

# 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 説明資料

令和4年10月7日



公益社団法人 日本バス協会



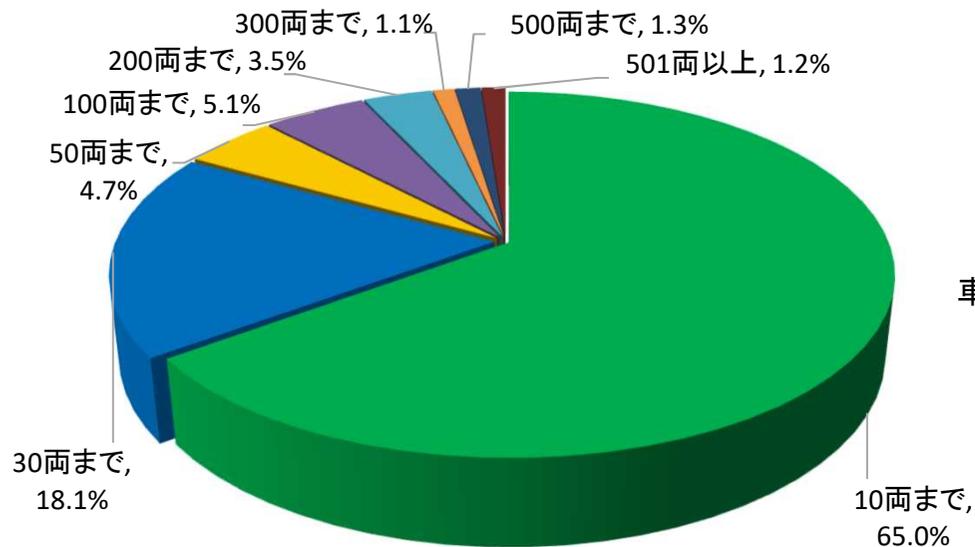
# 乗合バス事業の現況(令和2年度)

## 乗合バス

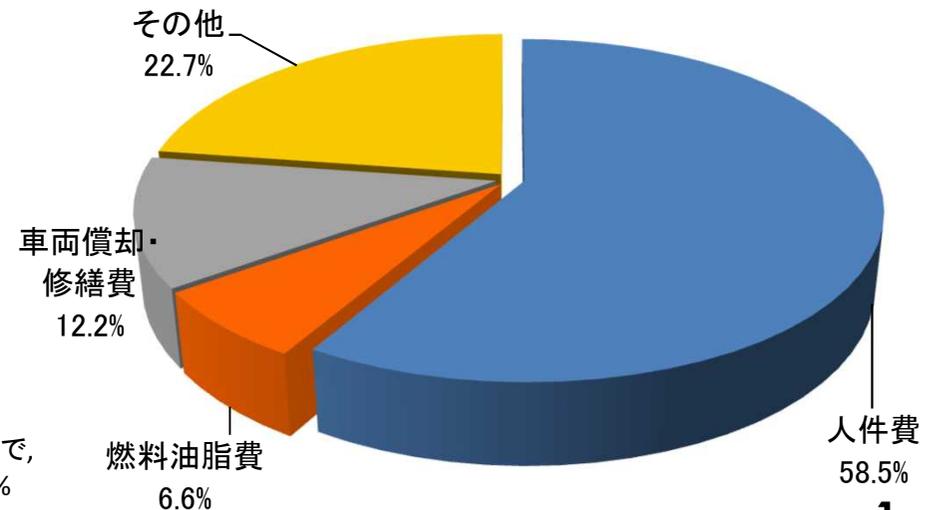
※国交省資料より

- 事業者数 : 2,337者 (+0.7%) 公営 23(含む)  
※平成18年10月施行の改正道路運送法により、新たに乗合バスとみなされた事業者を含む。
- 従業員総数 : 117,984人 (▲4.6%) 運転者 80,980人(含む)
- 車両数 : 57,914両 (▲5.9%)
- 輸送人員 : 31億2,100万人(▲26.7%) ※高速バス 9,735万人(令和元年度)数値を含む
- 営業収入 : 5,758億5,600万円(▲38.4%)

### 車両数別事業者数(乗合バス)



### 原価構成(乗合バス)



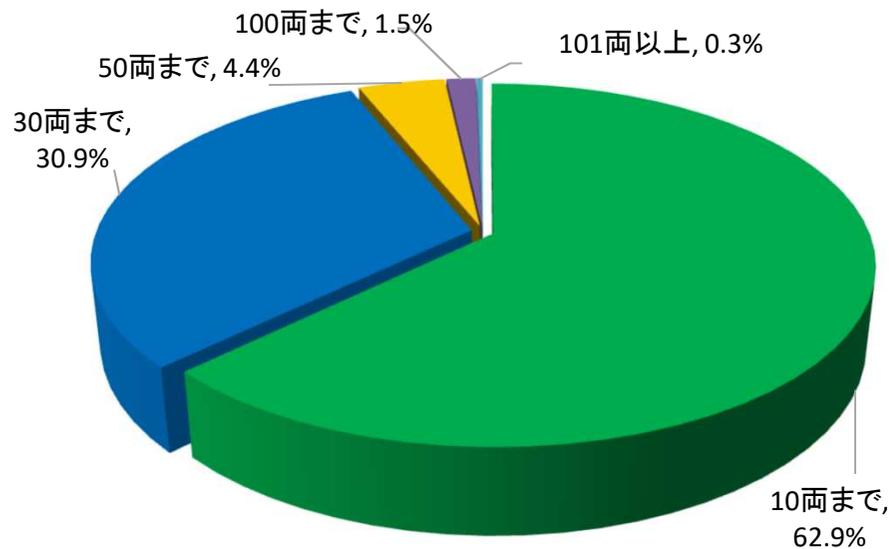
# 貸切バス事業の現況(令和2年度)

## 貸切バス

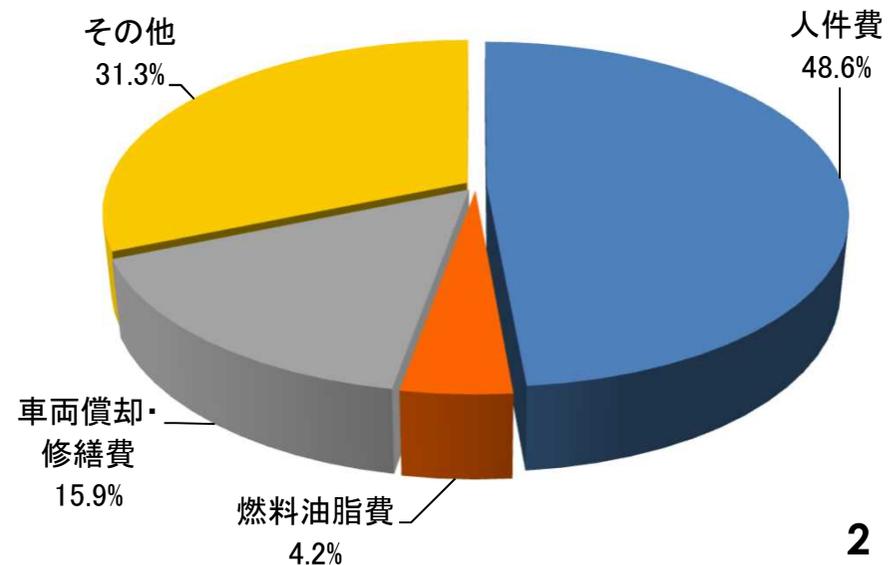
※国交省及び日本バス協会資料より

- 事業者数 : 3,789者 (▲5.4%) 公営9(含む)
- 従業員総数 : 61,775人 (▲9.0%) 運転者44,340人(含む)
- 車両数 : 45,026両 (▲6.2%)
- 輸送人員 : 1億4,100万人(▲48.7%)
- 営業収入 : 2,175億2,000万円(▲58.8%)

### 車両数別事業者数(貸切バス)



### 原価構成(貸切バス)



## バス事業の現状について

バス事業は、地方部・都市部を問わず過疎化と少子高齢化の進展により旅客が年々減少傾向にあります。また、運転者等の労働力不足という課題を抱えています。

新型コロナウイルス感染症は2年を超えて我が国に深刻な打撃を与えておりますが、この間、人流抑制等が行われたことにより、バス事業は乗合バス、貸切バスとも都会や地方を問わず本当に苦境に立たされております。

乗合バスの収支状況は、一般路線で約2割の収入減となり、令和2年度と令和3年度の2年間で約4,000億円の赤字であり、この2年間分で、コロナ禍以前の年間損失額のおよそ10年分に相当する巨大な損失となっております。

貸切バスについても、令和2年度及び3年度の2年間分でコロナ禍以前の年間収支額のおよそ6年分にも及ぶ赤字を抱えていることに加え、7月からの第7波により大きな影響を受けております。

コロナ禍に加え、昨年来からの燃料高騰によりコスト負担が拡大し、収支は大幅に悪化しております。

## 持続可能なバス事業に向けて

### (1) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会提言について

本提言には、公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえて、3つの共創の必要性が示されております。

バス事業は「枝の交通」を担うものとされておりますが、上述のように大変厳しい状況にあります。枝の部分が立ち行かなくなると、地域公共交通全体が成り立たなくなり、まさに「交通崩壊」が懸念されます。ポストコロナにおける新しい生活様式の下で恒常的な利用減が見込まれる中、バス事業を継続していくことが必要であります。このためには固定費用の削減が必須であり、バス事業の運営においても、車庫、営業所等に対する固定資産税の減免等の支援の強化をお願いいたします。

また、本提言においては、意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設が示されておりますが、これはあくまで、メニューの1つであり、事業者の選定にあたり、価格のみの競争ではなく、安全性、事業継続性等の要素を重視すべきであります。日本バス協会としては、バス事業者が自ら、主体的に、ダイヤやサービス内容を決めて事業を行うことが、本来の姿と考えており、各地域は法定協議会を活用して関係者の共創を目指す過程で検討を進めるべきものと思料します。

## 持続可能なバス事業に向けて

### (2) 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 提言について

本提言には、鉄道の線区であって、今後はBRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区については、方向性としてBRTやバス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していくこととされておりますが、この対応については鉄道側の負担でお願いいたします。

バスへの転換の検討が行われる場合にあっては、バスは鉄道より厳しい状況にあり、輸送機関として最後の砦であることから、地元バス事業者の意見を聴いていただくようお願いいたします。

## 持続可能なバス事業に向けて

### (3) 労働力不足解消に向けた取組みについて

バス事業においては、運転者不足による減便が行われ、利用者への影響が顕在化しております。

日本バス協会は、令和2年度から3年間の予定で、非正規で働く「就職氷河期世代」を対象に正規雇用に関与する資格を短期で取得させて安定的な就労を促進しようとする厚生労働省の事業を受託しております。3か年計画の最終年度として、バス事業者がバスの運転者として就職を希望する者が大型二種免許を取得し、運転者を募集する事業者への就職を支援することで運転者の確保に努めております。

また、運輸事業振興助成交付金を活用し、「バス運転者の大型二種免許取得養成助成事業」や、地方バス協会による運転者募集合同説明会などを支援する「運転者人材確保のための取組事例に対する助成事業」を引き続き行っていきます。

加えて、運賃改定による給与改善、働き方改革の実現に向けた改善基準告示の見直しへの対応、また、令和2年度に創設された、求職者が就職先を選ぶ際の参考にするため、事業者の申請に応じて優良事業者を認証する制度（「働きやすい職場認証制度」）の認証団体として同制度の運営に取り組んでおります。

### (4) ICTを活用した運行管理の効率化について

バス事業は、運転者のみならず運行管理者の不足という課題も抱えております。

運行管理はICT化、高度化の動きが進みつつあり、ICT化することにより、点呼のデータを残せることによる証拠の見える化や記録の改ざんをできなくする効果があるものと認識しております。

一方で、運行管理は安全の根幹であり、運行管理者の質の維持・向上を図っていくことが重要であると考えます。

このため、一定の効率化は必要と考えるが、一方で、運行管理者の質の維持・向上を図ることとのバランスが必要ではないかと考えます。

# 持続可能なバス事業に向けて

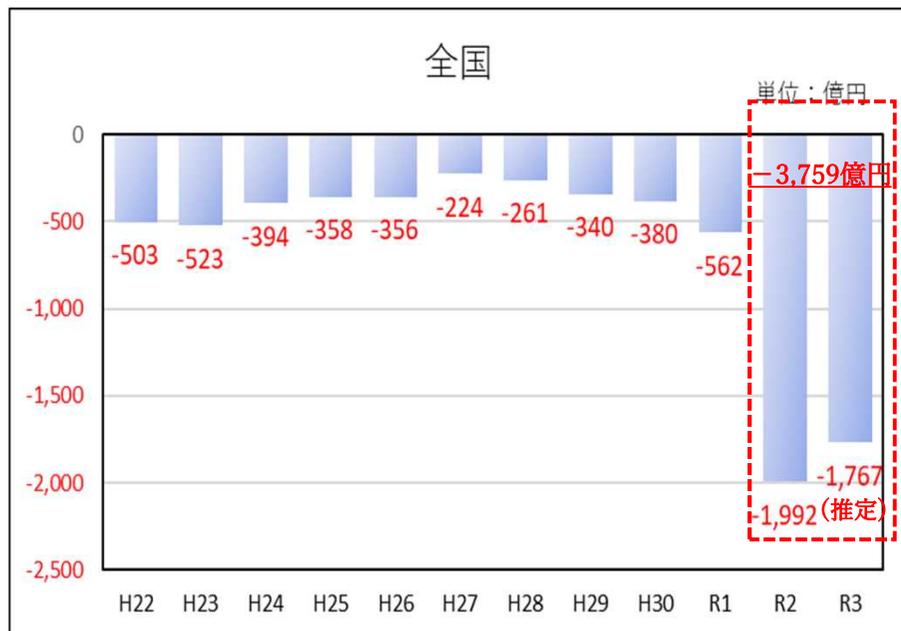


## (4) 地域交通の充実に向けた取組みについて

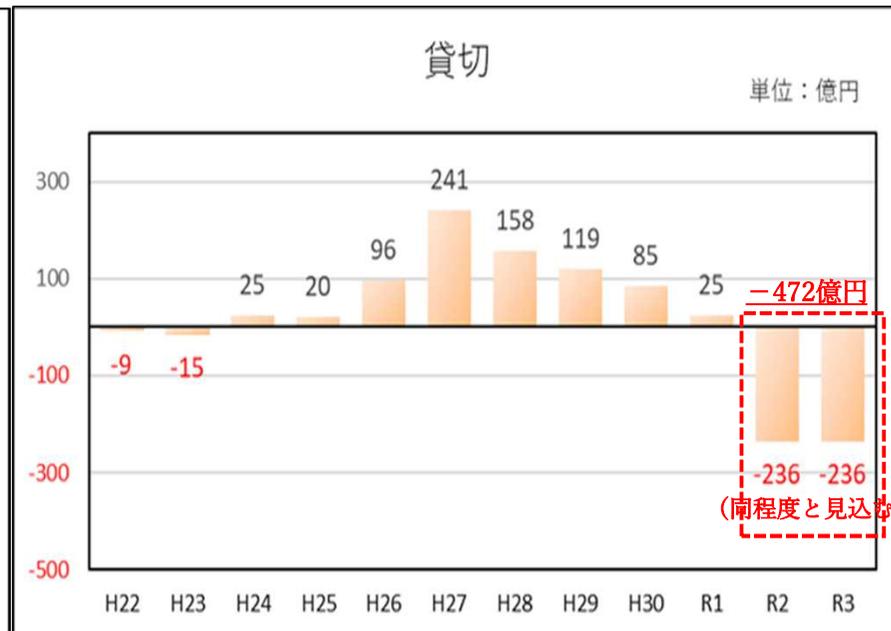
- ① カーボンニュートラルの実現に向け、EVバスの導入に取り組んでおります。EVバスの普及・促進のためには支援制度の充実が不可欠であることから、予算の大幅拡充をお願いいたします。
  
- ② 地域振興の一つの柱が観光であります。貸切バス業界は換気性能に優れた車両を保有し、さらに感染予防に留意した運行に取り組んでおりますので、貸切バスを利用した団体旅行に対する国からの息長い支援をお願いいたします。

# バス事業における収支状況について

## ○一般乗合バス



## ○貸切バス



コロナ禍以前の年間損失額のおよそ**10年分**に相当

コロナ禍以前の年間収支額のおよそ**6年分相当**

- 一般乗合バス：R3年度の収支のうち、支出については、R2年度の「乗合バス事業の収支状況」の支出と同程度と仮定し、収入は「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）」の一般路線バスの輸送人員のR3年度（4～3月）の減少率の平均値(▲23.1)をH30年度の収入に乗じて算出。
- 貸切バス：R3年度の収支は、R2年度の収支と同程度と見込む。

出典：「乗合バス事業の収支状況」、「新型コロナウイルス感染症による関係団体への影響調査（乗合バス）」・・・国土交通省資料 及び「一般貸切バス事業の収支状況」・・・日本バス協会資料