

令和6年度事業計画
(令和6年4月1日から令和7年3月31日まで)

公益社団法人長野県バス協会

【業界をとりまく情勢】

令和5年度は、5月の連休明け以降丸3年続いていたコロナの影響から脱却し、大幅な需要減少からの反転攻勢をする年であったが、およそこの1年間を振り返っても乗合バスでコロナ前の実績を超えた一部路線はあるものの、高速乗合バス・貸切バスも含めてまだまだ苦境が続く状況である。

会員の多くはコロナ禍で融資を受けた借入金の返済が始まり、収入が安定しない中でこの先の不安を抱えており、従前からの運転士不足に加えて燃油高・物価高が、さらには令和6年4月からの改善基準告示の施行による運転士不足が経営上大きな課題となっている。

こうした状況の中で、乗合バスにあっては指定公共機関として日々路線の運行を継続しているが、従来に増して収益は望めない状況が続いており、廃止・減便が相次ぐ。貸切バスにあっては、修学旅行や学校行事等は回復しているが、依然として本来の一般・観光モード等の団体需要の回復は遅れている。高速乗合バスにあっては生活・ビジネススタイルの変化もあり従前の利用状況には到達していない。

昨年10月からは貸切バス運賃・料金の見直しが行われ、多少の収支改善が図られた。乗合バスにおいても運賃料金の変更を検討する段階と見ている。

着実に、普通の生活ができるようになってきているので、従前のような利用形態の戻りに加えて、インバウンド効果も期待したい。

このような状況下において、昨年秋日本バス協会では、東京都で一昨年に続き二回目となる【バス危機突破総決起大会】を開催し、各種要望をアピールした。

県に対する要望により、2020年度バス1台10万円の支援に続いて2021年度はバス1台20万円、2022年度はバス1台20万円、2023年度はバス1台10万円、同年後半は乗合バス運行に関してバス1台5万円と4か年で総額10億円超えの支援をいただいた。

【従前の取組の継続について】

どのような状況にあっても、乗合バス・貸切バスに共通した公共性は不変であり、社会状況に合った多様な輸送形態にも柔軟に対応しながら、公共交通機関として社会的責任を果たしていかなければならない。

乗合・貸切・高速乗合については、それぞれの運送形態で取り組み方も違うが、運転士不足の状況については共通事項として、需要の回復段階の現時点でも不足感が増幅しており、引き続き人材確保・二種免許取得支援等対策の継続が必要である。

適正化センターの巡回指導は、コロナの影響下でも様々な方式で実施され、目標の対象となる各営業所年1回の訪問はほぼ達成されている。協会は、行政側に対してセンターの体制維持に公的資金の投入を求める声を上げている。

また、従前からインセンティブ要望もしていたが、昨年途中からは一定のインセンティブとして、安全性評価認定制度における三ツ星取得で前々年・前年の巡回指導における指摘事項が無い場合には、巡回指導を一回シードする方針が示された。

会員においては、巡回指導対応等を含め不断に安全管理体制の充実が図られるようお願いしたい。

運輸事業振興助成交付金制度については、「輸送の改善」「安全運行の確保」「環境保全」等のため、国の基本通達及び県の補助金交付要綱等に沿って、引き続き的確な遂行に努めていくが、現有車両数をもとに助成交付金額が算定されることから、コロナ禍以降は毎年減額となり引き続き緊縮財政が強いられる。

バス協会は公益社団法人として、次の各事項を重点にバス事業の諸課題の解決に積極的に取り組み、地域や利用者のニーズに対応していくこととする。

1. 総務関係

(1) バス協会長表彰の実施

バス事業の健全な発展に寄与した会員事業者を対象に表彰を行う。

(2) 未加入事業者の協会加入促進

バス業界の地位向上や協調性による個々の事業収益の向上を進めるには多くのバス事業者の協会加入が不可欠である。

健全な協会には健全な事業者が加入することが重要であり、今後も入会基準に照らし的確に判断する。なお、現在の会員組織率は事業者の7.5割を超えているが、運輸局ブロック管内の4県では3位の状況である。

(3) 緊急時の輸送協定の締結等

公共交通機関として、県の防災会議において緊急時の体制が定義されているほか、長野市とは【災害時におけるバス利用に関する協定】を締結しているが、長野県との協定は検討中となっている。

なお、地域においては自治体等と事業者間で協定等を取り交わす動きもある。人員輸送やボランティア輸送、鉄道の代替輸送等、バス業界が発災時に果たす役割は多大であり、今後も県民の緊急時の輸送の一端を担う役割に関して自治体等との連携強化が求められることとなる。

こうした中、令和6年1月1日に発災した能登半島地震は初期の段階で県からの要請で、県内各地の消防署員の輸送が求められ臨機応変な対応がなされた。また、翌日の航空機事故においても緊急な輸送が求められ空港近隣の事業者による輸送確保対応がなされたところであり、非常時におけるバス事業者の活躍が注目されている。

今後も、自治体や鉄道事業者等からは、万々に備え協力依頼も予測されるので、あらためて県内各地域における会員各社の体制確保もお願いしたい。

(4) 各種イベント等

隔年に開催していた信州バスまつりは、5回目の平成30年(2018年)東信地域での初開催以降は、令和元年(2019年)の台風被害、その後のコロナの影響で中断した。

バスの利用促進やバス事業の現状等の周知には大きなインパクトとなり、来場者の期待も大きいですが、当面の方向として令和6年度は実施せず、その後の開催についても、コロナの影響・人員不足等による会員の窮状が続いており体力的にも、また協会の資金面からも現時点では再開見込みはない。

当面は、全県での開催に代わり、各地区において自治体や関係団体・会員連携によるミニバスまつり的なイベント構築の検討をお願いしたい。

2. 労務問題・運転士不足への対応

- (1) 政府で検討が進められている時間外労働の上限規制等について、日本バス協会と連携し、労使交渉に関する情報の展開・収集等を行う。
- (2) 労働関係法令改正の周知及び自動車運転者の改善基準等について、労働当局の指導や労働時間管理適正化指導員制度により、遵守のための取り組みを進める。

改善基準告示の取扱いについては、令和4年の中間報告に続き、昨年9月にも再度の講習会を開催し、本年4月の本格実施に備えた。

- (3) 運転士不足についてはコロナの影響で、離職者もあり、需要の回復を待たずして不足感が生じていることから、引き続き次の事業を実施する。
 - ① 大型2種免許取得支援の補助制度
 - ② 北陸信越バス運転者確保対策会議への参画
 - ③ 日本バス協会が推進するバスジョブ制度活用の推進
 - ④ 長野県の施策によるジョブサポとの連携やセミナー開催等による求人確保の支援
 - ⑤ リーフレット配布、ラジオ、新聞等を活用した現状周知

3. 補助助成等及び税制対策

(1) 生活路線補助関係

地域公共交通確保維持改善事業制度が、的確に運営が図られるよう引き続き取り組むとともに、交通政策基本法及び基本計画に基づく諸施策について日本バス協会と連携して関係機関に働きかけるなど適切に対応していく。

(2) 運輸事業振興助成交付金関係

協会が行う事業及び各事業者への助成事業は、国の基本通達及び県の補助金交付要綱・規則等に沿い国・県の指導協力を得て、適切に実施する。

(3) その他バス関係予算関係

安全対策・交通バリアフリー対策・環境対策としての衝突被害軽減ブレーキ・ドライブレコーダーの装着やノンステップバス・低公害バスの導入促進のため、国・県の補助制度と合わせて協会補助を実施する。

(4) 各種税制対策

税制対策に対しては、コロナ禍により燃油高をはじめ従前に増して要望が強まっており、日バスとも連携して、県や国に対して要望を伝える。

4. 乗合バス対策

(1) 生活路線の維持等

- ① 各地域の公共交通会議等においては、地域公共交通計画の作成が努力義務化となっており、地域における輸送資源の総動員と交通ネットワークの形成により持続可能な旅客輸送サービスの提供の確保が求められる。令和3年度から新たに法定協議会となった長野県公共交通活性化協議会においては、全県レベルでの地域公共交通計画やMaaSの基盤(ICカード化・公共交通オープンデータ化等)づくりも進捗し始めている。
- ② 新バリアフリー法に基づき、ノンステップバスの普及促進に努める。その際、バスベイ等道路整備のバリアフリー化等についても日本バス協会と連携し関係機関に働きかけていく。
- ③ パークアンドバスライド駐車場、利用促進のための交通システム、結節点の施設やバス優先対策など諸施策の拡充と推進について円滑に実施できるよう関係事業者とともに関係機関に働きかけていく。
- ④ 生活路線の維持のため、県や各自治体と連携のもと地域住民の利用促進への理解・協力を働きかけていく。また、高齢者や小・中学校の児童生徒へのバスの乗り方教室等を関係者と連携のもと開催し理解を深めていく。
- ⑤ 行政より異分野連携による地域公共交通の生産性向上として様々な取り組みが示されており、情報を展開するなど推進を図る。
- ⑥ インバウンドについては水際対策も緩和され、再び迎え入れる状況となっており、従前の多言語案内等対応する施設整備の充実のため【乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン】に沿い、バス利用者にわかりやすい系統案内となるよう推奨を図る。
- ⑦ 横断歩道にかかるバス停留所等の調査では県内でも243か所(上下等全体で280か所)が確認・公表された。行政・道路管理者・警察・バス業界等関係者によるバス停留所安全性確保合同検討会の立上げにより諸課題の解決に向けての対策は年々進んでおり、令和5年9月段階では280か所中164か所(約59%)が対策済となっており、これは全国平均の38%を大きく上回っている。

(2) 運賃改定等

- ① 利用者促進のための運賃・料金制度について、日本バス協会と共に調査検討を進め、各種導入状況の情報を収集し提供していく。
- ② 運賃・料金の改定は各事業者の判断によるが、コロナ禍による減収や燃料費高騰により収支改善に向けて全国で運賃改定の動きもあり、日本バス協会では手続きの簡素化等についても関係行政機関に要請し一部簡素化された。
- ③ 一部会員においては、具体的な改定準備も進められている。

(3) 高速バス関係

高速道路における施設の改善整備・料金割引等について、日本バス協会とともに公共交通機関重視の体系を要請していく。

5. 貸切バス対策

(1) 運賃・料金制度

運賃・料金制度がより一層適切に遂行されるよう一般利用者や旅行業界等に対し、引き続き周知を図っていく。

なお、日本バス協会の貸切委員会でもブロック公示運賃・料金の改定について、当局に要請していたが、国土交通省では「貸切バスの運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合にて制度全般を対象に見直しに着手した結果、新制度になって9年を迎えて初めて昨年10月からはブロック公示運賃・料金の見直しがなされ、全会員事業者が届出・適用となった。

今後、引き続き定期的に必要な見直しが検討される予定となっている。

(2) 貸切バス安全性評価認定制度

制度は定着しつつあり、現在約77%の会員が認定を受けており、利用者が安全面で事業者を選択する仕組みであり、信頼性向上にもつながり、また、許可更新時の試験の免除や星の数による巡回指導の頻度軽減もなされるなどメリットも大きいので全会員の認定を目指したい。

(3) 貸切懇話会

コロナの影響等で、近年開催できていなかったが開催再開の動きもあり、各地域において情報共有・健全な競争の確立・輸送秩序等諸問題について意見交換ができるよう開催を目指し、補助規定に基づき支援していく。

6. 輸送秩序対策

- (1) 白バス等輸送秩序対策については、会員の情報・意見が反映できるように各地域貸切懇話会の意見等も参考にして取り組んでいく。
- (2) 貸切バス運賃については、新制度により適正化が図られているが、旅行者との手数料等において課題が見受けられることから、より適正な運用に向けて関連機関の指導を仰ぐ等取り組んでいく。
- (3) ライドシェアはタクシー事業への影響が必至であり、バス事業に及ぶことも懸念されるため、タクシー協会と情報交換しながら注視していく。

7. 安全輸送体制の確立

- (1) 民間指定機関として設置された北陸信越貸切バス適正化センターは、平成29年8月から巡回指導を開始し、現在は会員・非会員の一元化により、すべての貸切バス営業所に年1回の巡回指導を目指している。
- (2) 平成18年に制度発足した運輸安全マネジメント制度は定着しており、その一環として、昨今頻発している自然災害に備える運輸防災マネジメント指針が策定され、防災対策に加えて事業継続計画（BCP）についても論じられており、会員会社における体制整備等に必要な情報を展開する。
- (3) 「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づき、飲酒運転防止のための万全の対策がとられるよう周知徹底を図る。
- (4) バスジャック及びテロ事件等に対する危機管理対策に万全が期されるよう、「バスジャック統一对応マニュアル」とテロ対策通達の周知徹底を図る。
- (5) 安全輸送体制確立のため、自動車事故対策機構等における適性診断受診料、運行管理者・整備管理者の講習受講料の助成の取り扱いについて、引き続き協会事業として一層推進し事故防止を図る。
- (6) バス事故の3割を占める車内事故を防止するため、車内事故防止キャンペーン等により、利用者に対する啓発活動を積極的に推進する。
- (7) 行政等関係機関等が主体で実施している運行管理者・整備管理者等講習の開催にあたり、円滑な運営を図るため協力と支援をしていく。
- (8) 運転士の健康に起因する事故が多発しているので、SASについて全運転士の受診を進めるとともに、脳血管疾患対策ガイドラインに沿った措置を講ずることを推進していく。
- (9) 運行管理者試験は、令和3年度からCBT(Computer Based Testing)方式に制度が改められ、試験の運営そのものを協会が受託することはなくなったが、試験の案内等に関する業務に関しては適宜協力する。

- (10) 自動車運転者の労働時間管理適正化指導員制度は、バス事業者の自発的労務管理の改善につながることから積極的に協力し推進を図る。
- (11) 高速道路の休憩等サービスエリアにおける駐車スペースが飽和状態となっている状況も発生しており、関係方面に対する確保対策も必要となっている。

8. 輸送環境の改善及び環境対策

- (1) バス輸送の定時制確保が円滑に図られるよう関係機関との連携を密にし、バス専用・優先通行帯整備の拡充と、交差点周辺容量の不足解消等渋滞対策事業など走行環境改善と規制対策の強化を求めていく。
- (2) 交通バリアフリー化推進に係るリフト付きバス等に関わる乗降停留所周辺の整備及びバス停付近の違法駐車対策等、バス停車環境の改善を図るよう関係行政機関等に求めていく。
- (3) 「自動車点検整備推進」・「エコドライブ」を柱とする日常の環境対策の実施推進運動については、恒常的且つ積極的に取組むよう支援する。

9. 広報活動の推進等

- (1) 協会のホームページでは会員情報等、基本的な事項については随時更新をしており、引き続き、活動状況やバス事業の現状及び公共交通機関の情報提供を積極的に行う等、内容の充実を図る。
- (2) 「バスご利用感謝まごころサービス月間」及び「バスの日」の行事を通じバス事業に対する理解を深めバスの利用促進を図る。
こうした中、令和5年9月にはバス事業120周年を迎えており、日本バス協会の取組と連動して広報啓発をしたところであり、今後も引き続き公共交通としてのバスの重要性を訴えていきたい。
- (3) バス事業の現状としてコロナ禍以降における実態、運転士不足の実態、また環境・交通安全等を新聞広告、ラジオスポットCM等で、一般利用者に周知し事業への理解と利用促進を図る。