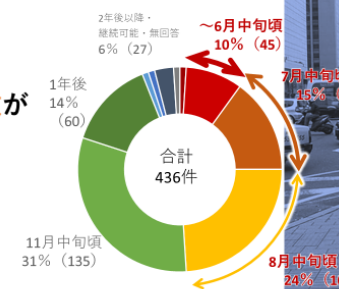




「8月末」を乗り越えた 事業者の現状と今後

1) 現在の状況が続いた場合に
事業継続が難しくなるタイミング

6月中には1割
7月までには
4社に1社が
8月までには半数が
倒産の危機



大井元揮 金丸晃大 神田佑亮 ○鈴木春菜
田中皓介 萩原剛 東徹 牧村和彦 森山昌幸

交通事業者ヒアリング調査

- 時期 8月末～9月上旬
- 調査対象のプロフィール **4事業者** (すべて三大都市圏外の地域)
 - 1) 業種：鉄道**1** バス**4** タクシー**1** (複数有)
 - 2) 従業員数：50～100人 **1** 100～500人 **1** 500人～ **2**
 - 3) セクター：民間 **3** 公営**1**
 - 4) 5月末時点での事業継続見込み：8月中旬ごろ **1** 1年後 **1** 無回答 **2**
- 質問
 - 現在までの利用の状況
 - 運行の課題、必要な支援
 - 業界の展望



JCOMM

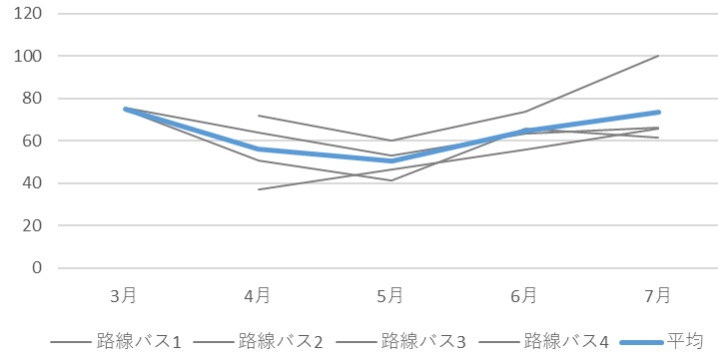
Japanese Conference On Mobility Management



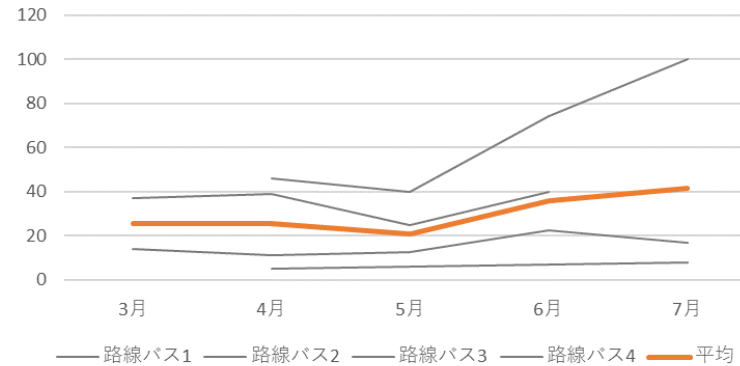
交通事業者調査

7月末までの利用状況

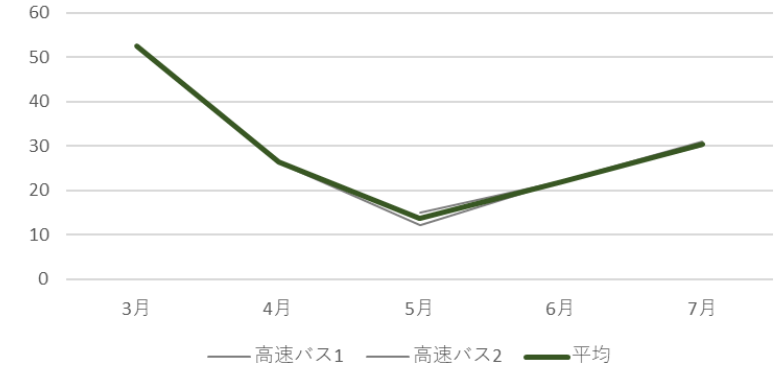
路線バスの利用の推移（前年同月比）



貸切バスの利用の推移（前年同月比）



高速バスの利用の推移（前年同月比）



- ・生活に密着するほど減少幅は小さい（タクシーも生活交通として運行している事業者はあまり需要が落ちていないが、流しのタクシーは苦しい）



経営の状況 1

- 高収益の貸切バス・高速バス・空港バスが低迷し、**事業モデルが崩れている。**
生活路線の需要が回復しても、経営状況はあまり改善しない
- 貸切は動いていないが、乗務員の労働時間が若干改善しただけで休ませることはできない
- **高速バスへの支援が少ない**
 - **通勤にも使っていても、生活路線として見てもらえず、補助がない。**
 - 高速バスは、近年運賃を値上げしてきている。これ以上はしづらい。
- キャッシュフローが**厳しい**
- 市街地での不動産投資の回収ができていない



経営の状況 2

- 雇用調整助成金で12月まではどこの会社も踏ん張れる。1月からが本当の正念場と考えている。
- 雇用調整助成金が延命としては効いている。
- (周囲の事業者についても) **とりあえず融資は受けられている**。返済期限のことは考えられていない状況
- 減収部分の補填が欲しい
- 国の補助に期待している

以前として厳しい状況



交通事業者調査

自治体の補助・支援の状況

- 県や市も独自補助金を作ってくれて助かっている。
- 認可台数や乗務員人数に対して補助が出る。がんばって運行した事業者も休ませて雇用調整助成金をもらった事業者も同じ扱いとなる。走らせない事業者がダメージが少なくなる。
- （公営事業者）全て他事業者と同様の扱いであり、公営交通ということで特別扱いはもちろんない。一方で、**公営交通ということで利用できない補助**もある。（雇用調整助成金など）
- 経営の構造について、今まで行政に数字は見せたことがなかったが、今回要望書の中で示した
- 次の感染症が出たら、路線バスなどもほとんどを運行しないことを行政に伝えている。これまでの**運行実績や、必要な運行経費に基づく支援策**を考えてもらう必要がある。
- **補助金の申請が怖い**
 - これまでにない金額、来年どの数字で申請するのか？、複数自治体とタフな交渉をする必要



需要について

- 5割回復では事業維持に届かない。8～9割回復が必要。
- 戻っても7割ぐらい？ 戻り切ることはないと考えている
- 時差出勤を推奨する必要があると感じる。
- 時差通勤がうまく進んでいない。夜間が減った以外の時間帯ごとの利用状況は変わらない。
(どのくらい平準化するといいか?) 30%ぐらい
- 時差通勤は運転手の待遇改善にも良い
 - ピークが遅くなると、運転手のやりくりにも都合が良い。
 - 長時間労働をしなくて済む。労働条件の改善につながる。



乗務員・利用者

- コロナの疑いのある客を乗せたドライバーは、ひやひやししながら生活し、家族からも嫌がられる。リスク背負って運行し、会社も感染者を出すと営業停止になるかもしれない。
- 乗務員がマスクを着用しない**利用者に敏感**になっている。
- **乗務員の恐怖感**がある。
- 高齢の乗務員は乗りたがらない。
- 外出への圧力が緩和され、**利用者の恐怖感**が緩和されることを期待している。



業界について

- 会合等がなくなり、**他事業者等との情報共有ができていない**
- 地方の**路線バスを維持する仕組み**が必要ではないか
現在の実車運行キロに対する単価では、利益がでない。大きな事故があったり保険代も高くなると限度額では合わなくなる。頑張っ**て良質なサービスを提供することに対する対価が必要。**
- 自分の利益しか考えず喧嘩するのはやめて連携すべきだ
- 公共交通の利用が安全だというイメージをもっと醸成していただきたい



まとめ

事業者の状況

経営：行政からの支援や融資で、何とか持ちこたえている
依然として厳しい状況

需要：戻って7割くらい、
経営のためには8~9割は戻ってほしい
時差通勤を進める必要

要望：利用者や乗務員の理解を深め、圧力を軽減してほしい

