

令和4年度事業計画(案)

自 令和4年4月 1日

至 令和5年3月31日

1 バス事業を巡る諸情勢と重点取組事項

世界規模で感染拡大した新型コロナウイルス感染症の影響は、日本においても急激に拡大長期化し、今では各種変異株までが出現しております。

国からは緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出され、これを受けた自治体でも宣言に伴い対処方針をもとに対応がなされたところです。

ワクチン接種が進む中、先行きは不透明ながらもコロナ禍は若干の小康状態が続いておりましたがさらに今年に入ってオミクロン株が出現し予断を許さない状況にあります。

このような状況を踏まえ、バス事業者については乗合バス事業、貸切バス事業ともそれぞれ人手不足等の様々な課題を抱えている中、新型コロナウイルス感染症の影響が大きいのしかかり、新たな生活様式による生活者の行動変容等により公共交通の利用者は元に戻らない見込みとなり大幅な減収に陥り危機的状況にあります。

まず、乗合バス事業は少子高齢化や人口減少が一段と加速する傾向に加え、長期化する新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響を受けて、ほとんどの事業者が赤字を計上している厳しい状況になっています。また、運転手不足である上に運転手が陽性者及び濃厚接触者となり、通常ダイヤでの運行が厳しい状況で、減便ダイヤでの運行をせざるを得ない状況も出てまいりました。

一方、貸切バス事業についても、観光需要のほとんどが消滅し大変深刻な状況に陥っています。よって落ち込んだ需要の回復に向けて、利用者の安全を確保し、関係業界と連携した需要喚起の取組などを進めていく必要があります。

またバス業界の運転手不足の問題は深刻であり、運転者確保の取り組みを進めるとともに、働き方改革への対応にも取り組むことが必要であります。

バス事業者にとって最重要の課題である安全の確保については、事業者としては当然の義務との自覚の中、会員各社において気が緩むことがなく、加えて組織として一人一人の個人にまで安全意識を徹底することを図っていきます。

新たなバス事業総合プランに沿って事故防止に取り組むことが求められています。

鹿児島県バス協会としては、新型コロナウイルス感染症の足元の影響を見据

え、また今後の状況等を注視しつつ、厳しいバス事業をめぐるこれらの情勢や課題に対処し、会員事業者とともに安心・安全な輸送サービスの提供に努め、継続性が確保された健全なバス事業の発展に努めてまいります。

また、従前からの鹿児島中央駅周辺を含む貸切バスの駐車場問題、新磯駅建設問題、渋滞対策等、従来通り継続して総合的な対策推進を関係団体へ訴えてまいります。

2 事業計画

(1) 新型コロナウイルス感染症への対応

バス事業者としては当面ポストコロナ時代においても日本バス協会が定めた「新型コロナウイルス感染防止対策ガイドライン」に基づき感染防止に取り組みながらエッセンシャルワーカーとして社会的責任・使命感を強く持ち、日常生活の移動手段を持続する着実な運行と、お客様のニーズに可能な限り寄り添った利便性の高い運行につとめてまいります。

また、バスの車内喚起性能の良い点をPRしてきたところではありますが、バスは安全な乗り物であることに加え、厳しい経営状況においても乗合バスが事業者の自助努力により運行を維持していることなどについて、県民・利用者にご理解を頂いたうえで利用を促進するためのPR活動に努力します。

併せて、これまでも鹿児島県や関係団体にバス事業者に対しての支援要望を行って参りましたが、十分な支援が得られていない状況ですので今後も積極的に支援要望活動を実施していきます。

(2) 安全輸送対策の推進

運輸安全マネジメントを定着させ、安心、安全な運行を担うプロ集団を目指し次の対策に取り組んでいきます。

- 車内事故の防止・抑制を図るため運転者に対し「ゆとり運転・ゆとり乗降」「シートベルトの着用」の徹底、各社一丸となった「バス車内事故防止キャンペーン」を推進します。
- 貸切バス及び高速バスにおいても、乗務員によるシートベルト完全着用の呼びかけを行なうなど、安全基本動作の徹底を図ります。
- ドライブレコーダー等で得られた映像データや、ヒヤリハット報告を基に、職種を問わず全社員への安全教育の実施により、安全意識向上への取り組みを指導します。
- 健康問題に起因する事故を未然に防止するため「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に則り、助成制度を利用した運転適正（適齢）診断や、「疾病運転の防止」のための健康診断・睡眠時無呼吸症候群（SAS）

検査等を積極的に受診させ、その結果に基づいたフォローアップやきめ細かい労務管理が実践されるよう支援します。

- バスジャック対策、テロ対策等に対する危機管理対策に万全を期するため「バスジャック統一マニュアル」及びテロ対策通達の周知に努めるとともに、緊急連絡手段(防犯灯・非常事態発生を表す電光表示板等)の整備を促進します。
- 「飲酒運転防止対策マニュアル」に基づき、会員事業者が飲酒運転防止のための万全の対策が取られるように勧めます。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、運転業務から離れていることによる運転技術の低下や、車両の定期点検の未実施などが懸念されることから、コロナ収束後の輸送の安全確保に向けた、乗務員教育を始めとする、運行管理業務等の規則の遵守などを再確認のために、本年度は各地区の貸切部会を再開いたします。

(3)運転者確保と働き方改革

人口減少・少子高齢化の問題を抱える地方域において、公共交通機関としてバスへのニーズが高まる反面、事業者は深刻な乗務員不足に直面しており、路線網の維持、更にバス事業を維持できるかの岐路に差し掛かっています。

乗務員不足問題は決め手が見出せない難しい問題ではありますが、バス協会ではこれを個社の問題とせず、特に他県協会の乗務員確保・育成の取り組み状況、女性運転者の活用等を参考に検証し、さらに県内それぞれの地域の自治体へも現状を訴え、各会議イベント等の機会に県下全域で広報・告知に取り組んでまいります。

また働き方改革等就労環境の変化に対応し、情報収集や会員事業者への啓蒙や相談に応じてまいります。

(4)生活路線維持方策について

鹿児島県の公共交通機関は、人口減少や高齢化及びマイカーへの依存の高まりで利用者は年々減少の一途をたどっており、利用率や収支率の確保が大変厳しく、生活路線網の維持・確保が困難な状況なっています。更に深刻な乗務員不足も加わり、運行形態の見直しや減便等のサービス低下が懸念される状況が広がっています。

その為にそれぞれの市町村の地域公共交通会議に参画し、事業者のおかれている状況などを踏まえ「街づくり」について行政や地域住民のニーズを分析把握し、公共交通を「守り育てる」ための施策について事業者だ

けでなく、官民共同で地域公共交通の再構築に努めてまいります。

(5) 環境問題への取組み

環境保全は、事業者の社会的責任として、燃費性能の維持にかかわる車両の点検整備や、急発進・急加速を避けた環境に優しい無理のない運転、省燃費運転への実施によりエコドライブを推進します。

さらに「バス事業者における低炭素社会実行計画」に基づき低燃費バス等の導入促進、きめ細かい点検整備の励行に取組み、併せて、公共団体と連携し職員のマイカー通勤から公共交通機関バス通勤への利用転換、エコ通勤を積極的に呼び掛けしてまいります。

(6) 公益社団法人としての活動を積極的に推進します。

共同バス停標識や上屋の総点検を実施し、設置改善に努め安心してバスを利用できる環境づくりを進め運輸事業振興助成交付金を有効活用し公益性を持った事業展開を図り、バス利用者の利便性向上に努めてまいります。

本年度は、天文館再開発による「センテラス」の新規開業に合わせ、天文館バス停（中央駅向け）をすべて新調しました。令和4年度につきましては、同場所に「バス利用者施設整備事業」として、今後のアフターコロナを見据え鹿児島港へのクルーズ船寄港、鹿児島空港利用の訪日外国人旅行者などが滞在時の快適性及び観光地の魅力向上並びに観光地までの移動円滑を図る目的として「可変式情報表示(デジタルサイネージ)」を設置します。

さらに、ICT活用によるデジタル化の実態について調査し、可能な限り推進に努めます。

(7) 貸切バス適正化事業制度について

貸切バス適正化センターは6年前に軽井沢町で発生したスキーツアーの大型バス転落事故を受けて再発防止対策として設置され現在まで継続されています。

センターは各管内のバス会社の負担金で運営されておりますので事業者の皆さんには、引続き『負担金』をお願いすることになりますが、コロナ禍の長期化で経営環境が悪化している状況でありますので適正化センターに対して巡回制度等についての改善点や「負担金は行政により財政支援も検討すべき」ではないかなど意見してまいります。

この事業は平成29年度に開始され、鹿児島県では令和3年度は82の事業所（令和3年1月末現在）への巡回指導が実施されており、令和

4年度は89事業所が予定されております。コロナ禍のこの現状を認識し、巡回指導の実施方法を再検討して実施できるように提言してまいります。

(8) 2023 年かごしま国体等のスポーツイベントへの対応

2020年鹿児島国体については、新型コロナウイルス感染拡大の影響により残念ながら延期となり、大会については2023年10月7日から「特別国民体育大会」10月28日から「特別全国障害者スポーツ大会」が開催されることが決定しております。

昨年開催される予定であった三重県国体も中止となり本年開催の栃木県開催も先の見えない状態ではありますが、2023年かごしま国体に向けて交通の安全と円滑な輸送を確保するため、バス協会としては鹿児島県施設調整課と綿密な連絡をとりながら、貸切バス受注や運行関係に混乱を生じさせない様、調整を進めてまいります。

3 その他

令和2年3月理事会でも記載しましたが、「2050年カーボンニュートラル宣言」の後、現実に向けて各業界では様々な研究に力を注いでいるようです。

最近でも、一部のバス製造メーカーが「2024年度から電気自動車（EVバス）の生産開始し、燃料電池車（FCV）の開発に向けた検討を開始する」旨の新聞報道もされております。

ただ、現段階では情報が少なすぎることから、今後も如何にスムーズに移行できるか等に注視し、今後の国の指針・方針をいち早く入手し、講じられる対策や「補助金・減税制度の対策・施設改善・保険料等」様々な条件について勉強し、速やかに会員事業者へ情報提供できるよう努めてまいります。