



一般財団法人 地域公共交通総合研究所 主催

公共交通経営者円卓会議 2023

～公共交通事業の経営者目線で議論し合い課題解決への「提言」へ～

第5回 公共交通経営実態調査

《 結果速報 》

令和5年8月10日

両備グループ 代表 小嶋光信

1. 調査の概要

令和5(2023)年 5月22日～6月27日で

全国のバス・鉄軌道・旅客船事業者を対象として実施

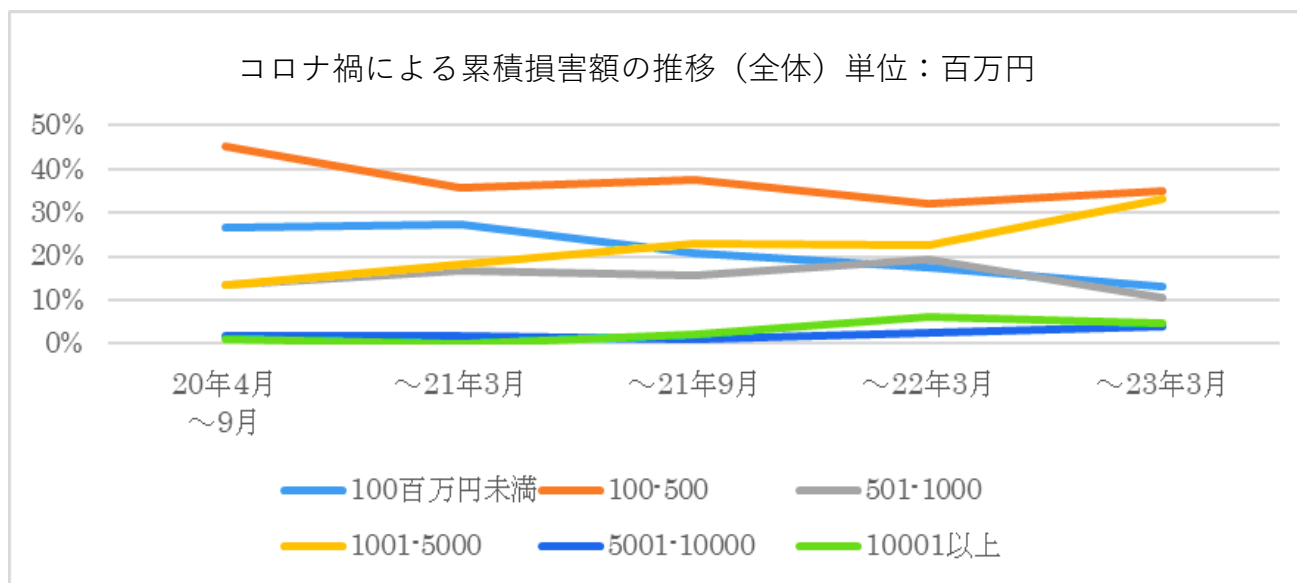
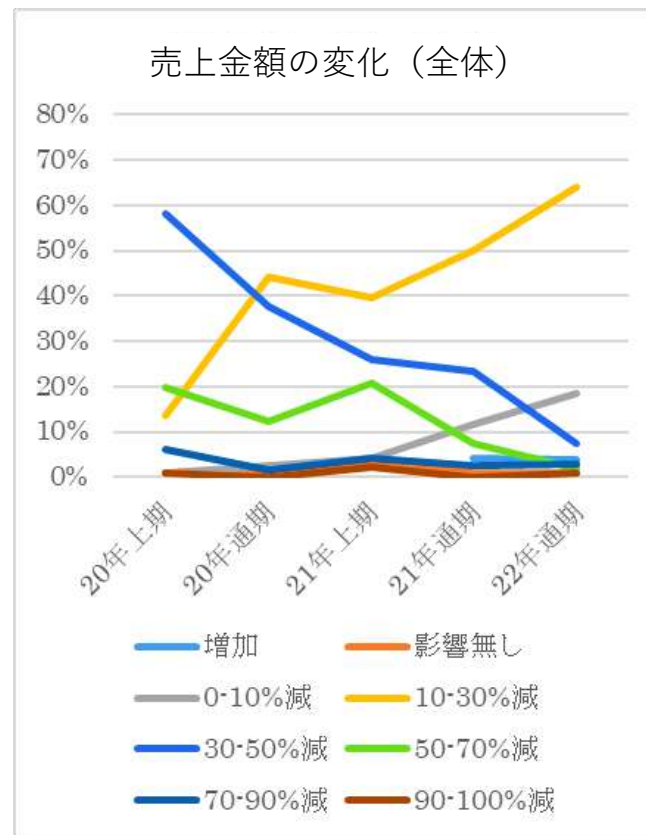
回答率 22.0% (111社) での【速報】

<調査対象と発送数>

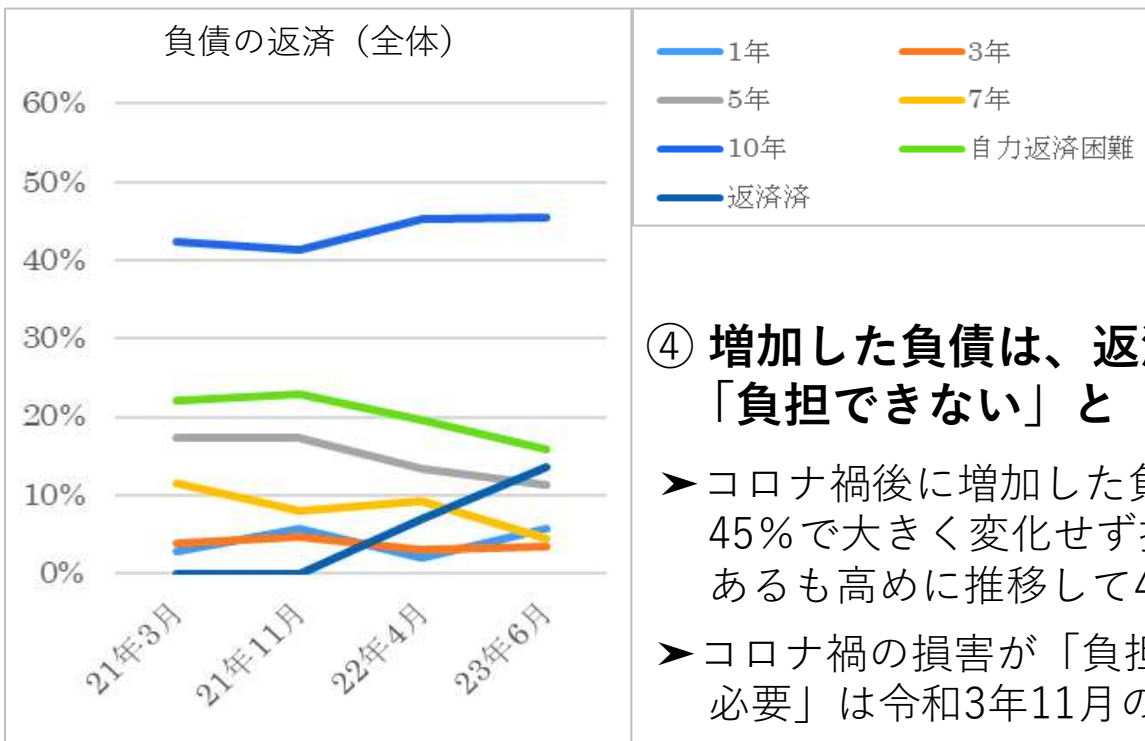
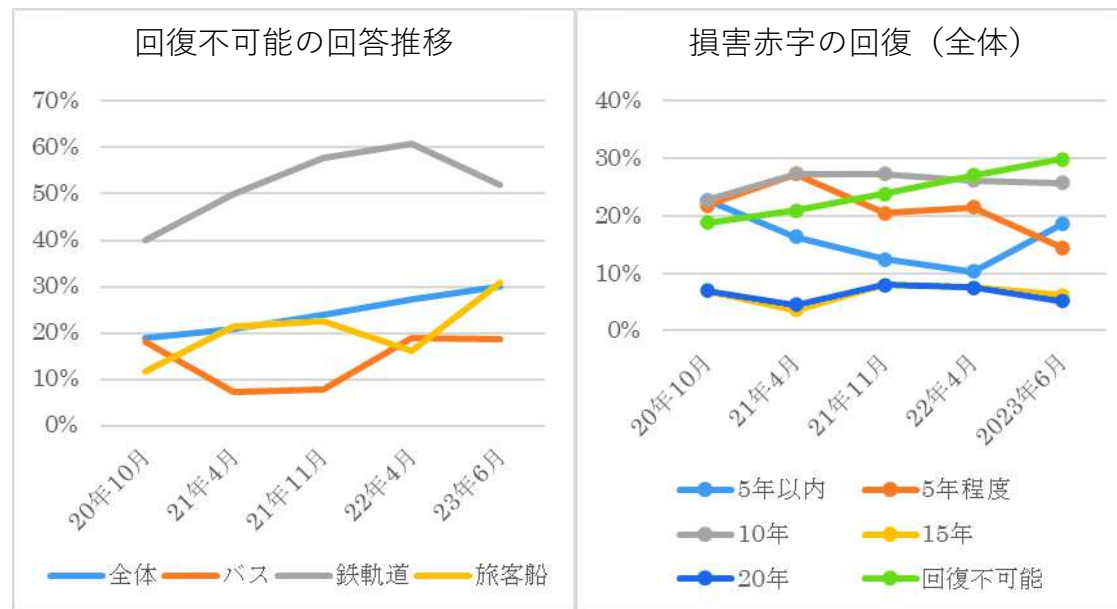
- ・公益社団法人 日本バス協会 会員名簿 (令和元年9月) : 244社
 - ・一般社団法人 日本鉄道運転協会 鉄道事業者名簿 (2020年9月) : 129社
 - ・一般社団法人 日本旅客船協会 会員名簿 (令和4年7月) : 131社
- 計504社

① 輸送人員の減少幅は縮小し、これに伴い、売上の減少幅は「10%~30%減」が令和2(2020)年上期の14%から令和4(2022)年度は64%に増加しているが、減少幅は縮小したものの依然として経営を圧迫している (問2、問4)

② コロナ禍損失額の累積は「10~50億円」が3社に1社まで(約3倍弱)に増加
 経営的被害(損失額)の累積は、令和2年4月~9月は45%が「1~5億円」の損失であったが、令和2年4月には13%だった「10~50億」が令和5(2023)年3月には33%に伸長した (問1)



- ③ コロナ禍損害赤字は「回復不可能」が3社に1社まで増加
特に、鉄軌道は半数の約5割強 になっている (問7)

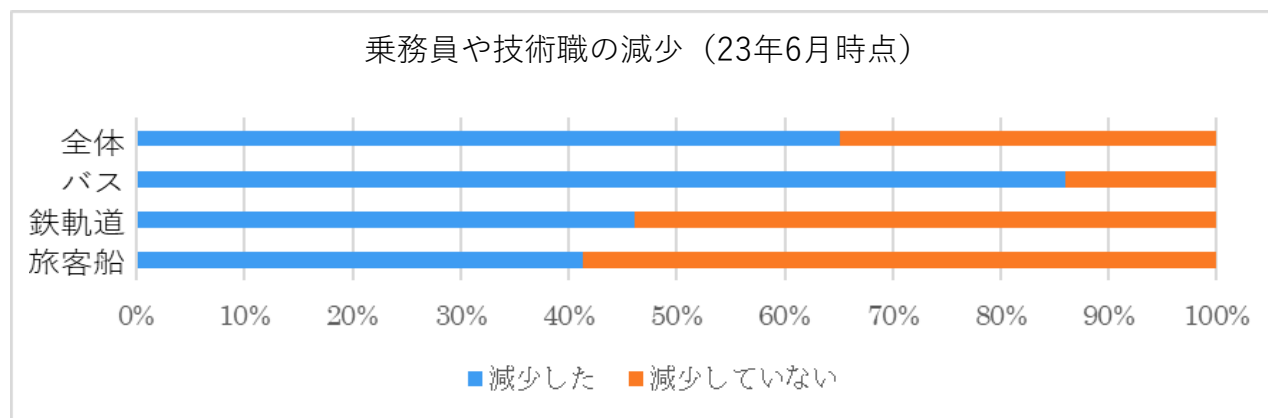


- ④ 増加した負債は、返済に「10年以上かかる」が約4割強で、その損害が「負担できない」と「全額補助が必要」とともに半数で危機的状況

- コロナ禍後に増加した負債の返済は「10年以上」が令和3(2021)年3月に42%、令和5年6月も45%で大きく変化せず推移している。鉄軌道においては「自力では返済困難」が減少しつつあるも高めに推移して43%を占める (問19)
- コロナ禍の損害が「負担できない」が46%、コロナ禍による全体損失額の補助支援が「全額必要」は令和3年11月の調査の36%から48%に増加 (問15、問13)

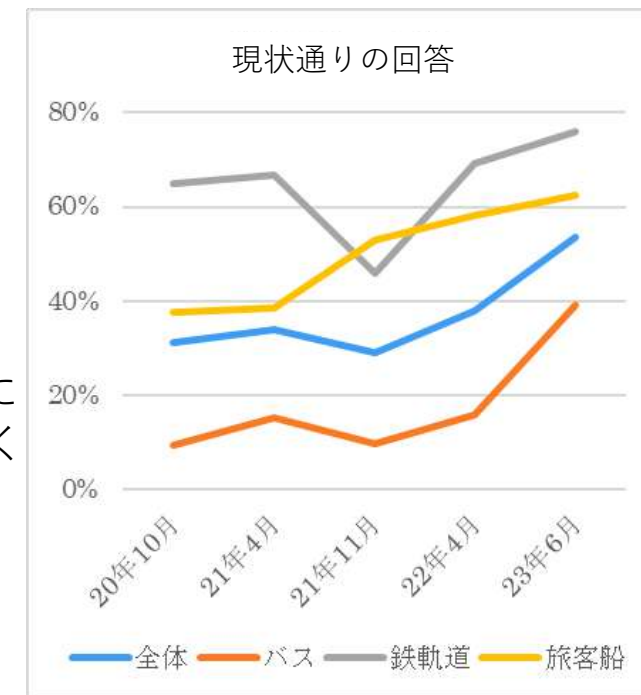
⑤ 乗務員や技術職の「減少」は約7割で、営業キロ削減の復元は約9割が難しいと回答

公共交通に従事する乗務員や技術職などの運行・運航従業員数は65%が「減少した」と回答、減少幅は10%未満が42%で、10~30%減が56%となっている。乗客減少で営業キロを削減している場合、削減前まで「復元は難しい」が87%を占めるに、鉄軌道は半数の約5割強になっている (問8)



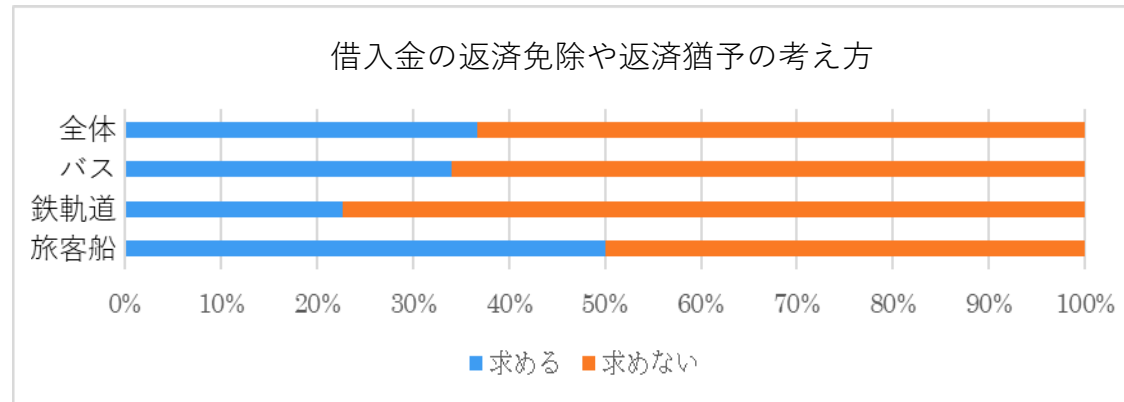
⑥ 路線維持の基本的な考えは「現状通り」が5割に増加、鉄軌道では約8割

現在の路線維持の基本的な考え方として、「現状通り」が令和3年11月の29%から54%に増加し、鉄軌道では76%に至る。バスで多い「路線廃止」は、全体では9%で横ばいが続く (問21)



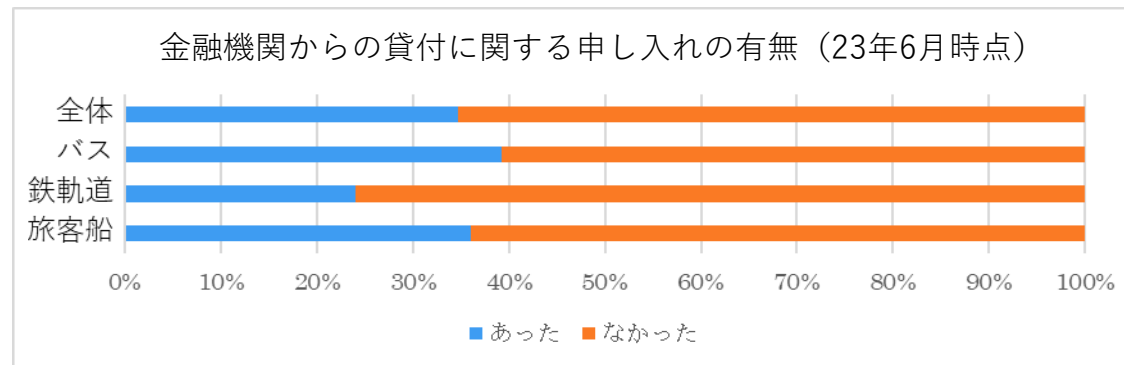
⑦ 借入金の返済猶予や免除を「求める」は約4割

コロナ禍の損害額を補うための借入金の返済猶予や返済免除を「求める」は全体で37%、鉄軌道では23%、旅客船では50%と交通モードごとに異なる (問16)



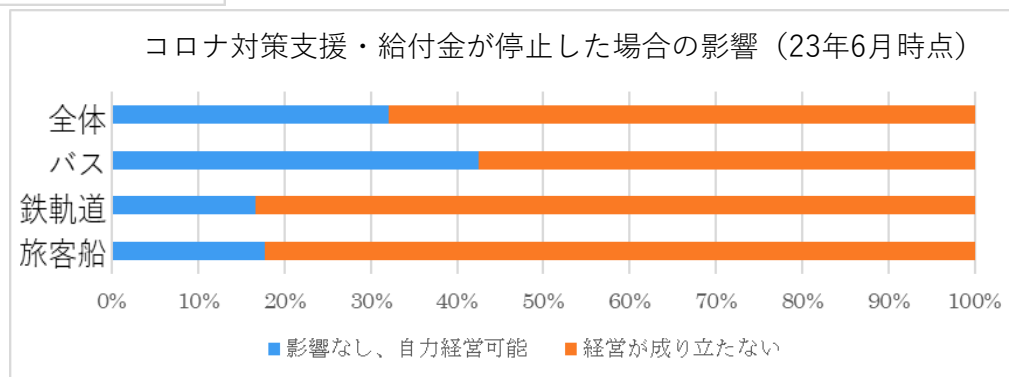
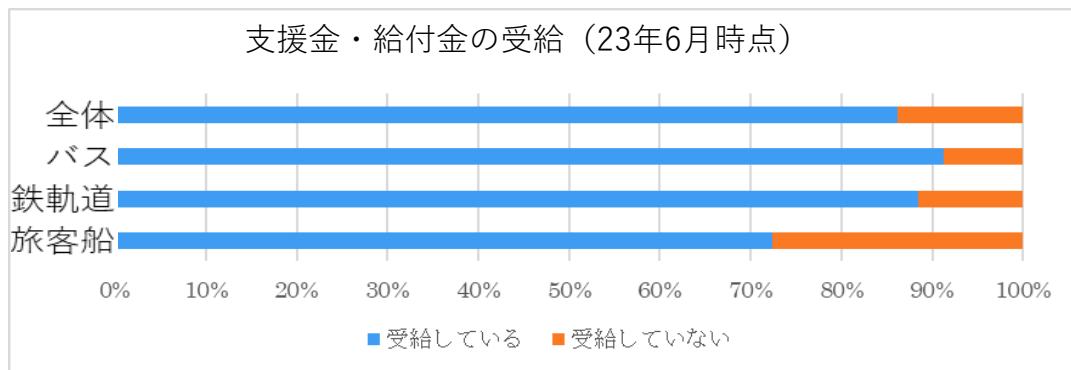
⑧ 金融機関から貸付に関する申し入れが「あった」は3割強

主力の金融機関からの貸付に関する申し入れが「あった」が35%、猶予していた借入金の返済を求めることについて、バスで1件、鉄軌道で1件、明示的な回答があった (問24)



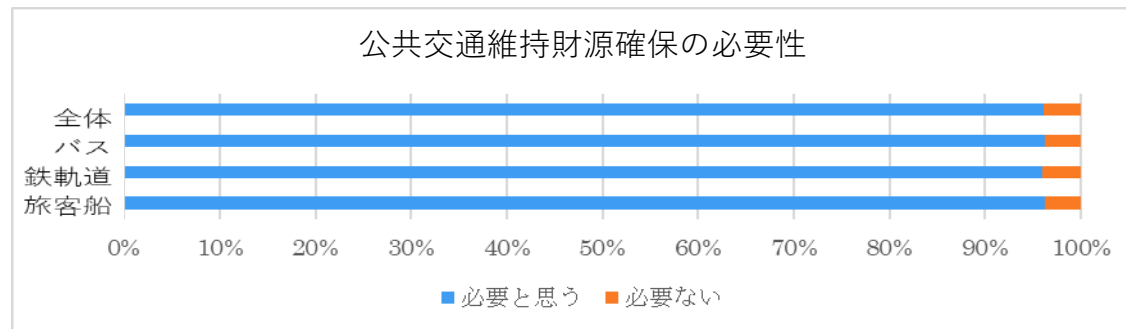
⑨ 支援・給付金は9割が受給、停止すれば経営不能が7割で、補助・支援がない場合の経営維持は24ヶ月以内までが6割と今後2年が経営維持の正念場

- ▶ 国や自治体からのコロナ対策を含めた支援・給付金は86%が受給し、停止すると68%は経営が成り立たないと回答している (問25)
- ▶ 令和5(2023)年3月の状態が続くとしたら、補助・支援がない場合の経営維持は「12~24ヶ月」が34%で最も多く、「24ヶ月」以内の累計が62%を占める (問18)



① 公共交通維持の財源の確保について96%が自治体で財源を確保すべきと回答

公共交通を維持するために国や自治体が財源を確保することが「必要と思う」は96% (問20)

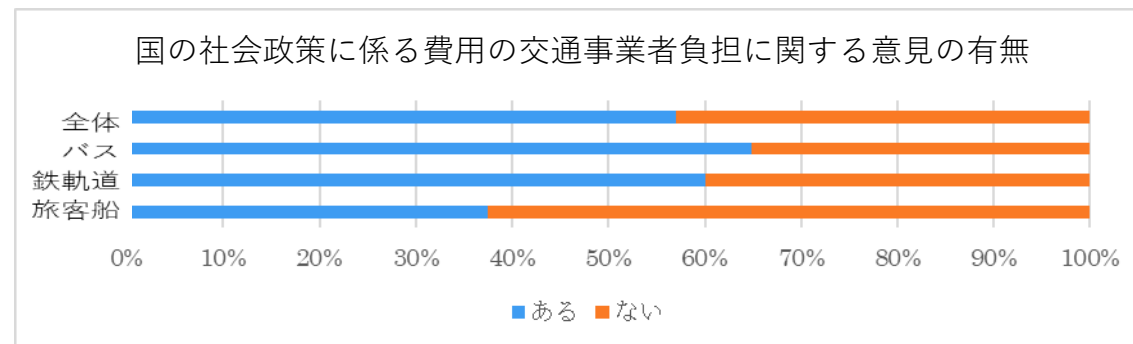


② 通学定期割引や障がい者割引などの社会政策に係る費用は「公的負担にすべき」が約6割

➤ 通学定期割引や障がい者割引など国の社会政策に係る費用の負担を交通事業者が負担していることに対して57%は公的な負担とすべきとの意見が多い (問28)

➤ 自由記述での来2024年4月1日スタートの「時間外労働時間の上限規制」に対する主要な意見 (問9)

- ・さらなる人手不足でダイヤの減少
- ・運転手不足による路線の休廃止
- ・現在の運行回数の確保が困難
- ・人員増強に苦慮している状況が垣間見られる。 etc.

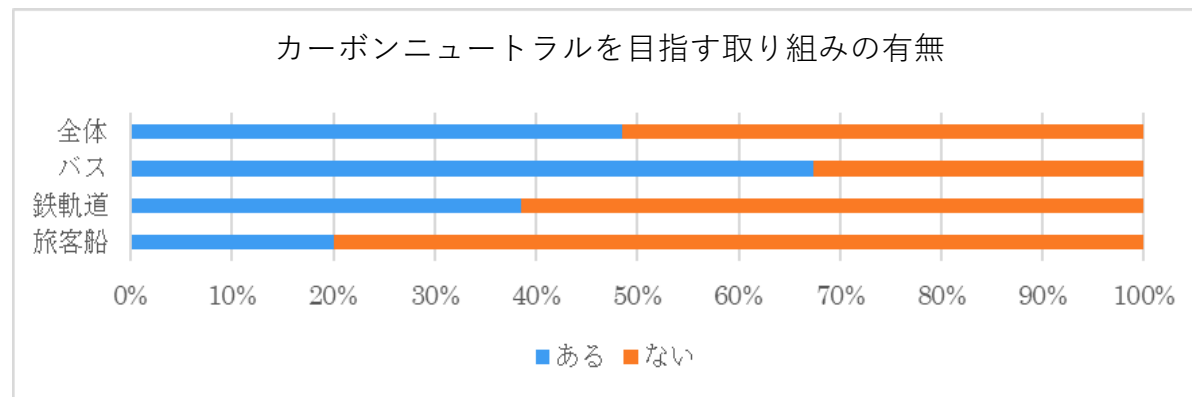


③ カーボンニュートラルへの取り組みは、バスの約7割が取り組みを表明

政府が2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、改正地球温暖化対策推進法が成立したことを受けて、現在あるいは今後、取り組もうとしていることがある事業者は全体で49%、交通モード別ではバスが67%、鉄軌道が38%、旅客船が20%となっている (問29)

▶ 特に際立った意見として

「公共交通利用促進でマイカー利用率を下げる」



④ 利益体質強化の制度改革は約8割が必要と回答し、運送法の法整備について7割が「健全な交通事業の維持と発展」の明記が必要としている

▶ 公共交通は公有民営化やエリア一括協定運行、ビジネスモデル変更での利益体質強化等の制度改革が「必要と思う」が76%であった (問30)

▶ 法整備として運送法への「健全な交通維持と発展」を明確化する「必要があると思う」が70%であった (問31)

