

第 5 回  
公共交通経営実態調査結果  
<速報>

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

## 目次

1. 調査の概要	・・・ 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被害の実態とその対処	・・・ 3
B) 持続可能な公共交通経営にむけて	・・・ 5
3. 調査結果（資料）	・・・ 6
4. 調査票	・・・ 16

## 1. 調査の概要

### <調査期間>

令和5年5月22日～6月27日（到着分）

### <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

発送計 504社

※各県の事業者から規模等を参考に公営企業、第3セクター企業を原則除き  
サンプリングして対象を選定

※バスと鉄軌道に関しては各社ホームページから情報を更新

### <調査方法>

A4調査票（設問数32問、選択肢＋自由意見記入項目あり）を返信封筒同封して郵送で依頼

### <回収数と回収率>

期間内の回収数 111件、回収率 22.0%

## 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被害の実態とその対処

#### 1) 輸送人員の減少幅は縮小、これに伴い売上の減少幅が縮小

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%に増加するなど減少幅の縮小がみられる。

これに伴い売上金額の減少幅も令和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%に増加して同様の縮小がみられる（問2、問4）

#### 2) コロナ禍損失額の累積は増大し「10～50億円」が3社に1社に

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1）

#### 3) コロナ禍損害赤字は「回復不可能」が3社に1社にまで増加

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月の19%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7）

#### 4) 増加した負債の返済は「10年以上」が約4割

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42%で、令和5年6月も45%と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43%を占める（問19）

#### 5) 損害が「負担できない」と、「全額補助必要」はともに半数

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月調査の36%から48%に増加（問15、問13）

**6) 乗務員や技術職「減少」約7割、削減営業キロの復元難しい約9割**

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%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（問8、問10）

**7) 路線維持は「現状どおり」が5割に増大**

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29%から54%に増大、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21）

**8) 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」と回答したのは全体で37%、鉄軌道では23%、旅客船50%と交通モードごとに異なる（問16）

**9) 金融機関から貸付に関する申し入れが「あった」は約4割**

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など、バスで1件、鉄軌道で1件明示的な回答があった（問24）

**10) 支援・給付金は約9割が受給、停止すれば経営不能が約7割**

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、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）

**11) 補助・支援ない場合の経営維持は24ヶ月以内が約6割**

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）

## B) 持続可能な公共交通事業経営にむけて

### 1) 公共交通維持のための財源確保について

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) 国の社会政策に係る費用の負担について

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)

### 3) カーボンニュートラルへの取り組み

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67%、鉄軌道38%、旅客船20%となっている (問29)

### 4) 利益体質強化等の制度改革の必要性について

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)

### 5) 運送法の法整備について

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)

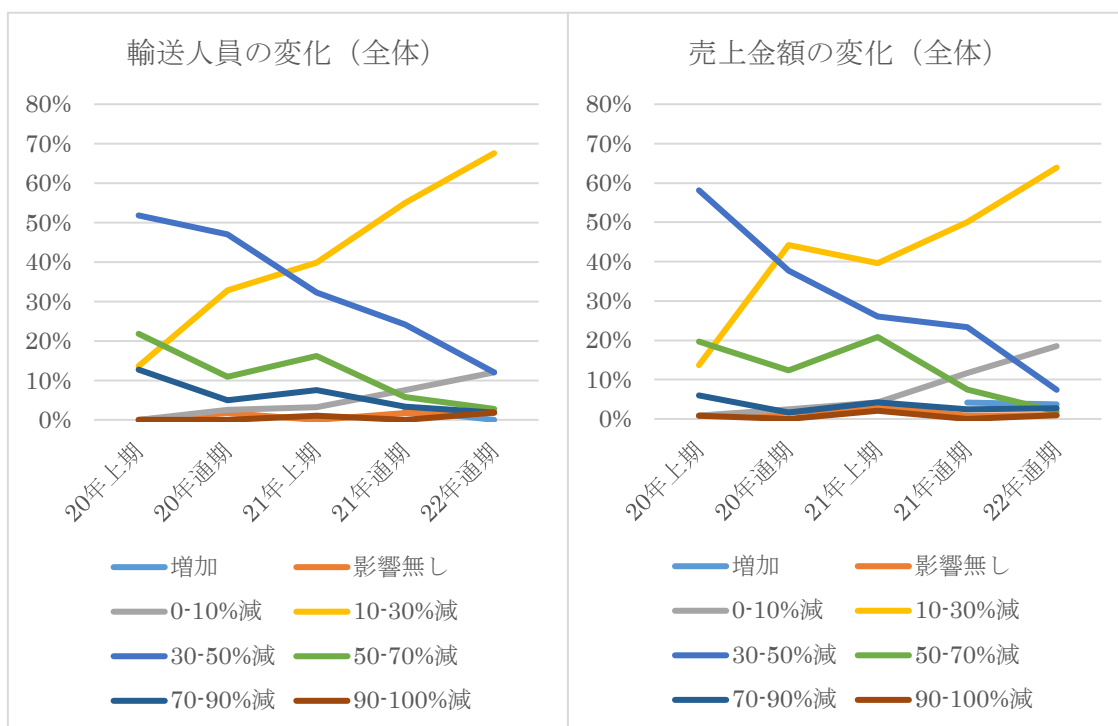
### 3. 調査結果（資料）

#### A) コロナ禍による経営的被害の実態とその対処

##### 1) 輸送人員の減少幅は縮小、これに伴い売上の減少幅が縮小

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%に増加するなど減少幅の縮小がみられる。

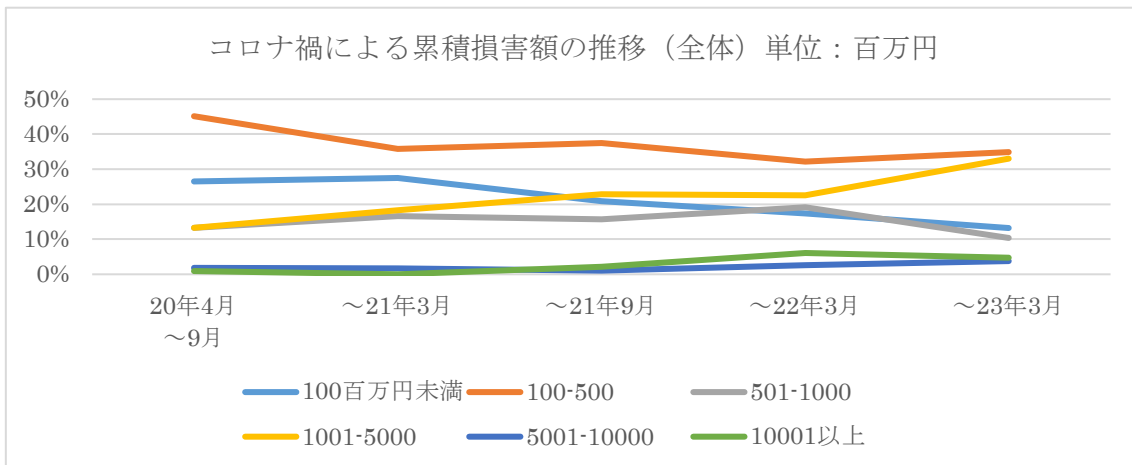
これに伴い売上金額の減少幅も令和2年上期58%であった「30～50%減」が令和4年度は7%に減少、令和2年上期14%であった「10～30%減」が令和4年度は64%に増加して同様の縮小がみられる（問2、問4）



##### 2) コロナ禍損失額の累積は増大し「10～50億円」が3社に1社に

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

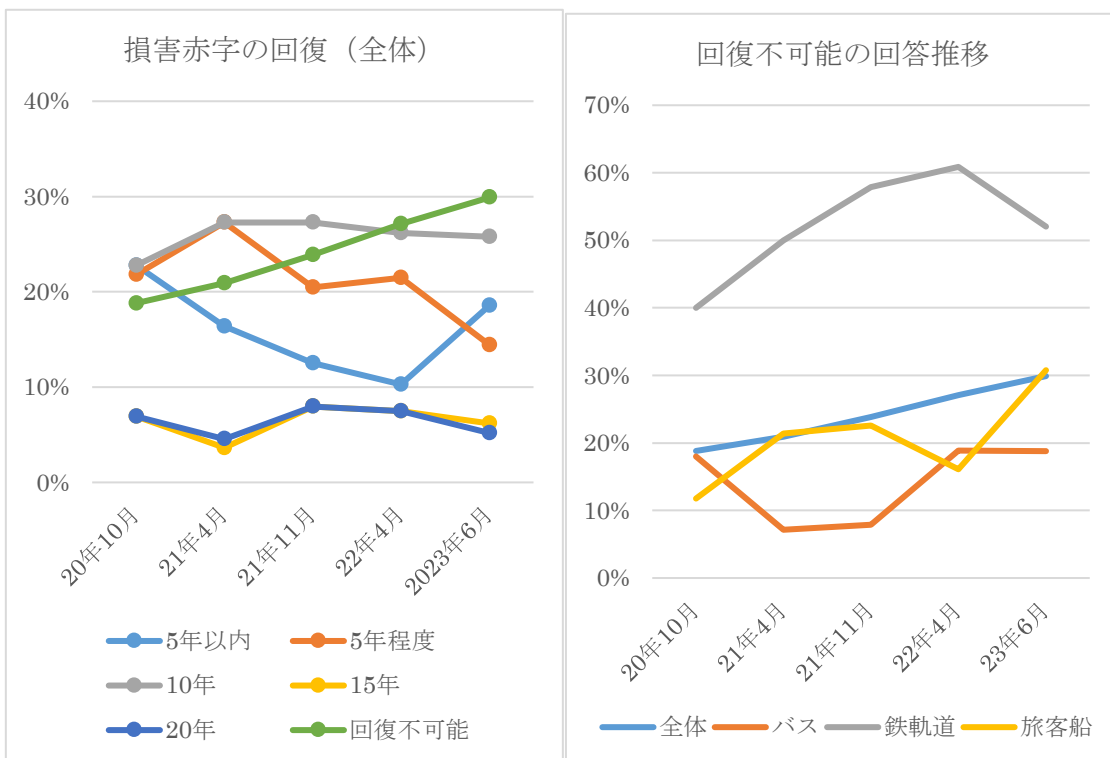
月までの累積で 33%にまで増大し「1～5 億円」の損失と並ぶ（問 1）



### 3) コロナ禍損害赤字は「回復不可能」が3社に1社にまで増加

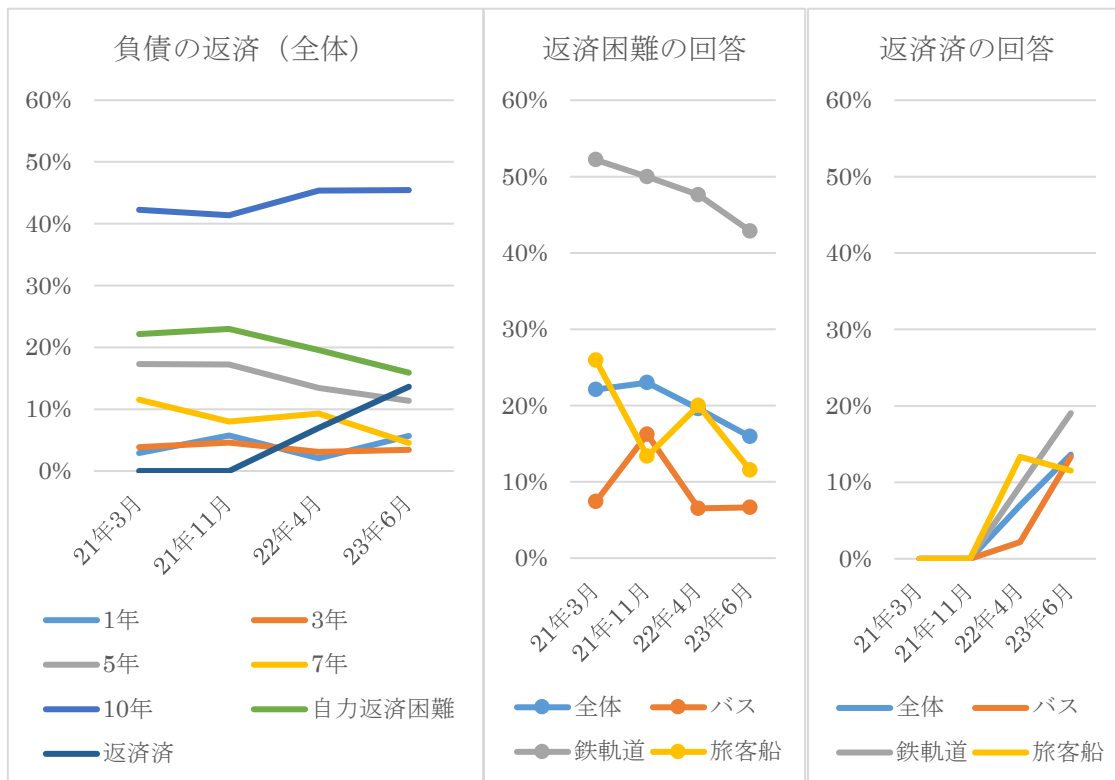
コロナ禍で被った損害による赤字は「回復不可能」とする見立ては、令和2年10月の19%が、令和5年6月には30%まで増加した

「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7）



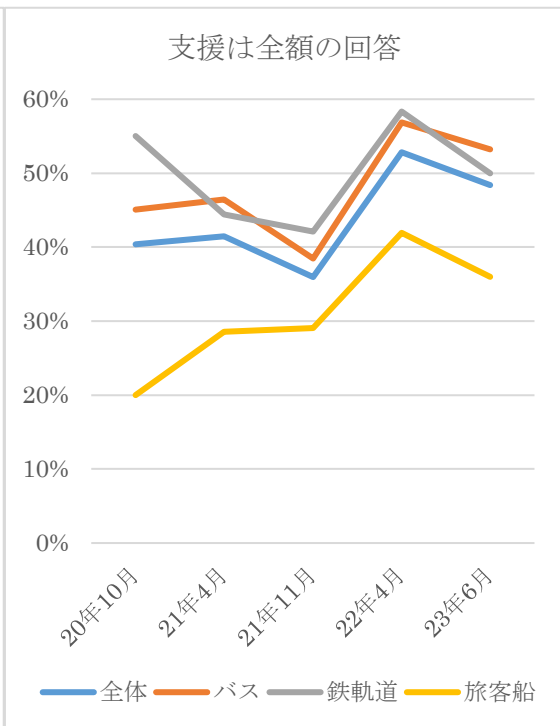
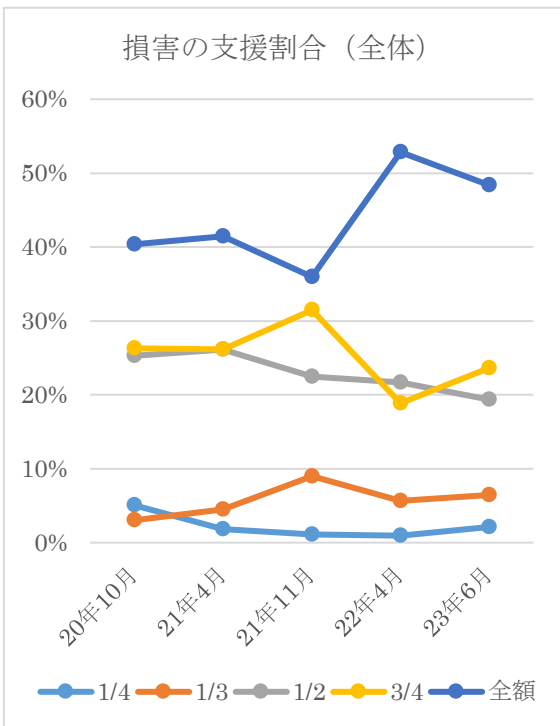
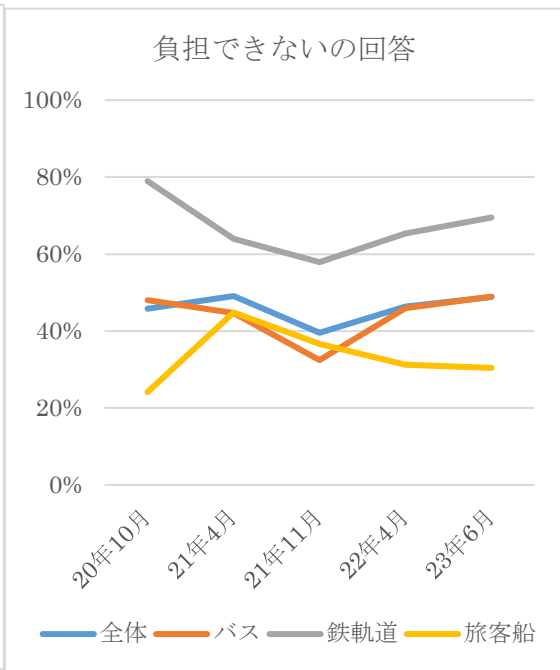
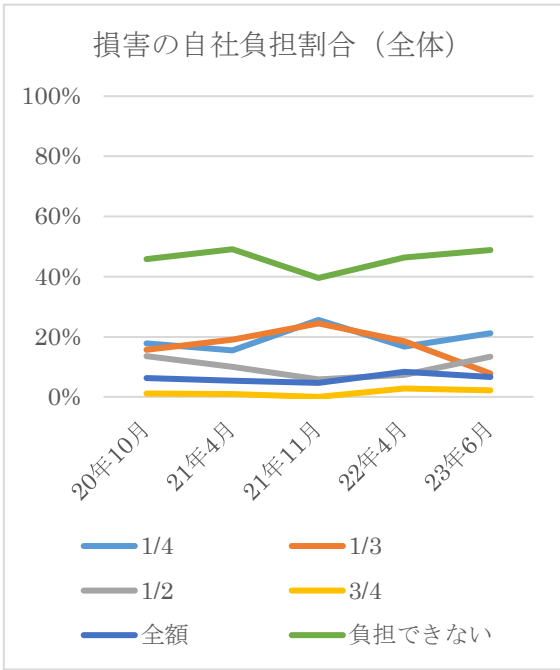
#### 4) 増加した負債の返済は「10年以上」が約4割

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42%で、令和5年6月も45%と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43%を占める（問19）



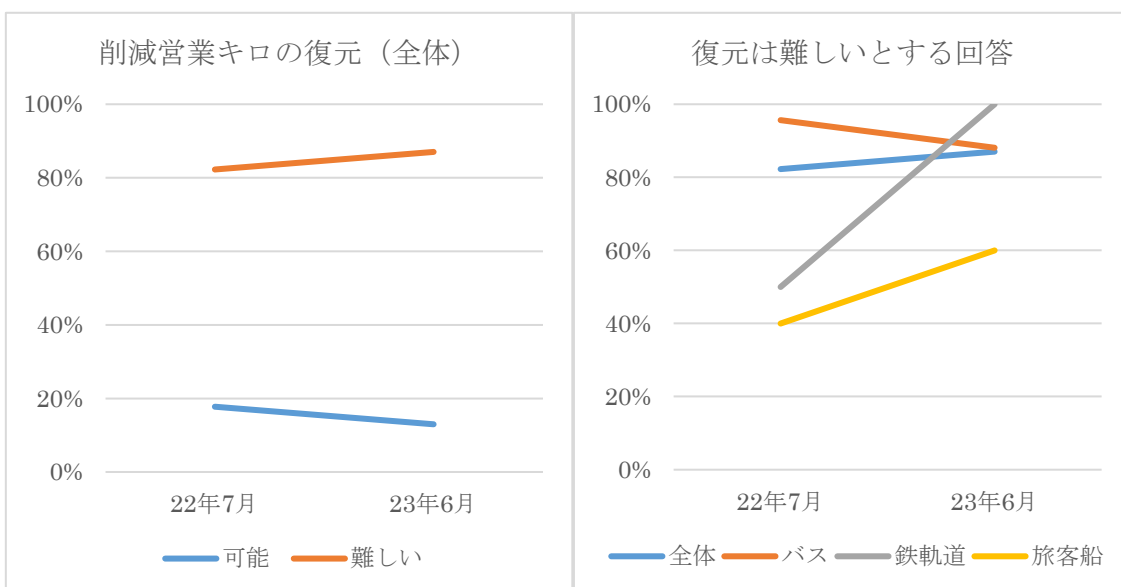
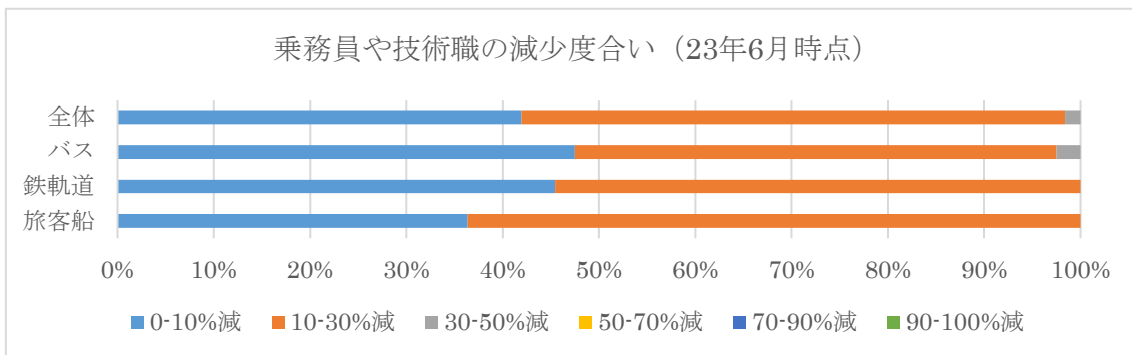
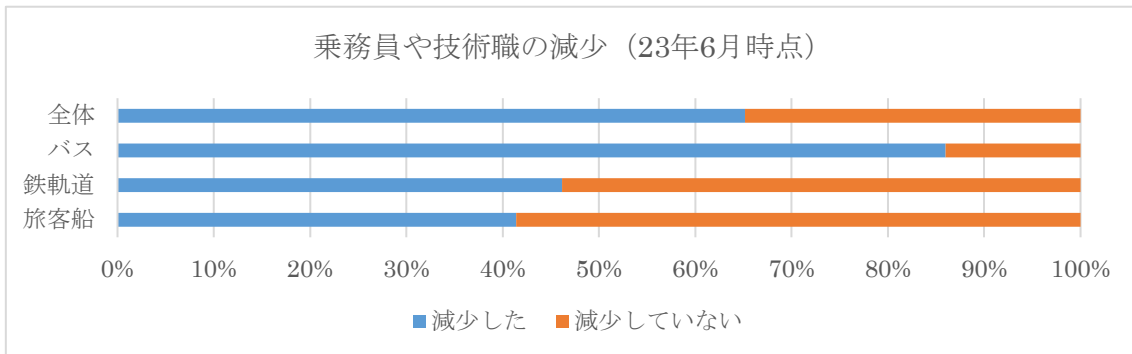
#### 5) 損害が「負担できない」と、「全額補助必要」はともに半数

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月調査の36%から48%に増加（問15、問13）



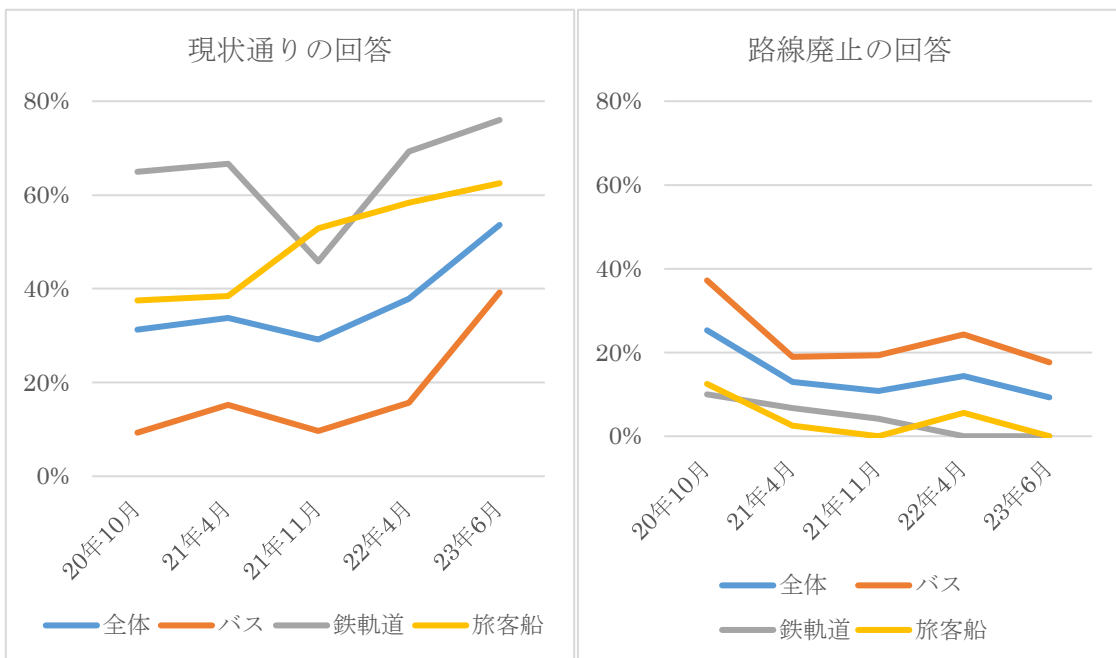
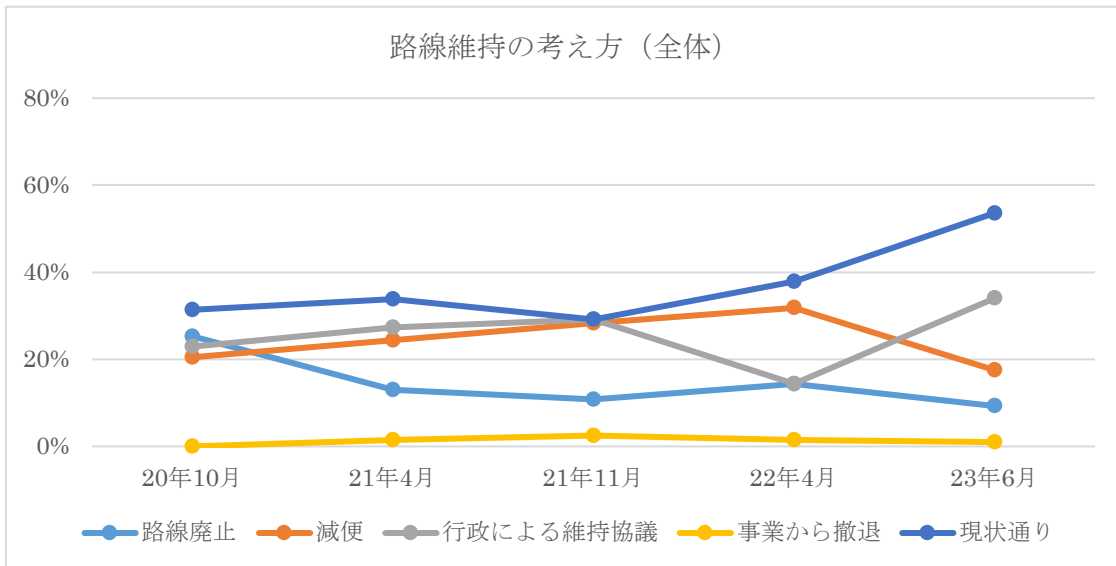
## 6) 乗務員や技術職「減少」約7割、削減営業キロの復元難しい約9割

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%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（問8、問10）



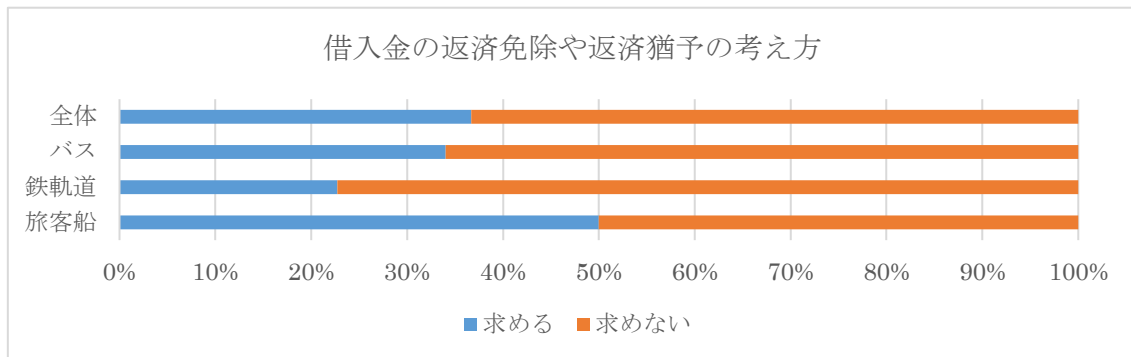
## 7) 路線維持は「現状どおり」が5割に増大

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21）



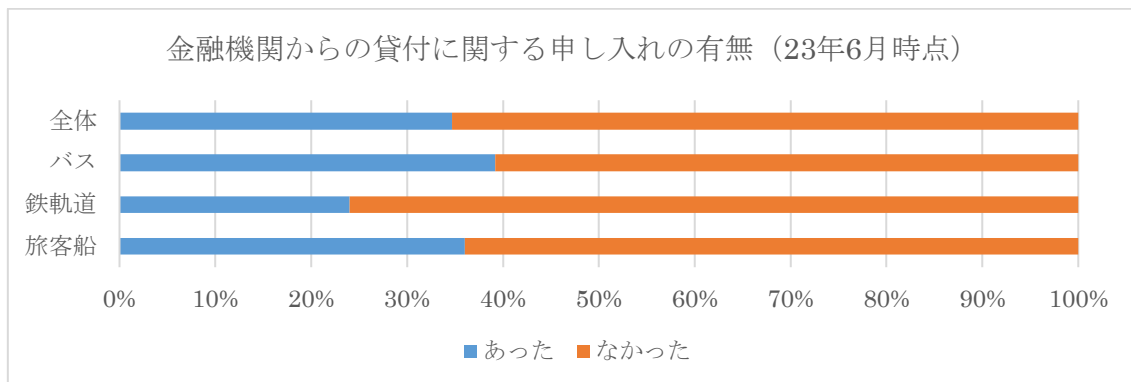
### 8) 借入金の返済猶予や免除を「求める」は約4割

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」と回答したのは全体で37%、鉄軌道では23%、旅客船50%と交通モードごとに異なる（問16）



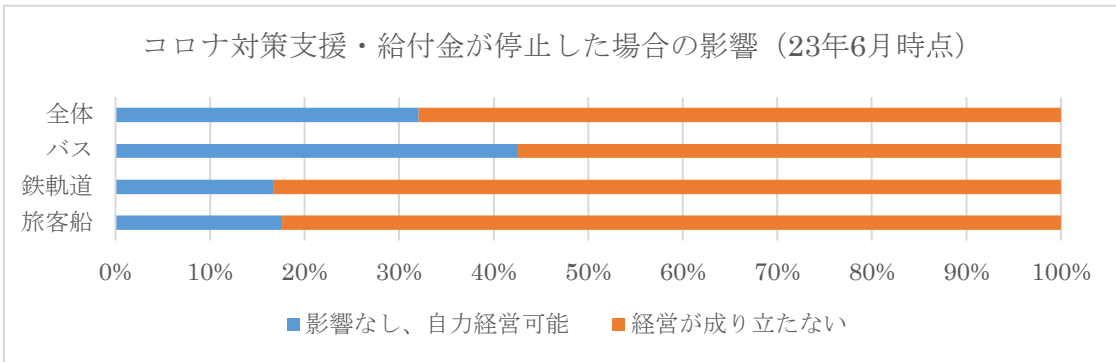
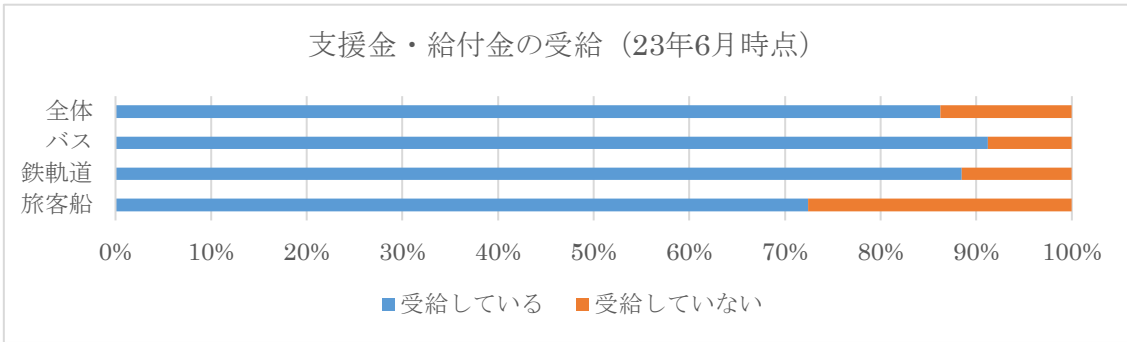
### 9) 金融機関から貸付に関する申し入れが「あった」は約4割

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など、バスで1件、鉄軌道で1件明示的な回答があった（問24）



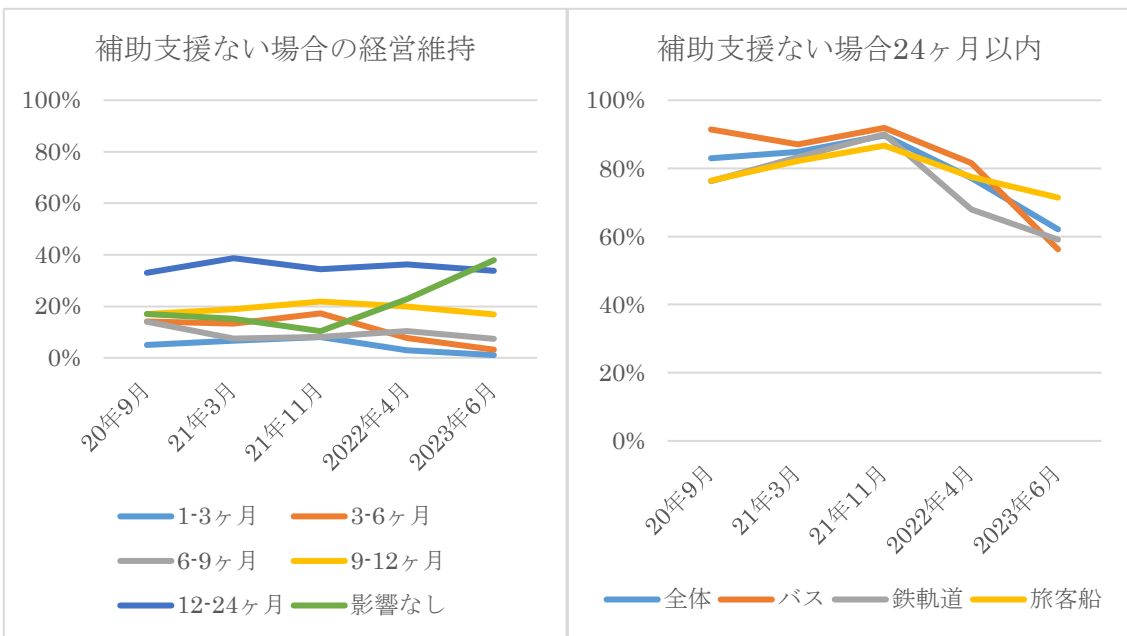
### 10) 支援・給付金は約9割が受給、停止すれば経営不能が約7割

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、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）



11) 補助・支援ない場合の経営維持は24ヶ月以内が約6割

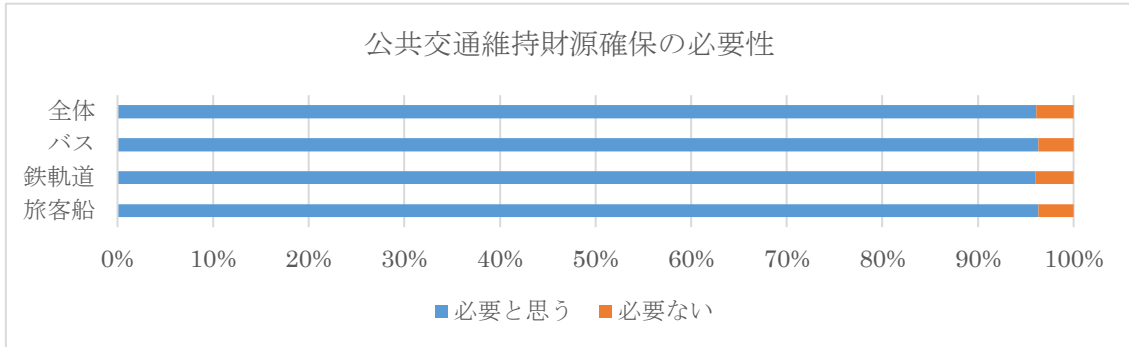
2023年3月の状態が続くとしたら、補助・支援がない場合の経営維持は「12～24ヶ月」が34%で最も多く、「24ヶ月」以内の累計が62%を占める（問18）



## B) 持続可能な公共交通事業経営にむけて

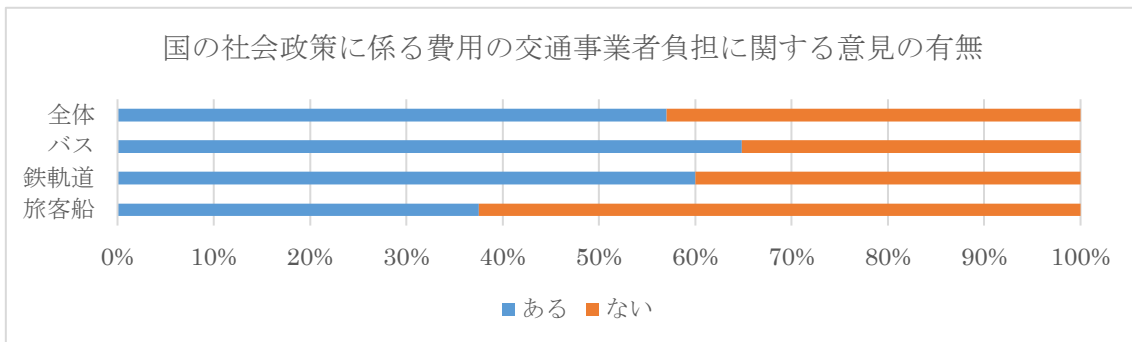
### 1) 公共交通維持のための財源確保について

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) 国の社会政策に係る費用の負担について

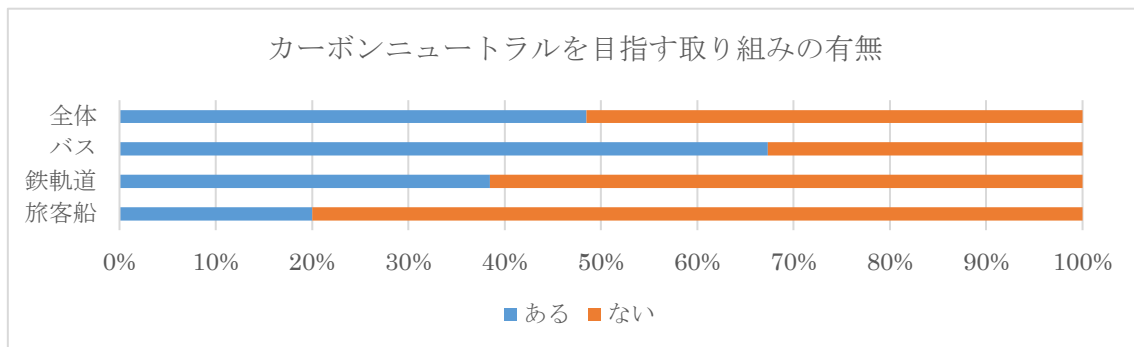
通学定期割引や障がい者割引など国の社会政策に係る費用の負担を交通事業者が負担していることに対して57%は公的な負担とすべきとの意見が多い（問28）



### 3) カーボンニュートラルへの取り組み

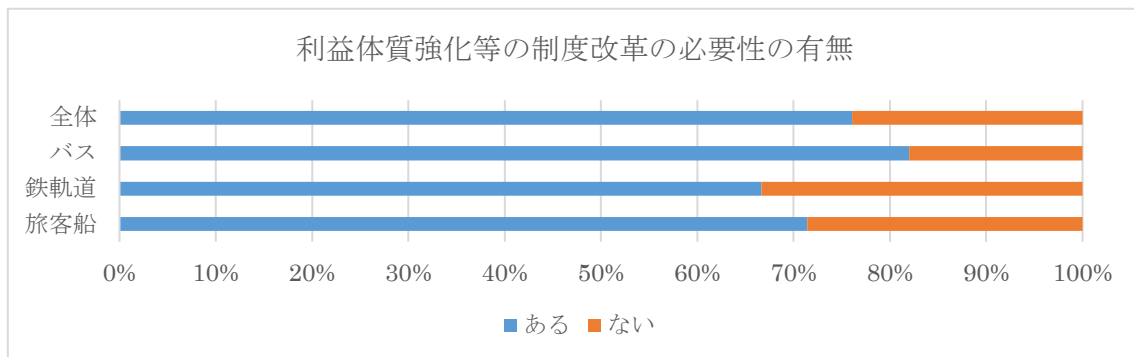
政府が2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、改正地球温暖化対策推進法が成立したことを受けて、現在、あるいは今後取り組もうとしていることがある事業者は全体で49%、交通モード別ではバス67%、

鉄軌道 38%、旅客船 20%となっている（問 29）



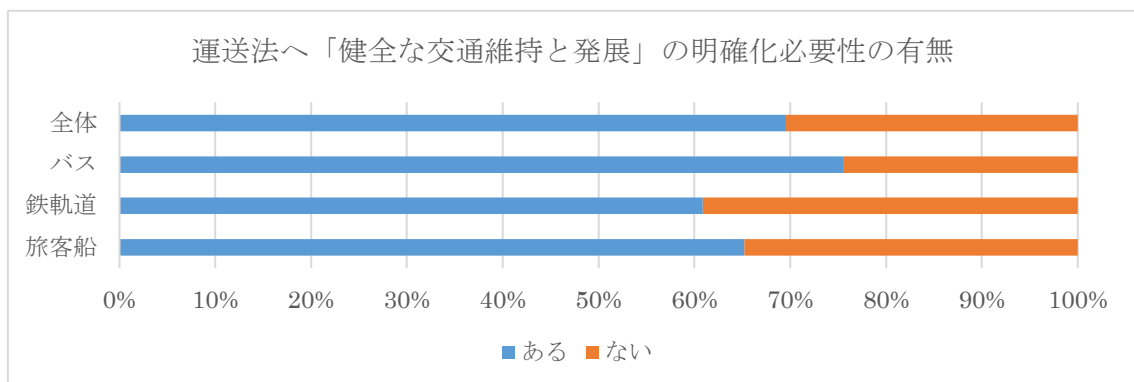
#### 4) 利益体質強化等の制度改革の必要性について

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）



#### 5) 運送法の法整備について

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）



## 4. 調査票

### 第5回 公共交通経営実態調査（調査票）

本経営実態調査は「不可欠な業務」として、地域公共共通の運行や運航を守っている地域公共交通事業者の事業継続の考え方に関する極めて重要な調査となりますので、経営者ご自身、または経営者の方が指名された方のご記入をお願い申し上げます。

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

◆貴社名：( \_\_\_\_\_ )

◆結果返送先：アドレス ( \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_ )

◆業種 (①バス ②鉄軌道 ③旅客船) ◆業態 (①公共交通事業 ②他業種事業)

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 ( \_\_\_\_\_ 百万円程度)

※経営的被害（損失額）とは、2019年度と比べた2020年、2021年、2022年各年度の収入減少分の合計と、新型コロナウイルス感染症対策のために講じた経費の2020年、2021年、2022年各年度の合計を合わせたものとします。

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）  
①影響無し（例年どおり） ②増加した ( \_\_\_\_\_ 割程度)

③0～10%減 ④10～30%減 ⑤30～50%減 ⑥50～70%減 ⑦70～90%減 ⑧90～100%減

3. 2022年4月～2023年3月の売上金額はどのくらいですか ( \_\_\_\_\_ 百万円)

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）  
①影響無し（例年どおり） ②増加した ( \_\_\_\_\_ 割程度)

③0～10%減 ④10～30%減 ⑤30～50%減 ⑥50～70%減 ⑦70～90%減 ⑧90～100%減

5. 経営状態はどのような状態ですか

ア) 2023年3月末（実績）

①債務超過 ②剰余金は6割以上ある ③半分くらいある ④半分を切った ⑤3割以下

イ) 2023年9月末（予測）

①債務超過 ②剰余金は6割以上ある ③半分くらいある ④半分を切った ⑤3割以下

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）

( \_\_\_\_\_ )

7. コロナ災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

①5年以内 ②5年程度 ③10年程度 ④15年程度 ⑤20年程度 ⑥回復不可能

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

①減少した ②減少していない

減少した場合、どれくらい減少しましたか

(減少数\_\_\_\_\_人、乗務員や技術職従業員数の\_\_\_\_\_%)

必要とする労働力に対して現在どの程度不足していると考えていますか

(\_\_\_\_\_)

従業員の減少分をどのように対応しようとしていますか

(\_\_\_\_\_)

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。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出ていますか、またその対策はどのようなものですか  
(\_\_\_\_\_)
10. 乗客減少で営業キロを削減されている場合、現時点で削減前まで復元は可能ですか  
①復元は可能 ②難しい  
復元が難しい場合、理由はなんですか、またどのように対処される予定ですか  
(\_\_\_\_\_)
11. 2023年3月時点で営業車両や船舶数は、2020年度に比べ減少しましたか  
①減少した ②減少していない  
減少した場合、どのくらい減少しましたか  
(減少数\_\_\_\_\_両・隻、全車両・船舶数の\_\_\_\_\_%)  
減少した車両や船舶の現在の状況は、以下のどれに当てはまりますか  
①社内で休車状態 ②売却 ③その他(\_\_\_\_\_)
12. 現時点で老朽化している営業車輛や船舶は更新できますか  
①更新できる  
(原資：①内部留保 ②融資等 ③各種補助金 ④その他(\_\_\_\_\_))  
②更新できない
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  
①1/4 ②1/3 ③1/2 ④3/4 ⑤全額
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  
①政府1/3 自治体1/3 自社(企業)1/3 ②政府1/4 自治体1/4 自社(企業)1/2
15. コロナ禍の損害の負担は何割程度負担が可能ですか  
①1/4 ②1/3 ③1/2 ④3/4 ⑤全額 ⑥負担できない
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  
①求める(具体的な期間\_\_\_\_\_)  
②求めない(求めない理由\_\_\_\_\_)
17. コロナ禍の損害はどのくらいカバーできていますか(\_\_\_\_\_割程度)

カバーの内訳をお聞きします（複数回答可）

- ①国や自治体の支援金で（\_\_\_\_\_割）
- ②社内他事業の利益補填で（\_\_\_\_\_割）      ③資産売却で（\_\_\_\_\_割）
- ④その他（\_\_\_\_\_）で（\_\_\_\_\_割）

18. 2023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、経営の維持は何か月くらい維持できると思われますか

- ①1～3か月   ②3～6か月   ③6～9か月   ④9～12か月   ⑤12～24か月   ⑥維持に影響無し

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

- ①1年   ②3年   ③5年   ④7年   ⑤10年以上   ⑥自力では返済困難   ⑦返済済

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

- ①必要と思う（具体的な内容\_\_\_\_\_）
- ②必要ない

21. 現在の路線維持の基本的な考え方についてお聞きします

- ①路線の廃止（\_\_\_\_\_割程度）、減便（\_\_\_\_\_割程度）
- ②廃止困難な路線について行政による維持協議
- ③事業からの撤退      ④現状通り

22. コロナ禍を契機にした事業転換や新事業等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でてきましたか

また、他の企業との提携や合併など金融機関等からのアドバイスはありましたか  
（\_\_\_\_\_）

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

（地域公共交通事業者が経営維持していくための国への規制緩和の要望事項を含む）  
（\_\_\_\_\_）

24. 主力の民間金融機関から貸付に関する申し入れがありましたか

- ①あった（具体的な内容\_\_\_\_\_）
- ②なかった

25. 国や自治体からコロナ対策を含めて支援金・給付金等を受給していますか

- ①受給している      ②受給していない

コロナ対策支援金・給付金等を受給の場合、停止したら経営的な影響はどうですか

- ①影響はない、または自力で経営できる      ②経営が成り立たない

国や自治体のコロナ対策を含む支援・給付金等についてご意見をご記入ください

（\_\_\_\_\_）

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

- ①行っている（具体的な内容\_\_\_\_\_）  
②行っていない
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  
でていること、または今後実施しようと考えている事がありますか  
①ある（具体的な内容\_\_\_\_\_）  
②ない  
上記以外で、今後の経営や労働環境等の改善取り組み（働き方改革、運賃改定、子育て支  
援、DXを通じた費用削減など）について実施または計画中のものがあれば、具体的な内容  
と課題、国や自治体に対する要望をお書きください  
（\_\_\_\_\_）
28. 通学定期や障がい者割引等の国の社会政策に係る費用を、現在は交通事業者が負  
担していることに対してお考えがありますか  
①ある（具体的な内容\_\_\_\_\_）  
②ない
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、2021年5月  
に改正地球温暖化対策推進法が成立しました。これを受けて貴社では現在、ある  
いは今後取り組もうとしていることがありますか  
①ある（具体的な内容\_\_\_\_\_）  
②ない
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等の制度改革が必要であると思いますか  
①必要と思う（具体的な内容\_\_\_\_\_）  
②思わない
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  
①必要と思う（具体的な理由\_\_\_\_\_）  
②思わない
32. 共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  
①ある（具体的な内容\_\_\_\_\_）  
②ない

ご協力ありがとうございました。

<公共交通経営実体調査照会窓口>

〒700 - 0902 岡山県岡山市北区錦町7 - 2 3

一般財団法人 地域公共交通総合研究所 事務局

電話：0 8 6 — 2 3 2 — 2 1 1 0

e-mail : [info@chikoken.org](mailto:info@chikoken.org)