

# アンケート結果

(社)日本バス協会会員乗合バス事業者に対して、平成20年11月及び平成21年1月に行った「バス産業勉強会に関するアンケート」の集計結果及び公表資料をまとめたもの

# 1. 経営戦略

## (1) 共通的事項

- ① 安全・安心なサービスの提供、顧客満足度の向上、環境問題に対する積極的な取り組み
- ② バス事業は安全の上に全てが築かれているとの認識のもと、安全面の強化に必要な投資は惜しまない
- ③ 「安全輸送」を最優先に、「黒字基調の維持」と「新規需要の開拓」につながる営業努力を行い、利用促進と収益の安定確保を図る
- ④ コンプライアンス経営の徹底と安全・安心の確保
- ⑤ 安全の確保を何よりも優先した中で、お客様満足度を向上させるため、「分かり易く、乗り易く、気持ち良いバス」作りを実現
- ⑥ 利用者利便の向上を最優先に「地域と人にやさしいバス」
- ⑦ 地域に密着し、親しまれるバス事業者であることと黒字体質の確保を図る。このため、社員の接遇サービスに対する教育の徹底と事故防止への取り組みを強化

## (2) 主に都市部にみられる経営戦略

- ① 鉄道とバス・タクシーの連携による利用者利便向上

- ② 鉄道の集客装置としての機能、鉄道駅を起点とし、極力電車と接続させるなど、沿線価値の向上に資する
- ③ 電鉄グループの重要拠点において新規路線の開拓、需要に応じたダイヤ設定
- ④ 電車、バスの運輸事業で中心市街地の流動・賑わいを創出し、百貨店を中心とする付帯事業の収益を確保
- ⑤ ICカードによるグループ各社を網羅したポイントサービスによる利用増加を図る
- ⑥ ホールディングカンパニー制を導入し、持ち株会社はグループ戦略の立案・決定、資源配分、モニタリング機能に特化、事業会社は付加価値を高め事業利益の極大化を目指し、グループの企業価値の最大化を図る
- ⑦ 収益変動性(リスク)をコントロールしながら収益(リターン)の最大化を目指す「ポートフォリオマネジメント戦略」と特定エリアにソフト、ハード両面から重点的に強化を図る「エリア戦略」
- ⑧ 中核事業であるバス事業の黒字化、成長分野や新規事業への投資
- ⑨ 子会社への委託・路線移管で効率的なサービス提供・経営改善
- ⑩ 分社化による人件費抑制等効率的な運営を図る
- ⑪ 効率的な営業体制の確立とビジネスチャンスの獲得
- ⑫ 首都圏においては積極拡大、地方においては不採算路線の整理と自治

## 体との連携

- ⑬ 選択と集中をテーマに将来性がある地域、一定の利用者がある路線をターゲットに新路線開設、増便、深夜バスを運行
- ⑭ 効率的な路線網への再編、中小型車によるきめ細かいサービス
- ⑮ 他社と協調しながらトータルの利便性向上、無駄の排除
- ⑯ バス事業における「地域分担制」の確立
- ⑰ 定時性確保による利便性向上

## (3)主に地方部にみられる経営戦略

- ① 生活路線は補助による収支均衡、高速バス・貸切バスによる利益確保
- ② 乗合、高速、貸切のスケールメリットと部門間連携による効率的な経営
- ③ 公共交通機関としての信頼を活かした総合サービス業として提案型事業の展開を図る
- ④ 路線バスの信用を貸切・運行委託に活用し、路線バスの赤字を貸切で補填
- ⑤ 一般路線は学生、高齢者等ターゲットを絞り、高速バスの収益で事業を維持
- ⑥ 一般路線の整理と高速バスへの経営資源シフト
- ⑦ 競争の激しい高速、貸切の子会社への移管、乗合は採算性を見極めな

## から積極的営業展開

- ⑧ 管理コストの二重化をなくすため、子会社との営業所統合
- ⑨ 子会社の不採算路線整理にあわせ子会社統廃合
- ⑩ 採算路線の強化と不採算路線の見直しによる輸送効率及び収益の向上
- ⑪ 不採算路線の廃止、縮小均衡ダイヤの推進
- ⑫ 補助金で裏打ちされた路線の運行に特化、地域標準原価と乖離のある路線の廃止
- ⑬ バス会社だけでは維持できない、地域住民、行政、バス会社が一体となって維持
- ⑭ 地元自治体との連携を強化、路線維持を事業者のみの問題とさせない
- ⑮ 地域との連携による乗合バス活性化
- ⑯ 自治体との結びつき重視(路線維持費補助、運行受託、積極的提案)
- ⑰ 赤字生活路線を民間企業が維持することは限界、収支を見極め廃止、縮小、自治体委託に切替
- ⑱ 需要が希薄な地域は福祉バス、スクールバス等関係市町村からの委託
- ⑲ 不採算路線の自主運行バス(78条)・乗合タクシー化

#### (4) 公営事業者の経営戦略

- ① 民間への路線移譲を含めた路線の見直し、経営健全化
- ② 民間への路線移譲を進め、民間事業との棲み分けを図る
- ③ 市財政が逼迫しているため、民間移譲
- ④ 改善型公営企業として民間企業並みの効率性を発揮して自立経営を行うとともに、地域貢献など公営企業として積極的に取り組む。具体的には安全確保、増収、コスト削減、お客様満足、環境対策、地域貢献
- ⑤ 利用者利便の向上を第一に、バス路線の再編と事業経営の健全化を図る
- ⑥ まちづくり、福祉、観光などの行政施策との連携を図り、公共性と経済性のバランスを取りながら、公共交通サービスを安定的・継続的に行う
- ⑦ 都市政策、福祉対策、高齢者等交通弱者のために路線維持

#### (5) 経営戦略を実行する上での課題

- ① 昨今の燃料費高騰による経費増大
- ② 運転者をはじめとする人材確保が困難(主に都市部)
- ③ “公共性”を前面に出しながら“企業性・採算性”とのバランスをどう取っていくのか難しい課題(主に都市部)
- ④ 不採算路線の整理と貸切の収益確保が課題(主に地方部)

- ⑤ 市町村独自で行っているコミュニティバスやスクールバスが路線バス事業と競合し、圧迫を与えていることから、双方の統合や効率化を図りながら地域の足を確保
- ⑥ コミュニティバスは価格重視の入札方式により、新免事業者との激しい競争にさらされている
- ⑦ 一般乗合における中心市街地の渋滞と高速バスにおけるバスプール不足
- ⑧ 少子高齢化等による需要減への対応
- ⑨ 高速バスと競争条件の異なるツアーバス事業者との競合

## 2. 経営資源

### (1) バス運転者、管理部門、整備部門の平均年収及び平均年齢について

		平均年収	平均年齢
正社員 運転者	三大都市圏	5,819 千円	43.9 歳
	政令指定都市等	5,039 千円	45.2 歳
	地方部	3,885 千円	45.1 歳
	小計	4,992 千円	44.5 歳
嘱託 再雇用 運転者 (※)	三大都市圏	3,046 千円	48.3 歳
	政令指定都市等	2,849 千円	55.8 歳
	地方部	2,332 千円	54.7 歳
	小計	2,691 千円	52.2 歳
管理部門	三大都市圏	6,128 千円	43.3 歳
	政令指定都市等	5,004 千円	46.2 歳
	地方部	3,936 千円	44.1 歳
	小計	5,081 千円	44.0 歳
整備部門	三大都市圏	5,839 千円	42.3 歳
	政令指定都市等	4,351 千円	45.6 歳
	地方部	3,378 千円	42.8 歳
	小計	4,603 千円	42.9 歳
総合計		4,636 千円	45.6 歳

※嘱託再雇用運転者については、正社員登用目的の嘱託も定年退職後の再雇用嘱託についても全てこの項目に計上している。

### (2) 運転者、整備部門の要員確保について

	現在困難であり、将来も困難が予想される。	現在困難ではないが、将来は困難が予想される。	現在困難ではない	要員確保が困難である要因と今後の対応策
三大都市圏	72.3 %	1.5 %	26.2 %	<p><b>要因</b> 運転職にあこがれ入社しても現実が厳しく途中退職する者が多いため。(定着率が低い) 他業種に高い求人状況が続いているため。</p> <p><b>対応策</b> 常時採用募集(新聞・ハローワーク等活用) 大型2種免許養成制度 地方での採用 定年退職者の雇用延長(嘱託採用)</p>
政令指定都市等	66.7 %	16.7 %	16.6 %	<p><b>対応策</b> 常時採用募集(新聞・ハローワーク等活用) 大型2種免許養成制度 地方での採用 定年退職者の雇用延長(嘱託採用)</p>
地方部	61.1 %	6.3 %	32.6 %	<p><b>要因</b> コスト削減のための人件費削減が影響している。 大型2種免許保有者が減少している。</p> <p><b>対応策</b> 常時採用募集(新聞・ハローワーク等活用) 大型2種免許養成制度 定年退職者の雇用延長(嘱託採用) 社員寮を完備し県外から採用</p>

(3)車両構成について

		大型	中型	小型
乗合 (定観を含む)	三大都市圏	75.4 %	18.0 %	6.6 %
	政令指定都市等	83.7 %	13.5 %	2.8 %
	地方部	55.8 %	35.0 %	9.2 %
	小計	69.1 %	24.0 %	6.9 %
高速 (空港バスを含む)	三大都市圏	97.3 %	2.7 %	0.0 %
	政令指定都市等	99.9 %	0.0 %	0.1 %
	地方部	98.8 %	0.8 %	0.4 %
	小計	98.4 %	1.4 %	0.2 %
貸切	三大都市圏	64.5 %	17.8 %	17.7 %
	政令指定都市等	74.9 %	10.1 %	15.0 %
	地方部	77.9 %	13.0 %	9.1 %
	小計	75.3 %	13.3 %	11.4 %
特定	三大都市圏	48.0 %	35.3 %	16.7 %
	政令指定都市等	57.1 %	42.9 %	0.0 %
	地方部	41.0 %	39.7 %	19.3 %
	小計	47.0 %	36.3 %	16.7 %
合計	三大都市圏	76.4 %	16.9 %	6.7 %
	政令指定都市等	84.3 %	11.7 %	4.0 %
	地方部	64.1 %	27.4 %	8.5 %
	総合計	72.4 %	20.6 %	7.0 %

(4)車齢について

		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 12年未満	12年以上
乗合	三大都市圏	46.2 %	13.3 %	6.5 %	34.0 %
	政令指定都市等	18.8 %	14.3 %	47.9 %	19.0 %
	地方部	12.8 %	10.0 %	61.1 %	16.1 %
	小計	28.7 %	12.2 %	34.7 %	24.4 %
高速	三大都市圏	43.4 %	7.5 %	2.9 %	46.2 %
	政令指定都市等	34.3 %	20.5 %	23.8 %	21.4 %
	地方部	26.5 %	10.6 %	33.9 %	29.0 %
	小計	35.0 %	11.3 %	19.1 %	34.6 %
貸切	三大都市圏	44.7 %	12.1 %	11.8 %	31.4 %
	政令指定都市等	17.6 %	10.0 %	55.8 %	16.6 %
	地方部	14.8 %	12.7 %	56.3 %	16.2 %
	小計	20.0 %	12.2 %	49.0 %	18.8 %
特定	三大都市圏	39.0 %	6.8 %	22.3 %	31.9 %
	政令指定都市等	7.1 %	35.7 %	0.0 %	57.2 %
	地方部	18.2 %	18.2 %	45.5 %	18.1 %
	小計	34.1 %	9.9 %	25.8 %	30.2 %
合計	三大都市圏	45.8 %	12.6 %	6.8 %	34.8 %
	政令指定都市等	20.3 %	14.5 %	46.1 %	19.1 %
	地方部	14.4 %	10.7 %	57.8 %	17.1 %
	総合計	28.1 %	12.1 %	35.2 %	24.6 %

(5) 今後の車両導入の考え方について

<p>三大都市圏</p>	<p><b>既存の車両</b>                  燃費の良い車両                  環境に優しい車両                  ノンステップバス</p> <p><b>今後の要望</b>                  車内事故の起きにくいバリアフリー車両                  事故防止機能付き車両(乗用車で採用しているセンサー等)                  フルフラット車両                  メーカー間の統一仕様(低価格車両)                  乗車定員の多い車両</p>
<p>政令指定都市等</p>	<p><b>既存の車両</b>                  燃費の良い車両                  環境に優しい車両                  ワンステップバス</p> <p><b>今後の要望</b>                  車内事故の起きにくいバリアフリー車両                  フルフラット車両の開発                  乗車定員の多い車両</p>
<p>地方部</p>	<p><b>既存の車両</b>                  中・小型車両の導入(経費削減)                  中古車両の導入(資金繰りが厳しく新車が導入できないため)                  座席の多い車両                  燃費の良い車両                  環境に優しい車両                  ノンステップバス・ワンステップバス</p> <p><b>今後の要望</b>                  車内事故の起きにくいバリアフリー車両</p>

(6) 中古車の導入状況について

<p>三大都市圏</p>	<p>新車導入</p>	<p>98.1 %</p>
	<p>中古車導入</p>	<p>1.9 %</p>
	<p>合計</p>	<p>100.0 %</p>
<p>政令指定都市等</p>	<p>新車導入</p>	<p>88.2 %</p>
	<p>中古車導入</p>	<p>11.8 %</p>
	<p>合計</p>	<p>100.0 %</p>
<p>地方部</p>	<p>新車導入</p>	<p>74.2 %</p>
	<p>中古車導入</p>	<p>25.8 %</p>
	<p>合計</p>	<p>100.0 %</p>
<p>合計</p>	<p>新車導入</p>	<p>86.1 %</p>
	<p>中古車導入</p>	<p>13.9 %</p>
	<p>総合計</p>	<p>100.0 %</p>

### 3. 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</li> <li> <ul style="list-style-type: none"> <li>〔低廉な運賃、快適な車両〕</li> <li>〔目的地まで乗り換えがいない〕</li> <li>〔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

主に都市部	<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>
主に地方部	<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

主に都市部	<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>
主に地方部	<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

- ・共同運行体制の維持・強化によりサービス向上
- ・運賃、ダイヤ等サービス面で競争
- ・ツアーバスには安全性と快適性で対抗

## (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

## 4. 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

<ul style="list-style-type: none"> <li>・上限認可制を撤廃し届出制にして欲しい</li> <li>・申請事務(申請書類)の簡素化</li> <li>・路線毎(地域ごと、市町村単位 等)の上限認可制</li> <li>・標準処理期間の短縮</li> <li>・高速バスの定義に空港バス(50km未満)を加えて欲しい</li> <li>・燃料高騰時のサーチャージ運賃の導入(柔軟な運賃設定)</li> <li>・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)</li> </ul>
--

## (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

## 5. 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。

## (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ます。
- 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。

## (3) 資金調達先と時期について

### ① 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

### ② 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



(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

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●経費の削減</li> <li>●賃金形態の見直しによる、人件費の削減</li> <li>●運行ダイヤの見直し(増回、又は減回)とルート変更</li> <li>●会社の分割、又は分社化(管理の受委託の実施)</li> <li>●ラッピングバス等への広告関連部門の営業強化</li> <li>●貸切バスセールスの営業力強化</li> <li>●接客サービスの向上(リピーターの増加)</li> <li>●事故防止の徹底(事故費用の経費削減)</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●アイドリングストップなどのエコドライブの徹底</li> <li>●賃金形態の見直しによる、人件費の削減</li> <li>●経費の削減</li> <li>●路線再編</li> <li>●運行ダイヤの見直し(主に減回)、ルート変更</li> <li>●事故防止教育の徹底(事故費用の経費削減)</li> <li>●人員削減</li> <li>●中古車両の購入やバス耐用年数延長のための対策実施</li> <li>●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</li> </ul>

(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。

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通機関としての責任として</li> <li>●関係市町村・沿線住民との円満関係の維持</li> <li>●公営企業だから</li> <li>●親会社との関係があるから(グループ戦略上)</li> <li>●長期的に安定した経営に転換する可能性がある</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通機関としての責任として</li> <li>●地域唯一の交通手段であるため、撤退し辛い</li> <li>●社員の失業を避けるため</li> <li>●手続きが複雑で、時間を要するため</li> <li>●グループの基幹事業であるため</li> <li>●赤字路線数が多く、社会に与える影響が大きい</li> <li>●赤字を全て廃止にしたなら、走るところが無くなる</li> <li>●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。</li> </ul>

(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。

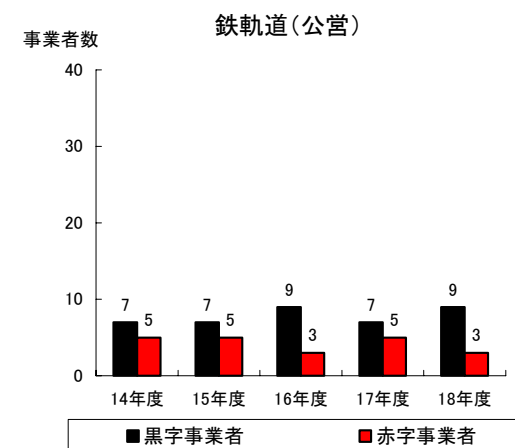
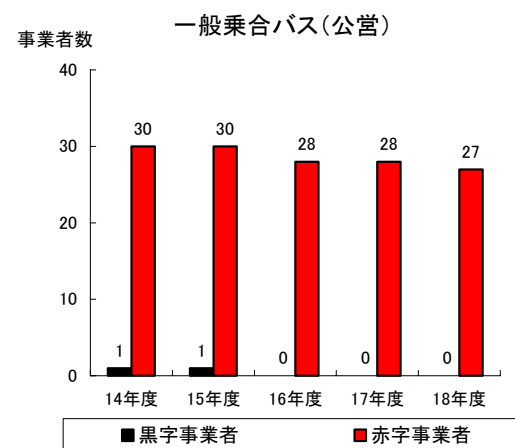
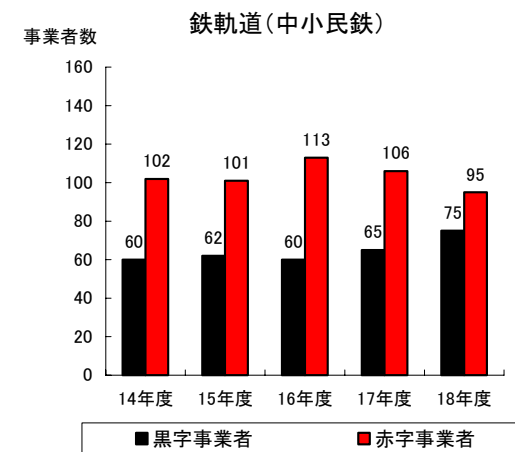
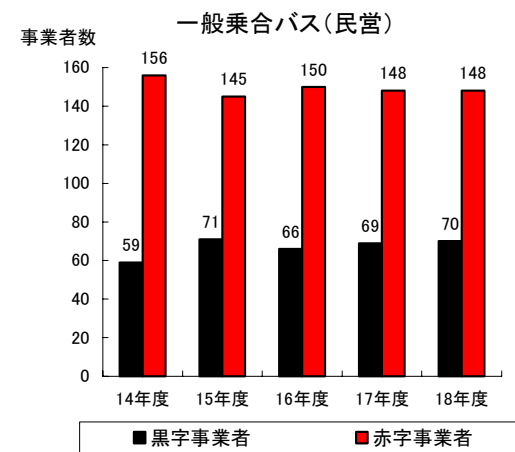
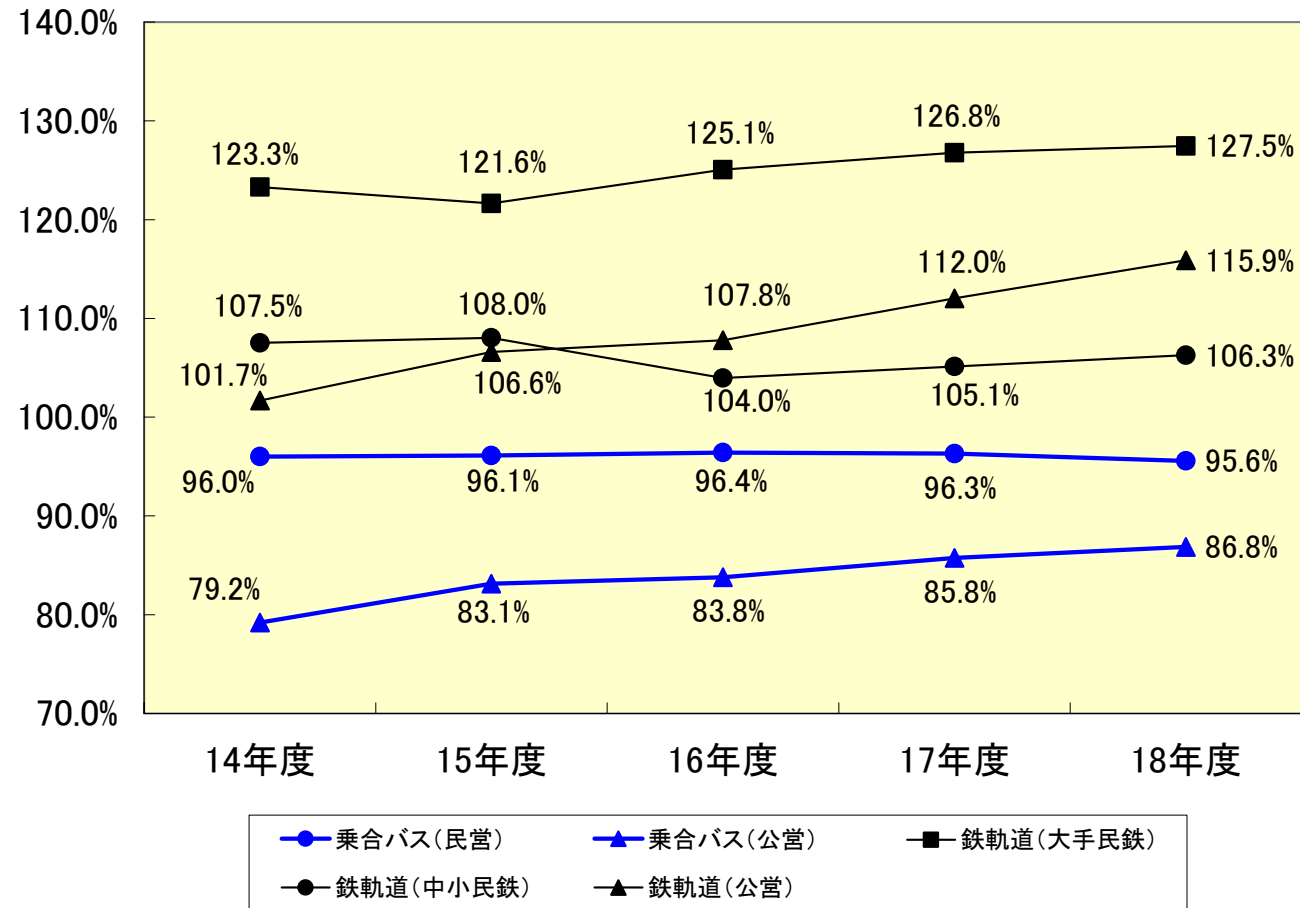
主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●経費削減(光熱費の削減 等)</li> <li>●営業沿線に恵まれている(人口が多い・増加・道路整備の充実)</li> <li>●人件費削減</li> <li>●不採算路線の削減、撤退</li> <li>●お客さまのニーズに合致した商品提供(多頻度輸送、長時間帯輸送)</li> <li>●燃費の向上対策実施</li> <li>●高速バス事業で乗合の赤字を補填しているため</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●経費削減(光熱費の削減、車両の小型化、社内の従業員の意識改革 等)</li> <li>●お客さまのニーズに合致した商品提供をする</li> <li>●不採算路線の削減、撤退</li> <li>●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</li> </ul>

(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●割引運賃・乗車券の施策(シルバーパス、環境定期 など)</li> <li>●ホームページの充実</li> <li>●PR促進活動実施</li> <li>●ICカード・バスロケ導入による利便性向上</li> <li>●ダイヤの見直し</li> <li>●パック商品の発売</li> <li>●新規路線の開設</li> <li>●運行時間帯の拡大(深夜バスの運行等)</li> <li>●車両の大型化、低床バスの導入によるハード面の充実</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●割引運賃・乗車券の施策(シルバーパス、環境定期 など)</li> <li>●自治体・観光協会・NPO法人との協力</li> <li>●ホームページの充実</li> <li>●ICカード・バスロケ導入による利便性向上</li> <li>●PR促進活動実施</li> <li>●ダイヤの見直し</li> <li>●パーク&amp;ライドの拡充</li> <li>●時刻表の配布地域拡大</li> <li>●集客箇所等へのバス停設置</li> <li>●地域バス応援団体との協力</li> <li>●観光用特殊車両の導入</li> <li>●無料乗車日を設定して、バスに親しんでもらう</li> </ul>

## 6. 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両以上の民間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)

## 7. 補助金と自治体の関係について

### (1) 赤字路線に対する自治体助成の現状と今後の見通し

#### ① 関係する自治体の数

単位:%

	関係自治体なし	1自治体	2自治体	3自治体	4自治体	5自治体	6~9自治体	10自治体以上	合計
主に都市部	48.9	28.0	9.8	2.4	2.4	1.2	6.1	1.2	100.0
主に地方部	13.5	34.0	17.0	7.1	6.4	4.3	8.5	9.2	100.0

#### ② 制度概要(都市部・地方部共通)

- ・自治体の補助要綱による。
- ・原則欠損補助である。
- ・国の補助要綱に準じている。

#### ③ 補助金額

単位:%

	補助金なし	~500万円	~1千万円	~3千万円	~5千万円	~1億円	~3億円	3億円以上	合計
主に都市部	63.0	3.2	3.2	5.3	5.3	4.2	7.4	8.4	100.0
主に地方部	25.4	6.4	5.1	13.4	9.6	15.3	17.2	7.6	100.0

#### ④ 今後の見通し

乗合(定観を含む)

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線の再編成等工夫を凝らし、可能な限り地域のバス交通維持に務める。</li> <li>●自治体の財政が厳しく補助金の減額や打ち切りが予想される。</li> <li>●補助金継続をお願いしていく。</li> <li>●補助金が満額得られず赤字がかさめば路線廃止せざるを得ない。</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自治体の財政が厳しく補助金の減額が予想され、運行回数減回や車両の小型化等経費削減を求められる。</li> <li>●自治体の財政が厳しく補助金がなくなる可能性があり、路線廃止せざるを得ない。</li> <li>●自治体の理解が得られない。(私企業にバスを利用しない市民の税金を投入するのはおかしいとの見解)</li> <li>●乗合バスは縮小し、コミュニティバスや乗合タクシーに転換していこう。</li> <li>●年々利用客が減少し結果として、補助金が増加していく。</li> </ul>

高速(空港バスを含む)

主に都市部	●自治体から要望があった場合は公的補助をお願いしていきたい。
主に地方部	●赤字がかさめば廃止せざるを得ないので、都市間バス・空港連絡バスにも欠損補助をお願いしていきたい。

(2) コミュニティバスと競合していますか。  
また、競合している場合コミュニティバスをどう考えますか。

① 競合関係

単位：%

	競合路線を持つ会社	競合路線を持たない会社	合計
主に都市部	40.4	59.6	100.0
主に地方部	41.8	58.2	100.0

② 競合している場合の考え方

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●棲み分けができていないので問題ない。</li> <li>●棲み分けが必要である。(同一区間で運賃が異なる等、利用客の混乱を避けるべき)</li> <li>●一般路線バスが蚕食されており公正な競争とはいえない。</li> <li>●これ以上コミバスが拡大するのであれば、一般路線バスは路線撤退や減便せざるを得ない。</li> <li>●自治体の安易な事業計画を抑制する必要がある。</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●棲み分けができていないので問題ない。</li> <li>●棲み分けが必要である。(同一区間で運賃が異なる等の利用客の混乱を避けるべき)</li> <li>●一般路線バスが蚕食されており公正な競争とはいえない。</li> <li>●競合ではなく協調すべきである。(協調することで利用客増につながる。)</li> <li>●コミバスと競合している一般路線バスの減収補填を考えて欲しい。</li> <li>●これ以上コミバスが拡大するのであれば、一般路線バスは路線撤退や減便せざるを得ない。</li> <li>●受益者負担を徹底しワンコインはやめるべきである。</li> </ul>

(3) 自治体が運営するバスの運行を受託していますか。  
また、受託している場合、どのような課題がありますか。

① 受託の有無

単位：%

	受託している	受託していない	合計
主に都市部	40.0	60.0	100.0
主に地方部	46.5	53.5	100.0

② 受託している場合の課題

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一般路線バスとの競合問題。(運賃が異なるため)</li> <li>●乗務員確保の問題(正社員運転士では収支が合わないため、OB運転士(再雇用運転士)を募集しているが人手が足りない。)</li> <li>●自治体の負担を減らす為に事業者も努力が必要である。</li> <li>●入札による過当競争。</li> <li>●年度当初の契約であり、燃料高騰等の経費増の要求をしても応じてもらえない。</li> <li>●ワゴン車・マイクロバス等を貸与された場合、バリアフリー法除外であったり、ワンマン機器の設置に苦慮する。</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●入札による過当競争。</li> <li>●年度当初の契約であり、燃料高騰等の経費増の要求をしても応じてもらえない。</li> <li>●年次契約であるため次年度の業務量が確定しない。(長期の計画がたてられない。契約切れ後の雇用問題、余剰車両問題 等)</li> <li>●自治体は住民の意見だけではなく、事業者の意見も聞いてほしい。</li> <li>●自治体財政担当は、一方的に前年より委託料(落札予定価格)を下げてくるので、燃料高騰等を理解して欲しい。</li> <li>●自社カラーのバスで受託する場合、運賃体系の違いに住民が混乱する。</li> </ul>

#### (4) 公的助成の問題点。

##### 乗合(定観を含む)

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 協調補助であるため、補助を受けられなかったり、補助が十分でない場合がある。(国の単独補助を要望)</li> <li>● 補助対象・補助要件が限定的である。(補助が適用されない赤字路線の補助拡充を要望)</li> <li>● 制度が複雑な上、申請までの調査作業が複雑、申請から報告までの作業が非常に煩雑である。</li> <li>● 補助金が自治体の予算の範囲内であるため、事業者の持ち出しが発生している。(欠損分の完全補填を要望)</li> <li>● 赤字補填では活性化につながらない。(需要喚起等の維持方策努力ができない)</li> <li>● 貸切事業には補助がない。</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 補助対象・補助要件が国の定めた単一的なモノ(キロ程、輸送量、運行回数 等)であり、地域の実情にあっていない。(補助が適用されない赤字路線の補助拡充を要望)</li> <li>● 協調補助であるため、補助を受けられなかったり、補助が十分でない場合がある。(国の単独補助を要望)</li> <li>● 合理化をすると補助金が減ってしまう。(事業者の努力が反映されない)</li> <li>● 補助金が自治体の予算の範囲内であるため、事業者の持ち出しが発生している。(欠損分の完全補填を要望)</li> <li>● 制度が複雑な上、申請までの調査作業が複雑、申請から報告までの作業が非常に煩雑である。</li> <li>● 自治体の補助金(総務省特別交付税)について、自治体担当者が内容を理解していない。また、総額交付とのことで交付額の内訳が把握できないとよく聞かされる。(自治体担当者への指導と特別交付税の内容明記を要望)</li> <li>● 補助金の支払いが年払いで資金繰りに苦慮する。(毎月支払を要望)</li> </ul>

##### 高速(空港バスを含む)

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自治体から要望があった場合は、空港連絡バスについても補助して欲しい。</li> <li>● 自治体を跨ぐため補助割合が煩雑になる。(国の単独補助を要望)</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市間高速バスに補助金がもらえない。(通勤通学・買い物の足であるため補助要望)</li> <li>● 地域住民の足という観点から外れているので公的補助はおかしい。</li> </ul>

## 8. 乗合バス事業における市区町村との関係

### (1) 市区町村と良好な関係を構築している事例

#### ○具体的内容

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスの運行受託、生活交通路線への支援</li> <li>● 補助金交付 (ノンステップバス、バスロケ、福祉乗車券、バス停上屋、連節バス 等)</li> <li>● 自治体行事等で貸切バスを利用してくれている。</li> <li>● 市報に路線図・時刻表を掲載してくれている。</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス・デマンドタクシーの運行受託、生活交通路線への支援</li> <li>● 補助金交付 (ノンステップバス、福祉乗車券、割引乗車券 等)</li> <li>● 共催事業の実施 (バスの日記念イベント 等)</li> <li>● 入札の際、安全運行を考慮してくれている。</li> <li>● 路線維持等の問題協議で意見を聞き入れ理解してくれている。</li> </ul>

#### ○良好な関係を保つために努力していること

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自治体担当者と密に連絡を取り合い情報を共有している。</li> <li>● 自治体主体の会議に積極的に参加し、助言・提案している。</li> <li>● 担当役員が沿線自治体を定期的に訪問し、首長や関係者と意見交換を行っている。</li> <li>● 情報開示に努めている。(当社決算、路線別収支、乗降データ 等)</li> <li>● 要望はできる範囲で実現する。(ダイヤ、路線見直し 等)</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自治体担当者と密に連絡を取り合い情報を共有している。</li> <li>● 自治体主体の会議に積極的に参加し、助言・提案している。</li> <li>● 地域行事には積極的に参加している。(増便協力等も行う)</li> <li>● ダイヤ改正は、地域住民の不便を最小限に抑えるように行う。</li> <li>● 情報開示に努めている。(当社決算、路線別収支、乗降データ 等)</li> <li>● 要望はできる範囲で実現する。(ダイヤ、路線見直し 等)</li> </ul>

## 9. バス産業と行政

### (1) バス産業と事業行政(国土交通省、運輸局、運輸支局)

【関わり】 事業に関する許認可・届出、監督・指導、補助金交付、車両検査・登録

#### 【期待】

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高速バスとツアーバスとのイコールフットイングのための措置、ツアーバスの規制強化</li> <li>● 悪質事業者(貸切)の取り締まり・罰則強化、新規参入の規制強化</li> <li>● 生活交通路線に係る運行費補助の拡充・見直し(地域ブロック制の廃止)</li> <li>● 設備投資に係るコストへの補助制度の拡充・見直し(協調補助制度の見直し)</li> <li>● 燃油高騰、消費税増税などに柔軟な対応ができるよう、運賃制度の抜本的見直し</li> <li>● 公共交通への利用転換が図られるよう、リーダーシップの発揮</li> <li>● バリアフリー車両の開発(小型)、車両・環境基準の国際標準化</li> <li>● 運転者不足対策</li> <li>● 地域協議会等における関係者間の調整</li> <li>● 各種申請手続き等の簡略化、迅速な処理 など</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活交通路線に係る運行費補助の維持・拡充</li> <li>● 高速バスとツアーバスとのイコールフットイングのための措置、ツアーバスの規制強化</li> <li>● 悪質事業者(貸切)の取り締まり、罰則強化、新規参入者の監査・指導</li> <li>● 規制緩和の見直し、新規参入の規制強化</li> <li>● 貸切運賃の適正収受に向けた指導強化</li> <li>● 事業者間や自治体との競合事案の調整、自治体への指導・助言</li> <li>● 設備投資に係るコストへの補助制度の拡充・見直し(国の負担割合の拡充、協調補助制度の見直し)</li> <li>● 運賃制度の見直し(届出制)</li> <li>● バスの社会的重要性やメリットのアピール、マイカーの利用制限</li> <li>● 先進事例の情報提供、新しい取り組みへのバックアップ</li> <li>● 各種申請手続き等の簡略化、迅速な処理 など</li> </ul>

### (2) 市区町村との間の問題及び不満事例

#### ○具体的内容・・・●／考えられる要因・・・★

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 補助路線でも収支を賄うことができず赤字である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 初期投資や政治的判断から廃止できない。</li> <li>★ 自治体の財政上の理由から増額されない。</li> </ul> </li> <li>● 一般路線バスとコミュニティバスが競合している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 首長の公約や意見が最優先であるため。</li> <li>★ 地域公共交通会議では運賃設定等が何でも容易にできるため。</li> </ul> </li> <li>● 満員になり積み残しが発生する。(小型車両による自治体運行の受託) <ul style="list-style-type: none"> <li>★ バス事業に知識・経験がない行政担当者が計画を策定するため。</li> </ul> </li> <li>● 国からの補助金がもらえない。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 自治体の財政が厳しく予算措置がなされないため協調補助できない。</li> </ul> </li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 補助路線でも収支を賄うことができず赤字である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 初期投資や政治的判断から廃止できない。</li> <li>★ 自治体の財政上の理由から増額されない。</li> </ul> </li> <li>● 一般路線バスとコミュニティバスが競合している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 首長の公約や意見が最優先であるため。</li> <li>★ コミュニティバスは地域住民から要望が多いため拡大している。</li> </ul> </li> <li>● 入札による過度な競争(貸切・タクシー事業者が落札する) <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 価格のみで入札され、安全面が考慮されていない。</li> <li>★ 自治体の財政が厳しく予算措置がなされないため。</li> <li>★ 今までの実績や貢献を全く考慮してくれない。</li> </ul> </li> <li>● 自治体により温度差がある。(担当者の知識・経験不足が目立つ) <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 2年おきに人事異動があるため、その都度1からやり直しになる。</li> <li>★ 自治体内での管轄により対応に時間がかかる。</li> <li>★ 決裁までに時間がかかりすぎる。</li> </ul> </li> <li>● 運行経費削減を求められ、減便等を余儀なくされる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ コミュニティバスに費用がかかるため、既存路線バスの補助金カットがある。</li> </ul> </li> <li>● 地域公共交通会議が本来の役割を果たしていない。 <ul style="list-style-type: none"> <li>★ コミュニティバス実施のための会議になっており、本来の総合交通体系の検討会議ではない。</li> </ul> </li> </ul>

## (2) バス産業と道路交通行政(警察)

【関わり】 交通安全指導、交通規制、バス停の道路使用許可、路線開設の事前協議、事故処理

### 【期待】

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定時性確保のためのバス優先の交通規制 (特に、専用レーンの拡大、PTPS(公共車両優先システム)の設置)</li> <li>● 違法駐車取締強化</li> <li>● 中心市街地や駅前ターミナルへのマイカー乗り入れ規制</li> <li>● 自転車・歩行者の交通マナー啓蒙、高齢者・小児の交通安全講習</li> <li>● 路線バスにおける折り返しなどでの路上駐停車の一部緩和 (東京などでは駐車場の確保が困難)</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定時性確保のためのバス優先の交通規制 (特に、優先レーン、専用レーン、PTPSの設置)</li> <li>● 中心市街地、バス停付近等の違法駐車取締強化</li> <li>● 駅前ターミナルへのマイカー乗り入れ規制</li> <li>● 一般運転者に対する安全運転・マナーの指導強化</li> <li>● 右折レーン、右折信号の設置</li> </ul>

## (3) バス産業と社会資本行政(国道事務所、都市担当部局)

【関わり】 道路環境の整備、バス停の道路占用許可、道路除雪、道路工事・自然災害情報の提供など

### 【期待】

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス停環境整備(バスベイ、バス停上屋、ベンチ、待合いスペースの整備)、右折レーンの整備</li> <li>● 交通渋滞箇所の交差点改良、道路拡幅</li> <li>● ターミナル、バス停付近のバリアフリー化 (歩道、縁石、路側帯の車椅子対応)</li> <li>● 開かずの踏切や道路渋滞の解消のため、立体交差化</li> <li>● バス車両の待機スペースの確保</li> <li>● バス停上屋やベンチが設置できるよう、歩道の拡幅</li> <li>● 自動車と自転車、歩行者を区分し、安全に移動できる道路の整備</li> <li>● バス事業者の意見を取り入れた道路改良等</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス停環境整備(バスベイ、バス停上屋、ベンチ、待合いスペースの整備)、右折レーンの整備</li> <li>● 運行が安全に行えるよう、道路補修、道路拡幅、維持管理</li> <li>● バス停上屋の道路占用許可基準の緩和、道路占用料の免除、道路占用許可手続の簡素化</li> <li>● 低床バス運行のための道路改善</li> <li>● パークアンドバスライド駐車場の整備</li> <li>● 除雪体制の強化</li> <li>● バスレーンの整備、カラー舗装化</li> <li>● バス事業者の意見を取り入れた道路改良等</li> </ul>



#### (4) バス産業と労働行政(厚生労働省、労働基準監督署)

【関わり】 労働条件の監督・指導、労働災害、安全衛生、人材の紹介

##### 【期待】

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●労働基準法・改善基準告示のバス産業実態に即した見直し</li> <li>●新規参入事業者の定期的監査</li> <li>●悪質事業者の指導取締強化、厳罰化</li> <li>●運転者不足への対応</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●労働基準法・改善基準告示のバス産業実態に即した見直し</li> <li>●悪質事業者の指導取締強化、厳罰化</li> <li>●新規参入事業者への指導強化</li> <li>●運転者の健康増進のサポート(セミナーの開催等)</li> <li>●運転者不足への対応</li> </ul>

#### (5) バス産業とまちづくり行政(地方自治体)

【関わり】 地域協議会(生活交通路線)、地域公共交通会議、バス路線に関する相談

##### 【期待】

主に都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通を優先したまちづくり、バス事業者の意見を取り入れた都市計画、駅前ターミナル計画の策定</li> <li>●バス路線維持に関する補助金の交付、補助金を交付しない場合は廃止に理解</li> <li>●バス停環境整備(バスベイ、バス停、待合い施設の整備)、駅前におけるバス案内板の設置</li> <li>●路線バスとコミュニティバスのすみ分け</li> <li>●バス利用促進に向けた強いリーダーシップの発揮、広報誌等を活用した利用促進PR</li> <li>●パークアンドバスライド駐車場、サイクルアンドバスライド駐輪場、乗り継ぎターミナルの整備</li> <li>●設備投資に係るコストへの補助制度の維持・拡充</li> <li>●地域交通問題に本格的に取り組む体制の整備</li> </ul>
主に地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通を優先したまちづくり、バス事業者の意見を取り入れたまちづくり</li> <li>●バス利用促進に向けた強いリーダーシップの発揮、広報誌等を活用した利用促進PR、中心市街地へのマイカー乗り入れ規制、ノーマイカーデーの推進</li> <li>●バス路線維持に関する補助金の交付、補助金を交付しない場合は廃止に理解・住民説明の支援</li> <li>●地域交通問題に本格的に取り組む体制の整備</li> <li>●路線バスとコミュニティバスのすみ分け又は一体化</li> <li>●バス停、待合い施設の整備</li> <li>●パークアンドバスライドの推進、駐車場の整備</li> <li>●中心市街地の活性化、中心市街地への人口集積、住宅再配置</li> <li>●除雪体制の強化</li> </ul>