



2015年2月23日

路線バスの、知らない世界

ダイジェスト

みんな、乗り物は好きなのに、乗らない



アルピコ交通 鈴木 立彦



1. バスは1台いくらでしょう

大型ノンステップバス1台の値段はいくらでしょう。次の4つの中から選んでください。



① 200万円

② 500万円

③ 1,000万円

④ 2,000万円

正解：④ 2,000万円

この資料で使用する数値は、概算数値です。また、地域や会社、時期などにより、異なる場合があります。



1. バスは1台いくらでしょう

中型バスや小型バスにすればもっと安いだろうとおっしゃる方もいるかと思いますが・・・。

大型バス



2,000万円

中型バス



1,800万円

小型バス



1,500万円

自家用マイクロバス



500～800万円

高級セダン



300～500万円

ミニバン



200～300万円



1. バスは1台いくらでしょう

さらに路線バスには、色々につけなければならない機械があります。それはいくらでしょう。

運賃表示機



30万円

整理券発券機



25万円

両替機付運賃箱



70万円

LED行き先表示機



60万円

自動放送装置



15万円

小計

200万円



1. バスは1台いくらでしょう

そんな高額なバスを買いながら事業を維持することは可能なのでしょうか。

◆現在の保有台数

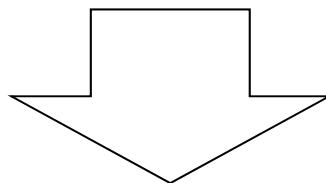
長野地区・・・約100台

全地区・・・・約200台

◆バスの使用年数

現時点では、20年以上
使う場合もある

200台 ÷ 20年 = 年間10台ずつの更新が必要



2,000万円 × 10台 = 2億円

※これは新車の場合です。実際は、中古車などでの更新を行っていますが、その場合は、単価は低くなりますが、使用年数は短くなります。

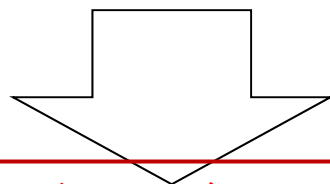


1. バスは1台いくらでしょう

そもそも、今の一般路線バスの稼ぎで、バスを買うことは可能なのでしょうか。

◆一般路線バスのPL

科目	金額	備考
売上	27.4億円	
人件費	17.4億円	(売上に対する人件費率65%)
一般経費	10.0億円	(このうち35%が燃料代、25%が修繕費)
減価償却費	1.0億円	
営業利益	▲1.0億円	
営業CF	0.0億円	



国土交通省への報告数値
を元にした概算数値

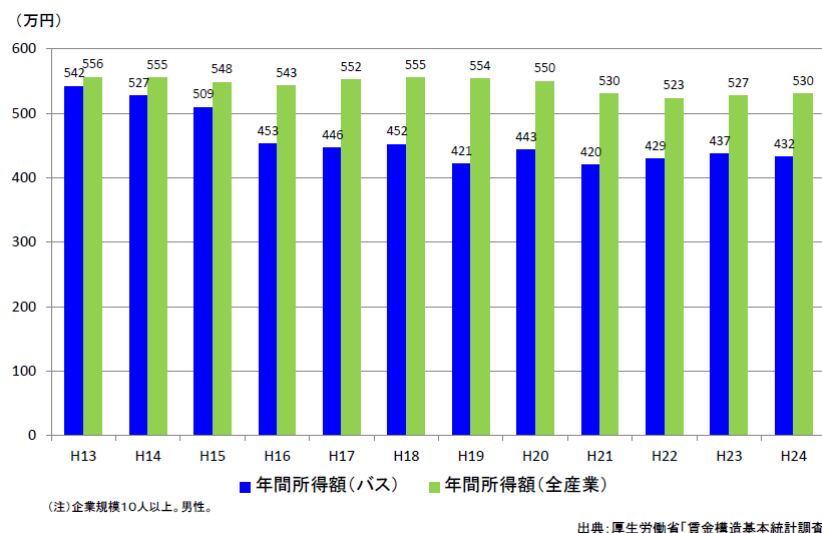
**現金が稼げないのに、
毎年2億円でバスは買えない。**



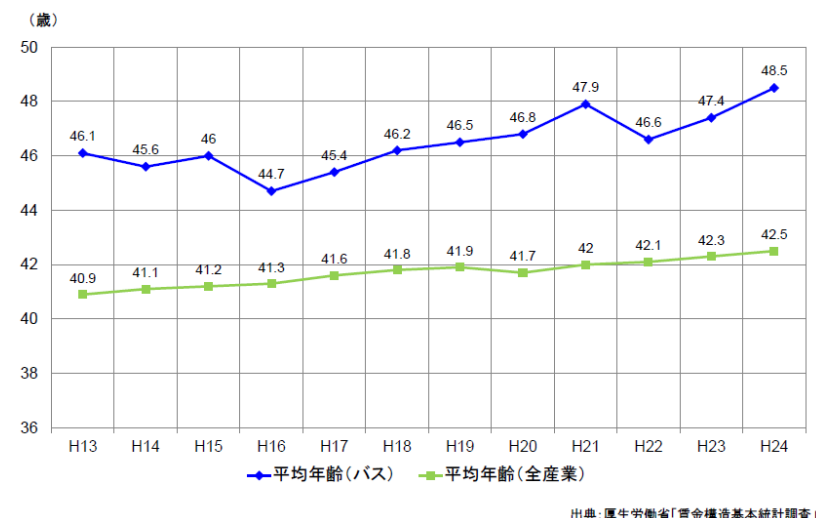
2. バス運転手の人件費

バス運転手の人件費は削減が進み、さらに安全面、健康面での義務も増加しています。

◆バス事業の給与の推移



◆バス運転手の平均年齢の推移



収支改善の切り札として、バス事業者は人件費の削減に取り組んできました。その結果、バス運転手の人件費は、全事業での平均給与(年収)を下回るようになっていきます。

その一方で、輸送の安全を確保するため、安全面、健康面などバス運転手を守るべき義務も増加し、これまで以上に高いスキルが必要な仕事になりました。

その結果、バス運転手の希望者は減り続け、継続的な事業の維持が難しくなりつつあります。



3. バスはどのくらいの燃料を使っている？

バスは軽油で走ります。軽油はガソリンに比べて単価が低く、燃料効率も高くなります。

◆一般路線バスの燃費

3km/ℓ

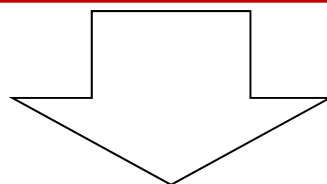
◆一般路線バスの走行キロ

約685万km

◆軽油の単価

110円

$$110円 \times 約685万km \div 3km/\ell = 約2.5億円$$



燃料単価が1円上がると200万円の経費増





4. 高速バスや貸切バスは儲かっているのか

路線バスを助けていた高速バスも貸切バスも、今では自身を維持するのが精いっぱいです。

◆高速バス事業

2000年代 ツアーバスの台頭

2013年 ツアーバスの路線バス化

従来のバス会社



高速バス



貸切バス



路線バス



受託バス

元ツアーバス会社



高速バスのみに特化した
利益追求

従来のバス会社は、赤字の路線バスを維持しながら、高速バスを運営します。高速バスで出た利益を、必ずしも高速バスに投資できません。

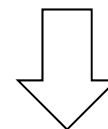
◆貸切バス事業

2000年 貸切バス規制緩和

2014年 貸切バス新運賃制度

貸切バス会社数

1998年 2122社



2013年 4533社

日本バス協会資料より

競争が増えるのは、価格の低下などで消費者にメリットがありますが、極度の価格破壊は、安全性や適正給与などの破壊します。



5. なぜ路線バスの利用者が減少したのか

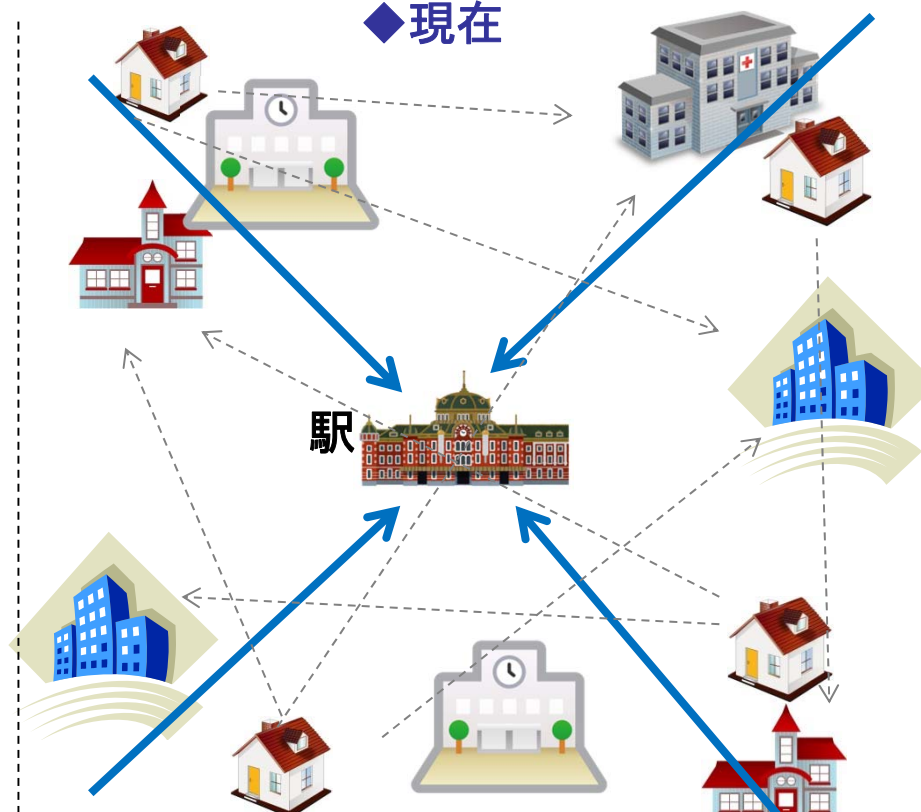
営業努力ではフォローしきれない利用者の逸走。その原因は、分散化です。

◆路線バス黄金時代



昔は町の中心部にすべてが集中しており、様々な目的の人がバスに乗り合うことで、1台のバスに多くの人に乗っていました。

◆現在



現在では町が肥大化し、目的地が郊外に分散した結果、人の移動ルートが個別化し、1台のバスに乗る人の数が減少しました。



5. なぜ路線バスの利用者が減少したのか

世の中には技術革新等で使われなくなったものがあります。路線バスは必要ありませんか？

レコード針



OHP



フロッピーディスク



ポケットベル



青焼き機



黄色電話



角砂糖



路線バスは？



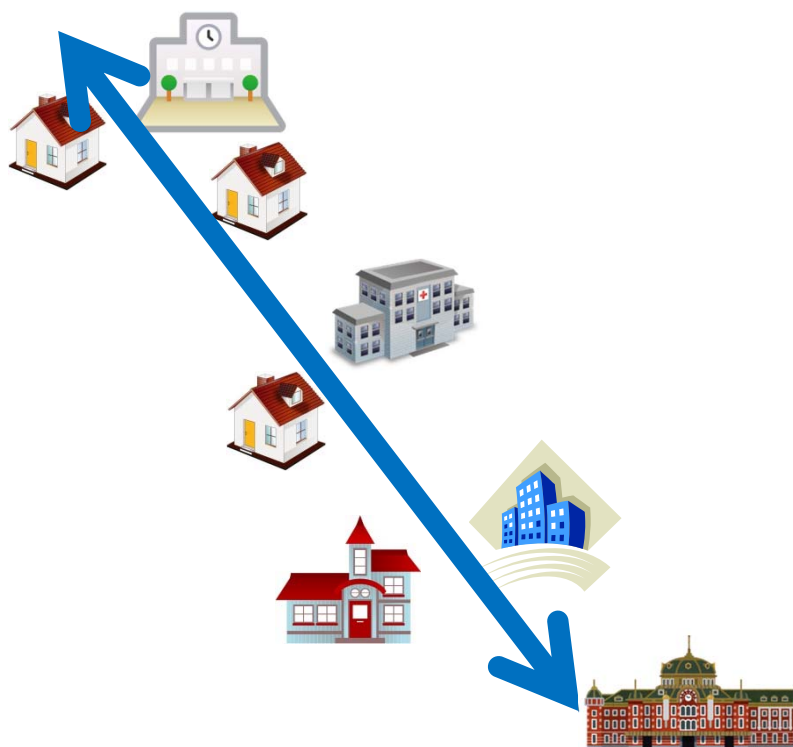
いる・いない

パソコン、携帯電話、小型記憶端末・・・新しいものが登場すると、古いものは代わりに姿を消します。姿を消しても代替わりがあるので困りません。しかし、路線バスは「将来使うかもしれない」ので、なくなると困ります。



6. どうすれば路線バスが生かせるのか

肥大化した都市構造は変えられませんが、交通弱者だけでもコンパクトシティにしてみてもは。



太い幹となるバス路線の沿線に、主要施設を集中させることで、1台のバスに乗り合う人を増加させ、それに比例してバス本数も増やすなど利便性を上げることが可能。



公共交通がないと生活できない人のために、**公営住宅**を基幹バス路線の沿線につくります。



小型のスーパーは基幹バス路線の沿線に作ります。(マイカー相手の大型スーパーは郊外でも結構です)



病院の前を通るバス路線を「基幹バス路線」にすればいいのです。



職場も基幹バス路線の沿線に。マイカー通勤を減らすことに役立ちます。



できれば**学校**(高校、大学、専門学校)も、基幹バス路線の沿線に作ります。



ご清聴ありがとうございました



ハイブリッドバス



高速バス



夜行高速バス



善光寺“びんずる号”



タウンスニーカー



バイオディーゼル燃料バス