第７回 公共交通経営実態調査調査報

告　記者会見

令和６年７月 10 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

１．調査の概要

2024（令和 6)年 5 月 15 日～6 月 14 日で

全国のバス・鉄軌道・旅客船事業者を対象として実施し回答

率 18.6%（93 社）での【速報】

２．調査結果（主要なポイントとサマリー）　Ａ）コロナ禍による経営的損害の実態

＜調査対象と発送数＞

・公益社団法人日本バス協会 会員名簿（令和元年 9 月）　：242 社

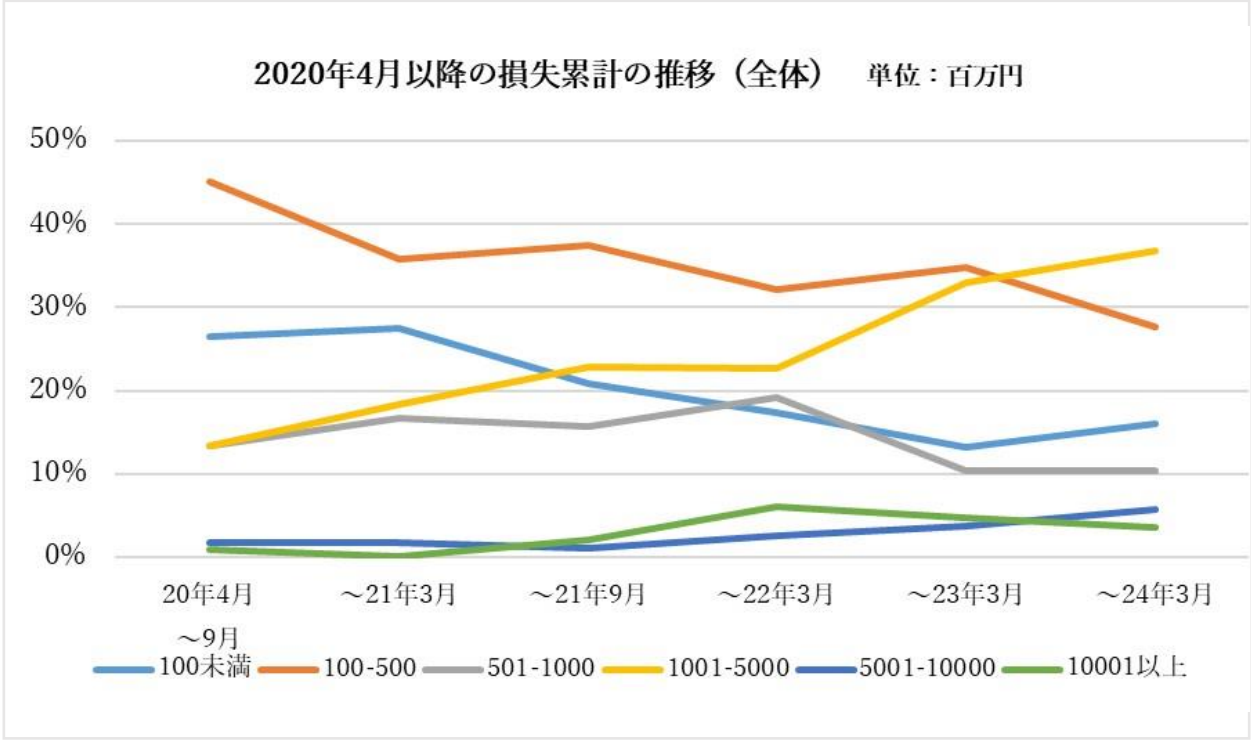
・一般社団法人日本鉄道運転協会 鉄道事業者名簿（2020 年 9 月）　：130 社

・一般社団法人日本旅客船協会 会員名簿（令和 4 年 7 月）　：127 社

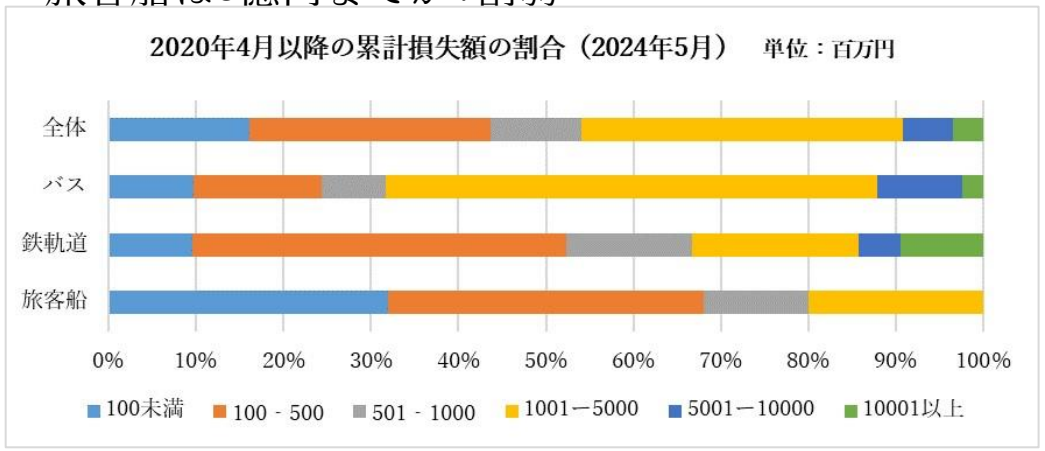
計 499 社

＊コロナ禍の経営的影響はいまだ深刻で、将来の見通しも不透明　＊コロナ禍の負債の返済にやや変化の兆し　＊旅客船事業の経営的苦戦が顕著に

1）　2020 年 4 月から 2024 年 3 月までの損失額の累積は



➤ バスは鉄軌道や旅客船と比べ損失額が多く累積損失10億円超が7割弱、鉄軌道は5億円までが半数強で、旅客船は5億円までが7割弱



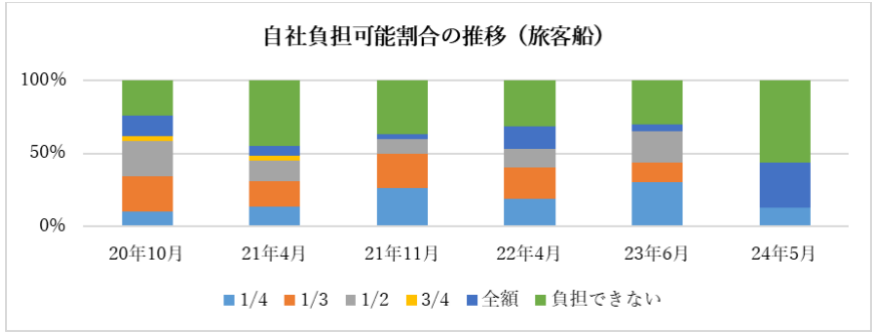
２．調査結果（主要なポイントとサマリー）　Ａ）コロナ禍による経営的損害の実態

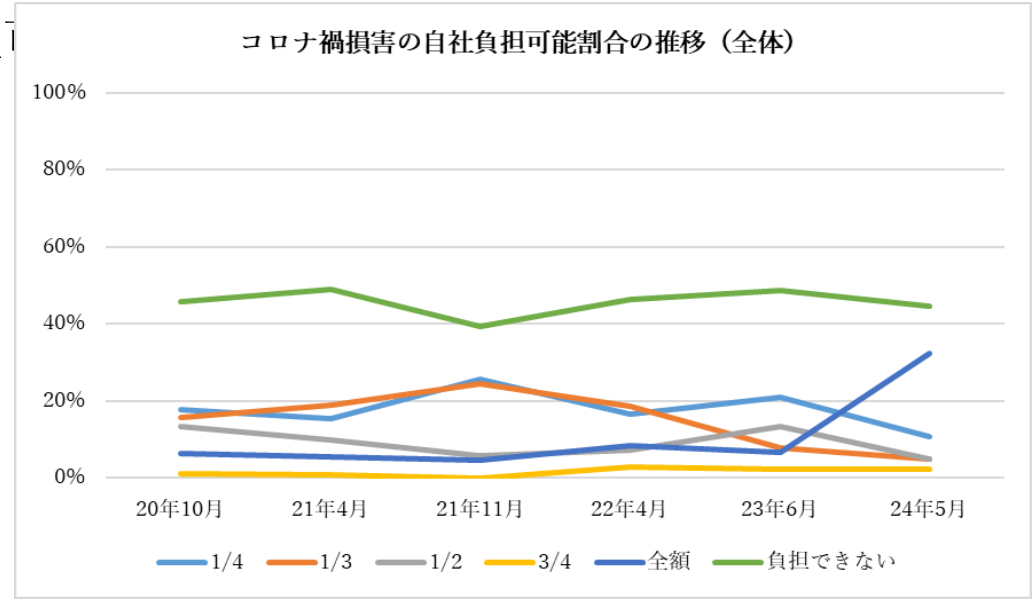
10～50 億円が 37%（問 2）

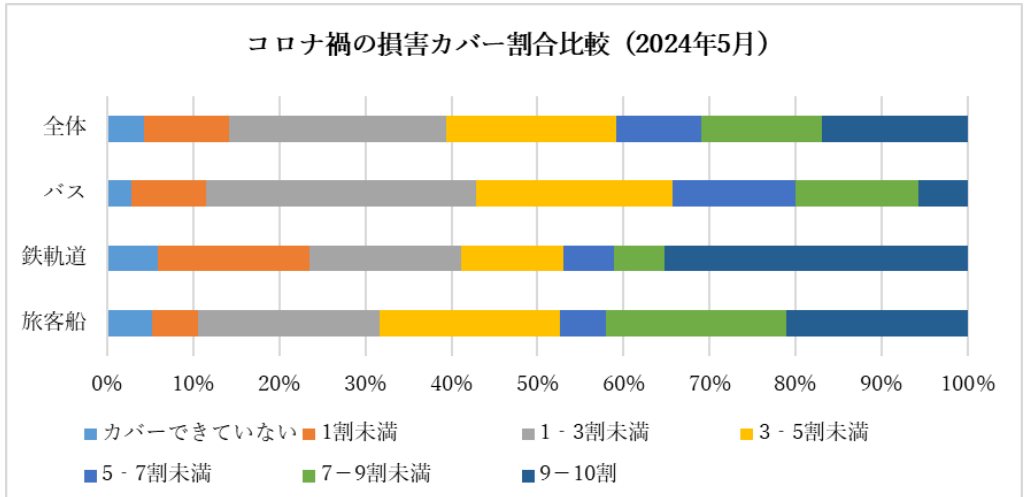
2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

A）コロナ禍による経営的損害の実態

2） 損害は「負担できない」が約４割で推移、「全額負担







2．調査結果（主要なポイントとサマリー）　A）コロナ禍による経営的損害の実態

➤ 旅客船で負担できないとする回答が 57%（約 6 割）となり
2 割増加

3）　損害は 5 割未満しかカバーできていないが約 6 割

（問 4）

➤ 5 割未満しかカバーできていないとする回答は、バス 68%、　　鉄軌道 57%、旅客船 56%

4）　負債の返済見通しは 10 年以上かかるが約 4 割、返済済みは 19%に増加　（問 5）

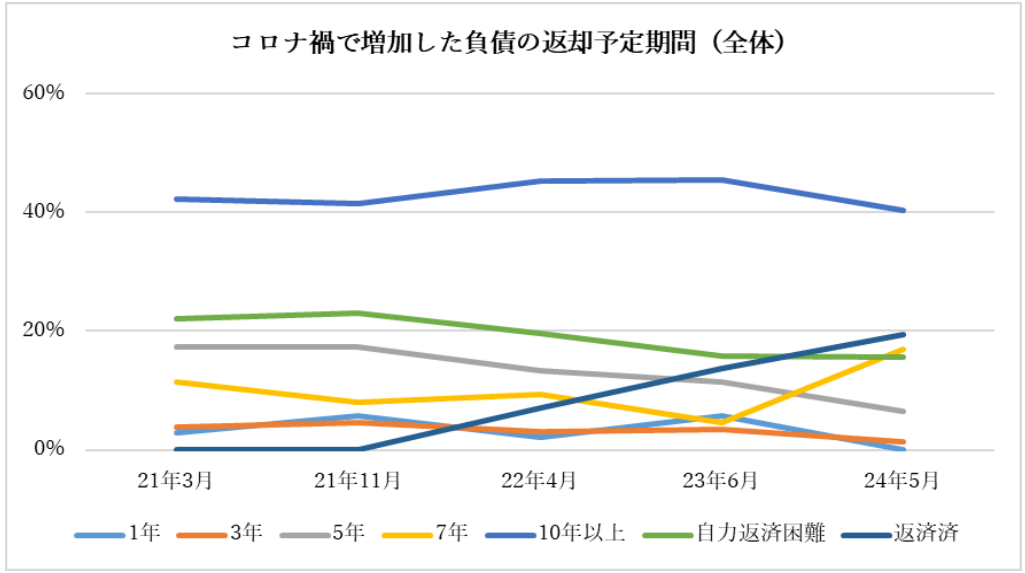
２．調査結果（主要なポイントとサマリー）　Ａ）コロナ禍による経営的損害の実態

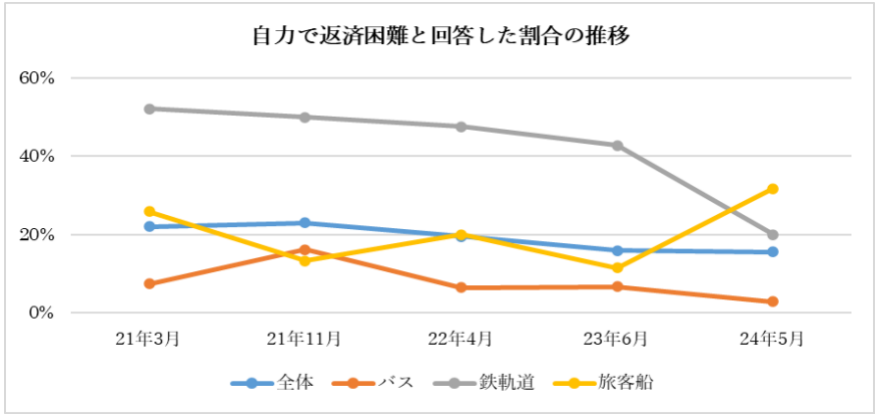
➤ 自力で返済困難とする回答が、これまで多かった鉄軌道で約 2 割減少して 20%、旅客船では 2 割増加して 32%に

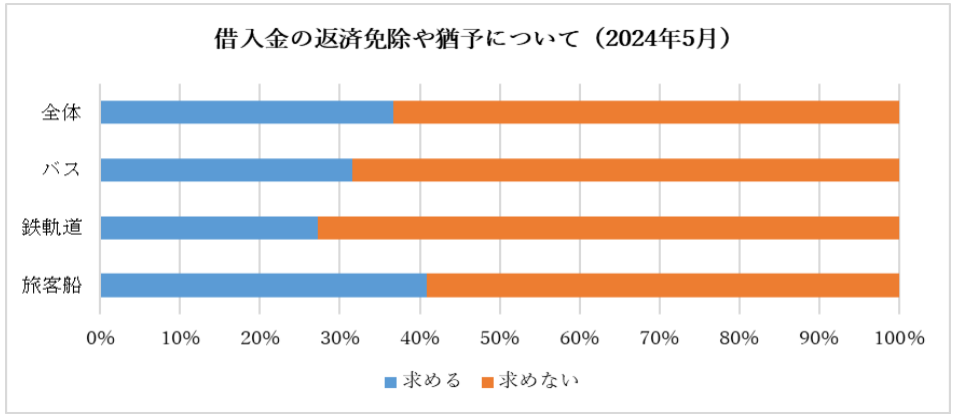
「すでに返済済み」も 2 割に増加するなど、一部、見通しが立ち始めている様子も見て取れる

2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

A）コロナ禍による経営的損害の実態







➤ 一方で、返済免除や猶予を求める声も37%に達している（問６）

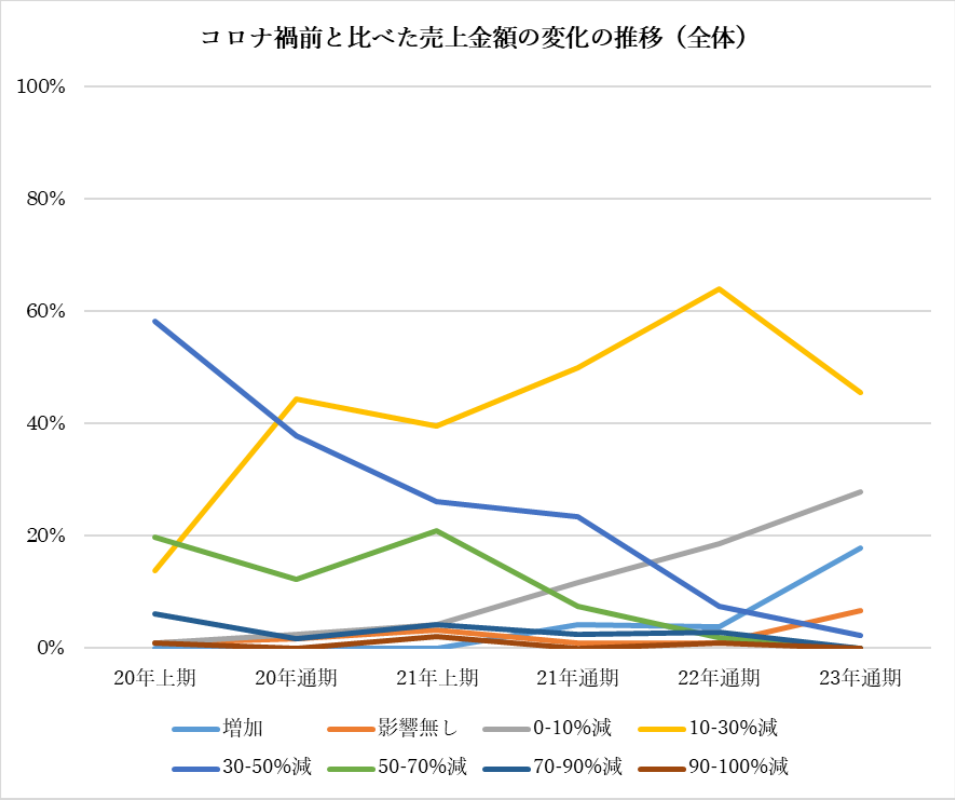
2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

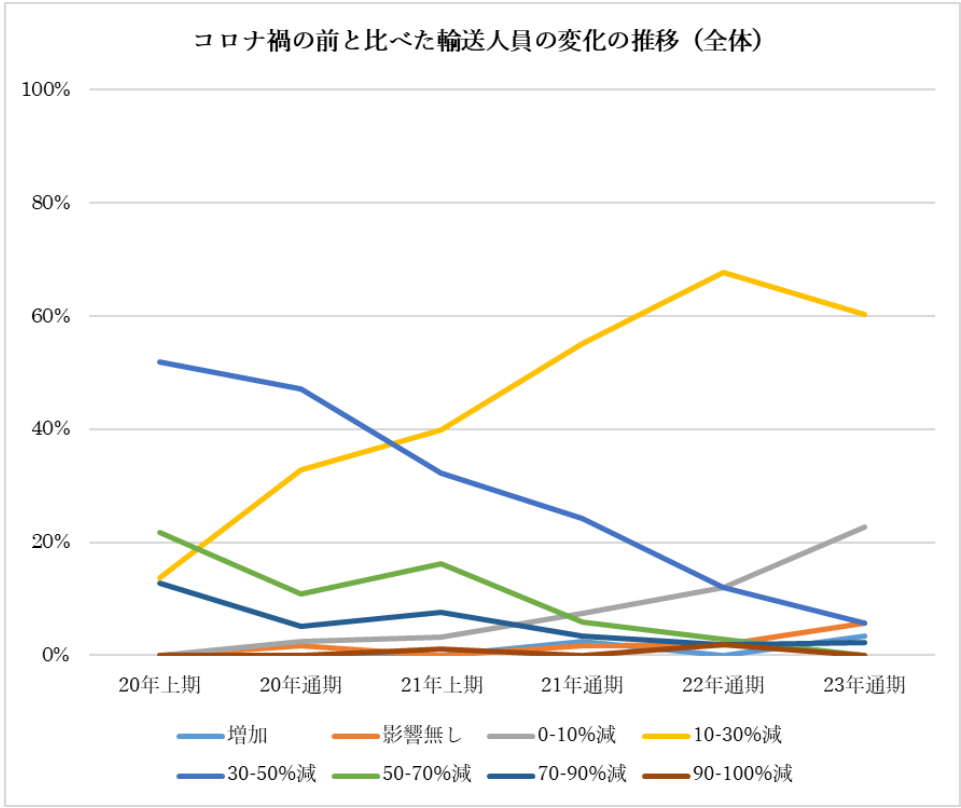
A）コロナ禍による経営的損害の実態

5） 輸送人員は10～30%減とする回答が全体で60%となり、最多の傾向ながら前回からは僅かに減少

＜その反面、10%ほど減とする回答が23%に増加＞

（問８）





２．調査結果（主要なポイントとサマリー）

Ａ）コロナ禍による経営的損害の実態

← 売上減はコロナ禍前と比べ 10～30%減が 46%に

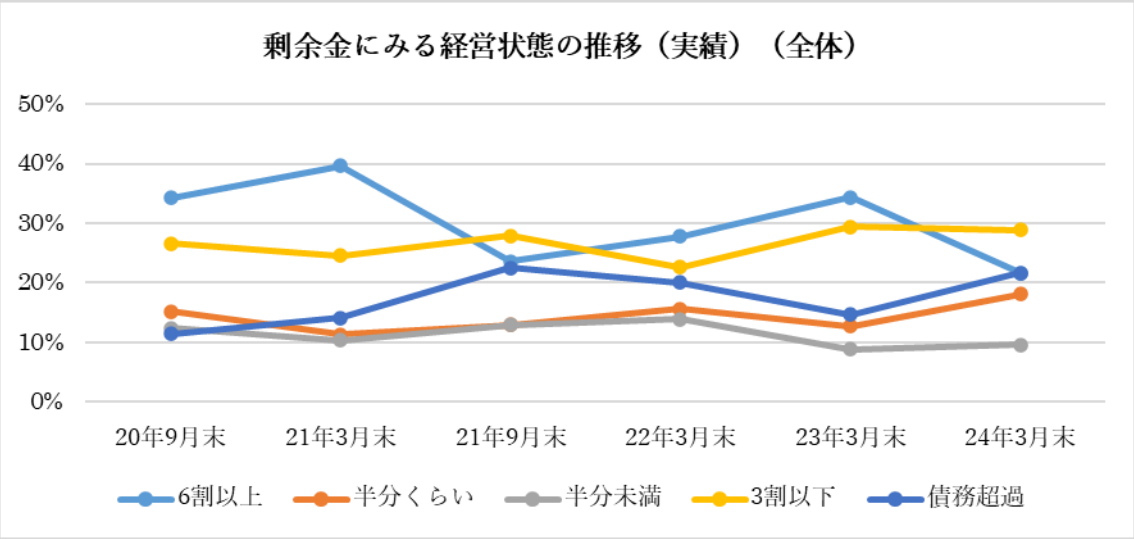
0～10%減は 28%に増加（問 10）

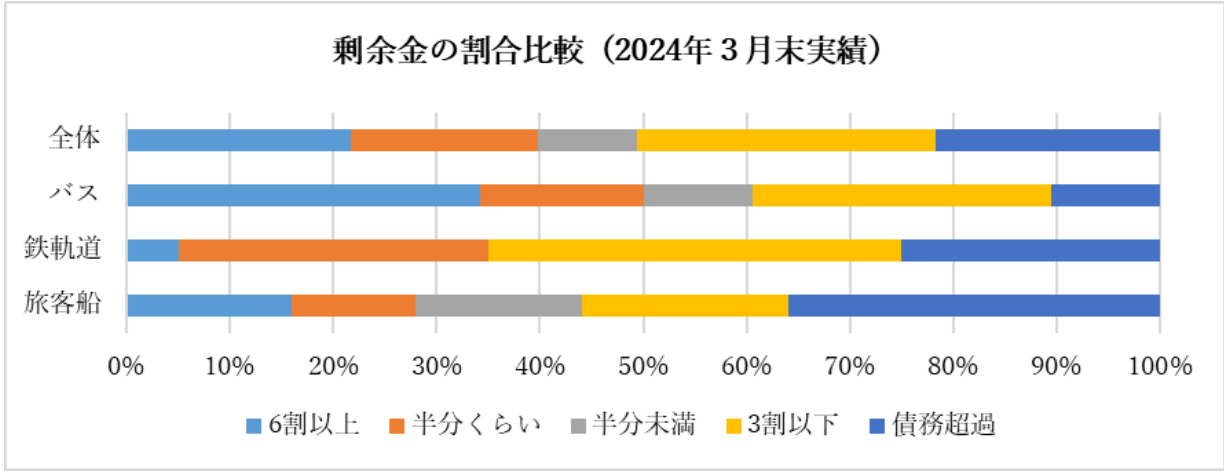
2．調査結果（主要なポイントとサマリー）　A）コロナ禍による経営的損害の実態

© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

6）　剰余金は 6 割以上が緩やかに減少して 22%、債務超過の 22%と並ぶ（問 11）

➤剰余金 6 割以上はバスでは 34%だが鉄軌道は 5%と低い、債務超過はバスでは 11%だが旅客船は 36%と高い





2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

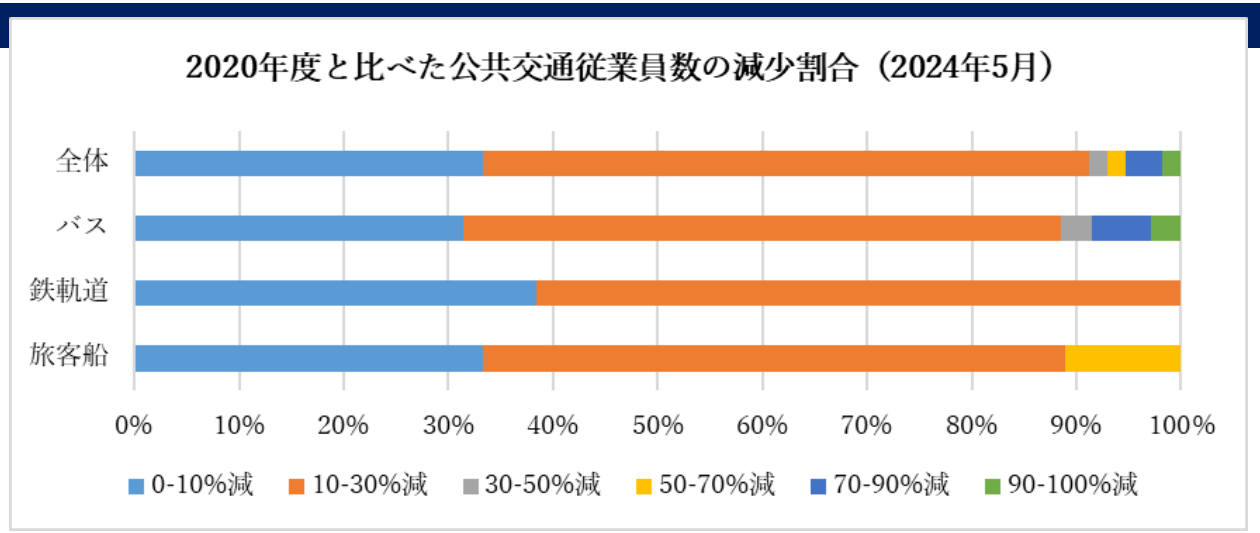
© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

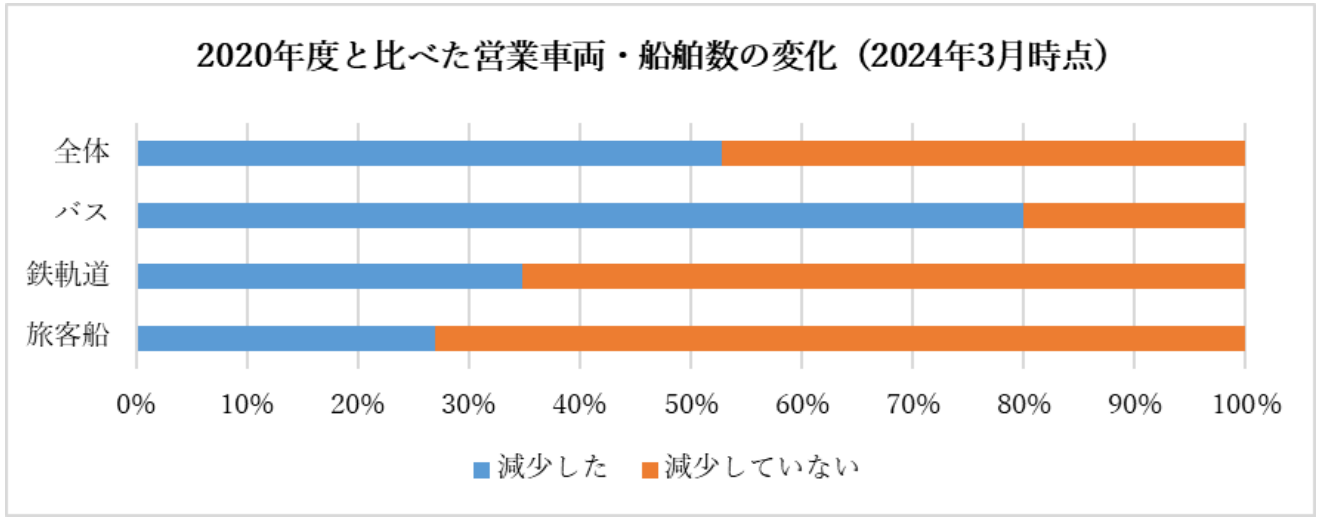
＊従業員数も車両・船舶数も約５割が１～３割減少　＊現状通りの路線維持は２割減少＊コロナ禍対策などの借入金返済の要求はほぼ見受けられない　＊燃料費の高騰は旅客船で顕著に＊今後の事業継続には公有民営化などの思い切った制度改革が必要＊将来への投資のひろがりはこれから

2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

1） 従業員数は10～30%減が最も多く58%、
営業車両・船舶数も同じく10～30%減が
最多で49%　＜どちらも2020年度比＞
（問12、13）



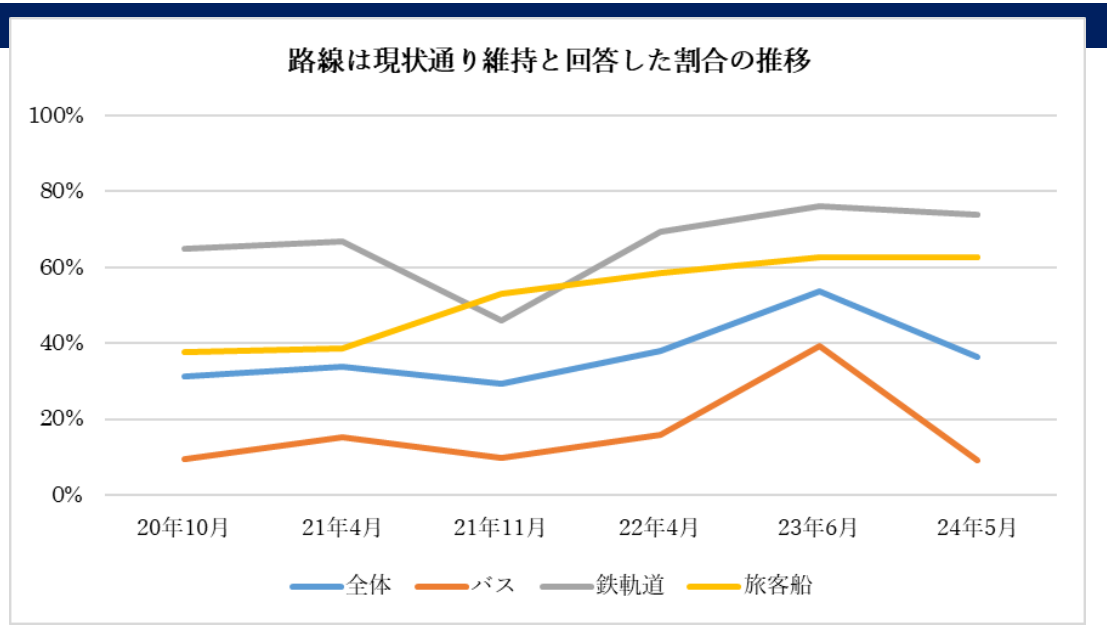


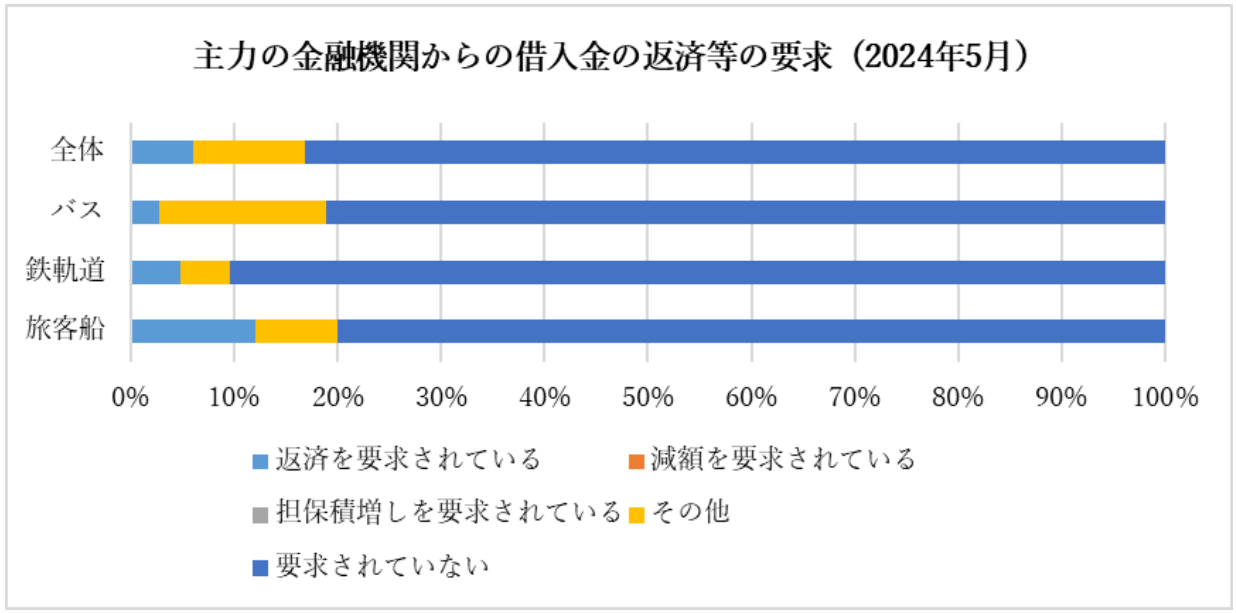
2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

2）　路線は「現状通り維持」が 36%で最も多いが、前回調査からは 2 割減少（問 15）

➤「現状通り維持」は鉄軌道と旅客船で 6 割を超えるが、バスは 9%まで減少





3）　金融機関からコロナ禍対策などの借入金の返済や借入枠の減額などの要求はないとする回答が 83%（問 21）

➤ その他の回答内容としては、そもそも借入がないとする記述が見られる

2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

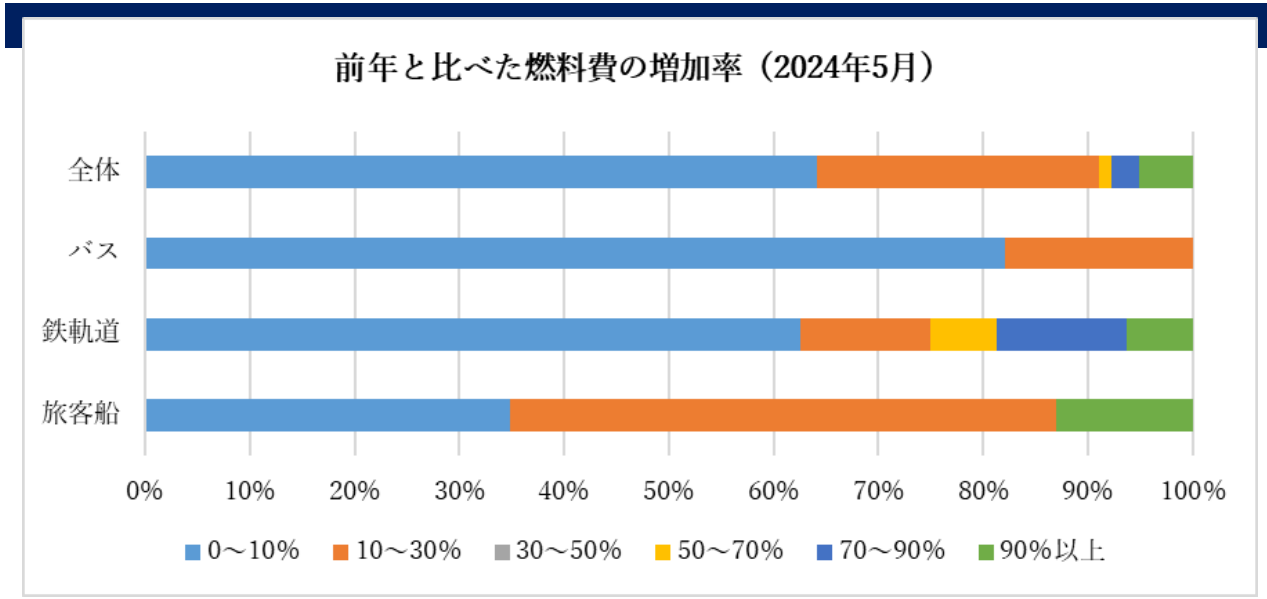
© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

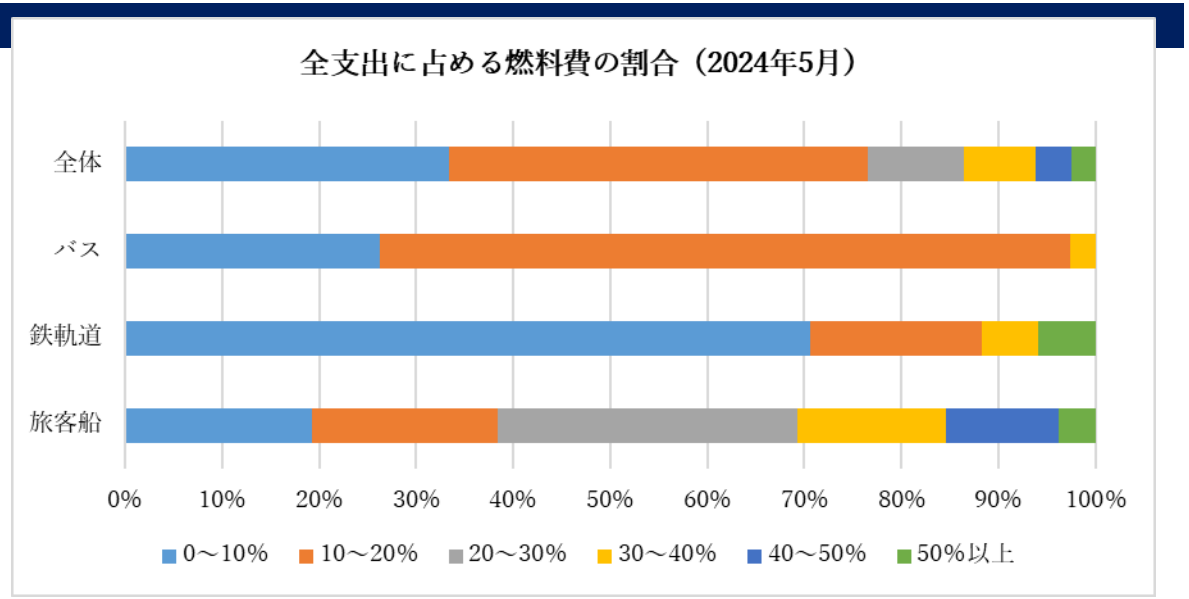
4） 燃料費の増加率は前年比で 0～10%増が 64%で最多（問 17）

- ➤ 0 ～10%増はバス 82%、鉄軌道 63%。旅客船は 10～30%増が 35%で最多で、90%以上増加との回答も旅客船は 13%あった
- ➤ 全支出に占める燃料費の割合も旅客船では 20%以上とする回答が約 6 割あり、バスや鉄軌道とは大きく異なっている ➡ 燃料費の高騰は、どの交通モードでもより大きな経営負担となっているが、特に旅客船においては顕著

2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて



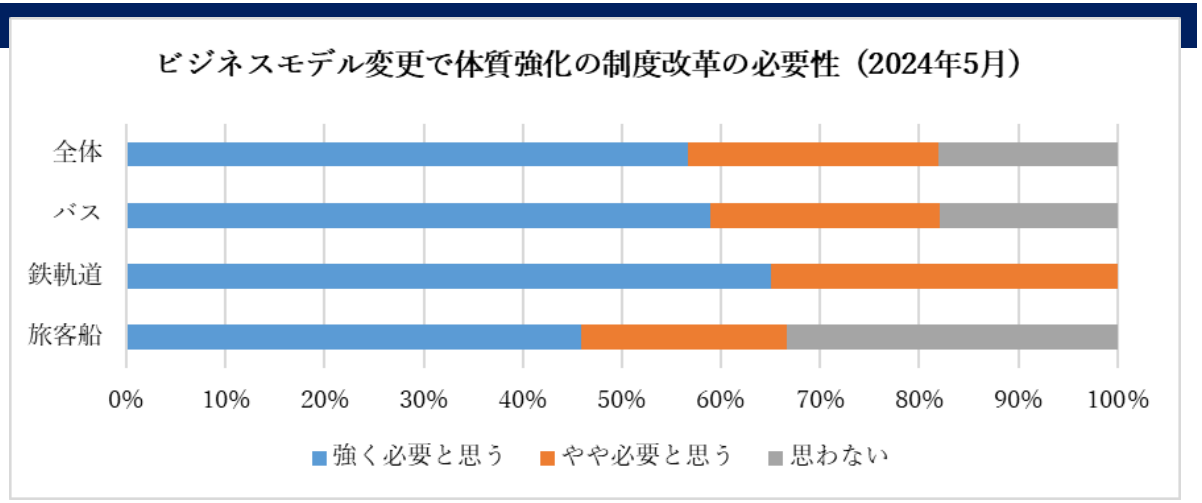


2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

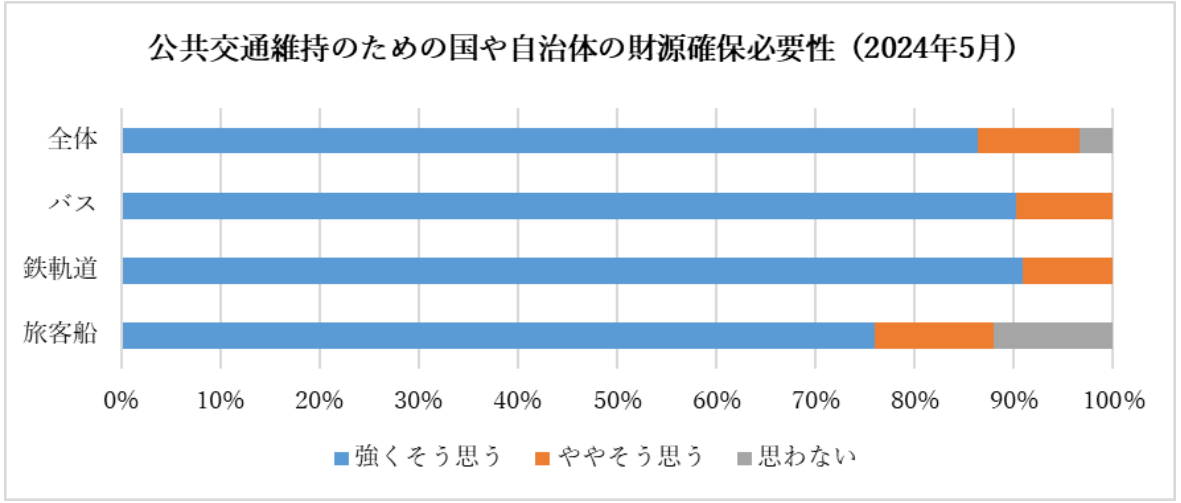
B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

5） ビジネスモデル変更での利益体質強化等の制度改革は強く必要 57%、やや必要 25%（問 28）

➤ 公共交通において「上下分離による公有民営化」や「エリア一括協定運行」などの制度改革を求めている企業が合計 82%ある点が極めて特徴的



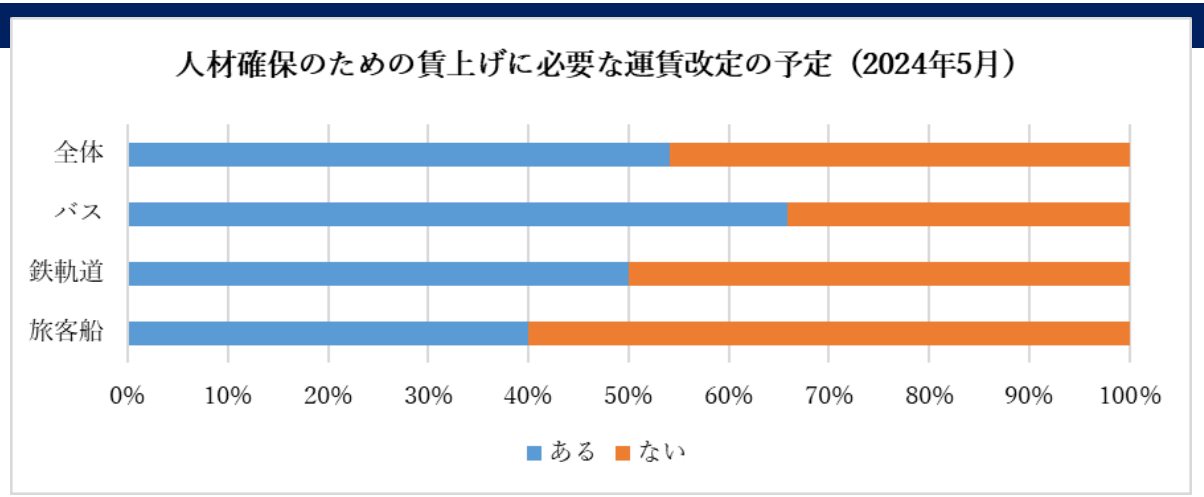
6） 公共交通維持財源の国や自治体での確保は「強くそう思う」が 86%（問 20）



2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

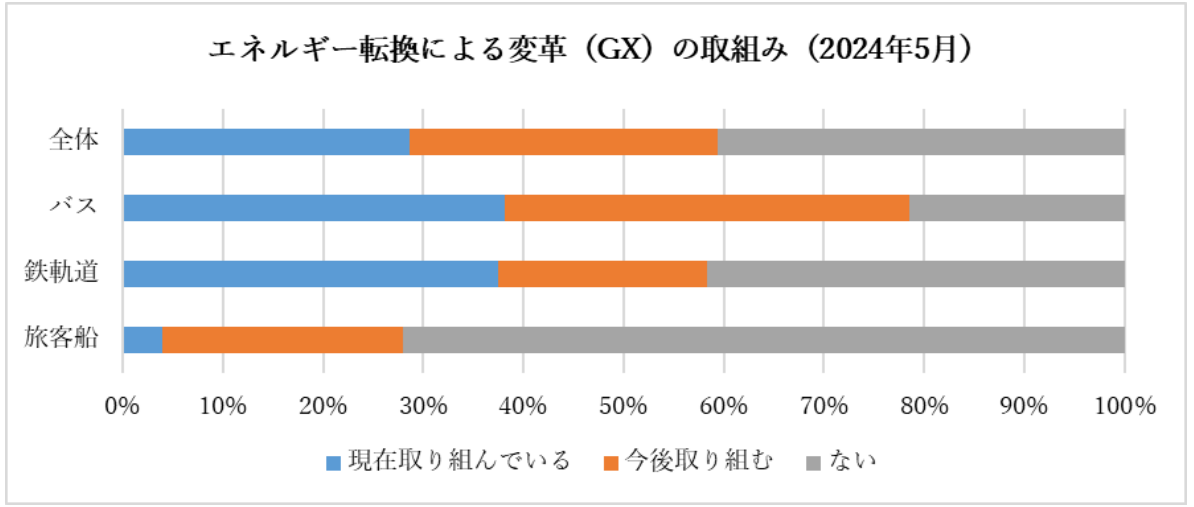
B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

7） 人材確保のための賃上げに必要な運賃改定の計画ありは 54%（問 25）



8） GX に「現在取り組んでいる」は 29%、「今後取り組む」が 31%（問 26）

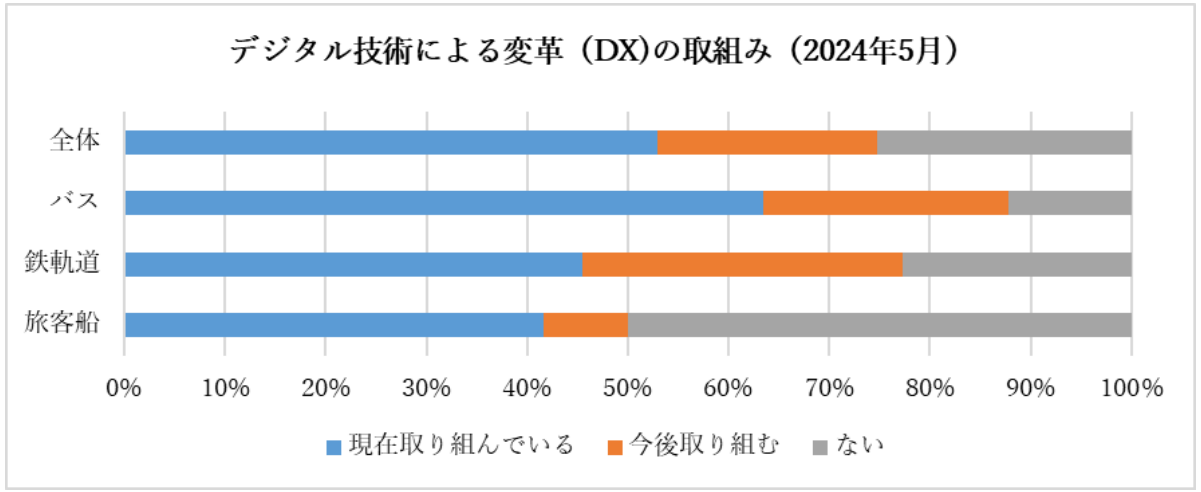
➤ バスと鉄軌道では、現在取り組んでいるは 38%だが、 旅客船は 4%に留まる



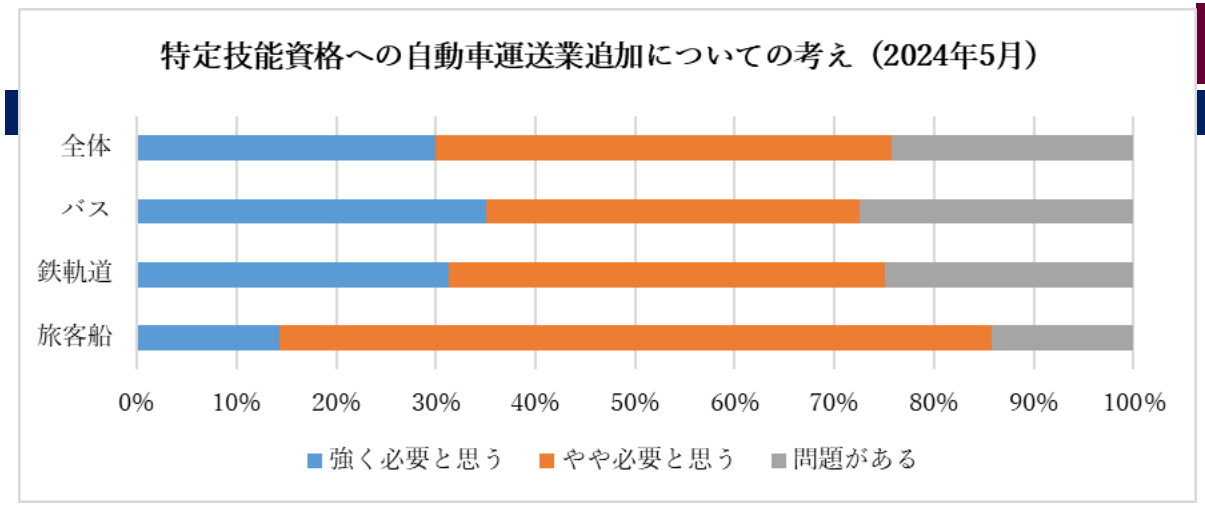
2．調査結果（主要なポイントとサマリー）

B）持続可能な公共交通事業の経営にむけて

9） DX に「現在取り組んでいる」は 53%、「今後取り組む」が 22%（問 27）



➤ 経営を維持拡大するための人材確保のための運賃改定の計画は約半数、EV 化などのエネルギー転換による変革（GX）を「現在取り組んでいる」のは 3 割、キャッシュレス対応などデジタル技術による変革（ＤＸ）を「現在 取り組んでいる」という回答が 53%と半数を超えていることから ➡ 厳しい経営の中でも必死に将来を見据えて取り組んでいる姿が垣間見える



10）　特定技能資格に自動車運送業が追加されることは強く必要 30%、やや必要 46%、問題がある 24%

（問 29）

さいごに

今後の課題など

① “喉元過ぎて熱さ忘れる”にならないような継続的な対策が必要

➢コロナ禍後に増加した負債や、コロナ禍の損害額を補うための借入金の返済についての設問への回答からは、もしコロナ禍のような事態がこの 5 年～10 年内に再び発生すれば、企業は持ち堪える体力がなくなり、地域における利用者の移動確保が極めて難しくなることを潜在的に意味している

② 旅客船事業の危機的状況

➢リ・デザインで確保・維持・改善事業の離島航路補助以外も制度はあるものの「財源が全く　ない旅客船」では特に回復が遅れており、今回調査でも債務超過が約 4 割に達するなど苦境に陥っている状況が明白となった

➠「骨太の方針 2023」にも「旅客航路の維持・活性化を含む」と付記していただき前々から警鐘を鳴らしていただけに残念

③ 利用者の回復が急務＜自治体と連携した利用促進策など＞

➢「利用促進策を自治体と連携している」という回答が全体 62%、バス 80%、鉄軌道 65%あり
その効果が期待される一方で旅客船は 23%に留まり、ここでも明暗が大きく分かれている

さいごに

今後の課題など

④ 全国各地で＜負のスパイラル＞が多発することが懸念される

➢労働力不足への対応として、減便や路線廃止が相次いでいるが、このままでは「コロナ禍による利用客の減少→労働力不足→減便・路線廃止→地域公共交通ネットワークの弱体化が利用者の不便を助長→更に利用客減少」という＜負のスパイラル＞の多発が案じられる

⑤「ビジネスモデルを変更して利益体質となるような制度改革」が必要不可欠

➢コロナ禍だけでなく 2000 年と 2002 年の規制緩和や少子高齢化で、交通の競争政策が過当競争につながり、過疎化する地域ではすでに＜負のスパイラル＞が発生している

➢公共交通では、上下分離による公有（公設）民営化やエリア一括協定運行などをはじめとする「制度改革」に取りかかっているが、今回の調査結果でも「強く必要と思う」57%、「やや必要と思う」25%と合計 82%の企業がビジネスモデルの制度改革を求めていることが特記すべき事項といえる

⑥ 地域公共交通の「サステナブルな改革」を実現するには

➢コロナ禍後の対策だけでなく、もともと赤字体質の地域公共交通事業が「競争から協調」へと転換し、利用者と事業者ともに利益があるウィンウィンの需給の最適化が図られる「抜本的な運送法の改革」なくしては実現できないだろう