



© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

地域公共交通総合研究所オンラインシンポジウム

新型コロナ禍と地域公共交通経営 ～公共交通経営実態調査から見えてきた実態～

2021年9月2日

一般財団法人 地域公共交通総合研究所
副理事長 大上 真司

公共交通経営実態調査の背景

公共交通の危機



社会課題に昇華しない交通問題と

5つの要因



まずは事実・実態を定量的に知る
(シンクタンクが果たす役割)

調査の実施概要



© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

	1回目	実施済み	2回目	3回目 (予定)
時期	令和2年秋		令和3年春	令和3年秋
対象	124社／426社		123社／508社	(今後調整)
内容	令和2年度上半期の コロナ影響と経営実態		令和2年度通期の コロナ影響と経営実態	令和3年度半期の コロナ影響と経営実態
公表	令和2年11月		令和3年6月	令和3年11月

本日は2回目の調査結果をメインにご報告

内容



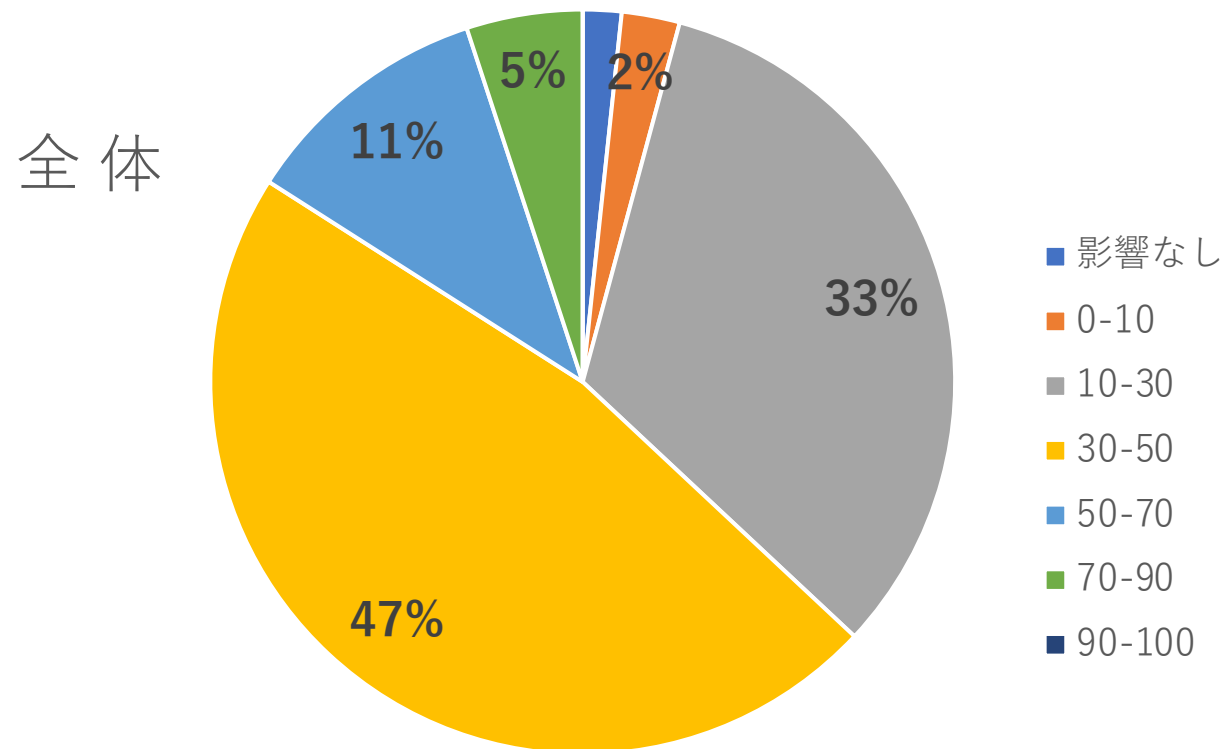
© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

新型コロナ禍の公共交通経営と4つのキーファクト

詳細な公共交通経営実態

1. 旅客減少の実態

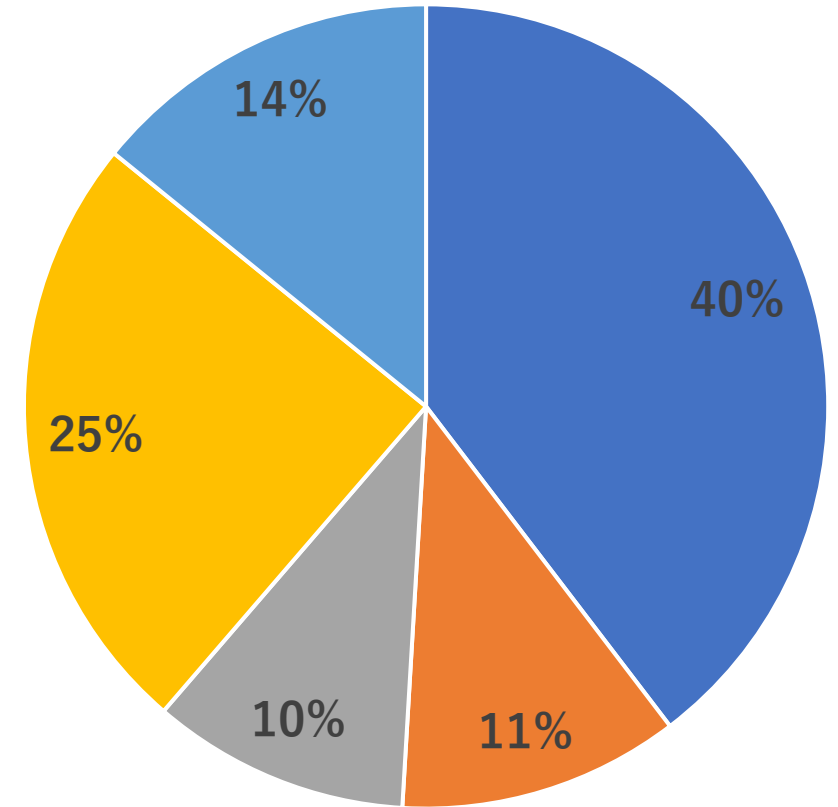
- ▶ 旅客減少が**5割以上**の**激減**公共交通事業者→**16%**
- ▶ 旅客減少が3割から5割の公共交通事業者→**47%**



2. 剰余金の毀損と債務超過の現状

Q6 (ア)	バス	鉄軌道	旅客船	全体
6割以上	27	6	9	42
半分くらい	8	1	3	12
半分以下	6	3	2	11
3割以下	12	8	6	26
債務超過	4	4	7	15
回答数	57	22	27	106

全体



■ 剰余金を半分以上毀損
 $(12 + 11 + 26) / 106 \rightarrow 46\%$

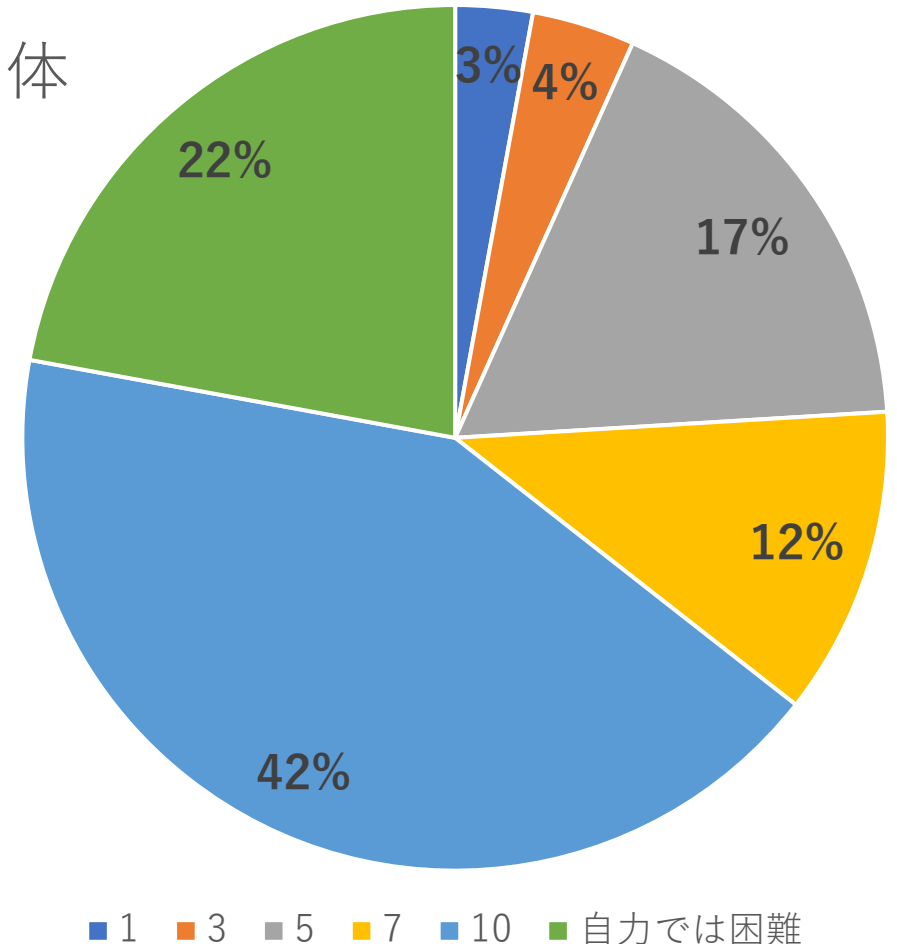
■ 債務超過 $15 / 106 \rightarrow 14\%$

■ 6割以上 ■ 半分くらい ■ 半分以下 ■ 3割以下 ■ 債務超過

3. コロナ禍後の負債返済の状況

Q16 ※今回新設	バス	鉄軌道	旅客船	全体
1年	1	0	2	3
3年	4	0	0	4
5年	13	2	3	18
7年	7	1	4	12
10年以上	25	8	11	44
自力では困難	4	12	7	23
回答数	54	23	27	104

全体



- 返済に要する期間は10年以上
(44+23)/104 → **64%**
- 自力返済困難 23/104 → **22%**



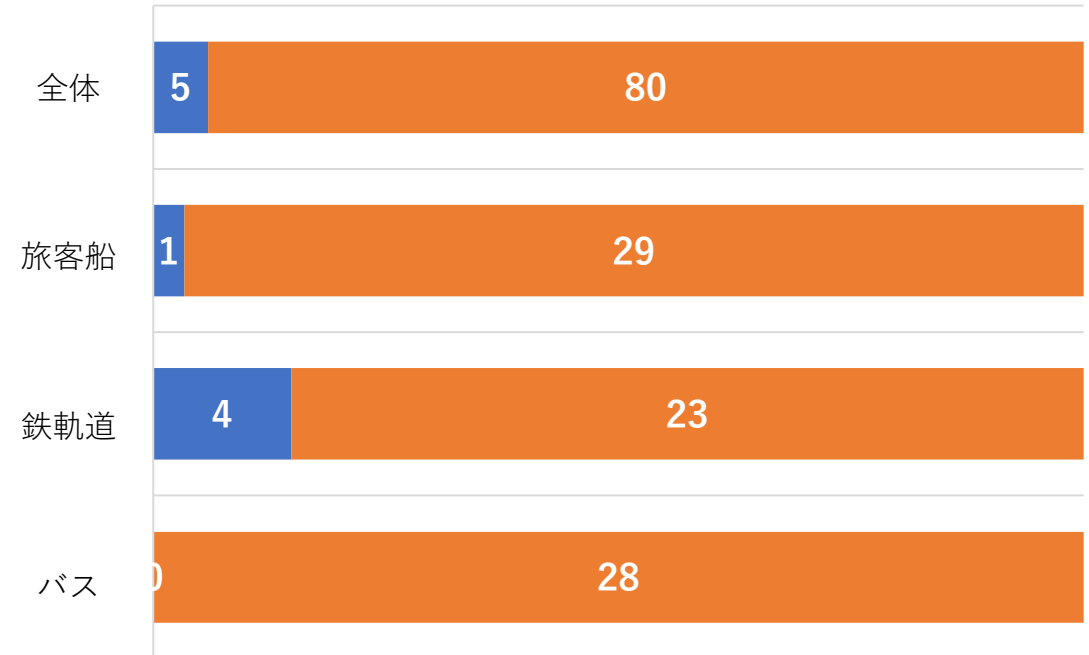
4. 政府・自治体支援の要請

© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

Q10	バス	鉄軌道	旅客船	全体
仕方ない	0	4	1	5
政府・自治体が支援	28	23	29	80
回答数	28	27	30	85

Q.10

■ 仕方ない ■ 政府が支援 (単位；社)



■ 政府と自治体の補助・支援を求める公共交通事業者 80/85 → **94%**



浮かび上がった3つの課題

© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

- 1. 早急な政府と自治体による緊急支援策が必要**
- 2. 10年以上の長期安定的な無利子の公的融資支援が必要**
- 3. 抜本的なビジネスモデルと制度の改革が必要**

一部は課題解決が進み始めた???

内容



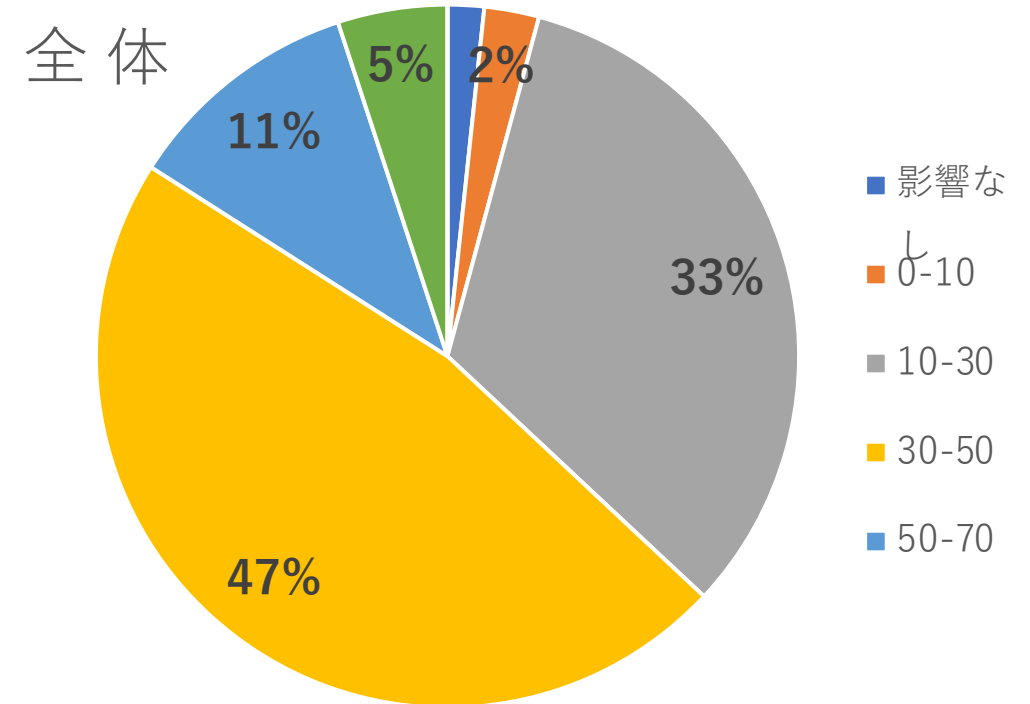
© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

新型コロナ禍の公共交通経営と4つのキーファクト

詳細な公共交通経営実態

輸送人員の減少とその原因

Q2 (%)	バス	鉄軌道	旅客船	全体
影響なし	1	0	1	2
0-10	0	2	1	3
10-30	23	9	7	39
30-50	30	14	12	56
50-70	5	1	7	13
70-90	4	1	1	6
90-100	0	0	0	0
回答数	63	27	29	119

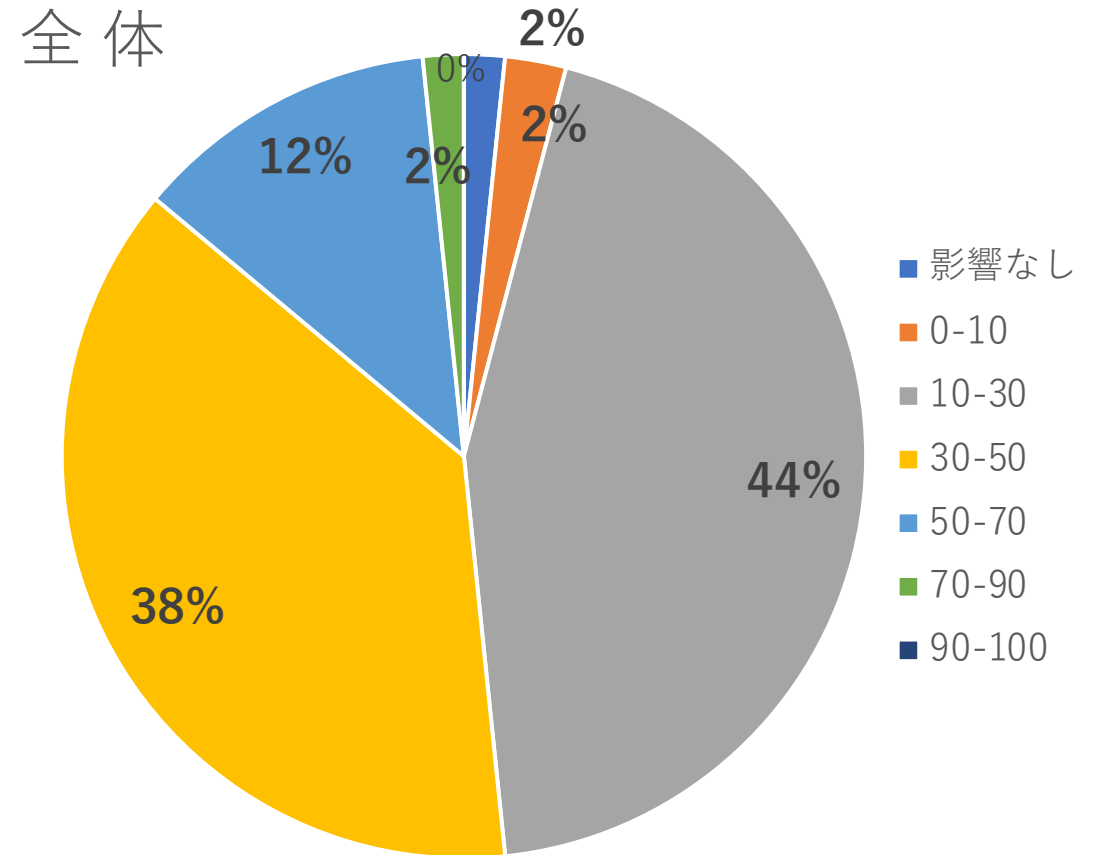


- ▶ 30～50%の輸送人員減少 → 公共交通事業者の**約半数**（47%）
- ▶ **50%以上**の輸送人員減少 → 公共交通事業者の**16%**

壊滅的な減少

売上の減少

Q4 (%)	バス	鉄軌道	旅客船	全体
影響なし	1	0	1	2
0-10	0	0	3	3
10-30	27	15	12	54
30-50	28	10	8	46
50-70	7	2	6	15
70-90	1	1	0	2
90-100	0	0	0	0
回答数	64	28	30	122



■ 輸送人員の減少に伴い

38% の公共交通事業者で売上が **30~50% 減少**
14% の公共交通事業者で売上が **50%以上 減少**

壊滅的な減少

※ 2019年度末 比

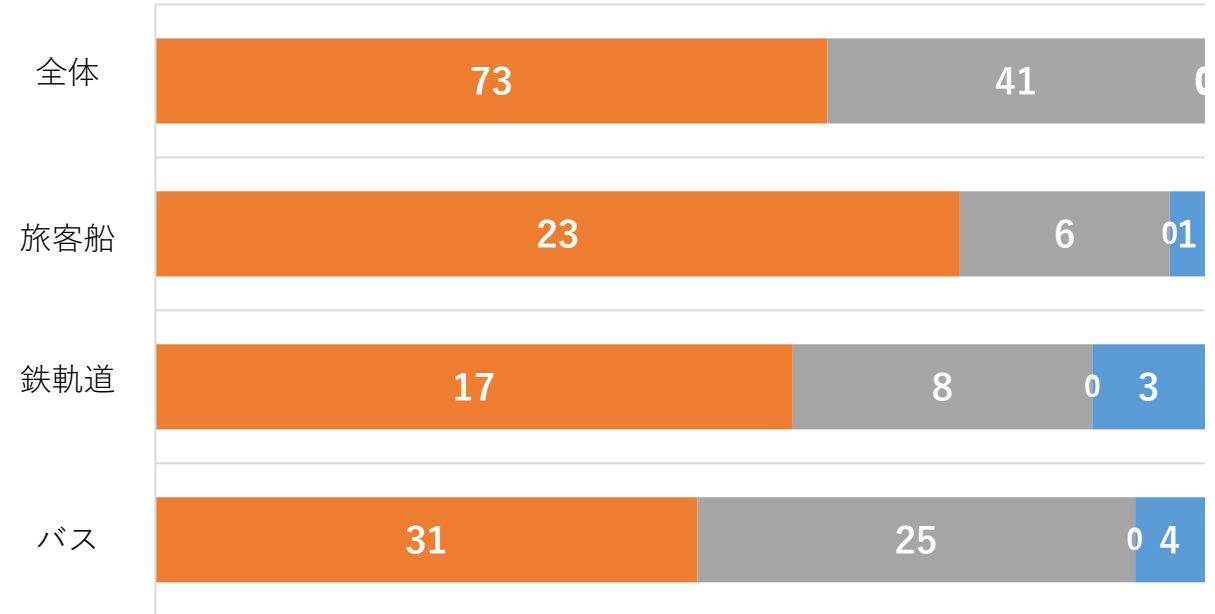
コロナ禍での公共交通の運行(運航)状況

Q9	バス	鉄軌道	旅客船	全体	
平常	31	17	23	73	64%
減便	25	8	6	41	36%
業務停止	0	0	0	0	
廃業	0	0	0	0	
その他	4	3	1	0	
回答数	60	28	30	114	

Q9 業務運営の状況

■ 平常 ■ 減便 ■ 業務停止 ■ 廃業 ■ その他

(単位;社)



■ 「不可欠業務」として運行(運航)継続を政府から要請され

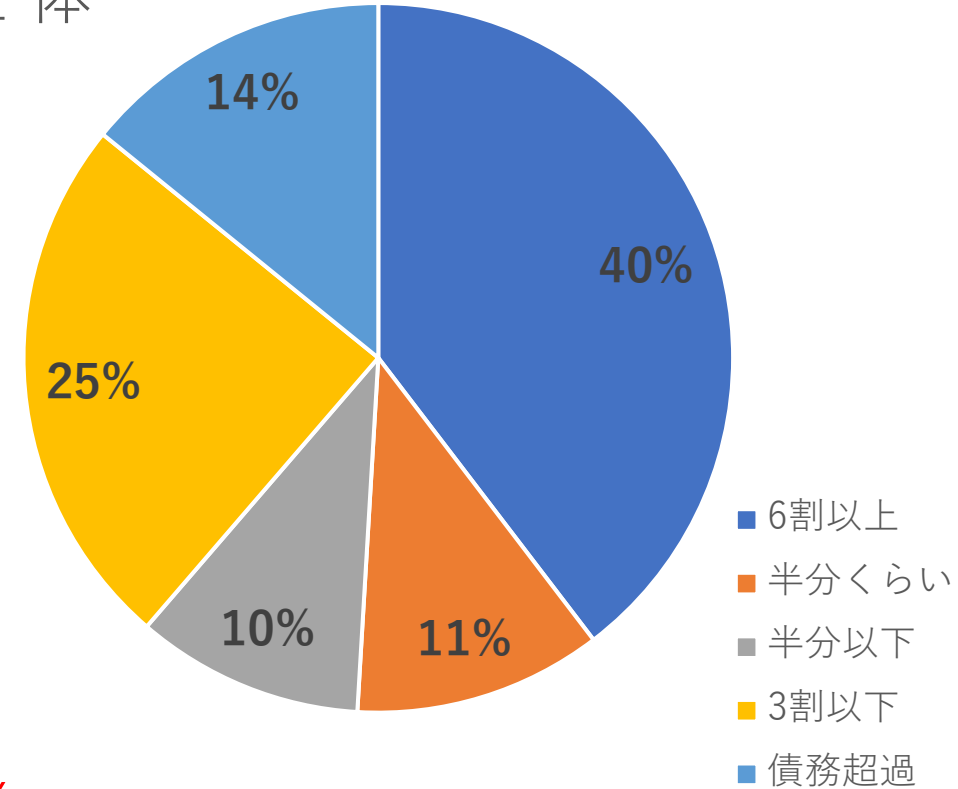
64% の公共交通事業者が **平常運行** を実施

36% の公共交通事業者が **減便等** で対応

経営状態 < 剰余金 >

Q6 (ア)	バス	鉄道	旅客船	全体
6割以上	27	6	9	42
半分くらい	8	1	3	12
半分以下	6	3	2	11
3割以下	12	8	6	26
債務超過	4	4	7	15
回答数	57	22	27	106

全体



■ 公共交通事業者のうち
剰余金が**半分以下**になった
債務超過となった

$(11+26)/106 \rightarrow 35\%$

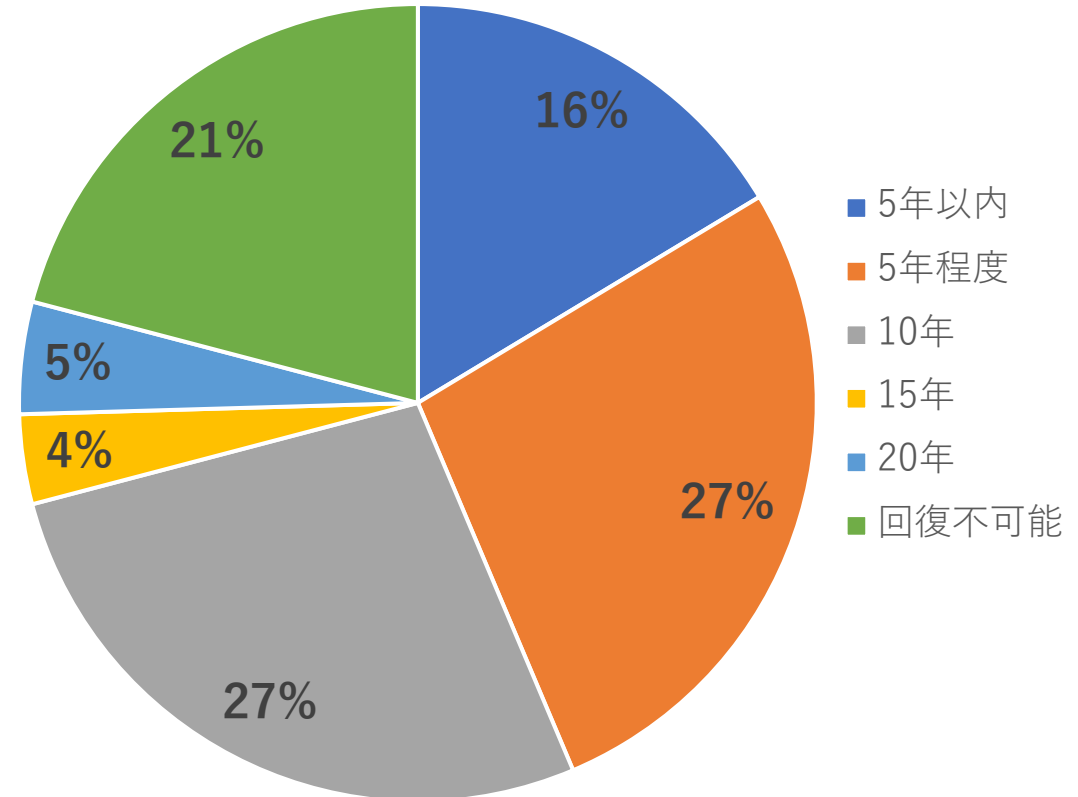
$15/106 \rightarrow 14\%$

※ 2020年度末 (2019年度末 比)

経営状態 < コロナ禍での赤字の回復力 >

Q8	バス	鉄軌道	旅客船	全体
5年以内	10	4	4	18
5年程度	18	2	10	30
10年	18	7	5	30
15年	2	0	2	4
20年	4	0	1	5
回復不可能	4	13	6	23
回答数	56	26	28	110

全体



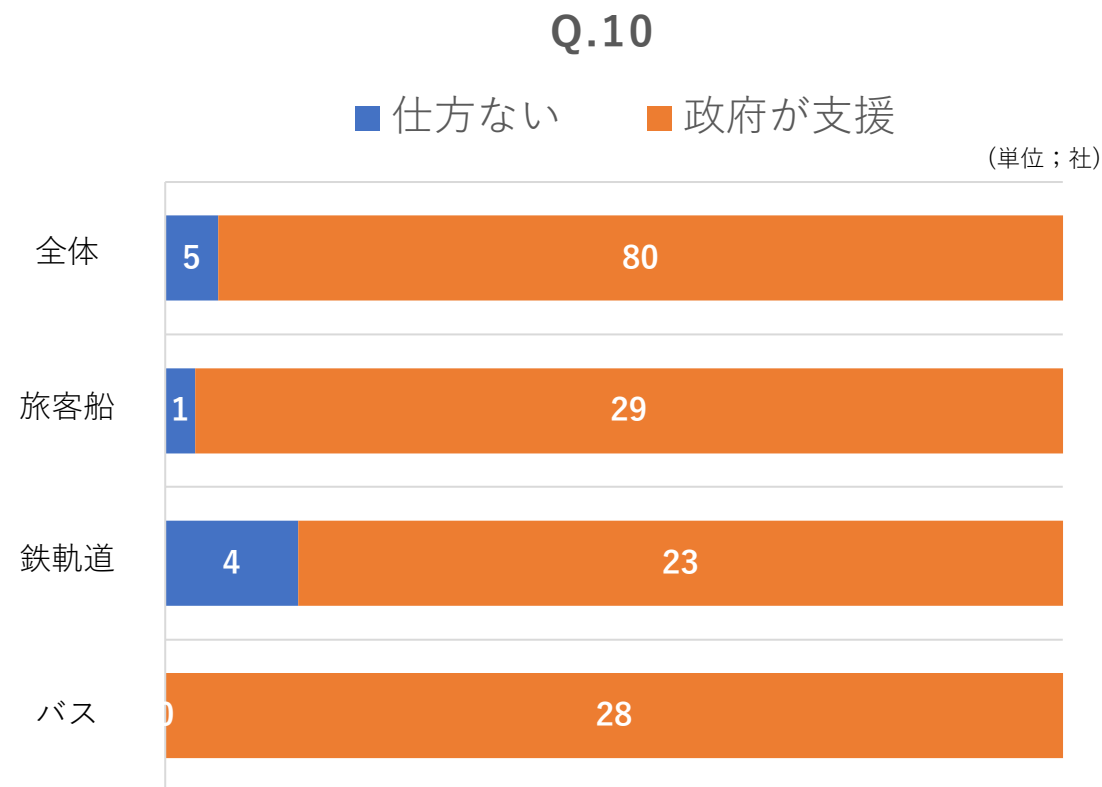
- 赤字からの回復 10年 → **27%**
- 赤字からの回復 15～20年程度 → **8%**
- 赤字からの回復 **回復不能** → **21%**
- ★ 鉄軌道は13/26社 (**50%**) が**回復不能**と回答

今後の経営の継続性と路線維持 < 政府支援の必要性 >



© 2021 Ryobi Group All Rights Reserved.

Q10	バス	鉄軌道	旅客船	全体
仕方がない	0	4	1	5
政府が支援	28	23	29	80
回答数	28	27	30	85



■ 「不可欠業務」として運行(運航)を継続する中で

94% の公共交通事業者が**政府からの支援を求めている**

今後の経営の継続性と路線維持 < 負担割合 >

Q13	バス	鉄軌道	旅客船	全体
①	46	21	20	87
②	2	2	5	9
その他	2	2	1	5
回答数	50	25	26	101

選択肢

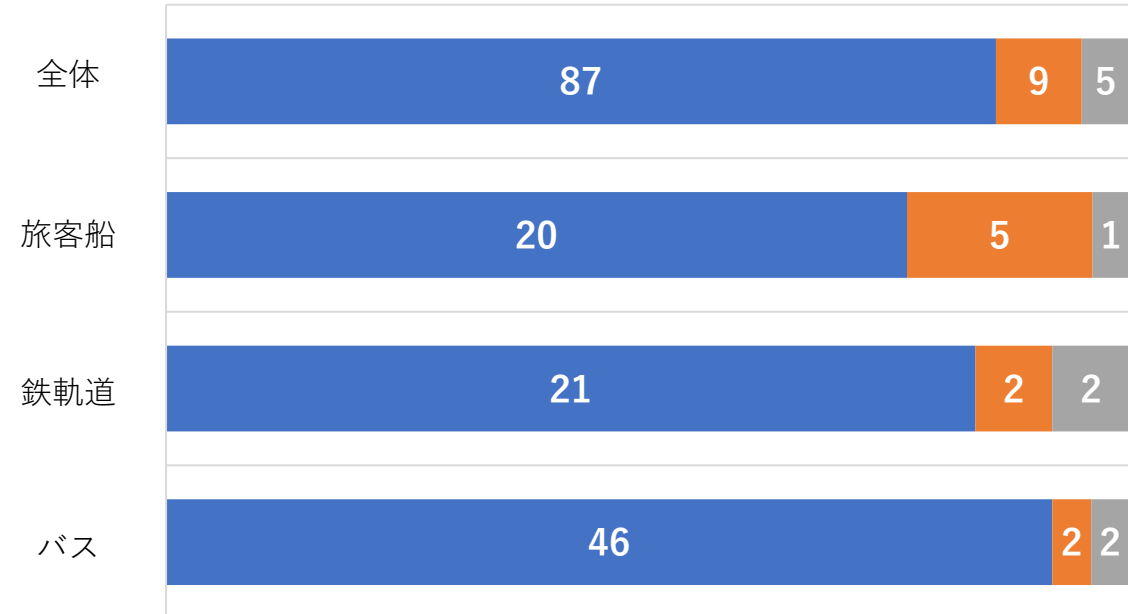
① 政府1/3、自治体1/3、自社(企業) 1/3

② 政府1/4、自治体1/4、自社(企業) 1/2

Q.13 損失の負担割合

■ ① ■ ② ■ その他

(単位；社)



- 全体の **86%** の公共交通事業者が
損失補填を政府・自治体・公共交通事業者で
等しく(1/3ずつ)負担することが妥当だと回答