

# バス産業を巡る現状

## 第1回 バス産業勉強会資料

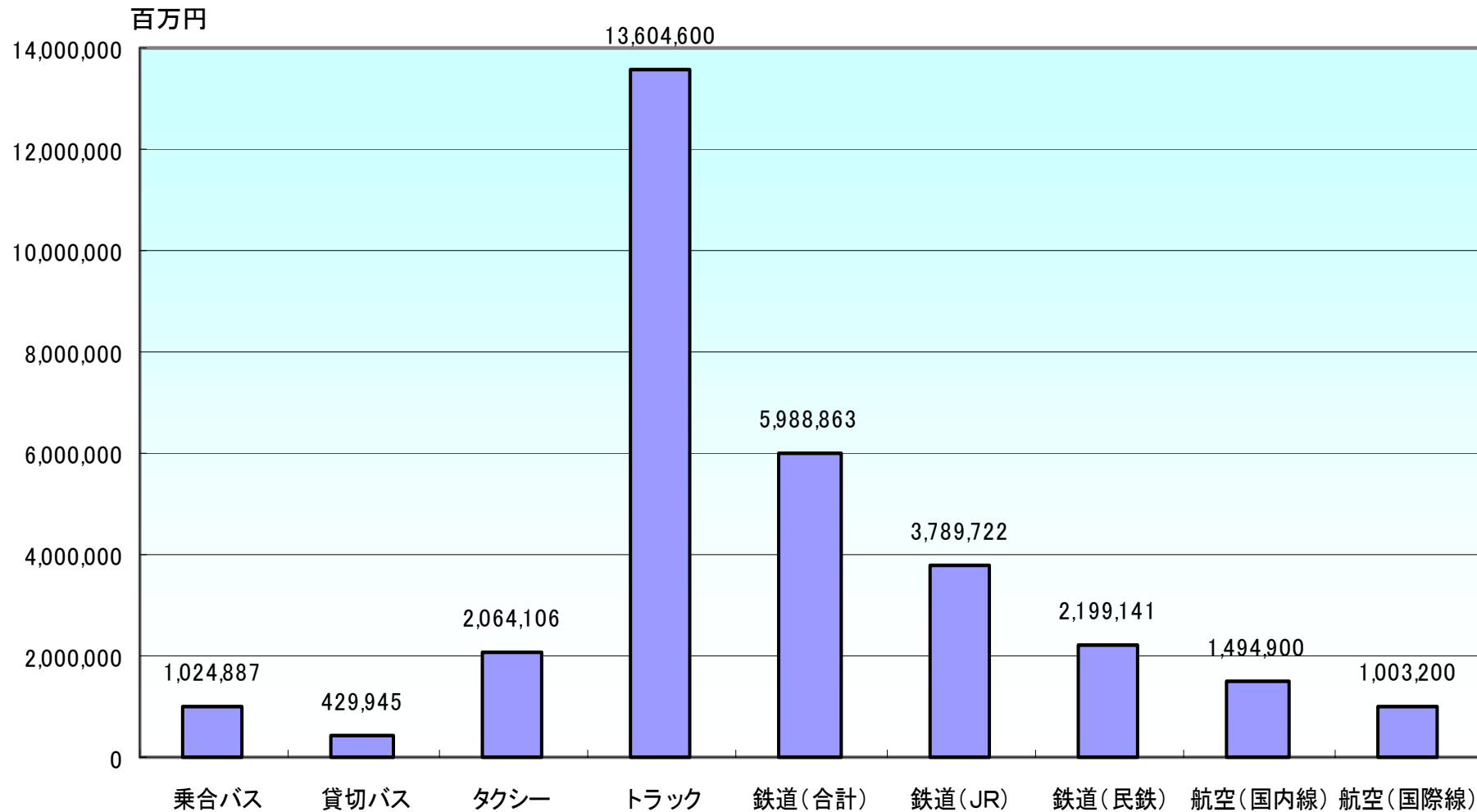
国土交通省自動車交通局

(社)日本バス協会

平成20年10月9日

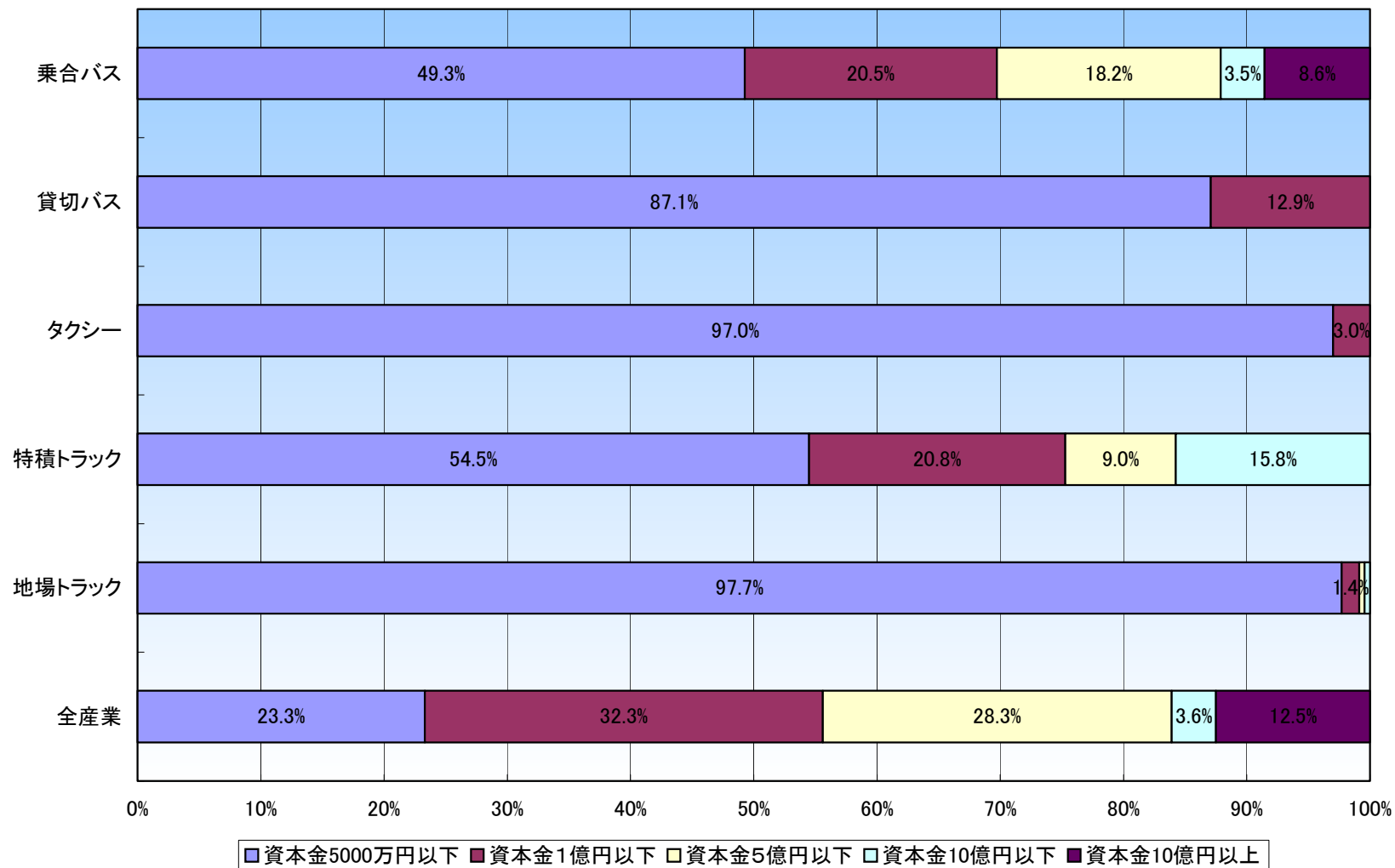


営業収入(平成18年度)により事業規模を見ると、乗合バス事業は約1兆円産業。貸切バスは4300億円。タクシーは2兆円産業、トラックは14兆円。鉄道(平成17年度)は6兆円産業、航空は国内線が1.5兆円、国際線が1兆円。

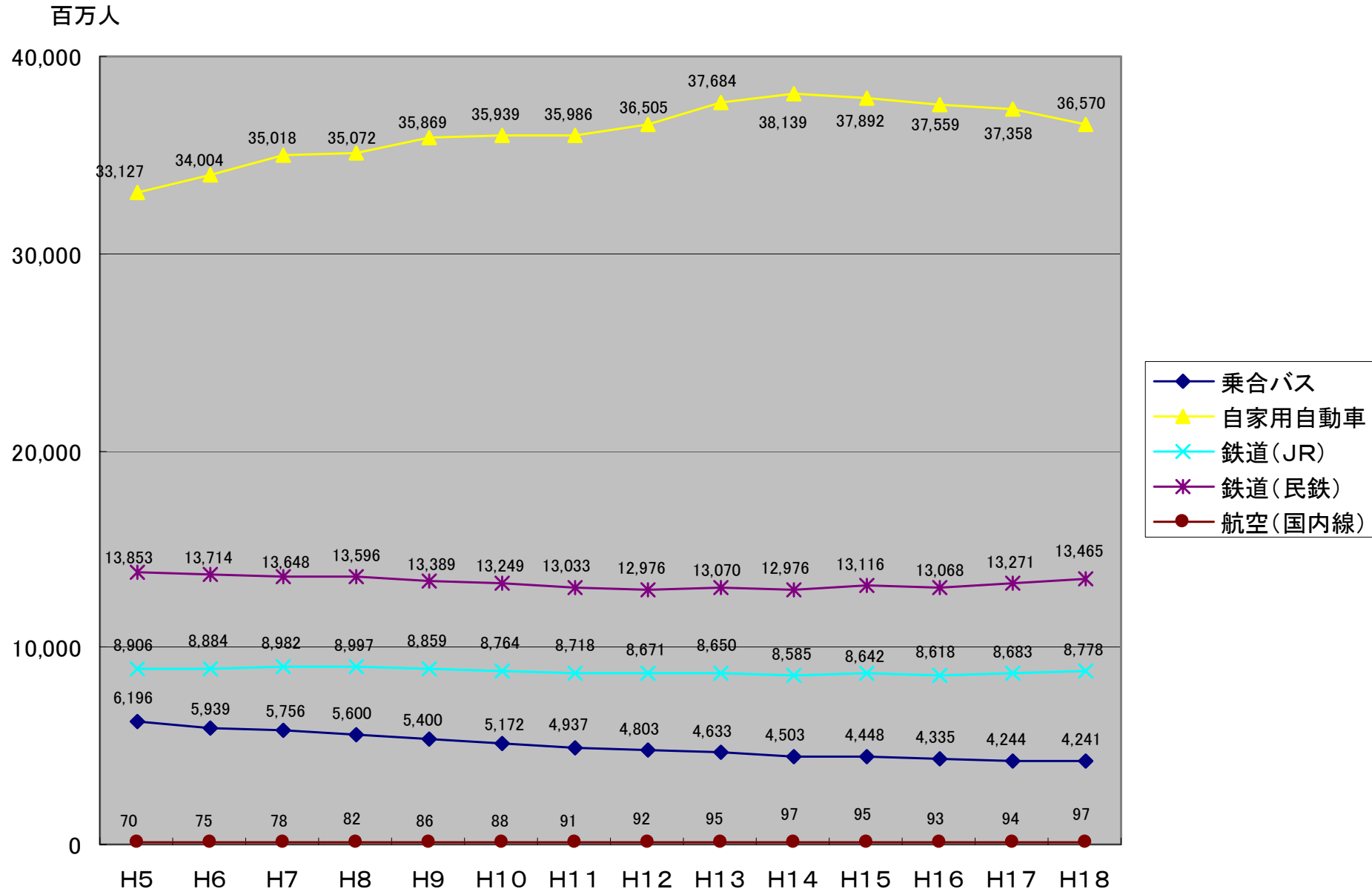


※鉄道については、平成17年度の実績。

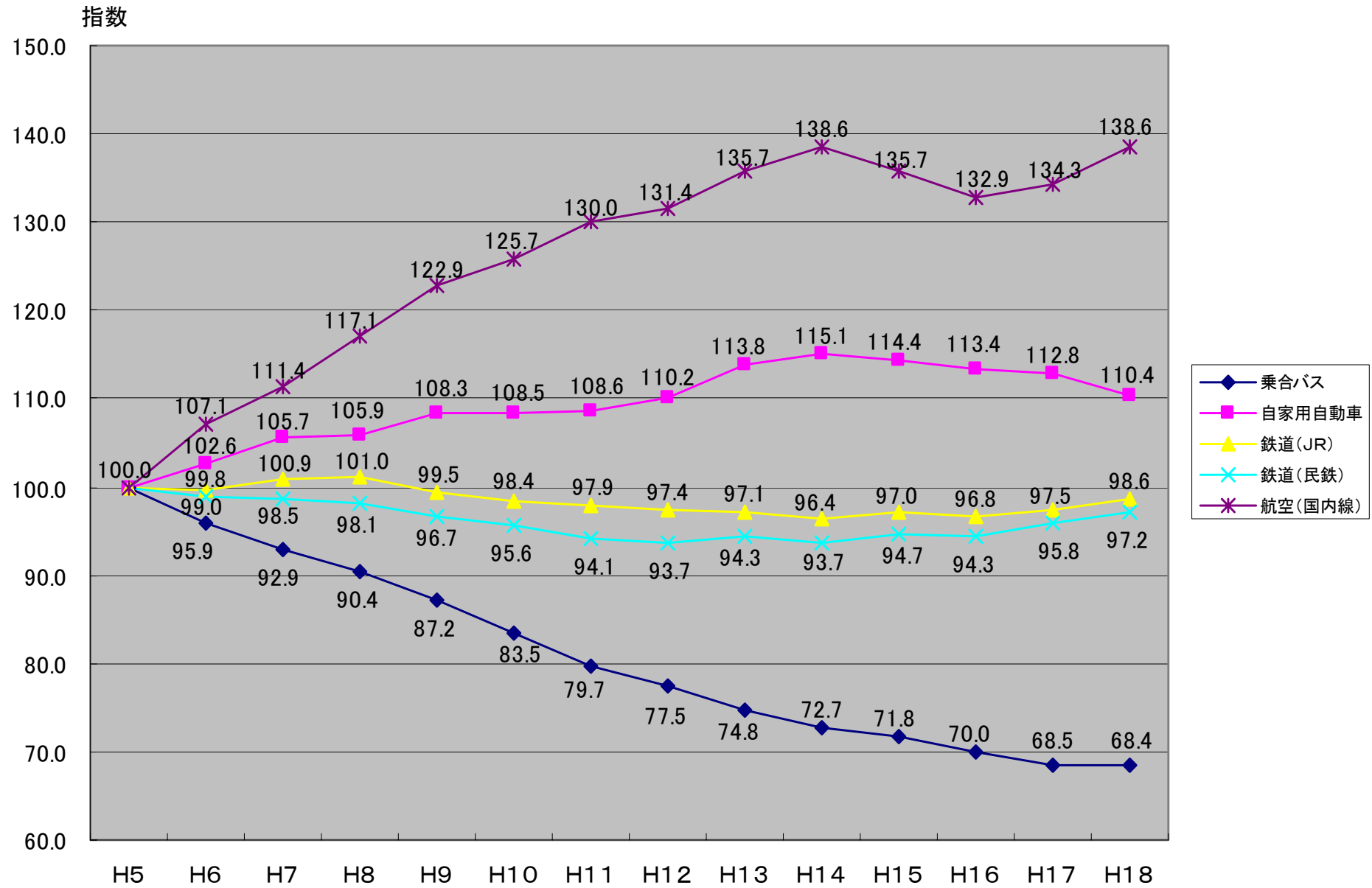
資本金の額により企業規模を見ると、乗合バス事業は全産業に比べて資本金5000万円以下の中小企業が多いが、電鉄系を中心として、資本金5億円以上の企業も多い。一方、貸切バス事業者はほとんどが資本金5000万円以下の中小企業。



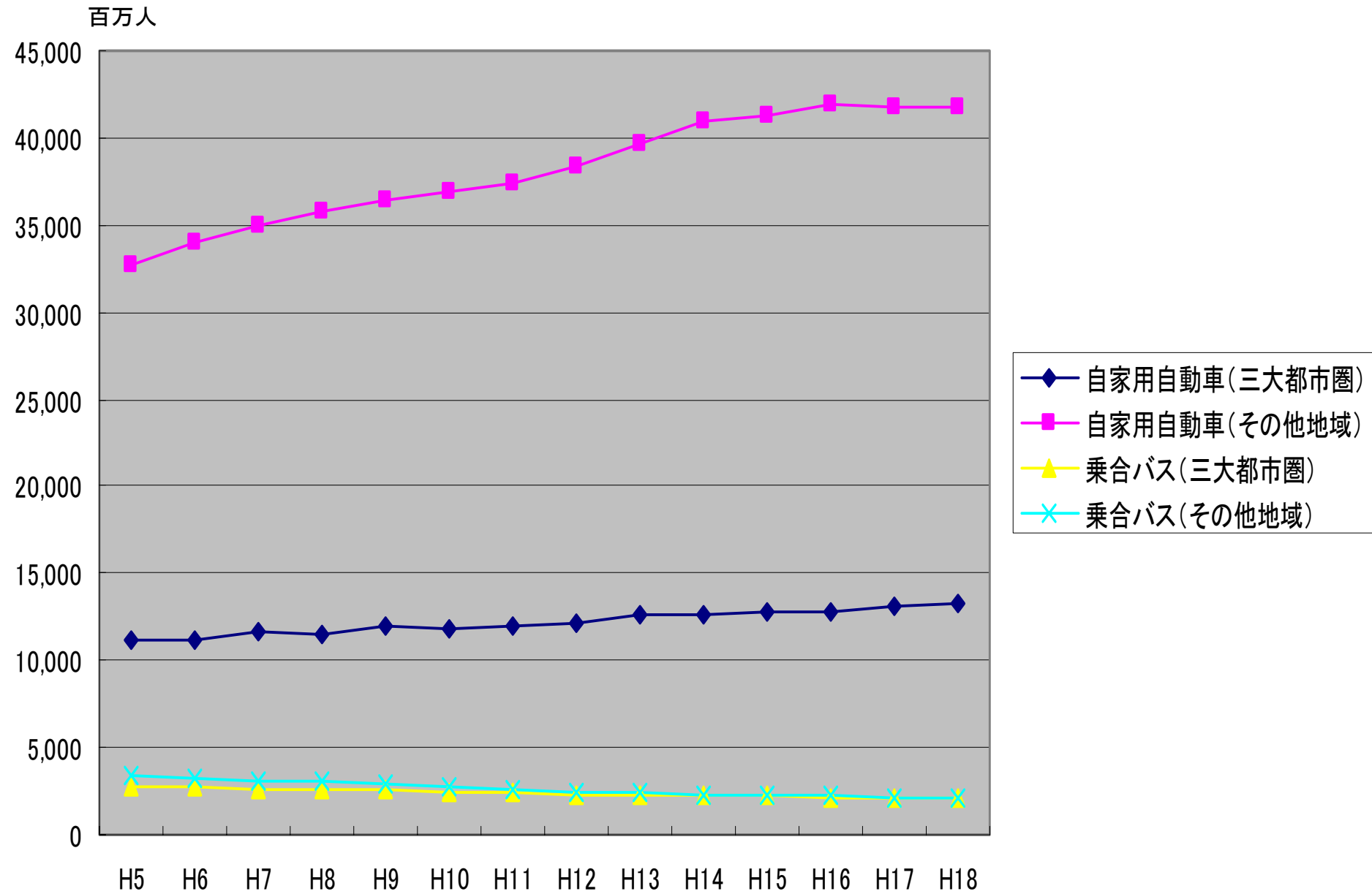
# 輸送機関別輸送人員の推移



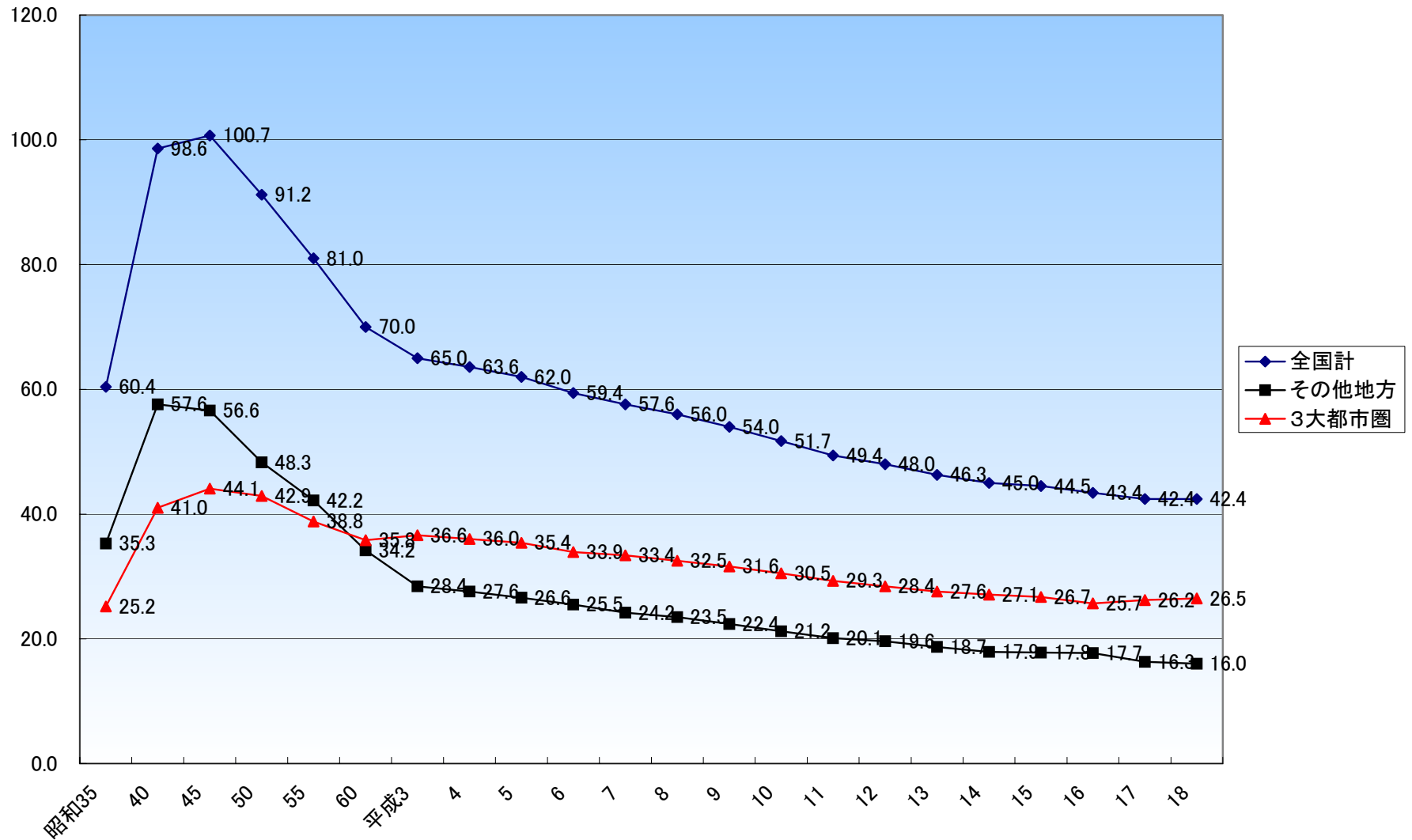
## 輸送機関別輸送人員の推移(指数による比較)



## 三大都市圏・その他地域の輸送人員の推移



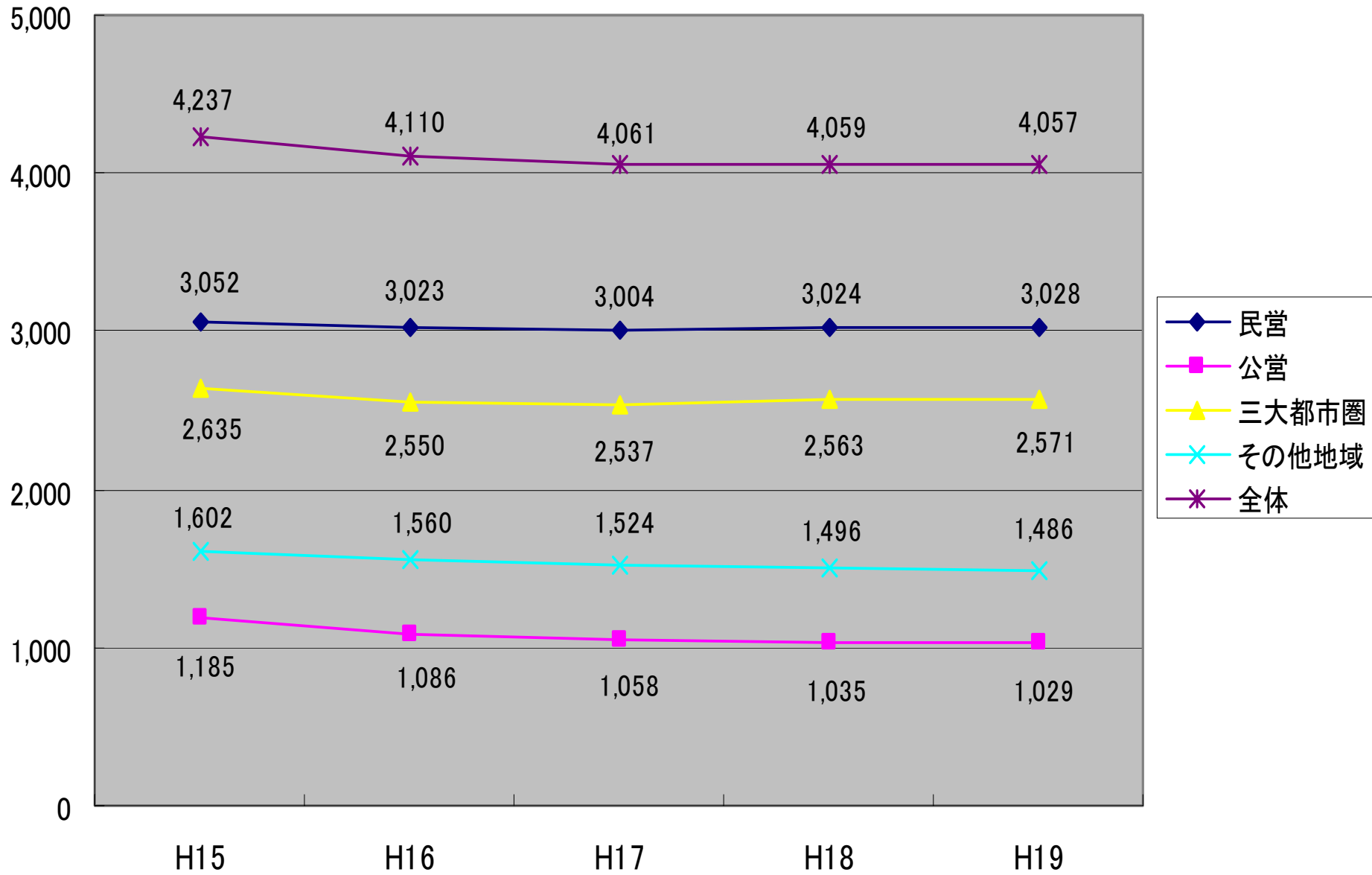
# 乗合バス輸送人員の推移



# 輸送人員の推移

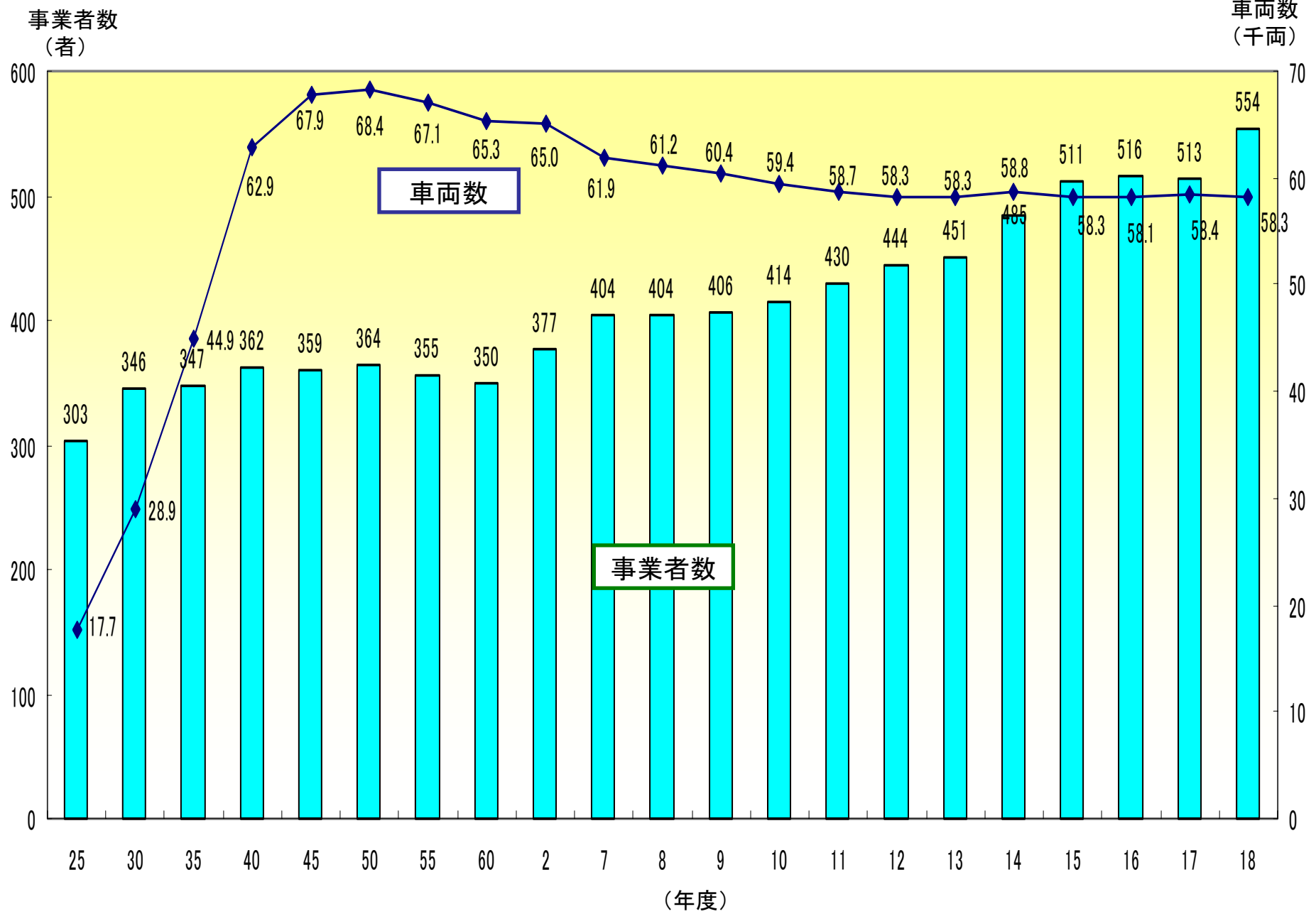
百万人

※保有車両30両以上の事業者を対象





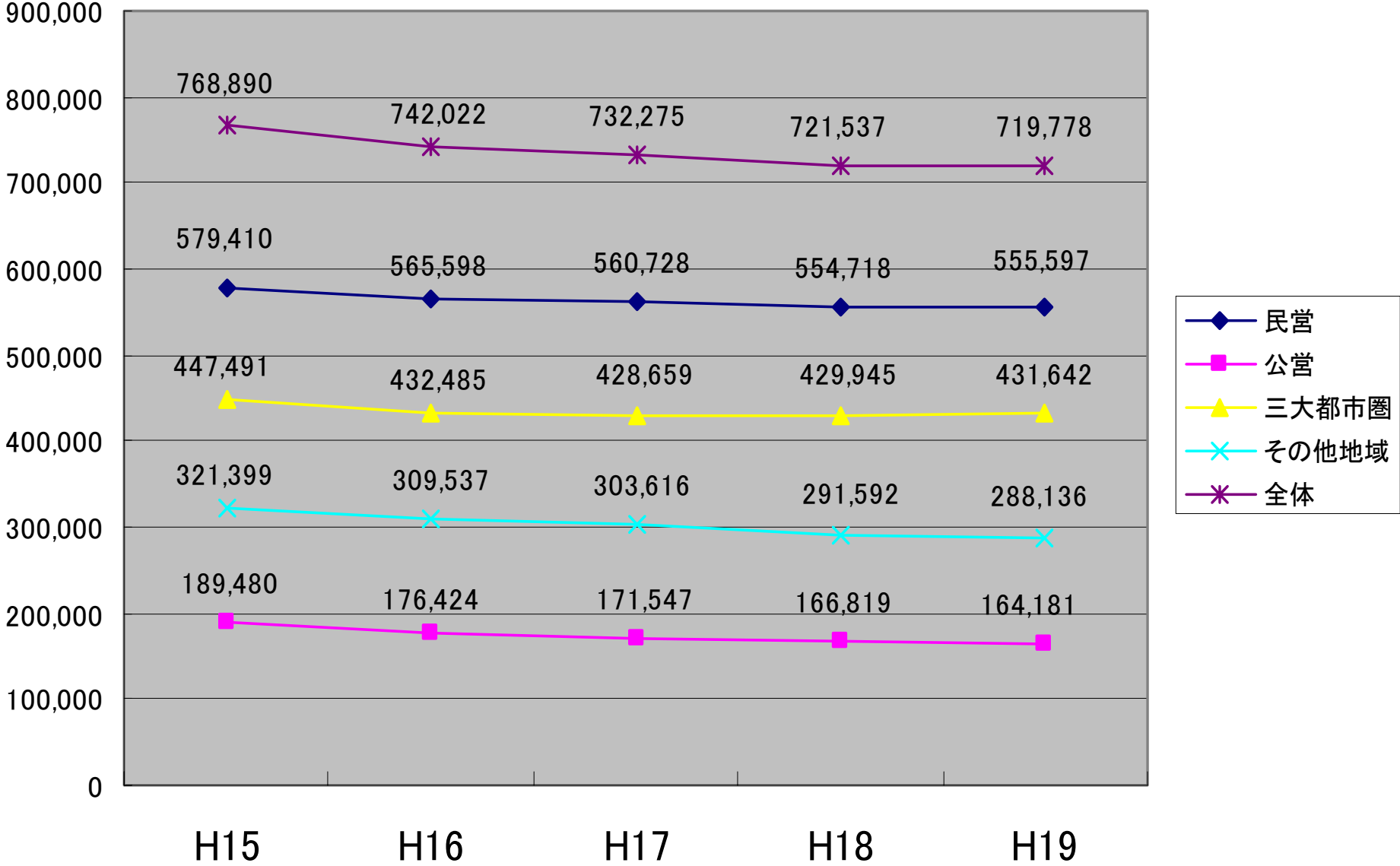
# 乗合バス事業者数と車両数の推移



# 運送収入の推移

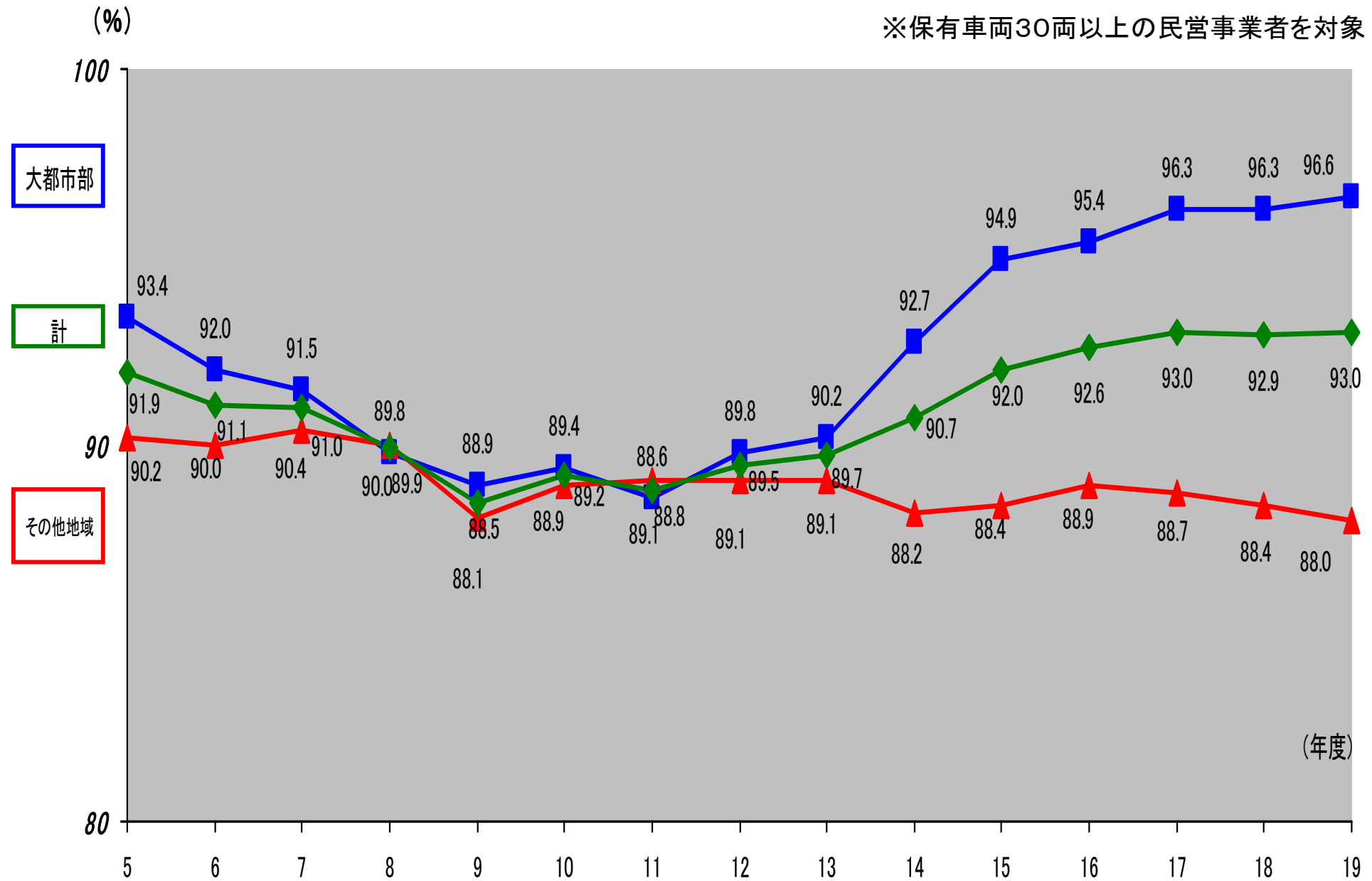
百万円

※保有車両30両以上の事業者を対象



# 年度別収支率の推移(三大都市圏・その他地域)

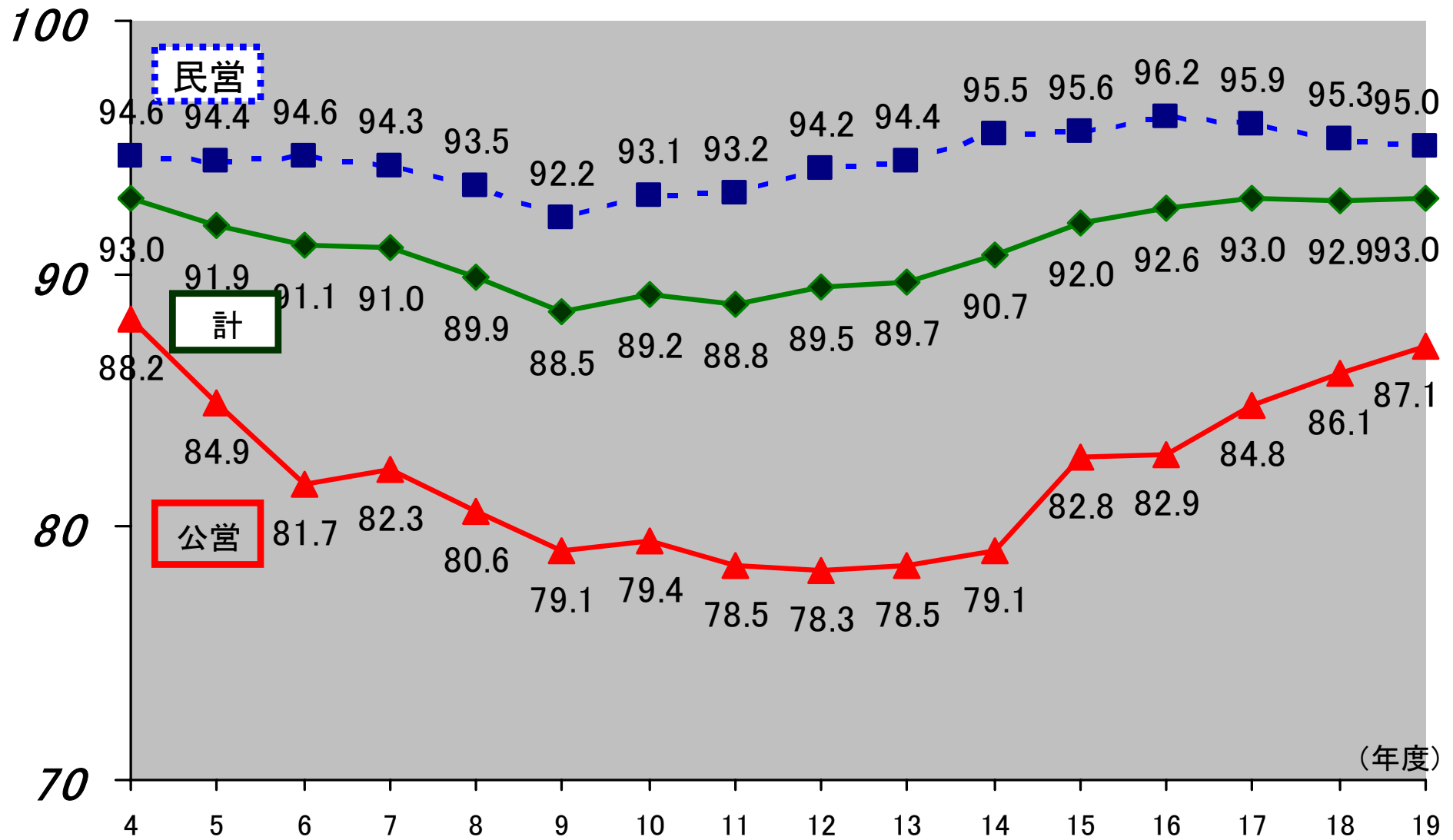
※保有車両30両以上の民営事業者を対象



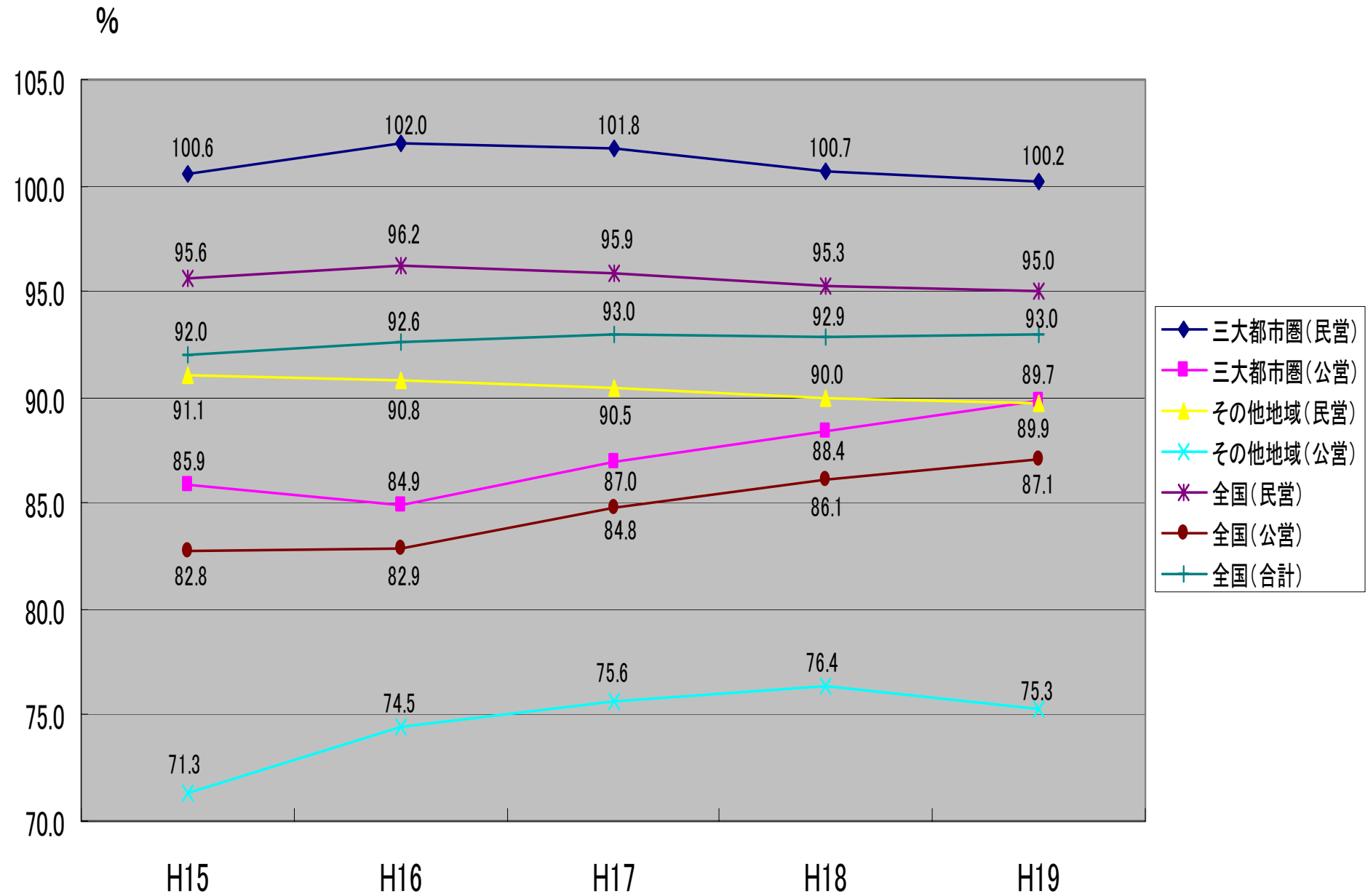
## 収支率の推移(民営・公営)

(%)

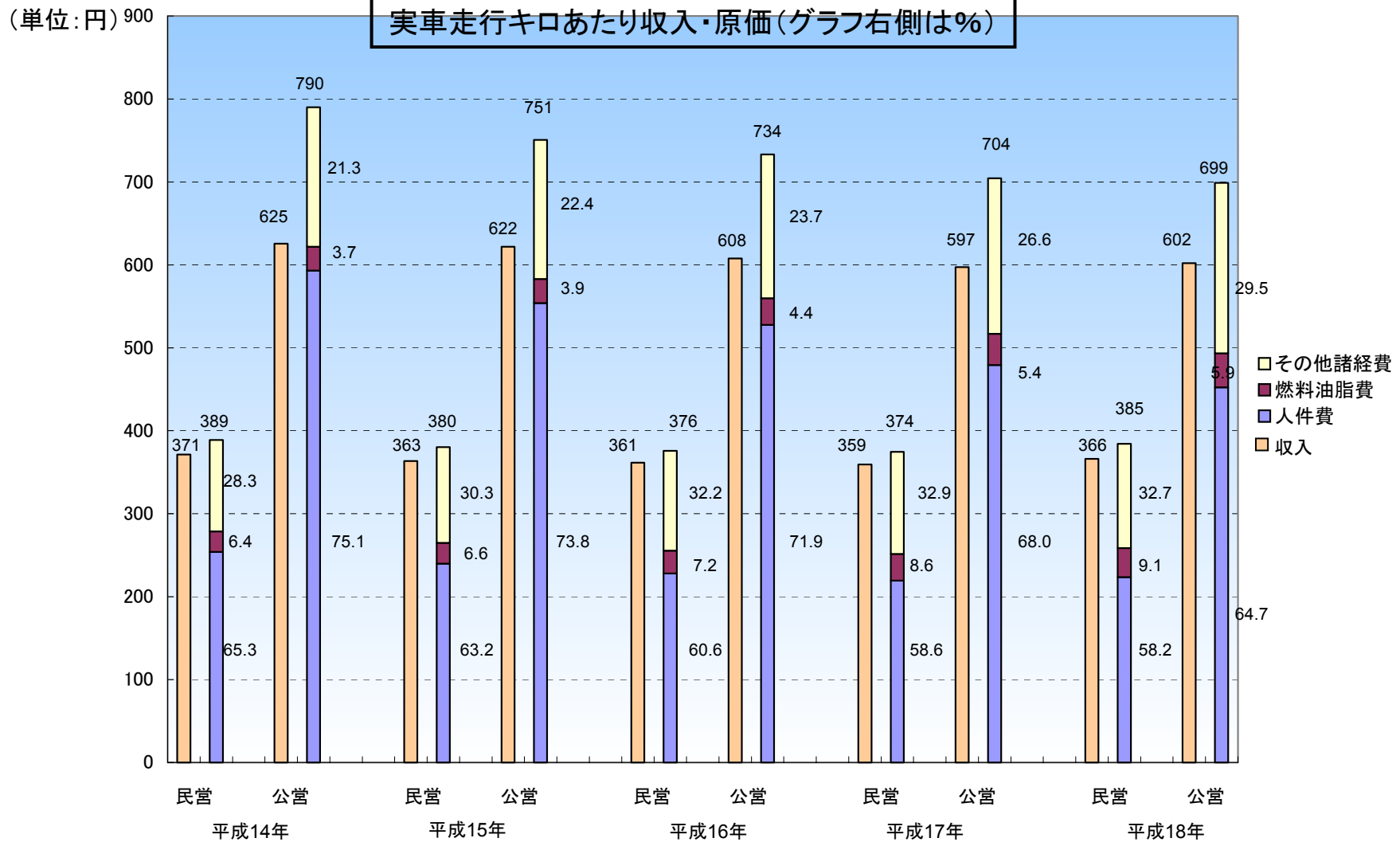
※保有車両30両以上の民営事業者を対象



# 経常収支率の推移



乗合バスの公営事業者は、民営事業者に比べて原価も高いが、収入も高い。これは、大都市圏、地方における都市部において事業を行っているため。原価は人件費の高さを反映して高い。燃料油脂費の占める割合は低い。



乗合バス事業者1者当たりの収入及び費用の推移(保有車両30両以上の民営事業者の平均値)

(単位:百万円)

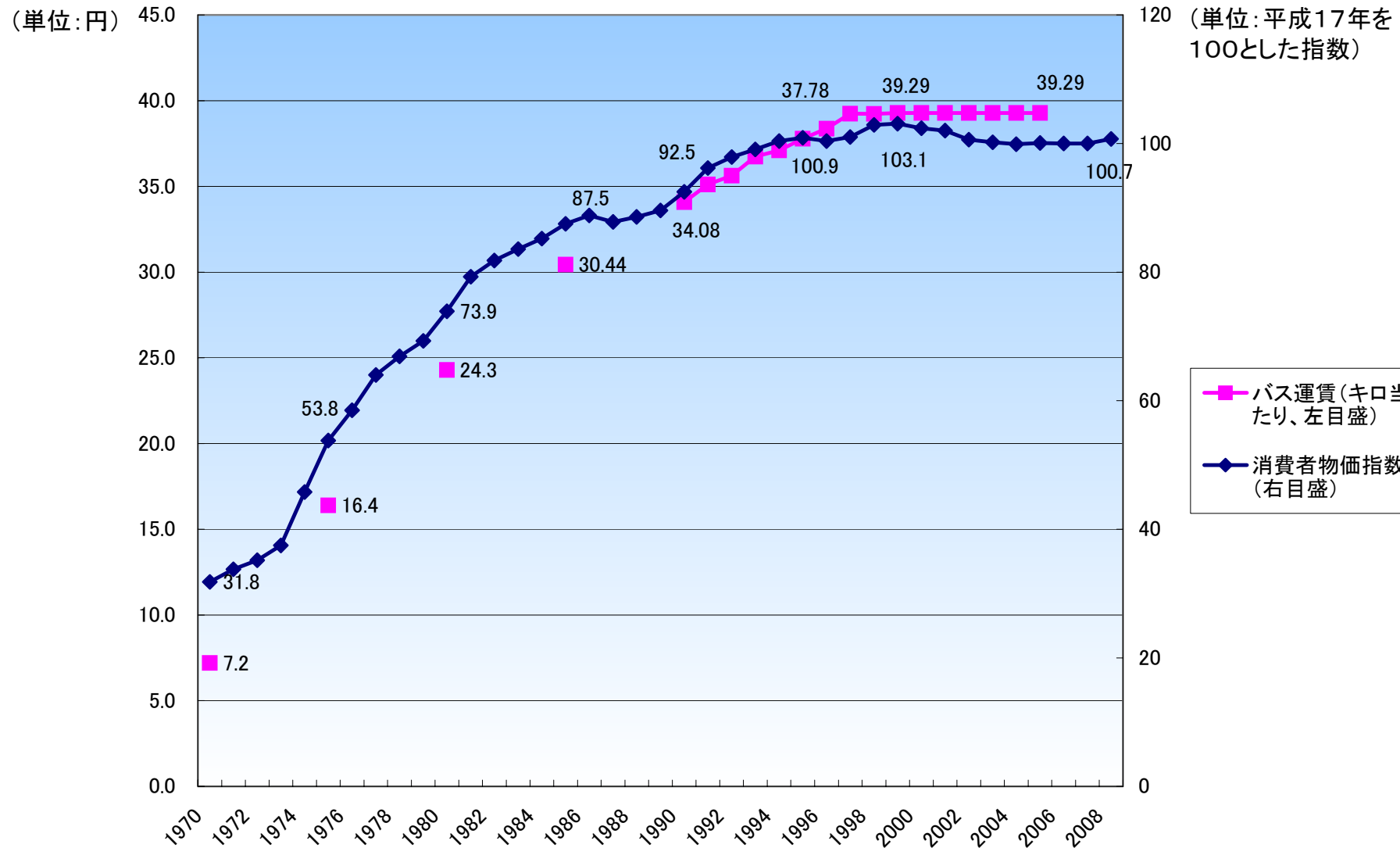
		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
収入	運送収入	3,343	3,201	2,895	2,602	2,552	2,514	2,481	2,444	2,437
	運送雑収	86	84	86	78	84	82	81	74	76
	営業外収入	35	30	28	28	24	24	20	20	21
	合計	3,463	3,314	3,008	2,708	2,660	2,619	2,581	2,537	2,534
運送費用	人件費	2,492	2,287	2,011	1,725	1,638	1,543	1,470	1,445	1,407
	燃料油脂費	195	207	192	182	183	198	231	242	258
	車両修繕費	142	144	140	135	138	141	138	136	138
	車両減価償却費	150	135	120	118	129	138	146	153	176
	自動車税	5	5	4	4	4	4	4	4	4
	自動車重量税	8	8	7	7	7	7	7	7	6
	自動車損害賠償保険料	11	11	10	11	11	11	11	12	12
	有料道路使用料	16	18	18	18	19	19	19	14	14
	その他経費	377	399	412	404	435	453	461	450	459
	小計	3,395	3,214	2,915	2,602	2,563	2,514	2,488	2,464	2,474
一般管理費	人件費	185	168	153	126	116	110	106	105	101
	その他経費	75	74	69	63	62	68	65	65	64
	小計	260	242	223	189	179	178	172	170	165
営業外	金融費用	46	44	35	30	26	22	20	17	18
	その他経費	17	17	15	14	15	10	12	11	10
	小計	63	60	50	44	41	33	31	29	28
経費合計		3,717	3,517	3,188	2,835	2,783	2,724	2,691	2,662	2,667
対象事業者数(者)		195	195	212	228	227	225	226	227	228





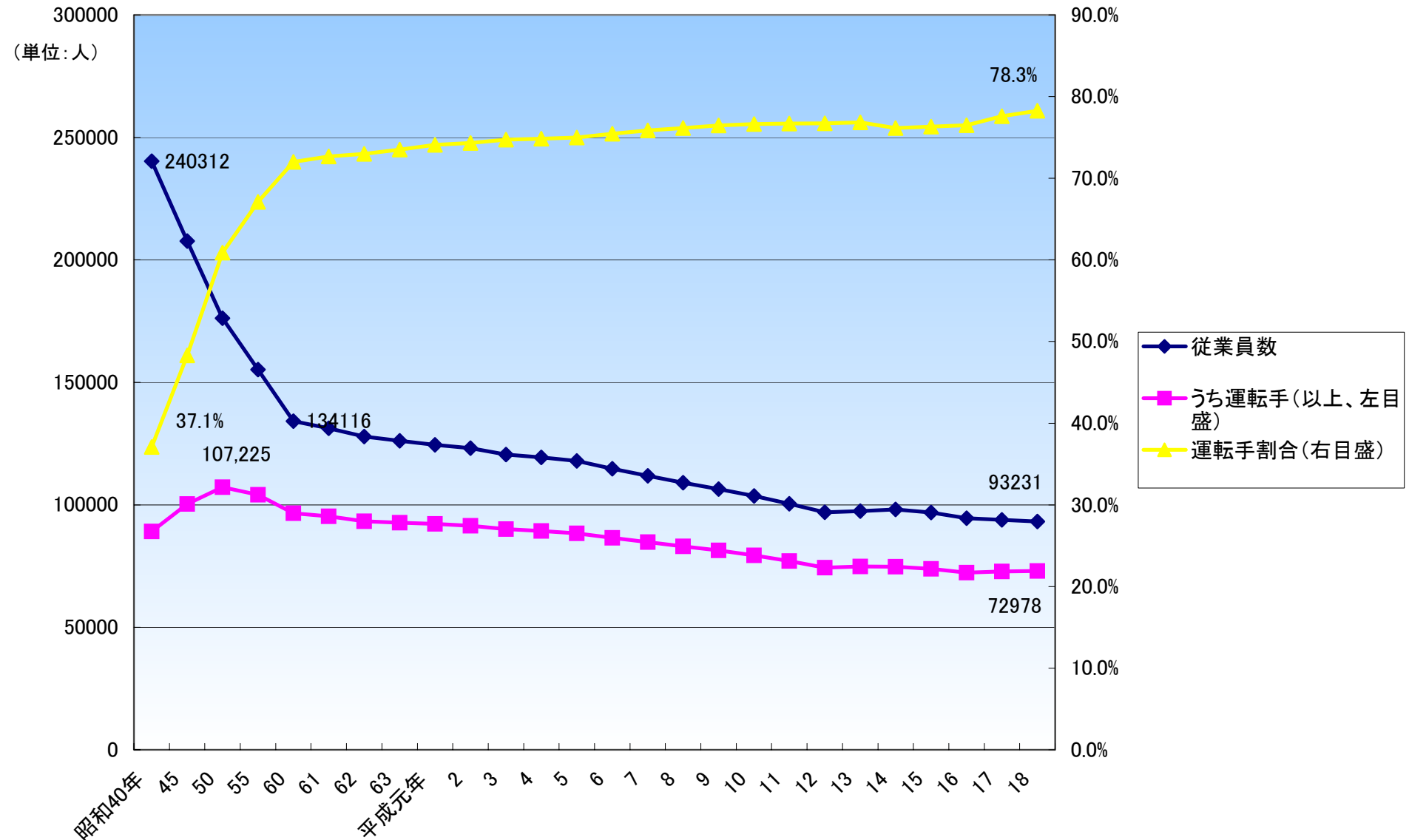
## 乗合バスの運賃

乗合バスの運賃は、平成11年以降、運賃改定をほとんど行っていないため、伸びていない。消費者物価指数の推移と比べると、ほぼ並行している。



## 乗合バス事業の従業員数

乗合バスの従業員数は漸減している。最近の人員削減は管理部門を中心に行っている結果、従業員数に占める運転手割合が高まっている。

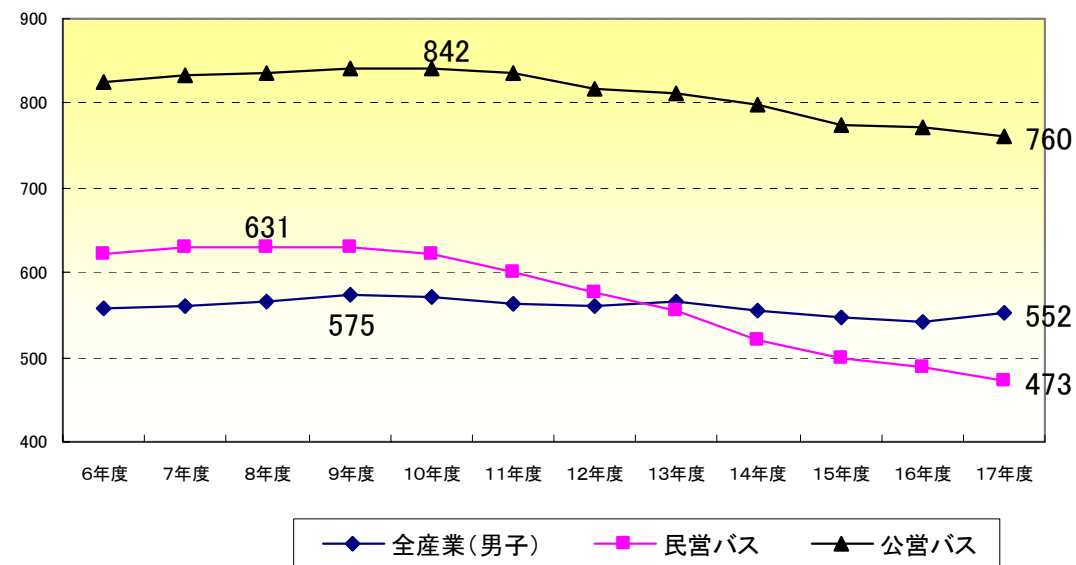


## 乗合バス事業の人員費の推移

事業者本体の人員費削減と、分社化・管理の受委託等によって、経費の節減が行われてきた。

バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況

(単位:万円)



○大都市部(三大都市圏)及びその他地域における事業者数(保有車両30両以上)について

収支別		平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	黒字	赤字	計
ブロック別																
大都市部 (三大都市圏)	民 営	46	24	70	46	23	69	46	24	70	44	29	73	41	35	76
	公 営	1	11	12	0	11	11	0	11	11	0	11	11	3	8	11
	計	47	35	82	46	34	80	46	35	81	44	40	84	44	43	87
その他地域	民 営	27	130	157	25	131	156	29	127	156	30	124	154	25	127	152
	公 営	0	19	19	0	17	17	0	17	17	0	16	16	0	17	17
	計	27	149	176	25	148	173	29	144	173	30	140	170	25	144	169
全 国	民 営	73	154	227	71	154	225	75	151	226	74	153	227	66	162	228
	公 営	1	30	31	0	28	28	0	28	28	0	27	27	3	25	28
	計	74	184	258	71	182	253	75	179	254	74	180	254	69	187	256

(注)大都市部(三大都市圏)は、千葉、武相(東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)、京浜(東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市)、東海(愛知県、三重県及び岐阜県)、京阪神(大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域))ブロックの集計値。

○大都市部(三大都市圏)における事業者数(保有車両30両以上)について

収支別		平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度			
		黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	黒字	赤字	計	
ブロック別																	
	東京圏 (千葉、武相、 京浜)	民 営	36	14	50	40	9	49	39	11	50	37	17	54	38	18	56
		公 営	0	3	3	0	3	3	0	3	3	0	3	3	2	1	3
		計	36	17	53	40	12	52	39	14	53	37	20	57	40	19	59
中京圏 (東海)	民 営	2	7	9	1	8	9	1	8	9	0	9	9	0	10	10	
	公 営	0	2	2	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	
	計	2	9	11	1	9	10	1	9	10	0	10	10	0	11	11	
近畿圏 (京阪神)	民 営	8	3	11	5	6	11	6	5	11	7	3	10	3	7	10	
	公 営	1	6	7	0	7	7	0	7	7	0	7	7	1	6	7	
	計	9	9	18	5	13	18	6	12	18	7	10	17	4	13	17	
大都市部計	民 営	46	24	70	46	23	69	46	24	70	44	29	73	41	35	76	
	公 営	1	11	12	0	11	11	0	11	11	0	11	11	3	8	11	
	計	47	35	82	46	34	80	46	35	81	44	40	84	44	43	87	

(注)大都市部(三大都市圏)は、千葉、武相(東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)、京浜(東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市)、東海(愛知県、三重県及び岐阜県)、京阪神(大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域))ブロックの集計値。

過去10年間の乗合バスの路線の休止・廃止状況

(単位:路線キロ)

年度	許可キロ	休止キロ	廃止キロ
平成6年度末	297,576	10,668	9,180
平成7年度末	298,886	11,753	5,544
平成8年度末	296,140	10,183	7,867
平成9年度末	297,910	13,224	8,152
平成10年度末	297,998	13,985	9,141
平成11年度末	300,368	15,439	9,559
平成12年度末	304,023	14,539	9,027
平成13年度末	314,376	12,248	10,293
平成14年度末	330,348	11,860	8,320
平成15年度末	340,898	11,258	8,217
平成16年度末	352,687	10,899	7,180
平成17年度末	357,103	12,094	8,087
平成18年度末	372,654	11,658	11,989

注) 許可キロ及び休止キロは各年度末時点の数値である。

廃止キロは、各年度の1年間に届出のあった廃止キロの合計である。

## 乗合バス事業における経営の限界事例

- ・乗合バス事業の法的整理が続出
- ・保有車両30両以上の乗合バス事業者において民間事業者の71%、公営事業者は89%が赤字

### 平成11年以降の再生等の事例

#### 民事再生法

- 那覇交通(株)
- 北都交通(株)
- 富士交通(株)
- 琉球バス(株)

#### 会社更生法

- 京都交通(株)
- 水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

#### その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 茨城交通(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算予定)
- 中国バス(株)(私的整理)

#### 産業活力再生特別措置法関係

##### 産業再生機構支援

- 九州産業交通(株)
- 関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

# 地域のバスの概況

・市町村の財政負担が増えており、地方財政措置がなされているものの、市町村からの財政支援への要望が強い。

全系統	系統数 約38,000系統	公的補助 約510億円	主な特徴	今後の見通し
<b>黒字系統</b>	約10,000系統 (約26.3%)		・3大都市圏、政令市、地方都市等の主要系統	
<b>赤字系統</b>	約28,000系統 (約73.7%)			
<b>公的補助なし</b>	約17,100系統 (45.0%)		・都市部、地方部を問わず、全国的に存在	・内部補助の崩壊により、廃止・減便に ・廃止された場合、コミュニティバス等に転換されることも多い
<b>公的補助あり</b>	約10,900系統 (約28.7%)	地方の負担は約440億円 (地方財政計画上は750億円)		
地バス補助	約1,700系統 (約4.5%)	国:約70億円(約14%) 県:約70億円(約14%)	・地方の中心都市と各市町村を結ぶ ・主に通学・高齢者の通院等対応	・系統数は微減
県・市町村 単独補助 (廃止路線代替バス等)	約6,000系統 (15.8%)	県:約70億円 (約14%) 市町村:約300億円 (約60%)	・地域内の交通空白地帯解消、中心市街地活性化等の対応として市町村が運営。 ・地域公共交通活性化・再生総合事業の主な対象	(コミバス等のみ) ・ここ数年で著しい増加 ・市町村負担も増加
コミュニティバス・ 乗合タクシー 市町村有償運送	約3,200系統 (約8.4%)			

注)平成16年12月の事業者アンケート等を基に作成



# バスに対する支援制度の概要

制度名	補助対象・補助率	20年度予算	21年度要求
○地方バス路線維持対策 (自治体同額協調)	①路線維持費 1/2(経常費用の9/20を上限) 【事業者】 ②車両購入費 1/2(ワンステップ1,300万円、ノンステップ1,500万円を上限) ③合理化促進費 1/2(バス事業者が行う経営改善に対し、一定額の補助金を上乗せ)	7,350 百万円	7,731 百万円
○公共交通移動円滑化事業 (自治体同額協調)	①ノンステップバスの導入 通常車両価格の差額の1/2 【事業者】 ②乗継等情報提供システム 1/4 ③共通乗車ICカードシステム 1/4 ④バスターミナルのバリアフリー化 1/3 ⑤バスカメラの導入 1/3 → H21年度から地域公共交通活性化・再生総合事業へ統合	1,423 百万円	933 百万円
○自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (自治体同額協調)	①オムニバスタウン整備総合対策事業 【自治体】 ・オムニバスタウン計画の策定に関する調査 1/2 【事業者】 ・計画に基づく施設整備等 1/3 【事業者】 ②交通システム対策事業 ・P&BR, C&BR, バスロケーションシステム、トランジットモール、日本型BRT、乗継システム及びITS等先駆的システムの整備 1/4 ③個別対策事業 【事業者】 ・PTPS車載器、バスターミナル、上屋・待合所等の整備 1/5 ④調査事業、実証実験・実証運行事業 【自治体、事業者】 ・上記交通システム対策事業に掲げる補助対象(ITS等先駆的システムを除く)の導入及び路線再編、バスレーン設置の調査、実証実験・実証運行 1/2	1,715 百万円の内数	1,715 百万円の内数
○地域公共交通活性化・再生総合事業 (同額協調)	①地域公共交通総合連携計画策定調査 定額(協調なし) 【協議会】 ②総合事業計画に定める事業 ・バス・乗合タクシーの実証運行 1/2 ・実証運行以外の事業(車両購入、施設・設備整備、利用促進等) 1/2 *政令市の設置する協議会には1/3	3,000 百万円の内数	6,000 百万円の内数
○低公害車普及促進対策 (協調)	①低公害バス(CNGバス・優良ハイブリッドバス)の導入 【事業者】 *Nox10%、PM50%以上低減 ・新車導入 1/4(通常車両との車両価格の差額の1/2を上限) ・使用過程車のCNG車への改造 1/3	2,233数 百万円の内数	3,250数 百万円の内数

# 地方バス路線維持対策の概要

- ・バス事業はモータリゼーションの進展や過疎化の進行により大変厳しい経営状況にある。しかしながら、バスは地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は重要な課題。
- ・バス事業に係る生活交通確保方策については、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について都道府県と協調して支援。
- ・バス路線の維持に向けては、原油価格高騰により、経営環境がより厳しい状況にあることから赤字補填の充実等支援を拡充。

## 地域における公共交通の確保

安心して誰もが使える地域の公共交通を実現するため、過疎化等による輸送人員の減少により大変厳しい状況にある地方のバス路線の維持に対して支援する

＜輸送人員の推移＞

輸送人員は昭和40年代半ばをピークとして減少。

＜輸送人員推移（全国）＞ S45年度 約100億人 → H18年度 約43億人

地方のバス路線が厳しい状況に予算で手当て

＜地域協議会＞

生活交通維持・確保方策を協議・調整



国の役割  
広域的・幹線的なバス路線については、都道府県と協調して支援

地方バス補助

地方の役割  
その他のバス路線については、自治体の判断により維持



地方公共団体に対する地方財政措置

## ○平成21年度概算要求

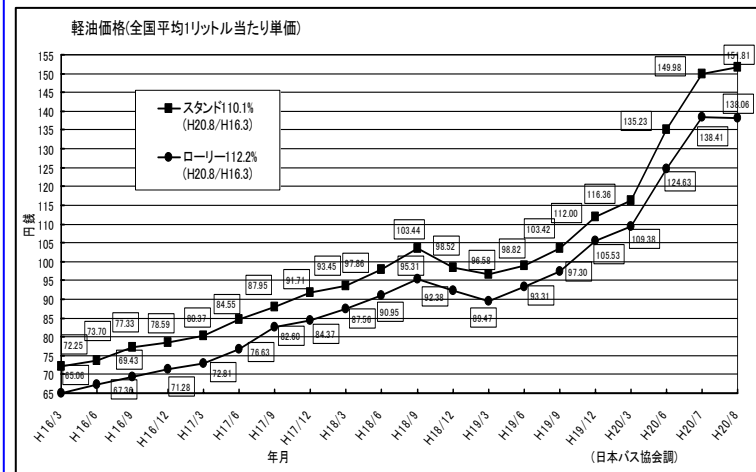
燃油価格の高騰を踏まえ、当初予算で前年度比381百万円の増となる7,731百万円を要求。

## ○平成20年度補正予算案

燃油価格の高騰対策として、燃費効率の悪い車両を燃費効率の良い最新車両へ更新するため、666百万円を確保

## ○軽油価格の高騰

平成16年3月と比べ112.2%の上昇。



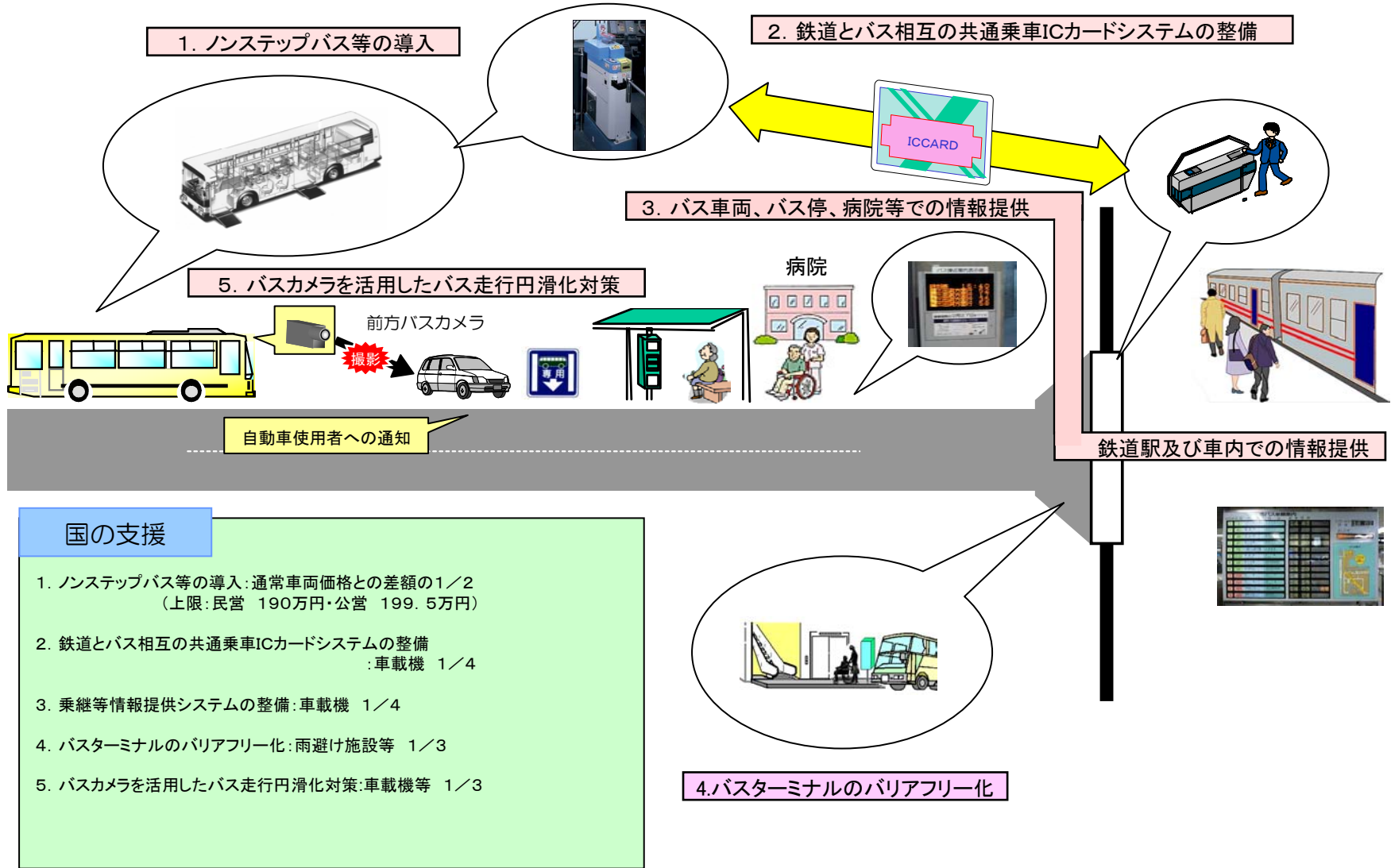
## ○バス運行対策費補助金予算額推移 (単位: 百万円)

	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度要求
当初予算	7,203	7,169	7,133	7,350	7,731
補正予算		262	548	666	

注) 20年度補正予算額は補正予算案

# 公共交通移動円滑化事業

## 平成20年度 事業の概要



# 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

自動車事故を防止し、自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立を目指したまちづくりの取り組み(オムニバスタウン整備総合対策事業)やバスレーンやPTPS(公共車両優先システム)を組み合わせた日本型BRT(BusRapidTransit)の導入等について地方公共団体と協調して支援する。

また、大型貨物自動車による追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの導入を支援し、その普及を促進する。

## オムニバスタウン整備総合対策事業

自動車事故を防止し、自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立を目指したまちづくりの取り組みを支援。  
これまでに、浜松市、金沢市、松江市、盛岡市、鎌倉市、熊本市、奈良市、静岡市、仙台市、岐阜市、岡山市、松山市、新潟市、福山市の14都市を指定。

市町村、道路管理者、交通管理者、バス事業者等関係者の一体的な取り組み  
— オムニバスタウン計画 —

バスの安全性・  
利便性の向上

交通施設  
の整備・  
改善

交通安全に配慮し  
たバスの走行環境  
改善

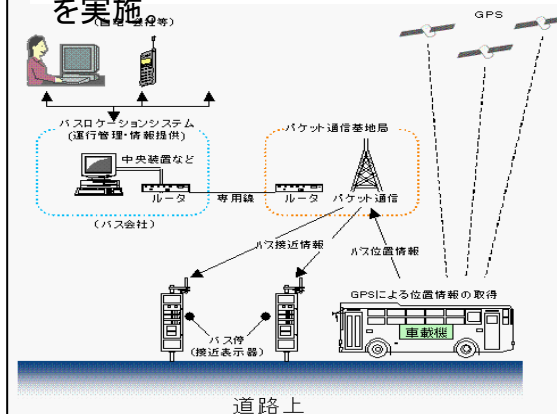
バスの社会的  
意義の認識高  
揚

関係省庁の連携による支援

国土交通省(自動車交通局、道路局、都市・地域整備局)、警察庁

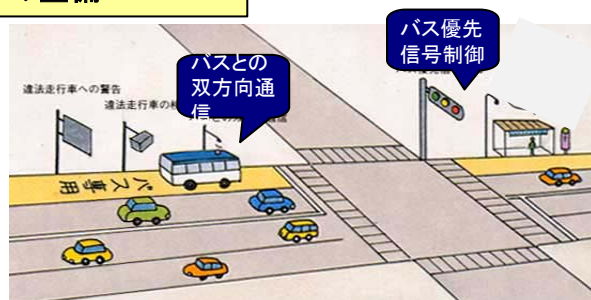
## バスロケーションシステムの整備

GPSにより、リアルタイムにバスの運行状況を把握し、適時適切な運行管理を実施。



## PTPSの整備

警察の交通管制システムと連携し、バス優先の信号制御により交通の円滑化を図る。



## 日本型BRTの導入促進

連節ノンステップバスとバスレーン、PTPS等の一体導入(BRT: Bus Rapid Transit)により交通の円滑化を図る。



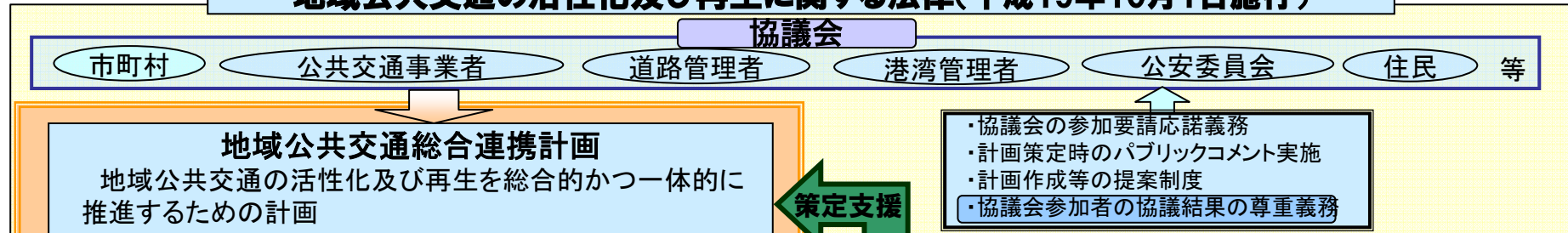


# 地域公共交通活性化・再生総合事業

20年度予算額  
3,000百万円(新規)

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行)



### 地域公共交通活性化・再生総合事業計画(3年)

- (例)◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行(運航)
- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
  - ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入・路線バス活性化等のための実証運行
  - ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等
- ◇ 車両関連施設整備等
- ・バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入 等
- ◇ スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇ 乗継円滑化等
- ・乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進、ボランティアセンター設置・運営 等
- ◇ 公共交通の利用促進活動
- ・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等
- ◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇ その他地域の創意工夫による事業



策定支援

取組支援

### 新支援制度による支援

#### <補助率等>

- 「地域公共交通総合連携計画」(法定計画)策定経費  
定額
  - 総合事業計画に定める事業に要する経費
    - ・実証運行(運航) 1/2
    - ・実証運行(運航)以外の事業 1/2 (※)
- (※)政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

#### <制度の特徴>

- 【計画的取組の実現】
  - ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 【協議会の裁量確保】
  - ・事業をパッケージで一括支援
  - ・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
- 【地域の実情に応じた支援の実現】
  - ・地域の実情に応じた協調負担の実現
- 【事業評価の徹底】
  - ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

# 低公害車普及促進対策

20年度予算額: 2,233百万円の内数

大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題は依然として厳しい状況にあることから、バス・トラック事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対する補助を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る。

## ●低公害車導入に対する補助

補助対象(※1)		補助率
新車の導入	CNGバス・トラック	通常車両価格との差額の1/2
	ハイブリッドバス・トラック(※2)	
使用過程車のCNG車への改造		改造費の1/3

(※1) 最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台  
 (※2) 新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両



**CNG(圧縮天然ガス)自動車**  
 >PMは排出せず、NOxは5割以上低減  
 >CNGスタンドが必要



**ハイブリッド自動車**  
 >内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ  
 >新たなインフラ整備の必要がない

## ●地域をあげた導入の取組支援

〈試行運行実験事業〉

モデル地域拡大

〈CNG車普及促進モデル事業〉

・国は、モデル地域の指定に向け取り組んでいる地域に対し、CNG車の試行運行実験を支援  
 ・モデル地域の指定に向けた取組を促進

・国はモデル地域を指定し、地域の取組を支援・モデル地域では関係者の協力の下、CNG車を集中的かつ計画的に導入等  
 ・CNG車の更なる普及を促進

地方公共団体

ガス事業者

運送事業者

荷主事業者

運輸局

### 国の支援(予算措置)

- 補助内容
  - ・試行運行実験に必要な車両導入費
  - ・CNG車の展示会など広告宣伝費等
- 補助率: 1/2

### 国の支援

- CNG車普及促進計画策定の支援
- CNG車の導入に対して低公害車補助の優先採択、最低導入台数要件の緩和(1台でも可)
- モデル地域の環境面での先進性を全国的にPR
- モデル事業参加企業名のPR

## バス事業に関する平成20年度税制の概要

### (1) 交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）

高齢者・障害者等がバスを安全かつ容易に利用できるようにするための、ノンステップバス等の施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度。

○ **ノンステップバス、リフト付きバス 特別償却 20%**

### (2) バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置（自動車取得税）

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を維持するための、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置。

○ **自動車取得税：非課税**

### (3) 軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金制度（軽油引取税）

バス事業等において、安全・環境対策の強化、軽油高騰問題等の諸課題に対応するための、軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金制度。

### (4) 自動車税のグリーン化に係る特例措置（自動車税）

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するための、自動車税及び自動車取得税の特例措置。

○ **電気自動車（燃料電池車を含む）、一定の排出ガス性能（※）を満たす  
CNG自動車に係る自動車税・・・概ね50%軽課**

※バスの場合

車両総重量3.5t超（バス等）：平成17年排出ガス基準から10%以上低減した自動車（重量車☆車）

### (5) ディーゼル車に係る自動車取得税の特例措置（自動車取得税）

車両総重量3.5tを超えるディーゼルバス等に係る自動車取得税の税率を軽減する特例措置。

○ **車両総重量3.5tを超えるディーゼルバスのうち、以下の基準を満たしたもの**

	平成21年自動車排出ガス規制適合車
燃費基準達成車	自動車取得税：2.0%軽減 (但し、車両総重量12t超のものについては、平成21年10月1日以降は1.0%軽減)