

速報

# 公共交通経営実態調査報告書

令和2年11月25日

調査実施期間

令和2年10月22日～令和2年11月16日

一般財団法人地域公共交通総合研究所

## 1.調査の背景

日本では令和2年1月に初めて新型コロナウイルスの発症例が確認された。令和2年11月13日現在、国内では111,970例の新型コロナウイルス感染陽性者が確認されています。(厚生労働省発表)

世界中に蔓延した新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通事業は大きな経営上のマイナスの影響を受けていますが、政府からは、「市民のために業務は継続してほしいが、経営上の損失についての補助はしない」との方針のもと、エッセンシャルワーカーの一員として、自立経営を原則として、政府や自治体からの「支援金」等により、地域のために公共交通の業務の継続して行っています。

ただ、社会の皆様には、公共交通事業者の経営状況の詳細は明らかにされていません。新型コロナウイルス感染症による様々なマイナスの影響は、バス業界、鉄軌道業界、旅客船業界をはじめとする、公共交通事業者の経営に対しても極めて深刻な事態を生起しています。

## 2. 調査実施の目的

国土交通省も他の交通系団体が経営状況を調査しています。しかしながら、事業者自らが、公共交通の利用者である市民の皆様や、自治体の皆様、そして議員の皆様や一般の市民の皆様に日本全体の交通事業がいかなる状態にあるかを、事業者の言葉としてお伝えすることはありませんでした。

我々は、現在の新型コロナ災禍の中、またアフターコロナの状況における路線維持の危機的状況を感じていただきたいと考えています。社会のインフラとしての公共交通を維持・存続していくことの重要性を、多くの皆様に理解し、関心を持っていただきたいと思えます。そして、こうした認識を共有することで、何らかの対応の方向を模索していきたいと思えます。その上で適切な政策や事業のあり方などについて政府・事業者・利用者・市民の皆様と一緒に何をすべきかを策を立て、実行することを考えています。この調査は、そのための基礎的な情報を得ることを目的としています。

## 3. 調査結果の利活用について

ここで得た調査結果は、ご協力いただきました交通事業者の皆様には、必ず共有させていただきます。また、中央政府だけではなく、地方の各自治体の皆様やマスコミの皆様、さらにひろく市民の皆様にも共有していくことを考えています。その際、個々の事業者の皆様の状況は表に出ないように十分注意をまいります。

皆様にこうした問題意識を共有していただき、日本の社会を支えるインフラとしての公共交通のあり方について、至急対策が必要な状況をご理解いただくための調査結果として活用してまいります。公共交通事業者各社の経営者の皆様のご協力を心より、感謝申し上げます。

ます。

#### 4.調査期間

令和2年10月23日（発送）～ 令和2年11月16日（返信分）

#### 5.政府、自治体の公共交通事業への支援の経緯

6月12日 令和2年度2次補正予算 138億（国）  
新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の拡充（自治体）  
・・・10月31日時点：421件交付金：約252億円（RACDA調査累計）

#### 6.実施対象

公益社団法人日本バス協会 会員名簿 令和元年9月～対象数：207社  
一般社団法人鉄道事業者名簿 2020年9月～対象数：110社  
一般社団法人日本旅客船協会 会員名簿 令和元年7月～対象数：109社  
を元に各県の事業者から規模等を参考に公営企業、三セク企業を原則除きサンプリングして対象を選定し、合計426社に調査票を依頼状とともに送付した。

#### 7.調査方法

上記対象会社に、A4調査票（設問18問、内5問は自由意見記入）を返信封筒付で郵送・返信した。なお、補足的に（一財）地域公共交通総合研究所ホームページに自主的  
回答可能なWEB調査機能を付加し、3件の回答があった。

## 8. 公共交通経営調査票（原本）

### 公共交通経営実態調査票

今回の経営実態調査は、「不可欠な業務」として地域公共交通の運行（航）を守ったにもかかわらず「赤字補填はしない」という国の一部の方針で十分な救済を受けられないでいる地域公共交通事業者の事業継続に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からご指名された方にご記入をお願いいたします。

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

業種：バス（一般路線バス） 鉄軌道 旅客船 業態：公共交通専業 他業種兼業

事業者名：\_\_\_\_\_

所在都道府県：\_\_\_\_\_ 分析結果等返送先貴社 E-Mail アドレス：\_\_\_\_\_

※ 選択肢に、丸をつけてください。

1. コロナ災禍による経営的被害（損失額）は2020年4月～9月末までで累計でいくらくらいになりますか。（経営的被害（損失額）は、対前年同期比の収入額の減少分ならびに新型コロナウイルス感染症対策のために講じた経費の増加分とします）

（\_\_\_\_\_ 百万円程度）

2. 輸送人員の変化（2019年4月～9月比）

- ① 影響なし（例年通りあるいは増加） ②0～10%減 ③10～30%減 ④30～50%減  
⑤ 50～70%減 ⑥70～90%減 ⑦90～100%減

3. 2020年4月～9月の売上金額 （\_\_\_\_\_ 百万円）

4. 2020年4月～9月売上金額の変化（2019年4～9月比）

- ① 影響なし（例年通りあるいは増加） ②0～10%減 ③10～30%減 ④30～50%減  
⑤ 50～70%減 ⑥70～90%減 ⑦90～100%減

5. （減少の場合）原因として考えられることはどんなことですか？

- ① 国内の出控え傾向のため ②外国人観光客の減少 ③通勤客減少 ④学生通学減少  
⑤ 通院客の減少 ⑥イベント自粛 ⑦イメージ悪化 ⑧運行（航）自粛  
⑨ コロナ以外の要因（具体的に考えられる理由をご記入ください）

6. 経営状態はどのような状態ですか。

（ア） 2020年9月末

（債務超過、剰余金は6割以上ある、半分くらいある、半分を切った、3割以下）

（イ） 2021年3月末

（債務超過、剰余金は6割以上ある、半分くらいある、半分を切る、3割以下）

7. 2021年3月末にはどのような経営状態（損失額など）になりますか？

8. 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。

(5年以内、 5年程度、 10年程度、 15年程度、 20年程度、 回復不可能)

9. 政府から公共交通は「不可欠業務」として稼働するよう要請を受けていますが、どのような業務運営をしていますか。

(平常通り、 減便、 業務停止、 廃業、 その他 ( ) )

10. 「不可欠業務」として業務運営した結果、損害が発生した場合、政府に対していかにお考えですか。

(仕方がないと思う、 政府が支援するべきである)

11. 政府の「赤字補填はしない方針」は、正しい方針であると思いますか。

(自由意見: )

12. コロナ災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。 (1/4  
1/3 1/2 3/4 全額)

13. コロナ災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

14. 自社は、コロナ災禍の損害の負担は何割程度負担が可能ですか。

(1/4 1/3 1/2 3/4 全額 負担できない)

15. 2020年9月の状態が今後も続くとしたら、補助・支援がない場合、経営の維持は何ヶ月くらい維持できると考えられますか。

(1~3ヶ月、 3~6ヶ月、 6~9ヶ月、 9~12ヶ月、 12ヶ月~24ヶ月、 維持に影響無)

16. 今後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 ( 割り程度) ・ 減便 ( 割り程度)

② 廃止困難な路線については行政による維持の協議

③ 事業から撤退

④ 現状通り

17. コロナ災禍を契機に事業転換や新事業への取組等の実績または計画はありますか？

18. 今後どんな支援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存続していくための国への規制緩和の要望事項を含む)

ご協力ありがとうございました。

いただいたアンケートの結果は、当研究所にて厳密に管理させていただき、社名等は特定できないようにし、今後の公共交通業界の維持・存続につながる為の貴重なデータとして分析結果を公表していく予定です。今後とも何卒よろしくお願いいたします。 以上

## 9. 調査結果（主要なポイント／サマリー）

コロナ災禍の2020年4月～9月の間で、バス・鉄道・旅客船の公共交通の3セクターで大幅な輸送人員の減少が全国で継続している。

1. 2019年度との比較において、約半数にあたる52%の公共交通企業で30～50%の輸送人員の減少、22%の企業では50～70%減少、13%の企業では70～90%の壊滅的な輸送人員の減少に見舞われている。
2. 輸送人員が50%以上減少した地域は、九州・沖縄が54%と多い。一方で近畿地方では50%以上減少が13%であり50%未満の減少が多かったと思われる。
3. 要因として、特に、旅行（外国人訪日客を含む）やイベント等のレジャーへの依存度が高かった企業の輸送人員減少が著しい。生活交通を主体とする交通企業でも通学・通勤・通院による公共交通の利用減少の影響が出ており、学校や企業のリモート化が定着化しつつある現状を踏まえると、公共交通需要をコロナ以前の水準に戻すことは困難であろう。
4. バス、鉄道は30～50%の売上減少の企業数がそれぞれ65%、68%となっている。旅客船では30～50%減少の会社数の43%を占め、50%以上の減少が34%であり厳しい売上金額の減少が見受けられる。
5. 損失額の点では、バス会社は企業規模によるが1億円以上の損失を被っている。鉄軌道会社（以下鉄道という）は5億円以上の損害額が多い。旅客船会社（以下旅客船という）は5億円以上の損害額が多い。
6. 輸送人員の減少、売上の減少は既に経営に大きな影響を及ぼしており、2020年9月までに回答企業の11%が債務超過に転落しており、昨年度末時点での企業の蓄え（剰余金）を半分以下に減らした企業が39%と約4割存在する。今年度末（2021年3月）までには16%の企業が債務超過になり、5割程度に該当する47%の企業で剰余金が半分以下の水準に低下する。
7. 2020年9月の状態で、補助・支援がない場合は12か月以内に、経営維持に何らかの支障があると思われる会社の比率は、バス55%、鉄道61%、旅客船18%と回答があった。
8. バス、鉄道、旅客船の全体では、何らかの補助や支援が得られないと約2割（19%）の企業では今期中に経営維持が困難になり、約3割（31%）の企業が来期中に経営維持が難しくなると公共交通企業経営者からの回答が得られており、合算すれば2021年度の来期末までに5割の企業で事業継続ができない可能性が示唆されている。
9. 公共交通企業も事業継続や路線維持を何とか模索する中、全国の交通ネットワークのうち、3割弱（26%）は現状のまま維持できる見通しだが、路線廃止や減便の検討対象路線が5割程度（46%）あり、行政支援がないと維持できない路線も2割程度（22%）ある。
10. コロナ禍での損失を「回復不能」とする回答に着目するとバス18%、旅客船12%の回答に対して、鉄道は40%と倍以上の回復不能とみている経営者が多い。回復速度は厳しい

が、旅客船→バス→鉄道の順番で回復すると経営者は予測していることが見受けられる。

11. 一方、生活、社会インフラ、経済などを止めないためにも公共交通網が果たす社会的役割は大きく、上述したようなコロナ禍での需要減少や経営の危機的な状況下でも社会的な不可欠業務としてその運行継続を政府や自治体から要請されている。アンケート回答企業の内、36%では減便を行いながら運行（運航）を継続し、なんと6割強（64%）の企業では社会的使命感のもとで平常通りの運行（運航）を続けており、業務そのものをやめてしまった企業は皆無だった。
12. 利用者減少の中で要請に基づき事業運営を続けたことで損失が拡大したことは容易に想像できる中で、約9割（89%）の経営者は政府支援（損失補填）を求めている。
13. 但し、8割方の経営者は全てを政府に頼るということも考えておらず、政府と自治体と企業の三者で等しく痛みを分かち合い、企業努力もきちんとしていながら公共交通網を守るというスタンスをお持ちである。

以上のように地域公共交通のコロナ禍という災害による損害は甚大で、国内全体の公共交通網を維持するには危機的な状況であり、対策は“待ったなし”の状況といえる。こうした実態が公共交通に関わる全てのステークホルダー、即ち、政府・行政・国民（利用者）・公共交通事業者で共有され、重要な社会インフラたる公共交通網を守る手立てが早急に講じられること願ってやまない。

## 10. 回答データ編

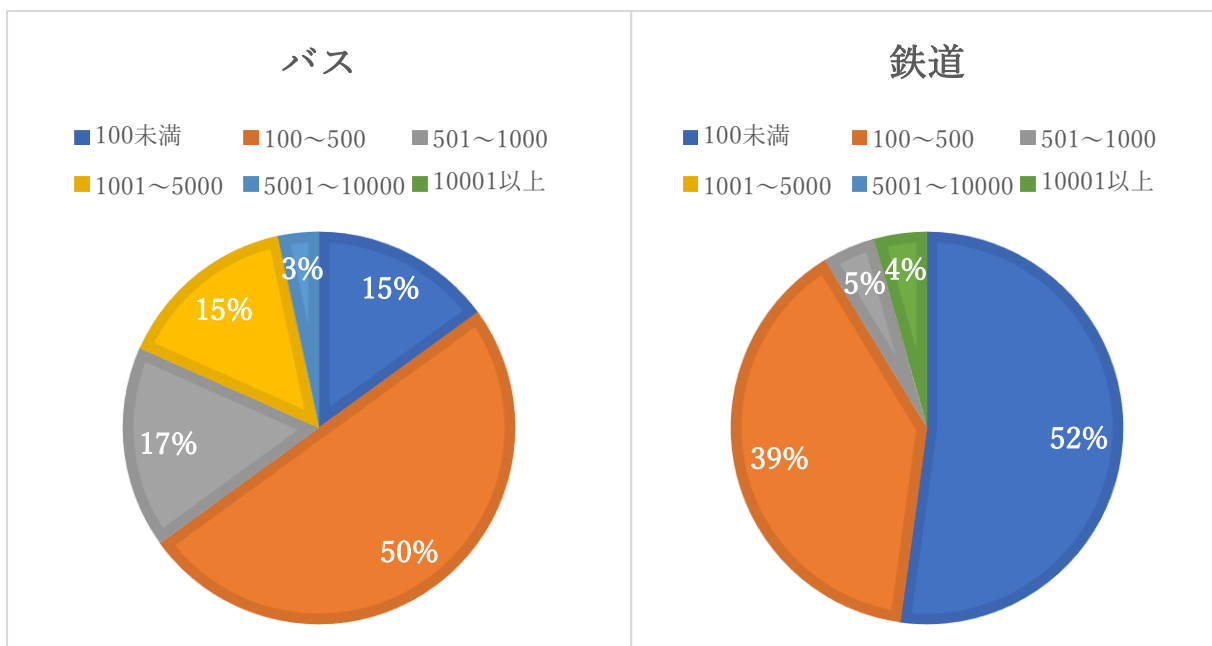
「公共交通経営実態調査票」は、バス・鉄軌道・旅客船ともに同じ調査票に基づき、調査を実施した。ここでは、速報性を重視して、3つの交通モード別および総合集計の4つのパターンに分析・集計して交通事業の速報値および経営者の生の声を自由コメント欄によりお聞きした。

<全体サンプル数>

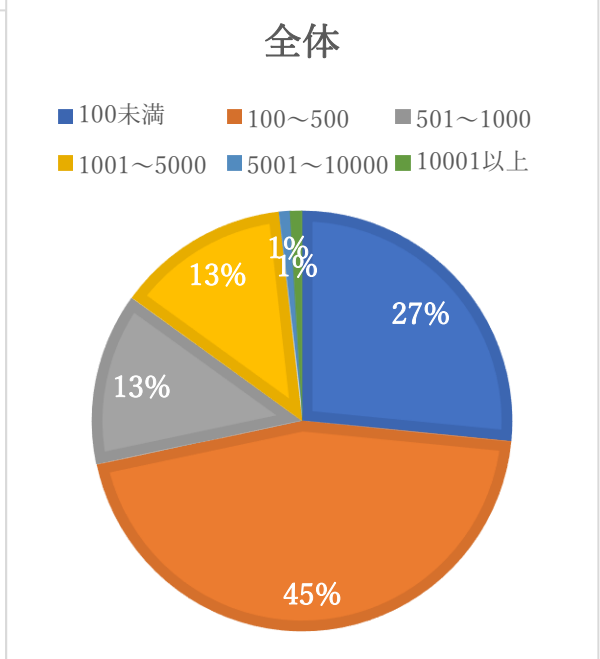
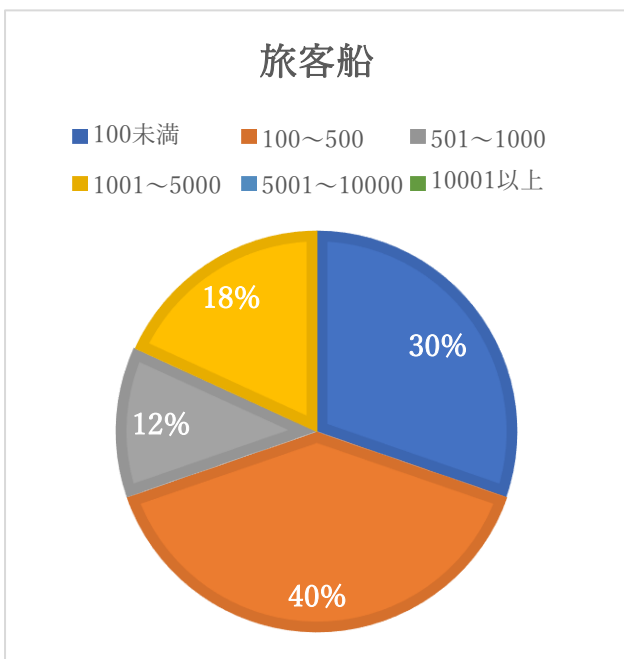
	バス	鉄道	旅客船	全体
総数	60	27	37	124

質問1>コロナ災禍による経営的被害（損失額）は2020年4月～9月末までで累計でいくらくらいになりますか。（経営的被害（損失額）は、対前年同期比の収入額の減少分ならびに新型コロナウイルス感染症対策のために講じた経費の増加分とします）

単位：百万円	バス	鉄道	旅客船	全体
100未満	9	12	10	30
100～500	30	9	13	51
501～1000	10	1	4	15
1001～5000	9	0	6	15
5001～10000	2	0	0	1
10001以上	0	1	0	1
回答数	60	23	33	113





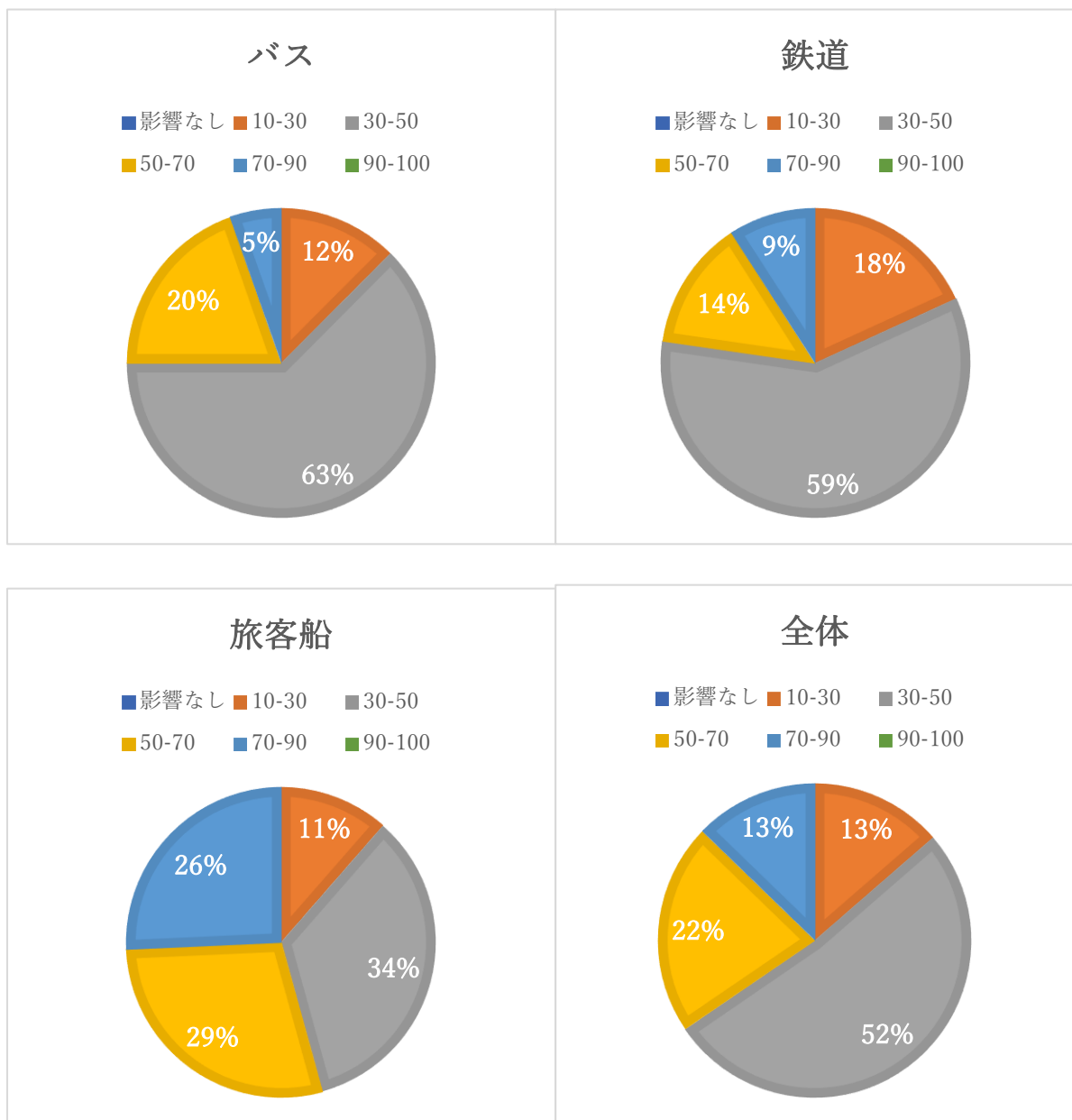


バス会社（以下バスという）は、企業規模によるが1億円以上の損失を被っている。  
 鉄軌道会社（以下鉄道という）は、5億円以上の損害額が多い。  
 旅客船会社（以下旅客船という）は、5億円以上の損害額が多い。

質問2>輸送人員の変化（2019年4月～9月比）

- ①影響なし（例年通りあるいは増加） ②0～10%減 ③10～30%減 ④30～50%減  
 ⑤ 50～70%減 ⑥70～90%減 ⑦90～100%減

Q2	バス	鉄道	旅客船	全体
影響なし	0	0	0	0
10-30	7	4	4	15
30-50	35	13	12	57
50-70	11	3	10	24
70-90	3	2	9	14
90-100	0	0	0	0
回答数	56	22	35	110



輸送人員が50%以上減ったと回答した企業について

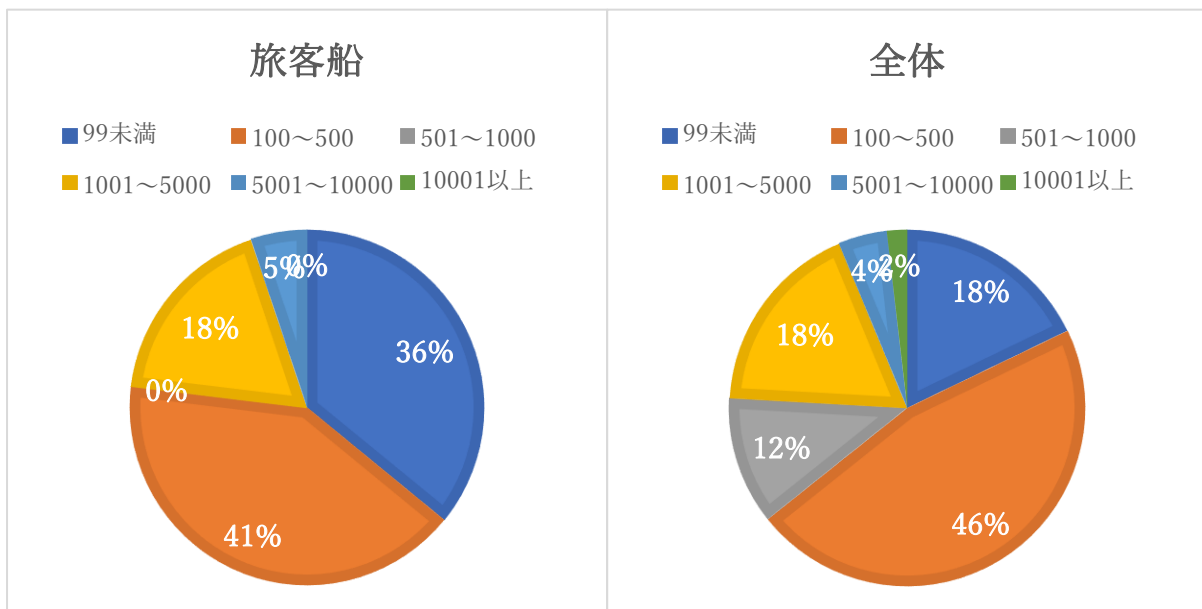
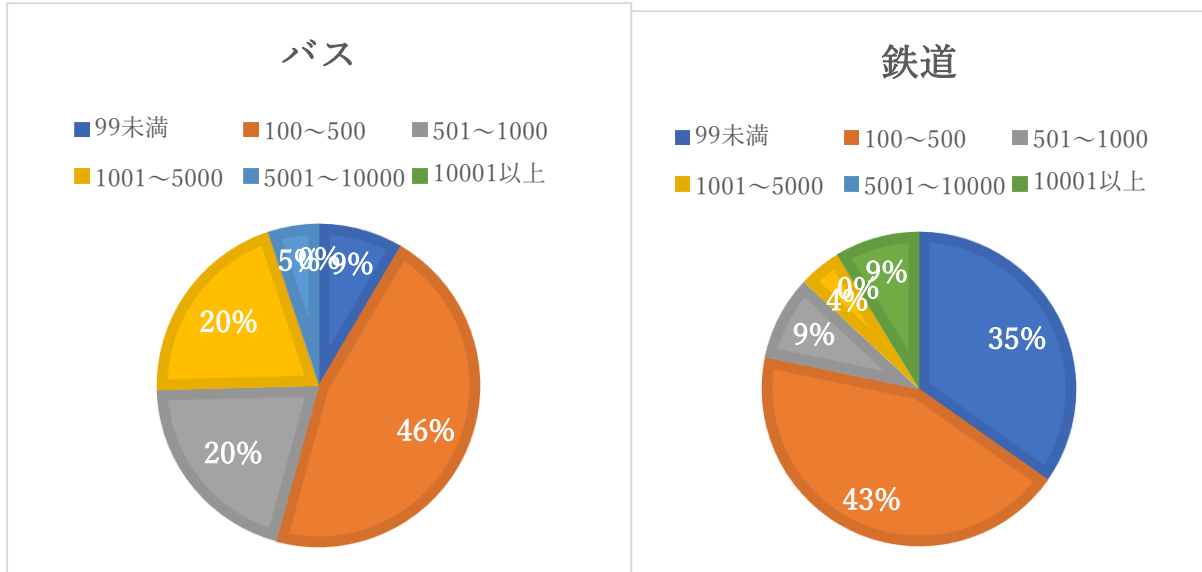
バス	鉄道	旅客船	全部
15	5	19	39

	50%以上減	全体	
北海道・東北	9	26	35%
関東	7	23	30%
中部	6	19	32%
近畿	2	16	13%
中国・四国	8	26	31%
九州・沖縄	7	13	54%
	39	123	

輸送人員が50%以上減った地域は、九州・沖縄が54%と多い。一方で近畿地方では13%と人員減少が比較的小さいことが窺われる。

質問3> 2020年4月～9月の売上金額（単位：百万円）

Q3	バス	鉄道	旅客船	全体
100 未満	5	8	14	20
100～500	27	10	16	52
501～1000	12	2	0	13
1001～5000	12	1	7	20
5001～10000	3	0	2	5
10001 以上	0	2	0	2
回答数	59	23	39	112

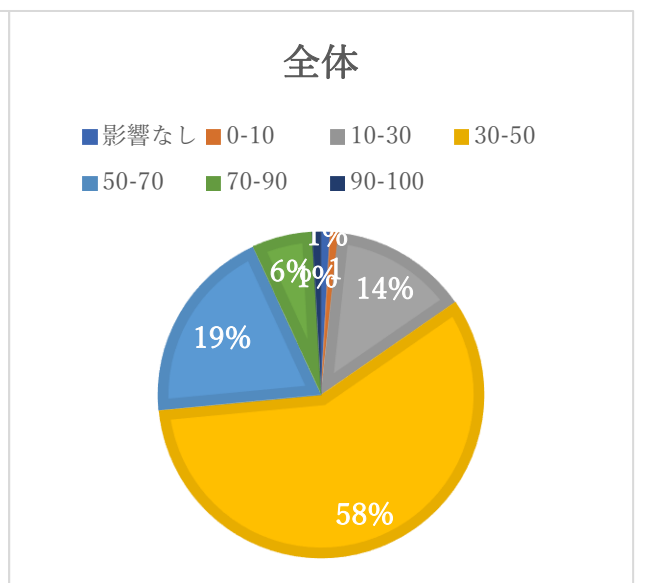
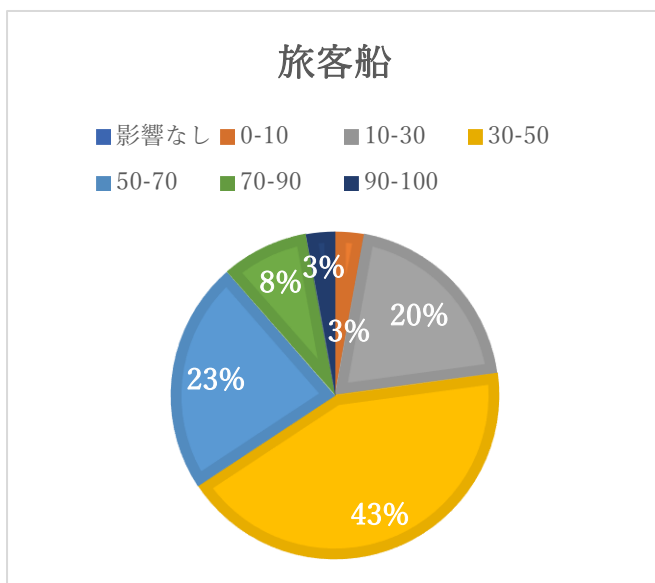
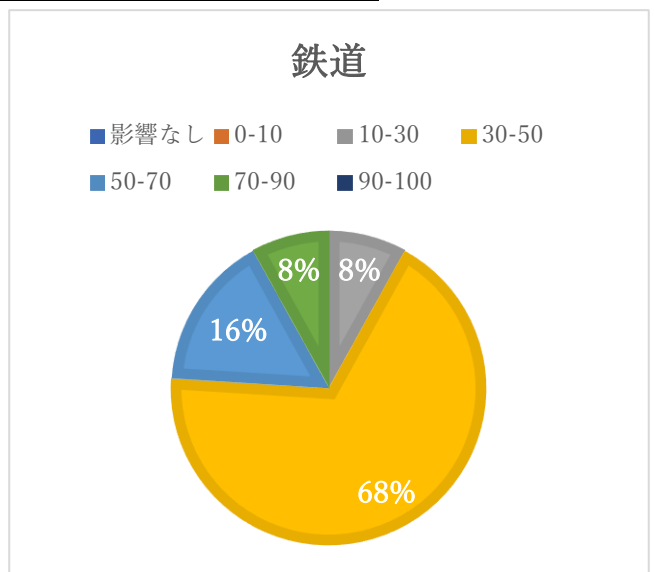
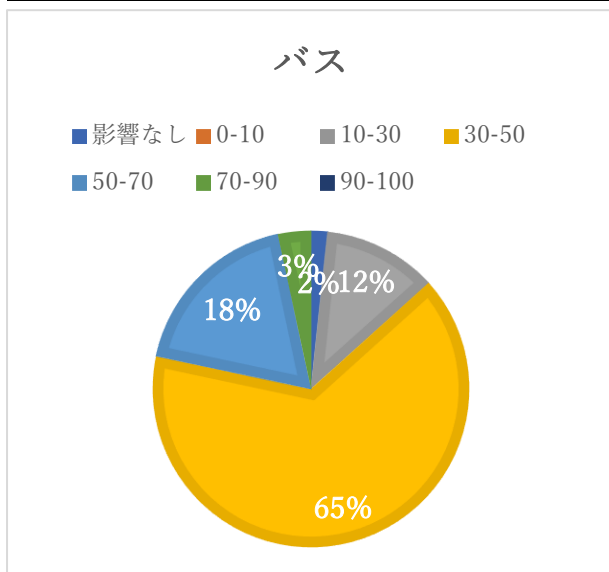


調査対象会社は、業態毎に上記グラフの示す通りの規模感である。  
各会社経営者または経営者が指名した方に回答いただいている。

質問4>2020年4月～9月売上金額の変化（2019年4～9月比）

- ① 影響なし（例年通りあるいは増加） ② 0～10%減 ③ 10～30%減 ④30～50%減  
 ⑤ 50～70%減 ⑥ 70～90%減 ⑦ 90～100%減

Q4	バス	鉄道	旅客船	全体
影響なし	1	0	0	1
0-10	0	0	1	1
10-30	7	2	7	16
30-50	39	17	15	68
50-70	11	4	8	23
70-90	2	2	3	7
90-100	0	0	1	1
回答数	60	25	35	117



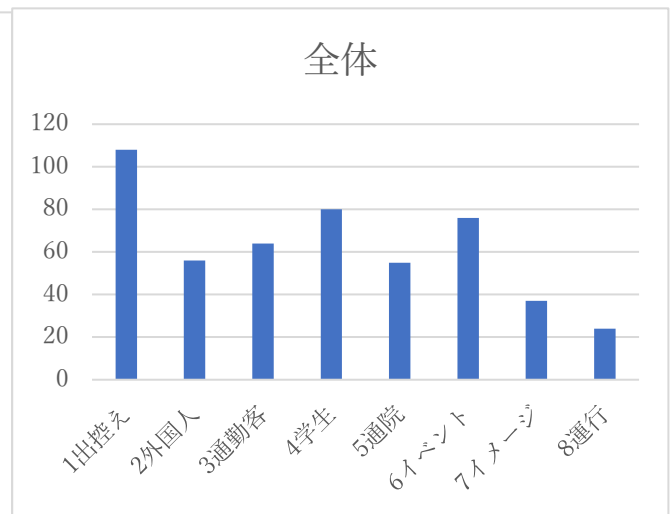
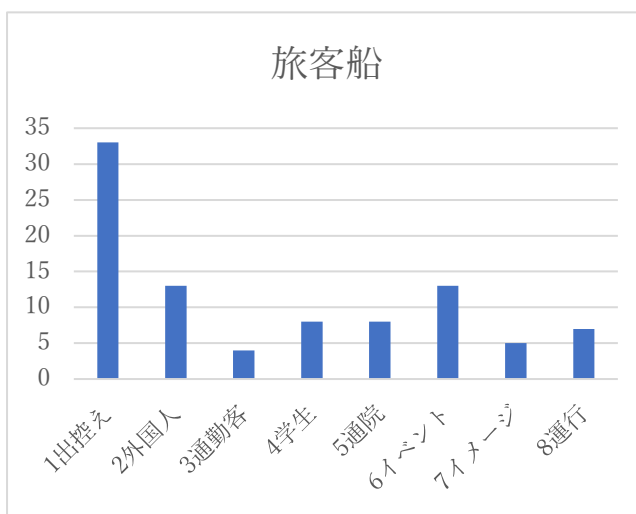
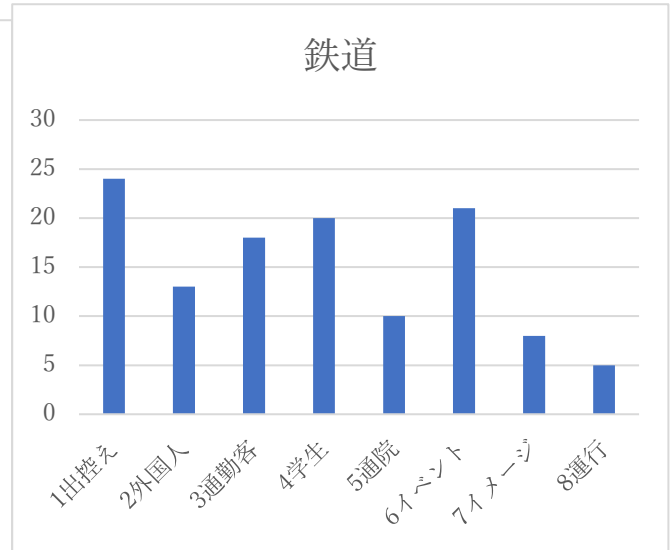
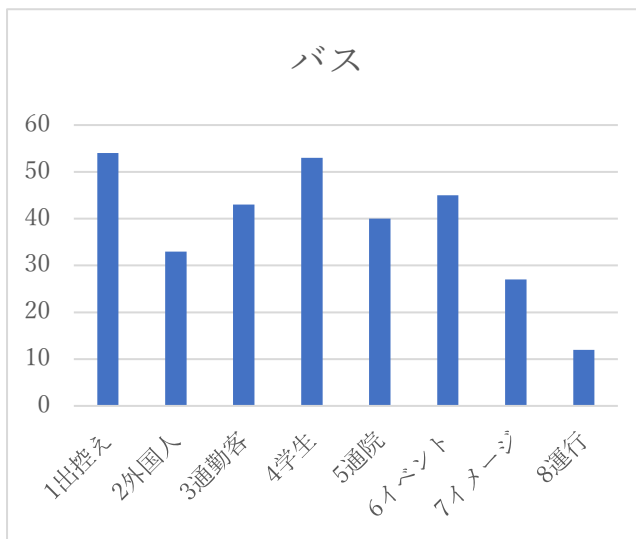
バス・鉄道の売上減少は30～50%減少の会社数の65%、68%となっている。旅客船では30～50%減少の会社数の43%を占め、50%以上の減少が34%であり厳しい売上金額の減少が見受けられる。

質問5> (減少の場合) 原因として考えられることはどんなことですか？

- ① 国内の出控え傾向のため
- ② 外国人観光客の減少
- ③ 通勤客減少
- ④ 学生通学減少
- ⑤ 通院客の減少
- ⑥ イベント自粛
- ⑦ イメージ悪化
- ⑧ 運行(航)自粛
- ⑨ コロナ以外の要因 (具体的に考えられる理由をご記入ください)

Q5	バス	鉄道	旅客船	全体
1 出控え	54	24	33	108
2 外国人	33	13	13	56
3 通勤客	43	18	4	64
4 学生	53	20	8	80
5 通院	40	10	8	55
6 イベント	45	21	13	76
7 イメージ	27	8	5	37
8 運行	12	5	7	24

※複数回答



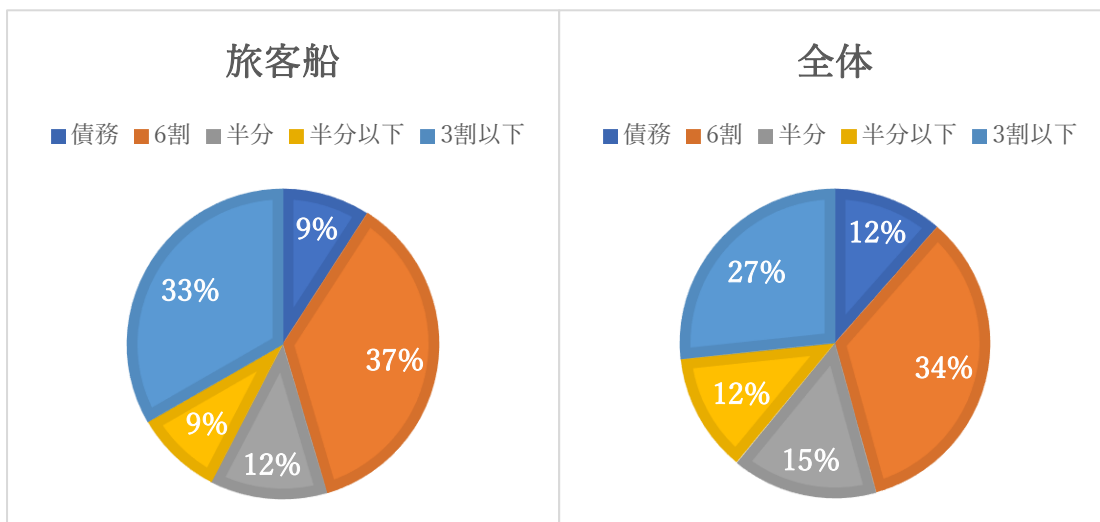
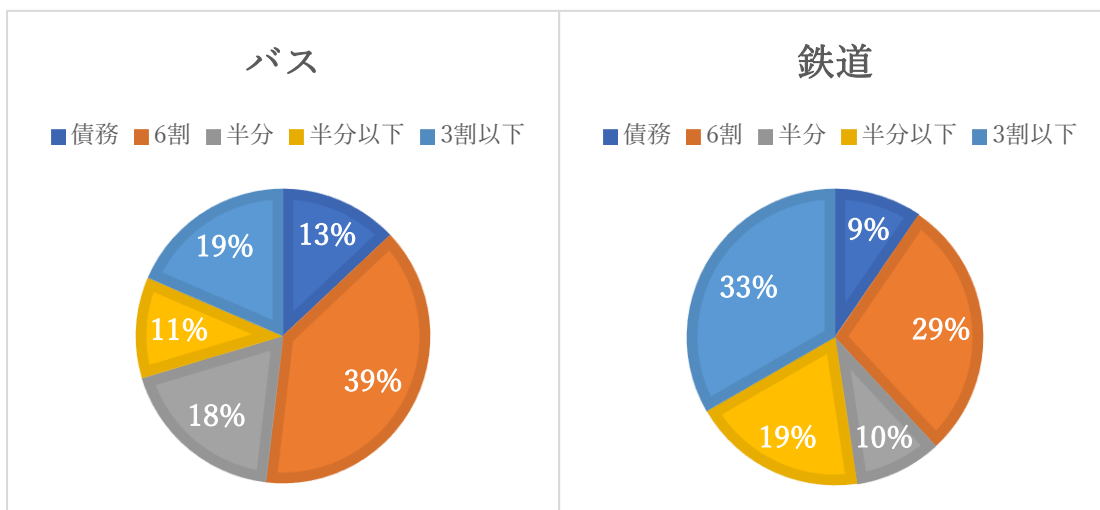
全ての業態において、出控えおよびイベント自粛が大きく影響している。  
バス・鉄道では生活交通として、通勤、通学、通院の利用減少が減少要因になっている。

質問 6>経営状態はどのような状態ですか。 (注：前年度決算比)

(ア) 2020年9月末

(債務超過、剰余金は6割以上ある、半分くらいある、半分以上を切った、3割以下)

Q6 (ア)	バス	鉄道	旅客船	全体
6割以上	21	6	12	36
半分くらい	10	2	4	16
半分以上	6	4	3	13
3割以下	10	7	11	28
債務超過	7	2	3	12
回答数	54	21	33	105



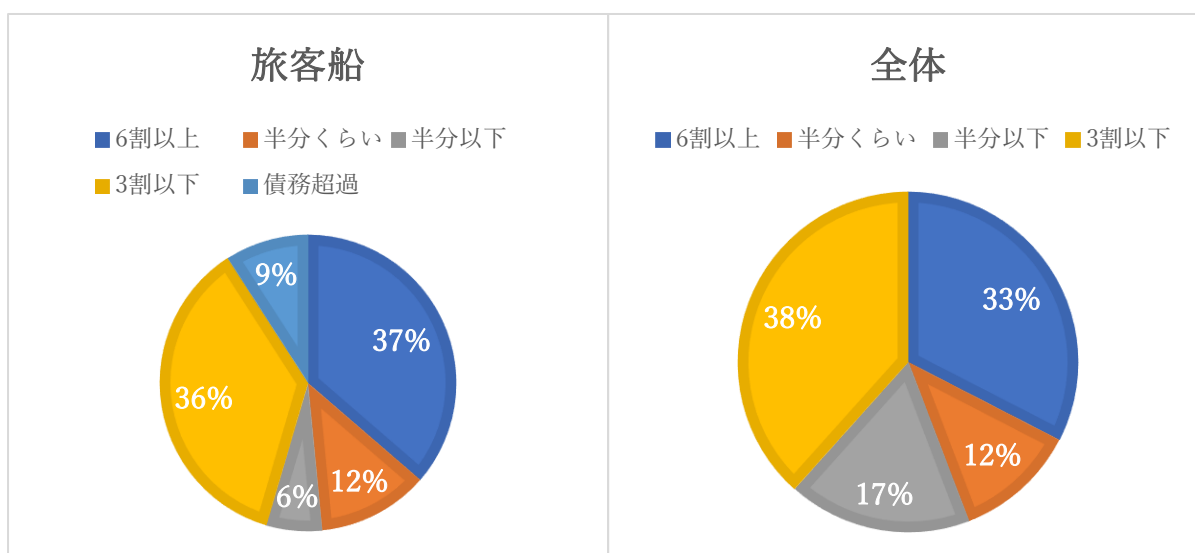
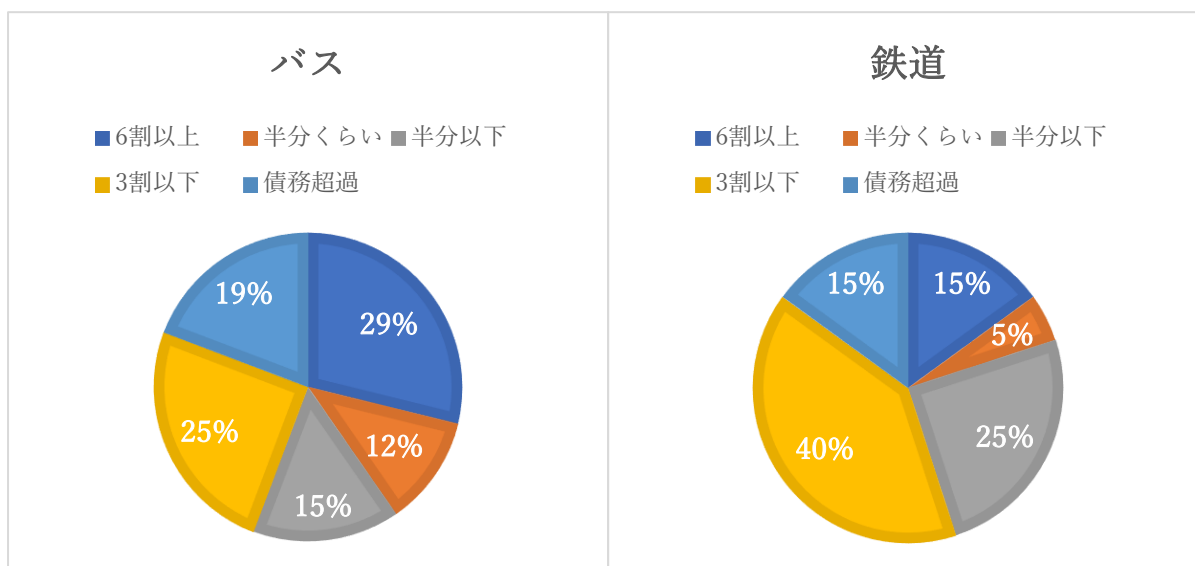
剰余金が半分くらい以下債務超過の会社合計の比率は、バス 61%、鉄道 71%、旅客船 63% であり、全体では 66%と過半をしめており、剰余金により経営を行ってきたことが示されている。

6 (イ) 2021年3月末において経営状態はどのような状態が予想されますか？

(イ) 2021年3月末

(債務超過、剰余金は6割以上ある、半分くらいある、半分を切る、3割以下)

Q6 (イ)	バス	鉄道	旅客船	全体
6割以上	15	3	12	28
半分くらい	6	1	4	10
半分以下	8	5	2	15
3割以下	13	8	12	33
債務超過	10	3	3	16
回答数	52	20	33	102



2020年9月と2021年3月と業態別に比較する。バスでは半分くらい10→6、半分以下6→8、3割以下10→13、債務超過7→10、鉄道では半分くらい2→1、半分以下4→5、3割以下7→8、債務超過2→3、旅客船では半分くらい4→4、半分以下3→2、3割以下11→12、債務超過3→3、のように悪化が予想されている。比率ではバス71% (+10%)、鉄道85% (+14%)、旅客船64% (+1%)であり、全体では73% (+7%)と剰余金が減少すると各社経営者は見ている。



質問7 > 2021年3月末にはどのような経営状態（損失額など）になりますか？

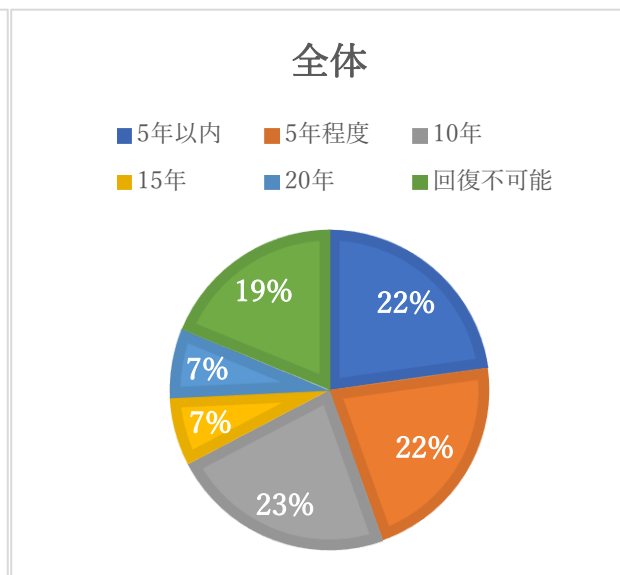
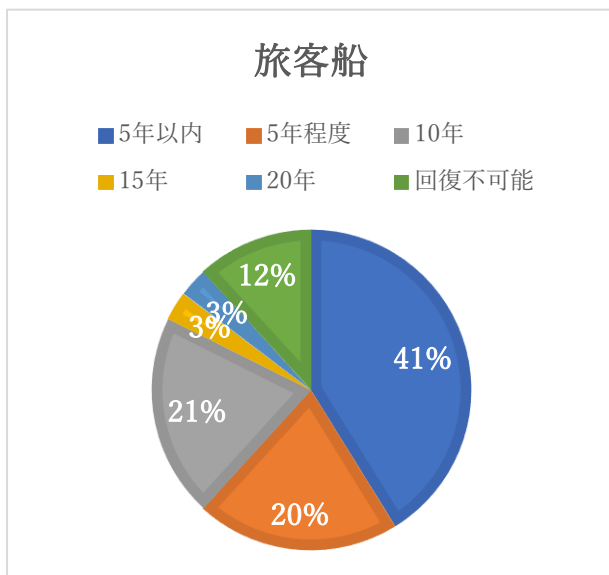
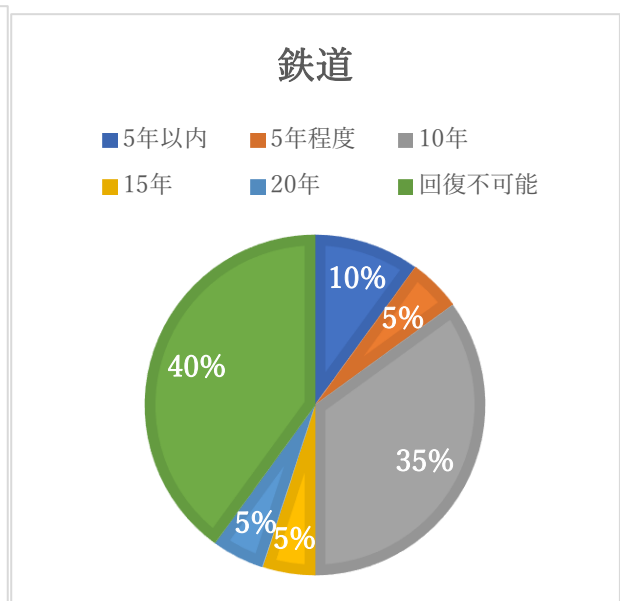
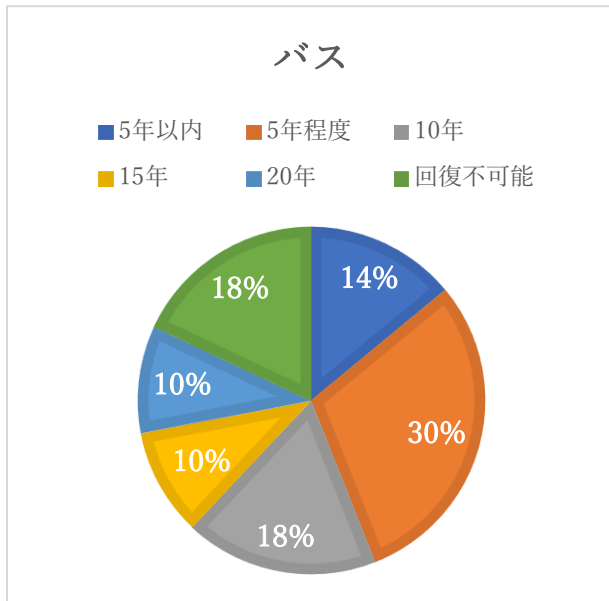
1. 330百万円の営業赤字
2. 当社は、前期まで8期連続で単年度黒字を達成し、債務超過も解消しましたが、今期はコロナの影響により上期は大幅な減収になりました。現在も輸送人員は前年同期を下回っており、厳しい経営が続いています。
3. 資金繰り支援等の検討
4. コロナの終息がない限り、売上減が続き赤字経営となる。燃料高騰となればさらに悪化する
5. 欠損額1.880百万円程度
6. 従前の利用状況まで回復するか見込むことができないため不明です。
7. 営業損失額が154百万円（対前年-79百万円）程度になると予想される。
8. 営業損失が△123百万円（対前年△257百万円減）となる見込みです
9. 従来からの不採算路線を、採算路線から補填する事ができず不採算となる路線や、時間帯の運行の見直し（縮小）が必要となってくる
10. 未回答とします。
11. 経費損失800百万円程の見込み
12. 23億円損失見込み（会社全体としての見込み）
13. 23億円損失見込み（会社全体としての見込み）
14. 当期の損失額は50～60百万円の見通し
15. 2020年度単年度▲150百万円（税別前当期純利益）
  - ・ 営業売上 280百万円（前年比△35%）・ 税引前当期純利益△68百万円・ 利益剰余金△35百万円 いずれも見込み数値です。
16. 2021年3月期通期での当期純損失は▲1,950億円と予想しております。（2020年10月30日時点）。
17. 運航休止
18. 会社全体として、年間売上見込みは、前年比▲553百万減で、雇用調整助成金など様々な助成金を活用したとしても、4億円超の収入減となる見込み。営業損益見込みも、▲221百万円の損失となり、前年比2億円超の減益で非常に厳しい経営状態が続く。
19. 会社全体として、年間売上見込みは、前年比▲553百万円減で、雇用調整助成金など様々な助成金を活用したとしても、4億円超の収入減となる見込み。営業損益見込みも、▲221百万円の損失となり、前年比2億円超の減益で非常に厳しい経営状態が続く。
20. 債務超過転落は確実（10億円を超える赤字は確定的）
21. 未定（予測できない）
22. 過去に例のない赤字の見込み（▲6～7億円）
23. 黒字確保は非常に厳しい状態になると思われます
24. ▲400百万

（注）同一会社が鉄道・バスを経営している場合は同じコメントを業態別調査票に記入している場合がある。

質問8>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。

(5年以内、 5年程度、 10年程度、 15年程度、20年程度、回復不可能)

Q8	バス	鉄道	旅客船	全体
5年以内	7	2	14	23
5年程度	15	1	7	22
10年	9	7	7	23
15年	5	1	1	7
20年	5	1	1	7
回復不可能	9	8	4	19
回答数	50	20	34	101

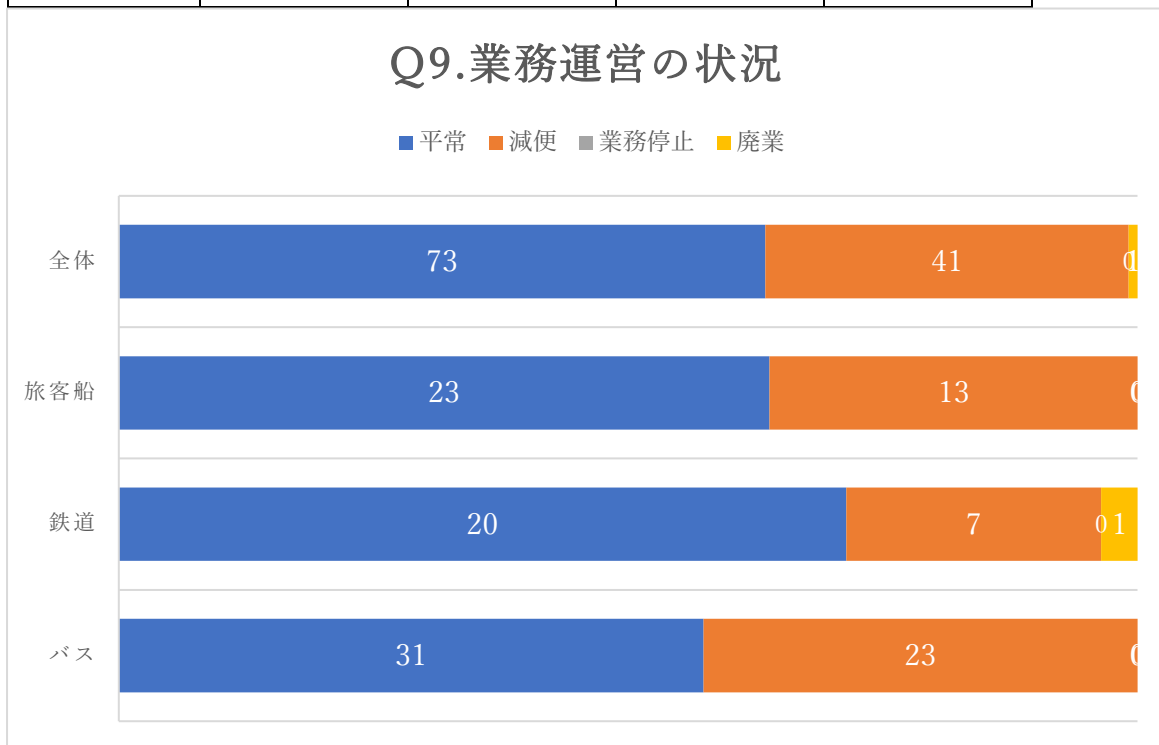


「回復不能」の回答に着目するとバス 18%、旅客船 12%の回答に対して、鉄道は 40%と倍以上の回復不能とみている経営者が多い。回復速度は、旅客船→バス→鉄道の順番に短い期間で回復すると経営者は予測していることが見受けられる。

質問9>政府から公共交通は「不可欠業務」として稼働するよう要請を受けていますが、どのような業務運営をしていますか。

(平常通り、 減便、 業務停止、 廃業、 その他 ( ) )

Q9	バス	鉄道	旅客船	全体
平常	31	20	23	73
減便	23	7	13	41
業務停止	0	0	0	0
廃業	0	0	0	0
その他	0	0	0	0
回答数	54	27	36	114

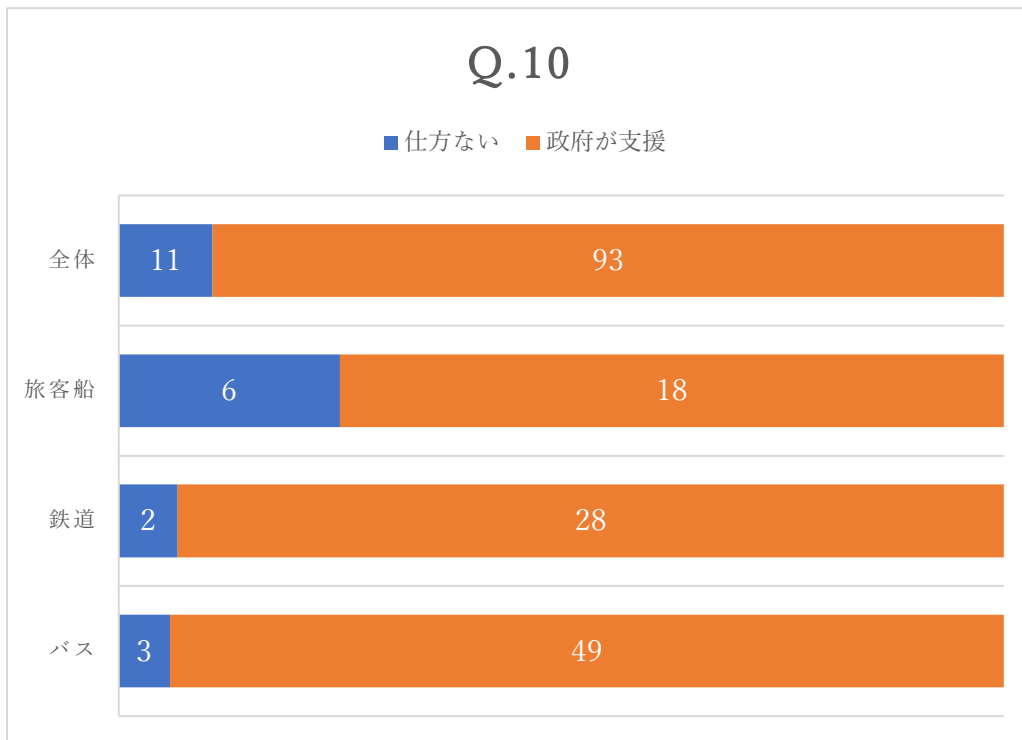


政府から公共交通は「不可欠業務」として稼働要請を受けている中では64%が「平常通り」運行(航)、36%が「減便」での運行(航)を行っている。

質問 10> 「不可欠業務」として業務運営した結果、損害が発生した場合、政府に対していかにお考えですか。

(仕方がないと思う                      政府が支援するべきである)

Q10	バス	鉄道	旅客船	全体
仕方がない	3	2	6	11
政府が支援	49	28	18	93



89%の公共交通事業者が、政府に対して何らかの支援を求めている。

質問 11>政府の「赤字補填はしない方針」は、正しい方針であると思いますか。

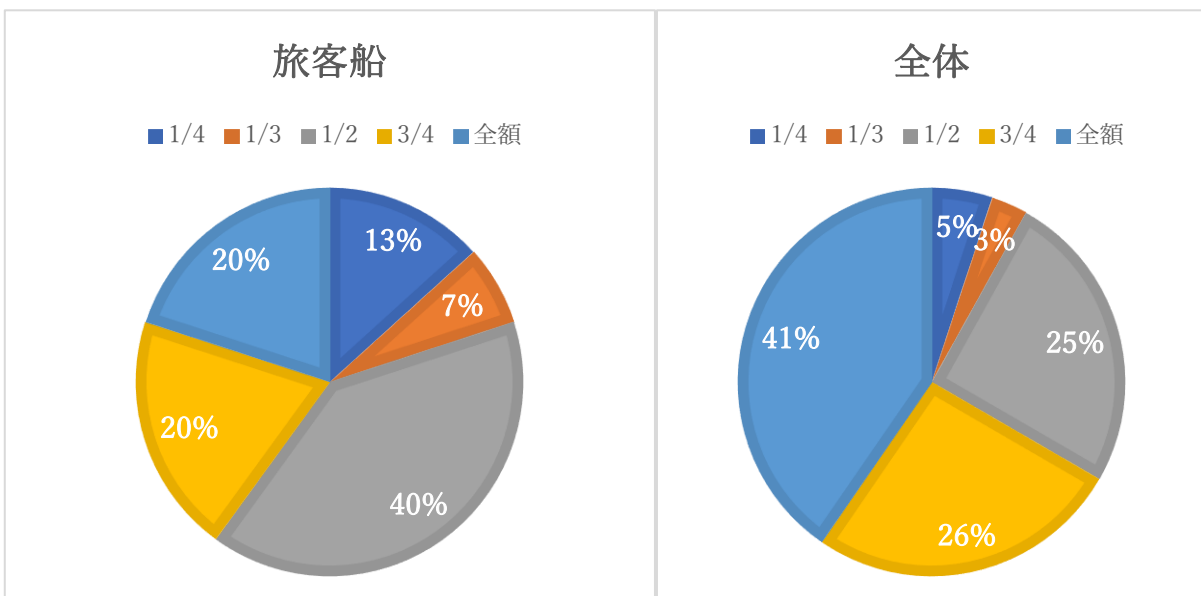
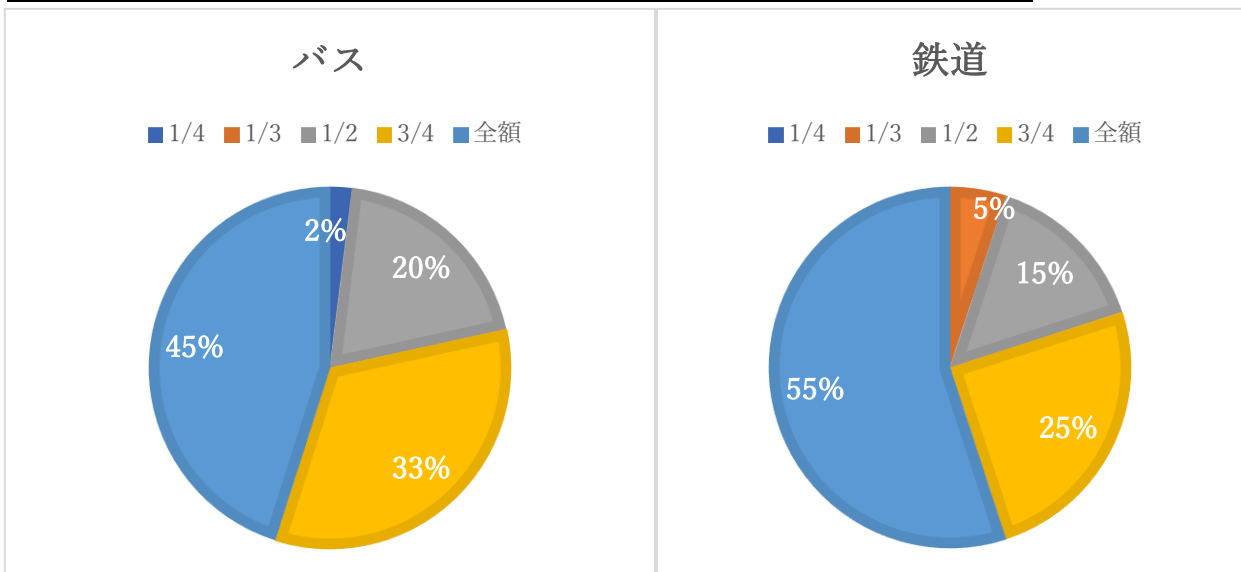
1. 経費を適切に使用しても赤字の場合は補填すべき
2. 通常の設定補助の拡大など何らかの支援をお願いしたい
3. コロナによる自粛は別と考えるが、緊急事態宣言による自粛は別と考える。
4. 正しくない
5. 状況を検討したうえで赤字補てんはあっていいもいいと思う。一般旅客定期航路すべてに離島航路（国庫補助航路）並みの補填が必要と思う。定期航路事業においては、一度撤退した場合 再度運航再開することは非常に困難であるため。
6. 修繕費、建設改良等への補助金を厚く
7. 正しい方針であるとは思えない
8. 当社路線バスは赤字、貸切バス事業は黒字で近年はしていたので、コロナの中では赤字補てんがなければ路線バス事業が厳しい
9. バスだけ特別扱いは無理なので仕方ない
10. 公共交通維持のための補填は必要
11. 支援は必要と考えている
12. 借金して会社を維持継続せよは民間企業に酷。
13. 生活路線分の減少分は補填していただきたい
14. 補助金の増額
15. 正解と思う。すべての赤字業種に補填するのか。
16. 地域交通を維持しようと真剣にとらえていない
17. 公共交通は社会インフラなので、国、自治体がコストの責任を取るべき
18. 思わない
19. ある程度は必要
20. 自社努力では不可能である
21. 赤字補てんしてほしい
22. 全く逆で、するべきと考える
23. 特に零細企業には補填していただきたいです
24. 補填がない場合、減便、廃止せざるを得ず、事業維持は困難である
25. JRTT との共有船制度を活用し、大型化を実施、政府のモーダルシフト推進政策の実現のためである。赤字になれば何らかの支援は当然と思う。
26. 永久劣後ローンがいい。
27. 全額とはいかないまでも、補填しないと地域の足がなくなる。
28. 事業在続のためにも、赤字補填は必要
29. 公共交通と云うからには赤字補填は行うべき。
30. 否 赤字の内容次第で補填もすべき
31. 間違いとは思わないが、事業者は減収補填が分かりやすく扱いやすい。
32. 運行経費の支援は必要

33. 思わない
34. 思わない。元々赤字事業だから、国からの補填なしに成立しない。
35. 思わない。経営努力をしてもどうにもならない事もあると感じています
36. 各事業体の実情に沿った支援が必要。
37. 地域の足の確保という観点から、ある程度の補填はあってしかるべきと思う
38. 地方公共交通維持のためには必要
39. 正しくない。維持要請したからには一定の支援を施すべき。本省等の上部機関が指針を出さない限り、県や自治体も身動きが取りにくい。
40. 思う
41. 何らかの補填支援はお願いしたい。
42. 航路維持の為には、ある程度の支援が必要
43. 間違っている！... 補填するべきだと思う。
44. 栈橋使用料等、減免の拡充
45. 「不可欠業務」と「赤字補てんはしない」に相容れない
46. 不可欠業務として指定する以上、補填はあって然るべきと思う
47. 事業継続の為には補填は必要
48. 減便や路線の廃止が進むと思う
49. コロナ禍で、運行を維持確保するための支援は必要不可欠である。
50. 我々の事業は行政サービスと同じ、ご理解いただきたいと思う。
51. コロナ禍で、運行を維持確保するための支援は必要不可欠である。
52. 少なくとも、緊急事態宣言発令期間中において事業継続を要請した部分においては、補填を検討していただきたい。
53. よくわからない
54. 柔軟な対応を希望する
55. 事業断続を要請するのなら支援とセットであるべき
56. 稼働要請をするのであれば、当然赤字補填すべきである
57. 公共交通の維持のためには、補填すべきである。
58. 公共交通（特に離島航路）は住民の足であるため政府の支援が必要
59. 公共交通の崩壊を防ぐためには支援が必要である
60. 平常時と比較し、明らかにコロナによる赤字分については補填すべき
61. しない方針ならば運賃改定等を自由に認めるべきと考えます
62. 国が「輸送の確保に全力をあげる」と語ったなりの対応はすべき
63. 赤字補填願う
64. 政府は赤字補填すべきである
65. 政府が県外をまたぐ移動禁止や老人の外出禁止、そして学校休校を進めたので赤字補填すべきである
66. 市民生活の足となる公共交通事業には、特に優先して赤字補填すべき

67. 市民生活の足となる公共交通事業には、特に優先して赤字補填すべき
68. コロナ災禍は外部要因でもあることから国の支援をお願いしたい
69. 思わない。
70. 正しい方針でないと思います。
71. 思わない
72. 3 蜜回避や外出自粛など利用者に要請しながら、公共交通の運行維持を要請することは相反しているため運行補填などの支援はすべきである。
73. 3 蜜回避や外出自粛など利用者を抑制（要請）しながら、公共交通の運行維持を要請することは、相反しているため運行費補填などの支援はすべきである。
74. 公共交通を維持するために、一定の補填があってしかるべき
75. 正しくない。公共交通等インフラを担う企業の存続が危惧されること、コロナ禍という天変地異による原因であることから。
76. 緊急事態宣言による移動の制限や休校による利用客の減少は明らかであり、地域公共交通の確保維持の支援はすべきかと考えます
77. 地方自治体との方針には開きが大きい
78. 間違っていると思う
79. 公設民営方式
80. 公設民営方式以外にない

質問 12> コロナ災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。（1/4 1/3 1/2 3/4 全額）

Q12	バス	鉄道	旅客船	全体
1/4	1	0	4	5
1/3	0	1	2	3
1/2	10	3	12	25
3/4	17	5	6	26
全額	23	11	6	40
回答数	51	20	30	99



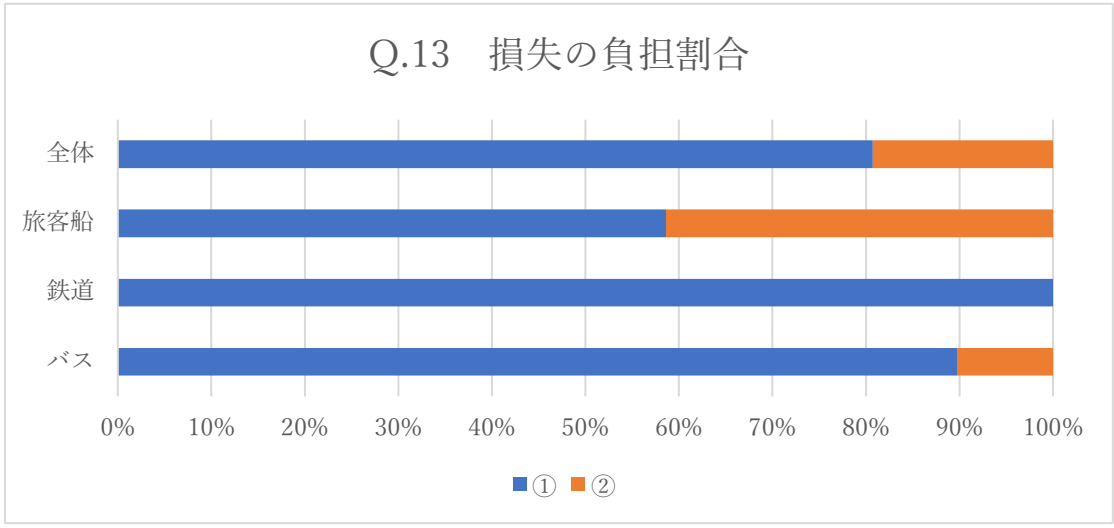
バス・鉄道においては、約半分が全額補助（支援）を求めている。  
 旅客船は半数の会社が 1/2 補助（支援）を求めている。  
 公共交通事業の約半数は一定の損失の自己負担はするが、政府・自治体の一定の補助（支援）は必要であると求めていることを示している。



質問 13> コロナ災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

Q13	バス	鉄道	旅客船	全体
①	35	15	17	67
②	4	0	12	16
回答数	39	15	29	83

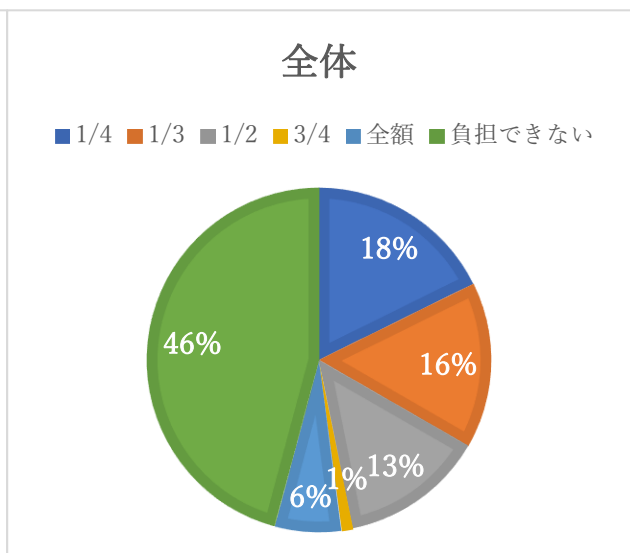
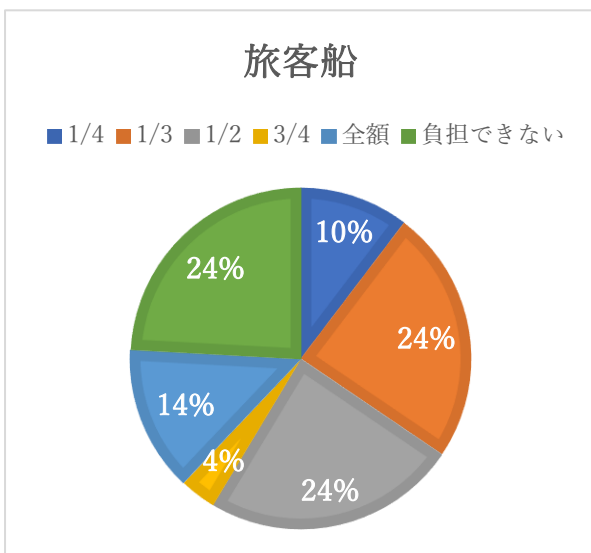
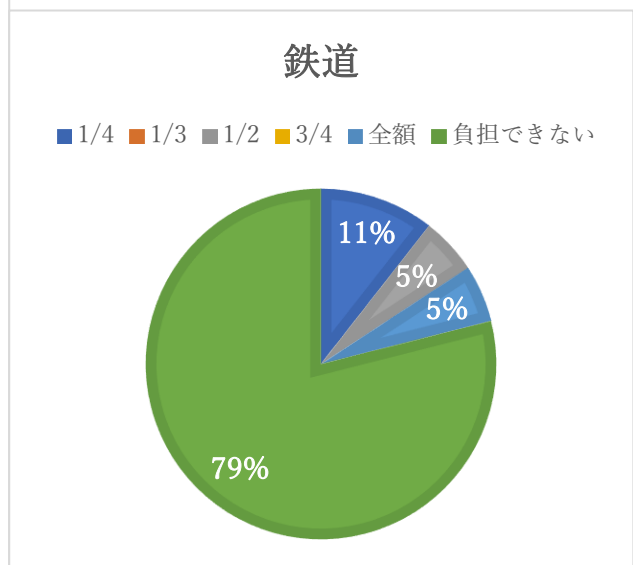
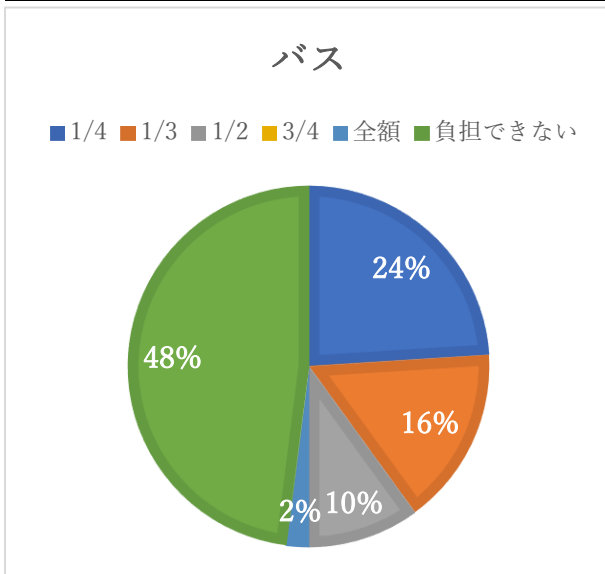


バス・鉄道のほとんどは①政府 1/3 自治体 1/3 自社 1/3 を望んでいる。  
 旅客船は②政府 1/4 自治体 1/4 自社 1/2 を望んでいる。

質問 14> 自社は、コロナ災禍の損害の負担は何割程度負担が可能ですか。

(1/4 1/3 1/2 3/4 全額 負担できない)

Q14	バス	鉄道	旅客船	全体
1/4	12	2	3	17
1/3	8	0	7	15
1/2	5	1	7	13
3/4	0	0	1	1
全額	1	1	4	6
負担できない	24	15	7	44
回答数	50	19	29	96

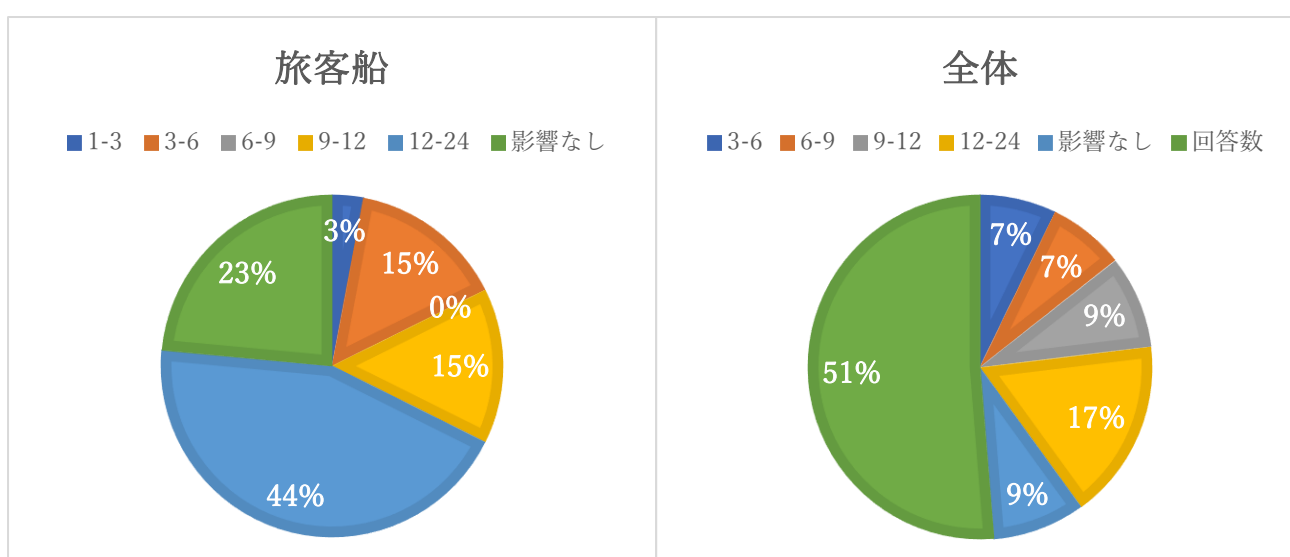
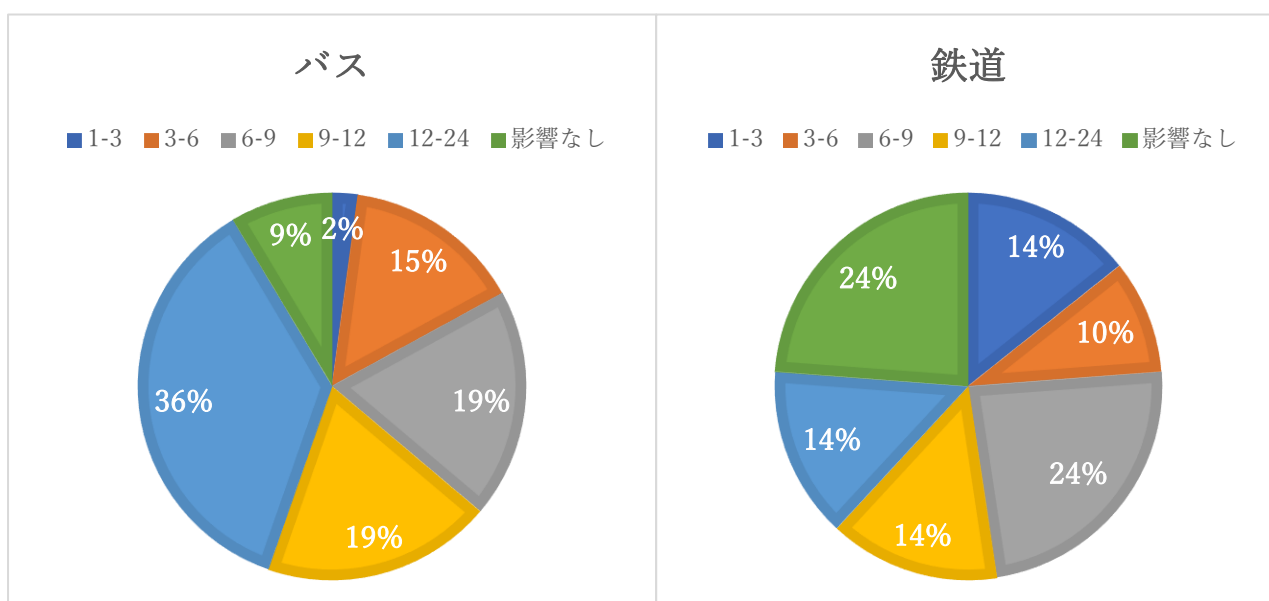


コロナ災禍による損害負担は、鉄道では 79%、バスでは 48%、旅客船では 24%が「全額は負担できない」と回答しているが、表 Q14 中のように企業により負担割合によっては負担できると言っている会社ある。

質問 15> 2020 年 9 月の状態が今後も続くとしたら、補助・支援がない場合、経営の維持は何ヶ月くらい維持できると思われますか。

(1～3ヶ月、3～6ヶ月、6～9ヶ月、9～12ヶ月、12ヶ月～24ヶ月、維持に影響無)

Q15	バス	鉄道	旅客船	全体
1-3	1	3	1	5
3-6	7	2	5	14
6-9	9	5	0	14
9-12	9	3	5	17
12-24	17	3	15	33
影響なし	4	5	8	17
回答数	47	21	34	100

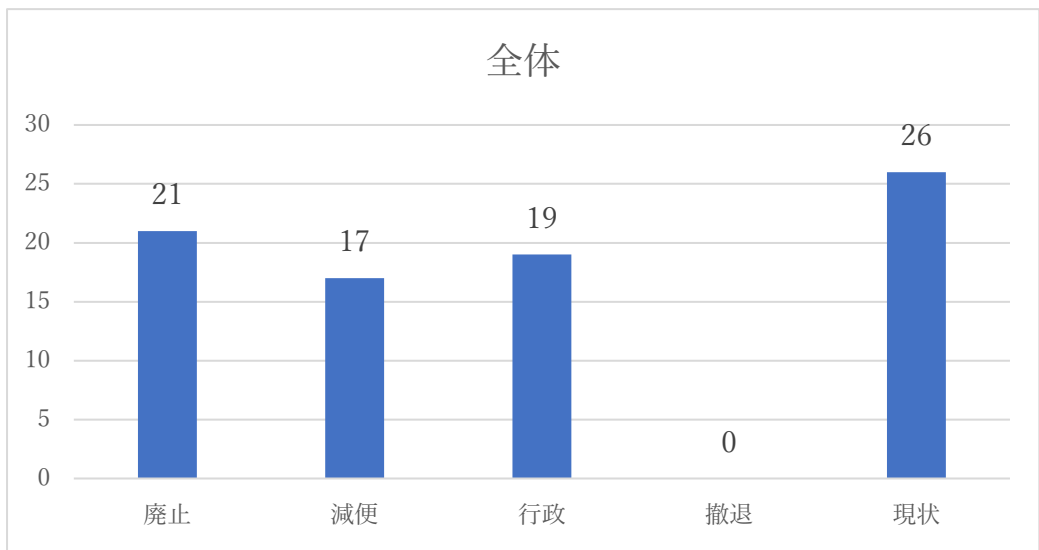
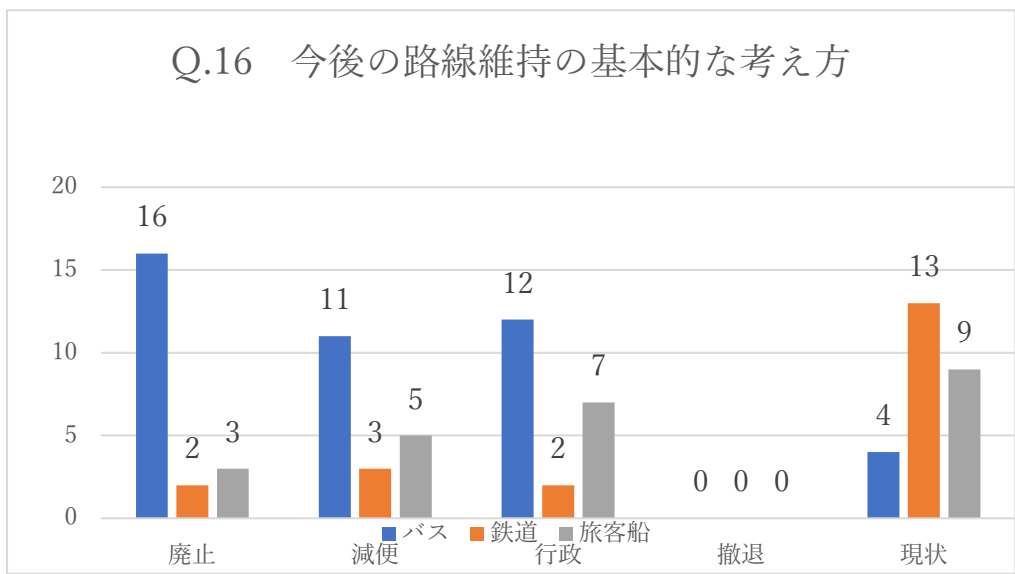


2020 年 9 月の状態で補助・支援がない場合は、12 か月以内に、経営維持に何らかの支障があると思われる会社の比率は、バス 55%、鉄道 61%、旅客船 18%と回答があった。

質問 16>今後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（\_\_\_\_\_割り程度） ・ 減便（\_\_\_\_\_割り程度）
- ② 廃止困難な路線については行政による維持の協議
- ③ 事業から撤退
- ④ 現状通り

Q16	バス	鉄道	旅客船	全体
廃止	16	2	3	21
減便	11	3	5	17
行政	12	2	7	19
撤退	0	0	0	0
現状	4	13	9	26



今後の路線維持については、「撤退」はゼロである。バスは、廃止・減便・行政協議含めて、柔軟に経営方針を考えていることが窺える。鉄道・旅客船は現状通りとする基本姿勢が見て取れる。

質問 17> コロナ災禍を契機に事業転換や新事業への取組等の実績または計画はありますか？

今のところなし／未定・52件

検討中（具体的な記述なし）／11件

それどころではない

- ① 財務体質が厳しい状況での事業転換や新規事業での取り組みは、更なる危険性がある。
- ② 見通しが立ちません
- ③ 現状は計画する余裕無し、足元の業績回復に注力するのみ（余力なし）

公有民営化したい方向

- ① 公有民営化、またはそれに準ずる体制でなければ維持できない
- ② 乗合事業については委託事業へ向けて行政と交渉しております

検討したい（詳細未定）

- ① 旅客が戻らないことを前提に、新規事業の立ち上げを計画している
- ② 新事業の取り組みの実績はございません。また現時点での具体的な計画はございませんが地域のニーズと合致した新事業への取り組みは今後検討する意向です。
- ③ 今後の国・自治体の取り組みを見ながら立案

もともと取り組んでいる

- ① コロナ関係なしに取組中
- ② コロナ契機ではないが、タイミングが重なった案件として、2営業所体制を1か所に集約して効率向上を目指す取り組みをしている。
- ③ 昨年11月より、佐川急便と貨客品載事業を開始しており、できれば拡大したい。

業務の見直しにより回復をはかろうとしている

- ① 輸送人員がコロナ前の9割までしか回復しない場合でも事業継続するための対策として、路線廃止や減便による経費削減や受益者負担として運賃値上げを今後検討する。
- ② 輸送人員がコロナ前の9割までしか回復しない場合でも事業継続するための対策として、減便による経費削減や受益者負担として運賃値上げを今後検討する。
- ③ 政府の緊急事態宣言発出に伴う運行便数の変更を実施。沿線大学の輸送を 出発駅を変更して輸送することでとで、密を回避 する。沿線大学の授業形態、企業のテレワーク等による利用者の実態に即したダイヤ編成を随時実施。
- ④ 経費削減を重点に実施する
- ⑤ 営業所の統廃合

- ⑥ (別紙に記入いただきました) 路線バスの中にはダイヤや本数など「これまでのしがらみ」で変えられないものが多々あるし、それが理由で他の改善すべきことができないこともあった。ただ、コロナ禍で、そういう「しがらみ」を取り払い、ゼロベースでダイヤを見直すこともでき、お客さまからは一定の評価をいただいた。路線バスにはそういう改善の余地はまだあるのではないか。よって、当社は引き続きお客様に選ばれるダイヤの最適化を諦めずに進めていきたい。
- ⑦ インバウンド事業について早期の需要回復が厳しいと判断し、専門部署を廃止。・中山間地を主たる事業エリアとするグループ会社2社について、バス事業以外の分野でも住民ニーズに対応するサービスを提供することを目指し、新たにプロジェクトチームを発足。

#### あるものを生かして新事業 (検討中を含む)

- ① 運賃以外の収入確保ということで、電車本体広告や鉄道グッズ販売に従来以上に力を入れている。
- ② バス単体広告や、車内内吊布広告による収入確保に力を入れている。また、高速部門における。物流や貸切部門において、契約輸送(スクール・企業)の確保に力を入れている。
- ③ 抗ウィルスコーティング事業をバス車内だけでなく外販を開始した。
- ④ 政府の緊急事態宣言発出に伴う運行便数の変更を実施。沿線大学の授業形態の変化による利用者の実態に即したダイヤ編成を随時実施。
- ⑤ 自社保有不動産を活用した新規事業を検討中。
- ⑥ グループ全体でリモートワークやワーケーション需要の獲得を目指したサービスの展開などを検討しています。

#### 別事業に取り組み中

- ① 他業種への取り組み(売店・ECサイト)
- ② 地方に帰省できない方々に対する「お墓そうじ代行」

質問 18>今後どんな支援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存続していくための国への規制緩和の要望事項を含む）

（まとめ）

分類	件数	項目
支援金	104	事業継続のための支援、雇用調整助成金の継続、赤字航路に対する支援
損失補填	72	コロナ禍による損失の補填、
規制緩和・制度の見直しなど	66	船員法の改正、運賃改定の認可基準見直し、
免税	18	固定資産税、法人税、事業税、石油石炭税、
減免	18	港湾施設利用料金等
盛り上げ・PR	12	旅行ムードの盛り上げ、イメージ悪化払拭の PR、
運行補助	12	バス運行対策費補助等
設備維持等の支援	11	船舶更新費用、施設の老朽化整備の補助、
公有民営・公営化	9	鉄道上下分離、一般路線バス公有民営
金利補助・優遇	8	公的金融機関融資制度の拡充
その他	8	再編/M&A など、劣後ローン導入
期待なし	1	

（個別意見）

- 船舶更新費用の支援。現在は新造船計画を延期し、内部留保を取り崩して航路を維持している。現状では老朽化した船舶の更新ができない。
- 鉄道施設の維持管理における設備投資、修繕に対する支援、固定資産税の免除（案件の見直し、収入源 30%以上等）次年度以降も収入の回復が見込めないため、支援制度の継続を期待します。
- 三セク事業者への法人税、事業税等の免除等
- 期待していません
- 航路を廃止できない中で、後継者がいない今、広島市が航路運営をしてもらうことが町民も安心だと思っています。島は限界集落に近い状況です。
- 今回のコロナ災禍においては、地元市町村の理解を得て支援策を策定中ではありますが、半島を結ぶ航路においては、準離島航路としての認識で地元市町村を中心に県・国も一体となって助成策を考えていただきたい。最低でも老朽化した使用船舶のリプレイスは困難であり、公設民営での建造をお願いしたい。
- 施設維持のための建設改良への今まで通りの補助金と、車両の修繕費に対する補助金を厚くしてもらいたい。
- 助成金制度の制定

9. 事業継続のための支援
10. カットの無い補助金制度への変更。車両減価償却費補助金において限度額を引き上げて欲しい。
11. 運転資金の援助
12. 交通事業者への損失補填、施設使用料の減免
13. コロナで減収になった分の財政支援をいただきたい。
14. 既存の補助金制度に変わる支援制度が必要（地域間幹線でない路線がほとんどの当社のような路線網では恩恵なし）
15. 必要に応じ資本注入を検討いただきたい
16. 雇用調整助成金継続
17. 減収分の運航補助
18. 公有民営化を推進してほしい、汗して地域交通を担ってきた事業者を尻目に「いいところどり」を許すことのないような規制が必要
19. このコロナを機に、国、自治体、バス事業者の責任を明確にすべき。バス事業者は運航で手いっぱい。国の責任＝コスト、自治体＝運行計画、バス事業者＝安全確実運行
20. 運行経費の補助を期待する。
21. コロナの早期終息と旅行ムードの盛り上げ
22. 現状の経営状況をご理解いただき、ある程度の航路維持支援金を支給いただきたい。
23. コロナの赤字補てん以前に、安全対策のための施設整備補助が減額されているので（1/3→1/4）、これをもとに戻してほしい。
24. コロナ災禍の損害を全額負担してもらいたい。
25. （別紙に記入いただきました）上述の質問のように、ほとんどの業種が影響を受けている中で、バスだけ特別扱いで支援が得られるとは全く思っていない。一方で、そういう支援を利用者、自治体もまだ期待しているのも事実であるので、「国として支援はしない」と早めに言ってくれたほうが、先に進めると思う。また、国は自治体に臨時地方創生交付金を出すことで、各自治体が不十分ではあるが、公共交通事業者に支援をしている事実もある。上記の方針を出してくれたほうが、地方自治体も本気で公共交通の維持に対して対応してくれると思う。緊急事態宣言の前後で、国（国土交通大臣）は公共交通については営業自粛や休業要請は行わなかったが、一方で地場の運輸局（運輸支局）には「柔軟な対応」を要請し、事業者は自主的に減便などを行えた。規制緩和についてはその「柔軟な対応」をいつでもできるようにし、事業者の自主性を高める政策を期待したい。また、菅総理大臣は地方銀行について「数が多い」と発言しているが、それはバス会社も同じではないかと考えている。当社も含め、GTFSなどオープン化、デジタル対応できないバス会社に支援を求める／受ける資格はないと思っている。規模が小さいのを言い訳にしている一方で、小さいがゆえ、しっかり取り組んでいる事業者もいる。全部助けるという方針はやめて構わないし、それに対応できないなら、生き残る資格はないと思う。国は再編、M&Aについて何らか進めていく



べきと思う。

26. 公共交通事業者は、通勤通学等の住民の足の役割を果たしており、業務を継続することを求められている業種であるが、一方で乗客が大幅に減少し、運賃収入が激減していることに鑑み、経営維持、安定化のための国の支援を強く要望したい。
27. 路線維持のため、現補助制度の要件緩和や見直し、イメージ悪化を払拭するためのPRや利用者への補助等、利用促進に対する支援が必要である。
28. 港湾施設使用料の無償化または大幅減免。石油石炭税の非課税化。固定資産税の非課税化。
29. 規制緩和の中で弱い事業者が存続できないのは競合のある中で仕方ないことなのかわかりませんが、国が規制した中での影響が生じた部分は補助してほしいと思います。
30. 必要な航路には永久劣後ローンを入れる。瀬戸内全体で船員法を外す（港内扱いに）。船員運行費が半分で済むような船ができるよう規制緩和する。
31. 損失の補填、自主運行の赤字路線への支援（補助対象路線の拡大）、軽油引取税の免除（少なくとも赤字路線は免除すべき）、無利子の資金繰り支援の拡充
32. 減収分の助成金制度、固定資産税、港湾使用料等減免
33. 赤字航路に対する支援
34. 路線補助要件の見直し（損失額の完全補填、運賃改定の認可基準見直し、公共交通維持支援策
35. 貸切、都市間バスに対する支援を望む。
36. 地域間幹線系統の補助制度をもっとシンプルに。乗車密度の要件、5人以上をこれからの人口減少時代到来を踏まえて下げるべき。（輸送量15人以上も同様）②費用を査定する際のキロ当たり経営費用についても21ブロックの標準値などではなく、全国平均値で査定すべき。③自治体が反対する補助金は特別交付税ではなく普通交付税とすべき。
37. 今事業が断続できているのは、単純にコロナ関係の借入金による運転資金調達が出来たためであり、減収状態が続けば資金が底をつき事業の断続はむずかしくなる。加えてコロナ以前からの資金不足、施設の老朽化が進むなかで、その改善に使われるべき、資金（借入枠）及び、その返済にあてられるべきものが、すべてコロナの減収補填にあてられてしまった。今後も減収、コロナ関係の借入返済、老朽化対策等が重なることが目に見えており、政府の対策によっては事業の断続があやぶまれる。
38. 減収補填 固定資産税の減免
39. 雇用調整助成金の断続
40. 経常的な運行経費の支援。コロナ感染防止への社内設備整備への支援
41. 柔軟な規制緩和
42. 従来通りの補助金支払いにプラスコロナ禍損欠収入に見合う補填を要望します。
43. 今は収支の均衡を保つ事がすごく困難です。お金の借入がすぐ出来たり、利息をおさ

えられたり据置が出来たり、又設備投資にもお金がかかるので補助はしてほしいと思います。又、設備投資だけではなく、赤字補填を出来る様な策も考えてほしいと思います。

44. 利用者減少による減収への補填（密防止・業務確保対策支援） ・需要喚起を促す支援
45. 事業を断続するための財政支援
46. 無利子での貸付（資金繰り支援）・自動車税、重量税等の減免・運行補助
47. 損失分の経済的支援・公共交通の利用を促進する施策の推進
48. 現在行っている実証運行の期間の延長、補助率の拡大、緊急雇用安定助成金、雇用調整助成金の延長、地方公共交通維持のための赤字補填
49. 新型コロナウイルスの影響に伴う減収への直接補填、令和2年度実績を算定に用いる補填事業の輸送量、密度要件緩和、車両購入費の支援（設備投資を抑制し車両代替を控えざるをえないため）、赤字の大きな市町内完結路線の維持に向けた要綱設立（市町単補助要綱のない自治体向け）
50. 港湾使用料の断続的な支援制度の拡充と乗組員の内、サービス要員の船員法非適用とする規制緩和策
51. 名目を変えてでも。損失額に見合う新たな補助制度。路線休止、運行計画変更（減便・復帰便含む）の弾力的な運用手続きの断続。
52. 減便等の手続きの簡素化 検査項目等の緩和 船員不足の解消 赤船路への手厚い補助
53. 地域住民の為に、平常通り運航した結果、売上が減少し赤字となった。その損失分の補助を望む。また、今後も新型コロナウイルス感染の一層の悪化が見られる旅客フェリー船員の労働環境への対策・改善に対しての支援を願う。
54. 減免の拡充（棧橋使用料等）
55. 地域公共交通を担うバス事業者は、その殆んどが中小企業であり、コロナ禍においてまさに瀕死の状況にある。次年度以降は、事業継続を諦めざる得ない事業者も実際に出てくるのではないかと思う。早急な公的支援が必要だと感じる。
56. 地方のバス事業者の最大の課題は地域の人口減少にどのように対応して行くかだと考えられる。公共交通機関としての役割を求めるので有れば今以上の財政支援が必要
57. 生活路線の補助要件の緩和（輸送量やカットなど）
58. 金融機関からの借入金（コロナ関係のみ）は、全て政府で保証して頂き、長々期にわたる返済や金利減免を行ってほしい。
59. コロナ禍が長期化する。収入も一定限度までしか回復しない見込みの中、次年度以降もコロナ対策支援を継続していただきたい。特に固定資産税等の減免措置は、恒久的に対応していただきたい。
60. 現支援や補助の拡大及び条件緩和、運賃改定の条件緩和
61. コロナ禍が長期化する。収入も一定限度までしか回復しない見込みの中、次年度以降

もコロナ対策支援を継続していただきたい。

62. 総論的となりますが、社会インフラとしての公共交通を維持する観点から、事業として成立する仕組み作りを検討いただきたい。アフターコロナの状況は不透明な部分があるが、生活様式が変わるなかで事業者単独で現在の路線規模を維持することは極めて難しいと考えている。行政からの金銭的やその他支援に加え、運賃設定等についても柔軟に対応できるような制度設計を行っていただきたい。軽油引取税等の軽減及び免除、また、現行の各種制度の適用要件の緩和（固定資産税の減免等）をお願いしたい。
63. 現状通り
64. 一時的な支援より連続的な支援が必要
65. 港湾使用料の減免
66. 赤字路線廃止にともなう手続等の緩和
67. 元来、地方の路線バス事業は不採算事業であり、それを補うべく他の収益性のある高速バス事業や貸切バス事業において、内部補填してきたが、今年度はそれが困難であるため、路線維持をさせるなら国や自治体の赤字補填は不可欠。借入金の増加により来年度以降も金融費用が増加するため、継続した行政の支援が必要。
68. 公共交通維持のため、何らかの補助体制を策定していただきたい。
69. 公共交通維持のため、何らかの補助体制を策定していただきたい。
70. 事業在続や路線維持のため、何らかの補助制度を策定していただきたい。
71. 公共交通維持のため、何らかの補助制度を策定していただきたい。
72. コロナによる赤字の財政支援
73. 減収分に対する補填、地域間幹線系統補助制度の事業者負担分の補填、感染症対策費用（消耗品等含む）に係る費用補填、租税（軽油取引税・自動車税等事業自動車にかかる税・固定資産税）の減免
74. 赤字補填しない方針の緩和（条件を定め一部可能に）、赤字補填しない方針であれば、雇用確保と併せ社員数に応じた補助（1人100,000X月数等）の新設、赤字補填しない方針であれば事業者判断による運賃改定ダイヤ改正の実施を可能にする（申請無し）
75. 軽油取引税の暫定税率徹底、自動車関連諸税の免除、幹線補助単価をブロック単価から事業者単価に変更
76. 公有民営化に自治体を取り組み易い制度への改善。既成概念にとらわれない確保・維持の仕組みづくり
77. 理由は不明ですが、新交通システムは、経営状態やコロナ禍により損失の多寡にかかわらず、国・県の支援対象から外されています。経営実態に応じた公平な支援を期待しています。
78. 公共交通事業確保・継続する為の積極的施策
79. 競合する航路であっても補助航路として補助金を出して欲しい
80. 行政による、コロナ災禍における損害補助や支援金の支給制度 ・国庫補助（幹線・

系統補助)の要件緩和や実態に促した制度への改正

81. コロナ禍による乗合事業の減収分の補填。バス事業は貸切バス事業の収益で成り立っているが、現行の補助ツールでは貸切バス事業に対しての補助が少ないため、貸切バス事業への補填を期待したい。雇用調整助成金の延長。潜在的にバス乗務員の要員不足解消の見通しが立っていない為ご支援をいただきたい。
82. コロナ禍による乗合事業の減収分の補填。バス事業は貸切バス事業の収益で成り立っているが、現行の補助ツールでは貸切バス事業に対しての補助が少ないため、貸切バス事業への補填を期待したい。雇用調整助成金の延長。・潜在的にバス乗務員の要員不足解消の見通しが立っていない為ご支援をいただきたい。
83. 公共交通維持のため、何からの補助体制を策定していただきたい。
84. 公共交通維持のため、何からの補助体制を策定していただきたい。
85. 毎年、上がっていく人件費、その他コストへの補助が無ければ、運賃改定をしなければならない。
86. 未回答とします。
87. 補助要件緩和の収束迄の継続
88. 生活路線・観光路線を維持する地域鉄道会社に対して、資本金等の大きさ（大企業と中小企業の枠）にとらわれず、緊急的な支援策を検討していただきたい。
89. 生活路線を維持する地域バス会社に対して、資本金等の大きさ（大・中小企業枠）にとられない緊急的な支援策を検討していただきたい。
90. コロナでの損失を補う金銭的な支援をお願いしたい。
91. 補助制度の見直し（要綱等）
92. コロナとは関係なく、地域公共交通事業者の交通事業のみの路線別赤字額に対して、地方自治体が一定割合の補助を支出することを義務づける。自治体が費用負担することで地域公共交通のあるべき姿を当事者として取組ことを期待したい
93. 回復までの損失を補填して欲しい
94. with コロナ時代の需要に合わせた減便や事業継続のための運賃値上げ（受益者負担）に対する手続きや国の許認可の簡素化、規制緩和。・地域毎のキロ単価の見直し、適正化。（地域交通が維持できる（赤字ゼロ）ための、単価設定と、運行費の補助拡充）
95. with コロナ時代の需要に合わせた減便や事業継続のための運賃値上げ（受益者負担）に対する手続きや国の許認可の簡素化、規制緩和。鉄道車両や施設など、公共交通インフラを維持するための補助金の拡充。（特に、災害対策や老朽化に伴う設備更新は、国土強靱化として最優先すべき）
96. 1. 路線バスおよび軌道部門赤字額の全額補助 2. 公共交通以外の部門（高速バス、貸し切りバス）についての需要回復作の実行・拡充
97. 金融機関の借入枠組アッパーまで使っており、次の借り入れを行うには加重債務となることから、従来の借り入れと新型コロナ対応への借り入れをまとめて低利で長期返済できるように新たな制度の創設などさらに踏み込んだ支援を望みます。

98. 地方の乗合事業（高速を含む）は、年々人口の減少により、赤字が増加しております。このままでは地方公共交通は廃業せざるを得ない状況となりますので、行政が抱えていただける事業の検討をお願いします。
99. すべての事業者が使用できる感染症拡大の啓発用ポスターや音声データの作成、無償提供、行政によるマスクや消毒液、除菌剤等の買い上げ、斡旋販売。ワクチンの公共交通事業者への無料接種
100. 公設民営方式
101. 公設民営方式

（注）鉄軌道会社がバス会社を経営している場合など、同一の要望が複数調査票に記載されている場合がある。

以上

（公共交通経営実態調査関連照会窓口）  
〒703-8291  
岡山県岡山市中区徳吉町 2-8-22  
一般財団法人地域公共交通総合研究所  
窓口：町田  
電話：086-232-2110（直）  
E-Mail：info@chikoken.org