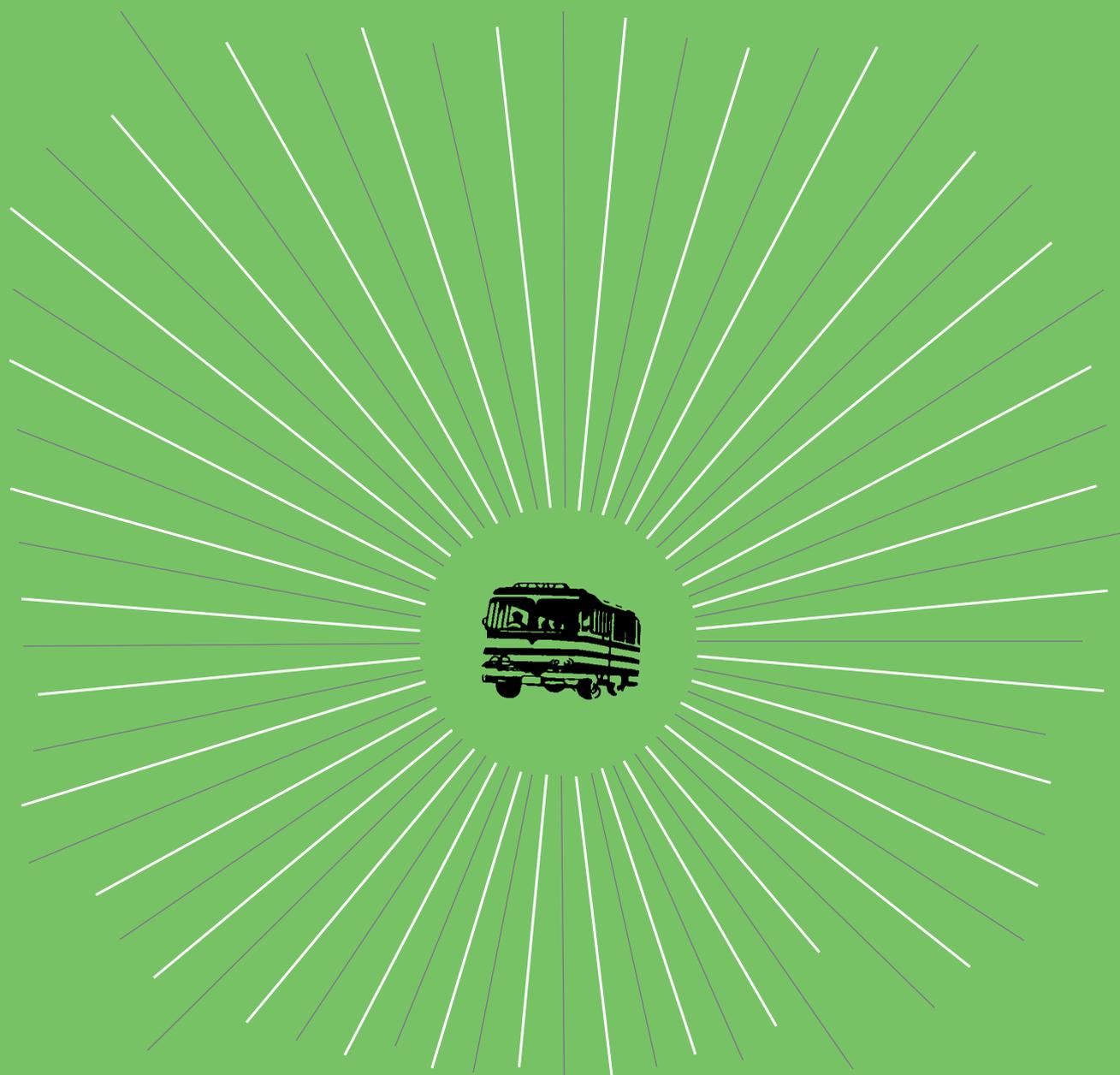


2012年版（平成24年）
日本のバス事業



公益社団法人 日本バス協会

51

日本のバス事業目次

I. バス事業の現状	1
1. 概況	1
(1) 国内輸送	1
(2) バス事業の現状	1
2. 乗合バス輸送状況推移表	2
3. 貸切バス輸送状況推移表	4
4. 乗合バスの輸送人員の推移(3大都市圏、地方)	6
5. 国内輸送の現状	8
6. 業態別保有自動車数の推移	10
7. 高速バスの運行状況	12
II. バス事業	13
1. 高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて	13
(1) 本検討会の開催の経緯について	13
(2) 高速バスの健全な発展に向けて	13
(3) 貸切バスの健全な発展に向けて	17
(4) 今後の課題	23
2. 乗合バス事業	26
(1) 乗合バス事業の収支状況	26
3. 都市交通	33
(1) 概要	33
(2) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(国土交通省)	33
(3) PTPS、バス専用通行帯、バス優先通行帯等	36
4. 地方交通	37
(1) 概要	37
(2) 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～	37
(3) 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	39
5. 乗合バス運賃	45
(1) 上限運賃改定について	45
(2) ICカードの導入および営業政策的な割引について	46
(3) 地方自治体の補助による敬老乗車券	55
6. 貸切バス事業の収支状況	57
III. 安全輸送の取り組み	64
1. 安全輸送体制の確立	64
(1) 輸送安全マネジメントの推進	64
(2) バス事業における総合安全プラン2009	65
2. 飲酒運転防止対策	65
(1) 飲酒運転防止対策会議の設置と各種対策	65
(2) 飲酒運転防止対策の推進	65
(3) アルコール検知器の使用義務化	65
3. 車内事故防止対策	66
4. 改正道路交通法への対応	67
5. バスジャック・テロ対策	67
(1) バスジャック対策の推進	67
(2) テロ対策の徹底	68
6. 平成22・23年の交通事故	69
(1) 全国の交通事故の現状	69
(2) バス(事業用)に係る交通事故情報	70
(3) 事業用自動車の事故	73
7. 中央技術委員会の活動	75
(1) 第54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	75
(2) 第60回中央技術委員会全国大会	75

IV. 環境対策と交通バリアフリー法への対応	77
1. 環境対策	77
(1) 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	77
(2) 平成23年度の日本バス協会の対応	77
(3) NO _x ・PM対策	77
(4) グリーン経営の推進	78
(5) 環境対応車及び電気自動車の普及促進対策の予算概要(国土交通省)	79
2. 交通バリアフリー法への対応	82
(1) 交通バリアフリー法の概要	82
(2) ノンステップバスの普及方策	82
(3) 平成23年度の日本バス協会の対応	83
(4) 平成23年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「EMS及びドライブレコーダー普及事業」、「地方路線バス助成事業(中古車購入費助成)」実施状況(交付金事業)	84
3. 人と環境にやさしいバスの導入状況	85
(1) 「人にやさしいバス」の導入状況	85
(2) 「低公害バス」の導入状況	86
V. 労務関係	88
1. 春季労使交渉	88
(1) 平成23年バス関係労使交渉妥結結果	88
(2) 平成24年春季労使交渉の概況及び妥結状況	88
2. 産業別最低賃金	90
(1) 平成23年度の協定結果	90
(2) 平成24年度の経過	90
3. 2011年秋季・年末交渉	91
4. バス事業の労働条件等	91
(1) 退職金算定基礎不算入率状況	91
(2) 労働時間・休日の状況	91
(3) 平成23年度の初任給状況	91
(4) 女性運転者の雇用状況	92
(5) 高齢運転者の雇用状況	92
(6) 中小企業退職金共済制度の活用状況	92
(7) バスガイド雇用状況	92
(8) 障害者雇用状況	92
VI. 交付金及び税制関係	105
1. 運輸事業振興助成交付金	105
(1) 制度の創設	105
(2) 最近の交付金制度について	105
(3) 交付金の額	106
(4) 交付金事業	108
2. 税制改正	114
3. 財政投融资	116
資料	117
1. 自動車関係諸税一覧表	118
2. 地域別旅行業者数	120
3. 日本のバス事業略年表(17. 4. 1~)	121
4. 都道府県バス協会名簿	124

I. バス事業の現状

1. 概況

(1) 国内輸送

平成22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290億77百万人（前年293億26百万人）と対前年0.8%減と前年から249百万人減少した。内訳をみるとJRは88億18百万人（前年88億41百万人）と対前年0.3%減、民鉄は138億51百万人（前年138億83百万人）と対前年0.2%減、バスは44億58百万人（前年44億77百万人）と対前年0.4%減、ハイタクは17億83百万人（前年19億48百万人）と対前年8.5%減、旅客船は85百万人（前年93百万人）と対前年8.6%減、航空は82百万人（前年84百万人）と対前年2.4%減となっており、すべての輸送機関で輸送人員が減少している。

次に輸送人員の分担率をみると民鉄47.6%に次いで、JRが30.3%、バスは15.3%と第3位、第4位はハイタクの6.1%、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24年1月7,934万台となり、昭和51年央から平成24年1月まで36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24年1月では2,951万台と4.9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。

※平成22年度のハイヤータクシーの数値には、平成23年3月の北海道運輸局及び東北運輸局は含まない。

(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22年度は41億5,818万人（前年41億7,772万人）に減少し、平成21年度対比0.5%減少（前年度2.9%減）した。輸送人キロは286億人キロ（前年287億人キロ）と対前年0.3%減（前年4%減）となっており、平成11年度を底に増加傾向にある。

なお、大都市圏と地方部の輸送人員を比較すると平成20年度の大都市圏は24億88百万人（前年25億78百万人）と対前年3.5%減（前年0.6%増）。地方部は16億90百万人（前年16億86百万人）、対前年0.2%増（前年0.4%増）と都市部は増加したが地方部の減少が大きい。※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21年度は9,737億4,200万円（前年9,924億1,400万円）と対前年1.9%減（前年1.2%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22年度は3億5万人（前年2億9,858万人）と対前年0.5%増（前年は1.6%減）となっており、輸送人キロは413億人キロ（前年425億人キロ）と対前年2.8%減（前年2.3%減）となっている。

また、営業収入は平成21年度では4,473億7,800万円（前年4,099億9,900万円）と対前年9.1%増（前年14.2%減）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8頁 ※2) 資料10頁 ※3) 資料6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	423,701	3,046,438	4,303,817	992,414
21	1,453	58,793	82.0	417,285	3,042,916	4,177,722	973,742
22	—	—	82.0	417,395	—	4,158,180	—

※お詫び

平成22年度のデータ集計が遅れておりますので、後日、日本バス協会のHPに掲載します。http://www.bus.or.jp/about/syuppan.html

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
97,363	74,644	10.7	172	235	52,838	21
—	—	—	171	235	—	22

(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
21	4,392	46,676	50.2	1,677,422	298,582	447,378
22	—	—	50.1	—	300,049	—

※お詫び

平成22年度のデータ集計が遅れておりますので、後日、日本バス協会のHPに掲載します。<http://www.bus.or.jp/about/syuppan.html>

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
73,098	52,530	32.1	232	41	47,746	21
—	—	—	223	40	—	22

(注) 国土交通省資料による。

4. 乗合バスの輸送人員の推移（3大都市圏、地方）

（表3）

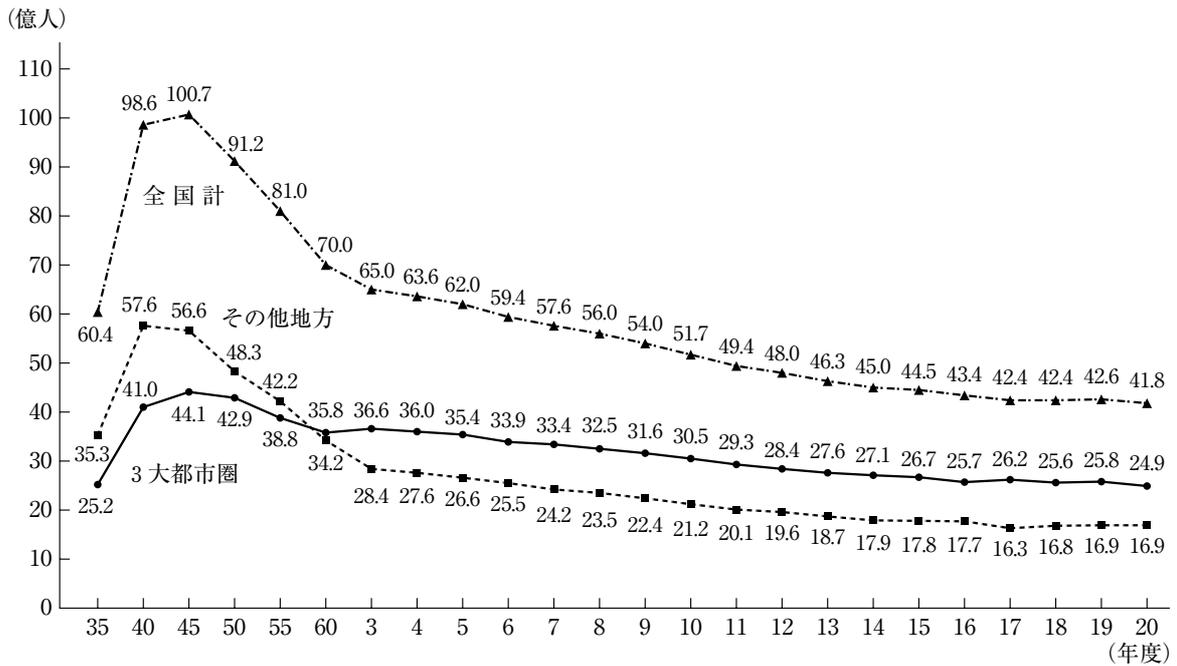
（単位：百万人）

年 度	項 目	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
20		4,178	2,488	1,593	184	711	1,690

※ 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。

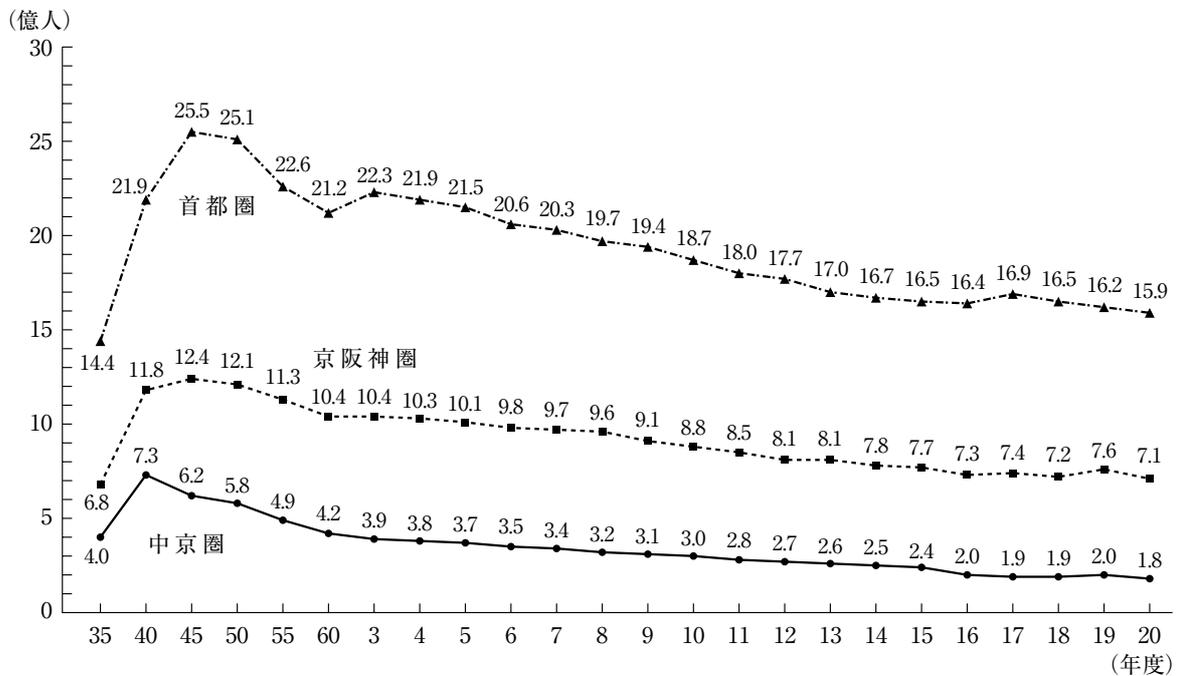
（注）都市交通年報による。

(図1) 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2) 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. 国内輸送の現状

(表4) 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)		
21	4,178 (14.2)		299 (1.0)		1,948 (6.6)		8,841 (30.1)		13,883 (47.3)		93 (0.3)		84 (0.3)	29,326 (100.0)		
22	4,158 (14.3)		300 (1.0)		1,783 (6.1)		8,818 (30.3)		13,851 (47.6)		85 (0.3)		82 (0.3)	29,077 (100.0)		

※平成22年度のハイヤータクシーの数値には、平成23年3月の北海道運輸局及び東北運輸局を含まない。

なお、括弧内の数値は、参考までに、北海道運輸局及び東北運輸局のハイヤータクシーを含む数値を算出したものである。

(注) 国土交通省資料による。

(表5) 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)								
21	287 (5.2)	425 (7.7)	102 (1.8)	2,442 (44.1)	1,497 (27.0)	31 (0.6)	752 (13.6)	5,536 (100.0)								
22	286 (5.2)	413 (7.5)	79 (1.4)	2,446 (44.6)	1,489 (27.2)	30 (0.5)	737 (13.4)	5,480 (100.0)								

※平成22年度のハイヤータクシーの数値には、平成23年3月の北海道運輸局及び東北運輸局を含まない。

なお、括弧内の数値は、参考までに、北海道運輸局及び東北運輸局のハイヤータクシーを含む数値を算出したものである。

(注) 国土交通省資料による。

6. 業態別保有自動車数の推移

(表6)

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	306	3,098	58	53	5	57	53	4	0.6	0.1	0.5	
41	8,123	504	7,619	105	77	28	84	76	8	21	1.4	20	
42	9,639	539	9,100	117	79	38	88	78	10	29	1.4	28	
43	11,680	582	11,098	123	81	42	93	80	13	30	1.4	29	
44	14,024	630	13,394	154	84	70	99	82	17	55	1.5	53	
45	16,528	671	15,857	176	85	91	104	83	21	72	1.5	70	
46	18,919	709	18,210	190	85	105	104	83	21	86	1.7	84	
47	21,162	742	20,420	197	84	113	100	82	18	97	1.7	95	
48	23,870	776	23,094	206	84	122	96	82	14	110	1.7	108	
49	25,963	826	25,137	213	85	128	97	83	14	116	1.9	114	
50	27,868	848	27,020	219	86	133	102	84	18	117	1.9	115	
51	29,133	863	28,270	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	32,964	910	32,054	224	87	137	104	85	19	120	2	118	
54	35,181	945	34,236	227	88	139	105	85	20	122	3	119	
55	37,333	980	36,353	228	87	141	105	84	21	123	3	120	
56	38,992	1,008	37,984	230	89	141	107	85	22	123	4	119	
57	40,833	1,029	39,804	229	89	140	107	85	22	122	4	118	
58	42,688	1,047	41,641	230	89	141	108	85	23	122	4	118	
59	44,559	1,078	43,481	229	90	139	108	85	23	121	5	116	
60	46,363	1,114	45,249	230	90	140	109	85	24	121	5	116	
61	48,240	1,150	47,090	230	90	140	109	85	24	121	5	116	
62	50,223	1,184	49,039	232	91	141	110	85	25	122	6	116	
63	52,544	1,236	51,308	233	91	142	110	85	25	123	6	117	
平成元	55,137	1,300	53,837	239	93	146	112	86	26	127	7	120	
2	57,994	1,355	56,639	242	94	148	114	87	27	128	7	121	
3	60,499	1,410	59,089	246	95	151	115	87	28	131	8	123	
4	62,712	1,455	61,257	247	95	152	116	87	29	131	8	123	
5	64,498	1,484	63,014	248	96	152	116	87	29	132	9	123	
6	66,278	1,499	64,779	246	96	150	116	87	29	130	9	121	
7	68,104	1,545	66,559	245	96	149	115	86	29	130	10	120	
8	70,106	1,589	68,517	243	95	148	114	85	29	129	10	119	
9	71,776	1,632	70,144	242	95	147	113	84	29	129	11	118	
10	72,857	1,660	71,197	241	96	145	113	84	29	128	12	116	
11	73,688	1,661	72,027	237	96	141	111	83	28	126	13	113	
12	74,581	1,672	72,909	235	96	139	110	82	28	125	14	111	
13	75,524	1,698	73,826	236	99	137	110	83	27	126	16	110	
14	76,270	1,706	74,564	234	100	134	110	83	27	124	17	107	
15	76,892	1,711	75,181	233	102	131	110	84	26	123	18	105	
16	77,390	1,725	75,665	233	103	130	112	85	27	121	18	103	
17	78,278	1,757	76,521	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	1,791	77,445	231	107	124	110	86	24	121	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	
22	78,694	1,735	76,959	228	108	120	108	85	23	120	23	97	
23	78,661	1,730	76,931	227	108	119	108	85	23	119	23	96	
対前年度比	(100.0)	(99.7)	(100.0)	(99.6)	(100.0)	(99.2)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(99.2)	(100.0)	(99.0)	
平成24年1月	79,339	1,725	77,614	225	108	117	107	85	22	118	23	95	

(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	4,057	298	3,759	224	28	196	64	3,938	43
4,291	190	4,101	4,672	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	7,371	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	1,008	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	8,736	935	7,801	1,645	303	1,342	1,209	19,170	8
40,476	256	40,220	8,694	962	7,732	1,555	319	1,236	1,225	19,584	9
41,283	258	41,025	8,564	975	7,589	1,650	331	1,319	1,243	19,876	10
41,783	258	41,525	8,347	968	7,379	1,754	339	1,415	1,269	20,298	11
42,056	257	41,799	8,134	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	1,618	273	1,345	1,428	25,807	18
42,230	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
40,420	265	40,155	6,363	1,083	5,280	1,512	279	1,233	1,524	28,647	22
40,135	250	39,885	6,215	1,076	5,139	1,646	296	1,350	1,535	28,903	23
(99.3)	(94.3)	(99.3)	(97.7)	(99.4)	(97.3)	(108.9)	(106.1)	(109.5)	(100.7)	(100.9)	対前年度比
40,227	246	39,981	6,157	1,073	5,084	1,647	298	1,349	1,571	29,512	平成24年1月

7. 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
22	—	—	—	4,178	105,820	—

- (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. バス事業

1. 高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて

～バス事業のあり方検討会報告書～

高速ツアーバス^(※注)の急激な台頭や貸切バス事業の安全確保対策に関する総務省勧告（平成22年9月）等を踏まえ、平成22年12月に設置され、事業規制の見直しの方向性などを中心にバス事業のあり方について検討を行ってきた「バス事業のあり方検討会」（座長：竹内健蔵東京女子大学教授）の報告書が取りまとめられた。

（※注）「高速ツアーバス」：

- ・旅行者が、貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。
- ・旅行業法が適用されるが、道路運送法に基づく乗合バスの規制は適用されない。
- ・近年、大都市間の長距離夜行便を中心に急成長を遂げているが、様々な問題も指摘されている。

(1) 本検討会の開催の経緯について

バス事業は、一般路線バス、高速バス、貸切バスに大別される。いずれも国民生活と密接な関係があり、社会的にも様々な役割を期待されることが多く、長年にわたり、我が国の社会経済の発展に大きく貢献してきた。しかしながら、このような重要な役割の一方で、バス事業は、少子高齢化、マイカーの普及や規制緩和後の競争の激化などの構造変化の中で、かつてのように十分な付加価値・競争力を創造できなくなっている。この結果、価格やコストが重視され、安全が軽視されたり、労働条件が悪化するなど、未来への明るい展望を拓けない状況にあり、このような閉塞的な状況からの脱却が課題となっている。

このうち、高速バスはバス産業における成長分野であり、我が国の基幹的な公共交通機関として地域間交流の拡大を支える存在となっている。従来から都市間バス輸送を担ってきた高速乗合バス^(注1)に加え、近年、高速ツアーバス^(注2)が急速に輸送人員を伸ばしているが、それぞれの業態に応じた特長や課題が存在しており、特に高速ツアーバスについては、法令が十分に遵守されていない場合があるとの指摘がある。また、実質的に同様のサービスを提供する両業態を同様の規制の下に一本化するべきであるという意見も強い。このような状況を背景に、両業態の特長を取り込みつつ、各種課題を解決し、公平な競争条件の下でのより安全で利便性の高い高速バスサービスを実現することが求められている。

また、貸切バスについては、近年、事業者数・車両数が増加する一方で、需要の増加は限定的であるために、日車営収が下落し、安全性の低下や運転手の労働条件の悪化が生じていることが指摘されている。このため、平成22年9月に総務省から出された「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」において、安全確保対策の徹底、収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証、旅行者への指導・監督の強化等が勧告されたところである。

このため、これらの指摘を含めた、近年のバス事業をめぐる諸状況を踏まえ、事業規制の見直しの方向性などを中心に、今後のバス事業のあり方について検討を行うため、本検討会が開催されることとなった。特に高速バスや貸切バスのあり方に焦点を絞り、計13回の審議を経て、ここに報告書を取りまとめた。

（注1）高速乗合バス：一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するいわゆる高速バス。以下、本報告書において「高速乗合バス」という。

（注2）高速ツアーバス：旅行者が造成・販売する高速道路を経由する2地点間の移動を目的とする募集型企画旅行として運行される貸切バス。以下、本報告書において「高速ツアーバス」という。

(2) 高速バスの健全な発展に向けて

① はじめに

- ◇ 高速乗合バスは、長期にわたり輸送人員の減少傾向が続く一般路線バスとは対照的に、高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させてきている。足下では景気の低迷等による伸び悩みも見ら

れるものの、平成20年度には全国で約1億1千万人を輸送するなど、我が国の基幹的な公共交通機関として地域間交流の拡大を支えるとともに、近年では外国人個人旅行者（FIT）による利用も広がりつつある。

- ◇ また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の折には、高速乗合バスの有する機動性が発揮され、震災の翌日には運行が再開されるとともに、続行便の投入などにより輸送力が増強され、新幹線が復旧するまでの間、主要な大量輸送機関として被災地と首都圏等とを結び、被災者の避難や支援要員の輸送に大いに貢献したところである。
- ◇ 高速乗合バスは、一般路線バスや貸切バスが輸送人員の減少や営業収入の減少に苦しむ中で、バス産業の重要な成長分野として従来から大きな期待が寄せられており、高速バス市場をいかに成長させていくかは、バス産業の今後にとっても、あるいは、個々のバス事業者の経営にとっても、大変重要な課題である。
- ◇ 他方、近年、高速ツアーバスが、ウェブマーケティングの活用等を背景に、客単価が高い大都市間の長距離夜行便を中心に、その輸送人員を急速に伸ばしている。高速ツアーバスの利用者数は平成17年には約23万人程度であったと推計されているが、平成22年には年間600万人に達したとされている（高速ツアーバス連絡協議会調べ）。
- ◇ 特に、東京、大阪、名古屋、仙台等の大都市相互間を結ぶ区間では、高速ツアーバスが高速乗合バスに匹敵する規模に成長しており、例えば、東京～大阪間では、むしろ高速乗合バスよりも多くの輸送力を供給しているとも指摘されている。
- ◇ この高速ツアーバスは、平成12年及び平成14年に実施された貸切バス事業及び乗合バス事業の需給調整規制の廃止による規制の変化と、その後の貸切バス車両の増加・実勢運賃水準の低下やインターネットの普及による広告宣伝・予約・決済コストの低下等の環境の変化が相まって発展したものと考えられる。
- ◇ 即ち、規制緩和前は乗合バス事業・貸切バス事業ともに免許制の下、需給調整規制が存在し、乗合バス事業者の経営を保護する観点から、貸切バス事業者が乗合バスに類似したサービスを提供することが厳しく制限され、スキーバス、帰省バスなどの2地点間を結ぶ高速ツアーバスのような不定期のサービスは従来から存在していたものの、高速乗合バスの需要の浸食を防止するため、通年運行は行わないものとされていた。
- ◇ その後、規制緩和の結果、需給調整規制は撤廃され、高速乗合バスと高速ツアーバスが理念的には競合するようになったが、当初は高速ツアーバスは現在のような急激な伸びを示すまでには至っていなかった。
- ◇ しかしながら、貸切バス事業の規制緩和後、新規参入が相次ぎ、安い実勢運賃で一年間を通して貸切バス車両が調達できるようになった。それとともに、インターネットの急速な普及に対応したウェブマーケティングの採用により、広告宣伝・予約・決済コストが従来よりも大幅に低下するとともに、利用者が求めるサービスを柔軟に提供できるようになった。この結果、高速ツアーバスの採算性が向上し、近年の高速ツアーバスの急速な成長が可能となったものと考えられる。
- ◇ 高速ツアーバスは、急速に成長を続けており、このような意味で、利用者から一定の支持を得ていると考えられる。しかし、安全の確保や利便性の確保などの面で様々な問題の存在が指摘されており、また、運行車両数の増加と相まって、大都市圏のターミナル駅周辺等での路上駐停車問題も深刻度を増している。さらに、貸切バスを使用して高速乗合バスと類似したサービスを提供しているものとして、高速ツアーバスに加え、会員制高速バスが近年出現している（以下、高速ツアーバスと会員制高速バスを合わせて、「高速ツアーバス」という。）。
- ◇ これに対し、高速乗合バスは、高速ツアーバスとの競争が激しい大都市圏間の長距離夜行便等で成長が鈍化ないし低迷しており、景気の低迷なども背景に、かつてのような勢いが見られなくなっている。この一つの要因として、高速バス市場の実態に現行の高速乗合バス規制が必ずしもうまく適合していないのではないかと指摘もある。
- ◇ 以上のような点を踏まえつつ、高速バスの安全性や利便性が適切に確保されるよう、高速バス市場

における競争条件を整備し、高速バス市場の健全な発展と拡大を実現することが必要である。

また、今日の高速バスの位置付けと将来性に鑑みると、こうした取り組みは、高速バスのみならず、バス産業全体としての発展のためにも重要と考えられる。

- ◇ このため、高速乗合バスと高速ツアーバスをめぐる諸課題について、早急に検討を行い、魅力ある高速バスサービスの実現と高速バスの健全な発展に向けた制度や運用の見直しを実施する必要がある。

② 高速バス分野における対策について

イ. 高速乗合バスに関する規制の見直し

- ◇ 高速ツアーバスは、高速乗合バスと実質的に同様のサービスを提供しているが、もともと道路運送法では必ずしも想定されていなかったビジネスモデルであるため、高速乗合バスに対する規制が適用されていない。この結果、安全性、利便性等の面で様々な問題が生じていることが指摘されており、実際の運行の過程で法令に違反したり、利用者から苦情が寄せられるケースなども生じている。このような状況を是正するためには、その運行の実態に応じた規制を適用することが必要であり、利用者の契約の相手方が運送事業者として安全確保の責任を負うなど、基本的に、高速乗合バスと同様の規制の下で運行が行われるべきと考えられる。
- ◇ 他方、現行の高速乗合バスの規制は一般道を運行するいわゆる一般路線バスの規制をベースとしているが、通勤・通学などの生活交通としての利用が多い一般路線バスにおいては、タイヤや運賃の頻繁な変更等は利用者にとって望ましくないため、事前に国に届出等を行い、必要に応じ国が変更命令等を行う規制となっている。高速乗合バスの規制もこのような一般路線バスの規制に準じたものとなっているが、このような現行の規制の下では、高速ツアーバスでは可能な「柔軟な供給量調整」や「柔軟な価格設定」等の実現が困難であり、高速ツアーバス事業者が高速乗合バス事業者に移行する妨げとなっている一方で、高速乗合バス事業者にとっては、高速ツアーバス事業者との競争上の弱みともなっている。結果として、供給面の柔軟性は高いが走行経路や乗降場所などの安全性が制度的に担保されない高速ツアーバスと、安全性は制度的に担保されているが供給面の柔軟性に乏しい高速乗合バスが高速バス市場で併存しており、それぞれの業態に応じた弱みを克服できていない上、高速バスに係る苦情が急増するなど、利用者の混乱も生じている。
- ◇ このため、高速ツアーバスと高速乗合バスのそれぞれのビジネスモデルが有する優れた点を取り込み、弱点を克服することにより、安全の確保を前提としつつ、公平な競争条件の下での健全な競争を促進し、利用者が求める高速バスサービスの提供を実現することが必要である。この観点から、「柔軟な供給量調整」や「柔軟な価格設定」等を可能とするための高速乗合バス規制の見直しを行う必要がある。規制の見直し案の概要は別紙1のとおりである。
- ◇ 以上に述べたような措置に加え、高速乗合バスの安全性・利便性をさらに高め、高速バス市場の成長を持続させる観点から、後で述べる高速ツアーバス事業者の一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合バス業態」という。）への集中移行促進期間中に、規制や運用のさらなる見直しを引き続き検討していく必要がある。
- ◇ なお、高速バスサービスの利用者にとっての分かりやすさ、安全性、利便性をより向上させる観点から、「バス事業のあり方検討会」におけるこれまでの議論や、高速ツアーバス事業者の乗合バス業態への移行状況、バス停留所の確保状況を含む今後の高速バスをめぐる状況の変化等を踏まえつつ、道路運送法における高速乗合バスに対する規制のさらなる見直しが必要な場合には、法改正の可否を含め、具体的な検討を行う必要がある。
- ◇ 新たな高速乗合バス規制は、高速ツアーバス事業者の乗合バス業態への移行の円滑化に資する面もあるが、当然ながら、従来から高速乗合バスの運行を行っている事業者にとっても、飛躍的に向上する供給面での柔軟性を活用して効果的な営業施策を講じることにより、競争力や収益性を強化するチャンスである。このため、高速乗合バス事業者による新たな規制の積極的な活用が期待される。このチャンスを実際の成果につなげるためには、供給量が中期的に固定された中での価格設定という従来のビジネスモデルから供給量を短期的に柔軟に調整できる中での供給量調整と価格設定という新たな

ビジネスモデルへの転換を図る必要があり、その際には、発想の大胆な転換と、きめ細かなデータ分析、機動的な意思決定、効果的な宣伝・販売が求められる。高速乗合バス事業者においては、このような面での態勢の整備が期待される。

ロ. 高速ツアーバスの乗合バス業態への移行

- ◇ 高速ツアーバスについては、新たな市場の開拓等への貢献は評価できる一方で、実態としては乗合バスと同様の運行である。したがって、安全性や利便性、道路交通の円滑性等を確保する観点から、新たな高速乗合バス事業規制の下での乗合バスとして運行すべきである。
- ◇ このため、国土交通省において、「高速ツアーバスを含む乗合バス類似のツアーバス」や「会員制高速バス」の主催者及び運行を受託している貸切バス事業者に対し、乗合バス業態への移行を求めるべきである。
- ◇ 平成24年度・25年度の2年間を集中移行期間として設定し、高速ツアーバス事業者への移行指導や円滑な移行を促進するための環境整備に取り組む必要がある。
- ◇ 特に、移行に際して必要となるバス停留所については、国土交通省において高速バス停留所調整協議会（仮称）の開催や同協議会における調整の指針となる高速バス停留所調整ガイドラインの策定等を実施し、関係者の協力を得つつ、その確保を支援する必要がある。
- ◇ 具体的には、大都市圏のターミナル駅周辺などのニーズが高く、関係者も多岐にわたる優先度の高い地区を中心に協議会を設け、関係団体の意見やパブリックコメントの結果を踏まえて策定する高速バス停留所調整ガイドラインに基づき、調整を実施すべきである。確保できた停留所は公平かつ客観的な基準により配分することとし、平成24年度中に概ね調整を終えることを目標とする。高速ツアーバス事業者の自助努力で調整可能なバス停留所については、これと並行して順次確保を進める必要がある。いずれにしても、移行の成否及び時期は、バス停留所の確保の成否及び時期に大きく依存することから、関係者に対し、積極的な協力を求めていく必要がある。
- ◇ なお、これらの取り組みによっても必要なバス停留所の確保が進まない場合は、バスターミナルへのイコール・アクセスを義務付けている英国の例や混雑空港における発着枠の配分ルールなども参考に、制度整備の可能性を含め、さらなる取り組みを検討する必要がある。
- ◇ 乗合バス業態への移行までの間に引き続き高速ツアーバスが運行される場合、関係法令への違反等が生じないよう、国土交通省において関係者を適切に指導するとともに、違法行為に対しては厳正に対処すべきである。また、関係行政機関との連携の強化を図る必要がある。
- ◇ 高速ツアーバスから新たな高速乗合バスへの移行や高速乗合バス事業者による新たな高速乗合バス規制の活用等を進めることにより、両者の長を活かした新たな高速乗合バスへの一本化を図るべきである。このような取り組みを通じて、基幹的な交通機関としての高速バスの役割がますます高まり、高速バス市場の健全な発展と拡大が実現することが期待される。
- ◇ また、利用者への適切な情報提供の観点から、国土交通省において「高速バス表示ガイドライン」を策定の上、高速乗合バスや高速ツアーバスを販売するポータルサイト・旅行者等に対して周知し、ガイドラインに沿った表示を要請する必要がある。ガイドラインの策定の際には、両者の違いを利用者が理解しやすいように配慮するとともに、できるだけ具体例を用いて説明することが重要である。

ハ. インターネットを活用した総合的な情報提供・販売

- ◇ 柔軟な供給量調整や価格設定が可能となった新たな高速乗合バス規制の下で高速乗合バスが潜在需要を最大限に取り込んでいくためには、販売力の強化が重要である。供給量が中期的に固定された中で価格設定という従来の高速乗合バスのビジネスモデルにおいては、需要波動への対応も限定的であり、ポータルサイトを通じた宣伝・販売を含め、手数料等の支払いが必要な宣伝・販売のアウトソーシングは抑制的に考えられることも多かった。しかし、新たに可能となるビジネスモデルにおいては、前提条件が異なってくることとなる。高速ツアーバスがウェブマーケティングの活用等を背景に、その輸送人員を急速に伸ばしていることを踏まえると、新たな高速乗合バスにおいても、インターネットの活用が有効と考えられることから、路線の特性なども考慮しつつ、直接販売等の他の販売方法との組み合わせを工夫しながら、ウェブマーケティングの活用を進めていくことが重要である。

- ◇ なお、現在の高速乗合バス関連のウェブサイトは、従来のビジネスモデルを前提としており、また、一部の地域でローカルに事業を行っている事業者が多いため販売路線が偏りがちであることや、一社単独ではなかなか多額のIT投資は行いにくいことなどにも影響されたものとなっている。例えば、他の交通機関に対する高速乗合バスの強みとして、需要が多い場合は続行便を運行するなど、供給量を柔軟に調整できる点が挙げられるが、現行の高速乗合バス規制では続行便の車両の確保が困難なこともあり、サイトの仕様や運用が必ずしも続行便を多数設定することを念頭に置いたものとなっていないと思われるケースも見られる。また、高速乗合バス関連のポータルサイトも存在するものの、全国の大部分の高速乗合バスを網羅するまでには至っていない。さらに、地方の高速乗合バス事業者は地元では路線や自社サイトの認知度が比較的高いが、大都市側の利用者に対する知名度や認知度に乏しいため、大都市側を含めた沿線全体への浸透が課題である。これらの点への対応策としては、自社サイトについて新たなビジネスモデルに対応した利用者目線でのウェブサイトへの改良を進めることや、様々な交通機関をカバーしている一般的な旅行サイトなどの他社サイトを活用することなどが考えられる。
- ◇ 以上のような点を踏まえ、高速乗合バス事業者には、新たな高速乗合バス規制の導入により可能となる柔軟な供給量調整や価格設定を最大限に活用し、高速バス市場の拡大と利用者利便の向上を目指して、自社サイトの改良や他社サイトの活用、市場における自由な競争にも留意した業界横断的なサイトの構築等のインターネットを活用した総合的な情報提供・販売に取り組むことが期待される。

③ 高速バス市場のさらなる発展に向けて

- ◇ これまでに述べたような措置を講じることにより、高速バスサービスの総合的な向上が図られ、バス産業の市場拡大や地域間交流の促進に資することが期待される。
- ◇ また、高速バス市場のさらなる発展を図るためには、航空分野や宿泊分野などにおける取り組みも参考にしつつ、高速バス分野におけるレベニューマネジメント（RM：収益を最大化するために消費者の動向を予測し、販売座席数と運賃・料金を最適化する経営手法）や情報技術（IT）の導入・高度化をさらに進めるとともに、現在は個々の事業者単位又は共同運行事業者相互間での情報提供や販売が中心の高速乗合バスサービスについて、横断的な情報提供や販売の実施、サービスの全国的なネットワーク化、「既存の移動需要への対応」のみならず、「観光需要などの地域間交流需要の積極的な喚起」に取り組むことも有効と考えられる。

(3) 貸切バスの健全な発展に向けて

① はじめに

- ◇ 貸切バスは、鉄道や乗合バス等による定時定路線的な輸送を補完するアドホックな需要にも対応できる柔軟性の高い輸送手段であり、従来より、我が国の交通体系の重要な一翼を担ってきた。近年では、従来からの観光旅行需要への対応に加え、スクールバス、コミュニティバス等の地域に根ざした公共的な移動ニーズへの対応が進み、また、観光旅行の分野でも、外国人観光客の輸送を通じて、観光立国への貢献がなされている。さらに、貸切バスは先般発生した東日本大震災でもその柔軟性を大いに発揮したところであり、災害時の避難輸送や鉄道代行輸送、避難所や仮設住宅の生活交通の確保等において欠かせない輸送手段となっている。
- ◇ 一方で、貸切バスについては、平成12年2月1日から実施された規制緩和以降、事業者数や中・小型車を中心とする車両数の増加とともに、価格競争が激しくなり、日車営収の低下が進んでいる。このような中で、重点監査の結果等により、運転者の指導・監督が不適切であったり、車両の点検整備がなされていなかったりするなど安全確保対策が十分でない事業者が確認されているほか、車両の老朽化も進んでいる。
- ◇ 貸切バス市場の健全な発展のためには、安全の確保と利用者からの信認が必要不可欠であり、その前提となる関係法令の遵守を確実に担保することが必要である。法令遵守を確保するための手法には様々なものがあり、その組み合わせも多様であると考えられるが、まずは、この目的を明確に共有し

た上で、法令遵守をどのように実現することが適切かという観点から検討を進め、具体の制度や運用の改善につなげることが重要である。

- ◇ この際には、平成12年の規制緩和後の実態を適切に把握・分析し、十分な検証を行うことが重要である。近年、旅行サービス全般が従来の団体旅行中心から個人・小グループ旅行への変化により小口化・多様化する傾向に応じて、貸切バス事業のあり方も多様化していることや、旅行業者との取引比率の多寡などによってビジネスモデルが大きく異なる点に留意する必要がある。
- ◇ さらに、実際に機能する制度を構築する観点からは、公務員数の削減が求められる中、監査の効率化や処分の重点化を図りつつ、関係業界自らのコンプライアンス確立についても適切に留意する必要がある。
- ◇ 以上のような点を踏まえつつ、貸切バス事業規制の見直し等について検討を進める必要がある。

② 貸切バス分野における対策について

イ. 貸切バス事業者における法令遵守体制の確保

- ◇ 貸切バス事業者内で法令遵守（コンプライアンス）の徹底に関して中核的な役割を担う常勤役員と運行管理者・整備管理者について、貸切バス事業を適切に運営する上で必要な最新の知識の確実な習得を確保するとともに、法令遵守に向けた仕組みを強化するべきである。
- ◇ 運送引受書等の作成・交付・保存や、アナログ式運行記録計と比べ詳細な分析・統計処理を容易に行えるデジタル式運行記録計の装着を進めるべきである。これを通じ、貸切バス事業者における自己チェックや運行管理の円滑化・高度化等を図るとともに、法令に違反する内容での契約や運行が行われた場合の確認を容易にすることにより、法令を遵守した適正な取引や業務の実施を促進する。
- ◇ これにより、コンプライアンスや安全を軽視した安易な新規参入や増車などに歯止めをかけるとともに、既存事業者を含めた貸切バス業界全体のレベルアップを図る必要がある。
- ◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。また、乗合バス分野においても、下記cを除き、貸切バス分野に準じた内容・スケジュールで取り組みの強化を検討する必要がある。

a. 事業許可時の役員の法令試験の厳格化

一貸切バス事業の事業許可時に、代表権を有する常勤役員に対し、運転者の労働時間や運輸安全管理等を出題範囲に含む法令試験を厳格に実施する。

【取り組み項目】

- ・受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定
- ・再試験に不合格の場合は却下処分
- ・出題範囲として道路交通法、道路運送車両法、勤務時間等基準告示、運輸安全管理等及び貸切バス利用ガイドラインを明示等

一また、新規参入の場合に限らず、既存事業者についても法令遵守体制が不十分となっている場合も想定されることから、このような事業者への対策についても併せて検討していく必要がある。

b. 運行管理者制度・整備管理者制度の見直し

一運行管理者・整備管理者について、貸切バス事業を適切に運営する上で必要な最新の知識の確実な習得を確保するとともに、法令遵守に向けた仕組みを強化する。

【取り組み項目】

- ・運行管理者選任要件の厳格化
- ・運行管理者資格者証交付要件の厳格化
- ・運行管理者講習の実効性の向上
- ・運行管理者資格者証返納命令の発動基準の強化
- ・整備管理者解任命令の発動基準の強化等

一以上のような措置に加え、運行管理者や整備管理者の専門的な見地からの判断が貸切バス事業者内で尊重され、必要な措置が確実に実行されるようにするためには、安全を重視する企業風

土の醸成を図っていくことも重要である。

c. 書面による取引・業務の実施の促進

—貸切バス事業者における法令遵守体制や安全管理体制を強化するため、貸切バス事業者から発注者に対する運送引受書の作成・交付・保存等を義務付ける。

d. デジタル式運行記録計の装着の義務付け

—デジタル式運行記録計は、運行管理の高度化などに一定の効果が見込まれることから、貸切バス車両への装着の義務付けを検討する。

ロ. 事後チェックの強化

◇ より効果的・効率的な監査や行政処分を実施するため、監査端緒別重点項目の設定、貸切バスに係る重点監査の実施、駐停車違反、日雇い等運転者選任違反に係る処分基準の強化等の各種の見直しを行うとともに、監査体制の更なる強化を図り、監査水準を確保する必要がある。また、悪質かつ重大な事案については、刑事告発を行うことも含めて厳しく対処すべきである。

◇ 業界自らコンプライアンスの確立を図るとともに、行政による事後チェックを補完する観点から、民間団体による取り組みの実現の可能性を検討するべきである。

◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。また、乗合バス分野においても、貸切バス分野に準じた内容・スケジュールで取り組みの強化を検討する必要がある。

a. より効果的な監査や処分の実施

—監査要員の更なる確保を図るとともに、監査や処分をより効果的・効果的に行う観点から、次のような取り組みを実施する。

◇監査端緒別重点項目の設定による監査の効率化と監査件数の確保

◇貸切バスに係る重点監査(対象業態と期間を定めて集中的に実施する監査)の多頻度での実施

◇行政処分の処分基準の強化

b. 告発方針の制定

—制裁の実効性を高める観点から、悪質かつ重大な事案については、刑事告発を行う。

—このため、告発の方針、告発の際の手続等について地方運輸局に通知するとともに、該当する場合は厳格に運用する。

c. 民間団体による取り組みの実施

—タクシーやトラックの例に倣った旅客自動車運送事業適正化事業実施機関の創設など、業界自らのイニシアチブによるコンプライアンス向上のための体制整備を検討する必要がある。

—例えば、全国又は地方運輸局の管轄区域を単位として必要最小限の規模の体制を整備し、書面や電話により貸切バス事業者の法令遵守状況をチェックしたり、適正化の指導を行う業務を中心とした適正化事業を実施するなど、実現可能な範囲での取り組みから始めることが考えられる。

ハ. 発注者と貸切バス事業者の相互理解の促進

◇ 発注者と貸切バス事業者の相互理解や、発注者によるより安全性の高い貸切バス事業者の選択を促進することにより、貸切バス事業者による法令遵守の徹底と利用者の安全の確保を図る必要がある。

◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。

a. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及・促進

—国土交通省が作成・周知する「貸切バス利用ガイドライン」や「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」において同制度の積極的な活用を推奨するほか、日本バス協会が作成した広報ツールも活用しつつ、バス業界・旅行業界・行政が連携し、普及・促進を図る。同制度が所期の目的を達成するためには、発注者のみならず、最終消費者である旅行者などを含め、安全性を重視して貸切バス事業者を選定することの必要性・重要性が広く理解される必要がある。このような点に十分に留意した上で、官民の関係者でよく連携・協力して普及・促進を図っていくべきである。

—制度の普及・定着に向け、制度の改善を随時検討していく必要がある。

b. 貸切バス利用ガイドラインの作成・周知

- 関係法令の遵守と安全運行の確保は一義的には貸切バス事業者の責務であるが、発注者にも貸切バスの契約上の留意点への理解や安全運行の確保等への協力を求めることにより、安全の確保等をより確実にするため、貸切バス利用ガイドラインを作成し、発注者に周知する。
- 安全や利用者サービスの向上に意欲的に取り組んでいる貸切バス事業者が発注者に選択されることを促進するため、貸切バス事業者を選ぶ際のポイントを利用者に示す。
- 入札や契約の際に使用する様式のモデルを例示することなどを通じて、貸切バス契約の適正化や紛争の防止等に資する。
- ガイドラインがその所期の目的を達成するためには、発注者に実際に広く読まれ、その趣旨が理解されることが必要不可欠である。このため、事業者選定や契約の際の留意事項がなぜ重要なかが理解されやすいよう、利用者にもわかりやすく読みやすい表現とし、要約版を作成するなどによって、広く周知を行うことが重要である。

c. 関係業界におけるコンプライアンス確立のための協議会の創設

- 貸切バス事業の健全化、コンプライアンスの確立を図るためには、貸切バス業界、旅行業界が胸襟を開いて具体的な問題点、解決すべき課題について共通認識を持ち、相互理解の下にその改善を進めるべきである。このため、関係団体において定期的に意見交換を行う場を設けることとする。
- これに併せて、それぞれの協会に法令違反行為等の情報を受け付ける通報窓口を設けるなど、具体的な違反事例を収集・分析・議論し、民間レベルでの解決、改善を促進することも必要である。

二. 営業面での規制の見直し

- ◇ 貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促すとともに、貸切バス車両の稼働率や貸切バス事業の収益性の向上等に資するため、営業面での規制の合理化を進める必要がある。
- ◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。
 - a. 乗合バス事業者による貸切バス事業の実施の特例
 - 道路運送車両の保安基準・バリアフリー法に基づく移動等円滑基準に適合する範囲内で乗合バス事業と貸切バス事業の事業用自動車の併用を可能とする。(但し、車両の構造及び装備によっては、投入可能路線や運行の態様に一定の制約が生じることに留意。)
 - 法令遵守等の一定の条件を満たす乗合バス事業者が貸切バス事業を兼営する場合の最低車両台数については、乗合貸切併用車を含めて計算することができることとする。
 - b. 営業区域規制のあり方のさらなる検討
 - 平成10年の運輸政策審議会自動車交通部会の答申、地方のバス協会からの要望、地域からの特区要望等において、営業区域拡大等の営業区域規制見直しが提案されている。他方、地域によるコスト差を無視した競争の激化につながるとして、営業区域規制の見直しに慎重な意見もある。
 - 営業区域規制については、安全規制や運賃・料金規制との関係も考慮しつつ、平成24年度中に結論を得るべく、さらに検討を深めていくこととする。
 - c. 貸切バス運賃・料金制度のあり方のさらなる検討
 - 貸切バスに係る現行の公示運賃は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方は基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の幅の見直しを経て現在に至っている。
 - このため、近年のデフレ傾向を必ずしも反映していないほか、現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとは言えないものとなっている。また、大部分の事業者は公示運賃を届出運賃としているものの、いわゆる実勢運賃は、公示運賃や届出運賃を大きく下回っていると言われている。
 - 本検討会においては、それ以下の額での契約を認めない厳格な下限運賃制度の導入が一部委員から提案されたが、

- ・ B to Bの取引が中心の貸切バスに、他の消費者取引以上に厳格な規制を導入することが妥当か
- ・ 多様な取引形態やシーズンリティが存在する中で、下限とする運賃・料金水準を適切に決定することは困難
- ・ 実際に契約される運賃額を下限に張り付ける圧力が発生するおそれがある

などの意見もあった。運賃・料金制度のあり方を検討するに当たっては、定性的な議論に止まらず、取引実態を踏まえつつ、さらに客観的・定量的な検証を積み重ねていく必要がある。

—また、現行の運賃・料金制度の課題を把握しているバス業界、旅行業界、労働組合、地方運輸局に対して望ましい運賃・料金制度についての提案を求めたところ、多種多様な意見が出されるなど、必ずしも方向性が定まらない状況であった。

—このため、学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行者、行政等の関係者から構成される貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループを設置し、平成24年度中に合理的で実効性のある新たな貸切バス運賃・料金制度案を取りまとめるべく、さらに検討を深めていく必要がある。

—検討に当たっては、業界の視点・供給者の視点からの議論に偏らないよう、国民目線・消費者目線での評価を十分に意識しながら検討を行う必要がある。また、総務省「貸切バスの安全性確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」における指摘内容も踏まえつつ検討を行う必要がある。これに加え、当検討会の各委員からは、例えば、次のような視点が提示されたところである。当検討会としては、貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループにおいて、これらの点を十分に踏まえた検討が行われることを期待する。

【検討の視点(例)】

- a. 取引実態を踏まえた制度設計
 - (例. B to B中心、観光旅行以外の需要の増加、シーズンリティの存在、短時間契約や長期間契約の存在等)
 - b. 法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点からの制度設計
 - (例. 法令遵守や事故防止、サービス改善等が可能な適正利潤を含む運賃・料金水準とその算出方法、ツーマン運行の取扱い等)
 - c. 国民目線・消費者目線の観点からの制度設計
 - (例. 消費者の保護、わかりやすい仕組み、供給者だけではなく消費者からも支持される納得感のある制度、必要性・重要性やリスクの違いを理解しやすいこと等)
 - d. 関係者間の取引実務の円滑化の観点からの制度設計
 - (例. 運賃・料金制度の簡素化等)
 - e. 貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促す観点からの制度設計
 - (例. 共通的に定めるべき部分と個別事業者の判断に委ねるべき部分の切り分け等)
 - f. 事後チェックが技術的に容易な制度設計
 - (例. 関係書類の作成・保存の義務付け等)
- また、現行の運賃・料金制度が形骸化して久しいとの指摘もある中で、運賃・料金制度を単に変更するだけでは、新制度への移行が必ずしも迅速かつ円滑に進まないおそれもある。このため、例えば、貸切バス利用ガイドラインの作成・周知などを含む関連する他の取り組みと新たな運賃・料金制度の構築とを有機的に連動させつつ、安全性の確保を前提とした健全な競争が行われるような市場環境を整備し、新制度への確実な移行を進めることが必要である。
- 検討の手順としては、例えば、次のようなものが考えられる。
- a. 取引実態の分析
 - (過去の需要構造の変化と今後の見通し等)
 - b. 現行の運賃・料金制度の問題点の整理
 - (名目と実態が乖離した原因等)
 - c. 新たな運賃・料金制度の設計方針の検討

d. 具体的な制度設計の実施

一なお、運賃・料金とその他の営業施策は密接に関連するものであることから、貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループにおける検討に際して、貸切バス分野の活性化につながる取り組みが提案された場合には、併せて検討していくことも考えられる。

ホ. その他

◇ 本検討会においては、安全性の確保を目的とした参入規制の強化、具体的には、貸切バス事業の新規許可の際の審査基準の一つである営業所毎の最低車両台数（中・小型車のみ使用の場合3両、大型車を使用する場合5両）の引き上げや、免許制の時代に採用されていた車齢規制（新規許可時の車齢は法定耐用年数である5年以内）の復活が一部委員から提案され、またこれらとは性格を異にするが、タクシー事業について設けられている緊急調整措置の導入等の参入規制の強化も一部委員から提案されたところである。しかしながら、安全の確保や消費者保護等に関する具体的な問題に対応するためには、個々の問題に応じた規制の見直しが直接的かつ効果的と考えられる。そのため、本報告書では、まずは貸切バス事業における法令遵守体制確保のための規制の強化等を通じて貸切バス事業の適正化を図ることを提案することとした。

◇ 本報告書に盛り込まれた対策の着実な実施を通じ、貸切バス分野の適正化が図られることが期待される。他方で、これらの対策では十分な効果が得られない場合には、対策のさらなる深掘りや追加的な対策の実施が必要である。

このため、国土交通省において、貸切バスに関する規制や運用の不断の見直しを行うとともに、適時に所要の施策を検討・実施することが必要である。

③ 貸切バス市場のさらなる発展に向けて

◇ 少子高齢化により我が国の人口は減少傾向にあるが、貸切バスについては外国人観光客の輸送や着地型旅行商品関連の輸送、今般制度化される高速乗合バス事業の管理の受託等のような、今後拡大が期待される潜在的な需要も存在する。また、短時間・短距離需要などの地域に根ざした移動ニーズの掘り起こしをさらに進めていくことも重要である。

◇ このような中で、貸切バスが産業としての活力を維持し、健全に発展していくためには、新たな需要を確実に取り込むとともに、付加価値を向上させていくことが必要である。需要構造や利用者ニーズが大きく変化していく中で、従来と同じやり方で同じ利益を確保し続けることはできない。貸切バス市場においては、かつて、車両やガイドの差別化・高付加価値化による競争も活発に行われており、このような差別化・高付加価値化に成功した一部の貸切バス事業者は、規制緩和後も引き続き高い運賃・料金水準を確保している。しかしながら、貸切バスの需要構造や利用者ニーズの変化を背景に、標準的な車両によるガイドレスの没个性的なサービスが主流となり、規制緩和後に競争が激化する中で、明確なセールスポイント（≒付加価値）を提示できず、価格の引き下げ競争に活路を見出そうとする貸切バス事業者も多いとの指摘もある。単に価格の引き下げ競争を続けるだけでは、経営の安定や発展を望むことは難しく、安全性やサービス水準を維持確保し、持続的な経営を行える適正な利潤を上げていく必要がある。個々の貸切バス事業者が生き残っていくためには、新たな需要の取り込みや付加価値の向上に向け、事業者自身によるさらなる創意工夫と努力が欠かせない。このような創意工夫や努力が付加価値の向上につながり、貸切バス産業の活性化と発展に資するよう、貸切バス事業者が創意工夫を行いやすいような規制面での柔軟性を確保しつつ、安全性の確保を前提とした健全な競争が行われるような市場環境や仕組みの整備が必要である。

◇ また、貸切バス需要を安定的に確保していく上で、安全の確保は必要不可欠である。観光立国を目指す我が国のブランド力を維持・向上させる観点からも、安全な貸切バスサービスの提供は重要な要素となる。

◇ 東日本大震災では、乗合バス事業者とともに多くの貸切バス事業者が避難輸送を皮切りに様々な公共的な輸送に従事し、鉄道や空港がその機能を失っている間も、柔軟な輸送機関としての特性を發揮した。大規模地震の発生リスクが指摘される中で、災害発生時の避難輸送や鉄道代行輸送等を円滑

に実施するためには、十分な対応能力を備えたバス事業者が必要であり、このような事業者を確保するための取り組みについても検討する必要がある。

(4) 今後の課題

① 対策の着実な実施とフォローアップ

◇ 人口減少社会の到来や東日本大震災の発生に伴う需要の急激な落ち込みなど、バス事業をめぐる環境は極めて厳しく、バスが国民ニーズに適切に対応していくためには、事業の適正化・活性化に向けた対策が急務である。本報告書には多くの対策が盛り込まれているが、対策の効果が早期に発現し、その時機を逸することがないように、官民の関係者による諸対策の着実な実施が求められる。

なお、業界団体に加入していない事業者も多数存在していることから、このような事業者に対する周知・指導の徹底に十分留意する必要がある。

◇ 本報告書に盛り込まれた高速バス分野及び貸切バス分野における施策のフォローアップを行うため、官民の関係者から構成される「バス事業のあり方検討会フォローアップ会議」を平成24年度・25年度に開催するとともに、本報告書に盛り込まれた対策が順調に進まない場合の関係者による調整や対策の見直し・追加について検討するべきである。

② 今後の議論が望まれる課題

◇ 本検討会では、時間的な制約もあり、高速バス分野と貸切バス分野における対策に焦点を絞って各種の対策を提言したが、産業としてのバスは、これらの個々の分野のみで完結するものではなく、いわゆる一般路線バス分野を含めた、総体としてのものである。一般路線バス分野においては、バリアフリー化や低炭素化等の社会的な要請がますます強くなる中、総人口の減少や過疎化、運転免許保有率の上昇等を背景に、地方部を中心に生活交通の確保・維持が困難さを増しており、本検討会においても、多くの委員から、一般路線バス分野における諸課題への対応の必要性が指摘されたところである。

また、本検討会で検討された対策の中には、一般路線バス分野においてもその適用が望まれるものが多く存在する。

◇ また、国民生活と密接な関係があるバス事業においては、安全の確保は必要不可欠である。しかし、運行の安全を確保する上で重要な役割を担う運転者は、全産業男子平均に比べて拘束時間は長いが所得は低く、経営が悪化する中でその労働条件も厳しさを増している。こうした状況について本検討会においても各委員から様々な問題提起がなされたところである。例えば、子会社や委託先を含め、労働環境の改善や安定的な雇用が望まれるという指摘や、安全の確保のための指導・教育を体系的に実施した上での乗務が必要との指摘などがあった。

さらに、同じく運行の安全を確保する上で重要な要素の一つである車両についても、積極的な高速乗合バス事業者や貸切バス事業者は、車両にドライブレコーダーを複数設置したり、自動消火装置やふらつき防止装置を設置するなど、法令で義務付けられている水準以上の取り組みを行っている。しかしながら、そのことが利用者にはほとんど知られていないこともあって、事業者の取り組みの水準に大きな差が生じていることから、利用者に対してこれら安全投資の重要性への認識を広める必要があるとの指摘もあった。

◇ 以上の点については、本検討会では時間的な制約もあり具体的な提言を行うまでには至らなかったが、いずれも重要な指摘であり、国土交通省において、これらの点を含め、バス事業のあり方について、さらなる検討を進めるとともに、必要な取り組みを進めていくことが望まれる。

「バス事業のあり方検討会」報告書は平成24年4月3日に国土交通省の報道発表資料に掲載されています。

高速乗合バス規制の見直し案の概要

(1) 柔軟な供給量調整の実現

① アウトソーシング規制の緩和(貸切バスの活用)

- 高速バス事業について、一定の安全確保措置を前提に、貸切バス事業者に対する、当該貸切バス事業者の保有車両を使用する形態でのアウトソーシングを認める。
(事業の管理の受委託の許可の対象の拡大)

【委託対象運行系統】

需要変動が大きい一定のキロ程の高速バス。

【委託可能車両数】

1年間を通算して全体の3分の2以下(3分の1は直営)、
1日当たりで全体の5分の4以下(直営1:委託4が上限)

【安全確保措置】

- ・管理の受委託の許可の際に受託者の過去の法令遵守状況をチェック。
 - ・委託者は受託者の法令遵守状況を定期的に監査。必要な場合、是正措置を要求。
- 委託者は同一区間で高速ツアーバスを運行しない。

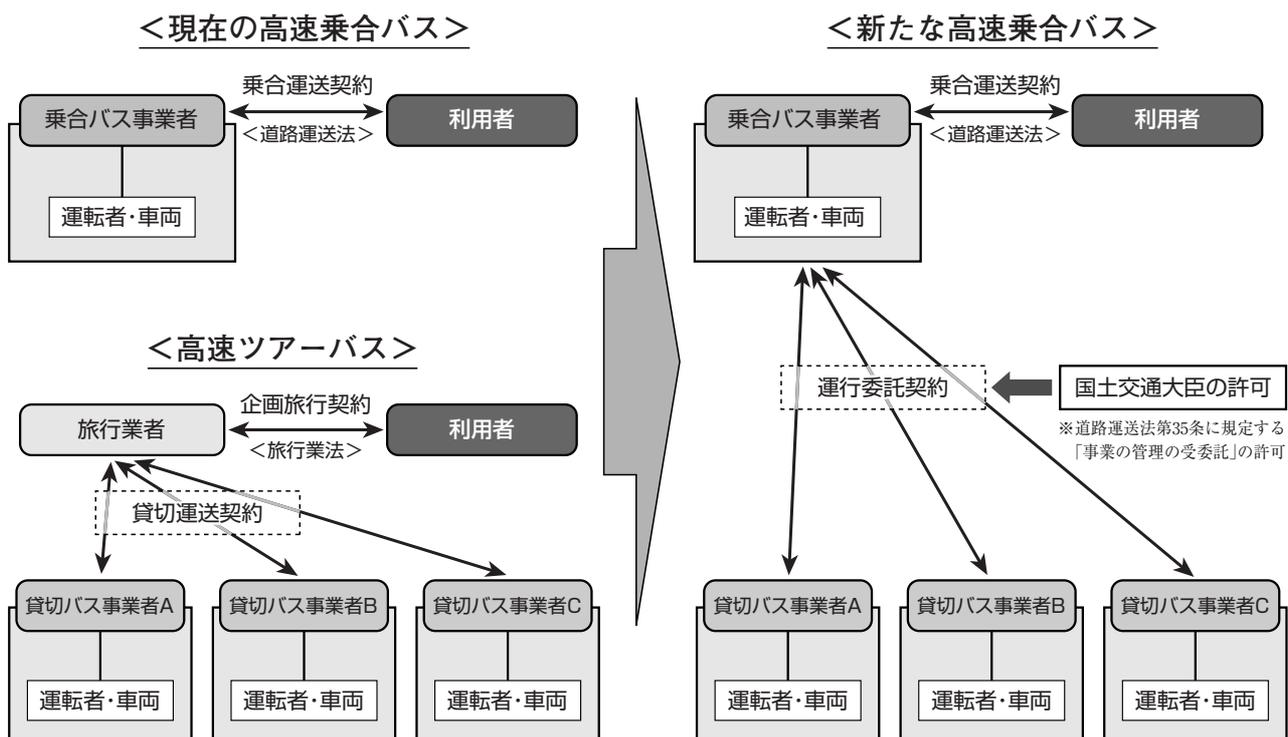
② 乗合バス車両と貸切バス車両の併用

- 乗合バス事業者が同一営業所で貸切バス事業を兼営している場合について、貸切バス車両を高速乗合バス車両に併用することを可能とする。

③ 運行計画規制の緩和(柔軟な便数設定)

- 事前届出期間を30日前→7日前に緩和(一部は事後届出に緩和) 等

新たな高速バスサービスの事業モデル



高速バスの管理の受委託の許可基準の見直し(案)

【現行制度】	【新制度】																
<p>以下の①又は②の<u>いずれか一方</u>を満たせば良い。</p> <p>①車両数基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">【直営】</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">【委託】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2分の1以上 or 3分の1以上</td> <td style="text-align: center;">乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>※各日の使用車両数(計画ベース/予備車を含む。)で計算</p> <p>②系統長基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">【直営】</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">【委託】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2分の1以上 or 3分の1以上</td> <td style="text-align: center;">乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>※委託する運行系統のキロ程で計算</p>	【直営】	【委託】	2分の1以上 or 3分の1以上	乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下	【直営】	【委託】	2分の1以上 or 3分の1以上	乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下	<p>以下の①又は②の<u>いずれか一方のみ</u>を選択可能。</p> <p>①車両数基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">【直営】</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">【委託】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">年間通算で 3分の1以上</td> <td style="text-align: center;">年間通算で 乗合委託+貸切委託 3分の2以下</td> </tr> </tbody> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0; font-size: small;"> 貸切委託の対象となる運行系統は一定のキロ程以上のものに限る。 </div> <p>※1年間(4月1日~3月末日)の運行車両数(実績ベース/予備車を除く。)で計算 ※1日当たりの上限は、直営1両に対し、委託4両以下(合計で直営の5倍以内)</p> <p>②系統長基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">【直営】</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">【委託】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">3分の1以上</td> <td style="text-align: center;">乗合委託 3分の2以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>※委託する運行系統のキロ程で計算</p>	【直営】	【委託】	年間通算で 3分の1以上	年間通算で 乗合委託+貸切委託 3分の2以下	【直営】	【委託】	3分の1以上	乗合委託 3分の2以下
【直営】	【委託】																
2分の1以上 or 3分の1以上	乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下																
【直営】	【委託】																
2分の1以上 or 3分の1以上	乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下																
【直営】	【委託】																
年間通算で 3分の1以上	年間通算で 乗合委託+貸切委託 3分の2以下																
【直営】	【委託】																
3分の1以上	乗合委託 3分の2以下																

(2) 柔軟な価格調整の実現

■ 運賃・料金規制の緩和

- 割引運賃について、上限額(普通旅客運賃以下)及び下限額(普通旅客運賃の50%以上)の範囲内で幅による届出を行い、その範囲内であれば座席の販売状況等に応じて運賃を機動的・柔軟に変更することを可能とする。
- 1円単位での運賃・料金設定を可能とする。
- 事前届出期間を30日前→7日前に緩和(一部は「あらかじめ」に緩和) 等

(3) その他の規制の見直し

■ 標準運送約款の見直し

- 運賃・料金を事前に支払った場合、運賃・料金額をその時点で確定(値上げ・値下げの場合ともに後日の精算は不要)
- 払い戻し手数料の見直し(標準旅行業約款に準じた範囲内で乗合バス事業者が任意の額を設定) 等

■ その他所要の改正の実施

2. 乗合バス事業

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

①概要

- 収入：輸送人員は引き続き減少傾向であり、前年度と比較して0.6%の減少、収入も前年度と比較して0.5%の減少。
- 支出：軽油価格は上昇したものの人件費の抑制等により、前年度と比較して1.3%の減少、燃料油脂費の原価に占める割合は前年度の7.4%から8.3%に増加。
- 経常収支率：前年度から0.7ポイント上がり93.4%。

②事業主体別の収支状況等について

民営バス・公営バスともに経常収支率は、支出の減少が収入の減少よりも大きく、前年度に比べ上昇。

ア. 民営バス

- ・収入については、輸送人員が対前年度比0.3%のわずかな減少となり、収入も対前年度比0.7%の減少となった。
- ・支出については、燃料油脂費が対前年度比12.3%の増加となったが、原価の56.9%を占める人件費が対前年度比1.3%の減少となり、支出全体では対前年度比0.9%の減少となった。
- ・経常収支率は、人件費の抑制等により、前年度より0.2ポイント増加して95.3%となった。

イ. 公営バス

- ・収入については、輸送人員が対前年度比1.5%の減少となったが、収入は対前年度比0.1%のわずかな増加となった。
- ・支出については、燃料油脂費が対前年度比9.0%の増加となったが、原価の57.7%を占める人件費が対前年度比3.6%の減少となり、支出全体では対前年度比2.3%の減少となった。
- ・経常収支率は、人件費の抑制等により、前年度より2.2ポイント増加して87.5%となった。

③大都市部*とその他地域について

大都市部の経常収支率は、黒字事業者の数が増加したこともあり、前年度に比べ上昇。

その他地域の経常収支率は、収入の減少が支出の減少よりも大きく、前年度に比べ下降。

ア. 大都市部

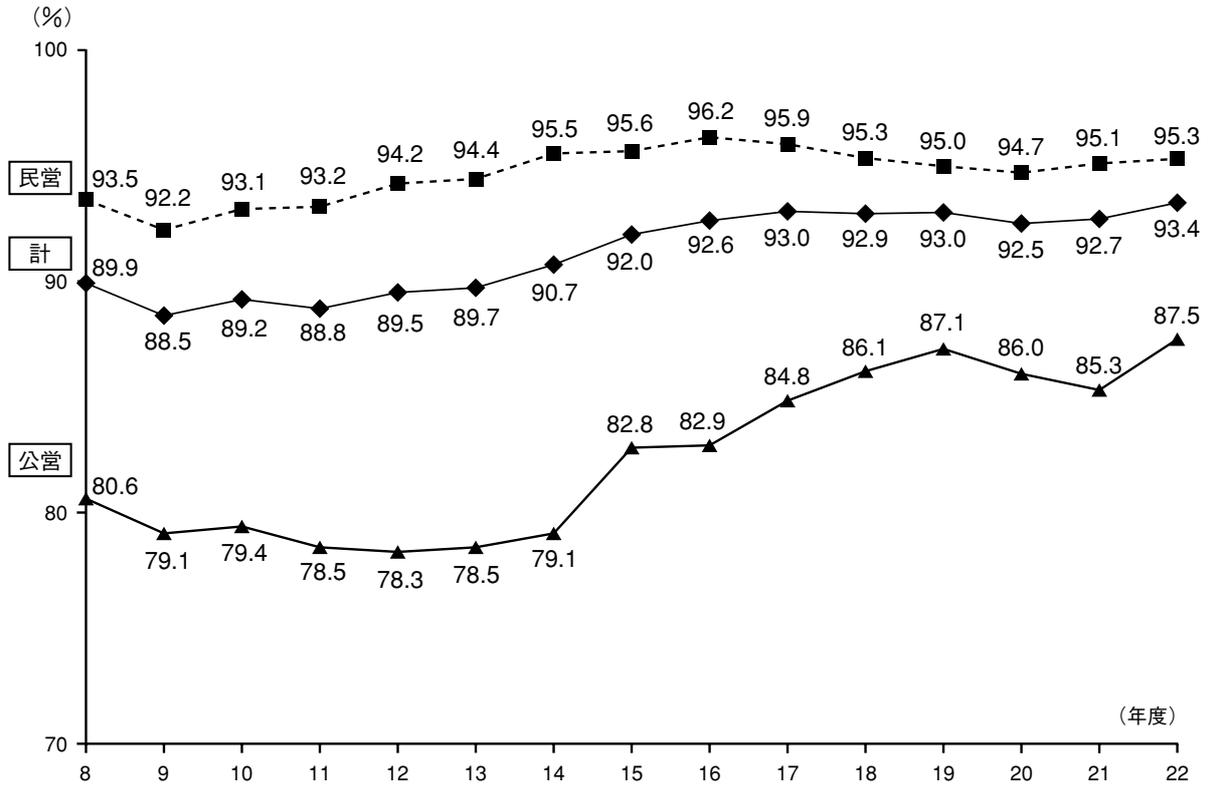
- ・収入については、輸送人員が対前年度比0.5%の減少となり、収入も対前年度比0.2%のわずかな減少となった。
- ・支出については、燃料油脂費が対前年度比12.2%の増加となったが、原価の56.5%を占める人件費が対前年度比2.1%の減少となり、支出全体では対前年度比1.9%の減少となった。
- ・経常収支率は、人件費の抑制等により、前年度より1.6ポイント増加して97.6%となった。

*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。

イ. その他地域

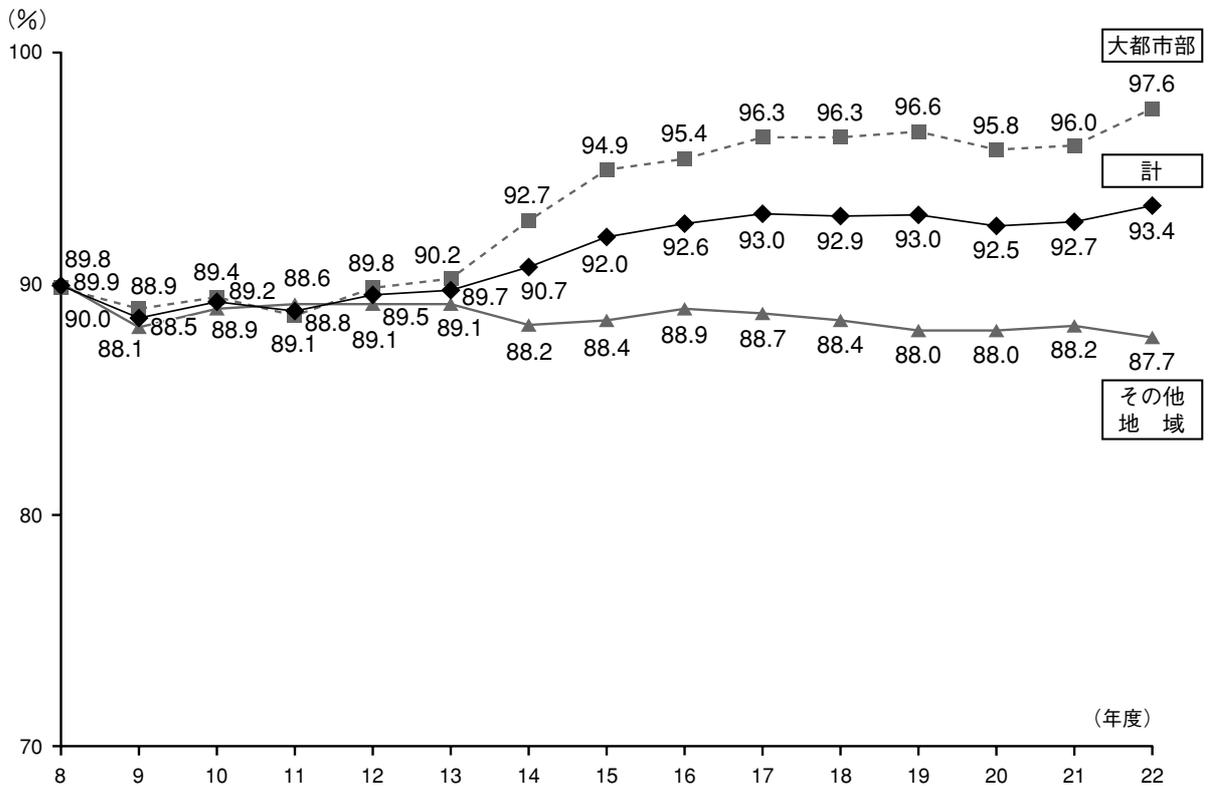
- ・収入については、輸送人員が対前年度比0.9%の減少となり、収入も対前年度比1.0%の減少となった。
- ・支出については、燃料油脂費が対前年度比11.2%の増加となったが、原価の57.9%を占める人件費が対前年度比1.6%の減少となり、支出全体では対前年度比0.4%のわずかな減少となった。
- ・経常収支率は、平成9年度の88.1%以降ほぼ横ばいの状況が続いており、前年度より0.5ポイント減少して87.7%となった。

(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
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)
21	民営	5,558	5,842	△ 284	95.1	70 (66)	158 (154)	228 (220)
	公営	1,622	1,901	△ 279	85.3	2	24	26
	計	7,180	7,743	△ 563	92.7	72 (68)	182 (178)	254 (246)
22	民営	5,519	5,789	△ 271	95.3	67 (62)	161 (158)	228 (220)
	公営	1,624	1,856	△ 232	87.5	1	25	26
	計	7,142	7,645	△ 503	93.4	68 (63)	186 (183)	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
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)
21	大都市部	4,337	4,519	△ 182	96.0	46 (42)	36 (32)	82 (74)
	その他地域	2,842	3,223	△ 381	88.2	26	146	172
	計	7,180	7,743	△ 563	92.7	72 (68)	182 (178)	254 (246)
22	大都市部	4,329	4,435	△ 107	97.6	48 (43)	35 (32)	83 (75)
	その他地域	2,814	3,210	△ 396	87.7	20	151	171
	計	7,142	7,645	△ 503	93.4	68 (63)	186 (183)	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)
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
21	人件費	57.1	58.5	57.4	56.6	58.6	57.4
	燃料油脂費	8.0	5.3	7.4	6.0	9.3	7.4
	その他諸経費	34.9	36.2	35.2	37.4	32.1	35.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
22	人件費	56.9	57.7	57.1	56.5	57.9	57.1
	燃料油脂費	9.1	6.0	8.3	6.9	10.3	8.3
	その他諸経費	34.0	36.4	34.6	36.6	31.7	34.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) 国土交通省資料による。

(表4) 実車走行キロ当たり収入・原価の推移

○民営・公営

(単位：円・銭)

項目	18年度			19年度			20年度			21年度			22年度		
	民営	公営	計(平均)												
収入	366.16	601.92	403.69	370.16	613.08	408.24	375.90	613.61	412.86	367.86	584.20	401.44	370.22	595.81	405.09
原価	384.29	698.97	434.37	389.69	704.22	439.00	397.06	713.89	446.33	386.68	684.58	432.93	388.37	681.06	433.61
内 人件費	223.68	452.36	260.09	220.37	437.07	254.34	219.80	425.53	251.79	220.77	400.21	248.63	220.97	392.83	247.53
燃料油脂費	35.00	40.95	35.95	37.74	44.33	38.77	41.04	50.87	42.57	31.10	36.52	31.94	35.40	40.55	36.19
その他諸経費	125.61	205.66	138.33	131.58	222.82	145.89	136.22	237.49	151.97	134.81	247.85	152.36	132.00	247.68	149.89

○大都市部・その他地域

(単位：円・銭)

項目	18年度			19年度			20年度			21年度			22年度		
	大都市部	その他地域	計(平均)												
収入	551.17	289.45	403.69	557.42	291.07	408.24	562.52	295.00	412.86	545.81	286.01	401.44	548.73	288.79	405.09
原価	572.49	327.40	434.37	576.82	330.75	439.00	587.26	335.28	446.33	568.74	324.33	432.93	562.24	329.47	433.61
内 人件費	345.06	194.27	260.09	332.87	192.66	254.34	328.31	191.50	251.79	321.87	190.07	248.63	317.54	190.85	247.53
燃料油脂費	38.43	34.02	35.95	41.50	36.63	38.77	46.09	39.79	42.57	34.34	30.03	31.94	38.81	34.07	36.19
その他諸経費	189.00	99.11	138.33	202.45	101.46	145.89	212.87	103.99	151.97	212.53	104.23	152.36	205.89	104.55	149.89

(注) 国土交通省資料による。

(表5) ブロック別収支状況

(単位：百万円)

ブロック別		事業者数			収入	支出	損益	経常収支率 (%)
		黒字	赤字	計				
北北海道	民営	0	10	10	7,777	9,648	△ 1,871	80.6
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	10	10	7,777	9,648	△ 1,871	80.6
南北海道	民営	0	6	6	30,163	32,007	△ 1,844	94.2
	公営	0	1	1	853	1,265	△ 411	67.5
	計	0	7	7	31,017	33,272	△ 2,256	93.2
東北	民営	1	11	12	16,534	19,279	△ 2,745	85.8
	公営	0	3	3	10,129	14,546	△ 4,417	69.6
	計	1	14	15	26,663	33,825	△ 7,161	78.8
羽越	民営	0	10	10	11,379	14,306	△ 2,927	79.5
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	10	10	11,379	14,306	△ 2,927	79.5
長野	民営	1	4	5	3,874	4,234	△ 360	91.5
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	1	4	5	3,874	4,234	△ 360	91.5
北関東	民営	1	8	9	12,324	13,989	△ 1,665	88.1
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	1	8	9	12,324	13,989	△ 1,665	88.1
千葉	民営	(14)	(3)	(17)	30,642	28,769	1,873	106.5
	公営	15	3	18	—	—	—	—
	計	(14)	(3)	(17)	30,642	28,769	1,873	106.5
武蔵・相模	民営	(10)	(5)	(15)	103,377	104,881	△ 1,504	98.6
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	(10)	(5)	(15)	103,377	104,881	△ 1,504	98.6
京浜	民営	(10)	(4)	(14)	91,606	86,095	5,511	106.4
	公営	12	5	17	64,356	65,958	△ 1,602	97.6
	計	(10)	(7)	(17)	155,962	152,053	3,909	102.6
山梨・静岡	民営	2	10	12	19,023	20,079	△ 1,056	94.7
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	2	10	12	19,023	20,079	△ 1,056	94.7
東海	民営	1	7	8	23,354	26,207	△ 2,853	89.1
	公営	0	1	1	18,879	22,775	△ 3,896	82.9
	計	1	8	9	42,233	48,982	△ 6,749	86.2
北陸	民営	4	6	10	9,755	10,207	△ 452	95.6
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	4	6	10	9,755	10,207	△ 452	95.6
北近畿	民営	2	8	10	16,079	17,874	△ 1,795	90.0
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	2	8	10	16,079	17,874	△ 1,795	90.0
南近畿	民営	1	5	6	11,975	13,015	△ 1,040	92.0
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	1	5	6	11,975	13,015	△ 1,040	92.0
京阪神	民営	7	3	10	46,796	46,285	511	101.1
	公営	1	6	7	53,861	62,560	△ 8,699	86.1
	計	8	9	17	100,658	108,846	△ 8,188	92.5
山陰	民営	0	4	4	2,969	4,315	△ 1,346	68.8
	公営	0	1	1	424	624	△ 199	68.0
	計	0	5	5	3,393	4,938	△ 1,545	68.7
山陽	民営	3	17	20	28,600	32,717	△ 4,117	87.4
	公営	0	3	3	3,912	5,004	△ 1,092	78.2
	計	3	20	23	32,512	37,721	△ 5,209	86.2
四国	民営	0	9	9	5,837	8,253	△ 2,416	70.7
	公営	0	1	1	699	1,066	△ 368	65.5
	計	0	10	10	6,535	9,319	△ 2,784	70.1
北九州	民営	5	14	19	58,688	61,500	△ 2,812	95.4
	公営	0	4	4	6,063	7,346	△ 1,282	82.5
	計	5	18	23	64,752	68,846	△ 4,094	94.1
南九州	民営	0	10	10	14,886	18,703	△ 3,817	79.6
	公営	0	2	2	3,204	4,471	△ 1,268	71.7
	計	0	12	12	18,090	23,174	△ 5,085	78.1
沖縄	民営	0	4	4	6,223	6,552	△ 329	95.0
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	4	4	6,223	6,552	△ 329	95.0
全国	民営	(62)	(158)	(220)	551,862	578,915	△ 27,053	95.3
	公営	67	161	228	162,381	185,614	△ 23,234	87.5
	計	(63)	(183)	(246)	714,243	764,530	△ 50,287	93.4

(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	204.35	5.65	210.00	159.55	33.58	15.37	11.18	3.93	36.90	260.51
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	204.35	5.65	210.00	159.55	33.58	15.37	11.18	3.93	36.90	260.51
南 北 海 道	民 営	317.96	1.14	319.10	184.04	37.71	23.46	21.71	0.94	70.75	338.61
	公 営	284.07	12.93	297.00	214.13	43.74	44.65	4.34	0.53	132.82	440.21
	計	316.96	1.49	318.45	184.93	37.88	24.08	21.20	0.93	72.59	341.61
東 北	民 営	242.49	4.28	246.77	170.09	36.85	27.10	8.63	3.27	41.79	287.73
	公 営	455.74	1.83	457.57	403.37	45.28	37.37	12.47	1.01	157.58	657.08
	計	295.45	3.67	299.12	228.02	38.94	29.65	9.58	2.71	70.55	379.45
羽 越	民 営	239.49	2.03	241.52	173.87	35.08	22.84	12.53	5.33	54.00	303.65
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	239.49	2.03	241.52	173.87	35.08	22.84	12.53	5.33	54.00	303.65
長 野	民 営	357.67	1.91	359.58	235.36	40.74	33.52	22.33	4.08	56.96	392.99
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	357.67	1.91	359.58	235.36	40.74	33.52	22.33	4.08	56.96	392.99
北 関 東	民 営	249.91	2.69	252.60	177.27	30.06	18.70	13.05	2.29	45.36	286.73
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	249.91	2.69	252.60	177.27	30.06	18.70	13.05	2.29	45.36	286.73
千 葉	民 営	474.36	4.80	479.16	276.69	38.70	14.08	36.14	1.31	82.95	449.87
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	474.36	4.80	479.16	276.69	38.70	14.08	36.14	1.31	82.95	449.87
武蔵・相模	民 営	488.50	2.16	490.67	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	488.50	2.16	490.67	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80
京 浜	民 営	648.70	5.76	654.47	360.47	40.12	16.63	46.26	2.22	149.40	615.10
	公 営	734.90	38.28	773.18	517.48	40.25	14.61	51.46	4.93	163.70	792.43
	計	680.85	17.89	698.74	419.02	40.17	15.88	48.20	3.23	154.73	681.23
山梨・静岡	民 営	327.89	1.96	329.85	203.42	33.44	22.02	19.94	1.90	67.44	348.16
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	327.89	1.96	329.85	203.42	33.44	22.02	19.94	1.90	67.44	348.16
東 海	民 営	305.94	1.34	307.28	152.75	34.29	23.90	31.53	0.50	101.85	344.82
	公 営	510.81	2.56	513.37	344.91	38.72	16.77	56.63	7.73	154.54	619.30
	計	372.75	1.74	374.48	215.42	35.74	21.58	39.72	2.85	119.02	434.33
北 陸	民 営	330.24	2.13	332.37	193.18	33.08	27.55	19.07	4.04	70.85	347.77
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	330.24	2.13	332.37	193.18	33.08	27.55	19.07	4.04	70.85	347.77
北 近 畿	民 営	324.53	6.76	331.30	195.86	35.39	25.48	29.65	2.19	79.72	368.29
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	324.53	6.76	331.30	195.86	35.39	25.48	29.65	2.19	79.72	368.29
南 近 畿	民 営	379.11	3.78	382.90	277.54	33.51	25.73	17.13	3.33	58.92	416.16
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	379.11	3.78	382.90	277.54	33.51	25.73	17.13	3.33	58.92	416.16
京 阪 神	民 営	484.00	4.83	488.83	262.87	38.18	31.70	38.21	0.79	111.74	483.49
	公 営	612.56	40.18	652.74	362.80	42.81	24.43	55.11	7.42	265.59	758.16
	計	543.51	21.19	564.71	309.13	40.32	28.33	46.04	3.86	182.96	610.64
山 陰	民 営	166.43	1.85	168.29	147.06	28.64	18.37	10.75	1.88	37.86	244.56
	公 営	271.71	2.85	274.56	275.70	34.60	47.02	2.33	1.15	42.77	403.57
	計	174.92	1.93	176.85	157.43	29.12	20.67	10.07	1.82	38.26	257.37
山 陽	民 営	282.21	3.30	285.51	197.80	34.92	22.51	19.89	3.03	48.45	326.60
	公 営	350.69	24.77	375.46	303.71	32.70	17.19	12.90	3.34	110.45	480.29
	計	288.65	5.32	293.98	207.78	34.71	22.01	19.24	3.06	54.28	341.08
四 国	民 営	203.70	2.57	206.28	182.07	29.99	19.62	12.39	3.27	44.33	291.67
	公 営	316.77	11.26	328.03	375.91	40.08	17.69	17.62	1.51	47.80	500.61
	計	211.63	3.17	214.80	195.64	30.70	19.49	12.75	3.14	44.57	306.29
北 九 州	民 営	331.90	2.05	333.95	187.21	31.90	20.57	27.01	2.48	80.78	349.95
	公 営	278.90	1.89	280.80	205.59	33.69	15.43	9.87	0.64	74.95	340.17
	計	326.10	2.03	328.13	189.22	32.10	20.01	25.13	2.28	80.14	348.88
南 九 州	民 営	190.75	2.82	193.57	138.16	30.50	18.41	6.66	1.83	47.65	243.21
	公 営	313.94	30.03	343.97	321.16	43.96	22.68	15.54	1.61	75.11	480.06
	計	204.05	5.76	209.82	157.94	31.95	18.87	7.62	1.81	50.61	268.80
沖 縄	民 営	184.12	1.80	185.92	114.31	34.25	14.87	7.23	2.45	22.64	195.75
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	184.12	1.80	185.92	114.31	34.25	14.87	7.23	2.45	22.64	195.75
全 国	民 営	367.08	3.14	370.22	220.97	35.40	21.10	26.90	2.34	81.66	388.37
	公 営	569.09	26.71	595.81	392.83	40.55	20.69	43.06	5.13	178.80	681.06
	計	398.31	6.78	405.09	247.53	36.19	21.04	29.39	2.77	96.69	433.61

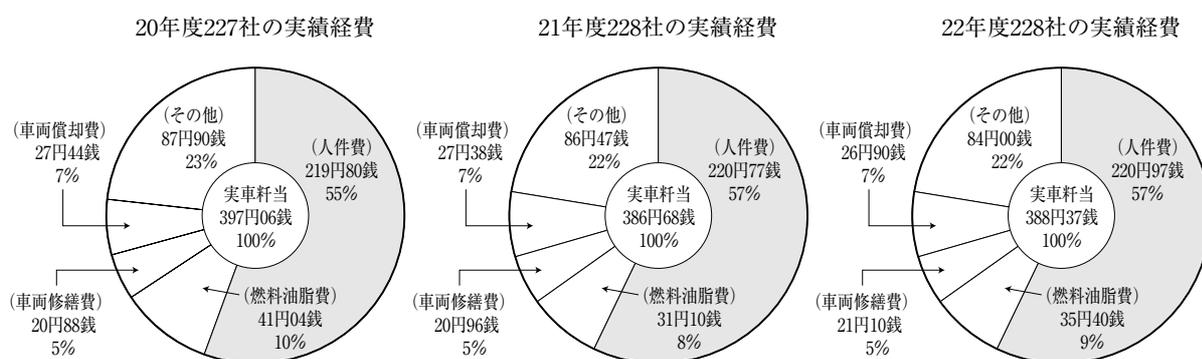
(注) 国土交通省資料による。

(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)

項目 年度	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
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
21	228	220.77 (57.1)	31.10 (8.0)	20.96 (5.4)	27.38 (7.1)	86.47 (22.4)	386.68 (100.0)	△2.6
22	228	220.97 (56.9)	35.40 (9.1)	21.10 (5.4)	26.90 (6.9)	84.00 (21.6)	388.37 (100.0)	0.4

(図3) 乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率(民営)



(注) 国土交通省資料による。

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（国土交通省）

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は喫緊の課題であるが、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、バスの利用促進等の施策を推進し、自家用車、公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立していくとともに、自動車運送事業の安全性の向上を図ることが必要である。このような観点から、本事業は、バス利用の促進、車両の安全性の向上、運行管理の高度化、社内安全教育等の自動車運送事業の安全・円滑化に資する次の事業を対象に補助を行うものである。

自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）

- 平成24年度予算額：811百万円（自動車安全特別会計）
- 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。〕 ②一般乗合旅客自動車運送事業者 ③バス協会 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、実証実験・実証運行、施設整備等に要する経費〕	1/3 ただし、調査、実証実験・実証運行に要する事業費については、1/2とする。
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あっては、当該変更後の額） (3) 関係地方公共団体が国と協調して補助する額（補助対象事業者が地方公共団体の場合を除く。）	
申請期限	第4条第1項の申請期限は、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。	

(注) 国土交通省資料による。

- 国と地方の協調補助

自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）

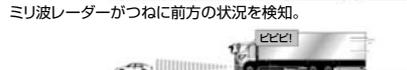
○安全対策に意欲のある事業者を支援し、「事業用自動車総合安全プラン2009」に掲げる事故削減目標（今後10年間における死者数・事故件数を半減、飲酒運転ゼロ）の確実な達成を図る。

○被害軽減ブレーキ等の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援

先行車両に近づく場合

ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。



ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。



追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

○運行管理の高度化に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



デジタル式運行記録計



映像記録型ドライブレコーダー



データを活用したドライバーへの安全指導

○社内安全教育の実施

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



(注) 国土交通省資料による。

○ 平成23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

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	新潟交通株	ノンステップバスの導入	新潟市	99,285
	〃	バスロケ停留所表示機の整備、PTPS車載器の導入	〃	2,618
	〃	ICカードシステムの整備	〃	119,108
	新潟交通観光バス(株)	〃	〃	22,158
中 国	福山市	バス待合所整備及びバス情報提供システム	福山市	12,794
	〃	コミュニティバス実証運行	〃	4,036
	(社)広島県バス協会	バスロケ停留所表示機の整備	〃	20,946
	(株)中国バス	ノンステップバスの導入	〃	16,738
	鞆鉄道(株)	〃	〃	8,600
			合 計	306,283

(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22年度末現在

管 区	区分 都道府県	交通管制	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	55.8	37.9	0.0
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	10.6	14.8	3.5
	秋田県	0.0	4.5	7.2	0.0
	山形県	0.0	0.0	1.3	0.0
	福島県	5.5	1.3	45.0	9.5
警視庁		51.0	163.3	105.2	7.0
関 東	茨城県	0.0	17.7	0.0	39.9
	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	81.2	0.0	8.0	0.0
	千葉県	18.3	0.1	22.4	0.0
	神奈川県	89.4	28.7	96.3	8.1
	新潟県	20.2	21.0	5.8	2.6
	山梨県	6.5	2.2	0.0	0.2
	長野県	2.9	5.8	5.3	4.3
	静岡県	10.4	9.4	15.4	0.4
中 部	富山県	0.0	1.8	16.6	28.9
	石川県	14.2	18.0	0.0	0.4
	福井県	15.0	3.2	12.7	0.0
	岐阜県	4.5	0.0	7.7	0.0
	愛知県	15.8	70.3	32.3	3.5
	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	16.1	46.8	0.0	1.4
	大阪府	29.9	75.2	22.1	10.8
	兵庫県	136.8	19.9	99.2	4.3
	奈良県	15.5	0.0	6.8	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	0.7	18.7
	岡山県	37.4	3.3	15.3	2.6
	広島県	15.5	58.9	46.3	6.5
	山口県	14.5	1.9	86.3	1.2
四 国	徳島県	5.3	8.2	4.6	0.0
	香川県	4.8	0.0	5.6	0.4
	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	73.7	20.7	0.7
	佐賀県	0.0	0.0	2.1	0.0
	長崎県	5.7	11.4	0.0	0.1
	熊本県	19.3	8.9	0.0	0.3
	大分県	19.7	23.9	1.8	0.1
	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		770.6	805.6	852.7	180.4

出典：警察庁

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) 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～

(平成24年度予算額：332億円の内数)

平成22年8月に国土交通省より出された平成23年度予算概算要求については、バス関連の予算についてこれまでの方法とは全く異なる「特別枠」という方式により要求が行われた。この方式により、バス関連の「地方バス路線維持対策」「地域公共交通活性化・再生総合事業」「公共交通移動円滑化事業」の3つの補助制度と、旅客船、鉄道などの公共交通全体を統合した「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」になった。

平成24年度バス関係予算は、「東日本大震災」の影響により通常より1ヶ月ほど遅れたが、平成23年9月、「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」に331億5,200万円が要求され、平成24年4月6日に可決・成立し、満額確保された。

この補助制度は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たったの様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

地域公共交通の確保に対する国の支援策を、これまでの期間限定の立ち上げのみの補助、事後的な欠損の補助等としていた問題点を抜本的に見直し、地域公共交通に係る予算を統合した上で、公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たったのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行う。

この支援にあたっては、これまでの支援制度を抜本的に見直すことにより、地方分権の趣旨も踏まえ、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う制度である。

地域公共交通の確保・維持・改善の推進【継続】 ～生活交通サバイバル戦略～

概算決定額：33,152百万円の内数

- ・生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

<内 容>

- ・公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行う。
- ・この支援にあたっては、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う。
- ・東日本大震災の被災地域における、復旧・復興の進捗に応じた生活交通の確保・維持が可能となるよう、柔軟な支援を行う。

『地域公共交通確保維持改善事業』～生活交通サバイバル戦略～ 24年度予算額 332億円

地域公共交通確保維持事業

- ・存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(注)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

：地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

：幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

○東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援(※)

(注) 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

- ・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等
- ・東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援(※)

(※) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される26億円を含む。

(3) 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24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	H12	H13	
維持生活費交通補助路線	運行費	金額												2,811,065	
		事業者数													175
		系統数													1,595
	車購入費	金額													1,668,580
		事業者数													73
		車両数													235
補助特別指定制定運行生活費	運行費	金額											57,214	117,775	
		事業者数											11	13	
		系統数											58	95	
	車購入費	金額												60,855	49,801
		事業者数												9	6
		車両数												12	10
安全運行対策費	金額										310,780	296,278	288,622		
	事業者数										32	38	23		
	車両数										71	58	56		
生活路線維持費補助金	第2種生活路線	運行費	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	4,507,674	1,807,511
			事業者数	157	153	154	157	154	154	156	150	152	151	140	128
			系統数	4,573	4,422	4,255	4,195	4,255	4,107	4,074	4,041	3,775	3,477	3,190	2,352
		車購入費	金額	1,153,440	1,199,592	871,317	763,153	862,509	877,468	936,873	879,756	523,097	670,567	1,244,738	
			事業者数	79	75	65	61	61	61	63	67	38	50	71	
			車両数	271	282	205	194	191	205	213	207	122	145	201	
	第3種生活路線	運行費	金額	494,812	656,561	703,386	604,414	541,431	586,087	608,711	698,886	730,513	997,900	930,514	507,630
			事業者数	74	78	78	69	71	70	73	78	87	96	87	86
			系統数	451	568	653	634	523	540	645	691	824	1,226	1,152	1,114
		車購入費	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							
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									
運行費	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	7,089,617	6,962,002	

項目		年度	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
維持生活費交通補助路線	運行費	金額	6,500,200	6,659,166	6,399,684	6,459,550	6,672,235	6,575,841	6,796,189	6,326,243	6,304,551	7,150,099
		事業者数	204	206	219	217	217	213	208	202	202	248
		系統数	1,843	1,860	1,895	1,799	1,725	1,645	1,611	1,576	1,526	1,638
	車購入費	金額	818,237	629,517	779,720	689,787	746,781	1,095,511	1,125,637	1,376,903	36,927	325,944
		事業者数	95	97	80	71	71	84	83	95	29	55
		車両数	203	193	131	139	128	161	160	198	66	191
補助特別指定制定運行生活費	運行費	金額		12,133	46,174	52,972	11,873					
		事業者数		5	10	10	7					
		系統数		5	24	24	20					
	車購入費	金額			38,694							
		事業者数			5							
		車両数			14							
路線生活交通補助再生	運行費	金額						2,242				
		事業者数						2				
		系統数						2				
	車購入費	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	93,943	128,920	
	事業者数							56	95	66	97	
	系統数							392	748	486	667	
合計			7,318,437	7,300,816	7,264,272	7,202,309	7,430,889	7,681,500	8,003,442	7,907,969	6,435,421	7,604,963

(注) 国土交通省資料による。

(表2) 地域公共交通確保維持改善事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

○平成24年度予算額：33,152百万円の内数

○事業内容

地域公共交通確保維持事業（陸上交通）

事業名	事業内容	補助率
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通等の確保・維持するために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業	1/2に相当する額以内の額
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金		
車両減価償却費等国庫補助金		

地域公共交通バリア解消促進等事業

事業名	事業内容	補助率
バリアフリー化設備等整備事業	公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業	1/3（ただし、ノンステップバス、リフト付バスについては、1/4又は当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/2を乗じて得た額のいずれか少ない額）
利用環境改善促進等事業	バリアフリー化されたまちづくりの一環としてより制約の少ないシステムの導入等地域公共交通の利用環境改善を促進するために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業	

地域公共交通調査事業

事業名	事業内容	補助率
地域公共交通調査事業	地域の公共交通に関する確保維持改善の取組であって、地域公共交通確保維持改善事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業	定額 (上限額2,000万円)

(表3) 平成23年度 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(経過措置)交付実績

(単位:千円)

局別	都道府県	生活交通路線維持費			車両減価償却費等			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	24	172	1,136,453				9	58	15,609	24	1,152,062
東北	青森	4	46	145,529	3	4	4,268	3	16	2,855	4	152,652
	岩手	3	56	274,485		6	8,709	1	17	2,256	3	285,450
	宮城	1	11	66,356		17	29,067				1	95,423
	秋田	3	26	94,282				2	12	2,873	3	97,155
	山形	2	26	109,650	2	8	12,106	1	16	847	2	122,603
	福島	3	51	289,102	1	10	16,662				3	305,764
	計	16	216	979,404	6	45	70,812	7	61	8,831	16	1,059,047
北陸信越	新潟	7	60	279,523				3	26	3,877	7	283,400
	富山	3	28	86,182	1	2	3,243				3	89,425
	石川	7	10	31,904				1	3	1,335	7	33,239
	長野	7	37	94,973	3	4	4,770	1	12	1,269	7	101,012
	計	23	125	492,582	4	6	8,013	5	41	6,481	23	507,076
関東	茨城	3	28	94,163				2	8	754	3	94,917
	栃木	4	16	43,824				2	5	623	4	44,447
	群馬	5	20	58,942	2	6	5,102	2	13	2,701	5	66,745
	埼玉	1	1	2,042				1	1	206	1	2,248
	千葉	9	26	109,196				7	21	7,076	9	116,272
	東京	1	6	41,371				1	6	485	1	41,856
	神奈川	2	3	23,399				1	1	228	2	23,627
	山梨	4	27	71,997				1	5	292	4	72,289
計	26	124	444,934	2	6	5,102	17	60	12,365	26	462,401	
中部	福井	5	28	105,302	1	4	3,500	1	1	163	5	108,965
	岐阜	6	40	166,654	4	6	7,356	5	33	7,456	6	181,466
	静岡	8	50	259,843	3	4	7,645	3	31	3,616	8	271,104
	愛知	5	19	108,644	2	4	1,998	2	4	1,466	5	112,108
	三重	2	36	256,153	1	5	6,700	1	35	3,178	2	266,031
	計	26	173	896,596	11	23	27,199	12	104	15,879	26	939,674
近畿	滋賀	3	9	59,113				1	6	1,346	3	60,459
	京都	5	22	103,760	1	2	4,687				5	108,447
	奈良	2	25	125,730	1	3	3,050	1	2	74	2	128,854
	和歌山	10	36	108,946	1	1	192	6	21	7,433	10	116,571
	兵庫	3	31	138,132	1	6	12,298	1	2	191	3	150,621
	計	19	122	535,681	4	12	20,227	8	31	9,044	19	564,952
中国	鳥取	2	32	109,877	2	14	21,231	1	14	1,955	2	133,063
	島根	4	23	89,683	2	6	12,171	2	12	2,125	4	103,979
	岡山	7	28	111,639				5	18	4,687	7	116,326
	広島	14	58	225,907	4	10	24,806	5	32	4,777	14	255,490
	山口	6	54	285,016	3	9	15,795	3	29	6,838	6	307,649
	計	27	185	822,122	11	39	74,003	13	100	20,382	27	916,507
四国	徳島	4	49	136,521				2	41	8,281	4	144,802
	香川	6	25	92,398	2	9	17,223	3	14	2,502	6	112,123
	愛媛	5	35	156,870	1	7	21,665	2	15	1,818	5	180,353
	高知	7	24	116,724	3	5	10,491				7	127,215
	計	18	130	502,513	6	21	49,379	6	69	12,601	18	564,493
九州	福岡	8	35	114,961	1	1	313	4	15	4,121	8	119,395
	佐賀	6	40	111,842	3	7	16,017	4	20	2,486	6	130,345
	長崎	8	40	113,368	2	5	8,661	8	40	8,551	8	130,580
	熊本	5	45	137,542				1	16	988	5	138,530
	大分	5	17	101,275	2	3	7,560	3	15	5,274	5	114,109
	宮崎	2	36	111,027	1	14	27,495	1	2	45	2	138,567
	鹿児島	7	81	427,155	1	1	3,593	3	40	5,589	7	436,337
	計	32	283	1,117,170	8	31	63,639	19	141	27,054	32	1,207,863
沖縄	沖縄	2	8	39,892	1	3	6,813	2	5	674	2	47,379
合計		206	1,531	6,967,347	53	186	325,187	97	667	128,920	206	7,421,454

(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4) 平成23年度 地域間幹線系統確保維持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			車両減価償却費等			合計	
		事業者数	系統数	金額	事業者数	車両数	金額	事業者数	金額
北海道	北海道								
東北	青森								
	岩手	1	1	9,602				1	9,602
	宮城	1	1	193				1	193
	秋田								
	山形								
	福島	1	1	2,267				1	2,267
	計	3	3	12,062				3	12,062
北陸信越	新潟	1	3	4,857				1	4,857
	富山	1	4	3,663				1	3,663
	石川	1	1	1,348				1	1,348
	長野	1	2	1,169				1	1,169
	計	4	10	11,037				4	11,037
関東	茨城	3	6	3,878				3	3,878
	栃木								
	群馬	3	4	1,997				3	1,997
	埼玉	1	1	1,057				1	1,057
	千葉	1	1	1,201				1	1,201
	東京								
	神奈川								
	山梨	1	1	25				1	25
計	9	13	8,158				9	8,158	
中部	福井								
	岐阜	3	15	29,988	1	1	541	3	30,529
	静岡	2	6	7,270				2	7,270
	愛知	10	28	71,255				10	71,255
	三重								
	計	15	49	108,513	1	1	541	15	109,054
近畿	滋賀								
	京都								
	奈良	1	10	13,111				1	13,111
	和歌山								
	兵庫	2	12	17,427				2	17,427
	計	3	22	30,538				3	30,538
中国	鳥取								
	鳥根	1	1	952				1	952
	岡山	1	1	330				1	330
	広島	3	5	9,189	1	4	216	3	9,405
	山口	1	1	676				1	676
	計	5	7	11,147	1	4	216	5	11,363
四国	徳島								
	香川								
	愛媛								
	高知								
	計								
九州	福岡	1	1	985				1	985
	佐賀	1	1	228				1	228
	長崎								
	熊本								
	大分								
	宮崎	1	1	84				1	84
	鹿児島								
計	3	3	1,297				3	1,297	
沖縄	沖縄								
合計		42	107	182,752	2	5	757	42	183,509

(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23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	15	75	104,191				24	406	1,773,405	1	2	47,678	26	1,925,274	-42,553
東北	青森				1	1	104	8	400	1,161,914				8	1,162,018	27,658
	岩手	3	48	82,497				8	269	600,569	2	2	12,181	9	695,247	142,997
	宮城							6	139	1,144,278				6	1,144,278	44,103
	秋田	3	63	167,890				3	136	738,518				4	906,408	-40,025
	山形	1	4	13,448				7	91	464,380				8	477,828	8,519
	福島	1	2	8,746				4	313	1,030,520				4	1,039,266	119,454
	計	8	117	272,581	1	1	104	36	1,348	5,140,179	2	2	12,181	39	5,425,045	302,706
北陸信越	新潟	10	185	311,769				13	327	1,487,470	1	1	14,060	13	1,813,299	49,292
	富山	2	17	100,178				3	6	195,164				3	295,342	-8,437
	石川	5	171	106,080	2	2	10,000	5	180	353,476	1	1	5,000	6	474,556	44,907
	長野							12	325	1,059,215				12	1,059,215	7,406
	計	17	373	518,027	2	2	10,000	33	838	3,095,325	2	2	19,060	34	3,642,412	93,168
関東	茨城	2	7	17,225				10	247	908,495				10	925,720	-20,675
	栃木	2	25	22,680				6	95	510,082	1	3	38,500	6	571,262	18,238
	群馬	2	39	28,954				13	253	1,290,697	3	3	26,430	13	1,346,081	22,361
	埼玉							14	351	2,165,261	1	2	2,400	14	2,167,661	39,065
	千葉	2	7	16,182				15	228	1,143,992	1	1	596	15	1,160,770	-17,252
	東京	2	6	61,000	1	3	10,000	9	137	1,574,235				11	1,645,235	71,132
	神奈川							8	168	2,082,207				8	2,082,207	35,357
	山梨	1	1	1,735				7	238	612,536				7	614,271	23,298
	計	11	85	147,776	1	3	10,000	82	1,717	10,287,505	6	9	67,926	84	10,513,207	171,524
中部	福井	2	9	11,418				13	122	883,926	1	6	4,194	13	899,538	93,388
	岐阜	2	87	270,371				10	358	1,609,017				10	1,879,388	-14,704
	静岡	5	16	40,561	2	3	6,037	9	480	1,877,273	3	8	39,260	9	1,963,131	36,890
	愛知							9	157	2,719,999				9	2,719,999	201,285
	三重	1	53	266,825				4	363	1,423,023				4	1,689,848	22,016
	計	10	165	589,175	2	3	6,037	45	1,480	8,513,238	4	14	43,454	45	9,151,904	338,875
近畿	滋賀	2	11	49,768				6	387	1,171,234	3	3	27,087	6	1,248,089	-20,238
	京都	1	7	28,176				4	112	445,420				4	473,596	10,292
	大阪							7	130	1,105,752	1	4	7,281	7	1,113,033	-7,280
	奈良	1	3	56,751	1	5	46,000	2	115	489,027				2	591,778	18,957
	和歌山	1	3	22,068				13	158	523,512	1	1	5,600	13	551,180	10,753
	兵庫	5	76	223,651				9	214	1,230,640				9	1,454,291	140,392
	計	10	100	380,414	1	5	46,000	41	1,116	4,965,585	5	8	39,968	41	5,431,967	152,876
中国	鳥取	2	48	301,980				2	116	340,015				2	641,995	15,197
	島根	3	95	135,886	1	2	1,900	11	227	518,559	1	2	323	11	656,668	-107,659
	岡山	5	38	46,760				12	140	562,670				12	609,430	-15,165
	広島	8	86	134,310	1	2	3,791	25	421	1,682,612	2	3	13,088	26	1,833,801	85,301
	山口	4	26	45,952				7	444	1,601,223	0	0	0	7	1,647,175	49,155
	計	22	293	664,888	2	4	5,691	57	1,348	4,705,079	3	5	13,411	58	5,389,069	26,829
四国	徳島							8	119	437,527				8	437,527	-34,608
	香川	2	7	69,996				3	21	110,901				3	180,897	4,315
	愛媛	4	33	228,980				6	156	260,748				6	489,728	-25,519
	高知							12	235	630,910	4	5	48,611	12	679,521	49,381
	計	6	40	298,976				29	531	1,440,086	4	5	48,611	29	1,787,673	-6,431
九州	福岡							9	158	629,077	2	3	8,638	9	637,715	-16,985
	佐賀	2	38	99,644				4	143	376,419	2	14	108,655	4	584,718	151,276
	長崎	6	18	55,983	1	1	1,096	15	370	897,836				15	954,915	98,166
	熊本	1	138	221,646				3	361	1,638,382				3	1,860,028	79,981
	大分							9	292	590,863				9	590,863	27,560
	宮崎							4	112	386,185				4	386,185	-3,907
	鹿児島	5	86	278,009				6	263	656,482				6	934,491	55,093
	計	14	280	655,282	1	1	1,096	50	1,699	5,175,244	4	17	117,293	50	5,948,915	391,184
沖縄	沖縄															
合計	計	113	1,528	3,631,310	10	19	78,928	397	10,483	45,095,646	31	64	409,582	406	49,215,466	1,428,178

(注) 旧80条関係は非集計

日本バス協会調べ:平成24年1月27日現在

※対前年増減は、平成23年度申請予定(見込)額と平成22年度実績の差。

5. 乗合バス運賃

(1) 上限運賃改定について

平成23年度の上限運賃改定については、マイカーの普及、少子化などの影響等に伴う輸送需要の減少等による収支悪化のため、4者の運賃改定が行われた。

認可日 平成23年6月1日認可
実施日 平成23年7月1日実施

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
23. 3. 31	斜里バス(株) (北海道)	基準賃率 40円80銭 初乗運賃 150円	44円00銭 150円	申請どおり	7.8%

認可日 平成23年12月26日
実施日 平成24年4月1日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
23. 10. 21	北九州市交通局 (福岡県) 運輸局長権限	1区 200円 2区 230円 3区 250円 4区 270円 5区 300円 以後1区増すごとに20円 加算 ただし、第2区については、 各区界の中心に調整区界 を設け、その内方につい ては、1区200円の運賃を 適用する。 なお、隣接する運賃区界 停留所相互間に半区及び 隣接する調整区界停留所 に特半区を設け、半区、特 半区については、170円の 運賃を適用する。	1区 220円 2区 250円 3区 280円 4区 310円 5区 340円 6区 370円 以後1区増すごとに20円 加算 ただし、第2区については、 各区界の中心に調整区界 を設け、その内方につい ては、1区220円の運賃を 適用する。なお、隣接する 運賃区界停留所相互間に 半区及び隣接する調整区 界停留所に特半区を設け、 半区、特半区については、 180円の運賃を適用する。	申請どおり	10.3%

認可日 平成24年2月23日
実施日 平成24年4月18日

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
23. 11. 30	サンデン交通(株) (山口県)	・下関市内の特定路線 特殊区間制 半区170円、1区190円、 2区220円、以後1区増す ごとに20円加算 ・その他の路線 対キロ区間制 基準賃率 39円40銭 初乗運賃 160円	・下関市内の特定路線 特殊区間制 半区190円、1区210円、 2区240円、以後1区増す ごとに20円加算 ・その他の路線 対キロ区間制 基準賃率 45円30銭 初乗運賃 180円	申請どおり	13.1%

認可日 平成24年6月7日認可
実施日 平成24年7月頃実施

申請日	事業者名 (都道府県)	現 行	申 請	改 定	値上率
24. 3. 30	長電バス(株) (長野県)	基準賃率 44円80銭 初乗運賃 160円	50円20銭 170円	申請どおり	11.9%

(2) ICカードの導入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24年4月現在、188事業者が導入している。

平成24年4月1日現在

都道府県	実施事業者	導入年月日	名 称	サービス内容
北海道	道北バス	11. 11. 30	Doカード	乗継割引 デポジット500円
	北海道北見バス	15. 3. 12	ICバスカード	乗継割引 ポイント制
福 島	福島交通	22. 10. 30	NORUKA (ノルカ) 回数券	1,000円～20,000円 入金額に応じてプレミア額有り (一般、学生別) 乗継割引 障がい者割引 デポジット500円
		23. 10. 1	NORUKA (ノルカ) 定期券	SF機能付可能
茨 城	日立電鉄交通サービス	19. 10. 1	でんてつハイカード	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74社	19. 3. 18	PASMO (パスモ)	バス利用特典サービス (ポイント制)
東 京	京王電鉄バス (京王バスグループ全5社)	23. 2. 1	モットクバス	設定運賃区間 170円～350円 ※(350円は全線フリー定期券)
新 潟	新潟交通 新潟交通観光バス	23. 4. 24	りゅーと	ポイント制
		23. 9. 23		
山 梨	山梨交通 山交タウンコーチ	12. 2. 28	バスICカード	乗継割引 ポイント制 ポストペイ
		12. 8. 1		
富 山	富山地方鉄道	23. 3. 5	ecomyca (エコマイカ)	SF利用普通運賃15%割引
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)	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 日本タクシー	18. 12. 1	ayuca (アユカ) 乗車券	乗継割引 ポイント制
		21. 3. 15		
		19. 3. 16	ayuca定期	SF機能付可能
静 岡	遠州鉄道	16. 8. 20	ナイスバス	1,000～10,000円 入金額に応じてプレミア額有り (一般、学生別)
	しずてつジャストライン	18. 3. 1	LuLuCa (ルルカ)	チャージ金額によるプレミアサービス
滋 賀	近江鉄道	15. 4. 1	バスICカード	
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 ウエスト神姫	18. 1. 20	NicoPa (ニコパ)	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. 10. 20		
		21. 7. 1		
		22. 10. 1		
		18. 2. 1	モバイルNicoPa	乗継割引
	伊丹市交通局	20. 4. 1	itappy (イタッピー)	乗継割引
	阪神バス、阪急バス、阪急田園バス	24. 4. 1	hanika (ハニカ)	10%プレミアムサービス(プリペイド式)
奈 良	奈良交通、エヌシーバス	16. 12. 15	CI-CA (シーカ)	乗継割引 ICOCA、PiTaPa使用可

都道府県	実施事業者	導入年月日	名 称	サービス内容
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）	乗継割引 利用額積算割引 誕生日割引
広 島	広島電鉄、広島バス、広島交通、芸陽バス、鞆鉄道、備北交通、中国ジェイアールバス、呉市交通局、エイチディー西広島、広交観光、中国バス	20.1.26	PASPY（パスピー）	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
島 根	石見交通	22.8.2		
香 川	ことでんバス 大川自動車	17.2.2 24.3.20	IruCa（イルカ）	回数割引 （フリー・シニア・スクール） 電車⇄バス乗継割引
愛 媛	伊予鉄道	17.8.1	ICい〜カード	（フリー・シニア・スクール）乗車時 運賃を約10%割引
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 高知東部交通	21.1.25 23.10.1	ICですかカード ICですかカード定期券	ポイント制 バス電車共通 障害者割引 オートワンデー
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、西鉄バス佐賀、西鉄高速バス 昭和自動車	20.5.18 22.2.27	nimoca（ニモカ）	乗継割引 ポイント制
福 岡	北九州市交通局	13.9.20	ひまわりバスカード	乗継割引 プレミアム制
長 崎	長崎自動車、長崎県交通局、西肥自動車、佐世保市交通局、島原鉄道、さいかい交通 長崎県央バス、させぼバス	14.1.21 21.12.1	長崎スマートカード	乗継割引 ポイント制
	長崎自動車、長崎県交通局、西肥自動車、佐世保市交通局、さいかい交通 長崎県央バス、させぼバス	17.12.12 21.12.1	モバイル長崎スマートカード	
大 分	大分バス、大分交通 亀の井バス	22.12.26 23.3.20	めじろんmonica	乗継割引 ポイント制
宮 崎	宮崎交通	14.10.10	宮交バスカ	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	
	南国交通、ジェイアール九州バス 鹿児島市交通局	17.4.1	Rapica（ラピカ）	乗継割引 ポイント制

188社

② 最近の主な営業政策的特殊乗車券

（平成21年4月1日～）

イ. 特殊定期

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	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

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
福 島	福島交通	23. 10. 1	ノルカバス65	65歳以上のお客様のみに有効な全路線乗車可能（一部路線を除く）な定期券	1ヶ月 7,000円 3ヶ月 16,000円 6ヶ月 27,000円 12ヶ月 48,000円
			ノルカバス75	75歳以上のお客様のみに有効な全路線乗車可能（一部路線を除く）な定期券	1ヶ月 4,000円 3ヶ月 8,000円 6ヶ月 13,000円 12ヶ月 23,000円
			おでかけノルカ	土日祝の終日及び平日の10:00～17:00の間に乗降するお客様に有効な定期券	1ヶ月 7,000円 3ヶ月 16,000円 6ヶ月 27,000円 12ヶ月 48,000円
		11. 9. 18	休日100円サービス	通勤定期券を持っているだけで、休日は家族も100円でバスにご乗車いただける。	
		23. 10. 1	グリーン定期	企業・団体様につき5名以上の申込で購入することができる定期券。人数が増える毎に通勤定期券から一定の割引率が適用される。	
栃 木	関東自動車	24. 4. 1	環境定期券	土日祝日・年末年始・お盆期間、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
埼 玉	国際興業	22. 4. 1	埼玉大東上線連絡定期券	志木駅東口・北朝霞駅から埼玉大学へ向かう路線の乗車が可能。	(通勤) 1ヵ月 10,800円 3か月 30,780円 (通学) 1ヵ月 8,640円 3ヵ月 24,620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	東武バスイースト	21. 4. 1	小・中学生フリー定期券	東武バスイースト（ウエスト）管内全路線利用可能（コミュニティ・高速・深夜急行を除く）小・中学生を対象とした割引通学定期券。	小学生 1年パス 30,000円 半年パス 16,000円
東 京 埼 玉	東武バスウエスト				中学生 1年パス 60,000円 半年パス 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年パス 30,000円 半年パス 16,000円 中学生以上 1年パス60,000円 半年パス32,000円
東 京 埼 玉	西武バス	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
神奈川	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. 4. 1	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	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

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
神 奈 川	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
	伊豆箱根バス	22.10. 1	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
新 潟	新潟交通	24. 3.16	スクールワイド	学生対象の乗り放題定期券 新潟交通の一般バス全路線利用可能	3ヶ月 43,000円 4ヶ月 54,000円 5ヶ月 64,000円 6ヶ月 72,000円 12ヶ月 126,000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
山 口	防長交通	22. 7.21	学生全線フリー 定期券	中学生以上の学生を対象に防長交 通の全路線(コミュニティ・高速除く) 利用可能。	1ヶ月 20,000円
			学生周南フリー 定期券	中学生以上の学生を対象に、周南市 及び下松市中心部の全路線(コミュ ニティ・高速除く)利用可能。	1ヶ月 8,500円
		24. 4. 1	学生柳井・大島 フリー定期券	中学生以上の学生を対象に、柳井市 及び周防大島町・平生町・田布施町・ 上関町の全路線利用可能。	1ヶ月 13,000円
		学生山口フリー 定期券	中学生以上の学生を対象に、山口市 中心部の全路線(コミュニティ・高速 除く)利用可能。	1ヶ月 10,000円	
長 崎	対馬交通	22. 9. 1	定額フリーバスポート	全線乗り放題の定期券。 予約制乗合タクシー(佐須～巖原、五 根緒～舟志)利用可能。但し、定期観 光バスは利用できない。	1ヶ月 5,000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 10,000円 3ヶ月 27,000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%

ロ. 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	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
東 京	立川バス シティバス立川	13.10.10	いきいきフリーバス	対象年齢65歳以上 3ヶ月4,000円、6ヶ月6,000円の定 期を販売し、定期券持参者に1乗車 100円運賃サービス(高速バスは除く) 深夜バスは200円	3ヶ月券 4,000円 6ヶ月券 6,000円
		20. 6. 1			
新 潟	新潟交通	13. 1. 1	おでかけ定期券70	70歳以上対象の乗り放題定期券 新潟交通の一般バス全路線利用可能	6ヶ月 22,000円 12ヶ月 40,000円
		18.12. 1	おでかけ定期券65	65歳以上対象の乗り放題定期券 新潟交通の一般バス全路線利用可能	6ヶ月 33,000円 12ヶ月 60,000円
香 川	大川自動車	13. 9.15	おでかけ定期券	満70歳以上を対象とした全路線乗 り放題定期券(高速バスを除く)	3ヶ月 15,000円 6ヶ月 24,000円 12ヶ月 36,500円
長 崎	佐世保市 させぼバス	18.10. 1	おでかけ定期	70歳以上を対象とした全線定期で1乗 車100円(現金)	6ヶ月 6,000円 1年 10,000円

八. 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
北海道	沿岸バス	21. 5. 1	増毛・豊富間定期路線バスフリーきっぷ(萌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 ワイド2日券 3,200円
	北海道中央バス	24. 2. 6	札幌市内1DAYバス	中央バス札幌市内線特殊区間内が利用できる一日乗車券(臨時便、イベント輸送等除く)	大人 750円 小人 380円
宮 城	仙台市交通局 宮城交通	21.9.1～ 21.11.30	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
茨 城	関鉄グリーンバス	22. 8. 30	かしてつバス1日フリーきっぷ☆親子割引	土日祝日及び年末年始のかしてつバス(石岡駅～銚子駅間及び小川駅～茨城空港間)が乗り放題。大人1名につき同伴する小学生2名まで無料。	大人 1,000円
東 京 埼 玉	西武バス	23. 4. 1	IC1日乗車券	高速・深夜急行・みどりバス以外のコミュニティバス・イベント輸送の高い路線・西武観光バス・西武高原バスの路線は適用外。深夜バスは半額を徴収。	大人 600円 小人 300円
千 葉 神奈川	東京空港交通 京浜急行バス 京成バス	23.3.1～ 24.9.30	YCATヤング2000	YCAT⇄成田空港を利用する12～25歳	2,000円
			YCATシニア2000	65歳以上	
			YCAT当日往復割引	乗車券購入日にYCAT⇄成田空港を往復(日帰り限定)	大人 4,000円 小人 2,000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)
			23.3.1～ 24.9.30	TCATヤング割引	TCAT⇄成田空港を利用する12～25歳
		TCATシニア割引		65歳以上	
		TCAT当日往復割引	乗車券購入日にTCAT⇄成田空港を往復(日帰り限定)	大人 3,400円 小人 1,700円	
東 京 長 野	東京空港交通 松本電気鉄道 京王電鉄バス	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
			22.10.21	松本羽田空港きっぷ	中央高速バス「松本～新宿線」とリムジンバス「新宿～羽田空港線」のセット
	東京空港交通 川中島バス 京王電鉄バス	23. 3. 1	長野成田空港きっぷ	高速バス「長野～新宿線」とリムジンバス「新宿～成田空港線」のセット	大人 5,900円 小人 2,950円
			長野羽田空港きっぷ	高速バス「長野～新宿線」とリムジンバス「新宿～羽田空港線」のセット	大人 4,100円 小人 2,050円
神奈川	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	北陸鉄道グループ バス会社全社	21.7.19～ 21.8.31	わんぱくフリーパス	夏休み期間限定。対象は小学生のみ。利用者が設定した1週間の間、石川県内のグループバス路線、鉄道線について一部を除き、自由に乗り降り可能	700円 特急・急行線も利用する場合は1,500円
福 井	京福バス	23.11. 1	休日フリーきっぷ	土休日及び年末年始(12月30日～1月3日)適用 スクラッチ方式の乗車券、ご利用になる月・日の部分を削って使用、削られた当日のみ有効。 (高速バス、特急バス、コミュニティバス、空港連絡バス、定期観光バスを除く)	大人 1,000円 小人 500円

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
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
		23. 2.23	富士山満喫きっぷ	富士山観光スポットへのアクセスに必要な切符を1枚にまとめ、割安感のある価格で販売することにより、公共交通による周遊型富士山観光需要を創出するため	大人 3,000円 子供 1,500円
			富士山フリーきっぷ		名古屋・京都・大阪市内
	富士山きっぷ	大人 2,300円 子供 1,110円			
しずてつジャストライン	22. 7.17	静岡1Dayバス	富士山静岡空港アクセスバス3路線、静岡・清水地区発着路線全線の片道600円区間内全線(一部路線・区間を除く)	大人 2,000円 子供 1,000円	
	22. 4.24	電車・バス1日フリー乗車券	静鉄電車全線、静岡・草薙・東静岡・清水駅を起点とした、片道600円区間内全線(一部路線・区間を除く)	大人 1,200円 子供 600円	
愛 知	知多乗合	23.10. 1	セントレア・常滑市内一日乗りほ～だい乗車券	知多バスの常滑市内路線に1日乗り放題できる乗車券	大人 500円 小人 250円
	知多乗合南知多町	22.10. 1	海っ子バス・知多バス共通一日乗車券	南知多町内、美浜町内の知多バスと南知多町コミュニティバス(海っ子バス)が1日乗り放題できる乗車券	大人 500円 小人 250円
大 阪	大阪空港交通	23.3.1～ 24.3.31	大阪楽々きっぷ	リムジンバス大阪伊丹空港～大阪市内間の片道乗車券と大阪市営交通1日フリー乗車券のセット	1,200円(小児の設定なし)
鳥 取 大 阪	日本交通	22. 1. 9	関空=OCAT=山陰方面乗継きっぷ	鳥取・倉吉・米子から、OCAT乗継で関空リムジンバスとのセット販売	割引率20% (700～900円OFF)
島 根	松江市交通局	24. 3.20	のりほSP	松江市営バス全線(一部路線を除く)乗り放題となる通学フリー定期乗車券	中学生以上 1ヶ月 5,000円 小学生以下 1ヶ月 2,500円
山 口	宇部市交通局	23. 6. 1	空港往復乗車券	山口宇部空港と新山口駅の往復購入で割引	1,600円(往復 870円)
香 川	大川自動車	22.10. 1	小児運賃上限100円	現金・回数券を使用の小児に対し、大人の半額運賃が100円を超える場合、上限を100円とする。 (Iruca使用の場合は半額のまま)	小児上限 100円
福 岡	西日本鉄道 西鉄バス久留米 西鉄バス大牟田 西鉄バス筑豊 西鉄バス二日市 西鉄バス宗像	22. 4. 3	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
		24.2.10 ～25.2.9	FUKUOKA 1DAY PASS	西鉄グループ(北九州・大牟田除く)の一般路線バスと西鉄電車が任意の1日限り乗り放題の乗車券	1,500円
	九州急行バス	23.10. 1	九州号Goきっぷ(期間限定)	満65歳以上の方及び学生(中・高・専・短・大学)の方を対象とした2枚乗車券、ただし、利用に際し、満65歳以上の方は公的身分証、学生の方は学生証又は生徒手帳の提示が必要です。	福岡～長崎 3,500円 福岡～大村 3,200円 福岡～嬉野 2,600円 長崎～嬉野 2,200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。	
		22. 7.21	ノりのりきっぷ(夏休み)	中・高校生限定の夏休み期間中、全線フリー定期	3,000円
		22.12.25	ノりのりきっぷ(冬休み)	中・高校生限定の冬休み期間中、全線フリー定期	1,000円
長 崎	佐世保市 させぼバス	20. 7.19	こども定期券	小学生限定で、夏休み期間中全線フリー定期	3,000円
	島原鉄道	22. 4.11	Shimatetsuフリーパス	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

二. 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
北海道	十勝バス	23. 5. 1	芽室線と芽室町コミュニティバス乗継券	十勝バス芽室線と芽室町コミュニティバスとを乗り継ぐ場合に、乗務員が乗継券を発行し割引運賃にて乗車できる。但し、初めのバスの降車時から次のバスの乗車までが3時間以内の場合に、2乗車目のバス運賃を割引する。	大人 100円引き 小中学生 50円引き
岩 手	岩手県交通	23. 3. 18	滝沢村ゆいきっふ	IGRいわて銀河鉄道と県営体育館～滝沢村役場間の路線バスが1日乗り降り自由。	大人 700円 (小人の設定なし)
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

ホ. 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 阿寒バス	23. 4. 1	グリーン定期S	満62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。	3ヶ月 10,000円 6ヶ月 15,000円
	十勝バス	23. 5. 28	運転免許証返納者割引	60歳以上で運転免許証を自主返納された方で、バス降車時に運転経歴証明書を持参すると、運賃を半額割引にします。但し、都市間バス、定期観光バス、空港連絡バス、ホテル～空港線、イベントバスは除く。	普通旅客運賃の半額
秋 田	羽後交通 秋田中央交通 秋北バス	22. 6. 1	とくとく回数券	満65歳以上であり、かつふれあい塾の受講者もしくは運転免許証を自主返納した事を証明できる方	とくとく回数券1,200円分を1,000円に割引
千 葉	日東交通グループ4社 日東交通、館山日東バス、鴨川日東バス、天羽日東バス	23. 7. 1	ノーカー・サポート優待証	65歳以上の運転免許証自主返納者で運転免許取消通知書を持参の方に運賃支払い時に提示すると路線バス全線を半額で乗車できる優待証を発行	発行手数料500円
東 京	京成グループ(バス事業16社)・船橋新京成バス・習志野新京成バス・松戸新京成バス・千葉中央バス・成田空港交通・千葉海浜交通・千葉内陸バス・東京ベイシティ交通・ちばフラワーバス・ちばレインボーバス・ちばシティバス・ちばグリーンバス・京成タウンバス・京成トランジットバス・京成バスシステム	22. 8. 1	ノーカー・アシスト優待証	70歳以上の旅客で、交付後1年以内の「運転経歴証明書」をお持ちの方に、運賃支払い時に提示すると路線全線を半額で乗車できる優待証を発行	発行手数料500円
	はとバス	20. 4. 1	高齢者運転免許証返納者割引	運転経歴証明書を提示された方は、定期観光バスコース料金を5%割引(同伴者3名まで有効)	

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
富 山	加越能バス	21. 9. 1	高齢者運転免許 自主返納支援事業	高岡市では運転免許を自主返納される満70歳以上の方を対象 市が2万円相当を支援し、万葉線回数券、加越能バス回数券、JRオレンジカード、タクシー利用券の中から、ご希望の乗車券を交付します。	
		22. 4. 1	〃	砺波市では、運転免許証を自主返納される満70歳以上の方を対象に市が15,000円相当を支援し、加越能バス回数券を交付します。	
		23. 4. 1	〃	南砺市では、運転免許を自主返納される高齢者を対象に市が20,000円を支援し加越能バス回数券を交付します。 射水市では、運転免許を自主返納される高齢者を対象にコミュニティバス等無料乗車証を交付します。(交付を受けた日から2年を経過する日の属する月の末日まで無料)	
三 重	三重交通、三交伊勢志摩交通、三交南紀交通、八風バス、三重急行自動車	23. 1.20	セーフティーバス	65歳以上で運転経歴証明書をお持ちの方、左記三重交通グループ各社の路線バス乗り放題(ただし、高速バス、空港バス、市町村が運営するコミュニティは除く)	6ヶ月 30,000円 1年間 50,000円
兵 庫	淡路交通	21. 4. 1	高齢者運転免許返納者割引	高齢者(65歳以上)かつ運転経歴証明書(運転免許返納後に公安委員会への申請により公布)を提示した旅客に対し、運賃を50%割引する。	運賃を50%割引
	阪神バス	21.12. 1	高齢者運転免許返納者割引	65歳以上で運転経歴証明書に記載されている住所が兵庫県内の方 運転経歴証明書を提示した旅客に対し、運賃を50%割引する。(現金での乗車のみ割引対象)	一般路線バス全線 210円→110円 (神戸特区・大阪特区： 200円→100円)
	神姫バス 神姫ゾーンバス ウエスト神姫 神姫グリーンバス	20.10. 1	高齢者運転免許返納者割引	65歳以上で運転経歴証明書に記載されている住所が兵庫県内の方 運転経歴証明書を提示した旅客に対し、運賃を50%割引する。(現金での乗車のみ割引対象)	一般路線バス全線 210円→110円 (神戸特区・大阪特区： 200円→100円) (但し、高速バス、定期観光バスは除く)
島 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・荻線は除く)	通常料金の半額
岡 山	岡山県バス協会	22. 2. 1	高齢者運転免許返納者割引	おかやま愛カードを持つ65歳以上の方	岡山県内全バス路線で運賃原則半額
香 川	琴参バス 大川自動車	22.10. 1 19. 4. 1	高齢者運転免許返納者割引	運転経歴証明書を提示された65歳以上の方	普通旅客運賃の半額割引します。
高 知 愛 媛	ジェイアール四国バス	23. 3.12	運転免許返納者割引	運転免許証を自主返納された方で、バス降車時に運転経歴証明書を提示すると運賃を半額割引にします。	普通旅客運賃の半額割引します。
福 岡	堀川バス	22.10. 1	高齢者運転免許返納者割引	平成22年10月1日以降、65歳以上で公安委員会発行の運転免許証の返納による取消通知書を持参された方に対し、割引乗車証を発行する。降車時に割引乗車証を提示すれば、全路線普通旅客運賃が半額。	
佐 賀	佐賀市交通局	23.10.10	高齢者ノりのりバス事業	満65歳以上で運転免許証を自主返納した方に、ワンコイン・シルバーパスの12ヶ月バスまたは6ヶ月バスを初回に限り半額で販売。	12ヶ月バス 8,000円 (通常 16,000円) 6ヶ月バス 4,500円 (通常 9,000円)
熊 本	九州産交バス	21.10. 1	免許返納者割引乗車証	天草地域に在住の65歳以上で運転経歴証明書を取得し、産交バスが発行する免許返納者割引乗車証をお持ちの方(降車時に免許返納者割引乗車証を提示) 天草地域を走る一般路線バス全線・快速うしお号・快速あまくさ号	普通旅客運賃の半額割引 割引乗車証の取得日から2年

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
大 分	大分交通 亀の井バス	22. 4. 1	別府市高齢者運転免許自主返納支援制度	運転免許証を自主返納した70歳以上の別府市民に1万円分(デビット500円含む)のICカードを給付(但し、1回限り)している。	1万円分(デビット500円含む)のICカードを給付(但し、1回限り)
宮 崎	宮崎交通	20. 4. 1	高齢者の運転免許証返納メリット制度	65歳以上で運転経歴証明書をお持ちの方。免許証返納カードの発行悠々パス(高齢者用定期・65歳以上)が半額で購入できる。	3ヶ月定期 4,500円 6ヶ月定期 7,500円

へ. その他

都道府県	事業者名	導入年月日	名 称	内 容	金 額
青 森	八戸市交通部	21. 12. 1～ 22. 5. 31	ワンデー☆キャン・バス	八戸市営バス及び南部バスの市内全路線が乗り放題となる大学生向けの一日乗車券方式の乗車券を期間限定で販売。	1枚 600円
		22. 12. 1～ 22. 5. 31 22. 12. 1～ 23. 11. 30 23. 12. 1～ 24. 11. 30	キャン☆パス・フォー	八戸市営バス及び南部バスの市営全路線が4回まで乗降可能となる大学生向けの4枚綴りの乗車券を期間限定で販売。	4枚綴り 600円
		23. 3. 15～	J・エコパスポート	八戸市営バス全路線が、夏・冬・春休み期間中に一日乗り放題となる乗車券を中学生を対象として販売。	1枚 300円
		23. 3. 15～	親子DE探検エコパスポート	八戸市営バス全路線が、夏・冬・春休み期間中に一日乗り放題となる乗車券を、小学生と同伴する保護者を対象として販売(2人1組でなければ使用不可)。	1枚 600円
		23. 3. 1～	金パス10	祝日を含む毎週金曜日の10時以降に降車する場合に限り、八戸市営バス及び南部バスの市内全路線が乗り放題となる乗車券。	大人 1枚 600円 小人 1枚 300円
		23. 10. 1～ 24. 9. 30	まちパス300	中心市街地を基点としたフリーエリア区間内において、八戸市営バス及び南部バス並びに十鉄バスが乗り放題となる一日乗車券方式の乗車券	大人 1枚 300円 小人 1枚 150円
秋 田	秋田中央交通	23. 10. 1	秋田市コインバス事業	秋田市が交付する「コインバス資格証明書」を提示すると、秋田市内路線バス(リムジンバス、高速バスは除く)及び秋田市マイタウンバスに100円(現金のみ適用)でご乗車いただけます。	100円
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	堀川バス	23. 3. 12	一日乗車券	土曜・日曜・祝日に限り、堀川バス全路線が一日乗り放題。適用日当日のみの販売	大人 1,000円 小人 500円

(3) 地方自治体の補助による敬老乗車券

(表1) パス式敬老乗車券

県名	都市名	年齢	対象事業者
北海道	稚内市	70歳以上	宗谷バス
	礼文町	〃	〃
	利尻町	〃	〃
	利尻富士町	〃	〃
	猿払村	〃	〃
	浜頓別町	〃	〃
	中頓別町	75歳以上	〃
	枝幸町	70歳以上	〃
	帯広市	〃	北海道拓殖バス
	旭川市	〃	北海道中央バス、道北バス
	滝川市	75歳以上	旭川電気軌道、空知中央バス
	神恵内村	65歳以上	北海道中央バス、空知中央バス
	泊村	70歳以上	北海道中央バス
	岩見沢市	〃	〃
	夕張市	〃	夕張鉄道
	苫小牧市	〃	道南バス
	江差町	65歳以上	函館バス
	乙部町	70歳以上	〃
	函館市	〃	道南バス
	洞爺湖町	〃	〃
日高町	〃	〃	
平取町	〃	〃	
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	
北見市	〃	根室交通	
北見市	〃	北海道北見バス	
青森	青森市	70歳以上	青森市、ジェイアールバス東北
	三好市	〃	青森市
	八戸市	〃	十和田観光電鉄
福島	福島市	75歳以上	福島交通
	福島市	〃	〃
	福島市	〃	〃
秋田	能代市	70歳以上	秋北バス
	横手市	〃	〃
	大仙市	〃	羽後交通
	湯川市	〃	〃
	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
	東京都	〃	東急バス、西東京バス
	東京都	〃	東武バスセントラル、立川バス
	東京都	〃	京成バス、シティバス立川
	東京都	〃	京浜急行バス、西武バス
	東京都	〃	京王バス南、国際興業
	東京都	〃	小田急バス、日立自動車交通
	東京都	〃	関東バス、神奈川中央交通
	東京都	〃	京王バス東、羽田京急バス
	東京都	〃	京王バス中央、京王バス小金井
	東京都	〃	新日本観光自動車
	東京都	〃	東急トランセ、京成タウンバス
	東京都	〃	朝日自動車、大島旅客自動車
	東京都	〃	三宅村、八丈町
	東京都	〃	小田急シティバス
神奈川	横浜市	70歳以上	横浜市、小田急バス
横浜市	〃	相鉄ホールディングス	
横浜市	〃	神奈川中央交通、京浜急行バス	
横浜市	〃	江ノ電バス横浜、東急バス	
横浜市	〃	川崎鶴見臨港バス、相鉄バス	
横浜市	〃	横浜京急バス、横浜神奈交バス	
横浜市	〃	大新東、フジエクスプレス	
横浜市	〃	横浜交通開発	

県名	都市名	年齢	対象事業者	
神奈川	川崎市	70歳以上	川崎市、京浜急行バス	
	川崎市	〃	神奈川中央交通、小田急バス	
山梨	大月市	65歳以上	富士急山梨バス	
	大月市	〃	〃	
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	高白川村	〃	加越能鉄道	
	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	
京都	京都市	65歳以上	名古屋ガイドウェイバス	
	京都市	70歳以上	京都市、京都バス	
大阪	京都市	70歳以上	京阪京都交通、京阪バス	
	京都市	〃	京阪シティバス、阪急バス	
	京都市	〃	京阪宇治バス、近鉄バス	
	京都市	〃	西日本ジェイアールバス	
	京都市	〃	ヤサカバス(醍醐コミュニティバスのみ)	
	大阪市	70歳以上	大阪市	
	大阪市	(ICカード)	〃	
	高槻市	〃	高槻市	
	高槻市	65歳以上	南海バス	
	兵庫	神戸市	70歳以上	神戸市、神姫バス、阪急バス
		神戸市	(ICカード)	山陽バス
		神戸市	〃	神鉄バス、神姫ゾーンバス
		神戸市	〃	神戸交通振興(山手線ポアイキャンパス線)
		神戸市	〃	阪神バス
		伊丹市	70歳以上	伊丹市
石川市		〃	山陽バス、神姫バス	
尼崎市		〃	尼崎市	
芦屋市		75歳以上	神姫バス、ウエスト神姫	
養父市		70歳以上	阪急バス	
朝来市	〃	全但バス		
猪名川町	〃	〃		
宝塚市	〃	阪急バス		
宝塚市	〃	阪神電気鉄道		
奈良	奈良市	70歳以上	奈良交通	
	王寺町	〃	〃	
	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	
	三原市	70歳以上	芸陽バス、中国バス、鞆鉄道	
山口	岩国市	70歳以上	岩国市、防長交通	
	宇部市	〃	宇部市、船木鉄道	
	山口市	〃	防長交通、中国ジェイアールバス	
	下関市	〃	サンデン交通	
	上関町	65歳以上	防長交通	
徳島	徳島市	70歳以上	徳島市	
	鳴門市	〃	鳴門市	
	小松島市	〃	小松島市	
福岡	福岡市	65歳以上	昭和自動車	
佐賀	佐賀市	65歳以上	〃	
	佐賀市	75歳以上	佐賀市、昭和自動車	
長崎	佐世保市	75歳以上	佐世保市、西肥自動車、させほバス	
熊本	熊本市	70歳以上	九州産交バス、産交バス	
	荒尾市	〃	熊本電気鉄道、熊本バス	
大分	荒尾市	〃	荒尾市	
	大分市	70歳以上	大分バス、大分交通、亀の井バス	
宮崎	大分市	70歳以上	〃	
	宮崎市	〃	宮崎交通	
鹿児島	宮崎市	〃	〃	
	鹿児島市	70歳以上	鹿児島市	
	鹿児島市	(ICカード)	いわさきコーポレーション	
鹿児島	鹿児島市	70歳以上	南国交通、ジェイアール九州バス	
	鹿児島市	75歳以上	徳之島総合陸運	
鹿児島	徳之島三島	70歳以上	沖永良部バス企業団	
鹿児島	沖永良部島	70歳以上	〃	

(表1-2) 回数券式(バスカード含)

(平成24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
	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
	釧路町	〃	〃
	厚岸町	〃	くしろバス
	浜中町	〃	〃
	羅臼町	〃	阿寒バス
	弟子屈町	〃	〃
	標津町	〃	〃
	海町	〃	根室交通、阿寒バス
	網走市	〃	網走観光交通、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
	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
	上川町	〃	道北バス
	佐呂間町	〃	北海道北見バス
	遠別町	〃	沿岸バス
豊富町	〃	〃	
小紋別市	75歳以上	沿岸バス、てんてつバス 名士バス、北海道北見バス	
札幌市	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 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	〃	〃
岩見沢市	71歳以上	北海道中央バス	
三笠市	70歳以上	〃	
函館市	〃	函館バス	
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
	白石市	〃	ミヤコーバス
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	三芳町	70歳以上	ライフバス
	秩父市	65歳以上	西武観光バス
神奈川	鎌倉市	75歳以上	神奈川中央交通、京浜急行バス 江ノ電バス藤沢、江ノ電バス横浜

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、日本タクシー	
	下呂市	60歳以上	濃飛乗合自動車	
静岡	中津川市	〃	〃	
	藤枝市	70歳以上	しずてつジャストライン 遠州鉄道、秋葉バスサービス	
	浜松市	〃	浜松バス	
	三島市	〃	富士急シティバス、伊豆箱根バス 沼津登山東海バス	
	裾野市	〃	富士急シティバス	
	西伊豆町	〃	西伊豆東海バス	
	伊東市	〃	伊豆東海バス	
	松崎町	75歳以上	西伊豆東海バス	
	河津町	70歳以上	南伊豆東海バス	
	伊豆の国市	75歳以上	中伊豆東海バス、伊豆箱根バス	
愛知	岡崎市	70歳以上	名鉄バス	
	春日井市	〃	〃	
	豊橋市	〃	豊鉄バス	
	田原市	〃	〃	
三重	津市	74歳以上	三重交通	
	伊勢市	75歳以上	三重交通、三交伊勢志摩交通	
大阪	枚方市	69歳以上	京阪バス	
兵庫	神戸市	70歳以上	神戸市、神姫バス、阪急バス 山陽バス 神鉄バス、神姫ゾーンバス 神戸交通振興(山手線ボーアイキャンパス線) 阪神バス	
	宝塚市	70歳以上	阪急バス、阪神バス 阪急田園バス	
	西宮市	〃	阪急バス、阪神バス	
	三木市	〃	神姫バス、神姫ゾーンバス	
	稲美町	65歳以上	神姫バス	
	三田市	70歳以上	神姫バス、阪急バス 阪急田園バス	
	明石市	〃	山陽バス	
	川西市	〃	阪急バス	
	奈良	斑鳩町	70歳以上	奈良交通
		生駒市	〃	〃
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	〃	徳島バス、徳島バス阿南	
徳島市	〃	徳島バス、徳島バス南部		
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	
	長崎市	70歳以上	長崎県、長崎自動車	
長崎	長崎市	〃	長崎県央バス、富川運送	
	西海市	〃	さいかい交通	
熊本	嘉島町	70歳以上	熊本バス	
鹿児島	与論島	70歳以上	南陸運	
鹿児島市	薩摩川内市	〃	ジェイアール九州バス	

6. 貸切バス事業の収支状況

(1) 調査対象事業者408社の経常収入は1,519億円、経常費用は1,528億円、経常損益は9億円の赤字、経常収支率は99.4%（前年度100.7%）と軽油価格が高騰したため、前年度と比較して経常収支率は1.3ポイント悪化した。

調査対象事業者の213社、52%と半数以上の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、20年度66,226円、21年度64,246円、22年度63,435円となっている。

② 支出では、人件費の占める割合が46.2%となっており、車両規模別にみると10両までの事業者は43.2%、11両～30両までは44.6%、31両以上は47.2%と車両規模が大きいほど人件費率が大きい。

なお、人件費割合は20年度44.7%、21年度46.4%、22年度46.2%となっている。

③ 車両規模別の収支率については、10両までは98.6%、11両～30両までは97.5%、31両以上は100.4%となっており、11両～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沖縄の108.0%、四国の101.8%、中部の101.6%、中国の100.6%、北海道の100.4%の5ブロックであり、最も厳しいところは九州の96.0%となっている。

(注) ① 調査対象事業者 貸切バス保有車両10両までは125社、11両～30両まで190社、31両以上の事業者93社、合計408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22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	社 195 (227)	社 213 (196)	社 408 (423)	1,519 (1,509)	1,528 (1,498)	△ 9 (11)	99.4 (100.7)	車両規模別に抽出 車両数10,153両 (〃 10,304両)
10両まで	59 (67)	66 (65)	125 (132)	88 (85)	90 (86)	△ 1 (△ 1)	98.6 (98.1)	車両数 855両 (〃 881両)
11～30両まで	87 (108)	103 (94)	190 (202)	432 (440)	443 (442)	△11 (△ 2)	97.5 (99.6)	車両数 3,507両 (〃 3,728両)
31両以上	49 (52)	44 (37)	93 (89)	999 (983)	995 (969)	4 (14)	100.4 (101.5)	車両数 5,791両 (〃 5,695両)

※1. () は前年度

2. 事業者は前年度と入れ替えがある。

3. 端数処理を行っているため、計が一致しない場合がある。

(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					
22	社 195 (48%)	社 213 (52%)	社 408 (100%)	1,519	1,528	△ 9	99.4	10両まで 125社 11～30両まで 190 31両以上 93
21	227 (54%)	196 (46%)	423 (100%)	1,509	1,498	11	100.7	10両まで 132社 11～30両まで 202 31両以上 89
20	213 (55%)	191 (45%)	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

(表2) 平成22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(21年度) %	
	黒字	赤字	計					
北海道	A	1	2	3	366	324	41	112.8 (118.9)
	B	5	10	15	3,798	4,097	△ 298	92.7 (98.3)
	C	4	1	5	3,397	3,114	283	109.1 (108.8)
	計	10	13	23	7,561	7,534	27	100.4 (102.9)
東北	A	5	7	12	592	647	△ 55	91.5 (95.8)
	B	9	11	20	3,548	3,676	△ 127	96.5 (96.8)
	C	6	4	10	7,542	7,524	18	100.2 (101.4)
	計	20	22	42	11,682	11,847	△ 164	98.6 (99.5)
関東	A	13	9	22	1,853	1,863	△ 9	99.5 (96.2)
	B	14	22	36	8,904	9,372	△ 468	95.0 (99.9)
	C	8	9	17	20,576	20,611	△ 35	99.8 (99.5)
	計	35	40	75	31,334	31,846	△ 512	98.4 (99.3)
北陸・ 信越	A	7	7	14	1,138	1,150	△ 13	98.9 (102.8)
	B	7	12	19	4,039	4,099	△ 60	98.5 (100.8)
	C	3	7	10	7,643	7,968	△ 324	95.9 (100.8)
	計	17	26	43	12,820	13,217	△ 397	97.0 (100.9)
中部	A	2	12	14	809	944	△ 134	85.7 (86.0)
	B	12	12	24	6,414	6,344	70	101.1 (102.5)
	C	8	5	13	19,660	19,171	489	102.5 (105.3)
	計	22	29	51	26,883	26,459	424	101.6 (104.0)
近畿	A	5	8	13	855	882	△ 27	97.0 (99.5)
	B	16	14	30	7,324	7,380	△ 56	99.2 (97.6)
	C	9	5	14	20,609	20,673	△ 64	99.7 (101.6)
	計	30	27	57	28,789	28,936	△ 147	99.5 (100.4)
中国	A	11	13	24	1,746	1,755	△ 10	99.5 (97.9)
	B	10	12	22	3,979	4,025	△ 47	98.8 (99.1)
	C	4	3	7	6,564	6,434	130	102.0 (104.1)
	計	25	28	53	12,289	12,215	74	100.6 (101.7)
四国	A	5	4	9	388	353	35	110.0 (99.0)
	B	6	2	8	2,343	2,322	21	100.9 (102.3)
	C	1	2	3	2,031	2,004	28	101.4 (96.2)
	計	12	8	20	4,762	4,679	83	101.8 (99.1)
九州	A	10	4	14	1,080	1,032	48	104.6 (102.4)
	B	8	8	16	2,861	2,996	△ 135	95.5 (101.0)
	C	3	7	10	8,246	8,672	△ 427	95.1 (93.2)
	計	21	19	40	12,187	12,701	△ 514	96.0 (95.9)
沖縄	A	—	—	—	—	—	—	— (—)
	B	—	—	—	—	—	—	— (—)
	C	3	1	4	3,599	3,333	266	108.0 (107.2)
	計	3	1	4	3,599	3,333	266	108.0 (107.2)
合計	A	59	66	125	8,828	8,951	△ 123	98.6 (98.1)
	B	87	103	190	43,210	44,311	△ 1,101	97.5 (99.6)
	C	49	44	93	99,867	99,504	363	100.4 (101.5)
	計	195	213	408	151,905	152,766	△ 861	99.4 (100.7)

(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				
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
21	保有車両10両まで	67	65	132	85	86	△2	98.1
	11～30両まで	108	94	202	440	442	△2	99.6
	31両以上	52	37	89	983	969	14	101.5
	計	227	196	423	1,509	1,498	11	100.7
22	保有車両10両まで	59	66	125	88	90	△1	98.6
	11～30両まで	87	103	190	432	443	△11	97.5
	31両以上	49	44	93	999	995	4	100.4
	計	195	213	408	1,519	1,528	△9	99.4

(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	18年度				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	保有車両 10両まで	11～30両 まで	31両以上	計	
収入	335.10	350.88	366.49	360.78	350.12	338.90	371.10	360.05	365.19	355.76	360.81	359.60	
原価	340.34	352.08	372.26	365.29	347.95	337.48	372.82	360.59	361.28	362.06	359.00	360.00	
内 訳	人件費	157.87	164.68	177.76	173.28	153.22	149.37	173.93	165.23	150.28	159.73	162.27	160.89
	諸経費	182.47	187.40	194.50	192.01	194.73	188.11	198.89	195.35	211.00	202.33	196.73	199.11
収支別	21年度				22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	360.50	343.78	357.40	353.49	352.45	338.20	359.52	352.78					
原価	367.49	345.31	352.22	350.99	357.37	346.82	358.21	354.78					
内 訳	人件費	158.08	159.96	164.41	162.72	154.30	154.64	169.25	164.04				
	諸経費	209.41	185.35	187.81	188.27	203.07	192.18	188.96	190.74				

(表5) 貸切バス実車キロ当り経費及び構成比率の推移

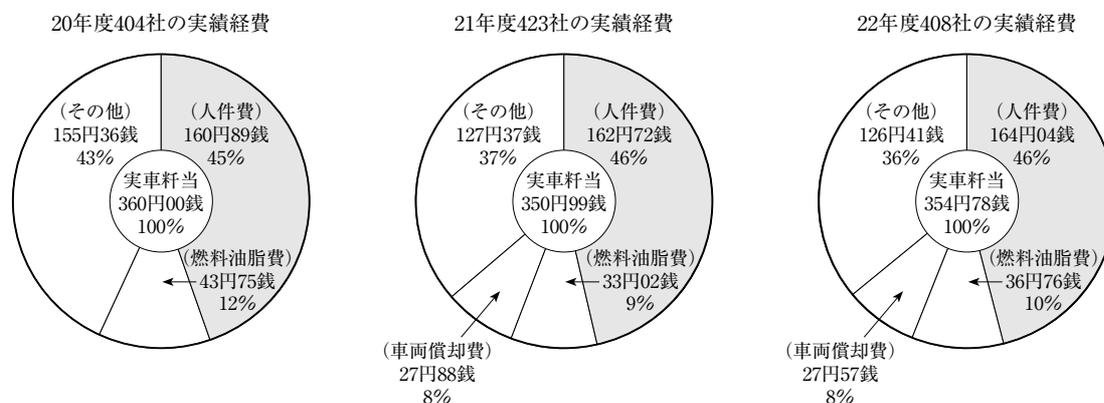
(単位：円銭)

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		%
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
21	423	162.72 (46.4)	33.02 (9.4)	—	27.88 (7.9)	127.37 (36.3)	350円99銭 (100.0)	△2.5
22	408	164.04 (46.2)	36.76 (10.4)	—	27.57 (7.8)	126.41 (35.6)	354円78銭 (100.0)	1.1

※平成11年度は、調査対象事業者を標準能率事業者から保有車両30両以上の事業者に変更。

平成12年度からは、調査対象事業者を保有車両30両以上から車両規模別に変更

(図1)

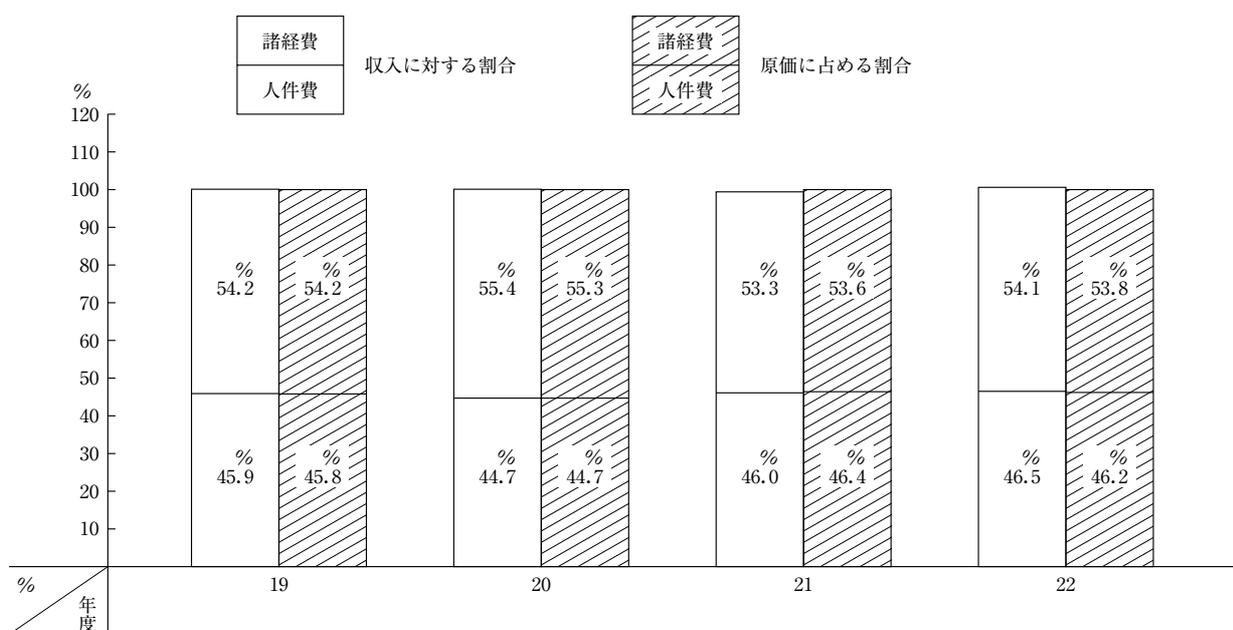


(表6) 一般貸切バスの人件費及び諸経費の収入・原価の割合

(単位：%)

年度	費目	保有車両10両まで		保有車両11～30両まで		保有車両31両以上		計	
		収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合	収入に対する割合	原価に占める割合
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
21	人件費	43.9	43.0	46.5	46.3	46.0	43.0	46.0	46.4
	諸経費	58.1	57.0	53.9	53.6	52.6	57.0	53.3	53.6
	計	102.0	100.0	100.4	99.9	98.6	100.0	99.3	100.0
22	人件費	43.8	43.2	45.7	44.6	47.1	47.2	46.5	46.2
	諸経費	57.6	56.8	56.8	55.4	52.6	52.8	54.1	53.8
	計	101.4	100.0	102.5	100.0	99.7	100.0	100.6	100.0

(図2)



(表7) 平成22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	166.7	176.0	184.6	191.0	195.1	179.1	176.1
実働日車当り 総走行キロ	キロ	213.2	230.4	236.3	242.7	240.7	225.0	222.6
実働率	%	60.1	57.1	58.8	55.7	61.2	61.9	51.8
実働日車当り 営業収入	円	53,882	55,502	67,414	62,510	63,769	68,684	63,133
実働日車当り 人件費※	円	26,152	25,884	32,204	28,493	30,427	32,509	28,529
実働日車当り 経費(経常費用)	円	54,858	57,405	70,078	65,325	63,574	70,693	63,870
経費に占める 人件費の割合※	%	47.7	45.1	46.0	43.6	47.9	46.0	44.7
経費に占める 燃料費の割合	%	12.2	12.4	9.7	11.7	8.3	9.9	11.1
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	54.2	27.6	49.7	34.6	42.8	34.7	44.1

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	226.5	196.4	102.4	183.3	160.3	178.7	187.9
実働日車当り 総走行キロ	キロ	279.7	238.0	139.1	231.1	204.0	226.6	236.2
実働率	%	51.2	53.2	58.4	57.9	44.4	53.1	62.7
実働日車当り 営業収入	円	70,858	60,702	51,306	63,435	54,485	59,157	66,452
実働日車当り 人件費※	円	29,672	30,618	27,303	30,066	24,729	27,630	31,809
実働日車当り 経費(経常費用)	円	72,023	64,284	47,905	65,025	57,272	61,966	67,325
経費に占める 人件費の割合※	%	41.2	47.6	57.0	46.2	43.2	44.6	47.2
経費に占める 燃料費の割合	%	12.0	12.0	9.8	10.4	11.8	11.1	9.9
運行回数による 旅行業者扱い比率	%	43.0	64.5	89.3	43.1	24.2	38.8	47.7

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22年度			平成21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	183.3	160.3	178.7	187.9	185.0	150.6	173.0	195.2
実働日車当り 総走行キロ	キロ	231.1	204.0	226.6	236.2	232.4	191.9	220.6	243.1
実働率	%	57.9	44.4	53.1	62.7	56.5	44.4	52.4	60.9
実働日車当り 営業収入	円	63,435	54,485	59,157	66,452	64,246	52,590	58,237	68,693
実働日車当り 人件費※	円	30,066	24,729	27,630	31,809	30,110	23,801	27,668	32,091
実働日車当り 経費(経常費用)	円	65,025	57,272	61,966	67,325	64,946	55,331	59,729	68,752
経費に占める 人件費の割合※	%	46.2	43.2	44.6	47.2	46.4	43.0	46.3	46.7
経費に占める 燃料費の割合	%	10.4	11.8	11.1	9.9	9.4	9.2	10.0	9.2
運行回数による 旅行者者扱い比率	%	43.1	24.2	38.8	47.7	44.1	22.9	35.2	52.0

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 旅行者者扱い比率	%	43.1	22.8	36.3	49.1	56.6	36.2	43.9	65.3

注1) ※の人件費は一般管理部門を含む人件費
2) 輸送実績報告書より集計

Ⅲ. 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

平成18年10月に改正された道路運送法の施行により、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とされた。また、一定規模（バス事業にあっては保有車両が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 保有車両が200両以上のバス事業者に対するもの

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の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できるよう、平成22年に作成・配布した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」（※1）の活用や国等が開催するシンポジウム等の周知に努めている。

（※1）日本バス協会は、平成22年に運輸事業振興助成交付金による助成制度を活用して、主に中小規模事業者を対象とした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、国は、現在「第9次交通安全基本計画（平成23年～27年）」に基づき、平成27年までに交通事故死者数を3,000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。交通事故死者数については、平成20年には5,155人となり、「第8次交通安全基本計画」の目標を2年前倒して達成した。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、自家用自動車と比べ、事故件数、死者数ともに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」の報告において、今後の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23年におけるバス事業に係る交通事故死者数は12人、人身事故件数は2,604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、同年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させるという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した。

また、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。

さらに、平成22年4月に国土交通省令等が改正され、平成23年5月から点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化等が実施されるのに先立って、それらの改正に対応するため「飲酒運転防止対策マニュアル」を再度改定した。

(2) 飲酒運転防止対策の推進

飲酒運転防止対策については、全国の会員事業者において万全の対策がとられるよう、毎年、秋の全国交通安全運動に併せて「飲酒運転防止週間」を設定するなど、業界をあげて取り組んでいる。

(3) アルコール検知器の使用義務化

国土交通省は、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事業用自動車の乗務員の飲酒運転を根絶するため、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化等の省令改正を行い、平成23年5月に施行した。

日本バス協会では、これに先立ち、平成15年から導入・活用を図っている。

省令改正の概要は、次のとおりである。

- ① 公布（平成22年4月28日）と同時に施行の事項

- ア. 酒気を帯びた乗務員を乗務させてはならない。(明確化)
 - イ. 運行管理者の補助者となることができる要件として、「運行管理者資格証の交付を受けている者」を追加。(従来の通達から省令へ)
 - ウ. 上記イの補助者が、運行管理者の指示を受けずに、又は指示に反して不適切な業務を行った場合には、その業務に該当する運行管理者資格証の返納が命ぜられる。
- ② 平成23年4月1日（東日本大震災の影響により、5月1日に変更）から施行の事項
- ア. 営業所ごとにアルコール検知器を備え、常時有効に保持すること。このため、アルコール検知器の故障の有無を日常的に確認すること。
 - イ. 点呼時には、酒気帯びの有無について、目視等で確認するほか、必ずアルコール検知器を用いて確認すること。
また、遠隔地等のため電話点呼を行う場合であっても、運転者にアルコール検知器を携行させ、検知結果を報告させること。
 - ウ. 点呼簿に、アルコール検知器使用の有無及び酒気帯びの有無を記録し、1年間保存すること。
なお、電話点呼を行った場合においては、具体的な検知結果の確認方法についても記録すること。

3. 車内事故防止対策

バス事故件数の約3割を車内事故が占めており、さらに車内事故による負傷者の約半数は65歳以上の女性であること等から、平成24年度においても、「バス車内事故防止キャンペーン」を7月に設定し、バス利用者に対する啓発活動等に努めている。以下は、本運動の概要である。

○ 実施期間 平成24年7月1日～7月31日（1ヶ月間）

○ 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。

○ 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、各都道府県内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) 車内掲出用ポスター



4. 改正道路交通法への対応

後部座席のシートベルト着用について、次のとおり周知徹底を図った。

《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。

5. バスジャック・テロ対策

(1) バスジャック対策の推進

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。

日本バス協会は、本事件を機に、ただちに同種事件発生時の適切な対応を検討するため、運輸省（現：国土交通省）の参画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、集中的に検討を行って、「バスジャック統一对応マニュアル」を策定した。

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、「バスジャック統一対応マニュアル」等を改定した。

なお、国土交通省からの通達「バスジャック対策の推進について」を受け、下記事項について会員事業者へ周知徹底を図っている。

ア. バスジャック対策マニュアルを策定していないバス事業者にあつては、早急にこれを作成し、これを作成しているバス事業者にあつても、今回の「バスジャック統一対応マニュアル」の改定を踏まえ、必要な見直しを行うこと。

イ. 各地方運輸局（沖縄総合事務所を含む）、各都道府県警察等の関係機関と連携し、定期的にバスジャック訓練を実施すること。

ウ. 各地方運輸局（沖縄総合事務所を含む）、各都道府県警察等の関係機関との夜間・休日を含む緊急連絡体制を整備すること。

エ. バスジャックの早期解決及び未然防止を図るための緊急連絡装置等の機器の整備に努めること。

オ. その他、早期に実施する事項

（ア）緊急連絡手段（非常用防犯灯スイッチ）に係る点検

（イ）一般国民への協力依頼

自社が装備している緊急連絡手段（警察への通報等を求めるための非常用防犯灯等）について、ホームページに掲載するとともにバスターミナルや主要乗降所等に掲示するなど、広く国民に協力を求めるための周知を行う。

[参考]

国民の皆様へのお願い

（ホームページやバスターミナル・主要乗降所等での掲載・掲示例）

走行中のバスに「SOS」や「緊急事態発生」等が表示されていたり、あるいは見慣れない青いランプ（防犯灯）が点滅していたら、そのバスの車内ではバスジャックのような異常事態が発生しているかもしれません。

そのようなバスを見かけましたら、110番への通報をお願いします。

《非常用防犯灯の一例》

◎ 文字による表示の例（側面・前面も表示するものもある。）



◎ 防犯灯点滅による表示の例



(2) テロ対策の徹底

日本バス協会では、「バスジャック統一対応マニュアル」を策定し、これを基に、ゴールデンウィークや夏季休暇等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。

6. 平成22・23年の交通事故

(1) 全国の交通事故の現状

現代社会において、自動車は必要不可欠なものになっており、平成23年12月末のわが国の自動車保有車両数は約7,900万台、運転免許証保有者数は約8,100万人となっている。

このような自動車保有台数、運転免許保有者数の増加や高速道路の整備に伴う高速化により、交通事故や環境への影響が大きな社会問題となっている。

平成23年中の交通事故による死者数は4,612人で、11年連続の減少となり、交通事故件数及び負傷者数も7年連続で減少している。また、交通事故件数は平成4年以来19年振りに70万件以下となっている。(図1参照) 警察庁による平成23年中の死亡事故に関する分析の概要は次のとおりである。

① 高齢者が大きく減少

交通事故死者数を年齢別にみると、高齢者(65歳以上)が2,262人(構成率49.0%)と最も多く、次いで50歳代が484人(同10.5%)、若者(16歳~24歳)が437人(同9.5%)の順に多い。

また、過去10年間の推移をみると、若者(平成13年の0.31倍)及び25~29歳(同0.31倍)が約3分の1以下に減少している。

② 自動車乗車中死者が大きく減少し、歩行中死者が4年連続最多

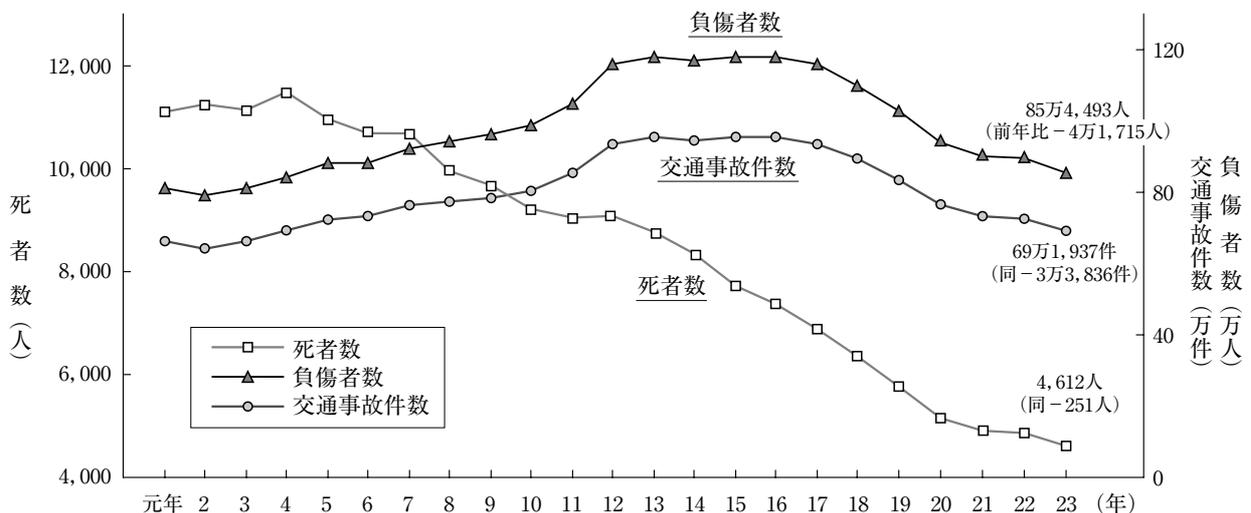
交通事故死者数を状態別にみると、歩行中(1,686件 構成率36.6%)が最も多く、次いで自動車乗車中(1,442件 同31.3%)となっており、両者で全体の3分の2以上を占めている。

また自動車乗車中は、全体の約4割に減少している。

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23年の着用者の致死率は非着用者の約14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



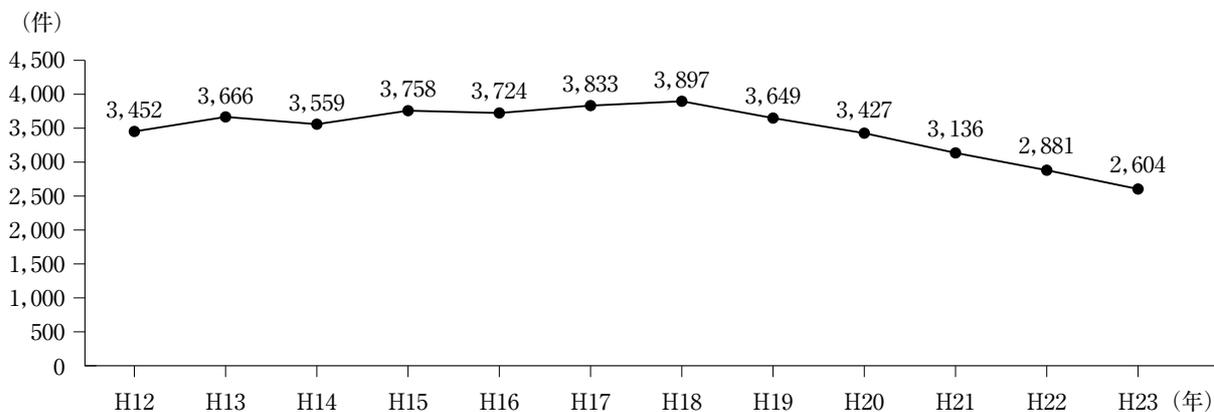
(注) 交通事故件数及び死傷者数は警察庁資料により作成。ただし人身事故のみである。

(2) バス（事業用）に係る交通事故情報

① バスの事故件数・死亡事故件数の推移

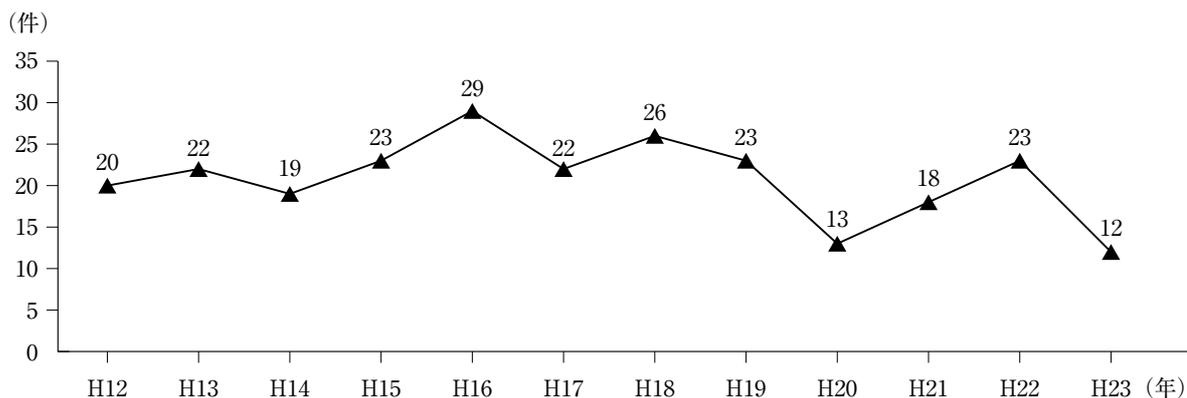
平成23年のバスの事故件数は2,604件（対前年比-277件）、死亡事故は12件（同-11件）である。近年、事故件数は高止まり傾向であったが、5年連続で減少し、死亡事故件数についても昨年に比べ減少が見られる。（図2、図3、図4参照）

（図2） バスの事故件数の推移



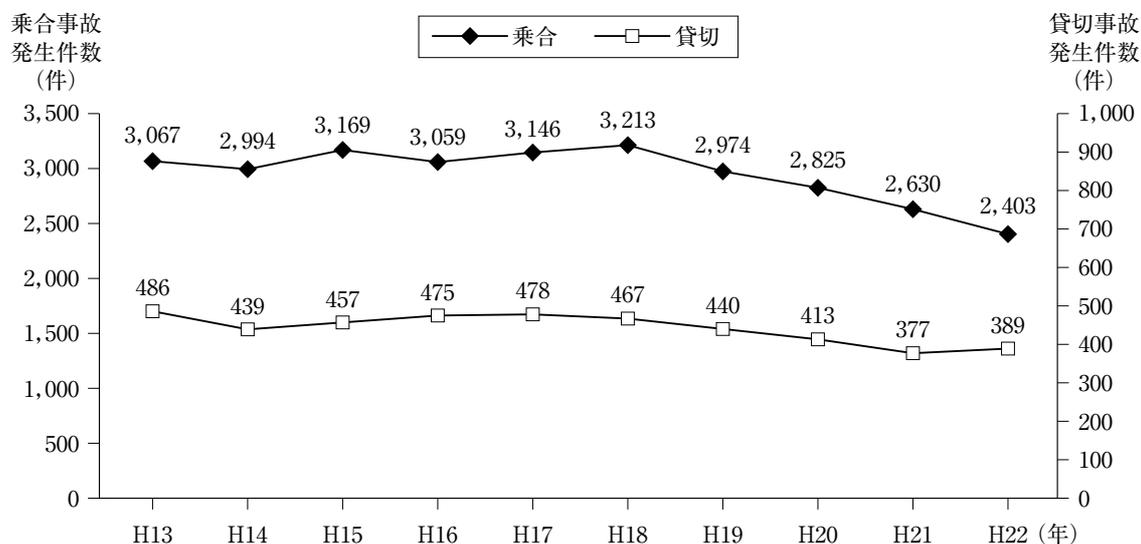
出典：警察庁「交通統計」

（図3） バスの死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

（図4） 乗合、貸切バスの事故件数の推移

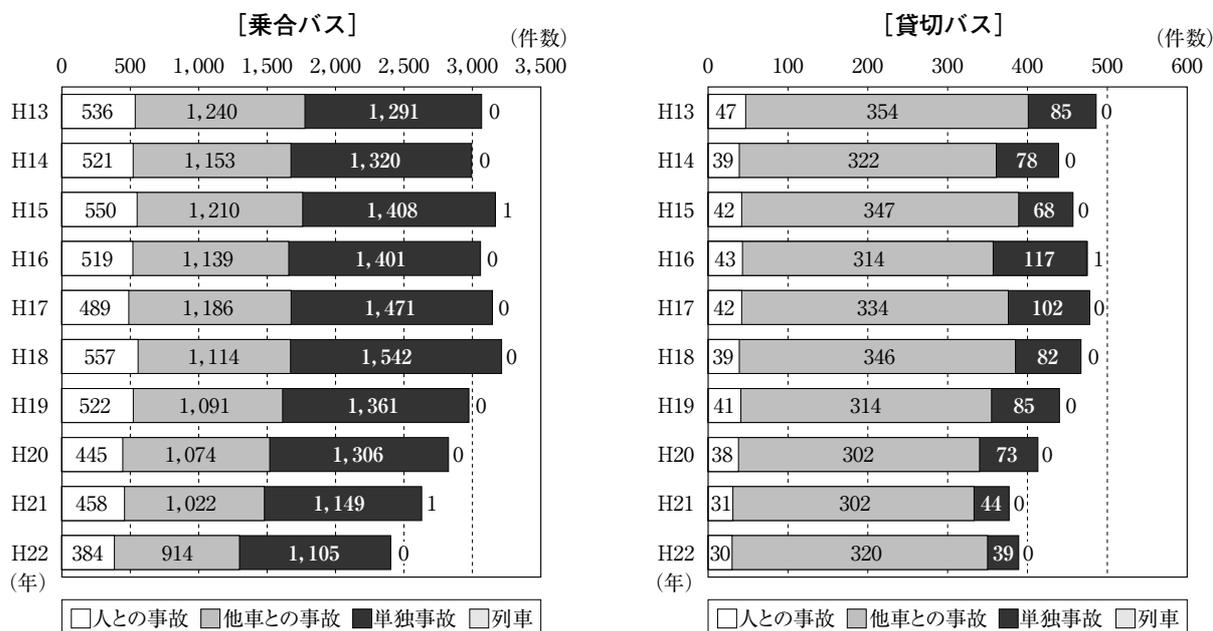


出典：(財)交通事故総合分析センター

② バスの事故類型別事故件数

乗合バスは単独事故が最も多く、次いで他車との事故が多い。また、貸切バスは他車との事故が圧倒的に多い。(図5参照)

(図5) バス事故の類型別事故件数

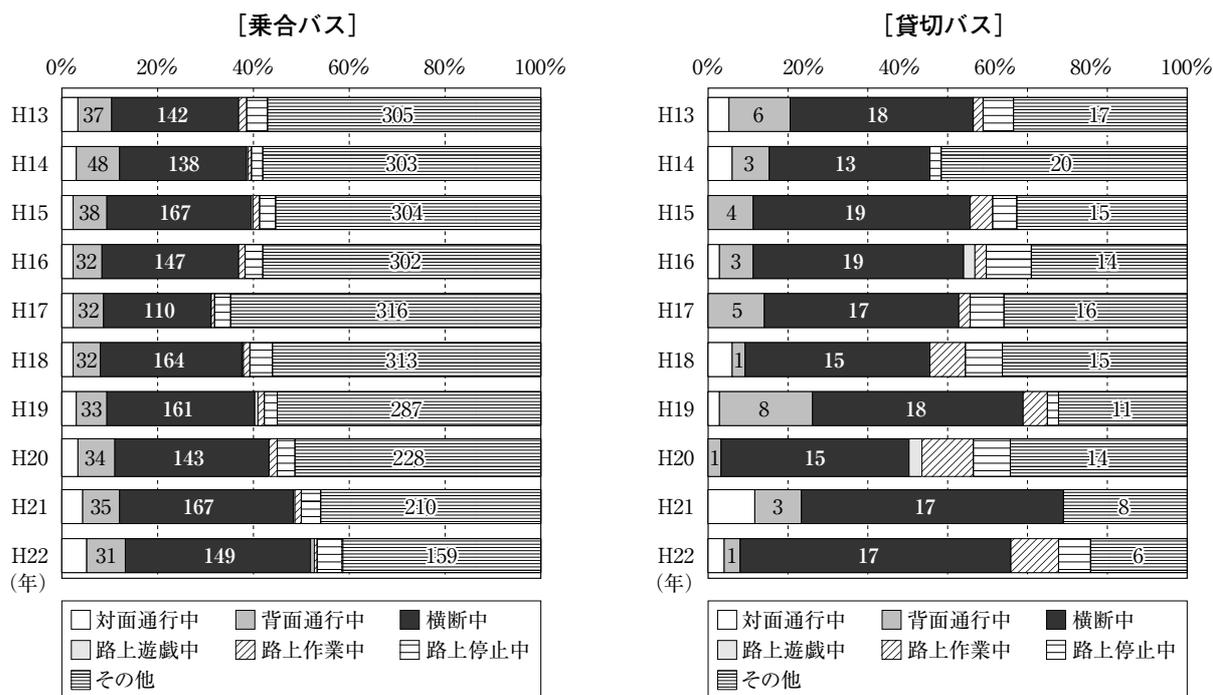


出典：(財)交通事故総合分析センター

③ バスの事故類型別事故件数の内訳 (人との事故)

人との事故は、乗合バス・貸切バスともに歩行者横断中の件数が多く、特に乗合バスでは増加傾向にある。(図6参照)

(図6) バス事故の類型別事故件数 (人との事故)

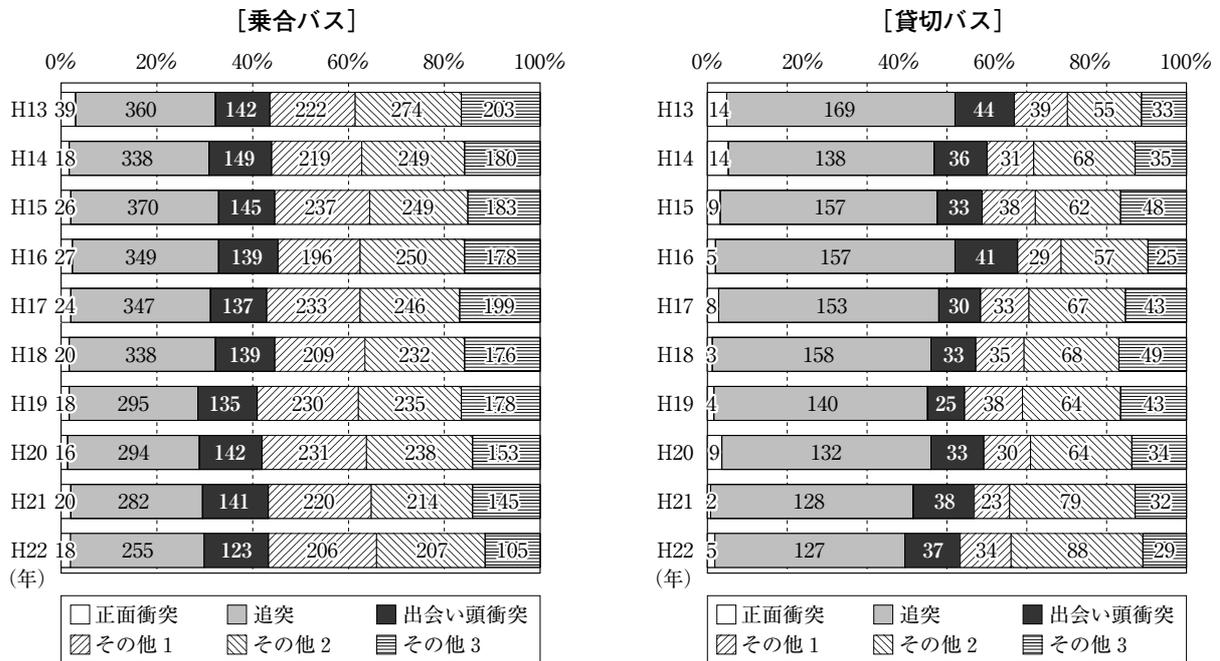


出典：(財)交通事故総合分析センター

④ バスの事故類型別事故件数の内訳（他車との事故）

他車との事故は、乗合バス・貸切バスともに追突が最も多く、特に貸切バスではその割合が高い。（図7参照）

（図7） バス事故の類型別事故件数の内訳（他車との事故）

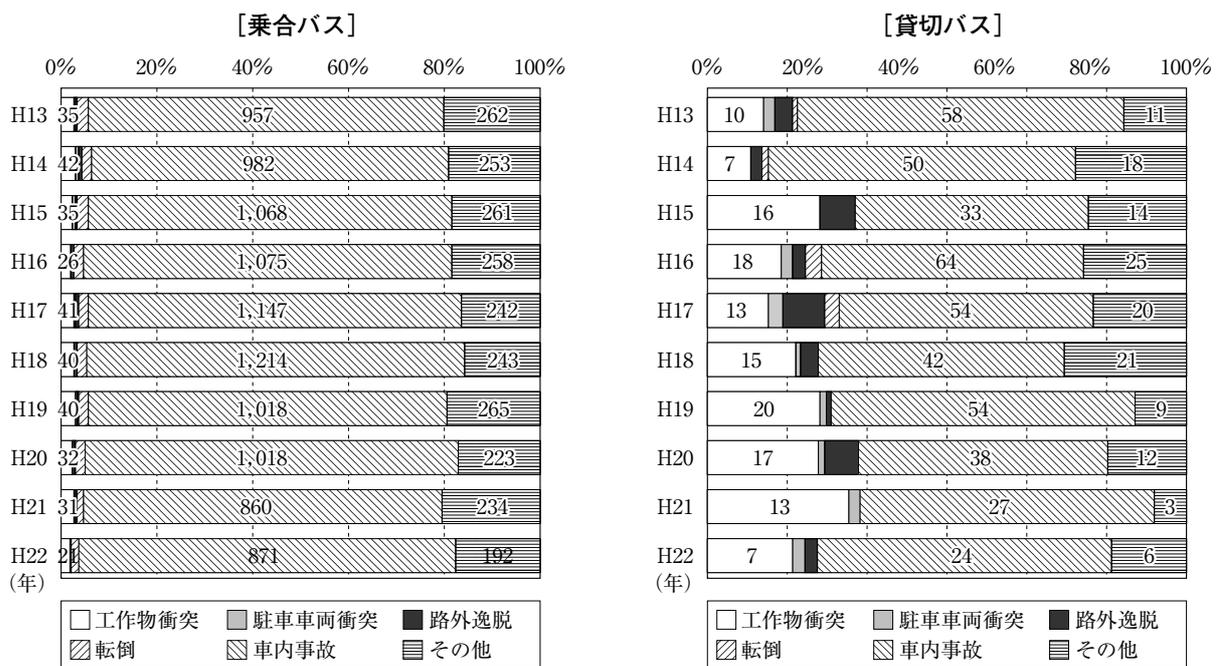


出典：(財)交通事故総合分析センター

⑤ バスの事故類型別事故件数の内訳（単独事故）

単独事故は、乗合バス・貸切バスともに車内事故の占める割合が圧倒的に高い。（図8参照）

（図8） バス事故の類型別事故件数の内訳（単独事故）



出典：(財)交通事故総合分析センター

(3) 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22年中に発生した事業用自動車による重大事故は、国土交通省の調査結果によると3,091件で、死傷者等は次のとおりである。

ア. 全 件 数	3,091件	対前年比 +117件
(うち、乗務員に起因するもの)	1,931件	〃 +123件
イ. 事故による死者数	919人	〃 +24人
〃 重傷者数	1,701人	〃 -21人
〃 軽傷者数	1,883人	〃 +446人

(注) 国土交通省資料により作成

② 業態別事故発生状況

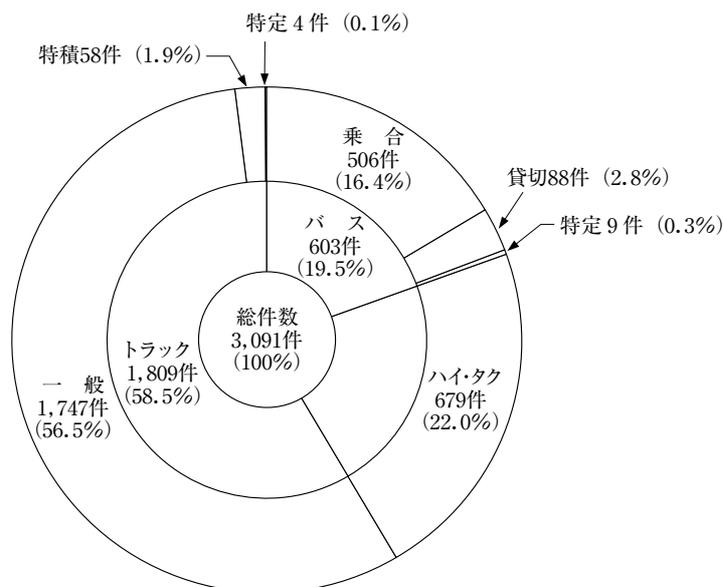
事業用自動車による重大事故3,091件の内、バスは603件、ハイ・タクは679件、トラックは1,809件であった。(表1、図9参照)

(表1) 業態別の重大事故発生状況 (平成22年)

業 態		バ ス	ハイ・タク	トラック	合 計
重 大 事 故 件 数 (件)		603	679	1,809	3,091
死 傷 状 況	死 者 数 (人)	55	93	771	919
	重 傷 者 数 (人)	335	532	834	1,701
	軽 傷 者 数 (人)	763	265	855	1,883
	計 (人)	1,153	890	2,460	4,503
乗務員に起因する事故件数(件)		387	480	1,064	1,931

(注) 国土交通省資料により作成

(図9) 事業種類別重大事故発生状況 (平成22年)



(注) 国土交通省資料により作成

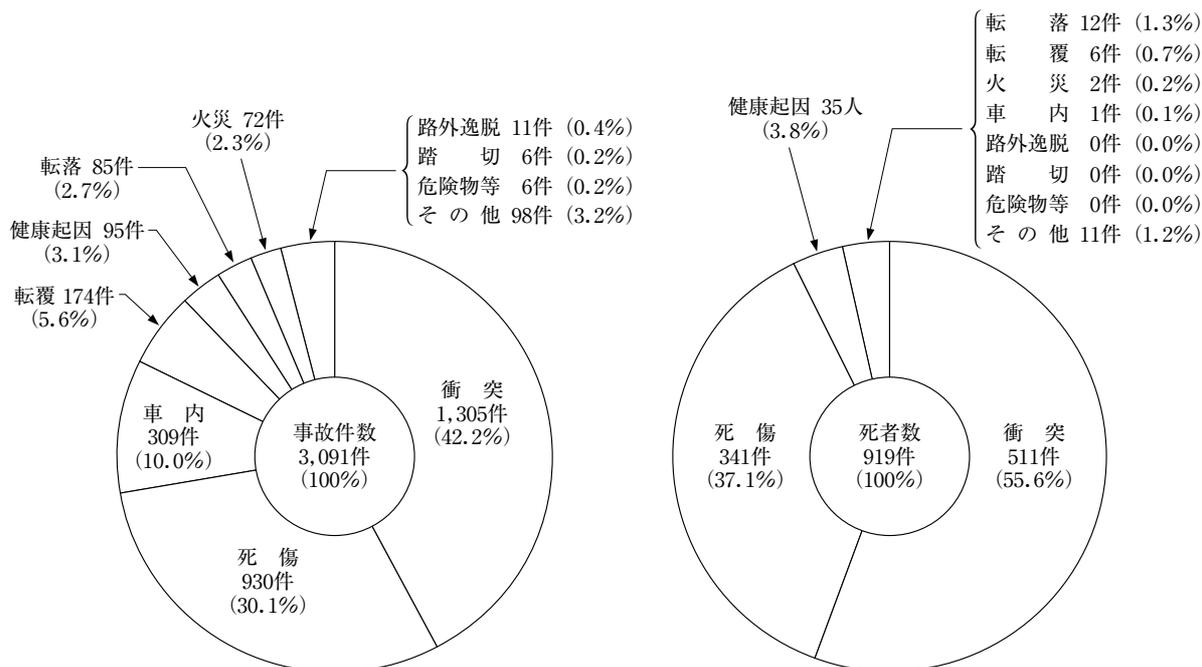
③ 事故発生件数及び死傷者数

重大事故の平成22年中の発生状況と、平成21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	
		H22	対前年比	H22	対前年比	H22	対前年比
重大事故発生件数	(件)	603	+15	679	+54	1,809	+48
〃 死者数	(人)	55	+11	93	+14	771	-1
〃 負傷者数	(人)	1,098	+215	797	+96	1,689	+115

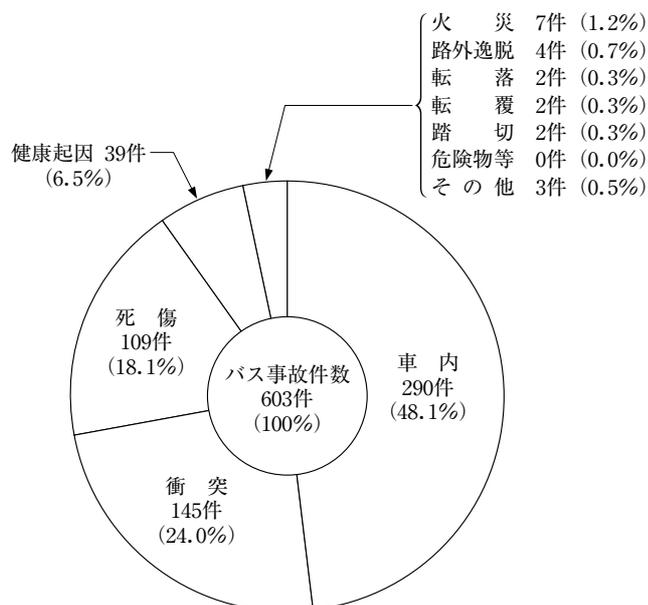
(注) 国土交通省資料により作成

(図10) 事故種別別重大事故発生状況 (平成22年)



(注) 国土交通省資料により作成

(図11) 原因別重大事故発生状況 (平成22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、車両の安全性能や環境性能及び整備面の向上、サービス改善、保守費の低減等、車両・技術関係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23年度では次の全国規模の大会を開催した。

- * 第54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60回中央技術委員会全国大会（12月）

(1) 第54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23年8月24日、東京都港区のグランドプリンスホテル新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23年度の改善要望は、全国の会員事業者から287件が寄せられ、7月上旬に、三菱ふそうトラック・バス(株)・UDトラック(株)・いすゞ自動車(株)・日野自動車(株)の4メーカーごとに小委員会を開いて検討した結果、全国会議では次の17件について審議が行われた。

- ア. 日野車について … 5件
- イ. 三菱ふそう車について … 5件
- ウ. UDトラック車について … 2件
- エ. いすゞ車について … 5件

② 新技術の紹介について

本会議には、全国から技術担当者等が多数参集するため、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. 車室内VOC削減への取組みについて

（講演者：いすゞ自動車(株) バス商品企画設計部 部長 山口 貢三 氏）

イ. アリソンATの実績と展望について

（講演者：アリソンジャパン(株) OEMセールスマネージャー 千葉 洋太郎 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23年12月8日(木)に開催した第60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60回中央技術委員会全国大会

平成23年12月8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44回発明考案功労者表彰

銀賞（2作品）

- * デジタル方向幕テスター (株)東急トランセ
- * MP フィンガーコントロールユニット点検機器 遠州鉄道(株)

銅賞（2作品）

- * トランスミッションASSY取付時ガイドツール（ダイヤフラム式クラッチ） 京浜急行バス(株)
- * クーラーコンプレッサのマグネットクラッチセンタナット締付用アタッチメント配線 東京都交通局

努力賞（2作品）

- * 電装品用小型卓上プレス作成 西鉄エム・テック(株)
- * オルタネータオーバーホール工具作成 西鉄エム・テック(株)

② 技術業務報告

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| ア. わが国初の燃料電池バスによる高速道路を主体とした運行について | 東京空港交通(株) |
| イ. 車外注意喚起装置「安全くん」について | 京成バス(株) |
| ウ. やまなしバスコンシェルジュの開発について | 山梨県バス協会 |
| エ. 安全運転教習車を活用した研修プログラム | 神姫バス(株) |
| オ. 「東日本大震災」を受けての整備の取組みについて | 西日本鉄道(株) |
| カ. 事故をなくす取組みについて | 大分バス(株) |
| キ. バス用緊急地震速報システム導入について | 三重交通(株) |
| ク. OBC-Visionにおける無線LAN対応 | 岐阜乗合自動車(株) |

③ 記念講演

* 100年停留所

(株)交文社 代表取締役社長 小林 英世

④ 商品展示会

全国大会と併せ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。

Ⅳ. 環境対策と交通バリアフリー法への対応

1. 環境対策

(1) 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、地球温暖化対策等の環境問題に対応するため、環境対策委員会において「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」を策定して、積極的に取り組んでいる。

この自主的行動計画では、CO₂削減目標を「2010年度におけるCO₂排出原単位を1997年度比12%改善する。」としており、環境にやさしいバスの導入、エコドライブの推進等、環境対策の普及促進に努めた結果、2009年度において、12.5%のCO₂削減となった。

平成24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86頁参照)

(単位：台)

環境にやさしいバスの種類	平成21.3末	平成22.3末	平成23.3末	平成24.3末
① アイドリングストップ装置付バス	21,713	23,664	25,737	26,105
② ハイブリッドバス	568	700	817	1,103
③ CNG(圧縮天然ガス)バス	975	955	932	763
合計	23,256	25,319	27,486	27,971

また、毎年11月を「エコドライブ強化月間」とし、アイドリングストップ等の取り組みを行っており、現在では、国の行う10月のディーゼルクリーン・キャンペーンと連携して、10月・11月の2か月間を「環境対策を強化する月間」として実施している。

さらに、「我が社(我が営業所)におけるCO₂削減に向けた取り組み」をテーマに、各社(各営業所)におけるエコドライブや燃費向上のための取り組み事例を募集し、応募のあった事例を日本バス協会ホームページに公開する等、積極的な取り組みを推進している。

(2) 平成23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 ・ 加 算	
	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	0	100	7
CNGバス	1,400	0	100	5
ポスト新長期規制適合バス	100	497	—	—
合計		497		12

(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」による都道府県別導入状況は、84頁参照)

(3) NOx・PM対策

平成14年10月の自動車NOx・PM法の施行、平成15年10月の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の開始、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NO_x・PM法

改正自動車NO_x・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（NO_x）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」が施行された。

ア．排出ガス基準値の強化

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

イ．規制適用時期

大型バス（12t以上）は平成22年9月1日、中・小型バス（3.5t以上12t未満）は平成23年9月1日以降、新車販売される車両について規制が適用となっている。

(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24年4月末現在、バス事業では110社・348事業所がグリーン経営の認証を取得している。

(5) 環境対応車及び電気自動車の普及促進対策の予算概要（国土交通省）

① 環境対応車普及促進対策

○ 平成24年度予算額：774百万円

自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する観点から、自動車運送事業者等の環境対応車への買い替え・購入を促進することにより、環境対策を強力に推進する。

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	○経年車の廃車を伴う新車購入の場合 通常車両価格との差額の1/2以内 又は車両本体価格の1/4以内
ハイブリッドトラック・バス	○新車だけの購入の場合 通常車両価格との差額の1/3以内 又は車両本体価格の1/4以内
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3以内

CNG（圧縮天然ガス）トラック・バス
・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
・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



(参考) 環境対応車購入補助（「エコカー補助金」）平成23年度補正（第4号） 219億円

補助対象期間：平成23年12月20日（閣議決定日）から平成25年1月31日までに新車新規登録（登録車）または新車新規検査届出（軽自動車）された自動車が対象。

<乗用車等※1>

環境要件	登録車	軽自動車
平成27年度燃費基準達成または 平成22年度燃費基準25%超過達成※2※3	10万円	7万円

※1 乗車定員が10人以下の乗用車及び車両総重量が3.5トン以下のトラック・バス（バンを含む）。

※2 公式燃費値を有さない場合については、相応の環境要件を満たすと認められること。

※3 このほか、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・天然ガス自動車・燃料電池自動車・クリーンディーゼル自動車（乗用自動車）も対象。

<トラック・バス>

環境要件	小型 (3.5tクラス)	中型 (8tクラス)	大型 (12tクラス)
平成27年度燃費基準達成※1※2	20万円	40万円	90万円

※1 公式燃費値を有さない場合については、相応の環境要件を満たすと認められること。

※2 このほか、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・天然ガス自動車・燃料電池自動車も対象。

② 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

○ 平成24年度予算額：206百万円（特別枠）

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車の普及を図るため、他の地域や事業者による電気自動車の集中的導入を誘発・促進するような地域・事業者間連携等による先駆的な取り組みを行う自動車運送事業者等に対し、バス、タクシー及びトラックの電気自動車の導入を重点的に支援。

※走行中にCO₂やNO_x、粒子状物質等を排出しない自動車。

a. 支援対象

電気自動車等の大量普及を図る上では、未来に向けた成功事例を生み出し、他地域への急速な伝播、普及展開を図ることが効果的。

- 3大都市圏、観光地、環境未来都市などの地域において、他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発し急速に普及が伝播するような先駆的の事業を行う自動車運送事業者等を重点支援。
(例：事業者連携による電気自動車の集中的投入、地域連携や異業種連携による総合的の事業の実施など)



事業計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援



電気自動車
・NO_x・PM、CO₂排出ゼロ



成功事例イメージ：地方公共団体と
タクシー事業者との連携によるEVタクシー事業

b. 支援内容

<電気自動車（プラグインハイブリッド自動車を含む）の導入補助>

バス：車両本体価格の1/2

タクシー・トラック：車両本体価格の1/3

<充電施設の導入補助>

バス：導入費用の1/2

タクシー・トラック：導入費用の1/3

○ 平成23年度 低公害車普及促進対策費補助金(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	EV	CNG改	
関東	川崎市交通局	ハイブリッドノンステ大型	川崎市		6			9,450
	京浜急行バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	横須賀市		2			1,666
	京成バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	東京都江戸川区、船橋市、四街道市		4			1,544
	ニッセイ・リース(株)	ハイブリッドノンステ大型	成田市		1			1,635
	三菱オートリース(株)	ハイブリッド観光バス大型	東京都北区		1			3,787
	三菱オートリース(株)	ハイブリッド観光バス大型	東京都北区		1			3,787
	京浜急行バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	横須賀市		2			1,666
	三菱オートリース(株)	ハイブリッド観光バス大型	東京都北区		1			3,787
	小田急バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	町田市		2			2,410
	横浜市交通局	CNGノンステ大型	横浜市	10				26,040
横浜市交通局	ハイブリッドノンステ大型	横浜市		10			9,794	
中部	とりぎんリース(株)	ハイブリッド観光バス大型	鳥取市		1			3,787
	広島電鉄(株)	CNGノンステ大型	広島市	5				22,175
	備北交通(株)	ハイブリッド観光バス大型	広島県庄原市		1			3,787
	三菱オートリース(株)	ハイブリッド観光バス大型	名古屋市		1			3,787
近畿	京都市交通局	ハイブリッドノンステ大型	京都市		7			11,907
	神姫バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	姫路市		2			2,146
	大阪市交通局	ハイブリッドノンステ大型	大阪市		6			5,814
	阪急バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	宝塚市		1			1,506
	阪急バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	西宮市		2			2,880
	全但バス(株)	ハイブリッドノンステ大型	豊岡市		1			1,785
	京都交通(株)	ハイブリッドノンステ大型	舞鶴市		1			1,655
	南海バス(株)	CNGノンステ大型	堺市	2				6,270
九州	西日本鉄道(株)	ハイブリッドノンステ大型	福岡市		2			3,220
	西鉄バス北九州(株)	ハイブリッドノンステ大型	北九州市		1			1,273
合計				17	56	0	0	137,558

(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・安全性の向上を図るための「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。

(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、ここ数年の間に急速に進んでいる。

「人にやさしいバス」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85頁）

（単位：台）

人にやさしいバスの種類	H20. 3 末	H21. 3 末	H22. 3 末	H23. 3 末	H24. 3 末
ワンステップバス	11,338	12,144	12,277	13,256	13,753
ノンステップバス	11,959	12,811	13,841	16,594	16,941
リフト付バス	1,083	1,683	1,752	1,838	1,931
以上の合計	24,380	26,638	27,870	31,688	32,625
全国会員乗合バス	58,816	59,530	59,156	58,524	57,332
全乗合バスに対するノンステップバスの比率	20.3%	21.5%	23.4%	28.4%	29.5%

（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。

交通バリアフリー法の施行に伴い、ノンステップバスの価格低下と普及を目指して、平成12年6月、日本バス協会に「ノンステップバス標準仕様策定検討会」が設置され、平成13年3月に「(既存)ノンステップバス標準仕様」が策定された。この検討会は、日本バス協会と(財)日本自動車研究所を共同事務局として平成13年6月に設置されたノンステップバス標準仕様策定検討会に引き継がれ、試作車を製作して各地で展示する等数多くの意見を採り入れ、平成15年3月に「次世代(普及型)ノンステップバス標準仕様」を策定し、同検討会は終了した。

国は、これを基に平成16年1月より、「標準仕様」を満たすノンステップバスについて「認定要領」及び「審査要領」制度を導入し、認定された標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、着実な普及促進を図った。

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

2005年以降標準仕様ノンステップバスの主な改正点は、次のとおりである。

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

（2005年以降標準仕様の詳細については、本誌2006年版27頁参照）

(3) 平成23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普及事業」により、下表のと通りの助成を行った。

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	201
リフト付バス	1,400	39
低床スロープ付ワンステップバス	350	198
合 計		438

(日本バス協会交付金事業の「人と環境にやさしいバス普及事業」による都道府県別導入状況は、84頁参照)

(4) 平成23年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「EMS及びドライブレコーダー普及事業」、
「地方路線バス助成事業(中古車購入費助成)」実施状況(交付金事業) (単位:両、台)

都道府県別	事業別等		人と環境にやさしいバス普及事業							EMS及びドライブレコーダー普及事業				地方路線バス助成事業		
	都道府県別	乗車人数	ハイブリッドバス	CNGバス	CNGバス(改造)	ポスト新長期	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	EMS用機器				ドラレコ車載器	
											車載器	併用器	事業所用			
北海道	1					24			36	60		31	1	43		
東北	青森	2				9				9	4					
	岩手	3				1				1		223	12			
	宮城	4				16			5	21				197		
	福島	5				6				6				23		
	秋田	6				1				1				1	4	
	山形	7				5				5	16		1			
	茨城	8				10			3	13	4	250	10	143		
関東	栃木	9				1			2	3	1			9		
	群馬	10				5				5				10		
	埼玉	11				14	25	2	2	43		61		66		
	千葉	12	1			19	18		9	47	14	341	3	147		
	東京	13				71	52	20		143	245	205	4	265		
	神奈川	14	4			40	30	6	17	97	644	14	4	132		
	山梨	15				7				7	3	31		16	11	
北陸信越	新潟	16				8	3			11	7		1	4		
	長野	17				12				12				201	2	
	富山	18				5				5						
	石川	19				11	1		15	27		2		52	1	
中部	福井	20								0						
	岐阜	21				7	4	3	5	19						
	静岡	22				13			11	24	8	42		5		
	愛知	23				21	10			31				42		
	三重	24				15				15		1		2		
	滋賀	25				2			4	6				11		
	京都	26	1			15	5		7	28	13	5	3			
近畿	大阪	27				87	23	3	1	114	24	31	2	181		
	兵庫	28				9	8		35	52				268		
	奈良	29				5	10			15				10		
	和歌山	30				1				1	1	20	1	2		
	鳥取	31				4				4						
	島根	32				1				1				10		
	岡山	33				4				4	28		1	52		
中国	広島	34	1	5		15	2	2	7	32	15	48		454		
	山口	35				2				2		50		130		
	徳島	36								0						
	香川	37				9				9						
四国	愛媛	38				5				5	2	4				
	高知	39				2				2						
	福岡	40				3			40	43	1	5	1	180		
	佐賀	41				4				4	11		1	10		
九州	長崎	42					4			4				4		
	熊本	43					4			4						
	大分	44				7			2	9						
	宮崎	45				1	2			3						
鹿児島	46															
沖縄	47										5	1				
合計		7	5	0	497	201	39	198	947	1,041	1,369	46	2,670	18		

* 交付金事業では、平成10年度から地球温暖化対策、高齢社会への対応等、バス業界全体で取り組む事業を支援するため、中央出捐金を財源として、「人と環境にやさしいバス等普及事業」を実施している。更に、地球温暖化防止に資するために平成18年度から「エコドライブ管理システム(EMS)普及事業」を実施し、新たに平成20年度から「睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策事業」(平成22年度迄)及び「ドライブレコーダー導入助成事業」、平成23年度からは「地方路線バス助成事業(中古車購入費助成)」を実施している。

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24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	3,137	586	1,525	0	5,248	7	12	0	19	912	0	912	408	0	408
青森	779	40	735	1	1,555	0	0	0	0	205	0	205	6	0	6
岩手	683	99	501	11	1,294	6	2	2	10	182	0	182	16	1	17
宮城	1,014	232	952	5	2,203	13	47	0	60	208	0	208	149	0	149
福島	746	148	634	4	1,532	8	4	0	12	84	0	84	55	0	55
秋田	535	72	269	0	876	2	1	0	3	140	0	140	19	0	19
山形	202	76	49	0	327	0	0	0	0	16	0	16	70	0	70
茨城	929	210	1,125	110	2,374	26	13	32	71	152	0	152	145	0	145
栃木	455	52	708	31	1,246	13	7	0	20	131	1	132	120	1	121
群馬	412	58	480	17	967	20	7	0	27	25	2	27	130	1	131
埼玉	2,026	67	1,045	265	3,403	139	32	80	251	751	13	764	950	1	951
千葉	2,046	452	368	76	2,942	61	0	3	64	861	24	885	868	6	874
東京	5,538	980	1,742	398	8,658	116	204	306	626	518	6	524	4,779	6	4,785
神奈川	4,937	143	1,137	149	6,366	56	48	47	151	2,407	8	2,415	2,160	1	2,161
山梨	273	35	302	3	613	8	3	0	11	40	3	43	45	0	45
新潟	1,063	111	653	0	1,827	8	5	0	13	187	0	187	162	0	162
長野	717	189	607	0	1,513	60	2	0	62	124	0	124	69	0	69
富山	284	37	309	12	642	1	2	0	3	27	0	27	97	2	99
石川	542	52	443	0	1,037	6	2	0	8	172	0	172	178	0	178
福井	268	28	523	6	825	20	5	0	25	15	0	15	79	0	79
岐阜	665	46	789	1	1,501	27	2	0	29	236	0	236	143	0	143
静岡	1,425	121	1,208	0	2,754	10	5	0	15	231	0	231	607	0	607
愛知	1,946	206	1,389	13	3,554	37	1	0	38	438	0	438	1,323	0	1,323
三重	543	158	199	0	900	17	4	0	21	200	0	200	78	0	78
滋賀	518	0	464	0	982	23	5	0	28	77	0	77	96	0	96
京都	1,445	79	637	9	2,170	32	6	1	39	269	1	270	775	1	776
大阪	1,878	589	1,919	138	4,524	73	26	5	104	970	23	993	733	4	737
兵庫	2,032	217	91	39	2,379	23	2	0	25	601	15	616	1,038	6	1,044
奈良	638	18	354	7	1,017	3	2	0	5	187	0	187	123	0	123
和歌山	347	18	347	8	720	5	1	0	6	28	0	28	92	0	92
鳥取	241	77	115	0	433	0	2	0	2	43	0	43	97	0	97
島根	290	93	274	0	657	0	3	0	3	101	0	101	71	0	71
岡山	640	126	741	47	1,554	7	8	7	22	164	8	172	31	0	31
広島	1,437	198	929	36	2,600	7	27	9	43	381	5	386	195	0	195
山口	462	53	385	15	915	2	9	1	12	59	1	60	156	2	158
徳島	220	111	128	0	459	0	0	0	0	14	0	14	84	0	84
香川	175	99	353	0	627	0	1	0	1	2	0	2	71	0	71
愛媛	371	108	253	0	732	3	2	0	5	49	0	49	100	0	100
高知	296	89	232	8	625	9	2	0	11	61	0	61	37	0	37
福岡	2,711	294	537	28	3,570	41	10	1	52	1,571	2	1,573	54	5	59
佐賀	314	58	300	13	685	1	0	0	1	85	0	85	37	0	37
長崎	1,447	134	421	0	2,002	7	1	0	8	290	0	290	152	0	152
熊本	945	99	514	0	1,558	8	0	0	8	152	0	152	131	0	131
大分	585	81	201	0	867	4	1	0	5	93	0	93	38	0	38
宮崎	331	78	235	0	644	0	0	0	0	58	0	58	55	0	55
鹿児島	1,234	86	767	104	2,191	0	1	9	10	57	0	57	75	0	75
沖縄	679	0	665	7	1,351	0	2	0	2	67	0	67	7	0	7
H16. 3末						582	311		893			6,770			5,413
H17. 3末						667	395		1,062			8,149			7,314
H18. 3末						733	379		1,112			9,902			8,786
H19. 3末						813	375		1,188			10,559			10,549
H20. 3末						781	302		1,083			11,338			11,959
H21. 3末	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	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
H23. 3末	51,401	6,926	28,289	1,402	88,018	864	552	422	1,838	13,167	89	13,256	16,549	45	16,594
H24. 3末	50,401	6,903	28,554	1,561	87,419	909	519	503	1,931	13,641	112	13,753	16,904	37	16,941
対前年増減	-1,000	-23	265	159	-599	45	-33	81	93	474	23	497	355	-8	347

日本バス協会調べ

(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	高速連絡便(空港連絡便)	貸切	特定	計	一般乗合	特定	計	一般乗合	高速連絡便(空港連絡便)	貸切	特定	計
北海道	62	2	1	0	65	12	0	12	708	3	0	0	711
青森	0	0	0	0	0	0	0	0	97	0	0	0	97
岩手	0	0	0	0	0	0	0	0	191	8	0	1	200
宮城	9	0	1	0	10	24	0	24	434	0	15	0	449
福島	3	0	0	0	3	0	0	0	108	0	0	0	108
秋田	0	0	0	0	0	0	0	0	132	0	0	0	132
山形	1	0	0	0	1	0	0	0	93	0	0	0	93
茨城	3	0	0	0	3	3	0	3	215	3	2	0	220
栃木	3	0	0	0	3	0	0	0	198	0	5	2	205
群馬	1	0	0	0	1	0	0	0	145	0	10	1	156
埼玉	34	0	1	3	38	63	7	70	1,458	0	21	22	1,501
千葉	25	1	8	0	34	16	0	16	1,533	3	101	28	1,665
東京	168	0	10	0	178	193	19	212	5,140	3	44	2	5,189
神奈川	119	0	2	0	121	91	0	91	4,625	10	46	19	4,700
山梨	9	0	0	0	9	55	0	55	38	0	0	0	38
新潟	0	0	0	0	0	3	0	3	401	0	2	0	403
長野	96	2	39	0	137	0	0	0	196	17	7	0	220
富山	25	0	0	0	25	0	0	0	85	0	2	1	88
石川	0	0	0	0	0	1	0	1	205	0	0	0	205
福井	5	6	0	0	11	0	0	0	69	0	0	0	69
岐阜	24	0	0	0	24	0	0	0	311	0	7	0	318
静岡	7	0	0	0	7	9	0	9	720	22	71	0	813
愛知	42	2	2	0	46	67	0	67	1,636	2	23	0	1,661
三重	0	0	0	0	0	8	0	8	421	0	0	0	421
滋賀	0	0	0	0	0	0	0	0	137	0	0	0	137
京都	40	0	6	0	46	36	0	36	922	0	0	3	925
大阪	22	29	8	0	59	34	8	42	1,368	1	53	0	1,422
兵庫	154	22	7	1	184	38	0	38	1,363	0	16	7	1,386
奈良	0	0	0	0	0	4	0	4	303	0	0	0	303
和歌山	2	0	0	0	2	0	0	0	30	0	0	0	30
鳥取	0	4	0	0	4	1	0	1	68	0	0	0	68
島根	1	0	0	0	1	8	0	8	76	0	0	0	76
岡山	1	0	0	0	1	0	0	0	162	0	0	1	163
広島	43	1	3	0	47	44	0	44	483	7	6	5	501
山口	1	0	0	0	1	0	0	0	181	0	1	0	182
徳島	0	0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	0	62
香川	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	27
愛媛	2	0	0	0	2	6	0	6	136	3	0	0	139
高知	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
福岡	14	0	0	0	14	6	0	6	444	0	2	2	448
佐賀	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	52
長崎	1	0	0	0	1	0	0	0	113	0	0	0	113
熊本	1	0	1	0	2	0	0	0	224	2	0	0	226
大分	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	56
宮崎	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	2	0	52
鹿児島	18	0	5	0	23	7	0	7	59	1	1	0	61
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	13
H16.3末					339			682					10,415
H17.3末					383			812					13,083
H18.3末					394			949					15,309
H19.3末					394			1,022					18,199
H20.3末					425			1,022					19,542
H21.3末	516	2	39	11	568	930	30	975	21,306	27	312	68	21,713
H22.3末	643	12	38	7	700	938	17	955	23,182	48	364	70	23,664
H23.3末	725	12	75	5	817	905	27	932	25,156	80	386	115	25,737
H24.3末	936	69	94	4	1,103	729	34	763	25,489	85	437	94	26,105
対前年増減	211	57	19	-1	286	-176	7	-169	333	5	51	-21	368

《調査対象：平成24年4月末現在事業者保有車両数》

項目 都道府県	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(空港連絡便)乗合	貸切	特定	計	一般乗合	高速(空港連絡便)乗合	貸切	特定	計
北海道	1,978	380	295	0	2,653	1,075	166	186	0	1,427
青森	8	28	208	0	244	14	0	36	0	50
岩手	154	47	96	0	297	156	54	95	0	305
宮城	280	147	105	0	532	268	128	48	0	444
福島	41	15	121	0	177	6	21	138	0	165
秋田	11	14	43	0	68	8	6	40	0	54
山形	196	41	0	0	237	6	4	0	0	10
茨城	757	164	352	46	1,319	369	44	69	10	492
栃木	59	6	213	3	281	64	24	48	0	136
群馬	21	0	97	0	118	42	10	38	2	92
埼玉	471	25	284	0	780	1,003	42	229	33	1,307
千葉	1,301	239	215	21	1,776	672	238	46	11	967
東京	3,592	563	833	53	5,041	4,779	798	343	25	5,945
神奈川	1,337	83	671	14	2,105	3,079	114	509	37	3,739
山梨	5	55	75	0	135	51	35	33	0	119
新潟	360	49	110	0	519	251	49	98	0	398
長野	65	58	150	0	273	112	55	78	0	245
富山	190	16	100	11	317	110	8	26	11	155
石川	51	45	50	0	146	87	34	46	0	167
福井	164	26	64	0	254	3	0	13	0	16
岐阜	48	17	322	0	387	508	15	132	0	655
静岡	835	95	435	0	1,365	402	29	107	0	538
愛知	857	130	620	0	1,607	1,504	187	415	0	2,106
三重	523	158	170	0	851	531	158	170	0	859
滋賀	224	0	168	0	392	302	0	44	0	346
京都	286	34	214	3	537	276	9	43	3	331
大阪	490	448	707	15	1,660	1,202	301	377	4	1,884
兵庫	660	132	33	39	864	906	110	12	8	1,036
奈良	630	18	122	7	777	5	0	4	0	9
和歌山	135	7	107	1	250	2	0	7	0	9
鳥取	1	16	24	0	41	0	0	0	0	0
島根	16	81	50	0	147	5	40	22	0	67
岡山	144	76	172	27	419	357	83	209	9	658
広島	412	95	214	4	725	790	149	239	8	1,186
山口	193	5	76	0	274	191	20	26	0	237
徳島	97	85	64	0	246	10	32	20	0	62
香川	12	66	16	0	94	105	41	10	0	156
愛媛	24	50	24	0	98	11	73	2	0	86
高知	8	63	74	0	145	5	24	0	0	29
福岡	2,504	361	366	16	3,247	2,478	331	277	16	3,102
佐賀	226	58	144	0	428	75	29	27	0	131
長崎	1,089	134	112	0	1,335	21	26	4	0	51
熊本	635	95	124	0	854	15	3	0	0	18
大分	493	81	151	0	725	86	32	31	0	149
宮崎	87	38	37	0	162	9	1	5	0	15
鹿児島	45	22	22	0	89	4	2	7	0	13
沖縄	0	0	29	0	29	13	0	8	0	21
H16.3末										
H17.3末										
H18.3末										
H19.3末					11,733					
H20.3末					18,056					
H21.3末	15,126	3,315	6,348	127	24,916	8,229	996	1,668	67	10,960
H22.3末	19,720	3,700	7,584	133	31,137	11,837	1,679	2,359	122	15,997
H23.3末	21,619	4,210	8,303	201	34,333	17,463	2,635	3,129	142	23,369
H24.3末	21,715	4,366	8,679	260	35,020	21,968	3,525	4,317	177	29,987
対前年増減	96	156	376	59	687	4,505	890	1,188	35	6,618

日本バス協会調べ

V. 労務関係

1. 春季労使交渉

(1) 平成23年バス関係労使交渉妥結結果

① 賃金

日本経済は東日本大震災の直前までは回復の兆しが見え始めていたものの、震災の影響により再び後退するなど、バス事業を取り巻く経営環境は依然厳しく、平成23年のバス関係春季労使交渉の妥結額は対前年比減少の傾向を示している。

中小バス535社の平均賃上げ額は1,042円（昨年1,241円）、賃上げ率0.48%（昨年0.56%）となっており、対前年比、金額で199円、率で0.08ポイント低下した（第1表参照）。

春季賃上げ金額階層別状況を見ると、「賃上げゼロ」が52.9%と最も多く、次いで「1,000円台」18.9%、「1,000円未満」15.5%、「2,000円台」6.2%の順となっており、前年に比べ、「3,000円台」及び「賃金減額」が増加しているのに対し、「4,000円台」以上、「2,000円台」及び「賃上げゼロ」は減少した（第2表参照）。

② 臨時給

平成20年から21年まで減少を続けた年間臨時給は、22年は一転して増加したが、23年は再び減少した。

中小バス事業（私鉄大手16社以外のバス会社）の年間臨時給の平均月数は3.4301ヶ月で、昨年の3.1331ヶ月と比べ0.297ヶ月の増加となった（第3表参照）。

妥結内容を見ると、「前年同月（額）」82.3%と一番多く、次いで「前年より減月（額）」13.1%、「前年より増月（額）」4.6%の順となっている（第4表参照）。

(2) 平成24年春季労使交渉の概況及び妥結状況

① 一般的概況

東日本大震災から1年が経過したが、日本経済は原油価格の上昇や原子力災害の影響などにより低迷を続け、景気の更なる後退や雇用情勢の悪化が懸念される中で、2012年の春季労使交渉が開始された。

ア. 政府の「平成24年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」

政府は「平成24年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」を本年1月24日に閣議決定した。

平成23年度の経済動向は、物価の動向は緩やかなデフレ状況が続いて消費者物価は3年連続の下落の一方で、国内総生産の実質成長率はスタートがマイナスであったが、その後の景気の持ち直しにより、24年度の経済見通しでは、国内総生産の実質成長率は2.2%程度、名目成長率は2.0%と、実質、名目ともプラスに転じると見込んでいる。

イ. 日銀の月例経済報告

本年1月17日に発表された日銀の月例経済報告の「我が国経済の基調判断」は、『景気は、東日本大震災の影響により依然として厳しい状況にあるなかで、緩やかに持ち直している。電力供給の制約や原子力災害の影響、さらには、デフレの影響、雇用情勢の悪化懸念が依然残っていることにも注意が必要である。』としている。

ウ. 連合の闘争方針

連合は、昨年12月1日に開催の第61回中央委員会において、「2012 春闘生活闘争方針」を決定し、春闘に当たっての基本方針は、「すべての労働者を視野に入れ、格差是正、底上げ・底支えの取り組みを進めるとともに、適正な成果配分を追求し、内需を拡大して日本経済をデフレから早期に脱却する」観点から、「すべての労働者のために1%を目安に配分を求め、労働条件の復元・格差是正に向けた取り組みを進める」としている。

エ. 日本経団連の2012年版経営労働政策委員会報告

日本経団連は、「賃金改善を実施するには至らない企業が大多数を占めると見込まれる」として、

「賃上げ否定」を前面に打ち出し、定昇の凍結の可能性にも言及するなど、2012年春闘は厳しい攻防になるのでは、との見方を示している。(資料1参照)。

オ. バス事業者の基本的スタンスの周知・徹底

バス事業は、原発事故による風評被害や原油価格の高騰などによりその経営が大きく揺さぶられ、さらに、交通基本法の早期制定や高速ツアーバス問題の解消などの課題を抱えている。こうしたバス業界を取り巻く情勢を踏まえ、雇用や賃金問題などの課題に推進していくことが肝要であることから、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125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、徹底を図った(資料2参照)。

② 私鉄総連の要求概況

ア. 2012春闘方針

私鉄総連は、平成24年2月2日に開催した第2回拡大中央委員会において、「12春闘方針」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である。

イ. 鉄軌・バス組合の統一要求概要

種別	平成24年方針	平成23年方針
月例賃金	2.0% (定昇分) 5,400円 + 2,500円 (賃金改善分) (注①)	2.0% (定昇分) 4,500円 + 2,500円 (賃金改善分)
一時金	協定期月の維持 (注②)	協定期月の維持
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
最低賃金	産業別最賃要求 現行協定期額を最低水準とし、各都道府県の「地域別最低賃金(前年度) + 10% (注③④)	産業別最賃要求 現行協定期額を最低水準とし、各都道府県の「地域別最低賃金(前年度) + 10%

注① 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 現行の最賃協定期額は、平成20年、9年ぶりに500円アップし、130,800円である。

注④ 1ヶ月の法定労働時間は、173.8時間とする。

ウ. 2012春闘推進方針 (戦術日程)

上記春闘方針決定後、私鉄総連は、2月29日に「第2回中央闘争委員会」を開催し、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15日(木) 14時まで
- 中小組合回答日 …………… 3月19日(月) 15時まで
- 軌道・バス未解決組合統一24時間ストライキ …… 3月23日(金) 始業～終業(全日24h)

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24年1月17、18日に開催した第1回中央委員会及び軌道・バス部会において、「2012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である。

種別	平成24年度方針	平成23年度方針
月例賃金	定昇相当分(1.41%) 3,000円 + 回復向上分(1.28%) 2,700円 = 5,700円	定昇相当分(1.42%) 3,000円 + 回復向上分(1.28%) 2,700円 = 5,700円
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。

④ 私鉄大手・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、関東地方及び関西地方ともに3月15、16日に回答が出され、その後順次妥結方向に向かった。

一方、中小は、全国7地域の集団交渉方式を含む精力的な単組別交渉の結果、大半が解決に至ったが、3月23日のストライキ設定日には1組合（私鉄総連）が3月23日5:00からストに突入した。3月23日5:15に妥結し、ストライキは中止となったが、空港便の1便が運行中止となった。

イ. 妥結状況

5月11日現在で中小バス121社の妥結額を集計した結果、平均賃上げ額は1,839円、同賃上げ率0.87%で、前年同期（1,894円、0.88%）と比べて、金額で55円、率で0.01ポイントのマイナスとなった（第7表参照）。

年間臨時給は、5月11日現在で、中小バス119社の状況を集計した結果、平均月数率は3.3722ヶ月（前年同期3.6418ヶ月）となっており、対前年比減少している（第9表参照）。

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）82.8%（前年度82.9%）であるが、前年度より増月（額）となったものは5.5%（前年度5.4%）、前年度より減月となったものは11.7%（前年度11.7%）となっている（第10表参照）。

2. 産業別最低賃金

(1) 平成23年度の協定結果

平成23年2月10日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会に対して、「平成23年度の産業別最低賃金を、①各都道府県の2010年度地域別最低賃金+10%とすること。②1ヶ月の法定労働時間を173.8時間で計算すること。③現行協定額（130,800円）を最低水準とし、2010年度地域別最低賃金を下回る場合は、是正をすること。④各都道府県の地域別最低賃金は、本社地を基本とすること。」という内容の要求書が提出された。

これを受けて3月10日に第1回団体交渉が、引き続き6月6日に第2回団体交渉が行われ、「①基本賃金月額、各都道府県の平成22年度地域別最低賃金を月額換算したものとする。ただし、130,800円（税込み）を最低水準とする。②月額換算に用いる1ヶ月の労働時間は173.8時間とする。③各都道府県の地域別最低賃金は、原則として本社地を基本とする。④協定期間内に地域別最低賃金に変更になった場合、産業別最低賃金もこれに準拠させることとする。」ことで合意した。

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、7月5日、第44回バス事業最賃問題研究会総会終了後、研究会幸重委員長と私鉄総連渡辺委員長により「産業別最低賃金に関する協定書」（会員数102社）の調印が行われた。

(2) 平成24年度の経過

平成24年2月13日、私鉄総連からバス事業最賃問題研究会に対して、「平成24年度の産業別最低賃金を①各都道府県の2011年度地域別最低賃金+10%とすること。②1ヶ月の法定労働時間を173.8時間で計算すること。③現行協定額（130,800円）を最低水準とし、2012年度地域別最低賃金を下回る場合は是正すること。④各都道府県の地域別最低賃金は本社を基本とすること。」等の要求書が提出された。

これを受けて、3月12日、第1回団体交渉が行われ、私鉄総連から要求の趣旨及び根拠の説明がなされた。

これに対し、研究会側から、バス事業の厳しい経営環境について説明があり、今次労使交渉の結果を十分見極めた上で検討したい旨の回答がなされた。

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、6月4日に行うこととなった。

3. 2011年秋季・年末交渉

私鉄総連は、平成23年10月11日に開催した中央委員会において、「2011年秋季年末闘争方針」を決定した。その概要は次のとおり。

- ① 60歳以降の働き方に関する労使協議の場を設置し、2013年4月以降、厚生年金の報酬比例部分の支給開始年齢引き上げに応じ定年を段階的に引き上げることを基本とする。
- ② 労働基準法および育児・介護休業法の改正について、法定を上回る労働協約の改正を行うこと。

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両以上の事業者を対象。平成23年回収633社。回収率47.3%）及び「バス事業最賃問題研究会会員会社初任給調査」（平成23年回収76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である。

(1) 退職金算定基礎不算入率状況

平成23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77社で、その平均（単純）不算入率は70.45%である。前年度（71社・平均67.8%）に比べ、2.65ポイント増加した。

不算入率の内訳をみると、「80%以上」が39社と最も多く、次いで「50%台」10社、「30%台」9社、「70%台」7社の順となっている（第11表参照）。

(2) 労働時間・休日の状況

① 年間総実労働時間の状況

平成22年度のバス事業の年間総実労働時間は、乗合運転者が2,302時間（前年度2,325時間）、貸切運転者が2,364時間（前年度2,309時間）で、前年度に比べ、乗合では減少し、貸切では増加している（下表及び第12表参照）。

また、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22年の全産業男子平均（2,172時間・厚生労働省調べ）と比べて、乗合は130時間、貸切は192時間程度それぞれ長い実態にある。

職種別年間総実労働時間推移

（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17年度	272.4	1,960	388	2,348	273.4	1,991	376	2,367
18年度	270.3	1,970	375	2,345	270.2	2,006	372	2,378
19年度	271.8	1,982	393	2,375	269.2	2,021	359	2,380
20年度	270.0	1,962	381	2,343	268.0	2,018	345	2,364
21年度	268.2	1,970	355	2,325	267.7	1,974	335	2,309
22年度	266.3	1,946	356	2,302	265.2	2,009	355	2,364

② 年間休日総日数の状況

平成23年度のバス事業の年間休日数は、乗合運転者が91.9日（前年度92.3日）、貸切運転者が91.9日（前年度92.3日）となっており、前年度に比べ、乗合、貸切ともに微減している（第13表参照）。

(3) 平成23年度の初任給状況

平成23年度の初任給状況を349社について調査した結果、事務員（18歳高卒）151,030円（前年度150,359円）、車掌（18歳高卒・ガイドを含む）145,339円（前年度146,450円）、技工（18歳高卒）153,620円（前年

度158,788円)、運転者(25歳)170,505円(前年度173,353円)となっており、前年度に比べ、事務員は増加したが、車掌、技工及び運転者は減少している(第14表参照)。

(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、平成23年7月末日現在、283社で1,137人(乗合1,027人、貸切110人)となっており、平成19年以来、1,000人台で推移しており、また、バス事業運転者総数の約1%を占めている。

女性運転者数は、女性の時間外、深夜業等の規制が廃止された平成11年から急速に増加していたが、調査開始以来で初めて減少となった(第15表参照)。

(5) 高齢運転者の雇用状況

高齢運転者(満60歳以上)の雇用状況(平成23年7月末日現在)は、調査企業685社(運転者総数88,493人)中、高齢運転者雇用企業数は650社(94.9%)で、雇用者数は13,913人(乗合11,140人、貸切2,773人)、運転者総数に占める高齢運転者の構成率は15.70%となっている。

前年の14,212人(乗合11,360人、貸切2,773人)と比べ、若干減少している。

高齢運転者の構成率を地域別にみると、北陸信越23.9%が最も多く、次いで中国22.8%、中部22.0%となっている。

また、公営は、25社(運転者総数7,912人)のうち24社(961人)が高齢運転者を雇用しており、運転者総数に占める高齢運転者の構成率は12.1%となっている(第16表参照)。

(6) 中小企業退職金共済制度の活用状況

本制度は、独力では退職金制度を設けることが困難な中小企業(規模300人以下又は資本金3億円以下)について、事業主の相互共済と国の援助で退職金制度を設ける(独法)勤労者退職金共済機構の制度で、平成23年7月末日現在、176社(うち貸切専業会社72社)が加入しており、前年の178社(うち貸切76社)と比べて若干減少している。

加入状況を地域別にみると、北海道14社(うち貸切6社)、静岡13社(うち貸切5社)、神奈川10社(うち貸切3社)等の順となっている(第17表参照)。

(7) バスガイド雇用状況

バスガイドの雇用状況は、平成23年7月末日現在、255社において4,461人(前年277社において4,767人)となっており、前年に比べ減少している。

地域別では、関東61社1,126人、中部37社1,031人が圧倒的に多く、続いて北陸信越23社397人、沖縄6社396人、九州32社394人、近畿32社374人、北海道25社345人等の順となっている(第18表参照)。

(8) 障害者雇用状況

障害者の雇用状況は、平成23年7月末日現在、213社(全従業員数61,580人)で634人(乗合576人、貸切58人)を雇用しており、全従業員数に占める障害者の構成率は1.0%となっている。(いずれの地域とも1%前後となっている。)(第19表参照)。

日本経団連「2012年版 経営労働政策委員会報告」のポイント

(2012年1月24日発表)

第1章 重大な岐路に立つ日本経済

- 東日本大震災からの復興に向けた労使の取り組み
 - ・ 従業員の支援を得て、早期に事業再開。労使の協力、現場力、チーム力は日本企業の強み
 - ・ 経済界も資金、物資、人材各面の被災者、被災地支援、雇用の維持などに尽力
- 一段と厳しさを増す経営環境
 - ・ あらゆる面で劣化を続ける国内事業環境
 - ・ 震災による一段の経済活力低下、産業空洞化の危機
 - ・ 財政リスクの高まりと懸念される影響
 - ・ 日本企業の国際競争力と収益力の低下
- 日本国内での企業活動の維持に向けて
 - ・ 日本企業の競争力、収益力の強化
 - ・ 中小企業、地方経済の潜在力発揮
 - ・ 国内事業環境の早期改善

第2章 危機を乗り越えるための人材強化策

- グローバル経営に対応した人材戦略
 - ・ 企業理念で「求心力」を高める
 - ・ グローバル人材の育成に向けた基盤整備
- 人材の多様化に対応した人材戦略
 - ・ 「ワークライフバランス施策」を展開する前提として、生産性の向上に取り組む
 - ・ 「ポジティブアクション」は女性従業員がキャリアアップをめざす高いレベルでの環境づくりが重要
 - ・ 「高齢者活用」は、組織として必要とする仕事を適切な処遇で提供することが大前提
 - ・ 「若者」の就業機会の創出

第3章 今次労使交渉・協議に対する経営側の基本姿勢

- 「労使パートナーシップ対話」の深化
- 総額人件費に対する基本的考え方
 - ・ 総額人件費の考慮要素
 - ・ 定期昇給の負担の重さを労使で共有する
 - ・ 賞与、一時金機能の強化
- 2012年交渉・協議における経営側の基本スタンス
- 企業の実態に合わない労働主張
- 人事・賃金制度（昇給ルール）の見直し ～賃金の個別化～
- 労使コミュニケーションの強化
- 従業員・家庭、社会と会社の共栄の道を歩む

春季労使交渉に当たっての基本方針

東日本大震災の発生から一年を経過した今、深刻な打撃を受けた我が国の経済は、官民の総力を結集した復旧・復興を通じてサプライチェーンの急速な立て直しが図られ、景気は緩やかに持ち直している。

しかし、欧州政府債務危機の深刻化などを背景とした海外経済の減速、歴史的な円高の進行やそれに伴う国内空洞化の加速、電力供給の制約、原油価格の高騰などのリスクを抱えており、本格的な回復には相当の期間がかかるものとみられる。

また、東日本大震災の復興対策や原子力災害の動向、「社会保障・税一体改革」など、まだ先行きの見えない状況となっている。

このような中、バス事業においては、交通基本法の早期制定や高速ツアーバス問題の解消といったさまざまな課題を抱えている。

今次春季労使交渉では、こうしたバス業界を取り巻く情勢を踏まえ、昨年同様、労使がお互いの立場を尊重し、雇用や賃金問題など様々な課題に、以下の事項を基本に取り組んでいくことが肝要である。

- 一 バス事業の収支悪化の傾向が続き、デフレ経済の長期化の状況下において、雇用の維持・確保は最重要課題である。このため、従来以上に支払い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、自社の支払い能力を基本として、個別労使で決定すること。
- 二 労使が地域の実情や自社の置かれた状況を的確に把握し、経営環境の変化への対応、競争力の更なる強化、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、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、仮に労使紛争が発生した場合は、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斡旋を求めるなどにより、早期解決に努めること。
- 四 国土交通省の「バス事業のあり方検討会」における議論が終盤に差し掛かっている。また、これから、交通基本法の制定が正念場を迎えるほか、「社会保障・税一体改革」についての本格的な議論が始まる。このため、労使はこれらの動向に十分に関心を払い、双方で忌憚なく議論し、一体となって必要な提言、政策要求を行っていくこと。

平成24年3月12日

日本バス協会第125回労務委員会

(第1表)

平成23年賃上げ額及び労務構成(中小バス)

(平成23年7月末日現在)

区分 中小 (局別)	平成23年							平成22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	218,330	601	0.28	4,867	44.9	13.5	39	217,239	730	0.34	4,978	42.4	11.7
東北	48	183,331	612	0.33	5,068	46.2	12.7	65	185,709	439	0.24	6,365	46.0	11.6
関東	133	229,627	1,172	0.51	20,013	43.4	10.8	158	238,105	1,599	0.67	23,500	43.4	10.3
北陸信越	38	204,575	1,420	0.69	3,565	44.8	13.0	43	204,299	1,032	0.50	3,719	44.5	12.8
中部	71	222,096	924	0.42	8,482	43.3	11.8	76	215,559	1,349	0.63	7,638	44.2	12.6
近畿	60	231,015	1,554	0.67	9,740	43.5	8.3	65	232,470	1,664	0.72	9,742	42.9	9.9
中国	48	223,205	580	0.26	4,475	45.3	12.2	51	211,858	723	0.34	4,625	45.9	12.2
四国	22	201,047	933	0.46	1,644	43.9	11.1	27	209,100	1,174	0.56	1,582	44.7	12.0
九州	72	204,441	956	0.47	10,045	44.0	11.4	60	205,514	1,019	0.50	9,077	43.2	11.0
沖縄	4	190,697	256	0.13	651	44.9	12.6	2	201,058	132	0.07	390	45.1	11.8
合 計	535	218,199	1,042	0.48	68,550	44.0	11.2	586	220,403	1,241	0.56	71,616	43.8	11.1

(注) 加重平均

(第2表)

平成22年春季賃上げ金額階層別企業数(中小バス)

(平成23年7月末日現在)

金額階層(円)	平成23年		平成22年	
	企業数(社)	構成比(%)	企業数(社)	構成比(%)
5,000以上	5	0.9	10	1.7
4,000~4,999	5	0.9	12	2.0
3,000~3,999	16	3.0	14	2.4
2,000~2,999	33	6.2	47	8.0
1,000~1,999	101	18.9	101	17.2
1,000未満	83	15.5	83	14.2
賃上げゼロ	283	52.9	312	53.2
賃金減額	9	1.7	7	1.2
合 計	535	100.0	586	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。

(第3表)

平成23年度年間臨時給

(平成23年7月末日現在)

区分 大手・ 中小(局別)	平成23年度					平成22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	—	—	—	—	他に金額協定1社	—	—	—	—	他に別途協議1社	
中	北海道	17	1,733	(-)0.0107	2.4073	他に別途協議9社	18	1,911	(-)0.1724	2.7564	他に別途協議8社
	東北	12	2,048	(-)0.0325	1.7874	他に別途協議6社	13	3,027	(+)0.0212	1.5469	他に別途協議7社
	関東	49	13,486	(-)0.0800	4.3515	他に別途協議20社	76	17,566	(+)0.0893	3.6412	他に別途協議4社
	北陸信越	17	2,559	(-)0.0653	1.9490	他に別途協議12社	26	3,662	(-)0.0224	1.9478	他に別途協議6社
	中部	29	5,523	(-)0.1060	3.0810	他に別途協議13社	37	4,485	(-)0.0543	3.1163	他に別途協議9社
	近畿	32	6,475	(-)0.0007	3.5737	他に別途協議3社	28	2,150	(-)0.0037	3.2553	他に別途協議8社
	中国	25	3,438	(+)0.0812	3.5920	他に別途協議6社	31	2,934	(+)0.0079	3.3458	他に別途協議5社
小	四国	17	1,181	(-)0.0045	3.4895	他に別途協議2社	13	862	(-)0.0647	2.6368	他に別途協議5社
	九州	36	6,220	(-)0.0435	3.0915	他に別途協議5社	29	5,216	(-)0.0433	3.3979	他に別途協議6社
	沖縄	3	431	0.0000	1.0601	他に金額協定1社	2	390	0.0000	1.0092	他に金額協定1社
	計	237	43,094	(-)0.0445	3.4301	他に別途協議77社	273	42,203	(+)0.0169	3.1331	他に別途協議59社
合計	237	43,094	(-)0.0445	3.4301	他に別途協議78社	273	42,203	(+)0.0169	3.1331	他に別途協議60社	

(注) 加重平均

(第4表)

平成23年度年間臨時給妥結状況(中小バス)

(平成23年7月末日現在)

妥結内容	平成23年度			平成22年度		
	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)	企業数 (社)	構成比 (%)	増減月数 (社)
前年同月(額)	195	82.3		217	79.2	
前年より増月(額)	11	4.6	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 (2) 0.1カ月未満 (8)	22	8.0	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (1) 1.0~1.5カ月未満 (5) 0.5~1.0カ月未満 (3) 0.1~0.5カ月未満 (11) 0.1カ月未満 (2)
前年より減月(額)	31	13.1	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (1) 1.0~1.5カ月未満 (7) 0.5~1.0カ月未満 (5) 0.1~0.5カ月未満 (17) 0.1カ月未満 (1)	35	12.8	2.0カ月以上 (0) 1.5~2.0カ月未満 (0) 1.0~1.5カ月未満 (1) 0.5~1.0カ月未満 (8) 0.1~0.5カ月未満 (21) 0.1カ月未満 (5)
合計	237	100.0		274	100.0	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当企業数

(第5表)

平成23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23. 7. 31 (最終集計)	平23. 6. 10 (最終集計)	平23. 7. 29 (最終集計)	平23. 7. 28 (最終集計)	
調査企業(社)	535	112	465	322	
賃上げ前ベース(円)	218,199	315,606	259,496	303,453	
賃上げ額(円) (対前年比較)	1,042 (-199)	5,842 (-44)	4,262 (+438)	5,555 (+39)	
賃上げ率(%) (対前年比較)	0.48 (-0.08)	1.85 (-0.01)	1.64 (+0.12)	1.83 (+0.01)	

(注) ① 加重平均。

② 中小バス(日本バス協会調べ)は、私鉄大手を除くバス事業者。

③ 中小企業(日本経団連調べ)は、原則として従業員500人未満の企業。

④ 中小企業(厚生労働省調べ)については、調査廃止。

(第6表)

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	—	—
22	—	—	1,241	0.56	3,824	1.52	—	—
23	—	—	1,042	0.48	4,262	1.64	—	—

(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)

(第7表)

平成24年中小バス賃上額

(平成24年5月11日現在)

区分	平成24年					平成23年					
	調査会社数 社	対象人員 人	賃上前の 基準賃金 円	賃上額 円	賃上率 %	調査会社数 社	対象人員 人	賃上前の 基準賃金 円	賃上額 円	賃上率 %	
中小(局別)	北海道	15	1,684	196,340	1,116	0.57	14	1,335	213,527	1,098	0.51
	東北	8	2,100	183,315	1,177	0.64	2	445	177,141	438	0.25
	関東	30	9,009	230,007	2,837	1.23	26	8,507	221,742	2,965	1.34
	北陸信越	8	1,344	183,514	0	0.00	5	1,237	194,523	0	0.00
	中部	8	1,309	194,530	1,386	0.71	8	1,179	197,067	1,513	0.77
	近畿	18	4,262	228,399	1,928	0.84	17	3,510	228,873	1,528	0.67
	中国	12	3,192	221,524	1,996	0.90	9	2,437	229,607	2,157	0.94
	四国	7	1,078	199,514	944	0.47	6	936	199,291	721	0.36
	九州	15	3,282	172,863	851	0.49	11	2,257	187,114	623	0.33
沖縄	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
合計	121	27,260	211,004	1,839	0.87	98	21,843	214,941	1,894	0.88	

(注) ① 加重平均

② 「ベアゼロ」回答・「標労」等は集計から除外。

(第8表)

平成24年春季賃上げ金額階層別状況(中小バス)

(平成24年5月11日現在)

金額階層(円)	平成24年		平成23年	
	調査会社数(社)	構成比(%)	調査会社数(社)	構成比(%)
5,000以上	0	0.0	0	0.0
4,000~4,999	3	2.1	3	2.5
3,000~3,999	9	6.4	10	8.3
2,000~2,999	8	5.7	4	3.3
1,000~1,999	53	37.9	41	34.2
1,000未満	25	17.9	17	14.2
賃上げゼロ	23	16.4	23	19.2
ベアゼロ	19	13.6	22	18.3
合計	140	100.0	120	100.0

(注) 賃上げ額には、手当等を含む。

(第9表)

平成24年度中小バス年間臨時給委託状況

(平成24年5月11日現在)

区分 中小(局別)	平成24年度					平成23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 小	北海道	13	1,530	3.1189	2	0	12	1,213	3.2245	1	0
	東北	3	1,262	1.9377	2	0	—	—	—	—	—
	関東	26	9,643	4.2032	2	5	18	7,404	4.3681	15	0
	北陸信越	10	2,264	2.0423	2	0	11	2,386	2.0728	1	0
	中部	13	4,881	3.0913	3	0	11	4,325	3.1792	4	0
	近畿	20	5,779	3.2919	0	2	14	3,629	3.5268	3	2
	中国	14	3,225	3.6088	0	0	9	2,699	4.1389	2	0
	四国	6	942	3.2850	2	0	3	492	3.6159	3	0
	九州	14	3,532	2.9054	1	0	8	2,146	3.6244	3	0
	沖縄	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	119	33,058	3.3722	14	7	86	24,294	3.6418	32	2	

(注) 加重平均

(第10表)

平成24年度年間臨時給委託状況(中小バス)

(平成24年5月11日現在)

委託内容	平成24年度		平成23年度	
	会社数(社) 構成比(%)	増減月数等(社)	会社数(社) 構成比(%)	増減月数等(社)
前年同月(額)	120 (82.8)		92 (82.9)	
前年より増月(額)	8 (5.5)	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 0.1~0.5カ月未満 (6) 0.1カ月未満 (2) 金額増	6 (5.4)	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 (1) 0.1カ月未満 (1) 金額増 (3)
前年より減月(額)	17 (11.7)	2.0カ月以上 1.5~2.0カ月未満 1.0~1.5カ月未満 (1) 0.5~1.0カ月未満 (4) 0.1~0.5カ月未満 (10) 0.1カ月未満 (2) 金額減	13 (11.7)	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 (2) 0.1~0.5カ月未満 (7) 0.1カ月未満 (2) 金額減 (2)
合計	145 (100.0)		111 (100.0)	

(注) 増減月数欄の括弧内は、該当会社数

(第11表)

平成23年度退職金算定基礎不算入率設定会社数調

(平成23年7月末日現在)

不算入率 大手・中小別		30%未満		30 % 台			40 % 台			50 % 台		
		12%	20%	30%	33%	38.3%	39%	40%	45%	46.3%	50%	56%
大 手							1					
中	北 海 道											
	東 北							1			1	
	関 東			2	2(1)						2(1)	
	北陸信越		1		(1)	(1)					(1)	
	中 部				1						1(1)	
	近 畿	1		2	1			1	(1)	(1)	2(2)	
	中 国										1	1
	四 国							1				
	九 州							1	(1)		2(3)	
	沖 縄											
計		1	1	4	4(2)	(1)	1	4	(2)	(1)	9(8)	1
計		2		9(3)			4(3)			10(8)		

不算入率 大手・中小別		60 % 台			70 % 台				80 % 以上				合 計	
		60%	65%	67%	70%	74.5%	76.4%	77.6%	79.5%	80%	86%	90%		100%
大 手														1
中	北 海 道									8(2)			1	9(2)
	東 北									1			(1)	3(1)
	関 東	1											2(2)	9(4)
	北陸信越			1									3(2)	5(5)
	中 部					1							1(3)	4(4)
	近 畿	1	1		1								(1)	10(5)
	中 国	2			1(2)					(2)		1	(1)	6(5)
	四 国				1							2	3	7
	九 州						1	1	1		1		14(1)	21(5)
	沖 縄												2	2
計		4	1	1	3(2)	1	1	1	1	9(4)	1	3	26(11)	76(31)
計		6			7(2)				39(15)				77(31)	

- (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77社の平均(単純)不算入率は、70.45%である(前年度は71社平均67.80%)。

職種別年間総労働時間（平成22年度）

（第12表）

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	259.0	1,916	372	2,288	—	—	—	—	—	1	250.0	1,939	257	2,196	
中	北海道	28	257.5	1,896	308	2,204	29	259.9	1,864	322	2,186	37	264.4	1,965	130	2,094
	東北	28	277.8	1,994	206	2,200	44	272.8	2,024	267	2,291	49	265.9	2,000	104	2,104
	関東	90	260.6	1,910	460	2,370	92	259.4	1,917	362	2,279	135	272.1	1,908	247	2,154
	北陸信越	28	261.3	1,921	228	2,149	35	259.3	1,985	304	2,290	39	250.7	1,959	114	2,072
	中部	42	269.5	2,005	314	2,318	64	260.1	2,225	349	2,574	74	262.1	1,959	118	2,077
	近畿	34	268.7	1,965	470	2,435	38	281.4	2,081	601	2,682	57	259.0	2,408	184	2,591
	中国	38	270.8	1,977	317	2,293	36	273.7	1,987	374	2,362	51	267.5	1,970	160	2,130
	四国	18	278.1	1,887	426	2,313	11	270.6	1,967	473	2,441	20	267.1	1,844	127	1,971
	九州	48	263.8	1,935	299	2,234	53	261.8	1,945	259	2,204	79	255.5	2,108	148	2,256
	沖縄	6	281.8	2,150	462	2,612	6	281.3	2,135	406	2,540	6	279.3	2,084	252	2,336
中小計	360	266.3	1,946	356	2,302	408	265.2	2,009	355	2,364	547	263.9	2,017	166	2,183	
合計	361	266.3	1,946	356	2,302	408	265.2	2,009	355	2,364	548	263.8	2,017	166	2,183	

（注）単純平均

年間休日総日数分布状況及び平均休日日数

（平成23年7月末日現在）

（第13表）

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 ^日	0	—	—	—	—	—	—	— ^日	
中	北海道	29	2	5	14	2	4	2	81.2	41	6	6	13	5	5	6	83.1
	東北	29	1	4	8	8	2	6	87.7	49	3	2	10	15	4	15	93.0
	関東	91	2	10	17	13	30	19	95.6	116	6	10	16	23	21	40	95.3
	北陸信越	29	—	—	1	9	14	5	99.5	36	—	1	1	9	15	10	99.0
	中部	48	2	5	10	4	8	19	95.9	69	4	8	6	7	16	28	97.5
	近畿	37	2	4	4	6	8	13	97.8	44	1	7	1	12	7	16	94.7
	中国	41	3	4	13	9	8	4	91.1	42	7	6	14	3	7	5	85.1
	四国	19	2	7	5	3	2	—	79.3	17	1	7	4	2	2	1	81.3
	九州	51	5	9	16	7	9	5	87.5	58	7	14	12	7	9	9	85.9
	沖縄	6	—	2	3	—	—	1	82.5	6	—	2	3	—	—	1	83.0
中小計	380	19	50	91	61	85	74	91.9	478	35	63	80	83	86	131	91.9	
合計	381	19	50	91	61	86	74	91.9	478	35	63	80	83	86	131	91.9	
構成比(%)	(100.0)	(5.0)	(13.1)	(23.9)	(16.0)	(22.6)	(19.4)		(100.0)	(7.3)	(13.2)	(16.7)	(17.4)	(18.0)	(27.4)		

（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。

(第14表)

平成23年度初任給状況

(平成23年7月末日現在)

区分 大手・ 中小局別	調査 会社数	事務員 (18歳高卒)		車掌(ガイドを含む。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	28	21	142,710 (- 10)	17	149,353 (+ 18)	14	148,321 (- 14)	23	167,843 (- 9)
	東北	24	20	138,226 (+ 106)	15	141,597 (+ 0)	13	130,554 (+ 0)	23	151,711 (+ 0)
	関東	90	67	160,157 (- 364)	34	145,015 (- 578)	27	161,452 (- 546)	81	177,658 (- 196)
	北陸信越	28	20	140,292 (+ 35)	16	143,769 (- 31)	10	142,427 (- 50)	22	168,242 (+ 23)
	中部	43	37	157,301 (+ 56)	22	150,190 (+ 95)	12	183,198 (+ 157)	40	177,448 (+ 57)
	近畿	37	30	155,597 (+ 53)	15	156,687 (+ 110)	14	158,736 (+ 107)	35	176,676 (- 143)
	中国	36	31	152,951 (+ 77)	6	147,452 (+ 0)	19	163,528 (+ 126)	35	173,054 (+ 69)
小	四国	15	12	144,084 (+ 0)	4	148,528 (+ 0)	4	148,778 (+ 0)	15	164,197 (+ 0)
	九州	43	32	141,023 (+ 188)	20	140,314 (+ 50)	22	139,688 (+ 45)	41	158,532 (- 470)
	沖縄	4	3	151,723 (+ 0)	2	129,070 (+ 0)	1	139,170 (+ 0)	3	156,117 (+ 0)
	中小計	348	273	151,004 (- 36)	151	146,301 (- 100)	136	153,620 (- 64)	318	170,475 (- 111)
合計	349	274	151,030 (- 35)	152	145,339 (- 99)	136	153,620 (- 64)	319	170,505 (- 110)	

(注) ① 単純平均 ② () 内は、対前年度増減額

(第15表)

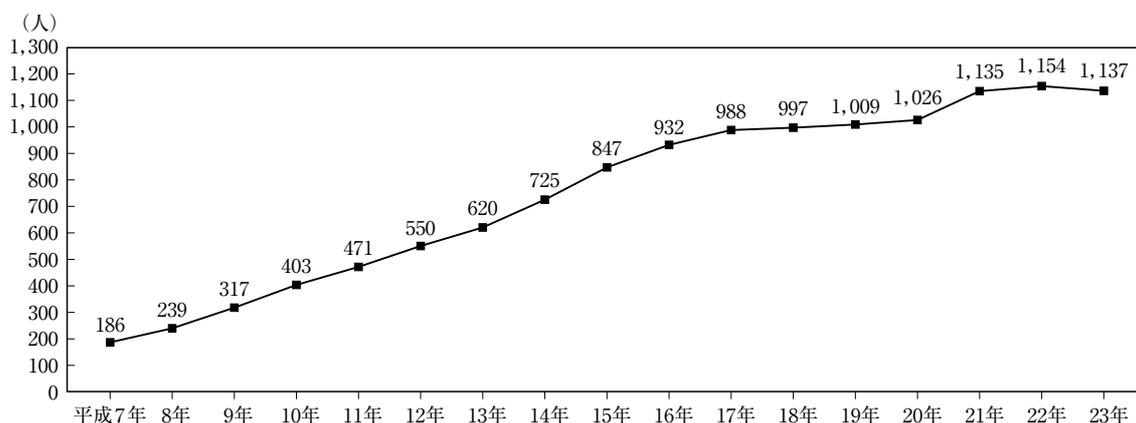
女性運転者雇用状況

(平成23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		
	企業数	人員	企業数	人員	企業数	人員	
大手	1社	87人	—社	—人	1社	87人	
中	北海道	14	79	4	4	18	83
	東北	12	39	8(1)	10	20	49
	関東	60	318	27(6)	44	87	362
	北陸信越	18	62	8(3)	8	26	70
	中部	20	112	13(2)	19	33	131
	近畿	15	53	11(1)	16	26	69
	中国	9	30	3	3	12	33
小	四国	10	18	—	—	10	18
	九州	23	119	4(1)	4	27	123
	沖縄	5	23	1(1)	1	6	24
	中小計	186	853	79(15)	109	265	962
公営	16	87	1(1)	1	17	88	
合計	203	1,027	80(16)	110	283	1,137	

(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



(第16表)

高齢運転者雇用状況

(平成23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					
	企業数	運転者総数	該当企業数	乗合運転者	貸切運転者	計	雇用率	
大手	1社	2,493人	1社	123人	0人	123人	4.9%	
中	北海道	47	5,235	43	463	120	583	11.1
	東北	54	5,435	53	702	263	965	17.8
	関東	151	24,300	142	2,563	698	3,261	13.4
	北陸信越	42	3,687	40	766	115	881	23.9
	中部	134	12,960	131	2,088	765	2,853	22.0
	近畿	63	10,410	58	971	270	1,241	11.9
	中国	56	5,022	55	1,000	144	1,144	22.8
	四国	22	1,433	21	151	22	173	12.1
小	九州	84	8,374	76	1,217	295	1,512	18.1
	沖縄	6	1,232	6	152	64	216	17.5
	中小計	659	78,088	625	10,073	2,756	12,829	16.4
公営	25	7,912	24	944	17	961	12.1	
合計	685	88,493	650	11,140	2,773	13,913	15.7	

- (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、該当企業数は1社で計上。

(第17表)

中小企業退職金共済制度加入状況

(平成23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	14 (6)	近畿	京都	3	
東北	青森	8 (5)		大阪	2 (2)	
	岩手	1		兵庫	7 (5)	
	宮城	4 (1)		和歌山	5 (3)	
	福島	1 (1)	中国	島根	3	
	山形	1		岡山	5 (1)	
関東	茨城	9 (6)		広島	7 (1)	
	栃木	5 (3)	山口	3 (1)		
	群馬	4 (2)	四国	徳島	2 (1)	
	埼玉	4 (3)		香川	1	
	東京	6		高知	6	
	北陸信越	神奈川	10 (3)	九州	福岡	1 (1)
		山梨	4 (1)		佐賀	2 (1)
中部	新潟	7 (5)	長崎		4 (1)	
	長野	4 (1)	熊本		2 (1)	
	福井	7 (3)	大分		3 (1)	
	岐阜	4 (1)	宮崎		1 (1)	
	静岡	13 (5)	鹿児島		5 (4)	
近畿	愛知	6 (2)	沖縄	沖縄	1	
	滋賀	1	合計		176 (72)	

- (注) 括弧内は、貸切専業会社で内数。
 資料：日本バス協会「平成23年度賃金、労働時間等実態調査」

(第18表)

バスガイド雇用状況

(平成23年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)		平成23年度		平成22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	25	345	25	332	
	東北	22	276	30	396	
	関東	61	1,126	69	1,157	
	北陸信越	23	397	25	451	
	中部	37	1,031	39	1,128	
	近畿	32	374	36	378	
	中国	7	35	10	38	
	四国	8	50	7	51	
	小	九州	32	394	30	532
		沖縄	6	396	3	266
中小計		253	4,424	274	4,729	
公 営		2	37	3	38	
合 計		255	4,461	277	4,767	

(第19表)

障害者雇用状況

(平成23年7月末日現在)

区分 大手・中小(局別)		調査企業		障害者雇用数				
		企業数	従業員数	乗 合	貸 切	計	構成率	
大手		1 社	2,110 人	18 人	0 人	18 人	0.9 (%)	
中	北海道	12	3,686	38	0	38	1.0	
	東北	14	4,191	46	1	47	1.1	
	関東	40	14,001	112	9	121	0.9	
	北陸信越	12	2,779	23	2	25	0.9	
	中部	40	11,420	96	18	114	1.0	
	近畿	27	9,014	86	10	96	1.1	
	中国	20	3,327	43	4	47	1.4	
	四国	7	811	8	1	9	1.1	
	小	九州	24	6,115	67	12	79	1.3
		沖縄	4	1,439	14	1	15	1.0
中小計		200	56,783	533	58	591	1.0	
公 営		12	2,687	25	0	25	0.9	
合 計		213	61,580	576	58	634	1.0	

(注) 構成率 = 従業員総数に占める障害者の割合。

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都道府県バス協会（以下「地方バス協会」という。）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

①平成15年度制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更に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。

②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）」が公布され、5月1日より暫定税率が適用されることになった（10年間延長）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。

③平成20年12月12日取りまとめられた「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まで延長する。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。

④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。

⑤「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）において、「引き続き、平成23年度においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税について当分の間として措置されている現在の税率水準を維持することとします。」とされ、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これと一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。」とされ、また、交付金制度の透明性の向上を図るとともに、交付金基準額の確実な交付を確保するため、法整備等の措置を講じるとされた。

そして、第177回国会において議員立法により「運輸事業の振興の助成に関する法律（平成23年法律第101号）」が制定され、平成23年8月30日に公布、同年9月30日から施行された。併せて、同法の委任政令・省令である「運輸事業の振興の助成に関する法律第3条第1項の事業を定める政令（平成23年政令第300号）」、「運輸事業の振興の助成に関する法律施行規則（平成23年総務省、国土交通省令第1号）」の制定に伴い、総務大臣名にて各都道府県知事・各都道府県議会議長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律、同法第三条第一項の事業を定める政令、同法施行規則の施行等について（通知）」及び国土交通省自動車局長名にて

各運輸局長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律の施行について」の通達が発せられ、法律に基づく交付金措置が講じられることとなった。

⑥日本バス協会においては、平成10年度以降は、従来からの融資斡旋事業特別基金の造成に充てていた地方バス協会からの出捐金を、交付金中央事業の財源に充当してバス輸送改善推進事業の拡充を図ることとし、平成10年度には「人と環境にやさしいバス等普及事業」等に対する助成制度を新設するなどバス輸送改善推進事業の大幅な変更を行い、平成23年度まで実施した。

しかしながら、バス事業者の経営環境が大変厳しい折、東日本大震災の影響等も大きく受けて、地方バス協会の会員事業者から、地方事業の充実を通じたバス事業者に対する支援の強化を求める声が強くなり、これを受け、地方バス協会から日本バス協会に対して中央出捐を取り止め、出捐金相当額を地方事業の充実に活用したい旨の要望が多く寄せられた。

このため、日本バス協会の交付金運用特別委員会を中心として、運輸事業振興助成交付金事業の見直しについて検討を行い、平成24年度から中央出捐を中止することとし、理事会承認を経て、各地方バス協会においてそれぞれ地方事業の充実を図って行くこととした。

更に、交付金についての立法化を受けて、助成事業の円滑かつ適切な実施及びその透明性の確保を目的として、平成24年4月1日から「運輸事業振興助成交付金審議評価委員会」を設置した。

(3) 交付金の額

制度創設以降、各都道府県から地方バス協会に交付された交付金の総額は、次のとおりである。

〔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	20	
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		
22	1,334,234	1,068,096	266,138	99,607		
23	1,324,280	1,069,754	254,526	97,275		
合 計	61,567,385	44,643,299	16,924,086	8,932,591		

- (注) 1. 表中の「民鉄バス」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年度の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入された。
12. 22年度、23年度において、次のバス協会より拠出金があった。(次の額は、上記表の額には含まれていない。)
 22年度 大阪バス協会 691千円(一般会計より出捐金相当分を支出)
 23年度 埼玉県バス協会 10,311千円(基金より出捐金相当分を支出)、大阪バス協会 1,000千円(一般会計より支出)

(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の財源として、中央出捐金、基金利子及び基金を取崩して「人と環境にやさしいバス等普及事業」を実施している。

平成11年度限りの事業として、「やすらぎバスステーション整備事業」を実施した。

平成15、16年度においては、1都3県のいわゆる環境確保条例に基づくディーゼル車の走行規制が実施され、PMの排出基準に適合しないバス・トラックは初度登録から7年間の猶予期間経過後は、指定されたDPF、酸化触媒を装着しなければ1都3県内を通行できないこととなり、緊急的に対策を講じる必要があったことから、「ディーゼル微粒子除去装置導入事業」を実施した。

平成17年度、平成18年度においては、平成17年10月1日より世界一厳しい自動車排気ガスの新長期規制が実施されたことに伴い、新長期規制適合バスの導入に際して、国の補助を受けられない会員事業者に対して、「人と環境にやさしいバス等普及事業」により助成を実施した。

平成18年度においては、地球温暖化及び大気汚染防止の観点から、エコドライブ管理システム（EMS）普及事業を実施し、車載機器（電子運行記録計）の車両取り付けに対して助成を行った。

平成19年度においては、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、「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」、「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、安全対策事業を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年度においては、従来の事業に加えて、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、日本バス協会及び地方バス協会が主体となり「広報及びイベント事業」を実施した。

平成22年度においては、従来の事業について、引き続き実施するとともに、「貸切バス事業者の安全性評価・認定事業」等を実施した。

平成23年度においては、環境対策を推進するとともに高齢者等のバス利用の利便及び安全性の向上を促進するため、「人と環境にやさしいバス普及事業」、「EMS及びドライブレコーダー普及事業」、「バスの車内事故防止等安全対策事業」及び地方路線バスの充実を図るため、「地方路線バス助成事業（中古車購入費助成）」を実施した。

また、広く国民に対し、バス事業の公共性・重要性について理解を求めて、バスの一層の利用促進を図るための「バス利用促進等広報及びイベント事業」を日本バス協会及び地方バス協会の双方で実施した。なお、日本バス協会は、平成23年9月11日に日比谷公園でバスフェスタ等を実施した。

加えて、東日本大震災等に伴い地方バス協会又は会員事業者が行った「災害復旧事業（特に岩手、宮城及び福島各バス協会に重点的に配分）」、地方バス協会が行った中小事業者を対象とした「信用保証料助成事業（平成23年度限りの特例措置）」に対する助成及び風評被害に対する経営対策として

中小事業者を対象とした運転資金に対する「融資斡旋・利子補給事業（平成23年度限りの特例措置）」を実施した。

（平成23年度「人と環境にやさしいバス普及事業」、「EMS及びドライブレコーダー普及事業」、「地方路線バス助成事業」の実施状況は、84頁参照）

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	16事業	495,964,295
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
平成22年度	26事業	665,965,229
平成23年度	23事業	646,514,359
計	295事業	9,175,517,156

(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23年度）	9,175,517,156
合 計	9,696,991,658

活性化事業（平成23年度）

（単位：両、台、円）

実施主体 (バス協会名等)	事業内容	総事業費	①予算額		②決算額		差異(①-②)	
			数量	金額	数量	金額	数量	金額
1. バス利用者施設等整備事業								
宮城県	バスロケーションシステム整備事業	5,245,000	1	3,671,000	1	3,671,000	0	0
福島県	バス運行情報システム改修事業	3,353,000	1	2,347,000	1	2,347,000	0	0
秋田県	横手駅バス運行表示装置等情報提供システム端末の設置事業	2,327,000	1	1,629,000	1	1,629,000	0	0
埼玉県	バスロケーションシステム整備事業	74,186,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
東京都	バスロケーションシステム整備事業	38,418,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
神奈川県	バス情報提供システムの高度化事業	3,570,000	1	2,499,000	1	2,499,000	0	0
新潟県	バスロケーションシステム整備事業	14,696,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
長野県	ICカードシステム導入事業	224,512,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
石川県	ビジュアルバスロケーションの拡充事業	18,000,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
岐阜県	下呂バスセンター整備事業	36,380,000	1	3,500,000	1	3,500,000	0	0
静岡県	地域総合情報サイトとしてのバス情報検索システム導入事業	16,290,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
三重県	湾岸桑名パークアンドバスライド施設整備事業	28,000,000	1	7,000,000	0	0	1	7,000,000
滋賀県	ICカードシステム導入事業	49,795,000	1	7,000,000	1	3,150,000	0	3,850,000
広島県	バス接近表示システム導入事業	65,982,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
香川県	路線バス案内所新設事業	2,488,000	1	2,000,000	1	1,741,000	0	259,000
高知県	ICカードシステム導入事業	19,964,000	1	7,000,000	1	6,987,000	0	13,000
宮崎県	宮崎駅西口再開発におけるバスターミナル整備事業	29,319,000	1	7,000,000	1	7,000,000	0	0
計		632,525,000	17件	92,646,000	16件	81,524,000	1件	11,122,000
2. 人と環境にやさしいバス普及事業								
(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	2		0		2	
〃	〃(協調)	100,000	10		7		3	
〃	CNGバス(単独)	1,400,000	1		0		1	
〃	〃(協調)	100,000	5		5		0	
〃	CNGバス改造(単独)	700,000	0		0		0	
〃	〃(協調)	100,000	0		0		0	
〃	ポスト新長期規制適合バス	100,000	509		497		12	
小計			527		509		18	
(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	245		201		44	
〃	リフト付バス	1,400,000	31		39		△8	
〃	低床スロープ付バス	350,000	226		198		28	
小計			502		438		64	
計			1,029	500,000,000	947	456,200,000	82	43,800,000
3. 安全・環境対策事業								
(助成単価)								
事業者	EMS及びドライブレコーダー普及事業			75,000,000		68,967,000	0	6,033,000
	EMS・ドライブレコーダー併用の車載器	20,000	1,223	24,460,000	1,369	27,380,000	△146	△2,920,000
	EMS車載器のみ	10,000	1,172	11,720,000	1,041	10,410,000	131	1,310,000
	事業所用機器	100,000	65	6,500,000	46	4,477,000	19	2,023,000
	ドライブレコーダー車載器	10,000	3,251	32,510,000	2,670	26,700,000	581	5,810,000
日バス協	バスの車内事故防止等安全対策事業		1	2,350,000	1	1,912,209	0	437,791
計				77,350,000		70,879,209		6,470,791
4. 地方路線バス助成事業								
(助成単価)								
事業者	地方路線バス助成事業(中古車購入費助成)	100,000	161	16,100,000	18	1,800,000	143	14,300,000
5. バス利用促進等広報及びイベント事業								
(助成単価)								
日バス協	バスの日等中央広報イベント事業		1	22,000,000	1	20,000,000	0	2,000,000
〃	NBAステッカー作成		1	2,000,000	1	339,150	0	1,660,850
地方バス協	バス利用促進対策地方広報事業	500,000	35	17,500,000	33	15,772,000	2	1,728,000
計				41,500,000		36,111,150		5,388,850
合計				727,596,000		646,514,359		81,081,641

災害復旧支援事業（平成23年度）

（単位：円）

実施主体 (バス協会名等)	事業内容	①予算額		②決算額		差異(①-②)	
		数量	金額	数量	金額	数量	金額
(1) 東日本大震災災害復旧支援助成事業等							
岩手県	復旧支援助成	9件	1	1	10,999,000	0	
宮城県	〃	11件	1	1	14,644,000	0	
福島県	〃	4件	1	1	3,482,000	0	
山形県	〃	1件	1	1	1,000,000	0	
茨城県	〃	9件	1	1	2,000,000	0	
千葉県	〃	9件	1	1	2,000,000	0	
青森県	〃	0件	1	0	0	1	
秋田県	〃	0件	1	0	0	1	
計		43件	8協会	6協会	34,125,000	2協会	5,875,000
(2) 信用保証料助成事業							
茨城県	信用保証料助成	11件		1	725,019		
栃木県	〃	4件		1	338,500		
群馬県	〃	9件		1	673,663		
埼玉県	〃	12件		1	911,300		
千葉県	〃	8件		1	443,511		
東京都	〃	3件		1	166,000		
神奈川県	〃	2件		1	200,000		
山梨県	〃	6件		1	431,218		
計		55件		8協会	3,889,211		16,110,789
合計	(1) + (2)				60,000,000		38,014,211
							21,985,789

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、災害等特別融資（昭和57年度に創設）及びバス交通活性化特別融資（平成3年度～平成12年度まで）について融資斡旋・利子補給事業を行っているが、平成23年度限りの特例措置として、風評被害に対する経営対策として中小事業者を対象とする運転資金に対しても事業を行った。

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24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
	22年度末	13,427	409,651,400
一般満期分	23年度	266	11,540,000
	計	13,693	421,191,400
災害等特別融資分	22年度末	140	8,511,000
	23年度	10	277,000
	計	150	8,788,000
バス交通活性化特別融資分	12年度末	70	2,072,000
計	22年度末	16,394	451,693,400
	23年度	276	11,817,000
合計（延融資斡旋）		16,670	463,510,400

利子補給状況（昭和52年～平成23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	1.0 災害等特別融資（12年10月31日以降）
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	東日本大震災特例（H23年度限り） 1.0（対象：岩手、宮城、福島）
平成22年度	73,897,729	1,061	↓
平成23年度	75,818,926	1,006	0.5（対象：上記3県以外）
合 計	6,130,983,951	70,922	

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3～22	合計
	1. 施設整備に対する助成	共同	1,027,912	661,844	1,409,287
	個別	4,839,165	5,154,695	7,869,921	17,863,781
	計	5,867,077	5,816,540	9,279,208	20,962,824
2. 輸送サービス改善事業		1,883,356	2,629,672	7,203,779	11,716,807
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	3,465,352	5,406,000
5. 環境対策		0	0	94,917	94,917
6. 地方基金の造成		570,657	478,228	962,600	2,011,485
7. その他		446,570	446,537	1,472,648	2,365,755
交付金合計額		9,955,075	10,762,437	22,890,966	43,608,478
8. 中央出捐金		6,344,452	4,612,302	5,712,806	16,669,560
合計		16,299,527	15,374,739	28,603,772	60,278,038

(注) 昭和51年度～57年度までは中央出捐率40%、昭和58年度～平成2年度までは中央出捐率30%、平成3年度以降は中央出捐率20%となっている。

2. 税制改正

バスは国民生活にとって最も身近な公共交通機関であり、昨年3月に発生した東日本大震災においても、避難住民の輸送や鉄道の代替輸送に大きな役割を果たし、その重要性が再認識されたところである。また、地球温暖化防止対策や少子高齢化社会においても、人に優しい・環境に優しいバスの重要性は今後ますます高まっていく事が予想される。

しかしながら、マイカーの普及や少子高齢化による利用者の減少と、排ガス規制やバリアフリー対策等によるコストの増加により、バス事業者の経営状況は極めて厳しい状況が続いており、特に近年顕著な燃料価格の高騰は新たな不安材料となっている。

このような状況の中、バス事業には軽油引取税などの燃料課税や、自動車税などの車体課税等様々な税負担が課されており、バス事業の経営において大きな負担となっている。

こうした状況を踏まえ、平成24年度税制改正要望の内容については、平成23年10月13日(木)に税制対策委員会を開催し、次の内容で了承を得た。

○税制改正要望の主な内容

- ①自動車関係諸税の大幅な負担軽減・簡素化
- ②地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備
- ③エコカー減税制度終了後の環境対応政策税制の導入
- ④バリアフリー対応車導入を一層促進するための政策税制の創設

これらの内容を中心に国土交通省・総務省へ要望を行った他、政府与党の税制ヒアリングで税制改正要望についての説明をした。

その結果、自動車重量税の値下げ(車両総重量1トンあたり▲100円)やバリアフリー車両への減税などが新たに実施される事になった。平成24年度の税制改正要望結果の概要については次のとおりである。(表1)

なお、長年の懸案となっていた「運輸振興助成交付金」については、平成23年8月に議員立法による「運輸事業の振興の助成に関する法律」が成立し、念願であった法制化が実現した。

(表1) 平成24年度 税制改正要望結果 (バス関係)

番号	項目	要望事項	要望結果
1	自動車税 <地方税> 自動車重量税 <国税> 自動車取得税 <地方税>	自動車関係諸税の大幅な負担軽減・簡素化 道路特定財源の一般財源化により本来見直すべき自動車関係諸税について、大幅な負担軽減・簡素化を図るとともに、バス事業の公共的使命の達成を支援するため、関係諸税の減免措置を講じて頂きたい。	一部実現 自動車重量税について車両総重量1トンあたり100円値下げ。(但し、経年13年以上の車両は対象外)
2	自動車取得税 <地方税>	地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備 地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を維持するため、都道府県の条例で定める路線の運行の用に供する「乗合バスの取得に係る自動車取得税の非課税措置」(平成24年3月末期限)を恒久措置化(延長)して頂きたい。	継続 現行制度のまま2年間延長。 (平成26年3月末まで)
3	自動車税 <地方税> 自動車重量税 <国税> 自動車取得税 <地方税>	エコカー減税制度終了後の環境対応政策税制の導入 平成24年3月(重量税は4月まで)をもって終了する「エコカー減税」や「グリーン税制」は自動車の環境対策として大変効果的であったので、平成24年度以降についてもバス等の重量車を含めて環境対応車導入促進に資する政策税制を導入して頂きたい。	継続 エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)については減税対象となる燃費基準の見直しを行った上で3年間延長。自動車税のグリーン化における11年以上の乗合バス車両への特例措置(10%重課の免除)は継続。
4	自動車重量税 <国税> 自動車取得税 <地方税>	バリアフリー対応車導入を一層促進するための政策税制の増設 高齢化社会を迎えバリアフリー対策の推進は喫緊の課題であり、公共交通であるバス事業にノンステップバス・リフト付きバス等のバリアフリー対応車導入促進に資する政策税制を創設して頂きたい。	新規創設 基準に適合したノンステップバス・リフト付きバスについて ・新規登録の際の自動車重量税を免除 (平成24年5月1日～平成27年4月30日新規登録分まで) ・自動車取得税の取得価額から一定額(ノンステップバスは1,000万円)を控除。 (平成24年4月1日～平成27年3月31日新規登録分まで)

3. 財政投融资

平成24年度

融 資 枠	融 資 対 象	融 資 条 件
日本政策金融公庫 【中小企業事業】		
環境・エネルギー対策資金	自動車NOx・PM法関連 自動車NOx・PM法に規定するNOx・PM排出基準に適合しない自動車の削減に資する排出基準適合車を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を装着させる者	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
	低公害車、ポスト新長期規制適合車取得関連 低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車）、ポスト新長期規制適合車（ディーゼル車）及び低公害車に係る燃料供給設備（電気充電設備、天然ガス充填設備）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
【国民生活事業】		
環境・エネルギー対策資金	自動車NOx・PM法関連 自動車NOx・PM法に規定するNOx・PM排出基準に適合しない自動車の削減に資する排出基準適合車を取得する者（リース又はレンタルする者を含む）、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を装着させる者	特別利率③（対策地域内） 特別利率①（対策地域外）
	低公害車、ポスト新長期規制適合車取得関連 低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車）、ポスト新長期規制適合車（ディーゼル車）及び低公害車に係る燃料供給設備（電気充電設備、天然ガス充填設備）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

資 料

1. 自動車関係諸税一覧表	118
2. 地域別旅行業者数	120
3. 日本のバス事業略年表 (17. 4. 1～).....	121
4. 都道府県バス協会名簿	124

1. 自動車関係諸税一覧表

(1) 国 税

税 目	税 額 又 は 税 率																										
揮 発 油 税 (揮発油税法 昭32. 4. 6 法律55号)	揮発油1キロリットルにつき 48,600円 (本則24,300円)																										
地 方 揮 発 油 税 (地方道路税法 昭30. 7. 30 法律104号)	揮発油1キロリットルにつき 5,200円 (本則4,400円)																										
石 油 ガ ス 税 (石油ガス税法 昭40. 12. 29 法律156号)	石油ガス1キログラムにつき 17円50銭																										
登 録 免 許 税 (登録免許税法 昭42. 6. 12 法律35号)	<p>A. 動産の抵当権に関する登記又は登録</p> <p>1. 自動車の抵当権に関する登録</p> <p>イ. 抵当権の設定の登録 債権金額又は極度金額の3/1000</p> <p>ロ. 抵当権の移転の登録 債権金額又は極度金額の1.5/1000</p> <p>ハ. 根抵当権の一部譲渡又は法人の分割による移転の登録 一部譲渡又は分割後の共有者の数で極度金額を除いて計算した金額の1.5/1000</p> <p>ニ. 抵当権の信託の登録 債権金額又は極度金額1.5/1000</p> <p>ホ. 抹消した登録の回復の登録又は登録の更正若しくは変更の登録 1両につき1,000円</p> <p>ヘ. 登録の抹消 1両につき1,000円</p> <p>B. 自動車道事業の免許 免許1件につき 150,000円</p> <p>C. 自動車ターミナル事業の許可 許可1件につき 90,000円</p> <p>D. 優良自動車整備事業者の認定又は自動車の登録に係る登録情報処理機関若しくは登録情報提供機関の登録</p> <p>1. 優良自動車整備事業者の認定</p> <p>イ. 一種整備工場 認定1件につき 90,000円</p> <p>ロ. 二種整備工場 〃 60,000円</p> <p>ハ. 特殊整備工場 〃 30,000円</p> <p>2. 自動車の登録に係る登録情報処理機関の登録 登録1件につき 90,000円</p> <p>3. 自動車の登録に係る登録情報提供機関の登録 登録1件につき 90,000円</p> <p>E. 道路運送事業の許可又は事業計画の変更の認可</p> <p>1. 一般旅客自動車運送事業の許可</p> <p>イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 許可1件につき 90,000円</p> <p>一般貸切旅客自動車運送事業 〃 90,000円</p> <p>ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業 〃 30,000円</p> <p>ただし、個人タクシーについては 〃 15,000円</p> <p>2. 一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の認可</p> <p>イ. 一般乗合旅客自動車運送事業 認可1件につき 15,000円</p> <p>一般貸切旅客自動車運送事業 〃 15,000円</p> <p>ロ. 一般乗用旅客自動車運送事業 〃 5,000円</p> <p>3. 特定旅客自動車運送事業の許可 許可1件につき 30,000円</p> <p>4. 一般貨物自動車運送事業の許可 〃 120,000円</p> <p>5. 特定貨物自動車運送事業の許可 〃 60,000円</p> <p>F. タクシー業務適正化特別措置法に係る登録実施機関の登録 登録1件につき 90,000円</p> <p>G. 自家用有償旅客運送者の登録</p> <p>1. 自家用有償旅客運送者の登録 登録1件につき 15,000円</p> <p>2. 変更登録(種別の増加又は区域の増加) 〃 3,000円</p> <p>H. 自家用自動車の有償貸渡しの許可 許可1件につき 90,000円</p>																										
消 費 税 (消費税法 昭和63. 12. 30 法律第108号)	5% (H9. 4. 1より改正 消費税4%と地方消費税1%の合計)																										
自 動 車 重 量 税 (自動車重量税法 昭和46. 5. 31 法律第89号)	<p>(1) 乗 用 車 車両重量</p> <table border="0"> <tr> <td>0.5t以下</td> <td>.....</td> <td>年額4,100円 (2,600円)</td> </tr> <tr> <td>0.5tをこえる~0.5t又はその端数ごとに</td> <td>.....</td> <td>年額4,100円 (2,600円)</td> </tr> </table> <p>(2) 乗用車以外 車両総重量</p> <table border="0"> <tr> <td>1.0t以下</td> <td>.....</td> <td>年額4,100円 (2,600円)</td> </tr> <tr> <td>1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに</td> <td>.....</td> <td>年額4,100円 (2,600円)</td> </tr> </table> <p>但し、車両総重量2.5t以下の貨物自動車については、</p> <table border="0"> <tr> <td>車両総重量</td> <td>1.0t以下</td> <td>.....</td> <td>年額3,300円 (2,600円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに</td> <td>.....</td> <td>年額3,300円 (2,600円)</td> </tr> </table> <p>(3) 小型二輪車 年額1,900円 (1,500円)</p> <p>(4) 検査対象軽自動車 年額3,300円 (2,600円)</p> <p>(5) 検査対象外軽自動車</p> <table border="0"> <tr> <td>二輪</td> <td>.....</td> <td>届出時一回限り4,900円 (4,100円)</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>.....</td> <td>届出時一回限り9,900円 (7,800円)</td> </tr> </table> <p>(注) () 内は営業車</p>	0.5t以下	年額4,100円 (2,600円)	0.5tをこえる~0.5t又はその端数ごとに	年額4,100円 (2,600円)	1.0t以下	年額4,100円 (2,600円)	1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに	年額4,100円 (2,600円)	車両総重量	1.0t以下	年額3,300円 (2,600円)		1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに	年額3,300円 (2,600円)	二輪	届出時一回限り4,900円 (4,100円)	その他	届出時一回限り9,900円 (7,800円)
0.5t以下	年額4,100円 (2,600円)																									
0.5tをこえる~0.5t又はその端数ごとに	年額4,100円 (2,600円)																									
1.0t以下	年額4,100円 (2,600円)																									
1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに	年額4,100円 (2,600円)																									
車両総重量	1.0t以下	年額3,300円 (2,600円)																								
	1.0tをこえる~1.0t又はその端数ごとに	年額3,300円 (2,600円)																								
二輪	届出時一回限り4,900円 (4,100円)																									
その他	届出時一回限り9,900円 (7,800円)																									

(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、車令13年未満の当分の間税率適用の税率。
 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。

(2) 地方税

税 目	税 額 又 は 税 率			
自動車税 (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	
軽自動車税 (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		
自動車取得税 (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%) 営業用及び軽自動車 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。)			
軽油引取税 (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23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	115	119	35	滋賀	28	67	17
青森	31	22	9	京都	56	151	14
岩手	29	24	12	大阪	160	585	83
宮城	48	73	15	兵庫	64	174	28
福島	57	67	20	奈良	15	51	5
秋田	20	29	14	和歌山	30	46	20
山形	47	29	11	鳥取	14	9	3
新潟	56	82	21	島根	18	20	8
長野	106	90	24	岡山	57	72	21
茨城	123	94	13	広島	63	90	16
栃木	70	122	12	山口	23	23	10
群馬	60	101	20	徳島	25	31	3
埼玉	134	279	27	香川	34	32	4
千葉	104	219	15	愛媛	46	36	10
東京	349	1,489	137	高知	15	27	2
神奈川	73	223	18	福岡	56	212	50
山梨	29	79	5	佐賀	8	22	5
富山	51	64	7	長崎	22	27	10
石川	32	69	7	熊本	42	55	15
福井	30	55	5	大分	23	27	6
岐阜	41	93	9	宮崎	27	34	12
静岡	85	125	36	鹿児島	38	48	10
愛知	130	326	39	沖縄	55	52	6
三重	46	73	11	計	2,785	5,837	880

資料：観光庁観光産業課

- (注) 第1種旅行業務…海外を含むパック旅行及び乗車船券等の販売等
 第2種旅行業務…国内のみのパック旅行及び乗車船券等の販売等
 第3種旅行業務…乗車船券等の販売等

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
平成22年	769	2,744	5,891	879	10,282
平成23年	738	2,785	5,837	880	10,240

(注) 各年 4月1日現在

資料：観光庁観光産業課

3. 日本のバス事業略年表 (17.4.1~)

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。		
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. 9. 20	第20回バスの日
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. 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. 9. 20	第18回バスの日。	19. 10. 29	首都・阪神高速道路(株)の距離別料金導入について、首都・阪神高速道路(株)及び国土交通省に反対を要望。
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. 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. 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。	20. 12. 3	自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度が開始。
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. 1. 1	改正自動車NOx・PM法が施行。
18. 4. 1	外客誘致法が施行	20. 1. 17	バス事業100年史刊行
〃	改正省エネ法が施行	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. 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. 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。
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. 4. 11	東名高速道路において、大型トラックのタイヤが外れ対向車線を走行していた観光バスに衝突し運転者が死亡する事故が発生。(運転者は生命の危機に直面したのにもかかわらず、バスを安定させるため、ハンドルをしっかり握り、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。)
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。	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。
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。	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。
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。	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。
18. 9. 20	第19回バスの日	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。
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。	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。
18. 10. 1	運輸安全マネジメントが施行。	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。
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。	20. 8. 6	首都・阪神高速道路の距離別料金の導入について首都・阪神高速道路(株)に対しバス業界としての問題点を具申し、料金制度の改善を要望。
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。	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。
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。	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。
18. 12. 20	「バリアフリー新法」が施行。	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。
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。		
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。		
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。		
19. 8. 2	「バス事業における地球温暖化対策に関する自主的行動計画」について、CO ₂ 削減目標として「2010年度におけるCO ₂ 排出原単位を1997年度比で12%改善する。」を設定したものに改定。		
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		

日本のバス事業略年表（17.4.1～）

20. 9. 20	第21回バスの日		
20. 10. 28	高速バスの一部緩和措置を図るため「高速バスの効率的な運行に係る道路運送法の取扱い」の自動車交通局旅客課長通達。	21. 8. 5	「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。 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. 12. 2	平成20年7月に東名高速道路においてバスジャック事件が発生したのを受けて、平成12年7月に策定した「バスジャック統一対応マニュアル」を8年ぶりに改定した。	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. 9	政府の追加経済対策の高速道路料金の大幅引下げにあたり、高速バス・貸切バス・空港リムジンバスについても同様の対象にするよう、国土交通大臣及び自由民主党バス議員連盟に要望。	21. 9. 20	第22回バスの日 「バスフェスタ2009 in TOKYO」を丸ビル・マルキューブで開催
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. 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。
21. 1. 1	大阪府環境条例による流入車規制が開始。	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要要望事項」について、民主党の阿久津副幹事長に要望。
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。	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. 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。	22. 3. 25	会員事業者が運輸安全マネジメントについて円滑な取り組みが出来るよう、主に中小規模事業者を対象とした推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を作成・配布した。
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。	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。
〃	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。	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。
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。	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。
〃	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。	22. 6. 18	前原国土交通大臣に高速道路料金施策について要望。
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。	22. 6. 28	高速道路無料化社会実験を開始。
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。	22. 9. 10	総務省より国土交通省に対し「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」が行われた。
21. 6. 16	「土・日祭日の高速道路料金の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(株)ほか高速道路3社に対して要望。	22. 9. 20	第23回バスの日
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。	22. 10. 3	「バスフェスタ2010 in YOKOHAMA」をパシフィコ横浜で開催
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	22. 10. 12	「安全性確保と地域公共交通の安定確保」を目的として、ツアーバス対策、コミニュティバス対策等の検討のため、運営委員会に「企画小委員会」を設置。
		22. 11. 5	「ツアーバスに対する規制の強化」、「ツアーバスを容認する通達の効力停止・見直し」、「旅客の安全を確保する観点から法令遵守の徹底」の3項目を主柱とした「ツアーバスの適正化に関する緊急要望」を国土交通大臣に提出。
		22. 11. 24	「自動車関係諸税に関する民主党マニフェスト実現要請行動」を自動車輸送関連5団体が参加して決起大会とともに街頭行進を実施。
		22. 11. 25	東京駅及び新宿駅周辺における高速ツアーバス実態調査を実施。
		22. 11. 26	「バス関係事業規制・制度の見直し、平成23年度予算、税制、高速道路料金施策」に関して民主党に対して要望。
		22. 12. 7	馬淵国土交通大臣、池口副大臣、政務三役に高速道路料金政策について緊急要望。

日本のバス事業略年表（17.4.1～）

22.12.16	運輸事業振興助成交付金については、「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）において、「引き続き、平成23年度においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税について当分の間として措置されている現在の税率水準を維持することとします。」とされ、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これと一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。」とされた。		成に関する法律施行規則（平成23年総務省、国土交通省令第1号）」の制定に伴い、総務大臣名にて各都道府県知事・各都道府県議会議長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律、同法第三条第一項の事業を定める政令、同法施行規則の施行等について（通知）」及び国土交通省自動車局長名にて各運輸局長あてに「運輸事業の振興の助成に関する法律の施行について」の通達が発せられ、法律に基づく交付金措置が講じられることとなった。
22.12.27	大阪地区における高速ツアーバス実態調査を実施。	23.10.31	ツアーバス問題を解消し、路線バス事業への制度一本化についてを榊床幹事長代行、池口企業団体対策委員長に要望。
23.2.9	大畠国土交通大臣に高速道路料金施策について要望。	23.12.1	被災地支援及び観光復興の観点から、東北地方の高速道路の無料開放を実施。（24.3.31まで）
23.2.16	「高速道路の当面の新たな料金割引について」を国土交通省が公表（マイカー、平日上限2,000円）。	24.1.1	首都高速・阪神高速が距離別料金へ移行。
23.3.14	「東日本巨大地震に伴うバス事業関係燃料確保に関する緊急要望について」を政府政策本部、関係省庁（国土交通省・経済産業省・資源エネルギー庁）等に要望。	24.2.24	交通基本法の早期制定について、民主党、国民新党、自民党、公明党の先生方に対し要望。
23.3.15	私鉄総連、東北地方太平洋沖地震に関し、11春闘は、組合回答日及び未解決組合統一ストライキについては除外の申し入れ。	24.4.3	高速乗合バスと高速ツアーバスの新制度による新たな高速乗合バスへの一本化に向けて、さらに貸切バス事業の適正化対策を内容とする「バス事業のあり方検討会」報告まとまる。
23.3.16	「東北地方太平洋沖地震を踏まえた高速バスの輸送力確保のための緊急対応について」通達（国自安第167号、国自旅第226号、国自整第136号）。	24.4.29	午前4時40分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷を負う事故が発生。同日、国土交通省自動車局長より発出された通達を全国の会員に周知。
23.3.23	当面の新たな料金割引の実施は当面延期し、現在の料金割引を継続。	24.5.8	関越自動車道の高速ツアーバスの事故を受けて、日本バス議連を開催。
〃	民主党・日本バス議員連盟設立される。	24.5.11	国土交通省からの要請を受け、長距離夜行便の運転者の実態調査及び二人乗務化の検討など安全対策の推進についての通知を発出。
23.4.1	貸切バス事業者の安全性評価認定制度の運用が始まる。	〃	厚生労働大臣からの「バス運転者の労働時間管理等の徹底に関する要請書」を堀内会長が直接受け取り、全国の会員事業者に周知徹底。
〃	公益法人制度改革に伴い公益社団法人 日本バス協会設立登記。	24.5.15	原油価格高騰のため全日本トラック協会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー協会、労働組合主催による「燃料価格高騰による経営危機全国統一行動・関東ブロック総決起集会」が、日比谷公会堂にて開催された。
23.4.14	「東日本大震災復旧・復興対策等に関する要望について」を政府与党に要望。	24.5.16	国土交通大臣からの「高速ツアーバス等の安全対策強化に関する要請書」を堀内会長が直接受け取り、全国の会員事業者に周知徹底するとともに、夜間長距離高速乗合バスと夜間長距離高速ツアーバスを運行する会員事業者に対し、交替運転者の配置指針等についての実態調査を実施。
23.4.27	平成23年5月1日から、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化が実施されることに伴い、日本バス協会策定の「飲酒運転防止対策マニュアル」を一部改定。	24.5.30	国土交通省、「高速バス等の運転時間・乗務距離等に関するアンケート調査」を実施。
23.5.9-11	東日本大震災の視察及び被災事業者との意見交換等のため、日本バス協会による被災地視察調査（岩手県、宮城県及び福島県）を実施。	24.6.1	日本バス協会として、事業経営の立場から、高速路線バス及び貸切バス等を運行に従事する運転者の勤務上の規則（労使協定等）を把握するため、労働時間等の実態調査を実施。（調査対象は、高速バス委員会、貸切委員会、安全輸送委員会及び労務委員会の各所属事業者。）
23.5.16	民主党日本バス議員連盟による、宮城県及び福島県被災状況視察が行われる。		
23.5.27	バス事業規制の見直しの方向性などを中心に、今後のバス事業のあり方について検討を行うため、「バス事業のあり方検討会」中間報告が取りまとめられた。		
23.7.14	ツアーバス問題を解消し、高速乗合バス事業への制度一本化についてを民主党日本バス議員連盟会長等に要望		
23.8.19	貸切バス事業者安全性評価認定制度がスタートし、はじめて21社が認定された。その後、順次認定され最終的に224社が認定された。		
23.9.11	「バスフェスタ2011 in TOKYO」を東京・日比谷公園で開催。		
23.9.20	第24回バスの日		
23.9.30	第177回国会において議員立法により「運輸事業の振興の助成に関する法律（平成23年法律第101号）」が制定され、平成23年8月30日に公布、同年9月30日から施行された。併せて、同法の委任政令・省令である「運輸事業の振興の助成に関する法律第3条第1項の事業を定める政令（平成23年政令第300号）」、「運輸事業の振興の助		

4. 都道府県バス協会名簿

平成 24 年 5 月末現在

協 会	〒	所 在 地	T E L F A X
社 団 法 人 北 海 道 バ ス 協 会	060-0001	札幌市中央区北1条西19～2	011-621-4161 011-621-1566
社 団 法 人 青 森 県 バ ス 協 会	030-0843	青森市大字浜田字豊田139～21 青森県交通会館	017-739-0571 017-739-0573
社 団 法 人 岩 手 県 バ ス 協 会	020-0871	盛岡市中ノ橋通1～9～22 盛岡バスセンター 3 F	019-651-0680 019-651-0740
社 団 法 人 宮 城 県 バ ス 協 会	983-0861	仙台市宮城野区鉄砲町1～2 猪俣ビル 3 F	022-295-9894 022-295-9896
社 団 法 人 福 島 県 バ ス 協 会	960-8165	福島市吉倉字吉田40 福島県自動車会館	024-546-1478 024-546-1473
社 団 法 人 秋 田 県 バ ス 協 会	010-0962	秋田市八橋大畑2～12～55 秋田県自動車会議所 2 F	018-863-5349 018-864-4549
社 団 法 人 山 形 県 バ ス 協 会	990-2161	山形市大字漆山字行段1422	023-686-6135 023-686-6168
一般社団法人 茨 城 県 バ ス 協 会	310-0844	水戸市住吉町292～5 (株)茨城県自動車会館	029-247-6603 029-248-3620
社 団 法 人 栃 木 県 バ ス 協 会	321-0169	宇都宮市八千代1～4～12	028-658-2622 028-658-2923
一般社団法人 群 馬 県 バ ス 協 会	379-2166	前橋市野中町588	027-261-2072 027-261-5537
社 団 法 人 埼 玉 県 バ ス 協 会	330-0063	さいたま市浦和区高砂2～2～15 埼玉県交通会館内	048-824-5539 048-831-5416
社 団 法 人 千 葉 県 バ ス 協 会	261-0002	千葉市美浜区新港212～2	043-246-8151 043-241-0548
一般社団法人 東 京 バ ス 協 会	151-0061	渋谷区初台1～34～14 初台TNビル 1 F	03-3379-2441 03-3378-9970
社 団 法 人 神 奈 川 県 バ ス 協 会	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 4 F	045-548-3521 045-472-8008
一般社団法人 山 梨 県 バ ス 協 会	406-0034	笛吹市石和町唐柏1000～7 山梨県自動車総合会館	055-262-1201 055-262-1202
公益社団法人 新 潟 県 バ ス 協 会	950-0088	新潟市中央区万代1～6～1 新潟交通(株)本社ビル内	025-247-8131 025-243-9793
公益社団法人 長 野 県 バ ス 協 会	380-0936	長野市大字中御所鶴田560～4	026-226-3288 026-226-3654
公益社団法人 富 山 県 バ ス 協 会	930-0992	富山市新庄町字馬場24～2 富山県自動車会館	076-424-9317 076-492-3168
公益社団法人 石 川 県 バ ス 協 会	921-8011	金沢市入江3～160 石川県自動車会館	076-291-0197 076-292-1624
社 団 法 人 福 井 県 バ ス 協 会	918-8023	福井市西谷1～1401 福井県自動車会館	0776-34-1730 0776-34-1748
社 団 法 人 岐 阜 県 バ ス 協 会	501-6133	岐阜市日置江2648～2 岐阜県自動車会館 5 F	058-279-3700 058-279-3709
社 団 法 人 静 岡 県 バ ス 協 会	420-0857	静岡市葵区御幸町11～10 第一生命・静岡鉄道ビル 2 F	054-255-9281 054-251-5305
公益社団法人 愛 知 県 バ ス 協 会	451-0045	名古屋市西区名駅2～21～14 大都名駅ビル 1 F	052-551-5484 052-551-5488
公益社団法人 三 重 県 バ ス 協 会	514-0303	津市雲出長常町1190～1	059-234-1101 059-234-0616

協 会	〒	所 在 地	T E L F A X
社 団 法 人 滋 賀 県 バス 協 会	524-0104	守山市木浜町2298～4 グリーンルーフ 2F	077-585-8333 077-585-8335
社 団 法 人 京 都 府 バス 協 会	612-8418	京都市伏見区竹田向代町51～5 京都自動車会館	075-691-6517 075-681-9499
社 団 法 人 大 阪 バス 協 会	530-0004	大阪市北区堂島浜2～1～25 中央電気クラブ新館414号	06-6341-8006 06-6348-9500
公 益 社 団 法 人 兵 庫 県 バス 協 会	650-0011	神戸市中央区下山手通4～15～8	078-391-0543 078-331-2495
公 益 社 団 法 人 奈 良 県 バス 協 会	630-8244	奈良市三条町511～3 奈良交通第2ビル 5F	0742-25-2110 0742-23-0208
公 益 社 団 法 人 和 歌 山 県 バス 協 会	640-8404	和歌山市湊1106	073-422-8090 073-433-4049
社 団 法 人 鳥 取 県 バス 協 会	680-0006	鳥取市丸山町246～10	0857-22-2724 0857-22-2726
社 団 法 人 鳥 根 県 旅 客 自 動 車 協 会	690-0024	松江市馬潟町帰り木64～3	0852-37-0334 0852-37-1158
社 団 法 人 岡 山 県 バス 協 会	703-8245	岡山市中区藤原25 岡山県自動車会館 2F	086-272-1365 086-273-6308
社 団 法 人 広 島 県 バス 協 会	732-0056	広島市東区上大須賀町1～16 交通会館ビル 2F	082-261-3238 082-261-1743
社 団 法 人 山 口 県 バス 協 会	753-0821	山口市葵1～5～58	083-922-5031 083-925-8242
一 般 社 団 法 人 徳 島 県 バス 協 会	771-1156	徳島市応神町応神産業団地1～6	088-641-3617 088-641-3627
社 団 法 人 香 川 県 バス 協 会	760-0021	高松市西の丸町1～26 大川バスビル 3F	087-851-2320 087-821-6161
社 団 法 人 愛 媛 県 バス 協 会	790-0067	松山市大手町1～7～4 伊予鉄大手町ビル 2F	089-931-4094 089-931-5054
社 団 法 人 高 知 県 バス 協 会	781-5103	高知市大津乙1879～9	088-866-0505 088-866-0506
社 団 法 人 福 岡 県 バス 協 会	812-0013	福岡市博多区博多駅東3～10～17 陸運会館 5F	092-431-9704 092-452-3761
社 団 法 人 佐 賀 県 バス・タクシ ー 協 会	849-0928	佐賀市若楠4～6 佐賀県交通会館	0952-31-2341 0952-31-2342
社 団 法 人 長 崎 県 バス 協 会	850-0032	長崎市興善町4～6 伊野ビル 5F	095-822-9018 095-826-6411
社 団 法 人 熊 本 県 バス 協 会	860-0805	熊本市中央区桜町3～10 熊本交通センタービル 2F	096-352-9694 096-352-9670
社 団 法 人 大 分 県 バス 協 会	870-0907	大分市大津町3～4～13 大分県交通会館 3F	097-558-3946 097-558-0308
一 般 社 団 法 人 宮 崎 県 バス 協 会	880-0902	宮崎市大淀4～5～3 南宮崎駅前ビル 1号館 3F	0985-51-0158 0985-51-0159
公 益 社 団 法 人 鹿 児 島 県 バス 協 会	890-0064	鹿児島市鴨池新町12～12	099-252-8670 099-252-8674
社 団 法 人 沖 縄 県 バス 協 会	900-0021	那覇市泉崎1～20～1 那覇バスターミナル 2F	098-867-2316 098-863-5926



2012年版 日本のバス事業 51

平成24年7月発行

編集 公益社団法人 日本バス協会
発行者 〒100-0005 東京都千代田区丸の内3丁目4番1号
(新国際ビル912号)

TEL 03-3216-4011

FAX 03-3216-4016

ホームページ <http://www.bus.or.jp>