,227	(43.0)	1,462	(29.0)	60	(1.0)	471	(9.0)	5,129	(100.0)
2	337	(6.0)	436	(8.0)	156	(3.0)	2,377	(44.0)	1,498	(28.0)	63	(1.0)	516	(10.0)	5,383	(100.0)
3	347	(6.0)	422	(8.0)	161	(3.0)	2,470	(44.0)	1,531	(28.0)	62	(1.0)	553	(10.0)	5,546	(100.0)
4	345	(6.2)	430	(7.7)	156	(2.8)	2,496	(44.7)	1,527	(27.4)	61	(1.1)	567	(10.2)	5,582	(100.0)
5	331	(5.9)	431	(7.7)	152	(2.7)	2,500	(44.9)	1,527	(27.4)	61	(1.1)	571	(10.2)	5,573	(100.0)
6	319	(5.8)	429	(7.8)	144	(2.6)	2,444	(44.2)	1,520	(27.5)	60	(1.1)	613	(11.1)	5,529	(100.0)
7	306	(5.5)	433	(7.8)	138	(2.5)	2,490	(44.6)	1,511	(27.1)	55	(1.0)	650	(11.6)	5,583	(100.0)
8	293	(5.2)	430	(7.6)	133	(2.4)	2,517	(44.8)	1,504	(26.7)	56	(1.0)	690	(12.3)	5,623	(100.0)
9	283	(5.1)	428	(7.7)	128	(2.3)	2,477	(44.4)	1,473	(26.4)	54	(1.0)	732	(13.1)	5,575	(100.0)
10	281	(5.1)	425	(7.7)	123	(2.2)	2,428	(44.0)	1,461	(26.4)	46	(0.8)	760	(13.8)	5,524	(100.0)
11	266	(4.8)	428	(7.8)	121	(2.2)	2,408	(43.8)	1,443	(26.2)	45	(0.8)	793	(14.4)	5,504	(100.0)
12	270	(4.9)	426	(7.7)	121	(2.2)	2,407	(43.7)	1,438	(26.1)	43	(0.8)	797	(14.5)	5,502	(100.0)
13	268	(4.9)	427	(7.7)	118	(2.1)	2,411	(43.7)	1,443	(26.1)	40	(0.7)	815	(14.8)	5,521	(100.0)
14	275	(5.0)	429	(7.8)	119	(2.2)	2,392	(43.3)	1,430	(25.9)	39	(0.7)	839	(15.2)	5,525	(100.0)
15	277	(5.0)	434	(7.8)	120	(2.2)	2,412	(43.4)	1,438	(25.9)	40	(0.7)	833	(15.0)	5,554	(100.0)
16	274	(4.9)	442	(8.0)	116	(2.1)	2,420	(43.7)	1,432	(25.8)	39	(0.7)	818	(14.8)	5,541	(100.0)
17	277	(4.9)	451	(8.0)	115	(2.1)	2,460	(43.7)	1,452	(25.8)	40	(0.7)	832	(14.8)	5,627	(100.0)
18	281	(4.9)	445	(7.8)	115	(2.0)	2,490	(43.8)	1,469	(25.8)	38	(0.7)	857	(15.0)	5,695	(100.0)
19	286	(5.0)	434	(7.5)	111	(1.9)	2,552	(44.2)	1,503	(26.0)	38	(0.7)	843	(14.7)	5,767	(100.0)
20	299	(5.2)	434	(7.6)	106	(1.9)	2,536	(44.3)	1,510	(26.3)	35	(0.6)	809	(14.1)	5,729	(100.0)
21	287	(5.2)	425	(7.7)	102	(1.8)	2,442	(44.1)	1,497	(27.0)	31	(0.6)	752	(13.6)	5,536	(100.0)
22	286	(5.2)	413	(7.5)	79	(1.4)	2,446	(44.6)	1,489	(27.2)	30	(0.5)	737	(13.4)	5,480	(100.0)
23	293	(5.2)	374	(6.7)	72	(1.3)	2,469	(44.0)	1,481	(26.4)	30	(0.5)	712	(12.7)	5,431	(100.0)
24	298	(5.3)	387	(6.9)	72	(1.3)	2,538	(45.2)	1,506	(26.8)	31	(0.6)	779	(13.9)	5,611	(100.0)
25	307	(5.3)	368	(6.4)	70	(1.2)	2,600	(45.1)	1,544	(26.8)	33	(0.6)	841	(14.6)	5,763	(100.0)
26	314	(5.4)	343	(6.0)	69	(1.2)	2,601	(45.1)	1,539	(26.7)	29	(0.5)	868	(15.1)	5,764	(100.0)
27	332	(5.6)	318	(5.4)	65	(1.1)	2,694	(45.6)	1,581	(26.8)	31	(0.5)	882	(15.0)	5,762	(100.0)
28	336	(5.6)	301	(5.1)	64	(1.1)	2,720	(45.7)	1,598	(26.8)	33	(0.5)	906	(15.2)	5,958	(100.0)
29	343	(5.7)	293	(4.9)	63	(1.0)	2,751	(45.5)	1,622	(26.8)	32	(0.5)	944	(15.6)	6,048	(100.0)
30	352	(5.8)	289	(4.7)	60	(1.0)	2,777	(45.4)	1,639	(26.8)	34	(0.6)	962	(15.7)	6,113	(100.0)
令和元	287	(4.8)	271	(4.6)	55	(0.9)	2,719	(45.8)	1,631	(27.5)	31	(0.5)	945	(15.9)	5,939	(100.0)
2	182	(5.7)	44	(1.4)	30	(0.9)	1,521	(47.3)	1,111	(34.5)	15	(0.5)	315	(9.8)	3,219	(100.0)
3	217	(5.9)	52	(1.4)	32	(0.9)	1,702	(46.2)	1,197	(32.5)	18	(0.5)	467	(12.7)	3,685	(100.0)
4	298	(6.1)	103	(2.1)	41	(0.8)	2,175	(44.8)	1,353	(27.8)	26	(0.5)	864	(17.8)	4,860	(100.0)

(注) 国土交通省資料による。

6. 業態別保有自動車数の推移

年	合 計			バ ス									
	計	営業用	自家用	計	普 通 車			小 型 車					
					営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	
昭和31	1,502			35	33	2							
36	3,404	306	3,098	58	53	5	57	53	4	0.6	0.1	0.5	
41	8,123	504	7,619	105	77	28	84	76	8	21	1.4	20	
42	9,639	539	9,100	117	79	38	88	78	10	29	1.4	28	
43	11,680	582	11,098	123	81	42	93	80	13	30	1.4	29	
44	14,024	630	13,394	154	84	70	99	82	17	55	1.5	53	
45	16,528	671	15,857	176	85	91	104	83	21	72	1.5	70	
46	18,919	709	18,210	190	85	105	104	83	21	86	1.7	84	
47	21,162	742	20,420	197	84	113	100	82	18	97	1.7	95	
48	23,870	776	23,094	206	84	122	96	82	14	110	1.7	108	
49	25,963	826	25,137	213	85	128	97	83	14	116	1.9	114	
50	27,868	848	27,020	219	86	133	102	84	18	117	1.9	115	
51	29,134	864	28,270	220	87	133	106	85	21	114	2.0	112	
52	31,048	887	30,161	222	87	135	103	85	18	119	2	117	
53	32,964	910	32,054	224	87	137	104	85	19	120	2	118	
54	35,181	945	34,236	227	88	139	105	85	20	122	3	119	
55	37,333	980	36,353	228	87	141	105	84	21	123	3	120	
56	38,992	1,008	37,984	230	89	141	107	85	22	123	4	119	
57	40,833	1,029	39,804	229	89	140	107	85	22	122	4	118	
58	42,688	1,047	41,641	230	89	141	108	85	23	122	4	118	
59	44,559	1,078	43,481	229	90	139	108	85	23	121	5	116	
60	46,363	1,114	45,249	230	90	140	109	85	24	121	5	116	
61	48,241	1,150	47,091	230	90	140	109	85	24	121	5	116	
62	50,223	1,184	49,039	232	91	141	110	85	25	122	6	116	
63	52,544	1,236	51,308	233	91	142	110	85	25	123	6	117	
平成元	55,137	1,300	53,837	239	93	146	112	86	26	127	7	120	
2	57,994	1,355	56,639	242	94	148	114	87	27	128	7	121	
3	60,499	1,410	59,089	246	95	151	115	87	28	131	8	123	
4	62,712	1,455	61,257	247	95	152	116	87	29	131	8	123	
5	64,498	1,484	63,014	248	96	152	116	87	29	132	9	123	
6	66,278	1,499	64,779	246	96	150	116	87	29	130	9	121	
7	68,104	1,545	66,559	245	96	149	115	86	29	130	10	120	
8	70,106	1,589	68,517	243	95	148	114	85	29	129	10	119	
9	71,776	1,632	70,144	242	95	147	113	84	29	129	11	118	
10	72,857	1,660	71,197	241	96	145	113	84	29	128	12	116	
11	73,688	1,661	72,027	237	96	141	111	83	28	126	13	113	
12	74,583	1,673	72,910	235	96	139	110	82	28	125	14	111	
13	75,524	1,698	73,826	236	99	137	110	83	27	126	16	110	
14	76,271	1,707	74,564	234	100	134	110	83	27	124	17	107	
15	76,893	1,712	75,181	233	102	131	110	84	26	123	18	105	
16	77,390	1,725	75,665	233	103	130	112	85	27	121	18	103	
17	78,279	1,757	76,522	232	105	127	110	85	25	122	20	102	
18	78,992	1,778	77,214	232	106	126	110	85	25	122	21	101	
19	79,236	1,791	77,445	231	107	124	110	86	24	121	21	100	
20	79,081	1,796	77,285	231	108	123	110	86	24	121	22	99	
21	78,801	1,768	77,033	230	108	122	110	86	24	120	22	98	
22	78,694	1,735	76,959	228	108	120	108	85	23	120	23	97	
23	78,661	1,954	76,708	227	108	119	108	85	23	119	23	96	
24	79,113	1,950	77,165	226	108	118	108	85	22	119	23	95	
25	79,625	1,946	77,680	226	109	117	108	85	22	119	24	95	
26	80,273	1,957	78,315	226	110	116	108	86	22	118	24	94	
27	80,670	1,729	78,705	227	111	116	109	87	22	119	24	95	
28	80,901	1,984	78,917	231	114	117	111	89	22	120	25	95	
29	81,260	2,011	79,249	234	116	118	113	91	22	121	25	96	
30	81,554	2,041	79,513	234	116	117	113	91	21	121	25	96	
31	81,777	2,077	79,700	233	116	117	113	91	21	120	24	96	
令和2	81,850	2,100	79,746	231	115	116	112	91	21	119	24	95	
3	82,078	2,123	79,955	222	110	112	108	88	20	114	23	92	
4	82,175	2,133	80,042	216	108	109	105	86	20	111	22	89	
5	82,452	2,144	80,308	212	106	106	104	85	19	108	22	87	
対前年度比	100.3	100.5	100.3	98.1	98.1	97.2	99.0	98.8	95.0	97.3	100.0	97.8	

- (注) 1. 上記数字は3月末現在である。
2. 「その他」は特殊用途車・大型特殊車である。
3. 千台未満は四捨五入した。よって合計と一致しない。
4. 「軽二輪」については、統計上、営業用・自家用の区別をしていないため、便宜上「自家用」区分としている。
5. 国土交通省資料による。

(単位：千台)

乗用車			トラック			その他			小型二輪車			軽自動車		
計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用
440	76	364	1,316	166	1,150	80	11	69	50	-	50	1,460	-	1,460
1,878	151	1,727	2,870	255	2,615	164	21	143	48	-	48	3,058	-	3,058
2,475	162	2,313	3,407	274	3,133	189	24	165	55	-	55	3,396	-	3,396
3,274	175	3,099	4,057	298	3,756	224	28	196	64	-	64	3,938	-	3,938
4,291	190	4,101	4,672	323	4,349	263	33	230	77	-	77	4,567	-	4,567
5,512	206	5,306	5,126	343	4,783	306	37	269	110	-	110	5,298	-	5,298
6,777	218	6,559	5,460	365	5,095	352	41	311	172	-	172	5,968	-	5,968
8,173	226	7,947	5,792	386	5,406	344	46	398	220	-	220	6,436	-	6,436
9,965	227	9,738	6,263	414	5,849	461	51	410	238	-	238	6,737	-	6,737
11,598	233	11,365	6,721	447	6,274	515	61	454	262	-	262	6,654	-	6,654
13,207	238	12,969	7,055	461	6,594	557	63	494	277	-	277	6,553	-	6,553
14,822	243	14,579	7,371	469	6,902	596	64	532	257	-	257	5,867	-	5,867
16,206	245	15,961	7,758	488	7,270	631	67	564	277	-	277	5,954	-	5,954
17,569	246	17,323	8,023	506	7,517	671	71	600	292	-	292	6,185	-	6,185
19,186	248	18,938	8,388	533	7,855	720	76	644	328	-	328	6,332	-	6,332
20,559	249	20,310	8,647	564	8,083	766	80	686	384	-	384	6,749	-	6,749
21,543	250	21,293	8,683	586	8,097	794	83	711	445	-	445	7,297	-	7,297
22,515	251	22,264	8,655	603	8,052	823	86	737	522	-	522	8,089	-	8,089
23,389	251	23,138	8,564	618	7,946	852	89	763	617	-	617	9,036	-	9,036
24,283	252	24,031	8,462	643	7,819	880	93	787	700	-	700	10,005	-	10,005
25,027	252	24,775	8,318	617	7,701	976	155	821	776	-	776	11,036	-	11,036
25,847	252	25,595	8,306	704	7,602	944	104	840	851	-	851	12,062	-	12,062
26,688	253	26,435	8,203	669	7,534	1,055	171	884	912	-	912	13,133	-	13,133
27,825	255	27,570	8,281	706	7,575	1,008	184	824	974	-	974	14,223	-	14,223
28,976	256	28,720	8,473	752	7,721	1,174	199	975	1,016	-	1,016	15,259	-	15,259
30,882	257	30,625	8,613	790	7,823	1,237	214	1,023	1,045	-	1,045	15,975	-	15,975
32,437	260	32,177	8,746	826	7,920	1,302	229	1,073	1,000	-	1,000	16,768	-	16,768
33,950	260	33,690	8,826	857	7,969	1,367	243	1,124	1,022	-	1,022	17,300	-	17,300
35,234	260	34,974	8,822	874	7,948	1,418	254	1,164	1,070	-	1,070	17,706	-	17,706
36,509	259	36,250	8,778	881	7,897	1,469	263	1,206	1,128	-	1,128	18,148	-	18,148
37,755	257	37,498	8,768	909	7,859	1,541	283	1,258	1,177	-	1,177	18,618	-	18,618
39,103	256	38,847	8,736	935	7,801	1,645	303	1,342	1,209	-	1,209	19,170	-	19,170
40,476	256	40,220	8,694	962	7,732	1,555	319	1,236	1,225	-	1,225	19,584	-	19,584
41,283	258	41,025	8,564	975	7,589	1,650	331	1,319	1,243	-	1,243	19,876	-	19,876
41,783	258	41,525	8,347	968	7,379	1,754	339	1,415	1,269	-	1,269	20,298	-	20,298
42,056	257	41,799	8,134	969	7,165	1,838	350	1,488	1,288	-	1,288	21,030	-	21,030
42,365	256	42,109	8,106	1,105	7,001	1,754	238	1,516	1,308	-	1,308	21,755	-	21,755
42,528	259	42,269	7,907	1,102	6,805	1,754	245	1,509	1,334	-	1,334	22,513	-	22,513
42,655	263	42,392	7,666	1,095	6,571	1,720	251	1,469	1,352	-	1,352	23,266	-	23,266
42,624	267	42,357	7,414	1,097	6,317	1,674	258	1,416	1,370	-	1,370	24,075	-	24,075
42,776	271	42,505	7,280	1,115	6,165	1,643	266	1,377	1,397	-	1,397	24,950	-	24,950
42,747	273	42,474	7,160	1,126	6,034	1,618	273	1,345	1,428	-	1,428	25,807	-	25,807
42,230	274	41,956	7,014	1,132	5,882	1,600	278	1,322	1,453	-	1,453	26,708	-	26,708
41,469	274	41,195	6,884	1,135	5,749	1,578	279	1,299	1,479	-	1,479	27,440	-	27,440
40,799	271	40,528	6,568	1,111	5,457	1,528	278	1,250	1,505	-	1,505	28,171	-	28,171
40,420	265	40,155	6,363	1,083	5,280	1,512	279	1,233	1,524	-	1,524	28,647	-	28,648
40,135	250	39,885	6,215	1,076	5,139	1,646	296	1,350	1,535	1	1,534	29,050	237	28,813
40,143	244	39,899	6,136	1,074	5,062	1,495	284	1,211	1,543	1	1,542	29,569	238	29,331
40,009	241	39,768	6,068	1,073	4,995	1,502	288	1,214	1,566	1	1,566	30,254	233	30,020
39,821	239	39,582	6,041	1,080	4,961	1,514	292	1,222	1,595	1	1,595	31,075	235	30,840
39,491	237	39,255	6,029	1,086	4,943	1,525	295	1,230	1,611	1	1,610	31,786	236	31,551
39,354	234	39,120	6,019	1,097	4,922	1,540	300	1,240	1,628	1	1,628	32,128	238	31,890
39,492	232	39,260	6,030	1,113	4,917	1,560	306	1,254	1,642	1	1,641	32,303	243	32,060
39,534	227	39,306	6,038	1,129	4,908	1,577	311	1,266	1,658	1	1,657	32,515	257	32,258
39,446	224	39,222	6,063	1,148	4,916	1,591	314	1,276	1,680	1	1,680	32,764	274	32,489
39,280	221	39,060	6,088	1,166	4,923	1,606	317	1,289	1,705	1	1,704	32,940	286	32,654
39,182	211	38,971	6,112	1,172	4,940	1,620	320	1,301	1,748	1	1,747	33,194	309	32,885
39,017	205	38,812	6,129	1,175	4,953	1,634	321	1,312	1,812	1	1,811	33,367	322	33,045
38,882	202	38,680	6,152	1,173	4,978	1,648	322	1,326	1,873	1	1,872	33,685	339	33,346
99.7	80.8	99.7	100.4	99.8	100.5	100.9	100.3	101.1	103.4	-	103.4	100.9	105.3	101.0

7. 高速バスの運行状況

年	事業者数	運行系統数 (延)	運行回数 (1日)	輸送人員 (年間)		高速自動車国道 供 用 キ ロ
				全乗合	高速バス	
	社	本	回	百万人	千人	km
昭和41	5	8	101	9,862	3,846	189.7
51	23	56	453	9,119	11,216	1,888.3
60	51	199	1,516	7,179	29,155	3,554.8
61	57	249	1,866	6,998	32,538	3,720.9
62	60	262	1,961	6,848	34,325	3,909.8
63	78	313	2,253	6,699	40,165	4,279.6
平成元	95	478	2,444	6,629	43,952	4,406.1
2	117	772	2,952	6,552	50,585	4,660.5
3	129	957	3,501	6,500	55,884	4,869.4
4	137	1,093	3,670	6,496	57,213	5,054.9
5	138	1,128	3,668	6,358	55,210	5,404.4
6	141	1,243	3,491	6,196	51,991	5,574.3
7	144	1,307	4,176	5,939	54,474	5,677.1
8	147	1,388	4,462	5,756	55,006	5,929.6
9	143	1,420	4,597	5,600	57,690	6,114.3
10	153	1,483	4,827	5,400	59,705	6,385.3
11	153	1,589	5,506	5,172	66,691	6,531.3
12	154	1,532	5,207	4,937	66,604	6,615.2
13	158	1,617	5,569	4,803	69,687	6,860.8
14	169	1,638	6,018	4,633	76,955	6,959.6
15	165	1,530	5,744	4,503	85,596	7,187.4
16	177	1,592	5,953	4,448	83,464	7,333.5
17	187	1,730	6,293	4,335	84,355	7,363.4
18	200	2,010	6,521	4,244	79,048	7,389.1
19	270	3,077	8,698	4,241	99,197	7,421.6
20	281	3,451	9,453	4,264	101,351	7,553.7
21	295	4,049	10,431	4,304	109,920	7,640.8
22	299	4,263	11,405	4,178	105,820	7,788.9
23	310	4,722	12,454	4,158	103,853	7,894.6
24	313	4,818	12,666	4,118	103,737	8,021.3
25	311	4,778	12,251	4,125	108,615	8,334.5
26	365	5,229	14,223	4,176	109,862	8,410.7
27	365	4,996	15,756	4,175	115,703	8,427.7
28	387	5,247	15,882	4,175	115,740	8,652.2
29	400	5,121	14,012	4,270	104,581	8,795.2
30	369	5,103	13,919	4,342	103,503	8,922.9
令和元	371	5,132	13,935	4,348	104,091	9,021.0
2	359	5,113	13,257	4,258	97,353	9,050.3

- (注) 1. 上記数字は、3月末現在である。ただし、61年度以前の実績は、輸送人員(年間)及び高速自動車国道供用キロを除き、6月1日現在のものである。
2. 平成18年までは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道・都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速バスとした。平成20年からは、1系統距離が50km以上のものを高速バスとした。(平成19年の数値については、一部補正した。)
3. 運行系統数は各事業者の運行系統数の合計で、共同運行事業者については重複計上されている。
4. 国土交通省資料による。

※ なお、本データの公表は令和2年までとなります。

Ⅱ. バス事業

1. 乗合バス事業

(1) 令和4年度乗合バス事業の収支状況

【全事業者の概況】

- 収 入：収入については、前年度と比較して7.8%の増。
- 支 出：支出については、前年度と比較して同程度で推移。
- 経常収支率：前年度から6.3ポイント回復して87.3%。黒字事業者は34者〔28者〕で、調査対象事業者全体の14.9%〔12.9%〕。

(調査対象事業者は、保有車両数30両以上の228者〔217者〕)

(注) 調査対象事業者数は、運賃ブロック毎の事業者数の合計の値であり、〔 〕内の事業者数については、2以上の運賃ブロックにまたがる事業者の重複分を除いた値。2以上の運賃ブロックにまたがる事業者について、ブロック毎で黒字・赤字が異なる場合、本店所在地のブロックの経常収支率により計上。

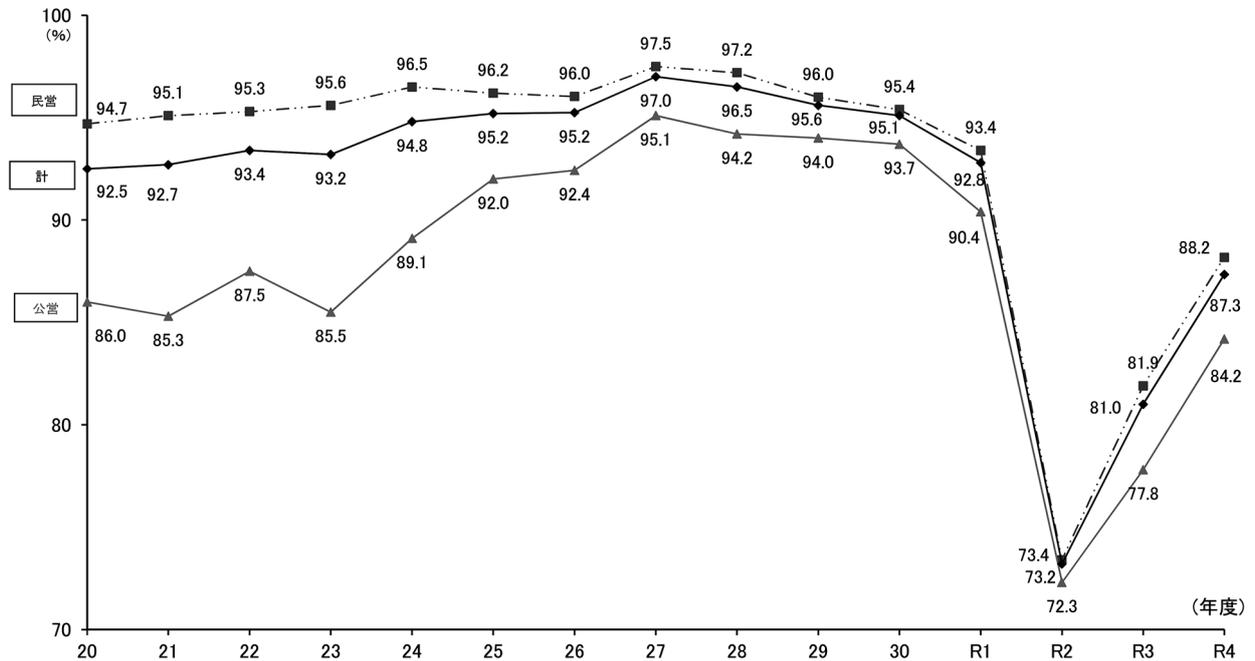
なお、黒字事業者1者については、複数ブロックを合算した収支は赤字。

※ 大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

※国土交通省 資料

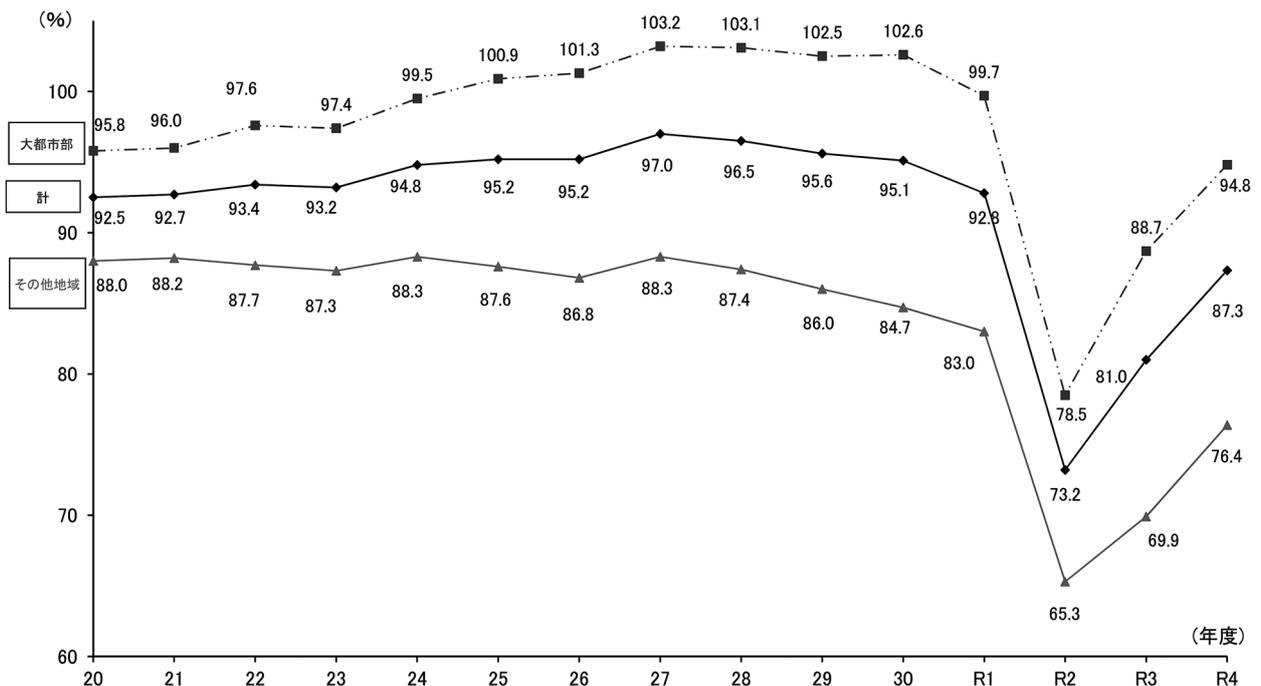
年度別経常収支率の推移（民营・公営）

※保有車両30両以上の事業者を対象



年度別経常収支率の推移（三大都市圏・その他地域）

※保有車両30両以上の事業者を対象



収支状況の推移（民営・公営）

（単位：億円）

年度	民営・公営の別	収入	支出	損益	経常収支率（%）	事業者数		
						黒字	赤字	計
H30	民営	5,914	6,198	△ 284	95.4	68 (61)	155 (154)	223 (215)
	公営	1,442	1,539	△ 97	93.7	1 (1)	16 (16)	17 (17)
	計	7,356	7,737	△ 381	95.1	69 (62)	171 (170)	240 (232)
R1	民営	5,818	6,228	△ 410	93.4	65 (58)	154 (153)	219 (211)
	公営	1,422	1,574	△ 152	90.4	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	7,240	7,802	△ 561	92.8	65 (58)	170 (169)	235 (227)
R2	民営	4,307	5,870	△ 1,562	73.4	1 (1)	215 (206)	216 (207)
	公営	1,124	1,553	△ 430	72.3	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	5,431	7,423	△ 1,992	73.2	1 (1)	231 (222)	232 (223)
R3	民営	4,670	5,700	△ 1,030	81.9	19 (13)	193 (189)	212 (202)
	公営	1,195	1,537	△ 342	77.8	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	5,865	7,236	△ 1,371	81.0	19 (13)	209 (205)	228 (218)
R4	民営	5,033	5,709	△ 676	88.2	34 (28)	178 (173)	212 (201)
	公営	1,287	1,528	△ 242	84.2	0 (0)	16 (16)	16 (16)
	計	6,320	7,237	△ 917	87.3	34 (28)	194 (189)	228 (217)

（注）1. 高速バス及び定期観光バスを除く。

2. () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

（注）国土交通省資料による。

収支状況の推移（大都市部及びその他地域）

（単位：億円）

年度	地域の別	収入	支出	損益	経常収支率（%）	事業者数		
						黒字	赤字	計
H30	大都市部	4,615	4,499	116	102.6	51 (44)	28 (27)	79 (71)
	その他地域	2,742	3,238	△ 496	84.7	18 (18)	143 (143)	161 (161)
	計	7,356	7,737	△ 380	95.1	69 (62)	171 (170)	240 (232)
R1	大都市部	4,564	4,577	△ 14	99.7	47 (40)	30 (29)	77 (69)
	その他地域	2,677	3,225	△ 548	83.0	18 (18)	140 (140)	158 (158)
	計	7,240	7,802	△ 561	92.8	65 (58)	170 (169)	235 (227)
R2	大都市部	3,454	4,398	△ 944	78.5	1 (1)	75 (66)	76 (67)
	その他地域	1,977	3,025	△ 1,048	65.3	0 (0)	156 (156)	156 (156)
	計	5,431	7,423	△ 1,992	73.2	1 (1)	231 (222)	232 (223)
R3	大都市部	3,809	4,296	△ 487	88.7	17 (11)	58 (54)	75 (65)
	その他地域	2,056	2,940	△ 884	69.9	2 (2)	151 (151)	153 (153)
	計	5,865	7,236	△ 1,371	81.0	19 (13)	209 (205)	228 (218)
R4	大都市部	4,079	4,302	△ 223	94.8	28 (22)	48 (43)	76 (65)
	その他地域	2,242	2,936	△ 694	76.4	6 (6)	146 (146)	152 (152)
	計	6,320	7,237	△ 917	87.3	34 (28)	194 (189)	228 (217)

（注）1. 高速バス及び定期観光バスを除く。

2. () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

3. 大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

（注）国土交通省資料による。

人件費及び諸経費の原価に占める割合の推移

(単位：%)

年度	費目	原価に占める割合			原価に占める割合		
		民 営	公 営	計 (平均)	大都市部	その他地域	計 (平均)
H30	人件費	57.3	54.7	56.8	57.0	56.5	56.8
	燃料油脂費	9.1	6.6	8.6	7.5	10.1	8.6
	その他諸経費	33.6	38.6	34.6	35.4	33.4	34.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R1	人件費	57.6	54.3	56.9	57.2	56.5	56.9
	燃料油脂費	8.6	6.2	8.1	7.1	9.6	8.1
	その他諸経費	33.9	39.5	35.0	35.8	33.9	35.0
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R2	人件費	59.4	54.9	58.5	58.6	58.3	58.5
	燃料油脂費	7.0	5.1	6.6	5.8	7.8	6.6
	その他諸経費	33.6	40.1	34.9	35.6	34.0	34.9
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R3	人件費	58.9	53.8	57.9	58.2	57.3	57.9
	燃料油脂費	9.2	6.3	8.6	7.5	10.2	8.6
	その他諸経費	31.9	39.9	33.6	34.3	32.5	33.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R4	人件費	58.8	53.4	57.6	58.1	57.0	57.6
	燃料油脂費	9.5	7.2	9.0	7.9	10.6	9.0
	その他諸経費	31.7	39.4	33.3	34.0	32.4	33.3
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

実車走行キロ当たり収入・原価の推移

○民営・公営

(単位：円・銭)

項目	年 度	H30年度			R1年度			R2年度			R3年度			R4年度		
		民 営	公 営	計(平均)												
収入 原 価		421.49	660.78	453.70	422.96	661.17	455.17	339.18	538.20	367.28	379.66	591.72	409.56	422.03	654.08	454.89
		441.68	705.18	477.15	452.83	731.65	490.53	462.22	743.96	502.00	463.36	760.98	505.32	478.67	776.91	520.90
内 人 件 費 燃料油脂費 その他諸経費	人 件 費	253.17	385.95	271.04	260.62	397.01	279.06	274.55	408.25	293.43	273.08	409.70	292.34	281.28	414.85	300.19
	燃料油脂費	40.10	46.85	41.01	38.85	45.55	39.75	32.46	37.57	33.18	42.56	47.66	43.27	45.57	55.59	46.99
	その他諸経費	148.40	272.38	165.09	153.32	289.09	171.68	155.21	298.14	175.39	147.73	303.62	169.71	151.82	306.46	173.72

○大都市部・その他地域

(単位：円・銭)

項目	年 度	H30年度			R1年度			R2年度			R3年度			R4年度		
		大都市部	その他地域	計(平均)												
収入 原 価		605.79	318.93	453.70	604.11	320.46	455.19	481.70	259.55	367.28	548.32	278.83	409.56	601.50	315.13	454.89
		590.57	376.64	477.15	605.92	386.16	490.53	613.29	397.22	502.00	618.47	398.72	505.32	634.41	412.69	520.90
内 人 件 費 燃料油脂費 その他諸経費	人 件 費	336.85	212.73	271.04	346.33	218.21	279.06	359.31	231.40	293.43	360.23	228.37	292.34	368.47	235.10	300.19
	燃料油脂費	44.39	38.02	41.01	42.76	37.03	39.75	35.62	30.88	33.18	46.09	40.62	43.27	50.19	43.95	46.99
	その他諸経費	215.73	125.89	165.09	221.59	130.84	171.68	218.36	134.94	175.39	212.15	129.72	169.71	215.75	133.65	173.72

ブロック別収支状況

(単位：百万円)

ブロック別	収支別	事業者数			収入	支出	損益	経常収支率 (%)
		黒字	赤字	計				
北北海道	民営		9	9	5,030	8,493	△ 3,464	59.2
	公計				-	-	-	-
南北海道	民営		9	9	5,030	8,493	△ 3,464	59.2
	公計		5	5	24,175	29,624	△ 5,449	81.6
東北	民営		10	10	12,175	18,675	△ 6,499	65.2
	公計		2	2	6,915	11,999	△ 5,083	57.6
羽越	民営		12	12	19,091	30,673	△ 11,583	62.2
	公計		10	10	8,782	13,426	△ 4,645	65.4
長野	民営		10	10	8,782	13,426	△ 4,645	65.4
	公計		4	4	3,562	4,316	△ 754	82.5
北関東	民営		4	4	3,562	4,316	△ 754	82.5
	公計	1	6	7	11,508	14,022	△ 2,514	82.1
千葉	民営	1	6	7	11,508	14,022	△ 2,514	82.1
	公計	(7) 8	(11) 12	(18) 20	31,233	30,592	641	102.1
武蔵・相模	民営	(7) 8	(11) 12	(18) 20	31,233	30,592	641	102.1
	公計	(4) 6	(7) 10	(11) 16	97,072	101,394	△ 4,322	95.7
京浜	民営	(4) 6	(7) 10	(11) 16	97,072	101,394	△ 4,322	95.7
	公計	(7) 10	(3) 4	(10) 14	89,820	85,096	4,724	105.6
山梨・静岡	民営	(7) 10	(6) 7	(13) 17	154,861	154,852	9	100.0
	公計		10	10	16,046	19,704	△ 3,658	81.4
東海	民営		10	10	16,046	19,704	△ 3,658	81.4
	公計		8	8	18,502	24,100	△ 5,598	76.8
北陸	民営		1	1	17,944	25,018	△ 7,705	71.7
	公計	1	8	9	36,455	49,118	△ 12,673	74.2
北近畿	民営	1	8	9	8,516	10,024	△ 1,508	85.0
	公計	1	8	9	8,516	10,024	△ 1,508	85.0
南近畿	民営	2	11	13	15,789	19,784	△ 3,995	79.8
	公計	2	11	13	15,789	19,784	△ 3,995	79.8
京阪神	民営	2	1	3	9,096	10,599	△ 1,504	85.8
	公計	2	1	3	9,096	10,599	△ 1,504	85.8
山陰	民営	4	6	10	55,889	57,280	△ 1,391	97.6
	公計	4	4	4	32,360	36,941	△ 4,580	87.6
山陽	民営	4	10	14	88,250	94,221	△ 5,971	93.7
	公計		4	4	1,960	4,016	△ 2,055	48.8
四国	民営		1	1	560	993	△ 433	56.4
	公計		5	5	2,521	5,009	△ 2,488	50.3
北九州	民営		22	22	24,496	32,646	△ 8,149	75.0
	公計		1	1	482	813	△ 331	59.3
南九州	民営		23	23	24,978	33,459	△ 8,480	74.7
	公計		8	8	5,590	8,693	△ 3,103	64.3
沖縄	民営		8	8	5,590	8,693	△ 3,103	64.3
	公計		18	18	47,321	53,602	△ 6,281	88.3
全国	民営		3	3	3,778	5,507	△ 1,730	68.6
	公計		21	21	51,099	59,110	△ 8,011	86.4
全国計	民営		8	8	11,121	18,073	△ 6,952	61.5
	公計		1	1	1,592	1,809	△ 217	88.0
全国計	民営		9	9	12,713	19,883	△ 7,169	63.9
	公計		4	4	5,665	6,379	△ 1,074	84.1
全国計	民営		4	4	5,665	6,379	△ 1,074	84.1
	公計	(28) 34	(173) 178	(201) 212	503,347	570,897	△ 67,551	88.2
全国計	民営		16	16	128,673	152,837	△ 24,164	84.2
	公計	(28) 34	(189) 194	(217) 228	632,020	723,734	△ 91,714	87.3

(注) () 内の数は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

(注) 国土交通省資料による。

ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位：円・銭)

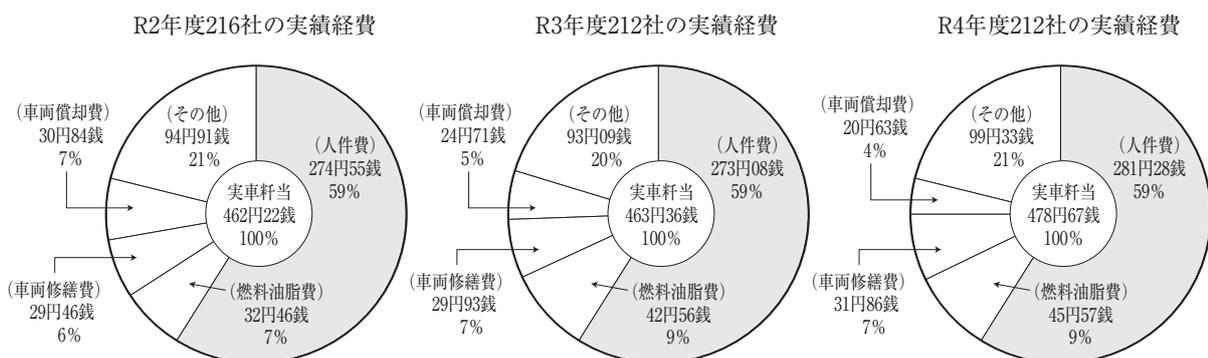
ブロック別	科目 民営公営 の別	収入			運 送 原 価						
		営業収入	営業外収入	合 計	人 件 費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利 子	諸 経 費	合 計
北 北 海 道	民 営	193.80	7.15	200.95	205.11	43.37	27.21	10.41	2.45	50.79	339.34
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	193.80	7.15	200.95	205.11	43.37	27.21	10.41	2.45	50.79	339.34
南 北 海 道	民 営	365.56	4.82	370.38	236.27	50.49	36.76	25.79	0.45	104.11	453.86
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	365.56	4.82	370.38	236.27	50.49	36.76	25.79	0.45	104.11	453.86
東 北	民 営	230.33	10.80	241.12	209.34	45.76	37.20	20.18	1.97	55.38	369.84
	公 営	425.92	5.23	431.16	298.51	60.98	59.91	51.11	0.55	277.02	748.09
	平均	277.48	9.45	286.93	230.84	49.43	42.68	27.64	1.63	108.82	461.03
羽 越	民 営	249.61	5.26	254.88	208.10	39.87	37.04	25.47	7.30	71.90	389.68
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	249.61	5.26	254.88	208.10	39.87	37.04	25.47	7.30	71.90	389.68
長 野	民 営	418.46	3.59	422.05	293.05	47.37	59.66	20.18	2.86	88.34	511.45
	公 営	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	418.46	3.59	422.05	293.05	47.37	59.66	20.18	2.86	88.34	511.45
北 関 東	民 営	274.96	4.36	279.32	212.49	38.48	24.70	13.33	0.95	50.40	340.35
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	274.96	4.36	279.32	212.49	38.48	24.70	13.33	0.95	50.40	340.35
千 葉	民 営	479.82	10.95	490.77	292.10	47.97	25.52	23.97	0.49	90.64	480.69
	公 営	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	479.82	10.95	490.77	292.10	47.97	25.52	23.97	0.49	90.64	480.69
武蔵・相模	民 営	555.05	3.69	558.74	333.35	46.78	27.28	25.14	0.74	150.33	583.62
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	555.05	3.69	558.74	333.35	46.78	27.28	25.14	0.74	150.33	583.62
京 浜	民 営	751.57	5.23	756.79	450.04	51.88	24.61	29.94	0.74	159.78	716.99
	公 営	868.37	18.24	886.61	575.57	55.89	26.13	46.08	0.45	246.77	950.88
	平均	796.19	10.20	806.38	497.99	53.41	25.19	36.10	0.63	193.01	806.34
山梨・静岡	民 営	356.03	7.78	363.81	257.06	43.47	36.83	18.37	1.02	90.01	446.76
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	356.03	7.78	363.81	257.06	43.47	36.83	18.37	1.02	90.01	446.76
東 海	民 営	309.56	3.84	313.40	241.20	37.99	30.82	23.48	0.37	74.37	408.23
	公 営	499.76	1.37	501.13	373.75	54.99	29.97	19.05	0.14	220.82	698.72
	平均	381.37	2.91	384.28	291.24	44.41	30.50	21.81	0.28	129.66	517.90
北 陸	民 営	351.70	5.22	356.91	246.56	45.53	36.18	17.07	2.20	72.60	420.14
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	351.70	5.22	356.91	246.56	45.53	36.18	17.07	2.20	72.60	420.14
北 近 畿	民 営	331.94	8.55	340.49	248.41	46.31	35.67	17.90	0.34	78.01	426.63
	公 営	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	331.94	8.55	340.49	248.41	46.31	35.67	17.90	0.34	78.01	426.63
南 近 畿	民 営	422.96	13.06	436.03	327.49	47.35	40.09	16.74	2.12	74.32	508.11
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	422.96	13.06	436.03	327.49	47.35	40.09	16.74	2.12	74.32	508.11
京 阪 神	民 営	545.22	6.03	551.25	335.10	52.66	44.73	22.79	0.45	109.23	564.96
	公 営	602.79	14.44	617.22	307.36	58.02	33.00	23.58	1.20	281.42	704.58
	平均	564.84	8.90	573.73	325.65	54.49	40.73	23.06	0.71	167.92	612.55
山 陰	民 営	132.01	11.78	143.78	176.01	38.35	28.02	12.17	0.31	39.64	294.50
	公 営	210.67	131.86	342.53	389.65	48.51	31.34	52.21	0.03	85.18	606.92
	平均	140.43	24.64	165.08	198.90	39.44	28.37	16.46	0.28	44.52	327.98
山 陽	民 営	303.70	7.71	311.41	250.15	44.31	33.09	20.80	1.91	64.75	415.01
	公 営	178.75	45.84	224.58	238.61	38.53	16.21	6.37	0.00	79.06	378.78
	平均	300.38	8.73	309.10	249.84	44.16	32.64	20.42	1.86	65.13	414.05
四 国	民 営	215.99	6.04	222.03	217.04	36.97	30.78	15.78	0.98	43.74	345.29
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	215.99	6.04	222.03	217.04	36.97	30.78	15.78	0.98	43.74	345.29
北 九 州	民 営	382.17	5.65	387.82	256.29	42.07	28.02	12.70	1.44	98.78	439.29
	公 営	282.31	23.40	305.72	256.04	48.00	22.34	12.93	0.24	106.13	445.68
	平均	372.99	7.28	380.27	256.26	42.61	27.50	12.72	1.32	99.46	439.88
南 九 州	民 営	199.76	12.17	211.93	188.58	38.71	33.07	8.14	1.24	74.67	344.41
	公 営	318.16	221.48	539.64	267.47	31.20	22.14	17.23	0.71	274.43	613.19
	平均	206.06	23.31	229.37	192.78	38.31	32.49	8.63	1.21	85.31	358.72
沖 縄	民 営	220.77	13.90	234.67	146.55	47.34	29.42	13.65	2.25	39.94	279.16
	公 営	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
	平均	220.77	13.90	234.67	146.55	47.34	29.42	13.65	2.25	39.94	279.16
全 国 計	民 営	415.37	6.66	422.03	281.28	45.57	31.86	20.63	1.22	98.11	478.67
	公 営	636.36	17.71	654.08	414.85	55.59	31.05	32.68	0.58	242.15	776.91
	平均	446.66	8.23	454.89	300.19	46.99	31.74	22.34	1.13	118.51	520.90

乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率の推移（民营）

（単位：円・銭）

年度	項目 調査 会社数	人件費	燃料 油脂費	車両 修繕費	車両 償却費	その他	計	対前年 上昇率
	社							%
H19	228	220.37 (56.5)	37.74 (9.7)	20.14 (5.2)	25.76 (6.6)	85.68 (22.0)	389.69 (100.0)	1.4
H20	227	219.80 (55.4)	41.04 (10.3)	20.88 (5.3)	27.44 (6.9)	87.90 (22.1)	397.06 (100.0)	1.9
H21	228	220.77 (57.1)	31.10 (8.0)	20.96 (5.4)	27.38 (7.1)	86.47 (22.4)	386.68 (100.0)	△2.6
H22	228	220.97 (56.9)	35.40 (9.1)	21.10 (5.4)	26.90 (6.9)	84.00 (21.6)	388.37 (100.0)	0.5
H23	234	221.05 (56.7)	39.05 (10.0)	24.48 (6.3)	24.48 (6.3)	84.25 (21.6)	390.20 (100.0)	1.0
H24	232	221.68 (56.6)	39.62 (10.1)	22.45 (5.7)	22.84 (5.8)	84.82 (21.7)	391.41 (100.0)	0.3
H25	233	224.41 (56.5)	43.11 (10.9)	23.25 (5.8)	20.68 (5.2)	85.65 (21.6)	397.10 (100.0)	1.5
H26	232	228.12 (57.0)	41.19 (10.3)	23.79 (5.9)	20.69 (5.2)	86.27 (21.6)	400.06 (100.0)	0.8
H27	229	233.05 (57.9)	31.80 (7.9)	25.50 (6.4)	21.84 (5.4)	90.09 (22.4)	402.28 (100.0)	0.6
H28	228	223.03 (54.3)	30.27 (7.3)	26.18 (6.3)	23.97 (5.8)	108.01 (26.3)	411.46 (100.0)	2.3
H29	227	245.66 (57.7)	34.61 (8.1)	26.82 (6.3)	27.22 (6.4)	91.62 (21.5)	425.93 (100.0)	3.5
H30	223	253.17 (57.3)	40.10 (9.1)	27.56 (6.2)	27.81 (6.3)	93.04 (21.1)	441.68 (100.0)	3.7
R1	219	260.62 (57.6)	38.85 (8.6)	28.31 (6.2)	29.45 (6.5)	95.56 (21.1)	452.78 (100.0)	2.5
R2	216	274.55 (59.4)	32.46 (7.0)	29.46 (6.4)	30.84 (6.7)	94.91 (20.5)	462.22 (100.0)	2.1
R3	212	273.08 (58.9)	42.56 (9.2)	29.93 (6.5)	24.71 (5.3)	93.09 (20.1)	463.36 (100.0)	0.2
R4	212	281.28 (58.8)	45.57 (9.5)	31.86 (6.7)	20.63 (4.3)	99.33 (20.7)	478.67 (100.0)	3.3

乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率（民营）



（注）国土交通省資料による。

(2) 地域公共交通活性化再生法の改正

① 地域公共交通活性化再生法

地域公共交通活性化再生法は平成19年に制定され、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置し、地域交通総合連携計画の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことが促進する制度を整備した。道路運送高度化事業等、特に重点的に取り組む事業（地域公共交通特定事業）について、国による認定制度を設け、法律の特例措置で支援を行う。平成26年の改正では、まちづくりと連携及び面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定するとともに、バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。さらに、令和2年の改正では、地域公共交通網計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定し、「地域旅客運送サービス継続事業」及び「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地方における移動手段の確保や地域交通の充実を図る制度が整備された。

※地域公共交通計画=1,115件が作成済み。(令和6年7月末)

※地域公共交通計画及び立地適正化計画=503自治体が両方作成済み。(令和6年3月末)

※特定事業実施計画=107件が作成済み。(令和6年7月末)

さらに、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便・持続可能性・生産性が高い地域公共交通ネットワークへの再構築を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が令和5年2月10日閣議決定され、4月21日に参議院本会議で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法（改正地域公共交通活性化再生法）」が可決・成立した。

バスに関する主な改正内容

○地域の関係者の連携と協働の促進

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項を追加。

○バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設。

② 独占禁止法の適用除外

乗合バス事業者は、国民生活及び経済活動の基盤である輸送サービスを提供しており、他の事業者による代替が困難な一方、人口減少等により、そのサービスを持続的に提供することが困難な状況になってきている。しかしながら、将来にわたって運行を維持するために、合併や共同経営などの実施により経営力の強化等を図ることは、独占禁止法の規制に抵触するおそれがあった。

このような状況の中、令和2年3月に閣議決定され、同年11月27日に施行された「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）」（独占禁止法特例法）において、一般乗合旅客自動車運送事業者は、他の地域の一般乗合自動車運送事業者や他の公共交通事業者などと、国土交通大臣の認可を受けて共同経営を行うことが認められることとなった。

令和3年4月1日より、第1号の認可となった「熊本地域乗合バス事業共同経営計画」、「岡山駅・大東間共同経営計画」に基づく共同経営が開始された。

その後、令和3年10月1日より、「前橋市内乗合バス事業共同経営計画」、令和4年4月1日より「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」、「徳島県南部における共同経営計画」に基づく共同経営が開始された。

さらに、令和4年11月1日より、「広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画」に基づく共同経営が開始された。

(3) 改正バリアフリー法について

バリアフリーの推進については、障害者権利条約の締結やユニバーサルデザイン2020行動計画を受けて、平成30年5月にバリアフリー法が改正され、平成31年4月から本格的に施行された。改正法により、公共交通事業者はこれまでのハード対策に加え、障害者に対する介助等の支援や必要な情報の提供、職員に対する教育訓練等のソフト対策についても取組むこととされた。加えて、一定規模以上の公共交通事業者は、ハード・ソフト対策に関する計画の作成と取組状況の報告等が義務化されている。なお、貸切バスが新たに法律の対象となり、リフト付きバスを導入する場合は、バリアフリー基準に適合した車両の導入が義務化された。

また、令和2年12月にバリアフリー法の告示改正があり、バリアフリー法に基づく基本方針における令和3年度～令和7年度末までの次期目標が決定し、令和3年4月1日から施行された。乗合バスは、車両のバリアフリー化を更に推進するため、総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合が約80%へ引き上げられた。また、適用除外認定車両については、引き続き、その約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。さらに、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。貸切バスは、引き続き、約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

さらに、障害者差別解消法が令和3年に改正し令和6年4月1日から施行され、合理的配慮の提供が努力義務から義務化され、障害を理由とする差別の一層の推進が図られた。

(4) 乗合バス運賃

上限運賃改定について

道路運送法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第44号）により、道路運送法施行規則第67条に規定される「地方的な路線の基準」が改正され、令和5年5月19日申請より地方運輸局長権限となる上限運賃の設定又は変更の認可が700両未満（改正前150両未満）に引き上げられた。

また、5月31日付国土交通省令第53号の2により、運賃三角表の上限認可手続きを廃止する通達改正を行い、続いて、7月28日付事務連絡により、コロナ禍からの需要回復推計書類の廃止及び原価計算書類の簡素が図られるなど申請にかかる事務負担の軽減が図られた。

さらに、令和6年3月29日付国自旅第418号により「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針等通達の一部改正について」等の改正が行われた。主な改正内容は以下とおり。

「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針等通達の一部改正」等 主な改正内容

- ・持続可能な経営を促すための措置として、運賃改定の要否判断基準の見直しが実施された。具体的には、「実績年度または翌年度の収支率が100%以下」要件を廃止し、平年度の収支率が100%以下の場合に運賃改定が可能となった。
- ・適切な賃金水準確保、将来設備投資を促すための措置として、DX、GX、人材確保に係る審査方法を追加し、投資計画に基づく申請額を認めるとともに、将来の設備投資に係る償却についても原価に反映できるようになった。また、人件費に対する審査方法については、給与の実績値が該当地域の全産業平均を超える場合も、原則実績値を採用し査定することとなった。
- ・政策的要請への対応を促すための措置として、キャッシュレス化の推進に資する運賃制度や公共的割引を導入する際、運送収入を増加させることを目的としない場合、簡便な運賃改定が可能となった。また、観光客が多くを占める路線を含む地域において、オーバーツーリズム未然防止対策として、多頻度割引等の導入を前提とした通常より高い上限運賃の設定が可能となった。

令和5年度に大臣権限により認可及び運賃改定事業者（5者）

認可日 令和5年6月23日
 実施日 令和5年7月24日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R4.11.11	遠州鉄道株 (静岡県)	対キロ区間制 初乗運賃 130円	対キロ区間制 初乗運賃 150円	申請どおり	14.32%

認可日 令和5年5月26日
 実施日 令和5年7月1日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R5.2.17	神奈川中央交通株 (神奈川県)	対キロ区間制 初乗運賃 180円	対キロ区間制 初乗運賃 230円	申請どおり	28.15%

※改定は横浜市均一運賃区間等を除くエリア

認可日 令和5年6月13日
 実施日 令和5年7月22日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R5.3.3	東武バスウエスト 株 (埼玉県)	対キロ区間制 初乗運賃 180円	対キロ区間制 初乗運賃 220円	申請どおり	14.26%

※改定エリアは埼玉県内

認可日 令和5年8月1日
 実施日① 令和5年9月1日
 実施日② 令和6年10月1日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R5.3.31	阪急バス株 (兵庫県、大阪府)	(兵庫) 均一制 210円・220円 (大阪・兵庫) 特殊区間制 1区 220円 2区 240円 3区 260円 4区 280円 (大阪・兵庫) 対キロ区間制 初乗運賃 170円	(兵庫) 均一制 250円 (大阪・兵庫) 特殊区間制 1区 250円 2区 270円 3区 290円 4区 310円 (大阪・兵庫) 対キロ区間制 初乗運賃 190円	申請どおり	(兵庫) 10.71% (大阪) 12.13%

※改定は大阪・兵庫エリア

認可日 令和5年10月13日
 実施日 令和6年1月20日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
R5.6.15	西日本鉄道株 (福岡県)	対キロ区間制 初乗運賃 170円 特殊区間制 福岡市内1区 190円 福岡市内2区 240円	対キロ区間制 初乗運賃 220円 特殊区間制 福岡市内1区 220円 福岡市内2区 280円	申請どおり	19.88%

(5) キャッシュレス決済について

平成30年4月に経済産業省が公表したキャッシュレスビジョンによると、我が国全体のキャッシュレス比率の目標値を令和7年度までに40%、将来的には80%と定められている中、主な乗合バス事業者（30両以上保有）におけるキャッシュレス比率（決済額）は、令和5年度時点で88.4%となっている。

完全キャッシュレスバスの推進は、深刻な運転者不足等を背景にする減便など、危機的な状況に陥っているバス事業者の経営改善・体力強化を図るために重要な意味を持ち、完全キャッシュレス実現の効果は、令和5年度で1万人不足する運転者の平均給与約1,900人分（＝約2割）に匹敵すると試算されるなど、バス路線の維持・充実に大きな効果が期待できるものである。

国土交通省の動きについては、令和6年6月に利用者の理解醸成を図りながら丁寧に進める観点から、完全キャッシュレスバスの実証実験の進め方を決定しており、以下の路線を対象とし、10路線程度を公募すると発表された。

- ① 利用者が限定的な路線（空港・大学・企業輸送路線など）
- ② 外国人や観光客の利用が多い観光路線
- ③ 様々な利用者がある生活路線で、キャッシュレス決済比率が高い路線
- ④ 自動運転など他の実証運行を同時に行う路線

令和6年8月に標準運送約款の改正・ガイドライン策定を行い、環境整備をするとともに、利用者への周知を図りつつ、秋頃の運行開始を予定している。今後更なる実証実験等の推進が期待される。

キャッシュレス導入によるメリット

対象者	メリット	キャッシュレス導入に伴うメリット	キャッシュレスを活用することによるメリット
事業者 メリット	コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> ○現金管理コストの軽減 ・運賃箱向替機・整理券・精算機コスト（設置更新、メンテ、新貨幣対応等） ・現金輸送費 ・硬貨入金と両替手数料 ・各担当者人件費 ドライバー：金庫回収のための回送・釣り銭準備・定時性を損なうことによる残業代 営業所：路線別の売上確認、不正防止要員の配置、釣り銭準備 本社：営業所別の売上確認（共同路線の分配を含む） 	<ul style="list-style-type: none"> ○デジタル活用によるコスト削減 ・ODデータ等の集計・分析・見える化 ・割引運賃等の設定作業の簡略化
	ドライバー負担軽減	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃収受の自動化に伴う運用負荷の軽減 ・旅客への案内業務軽減（キャッシュレス非対応である旨や両替準備） ・運賃の確認業務軽減 ・定時性確保・回送の減少による労働時間減 ・ダイヤ遅れによる心理的負担軽減 	
	サービス品質向上	<ul style="list-style-type: none"> ○現金解消に伴う品質向上 ・コスト削減に伴う路線の持続可能性向上・設備投資の増加 ・回送減少に伴う便数増等のダイヤ効率化 ・決済スピードの向上に伴う定時性・速達性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○デジタル活用による品質向上 ・柔軟で機動的な運賃の設定（属性割引、多頻度割引、1円単位運賃等）※ABT方式が優位 ○詳細データの取得活用に伴う品質向上（ODデータ、属性情報、便ごとの乗降データ等） ・データ活用によるダイヤの効率化、ネットワークの最適化 ・自治体等へのデータ売却、異業種と連携した新たなビジネスの創出
利用者 メリット	利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の利便性の向上 ・上記の路線の持続可能性向上等の「サービス品質向上」の享受 ・現金の準備両替、運賃の確認、整理券による決済が不要 ※ 域外の利用者には、汎用性のあるキャッシュレス決済手段が必要 ・小銭がない場合に同様に迷惑をかけるという心理的負担の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の利便性の向上 ・上記のダイヤ効率化等による「サービス品質向上」の享受
自治体 メリット	政策等の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○地域全体のキャッシュレス化の促進 ・公共交通がキャッシュレス化することによる地域商店等のエリア全体のキャッシュレス化 	<ul style="list-style-type: none"> ○政策の質の向上 ・データ活用による交通政策、まちづくり政策、観光政策等の高質化 ・地域独自のポイント制度の創設等、施策の選択肢の拡大 ○住民の満足度等の向上 ・上記サービス品質・政策の質の向上に伴う住民満足度の向上 ・データ活用による地域における新たなビジネスの創出

(6) 運送サービスの改善及び向上

MaaS（Mobility as a Service）は、出発地から目的地までの移動ニーズに対し、最適な移動手段に係る検索・予約・決済をスマホアプリでシームレスに実現するものであり、効果として、自家用車からバス等の公共交通機関への転換による利用シェアの増加等が期待されるものである。

MaaSの全国的な普及に向けた国土交通省の動きについては、令和2年1月にとりまとめられた交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の中間とりまとめにおいて、MaaSの円滑な普及のための措置として、

- ① MaaSに参加しようとする交通事業者等は、MaaSの実施に係る事業計画（新モビリティサービス事業計画（仮称））の申請を行い、国土交通大臣の認定を受けることができることとする
- ② 認定された事業計画に定められた交通事業者（鉄道・バス・フェリー）が運賃・料金の届出を行う場合、共同で行うことができることとする（運賃届出手続きのワンストップ化）

③ 都道府県又は市町村は、MaaSの実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができることとする法律改正を行うことが示されている。

また、MaaSを実現する上では、MaaSに関連する様々なプレイヤーが、連携できる形式でデータを整備したうえで、保有する各種データを共有することが重要となることから、データ連携を円滑に行うための環境整備が必要であるとの認識のもと、国土交通省は、有識者等から構成する「MaaS関連データ検討会」における議論を踏まえ、MaaSに関連するプレイヤーがデータ連携を円滑に、かつ、安全に行うために、データ連携を行う際に留意すべき事項を整理したガイドライン「MaaS関連データの連携に関するガイドライン Ver.1.0」を令和2年3月に策定した。

その後、国土交通省において、新しいモビリティサービスに係る検討会等での議論を重ね、MaaSと親和性の高い分野においてニーズが高いと考えられるデータ項目等の具体化、データ連携の方向性についての議論を目的とした令和3年3月23日に「令和2年度 MaaS 関連データ検討会」を開催し、利用者及び事業者の双方にとって有益な情報〔①データの仲介方式に関する記載の追加、②カメラ画像等の利用に係る個人情報保護対応を追記（リアルタイム混雑情報関連）、③ニーズが高いと考えられるデータ項目の具体化・追加（パリアフリー等）〕を盛り込んだ「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.2.0」を令和3年4月に策定した。

そして、今回、MaaSの取組みが全国で進展する中、交通分野におけるデータ連携の更なる高度化を図るため、令和4年6月に開催した「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会」において、予約・決済情報等のチケットに関するデータや、リアルタイムに変化する運行情報等の動的なデータの連携・利活用の高度化を推進するための方向性等について取りまとめられ、「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」への反映について、本年3月16日に開催した「令和4年度 MaaS 関連データ検討会」を経て、①チケットに関する連携高度化の意義や不正利用対策等に関する内容、②動的データに関する連携高度化の意義やデータ取扱い上の留意点等、③データ連携基盤を活用したデータ連携に関する内容を追加し、「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.3.0」を令和5年3月に策定した。

(7) 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）によるデータ整備

平成29年3月に、国土交通省において、インターネット等の経路検索におけるバス情報拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための統一された様式として、「標準的なバス情報フォーマット」（以下「GTFS-JP」という。）が定められた。それ以来、大手バス事業者だけでなく、中小のバス事業者や経路検索事業者、地方自治体等においてGTFS-JPによるデータ整備が進められている。

今後、更なるデジタル化の進展やMaaS（Mobility as a Service）の普及を見据え、バス事業におけるデータ化・デジタル化の重要性は一層高まることが予想されることから、データ整備に関する最新の環境変化を踏まえ、令和2年度より「GTFS-JPに関する検討会」が開催され、GTFS-JPを改訂するとともに、同フォーマットの仕様書（第3版）が令和3年7月に改訂された。

これにより、バスに関する情報提供がより一層促進されるほか、MaaS等により、バスも含めたモード横断的なサービスが提供されること等を通じて、公共交通を利用する者の利便性が向上し、公共交通の活性化につながることを期待されている。

また、令和5年度より「バス事業者の許可申請等におけるGTFS-JP活用の実務者協議会」が開催され、GTFS-JPを活用した行政手続きのオンライン化の検討がされており、省力化の実現が期待される。

(8) BRT（バス高速輸送システム・連節バス）について

カーボンニュートラルの促進、少子高齢化・人口減少下の地域の交通手段の確保に向けた地域の実情に応じる、BRT（バス高速輸送システム）は、連節バス、PTPS（公共車輛優先システム）、バス専用道路、バス専用通行帯などを組み合わせ、定時運行の確保、輸送力の増大を可能とした地域における公共交通システムとして、ガイドラインが策定され（国土交通省：令和4年9月）、令和6年3月現在、全国で31箇所を導入され、そのうち22箇所です連節バスが導入されている。

道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドラインのポイント

第1章・第2章 ガイドライン作成の背景・位置付け

- カーボンニュートラルの促進、少子高齢化・人口減少下の地域の交通手段の確保のためには、地域の实情に応じ、**BRT（バス高速輸送システム）などのCO₂排出量の少ない公共交通機関への見直し**を行うことが求められる
- 本ガイドラインは、公共交通機関の選択肢の一つである**BRTを導入する際の知見やノウハウ、留意点**について、国内事例を基に整理し、主に地方自治体の土木部局を対象に取りまとめたもの



第3章 BRTの定義・概要

- BRTには、**速達性、定時性、輸送力**について高い性能を発揮し、利用者に高い**利便性**を提供することが求められる
- BRTは鉄道・路線バスの**中間的な輸送モード**に分類され、道路を走行するため、比較的**ルート設定の自由度が高い**

第5章 BRT導入のプロセス

- 地方自治体がBRTを導入するにあたって、**推進体制の構築から管理運営までの各段階における留意点**を、国内事例の各種計画への位置付け、事業スキームの検討などを参考にしつつ整理

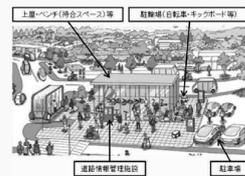
第4章 国内のBRT導入事例とその特徴

- 我が国では、速達性、定時性、輸送力の確保などを目的に全国各地でBRTが導入されている(R4.4現在28箇所*で運行)
- 国内事例を導入の背景や輸送の特性から4グループに分類し、グループ毎に**走行空間や車両などの特徴を整理**



第6章 交通結節機能の強化

- BRTの利便性向上**の観点から、鉄道や路線バス、自転車など**複数の交通モードと効果的に接続する集約型公共交通ターミナルやビル・AV**を整備する際の留意点を整理



第7章 主な支援制度

- 地域公共交通の見直しにおける、検討着手から管理運営までの各段階における**国の主な支援制度**を整理

(9) 生活交通確保対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置

① 特別交付税

総務省では、地方公共団体が地域協議会における結論などに基づき、地域の足の確保やまちづくりの観点から、地域の实情に応じて路線バスの維持、自治体のバス運行、車両購入等の生活交通確保対策を講じるために要する経費に対して、地方財政措置を講じている。

主なものは下記項目になっている。

- ・地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援 等）
- ・台風・豪雨災害等
- ・除排雪
- ・地域医療の確保（公立病院 等）
- ・消防、救急
- ・公営企業の経営基盤強化（上下水道 等）
- ・原油高騰対策 など

総務省から都道府県と市町村に交付されている「地方バス路線の運行維持」を目的とした特別交付税（総務省発表）は、地方交通確保の決定額は下記の通り推移をしているが、平成23年度から地域公共交通確保維持改善事業として「生活交通サバイバル戦略」に基づく支援が実施されるなど、公共交通に関する決定額が増加している。

【特別交付税交付額の年度別決定額の推移】

年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
総務省交付額	701億円	722億円	656億円	703億円	737億円	779億円

注1：資料出所＝総務省自治財政局財政課による報道資料

② 地方バスの運行維持に要する経費措置

乗合バスの運行維持に関する経費は「特別交付税に関する省令」で定められ、地方公共団体が、地域協議会における結論等に基づき地域の足を確保するため、地域の实情に応じて路線バスの維持等に要する経費に対し、8割の特別地方交付税措置がされている。（財政力指数による調整あり）

◆以下の経費を対象として地方財政措置を講じている。

- ア. 地方バス運行対策費補助（国庫補助）に係るもの
 - ・路線バス事業者等への維持費及び車両購入費補助

イ. 地方単独事業

- ・国庫補助対象外の路線を運行する路線バス事業者等への維持費及び車両購入費補助

(10) バス専用通行帯、バス優先通行帯等<令和3年度末>

令和4年3月末現在

管 区	都道府県	区分	交通管制		バス優先対策		
			PTPS		バス専用通行帯	バス優先通行帯	バス以外の車両通行止め
			延長 (km)		延長 (km)	延長 (km)	延長 (km)
		北海道	10.3	55.8	37.9	0.0	
東 北		青森県	0.0	15.1	21.1	0.0	
		岩手県	6.7	4.8	1.4	31.0	
		宮城県	2.6	9.6	20.9	2.2	
		秋田県	0.0	4.5	7.2	0.0	
		山形県	0.0	0.0	0.0	0.0	
		福島県	11.9	1.3	44.1	17.1	
		警視庁	110.7	151.9	103.5	7.9	
東 関		茨城県	0.0	16.8	0.0	45.9	
		栃木県	4.2	1.3	17.4	0.0	
		群馬県	5.0	0.7	19.6	0.0	
		埼玉県	193.9	0.0	4.5	0.0	
		千葉県	18.3	0.1	22.6	0.0	
		神奈川県	119.5	9.0	103.5	9.8	
		新潟県	20.2	5.9	18.6	0.0	
		山梨県	6.5	2.2	0.0	0.1	
		長野県	0.0	5.8	5.3	10.5	
		静岡県	10.4	8.9	12.4	1.2	
中 部		富山県	0.0	1.8	16.0	29.1	
		石川県	14.4	17.3	0.0	0.4	
		福井県	17.5	1.6	14.1	0.0	
		岐阜県	6.2	0.0	11.6	0.0	
		愛知県	18.3	55.9	38.9	3.5	
		三重県	3.4	0.0	8.7	3.5	
		滋賀県	8.7	0.0	0.0	0.1	
近 畿		京都府	16.1	44.5	0.0	1.7	
		大阪府	46.2	63.9	28.7	7.3	
		兵庫県	136.8	9.4	60.8	3.6	
		奈良県	15.5	0.0	6.8	48.3	
		和歌山県	20.3	0.0	4.5	0.2	
		鳥取県	3.1	0.1	8.1	0.3	
中 国		島根県	1.6	0.0	0.7	25.1	
		岡山県	41.0	3.3	15.0	1.5	
		広島県	15.5	46.3	42.1	2.1	
		山口県	14.5	0.3	79.6	1.0	
		徳島県	5.3	0.7	13.1	0.1	
四 国		香川県	4.1	0.0	9.0	0.6	
		愛媛県	5.7	0.0	18.6	0.0	
		高知県	6.5	1.1	0.0	0.0	
		福岡県	19.8	76.8	28.5	1.0	
九 州		佐賀県	0.0	0.0	2.1	0.0	
		長崎県	5.7	11.4	0.0	0.1	
		熊本県	19.3	8.9	0.0	0.5	
		大分県	19.7	24.3	1.8	0.1	
		宮崎県	2.9	3.0	1.2	0.2	
		鹿児島県	6.7	10.0	12.4	0.3	
		沖縄県	12.8	32.1	0.0	5.5	
		合 計	1,007.8	706.2	862.3	261.9	

出典：警察庁

<令和4年度末>

令和5年3月末現在

管 区	都道府県	区分	交通管制		バス優先対策		
			PTPS		バス専用通行帯	バス優先通行帯	バス以外の車両通行止め
			延長 (km)		延長 (km)	延長 (km)	延長 (km)
東 北	北海道		10.3	55.4	37.9	0.0	
	青森県		0.0	15.1	21.1	0.0	
	岩手県		6.7	4.8	1.4	31.0	
	宮城県		2.6	9.6	20.7	2.2	
	秋田県		0.0	4.5	7.2	0.0	
	山形県		0.0	0.0	0.0	0.0	
	福島県		11.9	1.3	44.1	17.1	
警視庁		108.7	151.2	103.5	8.0		
東 関	茨城県		0.0	16.8	0.0	45.5	
	栃木県		4.2	1.3	17.4	0.0	
	群馬県		5.0	0.7	19.6	0.0	
	埼玉県		193.9	0.0	4.5	0.0	
	千葉県		18.3	0.1	22.6	0.0	
	神奈川県		119.5	9.0	103.5	10.0	
	新潟県		20.2	5.9	18.6	0.0	
	山梨県		6.5	2.2	0.0	0.1	
	長野県		0.0	5.8	5.3	10.5	
	静岡県		10.4	8.9	12.4	1.2	
中 部	富山県		0.0	1.8	16.0	29.1	
	石川県		14.4	17.7	0.0	5.5	
	福井県		17.5	1.6	14.1	0.0	
	岐阜県		7.1	0.0	11.6	0.0	
	愛知県		18.3	55.8	38.9	3.5	
	三重県		3.4	0.0	8.7	3.5	
	滋賀県		8.7	0.0	0.0	0.1	
近 畿	京都府		16.1	44.5	0.0	1.7	
	大阪府		46.2	60.8	31.9	7.3	
	兵庫県		136.8	9.4	60.8	3.4	
	奈良県		15.5	0.0	6.8	48.3	
	和歌山県		20.3	0.0	4.5	0.2	
	鳥取県		3.1	0.1	8.1	0.3	
中 国	鳥根県		1.6	0.0	0.7	25.1	
	岡山県		41.0	3.3	15.0	1.5	
	広島県		15.5	46.2	40.7	2.0	
	山口県		14.5	0.3	79.4	2.3	
	徳島県		5.3	0.7	13.1	0.1	
四 国	香川県		4.1	0.0	9.0	0.6	
	愛媛県		5.7	0.0	18.6	0.0	
	高知県		6.5	1.1	0.0	0.0	
	福岡県		19.8	76.8	28.5	1.0	
九 州	佐賀県		0.0	0.0	2.1	0.0	
	長崎県		5.7	11.4	0.0	0.1	
	熊本県		19.3	8.9	0.0	0.5	
	大分県		19.7	24.3	1.8	0.1	
	宮崎県		2.9	3.0	1.2	0.2	
	鹿児島県		6.7	10.1	12.4	0.3	
沖縄県		12.8	32.1	0.0	5.5		
合 計		1,006.7	702.2	863.7	268.1		

出典：警察庁

2. 貸切バス事業

(1) 貸切バス事業について

① 軽井沢スキーバス事故

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバスの悲惨な事故から8年が経過し、国土交通省の軽井沢スキーバス事故対策検討委員会で示された安全対策は、貸切バス事業者に着実に定着している。日本バス協会は、毎年1月に軽井沢の事故現場で献花を行っているが、今年も昨年同様、遺族会「1・15サクラソウの会」の呼びかけにより、事故の発生した1月15日に国土交通省、日本バス協会、旅行業団体等の関係者が事故現場に集い、献花を行い犠牲者への冥福を祈るとともに、意見交換会を開催し、二度とあのような悲惨な事故を起こさぬよう、話し合いが開かれた。貸切バス事業者は、改めて、検討委員会で示された安全対策を徹底していくとともに、安全装置の導入等、個々の貸切バス事業者の対策も推進していく。

② 貸切事業許可の更新制度等の安全対策

5年ごとの貸切事業免許の更新制では、平成29年の4月の実施から8年が経過し、令和6年3月末までに更新期限を迎える5,262者のうち3,968者が更新許可を受けており（424者審査中）、事業廃止や申請辞退等により870者が貸切バス業界から退出している（令和6年3月31日現在）。昨年同様に退出した事業者の大半は、事業者自らが更新を辞退したことにより退出しており、規制緩和を機に増え続けた事業者数が、この更新制により歯止めがかかりつつあり、一定の成果が出てきている。コロナ後で需要が回復する中で、国土交通省においては、5年前に申請した安全計画が実施されているか、安全投資等の実績をしっかりとチェックしていただき、悪質事業者に対し国土交通省から事業退出を求めるような実効ある制度にさせていただくよう要望していく。

③ 貸切バスの運賃・料金制度の見直しと旅行業協会との連携

貸切バスの新たな運賃・料金制度は実施後10年が経過し、昨年度は制度開始以来、初めて公示運賃の見直しが行われ、基準の運賃・料金を下限として実施している。また、令和6年2月27日付けの通達で、小型の下に新たにコミューターの車種区分が設けられ、今までの小型運賃が小型とコミューターと2つに区分分けされた。このことにより、今までは小型バスとコミューターとが導入費用に乖離がある中で同様の運賃だったものが、実態に合った運賃に見直された。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おり、令和7年に国は貸切バス事業者に対し要素別原価調査を行い、公示運賃の見直しが行われる予定となっている。

このような中、6月に大手旅行会社が貸切バスの安全を阻害する手数料を受け取ったとして、運賃の割り戻しとして行政処分が科せられました。このことについて、観光庁は令和6年6月28日付で事務連絡を旅行業協会に対し発出し、申し込みの際に貸切バス事業者から安全コストを阻害しない手数料であることを確認するよう指示があった。それを受け、日本旅行業協会は運送引受書等で確認するように会員事業者へ周知したことから、日本バス協会としては、令和6年7月18日付で旅行会社等と手数料の取り交わしに関する対応方法について事務連絡を行いました。また、7月26日には「安全コストの算出に関する説明会」を開催し、令和元年7月に国から通達のあった、貸切バス事業者が自社の安全コストを算出する方法について改めて解説を行った。今後も貸切委員会等で手数料や安全コストの考え方について検討を行っていく。

今後、9月にもフォローアップ会合が開催され、実費の収受や手数料等、残された検討すべき課題について、引き続き検討を行うことになっている。

令和4年度の収支状況調査では、収支率と実働率は徐々に回復しているものの、修学旅行や社会科学見学等の学生の利用が回復しているが、一般団体旅行については需要の回復が遅く、貸切バスの需要はコロナ前の水準には戻っていない。需要が回復している中で、貸切バス事業者は、運賃・料金制度をしっかりと遵守し、適正な運賃を収受することにより、安全への取組を進めるとともに、運転者不足を改善するためにも運転者の待遇を改善させていかなければならない。

このように貸切バス業界を取り巻く状況は大変厳しいものであるが、今後も法令遵守を徹底して事故防止に取り組み、より多くのお客様に安心してバスを利用していただけるよう努力していく。

(2) 令和4年度一般貸切バス事業の収支状況

① 令和4年度の調査対象事業者405社の経常収入は1,195億円、経常費用は1,165億円、経常損益は30億円の黒字、経常収支率は102.6%（前年度90.5%）と昨年度より12.1ポイント改善し、実働率は39.5%（前年度31.8%）と昨年度より7.7ポイント改善しているものの、いずれもコロナ前の水準には戻っていない。

また、全体的には黒字となっているが、調査対象事業者の405社のうち184社45.4%と多くの事業者が赤字を計上している。昨年度と同様に修学旅行や社会科見学等の学生の利用が回復しているが、一般団体旅行については需要の回復が遅く、コロナ禍を機に社員旅行や町内会等で貸切バスを利用する機会が減少していることが影響していると考えられる。

イ 実働日車当たり営業収入は、前年度から11.5ポイント上回る77,928円（令和3年度69,864円、令和2年度71,457円）となっている。また、昨年度同様、需要が減少と物価高騰の影響で、実働日車当たりの経費が81,446円と、前年度より8.5ポイント減少しているものの、営業費用が営業収入を上回っており、営業外収益で損失を補うことで収支率を黒字にしているものと考えられる。実働日車当たりの人件費と実働日車当たりの減価償却費については前年度より減少しているものの、実働率が上がっているため、人件費と減価償却費の総額は増加している。昨年度同様、実働率が低下していることにより実働日車当たりにおける経費の割合が増加し、引き続き、厳しい経営状況となっている。

ロ 支出では、人件費の原価に占める割合が47.2%と昨年度より1.6ポイント減少しており、車両規模別にみると10両までの事業者は46.4%、11両～30両までは46.5%、31両以上は47.7%であった（令和2年度48.6%、令和3年度48.9%）。また、燃料油脂費の原価に占める割合は、令和2年度4.2%、令和3年度5.5%、令和4年度7.3%と、社会情勢の影響による燃料高騰により年々上昇している。

ハ 車両規模別の収支率については、10両までは98.5%、30両までは101.3%、31両以上は103.7%となっている。事業規模が大きいほど収支が改善している状況となっている。

② ブロック別の収支状況をみると、全国的に昨年度より改善している状況だが、その中でも、沖縄は88.9%と依然として赤字ではあるの、前年度の55.6%から33.3ポイント改善しており全国の中でも特に収支状況が改善している。

(注) ① 調査対象事業者は貸切バス保有車両10両までは116社、11両～30両まで210社、31両以上の事業者79社、合計405社。

② 調査対象事業者は前年度と入れ替えがある。輸送実績報告書より集計。

一般貸切バス事業の経常収支率

令和4年度

(単位: 億円)

	事業者			経常収入	経常費用	経常損益	経常収支率	調査対象
	黒字	赤字	計					
計	社 221 (141)	社 184 (276)	社 405 (417)	1,195 (950)	1,165 (1,050)	30 (△99)	102.6 (90.5) %	車両規模別に抽出 車両8,983両 (〃 9,269両)
10両まで	58 (44)	58 (78)	116 (122)	70 (54)	71 (65)	△1 (△10)	98.5 (84.1)	車両数806両 (〃 842両)
11～30両まで	111 (66)	99 (148)	210 (214)	410 (333)	405 (371)	5 (△37)	101.3 (90.0)	車両数3,757両 (〃 3,850両)
31両以上	52 (31)	27 (50)	79 (81)	715 (562)	689 (614)	26 (△52)	103.7 (91.5)	車両数4,420両 (〃 4,577両)

※1. () は前年度

2. 事業者は前年度と入れ替えがある。

3. 端数処理を行っているため、計が一致しない場合がある。

(参 考) 経常収支率の推移

(単位: 億円)

年度	事業者			経常収入	経常費用	経常損益	経常収支率	調査対象
	黒字	赤字	計					
R4	社 221 (55%)	社 184 (45%)	社 405 (100%)	1,195	1,165	30	102.6 %	10両まで 116社 11～30両まで 210社 31両以上 79社
R3	社 141 (34%)	社 276 (66%)	社 417 (100%)	950	1,050	△99	90.5 %	10両まで 122社 11～30両まで 214社 31両以上 81社
R2	社 76 (19%)	社 318 (81%)	社 394 (100%)	767	1,003	△236	76.4 %	10両まで 109社 11～30両まで 212社 31両以上 73社

令和4年度一般貸切バスブロック別収支状況

(単位：百万円)

ブロック	事業者(社)			収入	支出	損益	収支率 (R3年度) %	
	黒字	赤字	計					
北海道	A	2	2	4	160	191	△ 30	84.1 (89.2)
	B	13	6	19	3,934	3,600	333	109.3 (95.5)
	C	1	1	2	1,079	1,034	44	104.3 (70.4)
	計	16	9	25	5,173	4,825	348	107.2 (88.0)
東北	A	9	1	10	709	628	81	112.9 (96.6)
	B	12	12	24	4,558	4,368	190	104.3 (95.1)
	C	12	2	14	9,193	7,906	1,287	116.3 (89.7)
	計	33	15	48	14,459	12,901	1,558	112.1 (92.2)
関東	A	7	13	20	1,040	1,152	△ 112	90.3 (95.2)
	B	15	21	36	6,225	6,447	△ 222	96.5 (85.3)
	C	12	7	19	24,228	24,509	△ 282	98.9 (94.3)
	計	34	41	75	31,493	32,108	△ 616	98.1 (92.2)
北陸・信越	A	5	6	11	659	688	△ 29	95.8 (83.6)
	B	17	12	29	5,187	5,081	106	102.1 (82.0)
	C	2	2	4	2,337	2,308	29	101.3 (78.9)
	計	24	20	44	8,183	8,077	106	101.3 (81.4)
中部	A	3	9	12	498	595	△ 97	83.8 (68.7)
	B	11	11	22	4,903	4,816	88	101.8 (90.0)
	C	5	6	11	13,204	13,019	186	101.4 (94.0)
	計	19	26	45	18,606	18,429	177	101.0 (92.1)
近畿	A	8	8	16	1,825	1,801	23	101.3 (65.2)
	B	15	14	29	6,772	6,866	△ 94	98.6 (90.4)
	C	8	3	11	12,100	11,208	892	108.0 (102.4)
	計	31	25	56	20,696	19,875	821	104.1 (96.3)
中国	A	11	11	22	1,069	1,068	2	100.1 (85.0)
	B	11	8	19	3,129	3,129	△ 0	100.0 (88.5)
	C	2	2	4	1,772	1,522	250	116.4 (83.5)
	計	24	21	45	5,970	5,719	251	104.4 (86.0)
四国	A	4	3	7	362	375	△ 13	96.6 (87.9)
	B	5	2	7	1,903	1,924	△ 22	98.9 (90.8)
	C	3	1	4	1,817	1,736	81	104.6 (77.9)
	計	12	6	18	4,081	4,035	46	101.1 (83.2)
九州	A	9	5	14	671	602	69	111.4 (91.2)
	B	12	13	25	4,361	4,203	158	103.8 (95.2)
	C	6	2	8	5,088	4,909	179	103.7 (84.2)
	計	27	20	47	10,119	9,714	406	104.2 (89.6)
沖縄	A							()
	B							()
	C	1	1	2	722	813	△ 90	88.9 (55.6)
	計	1	1	2	722	813	△ 90	88.9 (55.6)
合計	A	58	58	116	6,993	7,099	△ 106	98.5 (84.1)
	B	111	99	210	40,970	40,435	536	101.3 (90.0)
	C	52	27	79	71,540	68,963	2,577	103.7 (91.5)
	計	221	184	405	119,503	116,496	3,007	102.6 (90.5)

(注) A…保有車両10両まで、 B…11～30両まで、 C…31両以上
端数処理を行っているため、計が一致しない場合がある。

貸切バスの経常収支率の推移

(単位：億円)

年度	調査対象事業者別	事業者数			収入	支出	損益	収支率
		黒字	赤字	計				
H29	保有車両10両まで	73	38	111	90	86	5	105.4%
	11～30両まで	149	60	209	546	516	31	106.0%
	31両以上	71	18	89	940	857	83	109.7%
	計	293	116	409	1,577	1,458	119	108.1%
H30	保有車両10両まで	57	52	109	86	85	1	101.3%
	11～30両まで	143	79	222	634	619	15	102.5%
	31両以上	62	17	79	829	760	68	109.0%
	計	262	148	410	1,549	1,464	85	105.8%
R1	保有車両10両まで	52	63	115	87	90	△3	96.5%
	11～30両まで	108	112	220	537	545	△8	98.6%
	31両以上	48	27	75	737	701	36	105.1%
	計	208	202	410	1,360	1,335	25	101.9%
R2	保有車両10両まで	21	88	109	46	62	△16	73.7%
	11～30両まで	40	172	212	299	396	△97	75.6%
	31両以上	15	58	73	422	545	△123	77.4%
	計	76	318	394	767	1,003	△236	76.4%
R3	保有車両10両まで	44	78	122	54	65	△10	84.1%
	11～30両まで	66	148	214	333	371	△37	90.0%
	31両以上	31	50	81	562	614	△52	91.5%
	計	141	276	417	950	1,050	△99	90.5%
R4	保有車両10両まで	58	58	116	70	71	△1	98.5%
	11～30両まで	111	99	210	410	404	5	101.3%
	31両以上	52	27	79	715	690	26	103.7%
	計	221	184	405	1,195	1,165	30	102.6%

一般貸切バス実車走行キロ当たり収入・原価の推移

(単位：円銭)

収支別	H29年度				H30年度				R1年度				
	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	
収入	531.84	569.88	553.54	557.78	568.42	649.05	545.07	584.75	583.91	609.38	541.50	569.16	
原価	504.42	537.74	504.51	515.77	560.97	633.19	500.06	552.64	604.96	617.97	515.25	558.70	
内訳	人件費	210.47	226.01	227.06	225.71	237.91	238.13	224.82	230.48	257.08	254.20	234.99	243.44
	諸経費	293.95	311.73	277.45	290.06	323.06	395.06	275.24	322.16	347.88	363.77	280.27	315.26

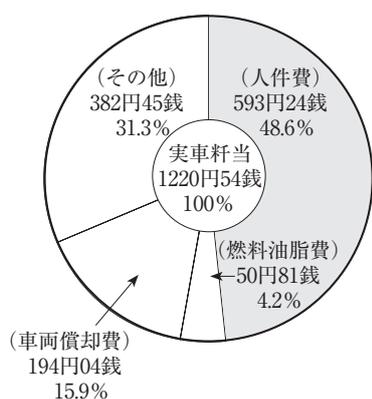
収支別	R2年度				R3年度				R4年度				
	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	保有車両10両まで	11～30両まで	31両以上	計	
収入	1046.16	1061.54	850.01	932.99	902.76	923.95	826.62	862.72	529.79	751.15	734.32	723.53	
原価	1419.51	1404.20	1098.73	1220.54	1073.17	1027.05	903.15	953.12	537.80	741.33	707.87	705.33	
内訳	人件費	656.58	664.77	547.04	593.24	485.37	485.43	453.37	465.64	249.61	344.42	337.73	332.90
	諸経費	762.93	739.43	551.69	627.30	587.80	541.63	449.78	487.48	288.19	396.91	370.14	372.43

貸切バス実車走行キロ当たり経費構成比率の推移

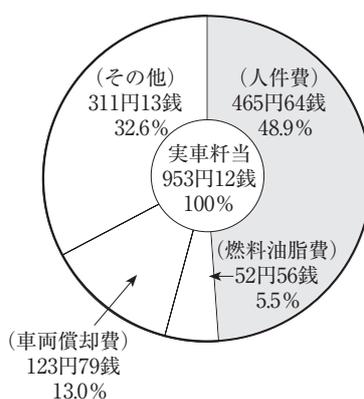
(単位：円銭)

年度	事業者数	人件費	燃料油脂費	減価償却費	諸経費	合計	対前年度 (%)
H22	408	164.04 (46.2%)	36.76 (10.4%)	27.57 (7.8%)	126.41 (35.6%)	354.78 (100.0%)	1.1%
H23	406	161.19 (45.3%)	41.46 (11.6%)	27.97 (7.9%)	125.49 (35.2%)	356.11 (100.0%)	0.4%
H24	369	166.33 (45.5%)	43.05 (11.8%)	26.32 (7.2%)	129.46 (35.5%)	365.16 (100.0%)	2.5%
H25	401	166.29 (44.2%)	45.34 (12.1%)	28.84 (7.7%)	135.51 (36.0%)	375.98 (100.0%)	3.0%
H26	407	180.68 (44.4%)	45.30 (11.1%)	34.71 (8.5%)	146.36 (36.0%)	407.05 (100.0%)	8.3%
H27	385	208.85 (44.9%)	35.71 (7.7%)	46.13 (9.9%)	174.12 (37.5%)	464.80 (100.0%)	14.2%
H28	392	219.53 (44.2%)	33.47 (6.8%)	56.65 (11.4%)	186.79 (37.6%)	496.44 (100.0%)	6.8%
H29	409	225.71 (43.8%)	36.88 (7.2%)	63.14 (12.2%)	190.04 (36.8%)	515.77 (100%)	3.9%
H30	410	230.40 (41.7%)	42.88 (7.8%)	63.63 (11.5%)	215.66 (39.0%)	552.64 (100%)	7.1%
R1	410	243.44 (43.6%)	41.98 (7.5%)	65.96 (11.8%)	207.32 (37.1%)	558.70 (100%)	1.1%
R2	394	593.24 (48.6%)	50.81 (4.2%)	194.04 (15.9%)	382.45 (31.3%)	1220.54 (100%)	218.5%
R3	417	465.64 (48.9%)	52.56 (5.5%)	123.79 (13.0%)	311.13 (32.6%)	953.12 (100%)	-21.9%
R4	405	332.90 (47.2%)	51.18 (7.3%)	73.88 (10.5%)	247.37 (35.1%)	705.33 (100%)	-26.0%

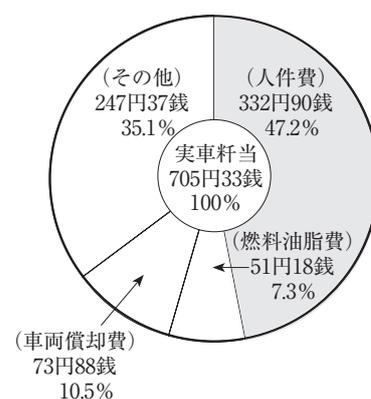
R2年度394社の実績経費



R3年度417社の実績経費



R4年度405社の実績経費



令和4年度貸切バス原単位の比較

項 目	単位	北海道	東 北	関 東	北陸・信越	中 部	近 畿	中 国
実働日車キロ	キロ	116.4	94.1	108.2	115.6	109.7	144.9	109.9
実働日車当り 総走行キロ	キロ	161.1	139.6	162.9	156.1	149.0	186.9	153.4
実 働 率	%	40.7	42.0	40.7	36.1	44.8	38.6	31.5
実働日車当り 営業収入	円	69,379	70,352	84,974	76,857	75,598	83,454	71,640
実働日車当り 人件費※	円	33,152	30,904	44,254	35,089	38,887	40,724	34,473
実働日車当り 減価償却費	円	6,112	8,714	10,835	10,750	7,758	7,194	6,727
実働日車当り 経費(経常費用)	円	69,650	67,722	94,513	80,676	79,453	85,241	73,900
経費に占める 人件費の割合※	%	47.6	45.6	46.8	43.5	48.9	47.8	46.6
経費に占める 燃料費の割合	%	9.5	7.8	6.3	7.9	6.6	7.6	7.4
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	45.8	19.6	44.5	29.7	21.7	26.3	20.4

項 目	単位	四 国	九 州	沖 縄	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	160.6	111.7	103.3	115.5	147.9	103.2	119.9
実働日車当り 総走行キロ	キロ	191.0	153.4	129.9	160.1	180.8	145.3	167.5
実 働 率	%	32.8	38.5	26.9	39.5	24.8	36.5	44.8
実働日車当り 営業収入	円	88,435	70,524	81,163	77,928	70,496	71,864	82,690
実働日車当り 人件費※	円	42,251	35,462	46,352	38,440	36,913	35,535	40,498
実働日車当り 減価償却費	円	8,956	6,512	10,097	8,531	7,436	7,892	9,068
実働日車当り 経費(経常費用)	円	91,742	71,695	92,735	81,446	79,531	79,531	79,531
経費に占める 人件費の割合※	%	46.1	49.5	50.0	47.2	46.4	46.5	47.7
経費に占める 燃料費の割合	%	7.8	8.3	6.4	7.3	7.2	7.7	7.0
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	32.7	53.6	85.5	32.1	19.0	28.0	36.3

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費
2) 輸送実績報告書より集計

貸切バス原単位の推移

R4年度

R3年度

項 目	単位	合 計	R4年度			R3年度			
			10両まで	30両まで	31両以上	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	115.5	147.9	103.2	119.9	93.3	79.3	82.1	102.4
実働日車当り 総走行キロ	キロ	160.1	180.8	145.3	167.5	132.6	114.4	121.6	141.9
実働率	%	39.5	24.8	36.5	44.8	31.8	21.8	29.6	35.5
実働日車当り 営業収入	円	77,928	70,496	71,864	82,690	69,864	61,750	65,397	73,759
実働日車当り 人件費※	円	38,440	36,913	35,535	40,498	43,452	38,510	39,832	46,419
実働日車当り 減価償却費	円	8,531	7,436	7,892	9,068	11,551	9,595	10,402	12,538
実働日車当り 経費（経常費用）	円	81,446	79,531	79,531	79,531	88,942	85,146	85,146	85,146
経費に占める 人件費の割合※	%	47.2	46.4	46.5	47.7	48.9	45.2	47.3	50.2
経費に占める 燃料費の割合	%	7.3	7.2	7.7	7.0	5.5	5.8	5.9	5.2
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	32.1	19.0	28.0	36.3	21.0	12.4	19.5	22.7

R2年度

項 目	単位	合 計	R2年度		
			10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	91.5	79.4	78.6	102.5
実働日車当り 総走行キロ	キロ	130.8	115.0	115.7	143.8
実働率	%	25.1%	18.1%	24.1%	27.2%
実働日車当り 営業収入	円	71,457	65,287	69,475	73,626
実働日車当り 人件費※	円	54,291	52,116	52,227	56,068
実働日車当り 減価償却費	円	17,758	17,089	16,958	18,427
実働日車当り 経費（経常費用）	円	111,699	112,672	110,319	112,611
経費に占める 人件費の割合※	%	48.6%	46.3%	47.3%	49.8%
経費に占める 燃料費の割合	%	4.2%	4.0%	4.8%	3.7%
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	15.3	12.7	15.2	15.8

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費

2) 輸送実績報告書より集計

Ⅲ. 安全輸送の取組み

1. 安全輸送体制の確立

(1) バス事業における総合安全プラン2025

交通事故対策について、国は「第11次交通安全基本計画」において、「令和7年までに死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする」という目標に向け、取組が進められている。

バスの安全対策については、平成21年に国土交通省の「自動車運送事業に係る総合的安全対策検討委員会」（以下「検討委員会」という。）が提言した「事業用自動車総合安全プラン2009」、その後の状況の変化を踏まえ、平成29年「事業用自動車総合安全プラン2020」（以下「プラン2020」という。）が策定されたことをうけて、「バス事業における総合安全プラン2009」、「バス事業における総合安全プラン2020」を策定し、業界を挙げて取り組んだ結果、人身事故件数については、前倒しで削減目標を達成するなど一定の成果を挙げた。

しかし、検討委員会は、「プラン2020」で定めた「令和2年（2020年）までに死者数235人以下」、という目標の達成が厳しい状況にあること、飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス提供強化を踏まえた事故防止対策、新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策が講じられていることが必要なことから、新たな対策理念と対策指標、施策群を早急に設定する必要があるとして、令和3年3月、「プラン2020」に代わる、令和7年（2025年）までの5年間を計画年とする「事業用自動車総合安全プラン2025」（以下「プラン2025」という。）を提言した。

日本バス協会は、本提言を踏まえ、「バス事業における総合安全プラン2020」に代わる新たな計画として、令和7年までの5年間を計画年とする「バス事業における総合安全プラン2025」を策定し、次のとおり取組みを進めることとした。

I. バス事業に係る事故等削減目標の設定

1. 乗客の死者数ゼロ
2. 令和7年（2025年）までに交通事故死者数をゼロとする。
3. 令和7年（2025年）までに重傷者数を150人以下とする。
4. 令和7年（2025年）までに人身事故件数を800件以下とする。
5. 飲酒運転をゼロとする。
6. 令和7年（2025年）までに乗合バスの車内事故件数85件以下とする。
7. 令和7年（2025年）までに貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下とする。

(2) 運輸安全マネジメントの推進

運輸事業者について、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築、全社内の安全意識の浸透、安全最優先の風土の定着を図ること等を目的として「運輸安全マネジメント制度」が平成18年10月から導入された。また、「安全管理規程の作成及び届出」、「安全統括管理者の選任及び届出」が一定規模（バス事業にあっては保有台数200台以上）の事業者には義務付けられ、その後平成25年10月からは、これに加え全ての貸切バス事業者及び貸切委託運行許可を得た乗合バス事業者に義務付け対象が拡大された。

その主な内容は、次のとおりである。

① 全事業者に対するもの

ア. P（計画の作成）・D（計画の実施）・C（効果等の評価）・A（計画の改善）を導入し、さらに継続的に繰り返すことによって、輸送のレベルアップを図る。

イ. 安全確保の責務

ウ. 安全情報の公表

- ② 保有車両数200台以上のバス事業者及び全ての貸切バス事業者並びに貸切委託運行許可を得た乗合バス事業者（以下「規程等義務付け事業者」という。）に対するもの
上記①の各項目に加え、次の項目を実施することが義務づけられた。

ア. 安全管理規程の作成、届出

安全に関する取組みの基本方針、組織体制、情報伝達の方法、内部監査の方法等を記載。

イ. 安全統括管理者の選任、届出

安全管理体制に必要な事項の経営トップへの報告及び事業者内部への徹底。

また、国土交通省によるマネジメント評価を受けることとなっている。

なお、マネジメント評価については、国土交通省による評価のほかに、当面の措置として、国が認定した第三者機関による評価も認められている。

日本バス協会は、会員事業者において円滑な取り組みができるよう、安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう（※1）」の作成・配付や国等が開催するシンポジウム等の周知に努めている。

- （※1）日本バス協会では、令和3年6月にバス事業における総合安全プラン2025を策定したことを踏まえ、令和3年度事業として、平成26年に作成・配付した運輸安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」の改訂版（第3版）を作成・配付した。



(3) 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ICTを活用した運行管理の高度化の取組を促す。

また、「遠隔点呼実施要領について（令和3年12月27日付国自安第137号国自安第393号国自貨第91号）」は、令和5年3月31日付で公布された、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）にその趣旨が引き継がれることを踏まえ、令和5年3月31日をもって廃止とされた。

遠隔点呼・業務後自動点呼の実施旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則について、旅客/貨物自動車運送事業者が運転者又は特定自動運行保安員に対して行う点呼を、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法により行うことを可能とする改正が行われた。公布：令和5年3月31日・施行：令和5年4月1日

旅客自動車運送事業運輸規則において、次のとおりの改正が行われた。令和5年10月10日国自安第

90号の2・国自旅第190号の2)

- ・点呼の様子を動画保存。(保存期間：90日)
- ・アルコールチェックの様子を撮影保存。(保存期間：90日)
- ・運送引受書、手数料額記載書類、業務記録、運行指示書、点呼記録の保存期間を3年に延長。(点呼記録は電子保存)
- ・車両へのデジタルタコグラフ使用の必須と運行記録の3年間保存。(既販車は令和7年4月1日までの経過措置。)
- ・安全に係る取り組みの公開内容に「安全運転の実技指導」を追加。

公布：令和5年10月10日・施行：令和6年4月1日

(4) 運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策

(北陸自動車道小矢部川サービスエリアにおける高速乗合バスの事故を受けての安全対策)

平成26年3月3日に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故の原因については、衝突前にバス運転者が意識を失っていた可能性もあるとみられており、平成26年4月、国土交通省の「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策について」の通達を受け、この内容を各バス事業者に周知し、経営トップが危機意識をもって最大限の経営努力を行うとともに、以下のソフト・ハード両面の安全対策に取り組むこととした。

また、平成26年3月25日、4月11日、5月8日に「安全輸送委員会安全確保対策WG」を開催し、高速道路を運行するバスの安全対策について検討を行い、検討結果について会員事業者に取り組みを要請した。

○ ソフト面の安全対策

1. 各都道府県バス協会に対し、脳疾患、心臓疾患、SASなどバスの運転に支障を及ぼすおそれのある主要疾病に対する各バス事業者による検査の実施を促進するため、検査費用の助成拡充を要請
2. 国土交通省作成の健康管理マニュアルの分かり易い要約版を作成し、各バス事業者に対し活用を要請
3. 衝突被害軽減ブレーキ装置付き車両である旨をバスの車体に表示するなど、バス利用者に対する安全情報の発信を進めるよう、各バス事業者に要請
4. 高速道路等の走行に関し、乗客に対するシートベルト着用案内を再徹底するよう、各バス事業者に要請するとともに、国土交通省と、運転者の体調急変時などの対応方策を引き続き検討
5. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の審査において、積極的な健康管理を行っている事業者に対し加点することを検討

○ ハード面の安全対策

1. 衝突被害軽減ブレーキ装着車両への代替を促すため、当該装着車両を運輸事業振興助成交付金の補助対象に加えるとともに、そのための予算を増額補正
2. 既存車に後付ができる衝突被害の軽減に資するための装置の開発を、国及び一般社団法人日本自動車工業会に引き続き要請

(5) 貸切バス事業者安全性評価認定制度

平成23(2011)年度よりスタートした貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくすると共に、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施している。

令和6(2024)年7月1日現在、全国1,920事業者(日本バス協会会員の75.4%)、32,160両(日本バス協会会員保有車両数の87.5%)が認定されている。制度開始後10年以上が経過し、貸切バスを取り巻く状況が変化していること、安全への更なる取り組みが求められていることもあり、制度の抜本的な

貸切バス事業者安全性評価認定制度 認定状況について

○貸切バス事業者安全性評価認定事業者

		事業者数（者）			車両数（両）		
		★	★★	★★★	★	★★	★★★
2020年度	更新認定事業者	31			540		
			1	30		17	523
2021年度	更新認定事業者	69			1,928		
				69			1,928
2022年度	新規認定事業者	136			2,086		
		136			2,086		
	更新認定事業者	776			12,279		
		206	146	424	2,473	1,974	7,832
特別認定事業者	7			160			
		6	1		135	25	
2023年度	新規認定事業者	100			1,212		
		100			1,212		
	更新認定事業者	783			13,251		
		178	94	511	2,390	1,792	9,069
	特別認定事業者	13			386		
	10	3		280	106		
再評価認定事業者	3			288			
		3			288		
2024年度	特別認定事業者	1			15		
		1			15		
	再評価認定事業者	1			15		
		1			15		
認定事業者 合計		1,920			32,160		
		641	245	1034	8,894	3,914	19,352
内 非会員事業者		263			2,620		
		120	45	98	1,058	525	1,037
会員（非会員除く）に対する認定事業者の割合		75.4%			87.5%		
全事業者数（非会員含む）に対する認定事業者の割合		56.1%			75.6%		

○業界全体

	事業者数		車両数	
	者、%	者、%	両、%	両、%
貸切バス事業者	3,423	(100)	42,538	(100)
うち会員	2,197	(64.2)	33,741	(79.3)
うち非会員	1,226	(35.8)	8,797	(20.7)

※貸切バス事業者は R3（2021）年度末現在（国土交通省調べ）

うち会員は R4（2022）年8月現在（日本バス協会調べ）

見直しを行うこととなった。2024年度申請より行政処分の評価基準を厳格化し、2025年度より認定種別を三ツ星制度から五ツ星制度に変更する。また、法令遵守の配点をなくし、高度な安全への取り組みに対して高く評価する。認定事業者の更なる安全への取り組みを推進する。

これからも、認定事業者の安全性に対する意識や取組がより高いものとなり、利用者や旅行会社などに高く評価されることを目指し、制度の充実を図っていく。

2. 大規模災害への対応

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、バス事業者にも津波による車両の流出や社屋等の損壊、道路の崩壊等による運行の停止など深刻な被害をもたらした。

日本バス協会では、この教訓を生かし、今後発生が予想される東海地震等の大規模災害に対応するため、平成24年5月に安全輸送委員会安全確保対策WGに「大規模災害対策特別小委員会」を設置し、検

討を重ね、平成25年5月に「大規模災害基本対応マニュアル（初動対応編 作成指針）」及び「大規模災害基本対応ハンドブック（乗務員用 作成指針）」（以下、「マニュアル等」という。）を取りまとめた。

このマニュアル等は、大規模災害発生時に、バス事業者が乗客や従業員の安全を確保するとともに、バス事業の社会的使命を果たすために必要な初動対応の基本事項及びそのために必要な事前の備えを定め、各事業者が災害対応マニュアルを作成する際の指針とするものである。

《構成》

- (1) 大規模災害基本対応マニュアル（初動対応編 作成指針）
 - ① マニュアルの目的
 - ② 災害の基礎知識
 - ③ 初動対応の基本方針
 - ④ 事前の備え
 - ⑤ 災害への対応
- (2) 大規模災害基本対応ハンドブック（乗務員用 作成指針）
 - ① はじめに
 - ② 平時の備え
 - ③ 災害時の対応
 - ④ その他

3. 飲酒運転防止対策

(1) 飲酒運転防止対策の推進

平成14年7月、中央自動車道においてバス運転者が飲酒運転し接触事故を起こしたのに続き、同年8月には神戸市で路線バス運転者が酒気帯び運転をし、停留所付近で斜横断中の歩行者と接触して死亡させるという事故を引き起こした。

いずれも、安全輸送が事業運営の根幹であるバス事業においては、決してあってはならない事故であり、同年9月の国土交通省通達を受け、ただちに日本バス協会に「飲酒運転防止対策会議」と、作業部会の「飲酒運転防止対策WG」を設置し、平成14年10月、「飲酒運転防止対策マニュアル」を策定し、同年11月には「飲酒運転防止対策事例集」を編纂して全会員事業者に配付、平成15年2月には、「マニュアル」で定めた厳正な点呼に活用するため、アルコール検知器を全国の会員へ緊急配付した。

平成18年1月には、飲酒運転防止対策をより効果的なものにするため、これまでのマニュアル等を整理・統合して新たに「飲酒運転防止対策マニュアル」として改定し、全国の会員事業者に周知徹底を行った。

さらに、平成22年4月に国土交通省令等が改正されたことによる、平成23年5月から点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化等に対応するため、平成23年4月に「飲酒運転防止対策マニュアル」を再度改定した。

また、飲酒運転防止対策については、現在は「安全輸送委員会」及び「安全輸送委員会安全確保対策WG」により進められ、全国の会員事業者において万全の対策がとられるよう、毎年、秋の全国交通安全運動に併せて「飲酒運転防止週間」を設定するなど、業界をあげて取り組んでいる。

令和6年9月12日、日本バス協会が作成している「飲酒運転防止対策マニュアル」を主に次のとおり改正した。

- ・貸切バスについては電子ファイルで3年間保存し、次の項目も実施する。
- ・点呼状況を動画（映像・音声）で撮影し90日間保存
- ・アルコールチェック状況を撮影し90日間保存
- ・アルコール検知器については、正確さを期するため、吹き込みタイプ（ストロー式、マウスピース式）で、測定結果が数値表示される機器を使用することが望ましい。
- ・貸切バスが行先地の宿泊場所等運行管理者による対面点呼を行えない場所から出発する場合にあっ

ては、点呼時における点呼執行者と運転者の双方のやり取りを録音し、運転者のアルコールチェック時の顔写真とともに90日間保存すること。

(2) アルコール検知器の使用義務化

国土交通省は、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事業用自動車の乗務員の飲酒運転を根絶するため、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化等の省令改正を行い、平成23年5月に施行した。

日本バス協会では、これに先立ち、平成15年からアルコール検知器の導入・活用を図っている。省令改正の概要は、次のとおりである。

① 公布（平成22年4月28日）と同時に施行の事項

ア. 酒気を帯びた乗務員を乗務させてはならない。（明確化）

イ. 運行管理者の補助者となることができる要件として、「運行管理者資格証の交付を受けている者」を追加。（従来の通達から省令へ）

ウ. 上記イの補助者が、運行管理者の指示を受けずに、又は指示に反して不適切な業務を行った場合には、その業務に該当する運行管理者資格証の返納が命ぜられる。

② 平成23年5月1日から施行の事項

ア. 営業所ごとにアルコール検知器を備え、常時有効に保持すること。このため、アルコール検知器の故障の有無を日常的に確認すること。

イ. 点呼時には、酒気帯びの有無について、目視等で確認するほか、必ずアルコール検知器を用いて確認すること。

また、遠隔地等のため電話点呼を行う場合であっても、運転者にアルコール検知器を携行させ、検知結果を報告させること。

ウ. 点呼簿に、アルコール検知器使用の有無及び酒気帯びの有無を記録し、1年間保存すること。

なお、電話点呼を行った場合においては、具体的な検知結果の確認方法についても記録すること。

4. 車内事故防止対策

バス事故件数の約3割を車内事故が占めており、さらに車内事故による負傷者の約半数は65歳以上の女性であること等から、車内事故の減少に努めるため、令和6年度においても「バス車内事故防止キャンペーン」を7月に設定し、バス利用者に対する啓発活動等に努めている。以下は、本運動の概要である。

(1) 実施期間 令和6年7月1日～7月31日（1箇月間）

(2) 重点項目

① 一般乗合バス（高速バスを除く。以下「一般乗合バス」という。）

ア. ゆとり乗降（バスが停車してから離席する。）の啓発。

イ. ゆとり運転（乗客が着席してから発車する。車間距離を確保する。）の励行。停留所発進時における安全基本動作を徹底。

② 貸切、高速、空港連絡バス等（以下「貸切、高速バス等」という。）

ア. 乗客へのシートベルト着用の徹底。

(3) 実施事項

① 利用者への啓発活動

ア. 車内における実施事項

a. ポスターを掲示する。（※2）

b. 車内アナウンス、映像による案内を活用する。

イ. その他の実施事項

- a. バスが乗り入れている病院等、高齢者のバス利用が多い施設等にポスターの掲示を依頼する。
- b. 日本バス協会及び各都道府県バス協会、一般乗合バス会員事業者のホームページに車内事故防止キャンペーン中である旨を掲載する。
- c. 各都道府県バス協会は、地方自治体、都道府県の旅行業界等に対して協力を依頼する。

② 一般ドライバー等への協力要請

一般ドライバー団体・トラック業界・タクシー業界等の広報誌等へ車内事故防止の協力方掲載を依頼する。

③ その他会員事業者・運転者の実施事項

ア. 一般乗合バス事業者について

- a. 車内事故防止削減目標を定める。
- b. 勉強会等を開催する等、本キャンペーンの趣旨を周知徹底する。
- c. 乗客が席に着くまでは絶対に発車しない「ゆとり運転」を励行する。
- d. 運行ダイヤを点検し、必要に応じて見直しをする等ゆとりある乗降を可能とする「ゆとりダイヤ」を確保する。

イ. 貸切、高速バス等事業者について

- a. シートベルト着用について、乗客にはどのような案内が効果的か等の勉強会を開催する。

(※2) 車内掲出用ポスター



5. 乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用対策

平成28年11月、大阪府門真市において、貸切バスの運転者が運転中にスマートフォンを用いてゲームアプリを操作するという事案が発生した。

運転中の携帯電話・スマートフォンの使用は道路交通法で禁止されている極めて危険な行為のため、安全輸送が事業運営の根幹であるバス事業においては、決してあってはならない事案である。

そのため、日本バス協会では、同月の国土交通省通達を受け、安全輸送委員会安全確保対策WGを開催し、平成29年1月「乗務中における携帯電話・スマートフォンの使用に関する社内規程策定のガイドライン」を策定した。また、「乗務中における携帯電話・スマートフォン使用の危険性等について」の啓発資料や「運転中の携帯電話・スマートフォンの使用等を禁じたシール及び営業所等に掲示するポスターを会員事業者に配布をするなど、同種事案の再発防止対策を講じた。

6. バスジャック・テロ対策等

(1) バスジャック対策の推進

平成12年5月、佐賀駅発西鉄天神バスセンター行きの西日本鉄道(株)の高速バスが、九州自動車道を走行中、刃物を持った少年に乗っ取られ、乗客21名のうち1名が死亡、3名が重傷を負うという過去に例を見ない悲惨なバスジャック事件が発生した。

日本バス協会は、本事件を機に、ただちに同種事件発生時の適切な対応を検討するため、運輸省（現：国土交通省）の参画も得てバスジャック対策検討会議を設置した。また、本検討会の下に、作業部会として「統一マニュアル策定ワーキンググループ」及び「緊急連絡手段整備ワーキンググループ」を設置し、集中的に検討を行って、「バスジャック統一対応マニュアル」を策定した。

平成20年7月に東名高速道路を運行中の高速バスがバスジャックされるという事件が発生したことから、緊急に、安全輸送委員会に「バスジャック・テロ対策ワーキンググループ会議」を設置し、「マニュアル」の点検をはじめ、対策について検討を行った結果、平成20年12月2日に「バスジャック統一対応マニュアル」等を改定した。

なお、国土交通省からの通達「バスジャック対策の推進について」を受け、下記事項について会員事業者へ周知徹底を図っている。

- ア. バスジャック対策マニュアルを策定していないバス事業者にあつては、早急にこれを作成し、これを作成しているバス事業者にあつても、今回の「バスジャック統一対応マニュアル」の改定を踏まえ、必要な見直しを行うこと。
- イ. 各地方運輸局（沖縄総合事務所を含む）、各都道府県警察等の関係機関と連携し、定期的にバスジャック訓練を実施すること。
- ウ. 各地方運輸局（沖縄総合事務所を含む）、各都道府県警察等の関係機関との夜間・休日を含む緊急連絡体制を整備すること。
- エ. バスジャックの早期解決及び未然防止を図るための緊急連絡装置等の機器の整備に努めること。
- オ. その他、早期に実施する事項
 - (ア) 緊急連絡手段（非常用防犯灯スイッチ）に係る点検
 - (イ) 一般国民への協力依頼
 - 自社が装備している緊急連絡手段（警察への通報等を求めるための非常用防犯灯等）について、ホームページに掲載するとともにバスターミナルや主要乗降所等に掲示するなど、広く国民に協力を求めるための周知を行う。

(2) テロ対策の徹底

日本バス協会では、「バスジャック統一対応マニュアル」を策定し、これを基に、ゴールデンウィークや夏季休暇等の人出が多数予想される時期を前にテロ対策の徹底を図っている。

【参考】

国民の皆様へバスジャック・テロ対策等に伴うご協力をお願い

(ホームページやバスターミナル・主要乗降所等での掲載・掲示例)

走行中のバスに「SOS」や「緊急事態発生」等が表示されていたり、あるいは見慣れない青いランプ（防犯灯）が点滅していたら、そのバスの車内ではバスジャックのような異常事態が発生しているかもしれません。

そのようなバスを見かけましたら、110番への通報をお願いします。

《非常用防犯灯の一例》

なお、平成26年度には、バスに搭載の非常用防犯灯（車両後面に装備する青色灯火）等について、何を示す灯火かが不明瞭な場合には、表示（※3）を行うよう取り組むこととした。

(※3) 表示例

◎ 文字による表示の例
(側面・前面も表示するものもある。)

◎ 防犯灯点滅による表示の例



(3) 全国瞬時警報システム (Jアラート) 等でミサイル発射の情報が発信された場合の対応
近年、北朝鮮からミサイルが発射され、ミサイルが我が国の領土・領海に着弾または上空を通過する場合に発信されるJアラートを受信するケースが発生した。

日本バス協会では、バス事業者における基本的な対応要領として、平成29年11月に安全輸送委員会にて、「全国瞬時警報システム (Jアラート) 等でミサイル発射の情報が発信された場合の対応要領」を策定した。

全国瞬時警報システム (Jアラート) 等でミサイルが発射されたとの情報が発信された場合の対応は、原則として、次のとおりとするが、各事業者の業務内容も踏まえて適切に対応すること。

- ア. 運転者は、Jアラート等でミサイルが発射されたとの情報が発信され、かつ、現在地が対象地域内であることを知ったときは、原則として、バスを安全な場所に停車させる。
- イ. 乗客に対し、Jアラートの発報により警戒を要する状況である旨をアナウンスし、頭を低くした安全姿勢を採ってもらう。
- ウ. 上記対応について会社に連絡し、会社からの指示を受ける。
- エ. 安全な状況であることが確認できた場合は、運行を継続する。

7. 安全に資する装置の導入状況

(1) デジタルタコグラフ・ドライブレコーダー<令和4年度末>

《調査対象：令和5年3月末現在事業者保有車両数》

項目	調査回答車両数					デジタルタコグラフ装着バス					ドライブレコーダー装着バス				
	一般乗合	（空港連絡便含） 高速乗合	貸切	特定	計	一般乗合	（空港連絡便含） 高速乗合	貸切	特定	計	一般乗合	（空港連絡便含） 高速乗合	貸切	特定	計
北海道	2,692	534	1,507	16	4,749	1,737	451	1,078	6	3,272	2,420	486	1,508	16	4,430
青森	725	63	770	17	1,575	310	48	433	1	792	718	63	769	17	1,567
岩手	570	81	580	4	1,235	183	54	337		574	554	81	580		1,215
宮城	908	200	715	34	1,857	898	193	467	19	1,577	898	193	702	34	1,827
福島	718	166	870	35	1,789	715	166	715	29	1,625	717	166	795	34	1,712
秋田	446	58	260	14	778	132	35	142		309	443	58	260	13	774
山形	184	82	61	0	327	137	82	49		268	184	82	61		327
茨城	1,013	223	1,302	387	2,925	953	202	1,080	255	2,490	995	202	1,317	388	2,902
栃木	472	51	828	139	1,490	444	51	518	88	1,101	472	51	828	128	1,479
群馬	388	46	597	75	1,106	265	57	409	26	757	609	57	593	73	1,332
埼玉	2,009	136	1,163	727	4,035	1,838	136	925	159	3,058	2,003	136	1,163	611	3,913
千葉	2,110	574	1,598	329	4,611	1,875	573	1,100	240	3,788	2,022	601	1,598	294	4,515
東京	5,491	863	1,877	1,089	9,320	3,811	863	1,744	533	6,951	5,456	863	1,872	1,024	9,215
神奈川	4,922	279	1,141	286	6,628	2,878	279	1,065	171	4,393	4,922	279	1,140	286	6,627
山梨	260	66	359	10	695	121	53	270	1	445	248	66	352	10	676
新潟	962	126	805	6	1,899	601	107	539	6	1,253	890	123	801	6	1,820
長野	649	206	765	5	1,625	284	196	659	2	1,141	616	199	736	5	1,556
富山	261	57	316	14	648	243	57	272	13	585	261	57	316	14	648
石川	488	91	442	0	1,021	312	90	398		800	481	91	424		996
福井	222	17	563	0	802	156	17	451		624	222	19	510		751
岐阜	623	70	643	2	1,338	495	70	535		1,100	621	70	623	2	1,316
静岡	1,199	129	1,037	16	2,381	1,162	129	955	2	2,248	1,196	129	1,034	12	2,371
愛知	1,946	244	1,860	13	4,063	1,838	244	1,508	13	3,603	1,945	244	1,850	13	4,052
三重	555	142	375	0	1,072	551	142	265		958	554	142	375		1,071
滋賀	418	0	423	16	857	98		299	6	403	383		423	8	814
京都	1,481	113	615	23	2,232	577	90	454	15	1,136	1,480	99	593	28	2,200
大阪	2,267	613	1,346	225	4,451	1,929	590	1,279	189	3,987	2,201	600	1,319	230	4,350
兵庫	1,293	130	425	23	1,871	999	92	371	21	1,483	1,289	109	374	22	1,794
奈良	619	20	344	0	983	609	20	275	7	911	613	20	340	15	988
和歌山	274	21	324	6	625	166	12	281	15	474	272	21	364	25	682
鳥取	219	60	156	0	435		44	138		182	219	60	156		435
島根	271	85	294	0	650	87	85	231		403	261	85	314		660
岡山	480	96	486	58	1,120	305	84	375	40	804	440	88	486	53	1,067
広島	1,396	227	935	64	2,622	1,072	227	633	29	1,961	1,387	232	935	111	2,665
山口	571	50	337	50	1,008	360	40	266	29	695	557	50	332	45	984
徳島	49	45	76	0	170	28	45	76		149	49	45	76		170
香川	22	64	22	0	108		64	21		85	22	64	22		108
愛媛	388	104	301	0	793	122	90	276		488	375	104	295		774
高知	264	76	171	8	519	4	65	98		167	244	76	171	6	497
福岡	2,325	272	555	63	3,215	2,285	271	444	54	3,054	2,325	272	516	60	3,173
佐賀	304	54	302	33	693	288	55	211	12	566	295	55	293	37	680
長崎	1,214	167	470	0	1,851	1,041	153	323		1,517	1,161	153	437		1,751
熊本	800	113	567	0	1,480	787	113	409	2	1,311	800	113	567	2	1,482
大分	457	95	225	0	777	385	95	215		695	457	95	225		777
宮崎	308	74	280	0	662	212	53	164		429	150	56	279		485
鹿児島	1,062	110	663	151	1,986	348	40	465	22	875	936	102	633	59	1,730
沖縄	670	59	676	0	1,405	91	52	461	1	605	667	59	668	1	1,395
H 25. 3末	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	23,719	4,802	9,949	289	38,759	30,132	4,834	7,573	488	43,027
H 26. 3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	25,339	5,730	12,280	372	43,721	34,078	5,632	10,293	552	50,555
H 27. 3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	25,461	5,888	13,792	643	45,784	38,023	6,324	13,748	824	58,919
H 28. 3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	27,775	6,786	16,607	1,282	52,450	43,054	7,125	19,226	1,665	71,070
H 29. 3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	29,113	7,121	19,603	1,326	57,163	44,941	7,611	24,976	2,087	79,615
H 30. 3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	30,322	7,059	21,974	1,519	60,874	44,929	7,433	28,078	2,508	82,948
H 31. 3末	49,857	8,175	34,194	3,610	95,836	32,199	7,411	22,928	1,682	64,220	46,119	7,656	28,781	2,758	85,314
R 3. 3末	49,370	7,877	31,985	3,887	93,119	33,425	7,267	24,270	2,002	66,964	47,648	7,579	31,115	3,498	89,840
R 4. 3末	48,093	7,323	30,686	3,709	89,811	33,594	6,863	23,377	1,813	65,587	46,593	7,178	29,858	3,257	86,886
R 5. 3末	46,965	7,152	30,427	3,938	88,482	33,732	6,675	23,679	2,006	66,092	46,030	7,016	30,025	3,682	86,753
対前年増減	-1,128	-171	-259	229	-1,329	138	-188	302	193	505	-563	-162	167	425	-133

日本バス協会調べ

<令和5年度末>

《調査対象：令和6年3月末現在事業者保有車両数》

項目	調査回答車両数					デジタルタコグラフ装着バス					ドライブレコーダー装着バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含む)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含む)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含む)	貸切	特定	計
北海道	2,525	540	1,396	13	4,474	1,670	484	1,141	2	3,297	2,485	527	1,413	13	4,438
青森	720	53	786	13	1,572	317	48	545	1	911	714	53	785	13	1,565
岩手	549	80	573	4	1,206	180	53	372		605	544	80	573		1,197
宮城	899	189	798	39	1,925	888	168	609	19	1,684	748	261	779	132	1,920
福島	712	154	877	45	1,788	710	154	747	39	1,650	710	154	832	43	1,739
秋田	432	55	259	9	755	140	32	183		355	431	55	259	9	754
山形	178	85	49	0	312	132	64	49		245	178	85	49		312
茨城	994	197	1,296	418	2,905	947	197	1,086	315	2,545	989	197	1,291	412	2,889
栃木	478	52	789	135	1,454	446	52	567	87	1,152	476	52	789	122	1,439
群馬	442	55	572	72	1,141	218	43	406	23	690	430	55	568	64	1,117
埼玉	2,034	148	1,100	731	4,013	1,852	148	902	152	3,054	2,032	148	1,103	688	3,971
千葉	2,081	567	1,590	326	4,564	2,015	509	1,141	209	3,874	1,918	547	1,590	262	4,317
東京都	5,506	865	1,893	1,111	9,375	4,019	865	1,761	612	7,257	5,506	864	1,886	1,081	9,337
神奈川	4,923	270	1,122	294	6,609	4,112	270	1,060	211	5,653	4,923	270	1,121	294	6,608
山梨	262	67	367	11	707	143	39	312	1	495	250	67	367	11	695
新潟	955	113	809	13	1,890	714	112	647	13	1,486	875	112	816	12	1,815
長野	654	206	634	6	1,500	338	199	621	2	1,160	613	200	638	2	1,453
富山	261	51	297	15	624	243	51	276	14	584	258	51	297	15	621
石川	496	89	410	0	995	307	89	385		781	451	89	407		947
福井	224	12	502	0	738	157	12	465		634	220	12	507		739
岐阜	641	70	550	14	1,275	507	49	487	14	1,057	621	49	506	14	1,190
静岡	1,189	131	1,015	12	2,347	1,152	131	943		2,226	1,183	131	1,014		2,328
愛知	1,975	250	1,820	13	4,058	1,897	250	1,578	13	3,738	1,975	250	1,805	13	4,043
三重	544	124	222	0	890	544	124	221		889	544	124	222		890
滋賀	468	0	423	6	897	119		347	4	470	421		422		843
京都	1,527	82	606	31	2,246	621	73	416	9	1,119	1,537	77	556	26	2,196
大阪	2,238	555	1,376	191	4,360	1,935	524	1,184	196	3,839	1,901	540	1,266	168	3,875
兵庫	2,242	401	1,022	126	3,791	1,897	175	386	24	2,482	2,082	213	422	24	2,741
奈良	619	16	336	12	983	609	16	271	8	904	613	16	336	12	977
和歌山	259	21	365	4	649	161	10	301	5	477	265	48	318	6	637
鳥取	220	60	160	0	440		43	139		182	220		160		380
島根	263	83	243	0	589	85	83	191		359	264	83	235		582
岡山	521	83	551	57	1,212	308	70	456	41	875	486	76	541	52	1,155
広島	1,392	220	940	69	2,621	1,028	226	691	28	1,973	1,375	220	936	63	2,594
山口	573	48	326	58	1,005	367	42	265	34	708	564	48	322	55	989
徳島	49	47	77	0	173	28	28	76		132	49	39	76		164
香川	80	79	49	0	208	80	79	49		208	80	79	49		208
愛媛	378	112	276	0	766	134	97	276		507	372	119	295		786
高知	263	75	160	8	506	114	56	94		264	246	75	160	6	487
福岡	2,291	259	527	63	3,140	2,252	258	459	56	3,025	2,291	258	510	60	3,119
佐賀	295	55	309	34	693	283	54	216	9	562	290	54	281	34	659
長崎	1,208	164	463	0	1,835	1,052	164	322		1,538	1,128	164	437		1,729
熊本	795	116	573	2	1,486	706	116	422	2	1,246	713	116	573	2	1,404
大分	460	96	212	0	768	412	96	202		710	460	96	212		768
宮崎	313	60	284	5	662	217	54	139		410	145	51	284		480
鹿児島	1,025	102	604	135	1,866	345	46	390	26	807	464	46	522	45	1,077
沖縄	738	19	794	1	1,552	113	38	563	1	715	672		746	1	1,419
H 25. 3末	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	23,719	4,802	9,949	289	38,759	30,132	4,834	7,573	488	43,027
H 26. 3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	25,339	5,730	12,280	372	43,721	34,078	5,632	10,293	552	50,555
H 27. 3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	25,461	5,888	13,792	643	45,784	38,023	6,324	13,748	824	58,919
H 28. 3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	27,775	6,786	16,607	1,282	52,450	43,054	7,125	19,226	1,665	71,070
H 29. 3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	29,113	7,121	19,603	1,326	57,163	44,941	7,611	24,976	2,087	79,615
H 30. 3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	30,322	7,059	21,974	1,519	60,874	44,929	7,433	28,078	2,508	82,948
H 31. 3末	49,857	8,175	34,194	3,610	95,836	32,199	7,411	22,928	1,682	64,220	46,119	7,656	28,781	2,758	85,314
R 3. 3末	49,370	7,877	31,985	3,887	93,119	33,425	7,267	24,270	2,002	66,964	47,648	7,579	31,115	3,498	89,840
R 4. 3末	48,093	7,323	30,686	3,709	89,811	33,594	6,863	23,377	1,813	65,587	46,593	7,178	29,858	3,257	86,886
R 5. 3末	46,965	7,152	30,427	3,938	88,482	33,732	6,675	23,679	2,006	66,092	46,030	7,016	30,025	3,682	86,753
R 6. 3末	47,891	7,176	30,402	4,096	89,565	36,514	6,491	24,359	2,170	69,534	45,712	6,851	29,276	3,754	85,593
対前年増減	926	24	-25	158	1,083	2,782	-184	680	164	3,442	-318	-165	-749	72	-1,160

日本バス協会調べ

(2) 衝突被害軽減ブレーキ等<令和4年度末>

《調査対象：令和5年3月末現在事業者保有車両数》

項目	衝突被害軽減ブレーキ			車両安定性制御装置 (横滑り防止装置)			ふらつき注意喚起装置 (後付装置を含む)			車線逸脱警報装置 (後付装置を含む)			ドライバー異常時対応システム			
	高 速 乗 合 (空 港 連 絡 便 色)	貸 切	計	高 速 除 く (一 般 路 線 バ ス 乗 合)	高 速 乗 合 (空 港 連 絡 便 色)	貸 切	計									
北海道	326	633	959	319	607	926	287	542	829	305	587	892	151	151	250	552
青森	41	223	264	29	190	219	37	197	234	33	193	226	49	11	89	149
岩手	37	158	195	38	168	206	37	154	191	27	176	203		5	50	55
宮城	159	188	347	150	157	307	163	164	327	174	169	343	148	24	41	213
福島	79	422	501	58	373	431	72	392	464	65	405	470	15	21	134	170
秋田	29	77	106	24	62	86	29	83	112	24	134	158	6	8	13	27
山形	52	30	82	58	36	94	52	30	82	52	30	82	13	15	10	38
茨城	152	383	535	109	315	424	151	350	501	152	411	563	44	36	102	182
栃木	21	257	278	32	228	260	32	265	297	36	253	289	20	4	43	67
群馬	46	199	245	45	169	214	45	173	218	45	188	233	20	16	42	78
埼玉	117	478	595	101	417	518	106	432	538	113	477	590	314	27	150	491
千葉	438	505	943	316	513	829	410	486	896	395	502	897	187	123	190	500
東京	778	1,038	1,816	592	844	1,436	670	849	1,519	732	888	1,620	958	158	252	1,368
神奈川	253	544	797	163	418	581	247	463	710	241	576	817	473	45	93	611
山梨	32	132	164	30	139	169	32	138	170	27	144	171	5	3	38	46
新潟	94	217	311	72	202	274	86	239	325	85	258	343	12	17	49	78
長野	159	339	498	136	291	427	172	324	496	173	334	507	20	27	103	150
富山	36	113	149	36	91	127	36	97	133	36	105	141	5	17	24	46
石川	79	246	325	68	213	281	76	217	293	80	222	302	12	22	91	125
福井	7	183	190	5	140	145	6	150	156	6	179	185	10	1	48	59
岐阜	63	276	339	40	185	225	63	230	293	63	268	331	51	12	56	119
静岡	111	402	513	99	377	476	94	452	546	102	496	598	75	27	103	205
愛知	216	743	959	219	670	889	209	684	893	224	814	1,038	269	77	218	564
三重	59	126	185	46	115	161	52	119	171	50	161	211		11	40	51
滋賀		144	144		118	118		148	148		195	195	8		48	56
京都	92	316	408	79	329	408	83	334	417	82	354	436	234	23	85	342
大阪	503	726	1,229	484	518	1,002	513	728	1,241	572	795	1,367	280	198	207	685
兵庫	84	159	243	58	120	178	83	134	217	93	134	227	131	11	37	179
奈良	16	187	203	13	131	144	12	139	151	20	181	201	51	3	27	81
和歌山	9	146	155	4	113	117	8	112	120	14	131	145	1		50	51
鳥取	45	79	124	42	72	114	47	73	120	47	74	121	35	6	15	56
島根	61	109	170	55	117	172	53	108	161	59	111	170	26	20	51	97
岡山	47	163	210	20	106	126	30	111	141	69	173	242	31	11	46	88
広島	148	263	411	140	201	341	138	225	363	176	255	431	119	47	70	236
山口	13	127	140	11	113	124	25	145	170	29	147	176	49	9	28	86
徳島	34	21	55	24	21	45	24	19	43	41	19	60	1	14	11	26
香川	62	8	70	56	5	61	56	6	62	31	6	37		15	1	16
愛媛	76	91	167	60	58	118	61	90	151	74	118	192	9	18	35	62
高知	29	60	89	51	68	119	29	54	83	28	58	86	22	9	13	44
福岡	193	251	444	114	176	290	181	259	440	188	263	451	49	58	59	166
佐賀	39	72	111	13	57	70	39	99	138	39	109	148	3	16	24	43
長崎	85	104	189	72	87	159	84	107	191	73	105	178	20	10	14	44
熊本	47	150	197	48	138	186	77	202	279	79	213	292	24	4	63	91
大分	60	103	163	56	106	162	58	101	159	47	107	154	8	10	35	53
宮崎	21	48	69	26	54	80	26	42	68	26	44	70	18	5	17	40
鹿児島	36	144	180	38	102	140	21	140	161	39	158	197	8	4	75	87
沖縄	8	234	242	7	146	153	3	220	223	3	183	186	29	3	53	85
H 25. 3末																
H 26. 3末	1,124	2,073	3,197	664	1,467	2,131	1,182	1,355	2,537	1,412	1,113	2,525				
H 27. 3末	1,735	3,024	4,759	977	2,245	3,222	1,865	2,251	4,116	2,158	2,172	4,330				
H 28. 3末	2,418	4,780	7,198	1,828	3,758	5,586	2,382	3,885	6,267	3,193	4,050	7,243				
H 29. 3末	3,257	7,099	10,356	2,381	5,456	7,837	3,232	6,741	9,973	3,884	7,016	10,900				
H 30. 3末	3,733	8,414	12,147	2,885	6,827	9,712	4,018	8,254	12,272	4,405	8,901	13,306	0	0	0	0
H 31. 3末	4,479	9,939	14,418	3,505	8,209	11,714	4,425	9,334	13,759	4,994	10,690	15,684	0	391	1,717	2,108
R 3. 3末	5,160	11,370	16,530	4,102	9,896	13,998	9,417	10,200	19,617	5,371	11,885	17,256	2,443	1,284	2,740	6,467
R 4. 3末	5,147	11,151	16,298	4,178	9,642	13,820	9,929	10,411	15,340	5,125	11,421	16,546	2,927	1,238	3,063	7,228
R 5. 3末	5,092	11,617	16,709	4,256	9,876	14,132	4,815	10,826	15,641	5,069	11,903	16,972	4,013	1,352	3,293	8,658
対前年増減	-55	466	411	78	234	312	-114	415	301	-56	482	426	1,086	114	230	1,430

日本バス協会調べ

<令和5年度末>

《調査対象：令和6年3月末現在事業者保有車両数》

項目	衝突被害軽減ブレーキ				車両安定性制御装置 (横滑り防止装置)				ふらつき注意喚起装置 (後付装置を含む)				車線逸脱警報装置 (後付装置を含む)			
	高 速 乗 合 (空港連絡便含)	貸 切	特 定	計												
北海道	323	630		974	305	608		965	328	492		835	313	601		929
青森	28	265		309	28	230		271	26	219		247	26	246	1	276
岩手	43	180		230	44	174		241	45	179		236	43	198		244
宮城	112	248	8	400	127	211	8	417	132	191		325	130	260	14	406
福島	79	417		500	64	305		371	65	343		411	57	374		434
秋田	33	93		127	27	87		127	31	77		108	28	121		149
山形	57	31		88	60	37		97	51	31		82	48	31		79
茨城	161	405	18	589	110	354	23	492	137	363	17	519	82	415	39	542
栃木	24	266	1	296	36	245	2	284	36	243	1	286	40	263	1	310
群馬	44	194		243	44	159	5	211	44	182	6	244	44	186	6	252
埼玉	131	483	20	643	112	437	21	578	118	444	27	595	127	438	23	593
千葉	403	480	22	972	296	422	19	757	351	436	39	841	355	437	21	833
東京	779	1,050	194	2,078	687	918	152	1,812	763	935	148	1,907	739	1,024	188	2,008
神奈川	254	555	26	836	167	429	14	611	248	458	7	717	242	588	44	878
山梨	28	122		153		113		117	27	128		155	32	127		164
新潟	85	247		337	66	239		310	80	253		334	75	267		344
長野	169	318		536	121	257		424	163	285		496	166	305		522
富山	36	131		171	28	130		162	28	122		150	32	135		171
石川	73	252		329	63	191		254	72	203		276	71	236		311
福井		126		129		98		99	1	102		103	2	131		133
岐阜	55	206		287	32	162		216	55	221		364	55	250		397
静岡	116	431		549	104	391		496	107	447		559	128	525		873
愛知	229	780		1,013	227	719		954	221	767		1,034	235	889		2,004
三重	51	87		161	39	81		144	44	80		124	115	169		310
滋賀		345		345		229		233		227		227		300		300
京都	61	325		395	58	305	2	533	66	309		382	82	345		443
大阪	476	741	42	1,276	386	619	33	1,055	438	718	25	1,182	471	777	42	1,420
兵庫	294	191	2	498	286	158	2	461	328	185	2	525	330	178		519
奈良	14	126	1	141	11	118		129	11	115		126	15	177		192
和歌山	9	158		168	4	102		107	13	104		121	15	141		160
鳥取	50	87		137	50	86		136	50	81		131	50	81		131
島根	62	108		178	58	100		166	60	97		162	61	101		170
岡山	44	177		222	14	131		146	19	159		179	52	212		265
広島	149	286	12	463	141	223	10	376	155	285	13	456	162	278	14	462
山口	19	130		156	9	121		132	24	122		153	22	135		164
徳島	26	13		43	25	7		37	38	13		52	38	15		58
香川	49	23		72	58	16		74	53	10		63	28	16		44
愛媛	85	84		169	70	59		129	70	87		157	93	112		205
高知	25	68		100	52	67		119	30	75		109	30	65		100
福岡	208	223		433	132	224		358	200	251		453	194	271		468
佐賀	40	74		122	40	71		111	40	98		138	40	108		148
長崎	90	107		203	78	106		192	84	104		190	78	109		195
熊本	49	160		213	50	158		208	79	206		285	78	233		311
大分	63	99		162	48	98		146	61	102		163	53	97		150
宮崎	28	39		67	28	46		74	28	40		68	28	32		60
鹿児島	23	119		144	23	75		100	7	99	2	109	23	122	2	150
沖縄	25	352		377	22	281		303	17	257		274	19	289		308
H 25. 3末																
H 26. 3末	1,124	2,073		3,197	664	1,467		2,131	1,182	1,355		2,537	1,412	1,113		2,525
H 27. 3末	1,735	3,024		4,759	977	2,245		3,222	1,865	2,251		4,116	2,158	2,172		4,330
H 28. 3末	2,418	4,780		7,198	1,828	3,758		5,586	2,382	3,885		6,267	3,193	4,050		7,243
H 29. 3末	3,257	7,099		10,356	2,381	5,456		7,837	3,232	6,741		9,973	3,884	7,016		10,900
H 30. 3末	3,733	8,414		12,147	2,885	6,827		9,712	4,018	8,254		12,272	4,405	8,901		13,306
H 31. 3末	4,479	9,939		14,418	3,505	8,209		11,714	4,425	9,334		13,759	4,994	10,690		15,684
R 3. 3末	5,160	11,370		16,530	4,102	9,896		13,998	9,417	10,200		19,617	5,371	11,885		17,256
R 4. 3末	5,147	11,151		16,298	4,178	9,642		13,820	9,929	10,411		15,340	5,125	11,421		16,546
R 5. 3末	5,092	11,617		16,709	4,256	9,876		14,132	4,815	10,826		15,641	5,069	11,903		16,972
R 6. 3末	5,202	12,032		18,034	4,430	10,397		15,735	5,044	10,945	287	16,653	5,147	12,410		19,585
対前年増減	110	415	0	1,325	174	521	0	1,603	229	119	287	1,012	78	507	0	2,613

日本バス協会調べ

項目 都道府県	ドライバー異常時対応システム				計
	(一般路線バス乗合 高速除く)	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	
北海道	929	100	169		492
青森	276	16	125		187
岩手	244	15	65		83
宮城	406	51	62		297
福島	434	19	103	1	152
秋田	149	9	16		29
山形	79	18	11		49
茨城	542	29	122	12	219
栃木	310	7	41		73
群馬	252	8	47	1	95
埼玉	593	29	170	15	529
千葉	833	129	208	10	675
東京都	2,008	163	298	51	1,838
神奈川県	878	45	126	17	943
山梨	164	1	42		57
新潟	344	15	63		92
長野	522	23	67		145
富山	171	5	29	1	45
石川	311	25	87		141
福井	133	1	38		53
岐阜	397	16	69		158
静岡	873	33	136		275
愛知	2,004	86	214		727
三重	310	11	18		68
滋賀	300		74		143
京都	443	21	104	2	444
大阪	1,420	98	308	26	876
兵庫	519	217	59		580
奈良	192	3	30		117
和歌山	160	1	57		67
鳥取	131	9	27		85
島根	170	27	18		85
岡山	265	8	40		74
広島	462	47	86	7	296
山口	164	8	27		98
徳島	58	6	5		12
香川	44	17	2		20
愛媛	205	15	23		50
高知	100	15	32		69
福岡	468	60	57		218
佐賀	148	9	28		65
長崎	195	18	10		75
熊本	311	6	66		116
大分	150	13	35		67
宮崎	60	7	15		46
鹿児島	150	4	37		56
沖縄	308	9	133		181
H 25. 3末					
H 26. 3末	2,525				
H 27. 3末	4,330				
H 28. 3末	7,243				
H 29. 3末	10,900				
H 30. 3末	13,306	0	0		0
H 31. 3末	15,684	391	1,717		2,108
R 3. 3末	17,256	1,284	2,740		6,467
R 4. 3末	16,546	1,238	3,063		7,228
R 5. 3末	16,972	1,352	3,293		8,658
R 6. 3末	19,585	1,472	3,599		11,262
対前年増減	2,613	120	306	0	2,604

日本バス協会調べ

8. 令和4年・5年の交通事故

(1) 全国の交通事故の現状

現代社会において、自動車は必要不可欠なものになっており、令和5年3月末のわが国の自動車保有車両数は、約8,245万台、運転免許証保有者数は約8,186万人となっている。

このような自動車保有台数、運転免許保有者数の増加や高速道路の整備に伴う高速化により、交通事故や環境への影響が大きな社会問題となっている。

令和4年中の交通事故による死者数は2,610人、令和5年中の交通事故による死者数は2,678人で、増加となっている。一方、次代を担う子供が被害に遭う大変痛ましい交通事故が相次いで発生するなど、いまだ多数の尊い命が交通事故の犠牲になっている。

また、高齢運転者による交通事故が多発するとともに、飲酒運転等の悪質・危険な運転による悲惨な交通事故も後を絶たないなど、交通情勢は依然として厳しい状況にある。(下図参照)

令和4年・5年中の死亡事故に関する概要は次のとおりである。

① 高齢者が占める割合過去最高

交通事故死者数を年齢別にみると、令和4年は高齢者(65歳以上)が1,471人(構成率56.4%)、令和5年は1,466人(56.1%)と最も多い。

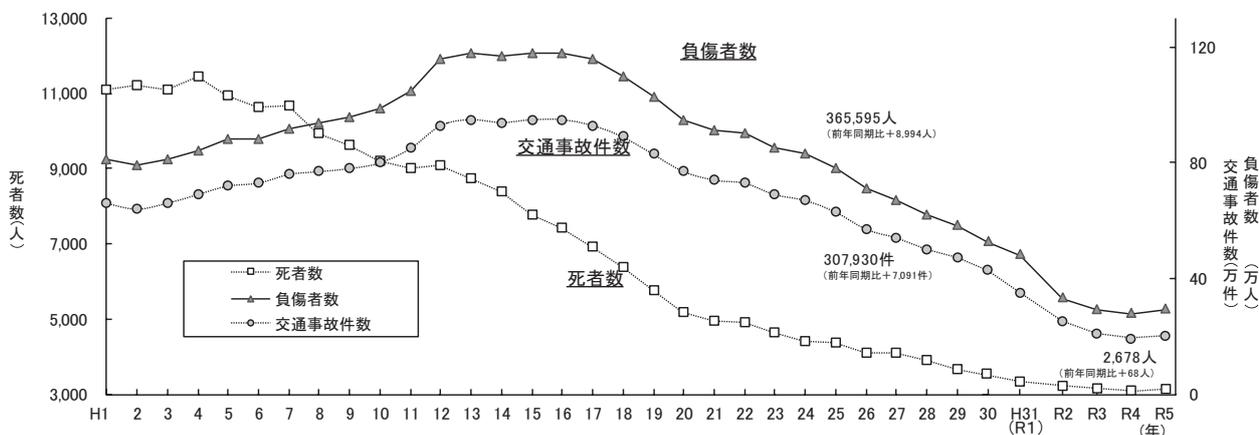
② 歩行中死者が連続最多

交通事故死者数を状態別にみると、歩行中令和4年(941人 構成率35.7%)、令和5年(955人 構成率36.3%)が最も多く、次いで自動車乗車中令和4年(870人 同33.3%)、令和5年(837人 同31.3%)となっており、両者で全体の約3分の2を占めている。

③ シートベルト非着用死者が特に減少

自動車乗車中の致死率(死傷者に占める死者の割合)をシートベルト(チャイルドシートを含む)着用有無別にみると、令和5年の着用者の致死率は非着用者の約14.6倍であり、このことからシートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していることが認められる。

交通事故の推移



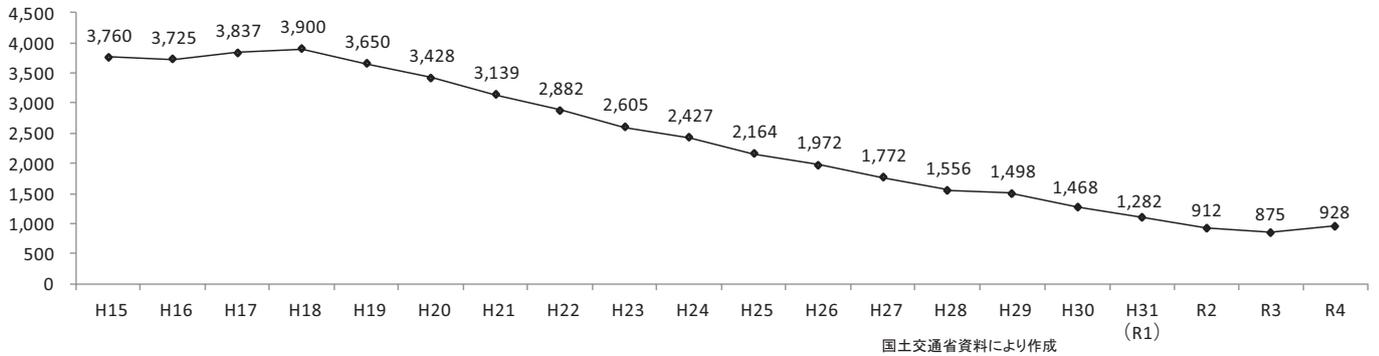
(注) 交通事故件数及び死傷者数は警察庁資料により作成。ただし人身事故のみ。

(2) バス（事業用）に係る交通事故情報

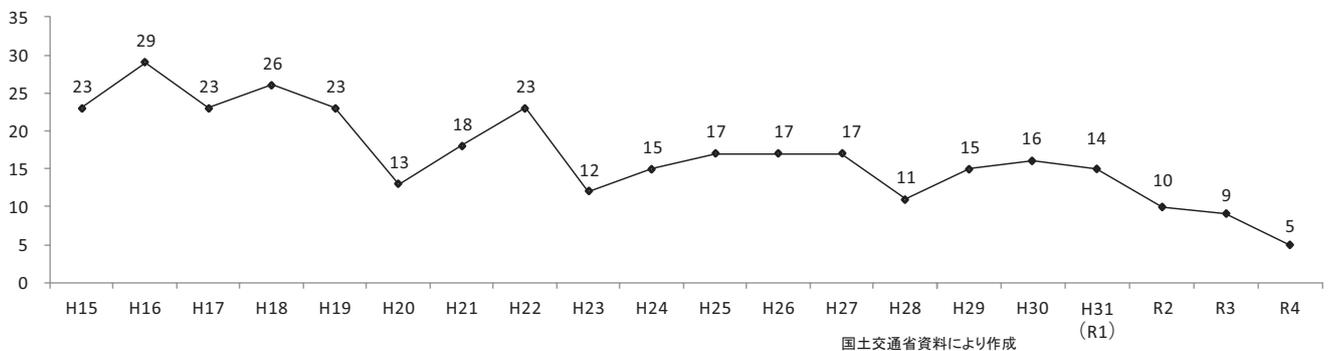
① バスの事故件数・死亡事故件数の推移

令和4年のバスの事故件数は、次のとおりである。

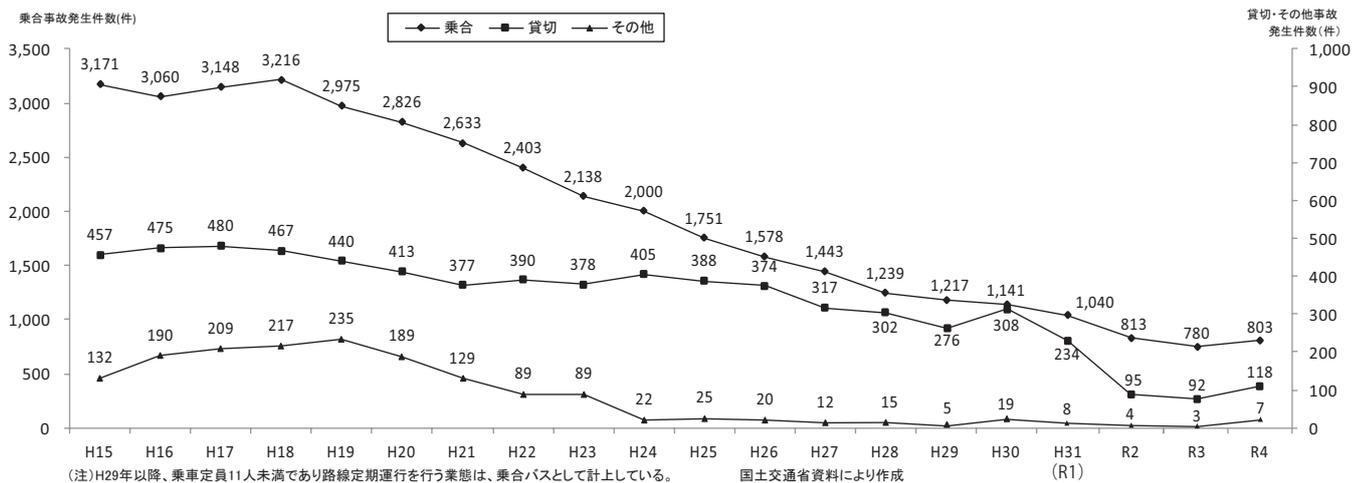
バスの事故件数の推移



バスの死亡事故件数の推移



バス業種別事故件数の推移



(3) 事業用自動車の事故

① 事業用自動車の事故発生状況

令和3年・令和4年に発生した事業用自動車による重大事故は、次のとおりである。

ア. 全 件 数 (うち、乗務員に起因するもの)	令和3年		令和4年	
		2,049件	対前年比-10件	2,072件
	1,468件	〃 -4件	1,432件	〃 -36件
イ. 事故による死者数	456人	〃 -31件	467人	〃 +11件
〃 重傷者数	927人	〃 +11件	889人	〃 -38件
〃 軽傷者数	1,049人	〃 +105件	1,011人	〃 -38件

(注) 国土交通省資料により作成

② 業態別事故発生状況

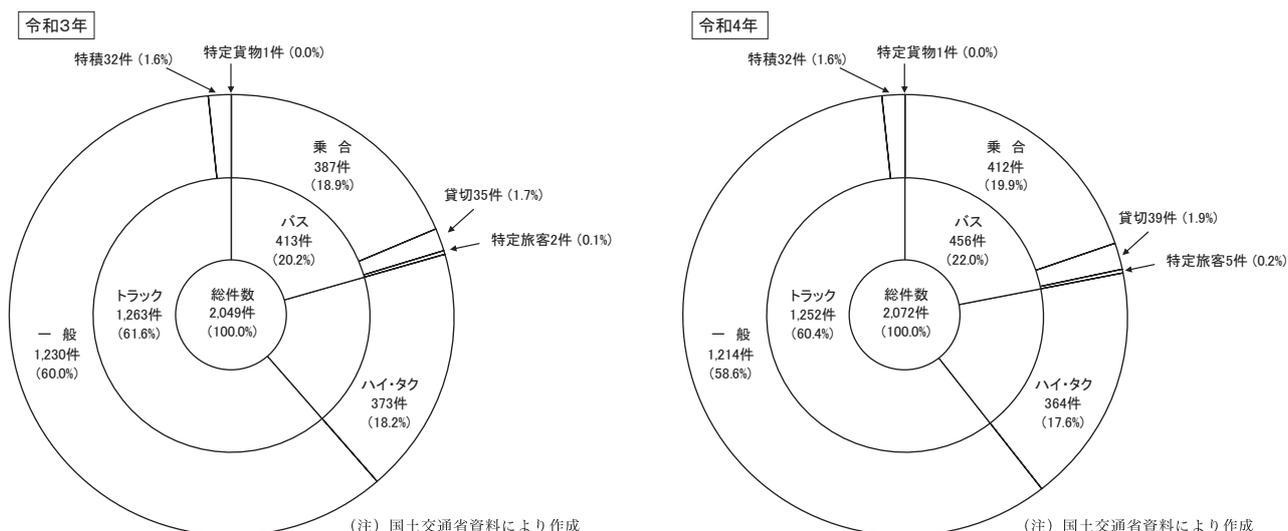
令和3年・令和4年に発生した事業用自動車による重大事故は、次のとおりである。

業態別の重大事故発生状況 (令和3年・4年)

項 目	業 態	バ ス		ハイ・タク		トラック		合 計	
		令和3年	令和4年	令和3年	令和4年	令和3年	令和4年	令和3年	令和4年
重 大 事 故 件 数 (件)		413	456	373	364	1,263	1,252	2,049	2,072
死 傷 状 況	死 者 数 (人)	23	27	41	49	392	391	456	467
	重 傷 者 数 (人)	155	182	255	214	515	493	927	889
	軽 傷 者 数 (人)	321	312	152	151	576	548	1,049	1,011
	計 (人)	499	521	448	414	1,483	1,432	2,432	2,367
乗務員に起因する事故件数 (件)		328	338	301	294	839	800	1,468	1,432

(注) 国土交通省資料により作成

業態別重大事故発生状況 (令和3年・4年) (車両故障に起因するものを除く)



(注) 国土交通省資料により作成

(注) 国土交通省資料により作成

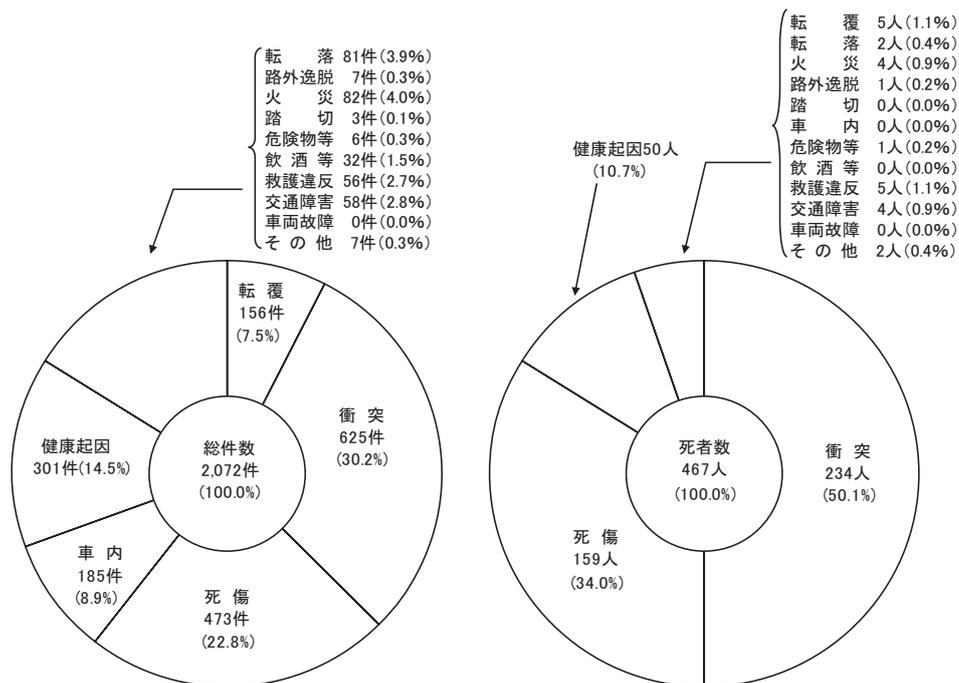
③ 事故発生件数及び死者数

重大事故の令和4年中の発生状況と、令和3年中との比較は次のとおりである。

状況等	業態別	バス		ハイ・タク		トラック	
		令和4年	対前年比	令和4年	対前年比	令和4年	対前年比
重大事故発生件数	(件)	456	+43	364	-9	1,252	-11
〃 死者数	(人)	27	+4	49	+8	391	-1

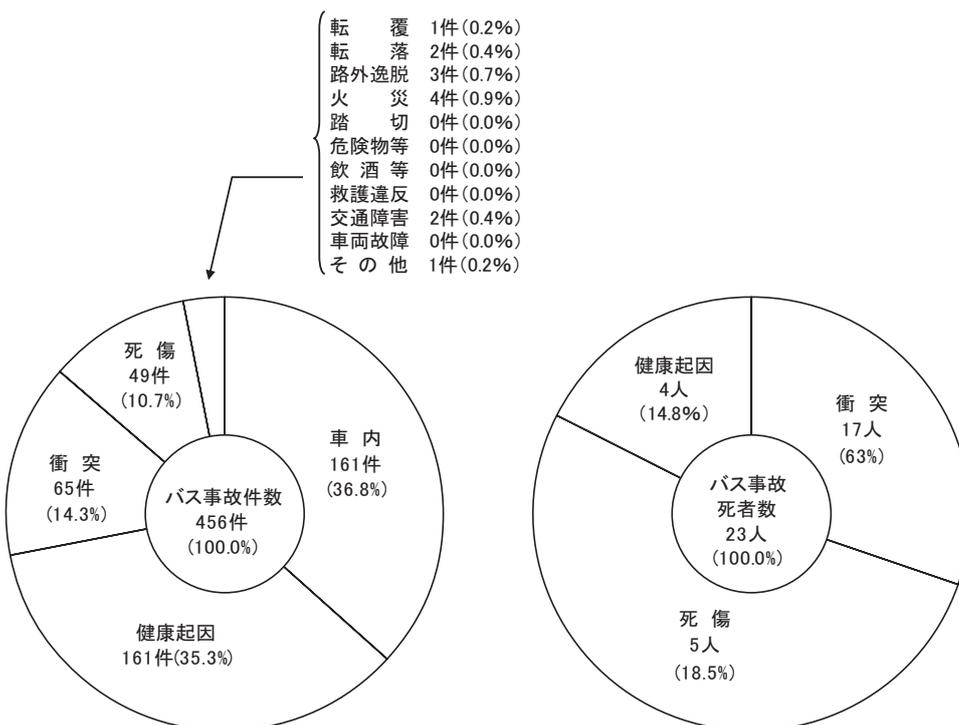
(注) 国土交通省資料により作成

事故種別別重大事故発生状況 (令和4年)



(注) 国土交通省資料により作成

バスに係る事故種別別重大事故発生状況 (令和4年)



(注) 国土交通省資料により作成

Ⅳ. バスに係る技術面の向上

1. 中央技術委員会の活動

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、中央技術委員会の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っている。

- ① 中央技術委員会全国大会においては、各事業者の日常の整備作業等における作業効率や安全性・経済性等に役立つアイデアを募集した発明考案作品について発明考案審査小委員会の審査に基づき、優秀な作品の表彰及び発表を行い、かつ、各事業者の業務に関する業務改善取り組み事例等の技術業務報告を行うとともに、バス関連用品・部品等の商品展示を行うなど、事業者相互間の情報交換等に努めている。
- ② 中央技術委員会バス改善要望全国会議においては、全国の事業者から寄せられた整備性等に関するバスメーカーへの改善要望について、整備分科会においてバスメーカー毎に検討を行い、この内容を基に特に重要と考えられる主要部位の材質改善や形状変更等の改善項目について発表及び審議を行っている。

2. バス車両の技術開発

- ① 車両の安全やバリアフリー、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っている。
- 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安全に停車することのできる車両の開発について、国及び自動車メーカーに要請するとともに情報収集を行っている。

3. 自動運転について

自動運転の実現に向けた検討会等について

- ① 令和6年1月10日、令和6年3月22日、経済産業省、国土交通省が設置した自動運転走行ビジネス検討会において「混在空間でインフラ協調を活用したレベル4自動運転サービスの実現に向けた取組」を検討する分科会に参画した。同分科会では、次年度の取組として自動運転レベル4における「協調型自動運転移動サービス開発について」を実証・検証している。
- ② 令和6年6月21日に閣議決定された、経済財政運営と改革の基本方針2024より、地域交通の利便性・生産性等の向上に向けて「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づいた自動運転車優先レーンを含む自動運転サービス支援等を今後10年で全国展開を図る。一般道での自動運転についても低速・定路線のバス等から自動運転の社会実装を進め、令和6年度に約100か所以上で計画運行を行い令和7年度全都道府県で通年運行の計画・実施を目指す。

また MaaS (Mobility as a Service) の社会実装を推進。加えて、自動運転の安全な運行等のための地理空間情報 (G 空間情報) の整備・活用を進めるとともに、自動運転車両導入支援のため国土交通省に自動運転車両導入への補助金要望を行い、自動運転車両導入促進を進めていく。

今後も日本バス協会は、自動運転に係る進捗状況について注視するとともに会員事業者へ適宜情報を提供していく。

V. インバウンド振興

政府は、少子高齢化が進展する中で、我が国経済の活性化のため、訪日外国人旅行者の増大を国政上の重要課題としており、令和12（2030）年に6,000万人を目標として掲げている。令和5（2023）年の訪日外国人旅行者数は、2,506万人と新型コロナウイルス感染症流行前である令和元（2019）年の3,188万人には達しないものの、回復基調にあり、今後も目標に向け、大きな躍進が期待される。

国土交通省においても、インバウンド振興復活に向けた施策の一つとして、全ての旅行者がストレスなく快適に移動し観光を満喫できる環境の整備に取り組んでおり、多言語対応（多言語表記、案内放送、多言語対応バスロケーションシステム等）、キャッシュレス決済対応（交通系 IC カード、QR コード、クレジットカード、デジタル企画乗車券等）、無料 Wi-Fi サービス（施設や車両への整備）、旅客施設や車両等の移動円滑化（連節バス、シート幅の大幅拡張等）、新たな観光ニーズへの対応（水陸両用バス、オープントップバス等）等の支援等を行っている。

また、令和6年3月にはオーバーツーリズム未然防止策として、日常的に利用する利用者への割引の導入を前提とした通常より高い上限運賃の設定が可能となり、観光地における生活路線の環境整備に向けた改正を行った。

日本バス協会も、バス利用客増加が見込める重要な分野として、また、地域活性化のためにも、外国人旅行者が利用しやすいバス事業を目指して取り組みを行っている。

訪日外国人旅行者が円滑にバスを利用できるようにするため、平成29（2017）年にバス事業者の実施例などを参考に、「訪日外国人旅行者のバス利用を想定した多言語対応に関するガイドライン」を策定した。また平成30（2018）年、「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」を作成した。このプランは日本バス協会として取組目標を設定したものであり、各会員事業者が、事業や地域の実態等に応じそれぞれの経営判断の下で実施するものであるが、インバウンド振興の重要性に鑑みできる限りの取り組みをお願いしているものである。同プランの内容は、

- ① 観光需要を取り込んだ便利で利用しやすいバスサービスの提供（鉄道とバスの共通企画乗車券の販売、DMO と連携した路線バスルートの設定、高速バス路線の充実、魅力ある定期観光バスの振興等）
- ② 多言語での案内の推進（多言語表示の推進、翻訳アプリの配備、経路検索システムアプリの多言語化、バス系統ナンバリング等）
- ③ Wi-Fi の整備推進（主要国際空港アクセスバス等の設置推進）
- ④ 貸切バスの輸送力強化、サービス改善（クルーズ船入港時の輸送力の確保等）

について、目標年次などを掲げたものとなっている。

訪日外国人受入環境整備（交通）

令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数（一般財源）、5億円（旅客税財源）

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

交通サービスインバウンド対応支援事業		補助率 3分の1 等	事業主体 公共交通事業者等
多言語対応(事故・災害時等を含む) <ul style="list-style-type: none"> 多言語表記等 案内放送の多言語化 タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 多言語バスロケーションシステムの設置 インバウンド対応型鉄軌道車両の導入 	無料Wi-Fiサービス <ul style="list-style-type: none"> 旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備 	
トイレの洋式化等 <ul style="list-style-type: none"> 洋式トイレ、多機能トイレの整備 	キャッシュレス決済対応 <ul style="list-style-type: none"> 全国共通ICカードの導入 QRコードやクレジットカード対応、企画乗車船券のICカード化 企画乗車船券の発行 レンタカーのキャッシュレス対応 	非常時のスマートフォン等の充電環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> 非常用電源装置、携帯電話充電設備等 	
旅客施設や車両等の移動円滑化(大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上) <ul style="list-style-type: none"> 段差解消(エレベーター) LRTシステムの整備 インバウンド対応型バス・タクシーの導入 鉄道車両の荷物置き場の設置 ジャンボタクシーの導入 スロープ型タラップの整備 船内座席の個室複合化 			
移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応 <ul style="list-style-type: none"> 観光列車 魅力ある観光バス サイクルトレイン、サイクルシップ 	レンタカーの外国人ドライバー支援 <ul style="list-style-type: none"> ドライブ支援アプリによる簡便提供 専用ステッカーの普及 	バス・タクシードライバーへの外国語接客研修 	

公共交通利用環境の革新等

令和6年度予算額 500百万円
※令和5年度補正予算も活用



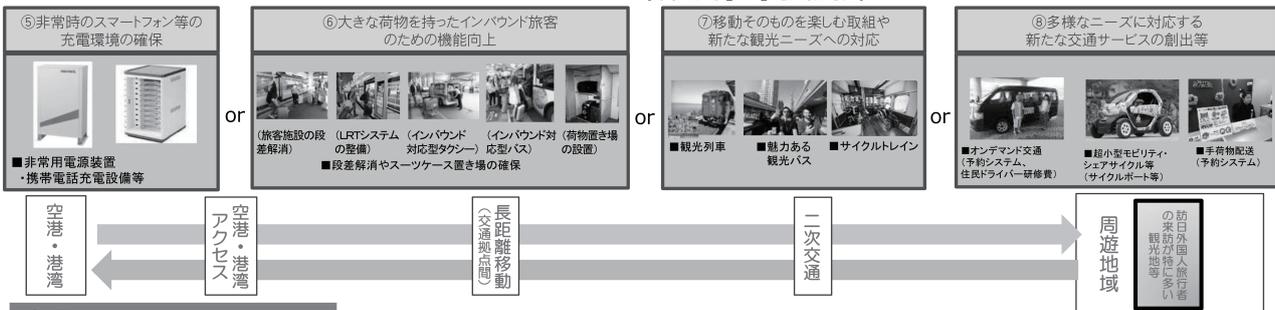
○ 地方部への訪日外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に推進する。
 ○ あわせて、二次交通について、多様な移動ニーズにきめ細やかに対応する新たな交通サービスの創出等を促進し、訪日外国人旅行者の移動手段の選択肢を充実させるとともに、観光地の公共交通機関のweb等での検索を可能とするデータ化の取組等を支援。

①～④をセットで整備（3点以上）

①多言語対応(事故・災害時等を含む) <ul style="list-style-type: none"> 多言語表記等 スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化 タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語拡声装置等の整備 多言語バスロケーションシステムの設置 	②無料Wi-Fiサービス <ul style="list-style-type: none"> 旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備 	③トイレの洋式化 <ul style="list-style-type: none"> 洋式トイレ、バリアフリートイレの整備 	④キャッシュレス決済対応 <ul style="list-style-type: none"> 全国共通ICカードの導入 QRコードやクレジットカード対応企画乗車船券のICカード化 レンタカーのキャッシュレス対応
---	--	---	---

※通常は整備が想定されない場合（例：②無料Wi-Fiサービス（レンタカー等）、③トイレの洋式化（バス、タクシー、レンタカー等）等）については、適用除外とする。
 ※①、④については、少なくともいずれか1つ実施。

（あわせて⑤～⑧を支援可能）



事業スキーム

事業形態：直接補助事業、補助率：1/2（①～④のうちいずれかを実施済みの場合は、1/3）
 補助対象事業者：公共交通事業者、旅客施設の設置管理者等

事業期間：令和元年度～

お問い合わせ先：国土交通省 総合政策局地域交通課 電話：03-5253-8396

Ⅵ. 環境対策と交通バリアフリー法への対応

1. 環境対策

(1) バス事業における低炭素社会実行計画

環境問題は、現代社会における最重要課題の一つであり、日本バス協会はこれに対応するため、平成10年6月に環境対策委員会において「バス事業におけるボランタリープラン」を制定し、その後、平成18年8月に「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」（以下、「自主行動計画」という。）を改定し、地球温暖化対策に努めた結果、「2010年度におけるCO₂排出原単位を1997年度比12%改善する。」との目標を設定した。

自主行動計画が終了した平成23年度以降も、自主行動計画に盛り込まれた各種の対策を推進してきたが、今後とも手綱を緩める事なく、温暖化防止に向けた主体的かつ積極的な取組みを一層強化していくため、平成25年8月に「バス事業における低炭素社会実行計画」（以下、「実行計画」という。）を策定し、CO₂削減目標を「平成32年度（2020年度）における排出原単位を平成22年度（2010年度）比6%改善する。」こととしていたが、国土交通省から平成32年（2020年度）までの目標値を策定するよう要請があったため、平成42年度（2030年度）の目標値は、平成27年度（2015年度）対比で6%改善することとした。また、目標達成のために取り組む事項は、エコドライブの全国的推進、低燃費バス等の導入促進等、環境対策の普及促進等であり、国土交通省や自動車工業会に低燃費・低公害のバス車両の開発を要請することとした。

また、毎年11月を「エコドライブ強化月間」とし、アイドリングストップ等の取組みを行っており、現在では、国の行う9月の自動車点検整備推進運動と連携して、9月・11月（地域によって地域強化月間の1か月は変更あり）の3か月間を「バスの環境対策強化期間」として実施している。

さらに、「我が社（我が営業所）におけるCO₂削減に向けた取組み」をテーマに、各社（各営業所）におけるエコドライブや燃費向上のための取組み事例を募集し、応募のあった事例を日本バス協会ホームページに公開する等、積極的な取組みを推進している。

(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。自動車分野においては、「①サプライチェーン全体でカーボンニュートラル化を目指し、エネルギーの脱炭素化と合わせて、包括的な支援策を実施し、電動化を推進する。②電気自動車・燃料電池自動車等の導入に加え、電池の次世代技術開発・製造立地推進、水素ステーションの整備、電気自動車の急速充電設備の整備等により、電動車について、遅くとも2030年までにガソリン車並の経済性・利便性を実現する」としている。商用車のうち、8t超の大型車については、「技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗を踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する」としている。

① 省エネ法の改正について

第6次エネルギー基本計画（2021年閣議決定）を踏まえ、脱炭素化を踏まえた需要サイドの電化・水素化による非化石エネルギーへの転換を図るため、令和5年4月1日より「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換に関する法律」が施行。

② 2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車へ更新

バス事業において、保有車両数200両以上の事業者（特定輸送事業者）は、非化石エネルギーへの転換の目標に関する中長期計画（2030年度が目標年）の作成及び使用状況等の報告が求められており、特定輸送事業者として86者（令和6年3月末現在）が対象となっており、2030年に向けてEVバス車両等の導入を図っている。

(3) 令和4・5年度の日本バス協会の対応

日本バス協会では、交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」により、下表のとおり助成を行った。

環境にやさしいバス・安全なバスの種類	(4年度)		(5年度)	
	単 助成単価(千円)	独 助成台数(両)	単 助成単価(千円)	独 助成台数(両)
ハイブリッドバス	300	2	300	10
CNGバス	300	0	300	0
燃料電池バス・電気バス	300	6	300	26
衝突被害軽減ブレーキ装備車	100	153	100	289
衝突被害軽減ブレーキ(後付)	100	0	100	0
合計		161		325

(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」による都道府県別導入状況は、65頁参照)

(4) NOx・PM対策

平成14年10月の自動車NOx・PM法の施行、平成15年10月の1都3県(東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県)による環境確保条例の制定、また、平成16年10月から兵庫県環境条例でのディーゼル車運行規制の開始、さらに平成21年からは大阪府においても、同種条例により府内の対策地域においてディーゼル車の発着が規制される等、バス事業の経営に大きな影響を与える課題が次々と提起されている。(1都3県の環境条例と自動車NOx・PM法の比較については、本誌2007年版32頁参照)

なお、現時点までの環境対策に関する動きについては、次のとおり。

① 改正自動車NOx・PM法

改正自動車NOx・PM法(平成19年5月公布)が、平成20年1月1日から施行された。

ア. 同法で規定する対策地域内のなかでも、特に状況が厳しいとして指定された区域(交差点等)を年間300回以上運行する者(対策地域の周辺地域に30台以上保有する者が対象)に対する「車両使用計画の作成・報告」の届出が義務づけられた。

イ. 希望者に対し、車種規制に適合する旨のステッカーを公布。

② 2016年規制

自動車排出ガス規制については、これまでも累次にわたり強化が行われており、平成21年には「ポスト新長期規制」が施行されているが、バス等から排出される窒素酸化物(NOx)の更なる低減を図るため、平成27年7月1日に「2016年規制」が施行された。

ア. 排出ガス基準値の強化

「ディーゼル重量車」のNOxに対する規制が現行の「ポスト新長期規制」に比べて約4割低い水準に引き下げられる。

イ. 規制適用時期

車両総重量7.5tを越えるバスは平成28年10月1日、車両総重量3.5t以上7.5t以下のバスは平成30年10月1日以降に新車販売される車両について規制が適用となっている。

(5) グリーン経営の推進

グリーン経営とは、排出ガスによる大気汚染問題はもとより、コスト削減と安全確保を図ることを目的として、「バス事業のためのグリーン経営推進マニュアル」に基づき、環境保全活動を計画的に進めていくもので、認証基準に適合するバス事業者についてグリーン経営の認証をすることにより、さらに環境保全活動を積極的に進めていくものである。

平成14年8月から、国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団等と共にバス事業におけるグリーン経営推進検討委員会に参加して検討を重ねた結果、バス事業においてグリーン経営を進めるための「グリーン経営の認証制度」が、平成16年4月から開始された。

なお、令和6年10月末現在、バス事業では92社・234事業所がグリーン経営の認証を取得している。

(6) EVバス導入への推進

EVバス導入支援のための国土交通省のEVバス導入補助事業として令和5年度二次補正予算等により409億円と大幅な拡充とともに、EVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合の当該充電設備等に対する固定資産税軽減の特例措置の要望を行い、EVバスの導入促進を進めている。日本バス協会としては、引き続き会員事業者に補助金に関して適宜情報を提供していく。

EVバスの通常運行に向け、充電設備の開発として、ワイヤレス給電等について意見交換を行い、検討会の立ち上げに協力している。

2. 交通バリアフリー法への対応

(1) 交通バリアフリー法の概要

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を図るための「交通バリアフリー法」は、平成12年5月17日に公布、同年11月15日に施行された。

この法律により、乗合事業者が新車を導入する際には、

- * 乗降口のうち1以上は幅80cm以上であり、スロープ板等車いす利用者の乗降を容易にする乗降設備を備えること（ただし、リフト付バスはリフト乗降口が80cm以上であれば基準に適合）
- * 乗降口の床面の高さは地面から65cm以下とすること
- * 1以上の車いすスペースを確保すること
- * 手すりを設けること（少なくとも3列毎に床面に垂直な方向の握り棒を備えること）

等の、バリアフリー基準の適合車であることが義務づけられた。

(2) ノンステップバスの普及方策

ノンステップバス等の導入は、バス事業者の努力、国や地方公共団体による補助制度や、日本バス協会の交付金制度の充実等により、ここ数年の間に急速に進んでいる。

交通バリアフリー法の施行に伴い、ノンステップバスの価格低下と普及を目指して、平成12年6月、日本バス協会に「ノンステップバス標準仕様策定検討会」が設置され、平成13年3月に「(既存) ノンステップバス標準仕様」が策定された。この検討会は、日本バス協会と(財)日本自動車研究所を共同事務局として平成13年6月に設置されたノンステップバス標準仕様策定検討会に引き継がれ、試作車を製作して各地で展示する等数多くの意見を採り入れ、平成15年3月に「次世代(普及型)ノンステップバス標準仕様」を策定し、同検討会は終了した。

国は、これを基に平成16年1月より、「標準仕様」を満たすノンステップバスについて「認定要領」及び「審査要領」制度を導入し、認定された標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、着実な普及促進を図った。

その後、「認定要領」及び「審査要領」について、平成18年3月には2005年以降標準仕様に改正が行われ、さらに、平成27年7月には2015年以降標準仕様に改正が行われた。

2015年以降標準仕様の主な改正点は、次のとおりである。

- ① 反転式スロープの採用により、車いす乗降用のスロープ設置の簡易化に対応。
- ② 車いす固定の簡易化のため、巻き取り式ベルトの採用。
- ③ 高齢者等の乗車性に配慮し、優先席を前向き配置。
- ④ フリースペース(ベビーカーを折りたたまず乗車できるスペース)の設定。

(2015年以降標準仕様の詳細については、62頁参照)

(3) 令和4・5年度の日本バス協会の対応

日本バス協会では、交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」により、下表のと通りの助成を行った。

人にやさしいバスの種類	(4年度)		(5年度)	
	単 助成単価(千円)	独 助成台数(両)	単 助成単価(千円)	独 助成台数(両)
ノンステップバス	300	324	300	587
リフト付バス	500	18	500	14
低床スロープ付ワンステップバス	100	4	100	8
合 計		346		609

(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」による都道府県別実施状況は、69頁参照)

2015年以降標準仕様ノンステップバス

○標準仕様

部位	標準仕様
乗降口	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の端部は路面と明確に識別する。 ・乗降口にステップ照射灯などの足下照明を設置し、夜間の視認性を向上させる。 ・車いすを乗降させる乗降口の有効幅は900mm 以上（小型は800mm 以上）とする。 ・大量乗降を想定する大型車両の場合には、少なくとも一つの乗降口の有効幅は1000mm 以上とする。 ・乗降時のステップ高さは270mm 以下とする。 ・傾斜は極力少なくする。 ・乗降口の両側（小型では片側）に握りやすくかつ姿勢保持しやすい握り手を設置する。 ・乗降口に設置する握り手の太さは25mm 程度とする。 ・握り手の表面は滑りにくい素材や仕上げとする。
低床部通路	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口付近を除く低床部分の通路には段差やスロープを設けない。 ・車いすが移動する部分の通路幅は800mm 以上とする。 ・低床部の座席配列が左右それぞれ1列のもの（いわゆる都市型バス）にあっては前輪等による車内への干渉部から後方の低床部の全ての通路幅を800mm 以上とする。（ただし、都市型以外の座席配列のもの（いわゆる郊外型）及び全幅が2.3m 級以下のバスであって、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはやむを得ない。）
床	<ul style="list-style-type: none"> ・床は滑りにくい材質又は仕上げとする。
後部段差	<ul style="list-style-type: none"> ・段差の端部は周囲の床と明確に識別する。 ・低床部と高床部の間の通路に段差を設ける場合には、その高さは1段あたり200mm 以下とする。 ・低床部と高床部の間の通路にスロープを設ける場合には、その角度は5度（約9%勾配）以下とする。 ・ただし、後部座席の床と通路の間に段差を設けない場合にあっては、低床部と高床部の間の通路に設ける段差の高さとスロープの角度の関係は、下図の範囲にあればよい。 <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: small;">スロープの角度(度)</p> <p style="font-size: small;">段差高さ(mm)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・スロープと階段の間には300mm 程度の水平部分を設ける。 ・段差部に手すり等をつける。
手すり	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置する。 ・車いすスペースについては、車いすの移動に支障をきたさないように手すりなどを配置するとともに立席者用の天井握り棒や吊革などを設置する。 ・縦握り棒は低床部にあっては座席1列（横向き座席の場合は1席、車いすスペースに備える前向き跳ね上げ座席にあっては1席、3人掛け横向き跳ね上げ座席にあっては3席に1本）ごとに通路に面した左右両方に1本配置し、高床部にあっては座席1列ごとに通路に面した左右いずれかに1本配置する。（ただし、非常口付近の脱出の妨げとならないように、取り外し又は折りたたむことができる構造の座席についてはこの限りでない。） ・タイヤハウスには高さ800mm 程度の高さの位置に水平手すりを設置する。 ・手すりなどは、乗客が握りやすい形状とする。 ・手すりなどの太さは30mm 程度とする。
車内表記	<ul style="list-style-type: none"> ・車内表記は、わかりやすい表記とする。 ・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。 ・認知度の低いピクトグラムについては、最小限の文字表記を併用する。

降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> ・降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置する。 ・視覚障害者に配慮し、押しボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車いすスペースに設置する押しボタンはこの限りではない。 ・縦握り棒に配置する押しボタンは床面より1400mm程度の高さとする。 ・座席付近の壁面に配置する押しボタンは、床面より1200mmの高さとする。
スロープ板	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを乗降させるためのスロープ板の幅は800mm以上とする。 ・地上高150mmのバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は7度（約12%勾配）以下とし、長さは1050mm以下とする。 ・スロープ板の表面は滑りにくい材質若しくは仕上げとする。 ・スロープ板は、容易に使用できる場所に設置または格納する。
車いすスペース	<ul style="list-style-type: none"> ・バスには2脚分以上（車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあっては1脚分）の車いすスペースを確保する。 ・車いすを取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合は1脚分でもやむを得ない。 ・車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する。 ・乗降口から3000mm以内に設置する。 ・車いすスペースは、車いすを取り回しできる広さとする。 ・車いすを固定する場合のスペースは1300（長さ）×750（幅）×1300（高さ）mm以上（2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1100mm以上）とする。 ・後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保する。 ・車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる巻き取り式等の構造とする。 ・前向きの場合には車いすを3点ベルトにより床または車体に固定する。 ・後向きの場合には背もたれ板を設置し、横ベルトで固定する。 ・前向きの場合には、車いす使用者用の人ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。 ・後向きの場合には、車いす用姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。 ・車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりなどを設置する。 ・車いす使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。 ・押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。
フリースペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ベビーカーを折りたたまず乗車できるスペースを設けることができる。この場合において車いすスペースと共用とすることができる。 ・フリースペースに備える座席は、常時跳ね上げ可能な座席とする。 ・フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意する。 ・フリースペースにはベビーカーを折りたたまず使用できることを示すピクトグラムを貼付する。（ストラップの使用法、車いす乗車の際の優先も記載する。）
車外表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすマーク、ベビーカーマークは、車外の乗客から容易に確認できるようにする。
車外放送装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車外の乗客とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。
優先席	<ul style="list-style-type: none"> ・優先席は乗降口に近い位置に3席以上（中型バスでは2席以上、小型バスでは1席以上）原則として前向きに設置する。 ・優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ、立ち座りに配慮した構造とする。 ・乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め（400mm～430mm）の座面とする。 ・優先席には、乗客が利用しやすい位置にわかりやすい押しボタンを設置する。 ・押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。 ・乗客が体を大きく捻ったり、曲げたりするような位置への降車ボタンの配置は避ける。
室内色彩	<ul style="list-style-type: none"> ・座席、縦握り棒、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかりやすい配色とする。 ・高齢者および色覚障害者でも見えるよう、縦握り棒、押しボタンなど、明示させたい部分には朱色または黄赤を用いる。 ・天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は座席、縦握り棒、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつける。
車内安全確認設備	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者から車内の大部分が確認できるミラー、モニター等を設置する。 ・ミラー、モニター等は運転者席から容易に確認できる位置に設置する。

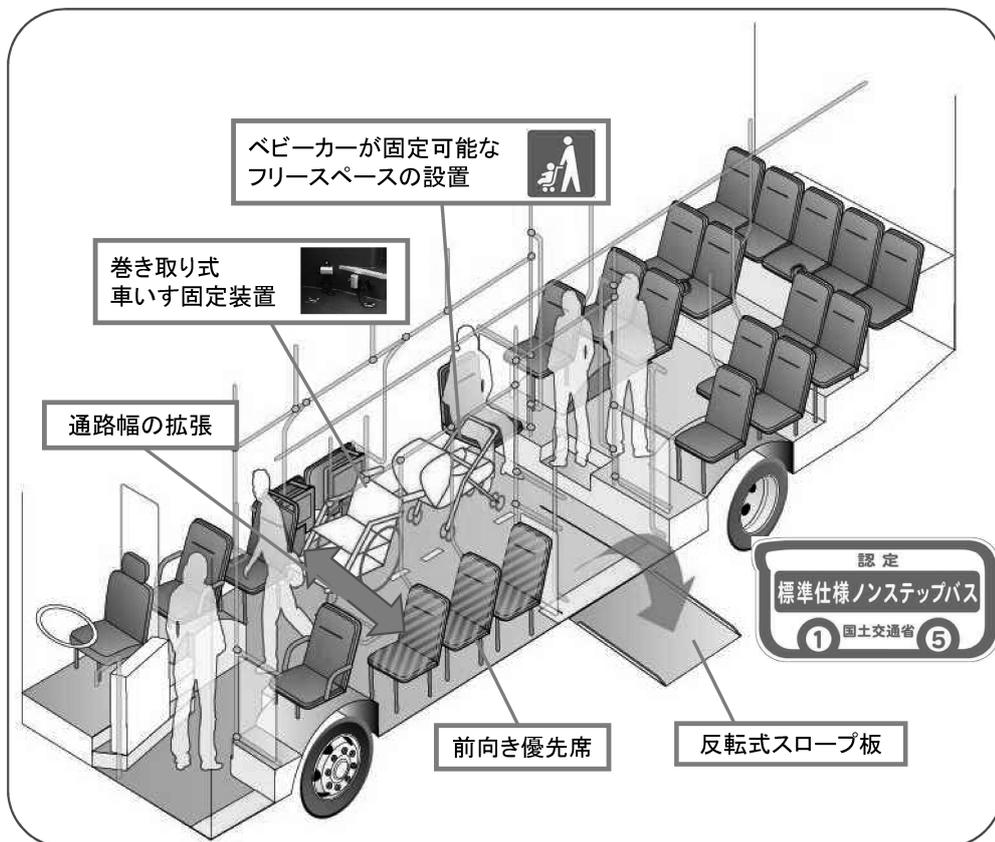
別添；ピクトグラム添付図



別紙様式



○主な変更概要



3. 人と環境にやさしいバスの導入状況

(1) 「人にやさしいバス」の導入状況<令和4年度末>

《調査対象：令和5年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	調査回答車両数					リフト付きバス					低床バス					
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	ワンステップ			ノンステップ		
											一般乗合	特定	計	一般乗合	特定	計
北海道	2,692	534	1,507	16	4,749	16	7	11		34	1,110	8	1,118	1,135	3	1,138
青森	725	63	770	17	1,575			2		2	271		271	287		287
岩手	570	81	580	4	1,235	2		2		4	247		247	153		153
宮城	908	200	715	34	1,857			50		50	170		170	675		675
福島	718	166	870	35	1,789	12		5		17	146		146	382	1	383
秋田	446	58	260	14	778	15		1		16	179		179	121		121
山形	184	82	61		327					0	49		49	113		113
茨城	1,013	223	1,302	387	2,925	26		14	36	76	196	5	201	661	8	669
栃木	472	51	828	139	1,490	16		16	3	35	130	8	138	261	5	266
群馬	388	46	597	75	1,106	15		8		23	48	3	51	254	3	257
埼玉	2,009	136	1,163	727	4,035	48		26	131	205	311	102	413	1,624	44	1,668
千葉	2,110	574	1,598	329	4,611	23	6	21	15	65	506	51	557	1,479	15	1,494
東京	5,491	863	1,877	1,089	9,320	27	24	219	568	838	206	56	262	5,165	46	5,211
神奈川	4,922	279	1,141	286	6,628	21		41	65	127	1,229	52	1,281	3,663	22	3,685
山梨	260	66	359	10	695	7		6		13	68		68	131		131
新潟	962	126	805	6	1,899	8		8		16	339		339	431		431
長野	649	206	765	5	1,625	21		11		32	200		200	224		224
富山	261	57	316	14	648	3		1		4	10		10	177		177
石川	488	91	442		1,021	1		6		7	163		163	288		288
福井	222	17	563		802	12		5		17	20		20	166	2	168
岐阜	623	70	643	2	1,338	12		8		20	287		287	280		280
静岡	1,199	129	1,037	16	2,381	18		5		23	290		290	809		809
愛知	1,946	244	1,860	13	4,063	13		22		35	238		238	1,663	13	1,676
三重	555	142	375		1,072	30		6		36	210		210	258		258
滋賀	418		423	16	857	15		4		19	128	1	129	203		203
京都	1,481	113	615	23	2,232	19		5	1	25	217	3	220	1,197	4	1,201
大阪	2,267	613	1,346	225	4,451	26	3	156	19	204	578	30	608	1,614	20	1,634
兵庫	1,293	130	425	23	1,871	18		2		20	319		319	936	1	937
奈良	619	20	344		983	2	1	3		6	170	1	171	364		364
和歌山	274	21	324	6	625	5		5		10	18		18	47		47
鳥取	219	60	156		435			1		1	13		13	194		194
島根	271	85	294		650	1		5		6	38		38	191		191
岡山	480	96	486	58	1,120	8	13	2	2	25	184		184	145		145
広島	1,396	227	935	64	2,622	7	1	41	9	58	454	9	463	709	4	713
山口	571	50	337	50	1,008	14		15	2	31	90	4	94	425	6	431
徳島	49	45	76		170			1		1	1		1	34		34
香川	22	64	22		108					0	16		16	6		6
愛媛	388	104	301		793	2		6		8	85		85	195		195
高知	264	76	171	8	519	5		2		7	42		42	96		96
福岡	2,325	272	555	63	3,215	22		24		46	1,303	4	1,307	830		830
佐賀	304	54	302	33	693	2		1		3	91	11	102	148		148
長崎	1,214	167	470		1,851	13		1		14	375		375	408		408
熊本	800	113	567		1,480			2		2	123		123	352		352
大分	457	95	225		777	12		4		16	194		194	112		112
宮崎	308	74	280		662	2		1		3	77		77	137		137
鹿児島	1,062	110	663	151	1,986	15		7	21	43	225	8	233	245	1	246
沖縄	670	59	676		1,405	6		4		10	146		146	403		403
H 25. 3末	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	928	0	591	496	2,015	14,574	101	14,675	17,940	49	17,989
H 26. 3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	808	1	606	493	1,908	14,169	147	14,316	18,726	46	18,772
H 27. 3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	834	1	534	560	1,929	14,666	150	14,816	20,113	42	20,155
H 28. 3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	758	3	560	670	1,991	14,455	285	14,740	21,879	96	21,975
H 29. 3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	780	4	629	705	2,118	14,279	277	14,556	23,479	104	23,583
H 30. 3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	691	8	633	739	2,071	13,796	413	14,209	25,240	197	25,437
H 31. 3末	49,857	8,175	34,194	3,610	95,836	638	16	721	783	2,158	13,298	400	13,698	27,140	249	27,389
R 3. 3末	49,370	7,877	31,985	3,887	93,119	674	49	705	786	2,214	12,533	385	12,918	29,249	301	29,550
R 4. 3末	48,093	7,323	30,686	3,709	89,811	520	41	685	813	2,059	12,100	376	12,476	29,386	213	29,599
R 5. 3末	46,965	7,152	30,427	3,938	88,482	540	55	786	872	2,253	11,510	356	11,866	29,391	198	29,589
対前年増減	-1,128	-171	-259	229	-1,329	20	14	101	59	194	-590	-20	-610	5	-15	-10

<令和5年度末>

《調査対象：令和6年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	調査回答車両数					リフト付きバス					低床バス					
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	ワンステップ			ノンステップ		
											一般乗合	特定	計	一般乗合	特定	計
北海道	2,525	540	1,396	13	4,474	8	4	12		24	1,034	1	1,050	1,141	6	1,152
青森	720	53	786	13	1,572	2		2		4	247		257	315		317
岩手	549	80	573	4	1,206	6		3		9	244		244	169		169
宮城	899	189	798	39	1,925	2		61		63	157	1	164	690		701
福島	712	154	877	45	1,788	7		3		10	142		168	407	1	409
秋田	432	55	259	9	755	16		1		17	148		148	155		155
山形	178	85	49		312					0	46		46	112		112
茨城	994	197	1,296	418	2,905	23		12	39	74	208	4	213	721	11	732
栃木	478	52	789	135	1,454	21		15	4	40	118	13	132	277	6	284
群馬	442	55	572	72	1,141	16		12	1	29	43	3	46	279	2	281
埼玉	2,034	148	1,100	731	4,013	55		27	111	193	255	30	302	1,708	59	1,783
千葉	2,081	567	1,590	326	4,564	15	6	23	20	64	405	79	576	1,534	40	1,695
東京	5,506	865	1,893	1,111	9,375	23	25	230	570	848	174	65	276	5,224	64	5,489
神奈川	4,923	270	1,122	294	6,609	20		38	70	128	1,156	49	1,240	3,737	28	3,801
山梨	262	67	367	11	707	7		6		13	72		76	141		146
新潟	955	113	809	13	1,890	11		8		19	463		480	439		447
長野	654	206	634	6	1,500	23		11		34	177		178	133		133
富山	261	51	297	15	624	2		1		3	10		11	190	3	193
石川	496	89	410		995			6		6	152		152	314		314
福井	224	12	502		738	12		5		17	19		22	172		172
岐阜	641	70	550	14	1,275	1		3		4	264		264	293		293
静岡	1,189	131	1,015	12	2,347	13		4		17	266		295	844		856
愛知	1,975	250	1,820	13	4,058	15		28		43	234		292	1,721	13	1,753
三重	544	124	222		890	36		4		40	205		207	272		273
滋賀	468		423	6	897	19		5		24	136		159	234		272
京都	1,527	82	606	31	2,246	20		6		26	197	3	207	1,233	4	1,240
大阪	2,238	555	1,376	191	4,360	29	3	22	3	57	442	29	555	1,710	29	1,795
兵庫	2,242	401	1,022	126	3,791	25	1	13		39	603	53	674	1,570	15	1,602
奈良	619	16	336	12	983	2	1	3		6	159	1	160	397		400
和歌山	259	21	365	4	649	1		5		6	44		44	141		142
鳥取	220	60	160		440			1		1	9		9	199		205
島根	263	83	243		589	1		2		3	32		32	202		202
岡山	521	83	551	57	1,212	7		5	4	16	201		202	181		181
広島	1,392	220	940	69	2,621	9	2	42	12	65	416	19	452	718	5	728
山口	573	48	326	58	1,005	13		13	3	29	87	5	96	441	6	450
徳島	49	47	77		173			1		1			2	33		33
香川	80	79	49		208		1			1	4		4	76		76
愛媛	378	112	276		766	2		6		8	80		80	208		208
高知	263	75	160	8	506	5		2		7	49		49	110		111
福岡	2,291	259	527	63	3,140	26		23	1	50	1,243	4	1,253	891	1	899
佐賀	295	55	309	34	693	2		1		3	94	2	96	159		159
長崎	1,208	164	463		1,835	11		1		12	386		386	435		435
熊本	795	116	573	2	1,486	1		2		3	121		124	437		437
大分	460	96	212		768	13	2	4		19	194		194	124		124
宮崎	313	60	284	5	662	2		2		4	70		70	141		141
鹿児島	1,025	102	604	135	1,866	13		6	16	35	235	7	242	243	1	244
沖縄	738	19	794	1	1,552			5		5	153		153	426		426
H 25. 3末	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	928	0	591	496	2,015	14,574	101	14,675	17,940	49	17,989
H 26. 3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	808	1	606	493	1,908	14,169	147	14,316	18,726	46	18,772
H 27. 3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	834	1	534	560	1,929	14,666	150	14,816	20,113	42	20,155
H 28. 3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	758	3	560	670	1,991	14,455	285	14,740	21,879	96	21,975
H 29. 3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	780	4	629	705	2,118	14,279	277	14,556	23,479	104	23,583
H 30. 3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	691	8	633	739	2,071	13,796	413	14,209	25,240	197	25,437
H 31. 3末	49,857	8,175	34,194	3,610	95,836	638	16	721	783	2,158	13,298	400	13,698	27,140	249	27,389
R 3. 3末	49,370	7,877	31,985	3,887	93,119	674	49	705	786	2,214	12,533	385	12,918	29,249	301	29,550
R 4. 3末	48,093	7,323	30,686	3,709	89,811	520	41	685	813	2,059	12,100	376	12,476	29,386	213	29,599
R 5. 3末	46,965	7,152	30,427	3,938	88,482	540	55	786	872	2,253	11,510	356	11,866	29,391	198	29,589
R 6. 3末	47,891	7,176	30,402	4,096	89,565	535	45	685	854	2,119	11,194	368	12,082	31,297	294	32,170
対前年増減	926	24	-25	158	1,083	-5	-10	-101	-18	-134	-316	12	216	1,906	96	2,581

(2) 「環境にやさしいバス」の導入状況<令和4年度末>

《調査対象：令和5年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	ハイブリッドバス					CNG (圧縮天然ガス) バス			アイドリングストップ装置付バス				
	一般乗合	高速乗合 (全港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	特定	計	一般乗合	高速乗合 (全港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	67	1	2		70	2		2	1,360	21	65	1	1,447
青森					0			0	385	3	32		420
岩手	13				13			0	322	24	32		378
宮城	32		1		33			0	826	27	48		901
福島				1	1			0	406	6	43	2	457
秋田					0			0	20				20
山形	1				1			0	114	2	1		117
茨城	40				40			0	790	21	48	4	863
栃木	1				1			0	329	5	26	6	366
群馬					0	2		2	222		16		238
埼玉	15		3	1	19	9		9	1,871	1	88	44	2,004
千葉	63		25		88			0	1,730	98	211	88	2,127
東京	282		11		293	2		2	5,217	59	183	121	5,580
神奈川	293				293			0	4,869	46	118	73	5,106
山梨	17	10	2		29			0	125	37	32		194
新潟					0			0	689	14	16		719
長野	22	10	2		34			0	359	79	54		492
富山	21				21			0	172	1	6	3	182
石川					0			0	226	17	48		291
福井			3		3			0	151	4	17		172
岐阜	9				9			0	449	28	34		511
静岡	6		4		10			0	949	19	65		1,033
愛知	24				24			0	1,813	77	94	13	1,997
三重	14				14			0	489		8		497
滋賀					0			0	288		53	1	342
京都	75	3	1		79			0	1,331	9	23	8	1,371
大阪	65	1		1	67	7	7	14	2,085	96	124	24	2,329
兵庫	29		1		30			0	1,084	6	12	11	1,113
奈良	8				8			0	526		7	1	534
和歌山	2				2			0	34		15		49
鳥取					0			0	71	2	1		74
島根	2				2			0	181		17		198
岡山	1				1			0	289	25	27	9	350
広島	42	4	7		53	31		31	1,111	39	45	13	1,208
山口	1				1			0	478	3	5	11	497
徳島					0			0	24	1			25
香川					0			0					0
愛媛	2				2			0	230	4	18		252
高知					0			0	72	1	4		77
福岡	20				20			0	1,269	10	9	21	1,309
佐賀					0			0	152				152
長崎	17				17			0	606	12	1		619
熊本	2		1		3			0	363	2	11		376
大分					0			0	117				117
宮崎					0			0	108	6	3		117
鹿児島	6		16		22			0	144		7	2	153
沖縄			6		6			0	183		19		202
H 25. 3末	839	55	84	2	980	710	36	746	27,385	150	497	89	28,121
H 26. 3末	882	67	139	1	1,089	619	19	638	27,961	118	751	85	28,915
H 27. 3末	957	66	126	4	1,153	583	19	608	29,146	145	696	138	30,125
H 28. 3末	987	55	121	4	1,167	494	30	524	31,017	188	714	311	32,230
H 29. 3末	1,059	53	122	18	1,252	367	38	405	32,748	211	861	275	34,095
H 30. 3末	1,078	28	198	10	1,314	239	25	264	33,687	338	906	364	35,295
H 31. 3末	1,174	45	258	9	1,486	215	18	233	34,741	415	1,079	428	36,663
R 3. 3末	1,238	27	46	5	1,316	111	10	121	35,798	607	1,413	436	38,254
R 4. 3末	1,254	30	64	9	1,357	73	2	75	34,322	668	1,496	429	36,913
R 5. 3末	1,192	29	85	3	1,309	53	7	60	34,629	805	1,686	456	37,576
対前年増減	-62	-1	21	-6	-48	-20	5	-15	307	137	190	27	663

日本バス協会調べ

<令和5年度末>

《調査対象：令和6年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	ハイブリッドバス					CNG (圧縮天然ガス) バス			アイドリングストップ装置付バス				
	一般乗合	高速乗合 (全港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	特定	計	一般乗合	高速乗合 (全港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	47	1	2		50			0	1,653	47	40	1	1,741
青森					0			0	314	2	24		340
岩手	13				13			0	258	22	30		310
宮城	32		1		33			0	840	33	59		932
福島				1	1			0	440	26	77	2	545
秋田					0			0	144				144
山形	1				1			0	113	7	1		121
茨城	43				43			0	828	94	44	5	971
栃木	1				1			0	319	5	33	4	361
群馬					0			0	261		14	1	276
埼玉	15		3	2	20	6	2	8	1,333	5	74	74	1,486
千葉	64		27		91			0	1,983	62	246	84	2,375
東京	284		20		304	2		2	5,196	40	236	216	5,688
神奈川	379		1		380			0	4,859	51	121	66	5,097
山梨	17	10	2		29			0	77	10	12		99
新潟					0			0	713	11	56	1	781
長野	32	2			34	1		1	367	72	34		473
富山	21				21			0	200	2	23	3	228
石川					0			0	330	18	24		372
福井					0			0	58		3		61
岐阜	9				9			0	153	11	45		209
静岡	6		2		8			0	894	33	68		995
愛知	23				23			0	1,840	71	130	13	2,054
三重	16				16			0	503	2	15		520
滋賀					0			0	289		56		345
京都	75				75			0	1,353	7	13	4	1,377
大阪	64			1	65	6	6	12	2,077	71	124	36	2,308
兵庫	84		3		87			0	1,887	34	49	8	1,978
奈良	8				8			0	543		11	1	555
和歌山	2				2			0	49		30		79
鳥取					0			0	71	2	4		77
島根	2				2			0	194		6		200
岡山	1				1			0	296	21	15	9	341
広島	43	2	1		46	27		27	1,128	35	35	9	1,207
山口	2		2		4			0	510	1	8	11	530
徳島					0			0	30	1	7		38
香川					0			0					0
愛媛	2				2			0	228	6	9		243
高知	1				1			0	86	1	6		93
福岡	14				14			0	1,300	13	23	30	1,366
佐賀					0			0	184				184
長崎	32				32			0	618	17	2		637
熊本	8		1		9			0	300	2	23		325
大分					0			0	192	2	1		195
宮崎					0			0	115	13			128
鹿児島	6				6	59		59	660	63	69	24	816
沖縄			6		6			0	342	38	128	1	509
H 25. 3末	839	55	84	2	980	710	36	746	27,385	150	497	89	28,121
H 26. 3末	882	67	139	1	1,089	619	19	638	27,961	118	751	85	28,915
H 27. 3末	957	66	126	4	1,153	583	19	608	29,146	145	696	138	30,125
H 28. 3末	987	55	121	4	1,167	494	30	524	31,017	188	714	311	32,230
H 29. 3末	1,059	53	122	18	1,252	367	38	405	32,748	211	861	275	34,095
H 30. 3末	1,078	28	198	10	1,314	239	25	264	33,687	338	906	364	35,295
H 31. 3末	1,174	45	258	9	1,486	215	18	233	34,741	415	1,079	428	36,663
R 3. 3末	1,238	27	46	5	1,316	111	10	121	35,798	607	1,413	436	38,254
R 4. 3末	1,254	30	64	9	1,357	73	2	75	34,322	668	1,496	429	36,913
R 5. 3末	1,192	29	85	3	1,309	53	7	60	34,629	805	1,686	456	37,576
R 6. 3末	1,347	15	71	4	1,437	101	8	109	36,128	951	2,028	603	39,710
対前年増減	155	-14	-14	1	128	48	1	49	1,499	146	342	147	2,134

日本バス協会調べ

参考 令和5年度「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（中古車購入助成）」
実施状況（交付金事業）

（単位：両）

県別	車両区分・助成単価等	環境にやさしいバス・安全なバス					人にやさしいバス				中 古			
		ハイブリッドバス	CNGバス	CNGバス(改造)	燃料電池バス 電気バス	衝突被害軽減 ブレーキ装 備車	衝突被害軽減 ブレーキ (後付)	ノンステップ バス	リフト付 バス	低床ス ロープ付 バス	計	路線バス 車両数	貸切バス 車両数	
北海道	1					22		14		3	17	24	13	
東	青森	2				13		5			5	7	19	
	岩手	3			2	2		2			2	1	5	
	宮城	4				15		14			14	1	5	
	福島	5				10		5			5			
	秋田	6									0	24	8	
北	山形	7				8		6		6		2		
関	茨城	8			4	33		5			5	10	2	
	栃木	9						1			1			
	群馬	10				1		2			2	2		
	埼玉	11				3		42			42			
	千葉	12	9		1	11		53			53	2	4	
	東京	13			2	18		98	4		102			
	神奈川	14				15		65		4	69			
東	山梨	15				7		5		5		5		
北陸信越	新潟	16				4		1			1	22	10	
	長野	17				13		3			3		1	
	富山	18				2		2			2	2	2	
	石川	19				2		16			16	3	1	
中	福井	20				1		5			5			
	岐阜	21			2	8		12		1	13			
	静岡	22				6		28			28	1		
	愛知	23			3	20		10			10	2		
	三重	24			1	3		1	6		7		2	
近畿	滋賀	25				3		1			1	12		
	京都	26				6		17			17			
	大阪	27				17		50			50			
	兵庫	28			2	13		26			26	2	2	
	奈良	29				4		10			10			
	和歌山	30				8		7			7	1	1	
中	鳥取	31				3		14			14			
	島根	32				1		2			2		1	
	岡山	33						2			2	1	1	
	広島	34			9	1		14	1		15		4	
	山口	35				2		8			8		7	
四	徳島	36				4		9			9	1	1	
	香川	37				2			1		1			
	愛媛	38									0	1		
	高知	39	1			3		7			7			
九	福岡	40				2		10			10			
	佐賀	41									0			
	長崎	42				2		4			4			
	熊本	43						3			3		2	
	大分	44				1		8	2		10	6	2	
	宮崎	45									0		2	
州	鹿児島	46								0				
沖	縄	47								0				
合	計		10	0	0	26	289	0	587	14	8	609	125	102

*交付金事業では、平成10年度から地球温暖化対策、高齢社会への対応等、バス業界全体で取り組む事業を支援するため、中央出捐金を財源として、「人と環境にやさしいバス普及事業」を実施している。平成23年度からは「地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）」、平成24年度からは「貸切バス助成事業（中古車購入費助成）」を実施している。

Ⅶ. 労務関係

1. 令和5年度バス事業賃金、労働時間等実態調査結果

令和5年度の「バス事業賃金、労働時間等実態調査」（調査は、令和5年9月に車両数10両以上の事業者（公営を含む。）1,364社を対象として実施、回答数713者、回答率52.3%）の結果は次のとおりである。

(1) 年間総労働時間の実態（回答数 乗合351者、貸切538者）

令和5年度のバス事業運転者の年間総労働時間は、乗合運転者2,191時間、貸切運転者1,974時間で、前年度に比べ、乗合運転者は63時間、貸切運転者は214時間増加した。

職種別年間総労働時間推移

（単位：日・時間）

職 種 区 分	乗 合 運 転 者				貸 切 運 転 者			
	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間	労働日数	所定労働時間	残業時間	総労働時間
令和4年度	249.2	1,287	301	2,128	215.2	1,584	177	1,790
令和5年度	256.9	1,847	344	2,191	236.8	1,740	235	1,974

(2) 高年齢運転者の雇用状況（回答数707者）

満60歳以上の高年齢運転者を雇用している事業者は707者で、18,355人（乗合13,621人、貸切4,734人）が雇用されている。全運転者中に占める割合は25.0%（前年23.3%）と増加している。

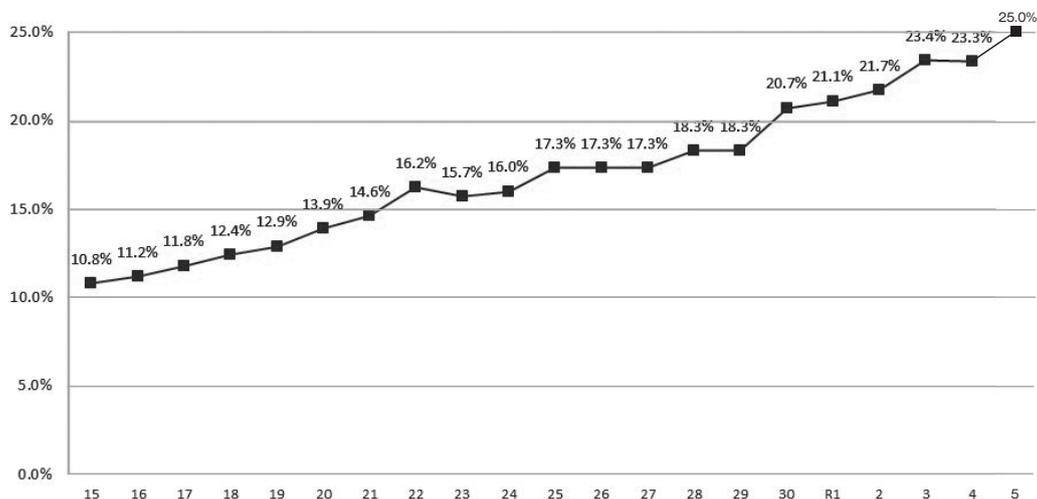
高年齢運転者雇用状況

（令和5年7月末日現在）

区分 民営・公営	調査回答会社		高年齢者雇用数			
	事業者数 者	運転者数 人	乗合運転者 人	貸切運転者 人	計 人	構成率 (%)
民営	692	67,294	12,452	4,714	17,166	25.5
公営	15	6,237	1,169	20	1,189	19.1
合計	707	73,531	13,621	4,734	18,355	25.0

- (注) ①「高年齢運転者」とは、満60歳以上の運転者。
 ②構成率＝運転者総数に占める高年齢運転者の割合。
 ③同一事業者で、乗合・貸切いずれも乗務する運転者は、乗合運転者として事業者数1社で計上。

【参考】高年齢運転者雇用状況の推移



(3) 女性運転者雇用状況（回答数386者）

女性運転者を雇用している事業者は386者で、1,696人（乗合1,414人、貸切282人）が雇用されており、前年度（1,745人）に比べ、49人減少した。

女性運転者雇用状況

（令和4年7月末日現在）

区分 （民間・公営）	乗合運転者		貸切運転者		合計	
	事業者数	人員	事業者数	人員	事業者数	人員
民間	207	1,308	164 (25)	281	371	1,589
公営	14	106	1 (1)	1	15	107
合計	221	1,414	165 (26)	282	386	1,696

（注）（ ）内は、乗合運転者の会社と同一会社で、外数。

(4) バスガイドの雇用状況（回答数214者）

バスガイドを雇用している事業者は214者で、2,240人が雇用されている。

バスガイド雇用状況

（令和5年7月末日現在）

区分 （民間・公営）	令和5年度		令和4年度	
	回答事業者数	人数	回答事業者数	人数
民間	211	2,222	239	2,480
公営	3	18	0	0
合計	214	2,240	239	2,480

(5) 障害者の雇用状況（回答数239者）

障害者を雇用している事業者は239者で、1,023人が雇用されている。

障害者雇用状況

（令和5年7月末日現在）

区分 （民間・公営）	回答事業者数		障害者雇用数	構成率
	事業者数	従業員数		
民間	228	59,165	916	1.5
公営	11	5,429	107	2.0
合計	239	64,594	1,023	1.6

（注）構成率＝従業員総数に占める障害者雇用数の割合。

2. 令和5年春季労使交渉

(1) 各労働組合の春闘に関する動向

① 日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）の要求（概況）

ア. 2023春闘方針

私鉄総連は、2023年2月に開催した第3回拡大中央委員会において、「23春闘方針」を決定した。同方針では、今次春闘の要求方式は、「定昇相当分（賃金カーブ維持分）」プラス「ベア分」を引き上げることとした。具体的な内容は次のとおりである。

イ. 鉄軌・バス組合の統一要求概要

種別	2023年方針
月例賃金	定昇相当分（賃金カーブ維持分）2.0%+ベア分（生活維持分+生活回復・向上分）9,900円
年間臨時給	2022年度の協定月数の堅持 年間5カ月に満たない組合は5カ月 等
非正規労働者	時間給90円以上の引き上げ
最低賃金	産業別最賃要求 現行協定額を最低水準とし、各都道府県の「2022年度地域別最低賃金+10%

ウ. 2023春闘推進方針（戦術日程）

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、2月28日に「第2回中央闘争委員会」を開催し、次のような回答日、ストライキに係る戦術日程を決定した。

○大手組合回答指定日 …………… 3月16日（木）14時まで

○中小組合回答日 …………… 3月23日（木）15時まで

② 全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）の春闘要求（概要）

交通労連は、令和5年1月に開催した第1回中央委員会及び軌道・バス部会において、「2023年度春季生活闘争方針」を決定した。同部会の要求（概要）は次のとおりである。

種別	2023年度方針
月例賃金	定昇相当分（1.70%）3,700円+ α 2.0%（4,300円以上）
一時金	目標5ヶ月以上、最低3ヶ月以上。 金額で要求する場合は、前年実績以上。

③ バス事業者の基本的スタンスの周知・徹底

春季労使交渉では、バス業界を取り巻く諸情勢を踏まえ、労使がお互いの立場を尊重し、雇用や賃金問題等様々な課題に対応していくことが肝要であることから、労働問題研究会において、春季労使交渉における基本的スタンスとなる決議「春季労使交渉に当たっての基本方針」（案）を検討した。同案は労務委員会において審議承認され、会員事業者に対して周知した。

(2) バス事業における春季労使交渉妥結結果（公営を除く。）

令和5年4月14日までに春季労使交渉が妥結したとの報告があったバス事業者は135社（去年同期131社）であった。

主な特徴点

ア. 115事業者（全体の85.2%）が何らかの賃上げを行っている。

（前年同期賃上げを行ったのは、妥結したとの報告があった事業者の74.1%）

イ. 妥結額の分布をみると、「5,000円以上」が28社（20.7%）と最も多く、次いで、「3,000円台」23社（17.0%）、「4,000円台」及び「賃上げ無し」がそれぞれ20社（14.8%）であった。

これを前年同期と比較すると、次のとおりである。

・5,000円台（28社20.7% ←前年同期1社0.8%）

・4,000円台（20社14.8% ←前年同期2社1.6%）

・3,000円台（23社17.0% ←前年同期12社9.3%）

・2,000円台（17社12.6% ←前年同期13社17.8%）

- ・ 1,000円台 (14社10.4% ←前年同期25社20.2%)
- ・ 1,000円未満 (2社1.5% ←前年同期18社14.0%)
- ・ 賃上げはあったが額の報告がなされない (11社8.1% ←前年同期13社10.1%)
- ・ 賃上げ無し (20社14.8% ←前年同期34社26.4%)

また、賃上げの額が報告された事業者の平均賃上げ額は5,111円、賃上げ率は2.24%で、前年同期(2,276円、1.00%)と比較すると、金額で2,835円、率で1.24ポイントの増加となっている(いずれも単純平均)。

ウ. 年間臨時給については、前年同月(額)が72社(本年53.3%←前年50.4%)で、前年より増月(額)が34社(本年25.2%←前年10.7%)、前年より減月(額)が0社(本年0%←前年6.1%)、別途協議29社(本年21.5%←前年32.8%)となっている。

令和5年バス事業春季労使交渉解決状況

(令和5年4月11日現在)

区分	令和5年 事業者数(者)	令和4年 事業者数(者)
1. 妥結事業者数	135	131
2. 賃上げの有無		
①賃上げ有り	115者 (85.2%)	97者 (74.1%)
②賃上げ無し	20 (14.8%)	34 (25.9%)
③賃下げ	0 (0.0%)	0 (0.0%)

年	額	賃上げ率
令和5	5,111 円	2.24 %
令和4	2,276 円	1.00 %

※単純平均

※「手当廃止による賃上げ」2社分を除く(令和4年)

令和5年年間臨時給妥結状況

(令和5年4月11日現在)

妥結内容	令和5年度			令和4年度		
	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)
前年同月(額)	72	53.3		66	50.4	
前年より増月(額)	34	25.2	2.0カ月以上 (3)	14	10.7	2.0カ月以上 (0)
			1.0~1.5カ月未満 (0)	14	10.7	1.0~1.5カ月未満 (3)
			1.5~2.0カ月未満 (4)	14	10.7	1.5~2.0カ月未満 (0)
			0.5~1.0カ月未満 (7)			0.5~1.0カ月未満 (4)
			0.1~0.5カ月未満 (18)			0.1~0.5カ月未満 (4)
			0.1カ月未満 (2)			0.1カ月未満 (2)
			金額増 (0)			金額増 (1)
			前年より減月(額)	0	0.0	2.0カ月以上 (1)
1.5~2.0カ月未満 (0)						1.5~2.0カ月未満 (0)
1.0~1.5カ月未満 (1)						1.0~1.5カ月未満 (1)
0.5~1.0カ月未満 (0)						0.5~1.0カ月未満 (0)
0.1~0.5カ月未満 (6)						0.1~0.5カ月未満 (6)
0.1カ月未満 (0)						0.1カ月未満 (0)
金額減 (0)						金額減 (0)
別途協議	29	21.5				
合計	135	100.0		131	100.0	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当企業数。

3. 令和6年春季労使交渉

(1) 各労働組合の春闘に関する動向

① 日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）の要求（概況）

ア. 2024春闘方針

私鉄総連は、2024年2月に開催した第3回拡大中央委員会において、「24春闘方針」を決定した。同方針では、今次春闘の要求方式は、「定昇相当分（賃金カーブ維持分）」プラス「ベア分」を引き上げることとした。具体的な内容は次のとおりである。

イ. 鉄軌・バス組合の統一要求概要

種別	2024年方針
月例賃金	定昇相当分（賃金カーブ維持分）2.0%+ベア分（生活維持分+生活回復・向上分）14,600円
年間臨時給	2023年度の協定月数の堅持 年間5カ月に満たない組合は5カ月 等
非正規労働者	時間給120円以上の引き上げ
最低賃金	産業別最賃要求 現行協定額を最低水準とし、各都道府県の「2023年度地域別最低賃金+10%

ウ. 2024春闘推進方針（戦術日程）

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、2月28日に「第2回中央闘争委員会」を開催し、次のような回答日、ストライキに係る戦術日程を決定した。

○大手組合回答指定日 …………… 3月14日（木）14時まで

○中小組合回答日 …………… 3月19日（木）15時まで

② 全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）の春闘要求（概要）

交通労連は、令和6年1月に開催した第1回中央委員会及び軌道・バス部会において、「2024年度春季生活闘争方針」を決定した。同部会の要求（概要）は次のとおりである。

種別	2024年度方針
月例賃金	定昇相当分（賃金カーブ維持分）+ a（社会情勢を考慮した水準）
一時金	目標5ヶ月以上、最低3.5ヶ月以上。 金額で要求する場合は、前年実績以上。

③ バス事業者の基本的スタンスの周知・徹底

春季労使交渉では、バス業界を取り巻く諸情勢を踏まえ、労使がお互いの立場を尊重し、雇用や賃金問題等様々な課題に対応していくことが肝要であることから、日本バス協会は、労働問題研究会において春季労使交渉における基本的スタンスとなる決議「春季労使交渉に当たっての基本方針」（案）を検討した。同案は労務委員会において審議承認され、会員事業者に対して周知した。

(2) バス事業における春季労使交渉妥結結果（公営を除く。）

令和6年4月15日までに春季労使交渉が妥結したとの報告があったバス事業者は128社（去年同期135社）であった。

主な特徴点

ア. 112事業者（全体の87.5%）が何らかの賃上げを行っている。

（前年同期賃上げを行ったのは、妥結したとの報告があった事業者の85.2%）

イ. 妥結額の分布をみると、「5,000円以上」が77社（60.1%）と最も多く、次いで、「賃上げ無し」が16社（12.5%）、「4,000円台」及び「賃上げは行ったが額の報告なし」がそれぞれ9社（7.0%）であった。

これを前年同期と比較すると、次のとおりである。

・ 5,000円台（77社60.1% ←前年同期28社20.7%）

・ 4,000円台（9社7.0% ←前年同期20社14.8%）

・ 3,000円台（8社6.3% ←前年同期23社17.0%）

・ 2,000円台（7社5.5% ←前年同期17社12.6%）

- ・ 1,000円台（2社1.6% ←前年同期14社10.4%）
- ・ 1,000円未満（0社0% ←前年同期2社1.5%）
- ・ 賃上げはあったが額の報告がなされない（9社7.0% ←前年同期11社8.1%）
- ・ 賃上げ無し（16社12.5% ←前年同期20社14.8%）

また、賃上げの額が報告された事業者の平均賃上げ額は9,436円、賃上げ率は4.07%で、前年同期（5,111円、2.24%）と比較すると、金額で4,325円、率で1.83ポイントの増加となっている（いずれも単純平均）。

ウ. 年間臨時給については、前年同月（額）が74社（本年57.8% ←前年53.3%）で、前年より増月（額）が30社（本年23.4% ←前年25.2%）、前年より減月（額）が2社（本年1.6% ←前年0%）、別途協議22社（本年17.2% ←前年21.5%）となっている。

令和6年バス事業春季労使交渉解決状況

（令和6年4月11日現在）

区分	令和6年 事業者数（者）	令和5年 事業者数（者）
1. 妥結事業者数	128	135
2. 賃上げの有無		
①賃上げ有り	112者（85.7%）	115者（85.2%）
②賃上げ無し	16（12.5%）	20（14.8%）
③賃下げ	0（0.0%）	0（0.0%）

年	額	賃上げ率
令和6	9,436 円	4.07 %
令和5	5,111 円	2.24 %

※単純平均

※「手当廃止による賃上げ」2社分を除く（令和4年）

令和6年年間臨時給妥結状況

（令和5年4月11日現在）

妥結内容	令和6年度			令和5年度		
	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)
前年同月（額）	74	57.8		72	53.3	
前年より増月（額）	30	23.4	2.0カ月以上 (0)	34	25.2	2.0カ月以上 (3)
			1.0～1.5カ月未満 (0)			1.0～1.5カ月未満 (0)
			1.5～2.0カ月未満 (5)			1.5～2.0カ月未満 (4)
			0.5～1.0カ月未満 (5)			0.5～1.0カ月未満 (7)
			0.1～0.5カ月未満 (16)			0.1～0.5カ月未満 (18)
			0.1カ月未満 (0)			0.1カ月未満 (2)
			金額増 (4)			金額増 (0)
			金額減 (0)			金額減 (0)
前年より減月（額）	2	1.6	2.0カ月以上 (0)	0	0.0	2.0カ月以上 (1)
			1.5～2.0カ月未満 (0)			1.5～2.0カ月未満 (0)
			1.0～1.5カ月未満 (0)			1.0～1.5カ月未満 (1)
			0.5～1.0カ月未満 (0)			0.5～1.0カ月未満 (0)
			0.1～0.5カ月未満 (2)			0.1～0.5カ月未満 (6)
			0.1カ月未満 (0)			0.1カ月未満 (0)
			金額減 (0)			金額減 (0)
			金額増 (0)			金額増 (0)
別途協議	22	17.2		29	21.5	
合計	128	100.0		135	100.0	

（注）増減月数欄の括弧内は、該当企業数。

4. 令和5年度産業別最低賃金

令和5年2月8日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会（労働組合が私鉄総連に加盟する98社で構成）に対して、「2023年度の産業別最低賃金を①各都道府県の2022年度地域別最低賃金+10%とすること。②現行最低水準143,000円を引き上げること。③1ヶ月の法定労働時間を173.8時間で計算すること。④各都道府県の地域別最低賃金は、本社を基本とすること。⑤協定期間内に地域別最低賃金が変わった場合、産業別最低賃金もこれに準拠すること。」等の要求書が提出された。

これを受けて、3月7日、第1回目の団体交渉が行われ、私鉄総連から要求の趣旨及び根拠の説明がなされた。これに対し、研究会側から、バス事業の厳しい経営環境について説明があり、今次労使交渉の結果を十分見極めた上で検討したい旨の回答がなされた。

その後、第2回目の団体交渉が5月18日に行われ、「2023年度の産業別最低賃金を①基本賃金月額、各都道府県の2022年度地域別最低賃金を月額換算したものとする。ただし、148,500円（税込み）を最低水準とする（前年より5,500円増）②月額換算に用いる1ヶ月の労働時間は173.8時間とする。ただし、労使で確認できる場合は、当該労使の所定労働時間とすることができる。③各都道府県の地域別最低賃金は、原則として本社地を基本とする。④協定期間内に地域別最低賃金が変わった場合、産業別最低賃金もこれに準拠させることとする。」内容で仮合意がなされた。

6月22日、第3回目の団体交渉が行われ、第2回目の団体交渉において仮合意された内容について再度合意に達し、2023年度最低賃金協定が締結された。

5. 令和6年度産業別最低賃金

令和6年2月8日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会（労働組合が私鉄総連に加盟する99社で構成）に対して、「2024年度の産業別最低賃金を①各都道府県の2023年度地域別最低賃金+10%とすること。②現行最低水準148,500円を引き上げること。③1ヶ月の法定労働時間を173.8時間で計算すること。④各都道府県の地域別最低賃金は、本社を基本とすること。⑤協定期間内に地域別最低賃金が変わった場合、産業別最低賃金もこれに準拠すること。」等の要求書が提出された。

これを受けて、3月6日、第1回目の団体交渉が行われ、私鉄総連から要求の趣旨及び根拠の説明がなされた。これに対し、研究会側から、バス事業の厳しい経営環境について説明があり、今次労使交渉の結果を十分見極めた上で検討したい旨の回答がなされた。

その後、第2回目の団体交渉が5月22日に行われ、「2024年度の産業別最低賃金を①基本賃金月額は、各都道府県の2023年度地域別最低賃金を月額換算したものとする。ただし、156,400円（税込み）を最低水準とする（前年より7,900円増）②月額換算に用いる1ヶ月の労働時間は173.8時間とする。ただし、労使で確認できる場合は、当該労使の所定労働時間とすることができる。③各都道府県の地域別最低賃金は、原則として本社地を基本とする。④協定期間内に地域別最低賃金が変わった場合、産業別最低賃金もこれに準拠させることとする。」内容で仮合意がなされた。

6月18日、第3回目の団体交渉が行われ、第2回目の団体交渉において仮合意された内容について再度合意に達し、2024年度最低賃金協定が締結された。

6. 令和5年度地域別最低賃金

令和5年7月28日に厚生労働省の中央最低賃金審議会より令和5年度の地域別最低賃金額改定の目安について答申が取りまとめのうえ公表された。同答申では、各都道府県の引上げ額の目安については、全都道府県において41円引き上げの目安が示された。

その後、地方最低賃金審議会の答申、各都道府県労働局長の決定に基づき、地域別最低賃金が10月から引き上げられ、全国加重平均は961円から1,004円となった。この結果、各都道府県の地域別最低賃金月額換算額は産業別最低賃金協定額を上回ることとなったため、産業別最低賃金は最低賃金協定に基づいて、地域別最低賃金に準拠させることとなった。

7. 令和6年度地域別最低賃金

令和6年7月25日に厚生労働省の中央最低賃金審議会より令和6年度の地域別最低賃金額改定の日安について答申が取りまとめのうえ公表された。同答申では、各都道府県の引上げ額の日安については、全都道府県において50円引き上げの日安が示された。

その後、地方最低賃金審議会の答申、各都道府県労働局長の決定に基づき、地域別最低賃金が10月から引き上げられ、全国加重平均は1,004円から1,055円となった。この結果、各都道府県の地域別最低賃金月額換算額は産業別最低賃金協定額を上回ることとなったため、産業別最低賃金は最低賃金協定に基づいて、地域別最低賃金に準拠させることとなった。

8. 働き方改革の実現に向けた各種取り組み

時間外労働の上限が960時間に規制されることについて労働基準法に規定され、平成31（2019）年4月（中小企業は令和2（2020）年4月から適用されている。一方で、自動車運転（バス・タクシー・トラック）の業務については時間外労働の上限規制の適用が5年間猶予されており、令和6（2024）年4月から適用が開始される予定としている。

「令和5年度バス事業賃金、労働時間等実態調査」において、会員事業者を対象に令和4年度中に休日出勤を除き時間外労働が960時間を超える運転者について調査を実施した。調査の結果、休日出勤を除き時間外労働960時間超の運転者が「有り」の事業者は、乗合事業者で383者中35者、回答事業者の9.1%、貸切事業者では607者中26者、回答事業者の4.3%、という結果であった。乗合・貸切のいずれも90%を超える事業者は、休日出勤を除き時間外労働960時間超の運転者は「無し」であった。

9. 改善基準告示の改正

令和6年4月から時間外労働の上限規制に加えて、改善基準告示の改正が始まる。これに向けて告示改正に関する説明会の開催について厚生労働省に働きかけを行い、労働局等にて告示改正に関する説明会が令和5年4月から10月までの間に118回開催された。また、令和5年6月13日に改善基準告示の改正に向けた各社の取組状況を議題とする労働問題研究を開催し、改正内容に係る不明な点や確認したい点について、厚生労働省労働基準局監督課監督官より回答いただき、回答内容について監督官と委員との間で意見交換がなされた。さらに、令和6年1月12日、厚生労働省に対して、運転者等の労働者不足という問題を抱え、利用者への影響は減便や路線廃止等として顕在化している中で、2024年問題も加わり労働者不足は一層深刻化する見通しであり、運転者等の待遇改善に努め、運転者確保に向けて取り組みを進めることについて説明し、神奈川県バス協会より、改正改善基準告示施行に向けた具体的対策について説明を行った。その際に担当である監督課課長から本省レベルに加えて、地方労働局とバス協会、バス事業者との連絡を強化する方針が示された。

10. 運転者確保の取り組み

運転者不足は、コロナ禍により一層進んでいる。日本バス協会の試算では、このまま運転者を確保できなければ2024年時点で2.1万人が不足し、2030年には3.6万人が不足することになり、さらに深刻化する見通しである。これらの状況を踏まえ、日本バス協会は運転者の採用や育成に関する国による支援の充実、外国人バス運転者の受入れが可能となるよう、特定技能制度などの在留資格及び大型第二種免許が円滑に取得できるようするための制度の見直しを、令和5年10月に開催された自民党バス議連において要望し、その実現に努めた。その結果、国土交通省の令和5年度補正予算において、大型第二種免許取得支援等の人材確保対策が措置された。

11. 外国人バス運転者の受入れ推進

日本バス協会の運営委員会の下に「外国人運転者受入推進部会」（部会長：東急バス株式会社古川社長）を設置した。令和5年10月11日の第1回から令和6年2月19日の第4回までに、外国人の受入体制、特定技能評価試験の実施主体・体制及び実施国、外免切替や自動車教習所の受入体制、国内に滞在する外

国人材の確保、研修の実施、外国人に対する利用者の安心情勢等について検討を進めた。国においては、令和6年3月29日、特定技能1号（在留期間：上限5年）の対象分野に自動車運送業（バス・タクシー・トラック）を追加されることが閣議決定され、外国人をバス運転者として雇用することが可能となった。

12. 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が令和2年度に創設され、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ている。令和5年度は、制度の定着・普及を図るため、労働関係法令の遵守等労働環境に関する事業者の基本的な取組状況を評価認証する「一つ星認証」「二つ星認証」に加えて「三つ星認証」が実施された。

令和5年度に認証を取得したバス事業者は83者（一つ星63者・二つ星17者・三つ星3者）であった。

13. カスタマーハラスメント対策

バス事業におけるカスタマーハラスメントは、運転者をはじめとする従業員に過度なストレスを与えるのみならず、バスの安全輸送にも悪影響を及ぼしかねない重大な問題となっている。日本バス協会では、令和6年7月に会員事業者を対象とするアンケート調査により実態を把握した上で、カスタマーハラスメント行為を防止するための取組として、同年9月に基本方針及びポスターを作成し社会全体へ広く周知した。

バス事業者においては、乗客等からのカスタマーハラスメントに対する基本方針や基本姿勢を定める取組みが進められている。すでに具体的な対応体制、方法、手順等を定めて乗務員等へ周知・啓発している事例もある。

ご利用の皆様へ

これからも安心・安全なバスを運行していくためのお願いです。

（全国のバス事業者から寄せられた発生事例のうち代表的な事例に基づいています）



適正な運賃收受のため、確認のお声かけをする場合がございます。
ご理解・ご協力をお願いいたします。



日本バス協会

カスタマーハラスメント対策ポスター

Ⅷ. 交付金制度及び事業について

1. 運輸事業振興助成交付金

(1) 制度の創設

昭和51年4月から2箇年間、軽油引取税の税率が30%引き上げられたことに伴い、営業用バス、トラックについては、輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るための施策として、公共輸送機関の輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保を目的とする「運輸事業振興助成交付金制度」が設けられ、昭和51・52年度に税負担額の15/130の額が、各都道府県から地方自治法第232条の2の規定に基づく補助金として、関係公益法人（公営バスは別途）に交付されることになり、数次の改正（延長）を経て、平成23年度法制化された。

また、中央出捐金として都道府県バス協会（以下「地方バス協会」という。）から中央団体に出捐されていたが、平成24年度からは出捐を中止した。

(2) 交付金制度について

① 平成20年4月30日に「地方税法の一部を改正する法律（平成20年法律第21号）」が公布され、5月1日より暫定税率が適用されることになった（10年間延長）ことに伴い、これに根拠を置く運輸事業振興助成交付金制度については、平成20年度においても、交付金措置が引き続き講ぜられることとなった。

② 平成20年12月12日取りまとめられた「平成21年度税制改正大綱」において、「軽油引取税に係る営業用バス、トラックの交付金措置を、軽油引取税の暫定税率も含めた税率の検討がなされる今後の税制抜本改革まで延長する。この間については、都道府県に対し、交付金基準額を確保すべく確実な予算措置が講じられるよう要請する。」とされ、交付金については、今後の税制抜本改革時までの間延長されることとなった。

③ 平成22年4月1日、「地方税法等の一部を改正する法律（平成22年法律第4号）」が施行され、軽油引取税については、改正前の10年間の暫定税率は廃止されたが、「当分の間、その税率水準は維持される」こととなった。

また、運輸事業振興助成交付金については、「平成22年度税制改正大綱（平成21年12月22日閣議決定）」において、「軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。」とされ、平成22年度においても、交付金措置が引き続き講じられることとなった。

④ 「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）において、「引き続き、平成23年度においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税について当分の間として措置されている現在の税率水準を維持することとします。」とされ、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これと一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。」とされ、また、交付金制度の透明性の向上を図るとともに、交付金基準額の確実な交付を確保するため、法整備等の措置を講じるとされた。

そして、第177回国会において議員立法により「運輸事業の振興の助成に関する法律（平成23年法律第101号）」が制定され、平成23年8月30日に公布、同年9月30日から施行された。併せて、同法の委任政令・省令である「運輸事業の振興の助成に関する法律第3条第1項の事業を定める政令（平成23年政令第300号）」、「運輸事業の振興の助成に関する法律施行規則（平成23年総務省、国土交通省令第1号）」の制定に伴い、総務大臣名にて各都道府県知事・各都道府県議会議長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律、同法第三条第一項の事業を定める政令、同法施行規則の施行等について（通知）」及び国土交通省自動車局長名にて各運輸局長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律の施行について」の通達が発せられ、法律に基づく交付金措置が講じられることとなった。

⑤ 日本バス協会においては、平成10年度以降は、従来からの融資斡旋事業特別基金の造成に充てていた地方バス協会からの出捐金を、交付金中央事業の財源に充当してバス輸送改善推進事業の拡充

を図ることとし、平成10年度には「人と環境にやさしいバス等普及事業」等に対する助成制度を新設するなどバス輸送改善推進事業の大幅な変更を行い、平成23年度まで実施した。

しかしながら、バス事業者の経営環境が大変厳しい折、東日本大震災の影響等も大きく受けて、地方バス協会の会員事業者から、地方事業の充実を通じたバス事業者に対する支援の強化を求める声が強くなり、これを受け、地方バス協会から日本バス協会に対して中央出捐を取り止め、出捐金相当額を地方事業の充実に活用したい旨の要望が多く寄せられた。

このため、日本バス協会の交付金運用特別委員会を中心として、運輸事業振興助成交付金事業の見直しについて検討を行い、平成24年度から中央出捐を中止することとし、理事会承認を経て、各地方バス協会においてそれぞれ地方事業の充実を図って行くこととした。

更に、交付金についての立法化を受けて、助成事業の円滑かつ適切な実施及びその透明性の確保を目的として、平成24年4月1日「運輸事業振興助成交付金審議評価委員会」を設置し、同委員会を7月及び11月に開催した。なお、平成25年度以降についても同様に年2回開催している。

(3) 交付金の額

制度創設以降、各都道府県から地方バス協会に交付された交付金の総額は、次のとおりである。

〔交付金の推移〕

(単位：千円)

年 度	民営バス	左 の 内 訳		公営バス	出捐率 (%)	
		地方事業分	中央出捐分			
S 51	1,715,936	1,029,651	686,285	297,252	40	
52	2,111,551	1,267,110	844,441	450,889		
53	2,098,261	1,259,029	839,232	407,646		
54	2,911,341	1,921,592	989,749	554,209		
55	2,549,222	1,529,745	1,019,477	461,477		
56	2,431,011	1,458,621	972,390	433,447		
57	2,482,205	1,489,327	992,878	430,772		
58	2,203,499	1,542,465	661,034	376,375		30
59	2,201,931	1,541,370	660,561	371,859		
60	2,040,339	1,428,253	612,086	333,884		
61	1,843,777	1,290,662	553,115	291,628		
62	1,832,184	1,282,540	549,644	289,785		
63	1,872,073	1,310,464	561,609	284,485		
H1	1,716,076	1,201,271	514,805	267,615		
2	1,664,860	1,165,412	499,448	230,238	20	
3	1,634,808	1,307,852	326,956	221,959		
4	1,550,021	1,240,031	309,990	207,878		
5	1,390,471	1,112,392	278,079	183,358		
6	1,598,940	1,279,169	319,771	215,402		
7	1,585,233	1,268,204	317,029	217,394		
8	1,446,539	1,157,248	289,291	199,876		
9	1,357,178	1,085,761	271,417	185,193		
10	1,301,982	1,041,602	260,380	177,116		
11	1,353,268	1,082,632	270,636	177,265		
12	1,342,562	1,074,068	268,494	170,894		
13	1,380,347	1,104,297	276,050	169,362		
14	1,410,420	1,128,351	282,069	164,231		
15	1,450,857	1,160,702	290,155	160,728		
16	1,441,840	1,153,433	288,407	147,705		
17	1,449,015	1,159,229	289,786	143,116		
18	1,391,677	1,113,356	278,321	134,993		
19	1,384,260	1,107,427	276,833	134,077		
20	1,380,977	1,104,798	276,179	123,697		
21	1,384,210	1,107,385	276,825	119,904		
22	1,334,234	1,068,096	266,138	99,607		
23	1,324,280	1,069,754	254,526	97,275		
24	1,367,950	1,367,950	-	92,390	0	
25	1,371,789	1,371,789	-	87,073		
26	1,394,845	1,394,845	-	88,304		
27	1,442,852	1,442,852	-	103,368		
28	1,464,626	1,464,626	-	102,010		
29	1,462,100	1,462,100	-	98,888		
30	1,483,489	1,483,489	-	101,018		
R 1	1,458,819	1,458,819	-	94,911		
2	1,364,838	1,364,838	-	89,925		
3	1,302,731	1,302,731	-	88,716		
4	1,227,908	1,302,731	-	82,661		
5	1,154,332	1,154,332	-	78,491		
合 計	78,063,664	61,139,578	16,924,086	10,040,346		

- (注) 1. 表中の「公営バス」とは、地方バス協会に交付された交付金の額を示している。
 2. 52年度中央出捐分には、51年度の東京都分が含まれている。
 3. 53年度中央出捐分には、日本バス協会において整備した貸切駐車場の事業費22,000千円が含まれている。
 4. 54年度地方事業分には、地方緊急分としての交付金436,933千円が含まれている。
 5. 52年度、53年度、54年度中央出捐分には、東京都から57年度に54年度以前分として交付された補助金200,480千円について当該補助金の額の算定の基礎となった額に基づいて算出された次の額が含まれている。
 52年度 104,500千円 53年度 31,600千円 54年度 64,380千円
 6. 58年度から中央出捐分の出捐率が40%から30%に引き下げられた。
 7. 元年度、2年度の中央出捐分から、大規模事業助成事業分として、出捐金の30%に相当する額の基金が次のとおり取り崩されている。
 平成元年度 154,466千円 2年度 149,853千円 計 304,319千円
 8. 3年度から中央出捐分の出捐率が、30%から20%に引き下げられた。
 9. 10年度から、中央出捐金は基金に繰り入れず、中央事業の財源に充てられることとされた。
 10. 15年度において、ディーゼル微粒子除去装置導入事業分として、基金から925,000千円が取り崩された。
 11. 18年度において、基金から1,800,000千円が取崩され、環境・交通バリアフリー対策引当資産に繰入された。
 12. 22年度、23年度において、次のバス協会より拠出金があった。(次の額は、上記表の額には含まれていない。)
 22年度 大阪バス協会 691千円 (一般会計より出捐金相当分を支出)
 23年度 埼玉県バス協会 10,311千円 (基金より出捐金相当分を支出)、大阪バス協会 1,000千円 (一般会計より支出)
 13. 24年度からは、中央出捐は中止した。
 14. 24年度～27年度において、大阪バス協会の事業実績は次のとおりである。
 (上記表の交付金の年度合計については、事業実績を集計している。)
 24年度 事業実績 18,664千円 (補正予算計上額 42,105千円)
 25年度 事業実績 41,325千円 (予算計上額 52,732千円)
 26年度 事業実績 41,970千円 (予算計上額 50,092千円)
 27年度 事業実績 46,376千円 (予算計上額 50,034千円)

(4) 交付金事業

① 中央事業

地方バス協会から出捐された平成9年度までの出捐金（当初は交付金総額の40%、昭和58年度から30%、平成3年度から20%）により設置された特別基金をもとに、融資斡旋事業を実施し、同基金の利子収入及び平成10年度以降は出捐金に同基金の取崩し財源（平成15年度以降）をもとに、利子補給事業及びバス輸送改善推進事業を実施している。

ア. バス輸送改善推進事業

バス事業に係る輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保等を図るため、融資斡旋事業特別基金の運用収益の一部を活用して、地方バス協会が実施する「研究事業」については昭和61年度から、「活性化事業」については平成5年度から助成金を交付している。

平成10年度からは、地球温暖化対策、高齢化社会への対応等バス業界全体で取り組む事業を支援するための財源として、中央出捐金、基金利子及び基金を取崩して「人と環境にやさしいバス等普及事業」を実施している。

平成11年度限りの事業として、「やすらぎバスステーション整備事業」を実施した。

平成15、16年度においては、1都3県のいわゆる環境確保条例に基づくディーゼル車の走行規制が実施され、PMの排出基準に適合しないバス・トラックは初度登録から7年間の猶予期間経過後は、指定されたDPF、酸化触媒を装着しなければ1都3県内を通行できないこととなり、緊急的に対策を講じる必要があったことから、「ディーゼル微粒子除去装置導入事業」を実施した。

平成17年度、平成18年度においては、平成17年10月1日より世界一厳しい自動車排気ガスの新長期規制が実施されたことに伴い、新長期規制適合バスの導入に際して、国の補助を受けられない会員事業者に対して、「人と環境にやさしいバス等普及事業」により助成を実施した。

平成18年度においては、地球温暖化及び大気汚染防止の観点から、エコドライブ管理システム（EMS）普及事業を実施し、車載機器（電子運行記録計）の車両取り付けに対して助成を行った。

平成19年度においては、新たに安全対策事業として、バスの車内事故を防止するための安全対策事業を実施した。

平成20年度においては、「人と環境にやさしいバス等普及事業」及び「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」、「バスの車内事故防止の安全対策」等のほか、新たに「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策事業」及び「ドライブレコーダー導入助成事業」等を実施し、バス輸送改善推進事業を積極的に実施した。更に、安全対策を促進するため、バスの車内事故防止及びシートベルトの着用等を目的としたポスター等を作成配布する等、安全対策事業の積極的な推進及びバスの利用促進を図るため、ポスター等を作成し「バスの日」を中心として関係機関に配布するとともに種々の広報事業を実施した。

平成21年度においては、従来の事業に加えて、新たに広く一般国民に対しバス事業の公共性・重要性について理解を求め、バスの一層の利用促進を図るため、日本バス協会及び地方バス協会が主体となり「広報及びイベント事業」を実施した。

平成22年度においては、従来の事業について、引き続き実施するとともに、「貸切バス事業者の安全性評価認定制度・設計委託事業」等を実施した。

平成23年度においては、新たな事業として、地方路線バスの充実を図るため、「地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）」を従来の事業に加えて実施した。

さらに、東日本大震災等に伴い地方バス協会又は会員事業者が行った「災害復旧事業（特に岩手、宮城及び福島各バス協会に重点的に配分）」、地方バス協会が行った中小事業者を対象とした「信用保証料助成事業（平成23年度限りの特例措置）」に対する助成及び風評被害に対する経営対策として中小事業者を対象とした運転資金に対する「融資斡旋・利子補給事業（平成23年度限りの特例措置）」を実施した。

平成24年度においては、中央出捐を中止することに伴い、従来は、実施していたEMS及びドライブレコーダー等普及事業については地方協会事業へ移管を計った上、利用者ニーズに対応した

輸送環境の改善に資するための「バス利用者施設等整備事業」、環境対策を推進するとともに高齢者等のバス利用の利便及び安全性の向上を促進するため、「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事業の充実を図るため、「地方路線バス助成事業及び貸切バス助成事業（中古車購入費助成）」及びバスの一層の利用促進を図るための「バス利用促進広報及びイベント事業等」を実施した。

平成25年度においては、従来 of 事業について引き続き実施した。

平成26年度においては、「人と環境にやさしいバス普及事業」の助成対象として衝突被害軽減ブレーキ装備車を加えた。

平成27年度においては、「人と環境にやさしいバス普及事業」の助成対象として衝突被害軽減ブレーキ装備車（後付け）を加えた。

平成28年度においては、バスの日等中央広報イベント事業を地方協会に役割を移し、新規に「運転者人材確保対策事業」を実施した。

平成29年度においては、従来 of 事業について引き続き実施した。

平成30年度においては、「人と環境にやさしいバス普及事業」の助成対象として燃料電池バス、電気バスを加え、バリアフリー化推進のためリフト付きバスの助成単価を引き上げた。

令和元年度においては、従来 of 事業について引き続き実施した。

令和2年度においては、従来 of 事業について引き続き実施した。

令和3年度においては、バス利用安全促進広報事業にて、当初予備費に計上した1億円を事業費化するための補正予算を編成し、コロナ禍によって危機的状況に陥ったバス事業の実態周知、バス利用促進と需要喚起等をPRするため、日本バス協会ホームページ内に特設サイトを製作。それと連動した新聞・WEB・SNS等での宣伝広告を行った。

令和4年度においては、バス利用安全促進広報事業にて、当初予備費に計上した1億円を事業費化するための補正予算を編成し、日本バス協会と地方バス協会が連携し、バス停留所発進時の優先ルール（道路交通法第31条の2）について、後続車や一般ドライバーなどへPRする「ゆずって来てありがとう」キャンペーンを行った。260台を超えるラッピングバスの走行や、8万枚以上のポスター・チラシ・ステッカーによるPRを全国的に展開したほか、JAFMate誌への広告掲載等を積極的に実施した。

令和5年度においては、同年度が「日本のバス120年」に当たったため、記念の新聞広告や出版物を発刊するなど「バスが日本の未来を明るくする」との広報活動に取り組んだ。また、昨年度に引き続き、警察庁や地方バス協会等と連携し、一般ドライバーへPRする「バスの直前への急な割り込みはバス車内でお客様が転倒する事故につながります」キャンペーンを実施し、1.6万枚のポスターを全国的に展開したほか、JAFMate誌への広告掲載等を実施した。

（令和5年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「地方路線バス助成事業及び貸切バス助成事業」の実施状況は、69頁参照）

バス輸送改善推進事業実施状況（総括表）

(1) 研究事業

(単位：円)

年 度	研 究 テ ー マ	助 成 金 ・ 支 出 金
昭和61年度	8テーマ	57,000,000
昭和62年度	10テーマ	57,500,000
昭和63年度	8テーマ	57,500,000
平成元年度	10テーマ	57,000,000
平成2年度	9テーマ	56,662,702
平成3年度	7テーマ	48,000,000
平成4年度	7テーマ	49,000,000
平成5年度	4テーマ	26,421,800
平成6年度	3テーマ	17,500,000
平成7年度	3テーマ	11,200,000
平成8年度	3テーマ	9,000,000
平成9年度	4テーマ	24,940,000
平成10年度	5テーマ	17,750,000
平成11年度	3テーマ	17,000,000
平成12年度	2テーマ	10,000,000
平成13年度	2テーマ	5,000,000
計	88テーマ	521,474,502

(2) 活性化事業

(単位：円)

年 度	活 性 化 事 業	助 成 金 ・ 支 出 金
平成5～19年度	202事業	6,605,968,564
平成20年度	22事業	677,325,583
平成21年度	22事業	579,743,421
平成22年度	26事業	665,965,229
平成23年度	23事業	646,514,359
平成24年度	14事業	294,388,977
平成25年度	15事業	284,288,308
平成26年度	13事業	306,011,275
平成27年度	11事業	293,694,433
平成28年度	13事業	354,602,000
平成29年度	10事業	285,987,000
平成30年度	10事業	295,963,000
令和元年度	11事業	298,490,000
令和2年度	9事業	188,450,000
令和3年度	10事業	250,109,280
令和4年度	12事業	309,140,670
令和5年度	8事業	353,889,193
計	431事業	12,690,531,292

(単位：円)

研 究 事 業 計（昭和61年度～平成13年度）	521,474,502
活 性 化 事 業 計（平成5年度～令和5年度）	12,690,531,292
合 計	13,212,005,794

【バス輸送改善推進事業】（令和5年度）

（単位：両、名、円）

実施主体 (バス協会名等)	事業内容	総事業費	①予算額		②決算額		差異 (①-②)		
			数量	金額	数量	金額	数量	金額	
1. バス利用者施設等整備事業									
秋 田 県	大館北地区バスターミナル整備事業	21,550,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
静 岡 県	富士宮駅前公共交通広場（バスターミナル）整備事業	16,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
奈 良 県	デジタルサイネージによるバス総合案内システム導入事業	8,162,000	1	5,250,000	1	5,250,000	0	0	
計	3件	45,712,000	3	19,250,000	3	19,250,000	0	0	
2. 人と環境にやさしいバス普及事業									
(環境にやさしいバス・安全なバス)		助成単価 予算 (千円)	①予算額		助成単価 決定 (千円)	②決算額		差異 (①-②)	
			数量	金額		数量	金額	数量	金額
事 業 者	ハイブリッドバス	300	30	}	300	10	}		}
〃	CNGバス	300			300	0			
〃	CNGバス改造	100			100	0			
〃	燃料電池バス・電気バス	300		}	300	26	}		}
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車	100	810		100	289			
〃	衝突被害軽減ブレーキ装備車（後付）	100			100	0			
小 計			840	90,000,000		325	39,700,000	515	50,300,000
(人にやさしいバス)									
事 業 者	ノンステップバス	300	250	}	300	587	}		}
〃	リフト・エレベーター付バス	500	110		500	14			
〃	低床スロープ付バス	100	50		100	8			
小 計			410	135,000,000		609	183,900,000	△199	△48,900,000
計			1,250	225,000,000		934	223,600,000	316	1,400,000
3. 地方路線バス及び貸切バス助成事業									
事 業 者	地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）	50	197	9,850,000	50	125	}		}
〃	貸切バス助成事業（中古車購入費助成）	50	198	9,900,000	50	102			
計			395	19,750,000		227	11,350,000	168	8,400,000
4. 運転者人材確保対策事業									
		助成単価 予算 (千円)	①予算額		助成単価 決定 (千円)	②決算額		差異 (①-②)	
			数量	金額		数量	金額	数量	金額
事 業 者	バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業	50	600	30,000,000	50	786	39,300,000	△186	△ 9,300,000
都道府県 バス協会	運転者人材確保のための取組事例に対する事業	500	10	5,000,000	500	9	4,000,000	1	1,000,000
計				35,000,000			43,300,000		△ 8,300,000
5. バス利用安全促進広報事業									
			①予算額		②決算額		差異 (①-②)		
			数量	金額	数量	金額	数量	金額	
日バス協	安全促進広報事業		1	101,000,000	1	56,389,193	0	44,610,807	
合 計				400,000,000		353,889,193		46,110,807	

イ. 融資斡旋・利子補給事業

バス事業者の経営基盤の安定確保を目的とする資金として、融資斡旋事業特別基金をもとにして行う一般融資、災害等特別融資（昭和57年度に創設）及びバス交通活性化特別融資（平成3年度～平成12年度まで）について融資斡旋・利子補給事業を行っているが、平成23年度限りの特例措置として、風評被害に対する経営対策として中小事業者を対象とする運転資金に対しても事業を行った。平成25年度については、融資斡旋・利子補給事業の見直しの一環として、1事業者当たりの融資の上限6億円を導入した。平成26年度からは公募制を導入し、1事業者当たりの融資の上限を1億円引き下げ5億円とした。平成27年度については、1事業者当たりの融資の上限をさらに1億円引き下げ4億円とし、利子補給の対象を借入金利が0.6%を超えるものとした。

平成28年度については、利子補給の対象を借入金利が0.8%を超えるものとした。

平成29年度については、利子補給の対象を借入金利が1.0%を超えるものとした。

平成30年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和元年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和2年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和3年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和4年度については、前年度に引き続き事業を実施した。

令和5年度は、1事業者当たりの融資額の上限を前年度より引き下げ3億円としたが、利子補給の対象の借入金利は従前どおり、1.0%を超えるものとした。

上記中央事業の実施には、融資斡旋事業特別基金の運用利息及び「バス輸送改善推進対策引当資産」の取崩し資金を充当している。平成27年度から令和元年度までの「バス輸送改善推進対策引当資産」は平成27年度から5年間の財源として平成27年度予算において融資斡旋事業特別基金から20億円を振替えたものであり、その後令和2年度予算においても令和6年度までの5年間の財源として同引当資産から16億円余りを取崩している。

融資斡旋事業総括表

(単位：千円)

融 資 斡 旋 区 分		融 資 斡 旋 実 績 (令和6年3月31日現在)	
		件 数	斡 旋 額
一 般 融 資 分	令和4年度末累計	18,551	551,156,400
	令和5年度分	105	4,679,000
	令和5年度末累計	18,656	555,835,400
災 害 等 特 別 融 資 分	令和4年度末累計	-	-
	令和5年度分	-	-
	令和5年度末累計	0	0
計	令和4年度末累計	18,551	551,156,400
	令和5年度分	105	4,679,000
	令和5年度末累計	18,656	555,835,400
合 計 (バス交通活性化特別融資分含む)		18,726	557,907,400

※上記のほかに、平成3年度～平成12年度まではバス交通活性化特別融資について融資斡旋事業（70件、2,072千円）を実施した。

ウ. その他

新宿駅南口のバスターミナル整備に関し、バス輸送改善推進対策引当資産を活用して平成26年度に新宿高速バスターミナル株式会社に1,000万円出資した。さらに平成27年度には3億円を貸し付けた。なお、このために必要な「日本バス協会財産管理規程」の改正を平成26年度行った。

平成28年度には、貸切バス適正化機関設立拠出金として5,866万円の拠出を地方バス協会に行った。

平成29年度には、貸切バス適正化機関等に負担金徴収までの運営資金として4団体計2,390万円の貸付けを行い、同年度内に貸付金は全額返済された。

利子補給事業

利子補給状況（昭和52年度～令和5年度）

（単位：円）

年 度	利子補給額	件 数	利 子 補 給 率 (%)
昭和52年度	12,420,540	191	2.0
昭和53年度	37,356,257	555	1.6 (53年7月期以降)
昭和54年度	57,612,617	984	↓
昭和55年度	80,453,107	1,283	2.0 (55年1月期以降)
昭和56年度	122,853,878	1,552	↓
昭和57年度	162,812,597	1,888	↓
昭和58年度	211,528,350	2,185	↓
昭和59年度	256,969,252	2,303	↓
昭和60年度	268,751,885	2,428	↓
昭和61年度	311,142,760	2,607	↓
昭和62年度	300,567,627	2,470	1.5 (62年7月期以降)
昭和63年度	298,055,011	2,791	↓
平成元年度	287,494,046	2,750	↓
平成2年度	272,051,071	2,654	↓
平成3年度	304,766,860	2,859	2.0 (3年7月期以降)
平成4年度	357,595,695	2,782	↓
平成5年度	395,519,313	2,988	1.8 バス車両購入資金 (5年7月期以降) 1.5 その他の資金
平成6年度	355,410,397	2,953	0.9 バス車両購入資金 (6年8月1日以降) 0.7 その他の資金
平成7年度	256,343,669	2,939	↓
平成8年度	214,604,228	3,094	0.6 バス車両購入資金 (8年8月1日以降) 0.5 その他の資金
平成9年度	150,152,605	2,858	↓
平成10年度	141,730,660	2,982	↓
平成11年度	133,729,609	2,644	↓
平成12年度	111,571,126	2,172	1.0 災害等特別融資 (12年10月31日以降)
平成13年度	110,751,546	2,043	↓
平成14年度	104,911,352	1,854	↓
平成15年度	96,383,564	1,701	↓
平成16年度	99,911,006	1,560	↓
平成17年度	103,904,872	1,579	↓
平成18年度	103,777,008	1,478	↓
平成19年度	94,065,187	1,378	↓
平成20年度	84,497,121	1,224	↓
平成21年度	81,572,480	1,126	↓
平成22年度	73,897,729	1,061	↓
平成23年度	75,818,926	1,006	東日本大震災特例 (H23年度限り) ↓1.0 (対象：岩手、宮城、福島) 0.5 (対象：上記3県以外)
平成24年度	69,069,328	862	↓
平成25年度	72,589,223	920	↓
平成26年度	71,415,872	835	0.4 運転資金 (26年4月1日以降)
平成27年度	61,927,571	744	↓
平成28年度	58,890,055	485	↓
平成29年度	49,991,090	410	↓
平成30年度	40,599,085	336	↓
令和元年度	40,486,419	305	↓
令和2年度	34,386,153	255	↓
令和3年度	27,929,699	124	↓
令和4年度	20,809,660	94	↓
令和5年度	19,460,778	159	↓
合 計	6,698,538,884	76,597	

② 地方事業

地方バス協会においては、地方事業として、バス停上屋、停留所標識、案内板等施設整備及び種々の安全対策等を実施しており、乗客のサービス改善、安全運行の確保等に大きく寄与している。

地方バス協会が実施している地方事業の実施状況は、次のとおりである。

運輸事業振興助成交付金地方事業実施状況

(単位：千円)

政 令		年 度		
		令和4年度①	令和5年度②	増減額②－①
1	輸送の安全の確保に関する事業	478,549	460,744	△ 17,805
2	サービスの改善及び向上に関する事業	575,994	537,397	△ 38,597
3	公害の防止、地球温暖化の防止その他の環境の保全に関する事業	25,199	29,204	4,005
4	適正化に関する事業	70,373	59,265	△ 11,108
5	共同利用に供する施設の設置又は運営に関する事業	53,884	34,977	△ 18,907
6	震災その他の災害に際し必要な物資を運送するための体制の整備に関する事業	0	0	0
7	経営の安定に寄与する事業	7,217	5,261	△ 1,956
8	当該事業に要する資金を出捐する事業	0	0	0
9	国土交通大臣が総務大臣と協議して定めるもの	0	0	0
合 計		1,211,216	1,126,848	△ 84,368

(注) 事務費等については、各事業に按分した。

Ⅷ. 予算・税制改正

令和5年6月9日の総会決議、同年7月6日の税制対策委員会及び8月3日の都市交通・地方交通・環境対策合同委員会において、予算及び税制要望を取りまとめ、政府・与党の予算案・税制改正大綱の決定の動きに合わせ、要請活動を行った。

また、令和5年11月8日、自由民主党本部8階ホールにおいて「バス危機突破総決起大会」を開催した。当日は、全国からバス業界約250名が集結するとともに、バス議員連盟を中心に約100名の自民党国会議員の先生方や、国土交通省幹部の皆様にもお越しいただいた。大会においては、コロナ禍の3年間における人流抑制により極めて大きな打撃を受け、さらには燃料高や人手不足にも直面し、バス事業が危機的な状況にあることを強く訴え、「地域ブロック平均単価」を「実勢コスト」に、「人手不足対策、外国人運転者制度の実現」、「EVバス補助金の大幅増額」、「キャッシュレス化の加速」の4項目を掲げ、バス事業存続のための支援を求めた。

バス危機突破総決起大会



1. 令和6年度予算要望（令和5年度補正予算要望を含む）

○日本バス協会の要望内容の主なもの

【国土交通省総合政策局関係・自動車局関係・観光庁関係】

- (1) 新型コロナウイルス感染症対策について
 - ① 地方創生臨時交付金によるバス事業者への支援
 - ② 実質無利子・無担保（ゼロゼロ融資）等バス事業者に寄り添った金融支援策
- (2) 燃料価格・電気代高騰への対応
- (3) 乗合バス路線の維持について
- (4) 貸切バスの維持・活性化について
- (5) 安全対策のさらなる推進
- (6) バス輸送サービスの改善及び効率化
- (7) バス事業の環境対策の推進
- (8) バス事業の担い手確保支援

【国土交通省道路局・都市局関係】

- (1) 道路整備及び道路改良に係る予算の確保
- (2) バス輸送サービス改善のための次の施策についての推進
- (3) モーダルコネクットの強化
- (4) 高速道路料金施策の延長等

【総務省関係】

- (1) 生活交通確保のための財政措置の大幅拡充
- (2) 地方創生臨時交付金等のバス事業への活用
- (3) 地方公共団体に対する指導助言
- (4) 公共利用の通信費の減免

【警察庁関係】

- (1) バスの走行環境改善等のための施策の拡充
- (2) バスの定時・安全走行のための取締りの強化等
- (3) 大型第二種免許におけるオートマチック限定免許制度の早期実現
- (4) 外国人バス運転者の受入れに向けた免許制度の整備

【厚生労働省関係】

- (1) 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）について
- (2) 大型第二種免許取得についての支援措置の拡充

【経済産業省関係】

- (1) EVバス、燃料電池バス普及のための支援措置の拡充
- (2) バス車両生産メーカーへのオートマチック教習車の開発に関する補助制度の創設

【環境省関係】

- (1) EVバス、燃料電池バス導入促進についての支援措置の拡充

【法務省関係】

- (1) 外国人バス運転者の受入れが可能となるよう特定技能制度などの在留資格の見直し
- (2) 外国におけるバスの運転に必要な日本の大型第二種免許取得に対する対応

○令和5年度政府補正予算（11月29日成立）の主なもの

- (1) 地域の公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の加速化（地域公共交通の「リ・デザイン」を図るため、他分野等との共創や自動運転実証調査事業、2種免許取得支援等の人材確保対策、キャッシュレス設備の導入などの交通DX・GX、バリアフリー化に対する支援等を実施）【279億円（バス関係はこの内数）】
 - ・バス停の安全対策（危険なバス停対策）への支援（地域公共交通確保維持改善事業等により支援）
- (2) 商用車の電動化促進事業等（EVバス、FCVバス）について、車両及び充電設備の導入に対する補助【409億円（バス関係はこの内数）】
- (3) 自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置（大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（令和7年3月末まで）を実施）【78億円（バス関係はこの内数）】
- (4) 観光庁予算
 - ・訪日外国人旅行者の受入環境の整備【244億円（バス関係はこの内数）】
公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に個別の取組に対して支援

○令和6年度政府予算（3月28日成立）の主なもの

- (1) 地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援【208億円（バス関係はこの内数）】
生活交通の確保・維持、快適で安全な公共交通の実現（ノンステップバスの導入等）、地域公共交通計画策定支援、地域公共交通ネットワーク再編促進等を内容とする予算。

特に今回、欠損補助に対するブロック単価によるカット措置を受けている事業者への支援強化を拡充

(2) 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）【5,056億円（バス関係はこの内数）】

地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

(3) 観光庁予算

・地域による受入環境整備促進事業 【14億円（バス関係はこの内数）】

観光地、宿泊施設、公共交通機関におけるストレスフリーで快適な旅行を満喫できる環境の整備等の支援

・公共交通利用環境の革新等 【5億円（バス関係はこの内数）】

多言語対応、無料 Wi-Fi、キャッシュレス決済対応等の導入補助（令和5年度補正予算も活用）

(4) 自動車運送事業等の安全総合対策事業 【13億円（バス関係はこの内数）】

衝突被害軽減ブレーキ等の導入補助、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入補助、過労運転防止のための先進機器の導入補助。

(5) 復興庁予算：東日本大震災の被災地の公共交通に対する支援 【1億円】

2. 令和6年度税制改正要望

○日本バス協会の要望内容の主なもの

(1) 新型コロナウイルス感染症による影響の軽減

・法人税、事業所税、所得税、住民税、消費税、自動車税、自動車税の環境性能割、自動車重量税のほか、社会保険料の免除又は猶予

(2) 適用期限の延長及び拡充

・バリアフリー対応車（ノンステップバス・リフト付きバス・貸切バス）に係る減税措置の延長
・ASV 特例の対象に側方衝突警報装置の追加拡充

(3) 自動車関係諸税の負担軽減

・営自格差の堅持
・自動車関係諸税の更なる大幅な軽減措置
・軽油引取税の旧暫定税率の廃止

(4) 中小企業投資促進税制の対象の拡充

・中小企業が機械等を取得した際の特別償却制度又は税額控除の対象に衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置又は側方衝突警報装置を装備したバス車両及びバリアフリー対応車（ノンステップバス、リフト付きバス等）を追加

(5) その他

・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対

3. 令和6年度税制改正要望（3月28日成立）の主なもの

(1) ノンステップバス等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に係る自動車重量税の特例措置を2年間延長

(2) 外形標準課税については、従来どおり資本金1億円超の法人が対象（ただし、今回、外形標準課税の対象である大法人に対する補完的な基準が追加）

資 料

1. 日本のバス事業略年表 (19. 4. 1～) 95
2. 都道府県バス協会名簿 102

1. 日本のバス事業略年表 (19.4.1～)

19. 6. 14	平成19年度春季全国バス事業者大会において、パネルディスカッション「飲酒運転根絶に向けて」を開催。	20. 9. 2	「平成21年度政府予算編成に関する要望について」を地方交通委員会了承後、国土交通大臣、総務大臣に要望。
19. 7. 25	軽油価格高騰について、国土交通省、総務省に軽油価格高騰に伴うコスト増に対応する予算額確保等を要望。	20. 9. 4	「軽油価格高騰対策に関する（緊急重点項目）お願い」について、国土交通大臣・自由民主党バス議員連盟の先生に要望。
19. 8. 2	「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」について、CO ₂ 削減目標として「2010年度におけるCO ₂ 排出原単位を1997年度比で12%改善する。」を設定したものに改定。	20. 9. 20	第21回バスの日
19. 8. 30	地方交通委員会を開催して平成20年度バス予算に関する要望をとりまとめ、同日、国土交通省、総務省に対し要望。	20. 10. 28	高速バスの一部緩和措置を図るため「高速バスの効率的な運行に係る道路運送法の取扱い」の自動車交通局旅客課長通達。
19. 9. 20	第20回バスの日	20. 12. 2	平成20年7月に東名高速道路においてバスジャック事件が発生したのを受けて、平成12年7月に策定した「バスジャック統一対応マニュアル」を8年ぶりに改定した。
19. 10. 19	平成19年2月18日に大阪府吹田市で発生した貸切バス事業者による重大事故を契機に、国土交通省では「貸切バスに関する安全等対策検討会」を設置し、この日に報告がとりまとめられた。	20. 12. 9	政府の追加経済対策の高速道路料金的大幅引下げにあたり、高速バス・貸切バス・空港リムジンバスについても同様の対象にするよう、国土交通大臣及び自由民主党バス議員連盟に要望。
19. 10. 29	首都・阪神高速道路(株)の距離別料金導入について、首都・阪神高速道路(株)及び国土交通省に反対を要望。	20. 12. 12	「平成21年度税制改正大綱」において、「軽油引取税に係る営業用バス、トラックの交付金措置を軽油引取税の暫定税率も含めた税率の検討がなされる今後の税制抜本改革時までの間延長する。この間については、都道府県に対し、交付金の基準額を確保すべく確実な予算措置が講じられるよう要請する。」とされ、交付金については、今後の税制抜本改革時までの間延長されることとなった。
19. 11. 14	軽油価格高騰について、国土交通大臣にバス関係予算及び運賃等への価格転嫁および旅行業界との調整を要望。	21. 1. 1	大阪府環境条例による流入車規制が開始。
20. 12. 3	自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度が開始。	21. 2. 1	「バス利用促進」の一環として、バスマスクによる広報活動を全国展開した。
20. 1. 1	改正自動車NOx・PM法が施行。	21. 3. 17	「政府の平成21年度経済対策の補正予算に関するお願い」について自由民主党政務調査会長兼議院議員保利耕輔先生及びバス議員連盟に対し、地方バス、バリアフリー対策及び環境対策に資する車両購入費補助の増額等について要望。
20. 1. 17	バス事業100年史刊行	21. 3. 31	「燃料費高騰対策及びバス利用促進対策」として、「バス輸送改善推進事業」の一部変更（増額補正）を行い、低燃費車に対する補助の実施、エコドライブ管理システムの車載器に対する助成単価の引き上げ、新たに同システムの事業所用機器を助成対象とした。
20. 2. 6	一般乗合バス、高速バスの管理の受委託について、系統長または車両数1/2から2/3に緩和。（自動車交通局長通達）	〃	国土交通省は、事業用自動車の事故について自家用自動車に比べてその減少幅が少ないこと等から「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定した。
20. 3. 25	自動車排出ガス規制の強化（ポスト新長期規制）が制定。東名高速道路において、大型トラックのタイヤが外れ対向車線を走行していた観光バスに衝突し運転者が死亡する事故が発生。（運転者は生命の危機に直面したにもかかわらず、バスを安定させるため、ハンドルをしっかりと握り、ブレーキを踏み、サイドブレーキを引いて乗客の安全を守った。）	21. 4. 10	バス産業の課題と今後の向かうべき方向性を検討するため、国土交通省と日本バス協会と共同で開催してきた「バス産業勉強会」の報告書が取りまとめられた。国土交通省において「貸切バス事業者の安全性等評価認定制度検討会」を設置し、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全に対する取組状況等について評価・公表する制度を取りまとめられた。
20. 5. 1	平成20年3月31日をもって「軽油引取税の税率に関する特例措置」の期限切れに伴い、同年4月分は暫定税率は適用されなかったが、「地方税法等の一部を改正する法律」が公付され、同年5月1日より暫定税率が適用されることになったことに伴い、平成20年度においても運輸事業振興助成交付金制度は継続されることとなった。	21. 5. 29	貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の実施主体になる。
20. 6. 1	改正道路交通法の被害軽減措置（後部座席シートベルト着用義務化）が施行。	21. 6. 10	「新型インフルエンザの影響によるバス事業への支援要望について」を国土交通省自動車交通局長に要望。
20. 6. 27	勤務時間等基準告示に定められた運転時間を遵守するため「一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について」国土交通省より通達。	21. 6. 16	「土・日祭日の高速道路料金的大幅値下げの施策に関するお願い」を国土交通大臣および東日本高速道路(株)ほか高速道路3社に対して要望。
20. 7. 7	地球温暖化対策をテーマとして、世界主要8か国とEU連合が一同に会して話し合う北海道洞爺湖サミットが開催。	21. 6. 17	国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を受け、10年後（平成30年）における交通死者数ゼロ、人身事故件数を1,800件以下、ただちに飲酒運転をゼロとする、を施策の柱とした「バス事業における総合安全プラン2009」を策定した。
20. 7. 24	国土交通大臣・総務省自治財政局長・自由民主党バス議員連盟の先生等に「軽油価格高騰対策に関するお願い」を要望。	21. 8. 4	「都市バス対策に係るバス事業関連予算の拡充について」を都市交通・環境対策合同委員会了承後、国土交通
20. 7. 28	「都市バス対策に係るバス事業関連予算の拡充について」を都市交通・環境対策合同委員会了承後、国土交通省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。		
20. 8. 6	首都・阪神高速道路の距離別料金の導入について首都・阪神高速道路(株)に対しバス業界としての問題点を具申し、料金制度の改善を要望。		
20. 8. 22	各地でバス事業者に対し供給制限等が行われているため、資源エネルギー庁に対し、供給制限しないよう「バス事業者への軽油供給制限に関するお願い」を要望。		

日本のバス事業略年表

- 省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。
21. 8. 5 車両火災発生等緊急時における乗客の安全確保に万全を期すため、「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」を策定した。
21. 8. 17 「平成22年度政府予算編成に関する要望について」を国土交通大臣、総務大臣に要望。
21. 9. 20 第22回バスの日
「バスフェスタ2009 in TOKYO」を丸ビル・マルキューブで開催
21. 10. 19 「高速道路料金施策の見直しに関するお願い」について、国土交通大臣に反対要望。
21. 12. 4 「平成22年度バス関係予算、税制、高速道路料金施策及び経済政策に関する最重点要望事項」について、民主党の阿久津副幹事長に要望。
21. 12. 22 運輸事業振興助成交付金について、「平成22年度税制改正大綱」（平成21年12月22日閣議決定）において、「軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。」とされた。
22. 3. 25 会員事業者が運輸安全マネジメントについて円滑な取り組みが出来るよう、主に中小規模事業者を対象とした推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を作成・配布した。
22. 3. 30 「高速道路料金（統一料金制度及び無料化社会実験）に関する要望」について馬淵国土交通副大臣に反対要望。
22. 4. 1 地方税法等の一部を改正する法律（平成22年法律第4号）が施行され、軽油引取税については、改正前の10年間の暫定税率は廃止されたが、当分の間、その税率水準は維持されることとなった。
22. 4. 28 旅客自動車運送事業運輸規則及び関係通達の一部改正され、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化が施行される。
22. 6. 18 前原国土交通大臣に高速道路料金施策について要望。
22. 6. 28 高速道路無料化社会実験を開始。
22. 9. 10 総務省より国土交通省に対し「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」が行われた。
22. 9. 20 第23回バスの日
22. 10. 3 「バスフェスタ2010 in YOKOHAMA」をパシフィコ横浜で開催
22. 10. 12 「安全性確保と地域公共交通の安定確保」を目的として、ツアーバス対策、コミュニティバス対策等の検討のため、運営委員会に「企画小委員会」を設置。
22. 11. 5 「ツアーバスに対する規制の強化」、「ツアーバスを容認する通達の効力停止・見直し」、「旅客の安全を確保する観点から法令遵守の徹底」の3項目を主柱とした「ツアーバスの適正化に関する緊急要望」を国土交通大臣に提出。
22. 11. 24 「自動車関係諸税に関する民主党マニフェスト実現要請行動」を自動車輸送関連5団体が参加して決起大会とともに街頭行進を実施。
22. 11. 25 東京駅及び新宿駅周辺における高速ツアーバス実態調査を実施。
22. 11. 26 「バス関係事業規制・制度の見直し、平成23年度予算、税制、高速道路料金施策」に関して民主党に対して要望。
22. 12. 7 馬淵国土交通大臣、池口副大臣、政務三役に高速道路料金政策について緊急要望。
22. 12. 16 運輸事業振興助成交付金については、「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）において、「引き続き、平成23年度においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税について当分の間として措置されている現在の税率水準を維持することとします。」とされ、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これ」と一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。」とされた。
22. 12. 27 大阪地区における高速ツアーバス実態調査を実施。
23. 2. 9 大畠国土交通大臣に高速道路料金施策について要望。
23. 2. 16 「高速道路の当面の新たな料金割引について」を国土交通省が公表（マイカー、平日上限2,000円）。
23. 3. 14 「東日本巨大地震に伴うバス事業関係燃料確保に関する緊急要望について」を政府政策本部、関係省庁（国土交通省・経済産業省・資源エネルギー庁）等に要望。
23. 3. 15 私鉄総連、東北地方太平洋沖地震に関し、11春闘は、組合回答日及び未解決組合統一ストライキについては除外の申し入れ。
23. 3. 16 「東北地方太平洋沖地震を踏まえた高速バスの輸送力確保のための緊急対応について」通達（国自安第167号、国自旅第226号、国自整第136号）。
23. 3. 23 当面の新たな料金割引の実施は当面延期し、現在の料金割引を継続。
民主党・日本バス議員連盟設立される。
23. 4. 1 貸切バス事業者の安全性評価認定制度の運用が始まる。
公益法人制度改革に伴い公益社団法人日本バス協会設立登記。
23. 4. 14 「東日本大震災復旧・復興対策等に関する要望について」を政府与党に要望。
23. 4. 27 平成23年5月1日から、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化が実施されることに伴い、日本バス協会策定の「飲酒運転防止対策マニュアル」を一部改定。
23. 5. 9-11 東日本大震災の視察及び被災事業者との意見交換等のため、日本バス協会による被災地視察調査（岩手県、宮城県及び福島県）を実施。
23. 5. 16 民主党日本バス議員連盟による、宮城県及び福島県被災状況視察が行われる。
23. 5. 27 バス事業規制の見直しの方向性などを中心に、今後のバス事業のあり方について検討を行うため、「バス事業のあり方検討会」中間報告が取りまとめられた。
23. 7. 14 ツアーバス問題を解消し、高速乗合バス事業への制度一本化についてを民主党日本バス議員連盟会長等に要望
23. 8. 19 貸切バス事業者安全性評価認定制度がスタートし、はじめて21社が認定された。その後、順次認定され最終的に224社が認定された。
23. 9. 11 「バスフェスタ2011 in TOKYO」を東京・日比谷公園で開催。
23. 9. 20 第24回バスの日
23. 9. 30 第177回国会において議員立法により「運輸事業の振興の助成に関する法律（平成23年法律第101号）」が制定され、平成23年8月30日に公布、同年9月30日から施行された。併せて、同法の委任政令・省令である「運輸事業の振興の助成に関する法律第3条第1項の事業を定める政令（平成23年政令第300号）」、「運輸事業の振興の助成に関する法律施行規則（平成23年総務省、国土交通省令第1号）」の制定に伴い、総務大臣名にて各都道府県知事・各都道府県議会議長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律、同法第三条第一項の事業を定める政令、同法施行規則の施行等について（通知）」及び国土交通省自動車局長名にて各運輸局長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律の施行について」の通達が発せられ、法律に基づく交付金措置が講じられることとなった。
23. 10. 31 ツアーバス問題を解消し、路線バス事業への制度一本化についてを榊幹事長代行、池口企業団体対策委員長に要望。

日本のバス事業略年表

23. 12. 1	被災地支援及び観光復興の観点から、東北地方の高速道路の無料開放を実施。(24. 3. 31まで)	25. 9. 20	第26回バスの日
24. 1. 1	首都高速・阪神高速が距離別料金へ移行。	25. 10. 5	「バスフェスタ2013 in TOKYO」代々木公園ケヤキ並木で開催。
24. 2. 24	交通基本法の早期制定について、民主党、国民新党、自民党、公明党の先生方に対し要望。	25. 11. 19	自民党バス議員連盟において「バス事業に係る平成26年度予算、税制等に関する要望等について」を要望。
24. 4. 3	高速乗合バスと高速ツアーバスの新制度による新たな高速乗合バスへの一本化に向けて、さらに貸切バス事業の適正化対策を内容とする「バス事業のあり方検討会」報告まとまる。	25. 11. 27	交通政策基本法成立。
24. 4. 29	午前4時40分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷を負う事故が発生。同日、国土交通省自動車局長より発出された通達を全国の会員に周知。	26. 4. 1	消費税率8%引き上げに伴い、乗合バスの上限運賃を変更。また、関東でICカードに1円単位の運賃が導入される。
24. 5. 8	関越自動車道の高速ツアーバスの事故を受けて、日本バス議連を開催。	26. 4. 1	貸切バスの新たな運賃・料金制度を実施。
24. 5. 11	国土交通省からの要請を受け、長距離夜行便の運転者の実態調査及び二人乗務化の検討など安全対策の推進についての通知を发出。	26. 4. 11	自民党バス議員連盟総会において「バス事業の現状と重点取組事項について」を高橋会長等が説明。
〃	厚生労働大臣からの「バス運転者の労働時間管理等の徹底に関する要請書」を堀内会長が直接受け取り、全国の会員事業者に周知徹底。	26. 6. 12	貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業開始。
24. 5. 15	原油価格高騰のため全日本トラック協会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー協会、労働組合主催による「燃料価格高騰による経営危機全国統一行動・関東ブロック総決起集会」が、日比谷公会堂にて開催された。	26. 6. 17	バス事業110年の軌跡を作成、全会員事業者に送付。
24. 5. 16	国土交通大臣からの「高速ツアーバス等の安全対策強化に関する要請書」を堀内会長が直接受け取り、全国の会員事業者に周知徹底するとともに、夜間長距離高速乗合バスと夜間長距離高速ツアーバスを運行する会員事業者に対し、交替運転者の配置指針等についての実態調査を実施。	26. 7. 26	「平成27年度政府予算編成(バス対策関係)に関する要望について」を国土交通省、総務省および警察庁に提出。
24. 5. 30	国土交通省、「高速バス等の運転時間・乗務距離等に関するアンケート調査」を実施。	26. 8. 12	「平成27年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
24. 8. 9	「平成25年度政府予算編成(バス対策関係)に関する要望について」を国土交通省、総務省および警察庁に提出	26. 9. 20	第27回バスの日
24. 8. 22	衆議院国土交通委員会において、「交通基本法案」についての参考人意見陳述を高橋会長が行う。	26. 10. 4	バスフェスタ2014 in TOKYO(代々木公園ケヤキ並木)
24. 9. 20	第25回バスの日	26. 11. 7	自民党バス議員連盟において「平成27年度予算、税制等に関する重点要望事項」を要望。
24. 10. 13	「バスフェスタ2012 in TOKYO」代々木公園ケヤキ並木で開催。	26. 11. 20	改正地域公共交通活性化再生法施行。
25. 4. 2	国土交通省において「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」発表。	26. 12. 17	貸切バスハンドブックを作成、会員事業者に配布。
25. 5. 16	平成23年3月11日に発生した東日本大震災の教訓を生かし、今後発生が予想される東海地震等の大規模災害に対応するため、「大規模災害基本対応マニュアル」を策定した。	27. 2. 13	交通政策基本計画が閣議決定。
25. 8. 2	新高速乗合バス、貸切バスにおける交替運転者等の配置基準施行。	27. 7. 30	「平成28年度政府予算編成(バス対策関係)に関する要望について」を国土交通省、総務省、厚生労働省および警察庁に提出。
〃	「平成26年度政府予算編成(バス対策関係)に関する要望について」及び「平成26年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省および警察庁に提出。	27. 8. 25	「平成28年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
〃	平成19年に策定した「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」に定めた「2010年度におけるCO ₂ 排出原単位を1997年度比12%改善する。」との目標を概ね達成したことを受けて、引き続き地球温暖化対策の取組みを強化していくため、「平成32年度(2020年度)におけるCO ₂ 排出原単位を平成22年度(2010年度)比6%改善する。」を目標とする「バス事業における低炭素社会実行計画」を策定した。	27. 9. 20	第28回バスの日
		27. 10. 3	バスフェスタ2015 in TOKYO(代々木公園ケヤキ並木)
		27. 11. 17	「平成28年度予算、税制等に関する重点要望事項」を自由民主党の政策懇談会に要望。
		〃	自民党バス議員連盟において「平成28年度予算、税制等に関する重点要望事項」を要望。
		28. 1. 15	午前1時55分頃、長野県軽井沢の国道18号線において、大型観光バスが対向車線をはみ出して崖下に転落し15人が死亡(うち乗員は2人とも死亡)26人が重軽傷を負う事故が発生。同日、国土交通省自動車局長より発出された通達を全国の会員に周知。
		28. 1. 22	長野県軽井沢スキーバス転落事故を受けて、日本バス議員連盟緊急総会を開催。
		28. 4. 4	新宿高速バスターミナル(バスタ新宿)開業。
		28. 6. 3	国土交通省において、「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」を公表。
		28. 7. 26	「平成29年度政府予算編成(バス対策関係)に関する要望について」を国土交通省、総務省および警察庁に提出。
		28. 8. 30	日本旅行業協会、全国旅行業協会及び日本バス協会は「安全運行パートナーシップガイドライン」を「安全運行パートナーシップ宣言」に改訂し公表。
		28. 8. 31	「平成29年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
		28. 9. 20	第29回バスの日
		28. 11. 31	自民党バス議員連盟において「平成29年度予算、税制等に関する重点要望事項」を要望。
		28. 12. 2	貸切バス事業許可の更新制の導入などを盛り込んだ道路運送法の一部を改正する法律が成立。
		29. 1. 27	運転中の携帯電話・スマートフォンの使用事案が相次

日本のバス事業略年表

- いで発生したため、同種事案の再発防止を図るため「乗務中における携帯電話・スマートフォンの使用に関する社内規程策定のガイドライン」を策定。
29. 3. 28 政府にて総理を議長とする働き方改革実現会議において、非正規雇用の処遇改善、賃金引上げと労働生産性向上、長時間労働の是正、柔軟な働き方がしやすい環境整備など9つの分野において、方向性を示す「働き方改革実行計画」がまとめられた。
29. 4. 1 貸切バス運行管理システムのサービス運用開始。
29. 4. 3 平成28年1月15日に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を受け、国土交通省に設置された軽井沢スキーバス事故対策検討委員会においてとりまとめられた「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」により平成28年12月2日に改正された道路運送法に基づき、全国10ブロックに貸切バス適正化センターが設立され、適正化機関の指定を受けて平成29年8月上旬より貸切バス事業者の巡回指導が開始。
29. 7. 31 「平成30年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省に提出。
29. 9. 6 「平成30年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
29. 9. 20 第30回バスの日
29. 9. 29 国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2020」を受け、①平成32年までに交通事故死者数をゼロにする、②平成32年までに人身事故件数を1,100件以下にする、③飲酒運転をゼロとするとの3つの目標を掲げた「バス事業における総合安全プラン2020」を策定。
29. 11. 29 平成28年5月の「地球温暖化対策計画」の閣議決定以降の政府の取組強化を受け、「バス事業における低炭素社会実行計画」において「2030年度の目標値を2015年度対比で6%改善する。」目標を新たに設定。
29. 12. 1 自民党バス議員連盟において「平成30年度予算・税制等に関する重点要望事項」を要望。
30. 2. 19 訪日外国人旅行者の利便の一層の向上と旅行者の増加を目指し「インバウンド振興のためのバスサービス向上アクションプラン」を策定。
30. 3. 15 働き方改革実行計画において、運転業務については5年間の猶予期間の後に年間960時間以内の時間外労働の上限規制が行われることから、上限規制に対応するため国土交通大臣からの要請により、「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」を策定。
30. 4. 18 インバウンドの一層の振興と国際観光旅客税の収税を国際観光振興の諸対策に充てるための「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律」が公布。法律の名称も「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」に改正。
30. 5. 25 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の一部が改正となり、交通事業者等がハード・ソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表する制度が創設され、また、貸切バスが新たに法律の対象となった。
30. 6. 29 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が成立し、長時間労働の是正や多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保（同一労働同一賃金）等に関する制度の実施が決定。
30. 8. 3 「平成30年度政府予算編成（バス対策関係）に関する要望について」を国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省に提出。
30. 8. 9 「平成30年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
30. 9. 20 第30回バスの日
30. 11. 15 日本バス協会の会員章である「NBA ステッカー」をリニューアルし、11万枚を全会員事業者へ配付。基本となるデザインはそのままに、配付先の管理を適切に行えるよう6ケタの通し番号を左上枠部分に記載し、また、従来のステッカーと区別するため枠部分の色をグレーから白に変更。
30. 11. 20 自民党バス議員連盟において「平成30年度予算・税制等に関する重点要望事項」を要望。
1. 8. 2 「令和2年度バス関係税制要望」を国土交通省、総務省に提出。
1. 9. 20 第31回バスの日
1. 11. 19 自民党バス議員連盟において、「令和2年度予算・税制等について」を要望。
2. 2. 21 「新型コロナウイルスの影響によるバス事業への支援要望について」を観光庁、国土交通省に提出。
2. 3. 24 自民党バス議員連盟において、「新型コロナウイルス感染症による影響について」を要望。
2. 4. 9 「新型コロナウイルス感染関連の支援要望及び需要喚起策」について、国土交通省、自由民主党バス議員連盟及び公明党へ提出し、貸切バスの需要喚起策、感染予防に対する支援等を要望。
2. 4. 28 「タクシーの相乗り導入に対する要望書」を国土交通省へ提出し、乗合バス事業への影響を考慮した措置とするよう要望。
2. 5. 12 「乗合バス事業への支援要望」について、国土交通省、自由民主党バス議員連盟及び、公明党へ提出し、新型コロナウイルスによる需要減少に対する支援措置、感染予防に対する支援等を要望。
2. 5. 13 「雇用調整助成金の特例措置に関する要望」を厚生労働省へ提出し、バス事業者を特例措置の対象とすること等を要望。また、特例措置の期限到来が迫るごとに次のとおり延長要望。R2.8.7～8.26国土交通大臣、厚生労働大臣等へ要望。R2.10.22自由民主党、公明党へ要望。R2.11.13自由民主党へ要望。R3.1.15～1.19国土交通省、厚生労働省等へ要望。
2. 5. 14 「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を策定・公表。以降、新型コロナウイルス感染予防対策の知見等を踏まえ、重ねて改訂。
2. 5. 18 「貸切バス事業への支援」について、自由民主党、公明党へ提出し、新型コロナウイルス感染症が終息した際の需要喚起や感染予防に対する支援等を要望。
2. 5. 20 「地域公共交通計画」と乗合バス運行費補助の連動化に関する配慮」について、国土交通省へ提出し、都道府県等による計画策定が進んでいない現状を考慮し十分な猶予期間を設ける等の対応を要望。
2. 6. 11 厚生労働省から「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」を受託。同事業は、非正規で働く就職氷河期世代に大型二種免許の取得とバス事業者への正社員としての就職支援を行うもの。
2. 6. 19 貸切バス旅行連絡会（日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会）が「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」を策定・公表。以降、新型コロナウイルス感染予防対策の知見等を踏まえ、重ね

日本のバス事業略年表

- て改訂。
2. 6. 23 「政策要望」について、自由民主党バス議員連盟役員会へ提出し、令和3年度バス関係予算・税制、安全対策や運転者確保対策等を要望。同内容についてR2.6.24国土交通省へ提出。
2. 8. 7 「GoTo トラベル事業における貸切バスを活用した団体旅行の推進」について、自由民主党及び国土交通省へ提出し、地域枠、団体旅行枠の設定等を要望。同内容についてR2.8.18国土交通大臣へ提出。
2. 9. 20 第30回バスの日
2. 9. 23 「令和3年度政府予算編成（バス対策関係）」について、国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省へ提出し、地方創生臨時交付金の更なる拡充、感染防止対策や需要喚起策等の支援措置及び地域公共交通維持の予算確保等を要望。
2. 9. 23 「令和3年度バス関係税制」について、国土交通省、総務省へ提出し、新型コロナウイルスの影響による税金等支払いの免税・猶予、適用期限が迫る自動車減税措置の延長・拡充及び自動車関係諸税の負担軽減等を要望。
2. 10. 14 自由民主党バス議員連盟総会において「令和3年度予算税制」を提出し、新型コロナウイルス対策、地域公共交通維持のための予算確保等について要望。
3. 1. 15 「新型コロナウイルス感染症で影響を受けているバス事業者への支援」について、国土交通省等へ提出し、乗合バスに対する支援の拡充、GoTo トラベル事業におけるバス利用の促進等を要望。
3. 1. 22 「新型コロナウイルス感染症に係るワクチン接種についての要望書」を全日本トラック協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会との3団体連名で国土交通省大臣へ提出し、エッセンシャルワーカーである運転者等が優先的にワクチン接種を受けられるよう要望。
3. 2. 18 自由民主党バス議員連盟総会において新型コロナウイルスのバス事業への影響を踏まえ、予算執行や雇用調整助成金特例措置の延長等の支援を要望。
3. 2. 19 「GoTo トラベル事業における団体旅行の促進」について、日本旅行業協会及び全国旅行業協会との3団体連名で国土交通省へ提出し、GoTo トラベル事業の再開と団体旅行の需要促進等を要望。
3. 3. 23 「新型コロナウイルスのワクチン接種に係るバス車両の活用」について、自由民主党バス議員連盟へ被接種者の輸送及び接種会場等への活用及び運転者等への事前ワクチン接種を要望。同内容について、R3.3.25国土交通省、厚生労働省、総務省へ要望。
3. 3. 30 国土交通省が「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定・公表。
3. 3. 31 国土交通省が新たな「公共交通機関の「バリアフリー整備ガイドライン」」を定め、ガイドラインの役務編を策定・公表。
3. 4. 27 雇用調整助成金特例措置の更なる延長について、厚生労働大臣、自民党雇用調査会、自民党バス議員連及び公明党の幹部へ要望。また、特例措置の期限到来が迫るごとに次のとおり延長要望。
3. 5. 11 自民党バス議員連、タクシー・ハイヤー議連合同総会が開催され、雇用調整助成金特例措置の延長、地方創生臨時交付金、ワクチン接種に係るバスの活用、GoTo トラベル、金融支援、産業雇用安定助成金を要望。
3. 5. 16 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会、国土交通部会合同会議、自民党国土交通部会が開催され、雇用調整助成金特例措置の延長、地方創生臨時交付金、ワクチン接種に係るバスの活用、GoTo トラベル、金融支援、産業雇用安定助成金を要望。
3. 6. 8 「バス事業における総合安全プラン2025」を策定・公表。国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」を受け、①乗客の死者数ゼロ、②令和7年（2025年）までに交通事故死者数をゼロとする、③令和7年（2025年）までに重傷者数を150人以下とする、④令和7年（2025年）までに人身事故件数を800件以下とする、⑤飲酒運転をゼロとする、⑥令和7年（2025年）までに乗合バスの車内事故件数85件以下とする、⑦令和7年（2025年）までに貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下とする、の7つの目標を掲げている。
3. 6. 9 オリピック・パラリンピック組織委員会の輸送局長あてに関係者輸送を担うバス運転者への優先的なワクチン接種の要望書を提出。
3. 7. 8 公明党バス振興懇話会が開催され、雇用調整助成金特例措置延長、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、ワクチン接種でのバスの利用、GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、事業規模に見合った金融支援の拡充を要望。
3. 8. 3 自民党バス議員連盟総会が開催され、雇用調整助成金特例措置延長、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、ワクチン接種でのバスの利用、GoTo トラベル事業等におけるバス利用の促進、事業規模に見合った金融支援の拡充を要望。
3. 8. 6 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会へ「東京パラリンピック競技大会の有観客開催について」、「東京オリンピック競技大会の観客対応変更に係るバス事業者の支援について」要望書を提出。
3. 8. 11 「令和4年度政府予算編成等（バス対策関係）」に関する要望について、国土交通省、総務省、警察庁及び厚生労働省に提出し、雇用調整臨時交付金の特例措置の延長、地方創生臨時交付金の予算確保及び国から地方公共団体への更なる働きかけ等支援をはじめ、乗合バス事業及び貸切バス事業維持等を要望。
3. 8. 11 「令和4年度バス関係税制」について、国土交通省、総務省へ提出し、新型コロナウイルスの影響による税金等支払の免除・猶予、自動車関係諸税の負担軽減等を要望。
3. 9. 20 第31回バスの日
3. 10. 13 長引くコロナ禍によるバス事業の危機的な状況を訴え応援を求める新聞広告を掲載。以後、同年度内に複数回新聞広告を掲載。
3. 10. 13 観光庁長官へGoTo トラベル事業の貸切バスの利用促進について要望書を提出。
3. 10. 29 国土交通省が今後の観光需要の回復を見据えて貸切バスの安全対策、「安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します～貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、官民が連携して対策を実施～」を公表。同日、国土交通省が公表した安全対策で業界が取組む内容である貸切バスの選定ガイドライン、安全運行パートナーシップ宣言の再周知及び当協会作成パートナーシップ宣言の

日本のバス事業略年表

- 自己点検表について各都道府県バス協会を通じ会員へ通知。
3. 11. 11 バス事業存続のための要望を国土交通大臣と与党バス議連等の先生方へ要望。
3. 11. 30 自民党バス議員連盟が開催され、バス事業の窮状を訴えるとともに、コロナの影響を受けた事業者の支援及び燃料高騰に伴うトリガー条項の凍結解除、運賃改定の省令改正等を要望。
3. 12. 2 「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」を、(公社)全日本トラック協会及び(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会と合同で開催。自民党及び公明党の各業界議員連盟の国会議員とともに、燃料価格高騰の現状を打破すべく「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会決議」を決議した。
3. 12. 15 旅行業協会と連名で自民党観光立国調査会へGoToトラベル事業の早期再開等について要望書を提出。
4. 2. 3 自民党観光立国調査会が開催され、旅行関係団体合同で雇用調整助成金特例措置の延長、GoToトラベル事業の早期再開等の要望書を提出。
4. 2. 14 自民党鉄道・バス合同議員連盟が開催され、雇用調整助成金特例措置の延長、GoToトラベル事業の再開及びバス利用の促進、地方創生臨時交付金のバス事業への活用、金融支援の拡充及び燃料価格高騰への対応を要望。(後日、自民党鉄道・バス合同議員連盟にて事業者ヒアリングが行われた)
4. 3. 1 軽油価格高騰に関する要望書を国土交通大臣及び自民党バス議員連盟会長へ提出し、バス事業者への直接的な支援制度の創設、負担軽減のための燃料税制対策の実施及び燃料の安定供給の確保を要望。
4. 3. 4 貸切バス事業者向けに法令順守の基本内容をまとめた「貸切バスハンドブック」について、平成15年度に第1版、平成26年度に第2版を作成したが、各種規制強化や法令順守事項も大幅に変更されたことから、第3版を作成し各バス事業者へ配付した。
4. 3. 9 自民党バス議員連盟総会にて「バス事業の現状と課題」を提出し、乗合バス・貸切バス事業とも経営が大変厳しく危機的な状況にあることを説明。事業存続のため支援や、GoToトラベルの早期再開と制度の充実などを要望。同日、日本旅行業協会及び全国旅行業協会と3団体連名で「新たなGoToトラベル事業」に関する要望書を国土交通大臣、観光庁長官へ提出。
4. 3. 16 自民党バス議連の決議文とGoToトラベル要望書を、自民党観光立国調査会長、官房長官等に提出。同内容をR4.3.17~18に自民党、国土交通大臣、観光庁長官へ提出。
4. 3. 29 国土交通省が「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」を策定・公表。
4. 6. 15 自民党バス議員連盟総会にて、コロナによる打撃に加えて燃料価格の高騰で危機的な状況にあることを説明。事業存続のため、固定資産税の減免、団体旅行への長期の支援・後押し、燃料高騰対策、コロナの影響を見た上での乗合バス運賃改定の早期認可、貸切バスの悪質事業者退出、EVバス導入補助の拡大などを要望。
4. 8. 4 「令和5年度関係税制改正要望及び令和5年度政府予算編成(バス対策関係)」に関する要望について、国土交通省、総務省、警察庁省、経済産業省、環境省、自民党及び公明党に提出し、固定資産税の減免、燃料価格高騰への対応、コロナによる影響の軽減等を要望。
4. 8. 24 バス、トラック、タクシー3業界の自民党及び公明党の議員連盟(懇話会)合同コアメンバー会議において、『コロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」による激変緩和措置の延長などを要望。採択された「燃料油価格激変緩和措置等の延長に関する要望」について、自民党バス議員連盟幹部の先生方が、R4.9.5自民党政調会長、R4.9.6財務大臣へ要望書を提出。
4. 9. 20 第32回バスの日
4. 10. 4 国土交通大臣に要望書を提出し、「全国旅行支援」のうち団体旅行枠の期間延長、団体旅行枠のPR、団体旅行・貸切バスの長期的な支援を要望。(R4.10.11全国旅行支援に合わせ、国土交通大臣による現場視察PRが実施された。)
4. 11. 8 固定資産税の減免について、同日からR4.11.11にかけて自民党及び総務省へ要望。
4. 11. 10 バス業界単独としては初の「バス危機突破総決起大会」を開催。「バス事業者の固定資産税減免の実現」、「全国旅行支援をあと3年は実施」、「EVバス補助を大幅増額」の3項目を掲げ、バス事業存続のための支援を要望。(その後、税制改正大綱において、「EVバスを導入する際の固定資産税の減免措置」が新たに認められた。)
4. 12. 23 厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」が改正。自動車運転者の健康確保等の観点により見直し議論が行われ、拘束時間の上限や休息期間等が改正。R6.4.1から改善基準告示の実施。
5. 1. 27 地方バス協会と連携し、バス停留所発進時の優先ルール(道路交通法第31条の2)について、後続車や一般ドライバーなどへPRする「ゆずってくれてありがとう」キャンペーンを積極的に実施した。
5. 3. 2 自民党バス議員連盟総会にて、コロナによる厳しい状況を説明。路線バスの赤字に対する特別交付税の十分な補填、全国旅行支援の最低3年間の継続実施、外国人バス運転者の導入、EVバス導入への補助金の拡充などを要望。
5. 5. 26 自民党バス議連はバス路線維持に必要な額が補助される仕組みの構築、バス運転者不足対策としての外国人労働者の活用、団体旅行の機運を高め全国旅行支援を長期継続すること、EVバス補助の大幅増額について申入れを行った。
5. 8. 3 「令和6年度バス関係税制要望」、「令和6年度政府予算編成等(バス対策関係)」に関する要望を国土交通省、総務省、警察庁、厚生労働省等へ要望書を提出した。
5. 9. 19 バス事業における2024年問題について2024年から時間外労働の上限規制に加えて、拘束時間・休憩時間の改正が始まることにより、2024年時点で2.1万人が不足と公表した。
5. 9. 20 日本のバスは、明治36年(1903)年に京都で運行が開始されてから、120年を迎えた。これを記念して新聞広告の掲載や出版物の発刊をし、「バスが日本の未来を明るくする」との広報活動を実施。
5. 9. 20 第33回バスの日
5. 10. 19 自民党バス議員連盟総会にて、運転者不足、燃油高騰、人手不足対策、EVバスへの補助、キャッシュレス化等

日本のバス事業略年表

- について要望した。
5. 11. 8 「バス危機突破総決起大会」を自民党本部にて開催。
 【「地域ブロック平均単価」を「実勢コスト」に】
 【人手不足対策、外国人運転者制度の実現】
 【E Vバス補助金の大幅増額】
 【キャッシュレス化の加速】
 の4項目を掲げ、バス事業存続のための支援を要望した。
6. 2. 14 自民党バス議員連盟総会にて、令和6年度のバスに関連する予算、バスのE V化の現状と今後の取組について、運転者不足の問題、運賃改定、外国人運転者導入、貸切バスの安全性向上への新制度、キャッシュレス化の推進、自動運転について要望した。
6. 3. 29 道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律の施行に伴い、運賃及び料金の認可制が上限の認可を受けた範囲内で適用する運賃を届け出る上限認可制へと変更されたことを受け、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度を改正した。
6. 8. 4 「令和7年度政府予算編成等（バス対策関係）に関する要望」及び「令和7年度バス関係税制要望」に関し、国土交通省、総務省、警察庁等へ提出した。
6. 9. 19 自民党バス議員連盟総会にて、令和7年度バス関係予算要望、外国人バス運転者受入れに係る取組み状況、交通系I Cカードに係る課題について要望。
6. 9. 20 第34回バスの日
6. 9. 20 日本バス協会では、厚生労働省作成の「カスタマーハラスメント対策企業マニュアル」（令和4年2月）に基づき、バス事業のカスタマーハラスメントに対する基本方針を策定した。
6. 9. 20 バス事業を取り巻く厳しい状況を打破すべく、今後の10年を見据えて業界の取り組み方針をまとめた「バス再興10年ビジョン」を策定した。

2. 都道府県バス協会名簿

普通会员 (第二種) (地方協会)

(一社)は一般社団法人、(公社)は公益社団法人の略

協 会	〒	所 在 地	T E L F A X
(一社) 北海道バス協会	060-0001	札幌市中央区北1条西19～2	011-621-4161 011-621-1566
(公社) 青森県バス協会	030-0843	青森市大字浜田字豊田139～21 青森県交通会館	017-739-0571 017-739-0573
(公社) 岩手県バス協会	020-0878	盛岡市肴町4～5 カガヤ肴町ビル 4階	019-651-0680 019-651-0740
(公社) 宮城県バス協会	983-0861	仙台市宮城野区鉄砲町1～2 猪股ビル3階	022-295-9894 022-295-9896
(公社) 福島県バス協会	960-8165	福島市吉倉字吉田40 福島県自動車会館	024-546-1478 024-546-1473
(公社) 秋田県バス協会	010-0962	秋田市八橋大畑2～12～55 秋田県自動車会議所2階	018-863-5349 018-864-4549
(一社) 山形県バス協会	990-2161	山形市大字漆山字行段1422	023-686-6135 023-686-6168
(一社) 茨城県バス協会	310-0913	水戸市見川町2440～1 茨城県トラック総合会館	029-306-8700 029-303-8701
(一社) 栃木県バス協会	321-0169	宇都宮市八千代1～4～12	028-658-2622 028-658-2923
(一社) 群馬県バス協会	379-2166	前橋市野中町332～1 群馬県交通運輸会館 1階	027-261-2072 027-212-0885
(一社) 埼玉県バス協会	330-0063	さいたま市浦和区高砂2～2～15 埼玉県交通会館内	048-824-5539 048-831-5416
(一社) 千葉県バス協会	260-0855	千葉市中央区市場町7～9 千葉県土地開発公社内	043-215-8805 043-215-8807
(一社) 東京バス協会	151-0061	渋谷区初台1～34～14 初台 TN ビル 1階	03-3379-2441 03-3378-9970
(一社) 神奈川県バス協会	222-0033	横浜市港北区新横浜2～11～1 神奈川県トラック総合会館4階	045-548-3521 045-472-8008
(一社) 山梨県バス協会	406-0034	笛吹市石和町唐柏1000～7 山梨県自動車総合会館	055-262-1201 055-262-1202
(公社) 新潟県バス協会	950-0088	新潟市中央区万代1～6～1 万代シティバスセンタービル 3階	025-247-8131 025-243-9793
(公社) 長野県バス協会	380-0935	長野市大字中御所鶴田560～4	026-226-3288 026-226-3654
(公社) 富山県バス協会	930-0992	富山市新庄町字馬場24～2 富山県自動車会館	076-424-9317 076-492-3168
(公社) 石川県バス協会	920-8213	金沢市直江東1～2 石川県自動車会館2階	076-225-7560 076-225-7510
(公社) 福井県バス協会	918-8023	福井市西谷1～1401 福井県自動車会館2階	0776-34-1730 0776-34-1748
(公社) 岐阜県バス協会	501-6133	岐阜市日置江2648～2 岐阜県自動車会館5階	058-279-3700 058-279-3709
(一社) 静岡県バス協会	420-0031	静岡市葵区呉服町1～20 呉服町タワー2階	054-255-9281 054-251-5305
(公社) 愛知県バス協会	466-8558	名古屋市昭和区滝子町30～16 愛知県自動車会館	052-613-8133 052-613-8143
(公社) 三重県バス協会	514-0303	津市雲出長常町1190～1	059-234-1101 059-234-0616
(一社) 滋賀県バス協会	524-0104	守山市木浜町2298～4 グリーンルーフ2階	077-585-8333 077-585-8335
(一社) 京都府バス協会	612-8418	京都市伏見区竹田向代町51～5 京都自動車会館	075-691-6517 075-681-9499
(一社) 大阪バス協会	530-0004	大阪市北区堂島浜2～1～25 中央電気倶楽部4階	06-6341-8006 06-6348-9500
(公社) 兵庫県バス協会	650-0011	神戸市中央区下山手通4～15～8	078-391-0543 078-331-2495
(公社) 奈良県バス協会	630-8115	奈良市大宮町1～1～25 奈良交通(株)本社ビル1階	0742-25-2110 0742-23-0208
(公社) 和歌山県バス協会	640-8404	和歌山市湊1106	073-422-8090 073-433-4049
(一社) 鳥取県バス協会	680-0006	鳥取市丸山町246～10	0857-22-2724 0857-22-2726
(一社) 島根県旅客自動車協会	690-0821	松江市上東川津町1238	0852-60-0928 0852-60-0805
(公社) 岡山県バス協会	701-1133	岡山市北区富吉5301～8 岡山県自動車会館2階	086-259-5582 086-259-5506
(公社) 広島県バス協会	732-0056	広島市東区上大須賀町1～16 交通会館ビル2階	082-261-3238 082-261-1743
(公社) 山口県バス協会	753-0821	山口市葵1～5～58	083-922-5031 083-925-8242

(一社) 徳島県バス協会	771-1156	徳島市応神町応神産業団地1～6	088-641-3617 088-641-3627
(一社) 香川県バス協会	760-0021	高松市西の丸町1～26 大川バスビル3階	087-851-2320 087-821-6161
(一社) 愛媛県バス協会	790-0067	松山市大手町1～7～4 伊予鉄大手町ビル2階	089-931-4094 089-931-5054
(一社) 高知県バス協会	781-5103	高知市大津乙1879～9	088-866-0505 088-866-0506
(一社) 福岡県バス協会	812-0013	福岡市博多区博多駅東3～10～17 陸運会館5階	092-431-9704 092-452-3761
(一社) 佐賀県バス・タクシー協会	849-0928	佐賀市若楠2～7～2 佐賀県交通会館	0952-31-2341 0952-31-2342
(一社) 長崎県バス協会	850-0032	長崎市興善町4～6	095-822-9018 095-826-6411
(一社) 熊本県バス協会	860-0806	熊本市中央区花畑町4～1 太陽生命熊本第2ビル9階	096-352-9694 096-352-9670
(一社) 大分県バス協会	870-0907	大分市大津町3～4～13 大分県交通会館3階	097-558-3946 097-558-0308
(一社) 宮崎県バス協会	880-0902	宮崎市大淀4～5～3 南宮崎駅前ビル1号館3階	0985-51-0158 0985-51-0159
(公社) 鹿児島県バス協会	890-0064	鹿児島市鴨池新町12～12 第2岩崎ビル5階	099-252-8670 099-252-8674
(一社) 沖縄県バス協会	900-0015	那覇市久茂地1～2～28 よなみねビル3階	098-867-2316 098-863-5926



2023/2024年度版 日本のバス事業62・63

令和6年10月発行

編集 公益社団法人 日本バス協会
発行者 〒100-0005 東京都千代田区丸の内3丁目4番1号
(新国際ビル912号)

TEL 03-3216-4011

FAX 03-3216-4016

ホームページ <https://www.bus.or.jp>