

第 5 回
公共交通経営実体調査結果
＜データ編＞

令和 5 年 7 月

調査実施期間

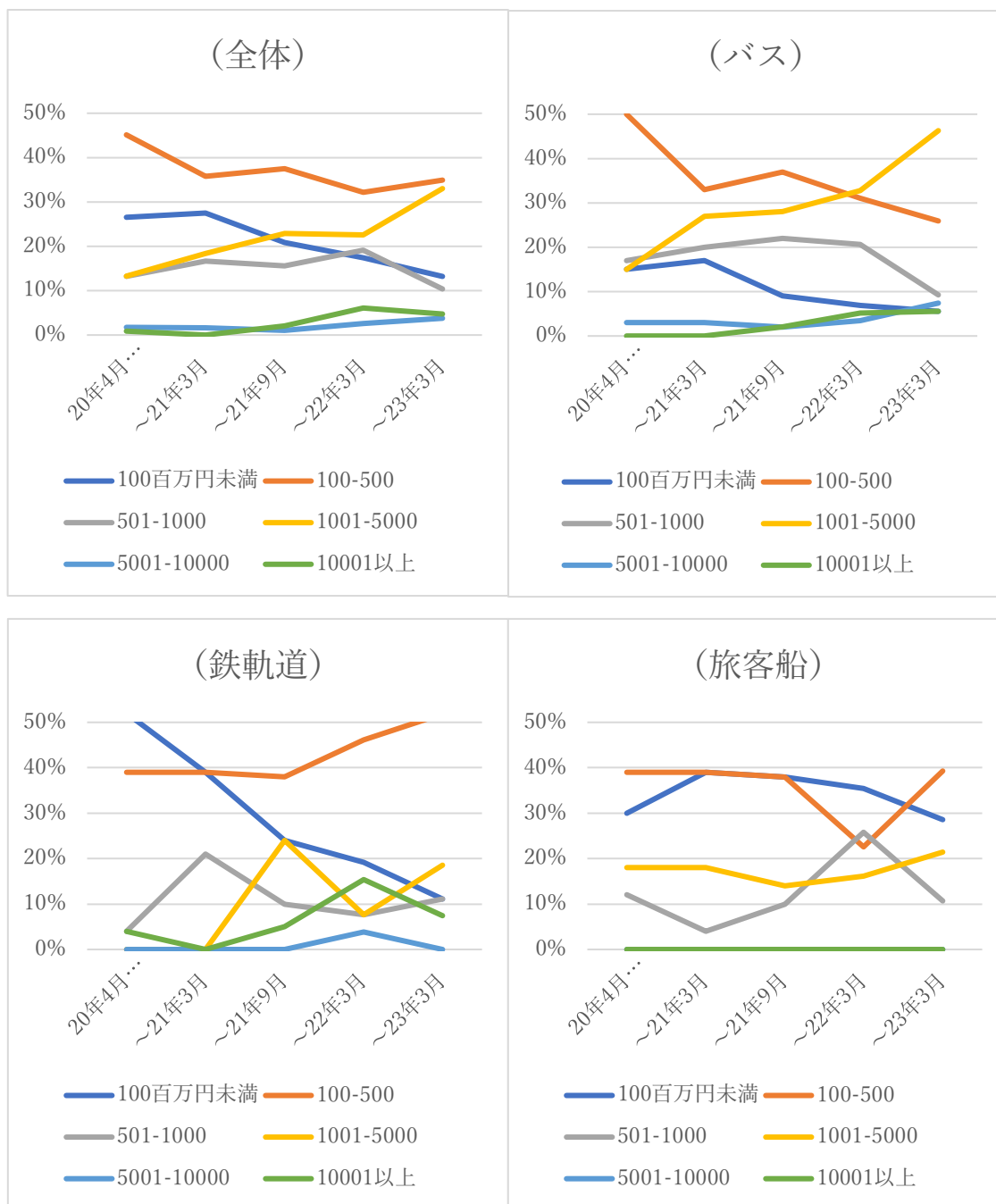
令和 5 年 5 月 22 日～6 月 28 日

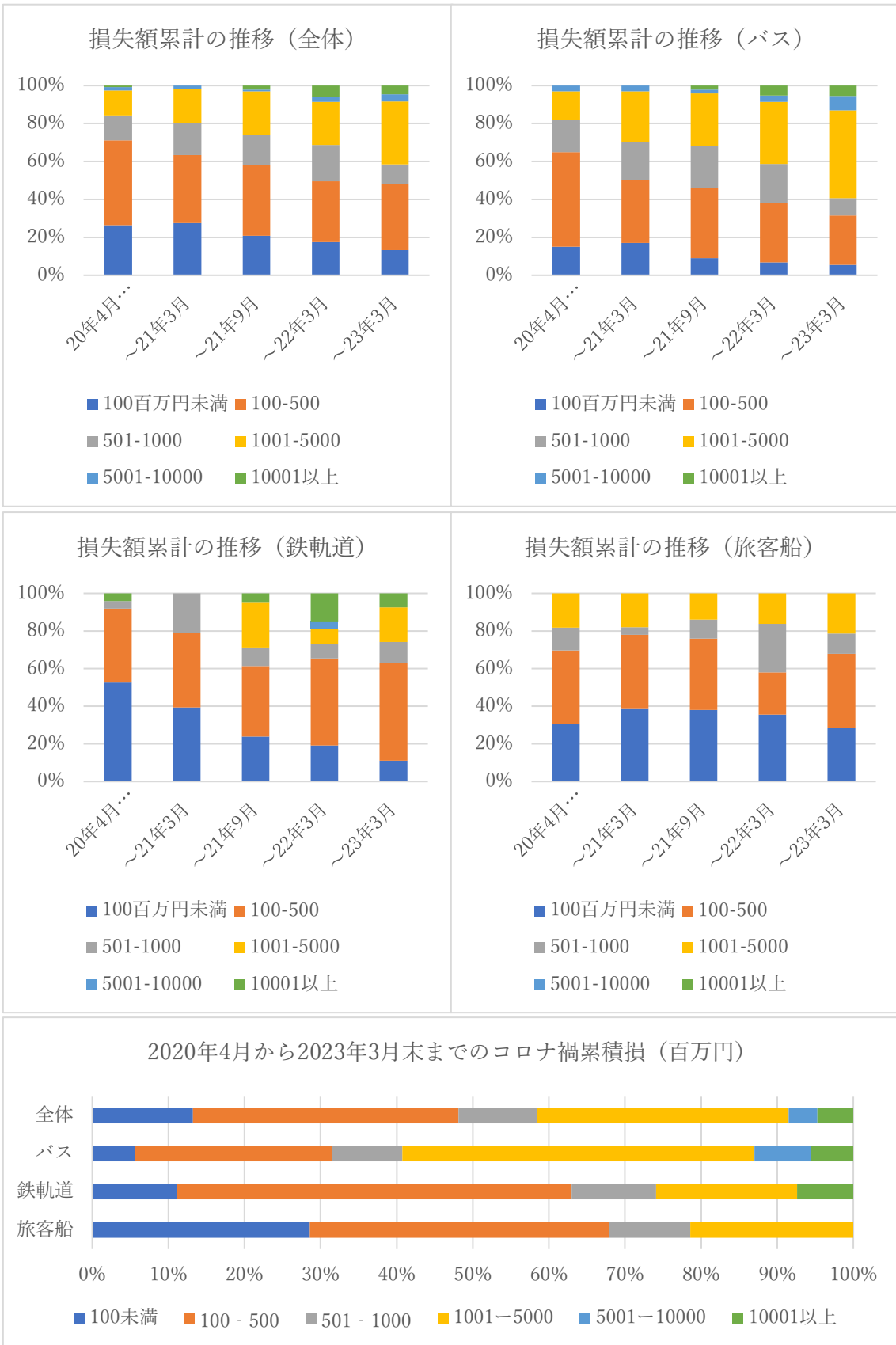


一般財団法人 地域公共交通総合研究所

問1. コロナ禍による経営的被害（損失額）は2020年4月から2023年3月までの累計でどのくらいになりますか

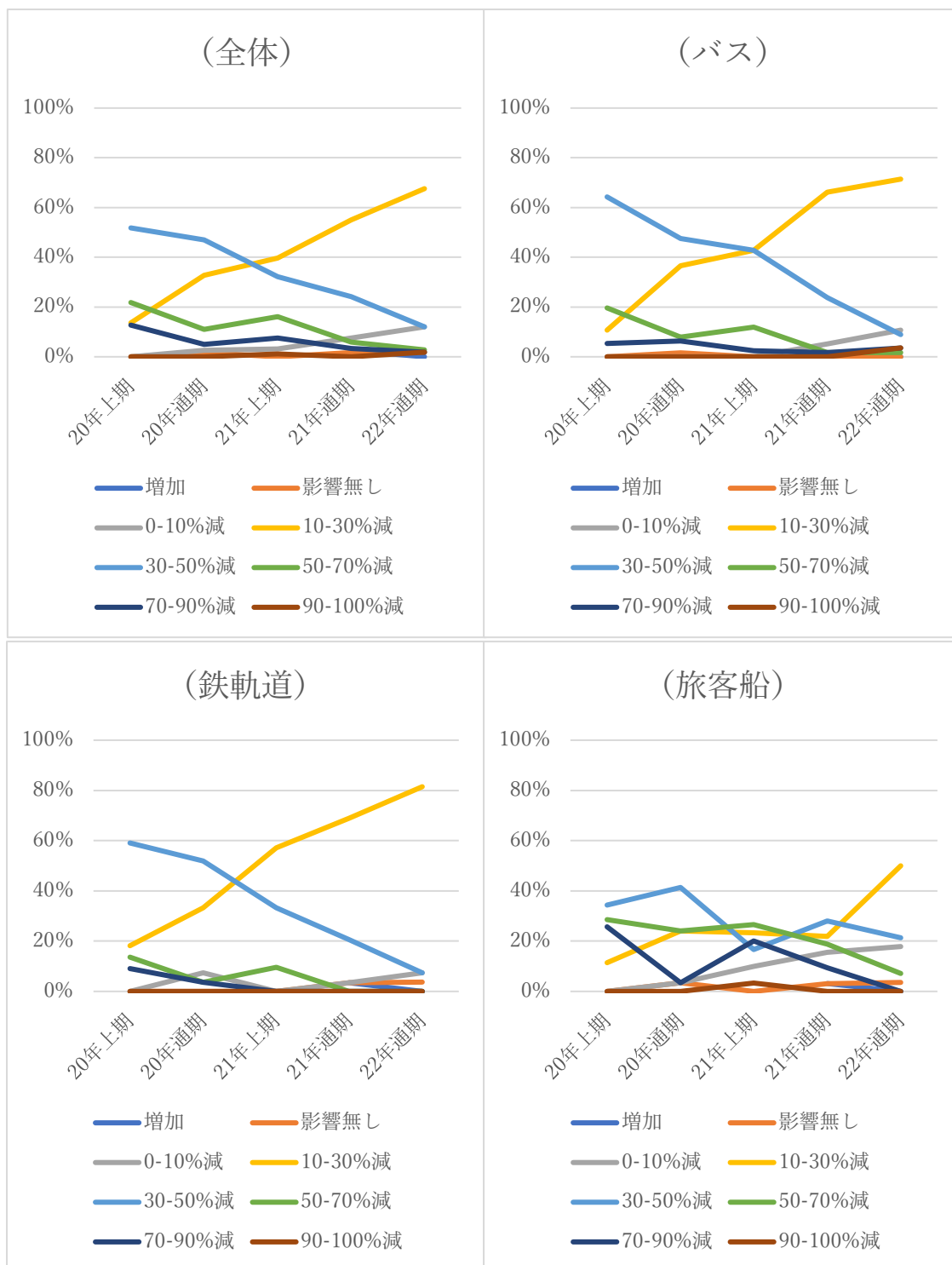
経営的被害（損失額）の累積は、令和2年上期は「1～5億円」の損失が全体の45%を占めたが、「10～50億」が令和2年上期の13%から令和5年3月までの累積で33%にまで増大し「1～5億円」の損失と並ぶ

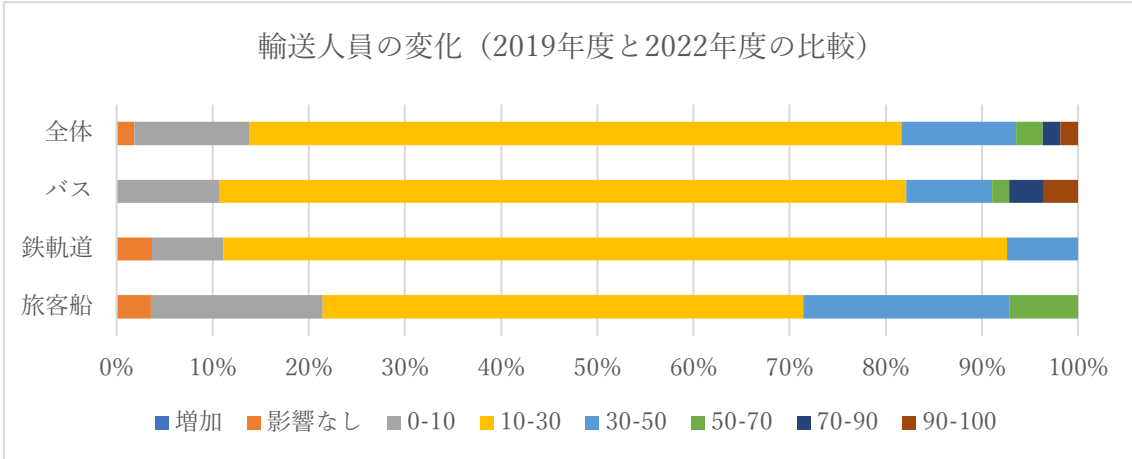
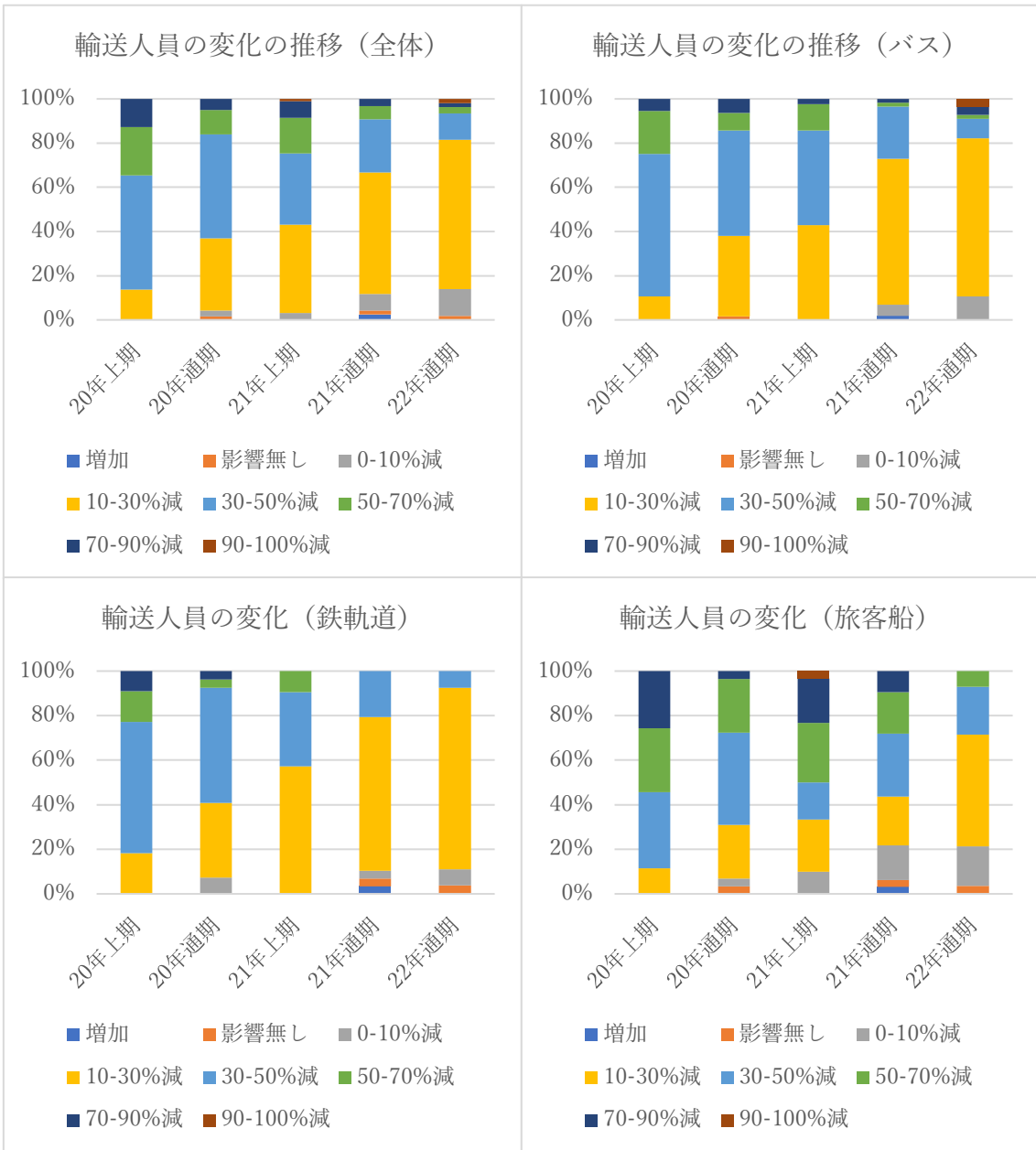




問2. コロナ禍前と比べ輸送人員の変化はどのくらいですか (2019年度と2022年度比較)

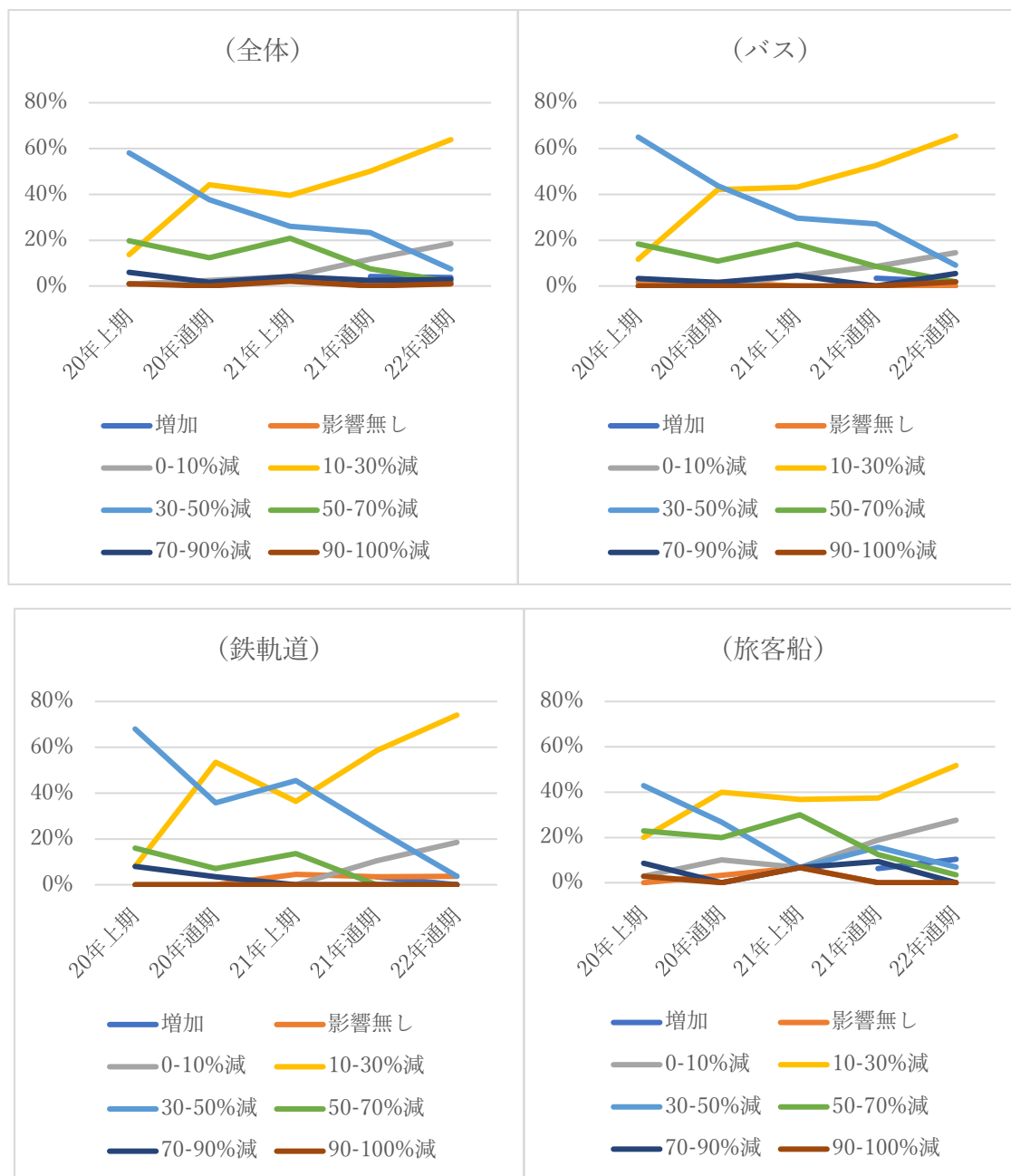
輸送人員の減少幅は、令和2年上期は52%を占めていた「30～50%減」が、令和4年度は12%に減少し、令和2年上期14%であった「10～30%減」が令和4年度で68%に増加して減少幅の縮小がみられる

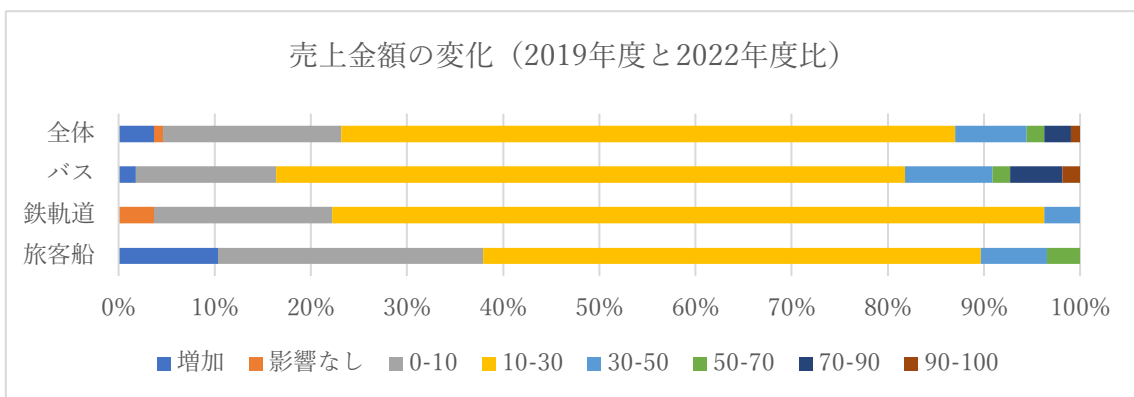
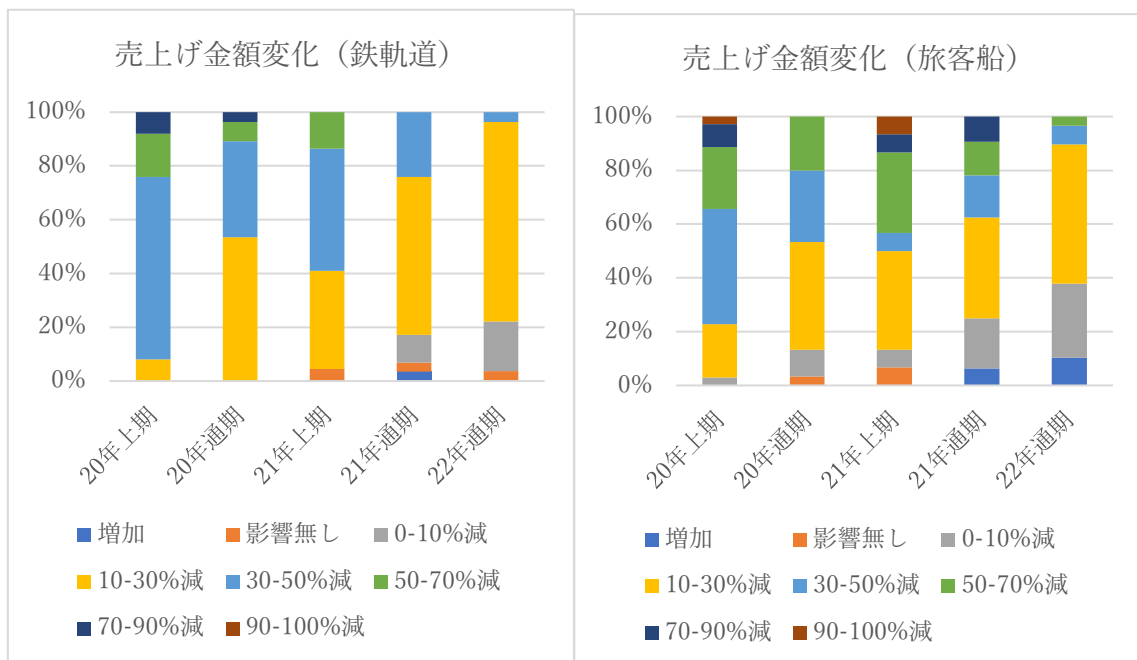
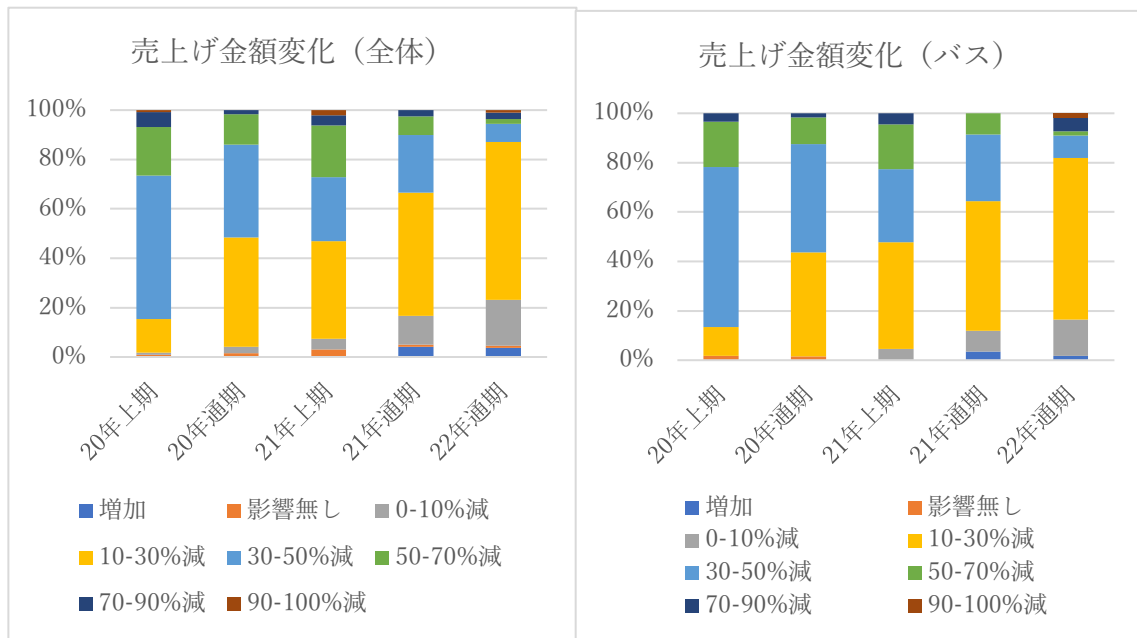




問4. コロナ禍前と比べ売上金額の変化はどのくらいですか（2019年度と2022年度比較）

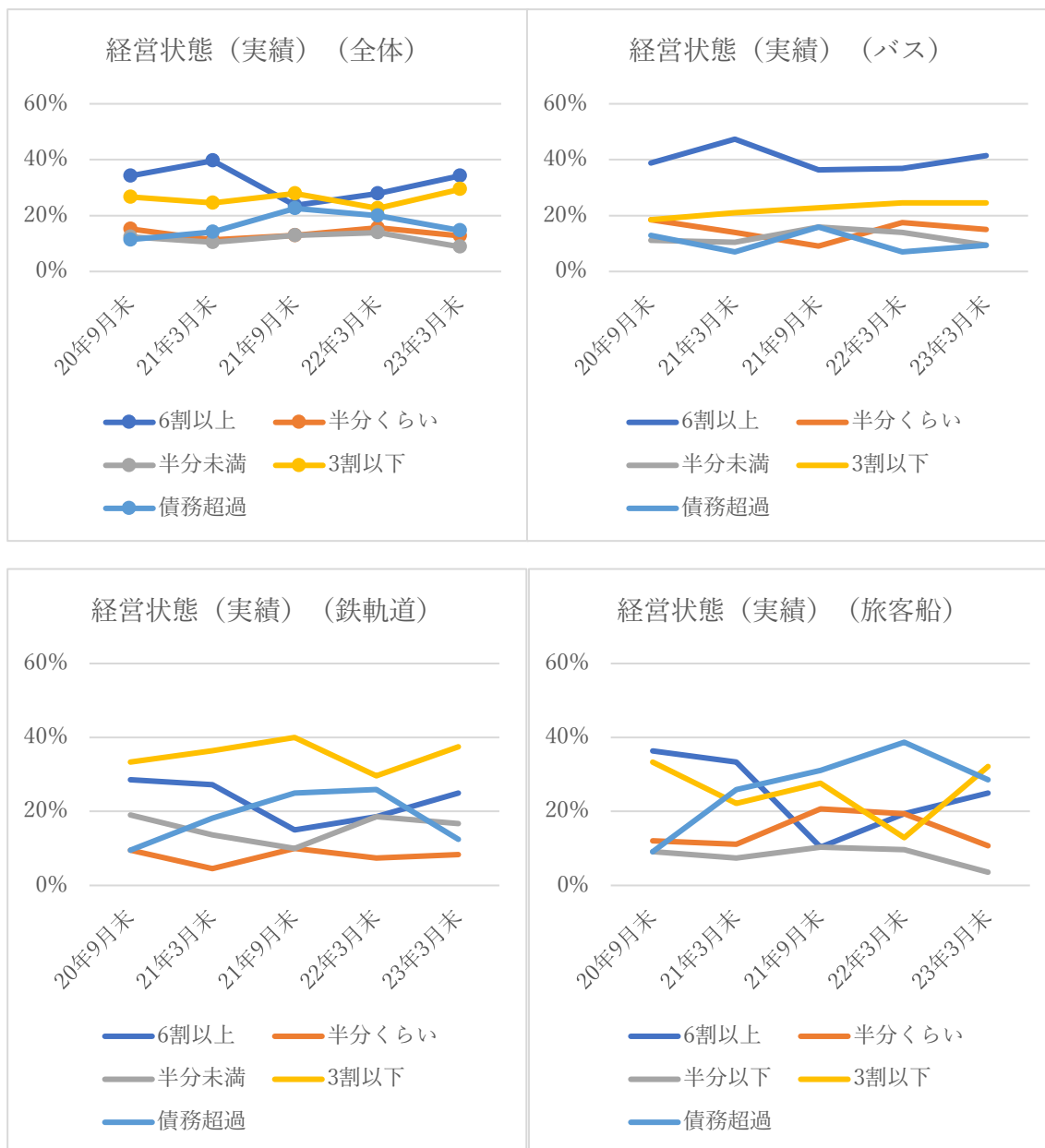
売上金額の減少幅は令和2年上期58%であった「30～50%減」が令和4年度は7%に減少、令和2年上期14%であった「10～30%減」が令和4年度は64%に増加して輸送人員と同様の縮小がみられる

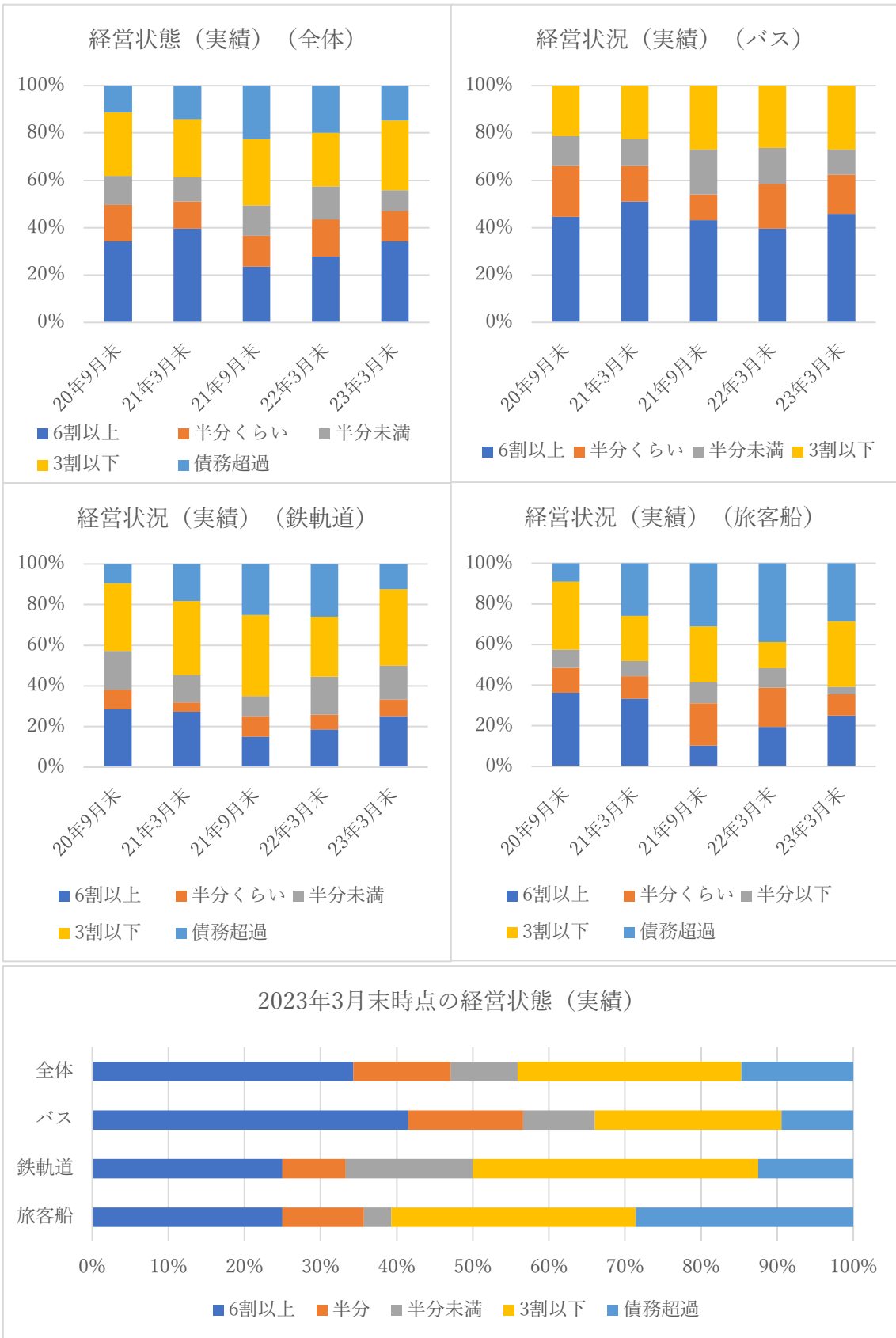




問5ア. 2023年3月末時点の経営状態（実績）

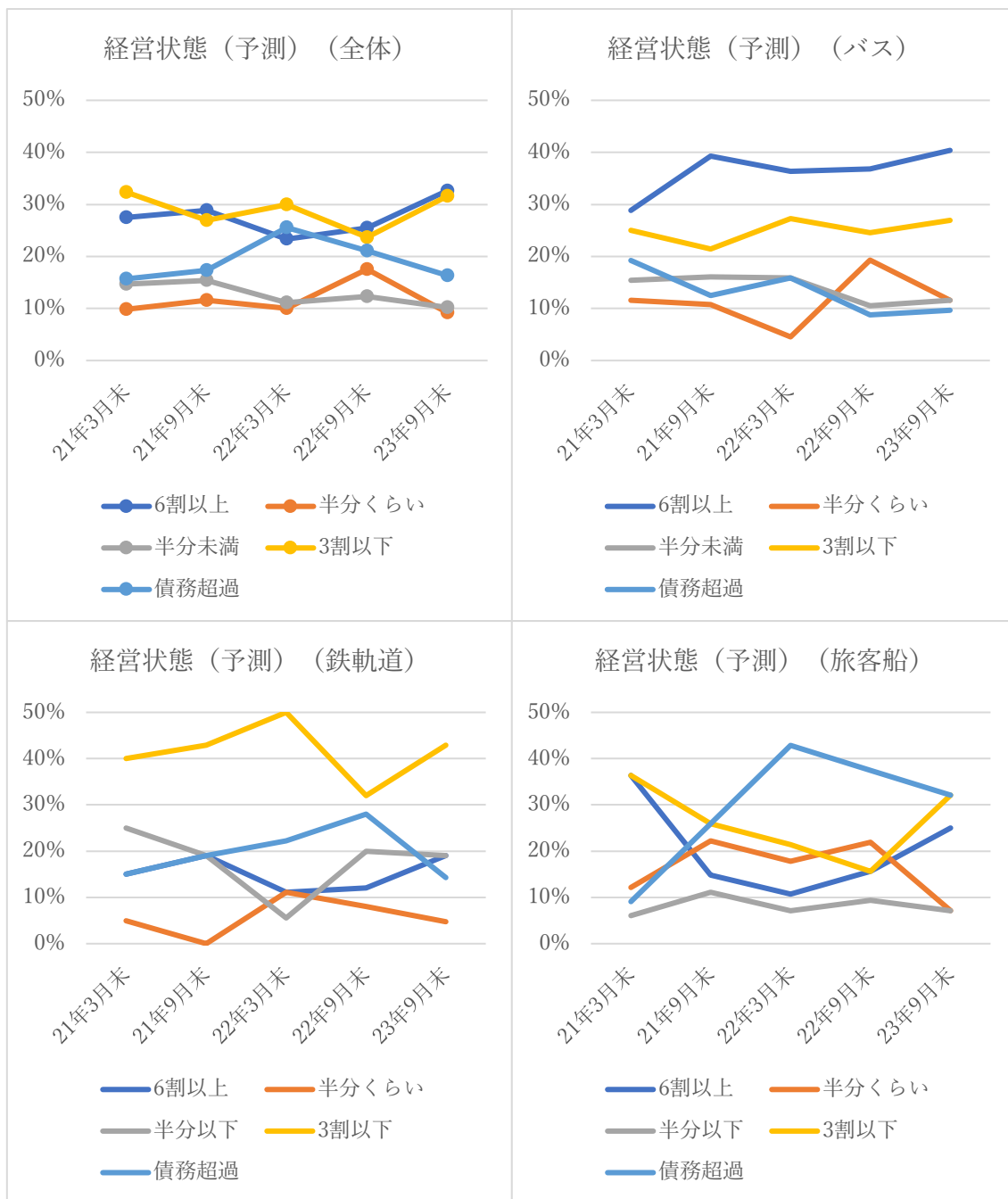
バスは「剰余金6割以上」が4割で推移し42%、鉄軌道は「剰余金3割以下」が38%、旅客船は「債務超過」が高めに推移し29%

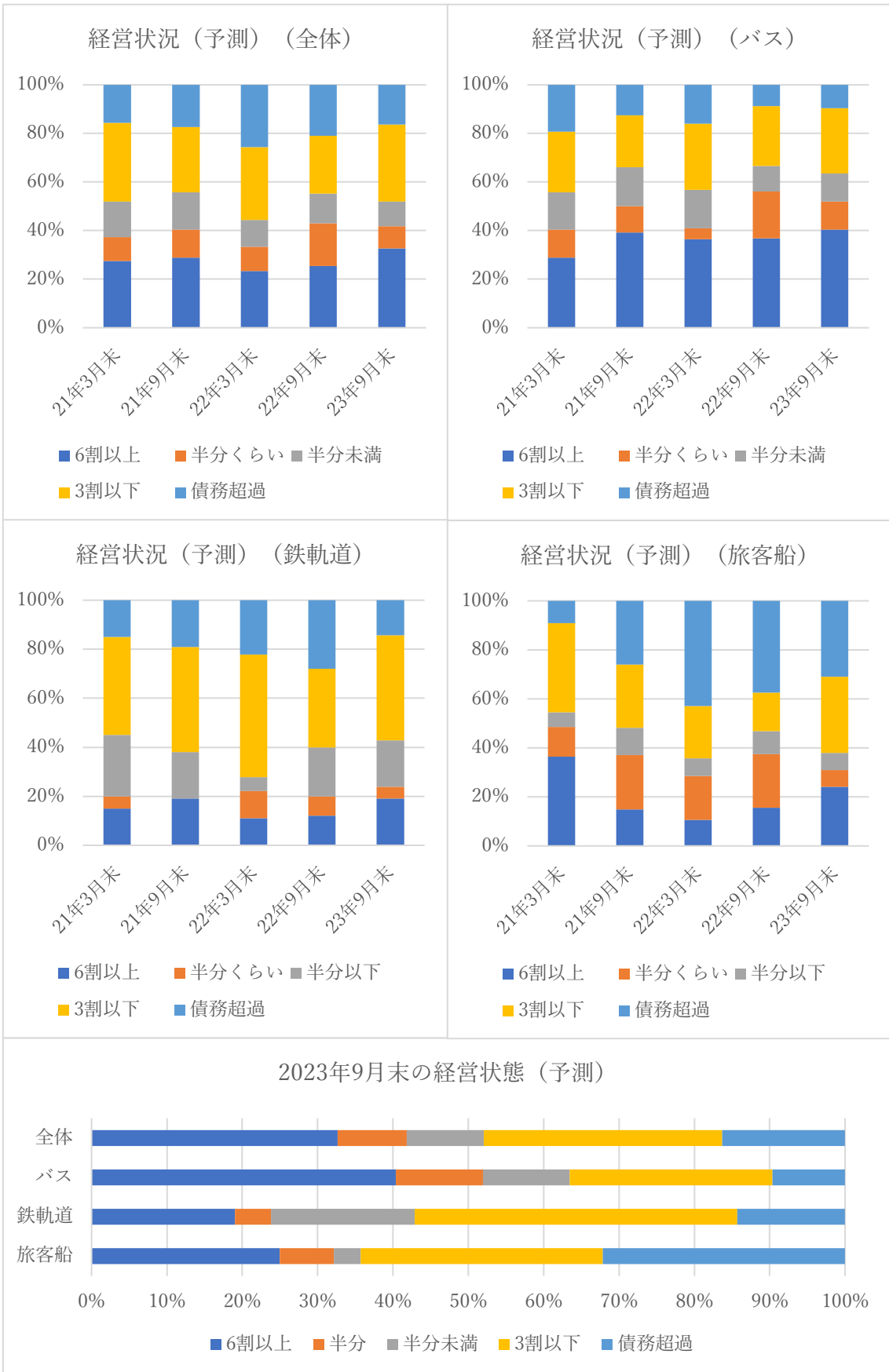




問5イ. 2023年9月末時点の経営状態（予測）

2023年3月末時点の実績から大きく変化しない予測となっている





問6. 2023年9月以降の経営見通しはどのようになりますか（人・モノ・金など）

バス
回復傾向の見込
慢性的な運転士不足により、不安定な状況が続いていると思われる
人件費はもとより、燃料、資材全て値上げとなり収入減と相まって厳しい
人材不足。特に若手が集まらない。
コロナ禍前の収益に近づくことを予想する
ある程度回復すると思っている
コロナ禍の間に運転士不足も進み、収入が保にくい状況が進む
収入増 **増加
コロナ禍において受けた融資の返済も始まるため非常に厳しい見通し
人件費や燃料費等の増加により厳しい状況が続くと考えます。
少しずつ回復の兆しは見えているものの、業務継続する為の人件費や高騰している燃料費などの増により、依然きびしい状況は続くとみています
運転士不足による稼働減がより顕著に
事業環境の回復はゆるやかに進むが、要員不足により貸切事業の受注に制約
バス利用者数は、行動変容により、コロナ化以前の水準には戻らない。2020～2022年度は利用減少に伴う事業計画縮小によって運用車両が減少したため、車両更新を実施せずに運用できた。状況が不透明なかで車両更新できなかつたが、需要が戻りつつある状況においては今後車両更新が必要となる。また乗務員不足が深刻であり、給与面を理由とした中途退職者も2022年度は多かったことから、処遇改善(賞与増など)が必要と考える。
人材不足の改善目処がたたず、収入面・労働面での悪化が懸念される
コロナ禍より回復傾向にあるが人員不足により業績は前年並みとの見込み
乗務員不足、収入は確保見通し
行動制限や入国制限が解除され緩やかながら回復傾向に向かう
要因状況・輸送人員の大きな改善は見込めず、依然として事業環境は厳しい。
運転士以外においても全体的に人不足
運転手が不足している
収入面ではある程度見込んでいるが、人件費、動力費、原材料の高騰等の不安定な状況が続く
運賃改定を行い、増収をはかりたい
運転士不足は、改善する可能性は低く、さらに拡大する可能性が高い
売上は回復基調で推移するが、燃料はじめ、物価高騰が収支を圧迫する。ドライバーなど人材確保に苦慮することが必至である。

コロナ影響以外に人口減があり不透明
輸送人員がコロナ前に戻る見込みが無いので依然として厳しい見通しである
車両についてはコロナ過前の2019年より購入を控えていたが、2022年より開始するコロナ過からの回復が一時的に見込まれるが、依然として厳しい状況
コロナ後の生活様式が定着して、輸送人員の今以上の回復は難しく厳しい経営がつづく。このために乗合の運賃改定を予定している。
一定の回復傾向が見られるものの、先行きは不透明な状況であり、これまで公共交通部門の赤字を補ってきた「高速」、「貸切」、「旅行」部門の売上回復状況によっては、厳しい経営環境が継続する恐れがあります。現在の回復レベルでは、当面の資金繰りは問題ないものの、黒字化は厳しく、借入金の返済資金が厳しい状況です。また、現在の乗務員等の不足状況に加え、2023年4月からの働き方改革関連法制に伴う時間外労働等の規制に伴い、更なる乗務員不足状況に陥る状況が考えられます。
乗務員が慢性的に不足しておりダイヤの維持が非常に厳しい。
貸切、高速バスの更新等が必要になるが現状の収益を鑑みると更新が困難である。
③半分くらいある
緩やかに回復（コロナ前には復さない）
旅客数は回復傾向であるが、乗務員不足が深刻。定数割れが続く。
人員不足は解消せず、物価高による経費の増加が見込まれる
人件費や燃料費の高騰、新改善基準対応のため人手不足に拍車がかかり厳しい状況に
人材不足が想定される
人流も9割程度までは回復が見込まれ、財務状況も改善していくと考えられる
2023年10月予定の運賃改定で一定の収入上は見込めるが事業単体での黒字化までは厳しい。全国的な人材不足により乗務員確保も厳しい。
材料に乏しく予想が困難なため回答できません。
単純増収の施策を実施し、経営環境に一定の改善を図る予定。人材不足は9月以降も継続見通し。
人件費や燃料費等の増加により、厳しい状況が続くと考えられる
減益予想

鉄軌道
コロナ禍前の収益に近づくことを予想する
ある程度回復すると思っている
引き続き、経常損失を計上する厳しい状況
前年並みになる見込み
現状維持

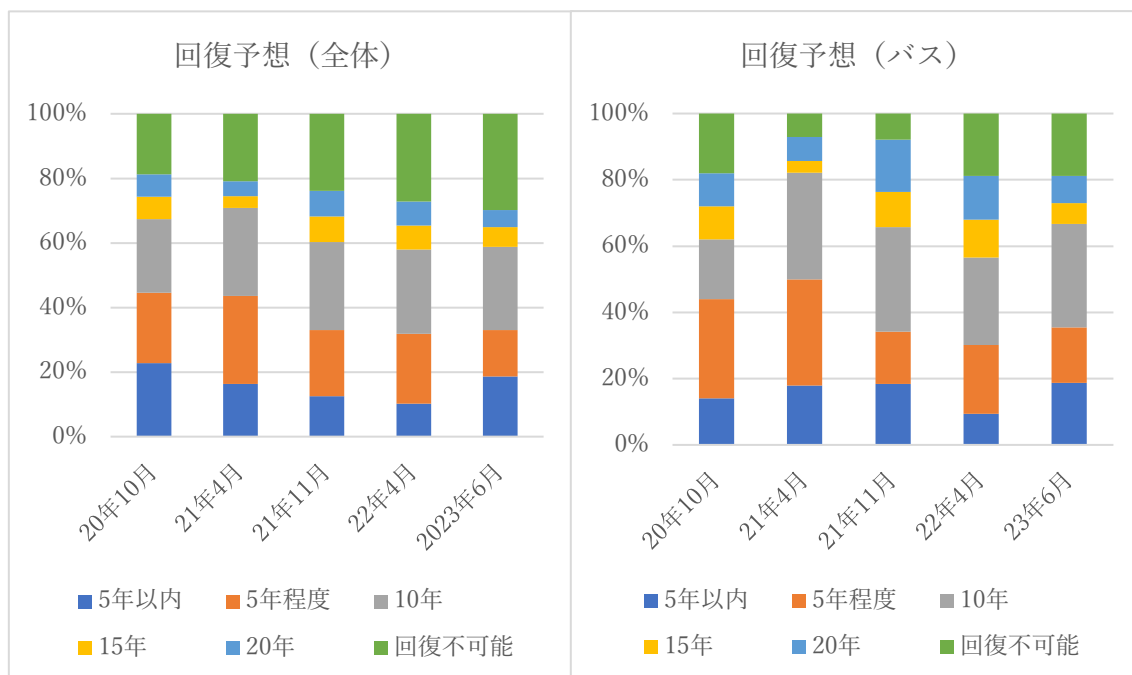
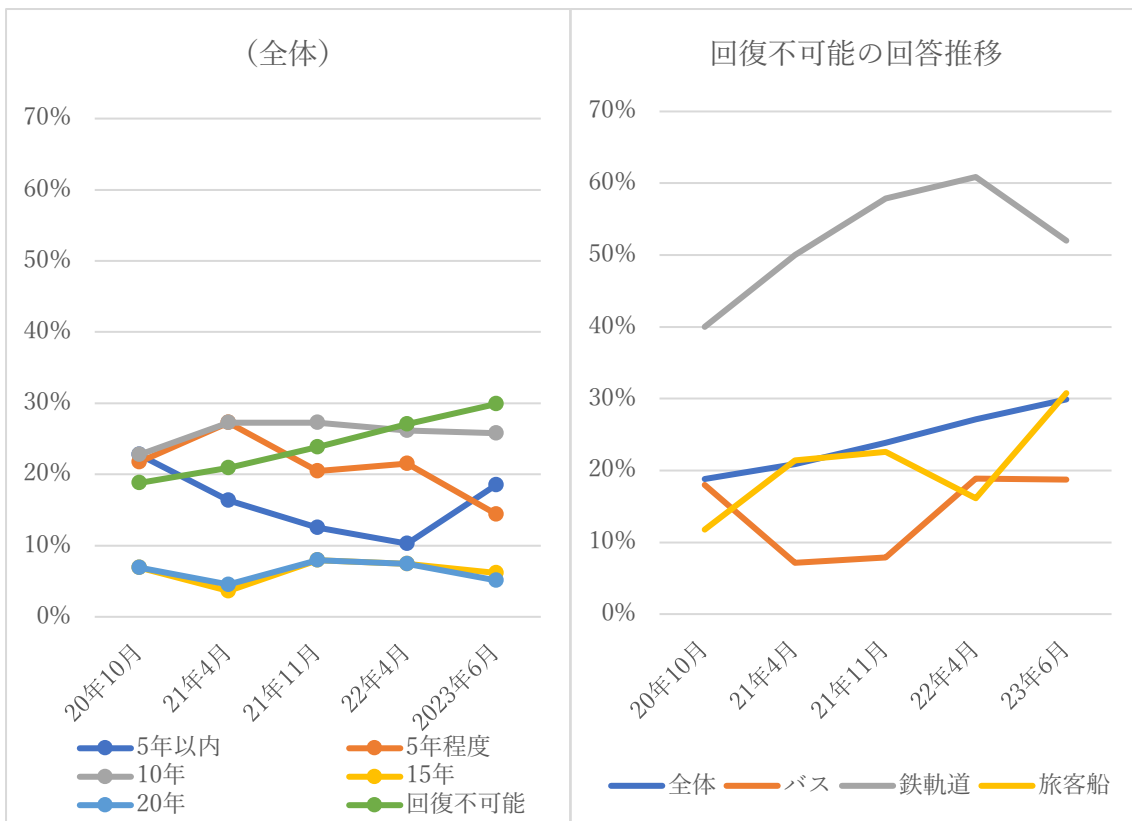
2019 年度並みを期待
人員不足、施設老朽化、資金繰りタイト
沿線人口の減少により利用者は減少、電気料金の値上げ等、コストの増加
相変わらず補助金頼みの厳しい経営状況である
人手不足、金利水準上昇・物価高騰などが懸念材料。危機的状況は脱したものの余剰資金ない。
厳しい状況が引き続く。
収入面ではある程度見込んでいるが、人件費、動力費、原材料の高騰等の不安定な状況が続く
一定の回復傾向が見られるものの、先行きは不透明な状況であり、これまで公共交通部門の赤字を補ってきた「高速」、「貸切」、「旅行」部門の売上回復状況によっては、厳しい経営環境が継続する恐れがあります。現在の回復レベルでは、当面の資金繰りは問題ないものの、黒字化は厳しく、借入金の返済資金が厳しい状況です。また、現在の乗務員等の不足状況に加え、2023 年 4 月からの働き方改革関連法制に伴う時間外労働等の規制に伴い、更なる乗務員不足状況に陥る状況が考えられます。
インバウンド等の団体利用が増えている見通し。
半期の業績予想は公表しておりません。
コロナ 5 類感染症移行により鉄道利用者の回復に期待するもコロナ前の 10～15%減を見込んでいる
依然として厳しい
コロナ過の収束に伴い、一定程度の改善を見込んでいる
特段の問題なし
2022 年度よりは回復すると思われるが、2019 年度レベルの回復は行かない
2023 年 10 月予定の運賃改定で一定の収入上は見込めるが事業単体での黒字化までは厳しい。
コロナの影響による輸送人員の減少は依然あるが、観光列車や土休日イベントを中心に徐々に回復しつつある。収支は厳しい状況であるが、資金は行政より支援いただいた。
今後多少の回復をもってしても、現行の行政の支援体制では維持困難
行政からの支援で運行を継続しているが、財政的に厳しい。部門により人材の確保が出来ない。
減益予想

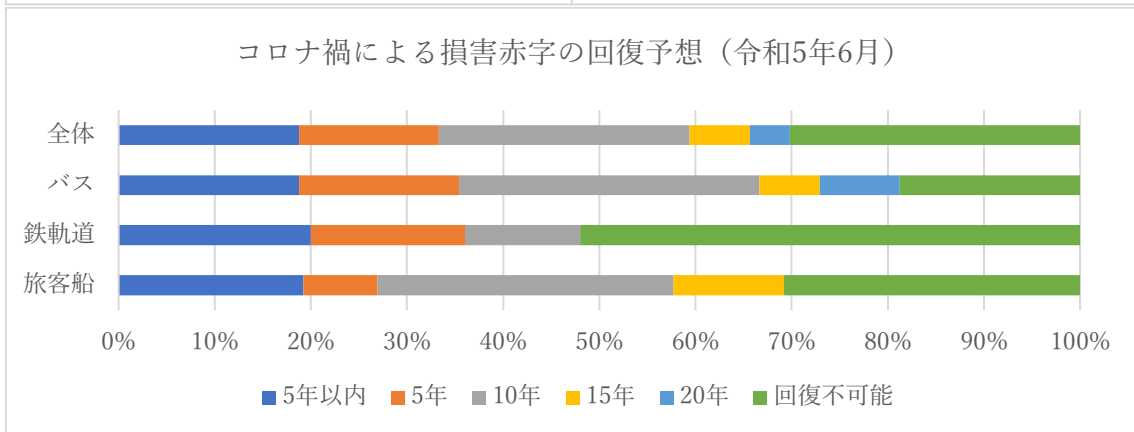
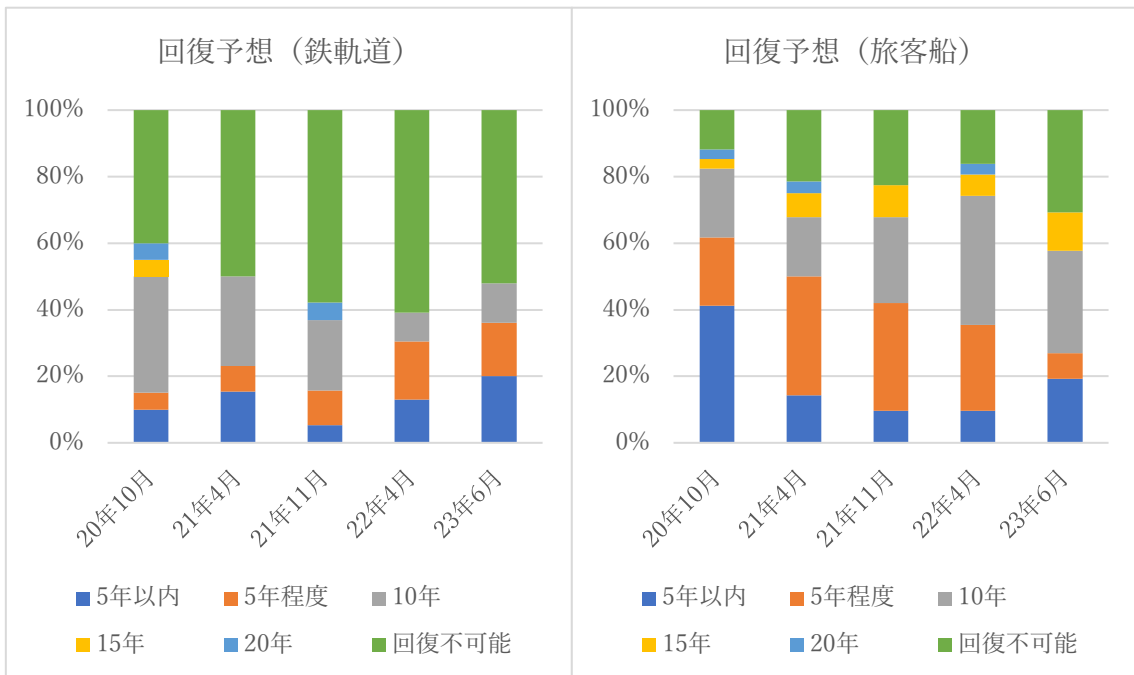
旅客船
コロナ前には、回復せず厳しい見通しです。運賃改定による増収しかありません
不明、予測不可

船員 1 名離職予定、資金繰りの余裕なし
運航ダイヤの見直し等による経費削減により黒字化を予想。資金繰りは厳しい。
旅行や帰省の利用者は戻りつつあり、増加も可能だが、ビジネス需要は戻らない (80%程度か?)
上昇する
島内での大型工事が終わるので全体的に良くない見通しです
人手不足 責務超過
乗船人数は 8 割方の回復が見込まれます。
船員不足が続いており、運行に支障をきたす可能性がある
売上の回復が見込めず資金繰りの悪化が進み、設備投資もままならなくなる
離島航路のため回復がおそい
新航路開設による収益力向上、燃料、油価格激変緩和補助金の継続如何でコスト増
燃料費に対して国の補助が入らなくなることで実質値上がりとなり益々厳しくなる
人流・物流の回復とともに、緩やかに好転すると見込む
燃料・人件費の高騰による経営収支の悪化
徐々に回復
回復基調となる予想
コロナ前ほど輸送人員は回復しないと考える
経営状況は良くなるが、人員不足が懸念される
増加すると予想される
県からの燃料高騰支援金があるが、このまま利用者が戻らなければ資金的に厳しくなる (特に夏休み)
コロナ影響以外に人口減があり不透明

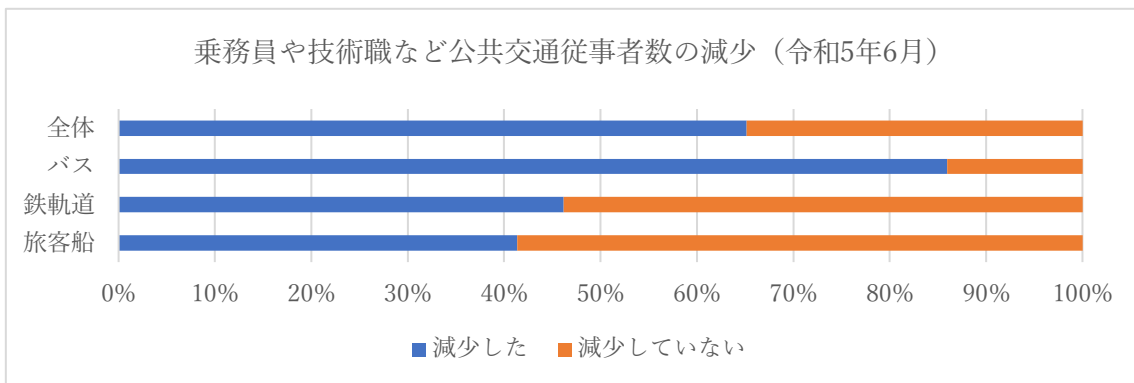
問7. コロナ禍で被った損害による赤字は何年で回復できると予想しますか

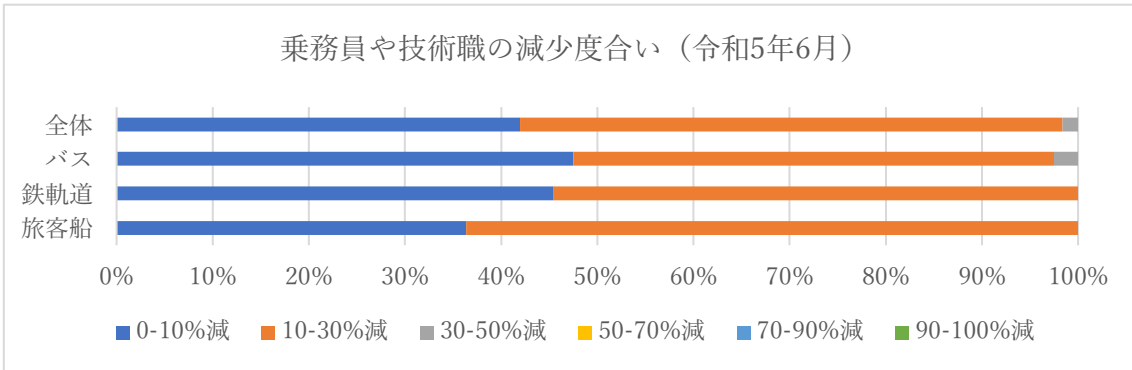
コロナ禍で被った損害による赤字は「回復不可能」とする見立ては、令和2年10月19%だったものが、令和5年6月には30%まで増加した。「回復不可能」は鉄軌道が40%以上で高めに推移し、令和5年6月には52%となっている





問8. 公共交通に従事する乗務員や技術職などの運行・運航従業員数は減少しましたか
 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%で「減少した」と回答、減少幅は10%未満が42%で、10~30%が56%となっている





問9. 2019年に施行された働き方改革関連法で定められた時間外労働時間の上限規制で、猶予されていた車両運転業務に対する適用が2024年4月1日からスタートしますが、経営にどのような影響がでていますか、またその対策はどのようなものですか

自由記述の記入率はバス78%、鉄軌道79%、旅客船41%であった

バス
さらなる人手不足となり、ダイヤの減少等が余儀なくされている。
運行ダイヤの見直し、業務行路の組みかえ
更なる乗務員不足の加速化、ダイヤの見直し（縮小）
要員の定着に対する管理部門の深い関与
影響あり、人員増強を図る
今後影響が現れると思う。
限度時間を超える事がない為影響はない
最大限の努力 **縮小を余儀なく
現在の運行回数の確保が困難
新たに運転士を雇用して対応。雇用できない場合は利用が落ちこんでいる時間帯の減回を検討
人件費の増、路線の見直しを余儀なくされる。
今後の路線バス等の休廃止がさげられない、まずは採用
運転手不足の深刻化、対策：採用強化、勤務交番作成をシステムで支援
当社では社員の時間管理を厳格に管理しており、当該規制を大幅に下回る基準で運用していることから、当該規制の適用がスタートしても影響はないものと考えております。
運行ダイヤの縮小を考えている。
時間外労働の規制により乗務員不足に拍車がかかっている
労働時間の削減
ダイヤの見直しによる仕業数の削減をしている

これ以上休日出勤させられないので、業務量の調整をしなければならない
更に人手不足となり運行に支障でる 対策は検討中
拘束時間、休憩時間を確保するために自動車運転手の就務時間の見直しが必要
人件費の高騰 運行ダイヤの見直し
仕業数を増やすと運転士がさらに不足するため、減便対応
労働時間の削減削減に対する抜本的な運行形態の見直し
影響なし
仕業数の見直しや、運転士の採用等の対策が必要となる。
様々なケースで対応を検討中。運転者の勤務体系を抜本的に見直す場合、経営への影響は大きい。
時間外労働の規制により、労働力不足が懸念されることから、ダイヤの削減により対応
運転士不足、人件費の増加が見込まれる。運転士不足解消の為、需要に見合ったダイヤ再編を検討しています。
現時点でも乗務員不足の状態であり、時間外労働時間の上限規制やインターバルの確保等により、更なる乗務員不足状態になります。対策として、本年10月に、路線廃止や減便のダイヤ改正を実施するとともに、乗務員仕業の組み換え等の対応を考えています。
運行ダイヤのカット
必要定員増とならないよう路線バスの便数、ダイヤの見直し
おそらく今のままでは違法状態になるが減便はお客さまおよび行政の理解は得られない。
特に影響なし
一日拘束時間等の変更（規制を見据え）、系統の変更など
上記労働力不足に加え、更に25名前後の要員増が必要となる見込み
乗務員の採用強化
ダイヤの組み替え、乗務員の採用強化
運転士の採用を増やして対応する予定だが、できない場合は利用の少ない時間帯の減回を検討。
大きく影響はでないと考え
勤務時間の見直し
要員数が嵩むことになり、充足率が悪化すると考えている。交番の見直し、調整を実施予定
時間外労働の上限規制については影響なし
現時点においては不明です
現時点で具体的な影響はないが、人材確保に更なる努力を有する。担当者を設け、運行管理などの精査等を進めている。

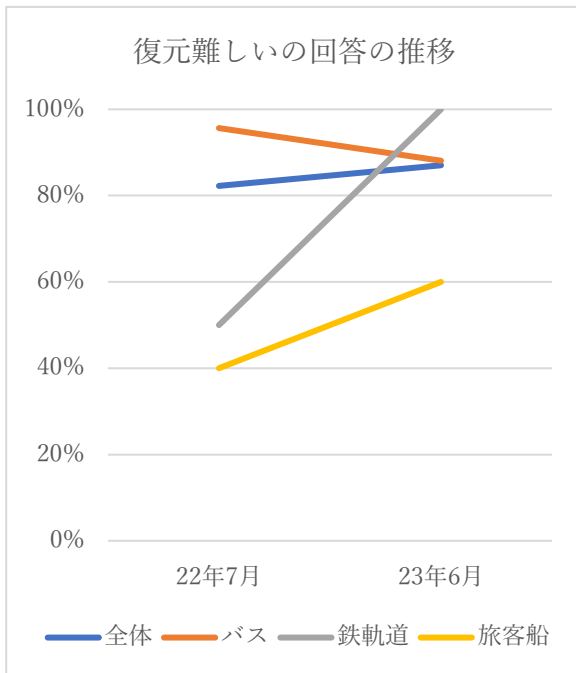
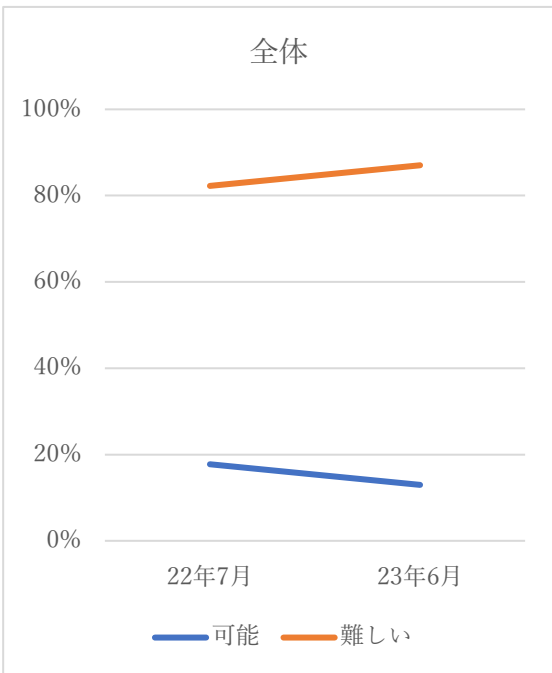
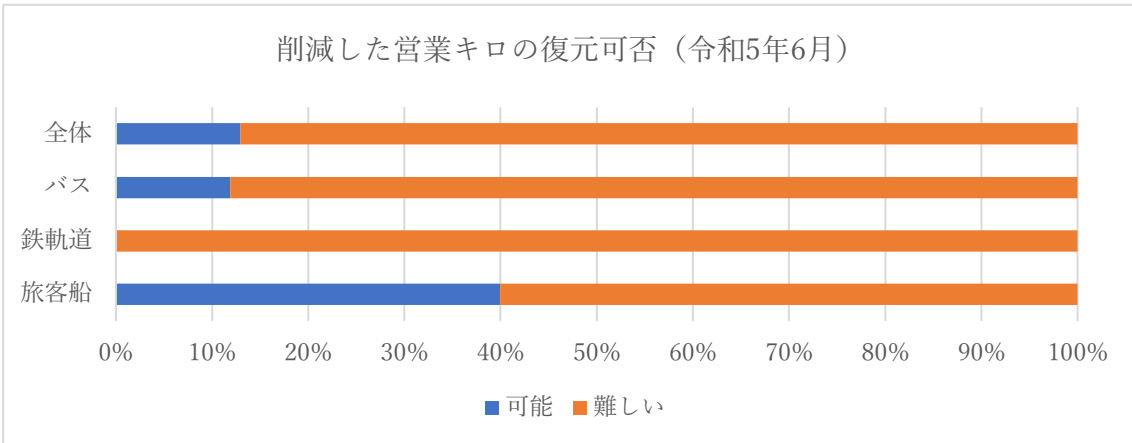
新たに運転士を雇用して対応。雇用できない場合は利用状況に応じ減回検討。
検討中

鉄軌道
要員の定着に対する管理部門の深い関与
影響あり、人員増強を図る
影響は出ていない
現状では影響は出ていない。
影響なし
影響なし
要員不足に拍車をかける
影響なし
採用強化、離職率低減対策
特になし
現在のところ影響なし
影響はない
現時点でも乗務員不足の状態であり、時間外労働時間の上限規制やインターバルの確保等により、更なる乗務員不足状態になります。対策として、本年10月に、路線廃止や減便のダイヤ改正を実施するとともに、乗務員仕業の組み換え等の対応を考えています。
現在は、影響は出ていない。
必要人員に対して実人員が少ないため、採用を強化しないとダイヤを見直さなければならなくなる。
大きな影響は出ていない
影響はない
時間外労働の上限規制については影響なし
頭数の絶対数が増加するも、欠員補充がままならない。
運転業務については、上限時間内で対応可能
軌道はなし

旅客船
人手不足、賃金アップ
対応できない
影響はしない。
効率が悪くなり人件費が増加する
該当なし

モーダルシフト推進により、乗船台数増加を見込む
増員、作業内容の見直し、就労時間の再検討
影響はほぼない
特になし
今のところ影響なし
影響なし
特になし

問 10. 乗客減少で営業キロを削減している場合、現時点で削減前まで復元は可能ですか
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、特に鉄軌道では令和 4 年 7 月の前回調査 50%から 100%になっている



削減営業キロの復元が難しい理由

バス
運転士不足のため、代替*交通手段を確保して対応
乗務員不足 処遇・待遇の見直し
人員不足
削減はしていないが、一度離れた乗客は戻らないと考える
乗務員不足
利用の回復が見込めないため
人員不足、採算が取れない路線の見直し
理由：輸送需要がコロナ前に戻ることには悲観的、対策：自治体との調整の上で更なる減便や路線廃止
行動変容により、コロナ前までの需要まで回復しないことや、乗務員不足が深刻であり営業キロ削減前までの復元は不可能であるため。
乗務員不足の影響
乗務員不足によりコロナ禍以前の様な運行は困難と思われる
2024年問題をクリアする為。構造改革
運転士不足や合理化に伴う廃止のため
コロナの影響により、ドライバー不足が深刻である
削減されていない
輸送人員がコロナ前に戻る見込みが無いため
運転者不足が進行中であり、改善の目処が立たない。
運転者不足、時間外の規制強化、ダイヤの効率化
利用者減による収入減。乗務員不足（補充が困難）
乗務員の確保の問題や利用者の減少
慢性的な運転手不足のため。路線バスから自家用有償運送への移行で対処
一層、人口減少が進んでいるので需要がそこまで戻らない。
将来的な人口減を含み、コロナ前の乗客数までには回復が見込めないため。ダイヤ改正等で対処。
要員不足
旅客数がコロナ前 100%に戻ることは想定し難く、適正な便数へ見直すことでコスト減を図るため
削減理由がもともと赤字路線であり、乗客数の回復は見込めないため
利用の回復が見込めないため。
テレワーク等の定着化、路線再編等
2019年度と2022年度を比較すると80%ほどで、復元は難しい。今後は乗車人員やお客

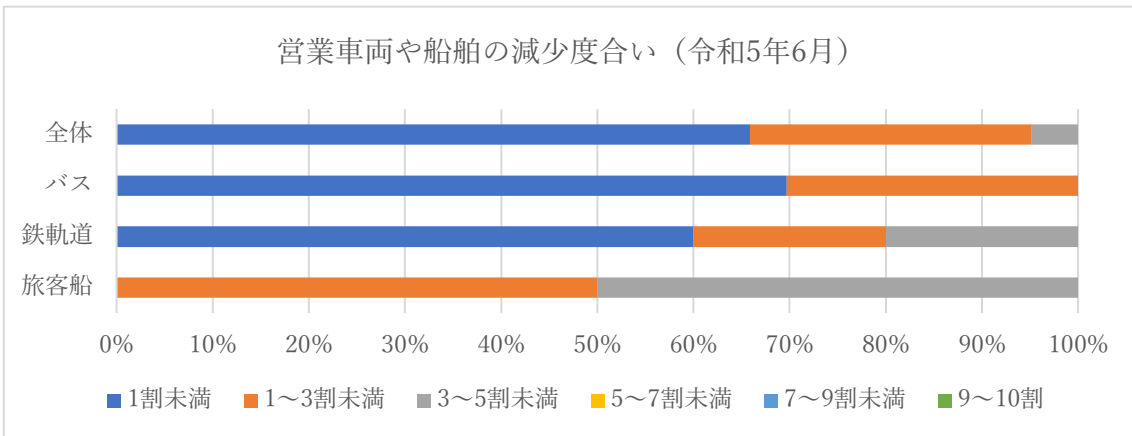
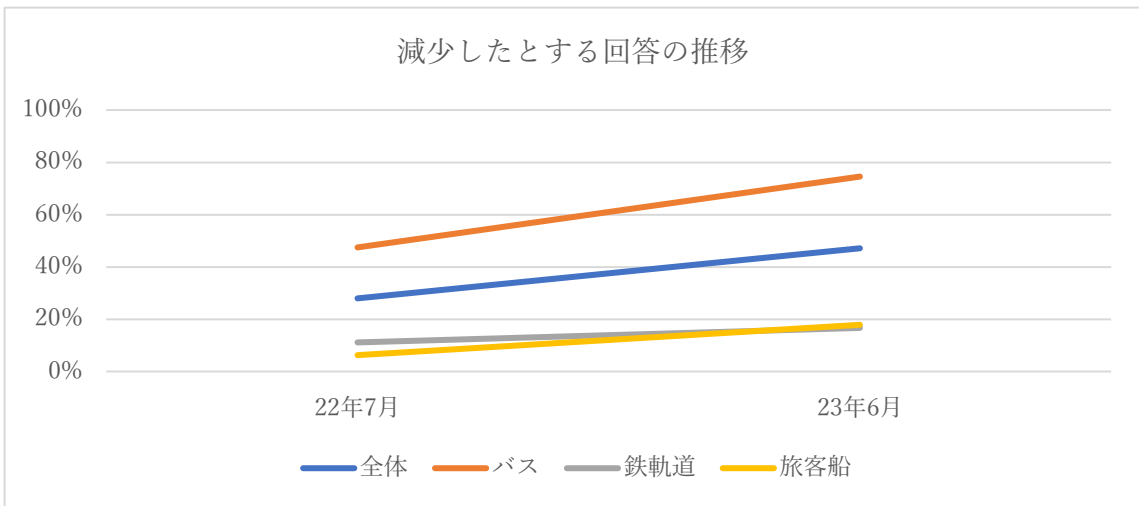
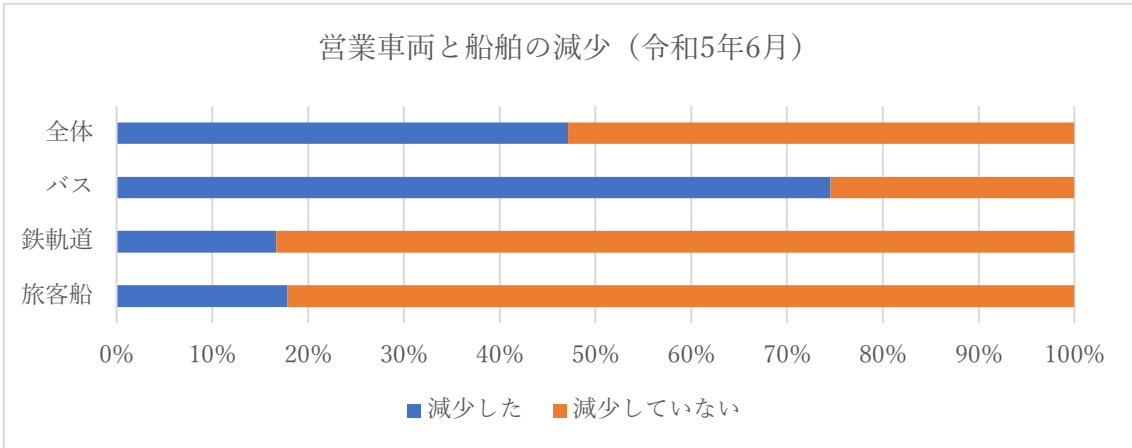
様の動向を見ながら復便予定。
利用の回復が見込めないため
輸送人員減

鉄軌道
人員不足
収支との兼ね合い
中途退職した人員に見合う採用は困難
影響キロは削減していない
人口減少で需要なし、また変電容量・車両数・乗務員数に制約あり。
利用者減による収入減。乗務員不足（補充が困難）
運転士が不足しているため。
削減はしていない
削減していない
輸送人員減

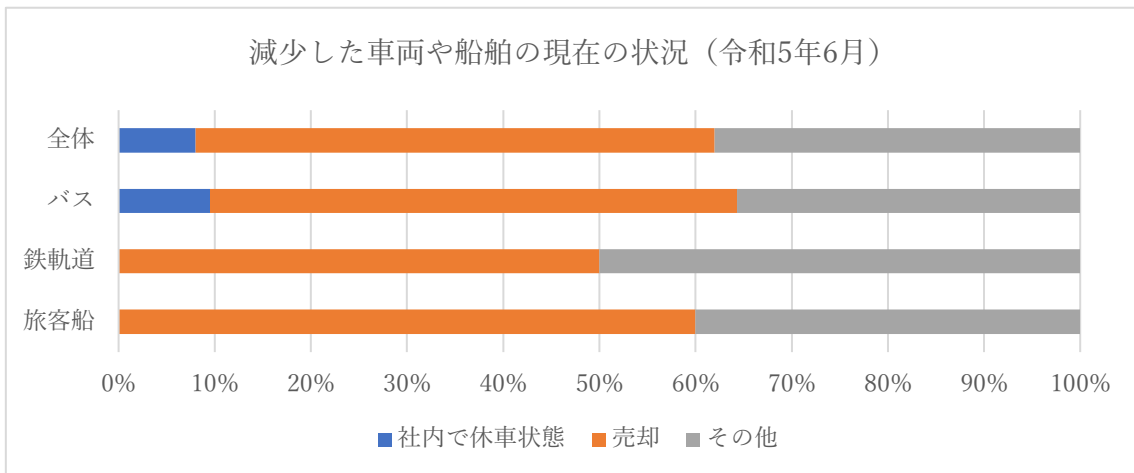
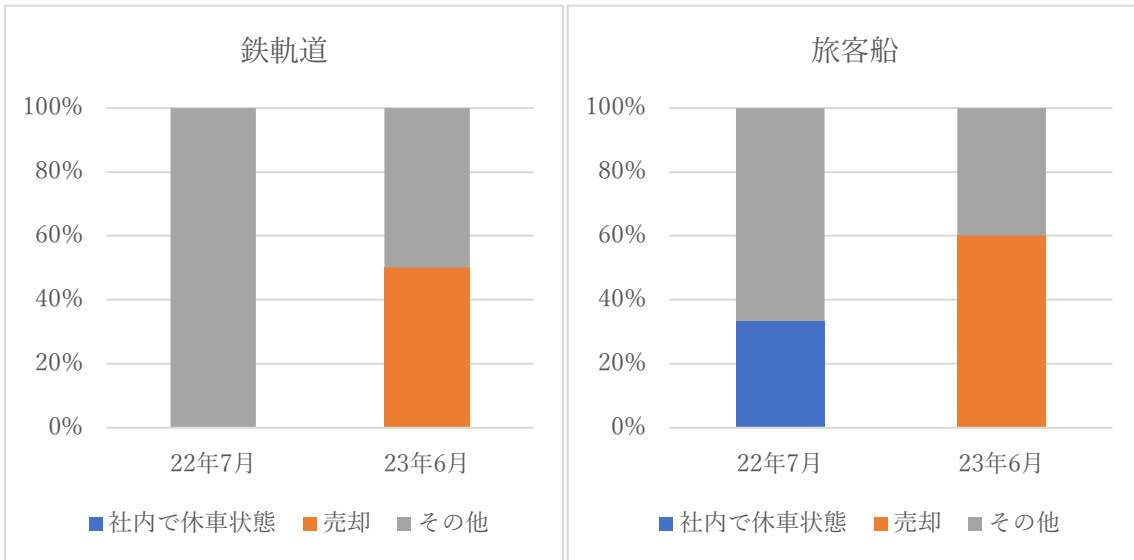
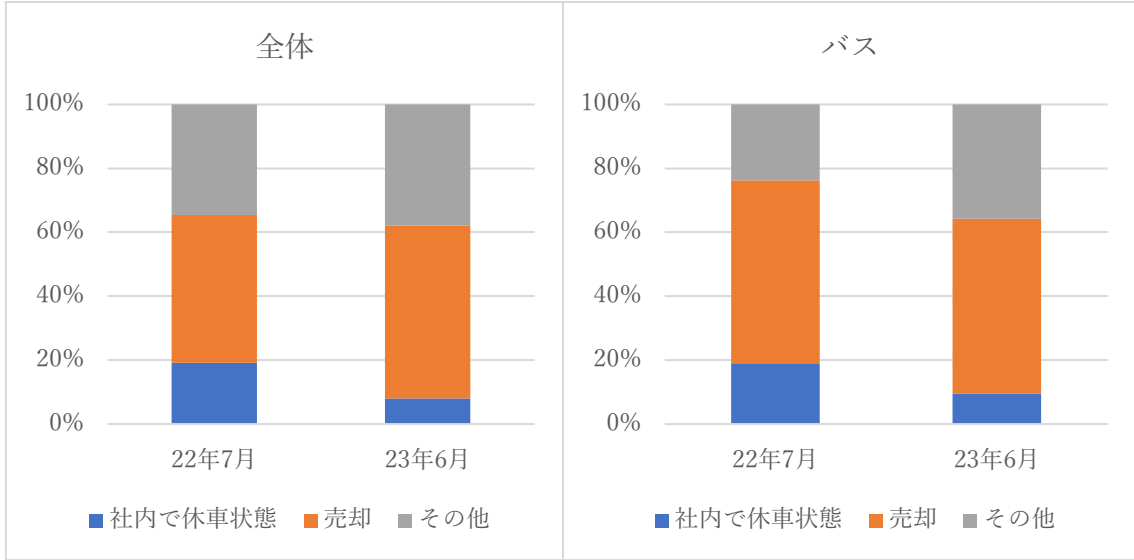
旅客船
原油高騰による燃料費を始めとする運行コストが年々上昇
該当なし
船員不足
削減されていない

問 11. 2023 年 3 月時点で営業車両や船舶数は 2020 年度に比べて減少しましたか

「減少した」とする回答が 47%と約半数、令和 4 年 7 月より増加しており、鉄軌道と旅客船は 2 割程度に対しバスは 47%から 75%まで増加している。減少の割合は全体では「1 割未満」が最多で 66%を占めるが、旅客船では「1～3 割」減が 50%を占めている。減少した車両や船舶の現在の状況は令和 5 年 6 月時点では「売却」が増加し全体では 57%、鉄軌道 50%、旅客船 60%となっている



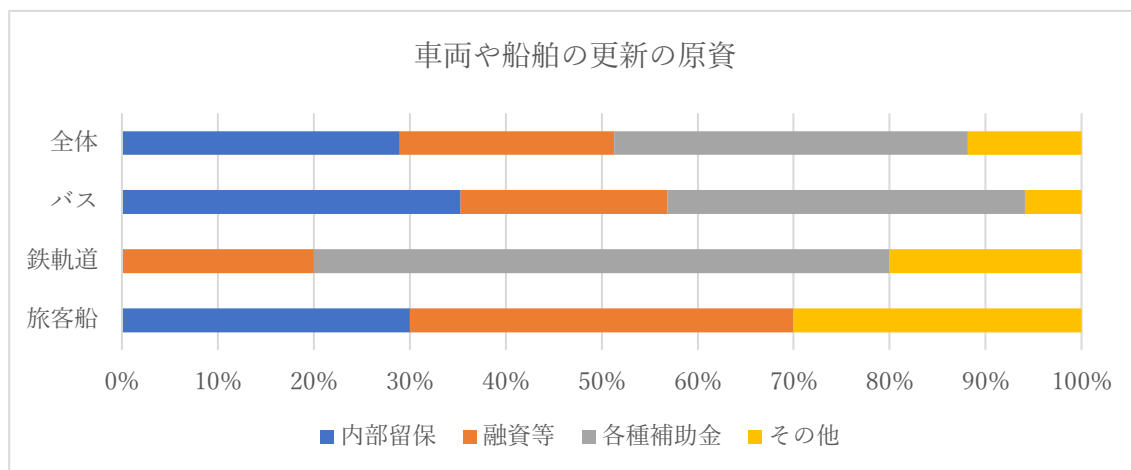
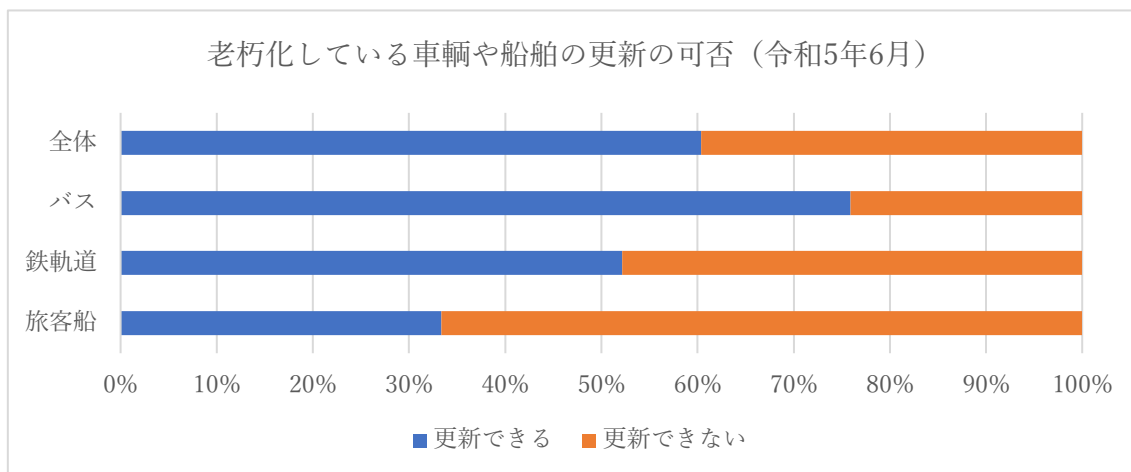
減少した車両や船舶の現在の状況



問 12. 現時点で老朽化している営業車両や船舶は更新できますか

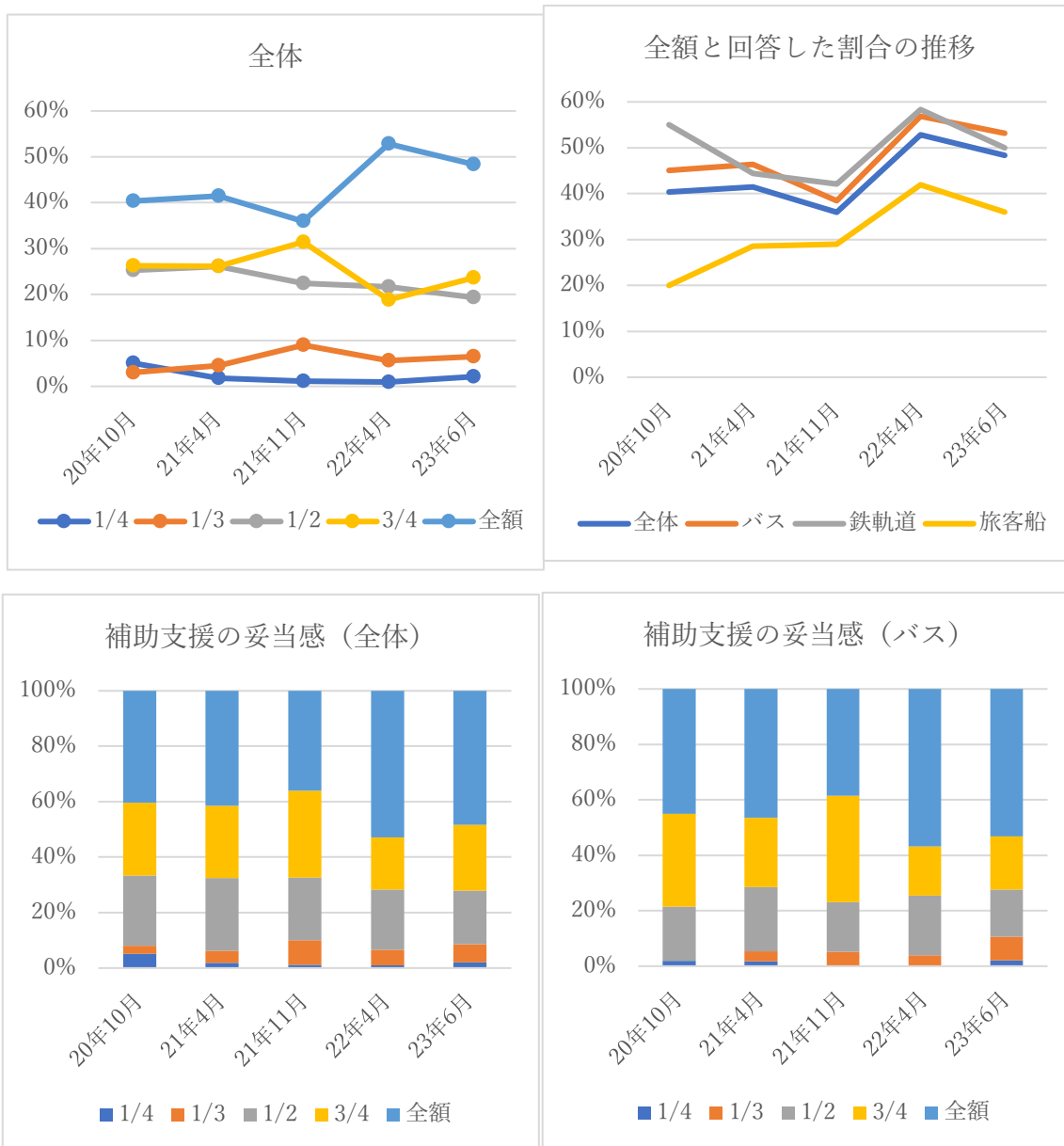
「更新できない」は全体で 40%を占め、バスでは 24%だが、鉄軌道は 48%、旅客船では 67%となっている。

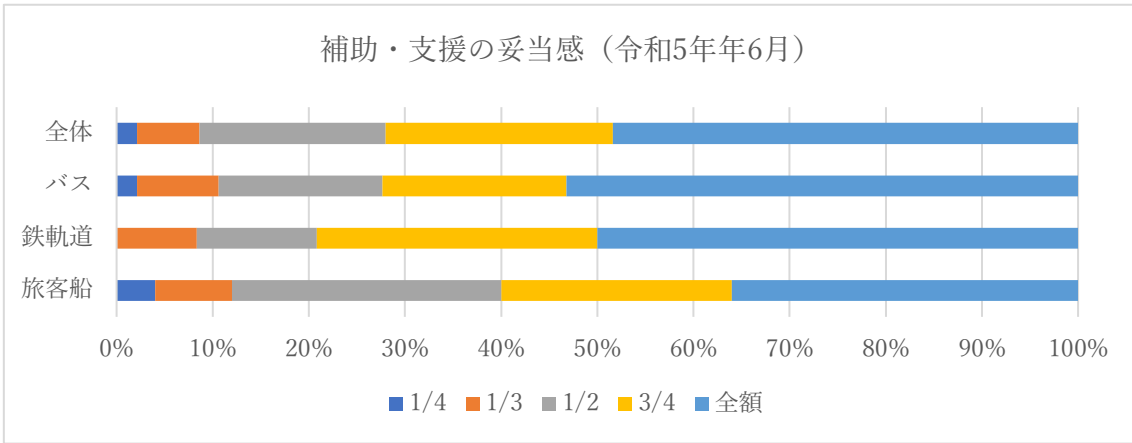
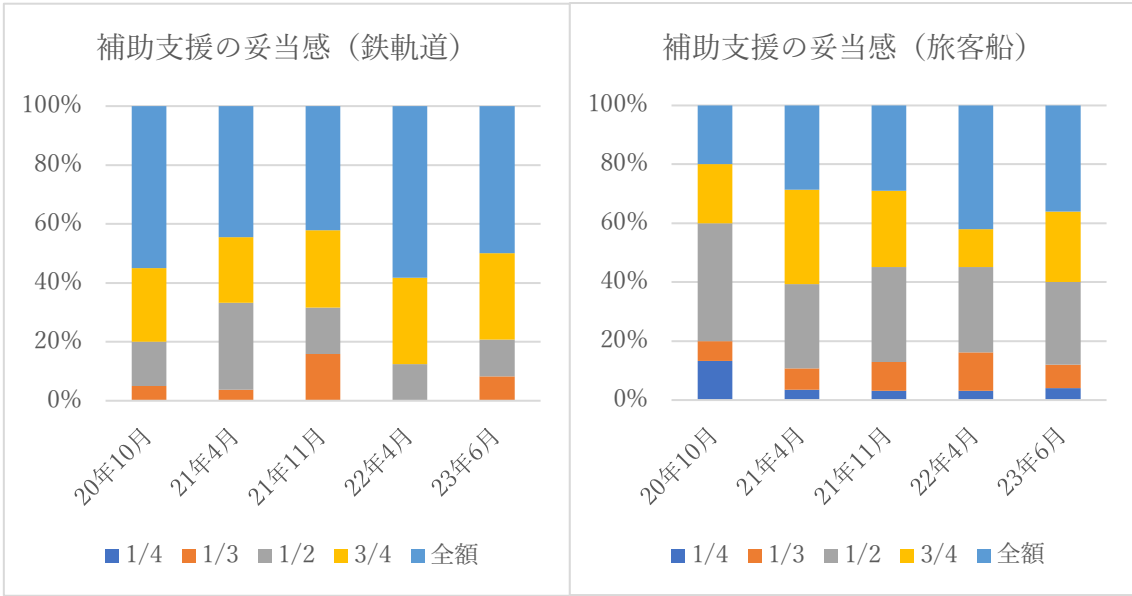
更新する際の原資は「各種補助金」が 52%で最も多く、次いで「内部留保」が 41%となっている。鉄軌道では「内部留保」での車両の更新はゼロで「各種補助金」が 82%を占める



問 13. コロナ禍による全体損失額の補助支援は、どの程度の割合が妥当と思いますか

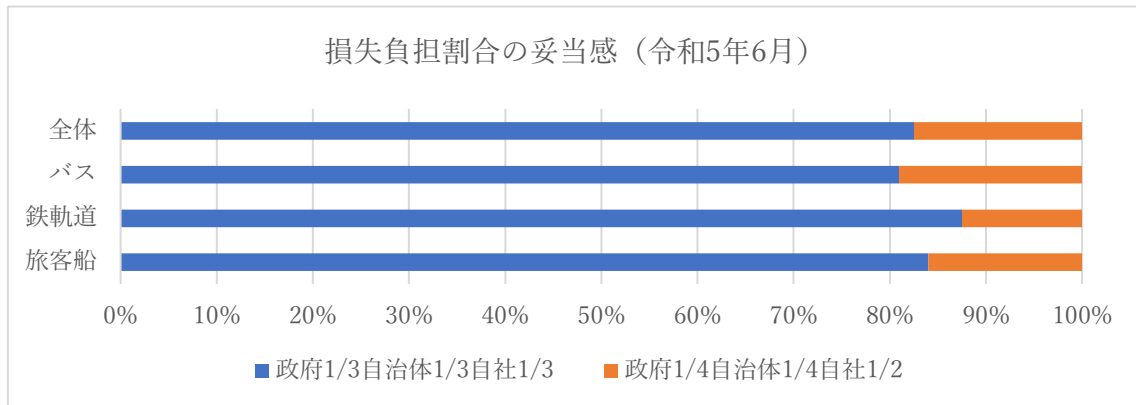
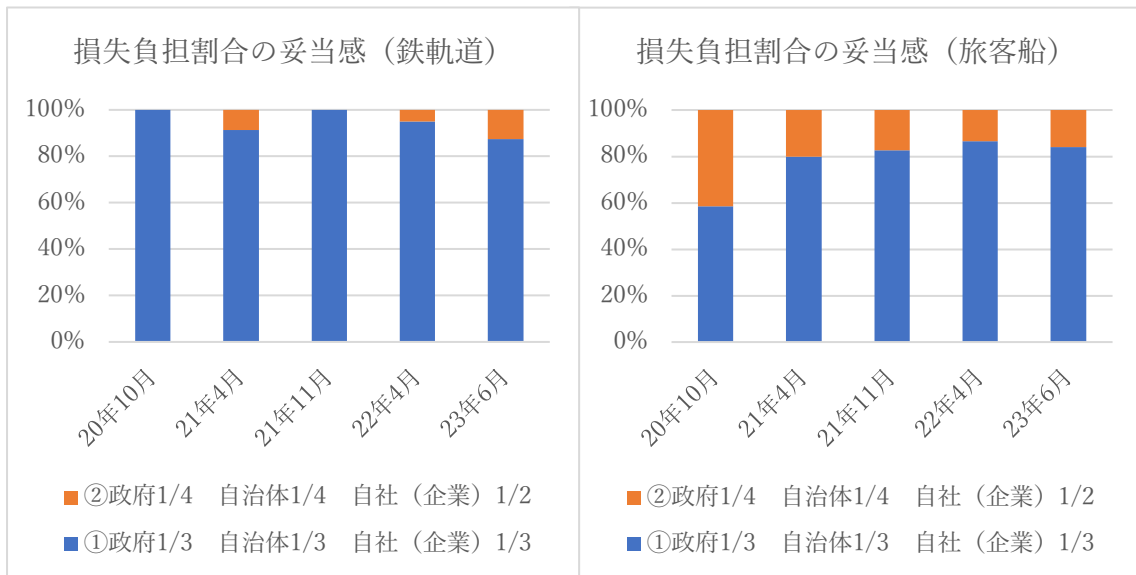
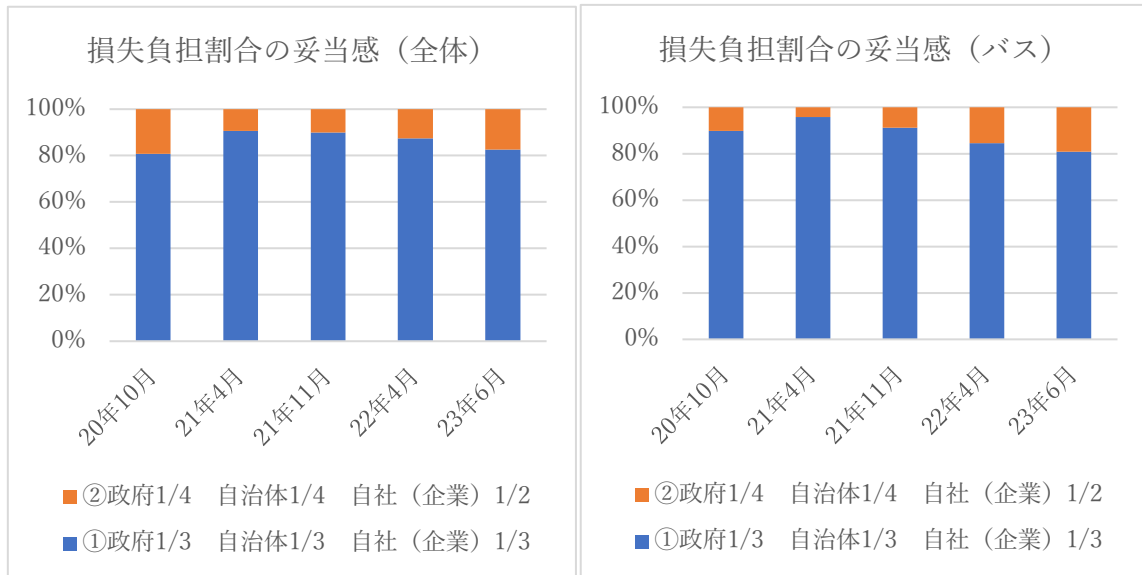
コロナ禍による全体損失額の補助支援が「全額必要」は令和 3 年 11 月調査の 36%から 48%に増加





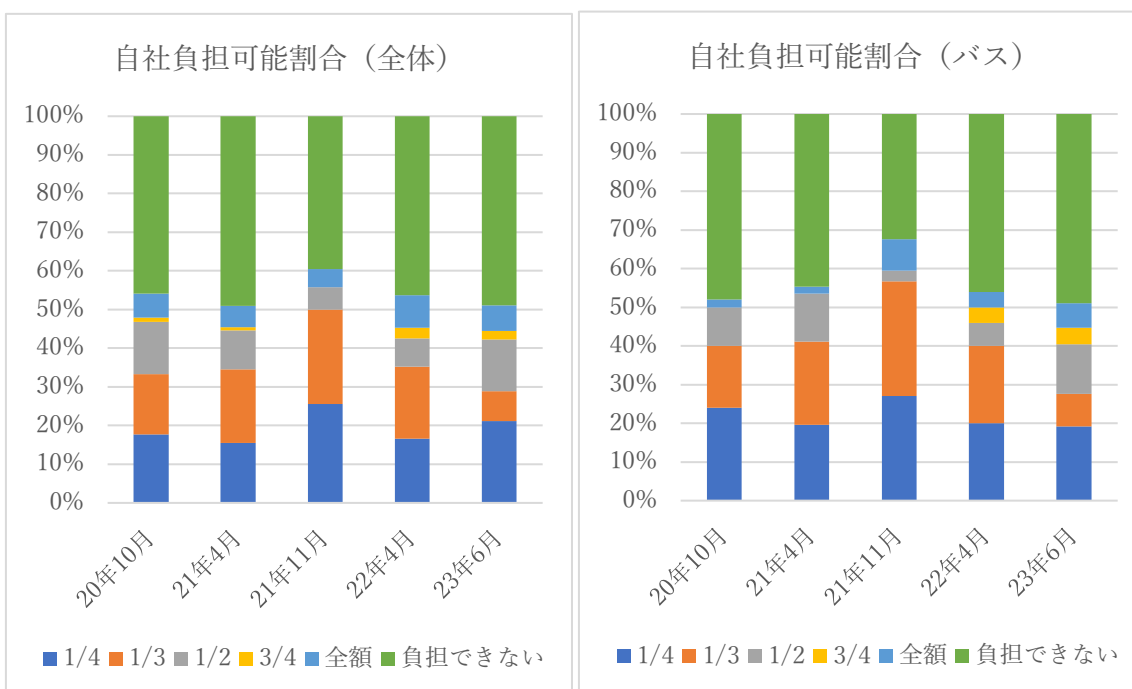
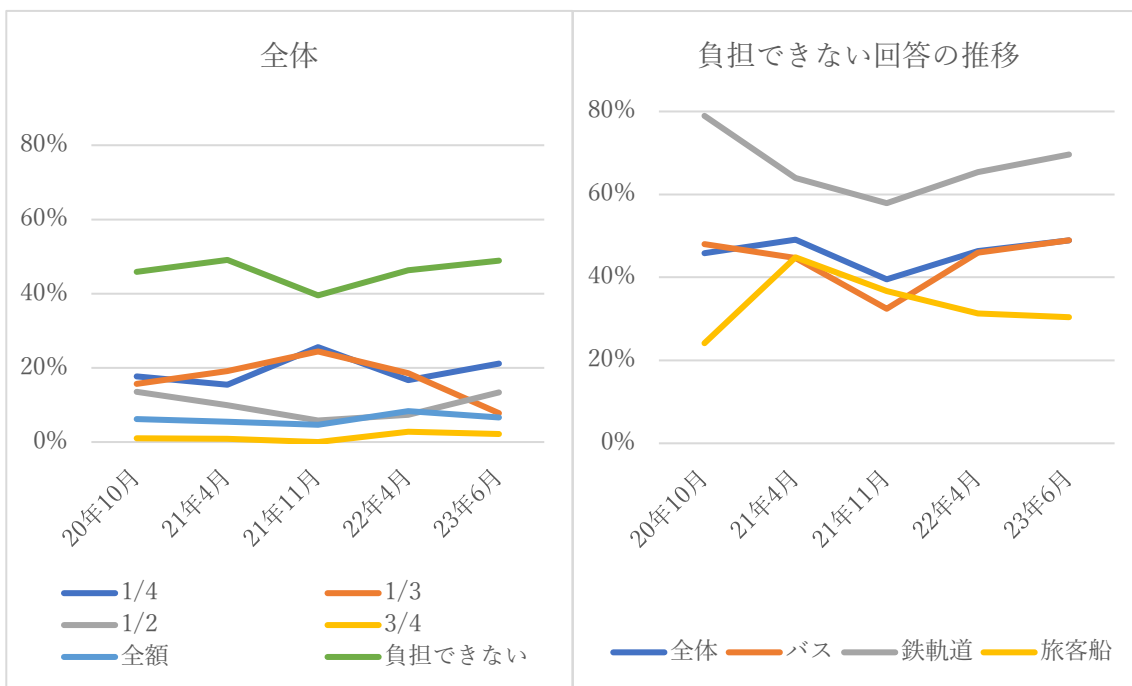
問 14. コロナ禍による損失の負担割合はどの程度が妥当と思いますか

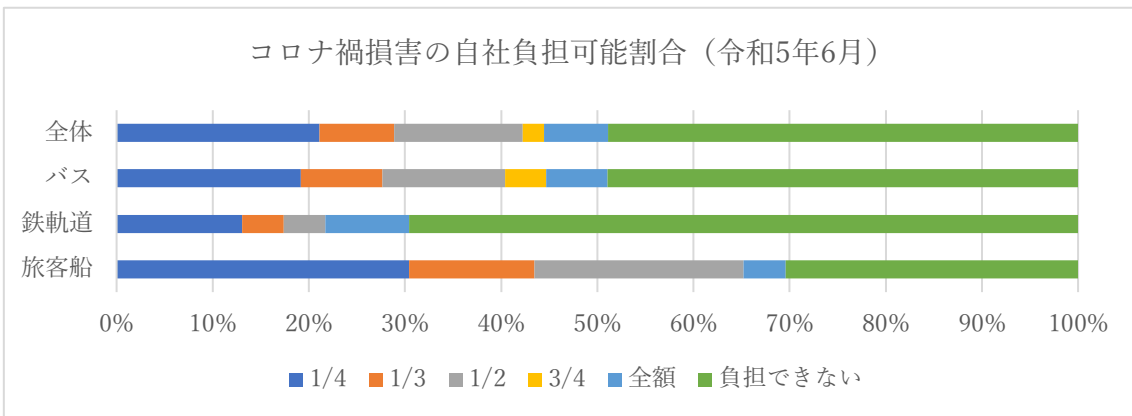
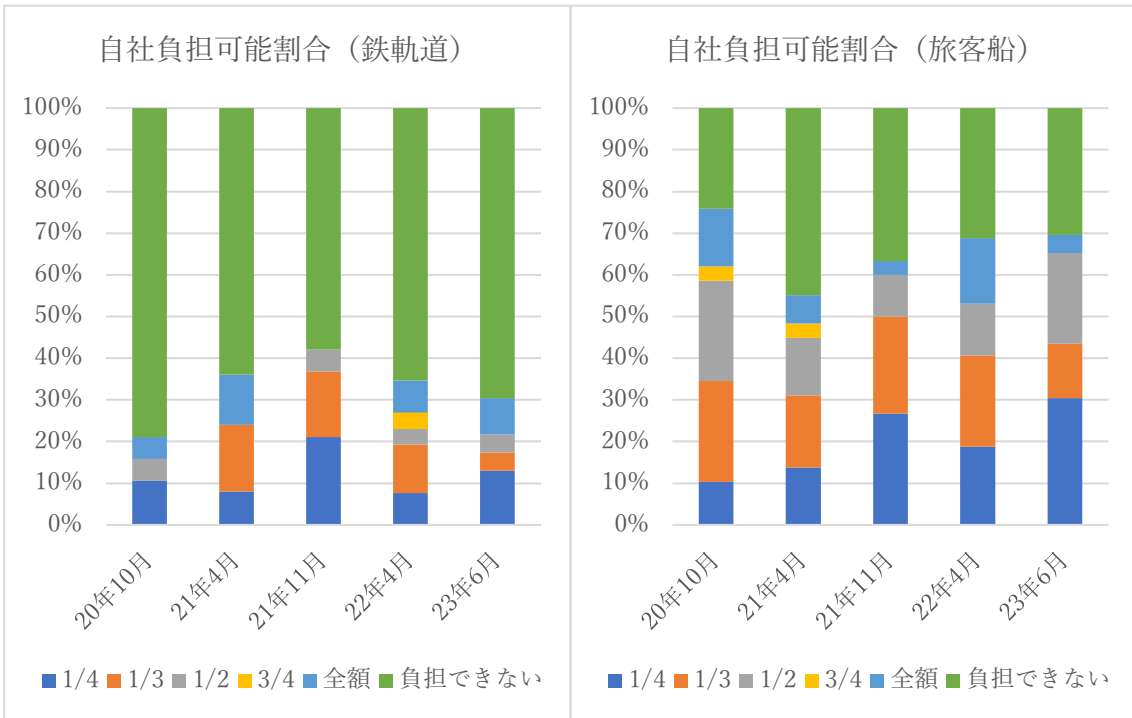
負担割合は「政府 1/3・自治体 1/3・自社 1/3」が 8 割で推移し、今回調査は 83%であった



問 15. コロナ禍の損害の負担は何割程度負担が可能ですか

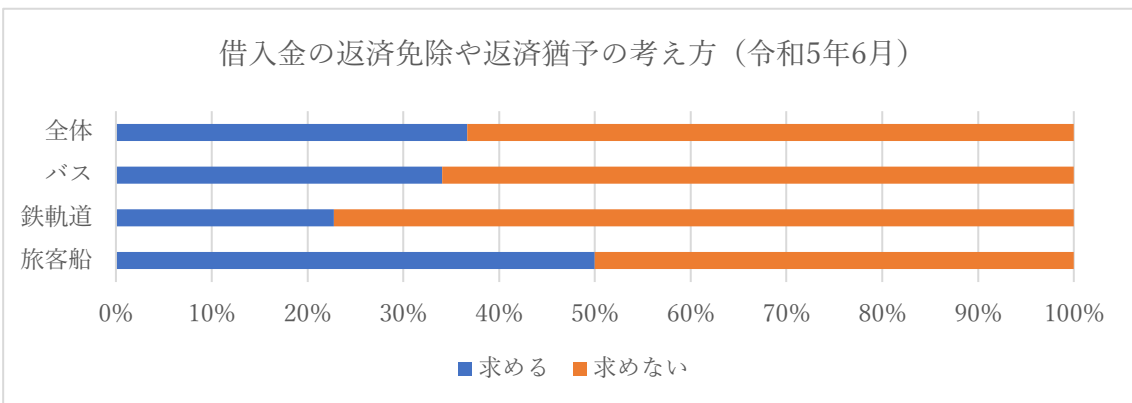
コロナ禍の損害は「負担できない」が約 4 割で推移し今回調査では 49%、鉄軌道では 6 割以上で高く推移し 70%を占める





問 16. コロナ禍の損害額を補うための借入金の返済免除や返済猶予を求めますか

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 50%と交通モードごとに異なる



返済猶予を求める期間

バス
20年
3年間
10年
3年延長
少なくとも2～3年
20年間
資本性劣後ローンを実行したが金利負担が莫大である
10年
返済猶予3年間の借入を行った。
5～10年
5年
返済猶予期間（元本据置）3年、その間、利子補給助成金のある融資はあるが、返済開始後も1/2又は1/3程度、補助金があれば助かる
10年
1～2年

鉄軌道
1年
借入金の返済猶を求める
返済猶予3年間の借入を行った。
1～2年

旅客船
現状返済が厳しい状況である
リスク中
売上があがらない
10年
2年程度
5年
期限なし（返済免除）
1.5年以上

返済免除や猶予を求める理由

バス
現状返済できているため
単年ベースでは返済可能
求めても難しいと思う
返済の目途がたった
主に、親会社からの借入のため
借り入れせずに自己資金で補った。
借入なし
コロナによる影響も回復傾向にあり、資金繰りも安定してきている
借入金が無い
コロナ関連融資制度活用 *後ローン導入
損害額を補うための借入金がない
離島補助を受けている
現状の運転資金でまかなえる。
資本金劣後ローンの割合が高いため
取引金融機関と随時対応を協議している。
借入なし
そういう事は起こらないと思っています。
借入金はない
現時点で
今のところは問題ないので
グループ企業内融資で賄っているため
既に調整済

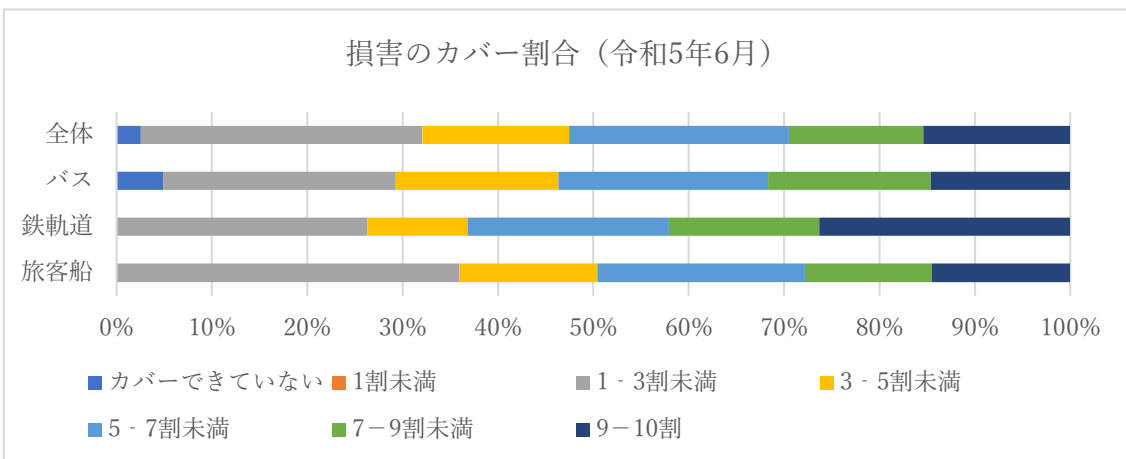
鉄軌道
単年ベースでは返済可能
求めても難しいと思う
資金繰りには問題は生じていない
借入なし
沿線自治体で補添してもらっている
内部留保金がある
過分の借入を行っていない
大規模改修工事については補助金を基に行っているため
現在の経営計画どおりに推移すれば返済可能。免除や猶予措置を受けた場合のデメリット

トが大きい（金融機関格付など）
借入をしていないから
取引金融機関と随時対応を協議している。
コロナ禍の損害額を補うための借入金がないため。
可能であると考えていない
借入金なし
借入は行っていない
具体の損害額の算定が困難
自治体からのコロナによる減収分の支援があったため。

旅客船
内部留保を取り崩すので
コロナ融資を受けており、現在猶予中のため
自力です
ギリギリでやっているから
現状何とかやり繰り可能（他の補助金等で）
補助航路の指定を受けている為
今後の設備投資（船舶更新）計画とあわせて計画する
離島補助を受けている

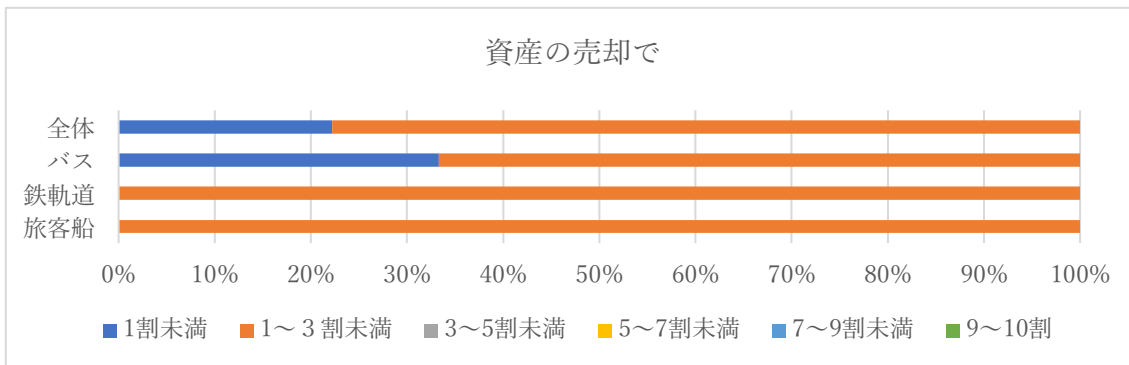
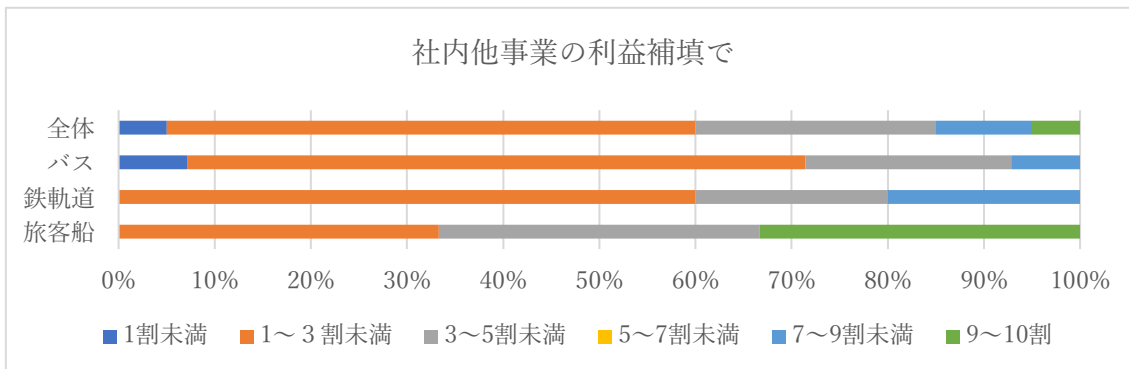
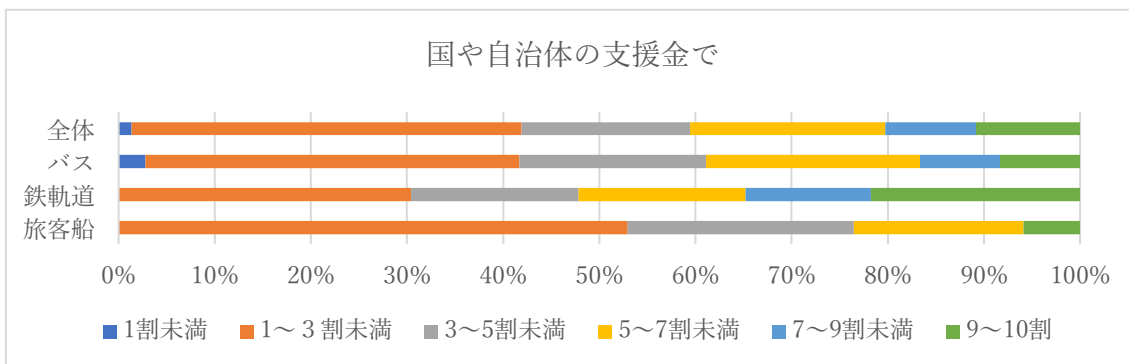
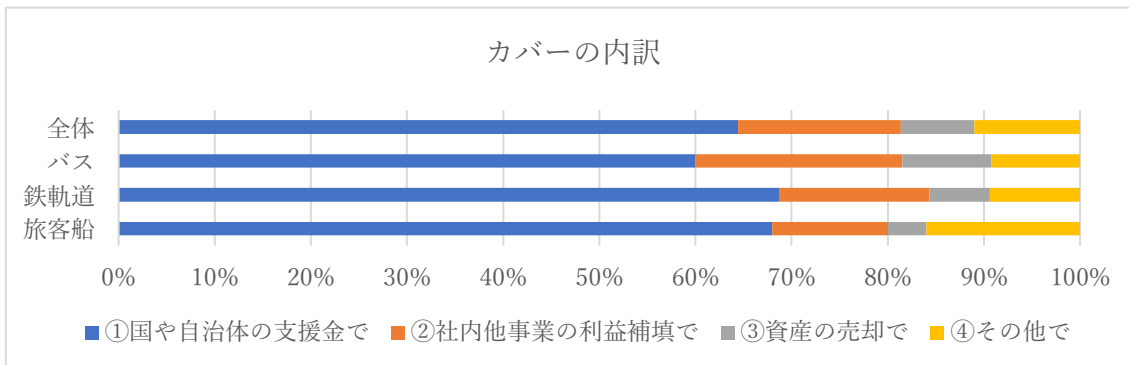
問 17. コロナ禍の損害はどのくらいカバーできていますか

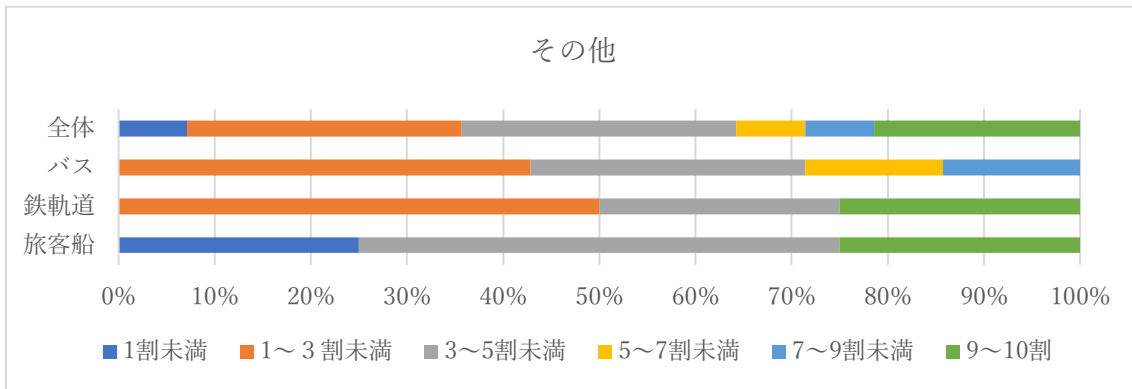
カバーできている割合は「1～3割」が29%で最も多く、「5～7割」が23%と続く、一方で「9～10割」カバー出来ている回答も15%みられ、鉄軌道では26%を占める



損害をカバーしている内訳（複数回答可）

「国や自治体の支援金」でのカバーが全体で64%を占め、これによるカバー率は「1～3割」が41%となっている





その他の内容

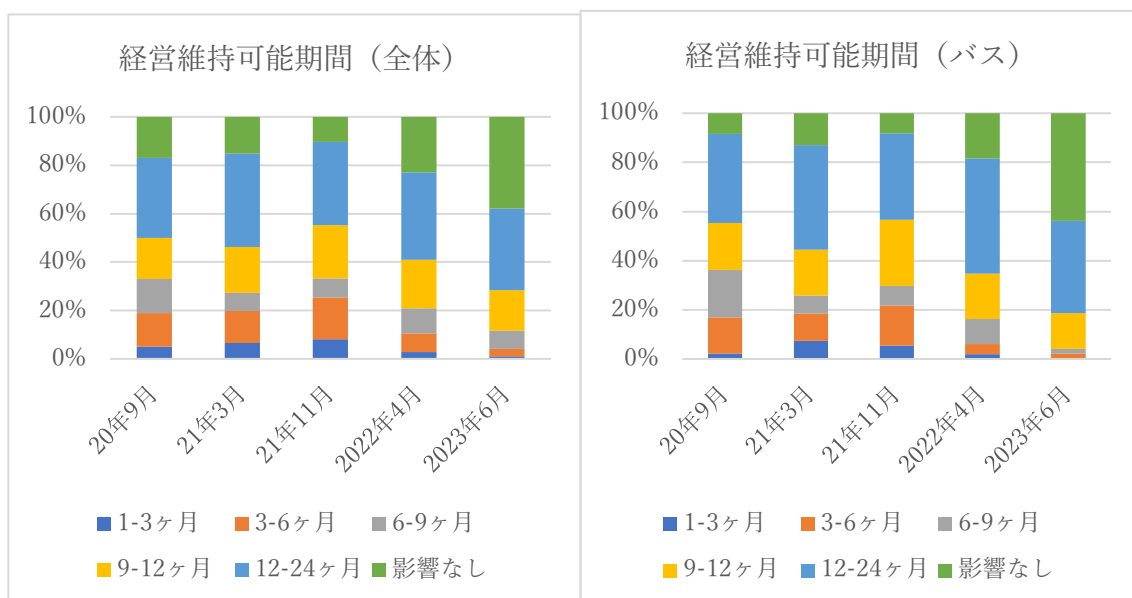
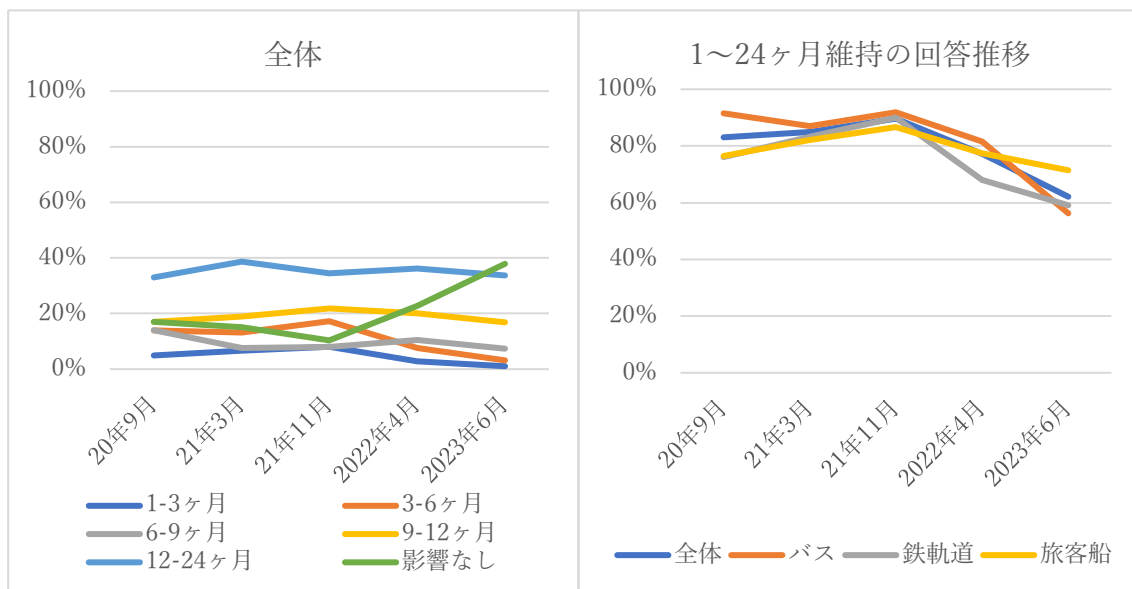
バス
親会社の資産譲渡
経費削減等
自社増収
退引の会計処理変更等
業績回復
雇用調整助成金

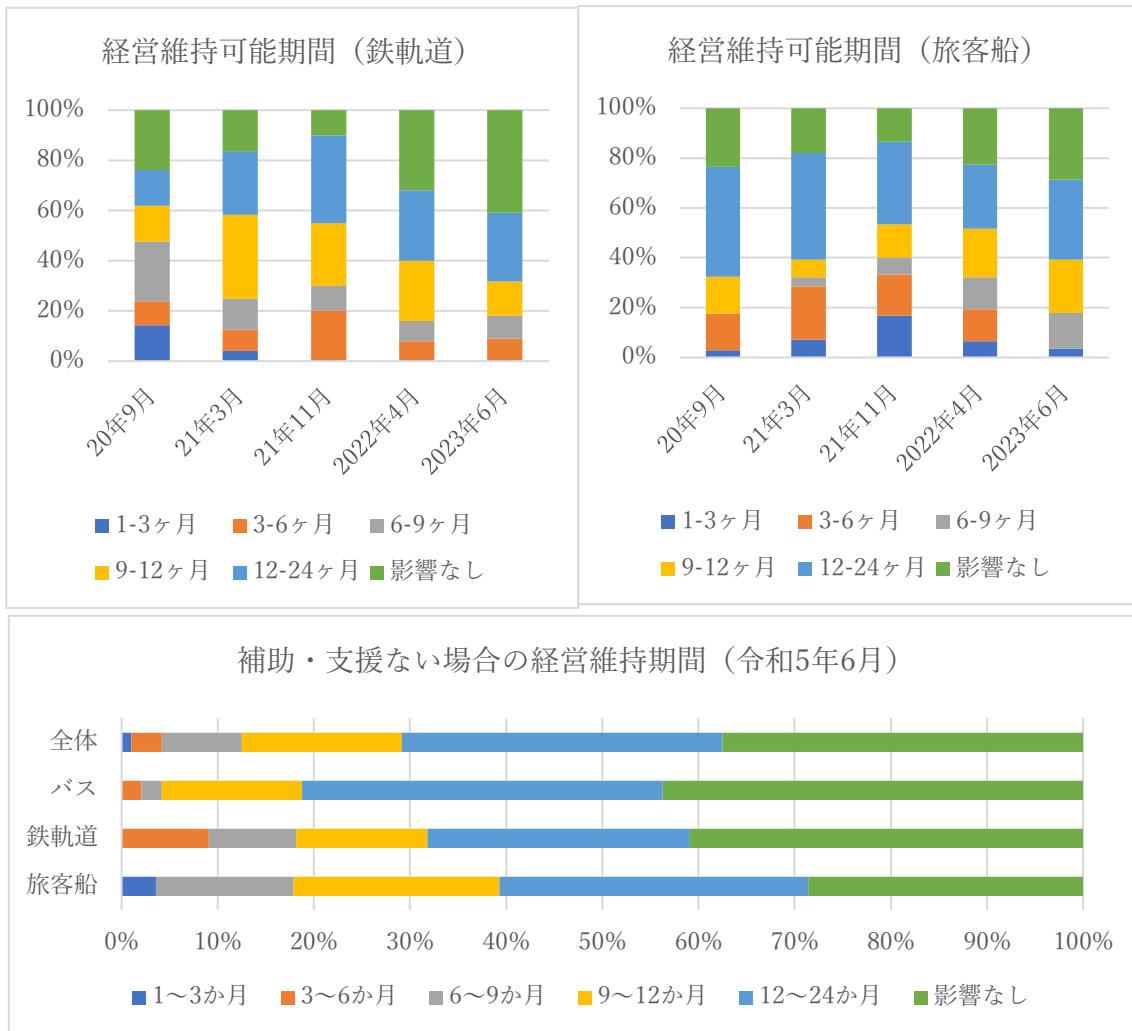
鉄軌道
退引の会計処理変更等
利益剰余金
雇用調整助成金

旅客船
保険解約
補助金（国、県）
内部留保
経費節減

問 18. 2023 年 3 月の状態が今後も続くとしたら、補助・支援ない場合、経営の維持は何ヶ月くらい維持できると思われますか

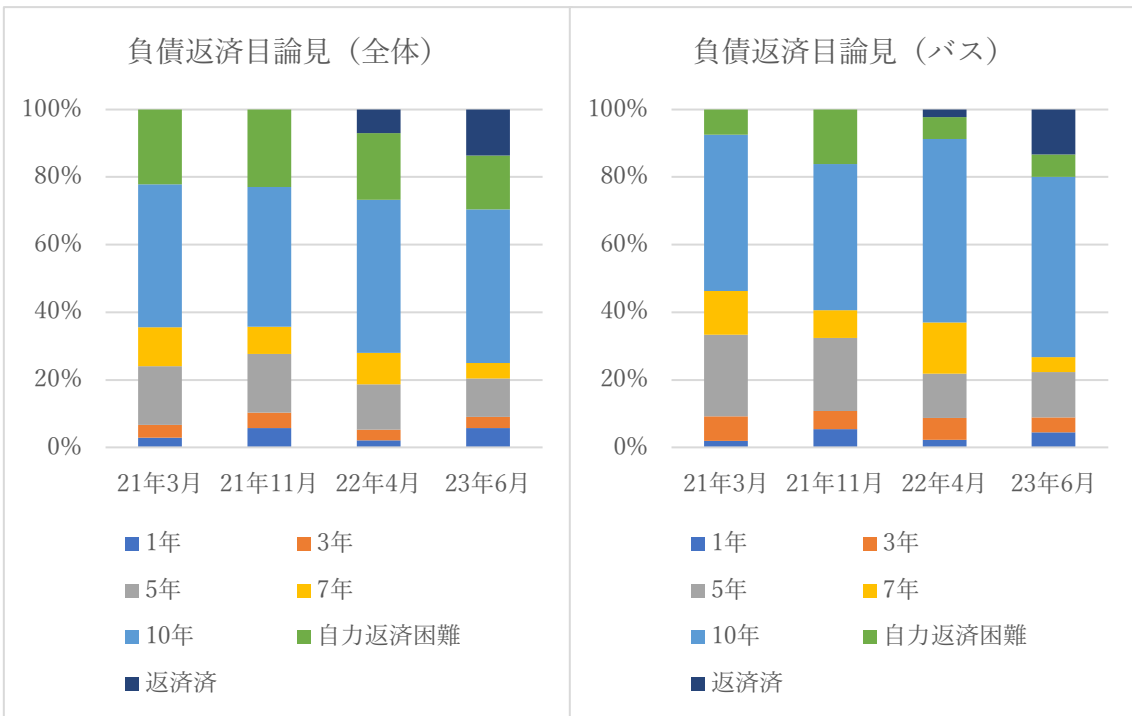
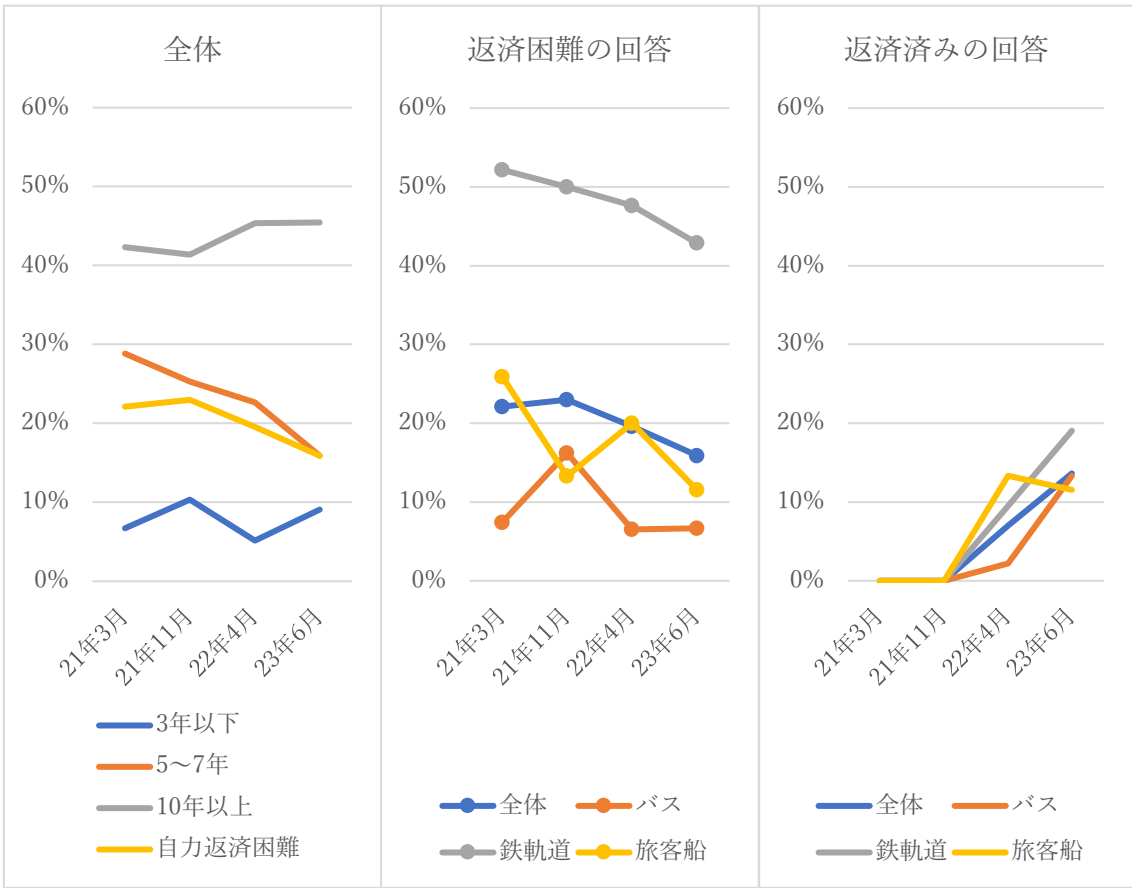
経営維持は「12～24 ヶ月」が 33%で最も多く、「24 ヶ月」以内の累計が 63%を占める

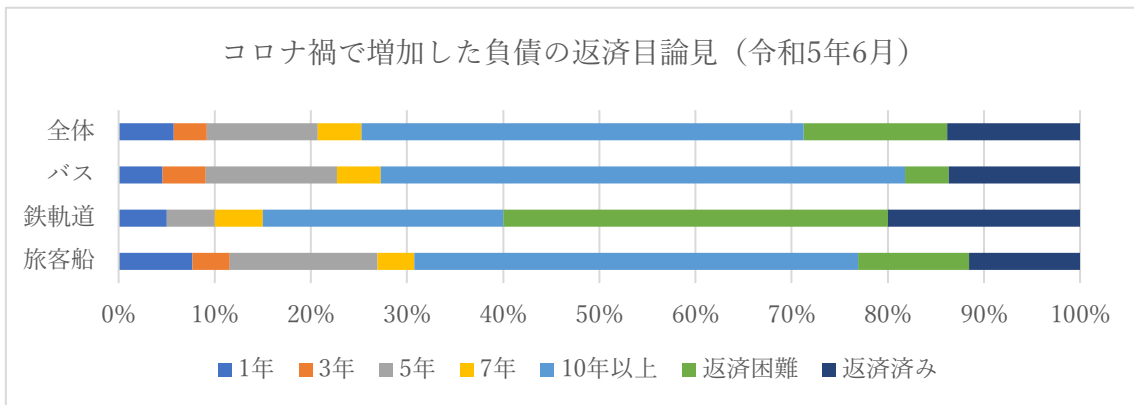
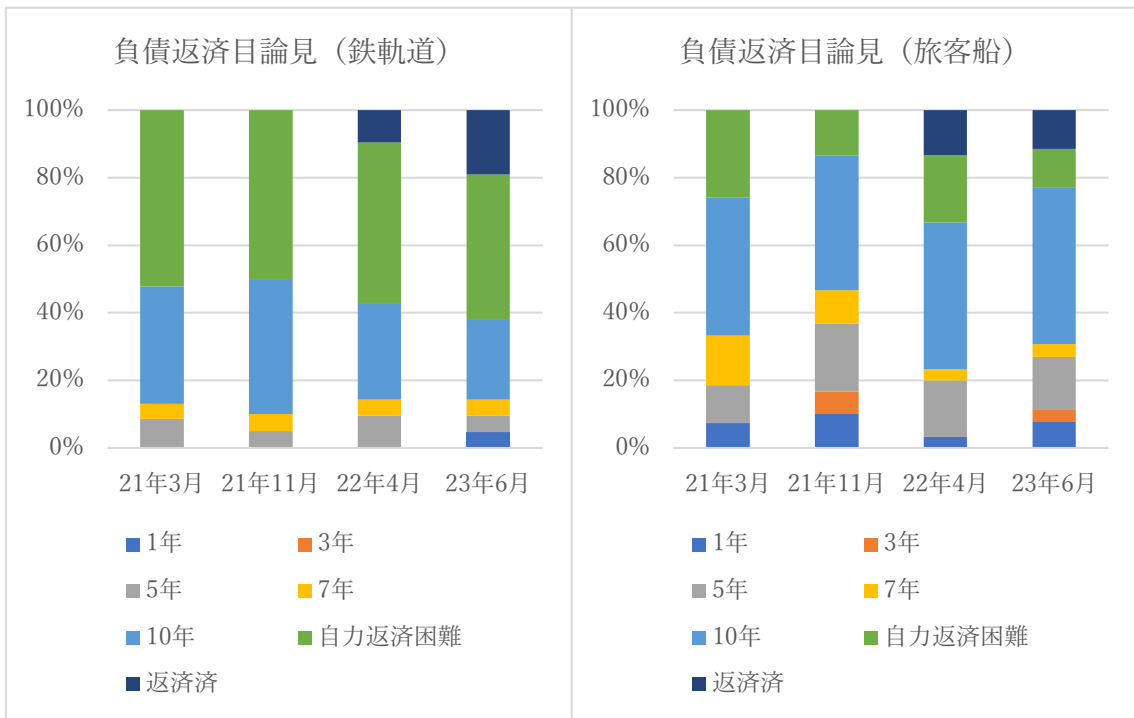




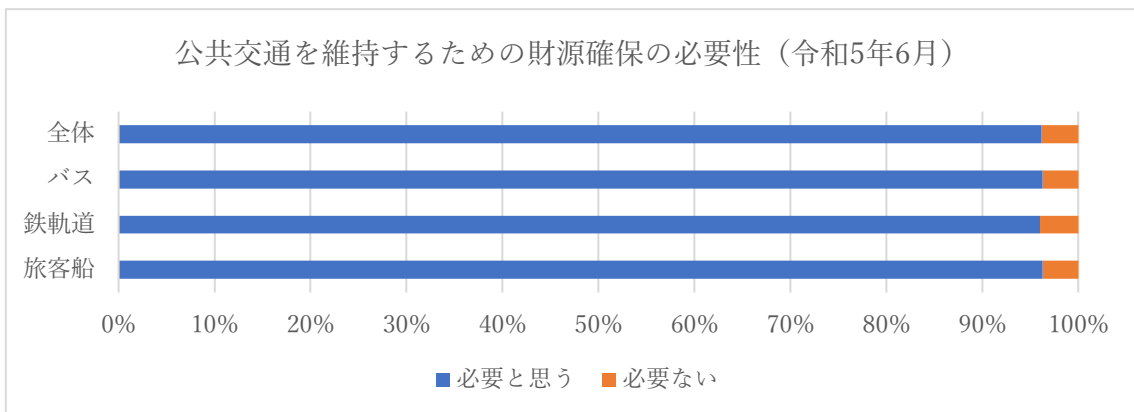
問 19. コロナ禍後に増加した負債は、どの程度の期間で返済できるとお考えですか

コロナ禍後に増加した負債の返済は「10年以上」が令和3年3月は42%、令和5年6月が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で推移し43%を占める





問 20. 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必要があると思いますか
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%



必要と思う具体的な内容

バス
民間企業で赤字の営業所を維持していくのは困難。市民の移動手段を確保、維持するためにも行政の補助が必要
赤字路線の運行経費の補助
事業者の運賃収入のみであがなうことが不可であるため
助成金もしくは業務委託化
人材確保に対するの支援
施設、車両の老朽化、営業損失部分
新たな税負担を国民に求める
将来的に各自治体で公共交通を維持する為
道路特定財源からの確保
赤字路線、車両更新に対する補助
当面のコロナ借入金は国有化し、これに相当する財源を
補助金
地域の足を守るためには、国や自治体が主体的に公共交通確保維持に取り組む必要があり、交通事業者が運行するにあたって欠損額が発生するものに対しては当然に国や自治体が財源を確保して、その欠損額を補填するべきである。
運行赤字分の欠損補填
補助金により損失補填後、事業別収支は厳しい
路線維持の為
国庫補助金（予算化を図る）
交通政策基本法に定める交通需要の充足が事業者の自助努力だけでは果たせない環境下であるため。
新たな補助金制度
路線に対し補助金を出す
赤字路線のコミュニティ化
赤字補てん、車両更新補助
最低でも損失補てんを求める
事業主の自助努力だけでは困難であるため
今後、フィーダー系統においては、コミュニティ化が進むと思われる。
補助制度の緩和・拡大
公共交通は、社会インフラとしての要素が強く、国民全体で支えるという観点から、国や自治体が運行維持のための財源を確保することは必要不可欠であると考えます。
路線維持費、バスターミナル、バス待合所等の改修費用

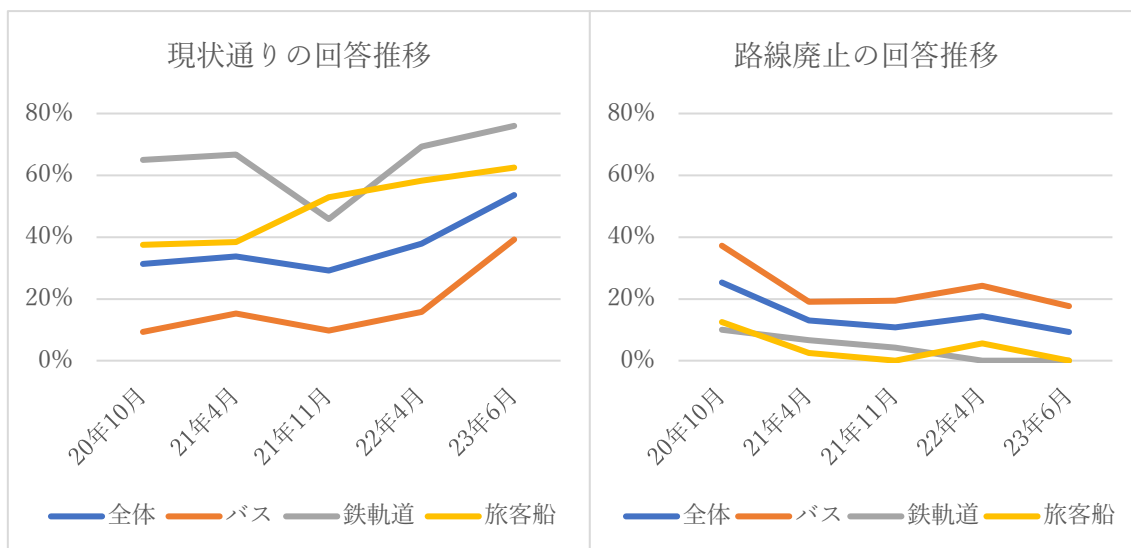
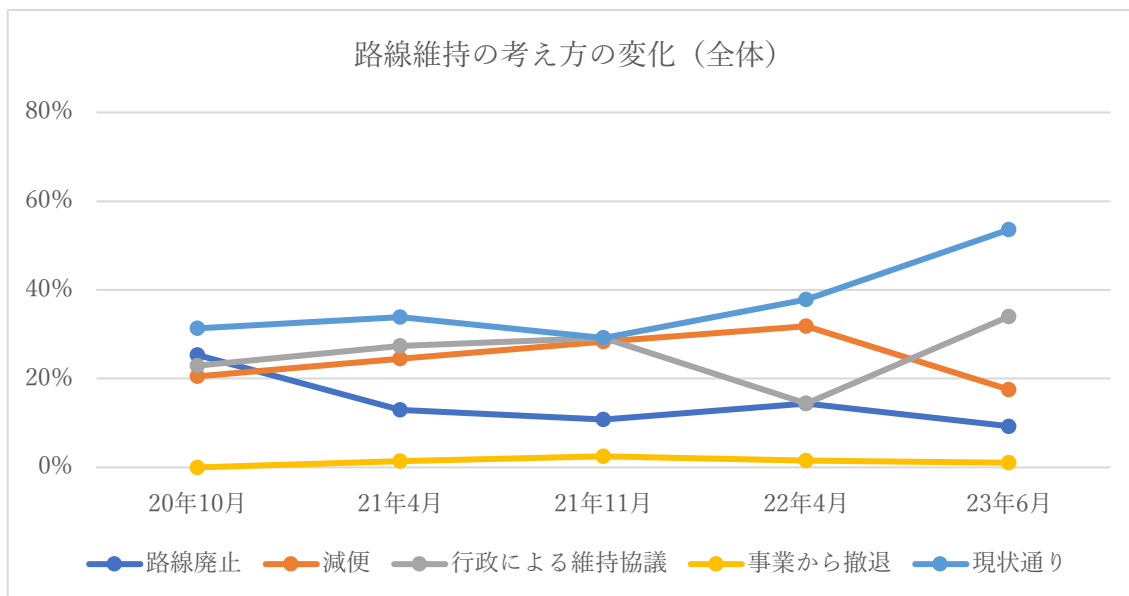
車両や施設・設備の更新計画が滞っているため。
採用に資する補助、地域公共交通に対する運賃補助
既に公設民営で経営している
過疎地での人口減少と物価上昇、物価高で赤字路線の全線委託化が必要
地方公共交通は基本的に赤字となりやすいため
赤字路線への補助金
公有民営

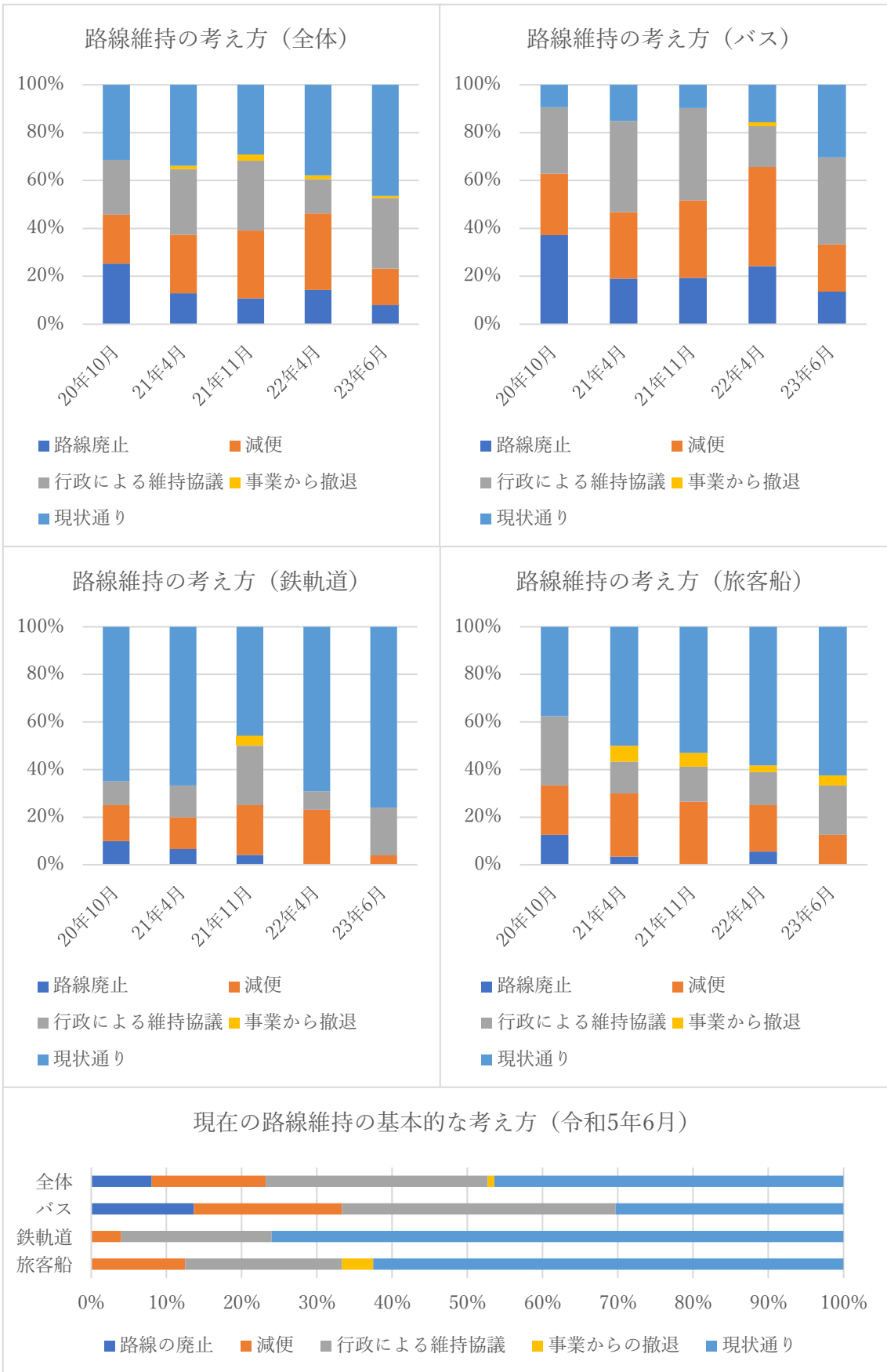
鉄軌道
施設、車両の老朽化、営業損失部分
新たな税負担を国民に求める
高騰を続ける電力費等の補填
人口減少、交通弱者の利便性、SDG s
運行経費、インフラ整備
修繕費に対する
インフラの維持管理費
安全に関わる施設・設備等の維持・更新費用
設備投資支援、運営費支援
公共交通は、社会インフラとしての要素が強く、国民全体で支えるという観点から、国や自治体が運行維持のための財源を確保することは必要不可欠であると考えます。
開業以来の赤字経営で、支援の継続は必要です。
実証運行期間の設定や利用促進に係るもの
運転動力費の高騰分相等
赤字の補填、設備投資
赤字補填
公有民託

旅客船
運賃に対する補助
公共棧橋の修理
必要な補助は本当に助かります
燃料支援
船舶建造は自力で出来ない
船価の高騰により、自力では更新できない

問 21. 現在の路線維持の基本的考え方についてお聞きします

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、鉄軌道では76%に至る、バスで多い「路線廃止」は全体では9%で横ばいつづく





問 22. コロナ禍を契機にした事業転換や新規事業の取り組みの実績は上がりましたか、あるいはコスト削減努力の効果が出てきましたか、また他の企業との提携や合併など金融機関からのアドバイスはありましたか

バス
営業所譲渡、子会社吸収合併実施
コスト削減効果はでていない
特に取り組んでいない
2022 年頃から出て来ました
特になし
都市交通局からの受託など、積極的に取り入れ、業務拡大、収支改善を図っている
自力での復活を目指しつつ、行政との連携を強化
コミュニティバスを軸とした事業転換に実績が有り
事業転換や新事業等取り組みは行えていないが、所有施設や窓口の廃止等、業務の効率化を進め固定経費の削減を図ったが、コロナ影響を補うには至らない。また、金融機関からはこのようなアドバイスはありません。
コスト削減に向け、続けて努力している。金融機関からアドバイスはない
なし、寧ろ他不採算部門の撤退を余儀なくされている
特になし
不採算路線について他社への移管も選択肢に検討している
一部コロナ特需あり。新事業への取組は進んだが、コロナ禍は足枷。コスト削減は先送りのみ。
該当なし
設備投資を抑え、コスト削減した
コロナ禍によって事業転換を行っていません。金融機関からのアドバイスはありません。
保有資産の売却に関して求められる
共同経営による効率化、ダウンサイジングによる効率化
何もしていない
なし
路線再編・減便等により、コスト削減の効果があつた
事業転換や新事業等の取り組みはしておりません。金融機関等からのアドバイスもありません。
無し
休業の実施による人件費削減
減便していて第三セクターとしての役割を果たせなくなっているため、出資者である市

に出資引き上げ（完全民営化）を要望している。
特になし
ボーナスカット、購入車両数の抑制等でコスト削減を図り収支改善の一助とした
取組みはしておりません
新しい事業の取組みは行っているが成果は出ておりません
特になし
コスト削減の努力は効果があった
コロナ禍により仕業減等の経費圧縮に努めたが、燃料高騰によって効果は薄れた
グループ企業でホールディングス経営となった
業務の効率化
車両清掃業務の内製化をはじめ、きめ細かな増収と効率化に努めた
特にありません
遠隔点呼の実施、シェアードサービス、グループ会社の吸収
特記事項なし

鉄軌道
特に取り組んでいない
コスト削減の効果は多少あるが損失のカバーには到底致らない
コスト削減の効果を収入の減少が上回っている。
ない
特になし
特になし
減便、駅無人化による人削減は効果あり。提携や合併のアドバイスはなし。
コスト削減余地がなかった
コスト削減の為、設備投資を抑えた
コスト構造改革の取組みについて超過達成となりました。主に生産性向上、ダイヤの適正化、組織構造改革などによるものです。
他モードとの協働による事業展開を検討しており、さらに要員削減によるコスト削減で効果が見られた
大きな効果は得られていない。アドバイスなし。
保有車両数削減や減便等による一定程度のコスト削減効果があった
なし
何れも有効なものは特にありません
物販の拡大を行った。実績については検証中。
特記事項なし

旅客船
事業転換は模索しているが、資金の関係もありなかなか進まない。
減便や利用時間を延ばすことで燃費削減また金融機関と*協議中
途上
ない
コスト削減効果はある程度でてきた
該当なし
DX活用によるコスト削減、業務効率化が進んだ
特になし
新事業については実績が予想以下、コスト削減努力の効果は有り
なし
航送需要に合わせてダイヤ調整を行うことで燃料費削減など一定の効果があった
なし
何もしていない
特になし

問 23. 経営を圧迫している要因はなんでしょうか、今後どのような支援や制度改革などを自治体や政府に期待しますか

バス
人員不足・燃料高騰、車両購入・燃料の補助を希望する
赤字路線の運航補助の拡大、運転士不足への対応施策
運賃転嫁（値上げ）のハードルが高い、制度の簡略化を
現状の支援スキームはもとより、地域のインフラという認識を行政側でもっていただき、赤字部分を補填していただきたい。
赤字路線を公共交通ということで維持すること
現在の非対象路線に対する補助事業の拡大
前年度並みの補助金
物価（燃料、部材、電気）人件に補助
不採算路線からの撤退に時間がかかる
燃料費の高騰をはじめとする各コストの上昇。燃油補助金の継続を求めたい。
他産業より回復が遅いので、GOTOなどの経済活性化を
要因：地方部の乗合バス慢性的赤字、低水準なコミバス委託額、要望：公共交通事業を全額補てんする制度と財源、運賃・委託料等の下限規制

<p>コロナ禍による外出自粛や行動様式の変容によってバス利用者が減少したことで収入が減少し経営を圧迫しているが、地域の足として休業・廃業することができないため、事業継続によって多大な損失が発生していることから、特段の経営支援をお願いしたい。燃料高騰も経営に甚大な影響を与えているが、これに対する支援は地方創成臨時交付金(原油価格・物価高騰対応分)のみであり、使途は各自治体の判断に委ねられていることからバス事業者への支援は十分とは言いがたいため、燃料高騰に対する直接的な支援策をお願いしたい。また、2050年カーボンニュートラルに向けてEVバス導入補助などの支援メニューは増えているが、充電設備や設置拠点なども含めた一体的な支援となっておらず、そもそも寒冷地仕様に対応しきれていない。政府方針であるならば、インフラ設備としてもっと広い支援が必要であるし、まず寒冷地仕様のEVバスの検証と導入をメーカーにも働きかけをしてもらいたい。乗務員不足も深刻であり、需要に対して供給が追いつかない。人出不足問題に対する支援についてもお願いしたい。地域公共交通に関しては、地域の問題であり、中央集権ではない地方分権こそ、国の姿勢としてあるべきものと考えます。権限と財源のセットの移譲ができて、地方圏を守る持続可能な地域づくりの重要な位置づけにある地域公共交通が生きるものと思います。まず、広域自治体としての役割を担う庁に、権限と財源をセットで移譲する、ということを要望します</p>
<p>運行赤字分の適切な欠損補填</p>
<p>補助金のみならず、要員確保、育成への積極的支援を望む！</p>
<p>人件費の増加</p>
<p>少子化等による利用者の減少。自治体と上下分離方式について協議中</p>
<p>ブロック単価見直し・新紙幣対応・バスタ整備(待機場所不足)・要員不足対応・管理の受委託1/2要件緩和・乗合行為禁止の徹底)</p>
<p>企業の内部補填無い補助制度新設</p>
<p>老朽化施設の増大と人材不足</p>
<p>燃料支援など各自治体からの補助金の断続に期待したい。</p>
<p>現行運賃で維持できない部分は支援がなければ続かない</p>
<p>自家用車依存の生活、行政による積極的関与</p>
<p>燃料費の高騰</p>
<p>旅客の逸走による収入減少を支援する制度を要望します。</p>
<p>要因：コロナ過による乗客減、市の人口減少、運転者不足／制度：固定資産税等の減免措置</p>
<p>地域の人口減に伴う売上の減少、人件費、燃料費の高騰</p>
<p>利用者数がコロナ前の水準には戻らないことや、燃料費の高騰が負担となって収支を圧迫しているため、公共交通に対する補助制度を継続してお願いします。</p>
<p>売上の減少はもちろんのこと乗務員等の人員不足が、経営を大きく圧迫しています。国や自治体等には、乗務員確保の支援に加え、市街地(中心地)へのマイカーの乗り入れ規制や</p>

公設民営スキーム導入に向けた積極的な対応を期待します。
生活インフラ維持の為、上下分離方式など抜本的な施策が必要
地域標準ブロック単位での補助金算定の撤廃。
売上減少とコスト増加（特に燃料代）
燃料や光熱費の高騰に呼応した支援策の継続化。
人材不足（採用に対する支援）
生活様式の変更等で旅客数がコロナ前に回復しないことが要因
コロナ過の影響による収入減で、自治体負担が増加しており
人件費・燃料費・物価高・売上不足、運行を維持できる全額欠損補助を期待する
路線の休廃止や運賃改定の手続きの緩和
IC化等のサービス付加投資へのさらなる支援
要因：コロナ過だけでなく少子高齢化による輸送人減少、燃料費・設備投資額・人件費増による経費増、運転士不足による営業活動自粛・事業規模縮小等。期待：スポット的な支援ではなく、地域交通法がしっかりと機能するよう国から自治体に働きかけていただきたい。特に地域公共交通計画に未着手の自治体には、策定の必要性をしっかりと理解させるよう働きかけを強めていただきたい。
乗合事業（コミバス等）に貸切同様最低運賃制度を導入頂きたい
人材確保の支援
燃料費をはじめとする各種経費の高騰、乗務員不足に対する支援（労働環境改善、採用）
運賃改定の認可のさらなる規制緩和を期待する（人件費コストを100%カバーして）事業単体で黒字化し、事業継続していくため
燃料費の高騰や車両等の修繕費、これらについての支援をお願いしたい
収支が悪い路線（地域間幹線・廃上代替路線）を維持運行する会社のみが、高収益路線を運行できるようにしてもらいたい。
乗客減

鉄軌道
現状の支援スキームはもとより、地域のインフラという認識を行政側でもっていただき、赤字部分を補填していただきたい。
赤字路線を公共交通ということで維持すること
大規模設備投資（車両等）の補助、法人税、法人事業税の特例措置、国庫補助率の引上
電力費高騰に対する支援を期待します。
人口減少と燃料費、人件費の上昇
少子化 インフラ老朽化
修繕費に対する補助

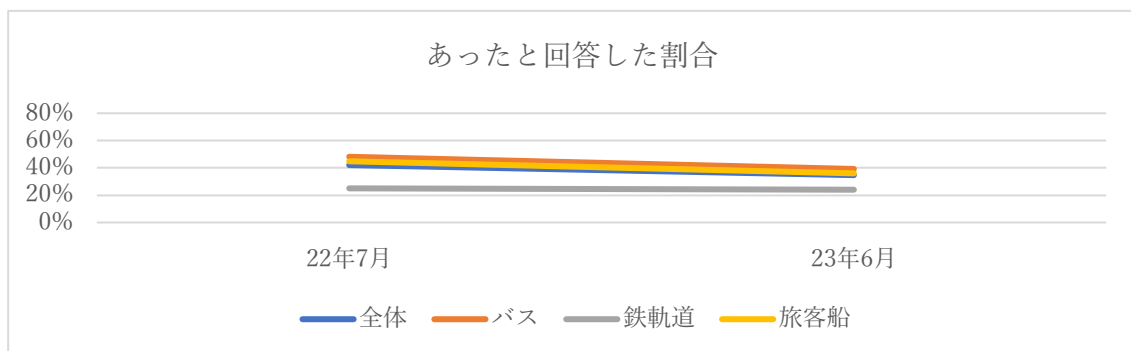
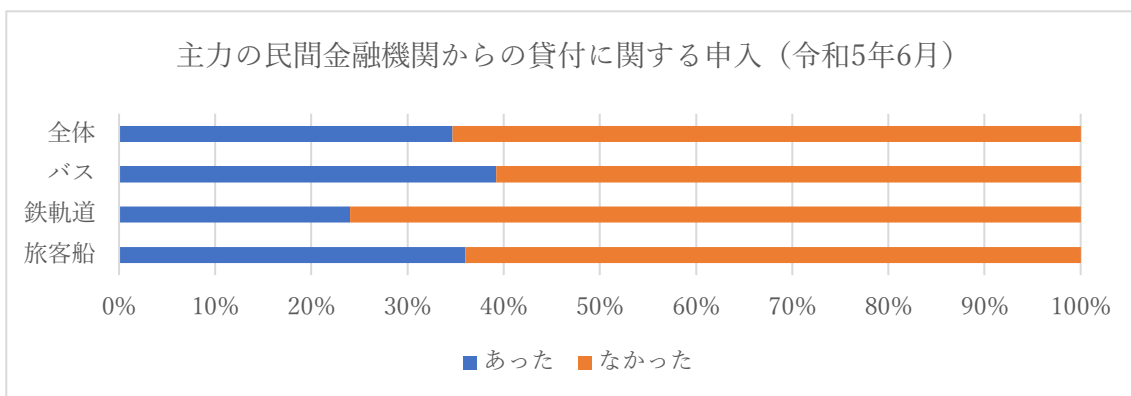
インフラの維持管理費、上下分離の促進
沿線人口減、旅行スタイルの変化、電気料金等の高騰。電気料金抑制のための施策
要因は鉄道収入の落ち込み。支援は新たな運営体制への再構築（省人化）に向けた設備投資の全額補助。具体的には GoA2.5 の自動運転・無線型信号踏切制御システムなど運転・技術部門と、自動出改札・収入管理・遠隔・券売機システムなど駅務部門に係る設備更新とシステム構築
運賃収入の低減と維持コストの上昇。これらの安定的支援を求めます。
設備投資を抑えたことによる老朽化施設の増大と離職者が増え人材不足
売上の減少はもちろんのこと乗務員等の人員不足が、経営を大きく圧迫しています。国や自治体等には、乗務員確保の支援に加え、市街地(中心地)へのマイカーの乗り入れ規制や公設民営スキーム導入に向けた積極的な対応を期待します。
運賃・料金制度の改正に向けた議論の進展や地域の皆様と課題を共有しながら、まちづくりと合わせたご利用しやすい最適な交通体系を共に模索してまいりたいと考えます。
沿線人口減少やモータリゼーションの加速が影響しているため、利用促進に係る施策を増加して欲しい
みなし上下分離方式の支援拡大
運賃制度の柔軟化、固定資産に係る税制特例
圧迫要因：少子高齢化による人口減少／支援：自治体による経済安定基金
運賃改定の自由度の向上、設備投資の補助率の嵩上げ
運賃改定の認可のさらなる規制緩和を期待（コストに見合う収入確保）及び設備投資（鉄道インフラ維持）の補助金増を期待する
JR から引継いだ設備、車両等の更新に対する支援拡充
ローカル鉄道に対する国の新たな支援制度、真に実用性のある支援を
コロナによる利用減少。少子化による利用減少。公共交通維持のため、国・自治体の支援
乗客減

旅客船
自由に運賃改定が出来る様にして欲しい
公設民営
離島航路維持の補助金の上限を上げるなど支援金の増加を望める
利用者数の減少
交通機関は設備投資が必要であり、公設民営や上下分離を期待
重要港湾内だということ所以他島より係船料が倍額となっていて年間 300 万多く負担している。国と話し合いましたが聞いてくれません。島自体が重要港湾の定義を成していない。
船舶検査費への支援、港費の免除

人件費
原油高騰高止まり、世界情勢による変動が大きい
少子高齢化による利用者の減少
減価償却期間のミスマッチ（期間が短い）
燃料価格の下落と安定（現在の半値以下）
燃料費の高止まりが経営を圧迫、諸物価高騰に見合う運賃転嫁が難しい
物価高・燃料高騰 国の緩和補助金などの継続
人件費、燃料費
輸送量の減少であり、特に補助航路については公営化を求む
上限運賃制のため、運賃値上げが困難
経営を圧迫しているのは人件費や燃料費。期待する支援は、船舶検査費の助成や原油価格高騰対策
5類になっても輸送利用者の増加が少ない。燃料単価高止まり。燃料高騰支援。
燃料費の高騰

問 24. 主力の民間金融機関からの貸付に関する申し入れがありましたか

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%、前回の調査の令和4年7月から大きく変化していない、猶予していた借入金の返済を求める内容がバスで1件、鉄軌道で1件明示された



あったと回答された具体的内容

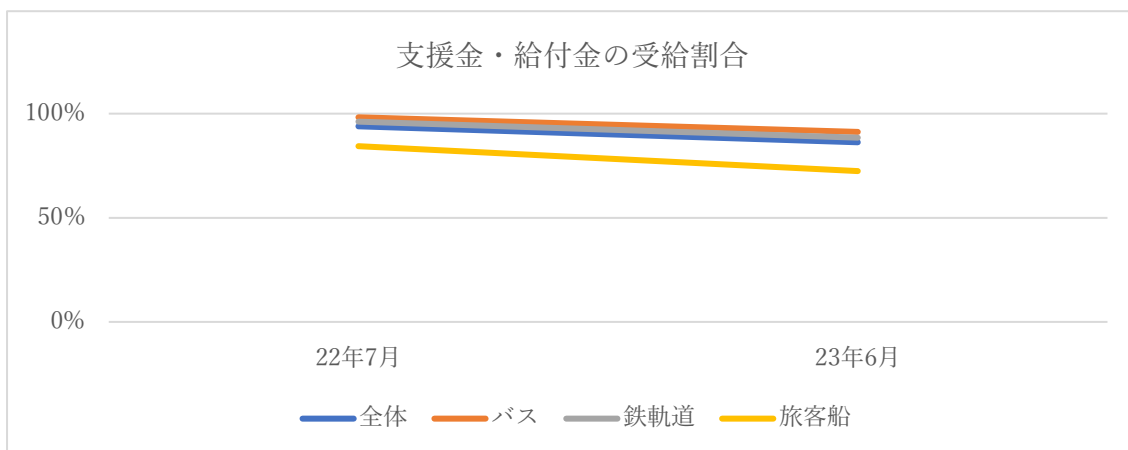
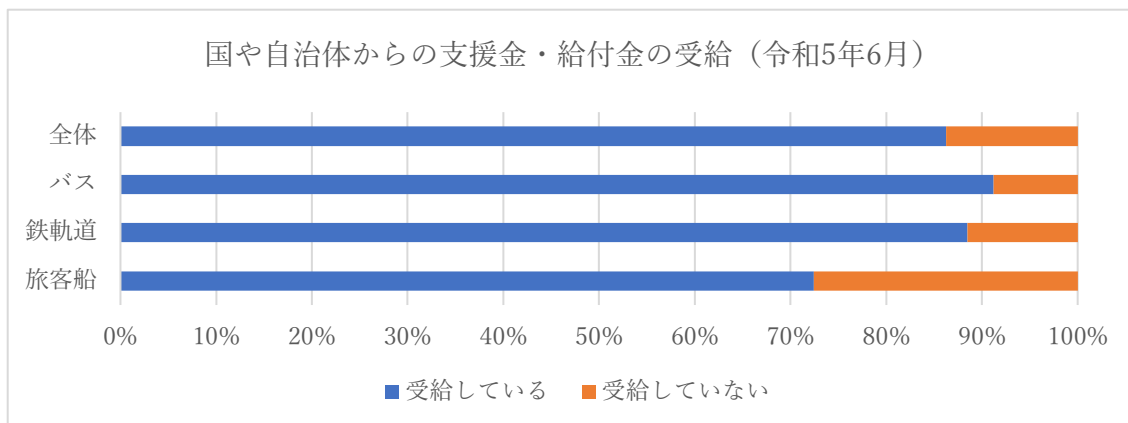
バス
コロナ特別融資
無利息貸付制度の案内など
借入金の返済猶予
コロナ融資（金利負担、返済条件緩和）
当初より利用している
運転資金・設備投資
資本性ローンなど
差し控えます
ほとんどが中小を対象として適用外だった
コロナ融資（利息の免除）
コロナ勃発後猶予していた借入金の返済を 2023 年度から行うこと。
セーフティーネット保証 4 号等のコロナ特別融資
与信枠の増
申し入れはあったが受けていないため、具体的な話はしていない
国の制度融資活用提案

鉄軌道
コロナ融資（金利負担、返済条件緩和）
借入予定額の増額、コロナ制度資金借入の紹介・活用
ほとんどが中小を対象として適用外だった
コロナ勃発後猶予していた借入金の返済を 2023 年度から行うこと。

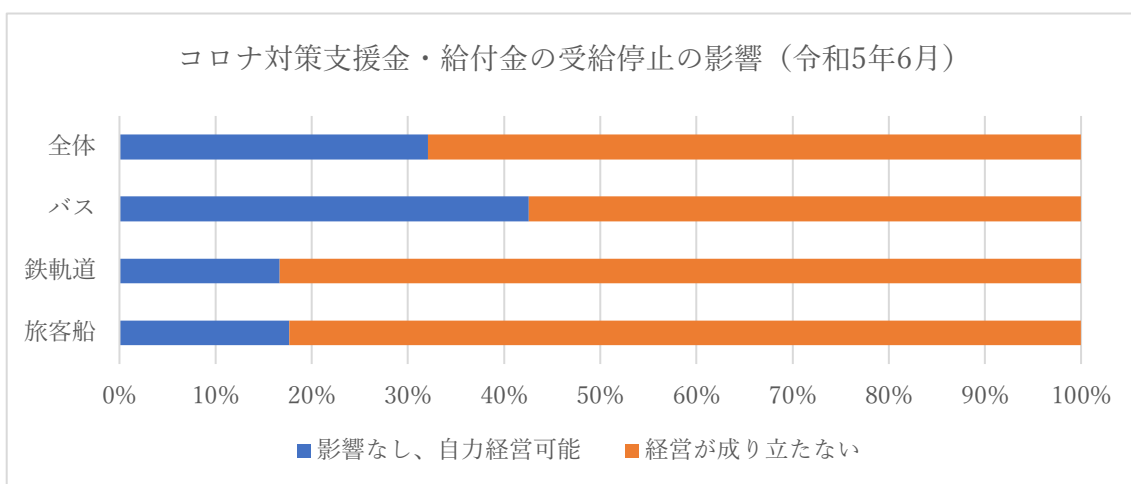
旅客船
あったが必要無いので
コロナ融資やリスク
コロナ融資やリスク
貸付提供（運転・設備）
3 年間利息補てんにて実質 3 年間は無利子
コロナ融資
ゼロゼロ融資
昨年まではあったが、これ以上は難しい

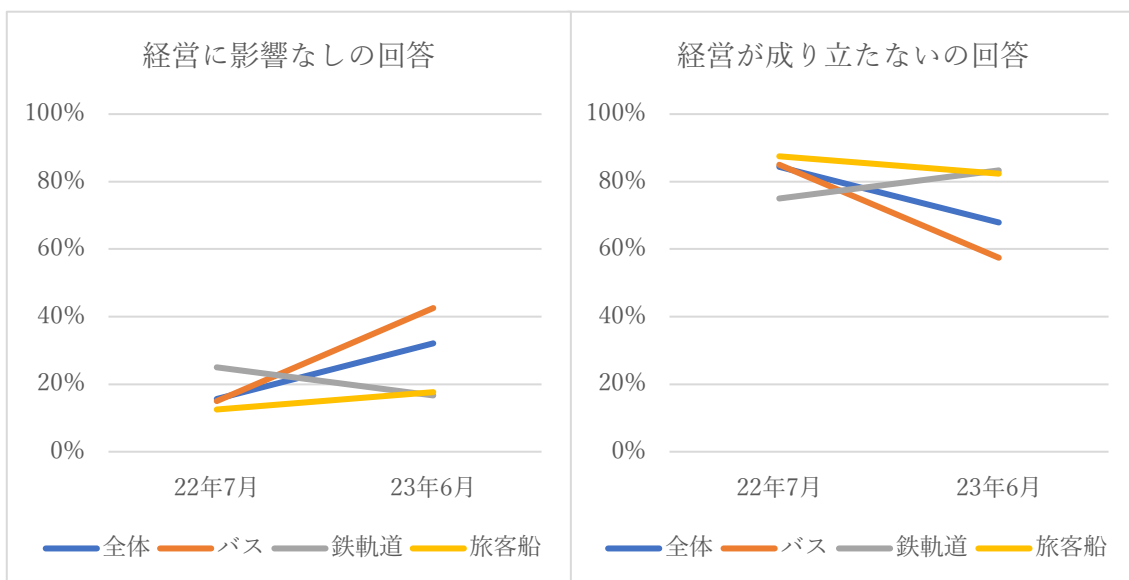
問 25. 国や自治体からコロナ対策を含めて支援金・給付金を受給していますか

国や自治体からコロナ対策を含めた支援・給付金は 86%が受給し、前回調査の令和 4 年 7 月から大きく変化していない。停止すると 68%は経営が成り立たないと回答している



支援金・給付金が停止した場合の経営的影響はどうですか





国や自治体のコロナ対策を含む支援・給付金等についての意見

バス
コロナ対策というより路線の維持確保に重点を置いて
コロナでの落ち込みをある程度補てんできた。
公共交通維持のため支援等充実していただきたい
収入減（利用者数減）による路線維持（ダイヤ確保）についての補助を要望
さらなる手厚い支援を
「運行継続」の要請があったにも関わらず、国は民間事業者への経営支援は行わない方針であるが、事業者の自助努力で補うことができる損失額ではない。コロナ禍において、雇用調整助成金と地方創成臨時交付金を活用した関係自治体からの支援等を受けたが、損失額の6%程度であるため十分な支援とはいえないことから、交通インフラ維持(=バス事業の存続)のため公的支援制度の拡充が必要と考える。
恒久的な支援制度・システムを構築して欲しい。
R5年度地方創生臨時交付金の断続利用
継続的な支援・給付を要望します。
事業規模に応じた継続的な支援を希望。
支援の増額を希望
コロナ禍による損失額の全額(累計額)の補填を望みます。
生活インフラとしての維持施策となる抜本的な施策展開を望む
5類移行に伴い制度を廃止せず、段階的に縮小されていく制度としてほしい
自治体の負担増になり、自治体予算を超えた際は、支援されなくなるおそれがある。
自治体によってバスに対する補助の差が大きい
燃料費や車両購入費、労働条件改善のためのご支援をいただきたい。

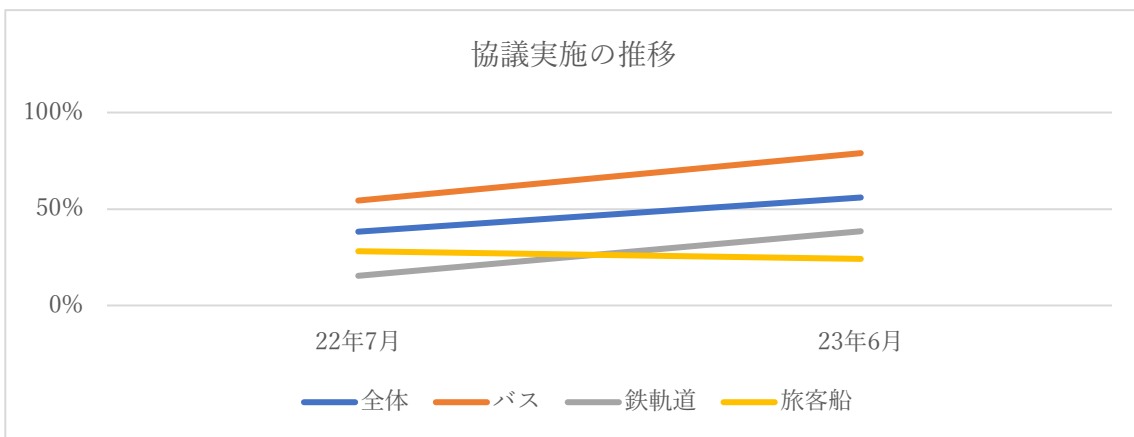
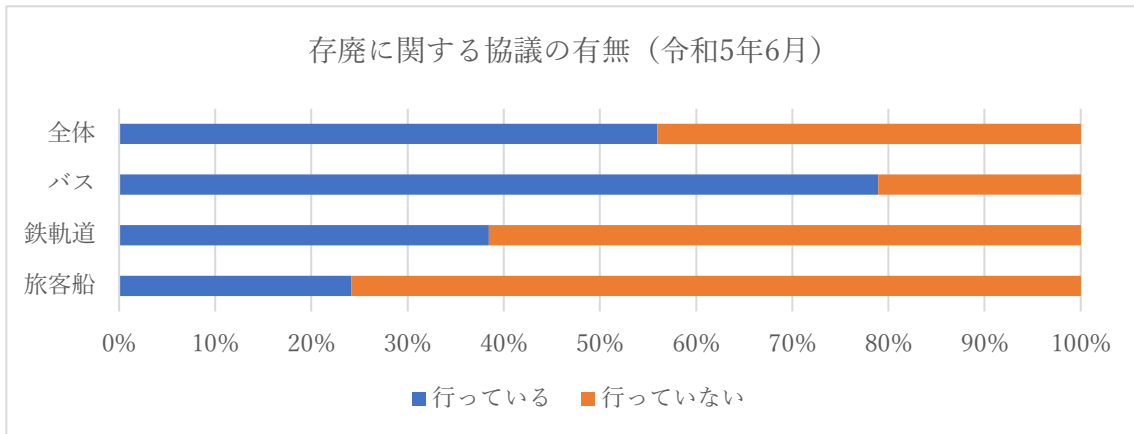
スポット的な金銭の支援はとても有難いが、持続可能な地域公共交通とするために、地域交通法が全ての自治体で有効に機能するよう国から自治体への強く働きかけをお願いしたい。
公共交通維持のため、支援等充実していただきたい。

鉄軌道
コロナでの落ち込みをある程度補てんできた。
給付額が少ない
修繕費に対する補助
運行支援金は臨時的な扱いのため今後は期待できない。自治体は国の交付金を財源にしているため、最終的には国がでない自治体もでない。
そもそもが厳しいため、経営の抜本的支援を願う。
コロナ禍による損失額の全額(累計額)の補填を望みます。
交通弱者を守る上で、公共交通の存続は必須と考えているので、国や自治体に理解をいただきたい。
経営改善支援事業の実証運行補助だけでは不足である。
支援が無いと経営は成り立たない。
自助努力を条件に、継続的な支援をお願いしたい

旅客船
本当に助かっています。自力では負担が大きく助けてもらった方が良い。
減収分の補填をして欲しい
コロナ禍の影響は行動原理として残っている。完全に回復するにはもっと時間を要するのでは・・・
決して燃料価格がコロナ前に戻った訳では無い、補助継続を望む
燃料油の補助
燃料高騰支援金を受給しているが、これはコロナ対策の支援金ではないかと思っている。
問 23 と同様

問 26. 地元自治体と路線の存廃に関する協議を行っていますか

協議を「行っている」は全体の 56%で、令和 4 年 7 月の前回調査 38%から増加しているバスは「行っている」は 79%と比較的高く、旅客船は 24%と低い、鉄軌道は 38%



協議の具体的内容

バス
デマンドタクシーの説明会等には参加している。市・地区コミュニティタクシーの運行
地域公共交通会議など
路線の存続、廃止
地域公共交通会議
国庫補助要件をはずれたものを再編（路線バス）
現状の乗務員数で賄えない路線の廃止
9/30 で 3 路線廃止
路線からの撤退について
縮小しつつも維持の体制
需要に応じたダイヤ削減、路線廃止
コロナ以前から続くバス利用者減少のため、他の交通モードへの移行を含めバス路線の必要性について関係自治体と協議しているが、コロナ禍によって利用減少に拍車がかかっていることから、協議を加速させる必要がある。令和 4 年度は代替交通の協議が整った 2 路線を廃止しており、この他にも自治体と協議中の事案が複数ある。
乗務員不足で減便している路線の統合

各市との路線再編
路線再編、上下分離方式の構築
差し控えます
市東部地区路線の補助金など
同業他社との路線共有、定期共通化など
共同経営計画
損失補てんを前提とした運行への転換
路線のコミュニティバス化
公共交通活性化協議会において
補助金により、尚赤字が続く場合
著しく需要が減少している路線について、自治体に補助をお願いしております。
乗務員不足に伴う路線の退出について協議を進めています。
市交通ビジョンに基づき 5～10 年で路線の縮小、廃止の可能性のある路線について代替交通への移行を協議している。
乗合タクシーへの転換
市と継続して協議中。
特に収支率の悪い路線のモード転換（デマンド交通等）
赤字が激しい路線で自治体が維持できないと判断した路線
欠損額が大きい系統の廃止
路線の補助について、地域公共交通会議にて協議している
交通事業者の窮状説明と赤字路線存続の危機説明、地域公共交通計画の早期策定要望
公共交通会議で協議している
乗務員不足に対応するための路線網やサービス供給量の縮小など
公共交通会議において協議を行なっている
地域間幹線から外れた路線の運行について

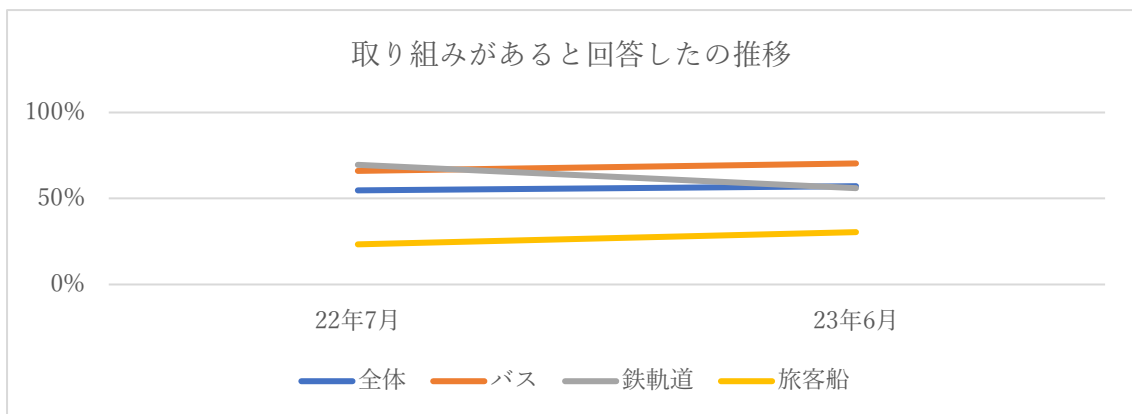
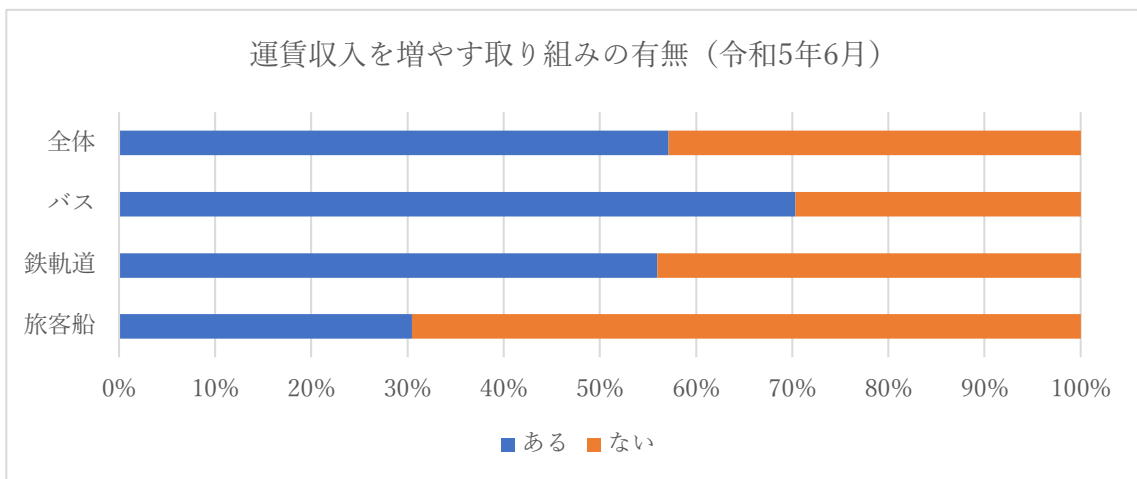
鉄軌道
老朽設備の更新や維持管理
乗務員不足に伴う路線の退出について協議を進めています。
沿線地域活性化協議会の開催による利用促進の検討を行っている。
県地域鉄道のあり方検討会
存続させるための支援スキームについて
存続のための経営改善計画策定について協議を行い支援ももらっている。

旅客船

公共交通協議会にて協議をしています
後継者問題については話をしている 私自身が11月で70才になります。現役で船長もしています。他社にもお願いしましたがとても無理だと3社に断られました。レッドカードを持って経営しています。
何らかの協力を得られないか度々申し入れしている。
地域公共交通計画を作成し実施している
今後、行政の支援がなければ行うこととなる

問 27. 利用促進等で運賃収入を増やすために、自治体等と連携して現在実施して成果が出ていること、または今後実施しようと考えている事がありますか

取組が「ある」は57%で、令和4年7月の前回調査から変化していない。旅客船は「ある」の回答が比較的低く推移し今回調査でも30%に留まる、鉄軌道は56%



取り組みがあると回答された具体的な内容

バス
検討中
運賃無料 day
利用促進イベントの企画、実施
土日祝 1日フリー券の半額補助
高校定期券 50%補助、75才以上運賃 100円
運賃値上げ予定
運賃値上げ
モビリティマネジメントの継続
キャッシュレスによる利便性向上
ICシステム、QR決済
令和4年度は、補助金を活用して交通事業者が割引乗車券を販売する事業に参画し、自社を含めバス事業者14社で連携して高速バス(一部を除く)の割引乗車券を販売・PRを行うことで利用促進に努めた。
高齢者バス運賃の無償化(期間限定)により、コロナで利用者が減少している路線の利用促進に効果があった。
観光路線バスのタッチパネル決済へのとりくみ
観光地と連携したチケット発売
共同経営計画、利便増進実施計画に基づき運賃値上げや路線再編を行っている。
都心循環線の運行、高齢者向け乗車券制度、運賃の統一(今後)
既存路線の延伸
同業他社との路線共有、定期共通化など
バス電車無料の日、大人100円子ども無料の日をR4計4回実施
外出支援に対する利用券配布により、路線バスの利用促進を図っている
市内バス・電車無料デー、初回6/25 最大8回
高齢者に対する100円バスの導入、電子マネーの促進
令和3年度・4年度に観光庁の補助事業に参画し、観光と公共交通を結びつける事業(交通マップ・フリー乗車券)を行った。
自治体の支援を受け、期間を定めた日祝日限定の“運賃無料デー”、“ワンコインデー”や“ICカードの無料配付”を実施し、地域住民の好評、利用者の拡大といった成果を得ることができましたが、同様の取り組みについては、自治体の支援なしでは実施できません。
ノーマイカー運動、県版Maas
市地域公共交通利便促進実施計画による均一運賃エリアの拡大新設等
デジタル乗車券の導入(QR乗車券)

市内完結利用者に対し、上限運賃制度を設け、正規運賃額との差分を当該自治体が補填
地域をまきこんでイベント開催等
バスの乗り方教室、イベントへの参加、GTFS化など
高齢者利用券、おためし乗車券等
鉄道、飛行機、バスとの接続改善
企画乗車券の造成
地域のニーズに合わせた路線の最適化による利便性向上と運行効率化
公共交通会議において路線の見直し
県下路線一律運賃乗車券の実証実験など

鉄軌道
利用促進イベントの企画、実施
土日祝 1日フリー券の半額補助
クラウドファンディングにより資金を調達し観光列車に改修
自治体の支援を受け、期間を定めた日祝日限定の“運賃無料デー”、“ワンコインデー”や“ICカードの無料配付”を実施し、地域住民の好評、利用者の拡大といった成果を得ることができましたが、同様の取り組みについては、自治体の支援なしでは実施することができません。
地域の観光資源の魅力発信、田んぼアート等
沿線小学校の社会科見学の実施やウォーキング企画での鉄道利用。
自治体補助による割引企画乗車券、地元企画のイベント開催など
自治体、経済団体、利用者代表で構成する協議会で利用促進策を検討している
新たな割引切符の導入
他の交通モード（バス・タクシー・軌道・シェアサイクルなど）と連携による利便性向上
コロナ禍で単純に格安のフリー乗車券（自治体が割引分補てん）は効果があったが、持続可能なものではない
利用券販売への協力。貸切列車への補助。

旅客船
新たな観光需要の模索*成
体験型修学旅行生の利用
観光面でのタイアップ
県外観光客の誘致及び周知活動
観光客の誘致施策

運賃収入を増やす以外の、今後の経営や労働環境等の改善取り組みの内容

バス
各自治体でタクシー利用券の発行、乗客に対してタクシー代の助成
乗務員の給与に直接的な助成ができないか
運賃改定
バス運転士の改善基準改正に伴うシステムの変更、システム改修等の費用増加に対する助成を要望
安全体制（運行の）のため、定期的な機器更新に向けて支援をお願いしたい
自治体公報での民間路線バスの周知等区域内の協議運賃制等の利用促進策の推進
上限運賃変更認可申請においては、本省権限認可の条件緩和(700 両以下)などで一部通達変更がなされているものの、総括原価方式にて収支を推計し運賃値上げ率についての厳しい査定とそれにあたり膨大な資料準備が必要である。一方で、自治体と協議が整った場合に協議運賃として設定可能であり、上記運賃体系とは別途届出が出来る手法もある。コロナ禍や燃料高騰など外部要因により収支が悪くなり、公的な支援を要望しても十分な支援がもらえない一方で、収益改善のための運賃改定には未だ規制緩和以前のように高いハードルがあり、バス事業が機動的かつ適切に運営しづらい環境となっている。運賃改定の手法においては、国が抜本的に現行の申請方法を見直し、機動的かつ簡易的な運賃改定申請となるように制度を見直すべきではないか。
若年層への働き易い労働環境の構築、それに係る助成金の要望
市と「共同運営システム（上下分離方式）の構築について協議を展開中
新改善基準告示対応・実質ダイヤ増（費用増）に対する支援
運転手不足に対する対応。
人員（運転士）不足高齢化による事業断続が危惧される
運賃改定は必須
下期に運賃改定を計画。働き方改革法案対応のため、仕業再編成
運賃改定、補助金増額
運転者雇用に対する支援及び運転者の賃金アップに繋がる給付
運賃改定申請の簡略化
働き方改革に伴う乗務員仕業数の削減や運賃改定について検討を進めています。乗務員仕業数の削減は、運行路線の廃止や減便を伴うことが大きな課題です。また、運賃改定については、申請手続きの簡略化等により速やかな実施の実現を期待するとともに、運賃改定の増収が補助金の減少により相殺されるような、現行の運行補助制度の改正を望む。
運賃設定の自由化をしてほしい。もはや公共料金とは思えない。
運賃本改定の実施を検討中
国や県に対して利用促進に対する補助金等支援をお願いします。

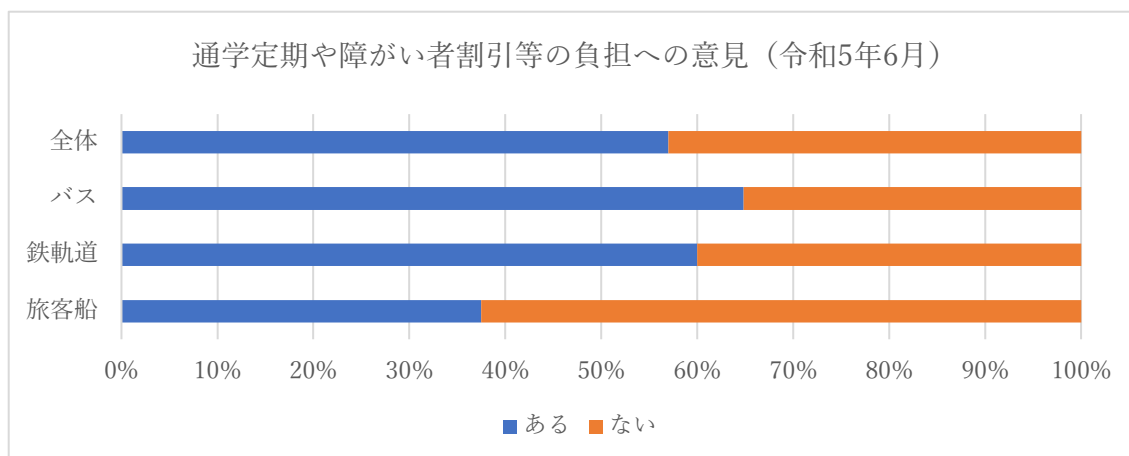
利用促進に対しての補助をお願いします
実施する計画：運賃改定：7/1、新改善基準告示対応ダイヤ改正：今年度までに／国への要望：運賃改定に関わる総括原価等の審査の簡素化／国及び自治体への要望：運転士確保のための金銭的な支援制度／自治体への要望：地域公共交通計画を策定していない自治体への早期の策定
運賃改定を検討中だが作業が煩雑、簡素化して欲しい。家計の負担とならないよう通学定期への助成などを実施してほしい。
2023年10月から運賃改定を実施予定。
運賃改定を現在申請中

鉄軌道
運賃改定
運賃改定、修繕費に対する補助
離職防止のために待遇改善は必須、赤字解消に向け運賃改定を検討中。
働き方改革に伴う乗務員仕業数の削減や運賃改定について検討を進めています。乗務員仕業数の削減は、運行路線の廃止や減便を伴うことが大きな課題です。また、運賃改定については、申請手続きの簡略化等により速やかな実施の実現を期待するとともに、運賃改定の増収が補助金の減少により相殺されるような、現行の運行補助制度の改正を望みます。
運賃改定
2023年10月から運賃改定を実施予定。
運賃改定を計画、通学定期利用者への自治体からの支援を期待

旅客船
働き方改革やDXを通じた業務効率化、運賃改定による収入増を目指している
燃油費の高止まりに対して一部運賃改定を検討中

問 28. 通学定期や障がい者割引など国の社会政策に係る費用を現在は公有事業者が負担していることについてお考えがありますか

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見られる



考えがあるとされた具体的内容

バス
交通事業者による負担ではなく、行政の負担等に切り替えを希望
国や自治体の負担があっても良いのでは。
本来、行政が負担すべき福祉施策
交通関係の方に寄り沿う意味から行政にいくばくか負担をしてもらえるとありがたい。
IC カードシステム改修等なぜ事業者負担となるのか
割引減収に対して公的補助がほしい
負担に見合った補填がなされていない
国の社会政策による割引は、全てを国が負担するべきものとする。
福祉サービスの向上は第一義的には行政の施策によるべき事柄である。精神障がい割引に対する要望が行政から交通事業者になされているが、バス事業者に支援を求める根拠が不明確であるとする。なお、身体障がい者割引についても経営状況を見ると廃止するべきではあるが、昭和 20 年後半から長年実施してきた経緯を踏まえると現行制度廃止は、現行利用者から理解が得られないものとする考え、やむを得ず継続している。
国や自治体等が公共の福祉として考えるべきで民間事業者が負担するのは違うとする
税金で賄う制度を整えて欲しい
国鉄時代からの文教政策の名残と認識しており、本来は国が負担すべき。
行政等に負担、支援して頂けると助かる
負担軽減のための支援
行政ももっと支援すべき
国策、社会福祉と促え、国・県等からの助成を求める
福祉に関わることは行政が負担すべき
事業者単独ではすでに厳しい。行政からも一定の支援をお願いしたい。
障がい者割引による不足分は社会福祉の観点から公的支援の制度を検討して頂きたい。
教育、福祉の観点からも、行政負担とするべきだと考えます。

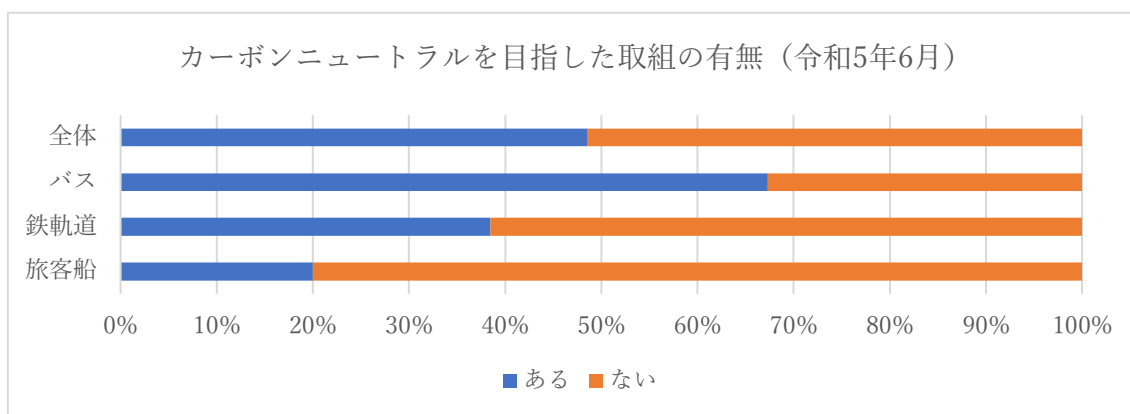
国や自治体が一定の負担をすべきと考える
割引額は行政が負担することが適当であると考えている。
公共交通事業者としての社会福祉への協力姿勢として重要と思うが、やはり収支が厳しいので支援をしてもらいたい。
一定程度、公的補助して欲しい。
精神障害者の割引範囲拡大について本来は国や自治体の福祉政策として実施されるべき
割引施策の拡充は自助努力では困難
結果的に自治体の負担増になっている。国からの支援をお願いしたい。
国や自治体による割引相当額の補填
負担軽減のためご支援いただきたい。
少子化対策や社会保障施策として、国や自治体が負担すべき
交通弱者の移動手段を国や自治体が支援することは SDG s の 3.4.11 のゴールを目指す上で必要。
乗車人員増加施策として事業者が率先して取り組むのであればやむを得ないが、現状の単純な事業者負担はあり得ない。

鉄軌道
施設、車両の老朽化、営業損失部分
新たな税負担を国民に求める
高騰を続ける電力費等の補填
人口減少、交通弱者の利便性、SDG s
運行経費、インフラ整備
修繕費に対する
インフラの維持管理費
安全に関わる施設・設備等の維持・更新費用
他の設間と重なるため省略
設備投資支援、運営費支援
公共交通は、社会インフラとしての要素が強く、国民全体で支えるという観点から、国や自治体が運行維持のための財源を確保することは必要不可欠であると考えます。
開業以来の赤字経営で、支援の継続は必要です。
実証運行期間の設定や利用促進に係るもの
運転動力費の高騰分相等
赤字の補填、設備投資
赤字補填
公有民託

旅客船
通学定期は本人に対して補助があれば良い。障がい者の2種の割引はならない。
一民間企業が背負うことはない。
国または自治体が負担すべき
福祉に関わることは行政が負担すべき

問 29. 政府は 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ました。これを受けて現在、あるいは今後取り組もうとしていることがありますか

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 67%、鉄軌道 38%、旅客船 20%となっている



取り組みの具体的な内容

バス
電気自動車の導入や省エネ。創エネも検討したい
EV バスの導入を促進
電気バスの導入
電気車への転換
バス部門での EV バス、大型バスの導入によるカーボンニュートラルに向けた取り組み
電気自動車等の導入の検討
EV バスの導入検討
EV 車両の導入に向け、民間で試行運行（但し、行政もバックアップして頂いている）
2030 年度に乗合事業車両の 50%超をゼロエミッションに
今後検討することとしている。
アイドリングストップ、エコ運転
電気バス導入の検討
バスの EV 化を視野に入れている

EVバス・水素バスを導入している
将来的ではあるが、バスのEV化バイオディーゼル燃料の検討
EVバスの導入
ハイブリッド車両導入
マイカーから公共交通への利用促進を図る
国産EVバスの導入を検討しています。
路線バスに電気(EV)バスを導入する計画です。軌道事業は、電車の運行を継続すること自体がカーボンニュートラルに寄与すると考えます。また、太陽光発電設備の導入について検討を進めています。
各市のノーマイカー運動への協力
公的補助を活用したEVバスの導入。
EVバスの導入
水素バスの導入
沿線の企業・商業施設に向けての公共交通利用促進
企業や商業施設へ脱炭素に向けて公共交通利用の促進
EVバスの導入
環境性能の良い車両の導入など
公共交通の利用促進によるマイカー利用率の削減（CO2排出量削減）
EVバスへの転換を検討
非化石エネルギーへの転換措置の手段としてEV導入は必要と認識している。現段階では積極的に情報を取り入れている段階。
電気自動車等の導入の検討

鉄軌道
バス部門でのEVバス、大型バスの導入によるカーボンニュートラルに向けた取り組み
車両新造
R4年度に再生エネルギーによる一部列車を運行。今後は車両更新を検討。
路線バスに電気(EV)バスを導入する計画です。軌道事業は、電車の運行を継続すること自体がカーボンニュートラルに寄与すると考えます。また、太陽光発電設備の導入について検討を進めています。
グループ全体のCO2排出量を2030年度に46%削減（対2013年度比）、2050年度に実質ゼロとすることを掲げています。
新型車両への代替、離席時のPC画面オフ、休憩時の消灯。
駅証明のLED化等
車両更新（***に連比率の推進）

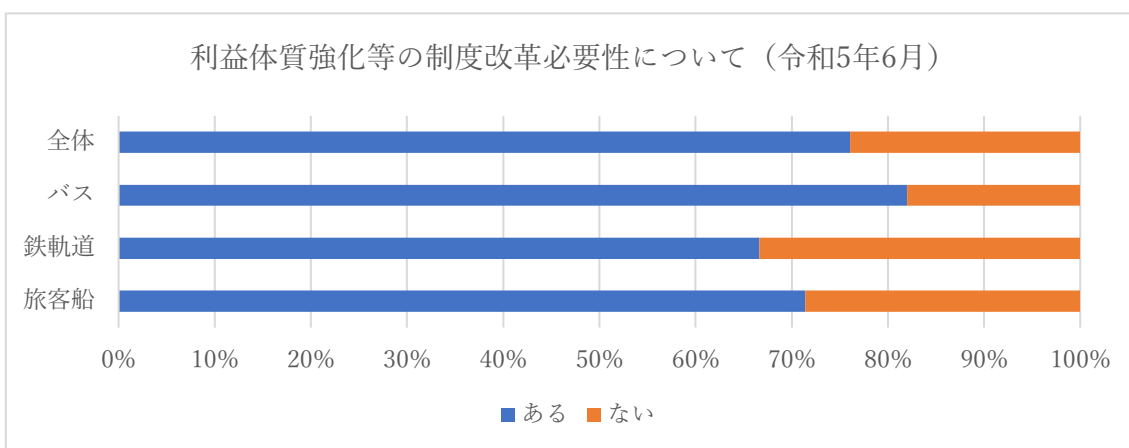
公共交通の利用促進によるマイカー利用率の削減（CO2 排出量削減）

旅客船

SOX 規制に適合した燃料油に変更

問 30. コロナ禍を契機に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などの制度改革が必要であると思いませんか

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



必要と思う具体的な内容

バス
公共交通機関は利益率の上限がほぼ決まる。状況に応じた改善改革がやりづらい
利用実態に合わせたダイヤ改定を行う
エリア一括協定運行
上下分離方式の導入
必要だと思います
ただし、制度改革が企業の収益向上に結びつくか疑問
同一地域に複数の民間事業者は不用
前向きに取り組むモチベーションが高まるようなエリア一括協定運行補助制度に変更
バス路線維持)地域間幹線系統国庫補助や地域内フィーダ国庫補助制度があるが、補助制度そのものがバス事業者の実質赤字を補填する制度となっておらず、問題である。また持続可能な交通とするのであれば、事業者の実質赤字額に適正利潤を上乗せする、もしくは車両設備等は自治体が用意して、運行面を事業者が担う公有民営いずれかで運用をしていかなければ、今後の公共交通の維持は困難となる。特に過疎地域の路線は維持できない。 車両の維持・代替)①車両代替更新において多額の投資が必要であり、車両等の設備は自治体側で有し、運行面をバス事業者が担うという「公有民営」が図られるべきでは

ないか。②2050年カーボンニュートラルの政府方針に対応するのであれば、車両や充電施設等のインフラ設備をバス事業者だけで構築するのは、経営状況等を鑑みても不可能ではないか。
大型2種免許の取得(とくに若い年代)し易い社会環境(例、20代なら取得費用を全額?免除など)
補助金メニューの拡充
現状から前進している為。手段としては国・自治体補助100%へ向かう途中段階の施策であると解釈する。
福祉とビジネスの切り分け 上下分離式の導入
運輸連合的な仕組み
利益が見込めない公共交通の公有民営化
公有民営化
交通崩壊は始まりつつあり、早期着手の必要性を感じる。
赤字路線を黒字維持でカバーする方式はコロナ過により全事業で赤字の現状から、今後維持していくのは困難であり、上記の制度改革は必要と考えます。
特に地方の公共交通は、公設民営に移行すべきと考えます。
バス専用レーンの設定
現在、どのような取組であれば実現可能か、市と協議中。
既に公設民託により運行しており、継続していく必要がある。
ほぼ赤字路線である為、今後維持する為には必要
地域全体として公共交通の利益を求める必要がある。1交通事業者だけではなく
協力が必要
バスとタクシーだけでは地域の交通は補完できない。多くの事業者、様々な交通モードが結集して地域の移動手段を支えていく必要があるのでは?
今後検討

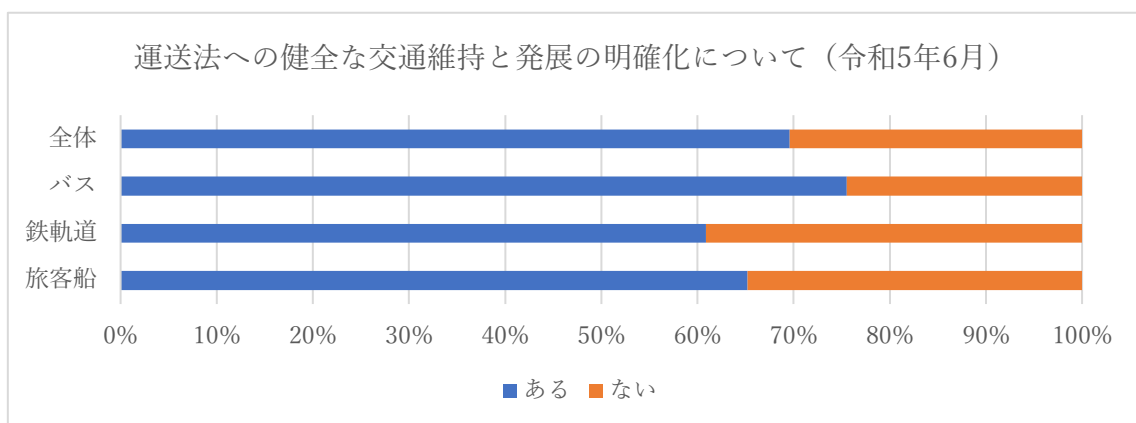
鉄軌道
上下分離方式の導入
地方路線においては、都市への人口流出が問題
修繕費まで補助する「みなし上下分離」
地方鉄道の維持は事業者の努力では限界に来ており地域の交通体系全体をどう考えるかという視点が必要
地域やその企業によって事情が異なるため、今回の国の制度改革が当社に合致するか慎重に見極めなければならないが、今後の人口減少を見据えれば何かしらの国策は必要
MaaS等のとりくみ強化が必要

特に地方の公共交通は、公設民営に移行すべきと考えます。
他事業者の状況を鑑みて検討していきたい。
今後検討

旅客船
島しょ部の運営は今後かなりきびしいことが予想されます。エアリー括協定運航は有*だ と思います。
公有民営化への取り組みの必要性を感じる
利益が見込めない公共交通の公有民営化

**問 31. 法整備として運送法に「健全な交通維持と発展」を明確化する必要があると思いま
すか**

明確化する「必要があると思う」が70%であった



必要と思う具体的な理由

バス
利用者が安心して利用するために必要な、法人保護の視点が必要ではないか 安心安全のために、法人はコストをかけている。運賃に転嫁され。
公共交通に誇りを持って働ける職場を目指したいから
財源の裏付けとしても法的整備が必要
国の支援がないと公共交通機関の維持が出来ない
・何らかの法整備は必要と考えられるので、今後議論を深めて具体的なことを明確化してはいかかがか。 ・ラッシュ時間のみ他事業者が参入するようなクリームスキミングや運賃低廉化による過当競争の抑制については、法的に規制するものがないことから、何らかの牽制は必要であると思います。
社会的全体に（特に地方）のバスの利用への意識の高揚が必要
交通の社会インフラ的立場を明確に！

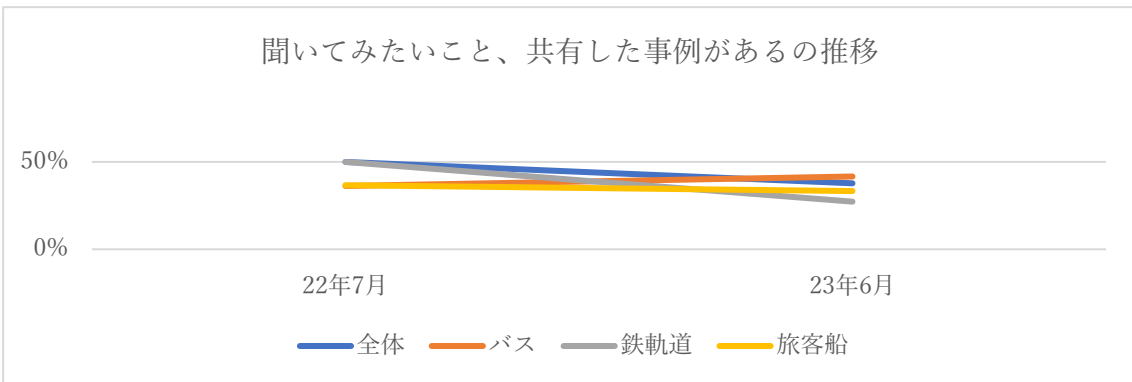
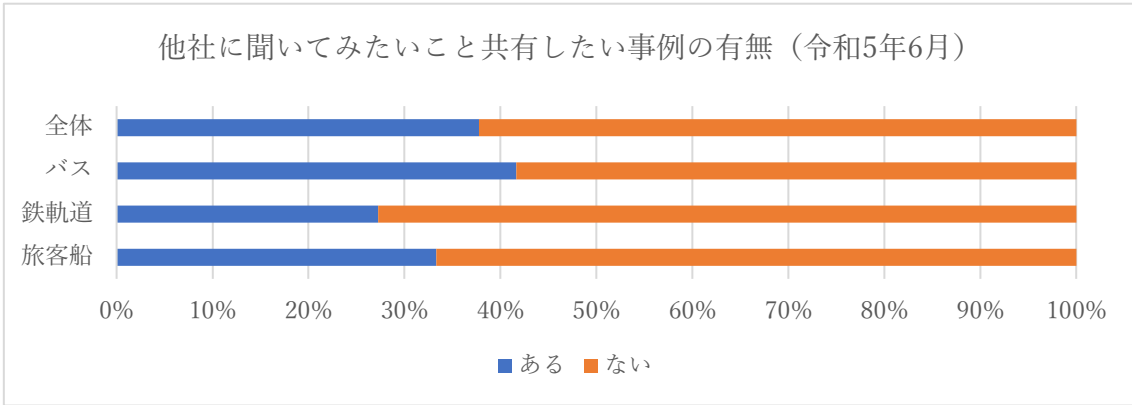
地方のバス事業は事情が違う※明確にする必要性有る
補助とセットで地方の政治的意向で交通が左右されやすい
法で行政が交通の確保に責任を持つべき
輸送の安全・安心の基本方針を継続するためにも必要
バス事業は、一部を除き、旅客数もコロナ前に戻るとはむしろかしいことが想定されている為、今後も大変厳しい状況が続くことから 30.の制度改革とともに必要があると感じます。
国民が日常生活、社会経済活動を行う上で、「移動」は必要不可欠であることから、"公共交通=社会インフラ"という概念を、より明確化する必要があると考えます。
健全経営や利用者の利益につながるため。
交通空白地ができると都市機能の弱体化となる。
交通空白地が出来てしまうと都市機能は弱体化するため
公共交通の存在意義を高める
都市部と地方に差が生まれないように。
今後検討

鉄軌道
財源の裏付けとしても法的整備が必要
よくわからない
地域公共交通は危機に瀕しているため。
国民が日常生活、社会経済活動を行う上で、「移動」は必要不可欠であることから、"公共交通=社会インフラ"という概念を、より明確化する必要があると考えます。
法整備により路線の存続と従業員の雇用を守る必要がある。
地方に住む人にとって、また高齢化社会にとって、公共交通の維持が必要であるから。
今後検討

旅客船
補助等の申請がやり易くなると思う。
交通弱者を生まない様な取組が必要

問 32. ともに厳しい経営が続く他の交通事業者に聞いてみたいことがありますか、また共有したい事例がありますか

聞いてみたいこと、共有したい事例が「ある」は 38%、令和 4 年 7 月の前回調査から大きく変化ない。人に関する要望が散見される



聞いてみたいこと、共有したいことの具体的内容

バス
人材確保策
運転士の確保について
乗務員の確保、とりわけ女性乗務員
将来運転手確保前提で高率求人を行っている例と採用～免許取得までのプロセス
補助事業の現状など
エリア一括協定運行の取り組み
・地域の足としてバス路線を含め地域公共交通を維持・継続するための行政との連携等の具体的事例
要因不足に対してのとりくみ方法
自治体及び他社と共に取組んでいる事
他社成功事例を学びたい 外国人雇用を含めた今後の取り組みについて
収支改善について
他県における地元自治体との関係性や協力度合いについて
コロナ過の影響で利用が減少した路線の改善策
運賃改定についての考え
各自治体による公共交通に対しての取組事例など

運賃改定実施への検討状況
IC化等への投資の判断とその効果
増客方法（通勤・通学以外での）
人材確保の手段で一番効果のあった方法

鉄軌道
鉄道における技術者の確保について
地方民鉄や三セクの鉄道会社で取り組んでいる省力化、省人化、DXなどの先進事例
自治体（県を含む）支援の程度（補助率、額など）
人材確保に際して効果があった事例。
成果の上がった事例を伺いたい。運賃値上げの検討状況を伺いたい。
利用拡大の事例。経営改善の事例。

旅客船
様々な取組について
人と老朽化等に関わる話はよくします。
自治体より運航費の何%補助してもらっているのか
この先、国内における海上交通は国庫補助航路しか存続出来ないのではと云う問題
燃料費高騰に対する備え
コロナ過中は、各県「県外移動自粛」とアナウンスされ、当社のような県跨ぎの航路は、大変影響を受けているので、同様の他社のその影響度を知りたい。（物流割合の多い航路は影響が少ない？）5類後の状況について知りたい。