

# バス産業の収支構造と 他産業との比較について

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)の集計結果及び公表資料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. 収支構造について

## (1) 事業別収支構造について

全社合計(有効回答社数: 241社)

単位: 金額は千円、比率は%

		乗合		貸切		高速		特定		バス合計		その他事業		総合計	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
主に都市部 (回答93社)	収入	405,337,724	36.9	62,084,161	5.7	24,892,407	2.3	3,012,045	0.3	495,326,337	45.1	602,137,046	54.9	1,097,463,383	100.0
	支出	400,948,226	38.4	73,070,223	7.0	23,103,541	2.2	2,660,435	0.3	499,782,425	47.8	545,428,852	52.2	1,045,211,277	100.0
	収支	4,389,498	8.4	10,986,062	-	1,788,866	3.4	351,610	0.7	4,456,088	-	56,708,194	108.5	52,252,106	100.0
主に地方部 (回答148社)	収入	141,343,279	50.3	35,528,381	12.7	56,192,682	20.0	1,082,558	0.4	234,146,900	83.4	46,674,990	16.6	280,821,890	100.0
	支出	141,926,324	51.7	31,052,625	11.3	54,326,266	19.8	847,976	0.3	228,153,191	83.2	46,207,071	16.8	274,360,262	100.0
	収支	583,045	-	4,475,756	69.3	1,866,416	28.9	234,582	3.6	5,993,709	92.8	467,919	7.2	6,461,628	100.0
総合計	収入	546,681,003	39.7	97,612,542	7.1	81,085,089	5.9	4,094,603	0.3	729,473,237	52.9	648,812,036	47.1	1,378,285,273	100.0
	支出	542,874,550	41.1	104,122,848	7.9	77,429,807	5.9	3,508,411	0.3	727,935,616	55.2	591,635,923	44.8	1,319,571,539	100.0
	収支	3,806,453	6.5	6,510,306	-	3,655,282	6.2	586,192	1.0	1,537,621	2.6	57,176,113	97.4	58,713,734	100.0

1社平均

		乗合		貸切		高速		特定		バス合計		その他事業		総合計	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
主に都市部 (回答93社)	収入	4,358,470	36.9	667,572	5.7	267,660	2.3	32,388	0.3	5,326,090	45.1	6,474,592	54.9	11,800,682	100.0
	支出	4,311,271	38.4	785,701	7.0	248,425	2.2	28,607	0.3	5,374,005	47.8	5,864,826	52.2	11,238,831	100.0
	収支	47,199	8.4	118,129	-	19,235	3.4	3,781	0.7	47,915	-	609,766	108.5	561,851	100.0
主に地方部 (回答148社)	収入	955,022	50.3	240,057	12.7	379,680	20.0	7,315	0.4	1,582,074	83.4	315,372	16.6	1,897,445	100.0
	支出	958,962	51.7	209,815	11.3	367,069	19.8	5,730	0.3	1,541,576	83.2	312,210	16.8	1,853,786	100.0
	収支	3,940	-	30,242	69.3	12,611	28.9	1,585	3.6	40,498	92.8	3,162	7.2	43,659	100.0
総合計	収入	5,313,492	38.8	907,629	6.6	647,340	4.7	39,703	0.3	6,908,164	50.4	6,789,964	49.6	13,698,127	100.0
	支出	5,270,233	40.3	995,516	7.6	615,494	4.7	34,337	0.3	6,915,581	52.8	6,177,036	47.2	13,092,617	100.0
	収支	43,259	7.1	87,887	-	31,846	5.3	5,366	0.9	7,417	-	612,928	101.2	605,510	100.0

## (2) 事業別黒字・赤字の事業者割合

単位：%

		乗合	乗合・高速 貸切・特定	乗合・高速 貸切・特定 ・その他事業
主に都市部	黒字	60.5	68.5	79.3
	赤字	39.5	31.5	20.7
	合計	100.0	100.0	100.0
主に地方部	黒字	38.9	52.7	62.8
	赤字	61.1	47.3	37.2
	合計	100.0	100.0	100.0

全事業合計であっても赤字の事業者は、公営交通や鉄道子会社、大手バス子会社である。

## (3) 資金調達先と時期について

### 調達先

単位：%

	都市銀行	地方銀行	商工中金	信用金庫	政府系 金融機関	その他	合計
主に都市部	21.3	26.0	2.9	7.4	9.0	33.4	100.0
主に地方部	6.9	38.9	8.1	7.4	12.5	26.2	100.0

### 調達時期

単位：%

	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	合計
主に都市部	20.6	23.6	29.7	26.1	100.0
主に地方部	27.4	26.1	26.6	19.9	100.0

## (4) バス事業の収益水準を 貴社はどのように認識していますか

単位：%

	高い	普通(適性)	低い(安い)
主に都市部	0.0	17.7	82.3
主に地方部	0.8	7.0	92.2
合計	0.5	11.1	88.4

### 収益が「普通」又は、「低い」と考える事業者からの意見

「高速バス事業」「貸切バス事業」でどうにか利益を確保している。

損失を補填していた「貸切バス事業」が、ダンピングで収益が悪化している。

鉄道、船舶のような効率的な大規模輸送が行なえず、人件費割合が高い。

昨今の原油高騰で、収益水準がますます悪化している。

ICカード、バスロケ、バリアフリー対策など設備投資が大きな負担増となっている。

旅行代理店の貸切バス選択基準が「安さ」であるため、運輸安全マネジメントが考慮されていない。

運賃の認可制度を維持するのであれば、バス事業に対する位置付けを国、地方自治体で明確にして欲しい。

バス事業は公共性が高いため、高い収益水準は望ましくないと考える。

過疎地での運営ということを考慮すると妥当であると考え。

補助金や高速バス事業でバス事業全体が収支均衡であれば良いと考える。

### 収益が「高い」と考える事業者の意見

自家用車では行くことのできない「観光路線のみ」であるため。

(5) バス事業の収支改善にむけ、  
 どのような経営努力をしていますか

<p>主に都市部</p>	<p>経費の削減          賃金形態の見直しによる、人件費の削減          運行ダイヤの見直し(増回、又は減回)とルート変更          会社の分割、又は分社化(管理の受委託の実施)          ラッピングバス等への広告関連部門の営業強化          貸切バスセールスの営業力強化          接客サービスの向上(リピーターの増加)          事故防止の徹底(事故費用の経費削減)</p>
<p>主に地方部</p>	<p>アイドリングストップなどのエコドライブの徹底          賃金形態の見直しによる、人件費の削減          経費の削減          路線再編          運行ダイヤの見直し(主に減回)、ルート変更          事故防止教育の徹底(事故費用の経費削減)          人員削減          中古車両の購入やバス耐用年数延長のための対策実施          車内に社員が乗り、直接乗客と話をしながら要望などを聞き、持ち帰って社内会議を実施する</p>

**(6) 貴社のバス事業が赤字である場合、  
なお維持する理由は何でしょうか。**

<p>主に都市部</p>	<p>公共交通機関としての責任として          関係市町村・沿線住民との円満関係の維持          公営企業だから          親会社との関係があるから(グループ戦略上)          長期的に安定した経営に転換する可能性がある</p>
<p>主に地方部</p>	<p>公共交通機関としての責任として          地域唯一の交通手段であるため、撤退し辛い          社員の失業を避けるため          手続きが複雑で、時間を要するため          グループの基幹事業であるため          赤字路線数が多く、社会に与える影響が大きい          赤字を全て廃止にしたなら、走るところが無くなる          赤字である路線でも、一時的に30～40名の利用者がいることもあり、廃止の判断が難しい。</p>

**(7) 貴社のバス事業が黒字である場合、  
成功している要因は何でしょうか。**

<p>主に都市部</p>	<p>経費削減(光熱費の削減 等)          営業沿線に恵まれている(人口が多い・増加・道路整備の充実)          人件費削減          不採算路線の削減、撤退          お客様のニーズに合致した商品提供(多頻度輸送、長時間帯輸送)          燃費の向上対策実施          高速バス事業で乗合の赤字を補填しているため</p>
<p>主に地方部</p>	<p>経費削減(光熱費の削減、車両の小型化、社内の従業員の意識改革 等)          お客様のニーズに合致した商品提供をする          不採算路線の削減、撤退          貸切バス、高速バス事業で乗合の赤字を補填しているため</p>

**(8) 需要喚起策、集客策として**

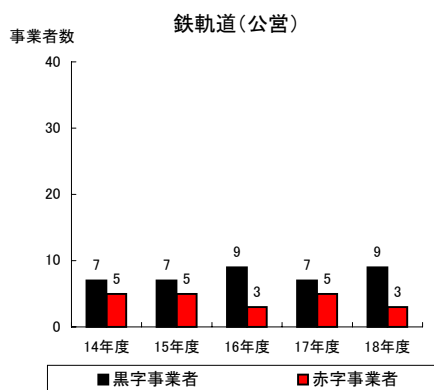
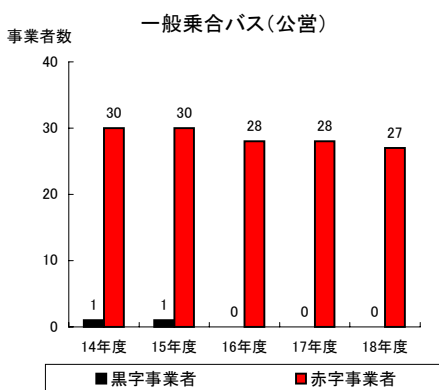
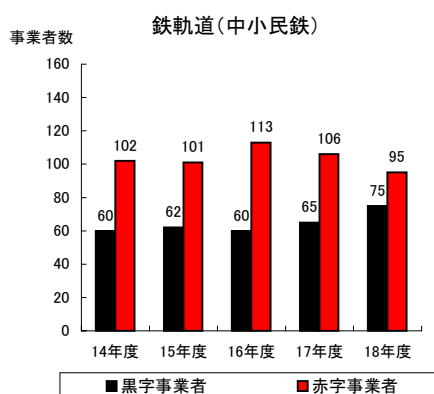
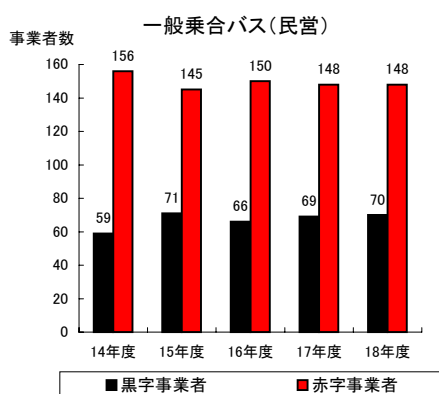
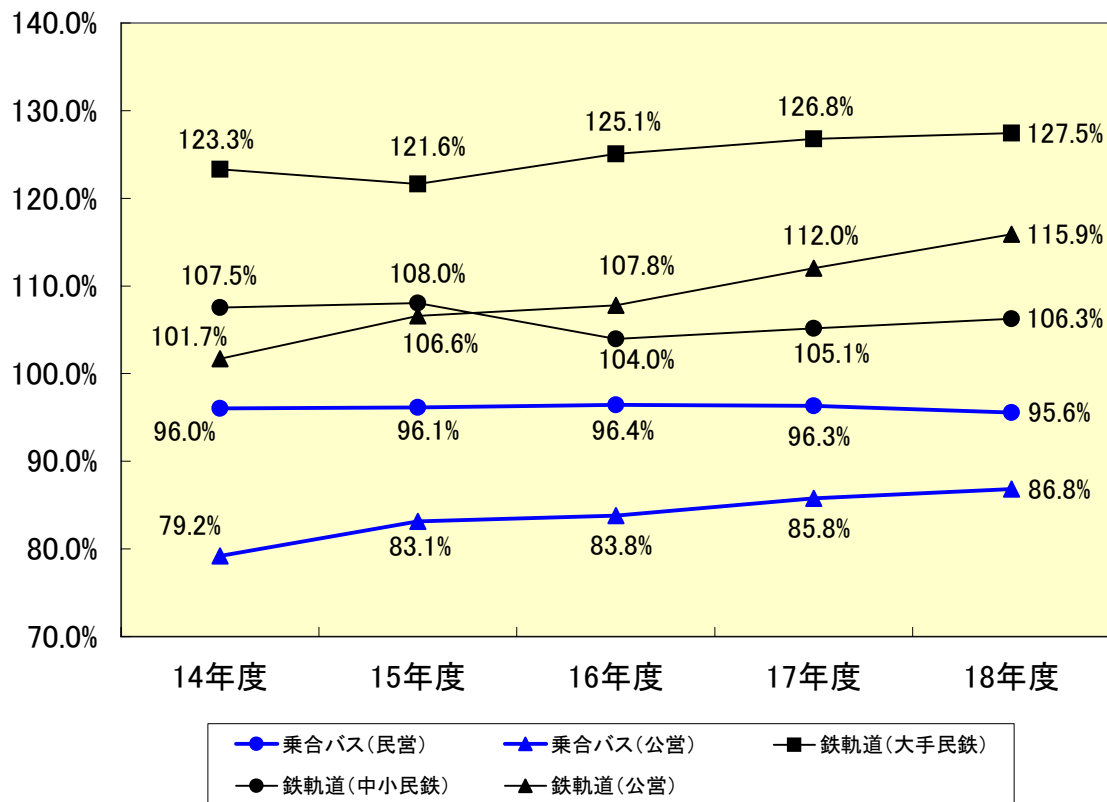
**どのようなことを行なっていますか。**

主に都市部	割引運賃・乗車券の施策(シルバーパス、環境定期 など) ホームページの充実 PR促進活動実施 ICカード・バスロケ導入による利便性向上 ダイヤの見直し パック商品の発売 新規路線の開設 運行時間帯の拡大(深夜バスの運行等) 車両の大型化、低床バスの導入によるハード面の充実
主に地方部	割引運賃・乗車券の施策(シルバーパス、環境定期 など) 自治体・観光協会・NPO法人との協力 ホームページの充実 ICカード・バスロケ導入による利便性向上 PR促進活動実施 ダイヤの見直し パーク&ライドの拡充 時刻表の配布地域拡大 集客箇所等へのバス停設置 地域バス応援団体との協力 観光用特殊車両の導入 無料乗車日を設定して、バスに親しんでもらう



## 2. 他産業との比較について

### (1) 収支率の比較(一般乗合バス事業と鉄軌道事業の営業収支率)



## (2) 収支構造の比較

		乗合バス事業	鉄道事業	電気事業	都市ガス事業
経常収入	営業収入	99.2%	99.4%	99.3%	98.4%
	営業外収入	0.8%	0.6%	0.7%	1.6%
	計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
経常費用	営業費用				
	人件費	52.8%	33.1%	8.2%	8.0%
	燃料費	9.7%	4.8%	29.1%	47.1%
	修繕費	5.2%	9.4%	9.8%	3.0%
	減価償却費	6.6%	20.4%	14.0%	7.9%
	運行委託料	5.6%	—	13.5%	—
	その他費用	19.2%	25.1%	22.3%	32.9%
	営業外費用	1.0%	7.2%	2.9%	1.2%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

- ※1 乗合バス事業の収支構造は、国土交通省資料により、保有車両数30両以上の民営219社の19年度収支実績合計値から算出した。
- ※2 鉄道事業の収支構造は、国土交通省資料により、大手民鉄16社の18年度収支実績合計値から算出した。なお、「燃料費」欄は、動力費の割合を示す。
- ※3 電気事業の収支構造は、大手16社の公表資料により、19年度収支実績合計値から算出した。なお、「運行委託料」欄は、購入電力料の割合を示す。
- ※4 都市ガス事業の収支構造は、大手2社の公表資料により、19年度収支実績合計値から算出した。

### (3) 運賃・料金制度の比較

事業種別	運賃・料金制度	根拠規定
乗合バス事業	上限認可制の下での事前届出制	道路運送法第9条第1項、第3項
貸切バス事業	事前届出制	道路運送法第9条の2第1項
タクシー事業	認可制	道路運送法第9条の3第1項
旅客鉄道事業	上限認可制の下での事前届出制	鉄道事業法第16条第1項、第3項
国内航空運送事業	事前届出制	航空法第105条第1項
国内旅客船事業	事前届出制 (指定区間(船舶以外には交通機関がない等の区間であって、離島その他の住民が日常生活等を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として、関係都道府県知事の意見を聴いて国土交通大臣が指定するもの)に係るものは上限認可制の下での事前届出制)	海上運送法第8条第1項(第3項)
電気事業 (家庭用供給)	認可制(引下げの場合は届出制) ※燃料費調整制度(燃料費の変動に応じて料金を3ヶ月毎に自動調整)	電気事業法第19条第1項(第4項)
都市ガス事業 (家庭用供給)	認可制(引下げの場合は届出制) ※燃料費調整制度(燃料費の変動に応じて料金を3ヶ月毎に自動調整)	ガス事業法第17条第1項(第4項)