

第3回公共交通経営実態調査報告書

令和4年3月15日

調査実施期間

令和3年11月18日～令和3年12月16日

一般財団法人 地域公共交通総合研究所

目次

1. はじめに	2
2. 調査の背景.....	2
3. 調査の目的.....	3
4. 第3回調査後の急激な環境変化.....	3
4 - 1. 新型コロナウイルス感染の第6波襲来	4
4 - 2. エネルギー価格の高騰	4
4 - 3. ワークスタイルの変化	5
5. 調査期間.....	5
6. 政府、自治体の公共交通事業への支援.....	5
7. 調査実施対象	6
8. 調査方法	6
9. 調査結果（主要なポイント／サマリー）	6
10. 今後の課題	18
11. 令和3年11月実施調査 回答データ編.....	20

1. はじめに

(一財) 地域公共交通総合研究所 代表理事 小嶋光信

当総研としては、コロナ禍以前より赤字体質の地域公共交通がこのコロナ禍により令和2年度で地域鉄道では98%赤字（令和元年度78%赤字）、一般乗合バス事業者156社全社が赤字（令和元年度89%赤字；大都市部を除くその他地域、保有車両30両以上の事業者）*という甚大な被害をこうむり地域住民の移動に深刻な事態が生まれるという事態に陥ることを予見し、令和2年11月から3回にわたるアンケート調査で問題点の抽出と課題解決のための提言を試みてきた。この地域公共交通の悲惨な現状を正しく伝えるとともに、国、自治体や国民に警鐘を鳴らしてきた。

しかし、「危機に瀕する地域公共交通」という認識までは醸成できたが、国や社会が本格的な対応を開始するまでには至っていない。だが、地方の存立と今後の維持・発展には公共交通の維持は不可欠な前提条件で、まさに地方創生の要であり、何としても問題解決を図ることが重要である。業務多忙な中、アンケートなどにご協力くださった皆さんに心から御礼を申し上げますとともに、本調査の分析と提言が地域公共交通のサステナブルな維持にいささかでもお役に立てば幸いだ。

*国交省資料より

2. 調査の背景

令和2年1月に、日本国内で初めて新型コロナウイルスの発症例が確認されてから、2年以上が経過した。その間、新型コロナウイルスへのワクチン接種（一人当たり2回）済の割合は全国平均で78.57%となった。新型コロナウイルスの感染者数は、昨年末までに5波が確認されており、この年末年始からは第6波が蔓延している。感染力の強い新株のオミクロン株が世界規模で広がり、経済全体への影響も出ており、世界的な対策が望まれる。

この新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、第3回の「公共交通経営実態調査」においても、交通モード毎に若干異なる傾向はあるものの、依然としてマイナスの影響があることに変化はない。また、政府側の「市民のために業務は継続してほしいが、経常損失の補助はしない」方針にも変更はなく、公共交通事業者はコロナ禍による損失補助制度が未だにないまま、エッセンシャルワーカーの一員として、自立経営を前提に、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業務を継続している。

当研究所では、令和2年11月に、初めて民間公共交通事業者の経営者に直接質問した。回答を集計・分析した結果には、深刻な経営の窮状と民間の交通事業経営者の本音が記されており、これらの声を社名は記さずして、政府・地方自治体・政治家・学識者・マスコミ等に公表し、大きな反響をいただいた。その後、令和3年6月に「第2回公共交通経営実態調査」を発表し、より厳しくなる業界の状況を各界と共有して、コロナ禍に苛まれる公共交通を維持・存続するために政策を提言してきた。

政府は令和3年12月20日に成立した令和3年度補正予算（第1号）において、地方単独事業分1.2兆円及び国庫補助事業等の地方負担分0.3兆円を含む6.8兆円を計上し、国土交通省からは、地方公共団体向けに、コロナ禍で苦境に直面している公共交通事業者に対しての支援を呼びかけている。

国土交通省令和3年11月15日調べによると、地方自治体の支援例は3,648事業であり（うち内閣府の臨時交付金を活用しているものは約8割の3,151事業）、令和3年9月15日調べの3,234事業（うち臨時交付金を活用したもの2,759事業）と比較しても臨時交付金を活用した事業が増加しており、地方自治体による臨時交付金の交通事業への活用が望まれる。

新型コロナウイルスだけでなく、緊迫した世界情勢の中で、公共交通業界を取り巻く環境は相変わらず厳しく、継続的に業界の生の声を各界で共有し、地域住民（国民）の移動手段を守るための政策を打ち出すために令和3年11～12月に第3回目の調査を行った。

3. 調査の目的

コロナ禍が始まってからの2年間で、公共交通業界と国土交通省のコミュニケーションは強まり、また、地方自治体と交通事業者との会話も増えてきている。いかにして、公共交通を残すか、地方自治体と公共交通事業者のいかなる共助が必要かについても議論が深まっていると見受けられる。その中でも、右肩上がりの経済成長の中で枠組みがつけられた競争政策の上に成り立つ法律や制度の見直すべき点も見えてきている。

公共交通事業者は、コロナ禍が始まる前から赤字体質であり、現行の法律や制度の下では、経営にそぐわない問題点がコロナ禍によって、10年前倒しで顕在化したと言える。現在のコロナ禍での経営状況だけでなく、アフターコロナでの状況においても公共交通事業の維持・存続について検討する重要性を考慮し、広く世間に関心と理解を持ってもらう必要を、さらに強く感じている。

こうした認識を共有することで、法制度・財源問題等の大きな問題への方向性を模索したい。その上で、適切な政策や事業のあり方などについて、政府・公共交通事業者・利用者・地域住民とともに協力して検討・立案していく時期に来ていると思料する。

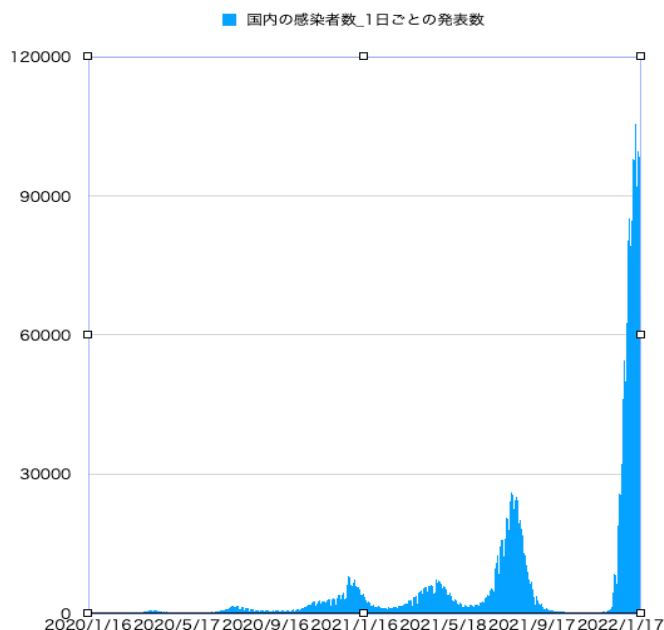
4. 第3回調査実施後の急激な環境変化

第3回調査の直後に、後記する新型コロナウイルスの新株・オミクロン株の急速な感染拡大、および各種エネルギーの価格上昇、卸売物価の上昇等々経済全般の価格上昇が発生しており、公共交通のみならず国民生活を取り巻く環境がより一層悪化していることに留意して調査結果を読み解いていただきたい。

4-1. 新型コロナウイルス感染症の第6波襲来

オミクロン株は、その強い感染力により、2021年末から感染者の急速な増加を生み出している。

第5波の収束で、人流が公共交通に戻る兆しを見せたが、2021年末以降の状況を読むにあたり、本調査結果より公共交通の経営状況をさらに悪化させているであろうことに留意する必要がある。



4-2. エネルギー価格の高騰

旅客船の運航費の3~4割をしめるA重油の価格推移グラフを示す。新型コロナウイルスが発生した2020年初に63円/Lだった価格は、一旦2020年4月頃に30円/L前半まで下落したが、反転上昇し、2022年1月には74円/L台まで上昇しており、運航費用をさらに圧迫している。

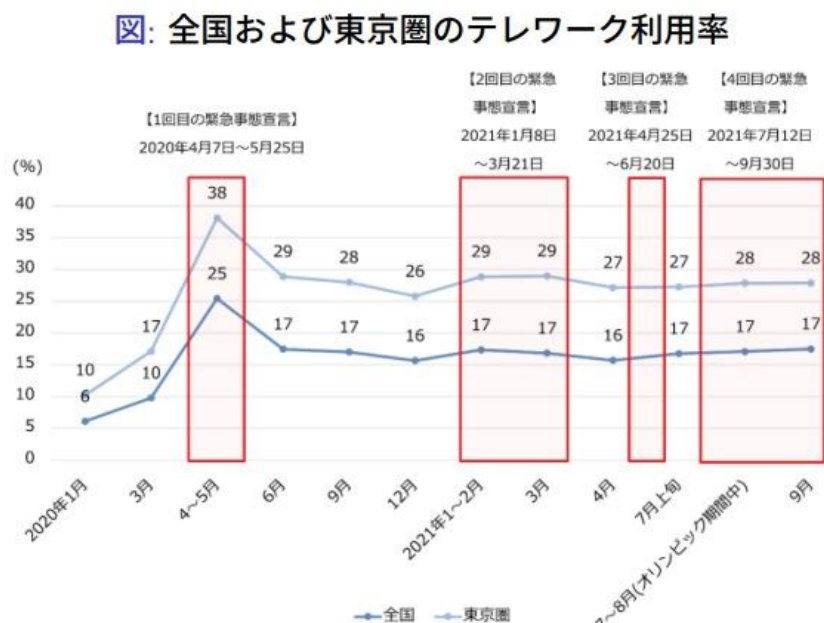
また、発電原料の37%を占める液化天然ガス価格も、2019年12月から約1.5倍と高騰しており、電力大手10社は2022年3月から電力料金も引き上げることを発表した。

政府もエネルギー価格高騰に伴う、各種生活必需品や食品の値上げの方針を受けて、対策を検討し始めた。このように社会全体の環境が激変する中で、公共交通業界はさらに厳しい環境下にあることを念頭に置いていただきたい。



4-3. ワークスタイルの変化

新型コロナウイルスの蔓延から日本の働き方も変化しており、下記調査によると全国的には17%がテレワークを実施しており、大手企業の中には通勤手当の廃止や日割り付与などのケースも出てきている。将来、アフターコロナの働き方による通勤定期等の利用に影響が出てくる可能性も視野に入れる必要があるだろう。



5. 調査期間

令和3年11月18日(発送)～令和3年12月16日(返信)

6. 政府、自治体の公共交通事業への支援

- ▶ 「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」(以下、「経済対策」という。令和3年11月19日閣議決定)を踏まえ、令和3年12月20日に成立した令和3年度補正予算(第1号)において、地方単独事業分1.2兆円及び国庫補助事業等の地方負担分0.3兆円を含む6.8兆円が計上された。地方自治体による公共交通事業への支援金の原資は確保されており、地方自治体の経済対策に公共交通事業への積極的支援を期待したい。
- ▶ 国土交通省調査によると、地方公共団体による約3,600の支援事業を把握。多くの地方公共団体で、地域公共交通に対する独自の支援が行われている。

7. 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：239社(前回240社-1)
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±0)

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507社(前回508社-1)に調査票を依頼状とともに送付した。回収数はN=102社(前回N=123)。

8. 調査方法

上記対象会社に、手書きA4調査票(設問21問、自由意見記入有)を返信封筒付で郵送・返信した。問17と、問20、21は新設した質問項目である。【(資料1)参照】

9. 調査結果 (主要なポイント/サマリー)

1) 旅客の減少幅は依然として深刻。全体的にはやや緩和するも、50%以上の大幅減少が第2回調査時の16%から今回の25%へと約1.5倍に増加して「二極化」

①全体では30～50%減少の回答が3割程に減少(15%減)した一方で、10～30%減少が4割に増加(7%増)し、50%以上の大幅減少が4社に1社まで増加(9%増)。

②バスは凡そ旅客の減少傾向は横ばい。

③鉄軌道は10～30%減が6割と約1.7倍に増え、30～50%減少が3割まで19%減って減少幅が緩和した一方、50%以上減少が10%になり2%上昇するなど二極化。

④旅客船は50～70%減少が3割で3%増加し、70～90%減少が2割で前回の3%から約6倍に増加するなど悪化傾向が顕著で、極めて危険な状態にある。

2) 将来的にも出控えやリモート就学・就労が定常化し、1～2割減のまま推移すると予測

3) 2021年9月末実績は5社に1社は債務超過と回答し、同年3月末比1.6倍に増加。剰余金の7割以上棄損と合わせると5割に増加(11%増)

2022年3月末予測は、全体でおおむね横ばいながら、旅客船の債務超過は4割を超え2社に1社と深刻。2021年3月末比で17%増加

<2021年9月末 実績概況>

- ①債務超過は全体で2割(8%増)、鉄軌道2割強、旅客船3割でいずれも増加。
- ②全体では剰余金の半分以上棄損と債務超過を合わせると6割まで増加(14%増)。
- ③バス事業の回答特徴であった剰余金6割以上有りが4割まで減少(11%減)。

<2022年3月末 予測概況>

- ①旅客船は債務超過予測が4割強に至る、9月末実績から12%増加。
- ②鉄軌道は債務超過と剰余金3割以下を合わせ7割超、9月末実績から7%増。

4) 赤字額は4社に1社が回復・返済不可能とし、特に鉄軌道では6割を占め、借入金の返済が極めて困難

- ①「回復不可能」との予想は全体で2割強、「10~20年程度」と合わせると約7割に(10%増)。
- ②鉄軌道は「回復・返済不可能」が6割でさらに増加(8%増)。

5) コロナ災禍の損害負担の目論見がやや改善するも、自力での返済は困難が2割強で、特に鉄軌道では半数と深刻

- ①全体ではコロナ災禍の損害は「負担不可能」が変わらず最多ながら、約4割となり(10%減)。また、「自力での返済困難」が2割強で、「10年程度かかる」が4割に達す。
- ②鉄軌道は災禍の損害負担、自力での負債返済ともに「負担不可能」が回答の半数を占める。

6) 回答事業者の半数以上は平常通り運行を続けているが、補助・支援がない場合は「1年以内に経営維持が困難」との回答が5割強に増加、ほぼ全ての回答事業者が政府の支援が必要と考え、政府・自治体・自社で等分の負担を期待している

- ①全体では平常通り運行が6割で懸命の努力が続いている。減便は4割で「1年以内に維持困難」は5割強に増加(9%増)。「1~2年以内」は3割強に減少(4%減)。
- ②旅客船は1~3ヶ月で経営維持が困難との回答が2割弱(5社)に急増(10%増)。
- ③不可欠業務として運営した結果に生じた損害に対して全体の98%が「政府支援」を期待。
- ④コロナ災禍による支援は全体損失額の「3/4以上を期待」との回答が全体の約7割。

主要なポイントにおける第2回調査と第3回調査結果の比較

<ポイント1>

旅客の減少幅は依然として深刻。全体的にはやや緩和するも、50%以上の大幅減少が第2回調査時の16%から今回の25%へと約1.5倍に増加して「二極化」

質問 2 > 輸送人員の変化

第 2 回調査で約半数を占めた輸送人員 30～50%減が第 3 回調査では 3 割に減少し、10～30%減が 4 割に増加して減少幅は縮小しつつあるが、その一方で 50%以上の大幅減少が 9%増加して 4 社に 1 社となり、依然として深刻な状態。交通モード別では、【バス】は第 2 回調査から大きな変化はなく、【鉄軌道】は 30～50%減が減少した半面、「10～30%減」が約 1.7 倍に増加、減少幅の縮小が見られる一方で 50%以上の大幅減少が 8%から 10%になるなど悪化傾向も見える。【旅客船】は 30～50%減が 2 割まで大きく減少したが、50%以上の大幅減少が増加して半数を占める。中でも「70～90%減」が 2 割と約 6 倍に増加するなど、今後さらなる悪化が懸念される。

< 第 2 回調査 >

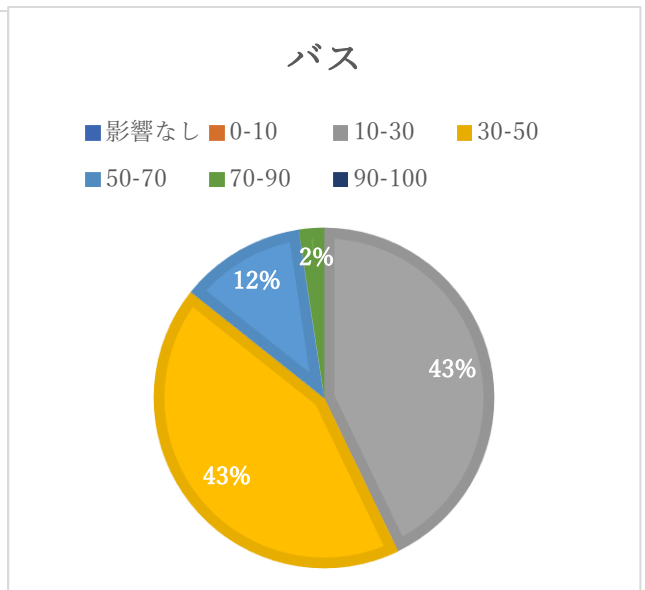
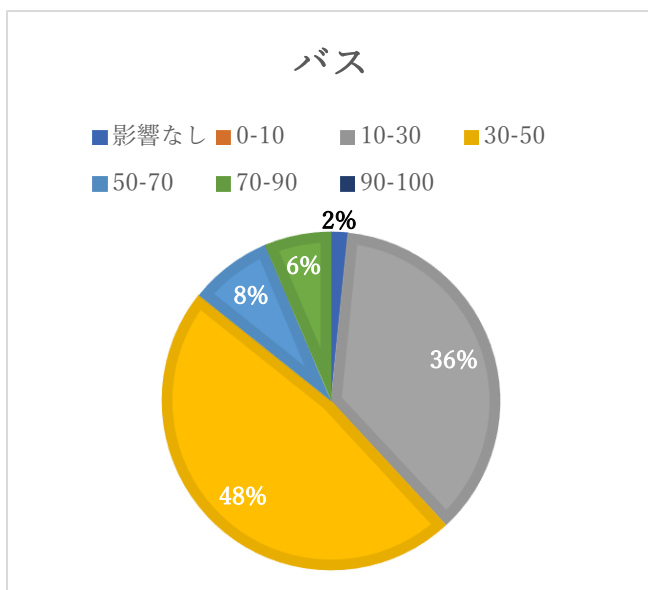
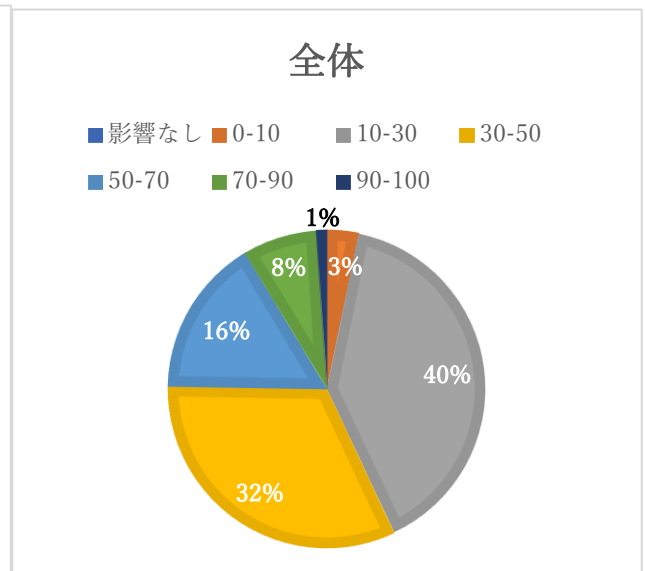
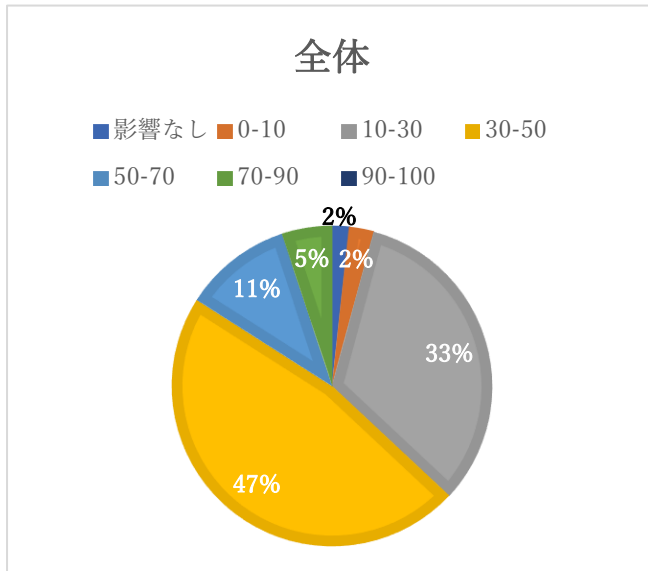
2019 年 4 月～2020 年 3 月と

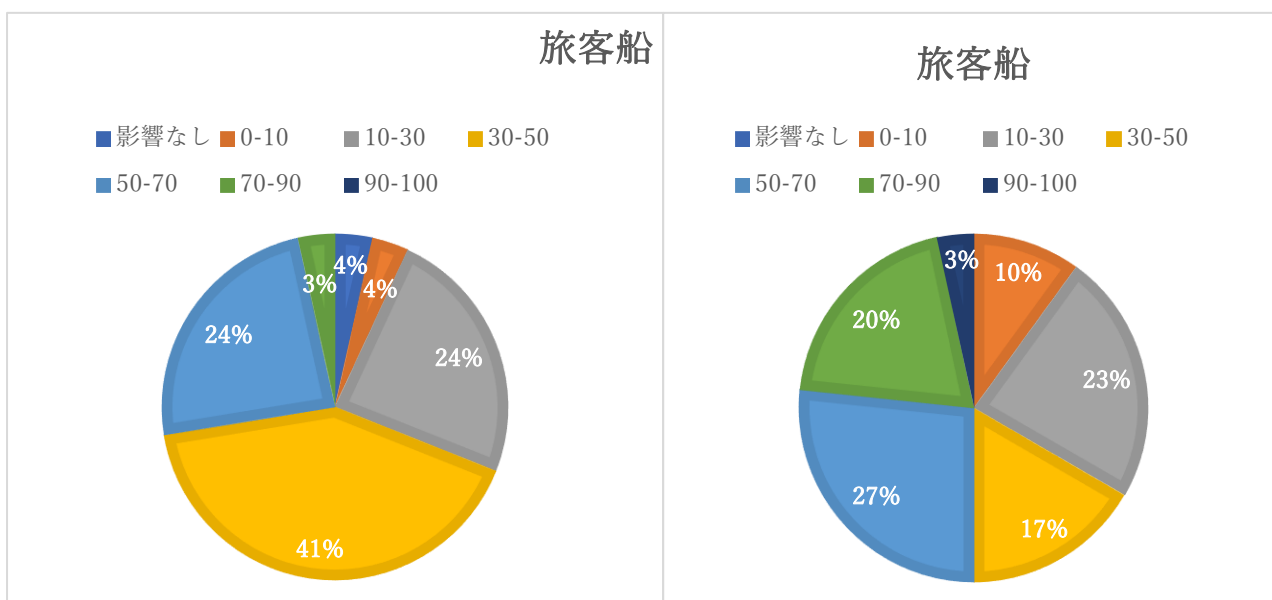
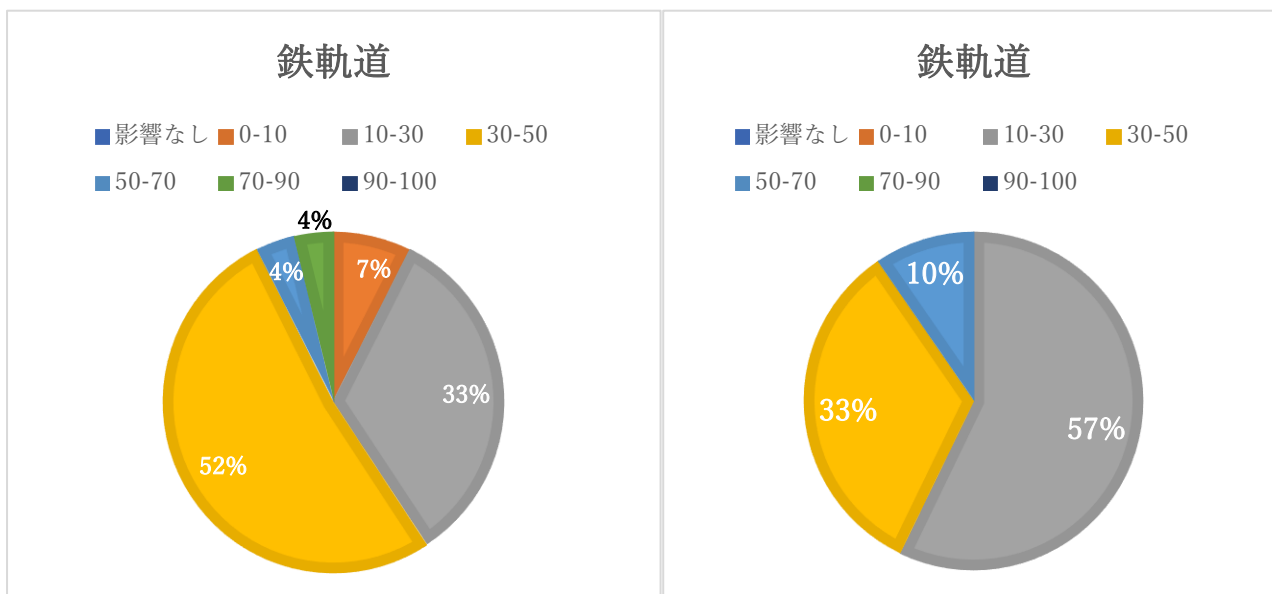
2020 年 4 月～2021 年 3 月の輸送人員の比較

< 第 3 回調査 >

2019 年 4 月～9 月と

2021 年 4 月～9 月の輸送人員の比較





<ポイント3>

2021年9月末実績で5社に1社は債務超過と回答し、同年3月末と比較して1.6倍になり
 剰余金の7割以上棄損と合わせると5割に増加（11%増）

2022年3月末予測は全体でおおむね横ばいながら、旅客船の債務超過は4割を超え2社に
 1社と深刻、2021年3月末比で17%増加

質問6 > 経営状態（2021年9月末実績）

第3回調査では2021年9月末実績で回答されており、剰余金6割以上はほぼ半減。債務
 超過が増加して全体的に経営の危機的状況がさらに進行。

交通モード別では、【バス】は剰余金6割以上有りが他モードと比べ4割弱と多いのが特
 徴的だが、それでも第2回調査時から10%超の減少、【鉄道】は剰余金3割以下と債務

超過を合わせると7割に迫るほど増加、【旅客船】は他のモードと比べ債務超過が3割と多く、「剰余金6割以上」が23%減の10%となった一方で、剰余金「半分くらい」は10%増の2割ほどある。

質問6 > 経営状態 (2022年3月末予測)

今回、2022年3月末の予測も尋ねており、その結果、債務超過が1/4 (26%) あり、「剰余金が3割以下」と合わせると過半数を占め、全体的に今後も極めて厳しい状況が続くことが予想できる。

交通モード別では、【バス】は剰余金6割以上有りが9月末実績と変わらず、4割弱で他のモードと比べ多い、【鉄軌道】は債務超過と剰余金3割以下を合わせると7割を超え極めて危険な段階、【旅客船】は債務超過が4割以上と他のモードと比べて多く、回答各社は非常に厳しい状態となることを予想している。

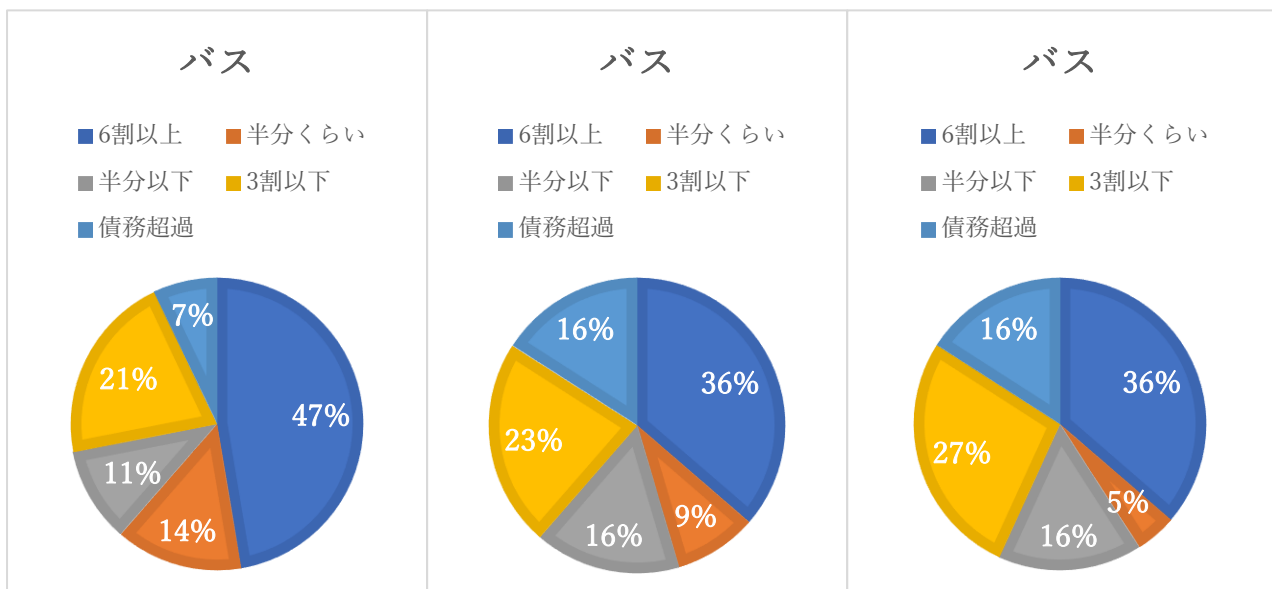
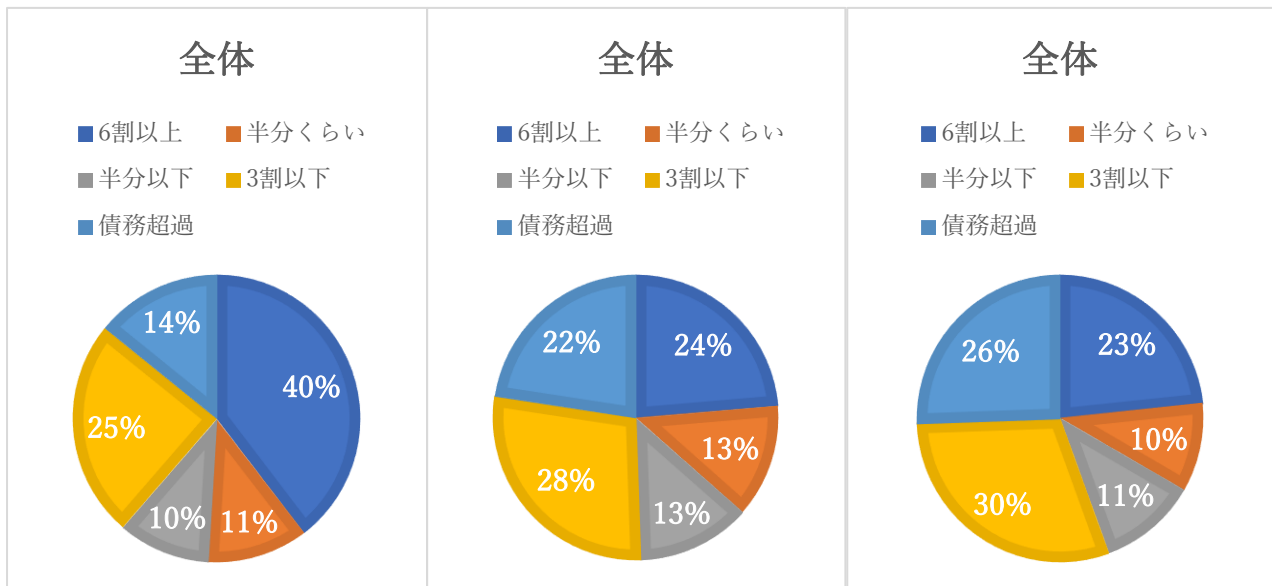
< 第2回調査 >

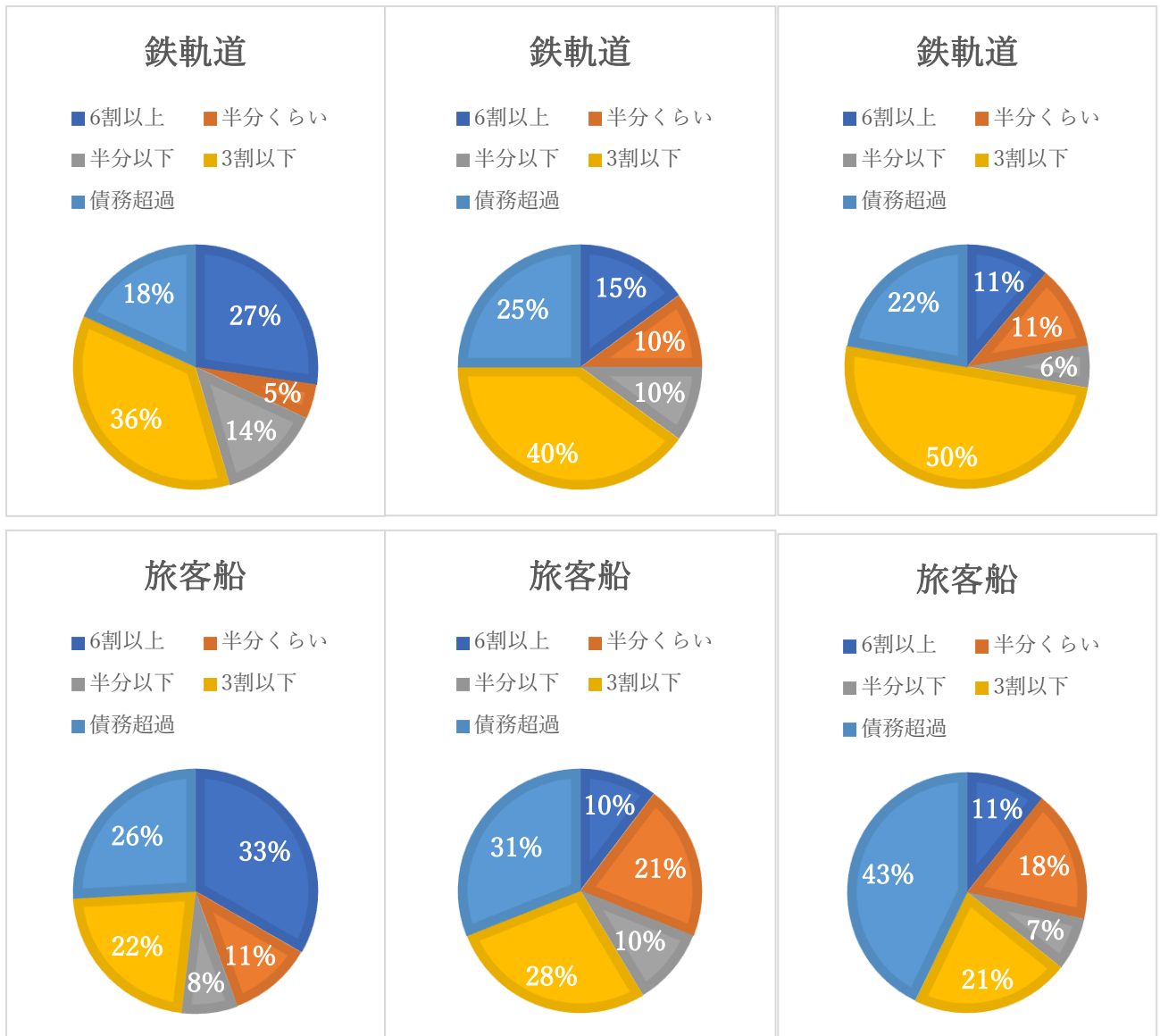
21年3月末実績

< 第3回調査 >

21年9月末実績

22年3月末予測





<ポイント4>

赤字額は4社に1社が回復・返済不可能とし、特に鉄軌道では6割を占め、借入金の返済が極めて困難

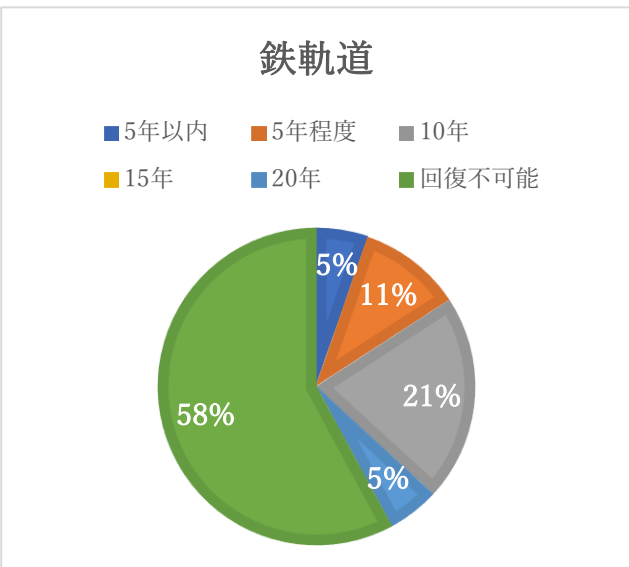
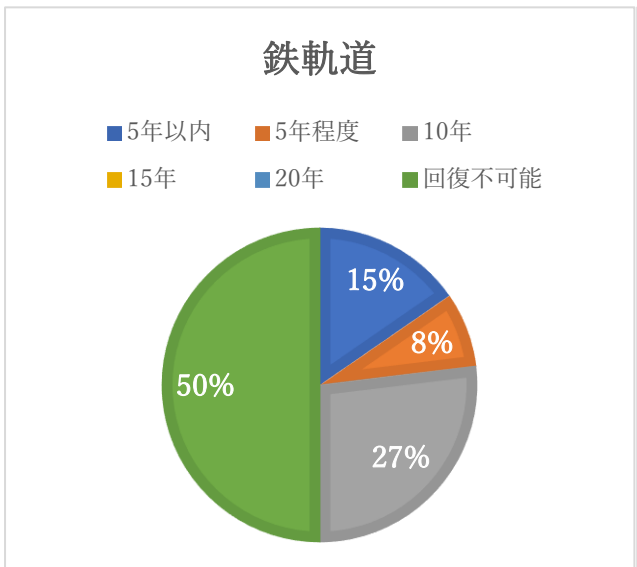
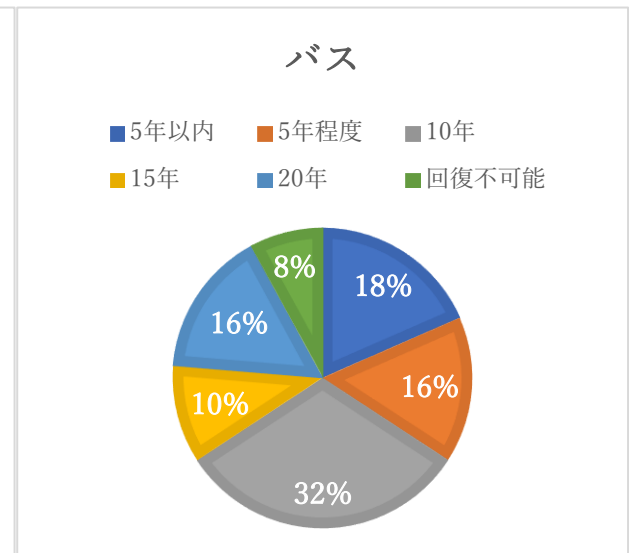
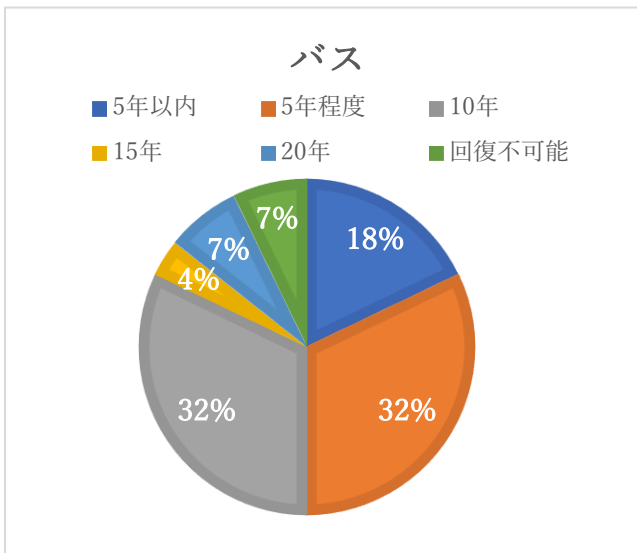
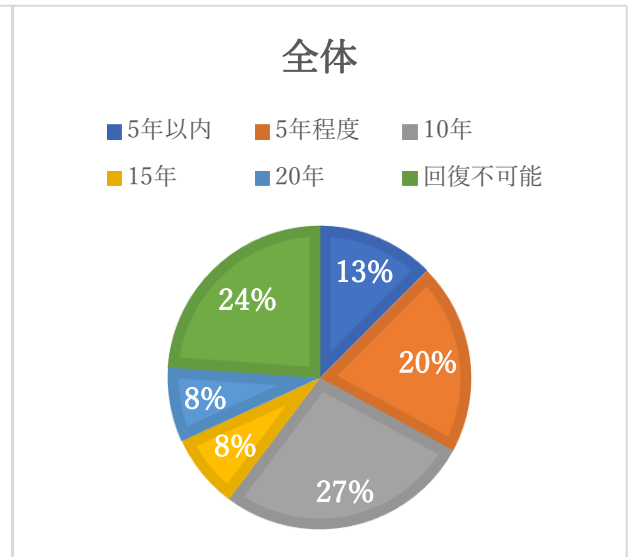
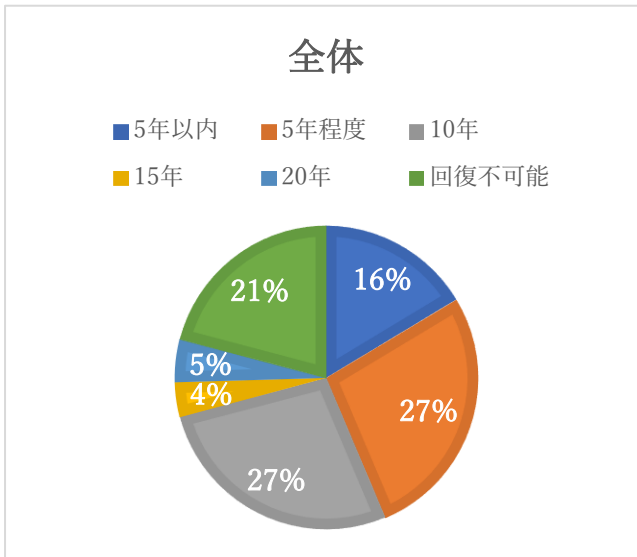
質問8 > コロナ災禍で被った損害による赤字の回復予想

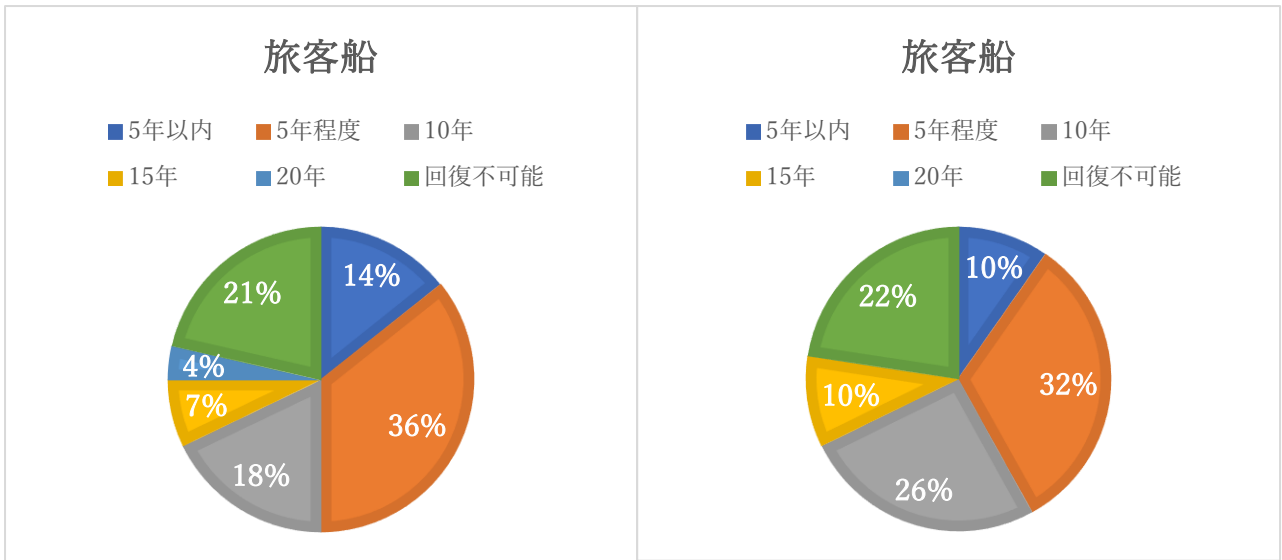
第3回調査では、赤字は「回復不可能」との回答が1/4で、「10～20年」の予想を合わせると約7割に達する結果となり、第2回調査時より増加して問6の経営状態の肌感覚ともリンクする。

交通モード別では、【バス】は「回復5年程度」が第2回調査時と比べ半減し、「15～20年」が増加して長期化を予想。【鉄軌道】は回復不可能の回答が第2回調査でも他モードと比べ多いが、今回さらに増加して約6割に、【旅客船】は5年程度が他モードと比べ多く約3割、回復不可能は約2割で、いずれも第2回調査時から大きな変化はなし。

< 第 2 回調査 >

< 第 3 回調査 >





<ポイント5>

コロナ災禍の損害負担の目論見がやや改善するも、自力での返済は困難が2割強で、特に鉄軌道では半数と深刻

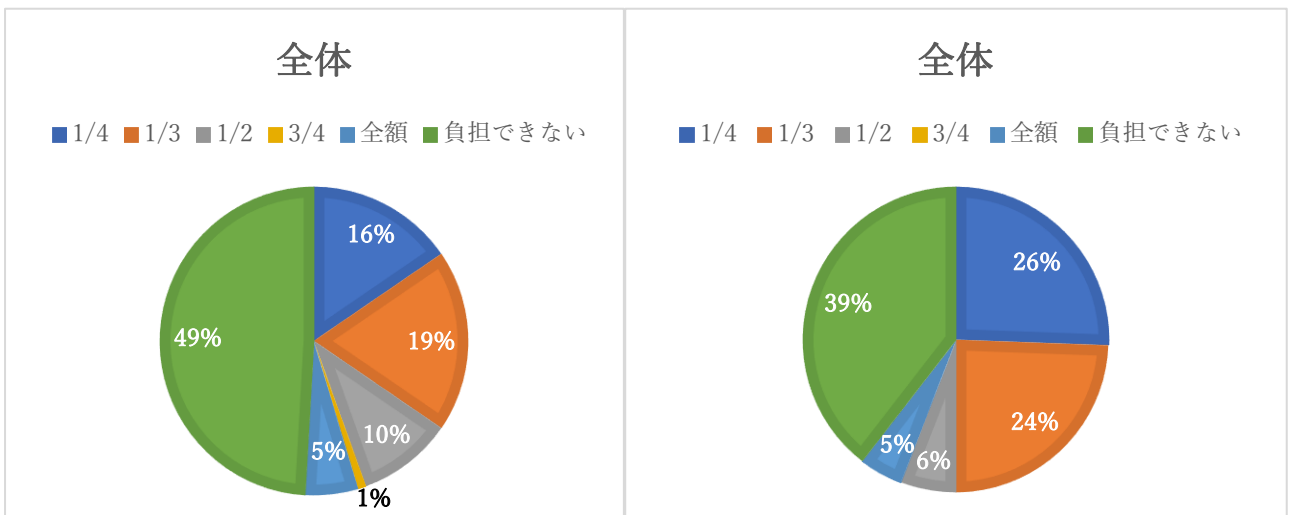
質問14> コロナ災禍の損害の負担は何割程度負担が可能か。

第3回調査では、「負担できない」とする回答が第2回調査から10%減少し約4割となり「1/4負担可能」が10%増加し2割強とやや持ち直す。

交通モード別では【バス】は「負担できない」が第2回調査時から13%減少し3割ほどに、【鉄軌道】は「負担できない」が約6割を占める状態のまま変わらず、「全額負担可能」はゼロになった。その一方で、「1/4負担可能」は2割で第2回調査時から13%増。【旅客船】は「1/4と1/3負担可能」の合計が半数まで増加し、「負担できない」が4割弱に減少して、やや持ち直す。

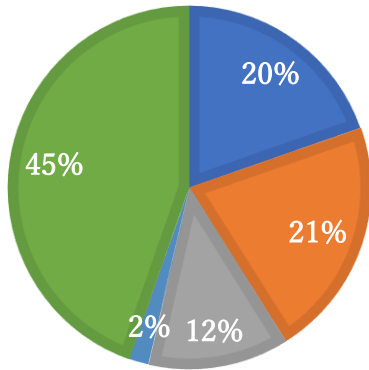
<第2回調査>

<第3回調査>



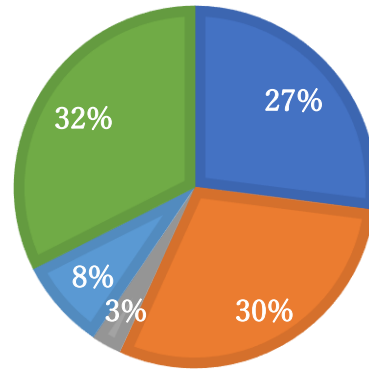
バス

■ 1/4 ■ 1/3 ■ 1/2 ■ 3/4 ■ 全額 ■ 負担できない



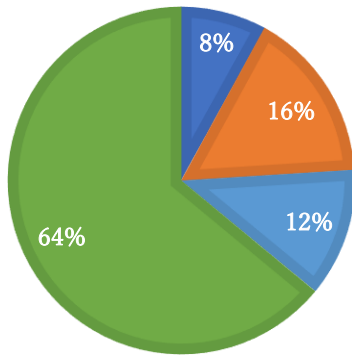
バス

■ 1/4 ■ 1/3 ■ 1/2 ■ 3/4 ■ 全額 ■ 負担できない



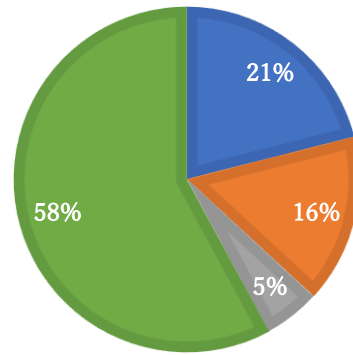
鉄軌道

■ 1/4 ■ 1/3 ■ 1/2 ■ 3/4 ■ 全額 ■ 負担できない



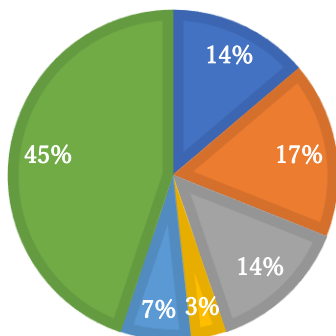
鉄軌道

■ 1/4 ■ 1/3 ■ 1/2 ■ 3/4 ■ 全額 ■ 負担できない



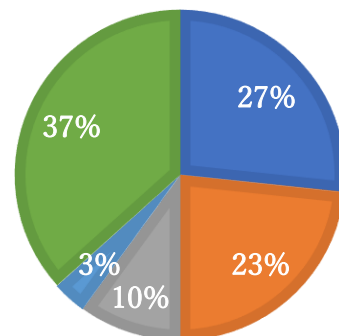
旅客船

■ 1/4 ■ 1/3 ■ 1/2 ■ 3/4 ■ 全額 ■ 負担できない



旅客船

■ 1/4 ■ 1/3 ■ 1/2 ■ 3/4 ■ 全額 ■ 負担できない

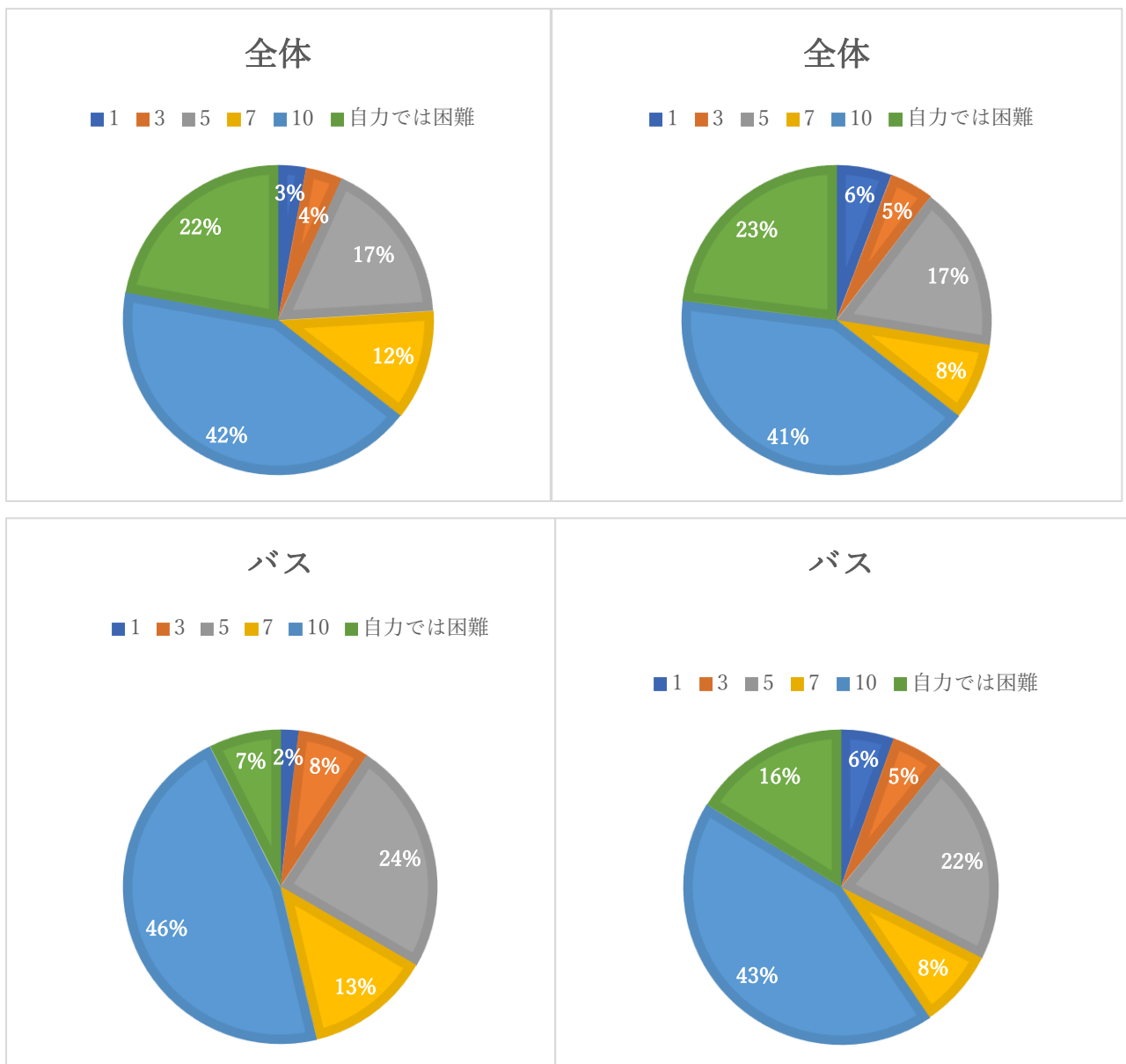


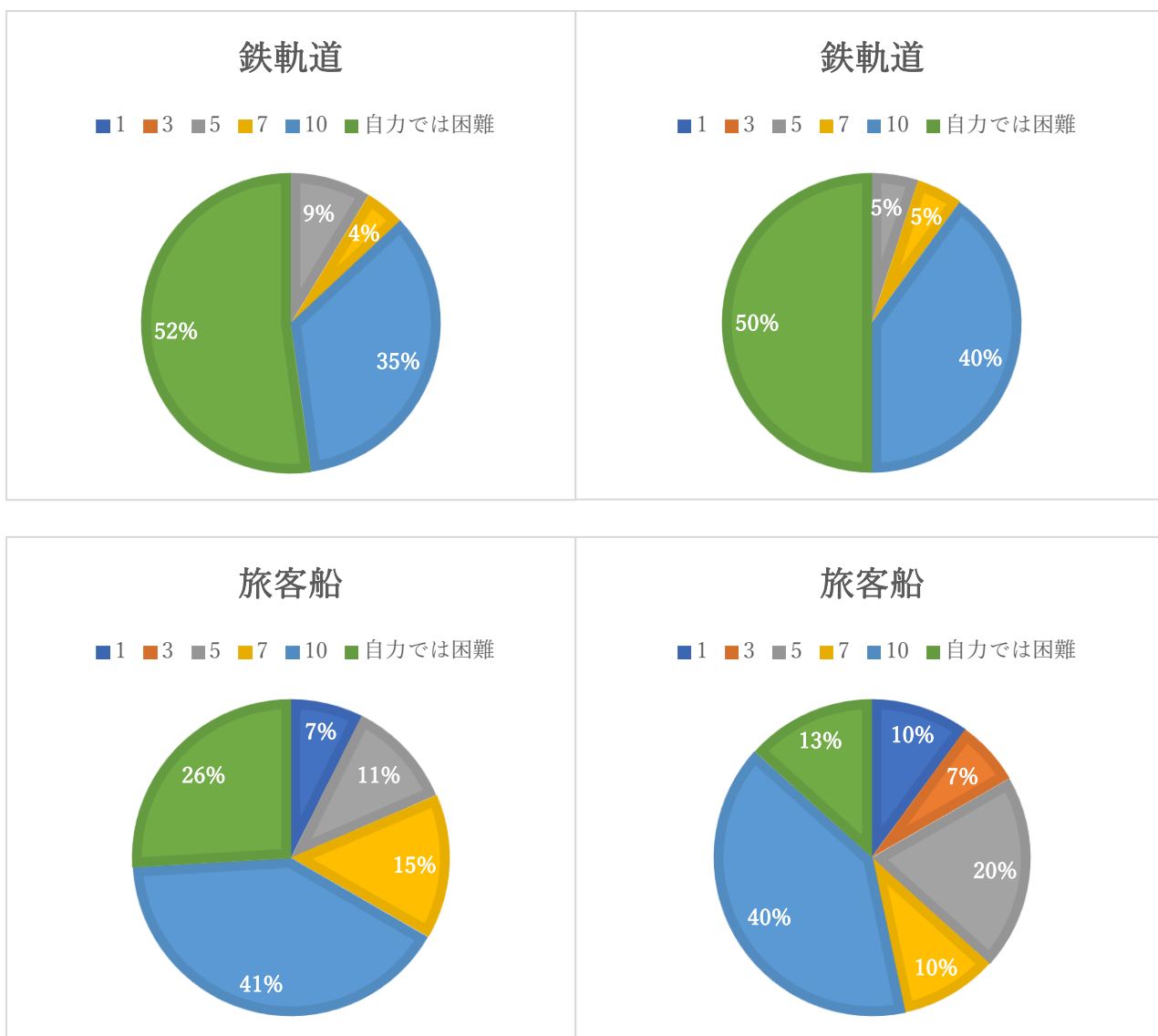
質問 16> コロナ災禍後に増加した負債は、どの程度の期間で返済ができるか。

第3回調査では、「返済10年以上」が4割で最多となり、「自力での返済は困難」が約1/4で第2回調査時からさほど変わらず、交通モード別では【バス】は返済10年以上が4割で最多、「1年で返済」が第2回調査時より微増の一方、「自力での返済は困難」が9%増加した。【鉄軌道】は「自力での返済は困難」が半数で他のモードより圧倒的に多いのが第2回調査時と同じで、【旅客船】は「返済10年以上」が4割で最多、「自力での返済は困難」は1割強で第2回調査時から13%減少した。

< 第2回調査 >

< 第3回調査 >





<ポイント6>

回答事業者の半数以上は、平常通り運行を続けているが、補助・支援がない場合は「1年以内に経営維持が困難」との回答が5割強に増加、ほぼ全ての回答事業者が政府の支援が必要と考え、政府・自治体・自社で等分の負担を期待している

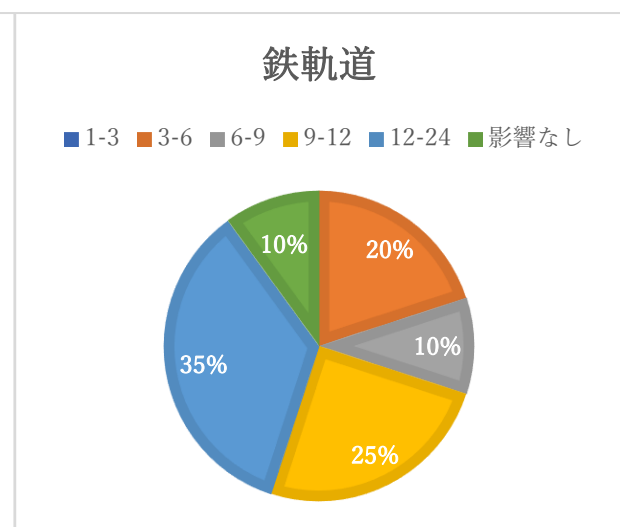
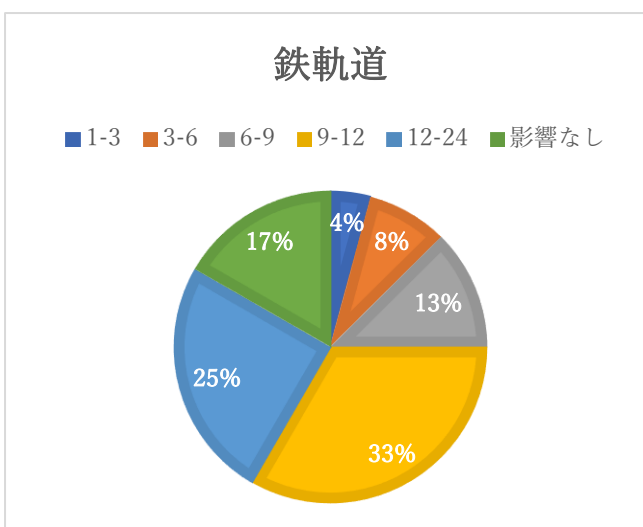
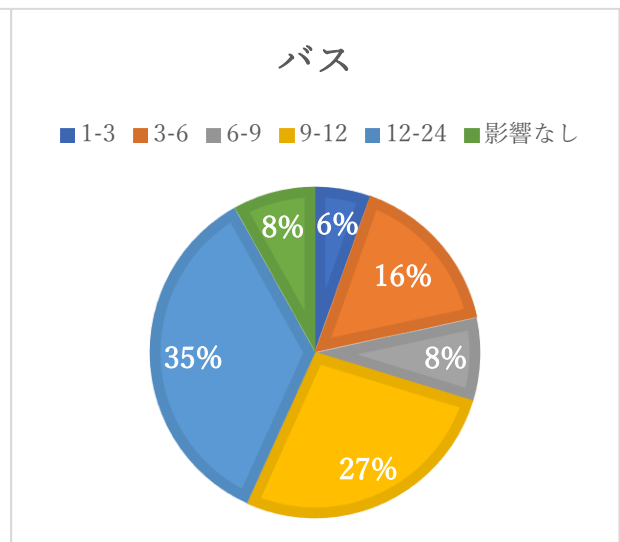
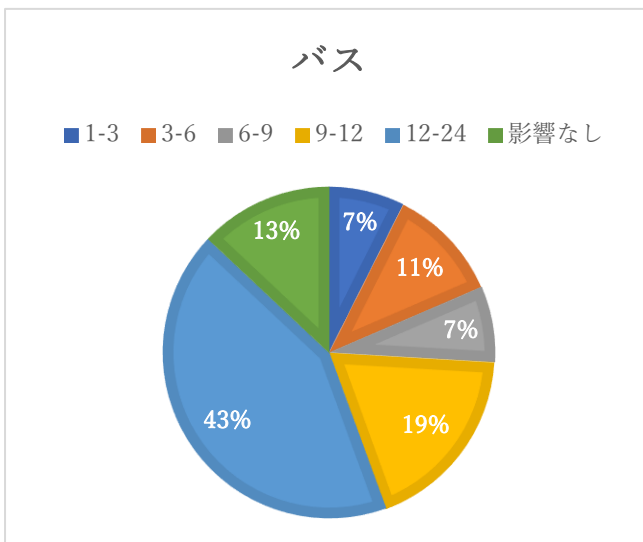
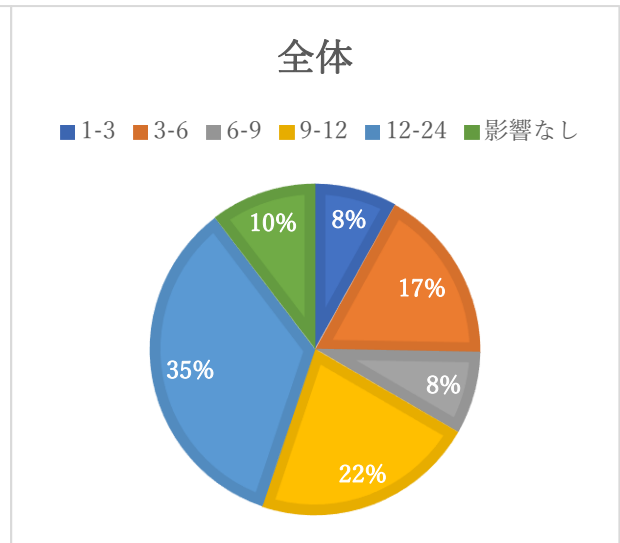
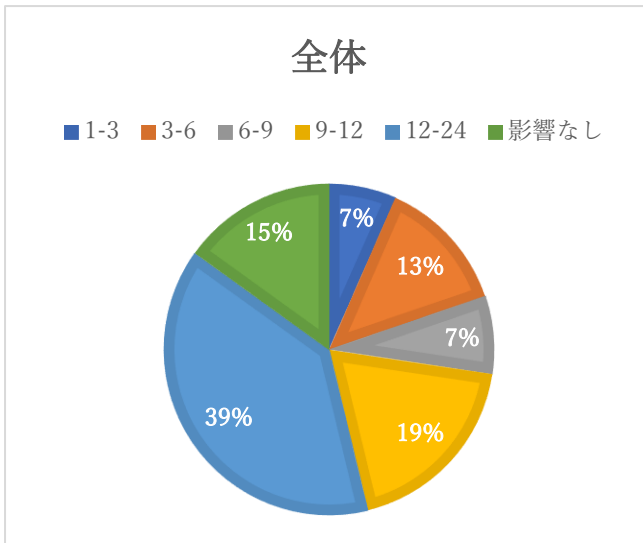
質問 15> 2021年3月の状態が今後も続くとしたら、補助・支援がない場合、経営の維持は何ヶ月くらい維持できると思われるか。

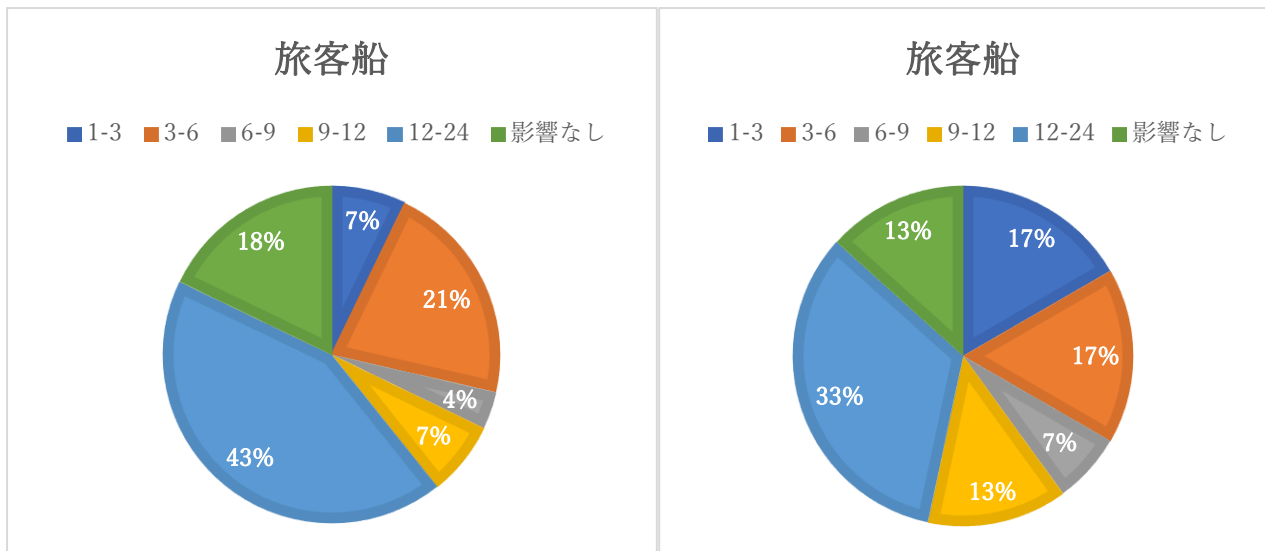
第3回調査では、経営維持は12~24ヶ月が3割強で最多（第2回調査時から変わらず）。交通モード別では【バス】は12~24ヶ月が第2回調査時から8%減少して9~12ヶ月が増加、【鉄軌道】は12~24ヶ月が第2回調査時から10%増加して3割強に、3~6ヶ月が12%増加、【旅客船】は12~24ヶ月が第2回調査時から10%減少して3割に、1~3ヶ月が2割

弱まで10%急増。いずれも経営維持の予想が短くなり、より危機的観測が強くなる。

<第2回調査>

<第3回調査>





10. 今後の課題

日本の地域公共交通事業は、コロナ禍以前から8~9割が赤字体質で、公共事業でありながら経営は民間に任せるといった基本政策のため、各企業は独立採算せざるを得ず、やむなく自社黒字部門の内部補填や自治体と国の補助金などの支援により何とか維持してきた。しかし、コロナ禍で経営危機は加速し、2021年9月末時点では5社に1社が債務超過に陥り、永年の努力で蓄積した剰余金を7割以上棄損した危険水域の企業は半数にのぼるなど、コロナ禍前の想定より10年後の少子高齢化による利用者減が前倒しで一挙に到来した状況で、今後の会社存続や路線維持に赤信号が急点滅する異常事態となっている。

従って、抜本的対策が急務で、真に重要なのは国や自治体と地域住民が一体となった将来の地域モビリティのあり方までを見据えた再構築ではあるが、喫緊の課題は、交通事業者の「債務超過」や「赤字借入金の回収不可能の懸念」であることが本調査からも明白なため、まずは会社存続と路線維持のための緊急的な対策だといえる。

緊急的な対策

①人流制限から人数制限へ

全国的に公共交通は新型コロナウイルス感染症対策がしっかりしており、交通事業者の社員はもとより利用客の感染クラスターが出たことはほとんどなく、公共交通における人流制限は意義を見いだせない。従って、今以上の交通事業者の赤字拡大を防ぐためには人流制限から交流の場の人数制限へ、感染症対策の国や行政の方針を切り替える必要がある。

②緊急金融支援のさらなる拡充

債務超過や3割以下の剰余金では経営者の不安は特に深刻であり、この2022年3月末は

オミクロン株の蔓延もあり、本調査時の予測よりさらに深刻化が懸念される。よって、無利子の経営再建ローンなど緊急金融支援のさらなる拡充が必要。

③燃料費補助の緊急支援

バスや旅客船事業では燃料費の高騰が追い打ちをかけている。地方創生臨時交付金などからの燃料費補助の緊急支援が必要。

④雇用調整助成金のさらなる延長

30%以上も売上げが戻らないとの予測が過半数を占めるなど、回復には非常にハードルが高く、雇用調整助成金のさらなる延長が必要。

⑤国民の移動確保のための地方創生臨時交付金からの緊急補填

公共交通はエッセンシャルワーカーとして地域住民の移動を維持・確保した結果、被った赤字であり、コロナ禍で積みあがった赤字は、国と自治体、事業者が等分に分担し、地方創生臨時交付金から「国民の移動確保のために」緊急に補填すべきである。当総研の推定では交通事業者は2021年度通年で2,500億円程度の赤字が見込まれることから、国と自治体はそれぞれ800億円程度の負担をすることで、国民の移動を安定かつ持続可能な形で維持することができ、賢明で必要不可欠な緊急対策といえる。

抜本的な対策

現状の補助制度では赤字体質の地域公共交通を持続可能な形で維持することは難しく、新たなビジネスモデルが必要となる。コロナ禍で経営的被害の大きい地方鉄道や旅客船事業が赤字路線や航路をほんの一部の黒字路線や航路で補填したり、バス事業が観光バスや高速バス事業の黒字で維持したりしてきた今までのビジネスモデルでは、この深刻な経営的棄損に対応することはもはや限界で、まさに地域住民の移動の維持・確保は正念場にあるといえる。

①公有民託制度の構築と推進

公有民営や運送法第4条や第78条による公有民託を進めざるを得ない。そのためには地域公共交通確保維持改善事業の手続きの簡素化と、事業の裏付けとなる予算を地方創生臨時交付金で確保することが急務。

②地域公共交通路線維持 特別予算の確保

上記の地域公共交通維持に必要な財源を地方創生臨時交付金の中に「地域公共交通路線維持 特別予算」として2,000億円程度確保すべき。

国民の移動の活性化は地域の活性化を促進する。健康増進や世界的課題である「カーボンニュートラル」にも資する欧州型のタックスプライシングや公共交通利用促進策を取り

入れ、「乗って残そう公共交通 国民運動」を展開して抜本的な国民の利用促進を図るべきである。

③ 運送法の改正

競争政策で疲弊した交通事業者のみならず、低賃金で雇用の確保がままならない現状の事業構造を変革するためには、利用者の利益だけを尊重した現運送法から「利用者の利益はまず路線を守る交通事業者ありき」という、**需要と供給のバランスが良い運送法に改正し、日本の運輸事業の再構築を図るべき**である。

④ 「地域公共交通再生機構」の設立

債務超過した交通事業者の再生には官民をあげて財源を持った再生機構の設立が必要。

⑤ 「地域公共交通総合局」が必要

地域公共交通の維持・発展には、これまでの鉄軌道、バス、タクシー、旅客船などの交通モードごとの縦割り組織ではなく、あらゆるモードで国民の移動の権利が確保されるように地域公共交通の統合的な政策で横ぐしをさす、一元的な行政組織が必要である。

1 1. 令和3年11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。

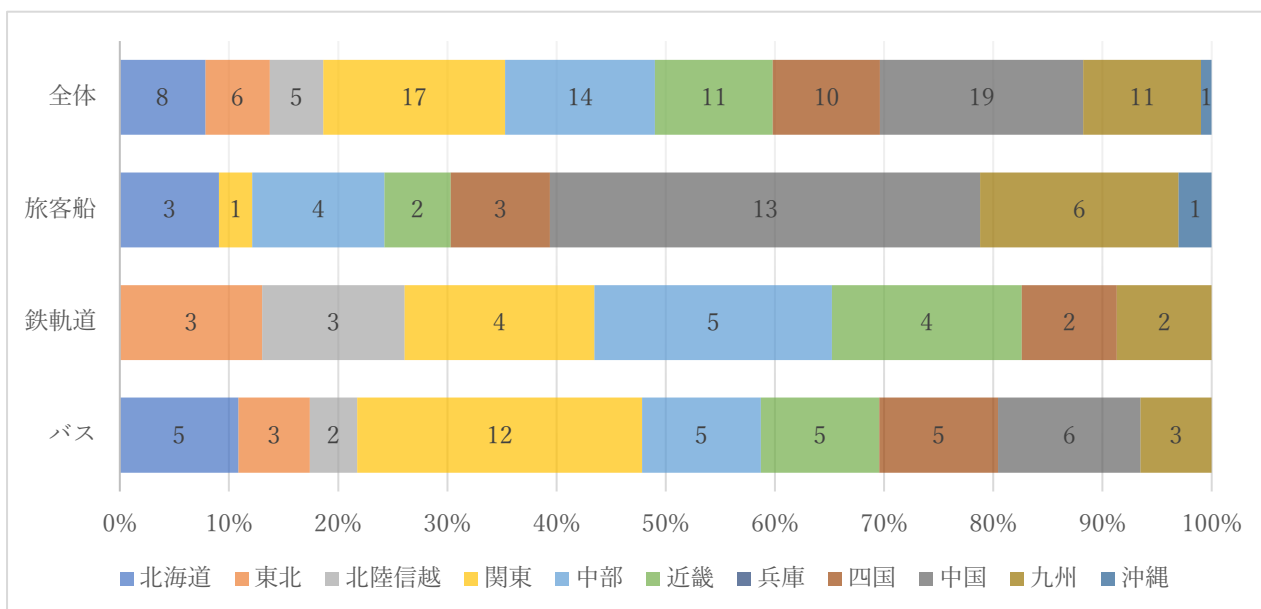
(注)なお、令和2年10月実施「令和2年10月公共交通経営実態調査」(以下、第1回調査と呼ぶ)、令和3年4月実施「令和3年4月公共交通経営実態調査」(以下、第2回調査と呼ぶ)は括弧でくくり表記し、今調査と比較する場合がある。

<全体サンプル数>

	バス	鉄軌道	旅客船	全体
総数	46	23	33	102

<地方ごとのサンプル比率>

回答事業者を管轄する地方運輸局単位で区分した、旅客船の回答は中国の事業者が4割、バスは関東の事業者が3割弱を占めている



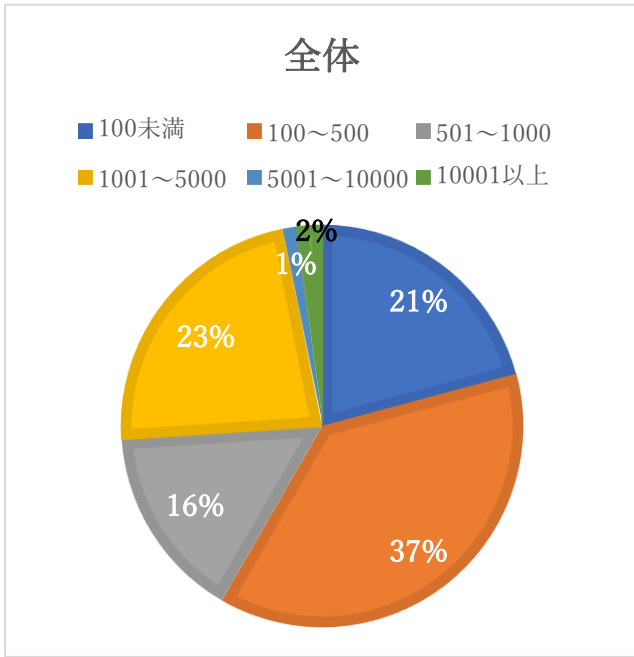
<主要なポイントにおける地方の回答トピックス>

- ・ 剰余金が6割以上ある経営状態の回答は関東のバス事業者が突出しており特徴的
- ・ 赤字回復は不可能の回答は関東の鉄軌道事業で突出し、近畿、中部がつづく、旅客船事業では中国が突出し増加傾向にある
- ・ 経営維持が可能なのは1~2年とする回答が中国の旅客船事業で突出している

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9月末までの累計でいくらくらいになりますか？

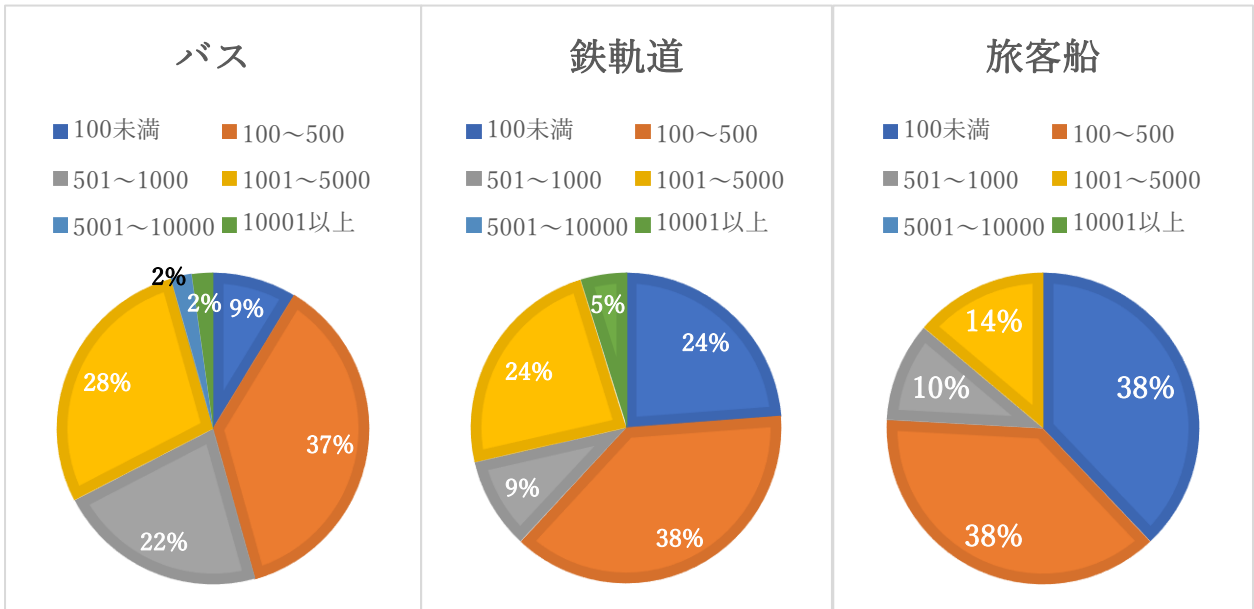
経営的被害（損失額）は、2019年上期・下期比での収入額の減少分ならびに新型コロナウイルス感染症対策のために講じた経費の増加累積分とします。

単位：百万円	バス	鉄道	旅客船	全体
100未満	4	5	11	20
100~500	17	8	11	36
501~1000	10	2	3	15
1001~5000	13	5	4	22
5001~10000	1	0	0	1
10001以上	1	1	0	2
回答数	46	21	29	96



【概要】 経営的損失額を1～5億円とする回答が4割で最多、第2回調査から大きな変化なし

交通モードでは、【バス】と【鉄軌道】で累計1億円未満が減少、5億円以上が第2回調査から増加する悪化傾向、特に鉄軌道で顕著、【旅客船】は1億円未満が他のモードより多く特徴的、第2回調査から変化なし



< 第2回調査と第3回調査の結果比較 >

< 第2回調査 >

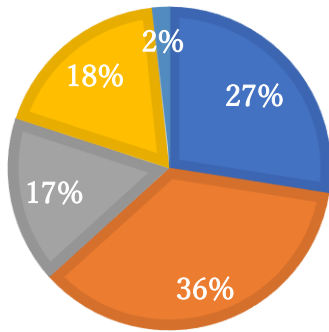
20年4月～21年3月末までの累計

< 第3回調査 >

20年4月～21年9月末までの累計

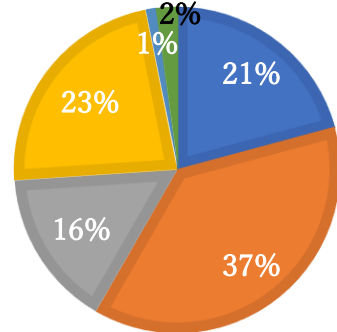
全体

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



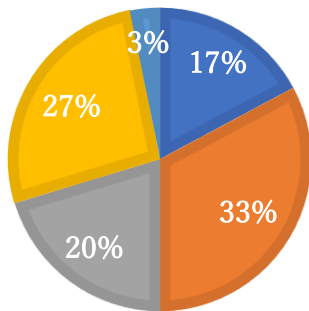
全体

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



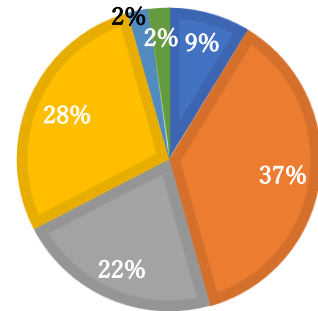
バス

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



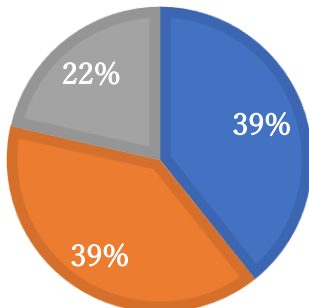
バス

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



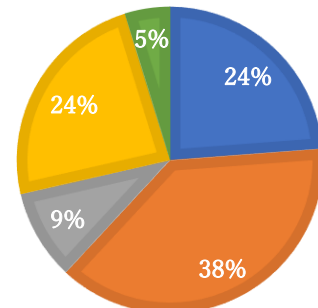
鉄軌道

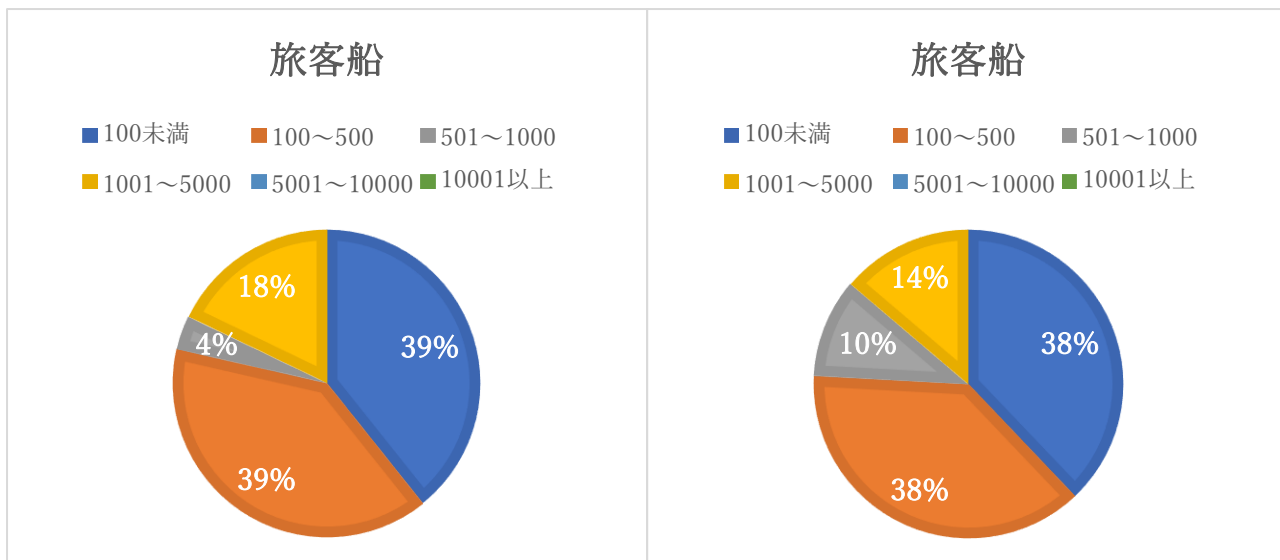
■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



鉄軌道

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上

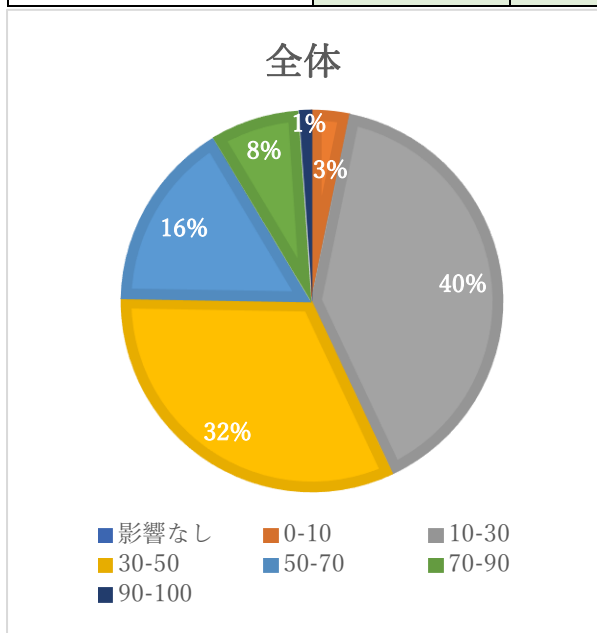




質問2 > 輸送人員の変化 (2019年4月~2019年9月と2021年4月~2021年9月比較)

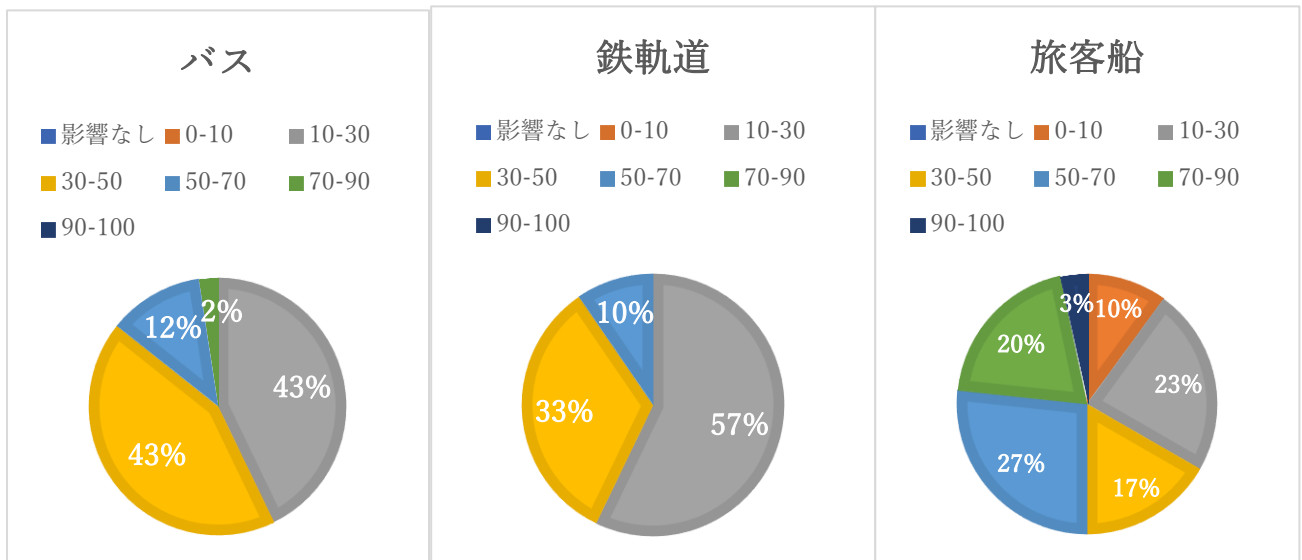
- ①影響なし (例年通りあるいは増加) ②0~10%減 ③10~30%減 ④30~50%減
 ⑤50~70%減 ⑥70~90%減 ⑦90~100%減

Q2	バス	鉄軌道	旅客船	全体
影響なし	0	0	0	0
0-10%減	0	0	3	3
10-30%減	18	12	7	37
30-50%減	18	7	5	30
50-70%減	5	2	8	15
70-90%減	1	0	6	7
90-100%減	0	0	1	1
回答数	42	21	30	93



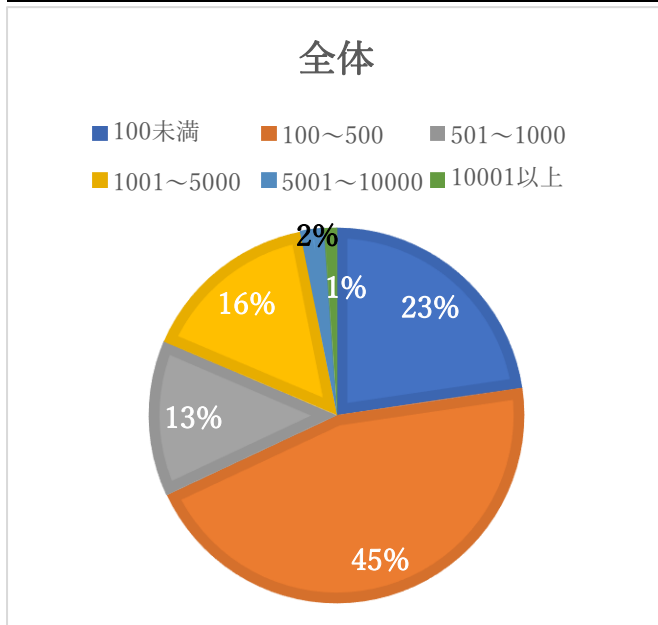
【概要】第2回調査で約半数を占めた30~50%減が3割に減少、代わりに10~30%減が4割に増加し減少幅は縮小しつつある、一方で50%以上の大幅減少は9%増加し4社に1社と依然深刻

交通モードでは、【バス】第2回調査から大きな変化なし、【鉄軌道】30~50%減が減少し、代わりに10~30%減が1.7倍に増加、減少幅の縮小が見られる一方で50%以上減が8%から10%になるなど悪化、【旅客船】30~50%減は2割まで大きく減少し、50%以上の大幅減少が増加し半数を占める、中でも70~90%減が6倍増加など、より悪化が懸念される



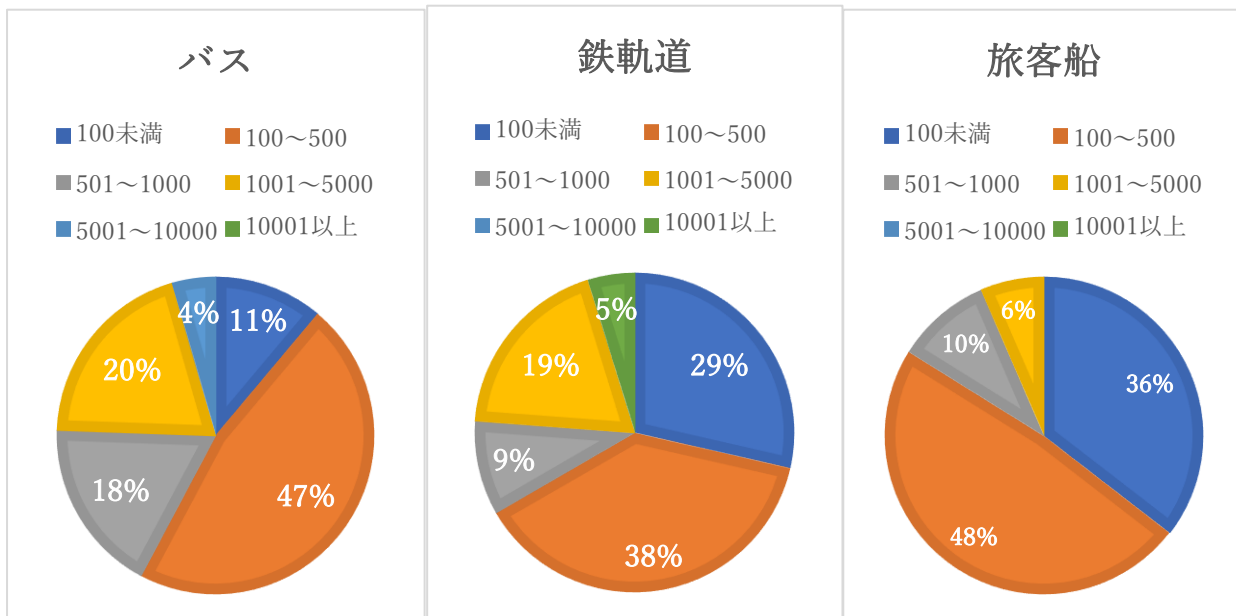
質問3 > 2021年4月～2021年9月の売上金額

単位：百万円	バス	鉄道	旅客船	全体
100未満	5	6	11	22
100～500	21	8	15	44
501～1000	8	2	3	13
1001～5000	9	4	2	15
5001～10000	2	0	0	2
10001以上	0	1	0	1
回答数	45	21	31	97



【概要】 今回は売上金額 1～5 億円とする事業者の回答が最多でほぼ半数
 交通モードでは、売上 5 億円以上は【バス】4割、【鉄軌道】3割、【旅客船】2割弱で、バスは売上の大きい回答事業者モード比で多く、旅客船は小さい回答事業者が多い、鉄軌道はその中間

※第2回調査と今回では回答事業者が同一でないため、時間的な変化は不明



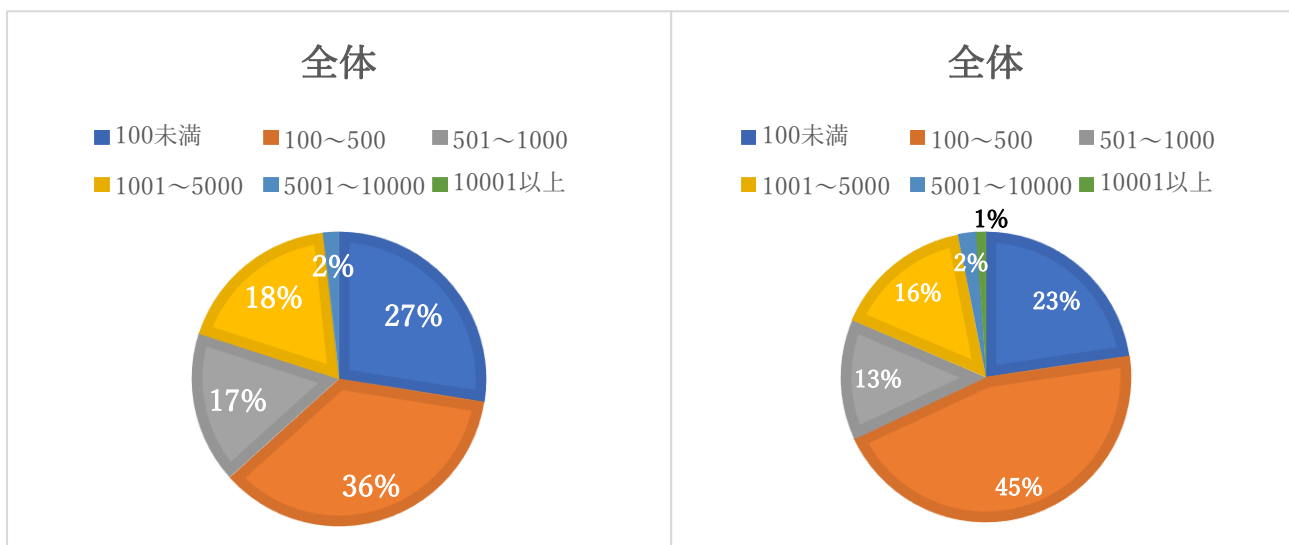
<第2回調査と第3回調査との結果比較>

<第2回調査>

20年4月～21年3月の売上金額

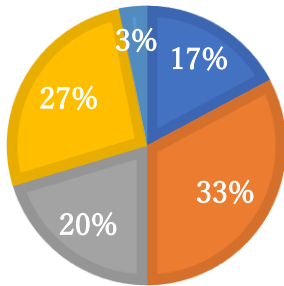
<第3回調査>

21年4月～9月の売上金額



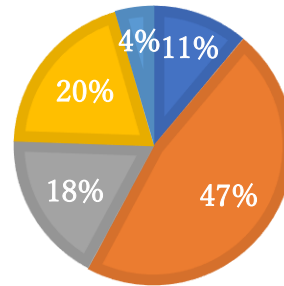
バス

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



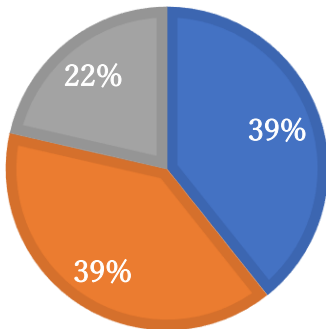
バス

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



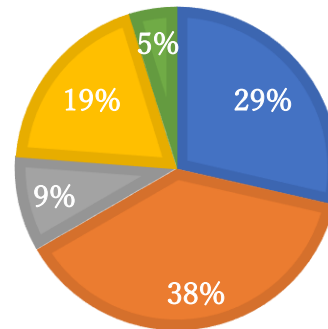
鉄軌道

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



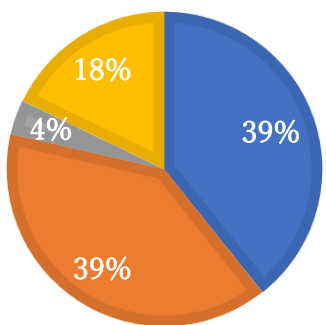
鉄軌道

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



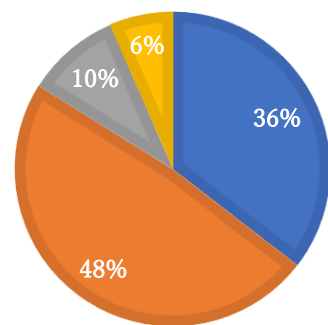
旅客船

■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



旅客船

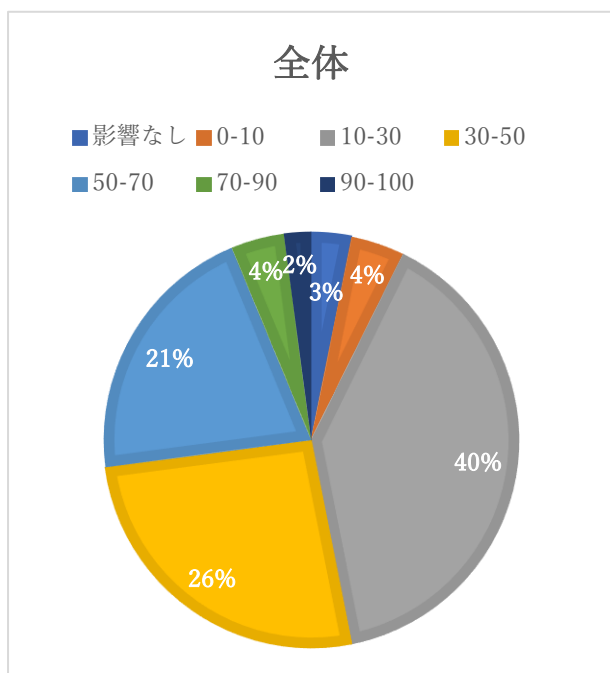
■ 100未満 ■ 100～500 ■ 501～1000
■ 1001～5000 ■ 5001～10000 ■ 10001以上



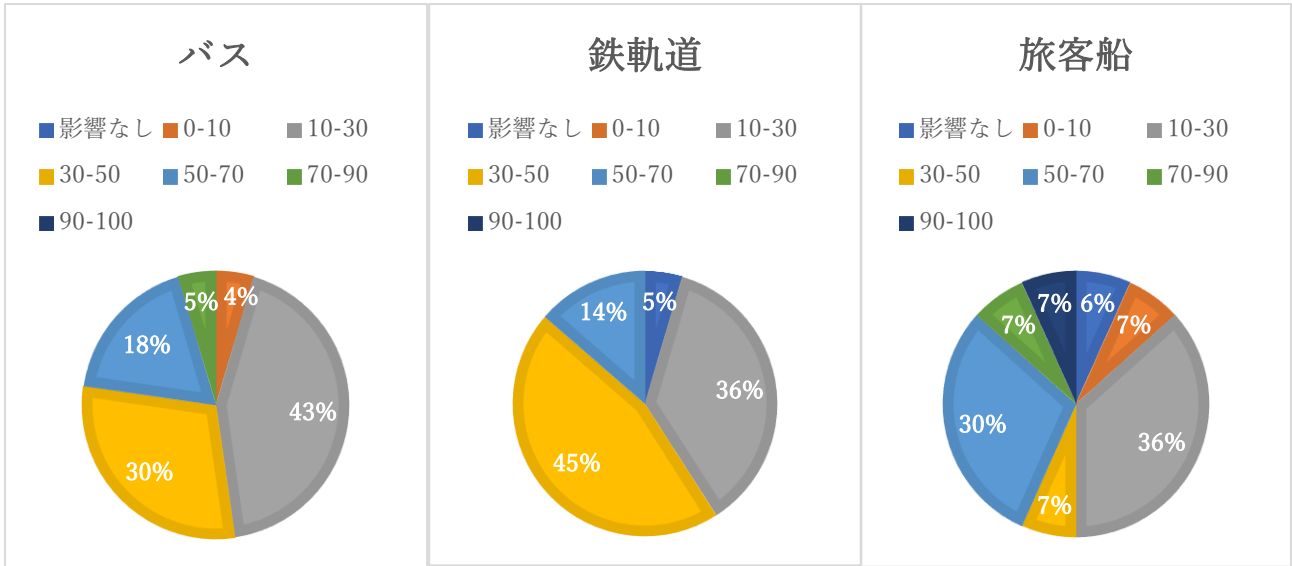
質問4 > 2021年4月～9月売上金額の変化 (2019年4～9月比)

①影響なし (例年通りあるいは増加) ②0～10%減 ③10～30%減 ④30～50%減
 ⑤50～70%減 ⑥70～90%減 ⑦90～100%減

Q4	バス	鉄軌道	旅客船	全体
影響なし	0	1	2	3
0-10%減	2	0	2	4
10-30%減	19	8	11	38
30-50%減	13	10	2	25
50-70%減	8	3	9	20
70-90%減	2	0	2	4
90-100%減	0	0	2	2
回答数	44	22	30	96



【概要】 売上 10～30%減が最多で第2回調査と変わらないが、30～50%減は減少し、50～70%減が増加し減少幅が拡大する悪化傾向
 交通モードでは、【バス】30～50%減が第2回調査から減少し50%減以上の大幅悪化の増加と0～10%減の小幅悪化に2極化、【鉄軌道】10～30%減が第2回調査から17%減少し代わりに30～50%減と50～70%減が増加で悪化、【旅客船】30～50%が第2回調査から減少し50%以上減の大幅悪化が増加



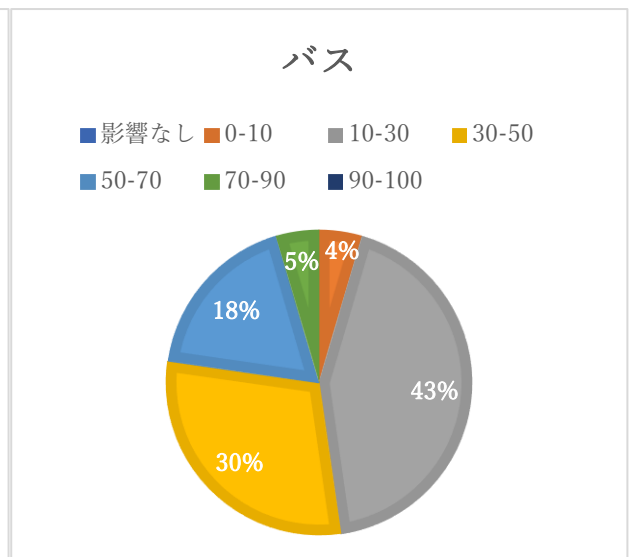
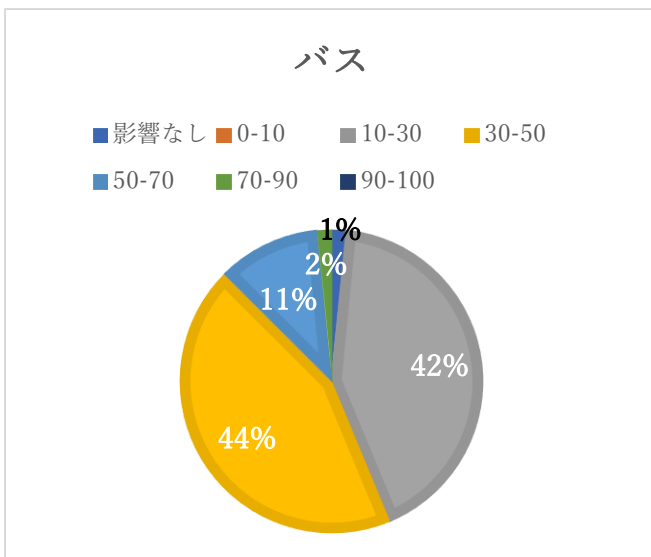
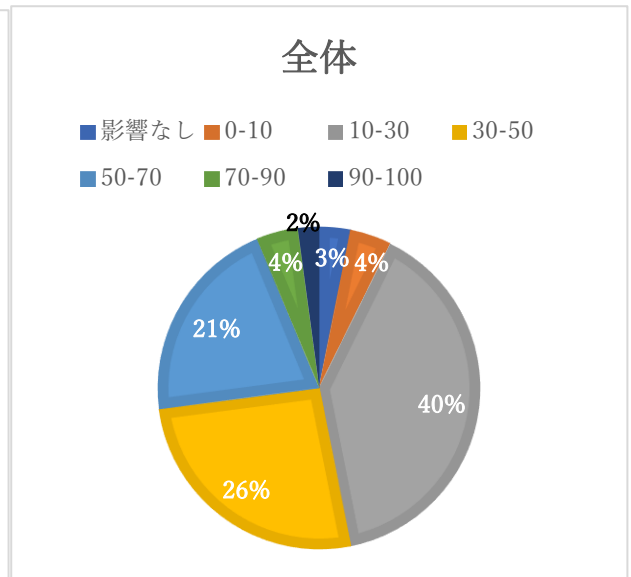
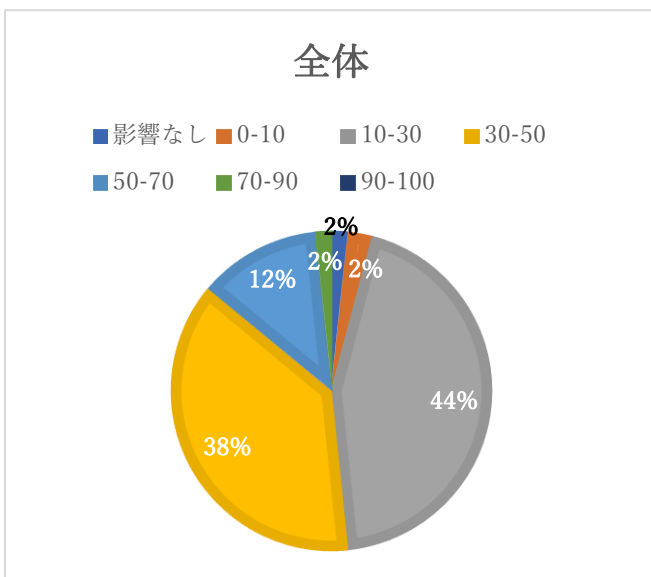
<第2回調査と第3回調査結果の比較>

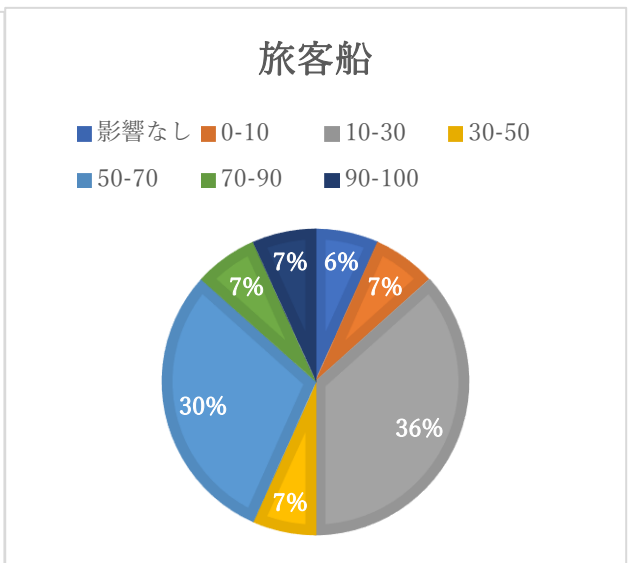
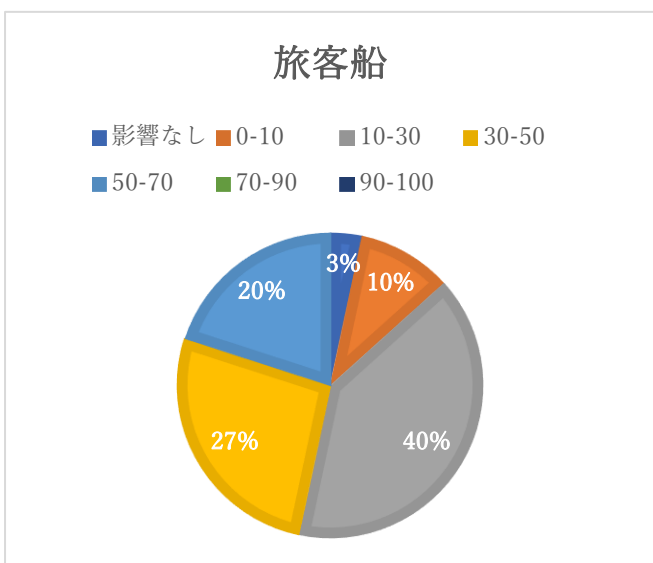
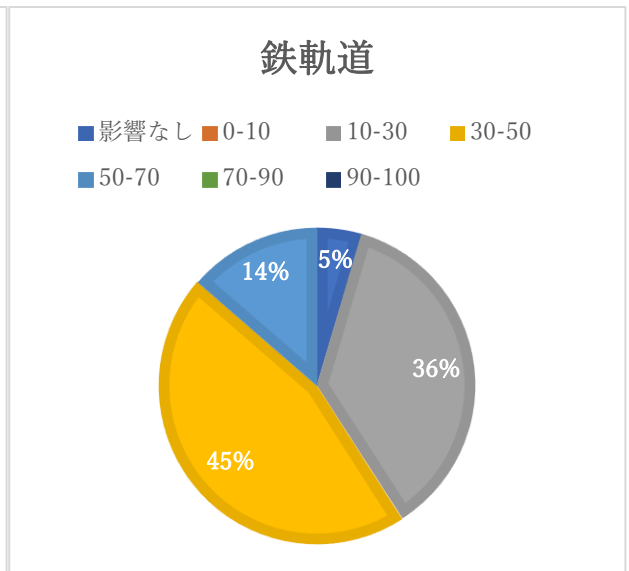
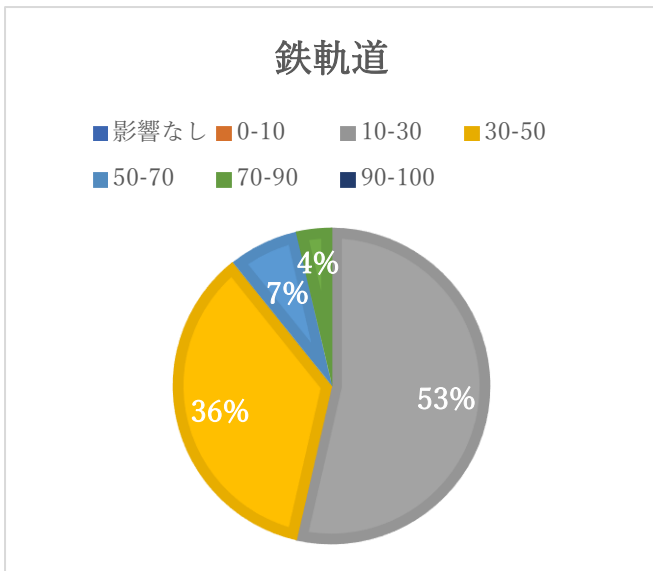
<第2回調査>

20年4月～21年4月の売上金額を
19年4月～20年3月と比較

<第3回調査>

21年4月～9月の売上金額を
19年4月～9月と比較

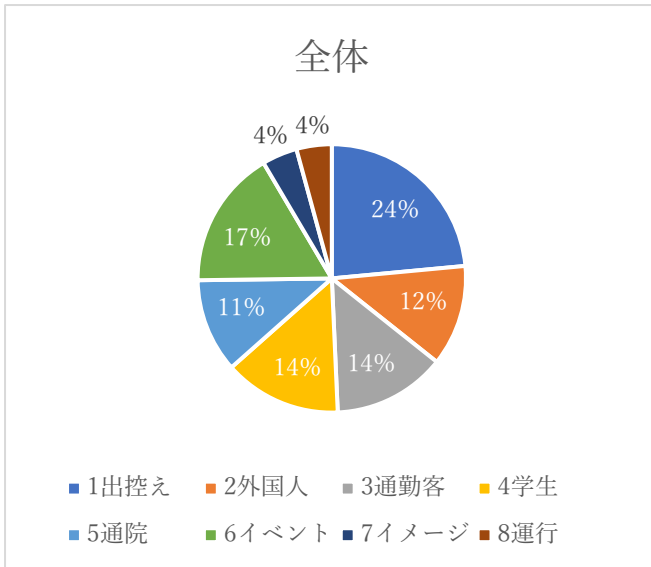




質問5 > (減少の場合) 原因として考えられることはどんなことですか？

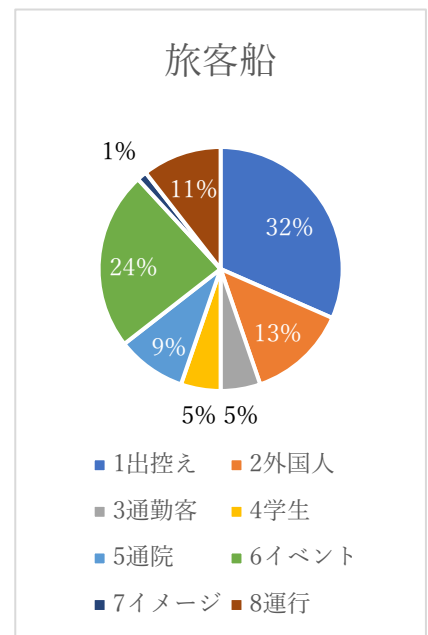
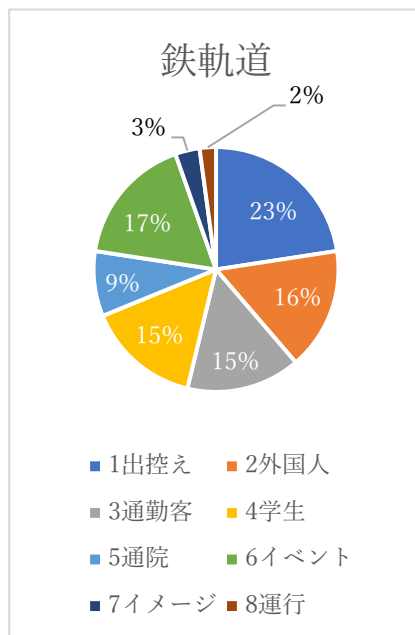
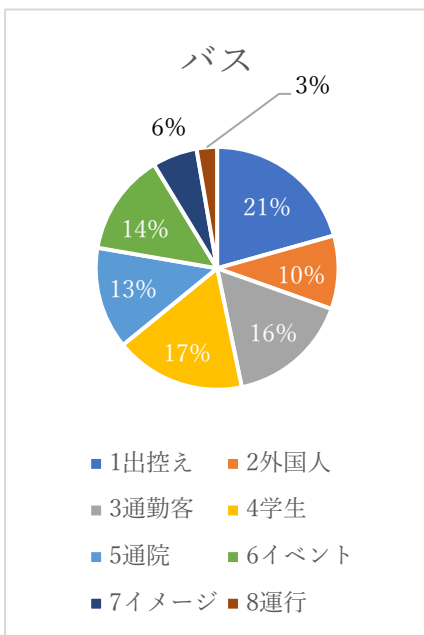
- ①国内の出控え傾向のため
- ②外国人観光客の減少
- ③通勤客減少
- ④学生通学減少
- ⑤通院客の減少
- ⑥イベント自粛
- ⑦イメージ悪化
- ⑧運行(航)自粛
- ⑨コロナ以外の要因(具体的に考えられる理由をご記入ください)

Q5	バス	鉄軌道	旅客船	全体
1 出控え	38	21	24	83
2 外国人観光客	18	15	10	43
3 通勤客減少	30	14	4	48
4 学生通学減少	32	14	4	50
5 通院客減少	25	8	7	40
6 イベント自粛	25	16	18	59
7 イメージ悪化	11	3	1	15
8 運行(航)自粛	5	2	8	15



【概要】 出控えが輸送人員減の主な理由と考える回答が 1/4 を占め第 2 回調査から変わらず

交通モードでは、【バス】はどの理由も同じような比率、【鉄軌道】は外国からの旅行者減が他のモードよりやや多く、【旅客船】は出控えが 1/3 で多い、イベント自粛と運航自粛を理由とする回答も他のモードよりやや多く、観光需要の依存度が高い事業特性が伺える

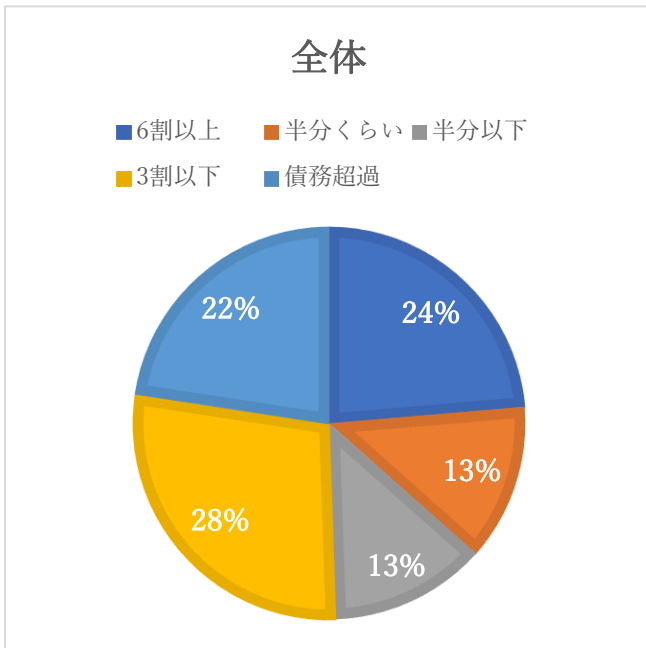


質問 6 > 経営状態はどのような状態ですか。

(ア) 2021 年 9 月末

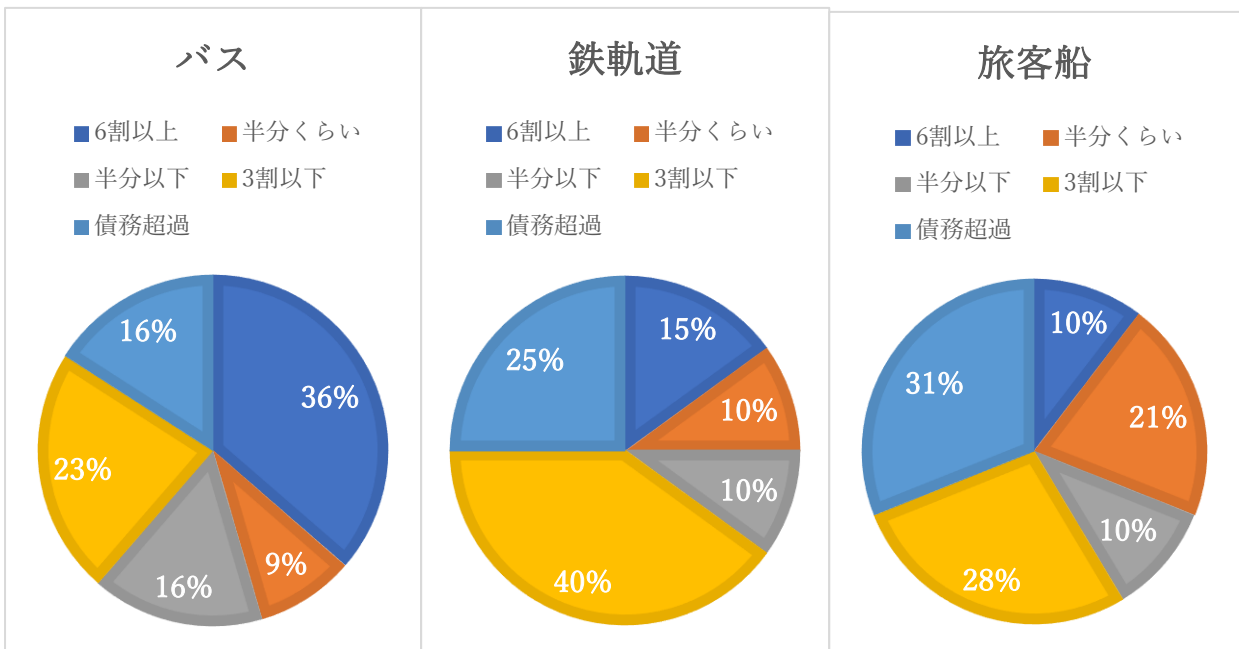
(債務超過、剰余金は 6 割以上ある、半分くらいある、半分以上を切った、3 割以下)

Q6 (ア)	バス	鉄軌道	旅客船	全体
6 割以上	16	3	3	22
半分くらい	4	2	6	12
半分以上を切る	7	2	3	12
3 割以下	10	8	8	26
債務超過	7	5	9	21
回答数	44	20	29	93



【概要】 21年9月実績が回答されており、剰余金6割以上はほぼ半減、債務超過も増加して全体的に経営危機的状況がさらに進行

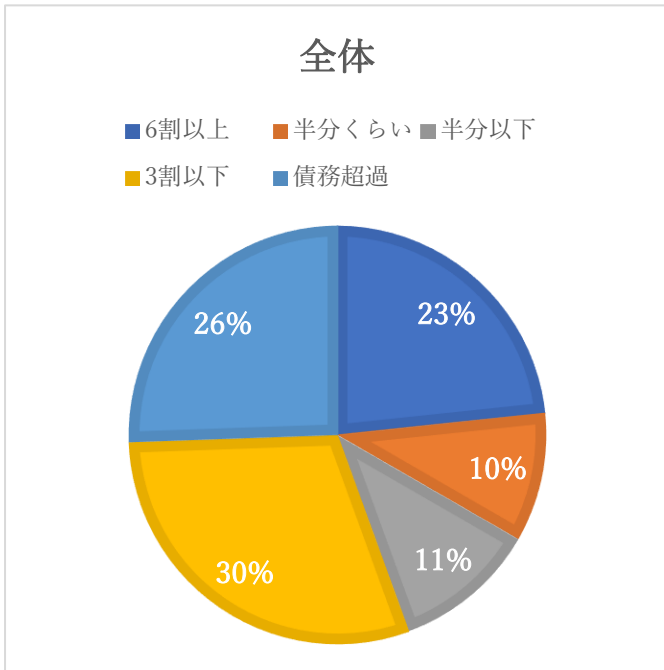
交通モードでは、【バス】は剰余金6割以上有りが他モードと比べ4割弱と多く特徴的だが、第2回調査からは10%減少、【鉄軌道】は剰余金3割以下と債務超過を合わせると7割に迫る増加、【旅客船】は他のモードと比べ債務超過が3割と多い一方、剰余金半分くらいも2割ある



(イ) 2022年3月末

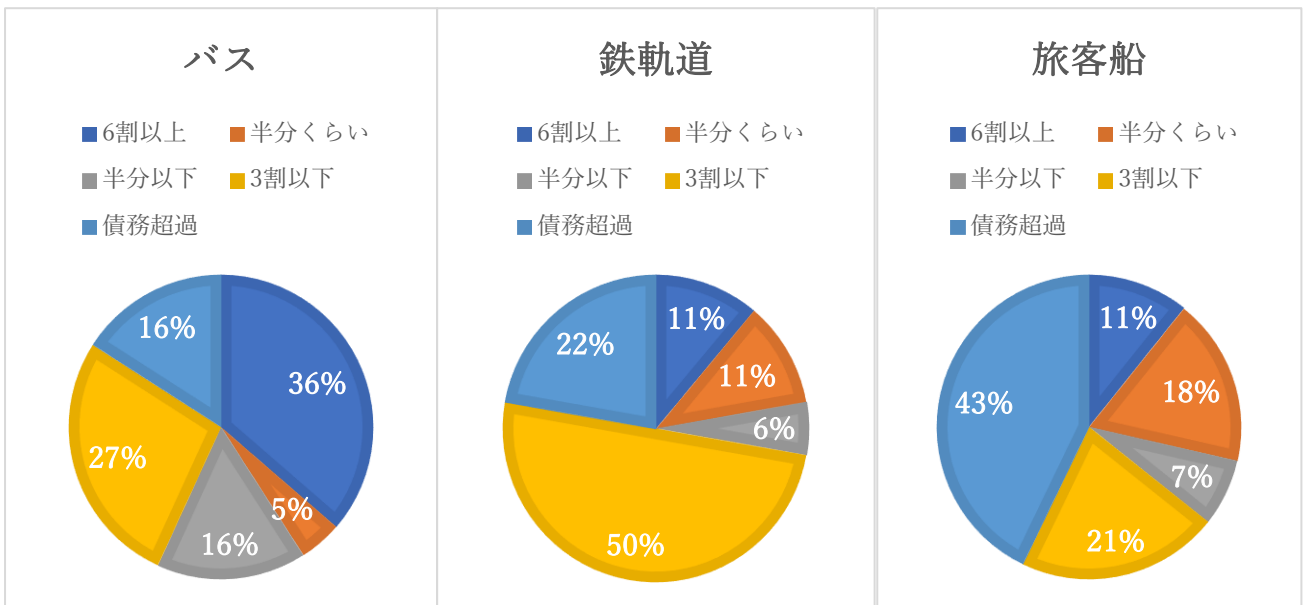
(債務超過、剰余金は6割以上ある、半分くらいある、半分を切る、3割以下)

Q6 (イ)	バス	鉄軌道	旅客船	全体
6割以上	16	2	3	21
半分くらい	2	2	5	9
半分以下	7	1	2	10
3割以下	12	9	6	27
債務超過	7	4	12	23
回答数	44	18	28	90



【概要】2022年3月末に債務超過の予想が1/4で3割以下と合わせると過半数を占め全体的に極めて厳しい予想

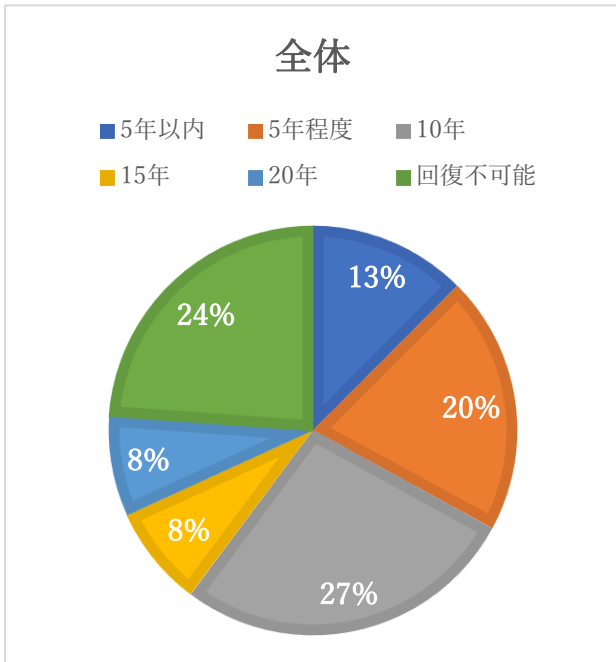
交通モードでは、【バス】は剰余金6割以上有りが9月末実績と変わらず4割弱で他のモードと比べ多い、【鉄軌道】は債務超過と剰余金3割以下を合わせると7割を超え極めて危険な段階、【旅客船】は債務超過が4割以上と他のモードと比べて多く、非常に厳しい状態となると予想されている



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。

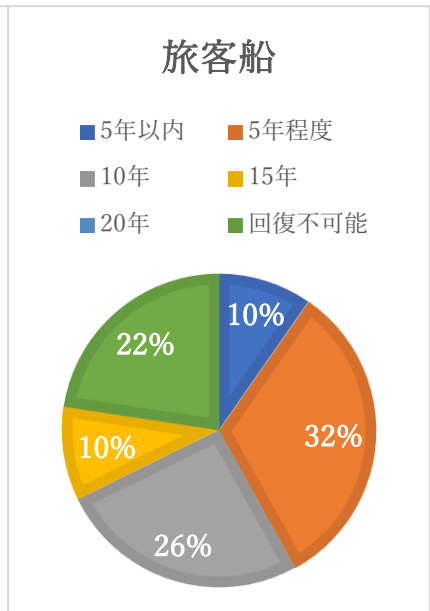
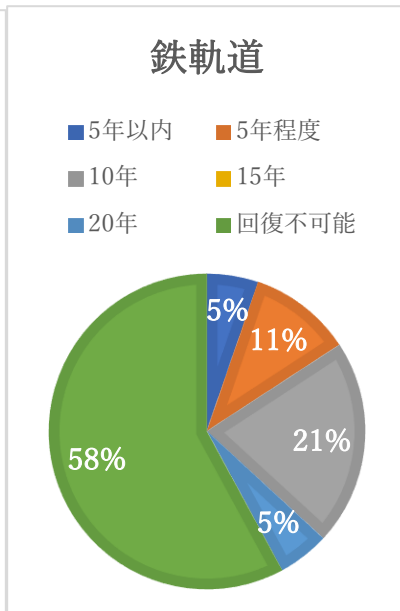
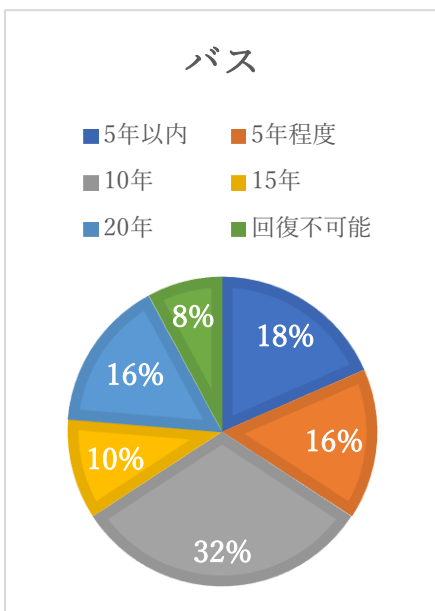
(5年以内、5年程度、10年程度、15年程度、20年程度、回復不可能)

Q8	バス	鉄軌道	旅客船	全体
5年以内	7	1	3	11
5年程度	6	2	10	18
10年	12	4	8	24
15年	4	0	3	7
20年	6	1	0	7
回復不可能	3	11	7	21
回答数	38	19	31	88



【概要】赤字は回復不能の回答が 1/4 で 10 年～20 年の予想を合わせると約 7 割に達す、第 2 回調査より増加し問 6 の経営状態の肌感覚ともリンクする

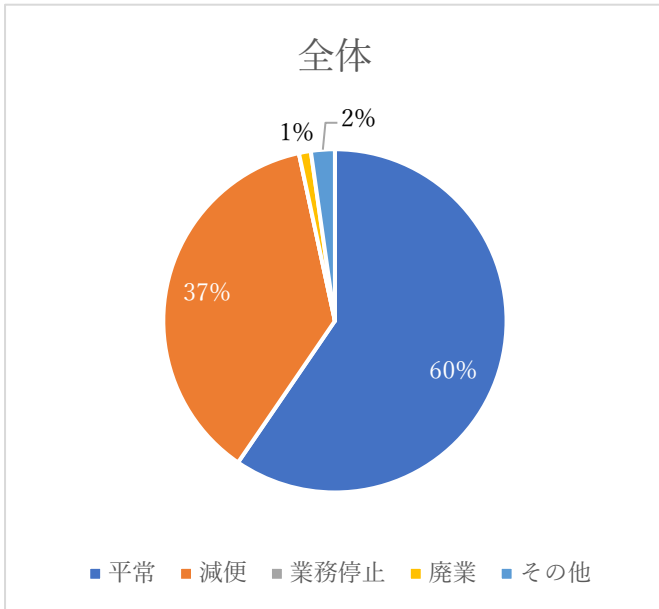
交通モードでは、【バス】は回復 5 年程度が第 2 回調査と比べ半減し 15 年 20 年が増加して長期化を予想、【鉄軌道】は回復不能の回答が第 2 回調査でも他モードと比べ多いが今回さらに増加し約 6 割に、【旅客船】5 年程度が他モードと比べ多く 3 割、回復不能は約 2 割で、いずれも第 2 回調査から変化なし



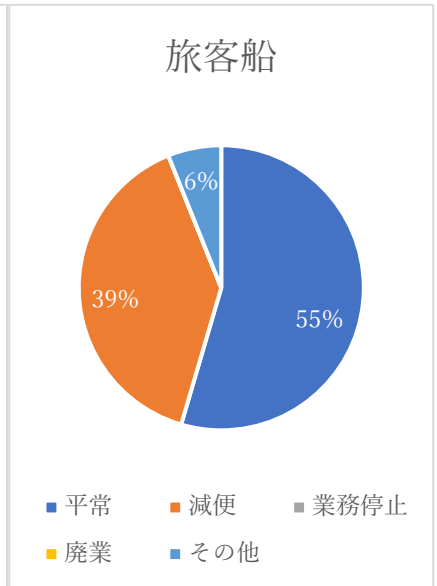
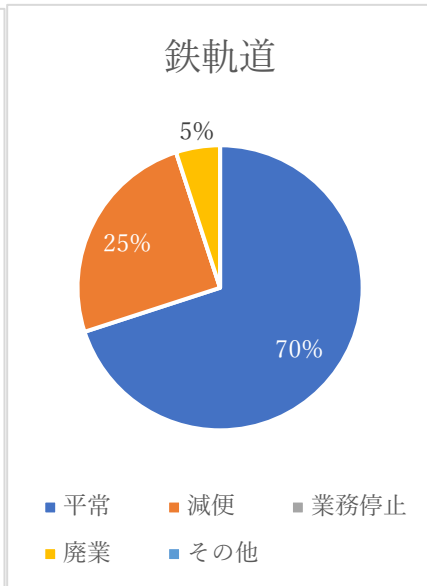
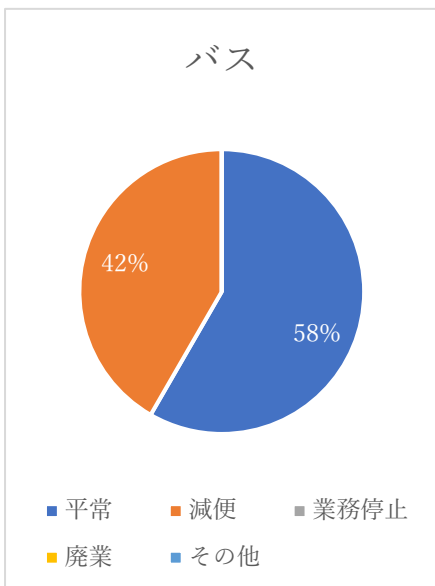
質問 9 > 政府から公共交通は「不可欠業務」として稼働するよう要請を受けていますが、どのような業務運営をしていますか。

(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
平常どおり	21	14	18	53
減便	15	5	13	33
業務停止	0	0	0	0
廃業	0	1	0	1
その他	0	0	2	2
回答数	36	20	33	89

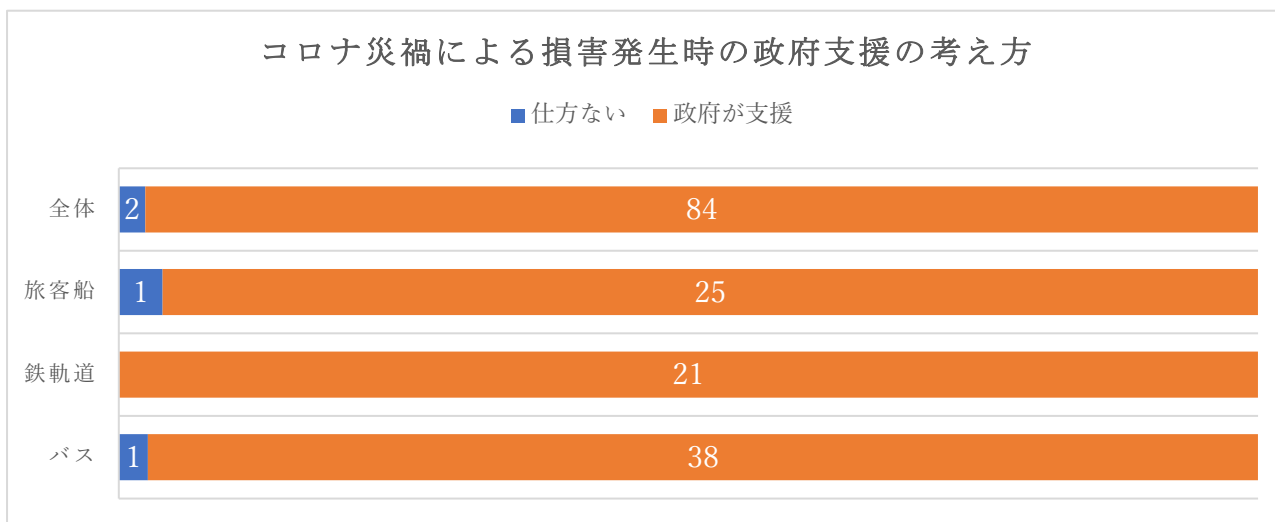


【概要】 平常通りは6割で第2回調査から4%減少、減便は3割強で変わらず
 交通モードでは【バス】は平常どおりが6割で7%増、減便4割で第2回調査から大きな変化なし、【鉄軌道】は平常どおりが約7割で10%増、減便2割強で4%減、(1社廃業と回答あり)、【旅客船】は平常どおりが5割強で第2回調査の7割強から22%も下がり、減便4割で19%増加



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	1	0	1	2
政府が支援すべき	38	21	25	84



【概要】 ほぼすべての回答事業者が、業務運営に際しコロナ災禍により損害が発生した場合は、政府が支援すべきと考えており、第2回調査から大きな変化なし

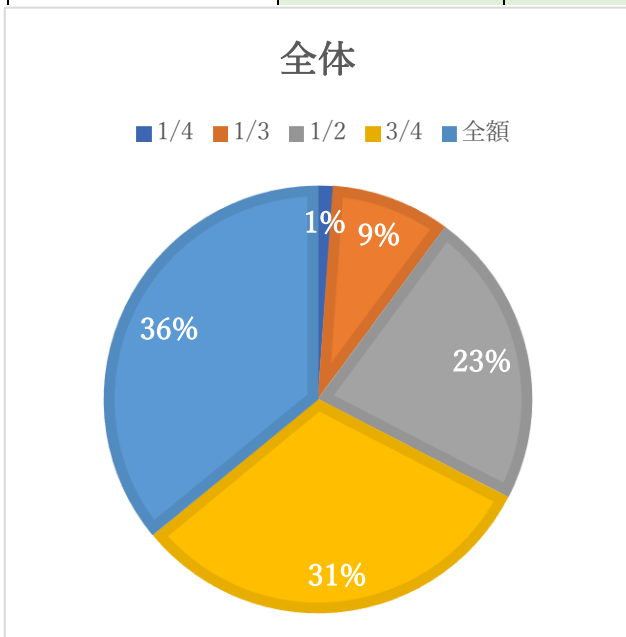
質問 11> 政府の「赤字補填はしない方針」は正しいと思いますか。

自由記述意見の抜粋

- ・方針に賛否を言う立場にないが、非常に困惑している
- ・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公共交通を確保・維持していくために必要な公的負担は当然。
- ・正しい方針かどうかは分からないが、地方の公共交通がなくなってもいいと感じているように感じる。
- ・事業者として事業継続に向けた可能な限りの自助努力は行うが、コロナ災禍という100年に一度の特殊な要因と、政府が不可欠業務に位置付けていることを踏まえれば、一定の支援は必要だと思う。自助努力（賞与減額）も数年にわたるようであれば、従業員の生活に影響が及ぶことから、経営資源の一つである人材が流出し、結果として事業継続が危ぶまれることにつながる。
- ・間接的に「地方創生臨時交付金」として少ないながら地方自治体から出ているので、多少は評価すべき。

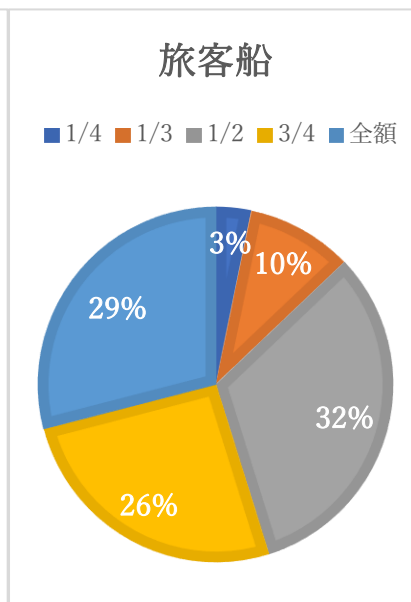
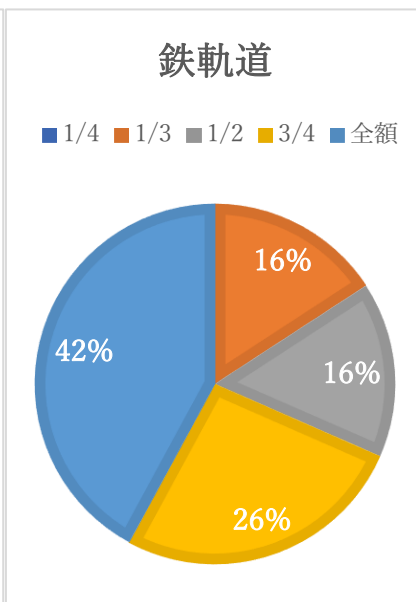
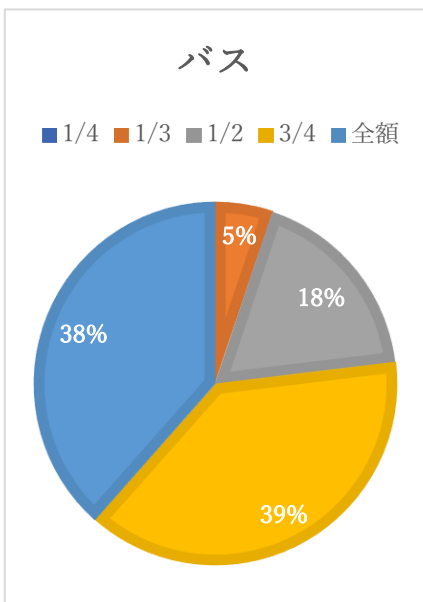
質問 12> コロナ災禍による全体損失額の補助（支援）は、どの程度の割合が妥当と思いますか。 （1/4、1/3、1/2、3/4、全額）

Q12	バス	鉄軌道	旅客船	全体
1/4	0	0	1	1
1/3	2	3	3	8
1/2	7	3	10	20
3/4	15	5	8	28
全額	15	8	9	32
回答数	39	19	31	89



【概要】 約7割の回答事業社が補助（支援）は全体損失額の全額か3/4必要と考えており、第2回調査から変わらず

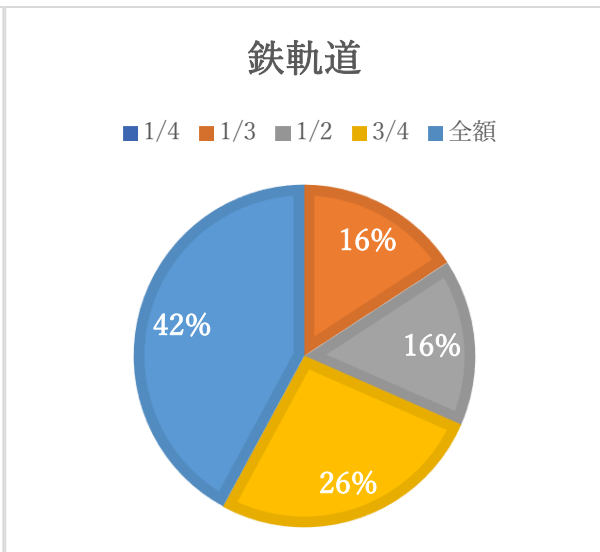
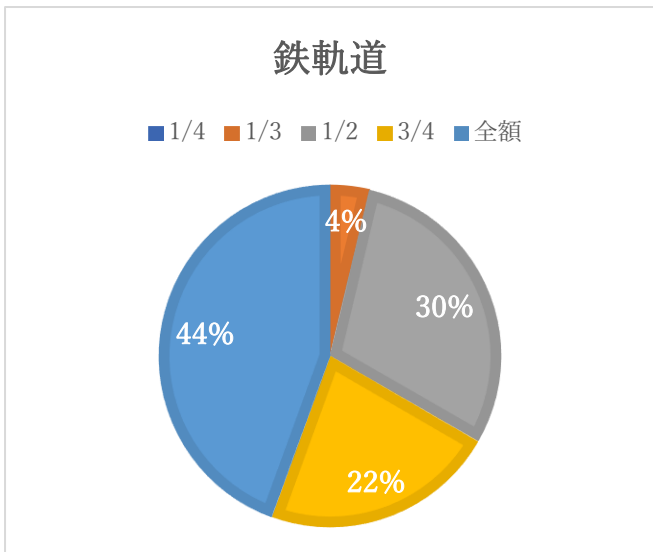
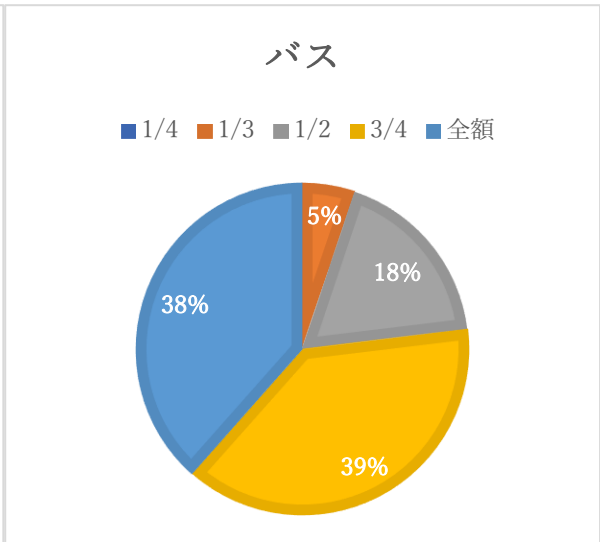
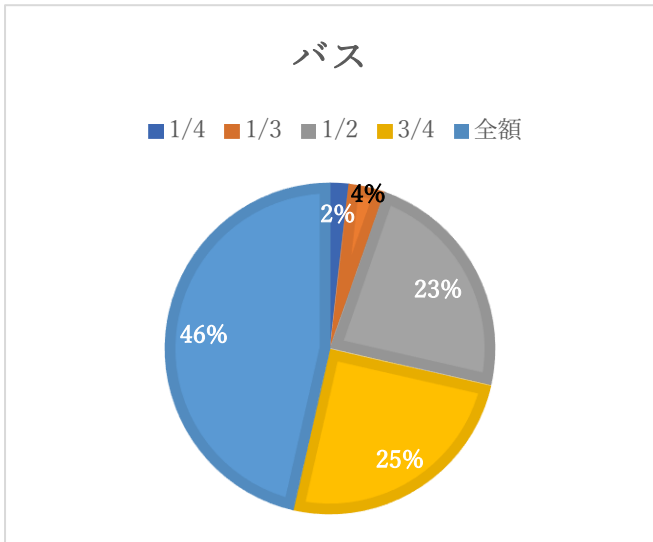
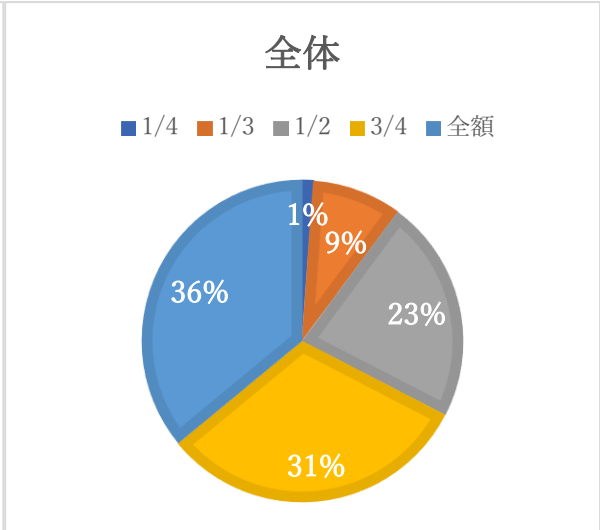
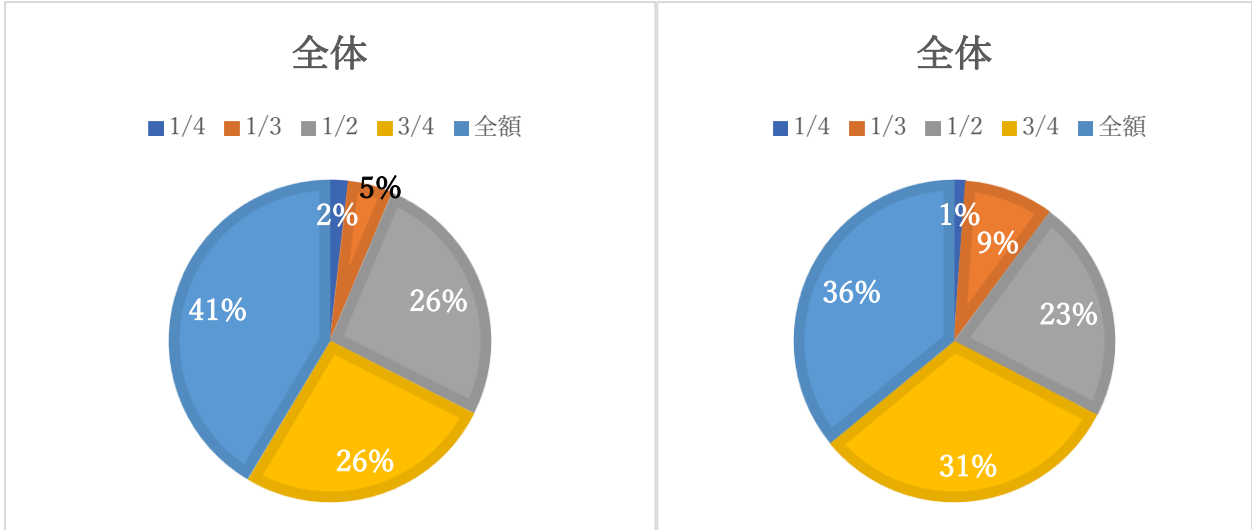
交通モードでは、【バス】は約8割が3/4必要か全額必要とし、他のモードより多いが、全額必要は減少し3/4必要が増加、【鉄軌道】は1/2必要が半減し1/3必要が増加して必要補助額がやや減少、【旅客船】は全額補助必要と1/2必要がそれぞれ約3割、他のモードより全額補助必要の回答は少なく1/2必要が多い、第2回調査とほぼ変わらず

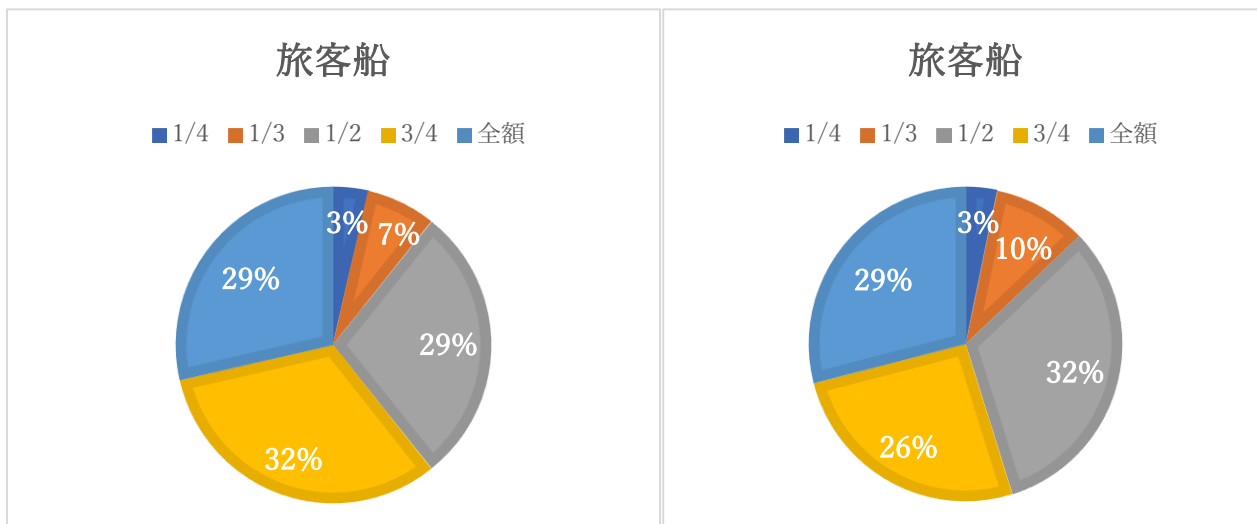


< 第2回調査と第3回調査結果の比較 >

< 第2回調査 >

< 第3回調査 >

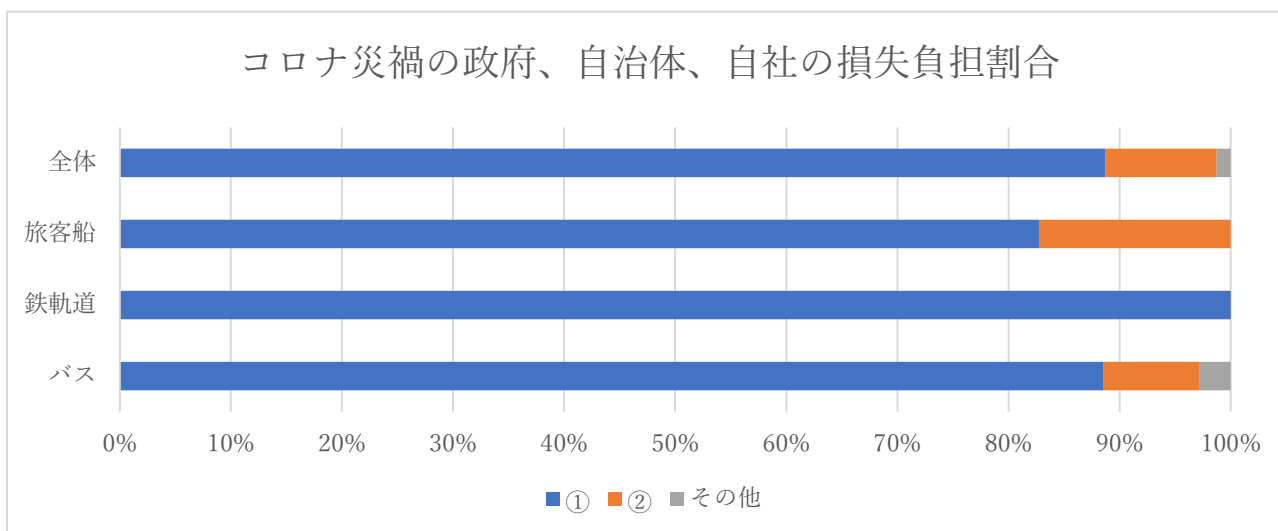




質問 13> コロナ災禍による損失の負担割合はどの程度が妥当と思いますか。

- 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 政府・自治体・企業各 1/3	31	16	24	71
② 政府・自治体 1/4、企業 1/2	3	0	5	8
その他	1	0	0	1
回答数	35	16	29	80



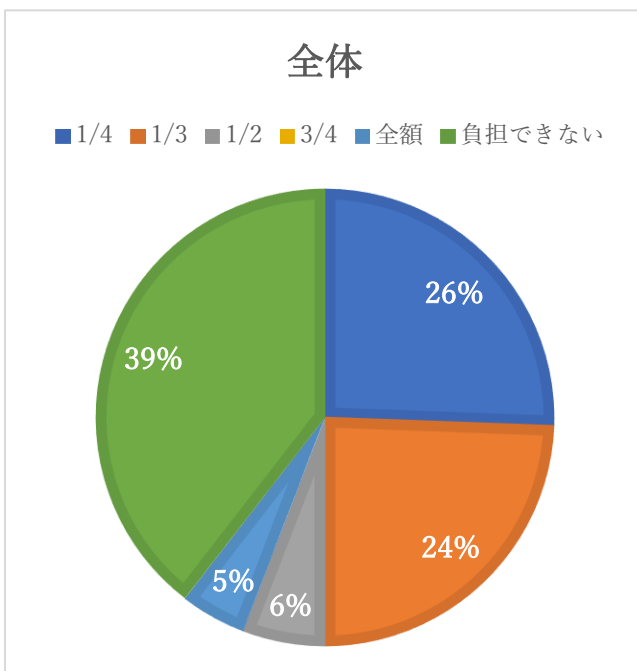
【概要】 政府、自治体、自社それぞれで 1/3 負担が妥当とする回答が 9 割で、自社が半分負担すると考える回答事業者は 1 割程度

交通モード別では、政府、自治体、自社それぞれ 1/3 負担が【バス】9 割【鉄軌道】は 100%、の一方【旅客船】は 8 割強で、自社が半分負担と考える回答が他のモードに比べやや多い

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。

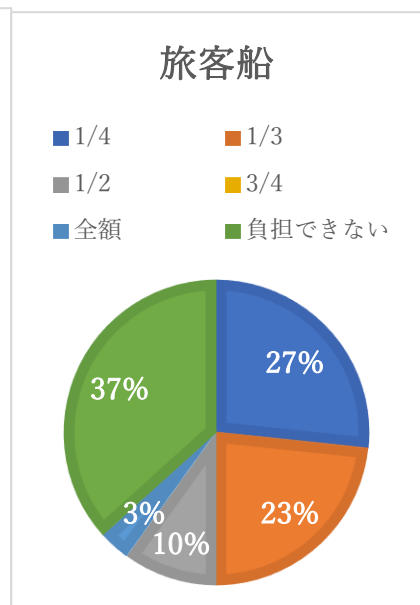
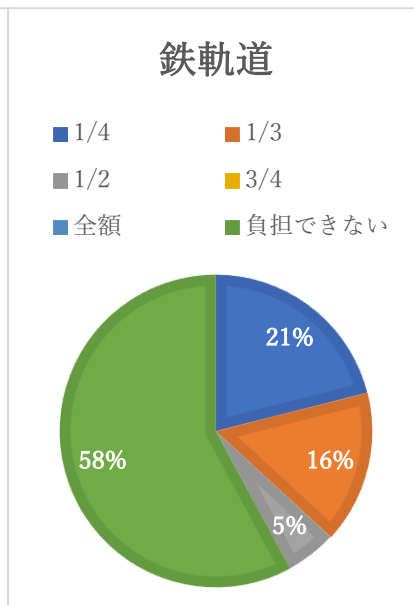
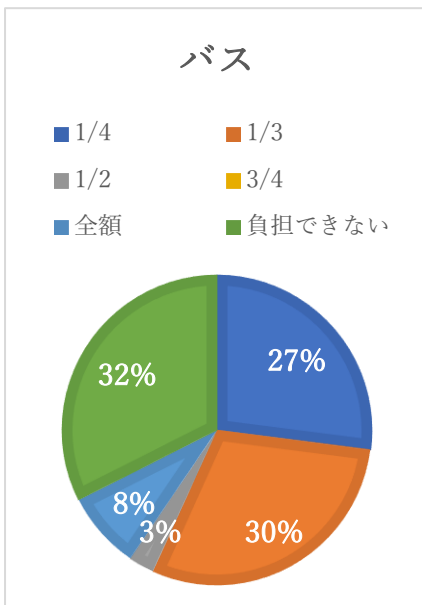
(1/4、1/3、1/2、3/4、全額、負担できない)

Q14	バス	鉄軌道	旅客船	全体
1/4	10	4	8	22
1/3	11	3	7	21
1/2	1	1	3	5
3/4	0	0	0	0
全額	3	0	1	4
負担できない	12	11	11	34
回答数	37	19	30	86



【概要】 負担できないとする回答が第2回調査から 10%減少し 4 割に、代わりに 1/4 負担可能が 10%増加し 2 割強とやや持ち直す

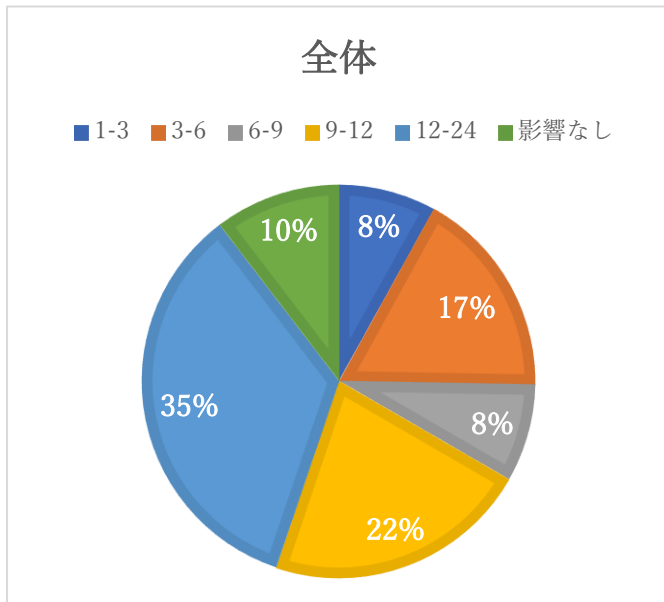
交通モードでは【バス】は負担できないが第2回調査から 13%減少し 3 割に、【鉄軌道】は負担できないが 6 割を占める状態変わらず、全額負担可能はゼロに、一方 1/4 負担可能は 2 割で第2回調査から 13%増、【旅客船】は 1/4 と 1/3 可能の合計が半数まで増加、負担できないが 4 割弱に減少、やや持ち直す



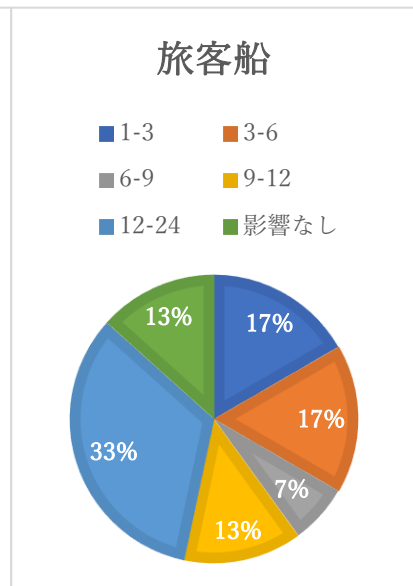
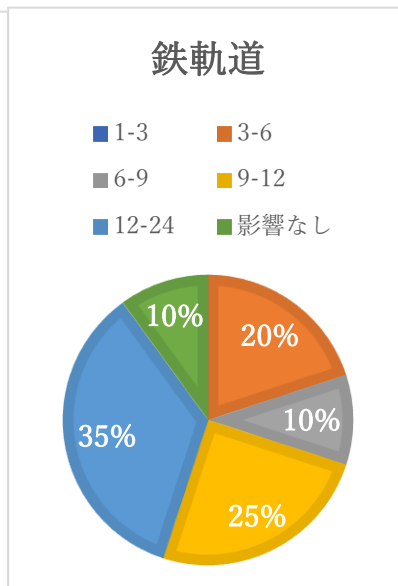
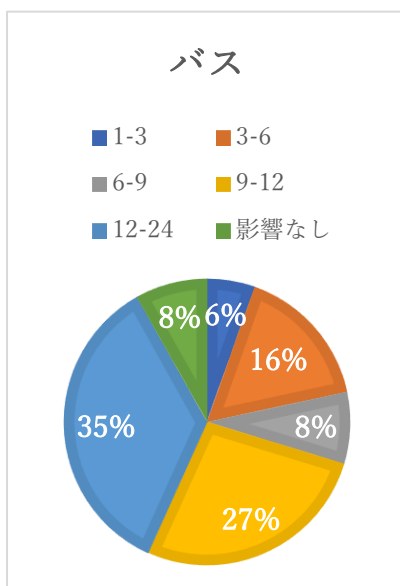
質問 15> 2021 年 3 月の状態が今後も続くとしたら、補助・支援がない場合、経営の維持は何ヶ月くらい維持できると思われますか。

(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ヶ月	2	0	5	7
3-6ヶ月	6	4	5	15
6-9ヶ月	3	2	2	7
9-12ヶ月	10	5	4	19
12-24ヶ月	13	7	10	30
影響なし	3	2	4	9
回答数	37	20	30	87



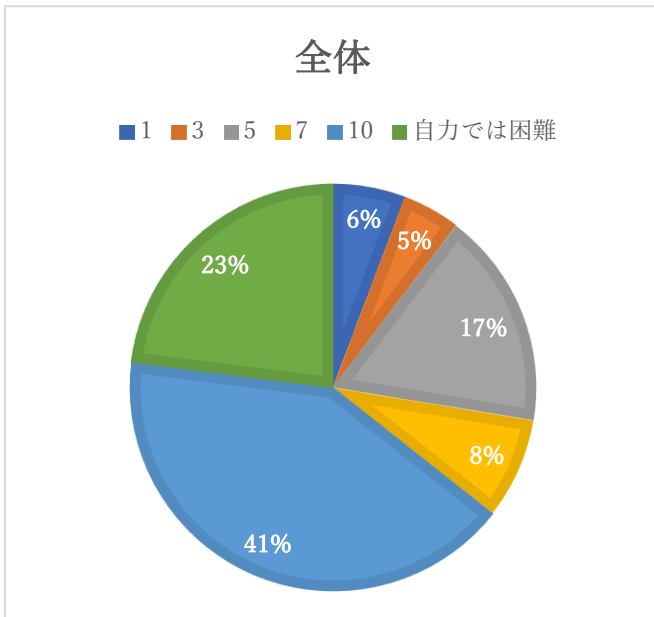
【概要】 経営維持は 12～24 ヶ月が 3 割強で最多、第 2 回調査から変わらず交通モードでは【バス】は 12～24 ヶ月が第 2 回調査から 8%減少し 9～12 ヶ月が増加、【鉄軌道】は 12～24 ヶ月が第 2 回調査から 10%増加し 3 割強に 3～6 ヶ月は 12%増加、【旅客船】は 12～24 ヶ月が第 2 回調査から 10%減少し 3 割に、1～3 ヶ月が 2 割弱まで 10%急増、いずれも経営維持予想が短くなり、より危機的観測が強くなる



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。

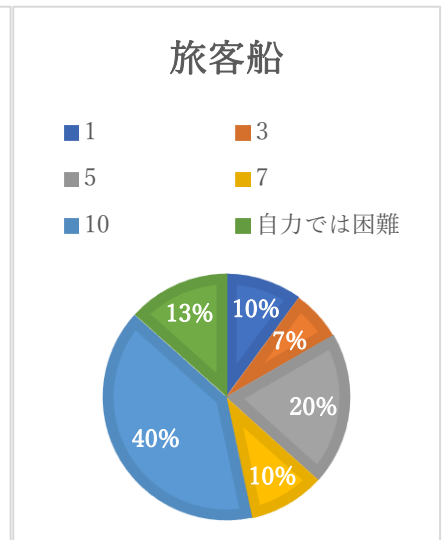
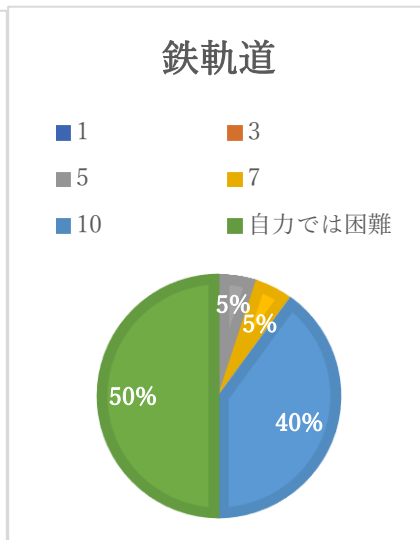
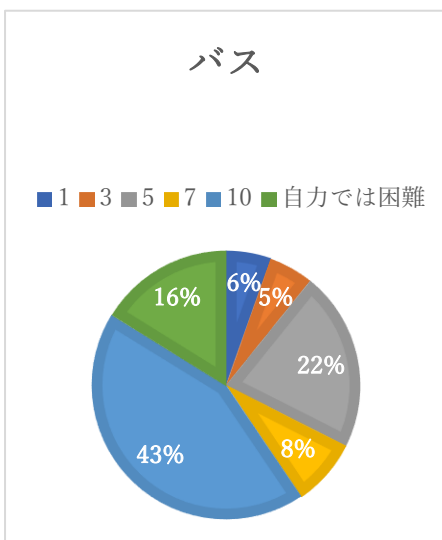
(1年、3年、5年、7年、10年以上、自力では返済困難)

Q16	バス	鉄軌道	旅客船	全体
1年	2	0	3	5
3年	2	0	2	4
5年	8	1	6	15
7年	3	1	3	7
10年以上	16	8	12	36
自力では返済困難	6	10	4	20
回答数	37	20	30	87



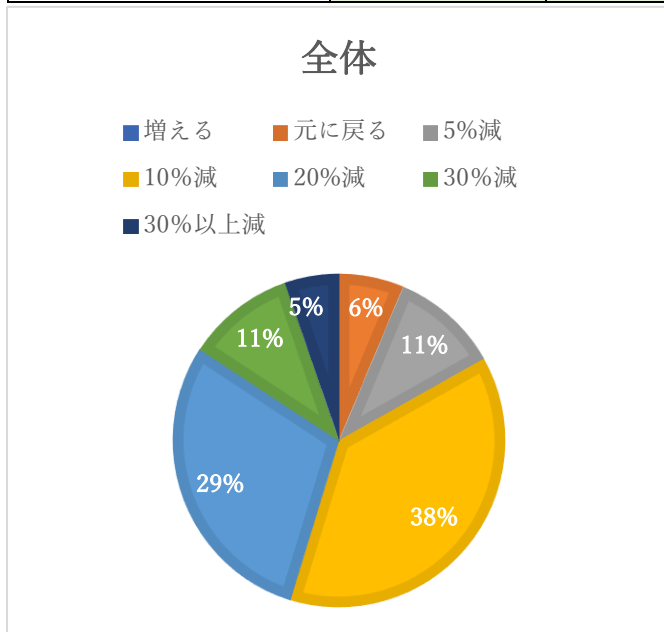
【概要】返済10年以上が4割で最多、自力返済困難は1/4で第2回調査から大きく変わらず

交通モードでは【バス】は返済10年以上が4割で最多、1年で返済が第2回調査より微増の一方、自力返済困難が9%増加、【鉄軌道】は自力返済困難が半数で他のモードより圧倒的に多いのが第2回調査から変わらず、【旅客船】は返済10年以上が4割で最多、自力返済困難は1割強で第2回調査から13%減少

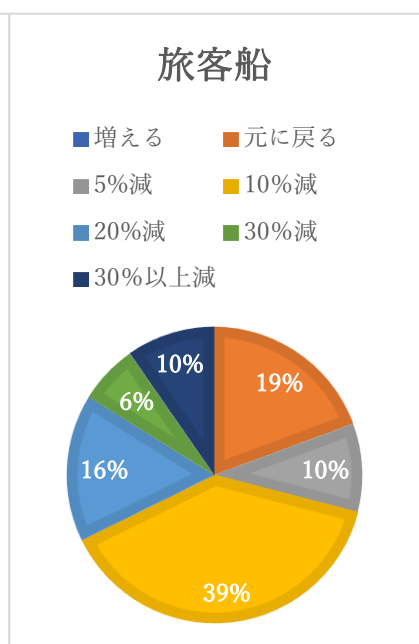
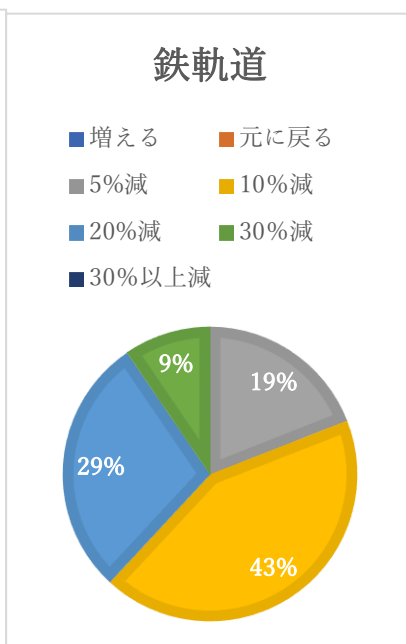
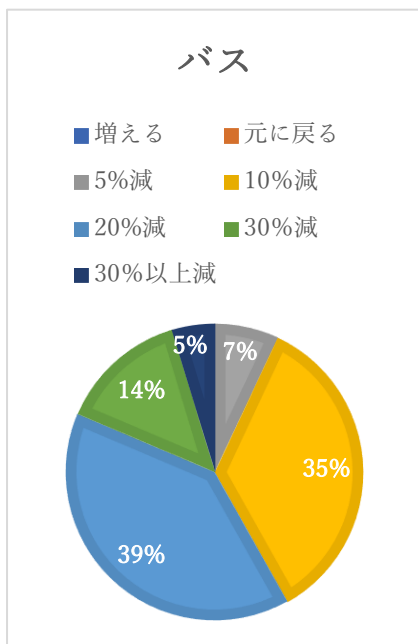


質問 17> コロナ後の利用客をコロナ災禍前と比較してどの様に予測していますか
 (増える、元に戻る、5%減、10%減、20%減、30%減、30%以上減)

Q17	バス	鉄軌道	旅客船	全体
増える	0	0	0	0
元に戻る	0	0	6	6
5%減	3	4	3	10
10%減	15	9	12	36
20%減	17	6	5	28
30%減	6	2	2	10
30%以上減	2	0	3	5
回答数	43	21	31	95

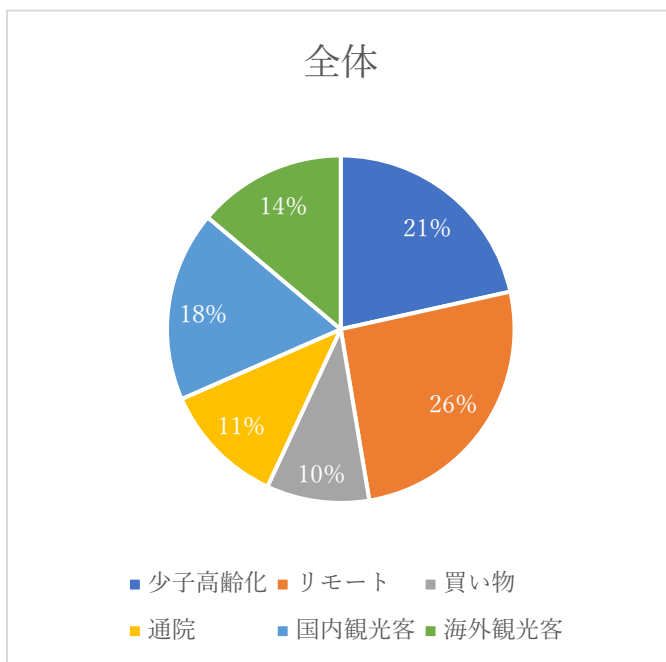


【概要】 利用客 10%減と 20%減を合わせると約 7 割に達す、期待をこめて元に戻るとする回答も僅かに存在
 交通モードでは【バス】は 10%減と 20%減がほぼ同じで合わせて約 7 割、【鉄軌道】は 10%減が約 4 割で最多、20%減と合わせると約 7 割、5%減は他のモードより多い約 2 割、【旅客船】は元に戻るが 2 割ある一方で 30%以上減も 1 割と特徴的

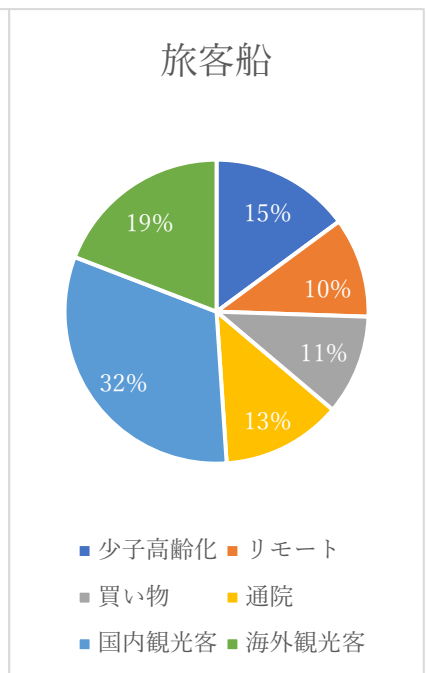
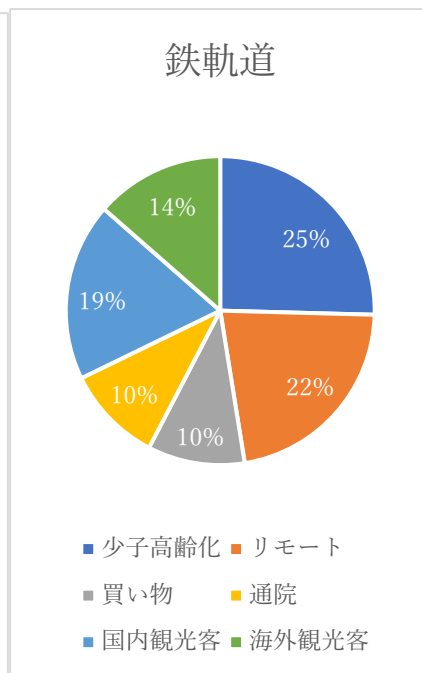
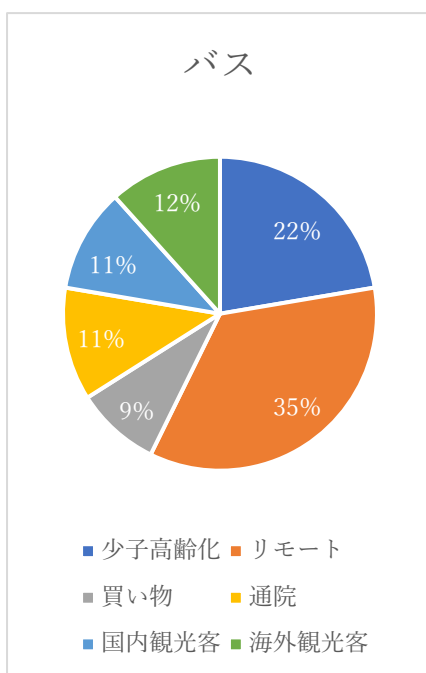


問 17 で「減る」と予想した各社にお尋ねします。「減る原因は何でしょうか」
 (少子高齢化、リモートなどで通勤・通学客の減、買い物客の減、通院客の減、
 国内観光客の減、海外からの観光客の減、その他 ())

Q17 減少原因	バス	鉄軌道	旅客船	全体
少子高齢化	23	15	7	45
リモートで通勤・通学減	36	13	5	54
買い物の減	9	6	5	20
通院客の減	12	6	6	24
国内観光客の減	11	11	15	37
海外観光客の減	12	8	9	29
回答数	103	59	47	209



【概要】 少子高齢化と通勤・通学の変化を減少理由と考える回答が合わせて約半数
 交通モードでは【バス】は通勤・通学の変化が最多で3割強、【鉄軌道】は少子高齢化と通勤・通学の変化に加え、国内観光客減を要因とする回答がほぼ同等で合わせて約7割、【旅客船】は国内観光客減が約3割で最多で他のモードに比べ多く、観光需要依存度が高い

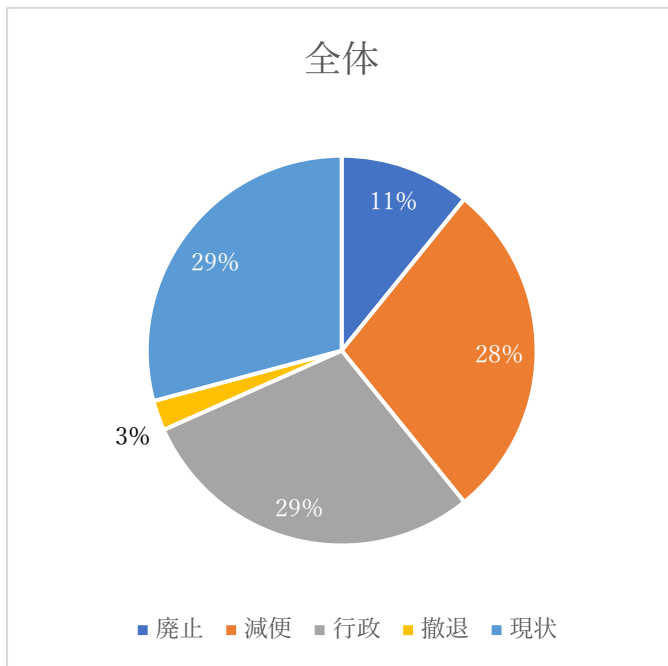


質問 18>今後の路線維持の基本的な考え方についてお聞きします。

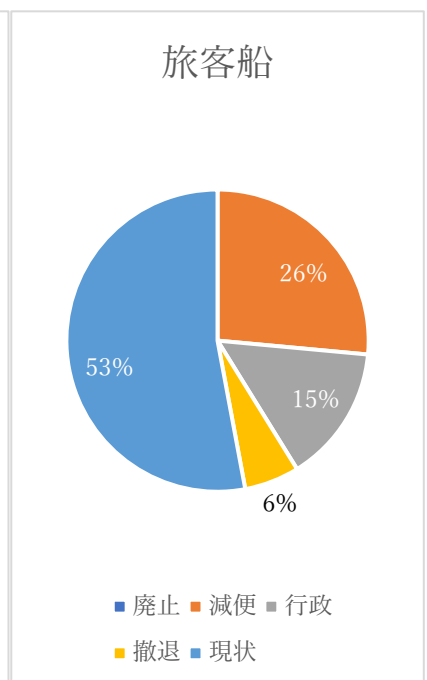
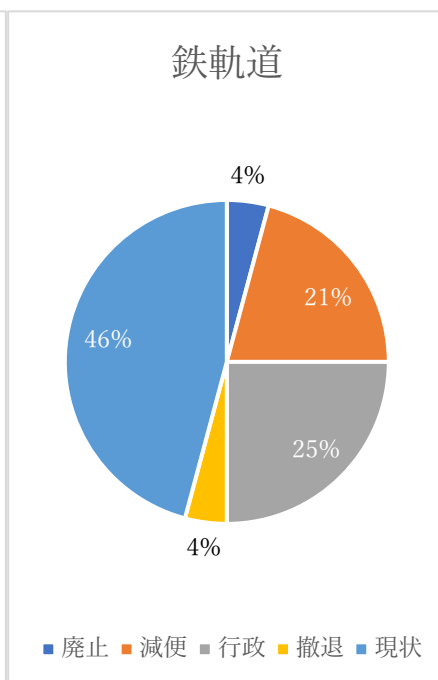
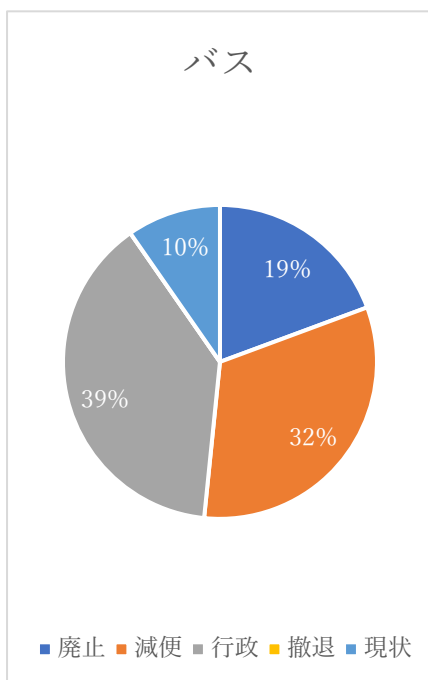
①路線の廃止（_____割り程度） ・ 減便（_____割り程度）

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

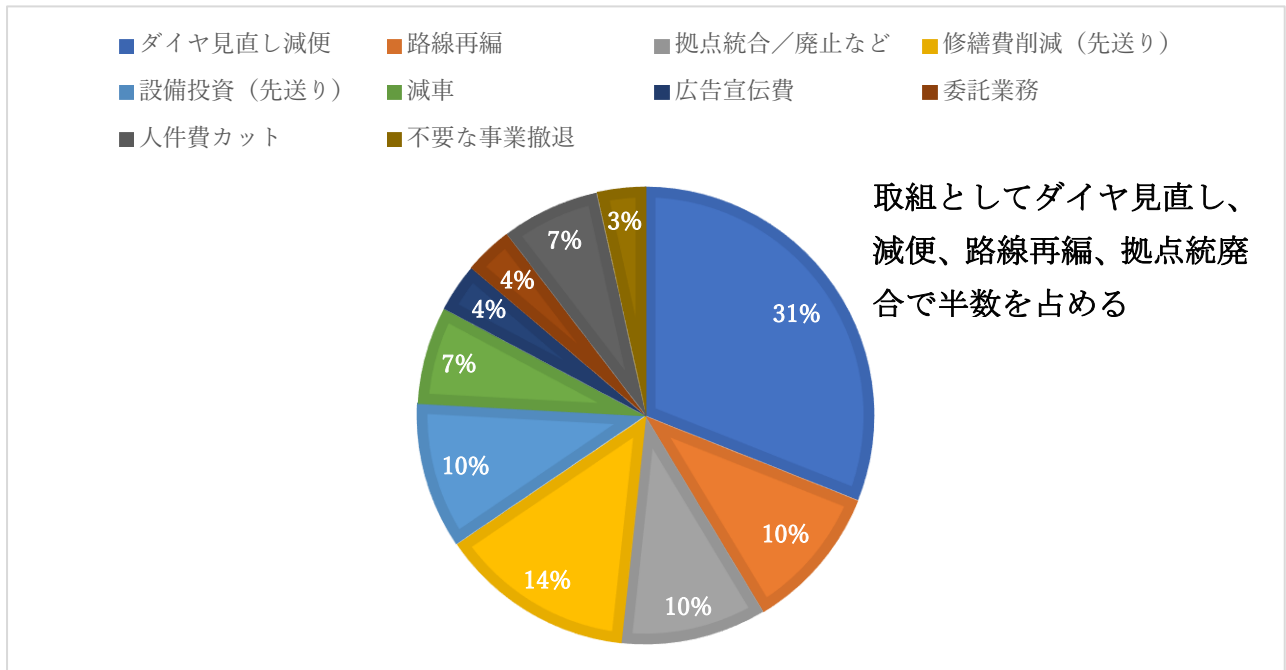
Q18	バス	鉄軌道	旅客船	全体
路線の廃止	12	1	0	13
減便	20	5	9	34
行政との維持協議	24	6	5	35
事業撤退	0	1	2	3
現状どおり	6	11	18	35



【概要】路線維持は現状通りが約3割、行政と維持協議、減便もほぼ同じ、廃止は1割で僅かだが事業撤退の回答がある、おおむね第2回調査と変わらず
 交通モードでは【バス】は行政との維持協議が約4割で最多、路線廃止が2割と他のモードより多く、現状どおりは1割で逆に少なく第2回調査よりも減少、【鉄軌道】は現状通りが5割まで20%減少、【旅客船】は現状通りが5割で第2回調査から変わらず、鉄軌道、旅客船どちらも事業撤退の回答が見られる



質問 19>コロナ災禍を契機にした事業転換や新規事業取組の実績は上がりましたか。あるいはコスト削減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からのアドバイスはありましたか



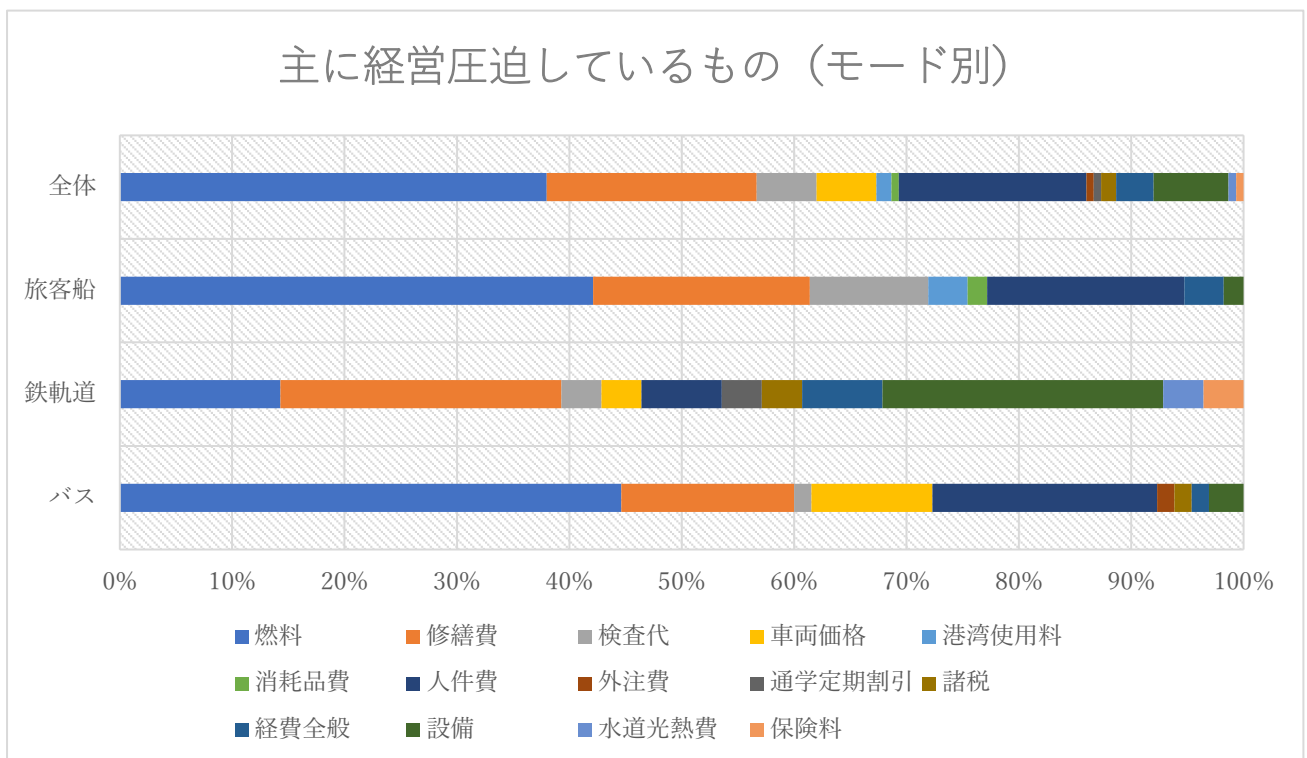
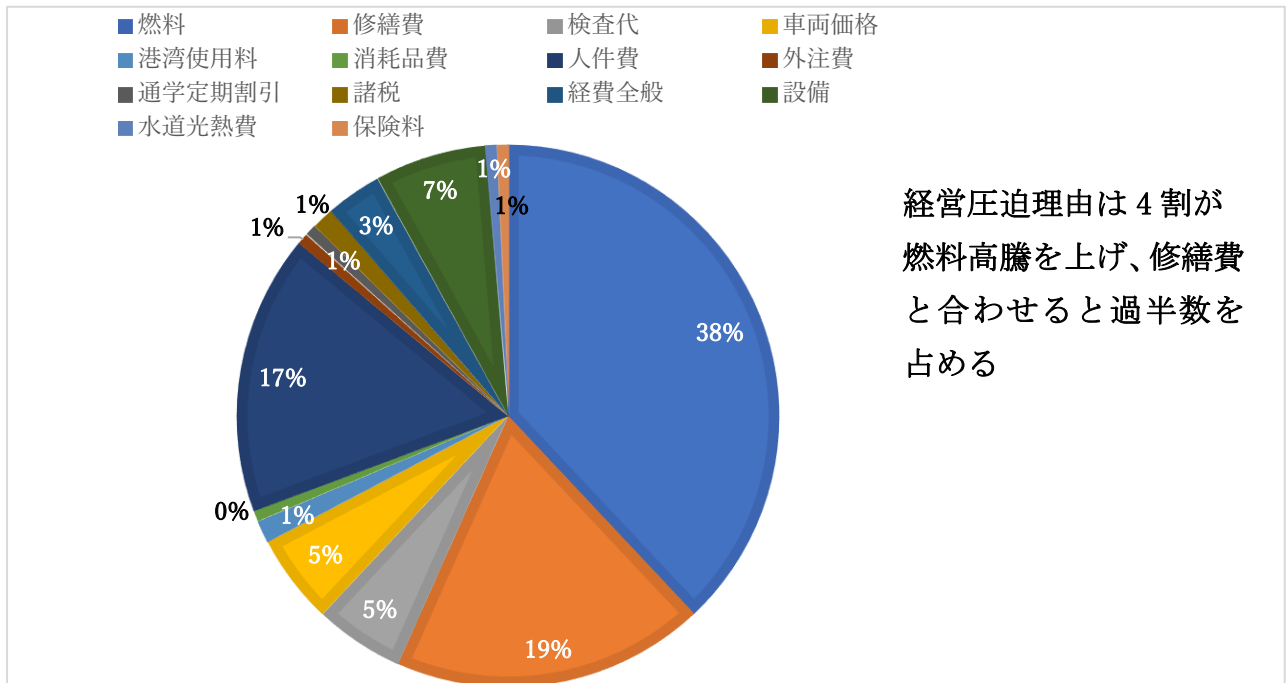
自由記述意見の抜粋

<ダイヤ見直し、減便、路線再編、拠点統廃合などの取組の実績について>

- ◆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出来ないこともあった。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。(中国・バス)
- ◆コロナ前より徹底的なコスト削減に努めてきたが、これ以上の減便はお客様の御利用減を招くことを踏まえ、効果を享受できる状況にない。(中部・鉄軌道)
- ◆コスト削減効果が出ているが、安全対策の先送りも含むため、将来的なコスト上昇が懸念される。(北陸信越・鉄軌道)
- ◆運行体系を見直し、拠点を統合し、車両減や人員の不足をカバーすることに転換した。但し、借入れも増えた。(北海道・バス)
- ◆所有施設や窓口の廃止等、業務の効率化を進め固定費の削減を図った。しかしながら、コロナ影響を補うには至らない。(北海道・バス)
- ◆減便及び最終列車の繰上げ、無人駅の拡大に伴う配置人員の削減と年間賞与の減額など固定費削減対策により、2021年上期累計の人件費は2019年同期比で概ね20%の削減効果が得られた。(北陸信越・鉄軌道)
- ◆航送需要に合わせてダイヤを調整することで燃料費の削減など一定の効果はあった。(九州・旅客船)

※金融機関からの提携や合併に関するアドバイスの記述は、ほとんどみられない。

質問 20＞燃料高騰や修繕費（車両や船舶検査費用含む）の負担等が厳しいという声が聞かれます。経営を圧迫している費用はなんでしょうか。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存続していくための国への規制緩和の要望事項を含む）



【概要】 現在、経営を圧迫しているものとして、全体では燃料費の高騰が回答の4割弱を占める、交通モードでは、バスと旅客船は同様の傾向にあるが、鉄軌道は燃料費より消耗品や、設備や車両の修繕費が大きく、また旅客船は検査代が他より大きいなど、部分的に交通モードにより状況は異なる。

経営存続のための国への要望（抜粋）

<バス事業>

- ◆現時点では燃料費の高騰が経営を圧迫していますが、事業の継続性の上では車両購入コストの増大が課題であると認識しています。現在のように、著しく事業者の収支状況が悪化した際には、コストがかかる車両更新を見送らざるを得なくなるためです。車両に対する国の減価償却補助は、地域間幹線を運行することを前提としていますが、そういった要件に縛られない車両更新の支援制度を望みます。（中国）
- ◆車両購入費、人件費、燃料費など。各地域に沿った運賃の引き上げ、22 時以降の割増運賃の強制化（22 時より賃金割）。障害者割引等の自治体による負担等、地域交通が残れるような早急な各種取り組み補助金等を実施頂きたい。（関東）
- ◆一般乗合、貸切事業者の年間に関する固定費補助・地域間幹線系統の補助要件の緩和（輸送量の減）・公共交通アフターコロナの利用促進（IC カード現金チャージ）環境施策等。（四国）
- ◆燃油税の減税、EV 車、自動運転車両の購入補助、地方での実証実験実施のスキーム、デマンド交通転換への補助。（九州）
- ◆経費として最も大きいのは人件費だが、年々深刻化する乗務員不足を背景として、離職に拍車をかけるような人件費の削減は困難である。また、今年度における大幅な燃料高騰も経営に甚大な影響を与えている。収支改善の自助努力も限界に達しており、地域の足となるバス事業存続のため、赤字補填等の公的支援を早急をお願いしたい。また、異常ともいえる燃料高騰の現況を踏まえ、軽油取引税の旧暫定税率相当分の速やかな撤廃をお願いしたい。（北海道）
- ◆燃料に修繕費の他、人件費や IC 等のランニングコストが重い。幹線の補助のみならず、市道補助についても、市が自主運行への移行や路線維持をしやすいようにバックアップする施策を検討してほしい。（中部）
- ◆現下においては燃料高騰であり、軽油取引税 32.10 円の免除を早急に実施して頂きたい。地域間幹線系統の補填要件をコロナ禍が収束するまでで良いから時限的に緩和して頂きたい。（北海道）
- ◆高騰し続ける燃料費と経年老朽化した車両の維持修繕費（車両検査代含む）
コロナ禍で大幅な減収となり新車車両への代替も出来ない事や環境への配慮を鑑みて期限付でもいいので新車導入費用の 50%補助を実施していただきたい。（近畿）
- ◆燃料費が高騰していることに加えて、車両代替も含めて、設備投資が縮小しているのも、車両や施設の老朽化が進み、修繕費が増加している。軽油取引税の減免や、車両購入費用の補助拡充などの支援を検討してもらいたい。（近畿）

経営存続のための国への要望（抜粋）

<鉄軌道事業>

- ◆経営を圧迫する費用は、主に修繕費（保守点検の委託費含む）、動力費、固定資産税、人件費で、資金面では資産性の設備投資が対象となる。鉄道軌道安全運送設備等整備事業など一部の補助事業において、要綱に定める補助率が年度によって減少する可能性があることや車両検修費については近年実行された実績はない。自治体は基本的に協調補助となるため、トータルで事業者の負担は増加している。安全運行に向けて老朽化の更新が不可欠なことから確実な実行に期待する。鉄道事業のデジタル化に伴い駅務機器の高度化が進む中、防犯や省力化に対する新規補助項目を加えるとともに、特に地域鉄道は赤字幅が拡大しているため、緊急避難的措置としてバス同様の運行経費に対する補助と自治体へ協調補助に向けた強力な要請に期待したい。中期的には自動運転などの先進技術開発ではなく、上下分離などの現実的な問題解決に向けた議論に着手してほしい。（北陸信越）
- ◆老朽化してきている施設の維持改修に加え、燃料高騰、車両の定期的な検査費用が増加している。補助要望に対して予算が全額付かないこともおおく支援策の充実と予算配分をお願いしたい。（東北）
- ◆車両や軌道・電路の修繕や、設備更新は、安全を維持、確保するための必要経費である。しかし、行政の支援（補助金）の年2回でしか、設備更新できず、長期的な行政支援をお願いしたい。（中部）
- ◆人件費も含めてこれ以上のコストダウンは限界にきており、強行すると別のデメリットが顕在化するコストが硬直的な業態であること、社会情勢の変化により、コロナ前の利用を見込めないこと。地元の通勤通客には、必要なインフラであることを踏まえ、利用の変動に影響を受けないよう支援スキームを構築していただきたい。（中部）

<旅客船事業>

- ◆売上が落ち込んでいる現状では人件費が最も大きいですが、売上の増加に比例して燃料費や消耗品費が増加しますので、減税措置は必須と考えます。（北海道）
- ◆燃料費、軽油 20 円/l 程度にする。船員費、法律改正が不可欠。公共交通ホールディングスのようなものから出資を受ける。（中国）
- ◆安全を優先しつつも、検査内容の見直し、時間の問題等改善できないか。雇用調整助成金は当面継続していただきたい。船の稼働率に対し、検査費用等並びに人件費の負担が大きい。（九州）
- ◆経営を圧迫しているのは人件費及び燃料費。期待する支援は船舶検査費用の助成や原油価格高騰対策。（九州）

2021年11月公共交通経営実態調査票

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)を守って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 E-Mail アド：)

※ 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～2021年9月末までの累計でいくらくらいになりますか。(経営的被害(損失額)は、2019年度上期・下期比で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開じた経費の増加累計分とします)

() 百万円程度)

2. 輸送人員の変化(2019年4月～2019年9月と2021年4月～2021年9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

3. 2021年4月～2021年9月の売上金額 () 百万円)

4. 2021年4月～2021年9月売上金額の変化 (2019年4～2019年9月との比較)

- 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

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学生進学減少
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) 2021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) 2022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. 2022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えますか。

(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. 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. コロナ後の利用客をコロナ災禍前と比較してどの様に予想していますか？
 (増える、元に戻る、5%減る、10%減る、20%減る、30%減る、30%以上減る)
 ※上記で「減る」と予想した各社にお尋ねします。「減る要因は何でしょうか？」(複数回答可)
 (少子高齢化、リモートなどで通勤・通学客が減る、買い物客が減る、通院客が減る、国内の観光客が減る、海外からの観光客が減る、その他())
18. 今後の路線維持の基本的な考え方についてお聞きます。
 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は行政による維持の協議
 ③ 事業から撤退
 ④ 現状通り
19. コロナ災禍を契機にした事業転換や新事業等取組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？

20. 燃料高騰や修繕費（車両や船舶検査費用含む）の負担等が厳しいという声が聞かれます。経営を圧迫している費用はなんですか。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存続していくための国への規制緩和の要望事項を含む）

21. 主力の金融機関との関係は良好ですか。公的金融機関との連携（資本性ローン等）や中小企業庁の「事業再構築補助金」は利用していますか。または利用の意向はありますか。

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。今後ともよろしくお願いいたします。 以上

問合せ先：（一財）地域公共交通総合研究所 経営実態調査担当：専務理事 町田 info@chikoken.org

(資料 2) 自由記述回答

質問 5>輸送人員が減少の場合に原因として考えられる事はどんなことですか

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)

少子化による通学者の減少 (自然減)
・バス離れが進んでいる。・少子化による通学者の減少、マイカーでの買物等
・少子高齢化・鉄道沿線の開発・オンライン・リモート環境の整備・自動車・自転車利用の増加 (レンタカー、レンタサイクル)
2020年7月に発生した貴船口付近、土砂災害による部分運休 (2021年9月18日復旧、運転再開)
マイカー客の遠出の出控え (原油市場の高騰に伴うガソリン価格や物価の上昇)
リモート、在宅勤務などの勤務様式の変化による要因
リモートワークの普及・乗用車による外出・巣ごもり需要の増加・少子化 (通勤通学とも)・病院のお見舞制限・企業の新規採用者差し止め・少子高齢化による生産年齢人口の減少
沿線人口の減少・車の利便性向上
基幹産業の衰退
緊急事態宣言で欠航したことによる。2019年4月～2019年9月の数字も低い状態である。
交通渋滞
工事 (公共工事含む) の減少
江田島市の人口減
主にコロナ原因と考える
少子化による通学定期減
少子高齢化
少子高齢化
消費税
人口減少、沿線大型商業施設の閉店
大雪等災害の影響
島民の減少

質問 7>2022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?

(補助金の減少により) 昨年度以上の欠損が出る状態

▲2～▲3 百万程度の当期純損失と予測している。
△158 百万円の赤字
△4,500 万円
10～15 百万程度の赤字
1 億円弱の赤字となる想定
200～300 百万円の最終赤字が見込まれる。
2019 年度と同様程度
2020 年度と比較して更に減収と予想される。また、未払金や借入返済に今後苦慮すると考えられる
2020 年度の赤字分だけ責務超過が増え危機的状況であると認識している
2021.3 月末同様収入減となる
2021 年 3 月期ほどではないが、大幅な赤字が予想される。
2021 年 3 月末が債務超過 12 百万円、2022 年 3 月末見通しは、債務超過 87 百万円
2021 年度の一般路線バスは▲200 百万円の予測であるが、高速バス、貸切バスを含めると約▲1000 百万円になる見込み（経常利益）
2022 年 3 月期通期業績予想（2021 年 7 月 30 日公表）において、当期純損失を▲1,170 億円～▲840 億円と想定しております。
20 臆を越える責務超過となる
3 億円程度の経常損失が見込まれる
3 千万程度の損失が見込れる
コロナの影響が継続し、今年度決算についても非常に厳しいものが想定される。
コロナ以前比で 20 億円程度減収の見込
わからない
運送収入が依然として上昇傾向に至らず、前年並の厳しい水準になる見込み
営業損益ベースで△20 百万円程度となる見込
営業損益ベースで 100 百万円の損失見込
営業損失 159 百万円
営業損失 2,000 万円
営業損失 2,500 百万円程度の見込
営業損失 38 百万円
営業損失 39 百万円※2021 年 10 月
営業損失 45 百万円（対 2019 年比△94 百万円）
営業損失 492 百万、経常損失 275 百万、当期純損失 277 百万
営業損失 94 百万円
営業損失額 357 百万円
営業損失額が 103 百万円程度になると予想される。

解答は控えさせていただきます
近年（過去5年間）で最も大きな損失となりかねない。
金融機関からの2期連続赤字のペナルティを避けるため資産売却を進め、黒字を確保する見込み
経営は厳しいが、雇用調整助成金などで耐えている
経営損益△248,185千円の予想
経営損益では、前年度に引続き、大幅赤字となる。
経常利益△139百万円
決算は赤字となる見込み
厳しい
厳しい状況
現在、新型コロナでの影響は少ない
現状が変わらなければ損失額は膨らむ一方で経営破綻は免れません。
現状と大きく変わらないが、人件費を中心に費用削減しているので、いつまでも維持することは難しい。
現状と大差ないと考える。
公設民託経営により公共交通は維持されている
公的支援により均衡させたい
更に損失額は膨らむ見通し
行政の支援（補助金）もあり。鉄道部門としては収支均衡を想定している
行政の支援次第ですが、昨年度より好転する。若干の赤字か？
国や自治体等の支援金を含めた上で、損失額は約5千万円の見込。
国庫補助航路の為 影響なし
債務超過になる可能性が高い
最終赤字は避けられないが、行政の支援（補助金）により赤字幅は多少抑えられる
最終赤字額68百万円の見込み
若干の黒字予想
純資産が底を突く
少し不安要素はあるものの、まだ踏ん張れる
新型コロナの影響による減収はあるものの、沿線自治体からの運行支援金などの補助金や雇用調整助成金などにより、かろうじて黒字確保を見込んでいる。しかし、新たな新型コロナ変異株（オミクロン株）の影響が大きければ赤字決算となる可能性もある（具体的計の算定は現時点では困難）。
税前利益で4億円～5億円の赤字計上。
赤字を回避できるか微妙な情勢である。
赤字経営

赤字増加
前年と同様
前年度から若干の回復基調にあるが、多額の損失となる見込み
全体で約 2,000 百万円程度の営業損失を見込んでいる。※高速線など含める
損失
損失額は、2021 年 3 月末と比べて弱冠の回復はあるが、以前として厳しい状況
大幅な債務超過
単年度で、3 億円を超える損失（会社全体として）が見込まれ、責務超過に陥る瀬戸際の状況が考えられる。
単年度 1 億程度の純損失を見込む
地公体の経営支援により運行維持
倒産
当期利益△30 百万円、繰越損失△10 百万円程度※自治体による支援 120 百万円を加算後
特に問題はない
年間 10 億円程度の損失
半分を切る 見込み
不明
約△30 百万円予測
約 11 億円の繰越損失
約 2 年間で、15 億円減少の見込み

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。

「公共」というからには、赤字補填は必要である。
「従来自粛」と「運行継続」という相反する要請であるにもかかわらず、それに対する補填をしないというのは、つじつまが合わない。赤字補填等を強く要請する。
①鉄道の赤字補填を取りやめたのは特定の人しか利用しないからと聞いたが現状はバスも同様地方では同じ人しか利用していない。
②コロナ禍の間だけでもなんらかの補助・補填をしていただかないと継続はむずかしい
いいえ エッセンシャルワーカーとしての位置づけの公共交通事業者が自社の利益のみを追求し、減便、休便を行うと、一時的でも交通空白地域が発生する可能性があり、それを回避するためにも補填は必要である
いいえ。

<p>コロナによる赤字は、経常的な赤字を膨らませただけであり、経常的な赤字の理由は、鉄道施設の維持管理（いわゆる上下の「下」部分）を鉄道自ら行い、補助金で「お願い」して頂いているからである。しかも、近年はカットされている。</p>
<p>コロナ禍での大減収は大規模災害であり、「不可欠に業務を行う事業者」として運行継続を指示されたのであれば、路線維持のための支援をすべきである。</p>
<p>コロナ禍による赤字は補填するべき</p>
<p>コロナ禍による損失額と赤字額は必ずしも一致するものではないので、正しいかどうかは別として、不当とまでは思わない</p>
<p>コロナ前と比較してするべき</p>
<p>なんらかの支援を考えてほしい</p>
<p>維持するべき公共交通には補填するべき</p>
<p>一定の補填は必要である。</p>
<p>一理有ると思うが、緊急事態宣言等政府発生時は別物である</p>
<p>運行に必要な経費の支援をお願いしたい。</p>
<p>運行断続を要請するのであれば、赤字補填すべきである</p>
<p>沿線市町が補填してくれているが国としても支援すべきである</p>
<p>何かしらの補助は欲しいところ</p>
<p>間違っている。</p>
<p>間接的に「地方創生臨時交付金」として少ないながら地方自治体から出ているので、多少は評価すべき。</p>
<p>危機的状況のため何らかの補助をしていただきたい</p>
<p>経営等の状態によると考える。</p>
<p>減収支援は行うべき、“公共”交通と言うならば</p>
<p>誤っている</p>
<p>誤っている。</p>
<p>公共交通というからには、今回の未曾有の経営危機に対して財政支援ち、赤字補填を行うべきである。</p>
<p>公共交通維持のための支援を願いたい</p>
<p>公共交通機関に対しては全額補填はすべき</p>
<p>公共交通事業である以上、何らかの支援は必要であると思う。</p>
<p>公共交通事業については赤字補填されるべきである。なぜなら、事業縮小に限度があるからだ。</p>
<p>国道と同じ考えで対応して欲しい。</p>
<p>今回の路線維持に対する補助金投入を望みます</p>
<p>再検討が必要</p>
<p>三セクには非常に厳しい</p>

思わない
事業維持の為、一定の補填（補助）いただきたい
事業者が廃業し、交通空白地帯が一層拡大してしまう。
事業者として事業継続に向けた可能な限りの自助努力は行うが、コロナ災禍という 100 年に一度の特殊な要因と、政府が不可欠業務に位置付けていることを踏まえれば、一定の支援は必要だと思う。自助努力（賞与減額）も数年にわたるようであれば、従業員の生活に影響が及ぶことから、経営資源の一つである人材が流出し、結果として事業継続が危ぶまれることにつながる。
事業者の経営努力では不採算路線の維持は困難であり廃止せざるを得ない状況
自助努力だけでは成り立たない※支援必要
上記方針の結果、公共交通機関が経営破綻した場合 代替交通を国で手立てするべきであります。
新型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。
人流抑制による影響は、特に交通機関が大きく、必要な支援を実施していただきたい。
正しいとは思わない
正しいと思うが、補助は必要である。
正しい検討とは思わない。公益性を重視していただきたい。
正しい方針かどうかは分からないが、地方の公共交通がなくなってもいいと思っているように感じる。
正しい方針とは考えていない。
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公共交通を確保・維持していくために必要な公的負担は当然。
正しくない。支援が無ければ、運賃値上げしか方法が無い
正しくない。普段から赤字運営で、自助努力で多少の収支が改善したとしても、今回かかえた借入金の返済が重くのしかかり、何年たっても健全な経営は不可能。赤字補填か運賃改定の簡素化又は路線廃止のハードルを下げる施策を考えて欲しい
生活交通として必要である路線に対しては、民間事業者に対して政府又は、自治体の支援は必要と考えるので間違っていると感じる。
赤字の原因による
全くしないというのは得策とは思わない。一部でも補填すべき。
全てを事業者負担とするのは厳しい
全額赤字補填迄行かなくても、何らかの補助金等の支援が必要。
地域の足として運行する以上支援は必要
地域公共交通を維持するためには、赤字補填も必要である。

地域公共交通を維持する為には、赤字補填も必要である
地方への交付金の活用は可能ではないか
不可欠ならば運行に対して支援して当然
不可欠業務として平常通り運転しているので、赤字補填、支援をお願いしたい
不平等条約あつての対応（補填しない）は間違い
方針に賛否を言う立場にないが、非常に困惑している

質問 19> コロナ災禍を契機にした事業転換や新事業等取組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？

<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連グループ会社間での協力態勢、資金援助 ・ 路線見直し縮小は断続検討中
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業転換や新事業等の取組は行っていない。 ・ 金融機関等のアドバイスは特にありません。
2019/11月以来、佐川急便と貨物混載を実施、金額は少ないが着実に件数を確保している
2022年3月期上期累計で、2020年3月期比で▲370億円、そのうち構造改革で▲24億円のコスト削減を行いました。
JRとの連携、地域との連携
アドバイスはなかった これまでできる費用節減等は概ね終わっている状態である
お客様は大幅に減少しているものの、感染防止のため車内密度を高めることがないよう、一般乗合路線バスを通常ダイヤで運行してきました。現段階では新事業取組はできない状況です。
グループバス会社間で収支改善や効率化を図るため路線再編を行う
グループ内3社体制を1社へ合併（再編）し、効率化を図った。
コスト削減に努めているが、燃油高騰に追い付かない
コスト削減の努力は行っており、効果としては少なからずでている。
コスト削減努力（減車等）はするも効果は限定的、その他なし
コスト削減努力は継続して行っているが、収入の回復が追いつかない状況であり、効果がみられない部分が多い。
コスト削減努力は限界にきている。
コロナ災禍を契機に利用実態に促したダイヤの見直し、減便を実施したが大きな効果を得られていない。
コロナ禍を契機にした事業転換等の実績はございません。

また、金融機関から経営に関わるアドバイス等は受けておりません。
コロナ災禍を契機とする事業転換や新事業等への取組を行っていない。コスト削減の効果というより、コロナ対応コストが増加した。金融機関等からのアドバイスは特に無い。
コロナ削減努力は継続しているが、減収分には全く追いつかない
コロナ前より徹底的なコスト削減に努めてきたこと、また、これ以上の減便は減便以上にお客様の御利用減を招くことを踏まえ、効果を楽しむ状況にない。
コロナ対応でコストは上昇
特になし
バス事業として、高速バスの3路線撤退、減便、高速車9台、貸切車18台減車、路線バス減便による変動費抑制、雇調金受給で一定の効果あり。グループ企業では事業内容の転換、統合を実施。他企業との連携、合併などのアドバイスはまだない。
バス事業以外の業種もコロナ禍の影響で厳しい状況が続いており、新規事業への投資に回す余裕もない
バス側面、背面のラッピング広告の営業を強化した
委託業務の直括化でコスト削減をしているが、固定費が多く限度がある。
一定のコスト削減はあるが限界に（人件費等）
運行体系を見直し、拠点を統合し、車両減や人員の不足をカバーすることに転換した。但し、借入れも増えた。
運輸収入以外の収益獲得のため、広告事業の強化に取り組み取引高を増やしています。また、ビーコンを活用した新たなビジネスモデルの検証にも取り組んでおりますが、収益化は今後の課題です。コスト削減においては、事業所統合を行った他、岡山市内で路線を並走する他社（岡山電気軌道）との共同経営を開始し、2社で効率化にも取り組んでいます。
貨客混載への取り組み（新たな路線）
県が中心となる協議会の進行
外注修繕費、設備投資等の先送りによる削減。
固定資産の効率的な運用、遊休不動産の活用等
金融機関からのセーフティネットの案内
原油高騰の折、減便による燃料費のコスト削減効果は出ています。
現状事業転換、新規事業の取組は行っていない。
広告宣伝費等の経費削減により、支出の一部は削減効果があったものの運送収入の減収により、収支全体では厳しい状況下にある。
事業転換、新規事業の取組、提携・合併など金融機関等からのアドバイスはなし。減便及び最終列車の繰上げ（令和3年3月実施）、無人駅の拡大（令和3年7月実施）に伴う配置人員の削減と年間賞与（令和3年度）の減額など固定費削減対策により、2021年4-9月累計の人件費は2019年同期比で概ね20%の削減効果が得られた。
事業転換は行っていない

事業転換や新規事業には取り組んでいない。また金融機関等のアドバイスも無い。コロナ禍により旅客の動向が不透明な状況であり、効果について検証する段階にはありません。
事業転換や新事業取組の実績は上がっていない。コスト削減は効果が出ているが、安全対策の先送りも含むため、将来的なコスト上昇が懸念される。
事業転換や新事業等の取り組みはしておりません。また、コロナ対策効果の検証は現時点では難しい状況です。他企業との提携や合併などの話もありません。
事業転換や新事業等取組は行えていないが、所有施設や窓口の廃止等、業務の効率化を進め固定費の削減を図った。しかしながら、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。
事業転換等はしていない。合併等の考えはありません。
事業転換等は考えていない。
自治体の支援を受け、事業の展開を図っている
実績を重ねている途上であり、収入面では微増である。
車両投資の抑制、賞与月数の削減、報酬のカット、一部路線の統廃合など経費抑制を図っているが、収入の落ち込みはカバーできない。
新規事業には取り組んでいません。
新規事業への取組みは困難。 コロナ原因とする離職者が発生している
新型コロナウイルスに伴う損失傾向は、今後も一定期間続くことが予想されることから、採算の見通しが困難な事業について撤退するなどの方針をとっている。
新事業については精査の段階です。その件も含め、金融機関からも情報やアドバイス等いただいています。
新事業には取り組んでいません。提携・合併等の話もありません。
新事業の実績も著しく上昇傾向にはならなかった 提携や合併などのアドバイスは特にありません
新事業を立ち上げた
新事業取組み;当社はバス事業専業であるが、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出来ないこともあった。ただ、コロナ禍で、そういう「しがらみ」(具体的には市役所職員の通勤通学の利便を図っていたがコロナ禍で職員がマイカー通勤が許可されたため運行する必要性がなくなった)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。
金融機関からのアドバイス;金融機関のグループ会社の運営する人材派遣業に求人登録を行った。現時点で成果はないが、企業として人手不足の状態、他企業(廃業、休業する企業から)の紹介などのお願いをすることができた。
新事業取組や他の企業との連携、合併、金融機関等からのアドバイスは特になし。航送需

要に合わせてダイヤを調整することで燃料費の削減など一定の効果はあった。
数字で確認できる様な実績や効果は把握できない。他企業との合併・金融機関等からのアドバイスはない。
設備投資や修繕計画の見直しにより経費削減に努めており、それなりの効果は出ているものの収入の落ち込みをカバーするほどではない。 他の企業との提携や金融機関からのアドバイス等は特になし。
貸切事業の許可を頂き、売上の増収を計った。
地域他鉄道と業務連携を行ない、資材の共同調達等により、調達コストの低減を行なった。
特になし 合併等のアドバイスもなし
様々な取組みを行なっているが、効果は出ていない
列車ダイヤ、作業ダイヤ見直しによる要員減

質問 20＞燃料高騰や修繕費（車両や船舶検査費用含む）の負担等が厳しいという声が聞かれます。経営を圧迫している費用はなんでしょうか。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存続していくための国への規制緩和の要望事項を含む）

<バス事業>

・一般乗合、貸切事業者の年間に関する固定費補助・地域間幹線系統の補助要件の緩和（輸送量の減）・公共交通アフターコロナの利用促進（ICカード現金チャージ）環境施策等
・人件費 ・設備投資（車両の老朽化） ・燃料費（高騰による補助）
・人件費や燃料費 ・即効性のある支援金や補助金の支給 ・軽油税の廃止（燃料高騰）
・燃料高騰、働き方改革による人権費の増、外注費の増、 ・公的補助金制度の充実
・路線バスの欠損補助は路線維持に不可欠。 ・一方で経費補助等にも限界はある。需要喚起策にも力を入れてもらいたい。
いちばんは、人件費で、その点は上記 19 で効果も出てきた。賃上げもできず、運転手採用に難儀。
減収に加え燃料高騰が更に経営を圧迫している。 公共交通事業者に対し税制特例措置等検討していただきたい。

<p>コロナ禍による収入減少で毎月赤字経営の状態です。感染者数の減少後も未だに利用者が戻らない状況、費用全体が負担となっているため、公共交通に対する補助制度を継続してお願いいたします。</p>
<p>コロナ禍の影響などで需要より過多のダイヤ設定となり、人件費率が増加している。ダイヤ維持のため補助金等を希望</p>
<p>人件費、燃料費、車両が古いための維持更新コスト。 期待→燃油税の減税、EV 車、自動運転車両の購入補助、地方での実証実験実施のスキーム、デマンド交通転換への補助。</p>
<p>経費として最も大きいのは人件費だが、年々深刻化する乗務員不足を背景として、離職に拍車をかけるような人件費の削減は困難である。また、今年度における大幅な燃料高騰も経営に甚大な影響を与えている。収支改善の自助努力も限界に達しており、地域の足となるバス事業存続のため、赤字補填等の公的支援を早急をお願いしたい。また、異常ともいえる燃料高騰の現況を踏まえ、軽油引取税の旧暫定税率相当分の速やかな撤廃をお願いしたい。</p>
<p>軽油取引税の少額化、乗合バス車両においては、同じ道路しか利用していない、車両固定資産償却費、人件費</p>
<p>現下においては燃料高騰であり、軽油取引税 32, 10 月の免除を早急を実施して頂きたい。地域間幹線系統の補填要件をコロナ禍が収束するまでで良いから時限的に緩和して頂きたい。</p>
<p>現在もなお運転士要員不足の状況は続いています。要員確保のために人件費の負担が大きくなっています。安全運行上、車両の代替も必要です。車両購入に関する支援も充実を期待します。</p>
<p>現時点では燃料費の高騰が経営を圧迫していますが、事業の継続性の上では車両購入コストの増大が課題であると認識しています。現在のように、著しく事業者の収支状況が悪化した際には、コストがかかる車両更新を見送らざるを得なくなるためです。車両に対する国の減価償却補助は、地域間幹線を運行することを前提としていますが、そういった要件に縛られない車両更新の支援制度を望みます。</p>
<p>古いバスが多いため修繕費が増加している。貸切事業を含め燃料費の高騰</p>
<p>公共交通維持のため、新たな補助制度を導入をしていただきたい。</p>
<p>公共交通維持のため何らかの補助を策定していただきたい。</p>
<p>高騰し続ける燃料費と経年老朽化した車両の維持修繕費（車両検査代含む） コロナ禍で大幅な減収となり新車車両への代替も出来ない事や環境への配慮を鑑みて期限付でもいいので新車導入費用の 50%補助を実施していただきたい。</p>
<p>最低賃金の上昇により、相対的に人件費が上昇している。 車両維持に必要な諸税がそのままとなっている。</p>
<p>車両更新や設備投資に伴う減価償却費</p>
<p>車両購入を補助して頂きたい。（減価償却費補助でなく）</p>

<p>車両購入費、人件費、燃料費など。各地域に沿った運賃の引き上げ、22 時以降の割増運賃の強制化（22 時より賃金割）。障害者割引等の自治体による負担等、地域交通が残れるような早急な各種取り組み補助金等を実施頂きたい。</p>
<p>車両購入費用の支援 燃料高騰による費用の補助</p>
<p>車両購入や修繕に大きな負担がある。北海道等降雪地帯においては、融雪剤により車輛の劣化が他地域より早いため費用がかかることや、車内暖房の為、燃料使用量が多い。</p>
<p>生活路線バス使用分の軽油引取税の軽減措置や、補助金要綱の改定を望む。</p>
<p>特に動力費の高騰の影響が大きい。軽油取引税の免除など支援をお願いしたい</p>
<p>年度後半の燃料高騰はきつい。コスト構造を見直している中で、さらに別要因が出てきて目算が狂ったという印象。 政府の元売りに補助金、備蓄の放出検討などの新しい取り組みに期待したい。</p>
<p>燃油高騰は勿論、業績悪化により車両更新先送りで修繕費が増加。軽油引取税の撤廃と、車両導入補助（助成金）制度推奨</p>
<p>燃料に修繕費の他、人件費や IC 等のランニングコストが重い。幹線の補助のみならず、市道補助についても、市が自主運行への移行や路線維持をしやすいようにバックアップする施策を検討してほしい</p>
<p>燃料への支援（補助制度） 雇用調達助成金の継続と助成率維持</p>
<p>燃料高騰</p>
<p>燃料高騰、軽量税の廃止（運送事業社に対しての減税） （自家用→公共交通利用により CO2 の廃出の削減）</p>
<p>燃料高騰、人件費の上昇は負担が大きい。</p>
<p>燃料高騰が経営を圧迫しているのは間違いない。地域住民の足として利用性を維持していることを踏まえ、費用に対する支援をお願いしたい。</p>
<p>燃料高騰はもとより、人件費を始めとする固定費の割合が高く、売上の減少に応じた費用の削減ができない事業構造が最も経営を圧迫している要因と考えられる。 また、国に期待するのは、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 路線バス赤字額の全額補助（自社での赤字負担なし） 2. 路面電車への補助制度の拡充 3. 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・拡充が考えられる。
<p>燃料費（軽油単価）など自社努力で改善が困難な支出</p>
<p>燃料費、車両修繕費、燃料については運行継続に不可欠であり、単価差異に対する補助等の支給を期待したい</p>
<p>燃料費、老朽車両の維持修繕費。</p>

<p>燃料費が高騰していることに加えて、車両代替も含めて、設備投資が縮小しているため、車両や施設の老朽化が進み、修繕費が増加している。</p> <p>軽油取引税の減免や、車両購入費用の補助拡充などの支援を検討してもらいたい。</p>
燃料費の高騰
燃料費の高騰
燃料費の高騰は経営を圧迫しているため、単価にボーダーラインを定めオーバー分については支援してもらいたい。
<p>燃料費や車両等の修繕費。</p> <p>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。</p>
補助金制度の中で、事前算定方式ではなく、実績算定方式を希望する。
路線バスには燃料サーチャージは難しいので、高騰の際、元売り業者ではなく、バス会社に直接補助金を支給してほしい
路線バスに関しては、路線維持の為に支援があるが、高速バス・貸切バスについての支援はほとんどない。高速部門、貸切部門の赤字が経営を大きく圧迫している。

<鉄軌道事業>

<ul style="list-style-type: none"> ・修繕費、老朽化施設の更新・広域民営化をすすめ易い（自治体にとって）スキームの根本的見直し
<ul style="list-style-type: none"> ・修繕費の補助 ・通学定期割引率相応の補助
<p>費用：特になし</p> <p>支援：補助金上限の見直し</p>
運送費
<p>駅舎等の建物修繕、車両修繕の営業維持費全般がコロナ禍により負担となっている。</p> <p>コロナ後の施策ではなく現状に盲点を当てた特別補助金等の支援を期待する。</p>
外形標準課税の対象外、修繕費の全額補助、車両更新の全額補助
<p>経営を圧迫する費用は、主に修繕費（保守点検の委託費含む）、動力費、固定資産税、人件費で、資金面では資産性の設備投資が対象となる。鉄道軌道安全運送設備等整備事業など一部の補助事業において、要綱に定める補助率が年度によって減少する可能性があることや車両検修費については近年実行された実績はない。自治体は基本的に協調補助となるため、トータルで事業者の負担は増加している。安全運行に向けて老朽化の更新が不可欠なことから確実な実行に期待する。鉄道事業のデジタル化に伴い駅務機器の高度化が進む中、防犯や省力化に対する新規補助項目を加えるとともに、特に地域鉄道は赤字幅が拡大しているため、緊急避難的措置としてバス同様の運行経費に対する補助と自治体へ協調補助に向けた強力な要請に期待したい。中期的には自動運転などの先進技術開発ではなく、</p>

上下分離などの現実的な問題解決に向けた議論に着手してほしい。
経費全般
施設の維持管理費、動力費（水道光熱費）
車両の全重枚の費用
車両や軌道・電路の修繕や、設備更新は、安全を維持、確保するための必要経費である。しかし、行政の支援（補助金）の年2回でしか、設備更新できず、長期的な行政支援をお願いしたい、
修繕費、老朽化に伴う設備更新
人件費、車両等施設修繕費
人件費も含めてこれ以上のコストダウンは限界にきており、強行すると別のデメリットが顕在化するコストが硬直的な業態であること、社会情勢の変化により、コロナ前の利用を見込めないこと。地元の通勤通客には、必要なインフラであることを踏まえ、利用の変動に影響を受けないよう支援スキームを構築していただきたい。
地域鉄軌道会社の固定資産税減免。鉄軌道安全輸送設備等整備補助金の補助割合の引き上げ。
鉄道の安全安心 PR、雇調金の延長や成長投資への税制面の優遇、変動的運賃の検討といった内容の要望をさせていただいております。
鉄道事業は固定費がかさむことにより、支出の大部分を占めることになる。そのため特に中小の鉄道事業は、駅等の設備改良に費やす費用の捻出が難しく、自治体や政府の支援を期待したい。
冬期の除雪費用と燃料高騰が経営に影響が大きい。また、災害保険に対する保険料が増加傾向にあり、以上の経費への支援がほしい。
燃料費の安定のための供給網の整備
車両製造会社が少なく、価格の高額化
売上減によりエネルギー効率が相対的に減ったため、再エネ賦課金の減免措置が来期受けられないので、動力費が大幅に上昇する見込み
老朽化してきている施設の維持改修に加え、燃料高騰、車両の定期的な検査費用が増加している。補助要望に対して予算が全額付かないこともおおく支援策の充実と予算配分をお願いしたい

<旅客船事業>

・安全を優先しつつも、検査内容の見直し、時間の問題等改善できないか。・雇用調整助成金は当面継続していただきたい。・船の稼働率に対し、検査費用等並びに人件費の負担が大きい、
・燃料

・船舶検査代（毎年の検査は費用的に無理である）
1. 燃料費（高騰部分の補助） 2. 港湾施設使用料（減免） 3. 船舶検査の軽減（毎年→2年に1回）
経営を圧迫しているのは人件費及び燃料費。期待する支援は船舶検査費用の助成や原油価格高騰対策
原油価格上昇に伴う燃料費高騰。船舶の老朽化に伴う修繕費の増加。
修繕費
修繕費、人件費、燃料費、いずれも公共交通機関として削減できない状況にある。（削るとコロナ後に対応できない。）
人件費
船舶修繕費、燃料代、人件費により経営圧迫している。
大規模修繕への補助
燃料高騰
燃料高騰
燃料高騰、修繕費
燃料高騰、修繕費、人件費、運航費
燃料高騰、船舶検査費用 上記費用に対する助成
燃料高騰は、直接的に経営を圧迫している。高騰した部分の補助等を望む。
燃料高騰や船舶検査費用の負担は経営を圧迫している費用なので支援をお願いしたい
燃料高騰及び修繕費
燃料費
燃料費
燃料費 船舶建造支援を期待する
燃料費 船舶建造支援を期待する
燃料費、軽油 20 円/l程度にする。船員費、法律改正が不可欠。公共交通ホールディングスのようなものから出資を受ける。
燃料費、修繕費が経営を圧迫しています。 原油価格については、政府による価格調整を期待しています。
燃料費、食材高騰、人件費
燃料費・修繕費・港湾使用料 売上減少分の補助
燃料費・修繕費・人件費・バリアフリー・AISの導入など
燃料費が1番おおい

売上が落ち込んでいる現状では人件費が最も大きいですが、売上の増加に比例して燃料費や消耗品費が増加しますので、減税措置は必須と考えます。

質問 21>主力の金融機関との関係は良好ですか。公的金融機関との連携(資本性ローン等)や中小企業庁の「事業再構築補助金」は利用していますか。または利用意向はありますか。

借入しても返済できる見込がないため利用の意向なし
(関係は) 良好、老後のローン等の利用を検討
「事業再構築補助金」の利用はない。
・コロナ特別融資は利用
・金融機関との関係は良好
・資金性ローンの対象となれば活用したい。
・金融機関とは随時連携している。再構築補助金の利用はないが、要件を満たせば活用を検討したい。
2020年度内に雇用調整助成金を申請し、受領しています。
あらゆる手段で資金調達を行っている。劣後ローンも実施済
いずれも利用しておりません。また現時点では、今後の利用も考えておりません。
コロナ禍で金融機関が打ち出した低金利商品の活用
関係は良好
コロナ禍であっても、平時の対応(2期連続の赤字は認めない)であり良好ではない。
はい
メインバンクとの関係性は良好
メインバンクとは良好な関係を維持。資本性劣後ローン借入を実施。
良好、ほかはなし
関係は良好
関係は良好。公的金融機関と連携している。
関係は良好。資本性ローン既に導入済。
関係は良好。事業再構築補助金 採択。日本政策金融公庫 利用。
基本的に金融機関との取引が無い。「事業再構築補助金」の利用は無く、今後の利用の予定も無い。
協力はいただいている
金融機関からの融資は受けておりません。
金融機関との関係は今のところ良好。
公的金融機関との連携等は今のところ利用する予定はありません。

金融機関との関係は問題なし、補助金は利用していない
金融機関との関係は良好、公的金融機関等の利用はなく、今後も予定はない。
金融機関との関係は良好。資本性ローン等は今後検討が必要かも
金融機関との関係は良好。事業再構築補助金は利用していない、利用の意向はある。
金融機関との関係は良好であり、利率の低減や補助金等の活用は行っている。
金融機関との関係は良好です
金融機関との関係は良好ですが、業績を踏まえ借入利率が上昇した先があります。資本金ローンや事業再構築補助金の利用の予定はありません。
金融機関とは良好である。新たに、公的金融機関と資本性ローンを実施した。
金融機関は業務見通しによって対応が変わるので良好とはいえない。再構築補助金にしても自己資金がなければ利用できない。
検討中
現在、検討している。
現在、利用の意向はありません。
現状では利用の予定なし
公共交通機関とし、「下支えします」と資金の低利融資（ゼロではない）に協力して頂いている
今のところ関係性に問題はない。
今のところ金融機関とは良好な関係です。事業再構築補助金については、条件と合致するような事業計画を策定中です。
今までのところ、親会社による支援があるため、利用予定なし。
財務体質の急激悪化を懸念させるが、収益の見通しが立たないことが不安大。
資金調達は親会社からのみ
資本性ローンや優先様による増資が不可欠。
資本性ローン及び事業再構築補助金は利用していない。又。利用の予定もない。
資本性ローン利用あり
事業再構築補助金の申請準備中
借入は親会社からの借入で賄っている。その他借入として「県の新型コロナウイルス感染症対策資金」を借入している。
借入金なし
主力の金融機関との関係は良好で、又公的金融機関との連携も今後行う予定。
主力の金融機関との関係は良好です。公的金融機関との連携はありません。また、中小企業ではないため「事業再構築補助金」の利用はしていません。
主力金融機関、政策金融公庫等からは支援をいただいております、資本繰には、大変助かっている。現状再構築補助金の利用予定はありません。

主力金融機関、政策金融公庫等から支援をいただいておりますが本来支援は薄い。
新型コロナウイルス感染症特別融資のみ利用している
当面は親会社からの借入金で資金繰りする予定であり、上記の利用はなし
特に貸し渋り・貸し剥がしは受けていない。 「事業再構築補助金」に関しては金融機関（認定経営革新等支援機関）ごとに姿勢が異なるようだ。メインバンクが消極的だと話が進まないと聞く。
日本政策金融公庫からの借入 事業再構築補助金は利用していない
普通
民間の取引銀行との関係は良好である。補助金支援も各分野で利用している。政府による借入においても日本政策金融公のみで財政状況も現時点では問題ない。
目下の所、良好
融資が受けられる状況にない
利用している
利用している。
利用しない
利用済み
良好
良好
良好
良好
良好 事業・業種の転換予定なし
良好 船舶建造に利用できるなら利用したい
良好 船舶建造に利用できるなら利用したい
良好。借入や補助金の利用の意向はない。
良好。利用なし
良好。利用無し。
良好であり、事業再構築補助金は利用していない
良好である。経営の公的機関の利用はない。
良好である。資本的ローン・事業再構築補助金等は利用していない。現状で利用意向はありません。
良好である。補助金を受けて3年間、実質無利子で融資を受けている。ただ、期日までに返済の目途が立っていないので、先行きは全く不透明である。
良好です。

良好です。公的金融機関との連携や中小企業庁の「事業再構築補助金」は利用していません。また、利用の意向もありません。

良好な関係はある。

公的金融機関との連携や、中小企業庁の「事業再生構築補助金」は活用していないが、今後利用の可能性はある。

<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