



# 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 Ryobi Group All Rights Reserved.

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】**

<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

## 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



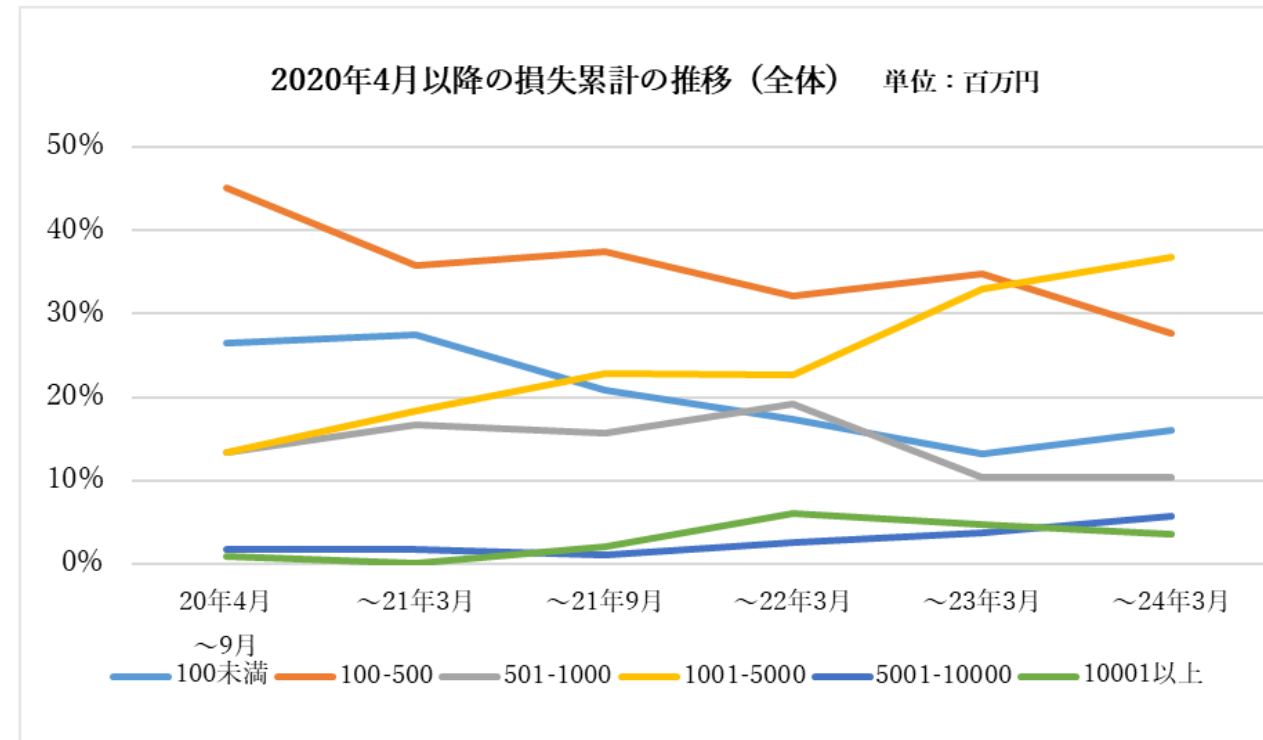
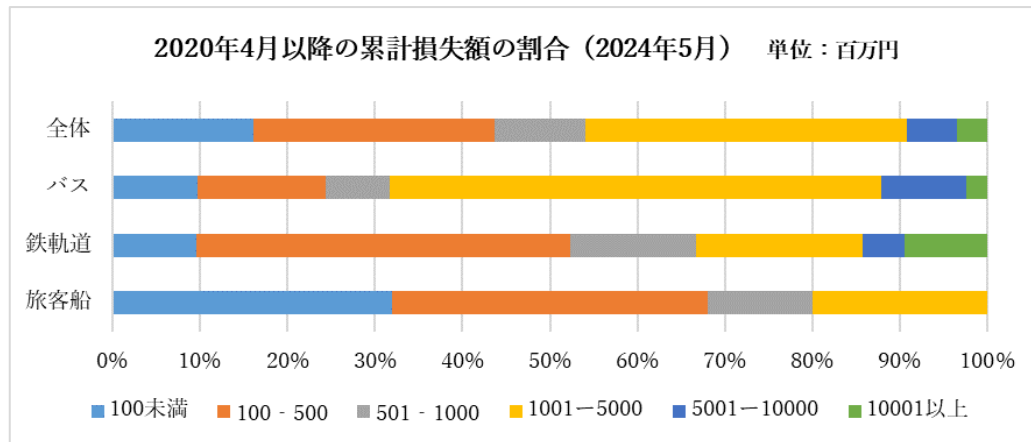
© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.



- \* 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10～50億円が37%（問2）

- ▶ 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）

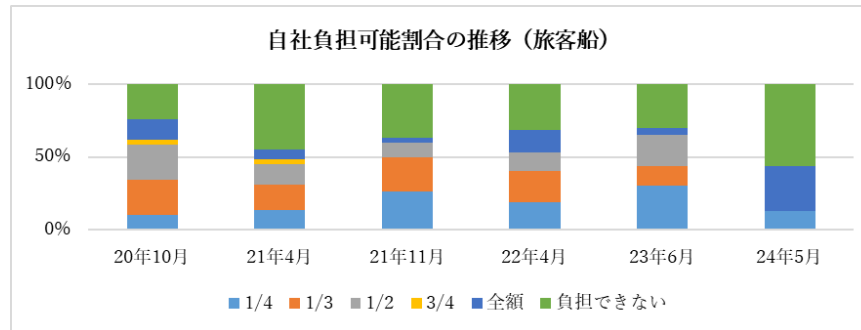
### A) コロナ禍による経営的損害の実態



© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

### 2) 損害は「負担できない」が約4割で推移、「全額負担可能」が2割増加し33%に (問3)

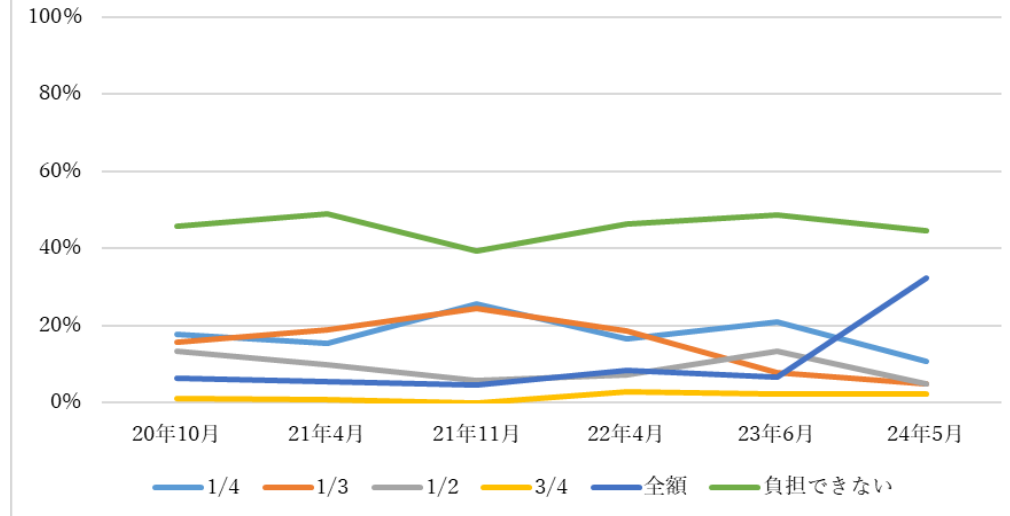
- ▶ 旅客船で負担できないとする回答が57%（約6割）となり2割増加



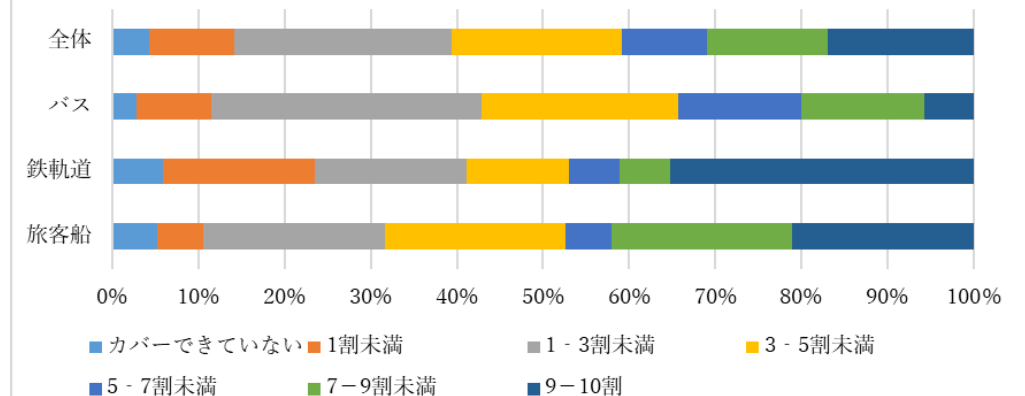
### 3) 損害は5割未満しかカバーできていないが約6割 (問4)

- ▶ 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%

コロナ禍損害の自社負担可能割合の推移（全体）



コロナ禍の損害カバー割合比較（2024年5月）



## 2. 調査結果（主要なポイントとサマリー）

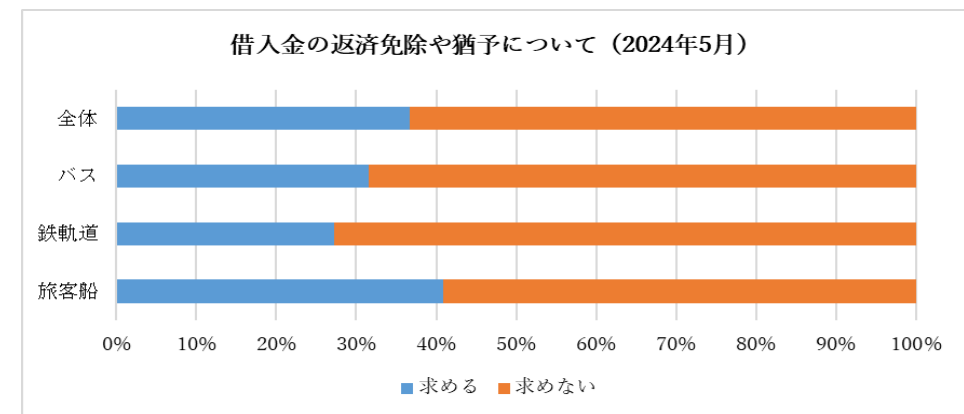
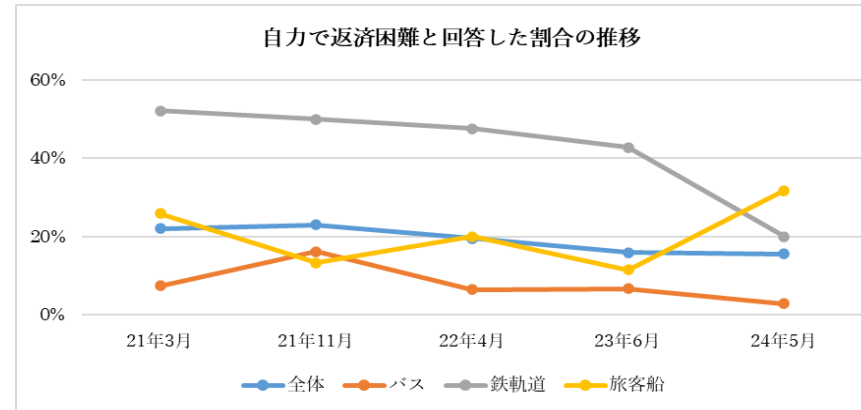
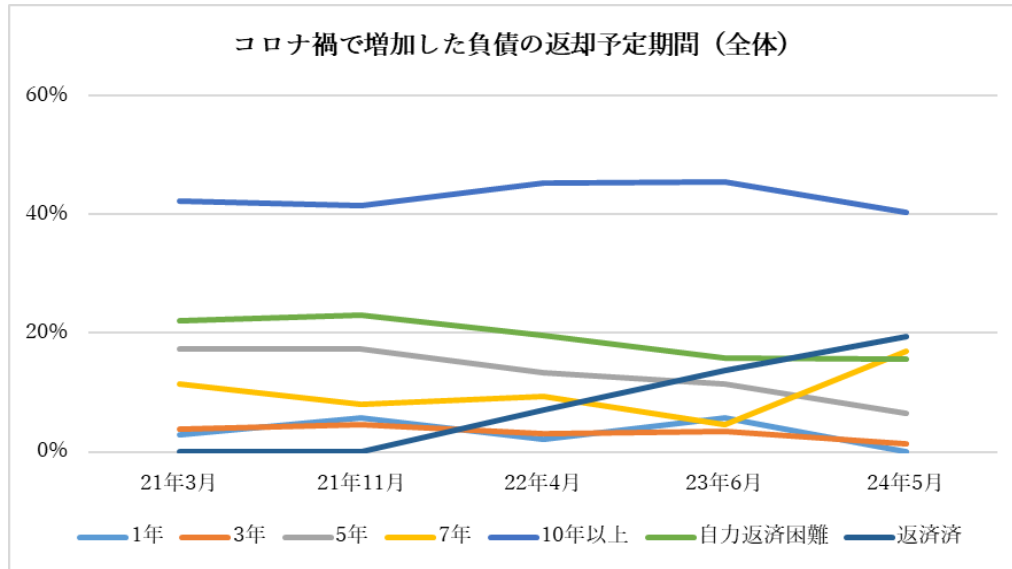
### A) コロナ禍による経営的損害の実態



© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

#### 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）

- ▶ 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



- ▶ 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）

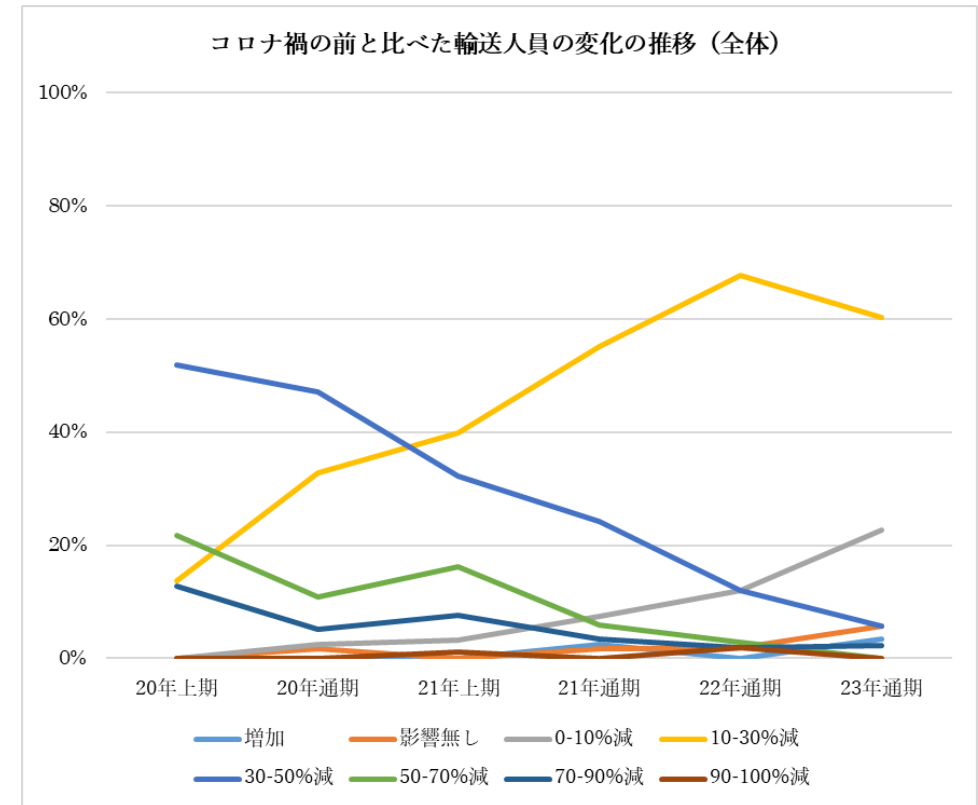
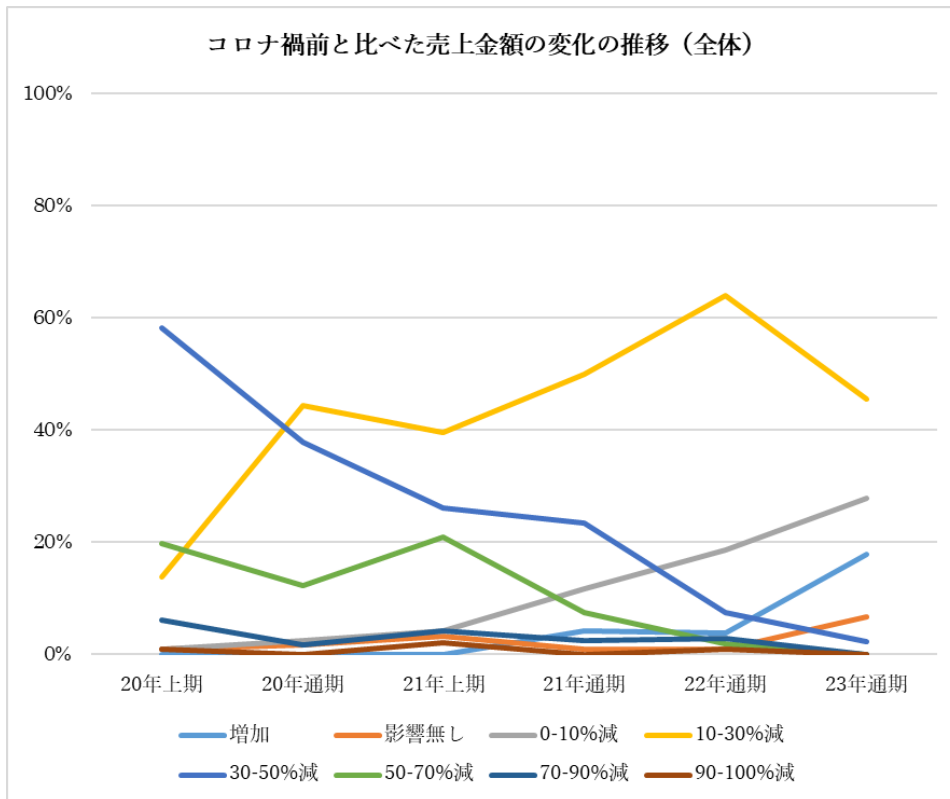
### A) コロナ禍による経営的損害の実態



© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

- 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)



← 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）

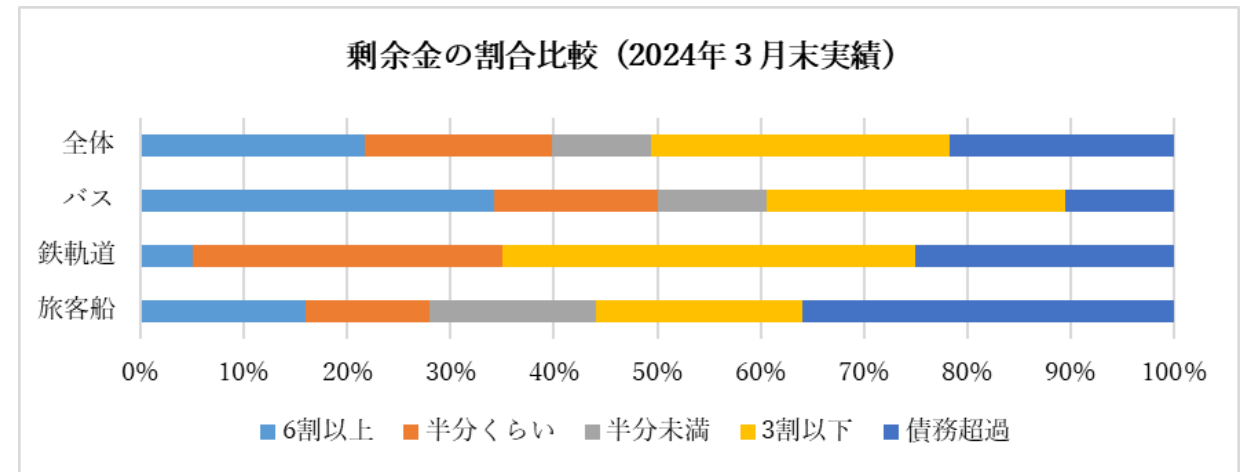
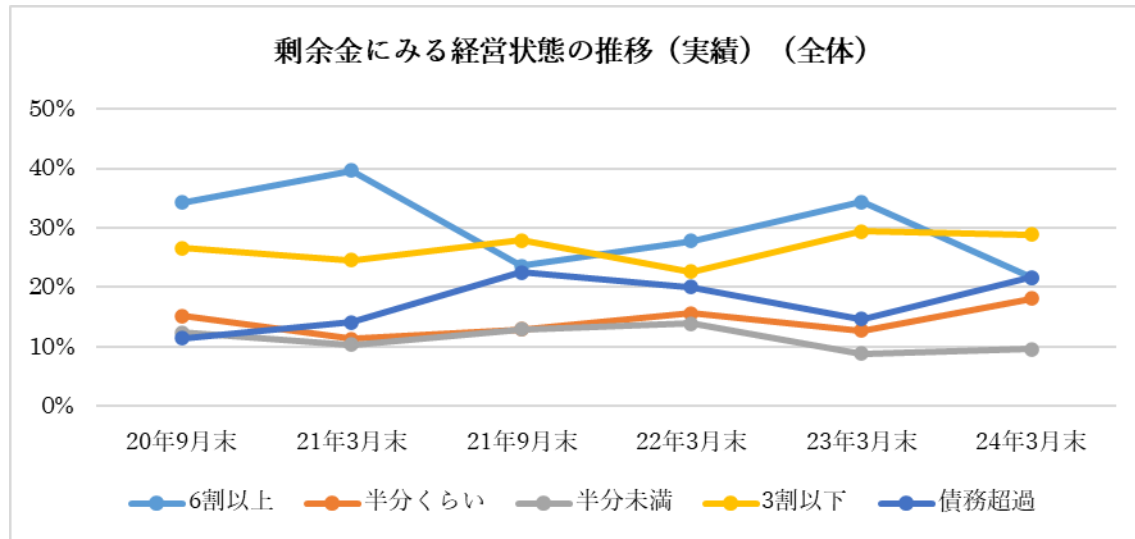
### A) コロナ禍による経営的損害の実態



© 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ちらから





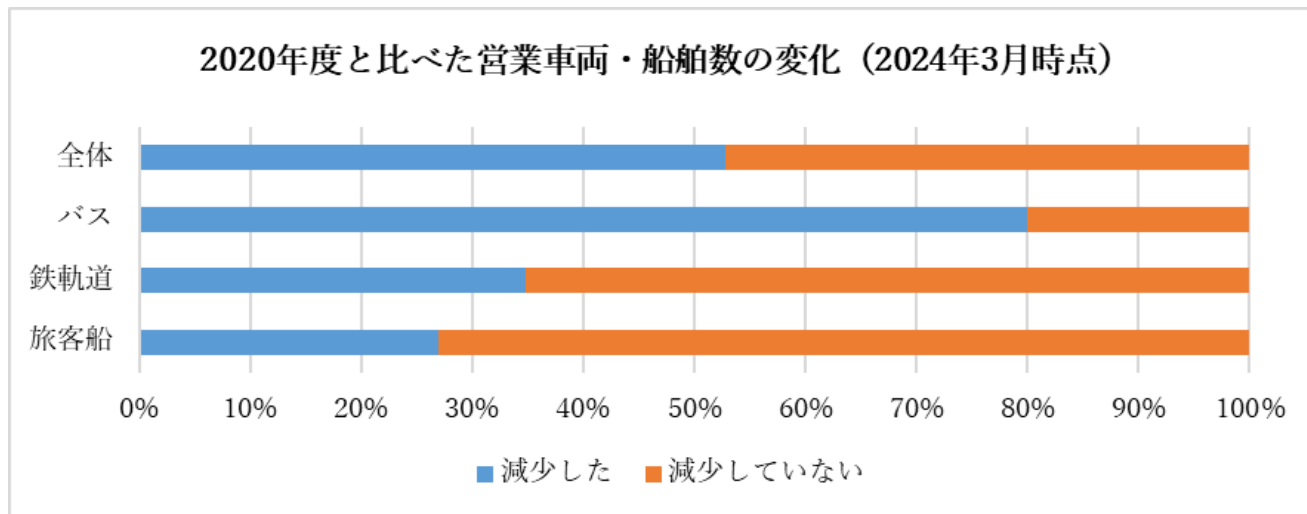
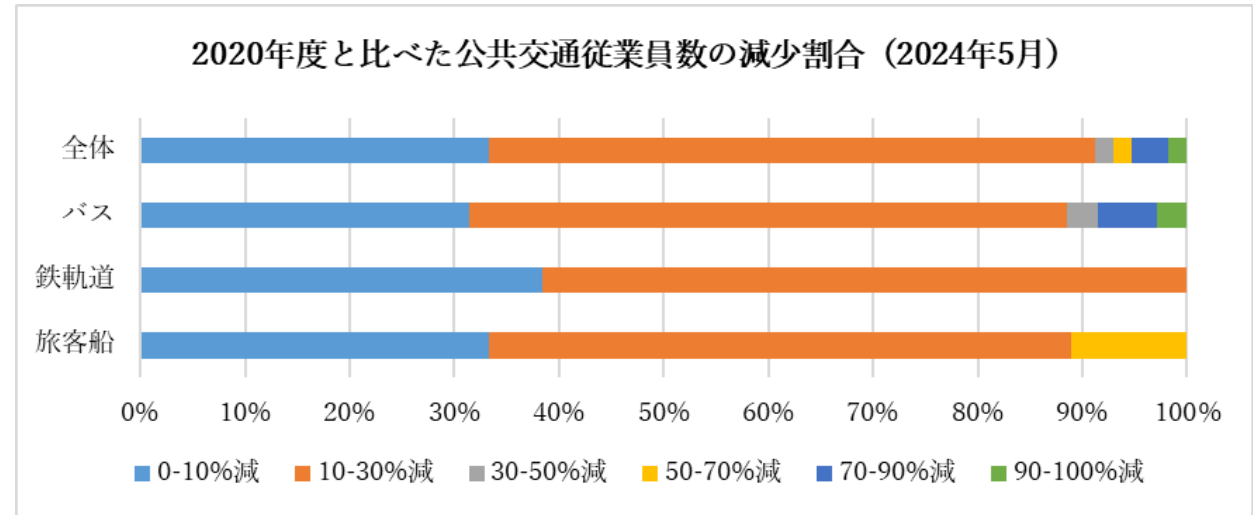
## 2. 調査結果（主要なポイントとサマリー）

### B) 持続可能な公共交通事業の経営にむけて



© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

- 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）

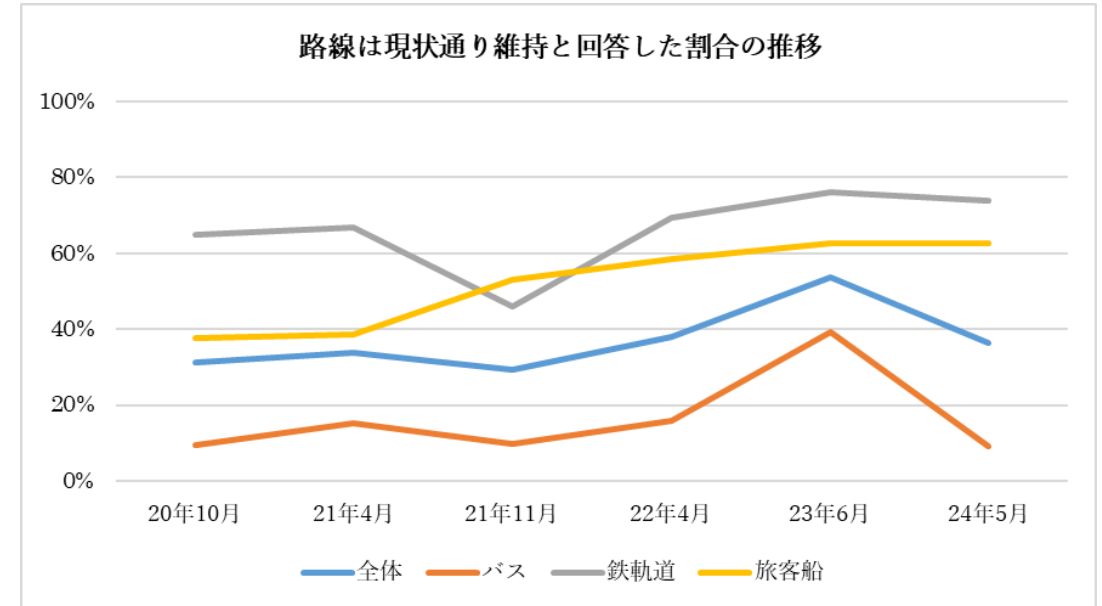
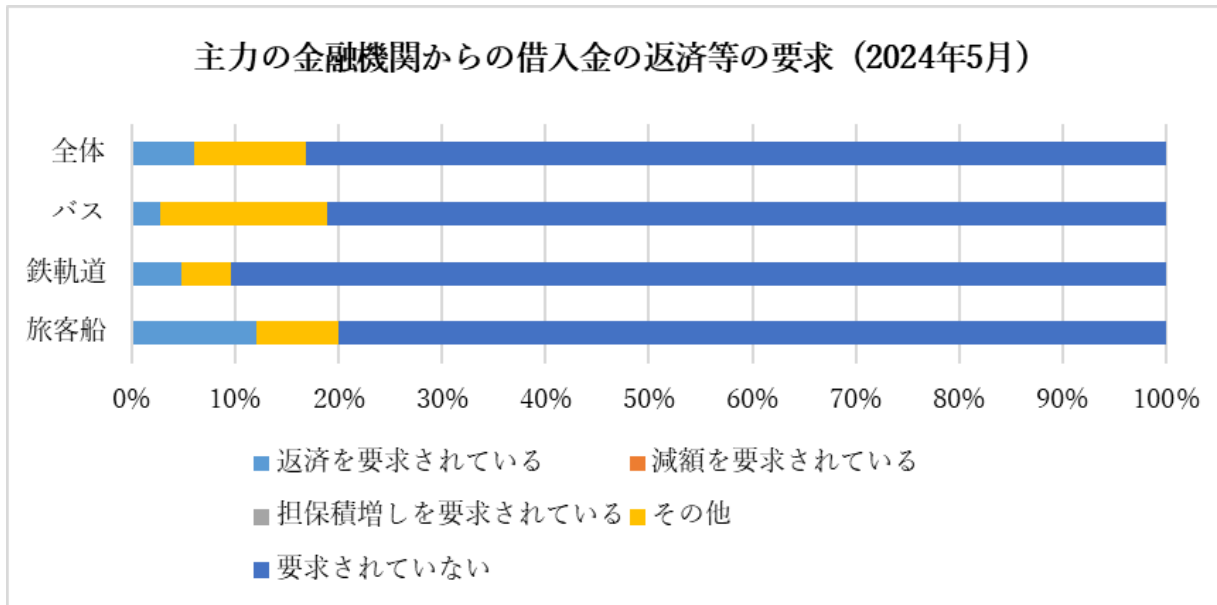
### B) 持続可能な公共交通事業の経営にむけて



© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

### 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

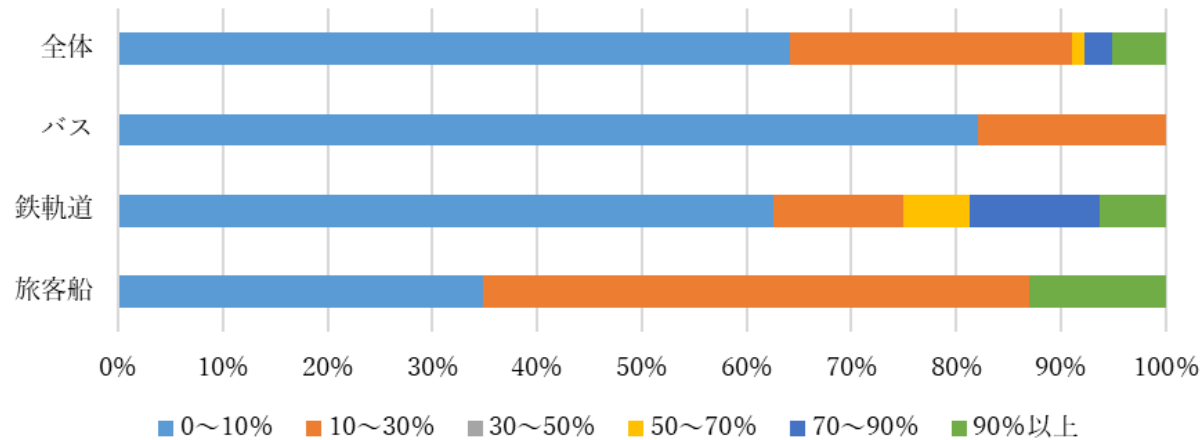


© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

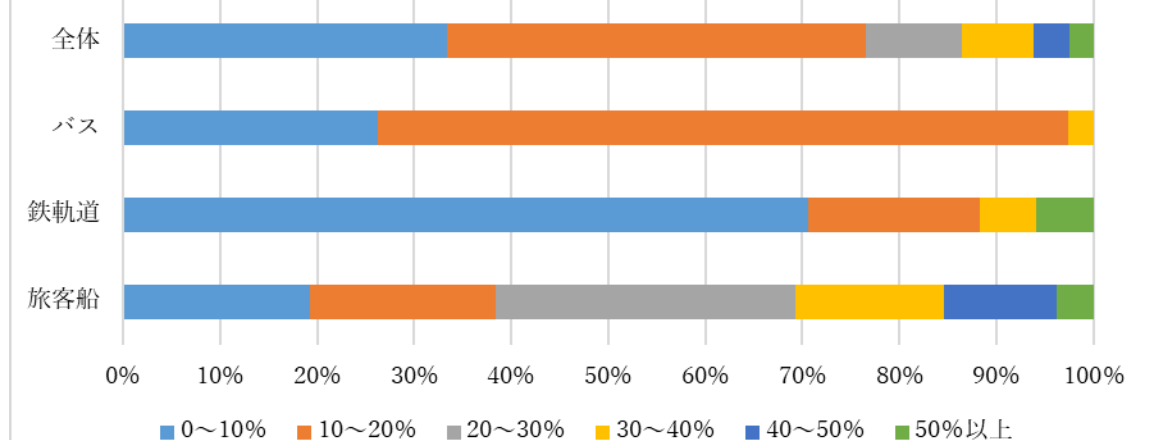
#### 4) 燃料費の増加率は前年比で0～10%増が64%で最多（問17）

- ▶ 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

前年と比べた燃料費の増加率（2024年5月）



全支出に占める燃料費の割合（2024年5月）



## 2. 調査結果（主要なポイントとサマリー）

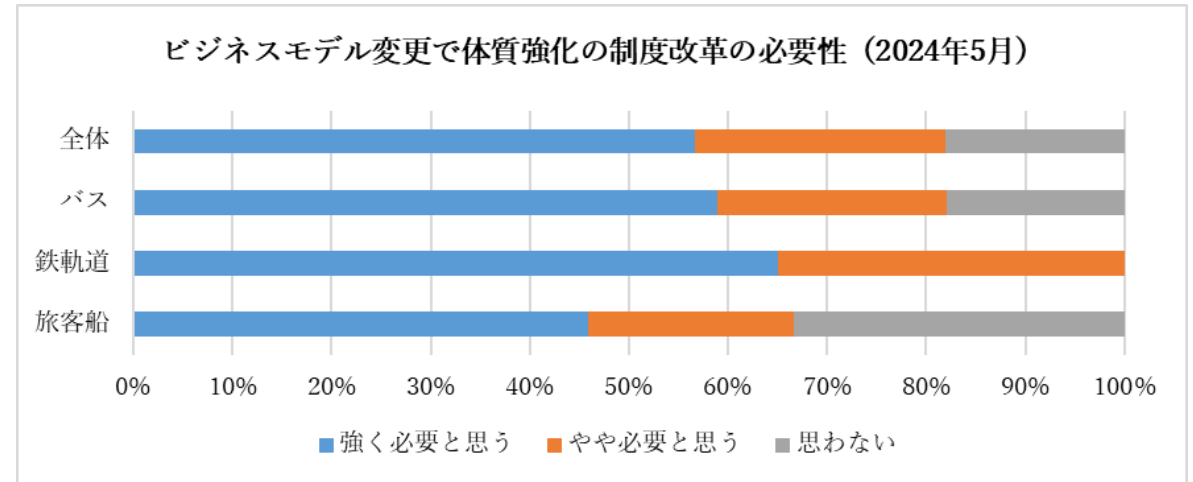
### B) 持続可能な公共交通事業の経営にむけて



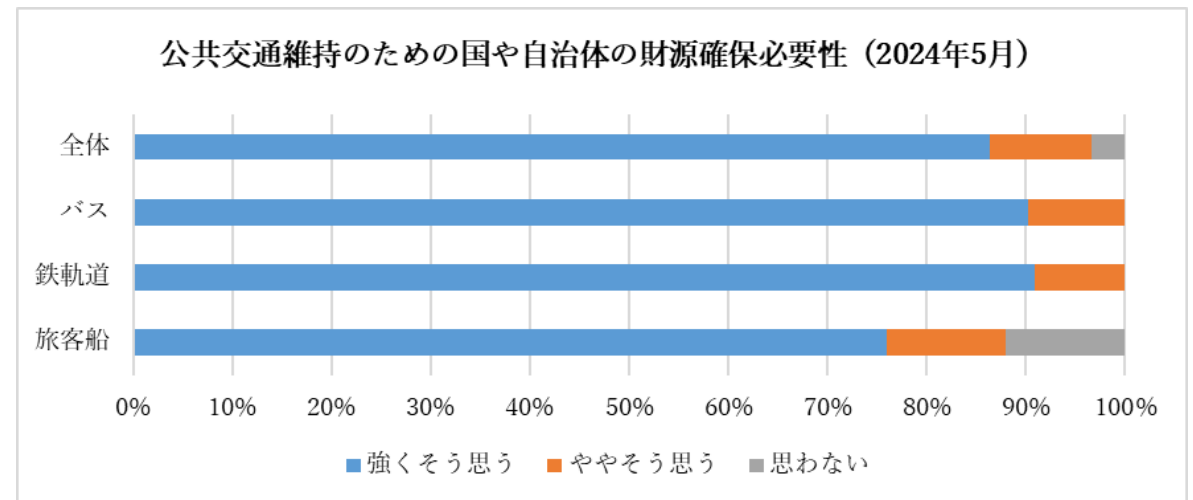
© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

#### 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



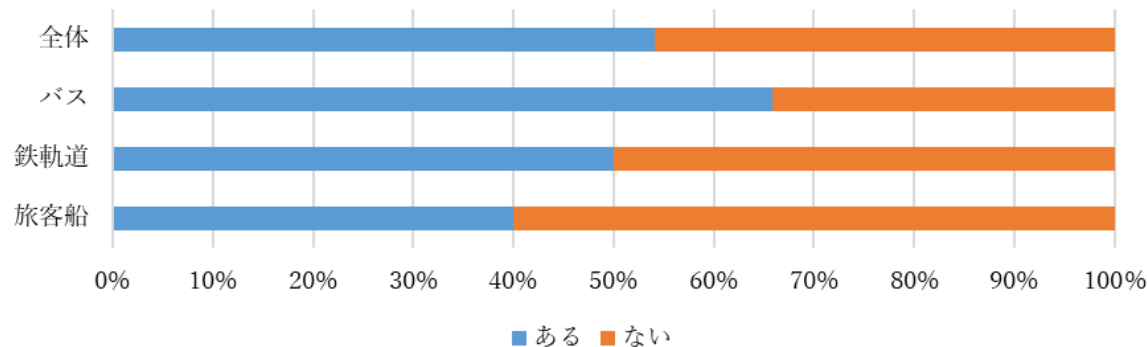
© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

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）

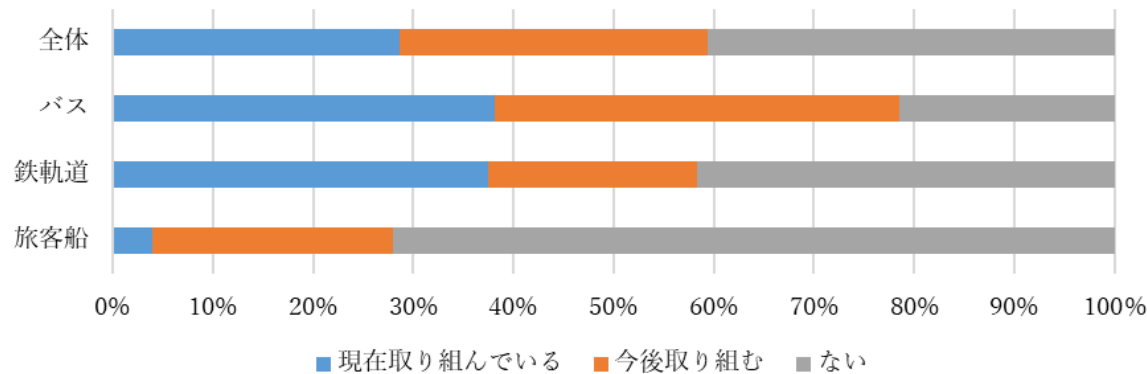
8) GXに「現在取り組んでいる」は29%、「今後取り組む」が31% （問26）

▶ 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

人材確保のための賃上げに必要な運賃改定の予定（2024年5月）



エネルギー転換による変革（GX）の取組み（2024年5月）



## 2. 調査結果（主要なポイントとサマリー）

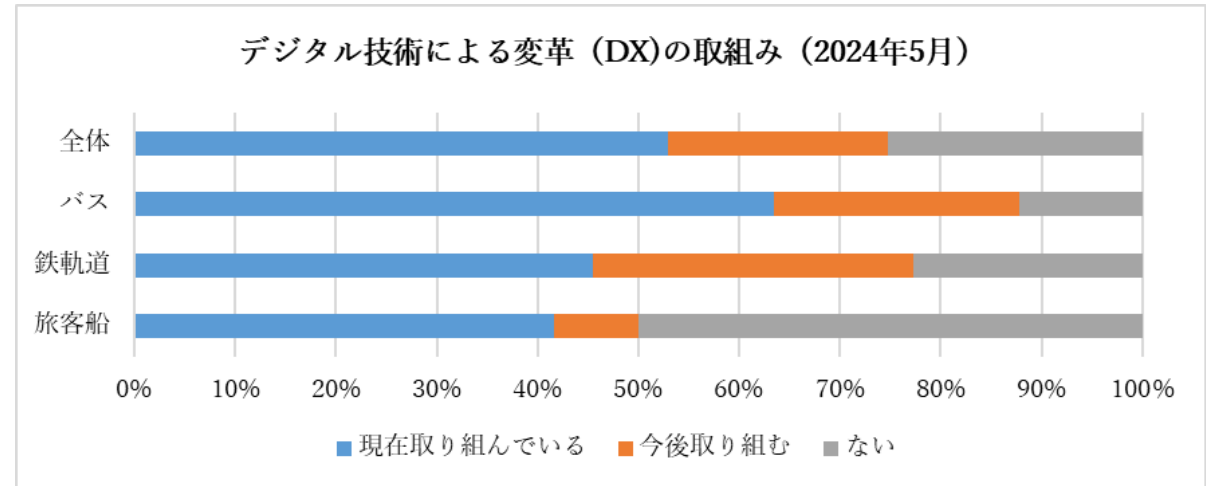
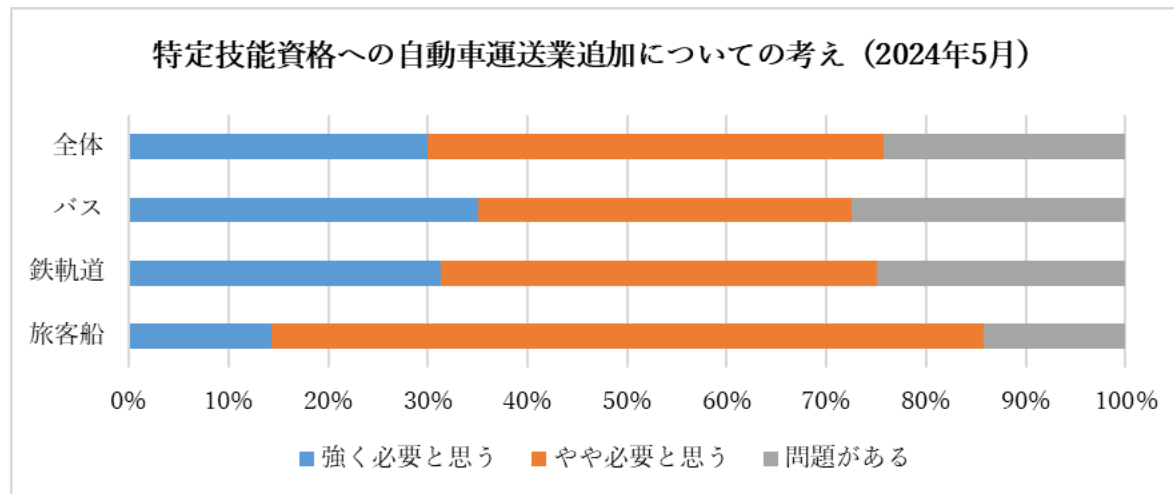
### B) 持続可能な公共交通事業の経営にむけて



© 2024 Ryobi Group All Rights Reserved.

#### 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)

### 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

- 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