

# バス会社はどのようにして生き残っているか

○25年前(1990年)と現在では

○バス会社の経営実態

- ・部門別の収入割合
- ・人件費・動燃費に左右される費用
- ・赤字路線の補助金を加えても収支はトントン
- ・補助金の仕組み

○バスをご利用されない理由

- ・利用者のご意見 …
- ・バス会社の実情 …

○バス路線の維持に向けて

平成27年2月23日

長電バス株式会社  
湯本 卓邦

## バス会社はどのようにして生き残っているか

1990年(平成2年)

- ・乗合バス **赤字**  
(赤字の一部を補助金で補填)
- ・貸切バス **黒字**
- ・高速バス **トントン**

最終的に補助金を含めても  
「**赤字**」

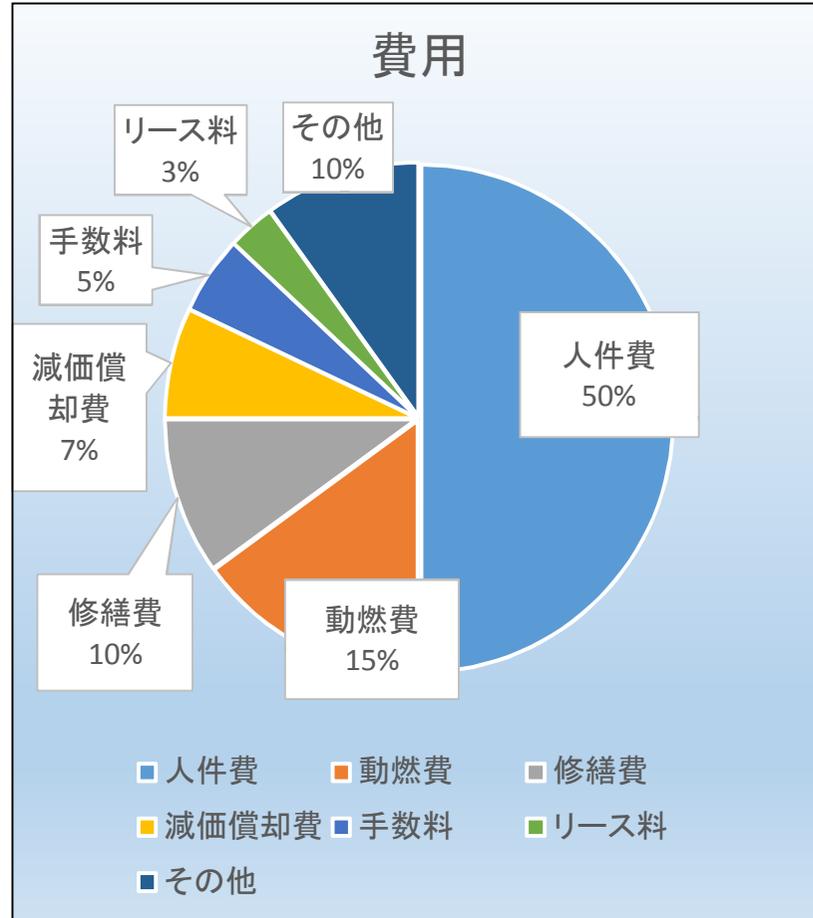
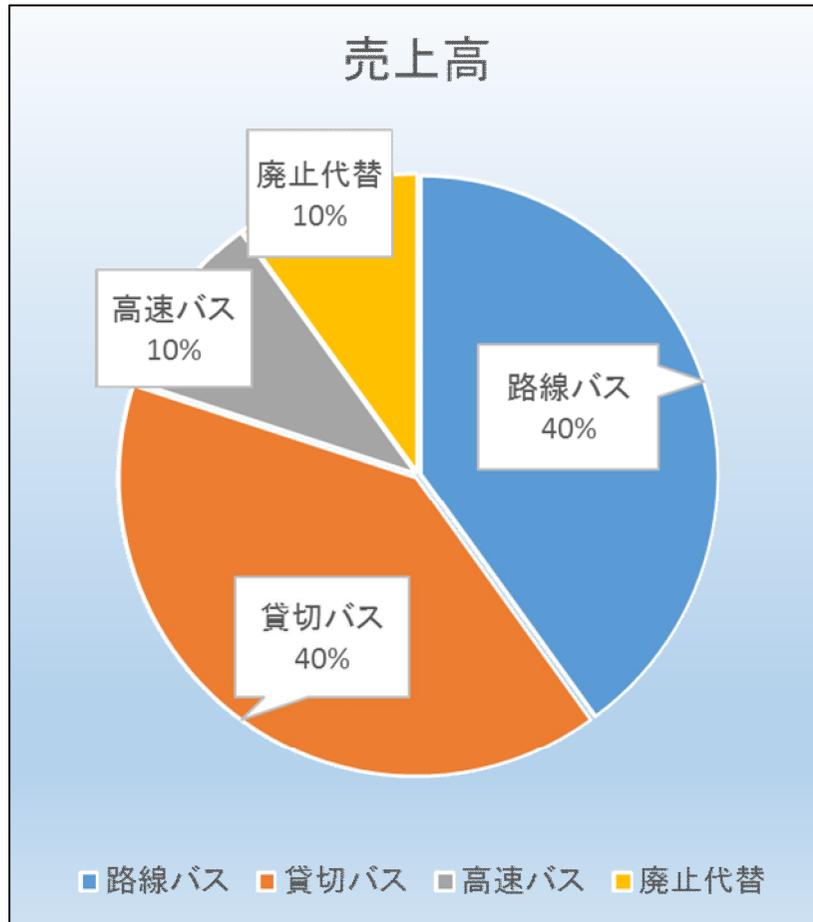
(1970年前後がバス輸送のピーク、  
S61年,H4年,H6年,H7年:バス部門分社)

2014年(平成26年)

- ・乗合バス **赤字**  
(赤字の多くを補助金で補填)
- ・貸切バス **赤字**→**黒字**  
に転換
- ・高速バス **黒字**→**縮小**

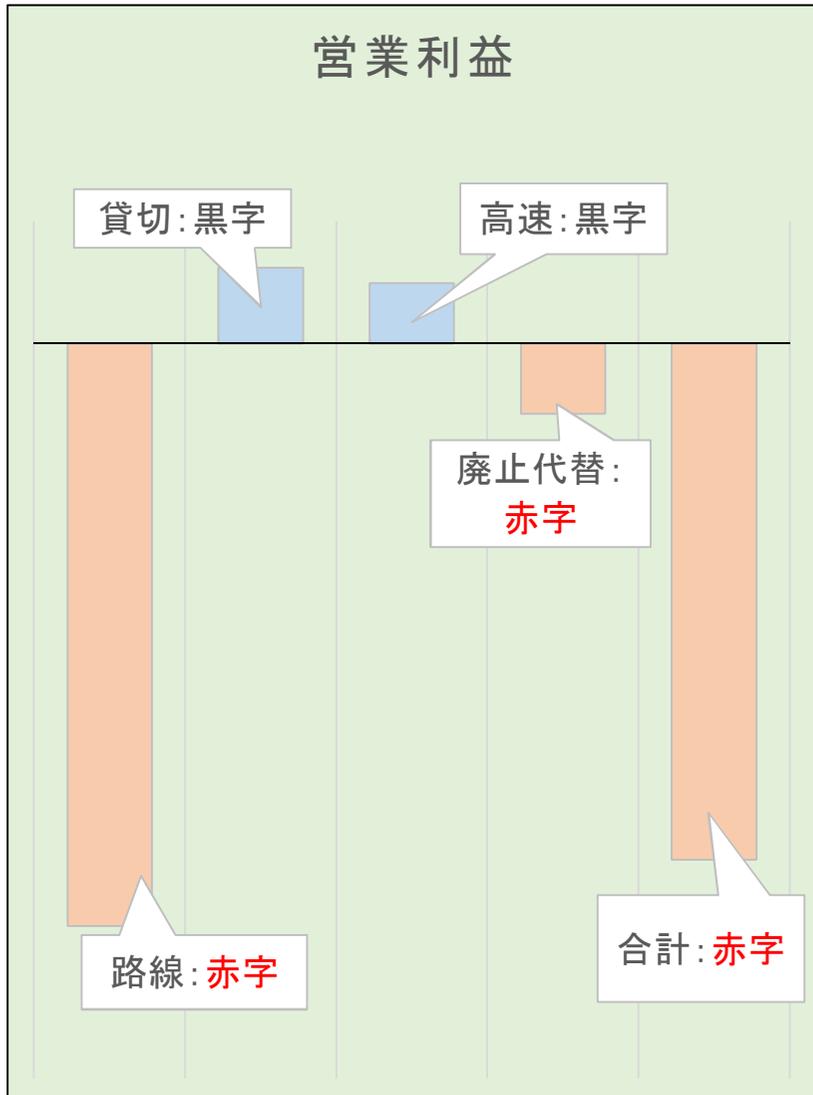
最終的に補助金を含めて  
「**収支トントン**」  
又は「**若干の黒字**」

# バス会社の経営実態

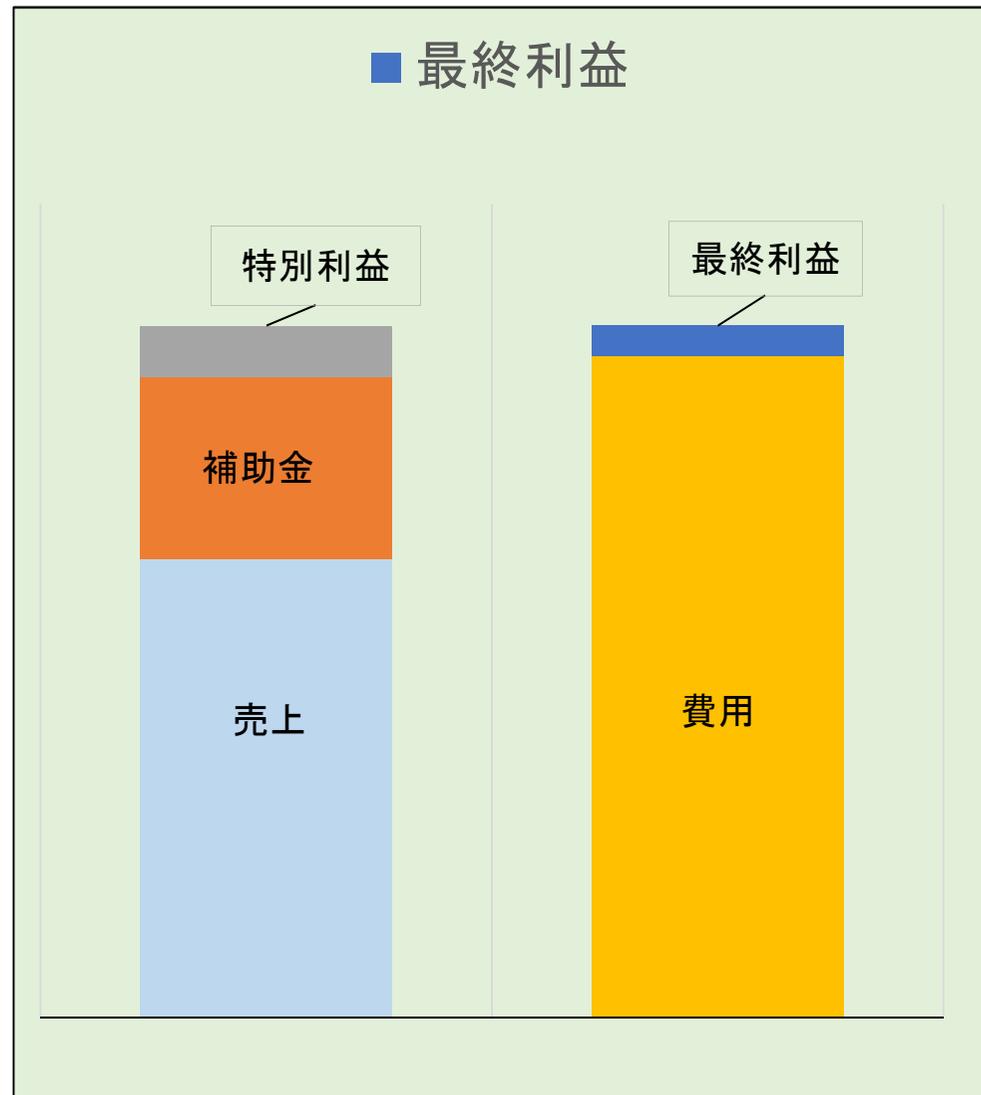


# バス会社の経営実態

## 営業利益



## ■ 最終利益



## 補助金の仕組み

○国・県補助金「地域間幹線系統確保維持費補助」の場合

○交付要件

- ①赤字路線であり、複数の市町村をまたぐ系統
- ②1日の運行回数が3回以上の系統
- ③1日の輸送人員が15人～150人の系統

○当社の補助金対象系統

全系統201(53路線)の内、対象系統は11(9路線)

○国・県補助金は、赤字の100%が交付されるわけではない

1キロあたりの利用人員が5人を下回った場合は、一定の計算により補助金が減額される。

減額内容 平成25年度:14.9%が減額

平成26年度:16.7%が減額(見込み)

## バスをご利用されない理由

### 1. 本数が少ない(不便)

- ①本数が少ない(日中、特に夜)
- ②終発が早い
- ③休日の本数が少ない

### 2. 運賃が高い

#### ①自家用車の利便性(ガソリン代)に劣る

実は、高額な購入費や車検・保険費用の維持費を考えたら  
経済性は劣る(バス運賃が高いとはいえない)

#### ②高齢になっても運転は大丈夫でしょうか？

長野市内の交通事故死者における高齢者の割合は、  
平成21年:47.6% ⇒ 平成26年:63.6% に増加

#### ③行政の補助により一律低運賃で乗車できる

### 3. 時間がかかる、時間どおりでない(遅れる)

### 4. 路線がわかりにくい

# バス会社の実情

## 1. 本数

- ①朝の短時間にお客様が集中されるので、その時間帯に  
バスと運転士を集中して投入  
(バスも運転士にも限りがある → 最大公約数を求める)
- ②需要に応じて本数を決めている → 時には増便する
  - ・需要が減少すると、それに見合った本数にする
  - ・それでも需要が下がると、系統(路線)を統廃合する
- ③赤字路線は、補助金により路線を維持している
- ④補助要件に添えなくなったら、路線を休廃止する

## バス会社の実情

### 2. 運賃

- ①お客様の数が都市部と比べて格段に少ない
- ②居住地が分散(拡散)している
- ③燃料が高騰(現在は5~6年前の水準に低下)
- ④修繕費が嵩む(バスは20年以上使用している)
- ⑤しかし、人件費は他産業と比べて低い

(平均年収で全産業平均の約90%:総務省統計局 H24年)  
特に、廃止代替路線では、再雇用者(定年後の継続雇用)  
により一段と低い

# バス会社の実情

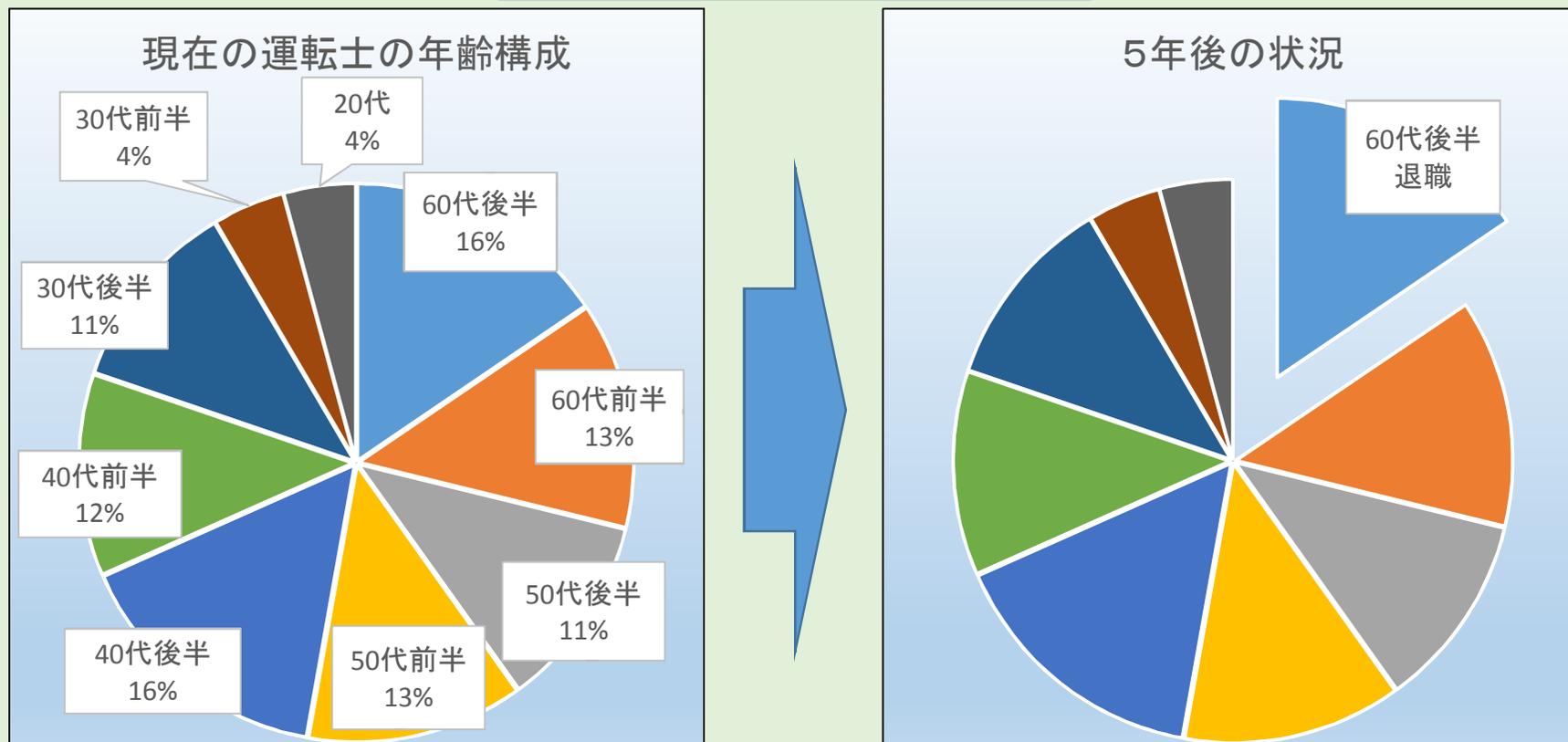
## 3. 運転士の不足

- ①早朝からの勤務、深夜までの勤務、  
さらに出退勤時間が毎日異なる不規則勤務
- ②運転が業務のため、交通事故の心配が常にある
- ③高額な運転免許取得費用 40万円～50万円
- ④それでいて、給料は他産業より低い  
(平均年収で全産業平均の約90%)

運転士のなり手が  
いない

# バス会社の実情

このままの状態が続くと



5年後には、全体の約16%にあたる運転士が退職し、路線を維持することができなくなる恐れがあります。

## バス路線の維持に向けて

### ＜サービス面では＞

- ・乗降が容易なノンステップバスやワンステップバスの導入
- ・見易いデジタル表示の行先・運賃表示
- ・お得なキップ等の発行  
(年間定額通学定期、電車・バス共通フリーキップ等)
- ・長野市内にICカード導入(水曜日:ポイント3倍、休日:5倍)
- ・目的別ご利用案内(通学、通院)をホームページに掲載



## バス路線の維持に向けて

### ＜経営の安定化では＞

- 定年退職後の再雇用による人件費削減
- ギリギリまで内部補助により運行を継続  
競争が激化する高速バスや貸切バスで利益を生み出し、赤字の路線バス（生活路線）を維持
- なり手のいない運転士対策として  
大型二種免許取得費用の条件付全額提供  
（40～50万円）

## バス路線の維持に向けて

### ＜将来の利用者への啓蒙＞

- ・バスの乗り方教室の開催（小学生対象）
- ・バス祭りの開催（県バス協会主催）



多少の我慢が必要では

＜皆で利用に向けて智恵を絞らないと＞