

日本のバス事業目次

トピックス	1
I バス事業の現状	4
1. 概況	4
2. 乗合バス輸送状況推移表	5
3. 貸切バス輸送状況推移表	7
4. 乗合バスの輸送人員の推移（3大都市圏、地方）	11
5. バス事業の経営規模	13
6. 国内輸送の現状	15
7. 業態別保有自動車数の推移	17
8. 高速バスの運行状況	19
II 安全輸送の取り組み	20
1. 安全輸送体制の確立	20
(1) 運輸安全マネジメントの推進	20
(2) バス事業における総合安全プラン2009	20
2. 飲酒運転防止対策	20
(1) 飲酒運転防止対策会議の設置と各種対策	20
(2) 飲酒運転防止対策の推進	21
3. 車内事故防止対策	21
4. 改正道路交通法への対応	22
5. テロ対策及びバスジャック対策	23
(1) テロ対策の徹底	23
(2) バスジャック対策の推進	23
6. 平成19・20年の交通事故	25
(1) 全国の交通事故の現状	25
(2) 事業用自動車の事故	26
7. 中央技術委員会の活動	28
(1) 第51回銘柄別バス改善要望に関する中央技術委員会全国会議	28
(2) 第57回中央技術委員会全国大会	28
III 環境対策と交通バリアフリー法への対応	30
1. 環境対策	30
(1) 環境問題とバス事業における対応	30
(2) 平成20年度の日本バス協会の対応	31
(3) 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	31
(4) グリーン経営の推進	32
(5) エコドライブ管理システム(EMS)普及事業への対応	32
(6) 低公害車普及促進対策の予算概要(国土交通省)	33

2. 交通バリアフリー法への対応	35
(1) 交通バリアフリー法の概要	35
(2) ノンステップバスの普及方策	35
(3) 平成20年度の日本バス協会の対応	36
(4) 公共交通移動円滑化事業の予算概要(国土交通省)	37
3. 人と環境にやさしいバスの導入状況	40
(1) 「人にやさしいバス」の導入状況	40
(2) 「低公害バス」の導入状況	41
(3) 平成20年度「人と環境にやさしいバス等普及事業」、「エコドライブ管理システム(EMS)普及事業」、「睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策事業」、「ドライブレコーダー導入助成事業」実施状況(交付金事業)	43

IV バス事業 44

1. バス産業勉強会報告書	44
(1) 産業としての位置付け	44
(2) 経営手法の改善	44
(3) 経営を取り巻く環境の改善	45
(4) 国の行政運営の改善	46
(5) 自治体との関係構築等	46
(6) 高速バス・貸切バスの収益改善	47
(7) 持続可能な産業としての自立	47
2. 乗合バス事業	49
(1) 乗合バス事業の収支状況	49
(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業	57
3. 都市交通	58
(1) 概要	58
(2) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等	58
(3) 路線バス専用・優先通行帯・専用道路	66
4. 地方交通	67
(1) 概要	67
(2) 地方バス路線維持対策	67
5. 乗合バス運賃	73
(1) 上限運賃改定について	73
(2) ICカードの導入状況および営業政策的な割引について	74
(3) バス運賃と他の公共料金との比較	80
(4) 地方自治体の補助による敬老乗車券	81
6. 軽油価格高騰等に伴う予算の確保等について	83
7. 貸切バス事業の収支状況	86
8. 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度	93

V 労務関係 97

1. 春季労使交渉	97
(1) 平成20年バス関係労使交渉妥結結果	97
(2) 平成21年春季労使交渉の概況及び妥結状況	97

2. 産業別最低賃金	99
(1) 平成20年度の協定結果	99
(2) 平成21年度の経過	99
3. 2008年秋季・年末交渉	100
4. バス事業の労働条件等	100
(1) 退職金算定基礎不算入率状況	100
(2) 労働時間・休日の状況	100
(3) 平成20年度の初任給状況	101
(4) 女性運転者の雇用状況	101
(5) 高齢運転者の雇用状況	101
(6) 中小企業退職金共済制度の活用状況	101
(7) バスガイド雇用状況	101
5. 労働関係法令・制度の改正等	101
(1) 改正労働基準法の施行について	101
(2) 改正障害者雇用促進法の施行について	102
(3) 改正雇用保険法の施行について	102

VI 交付金及び税制関係 115

1. 運輸事業振興助成交付金	115
(1) 制度の創設	115
(2) 最近の交付金制度について	115
(3) 交付金の額	115
(4) 交付金事業	117
2. 税制改正	122
3. 財政投融资	125
4. 事業協同組合	126

資料 128

1. 自動車関係諸税一覧表	129
2. 地域別旅行業者数	131
3. 日本のバス事業略年表（H16. 4. 1～）	133
4. 日本バス協会地方協会名簿	135

トピックス

1. 「バスジャック対応統一マニュアル」を、8年ぶりに改定

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「バスジャック対策統一対応マニュアル」を12月に改正した。

また、バスジャック事件等に対する危機管理対策に万全を期するため、緊急連絡網を整備した。(H20.12)
(P23参照)

2. バス関係予算の増額確保

軽油価格高騰に対する予算の確保等について、数次にわたり要望した結果、20年度予算にバス運行対策費補助の補正予算6.66億円、公共交通移動円滑化補助2億円、低公害車等普及促進補助6億円が確保された。また、地方バス予算についても前年より2億円増額の75.51億円が確保された。(P83参照)

(燃料が過去最高 平成20年7月1リッター138円41銭(ローリー))

3. 「バス産業勉強会」でバス産業の向かうべき方向性を検討

国土交通省・日本バス協会連携により「バス産業勉強会」を設置し、バス産業の現状を分析しつつ、バス産業としての課題を明らかにするとともに、今後のバス産業の向かうべき方向性について検討し、報告書を取りまとめた。(H21.3) (P44参照)

4. 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度

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。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の評価・公表する制度のとりまとめについて、「検討会」に参画し、バス業界の意見・要望が反映されるよう努めた。(H21.3) (P93参照)

5. 高速道路料金に関する要望

政府の追加経済対策の高速道路料金の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した。(H20.12)

その結果、平成21年7月4日から土・日・祭日の利用に際し、休日バス割引き(3割引き)が実施されることになった。

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した。(H20.8) (P83参照)

6. 地域公共交通活性化・再生総合事業の増額確保

平成20年度「地域公共交通活性化・再生総合事業」の調査・計画事業は、調査事業168件、計画事業81件(うちバス・乗合タクシー関連は140件、72件)、合計249件が認定された。

平成21年度予算については増額を要望し、44億円が確保された。(P57参照)

7. 高速バス事業の規制緩和措置

高速バスとツアーバスに関する諸問題について、高速バス委員会(ワーキンググループ)において対応策の検討を行うとともに、当局と意見交換を行い、バス業界の意見・要望が反映されるよう努めた。

その結果、国土交通省から平成20年10月28日付けで「高速バスの効率的な運行に係る道路運送法の取扱い」の通達が発出され、一部緩和措置が図られた。

8. 技術上の発明考案功労者表彰について、3年ぶりに銀賞受賞者

近年、発明考案事案の応募数が減少傾向にあることから、発明考案表彰規程について、平成20年3月に、「会員のグループ整備会社の者でもよい」及び「新たな発明ではなく過去の発明の改善でもよい」旨に改正したところ、近年ではめずらしく10作品の応募があり、その中から、平成15年以来5年振りに栄えある銀賞受賞者が誕生した。(H20.10.20) (P28参照)

9. 「バス車内安全ビデオ」を製作し、乗客のシートベルト着用を啓発

乗客に対するシートベルト着用を推進するため、運輸事業振興助成交付金による助成度を活用して、7月にはシートベルト着用ステッカーを配布し、9月には「バス車内安全のお願い」のビデオを制作して、乗客の視覚に訴える方法を用いた啓発に努めた。(H20.9) (P22参照)

10. 平成19年に引き続き、平成20年も「バス車内事故防止キャンペーン」を実施

全国で発生したバスの事故件数の約3割を車内での事故が占めていることから、平成19年度に引き続き平成20年度においても7月中の1か月間を「バス車内事故防止キャンペーン」月間として設定し、ゆとり乗降（バスが停車してから離席する）の啓発、ゆとり運転（乗客が着席してから発車する）の励行を柱とした運動を展開した。

このため、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、バス車内掲出用ポスター及び高齢者利用施設掲出用ポスターにより、バス利用者に対する本運動の啓発に努めた。(H20.7) (P21参照)

I. バス事業の現状

1. 概況

(1) 国内輸送

平成20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297億34百万人（前年291億85百万人）と対前年1.9%増と前年から549百万人増加した。内訳をみるとJRは89億88百万人（前年87億78百万人）と対前年2.4%増、民鉄は138億53百万人（前年134億65百万人）と対前年2.9%増、バスは45億60百万人（前年45億37百万人）と対前年0.5%増、ハイタクは21億37百万人（前年22億9百万人）と対前年3.3%減、旅客船は100百万人（前年99百万人）と対前年1.0%増、航空は96百万人（前年97百万人）と対前年1.0%減となっており、JR、民鉄、バス、旅客船の輸送人員が増加している。

次に輸送人員の分担率をみると民鉄46.6%に次いで、JRが30.2%、バスは15.3%と第3位、第4位はハイタクの7.2%、第5位は旅客船の0.3%及び航空の0.3%の順になっている。※1)

また、自動車保有台数の推移をみると昭和51年央3,000万台、56年9月4,000万台、61年11月5,000万台、平成2年10月6,000万台、平成21年1月7,924万台となり、昭和51年央から平成21年1月まで33年間で2.6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、平成21年1月では2,834万台と4.7倍の伸びを示している。※2)

このため、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年前後の100億人台から年々減少傾向を辿っていたが、平成20年度は42億6,411万人（前年42億4,128万人）と、対前年比0.5%増加（前年0.06%減）した。輸送人キロは286億人キロ（前年281億人キロ）と対前年1.8%増（前年1.4%増）となっており、平成11年度の266億人キロを底に増加傾向にある。

なお、大都市圏と地方部の輸送人員を比較すると平成18年度の大都市圏は25億61百万人（前年26億16百万人）と対前年2.1%減（前年1.8%増）。地方部は16億80百万人（前年16億28百万人）、対前年3.2%増（前年7.8%減）となっている。※3)

営業収入をみると平成4年度をピークに減少傾向にあるが、平成19年度は9,808億6,300万円（前年1兆248億8,700万円）と対前年4.3%減（前年5.8%増）となった。

貸切バスの輸送人員は長期的には増加傾向にあったが、平成19年度は2億9,604万人（前年2億9,640万人）と対前年0.1%減（前年は1.7%減）となっており、2年続けて減少した。輸送人キロも434億人キロ（前年445億人キロ）と対前年2.5%減（前年1.3%増）となっている。

また、営業収入は4,777億8,510万円（前年4,299億4,500万円）と対前年11.1%増（前年10.3%増）となった。実働率は平成2年度から実働一日一車当り営業収入は平成4年度をピークに減少傾向にある。

※1) 資料15頁 ※2) 資料17頁 ※3) 資料11頁

(表1)

2. 乗 合 バ ス 輸 送

項 目 年 度	事業者数	車 両 数 両	実 働 率 %	許 可 キ 口 キ 口	総 走 行 キ 口 千 キ 口	輸 送 人 員 千 人	営 業 収 入 百 万 円
昭和21	222	12,617		83,309	182,625	778,363	400
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	4,803,040	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	554 (1,087)	58,252	83.6	372,654	3,013,347	4,241,284	1,024,887
19	670 (1,185)	59,313	83.0	396,955	3,034,001	4,264,106	980,863

状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	キロ当り 営業収入 円	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	
		22.2	2.09	75			昭和21
		20.3	11.17	80			22
		21.0	28.54	83			23
		19.0	40.07	86			24
		17.7	40.44	100	274		25
		17.8	51.32	110	324		26
		16.2	51.45	117	328		27
		18.7	87.88	121	346		28
		17.5	58.86	122	384	7,079	29
		17.5	58.25	127	405	7,403	30
		18.2	59.69	127	423	7,768	31
		18.0	62.05	128	438	7,922	32
		17.7	62.23	129	439	8,043	33
		18.3	64.23	131	459	8,437	34
		20.1	70.55	124	444	8,894	35
		20.1	70.59	124	467	8,758	36
		19.8	74.39	124	477	9,261	37
		20.9	85.79	128	480	11,206	38
		22.2	81.36	140	548	11,097	39
240,312	89,118	21.2	88.58	137	514	11,858	40
241,023	92,673	20.2	97.00	141	507	13,342	41
235,255	94,573	21.9	100.81	140	495	13,266	42
226,245	96,966	18.4	106.41	142	497	14,665	43
217,416	98,958	19.6	110.97	142	493	15,511	44
207,675	100,312	19.1	125.69	142	488	17,704	45
197,797	101,004	19.6	131.68	141	483	18,531	46
187,398	101,600	20.2	148.07	141	486	20,887	47
181,785	103,347	18.4	175.71	140	470	24,579	48
179,016	105,675	18.5	212.25	139	465	29,427	49
176,137	107,225	17.7	247.79	138	437	34,161	50
172,376	107,282	15.6	278.47	138	418	38,405	51
167,731	106,764	15.4	288.42	138	408	39,667	52
163,517	106,103	15.6	303.33	138	396	42,408	53
158,525	104,826	15.2	316.42	138	389	43,793	54
155,191	104,145	15.4	333.38	139	386	46,263	55
151,865	103,638	14.7	348.81	139	377	48,498	56
147,097	101,953	14.0	363.29	140	366	50,683	57
142,662	100,285	13.4	369.30	140	358	51,734	58
137,764	98,170	13.1	376.24	141	350	52,997	59
134,116	96,564	12.7	390.52	142	345	55,402	60
131,243	95,362	12.4	392.25	143	339	55,923	61
127,896	93,345	11.7	388.03	144	332	55,935	62
126,191	92,761	11.8	391.68	146	329	57,139	63
124,540	92,261	12.0	385.35	149	325	57,353	平成元
123,134	91,501	12.1	392.94	152	324	59,534	2
120,542	90,094	12.5	400.24	152	325	60,896	3
119,382	89,344	12.5	408.55	153	322	62,356	4
117,890	88,417	12.1	406.38	153	317	62,221	5
114,732	86,576	11.7	405.81	154	308	62,456	6
111,866	84,847	11.3	402.39	154	300	62,046	7
109,028	83,017	11.0	398.55	155	296	61,819	8
106,487	81,439	10.7	388.48	156	290	60,759	9
103,604	79,409	10.6	381.95	157	279	59,882	10
100,464	77,046	10.1	368.76	158	269	58,291	11
97,006	74,420	10.1	362.77	160	265	57,993	12
97,455	74,883	10.1	349.06	162	257	56,638	13
98,123	74,720	10.4	336.33	165	252	55,564	14
96,853	73,926	10.2	329.21	167	246	54,861	15
94,512	72,303	10.1	321.70	168	241	54,138	16
93,868	72,883	10.3	321.13	170	240	54,715	17
93,231	72,978	10.5	323.77	171	240	59,134	18
94,915	74,316	10.6	323.29	171	243	55,847	19

(注) () は平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を含む。国土交通省資料による。

(表2)

3. 貸切バス輸送

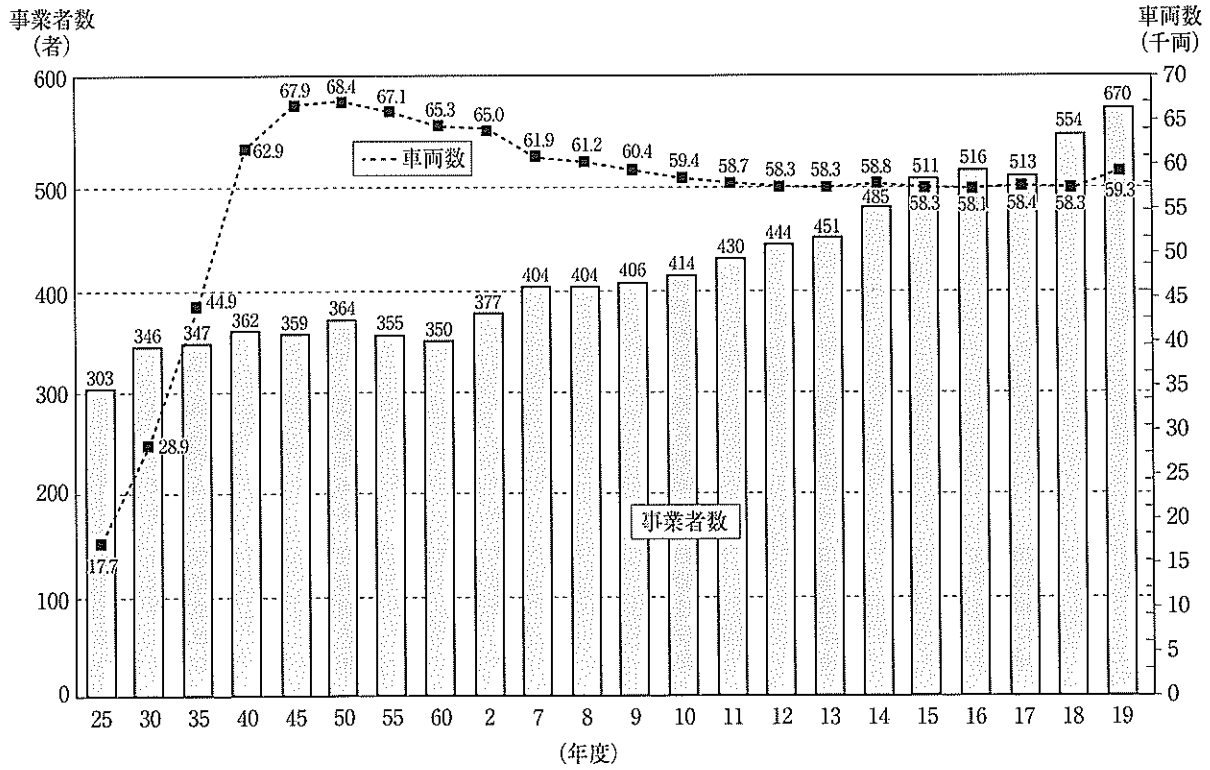
項目 年度	事業者数	車両数 両	実働率 %	総走行キロ 千キロ	輸送人員 千人	営業収入 百万円
昭和25	312	1,112		20,197	12,284	
26	353	1,729		38,192	23,472	
27	373	2,321		60,539	38,475	4,356
28	401	3,233		81,359	47,026	6,364
29	416	3,842	72.0	205,237	64,522	8,839
30	428	4,153	73.0	122,695	73,082	10,364
31	431	4,854	70.0	152,276	88,268	13,222
32	440	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	45,170	54.3	1,708,699	296,401	429,945
19	4,159	44,832	53.5	1,699,166	296,040	477,851

状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	キロ当り 営業収入 円	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
			81.64	106	63	9,029	29
			84.02	111	66	8,716	30
			86.80	118	65	10,269	31
			93.79	123	68	11,672	32
			90.98	124	68	11,235	33
			90.21	133	71	12,247	34
		50.0	93.70	143	72	13,519	35
		48.4	101.12	153	58	15,676	36
		58.2	100.25	149	56	15,447	37
		44.7	92.78	157	56	15,247	38
		42.3	99.36	154	58	16,003	39
47,921	16,374	42.3	99.36	157	51	17,703	40
49,461	16,737	45.8	109.72	166	50	17,126	41
48,562	16,914	45.5	111.47	172	48	20,200	42
48,132	17,211	45.3	111.67	187	48	22,446	43
48,870	18,172	45.6	135.97	188	46	23,977	44
47,906	18,009	46.7	156.17	192	46	27,843	45
47,903	18,529	46.4	153.54	197	45	27,171	46
47,144	18,739	43.7	158.20	200	45	30,298	47
45,526	18,900	45.3	220.65	216	44	41,768	48
44,924	18,746	52.8	272.47	199	44	52,115	49
47,497	19,338	52.4	325.09	200	45	62,020	50
47,420	19,285	44.4	321.74	204	43	63,355	51
48,221	19,621	44.4	347.78	206	43	69,352	52
50,580	20,489	43.7	395.08	208	43	72,781	53
50,950	20,882	41.0	362.88	211	43	73,671	54
52,030	21,479	39.8	398.85	211	43	81,627	55
53,331	22,003	38.9	396.85	216	42	82,310	56
54,900	22,316	38.2	416.46	217	40	86,779	57
55,949	22,810	37.1	411.51	223	40	87,054	58
56,884	23,579	36.8	421.01	222	39	90,429	59
57,951	24,258	36.6	436.75	225	41	94,353	60
59,266	24,859	35.3	422.75	219	38	93,059	61
57,623	24,507	35.3	413.40	223	37	92,125	62
63,196	27,340	35.0	416.73	228	37	94,995	63
62,973	28,053	34.4	426.05	228	37	97,173	平成元
93,486	28,972	34.1	447.32	230	37	102,787	2
66,418	30,739	32.8	467.96	229	37	107,223	3
67,051	31,056	34.3	482.56	226	37	109,165	4
67,299	31,195	34.6	460.09	227	37	104,353	5
65,436	30,807	34.2	395.64	229	37	90,549	6
64,585	30,923	34.0	375.98	232	37	87,098	7
63,811	30,992	33.7	370.74	231	36	85,744	8
62,129	31,038	33.6	366.41	231	36	84,729	9
58,732	30,405	33.3	342.49	230	36	78,767	10
63,262	32,646	33.0	336.60	232	36	77,935	11
64,971	36,241	32.6	313.05	232	36	72,523	12
65,663	37,817	32.4	289.41	231	37	66,808	13
65,116	39,434	32.2	280.75	230	38	49,109	14
67,427	41,544	32.5	283.00	228	38	64,467	15
67,212	41,898	32.8	267.37	226	39	60,522	16
58,010	36,996	33.0	225.47	228	40	51,326	17
64,546	42,420	32.9	315.68	225	39	54,096	18
65,411	41,890	31.6	348.25	225	40	59,674	19

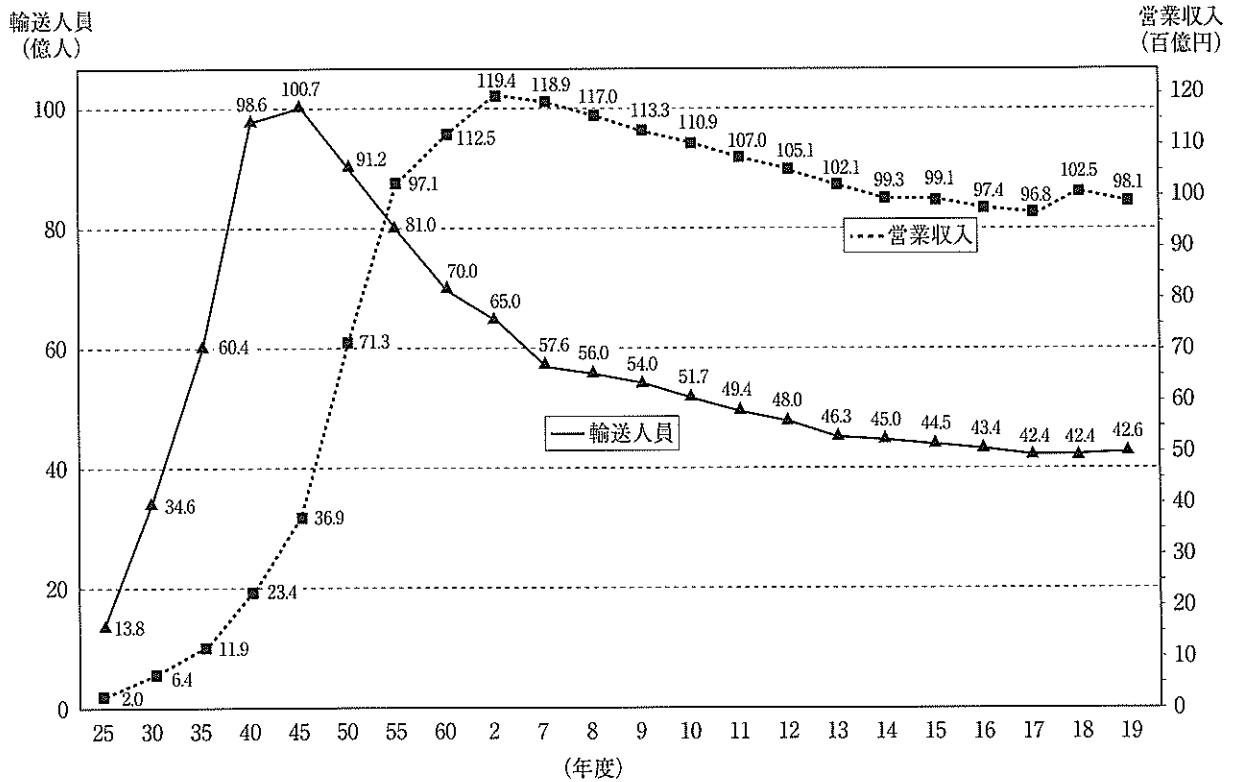
(注) 国土交通省資料による。

(図1) 乗合バス事業者数と車両数の推移



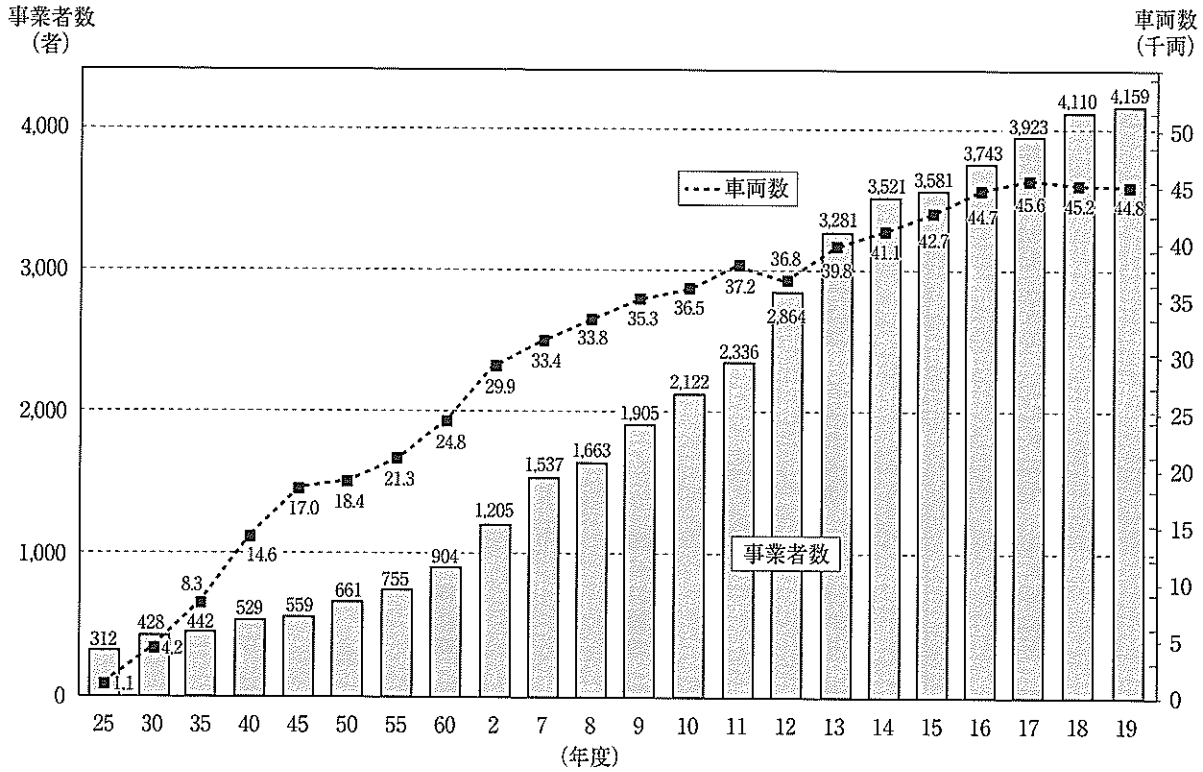
(注) 国土交通省資料より作成。

(図2) 乗合バス輸送人員と営業収入の推移



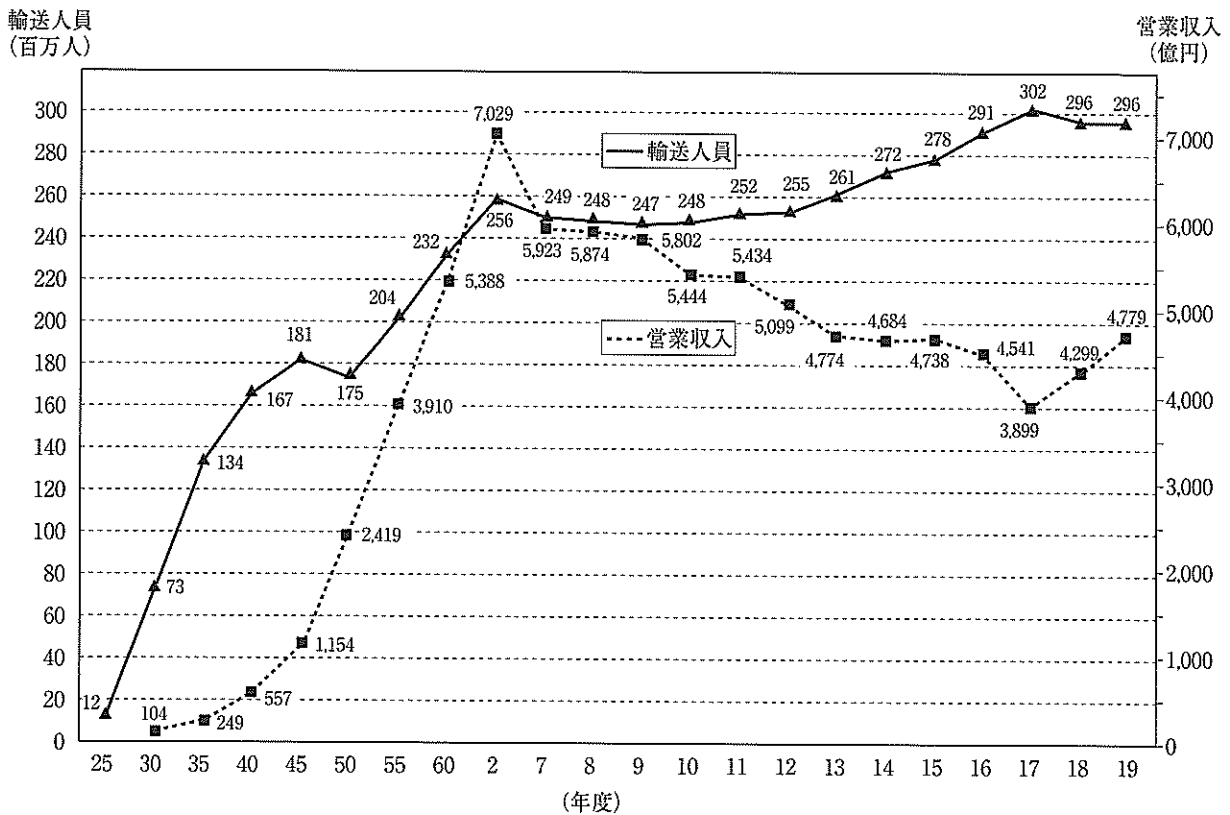
(注) 国土交通省資料より作成。

(図3) 貸切バス事業者数と車両数の推移



(注) 国土交通省資料より作成。

(図4) 貸切バス輸送人員と営業収入の推移



(注) 国土交通省資料より作成。

4. 乗合バスの輸送人員の推移（3大都市圏、地方）

(表3)

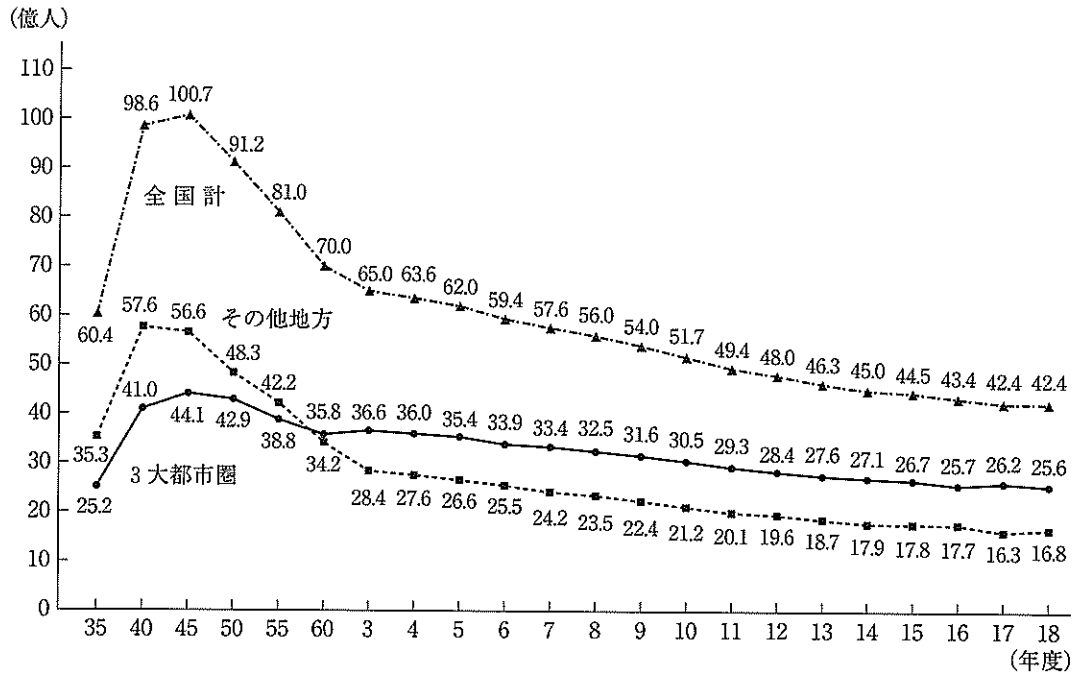
(単位：百万人)

項目 年度	全国計	3大都市圏			その他 地方	
		計	首都圏	中京圏		京阪圏
昭和30	3,461	1,308	788	144	376	2,153
35	6,044	2,515	1,437	396	680	3,529
40	9,862	4,103	2,194	730	1,179	5,760
41	9,938	4,240				5,698
42	10,117	4,310				5,807
43	10,144	4,344				5,800
44	10,134	4,292				5,842
45	10,074	4,411	2,555	618	1,238	5,663
46	9,947	4,437				5,510
47	9,942	4,551				5,391
48	9,607	4,412				5,195
49	9,506	4,380				5,126
50	9,119	4,294	2,509	579	1,206	4,825
51	8,773	4,308	2,458	570	1,158	4,465
52	8,589	4,059	2,379	556	1,123	4,530
53	8,308	3,981	2,329	521	1,129	4,327
54	8,176	3,915	2,291	505	1,117	4,261
55	8,097	3,878	2,257	491	1,129	4,219
56	7,903	3,762	2,197	474	1,089	4,141
57	7,654	3,705	2,182	454	1,069	3,949
58	7,432	3,688	2,170	436	1,082	3,744
59	7,179	3,622	2,141	425	1,056	3,557
60	6,998	3,576	2,116	421	1,039	3,422
61	6,848	3,558	2,106	417	1,035	3,290
62	6,699	3,567	2,114	414	1,039	3,132
63	6,629	3,583	2,153	406	1,024	3,046
平成元	6,552	3,577	2,158	396	1,023	2,975
2	6,500	3,605	2,197	388	1,020	2,895
3	6,496	3,658	2,226	392	1,040	2,838
4	6,358	3,601	2,188	380	1,033	2,757
5	6,196	3,540	2,153	374	1,013	2,656
6	5,939	3,385	2,057	346	983	2,554
7	5,756	3,338	2,025	341	972	2,418
8	5,600	3,252	1,971	323	958	2,348
9	5,400	3,163	1,938	313	912	2,237
10	5,172	3,053	1,873	302	878	2,119
11	4,937	2,926	1,800	276	850	2,011
12	4,803	2,841	1,769	266	806	1,962
13	4,633	2,764	1,695	259	810	1,869
14	4,503	2,709	1,673	252	784	1,794
15	4,448	2,671	1,653	244	774	1,777
16	4,335	2,570	1,636	199	735	1,765
17	4,244	2,616	1,685	187	744	1,628
18	4,241	2,561	1,649	190	722	1,680

※ 3大都市圏とは首都圏（東京駅を中心に50km）、中京圏（名古屋駅を中心に40km）、及び京阪神圏（大阪駅を中心に50km）のうち、交通不便な地域を除いた地域で、各交通圏内にある事業者分である。

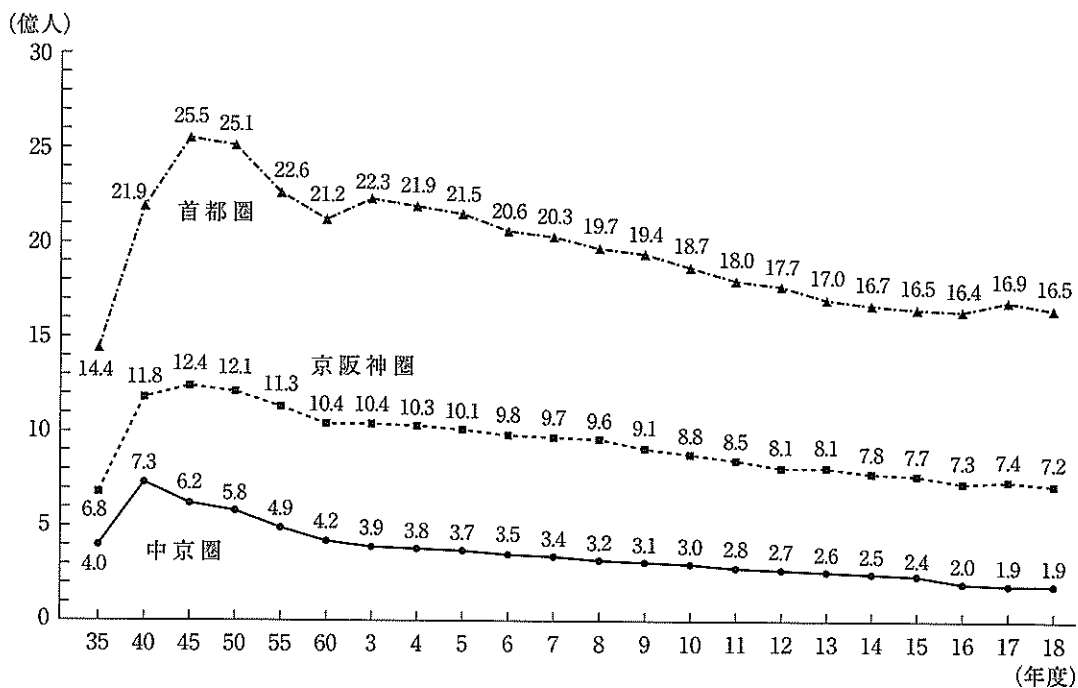
(注) 都市交通年報による。

(図5) 乗合バス輸送人員の推移 (3大都市圏、地方)



(注) 都市交通年報より作成。

(図6) 3大都市圏の乗合バス輸送人員の推移



(注) 都市交通年報より作成。

5. バス事業の経営規模

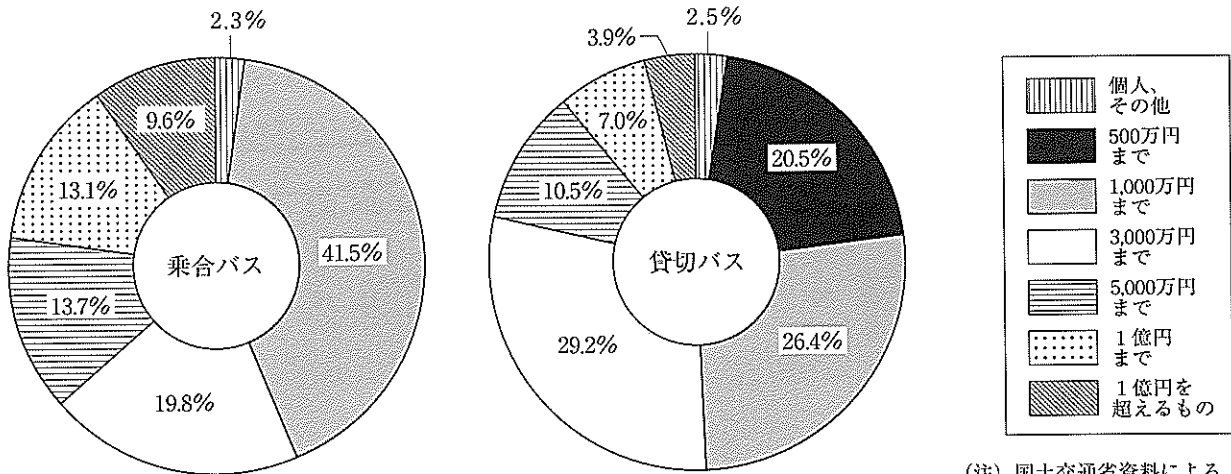
(表4-1)

資本金規模別事業者数

(20年3月末現在)

業種	個人、その他	500万円まで	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	27	-	476	227	157	150	110	1,147	38	1,185
貸切バス	104	847	1,089	1,203	433	289	161	4,126	33	4,159

(図7) 資本金別事業者数の構成比率



(注) 国土交通省資料による。

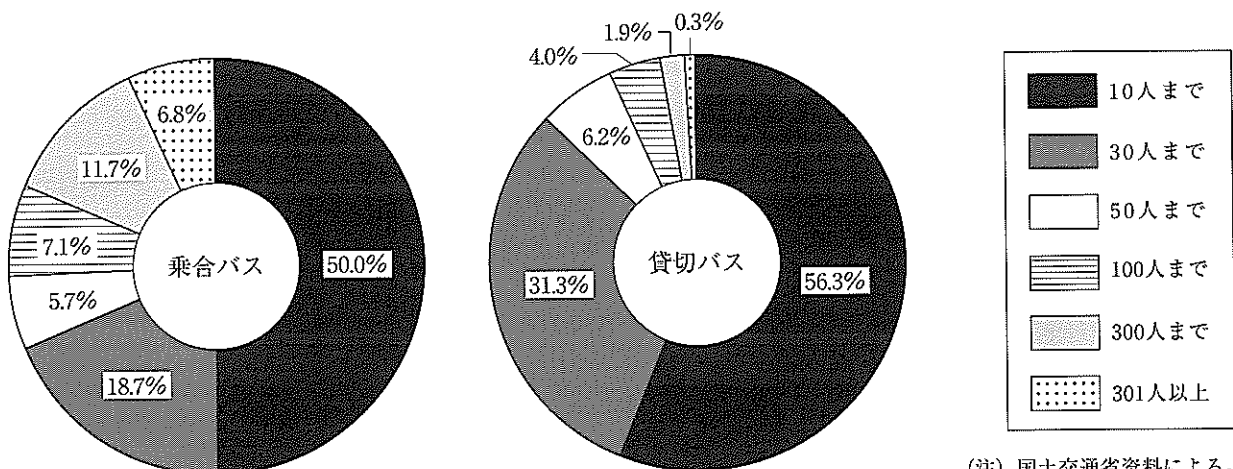
(表4-2)

従業員数別事業者数

(20年3月末現在)

業種	10人まで	30人まで	50人まで	100人まで	300人まで	301人以上	合計
乗合バス	592	221	68	84	139	81	1,185
貸切バス	2,341	1,301	258	166	80	13	4,159

(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。

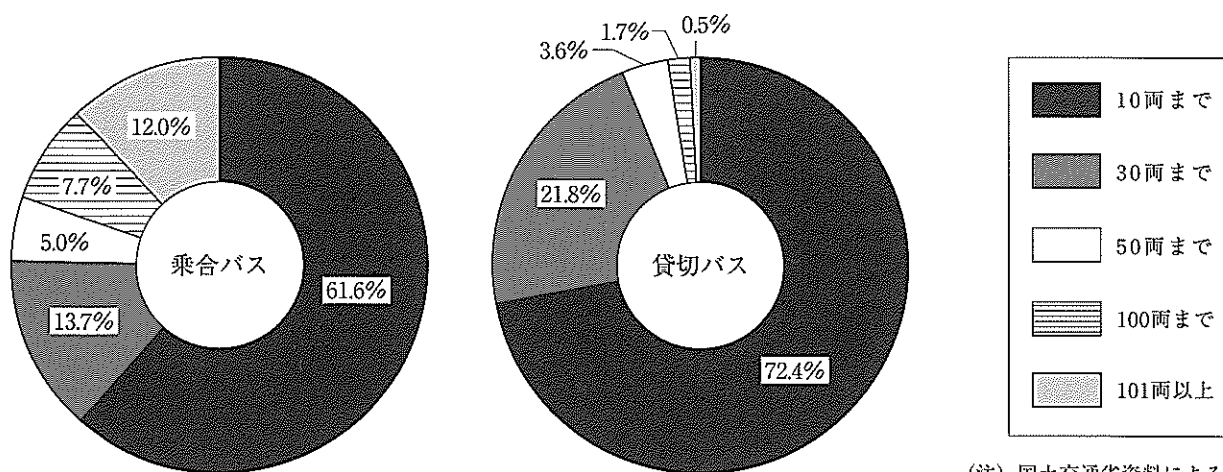
(表4-3)

車両数規模別事業者数

(20年3月末現在)

業種	規模	10両まで	30両まで	50両まで	100両まで	101両以上	合計
	乗合バス		730	162	60	91	142
貸切バス		3,012	906	150	72	19	4,159

(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。

6. 国内輸送の現状

(表5) 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)	29,982	(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)	29,827	(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)	96	(0.3)	29,734	(100.0)

(注) 国土交通省資料による。

(表6) 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)	852	(15.0)	5,690	(100.0)
19	286	(5.0)	434	(7.5)	111	(1.9)	2,552	(44.2)	1,503	(26.0)	38	(0.7)	848	(14.7)	5,772	(100.0)

(注) 国土交通省資料による。

7. 業態別保有自動車数の推移

(表7)

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	308	3,096	58	54	4	57	53	4	0.6	0.1	0.5			
41	8,123	505	7,618	105	77	28	84	76	8	21	1.4	20			
42	9,639	540	9,099	117	80	38	88	78	10	29	1.4	28			
43	11,691	582	11,109	133	81	52	93	80	13	40	1.4	29			
44	14,023	629	13,394	153	83	70	98	82	17	55	1.5	53			
45	16,529	671	15,858	176	85	91	104	83	21	71	1.5	70			
46	18,919	710	18,209	190	85	105	104	83	21	86	1.7	84			
47	21,223	743	20,480	197	84	113	100	82	18	97	1.7	95			
48	23,869	776	23,093	206	84	122	96	82	14	110	1.7	108			
49	25,963	824	25,139	214	85	129	97	83	14	116	1.9	114			
50	27,870	849	27,021	219	86	133	102	84	18	117	1.9	115			
51	29,143	642	28,279	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	32,965	910	32,055	224	87	137	104	85	19	120	2	118			
54	35,180	944	34,236	227	87	140	105	85	20	122	3	119			
55	37,333	982	36,351	228	88	140	105	84	21	123	3	120			
56	38,992	1,008	37,984	229	88	141	107	85	22	123	4	119			
57	40,834	1,029	39,805	230	89	141	107	85	22	122	4	118			
58	42,687	1,048	41,639	230	90	140	108	85	23	122	4	118			
59	44,559	1,077	47,990	230	90	140	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	231	90	141	109	85	24	122	5	116			
62	50,233	1,184	49,039	232	91	141	110	85	25	122	6	116			
63	52,646	1,236	51,410	235	92	143	111	85	25	124	6	117			
平成元	55,137	1,299	53,838	239	93	146	112	86	26	127	7	120			
2	57,994	1,355	56,639	242	94	148	113	87	27	128	7	121			
3	60,499	1,410	59,089	246	95	151	115	87	28	131	8	123			
4	62,713	1,456	61,257	248	96	152	116	87	29	132	8	123			
5	64,498	1,484	63,014	248	96	152	117	87	29	132	9	123			
6	66,279	1,499	64,780	247	96	151	116	87	29	131	9	121			
7	68,104	1,545	66,559	245	96	149	116	86	29	129	10	120			
8	70,107	1,589	68,518	243	95	148	114	85	29	129	10	119			
9	71,776	1,632	70,144	242	95	147	113	84	29	128	11	118			
10	72,857	1,661	71,196	240	96	144	113	84	29	127	12	116			
11	73,688	1,661	72,028	237	96	141	111	83	28	126	13	113			
12	74,583	1,673	72,910	236	96	139	110	82	28	125	14	111			
13	75,524	1,698	73,826	236	99	137	110	83	27	125	16	110			
14	76,271	1,707	74,564	235	101	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	122	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	1,790	77,446	232	107	125	110	86	24	122	21	100			
20	79,081	1,796	77,285	231	108	123	110	86	24	121	22	99			
対前年度比	(99.8)	(100.3)	(99.8)	(100.0)	(100.9)	(99.2)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(104.8)	(99.0)			
平成21年1月	79,237	1,781	77,456	231	108	123	110	86	24	121	22	99			

(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. 「小型二輪」及び「軽自動車」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	年
計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用			
									158	47	111
440	76	364	1,316	166	1,150	80	11	69	50	1,460	36
1,878	151	1,727	2,870	255	2,615	164	21	143	48	3,058	41
2,475	162	2,313	3,407	274	3,133	189	24	165	55	3,396	42
3,274	175	3,099	4,647	298	3,759	224	28	196	64	3,938	43
4,291	190	4,101	5,105	323	4,349	263	33	230	77	4,567	44
5,512	206	5,306	5,126	343	4,783	306	37	269	110	5,298	45
6,777	218	6,559	5,460	365	5,095	352	41	311	172	5,968	46
8,173	226	7,947	5,792	386	5,406	344	46	298	220	6,436	47
9,965	227	9,738	6,263	414	5,849	461	51	410	238	6,737	48
11,598	233	11,365	6,721	447	6,274	515	61	454	262	6,654	49
13,207	238	12,969	7,055	461	6,594	557	63	494	277	6,553	50
14,822	243	14,579	7,381	469	6,902	596	64	532	257	5,867	51
16,206	245	15,961	7,758	488	7,270	631	67	564	277	5,954	52
17,569	246	17,323	8,023	506	7,517	671	71	600	292	6,185	53
19,186	248	18,938	8,388	533	7,855	720	76	644	328	6,332	54
20,559	249	20,310	8,647	564	8,083	766	80	686	384	6,749	55
21,543	250	21,293	8,683	586	8,097	794	83	711	445	7,297	56
22,515	251	22,264	8,655	603	8,052	823	86	737	522	8,089	57
23,389	251	23,138	8,564	618	7,946	852	89	763	617	9,036	58
24,283	252	24,031	8,462	643	7,819	880	93	787	700	10,005	59
25,027	252	24,775	8,318	617	7,701	976	155	821	776	11,036	60
25,847	252	25,595	8,306	704	7,602	944	104	840	851	12,062	61
26,688	253	26,435	8,203	669	7,534	1,055	171	884	912	13,133	62
27,825	255	27,570	8,281	706	7,575	1,108	184	824	974	14,223	63
28,976	256	28,720	8,473	752	7,721	1,174	199	975	1,016	15,259	平成元
30,882	257	30,625	8,613	790	7,823	1,237	214	1,023	1,045	15,975	2
32,437	260	32,177	8,746	826	7,920	1,302	229	1,073	1,000	16,768	3
33,950	260	33,690	8,826	857	7,969	1,367	243	1,124	1,022	17,300	4
35,234	260	34,974	8,822	874	7,948	1,418	254	1,164	1,070	17,706	5
36,509	259	36,250	8,778	881	7,897	1,469	263	1,206	1,128	18,148	6
37,755	257	37,498	8,768	909	7,859	1,541	283	1,258	1,177	18,618	7
39,103	256	38,847	8,737	935	7,801	1,645	303	1,342	1,209	19,170	8
40,477	256	40,220	8,694	962	7,732	1,555	319	1,236	1,225	19,584	9
41,283	258	41,025	8,565	975	7,589	1,650	331	1,319	1,243	19,876	10
41,783	258	41,525	8,347	968	7,379	1,755	339	1,415	1,269	20,298	11
42,056	257	41,799	8,135	969	7,165	1,838	350	1,488	1,288	21,030	12
42,365	256	42,109	8,106	1,105	7,001	1,754	238	1,516	1,308	21,755	13
42,528	259	42,269	7,907	1,102	6,805	1,754	245	1,509	1,334	22,513	14
42,655	263	42,392	7,666	1,095	6,571	1,720	251	1,469	1,352	23,266	15
42,624	267	42,357	7,414	1,097	6,317	1,674	258	1,416	1,370	24,075	16
42,776	271	42,505	7,280	1,115	6,165	1,643	266	1,377	1,397	24,950	17
42,747	273	42,474	7,160	1,126	6,034	1,619	273	1,345	1,428	25,807	18
42,229	274	41,956	7,014	1,132	5,882	1,600	278	1,322	1,453	26,708	19
41,469	274	41,195	6,884	1,135	5,749	1,578	279	1,299	1,479	27,440	20
(98.2)	(100.0)	(98.2)	(98.1)	(100.3)	(97.7)	(98.6)	(100.4)	(98.3)	(101.8)	(102.7)	対前年度比
41,074	271	40,803	6,633	1,124	5,509	1,535	278	1,257	1,525	28,239	平成21年1月

8. 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	4,267	99,179	7,421.6
20	281	3,451	9,453	4,267	101,351	7,553.7

(注) 1. 上記数字は、3月末現在である。ただし、61年度以前の実績のうち輸送人員(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。

II. 安全輸送の取り組み

1. 安全輸送体制の確立

(1) 運輸安全マネジメントの推進

この改正道路運送法は、平成18年10月から施行された。

この施行に伴い、全ての事業者に対して運輸安全マネジメントの導入が義務付けられ、経営トップから現場までが一丸となって全社的な安全性向上に取り組むこと、及び、一定規模（バス事業の場合では保有車両数200両以上）の事業者については「安全統括管理者の選任」、「安全管理規程の作成及び届出」等が義務付けられた。

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両以上のバス事業者に対して

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

安全に関する取り組みの基本方針、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

安全管理体制に必要な事項について経営トップへの報告及び事業者内部への徹底。

なお、日本バス協会は、会員事業者において円滑な取り組みが出来るよう、国等が開催するシンポジウム等の周知に努めた。

(2) バス事業における総合安全プラン2009

交通安全対策については、現在、「第8次交通安全基本計画（平成18年～22年）」に基づき、平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする目標を掲げ、官民一体となった取り組みをしているが、平成20年に同目標を達成した。また、平成15年からの10年間で交通事故死者数を5,000人以下にするという政府目標についても、その実現が間近となっている。

一方、自動車運送事業においては、事故件数、死者数ともに、他の自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状である。

このような状況を踏まえ、平成21年3月、国土交通省に設置されている「自動車運送事業に係わる安全対策検討委員会」報告において、今後10年間を見据えた「事業用自動車総合安全プラン2009」について提言がなされた。

日本バス協会は、本提言を踏まえ、10年後における事故削減目標を設定して、取り組みを進めることとした。

1. 平成30年における交通事故死者数をゼロとする。
2. 平成30年における人身事故件数を1,800件以下とする。
3. ただちに飲酒運転をゼロとする。

2. 飲酒運転防止対策

(1) 飲酒運転防止対策会議の設置と各種対策

平成14年7月、中央高速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、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配布、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布を行った。

さらに、平成18年1月、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、全国の会員事業者へ周知徹底を行った。

(2) 飲酒運転防止対策の推進

飲酒運転は平成17年に入ってから継続し、バスに対する国民の信頼を根底から揺るがすこととなったため、平成17年9月、全国の会員事業者において万全の対策がとられるよう、秋の全国交通安全運動時に「飲酒運転防止週間」を設定し、以降、毎年秋に実施している。

また、平成19年には、6月に開催された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」を実施し、さらに平成20年6月の春季全国バス事業者大会においても、飲酒運転の根絶を旨とした安全輸送決議を行い、飲酒運転の根絶を期するため業界をあげて努力をしている。

3. 車内事故防止対策

全国で発生したバスの事故件数の約3割を車内での事故が占めており、さらに負傷者の約半数は65歳以上の女性であることから、平成20年度においても、7月中の1か月間を「バス車内事故防止キャンペーン」月間として設定し、バス利用者に対する啓発活動等に努めた。以下は、本運動の概要である。

(1) 実施期間 平成20年7月1日～7月31日（1ヶ月間）

(2) 重点項目

- ① ゆとり乗降（バスが停車してから離席する。）の啓発。
- ② ゆとり運転（乗客が着席してから発車する。）の励行。

(3) 実施事項

① 利用者への啓発活動

ア. 乗合バス（高速バスを除く。以下「乗合バス」という。）の車内における実施事項

- a. ポスターを掲示する。
- b. 車内アナウンスを活用する。

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。

日バス：ポスターを作成し、地方協会あて送付する。（※1）

地バス：会員事業者と連携し、施設等に対し掲示できるよう依頼する。

事業者：路線経路中にある施設（病院、役所、郵便局、銀行、公共施設、商業施設等）及びバスターミナルや掲示可能な停留所または停留所に近接する店舗・民家等にポスターを掲示する。なお、掲示期間は原則7月1日～31日の1ヶ月間とし、その後施設等の了解の下に継続して掲示することも差し支えないものとする。

- b. 日本バス協会及び地方バス協会、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掲載する。
- c. 地方バス協会は、地方自治体広報誌等への掲載を依頼する。

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. 車内事故防止について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。

イ. 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。

ウ. 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。

(※1) 日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、次の車内掲出用ポスターを作成・配布した。



このポスターは、運輸事業振興助成交付金により作成しています。

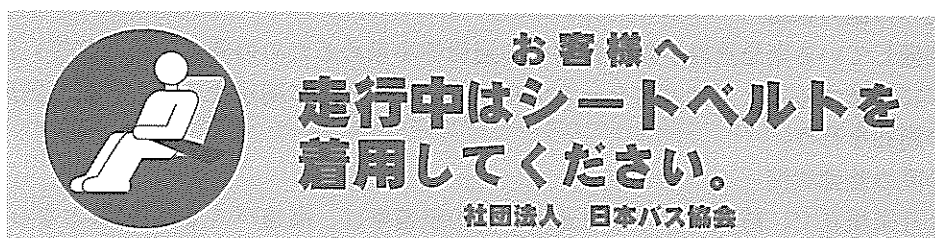
4. 改正道路交通法への対応

平成20年6月から施行された改正道路交通法による後部座席シートベルト着用の義務付けに伴い、日本バス協会としての対応を次のとおり定め、周知徹底を図った。

《実施事項》

- (1) 出発時や高速道路進入時等の機会をとらえ、適宜、車内アナウンスにより、シートベルト着用を促す。
- (2) 車内の乗客から見易い位置（例えば、団体名札差しの裏面等）にステッカー（※2）を貼付する等して、シートベルト着用を促す。（なお、ステッカーの貼付に替えて他の方法で視覚に訴えることも可である。）
- (3) 運行前の点検時には、乗客がスムーズに着用できるよう、シートベルト装備状況の点検を行う。
- (4) ガイド（団体の幹事等も含む）等が、業務を遂行するため、通路等に立ち、または通路等を移動するために席を離れる際は、乗客の理解を求め所要時間の短縮を図る等して、可能な限りシートベルト着用状態を確保できるよう努める。

(※2) 日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、下記の車内貼付用シートベルト着用推進ステッカーを作成・配布した。



5. テロ対策及びバスジャック対策

(1) テロ対策の徹底

平成13年9月、イスラム過激派によるアメリカ・ニューヨークでの同時多発テロ以来、世界各地でテロが発生している。

平成19年度においても、日本バス協会は、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」(本誌2006年版43頁参照)を基に、4月及び7月に、ゴールデンウィーク及び夏季休暇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。

なお、平成20年度は、上記の実施に加えて、7月の北海道・洞爺湖サミットを中心に全国各地で関連する国際会議が開催されることから、バスジャック事件、テロ対策等に対する危機管理対策に万全を期するため、「バスジャック統一対応マニュアル」及びテロ対策通達の徹底を行っている。

(2) バスジャック対策の推進

① 平成12年の対応

平成12年5月、佐賀駅発西鉄天神バスセンター行き西日本鉄道(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。

本事件を機に、ただちに日本バス協会は同種事件発生時における適切な対応を検討するため、運輸省(現：国土交通省)の参加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、同年7月20日までを目処に対策を講じるため、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。

② 平成20年の対応

平成12年7月に「バスジャック統一対応マニュアル」を策定して以来8年が経過したこと、及び、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。

その結果、平成20年12月2日、改正「バスジャック統一対応マニュアル」等を策定した。(資料1参照)

さらに、国土交通省から「バスジャック対策の推進について」下記事項を旨とした通達があったので、会員事業者へ周知徹底を図った。

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。

③ 緊急連絡手段の整備状況

平成20年3月末現在で、防犯灯等の緊急連絡手段の整備率は、高速バスでは100%となっている。



平成20年12月2日

**日本バス協会は、本日の安全輸送委員会において
「バスジャック統一対応マニュアル」の一部改正を行いました。**

(社)日本バス協会は、平成12年7月に「バスジャック統一対応マニュアル」を策定し、安全運行に努めて参りましたが、本年7月に東名高速道路上でバスジャック事件が発生したこと、及び「同マニュアル」策定から8年が経過したことから、バスジャック対策ワーキンググループ会議を設置し、これまでの対策全般を点検し、下記に示す措置を講じることとしました。

記

1. 警察庁（都道府県警察）、国土交通省（運輸局・運輸支局）等関係機関との連携強化
 - * バスジャック事件発生を想定した実戦的な訓練を年1回以上実施する。
 - * 夜間・休日も含めた緊急連絡体制を整備し、関係機関と共有する。
2. 国民の皆様に対するご協力をお願い
 - * 緊急事態発生時に一般国民からの110番通報をお願いするため、バスが装備している非常用防犯灯の点灯状態をホームページやバスターミナル等主要乗降場に掲示し、周知に努める。
3. その他、早期解決に資する装備機器等を拡充する。

お問い合わせ先
日本バス協会技術部（富田、小沼）
電話：02-3216-4015

[参考]

国民の皆様へのお願い

（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）

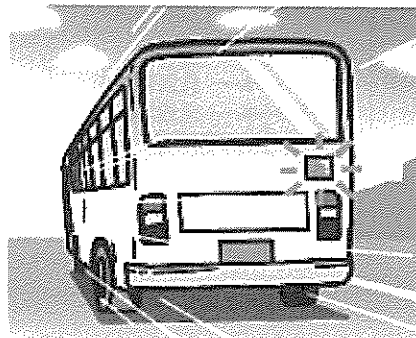
走行中のバスに「SOS」や「緊急事態発生」等が表示されていたり、あるいは見慣れない青いランプ（防犯灯）が点滅していたら、そのバスの車内ではバスジャックのような異常事態が発生しているかもしれません。そのようなバスを見かけましたら、110番への通報をお願いします。

《非常用防犯灯の一例》

◎ 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



6. 平成19・20年の交通事故

(1) 全国の交通事故の現状

20世紀後半から急速な自動車社会の発展に伴い、平成20年12月末のわが国の自動車保有車両数は、7,923万6,532台（前年比-13万4,482人）、運転免許保有者数は8,044万7,842人（前年度比+54万630人）となっている。

自動車保有車両数は減少に転じたものの、運転免許保有者数の増加と道路の整備にともなって、自動車交通量も増加しており、自動車による事故と公害等の交通環境問題が大きな社会問題となっている。

平成20年中の交通事故による死者数は5,155人で、8年連続の減少となるとともに、昭和28年以来54年ぶりに5千人台となった前年を更に下回り、ピーク時（昭和45年=16,765人）の3分の1以下となった。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も4年連続で減少し、発生件数は11年振りに80万件を下回り、負傷者数も10年振りに100万人を下回る等、第8次交通安全基本計画の平成22年までに死者数5,500人以下及び死者数100万人以下にするという数値目標を2年前倒しで達成するに至った。（図1参照）

平成20年中の交通事故について、警察庁による分析の概要は次のとおりである。

① 若者は引き続き減少し、高齢者の占める割合は半数近い48.5%

交通事故死者数を年齢別にみると、高齢者（65歳以上）が2,499人（構成率48.5%）と最も多く、次いで50歳代が568人（同11.0%）、若者（16歳～24歳）が551人（同10.7%）という順に多い。

また、過去10年間の推移をみると、特に若者は、10年間で約3分の1まで減少（平成10年の0.31倍）するなど減少傾向が顕著である。

② 自動車及び二輪車乗車中、歩行中が大幅に減少

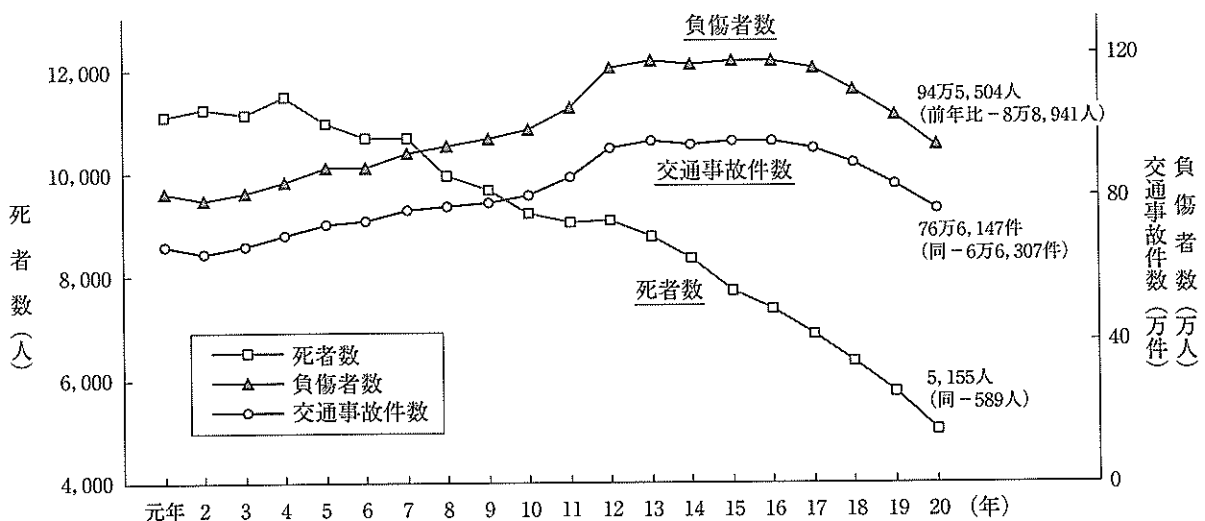
交通事故死者数を状態別にみると、歩行中（1,721件 構成率33.4%）が最も多く、次いで自動車乗車中（1,710件 同33.2%）、自転車乗用中（717件 同13.9%）、二輪車乗車中（567件 同11.0%）となっており、歩行中と自動車乗用中で全体の約7割を占めている。

過去10年間の推移をみると、特に、自動車乗車中（同0.43倍）の減少が顕著である。

③ シートベルト着用者率の向上と自動車乗車中の致死率の低下

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、平成20年の着用者の致死率は非着用者の約11分の1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。

（図1）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る。ただし人身事故のみである。

(2) 事業用自動車の事故

① 事業用自動車の事故発生状況

平成19年中に発生した事業用自動車の重大事故は、国土交通省の調査結果によると3,489件であり、死傷者等については次のとおりである。

ア. 全 件 数	3,489件	対前年比-243件
（うち、乗務員に起因するもの）	2,146件	〃 -264件
イ. 事故による死者数	1,086人	〃 -80人
〃 重傷者数	1,973人	〃 -167人
〃 軽傷者数	2,031人	〃 -275人

(注) 国土交通省資料により作成

② 業態別事故発生状況

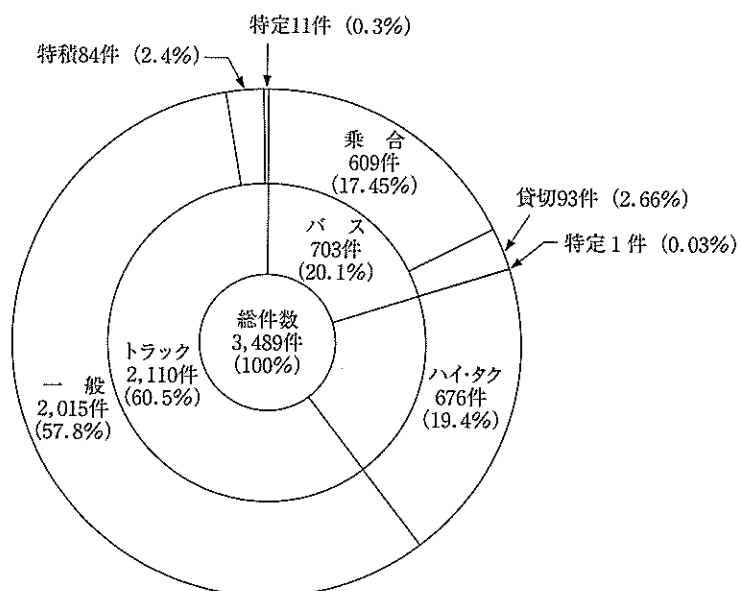
事業用自動車による重大事故3,489件の内、バスは703件、ハイ・タクは676件、トラックは2,110件であった。(表1、図2参照)

(表1) 業態別の重大事故発生状況 (平成19年)

業 態		バ ス	ハイ・タク	トラック	合 計
項 目					
重 大 事 故 件 数 (件)		703	676	2,110	3,489
死 傷 状 況	死 者 数 (人)	53	82	951	1,086
	重 傷 者 数 (人)	413	584	976	1,973
	軽 傷 者 数 (人)	837	229	965	2,031
	計 (人)	1,303	895	2,892	5,090
乗務員に起因する事故件数(件)		434	477	1,235	2,146

(注) 国土交通省資料により作成

(図2) 事業種類別重大事故発生状況 (平成19年)



(注) 国土交通省資料により作成

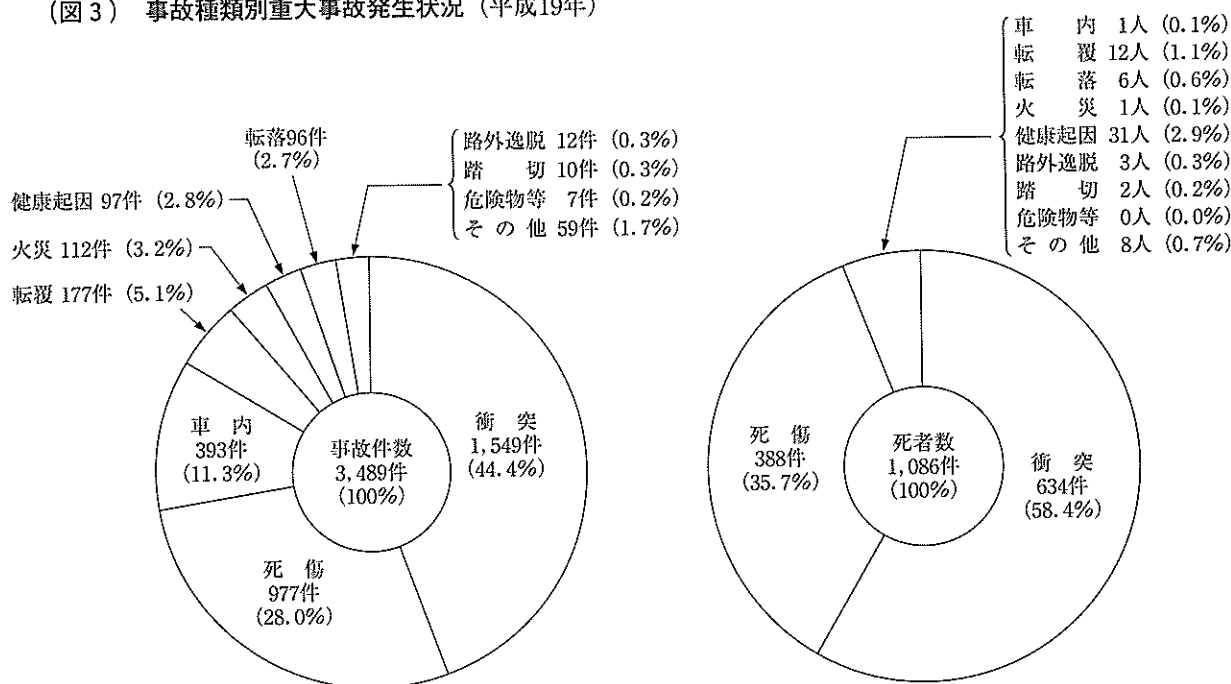
③ 事故発生件数及び死傷者数

重大事故の平成19年中の発生状況と、平成18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	
		H19	対前年比	H19	対前年比	H19	対前年比
重大事故発生件数	(件)	703	-6	676	-66	2,110	-171
〃 死者数	(人)	53	-12	82	-28	951	-40
〃 負傷者数	(人)	1,250	-101	813	-55	1,941	-286

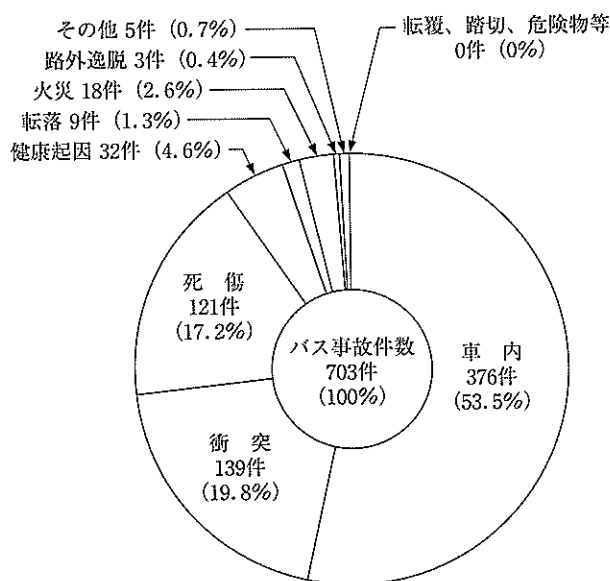
(注) 国土交通省資料により作成

(図3) 事故種類別重大事故発生状況 (平成19年)



(注) 国土交通省資料により作成

(図4) バス重大事故発生状況 (平成19年)



(注) 国土交通省資料により作成

7. 中央技術委員会の活動

日本バス協会は、輸送の安全、車両性能及び整備面の向上、サービス改善、保守費の低減及び環境対策の推進等、全般にわたって当面の問題を取り上げ、中央技術委員会（含・幹事会、整備分科会）並びに各地区技術委員会、各バス事業者において研究・検討を行っている。

また、バス車両について会員事業者からの改善要望を調査して取りまとめ、各バスメーカーに提出し、その回答を得ている。

なお、中央技術委員会は、平成20年度では次の全国規模の大会を開催した。

- * 第51回銘柄別バス改善要望事項に関する中央技術委員会全国会議（8月）
- * 第57回中央技術委員会全国大会（10月）

(1) 第51回銘柄別バス改善要望事項に関する中央技術委員会全国会議

平成20年8月22日、東京都港区のグランドプリンスホテル高輪において開催し、次の審議及び発表が行われた。

① 銘柄別バス改善要望の審議について

平成20年度の改善要望は、全国の会員事業者から278件が寄せられ、7月上旬に、いすゞ自動車(株)・日野自動車(株)・三菱ふそうトラック・バス(株)・日産ディーゼル工業(株)の4メーカーごとに小委員会を開いて検討した結果、全国会議では次の20件について審議が行われた。

- ア. 三菱ふそう車について … 5件
- イ. いすゞ車について … 5件
- ウ. 日産ディーゼル車について … 5件
- エ. 日野車について … 5件

② 新技術の紹介について

本全国会議は、全国から技術担当者等が多数参集する折角の機会なので、毎年、バスメーカーによる新技術の紹介を行っている。平成20年度は、次の2題の発表が行われた。

- ア. 非接触給電ハイブリッドバス（講演者：日野自動車(株)HV開発部 清水 邦敏 氏）
- イ. 管理者のための事故予防・安全管理ポイント

（講演者：日産ディーゼル工業(株)車両開発部電子電装担当 植草 理 氏）

なお、本全国会議で承認された改善対策等については、平成20年10月30日（木）に開催した、第57回中央技術委員会全国大会の資料冊子に掲載し、広く周知を行った。

(2) 第57回中央技術委員会全国大会

平成20年10月30日、東京都千代田区大手町のサンケイプラザにおいて開催し、次の発表等が行われた。

① 第41回発明考案功労者表彰

◎銀 賞（2作品）

- * フロント独立懸架車輛のアームプッシュ交換工具 東京空港交通(株)
- * エンジン・シリンダーヘッドバルブガイド挿入治具 東京都交通局

○銅 賞（1作品）

- * ライニングゲージプレート 京浜急行バス(株)

☆努力賞（2作品）

- * 尿素水（アドブルー）補給台車 東急バス(株)
- * トランスミッション取り付け平行度確認治具 西鉄エム・テック(株)

② 技術業務報告

- ア. 燃料節約（エコ）運動の展開について 長崎自動車(株)
- イ. ドライブレコーダーについて 西日本鉄道(株)
- ウ. 各車種対応クラッチカバー分解組立台 神戸市交通局

- エ. 中部高速バスロケーションシステムの拡張について 名鉄バス(株)
- オ. 高速バス荷物室の有効活用 名鉄自動車整備(株)
- カ. 無線LANを利用した運行データ送信について 遠州鉄道(株)
- キ. 都バスにおけるCO₂削減（カーボンマイナス）の取組について 東京都交通局
- ク. 運行管理者実務研修の実施について 栃木県バス協会事故防止委員会 関東自動車(株)
- ケ. 緊急時のバス脱出対策について 日立電鉄交通サービス(株)
- ③ 特別講演
- * 自動車飽和社会とメンテナンス (株)交文社 社長 小林 英世
- ④ 商品展示会
全国大会と併設して商品展示会を開催し、新製品や話題のバス用品・部品等を多数展示した。
- ⑤ 新技術視察会
全国大会の翌日（10月31日）に、日本航空(株)及び東京空港交通(株)のご厚意により、JAL羽田整備工場見学会を開催した。航空機の整備技術、省エネを心掛けたエコ運転や資材等の説明が行われた。

Ⅲ. 環境対策と交通バリアフリー法への対応

1. 環境対策

(1) 環境問題とバス事業における対応

環境問題は、20世紀後半以降年々大きくクローズアップされるようになり、平成9年の京都議定書の採択(平成17年2月発効)、平成14年10月の自動車NOx・PM法の施行、平成15年10月には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が開始、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 ポスト新長期規制

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きたが、バス等から排出される窒素酸化物(NOx)及び粒子状物質(PM)の更なる低減を図るため、平成21年から平成23年にかけて世界最高基準の厳しい規制「ポスト新長期規制」が施行されることとなった。

ア. 排出ガス基準値の強化

「ディーゼル車」については、現行の「新長期規制」に比べてNOx・PM基準値は、共に、約1/3に低減される。

イ. 規制適用時期

規制開始日が次の表のとおり定められた。

バスの種別	継続生産車及び輸入車	新型車
大型バス(12t以上)	平成22年9月1日	平成21年10月1日
中・小型バス(3.5t以上12t未満)	平成23年9月1日	平成22年10月1日

※ このため、バス事業者が現在販売されている現行の「新長期規制車」を購入できるのは、大型は「平成22年8月31日」まで、中・小型は「平成23年8月31日」までとなる。

③ 大阪府環境条例について

大阪府は、大気環境の改善を図るため、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」を改正し、窒素酸化物(NOx)及び浮遊粒子状物質(PM)について、排出基準を満たさないトラック・バス等に対する流入規制を開始した。

ア. 規制開始日 平成21年1月1日

イ. 規制対象車

対象となる自動車は、大阪府の対策地域(能勢町、豊能町、岬町、太子町、河南町、千早赤坂村を除く37市町)を発着地として運行する全国のトラック・バス等。(対策地域を発着せず、通過するだけの運行は対象外。)

ウ. 規制適合車等

(ア)「長期規制」以降の規制適合車(KK、KL、KS、KR及びACG、ADG等3ケタのもの)。

(イ)「短期規制」以前の車両のうち、初度登録年から、大型車(乗車定員30人以上)については12年

間、中・小型（乗車定員29人以下）は10年間が猶予期間となり、当該バスの車検証の有効期間満了日までが「規制適合車」扱いとなる。

(ウ) 「短期規制」以前の車両で、かつ、初度登録年から12年（10年）を経過した車両であっても、国土交通省のNOx・PM低減装置性能評価制度により優良と評価された装置を装着した車両は「規制適合車」扱いとなる。（注. これらの装置については、取付の際に改造等が必要であるため、装着の検討をされる事業者は、装着の可否、価格等の詳細について装置メーカーによく問い合わせることが必要である。）

(エ) 上記(ウ)の適合車等には、大阪府が適合車等標章（ステッカー）を交付する。

(2) 平成20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等普及事業」により、下表のとおり助成を行った。

環境にやさしいバスの種類	単 独		協 調	
	助成単価(千円)	助成台数(両)	助成単価(千円)	助成台数(両)
ハイブリッドバス	1,724	1	86	20
CNGバス	1,724	0	86	6
低燃費車	86	639	86	46
合 計		640		72

（日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス等普及事業」による都道府県別実施状況は、43頁参照）

(3) 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

日本バス協会は、地球温暖化対策や自動車公害等についての環境問題に対応するため、平成10年に環境対策委員会を設置し、「バス事業における地球温暖化防止ボランティアプラン」を策定して、国、自治体等に対し、バス業界の意見を取りまとめ要望する等、関係地方バス協会、会員事業者とともに、環境問題への対応について積極的に取り組んでいる。

なお、「バス事業における地球温暖化防止ボランティアプラン」は、平成18年8月に時代の要請にあったものに見直し「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」と改訂し、さらに平成19年8月には、CO₂削減目標を「2010年度におけるCO₂排出原単位を1997年度比12%改善する。」と改訂し、人と環境にやさしいバス、エコドライブの推進など、環境対策の普及促進に努めている。

また、日本バス協会では、平成10年6月に「地球温暖化防止ボランティアプラン」を策定して以来、毎年、進捗状況の調査を行っており、「環境定期券」の導入は、平成20年4月1日現在、全国208の会員事業者により実施されている。

平成21年3月末での低公害バス等の導入状況は、下表のとおりである。（都道府県別の導入状況は41頁）

（単位：両）

環境にやさしいバスの種類	平成18.3末	平成19.3末	平成20.3末	平成21.3末
① アイドリングストップ装置付バス	15,309	18,199	19,542	21,713
② ハイブリッドバス	394	394	425	1,006
③ CNG（圧縮天然ガス）バス	949	1,022	1,022	975
合 計	16,652	19,615	20,989	23,694

日本バス協会調べ：平成21年5月25日現在

一方、「エコドライブ強化月間」は、平成10年に設置した環境対策委員会での決議により、毎年11月を日本バス協会主唱による推進期間とし、アイトリングストップ運動等の取り組みを行ってきた。

なお、平成14年度からは、国の10月のディーゼルクリーン・キャンペーンと連動して、10月・11月の2か月間を「環境対策を強化する月間」として実施し（※3）、さらに隔年で、運転者による「私（我がグループ）のエコドライブ実践記録」コンテストを行うなど、積極的な取り組みを推進している。

（※3）日本バス協会は、運転者啓発活動用として、2008年度エコドライブ推進ステッカーを作成・配布した。



（4）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、平成21年4月末現在、バス事業では73社・247事業所がグリーン経営の認証を取得している。

（5）エコドライブ管理システム（EMS）普及事業への対応

地球温暖化及び大気汚染防止の観点から、燃費改善、排出ガス低減等の自動車の環境対策は喫緊の課題となっている。国はこうした状況を踏まえ、省エネルギー対策を推進するため、自動車運送事業者等においてエコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う取り組み「エコドライブ普及事業」をトラック事業者を対象に平成17年度より行っていたが、18年度からはバス事業者及びタクシー事業者も当該事業の対象となった。

EMS普及事業は、「EMS用車載機器（電子運行記録計）+事業所用機器（解析ソフト、カードリーダー）」の費用の1/3を補助するというものであり、リース方式では5台以上、買い取り方式では40台以上導入する事業者が対象であり、営業所のバスは1台ごとに1年以上の走行キロ及び燃料消費量のデータがあること、事業導入後は実績報告書の作成・提出等が義務づけられ、当該事業を実施した結果省エネ目標が達成しなかった場合には補助金は支払われないこととなっている。

① リース方式について

* 問い合わせ、申し込み 財団法人運輸低公害車普及機構

② 買取り方式について

* 問い合わせ、申し込み 各地方運輸局自動車技術安全部安全・環境課

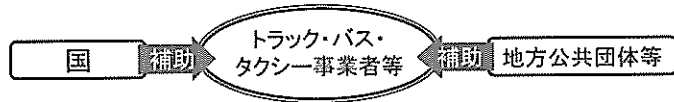
なお、日本バス協会も、平成18年度から、交付金事業により、国の補助対象外となるEMS事業を導入する会員事業者に対し、車載機器（電子運行記録計）について1万円を限度として助成を行っている。（日本バス協会交付金事業の「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」による都道府県別実施状況は、43頁参照）

(6) 低公害車普及促進対策の予算概要（国土交通省）

○ 平成21年度予算額：1,720百万円の内数（うち、道路局分5億円）+補正予算14,880百万円

① 低公害車等普及促進対策

大都市地域等における大気汚染対策、地球温暖化対策及び原油価格高騰対策の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対する支援を行うことにより、低公害車等の普及を促進し、大気環境等の改善を図る。



補助対象(※1)	補助率
新車の導入	通常車両価格との差額の1/2
CNGトラック・バス等 〈拡充〉総重量2.5t以下も対象化	
ハイブリッドトラック・バス等(※2) 〈拡充〉総重量3.5t以下も対象化	
グリーンディーゼルトラック・バス等(※3) 〈新規〉	
電気自動車(新規)	
ディーゼル低燃費トラック・バス等(※4) 〈新規〉	
LPG低燃費タクシー(※5) 〈新規〉	
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3

CNG車（圧縮天然ガス）トラック・バス等
 ・PMは排出せず、NOxは5割以上低減
 ・CNGスタンドが必要

ハイブリッドトラック・バス等
 ・内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
 ・新たなインフラ整備の必要がない

電気自動車
 ・NOx・PM、CO₂排出ゼロ

(※1) 最低台数要件

原則 バス：2台 トラック：3台

(※2) 新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両

(※3) ポスト新長期規制に適合する車両

(※4) 2015年燃費基準に適合する車両

(※5) 2010年燃費基準に適合する車両

イ. 助成対象 乗合バス事業、貸切バス事業、リース事業

ロ. 対象車両 低公害車新車-CNG車、ハイブリッド車、グリーンディーゼルバス、電気自動車バス、低燃費バス

CNG車への改造

ハ. 補助対象経費及び補助率

新車導入 車両本体価格の1/4

ただし、通常車両価格との差額の1/2を上限

CNG改造 改造費用の1/3

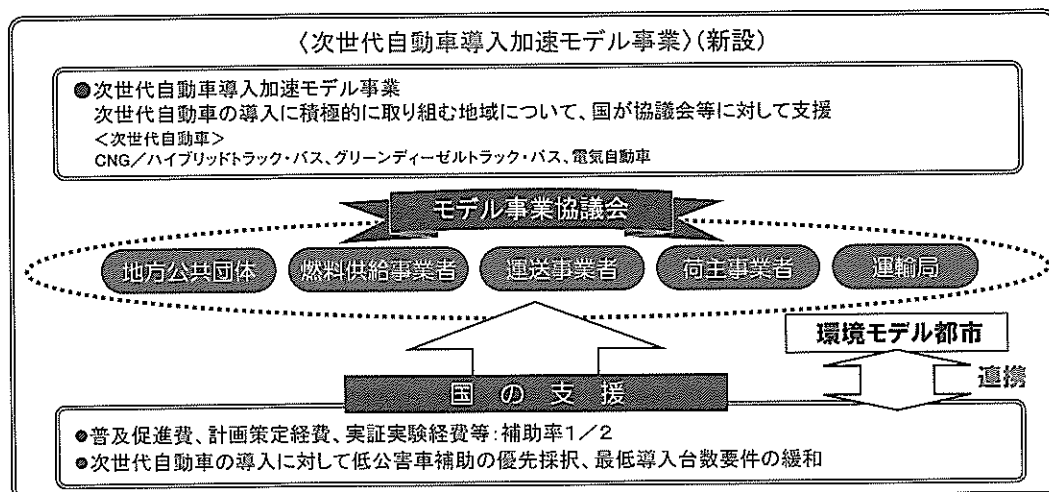
ニ. 補助金額の上限 新車導入

補助対象経費に補助率を乗じて得た額又は通常価格との差の1/2のいずれか少ない方。

通常価格とすることが適当でない車両については、個別に判断する。

ホ. 協調補助 必要（自治体その他準じる国土交通大臣が認めた者）、同額でなくても可

② 地域をあげた取組への支援



(注) 国土交通省資料による

○ 平成20年度 低公害車普及促進対策費補助(国)交付額 (バス車両)

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車種	事業実施地域	車両数				補助額
				CNG	HV	改造	低燃費	
北海道	ふらのバス(株)	ハイブリッドノンステ大型	富良野市		1			2,295
	函館バス(株)	〃	函館市		2			11,215
	北海道中央バス(株)	〃	札幌市		5			12,650
	ジェイ・アール北海道バス(株)	CNGノンステ大型	〃	2				11,522
	道北バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	〃		5			12,650
東北	仙台市交通局	〃	旭川市		2			3,029
関東	東急バス(株)	〃	仙台市		3			5,985
	東急バス(株)	〃	目黒区		2			2,100
	㈱協同観光バス	大・小型バス	埼玉県行田市			2		5,666
	㈱協同バス	CNGワンステ中型	〃	1				4,250
	㈱協同バス	中型バス	埼玉県熊谷市			2		5,000
	羽田京急バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	大田区		2			14,800
	川崎市交通局	〃	〃		2			14,800
		低燃費ワンステ大型	〃		2		2	2,919
	京浜急行バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	横浜市		2			2,240
	東京都交通局	低燃費バス(高速)	大田区				5	1,000
		ハイブリッドノンステ大型	都内		43			81,700
	京成バス(株)	〃	船橋、千葉市		4			1,800
	東京オートリース(株)	〃	成田市		3			3,214
	学校法人芝浦工業大学	〃	さいたま市		1			1,990
	富士急山梨バス(株)	〃	富士川口湖町		2			5,060
	京王バス中央(株)	CNGリフト付小型	府中市	2				8,075
	㈱フジエクスプレス	CNGノンステ中型	東京都港区	2				8,770
	東武バスイースト(株)	CNGノンステ大型	柏市	1				4,171
	東武バスウエスト(株)	ハイブリッドノンステ大型	川越市		2			2,900
	東武バスセントラル(株)	CNGノンステ大型	足立区	2				8,342
大和リース(株)	ハイブリッド観光型	東京都		4			14,624	
関東バス(株)	低燃費ノンステ大型	練馬区				1	75	
	〃	杉並区他				5	375	
	〃	〃				4	300	
西武バス(株)	低燃費ワンステ大型	東京・埼玉				7	700	
	低燃費(ワンステ・高速)	〃				13	1,600	
北陸信越	長電バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	長野市		3		6,885	
中部	富士急シティバス(株)	〃	沼津市		2			2,900
	名鉄バス(株)	〃	名古屋市他		10			66,000
		低燃費バス(高速タイプ)	名古屋市				3	600
		〃	〃				5	1,000
近畿	神戸市交通局	CNGノンステ大型	神戸市	1			4,746	
		ハイブリッドノンステ大型			1		1,144	
	阪急バス(株)	〃	西宮市		2		4,350	
	京都市交通局	CNGノンステ大型	京都市	3			11,812	
	大阪市交通局	ハイブリッドノンステ大型	大阪・守口市		10		11,550	
	阪神電気鉄道(株)	〃	尼崎市		2		3,000	
	神姫バス(株)	〃	明石市		2		3,400	
中国	おのみちバス(株)	CNGノンステ中型	尾道市	2			6,500	
	備北交通(株)	ハイブリッドノンステ大型	三次市		1		2,185	
		低燃費バス(高速タイプ)	庄原市			1	200	
	呉市交通局	CNGノンステ大型	呉市	2			9,712	
	広島電鉄(株)	〃	広島市	5			23,125	
		低燃費バス(高速タイプ)	〃			2	400	
		〃	〃			1	200	
	芸陽バス(株)	〃	〃			1	200	
芸陽バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	東広島市		2		5,060		
石見交通(株)	〃	島根県大田市		1		7,600		
広島バス(株)	低燃費バス(高速タイプ)	広島市			1	200		
四国	伊予鉄道(株)	CNGノンステ中型ロング	松山市	2			3,831	
九州	鹿児島市交通局	CNGノンステ大型	鹿児島市	3			17,065	
	西日本鉄道(株)	ハイブリッドノンステ大型	福岡市		2		3,690	
合計				28	125	4	54	453,982

(注) 国土交通省資料による

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・安全性の向上を促進するための「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。

なお、この交通バリアフリー法は、建築物のハートビル法とともに平成18年12月に「バリアフリー新法」に改正され、この新法の施行に基づき、聴覚障害者のための筆談具の備え付けの義務化等（※4）が新たに規定された。

（※4）日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して下記の車内掲出用ステッカーを作成・配布した。

**筆談により
ご案内いたします
お気軽にお申し出ください**

(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、ここ数年の間に速度を上げて進んでいる。

「人にやさしいバス」の導入状況は、下表及び図1のとおり。（都道府県別の導入状況は40頁）

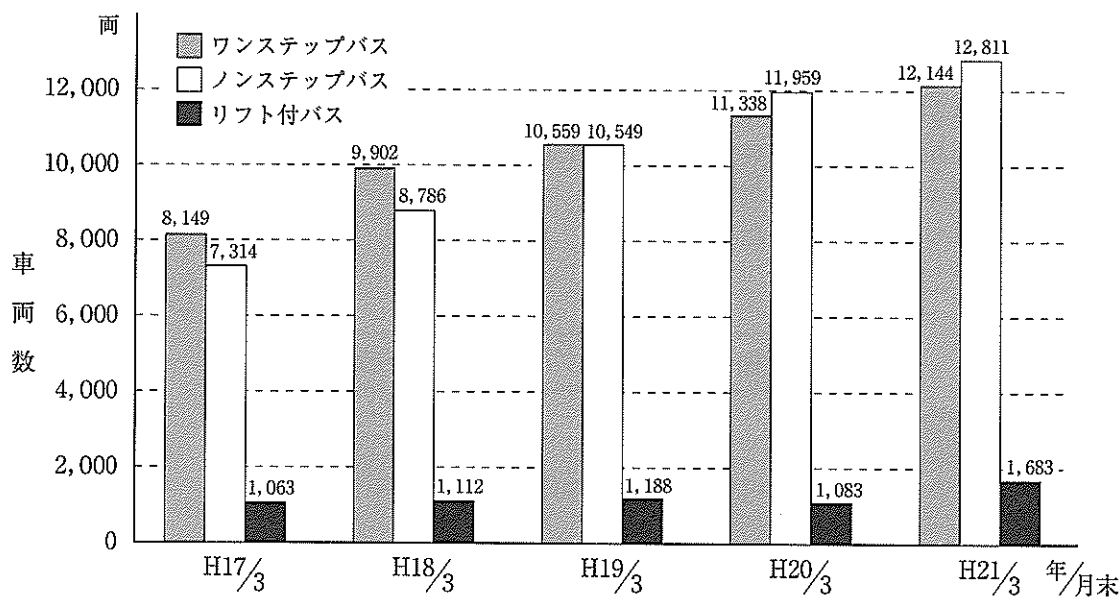
（単位：台）

人にやさしいバスの種類	H17. 3 末	H18. 3 末	H19. 3 末	H20. 3 末	H21. 3 末
ワンステップバス	8,149	9,902	10,559	11,338	12,144
ノンステップバス	7,314	8,786	10,549	11,959	12,811
リフト付バス	1,062	1,112	1,188	1,083	1,683
以上の合計	16,525	19,800	22,296	24,380	26,638
全国会員乗合バス	57,917	57,975	57,257	58,816	59,530
全乗合バスに対するノンステップバスの比率	12.6%	15.2%	18.4%	20.3%	21.5%

（注）全国会員乗合バス車両数は、いずれも前年6月末現在の車両数。

日本バス協会調べ：平成21年5月25日現在

(図1) 「人にやさしいバス」の導入状況



日本バス協会調べ：平成21年5月25日現在

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、平成18年3月に「認定要領」及び「審査要領」を2005年以降標準仕様ノンステップバスについての制度に一部改正した。

2005年以降標準仕様ノンステップバスの主な改正点は、次のとおりである。

- ① 大型バスの乗降口の開口幅を900mm以上とする。
- ② 乗降口のステップ高さを270mm以下とする。
- ③ 標準ピクトグラムの使用。

(2005年以降標準仕様の詳細については、本誌2006年版27頁参照)

なお、ノンステップバスの導入目標は、平成22年までに20~25%としていたが、平成18年12月の「バリアフリー新法」施行に伴い、30%に引き上げた。

(3) 平成20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等普及事業」により、下表のとおり助成を行った。

人にやさしいバスの種類	単 独		協 調	
	助成単価(千円)	助成台数(両)	助成単価(千円)	助成台数(両)
超低床ノンステップバス	1,724	36	862	107
リフト付バス	1,724	54	—	—
低床スロープ付ワンステップバス	431	361	—	—
合 計		451		107

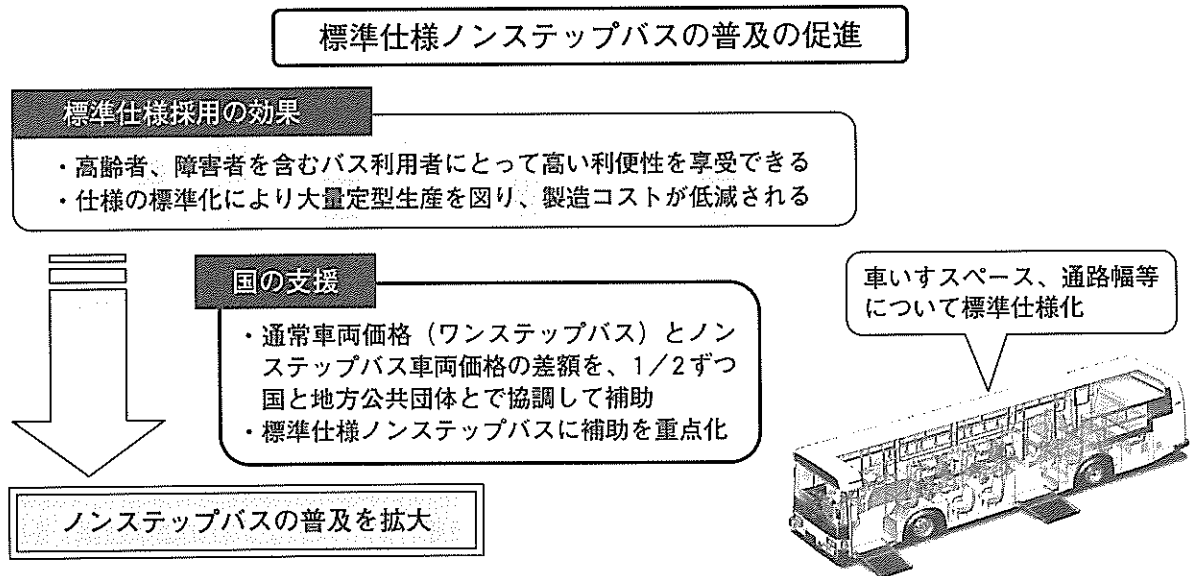
(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス等普及事業」による都道府県別実施状況は、43頁参照)

(4) 公共交通移動円滑化事業の予算概要（国土交通省）

○ 平成21年度予算額：780百万円の内数+補正予算500百万円

①標準仕様ノンステップバスの普及促進

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、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、ノンステップバスの普及を促進することにより、公共交通機関等のバリアフリー化を推進する。



- | | |
|-----------|-----------------------|
| イ. 助成対象 | 乗合バス事業、リース事業 |
| ロ. 対象車両 | 標準仕様超低床ノンステップバス |
| ハ. 補助対象経費 | 車両本体 |
| ニ. 補助限度 | 補助対象経費と通常車両価格の差の1/2以内 |
| ホ. 協調補助 | 必要（同額） |

（注）国土交通省資料による

○ 平成20年度 公共交通移動円滑化設備整備費補助(国)交付額

①ノンストップバスの導入

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車両数	補助額
北海道	函館バス(株)	7	13,300
	ジェイ・アール北海道バス(株)	2	1,900
	北海道中央バス(株)	6	9,500
東北	仙台市交通局	11	19,110
北信	越後交通(株)	1	1,900
	富山地方鉄道(株)	3	5,700
	ほくてつバス(株)	4	6,800
	加賀白山バス(株)	2	3,400
関東	関東バス(株)	40	46,132
	東武バス(株)	14	18,361
	関越交通(株)	2	2,215
	リコーリース(株)	2	2,236
	西武バス(株)	16	12,192
	大和観光自動車(株)	1	1,092
	永井運輸(株)	2	2,306
	小田急バス(株)	34	44,633
	西東京バス(株)	14	13,196
	江ノ島電鉄(株)	11	18,776
	小湊鉄道(株)	3	3,459
	ニッセイ・リース(株)	1	1,096
	東武バスセントラル(株)	2	2,003
	ケイビーバス(株)	1	1,153
	東急バス(株)	53	59,860
	(株)フジエクスプレス	2	2,413
	羽田京急バス(株)	2	1,478
	京浜急行バス(株)	40	32,440
	川崎鶴見臨港バス(株)	22	27,268
	興銀リース(株)	2	2,306
	立川バス(株)	16	17,299
	関東自動車(株)	11	13,433
	国際興業(株)	21	22,692
	京成タウンバス(株)	6	9,159
	東京ベイシティ交通(株)	10	10,419
	大和交通自動車(株)	1	1,153
	朝日自動車(株)	15	20,360
	東野交通(株)	1	1,086
	京王電鉄バス(株)	24	24,841
	関東鉄道(株)	2	2,306
	阪東自動車(株)	4	4,540
	東京オートリース(株)	1	1,153
	相模鉄道(株)	3	3,741
	京成バス(株)	32	43,832
	川崎市交通局	36	40,228
	大山タクシー(有)	1	1,138
	神奈川中央交通(株)	57	65,738
	平和交通(株)	2	2,306
	横浜市交通局	34	40,800
	新京成電鉄(株)	3	4,768

運輸局	事業者名	車両数	補助額	
関東	(株)新日本観光自動車	3	3,459	
	千葉交通(株)	4	3,407	
	東洋バス(株)	1	1,900	
	臨港グリーンバス(株)	1	1,555	
	(株)矢島タクシー	1	625	
中部	しずてつジャストライン(株)	10	6,100	
	富士急シティバス(株)	5	6,070	
	名古屋市交通局	140	150,517	
	豊田市	5	8,600	
	富士急行(株)	1	1,875	
	あおい交通(株)	1	1,730	
	岐阜乗合自動車(株)	1	1,181	
	(株)岐阜バスコミュニティ	1	1,202	
	(株)日本タクシー	4	3,111	
近畿	尼崎市交通局	22	26,641	
	伊丹市交通局	4	4,843	
	大阪市交通局	91	110,195	
	京都市交通局	65	78,712	
	京阪京都交通(株)	4	4,051	
	江若交通(株)	1	667	
	神戸市交通局	46	55,703	
	山陽電気鉄道(株)	4	4,613	
	神姫バス(株)	17	21,090	
	高槻市交通局	3	3,459	
	南海バス(株)	5	5,766	
	南海りんかんバス(株)	1	1,152	
	阪急バス(株)	24	35,349	
	みなと観光バス(株)	3	2,185	
	阪神電気鉄道(株)	3	3,459	
中国	岩国市交通局	2	3,990	
	おのみちバス(株)	2	3,800	
	両備ホールディングス(株)	1	1,900	
	サンデン交通(株)	4	3,577	
	防長交通(株)	2	3,472	
	広島電鉄(株)	5	5,000	
	呉市交通局	2	3,990	
	日本商工リース(株)	2	3,800	
	四国	伊予鉄道(株)	4	6,158
		徳島市交通局	2	3,202
ことでんバス(株)		1	1,900	
九州	大分バス(株)	3	5,700	
	鹿児島市交通局	5	9,975	
	長崎自動車(株)	12	10,278	
	西日本鉄道(株)	2	3,800	
	大分交通(株)	1	1,900	
	佐世保市交通局	1	1,270	
94事業者	1,102	1,310,146		

②ICカード車載機の導入

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車両数	補助額
関東	東急バス(株)	315	31,500
	京王バス東(株)	24	2,400
	小田急バス(株)	177	17,700
	立川バス(株)	87	8,600
	(株)シティバス立川	4	400
	江ノ島電鉄(株)	173	17,300
	東武バスセントラル(株)	98	3,038
	湘南京急バス(株)	9	900
	平和交通(株)	12	738
	(株)相模神奈交バス	16	1,600
	西武自動車(株)	4	124
	西武観光バス(株)	26	806
	富士急湘南バス(株)	31	3,100
	(株)津久井神奈交バス	19	1,900
	(株)横浜神奈交バス	11	1,100
	(株)湘南神奈交バス	34	3,400
	新京成電鉄(株)	141	10,761
	川越観光自動車(株)	70	2,170
	朝日自動車(株)	85	2,635
	国際十王交通(株)	54	1,674
	ちばフラワーバス(株)	6	525
	千葉海浜交通(株)	35	1,470
	阪東自動車(株)	61	3,974
	千葉中央バス(株)	61	2,881
	千葉内陸バス(株)	48	3,623
	京成バスシステム(株)	7	613
	千葉交通(株)	20	1,752
	西東京バス(株)	66	6,600
	京成トランジットバス(株)	29	2,612
	京成バス(株)	211	18,333
	ちばシティバス(株)	17	714
	川崎市交通局	2	210
	32事業者	1,953	155,153

③バスカメラの導入

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車両数	補助額
関東	東京都交通局	5	1,916
	1事業者	5	1,916

④バスターミナルの整備

(単位：千円)

運輸局	事業者名	整備箇所	補助額
中部	名鉄バス(株)	1	15,000
	九州	福岡市	1
	2事業者	2	20,582

⑤福祉輸送モデル事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	導入地域	補助額
近畿	(財)全国福祉輸送サービス協会	1	3,200
	中部	東濃STS(株)	1
	2事業者	2	7,971

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

《調査対象：平成21年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	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	貸切	特定	計	ワンステップ					ノンステップ				
										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
北海道	3,221	523	1,822	0	5,566	7	11	0	18	647	0	0	0	647	296	0	0	0	296
青森	773	54	592	1	1,420	0	4	0	4	152	0	0	0	152	2	0	0	0	2
岩手	733	126	442	0	1,301	2	2	0	4	143	0	0	0	143	8	0	0	0	8
宮城	1,022	217	461	0	1,700	69	23	0	92	175	0	0	0	175	67	0	0	0	67
福島	812	160	485	0	1,457	19	3	0	22	55	0	0	0	55	25	0	0	0	25
秋田	588	70	285	0	943	4	1	0	5	122	0	0	0	122	3	0	0	0	3
山形	236	65	54	0	355	0	0	0	0	16	0	0	0	16	53	0	0	0	53
茨城	929	204	676	59	1,868	14	5	16	35	71	0	0	0	71	101	0	0	0	101
栃木	463	49	682	45	1,239	7	4	1	12	92	0	0	0	92	66	0	0	0	66
群馬	413	63	549	14	1,039	21	10	1	32	28	0	0	2	30	101	0	0	0	101
埼玉	1,904	62	1,174	148	3,288	112	35	49	196	780	0	0	5	785	759	0	0	2	761
千葉	1,980	371	285	73	2,709	50	1	0	51	873	0	0	19	892	666	0	0	0	666
東京	5,384	974	1,353	326	8,037	132	163	207	502	658	0	0	7	665	3,621	0	2	2	3,625
神奈川	4,942	112	1,072	156	6,282	52	41	55	148	2,378	1	25	7	2,411	1,594	0	9	1	1,604
山梨	259	48	326	0	633	15	4	0	19	19	0	0	0	19	38	0	0	0	38
新潟	1,139	141	726	0	2,006	6	0	0	6	165	0	0	0	165	92	0	0	0	92
長野	640	199	626	0	1,465	15	4	0	19	92	0	0	0	92	31	0	0	0	31
富山	289	42	283	1	615	1	3	0	4	10	0	0	0	10	85	0	0	1	86
石川	555	51	288	11	905	18	0	0	18	115	0	0	0	115	144	0	0	0	144
福井	215	20	228	0	463	17	2	0	19	12	0	0	0	12	55	0	0	0	55
岐阜	711	51	796	0	1,558	11	2	0	13	180	0	0	0	180	120	0	0	0	120
静岡	1,437	98	1,303	0	2,838	10	7	0	17	184	0	0	0	184	530	0	0	0	530
愛知	1,895	236	1,415	13	3,559	28	5	0	33	414	0	0	0	414	940	0	0	0	940
三重	612	162	428	0	1,202	13	8	0	21	199	0	0	0	199	35	0	0	0	35
滋賀	558	0	466	6	1,030	20	4	0	24	73	0	0	0	73	84	0	0	0	84
京都	1,441	83	502	15	2,041	46	7	1	54	199	0	0	3	202	714	0	0	9	723
大阪	2,604	521	1,894	120	5,139	61	27	11	99	954	0	22	7	983	1,013	0	4	7	1,024
兵庫	1,485	238	118	45	1,886	33	4	0	37	396	0	3	0	399	427	0	0	0	427
奈良	625	19	307	8	959	3	1	0	4	155	0	0	0	155	66	0	0	0	66
和歌山	359	21	331	8	719	8	3	0	11	22	0	0	0	22	77	0	0	0	77
鳥取	259	74	221	0	554	0	1	0	1	58	0	0	0	58	44	0	0	0	44
島根	309	86	283	0	678	0	2	0	2	70	0	0	0	70	54	1	0	0	55
岡山	556	103	598	30	1,287	5	6	4	15	126	0	0	0	126	28	0	0	0	28
広島	1,651	243	1,002	30	2,926	4	27	12	43	296	0	0	4	300	137	0	0	0	137
山口	704	71	254	20	1,049	2	2	3	7	50	0	0	1	51	169	0	0	2	171
徳島	233	75	85	0	393	0	0	0	0	14	0	0	0	14	64	0	0	0	64
香川	145	124	195	0	464	0	0	0	0	3	0	0	0	3	42	0	0	0	42
愛媛	360	85	235	0	680	2	2	0	4	79	0	0	0	79	74	0	0	0	74
高知	306	82	237	8	633	3	3	0	6	21	0	0	0	21	33	0	0	0	33
福岡	2,821	390	571	26	3,808	14	15	8	37	1,346	0	0	10	1,356	24	0	0	3	27
佐賀	275	75	299	11	660	6	1	0	7	95	0	0	0	95	20	0	0	0	20
長崎	1,378	132	406	0	1,916	11	0	0	11	210	0	0	0	210	74	0	0	0	74
熊本	917	83	502	6	1,508	4	1	0	5	103	0	0	0	103	111	0	0	0	111
大分	491	101	129	1	722	4	1	0	5	84	0	0	0	84	8	0	0	0	8
宮崎	371	69	333	7	780	0	0	0	0	52	0	0	0	52	25	0	0	0	25
鹿児島	1,150	85	791	98	2,124	2	2	17	21	27	0	0	9	36	48	0	0	0	48
沖縄	151	26	95	0	272	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0
H16. 3末計						582	311		893					6,770					5,413
H17. 3末計						667	395		1,062					8,149					7,314
H18. 3末計						733	379		1,112					9,902					8,786
H19. 3末計						813	375		1,188					10,559					10,549
H20. 3末計						781	302		1,083					11,338					11,959
H21. 3末計	50,301	6,884	26,205	1,286	84,676	851	447	385	1,683	12,019	1	50	74	12,144	12,768	1	15	27	12,811
対前年増加数						+70	+145		+600					+806					+852

日本バス協会調べ：平成21年5月25日現在

(2)「低公害バス」の導入状況

項目	ハイブリッドバス					CNG(圧縮天然ガス)バス				DPF、酸化触媒装着バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	37	0	2	0	39	13	0	0	13	271	50	44	0	365
青森	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	79	0	89
岩手	1	0	0	0	1	0	0	0	0	115	21	149	0	285
宮城	7	0	0	0	7	24	0	0	24	78	14	119	0	211
福島	3	0	0	0	3	0	0	0	0	62	54	264	0	380
秋田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	86	0	100
山形	1	0	0	0	1	0	0	0	0	18	20	7	0	45
茨城	0	0	0	0	0	5	0	0	5	214	111	337	2	664
栃木	3	0	0	0	3	0	0	0	0	22	15	407	2	446
群馬	1	0	1	0	2	0	0	0	0	101	25	314	7	447
埼玉	8	0	16	1	25	81	0	7	88	1,315	32	502	87	1,936
千葉	60	7	4	0	71	16	0	0	16	1,157	235	129	60	1,581
東京	95	0	72	109	276	268	0	13	281	3,786	419	574	152	4,931
神奈川	93	0	0	0	93	93	3	0	96	1,530	43	538	43	2,154
山梨	7	0	0	0	7	53	0	0	53	25	11	108	0	144
新潟	0	0	0	0	0	3	0	0	3	22	20	160	0	202
長野	77	1	5	0	83	0	0	0	0	26	53	244	0	323
富山	25	0	0	0	25	0	0	0	0	6	14	114	0	134
石川	0	0	0	0	0	1	0	0	1	36	3	48	0	87
福井	0	0	3	0	3	0	0	0	0	20	1	44	0	65
岐阜	24	0	56	0	80	0	0	0	0	81	14	94	0	189
静岡	6	0	0	0	6	14	0	0	14	146	37	492	0	675
愛知	23	0	0	0	23	67	0	0	67	21	37	247	0	305
三重	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	75	0	83
滋賀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	71	0	74
京都	7	0	14	0	21	46	0	0	46	687	28	64	1	780
大阪	38	0	0	0	38	170	12	8	190	1,006	83	337	10	1,436
兵庫	13	0	90	1	104	13	0	2	15	161	5	47	0	213
奈良	1	0	0	0	1	4	0	0	4	0	3	33	0	36
和歌山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	48	2	52
鳥取	0	0	0	0	0	1	0	0	1	18	14	37	0	69
島根	1	0	0	0	1	8	0	0	8	21	18	33	0	72
岡山	0	0	8	0	8	0	0	0	0	30	5	47	0	82
広島	3	0	1	0	4	30	0	0	30	163	35	88	2	288
山口	0	1	0	0	1	0	0	0	0	105	15	44	3	167
徳島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	24	22	0	65
香川	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	7	28	0	49
愛媛	0	0	0	0	0	6	0	0	6	26	11	31	0	68
高知	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	10	27	0	60
福岡	48	0	10	9	67	7	0	0	7	89	12	52	0	153
佐賀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	4	2	2	20
長崎	1	0	0	0	1	0	0	0	0	46	14	17	0	77
熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	16	19	0	93
大分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	2	10	0	26
宮崎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3
鹿児島	12	0	0	0	12	7	0	0	7	13	0	26	0	39
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H16.3末計					339				682					15,537
H17.3末計					383				812					19,898
H18.3末計					394				949					20,364
H19.3末計					394				1,022					20,190
H20.3末計					425				1,022					21,499
H21.3末計	595	9	282	120	1,006	930	15	30	975	11,570	1,561	6,259	373	19,763
対前年増加数					+581				-47					-1,736

《調査対象：平成21年3月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	アイドリングストップ装置付バス					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)	貸切	特定	計	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
北海道	388	0	4	0	392	1,200	305	324	0	1,829	121	83	106	0	310
青森	83	0	0	0	83	0	29	79	0	108	9	0	26	0	35
岩手	114	0	0	0	114	11	13	19	0	43	13	13	14	0	40
宮城	336	0	0	0	336	334	159	81	0	574	2	7	2	0	11
福島	64	0	2	0	66	16	17	124	0	157	1	24	86	0	111
秋田	106	0	0	0	106	10	7	18	0	35	0	0	14	0	14
山形	73	0	0	0	73	173	40	48	0	261	1	2	0	0	3
茨城	135	0	2	0	137	438	125	183	0	746	1	37	14	0	52
栃木	123	0	5	0	128	44	26	168	0	238	15	15	46	0	76
群馬	146	0	10	0	156	1	12	51	0	64	5	12	16	0	33
埼玉	1,338	4	31	10	1,383	464	20	329	3	816	4	1	96	23	124
千葉	1,342	4	23	30	1,399	808	154	64	22	1,048	1	70	0	0	71
東京	4,642	0	17	7	4,666	1,992	316	461	8	2,777	1,436	160	108	5	1,709
神奈川	3,959	1	26	11	3,997	873	22	429	9	1,333	1,507	25	216	28	1,776
山梨	21	0	0	0	21	21	0	32	0	53	5	0	0	0	5
新潟	314	0	0	0	314	25	4	14	0	43	0	0	0	0	0
長野	162	7	4	0	173	43	78	130	0	251	0	2	8	0	10
富山	92	0	0	0	92	81	13	70	0	164	0	0	0	0	0
石川	146	0	0	0	146	13	17	11	0	41	21	0	0	0	21
福井	39	1	6	0	46	148	7	46	0	201	0	0	0	0	0
岐阜	261	0	0	0	261	0	21	344	0	365	419	16	53	0	488
静岡	550	5	91	0	646	695	32	377	0	1,104	95	18	68	0	181
愛知	1,499	0	11	0	1,510	694	93	447	0	1,234	751	101	65	0	917
三重	376	0	0	0	376	561	149	308	0	1,018	562	149	226	0	937
滋賀	92	0	0	0	92	10	0	73	0	83	93	0	33	4	130
京都	824	0	1	1	826	185	61	107	0	353	2	0	0	0	2
大阪	1,710	0	37	0	1,747	292	445	543	18	1,298	828	6	82	0	916
兵庫	685	0	18	1	704	762	93	76	38	969	19	0	30	0	49
奈良	219	0	0	1	220	96	0	34	0	130	0	0	0	0	0
和歌山	41	0	0	0	41	143	0	94	0	237	0	0	0	0	0
鳥取	32	0	0	0	32	0	15	27	0	42	0	0	0	0	0
島根	57	0	0	0	57	21	73	46	0	140	10	22	15	0	47
岡山	121	0	0	0	121	8	42	73	0	123	80	65	145	0	290
広島	328	5	24	4	361	310	80	179	3	572	267	107	103	1	478
山口	187	0	0	3	190	415	29	135	10	589	64	5	32	0	101
徳島	47	0	0	0	47	96	56	38	0	190	0	3	0	0	3
香川	12	0	0	0	12	23	97	36	0	156	2	8	3	0	13
愛媛	106	0	0	0	106	0	19	6	0	25	0	0	0	0	0
高知	0	0	0	0	0	2	38	78	0	118	0	0	0	0	0
福岡	74	0	0	0	74	2,443	329	338	15	3,125	1,884	43	61	6	1,994
佐賀	30	0	0	0	30	83	16	27	0	126	2	0	0	0	2
長崎	202	0	0	0	202	818	61	71	0	950	8	0	0	0	8
熊本	125	0	0	0	125	309	81	67	0	457	0	0	0	0	0
大分	37	0	0	0	37	406	100	131	1	638	1	1	0	0	2
宮崎	41	0	0	0	41	52	21	11	0	84	0	1	0	0	1
鹿児島	27	0	0	0	27	7	0	1	0	8	0	0	0	0	0
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H16.3末計					10,415										
H17.3末計					13,083										
H18.3末計					15,309										
H19.3末計					18,199					11,733					
H20.3末計					19,542					18,056					
H21.3末計	21,306	27	312	68	21,713	15,126	3,315	6,348	127	24,916	8,229	996	1,668	67	10,960
対前年増加数					+2,171					+6,860					

日本バス協会調べ：平成21年5月25日現在

(3) 平成20年度「人と環境にやさしいバス等普及事業」、「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策事業」、「ドライブレコーダー導入助成事業」実施状況（交付金事業）

（単位：両、台、名）

区 分	ハイブリッドバス	CNGバス	CNGバス(改造)	低燃費車	超低床ノンステップバス	リフト付バス	低床スロープ付バス	計	エコドライブ			SAS	ドライブレコーダー
									車載器	事業所用機器	計		
北海道	1	15		3	4		17	39	15	1	16		30
東	青森	2											10
	岩手	3											
	宮城	4		6				6	6		6		
北	福島	5		4				4	19	2	21	25	30
	秋田	6											
	山形	7			5			5				81	
関	茨城	8		8				8	156	6	162	213	50
	栃木	9		4				4	38	3	41		46
	群馬	10		11				11	11	1	12		15
東	埼玉	11	1	46	14	12	38	111	88	1	89		10
	千葉	12		31	17	2	22	72	24	2	26	30	23
	東京	13		200	32	12	23	267	579	12	591	252	231
	神奈川	14		97	26	9	61	193	345	14	359	402	394
	山梨	15		7				7					
北陸信越	新潟	16		4				4	22	1	23		
	長野	17	3	2				5	6	3	9	18	6
	富山	18		3				3	15	1	16		
	石川	19		9	1		10	20	2		2	24	23
中	福井	20		5				5				60	
	岐阜	21		11	6		3	20	53	1	54	167	107
	静岡	22		23	1		11	35	240	8	248	175	
部	愛知	23		19	1	1	1	22	60	2	62	269	182
	三重	24		4			36	40	28		28	83	103
	滋賀	25			1			1	29	2	31	22	24
近	京都	26		9	2			11	26	2	28	166	
	大阪	27		53	18	3	36	110	32	1	33	442	3
	兵庫	28	1	20	10		45	76	22	1	23	31	15
畿	奈良	29		4				4	3	1	4	13	3
	和歌山	30		7				7	6		6	19	
中	鳥取	31											
	島根	32		2				2	46	2	48		
	岡山	33		9			7	16	30	1	31	27	1
国	広島	34	5	14	2	14	12	47	214	3	217	14	124
	山口	35		2			3	5	47	2	49		54
四	徳島	36											
	香川	37		5	1			6	2	2	4		2
	愛媛	38			2	1		3					
	高知	39		1				1					
九	福岡	40	2	53			35	90	83		83	411	120
	佐賀	41		4				4	13	1	14	60	
	長崎	42		3				3				81	
	熊本	43											
	大分	44		2			1	3	3		3	26	2
	宮崎	45										44	
州	鹿児島	46											
沖	縄	47											
合 計	21	6	0	685	143	54	361	1,270	2,263	76	2,339	3,155	1,608

*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等普及事業」を実施している。更に、地球温暖化防止に資するために平成18年度から「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」を実施し、新たに平成20年度から「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」を実施している。

Ⅳ. バス事業

1. バス産業勉強会報告書

ーバス産業が向かうべき方向性ー

これまで、公共交通機関として、地域の住民の輸送需要に必要なサービスを提供するという役割を中心にバスを捉えがちであったが、バス会社が置かれている現下の厳しい経営環境にかんがみ、ここで、バスを産業としての視点から捉えた上で、必要な環境整備、企業としての経営のあり方を提示し、それを基にした事業運営を行い、公共交通機関としてのバスネットワークを存続、再生していく必要があると考え、国土交通省と(社)日本バス協会と共同で、「バス産業勉強会」を設置され、平成20年10月から平成21年3月までに7回にわたり、バス事業者・自治体・有識者からのヒヤリングを行いつつ、バス産業の現状を分析し、バス産業の直面する課題を整理し、今後の方向性を検討した。

報告書では、バスが今後とも公共サービスを維持していくためにも、企業として合理的な経営判断の下にバス事業を行っていく上で必要な考え方、そのための環境整備のあり方が、今後の方向性に示されている。

また、経営手法の改善をはじめ、経営を取り巻く環境の改善、国の行政運営の改善、自治体との関係構築、高速バス・貸切バスの収益改善、持続可能な産業としての自立という各項目において、企業活動のあり方や行政運営のあり方などの提言を行った。

〔課題と今後の方向性〕

(1) 産業としての位置付け

【課題】

バスは公共交通機関と言われるが、その運営主体は企業であることから、地域住民の足を確保するという「公共性」と、営利を目的とした経営判断の「企業性」とのバランスをどう取るかについてが問題となる。

そして、企業性に着目した場合、路線バス事業の運営の基本的な考え方は、どうあるべきか。

【方向性】

バスについては、これまで「公共性」の役割が強調され、サービスの内容や水準に目が向きがちであったが、今後ともバスサービスを維持していくためには、サービスの提供主体たる企業に着目する必要がある。このため、バスを産業として捉え、自立的な運営を行う路線、補助金を受けて運行する路線、撤退する路線などについて、それぞれの企業が合理的な経営判断の下にバス事業を行っていけるような環境整備を図る必要がある。あわせて、車両や人員などの経営資源をどこに振り分けるかという「選択と集中」や、利用者の利便性の向上などに向けた、バス事業者自身の意識改革等も望まれる。

企業性に着目した場合、基本的には、東京、名古屋、大阪の大都市部においては、バス事業者による「自立運営」を原則とし、行政は走行環境の整備やバリアフリー化等の公的な助成を行い、都市の中でも住民の少ない交通不便エリアを走るような路線は「自治体による運行委託的な助成」により運行することが望まれる。地方部においては、バス事業者が利益を確保できる路線は「自立運営」とするが、「自立運営」が困難な場合にあっては、赤字の幹線路線は「国と自治体との協調による助成」、その他の赤字路線は「自治体単独による運行委託的な助成」で、行政とバス事業者がバスネットワークを維持することを原則としつつ、それが困難な場合には「撤退」や「代替交通手段への速やかな移行」を図る必要がある。その際の代替交通手段としては、コミュニティバスや乗合タクシー等も選択肢とし、行政は廃止路線の受け皿作りについて取り組むことが望まれる。

(2) 経営手法の改善

【課題】

産業としてのバス事業には、経営手法の面でいくつかの課題が挙げられる。まず、利用促進策が十分でない事業者が見受けられる。また、利用者のニーズに対し、十分なマーケティングによる路線・系統やダイヤ

の編成を行っていない事業者もある。これと関連して、効率的な路線構成となっておらず、ニーズに応じた柔軟な路線編成をしていない地域も見受けられる。こうした一連の経営のあり方に対し、バス業界の自助努力が不足している点も見受けられ、経営の近代化を更に促進すべきであると考えられる。

【方向性】

利用促進を図る前提として、バス事業者自身が、バス事業の企業性を理解し、「お客様にご乗車いただけるバス」を目指すことが望まれる。具体的には、利用者にとって分かり易い運賃・ダイヤとするとともに、携帯電話や地上波デジタル放送等を通じてバスの運行情報を手軽に入手できるようにすることも望まれる。さらに、学生大幅割引定期、高齢者割引定期、持参人式定期、環境定期等による潜在需要の掘り起こしも考えられる。

乗降調査、大口需要者との意見交換、乗務員・営業所からの報告等に加え、導入が進むICカードのデータを有効に活用すること等により利用者のニーズを把握し、あるいは道路管理者等が保有している道路関連情報等も活用し、路線・系統・ダイヤを定期的に見直していくことが望まれる。また、深夜便や雨天・行事の際の増発等きめ細かくニーズに対応していくことも望まれる。

路線構成については、郊外と都市中心部とを結ぶ長距離路線が輻輳しているような場合には、幹線と支線に再編成し、幹線の増便やパターンダイヤの設定、支線のきめ細かな運行形態の設定、幹線・支線のシームレスな乗継ぎ（乗継拠点、接続ダイヤ、割引運賃）等、効率的になるよう、行政等と連携しつつ、機動的に見直していくことが望まれる。

一方、事業者の自助努力も、人件費の削減等は限界に達していることから、残された数少ないコスト削減項目であるバス車両費用の削減等に向け、業界としての自助努力と行政の支援による「バス車両の統一」等が望まれる。

経営の近代化に向けては、ICカードデータ活用、乗降調査等により路線別収支を定期的に把握・分析するとともに、部門毎の収支管理やキャッシュフロー会計の導入等、きめ細かな経営管理や経営の近代化をより促進していくことが望まれる。なお、バス事業者の経営規模については、きめ細かくニーズに対応するためには地域に密着したコンパクトな経営規模の事業者がよい側面もあり、購買力の強化等を図るためにはグループ化がよい側面もある。

(3) 経営を取り巻く環境の改善

【課題】

事業者が経営を行う環境にも、改善を図るべき点が挙げられる。バス事業を経営する上での根幹となる運転者の確保については、雇用情勢の悪化によって最近では改善の兆しが見えるものの、経済状況、あるいは地域の状況によっては困難が生じている。また、重要な資産であるバス車両のうち、現在のノンステップバスは後方に段差が生じている等、利便性が低い部分がある。また、最近では落ち着いているものの、以前に比べ軽油価格が高い水準にある。

こうしたバス事業の経営に直接関わる資源のみならず、制度などの事業環境も改善を図るべき点がある。運賃制度は、現在、上限認可制の下で、基準賃率及びその適用方法が決まっているが、これが画一的であり、事業者の自主性が発揮しにくい。また、その申請手続きが煩雑で、負担が大きい。さらに、利用者である住民のバスに対する理解や認識が不足している。移動手段としても、マイカーや自転車との競争関係にあり、これらを住民が選択することによって、乗客が減少している。また、都市部では道路渋滞によって、バスの定時性が損なわれている。

【方向性】

バス事業において、運転者の待遇が、労働条件に対して魅力的でなくなっていることが、運転者の確保を困難にしている一因であることにかんがみ、国は、運転者の待遇改善等に向けた環境整備を検討する必要がある。また、バス車両については、事業者と国、車両メーカーが一体となって、低コストなフルフラットのバリアフリー車両や電気自動車（バス）を開発等することが望まれる。

環境問題と経営効率化への対応として、事業者がエコドライブ管理システム^{*1}やデジタルタコグラフ^{*2}等の導入、低燃費車や新車への代替等を行うことによりCO₂削減や燃費向上が望まれる。

運賃制度については、国は、バス事業者が自主性を発揮し、また、軽油高騰をはじめとした市場の変化に迅速に対応できるようにするため、運賃制度の弾力化や申請手続きの簡素化等を検討する必要がある。

また、住民に対し、バスはエコで高齢者に優しい交通機関であることを広く知ってもらうため、行政と事業者が連携して各種の運動を起こしていくことが望まれる。その結果、特に、地方部においては、住民自身が「バスをもっと活用する」という強い意識を持つことが期待される。さらに、バスの認知度の向上と利用促進等のため、事業者と地方自治体等が連携し、バスマップの作成・提供や、HPや検索サイト等を通じたバス情報を提供することが望まれる。

移動手段としてはバスと競争関係にあるマイカーや自転車も、潜在的にはバス需要とも捉えることができるが、これらの利用者のバスへの転移を促進するために、バス事業者をはじめとした関係者は、バスの各種・利用促進策を講ずるとともに、都市外縁部では、パーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場を設置する等、マイカーや自転車との共存を図ることも考えられる。

都市部においては、地方自治体、警察をはじめとした関係者が、バス専用・優先レーン、PTPS^{※3}等の設置など走行環境の改善及びバスターミナルやバス停等の整備等を行う必要がある。また、全国各地のLRT^{※4}構想が、財政上の理由等により、結果的にBRT^{※5}構想へと変化していく地域も多いと思われるため、海外事例も参考にしつつ、国、地方自治体、事業者が連携して、BRTの普及促進を図っていく必要がある。

また、住宅地、駅、公的施設、学校、病院、商業施設等へバスで円滑に移動できるよう、国、地方自治体、事業者が一体となってバスを活かした街づくりを促進する必要がある。

(4) 国の行政運営の改善

【課題】

国の行政運営については、前述のほか、改善すべき点がある。第一に、国の地方生活交通路線への補助制度が十二分ではない。また、赤字路線であって、事業者が撤退をしたい場合でも、地域協議会の手続き等に時間を要し、なかなか撤退できない場合がある。さらに、地域の公共交通のあり方を議論することが期待されている地域公共交通会議や地域協議会が形骸化し、実質的な議論が行われず、コミュニティバスの導入等のために開催されている。上記のほか、事業行政、警察行政、社会資本行政、労働行政に対し様々な期待が寄せられている。

【方向性】

地方生活交通路線については、国の予算総額の制約の中で、補助要件の見直し等について検討する必要がある。また、事業者の赤字負担を増大させないためにも、赤字路線からの撤退に必要な期間の短縮等を検討する必要がある。地域公共交通会議や地域協議会の場合が形骸化している問題については、地域の交通体系に知見を有し、関係者間の利害調整を行うべき立場である地方運輸局が、バスを中心とした地域の最適な交通体系の構築を話し合う場となるよう、地域公共交通活性化・再生総合事業の積極的な活用も含め、地方自治体と連携しつつ、主導的な役割を果たすようにより一層の努力を行うことが望まれる。

他の行政分野についても、自転車の運転マナーの向上、違法駐車取締り、バス停の環境整備等、バスの事業環境・走行環境を整えるための各種対策を行う必要があり、国・地方を問わず、行政がバス産業を支えていく必要がある。

(5) 自治体との関係構築等

【課題】

特に、地域におけるバス路線の維持、活性化については、自治体の果たすべき役割は大きい。したがって、事業者と自治体とが良好な関係を構築することが必要であるが、その上で、いくつかの問題点も挙げられる。第一に、自治体のバスに対する理解が不足していることがある。交通担当部署がなく、バス路線のあり方については事業者任せで地域住民の足の確保に関心である自治体も少なくない。また、路線を維持するための自治体からの助成も減額される傾向にある。

一方、近年コミュニティバス等は都市・地方を通じて増加中であるが、コミュニティバス等が既存の路線バスと競合することがある。これは、不公正な競争を惹起し、バス事業の収益を圧迫するのみならず、中長

期的には利用者利益を損なうこととなる。また、コミュニティバスの運行が価格のみの入札制の結果、適正なコストを反映していない安値で入札した事業者に委託され、安全面に必要な十分なコストの確保が疎かになる傾向もある。さらに、地域によっては、病院等の送迎バス、スクールバス、福祉バス等の運行を行っているところがあるが、これにより路線バスの乗客の減少につながっている。公営交通については、比較的乗客の多い都市部を営業エリアとしているが、経営改善は進められているものの高コスト体質のため概して赤字となっている。

【方向性】

国や業界団体は、自治体に対し、首長から担当者に至るまで、バス事業に理解を深めてもらうための啓発・PR活動を積極的に行うとともに、各事業者においても日頃より良好な関係を築くための努力をきめ細かく行うことが望まれる。また、バスは地域に根付いた産業であり、自治体に対して、事業者はプロとして各種バスサービスを積極的に提案していくことが望まれる。

また、赤字路線については、事業者が、路線別収支を自治体に開示し、自治体や地域住民が、路線毎に補助金による運行継続か廃止か等を真剣に検討しなければならない。路線廃止となる場合にあっては、地域の足の確保は自治体で検討すべき問題となるが、コミュニティバス等の運行を自治体を選択した場合にあっては、バス事業者が積極的に運行を受託することも選択肢として考えられる。なお、国は、総務省の特別交付税措置の内容について、改めて地方自治体等関係者に周知を図る必要がある。

コミュニティバス等は路線バスの補完的な役割を果たす存在であり、市町村がコミュニティバス等を計画する際には路線バスとの実質的な競合は避けるべきであること、コミュニティバス等の委託先は安定的な運行が可能な事業者とすること、価格のみでなく安全面等の運行の質の確保も重視すること、委託費の中で適正利潤の確保に留意すること等重要な事項について、国は既存のガイドラインの見直しを検討する必要がある。

病院の送迎バス等のあり方については、地域において最適な資源配分を検討し、可能なものから路線バス等に一本化していくことが望まれる。

公営事業者の営業エリアは、低コスト体質の民間事業者にとってはより効率的な運営が可能なエリアであり、国民経済的な観点からは、公営事業者は経営情報の公開と民間並みのコスト削減を図ることが望まれる。その上で、これまでの事例にあるように、運営主体である自治体において民間移譲することも選択肢として考えられる。

(6) 高速バス・貸切バスの収益改善

【課題】

高速バスに類似した、貸切バスを使って都市間を定時運行するツアーバスにより、高速バスの収益が悪化している。また、通常の貸切バスについても、安全面のコストを切り下げるような過当競争により、適正運賃の収受が出来ていないことのほか、安全上の問題も指摘されている。

【方向性】

国は、ツアーバスとの競争条件を出来るだけ平等にするため、高速バスの規制緩和を行う必要がある。また、高速バスについては、事業者や業界において、アライアンスの構築や全国統一的な検索・予約システムの構築等により、競争力の強化や利用者の選択肢の拡大等が望まれる。なお、ツアーバスについては、安全運行の確保をはじめとして、健全な経営を確保するために、国は必要な方策を検討する必要がある。そのためには、発注者たる旅行業者に対しても的確な措置を講ずることも必要である。

国は、貸切バスの適正運賃の収受に向けた対策を検討する必要がある。また、今後創設される貸切バス安全性評価制度を国をはじめとした関係者が普及させることにより、旅行業者や利用者により安全性の高い貸切バス事業者が選ばれることを通じて、結果的に安全面のコストを切り下げるような過当競争の抑制につながることも期待される。さらには、事業者において、直販の強化や適正価格受注の営業努力も望まれる。

(7) 持続可能な産業としての自立

バス事業者では部門間の内部補填が行われているが、事業者は、路線バス事業の赤字を、高速バス・貸切バス事業や関連事業の黒字で補填する構造を見直す方向を目指し、事業ごとの特性を生かし、高速バス等伸

びる事業は更に伸ばして競争力を高める必要がある。個々の事業については、まず、路線バス事業については、大幅な運賃値上げは旅客の逸走を招くため、コストカットも限界に近い中、収益の大幅増は見込めないものの、選択と集中の考えの下に、上記のような諸対策や企業行動を積み重ねていけば、都市部・地方部を問わず、路線バス事業単体での、安定的な収益(補助金を含む)の確保が可能となると考えられる。また、高速バスや貸切バスについても上記のような諸対策等を行えば、収益の回復・向上も可能となると考えられる。さらに、バス事業の経営資源や、バス事業を行うことによる集客機能、広告効果や信頼を活用し、旅行業や不動産業のような関連事業を運営していくことも有効であると考えられ、関連事業については、選択と集中や、部門ごとのきめ細かな経営管理等によって、バス事業者の収益向上に寄与することが期待される。

以上のように、路線バス事業、高速バス事業、貸切バス事業、関連事業の各部門にわたって収益改善策を講じていくことによって、バス産業は将来にわたって持続可能な産業としての自立が図られるものと考えられる。

- ※ 1. EMS (Ecological-drive Management System) : 運転方法、運行状況全般を電子データとして管理することにより、エコドライブと安全運転を支援するシステム
- ※ 2. 車両の運行速度・時間等を自動的にメモリーカード等に記憶する装置
- ※ 3. Public Transportation Priority Systems : バス等の進行にあわせて信号を制御する公共車両優先システム
- ※ 4. Light Rail Transit : 次世代型路面電車システム
- ※ 5. Bus Rapid Transit : 専用レーン等を活用した高速輸送バスシステム

「バス産業勉強会」報告書は、国土交通省のホームページに掲載しています。

2. 乗合バス事業

(1) 乗合バス事業の収支状況（調査対象事業者は、保有車両数30両以上の254者）

①概要

- 経常収支率：平成12年度より改善傾向であり、前年度から0.1ポイント増の93.0%。
- 運送収入・支出：収入は前年度と比較して0.1%の増加、支出については0.01%減少。
- 輸送人員：減少傾向であるが、前年度と比較して0.1%減と緩やかな減少。
- 軽油価格の高騰により、全体の燃料油脂費の原価に占める割合は前年度の8.3%から8.8%に上昇。また人件費は、前年度59.9%から57.9%と減少。

②事業主体別の収支状況等について

イ. 民営バス

経常収支率は、前年度より0.3ポイント下がり、95.0%となった。平成9年の92.2%を底に、人件費を中心とする経費削減等の経営努力によって改善傾向であったが、人件費の削減幅の鈍化、軽油価格の高騰等により、3年連続の悪化となった。

輸送人員・収入については、輸送人員が対前年度比+0.1%となり、収入も対前年度比+0.3%とプラスに転じた。

支出については、燃料費が軽油価格の高騰により対前年度比+7.0%となった。燃料費は、平成18年度においても+5.6%の増となっており、2年間で+12.6%と大きな伸びとなっている。そのほか、車両の減価償却費が対前年度比+15.5%の増となり、原価の56.5%を占める人件費が対前年度比▲2.2%の減となったものの、支出全体では対前年度比+0.6%となった。

- ・ 収入額 5,777億円～対前年度比+0.3%（18年度：5,759億円～対17年度比▲1.3%）
 - ・ 支出額 6,081億円～対前年度比+0.6%（18年度：6,044億円～対17年度比▲0.6%）
 - ・ 黒字事業者 66者（全体の28.9%）
 - ・ 経常収支率 95.0%（18年度：95.3%）
- ※参考 原価における燃料油脂費の割合は、9.7%（18年度9.1%、17年度8.6%）まで上昇。

ロ. 公営バス

経常収支率は、民営事業者と比較して高い水準にあった人件費の削減により、平成12年の78.3%を底に改善傾向であり、今年度も前年度より1.0ポイント改善し、87.1%となった。

輸送人員・収入は引き続き減少傾向であり、輸送人員は対前年度比▲0.6%、収入は対前年度比▲0.7%となった。

支出については、燃料費が対前年度比+5.5%（平成17年度+5.3%増、2年間で+10.8%の増）、車両の減価償却費が対前年度比+13.9%となったが、原価の62.1%を占める人件費が、合理化・効率化などにより対前年度比▲5.8%と大きく減少したため、支出全体では対前年度比▲1.8%となった。

- ・ 収入額 1,779億円～対前年度比▲0.7%（18年度：1,792億円～対17年度比▲2.3%）
- ・ 支出額 2,043億円～対前年度比▲1.8%（18年度：2,081億円～対17年度比▲3.9%）
- ・ 黒字事業者 3者
- ・ 経常収支率 87.1%（18年度：86.1%）

ハ. 大都市部とその他地域について^(※)

ア. 大都市部

経常収支率は、平成11年の88.6%を底に年々改善しており、今年度は前年度より0.3ポイント改善し、96.6%となった。

輸送人員、収入については、昨年度と同様に大都市部におけるバス利用の需要増により、輸送人員は対前年度比+0.3%、収入についても対前年度比+0.8%となった。

支出については、人件費が公営企業を中心に削減が進み、人件費総額は対前年度比▲3.8%と削減が進む一方、軽油価格の高騰により燃料費が対前年度比+7.7%、車両の減価償却費が対前年度比+15.4%と大幅に増加した。この結果、経費全体についても対前年度比+0.5%の増加となった。

- ・収入額 4,538億円～対前年度比+0.8%（18年度：4,500億円～対17年度比+0.1%）
- ・支出額 4,696億円～対前年度比+0.5%（18年度：4,674億円～対17年度比+0.2%）
- ・黒字事業者 44事業者（全体の50.6%）
- ・経常収支率 96.6%（18年度：96.3%）

（※）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。

b. その他地域

経常収支率は、平成9年の88.1%以降ほぼ横ばいの状況が続いているが、今年度は、収入の減少により昨年度から0.4ポイント減の88.0%となった。

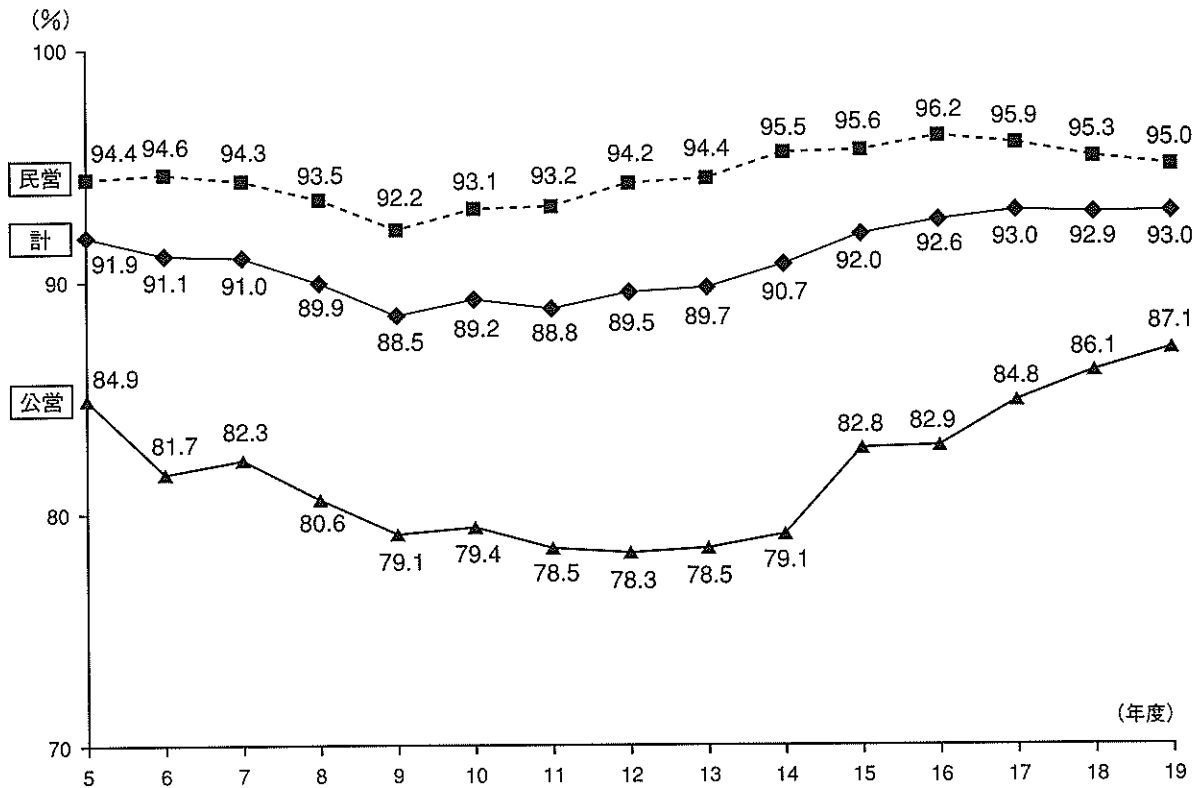
輸送人員・収入共に長期的に減少傾向であるが、輸送人員は対前年度比▲0.7%と下げ幅は緩やかになっている。収入については、対前年度比▲1.1%となった。

支出については、燃料費が対前年度比+5.9%、人件費総額が対前年度比▲2.5%となった。また、車両の減価償却費が対前年度比+14.4%と大幅に増加した。この結果、経費全体としては、対前年度比▲0.6%となった。

- ・収入額 3,017億円～対前年度比▲1.1%（18年度：3,051億円～対17年度比▲4.0%）
- ・支出額 3,428億円～対前年度比▲0.6%（18年度：3,451億円～対17年度比▲3.7%）
- ・黒字事業者 25者（全体の14.8%）
- ・経常収支率 88.0%（18年度：88.4%）

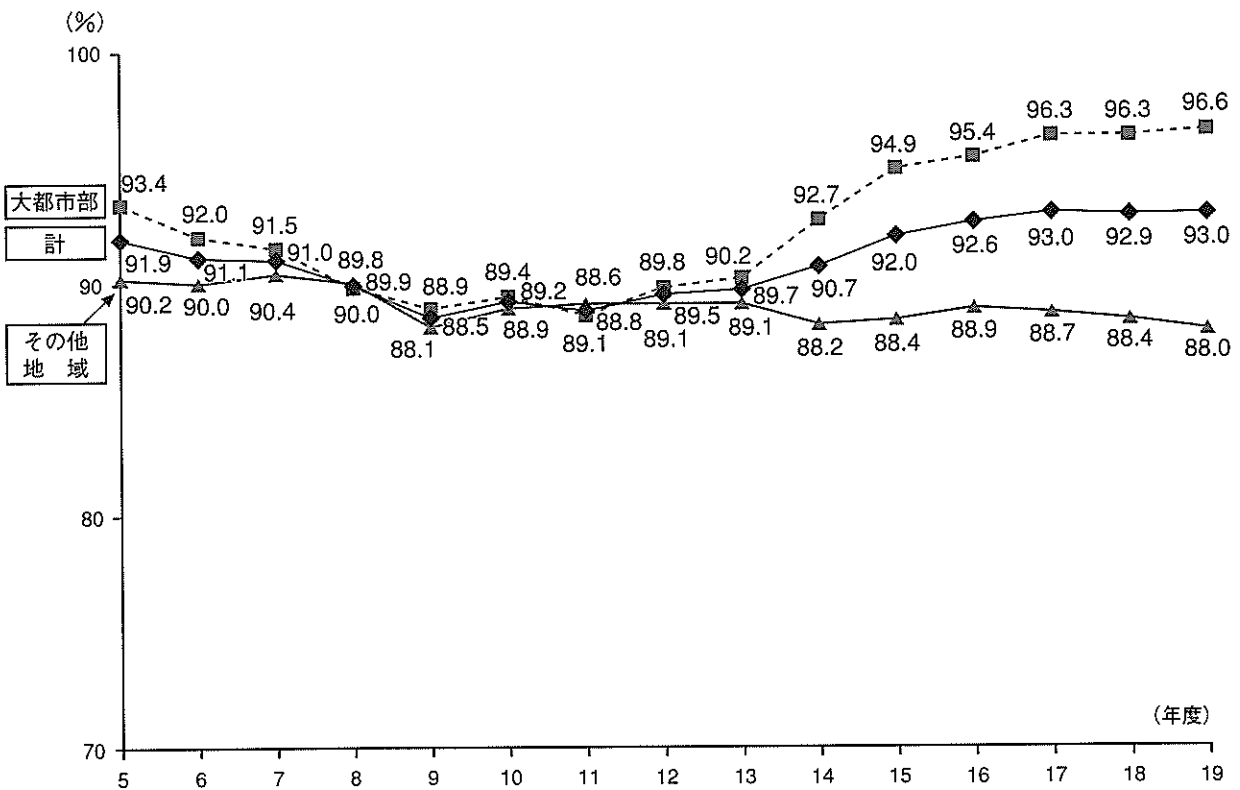
（注）1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスは除く。
2. 国土交通省資料による。

(図1) 年度別収支率の推移 (民営・公営)



(注) 国土交通省資料による。

(図2) 年度別収支率の推移 (大都市部・その他地域)



(注) 国土交通省資料による。

(表1) 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
15	民営	6,038	6,317	△ 279	95.6	73 (71)	154 (145)	227 (216)
	公営	2,020	2,439	△ 419	82.8	1	30	31
	計	8,058	8,756	△ 698	92.0	74 (72)	184 (175)	258 (247)
16	民営	5,894	6,130	△ 236	96.2	71 (66)	154 (150)	225 (216)
	公営	1,886	2,275	△ 389	82.9	0	28	28
	計	7,780	8,405	△ 625	92.6	71 (66)	182 (178)	253 (244)
17	民営	5,834	6,081	△ 247	95.9	75 (69)	151 (148)	226 (217)
	公営	1,836	2,165	△ 329	84.8	0	28	28
	計	7,670	8,247	△ 577	93.0	75 (69)	179 (176)	254 (245)
18	民営	5,759	6,044	△ 285	95.3	74 (70)	153 (148)	227 (218)
	公営	1,792	2,081	△ 289	86.1	0	27	27
	計	7,551	8,125	△ 574	92.9	74 (70)	180 (175)	254 (245)
19	民営	5,777	6,081	△ 304	95.0	66 (63)	162 (156)	228 (219)
	公営	1,779	2,043	△ 264	87.1	3	25	28
	計	7,555	8,124	△ 569	93.0	69 (66)	187 (181)	256 (247)

(注) 1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。

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。

(表2) 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
15	大都市部	4,662	4,915	△ 253	94.9	45 (44)	35 (28)	80 (72)
	その他地域	3,395	3,841	△ 446	88.4	29	149	178
	計	8,058	8,756	△ 698	92.0	74 (72)	184 (175)	258 (247)
16	大都市部	4,538	4,758	△ 220	95.4	46 (41)	34 (30)	79 (71)
	その他地域	3,242	3,647	△ 405	88.9	25	148	174
	計	7,780	8,405	△ 625	92.6	71 (66)	182 (178)	253 (244)
17	大都市部	4,493	4,665	△ 172	96.3	46 (40)	35 (32)	81 (72)
	その他地域	3,177	3,582	△ 405	88.7	29	144	173
	計	7,670	8,247	△ 577	93.0	75 (69)	179 (176)	254 (245)
18	大都市部	4,500	4,674	△ 174	96.3	44 (40)	40 (35)	84 (75)
	その他地域	3,051	3,451	△ 400	88.4	30	140	170
	計	7,551	8,125	△ 574	92.9	74 (70)	180 (175)	254 (245)
19	大都市部	4,538	4,696	△ 158	96.6	44 (41)	43 (37)	87 (78)
	その他地域	3,017	3,428	△ 411	88.0	25	144	169
	計	7,555	8,124	△ 569	93.0	69 (66)	187 (181)	256 (247)

(注) 1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。

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。

(表3) 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)
15	人件費	63.0	73.8	66.0	68.0	63.5	66.0
	燃料油脂費	6.6	3.9	5.8	4.6	7.4	5.8
	その他諸経費	30.4	22.3	28.1	27.4	29.1	28.1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
16	人件費	60.7	72.0	63.7	66.0	60.8	63.7
	燃料油脂費	7.2	4.3	6.5	5.2	8.2	6.5
	その他諸経費	32.1	23.7	29.8	28.8	31.0	29.8
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
17	人件費	58.6	68.1	61.1	62.6	59.0	61.1
	燃料油脂費	8.6	5.3	7.7	6.2	9.8	7.7
	その他諸経費	32.8	26.6	31.2	31.2	31.2	31.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
18	人件費	58.2	64.7	59.9	60.3	59.3	59.9
	燃料油脂費	9.1	5.9	8.3	6.7	10.4	8.3
	その他諸経費	32.7	29.4	31.8	33.0	30.3	31.8
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
19	人件費	56.5	62.1	57.9	57.7	58.2	57.9
	燃料油脂費	9.7	6.3	8.8	7.2	11.1	8.8
	その他諸経費	33.8	31.6	33.2	35.1	30.7	33.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) 国土交通省資料による。

(表4) 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	15年度			16年度			17年度			18年度			19年度		
	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)
収入	363.43	621.76	405.69	361.42	607.72	400.80	359.38	597.21	397.25	366.16	601.92	403.69	370.16	613.08	408.24
原価	380.24	750.65	440.83	375.86	733.15	432.98	374.62	704.28	427.12	384.29	698.97	434.37	389.69	704.22	439.00
内訳															
人件費	239.74	553.99	291.15	228.02	527.52	275.90	219.44	479.34	260.82	223.68	452.36	260.09	220.37	437.07	254.34
燃料油脂費	25.03	29.05	25.69	27.30	32.05	28.05	32.12	37.64	33.00	35.00	40.95	35.95	37.74	44.33	38.77
その他諸経費	115.47	167.61	123.99	120.54	173.58	129.02	123.06	187.30	133.30	125.61	205.66	138.33	131.58	222.82	145.89

○大都市部・その他地域

(単位：円・銭)

項目	15年度			16年度			17年度			18年度			19年度		
	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
収入	566.52	291.90	405.69	556.37	288.03	400.80	550.92	284.86	397.25	551.17	289.45	403.69	557.42	291.07	408.24
原価	597.22	330.19	440.83	583.23	324.08	432.98	572.01	321.15	427.12	572.49	327.40	434.37	576.82	330.75	439.00
内訳															
人件費	406.14	209.78	291.15	384.79	196.98	275.90	353.30	189.54	260.83	345.06	194.27	260.09	332.87	192.66	254.34
燃料油脂費	27.53	24.38	25.69	30.24	26.47	28.05	35.30	31.33	33.00	38.43	34.02	35.95	41.50	36.63	38.77
その他諸経費	163.54	96.03	124.00	168.21	100.62	129.03	178.41	100.28	133.29	189.00	99.11	138.33	202.45	101.46	145.89

(注) 国土交通省資料による。

(表5) ブロック別収支状況

(単位:百万円)

ブロック別		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	1	9	10	8,411	10,178	△ 1,767	82.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	1	9	10	8,411	10,178	△ 1,767	82.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
南北海道	民営	1	5	6	31,589	32,844	△ 1,255	96.2
	公計	0	1	1	931	1,410	△ 479	66.0
	民営	1	6	7	32,520	34,254	△ 1,734	94.9
	公計	—	—	—	—	—	—	—
東北	民営	0	12	12	18,973	23,492	△ 4,519	80.8
	公計	0	3	3	11,593	15,251	△ 3,658	76.0
	民営	0	15	15	30,566	38,743	△ 8,177	78.9
	公計	—	—	—	—	—	—	—
羽越	民営	0	11	11	12,683	16,342	△ 3,659	77.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	0	11	11	12,683	16,342	△ 3,659	77.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
長野	民営	0	5	5	4,400	5,207	△ 807	84.5
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	0	5	5	4,400	5,207	△ 807	84.5
	公計	—	—	—	—	—	—	—
北関東	民営	3	7	10	13,508	14,560	△ 1,052	92.8
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	3	7	10	13,508	14,560	△ 1,052	92.8
	公計	—	—	—	—	—	—	—
千葉	民営	(14) 15	(3) 3	(17) 18	31,870	29,883	1,987	106.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	(14) 15	(3) 3	(17) 18	31,870	29,883	1,987	106.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
武蔵・相模	民営	(10) 11	(6) 10	(16) 21	106,750	108,374	△ 1,624	98.5
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	(10) 11	(6) 10	(16) 21	106,750	108,374	△ 1,624	98.5
	公計	—	—	—	—	—	—	—
京浜	民営	(11) 12	(3) 5	(14) 17	93,416	89,356	4,060	104.5
	公計	2	1	3	68,599	68,619	△ 20	100.0
	民営	(13) 14	(4) 6	(17) 20	162,015	157,975	4,040	102.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
山梨・静岡	民営	2	9	11	20,938	21,444	△ 506	97.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	2	9	11	20,938	21,444	△ 506	97.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
東海	民営	0	10	10	26,237	29,292	△ 3,055	89.6
	公計	0	1	1	18,606	22,638	△ 4,032	82.2
	民営	0	11	11	44,843	51,930	△ 7,087	86.4
	公計	—	—	—	—	—	—	—
北陸	民営	3	6	9	10,274	10,724	△ 450	95.8
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	3	6	9	10,274	10,724	△ 450	95.8
	公計	—	—	—	—	—	—	—
北近畿	民営	2	7	9	16,264	18,329	△ 2,065	88.7
	公計	0	1	1	591	1,223	△ 632	48.3
	民営	2	8	10	16,855	19,552	△ 2,697	86.2
	公計	—	—	—	—	—	—	—
南近畿	民営	1	5	6	11,770	12,706	△ 936	92.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	1	5	6	11,770	12,706	△ 936	92.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
京阪神	民営	3	7	10	47,812	48,432	△ 620	98.7
	公計	1	6	7	60,510	72,997	△ 12,487	82.9
	民営	4	13	17	108,322	121,429	△ 13,107	89.2
	公計	—	—	—	—	—	—	—
東中国	民営	1	10	11	9,823	11,733	△ 1,910	83.7
	公計	0	1	1	426	667	△ 241	63.9
	民営	1	11	12	10,249	12,400	△ 2,151	82.7
	公計	—	—	—	—	—	—	—
西中国	民営	3	8	11	24,811	26,937	△ 2,126	92.1
	公計	0	4	4	4,940	6,038	△ 1,098	81.8
	民営	3	12	15	29,751	32,975	△ 3,224	90.2
	公計	—	—	—	—	—	—	—
四国	民営	1	7	8	6,119	8,496	△ 2,377	72.0
	公計	0	1	1	742	1,147	△ 405	64.7
	民営	1	8	9	6,861	9,643	△ 2,782	71.2
	公計	—	—	—	—	—	—	—
北九州	民営	7	13	20	60,615	64,114	△ 3,499	94.5
	公計	0	4	4	6,875	8,351	△ 1,476	82.3
	民営	7	17	24	67,490	72,465	△ 4,975	93.1
	公計	—	—	—	—	—	—	—
南九州	民営	0	9	9	14,674	18,158	△ 3,484	80.8
	公計	0	2	2	4,045	5,955	△ 1,910	67.9
	民営	0	11	11	18,719	24,113	△ 5,394	77.6
	公計	—	—	—	—	—	—	—
沖縄	民営	0	4	4	6,718	7,538	△ 820	89.1
	公計	—	—	—	—	—	—	—
	民営	0	4	4	6,718	7,538	△ 820	89.1
	公計	—	—	—	—	—	—	—
全国	民営	(63) 66	(156) 162	(219) 228	577,655	608,137	△ 30,482	95.0
	公計	3	25	28	177,857	204,296	△ 26,439	87.1
	民営	(66) 69	(181) 187	(247) 256	755,512	812,433	△ 56,921	93.0
	公計	—	—	—	—	—	—	—

(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。

(表6) 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 の別	収入			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	207.86	5.56	213.42	157.72	37.14	13.65	8.96	4.02	36.76	258.25
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	207.86	5.56	213.42	157.72	37.14	13.65	8.96	4.02	36.76	258.25
南北海道	民営	318.01	1.15	319.15	178.22	41.03	19.80	20.20	0.81	71.78	331.84
	公計	305.67	15.74	321.41	249.07	46.20	53.28	2.39	2.54	133.40	486.88
	計	317.65	1.56	319.22	180.23	41.18	20.75	19.69	0.86	73.53	336.24
東北	民営	237.86	3.74	241.61	178.86	39.58	23.52	8.98	6.08	42.13	299.15
	公計	497.88	2.64	500.52	454.68	47.83	30.99	12.17	1.21	111.59	658.47
	計	297.09	3.49	300.58	241.68	41.46	25.22	9.71	4.97	57.94	380.98
羽越	民営	228.95	1.95	230.90	174.27	36.56	19.72	7.13	5.85	53.97	297.50
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	228.95	1.95	230.90	174.27	36.56	19.72	7.13	5.85	53.97	297.50
長野	民営	329.79	4.23	334.02	231.36	41.46	26.61	20.82	6.54	68.54	395.33
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	329.79	4.23	334.02	231.36	41.46	26.61	20.82	6.54	68.54	395.33
北関東	民営	258.84	3.28	262.12	173.27	31.54	19.99	12.27	3.36	42.11	282.54
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	258.84	3.28	262.12	173.27	31.54	19.99	12.27	3.36	42.11	282.54
千葉	民営	495.02	5.96	500.98	292.07	41.02	13.02	38.34	1.44	83.86	469.75
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	495.02	5.96	500.98	292.07	41.02	13.02	38.34	1.44	83.86	469.75
武蔵・相模	民営	496.78	2.44	499.22	294.81	39.42	16.93	38.39	1.79	115.47	506.81
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	496.78	2.44	499.22	294.81	39.42	16.93	38.39	1.79	115.47	506.81
京浜	民営	662.62	3.95	666.58	348.43	42.90	16.56	57.73	1.84	170.14	637.60
	公計	754.11	42.77	796.88	551.50	46.12	14.89	46.66	5.97	131.97	797.11
	計	697.44	18.72	716.16	425.70	44.12	15.92	53.52	3.41	155.63	698.30
山梨・静岡	民営	335.64	2.42	338.06	199.80	35.54	19.60	21.56	1.74	67.99	346.23
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	335.64	2.42	338.06	199.80	35.54	19.60	21.56	1.74	67.99	346.23
東海	民営	292.91	2.88	295.80	171.55	34.39	21.23	27.41	0.92	74.74	330.24
	公計	513.36	1.97	515.32	412.20	41.49	18.38	41.85	10.50	102.57	626.99
	計	356.68	2.62	359.30	241.17	36.44	20.41	31.58	3.69	82.80	416.09
北陸	民営	350.34	2.78	353.12	200.71	35.05	29.55	20.09	5.13	78.05	368.58
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	350.34	2.78	353.12	200.71	35.05	29.55	20.09	5.13	78.05	368.58
北近畿	民営	305.80	2.95	308.75	181.04	36.15	22.48	18.50	2.77	87.02	347.96
	公計	335.01	14.20	349.21	511.41	38.77	10.83	37.89	2.67	121.04	722.61
	計	306.71	3.30	310.01	191.32	36.23	22.11	19.10	2.76	88.10	359.62
南近畿	民営	368.63	3.61	372.24	268.80	36.69	23.86	13.80	4.05	54.62	401.82
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	368.63	3.61	372.24	268.80	36.69	23.86	13.80	4.05	54.62	401.82
京阪神	民営	488.03	4.18	492.22	267.30	42.60	30.63	42.23	1.27	114.57	498.60
	公計	670.34	13.46	683.79	418.12	46.12	30.16	55.34	15.45	259.71	824.90
	計	574.94	8.60	583.54	339.19	44.28	30.41	48.48	8.03	183.76	654.15
東中国	民営	221.30	4.99	226.28	162.11	31.94	17.71	12.48	2.39	43.65	270.28
	公計	274.83	3.13	277.96	303.29	36.36	32.72	12.40	4.63	46.03	435.43
	計	223.12	4.93	228.05	166.92	32.09	18.22	12.48	2.47	43.73	275.91
西中国	民営	306.33	2.98	309.31	201.83	38.59	23.09	17.36	4.10	50.84	335.81
	公計	351.70	15.54	367.24	315.69	34.57	18.20	6.40	2.93	71.10	448.89
	計	312.85	4.79	317.63	218.18	38.01	22.39	15.79	3.93	53.75	352.05
四国	民営	216.35	2.74	219.09	195.19	32.26	18.61	9.70	4.20	44.22	304.18
	公計	335.34	11.00	346.34	400.52	43.06	18.76	12.98	1.11	59.39	535.82
	計	224.82	3.33	228.15	209.81	33.03	18.62	9.93	3.98	45.30	320.67
北九州	民営	329.61	1.98	331.60	184.31	34.11	21.29	23.22	3.11	84.69	350.73
	公計	301.17	2.39	303.56	254.09	36.94	13.91	11.61	1.04	51.14	368.73
	計	326.48	2.03	328.50	191.99	34.42	20.48	21.94	2.88	81.01	352.72
南九州	民営	196.47	2.32	198.79	135.23	33.44	18.62	6.42	3.46	48.81	245.98
	公計	320.94	18.98	339.92	335.62	46.68	21.93	19.27	2.48	74.45	500.43
	計	213.75	4.63	218.38	163.06	35.28	19.08	8.21	3.33	52.35	281.31
沖縄	民営	178.83	2.35	181.18	113.58	39.60	15.34	8.64	1.60	24.53	203.29
	公計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	178.83	2.35	181.18	113.58	39.60	15.34	8.64	1.60	24.53	203.29
全国	民営	367.13	3.03	370.16	220.37	37.74	20.14	25.76	2.69	82.99	389.69
	公計	593.81	19.27	613.08	437.07	44.33	22.12	39.31	8.28	153.11	704.22
	計	402.66	5.58	408.24	254.34	38.77	20.45	27.89	3.57	93.98	439.00

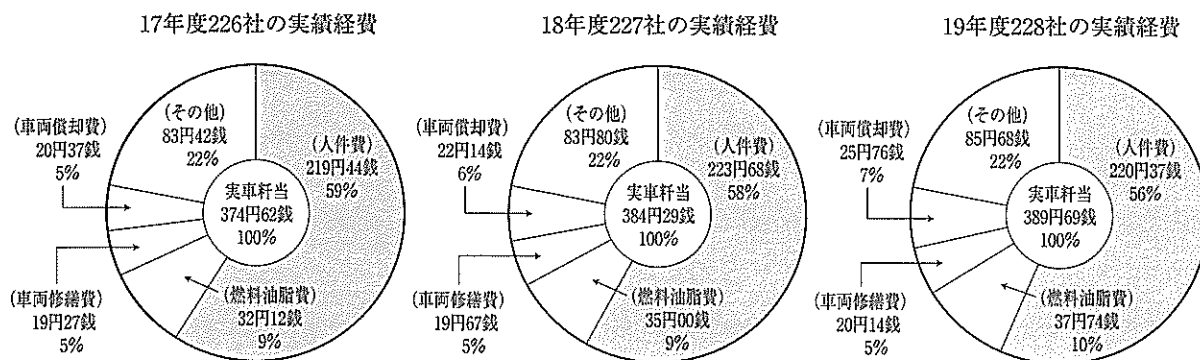
(注) 国土交通省資料による。

(表7) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率の推移 (民営)

(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
8	社 188	336.99 (72.8)	24.93 (5.4)	16.10 (3.5)	20.38 (4.4)	64.43 (13.9)	462.83 (100.0)	% 0.5
9	191	336.33 (73.1)	24.40 (5.3)	16.15 (3.5)	19.69 (4.3)	63.24 (13.8)	459.81 (100.0)	△0.7
10	191	327.32 (73.1)	22.24 (5.0)	16.61 (3.7)	18.48 (4.1)	63.26 (14.1)	447.91 (100.0)	△2.6
11	195	312.16 (72.0)	22.71 (5.2)	16.53 (3.8)	17.52 (4.0)	64.67 (14.9)	433.59 (100.0)	△3.2
12	196	293.95 (69.8)	24.78 (5.9)	17.24 (4.1)	16.20 (3.8)	68.90 (16.4)	421.07 (100.0)	△2.9
13	212	276.63 (67.9)	24.51 (6.0)	17.91 (4.4)	15.34 (3.8)	73.06 (17.9)	407.45 (100.0)	△3.2
14	228	253.89 (65.3)	24.90 (6.4)	18.55 (4.8)	16.12 (4.1)	73.35 (18.9)	388.81 (100.0)	△4.6
15	227	239.74 (63.0)	25.03 (6.6)	18.79 (4.9)	17.68 (4.6)	79.00 (20.8)	380.24 (100.0)	△2.2
16	225	228.02 (60.7)	27.30 (7.3)	19.43 (5.2)	19.02 (5.0)	82.09 (21.8)	375.86 (100.0)	△1.2
17	226	219.44 (58.6)	32.12 (8.6)	19.27 (5.1)	20.37 (5.4)	83.42 (22.3)	374.62 (100.0)	△0.3
18	227	223.68 (58.2)	35.00 (9.1)	19.67 (5.1)	22.14 (5.8)	83.80 (21.8)	384.29 (100.0)	2.2
19	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

(図3) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率 (民営)



(注) 国土交通省資料による。

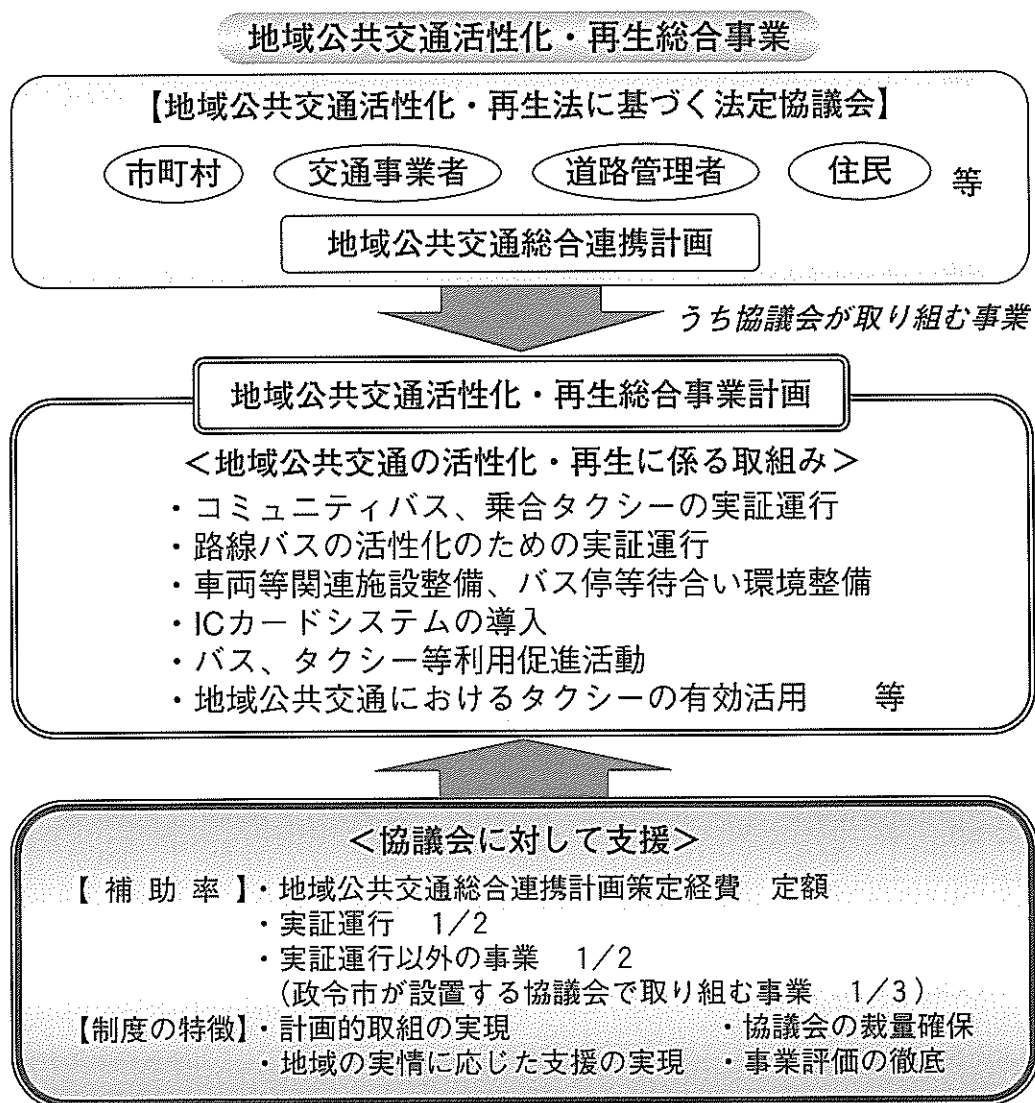
(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業（国土交通省）

○ 平成21年度予算額：44億円＋補正予算25億24百万円

地域の活性化・再生に向けて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、市町村や公共交通事業者、住民などにより構成された地域の協議会が行う、コミュニティバス・乗合タクシーの導入や路線バスの活性化等の様々な取組みについて、平成20年度創設された「地域公共交通活性化・再生総合事業」により、積極的に支援しています。

国土交通省のホームページでは、全国のさまざまな取組みを集めた事例集を作成し、公表しています。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000008.html



(注) 国土交通省資料より

3. 都市交通

(1) 概要

乗合バスの輸送人員は、ガソリン価格高騰の影響もあり、大都市圏においては増加しているが、地方都市は自家用車への依存により長期的には減少傾向にある。今後とも、都市における乗合バスは地球温暖化防止等の環境問題、超高齢化社会の対応のため、公共交通機関として社会的に期待されるものが大きいと思われる。反面、交通渋滞により定時性の確保が図られず利用者からの信頼を失っており、走行環境を改善し、都市機能を改善させることが喫緊の課題である。

このことは、マイカー利用からバスへ利用を転嫁することにより、二酸化炭素排出量削減のための環境改善、事故発生可能性を低下させる交通安全、交通空間の有効利用の面からも重要であり、バスの快適性の向上、運行頻度の増加等サービス改善に資するものである。

また、これとあわせてバス事業者においても利用者サービスの充実に努め、公共輸送機関に誘導することが求められる。

このため、バスの輸送サービスの具体的な改善措置は、①バスの走りやすい交通環境づくりの措置として、バス専用レーンの設置、バス優先信号の導入、②利用者に高度なサービス提供をするための措置として、ICカードシステムの導入、利用者にバスの接近情報を知らせるバスロケーションシステムの導入、停留所の改善、ノンステップバスの導入、運行管理等を含めたバス路線総合管理システムの導入、バスターミナルの整備、③都市構造、需要構造の変化に対応した輸送力の確保対策として、BRTの導入、乗継システムの導入、バス路線の再編、地域のニーズに対応した系統の設定・車両の導入、デマンドバス、④違法駐車取り締まりの強化、⑤誰にでもわかりやすい情報を提供するバスマップの作成・配布、ホームページ等による利用案内等がある。

こうした施策を講ずることにより、バス交通の活性化に結びつき、マイカー利用者を公共交通機関に移転させ、都市部の交通総量抑制につながり、環境政策の観点からも有効である。

(2) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等

都市交通においては、自動車事故を防止し、安全な自動車交通の実現を図ることが喫緊の課題となっているが、自動車交通の安全は、交通需要や交通の円滑性と密接な関連を有するものである。

このため、車両点検・整備講習等の自動車事故防止対策と合わせて、バス等公共交通機関の利用促進を図り、自家用車、公共交通機関等のバランスのとれた交通体系を確立していくことが必要である。

このような観点から、国土交通省では、平成10年度からバスの利用を促進し、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立することにより、自動車交通の安全性を向上させるため、「自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業」を推進しており、バスを中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウン整備総合対策事業をはじめ、連節バスシステム（日本型BRT）の推進、幹線バスとフィーダーバス等の乗継システムの整備や、PTPS、バスロケーションシステムなどのバスの利用を促進する事業を地方公共団体と協調して補助している。

○ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業について

○平成21年度予算額：1,669百万円の内数

○事業内容

事業名及び補助対象経費	補助対象事業者	補助率
オムニバスタウン整備総合対策事業費 〔オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合に必要な調査、施設整備等に要する経費〕	①地方公共団体 〔自動車運送事業者としての地方公共団体を除く。以下同じ。〕	1/3 ただし、調査に要する事業費については、1/2とする。
交通システム対策事業費 〔パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、シャトルバス、日本型BRT、乗継システム、共同輸配送システム及びITS等先駆的システムの整備に要する経費〕	②自動車運送事業者 ③バス協会及びトラック協会 ④前各号に準ずるものとして国土交通大臣が認定した者	1/4
個別対策事業費 〔ターミナル等施設整備、バス走行環境改善システム等システムの整備、バス利用促進等啓発活動等の施設整備等に要する経費〕		1/5
調査事業費 〔パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、シャトルバス、日本型BRT、乗継システム、バス路線再編、バスレーン及び共同輸配送システムについての計画策定のための調査に要する経費〕	地方公共団体	1/2
実証実験・実証運行事業費 〔パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、シャトルバス、日本型BRT、乗継システム、バス路線再編、バスレーン及び共同輸配送システムについて、実証実験又は実証運行を行うことにより、当該施策の円滑な推進を図る事業の実施に要する経費〕	①地方公共団体 ②自動車運送事業者 ③バス協会及びトラック協会 ④前各号に準ずるものとして国土交通大臣が認定した者	
先進安全自動車（ASV）普及促進対策事業 〔車両総重量8トン以上の事業用貨物自動車に係る衝突被害軽減ブレーキの取得に要する経費〕	①自動車運送事業者 ②リース事業者	1/2

※ 1. 地方公共団体、乗合旅客の運送を行う一般旅客自動車運送事業者、バスターミナル事業者又はバス協会が行う補助事業の実施については、バス活性化委員会（バス協会が主宰するバス交通の活性化等のため関係機関等で構成する委員会）の承認を経るものとする。

2. BRT：Bus Rapid Transit（専用レーン等を活用した高速輸送バスシステム）の略

（注）国土交通省資料による。

○ オムニバスタウン14指定都市

- ・平成20年1月30日 福山市／中国バス(株)、鞆鉄道(株)、井笠鉄道(株)
- ・平成19年6月4日 新潟市／新潟交通(株)
- ・平成17年3月30日 松山市／伊予鉄道(株)
- ・平成14年12月20日 岐阜市／岐阜乗合自動車(株)
岡山市／中鉄バス(株)、宇野自動車(株)、両備バス(株)、備北バス(株)、岡山電気軌道(株)、
下津井電鉄(株)、中国ジェイアールバス(株)
- ・平成14年3月9日 仙台市／仙台市交通局、宮城交通(株)
- ・平成12年12月26日 熊本市／熊本市交通局、九州産業交通(株)、熊本電気鉄道(株)、熊本バス(株)、
奈良市／奈良交通(株)、静岡市／しずてつジャストライン(株)
- ・平成12年3月10日 鎌倉市／京浜急行バス(株)、江ノ島電鉄(株)、神奈川中央交通(株)
- ・平成12年2月1日 盛岡市／岩手県交通(株)、岩手県北自動車(株)
- ・平成11年2月19日 金沢市／北陸鉄道(株)、松江市／松江市交通局、一畑バス(株)
- ・平成9年12月25日 浜松市／遠州鉄道(株)

① 平成20年度 自動車事故対策費補助(自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業)(国)交付額

ア. オムニバスタウン整備総合対策事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
北陸信越	新潟交通㈱	ノンステップバス導入	新潟市	87,568
	〃	バスロケ停留所表示器	〃	1,767
	〃	PTP車載器		500
	新潟市	全国オムニバスサミット開催費	〃	1,670
	〃	オムニバスタウン整備総合対策事業	〃	1,639
中 国	井笠鉄道㈱	ノンステップバスの導入	福山市	3,630
	中国バス㈱	〃	〃	14,025
	福山市	オムニバスタウン整備総合対策事業	〃	2,731
	〃	実証運行費	〃	2,002
	鞆鉄道㈱	乗継施設整備	〃	1,520
	〃	ノンステップバスの導入	〃	3,283
	社広島県バス協会	ICカードシステム整備	〃	17,553
西 国	伊予鉄道㈱	バスロケ停留所表示器増設	松山市	1,230
		ハイグレードバス停の整備		1,950
		ノンステップバス導入		3,540
		啓発事業		990
			小 計	14,598

イ. 交通システム対策事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
東 北	八戸市交通部	GPSバスロケーションシステム	八戸市	33,862
関 東	川崎鶴見臨港バス㈱	〃	横浜市	8,381
	小田急バス㈱	〃	川崎市	10,676
	東急バス㈱	〃	東京都	9,549
中 部	名古屋市交通局	ICカードの導入	名古屋市	80,232
中 国	社広島県バス協会	〃	広島市他18市	132,421
四 国	小松島市運輸部	乗継施設整備	徳島市	7,450
	徳島バス㈱	〃	〃	19,500
九 州	西日本鉄道㈱	パークアンドバスライド	佐賀県三養基郡	7,320
			小 計	309,391

ウ. 個別対策事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
東北	仙台市交通局	乗降中表示器、バスロケ停留所表示器	仙台市	1,741
関東	国際興業(株)	PTPS車載器	さいたま市	1,680
	関東バス(株)	バスロケ停留所表示器	東京都	1,856
	東京都交通局	〃	〃	2,249
	国際興業(株)	〃	〃	1,032
	京成バス(株)	〃	〃	3,059
	京浜急行バス(株)	PTPS車載器	横須賀市・三浦市	2,664
北陸信越	北陸鉄道(株)	バスロケ停留所表示器	金沢市	1,448
近畿	大阪市交通局	バスロケ停留所表示器、PTPS車載器	大阪市	92,723
	京都市交通局	バスロケ停留所表示器	京都市	2,840
	神戸市交通局	バス車載設備・機器の整備	神戸市	1,071
			小計	112,362

○IC車載器

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
関東	国際興業(株)	ICカード車載器 (PASMO)	埼玉県内	3,720
	京浜急行バス(株)	〃	横須賀市・鎌倉市・三浦市	26,600
	横浜市交通局	〃	横浜市	29,900
	神奈川中央交通(株)	〃	横浜市・平塚市・厚木市・秦野市・伊勢原市	60,700
	西武バス(株)	〃	所沢市・さいたま市・川越市・狭山市・飯能市	13,914
	東武バスウエスト(株)	〃	埼玉県・さいたま市	5,100
	相模鉄道(株)	〃	横浜市	5,400
	ちばレインボーバス(株)	〃	印西市	3,300
近畿	京阪バス(株)	ICカードシステム整備	枚方市・八幡市・京田辺市・久御山町	15,091
	阪急バス(株)	〃	豊中市他	23,336
	神鉄バス(株)	〃	神戸市	1,000
	阪神バス(株)	〃	神戸市他	8,684
	阪神電気鉄道(株)	〃	芦屋市他	15,056
	山陽電気鉄道(株)	〃	神戸市他	33,005
			小計	244,806

小計	357,168
----	---------

工. 調査事業、実証実験・実証運行事業

○調査事業

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
中部	袋井市	調査事業	袋井市	1,486
九州	霧島市	〃	霧島市	4,987
			小計	6,473

○実証実験・実証運行

(単位：千円)

運輸局	事業者名	事業内容	事業実施地域	補助額
関東	愛川町	バス路線再編	愛川町	10,000
	つくばみらい市	〃	つくばみらい市	9,014
	笛吹市	〃	笛吹市	9,908
中部	一宮市	〃	一宮市	10,000
	犬山市	〃	犬山市	6,218
	豊田市	〃	豊田市	10,000
	富士市	〃	富士市	2,150
	裾野市	〃	裾野市	8,211
四国	鳴門市	〃	鳴門市	3,100
近畿	兵庫県	〃	西宮市・芦屋市	2,900
九州	上天草市	〃	上天草市	8,720
			小計	80,220

小計	86,693
----	--------

合計	898,851
----	---------

※単位が千円の為、一部合計があわない場合がある。

(注) 国土交通省資料

○ PTPS運用状況

平成20年度末都道府県別PTPS運用状況については、約35.8kmの区間で新たな整備が行われ、PTPSの整備区間は40都道府県、総延長731.0kmとなった。

(平成21年3月31日現在)

項目 都道府県	PTPS対象路線等	延長 (km)	事業者
北海道	国道36号	10.3	北海道中央バス、北都交通
岩手県	盛岡横手線ほか7路線	6.7	岩手県交通
宮城県	県道仙台泉線	2.6	仙台市交通局、宮城交通
福島県	国道4号、13号	5.5	福島交通
東京都	臨海副都心地区	10.0	東京都交通局
	目黒通り	6.0	東京都交通局、東急バス
	小金井街道・滝山中央通	3.0	西武バス
	第1京浜・産業道路	4.0	羽田京急バス
	中山道・山手通	5.0	国際興業
	青梅街道	6.5	関東バス、西武バス
	環七・飯塚通	2.5	東武バス
	環七通り	3.0	京王電鉄バス
栃木県	県道宇都宮烏山線・氏家宇都宮線	4.2	関東バス、東野バス
群馬県	国道17号	5.0	上信電鉄、群馬バス、群馬中央バス、関越交通、日本中央バス、永井運輸
埼玉県	国道463号	3.5	西武バス、国際興業
	市道「通称あずま橋通」	7.2	国際興業
	県道さいたま春日部線	6.0	西武バス
	市道「(通称)北宿通り」(北浦和駅東口～さいたま市立病院)	4.0	東武バス
	県道さいたま草加線(峯八幡～草加駅間)	3.8	東武バス、国際興業
	県道さいたま・ふじみ野・所沢線(大宮～二ツ宮)	4.3	西武バス
	県道保谷志木線(ひばりが丘駅北口～朝霞台駅)	9.0	西武バス
	県道さいたま幸手線(北浦和駅東口～宮下、東新井団地)	7.5	東武バス
	県道新方須賀さいたま線(大宮駅東口～浦和学院)	7.0	国際興業
新座市道3号線(志木駅南口～ひばりが丘駅北口)	8.9	西武バス	
千葉県	県道稲毛停車場穴川	2.0	京成バス
	県道稲毛停車場穴川～国道16号	2.8	京成バス
	県道市川松戸	7.3	京成バス
	柏市道	9.0	東武バス
神奈川県	国道132号	8.5	川崎市交通局
	県道藤沢平塚線、藤沢市道	5.3	神奈川中央交通
	県道横浜上麻生線	3.5	横浜市交通局
	県道扇町川崎停車場線、川崎市道	4.6	川崎鶴見臨港バス
	県道鶴見溝ノ口線	3.5	横浜市交通局
	県道扇町川崎停車場線	4.6	川崎鶴見臨港バス
	国道132号、県道扇町川崎停車場線、川崎市道	5.0	川崎市交通局
	県道荳苗沢戸塚線、藤沢市道	3.9	神奈川中央交通
	藤沢市道	4.4	神奈川中央交通
	川崎市道南幸町渡田線	3.0	川崎市交通局
	県道相模原町田線、相模原市道	3.5	神奈川中央交通
	国道133号、県道弥生台桜木町線、横浜市道柴本町線	3.3	横浜市交通局
	市道環状2号線、県道鶴見溝ノ口線	5.9	横浜市交通局
	県道21号横浜鎌倉線	2.5	横浜市交通局
	県道横浜生田線	1.8	横浜市交通局、神奈川中央交通
	横浜市道環状1号線	1.9	横浜市交通局、神奈川中央交通
	県道相模原愛川線	3.9	神奈川中央交通
	県道平塚奈野及び奈野市道	5.0	神奈川中央交通
	県道酒井金田、県道本厚木停車場及び厚木市道	3.4	神奈川中央交通
	市道山下本牧磯子	3.1	横浜市交通局
県道横須賀三崎線	5.6	京浜急行バス	
新潟県	国道7号～県道新潟港沼垂線	2.2	新潟交通
	県道新潟亀田内野線	1.9	新潟交通、新潟交通西
	新潟黒崎インター線	1.3	新潟交通
	市道弁天線	3.2	新潟交通
	市道曾和インター信濃町線	6.9	新潟交通
	国道113号	5.3	新潟交通

項目	PTPS対象路線等	延長 (km)	事業者
都道府県			
山梨県	甲府敷島韭崎線	6.5	山梨交通
長野県	国道117号	2.9	川中島バス
静岡県	国道152号、257号他	5.2	遠州鉄道
	浜松雄踏線	2.4	遠州鉄道
	井川湖御幸線	2.8	しずてつジャストライン
石川県	菊川ルート	0.1	金沢市
	金沢田鶴浜線	2.5	北陸鉄道
	国道157号	4.9	北陸鉄道、野々市町
	国道157号	3.0	北陸鉄道
	寺町通り	2.1	北陸鉄道
	国道159号線（鳴和～橋場）	1.8	北陸鉄道
福井県	フェニックス通、芦原街道	7.9	京福バス、福井鉄道
	フェニックス通、芦原街道	1.4	京福バス、福井鉄道
	県道殿下・福井線	1.5	京福バス
	お泉水通	2.2	京福バス、福井鉄道
岐阜県	県道114号吉野福井線（さくら通（宝永～米松））	2.0	京福バス
	国道256号（長良橋通り）	4.5	岐阜乗合自動車
愛知県	県道名古屋多治見線	3.5	名古屋市交通局、名鉄バス、JR東海バス
	国道153号	4.5	名鉄バス
	市道東海橋線	4.2	名古屋市交通局
	市道岡崎幸田線・東大見岡崎線	3.5	名鉄バス
三重県	市道子酉八王子線	3.1	三重交通
	国道1号	0.3	三重交通
滋賀県	県道石山停車場線～国道422号	8.7	京阪バス
京都府	北大路通・西大路通	6.5	京都市交通局
	西大路通	5.0	京都市交通局
大阪府	大阪和泉泉南線	2.7	南海バス
	国道170号・京都守口線	6.3	京阪バス
	府道大阪八尾線・府道大阪港八尾線	4.3	大阪市交通局
	府道大阪高槻京都線～国道479号	2.2	大阪市交通局
	府道大阪生駒線	4.6	大阪市交通局、近鉄バス
	府道大阪港八尾線	3.8	大阪市交通局
	市道福島桜島線	3.0	大阪市交通局
市道大阪環状線	3.0	大阪市交通局	
兵庫県	本四道～国道28号	13.0	淡路交通、神姫バス、山陽電気鉄道、本四海峡バス
	国道28号	3.0	
	県道新神戸停車場線、神戸市道山手幹線等	4.2	神戸市交通局
	県道西宮豊中線、県道米谷毘陽尼崎線	5.5	
	尼崎市道～県道米谷毘陽尼崎線	4.3	尼崎市交通局
	伊丹市道～県道寺本伊丹線	5.4	伊丹市交通局
	伊丹市道～県道寺本伊丹線	5.5	
	県道尼崎宝塚線～国道2号	5.5	
	国道2号	4.6	阪神電気鉄道
	国道2号	13.3	
	県道川西篠山バイパス	7.2	阪急バス
	国道2号	5.7	阪神電気鉄道
	国道2号	10.3	
	姫路市道幹第8号線	3.3	
	県道姫路停車場線	0.7	姫路市交通局、神姫バス
	県道砥堀本町線	2.7	
	国道176号、県道尼崎宝塚線	9.9	阪神電気鉄道
	県道浜甲子園甲子園口停車場線、甲子園尼崎線	3.5	阪神電気鉄道
	県道川西篠山バイパス	6.6	阪急バス
	県道大阪伊丹線等	6.8	尼崎市交通局
神戸市道山手幹線	1.8	神戸市交通局	
県道伊丹停車場線、県道中野中筋線、国道171号、県道寺元伊丹線	2.2	伊丹市交通局、尼崎市交通局	
神戸市道舞子多聞線	8.0	神戸市交通局、山陽電気鉄道	
姫路市道幹第5号線	3.8	神姫バス、神戸市交通局	
奈良県	市内循環外回り	5.7	奈良交通
	恋の窪線	5.4	奈良交通
	県道木津横田線	4.4	奈良交通

項目 都道府県	PTPS対象路線等	延長 (km)	事業者
和歌山県	国道42号他	10.0	和歌山バス
	国道42号他	10.0	和歌山バス
鳥取県	国道53号	2.1	日ノ丸自動車、日本交通
	県道福部鳥取線	1.0	日ノ丸自動車、日本交通
鳥根県	国道431号、松江停車場線、宍道湖公園線、母衣町雑賀町線	1.6	一畑バス、松江市交通局
岡山県	国道2号、250号	8.6	宇野自動車
	国道2号、30号、県道岡山港線	11.2	岡山電気軌道、両備ホールディングス
	岡山吉井線	9.1	宇野自動車
	国道53号他（津高～国体町）	3.2	岡山電気軌道
	岡山児島線、岡山倉敷線	5.3	岡山電気軌道、両備ホールディングス
広島県	県道広島三次線、国道54号	11.9	広島交通、広島電鉄、中国JRバス、広島バス
	県道東海田広島線、県道広島中島線	3.6	広島交通、広島電鉄、中国JRバス、広島バス、芸陽バス
山口県	県道宮野大蔵線、山口防府線、山口秋穂線	10.0	山口市
	国道191号ほか	4.5	サンデン交通
徳島県	国道192号	5.3	徳島市交通局、徳島バス
香川県	中央通り、菊池寛通り、他1	4.8	コトデンバス、大川自動車
愛媛県	国道33号、市道	5.7	伊予鉄道
高知県	国道32号、33号、55号	3.5	高知県交通、土佐電気鉄道
	国道249号線	3.0	高知県交通、土佐電気鉄道
福岡県	国道385号等	5.7	西日本鉄道
	市道油山観光道路	3.8	西日本鉄道
	市道清水干隈線（大池通）	2.8	西日本鉄道
	国道263号	7.5	西日本鉄道
長崎県	国道202号、206号	4.2	長崎県交通局、長崎自動車
	国道34号、市道	1.5	長崎県交通局、長崎自動車
熊本県	熊本高森線	6.4	熊本市交通局、九州産業交通、熊本バス、熊本電気鉄道
	国道3号	1.2	熊本市交通局、九州産業交通、熊本バス、熊本電気鉄道
	国道266号、県道熊本浜線	6.9	熊本市交通局、九州産業交通、熊本バス、熊本電気鉄道
大分県	国道197号、国道10号	19.7	大分バス、大分交通、亀の井バス
鹿児島県	国道3号、市道西千石本通線	4.5	鹿児島市交通局
	鹿児島中央停車場線、市道いづろ通線、市道中央通線	3.0	鹿児島市交通局
沖縄県	国道58号	10.6	琉球バス交通・沖縄バス・那覇バス・東陽バス
合計		731.0	96事業者

(注) 警察庁資料による。

(3) 路線バス専用・優先通行帯、専用道路

平成19年度末現在

管 区	区分 都道府県	バ ス 優 先 対 策							
		バス専用通行帯		バス優先通行帯		バス専用道路		計	
		区 間	延長(km)	区 間	延長(km)	区 間	延長(km)	区 間	延長(km)
北海道		21	58.0	15	37.9	2	0.8	37	95.6
東 北	青森県	11	27.4	16	37.7	0	0.0	27	65.1
	岩手県	3	4.8	3	1.8	4	17.2	10	23.8
	宮城県	13	14.3	7	11.5	7	3.0	27	28.8
	秋田県	6	7.2	10	14.9	0	0.0	16	22.0
	山形県	0	0.0	4	1.4	0	0.0	4	1.4
	福島県	4	1.3	18	50.0	0	0.0	22	51.4
警視庁		132	168.4	67	107.7	173	83.1	372	359.2
関 東	茨城県	9	17.7	0	0.0	2	0.2	11	18.0
	栃木県	2	2.6	25	34.9	0	0.0	27	37.5
	群馬県	2	0.7	11	19.6	0	0.0	13	20.3
	埼玉県	0	0.0	5	10.2	3	6.2	8	16.4
	千葉県	3	0.1	48	40.9	3	0.024	54	41.0
	神奈川県	52	38.1	79	131.7	97	7.6	228	177.4
	新潟県	13	29.2	6	8.1	2	1.9	21	39.3
	山梨県	3	2.2	0	0.0	6	0.2	9	2.4
	長野県	7	5.8	4	5.3	2	4.3	13	15.3
	静岡県	12	9.3	10	15.4	3	0.4	25	25.2
中 部	富山県	7	12.7	0	0.0	1	28.7	8	41.4
	石川県	23	25.4	0	0.0	0	0.0	23	25.4
	福井県	12	6.5	15	23.4	0	0.0	27	29.9
	岐阜県	0	0.0	7	7.1	0	0.0	7	7.1
	愛知県	30	113.7	7	45.5	3	4.7	40	163.9
	三重県	0	0.0	9	29.2	0	0.0	9	29.2
近 畿	滋賀県	0	0.0	0	0.0	1	0.3	1	0.3
	京都府	73	181.6	0	0.0	22	2.3	95	183.9
	大阪府	46	90.5	18	29.0	16	11.8	80	131.3
	兵庫県	22	24.5	76	101.4	29	4.0	127	129.9
	奈良県	0	0.0	8	5.4	0	0.0	8	5.4
	和歌山県	0	0.0	10	17.9	2	0.2	12	18.1
中 国	鳥取県	2	0.2	4	16.2	2	0.3	8	16.7
	島根県	0	0.0	4	2.9	2	0.2	6	3.1
	岡山県	2	3.3	8	15.3	7	1.6	17	20.1
	広島県	35	62.1	31	66.0	14	6.8	80	134.9
	山口県	15	3.1	68	133.3	6	1.2	89	137.5
四 国	徳島県	6	16.5	6	9.3	0	0.0	12	25.7
	香川県	0	0.0	7	9.1	0	0.0	7	9.1
	愛媛県	0	0.0	18	19.1	0	0.0	18	19.1
	高知県	2	1.6	1	5.4	0	0.0	3	7.0
九 州	福岡県	129	242.6	35	66.5	1	0.5	165	309.6
	佐賀県	0	0.0	4	4.2	0	0.0	4	4.2
	長崎県	10	5.9	0	0.0	2	0.1	12	6.0
	熊本県	20	13.3	0	0.0	6	0.3	26	13.6
	大分県	19	34.7	4	1.0	0	0.0	23	35.7
	宮崎県	5	6.0	6	3.5	0	0.0	11	9.5
	鹿児島県	14	8.1	18	20.0	0	0.0	32	28.1
	沖縄県	9	19.8	0	0.0	5	5.5	14	25.3
合 計		774	1,259.4	692	1,159.6	423	193.3	1,888	2,611.0

(注) 警察庁資料による。

4. 地方交通

(1) 概要

乗合バス事業者は、全国的に厳しい状況が続いている中、通勤、通学、通院、買い物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たすべく経営努力をしている。

特に地方部においては、バスは主として高齢者や学生に利用されており、バス利用者は絶対数が少ない上に、自家用車の普及や人口の減少、少子高齢化の影響を受け、減少傾向が続いている。最近の状況としては、輸送人員の減少幅が依然として大きく、経営に与える影響が深刻化しており、そのため経営破綻したり、大規模な路線廃止がおこなわれている地域もある。

また、多くの事業者があらゆる合理化努力を行っているにもかかわらず、バリアフリー対策や環境対策等への対応によるコストアップに加え、軽油価格の大幅な高騰が大きな打撃となり、極めて厳しい経営状況に陥っており、公的支援なくして路線網を維持することが困難な状況になっている。

そのため生活交通路線を維持するためには、各地域のバス事業者と地方公共団体や警察、更には地域住民が十分な連携と適切な役割分担の下に、地域ニーズを十分に把握しながら、全体として効率的かつ充実した輸送サービスの確保を図っていくことが必要である。

(2) 地方バス路線維持対策

① 国の地方バス路線維持費補助制度（平成21年度予算額：7,551百万円＋補正予算495百万円）

バス事業に係る生活確保方策については、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について都道府県と協調している。

ア. 生活交通路線維持費補助制度は、地域協議会で認められ、都道府県が指定する生活交通路線の維持・確保について支援する制度である。

なお、平成15年度より、より地域に密着した効果的な施策が実施できるよう、都道府県を經由した補助制度（間接補助）から、地方運輸局を經由した補助制度（都道府県との協調補助）に改正された。

→「地域交通会議」とは、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のため、都道府県が主体となり地方運輸局、市町村、バス会社等により協議される機関である。地域協議会では「生活交通確保のための枠組みづくり」や「その他生活交通」について協議する。

また、具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画を策定する。主な事項は、運賃負担と運行継続、運行継続と助成、廃止及び代替等について審議される。

→「生活交通路線」とは、複数市町村に跨り、キロ程が10km以上、1日の輸送量が15～150人、1日の運行回数が3回以上等の要件を満たす広域的・幹線的な路線

・路線維持費補助及び車両購入費補助

〈補助対象事業者の要件〉 乗合バス事業者

〈補助対象経費（国＋都道府県）〉

（路線維持費補助） 補助対象経常費用と経常収益の差額（補助対象系統ごと）

（車両購入費補助） 実費購入費から備忘価格として1%を控除した額、ただし、一定の限度額を設定（例：超低床車1,500万円）

〈補助率〉 国1/2、都道府県1/2

② 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

総務省では、地方公共団体が、地域協議会における結論等に基づき、地域の足の確保の観点やまちづくりの観点から、地域の実情に応じて路線バスの維持、行政バスの運行、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。

平成21年度事業費 750億程度

- 以下の経費を対象として、地方財政措置を講じる。
 - ① 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
 - ② 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
 - ・ 行政バスの運行等

国庫補助地方負担分 (路線維持費、車両購入費)	負担額の 8 割
地方単独事業 うち車両購入補助	負担額の 8 割 負担額の 8 割

(表1) 地方バス路線維持費国庫補助金交付実績の推移

(単位：千円)

項目		年度	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	
安 全 事 業	運 行 対 策 費 補 助 金	金 額										310,780	
		事業者数										32	
		車両数										71	
生 活 路 線 維 持 費 補 助 金	第 2 種 生 活 路 線	運 行 費	金 額	7,545,598	7,551,014	7,270,992	7,675,072	7,669,952	7,863,782	7,460,267	7,201,138	7,259,649	6,441,706
			事業者数	161	157	153	154	157	154	154	156	150	152
			系統数	4,609	4,573	4,422	4,255	4,195	4,255	4,107	4,074	4,041	3,775
		車 両 購 入 費	金 額	1,123,146	1,153,440	1,199,592	871,317	763,153	862,509	877,468	936,873	879,756	523,097
			事業者数	75	79	75	65	61	61	61	63	67	38
			車両数	271	271	282	205	194	191	205	213	207	122
	第 3 種 生 活 路 線 運 行 費	金 額	485,435	494,812	656,561	703,386	604,414	541,431	586,087	608,711	698,886	730,513	
		事業者数	77	74	78	78	69	71	70	73	78	87	
		系統数	508	451	568	653	634	523	540	645	691	824	
	購 入 費 等 補 助 金	車 両 購 入 費	金 額	80,197	121,250	150,942	141,269	129,669	153,505				
			市町村数	45	57	73	68	62	69				
			車両数	58	83	103	97	87	103				
初 年 度 開 設 費			金 額	10,249	10,878	14,669	8,427	3,385	11,101				
			市町村数	18	21	26	18	9	22				
			運 行 費	金 額	945,065	1,030,470	1,189,507	1,305,014	1,422,212	1,566,120			
市町村数		386	393	414	432	440	452						
合 計			10,189,690	10,361,864	10,482,263	10,704,485	10,592,785	10,998,448	8,923,822	8,746,722	8,838,291	8,006,096	

項目		年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	
維 生 活 交 通 補 助 金	運 行 費	金 額			2,811,065	6,500,200	6,659,166	6,399,684	6,459,550	6,672,235	6,575,841	6,796,189	
		事業者数			175	204	206	219	217	217	213	208	
		系統数			1,595	1,843	1,860	1,895	1,799	1,725	1,645	1,611	
	車 両 購 入 費	金 額			1,668,580	818,237	629,517	779,720	689,787	746,781	1,095,511	1,125,637	
		事業者数			73	95	97	80	71	71	84	83	
		車両数			235	203	193	131	139	128	161	160	
補 助 特 別 指 定 運 行 生 活 交 通 補 助 金	運 行 費	金 額		57,214	117,775		12,133	46,174	52,972	11,873			
		事業者数		11	13		5	10	10	7			
		系統数		58	95		5	24	24	20			
	車 両 購 入 費	金 額		60,855	49,801			38,694					
		事業者数		9	6		5						
		車両数		12	10		14						
安 全 事 業	運 行 対 策 費 補 助 金	金 額	296,278	288,622									
		事業者数	38	23									
		車両数	58	56									
生 活 路 線 維 持 費 補 助 金	第 2 種 生 活 路 線	運 行 費	金 額	5,326,861	4,507,674	1,807,511							
			事業者数	151	140	128							
			系統数	3,477	3,190	2,352							
		車 両 購 入 費	金 額	670,567	1,244,738								
			事業者数	50	71								
			車両数	145	201								
	第 3 種 生 活 路 線 運 行 費	金 額	997,900	930,514	507,630								
		事業者数	96	87	86								
		系統数	1,226	1,152	1,114								
	路 線 交 通 補 助 再 生 金	運 行 費	金 額									2,242	
			事業者数									2	
			系統数									2	
車 両 購 入 費		金 額									7,906		
		事業者数									2		
		車両数									2		
路 線 合 理 化 促 進 費	金 額											81,616	
	事業者数											56	
	系統数											392	
合 計		7,291,606	7,089,617	6,962,002	7,318,437	7,300,816	7,264,272	7,202,309	7,430,889	7,681,500	8,003,442		

(注) 国土交通省資料による。

(表2) 平成21年度(バス関係補助) 予算

(単位:百万円)

	20年度当初予算額	21年度予算額	増減額
生活路線維持費補助金	7,350	7,551	+201 (+2.7%)

※平成20年度バス運行対策費補助は、地方バス路線において使用する車両について、燃費効率の良い最新車両への更新にかかわる経費の一部を補助するため666百万円の補正予算が計上された。

(表3) 平成21年度地方バス路線維持費補助制度の概要

1. 生活交通路線維持に係る補助

生活交通路線(複数市町村にまたがり、キロ程が10km以上、1日の輸送量が15人~150人、1日の運行回数が3回以上、広域行政圏の中心市町村等にアクセスする広域的・幹線的な路線)に係る補助

- 「生活交通路線」は地域協議会にて維持・確保が必要と認められ、都道府県知事が指定した路線
- 国は都道府県と協調して乗合バス事業者に対して補助(負担率:国1/2、都道府県1/2。都道府県が交付する額以内の額)

区分	補助対象事業者の要件	補助対象経費(国+都道府県分)	備考
路線維持費補助	乗合バス事業者	補助対象経常費用と経常収益の差額(補助対象路線ごと)ただし、補助対象経常費用の9/20を限度	・都道府県及び市町村の負担 経常収益が経常費用の11/20に満たない路線については、都道府県及び市町村が負担する
車両購入費補助		車両費用の全額、ただし、下記を限度とする 低床車…1両当たりの補助限度額:1,300万円 超低床車…1両当たりの補助限度額:1,500万円	・車両の種別 地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の下記の車両 低床車…ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両 超低床車…ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両

(注) 1.「補助対象経常費用」とは、地域キロ当たり標準経常費用と乗合バス事業者キロ当たり経常費用とを比較し、いずれか少ない方の額に、補助対象路線の実車走行キロ数を乗じて得た額をいう。

2.「車両費用の全額」とは、実購入費から備忘価額として1円を控除した額をいう。

2. 路線維持合理化促進に係る補助

生活交通路線を運行する乗合バス事業者が行う費用削減や増収努力等の経営改善に係る補助。

- 国は都道府県と協調して乗合バス事業者に対して補助(負担率:国1/2、都道府県1/2。都道府県が交付する額以内の額)

区分	補助対象路線	補助対象経費(国+都道府県分)
路線維持合理化促進補助	生活交通路線を運行する乗合バス事業者であって、以下の要件を満たす者が運行する路線 ・乗合バス事業者キロ当たり経常費用が地域キロ当たり標準経常費用を下回っていること。 ・事業者の経営が前年度より改善していること(費用の減少または収益の増加)。	①と②の合計額(補助対象路線ごと)。ただし、生活交通路線維持に係る補助対象経費(補助対象路線ごと)の1/2を限度。 ①[(地域キロ当たり標準経常費用)-(乗合バス事業者キロ当たり経常費用)]×(補助路線実車走行キロ)×5% ②次式により得られた額のうちいずれか多いほうの額 ○コストが減少した場合 [(前年度の乗合バス事業者キロ当たり経常費用)-(当該年度の同費用)]×(補助路線実車走行キロ)×20% ○収入が増加した場合 [(当該年度の乗合バス事業者全補助対象路線キロ当たり経常収益)-(前年度の同収益)]×(補助路線実車走行キロ)×20%

(表4) 平成20年度 バス運行対策費国庫補助金交付実績

(単位:千円)

局別	都道府県	生活交通路線維持費			車両購入費			路線合理化促進費			合計	
		事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額	事業者数	系統数	金額	事業者数	金額
北海道	北海道	23	180	1,127,799	4	4	29,000	13	90	20,170	23	1,176,969
東北	青森	4	57	228,091							4	228,091
	岩手	4	58	182,718							4	182,718
	宮城	1	12	37,667							1	37,667
	秋田	3	29	103,468	1	2	13,000	1	10	2,644	3	119,112
	山形	2	28	121,795	2	4	30,000				2	151,795
	福島	3	55	125,384	1	4	30,000				3	155,384
	計	16	238	799,123	4	10	73,000	1	10	2,644	16	874,767
北陸信越	新潟	6	61	290,107							6	290,107
	富山	3	29	83,107	2	5	37,500				3	120,607
	石川	7	11	27,493	1	1	7,500				7	34,993
	長野	8	32	88,283	3	3	19,500	7	26	2,720	8	110,503
	計	22	132	488,990	6	9	64,500	7	26	2,720	22	556,210
関東	茨城	4	16	31,504							4	31,504
	栃木	4	12	33,452	2	3	22,500				4	55,952
	群馬	4	18	59,986	3	3	22,500				4	82,486
	埼玉	1	1	2,000							1	2,000
	千葉	10	30	97,370							10	97,370
	東京	1	6	34,628							1	34,628
	神奈川	2	3	21,727							2	21,727
	山梨	4	27	69,713	3	5	35,500				4	105,213
計	28	110	350,380	8	11	80,500	0	0	0	28	430,880	
中部	福井	4	28	108,830	2	2	15,000	3	11	1,584	4	125,414
	岐阜	6	45	225,975	4	11	76,500	4	31	4,004	6	306,479
	静岡	8	50	275,192	6	6	40,000				8	315,192
	愛知	4	17	93,555	2	2	13,000	1	6	3,606	4	110,161
	三重	2	36	255,259	1	1	6,500				2	261,759
	計	24	176	958,811	15	22	151,000	8	48	9,194	24	1,119,005
近畿	滋賀	2	9	35,670							2	35,670
	京都	5	21	99,793	2	3	21,500	2	16	4,002	5	125,295
	奈良	2	29	153,877	1	2	10,000				2	163,877
	和歌山	11	42	141,522	4	4	30,000	6	23	9,112	11	180,634
	兵庫	3	30	125,349	1	3	19,500	1	13	3,123	3	147,972
	計	19	130	556,211	7	12	81,000	9	52	16,237	19	653,448
中国	鳥取	2	32	113,460	2	11	69,275	1	15	1,436	2	184,171
	島根	4	24	90,764	2	5	35,725				4	126,489
	岡山	5	36	106,818	2	2	13,000	2	21	896	5	120,714
	広島	14	68	198,820	8	18	123,000	5	35	9,039	14	330,859
	山口	6	56	298,791	4	12	90,000	3	34	6,765	6	395,556
	計	25	206	808,653	17	46	331,000	9	99	18,136	25	1,157,789
四国	徳島	4	51	191,262	2	4	30,000	1	5	233	4	221,495
	香川	5	24	102,163	2	3	22,500				5	124,663
	愛媛	5	39	190,005	2	8	58,000	4	38	5,437	5	253,442
	高知	7	33	115,096	2	3	19,500	2	4	943	7	135,539
	計	18	145	598,526	8	18	130,000	7	47	6,613	18	735,139
九州	福岡	9	34	103,512	1	1	6,500				9	110,012
	佐賀	6	37	120,427	3	5	22,048				6	142,475
	長崎	8	39	120,651	5	9	57,939	2	18	5,082	8	183,672
	熊本	4	41	117,360	1	5	37,500				4	154,860
	大分	7	21	85,491	2	2	15,000	3	3	820	7	101,311
	宮崎	3	38	133,180	1	5	32,500				3	165,680
	鹿児島	10	90	381,568	1	1	7,500				10	389,068
計	38	291	1,062,189	13	27	178,987	5	21	5,902	38	1,247,078	
沖縄	沖縄	2	10	45,507	1	1	6,650				2	52,157
合計		208	1,611	6,796,189	83	160	1,125,637	56	392	81,616	208	8,003,442

(注) 事業者数・系統数の運輸局別計は、都道府県を跨る路線の重複分を差し引いた数字である。

資料: 国土交通省

(表5) 平成20年度地方バス路線維持費申請状況(都道府県・市町村単独補助)

(単位:千円)

局別	都道府県	都道府県単独補助						市町村単独補助						合計		対前年増減
		生活交通路線維持費			車両購入費			生活交通路線維持費			車両購入費			事業者数	金額	
		事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額	事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額			
北海道	北海道	17	91	112,867	1	1	5,000	22	418	1,346,641	1	1	10,000	24	1,474,508	6,987
東北	青森	1	1	3,991				8	451	1,161,793				9	1,165,784	-37,757
	岩手	3	50	65,926				10	192	412,101				11	478,027	19,372
	宮城	2	18	51,267				11	242	1,465,082				11	1,516,349	161,186
	秋田	2	208	557,360				2	233	677,827				3	1,235,187	80,785
	山形							7	96	394,017				7	394,017	15,469
	福島							4	275	977,110				4	977,110	10,925
	計	8	277	678,544				42	1,489	5,087,930				45	5,766,474	249,980
北陸信越	新潟	12	192	437,719				12	348	1,400,932				13	1,838,651	119,127
	富山	2	22	59,935				2	64	391,015				2	450,950	35,527
	石川	4	135	146,123	1	1	10,000	3	134	151,743				4	307,866	6,931
	長野							10	403	1,022,547	1	1	6,000	10	1,028,547	2,220
	計	18	349	643,777	1	1	10,000	27	949	2,966,237	1	1	6,000	29	3,626,014	163,805
関東	茨城	1	1	1,161				11	207	898,977				11	900,138	7,620
	栃木	2	25	64,173				8	73	446,971				8	511,144	26,584
	群馬	5	29	202,757	1	1	11,657	16	260	1,393,502	7	13	127,754	20	1,735,670	71,775
	埼玉	1	4	61,675	1	10	5,110	12	280	1,883,653	1	10	5,110	12	1,955,548	46,038
	千葉	2	3	12,570				18	177	1,022,434	4	12	23,407	19	1,058,411	3,351
	東京				1	3	3,780	13	138	1,301,587	1	10	42,000	14	1,347,367	-14,611
	神奈川	1	1	2,061				7	84	1,139,017				7	1,141,078	371,454
	山梨	2	6	19,293				8	236	561,996	1	2	26,000	8	607,289	-29,003
計	14	69	363,690	3	14	20,547	93	1,455	8,648,137	14	47	224,271	99	9,256,645	483,208	
中部	福井	3	16	72,480				8	122	672,984	1	6	4,194	8	749,658	71,306
	岐阜	4	108	354,230				9	319	1,206,653	2	5	15,250	9	1,576,133	-40,047
	静岡	7	101	353,275				9	321	1,172,593	1	2	9,000	13	1,534,868	103,136
	愛知	1	5	42,218				12	139	1,875,936				12	1,918,154	198,132
	三重	3	377	1,255,669				2	13	119,271				4	1,374,940	45,676
	計	18	607	2,077,872				40	914	5,047,437	4	13	28,444	46	7,153,753	378,203
近畿	滋賀	1	2	23,493				6	404	1,409,244	1	1	1,100	6	1,433,837	37,896
	京都	1	9	57,063				4	96	398,924				4	455,987	47,453
	大阪							7	97	1,163,225	2	15	27,580	7	1,190,805	-52,913
	奈良	1	4	22,130				2	68	298,940				2	321,070	-18,260
	和歌山							11	141	499,722				11	499,722	-2,499
	兵庫	6	74	156,602				9	238	1,227,324				9	1,383,926	128,042
	計	9	89	259,288				39	1,044	4,997,379	3	16	28,680	39	5,285,347	139,719
中国	鳥取	2	79	331,729				2	150	377,895				2	709,624	-32,760
	島根	3	55	39,723	1	2	1,900	12	234	745,065	1	2	4,895	11	785,753	-78,993
	岡山	8	146	114,553	1	1	6,500	14	83	359,402				15	480,455	-23,831
	広島	8	58	95,607				16	435	1,189,496				16	1,285,103	64,528
	山口	2	5	7,751				6	437	1,490,419				6	1,498,170	70,285
	計	23	343	589,363	2	3	8,400	50	1,339	4,162,277	1	2	4,895	50	4,759,105	-771
四国	徳島							10	116	481,884				10	481,884	-7,604
	香川	2	10	22,259	1	1	14,250	4	7	213,971				4	250,480	28,167
	愛媛	5	40	225,537	1	1	1,400	6	125	246,131				6	473,068	24,511
	高知							11	246	619,309	1	1	7,100	11	626,409	53,598
	計	7	50	247,796	2	2	15,650	31	494	1,561,295	1	1	7,100	31	1,831,841	98,672
九州	福岡							9	125	550,954				9	550,954	-50,970
	佐賀	2	21	10,476				4	151	336,106	1	3	9,000	4	355,582	11,256
	長崎	6	22	70,730	1	1	6,500	16	394	1,087,455	2	1	9,758	16	1,174,443	-59,441
	熊本	2	171	420,289				4	424	2,164,289				5	2,584,578	117,093
	大分	1	1	11,000	1	1	15,000	10	236	449,257				10	475,257	83,306
	宮崎	2	62	265,342				3	57	104,527				3	369,869	-61,069
	鹿児島	3	78	178,157				8	282	450,516				8	628,673	93,907
	計	16	355	955,994	2	2	21,500	54	1,669	5,143,104	3	4	18,758	55	6,139,356	134,082
沖縄	沖縄	5	28	157,575				1	1	7,134				6	164,709	-8,488
合	計	135	2,258	6,086,766	11	23	81,097	399	9,772	38,967,571	28	85	328,148	424	45,457,752	1,645,397

(注) 旧80条関係は非集計

日本バス協会調べ:平成21年2月3日現在

5. 乗合バス運賃

(1) 上限運賃改定について

運賃改定については、平成10年10月を最後に約8年ぶりに、佐賀の昭和自動車(株)が平成18年6月に実施。続いて新潟交通が18年12月に実施、北海道中央バス、長電バスが19年4月1日に実施された。

平成19年度は、福島交通、新常磐交通、会津乗合自動車(株)が20年1月に実施。佐賀の祐徳バスが20年7月に実施された。

平成20年度の上限運賃改定については、軽油価格高騰に対応するため、沖縄4社、山交バス、弘南バス、新潟交通等10社の事業者が下記のとおり20年12月9日に申請どおり認可された。

また、京阪宇治交通が21年2月5日、宮崎交通が21年3月3日に申請どおり認可された。

・平成20年12月9日認可

(申請順)

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	平 均 値上率	実施日
20. 9. 17	琉球バス交通 (沖縄県)	基準賃率 31円70銭 初乗運賃 140円	38円00銭 160円	18.6%	20. 12. 22
	那覇バス(株) (〃)	均一制 200円 基準賃率 29円70銭 初乗運賃 140円	220円 34円10銭 160円	11.4%	
	沖縄バス(株) (〃)	基準賃率 31円40銭 初乗運賃 140円	37円50銭 160円	18.1%	
	東陽バス(株) (〃)	基準賃率 30円40銭 初乗運賃 140円	35円40銭 160円	15.8%	
20. 10. 7	山交バス(株) (山形県)	基準賃率 41円10銭 初乗運賃 150円	47円70銭 170円	16.0%	20. 12. 25
20. 10. 9	弘南バス(株) (青森県)	基準賃率 42円90銭 初乗運賃 140円	48円10銭 160円	12.3%	
20. 10. 10	新潟交通(株) (新潟県)	均一制 200円 基準賃率 36円20銭 初乗運賃 160円	220円 40円70銭 170円	11.4%	21. 1. 15
	新潟交通観光バス(株) (〃)	基準賃率 34円80銭 初乗運賃 150円	40円70銭 170円	16.9%	
	越後交通(株) (〃)	基準賃率 30円40銭 初乗運賃 150円	33円80銭 170円	11.3%	20. 12. 22
	高知県交通(株) (高知県)	基準賃率 42円60銭 初乗運賃 130円	46円80銭 140円	9.6%	21. 1. 15

・平成21年2月5日認可

20. 12. 3	宮崎交通(株) (宮崎県)	基準賃率 39円10銭 初乗運賃 140円 ただし、宮崎市、延岡市、 延岡市内及び都城市内の従前 の特定路線における路線 にあっては150円	44円50銭 170円	13.9%	21. 3. 7
-----------	------------------	---	----------------	-------	----------

・平成21年3月3日認可

20. 12. 5	京阪宇治バス(株) (京都府)	均一制 150円 基準賃率 31円10銭 初乗運賃 160円	170円 33円60銭 180円	10.0%	21. 3. 16
-----------	--------------------	--------------------------------------	------------------------	-------	-----------

(2) ICカードの導入状況および営業政策的な割引について

① ICカードシステムの導入状況

ICチップが内蔵されたICカードは、定期入れに入れたままカードリーダーにかざすだけで運賃収受が可能のため、利用者、乗務員の負担が軽減される。さらに、主な公共交通機関が1枚のカードで利用できることから、利用者の減少が続いているバス事業者にとっては利用者の増加が期待されている。

平成21年4月現在、昨年と比べ14事業者増加し全国で153事業者が導入している。

平成21年4月1日現在

都道府県	実施事業者	導入年月日	名称	券種等	サービス内容
北海道	道北バス	11.11.30	Doカード	定期券(1・3ヶ月)及び回数券 発売額 一般・学生 1,000円 → 1,100円・1,300円 3,000円 → 3,400円・3,900円 5,000円 → 5,800円・6,500円 7,000円 → 8,300円・9,100円 10,000円 → 12,500円・13,000円 13,000円 → 15,800円・16,900円	乗継割引 デポジット500円
北海道	北海道北見バス	15.3.12	ICバスカード	回数券 発売額 券面額 3,000円 → 3,000円	乗継割引 ポイント制
		15.9.12		定期券…通学(1・2・3・6ヶ月) 通勤(1・2・3ヶ月)	
福島	福島交通	13.4.1	バスICカード	定期券(1・3・6ヶ月)及び回数券 初回発売額3,000円(券面額3,300円) 積み増し時は1,000円単位。1割をプレミアムとして付ける。さらに1,000円ごとに3%が付加。	乗継割引 ポイント制
茨城	日立電鉄交通サービス	19.10.1	でんてつハイカード	非接触型ICカード。定期券機能付き。 初回カード購入時カード預かり金として200円。カード不要時200円返却。 チャージ額 プレミア額 1,000円 100円 3,000円 400円 5,000円 800円 10,000円 1,800円	乗継割引(1時間以内乗継の場合、2回目乗車運賃より一律30円[小児20円]割引)
東京 神奈川 千葉 埼玉 その他	東京都交通局 東急バス 京王電鉄バス 関東バス 西武バス 京成バスなど79社	19.3.18	PASMO(パスモ)	記名式(大人・小児) 無記名式(大人) デポジット500円 発売額1,000円～20,000円まで 1,000円単位	バス特典利用サービス(ポイント制)
山梨	山梨交通 山交タウンコーチ	12.2.28	バスICカード	定期券(1・3・6ヶ月)及び回数券 発売額 券面額(一般) 1,000円 → 1,100円 3,000円 → 3,300円 5,000円 → 5,500円 10,000円 → 11,000円	乗継割引 ポイント制 ポストペイ
		12.8.1			
石川	北陸鉄道 ほくてつバス 北鉄金沢中央バス 加賀白山バス	16.12.1	ICa(アイカ)	回数券機能 発売額 2,000円(デポジット500円含む。最初の利用額は1,650円。積み増しする事によってその額の1割をプレミアムとして付ける。)	乗継割引 ポイント制
岐阜	岐阜乗合自動車 岐阜バスコミュニティ	18.12.1	ayuka(アユカ)乗車券	SFカード 販売額3,000円 (デポジット500円) ・普通カード(記名・無記名) ・通学、こども、障害者カード(記名)	昼間割引 乗継割引 ポイント制
		19.9.19	ayuka定期	・通勤…1・2・3・6ヶ月 ・通学…1・2・3・6ヶ月、学期	SF機能付可能
静岡	遠州鉄道	14.3	ナイスバス	定期券(1～6ヶ月)と回数券 発売額 券面額(一般)(学生) 1,000 1,100 1,100 3,000 3,300 3,500 5,000 5,500 6,000 8,000 9,000 10,100	ポイント制 バス・バス乗り越し 精算 バス電車共通 デポジット500円

都道府県	実施事業者	導入年月日	名称	券種等	サービス内容
静岡	しずてつジャストライン	18.3	ルルカ	回数券 発売額 券面額(一般) (学生) 1,000 1,100 1,300 3,000 3,300 4,000 5,000 5,500 6,600 8,000 9,300 10,600 デポジット500円	ポイント制 バス・バス乗り越し 精算 バス電車共通
滋賀	近江鉄道	15.4.1	バスICカード	回数券 発売額 券面額 デポジット プレミア率 3,000円 3,550円 500円 42%	ポイント制
大阪 京都 兵庫 その他	大阪市交通局 高槻市交通部 京阪バス 阪急バス 大阪空港交通など 17社	18.2.1	PiTaPa (ピタパ)	ポストペイ(後払い)方式 [各種割引] ・利用額割引 ・利用回数割引 ・登録型割引	ポイント制 ICOCAの利用も 可能
兵庫	神姫バス 神姫ゾーンバス	18.1.20 18.10.20	NicoPa (ニコパ)	・定期券…自社単独定期 ・回数券…初回発売2,000円。デポジット500円を差し引いた1,500円に対しプレミアム付与。以後1,000円単位でチャージ。普通(時間制限なし)…プレミアム10%、徳用(利用時間制限あり)…プレミアム30%。	・乗継割引 ・PiTaPa、ICOCAも使える(割引なし) ・グループカード(ポイントカード)サービス
		18.2.1	モバイルNicoPa	おサイフケータイ対応。NicoPa回数券サービス(普通・徳用)のみ。	乗継割引
〃	伊丹市交通局	20.4.1	itappy (イタッピー)	発売額 券面額 デポジット 2,000円 2,200円 500円 4,000円 4,500円 500円 7,000円 8,000円 500円 ・券種：大人・大人特別・小児・小児特別 ・PiTaPa、ICOCAの利用が可能	乗継割引
奈良	奈良交通 エヌシーバス	16.12.15	CI-CA (シーカ)	発売額 券面額 1,000円 1,100円 2,000円 2,200円 2,500円 2,750円 3,000円 3,300円 5,000円 5,500円 ひまわり(平日・土曜日は9:30~15:30、日・祝日は終日利用可) 1,000円 1,200円 2,000円 2,400円 3,000円 3,600円 ・定期券…通学・通勤	乗継割引 ICOCA、PiTaPa使用可
岡山	岡山電気軌道 両備バス 下津井電鉄 中鉄バス(一部路線)	18.10.1	Hareka (ハレカ)	発売額2,000円 デポジット500円 発売時、チャージ時プレミアム8%	乗継割引 利用額積算割引 誕生日割引
広島	広島電鉄、広島バス、 広島交通、芸陽バス、 鞆鉄道、備北交通、 中国ジェイアールバス、 呉市交通局、エイチ ディー西広島、広交 観光、中国バス	20.1.26	PASPY (パスピー)	記名式(大人・子ども・障害者割引) 無記名式 初回販売額 2,000円 (デポジット500円含む) 積み増し額 1,000円単位 最高 20,000円まで ICOCAの利用が可能 (各種割引制度の適用なし) 通勤・通学定期券開始(21.3.2)	PASPY割引(乗車毎に運賃の最大10%を割引) 乗継割引 障害者割引
香川	ことでんバス	17.2.2	IruCa (イルカ)	フリーIruCa シニアIruCa スクールIruCa キッズIruCa グリーンIruCa	回数割引(フリー・シニア・スクール) 電車⇄バス乗継割引 (フリー・シニア・スクール)
愛媛	伊予鉄道	17.8.1	ICい〜カード	記名式(大人・小児) 無記名式(大人・小児) ※デポジット500円 販売額2,000円~30,000円	乗車時運賃を約10%割引

都道府県	実施事業者	導入年月日	名 称	券 種 等	サービス内容
高 知	高知県交通 県交北部交通 土佐電気鉄道 土佐電ドリームサー ビス	21.1.25	ICですかカード	記名式(大人・小児・ナイスエイジ) 無記名式 初期販売額2,000円 (デポジット500円含む) 積み増し額1,000円単位 最高30,000円まで	ポイント制 バス電車共通 障害者割引 オートワンデー
			ICですかカード定期券	通勤(1・3・6ヵ月) 通学(1・3・6ヵ月・学期)	
福 岡	西日本鉄道 西鉄バス北九州 西鉄バス宗像	20.5.18	nimoca(ニモカ)	発売額 2,000円(デポジット含む) 利用額 1,500円 回数券	乗継割引 ポイント制
〃	北九州市交通局	13.9.20	ひまわりバスカード	・回数券 発売額 - 券面額 3,000円 - 3,360円 5,000円 - 5,750円 10,000円 - 11,500円 ・一日乗車券 初回発売 700円(一日分) 積増700円単位 ・定期券(回数券機能付)	乗継割引 プレミアム制
長 崎	長崎自動車 長崎県交通局 西肥自動車 佐世保市交通局 島原鉄道 さいかい交通	14.1.21	長崎スマートカード	発売額3,000円(最初の利用可能額は3,000円。積み増しすることによってその額の1割をプレミアムとして付ける。さらに、購入、または前回の積み増しからの利用運賃額に対して1%のポイントが付く。) 定期券(1・3ヶ月)	乗継割引 ポイント制
	長崎自動車 長崎県交通局 西肥自動車 佐世保市交通局 さいかい交通	17.12.12	モバイル長崎スマートカード	携帯電話により運賃精算 最初の1,000円単位の積み増しから、その額の1割のプレミアムを付ける。ポイント及び定期券は上に同じ。	
宮 崎	宮崎交通	14.10.10	宮交バスカ	定期券(1・3ヶ月) 半年通学定期(CAMPASS-mini) 大学・短大生、高校・専門学生 回数券 発売額(デポジット含む) 利用額 3,000円 2,500円	乗継割引 ポイント制
鹿児島	いわさきコーポレーション いわさきバスネットワーク	17.4.1	いわさきICカード	発売額 3,000円 利用額 2,750円 積み増し1割のプレミアム 回数券・定期券	乗継割引 ポイント制
	南国交通 ジェイアール九州バス 鹿児島市交通局	17.4.1	Rapica(ラピカ)		

153社

② 最近の主な営業政策的特殊乗車券

(平成20年4月1日～)

1. 特殊定期

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
北海道	十勝バス	20.11.16	エコ定期	通勤定期券所持者と併せて乗車されると家族の運賃が安くなる制度	運賃500円まで1人100円 運賃500円超は半額
青森	八戸市交通部 南部バス	20.4.1	共通乗車券	八戸駅～八戸市中心街間で八戸市交通・南部バスを共通利用できる定期券	定期券の金額
山形	山交バス	20.12.25	平日限定通学定期券	月曜～金曜(祝日を除く)の平日利用限定の通学定期券(1ヵ月限定)	基準運賃×44×(1-0.4) (580円以上は10円ごとに 10×44×(1-0.8)を加算)
茨城	日立電鉄交通サービス	20.4.1	通学定期	日立駅より160円区間限定の1ヵ月定期。 平成20年4月1日から平成21年3月31日の期間限定発売。	1ヵ月 2,000円
			通学定期	多賀駅前から多賀高校前(中央線)区間限定の1ヵ月定期。 平成20年4月1日から平成21年3月31日の期間限定発売。	1ヵ月 2,500円
			通学全線フリー定期券	全線利用可能。 平成20年4月1日から平成21年3月31日の期間限定発売。	1ヵ月 14,000円 3ヵ月 40,000円
千葉	京成バス	21.4.1	柏井PASS	柏井線全線(西船橋駅～下総中山駅～柏井四丁目～市営霊園～保険医療福祉センター)	1ヵ月 7,000円
千葉 東京 埼玉	東武バスイースト	21.4.1	小・中学生フリー定期券	東武バスイースト(ウエスト)管内全路線利用可能(コミュニティ・高速・深夜急行を除く)小・中学生を対象とした割引通学定期券。	小学生 1年バス 30,000円 半年バス 16,000円
	東武バスウエスト				中学生 1年バス 60,000円 半年バス 32,000円
東京 埼玉	東武バスセントラル	21.4.1	学生フリー手形	東武バスセントラル全路線(一部除く)利用可能。学生「小学・中学・高校・大学」を対象とした割引通学定期券。	小学生 1年バス 30,000円 半年バス 16,000円 中学生以上 1年バス60,000円 半年バス32,000円
神奈川	横浜市交通局	20.10.20	市営バス 小さな旅乗車券	26・54系統の乗り降り自由区間が210円で乗り放題	210円
〃	神奈川中央交通 湘南神奈交バス 津久井神奈交バス 横浜神奈交バス 相模神奈交バス 藤沢神奈交バス	21.3.25	グリーンエコバス	企業法人向け一括購入通勤6ヵ月定期券(カーボンオフセット導入)	32.8%割引
〃	箱根登山バス	20.9.1	箱根旧街道・1号線 きっぷ	小田原～箱根町間1日乗車券	1,700円(小児850円)
富山	富山地方鉄道	20.4.1	市電・バス学生全線 フリー定期券	市内電車とバス全線(高速バス等除く)が利用できる定期券。	1ヵ月 18,000円 3ヵ月 51,000円 1学期 57,000円 2学期 62,000円 3学期 42,000円
			E定期券	事業者単位で定期券の申し込みがあれば、申し込み人数により定期運賃の割引を行う。	1事業者1名～9名 所定定期運賃5%割引 1事業者10名以上 所定定期運賃10%割引
石川	北陸鉄道グループバス会社全社	20.7.19～ 20.8.31	わんぱくフリーパス	夏休み期間限定。対象は小学生のみ。利用者が設定した1週間の間、石川県内のグループバス路線、鉄道線について一部を除き自由に乗降可能。	700円 特急・急行線も利用する場合は1,500円
高知	高知県交通 高知西南交通	20.7.25	サマーキッズ定期券	小学生を対象とした夏休み限定定期券	小学生 2,000円

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
福岡	西日本鉄道 西鉄バス筑豊	20.4.1	筑豊エコルカード	発売可能校を限定し、指定地区内の一般路線バスが乗り放題	1ヶ月 17,000円 3ヶ月 48,000円
〃	西日本鉄道 その他 グループ5社	20.4.1	エコルカード	学生を対象とした設定範囲内の路線が乗り放題のフリー定期	1ヶ月 7,000円 3ヶ月 20,000円
長崎	五島自動車	20.9.1	高校生限定割引定期券	現行学生定期券(1ヵ月・3ヵ月)の5割引 島内(福江島)の県立高等学校に通学する学生に適用	1ヵ月、3ヵ月の5割引

・高齢者定期券

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
北海道	ジェイ・アール北海道バス	20.5.1	おでかけバス	満65才以上を対象にした全線乗り放題のバス(都市間高速バスを除く)	1ヵ月 4,000円 2ヵ月 8,000円 3ヵ月 12,000円 6ヵ月 24,000円
新潟	越後交通 越後柏崎観光	20.12.22	漫遊バスポート	60歳以上を対象とした、1ヵ月10,000円で一般バス路線全線乗り放題定期券	1ヵ月 10,000円
富山	富山地方鉄道	20.4.1	ゴールドバス	63歳以上を対象に、鉄道・軌道・バス全線(高速バス等除く)が利用できる定期券。	1ヵ月 6,200円 3ヵ月 18,000円 6ヵ月 31,000円 1ヵ年 57,000円
福岡	西日本鉄道 その他 グループ9社	20.4.1	グランドバス65	65歳以上を対象とした設定範囲内の路線が乗り放題のフリー定期+設定された高速バス路線が半額で乗車可能	1ヶ月 6,000円 3ヶ月 13,000円 6ヶ月 23,000円 1ヵ年 42,000円

2. 営業政策乗車券

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
全国	ジェイ・アール北海道バス ジェイ・アールバス東北 ジェイ・アールバス関東 ジェイ・アール東海バス 西日本ジェイ・アールバス 中国ジェイ・アールバス ジェイ・アール四国バス ジェイ・アール九州バス など35社	20.6.1	高速バス乗り放題きっぷ	全国の主な高速バス及び一部路線バスが6日間乗り放題(20.6.1~20.6.30限定)	大人・小児とも20,000円
東京 茨城	関東鉄道 ジェイ・アールバス関東	20.8.8	つくばリレーきっぷ	東京駅~筑波大学間の往復の高速バスと、つくば地区路線バス300円乗車券2枚セット	大人 1,900円 子供 950円
東京 千葉	東京空港交通	21.4.1	リムジン&メトロバス(2日券用)	リムジンバス成田空港~都心間の片道乗車券(2,700円~3,000円区間)2枚と東京メトロ2日乗車券のセット	6,000円(小児の設定なし)
東京	京成バス	20.10.25	水元公園周遊バス	水元公園循環線「金町駅」および「東金町地区センター入口~水元かわせみの里」間 ※「水元五丁目~金町ガード脇」間のバス停は降車のみ可能。	大人 400円 小児 200円
石川	北陸鉄道	20.10.1	城下まち金沢周遊バス1日フリー乗車券	利用者が設定した1日について城下まち金沢周遊バスの他、金沢市内地帯制200円区間を何度でも自由に乗降可能(一部路線を除く)	おとな 500円 こども 250円
兵庫	神姫バス 淡路交通	20.10.1	三ノ宮~洲本線 ワールドパークおのころ入園セット券	三ノ宮~ワールドパークおのころ間の往復乗車券と「ワールドパークおのころ」入園券の割引セット券	大人 3,000円 小児 1,500円
		20.10.1	三ノ宮~福良線 うずしおクルーズ乗船セット券	三ノ宮~福良間の往復乗車券と「うずしおクルーズ」観潮船乗船券の割引セット券	大人 5,400円 小児 2,700円
〃	淡路交通	20.10.1	淡路島フリークーポン	淡路島内の一般路線バスに連続した2日間、乗り放題とする乗車券(高速バス及び有料区間に係る停留所間除く)	大人 2,000円 小児 1,000円

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
和歌山	和歌山バス 和歌山バス那賀	20.5.18	城まち1日周遊切符	和歌山市中心市街地エリア内当日限定	大人 500円 小児 200円
愛 媛	伊予鉄道	20.12.1	松山城下めぐりきっぷ	市内電車全線(坊っちゃん列車除く)バス 東西線・平和通り線・都心循環東南線・8番線・空港線(JR松山駅前～石手寺の間)及び観光施設(6ヶ所)の拝観料を含む。	大人 2,200円 小児 1,100円
長 崎	佐世保市交通局	20.7.19	こども定期	小学生限定で、夏休み期間中全線フリー定期	3,000円
九州全県 下 関	西日本鉄道など 九州下関内50のバス 及び海運事業者	20.6.1	SUNQバス(全九州) 4日フリー乗車券	九州全7県と下関の一部を除く高速バスと一般路線バス及び一部船舶が4日間乗り放題	14,000円

3. 乗り継ぎ乗車券

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
東 京	京成バス	20.10.31	荒川区コミュニティバス乗継割引乗車券	荒川区コミュニティバスにおいて同日の間に他ルートに乗り継ぐ場合は、普通運賃を割引とする。	大人 200円 (片道運賃150円+乗継券50円=200円) 小児 100円 (片道運賃 80円+乗継券20円=100円)
福 岡	西日本鉄道	20.4.1	福北きっぷ	福岡～小倉+西鉄電車、福岡(天神)～二日市・五条および福岡(天神)～筑紫・大宰府間片道乗車券	二日市・五条版 1,200円 筑紫・太宰府版 1,300円

4. 運転免許証返納者割引

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
山 形	山交バス	20.12.25	自動車運転免許証返納者割引定期券	自動車運転免許証を返納した方を対象にした1ヵ月フリーバス 予約制の路線、山形～仙台、上山～仙台、山形～鶴岡・酒田、新庄～仙台、寒河江～仙台、米沢～仙台線を除く全路線	1ヵ月10,000円
兵 庫	神姫バス、神姫ゾーンバス、神姫グリーンバス、ウエスト神姫	20.10.1	高齢者運転免許返納者割引	高齢者(65歳以上)かつ運転経歴証明書(運転免許返納後に公安委員会への申請により公布)を提示した旅客に対し、運賃を50%割引する。	

5. その他

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
和歌山	和歌山バス 和歌山バス那賀	21.2.20	バス100円補助券 (商店街との連携)	「ぶらくり丁」中央商店街加盟店で同事業加盟店(ステッカー明示)において2,000円以上の買い物をしたお客様がバス利用を申告すれば運賃100円分の補助券を1枚受け取ることができる。	
福 岡	西日本鉄道	21.4.4	バスカード割引販売 (定額給付金対応商品)	バスカード10,000円券と3,000円券をセットにして、給付額にあわせて販売。	12,000円 (利用可能額14,900円、割引率約19.5%)
		21.5.1～ 21.5.31	グランドバス65 (定額給付金対応商品)	西鉄グループの一般路線バスが乗り放題となる高齢者向け全線フリー定期券を、65歳以上の給付額(20,000円)と同額で販売。	6ヵ月 20,000円 (通常価格23,000円、割引率約13.0%) ※1・3・12ヵ月は通常価格
		21.6.1～ 21.12.31	ホリデーアクトバス (定額給付金対応商品)	西鉄グループの一般路線バスが土・日祝日に限り乗り放題になるほか、高速・特急バス17路線が通常運賃の半額で乗車可能となる定期券。期間限定で給付金と同額にて販売。	7ヵ月 12,000円 ※販売は21.5.1～21.7.31
熊 本	九州産交バス 産交バス 熊本電気鉄道 熊本バス	20.7	(商店街との連携)	下通繁栄会加盟店で買物額ごとに100円、50円、10円の交通券を配布	

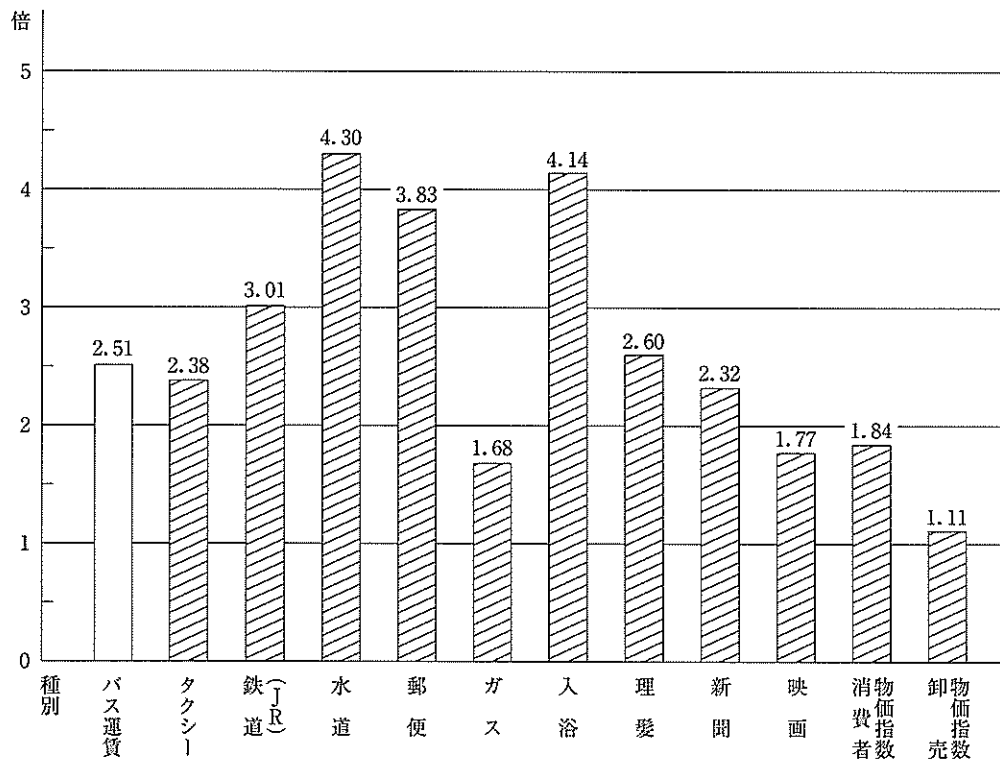
(3) バス運賃と他の公共料金との比較

(表1) 料金指数表

種別 年度	バス運賃	タクシー	鉄 道 (JR)	水 道	郵 便	ガ ス	入 浴	理 髪	新 聞	映 画	消費者 物価指数	卸 売 物価指数
昭和50	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
55	1.48	1.38	2.10	2.16	2.01	1.63	2.06	1.55	1.36	1.38	1.39	1.32
60	1.86	1.75	2.75	3.56	3.01	1.76	2.80	1.83	1.51	1.50	1.60	1.31
61	1.89	1.75	2.82	3.56	3.01	1.65	2.84	1.87	1.59	1.50	1.62	1.19
62	1.93	1.75	2.89	3.56	3.01	1.50	2.91	1.90	1.63	1.50	1.62	1.15
63	1.98	1.75	2.89	3.56	3.01	1.47	3.01	1.93	1.63	1.49	1.64	1.14
平成元	2.06	1.79	2.94	3.54	3.08	1.47	3.17	2.03	1.83	1.56	1.68	1.17
2	2.08	1.85	2.96	3.52	3.10	1.49	3.31	2.15	1.86	1.59	1.74	1.19
3	2.09	1.90	2.96	3.52	3.10	1.51	3.44	2.22	1.87	1.63	1.79	1.18
4	2.22	2.03	2.96	3.52	3.10	1.51	3.55	2.32	2.14	1.67	1.83	1.16
5	2.24	2.12	2.96	3.52	3.13	1.50	3.67	2.39	2.15	1.76	1.85	1.13
6	2.29	2.12	2.96	3.80	3.77	1.48	3.77	2.43	2.26	1.77	1.86	1.11
7	2.45	2.28	2.96	4.05	3.83	1.48	3.88	2.47	2.26	1.77	1.86	1.10
8	2.48	2.33	2.96	4.05	3.83	1.48	3.99	2.48	2.26	1.77	1.86	1.10
9	2.48	2.36	3.00	4.09	3.83	1.56	4.11	2.56	2.30	1.78	1.88	1.11
10	2.52	2.37	3.02	4.13	3.83	1.55	4.19	2.59	2.32	1.80	1.90	1.10
11	2.52	2.37	3.02	4.13	3.83	1.52	4.19	2.59	2.32	1.78	1.89	1.06
12	2.52	2.37	3.02	4.13	3.83	1.55	4.29	2.59	2.32	1.77	1.87	1.06
13	2.52	2.37	3.02	4.13	3.83	1.56	4.36	2.60	2.32	1.77	1.85	1.05
14	2.52	2.36	3.02	4.13	3.83	1.54	4.36	2.61	2.32	1.77	1.83	1.03
15	2.52	2.36	3.01	4.25	3.83	1.57	4.36	2.59	2.32	1.76	1.83	1.02
16	2.52	2.36	3.01	4.27	3.83	1.57	4.37	2.59	2.32	1.77	1.83	1.02
17	2.52	2.36	3.01	4.27	3.83	1.58	4.41	2.60	2.32	1.77	1.83	1.05
18	2.51	2.36	3.01	4.30	3.83	1.66	4.34	2.60	2.32	1.77	1.84	1.09
19	2.51	2.38	3.01	4.30	3.83	1.68	4.14	2.60	2.32	1.77	1.84	1.11

(注) 総務省「消費者物価指数年報」より、昭和50年を1として算出した。

(図1) 平成19年度料金指数



(4) 地方自治体の補助による敬老乗車券

(表2) バス式敬老乗車券

県名	都市名	年齢	対象事業者	
北海道	稚内市	70歳以上	宗谷バス	
	礼文町	〃	〃	
	利尻町	〃	〃	
	利尻富士町	〃	〃	
	猿払村	〃	〃	
	浜頓別町	〃	〃	
	中頓別町	〃	〃	
	枝幸町	75歳以上	〃	
	旭川市	70歳以上	〃	
	滝川市	75歳以上	北海道中央バス、道北バス 旭川電気軌道、空知中央バス	
	神恵内村	65歳以上	北海道中央バス、空知中央バス	
	泊村	70歳以上	北海道中央バス	
	夕張市	〃	夕張鉄道	
	苫小牧市	〃	苫小牧市	
	江差町	65歳以上	函館バス	
	乙部町	70歳以上	〃	
	壮瞥町	〃	道南バス	
	洞爺湖町	〃	〃	
	日高町	70歳以上	〃	
	士別市	74歳以上	道北バス、士別軌道	
和美町	65歳以上	道北バス		
和厚町	70歳以上	〃		
厚真町	〃	名士バス		
浦河町	〃	あつまバス		
〃	〃	道南バス		
〃	〃	ジェイ・アール北海道バス		
根室市	〃	根室交通		
北見市	〃	北海道北見バス		
青森	青森市	70歳以上	青森市、ジェイアールバス東北	
	青森市	〃	青森市	
秋田	能代市	70歳以上	秋北バス	
	藤沢市	〃	〃	
	横手市	〃	羽後交通	
	大湯市	〃	〃	
長野	松本市	70歳以上	松本電気鉄道	
	長野市	〃	川中島バス、長電バス	
富山	富山市	65歳以上	富山地方鉄道	
石川	小松市	65歳以上	小松バス	
福井	福井市	65歳以上	京福バス	
東京	東京都	70歳以上	東京都、京王電鉄バス 東急バス、西東京バス 東武バスセントラル、立川バス 京成バス、シティバス立川 京浜急行バス、西武バス 京王バス南、国際興業 小田急バス、日立自動車交通 関東バス、神奈川中央交通 京王バス東、羽田京急バス 京王バス中央、京王バス小金井 新日本観光自動車 東急トランセ、ケイビーバス 京成タウンバス、朝日自動車 大島旅客自動車、三宅村 八丈町、小田急シティバス	
		70歳以上	横濱市	横濱市、小田急バス 相模鉄道、神奈川中央交通 京浜急行バス、江ノ電バス横濱 川崎鶴見臨港バス、東急バス 横濱京急バス、横濱神奈交バス 臨港グリーンバス、相鉄バス 大新東、フジエクスプレス 横濱交通開発
			川崎市	川崎市、京浜急行バス 神奈川中央交通、小田急バス 川崎鶴見臨港バス、東急バス 羽田京急バス、臨港グリーンバス

県名	都市名	年齢	対象事業者			
山梨	大月市	65歳以上	富士急山梨バス			
岐阜	岐阜市	70歳以上	岐阜乗合自動車			
	高山市	65歳以上	濃飛乗合自動車			
静岡	伊東市	70歳以上	伊豆東海バス			
愛知	名古屋市	65歳以上	名古屋市 名古屋ガイドウェイバス			
京都	京都市	70歳以上	京都市、京都バス 京阪京都交通、京阪バス 京阪シティバス、阪急バス 京阪宇治バス、近鉄バス 西日本ジェイアールバス ヤサカバス(醍醐コミュニティバスのみ)			
		70歳以上 (ICカード)	大阪市	〃		
			高槻市	〃		
		兵庫	神戸市	70歳以上 (ICカード)	神戸市、神姫バス、阪急バス 阪神電気鉄道、山陽電気鉄道 神鉄バス、神姫グリーンバス 神戸交通振興(山手線のみ) 阪神バス	
				伊丹市	〃	
				明石市	〃	
				尼崎市	70歳以上	明石市、山陽電気鉄道 尼崎市
				姫路市	75歳以上	神姫バス、姫路市
				芦屋市	70歳以上	阪急バス
				夙川市	〃	全但バス
朝来市	〃			〃		
猪名川町	〃			全但バス、阪急バス		
宝塚市	〃			阪神電気鉄道		
奈良	奈良市	70歳以上	奈良交通			
和歌山	和歌山市	70歳以上	和歌山バス、和歌山バス那賀			
鳥根	松江市	65歳以上	松江市			
広島	尾道市	73歳以上	おのみちバス			
		70歳以上	芸陽バス、中国バス、鞆鉄道 呉市			
山口	岩国市	70歳以上	岩国市、防長交通			
		〃	宇部市、船木鉄道			
		〃	防長交通、中国ジェイアールバス			
		〃	サンデン交通			
徳島	徳島市	70歳以上	徳島市			
		〃	鳴門市			
佐賀	小松島市	〃	小松島市			
		75歳以上	佐賀市			
長崎	佐世保市	75歳以上	佐世保市交通局、西肥自動車			
熊本	熊本市	70歳以上	九州産交バス、産交バス			
		〃	熊本電気鉄道、熊本バス 荒尾市			
宮崎	宮崎市	70歳以上	宮崎交通			
		〃	〃			
鹿児島	鹿児島市	70歳以上 (ICカード)	鹿児島市 いわさきコーポレーション 南国交通、林田バス ジェイアール九州バス			
		75歳以上	徳之島総合陸運			
		70歳以上	奄美交通			
		〃	〃			
		〃	〃			
		〃	80歳以上 73歳以上 70歳以上	大島運輸 沖永良部バス企業団		

(表2-2) 回数券式(バスカード含)

(平成21年3月末現在)

県名	都市名	年齢	対象事業者
北海道	帯広市	70歳以上	十勝バス、北海道拓殖バス
	士幌町	〃	十勝バス、北海道拓殖バス
	池田町	〃	十勝バス
	鹿追町	〃	北海道拓殖バス
	釧路市	〃	くしろバス、阿寒バス
	釧路町	〃	〃
	厚岸町	〃	くしろバス
	浜中町	〃	〃
	羅臼町	〃	阿寒バス
	弟子屈町	〃	〃
	標津町	〃	〃
	別海町	〃	根室交通、阿寒バス
	網走市	〃	網走交通バス、網走バス
	遠軽町	〃	北海道北見バス
	湧別町	〃	北紋バス、北海道北見バス
	上湧別町	〃	北紋バス、北海道北見バス
	滝上町	〃	北紋バス
	丸瀬布町	65歳以上	北海道北見バス
	津別町	70歳以上	〃
	東神楽町	〃	旭川電気軌道
	上川町	〃	道北バス
	佐呂間町	70歳以上	網走バス、北海道北見バス
	遠藤町	〃	沿岸バス
	豊富町	〃	〃
	小平町	〃	沿岸バス、てんてつバス
	小紋別市	75歳以上	名士バス、北海道北見バス
	札幌市	〃	70・75歳以上
〃		80歳以上	道北バス
〃		70歳以上	北海道中央バス
〃		〃	ジェイ・アール北海道バス
〃		〃	ニセコバス
〃		〃	北海道中央バス
〃		〃	じょうてつ、夕張鉄道
〃		〃	ジェイ・アール北海道バス
〃		〃	北海道中央バス
〃		〃	〃
札幌市	砂川市	75歳以上	〃
	石狩市	70歳以上	〃
	剣淵町	〃	道北バス
札幌市	手稲区	75歳以上	北海道中央バス
	新冠町	65歳以上	道南バス
札幌市	新ひだか町	70歳以上	〃
	倶知安町	〃	〃
岩手	二戸市	70歳以上	岩手県北自動車、南部バス
	一関市	〃	ジェイアールバス東北
岩手	奥州市	〃	岩手県交通
	衣川市	〃	〃
宮城	仙台市	70歳以上	宮城交通、仙台市
	白石市	〃	ミヤコーバス
新潟	糸魚川市	70歳以上	糸魚川バス
長野	中野市	70歳以上	長電バス
	須坂市	75歳以上	〃
長野	野沢温泉村	70歳以上	長電バス
	〃	〃	〃
石川	金沢市	70歳以上	北陸鉄道
栃木	宇都宮市	75歳以上	関東自動車、東野交通
群馬	〃	〃	ジェイアールバス関東
	〃	〃	〃
群馬	〃	65歳以上	群馬中央バス、群馬バス
	〃	〃	上信電鉄、関越交通
群馬	〃	〃	日本中央バス、永井運輸
	〃	〃	〃
千葉	浦安市	70歳以上	東京ベイシティ交通
埼玉	鳩ヶ谷市	70歳以上	国際興業
	朝霞市	〃	国際興業、東武バスウエスト
	三芳町	〃	西武バス
神奈川	藤沢市	75歳以上	ライフバス
	〃	〃	〃
神奈川	平塚市	〃	神奈川中央交通
	〃	〃	江ノ電バス藤沢
神奈川	〃	〃	藤沢神奈交バス
	〃	〃	神奈川中央交通
神奈川	〃	〃	湘南神奈交バス
	〃	〃	〃

県名	都市名	年齢	対象事業者
岐阜	岐阜市	70歳以上	岐阜乗合自動車
	下呂市	60歳以上	濃飛乗合自動車
静岡	中津川市	〃	〃
	静岡市	70歳以上	しずてつジャストライン
	岡崎市	〃	〃
	熱海市	〃	伊豆箱根鉄道
	浜松市	〃	伊豆東海バス
	西伊豆町	〃	遠州鉄道
	松崎町	〃	西伊豆東海バス
	河津町	〃	〃
	大仁町	〃	南伊豆東海バス
	〃	〃	中伊豆東海バス
愛知	岡崎市	70歳以上	名鉄バス
	春日井市	〃	〃
愛知	豊橋市	〃	豊鉄バス
	豊田市	〃	〃
三重	津市	74歳以上	三重交通
	伊勢市	75歳以上	三重交通、三交伊勢志摩交通
大阪	枚方市	70歳以上	京阪バス
	河内長野市	〃	南海バス
兵庫	神戸市	70歳以上	神戸市、神姫バス、阪急バス
	〃	〃	阪神電気鉄道、山陽電気鉄道
	〃	〃	神鉄バス、神姫ゾーンバス
	〃	〃	神戸交通振興(山手線のみ)
	〃	〃	阪神バス
	宝塚市	〃	阪急バス、阪神電気鉄道
	〃	〃	阪急田園バス
	西宮市	〃	阪神電気鉄道、阪急バス
	三木市	〃	神姫バス、神姫ゾーンバス
	三田市	75歳以上	神姫バス
兵庫	三田市	70歳以上	神姫バス、阪急バス
	明石市	〃	阪急田園バス
	西西市	〃	明石市交通部、神姫バス
奈良	斑鳩町	70歳以上	奈良交通
	生駒市	〃	〃
奈良	月ヶ瀬町	65歳以上	三重交通
	〃	〃	〃
島根	益田市	80歳以上	石見交通
	松江市	65歳以上	一畑バス
岡山	総社市	70歳以上	中鉄バス
広島	広島市	70歳以上	広島電鉄、広島交通、広島バス
	〃	〃	芸陽バス、備北交通
	〃	〃	中国ジェイアールバス
	〃	〃	エイチ・ディー西広島
広島	〃	〃	中国バス、鞆鉄道、井笠鉄道
	〃	〃	中国バス、鞆鉄道、本四バス開発
徳島	徳島市	70歳以上	徳島バス
	阿南町	〃	〃
徳島	阿波市	〃	〃
	〃	〃	〃
福岡	福岡市	70歳以上	西日本鉄道、昭和自動車
	〃	〃	ジェイアール九州バス
長崎	長崎市	70歳以上	長崎県交通局、長崎自動車
	佐世保市	75歳以上	佐世保交通局
熊本	西海市	〃	さいかい交通
	〃	〃	〃
熊本	嘉島町	70歳以上	熊本バス
	〃	〃	〃
大分	大分市	70歳以上	大分バス、大分交通
鹿児島	〃	〃	亀の井バス
	与論島	70歳以上	南陸運

6. 軽油価格高騰等に伴う予算の確保等について

世界的な原油価格の高騰に伴い、軽油価格が1リットル当たり平成16年3月の65円06銭が平成20年7月には過去最高の138円41銭まで高騰し、バス事業者にとって著しい経営圧迫要因となった。

このような状況下で軽油価格高騰等に伴うバス関係予算の確保等について日本バス協会において下記の対応を行った。

平成20年

- 6月18日 日本バス協会総会において軽油価格高騰対策、高速道路料金引下げ等に関する決議をし、関係省庁および自由民主党バス議員連盟の先生に要望。
- 7月24日 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。
- 7月28日 「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。
- 8月6日 首都高速・阪神高速道路(株)に対し距離別料金への移行について、反対要望。
- 8月22日 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。
- 9月2日 「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。
- 9月4日 「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。
- 11月26日 自由民主党バス議員連盟総会で、バス関係予算の増額及び高速道路料金引き下げについてバスも対象にするよう意見陳述。その後、同総会において対応策等を決議。
- 12月9日 「政府の追加経済対策(高速道路料金の大幅値下げ)に対する要望」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バス車両についても対象となるよう要望。

平成21年

- 3月17日 「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衆議院議員 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。

〈要望結果〉

1. 平成21年度バス関係予算

(1) 地方バス路線維持対策

21年度予算額75.5億円/20年度予算額73.5億円+1次補正6.7億円

(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業

21年度予算額30億円+追加14億円/20年度予算額30億円

(3) 低公害車等普及促進事業(CNGバス、ハイブリッドバス、低燃費バスの普及)

21年度予算額12.2億円/20年度予算額12.3億円+1次補正 6億円

(4) 公共交通移動円滑化事業(うちノンステップバス等導入補助)

21年度予算額7.6億円/20年度予算額11.4億円+2次補正 2億円

(5) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

(うちバス関連事業分=オムニバスタウンの整備、バスロケ等の普及)

21年度予算額13億円/20年度予算額13億円

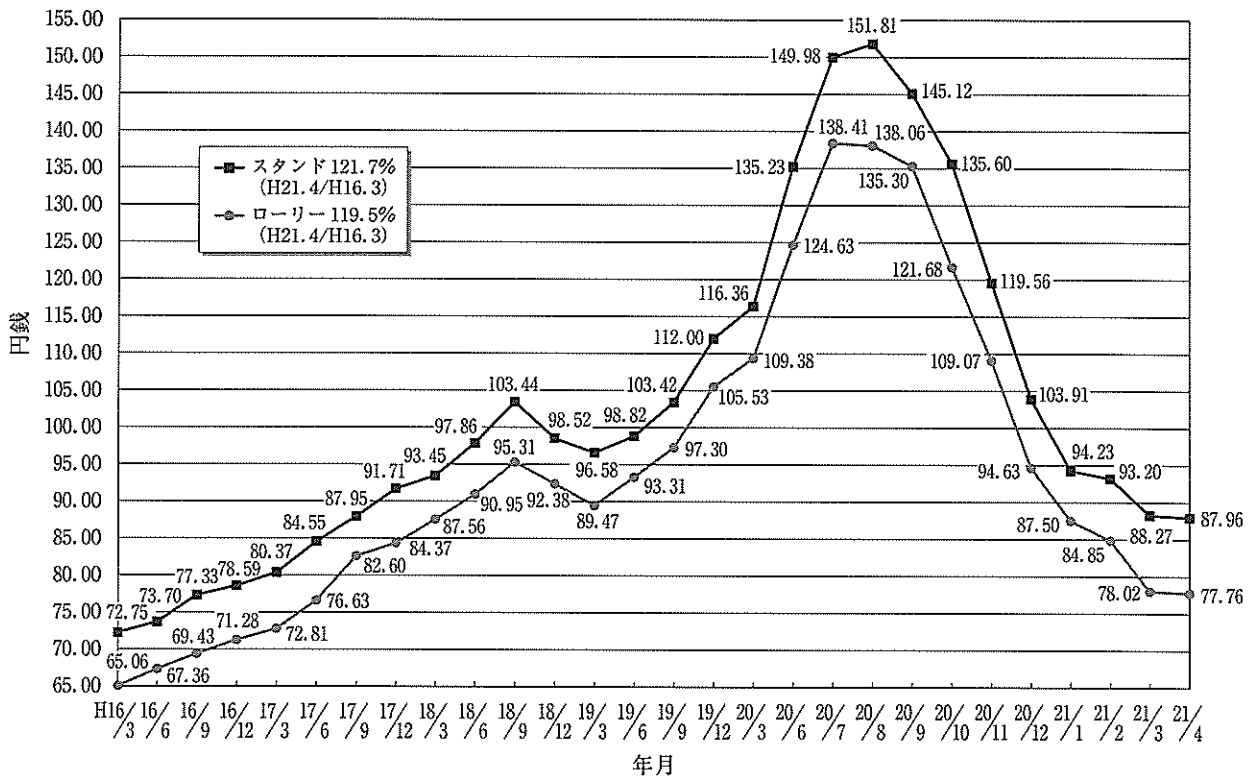
2. 高速道路料金関係

(1) 高速道路料金の引下げ(「安心実現のための緊急総合対策」H20.8.29)

・深夜割引の拡大(月曜日～金曜日) 0時～4時 40%→50%

- ・夜間割引の新設（月曜日～金曜日）22時～0時 30%
- (2) 首都高速・阪神高速の対距離料金制度の導入延期
- (3) ・高速バス、リムジンバス、貸切バス等 「土日祝日3割引」新設（H21.3）
 - ・地方部の高速道路
 - 平日昼間（9時～17時）100km区間部分のみ3割引
 - 平日夜間早朝（20時～22時、4時～6時）距離制限なく3割引
 - ・大都市近郊区間の高速道路
 - 平日20時～22時に3割引

(図1) 軽油価格（全国平均1リットル当たり単価）



(日本バス協会調べ)

7. 貸切バス事業の収支状況

(1) 調査対象事業者418社の経常収入は1,680億円、経常費用は1,682億円、経常損益は2億円の赤字、経常収支率は99.9%（前年度98.8%）と軽油価格の高騰の影響を受けたものの、人件費が減少したため、経常収支率は1.1ポイント改善した。対象事業者の188社、45%と半数近い事業者が赤字を計上している。

① 19年度の実働日車当り営業収入は前年度より減少し、67,328円（18年度70,988円、17年度68,330円）となっている。

② 支出では、人件費の占める割合が45.8%となっており、車両規模別にみると10両までの事業者は44.0%、11両～30両までは44.3%、31両以上は46.7%と10両までの事業者の人件費比率が低い。

人件費割合は17年度49%、18年度47%、19年度46%と年々減少している。

また、軽油価格高騰により、燃料油脂費の原価に占める割合は前年度の10.8%から11.2%に上昇している。

③ 車両規模別の収支率については、10両までは101.1%、11～30両までは100.4%、31両以上は99.5%となっており、車両規模が大きいほど収支が悪くなっている。

(2) ブロック別の収支状況を見ると、収支率が100%を超えているところは沖縄の105.6%、中国102.9%、中部101.6%、近畿100.8%、東北100.7%の5ブロックであり、最も厳しいところは九州の96.1%となっている。

(注) ① 調査対象事業者貸切バス保有車両10両まで127社、11両～30両まで193社、31両以上の事業者98社、合計418社

② 調査対象事業者は前年度と入れ替えがある。

③ 輸送実績報告書より集計

(表1) 一般貸切バス事業の経常収支率

平成19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	230 (213)	188 (210)	418 (423)	1,680 (1,903)	1,682 (1,927)	△2 (△24)	99.9 (98.8)	車両規模別に抽出 車両数10,762両 (〃 11,794両)
10両まで	74 (68)	53 (59)	127 (127)	93 (85)	92 (86)	1 (△1)	101.1 (98.8)	車両数 848両 (〃 849両)
11～30両まで	102 (99)	91 (95)	193 (194)	484 (499)	482 (500)	2 (△1)	100.4 (99.8)	車両数 3,549両 (〃 3,612両)
31両以上	54 (46)	44 (56)	98 (102)	1,103 (1,320)	1,108 (1,341)	△5 (△21)	99.5 (98.4)	車両数 6,365両 (〃 7,333両)

※1. () は前年度

2. 事業者は前年度と入れ替えがある。

(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					
16	230 (55%)	188 (45%)	418 (100%)	1,680	1,682	△2	99.9	10両まで 127社 11～30両まで 193 31両以上 98
17	213 (50%)	210 (50%)	423 (100%)	1,903	1,927	△24	98.8	10両まで 127社 11～30両まで 194 31両以上 102
18	225 (53%)	196 (47%)	421 (100%)	1,964	1,975	△11	99.4	10両まで 124社 11～30両まで 196 31両以上 101

(表2) 平成19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(18年度) %	
	黒字	赤字	計					
北海道	A	2	1	3	322	288	33	111.6 (122.3)
	B	5	10	15	3,923	4,044	△ 120	97.0 (98.8)
	C	4	2	6	4,202	4,138	64	101.5 (99.7)
	計	11	13	24	8,447	8,470	△ 23	99.7 (99.8)
東北	A	6	8	14	910	931	△ 21	97.7 (96.5)
	B	14	7	21	4,056	4,012	44	101.1 (99.6)
	C	5	4	9	6,908	6,852	56	100.8 (95.2)
	計	25	19	44	11,874	11,795	79	100.7 (96.4)
関東	A	15	6	21	2,181	2,186	△ 5	99.8 (96.8)
	B	20	17	37	11,030	11,011	19	100.2 (97.1)
	C	10	5	15	16,707	17,050	△ 343	98.0 (99.7)
	計	45	28	73	29,918	30,247	△ 329	98.9 (98.8)
北陸・ 信越	A	6	8	14	934	925	8	100.9 (87.9)
	B	11	9	20	4,919	4,825	94	101.9 (100.2)
	C	3	8	11	10,052	10,651	△ 599	94.4 (95.5)
	計	20	25	45	15,904	16,401	△ 497	97.0 (96.3)
中部	A	8	5	13	733	751	△ 18	97.6 (102.4)
	B	11	12	23	6,516	6,290	225	103.6 (101.4)
	C	10	4	14	25,503	25,193	310	101.2 (98.7)
	計	29	21	50	32,752	32,234	518	101.6 (99.2)
近畿	A	9	5	14	830	860	△ 30	96.5 (103.2)
	B	15	15	30	8,190	8,248	△ 58	99.3 (103.8)
	C	11	5	16	21,781	21,434	347	101.6 (102.2)
	計	35	25	60	30,801	30,542	259	100.8 (102.6)
中国	A	14	6	20	1,605	1,573	33	102.1 (100.4)
	B	15	9	24	4,320	4,168	152	103.6 (100.1)
	C	3	3	6	6,119	5,961	158	102.7 (100.5)
	計	32	18	50	12,044	11,701	342	102.9 (100.1)
四国	A	8	3	11	800	778	22	102.8 (97.3)
	B	3	3	6	1,710	1,719	△ 9	99.5 (101.1)
	C	0	4	4	2,195	2,337	△ 141	94.0 (98.4)
	計	11	10	21	4,705	4,833	△ 128	97.4 (100.1)
九州	A	6	11	17	958	923	35	103.8 (102.5)
	B	8	9	17	3,759	3,903	△ 144	96.3 (99.3)
	C	4	9	13	12,455	13,052	△ 597	95.4 (92.3)
	計	18	29	47	17,172	17,878	△ 706	96.1 (94.2)
沖縄	A	—	—	—	—	—	—	— (—)
	B	—	—	—	—	—	—	— (—)
	C	4	0	4	4,383	4,150	233	105.6 (103.8)
	計	4	0	4	4,383	4,150	233	105.6 (103.8)
合計	A	74	53	127	9,272	9,215	57	100.6 (100.1)
	B	102	91	193	48,422	48,219	203	100.4 (99.6)
	C	54	44	98	110,305	110,817	△ 512	99.5 (99.3)
	計	230	188	418	167,999	168,251	△ 252	99.9 (99.4)

(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。

(表3) 一般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(社)			収入	支出	損益	収支率%
		黒字	赤字	計				
15	保有車両10両まで	72	64	136	114	114	0	100.0
	11～30両まで	100	85	185	496	499	△3	99.4
	31両以上	57	55	112	1,449	1,465	△16	98.9
	計	229	204	433	2,059	2,078	△19	99.1
16	保有車両10両まで	78	68	146	103	105	△2	98.1
	11～30両まで	112	87	199	515	513	2	100.4
	31両以上	46	62	108	1,375	1,404	△29	97.9
	計	236	217	453	1,993	2,022	△29	98.6
17	保有車両10両まで	65	59	124	96	96	0	100.0
	11～30両まで	109	87	196	520	522	△2	99.6
	31両以上	51	50	101	1,348	1,357	△9	99.3
	計	225	196	421	1,964	1,975	△11	99.4
18	保有車両10両まで	68	59	127	85	86	△1	98.8
	11～30両まで	99	95	194	499	500	△1	99.8
	31両以上	46	56	102	1,320	1,341	△21	98.4
	計	213	210	423	1,903	1,927	△24	98.8
19	保有車両10両まで	74	53	127	93	92	1	100.6
	11～30両まで	102	91	193	484	482	2	100.4
	31両以上	54	44	98	1,103	1,108	△5	99.5
	計	230	188	418	1,680	1,683	△3	99.9

(表4) 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	15年度				16年度				17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	354.86	350.99	358.00	356.11	337.57	336.76	365.45	356.09	334.19	346.47	362.08	356.37	
原価	355.16	353.13	361.92	359.39	343.25	335.62	373.19	361.29	333.79	347.79	364.61	358.42	
内訳	人件費	177.56	174.93	190.69	186.11	171.90	159.60	189.12	180.12	161.34	167.14	180.89	176.12
	諸経費	177.60	178.20	171.23	173.28	171.35	176.02	184.07	181.17	172.45	180.65	183.72	182.30

収支別	18年度				19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	
収入	335.10	350.88	366.49	360.78	350.12	338.90	371.10	360.05	
原価	340.34	352.08	372.26	365.29	347.95	337.48	372.82	360.59	
内訳	人件費	157.87	164.68	177.76	173.28	153.22	149.37	173.93	165.23
	諸経費	182.47	187.40	194.50	192.01	194.73	188.11	198.89	195.35

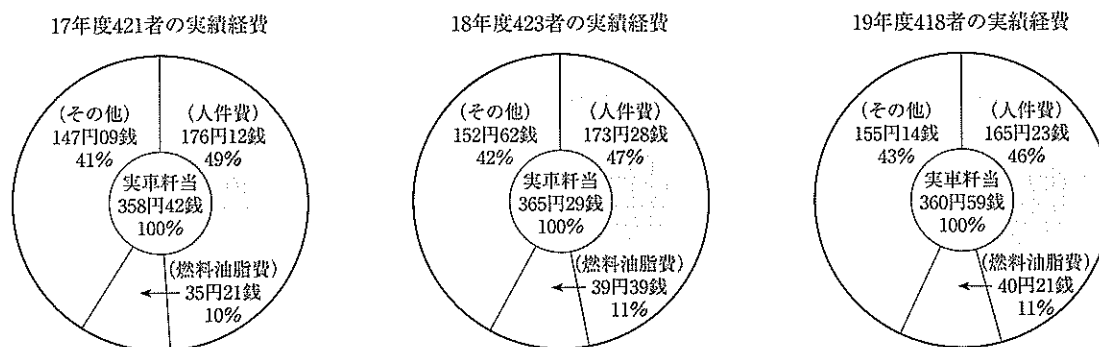
(表5) 貸切バス実車キロ当り経費及び構成比率の推移

(単位：円銭)

項目 年度	調査会社数	人件費	燃料油脂費	車両修理費	車両償却費	その他	計	対前年上昇率
		円	円	円	円	円		%
9	349	276.80 (57.5)	27.95 (5.8)	19.53 (4.1)	33.39 (6.9)	123.35 (25.6)	481円02銭 (100.0)	△3.0
10	344	271.18 (57.4)	26.08 (5.5)	20.04 (4.2)	31.17 (6.6)	124.15 (26.3)	472円62銭 (100.0)	△1.7
11	225	241.95 (56.0)	26.01 (6.0)	19.41 (4.5)	25.08 (5.8)	119.98 (27.7)	432円43銭 (100.0)	△8.5
12	376	223.82 (54.8)	28.31 (6.9)	—	—	156.46 (38.3)	408円59銭 (100.0)	△6.2
13	364	208.83 (53.7)	28.00 (7.2)	—	—	152.18 (39.1)	389円01銭 (100.0)	△4.8
14	398	200.19 (53.8)	28.10 (7.6)	—	—	143.72 (38.6)	372円01銭 (100.0)	△4.4
15	433	186.11 (51.8)	27.66 (7.7)	—	—	145.63 (40.5)	359円39銭 (100.0)	△3.4
16	453	180.12 (49.9)	30.42 (8.4)	—	—	150.76 (41.7)	361円29銭 (100.0)	0.5
17	421	176.12 (49.1)	35.21 (9.8)	—	—	147.09 (41.0)	358円42銭 (100.0)	△0.8
18	423	173.28 (47.4)	39.39 (10.8)	—	—	152.62 (41.8)	365円29銭 (100.0)	1.9
19	418	165.23 (45.8)	40.21 (11.2)	—	—	155.14 (43.0)	360円59銭 (100.0)	△1.3

※平成11年度は、調査対象事業者を標準能率事業者から保有車両30両以上の事業者に変更。
平成12年度からは、調査対象事業者を保有車両30両以上から車両規模別に変更

(図1)

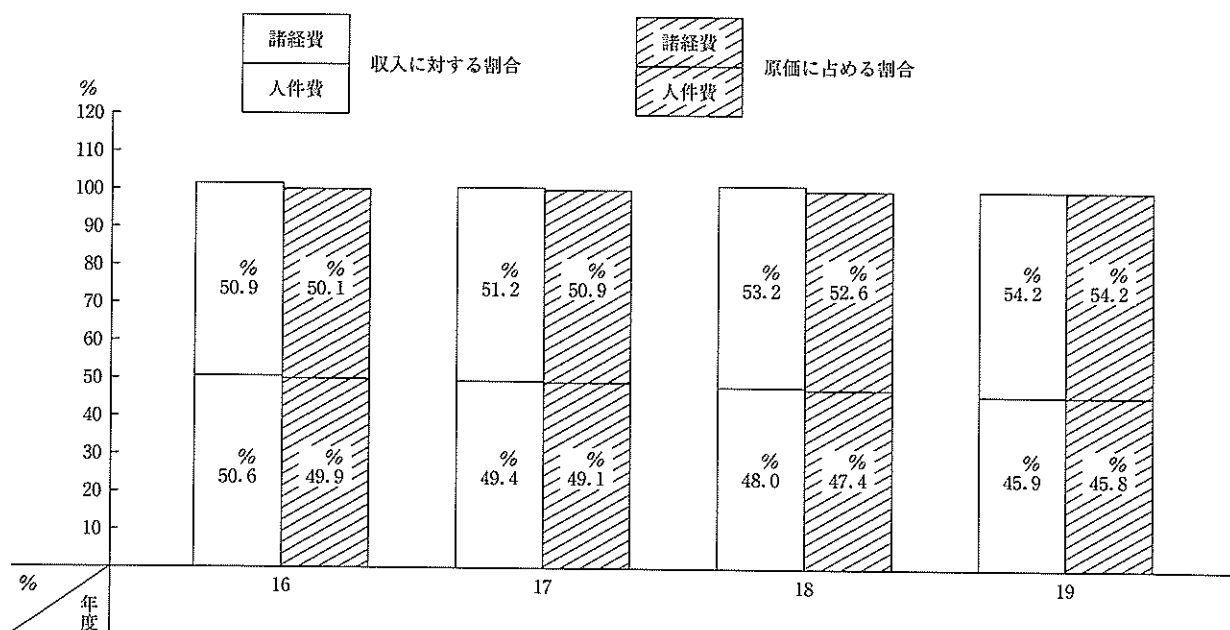


(表6) 一般貸切バスの人件費及び諸経費の収入・原価の割合

(単位：%)

年度	費目	保有車両10両まで		保有車両11～30両まで		保有車両31両以上		計	
		収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合
14	人件費	48.9	51.0	51.8	52.0	54.9	54.6	53.8	53.8
	諸経費	46.9	49.0	47.9	48.0	45.6	45.4	46.2	46.2
	計	95.8	100.0	99.6	100.0	100.5	100.0	100.0	100.0
15	人件費	50.2	50.1	49.8	49.5	53.3	52.7	52.3	51.8
	諸経費	49.9	49.9	50.8	50.5	47.8	47.3	48.7	48.2
	計	100.1	100.0	100.6	100.0	101.1	100.0	100.9	100.0
16	人件費	50.9	50.1	47.4	47.6	51.8	50.7	50.6	49.9
	諸経費	50.8	49.9	52.3	52.4	50.4	49.3	50.9	50.1
	計	101.7	100.0	99.7	100.0	102.1	100.0	101.5	100.0
17	人件費	48.3	48.3	48.3	48.1	50.0	49.6	49.4	49.1
	諸経費	51.6	51.7	52.1	51.9	50.7	50.4	51.2	50.9
	計	99.9	100.0	100.4	100.0	100.7	100.0	100.6	100.0
18	人件費	47.1	46.4	46.9	46.8	48.5	47.8	48.0	47.4
	諸経費	54.5	53.6	53.4	53.2	53.1	52.2	53.2	52.6
	計	101.6	100.0	100.3	100.0	101.6	100.0	101.3	100.0
19	人件費	43.8	44.0	44.1	44.3	46.9	46.7	45.9	45.8
	諸経費	55.6	56.0	55.5	55.7	53.6	53.3	54.2	54.2
	計	99.4	100.0	99.6	100.0	100.5	100.0	100.1	100.0

(図2)



(表7) 平成19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	164.8	166.4	193.1	207.9	197.9	200.9	186.0
実働日車当り 総走行キロ	キロ	222.9	220.7	243.1	267.3	240.7	250.0	229.6
実働率	%	64.7	56.2	61.4	53.6	65.3	62.0	52.8
実働日車当り 営業収入	円	51,995	56,489	73,899	72,761	65,982	76,011	67,429
実働日車当り 人件費※	円	26,344	25,863	33,956	32,864	31,098	35,236	29,564
実働日車当り 経費(経常費用)	円	53,101	57,419	76,458	76,008	65,537	76,823	66,819
経費に占める 人件費の割合※	%	49.6	45.0	44.4	43.2	47.5	45.9	44.2
経費に占める 燃料費の割合	%	13.4	12.7	10.5	11.9	9.7	11.1	11.6
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	52.6	38.8	70.8	60.2	62.5	39.2	48.9

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	247.2	190.2	105.1	190.2	168.7	188.5	193.3
実働日車当り 総走行キロ	キロ	288.0	231.8	135.2	238.1	215.4	238.5	240.2
実働率	%	50.2	56.5	59.3	59.5	44.9	57.0	63.1
実働日車当り 営業収入	円	76,256	62,155	54,309	67,328	57,273	62,580	70,695
実働日車当り 人件費※	円	35,420	29,969	28,637	31,429	25,856	28,150	33,614
実働日車当り 経費(経常費用)	円	79,903	65,774	51,888	68,587	58,716	63,601	72,052
経費に占める 人件費の割合※	%	44.3	45.6	55.2	45.8	44.0	44.3	46.7
経費に占める 燃料費の割合	%	12.0	12.3	10.2	11.2	12.3	12.1	10.7
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	58.2	69.6	88.0	56.6	36.2	43.9	65.3

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

(表8) 貸切バス原単位の推移

項 目	単位	合 計	平成19年度			平成18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	190.2	168.7	188.5	193.3	194.3	173.1	182.4	201.2
実働日車当り 総走行キロ	キロ	238.1	215.4	238.5	240.2	249.8	216.2	232.1	260.3
実 働 率	%	59.5	44.9	57.0	63.1	60.7	44.4	58.8	63.4
実働日車当り 営業収入	円	67,328	57,273	62,580	70,695	68,813	56,003	47,082	72,575
実働日車当り 人件費※	円	31,429	25,856	28,150	33,614	33,674	27,320	30,044	35,773
実働日車当り 経費(経常費用)	円	68,587	58,716	63,601	72,052	70,988	58,897	64,233	74,917
経費に占める 人件費の割合※	%	45.8	44.0	44.3	46.7	47.4	46.4	46.8	47.8
経費に占める 燃料費の割合	%	11.2	12.3	12.1	10.7	10.8	11.6	11.5	10.5
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	56.6	36.2	43.9	65.3	46.6	22.5	33.5	55.1

平成17年度

項 目	単位	合 計	10両まで	30両まで	31両以上
実働日車キロ	キロ	190.6	162.9	183.4	196.3
実働日車当り 総走行キロ	キロ	237.3	208.2	232.9	242.0
実 働 率	%	61.2	47.4	57.8	64.6
実働日車当り 営業収入	円	66,845	53,254	62,193	70,117
実働日車当り 人件費※	円	33,576	26,290	30,661	35,513
実働日車当り 経費(経常費用)	円	68,330	54,389	63,799	71,582
経費に占める 人件費の割合※	%	49.1	48.3	48.1	49.6
経費に占める 燃料費の割合	%	9.8	10.3	10.1	9.7
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	47.2	39.1	36.6	51.9

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

8. 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故を契機に、国土交通省、貸切バス事業者、旅行会社、両業界の団体、労働組合の実務者をメンバーとして「貸切バスに関する安全等対策検討会」が設置され、同年10月にとりまとめられた報告書において「安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明」といった問題点への対応として、貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言された。

このため、国土交通省は平成20年9月に「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」を設置し、利用者が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性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度について検討を行い、平成21年4月に報告書がとりまとめられた。

〔貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度の概要〕（抜粋）

- (1) 制度の位置付け
事業者の申請に基づき行う任意の制度
- (2) 評価・認定基準
 - ① 評価単位
評価単位は、法人を単位
 - ② 申請条件（略）
 - ③ 評価項目（略）
 - ④ 審査方法
書類審査及び訪問審査
 - ⑤ 認定基準
 - a. 各大項目における点数が基準点以上
 - b. 合計の点数が一定点数以上
 - ⑥ 認定種別
多段階評価
(例) 合計点数が60点以上で「一つ星(☆)」、80点以上で「二つ星(☆☆)」
 - ⑦ 有効期間
2年間
- (3) 評価・認定のための手数料
評価・認定のための手数料は、有料
- (4) インセンティブ措置
貸切バス事業者が評価・認定制度を積極的に活用するよう、インセンティブ措置を検討

2009/4/10国土交通省の報道発表資料より

※「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」報告書は、国土交通省ホームページに掲載しています。

<貸切バス事業者の安全性等に関する評価・認定制度 評価基準>

大項目	評価項目	配点	基準点	大手企業(200両以上)	中大手企業(100両以上200両未満)	中小企業(100両未満)	
Ⅲ 運 転 安 全 保 障 手 続 制 度	1. 運輸安全マネジメントに取組むために、運輸の安全の確保に責任を有する体制を構築しているか。また、運輸安全マネジメントの基本的な方針を策定し、従業員に周知しているか。	1	基準点	下記の全てを満たせば○。 ・安全統括管理責任者が指定されている。 ・運輸の安全に関する組織体制及び指揮命令系統が確立され、運輸の安全に関する組織等の体制図がある。 ・安全統括のために社内ルールを定め、社員による安全確保の実施を行っている。 ・支店長/営業所長による現場レベルでの安全統括を行っている。 ・安全統括管理責任者に関して週1回以上、社長/支店長/営業所長が出席している。	下記の全てを満たせば○。 ・運輸の安全に関する組織体制及び指揮命令系統が確立され、運輸の安全に関する組織等の体制図がある。 ・安全統括のために社内ルールを定め、社員による安全確保の実施を行っている。	下記の全てを満たせば○(2点)。 ・運輸の安全に関する基本的な方針を策定し、内閣に周知している。 ・基本的な方針の中に、社長の役割、運輸の安全性の向上に努めること、輸送の安全に関する情報公開について定められている。	
	2. 安全に対する重点施策を策定し、社内には十名以上の従業員が、支店長/営業所長は、重点施策の向の具体的な目標を設定しているか。	1	同左	下記の全てを満たせば○。 ・運輸の安全に関する基本的な方針を策定し、内閣に周知している。 ・基本的な方針の中に、社長の役割、運輸の安全性の向上に努めること、輸送の安全に関する情報公開について定められている。	同左	同左	下記の全てを満たせば○。 ・事故件数、輸送の安全に関する投資額の具体的な目標を設定している。
	3. 輸送の安全に関する計画を作成しているか。	2	同左	下記の全てを満たせば○。 ・重点施策に示した計画の作成を行っている。 ・重点施策を把握して改善活動の計画を作成している。	同左	同左	同左
	4. 輸送の安全に関する重点施策を実施するにあたり、費用支出及び投資効果は情報の共有及び伝達を行っているか。	1	同左	下記の全てを満たせば○。 ・重点施策を計画し、輸送の安全に関する重点施策を把握している。 ・自社の状態を把握した上で、効率的な費用支出及び投資を行っている。	同左	同左	下記の全てを満たせば○。 ・重点施策を計画し、輸送の安全に関する重点施策を把握している。
	5. 事故、災害等に関する報告連絡体制を構築しているか。	1	同左	下記の全てを満たせば○。 ・社内での情報の伝達及び共有。 ・安全統括管理責任者、現場責任者に伝え、適切な対応策を講ずることが出来るように関係者を揃えている。	同左	同左	下記の全てを満たせば○。 ・社内での情報の伝達及び共有。 ・安全統括管理責任者、現場責任者に伝え、適切な対応策を講ずることが出来るように関係者を揃えている。
	6. 輸送の安全に関する研修や求職しているか。	1	同左	下記の全てを満たせば○。 ・研修実施体制を整備し、社内周知を行っている。 ・必要となる人材育成のための教育及び研修に関する具体的な計画を作成し、安全マネジメント担当職員に対する教育及び研修を行っている。	同左	同左	下記の全てを満たせば○。 ・必要となる人材育成のための教育及び研修に関する具体的な計画を作成し、安全マネジメント担当職員に対する教育及び研修を行っている。
	7. 輸送の安全に関する内部監査・チェックを実施しているか。	2	同左	下記の全てを満たせば○。 ・定期的に監査した教育及び研修となっている。 ・運転者等の車前、車中、車後、能力等に不足している点がある。 ・知識普及、問題解決、参加型学習である。 ・効果測定を行っている。	下記の全てを満たせば○。 ・定期的に監査した教育及び研修となっている。 ・運転者等の車前、車中、車後、能力等に不足している点がある。 ・知識普及、問題解決、参加型学習である。	下記の全てを満たせば○。 ・定期的に監査した教育及び研修となっている。 ・運転者等の車前、車中、車後、能力等に不足している点がある。	
	8. 輸送の安全に関する業務の改善指図を策定しているか。	2	同左	内部監査に関して下記の全てを満たせば○。 ・1年に1回以上定期的に実施している。 ・輸送の安全の確保のために必要となる業務を抽出し、必要に応じて、当面必須となる業務の修正指図又は予防指図を策定している。	内部監査に関して下記の全てを満たせば○。 ・1年に1回以上定期的に実施している。 ・事故発生時に実施している。	下記の全てを満たせば○。 ・定期的に監査した教育及び研修となっている。 ・運転者等の車前、車中、車後、能力等に不足している点がある。	
	9. 輸送の安全に関する情報の公表を週1回以上実施しているか。	2	同左	下記の全てを満たせば○。 ・定められた輸送の安全に関する情報を公表している(11項目)。 ・改善状況について国土交通省に報告した場合には、遅やかに外部に公表している。	下記の全てを満たせば○。 ・定められた輸送の安全に関する情報を公表している(8項目)。 ・改善状況について国土交通省に報告した場合には、遅やかに外部に公表している。	下記の全てを満たせば○。 ・定められた輸送の安全に関する情報を公表している(3項目)。 ・改善状況について国土交通省に報告した場合には、遅やかに外部に公表している。	
	10. 運輸安全マネジメント会議に出席し、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善の一環の進捗を把握しているか。	2	同左	上記1.～9.の全ての項目が○の場合は○。	同左	同左	同左

※A3に拡大コピーしてご使用下さい。

V. 労務関係

1. 春季労使交渉

(1) 平成20年バス関係労使交渉妥結結果

① 賃金

平成20年のバス関係春季労使交渉結果は、バス事業を取り巻く厳しい経営環境の下、妥結額は対前年比減少の傾向を示している。

中小バス547社の平均賃上げ額は1,329円（昨年1,359円）、賃上げ率0.60%（昨年0.62%）となっており、対前年比、金額で30円、率で0.02ポイントの減少となった（表1参照）。

妥結額の金額階層分布状況を見ると、「賃上げゼロ」の層が49.9%（昨年50.0%）と最も多く、次いで「1,000円台」の層21.6%（昨年21.0%）、「1,000円未満」の層11.7%（昨年12.9%）、「2,000円台」の層の7.9%（昨年9.4%）の順となっており、「2,000円台」の層以下の層がいずれも対前年比減少ないし横ばい状況であるのに対し、「3,000円台以上」の層がいずれも微増となっている（表2参照）。

② 臨時給

年間臨時給については、バス事業の厳しい経営環境の下、過去最低の数値を示した平成17年から同18年に一転、増加の兆しをみせ、同19年も引き続き増加の傾向を示したものの、同20年に至って減少に転じた。

バス事業の年間臨時給の平均月数は3.3624ヶ月（うち中小バス3.3387ヶ月）となっており、昨年の3.5011ヶ月（うち中小バス3.4782ヶ月）と比べ、0.1387ヶ月（うち中小バス0.1395ヶ月）の減少となった（表3参照）。

妥結内容を見ると、「前年同月（額）」での妥結の企業が80.7%（昨年80.1%）と一番多く、次いで「前年より減月（額）」での妥結企業11.1%（昨年9.4%）、「前年より増月（額）」での妥結企業8.1%（昨年10.5%）の順となっている（表4参照）。

(2) 平成21年春季労使交渉の概況及び妥結状況

① 一般的概況

昨秋以降の金融危機に端を発した未曾有の経済危機の下、企業業績の急速な悪化と雇用不安が強まる中で、2009年の春季労使交渉は難航が予想された。

連合は、「2009年春季生活闘争方針」における基本スタンスとして、物価上昇を踏まえた取り組みを強化していくことを強調し、次のような具体的取り組みを掲げた。①賃金カーブ維持分を確保した上で、物価上昇（2008年度見通し）に見合うベアにより、勤労者の実質生活を維持・確保するとして、2001春闘以来8年ぶりに統一的なベアを求めた。②中小・地場組合の賃金改善目安として、9,000円以上（昨年7,000円）とする。なお、賃金カーブ維持分4,500円を含む。③パート労働者の時間給改善目安として、絶対額1,000円、引上額30円（昨年25円）。

また、共闘連絡会議として、運輸労連、私鉄総連、交通労連等8つの交通関係労働団体より成る「交通・運輸共闘連絡会議」が09春闘にて初めて連合内に設置された。

一方、日本経団連は、平成20年12月16日、今次春季労使交渉の経営側の指針となる「2009年版経営労働政策委員会報告」を発表し、雇用の安定に努力する旨を述べるとともに、減益傾向が強まる中、賃上げは困難とする企業は少なくないと予想されるし、横並びのベアはあり得ないと否定して、賃上げ容認姿勢の08春闘から一転したスタンスを示した（資料1参照）。

こうした背景の下、バス事業においては、乗客数の減少傾向や10月から実施される「ポスト新長期規制」等の環境問題等の諸問題を抱え、経営環境及び業績の先行きは不透明であり、一層の事業の合理化、効率化を図り継続的な企業体質の改善を強化していく必要に迫られている実態にあるため、労働問題研究会において、春季労使交渉対策の基本的スタンスとなる決議案「春季労使交渉に当たっての基本方針」を検討し、続いて同案を第119回労務委員会において審議・決定し、会員事業場に対してその周知、推進を図った（資料2参照）。

② 私鉄総連の要求概況

ア 2009春闘方針

私鉄総連は、平成21年2月5日に開催した第3回拡大中央委員会において、「09春闘方針案」を最終的に決定した。

同方針では、今次春闘の要求方式は、昨年と同様、現行水準維持のため「定昇相当分」と物価上昇・生活上昇分の「賃金改善原資分（ベア分）」とに分けた「1人平均ベア方式」を基本に取り組むこととした。

具体的な内容は次のとおり。

イ 鉄軌・バス組合の統一要求概要

種別	平成20年方針	平成21年方針	対前年比
月例賃金	2.0%（定昇分）5,500円 +3,500円（賃金改善分）	2.0%（定昇分）5,500円 +7,000円（賃金改善分）（注①）	+3,500円（ベア分）
一時金	協定月数の堅持	協定月数の維持（注②）	同じ
非正規労働者	時間給20円以上の引き上げ	時間給30円以上の引き上げ（注③）	+10円
最低賃金	産業別最賃要求 18歳以上月額132,100円	産業別最賃要求 18歳以上月額132,600円（注④）	現行協定額+1,800円

注① 賃金改善原資（ベア分）7,000円の内訳は、物価上昇分5,000円、生活維持分2,000円。既に、定昇制度が確立している単組においては、ベア分のみ要求。

注② 5ヶ月に満たない組合は、5ヶ月を要求。

注③ 平成19年10円、同20年20円、本年30円アップ要求と、毎年10円ずつ増加している傾向にある。

注④ 現行の最賃協定額は、昨年、9年ぶりに500円アップし、130,800円である。

ウ 2009春闘推進方針（戦術日程）

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、3月4日に第2回中央闘争委員会を開催し、「2009春闘推進方針」として次のような回答日、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18日（水） 15時
- 中小組合回答日……………3月23日（月） 15時まで
- 軌道・バス未解決組合統一24時間ストライキ…3月27日（金）

これ以降、ストライキ指令による対応。

エ また、私鉄総連は、2月9日（月）、日本バス協会に対して、賃上げ要求等について、各社がそれぞれの交渉方式に従って統一的解決ができるような措置を講じられたい旨の申し入れを行った。

③ 交通労連の要求概要

交通労連は、平成21年1月22日（木）に開催した中央委員会軌道・バス部会において、「2009年度春季生活闘争方針」を決定した。同部会の要求の要旨は次のとおり。

種別	平成20年度方針	平成21年度方針	対前年比
月例賃金	定昇相当分（1.42%）3,000円 +回復向上分（1.28%）2,700円 =5,700円	定昇相当分（1.42%）3,000円 +回復向上分（1.28%）2,700円 =5,700円	同じ
一時金	目標5ヶ月以上、最低3ヶ月以上。 貸切は運転士年間100万円以上、ガイド80万円以上	目標5ヶ月以上、最低3ヶ月以上。 貸切は運転士年間100万円以上、ガイド80万円以上。	同じ

④ 一般的な交渉・妥結状況

3月18日、春闘の相場形成に大きな影響力をもつ自動車、電機等金属労協加盟大手労組への回答が一斉に示されたが、多くの企業は、業績悪化を理由に、ベースアップ要求に応ぜず、ゼロ回答を提示し、定昇を一時的に凍結する動きも見られ、一時金も要求額を大幅に下回る回答となった。

⑤ 私鉄・バス関係の労使交渉と妥結状況

ア 労使交渉状況

私鉄大手の労使交渉は、定昇を巡りせめぎ合いが続き、一斉回答日の3月18日15:00時までに回答を引き出せた単組はなかったが、同日夕刻以降から翌日にかけて、順次妥結方向に向かった。

一方、中小については、3月23日の中小組合回答日を中心に、全国7ブロックの集団交渉方式を含む精力的な単組別交渉の結果、一部のストライキ延期を条件とする組合を含めて大半が解決に至ったが、3月27日のストライキ設定日には、1組合（私鉄総連）が発発からストライキに突入したものの、7:20には回避され、ストライキは中止となった。

今年は、例年と異なり、軌道・バス未解決全組合統一24時間ストライキが設定されていたが、全国的に上記1社のみにて事実上終息した。

イ 妥結状況

5月12日現在で集計可能な中小バス143社の妥結額を日本バス協会が集計した結果、平均賃上げ額は、1,445円、同賃上げ率0.68%で、前年同期（1,615円、0.73%）と比べて、金額で170円、率で0.05ポイントのマイナスとなった（表7参照）。

年間臨時給については、5月12日現在で、集計可能な中小バス128社を日本バス協会が集計した結果、平均月数率は、3.3623ヶ月（前年同期3.3667ヶ月）となっており、対前年比減少している（表9参照）。

なお、年間臨時給（中小バス）の妥結内容をみると、大半が前年度同月（額）87.7%（前年度80.8%）であるが、前年度より増月（額）となったもの6.5%（前年度9.9%）、前年度より減月となったもの5.8%（前年度9.3%）となっている（表10参照）。

2. 産業別最低賃金

(1) 平成20年度の協定結果

平成20年2月12日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会に対して、「平成20年度の産業別最低賃金を、1,800円アップし、基本賃金月額132,100円（現行130,300円）に改定すること。」という内容の要求書が提出された。

これを受けて3月10日に第1回団体交渉、引き続き5月30日に第2回団体交渉が行われ、バス業界は厳しい経営状況にあるものの、9年ぶりに500円アップすることに合意し、同研究会幸重委員長と私鉄総連宮下委員長により、「産業別最低賃金協定に関する合意書」への署名が行われ、7月9日に「産業別最低賃金に関する協定書」（会員数106社）の調印が行われた。

なお、今回、500円アップした背景は次のとおり。

- ① 民鉄協において500円の上積みが決定されたこと。
- ② 他産業において、初任給及び平均賃金の上昇傾向が見られ、9年連続このままの状態では、人材確保が困難になる懸念があること。
- ③ 日本バス協会による最賃研究会会員を対象とした本年度の「初任給調査」によれば、初任給の最低額が130,100円であること。
- ④ 本年度の法定最賃改定額の上げ幅次第で、地域によっては、現行額が法に抵触する懸念があること。

(2) 平成21年度の経過

平成21年2月9日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会に対して、「平21年度の産業別最低賃金を1,800円上積みして、基本賃金月額132,100円（現行130,800円）に改定すること。」等の要求書が提出された。

これを受けて、3月9日、第1回団体交渉が行われ、私鉄総連から改定に係る要求趣旨及び根拠の説明があり、このままでは業界の二種免取得者を含む人材確保が困難になる可能性があること等が強調された。

これに対し、研究会側から、とりわけ地方路線を中心とするバス事業の厳しい経営環境の窮状の説明があり、今次労使交渉の結果について十分見極めた上で検討したい旨回答がなされた。

その後、次回交渉の日程について事務局間で調整がなされ、民鉄協と私鉄総連との交渉日程に合わせて6月

3日に行うこととなった。

3.2008年秋季・年末交渉

私鉄総連は、平成20年10月9日に開催した中央委員会において、08秋闘方針として、「2008年組織・職場総点検闘争の基本構想」を決定した。その概要は次のとおり。

- (1) 産業別統一闘争強化のための組織の点検
 - ① 労働協約関係
 - ② 組合規約関係
 - ③ 企業の組織変更・再編、出向・転籍に伴う事前協議制・本人の同意、不利益の禁止
- (2) 労働関係諸法制改正に伴う協定の実態点検
- (3) 公益通報者保護法等

4.バス事業の労働条件等

日本バス協会においては、毎年、「バス事業賃金・労働時間等実態調査」（車両数10両以上の事業者1,135社を対象。回収651社。回収率57.4%）及び「バス事業最賃問題研究会会員会社初任給調査」（平成20年107社）を行い、バス事業における労働条件の実態把握に努めている。その概要は次のとおり。

(1) 退職金算定基礎不算入率状況

平成20年度において、賃上げ額が退職金算定基礎額に反映されない率を設定している会社は、114社であり、その平均（単純）不算入率は、64.90%である。前年度（105社・平均73.39%）に比べ、8.49%減少した。

不算入率の内訳をみると、「80%以上」が48社と最も多く、次いで「50%台」26社、「30%台」21社、「40%台」10社の順となっている（表11参照）。

(2) 労働時間・休日の状況

① 年間総実労働時間の状況

日本バス協会調べによると、平成19年度のバス事業の年間総実労働時間は、乗合運転者が2,375時間（昨年度2,345時間）、貸切運転者が2,380時間（昨年度2,378時間）で、いずれも前年度に比べて増加している（下表及び表12参照）。

また、下表過去6年間の傾向を見ると、年間総実労働時間は、乗合、貸切ともに常態として平均2,300時間台、うち残業時間は、300時間台で推移しているが、平成19年度の全産業男子平均（2,208時間・厚生労働省調べ）と比べて、乗合において167時間、貸切において172時間程度長い実態にある。

職種別年間総労働時間の推移

（単位：日・時間）

職 種	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
平成14年度	271.7	1,953	358	2,311	271.3	1,965	376	2,341
平成15年度	271.6	1,960	370	2,330	271.9	1,986	395	2,381
平成16年度	269.6	1,955	366	2,321	270.1	2,010	341	2,351
平成17年度	272.4	1,960	388	2,348	273.4	1,991	376	2,367
平成18年度	270.3	1,970	375	2,345	270.2	2,006	372	2,378
平成19年度	271.8	1,982	393	2,375	269.2	2,021	359	2,380

② 年間休日総日数の状況

平成20年度のバス事業の年間休日日数は、乗合運転者が91.4日（前年度90.2日）、貸切運転者が91.3日（前年度90.4日）となっており、いずれも前年度比微増の状況で推移している（表13参照）。

(3) 平成20年度の初任給状況

平成20年度の初任給状況を394社について調査した結果、事務員（18歳高卒）149,725円（前年度148,123円）、車掌（18歳高卒・ガイドを含む）146,088円（前年度144,821円）、技工（18歳高卒）156,401円（前年度153,502円）、運転者（25歳）173,569円（前年度170,310円）となっており、前年度に比べ、いずれも増加している（表14参照）。

(4) 女性運転者の雇用状況

バスの女性運転者は、逐年増加傾向にあり、日本バス協会の調査（平成20年7月末日現在）によると、245社において1,026人（乗合942人、貸切84人）に達し、平成19年以来、1,000人台にて推移するとともに、バス事業運転者総数の約1%を占めている。

女性運転者の雇用数の傾向をみると、女性の時間外、深夜業等の規制が解消された平成11年から急速に右肩上がりに増加したが、昨今の運転者不足の状況からみて、今後、より一層の増加が見込まれる（表15参照）。

(5) 高齢運転者の雇用状況

平成18年4月から、同25年4月までに段階的に65歳までの雇用延長制度の導入が義務化されたことに対応して、日本バス協会では、「バス事業者のための高齢者雇用推進の手引き」を策定し、業界内にその周知を図っているところである。

日本バス協会では、高齢運転者（満60歳以上）の雇用状況について、調査（平成20年7月末日現在）した結果、調査企業717社（運転者総数95,935人）のうち高齢運転者雇用企業数は659社（91.9%）であり、その雇用者数は、13,079人（乗合10,579人、貸切2,500人）であり、雇用率は13.6%となる。

昨年の11,046人（乗合8,623人、貸切2,423人）と比べて、大幅に増加しており、定年後の継続雇用が普及しつつあることが推測できる。

雇用率を地域別にみると、北陸信越21.7%、中部20.1%が最も多く、次いで東北15.8%になっている。

また、公営は、26社（運転者総数10,254人）のうち24社（1,422人）が該当し、その雇用率は、13.9%となっている（表16参照）。

(6) 中小企業退職金共済制度の活用状況

本制度は、独力では退職金制度を設けることが困難な中小企業（規模300人以下又は資本金3億円以下）について、事業主の相互共済と国の援助で退職金制度を設ける（独法）勤労者退職金共済機構の制度であるが、日本バス協会の調査（平成20年7月末日現在）によると、146社（うち貸切専業会社68社）が加入しており、前年の147社（うち貸切73社）と比べて若干減少の傾向を示している。

加入状況を地域別にみると、静岡11社（うち貸切5社）、神奈川9社（うち貸切3社）、北海道8社（うち貸切3社）の順となっている（表17参照）。

(7) バスガイド雇用状況

バスガイドの雇用状況については、平成20年7月末日現在で、272社において5,012人（前年299社において5,354人）となっており、対前年比減少の傾向を示している。

地域別では、関東71社1,300人、中部44社1,256人が圧倒的に多く、続いて九州26社537人、北陸信越24社465人、北海道24社388人、近畿34社362人の順となっている（表18参照）。

5. 労働関係法令・制度の改正等

平成20年度に成立した主要な労働関係法案は次のとおり。

(1) 改正労働基準法の施行について

「月60時間を超える部分」の時間外労働割増率を50%（現行25%）へ引き上げること等を柱とする改正労働基準法が、平成20年12月5日可決成立した。改正法の主な内容は次のとおり。

- ① 時間外労働が1ヶ月60時間を超える場合は、割増賃金率を5割に引き上げること。
- ② この場合の割増賃金の支払いについては、労使協定により、支払いに代えて有給の休暇を与えることができるものとする。
- ③ 時間外労働時間が1ヶ月45時間超60時間までは、労使協議による割増賃金の引き上げ（努力義務）。
- ④ 中小事業主については、当分の間、①の適用を猶予し、改正法施行後3年後に適用を検討すること。
- ⑤ 年次有給休暇は、労使協定により、5日の範囲内で時間単位で付与できるものとする。
- ⑥ 施行日は、平成22年4月1日とする。

(2) 改正障害者雇用促進法の施行について

民間企業（56人以上）の障害者の雇用の改善を図るための改正障害者雇用促進法が、平成20年12月19日に可決成立した。その要旨は次のとおり。

- ① 中小企業における障害者雇用促進を図るため、障害者雇用納付金制度の適用対象範囲が拡大されたこと。従来は、301人以上の規模が対象だったが、平成22年7月1日から規模201人以上300人以下にも拡大。なお、規模101人以上への適用は平成27年4月1日施行。
- ② 中小企業が事業協同組合等を活用して障害者を雇用する仕組みを創設したこと（平成21年4月1日施行）。
- ③ 障害者の雇用義務の基礎となる労働者及び雇用障害者に、20時間以上30時間未満の短時間労働者を追加する（従来は30時間以上）。
- ④ 特例子会社がない場合であっても、企業グループ全体で雇用率を算定するグループ適用制度を創設する。

(3) 改正雇用保険法の施行について

失業者救済のための改正雇用保険法が、平成21年3月27日に可決成立した。その要旨は次のとおり。

- ① 雇用保険に入れない非正規労働者が増加したことに対して、失業給付を受け取る条件を現行の「1年以上の保険加入」から「6ヶ月以上の保険加入」に緩和する。
- ② 特に再就職が困難な失業者に、従来90～330日の失業手当の支給日数を最大60日間延長する。
- ③ 雇用保険料率を平成21年度に限り、現行の1.2%から0.4%引き下げて0.8%とすること。
- ④ 施行日は、平成21年3月31日とする。

日本経団連「2009年版 経営労働政策委員会報告」のポイント

(平成20年12月16日 発表)

今次労使交渉・協議におけるスタンス

- 現在は、オイルショック、バブル崩壊に次ぐ「第三の危機」。今回の難局を乗り切るにあたっては、過去の経験・教訓を踏まえ、労使が危機感を共有して、一丸となって難局を打開していく姿勢が求められる。
- 労働分配率は、マクロベースでは景気後退局面か、拡大局面かで変わるものであり、賃金水準改定の根拠とならない。
- 経営環境がとりわけ厳しい今次の労使交渉・協議においては、雇用の安定に努力することが求められる。
- 賃金をはじめとする労働条件決定にあたっては、自社の支払能力に即して判断すべきである。
- 時間外労働の割増率の引き上げについては、それが長時間労働の削減に直接的にはつながらない点や、総額人件費管理の視点を十分に踏まえるべき。
- 需給の短期的変動などによる一時的な業績変動は、賞与・一時金に反映させることが基本であり、恒常的な生産性向上の裏づけのある付加価値の増加分については、特定層への重点的配分や人材確保など、自社の実情を踏まえて総額人件費改定の原資とすることが考えられる。
- 個別企業の経営実態を踏まえずに横並びに賃上げを図る市場横断的なベースアップはもはやあり得ない。
- 大手企業では近年、昇給・ベースアップや、それ以外の賃金改定額を含め、組合員平均で毎年5,000円以上の賃金改定が実施されており、労使とも賃金改定の重みを再認識する時期にある。
- 企業の減益傾向が一層強まる中、ベースアップは困難と判断する企業も多いものと見込まれる。

公正で開かれた人事・賃金システム

- 「仕事・役割・貢献度を基軸とした賃金制度の構築・運用」、「広く開かれた雇用機会の提供」、「いきいきと働ける環境の整備」の3つの観点から公正で開かれた人事・賃金システムを実現。
- 採用内定の取り消しについては、客観的に合理的で社会通念上相当な理由が必要であることに留意し、極力取消しの回避に向けて努力すべき。

我が国企業の活力・競争力を高める環境の整備

- 重点的に支援を行う層への対象を特化させたハローワークの機能の重点化。
- 労働者派遣制度の改正に当たっては過度に雇用の機会を減少させていないかなど影響を慎重に見極めることが必要。
- 総合的な「日本型移民制度」を本学的に検討すべき。
- 09年度最低賃金の審議では引き上げについては、小規模企業における雇用維持を最優先として、きわめて慎重な対応が必要。

(資料2)

春季労使交渉に当たっての基本方針

サブプライムローン問題に端を発したアメリカ発の金融不安と、それに伴う世界同時不況は、火元アメリカのみならず日本、EU諸国を巻き込み、瞬く間に全世界に広がり先行きの見えない不安と混沌の中に各国を追い込みつつある。

特に日本においては、自動車や電機などの製造業を中心に混迷度は深まっており、物作り現場におけるこうした不況は物流や人の移動に大きな影響をおよぼすことは必至で、今後バス事業にもいくつかの困難な問題が現出してくることが予想される。

こうしたことを前提にバス事業は、従来の乗客数の減少傾向や10月から実施される「ポスト新長期規制」などの環境問題等々、諸問題を抱えた上で、さらに一層の事業の合理化、効率化を図り、今後の困難な時代を乗り越えていくことが求められる。

バス事業は他業種に比し非正規職員問題の影響は少ないといわれている。

また、景気の急速な冷え込みにより、マイカーから公共交通への乗り換えが予想され、グリーンニューディール政策は環境によいバスへ国民の眼を向けさせる絶好の機会となると考えられる。これらをバス業界にとって追い風になるように活用しなければならない。

今春闘はこうしたことを念頭に、雇用やベア等の賃金問題を中心に次の事項を基本に推進することが肝要である。

1. 事業者は、バス事業の収支悪化の傾向が続き、未曾有の不況の到来が予想される状況下において、雇用の維持・確保は最重要課題である。このため、従来以上に支払能力に準拠した総額人件費管理を徹底していく必要があり、とりわけ個別企業レベルにおける賃金決定は、自社の支払能力を基本として、個別労使で決定すべきである。
2. 今次労使交渉においては、労使が自社のおかれた状況を的確に把握し、経営環境の変化への対応、競争力のさらなる強化、人材の確保方策などについて真摯に話し合い、自社の体力に応じた賃金その他の労働条件を決定すること。
3. 事業者は、質の高いバス輸送サービスの提供を確立することの重要性に鑑み、今こそ、労使の意思疎通と相互理解の増進を図り、互いの痛みを分かち合うなど、良好な企業内労使関係を堅持することが肝要であるが、仮に労使紛争等が発生した場合には、当該労使による精力的な交渉により解決に努めることはもとより、必要に応じ第三者機関のあっせんを求めるなどにより、早期解決に努めること。

平成21年3月9日

日本バス協会第119回労務委員会

(表1)

平成20年賃上げ額及び労務構成(中小バス)

(平成20年7月末日現在)

区分 中小 (局別)	平成20年							平成19年						
	調査 会社数 (社)	賃上げ状況			労務構成			調査 会社数 (社)	賃上げ状況			労務構成		
		賃上前の 基準賃金 (円)	賃上額 (円)	賃上率 (%)	対 象 人 員 (人)	年 齢 (歳)	勤続 年数 (年)		賃上前の 基準賃金 (円)	賃上額 (円)	賃上率 (%)	対 象 人 員 (人)	年 齢 (歳)	勤続 年数 (年)
北海道	32	221,195	598	0.27	4,740	43.6	12.5	39	221,518	652	0.29	5,203	43.5	12.2
東北	62	188,196	343	0.18	6,776	46.4	14.2	52	193,914	418	0.22	6,564	45.9	15.3
関東	139	238,165	1,905	0.80	24,795	42.6	11.4	136	236,020	1,986	0.84	23,725	42.2	11.6
北陸信越	48	211,400	647	0.31	4,567	44.1	13.5	47	210,555	795	0.38	3,990	43.9	12.5
中部	80	216,961	992	0.46	9,495	42.9	9.8	79	209,567	876	0.42	9,054	41.0	13.5
近畿	52	243,421	1,743	0.72	8,707	45.5	11.8	52	240,189	1,920	0.80	6,561	42.5	12.5
中国	48	220,907	1,289	0.58	4,246	46.5	13.5	48	225,185	1,169	0.52	4,561	46.2	14.8
四国	26	203,413	986	0.48	2,082	42.4	13.0	28	202,621	1,162	0.57	1,910	42.4	12.8
九州	57	181,822	1,346	0.74	6,834	43.7	12.1	58	190,854	1,318	0.69	5,988	43.1	11.8
沖縄	3	172,968	0	0.00	498	39.9	12.4	3	175,781	164	0.09	499	40.2	12.5
合 計	547	220,843	1,329	0.60	72,740	43.8	11.9	542	220,160	1,359	0.62	68,055	43.0	12.7

(注) 加重平均

(表2)

平成20年春季賃上げ金額階層別企業数(中小バス)

(平成20年7月末日現在)

金額階層(円)	平成20年		平成19年	
	調査会社数(社)	構成比(%)	調査会社数(社)	構成比(%)
5,000以上	9	1.6	7	1.3
4,000~4,999	9	1.6	5	0.9
3,000~3,999	29	5.3	22	4.1
2,000~2,999	43	7.9	51	9.4
1,000~1,999	118	21.6	114	21.0
1,000未満	64	11.7	70	12.9
賃上げゼロ	273	49.9	271	50.0
賃金減額	2	0.4	2	0.4
合 計	547	100.0	542	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。

(表3)

平成20年度年間臨時給

(平成20年7月末日現在)

区分 大手・ 中小(局別)	平成20年度					平成19年度					
	調査 会社数	対象 人員数	(+)(-) 月数率	年間 臨時給	備 考	調査 会社数	対象 人員数	(+)(-) 月数率	年間 臨時給	備 考	
大 手	2	646	0.0000	5.0310		2	660	(+)0.1067	5.0267		
中	北海道	18	2,044	(-)0.2259	3.0264	他に別途協議3社	18	2,101	(-)0.0299	3.2022	他に別途協議6社
	東北	16	3,092	(-)0.0185	1.6848	他に別途協議11社	14	2,629	(-)0.0247	1.9062	他に別途協議7社
	関東	60	14,243	(+)0.0076	4.2895	他に別途協議15社	64	15,095	(+)0.0318	4.1343	他に別途協議7社
	北陸信越	33	3,950	(-)0.1089	2.1083	他に別途協議4社	31	3,198	(+)0.0526	3.0335	他に別途協議4社
	中部	40	5,902	(+)0.0489	2.7622	他に別途協議5社	41	5,878	(+)0.0912	2.9471	他に別途協議6社
	近畿	31	5,520	(-)0.0019	3.7680	他に別途協議2社	35	4,763	(+)0.0197	3.6628	他に別途協議5社
	中国	26	3,662	(-)0.0286	3.4558	他に別途協議3社	32	4,113	(+)0.0005	3.7035	
	四国	14	1,052	(-)0.0689	3.1188	他に別途協議5社	16	1,071	(-)0.0022	3.9010	他に別途協議1社
	九州	30	5,515	(-)0.0292	3.1674	他に別途協議5社	33	4,672	(+)0.0649	3.0278	他に別途協議2社
	沖 縄	2	476	(+)0.7412	0.9265		2	460	(-)0.0475	1.7320	
中小計	270	45,456	(-)0.0121	3.3387	他に別途協議53社	286	43,980	(+)0.0325	3.4782	他に別途協議38社	
合 計	272	46,102	(-)0.0119	3.3624	他に別途協議53社	288	44,640	(+)0.0336	3.5011	他に別途協議38社	

(注) 加重平均

(表4)

平成20年度年間臨時給妥結状況(中小バス)

(平成20年7月末日現在)

妥結内容	平成20年度			平成19年度		
	調査会社数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)	調査会社数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)
前年同月(額)	218	80.7		229	80.1	
前年より増月(額)	22	8.1	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (0) 0.5~1.0カ月未満 (5) 0.1~0.5カ月未満 (11) 0.1カ月未満 (6)	30	10.5	2.0カ月以上 (1) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (2) 0.5~1.0カ月未満 (3) 0.1~0.5カ月未満 (18) 0.1カ月未満 (6)
前年より減月(額)	30	11.1	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (2) 0.5~1.0カ月未満 (10) 0.1~0.5カ月未満 (10) 0.1カ月未満 (8)	27	9.4	2.0カ月以上 (1) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (1) 0.5~1.0カ月未満 (5) 0.1~0.5カ月未満 (14) 0.1カ月未満 (6)
合 計	270	100.0		286	100.0	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当企業数

(表5)

平成20年春季賃上げ状況比較

調査機関等 項 目	日本バス協会調べ	日本経団連調べ		厚生労働省調べ	
	バス関係	全 産 業		全 産 業	
	中小バス	大手企業	中小企業	主要企業	中小企業
集 計 時	平20. 7. 31 (最終集計)	平20. 6. 13 (最終集計)	平20. 7. 23 (最終集計)	平20. 9. 9 (最終集計)	平20. 10. 20 (最終集計)
調 査 企 業 (社)	547	119	578	280	3,465
賃上げ前ベース(円)	220,843	322,356	252,073	308,948	245,402
賃 上 げ 額 (円) (対前年比較)	1,329 (-30)	6,271 (69)	4,184 (35)	6,149 (259)	3,787 (-20)
賃 上 げ 率 (%) (対前年比較)	0.60 (-0.02)	1.95 (0.05)	1.66 (0.02)	1.99 (0.12)	1.54 (-0.01)

(注) ① 加重平均

② 中小バス(日本バス協会調べ)は、私鉄大手を除くバス事業者

③ 中小企業(日本経団連調べ)は、原則として従業員500人未満の企業

④ 中小企業(厚生労働省調べ)は、企業規模300人未満であって、労働組合のある企業

(表6)

春季賃上げ状況の推移

年	私鉄大手		中小バス (日本バス協会調べ)		中小企業 (日本経団連調べ)		中小企業 (厚生労働省調べ)	
	妥結額	賃上率	妥結額	賃上率	妥結額	賃上率	妥結額	賃上率
平成元	円 14,951	% 5.90	円 11,336	% 4.99	円 10,353	% 5.00	円 9,061	% 4.71
2	17,018	6.60	12,897	5.50	12,336	5.78	11,050	5.53
3	16,390	6.09	12,793	5.25	12,403	5.60	11,447	5.52
4	15,267	5.53	11,565	4.64	11,418	5.00	10,707	4.98
5	12,642	4.28	9,622	3.78	9,124	3.89	8,699	3.91
6	10,504	3.48	7,624	2.96	7,214	3.00	6,902	3.04
7	8,880	2.94	6,108	2.37	6,580	2.71	6,184	2.69
8	9,559	3.18	6,193	2.39	6,665	2.72	6,148	2.64
9	—	—	5,651	2.19	6,929	2.76	6,213	2.63
10	—	—	4,465	1.71	6,110	2.41	5,381	2.24
11	—	—	2,459	0.96	4,619	1.82	4,042	1.62
12	—	—	1,214	0.49	4,499	1.75	3,789	1.56
13	—	—	1,334	0.54	4,463	1.74	3,775	1.54
14	—	—	977	0.41	3,274	1.27	2,913	1.19
15	—	—	718	0.31	3,269	1.29	2,860	1.17
16	—	—	834	0.37	3,576	1.41	3,048	1.26
17	—	—	861	0.38	3,743	1.47	3,359	1.37
18	—	—	1,057	0.48	3,901	1.54	3,587	1.47
19	—	—	1,359	0.62	4,149	1.64	3,807	1.55
20	—	—	1,329	0.60	4,184	1.66	3,787	1.54

(注) ① バス関係の賃上げ額は、毎年の最終集計(7月末現在)。

② 私鉄大手の平成9年以降は、標準労働者方式等で妥結のため集計不能。

③ 中小企業(日本経団連調べ)は、原則として従業員500人未満の企業。

④ 中小企業(厚生労働省調べ)は、企業規模300人未満であって、労働組合のある企業。

(表7)

平成21年中小バス賃上額

(平成21年5月12日現在)

区分 中小(局別)	平成21年					平成20年					
	調査会社数 社	対象人員 人	賃上前の 基準賃金 円	賃上額 円	賃上率 %	調査会社数 社	対象人員 人	賃上前の 基準賃金 円	賃上額 円	賃上率 %	
中 小	北海道	18	2,484	203,894	1,188	0.58	17	2,008	215,071	1,023	0.48
	東北	10	3,110	187,817	40	0.02	13	4,574	193,916	344	0.18
	関東	35	9,388	236,162	2,612	1.11	42	10,607	243,963	2,723	1.12
	北陸信越	14	2,131	211,762	186	0.09	13	2,192	214,678	198	0.09
	中部	12	3,065	211,060	964	0.46	13	2,418	197,441	922	0.47
	近畿	19	3,535	228,478	1,840	0.81	22	5,441	242,402	1,768	0.73
	中国	9	1,768	201,361	1,664	0.83	13	2,658	224,845	2,244	1.00
	四国	9	1,161	208,053	622	0.30	7	962	204,136	745	0.37
	九州	17	4,705	188,208	886	0.47	18	4,415	190,991	1,244	0.65
沖縄	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
合計	143	31,347	213,627	1,445	0.68	158	35,275	221,423	1,615	0.73	

(注) ① 加重平均

② 「ベアゼロ」・「標券」等は集計から除外。

(表8)

平成21年春季賃上げ妥結金額階層別企業数(中小バス)

(平成21年5月12日現在)

金額階層(円)	平成21年		平成20年	
	調査会社数(社)	構成比(%)	調査会社数(社)	構成比(%)
5,000以上	0	0.0	1	0.6
4,000~4,999	4	2.5	5	2.9
3,000~3,999	5	3.2	11	6.3
2,000~2,999	11	7.0	9	5.1
1,000~1,999	53	33.5	63	36.0
1,000円未満	26	16.5	29	16.6
賃上げゼロ	44	27.8	40	22.9
ベアゼロ	15	9.5	17	9.7
合計	158	100.0	175	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。

(表9)

平成21年度中小バス年間臨時給付状況

(平成21年5月12日現在)

区分 中小(局別)	平成21年度					平成20年度					
	調査 会社数 社	対象 人員数 人	年間 臨時給 月	備考(その他)		調査 会社数 社	対象 人員数 人	年間 臨時給 月	備考(その他)		
				別途協議 社	金額協定 社				別途協議 社	金額協定 社	
中	北海道	13	1,687	3.2127	4		14	1,802	3.3361	4	
	東北	6	2,318	1.4489	3	1	5	2,008	1.3022	3	2
	関東	29	7,886	4.2422	6	3	31	8,856	4.2514	1	4
	北陸信越	16	3,341	2.1440			17	3,684	2.0880		1
	中部	14	6,019	3.1403	2	2	13	5,445	3.2021	4	2
	近畿	21	6,581	3.6266	1	1	22	6,857	3.6709		3
小	中国	12	2,608	3.8729			15	3,129	3.7176		
	四国	2	75	2.5467	5		3	547	3.5572	3	1
	九州	15	4,665	3.3932	3		16	4,609	3.3060	3	1
	沖縄	-	-	-			1	437	1.0000		
合計	128	35,180	3.3623	24	7	137	37,374	3.3667	18	14	

(注) 加重平均

(表10)

平成21年度年間臨時給付状況(中小バス)

(平成21年5月12日現在)

妥結内容	平成21年度		平成20年度	
	調査会社数(社) 構成比(%)	増減月数等(社)	調査会社数(社) 構成比(%)	増減月数等(社)
前年同月(額)	135 (87.7)		139 (80.8)	
前年より増月(額)	10 (6.5)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (5) 0.1カ月未満 (3) 金額増 (1)	17 (9.9)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (12) 0.1カ月未満 (2) 金額増 (2)
前年より減月(額)	9 (5.8)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (3) 0.1カ月未満 (4) 金額減 (1)	16 (9.3)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (12) 0.1カ月未満 (1) 金額減 (2)
合計	154 (100.0)		172 (100.0)	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当会社数

(表11)

平成20年度退職金算定基礎不算入率設定会社数調

(平成20年7月末日現在)

不算入率		30%未満		30%台					40%台				50%台	
		20%	30%	33%	35%	38.3%	40%	41%	42%	45%	50%	56%		
大手・中小別														
大	手		2						1					
中	北海道													
	東北		2(2)				1	1(1)				2(1)		
	関東		4	2(1)						1		4(1)		
	北陸信越	1	2	1(1)		1(1)						1(1)		
	中部		3(1)									3(2)		
	近畿		2	1	1		1					4		
	中国						1					2(2)	1	
	四国						1(1)							
	九州						2				1(1)	9(4)		
	沖繩													
	計	1	13(3)	4(2)	1	1(1)	6(1)	1(1)	0	2(1)	25(11)	1		
計		1	15(3)	4(2)	1	1(1)	6(1)	1(1)	1	2(1)	25(11)	1		
		1	21(6)					10(3)				26(11)		

不算入率		60%台			70%台		80%以上			合計
		60%	65.0%	67%	70%	74.3%	80%	90%	100%	
大手・中小別										
大	手									3
中	北海道						7(2)		3(1)	10(3)
	東北								1	7(4)
	関東	1					1		3(1)	16(3)
	北陸信越			1					4(3)	11(6)
	中部					1	1(1)		3(1)	11(5)
	近畿	1	1						1	12
	中国	1(1)			1		5(5)		1	12(8)
	四国				1			4	4	10(1)
	九州								10	22(5)
	沖繩									
	計	3(1)	1	1	2	1	14(8)	4	30(6)	111(35)
計		3(1)	1	1	2	1	14(8)	4	30(6)	
		5(1)			3		48(14)			114(35)

(注) ① 単位=社数。

② ()内は、調整率制度併用社数(内数)。

③ 不算入率が自己都合退職と会社都合(定年)退職で異なる場合は、自己都合退職の不算入率を採用。

④ 調査114社の平均(単純)不算入率は、64.90%である(前年度は105社平均73.39%)。

(表12)

職種別年間総労働時間(平成19年度)

職種 区分 大手・中小 (局別)	乗合運転者					貸切運転者					事務職員等					
	社数	実労働 日数	所定労働 時間	実残業 時間	年間総実 労働時間	社数	実労働 日数	所定労働 時間	実残業 時間	年間総実 労働時間	社数	実労働 日数	所定労働 時間	実残業 時間	年間総実 労働時間	
大手	3	256.0	1,803	613	2,416	0	-	-	-	-	3	249.3	1,897	387	2,283	
中	北海道	22	272.0	1,977	369	2,346	23	274.2	2,041	382	2,423	28	274.4	2,027	184	2,211
	東北	31	272.7	1,920	248	2,168	59	266.4	2,013	254	2,267	64	262.5	1,994	103	2,098
	関東	89	263.9	1,961	557	2,518	96	260.9	1,977	422	2,399	135	257.1	2,084	268	2,352
	北陸信越	35	258.9	1,927	229	2,156	41	269.1	2,028	314	2,342	50	259.1	1,938	108	2,046
	中部	40	271.1	1,993	309	2,302	62	268.6	2,041	416	2,457	77	265.3	2,022	141	2,163
	近畿	38	265.3	1,985	455	2,439	32	276.0	2,119	328	2,447	56	258.0	1,964	148	2,112
	中国	33	271.5	1,890	304	2,193	41	275.5	1,988	379	2,367	51	266.0	1,974	108	2,082
小	四国	19	340.7	2,430	523	2,953	14	286.8	2,082	426	2,508	25	274.8	1,990	152	2,142
	九州	41	274.4	1,980	326	2,307	40	271.8	2,008	294	2,302	61	268.8	1,952	125	2,076
	沖縄	3	287.3	2,122	319	2,441	3	286.3	2,138	314	2,452	3	275.7	1,433	171	1,604
	中小計	351	272.0	1,983	391	2,375	411	269.2	2,021	359	2,380	550	263.1	2,004	163	2,167
合計	354	271.8	1,982	393	2,375	411	269.2	2,021	359	2,380	553	263.0	2,003	165	2,168	

(注) 単純平均

(表13)

年間休日総日数分布状況及び平均休日日数

(平成20年7月末日現在)

職種 日数 大手・中小(局別)	乗合運転者								貸切運転者								
	計	67日 以下	68~ 77日	78~ 86日	87~ 95日	96~ 104日	105日 以上	平均 休日日数	計	67日 以下	68~ 77日	78~ 86日	87~ 95日	96~ 104日	105日 以上	平均 休日日数	
大手	3	-	-	1	-	2	-	96.0 ^日	0	-	-	-	-	-	-	-	
中	北海道	20	-	3	12	2	1	2	83.0	28	2	3	13	5	1	4	82.2
	東北	37	3	3	10	6	8	7	88.4	63	4	4	11	15	11	18	93.2
	関東	89	-	9	16	15	34	15	95.4	108	4	6	18	25	29	26	94.5
	北陸信越	36	-	3	1	9	18	5	97.6	45	-	2	1	10	16	16	99.5
	中部	45	1	4	10	5	6	19	95.4	66	2	8	6	9	16	25	94.9
	近畿	37	2	4	4	5	8	14	97.1	40	-	8	3	8	8	13	93.1
	中国	33	1	4	16	4	5	3	87.5	46	6	10	14	3	3	10	86.4
小	四国	24	2	8	8	3	2	1	79.5	20	1	7	7	2	2	1	80.1
	九州	41	6	7	11	6	9	2	85.1	47	7	16	9	4	5	6	82.4
	沖縄	4	-	1	2	-	-	1	84.5	4	-	1	2	-	-	1	85.3
	中小計	366	15	46	90	55	91	69	91.4	467	26	65	84	81	91	120	91.3
合計 構成比(%)	369 (100.0)	15 (4.1)	46 (12.5)	91 (24.7)	55 (14.9)	93 (25.2)	69 (18.7)	91.4	467 (100.0)	26 (5.6)	65 (13.9)	84 (18.0)	81 (17.3)	91 (19.5)	120 (25.7)	91.3	

(注) ① 単位=会社数

② 「年間休日総日数」とは、協約、就業規則により定められている制度としての休日総日数をいい、年休日数、生休日数、産休日数、労災休業日数は含まれない。

(表14)

平成20年度初任給状況

(平成20年7月末日現在)

区分 大手・ 中小局別	調査 会社数	事務員 (18歳高卒)		車掌(ガイトを含む。18歳高卒)		技工 (18歳高卒)		運転者 (25歳)		
		該当 社数	初任給	該当 社数	初任給	該当 社数	初任給	該当 社数	初任給	
大手	3	3	158,600(+1,167)	—	—	1	158,800(+1,500)	2	182,150(+950)	
中	北海道	22	17	141,965(+0)	12	140,925(+0)	11	148,255(+0)	18	163,900(+111)
	東北	36	30	138,423(-167)	17	137,538(+29)	17	144,053(+0)	35	160,996(+14)
	関東	104	79	156,170(+216)	41	146,426(+656)	35	163,517(+171)	98	180,483(+238)
	北陸信越	40	33	144,734(+291)	21	143,714(+410)	16	152,706(+413)	35	177,730(+226)
	中部	59	46	153,660(+41)	27	148,175(+88)	14	174,405(+77)	57	177,338(+45)
	近畿	36	29	157,386(+107)	16	154,121(+56)	10	158,160(+60)	33	179,878(+18)
	中国	37	27	149,739(+485)	5	143,362(+300)	18	158,828(+1,117)	36	169,397(+406)
小	四国	17	13	145,269(+0)	7	149,886(+0)	4	144,750(+0)	16	174,368(+0)
	九州	37	33	142,099(+596)	20	148,705(+533)	24	150,471(+485)	36	160,807(+404)
	沖縄	3	3	151,723(+0)	1	139,170(+0)	1	139,170(+0)	3	156,117(+0)
	中小計	391	310	149,639(+192)	167	146,088(+308)	150	156,385(+307)	367	173,522(+180)
合計	394	313	149,725(+201)	167	146,088(+308)	151	156,401(+315)	369	173,569(+184)	

(注) ① 単純平均 ② () 内は、対前年度増減額

(表15)

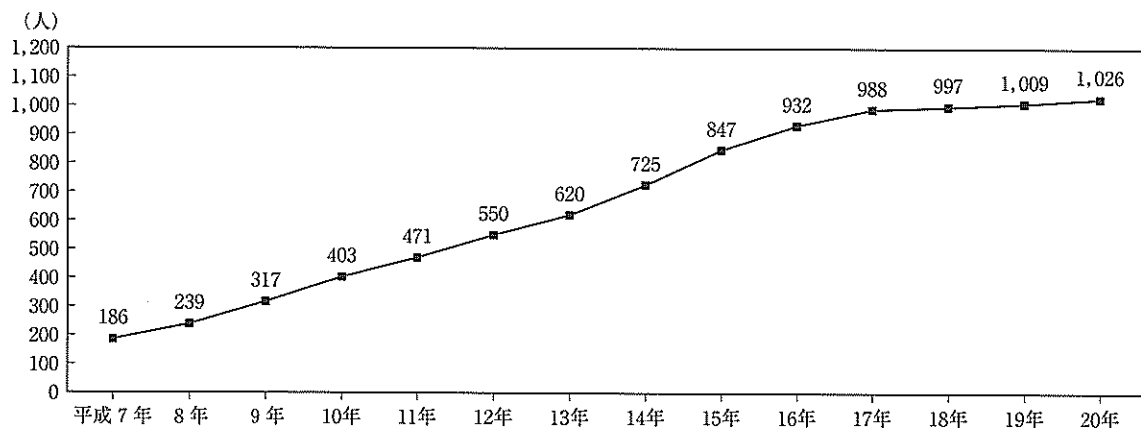
女性運転者雇用状況

(平成20年7月末日現在)

区分 大手・ 中小(局別)	乗合運転者		貸切運転者		合計			
	会社数	人員	会社数	人員	会社数	人員		
大手	1社	85人	—社	—人	1社	85人		
中	北海道	12	71	1	1	13	72	
	東北	11	40	5	6	16	46	
	関東	56	284	18(2)	26	74	310	
	北陸信越	19	72	6(1)	7	25	79	
	中部	23	92	14(3)	26	37	118	
	近畿	16	44	4	4	20	48	
	中国	7	17	—	1	7	18	
	小	四国	5	10	2	4	7	14
		九州	21	137	5	8	26	145
		沖縄	3	15	1(1)	1	4	16
中小計		173	782	56(7)	84	229	866	
公営	15	75	—	—	15	75		
合計	189	942	56(7)	84	245	1,026		

(注) 括弧内は、乗合運転者の会社と同一会社で、外数。

【参考】女性運転者数の推移



(表16)

高齢運転者雇用状況

(平成20年7月末日現在)

区分 (大手・中小(局別))	調査会社		高齢運転者雇用数					
	会社数	運転者総数	該当会社数	乗合運転者	貸切運転者	計	雇用率	
大手	3社	3,040人	2社	159人	0人	159人	5.2%	
中	北海道	34	4,939	29	320	83	403	8.2
	東北	72	6,685	67	814	243	1,057	15.8
	関東	155	27,384	140	2,375	640	3,015	11.0
	北陸信越	56	4,310	51	812	124	936	21.7
	中部	162	14,420	152	2,100	795	2,895	20.1
	近畿	56	9,348	50	804	101	905	9.7
	中国	57	4,809	53	758	143	901	18.7
	四国	26	1,796	24	155	35	190	10.6
小	九州	66	8,282	65	846	272	1,118	13.5
	沖縄	4	668	2	55	23	78	11.7
	中小計	688	82,641	633	9,039	2,459	11,498	13.9
公営	26	10,254	24	1,381	41	1,422	13.9	
合計	717	95,935	659	10,579	2,500	13,079	13.6	

(注) ①「高齢運転者」とは、満60歳以上の者。

② 雇用率 = 運転者総数に占める高齢運転者の割合。

③ 同一会社で、乗合・貸切運転者が雇用されている場合は、該当会社数は1社で計上。

(表17)

中小企業退職金共済制度加入状況

(平成20年7月末日現在)

局別	都道府県	加入会社数	局別	都道府県	加入会社数
北海道	北海道	8 (3)	近畿	滋賀	1
東北	青森	7 (5)		京都	2
	岩手	2 (2)		大阪	2 (2)
	宮城	4 (2)		兵庫	3 (1)
	福島	3 (3)		和歌山	3 (2)
	秋田	1	中国	鳥根	4 (1)
山形	2 (1)	岡山		5 (1)	
関東	茨城	4 (3)		広島	4 (1)
	栃木	2 (1)	山口	1	
	群馬	5 (3)	四国	徳島	2
	埼玉	5 (4)		香川	2 (1)
	東京	7 (2)	高知	4	
北陸信越	神奈川	9 (3)	九州	佐賀	1
	山梨	2		長崎	5 (2)
中部	新潟	4 (2)		大分	4 (1)
	長野	5 (2)	宮崎	3 (2)	
	福岡	5 (5)	鹿児島	2 (2)	
近畿	岐阜	4 (3)	沖縄	沖縄	1
	静岡	11 (5)	合計		
	愛知	7 (3)			146 (68)

資料：日本バス協会「平成20年度賃金・労働時間等実態調査」

(注) 括弧内は、貸切専業会社数で内数

(表18)

バスガイド雇用状況

(平成20年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)		平成20年度		平成19年度	
		会社数	人数	会社数	人数
大手		0 社	0 人	0 社	0 人
中 小	北海道	24	388	33	473
	東北	28	326	28	331
	関東	71	1,300	74	1,354
	北陸信越	24	465	22	470
	中部	44	1,256	48	1,439
	近畿	34	362	40	440
	中国	6	34	7	36
	四国	9	91	7	63
	九州	26	537	31	503
	沖縄	4	211	4	183
中小計		270	4,970	294	5,292
公営		2	42	5	62
合計		272	5,012	299	5,354

VI. 交付金及び税制関係

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）を経て現在（平成21年3月）に至っている。また、交付金のうち40%（現在は20%）に相当する額が中央出捐金として地方バス協会から中央団体に出捐されることとされている。

(2) 最近の交付金制度について

平成15年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間がさらに5年間延長されたことに伴い、平成14年度までとされていた交付金制度についても、平成19年度まで5年間延長された。

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）」が交付され、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、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。

平成20年12月12日に取りまとめられた「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。

* 詳細な制度の経過については、「日本のバス事業」41号・2002年版（平成14年）の10ページを参照ください。

(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、次頁のとおりである。

〔交付金の推移〕

(単位：千円)

年 度	バス協会	左 の 内 訳		公 営 バス	出 捐 率 (%)
		地方事業分	中央出捐分		
昭和51	1,715,936	1,029,651	686,285	297,252	40 ↓ 30 ↓ 20
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	
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	
平成元	1,716,076	1,201,271	514,805	267,615	
2	1,664,860	1,165,412	499,448	230,238	
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	
合 計	57,524,661	41,398,064	16,126,597	8,615,805	

- (注) 1. 52年度中央出捐分には、51年度東京都分が含まれている。
 2. 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。
 3. 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。
 4. 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
 5. 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。
 6. 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
 7. 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。
 8. 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。
 9. 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。
 10. 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預金に繰入された。

(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年度以降は出捐金及び同基金の取り崩し財源（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、中央出捐金を財源として、「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ることから、「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、エコドライブ管理システム（EMS）普及事業を引き続き実施するとともに、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、環境対策及び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、「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」の重点的な実施並びに安全対策事業として、「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20年度「人と環境にやさしいバス等普及事業」、「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策事業」、「ドライブレコーダー導入助成事業」の都道府県別実施状況は43頁参照）

研究事業及び活性化事業の実施状況は、次頁のとおりである。

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年度	4事業	28,000,000
平成6年度	5事業	39,000,000
平成7年度	8事業	48,235,000
平成8年度	8事業	58,404,881
平成9年度	11事業	73,438,868
平成10年度	16事業	317,681,143
平成11年度	15事業	278,349,195
平成12年度	15事業	310,356,209
平成13年度	13事業	470,641,216
平成14年度	18事業	540,708,485
平成15年度	18事業	1,331,672,698
平成16年度	16事業	770,046,973
平成17年度	17事業	710,590,198
平成18年度	16事業	799,052,729
平成19年度	21事業	612,175,869
平成20年度	22事業	677,325,583
計	223事業	7,065,679,047

(3) やすらぎバスステーション整備事業

(単位：円)

年 度	バス停留所数	助成金額
平成11年度	428	217,615,100

(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～平成20年度）	7,065,679,047
やすらぎバスステーション整備事業（平成11年度）	217,615,100
合 計	7,804,768,649

活性化事業（平成20年度）

（単位：式、両、箇所、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) 一般施設等整備事業									
岩手県	バスロケーションシステム機器更新事業	23,290,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
埼玉県	バス情報提供システムの機能改善	4,610,000	1	3,227,000	1	3,227,000	0	0	
東京都	東京バス案内WEBの改善	9,870,000	1	6,909,000	1	6,909,000	0	0	
神奈川県	バス案内WEBの携帯版及び時刻表等情報のリアルタイム化の構築事業	5,250,000	1	3,675,000	1	3,675,000	0	0	
静岡県	非接触式ICカード導入事業	24,120,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
岐阜県	岐阜バスターミナル整備事業	61,400,000	1	7,000,000	0	0	1	7,000,000	
福井県	福井駅西口バスターミナル整備事業	100,200,000	1	7,000,000	0	0	1	7,000,000	
大阪府	ICカードシステム導入事業	87,570,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
奈良県	液晶モニターによる運賃案内表示システム導入事業	7,597,000	1	4,620,000	1	4,620,000	0	0	
高知県	高知県交通系共通ICカードシステム導入事業	447,200,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0	
福岡県	西鉄天神バスセンターの時刻表等案内システムの高度化事業(外国語標示・標示板の拡大等)	2,028,000	1	1,420,000	1	1,420,000	0	0	
計			11件	61,851,000	9件	47,851,000	2件	14,000,000	
(2) 人と環境にやさしいバス等普及事業									
(環境にやさしいバス)		(限度額)							
		(単 独)	(協 調)						
バス事業者	ハイブリッドバス	2,000,000	100,000	7		21		△14	
〃	CNGバス	2,000,000	100,000	3		6		△3	
〃	CNGバス改造	1,000,000	100,000	5		0		5	
〃	低燃費車(重量車燃費基準達成車)	100,000	100,000	700		685		15	
	小計			715		712		3	
(人にやさしいバス)		(単 独)	(協 調)						
バス事業者	超低床ノンステップバス	2,000,000	1,000,000	157		143		14	
〃	リフト付バス	2,000,000	—	34		54		△20	
〃	低床スロープ付バス	500,000	—	441		361		80	
	小計			632		558		74	
計				1,347	556,000,000	1,270	465,855,000	77	90,145,000
(3) 交通システム対策事業									
茨城県	水戸北スマートICパークアンドバスライド整備事業	6,500,000	1	4,025,000	1	4,025,000	0	0	
広島県	三次バスストップパークアンドバスライド整備事業	12,000,000	1	8,400,000	1	8,400,000	0	0	
福岡県	高速基山バス停のパークアンドバスライド整備事業	29,290,000	1	10,255,000	1	10,255,000	0	0	
計				3件	22,680,000	3件	22,680,000	0	0
(4) 広報及びイベント事業									
新潟県	オムニバスサミットの開催(新潟市)	2,100,000	1	1,470,000	1	1,470,000	0	0	
日バス協	バスの日広報事業	5,000,000	1	5,000,000	1	4,305,000	0	695,000	
	バスの社会的意義に係る広報事業	800,000	1	800,000	1	484,566	0	315,434	
日バス協	①春、秋の交通安全ポスター印刷	(500,000)	(1)	(500,000)	(1)	(334,566)	(0)	(165,434)	
〃	②不正軽油啓発資料印刷	(300,000)	(1)	(300,000)	(1)	(150,000)	(0)	(150,000)	
〃	貸切バスの安全対策及び運賃制度についての周知資料印刷	3,000,000	1	3,000,000	1	2,807,700	0	192,300	
	軽油価格高騰対策及びバス利用促進対策広報事業	28,797,000	1	28,797,000	1	28,670,296	0	126,704	
日バス協	①バスマスクの制作配布事業	(22,000,000)	(1)	(22,000,000)	(1)	(21,373,296)	(0)	(626,704)	
地方バス協会	②バス利用促進対策広報事業	(6,797,000)	(1)	(6,797,000)	(1)	(7,297,000)	(0)	(△500,000)	
計				5件	39,067,000	5件	37,737,562	0	1,329,438
(5) 環境対策事業									
バス事業者	エコドライブ管理システム(EMS)普及事業	(限度額)	1件	80,000,000	1件	75,490,000	0	4,510,000	
	①車載器	30,000	(2,400)	(72,000,000)	(2,263)	(67,890,000)	(137)	(4,110,000)	
	②事業所用機器	100,000	(80)	(8,000,000)	(76)	(7,600,000)	(4)	(400,000)	
(6) 安全対策事業									
日バス協	バスの車内事故を防止するための安全対策事業		1	3,600,000	1	4,450,000	0	△850,000	
バス事業者	睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策事業	2,500	3,709	9,273,000	3,155	7,182,021	554	2,090,979	
バス事業者	ドライブレコーダー導入助成事業	10,000	2,282	22,820,000	1,608	16,080,000	674	6,740,000	
計			3件	35,693,000	3件	27,712,021	0	7,980,979	
合計			24件	795,291,000	22件	677,325,583	2件	117,965,417	

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及び災害等特別融資について融資斡旋を行っている（災害等特別融資については、昭和57年度に創設され平成9年度まで融資斡旋事業特別基金の運用収益の一部を活用して行っており、バス交通活性化特別融資については平成3年度に創設され平成12年度まで融資斡旋を行った。）。

融資斡旋は、①バス車両購入資金 ②バス事業に係る施設整備資金 ③バス事業従業員の退職金支払資金 ④運転資金に対して行うこととしている。

そして、融資斡旋事業特別基金の運用収益の一部を活用して、融資斡旋をした事業者が金融機関に支払う利子の一部について利子補給を行っている。

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 (平成21年3月31日現在)	
		件 数	斡 旋 額
一 般 新 規 分	10年度末	2,757	31,459,000
	19年度末	12,515	371,304,400
一 般 満 期 分	20年度	322	13,172,000
	計	12,837	384,476,400
	19年度末	136	8,311,000
災 害 等 特 別 融 資 分	20年度	4	200,000
	計	140	8,511,000
	19年度末	70	2,072,000
バ ス 交 通 活 性 化 特 別 融 資 分	20年度	0	0
	計	70	2,072,000
	19年度末	15,478	413,146,400
計	20年度	326	13,372,000
	合 計 (延融資斡旋)	15,804	426,518,400

利子補給状況（昭和52年度～平成20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	↓
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	↓
合 計	5,899,694,816	67,729	1.0 災害等特別融資 (12年10月31日以降)

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に係る地方事業

（単位：千円）

事 業	年 度	昭51～57	昭58～平2	平3～19	合 計
1. 施設整備に対する 助成	共同	1,027,912	661,844	1,290,357	2,980,113
	個別	4,839,165	5,154,695	6,954,153	16,948,013
2. 輸送サービス改善事業		1,883,356	2,629,672	6,102,784	10,615,812
3. 福利厚生事業		262,321	375,907	412,462	1,050,690
4. 安全運行対策		925,095	1,015,554	2,635,496	4,576,144
5. 環 境 対 策		0	0	26,212	26,212
6. 地方基金の造成		570,657	478,228	901,979	1,950,864
7. そ の 他		446,570	446,537	1,287,244	2,180,351
交付金合計額		9,955,075	10,762,437	19,610,687	40,328,199
8. 中央出捐金		6,344,452	4,612,302	4,893,664	15,850,418
合 計		16,299,527	15,374,739	24,504,351	56,178,617

(注) 昭和51年度～57年度まで中央出捐率40%、昭和58年度～平成2年度まで中央出捐率30%、平成3年度～中央出捐率20%。

2. 税制改正

バスは国民生活を支える公共交通機関であるが、バス事業の現状は、マイカーの普及、都市部の渋滞、地方部の人口減少などによる経営環境の悪化に、環境対策、交通バリアフリー対策、安全輸送対策等のためのコスト増が加わり、各事業者の懸命な努力にもかかわらず、事業収支は極めて厳しい状況が続いている。

その上、自動車関係諸税など、収支の如何にかかわらず課せられる税負担は、バス事業の経営に重圧となっている。

平成21年度税制改正要望については、平成20年9月19日に開催された税制対策委員会で了承を得たうえ9項目の内容について、平成20年9月25日付で国土交通大臣及び自由民主党税制調査会に要望書を提出し、また、平成20年11月26日に開催された自由民主党バス議員連盟の総会において、低公害車の取得に係る特例措置の延長等、税制の特例措置の確保を要望した。

平成21年度バス関係税制改正要望結果概要は次のとおりである。

番号	科目	要望事項	要望結果
1	自動車取得税 (地方税)	<p>低公害車の取得に係る特例措置の延長</p> <p>CNG自動車、ハイブリッドバスに係る自動車取得税の特例措置の適用期限を延長していただきたい。</p> <p>【現行制度】 CNG自動車、ハイブリッドバスの取得 H19.4.1～H21.3.31 2.7%軽減</p> <p>【要望】 適用期限の延長</p>	<p>◎特例措置の延長 3年間延長</p> <p>CNG自動車、ハイブリッドバスの新車購入以外の取得 H21.4.1～H24.3.31 2.7%軽減</p> <p>※排ガス性能等で対象を重点化 CNG自動車(バス・トラック等) ・車両総重量3.5t超：排出ガスを新長期規制値から10%以上低減(重量車☆)した自動車</p> <p>ハイブリッド自動車(バス・トラック等) ・車両総重量3.5t超：排出ガスを新長期規制値から10%以上低減(重量車☆)し、平成27年度燃費基準を満たす自動車</p>
2	固定資産税 (国税)	<p>低公害車の燃料等供給設備に係る特例措置の延長及び拡充</p> <p>低公害車の燃料等供給設備に係る特例措置について、取得価額の要件(2千万円以上)を引き下げた上で、その適用期限を延長していただきたい。</p> <p>【現行制度】 CNG車用天然ガス充填設備の取得 H19.4.1～H21.3.31 課税標準 3年間 2/3に軽減</p> <p>【要望】 適用期限の延長及び拡充</p>	<p>◎特例措置の延長 2年間延長</p> <p>・CNG車用天然ガス充填施設の取得 H21.4.1～H23.3.31 課税標準 3年間 2/3に軽減</p> <p>(電気自動車用充電設備の取得価格要件を「3百万円以上(現行2千万円以上)」に引き下げ)</p>

番号	科目	要望事項	要望結果
3	自動車取得税 (地方税)	<p>ディーゼル車等の廃車代替に係る特例措置の延長及び拡充</p> <p>自動車NOx・PM法に基づく対策地域内において、同法の排出基準に適合しないバス・トラック等を廃車して、新たに排出基準に適合し、かつ、最新の自動車排出ガス規制に適合したバス・トラック等買い換える場合に係る特例措置の適用期限を延長するとともに拡充していただきたい。</p> <p>【現行制度】 最新の平成17年自動車排出ガス規制適合車への買い換え H19.4.1～H21.3.31 1.2%軽減</p> <p>【要望】 適用期限の延長及び拡充 最新の自動車排出ガス規制適合車への買い換え ・平成17年規制適合車 H21.4.1～ 1.2%軽減 ・平成21年規制適合車 H21.4.1～H21.9.30 2.1%軽減 〃 H21.10.1～ 1.2%軽減 ・平成22年規制適合車 H21.4.1～H22.9.30 2.1%軽減 〃 H22.10.1～ 1.2%軽減</p>	<p>◎自動車NOx・PM法対策地域内における廃車代替に係る自動車取得税の特例措置を廃止する。</p>
4	軽油引取税 (地方税)	<p>運輸事業振興助成交付金制度の拡充</p> <p>【要望】 バス事業は、公共交通機関として安全の確保、輸送サービスの改善等を図り公共的使命を果たしてきたところであるが、今後も引き続いて輸送サービスの拡充、交通弱者の支援、環境保全、情報化の進展等を促進し、もって経済社会の発展に寄与するためには、本交付金制度は必要不可欠なものである。 特に近年は軽油価格高騰等により極めて厳しい経営環境に置かれているため、運輸事業振興助成交付金が今後とも確実に交付されることが是非とも必要である。このため、本交付金の交付が制度的に担保される等の拡充措置を講じていただきたい。</p>	<p>◎軽油引取税に係る営業バス、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。</p>

番号	科目	要望事項	要望結果
5	道路特定財源の一般財源化	<p>道路特定財源の一般財源化について</p> <p>【要望】 道路特定財源は、道路渋滞の緩和、交通安全の向上、沿道環境対策などの諸課題解決に向け、受益と負担の原則に従い、道路整備に使われてきました。その一般財源化を図るとすれば、道路整備目的との課税根拠を喪失し、自動車ユーザーだけが特定の負担を強いられることになる。課税根拠なき自動車関係諸税は廃止するとともに、その簡素化を図り、自動車ユーザーの負担を抜本的に軽減すべきであります。</p> <p>※道路特定財源 国 税：揮発油税 地方道路税 石油ガス税 自動車重量税</p> <p>地方税：自動車取得税 軽油引取税</p>	<p>◎平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止し、地方税法などの所要の改正を行う。道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制のあり方、特に暫定税率も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革の際に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取り組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準は原則維持する。</p> <p>ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車重量税・自動車取得税について、環境性能に優れた自動車の取得・継続保有に係る負担を時限的に免除・軽減する措置を導入する。</p> <p>〔税制抜本改革の道筋〕 自動車関係諸税については、税制の簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制のあり方及び暫定税率を含む税率のあり方を総合的に見直し、負担の軽減を検討する。</p>
6	軽油引取税（地方税）	<p>軽油引取税の税率の大幅引き下げ</p> <p>【要望】 軽油引取税は、税率が過去数次に亘って引き上げられており、バス事業者にとって大きな負担となっているが、最近、軽油価格が高騰していることから、大きく経営を圧迫している。地域住民の足を担うバスの公共的役割にかんがみ、税率を大幅に引き下げいただきたい。</p>	
7	自動車取得税（国税）	<p>自動車取得税の廃止</p> <p>【要望】 平成元年の消費税創設に伴い、従来の物品税は廃止されたにもかかわらず、自動車取得税は道路特定財源の確保を図る見地から存置され、消費税と自動車取得税は二重課税となっている。課税根拠を失う以上、自動車取得税を廃止されたい。</p>	
8	自動車重量税（国税）	<p>自動車重量税の廃止</p> <p>【要望】 保有段階では自動車税が存在し、国際的に過重となっている自動車「保有」税を緩和するため、かつ、課税根拠を失うことから、自動車重量税を廃止されたい。</p>	
9	環境税（地方税）	<p>環境税の導入反対について</p> <p>【要望】 バス事業においては、合理化努力も限界に達している状況にあり、軽油価格高騰という大きな経営圧迫要因を考慮すれば、新たな負担を増加させる新税の創設については、反対である。</p>	<p>◎環境税については、税制抜本改革に関する議論の中で、税制全体のグリーン化を図る観点から、様々な政策的手法全体の中での位置づけ、課税の効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、既存の税制との関係等に考慮を払いながら、納税者の理解と協力を得つつ、総合的に検討する。</p>

3. 財政投融资

平成21年度

融 資 枠	融 資 対 象	融 資 条 件
日本政策金融公庫 〔中小企業事業〕		
〈環境・エネルギー対策貸付〉 社会環境対応施設整備資金	バリアフリー関連 高齢者・身体障害者等がバス・タクシーの利用を容易にするための施設（ノンステップバス、リフト付きバス、スロープ付きバス、リフト付きタクシー、スロープ付きタクシー等）整備を行う者であって、主として運輸業を営む者	〈利 率〉 基準利率 〈限度額〉 7億2千万円
環境・エネルギー対策資金	自動車NOx・PM法関連 自動車NOx・PM法に規定するNOx・PM排出基準に適合しない自動車の削減に資する排出基準適合車を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を装着させる者	〈利 率〉 （ア）特別利率② （対策地域内、4億円上限） （イ）特別利率① （対策地域外、4億円上限） （ウ）基準利率（4億円超） 〈限度額〉 7億2千万円
	低公害車、新長期規制適合車取得関連 低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車）及び新長期規制適合車（ディーゼル車）を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）	〈利 率〉 （ア）特別利率②（4億円上限） （イ）基準利率（4億円超） 〈限度額〉 7億2千万円
〔国民生活事業〕		
〈環境・エネルギー対策貸付〉 社会環境対応施設整備資金	バリアフリー関連 高齢者・身体障害者等がバス・タクシーの利用を容易にするための施設（ノンステップバス、リフト付きバス、スロープ付きバス、リフト付きタクシー、スロープ付きタクシー等）整備を行う者であって、主として運輸業を営む者	〈利 率〉 基準利率 〈限度額〉 7千2百万円
環境・エネルギー対策資金	自動車NOx・PM法関連 自動車NOx・PM法に規定するNOx・PM排出基準に適合しない自動車の削減に資する排出基準適合車を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を装着させる者	〈利 率〉 （ア）特別利率③（対策地域内） （イ）特別利率①（対策地域外） 〈限度額〉 7千2百万円
	低公害車、新長期規制適合車取得関連 低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車）及び新長期規制適合車（ディーゼル車）を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）	〈利 率〉 特別利率② 〈限度額〉 7千2百万円

4. 事業協同組合

昭和49年の第一次石油オイルショック時には、物価の高騰、生活物資の入手困難、自動車用燃料事情の逼迫、大幅な賃金の上昇などが生じインフレ抑制のために行われた金融引き締め政策によりバス事業者に対する融資事情が極度に悪化したので、中小バス事業の協同組合の組織化をすすめ、商工組合中央金庫から融資を求めることを指導してきた。

事業協同組合の組織を拡大し、活発な活動を図るべく、50年10月に既存のバス関係事業協同組合11会員をもって全国バス事業協同組合連合会（会長松尾均一）を設立した。

平成18年6月に松尾均（東京バス事業協同組合）が会長に就任した。

平成21年6月現在の会員数は、県単位14会員、企業単位1会員の計15会員である。

共同事業としては、タコグラフチャート紙（小芝記録紙）、制服、制帽、アルコール検知器等の共同購入の斡旋をしている。

情報提供については、日本バス協会の会員名簿及び日本のバス事業を発行し、連合会の財政基盤を図っている。

全国バス事業協同組合連合会会員名簿

(会 員 名)	(代表者名)	(所在地)
北海道バス事業協同組合	理事長 豊島 弘 通	札幌市中央区北一条西19-2
青森県陸上交通事業協同組合	〃 山口 健 六	青森市大字浜田字豊田139-21
岩手県バス事業協同組合	〃 山下 勉	盛岡市中ノ橋通1-9-22
宮城県バス事業協同組合	〃 佐藤 健	仙台市宮城野区鉄砲町1-2 猪俣ビル
常磐交通協力協同組合	〃 野崎 満	いわき市明治団地4-1
秋田県バス事業協同組合	〃 渡邊 靖 彦	秋田市八橋大畑2-12-55
山形県陸上交通事業協同組合	〃 菅 秀 二	鶴岡市錦町2-60
千葉県バス事業協同組合	〃 石井才治郎	千葉市美浜区新港212-2
東京バス事業協同組合	〃 松尾 均	渋谷区代々木2-23-1 ニューステイトメナー509号
滋賀県自動車協同組合	〃 雲 修一郎	大津市梅林1-3-10
大阪バス事業協同組合	〃 三野 正 男	大阪市生野区巽中1-1-3
徳島県バス事業協同組合	〃 渡辺寿栄夫	徳島市応神町応神産業団地1-6
愛媛県バス事業協同組合	〃 佐伯 要	松山市大手町1-7-4
福岡県バス事業協同組合	〃 安田 剛	福岡市博多区博多駅東3-20-17
長崎県交通事業協同組合	〃 上田 恵 三	長崎市興善町4-6

資 料

1. 自動車関係諸税一覧表	129
2. 地域別旅行業者数	131
3. 日本のバス事業略年表 (H16. 4. 1～)	133
4. 日本バス協会地方協会名簿	135

1. 自動車関係諸税一覧表

(1) 国 税

税 目	税 額 又 は 税 率
揮 発 油 税 (揮発油税法 昭32. 4. 6 法律55号)	揮発油1キロリットルにつき 48,600円 (本則24,300円)
地 方 揮 発 油 税 (地方道路税法 昭30. 7. 30 法律104号)	揮発油1キロリットルにつき 5,200円 (本則4,400円)
石 油 ガ ス 税 (石油ガス税法 昭40. 12. 29 法律156号)	石油ガス1キログラムにつき 17円50銭
登 録 免 許 税 (登録免許税法 昭42. 6. 12 法律35号)	<p>A. 動産の抵当権に関する登記又は登録</p> <p>1. 自動車の抵当権に関する登録</p> <p>イ. 抵当権の設定の登録 債権金額又は極度金額の3/1000</p> <p>ロ. 抵当権の移転の登録 債権金額又は極度金額の1.5/1000</p> <p>ハ. 根抵当権の一部譲渡又は法人の分割による移転の登録 一部譲渡又は分割後の共有者の数で極度金額を除いて計算した金額の1.5/1000</p> <p>ニ. 抵当権の信託の登録 債権金額又は極度金額1.5/1000</p> <p>ホ. 抹消した登録の回復の登録又は登録の更正若しくは変更の登録 1両につき1,000円</p> <p>ヘ. 登録の抹消 1両につき1,000円</p> <p>B. 自動車道事業の免許 免許1件につき 150,000円</p> <p>C. 自動車ターミナル事業の許可 許可1件につき 90,000円</p> <p>D. 優良自動車整備事業者の認定又は自動車の登録に係る登録情報処理機関の登録</p> <p>1. 優良自動車整備事業者の認定</p> <p>イ. 一種整備工場 認定1件につき 90,000円</p> <p>ロ. 二種整備工場 〃 60,000円</p> <p>ハ. 特殊整備工場 〃 30,000円</p> <p>2. 自動車の登録に係る登録情報処理機関の登録 登録1件につき 90,000円</p> <p>3. 自動車の登録に係る登録情報提供機関の登録 登録1件につき 90,000円</p> <p>E. 道路運送事業の許可又は事業計画の変更の認可</p> <p>1. 一般旅客自動車運送事業の許可</p> <p>イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 許可1件につき 90,000円</p> <p>一般貸切旅客自動車運送事業 〃 90,000円</p> <p>ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業 〃 30,000円</p> <p>ただし、個人タクシーについては 〃 15,000円</p> <p>2. 一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の認可</p> <p>イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 認可1件につき 15,000円</p> <p>一般貸切旅客自動車運送事業 〃 15,000円</p> <p>ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業 〃 5,000円</p> <p>3. 特定旅客自動車運送事業の許可 許可1件につき 30,000円</p> <p>4. 一般貨物自動車運送事業の許可 〃 120,000円</p> <p>5. 特定貨物自動車運送事業の許可 〃 60,000円</p> <p>F. タクシー業務適正化特別措置法に係る登録実施機関の登録 登録1件につき 90,000円</p> <p>G. 自家用有償旅客運送者の登録</p> <p>1. 自家用有償旅客運送者の登録 登録1件につき 15,000円</p> <p>2. 変更登録(種別の増加又は区域の増加) 〃 3,000円</p> <p>H. 自家用自動車の有償貸渡しの許可 許可1件につき 90,000円</p>
消 費 税 (消費税法 昭和63. 12. 30 法律第108号)	5% (H9. 4. 1より改正 消費税4%と地方消費税1%の合計)
自 動 車 重 量 税 (自動車重量税法 昭和46. 5. 31 法律第89号)	<p>(1) 乗 用 車 車両重量 { 0.5t以下 年額6,300円 (2,800円)</p> <p>{ 0.5tをこえる~0.5t又はその端数ごとに 年額6,300円 (2,800円)</p> <p>(2) 乗用車以外 車両総重量 { 1.0t以下 年額6,300円 (2,800円)</p> <p>{ 1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに 年額6,300円 (2,800円)</p> <p>但し、車両総重量2.5t以下の貨物自動車については、</p> <p>車両総重量 { 1.0t以下 年額4,400円 (2,800円)</p> <p>{ 1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに 年額4,400円 (2,800円)</p> <p>(3) 小型二輪車 年額2,500円 (1,700円)</p> <p>(4) 検査対象軽自動車 年額4,400円 (2,800円)</p> <p>(5) 検査対象外軽自動車 { 二輪 6,300円 (4,500円)</p> <p>{ その他(いずれも届出時一回限り) 13,200円 (8,400円)</p> <p>(注) () 内は営業車</p>

資料：自動車交通局総務課企画室

- (注) 1. 揮発油税、地方道路税、自動車取得税、軽油引取税については、平成30年3月31日までの暫定税率である。
 2. 自動車重量税については、平成30年4月30日までの暫定税率である。
 3. 自動車取得税の免税点については平成30年3月31日までの暫定のものである。

2. 地域別旅行業者数 (平成20年4月1日現在)

(単位：業者)

都道府県	第2種 旅行業	第3種 旅行業	旅行業者 代理業者	都道府県	第2種 旅行業	第3種 旅行業	旅行業者 代理業者
北海道	114	117	30	滋賀	22	71	17
青森	30	23	7	京都	58	147	18
岩手	33	29	12	大阪	156	601	84
宮城	44	74	14	兵庫	72	180	32
福島	58	66	16	奈良	16	48	6
秋田	21	26	16	和歌山	29	52	12
山形	42	36	10	鳥取	13	11	3
新潟	56	75	19	島根	18	20	8
長野	107	93	26	岡山	60	76	20
茨城	136	100	17	広島	60	102	16
栃木	80	147	12	山口	26	19	12
群馬	63	109	22	徳島	22	34	4
埼玉	146	293	27	香川	33	38	4
千葉	106	230	14	愛媛	44	40	9
東京	335	1,595	142	高知	9	34	5
神奈川	74	240	19	福岡	59	205	46
山梨	26	83	5	佐賀	8	18	7
富山	56	68	6	長崎	20	23	7
石川	32	74	8	熊本	41	49	16
福井	25	55	7	大分	24	22	8
岐阜	44	95	9	宮崎	27	37	10
静岡	82	129	32	鹿児島	44	48	12
愛知	137	338	46	沖縄	53	52	4
三重	43	76	16	計	2,804	6,098	892

なお、第1種旅行業者は、812社。

資料：国土交通省総合政策局

(注) 第1種旅行業：海外・国内の企画旅行の企画・実施、海外旅行・国内旅行の手配及び他社の募集型企画旅行の代売を行うことができる。

第2種旅行業：海外「募集型企画旅行」の企画・実施を除く旅行業務を行うことができる。

第3種旅行業：「募集型企画旅行」の企画・実施を除く旅行業務を行うことができる。

旅行業者代理業：上記旅行業者が委託する範囲の旅行業務を行うことができる。

3. 旅行業者数の推移

	第1種旅行業者	第2種旅行業者	第3種旅行業者	旅行業者・代理業者	計
平成16年	783	2,765	6,259	1,061	10,868
平成17年	781	2,727	6,179	1,015	10,702
平成18年	795	2,757	6,088	959	10,621
平成19年	808	2,793	6,153	930	10,684
平成20年	812	2,804	6,098	892	10,606

(注) 各年4月1日現在

資料：国土交通省総合政策局

日本のバス事業略年表 (16.4.1~21.4.10)

16.4.1	バス事業におけるグリーン経営認証制度が開始。	18.8.2	平成10年6月に策定した「バス事業における地球温暖化防止ボランティアプラン」を時代の要請に合ったものに見直し、「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」に改定した。
16.6.4	政府の規制改革等に対応するため運営委員会の下に、規制緩和対策小委員会を設置。	18.9.4	軽油価格高騰について、国土交通大臣に地方バス路線維持費補助及び貸切バスの適切な料金転嫁について旅行業界への指導を要望。
16.6.9	「中型免許の新設」(3年以内に施行)、「違法駐車対策」(2年以内に施行)「飲酒検知拒否に対する罰則の引き上げ」(16.11.1から施行)等を内容とした道路交通法の一部が改正。	18.9.19	段階的に65歳までの雇用延長制度が義務化されたことに対応し、「バス事業者のための高年齢者雇用促進の手引き」を策定。
16.6.28	三菱ふそう製トラック・バスによる一連のリコール問題に鑑み、「安全確保に関する緊急対策について」の自動車交通局長通達。	18.9.20	第19回バスの日
16.7.28	高速道路通行料金制度(別納割引制度)について、国土交通省及び日本道路公団に従前と同等の割引制度等を要望。	18.10.1	コミュニティバスや乗合タクシー、市町村バス等の輸送サービスに対応するための改正道路運送法が施行。
16.8.2	「旅客自動車運送業高齢者雇用推進ガイドライン」策定のための懇談会の設置(3年計画)	18.10.1	運輸安全マネジメントが施行。
16.8.18	首都高速及び阪神高速道路公団の高額回数券廃止について、高額回数券の存続等を両公団に要望。	18.10.3	貸切バスについて、燃料コスト上昇分の適切な料金転嫁について旅行業協会に要望。
16.9.17	国は、有事の際の避難民輸送を担う「指定公共機関」としてバス事業者を指定。 指定を受けたバス事業者は、27事業者(関東10社、中部3社、近畿6社、JR8社)	18.10.24	道路特定財源の一般財源化反対について、自動車関係23団体が参加し、緊急総決起大会を開催。
16.9.20	第17回バスの日。	18.11.7	愛知県名古屋市で開催の第51回全国バス事業者大会において、「飲酒運転再発防止決議」を全会一致で決議。
17.1.1	自動車リサイクル法が施行。	18.12.20	「バリアフリー新法」が施行。
17.3.15	第264回役員会において、「飲酒運転再発防止の徹底について」を決議。	19.3.31	新長期規制適合バス及びエコドライブ管理システム用車載器の導入に対し、補助を実施。
17.3.30	国土交通省自動車交通局長から地域交通会議の設置並びにコミュニティバス及び乗合タクシーの許可基準の弾力化について通達(国自旅第308号)	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。
17.3.31	1都3県(東京・埼玉・千葉・神奈川)の環境確保条例に対応するため、前年度に引き続き、ディーゼル微粒子除去装置の装着に対し補助を実施。	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。
17.4.11	日本バス協会のホームページ「日本バスWeb」に英語表記による高速バスの情報提供を開始。	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。
17.6.7	軽油価格高騰に伴い、日本バス協会では、バス燃料価格の安定について、国土交通省および経済産業省に要望。	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。
17.8.9	飲酒運転防止対策会議において、「飲酒運転防止対策の一層の励行」が決定。	19.9.20	第20回バスの日
17.9.20	第18回バスの日。	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。
17.10.31	貸切バスについて、燃料コスト上昇分の適切な料金転嫁について旅行業協会に要望。	19.10.29	首都・阪神高速道路線の距離別料金導入について、首都・阪神高速道路線及び国土交通省に反対を要望。
18.1.20	「飲酒運転防止対策マニュアル」、「更なる措置」、「実効を上げる方策」を整理、統合し、新しく「飲酒運転防止対策マニュアル」として改定。	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。
18.3.31	世界一厳しい自動車の排気ガス規制である新長期規制の実施に対応するため、人と環境にやさしいバス等普及事業として、新長期規制適合バスの導入に対し補助を実施。	20.12.3	自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度が開始。
18.4.1	外客誘致法が施行	20.1.1	改正自動車NOx・PM法が施行。
〃	改正省エネ法が施行	20.1.17	バス事業100年史刊行
18.6.1	道路交通法が改正され、新たな違法駐車対策制度(放置車両に係る使用者責任の拡充・放置車両取締まり関係事務の民間委託等)が施行。	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)
18.7.30	平成19年度バス予算について、国土交通省、総務省に軽油価格高騰に伴う増額確保等を要望。	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。
		20.4.11	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のにもかかわらず、バスを安定させるため、ハンドルをしつ

日本のバス事業略年表 (16.4.1~21.4.10)

	かり握り、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。)		
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。	21.3.17	「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 衆議院議員 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。
20.6.1	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。	21.3.31	「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。
20.6.27	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。	21.4.10	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。
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。	〃	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。
20.7.24	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。		
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。		
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。		
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。		
20.9.20	第21回バスの日		
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。		
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。		
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。		
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。		
21.1.1	大阪府環境条例による流入車規制が開始。		
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。		

4. 日本バス協会地方協会名簿

((社)は社団法人の略)
平成21年6月現在

協会	代表者 協会所在地	事務局 電話
(社)北海道バス協会	会長 小森 宏 明 060-0001 札幌市中央区北1条西19~2	専務理事 岩崎 友 雄 011(621)4161
(社)青森県バス協会	〃 山口 健 六 030-0843 青森市大字浜田字豊田139~21	〃 豊嶋 修 青森県交通会館 017(739)0571
(社)岩手県バス協会	〃 山下 勉 020-0871 盛岡市中ノ橋通1~9~22	〃 伊壺 時 雄 盛岡バスセンター 3F 019(651)0680
(社)宮城県バス協会	〃 佐藤 健 983-0861 仙台市宮城野区鉄砲町1~2	〃 北村 治 猪俣ビル 3F 022(295)9894
(社)福島県バス協会	〃 木村 正 明 960-8165 福島市吉倉字吉田40	〃 菅崎 守 雄 福島県自動車会館 024(546)1478
(社)秋田県バス協会	〃 渡邊 靖 彦 010-0962 秋田市八橋大畑2~12~55	〃 栗澤 富 雄 秋田県自動車会議所 2F 018(863)5349
(社)山形県バス協会	〃 武田 吉 則 990-2161 山形市大字漆山字行段1422	〃 安藤 昭 雄 023(686)6135
(社)茨城県バス協会	〃 須田 哲 雄 310-0844 水戸市住吉町292~5	〃 瀬谷 憲 雄 (株)茨城県自動車会館 029(247)6603
(社)栃木県バス協会	〃 半田 芳 正 321-0169 宇都宮市八千代1~4~12	〃 太田 満 028(658)2622
(社)群馬県バス協会	〃 小暮 達 也 379-2166 前橋市野中町588	〃 村木 勇 一 027(261)2072
(社)埼玉県バス協会	〃 竹田 哲 330-0063 さいたま市浦和区高砂2~2~15	〃 鶴岡 洋 埼玉県交通会館内 048(824)5539
(社)千葉県バス協会	〃 小田 征 一 261-0002 千葉市美浜区新港212~2	〃 花崎 幸 一 043(246)8151
(社)東京バス協会	〃 中村 忠 昭 151-0053 渋谷区代々木2~7~7	理事長 村上 伸 夫 専務理事 平林 光 政 ヒューマックス南新宿ビル7F 03(3379)2441
(社)神奈川県バス協会	〃 大谷 一 彦 231-0011 横浜市中区太田町1~10	専務理事 八郷 大 文 045(201)3315
(社)山梨県バス協会	〃 小澤 建 雄 406-0034 笛吹市石和町唐柏1000~7	〃 笠井 矩 善 山梨県自動車総合会館 055(262)1201
(社)新潟県バス協会	〃 金子 仁 950-0088 新潟市中央区万代1~6~1	〃 横井 優 新潟交通(株)本社ビル内 025(247)8131
(社)長野県バス協会	〃 藤澤 秀 敬 380-0936 長野市大字中御所鶴田560~4	〃 倉島 義 和 026(226)3288
(社)富山県バス協会	〃 桑名 博 勝 930-0992 富山市新庄町字馬場24~2	〃 徳道 幸 一 富山県自動車会館 076(424)9317
(社)石川県バス協会	〃 魚住 隆 彰 921-8011 金沢市入江3~160	〃 亀田 守 一 石川県自動車会館 076(291)0197
(社)福井県バス協会	〃 前川 泰 治 918-8023 福井市西谷1~1401	〃 野本 章 夫 福井県自動車会館 0776(34)1730

協 会	代 表 者 協 会 所 在 地	事 務 局 電 話
(社) 岐 阜 県 バス 協 会	会 長 川 口 興 二 郎 専務理事 山 田 芳 喜 501-6133 岐阜市日置江2648~2 岐阜県自動車会館 5 F	058(279)3700
(社) 静 岡 県 バス 協 会	〃 竹 内 善 一 郎 〃 平 野 洋 一 420-0853 静岡市葵区迫手町54~1	054(255)9281
(社) 愛 知 県 バス 協 会	〃 木 村 操 〃 長 崎 三 千 男 450-0002 名古屋市中村区名駅4~4~8 第二中経ビル 5 F	052(551)5484
(社) 三 重 県 バス 協 会	〃 森 口 明 好 〃 星 野 雅 則 514-0303 津市雲出長常町1190~1	059(234)1101
(社) 滋 賀 県 バス 協 会	〃 田 中 均 〃 樋 口 俊 助 524-0104 守山市木浜町2298~4 グリーンルーフ 2 F	077(585)8333
(社) 京 都 府 バス 協 会	〃 丹 羽 敬 〃 水 田 逸 寛 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
(社) 大 阪 バス 協 会	〃 澤 田 均 〃 戎 順 正 530-0004 大阪市北区堂島浜2~1~25 中央電気クラブ新館414号	06(6341)8006
(社) 兵 庫 県 バス 協 会	〃 上 杉 雅 彦 〃 小 西 一 夫 650-0011 神戸市中央区下山手通4~15~8	078(391)0543
(社) 奈 良 県 バス 協 会	〃 中 村 憲 兒 〃 西 本 光 良 630-8357 奈良市杉ヶ町33~3 奈良交通杉ヶ町ビル	0742(25)2110
(社) 和 歌 山 県 バス 協 会	〃 井 上 慎 治 〃 中 川 晴 雄 640-8404 和歌山市湊1106	073(422)8090
(社) 鳥 取 県 バス 協 会	〃 澤 志 郎 〃 伊 藤 真 之 680-0006 鳥取市丸山町246~10	0857(22)2724
(社) 島 根 県 旅 客 自 動 車 協 会	〃 大 谷 厚 郎 〃 板 垣 良 典 690-0024 松江市馬潟町帰り木64~3	0852(37)0334
(社) 岡 山 県 バス 協 会	〃 宇 野 泰 正 〃 羽 原 富 夫 703-8245 岡山市中区藤原25 岡山県自動車会館 2 F	086(272)1365
(社) 広 島 県 バス 協 会	〃 大 田 哲 哉 〃 金 原 徹 732-0056 広島市東区上大須賀町1~16 交通会館ビル 2 F	082(261)3238
(社) 山 口 県 バス 協 会	〃 林 孝 介 〃 原 田 憲 治 753-0821 山口市葵1~5~58	083(922)5031
(社) 徳 島 県 バス 協 会	〃 渡 辺 寿 栄 夫 〃 関 本 正 康 771-1156 徳島市応神町応神産業団地1~6	088(641)3617
(社) 香 川 県 バス 協 会	〃 佐 藤 邦 明 〃 一 二 三 洋 治 760-0021 高松市西の丸町1~26 大川バスビル 3 F	087(851)2320
(社) 愛 媛 県 バス 協 会	〃 佐 伯 要 〃 門 屋 和 彦 790-0067 松山市大手町1~7~4 伊予鉄大手町ビル 2 F	089(931)4094
(社) 高 知 県 バス 協 会	〃 岸 本 宇 根 〃 松 山 明 夫 781-5103 高知市大津乙1879~9	088(866)0505
(社) 福 岡 県 バス 協 会	〃 竹 島 和 幸 〃 阿 部 功 812-0013 福岡市博多区博多駅東3~10~17 陸運会館	092(431)9704
(社) 佐 賀 県 バス・タクシー協会	〃 金 子 晴 信 〃 森 川 直 行 849-0928 佐賀市若楠2~7~2 佐賀県交通会館	0952(31)2341
(社) 長 崎 県 バス 協 会	〃 上 田 恵 三 〃 塚 部 正 昭 850-0032 長崎市興善町4~6	095(822)9018
(社) 熊 本 県 バス 協 会	〃 山 村 啓 〃 新 居 唯 一 860-0805 熊本市桜町3~10 熊本交通センタービル 2 F	096(352)9694

協 会	代 表 者 協 会 所 在 地	事 務 局 電 話
(社) 大分県バス協会	会 長 幸 重 綱 二 870-0907 大分市大津町3~4~13 大分県交通会館 3F	専務理事 扇 谷 邦 弘 097(558)3946
(社) 宮崎県バス協会	〃 塩 見 修 880-0902 宮崎市大湊4~5~3 南宮崎駅前ビル1号館 3F	井 上 光 司 0985(51)0158
(社) 鹿児島県バス協会	〃 岩 崎 芳 太 郎 890-0064 鹿児島市鴨池新町12~12	〃 有 馬 順 一 099(252)8670
(社) 沖縄県バス協会	〃 中 山 良 邦 900-0021 那覇市泉崎1~20~1 那覇バスターミナル 2F	〃 中 山 靖 章 098(867)2316

■賛 助 会 員

いすゞ自動車(株) 社	長 細 井 行 140-8722 品川区南大井6~26~1 大森ベルポートA館	03(5471)1111
日産ディーゼル工業(株) 社	長 竹 内 覚 362-8523 上尾市大字壺丁目1番地	秘書室 048(781)2311
三菱ふそうトラック・バス(株) 社	長 ハラルド・ブルストラー 212-0058 川崎市幸区鹿島田890~12	044(330)7700
日野自動車(株) 社	長 白 井 芳 夫 191-8660 日野市日野台3~1~1	042(586)5111
(株) ジェイティービー 社	長 田 川 博 己 140-8602 品川区東品川2~3~11 JTBビル	03(5479)2211
(社) 日本自動車車体工業会 会	長 久 保 地 理 介 105-0012 港区芝大門1~1~30	03(3578)1681