

速 報

第 2 回公共交通経営実態調査報告書

令和 3 年 6 月 10 日

調査実施期間

令和 3 年 4 月 9 日～令和 3 年 5 月 18 日

一般財団法人地域公共交通総合研究所

目 次

1. 調査の背景	2
2. 調査実施の目的	2
3. 調査結果の利活用について	3
4. 調査期間	3
5. 政府、自治体の公共交通事業への支援の経緯	3
6. 調査実施対象	3
7. 調査方法	4
8. 調査結果（主要なポイント/サマリー）	4
9. 令和3年4月実施調査回答データ編	7
10. （資料1）公共交通経営調査票（原本）	52
11. （資料2）2020年10月調査と2021年4月調査比較データ	55

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感染症の発症例が確認された。令和3年度に入り、医療関係者および高齢者へのワクチン接種も開始されたが、依然国民全体へのワクチン接種完了には数ヶ月はかかると想定されている。

令和3年5月22日現在、緊急事態宣言適用地域として、5月21日から沖縄県が追加された。これにより、緊急事態宣言の対象地域は北海道、東京、愛知、大阪、兵庫、京都、岡山、広島、福岡、沖縄の10都道府県に拡大され、蔓延防止重点措置の適用地域は群馬、埼玉、千葉、神奈川、石川、岐阜、三重、熊本の8県となっている。

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るが、政府は、「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」との方針に変更はなく、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る。令和2年11月に（一財）地域公共交通総合研究所が実施した「公共交通経営実態調査」の公表においては、国、地方自治体、政治家、学者、マスコミ等今まで公開されてこなかった公共交通事業の現状の経営計数、将来の経営の予測値などに対して、大きな反響があった。数多くの新聞や雑誌、ニュース等でも取り上げられ公共交通事業経営者の考えや経営状況に理解を得られはじめられたと感じている。

国土交通省総合政策局交通政策課によると、令和2年度の内閣府地方創生室の特別交付金予算を背景に、昨年度より、全国の約800の地方自治体によって、およそ1600の支援メニューを公共交通のため支援が講じられた。国としては、令和2年度は2次補正で、138億、3次補正で305億円の予算を確保し、新型コロナ対策に予算投入を講じているところである。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極めて深刻な事態が継続していると言え、業態毎の経営状態の状況変化を把握し、影響の深刻度を知り、早急な対応策を官民協力して講じる必要があるとの認識から令和3年4月に、第二回目の「公共交通経営実態調査」を実施した。

2. 調査実施の目的

国土交通省では、地方運輸局、地方運輸支局で個別の交通事業者とのコミュニケーションを開始している。この半年で地方自治体と交通事業者の関係は、「支援」メニューの決定プロセスの中で、相互のコミュニケーションを深めてきているが、支援金だけで公共交通の赤字がなくなるものではない。支援金を膝詰めで作り上げる中で、現行の法や制度の壁や、公共交通の競争政策の課題が見えてきている。

我々は、現在の新型コロナ禍の中、またアフターコロナの状況において路線維持だけではなく公共交通事業者存続についても危機的状況にあることを周知していきたい。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について、広く世間に関心と理解を持ってもらいたいと思料する。そして、こうした認識を共有することで、法制度・財源問題等、大きな課題への対応の方向性を模索していきたい。その上で適切な政策や事業のあり方など何をすべきかを策を立て、政府・事業者・利用者・市民と一緒に協力して実行する時期に来ていると考えている。この調査は、そのための現実的な危機的な情報を得て、解決する時間が僅かであることを共有して行動に移すことを目的としている。

3. 調査結果の利活用について

ここで得た調査結果は、ご協力いただいた交通事業者様には、共有することとしている。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、さらにひろく市民の皆様にも共有していく。その際、個別事業者の状況が表に出ないように十分注意をしていく。

こうした緊急課題を共有し、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、早急な対策が必要な状況を理解いただくための材料として公表し、活用していく。ご回答いただいた公共交通事業者各社の経営者の皆様のご協力に心より感謝申し上げます。

4. 調査期間

令和3年4月9日（発送）～ 令和3年5月18日（返信）

5. 政府、自治体の公共交通事業への支援の経緯

令和2年6月12日 令和2年度2次補正予算成立 138億（国）

令和3年1月28日 令和2年度3次補正予算成立 305億（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）

・・・令和3年3月31日時点国土交通省調査：約800自治体、約1600メニュー

6. 調査実施対象

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：240社（前回207社+33）

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～対象数：130社（前回110社+20）

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：138社(前回138社±0)
*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た。本決算と重なる時期でもあり回収調査票数を維持するために合計508社(前回426社+82)に調査票を依頼状とともに送付した。回収数はN=123社(前回N=124)

7. 調査方法

上記対象会社に、手書きA4調査票(設問20問、自由意見記入有)を返信封筒付で郵送した。問16、問20は新設した質問項目である。

8. 調査結果(主要なポイント/サマリー)と課題

日本の地域公共交通は恒常的に8～9割以上の事業者が赤字で運営されている業態のうえに2019年末から世界を襲ったコロナ禍で、

1. 旅客減少は3割から5割減少した公共交通事業者は約半数の47%にのぼり、加えて5割以上激減した事業者が16%もあり、全体で6割を超える事業者が危機的減少状況にある。(P.9～10 質問2)
2. その上に赤字事業の路線維持のための観光バスや高速バスなどの収益事業までが大赤字化し、この一年で永年蓄えた剰余金を46%の事業者が半分以上毀損し、全体の14%が債務超過になるなどまさに存続の岐路に立たされていると言える。(P.16～17 質問6(ア))
3. この間に発生した赤字は借入金などで賄われていると思われるが、その返済に要する期間は10年以上と予想している事業者が64%もあり、その内、返済困難と危惧される事業者は22%に達している。特に交通セクターのうち、鉄軌道の50%の事業者が返済困難と回答しており、一番手ひどい被害を受けていると言える。(P.35～36 質問16)
4. 94%の事業者が政府や自治体の支援を求めており、何らかの補助や支援がなければ今年度中に経営維持が困難になると予想される公共交通事業者は46%も存在しており、地方から半分程度の生活交通が消滅する恐れがある危機的状況と言える。(P.26 質問10、P.34 質問15)

これらの調査結果から、

1. 早急な政府と自治体による緊急支援策が必要

公共交通は一旦破綻すると再建が難しく、このように地域公共交通は瀕死の状態であることを一刻も早く理解し、政府と自治体あがての早急な支援策が必要と言える。当総研の推計で地域公共交通のこの一年間の損失額は2500億円(注)と思われ、この支援には財源

が要るが、「地方創生」の危機ととらえ国交省の地域公共交通緊急支援とともに内閣府の「地方創生臨時交付金」の中から、たちまち破綻や大幅減便や不採算路線の廃止が起こらないように「**地方路線維持 特別支援金**」としての緊急支援が必要と思料される。

2. 借入金は長期での返済原資の確保が難しいため10年以上の長期安定的な無利子の公的融資支援が必要

3. 地域公共交通のビジネスモデルが破壊されており、抜本的なビジネスモデルと制度の改革が必要

鉄軌道では公有民営が制度化されているが、地域におけるバスや旅客船事業も公有民営や公有民託の制度化が必要になった。

これらの3点を緊急課題として解決していくことが地方創生の前提となる地方公共交通の維持・存続上きわめて重要になったと言える。

本調査の詳細は、以下の通りである。

(輸送人員の減少とその要因)

1. 2019年度との比較において、2020年度では約半数にあたる47%の公共交通事業者が30～50%の輸送人員を減少させ、33%の事業者では10～30%の減少が起きた。50%以上もの壊滅的な輸送人員減少に見舞われた事業者が16%存在する。(P.9～10 質問2)

2. セクター別で最も厳しい影響が出ているのは旅客船で、27%の事業者が50%以上の輸送人員の減少に直面した。(P.9～10 質問2)

3. 輸送人員の減少の要因は、リモートなどでの通勤・通学利用者の減少(30%)、出控え(23%)、イベント自粛(16%)、外国人観光客減少(12%)が効いている。今後もリモートの進展や出控えなどにより、10%～20%の恒常的減少の懸念がある。(P.14～16 質問5)

(売上の減少)

4. 輸送人員の減少に伴い2019年度比で、売上を38%の公共交通事業者が30～50%減少させ、44%の事業者で10～30%の減少が生じ、14%の事業者で50%以上の壊滅的な売上減少が起きた。(P.13～14 質問4)

5. セクター別では旅客船において20%の事業者で50%以上の売上減少があり、コロナ災禍の深刻な被害が出ている。(P.13～14 質問4)

(コロナ禍での公共交通の運行(運航)状況)

6. 輸送人員は大幅な減少に見舞われる中、公共交通は「不可欠な業務」として運行(運航)継続を政府から要請され、64%の事業者で平常運行が行われ、減便等の対応を行った事業者は36%であった。全く運行を止めてしまった事業者は皆無で、公共交通事業者の地域を支える使命感が垣間見える。(P.25～26 質問9)

(経営状態)

7. 輸送人員の低下に伴う売上減少の影響で、また、「不可欠な業務」としての運行（運航）継続する中で、公共交通事業者のうち35%は2019年度末から比較して2020年度末で剰余金を半分以下の水準に低下させ、14%の事業者が債務超過に転落した。(P.16~17 質問6(ア))

8. セクター別では、旅客船で26%、鉄軌道で18%、バスで7%の事業者が債務超過に陥っている。(P.16~17 質問6(ア))

9. コロナ禍での赤字回復には10年程度要するとした事業者が27%、15年~20年程度必要とする事業者が8%、回復不可能とした事業者は21%存在する。(P.23~24 質問8)

10. セクター別で特に深刻なのは鉄軌道で50%の事業者が赤字からの回復は不可能と回答しており、これらの事業者では当然ながら負債の自力返済も難しくなっている。(P.23~24 質問8)

(今後の経営の継続性と路線維持)

11. 2021年度に昨年度と同様の状態が継続し補助や支援が得られない場合、事業継続に全く影響のない事業者は15%しかなく、半数程度にあたる46%の公共交通事業者で経営維持が困難になり、地域公共交通の半分程度がなくなる可能性が生じている。(P.34~35 質問15)

12. セクター別に、鉄軌道で58%の事業者が今期中には経営維持が困難になる可能性があり、同様の状況がバス事業者で44%、旅客船事業者で39%を占める。(P.34~35 質問15)

13. こうした経営状況を受けて路線（航路）の撤退・廃止などが一定程度進む可能性があるが、行政支援を受けての路線維持交渉も全セクターで進んでいる。特にバスでは全体の38%の路線について行政支援を得ながら維持する交渉が行われている。(P.34~35 質問15)

(公共交通事業者に必要な支援とスタンス)

14. こうした苦しい状況下でも「不可欠な業務」として運行（運航）を継続する中で94%の公共交通事業者が政府からの支援を求めている。(P.26 質問10)

15. 但し、損失の全てを政府支援で補うのではなく、政府・自治体・事業者で1/3ずつ等しく負担することが妥当と考えている公共交通事業者は86%も存在する。(P.31 質問13)

16. 公共交通事業者が求めている支援は、支援金、損失補填、設備維持等の支援など根強くあるが、規制や制度見直しの要望も存在する。(P.40~46 質問19)

以上のように、我が国では公共交通ネットワークを残せるか否かの瀬戸際にあることが明らかになった。この実態を踏まえ、「不可欠な」公共交通を次世代に残すために、緊急性を持って交通網維持に向けて必要十分な政策・施策等が展開されることを願うばかりである。

(注) 交通モード別の収入と費用は各業界団体や国が公表した数値から当総研が算定しており、2020年度の収入の減少率は今回の「第2回公共交通経営実態調査」の結果を引用した。

	過去実績 (2018年度)	2020年度推定				
		単月				通年
	単月收入	収入減少率	収入	費用	損失	損失
	(億円/月)	(%)	(億円/月)	(億円/月)	(億円/月)	(億円/年)
地方路線バス	229	33.8	151.6	270	-118.4	-1,421
路面電車+地方鉄道	93	32.1	63.1	101	-37.9	-454
旅客船	202	31.2	139.0	191	-52.0	-624
合計	524	—	353.7	562	-208.3	-2,499

9. 令和3年4月実施調査回答データ編

「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合計4つのパターン別に分析・集計して、公共交通事業者の現状の経営状況を示す速報値および経営者の生の声を自由コメント欄により聴取した。

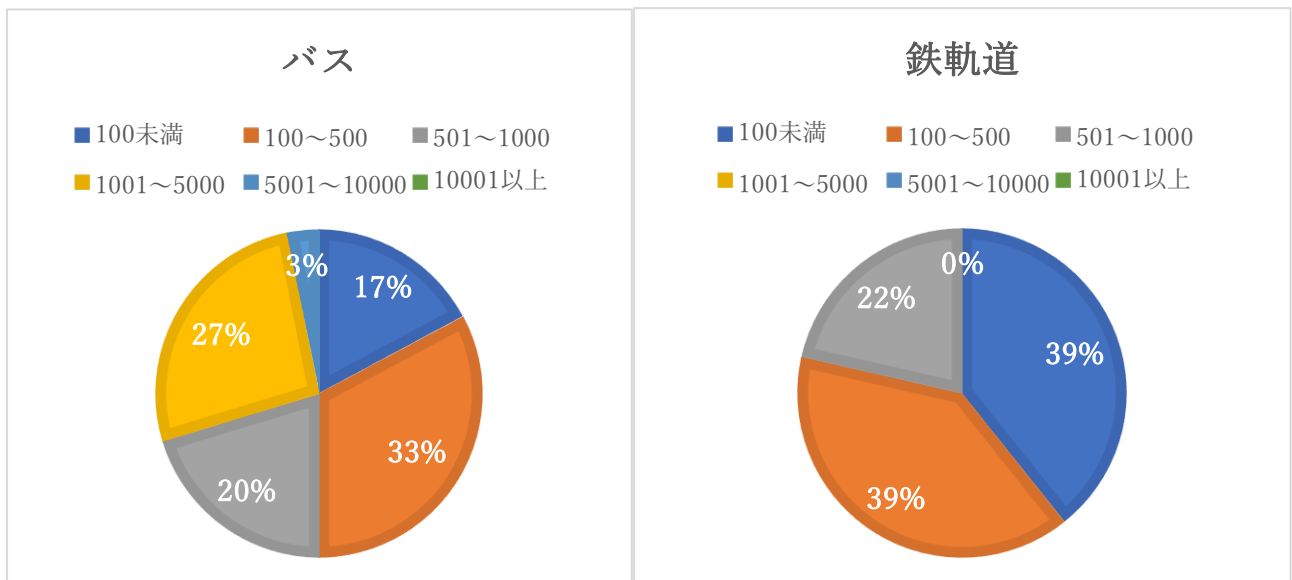
(注)なお、令和2年10月に実施した「令和2年10月公共交通経営実態調査」(以下。前回調査と呼ぶ)は以下括弧でくり表記し、比較する場合がある。

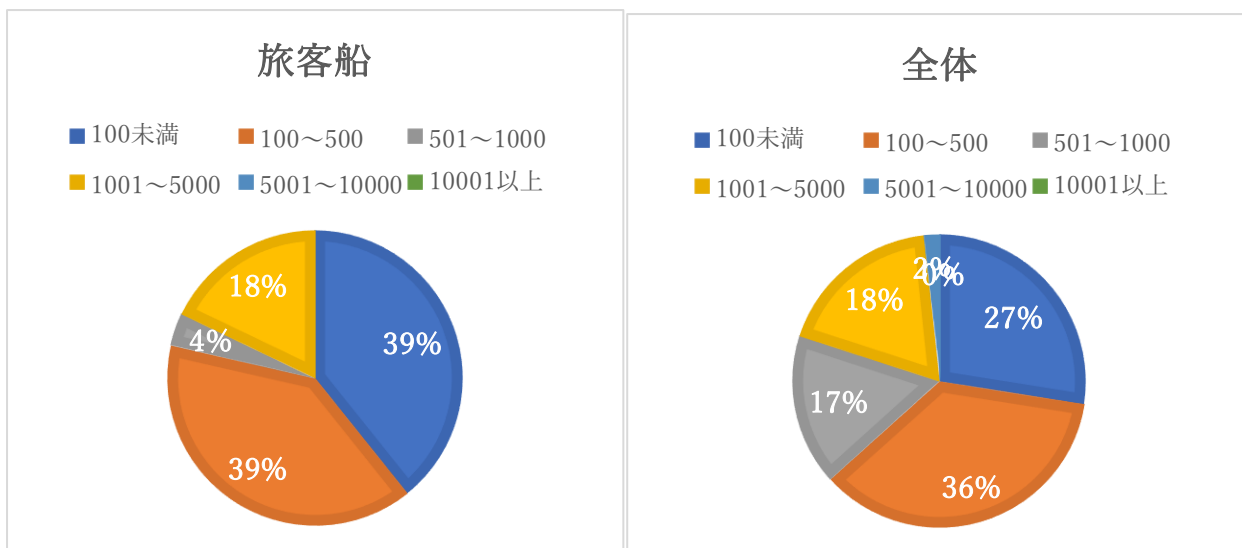
<全体サンプル数>

	バス	鉄軌道	旅客船	全体
総数	65(60)	28(27)	30(37)	123(124)

質問 1>コロナ災禍による経営的損害（損失額）は 2020 年 4 月～2021 年 3 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：100 万円	バス	鉄軌道	旅客船	全体
100 未満	11(9)	11(12)	11(10)	33(30)
100～500	21(30)	11(9)	11(13)	43(51)
501～1000	13(10)	6(1)	1(4)	20(15)
1001～5000	17(9)	0(0)	5(6)	22(5)
5001～10000	2(2)	0(0)	0(0)	2(1)
10001 以上	0(0)	0(1)	0(0)	0(0)
回答数	64(60)	28(23)	28(33)	120(113)



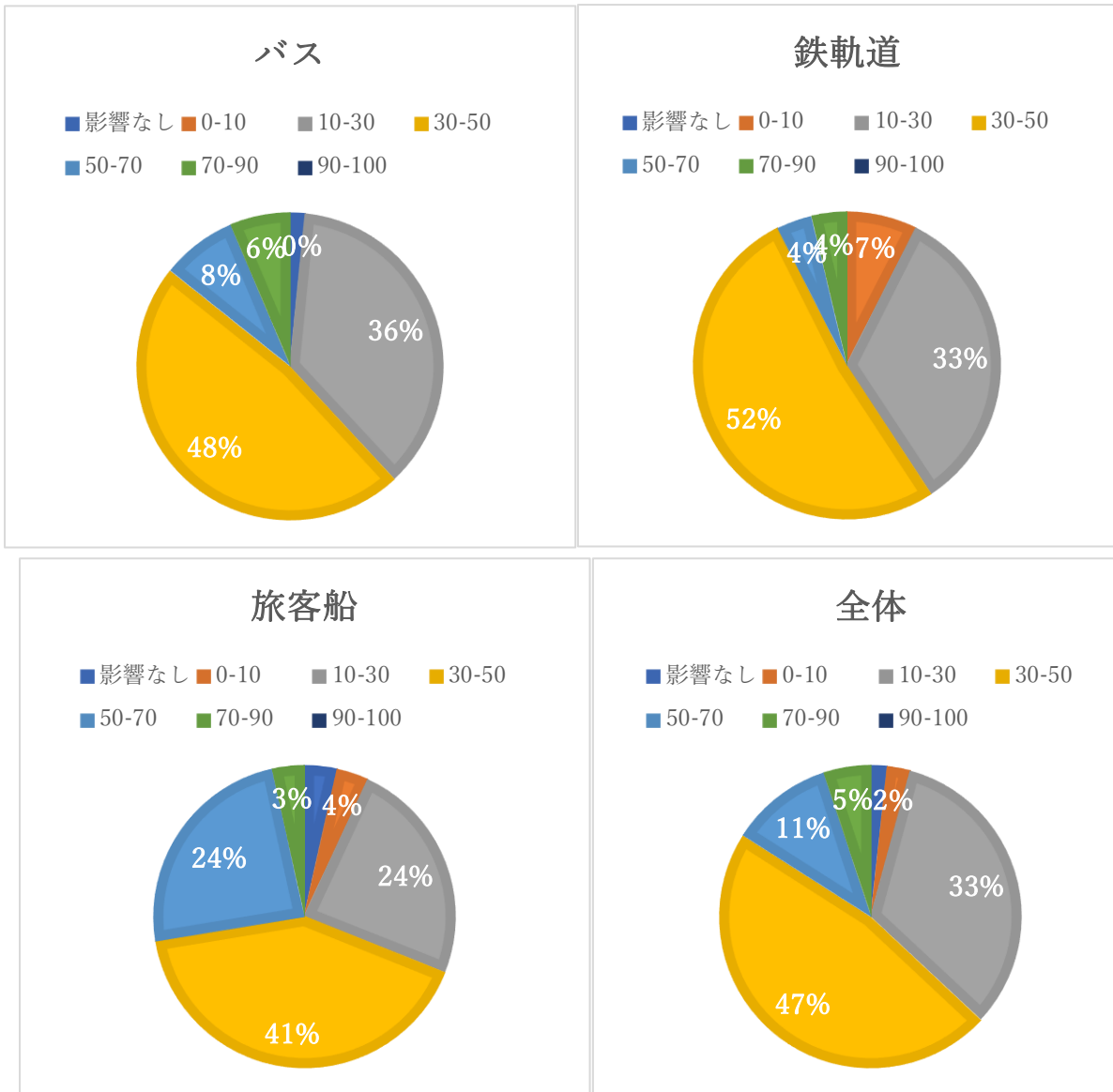


経常損失金は全体で5億～10億円が+5社と増加している。また、10億円～50億円の社数はバス会社+17社と増加している。コロナ禍以降、国、自治体の補助金・支援金が支給されているが、昨年後半の内閣府地方創生局の特別交付金の自治体支援をもってしても経常損失は継続して発生している。

質問2>輸送人員の変化 (2019年4月～2020年3月と2020年4月～2021年3月比較)

- 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

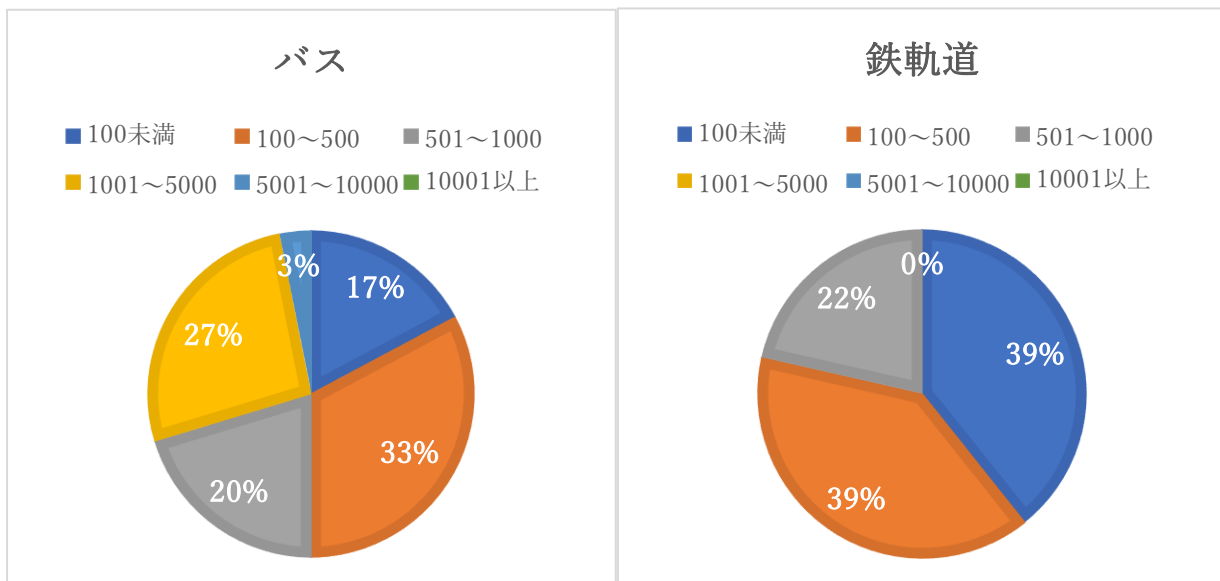
Q2	バス	鉄軌道	旅客船	全体
影響なし	1(0)	0(0)	1(0)	2(0)
0-10	0	2	1	3
10-30	23(7)	9(4)	7(4)	39(15)
30-50	30(35)	14(13)	12(12)	56(57)
50-70	5(11)	1(10)	7(10)	13(24)
70-90	4(3)	1(2)	1(9)	6(14)
90-100	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
回答数	63(56)	27(22)	29(35)	119(110)

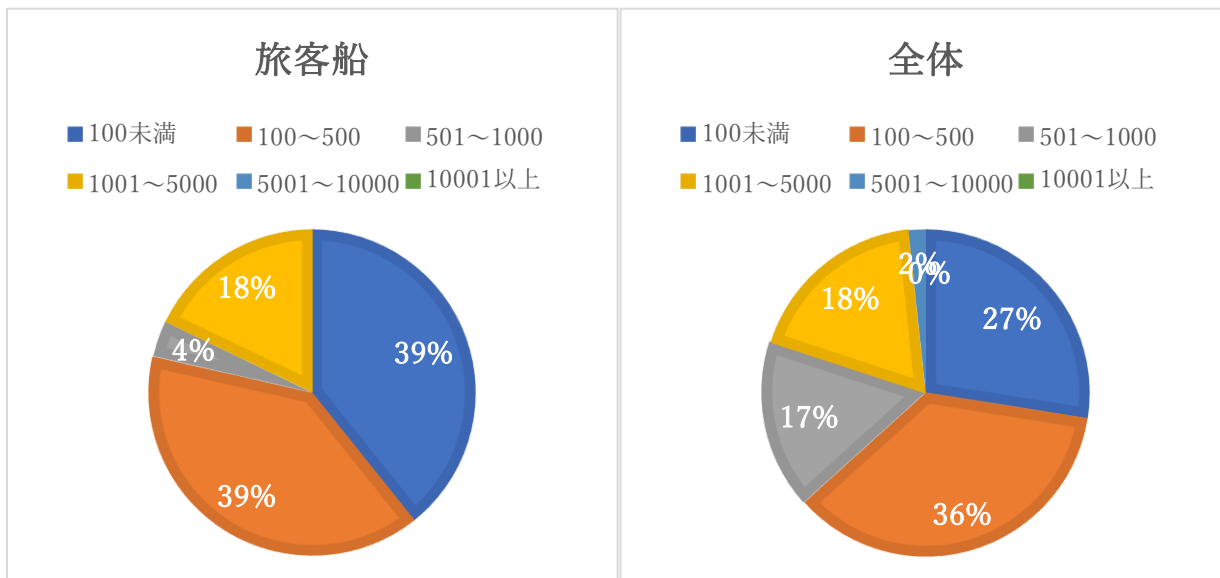


前回調査後、輸送人員の変化を調査した。今回の結果では1年間の③10～30%減が全体で15社から35社に増加した。しかしながら全体では④30～50%減の社数が絶対数としては最も多い。50%以上の減少している会社数の変動はないことが窺え、バスを中心にお客様が戻っている。ただし、コロナ禍以前までの輸送人員数の回復には至っていない。

質問3> 2020年4月～2021年3月の売上金額（単位：百万円）

	バス	鉄軌道	旅客船	全体
100未満	7(5)	4(8)	6(14)	17(20)
100～500	10(27)	11(10)	6(16)	27(52)
501～1000	14(12)	6(2)	10(0)	30(13)
1001～5000	23(12)	6(1)	3(7)	32(20)
5001～10000	3(3)	0(0)	3(2)	6(5)
10001以上	3(0)	0(2)	1(0)	4(2)
回答数	60(59)	27(23)	29(39)	116(112)



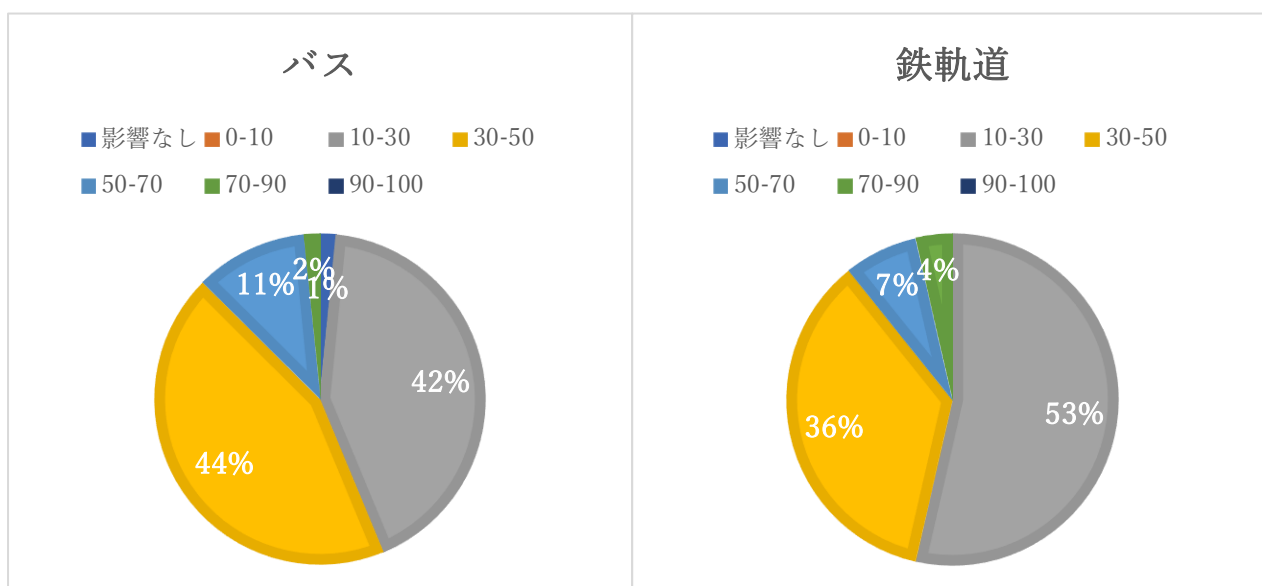


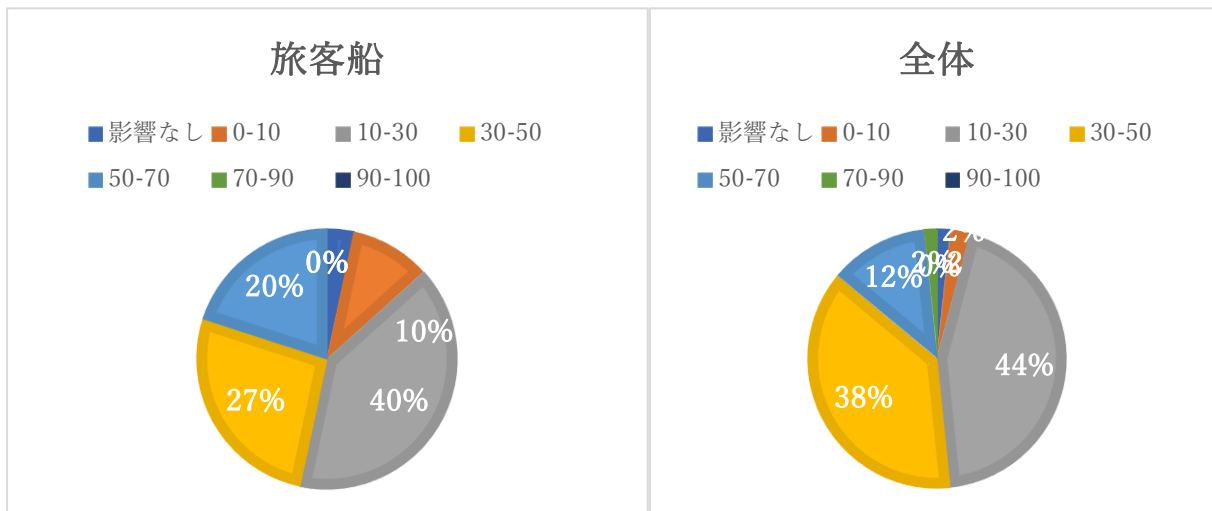
一年間の売上には、2020年7月～のGO TO トラベルでの売上増加も加味されている。
 1億～5億円の社数が52社から27社に減じ、5億～10億円の13社から30社に増加。10億～50億のレンジでは、20社が32社に増加している。緊急事態宣言のもとGO TO トラベルの再開目処は立っていない。

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 ⑤50～70%減 ⑥ 70～90%減 ⑦ 90～100%減

Q4	バス	鉄軌道	旅客船	全体
影響なし	1(1)	0(0)	1(0)	2(1)
0-10	0(0)	0(0)	3(1)	3(1)
10-30	27(7)	15(2)	12(7)	54(16)
30-50	28(39)	10(17)	8(15)	46(68)
50-70	7(11)	2(4)	6(8)	15(23)
70-90	1(2)	1(2)	0(3)	2(7)
90-100	0(0)	0(0)	0(1)	0(1)
回答数	64(60)	28(25)	30(35)	122(117)



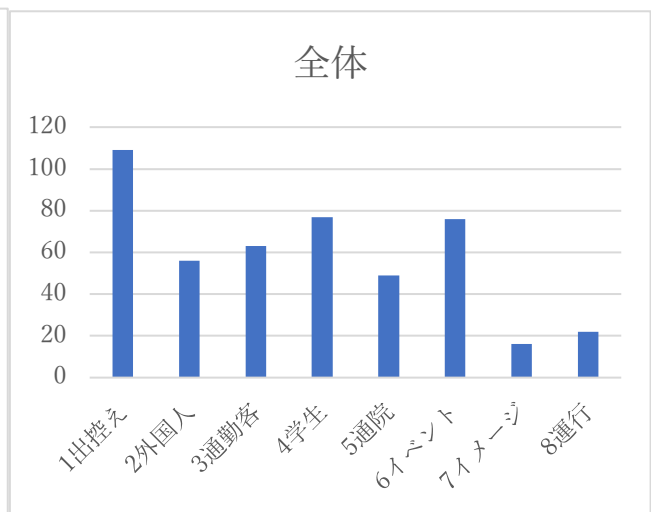
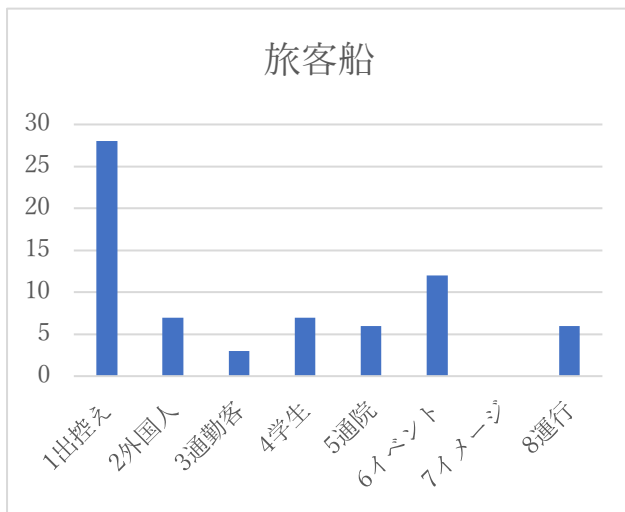
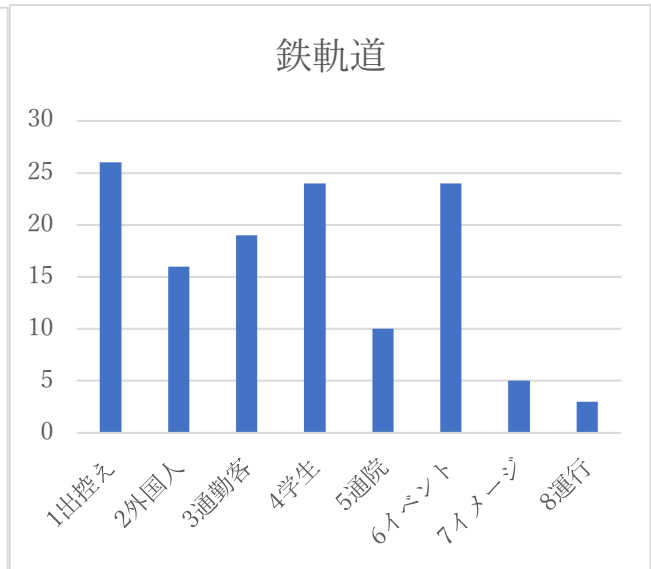
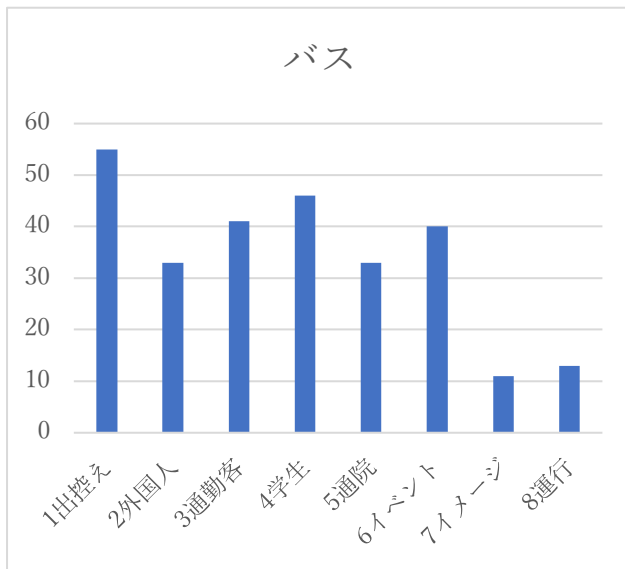


令和2年10月と令和3年4月で比較していることを質問している。
 令和2年10月の回答は集計がまとまらない時期の回答であり、令和3年10月回答は、2020年7月からのGo To トラベルの増分が経営計数に反映されたため、減少率が改善していると見受けられる。

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	鉄軌道	旅客船	全体
1 出控え	55(54)	26(24)	28(33)	109(108)
2 外国人	33(33)	16(13)	7(13)	56(56)
3 通勤客	41(43)	19(18)	3(4)	63(64)
4 学生	46(53)	24(20)	7(8)	77(80)
5 通院	33(40)	10(10)	6(8)	49(55)
6 イベント	40(45)	24(21)	12(13)	76(76)
7 イメージ	11(27)	5(5)	0(7)	16(24)
8 運行	13(12)	3(5)	6(7)	22(24)



(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 (その他部分)

- ・ 人口減少
- ・ 少子高齢化に伴う利用者の減少
- ・ 土休日の出控傾向が強くなったため
- ・ 路線廃止 (4月)
- ・ 学生の母数の減少・鉄道路線の発達・住み替えによる進展など
- ・ 2020年7月に発生した付近土砂災害による部分運休 (現在も継続)
- ・ 少子化、高規格道路の開通 (延伸)
- ・ 駅隣接の大型商業施設閉店
- ・ R2.12月より鉄道事業休止しバス代替輸送のため
- ・ 冬期雪害の影響による運休
- ・ 離島補助航路につき利用者は年々減少し売上も比例して減少している
- ・ 高齢化に伴う、入込み、キャパシティの問題
- ・ 入場規制あり
- ・ 1月の大雪による運休

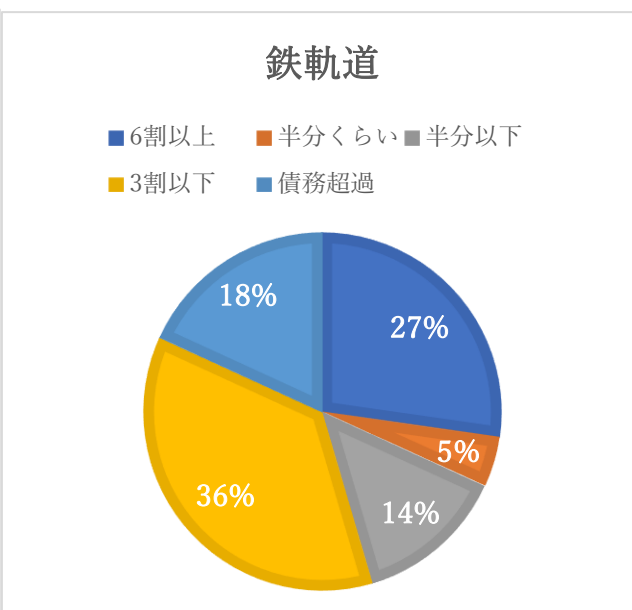
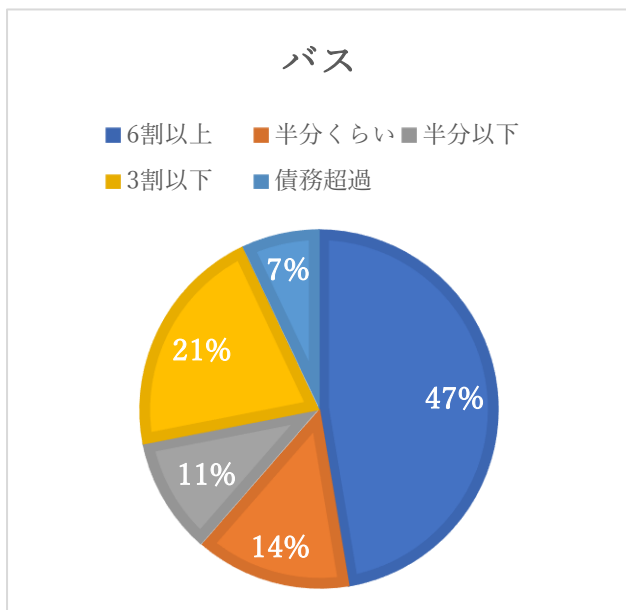
減少原因についての、回答数からの大きな変化は見られないが、現場からのヒアリングでは、在宅勤務（テレワーク）やコロナの影響を避けての通院回数の減少が減少原因として顕著に現れている。半年前の傾向が定着しているように見受けられる。

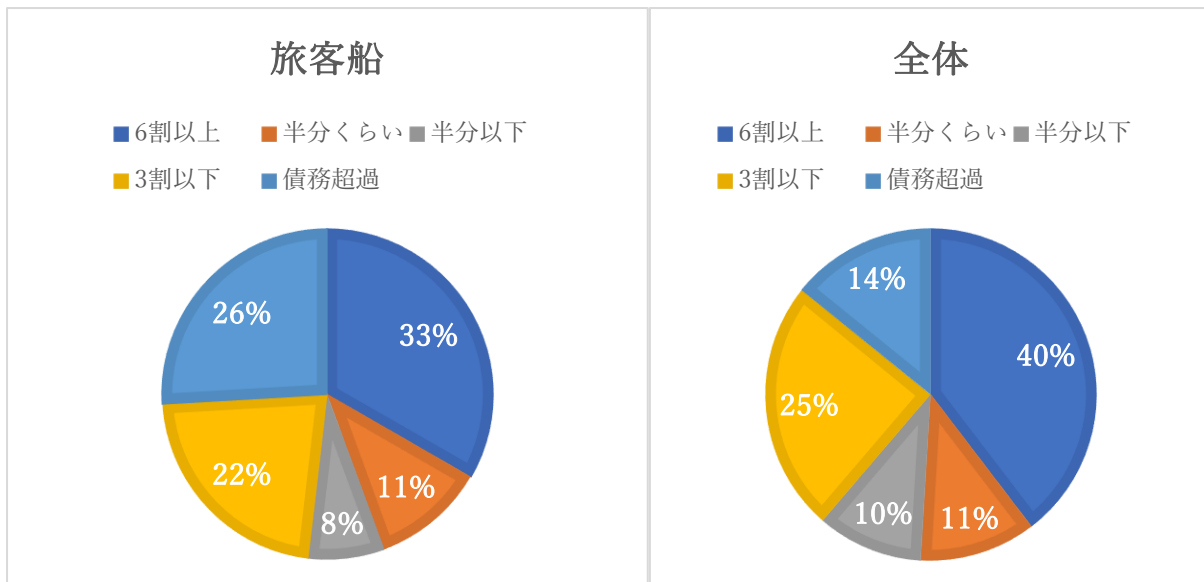
質問 6>経営状態はどのような状態ですか。

(ア) 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、半分以上を切った、3割以下)

Q6 (ア)	バス	鉄軌道	旅客船	全体
6割以上	27(21)	6(6)	9(12)	42(36)
半分くらい	8(10)	1(2)	3(4)	12(6)
半分以下	6(6)	3(4)	2(3)	11(13)
3割以下	12(10)	8(7)	6(11)	26(28)
債務超過	4(7)	4(2)	7(3)	15(12)
回答数	57(54)	22(21)	27(33)	106(105)

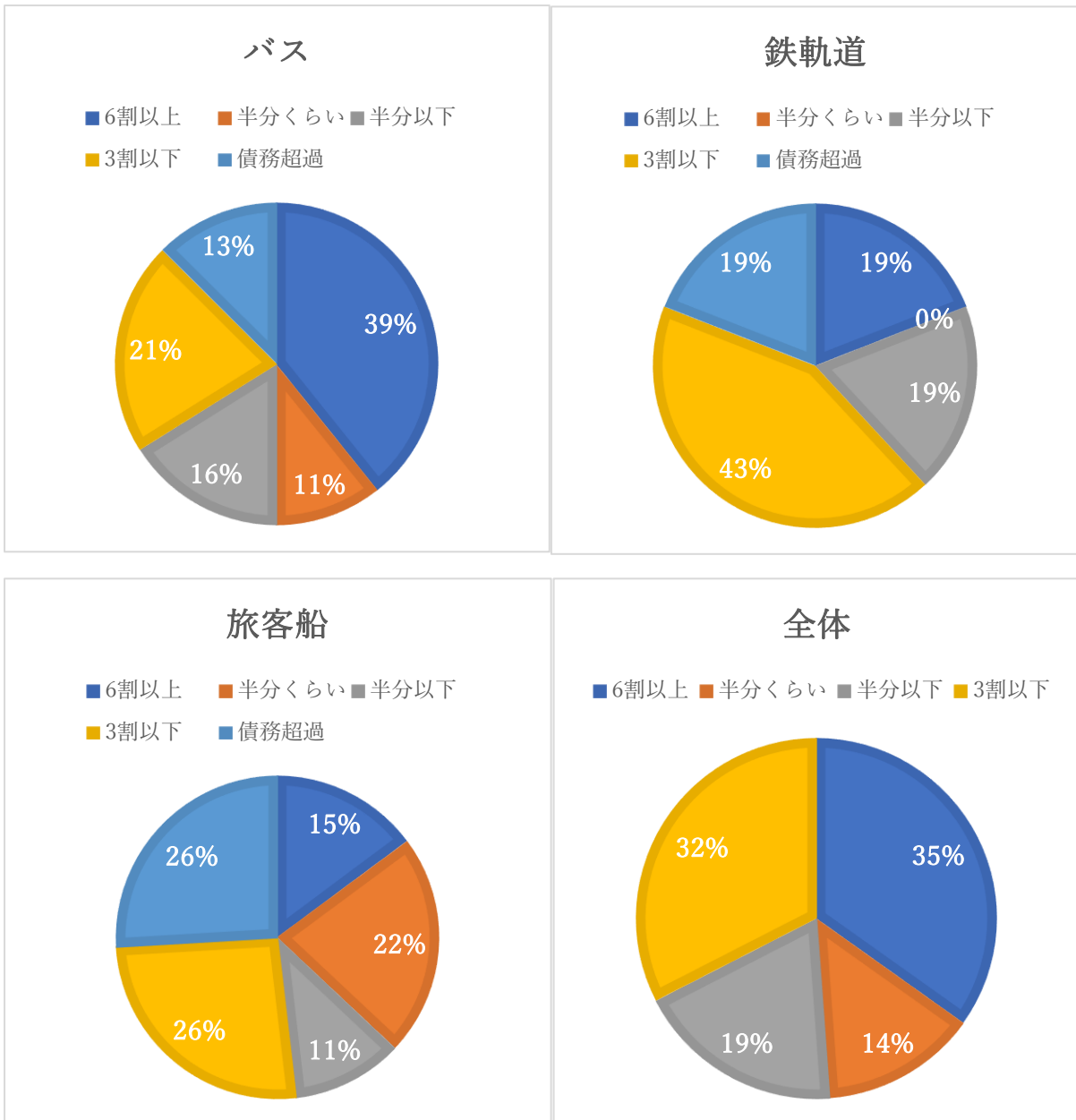




前回調査から、「剰余金が3割」の鉄軌道、旅客船の事業者数が増加しており、「債務超過」の事業者が鉄軌道、旅客船の事業者で増加した。決算後の確定数字として今回の調査結果が信頼できる数値であると推定できる。

(イ) 2021年9月末(カッコ内は前回調査で2021年3月末数値を予測した値)
 (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	鉄軌道	旅客船	全体
6割以上	22(15)	4(3)	4(12)	30(28)
半分くらい	6(6)	0(1)	6(4)	12(10)
半分以下	9(8)	4(5)	3(2)	16(15)
3割以下	12(13)	9(8)	7(12)	28(33)
債務超過	7(10)	4(3)	7(3)	18(16)
回答数	56(52)	21(20)	27(33)	104(102)



債務超過リスクも依然として各交通モードともに視野に入っている。旅客船は、剰余金を使い始めており、債務超過のリスクを感じている事業者は増加した。

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. -8,000 万円
2. △12 百万円の当期純利益となってしまった
3. △400～△500M の見込み
4. 150～200 百万円程度の赤字を見込む。
5. 150 百万の損失
6. 15 億円の赤字
7. 172 百万円の当期純損失を計上
8. 1 年後が見通せない
9. 2020 年度において 2 億円弱の当期純損失を出し、2021 年度において人件費を含めた経費削減に取り組む必要がある状態。
10. 2020 年度のコロナ損失額は自治体支援により補てんされたが利益剰余金はマイナス状況で債務超過が懸念される経営状態。
11. 2020 年度の営業損失 134 百万円
12. 2020 年度の赤字を株主資本でなんとか賄える状態。
13. 土地再評価差額金で債務超過が免れる状態である。
14. 2020 年度の赤字を株主資本でなんとか賄える状態。
15. 土地再評価差額金債務超過が免れる状態である。
16. 2020 年度は、経費削減・修繕・設備投資の先送り・行政支援・金融借入れなどにより、何とか乗り切っているが、2021 年度、回復が見込まれない状況が続けば既存サービスの断続は難しくなる。
17. 2020 年度は雇用調整助成金や持続化給付金等の施策があり、また国・県・自治体の補助金等で赤字分の補てんが出来たためなんとか黒字を確保した。
18. 2020 年度より更に悪化するか、2021 年度下期より回復に向かうのかワクチン接種次第。但し、以前程に回復できるかは疑問です。
19. 2021 年 1/7～緊急事態宣言発出以降、旅客の動労が弱く、影響は▲5～6 億円と見込む
20. 2021 年 3 月期（決算期）において 600 百万円超の当期損失計上の見込。
21. 過年度までの剰余金の蓄積により自己資金は充実しており、早期に経営困難に陥る状況ではない。”
22. 2021 年 3 月期は単年度赤字なのでまだ良いが、2022 年 3 月期に赤字 2 期連続になると借入等に影響が出てくる
23. 277 百万円の赤字となる見込
24. 2 年度は経常損益で約 2 億 9 千万円程度の赤字となる。3 年度はいく分は改善している。
25. 4,000 百万円の赤字
26. 400 百万円を超える損失を計上

27. 5千万円程度の純損失
28. 90百万円程度の純損失
29. コロナの影響が大きく債務超過が拡大
30. コロナの影響はインバウンド減少、オンライン会議の増加等で3~5年継続すると考えている。その為2021年3月末は厳しい決算内容となるが、2022年3月末は財務的に更に厳しい状況になると考え、対策検討中
31. コロナ感染の状況により不明
32. コロナ感染対策支援金等により、年度当初の計画より2億円程度純損益が圧縮となる予定
33. コロナ関係の借入金により、資金繰りは回わっているが、1~2年以内には枯渇し、資金難となる
34. 悪化
35. 営業損益 18百万円
36. 営業損失 1,600万円
37. 営業損失 161百万円
38. 営業損失 199百万円（前年比-322百万円）
39. 営業損失 228百万
40. 営業損失 732百万円
41. 営業損失 773百万円、税引前損失 600百万円、経常損失 556百万円、税引後当期純損失 847百万円、
42. 営業損失が前期比△35百万円となる見込
43. 営業損失額は211百万円（対前年△136百万円）程度となった。
44. 営業利益は前年比 250%減少
45. 影響はさほどない
46. 沿線自治体による公設民託経営であるが、このままの状態が続くと観光部内の損失が経営を圧迫する。また自治体予算の不足が懸念される
47. 過去に経験した事がない損失
48. 過去に別の無い程の営業損失となる
49. 会社全体として、年間売上は前年比5億円減少、各種助成金を活用しても4億円の収入減。営業損失も2億円の損失で、非常に厳しい状態である。
50. 会社全体として、年間売上は前年比5億円減少。各種助成金を活用しても、4億円の収入減。営業損益も2億円の損失で、非常に厳しい状態である。
51. 各種税金の支払いの猶予制度を活用したため、負債額は大幅に増加し、加えて純資産額は、損失を計上したことにより、減少した。
52. 経営赤字 496百万円（直近10年で最も悪い!）
53. 経常収支は黒字となったが、港湾施設使用料の減免、雇用調整助成金等の補助金がなければ赤字転落となった。

54. 経常損益において約 16 百万円の赤字
55. 経常損失が 120 百万円拡大
56. 経常利益▲1200 百万円（前年比▲2600 百万円）となる
57. 経常利益で赤字
58. 現在と同様な状況が続くと考えられる
59. 行政等からの支援金・給付金を含め、約 2 億円の赤字となり債務超過となる
60. 国からの赤字補てんにより、半分は損失は消えたものの先行不透明のため、来年度が心配なところである。
61. 国や自治体等の交通事業者支援金等を含めた上で、純損失額は約 8,200 万円になる見込み。
62. 国庫補助航路の為、以前と大きく変わらない
63. 今期赤字決算の可能性はある
64. 最終赤字額 50 百万円の見込み
65. 最終損益△1 億円程度 累積損失△1.5 億円程度
66. 事業開始以来、初となる赤字決算となる見込み
67. 借入金返せない。
68. 収入トントン
69. 収入の減少が▲890 百万円に対し、費用の減少は▲315 百万円ととどまり営業損失は 575 百万円程度になる。
70. 新たな借入をおこす危険あり
71. 債務超過におちいる可能性が高い
72. 赤字額 150 百万円となり経営状態は厳しく改善の見込みがない。
73. 全事業部門で大幅な営業赤字（△900 百万円）となる見込み
74. 全社の営業収入ベースで対前年同月の減少率が 45.3%となり、雇用調整助成金等を盛り込んでも尚、近年稀にみる業績悪化の決算見込み
75. 全体で 1100 百万円程度の営業損失を見込んでいる
76. 相応に厳しい状況となっております
77. 損失額の増加
78. 大きな変化はなし
79. 大幅な赤字
80. 第三セクター鉄道のため、今後の経営状態は不明
81. 当期は新型コロナウイルス感染拡大に伴い、営業収益が大幅な減少となり自己資本比率も減少した。
82. 当期純損失は、2,966 百万円。コロナ影響に伴い、***グループ内緊急融資制度を活用し、33 億円を借入
83. 売上の激減により非常に厳しい状態が続いている。
84. 売上高の減収（前年比 72.1%）に伴い営業損失は 253 百万円（前年比▲716 百万円）、

雇用調整助成金等の支援金があったものの、借入金増額に伴う金融費用の増加などにより経常損失は378百万円（前年差▲711百万円）となる見込み。

85. 逼迫ではないが、経営体力は落ちる。
86. 不透明
87. 分からない
88. 弊社は離島補助航路なので補助金によって前年と変わらず。
89. 未定です。
90. 約1億1千万円の営業損失となる見込み
91. 約23億円の損失（会社全体として）
92. 約2億3,923万円の赤字
93. 約2千万円
94. 約3億円程度の赤字
95. 約8億円の損失（会社全体として）。
96. 利益剰余金はマイナスに転じるが債務超過にまでは至らない
97. 離島航路運営補助金の支援で航路維持を行う
98. 大幅減収減益

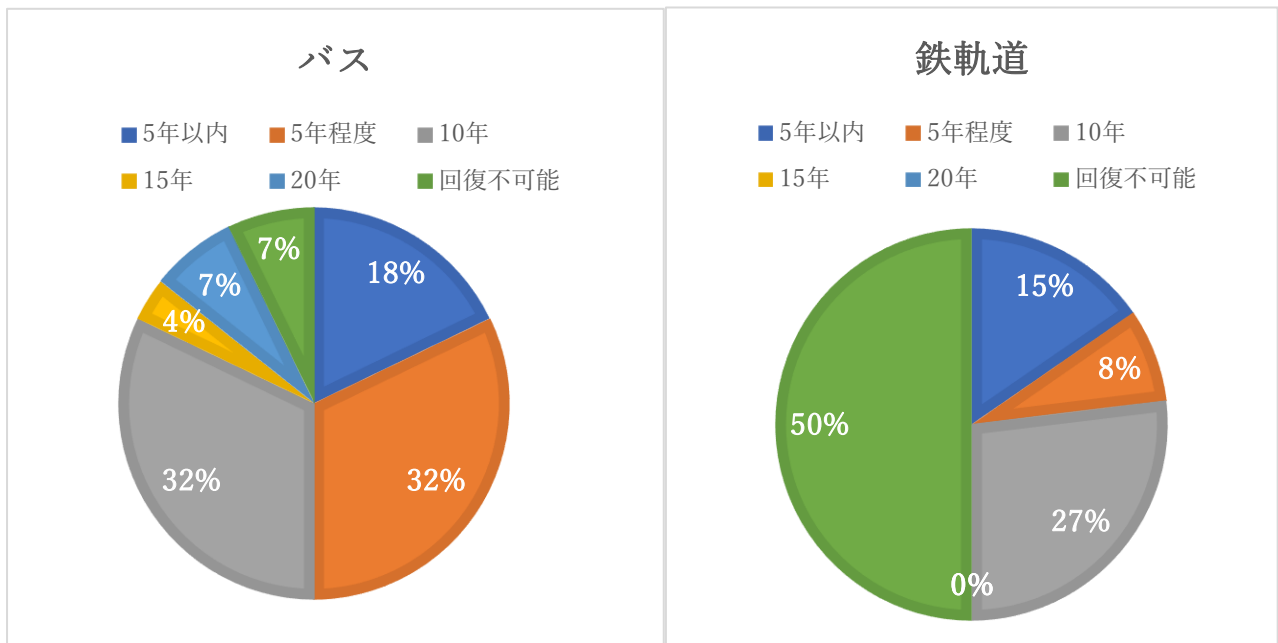
（注）同一会社が鉄軌道・バスを経営している場合は同じコメントを業態別調査票に記入している場合がある。

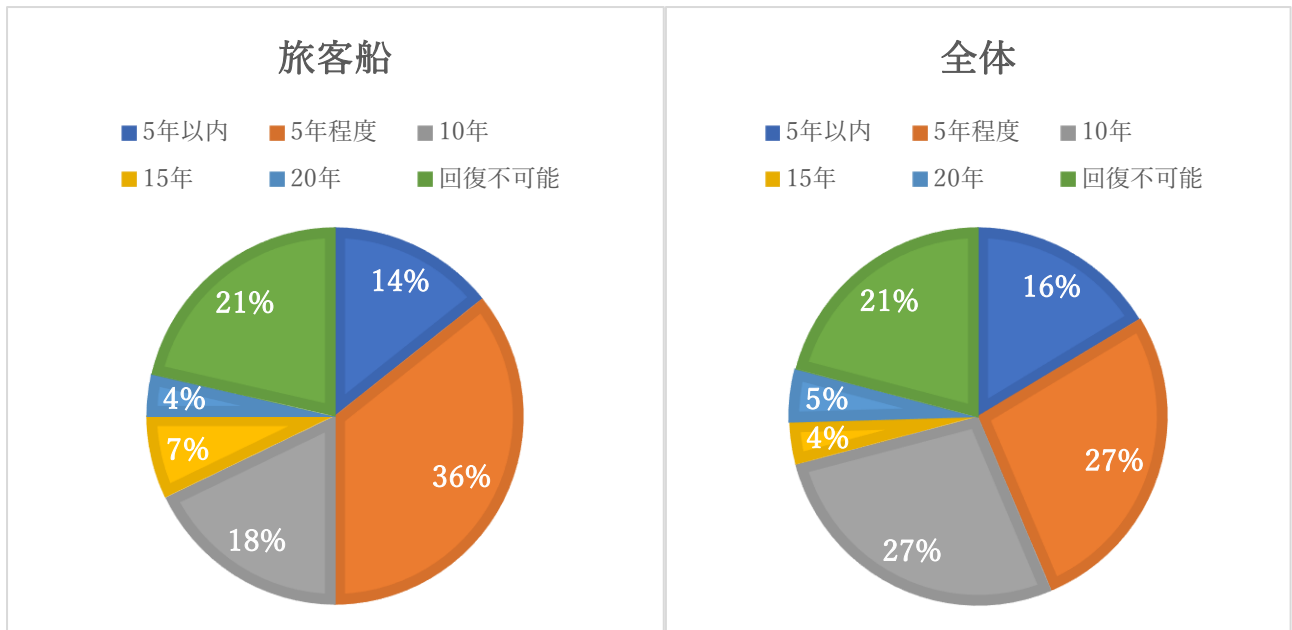
自由コメントそのものを列記した。殆どの事業者で減益・赤字計上となる見通しを記入している。一部は債務超過になることが見え始めている。借入を返せない・2期赤字だと銀行借入が困難になる等現状の財務状況継続が引起こす金融問題を各社が内包していることは見逃せない課題であり、早急な（公的）対策が必要となろう。

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	鉄軌道	旅客船	全体
5 年以内	10(7)	4(2)	4(14)	18(23)
5 年程度	18(15)	2(1)	10(7)	30(22)
10 年	18(9)	7(7)	5(7)	30(23)
15 年	2(5)	0(1)	2(1)	4(7)
20 年	4(5)	0(1)	1(1)	5(7)
回復不可能	4(9)	13(8)	6(4)	23(19)
回答数	56(50)	26(20)	28(34)	110(101)





「回復不能」の回答に着目したい。前回からの推移はバス 18%→7%、**旅客船 12%→21%**、**鉄軌道 40%→50%**で、設備投資、修繕費、検査費等の費用の大きさが経営上のネックになっていることが窺える。特に鉄軌道において、**50%**が回復不能の回答に対しては、早急な具体的な対応策が望まれる。

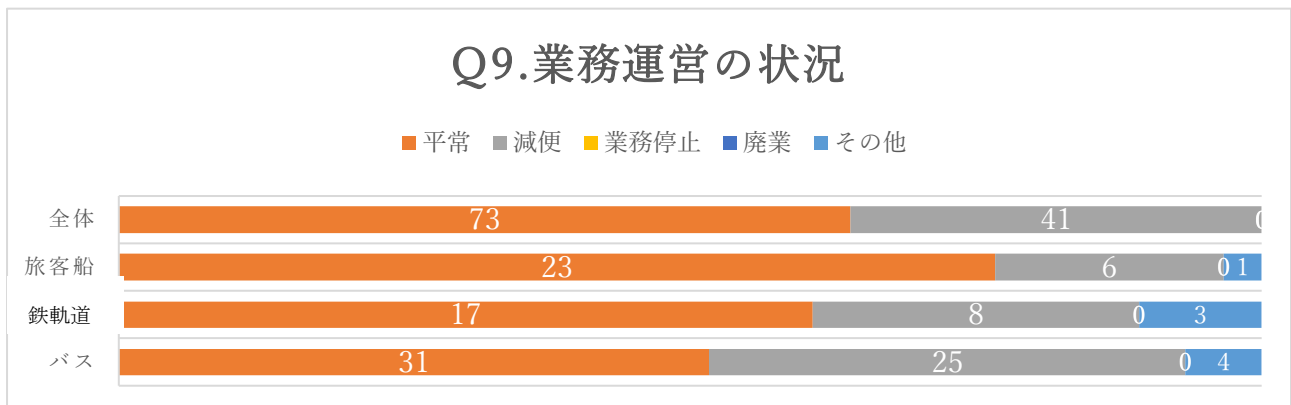
質問9>政府から公共交通は「不可欠業務」として稼働するよう要請を受けていますが、どのような業務運営をしていますか。

(平常通り、 減便、 業務停止、 廃業、 その他 ())

Q9	バス	鉄軌道	旅客船	全体
平常	31(31)	17(20)	23(23)	73(73)
減便	25(23)	8(7)	6(13)	41(41)
業務停止	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
廃業	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
その他	4(0)	3(0)	1(0)	0
回答数	60(54)	28(27)	30(36)	114(114)

(下記は、その他への回答)

- ・ 市内線などは平常どおり航空便との接続バスは航路便減に伴い減便
- ・ 正式な要請は受けていませんが、密を避けるために通常運行に近い状態で運行をしています。
- ・ 一部自治体から補助を受けて臨時運行、一部終便のくりあげを実施
- ・ 減便、路線廃止検討
- ・ **増便**
- ・ 観光列車以外は通常どおり
- ・ **増便** (コロナ禍の為、密をさける為)
- ・ 航路半分廃止

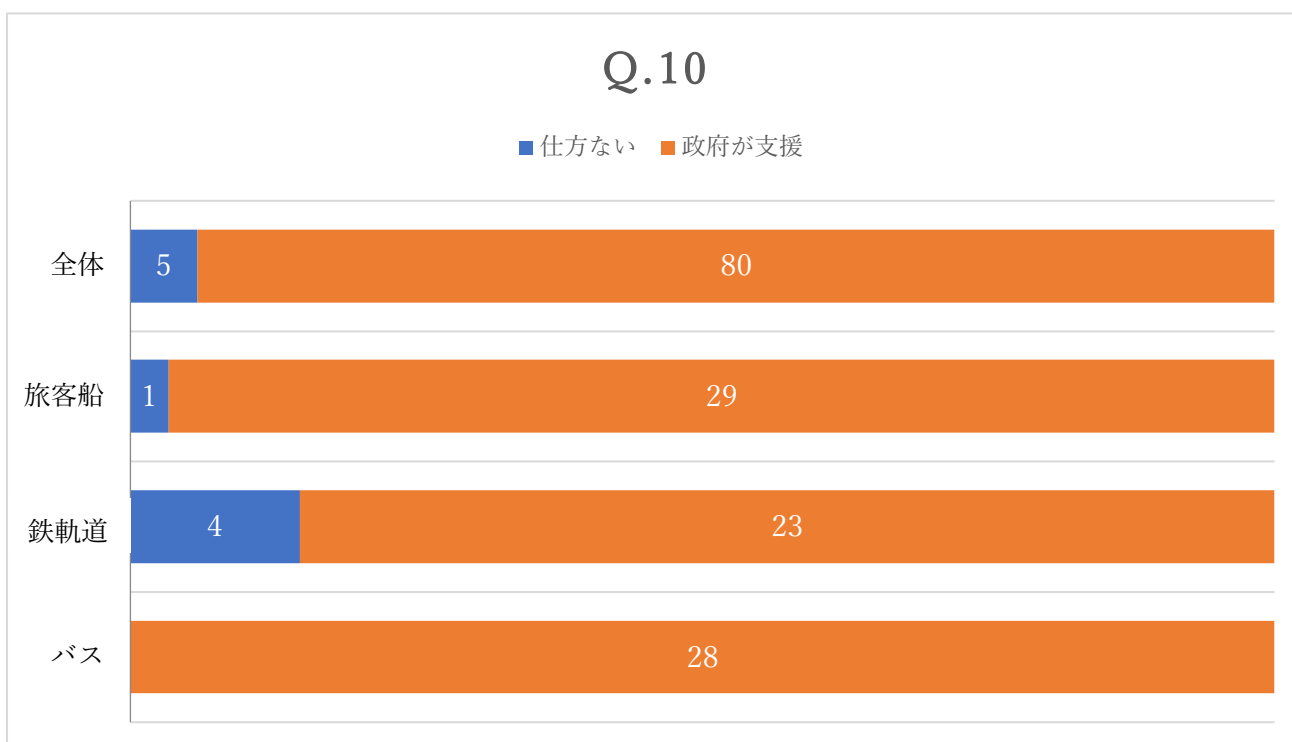


前回調査からの大きな対応の変化は見受けられない。
 数は少ないが、密を避けるために「増便」したケースが出てきた。
 旅客船の減便は、前回 13→6 に半減している。
 廃業は、前回と同様にゼロを維持している。

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	鉄軌道	旅客船	全体
仕方がない	0(3)	4(2)	1(6)	5(11)
政府が支援	28(49)	23(28)	29(18)	80(93)



前回調査では 89%の公共交通事業者が、何らかの政府に対して何らかの支援を求めていたが、今回は 80%と前回調査に比し-9%となっている。

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. 「不可欠業務」と指定するのであれば最低限の補填を行うべき
2. このままでは倒産する企業が増加するため正しいとは思えない
3. コロナに関わらず、地域交通は税金で維持することが必要では
4. コロナ禍であり非常事態のため補填すべき
5. コロナ感染拡大防止のための移動自粛が国や自治体から要請されていることから正しいとは言えない。
6. その代わりに路線の即時廃止と自由な解雇を認めるべきだ
7. 飲食業と同税とすべき
8. 運輸事業は装置産業であり、破綻すると再生が困難な為、赤字補填はすべき
9. 外出自粛など要請しながら、公共交通の運行維持をすることは相反しているため運行補填は必要です
10. 各業界とも厳しい環境にある、当社も国や国からの交付金により自治体から多少の支援はあったが、今後事業を継続していくには十分ではない。
11. 間違っている
12. 緊急事態宣言の発出など、コロナ禍による利用減は明らかであり、公共交通維持のための赤字補填は必要。補填がない場合、大幅な減便等によるコストカットもやむなし
13. 金額でなくとも一定の補てんは必要
14. 経営者の意思決定に介入しないのであれば正しい
15. 減収補填は必要
16. 誤っている。国民生活に不可欠であり、欠損補助が必要
17. 交通インフラとして政府には協力して頂きたい。
18. 交通機関に対してはあっても良いと思う
19. 公共インフラの使用料減免、雇用に関する支援は必要だと思う
20. 公共交通と云うからには今回の未曾有の経営危機に対して財政面の何らかの支援は不可欠
21. 公共交通にも様々な事業形態、規模があり、判断が難しいとは思われますが、公共交通の維持のため可能な限りの支援をお願いしたい。
22. 公共交通に関しては町補助金のため（方針外）
23. 公共交通機関に対しては補填すべき
24. 公共交通事業には特に優先して赤字補てんすべき
25. 公共交通事業者に負担を負わせる事は正しいとは言えない
26. 公共性が高く、障がい者客員運賃を実施するなどしている中で、方針を変更してほしい。
27. 航路運営に於いて断続して赤字運航は困難である。国庫補助は必要
28. 国民の生活に不可欠な事業であり、欠損補助が必要

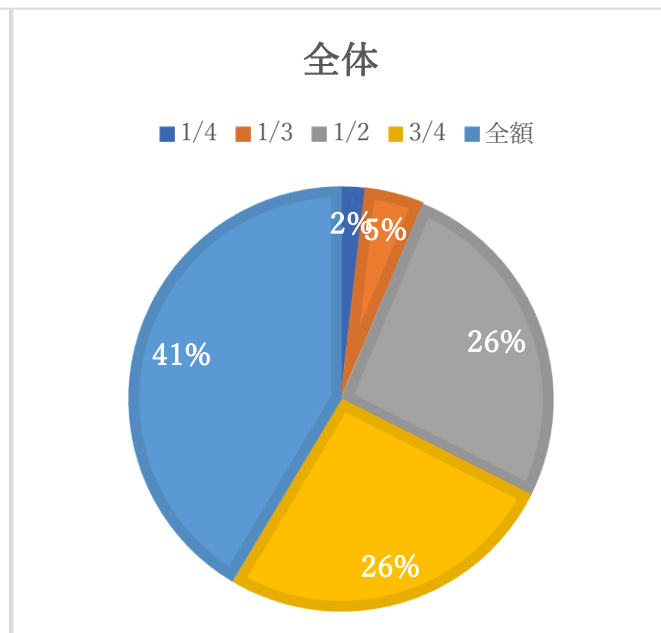
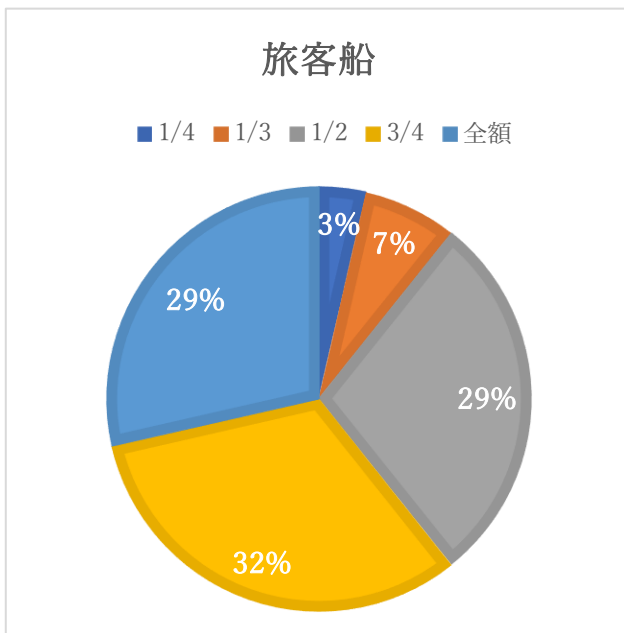
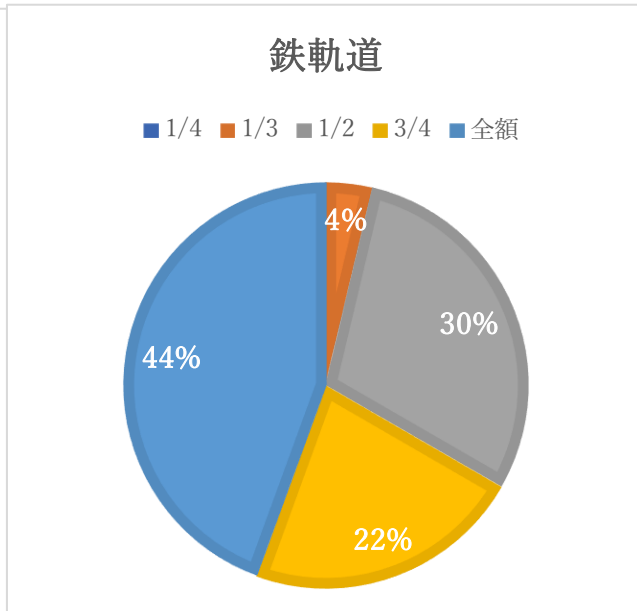
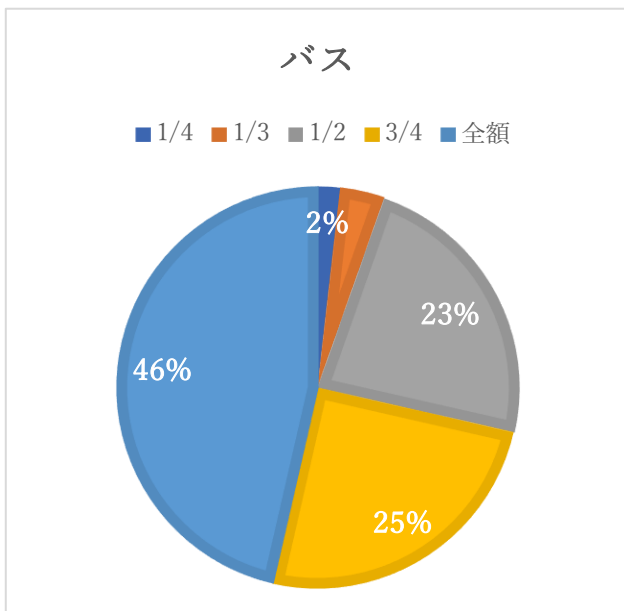
29. 今までも運営案の補てんがあったので、続けてほしい。
30. 仕方がないと思う
31. 市民生活の足となる公共交通事業には、特に優先して赤字補填すべき
32. 支援がないと減便や運休となり運行継続支援をお願いしたい
33. 支援は必要
34. 事業継続する為には支援不可欠
35. 事業者の救済という観点でなく、事業者への撤退＝路線、公共交通の削減ということに思いを至らせてほしい
36. 社会全体の状況と財政を考慮すれば一定仕方がないが支援策は拡大してほしい。
37. 社会的意義の高さを求めるならば支援あるべき。
38. 出来ればしてほしい、少しでも借入額が減ると思う
39. 少なくともエッセンシャルワークに対しては行うべき
40. 政府よりは地方自治体が何とかすべきと考える。
41. 正しい方針とは言えない。赤字補填すべきである
42. 正しくない。公共交通は不可欠業務であるのなら、補助は必須である。
43. 正しくない。新型コロナウイルス禍における状況下では、自社努力での事業存続は不可能であり、社会インフラとしての価値（クロスセクターベネフィット）を考えた場合、公共交通を確保・維持していくための補填は当然。
44. 正しくない。体力のない気泡交通はつぶれてしまう
45. 生活路線の赤字は補填して欲しい。
46. 赤字補填、損失補填は可能範囲で考えてもらいたい
47. 赤字補填しないと、非常に厳しい
48. 赤字補填しない理由がわからない
49. 赤字補填に見合う運行支援をお願いしたい
50. 赤字補填はいらないので、減収補助をお願いします。
51. 赤字補填以外の支援策（路線継続）は必要と思う
52. 設備投資（車両）などの支援強化すべき
53. 全てを事業者が負担するのは、厳しい。
54. 全額でなくても、運行支援
55. 全額でなくても運行支援を願いたい
56. 全額補填すべきとは言わないが、全く補填なしというのも如何なものか。
57. 損害の程度にもよるが、企業が立ちゆかない場合は補填すべきではないか
58. 短期間での経営回復は見込めず事業維持が困難である
59. 地方公共交通の維持のためには必要
60. 地方鉄道は何かしらの補填が無ければ経営は成り立たない。
61. 長期化により検討に入るべき
62. 通常、赤字であれば事業縮小するが、稼働要請するのであれば何らかの支援をすべ

き。

- 63. 廃止あるかも
- 64. 不可欠業務として稼働要請を受けている以上補填をするべき。
- 65. 不可欠業務とするならば、一定以上の支援はするべきと考える。
- 66. 不可欠業務との認識であれば、赤字補填はあって然るべき
- 67. 不可欠業務に伴う損害は、補填すべきではないか
- 68. 補填がなければ、航路の維持は不可能です
- 69. 民間企業ではあるが、公共交通を狙っているので一定程度補填は必要
- 70. 民間事業者の域を超えた赤字になり、支援は必要
- 71. 矛盾している
- 72. 様々な業態が影響を受けている中で交通事業者だけが例外とは思わないが、必要な支援はしていただきたい。
- 73. なんとも言えないが厳しい

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	鉄軌道	旅客船	全体
1/4	1(1)	0(0)	1(4)	2(5)
1/3	2(0)	1(1)	2(2)	5(3)
1/2	13(10)	8(3)	8(12)	29(25)
3/4	14(17)	6(5)	9(6)	29(26)
全額	26(23)	12(11)	8(6)	46(40)
回答数	56(51)	27(20)	28(30)	111(99)



回答を得た 123 社中 111 社は政府・自治体の一定の補助（支援）を、依然として求めており状況に変化はない。政府は「赤字補助はしないとの方針」ではあるが、全モードともに、全額補助（支援）を求めている事業者は増加しており、鉄軌道・バスは 1/2 の補助（支援）を求めている事業者が増えている。前年度後半の内閣府地方創生室特別交付金による地方自治体の支援金は、各事業者にとってはありがたい支援であったが、抜本的解決とはなっていないことが窺われる。

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	鉄軌道	旅客船	全体
①	46(35)	21(15)	20(17)	87(67)
②	2(4)	2(0)	5(12)	9(16)
その他	2	2	1	5
回答数	50(39)	25(15)	26(29)	101(83)

(その他の回答)

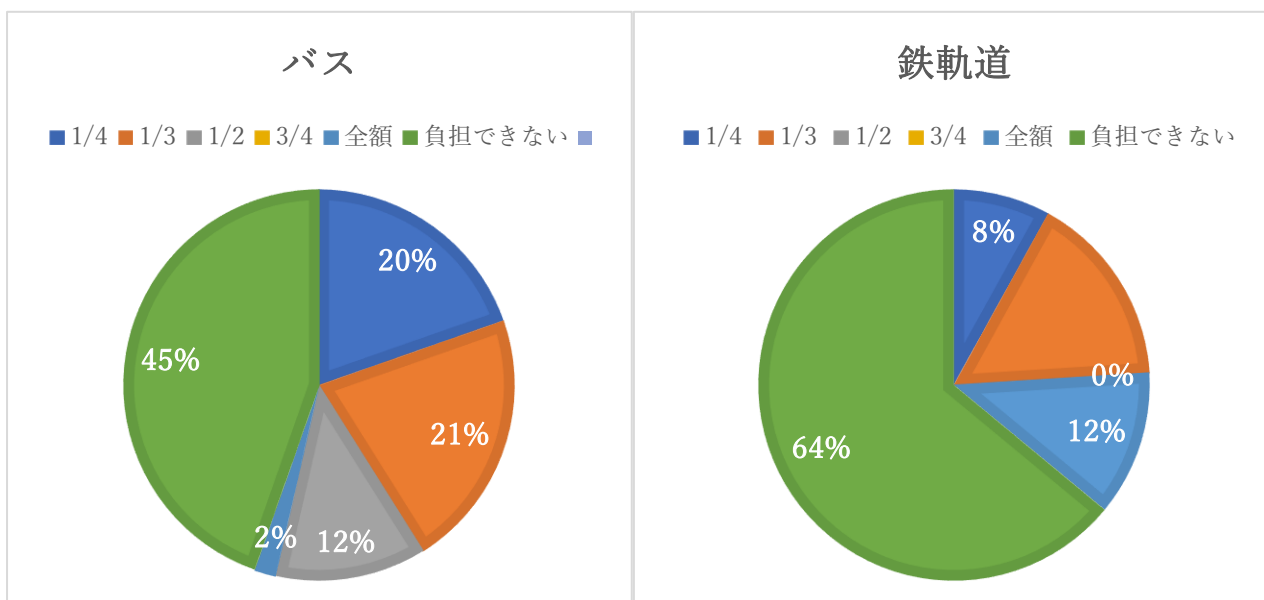
- ① 政府 1/3, 自治体 1/4
- ② 政府 1/2, 自治体 1/2
- ③ 自社負担なし
- ④ 自社負担なし
- ⑤ 政府 1/2、自治体 1/2

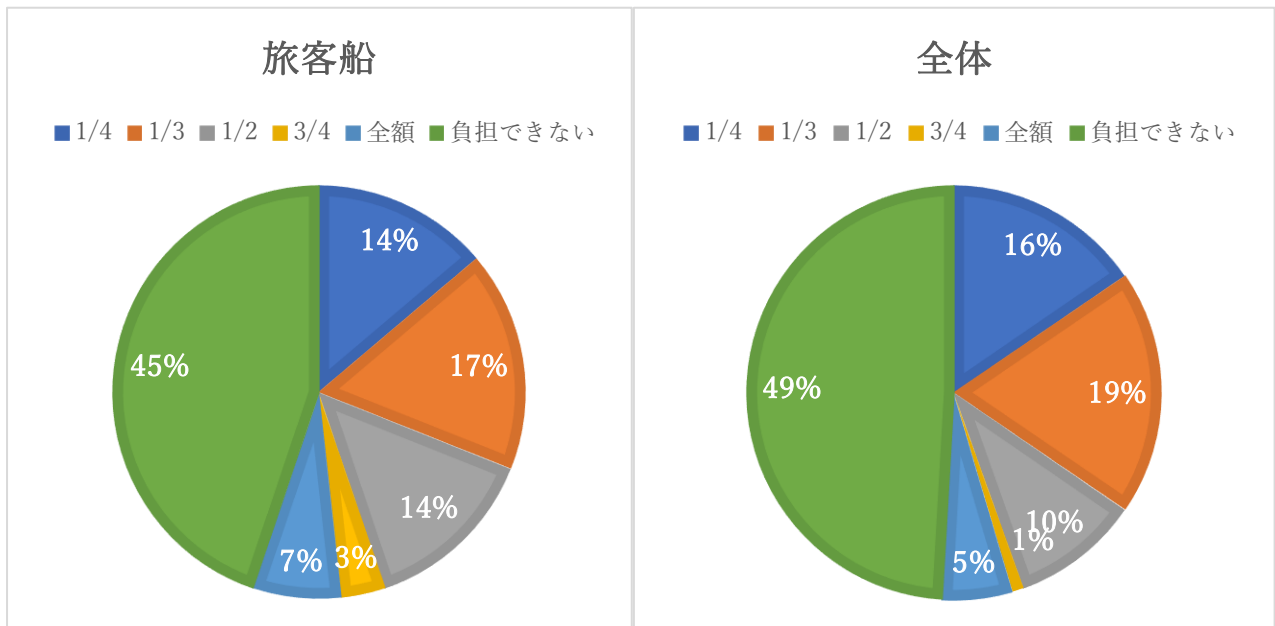
公共交通事業者の 87 社/101 社は、依然として ①政府 1/3 自治体 1/3 自社（企業） 1/3 の割合でのコロナ禍による損失の補填を望んでいる。

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	鉄軌道	旅客船	全体
1/4	11(12)	2(2)	4(3)	17(17)
1/3	12(8)	4(0)	5(7)	21(15)
1/2	7(5)	0(1)	4(7)	11(13)
3/4	0(0)	0(0)	1(1)	1(1)
全額	1(1)	3(1)	2(4)	6(6)
負担できない	25(24)	16(15)	13(7)	54(44)
回答数	56(50)	25(19)	29(29)	110(96)



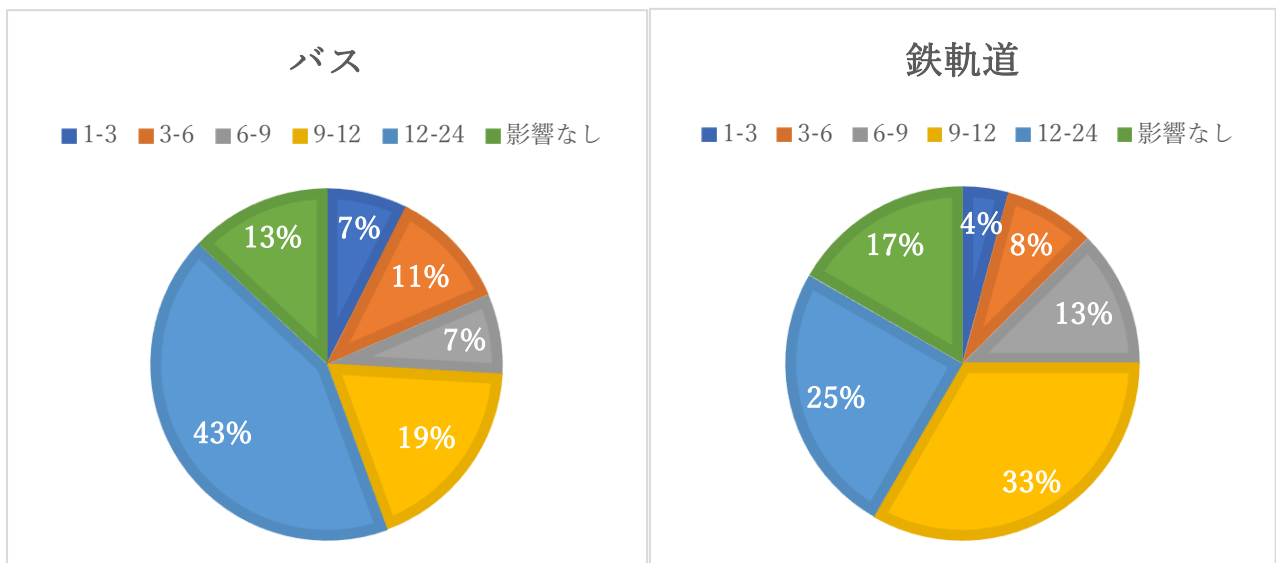


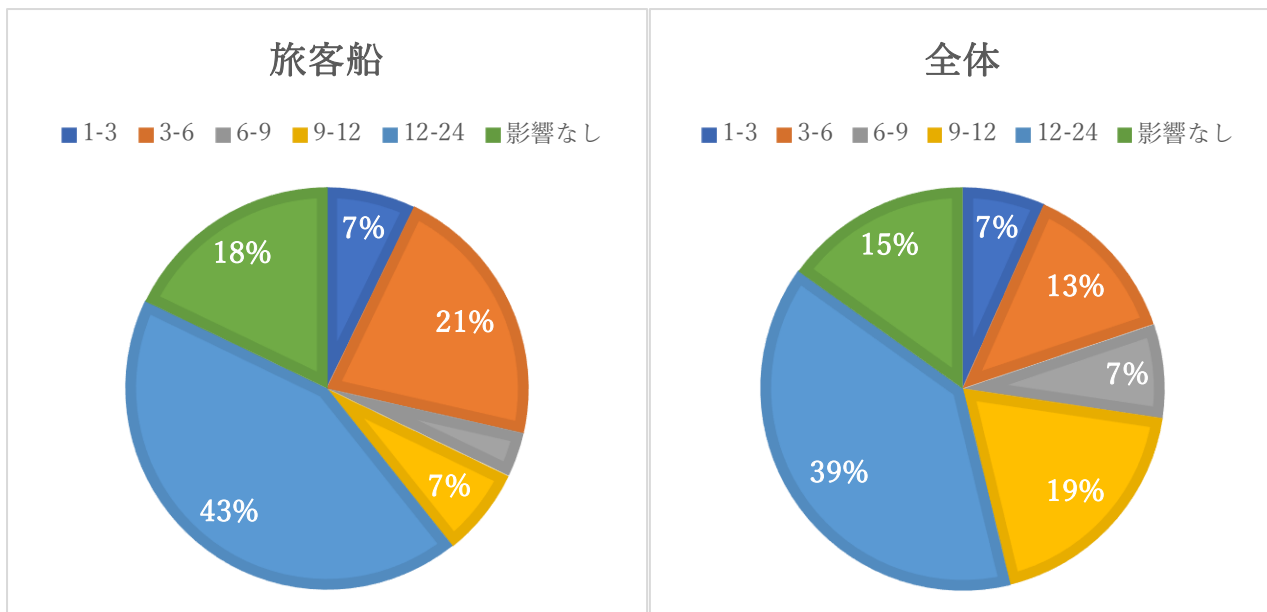
今回調査でコロナ禍による損害補填負担は、自社で「負担できない」と回答している会社は、54社/110社（49.0%）となっており、前回調査回答で、自社で「負担できない」と回答している社数、率より44社/96社（45.8%）より3.2%増加しており、経営者の将来への見通しは依然として厳しい。

質問 15> 2021 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	鉄軌道	旅客船	全体
1-3	4(1)	1(3)	2(1)	7(5)
3-6	6(7)	2(2)	6(5)	14(14)
6-9	4(9)	3(3)	1(0)	8(14)
9-12	10(9)	8(3)	2(5)	20(17)
12-24	23(17)	6(3)	12(15)	41(33)
影響なし	7(4)	4(5)	5(8)	16(17)
回答数	54(47)	24(21)	28(34)	106(100)



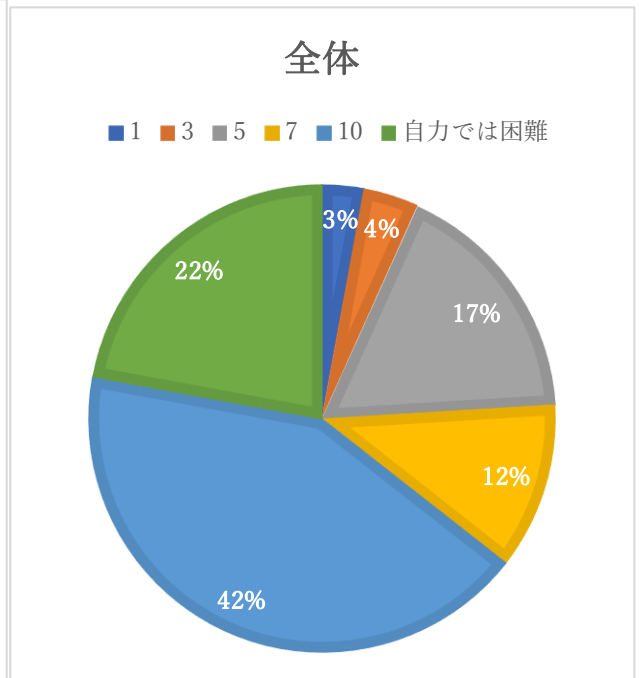
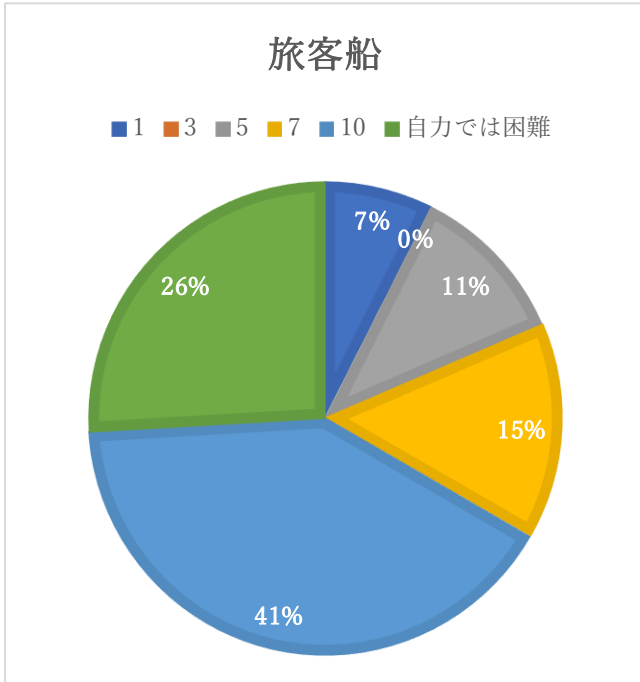
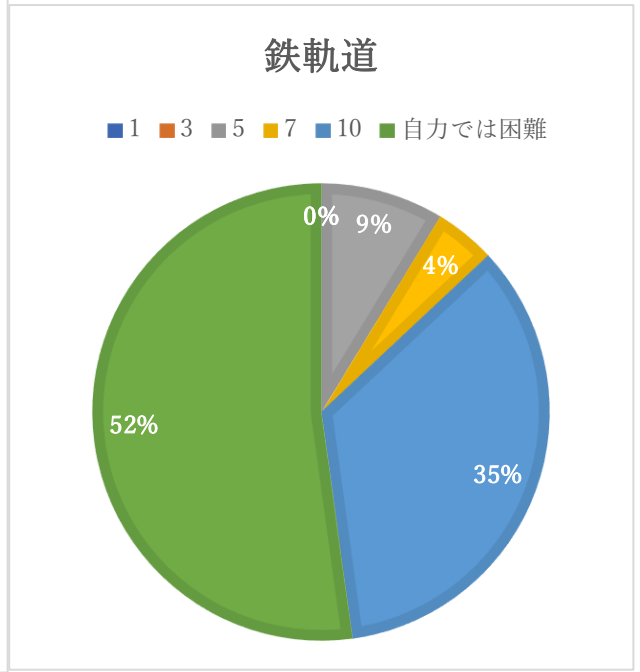
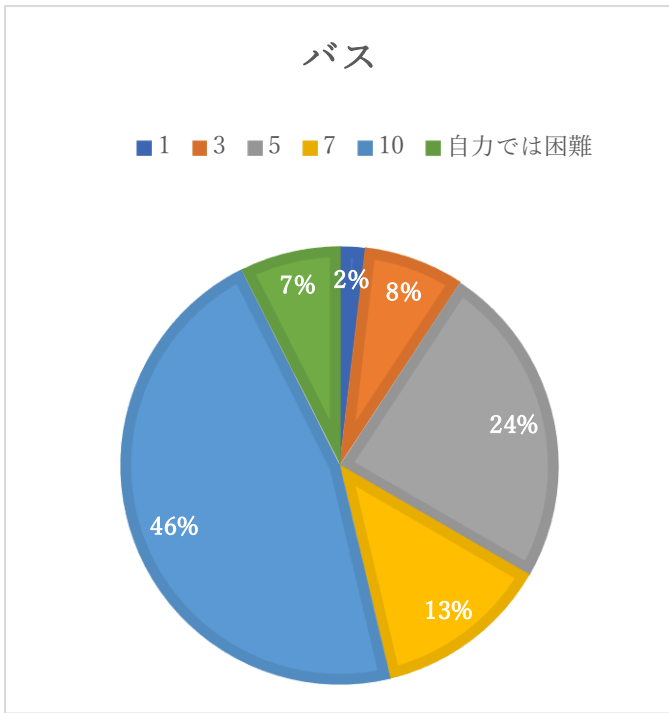


2021年3月の状態で、補助・支援がない場合は12か月以内に、経営維持に支障があると回答している会社は49社（106社）で、全体の**46.2%**となった。今回の特徴は鉄軌道会社で9-12か月のレンジ内で8社（前回3社）と+5社増加し、鉄軌道事業の厳しさが窺える結果となった。

前回は12か月以内に、経営維持に支障があると回答している会社は50社（100社）で、**50.0%**であった。依然として今後1年以内に経営が困難になると回答している会社は、全体の半数程度は依然存在している実態には、大きな変化はないといえよう。

質問 16>（新設問）コロナ災禍後に増加した負債は、どの程度の期間で返済ができるとお考えですか。（1年、3年、5年、7年、10年以上、自力では返済困難）

Q16（新）	バス	鉄軌道	旅客船	全体
1年	1	0	2	3
3年	4	0	0	4
5年	13	2	3	18
7年	7	1	4	12
10年以上	25	8	11	44
自力では返済困難	4	12	7	23
回答数	54	23	27	104

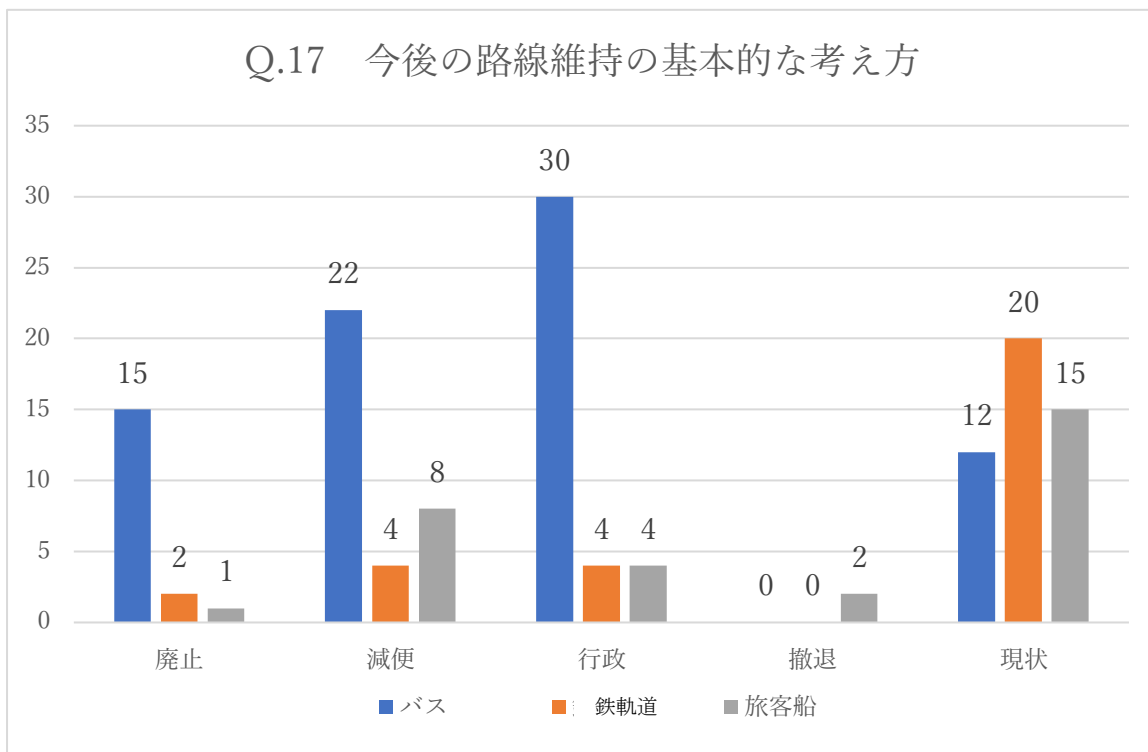


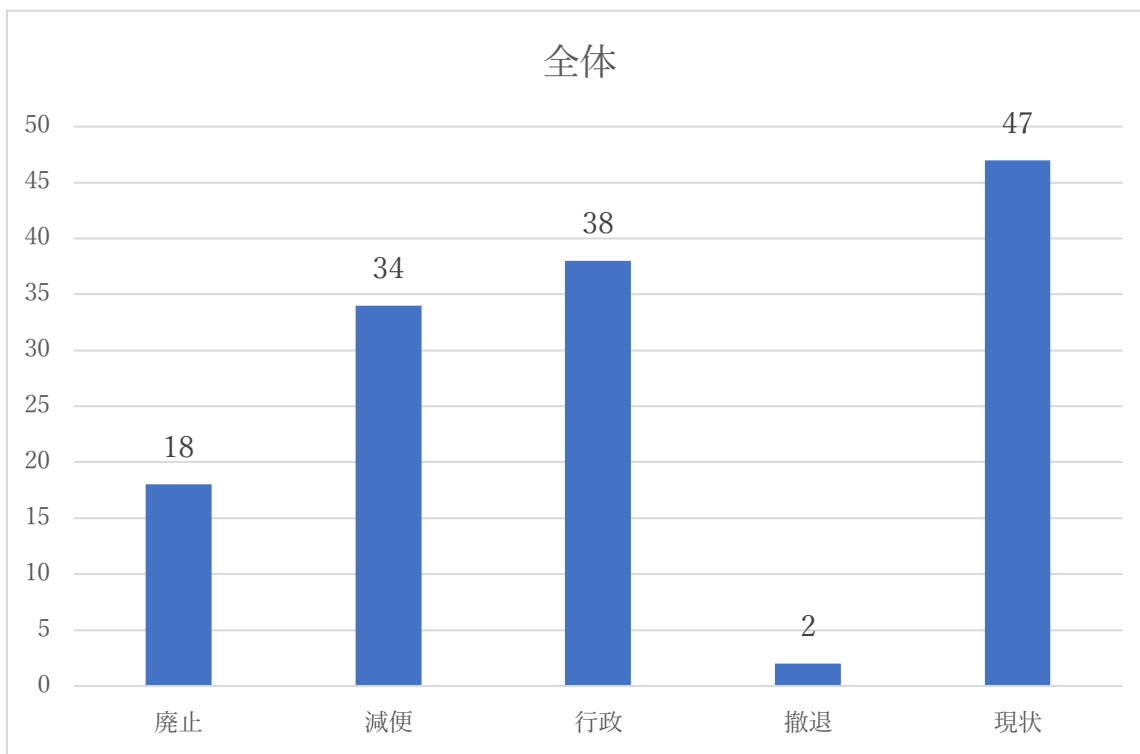
コロナ禍以降、借入れした負債の返済力について初めて質問した。回答総数 104 社のうち、23 社 (22.1%) は「自力返済は困難である」と回答。返済に 10 年以上かかるとの回答社数 44 社 (42.3%) となった。これら超長期返済期間および自力返済困難の回答社数を合計すると 67 社 (総回答数 104 社) の 64.4%の事業者はコロナ後の借入返済に大きな課題を有していることが窺える。事業者の破綻前に対応するべく国全体の問題として認識し、緊急措置を用意する必要がある。一度破綻した公共交通事業者の再生は、不可能に近いものであることを当研究所は経験してきている。

質問 17>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

Q17	バス	鉄軌道	旅客船	全体
廃止	15(16)	2(2)	1(3)	18(21)
減便	22(11)	4(3)	8(5)	34(17)
行政	30(12)	4(2)	4(7)	38(19)
撤退	0(0)	0(0)	2(0)	2(0)
現状	12(4)	20(13)	15(9)	47(26)
合計	79(43)	30(20)	30(24)	139(83)





今回調査では、本質問への回答数が 139 社と前回調査から+56 社と増加している。減便はバス (+11 社) 中心に増加している。特徴的なのは自治体からの支援金制度設計などを通じて、バス会社と地方自治体とのコミュニケーションが増えていること。国土交通省が地方運輸局、運輸支局と地方自治体への臨時交付金を活用した地域公共交通支援策を働きかけていること、地方自治体独自の危機感からの支援金交付などを通じて、行政と交通事業者の会話が行われていることが窺われる。

質問 18> 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？

- ・ 沿線の農協、市場とタイアップした貸客混載の実証実験
- ・ 接触防止のため、アプリ「PassRu」を活用したサブスクリプション方式の企画乗車券を発売
- ・ 駅前でのコワーキングスペース運営
- ・ Maas 整備事業に伴う新モビリティの導入等
- ・ ありません。
- ・ 当期に新造船を 2 隻就航させます。船舶償却費増加に耐えられる企業体質強化に努めます。
- ・ コロナに関係なく新規事業の準備中
- ・ 運賃以外の収入を確保するため、グッズ販売や広告宣伝事業を拡大した
- ・ 運賃以外の収入確保のため、グッズ販売や広告宣伝事業を拡大した
- ・ 運輸外事業の拡大を計画
- ・ 営業所を含め移転集約を再計画

- ・ 沿線自治体と協調して地域公共交通の維持、発展に努めて参ります。
- ・ 貨物軽自動車運送事業を開始しました。
- ・ 計画はありますが、現段階では直ちに着手することができない状況です。
- ・ 計画及び実績はなし
- ・ 兼業である不動産業へのシフトも視野に入れる。
- ・ 現在は災渦を契機とした事業転換の案はありません
- ・ 現在検討中
- ・ 現時点での事業転換や新事業の取組はないが、今後 with コロナ、+SDGs、+DX の視点で新たな発想でのアイデアを出していく予定。
- ・ 現段階では余力なし、計画も無い
- ・ 事業転換や新事業など考えたが初期費用などのコストがかかる為、当面は厳しい。
- ・ 自元自治体と協議し、小型船への転換を計画している
- ・ 乗合事業は現状通り維持しつつ、遊休資産を活用することで他事業（駐車場業等）の事業規模を見直す
- ・ 新規事業を検討している
- ・ 新規路線、系統の運行
- ・ 新型コロナウイルスに伴う損失傾向は、今度も一定期間続くことが予想されることから、まずは、国・自治体の公共交通維持のための新たな基本方針と、その具体施策が先決。その間、事業者として、経費節減、投資抑制、資金管理等の策を講じて、生き残りを図る。
- ・ 新事業として第一種貨物利用運送事業を計画中
- ・ 新事業への取組を急いでいる
- ・ 増便（朝のラッシュ時に合わせ臨時便を走らせています）
- ・ 他業種への参入
- ・ 地域間幹線系統など特に赤字が大きくなっており、維持のためには追加支援の枠組みが必要
- ・ 定期航路のうち1つの航路は廃止届を提出（R3.3）R3.9末で廃止が決定。残りの定期航路は補助金を受けながら事業を継続していく。
- ・ 鉄軌道事業では運営体制の省力化に向けた経営改善計画を策定し、一部を令和3年3月13日に実施済。今後2～3年をかけて取組む。
- ・ 不動産事業の拡充など

質問 19>今後どのよう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）

損失補填	27(72)	コロナ禍による損失の補填、
支援金・助成金	42(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、蜜防止のため利用者減少への補助、感染防止用品の購入に対する支援、貸切バス事業への補助、新交通システムへの補助、
設備維持等の支援	18(11)	船舶更新費用、施設の老朽化整備の補助、車両購入費の支援、災害対策に伴う設備更新、
公設民営・公営化・上下分離	7(9)	公設民営（上下分離の検討推進）
免税	3(18)	固定資産税、法人税、事業税、ガソリン税、軽油引取税、石油石炭税、
減免	8(18)	港湾施設使用料の減免、
盛り上げ・PR	9(12)	旅行ムードの盛り上げ、イメージ悪化払拭のPR、需要喚起を促す支援、感染防止呼びかけ用ポスターや音声データの作成
規制緩和・制度の見直しなど	21(66)	船員法の改正、運賃改定の認可基準見直し、路線休止・運行計画変更などの手続き簡略化、幹線補助単価の変更、瀬戸内海を港内扱いに、

運行補助	8(12)	要員不足の支援、
金利補助・優遇	10(8)	借り入れのため低利で長期返済できるよう優遇、永久劣後ローン、無利子での貸付
補助・運賃制度等見直し	3(66)	既存補助系統の要件緩和・車両等更新費用の助成 ・補助系統におけるブロック単価と事業者単価の乖離の是正・運賃改訂にかかる査定の基準緩和
PCR・ワクチンなどの優遇	1(0)	今回初ニーズ

本設問は前回と同様であるが回答意見数が前回 396 件、今回調査は 157 件と前回比 39.6%の要望数減少となっている。要望しても要望に答えられないことが原因と推定される。

また、損失補填への要望数が 72 件→27 件に減少。支援金・助成金への要望数が 104 件→42 件へと減少。規制緩和・制度見直しは 66 件→21 件に減少。補助・運賃制度見直し要望は 66 件→3 件と激減している。

本要望は個社経営者からの要望を取りまとめたものであり、業界団体でとりまとめたものではないが、前回調査では期待感があったが、実現できたものが少ないために、今回は要望件数減少となったと推測される。各業界団体の取りまとめと当局への陳情等の業界団体としての行動などが望まれる。

数は少ないが、借入金の返済に困っている声、公設民営化、国営化を望む声なども上がっていることには注目する必要があるだろう。

(個別意見)

1. アフターコロナ時代の需要に合わせた減便や、事業断続のための運賃値上げ（受益者負担）に対する国の許認可や手続きの簡素化、規制緩和。
2. 鉄道車両や施設など公共交通インフラ維持のための補助金拡充。（特に災害対策や老朽化に伴う設備投資は、国土強靱化として必須）
3. アフターコロナ時代の需要に合わせた減便や事業維持のための運賃値上げ（受益者負担）に対する国の許認可や手続きの簡素化、規制緩和。
4. 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単価設定と運行費補助拡充）
5. コロナ禍による減収に対する補填
6. 既存補助系統の要件緩和
7. 車両等更新費用の助成

8. 補助系統におけるブロック単価と事業者単価の乖離の是正。
9. コロナ災禍に伴う減収補填制度の創設・上下分離の促進検討。
10. 駅無人化に向けた駅務機器導入に伴う設備投資（防犯カメラ、隔システムなど）への補助金
11. 保守点検業務省力化への取組み推進と機器類への補助金
12. 上下分離の本格的な検討。
13. 経常損失金への補助
14. 地域公共交通確保維持改善事業において、計画による補助金ではなく、現状の状態での申請金額への特例措置を行ってほしい
15. 減収分の助成金制度
16. 固定資産税・港湾使用料等減免。
17. 産業の育成というより、維持、なくさないために続けるための人材確保や適正な資金が支払い可能な営業状態を持続できるまでの支援が欲しいです。
18. 持続化給付金等特例措置の拡充。
19. 路線維持に係る補助制度の要件緩和（新たに赤字路線化した路線の補助路線認定等）既存車両の換気対策補助の拡充（車内抗菌対策、換気扇、空気洗浄機等の感染症防止対策費補助等）
20. 交通事業者に対する優先的対応（優先的なワクチン接種、PCR 検査等）
21. 損失分の経済的支援
22. 公共交通の利用を促進する施策の推進。
23. 地域間幹線補助制度の要件緩和の断続
24. 一般路線バスを支える事業（貸切バス）への補助
25. 実証運行（補助事業）の期間延長と上限額引き上げ
26. バス利用回帰対策（通勤者への補助等）の実施
27. 租税（軽油取引税、自動車税等事業用自動車に係る税、固定資産税等）の減免。
28. 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）
29. 需要喚起を促す支援
30. 路線維持のための支援・管理の委託上限の引き上げ・コロナ対策への補助金・バス運転士改善基準告示の改正（拘束時間の考え方の是正）
31. 収入減に対する支援
32. 回復後を見すえた設備投資への支援。
33. 路線バス赤字額の全額補助（自社での赤字負担なし）2. 公共交通以外の部門（高速バス・貸切バス）についての需要回復策の実行・拡充
34. コロナ禍の下、地域幹線系統が補助要件を満たさなくなっても時限的にしコロナが落ち着くまで）補助対象とし、地域の交通ネットワークを守るべく国が方針を明確に出してもらいたい。
35. 再生法の適用はコロナが落ち着くまで保留すべき。

36. Go to キャンペーン等、トップラインの向上につながる需要喚起策や港湾使用料等、固定費の減免。
37. アフターコロナにおいても、生活様式に変容から公共交通機関を利用する旅客は減少し、事業者を取り巻く環境は厳しい状況が続くことが予想される。補助金のみならず公共交通機関利用の呼びかけを実施いただきたい。
38. これまで実施して頂いたコロナ対策関連の助成金・支援金等の維持・拡大と消費税の全額支払い免除。
39. コロナが収束するまでの運行支援の拠出。雇用調整助成金の特例適用。
40. コロナ影響による損失を補助継続して欲しい。
41. コロナ禍でも安全維持のため、車両の修繕、改修、更改が必要となる。
42. 安全に対する設備投資への補助を手厚くしていただきたい。
43. コロナ禍で行った緊急対応借入金の利子補給の断続、拡大、固定資産税等税制優遇措置など。
44. コロナ禍減収分の補填。
45. バスの車両購入補助（10/10）
46. ワクチン接種も進まず、コロナ光禍の終わりがみえない。公共交通だけでなく、高速バス、観光部内へのより一層の支援を望みます。
47. 一般乗合路線以外にも高速バスへの支援補助。
48. 資金繰り支援制度の拡充。
49. 引き続きコロナ災禍支援制度の断続を期待する。
50. 運行支援の補助金の拡充。
51. 運行費の支援。
52. 運行補助。
53. 運賃、系統新設等に係る手続きの簡素化
54. 運賃の自由化（補助路線だけ値上げ）
55. 海上路、職員（船員）の規制緩和。（サービス要員：事務部職員）を船員法非適用による、労働基準法、一般規制対象として頂きたい。
56. 企業の努力だけでは、この未曾有の危機を切り抜けることは、非常に困難であることから地方の足を維持していくためにも、企業の体力を回復させるための減税や赤字補填そして、引き続き、感染予防対策への補助金をお願いしたい。
57. 期間限定で良いので、減収に対する補填をしてほしい。（緊急事態宣言中のみ等）
58. 公共交通利用促進のPR等、国や自治体を積極的に公共交通を利用してほしい。無利息融資枠の拡大。
59. 緊急事態宣言等による学校等の休業に伴う減収の補てん。
60. 継続した事業運営のための補助。
61. 県、市の補助金ですが、政府としても何かしらの支援を望む。（新規路線に対しての支援）

62. 減収分相当に対する財政支援が必要。
 63. 減便届出等の簡素化。
 64. 現金給付。
 65. 雇用調整助成金のコロナ特例延長。
 66. 雇用調整助成金の延長。
 67. 地方公共交通維持のための赤字補填。
 68. 雇用調整助成金の延長（特例措置）。
 69. 雇用調整助成金の延長を強く希望します。
 70. 雇用調整助成金特別措置の延長。
 71. 運航計画（届出）の緩和。
 72. 交通弱者や生活のための路線補助を減額なくしていただきたい。
 73. 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。
 74. 公共交通機関としての役割を重点に住民の足の確保をするため、国への要望はかかせない。
 75. 公共交通事業者としての使命を果たすうえでの補助、またアフターコロナに対応できる駅等の設備に関する補助。
 76. 公共交通部内は公設民託経営であるが自治体予算にも限界があるため国・県等による一層の支援を望みます。
 77. 港湾施設使用料の減免。
 78. カーボンプライシング制度における海運利用モーダルシフトへのインセンティブ制度の創設。
 79. 港湾施設使用料等の免除。
- 航路を続けていくために必要な運航費に係る補助を維持・国庫補助金の活用による運行補助の拡大・
80. 今後、コロナ前の水準まで戻ることはないと推察される。補助金抛出などの直接的な支援は勿論のこと、事業の採算性を向上させるために運賃改定を検討するにあたり、条件の緩和や手続きの簡略化など、フレキシブルな運賃施策がとれるようにしていただきたい。
 81. 今後もバス路線を維持していくために「減収分の補填等」支援制度を要望します。
 82. 収支が非常に悪くなっている状況をご理解いただきたい。
 83. 市民の足だからといって採算の取れない路線を走行させて、赤字補填も全額出さないと事業者が廃止したいと伝えても、お客様が困ると言われたら、事業者は運行しないと行けないのが現実です。収支をプラスに持っていないと設備投資できない為もう少し事業者の現状を知るべきである
 84. 資本金等の大きさ（大企業と中小企業の枠）にとらわれず、緊急的な支援を検討していただきたい。
 85. 事業継続のための支援金交付。

86. 事業存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。
87. 自治体で運営してほしい。
88. 自治体の積極的関与。(経済面も含めて) 運賃改訂にかかる査定の基準緩和、ブロック平均の弊害あり。
89. 借入の実質、無利息無担保を3年ではなく借入れている期間、せめて5年はしてほしいと思います。持続化給付金は条件をみたしている限り、続けてほしいと思います。
90. 借入金の実質、国有化。(返済なしへ)
91. 出来るだけ補助金を出してほしい
92. 助成金
93. 政府に対し、売上高の前年比減少分の補填。
94. 赤字補填
95. 赤字路線の満額補填
96. コロナ災禍損失における借入金返済に対する支援。
97. 設備投資にかかる補助や、平時の運転資金の支援。
98. 船舶ドック費用の一部補助などの支援策。
99. 船舶検査の緩和(旅客船)。
100. 早期のコロナ終息と政府や自治体による、終息後の観光需要喚起等、交通機関利用促進策を期待。
101. 損失額の補助(支援)金
102. 損失補てんの実施
103. 地域間幹線系統補助は過去3ヶ月平均実績で算出する為、今回のような急激な変化に対応していないので、学年度の実績申請で対応すべきである。
104. 軽油取引税の暫定税率の上乗せ分の減免措置。
105. 地域間幹線系統輸送量15.0人の緩和。
106. 地域公共交通を営む事業者(株式会社等の法人)は、世間一般でいう私企業であるが、地域の公共交通を支える公共性を使命としている。しかし乍ら時により支援する側の都合により、公共と私を使い分けられるので、事業者は公共と私の狭間で苦しむ実情がある。政府が新たにこのような事業者を「公共交通企業」として認定し、地域自治体はその企業に補助(税金を投入する)する際に、支援しやすいように後押しするような枠組みがあると良い。私企業だから支援できないという問題の回避を望む。
107. 地方の路線バスは年々利用者が減少し、事業を存続するのは大変厳しい状況にあるため、赤字に対する補助ではなく、運行に対する補助制度の確立をお願いしたい。
108. 地方公共交通への利用促進対策やインフラ整備(IC化、wi-fi)
109. 定期航路維持のための助成金制度
110. 緊急事態宣言発令等の非常時に減便ダイヤや運賃改定等の申請に対する速やかな対応。

- 111. 鉄道の感染リスクが低いことの積極的なアナウンスと、事業規模に応じた支援の実施。
- 112. 都市間急行線の助成を要望しております。
- 113. 補助金
- 114. 補助金、港費、税金免除
- 115. 補助金の拡充。税制の優遇
- 116. 補助金の上限の見直し、鉄道事業者への大規模な支援策
- 117. 補助制度の充実（地域交通は税金で維持していく、そのかわり事業者は利益なしで協力する）
- 118. 民間事業者の赤字補てんという考え方ではなく、公共交通をまさに公益財としてどのように位置づけるか、まちづくりの観点も含め根本的に見直していただきたい。
- 119. 既存の制度でいえば公有民営化に自治体も意欲を持てるような制度改正。
- 120. 輸送の安全に対する設備投資については、手厚く補助が必要ではないか。安全であることはトータルコストでは安くつくことは理解するも、短期的には巨額の費用が必要となるため、ここの補助が特に重要。
- 121. 路線補助金の高上げ、同左の為の市町村への交付金支出（使途限定しての）
- 122. 公設民営、公有民営。
- 123. 資本金等の大きさ（大企業と中小企業の枠）にとらわれず、緊急的な支援を検討していただきたい。

（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。

質問 20> 新型コロナ感染防止対策について、車輛や船舶に対してどのような防止策を講じていますか？ 具体的防止策および選択の理由をお聞かせください。また、困っていることがあれば記載してください。

公共交通各社とも、業界ガイドラインや適切と思われる新型コロナ感染防止対策を採用・実施していると見受けられる。
一方で、抗菌効果がわかりにくいので、（新型コロナウイルス滅菌効果についての）第三者による統一したエビデンスが得られるようにしてもらいたいという要望もあることには留意する必要がある。

（回答）

- 1. アルコールの設置
- 2. 適切な換気
- 3. 対策はとっているが換気について行政に苦情がいくことがある
- 4. オゾン発生器による除菌（定期的）
- 5. 運転席との仕切りビニールカーテンの設置
- 6. 車内消毒スプレーの設置
- 7. クレベリン・オゾン発生器による消毒
- 8. 抗菌シートの貼付

9. 光触媒によるコーティング
10. バス車内に光触媒除菌スプレーを実施
11. 窓開けによる車内換気
12. バス車両全車に抗菌・抗ウイルス加工を施工
13. 運転席にビニールカーテンを設置
14. 換気扇の常時作動
15. 窓の開放
16. 運転席まわりへのビニールカーテン、窓への換気バイザー設置
17. プラズマクラスター、換気扇の搭載、光触媒による抗ウイルス、抗菌加工を実施した車両の導入
18. 換気用ウインドバイザーの設置（路線バス）→天気の影響を受けずに換気できる。・客席間フェイスシールドの設置（高速バス）→お客様間の感染リスクの軽減。
19. 車内の抗ウイルス、抗菌加工・空調装置による常時換気
20. 車内抗菌加工（乗合車、貸切車）・手指消毒用アルコールの設置（車内、待合所）・プライベートカーテンの増設（夜行車）・車内空調設備を使用した車内換気
21. 乗務員と旅客降車時の対応用スクリーンの設備整備・車内の抗菌処理・抗菌吊輪への交換
22. 船内及びターミナルでのアルコール消毒液の設置
23. 非接触型のPOSレジ導入（ターミナル）
24. ターミナル及び船内の窓口でのビニールカーテン設置、職員のマスク及び手袋着用
25. 船舶の定員数を半減（密回避）
26. 定期的な消毒の実施
27. 抗菌の提案もあるが効果がわかりにくい。第三者による統一したエビデンスが得られるようにしてもらいたい。
28. 飛沫感染防止のため、運転席周りにビニールカーテンの設置。
29. 車内換気・最前部座席の使用中止・車内除菌・車内消毒液の設置。
30. 毎日…車内の消毒、換気の徹底
31. その他…光触媒スプレーコーティング、オゾン除菌機による除菌等。
32. 利用者への感染防止策への協力
33. 従業員の公私における感染予防対策等
34. （バス・電車の車内対策）乗務員のマスク着用、次亜塩素酸水による定期的な車内消毒、窓ガラス開放・エアコンの外気導入による車内換気（バス）、窓ガラス開放による車内換
35. （電車）、運転席周りに飛沫防止用簡易パーテーション設置、最前列（左右）への着席禁止（バス）お客さまへのマスク着用・会話の自粛等の車内案内（課題等）お客さまへのマスク着用要請に関して、着用を拒否（着用の要請を無視）されたお客さまへの対応に苦慮

36. 抗ウイルス・抗菌剤による車両コーティング
37. 運転席の仕切板・カーテン設置
38. アクリルガードパネル設置（高速、貸切バス）
39. 路線バスの運転手の後部席をクローズ
40. ガイドラインに沿った一時的対策
41. ガイドラインに沿った防止策を継続中。
42. クレベリンによる除菌作業、バス車内の換気対応、最前列座席の使用中止、運転席左側にビニールカーテンを取付、アルコール消毒液の設置
43. コーティングなど
44. こまめなうがい手洗い食事時間以外のマスク着用、出勤時の検査などの感染防止対策を徹底するとともに、お客様や乗務員との接触を避けるための運転席仕切りカーテンの設置、最前列の使用制限、およびウイルス除去に効果のある光触媒クレベリン噴霧による車内消毒などを実施しています。
45. セルフィール、オゾン発生装置、プラズマクラスター、仕切りシート
46. フェリー停泊中の室内換気、非接触式セルフ感知器・空気清浄機・オゾン空間除菌装置・手指消毒液の設置、消毒液による拭き掃除など。
47. ポスター等での案内
48. 消毒液の設置
49. ドアを毎回開けるなどの換気の対策
50. 運転席に飛沫防止用防護フィルムの設置
51. 車内換気の徹底及び次亜塩素酸ナトリウムの散布”
52. 運転席の仕切りシートの設置・アルコール消毒、手指消毒の設置・高速バスは光触媒やオゾン発生器の設置
53. 運転席ビニールシート、車内消毒、換気徹底、車内抗菌施工、マスク着用、手洗いうがい励行（お客様への案内含む）
54. 運転席後部への感染防止フィルムの設置等実施
55. 運転席防護フィルム、手すり等のアルコール除菌
56. 運転席脇に飛沫感染防止のためのビニールシートの装着、車内換気装置の作動、進行方向最前列座席の使用中止、アルコールによる定期的な車内の除菌、また、定期的にクレベリン除菌器による車内の除菌を行っている。
57. 可視光応答型光触媒スプレーによるバス車内消毒を実施しています。
58. バス運転席横に飛沫防止用ビニールカーテンを設置しています。
59. 各社が行っている一般的な対策
60. なお、通勤車両の窓開けによる換気は、雨・雪・寒さなどの悪天候時の対応に苦慮している。
61. 感染拡大防止策として従業員、船員に業務前の検温とマスク着用
62. 手指のアルコール消毒を実施。利用者にも検温を実施。マスク着用をお願いしてい

- る。
63. 換気 消毒
 64. 換気、消毒作業、抗菌作業
 65. 換気扇の全車設置
 66. 詰め込み乗車が不可能な昨今、他で行っている防止策に限界があるように感じています。
 67. 客席や運転席に飛沫防止パネルを取付。お客様の手が触れやすい場所へ、光触媒や抗菌シールの取付。お客様の目に触れやすく、対策をしていることが実感しやすいものを選択。
 68. 導入に際しては補助金を活用したが、維持管理費用は自費のため、負担に感じている。
 69. 業界ガイドラインに沿った対策（日本旅客船協会）
 70. 検温、アルコール消毒等
 71. 検温、船内・陸上従業員マスク着用、飛沫感染の防止、船内・ターミナルにアルコール消毒液の設置
 72. 現金の流出が伴う大掛かりな対策は講じていない。国からの補助があっても1/2程度は設備購入費として流出してしまうので、なるべく費用を掛けない範囲で実施している。
 73. 光触媒のついた除菌装置を全車両にのせている
 74. 抗ウイルスフィルター設置（ターミナル、船内空調） ・ターミナル検温設置（サーモグラフィ）の整備 ・抗ウイルス・コーティング施工 ・空気清浄機の設置（ターミナル・船内）他
 75. 抗ウイルス加工、飛沫防止パーテーションの設置、三密回避のための定員削減等、考え得る対策はすべて取り入れています。
 76. 抗ウイルス加工の施行や、アルコール消毒液の設置、換気運転
 77. 抗ウイルス抗菌加工を船舶に施した（コロナウイルスに対する効果が期待でき近鉄グループで採用している商品なので）。定期航路の船舶のみが補助対象。遊覧船も感染防止の観点から補助対象に加えてほしい
 78. 抗菌・消毒・換気・乗車密度の低減
 79. 抗菌コーティング
 80. 抗菌コーティングの施工 消毒、換気の徹底
 81. （困っていること）マスクの着用を拒否するお客様の対応
 82. 抗菌対策、消毒
 83. 国交省の通達に基く換気（窓あけ等）の徹底、駅へのアルコール設置、係員のマスク着用
 84. 社内抗菌加工、消毒液の設置、運転席飛沫感染対策、バス車内マスク着用徹底
 85. 車内の換気、消毒の徹底

86. 車内の光触媒コーティング、アルコール等による除菌
87. 車内の光触媒コーティングの実施 加えて消毒スプレーの使用
88. “車内の抗ウイルス・コーティングや駅等にアルコール消毒液の設置
89. マスク借用のアナウンスなど
90. 車内の抗菌コート、窓開け換気等
91. 車内の抗菌施工
92. 車内の手すり、つり革の抗菌、窓の開放、乗客への感染防止の案内、ワンマン運転における乗客との対面フィルムの設置
93. 車内の消毒、業務員のマスク着用、車内の換気に注意
94. 車内換気、車内消毒の徹底、乗務員の健康チェック（出勤退社時の検温）
95. 車内換気、消毒、抗菌コーティング実施、運転席への防護版設置
96. 費用負担が大きいこと。
97. 車内抗菌・抗ウイルス加工、座席間パーテーション（高速、貸切車 等）
98. 車内消毒、座席一列目の封鎖、運転席へのビニールカーテン設置
99. 車内消毒、消毒液の設置、乗務員周辺のビニールシート設置、プラズマクラスター設置、ウインドバイザー設置
100. 有効な防止策の基準がなく、際限がなくなってしまうことに困っている。”
101. 車両に対しては飛沫防止スクリーンやビニールカーテンを設置すると共に抗ウイルス加工を施工している。どこまでしても、コロナ感染防止は避けられない。
102. 車両の抗菌処理
103. 車両駅に関しては、コーキンコートをしました。臨時便（朝のラッシュ時に合せて）を増しました
104. 車両内に抗菌コーティングを実施。→安心してご利用いただくため。運転席にビニールカーテンを設置。→乗務員の安全を確保するため。
105. 従業員の手洗、消毒、マスク着用
106. 車両の消毒、座席シートへの飛沫防止シート設置、空気清浄機の設置（車両）
107. 消毒、換気、運転席仕切りカーテン、マスク着用（ドライバー・乗客）、ソーシャルディスタンス
108. 消毒や、乗客との間のパネル設置を行っています。
109. 消毒や車内の抗菌加工などを実施している。防止対策にかかる費用負担が重荷となる可能性がある。
110. 消毒液の噴霧、ドライバー横のカーテン。最前列席の使用中止。
111. 乗降口、前後への消毒器の設置、定期的な車両内の除菌
112. 乗務員、乗客に対するマスク着用
113. 車内換気励行 理由：感染予防効果が高いと思われる為
114. 船員、係員のマスクの着用、手指の消毒、ドアを開放し客室内換気の実施
115. 定期的に船内の手すり、ドアノブの消毒の実施

116. 船員のマスク着用。客室の換気対策。消毒液の設置
117. 船内に光触媒コーティング、オゾン発生装置の説営を行った。
118. 乗組員や旅客に対する PCR 検査をどのように実施するか検討中である。
119. 船内の抗ウイルス加工、アルコール消毒、こまめな換気の実施
120. 船内にアルコール消毒・サーキュレーターを設置
121. 船内の抗菌・抗ウイルス材コーティング
122. 全ての電車内を抗菌加工、アルコール除菌、換気
123. 全車両に抗菌・抗ウイルス加工の実施
124. 全車両に対して抗ウイルスコーティング施工。運転席の仕切り用ビニールカーテン設置。車内換気の徹底。お客様へのマスク着用と会話自粛の案内。乗務員のマスク着用、検温。乗務員点呼場所へのパーテーション設置。
125. 全車両への抗菌コーティングの実施
126. 停車駅ごとの換気
127. 全車両に対して除菌、殺菌コーティングを施行しました。
128. 全船に抗ウイルス・抗菌効果を有するコーティング剤を噴霧し暗示している
129. 定期的な換気・消毒
130. 光接媒による抗ウイルス・抗菌・消臭施工
131. 当社、経営航路は海上 5 分の短航路です。各客室に液体タイプのアルコール配合スプレーを設置し、出入口の扉を空気換気の為開放し、扉のドアノブには抗菌用のシールを貼って防止策に努めています。
132. 特にやっていない。そもそもガラガラのバスに対策が必要なのか。
133. 飛沫防止シート、消毒噴霧器等
134. 旅客に安心して乗車頂くための車内消毒・抗菌。抗ウイルス施工、窓開け等換気等運行を維持するための運転士保護策として最前列座席制限、運転席ビニールカーテン設置、マスク着用等の車内放送等
135. 累船口での検温 船内空気洗浄（スポットクーラー）
136. 座席の間隔を空けて乗船 “マスク着用”
137. 消毒、窓を開けての運行

以上

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。

③ 政府 1/3 自治体 1/3 自社（企業） 1/3

④ 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. 2021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)

16. コロナ災禍後に増加した負債は、どの程度の期間で返済ができるとお考えですか。

(1年、 3年、 5年、 7年、 10年以上、 自力では返済困難)

17. 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。

② 路線の廃止 (_____ 割り程度) ・ 減便 (_____ 割り程度)

③ 廃止困難な路線については行政による維持の協議

④ 事業から撤退

⑤ 現状通り

18. 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？

19. 今後どのよう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）

20. 新型コロナウイルス感染防止対策について、車輛や船舶に対してどのような防止策を講じていますか？具体的防止策および選択の理由をお聞かせください。また、困っていることがあれば記載してください。

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。今後ともよろしく願いいたします。 以上

11. (資料2) 2020年10月調査と2021年4月調査比較データ

	20	20	21	21		20	20	21	21		20	20	21	21		20	20	21	21		
	全体	全体	全体	全体	差分	バス	バス	バス	バス	差分	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	差分	船	船	船	船	差分	
Q2輸送人員変化				%	(21-20)				%	(21-20)				%	(21-20)				%	(21-20)	
影響なし	0	0.0%	2	1.7%	1.7%	0	0.0%	1	1.6%	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	1	3.4%	3.4%	
0-10	0	0.0%	3	2.5%	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	2	11.1%	11.1%	0	0.0%	1	3.4%	3.4%	
10-30	15	13.6%	39	32.8%	19.1%	7	12.3%	23	36.5%	24.2%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	4	11.4%	7	24.1%	12.7%	
30-50	57	51.8%	56	47.1%	-4.8%	36	63.2%	30	47.6%	-15.5%	13	72.2%	14	77.8%	5.6%	12	34.3%	12	41.4%	7.1%	
50-70	24	21.8%	13	10.9%	-10.9%	11	19.3%	5	7.9%	-11.4%	3	16.7%	1	5.6%	-11.1%	10	28.6%	7	24.1%	-4.4%	
70-90	14	12.7%	6	5.0%	-7.7%	3	5.3%	4	6.3%	1.1%	2	11.1%	1	5.6%	-5.6%	9	25.7%	1	3.4%	-22.3%	
90-100	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	
TOTAL	110	100.0%	119	100.0%	0.0%	57	100.0%	63	100.0%	0.0%	18	100.0%	18	100.0%	0.0%	35	100.0%	29	100.0%	0.0%	
Q3売上高(企業規模)					(21-20)					(21-20)					(21-20)						(21-20)
~100	20	17.9%	17	14.7%	-3.2%	5	8.5%	7	11.7%	3.2%	8	34.8%	4	14.8%	-20.0%	14	35.9%	6	20.7%	-15.2%	
100~500	52	46.4%	27	23.3%	-23.2%	27	45.8%	10	16.7%	-29.1%	10	43.5%	11	40.7%	-2.7%	16	41.0%	6	20.7%	-20.3%	
501~1000	13	11.6%	30	25.9%	14.3%	12	20.3%	14	23.3%	3.0%	2	8.7%	6	22.2%	13.5%	0	0.0%	10	34.5%	34.5%	
1001~5000	20	17.9%	32	27.6%	9.7%	12	20.3%	23	38.3%	18.0%	1	4.3%	6	22.2%	17.9%	7	17.9%	3	10.3%	-7.6%	
5001~10000	5	4.5%	6	5.2%	0.7%	3	5.1%	3	5.0%	-0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	2	5.1%	3	10.3%	5.2%	
10001~	2	1.8%	4	3.4%	1.7%	0	0.0%	3	5.0%	5.0%	2	8.7%	0	0.0%	-8.7%	0	0.0%	1	3.4%	3.4%	
Total	112	100.0%	116	100.0%	0.0%	59	100.0%	60	100.0%	0.0%	23	100.0%	27	100.0%	0.0%	39	100.0%	29	100.0%	0.0%	
Q4売上金額の変化				%	(21-20)				%	(21-20)				%	(21-20)				%	(21-20)	
影響なし	1	0.9%	2	1.7%	0.8%	1	1.7%	1	1.6%	-0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	1	3.3%	3.3%	
0-10	1	0.9%	3	1.7%	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	1	2.9%	3	10.0%	7.1%	
10-30	16	14.5%	54	45.4%	30.8%	7	11.7%	27	42.2%	30.5%	2	8.0%	15	53.6%	45.6%	7	20.0%	12	40.0%	20.0%	
30-50	68	61.8%	46	38.7%	-23.2%	39	65.0%	28	43.8%	-21.3%	17	68.0%	10	35.7%	-32.3%	15	42.9%	8	26.7%	-16.2%	
50-70	23	20.9%	15	12.6%	-8.3%	11	18.3%	7	10.9%	-7.4%	4	16.0%	2	7.1%	-8.9%	8	22.9%	6	20.0%	-2.9%	
70-90	7	6.4%	2	1.7%	-4.7%	2	3.3%	1	1.6%	-1.8%	2	8.0%	1	3.6%	-4.4%	3	8.6%	0	0.0%	-8.6%	
90-100	1	0.9%	0	0.0%	-0.9%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	1	2.9%	0	0.0%	-2.9%	
TOTAL	117	106.4%	122	102.5%	-3.8%	60	100.0%	64	100.0%	0.0%	25	100.0%	28	100.0%	0.0%	35	100.0%	30	100.0%	0.0%	
Q5 Reason Decline Cu	(共に重複回答あり)					(共に重複回答あり)					(共に重複回答あり)					(共に重複回答あり)					
1出控え	108	21.6%	109	23.3%	1.7%	54	17.6%	55	20.2%	2.6%	24	20.2%	26	20.5%	0.3%	33	36.3%	28	40.6%	4.3%	
2外国人	56	11.2%	56	12.0%	0.8%	33	10.7%	33	12.1%	1.4%	13	10.9%	16	12.6%	1.7%	13	14.3%	7	10.1%	-4.1%	
3通勤客	64	12.8%	63	13.5%	0.7%	43	14.0%	41	15.1%	1.1%	18	15.1%	19	15.0%	-0.2%	4	4.4%	3	4.3%	0.0%	
4学生	80	16.0%	77	16.5%	0.5%	53	17.3%	46	16.9%	-0.4%	20	16.8%	24	18.9%	2.1%	8	8.8%	7	10.1%	1.4%	
5通院	55	11.0%	49	10.5%	-0.5%	40	13.0%	33	12.1%	-0.9%	10	8.4%	10	7.9%	-0.5%	8	8.8%	6	8.7%	-0.1%	
6イベント	76	15.2%	76	16.2%	1.0%	45	14.7%	40	14.7%	0.0%	21	17.6%	24	18.9%	1.3%	13	14.3%	12	17.4%	3.1%	
7イメージ	37	7.4%	16	3.4%	-4.0%	27	8.8%	11	4.0%	-4.8%	8	6.7%	5	3.9%	-2.8%	5	5.5%	0	0.0%	-5.5%	
8運行	24	4.8%	22	4.7%	-0.1%	12	3.9%	13	4.8%	0.9%	5	4.2%	3	2.4%	-1.8%	7	7.7%	6	8.7%	1.0%	
	500	100.0%	468	100.0%	0.0%	307	100.0%	272	100.0%	0.0%	119	100.0%	127	100.0%	0.0%	91	100.0%	69	100.0%	0.0%	
Q6(ア) 2020年9月末段階	Q6(ア) 2020年3月末段階					Q6(ア) 2020年3月末段階					Q6(ア) 2020年3月末段階					Q6(ア) 2020年3月末段階					
					(21-20)																
剰余金は6割以	36	34.3%	42	39.6%	5.3%	21	38.9%	27	47.4%	8.5%	6	28.6%	6	27.3%	-1.3%	12	36.4%	9	33.3%	-3.0%	
半分くらい	16	15.2%	12	11.3%	-3.9%	10	18.5%	8	14.0%	-4.5%	2	9.5%	1	4.5%	-5.0%	4	12.1%	3	11.1%	-1.0%	
半分以下	13	12.4%	11	10.4%	-2.0%	6	11.1%	6	10.5%	-0.6%	4	19.0%	3	13.6%	-5.4%	3	9.1%	2	7.4%	-1.7%	
3割以下	28	26.7%	26	24.5%	-2.1%	10	18.5%	12	21.1%	2.5%	7	33.3%	8	36.4%	3.0%	11	33.3%	6	22.2%	-11.1%	
債務超過	12	11.4%	15	14.2%	2.7%	7	13.0%	4	7.0%	-5.9%	2	9.5%	4	18.2%	8.7%	3	9.1%	7	25.9%	16.8%	
合計	105	100.0%	106	100.0%	0.0%	54	100.0%	57	100.0%	0.0%	21	100.0%	22	100.0%	0.0%	33	100.0%	27	100.0%	0.0%	

Q6(イ) 2021年3月末予想			Q6(イ) 2021年9月末予想			Q6(イ) 2021年9月末予想			Q6(イ) 2021年9月末予想			Q6(イ) 2021年9月末予想								
			(21-20)																	
剰余金は6割以	28	27.5%	30	28.8%	1.4%	15	28.8%	22	39.3%	10.4%	3	15.0%	4	19.0%	4.0%	12	36.4%	4	14.8%	-21.5%
半分くらい	10	9.8%	12	11.5%	1.7%	6	11.5%	6	10.7%	-0.8%	1	5.0%	0	0.0%	-5.0%	4	12.1%	6	22.2%	10.1%
半分以下	15	14.7%	16	15.4%	0.7%	8	15.4%	9	16.1%	0.7%	5	25.0%	4	19.0%	-6.0%	2	6.1%	3	11.1%	5.1%
3割以下	33	32.4%	28	26.9%	-5.4%	13	25.0%	12	21.4%	-3.6%	8	40.0%	9	42.9%	2.9%	12	36.4%	7	25.9%	-10.4%
債務超過	16	15.7%	18	17.3%	1.6%	10	19.2%	7	12.5%	-6.7%	3	15.0%	4	19.0%	4.0%	3	9.1%	7	25.9%	16.8%
合計	102	100.0%	104	100.0%	0.0%	52	100.0%	56	100.0%	0.0%	20	100.0%	21	100.0%	0.0%	33	100.0%	27	100.0%	0.0%
Q7 21年3月末の姿 (比較無意味)																				
Q8 コロナ禍の損害による赤字は? Q8 同左 (21-20) Q8 同左 Q8 同左 Q8 同左																				
5年以内	23	22.8%	18	16.4%	-6.4%	7	14.0%	10	17.9%	3.9%	2	10.0%	4	15.4%	5.4%	14	41.2%	4	14.3%	-26.9%
5年程度	22	21.8%	30	27.3%	5.5%	15	30.0%	18	32.1%	2.1%	1	5.0%	2	7.7%	2.7%	7	20.6%	10	35.7%	15.1%
10年	23	22.8%	30	27.3%	4.5%	9	18.0%	18	32.1%	14.1%	7	35.0%	7	26.9%	-8.1%	7	20.6%	5	17.9%	-2.7%
15年	7	6.9%	4	3.6%	-3.3%	5	10.0%	2	3.6%	-6.4%	1	5.0%	0	0.0%	-5.0%	1	2.9%	2	7.1%	4.2%
20年	7	6.9%	5	4.5%	-2.4%	5	10.0%	4	7.1%	-2.9%	1	5.0%	0	0.0%	-5.0%	1	2.9%	1	3.6%	0.6%
回復不可能	19	18.8%	23	20.9%	2.1%	9	18.0%	4	7.1%	-10.9%	8	40.0%	13	50.0%	10.0%	4	11.8%	6	21.4%	9.7%
合計	101	100.0%	110	100.0%	0.0%	50	100.0%	56	100.0%	0.0%	20	100.0%	26	100.0%	0.0%	34	100.0%	28	100.0%	0.0%
Q9 「不可欠業務」として稼働を要 Q9 同左 (21) (21-20)																				
平常	73	64.0%	73	64.0%	0.0%	31	57.4%	31	51.7%	-5.7%	20	74.1%	17	60.7%	-13.4%	23	63.9%	23	76.7%	12.8%
減便	41	36.0%	41	36.0%	0.0%	23	42.6%	25	41.7%	-0.9%	7	25.9%	8	28.6%	2.6%	13	36.1%	6	20.0%	-16.1%
業務停止	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%
廃業	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	4	6.7%	6.7%	0	0.0%	3	10.7%	10.7%	0	0.0%	1	3.3%	3.3%
合計	114	100.0%	114	100.0%	0.0%	54	100.0%	60	100.0%	0.0%	27	100.0%	28	100.0%	0.0%	36	100.0%	30	100.0%	0.0%
Q10 不可欠業務として損害が発生 Q10 同左 (21-20) Q10 同左 Q10 同左 Q10 同左																				
仕方がない	11	10.6%	5	5.9%	-4.7%	3	5.8%	0	0.0%	-5.8%	2	6.7%	4	14.8%	8.1%	6	25.0%	1	3.3%	-21.7%
政府が支援す	93	89.4%	80	94.1%	4.7%	49	94.2%	28	100.0%	5.8%	28	93.3%	23	85.2%	-8.1%	18	75.0%	29	96.7%	21.7%
合計	104	100.0%	85	100.0%	0.0%	52	100.0%	28	100.0%	0.0%	30	100.0%	27	100.0%	0.0%	24	100.0%	30	100.0%	0.0%
Q12 コロナ禍の全体的損失額の補助(支援)の公的負担割合は (21) (21)																				
1/4	5	5.1%	2	1.8%	-3.2%	1	2.0%	1	1.8%	-0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	4	13.3%	1	3.6%	-9.8%
1/3	3	3.0%	5	4.5%	1.5%	0	0.0%	2	3.6%	3.6%	1	5.0%	1	3.7%	-1.3%	2	6.7%	2	7.1%	0.5%
1/2	25	25.3%	29	26.1%	0.9%	10	19.6%	13	23.2%	3.6%	3	15.0%	8	29.6%	14.6%	12	40.0%	8	28.6%	-11.4%
3/4	26	26.3%	29	26.1%	-0.1%	17	33.3%	14	25.0%	-8.3%	5	25.0%	6	22.2%	-2.8%	6	20.0%	9	32.1%	12.1%
全額	40	40.4%	46	41.4%	1.0%	23	45.1%	26	46.4%	1.3%	11	55.0%	12	44.4%	-10.6%	6	20.0%	8	28.6%	8.6%
合計	99	100.0%	111	100.0%	0.0%	51	100.0%	56	100.0%	0.0%	20	100.0%	27	100.0%	0.0%	30	100.0%	28	100.0%	0.0%
Q13 コロナ禍の損失の負担割合																				
政府1/3 自治	67	80.7%	87	86.1%	5.4%	35	89.7%	46	92.0%	2.3%	15	100.0%	21	84.0%	-16.0%	17	58.6%	20	76.9%	18.3%
政府1/4 自治	16	19.3%	9	8.9%	-10.4%	4	10.3%	2	4.0%	-6.3%	0	0.0%	2	8.0%	8.0%	12	41.4%	5	19.2%	-22.1%
その他 (21のみ)			5	5.0%	5.0%			2	4.0%	4.0%			2	8.0%	8.0%			1	3.8%	3.8%
合計	83	100.0%	101	100.0%	0.0%	39	100.0%	50	100.0%	0.0%	15	100.0%	25	100.0%	0.0%	29	100.0%	26	100.0%	0.0%
Q14 自社のコロナ禍の損害の負担可能割合は? (21)																				
1/4	17	17.7%	17	15.5%	-2.3%	12	24.0%	11	19.6%	-4.4%	2	10.5%	2	8.0%	-2.5%	3	10.3%	4	13.8%	3.4%
1/3	15	15.6%	21	19.1%	3.5%	8	16.0%	12	21.4%	5.4%	0	0.0%	4	16.0%	16.0%	7	24.1%	5	17.2%	-6.9%
1/2	13	13.5%	11	10.0%	-3.5%	5	10.0%	7	12.5%	2.5%	1	5.3%	0	0.0%	-5.3%	7	24.1%	4	13.8%	-10.3%
3/4	1	1.0%	1	0.9%	-0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	1	3.4%	1	3.4%	0.0%
全額	6	6.3%	6	5.5%	-0.8%	1	2.0%	1	1.8%	-0.2%	1	5.3%	3	12.0%	6.7%	4	13.8%	2	6.9%	-6.9%
負担できない	44	45.8%	54	49.1%	3.3%	24	48.0%	25	44.6%	-3.4%	15	78.9%	16	64.0%	-14.9%	7	24.1%	13	44.8%	20.7%
合計	96	100.0%	110	100.0%	0.0%	50	100.0%	56	100.0%	0.0%	19	100.0%	25	100.0%	0.0%	29	100.0%	29	100.0%	0.0%

Q15 補助・支援ない場合の経営維持は何ヶ月か																				
1~3	5	5.0%	7	6.6%	1.6%	1	2.1%	4	7.4%	5.3%	3	14.3%	1	4.2%	-10.1%	1	2.9%	2	7.1%	4.2%
3~6	14	14.0%	14	13.2%	-0.8%	7	14.9%	6	11.1%	-3.8%	2	9.5%	2	8.3%	-1.2%	5	14.7%	6	21.4%	6.7%
6~9	14	14.0%	8	7.5%	-6.5%	9	19.1%	4	7.4%	-11.7%	5	23.8%	3	12.5%	-11.3%	0	0.0%	1	3.6%	3.6%
9~12	17	17.0%	20	18.9%	1.9%	9	19.1%	10	18.5%	-0.6%	3	14.3%	8	33.3%	19.0%	5	14.7%	2	7.1%	-7.6%
12~24	33	33.0%	41	38.7%	5.7%	17	36.2%	23	42.6%	6.4%	3	14.3%	6	25.0%	10.7%	15	44.1%	12	42.9%	-1.3%
影響なし	17	17.0%	16	15.1%	-1.9%	4	8.5%	7	13.0%	4.5%	5	23.8%	4	16.7%	-7.1%	8	23.5%	5	17.9%	-5.7%
合計	100	100.0%	106	100.0%	0.0%	47	100.0%	54	100.0%	0.0%	21	100.0%	24	100.0%	0.0%	34	100.0%	28	100.0%	0.0%
Q16 コロナ禍後に増加した負債は、どの程度の期間で返済ができるか？（'21新設問）																				
			全体					バス					鉄道					船		
1年			3	2.9%				1	1.9%				0	0.0%				2	7.4%	
3年			4	3.8%				4	7.4%				0	0.0%				0	0.0%	
5年			18	17.3%				13	24.1%				2	8.7%				3	11.1%	
7年			12	11.5%				7	13.0%				1	4.3%				4	14.8%	
10年以上			44	42.3%				25	46.3%				8	34.8%				11	40.7%	
自力では返済困難			23	22.1%				4	7.4%				12	52.2%				7	25.9%	
合計			104	100.0%				54	100.0%				23	100.0%				27	100.0%	
Q16-17 今後の路線維持の基本的考え方について聞きます（複数回答）																				
廃止	21	25.3%	18	12.9%	-12.4%	16	37.2%	15	19.0%	-18.2%	2	10.0%	2	6.7%	-3.3%	3	12.5%	1	3.3%	-9.2%
減便	17	20.5%	34	24.5%	4.0%	11	25.6%	22	27.8%	2.3%	3	15.0%	4	13.3%	-1.7%	5	20.8%	8	26.7%	5.8%
廃止困難な路線	19	22.9%	38	27.3%	4.4%	12	27.9%	30	38.0%	10.1%	2	10.0%	4	13.3%	3.3%	7	29.2%	4	13.3%	-15.8%
事業撤退検討	0	0.0%	2	1.4%	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	2	6.7%	6.7%
現状通り	26	31.3%	47	33.8%	2.5%	4	9.3%	12	15.2%	5.9%	13	65.0%	20	66.7%	1.7%	9	37.5%	15	50.0%	12.5%
合計	83	100.0%	139	100.0%	0.0%	43	100.0%	79	100.0%	0.0%	20	100.0%	30	100.0%	0.0%	24	100.0%	30	100.0%	0.0%
Q18-19 今後どんな支援を自治体や政府に期待しますか？（規制緩和と要望も含む）																				
支援金	104	30.7%	8	11.1%	-19.6%	104														
損失補填	72	21.2%	20	27.8%	6.5%	72														
規制緩和・制	66	19.5%	21	29.2%	9.7%	66														
免税	18	5.3%	1	1.4%	-3.9%	18														
減免	18	5.3%	3	4.2%	-1.1%	18														
盛り上げ・PR	12	3.5%	5	6.9%	3.4%	12														
運行補助	12	3.5%	4	5.6%	2.0%	12														
設備維持の支	11	3.2%	5	6.9%	3.7%	11														
公有民営・公	9	2.7%	1	1.4%	-1.3%	9														
金利補助・優	8	2.4%	3	4.2%	1.8%	8														
その他	8	2.4%	0	0.0%	-2.4%	8														
期待なし	1	0.3%	1	1.4%	1.1%	1														
合計	339	100.0%	72	100.0%	0.0%	339														

(注) 上記表内の鉄道は鉄軌道と同義である。

以上

(公共交通経営実態調査照会窓口)
 〒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 町田敏章
 電話： 086-232-2110 (直通)
 E-Mail: info@chikoken.org