

# 路線・便数・輸送力と運賃水準決定 の考え方について

本資料は、(社)日本バス協会会員乗合バス事業者に対して行った「バス産業勉強会に関するアンケート」(平成20年10月～11月、252社回答)の集計結果をまとめたものです。

国土交通省自動車交通局

(社)日本バス協会

# 1. 路線・便数・輸送力の決定の考え方

## (1) 黒字路線、赤字路線の要因

乗合 ※主な回答

	黒字路線	赤字路線
主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・双方向の需要がある路線</li> <li>・鉄道連絡路線</li> <li>・企業、大学・高校、病院がある路線</li> <li>・丘陵地の住宅街を運行する路線</li> <li>・定時性・速達性が確保される路線</li> <li>・系統距離が短い路線</li> <li>・管理の受委託</li> <li>・運行ダイヤのわかりやすさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の減少</li> <li>・マイカー・自転車利用が増加</li> <li>・渋滞により定時性が損なわれる</li> <li>・中心市街地の空洞化</li> <li>・系統距離が長い路線</li> <li>・鉄道や他社路線との競合</li> <li>・コミュニティバスとの競合</li> <li>・燃料費の高騰</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・双方向の需要がある路線</li> <li>・鉄道連絡路線</li> <li>・通学路線</li> <li>・昼間の観光利用がある路線</li> <li>・系統距離が短い路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過疎化による利用者の減少</li> <li>・マイカー・自転車利用が増加</li> <li>・利用者減少→減便→利用者減少の負のスパイラル</li> <li>・渋滞により定時性が損なわれる</li> <li>・長大路線で片輸送</li> <li>・病院、学校の無料送迎バス</li> <li>・燃料費の高騰、車両老朽化による維持修繕費の増加</li> </ul>

高速(空港バスを含む) ※主な回答

	黒字路線	赤字路線
高速(空港バスを含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の交通機関に対する優位性               <ul style="list-style-type: none"> <li>〔 低廉な運賃、快適な車両 目的地まで乗り換えがいない 夜行便は時間を有効活用 〕</li> </ul> </li> <li>・客単価が高い、車両効率もよい</li> <li>・P&amp;Rやインターネット販売で増客</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ツアーバスの参入</li> <li>・新幹線や航空の割引運賃</li> <li>・慢性的な高速道路の渋滞</li> <li>・燃料費の高騰</li> </ul>

## (2)路線・系統を決定する際の判断基準

### 乗合 ※主な回答

<p>主に都市部</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・採算性</li> <li>・沿線人口、人口密度</li> <li>・住宅地、学校、企業、病院、集客施設の立地</li> <li>・既存路線との相乗効果</li> <li>・鉄道を含めた交通ネットワーク</li> <li>・鉄道や他社路線との競合の有無</li> <li>・走行環境、ターミナル、待機スペース、回転場所</li> <li>・要員、車両の効率的な運用</li> <li>・自治体、住民の要望</li> </ul>
<p>主に地方部</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要動向、採算性</li> <li>・自治体、住民の要望</li> <li>・自治体の欠損補助</li> <li>・沿線人口、人口密度</li> <li>・学校、病院の統廃合、集客施設の立地</li> <li>・既存路線との相乗効果</li> <li>・走行環境、待機スペース、回転場所</li> <li>・要員、車両の効率的な運用</li> </ul>

### 高速(空港バスを含む) ※主な回答

<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要動向、採算性、継続性</li> <li>・近い将来に採算が見込めるか</li> <li>・拠点間流動、目的地の集客力、終点が大都市</li> <li>・共同運行会社</li> <li>・高速道路の整備状況、ターミナル、待機スペース</li> <li>・他の交通機関との競争力(運賃、所要時間、乗り換え回数等)</li> <li>・ネットワーク化による相乗効果、新規参入の防止</li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### (3)便数・ダイヤを決定する際の判断基準

#### 乗合 ※主な回答

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"><li>・採算性、効率性(要員・車両の効率的な運用)</li><li>・利用者ニーズ</li><li>・鉄道との接続</li><li>・運行ダイヤのわかりやすさ</li><li>・自治体、企業、住民の要望</li></ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"><li>・需要動向、採算性、効率性(要員・車両の効率的な運用)</li><li>・自治体、住民の要望</li><li>・自治体との協議</li><li>・学校、企業の始業・終業時刻や病院の受付開始時間</li><li>・鉄道、旅客船、航空便との接続</li><li>・季節的な需要</li></ul>

#### 高速(空港バスを含む) ※主な回答

<ul style="list-style-type: none"><li>・需要動向、採算性</li><li>・要員、車両の効率的な運用</li><li>・共同運行会社との協議</li><li>・鉄道、航空便との接続</li><li>・集客施設、企業の要望</li></ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### (4)赤字路線を維持する理由・事情

乗合 ※主な回答

<p>主に都市部</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の足を守る社会的使命から内部補助で維持</li> <li>・宅地開発等将来的に収支改善が見込まれる</li> <li>・赤字路線のカットで幹線に与える影響が大きい</li> <li>・電鉄グループの戦略上、鉄道連絡路線は維持</li> <li>・営業エリアの防衛上</li> <li>・自治体や地域との関係が強固であり、単純に廃止できない</li> <li>・自治体の欠損補助</li> </ul>
<p>主に地方部</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の足を守る社会的使命から内部補助で維持</li> <li>・他の事業での売り上げが見込める</li> <li>・人件費の削減を伴わなければ、資金繰り上日々の収入源を優先</li> <li>・雇用の維持</li> <li>・自治体や地域との関係が強固であり、単純に廃止できない</li> <li>・自治体や住民からの強い要望</li> <li>・自治体の欠損補助</li> <li>・評判が悪くなる</li> </ul>

高速(空港バスを含む) ※主な回答

<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要の増加が見込まれる</li> <li>・ネットワークによるスケールメリット、高速部門全体で判断</li> <li>・運営コストを按分できる</li> <li>・共同運行会社との関係</li> <li>・新規参入の防止</li> <li>・赤字路線を維持する理由はない</li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (5)路線改廃手続き上の問題点

### 乗合 ※主な回答

- ・地域協議会手続(廃止の1年程度前に申し出)に時間がかかり、その間に赤字が拡大
- ・処理期間(廃止の6ヶ月前に届出)が長い
- ・新規路線開設の処理期間が3ヶ月であり、要望に迅速な対応ができない
- ・廃止代替路線の許可手続の簡略化、処理期間の短縮化及び廃止手続の簡略化
- ・提出書類の簡素化

### 高速(空港バスを含む) ※主な回答

- ・ツアーバスと比べて、路線変更、運賃変更、撤退が自由にできないのは不公平

## (6)同業他社との競争戦略

### 乗合 ※主な回答

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"><li>・協調して利便性を向上(ダイヤ調整、停留所共同使用、ICカード等共通乗車券)</li><li>・運賃以外のサービス面で競争(安全運転の徹底、乗務員の接遇向上等)</li><li>・競合しないよう路線のすみ分けが必要</li></ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"><li>・協調して利便性を向上(ダイヤ調整、共通乗車券、共通時刻表)</li><li>・運賃以外のサービス面で競争(安全運転の徹底、乗務員の接遇向上等)</li><li>・コミュニティバスとは輸送実態に応じたすみ分けが必要</li></ul>

### 高速(空港バスを含む) ※主な回答

<ul style="list-style-type: none"><li>・共同運行体制の維持・強化によりサービス向上</li><li>・運賃、ダイヤ等サービス面で競争</li><li>・ツアーバスには安全性と快適性で対抗</li></ul>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (7)利用者ニーズの把握方法

### 乗合 ※主な回答

- ・乗降調査
- ・アンケート調査
- ・電話、ホームページ、メールによる要望
- ・モニターからの意見
- ・乗務員、営業所からの報告
- ・ICカード、バスカード、乗降センサー等の乗降データ
- ・自治体・自治会、学校、企業等との意見交換
- ・地域公共交通会議への参加による情報入手

### 高速(空港バスを含む) ※主な回答

- ・乗降調査
- ・アンケート調査
- ・電話、ホームページ、メールによる要望
- ・乗務員、営業所からの報告
- ・乗車券で把握
- ・共同運行会社との情報交換
- ・旅行部門・会社、観光協会との情報交換

## (8)病院・スーパー等集客施設の経営戦略上の位置付け

### 乗合 ※主な回答

- ・病院・スーパー等集客施設は、昼間時間帯で一定規模の輸送需要が発生するので重要な位置付け
- ・病院は重要な位置付けであるが、スーパー等商業施設はマイカー利用が多いので重要とは考えていない
- ・郊外立地の病院・スーパー等集客施設は、大規模駐車場が完備されマイカー利用が多いので重要とは考えていない

### 高速(空港バスを含む) ※主な回答

- ・観光・レジャー施設は重要な位置付け

## 2. 運賃水準の決定の考え方

### (1) 運賃水準の決定の考え方

乗合 ※主な回答

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"><li>・社内の収支状況</li><li>・周辺バス会社との協調運賃</li><li>・利用者が受け入れ可能な運賃</li><li>・サービスと運賃の整合性</li><li>・利用実態調査に基づく</li></ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"><li>・社内の収支状況</li><li>・周辺バス会社との協調運賃</li><li>・利用者が受け入れ可能な運賃</li><li>・競合している鉄道・バスや自家用車などと比較調整</li><li>・利用実態調査に基づく</li><li>・関係自治体の意向に添うもの</li></ul>

高速(空港バスを含む) ※主な回答

<ul style="list-style-type: none"><li>・鉄道や他モードを加味</li><li>・競合他社との調整(ツアーバスを含む)</li><li>・社内の収支状況</li><li>・利用しやすい運賃体系(低料金)</li><li>・一般乗合バスの赤字補填を加味</li></ul>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (2)現在の自社の運賃水準について

### 乗合

単位：%

	高い	普通(適正)	低い(安い)
三大都市圏	1.7	16.7	81.6
政令指定都市等	0.0	38.5	61.5
地方部	4.9	26.0	69.1
合計	3.6	24.0	72.4

#### 運賃水準が低い(安い)理由

- ・燃料費の高騰
- ・旅客の減少
- ・利用客にこれ以上の負担は求められないから

### 高速(空港バスを含む)

単位：%

	高い	普通(適正)	低い(安い)
合計	0.9	52.1	47.0

#### 運賃水準が低い(安い)理由

- ・燃料費の高騰
- ・ツアーバスの影響で安価になってしまった。

### (3)赤字であっても運賃値上げをしない理由

乗合 ※主な回答

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・逸走が不安</li> <li>・利用者の理解が得られないから</li> <li>・近隣他社との調整が難しいから</li> <li>・運賃値上げの前に企業努力が必要と考えるから</li> <li>・運賃改定の労力の割りに効果が少ないから</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車、バイク、自家用車への逸走が懸念されるから</li> <li>・競合他社(鉄道・タクシー等)との兼ね合い(競争力低下)</li> <li>・自治体からの赤字補填があるから</li> <li>・運賃改定による逸走で補助対象から外れる可能性があるから</li> <li>・運賃制度が煩雑だから(改定のノウハウがないから)</li> <li>・運賃改定の労力の割りに効果が少ないから</li> <li>・運賃改定には多額の費用がかかるから</li> <li>・過疎化により運賃改定の効果がなさそうだから</li> </ul>

高速(空港バスを含む) ※主な回答

<ul style="list-style-type: none"> <li>・逸走が不安だから(高速バスは安価が売りだから)</li> <li>・鉄道や競合他社との兼ね合い(競争力の低下)</li> <li>・ツアーバスとの競争力低下</li> <li>・他事業を含めると黒字だから</li> <li>・多少の赤字なら広告宣伝費と考えればいいから</li> <li>・運賃に見合うサービスを提供できていないから</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### (4)現行の運賃上限認可制についての改善要望

乗合 ※主な回答

- ・上限認可制を撤廃し届出制にして欲しい
- ・申請事務(申請書類)の簡素化
- ・路線毎(地域ごと、市町村単位 等)の上限認可制
- ・標準処理期間の短縮
- ・高速バスの定義に空港バス(50km未満)を加えて欲しい
- ・燃料高騰時のサーチャージ運賃の導入(柔軟な運賃設定)
- ・上限ではなく、下限を管理して欲しい  
(地域協議会で決められた路線と一般路線の運賃が異なるため整合をとって欲しい)

## (5)貸切バス事業を営んでいる場合、運賃は適正に収受できていますか

### 三大都市圏

単位：％

届出運賃の範囲内で収受	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	0%
届出運賃の範囲外で収受	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
会社割合	55.0	※ 7.5	5.0	5.0	5.0	5.0	10.0	2.5	2.5	2.5	0.0

※・・・三大都市圏にある7.5%の会社は、全仕事の90%を届出運賃の範囲内で収受している。(全仕事の10%は届出運賃の範囲外で収受せざるを得ない状況にある。)

### 政令指定都市等

単位：％

届出運賃の範囲内で収受	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	0%
届出運賃の範囲外で収受	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
会社割合	33.3	0.0	6.7	6.7	13.3	0.0	0.0	13.3	13.3	13.4	0.0

### 地方部

単位：％

届出運賃の範囲内で収受	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	0%
届出運賃の範囲外で収受	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
会社割合	27.9	4.8	4.8	4.8	10.6	5.8	4.8	10.6	10.6	8.6	6.7

### 合計

単位：％

届出運賃の範囲内で収受	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	0%
届出運賃の範囲外で収受	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
会社割合	35.2	5.0	5.0	5.0	9.4	5.0	5.7	8.8	8.8	7.7	4.4