

令和6年度事業計画

自 令和6年4月1日

至 令和7年3月31日

公益社団法人 石川県バス協会

はじめに

この度の地震により、被災されました方々に、心からお見舞い申し上げます。

当協会としても、被災地の復旧・復興に人員輸送面等を通じ、会員皆様のご協力を得ながら最大限の支援活動を行ってまいります。

さて、我が国の経済は、昨年5月に新型コロナウイルス感染症の位置付けが5類に移行し、緩やかに回復しています。

バス事業については、コロナ禍における3年にわたる人流抑制や運転者数の大幅な減少等により、極めて大きな打撃を受け、さらには燃料高騰等にも直面し、危機的状況が続いています。

また、昨年5月に5類に移行し、学校関係や各種行事やイベントの再開、インバウンド需要等、更には3月16日開業の北陸新幹線敦賀駅延伸による需要増となっているが、運転手不足により、対応できないという状況も発生しています。

このような状況の中で、本年1月1日に能登半島地震が発生し、石川県内全域、特に奥能登地区では家屋倒壊、土砂崩れや液状化等甚大な被害がでており、バス事業へも運行中止やキャンセル等多大な影響を受けています。

乗合バス事業においては、コロナ禍においても地域の公共交通機関として、また、地域の足として、その役割を果たしているが、利用者の減少は元に戻らない状況が続き、さらに運転手不足等から、路線の廃止や休止、減便が余儀なくされるという厳しい事態となっています。

長引くコロナ禍の影響に加え、高齢化や過疎化など大きく社会変化が進んでいる中で、路線等の維持・継続は、これまで以上に事業者単独では難しく、地域の交通を担う公共交通機関として、バスが引き続き維持していくためには、国、県、地方自治体等の支援措置が不可欠となっており、事業継続ための支援を求めていく必要があります。

一方、貸切バス事業については、コロナ感染症の5類に移行後は、少しずつインバウンド、スクールバスや学校関係輸送、イベント輸送等の需要が回復しています。特に今般の災害時のバス輸送など欠かすことができないインフラとして、改めて認識されたところです。

貸切バスのメインとなる観光では、国の北陸応援割支援や各自治体等により旅行支援など各種需要喚起策が施されてきていますが、バス事業への還元や恩恵とまでは至っておらず、修学旅行や団体旅行の大きな回復を望むとともに、疲弊している貸切バス事業者への直接支援や団体旅行への支援を要望していく必要があります。

また、バス事業については、これらに加え、バス運転者不足の問題を抱えており、運転者の確保が運行に支障をきたすほどの大きな課題となっています。また、4月から改正された働き方改革への対応、バリアフリー対策、キャッシュレス対応、Maas や DX、GX 等IT技術の活用、EVバス導入など多くの課題に対応していく必要があります。

このような中で、当協会は、公益目的事業を通じて、社会的責任を果たすべく地域住民の生活の足並びに社会インフラとして、必要不可欠な公共交通機関であるバス輸送を振興するため、バス輸送の安全の確保、人と環境にやさしいバス普及のための調査、研究、助成等を実施します。

令和6年度においては、次の各項目を重点として、会員はもとより日本バス協会と連携を図りながら取組みを進めます。

記

1. 新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰への対応

新型コロナウイルス感染症による影響については、輸送人員、観光需要ともに低迷が続いており、利用

者が戻らないという深刻な状況が続いている中、燃料価格の高騰等から、事業経営に大きな影響を及ぼしています。

コロナ禍も昨年 5 月にウイルス感染症の位置付けが 5 類に移行し、学校関係やインバウンド等による需要が戻ってきているが、運転手不足等により、対応できないという状況も発生しています。

コロナ禍前の日常を取り戻すための施策を要望するとともに、乗合バス、貸切バスの利用拡大をPRし利用促進を図っていく必要があります。

一方、国、地方自治体等に対しては、事業継続のための運行費支援、学校活動等の輸送回数の増加、インバウンド等をはじめとする需要喚起策など、人流が動くための仕組みや支援を要望していきます。

2. 乗合バス事業の維持改善及び輸送サービスの向上

(1) 乗合バス路線の維持、再編等

乗合バス事業においては、新型コロナウイルスの影響により移動需要の減少や利用者が平常時に戻らない状況や、運転者不足による路線廃止や減便等から、輸送人員の減少により極めて厳しい状況が続いています。このため、バス路線等の維持については、国や県、地方自治体等の支援措置が不可欠であることから、必要な補助制度を求めるとともに、路線網の維持に配慮した運用の見直しや、事業継続・維持のための直接的な支援を要望していきます。

また、乗合バスの運賃改定については、全国で約 6 割の事業者が運賃改定の検討・実施を行っている状況であり、認可の審査基準等も緩和されてきており、速やかな認可が期待できる状況であり、引き続き早期の実施が図られるよう要望していきます。

3. 貸切バスの安全の確保及び運賃料金制度への取組み

(1) 貸切バスの安全の確保

貸切バスの安全対策については、令和 4 年 10 月に静岡県で発生した貸切バスの横転事故を踏まえ、本年 4 月から貸切バスの安全性向上に向けた対策のため、運輸規則の一部が改正されました。

具体的には、点呼の様子や動画保存やアルコールチェックの様子撮影(90 日間)、デジタコの義務化(経過措置有り)、記録の保存期間の延長(3 年間)等となる。これらの適切な運用を行政庁から指導を得ながら適切に実施していく必要があります。

貸切バスの運行に際しては、安全・安心な貸切バスの運行を第一に安全対策を講じてきており、これらも含め、更なる旅客の安全確保の徹底、運転者に対する教育・指導、安全への投資の確保などを図っていく必要があります。

貸切バス事業においては、観光が経済の基盤となっていることから、観光を目的とする団体旅行への支援や機運が望まれており、その関係する旅行業者、宿泊業者、バス事業者、観光地等の飲食店、土産店などが地域経済へ幅広い波及効果があることから、関係業界団体等と連携し、需要喚起につながる官民一体の喚起策を講ずる必要があります。

引き続き、北陸応援割支援や各種支援が行われていますが、個人旅行に支援が集中する一方、団体旅行には及んでいないことから、貸切バス直接となる国等の積極的な支援措置が必要不可欠となっています。

日本バス協会の「貸切バス事業者安全性評価認定制度」については、現在 32 会員が認定取得しているところで、三つ星から五つ星へ制度改正が進められており、更に取得拡大と制度の周知に努めます。

貸切バス事業者への巡回指導については、貸切バス適正化センターが実施していますが、バス事業者にとってメリットのある巡回指導になるよう要望していきます。また、昨年途中から、巡回指導の運用方針が発出され、優良事業者へのインセンティブなど軽減措置等が導入されました。

今後も、負担金に対する国等からの支援を引き続き要請していくとともに、不適切な事業者の

退出が進むよう適正化機関及び国に対し要請していきます。

(2) 貸切バスの運賃・料金制度への取組み

貸切バスの新たな運賃・料金制度については、実施後 9 年が経過し、コロナ下で中断されていた国の貸切バス運賃・料金ワーキング・フォローアップ会合が昨年 3 月に再開され、8 月 25 日付けで新たな運賃・料金が公示、10 月から実施されています。

実勢値上率は、北陸信越地域で 24% の値上げ率で今までの幅運賃が撤廃され、基準の運賃・料金を下限とし、運賃・料金に上限を定めないこととなりました。

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、更に、運賃区分に通勤車の導入も進められています。

日本バス協会では、貸切委員会の中で、貸切小委員会、分科会を設置し、3 つの課題として、「運賃・料金制度」「巡回指導・安全性評価認定制度・監査・許可更新」「運転者確保」について議論が進められています。

4. バス運転者の確保対策と働き方改革について

バス運転者の確保については、大型二種免許取得への助成をはじめ、様々な支援策への対応を図っていますが、運転者不足の解消は大変厳しい状況にあります。

バス運転者の現状については、定年、再雇用に達した運転者の退職やコロナによる離職など様々なケースはあるものの、バス運転者のなり手がいないという現状が最も大きな要因となっています。

バス事業者は関係機関等と連携しながら運転者確保に動いているものの、運転者募集にかかる反応は非常に厳しいことから、引き続き国等への強い要望を行っていく必要があります。

バス運転者について、賃上げや労働時間など労働環境の向上を図るとともに、働きたい職場、働きたい産業にしていく必要があります、そのため運賃改定や貸切運賃の見直しを図るとともに、効果的な PR を図っていく必要もあります。

また、働き方改革については、令和 6 年度からの労働基準法改正の円滑実施を進めていく必要があります。

5. 事故防止・安全輸送対策の推進

バス事業の根幹である「安全輸送の確保を第一」にかかげ事故防止、安全対策を推進していきます。併せて、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2025」、日本バス協会の策定した「バス事業の総合安全プラン 2025」の目標達成に向け事故防止対策を着実に推進するとともに、安全輸送対策の一環として、運行管理の高度化等を目指し進めていきます。

また、自然災害やテロ対策、バスジャック対策等についても、乗客の安全と輸送力の確保に万全を期し、関係機関とも連携し強化を図ります。

6. 交通バリアフリー及び環境対策の推進

(1) 環境対策の推進

カーボンニュートラルの実現に向けて EV バスの導入が進められ、国は事業用自動車における電動車の集中的導入支援として事業用の電動車 HV、EV、FCV について、普及段階と車両価格に応じ、購入補助の拡充がなされています。

しかしながら、環境対策には非常に効果的ではあるものの、国内生産や充電、変電設備等の充実及び新車導入に際し大幅な補助など必要であることから、導入拡充に向けて国等へ引き続き支援要望していく必要があります。

環境対策については、エコドライブの推進、低燃費車等の導入促進を進めるとともに、アイドリングストップや低炭素社会への推進を図ることとしています。

日本バス協会では、9～11月の3ヶ月間を「バスの環境対策強化期間」として設定しており、燃費にかかわる車両の点検整備や急発進・急加速を避けた無理のない運転の励行に取り組む運動や石川県からの「全国不正軽油撲滅強化」及び国土交通省からの「不正改造車排除強化」を通じ、エコドライブ推進運動や黒煙クリーンキャンペーン等を推進することとします。

また、石川県の「いしかわカーボンニュートラル県民推進会議」や小松空港の「小松空港脱炭素化推進会議」に積極的に参画していきます。

(2) 交通バリアフリーの推進

①バリアフリー法が一部改正施行され、公共交通事業者にはこれまでもハード面に加え、障害者に対する介助支援や職員への教育等のソフト対策にも取り組んでいるところですが、路線バスにおいてはノンステップバスの導入率を80%に引き上げられるとともに、小松空港へのアクセスバス車両はリフト・エレベーター付きバス等による系統の50%運行する目標が定められ、貸切バスも対象となり、リフト・エレベーター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ており、円滑に実施できるよう周知に努めます。

なお、石川県においては収支効率の点からリフト・エレベーター付きバスの導入が極小であることから、導入に当たって国、県等へ支援措置を要望していきます。

②「移動円滑化基準」に適合した人にやさしいバスへの代替促進を図るべく日本バス協会と協調助成を実施するとともに、普及促進に努めます。

③「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(障害者差別解消法)」に基づき、障害者差別解消関係協議会に参画するなど普及啓発に努めます。

7. 走行環境及び輸送サービスの改善

(1) 都市部における道路渋滞の解消及びバスの走行環境改善と利用促進を図るため、公共車両優先システム(PTPS)、バス専用レーンの拡充、交差点信号の改良などバス優先・安全対策の拡充及び幹線道路における違法駐車対策の継続強化について、関係行政機関に働きかけを行います。

(2) 駅前広場、バスターミナル、パークアンドバスライド駐車場等と他の交通機関との結節点の施設整備、観光施設等に付随した観光バス駐車場(乗降場)の拡充確保について引き続き関係機関に働きかけを行います。

(3) バスの利便性向上を図るため、MaaSや自動運転などIT技術を活用した取り組みなどの情報収集及び周知に努めます。

8. インバウンド(訪日外国人旅行者)の振興

インバウンド振興は国の政策の最重要課題となっており、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅な減少となっているが、収束を見据えて訪日外国人旅行者の利便向上等を目指し、外国人旅行者への案内・表記に対する支援等を要請するなど日本バス協会が策定した「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」の実施に向けて適切に対応します。

9. 旅行業との連携の推進

「旅行業とバス事業の連携による安全運行等に関する石川連絡協議会」を定期的で開催するとともに、「安全運行パートナーシップ宣言」の遵守等、両業界の連携強化による貸切バス事業の振興に努めます。

また、コロナ禍において、バス需要が大幅に減少し経営環境も大変厳しいものとなっており、教育旅行等を含め観光需要の拡大に向けて旅行業界と連携して取り組みます。

10. 運輸事業振興助成交付金事業の推進

(1) 運輸事業振興助成交付金事業として、次の事業を積極的に推進します。

① 安全運行の確保事業

運転者適性診断・運行管理者一般講習・運輸安全マネジメント認定セミナー・睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査・脳健診(脳ドック・脳MRI健診)・ドライブレコーダー導入・アルコール検知器導入・大型二種免許取得養成・運転者安全研修・貸切バス適正化機関負担金に対する助成事業、運転者安全講習会及び優良運転者認定式、交通安全運動等広報活動等

② 輸送サービス改善事業

日本バス協会に協調した人にやさしいバス導入に係る助成事業、バス停留所・待合所等の整備に係る施設整備費助成事業、「バスの日」関連事業を中心としたキャンペーン活動等

③ 環境対策事業

日本バス協会に協調した環境にやさしいバス・安全なバス導入や地方路線バス及び貸切バスの車両更新(中古車購入)に対する助成事業等

(2) 日本バス協会の中央事業について、会員事業者に対する「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」、「融資斡旋・利子補給事業」、「大型二種免許取得養成助成事業」の実施に関し、所定の手続きを行います。

11. 優良運転者認定制度の推進

平成 17 年度に創設した制度を活用して、認定者拡大による安全意識の高揚に努めます。

12. 災害協定に基づく輸送及び各種受託事業

(1) 石川県との災害協定に基づくバス輸送(令和 4 年 3 月 2 日協定締結)

今般の地震により、石川県から災害協定に基づき避難者やボランティア等の輸送依頼を受け、この 3 月までに約 1,200 台のバス輸送依頼がありました。引き続き本年度においても、ボランティア輸送が長期にわたり継続されることが予想され、その対応を会員の協力のもと積極的に行っていきます。

(2) 各種受託事業によるバス輸送

本年度増加傾向にある、石川県や金沢市等から依頼のある各種受託事業について、会員へ情報提供するとともに輸送協力を依頼し、確実に実施できるように努めます。

13. 地震被災者への支援

当協会は、地震被災者に対し、復旧・復興に少しでもお役に立てるよう、被災者に寄り添い積極的に支援していきます。

(1) 石川県への義援金

石川県に対し義援金として 100 万円を寄付します。

(2) 被災会員への支援

羽咋市以北の会員事業者 13 社に対し、見舞金として 10 万円又は 30 万円(施設被害大)の支援を行います。

(3) 当協会への支援報告(令和 5 年度中)

- ・(一社)北海道バス協会より 30 万円の支援
- ・(公社)日本バス協会より 100 万円の支援

14. 広報活動の推進等

当協会のホームページの情報内容の拡充及び更新を逐次実施し、バス業界の取組み及び会員情報等広汎な情報提供を行います。

また、バス利用促進キャンペーン等、諸行事の情報発信に努めるとともに、新聞等を通じてバスへの親しみとバス事業への理解を深めてもらうための広報活動も積極的に推進します。

以上、令和 6 年度事業計画の実施にあたり、資金の借り入れ及び設備投資の予定はありません。