

# 第3回 公共交通経営実態調査報告 記者会見

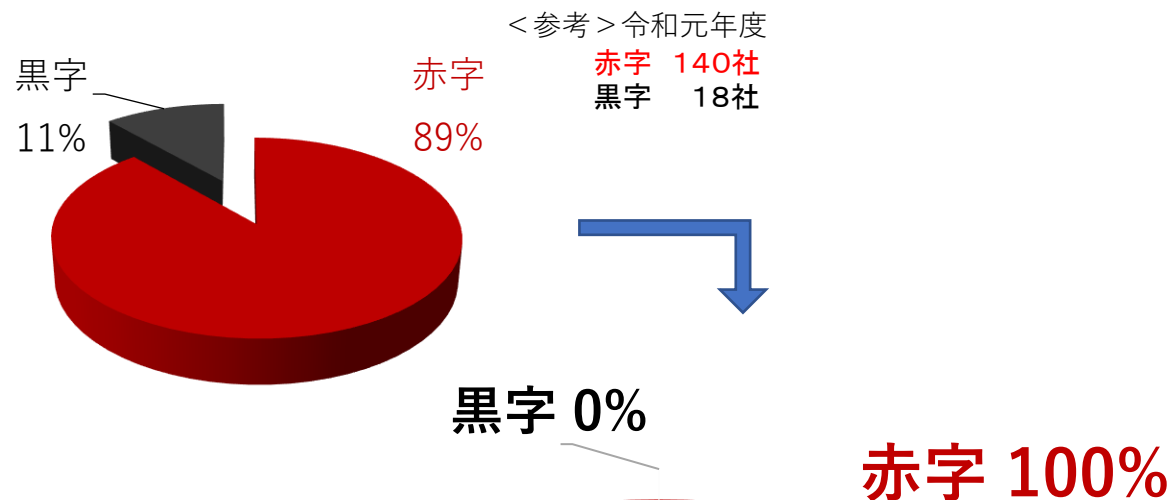
令和4年3月15日

一般財団法人 地域公共交通総合研究所  
代表理事 小嶋光信

# 地域公共交通の現状



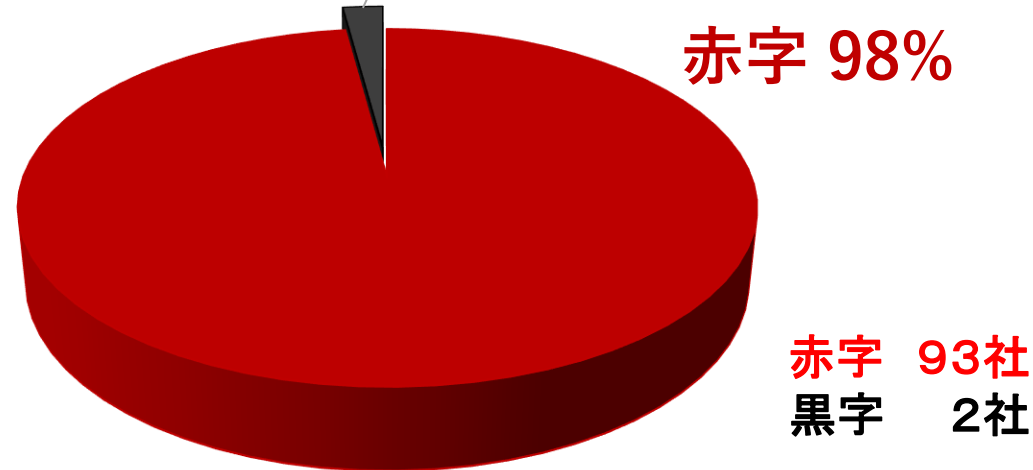
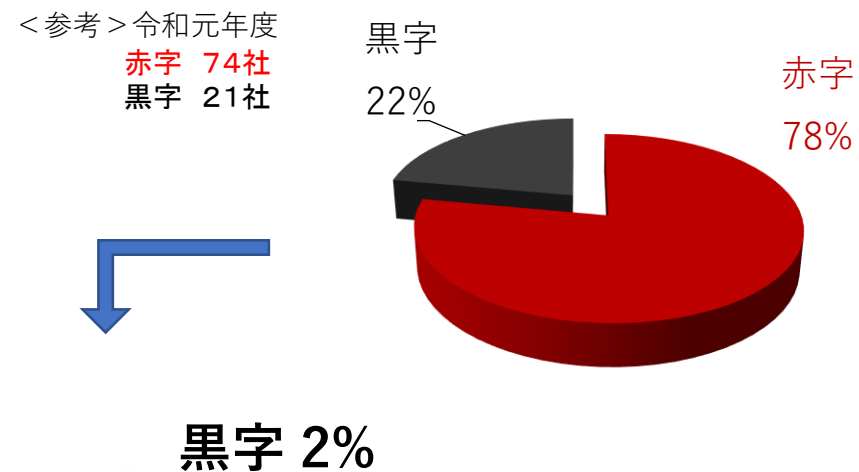
© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.



赤字 156社  
黒字 0社

令和2年度 一般乗合バス事業 収支状況  
(大都市部を除くその他地域；保有車両30両以上の事業者)

\* 国土交通省 報道発表資料より



令和2年度 鉄軌道事業 経常収支

\* 国土交通省「地域鉄道の現状」より

# 第3回調査 実施後の急激な環境変化



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

【アンケート調査期間】 令和3(2021)年 11月18日（発送）～ 12月16日（返信）

- 新型コロナウイルス感染症の第6波襲来
- エネルギー価格の高騰
- ワークスタイルの変化

昨2021年末以降に急拡大した新株・オミクロン株のまん延（第6波）により  
公共交通のみならず、国民生活を取り巻く環境がより一層 **悪化** している

# 調査結果（主要なポイント／サマリー）



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

1. 旅客の減少幅は依然として深刻。全体的にはやや緩和するも、**50%以上の大幅減少が第2回調査時の16%から今回の25%へと約1.5倍に増加**して「二極化」
2. **将来的にも**出控えやリモート就学・就労が定常化し、**1～2割減のまま推移**すると予測
3. 2021年9月末実績は**5社に1社は債務超過と回答し、同年3月末比1.6倍に増加**。剰余金の7割以上棄損と合わせると5割に増加（11%増）  
2022年3月末予測は、全体でおおむね横ばいながら、旅客船の債務超過は4割を超え2社に1社と深刻。  
2021年3月末比で17%増加
4. **赤字額は4社に1社が回復・返済不可能**とし、特に鉄軌道では6割を占め、借入金の返済が極めて困難
5. コロナ災禍の損害負担の目論見がやや改善するも、**自力での返済は困難**が2割強で、特に**鉄軌道では半数と深刻**
6. 回答事業者の半数以上は平常通りの運行を続けているが、**補助・支援がない場合は「1年以内に経営維持が困難」との回答が5割強に増加**。  
**ほぼ全ての回答事業者が政府の支援が必要**と考え、**政府・自治体・自社で等分の負担を期待**している

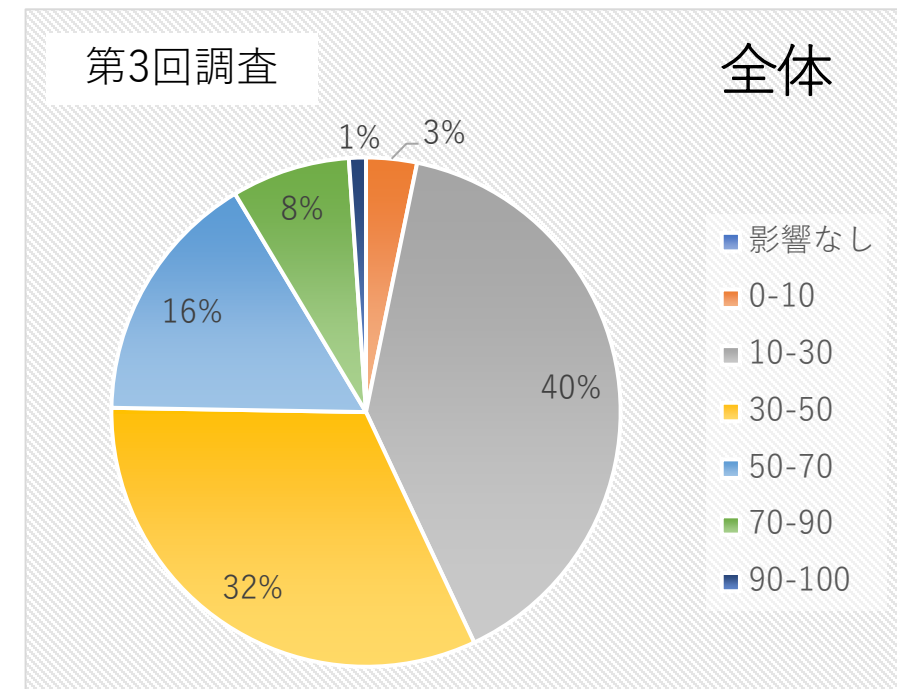
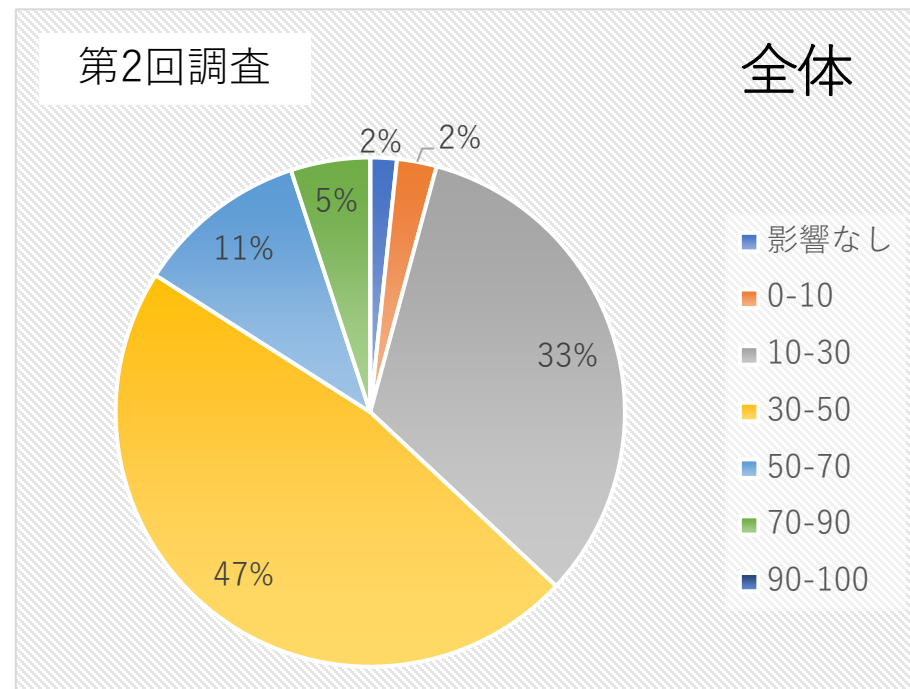
# 主要なポイントにおける 第2回調査と第3回調査の結果比較



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## <ポイント 1> \* 質問 2 / 輸送人員の変化

- ・ 全体的にはやや緩和するも、減少幅は依然として深刻
- ・ 50%以上の大幅減少が第2回調査時の**16%**から今回の**25%**へと**約1.5倍に増加**して「二極化」



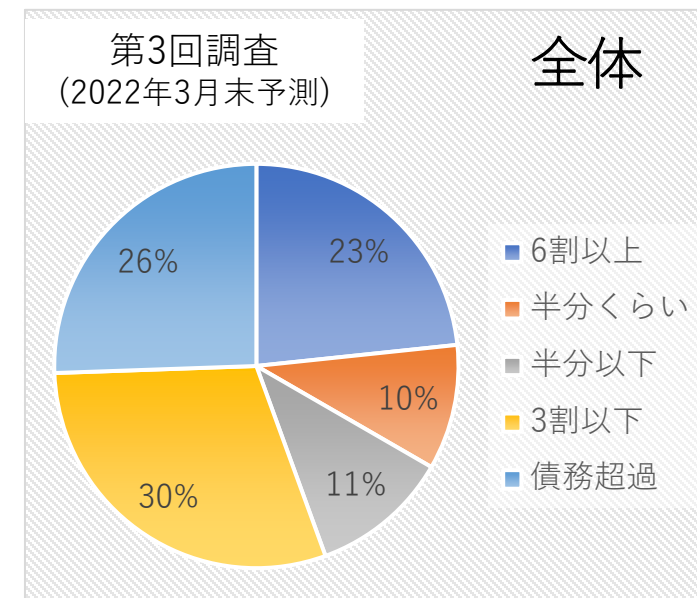
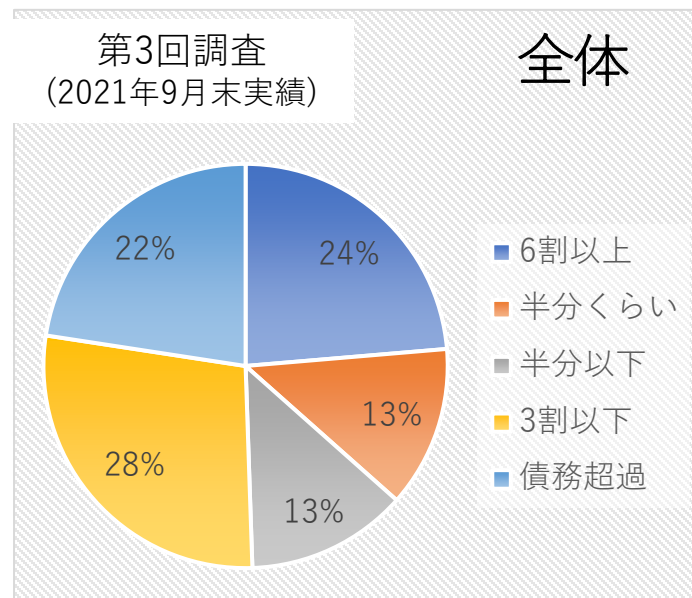
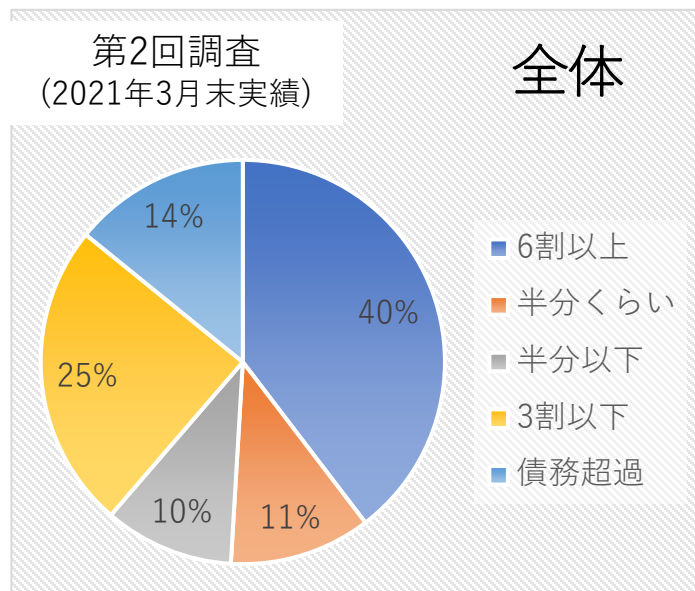
# 主要なポイントにおける 第2回調査と第3回調査の結果比較



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## <ポイント 3> \* 質問 6 / 経営状態（2021年9月末実績；2022年3月末予測）

- ・ 2021年9月末実績 **5社に1社は債務超過と回答（同年3月末と比較して1.6倍）**  
**剰余金の7割以上棄損と合わせると5割に増加（11%増加）**
- ・ 2022年3月末予測 全体でおおむね横ばいながら、**旅客船の債務超過は4割を超え2社に1社と深刻**  
(2021年3月末と比較して17%増加)



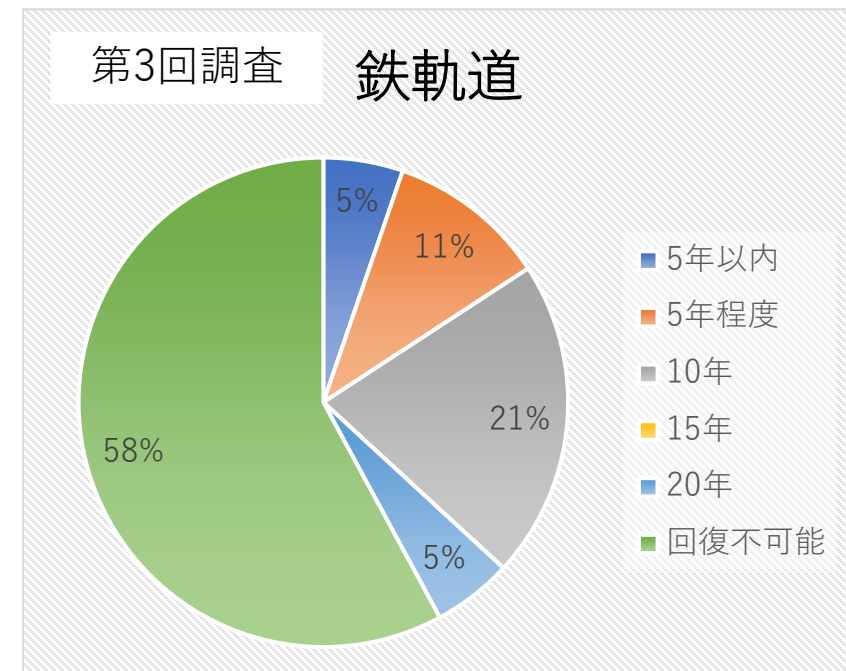
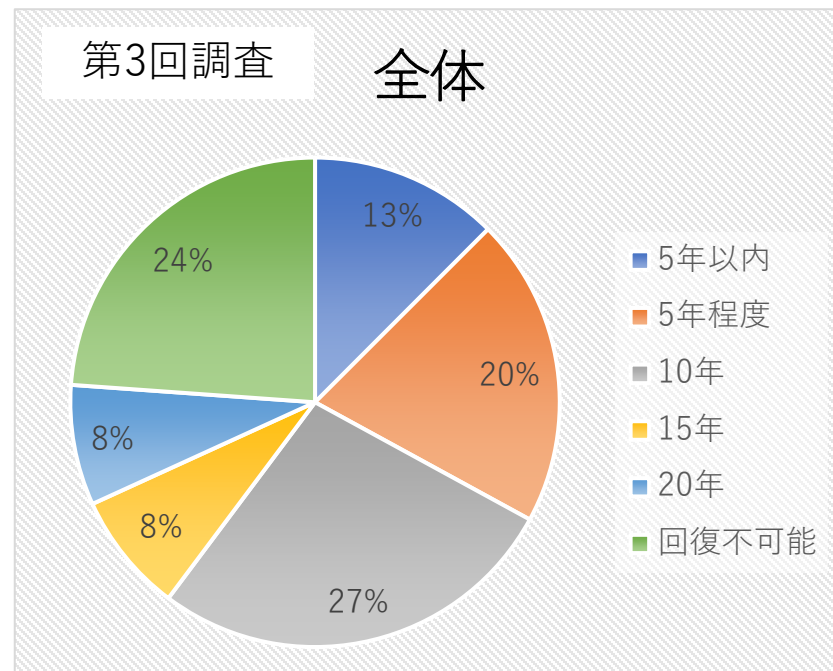
# 主要なポイントにおける 第2回調査と第3回調査の結果比較



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## <ポイント 4> \* 質問 8 / コロナ災禍で被った損害による赤字の回復予想

- ・赤字額は4社に1社が回復・返済不可能（「10～20年」の予想を合わせると約7割に達する）
- ・特に鉄軌道では6割を占め、借入金の返済が極めて困難



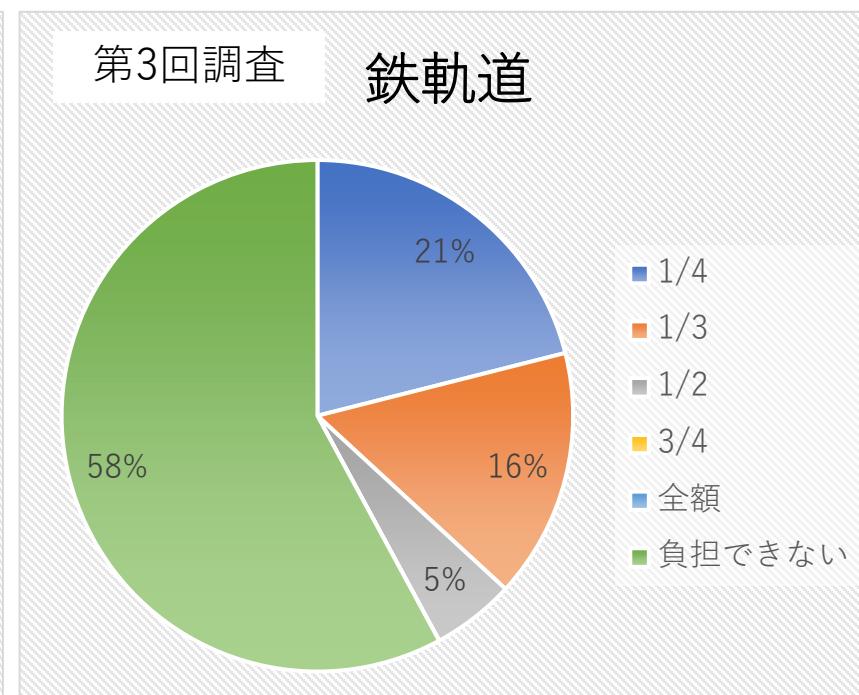
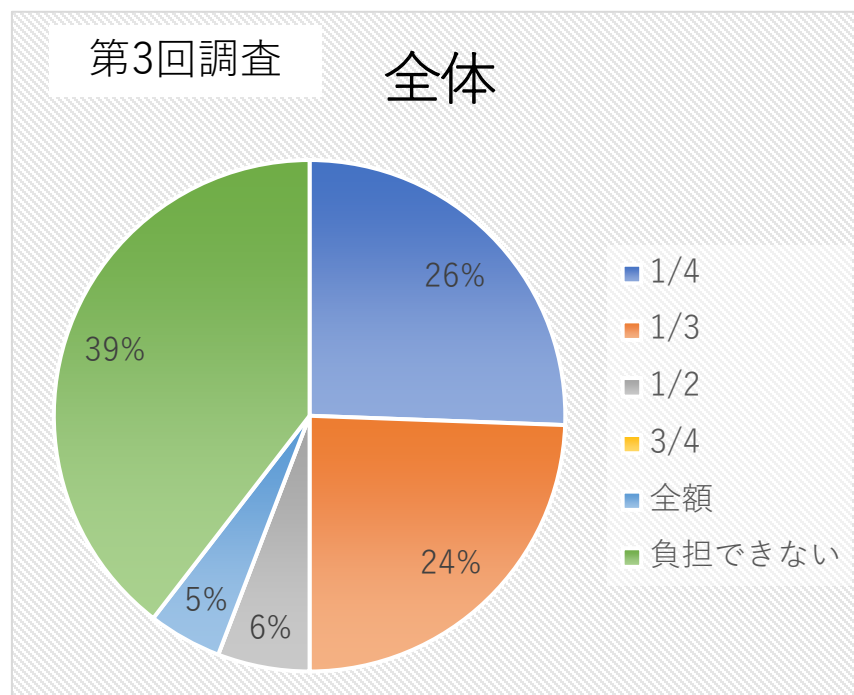
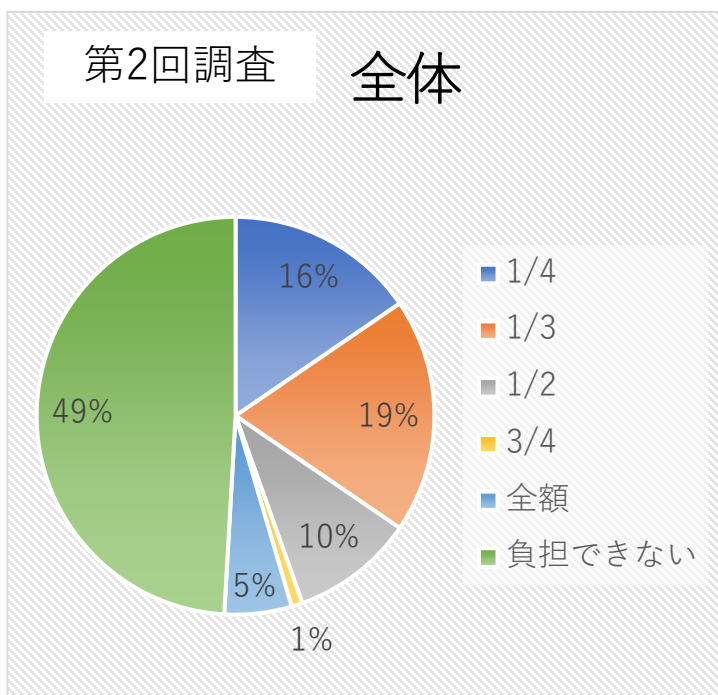
# 主要なポイントにおける 第2回調査と第3回調査の結果比較



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## <ポイント 5> \* 質問14 / コロナ災禍の損害の負担は何割程度負担が可能か

- ・ コロナ災禍の**損害負担**の目論見がやや改善するも、**自力での返済は困難**が2割強
- ・ 特に**鉄軌道**では「**負担できない**」が約6割、「**全額負担可能**」はゼロとなり深刻





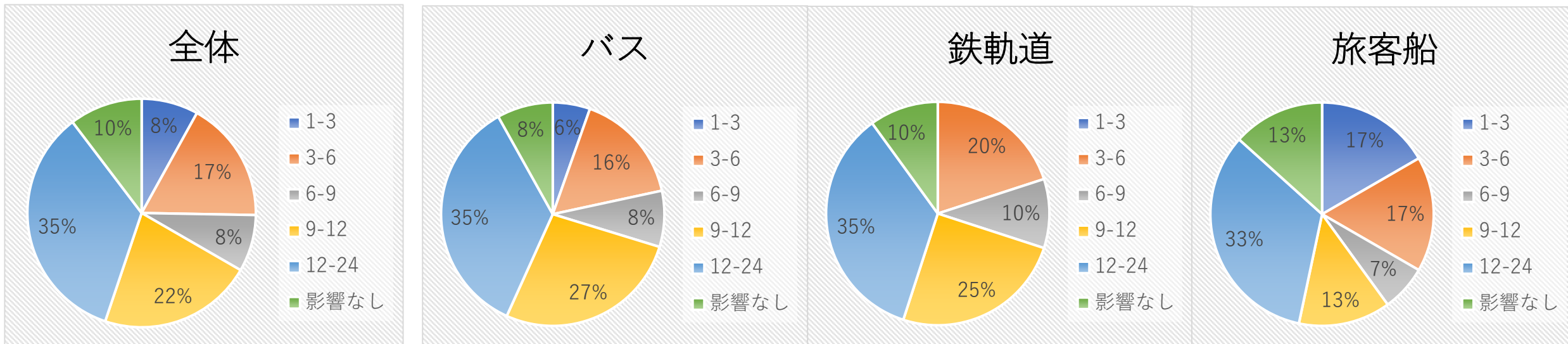
# 主要なポイントにおける 第2回調査と第3回調査の結果比較



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

**<ポイント 6>** \* 質問15 / 2021年3月の状態が今後も続くとしたら、補助・支援がない場合、  
経営の維持は何ヶ月くらい維持できると思われるか

- ・ 回答事業者の**半数以上**は、**平常通り運行を続けている**
- ・ もし、**補助・支援がない場合は「1年以内に経営維持が困難」**との回答が**5割強に増加**
- ・ ほぼ**全ての回答事業者**が政府の**支援が必要**と考え、**政府・自治体・自社で等分の負担を期待**



第3回調査

# 今後の課題 < 緊急的な対策 >



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## ① 人流制限から人数制限へ

人流制限から交流の場の人数制限へ、**感染症対策の国や行政の方針を切り替える必要がある**

## ② 緊急金融支援のさらなる拡充

**無利子の経営再建ローンなど緊急金融支援のさらなる拡充が必要**

## ③ 燃料費補助の緊急支援

地方創生臨時交付金などからの**燃料費補助の緊急支援が必要**

## ④ 雇用調整助成金のさらなる延長

30%以上も売上げが戻らないとの予測が過半数を占めるなど回復へのハードルが高い現状  
**雇用調整助成金のさらなる延長が必要**

## ⑤ 国民の移動確保のための地方創生臨時交付金からの緊急補填

公共交通はエッセンシャルワーカーとして地域住民の移動を維持・確保した結果の赤字であり、**国と自治体、事業者が等分に分担し、「国民の移動確保のために」地方創生臨時交付金から緊急に補填すべき**である（当研究所の推定では、2021年度通年で2,500億円程度の赤字が見込まれることから国と自治体はそれぞれ800億円程度の負担）

# 今後の課題 < 抜本的な対策 >



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## ① 公有民託制度の構築と推進

地域公共交通確保維持改善事業の**手続きの簡素化**と、事業の**裏付けとなる予算を地方創生臨時交付金で確保**することが**急務**

## ② 地域公共交通路線維持 特別予算の確保

地域公共交通維持に必要な財源を地方創生臨時交付金の中に「**地域公共交通路線維持 特別予算**」として2,000億円程度確保すべき  
「カーボンニュートラル」にも資する公共交通利用促進策を取り入れ、「**乗って残そう公共交通国民運動**」を展開して**抜本的な国民の利用促進**を図るべき

## ③ 運送法の改正

利用者の利益だけを尊重した現運送法から「**利用者の利益はまず路線を守る交通事業者ありき**」という、**需要と供給のバランスが良い運送法に改正**し、日本の運輸事業の再構築を図るべき

## ④ 「地域公共交通再生機構」の設立 … 官民をあげて**財源を持った**再生機構の設立が必要

## ⑤ 「地域公共交通総合局」が必要

これまでの交通モードごとの縦割り組織ではなく、あらゆるモードで国民の移動の権利が確保されるように**地域公共交通の統合的な政策**で横ぐしをさせる**一元的な行政組織**が必要

# サステナブルな地域公共交通 実現のために < 必要な支援 >



© 2022 Ryobi Group All Rights Reserved.

## 緊急的な対策

- \* 支援金
- \* 損失補填
- \* 状況に応じた速やかな方針転換

## 抜本的な対策

- \* **法律や制度、行政組織の見直し**
- \* 財源確保
- \* 国をあげての利用促進