

# 日本のバス事業目次

トピックス	1
<b>I バス事業の現状</b>	<b>4</b>
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
<b>II 安全輸送の取り組み</b>	<b>20</b>
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	21
2. 飲酒運転防止対策	21
(1) 飲酒運転防止対策会議の設置と各種対策	21
(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	23
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20・21年の交通事故	26
(1) 全国の交通事故の現状	26
(2) 事業用自動車の事故	27
7. 中央技術委員会の活動	29
(1) 第52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	29
(2) 第58回中央技術委員会全国大会	29
<b>III 環境対策と交通バリアフリー法への対応</b>	<b>31</b>
1. 環境対策	31
(1) 環境問題とバス事業における対応	31
(2) 平成21年度の日本バス協会の対応	32
(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	32
(4) グリーン経営の推進	33
(5) エコドライブ管理システム(EMS)普及事業への対応	33
(6) 低公害車普及促進対策の予算概要(国土交通省)	34

2. 交通バリアフリー法への対応	36
(1) 交通バリアフリー法の概要	36
(2) ノンステップバスの普及方策	36
(3) 平成21年度の日本バス協会の対応	37
(4) 公共交通移動円滑化事業の予算概要(国土交通省)	38
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21年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「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. バスネットワークの将来像に関する研究会・報告書	44
(1) 本研究会の趣旨	44
(2) バスネットワークの構築・維持の実態と課題	44
(3) 今後の検討の方向性	47
(4) まとめ	49
2. 乗合バス事業	50
(1) 乗合バス事業の収支状況	50
(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業	58
3. 都市交通	59
(1) 概要	59
(2) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等	59
(3) PTPS、バス専用通行帯、バス優先通行帯等	64
4. 地方交通	65
(1) 概要	65
(2) 地方バス路線維持対策	65
5. 乗合バス運賃	71
(1) 上限運賃改定について	71
(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	72
(3) 地方自治体の補助による敬老乗車券	81
6. 高速道路料金無料化施策への対応状況について	83
7. 貸切バス事業の収支状況	85

#### V 労務関係 92

1. 春季労使交渉	92
(1) 平成21年バス関係労使交渉妥結結果	92
(2) 平成22年春季労使交渉の概況及び妥結状況	92
2. 産業別最低賃金	94
(1) 平成21年度の協定結果	94
(2) 平成22年度の経過	94
3. 2009年秋季・年末交渉	94

4. バス事業の労働条件等	95
(1) 退職金算定基礎不算入率状況	95
(2) 労働時間・休日の状況	95
(3) 平成21年度の初任給状況	96
(4) 女性運転者の雇用状況	96
(5) 高齢運転者の雇用状況	96
(6) バスガイド雇用状況	96
(7) 中小企業退職金共済制度の活用状況	96
5. 労働関係法令・制度の改正等	97
(1) 雇用保険法等の一部を改正する法律について	97

## VI 交付金及び税制関係 110

1. 運輸事業振興助成交付金	110
(1) 制度の創設	110
(2) 最近の交付金制度について	110
(3) 交付金の額	110
(4) 交付金事業	112
2. 税制改正	117

## VII その他 120

1. 財政投融资	120
2. 事業協同組合	121

## 資料 124

1. 自動車関係諸税一覧表	125
2. 地域別旅行業者数	127
3. 日本のバス事業略年表 (H16. 4. 1～)	128
4. 都道府県バス協会名簿	131

# トピックス

## 1. バスフェスタ2009キャンペーンの実施

### ○ キャラクター制定

バスは身近なのりものであることを広く国民にPRする親しみやすいキャラクター「セバスファミリー」を制定した。

「セバス」はセーフティバスの略で、「セバスちゃん」「セバスパパ」「セバスママ」の3人家族。(6月25日記者発表)

### ○ バスフェスタ2009 in TOKYO開催

東京駅正面の丸ビルで、バスの絵画コンテスト(審査委員長 東京藝大 宮田亮平学長)の入選作品展示や、全国のバスガイド24名の出演によるステージイベント、バス車両の展示等のイベントを開催し、約1万人の家族連れやバスファンでにぎわった。(9月20日)

### ○ 会員章NBAステッカーリニューアル作成

平成11年より貸切バスに貼付していた「NBAステッカー」のデザインを一新し、会員事業者の会員章として全バス車両(乗合・貸切・特定)に貼付開始、安心して利用できるブランドであることをアピールした。(9月20日～)

## 2. 平成21年度バス関係予算の増額確保

バス関係予算の増額確保等については、数次にわたり要望した結果、21年度補正予算においてバス運行対策費補助5億円、公共交通移動円滑化補助5億円、地域交通活性化・再生総合事業25億円の各追加予算が確保された。また、低公害・低燃費車両の新車購入・買替に対する補助として補正予算150億円が確保された。(5月)

## 3. 高速道路料金土休日マイカー1,000円施策の対応

平成21年3月28日から高速道路料金の土休日マイカー原則1,000円施策が実施された。

1,000円施策の実施に伴い、土休日とりわけGW、お盆等大渋滞がバス事業に与える影響が大きいことからお盆・年末・年始の平日まで拡大することについて反対要望。(6月)

## 4. 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の創設に向けて検討開始

国土交通省の「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」において、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等を評価・認定する制度について、21年3月概要、方向性がとりまとめられた。(6月)

貸切バスの更なる安全確保を図る観点から日本バス協会が実施主体とされ、実施に向け「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度における詳細設計検討委員会」を設置し、詳細設計について検討開始。(11月)

## 5. 新型インフルエンザへの対応

### ○ 新型インフルエンザの影響によるバス事業の収入減少および貸切バスのキャンセル料の支払い等について、公的支援を国土交通省に要望。(6月)

### ○ 平成21年5月に日本国内で新型インフルエンザの感染が確認されたことに伴い、公共交通として輸送力確保等の事業継続の取り組み、事態に応じ乗務員にマスク着用、うがい・手洗い等種々の対策について適切に周知。(5月)

### ○ バス乗務員に対し、新型インフルエンザの予防接種が優先的に受けられるよう国土交通大臣、厚生労働大臣に要望。(8月)

## 6. 「バス事業における総合安全プラン2009」を策定。

平成21年3月に国土交通省が発表した「事業用自動車総合安全プラン2009」を受けて、6月、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。を目標の柱とした「バス安全プラン」を策定した。(6月)

## 7. 「車両火災発生等緊急時における統一对応マニュアル」を策定。

昨今の車両火災多発に鑑み、車両火災等緊急時における乗客の安全確保に万全を期するため、①乗客の安全確保を最優先とし、これに最善を尽くす。②冷静沈着に行動する。を対応の基本とした「マニュアル」を策定した。(8月)

## 8. 女性の乗合バス運転者、1,000人を超える。

バスの女性運転者は年々増加傾向にあり、前回(H20.7)調査では乗合バスの女性運転者は942人であったものが、今年はずいに千人を突破して1,046人に達した。

なお、貸切の女性運転者は89人で、乗合と合わせると1,135人にもなり、バス事業運転者総数の約1%を占めることとなった。(7月)

## 9. バス利用促進対策広報事業の実施

従来の広報事業に加えて、新たに広く一般国民に対し、バス事業の公共性・重要性について理解を求め、バスの一層の利用促進を図るため、「広報及びイベント事業」を中央事業及び地方事業の双方で実施した。

## 10. 民主党新政権の発足(9.16)に伴う対応

1. 第54回全国バス事業者大会 大会決議採択(10月)
2. 高速道路料金無料化施策等について各バス協会・各事業者の協力の下、国土交通省および政府与党に対し、昨年から今まで数次に亘り精力的に要望。

## 11. パンフレット「安全マネジメントに取り組みましょう」を刊行。

平成18年10月から、全ての自動車運送事業者に運輸安全マネジメントの構築が義務づけられたことから、中小・零細事業者向けに、安全マネジメント導入のためのガイダンスとなるパンフレットを作成し、全会員事業者に配布した。(22年3月)

## 12. 事業仕分け

行政刷新会議において、平成22年度概算要求に関するバス関連予算(地域公共交通活性化・再生総合事業、バス運行対策費補助およびバス利用等総合対策事業等)の事業仕分けが行われた。(11月)

# I. バス事業の現状

## 1. 概況

### (1) 国内輸送

平成21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297億97百万人（前年297億34百万人）と対前年0.2%増と前年から64百万人増加した。内訳をみるとJRは89億84百万人（前年89億88百万人）と対前年1.0%減、民鉄は139億92百万人（前年138億53百万人）と対前年1.0%増、バスは46億6百万人（前年45億6百万人）と対前年1.0%増、ハイタクは20億25百万人（前年21億37百万人）と対前年5.2%減、旅客船は99百万人（前年100百万人）と対前年1.0%減、航空は91百万人（前年95百万人）と対前年4.2%減となっており、民鉄、バス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47.0%に次いで、JRが30.2%、バスは15.4%と第3位、第4位はハイタクの6.8%、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22年1月7,906万台となり、昭和51年央から平成22年1月まで34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22年1月では2,875万台と4.8倍の伸びを示している。※2)

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

### (2) バス事業の現状

乗合バスの輸送人員は昭和42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21年度は43億382万人（前年42億6,411万人）に増加し、平成20年度対比0.9%増加（前年度0.5%増）した。輸送人キロは299億人キロ（前年286億人キロ）と対前年4.5%増（前年1.8%増）となっており、平成11年度を底に微増傾向にある。

なお、大都市圏と地方部の輸送人員を比較すると平成19年度の大都市圏は25億78百万人（前年25億61百万人）と対前年0.7%増（前年2.1%減）。地方部は16億86百万人（前年16億80百万人）、対前年0.4%増（前年3.2%増）と都市部、地方部とも増加した。※3)

営業収入をみると平成4年度をピークに減収になっていたが、平成20年度は1兆1,051億5,200万円（前年9,808億6,300万円）と対前年12.7%増（前年3.1%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るが、平成20年度は3億336万人（前年2億9,604万人）と対前年2.5%増（前年は1.7%減）となっており、輸送人キロは434億人キロ（前年434億人キロ）と対前年0.1%減（前年2.5%減）となっている。

また、営業収入は4,099億9,900万円（前年4,778億5,100万円）と対前年14.2%減（前年11.1%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 %	許可キロ キロ	総走行キロ 千キロ	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	1,087	58,252	83.6	372,654	3,013,347	4,241,284	971,999
19	1,185	59,313	83.0	396,955	3,034,001	4,264,106	980,863
20	1,347	58,944	82.6	417,984	3,046,438	4,303,817	992,414

# 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
		22.2	75			昭和21
		20.3	80			22
		21.0	83			23
		19.0	86			24
		17.7	100	274		25
		17.8	110	324		26
		16.2	117	328		27
		18.7	121	346		28
		17.5	122	384	7,079	29
		17.5	127	405	7,403	30
		18.2	127	423	7,768	31
		18.0	128	438	7,922	32
		17.7	129	439	8,043	33
		18.3	131	459	8,437	34
		20.1	124	444	8,894	35
		20.1	124	467	8,758	36
		19.8	124	477	9,261	37
		20.9	128	480	11,206	38
		22.2	140	548	11,097	39
240,312	89,118	21.2	137	514	11,858	40
241,023	92,673	20.2	141	507	13,342	41
235,255	94,573	21.9	140	495	13,266	42
226,245	96,966	18.4	142	497	14,665	43
217,416	98,958	19.6	142	493	15,511	44
207,675	100,312	19.1	142	488	17,704	45
197,797	101,004	19.6	141	483	18,531	46
187,398	101,600	20.2	141	486	20,887	47
181,785	103,347	18.4	140	470	24,579	48
179,016	105,675	18.5	139	465	29,427	49
176,137	107,225	17.7	138	437	34,161	50
172,376	107,282	15.6	138	418	38,405	51
167,731	106,764	15.4	138	408	39,667	52
163,517	106,103	15.6	138	396	42,408	53
158,525	104,826	15.2	138	389	43,793	54
155,191	104,145	15.4	139	386	46,263	55
151,865	103,638	14.7	139	377	48,498	56
147,097	101,953	14.0	140	366	50,683	57
142,662	100,285	13.4	140	358	51,734	58
137,764	98,170	13.1	141	350	52,997	59
134,116	96,564	12.7	142	345	55,402	60
131,243	95,362	12.4	143	339	55,923	61
127,896	93,345	11.7	144	332	55,935	62
126,191	92,761	11.8	146	329	57,139	63
124,540	92,261	12.0	149	325	57,353	平成元
123,134	91,501	12.1	152	324	59,534	2
120,542	90,094	12.5	152	325	60,896	3
119,382	89,344	12.5	153	322	62,356	4
117,890	88,417	12.1	153	317	62,221	5
114,732	86,576	11.7	154	308	62,456	6
111,866	84,847	11.3	154	300	62,046	7
109,028	83,017	11.0	155	296	61,819	8
106,487	81,439	10.7	156	290	60,759	9
103,604	79,409	10.6	157	279	59,882	10
100,464	77,046	10.1	158	269	58,291	11
97,006	74,420	10.1	160	265	57,993	12
97,455	74,883	10.1	162	257	56,638	13
98,123	74,720	10.4	165	252	55,564	14
96,853	73,926	10.2	167	246	54,861	15
94,512	72,303	10.1	168	241	54,138	16
93,868	72,883	10.3	170	240	54,715	17
93,231	72,978	10.5	171	240	59,134	18
94,915	74,316	10.6	171	243	55,847	19
99,826	75,784	11.1	171	242	64,115	20

(注) 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

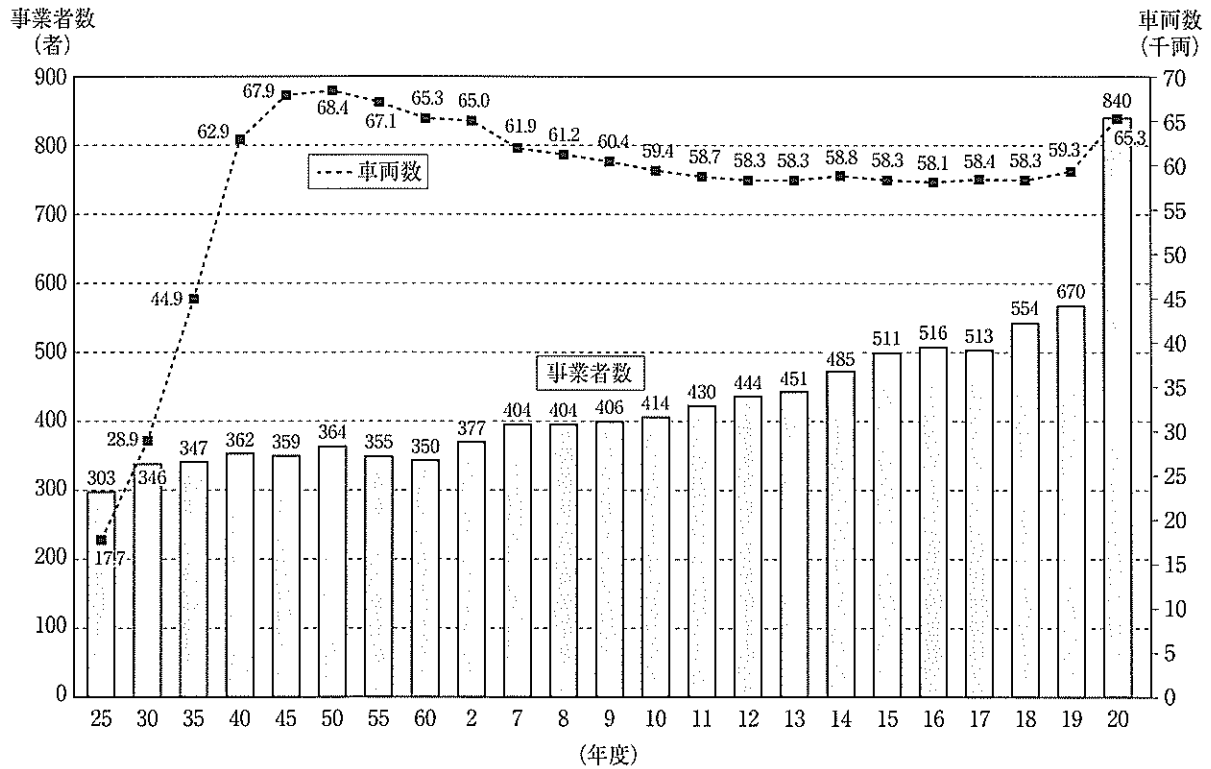
項 目 年 度	事業者数	車 両 数 両	実 働 率 %	総走行キロ 千キロ	輸送人員 千人	営業収入 百万円
昭和25	312	1,112		20,197	12,284	
26	353	1,729		38,192	23,472	
27	373	2,321		60,539	38,475	4,356
28	401	3,233		81,359	47,026	6,364
29	416	3,842	72.0	205,237	64,522	8,839
30	428	4,153	73.0	122,695	73,082	10,364
31	431	4,854	70.0	152,276	88,268	13,222
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
20	4,196	44,617	52.4	1,704,464	303,363	409,999

# 状 況 推 移 表

従業員総数 人	運 転 者 人	乗車密度 人	実働一日一車当り			項 目 年 度
			走行キロ キロ	輸送人員 人	営業収入 円	
						昭和25
						26
						27
						28
			106	63	9,029	29
			111	66	8,716	30
			118	65	10,269	31
			123	68	11,672	32
			124	68	11,235	33
			133	71	12,247	34
		50.0	143	72	13,519	35
		48.4	153	58	15,676	36
		58.2	149	56	15,447	37
		44.7	157	56	15,247	38
		42.3	154	58	16,003	39
47,921	16,374	42.3	157	51	17,703	40
49,461	16,737	45.8	166	50	17,126	41
48,562	16,914	45.5	172	48	20,200	42
48,132	17,211	45.3	187	48	22,446	43
48,870	18,172	45.6	188	46	23,977	44
47,906	18,009	46.7	192	46	27,843	45
47,903	18,529	46.4	197	45	27,171	46
47,144	18,739	43.7	200	45	30,298	47
45,526	18,900	45.3	216	44	41,768	48
44,924	18,746	52.8	199	44	52,115	49
47,497	19,338	52.4	200	45	62,020	50
47,420	19,285	44.4	204	43	63,355	51
48,221	19,621	44.4	206	43	69,352	52
50,580	20,489	43.7	208	43	72,781	53
50,950	20,882	41.0	211	43	73,671	54
52,030	21,479	39.8	211	43	81,627	55
53,331	22,003	38.9	216	42	82,310	56
54,900	22,316	38.2	217	40	86,779	57
55,949	22,810	37.1	223	40	87,054	58
56,884	23,579	36.8	222	39	90,429	59
57,951	24,258	36.6	225	41	94,353	60
59,266	24,859	35.3	219	38	93,059	61
57,623	24,507	35.3	223	37	92,125	62
63,196	27,340	35.0	228	37	94,995	63
62,973	28,053	34.4	228	37	97,173	平成元
93,486	28,972	34.1	230	37	102,787	2
66,418	30,739	32.8	229	37	107,223	3
67,051	31,056	34.3	226	37	109,165	4
67,299	31,195	34.6	227	37	104,353	5
65,436	30,807	34.2	229	37	90,549	6
64,585	30,923	34.0	232	37	87,098	7
63,811	30,992	33.7	231	36	85,744	8
62,129	31,038	33.6	231	36	84,729	9
58,732	30,405	33.3	230	36	78,767	10
63,262	32,646	33.0	232	36	77,935	11
64,971	36,241	32.6	232	36	72,523	12
65,663	37,817	32.4	231	37	66,808	13
65,116	39,434	32.2	230	38	49,109	14
67,427	41,544	32.5	228	38	64,467	15
67,212	41,898	32.8	226	39	60,522	16
58,010	36,996	33.0	228	40	51,326	17
64,546	42,420	32.9	225	39	54,096	18
65,411	41,890	31.6	225	40	59,674	19
64,490	42,323	32.4	228	41	57,206	20

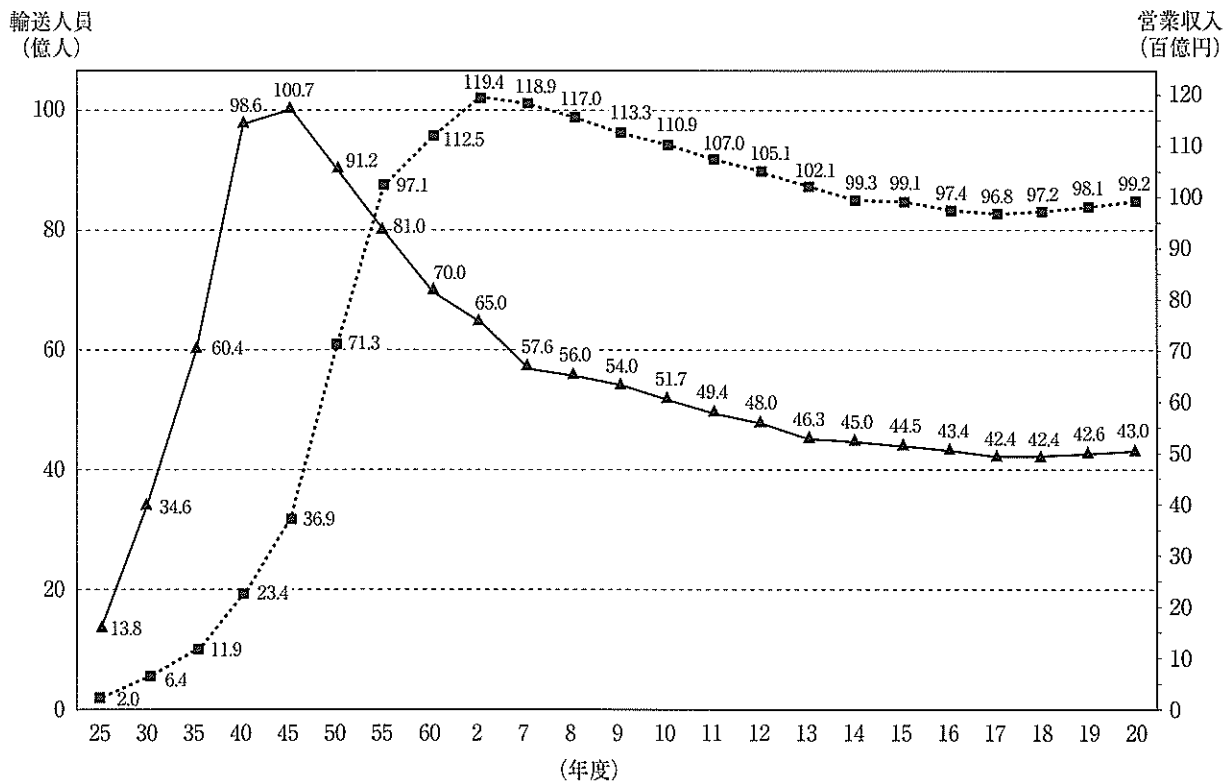
(注) 国土交通省資料による。

(図1) 乗合バス事業者数と車両数の推移



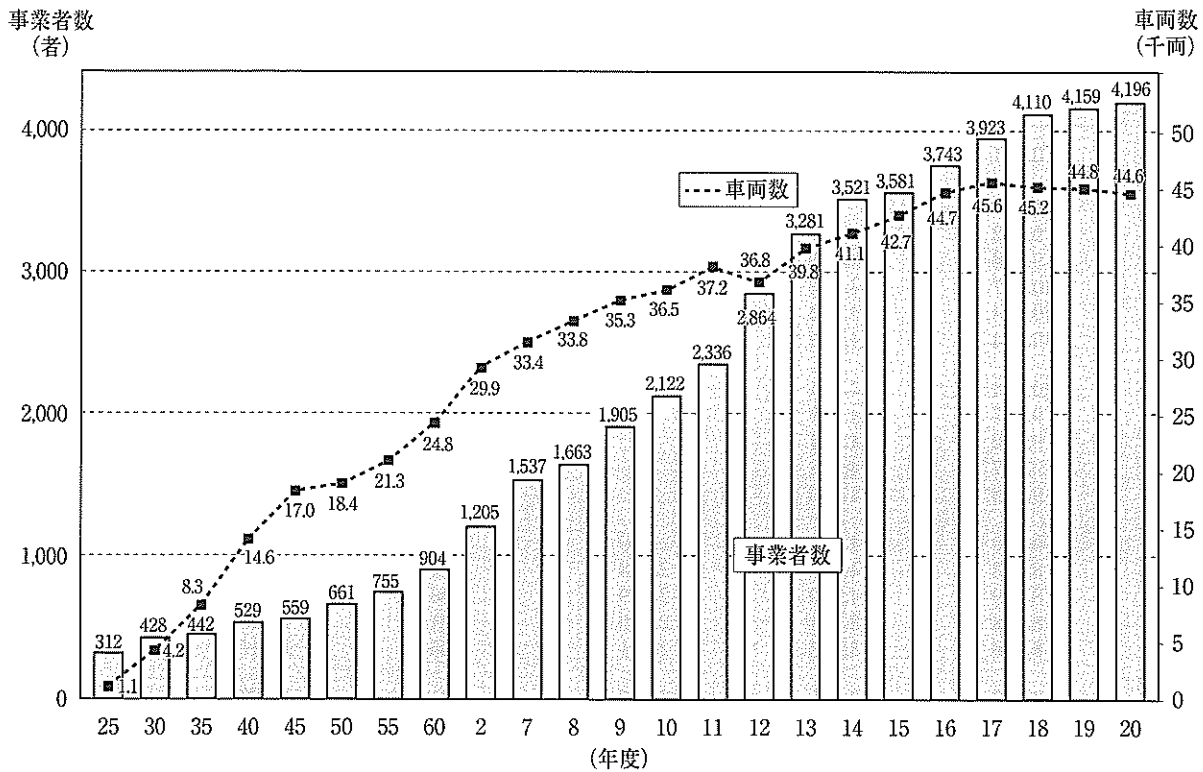
(注) 国土交通省資料より作成。

(図2) 乗合バス輸送人員と営業収入の推移



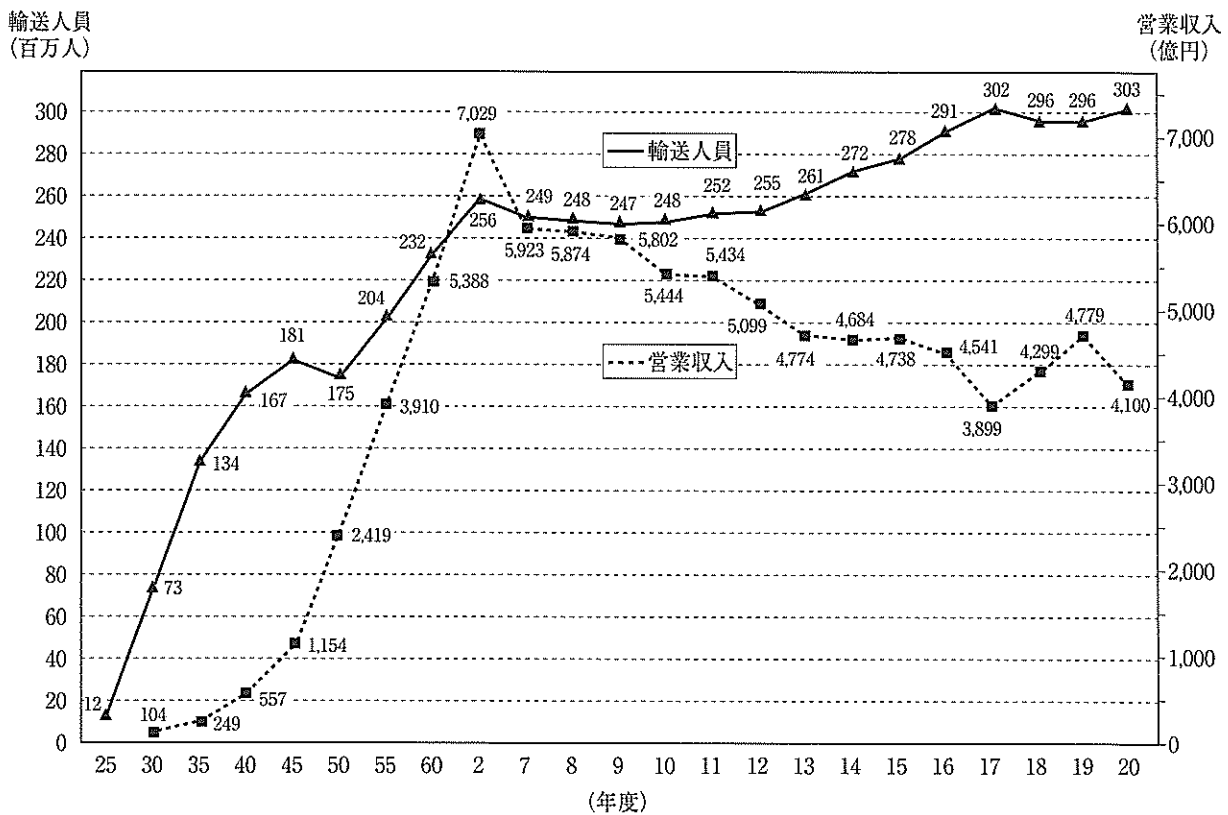
(注) 国土交通省資料より作成。

(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）

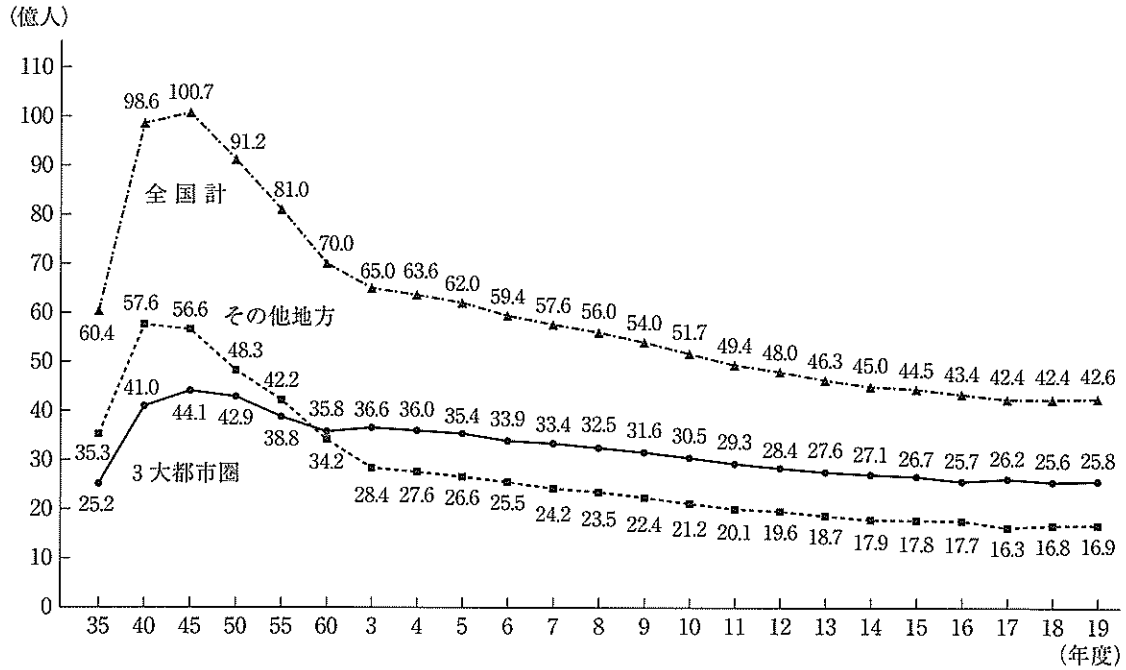
（単位：百万人）

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
19	4,264	2,578	1,618	196	764	1,686

※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。

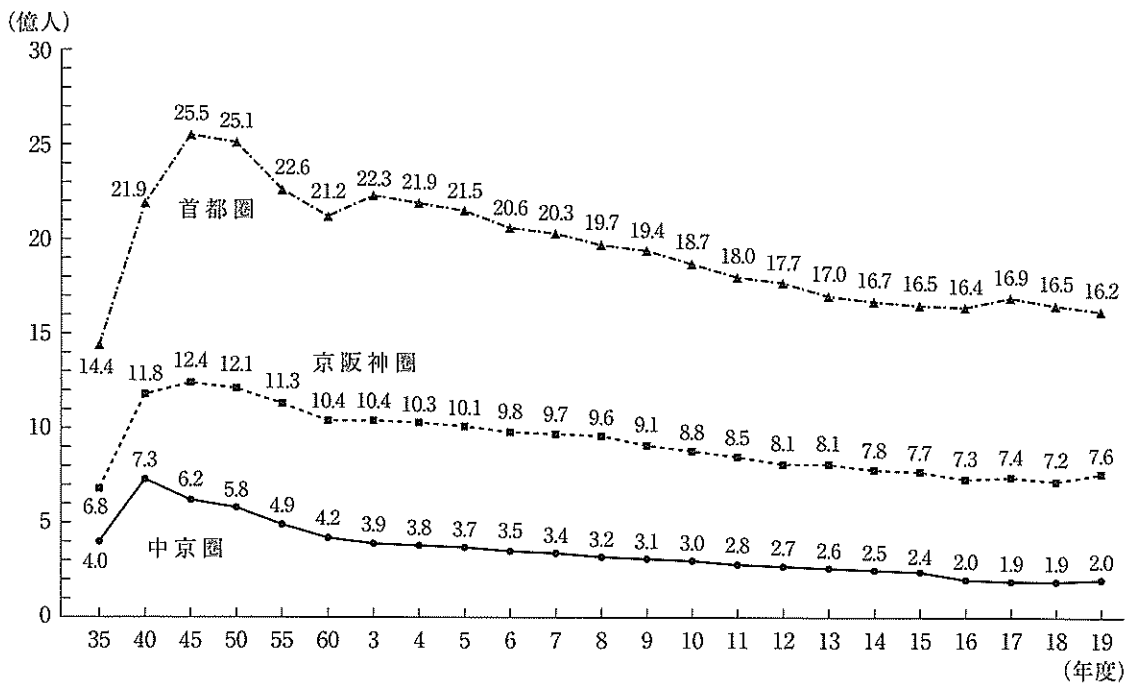
（注）都市交通年報による。

(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

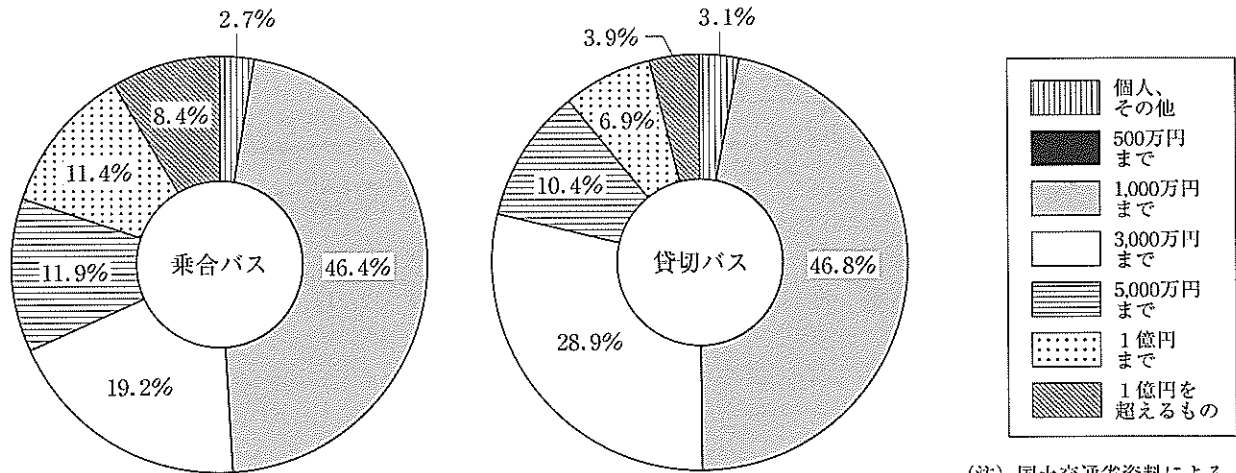
(表4-1)

資本金規模別事業者数

(21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	35	-	606	251	157	150	110	1,309	38	1,347
貸切バス	127	-	1,950	1,203	433	289	161	4,163	33	4,196

(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。

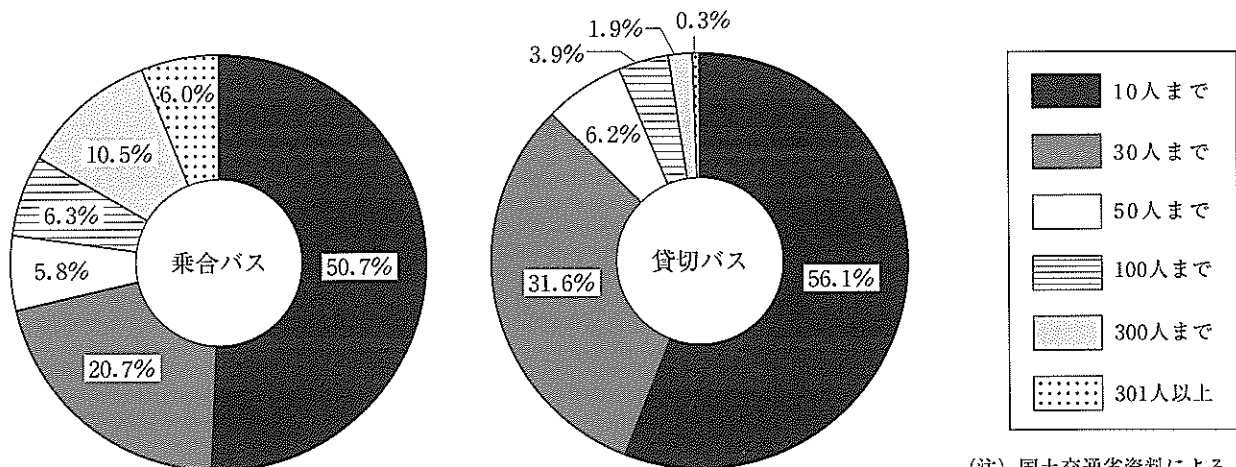
(表4-2)

従業員数別事業者数

(21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	683	280	78	85	142	79	1,347
貸切バス	2,356	1,323	258	166	80	13	4,196

(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。

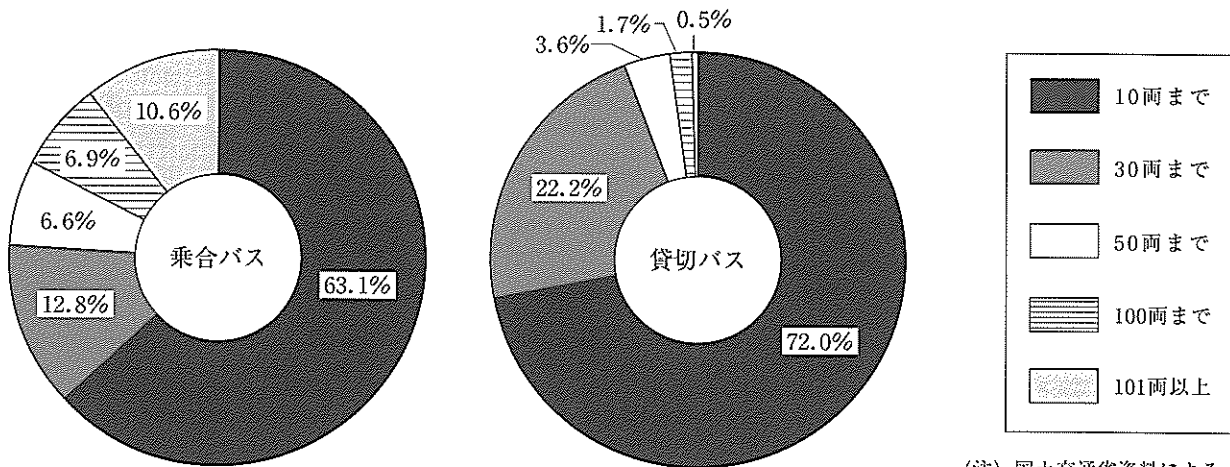
(表4-3)

## 車両数規模別事業者数

(21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		850	172	89	93	143
貸切バス		3,023	932	150	72	19	4,196

(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)	95	(0.3)	29,733	(100.0)
20	4,303	(14.4)	303	(1.0)	2,025	(6.8)	8,984	(30.2)	13,992	(47.0)	99	(0.3)	91	(0.3)	29,797	(100.0)

(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)	857	(15.0)	5,695	(100.0)
19	286	(5.0)	434	(7.5)	111	(1.9)	2,552	(44.2)	1,503	(26.0)	38	(0.7)	843	(14.7)	5,767	(100.0)
20	299	(5.2)	434	(7.6)	106	(1.9)	2,536	(44.3)	1,510	(26.3)	35	(0.6)	809	(14.1)	5,729	(100.0)

(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	
21	78,801	1,768	77,033	230	108	122	110	86	24	120	22	98	
対前年度比	(99.6)	(98.4)	(99.7)	(99.6)	(100.0)	(99.2)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(99.2)	(100.0)	(99.0)	
平成22年1月	79,061	1,739	77,322	228	108	120	108	85	23	120	23	97	

- (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
40,799	271	40,528	6,568	1,111	5,457	1,528	278	1,250	1,505	28,171	21
(98.4)	(98.9)	(98.4)	(95.4)	(97.9)	(94.9)	(96.8)	(99.6)	(96.2)	(101.8)	(102.7)	対前年度比
40,609	266	40,343	6,414	1,086	5,328	1,515	279	1,236	1,544	28,751	平成22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 km
				全乗合 百万人	高速バス 千人	
昭和41	5	8	101	9,862	3,846	189.7
51	23	56	453	9,119	11,216	1,888.3
60	51	199	1,516	7,179	29,155	3,554.8
61	57	249	1,866	6,998	32,538	3,720.9
62	60	262	1,961	6,848	34,325	3,909.8
63	78	313	2,253	6,699	40,165	4,279.6
平成元	95	478	2,444	6,629	43,952	4,406.1
2	117	772	2,952	6,552	50,585	4,660.5
3	129	957	3,501	6,500	55,884	4,869.4
4	137	1,093	3,670	6,496	57,213	5,054.9
5	138	1,128	3,668	6,358	55,210	5,404.4
6	141	1,243	3,491	6,196	51,991	5,574.3
7	144	1,307	4,176	5,939	54,474	5,677.1
8	147	1,388	4,462	5,756	55,006	5,929.6
9	143	1,420	4,597	5,600	57,690	6,114.3
10	153	1,483	4,827	5,400	59,705	6,385.3
11	153	1,589	5,506	5,172	66,691	6,531.3
12	154	1,532	5,207	4,937	66,604	6,615.2
13	158	1,617	5,569	4,803	69,687	6,860.8
14	169	1,638	6,018	4,633	76,955	6,959.6
15	165	1,530	5,744	4,503	85,596	7,187.4
16	177	1,592	5,953	4,448	83,464	7,333.5
17	187	1,730	6,293	4,335	84,355	7,363.4
18	200	2,010	6,521	4,244	79,048	7,389.1
19	270	3,077	8,698	4,241	99,197	7,421.6
20	281	3,451	9,453	4,264	101,351	7,553.7
21	295	4,049	10,431	4,304	109,920	7,640.8

- (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。

また、以下の事業者については、国土交通省によるマネジメント評価を受けることとなっている。

① 保有車両が200両以上の事業者（平成18年10月施行時より）

② 乗合バス100両以上保有の事業者（平成21年10月より）

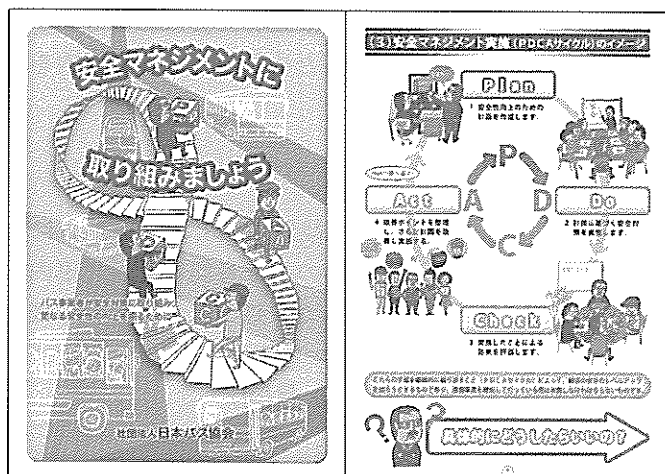
③ 高速バス事業者及び高速ツアーバス事業者（                    〃                    ）

④ 第1当事者となる死亡事故を惹起した事業者（                    〃                    ）

マネジメント評価については、国土交通省による評価の他に国が認定した第三者機関による評価も認められている。

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、安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」の作成・配付（※1）や国等が開催するシンポジウム等の周知に努めた。

（※1）日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金を活用して、主に中小規模事業者を対象とした以下の運輸安全マネジメント推進マニュアルを作成・配布した。



## (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、平成21年に4,914人となり実現された。

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、平成21年6月に「バス事業における総合安全プラン2009」を策定し、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。  
(※平成21年におけるバス事業に係る交通事故死者数は18人、人身事故件数は3,135件)
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に配布、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、全国の会員事業者に周知徹底を行った。

### (2) 飲酒運転防止対策の推進

飲酒運転は平成17年に入ってから続発し、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、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21年度においても、7月中の1ヵ月間を「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21年7月1日～7月31日（1ヶ月間）

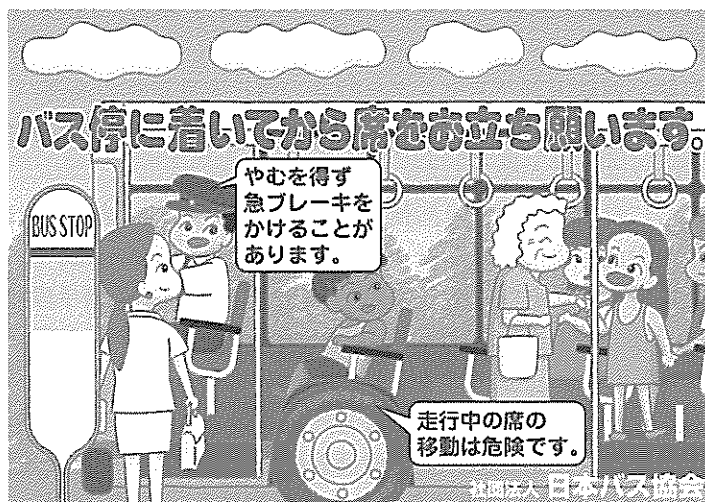
## (2) 重点項目

- ① 一般乗合バス（高速バスを除く。以下「一般乗合バス」という。）
  - ア. ゆとり乗降（バスが停車してから離席する。）の啓発。
  - イ. ゆとり運転（乗客が着席してから発車する。）の励行。
- ② 貸切、高速、リムジン（空港連絡）バス等（以下「貸切、高速バス等」という。）
  - ア. 乗客へのシートベルト着用の徹底。

## (3) 実施事項

- ① 利用者への啓発活動
  - ア. 一般乗合バス車内における実施事項
    - a. ポスターを掲示する。（※2）
    - b. 車内アナウンスを活用する。
  - イ. その他の実施事項
    - a. バスが乗り入れている病院等、高齢者のバス利用が多い施設等にポスターの掲示を依頼する。
    - b. 日本バス協会及び地方バス協会の一般乗合バス会員事業者のホームページに車内事故防止キャンペーン中である旨を掲載する。
    - c. 地方バス協会は、都道府県の旅行業界等に対して協力を依頼する。
- ② 一般ドライバー等への協力要請  
一般ドライバー団体・トラック業界・タクシー業界等の広報誌等へ車内事故防止の協力方掲載を依頼する。
- ③ その他会員事業者・運転者の実施事項
  - ア. 一般乗合バス事業者について
    - a. 車内事故防止削減目標を定める。
    - b. 勉強会等を開催する等、本キャンペーンの趣旨を周知徹底する。
    - c. 乗客が席に着くまでは絶対に発車しない「ゆとり」運転を励行する。
    - d. 運行ダイヤを点検し、必要に応じて見直しをする等ゆとりある乗降を可能とする「ゆとりダイヤ」を確保する。
  - イ. 貸切、高速バス等事業者について
    - a. シートベルト着用について、乗客にはどのような案内が効果的か等の勉強会を開催する。

（※2）日本バス協会は、運輸事業振興助成交付金を活用して、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。



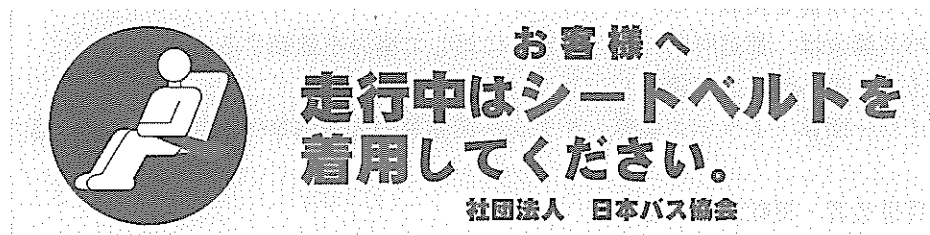
## 4. 改正道路交通法への対応

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（※3）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。

（※3）日本バス協会は、平成20年度において、運輸事業振興助成交付金を活用して、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21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。

### (2) バスジャック対策の推進

#### ① 日本バス協会の対応

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

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。

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「バスジャック統一对応マニュアル」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22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践的な訓練を年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：03-3216-4015

[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）

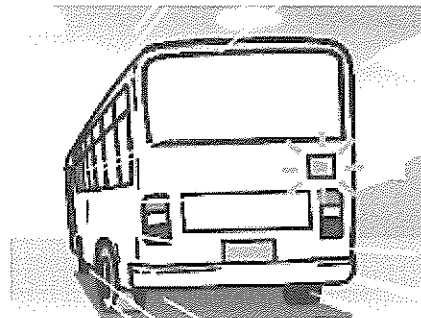
走行中のバスに「SOS」や「緊急事態発生」等が表示されていたり、あるいは見慣れない青いランプ（防犯灯）が点滅していたら、そのバスの車内ではバスジャックのような異常事態が発生しているかもしれません。そのようなバスを見かけましたら、110番への通報をお願いします。

《非常用防犯灯の一例》

◎ 文字による表示の例（側面・前面に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20・21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21年12月末のわが国の自動車保有車両数は、7,904万2,056台（前年比-19万4,476台）、運転免許証保有者数は8,081万1,945人（前年度比+36万4,103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21年中の交通事故による死者数は4,914人で、9年連続の減少となるとともに、昭和27年以来57年振りに4千人台となり、ピーク時（昭和45年=16,765人）の3割以下となった。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5年連続で減少し、負傷者数は10年振りに100万人以下となった前年を更に下回った。しかしながら、交通事故死者数の約半数を65歳以上の高齢者が占めるほか、飲酒運転等の悪質違反に起因する交通事故によって、多くの尊い命が犠牲となっているなど、交通事故状況は依然として厳しいものがある。（図1参照）

平成21年中の死亡事故について、警察庁による分析の概要は次のとおりである。

#### ① 60～64歳を除く全ての年齢層で減少し、高齢者の占める割合はほぼ半数

交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（65歳以上）が2,452人（構成率49.9%）と最も多く、次いで50歳代が523人（同10.6%）、若者（16歳～24歳）が519人（同10.6%）という順に多い。

また、過去10年間の推移をみると、25～29歳（平成11年0.29倍）及び若者（同0.33倍）が3分の1以下に減少している。

#### ② 前年に引き続き歩行中死者が最多の状態

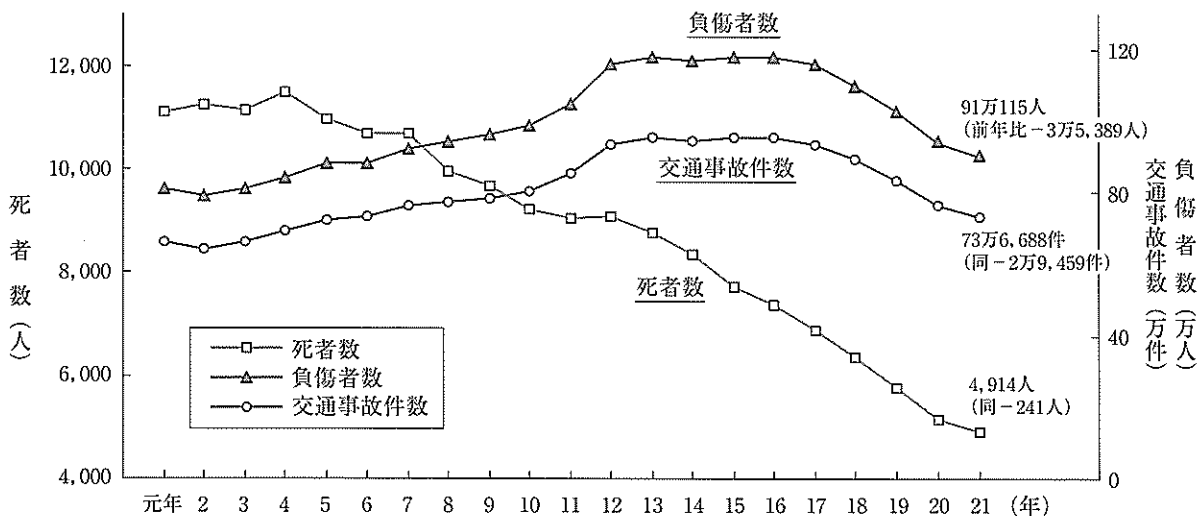
交通事故死者数を状態別にみると、歩行中（1,717件 構成率34.9%）が最も多く、次いで自動車乗車中（1,600件 同32.6%）、自転車乗用中（695件 同14.1%）、自動二輪車乗車中（527件 同10.7%）となっており、歩行中と自動車乗用中で全体の3分の2以上を占めている。

過去10年間の推移をみると、全ての状態で減少傾向にあり、特に自動車乗車中（平成11年の0.41倍）が大幅に減少している。

#### 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21年の着用者の致死率は非着用者の約13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り作成。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20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3,167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	3,167件	対前年比-322件
（うち、乗務員に起因するもの）	1,925件	〃 -221件
イ. 事故による死者数	959人	〃 -127人
〃 重傷者数	1,746人	〃 -227人
〃 軽傷者数	1,562人	〃 -469人

(注) 国土交通省資料により作成

### ② 業態別事故発生状況

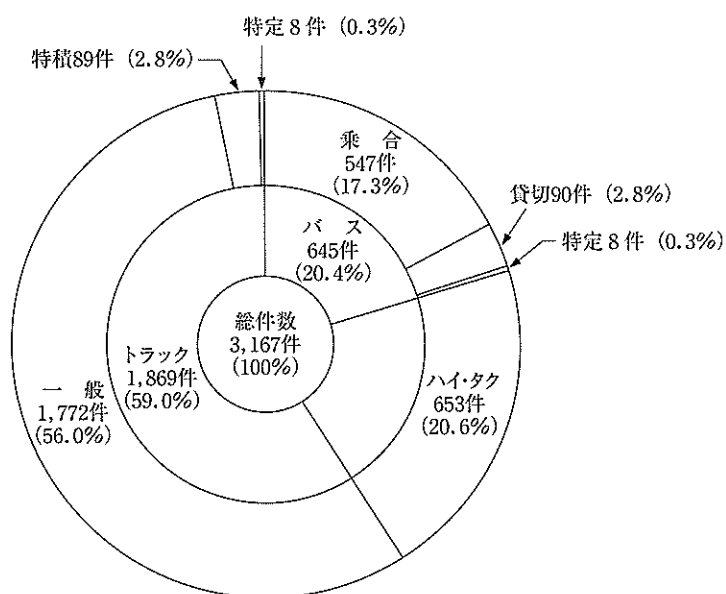
事業用自動車による重大事故3,167件の内、バスは645件、ハイ・タクは653件、トラックは1,869件であった。(表1、図2参照)

(表1) 業態別の重大事故発生状況 (平成20年)

業 態		バ ス	ハイ・タク	トラック	合 計
項 目					
重 大 事 故 件 数 (件)		645	653	1,869	3,167
死 傷 状 況	死 者 数 (人)	51	96	812	959
	重 傷 者 数 (人)	401	520	825	1,746
	軽 傷 者 数 (人)	625	168	769	1,562
	計 (人)	1,077	784	2,406	4,267
乗務員に起因する事故件数(件)		392	470	1,063	1,925

(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20年)



(注) 国土交通省資料により作成

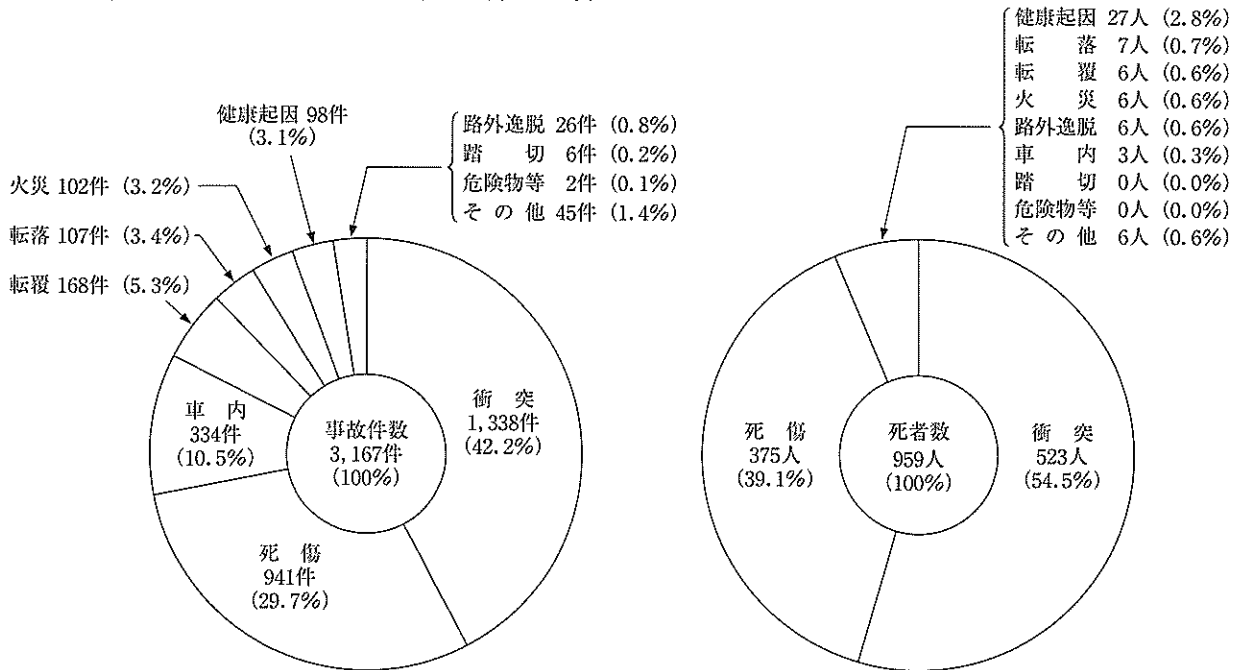
③ 事故発生件数及び死傷者数

重大事故の平成20年中の発生状況と、平成19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	
		H20	対前年比	H20	対前年比	H20	対前年比
重大事故発生件数	(件)	645	-58	653	-23	1,869	-241
〃 死者数	(人)	51	-2	96	+14	812	-139
〃 負傷者数	(人)	1,026	-224	688	-125	1,594	-347

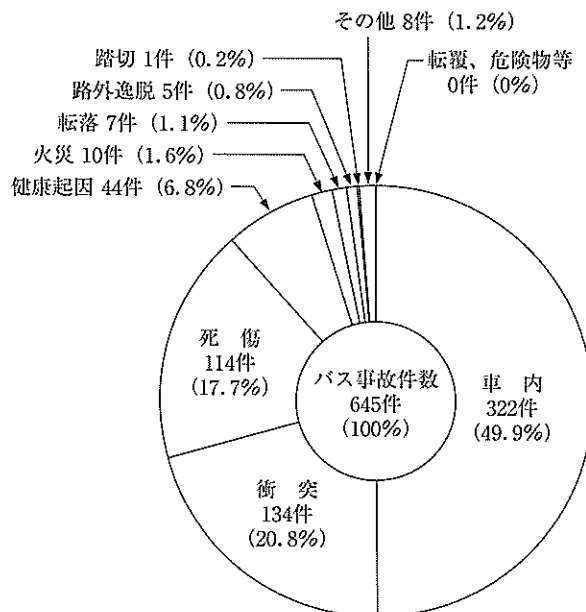
(注) 国土交通省資料により作成

(図3) 事故種類別重大事故発生状況 (平成20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20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21年度では次の全国規模の大会を開催した。

\* 第52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58回中央技術委員会全国大会（11月）

### (1) 第52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21年8月27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21年度の改善要望は、全国の会員事業者から249件が寄せられ、7月上旬に、いすゞ自動車㈱・日野自動車㈱・三菱ふそうトラック・バス㈱・日産ディーゼル工業㈱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18件について審議が行われた。

ア. 日野自動車について … 4件

イ. 日産ディーゼル車について … 5件

ウ. いすゞ車について … 4件

エ. 三菱ふそう車について … 5件

#### ② 新技術の紹介について

本会議は、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、メーカーによる新技術の紹介を行っており、タイムリーな研究発表が行われるため、出席者からは大好評を博している。本年は、次の2題の発表が行われた。

##### ア. 『エコフリートPRO』

講演者：三菱ふそうトラック・バス㈱ 部品販売部マネージャー 佐藤 基樹 氏、

㈱データテック 常務取締役 河内 泰彦 氏

##### イ. 『環境と調和するディーゼルエンジン』

講演者：いすゞ自動車㈱ 商品企画統括部 シニアスタッフ 小泉 芳久 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21年11月5日(木)に開催した第58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58回中央技術委員会全国大会

平成21年11月5日(木)に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42回発明考案功労者表彰

##### ○銅 賞（2作品）

\* ブレーキチャンバー分解・組付け治具

東京都交通局

\* 全車種共通エア供給ホース付牽引ロープ

㈱東急トランセ

##### ☆努力賞（3作品）

\* エンジン脱着台改良及びアタッチメント製作

ジェイ・アール北海道バス㈱

\* スタンバイ・バッテリーシステム

大阪運輸振興㈱

\* フライホイール及びクラッチプレッシャープレートアッセンブリ脱着リフト

西鉄エム・テック㈱

#### ② 技術業務報告

ア. デジタルタコグラフとドライブレコーダーの連携について

三重交通㈱

イ. 路上故障削減の取組み	名古屋市交通局
ウ. パソコンによる「車検管理システム」の構築	名鉄自動車整備(株)
エ. スタンバイ・バッテリーシステム	大阪運輸振興(株)
オ. 西鉄におけるICカード（ニモカ）導入について	西鉄エム・テック(株)
カ. 冷房冷え効果に向けた取組みについて	九州産交整備(株)
キ. 自転車の事故防止について（バスと自転車とのコラボレーション）	神奈川中央交通(株)
ク. 安全教育におけるドライブレコーダー等の活用について	東京空港交通(株)
ケ. 多客路線の車両仕様変更について	西武バス(株)

③ 特別講演

\* 大型トラック・バス「ポスト新長期車」採用技術について

(社)日本自動車工業会 大型車特別委員会 大型車企画部会 委員 小川 博

④ 商品展示会

全国大会と併設して商品展示会を開催し、多数の出展会社による新製品や話題のバス用品・部品等を展示した。



# 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る。

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	新车型車
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、ACG、ADG等）。

（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年間は猶予期間となり、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21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	1,400	7	100	48
CNGバス	1,400	0	100	7
低燃費車	100	27	50	1,242
合 計		34		1,297

(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」による都道府県別導入状況は、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、CO<sub>2</sub>削減目標を「2010年度におけるCO<sub>2</sub>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22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19.3末	平成20.3末	平成21.3末	平成22.3末
① アイドリングストップ装置付バス	18,199	19,579	21,713	23,664
② ハイブリッドバス	394	425	1,006	860
③ CNG（圧縮天然ガス）バス	1,022	1,031	975	955
合 計	19,615	21,035	23,694	25,479

日本バス協会調べ：平成22年5月27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、アイド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、運転者を対象とした「私（我が

グループ)のエコドライブ実践記録」コンテストを行ってきたが、平成21年度からは一段進めて、事業所を対象とした「我が社(我が営業所)におけるCO<sub>2</sub>削減に向けた取り組み」コンテストを開催して、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、2009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22年4月末現在、バス事業では94社・136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 買い取り方式について

\* 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

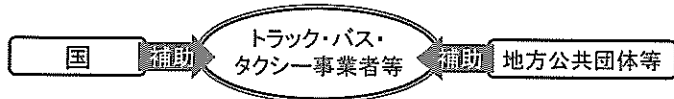
なお、日本バス協会も、平成18年度から、交付金事業により、国の補助対象外となるEMS事業を導入する会員事業者に対し助成を行っている。平成21年度では、1機器当たり、車載機器(電子運行記録計)について1万円、事業所用機器(解析ソフト及びカードリーダー)については10万円を限度として助成を行った。(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス等普及事業」による都道府県別導入状況は、43頁参照)

(6) 低公害車普及促進対策の予算概要（国土交通省）

○ 平成22年度予算額：1,040百万円の内数

① 低公害車等普及促進対策

地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気自動車の導入に対する支援を行うことにより、環境対応車の普及を促進し、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。



補助対象(※1)	補助率
新車の導入	車両本体価格の1/4 又は 通常車両価格との差額の1/2
CNGトラック・バス	
ハイブリッドトラック・バス(※2)	
電気自動車	
ハイブリッドタクシー	
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、CO<sub>2</sub>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

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、電気自動車バス  
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 <参考>環境対応車購入補助 H21 2次補正：305億円

<重量車>（トラック・バス等）

要件	小型 (3.5tクラス)	中型 (8tクラス)	大型 (12tクラス)
①経年車の廃車を伴う新車購入補助 (車齢13年超車から新長期規制適合車へ)	40万円	80万円	180万円
②経年車の廃車を伴わない新車購入補助 (2015年度燃費基準達成かつ重量車☆)	20万円	40万円	90万円

○ 平成21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	CNG改	低燃費	
北海道	北海道中央バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	札幌市、小樽市、北広島市		5			12,650
	ジェイ・アール北海道バス(株)	〃	札幌市		5			12,650
	(株)じょうてつ	〃	〃		2			5,060
	道北バス(株)	〃	旭川市		2			4,829
関東	(株)フジエクスプレス	CNGノンステ中型	東京都港区	7				30,695
	川崎市交通局	ハイブリッドノンステ大型	川崎市		6			10,080
	東急バス(株)	〃	横浜市		2			2,100
	京浜急行バス(株)	〃	〃		1			1,350
		〃	〃		1			1,350
	羽田京急バス(株)	〃	東京都大田区		1			7,605
	(株)協同観光バス	CNGノンステ小型	桶川市	2				8,500
	(株)協同バス	CNG改造	熊谷市			2		5,000
		CNGノンステ小型	〃		2			1,800
	横浜市交通局	CNGノンステ大型 1 ハイブリッドノンステ大型 10	横浜市	1	10			23,741
	東京都交通局	ハイブリッドノンステ大型	東京都		52			100,360
	(株)春日部観光バス	ハイブリッド(観光バス)	春日部市		1			3,656
	小田急バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	武蔵野市		3			4,005
	京成バス(株)	〃	千葉市、四街道市		2			1,310
	西武バス(株)	低燃費大型(路線バス)	練馬区、さいたま市、川越市				3	300
	西武観光バス(株)	低燃費大型(観光バス)	練馬区				2	400
ぶぎん総合リース(株)	ハイブリッド(観光バス)	羽村市		1			3,656	
北陸信越	八十二オートリース(株)	低燃費大型(高速バス)	小諸市、上田市				2	400
		低燃費大型(観光バス)	伊那市				2	400
		低燃費大型(高速バス)	駒ヶ根市				2	400
		ハイブリッド(高速バス)	松本市		2			5,364
	大和リース(株)	低燃費大型(観光バス)	小諸市				2	400
	松本電気鉄道(株)	ハイブリッドノンステ大型	松本市		2			5,060
	川中島バス(株)	〃	長野市		2			5,060
長電バス(株)	〃	〃		3			7,590	
中部	名鉄バス(株)	〃	名古屋市、岡崎市、愛知県長久手町		10			63,300
		〃	岡崎市、豊田市、春日井市		10			25,000
	ジェイアール東海バス(株)	ハイブリッド(高速バス)	名古屋市		2			7,312
近畿	南海りんかんバス(株)	ハイブリッドノンステ大型	和歌山・高野町		2			4,840
	阪急バス(株)	〃	宝塚市、西宮市		2			4,750
	神戸市交通局	〃	神戸市		2			3,643
	大阪市交通局	〃	大阪市		5			6,955
	南海バス(株)	CNGノンステ大型	堺市	2				7,300
	京都市交通局	ハイブリッドノンステ大型	京都市		2			5,313
	神姫バス(株)	〃	姫路市		2			3,400
	大阪空港交通(株)	ハイブリッド(高速バス)	池田市		1			2,677
	JA三井リースオート(株)	ハイブリッド(観光バス)	堺市		1			3,656
	大阪ガスオートサービス(株)	〃	〃		1			3,656
	北港観光バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	大阪市		2			4,000
	(株)ウイング	ハイブリッド(観光バス)	京田辺市		1			3,656
中国	おのみちバス(株)	CNGノンステ中型	尾道市	2				6,930
	呉市交通局	CNGノンステ大型	呉市	2				10,027
	備北交通(株)	ハイブリッドノンステ大型	庄原市		1			2,420
	広島電鉄(株)	CNGノンステ大型	広島市	5				24,150
	両備ホールディングス(株)	ハイブリッドノンステ大型	岡山市		1			9,011
	日本交通(株)	ハイブリッド(高速バス)	鳥取市、広島市		1			3,756
四国	伊予鉄道(株)	ハイブリッドノンステ大型	松山市		2			2,946
九州	鹿児島市交通局	〃	鹿児島市		3			7,969
	西日本鉄道(株)	〃	福岡市		2			2,420
	西鉄バス北九州(株)	〃	北九州市		3			7,260
合計				23	159	2	13	492,118

(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）

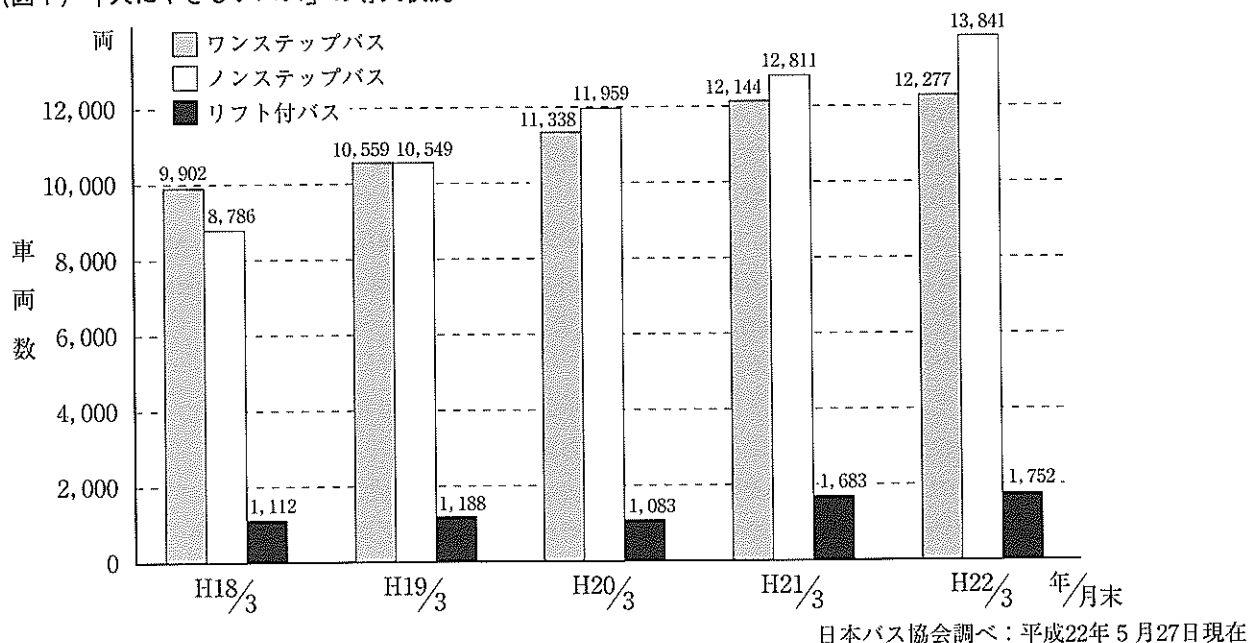
（単位：台）

人にやさしいバスの種類	H18. 3 末	H19. 3 末	H20. 3 末	H21. 3 末	H22. 3 末
ワンステップバス	9,902	10,559	11,369	12,144	12,277
ノンステップバス	8,786	10,549	11,959	12,811	13,841
リフト付バス	1,113	1,188	1,090	1,683	1,752
以上の合計	19,801	22,296	24,418	26,638	27,870
全国会員乗合バス	57,975	57,257	58,816	59,530	59,156
全乗合バスに対するノンステップバスの比率	15.2%	18.4%	20.3%	21.5%	23.4%

（注）全国会員乗合バス台数は、いずれもその前年6月末現在の台数。

日本バス協会調べ：平成22年5月27日現在

(図1) 「人にやさしいバス」の導入状況



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取り入れ、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21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	
	助成単価(千円)	助成台数(両)
超低床ノンステップバス	1,400	106
リフト付バス	1,400	49
低床スロープ付ワンステップバス	350	38
合 計		193

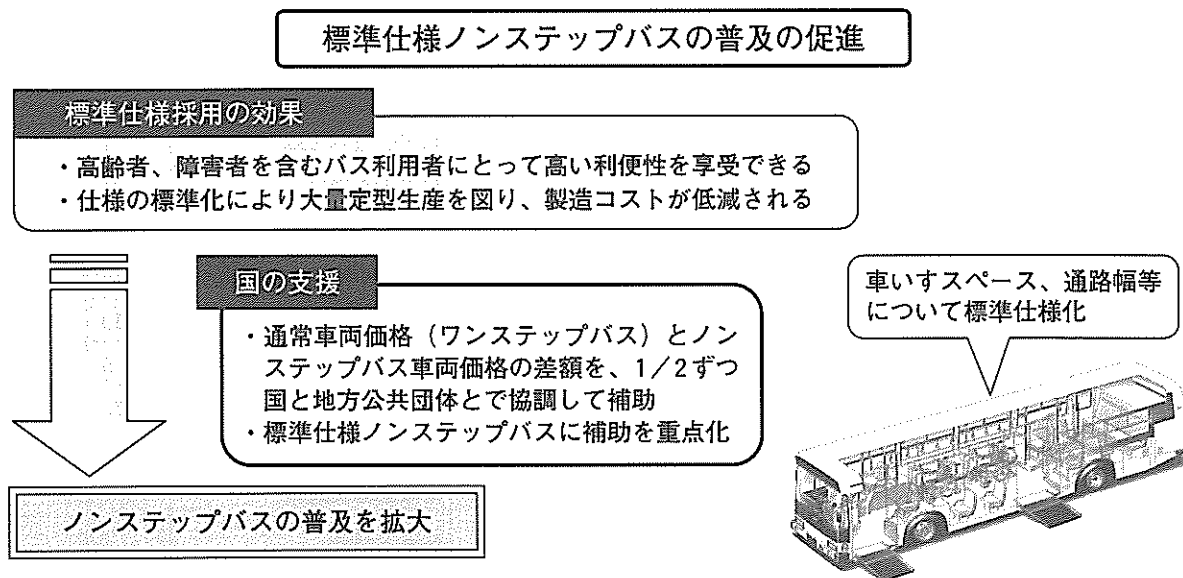
(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス等普及事業」による都道府県別導入状況は、43頁参照)

#### (4) 公共交通移動円滑化事業の予算概要（国土交通省）

○ 平成22年度予算額：769百万円の内数

##### 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21年度 公共交通移動円滑化設備整備費補助(国)交付額

①ノンステップバスの導入

(単位：千円)

運輸局	事業者名	車両数	補助額
北海道	㈱じょうてつ	1	1,900
	ジェイ・アール北海道バス㈱	2	1,900
	函館バス㈱	13	24,700
	北海道中央バス㈱	3	3,800
東北	仙台市交通局	13	18,060
北陸信越	金沢市	3	5,402
	川中島バス㈱	2	3,800
	富山地方鉄道㈱	2	3,800
	長電バス㈱	2	4,750
	ほくてつバス㈱	2	3,800
	北陸鉄道㈱	2	3,800
	松本電気鉄道㈱	2	3,800
関東	㈱シティバス立川	2	2,520
	㈱フジエクスプレス	30	37,800
	朝日自動車㈱	6	11,336
	茨城急行自動車㈱	2	3,800
	茨城交通㈱	2	3,800
	江ノ島電鉄㈱	3	3,600
	大利根交通自動車㈱	1	1,520
	小田急バス㈱	30	37,169
	神奈川中央交通㈱	62	88,280
	川越観光自動車㈱	4	7,220
	川崎市交通局	42	50,274
	川崎鶴見臨港バス㈱	15	17,770
	関東自動車㈱	18	34,200
	関東鉄道㈱	2	3,420
	関東バス㈱	20	25,200
	京王電鉄バス㈱	61	76,748
	京成タウンバス㈱	3	3,780
	京成トランジットバス㈱	1	1,160
	京成バス㈱	6	6,643
	京浜急行バス㈱	30	35,035
	興銀リース㈱	4	4,000
	国際興業㈱	18	21,252
	小湊鉄道㈱	2	3,420
	新京成電鉄㈱	2	3,800
	西武バス㈱	18	15,906
	立川バス㈱	10	12,600
	ちばグリーンバス㈱	2	3,615
	千葉交通㈱	4	4,046
	東急バス㈱	24	29,265

運輸局	事業者名	車両数	補助額	
関東	東京ベイシティ交通㈱	3	4,940	
	東武バス㈱	21	31,496	
	東野交通㈱	1	1,710	
	西東京バス㈱	14	15,995	
	羽田京急バス㈱	3	3,194	
	阪東自動車㈱	1	859	
	日立キャピタルオートリース㈱	3	5,090	
	三井CMリース㈱	1	1,451	
	横浜京急バス㈱	1	1,200	
	横浜市交通局	20	23,940	
中部	しずてつジャストライン㈱	10	8,000	
	名古屋市交通局	119	126,693	
	三重交通㈱	10	19,000	
近畿	伊丹市交通局	5	5,985	
	大阪市交通局	73	87,381	
	京都市交通局	5	2,394	
	京阪京都交通㈱	1	1,675	
	江若交通㈱	1	1,200	
	神戸市交通局	42	50,274	
	山陽電気鉄道㈱	4	6,080	
	神姫バス㈱	14	26,176	
	高槻市	5	5,700	
	南海バス㈱	5	9,500	
	南海りんかんバス㈱	2	3,040	
	阪急バス㈱	10	16,762	
	阪神バス㈱	1	1,900	
	和歌山バス㈱	5	9,068	
	中国	岩国市交通事業	3	5,964
		おのみちバス㈱	2	3,800
		呉市交通局	2	3,990
サンデン交通㈱		4	6,012	
広島電鉄㈱		5	5,000	
防長交通㈱		2	3,248	
四国	伊予鉄道㈱	2	3,712	
九州	大分バス㈱	8	15,200	
	鹿児島市交通局	5	9,975	
	佐世保市交通局	4	5,800	
	長崎自動車㈱	18	18,477	
	西鉄バス北九州㈱	3	5,700	
	西日本鉄道㈱	2	3,800	
	81事業者	911	1,190,072	

### 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22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	特定	計	一般乗合	特定	計
北海道	3,270	451	1,811	0	5,532	15	21	0	36	699	0	699	341	0	341
青森	767	56	585	1	1,409	0	4	0	4	159	0	159	3	0	3
岩手	709	135	465	0	1,309	4	2	0	6	147	0	147	9	0	9
宮城	1,006	221	848	5	2,080	17	23	0	40	135	0	135	93	0	93
福島	783	153	624	0	1,560	5	5	0	10	64	0	64	31	0	31
秋田	557	80	280	0	917	3	1	0	4	101	0	101	4	0	4
山形	224	64	48	0	336	0	0	0	0	16	0	16	62	0	62
茨城	916	461	466	92	1,935	16	12	28	56	84	0	84	116	0	116
栃木	461	45	682	54	1,242	12	6	0	18	122	1	123	90	1	91
群馬	401	62	586	15	1,064	22	8	0	30	18	2	20	107	0	107
埼玉	1,950	62	1,127	144	3,283	73	20	34	127	708	2	710	766	1	767
千葉	1,540	332	340	74	2,286	63	0	0	63	787	22	809	412	0	412
東京	5,494	1,008	1,752	395	8,649	123	204	297	624	565	4	569	4,355	6	4,361
神奈川	4,932	117	1,147	156	6,352	50	49	50	149	2,439	10	2,449	1,834	2	1,836
山梨	220	60	325	0	605	14	4	0	18	27	0	27	39	0	39
新潟	1,122	143	744	0	2,009	7	4	0	11	171	0	171	117	0	117
長野	699	183	443	0	1,325	20	2	0	22	109	0	109	41	0	41
富山	290	36	304	12	642	1	2	0	3	10	0	10	87	1	88
石川	546	53	431	0	1,030	6	2	0	8	127	0	127	152	0	152
福井	232	22	221	0	475	17	1	0	18	17	0	17	57	0	57
岐阜	690	50	734	0	1,474	24	2	0	26	210	0	210	126	0	126
静岡	1,451	99	1,288	0	2,838	10	6	0	16	206	0	206	552	0	552
愛知	1,912	182	1,383	13	3,490	29	3	0	32	410	0	410	1,102	0	1,102
三重	715	157	302	0	1,174	18	2	0	20	205	0	205	53	0	53
滋賀	549	0	467	6	1,022	20	4	0	24	67	0	67	91	0	91
京都	1,453	86	503	14	2,056	27	7	1	35	169	0	169	741	1	742
大阪	2,598	576	2,028	131	5,333	57	30	9	96	1,042	7	1,049	1,110	4	1,114
兵庫	2,660	145	1,270	57	4,132	30	3	0	33	337	0	337	96	0	96
奈良	662	19	150	8	839	1	4	0	5	194	0	194	65	0	65
和歌山	348	17	336	8	709	7	4	0	11	22	0	22	86	0	86
鳥取	260	75	219	0	554	0	1	0	1	42	0	42	71	0	71
島根	312	78	275	0	665	0	3	0	3	75	0	75	60	0	60
岡山	648	129	808	43	1,628	6	11	6	23	151	1	152	36	0	36
広島	1,617	250	1,125	31	3,023	7	27	9	43	328	5	333	170	0	170
山口	676	69	221	20	986	2	2	3	7	47	1	48	187	2	189
徳島	251	110	181	0	542	0	0	0	0	14	0	14	0	0	0
香川	167	71	326	0	564	0	1	0	1	3	0	3	39	0	39
愛媛	402	90	424	0	916	4	6	0	10	82	0	82	87	0	87
高知	344	39	249	8	640	4	2	0	6	20	0	20	36	0	36
福岡	2,752	365	586	28	3,731	26	16	10	52	1,401	12	1,413	37	3	40
佐賀	293	75	296	17	681	10	0	0	10	98	0	98	26	0	26
長崎	1,455	125	415	0	1,995	11	1	0	12	230	0	230	112	0	112
熊本	918	75	501	0	1,494	8	0	0	8	117	0	117	109	0	109
大分	576	105	212	0	893	5	1	0	6	85	0	85	20	0	20
宮崎	356	39	54	4	453	0	0	0	0	66	0	66	32	0	32
鹿児島	1,188	85	777	101	2,151	2	2	17	21	30	10	40	52	0	52
沖縄	701	12	671	0	1,384	0	4	0	4	44	0	44	8	0	8
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	74	12,144	12,768	27	12,811
H22.3末計	52,073	6,867	29,030	1,437	89,407	776	512	464	1,752	12,200	77	12,277	13,820	21	13,841
対前年増加数	+1,772	-17	+2,825	+151	+4,731	-75	+65	+79	+69	+181	+3	+133	+1,052	-6	+1,030

日本バス協会調べ：平成22年5月27日現在

(2) 「低公害バス」の導入状況

項目 都道府県	ハイブリッドバス					CNG(圧縮天然ガス)バス			アイドリングストップ装置付バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	54	0	2	0	56	13	0	13	409	0	0	0	409
青森	0	0	0	0	0	0	0	0	85	0	0	0	85
岩手	0	0	0	0	0	0	0	0	115	0	0	0	115
宮城	10	0	0	0	10	24	0	24	330	0	0	0	330
福島	3	0	0	0	3	0	0	0	68	0	0	0	68
秋田	0	0	0	0	0	0	0	0	117	0	0	0	117
山形	1	0	0	0	1	0	0	0	82	0	0	0	82
茨城	0	0	17	0	17	5	0	5	164	0	0	0	164
栃木	3	0	0	0	3	0	0	0	148	3	5	0	156
群馬	1	0	0	0	1	0	0	0	139	0	13	1	153
埼玉	9	0	0	0	9	82	6	88	1,366	4	35	5	1,410
千葉	23	0	7	0	30	16	0	16	1,513	4	76	24	1,617
東京	132	0	78	25	235	263	11	274	4,899	6	33	7	4,945
神奈川	109	0	0	0	109	92	0	92	4,279	2	28	21	4,330
山梨	7	0	0	0	7	50	0	50	35	0	0	0	35
新潟	0	0	0	0	0	3	0	3	349	0	0	0	349
長野	93	3	3	0	99	0	0	0	122	9	1	0	132
富山	25	0	0	0	25	0	0	0	72	0	2	0	74
石川	9	0	7	0	16	2	0	2	138	0	0	0	138
福井	0	0	18	0	18	0	0	0	64	0	0	0	64
岐阜	23	0	5	0	28	0	0	0	310	0	0	0	310
静岡	6	0	0	0	6	11	0	11	595	0	83	0	678
愛知	48	2	0	0	50	67	0	67	1,636	2	18	0	1,656
三重	0	0	0	0	0	8	0	8	414	0	0	0	414
滋賀	0	0	5	0	5	0	0	0	92	0	0	0	92
京都	9	0	1	0	10	43	0	43	877	0	1	1	879
大阪	42	1	3	0	46	159	0	159	1,684	1	45	0	1,730
兵庫	11	0	10	0	21	25	0	25	1,009	0	8	0	1,017
奈良	0	0	0	0	0	4	0	4	262	0	0	1	263
和歌山	2	0	0	0	2	0	0	0	45	0	0	0	45
鳥取	0	3	0	0	3	1	0	1	47	2	0	0	49
島根	1	0	0	0	1	8	0	8	63	0	0	0	63
岡山	1	0	0	0	1	0	0	0	147	2	1	0	150
広島	4	3	3	0	10	43	0	43	407	13	15	5	440
山口	1	0	0	0	1	0	0	0	210	0	0	3	213
徳島	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	56
香川	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	18
愛媛	2	0	0	0	2	6	0	6	117	0	0	0	117
高知	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
福岡	7	0	0	7	14	6	0	6	175	0	0	2	177
佐賀	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	42
長崎	1	0	4	0	5	0	0	0	250	0	0	0	250
熊本	0	0	1	0	1	0	0	0	112	0	0	0	112
大分	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	0	46
宮崎	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	42
鹿児島	15	0	0	0	15	7	0	7	32	0	0	0	32
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H16. 3末計					339			682					10,415
H17. 3末計					383			812					13,083
H18. 3末計					394			949					15,309
H19. 3末計					394			1,022					18,199
H20. 3末計					425			1,022					19,542
H21. 3末計	595	9	282	120	1,006	930	30	975	21,306	27	312	68	21,713
H22. 3末計	652	12	164	32	860	938	17	955	23,182	48	364	70	23,664

《調査対象：平成22年3月末現在事業者保有車両数》

項目	デジタルタコグラフ装着バス					ドライブレコーダー装着バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含む)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含む)	貸切	特定	計
北海道	1,584	290	342	0	2,216	463	54	128	0	645
青森	2	32	169	0	203	13	0	29	0	42
岩手	13	20	16	0	49	5	6	0	0	11
宮城	325	139	71	0	535	2	9	2	0	13
福島	31	17	124	0	172	1	24	117	0	142
秋田	9	7	18	0	34	0	0	39	0	39
山形	163	40	41	0	244	2	4	0	0	6
茨城	504	146	326	0	976	1	0	66	9	76
栃木	46	19	197	0	262	16	22	52	0	90
群馬	12	12	129	0	153	19	12	21	0	52
埼玉	561	40	340	3	944	119	3	109	34	265
千葉	983	175	156	18	1,332	1	69	1	0	71
東京	3,556	547	697	43	4,843	1,883	517	158	27	2,585
神奈川	1,333	47	461	13	1,854	2,413	79	292	40	2,824
山梨	36	29	81	0	146	7	7	24	0	38
新潟	235	54	56	0	345	0	0	29	0	29
長野	38	28	75	0	141	1	7	6	0	14
富山	88	7	0	72	167	0	0	0	0	0
石川	22	20	38	0	80	52	1	0	0	53
福井	151	19	66	0	236	0	0	0	0	0
岐阜	7	19	288	0	314	511	14	93	0	618
静岡	831	74	423	0	1,328	219	21	90	0	330
愛知	890	9	553	0	1,452	1,030	9	104	0	1,143
三重	693	157	236	0	1,086	691	157	173	0	1,021
滋賀	12	0	91	0	103	283	0	76	3	362
京都	202	62	73	0	337	5	30	22	0	57
大阪	398	397	582	21	1,398	1,148	183	218	0	1,549
兵庫	286	92	57	0	435	302	28	29	0	359
奈良	456	16	115	5	592	0	0	0	0	0
和歌山	133	8	95	1	237	1	0	1	0	2
鳥取	1	18	26	0	45	0	0	0	0	0
島根	36	63	46	0	145	0	33	15	0	48
岡山	13	47	103	0	163	179	82	180	6	447
広島	512	101	242	4	859	515	147	171	3	836
山口	386	36	119	8	549	95	22	36	0	153
徳島	98	81	48	0	227	0	26	0	0	26
香川	0	62	31	0	93	1	27	0	0	28
愛媛	32	30	0	0	62	14	29	0	0	43
高知	0	39	79	0	118	0	0	0	0	0
福岡	2,603	335	405	17	3,360	1,821	48	60	0	1,929
佐賀	240	43	92	0	375	5	0	2	0	7
長崎	1,050	123	118	0	1,291	13	0	0	0	13
熊本	593	73	101	0	767	0	0	0	0	0
大分	474	105	167	0	746	5	9	9	0	23
宮崎	65	22	14	0	101	0	0	5	0	5
鹿児島	17	0	5	0	22	1	0	2	0	3
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H16. 3末計										
H17. 3末計										
H18. 3末計										
H19. 3末計					11,733					
H20. 3末計					18,056					
H21. 3末計	15,126	3,315	6,348	127	24,916	8,229	996	1,668	67	10,960
H22. 3末計	19,720	3,700	7,512	205	31,137	11,837	1,679	2,359	122	15,997

日本バス協会調べ：平成22年5月27日現在

(3) 平成21年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「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		41	1			57	338	2	340	57	87	
東	青森	2		10				10	16	1	17	87		
	岩手	3												
北	宮城	4		10				10	13		13		16	
	福島	5		2				2	2	1	3	224	28	
	秋田	6										106	25	
	山形	7		3				3	6	1	7	169		
関	茨城	8		7		2		9	79		79	150	9	
	栃木	9		11				11	11	1	12	12	20	
	群馬	10		11				11				36	15	
	埼玉	11	1	2	69	16	9	2	99	2	2	4	101	94
	千葉	12			24	2	3	2	31	187	6	193	90	
	東京	13	1		217	16	25		259	381	6	387	235	367
東	神奈川	14	1		190	27	9	12	239	614	10	624	447	277
	山梨	15			14				14	32	3	35		24
	新潟	16			1				1	31	1	32		
北陸信越	長野	17	2		33	2			37			295		
	富山	18			1				1	1		100		
中	石川	19			27				27			2	16	
	福井	20			1				1	37	3	40	51	
	岐阜	21			15	4			19			278	31	
	静岡	22			30				30	144	3	147	109	15
	愛知	23	24		25	17			66	7	1	8	221	83
	三重	24			29				29				164	14
	滋賀	25			8	2			10	140	2	142		8
近畿	京都	26	1		24	2		2	29	9		9	75	3
	大阪	27	5		91	5			101	192	10	202	511	60
	兵庫	28			88			18	106	76	5	81	100	20
	奈良	29			27			2	29	350	4	354	3	
	和歌山	30			11				11	1		1	12	1
中	鳥取	31												
	島根	32			2				2					
	岡山	33	1		12				13	13	1	14	182	25
	広島	34	2	5	20	4			31	57		57	104	70
	山口	35			3				3	50	6	56		4
四	徳島	36										43	22	
	香川	37			10			10	37	2	39	428	27	
	愛媛	38			4			4	12	3	15	47	19	
	高知	39			1			1				51	20	
九	福岡	40	2		148		1	151	42	2	44	510	60	
	佐賀	41			8			8	205	4	209	4	2	
	長崎	42			27	3		30	151	1	152	20		
	熊本	43			2	3		5	37	1	38			
	大分	44			12			12	55	1	56	20		
	宮崎	45				2		2				50	5	
九州	46										129			
沖縄	47													
合計	55	7	0	1,269	106	49	38	1,524	3,328	83	3,411	5,223	1,467	

\*交付金事業では、平成10年度から地球温暖化対策、高齢社会への対応等、バス業界全体で取り組む事業を支援するため、中央出捐金を財源として、「人と環境にやさしいバス普及事業」を実施している。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. バスネットワークの将来像に関する研究会・報告書

～地域の移動を支える効率的で持続的なバスネットワークの確保を目指して～

### (1) 本研究会の趣旨

現在、特に地域社会は、高齢化の進展、過疎化の進行などが原因で、大きな構造変化にさらされている。こうした中で、従来様々な主体が担ってきた役割が見直され、社会の変化に対応して新たな役割を担い、実践することが期待されている。

地域公共交通ネットワークもその例に漏れず、社会構造の変化に伴い、輸送人員及び収入の減少、バリアフリー化の要請、多様化する移動ニーズへの対応等、様々な課題に直面している。しかし、地球環境問題への対応も含めて、公共交通機関、その中でも特に地域住民に密着しているバスのネットワークを、持続的な地域の足として構築・維持することは益々重要となってきた。

必要なバスネットワークの構築・維持をバス事業者の企業努力に依存することで達成していた時代は終わり、企業努力を前提としつつも、公的な主体による財政上の負担を伴うことが不可欠になっている。また、地域住民のニーズに応じて、乗合路線バスのみならず、コミュニティバス・乗合タクシー等の輸送サービスが各地で提供されており、これらを含めた形で「効率的で持続的なバスネットワーク」を考えていかなければならなくなっている。実際問題として、地方自治体をはじめとして、住民、NPO等、様々な主体がバスネットワークに関与するようになってきている。一方で国、地方自治体の厳しい財政事情の中で、地域のバスネットワークを構築・維持していくためには、関係者の知見を総動員して、利用しやすく、重複や無駄のないバスネットワークとしていくための課題を明らかにし、今後の方向性を議論することが必要である。

昨年度は国土交通省と日本バス協会が共催した「バス産業勉強会」において、バスネットワークの存続、再生のために、バスを産業としての視点から捉えた上で、必要な政策的環境整備等について提示し、それを基にして、企業性を発揮しつつ事業運営を行うことについて提言が行われた。これに続き、今年度は、国、地方自治体、交通事業者、住民等の役割などについて、乗合バスをはじめとしたバスによる持続的な地域公共交通のネットワークを構築し、維持するために必要な施策や課題について、国土交通省において「バスネットワークの将来像に関する研究会」を立ち上げ、検討した。

本研究会での調査の手段としては、全都道府県へのアンケートを行うとともに、約6ヶ月、計5回にわたり、地方自治体、バス事業者、福祉輸送を行うNPO法人からのヒアリングを行い、また海外における制度の実態等を把握することにより、効率的で持続的なバスネットワークを構築・維持するために必要な施策・課題を検討した。その結果、地域交通に係る各主体の役割を一層明確化するとともに、高齢社会、地球環境問題、バリアフリー、まちづくり、観光など地域振興への対応の観点からの利用促進を含め、あるべきバスネットワークを構築・維持するために有用な提言をまとめたので、ここに報告する。

なお、現在、国土交通省において、交通基本法案の検討が進められており、その過程で地域公共交通のあり方、行政、事業者、利用者等の関係者が果たすべき役割についても議論されるはずである。本報告がそれらの議論に資すれば幸いである。

### (2) バスネットワークの構築・維持の実態と課題

現在、地域におけるバスネットワークを構築・維持するに当たって直面している実態と課題を抽出し、整理を行うと、以下の通りである。

#### ① 各主体をめぐる実態と課題

##### ア. 国の役割について

平成14年に道路運送法での規制緩和が行われ、乗合バスの路線の休廃止が許可制から届出制になり、地域協議会における調整、判断が行われるようになって以降、地域もバス交通に対して責任を持つことがより明確になった。その後も、平成18年の道路運送法改正による地域公共交通会議の導入、平成19年

の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定による法定協議会の導入など、従来からのバス事業者主体のバス運営に加え、国の支援の下に地方自治体、住民という地域が主体となって公共交通のネットワークの構築・維持を図るための仕組み作りが進められてきた。

ただし、これらの仕組み作りは、地域の実情をバスネットワークの構築・維持に細やかに反映させるためには地域が主体になることが重要であることから進められたものであり、ネットワークの構築・維持に関する国の役割を軽減したものではない。

国の役割は、ナショナルミニマムの確保、高齢化への対応、温暖化対策などの公共交通機関が有する意義を踏まえ、1) 地域交通に関する基本政策を策定すること、2) 輸送サービス確保のために必要な財政支援を行うこと、3) 輸送サービスの安全を確保すること、にあると考えられる。

こうした役割を果たすため、国は、交通事業者のみならず、地方自治体・住民・NPO等が主体性を発揮できるような地域公共交通会議等の制度の運用と一層の改善を図ることによって、あらゆる地域でその地域に適した公共交通ネットワークが構築・維持されるよう努めていく必要がある。また、生活交通を維持するための効果的な財政支援措置を引き続き行っていく必要がある。さらに、地域交通の事業規制に関しては、安全確保を前提としつつ、地域交通の活性化・再生に資するような弾力的な事業運営を可能にする規制のあり方を検討する必要がある。このほか、収入が減少する中で事業者の経営努力を促進すること、関係する金融等他産業へのバス事業に対する理解促進を図ることも求められている。

#### イ. 地方自治体の役割について

道路運送法改正による規制緩和、地域協議会及び地域公共交通会議の導入、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定による法定協議会の導入など、最近、地方自治体がバスをはじめとした地域公共交通ネットワークを構築・維持する主体としての役割を増加させている。

これは、地方自治体が地域の実情を細やかに把握し、これを踏まえて地域のバスネットワークの構築・維持に反映させ、その上で、事業者等関係者と協力して実施することが前提となっているものである。

実際に、全国の多くの地域で、こうした地方自治体の積極的な取組みにより、地域の足が確保されている良い事例も数多くある。ある自治体では、地域公共交通会議を活用して、市域に関するバス交通基本計画を策定し、コミュニティバス等の運行計画を審査しており、関係者間の調整手続きの簡素化、調整過程の透明化を実現している。

しかし、地域の公共交通の課題に積極的に取り組もうとしない地方自治体、乗合バスとコミュニティバス・乗合タクシーとの役割分担など、総合的で持続的な地域公共交通ネットワークという視点を欠き、運行の継続性に意を用いない地方自治体もある。

このような違いは、首長の交通に対する取組意欲あるいは住民意識のあり方に加え、地方自治体の体制整備の違いによって生じている面もある。熱心な取組みを行っている地方自治体では、計画的に専門家として経験を積ませ、ノウハウの蓄積、人材育成を実施している。そして、こうした人材を、公共交通の企画立案部局に配置し、国、他の地方自治体、事業者、住民との折衝をはじめとした実務、その前提となる企画立案に従事させている。中には、交通問題に熱意のある自治体担当職員が、首長の理解も得て、粘り強く市内部の関係部局を含む関係者間の説得や、住民、事業者、関係行政機関との調整にあたり、体系的なバスネットワークの構築に漕ぎ着けた例もある。しかし、一方で、このような体制整備が不十分な自治体もある。

#### ウ. バス事業者の役割について

バス事業者の役割については、「バス産業勉強会」において、企業性の理解、利用者や自治体との連携を含めた経営や事業運営の改善の近代化等が指摘されたところであるが、地域が主体となって進めるバスネットワークの検討についても、地域における交通事業のプロとして、バス運行に係わる豊富な知識・経験を効果的に提案しつつ、行政機関や住民等の関係者と十分協議することが求められている。その際、例えば、まちづくりの観点から、積極的に関与することが必要になっているが、ニーズを汲んだダイヤの提供や利用しやすい運賃・定期券などの設定によって、積極的に利便性やサービス向上を進める事業者、新たな発想で利用者の視点に立った施策を継続的に打ち出し、自らのモチベーションをも高める事業者、事業者のノウハウを結集した提案を地域に示し、不断に意見交換をすることによって地域

との信頼関係を築き上げる事業者などが見られる一方、そうした取組みが不十分な事業者も見られる。また、協議の場においても、既定方針を主張するのみで、地方自治体等と共にバスネットワークの構築・維持を考えていこうという提案に欠ける事業者も見られる。

#### エ. 住民の役割について

バスネットワークをとりまく地方自治体等の役割が増加し、関係者の協働（パートナーシップ）、とりわけ地域住民との協働は特に重要であるとの認識が広がっている。実際、自治会長と商店会長が利用促進に協力しているケース、自治体とバス事業者が定期的に協議を行っているケースなど、地域公共交通に情熱を持った地域のリーダーとバス事業者の職員の連携が行われているような良い事例や、市がコミュニティバスを導入するに際して住民の提案を前提とした上、運行開始後も一定の利用を下回れば廃止することを定め、住民の自発性と継続的関与を確保している事例もある。

しかし、住民の意識と現実の行動は異なり、アンケートには「バスが運行されたら利用する」と回答しても、現実には利用するとは限らないことから、地域の交通に問題意識を持つ段階から、実際に乗るという行動に結実するまで、住民が参加意識を向上することが必要となっている。また、住民は、国や地方自治体がどのくらい補助金を支出して各路線の赤字を補填しているかを知らないため、補助を受けている生活路線に対して意識を持たず、路線の維持ばかりに目がいくことも一因である。さらに、コミュニティバスなど地域公共交通の導入を行ったとしても、利用、事後の検証に対する意識が低く、結局は持続しないという問題がある。

### ② 多様化する地域・社会の実情に応じた課題

#### ア. 複数自治体にわたる場合の対応

バスネットワークは、個別の路線が短い場合でも、ネットワークとしては一つの市町村内にとどまることはなく、複数の市町村にまたがることが多い。こうした場合、地域の公共交通の計画を策定することを企図しても、市町村主催の地域公共交通会議か、又は都道府県主催の地域協議会になってしまい、該当する複数市町村が合同で議論するような会議体がなく、作業が進まないという実態がある。地方自治体によっては、地域協議会をブロック単位に分けて開催し、そこで議論した結果を県の地域協議会に報告するという工夫をしているところもあるが、関係者間の調整には時間不足であるなど、問題も挙げられている。また、自らの市町村内で完結する路線を持たない市町村は、他の市町村で設置している地域公共交通会議への出席のみで、自らの会議を設置しておらず、結果として交通に関するビジョンもないといった問題もある。

#### イ. 複数モードにわたる場合の対応

上記にある通り、道路運送法等で定められている地域協議会、地域公共交通会議等各種協議会は、本来的には都道府県あるいは市町村の域内、工夫によってはその域を超えて地方自治体間の連携の取れた地域公共交通のあり方全般を総合的に検討する場であるべきである。一部の地方自治体では、バス交通基本計画（バスのマスタープラン）を検討し、例えばバスターミナルをどのように位置づけるか、幹線バス網、支線バス網の計画、運行の水準等はどうあるべきか、交通不便地区、空白地区へどのようなコミュニティ交通、モードを導入するか等についても議論している。しかし、現実には、地域公共交通会議は、コミュニティバス、乗合タクシーの運行といった、特定のプロジェクトの調整会議としてしか機能していない場合も数多く見られる。

利用者にとっては、移動ニーズが充足されることが大切であり、また運送を担う主体の側においても、路線の重複、無駄な投資が生じ、非効率なネットワークとなるのでは持続性がない。例えば、自治体が運行するコミュニティバスについて、交通空白地帯の住民のためのものとその位置づけを明確にしたうえ既存路線バスとの競合等を回避して共倒れを防止している自治体もあるが、このような明確な方針を持っていない自治体も多い。また、それぞれの現有輸送手段を有効に使うことに配慮しなければ、各々が連携せず非効率で利用しにくいバス路線網となるといった問題もある。

#### ウ. 高齢社会、バリアフリー、地球環境問題への対応

全国的、特に地方部においては高齢社会となっているが、高齢者は免許証返納のほか様々な理由により自家用車に乗れなくなる場合が多い。また、地域によってはバリアフリー車両の普及の遅れ、また冬



季の路上の積雪によりバリアフリー車両の使用が妨げられることも見られる。さらに、地球環境問題への対応のためにも、輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量が自家用車よりも少ないバスは優位性がある。こうした、社会全体に起きている変化に対応するためにもバスは重要な公共交通機関であり、免許証返納高齢者の定期バス制度、バスの通勤定期券所持者の家族が土休日にバスを100円で利用できるエコ定期券等を導入しているケースもあるが、さらに広く普及させることが課題となってきた。またバリアフリー車両の普及、円滑な使用のための道路側の対応が課題となっている。

#### エ. まちづくりとの連携

全国的な中心市街地の空洞化や大都市圏郊外を中心とした住宅団地の空洞化が社会問題となっていることから、まちづくりのあり方が検討されており、コンパクトシティの形成等のまちづくり施策が進められている。バス交通は比較的柔軟にネットワーク形成が可能であるという特性から、今後のまちづくりを進める上で重要な交通機関である。また、道路管理、交通管理は安全で円滑なバス運行を支える重要な要素であるが、バス事業者のノウハウ、知恵、データが道路管理者、交通管理者にフィードバックされ、活かされているのだろうかとの指摘がある。こうした状況に対応するため、バス事業者とまちづくり部局、道路管理者、交通管理者とのさらなる連携を強めることが課題となっている。

#### オ. バス利用促進のための情報提供のあり方と観光など地域の振興

地域のバスネットワークを構築・維持しても、その情報提供がなされず利用者にとって分かりにくいものであったら、「利用者のためのネットワーク」との目的にそぐわないばかりか、利用が伸びず、ひいてはネットワークが衰退してしまう事態も考えられる。バスは、鉄道に比べて、路線やダイヤに関する情報提供が十分ではないという指摘もある。また、事業者の路線のみならず、バスネットワークとしての利用に有益な情報を発信することで、住民のみならず、観光客等、来訪者を含めた利用の円滑化を図ることも課題として挙げられている。

### (3) 今後の検討の方向性

#### ① 各主体の役割について

##### ア. 国が取り組むべき事項

国は、長期的な視点からも、将来的に公共交通が持続できるよう、各主体の取組みを支援する仕組み作りを行うとともに、地方自治体が自主的に取り組むという姿勢を促し、地域によってバスネットワークのあり方に本質的な差がないように必要な措置をとる責任がある。

まず、地域の公共交通に関する検討は、地域の移動の実態を勘案し、総合的に行うことが重要である。地域がそうした検討を行うことができるような体制を容易に組織できるように、現行の各種会議のあり方について再検討を行う必要がある。その際、現行制度では地方自治体が各種会議を主催することとされているが、場合によっては、事業者からの積極的提言に応じるために、提案による各種会議の開催といった枠組みも検討すべきである。こうした仕組み作りを進め、地域の主体性が発揮できるようにすることが重要であるが、それでもなお、地域が自主的に取り組むという姿勢に差があることも考えられる。取組みが不十分な地域の関係自治体には、国が直接首長に働きかけることを含めて、主導的に助言、支援をすることが必要である。例えば、公共交通に関する企画立案ができる地域の人材を育成するための研究、教育、研修機会を提供することや、より直接的には公共交通計画策定、計画実施のための支援としての事業者や市町村への助言の充実も考えられる。こうした取組みの際の判断の水準として、国による都道府県別、市町村別の公共交通の充実度を図るための指標づくりなども有効であり、検討すべきである。

また、それぞれの主体間において、必要な情報が行き渡るような体制を築くことも重要であり、補助制度の紹介・活用の奨励、自治体の成功事例・失敗事例の共有、自治体間で直接意見や情報を交換できるように担当者連絡先等をまとめたデータベースの構築・更新、マニュアルの作成・配布などを行い、これらを活用できる機会を設定すべきである。

国の財政支援は、地域の実態に応じた持続的なバスネットワークの構築・維持を図るためのものでなければならぬのは当然のことであり、その観点から、全国一律の要件の下で行っている現行の支援措

置については、地域における効率的で持続的なバスネットワークのためによりよいあり方を不断に検討していかなければならない。

一方、社会の構造、状況に伴い、移動の実態や運送手段が変化する中で、都市部、地方部など地域の実情に合った交通手段の構築・維持のために、安全を確保しつつ、規制の運用においても必要なあり方を検討していくことが必要である。さらに、バス事業は地域の移動を支える中心的な公共交通機関であり、地方部を中心として委託的な公的補助を前提に成立する事業であることについての理解が金融等他の業界の関係者から得られるよう、関係する場において状況説明に努めることが重要である。

#### イ. 地方自治体が取り組むべき事項

##### (ア) 公共交通のあり方に関する検討の推進

日常交通圏全体は複数市町村からなることが通常であるため、公共交通のあり方に関する検討については、より地域の住民に密着している市町村が、地域住民のニーズを把握し、その地域の交通体系を検討し、都道府県はその管内の地域間格差の是正等、複数市町村にまたがる問題の解決を行うといった都道府県と市町村との間で役割分担をしながら、圏域に応じて会議を設定することが必要である。こうした会議において、地域の交通ネットワークを合理的なものにしていく上で、地方バス路線維持費補助対象路線をはじめとした乗合路線バスのみならず、コミュニティバスや乗合タクシー、さらには病院、ホテル等が運行する無料バス、福祉有償運送等の自家用有償運送のあり方も含めて議論し、それぞれ、事業者、NPOなど、主体の特性に応じた分担がなされるように検討すべきである。なお、こうした場合、例えば福祉有償運送は福祉部局が担当している市町村が多く、交通担当部局との連携が十分でないといった問題もあるので、市町村内でも十分な連携を取る必要がある。

こうした検討を客観的に行うため、検討に際して考慮した国・都道府県・市町村の公的資金負担状況、交通事業者の関係路線の収支状況、支援団体の協賛金等の財務情報等の積極的な開示を促すことも重要である。こうすることで、住民の理解が得られ、また決定プロセスの透明性が確保されることにより、持続的な公共交通の維持につなげることができる。

##### (イ) 地方自治体の公共交通に係る企画立案体制の充実、能力の向上

上記のような政策を進めていくに際して、地方自治体が体制をどのように整え、人材をどのように育てていくのが最も重要なポイントとなってくる。したがって、地方自治体は、交通に通じている人材の育成に努めるべきであり、そのノウハウに不足がある場合は、上記国の役割に記述したように、国の教育、研修等の機会を最大限活用すべきである。そして、従来、福祉部局、商工部局等が交通政策を兼務していた地方自治体も多いが、今後は人材を活用し、各主体と積極的に地域の公共交通のあり方に関する取組みを行うためにも交通に関する政策を担当する部局を明らかにし、可能であれば組織として置くべきである。この組織において、その地域の公共交通に関する政策を一元的に所管することが必要となっている。

#### ウ. 交通事業者の地域に対する積極的協力

バス事業者の役割は、地域における交通事業のプロであることが前提となる。しかし、これに寄りかかり、「ネットワークの維持は事業者任せだけで図られるもの」という意識を地方自治体の関係者が払拭する必要がある。

その上で、事業者の持つ、バス運行に係わる豊富な知識・経験を効果的に提案しつつ、行政機関や住民等の関係者と十分協議するためには、事業者も長期的な基本方針、事業者としての将来計画を積極的に示すことが必要になる。また、併せて、関係路線の収支状況の積極的開示など、必要な情報は公開すべきである。そして実際には、地域で公共交通を議論する際、最も重要であり、かつ難しいのが需要把握であるが、これは路線バスの運転者が実感として最もよく把握していると考えられることから、事業者は、こうした実需要・利用状況に関する情報を、地域の実情に合わせて積極的に提供すべきである。また、バスネットワークの構築・維持のために必要な運転者をはじめとした人材の育成に努めるべきである。

#### エ. 住民の意識向上、NPO、自治会等地域の利用者団体の取り組みの支援

地域住民も主体であるとの認識を持ち、住民の参加意識を向上することが必要であるが、住民の力を組織することは必ずしも容易ではないことが想定されるため、行政、事業者の側から住民に働きかける

ことも重要である。そのためには、1)住民の意向をくみ上げ、住民に対する説明会、利用促進の周知・広報を行う、2)コミュニティバスを導入する場合、住民の提案を前提とした上、運行開始後の一定の利用水準を定めるなど、住民の自発性と継続的関与を確保する、3)バス事業者が住民との定期的会合を持つ、といったことが考えられる。その前提として、住民は、地方自治体がどのくらい補助金を支出して各路線の赤字を補填しているかなど、公共交通に関する情報を知らなければならない。

また、地方自治体は、利用促進等に関して先進的な活動を行っている住民団体の取組み、NPO、自治会等の団体の代表者のための情報交換会の開催など、住民やその団体が取組みを行うための支援を図ることにより、住民の意識向上を図っていかなければならない。

## ② 多様化する地域・社会への対応

以下の施策は、国、地方自治体、バス事業者、住民がそれぞれ意識を持って取り組むべき事項である。

### ア. 高齢社会・バリアフリーへの対応

高齢者はバスサービスを最も必要としており、より利用しやすくするための施策を講じることが必要である。具体的には、免許返納高齢者に対する公共交通利用促進方策、中古バリアフリー車両の流通の促進等を実践すべきである。また、汎用性の高いノンステップバスの新たな標準仕様の策定等、車両本体に関わる施策や冬季の除雪の徹底等低床バスの使用効率の改善も進めるべきである。このようなバスサービスが確保されるようにバスネットワークの構築・維持が図られるべきである。

### イ. 地球環境問題への対応

バス利用を促進すること自体が、輸送量当たりのCO<sub>2</sub>の排出量が自家用車に比べて少ないことから地球環境問題への対応として有効であり、今後、さらに、エコ通勤の拡大等利用者の環境意識に訴える利用拡大策を促進すべきである。また、バス車両本体も、環境に配慮したものを導入すべきである。

### ウ. 観光等地域振興とバス情報の提供

利用促進を図るにあたり、バスの行き先や乗り継ぎ情報、路線情報・運行情報については、普段その路線を利用している人以外は、観光客のみならず地域の住民もよくわかっていないのが実情であり、ダイヤや系統の情報、遅延等のリアルタイムの運行状況がわからないことが利用を遠ざけていると考えられることから、バスの行き先や乗り継ぎ情報、路線情報・運行情報等を、インターネットなどのITやバスロケーションシステムなどによりわかりやすく提供することが重要である。こうした取組みが、リピーターを作ることも含めた観光など地域振興のみならず、地域住民による利用を促し、さらには、地域の観光の実態などに合わせて、必要であれば広域的に実践することも考えられる。また、こうした路線情報、運行情報の提供に係る全国の好事例を国で一元化して提供することも考えられる。

### エ. まちづくりとの一層の連携強化

上記(3)①イ.(イ)に記したように、今後は市町村を中心とした地方自治体の公共交通に係る企画立案能力が強化されていくことが期待されることから、地方自治体内での公共交通企画部局とまちづくり部局、道路管理部局、交通管理部局との連携、バス事業者と地方自治体との連携が一層強化されるよう国として働きかける必要がある。

## (4) まとめ

本研究会では、以上のとおりの報告書をまとめた。ここで示された課題、それに基づく方向性に沿って、今後各方面で検討が進められることを強く期待したい。またそれが現在検討が進んでいる交通基本法のあり方の議論に対しても寄与すれば幸いである。

## 2. 乗合バス事業

### (1) 乗合バス事業の収支状況（調査対象者は、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ったが、前年度から0.5ポイント減の92.5%。
- 収入・支出：収入は前年度と比較して1.3%の減少、支出については0.8%の減少。
- 輸送人員：引き続き減少傾向であり、前年度と比較して1.0%の減少。
- 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8.8%から9.5%に上昇。また人件費は、前年度57.9%から56.4%に減少。

#### 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、輸送人員が減少に転じたこと、軽油価格の高騰等の理由により、前年度より0.3ポイント下がり、94.7%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▲0.6%、収入が対前年度比▲0.8%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比+6.3%（平成19年度+7.0%増、2年間で+13.3%の増）となったものの、原価の55.4%を占める人件費が対前年度比▲2.5%の減となり、支出全体で対前年度比▲0.4%となった。

- ・収入額 5,733億円～対前年度比▲0.8%（19年度：5,777億円～対18年度比+0.3%）
- ・支出額 6,055億円～対前年度比▲0.4%（19年度：6,081億円～対18年度比+0.6%）
- ・黒字事業者 63者
- ・経常収支率 94.7%（19年度：95.0%）

##### ロ. 公営バス

経常収支率は、輸送人員の一層の減少、軽油価格の高騰等の理由により、前年度より1.1ポイント下がり、86.0%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▲2.5%、収入が対前年度比▲3.1%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比+11.1%（平成19年度+5.5%増、2年間で+16.6%の増）となったものの、原価の59.6%を占める人件費が対前年度比▲5.8%の減となり、支出全体で対前年度比▲1.9%となった。

- ・収入額 1,723億円～対前年度比▲3.1%（19年度：1,779億円～対18年度比▲0.7%）
- ・支出額 2,005億円～対前年度比▲1.9%（19年度：2,043億円～対18年度比▲1.8%）
- ・黒字事業者 2者
- ・経常収支率 86.0%（19年度：87.1%）

##### ハ. 大都市部とその他地域<sup>(※)</sup>

###### a. 大都市部

経常収支率は、輸送人員が減少に転じたこと、軽油価格の高騰等の理由により、前年度より0.8ポイント下がり、95.8%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▲0.6%、収入が対前年度比▲1.3%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比+8.6%（平成19年度+7.7%増、2年間で+16.3%の増）となったものの、原価の55.9%を占める人件費が対前年度比▲3.6%の減となり、支出全体で対前年度比▲0.5%となった。

- ・収入額 4,477億円～対前年度比▲1.3%（19年度：4,538億円～対18年度比+0.8%）
- ・支出額 4,674億円～対前年度比▲0.5%（19年度：4,696億円～対18年度比+0.5%）
- ・黒字事業者 44者

・経常支出率 95.8% (19年度：96.6%)

(※)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年度の88.1%以降ほぼ横ばいの状況が続いており、昨年度と同様の88.0%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▲1.8%、収入が対前年度比▲1.3%となった。

支出については、燃料油脂費が対前年度比+5.9% (平成19年度+5.9%増、2年間で+11.8%の増) となったものの、原価の57.1%を占める人件費が対前年度比▲3.1%の減となり、支出全体で対前年度比▲1.2%となった。

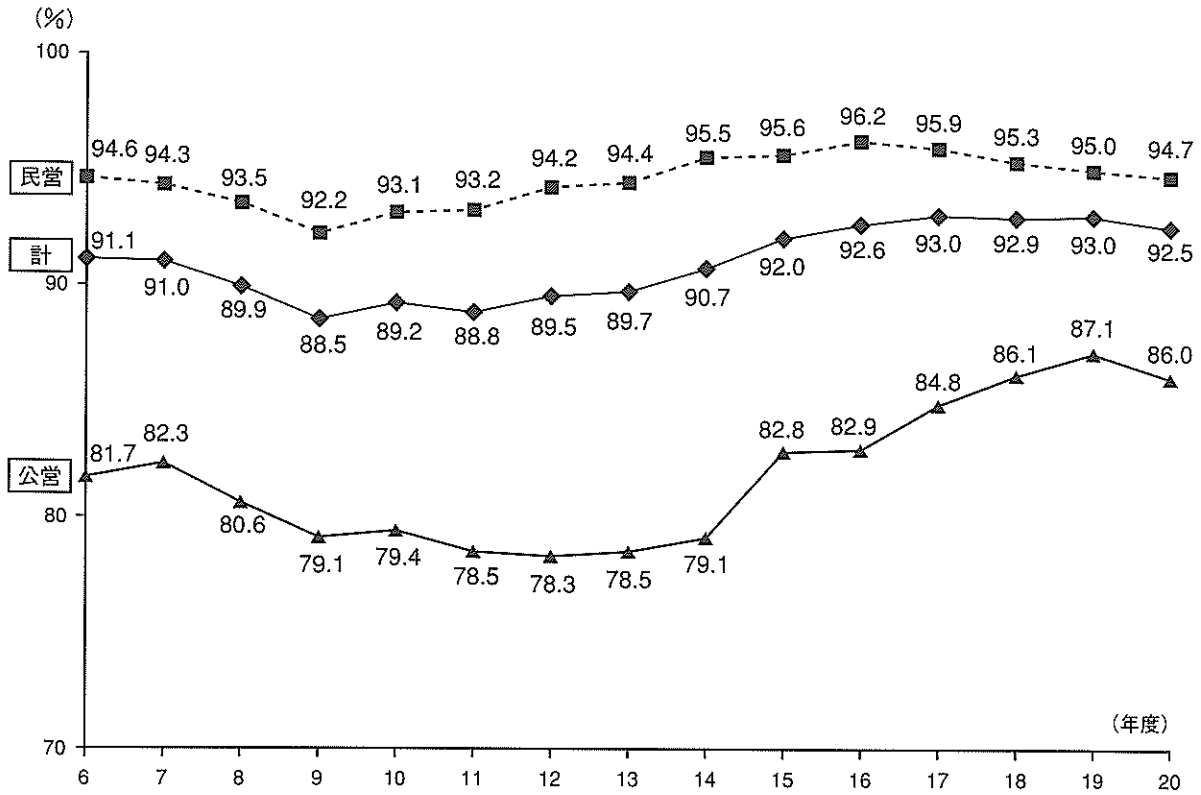
・収入額 2,979億円～対前年度比▲1.3% (19年度：3,017億円～対18年度比▲1.1%)

・支出額 3,386億円～対前年度比▲1.2% (19年度：3,428億円～対18年度比▲0.6%)

・黒字事業者 21者

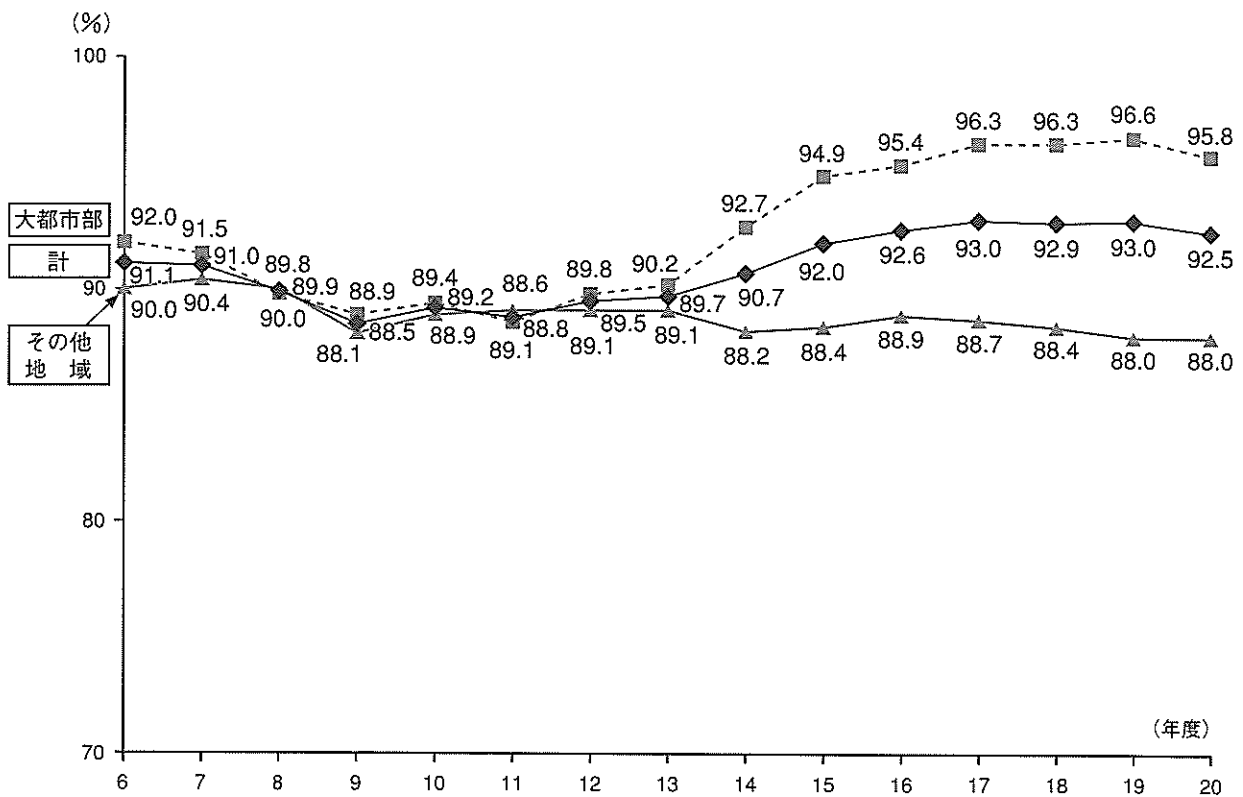
・経常支出率 88.0% (19年度：88.0%)

(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
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)
20	民営	5,733	6,055	△ 322	94.7	63 (60)	164 (159)	227 (219)
	公営	1,723	2,005	△ 282	86.0	2	25	27
	計	7,456	8,060	△ 604	92.5	65 (62)	189 (184)	254 (246)

(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
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)
20	大都市部	4,477	4,674	△ 197	95.8	44 (41)	39 (34)	83 (75)
	その他地域	2,979	3,386	△ 407	88.0	21	150	171
	計	7,456	8,060	△ 604	92.5	65 (62)	189 (184)	254 (246)

(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)
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
20	人件費	55.4	59.6	56.4	55.9	57.1	56.4
	燃料油脂費	10.3	7.1	9.5	7.8	11.9	9.5
	その他諸経費	34.3	33.3	34.1	36.2	31.0	34.1
	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)

年度	16年度			17年度			18年度			19年度			20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	361.42	607.72	400.80	359.38	597.21	397.25	366.16	601.92	403.69	370.16	613.08	408.24	375.90	613.61	412.86
原価	375.86	733.15	432.98	374.62	704.28	427.12	384.29	698.97	434.37	389.69	704.22	439.00	379.06	713.89	446.33
内	228.02	527.52	275.90	219.44	479.34	260.82	223.68	452.36	260.09	220.37	437.07	254.34	219.80	425.53	251.79
人件費	27.30	32.05	28.05	32.12	37.64	33.00	35.00	40.95	35.95	37.74	44.33	38.77	41.04	50.87	42.57
燃料油脂費	120.54	173.58	129.02	123.06	187.30	133.30	125.61	205.66	138.33	131.58	222.82	145.89	136.22	237.49	151.97
その他諸経費															

○大都市部・その他地域

(単位：円・銭)

年度	16年度			17年度			18年度			19年度			20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	556.37	288.03	400.80	550.92	284.86	397.25	551.17	289.45	403.69	557.42	291.07	408.24	562.52	295.00	412.86
原価	583.23	324.08	432.98	572.01	321.15	427.12	572.49	327.40	434.37	576.82	330.75	439.00	587.26	335.28	446.33
内	384.79	196.98	275.90	358.30	189.54	260.83	345.06	194.27	260.09	332.87	192.66	254.34	328.31	191.50	251.79
人件費	30.24	26.47	28.05	35.30	31.33	33.00	38.43	34.02	35.95	41.50	36.63	38.77	46.09	39.79	42.57
燃料油脂費	168.21	100.62	129.03	178.41	100.28	133.29	189.00	99.11	138.33	202.45	101.46	145.89	212.87	103.99	151.97
その他諸経費															

(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)

収支別 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	8,488	10,081	△ 1,593	84.2
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	1	9	10	8,488	10,081	△ 1,593	84.2
南 北 海 道	民 営	1	5	6	31,250	32,512	△ 1,262	96.1
	公 営	0	1	1	910	1,389	△ 479	65.5
	計	1	6	7	32,160	33,901	△ 1,741	94.9
東 北	民 営	1	11	12	18,336	21,303	△ 2,967	86.1
	公 営	0	3	3	10,936	14,851	△ 3,915	73.6
	計	1	14	15	29,272	36,154	△ 6,882	81.0
羽 越	民 営	0	11	11	12,262	15,784	△ 3,522	77.7
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	0	11	11	12,262	15,784	△ 3,522	77.7
長 野	民 営	0	5	5	4,223	4,947	△ 724	85.4
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	0	5	5	4,223	4,947	△ 724	85.4
北 関 東	民 営	2	8	10	13,268	14,492	△ 1,224	91.6
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	2	8	10	13,268	14,492	△ 1,224	91.6
千 葉	民 営	(13) 14	(4) 4	(17) 18	31,829	30,117	1,712	105.7
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	(13) 14	(4) 4	(17) 18	31,829	30,117	1,712	105.7
武 蔵・相 模	民 営	(10) 11	(6) 9	(16) 20	106,484	109,457	△ 2,973	97.3
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	(10) 11	(6) 9	(16) 20	106,484	109,457	△ 2,973	97.3
京 浜	民 営	(10) 11	(3) 5	(13) 16	92,203	89,220	2,983	103.3
	公 営	1	2	3	66,672	69,015	△ 2,343	96.6
	計	(11) 12	(5) 7	(16) 19	158,875	158,235	640	100.4
山 梨・静 岡	民 営	2	9	11	20,453	20,991	△ 538	97.4
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	2	9	11	20,453	20,991	△ 538	97.4
東 海	民 営	1	7	8	25,317	27,574	△ 2,257	91.8
	公 営	0	1	1	18,758	23,348	△ 4,590	80.3
	計	1	8	9	44,075	50,922	△ 6,847	86.6
北 陸	民 営	3	7	10	10,494	11,149	△ 655	94.1
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	3	7	10	10,494	11,149	△ 655	94.1
北 近 畿	民 営	2	6	8	15,993	18,005	△ 2,012	88.8
	公 営	0	1	1	459	1,111	△ 652	41.3
	計	2	7	9	16,452	19,116	△ 2,664	86.1
南 近 畿	民 営	1	5	6	11,835	12,885	△ 1,050	91.9
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	1	5	6	11,835	12,885	△ 1,050	91.9
京 阪 神	民 営	5	5	10	47,608	48,585	△ 977	98.0
	公 営	1	6	7	58,792	70,037	△ 11,245	83.9
	計	6	11	17	106,400	118,622	△ 12,222	89.7
東 中 国	民 営	1	11	12	9,179	11,345	△ 2,166	80.9
	公 営	0	1	1	437	646	△ 209	67.6
	計	1	12	13	9,616	11,991	△ 2,375	80.2
西 中 国	民 営	2	10	12	24,825	27,688	△ 2,863	89.7
	公 営	0	3	3	4,367	5,409	△ 1,042	80.7
	計	2	13	15	29,192	33,097	△ 3,905	88.2
四 国	民 営	0	9	9	6,213	8,759	△ 2,546	70.9
	公 営	0	1	1	723	1,071	△ 348	67.5
	計	0	10	10	6,936	9,830	△ 2,894	70.6
北 九 州	民 営	3	17	20	60,997	64,697	△ 3,700	94.3
	公 営	0	4	4	6,430	8,010	△ 1,580	80.3
	計	3	21	24	67,427	72,707	△ 5,280	92.7
南 九 州	民 営	0	9	9	15,329	18,728	△ 3,399	81.9
	公 営	0	2	2	3,813	5,568	△ 1,755	68.5
	計	0	11	11	19,142	24,296	△ 5,154	78.8
沖 縄	民 営	2	2	4	6,672	7,208	△ 536	92.6
	公 営	0	0	0	—	—	—	—
	計	2	2	4	6,672	7,208	△ 536	92.6
全 国	民 営	(60) 63	(159) 164	(219) 227	573,254	605,526	△ 32,272	94.7
	公 営	2	25	27	172,297	200,457	△ 28,160	86.0
	計	(62) 65	(184) 189	(246) 254	745,551	805,983	△ 60,432	92.5

(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 民営公営 の別	収 入			運 送 原 価						
		営業収入	営業外収入	合 計	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利 子	諸 経 費	合 計
北北海道	民営	212.65	4.84	217.48	159.28	38.60	13.76	7.65	3.81	35.22	258.32
	公営計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	212.65	4.84	217.48	159.28	38.60	13.76	7.65	3.81	35.22	258.32
南北海道	民営	322.64	1.16	323.80	173.84	43.05	22.26	22.95	0.94	73.84	336.88
	公営	298.91	15.05	313.95	241.11	49.43	52.22	3.16	1.97	131.27	479.16
	計	321.95	1.57	323.51	175.79	43.24	23.14	22.38	0.97	75.51	341.03
東 北	民営	249.75	4.10	253.85	173.45	42.54	25.97	9.21	4.41	39.35	294.93
	公営	479.51	2.67	482.18	431.26	53.69	33.21	12.31	1.19	123.16	654.82
	計	304.65	3.76	308.41	235.06	45.20	27.70	9.95	3.64	59.38	380.93
羽 越	民営	234.82	1.71	236.53	174.20	39.91	20.49	8.73	5.71	55.44	304.48
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	234.82	1.71	236.53	174.20	39.91	20.49	8.73	5.71	55.44	304.48
長 野	民営	349.00	3.53	352.53	232.29	45.88	29.77	18.34	13.08	73.62	412.98
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	349.00	3.53	352.53	232.29	45.88	29.77	18.34	13.08	73.62	412.98
北 四 東	民営	261.17	3.39	264.56	175.77	34.38	18.77	13.49	3.11	43.45	288.97
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	261.17	3.39	264.56	175.77	34.38	18.77	13.49	3.11	43.45	288.97
千 葉	民営	488.69	4.78	493.47	280.28	44.72	13.68	44.65	1.32	82.27	466.92
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	488.69	4.78	493.47	280.28	44.72	13.68	44.65	1.32	82.27	466.92
武蔵・相模	民営	503.69	2.52	506.22	290.71	43.93	18.08	43.72	2.61	121.30	520.35
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	503.69	2.52	506.22	290.71	43.93	18.08	43.72	2.61	121.30	520.35
京 浜	民営	663.80	5.62	669.42	357.51	46.82	15.70	59.06	2.56	166.11	647.76
	公営	757.72	38.12	795.85	534.27	50.63	16.15	46.36	5.76	170.65	823.82
	計	699.33	17.91	717.23	424.37	48.26	15.87	54.26	3.77	167.82	714.35
山梨・静岡	民営	342.93	2.63	345.56	201.97	39.70	20.97	21.72	1.83	68.46	354.65
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	342.93	2.63	345.56	201.97	39.70	20.97	21.72	1.83	68.46	354.65
東 海	民営	308.04	1.49	309.53	156.15	37.31	23.90	25.13	0.66	93.97	337.12
	公営	520.53	1.19	521.71	415.96	50.72	19.43	51.38	10.67	101.20	649.36
	計	372.93	1.40	374.32	235.48	41.40	22.54	33.15	3.72	96.18	432.47
北 陸	民営	332.54	2.79	335.33	192.60	36.84	29.23	20.20	4.54	72.87	356.28
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	332.54	2.79	335.33	192.60	36.84	29.23	20.20	4.54	72.87	356.28
北 近 畿	民営	321.11	5.11	326.22	188.17	40.01	24.49	20.43	2.91	91.26	367.27
	公営	308.49	14.52	323.01	561.15	46.39	14.52	27.22	4.15	128.52	781.95
	計	320.75	5.38	326.13	198.68	40.19	24.21	20.62	2.94	92.31	378.95
南 近 畿	民営	376.18	3.79	379.97	271.61	40.57	25.44	14.95	4.03	57.08	413.68
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	376.18	3.79	379.97	271.61	40.57	25.44	14.95	4.03	57.08	413.68
京 阪 神	民営	492.88	4.10	496.98	270.61	45.32	30.33	41.74	1.43	117.75	507.18
	公営	676.32	8.05	684.37	400.36	54.07	28.56	59.09	10.54	262.64	815.26
	計	579.61	5.97	585.57	331.95	49.46	29.49	49.94	5.74	186.26	652.84
東 中 国	民営	217.93	4.76	222.70	162.16	35.14	19.24	11.98	1.19	45.54	275.25
	公営	283.13	2.73	285.87	293.54	35.98	34.75	9.02	3.90	45.87	423.06
	計	220.26	4.69	224.95	166.85	35.17	19.79	11.88	1.29	45.55	280.53
西 中 国	民営	306.38	2.75	309.13	204.09	42.05	22.82	19.22	4.56	52.03	344.77
	公営	362.95	18.83	381.78	319.45	40.26	19.48	6.15	3.96	83.56	472.86
	計	313.43	4.75	318.18	218.48	41.82	22.40	17.59	4.48	55.97	360.74
四 国	民営	213.28	2.66	215.93	190.29	35.37	19.64	9.28	3.90	45.95	304.43
	公営	339.70	0.00	339.70	362.76	49.94	20.95	13.55	1.58	54.52	503.30
	計	221.99	2.47	224.46	202.17	36.37	19.73	9.57	3.74	46.55	318.13
北 九 州	民営	335.41	1.93	337.34	184.92	36.99	22.06	26.00	2.75	85.08	357.80
	公営	290.63	1.79	292.43	249.47	42.41	13.82	13.09	1.07	44.41	364.27
	計	330.55	1.91	332.47	191.91	37.58	21.17	24.60	2.57	80.67	358.50
南 九 州	民営	198.55	5.02	203.58	134.94	36.57	18.36	6.31	2.97	49.57	248.72
	公営	322.05	22.32	344.37	337.88	53.44	22.49	18.32	3.13	67.65	502.91
	計	214.39	7.24	221.63	160.96	38.73	18.89	7.85	2.99	51.88	281.30
沖 縄	民営	183.70	1.43	185.13	112.95	42.39	14.03	5.35	1.94	23.36	200.02
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	183.70	1.43	185.13	112.95	42.39	14.03	5.35	1.94	23.36	200.02
全 国 計	民営	372.69	3.22	375.90	219.80	41.04	20.88	27.44	2.74	85.16	397.06
	公営	597.37	16.23	613.61	425.53	50.87	22.45	41.80	6.85	166.39	713.89
	計	407.62	5.24	412.86	251.79	42.57	21.13	29.68	3.38	97.78	446.33

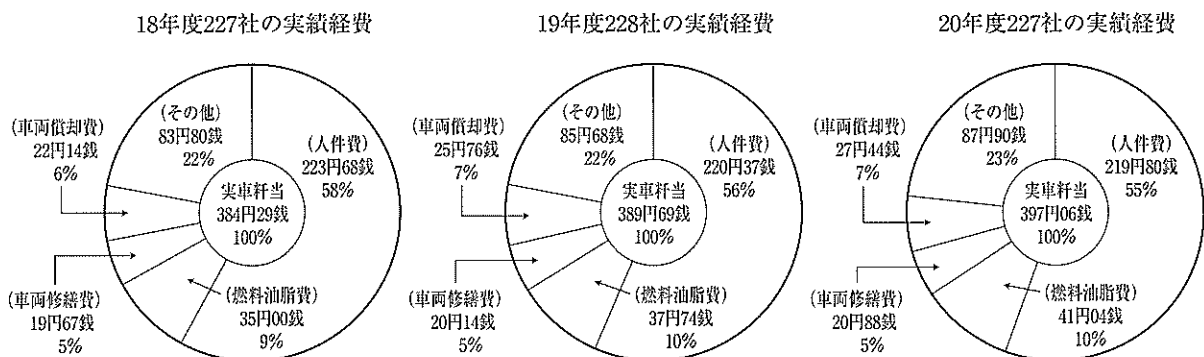
(注) 国土交通省資料による。

(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
20	227	219.80 (55.4)	41.04 (10.3)	20.88 (5.3)	27.44 (6.9)	87.90 (22.1)	397.06 (100.0)	1.9

(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）

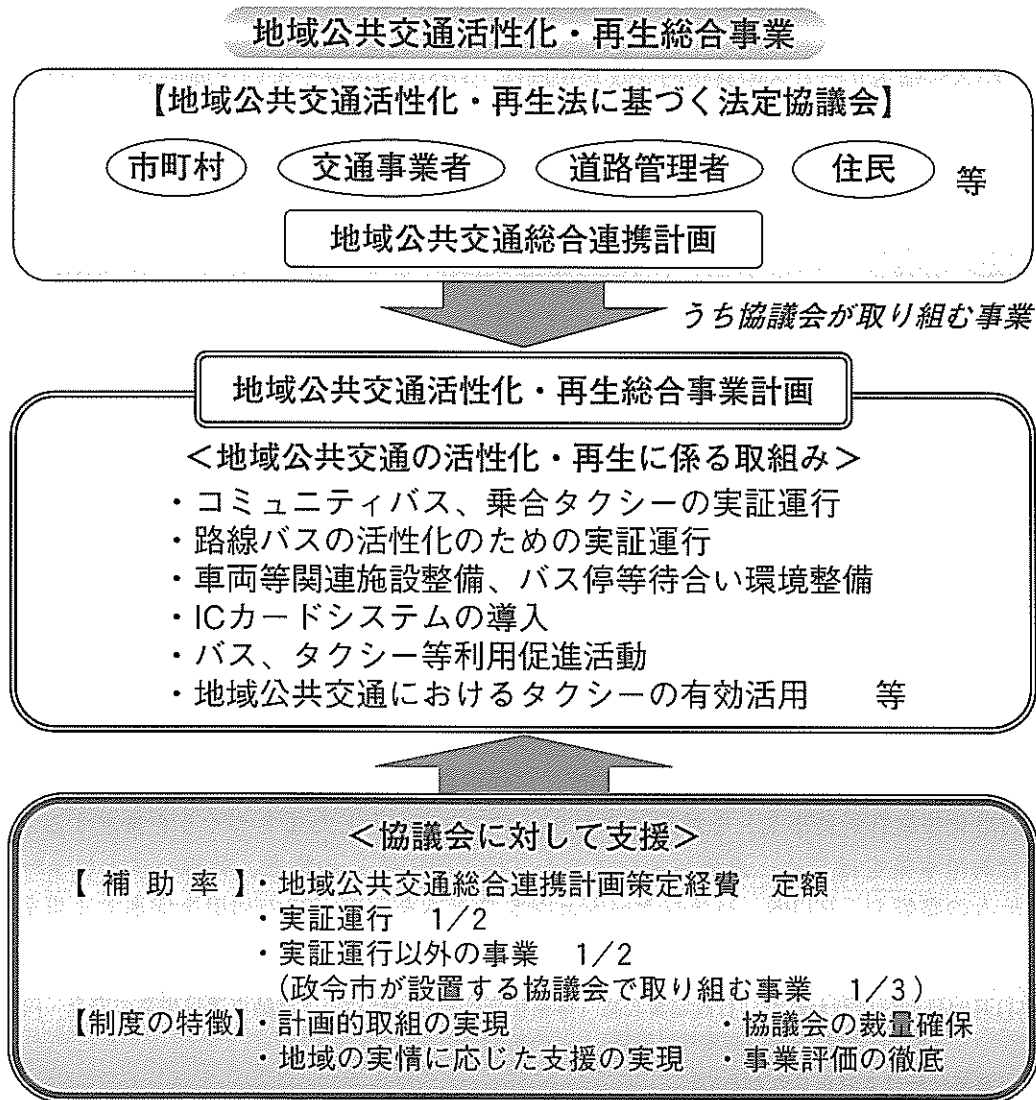
○ 平成22年度予算額：40億円の内数

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る。

平成21年度は、調査事業114件、計画事業259件、合計373件が認定された。

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、公表している。

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_fr\\_000024.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000024.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。

※平成21年11月24日(火)に行われた「行政刷新会議『事業仕分け』」において、「自動車運送事業の安全・円滑化総合対策事業」について「廃止（継続事業の必要性は勘案）」との結論が出された。

##### 廃止項目（事業仕分けで廃止されたため）

・個別対策事業費（バスロケーションシステム、PTPSなどの車載器整備に係る経費 等）

※ただし、21年度より22年度に継続する事業については補助する。

・調査事業費（BRT、パークアンドバスライドなどの調査に係る経費 等）

○ 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22年度予算額：623百万円の内数

○事業内容

補助対象事業者	補助対象経費	補助率
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。〕 ②自動車運送事業者 〔一般貸切旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者を除く。〕 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	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〕 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〕	1/3 ただし、調査に要する事業費については、1/2とする。
①地方公共団体 ②自動車運送事業者 〔一般貸切旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者を除く。〕 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	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〕	1/2
①自動車運送事業者 ②リース事業者	事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援） 〔(1) 旅客自動車運送事業の用に供する自動車（一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。）及び車両総重量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 (2) 旅客自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量8トン以上の事業用貨物自動車に係るふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置及び車線維持支援制御装置の取得に要する経費 (3) 旅客自動車運送事業の用に供する自動車（一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。）及び車両総重量8トン以上の事業用貨物自動車に係る車両横滑り時制動力・駆動力制御装置の取得に要する経費〕	1/2
①自動車運送事業者 （中小企業者に限る。） ②リース事業者（当該補助対象となる機器の貸し渡し先の自動車運送事業者が中小企業者の場合に限る。）	事故防止対策支援推進事業（運行管理の高度化に対する支援） (1) デジタル式運行記録計の取得に要する経費 (2) 映像記録型ドライブレコーダーの取得に要する経費	1/3
自動車運送事業者（中小企業者に限る。）	事故防止対策支援推進事業（社内安全教育の実施に対する支援） 事故防止コンサルティングに係る経費	1/3
補助金の額の確定	次に掲げる金額（事故防止対策支援推進事業については、(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額とする） (1) 補助対象事業の実施に要した補助対象経費の実績額に補助率を乗じて得た額 (2) 補助金交付決定額（交付決定額を変更した場合には、当該変更後の額） (3) 補助対象事業者が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の場合にあっては、関係地方公共団体が国と協調して補助する額	
申請期限	第4条の申請期限は、原則として、補助金の交付を受けようとする国の会計年度の1月31日までとする。	

1. 用語の定義は以下のとおり。

「自動車運送事業者」：一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を営業者をいう。

（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21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㈱	ノンステップバスの導入	新潟市	92,158
	新潟交通㈱	PTPS車載器、バスロケ停留所表示器	〃	2,267
	新潟市	調査事業	〃	1,433
	新潟市	P&BR実証実験	〃	1,957
中 国	福山市	全国オムニバスサミットの開催	福山市	2,497
	〃	地域フィーダー路線実証運行	〃	3,073
	〃	コミバスに関する調査	〃	1,027
	㈱中国バス	ノンステップバスの導入	〃	15,035
	㈱鉄道㈱	〃	〃	4,213
	㈱広島県バス協会	ICカードシステム整備	〃	5,520
四 国	伊予鉄道㈱	啓発事業	松山市	923
		ハイグレードバス停の整備		1,996
小 計				132,100

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
関 東	神奈川中央交通㈱	バスロケーションシステム	横浜市、座間市、藤沢市	52,817
	京成バス㈱	日本型BRT整備	千葉市	169,200
	㈱横浜神奈交バス	バスロケーションシステム	横浜市	1,017
	小田急バス㈱	〃	武蔵野市、三鷹市他	19,905
	京浜急行バス㈱	〃	大田区	34,854
	川崎鶴見臨港バス㈱	〃	川崎市	11,555
中 部	名古屋市交通局	ICカードシステム整備	名古屋市	191,656
	名古屋ガイドウェイバス㈱	〃	〃	94,678
小 計				575,682



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	バスロケ停留所表示器	仙台市	1,721
関東	東急バス(株)	〃	大田区他	5,992
	関東バス(株)	〃	中野区・杉並区他	1,856
	東京都交通局	〃	東京23区内	3,603
	京成バス(株)	〃	葛飾区・江戸川区	3,961
	羽田京急バス(株)	バスロケ車載器	大田区	5,120
	小湊鉄道(株)	ICカード車載器	市原市	8,000
	東武バスウエスト(株)	PTPS車載器	さいたま市	1,113
北陸信越	北陸鉄道(株)	バス停上屋、PTPS車載器、バスロケ車載器	金沢市	2,054
	加越能鉄道(株)	バスロケ停留所表示器	富山県高岡市	1,900
近畿	大阪市交通局	〃	大阪市	17,416
	京都市交通局	〃	京都市	2,837
	京阪バス(株)	ICカード車載器	大阪府	16,686
	神姫バス(株)	〃	姫路市	2,102
	京都市交通局	PTPS車載器	京都市	1,162
中国	(社)広島県バス協会	ICカードシステム整備	広島市他19市町	52,507
	(社)岡山県バス協会	バス待合所等施設整備	岡山市	9,231
	東広島市	バス停留所等施設整備	東広島市	7,100
			小計	144,360

エ. 調査事業、実証実験・実証運行事業

○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	つくばみらい市	バス路線再編実証運行	つくばみらい市	4,517
	愛川町	〃	愛川町	10,000
中部	裾野市	〃	裾野市	10,000
	富士市	〃	富士市	1,950
四国	鳴門市	〃	鳴門市	8,000
九州	上天草市	〃	上天草市	10,000
			小計	44,467

合計	896,609
----	---------

※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

## (3) PTPS、バス専用通行帯、バス優先通行帯等

平成20年度末現在

管 区	区分 都道府県	バ ス 優 先 対 策			
		PTPS	バス専用通行帯	バス優先通行帯	バス以外の車両通行止め
		延長(km)	延長(km)	延長(km)	延長(km)
北海道		10.3	100.2	37.9	4.0
東 北	青森県	0.0	15.1	17.5	0.0
	岩手県	6.7	4.8	1.8	17.2
	宮城県	2.6	14.3	11.5	3.5
	秋田県	0.0	4.5	13.1	0.0
	山形県	0.0	0.0	1.4	0.0
	福島県	5.5	1.3	45.0	9.5
警視庁		40.0	165.7	107.7	6.7
関 東	茨城県	0.0	17.7	0.0	35.0
	栃木県	4.2	1.3	17.5	0.0
	群馬県	5.0	0.7	9.4	0.0
	埼玉県	61.2	0.0	8.0	0.0
	千葉県	21.1	0.1	22.4	0.0
	神奈川県	86.2	29.0	93.9	162.1
	新潟県	20.8	50.8	5.8	2.6
	山梨県	6.5	2.2	0.0	0.2
	長野県	2.9	11.5	5.3	4.3
	静岡県	10.4	10.4	10.8	0.4
中 部	富山県	0.0	12.7	0.0	28.7
	石川県	14.2	69.1	0.0	0.4
	福井県	15.0	3.2	12.7	0.0
	岐阜県	4.5	0.0	5.9	0.0
	愛知県	15.7	77.6	29.0	4.7
	三重県	3.4	0.0	15.5	0.1
近 畿	滋賀県	8.7	0.0	0.0	0.3
	京都府	11.5	87.4	0.0	1.4
	大阪府	29.9	74.4	22.1	11.0
	兵庫県	136.8	19.9	98.8	4.3
	奈良県	15.5	0.0	5.4	1.1
	和歌山県	20.0	0.0	4.5	0.2
中 国	鳥取県	3.1	0.2	8.1	0.3
	島根県	1.6	0.0	1.8	18.7
	岡山県	37.4	3.3	15.3	2.0
	広島県	15.5	177.3	45.6	6.5
	山口県	14.5	3.3	86.3	1.4
四 国	徳島県	5.3	8.2	4.6	0.0
	香川県	4.8	0.0	5.6	0.5
	愛媛県	5.7	0.0	19.1	0.0
	高知県	6.5	1.6	0.0	0.0
九 州	福岡県	19.8	74.1	20.7	0.7
	佐賀県	0.0	10.6	4.2	50.6
	長崎県	5.7	11.4	0.0	0.1
	熊本県	14.5	8.9	0.0	0.3
	大分県	19.7	40.9	1.6	0.0
	宮崎県	0.0	3.4	1.7	0.0
	鹿児島県	7.0	12.9	12.2	0.3
	沖縄県	10.6	19.8	0.0	5.5
合 計		730.3	1,149.9	829.7	384.5

(注) 交通規制・交通安全施設関係統計(平成21年版)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22年度予算額：6,810百万円）

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）

（車両減価償却費補助） 車両に係る減価償却費の全額、ただし、一定の限度額を設定（例：超低床車1,500万円）

車両に係る金融費用の全額（ただし、年2.5%を上限とする）

〈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22年度事業費 750億円程度

- 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	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	
安全事業	運行対策金	金額									310,780	296,278	
		事業者数										32	38
		車両数										71	58
生活路線維持費補助金	第2種生活路線	金額	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	5,326,861	
		事業者数	157	153	154	157	154	154	156	150	152	151	
		系統数	4,573	4,422	4,255	4,195	4,255	4,107	4,074	4,041	3,775	3,477	
		金額	1,153,440	1,199,592	871,317	763,153	862,509	877,468	936,873	879,756	523,097	670,567	
		事業者数	79	75	65	61	61	61	63	67	38	50	
		車両数	271	282	205	194	191	205	213	207	122	145	
	第3種生活路線	金額	494,812	656,561	703,386	604,414	541,431	586,087	608,711	698,886	730,513	997,900	
		事業者数	74	78	78	69	71	70	73	78	87	96	
		系統数	451	568	653	634	523	540	645	691	824	1,226	
		金額	121,250	150,942	141,269	129,669	153,505						
		市町村数	57	73	68	62	69						
		車両数	83	103	97	87	103						
購入費等補助金	初年度開設費	金額	10,878	14,669	8,427	3,385	11,101						
		市町村数	21	26	18	9	22						
		金額	1,030,470	1,189,507	1,305,014	1,422,212	1,566,120						
	市町村数	393	414	432	440	452							
	合計		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	7,291,606	

項目		年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
維持生活交通補助金	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	6,326,243
		事業者数		175	204	206	219	217	217	213	208	202
		系統数		1,595	1,843	1,860	1,895	1,799	1,725	1,645	1,611	1,576
	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	1,376,903
		事業者数		73	95	97	80	71	71	84	83	95
		車両数		235	203	193	131	139	128	161	160	198
補路特別指定制定生活金費	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	運行対策金	金額	288,622									
		事業者数	23									
		車両数	56									
生活路線維持費補助金	第2種生活路線	金額	4,507,674	1,807,511								
		事業者数	140	128								
		系統数	3,190	2,352								
	第3種生活路線	金額	1,244,738									
		事業者数	71									
		車両数	201									
路線生活交通補助金	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	204,823
	事業者数										56	95
	系統数										392	748
合計		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	7,907,969	

(注) 国土交通省資料による。

(表2) 平成22年度(バス関係補助)予算

(単位:百万円)

	21年度当初予算額	22年度予算額	増減額
生活路線維持費補助金	7,551	6,810	-741 (-9.8%)

※なお、平成21年度については当初予算7,551百万円に加え、未曾有の経済危機に対応するため、補正予算として495百万円を計上。

(表3) 平成22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
車両減価償却費等補助		①車両に係る減価償却費の全額。ただし、下記を限度とする ノンステップ型車両… 1両当たりの償却限度額:1,500万円 ワンステップ型車両… 1両当たりの償却限度額:1,300万円 ワンステップ型車両(小型)… 1両当たりの償却限度額:1,200万円 ②①の車両に係る金融費用の全額(ただし、年2.5%を上限とする)	・車両の種別 地上から車両の床面までの地上高が65cm以下のワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両又は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両 小型車両にあつては上記類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以上の車両

(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つて、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21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	176	1,067,242	6	10	71,000	18	132	48,158	23	1,186,400
東北	青森	4	47	133,455	1	1	6,500	4	47	11,921	4	151,876
	岩手	3	57	153,393							3	153,393
	宮城	2	13	40,980				1	12	310	2	41,290
	秋田	3	26	82,825	2	4	28,000	3	26	8,284	3	119,109
	山形	2	28	107,260	2	4	30,000	1	18	1,598	2	138,858
	福島	3	51	135,978	2	6	45,000	2	38	6,178	3	187,156
	計	17	222	653,891	7	15	109,500	11	141	28,291	17	791,682
北陸信越	新潟	7	61	243,623							7	243,623
	富山	3	29	86,772	1	3	22,500	1	8	243	3	109,515
	石川	6	9	25,725	3	3	22,500	4	7	2,883	6	51,108
	長野	8	34	83,216	5	5	32,500	7	30	6,688	8	122,404
	計	22	131	439,336	9	11	77,500	7	45	9,814	22	526,650
関東	茨城	3	10	23,583							3	23,583
	栃木	3	16	46,232	1	1	7,500				3	53,732
	群馬	4	19	54,889	4	7	52,500				4	107,389
	埼玉	1	1	1,777							1	1,777
	千葉	7	24	80,126							7	80,126
	東京	1	6	43,186				1	6	4,762	1	47,948
	神奈川	2	3	23,170							2	23,170
	山梨	4	26	71,848	3	4	28,000				4	99,848
計	24	102	344,811	8	12	88,000	1	6	4,762	24	437,573	
中部	福井	5	30	107,450	2	3	22,500	3	20	4,750	5	134,700
	岐阜	6	43	164,989	4	8	52,000	3	19	6,322	6	223,311
	静岡	8	52	261,438	5	13	70,000	6	43	9,547	8	340,985
	愛知	5	18	96,193	2	2	13,000	3	9	3,176	5	112,369
	三重	2	39	232,870	1	1	7,500				2	240,370
	計	26	182	862,940	14	27	165,000	15	91	23,795	26	1,051,735
近畿	滋賀	3	10	43,762							3	43,762
	京都	5	23	104,155	1	2	15,000	3	20	6,641	5	125,796
	奈良	2	23	124,816	1	2	10,000				2	134,816
	和歌山	11	38	120,969	6	8	60,000	8	35	15,124	11	196,093
	兵庫	3	31	142,611	1	3	19,500	3	19	5,739	3	167,850
計	19	124	536,313	9	15	104,500	14	74	27,504	19	668,317	
中国	鳥取	2	31	103,924	2	12	76,775	2	30	3,455	2	184,154
	島根	4	24	90,573	3	8	58,225				4	148,798
	岡山	6	43	102,149	5	6	39,000	2	20	1,459	6	142,608
	広島	14	64	217,744	7	18	101,500	9	37	9,013	14	328,257
	山口	6	56	281,264	5	14	102,000	5	52	11,880	6	395,144
	計	26	208	795,654	20	56	377,500	16	133	25,807	26	1,198,961
四国	徳島	4	49	168,761	4	8	60,000	2	42	9,987	4	238,748
	香川	6	30	76,773	3	7	52,254				6	129,027
	愛媛	5	38	167,555	2	11	79,500	4	37	9,773	5	256,828
	高知	7	30	113,244	1	1	7,500	4	9	4,512	7	125,256
計	19	145	526,333	10	27	199,254	8	88	24,272	19	749,859	
九州	福岡	6	30	92,939	1	1	7,500				6	100,439
	佐賀	6	38	98,455	3	5	34,573				6	133,028
	長崎	8	38	110,520	4	6	38,426	4	31	9,594	8	158,540
	熊本	4	47	121,205	1	4	30,000				4	151,205
	大分	6	19	94,886	3	3	22,500				6	117,386
	宮崎	3	39	134,839	1	6	45,000				3	179,839
	鹿児島	9	84	409,375							9	409,375
計	33	286	1,062,219	11	24	177,999	4	31	9,594	33	1,249,812	
沖縄	沖縄	2	9	37,504	1	1	6,650	2	9	2,826	2	46,980
合計		202	1,576	6,326,243	95	198	1,376,903	95	748	204,823	202	7,907,969

(注) 事業者数・系統数の運輸局別計及び下欄合計は、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21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	97	89,164				24	478	1,771,738				25	1,860,902	130,457
東北	青森	1	2	3,321				8	435	1,141,043				9	1,144,364	-189,976
	岩手	3	53	73,708				11	234	486,782				12	560,490	-37,667
	宮城	2	13	41,299				9	255	1,658,122				10	1,699,421	2,195
	秋田	2	178	458,602				2	177	555,608				3	1,014,210	-243,654
	山形	2	34	65,997	1	2	15,000	7	83	460,007	1	2	15,000	8	556,004	18,919
	福島							5	326	1,050,265				5	1,050,265	505
	計	10	280	642,927	1	2	15,000	42	1,510	5,351,827	1	2	15,000	47	6,024,754	-449,678
北陸信越	新潟	12	165	309,675				13	397	1,579,661	1	1	10,000	13	1,899,336	-14,210
	富山	2	14	41,331				3	48	291,960				3	333,291	8,124
	石川	6	197	163,283	1	1	7,500	6	189	208,556				6	379,339	-9,728
	長野	2	7	29,322	2	2	13,000	12	380	995,205				12	1,037,527	78,821
	計	22	383	543,611	3	3	20,500	34	1,014	3,075,382	1	1	10,000	34	3,649,493	63,007
関東	茨城	1		5,674				11	217	853,357				11	859,031	-3,691
	栃木	5	33	68,971				5	80	499,865				7	568,836	-24,115
	群馬	3	5	46,491	1	1	7,500	17	281	1,245,828	4	5	53,370	18	1,353,189	-71,305
	埼玉	1	3		1	8	5,668	15	308	2,079,225	3	11	9,868	15	2,094,761	140,156
	千葉	1	5	11,236	1	4	8,092	17	191	1,087,076	1	1	596	17	1,107,000	-13,951
	東京							11	135	1,432,556	4	46	188,880	11	1,621,436	133,461
	神奈川	1	1	2,103				7	85	1,092,495				7	1,094,598	-56,568
	山梨	1	3	8,800				7	316	573,306				6	582,106	60,442
計	13	50	143,275	3	13	21,260	90	1,613	8,863,708	12	63	252,714	92	9,280,957	164,429	
中部	福井	2	25	132,506	1	1	7,500	9	111	490,086	1	6	4,194	9	634,286	18,740
	岐阜	5	136	505,205	1	2	29,000	9	213	1,290,349				9	1,824,554	314,820
	静岡	6	182	968,184	1	4	26,000	9	243	563,304	1	2	17,400	10	1,574,888	197,899
	愛知							11	183	2,288,157				11	2,288,157	327,934
	三重	3	367	1,155,080				2	13	105,465				4	1,260,545	-114,305
計	16	710	2,760,975	3	7	62,500	40	763	4,737,361	2	8	21,594	43	7,582,430	745,088	
近畿	滋賀	1	2	25,090				5	460	1,358,901	3	3	35,948	6	1,419,939	-62,460
	京都	1	8	31,204				4	100	384,901				4	416,105	39,447
	大阪	1		33,206				7	135	1,097,823	1	5	16,525	7	1,147,554	4,740
	奈良	1	3	39,807				2	70	343,964				2	383,771	33,644
	和歌山							13	163	548,710				13	548,710	1,534
	兵庫	4	76	230,089				9	184	1,141,890	1	1	9,500	9	1,381,479	-109,249
計	8	89	359,396				40	1,112	4,876,189	5	9	61,973	41	5,297,558	-92,344	
中国	鳥取	2	79	322,340	1	5	37,500	2	201	366,727				2	726,567	-37,464
	島根	3	65	57,549	2	5	24,400	11	195	715,256	2	4	28,895	10	820,205	34,840
	岡山	9	112	128,860	2	2	13,000	14	87	332,413				15	474,273	-11,120
	広島	7	57	69,956	3	8	55,000	16	468	1,500,245				16	1,625,201	164,627
	山口	2	5	7,895				6	419	1,458,383				6	1,466,278	-30,817
	計	23	318	586,600	8	20	129,900	49	1,370	4,373,024	2	4	28,895	49	5,112,524	120,066
四国	徳島							9	121	430,335	1	2	5,910	9	436,245	-21,673
	香川	1	1	4,257				4	27	232,353	1	1	7,500	4	244,110	-18,132
	愛媛	5	40	230,679				6	142	241,122				6	471,801	6,209
	高知	1	12	24,037				11	243	591,794	1	1	7,194	12	623,025	30,315
	計	7	53	258,973				30	533	1,495,604	3	4	20,604	31	1,775,181	-3,281
九州	福岡							9	155	641,508				9	641,508	72,472
	佐賀	2	21	9,524				4	138	345,374	1	3	12,000	4	366,898	-28,377
	長崎	9	29	72,932	1	1	6,500	17	426	931,025	1		3,703	17	1,014,160	-2,278
	熊本	2	291	339,966	1	4	60,000	5	371	2,233,059				5	2,633,025	-83,175
	大分	2	7	25,500	1	1	15,000	10	229	426,523				10	467,023	1,156
	宮崎	1	2	1,761				3	103	335,688				3	337,449	-43,590
	鹿児島	5	70	234,835				8	65	362,443				8	597,278	-58,964
計	21	420	684,518	3	6	81,500	56	1,487	5,275,620	2	3	15,703	56	6,057,341	-142,756	
沖縄	沖縄	5	21	112,886	2	2	11,150	2	1	44,824				6	168,860	-11,664
合	計	142	2,421	6,182,325	23	53	341,810	407	9,881	39,865,277	28	94	426,483	424	46,810,000	523,324

(注) 旧80条関係は非集計

日本バス協会調べ:平成22年3月3日現在

※対前年増減は、平成21年度申請と平成20年度実績の差である。



## 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、会津乗合自動車が20年1月に実施。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21年度は、秋田中央交通が6月4日に認可。川中島バス、庄内交通が6月18日に認可。奈良交通、石見交通、日立電鉄交通サービスが11月26日に申請どおり認可された。

・平成21年6月4日認可

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	平 均 値上率	実施日
21. 3. 4	秋田中央交通(株) (秋田県)	基準賃率 39円40銭 初乗運賃 140円	42円80銭 160円	8.7%	21. 7. 1

・平成21年6月18日認可

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	平 均 値上率	実施日
21. 3. 31	川中島バス(株) (長野県)	基準賃率 47円80銭 初乗運賃 150円	50円20銭 160円	5.1%	21. 8. 1
21. 3. 30	庄内交通(株) (山形県)	基準賃率 44円80銭 初乗運賃 160円	49円90銭 180円	11.5%	21. 7. 13

・平成21年11月26日認可

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	平 均 値上率	実施日
21. 9. 24	奈良交通(株) (奈良県)	基準賃率 45円40銭 初乗運賃 170円 均一制 180円	50円00銭 180円 200円	9.8%	21. 12. 24
21. 10. 5	石見交通(株) (島根県)	基準賃率 42円10銭 初乗運賃 150円 均一制 170円	46円20銭 160円 180円	8.8%	21. 12. 10
21. 10. 9	日立電鉄交通サービス(株) (茨城県)	日立地区 基準賃率 39円00銭 初乗運賃 160円 高萩・北高萩地区 基準賃率 36円70銭 初乗運賃 150円	全路線 45円50銭 180円	16.3%	22. 1. 12

## (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22年4月現在、昨年と比べ8事業者増加し全国で161事業者が導入している。

平成22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	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
	山交タウンコーチ	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
		19.3.16	ayuka定期	・通勤…1・2・3・6ヶ月 ・通学…1・2・3・6ヶ月、学期	
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
静岡県	しずてつジャストライン	18.3	LuLuCa (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 神姫グリーンバス	18.1.20 18.10.20 21.7.1	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10%、徳用(利用時間制限あり)…プレミア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 エスシーバス	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 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 オートワンデイ
			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 西鉄バス久留米 西鉄バス大牟田 西鉄バス二日市 西鉄バス筑豊 昭和自動車	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
		22. 2. 27			
〃	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 長崎県央バス させばバス	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
		21. 12. 1			
		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。	
21. 12. 1					
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	
		17. 4. 1	Rapica (ラピカ)		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				

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同伴し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
宮城	仙台市交通局	22.4.1	学都仙台フリーパス	仙台市バス又は仙台市バスと仙台市地下鉄が全線乗り放題となる通学定期券	市バスフリーパス 中学生以上 1ヶ月 5,000円 3ヶ月 15,000円 小学生以下 1ヶ月 2,500円 3ヶ月 7,500円 市バス・地下鉄フリーパス 中学生以上 1ヶ月 10,000円 3ヶ月 30,000円 小学生以下 1ヶ月 5,000円 3ヶ月 15,000円
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ヶ月定期。 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ヶ月 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ヶ月定期。 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ヶ月 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ヶ月 14,000円 3ヶ月 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 東武バスウエスト	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 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
東京 埼玉	西武バス・西武自動車	22.4.1	学トク定期券(学生特別割引定期券)	学生対象の特別割引定期券。 西武バス一般路線及び西武自動車の全線利用可能。	一般用 年度 40,000円 1学期 16,000円 2学期 15,000円 3学期 11,000円 1ヶ月 3,900円 小学生用 年度 20,000円 1学期 8,000円 2学期 7,500円 3学期 5,500円 1ヶ月 1,950円
埼玉	国際興業	22.3.19	通学特別地区特殊定期券	弊社飯能営業所管内のバスを通学でご利用する学生のみ発売可能。 弊社が発行している「ばすく～る365」定期券代が100,000円を超える場合、飯能市が定期券代の一部を負担する。	飯能市が定めた規程に従い、100,000円を超える場合、市が定期券代の一部を負担

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
神奈川県	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)
		22.3.20	環境定期券	利用可能エリア内で土曜、日曜、祝日、当社の通勤定期をお持ちのお客様とご家族は割引運賃	大人 100円 小人 50円
	川崎鶴見臨港バス	22.4.1	臨港バス全線学生 応援バス	通学(大人)のみ、最大12ヶ月定期券(毎年4月1日～30日の間に限り発売、有効期限はいずれも翌年3月31日)	60,000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	わんぱくフリーバス	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
岐阜	岐阜乗合自動車㈱	21.10.1	「エコ家族割」定期券	大人普通通勤定期券所持者と同伴するその家族の運賃が安くなる制度	大人 100円 小人 50円
島根	一畑バス㈱	22.3.15	カンガルーバス	土・日・祝日限定で一畑バス、一畑電車乗り放題の6ヶ月定期券(幼児1名と養育者1名のセット券)一部除外路線、除外日あり	3,500円
	松江市交通局	20.9.1	だんだんバス	市営バス全線(八束町除)を対象としたフリー定期券	1ヶ月 6,000円 3ヶ月 15,000円 6ヶ月 24,000円 12ヶ月 36,500円
山口	宇部市交通局	20.5.1	エコ定期券3ヵ月券	全路線1乗車100円(特急便を除く) ※平成15年10月より販売している当該定期券を、購入手続軽減のため、3ヶ月券を追加導入したもの。	3ヶ月 6,000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	小学生を対象にした夏休み限定定期券	小学生 2,000円
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
	島原鉄道㈱	22.4.11	Shimatetsuフリーバス	成人向けフリー乗車券、毎月第2・第4日曜日の何れか1日に限り当社の鉄道・バス・フェリーが乗り放題(高速バス・高速船・自動車の航送を除く)	1,000円
佐賀	昭和自動車㈱	22.4.1	「通学フリー定期」	佐賀県内の学校に通う学生(小・中・高・大)を対象とし、通学フリー定期を降車時運転士に提示すれば佐賀県内の全路線(都市間輸送は除く)に乗車できる。	1ヶ月 8,000円 3ヶ月 22,000円
大分	大分交通㈱	21.4.1	高校生限定一年間 通学定期券	宇佐市及び豊後高田市内の高校に通学する生徒が対象。路線限定とした1年間の定期。発売期間は、4/1～4/30の1ヶ月間	基準運賃の75%

・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
	くしろバス	21.10.1	シルバー定期券65	満65歳以上を対象にした全線乗り放題定期券。さらに、阿寒バスの路線バス(旧釧路市、釧路町、阿寒町)で利用できる。但し、都市間バス、空港連絡バス、定期観光バスは利用できない。	3ヶ月 12,000円 6ヶ月 22,800円
新潟	越後交通 越後柏崎観光 南越後観光バス	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
佐賀	昭和自動車	22.4.1	「昭和のシルバーバス」	満65歳以上の方を対象として、昭和のシルバーバスを降車時に呈示すれば佐賀県内の全路線(都市間バスを除く)に1乗車100円で利用できる。	6ヶ月 10,000円 12ヶ月 20,000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
北海道	沿岸バス(株)	21.5.1	増毛・豊富間定期路線 バスフリーきっぷ(前 えっ子フリーきっぷ)	増毛町~豊富町にまたがる主要路線バスが乗り放題となる1日及び2日フリー乗車券	1日券 2,300円 2日券 3,200円
宮城	仙台市交通局 宮城交通	20.4.26~ 20.5.6	ゴールデンウィーク ecoきっぷ	ゴールデンウィーク期間中、仙台圏内の仙台市バス、宮城交通バス、仙台市地下鉄が利用できる一日乗車券(提携施設の使用料割引券付き)	大人 1,000円 小児 500円
		21.9.1~ 21.11.30	秋のジュニアバス	小学生・中学生限定の、仙台圏内の仙台市バス、宮城交通バス、仙台市地下鉄が利用できる一日乗車券(乗車券の提示により、提携施設の使用料が無料または割引となる)	中学生 700円 小学生 500円
	宮城交通	21.12.1~ 22.2.28	東北おトクバス	東北管内高速バス3日間乗り放題	大人 9,000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

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
東京 長野	東京空港交通㈱ 松本電鉄㈱	21.4.25	松本成田空港きっぷ	中央高速バス「松本～新宿線」とリムジンバス「新宿～成田空港線」のセット	大人 5,500円 小人 2,750円
神奈川県	横浜市交通局	21.10.1	お買い物バス	7・29・31系統にて、「おおぐち通商店街」へ買い物目的で乗車いただくと帰りの乗車料金が無料。	210円（往路のみ）
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 子ども 250円
	北陸鉄道グループバス会社全社	21.7.19～ 21.8.31	わんぱくフリーバス	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、自由に乗り降り可能	700円 特急・急行線も利用する場合は1,500円
静岡	伊豆箱根バス	21.9.1	富士見路乗車券	通用2日間	大人 2,340円 子供 1,170円
		21.10.1	ワンデー・ツーデーバスフリー	箱根地区で乗り継ぐ	大人 1,700円・2,000円 子供 800円・1,000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
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
福岡	西日本鉄道	22.3.29	ホリデーワンコインバス	土・日・祝日専用の福岡都市圏の西鉄バス1日乗車券	500円
	九州急行バス	22.1.8	長崎龍馬乗車券（期間限定）	平成22年1月8日から平成23年1月10日まで、長崎歴史文化博物館で開催される長崎奉行所龍馬伝館の入場券をセットにして発売。	4,500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
佐賀	佐賀市交通局	21.4.1	（商店街との連携）	佐賀市中心市街地共通駐車サービス券（100円券、200円券）がバス乗車券として利用することができる。	
九州全 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)
埼 玉	国際興業	22.4.1	朝霞市コミュニティバス乗継券	朝霞市コミュニティバスの朝霞市役所・北朝霞駅前・わくわくどーむ、各停留所において他の朝霞市コミュニティバスに乗り継ぐ場合、乗継券を乗務員が発行し割引運賃にて乗車できる。	大人 50円 小人 30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
北海道	くしろバス	21.10.1	グリーン定期70	満70歳以上であり、かつ運転免許証を自主返納した事を証明できる方を対象にした全線乗り放題定期券。さらに、阿寒バスの路線バス(釧路市、釧路町)で利用できる。但し、都市間バス、空港連絡バス、定期観光バスは利用できない。尚、有効期限が自主返納をした日から満3ヵ年を越える定期券への継続購入はできない。 ※阿寒バスの釧路市には音別町は含まない。	6ヶ月 15,000円
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	高齢者運転免許証返納者割引	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。	
高 根	石見交通	21.4.1	運転免許返納者バス	運転経歴証明書を提示された65歳以上の方(東京・大阪・広島・萩線は除)	通常料金の半額

5. その他

都道府県	事業者名	導入年月日	名称	内容	金額
宮城	ミヤコーバス	21.11.1	土・日往復割引	仙台～気仙沼間のバスで、土、日のみ往復運賃を割引するもの。	2,000円
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円以上の買い物をされ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	
大分	大分バス 大分交通 亀の井バス	20.7.5	休日ファミリー割引	大分市内の一般路線バスを土日祝日に、現金、バスカード又は回数券で運賃を支払う中学生以上の方と一緒に、大分市内の同じ区間を利用する小学生以下のこどもは、大人1人につき、3人まで、運賃無料	大人1人につき、小学生以下3人まで運賃無料

### (3) 地方自治体の補助による敬老乗車券

(表1) バス式敬老乗車券

県名	都市名	年齢	対象事業者		
北海道	稚内町	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	75歳以上	〃		
	枝幸町	70歳以上	〃		
	旭川市	〃	北海道中央バス、道北バス 旭川電気軌道、空知中央バス		
	滝川市	75歳以上	北海道中央バス、空知中央バス		
	神恵内村	65歳以上	北海道中央バス		
	泊村	70歳以上	〃		
	夕張市	〃	夕張鉄道		
	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	〃	〃			
取別町	〃	〃			
士別市	74歳以上	道北バス、士別軌道			
美瑛町	65歳以上	道北バス			
和寒町	70歳以上	〃			
美深町	〃	名士バス			
厚真町	〃	あつまバス			
浦河町	〃	道南バス			
根室市	70歳以上	ジェイ・アール北海道バス 根室交通 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		
	今別市	〃	青森市		
	三戸市	〃	十和田観光電鉄 八戸市、南部バス		
秋田	能代市	70歳以上	秋北バス		
	藤里市	〃	〃		
	横手市	〃	羽後交通		
	大湯市	〃	〃		
	由利本荘市	〃	〃		
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		
埼玉	小鹿野町	77歳以上	西武観光バス		
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、シテイバス立川 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、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 小田急シテイバス		
	神奈川	横浜市	70歳以上	横浜市、小田急バス 相鉄ホールディングス 神奈川中央交通、京浜急行バス 江ノ電バス横浜、東急バス 川崎鶴見臨港バス、相鉄バス 横浜京急バス、横浜神奈交バス 大新東、フジエクスプレス 横浜交通開発	
			川崎市	70歳以上	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

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 京阪シテイバス、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)			
		大阪	大阪市	70歳以上	大阪市	
				高槻市	高槻市	
		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	
				伊丹市	70歳以上	伊丹市
					明石市	〃
					山崎市	〃
					尼崎市	〃
			姫路市	75歳以上	神姫バス	
				芦屋市	70歳以上	阪急バス
養父市	〃			全但バス		
朝来市	〃			〃		
猪名川町	〃			全但バス、阪急バス 阪神電気鉄道		
奈良	奈良市	70歳以上	奈良交通			
	明日香村	〃	〃			
和歌山	和歌山市	70歳以上	和歌山バス、和歌山バス那賀			
島根	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	〃			
福岡	福岡市	65歳以上	昭和自我車			
		〃	〃			
佐賀	佐賀市	75歳以上	佐賀市、昭和自我車			
長崎	佐世保市	75歳以上	佐世保市、西肥自我車 させぼバス			
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	鹿児島市			
		〃	いわさきコーポレーション 南国交通			
徳之島	徳之島三島	75歳以上	ジェイアール九州バス			
		70歳以上	徳之島総合陸運 沖永良部バス企業団			

(表1-2) 回数券式(バスカード含)

(平成22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
	釧路市	〃	〃
	厚岸町	〃	くしろバス
	厚岸町	〃	〃
	白川町	〃	阿寒バス
	弟子屈町	〃	〃
	標津町	〃	〃
	別海町	〃	〃
	網走市	〃	根室交通、阿寒バス 網走交通バス、網走バス 北海道北見バス
	遠軽町	70歳以上	北紋バス、北海道北見バス
	湧別町	〃	北紋バス、北海道北見バス 網走バス
	上湧別町	70歳以上	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 道北バス
	上川町	〃	〃
	佐呂間町	〃	網走バス、北海道北見バス
	遠別町	〃	沿岸バス
豊富町	〃	〃	
小紋町	〃	沿岸バス、てんてつバス	
小紋町	75歳以上	名士バス、北海道北見バス	
鷹栖町	70歳以上	北紋バス	
小樽市	80歳以上	道北バス	
札幌市	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	
札幌市	70歳以上	北海道中央バス、じょうてつ 夕張鉄道、ばんけいバス ジェイ・アール北海道バス	
砂川市	75歳以上	北海道中央バス	
石狩市	70歳以上	〃	
剣淵町	〃	道北バス	
千歳市	75歳以上	北海道中央バス	
新冠町	65歳以上	道南バス	
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 ジェイアールバス東北
	一関市	〃	岩手県交通
	奥州市衣川区 北上市	〃 〃	〃 〃
宮城	仙台市	70歳以上	宮城交通、仙台市 ミヤコーバス
	白石市	〃	〃
新潟	糸魚川市	70歳以上	糸魚川バス
	佐渡市	75歳以上	新潟交通佐渡
長野	松本市	70歳以上	長電バス
	須坂市	〃	〃
	野沢温泉村	〃	〃
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 ジェイアールバス関東
群馬	県内全域	65歳以上	群馬中央バス、群馬バス 上信電鉄、関越交通 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 秩父市	〃 65歳以上	ライフバス 西武観光バス

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 中津川市	60歳以上 〃	濃飛乗合自動車 〃
静岡	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
	浜松市	〃	遠州鉄道、秋葉バスサービス 浜松バス
	三島市	〃	富士急シティバス
	西伊豆町 伊東市 松崎町 河津町 大井町 伊豆の国市 川根本町	〃 〃 75歳以上 70歳以上 〃 75歳以上 〃	西伊豆東海バス 伊豆東海バス 西伊豆東海バス 南伊豆東海バス 中伊豆東海バス 中伊豆東海バス、伊豆箱根バス 大井川鐵道
愛知	岡崎市	70歳以上	名鉄バス
	春日井市	〃	〃
	豊橋市 豊田原市	〃 〃	豊鉄バス 〃
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	大阪市	70歳以上	京阪バス
	高槻市	〃	南海バス
兵庫	神戸市	70歳以上	神戸市、神姫バス、阪急バス 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)
	宝塚市	70歳以上	阪神バス、阪神電気鉄道 阪急田園バス
	西宮市	〃	阪急バス、阪神電気鉄道
	三木市	〃	神姫バス、神姫ゾーンバス
	三田市	75歳以上 70歳以上	神姫バス 神姫バス、阪急バス
	明石市	〃	阪急田園バス
	石西市	〃	明石市、神姫バス、山陽電気鉄道 阪急バス
奈良	斑鳩町	70歳以上	奈良交通
	月ヶ瀬町	65歳以上	三重交通
鳥取	鳥取市	65歳以上	日ノ丸自動車、日本交通
島根	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・デー西広島
	福山市	74歳以上	中国バス、鞆鉄道、井笠鉄道
	尾道市	73歳以上	中国バス、鞆鉄道、本四バス開発 因の島運輸、おのみちバス
徳島	徳島市	70歳以上	徳島バス
	阿南市 阿波市	〃 〃	徳島バス、徳島バス阿南 徳島バス
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、長崎自動車
	佐世保市	70歳以上	佐世保市
	西海町 五島市	〃 65歳以上	さいかい交通 五島自動車、丸濱産業
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 亀の井バス
鹿児島	与論島 薩摩川内市	70歳以上 〃	南陸運 ジェイアール九州バス

## 6. 高速道路料金無料化施策への対応状況について

「マイカー、土・日祝日上限1,000円」の実施により高速バス、貸切バスに渋滞運行による遅延、輸送人員の減少等甚大な影響を受けており、また、新政権の「高速道路料金原則無料化施策」が実施されればさらに影響が拡大されるため、国土交通大臣等に高速道路料金無料化反対の要望を以下のとおり行った。

- (1) 平成20年10月30日 追加経済対策が公表「マイカー、土・日祝日上限1,000円」  
※バスは要望の結果、高速・貸切3割引
- (2) 平成21年3月28日 上記(1)の施策実施  
※バスは7月4日から実施
- (3) 6月16日 1,000円施策をお盆・年末・年始の平日まで拡大することについて反対要望  
※要望の結果お盆時期の平日拡大
- (4) 10月7日 全国バス事業者大会において高速道路料金施策の見直しについて決議
- (5) 10月9日 辻元国土交通副大臣に高速道路料金無料化反対を口頭要望
- (6) 10月19日 国土交通大臣に高速道路料金無料化反対の要望
- (7) 10月20日 辻元副大臣、三日月大臣政務官に高速道路料金無料化反対を口頭要望
- (8) 10月27日 第3回国土交通政策会議にて、辻元・馬淵国土交通副大臣に高速道路料金無料化反対の要望
- (9) 11月26日 三日月国土交通大臣政務官に高速道路無料化反対の要望（高速道路料金無料化および地球温暖化等について）
- (10) 12月4日 阿久津民主党副幹事長に高速道路無料化反対の要望（最重点要望事項、日バス協業第400号）
- (11) 12月9日 細野民主党副幹事長及び松野内閣官房副長官に高速道路無料化反対の要望（最重点要望事項、日バス協業第400号）
- (12) 平成22年2月2日 国土交通省政務三役に高速道路料金の無料化施策に関する要望（日バス協業第18号）
- (13) 〃 「平成22年度 高速道路無料化の社会実験計画(案)」を国土交通省より公表
- (14) 3月12日 高速道路の割引原資で新規の高速道路整備に転用できるよう高速道路整備事業財政特別措置法改正案を閣議決定
- (15) 3月30日 馬淵国土交通副大臣に高速道路料金（統一料金制度及び無料化社会実験）に関する要望（日バス協業第72号）
- (16) 4月9日 「高速道路の再検証結果と新たな料金割引」を国土交通省より公表
- (17) 4月10日 国土交通省政務三役および民主党等与党の各先生方に高速道路料金施策について  
～4月末 要望
- (18) 4月15日 「民主党 私鉄交通政策議員懇談会」（会長 松本龍衆議院議員）において、高速道路料金施策、交通基本法をはじめ、バス事業に関する基本政策について要望
- (19) 4月27日 前原国土交通大臣に高速道路料金施策について要望（バス事業に関する基本政策要望）

## 7. 貸切バス事業の収支状況

(1) 調査対象事業者404社の経常収入は1,636億円、経常費用は1,638億円、経常損益は2億円の赤字、経常収支率は99.9%（前年度99.9%）と軽油価格の高騰等の影響を受けたものの、人件費が減少したため、経常収支率は対前年度と同率となった。調査対象事業者の191社、47%と半数近い事業者が赤字を計上している。

① 実働日車当り営業収入は、年々減少しており、18年度68,813円、19年度67,328円、20年度66,226円となっている。

② 支出では、人件費の占める割合が44.7%となっており、車両規模別にみると10両までの事業者は41.6%、11両～30両までは44.1%、31両以上は45.2%と車両規模が大きいかほど人件費率が高い。

なお、人件費割合は18年度47.4%、19年度45.8%、20年度44.7%と年々減少傾向にある。

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98.3%、31両以上は100.5%となっており、11～30両までの事業者の収支が厳しくなっている。

(2) ブロック別の収支状況をみると、収支率が100%を超えているところは中部の103.8%、沖縄の103.7%、北海道の101.7%、中国の101.6%、近畿の100.4%の5ブロックであり、最も厳しいところは九州の95.3%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123社、11両～30両まで189社、31両以上の事業者92社、合計404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20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	213 (230)	191 (188)	404 (418)	1,636 (1,680)	1,638 (1,682)	△2 (△2)	99.9 (99.9)	車両規模別に抽出 車両数10,282両 ( 〃 10,762両)
10両まで	65 ( 74)	58 ( 53)	123 (127)	90 ( 93)	89 ( 92)	1 ( 1)	101.1 (101.1)	車両数 802両 ( 〃 848両)
11～30両まで	96 (112)	93 ( 87)	189 (199)	464 ( 484)	472 ( 482)	△8 ( 2)	98.3 (100.4)	車両数 3,446両 ( 〃 3,549両)
31両以上	52 ( 46)	40 ( 62)	92 (108)	1,082 (1,103)	1,077 (1,108)	5 (△5)	100.5 ( 97.9)	車両数 6,034両 ( 〃 6,365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					
20	213 (53%)	191 (47%)	404 (100%)	1,636	1,638	△2	99.9	10両まで 123社 11～30両まで 189 31両以上 92
19	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
18	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

(表2) 平成20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(19年度) %	
	黒字	赤字	計					
北海道	A	3	0	3	334	261	74	128.3 (111.6)
	B	8	8	16	4,231	4,354	△123	97.2 (97.0)
	C	3	2	5	3,581	3,393	188	105.5 (101.5)
	計	14	10	24	8,146	8,007	139	101.7 (99.7)
東北	A	5	8	13	782	819	△38	95.4 (97.7)
	B	10	11	21	3,256	3,306	△51	98.5 (101.1)
	C	4	6	10	6,689	6,701	△12	99.8 (100.8)
	計	19	25	44	10,726	10,827	△101	99.1 (100.7)
関東	A	13	9	22	2,437	2,304	133	105.8 (99.8)
	B	11	20	31	8,778	9,149	△370	96.0 (100.2)
	C	6	8	14	19,309	19,786	△478	97.6 (98.0)
	計	30	37	67	30,524	31,239	△715	97.7 (98.9)
北陸・ 信越	A	9	9	18	1,515	1,534	△18	98.8 (100.9)
	B	9	8	17	4,435	4,416	19	100.4 (101.9)
	C	2	7	9	7,903	8,108	△205	97.5 (94.4)
	計	20	24	44	13,853	14,058	△205	98.5 (97.0)
中部	A	5	7	12	672	712	△40	94.4 (97.6)
	B	13	12	25	6,634	6,514	120	101.8 (103.6)
	C	12	1	13	22,913	21,882	1,031	104.7 (101.2)
	計	30	20	50	30,219	29,107	1,112	103.8 (101.6)
近畿	A	6	5	11	513	524	△11	97.9 (96.5)
	B	21	12	33	8,973	9,232	△259	97.2 (99.3)
	C	13	3	16	22,230	21,847	383	101.8 (101.6)
	計	40	20	60	31,715	31,602	113	100.4 (100.8)
中国	A	11	11	22	1,434	1,464	△31	97.9 (102.1)
	B	14	11	25	4,935	5,032	△97	98.1 (103.6)
	C	6	1	7	7,308	6,962	346	105.0 (102.7)
	計	31	23	54	13,677	13,458	219	101.6 (102.9)
四国	A	5	4	9	492	500	△8	98.3 (102.8)
	B	5	1	6	1,743	1,710	33	101.9 (99.5)
	C	0	3	3	1,968	2,071	△103	95.0 (94.0)
	計	10	8	18	4,204	4,282	△78	98.2 (97.4)
九州	A	8	5	13	833	797	36	104.6 (103.8)
	B	5	10	15	3,411	3,506	△95	97.3 (96.3)
	C	3	8	11	12,205	12,958	△752	94.2 (95.4)
	計	16	23	39	16,450	17,261	△811	95.3 (96.1)
沖縄	A	—	—	—	—	—	—	— (—)
	B	—	—	—	—	—	—	— (—)
	C	3	1	4	4,109	3,964	145	103.7 (105.6)
	計	3	1	4	4,109	3,964	145	103.7 (105.6)
合計	A	65	58	123	9,012	8,915	97	101.1 (100.6)
	B	96	93	189	46,396	47,218	△822	98.3 (100.4)
	C	52	40	92	108,215	107,672	543	100.5 (99.5)
	計	213	191	404	163,622	163,804	△182	99.9 (99.9)

(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	1,682	△2	99.9
20	保有車両10両まで	65	58	123	90	89	1	101.1
	11～30両まで	96	93	189	464	472	△8	98.3
	31両以上	52	40	92	1,082	1,077	5	100.5
	計	213	191	404	1,636	1,638	△2	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	16年度				17年度				18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	337.57	336.76	365.45	356.09	334.19	346.47	362.08	356.37	335.10	350.88	366.49	360.78	
原価	343.25	335.62	373.19	361.29	333.79	347.79	364.61	358.42	340.34	352.08	372.26	365.29	
内訳	人件費	171.90	159.60	189.12	180.12	161.34	167.14	180.89	176.12	157.87	164.68	177.76	173.28
	諸経費	171.35	176.02	184.07	181.17	172.45	180.65	183.72	182.30	182.47	187.40	194.50	192.01
収支別	19年度				20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	350.12	338.90	371.10	360.05	365.19	355.76	360.81	359.60					
原価	347.95	337.48	372.82	360.59	361.28	362.06	359.00	360.00					
内訳	人件費	153.22	149.37	173.93	165.23	150.28	159.73	162.27	160.89				
	諸経費	194.73	188.11	198.89	195.35	211.00	202.33	196.73	199.11				



(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)

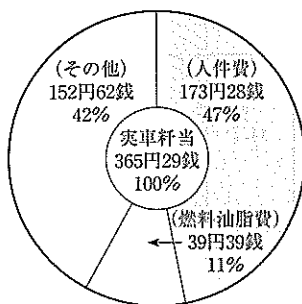
項目 年度	調査会社数	人件費	燃料油脂費	車両修理費	車両償却費	その他	計	対前年上昇率
		円	円	円	円	円		%
9	349	276.80 (57.5)	27.95 (5.8)	19.53 (4.1)	33.39 (6.9)	123.35 (25.6)	481円02銭 (100.0)	△3.0
10	344	271.18 (57.4)	26.08 (5.5)	20.04 (4.2)	31.17 (6.6)	124.15 (26.3)	472円62銭 (100.0)	△1.7
11	225	241.95 (56.0)	26.01 (6.0)	19.41 (4.5)	25.08 (5.8)	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 (7.6)	—	—	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)	35.12 (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
20	404	160.89 (44.7)	43.75 (12.2)	—	—	155.36 (43.2)	360円00銭 (100.0)	△0.2

※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。

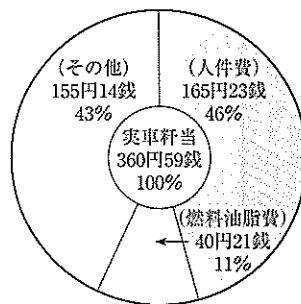
平成12年度からは、調査対象事業者を保有車両30両以上から車両規模別に変更

(図1)

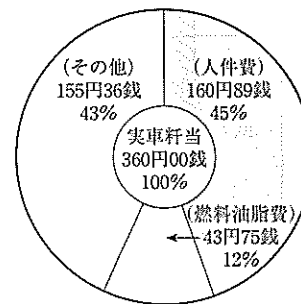
18年度423社の実績経費



19年度418社の実績経費



20年度404社の実績経費

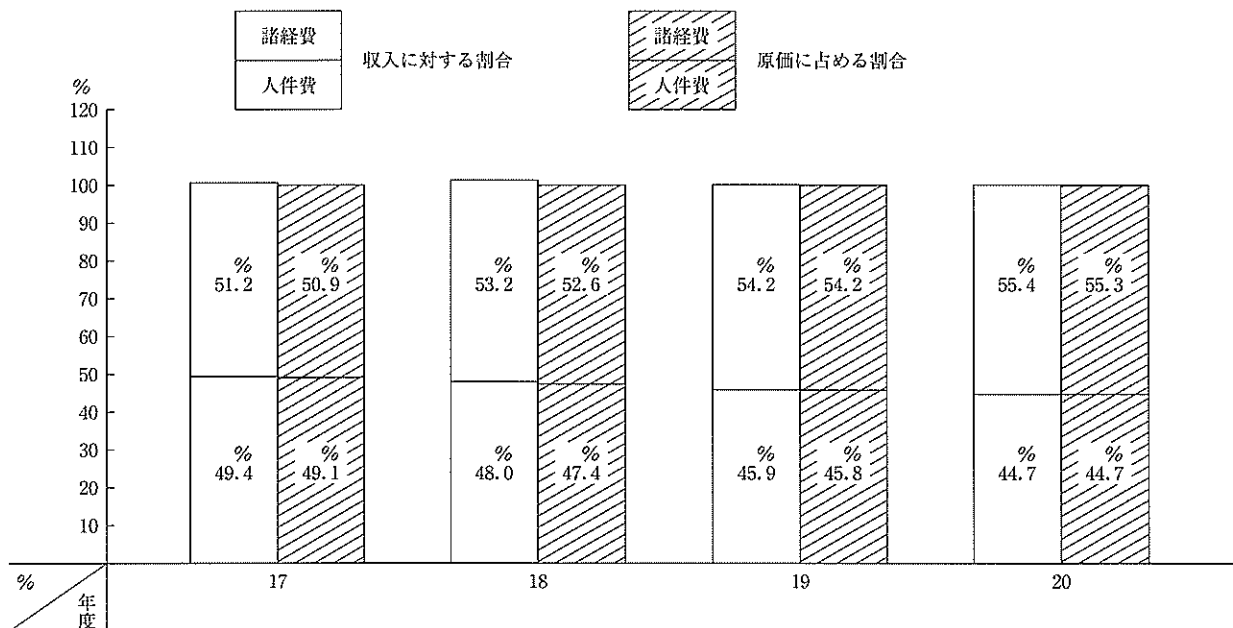


(表6) 一般貸切バスの人件費及び諸経費の収入・原価の割合

(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
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
20	人件費	41.1	41.6	44.9	44.1	45.0	45.2	44.7	44.7
	諸経費	57.8	58.4	56.9	55.9	54.5	54.8	55.4	55.3
	計	98.9	100.0	101.8	100.0	99.5	100.0	100.1	100.0

(図2)



(表7) 平成20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	175.8	148.7	188.0	194.5	204.3	192.4	189.1
実働日車当り 総走行キロ	キロ	224.5	201.6	239.7	245.9	246.9	242.2	263.1
実働率	%	61.7	54.4	61.0	56.4	64.5	62.1	53.2
実働日車当り 営業収入	円	55,110	54,376	69,052	69,562	62,750	76,820	67,510
実働日車当り 人件費※	円	26,921	25,756	30,705	30,122	27,911	34,362	30,397
実働日車当り 経費(経常費用)	円	55,527	56,052	72,081	71,462	60,967	78,432	67,787
経費に占める 人件費の割合※	%	48.5	46.0	42.6	42.2	45.8	43.8	44.8
経費に占める 燃料費の割合	%	14.2	13.4	11.0	13.0	11.8	11.7	12.4
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	54.9	20.4	49.2	26.2	45.0	37.8	41.9

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	232.9	190.2	104.2	187.3	164.8	180.8	192.6
実働日車当り 総走行キロ	キロ	269.3	232.0	135.5	236.6	247.0	228.6	239.4
実働率	%	53.2	55.7	59.4	59.3	45.5	55.3	63.3
実働日車当り 営業収入	円	73,736	64,879	53,860	66,226	58,258	62,800	68,579
実働日車当り 人件費※	円	32,958	31,588	28,344	30,142	24,761	28,875	31,246
実働日車当り 経費(経常費用)	円	76,507	68,824	52,393	67,444	59,529	65,449	69,128
経費に占める 人件費の割合※	%	43.1	45.9	54.1	44.7	41.6	44.1	45.2
経費に占める 燃料費の割合	%	13.0	13.2	10.6	12.2	12.8	13.0	11.7
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	56.4	65.3	89.3	43.1	22.8	36.3	49.1

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	平成20年度			平成19年度				
		合計	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	187.3	164.8	180.8	192.6	190.2	168.7	188.5	193.3
実働日車当り 総走行キロ	キロ	236.6	247.0	228.6	239.4	238.1	215.4	238.5	240.2
実働率	%	59.3	45.5	55.3	63.3	59.5	44.9	57.0	63.1
実働日車当り 営業収入	円	66,226	58,258	62,800	68,579	67,328	57,273	62,580	70,695
実働日車当り 人件費※	円	30,142	24,761	28,875	31,246	31,429	25,856	28,150	33,614
実働日車当り 経費(経常費用)	円	67,444	59,529	65,449	69,128	68,587	58,716	63,601	72,052
経費に占める 人件費の割合※	%	44.7	41.6	44.1	45.2	45.8	44.0	44.3	46.7
経費に占める 燃料費の割合	%	12.2	12.8	13.0	11.7	11.2	12.3	12.1	10.7
運行回数による 旅行者扱い比率	%	43.1	22.8	36.3	49.1	56.6	36.2	43.9	65.3

項目	単位	平成18年度			平成17年度				
		合計	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	194.3	173.1	182.4	201.2	190.6	162.9	183.4	196.3
実働日車当り 総走行キロ	キロ	249.8	216.2	232.1	260.3	237.3	208.2	232.9	242.0
実働率	%	60.7	44.4	58.8	63.4	61.2	47.4	57.8	64.6
実働日車当り 営業収入	円	68,813	56,003	47,082	72,575	66,845	53,254	62,193	70,117
実働日車当り 人件費※	円	33,674	27,320	30,044	35,773	33,576	26,290	30,661	35,513
実働日車当り 経費(経常費用)	円	70,988	58,897	64,233	74,917	68,330	54,389	63,799	71,582
経費に占める 人件費の割合※	%	47.4	46.4	46.8	47.8	49.1	48.3	48.1	49.6
経費に占める 燃料費の割合	%	10.8	11.6	11.5	10.5	9.8	10.3	10.1	9.7
運行回数による 旅行者扱い比率	%	46.6	22.5	33.5	55.1	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

# V. 労務関係

## 1. 春季労使交渉

### (1) 平成21年バス関係労使交渉妥結結果

#### ① 賃金

平成21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530社の平均賃上げ額は1,189円（昨年1,329円）、賃上げ率0.54%（昨年0.60%）となっており、対前年比、金額で140円、率で0.06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55.3%（昨年49.9%）と最も多く、次いで「1,000円台」の層17.7%（昨年21.6%）、「1,000円未満」の層14.7%（昨年11.7%）、「2,000円台」の層の6.2%（昨年7.9%）の順となっており、ほとんどの金額階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、「1,000円未満」の層が微増となっている（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、同21年も減少となった。

バス事業の年間臨時給の平均月数は3.1296ヶ月（中小バス同じ）となっており、昨年の3.3624ヶ月（うち中小バス3.387ヶ月）と比べ、0.2328ヶ月（うち中小バス0.2574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81.0%（昨年80.7%）と一番多く、次いで「前年より減月（額）」での妥結企業11.3%（昨年11.1%）、「前年より増月（額）」での妥結企業7.7%（昨年8.1%）の順となっている（表4参照）。

### (2) 平成22年春季労使交渉の概況及び妥結状況

#### ① 一般的概況

アメリカ発のリーマン・ショック後の急激な世界同時不況の下、デフレスパイラルによる更なる景気の悪化と雇用不安が強まる中で、2010年の春季労使交渉は難航が予想された。

連合は、「2010年春季生活闘争方針」における基本スタンスとして、賃金水準の維持と雇用の維持を最優先にすることとし、次のような取り組みを掲げた。①賃金水準の低下を阻止するため、賃金カーブ維持分の確保を図る。②中小・地場組合の賃金改善目安として、月額5,000円以上を目安に定昇と同程度の賃金引き上げを求める。③パート労働者の時間給改善目安として、絶対額1,000円程度、引上額30円程度を引き上げる。

一方、日本経団連は、平成21年1月19日、今次春季労使交渉の経営側の指針となる「2010年版経営労働政策委員会報告」を発表し、賃金よりも雇いを重視する旨を述べるとともに、収益環境が厳しい中、昨年と同様にベースアップは困難と判断する企業が多数と指摘し、時間外労働の短縮など賃金減額を伴う措置も活用し、雇用維持に努めるべきとのスタンスを示した。（資料1参照）。

こうした背景の下、バス事業においては、新型インフルエンザによる出控え、高速道路料金・渋滞問題、事業仕分けによる公共交通予算の大幅カットなど新たな課題が提起され、経営環境及び業績の先行きは一層不透明となっている。

その一方、景気の急速な冷え込みや環境問題、高齢社会の到来は、マイカーから公共交通への移行など、国民にバスの眼を向けていただける絶好の機会であり、バス事業者の活性化施策を積極的に講じていかなければならないことから、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121回労務委員会において審議・決定し、会員事業者に対してその周知、推進を図った（資料2参照）。

## ② 私鉄総連の要求概況

### ア 2010春闘方針

私鉄総連は、平成22年2月4日に開催した第2回拡大中央委員会において、「2010春闘職場討議案」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、賃金水準維持のため「定昇相当分（賃金カーブ維持分）」プラス「賃金改善原資（ベア分）」の「一人平均ベア方式」であることとした。

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21年方針	平成22年方針	対前年比
月例賃金	2.0%（定昇分）5,500円 +7,000円（賃金改善分）	2.0%（定昇分）5,300円 +2,500円（賃金改善分）（注①）	-200円（定昇相当分） -4,500円（ベア分）
一時金	協定月数の維持	協定月数の維持（注②）	同じ
非正規労働者	時間給30円以上の引き上げ	時間給30円以上の引き上げ	同じ
最低賃金	産業別最賃要求 18歳以上月額132,600円	産業別最賃要求 18歳以上月額132,600円（注③）	現行協定額+1,800円

注① 賃金改善原資（ベア分）2,500円の内訳は、物価上昇分0円、生活維持分2,500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 現行の最賃協定額は、平成20年、9年ぶりに500円アップし、130,800円である。

### ウ 2010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2日に第2回中央闘争委員会を開催し、「2010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（木）12時

○中小組合回答日……………3月24日（水）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29日（月）

これ以降、ストライキ指令による対応。

## ③ 交通労連の要求概要

交通労連は、平成22年1月18日（月）～19日（火）に開催した中央委員会及び軌道・バス部会において、「2010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21年度方針	平成22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（1.40%）3,000円 +回復向上分（1.26%）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17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、多くの企業は定期昇給を維持し、一時金も要求額を上回る回答も出たが、ベースアップ要求には応ぜず、ゼロ回答を提示した。

## 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12:00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24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29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、8:05には回避され、ストライキは中止となった。

今年は、前年と同様に、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10日現在で集計可能な中小バス125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、1,693円、同賃上げ率0.78%で、前年同期（1,445円、0.68%）と比べて、金額で248円、率で0.10ポイントのプラスとなった（表7参照）。

年間臨時給については、5月10日現在で、集計可能な中小バス121社を日本バス協会が集計した結果、平均月数率は、3.5252ヶ月（前年同期3.3623ヶ月）となっており、対前年比増加している（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）76.6%（前年度87.7%）であるが、前年度より増月（額）となったもの13.0%（前年度6.5%）、前年度より減月となったもの10.4%（前年度5.8%）となっている（表10参照）。

## 2. 産業別最低賃金

### (1) 平成21年度の協定結果

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、「平成21年度の産業別最低賃金を、1,800円アップし、基本賃金月額132,600円（現行130,800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9日に第1回団体交渉、引き続き6月3日に第2回団体交渉が行われ、バス業界の現下の厳しい経営状況に鑑みて、前年度に引き続き現行協定額130,800円で据え置きとすることで合意し、同研究会幸重委員長と私鉄総連渡辺委員長により、「産業別最低賃金協定に関する合意書」への署名が行われた。

なお、正式調印の日程については、研究会総会の当日とされた。

その後、研究会事務局を通じて、研究会会員1社から前記合意内容による「協定締結権」委任に係る経過措置の取扱いの希望が出されたが、7月7日の第42回総会において、労使代表により「産業別最低賃金に関する協定書」（会員数104社）の調印が行われた。

### (2) 平成22年度の経過

平成22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、「平成22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132,600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8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、将来の人材確保のため、賃上げが必要で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5月28日に行うこととなった。

## 3. 2009年秋季・年末交渉

私鉄総連は、平成21年10月13日に開催した中央委員会において、「2009年秋季年末闘争推進方針」を決定し、同方針において、産業別統一要求の内容とその実現のためのストライキの予告を含む2009年労働協約闘争の進め方を次のように決めた。

(1) 統一要求内容

- ① 時間外労働の割増賃金率の引き上げ。
- ② 1ヵ月60時間超の時間外割増賃金支払いに代わる有給休暇（代替休暇）の仕組みの導入に向けて協議機関を設置
- ③ 年次有給休暇の時間単位取得に関する労使協定の締結に向けて協議機関を設置。
- ④ 非正規雇用労働者の福利厚生を正社員に準じた扱いとする。

(2) 回答期限

大手 11月26日まで  
 中小 12月3日まで

(3) ストライキ日程

12月6日(日)初発から正午までの半日ストライキ

この結果、2社（東京）において、ストライキを構えた組合があったが、妥結、中止（1社）及びストライキ突入後回避（1社）となった。

### 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1,294社を対象。回収660社。回収率51.0%）及び「バス事業最賃問題研究会会員会社初任給調査」（平成21年79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21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、101社であり、その平均（単純）不算入率は、67.50%である。前年度（114社・平均64.9%）に比べ、2.6%増加した。

不算入率の内訳をみると、「80%以上」が46社と最も多く、次いで「50%台」19社、「30%台」17社、「40%台」7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20年度のバス事業の年間総実労働時間は、乗合運転者が2,343時間（昨年度2,375時間）、貸切運転者が2,364時間（昨年度2,380時間）で、いずれも前年度に比べて減少している（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20年の全産業男子平均（2,196時間・厚生労働省調べ）と比べて、乗合において147時間、貸切において168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
平成20年度	270.0	1,962	381	2,343	268.0	2,018	345	2,364



## ② 年間休日総日数の状況

平成21年度のバス事業の年間休日日数は、乗合運転者が91.0（前年度91.4日）、貸切運転者が91.6日（前年度91.3日）となっており、乗合運転者は前年度比微減、貸切運転者は前年度比微増の状況で推移している（表13参照）。

## (3) 平成21年度の初任給状況

平成21年度の初任給状況を382社について調査した結果、事務員（18歳高卒）154,676円（前年度149,725円）、車掌（18歳高卒・ガイドを含む）148,220円（前年度146,088円）、技工（18歳高卒）156,228円（前年度156,401円）、運転者（25歳）172,158円（前年度173,569円）となっており、前年度に比べ、事務員及び車掌は増加し、技工及び運転者は減少している（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21年7月末日現在）によると、248社において1,135人（乗合1,046人、貸切89人）に達し、平成19年以来、1,000人台にて推移しているとともに、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年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、高年齢運転者（満60歳以上）の雇用状況について、調査（平成21年7月末日現在）した結果、調査企業714社（運転者総数96,590人）のうち高年齢運転者雇用企業数は683社（95.7%）であり、その雇用者数は、14,081人（乗合11,336人、貸切2,745人）であり、雇用率は14.6%となる。

昨年の13,079人（乗合10,579人、貸切2,500人）と比べて、若干増加しており、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22.2%、中国20.8%が最も多く、次いで中部19.3%となっている。

また、公営は、27社（運転者総数11,431人）のうち25社（1,453人）が該当し、その雇用率は、12.7%となっている（表16参照）。

## (6) 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21年7月末日現在で、275社において4,901人（前年272社において5,012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69社1,241人、中部44社1,326人が圧倒的に多く、続いて九州25社444人、北陸信越21社435人、北海道29社433人、近畿39社353人の順となっている（表17参照）。

## (7) 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21年7月末日現在）によると、157社（うち貸切専業会社72社）が加入しており、前年の146社（うち貸切68社）と比べて若干増加の傾向を示している。

加入状況を地域別にみると、静岡14社（うち貸切8社）、神奈川11社（うち貸切3社）、北海道9社（うち貸切4社）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21年度に成立した主要な労働関係法案は次のとおり。

### (1) 雇用保険法等の一部を改正する法律について

非正規労働者に対するセーフティネット機能の強化、雇用保険の財政基盤の強化を図るため、雇用保険法等の一部を改正する法律が、平成22年3月31日可決成立した。改正法の主な内容は次のとおり。

- ① 雇用保険の適用基準を「31日以上雇用見込み」に緩和する。
- ② 事業主が被保険者取得の届出を行わなかったため未加入とされていた者のうち、事業主から雇用保険料を天引きされていたことが給与明細等の書類により確認された者については、2年を超えて遡及適用する。
- ③ 雇用保険二事業の財源不足を補うため、失業等給付の積立金から雇用保険二事業の雇用安定資金へ借り入れる仕組みを暫定的に措置する。
- ④ 平成22年度における雇用保険二事業の保険料率については、弾力変更の規定は適用せず、原則の1,000分の3.5とする。

(資料1)

## 日本経団連「2010年版 経営労働政策委員会報告」のポイント

(平成21年1月19日発表)

### 雇用の安定・創出に向けた取り組み

- 企業は、現場の実態にあったかたちで日本型ワークシェアリングともいべき雇用確保に向けた取り組みを一層推進していく必要がある。
- 新規学卒者の採用を緊急的に対応し、節度ある採用選考活動を実施しながら、極力多くの採用に努めることが求められる。
- 雇用の多様化を踏まえ、公的職業紹介・職業訓練を強化し、人手不足の分野及び成長分野など、雇用創出が期待される産業の育成が求められる。
- 雇用のセーフティネットの強化を通じ、社会全体で雇用の安定を実現すべく、労働市場の機能を強化していかなければならない。
- 第三次産業の成長や、女性の高齢者など多様な主体の労働市場への参画など、労働力の需給双方のニーズが一致した結果、雇用の多様化が進展することとなった。
- 非正規労働者をめぐり、安定した就業機会や能力開発の機会を労働市場全体で提供することが重要となる。
- 最低賃金は、大幅な引き上げが結果として採用や雇用安定に影響を及ぼすため、中小企業の生産性向上にかかわる施策の効果を十分に検証したうえで、必要に応じてさらなる効果を図ることが急務となる。
- 労働政策は、企業経営に多大な影響を及ぼすほか、労働者の生活と密接にかかわってくることから、公労使三者で構成される審議会の結論を最大限重視していく従来の決定プロセスを今後も堅持することが重要。

#### 将来の成長に向けた取り組み

- 将来の成長に向けた布石を積極的に打ち、必要な施策の着実な実行のためには、イノベーションの源泉たる「ヒト」の育成が重要。
- 日々のマネジメント実践を通じたOJTを基本としながら、必要に応じてOff-JTを組み合わせることが求められる。
- ワークライフバランスの推進は、生産性の向上を前提としてのものであり、労使ともに努力を続ける必要がある。
- 日本経済の自律的な回復には、中小企業の業績回復が必要であり、人材の確保・定着に向けた取り組みを一層強化することが必要となる。
- 地元企業の連携や産学官連携を通じた地域活性化の取り組みが一層求められる。

#### 今次労使交渉・協議に対する経営側の基本姿勢

- 経営危機の再来にも柔軟に対応できるようにするためには、総額人件費管理を徹底し、大きな比重を占める所定内給与の管理に注意することが重要である。
- 定期昇給については、自社の付加価値の伸びに適合しないかたちで、多くの従業員の所定内給与が前年より上がるような制度や運用であれば不十分であり、仕事・役割・貢献度を基軸とした制度への見直しや、賃金水準が適正かどうかの検証が必要。
- 改正労働基準法の施行に伴う時間外割増率の見直しに際しては、経営状況や労働時間などの実態を十分に踏まえながら慎重に議論することが求められる。
- 一層厳しい状況が続くと想定される経営環境については、経営者として最大の経営資源を守るという観点から、引き続き雇用の確保に努めることが強く求められる。
- 総実労働時間の短縮要求に対しては、生産性の向上を前提とし仕事や働き方の見直しを図る。
- 非正規労働者の処遇改善要求に対しては、自社の従業員の処遇に対して、同一価値労働同一賃金の考え方にに基づき、必要と判断される対応を図る。
- 賃金カーブ維持分の確保については、自社の収益環境により実態に応じた話し合いを行い、支払能力に即して判断すること。
- 賞与・一時金については、前年同様厳しい業績結果を反映したものとする企業が多いと想定される。
- ベースアップは困難と判断する企業が多いものと見込まれる。
- 健全な労使関係を次代に継承するために、労使相互の信頼関係のもとで健全な労使関係の深化を図ることが肝要となる。

## 春季労使交渉に当たっての基本方針

アメリカ発の金融不安と、それに伴う世界同時不況から一年余近くが経過したが、その傷跡はなお深く、EU諸国も含めて景気回復は進んでいない。

我が国においても急速な円高やデフレの進行などにより自律的景気回復はおろか、デフレスパイラルによる更なる景気悪化が懸念される。

このような状況の中、バス事業の現場には、新型インフルエンザの流行による出控え、ETC千円割引による高速道路渋滞問題などが発生し、昨秋の政権交代後には高速道路料金無料化、事業仕分けによる公共交通予算の大幅カットなど新たな課題が提起され先行きの見えない混沌とした日々が続いている。

乗客数の減少は相変わらず続いており、増加に転じたと思われた一部の都市にもこの傾向が再び発生している。

我々バス事業者はこうした厳しい現実を見据え、時代の変化に果敢に対応することが求められる。景気の急速な冷え込みや環境問題、高齢社会の到来は、マイカーから公共交通への移行など、国民にバスへの眼を向けていただける絶好の機会であり、バス事業者の活性化につなげるための様々な施策を積極的に講じていかなければならない。

さて、今次春闘においては引き続き雇用の維持に全力を尽くす必要があるが、こういう時こそ労使が互いの立場を尊重し、雇用や賃金問題をはじめ様々な課題について、次の事項を基本に推進することが肝要である。

- 一、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る。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、個別労使で決定すること。
- 二、今次労使交渉においては、労使が地域の実情や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。
- 三、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。
- 四、新政権により今後、高速道路料金制度、環境税制・交付金問題、雇用保険の見直しなど新たな施策が打ち出される可能性があるが、これらの施策に乗り遅れることのないよう、労使が忌憚なく対話し、一体となって大胆な提言、政策要求を行っていくこと。

平成22年3月8日

日本バス協会第121回労務委員会

(表1)

## 平成21年賃上げ額及び労務構成(中小バス)

(平成21年7月末日現在)

区分 中小 (局別)	平成21年							平成20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		
		賃上げ前の 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)		賃上げ前の 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	39	225,827	528	0.23	4,245	44.5	13.0	32	221,195	598	0.27	4,740	43.6	12.5
東北	52	185,373	347	0.19	6,364	45.9	15.5	62	188,196	343	0.18	6,776	46.4	14.2
関東	143	239,065	1,658	0.69	23,502	43.8	10.7	139	238,165	1,905	0.80	24,795	42.6	11.4
北陸信越	38	195,096	707	0.36	3,908	43.8	13.2	48	211,400	647	0.31	4,567	44.1	13.5
中部	75	216,825	961	0.44	9,058	43.2	10.6	80	216,961	992	0.46	9,495	42.9	9.8
近畿	56	238,322	1,642	0.69	8,788	42.8	10.4	52	243,421	1,743	0.72	8,707	45.5	11.8
中国	53	209,169	873	0.42	4,013	46.9	11.9	48	220,907	1,289	0.58	4,246	46.5	13.5
四国	25	211,071	962	0.46	2,071	44.1	12.7	26	203,413	986	0.48	2,082	42.4	13.0
九州	48	194,573	1,080	0.55	6,240	43.4	11.3	57	181,822	1,346	0.74	6,834	43.7	12.1
沖縄	1	185,623	0	0.00	387	45.2	13.2	3	172,968	0	0.00	498	39.9	12.4
合計	530	220,779	1,189	0.54	68,576	44.0	11.6	547	220,843	1,329	0.60	72,740	43.8	11.9

(注) 加重平均

(表2)

## 平成21年春季賃上げ金額階層別企業数(中小バス)

(平成21年7月末日現在)

金額階層(円)	平成21年		平成20年	
	会社数(社)	構成比(%)	会社数(社)	構成比(%)
5,000以上	8	1.5	9	1.6
4,000～4,999	5	1.0	9	1.6
3,000～3,999	15	2.8	29	5.3
2,000～2,999	33	6.2	43	7.9
1,000～1,999	94	17.7	118	21.6
1,000未満	78	14.7	64	11.7
賃上げゼロ	293	55.3	273	49.9
賃金減額	4	0.8	2	0.4
合計	530	100.0	547	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。

(表3)

平成21年度年間臨時給

(平成21年7月末日現在)

区分 大手・ 中小(局別)	平成21年度					平成20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	—	—	—	—	他に別途協議1社	2	646	0.0000	5.0310		
中	北海道	18	2,008	(+)0.0602	3.1523	他に別途協議8社	18	2,044	(-)0.2259	3.0264	他に別途協議3社
	東北	12	2,908	(-)0.1447	1.7128	他に別途協議10社	16	3,092	(-)0.0185	1.6848	他に別途協議11社
	関東	54	11,069	(-)0.1771	3.6357	他に別途協議15社	60	14,243	(+)0.0076	4.2895	他に別途協議15社
	北陸信越	24	3,078	(+)0.0362	2.1446	他に別途協議5社	33	3,950	(-)0.1089	2.1083	他に別途協議4社
	中部	41	6,587	(+)0.0379	3.0313	他に別途協議10社	40	5,902	(+)0.0489	2.7622	他に別途協議5社
	近畿	30	5,719	(-)0.0058	3.4800	他に別途協議6社	31	5,520	(-)0.0019	3.7680	他に別途協議2社
	中国	27	3,012	(+)0.0228	3.5860	他に別途協議4社	26	3,662	(-)0.0286	3.4558	他に別途協議3社
小	四国	17	1,221	(-)0.0192	2.7333	他に別途協議4社	14	1,052	(-)0.0689	3.1188	他に別途協議5社
	九州	23	4,832	(+)0.0000	3.1465	他に別途協議6社	30	5,515	(-)0.0292	3.1674	他に別途協議5社
	沖縄	1	387	(+)0.0000	1.0000		2	476	(+)0.7412	0.9265	
中小計	247	40,821	(-)0.0462	3.1296	他に別途協議68社	270	45,456	(-)0.0121	3.3387	他に別途協議53社	
合計	247	40,821	(-)0.0462	3.1296	他に別途協議69社	272	46,102	(-)0.0119	3.3624	他に別途協議53社	

(注) 加重平均

(表4)

平成21年度年間臨時給妥結状況(中小バス)

(平成21年7月末日現在)

妥結内容	平成21年度			平成20年度		
	会社数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)	会社数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)
前年同月(額)	200	81.0		218	80.7	
前年より増月(額)	19	7.7	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 (1) 0.1~0.5カ月未満 (14) 0.1カ月未満 (4)	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)
前年より減月(額)	28	11.3	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (6) 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (9) 0.1カ月未満 (12)	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)
合計	247	100.0		270	100.0	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当企業数

(表5)

平成21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 中小バス	全産業		全産業	
	大手企業	中小企業	主要企業	中小企業	
集計時	平21.7.31 (最終集計)	平21.6.19 (最終集計)	平21.7.31 (最終集計)	平21.9.10 (最終集計)	
調査企業(社)	530	110	566	308	
賃上げ前ベース(円)	220,779	318,911	251,898	307,991	
賃上げ額(円) (対前年比較)	1,189 (-140)	5,758 (-513)	3,486 (-698)	5,630 (-519)	
賃上げ率(%) (対前年比較)	0.54 (-0.06)	1.81 (-0.14)	1.38 (-0.28)	1.83 (-0.16)	

(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)については、調査廃止。

(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)		中小企業 (日本経団連調)		中小企業 (厚生労働省調)	
	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
21	—	—	1,189	0.54	3,486	1.38	—	—

- (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。(平成21年、調査廃止)

(表7)

## 平成22年中小バス賃上額

(平成22年5月10日現在)

区分 中小(局別)	平成22年					平成21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	北海道	14	1,594	210,008	1,096	0.52	18	2,484	203,894	1,188	0.58
	東北	9	2,391	180,691	135	0.07	10	3,110	187,817	40	0.02
	関東	32	8,205	232,441	3,033	1.30	35	9,388	236,162	2,612	1.11
	北陸信越	9	1,429	210,640	0	0.00	14	2,131	211,762	186	0.09
	中部	11	2,861	209,801	732	0.35	12	3,065	211,060	964	0.46
	近畿	22	4,634	229,531	1,963	0.86	19	3,535	228,478	1,840	0.81
	中国	11	3,003	225,839	1,644	0.73	9	1,768	201,361	1,664	0.83
小	四国	7	1,127	200,478	733	0.37	9	1,161	208,053	622	0.00
	九州	10	2,249	188,866	1,176	0.62	17	4,705	188,208	886	0.47
	沖縄	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	125	27,493	217,064	1,693	0.78	143	31,347	213,627	1,445	0.68	

(注) ① 加重平均

② 「ベアゼロ」・「標労」等は集計から除外。

(表8)

## 平成22年春季賃上げ金額階層別企業数(中小バス)

(平成22年5月10日現在)

金額階層(円)	平成22年		平成21年	
	調査会社数(社)	構成比(%)	調査会社数(社)	構成比(%)
5,000以上	1	0.7	0	0.0
4,000~4,999	3	2.1	4	2.5
3,000~3,999	5	3.5	5	3.2
2,000~2,999	10	7.0	11	7.0
1,000~1,999	48	33.8	53	33.5
1,000未満	25	17.6	26	16.5
賃上げゼロ	33	23.2	44	27.8
ベアゼロ	17	12.1	15	9.5
合計	142	100.0	158	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。



(表9)

## 平成22年度中小バス年間臨時給付状況

(平成22年5月10日現在)

区分 中小(局別)		平成22年度					平成21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	11	1,486	3.2643	2		13	1,687	3.2127	4	
	東北	5	1,775	1.7072	3		6	2,318	1.4489	3	1
	関東	31	11,021	4.4089	3	3	29	7,886	4.2422	6	3
	北陸信越	12	2,361	2.1355	1		16	3,341	2.1440		
	中部	16	5,856	3.1305	3	2	14	6,019	3.1403	2	2
	近畿	20	5,964	3.4580	1	1	21	6,581	3.6266	1	1
小	中国	12	2,966	3.6681	2		12	2,608	3.8729		
	四国	5	666	3.1357	3		2	75	2.5467	5	
	九州	9	2,641	3.4134	3		15	4,665	3.3932	3	
	沖縄	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計		121	34,736	3.5252	21	6	128	35,180	3.3623	24	7

(注) 加重平均

(表10)

## 平成22年度年間臨時給付状況(中小バス)

(平成22年5月10日現在)

妥結内容	平成22年度		平成21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)	118 (76.6)		135 (87.7)	
前年より増月(額)	20 (13.0)	2.0カ月以上 (6) 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 (8) 0.1カ月未満 (2) 金額増 (3)	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)
前年より減月(額)	16 (10.4)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 (2) 0.5~1.0カ月未満 (1) 0.1~0.5カ月未満 (11) 0.1カ月未満 (1) 金額減 (1)	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)
合計	154 (100.0)		154 (100.0)	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当会社数

(表11)

## 平成21年度退職金算定基礎不算入率設定会社数調

(平成21年7月末日現在)

不算入率		30%未満			30%台		40%台		50%台	
		20%	30%	33%	38.3%	40%	45%	50%	50.6%	54%
大手・中小別										
大	手									
中	北海道									
	東北		1(1)			1		2(1)		
	関東		4	3(1)			1	4(1)		
	北陸信越	1		1(1)	1(1)			1(1)		
	中部	1(1)	2					2(2)		
	近畿		2	2		1		3(1)		
	中国					1		2(2)		1
	四国		1(1)			1(1)				
	九州					1	1(1)	3(3)	1(1)	
	沖縄									
	計	2(1)	10(2)	6(2)	1(1)	5(1)	2(1)	17(11)	1(1)	1
小	計	2(1)	10(2)	6(2)	1(1)	5(1)	2(1)	17(11)	1(1)	1
	計	2(1)	17(5)			7(2)		19(12)		

不算入率		60%台			70%台			80%以上			合計
		60%	65%	67%	70%	74.8%	75%	80%	90%	100%	
大手・中小別											
大	手										0
中	北海道							9(2)		1	10(2)
	東北										4(2)
	関東	1								7(3)	20(5)
	北陸信越			1						2(2)	7(5)
	中部					1	1(1)			2(1)	9(5)
	近畿	2	1							1	12(1)
	中国				1		1(1)	4(4)		1	11(7)
	四国				1				5	3	11(2)
	九州									11	17(5)
	沖縄										0
	計	3	1	1	2	1	2(2)	13(6)	5	28(6)	101(34)
小	計	3	1	1	2	1	2(2)	13(6)	5	28(6)	
	計	5			5(2)			46(12)			101(34)

(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101社の平均(単純)不算入率は、67.50%である(前年度は114社平均64.90%)。

(表12)

職種別年間総労働時間(平成20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	1	266.0	1,915	443	2,358	—	—	—	—	—	1	258.0	1,994	173	2,167	
中	北海道	25	277.4	1,970	295	2,266	30	263.0	1,971	322	2,293	35	274.1	2,013	102	2,115
	東北	32	264.3	1,896	191	2,087	52	256.4	1,987	319	2,305	58	330.9	1,979	121	2,100
	関東	92	263.3	1,948	517	2,465	99	260.9	2,012	387	2,399	143	257.5	1,955	243	2,198
	北陸信越	29	247.5	1,855	251	2,106	35	272.8	2,017	288	2,305	40	258.2	1,887	152	2,038
	中部	45	265.8	1,942	322	2,264	77	267.3	2,051	349	2,400	90	261.2	1,992	124	2,117
	近畿	37	267.9	1,978	486	2,464	38	281.9	2,111	403	2,513	59	254.3	1,988	189	2,177
	中国	42	268.7	1,901	293	2,194	51	271.8	1,973	321	2,293	65	267.6	1,983	111	2,094
	四国	18	353.6	2,438	533	2,971	12	284.0	2,022	364	2,385	24	270.9	1,886	178	2,065
	九州	36	271.1	1,977	327	2,305	35	279.0	2,019	300	2,319	55	263.7	1,945	139	2,084
	沖縄	3	290.0	2,030	693	2,723	3	289.0	2,035	406	2,441	3	287.7	2,060	313	2,372
中小計	359	270.0	1,963	380	2,343	432	268.0	2,018	345	2,364	572	268.7	1,965	164	2,130	
合計	360	270.0	1,962	381	2,343	432	268.0	2,018	345	2,364	573	268.7	1,965	164	2,130	

(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21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	1	—	—	—	—	1	—	104.0 <sup>h</sup>	0	—	—	—	—	—	—	— <sup>h</sup>	
中	北海道	24	1	4	14	2	1	2	82.5	33	2	4	16	4	3	4	85.2
	東北	33	3	4	9	7	5	5	84.7	53	4	5	10	12	5	17	92.8
	関東	89	2	10	20	16	27	14	92.4	114	2	10	23	20	23	36	95.4
	北陸信越	28	—	—	2	7	15	4	99.5	36	1	1	3	8	14	9	96.9
	中部	47	1	7	10	5	6	18	94.8	82	3	11	9	8	19	32	95.3
	近畿	37	3	3	3	6	8	14	98.3	47	1	10	2	12	7	15	92.9
	中国	42	1	4	17	7	7	6	93.5	56	8	11	17	2	9	9	86.4
	四国	23	3	6	8	3	1	2	80.5	18	2	5	6	1	1	3	83.1
	九州	35	6	6	6	7	9	1	84.2	43	6	11	8	6	7	5	84.0
	沖縄	3	—	2	1	—	—	—	75.0	3	—	2	1	—	—	—	76.0
中小計	361	20	46	90	60	79	66	90.9	485	29	70	95	73	88	130	91.6	
合計 構成比(%)	362 (100.0)	20 (5.5)	46 (12.7)	90 (24.9)	60 (16.6)	80 (22.1)	66 (18.2)	91.0	485 (100.0)	29 (6.0)	70 (14.4)	95 (19.6)	73 (15.1)	88 (18.1)	130 (26.8)	91.6	

(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21年度初任給状況

(平成21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(方いを含む。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	1	1	158,000(+ 0)	—	—	—	—	1	180,300(+ 0)	
中	北 海 道	25	19	143,463(+ 0)	14	143,993(+ 0)	11	147,236(+ 0)	23	164,328(+ 0)
	東 北	27	22	137,145(- 23)	15	141,377(- 33)	13	142,458(+ 0)	26	159,052(- 19)
	関 東	102	72	175,152(+ 702)	41	150,608(+ 123)	36	159,521(+ 40)	92	177,380(+ 1,349)
	北陸信越	28	22	141,054(+ 486)	15	144,427(+ 17)	8	141,319(+ 0)	23	172,342(+ 174)
	中 部	62	46	156,041(+ 340)	31	151,607(+ 247)	15	170,602(+ 777)	59	178,796(+ 40)
	近 畿	44	35	155,505(+ 68)	19	158,096(+ 58)	15	168,507(+ 60)	40	175,566(+ 23)
	中 国	43	36	149,635(+ 74)	6	143,635(+ 0)	21	166,507(+ 128)	42	171,900(+ 25)
小	四 国	17	14	150,615(+ 571)	7	152,187(+ 0)	5	150,222(+ 0)	15	178,069(+ 0)
	九 州	32	28	139,776(+ 18)	21	140,456(+ 24)	21	142,421(+ 0)	30	153,475(+ 33)
	沖 縄	1	1	139,170(+ 0)	1	139,170(+ 0)	1	139,170(+ 0)	1	154,850(+ 0)
	中 小 計	381	295	154,665(+ 305)	170	148,220(+ 83)	146	156,228(+ 114)	351	172,135(+ 379)
合 計	382	296	154,676(+ 304)	170	148,220(+ 83)	146	156,228(+ 114)	352	172,158(+ 378)	

(注) ① 単純平均 ② ( )内は、対前年度増減額

(表15)

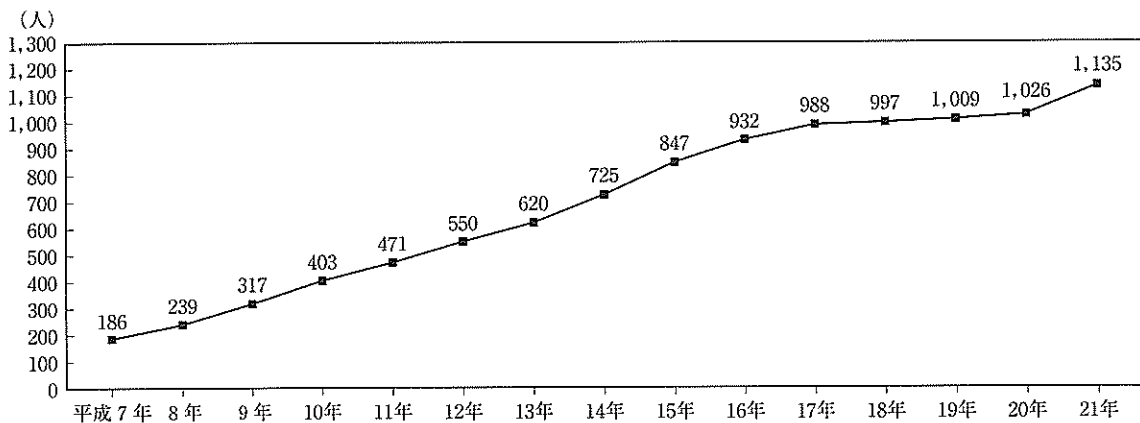
## 女性運転者雇用状況

(平成21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	136 人	— 社	— 人	1 社	136 人	
中	北 海 道	12	75	6	7	18	82
	東 北	13	58	1	3	14	61
	関 東	61	292	19(4)	37	80	329
	北陸信越	16	61	6(1)	8	22	69
	中 部	21	107	14(2)	21	35	128
	近 畿	16	55	7(1)	7	23	62
	中 国	10	25	1	1	11	26
小	四 国	7	12	—	—	7	12
	九 州	17	123	2	5	19	128
	沖 縄	2	14	—	—	2	14
	中 小 計	175	822	56(8)	89	231	911
公 営	16	88	—	—	16	88	
合 計	192	1,046	56(8)	89	248	1,135	

(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21年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)	調査企業		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	1社	2,948人	1社	168人	0人	168人	5.7%	
中	北海道	41	4,435	39	343	105	448	10.1
	東北	64	6,188	60	804	227	1,031	16.7
	関東	158	25,813	145	2,686	574	3,260	12.6
	北陸信越	43	3,727	40	718	110	828	22.2
	中部	152	16,679	145	2,377	850	3,227	19.3
	近畿	66	9,608	60	849	301	1,150	12.0
	中国	75	5,559	69	918	239	1,157	20.8
	四国	26	1,806	25	182	29	211	11.7
	九州	58	7,312	71	750	256	1,006	13.8
小	沖縄	3	1,084	3	106	36	142	13.1
	中小計	686	82,211	657	9,733	2,727	12,460	15.2
公営	27	11,431	25	1,435	18	1,453	12.7	
合計	714	96,590	683	11,336	2,745	14,081	14.6	

(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)

## バスガイド雇用状況

(平成21年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)	平成21年度		平成20年度		
	会社数	人数	会社数	人数	
大手	0社	0人	0社	0人	
中	北海道	29	433	24	388
	東北	27	299	28	326
	関東	69	1,241	71	1,300
	北陸信越	21	435	24	465
	中部	44	1,326	44	1,256
	近畿	39	353	34	362
	中国	8	31	6	34
	四国	8	79	9	91
	九州	25	444	26	537
小	沖縄	3	215	4	211
	中小計	273	4,856	270	4,970
公営	2	45	2	42	
合計	275	4,901	272	5,012	

(表18)

## 中小企業退職金共済制度加入状況

(平成21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	9 ( 4)	近畿	滋賀	3 ( 1)
	東北	青森		8 ( 6)	京都
岩手		2 ( 1)		大阪	2 ( 2)
宮城		2		兵庫	7 ( 5)
福島		2 ( 1)		和歌山	5 ( 2)
関東	山形	3 ( 2)	中国	鳥根	4
	茨城	5 ( 3)		岡山	6 ( 2)
	栃木	2 ( 1)		広島	9 ( 4)
	群馬	6 ( 4)		山口	2 ( 1)
	埼玉	6 ( 5)	四国	徳島	3
	千葉	1 ( 1)		香川	1
	東京	2 ( 1)		高知	4
	北陸信越	神奈川	11 ( 3)	九州	佐賀
山梨		2	長崎		5 ( 1)
中部	新潟	4 ( 2)	大分		4 ( 1)
	長野	2 ( 1)	宮崎	1	
	福井	7 ( 5)	沖縄	沖縄	0
		岐阜		6 ( 3)	合 計
		静岡	14 ( 8)		
愛知		5 ( 2)			
三重	1				

資料：日本バス協会「平成21年度賃金、労働時間等実態調査」

(注) 括弧内は、貸切専業会社で内数。

# 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22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。

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

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

### (3) 交付金の額

制度創設以降、各都道府県から都道府県バス協会（以下「地方バス協会」という。）に交付された交付金の推移は、次のとおりである。

〔交付金の推移〕

(単位：千円)

年 度	民 営 バ ス	左 の 内 訳		公 営 バ ス	出 捐 率 (%)	
		地方事業分	中央出捐分			
昭和51	1,715,936	1,029,651	686,285	297,252	40	
52	2,111,551	1,267,110	844,441	450,889	↓	
53	2,098,261	1,259,029	839,232	407,646		
54	2,911,341	1,921,592	989,749	554,209		
55	2,549,222	1,529,745	1,019,477	461,477		
56	2,431,011	1,458,621	972,390	433,447		
57	2,482,205	1,489,327	992,878	430,772		
58	2,203,499	1,542,465	661,034	376,375		30
59	2,201,931	1,541,370	660,561	371,859		
60	2,040,339	1,428,253	612,086	333,884		
61	1,843,777	1,290,662	553,115	291,628		
62	1,832,184	1,282,540	549,644	289,785		
63	1,872,073	1,310,464	561,609	284,485		
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		
21	1,384,210	1,107,385	276,825	119,904		
合 計	58,908,871	42,505,449	16,403,422	8,735,709		

- (注) 1. 表中の「民営バス」とは、地方バス協会に交付された交付金の額を示している。  
 2. 52年度中央出捐分には、51年度東京都分が含まれている。  
 3. 53年度中央出捐分には、日本バス協会において整備した貸切駐車場の事業費22,000千円が含まれている。  
 4. 54年度地方事業分には、地方緊急分としての交付金436,933千円が含まれている。  
 5. 52年度、53年度、54年度中央出捐分には、東京都から57年度に54年度以前分として交付された補助金200,480千円について当該補助金の額の算定の基礎となった額に基づいて算出された次の額が含まれている。  
     52年度 104,500千円   53年度 31,600千円   54年度 64,380千円  
 6. 58年度から中央出捐分の出捐率が40%から30%に引き下げられた。  
 7. 元年度、2年度の中央出捐分から、大規模事業助成事業分として、出捐金の30%に相当する額の基金が次のとおり取り崩されている。  
     平成元年度 154,466千円   2年度 149,853千円   計 304,319千円  
 8. 3年度から中央出捐分の出捐率が、30%から20%に引き下げられた。  
 9. 10年度から、中央出捐金は基金に繰り入れず、中央事業の財源に充てられることとされた。  
 10. 15年度において、ディーゼル微粒子除去装置導入事業分として、基金から925,000千円が取り崩された。  
 11. 18年度において、基金から1,800,000千円が取崩され、環境・交通バリアフリー対策引当資産に繰り入れられた。



#### (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年度以降は出捐金に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。

また、平成11年度においては、単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年度及び平成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21年度においても、環境対策及び高齢社会への対応を図るため、「人と環境にやさしいバス普及事業」及び「エコドライブ管理システム（EMS）普及事業」を重点的に実施した。また、安全対策事業として、「バスの車内事故防止の安全対策」、「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」等を実施した。更に、従来の広報事業に加えて、新たに広く一般国民に対しバス事業の公共性・重要性について理解を求め、バスの一層の利用促進を図るための「広報及びイベント事業」を日本バス協会及び多くの地方バス協会において、実施した。

（平成21年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「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」実施状況は43頁参照）

年度ごとの研究事業及び活性化事業の実施状況は、次のとおりである。

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
平成21年度	22事業	579,743,421
計	245事業	7,645,422,468

(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21年度)	7,645,422,468
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	8,384,512,070

活性化事業（平成21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
<b>(1) 一般施設等整備事業</b>								
宮城県	仙台駅観光案内所バス総合案内システム機器更新事業	4,250,000	1	2,975,000	1	2,975,000	0	0
栃木県	ICカードシステム導入事業	21,504,000	1	4,480,000	1	4,480,000	0	0
埼玉県	埼玉バス案内WEBの携帯版情報提供システムの開発	3,150,000	1	2,205,000	1	2,205,000	0	0
千葉県	千葉県バス総合情報案内システムの機能改善事業	12,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
東京	東京バス案内WEBの地図検索機能構築事業	5,460,000	1	3,822,000	1	3,822,000	0	0
山梨県	インターネットによる「県下全路線バスの一元的利用情報提供サービス」のシステム開発事業	2,990,000	1	2,093,000	1	2,093,000	0	0
富山県	富山県公共交通情報提供システムの開発事業	27,716,000	1	2,800,000	1	2,800,000	0	0
岐阜県	高山飛騨バスターミナル整備事業	11,000,000	1	3,500,000	1	3,500,000	0	0
〃	岐阜バスターミナル整備事業（繰越分）	61,400,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
福井県	福井駅西口バスターミナル整備事業(繰越分)	100,200,000	1	7,000,000	0	0	1	7,000,000
静岡県	非接触式ICカード導入事業	15,490,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
愛知県	非接触式ICカード乗車券導入事業	537,273,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
岡山県	岡山駅西口バス乗場待合所等設置整備事業	64,020,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
広島県	交通系共通ICカードシステム導入事業	31,490,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
計			14件	70,875,000	13件	63,875,000	1件	7,000,000
<b>(2) 人と環境にやさしいバス普及事業</b>								
(環境にやさしいバス)		(助成単価)						
事業者	ハイブリッドバス（単独）	1,400,000	11		7		4	
〃	〃（協調）	100,000	18		48		△30	
〃	CNGバス（単独）	1,400,000	0		0		0	
〃	〃（協調）	100,000	7		7		0	
〃	CNGバス改造（単独）	700,000	0		0		0	
〃	〃（協調）	100,000	2		0		2	
〃	低燃費車（重量車燃費基準達成車）（単独）	100,000	448		27		421	
〃	〃（協調）	50,000	71		1,242		△1,171	
〃	ポスト新長期規制適合バス（単独）	500,000	89		0		89	
〃	〃（協調）	100,000	36		0		36	
小計			682		1,331		△649	
(人にやさしいバス)								
事業者	超低床ノンステップバス	1,400,000	262		106		156	
〃	リフト付バス	1,400,000	39		49		△10	
〃	低床スロープ付バス	350,000	494		38		456	
小計			795		193		602	
計			1,477	708,850,000	1,524	310,400,000	△47	398,450,000
<b>(3) 広報及びイベント事業</b>								
広島県	全国オムニバスサミットinふくやま(福山市)	2,000,000	1	1,400,000	1	1,400,000	0	0
	バスの社会的意義に係る広報事業		1	2,800,000	1	2,050,825	0	749,175
日バス協	①春、秋の交通安全ポスター印刷		1	500,000	1	344,725	0	155,275
〃	②不正軽油啓発資料印刷		1	300,000	1	150,000	0	150,000
〃	③乗合バス事業が地域活性化に果たす役割についての周知事業		1	2,000,000	1	1,556,100	0	443,900
	バス利用促進総合対策事業		1	57,000,000	1	63,139,800	0	△6,139,800
日バス協	①バスの日等中央広報イベント事業		1	27,000,000	1	36,946,800	0	△9,946,800
地方バス協会	②バス利用促進対策地方広報事業		1	30,000,000	1	26,193,000	0	3,807,000
計			3件	61,200,000	3件	66,590,625	0	△5,390,625
<b>(4) 環境対策事業</b>								
(助成単価)								
事業者	エコドライブ管理システム (EMS) 普及事業		1件	105,380,000	1件	108,140,000	0	△2,760,000
	①車載器	30,000	3,196	95,880,000	3,328	99,840,000	△132	△3,960,000
	②事業所用機器	100,000	95	9,500,000	83	8,300,000	12	1,200,000
<b>(5) 安全対策事業</b>								
(助成単価)								
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	2,000,000	1	1,700,501	0	299,499
事業者	睡眠時無呼吸症候群 (SAS) 対策事業	2,500	4,200	10,500,000	5,223	12,445,795	△1,023	△1,945,795
〃	ドライブレコーダー導入助成事業	10,000	2,052	20,560,000	1,467	14,670,000	585	5,890,000
日バス協	安全マネジメント推進のための安全対策事業		1	2,100,000	1	1,921,500	0	178,500
計			4件	35,160,000	4件	30,737,796	0	4,422,204
合計			23件	981,465,000	22件	579,743,421	1件	401,721,579

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22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
一般満期分	20年度末	12,837	384,476,400
	21年度	306	12,845,000
	計	13,143	397,321,400
災害等特別融資分	20年度末	140	8,511,000
	21年度	0	0
	計	140	8,511,000
バス交通活性化特別融資分	20年度末	70	2,072,000
計	20年度末	15,804	426,518,400
	21年度	306	12,845,000
合計(延融資斡旋)		16,110	439,363,400

利子補給状況（昭和52年～平成21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	↓
平成21年度	81,572,480	1,126	↓
合 計	5,981,267,296	68,855	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3～20	合 計
	1. 施設整備に対する助成	共同	1,027,912	661,844	1,337,802
	個別	4,839,165	5,154,695	7,275,809	17,269,669
2. 輸送サービス改善事業		1,883,356	2,629,672	6,473,497	10,986,525
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	2,890,579	4,831,227
5. 環境対策		0	0	47,630	47,630
6. 地方基金の造成		570,657	478,228	923,372	1,972,257
7. そ の 他		446,570	446,537	1,354,334	2,247,441
交付金合計額		9,955,075	10,762,437	20,715,485	41,432,997
8. 中央出捐金		6,344,452	4,612,302	5,169,843	16,126,597
合 計		16,299,527	15,374,739	25,885,328	57,559,594

（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22年度税制改正要望については、平成21年9月15日に開催された税制対策委員会です承を得たうえ9項目の内容について、同日付で国土交通省自動車交通局長、総務省自治税務局長ほかへ要望書を提出し、また、平成21年10月20日付で国土交通大臣ほか国土交通省政務三役に要望書を提出し、さらに、平成21年10月27日に開催された国土交通省政策会議において、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置の延長、CNGバス等導入促進のための低公害車の取得に係る特例措置の延長等の要望を行った。

平成22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	自動車税 (地方税)	<p>自動車税のグリーン化の延長</p> <p>低公害車に係る自動車税の特例措置(CNG車等に対する軽課及び一般乗合バス等に対する重課の除外)の適用期限を延長して頂きたい。</p> <p>【現行制度】</p> <p>《軽課》 CNG自動車 概ね50%軽減</p> <p>《重課》 車齢11年超のディーゼル車 概ね10%重課 (乗合バス及び低公害車は、適用対象外)</p> <p>【要望】 適用期限の延長</p>	<p>◎適用期限の延長(平成22～23年度)</p> <p>一定の排出ガス性能(※)を満たす CNG自動車 概ね50%軽減 ※車両重量3.5t超：平成17年度排出基準から10%以上低減した自動車(重量車☆車)</p> <p>車齢11年超のディーゼル車 概ね10%重課 (乗合バス及び低公害車は、適用対象外)</p>	2年間	○
2	自動車取得税 (地方税)	<p>ディーゼル重量車の取得に係る特例措置の延長</p> <p>車両重量が3.5tを超える中古のバス車両で、平成21年度排出ガス規制に適合し、かつ、平成27年度を目標とした重量車燃費基準を満たした車を取得した場合の特例措置の適用期限を延長して頂きたい。</p> <p>【現行制度】 平成22年3月31日までに取得した車 2.0%軽減 営業用 取得価格の3%→1% ただし、車両総重量12t超のポスト新長期規制対象車について、平成21年10月1日以降は、1.0%軽減</p> <p>【要望】 適用期限の延長</p>	<p>◎適用期限の延長</p> <p>車両総重量3.5t超の平成27年度燃費基準を達成したディーゼルバス (但し、車両総重量3.5tを超え12t以下のものについては平成22年9月30日までは2.0%軽減)</p> <p>【制度期間】 車両総重量3.5tを超え12t以下のディーゼルバス：平成23年8月31日まで 車両総重量12t超のディーゼルバス：平成22年8月31日まで</p>	1.0%軽減	○

番号	科目	要望事項	要望結果
3	自動車取得税 (地方税)	<p>バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置の延長</p> <p>公共交通機関であるバス交通を維持するため、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置の適用期限を延長して頂きたい。</p> <p><b>【現行制度】</b> 平成22年3月31日までに、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両 非課税</p> <p><b>【要望】</b> 適用期限の延長</p>	<p>◎適用期限の延長 平成24年3月31日までに、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両 非課税</p> <p>2年間 ○</p>
4	所得税・法人税 (国税)	<p>交通バリアフリー設備の特別償却制度の延長</p> <p>高齢者・障害者等がバスを安全にかつ容易に利用できるようにするため、リフト付きバス、ノンステップバスを取得した場合の特別償却制度の適用期限を延長して頂きたい。</p> <p><b>【現行制度】</b> 平成22年3月31日までに取得した場合 (リフト付バス・ノンステップバス：取得価額の40%相当) 特別償却 20%</p> <p><b>【要望】</b> 適用期限の延長</p>	<p>◎適用期限の延長 平成23年3月31日までに取得した場合 (リフト付バス・ノンステップバス：取得価額の40%相当額) 特別償却 20%</p> <p>1年間 ○</p>
5	所得税・法人税 (国税)	<p>中小企業投資促進税制の延長</p> <p>中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度の適用期限を延長して頂きたい。</p> <p><b>【現行制度】</b> 平成22年3月31日までに以下の設備を取得した場合 特別償却 30% または、 税額控除 7% (税額控除は、資本金3千万円以下の法人に限る)</p> <p><b>[対象設備]</b> *機械装置 取得価額160万円以上または、リース費用の総額が210万円以上 *電子計算機及びデジタル複合機 取得価額120万円以上または、リース費用の総額が160万円以上 *ソフトウェア 取得価額70万円以上または、リース費用の総額が100万円以上</p> <p><b>【要望】</b> 適用期限の延長</p>	<p>◎適用期限の延長 平成24年3月31日までに以下の設備を取得した場合 特別償却 30% または、 税額控除 7% (税額控除は、資本金3千万円以下の法人に限る)</p> <p><b>[対象設備]</b> *左に同じ</p> <p>2年間 ○</p>

番号	科目	要望事項	要望結果	
6	軽油引取税 (地方税)	運輸事業振興助成交付金制度の継続延長 【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すが、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。このため、本交付金の交付が制度的に担保される等の措置を講じていただきたい。	◎適用期限の延長 運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続する。	○
7	軽油引取税 (地方税)	自動車重量税及び軽油引取税の大幅減免措置 【要望】 平成21年度より、道路特定財源は一般財源となり道路整備目的との課税根拠を失った。本来、国民すべてが負担すべき一般財源化については、自動車ユーザーのみが特別に過大な負担を強いられ、税負担の公平の原則に反することとなる。このため、自動車重量税及び軽油引取税の暫定税率を速やかに撤廃するとともに、営業用バスの公共性にかんがみ、これら税の本則税率に係る免税を含む大幅減免措置を講じられたい。	◎1. 現行の10年間の暫定税率は廃止するが、当分の間、現在の税率水準を維持する。 2. 自動車重量税については、地球温暖化対策の観点から、当分の間、環境負荷に応じて税率を設定することとし、暫定上乗せ分の国分の半分程度に相当する規模の税負担を軽減する。	×
8	自動車取得税 (地方税)	自動車取得税の廃止又は大幅減免措置 【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。更には、平成21年度の税制改正において道路特定財源が一般財源化され、課税根拠を失ったことから、営業用バスの公共性にかんがみ、自動車取得税の廃止又は大幅減免措置を講じられたい。		×
9	環境税 (地方税)	環境税の導入反対について 【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、加えて、バス業界では、環境負荷軽減に向けた自主的対応策を講じており、CO <sub>2</sub> 削減対策としてアイドリングストップを含むエコドライブの推奨、低公害車の導入等、自らコスト負担をしながら環境対策を推進している。その結果、1997年度の排出量を下回るに至っている。 環境税の導入は、事業者に新たな追加コスト負担のみを強いるものであり、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。	◎地球温暖化対策のための税については、今回、当分の間として措置される税率の見直しも含め、平成23年度実施に向けた成案を得るべく、更に検討を進める。この旨を法律において規定する。	×



# Ⅶ. その他

## 1. 財政投融资

平成22年度

融 資 枠	融 資 対 象	融 資 条 件
<b>日本政策金融公庫</b> <b>【中小企業事業】</b>		
〈環境・エネルギー対策貸付〉 社会環境対応施設整備資金	<b>バリアフリー関連</b> 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	基準利率
環境・エネルギー対策資金	<b>自動車NOx・PM法関連</b> 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	4億円を限度 特別利率②（対策地域内） 特別利率①（対策地域外） 4億円を超える貸付 基準利率
	<b>低公害車、ポスト新長期規制適合車取得関連</b> 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）及びポスト新長期規制適合車（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）	4億円を限度 特別利率② 4億円を超える貸付 基準利率
<b>【国民生活事業】</b>		
〈環境・エネルギー対策貸付〉 社会環境対応施設整備資金	<b>バリアフリー関連</b> 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	基準利率
環境・エネルギー対策資金	<b>自動車NOx・PM法関連</b> 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	特別利率③（対策地域内） 特別利率①（対策地域外）
	<b>低公害車、ポスト新長期規制適合車取得関連</b> 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）及びポスト新長期規制適合車（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）	特別利率②

## 2. 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22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	〃 横田 誠 一	福岡市博多区博多駅東3-10-17
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 .....	125
2. 地域別旅行業者数 .....	127
3. 日本のバス事業略年表 (H16. 4. 1～) .....	128
4. 都道府県バス協会名簿 .....	131

# 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)	A. 財産の抵当権に関する登記又は登録 1. 自動車の抵当権に関する登録 イ. 抵当権の設定の登録…………… 債権金額又は極度金額の3/1000 ロ. 抵当権の移転の登録…………… 債権金額又は極度金額の1.5/1000 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 二. 抵当権の信託の登録…………… 債権金額又は極度金額1.5/1000 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 ヘ. 登録の抹消…………… 1両につき1,000円 B. 自動車運送事業の免許 免許1件につき…………… 150,000円 C. 自動車ターミナル事業の許可 許可1件につき…………… 90,000円 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 1. 優良自動車整備事業者の認定 イ. 一種整備工場 認定1件につき…………… 90,000円 ロ. 二種整備工場 〃…………… 60,000円 ハ. 特殊整備工場 〃…………… 30,000円 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 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 E. 道路運送事業の許可又は事業計画の変更の認可 1. 一般旅客自動車運送事業の許可 イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 許可1件につき…………… 90,000円 一般貸切旅客自動車運送事業 〃…………… 90,000円 ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業 〃…………… 30,000円 ただし、個人タクシーについては 〃…………… 15,000円 2. 一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の認可 イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 認可1件につき…………… 15,000円 一般貸切旅客自動車運送事業 〃…………… 15,000円 ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業 〃…………… 5,000円 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 4. 一般貨物自動車運送事業の許可 〃…………… 120,000円 5. 特定貨物自動車運送事業の許可 〃…………… 60,000円 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 G. 自家用有償旅客運送者の登録 1. 自家用有償旅客運送者の登録 登録1件につき…………… 15,000円 2. 変更登録(種別の増加又は区域の増加) 〃…………… 3,000円 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
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)	(1) 乗 用 車 車両重量 { 0.5t以下…………… 年額5,000円(2,700円) 0.5tをこえる～0.5t又はその端数ごとに…………… 年額5,000円(2,700円) (2) 乗用車以外 車両総重量 { 1.0t以下…………… 年額5,000円(2,700円) 1.0tをこえる～1.0t又はその端数ごとに…………… 年額5,000円(2,700円) 但し、車両総重量2.5t以下の貨物自動車については、 車両総重量 { 1.0t以下…………… 年額3,800円(2,700円) 1.0tをこえる～1.0t又はその端数ごとに…………… 年額3,800円(2,700円) (3) 小型二輪車…………… 年額2,200円(1,600円) (4) 検査対象軽自動車…………… 年額3,800円(2,700円) (5) 検査対象外軽自動車 { 二 輪…………… 5,500円(4,300円) その他(いずれも届出時一回限り)…………… 11,300円(8,100円) (注) ( )内は営業車

資料：自動車交通局総務課企画室

- (注) 1. 揮発油税、地方揮発油税、自動車取得税、軽油取引税については、暫定税率は廃止されたが、当分の間、その税率水準は維持される。  
 2. 自動車重量税については、廃止され、当分の間、次世代自動車には本則税率(2,500円)を適用、次世代自動車と比べて単位重量あたりのCO<sub>2</sub>排出量が多いガソリン車等については本則税率の2倍(自家用乗用車の場合)の税率を設定。  
 3. 自動車取得税免税点については平成30年3月31日までのものである。  
 4. 次世代自動車とは、電気自動車、一定の性能要件を満たした天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車、一定の性能要件を満たしたハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車のことをいう。

(2) 地方税

税 目	税 額 又 は 税 率			
<b>自 動 車 税</b> (地方税法 昭和25.7.31 法律226号第147条)	(年額)			
	A. 乗用車	(営業用)	(自家用)	
	～1000cc	7,500円	29,500円	
	1001～1500cc	8,500円	34,500円	
	1501～2000cc	9,500円	39,500円	
	2001～2500cc	13,800円	45,000円	
	2501～3000cc	15,700円	51,000円	
	3001～3500cc	17,900円	58,000円	
	3501～4000cc	20,500円	66,500円	
	4001～4500cc	23,600円	76,500円	
	4501～6000cc	27,200円	88,000円	
	6000cc超	40,700円	111,000円	
	B. バス	(一般乗合用)	(貸切等)	(自家用)
	乗用定員30人以下	12,000円	26,500円	33,000円
	30人超～40人以下	14,500円	32,000円	41,000円
	40人超～50人以下	17,500円	38,000円	49,000円
	50人超～60人以下	20,000円	44,000円	57,000円
	60人超～70人以下	22,500円	50,500円	65,500円
	70人超～80人以下	25,500円	57,000円	74,000円
	80人超～	29,000円	64,000円	83,000円
	C. トラック	(営業用)	(自家用)	
	小型四輪および普通トラック	積載量1トン以下	6,500円	8,000円
		1トン超～2トン	9,000円	11,500円
		2トン超～3トン	12,000円	16,000円
		3トン超～4トン	15,000円	20,500円
		4トン超～5トン	18,500円	25,500円
		5トン超～6トン	22,000円	30,000円
		6トン超～7トン	25,500円	35,000円
		7トン超～8トン	29,500円	40,500円
		8トン超	1トン毎に 4,700円加算	1トン毎に 6,300円加算
<b>軽自動車税</b> (地方税法 昭和25.7.31 法律226号第444条)	1. 原動機付自転車			
	イ. 総排気量が0.05リットル以下のもの又は定格出力が0.6キロワット以下のもの		年額 1,000円	
	ロ. 総排気量が0.05リットルを超え0.09リットル以下のもの又は定格出力が0.6キロワットを超え0.8キロワット以下のもの		年額 1,200円	
	ハ. 総排気量が0.09リットルを超えるもの又は定格出力が0.8キロワットを超えるもの		年額 1,600円	
	ニ. 三輪以上のもの(自治省令で定めるものを除く。)で、総排気量が0.02リットルを超えるもの又は定格出力が0.25キロワットを超えるもの		年額 2,500円	
	2. 軽自動車及び小型特殊自動車			
	イ. 二輪のもの(側車付のものを含む)		年額 2,400円	
	ロ. 三輪のもの		年額 3,100円	
	ハ. 四輪以上のもの	乗 用	イ 営業用	年額 5,500円
			ロ 自家用	年額 7,200円
		貨 物 用	イ 営業用	年額 3,000円
		ロ 自家用	年額 4,000円	
3. 二輪の小型自動車			年額 4,000円	
<b>自動車取得税</b> (地方税法 昭和25.7.31 法律226号第119条)	自動車取得価額の	自 家 用	5% (本則3%)	
	(但し、取得価額が50万円以下の自動車の取得に対しては課税しない。)	営 業 用 及 び 軽 自 動 車	3%	
<b>軽油引取税</b> (地方税法 昭和25.7.31 法律226号第144条の10)	軽油1キロリットルにつき		32,100円 (本則15,000円)	

## 2. 地域別旅行業者数 (平成21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	120	115	31	滋賀	22	68	18
青森	29	24	10	京都	58	149	17
岩手	32	25	11	大阪	157	590	81
宮城	42	72	16	兵庫	62	175	33
福島	58	65	17	奈良	16	52	6
秋田	22	29	14	和歌山	29	47	37
山形	47	33	11	鳥取	13	10	4
新潟	55	78	21	島根	16	19	8
長野	105	87	23	岡山	57	74	17
茨城	136	92	17	広島	62	94	16
栃木	74	139	11	山口	26	21	8
群馬	63	107	20	徳島	24	32	4
埼玉	169	258	29	香川	33	39	4
千葉	106	232	14	愛媛	45	38	8
東京	336	1,554	143	高知	10	31	5
神奈川	71	225	18	福岡	53	210	50
山梨	25	85	6	佐賀	6	21	5
富山	54	68	5	長崎	19	22	9
石川	30	70	7	熊本	40	50	16
福井	27	53	5	大分	20	27	6
岐阜	43	93	9	宮崎	26	37	12
静岡	79	135	30	鹿児島	42	46	12
愛知	128	336	43	沖縄	54	55	2
三重	46	75	12	計	2,787	5,957	901

なお、第1種旅行業者は、791社。

資料：観光庁

(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。

### 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
平成21年	791	2,787	5,957	901	10,436

(注) 各年4月1日現在

資料：観光庁

### 3. 日本のバス事業略年表 (16.4.1~22.4.28)

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 <sub>2</sub> 削減目標として「2010年度におけるCO <sub>2</sub> 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. 1~22. 4. 28)

	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。	〃	国土交通省は、事業用自動車の事故について自家用自動車に比べてその減少幅が少ないこと等から「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定した。
20. 7. 7	地球温暖化対策をテーマとして、世界主要8か国とEU連合が一同に会して話し合う北海道洞爺湖サミットが開催。	21. 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. 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。	〃	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. 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。	21. 5. 29	貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の実施主体になる。
20. 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㈱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。	21. 6. 10	「新型インフルエンザの影響によるバス事業への支援要望について」を国土交通省自動車交通局長に要望。
20. 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。	21. 6. 16	「土・日祭日の高速道路料金的大幅値下げの施策に関するお願い」を国土交通大臣および東日本高速道路㈱ほか高速道路3社に対して要望。
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。	21. 6. 17	国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を受け、10年後（平成30年）における交通死者数ゼロ、人身事故件数を1,800件以下、ただちに飲酒運転をゼロとする、を施策の柱とした「バス事業における総合安全プラン2009」を策定した。
20. 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。	21. 8. 4	「都市バス対策に係るバス事業関連予算の拡充について」を都市交通・環境対策合同委員会了承後、国土交通省自動車交通局、道路局及び警察庁に要望。
20. 9. 20	第21回バスの日	21. 8. 5	車両火災発生等緊急時における乗客の安全確保に万全を期すため、「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」を策定した。
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。	21. 8. 17	「平成22年度政府予算編成に関する要望について」を国土交通大臣、総務大臣に要望。
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24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。	21. 9. 20	第22回バスの日
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。	21. 10. 19	「高速道路料金施策の見直しに関するお願い」について、国土交通大臣に反対要望。
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. 12. 4	「平成22年度 バス関係予算、税制、高速道路料金施策及び経済政策に関する最重点要望事項」について、民主党の阿久津副幹事に要望。
21. 1. 1	大阪府環境条例による流入車規制が開始。	21. 12. 22	運輸事業振興助成交付金について、「平成22年度税制改正大綱」（平成21年12月22日閣議決定）において、「軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。」とされた。
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。	22. 3. 30	「高速道路料金（統一料金制度及び無料化社会実験）に関する要望」について馬淵国土交通副大臣に反対要望。
		22. 4. 1	地方税法等の一部を改正する法律（平成22年法律第4



日本のバス事業略年表 (16.4.1~22.4.28)

- 号)が施行され、軽油引取税については、改正前の10年間の暫定税率は廃止されたが、当分の間、その税率水準は維持されることとなった。
- 22.4.28 旅客自動車運送事業運輸規則及び関係通達が一部改正され、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化が施行される。

## 4. 都道府県バス協会名簿

((社)は社団法人の略)  
平成22年5月末現在

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 青森県交通会館	〃 豊 嶋 修 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 盛岡バスセンター 3F	〃 伊 壺 時 雄 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 猪俣ビル 3F	〃 北 村 治 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 福島県自動車会館	〃 千 代 谷 俊 行 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 秋田県自動車会議所 2F	〃 栗 澤 富 雄 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 (株)茨城県自動車会館	〃 瀬 谷 憲 雄 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 埼玉県交通会館内	〃 鶴 岡 洋 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 ヒューマックス南新宿ビル7F	理 事 長 村 上 伸 夫 専務理事 平 林 光 政 03(3379)2441
(社)神奈川県バス協会	〃 高 橋 幹 222-0033 横浜市港北区新横浜2~11~1 神奈川県トラック統合会館4F	専務理事 八 郷 大 文 045(548)3521
(社)山梨県バス協会	〃 小 澤 建 雄 406-0034 笛吹市石和町唐柏1000~7 山梨県自動車総合会館	〃 笠 井 矩 善 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 新潟交通(株)本社ビル内	〃 横 井 優 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 富山県自動車会館	〃 徳 道 幸 一 076(424)9317
(社)石川県バス協会	〃 魚 住 隆 彰 921-8011 金沢市入江3~160 石川県自動車会館	〃 亀 田 守 一 076(291)0197
(社)福井県バス協会	〃 前 川 泰 治 918-8023 福井市西谷1~1401 福井県自動車会館	〃 野 本 章 夫 0776(34)1730

協 会	代 表 者	事 務 局
	協 会 所 在 地	電 話
(社) 岐 阜 県 バ ス 協 会	会 長 川 口 興 二 郎 501-6133 岐阜市日置江2648~2 岐阜県自動車会館 5 F	専務理事 山 田 芳 喜 058(279)3700
(社) 静 岡 県 バ ス 協 会	〃 竹 内 善 一 郎 420-0853 静岡市葵区迫手町54~1	〃 平 野 洋 一 054(255)9281
(社) 愛 知 県 バ ス 協 会	〃 木 村 操 450-0002 名古屋市中村区名駅1~2~4 名鉄バスターミナル10F	〃 長 崎 三 千 男 052(551)5484
(社) 三 重 県 バ ス 協 会	〃 森 口 明 好 514-0303 津市雲出長常町1190~1	〃 星 野 雅 則 059(234)1101
(社) 滋 賀 県 バ ス 協 会	〃 田 中 均 524-0104 守山市木浜町2298~4 グリーンルーフ 2 F	〃 樋 口 俊 助 077(585)8333
(社) 京 都 府 バ ス 協 会	〃 丹 羽 敬 612-8418 京都市伏見区竹田向代町51~5 京都自動車会館	〃 水 田 逸 寛 075(691)6517
(社) 大 阪 バ ス 協 会	〃 澤 田 均 530-0004 大阪市北区堂島浜2~1~25 中央電気クラブ新館414号	〃 戎 順 正 06(6341)8006
(社) 兵 庫 県 バ ス 協 会	〃 上 杉 雅 彦 650-0011 神戸市中央区下山手通4~15~8	〃 小 西 一 夫 078(391)0543
(社) 奈 良 県 バ ス 協 会	〃 中 村 憲 兒 680-8244 奈良市三条町511~3 奈良交通第 2 ビル 5 F	〃 西 本 光 良 0742(25)2110
(社) 和 歌 山 県 バ ス 協 会	〃 井 上 慎 治 640-8404 和歌山市湊1106	〃 中 川 晴 雄 073(422)8090
(社) 鳥 取 県 バ ス 協 会	〃 真 山 得 治 680-0006 鳥取市丸山町246~10	〃 伊 藤 真 之 0857(22)2724
(社) 鳥 根 県 旅 客 自 動 車 協 会	〃 大 谷 厚 郎 690-0024 松江市馬潟町帰り木64~3	〃 板 垣 良 典 0852(37)0334
(社) 岡 山 県 バ ス 協 会	〃 宇 野 泰 正 703-8245 岡山市中区藤原25 岡山県自動車会館 2 F	〃 羽 原 富 夫 086(272)1365
(社) 広 島 県 バ ス 協 会	〃 大 田 哲 哉 732-0056 広島市東区上大須賀町1~16 交通会館ビル 2 F	〃 金 原 徹 082(261)3238
(社) 山 口 県 バ ス 協 会	〃 楞 川 幸 太 郎 753-0821 山口市葵1~5~58	〃 原 田 憲 治 083(922)5031
(社) 徳 島 県 バ ス 協 会	〃 渡 辺 寿 栄 夫 771-1156 徳島市応神町応神産業団地1~6	〃 関 本 正 康 088(641)3617
(社) 香 川 県 バ ス 協 会	〃 佐 藤 邦 明 760-0021 高松市西の丸町1~26 大川バスビル 3 F	〃 一 二 三 洋 治 087(851)2320
(社) 愛 媛 県 バ ス 協 会	〃 佐 伯 要 790-0067 松山市大手町1~7~4 伊予鉄大手町ビル 2 F	〃 門 屋 和 彦 089(931)4094
(社) 高 知 県 バ ス 協 会	〃 岸 本 宇 根 781-5103 高知市大津乙1879~9	〃 松 山 明 夫 088(866)0505
(社) 福 岡 県 バ ス 協 会	〃 竹 島 和 幸 812-0013 福岡市博多区博多駅東3~10~17 陸運会館	〃 阿 部 功 092(431)9704
(社) 佐 賀 県 バ ス ・ タ ク シ ー 協 会	〃 金 子 晴 信 849-0928 佐賀市若楠2~7~2 佐賀県交通会館	〃 森 川 直 行 0952(31)2341
(社) 長 崎 県 バ ス 協 会	〃 上 田 惠 三 850-0032 長崎市興善町4~6 伊野ビル 5 F	〃 塚 部 正 昭 095(822)9018
(社) 熊 本 県 バ ス 協 会	〃 山 村 啓 860-0805 熊本市桜町3~10 熊本交通センタービル 2 F	〃 新 居 唯 一 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 宮崎市大淀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
UDトラックス(株)	社 長 竹 内 覚 362-8523 上尾市大字菟丁目1番地	秘書室 048(781)2311
三菱ふそうトラック・バス(株)	社 長 アルバート・キルヒマン 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 高 木 茂 105-0012 港区芝大門1~1~30	03(3578)1681
ヒュンダイ モーター ジャパン(株)	代表取締役社長兼CEO 金 錫 煥 102-0075 千代田区三番町28 秀和三番町ビル3F	03(5211)4051