

コラム1 バス事業者の経営状態、経費構成等

(1) はじめに

近年、バス事業者の経営環境は、高速バスとツアーバスの競争激化、貸切バスの新規参入、路線バスの利用者の減少等の様々な要因により厳しさを増しています。そのため、地域に必要なバス交通であっても、民間事業者の経営努力のみでは維持が極めて難しく、結果的に国や自治体等の運行補助により運行が維持されている例が、特に大都市圏以外の地方で多くみられます。

ところで、国や自治体がバス事業者に対して何らかの補助を実施する際、もしくは自らが運行主体となってバスを運行する場合は、路線ごとまたは事業者ごとに収支をチェックするのが通例ですが、その際の参考として、そもそもバス事業者がどのような経営環境に置かれ、またバスを運行するために必要な経費はどのようなものがあるかを知っておく必要があります。本コラムでは、バス事業者の経営状態と、経費の構成等について解説します。

(2) バス事業者の経営状態

ア バス事業の収入と支出の関係

平成 22 年度の乗合バス事業の収支状況を見ると、全 254 社のうち黒字事業者が 68 (26.8%) に過ぎず、残りの 186 社 (73.2%) は赤字となっている状況で非常に厳しい経営状況となっています。

表 平成 22 年度の乗合バス事業の収支状況

(単位:億円)

年度	民営・公営の別	収入	支出	損益	経常収支率 (%)	事業者数		
						黒字	赤字	計
18	民営	5,759	6,044	△ 285	95.3	74 (70)	153 (148)	227 (218)
	公営	1,792	2,081	△ 289	86.1	0	27	27
	計	7,551	8,125	△ 574	92.9	74 (70)	180 (175)	254 (245)
19	民営	5,777	6,081	△ 304	95.0	66 (63)	162 (156)	228 (219)
	公営	1,779	2,043	△ 264	87.1	3	25	28
	計	7,555	8,124	△ 569	93.0	69 (66)	187 (181)	256 (247)
20	民営	5,733	6,055	△ 322	94.7	63 (60)	164 (159)	227 (219)
	公営	1,723	2,005	△ 282	86.0	2	25	27
	計	7,456	8,060	△ 604	92.5	65 (62)	189 (184)	254 (246)
21	民営	5,558	5,842	△ 284	95.1	70 (66)	158 (154)	228 (220)
	公営	1,622	1,901	△ 279	85.3	2	24	26
	計	7,180	7,743	△ 563	92.7	72 (68)	182 (178)	254 (246)
22	民営	5,519	5,789	△ 271	95.3	67 (62)	161 (158)	228 (220)
	公営	1,624	1,856	△ 232	87.5	1	25	26
	計	7,142	7,645	△ 503	93.4	68 (63)	186 (183)	254 (246)

(注) 1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。
2. ()内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

出典：平成 22 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）

一方、経常収支率（経常支出に対する経常収入の割合であり、経常収支比率 100%の時は、収支が釣り合っている状態）の推移を見ると、前年度に比べ上昇（改善）傾向にあります。これは、各事業者とも経営努力を続けているため、支出の減少が収入の減少よりも大きいことによるものです。

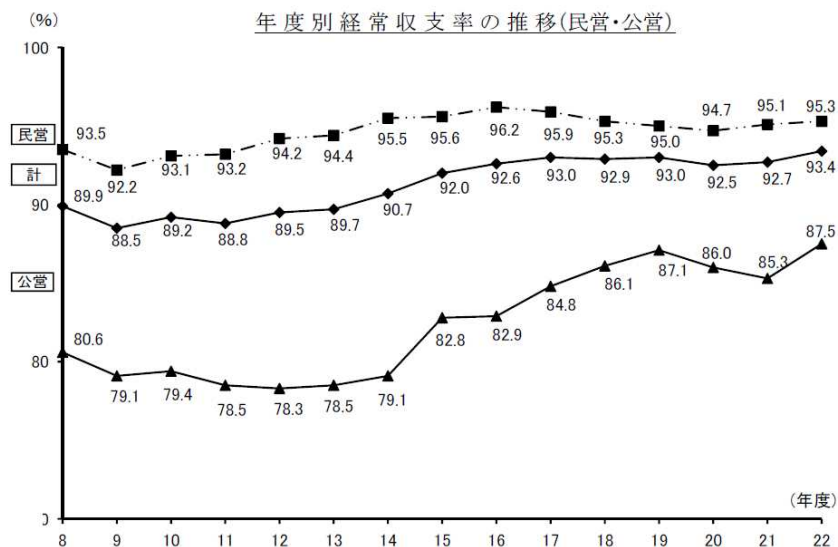


図 年度別経常収支率の推移

出典：平成22年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）

また、大都市部とその他地域で経常収支率を比較すると、大都市部においても経常収支率が100%を切る（すなわち赤字事業者が多い）状況となっており、その他地域においては近年微減傾向すなわち少しずつ悪化しています。

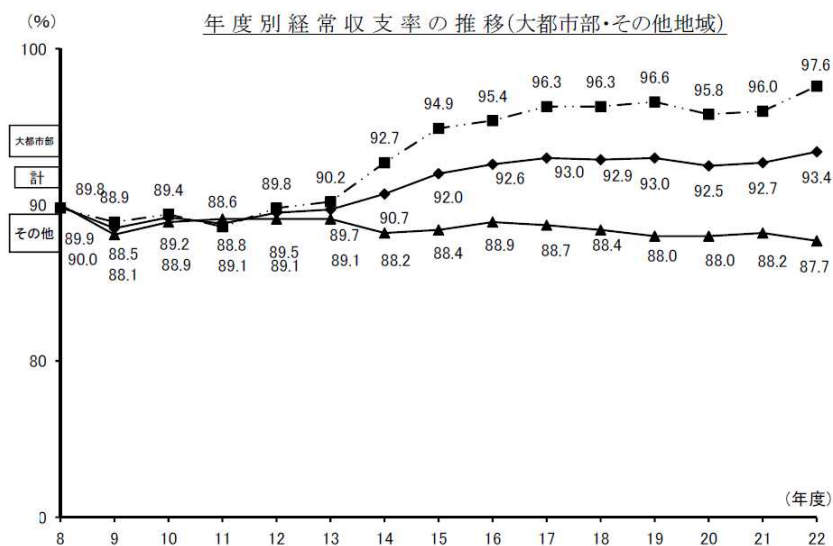
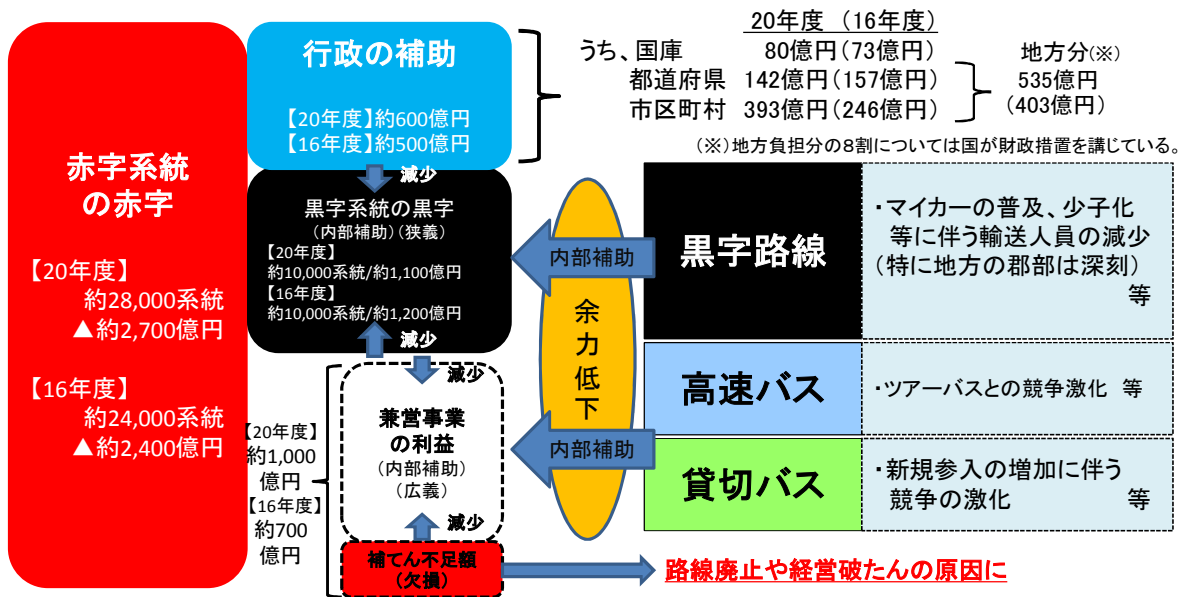


図 年度別経常収支率の推移(大都市部、その他地域)

出典：平成22年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）

イ 一般路線バスの維持費用の負担状況と内部補助

バス事業を大きく分けると、乗合バス事業としての路線バス（一般バス。自治体等から運行を委託されているコミュニティバス等も含みます）事業、高速バス（都市間高速バス）事業、また貸切バス事業等に分けることができます。このうち、路線バス事業については、黒字系統と赤字系統があり、赤字系統の赤字は、黒字系統、高速バス及び貸切バスの収益で補填（いわゆる内部補助）する例があります。従来は黒字系統、高速バス等の内部補助が相当程度行われていたが、マイカーの普及等を背景に、事業の収益性が低下し、内部補助が困難な状況となっています。



なお、赤字系統（不採算路線）でも、生活の足として維持する必要がある場合、かつては、需給調整規制のもとで内部補助が可能であったため、事業全体として赤字となる事業者に対して、事業者ごとに補助金が交付されていましたが、平成14年2月の需給調整規制の廃止に先立って、13年度から赤字系統に対する系統ごとの補助に変わりました。それによって事業全体としては黒字の事業者でも不採算路線については補助金を受けることができるようになっています。

(3) バス事業に係る費用構造

ア 運行費用の構成

バス事業に係る経費については、旅客自動車運送事業等報告規則における科目に従って、運行費用（営業費用）項目を整理することができます。運行費用は、運行に直接必要な運送費と運行を管理運営するための一般管理費に大別され、それぞれ下に示す科目に細分されます。これらの費用の構成比率は後述するように地域や事業者によって異なります。

分類	科目	概要
運送費	人件費	現業部門の従業員に係る人件費 (例：給与、手当、賞与、退職金、厚生福利費など)
	燃料油脂費	事業用自動車に係わる燃料費及び油脂費 (例：軽油費、LPガス費、油脂費など)
	修繕費	事業用固定資産の修繕に係わる費用 (例：車両修繕費、建物構築物修繕費など)
	減価償却費	事業用固定資産に係わる減価償却費 (例：車両減価償却費、建物構築物減価償却費など)
	保険料	事業用固定資産及び運送に係わる諸保険料 (例：自動車損害賠償保険料、建物火災保険料など)
	施設使用料	事業用固定資産に係わる使用料 (例：借地料、借家料など)
	自動車リース料	事業用自動車及びその付属品に係わるリース料 (メンテナンスリースの場合の整備料を含む)
	施設賦課税	事業用固定資産に係わる租税 (例：固定資産税、自動車重量税、自動車税など)
	事故賠償費	事故による見舞金、慰謝料、弁償金等
	道路使用料	有料道路料金
	その他	現業部門に係わる経費で他の科目に属さないもの (例：被服費、水道光熱費、通信運搬費、旅費など)
一般管理費	人件費	本社その他管理部門の従業員に係る人件費 (例：給与、手当、賞与、退職金、厚生福利費など)
	その他	管理部門に係わる経費で他の科目に属さないもの (例：被服費、水道光熱費、通信運搬費、旅費など)

出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

イ 地域別運行費用の比較

路線バスの運行費用は、標準原価（実車走行キロ当たり輸送原価）として国土交通省から毎年公表されています。この標準原価は、運賃の認可や補助金算定などの際の基準となるもので、旅客自動車運送事業等報告規則に基づき毎年各事業者から報告される原価を、経済圏や地理的条件をもとに分けた全国 21 のブロック（標準原価ブロック）毎に、一定の要件を満たすバス事業者（保有車両数 30 両以上の事業者）の原価を平均したものです。

平成 22 年の乗合バス事業のブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価を見ると、全国平均で、走行キロ 1km ごとに約 433.61 円かかっており、一方の収入は、営業収入及び営業外収入を足しても約 405.09 円（全国平均）にしかならず、費用に対して非常に低くなっています。経費の内訳としては、人件費が約 57%と多くを占め、燃料油脂費が 8%、車両償却費が 7%、車両修繕費が 5%、その他経費（一般管理費など）が 22%となっています。車両修繕費及び車両償却費の施設保有に係る経費が比較的小さく、コストに占める人件費の割合が高いことから、労働集約型産業の典型とも言えます。

なお、この経費構成については、地域によりかなりばらつきがあり、京浜、京阪神ブロックといった大都市では経費、特に人件費が高く、地方では逆に低いという特徴があります。

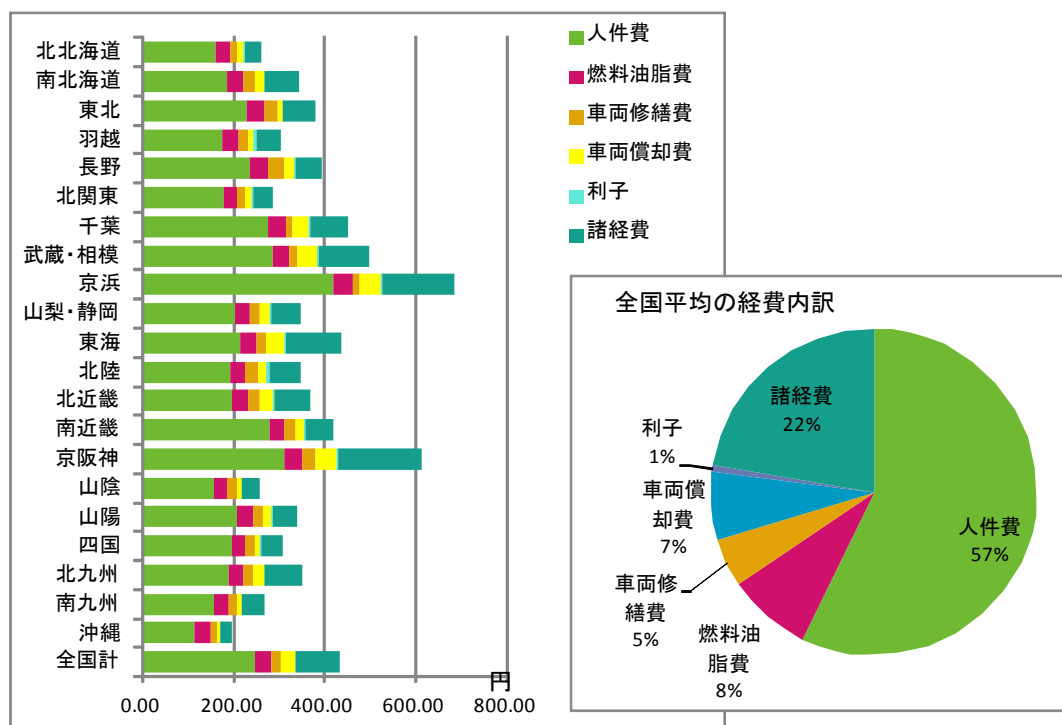


図 ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価(グラフ)

出典：平成 22 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）

表 ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

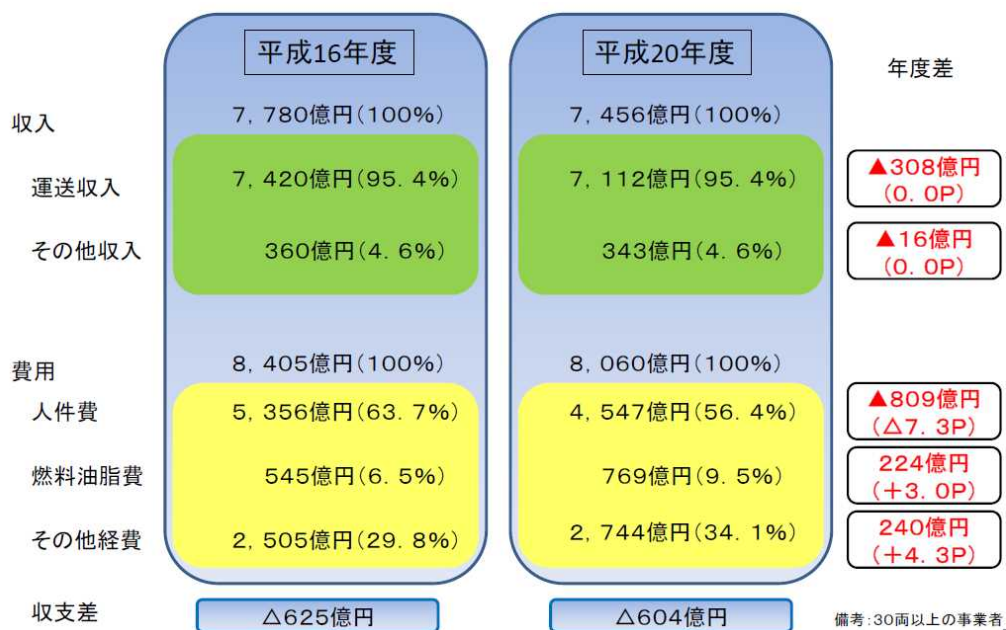
(単位：円・銭)

ブロック別	科目	民営 公営	収入			運送原価						
			営業収入	営業外収入	合計	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利子	諸経費	計
北北海道	民営 公平	営平均	204.35	5.65	210.00	159.55	33.58	15.37	11.18	3.93	36.90	260.51
		営平均	204.35	5.65	210.00	159.55	33.58	15.37	11.18	3.93	36.90	260.51
南北海道	民営 公平	営平均	317.96	1.14	319.10	184.04	37.71	23.46	21.71	0.94	70.75	338.61
		営平均	284.07	12.93	297.00	214.13	43.74	44.65	4.34	0.53	132.82	440.21
東北	民営 公平	営平均	316.96	1.49	318.45	184.93	37.88	24.08	21.20	0.93	72.59	341.61
		営平均	242.49	4.28	246.77	170.09	36.85	27.10	8.63	3.27	41.79	287.73
東北	民営 公平	営平均	455.74	1.83	457.57	403.37	45.28	37.37	12.47	1.01	157.58	657.08
		営平均	295.45	3.67	299.12	228.02	38.94	29.65	9.58	2.71	70.55	379.45
羽越	民営 公平	営平均	239.49	2.03	241.52	173.87	35.08	22.84	12.53	5.33	54.00	303.65
		営平均	239.49	2.03	241.52	173.87	35.08	22.84	12.53	5.33	54.00	303.65
長野	民営 公平	営平均	357.67	1.91	359.58	235.36	40.74	33.52	22.33	4.08	56.96	392.99
		営平均	357.67	1.91	359.58	235.36	40.74	33.52	22.33	4.08	56.96	392.99
北関東	民営 公平	営平均	249.91	2.69	252.60	177.27	30.06	18.70	13.05	2.29	45.36	286.73
		営平均	249.91	2.69	252.60	177.27	30.06	18.70	13.05	2.29	45.36	286.73
千葉	民営 公平	営平均	474.36	4.80	479.16	276.69	38.70	14.08	36.14	1.31	82.95	449.87
		営平均	474.36	4.80	479.16	276.69	38.70	14.08	36.14	1.31	82.95	449.87
武蔵・相模	民営 公平	営平均	488.50	2.16	490.67	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80
		営平均	488.50	2.16	490.67	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80
京浜	民営 公平	営平均	648.70	5.76	654.47	360.47	40.12	16.63	46.26	2.22	149.40	615.10
		営平均	734.90	38.28	773.18	517.48	40.25	14.61	51.46	4.93	163.70	792.43
山梨・静岡	民営 公平	営平均	680.85	17.89	698.74	419.02	40.17	15.88	48.20	3.23	154.73	681.23
		営平均	327.89	1.96	329.85	203.42	33.44	22.02	19.94	1.90	67.44	348.16
東海	民営 公平	営平均	327.89	1.96	329.85	203.42	33.44	22.02	19.94	1.90	67.44	348.16
		営平均	305.94	1.34	307.28	152.75	34.29	23.90	31.53	0.50	101.85	344.82
北陸	民営 公平	営平均	510.81	2.56	513.37	344.91	38.72	16.77	56.63	7.73	154.54	619.30
		営平均	372.75	1.74	374.48	215.42	35.74	21.58	39.72	2.85	119.02	434.33
北近畿	民営 公平	営平均	330.24	2.13	332.37	193.18	33.08	27.55	19.07	4.04	70.85	347.77
		営平均	330.24	2.13	332.37	193.18	33.08	27.55	19.07	4.04	70.85	347.77
南近畿	民営 公平	営平均	324.53	6.76	331.30	195.86	35.39	25.48	29.65	2.19	79.72	368.29
		営平均	324.53	6.76	331.30	195.86	35.39	25.48	29.65	2.19	79.72	368.29
京阪神	民営 公平	営平均	379.11	3.78	382.90	277.54	33.51	25.73	17.13	3.33	58.92	416.16
		営平均	379.11	3.78	382.90	277.54	33.51	25.73	17.13	3.33	58.92	416.16
山陰	民営 公平	営平均	484.00	4.83	488.83	262.87	38.18	31.70	38.21	0.79	111.74	483.49
		営平均	612.56	40.18	652.74	362.80	42.81	24.43	55.11	7.42	265.59	758.16
山陽	民営 公平	営平均	543.51	21.19	564.71	309.13	40.32	28.33	46.04	3.86	182.96	610.64
		営平均	166.43	1.85	168.29	147.06	28.64	18.37	10.75	1.88	37.86	244.56
四国	民営 公平	営平均	271.71	2.85	274.56	275.70	34.60	47.02	2.33	1.15	42.77	403.57
		営平均	174.92	1.93	176.85	157.43	29.12	20.67	10.07	1.82	38.26	257.37
北九州	民営 公平	営平均	282.21	3.30	285.51	197.80	34.92	22.51	19.89	3.03	48.45	326.60
		営平均	350.69	24.77	375.46	303.71	32.70	17.19	12.90	3.34	110.45	480.29
南九州	民営 公平	営平均	288.65	5.32	293.98	207.78	34.71	22.01	19.24	3.06	54.28	341.08
		営平均	203.70	2.57	206.28	182.07	29.99	19.62	12.39	3.27	44.33	291.67
沖縄	民営 公平	営平均	316.77	11.26	328.03	375.91	40.08	17.69	17.62	1.51	47.80	500.61
		営平均	211.63	3.17	214.80	195.64	30.70	19.49	12.75	3.14	44.57	306.29
全国計	民営 公平	営平均	331.90	2.05	333.95	187.21	31.90	20.57	27.01	2.48	80.78	349.95
		営平均	278.90	1.89	280.80	205.59	33.69	15.43	9.87	0.64	74.95	340.17
全国計	民営 公平	営平均	326.10	2.03	328.13	189.22	32.10	20.01	25.13	2.28	80.14	348.88
		営平均	190.75	2.82	193.57	138.16	30.50	18.41	6.66	1.83	47.65	243.21
全国計	民営 公平	営平均	313.94	30.03	343.97	321.16	43.96	22.68	15.54	1.61	75.11	480.06
		営平均	204.05	5.76	209.82	157.94	31.95	18.87	7.62	1.81	50.61	268.80
全国計	民営 公平	営平均	184.12	1.80	185.92	114.31	34.25	14.87	7.23	2.45	22.64	195.75
		営平均	184.12	1.80	185.92	114.31	34.25	14.87	7.23	2.45	22.64	195.75
全国計	民営 公平	営平均	367.08	3.14	370.22	220.97	35.40	21.10	26.90	2.34	81.66	388.37
		営平均	569.09	26.71	595.81	392.83	40.55	20.69	43.06	5.13	178.80	681.06
全国計	民営 公平	営平均	398.31	6.78	405.09	247.53	36.19	21.04	29.39	2.77	96.69	433.61

出典：平成22年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）

ウ 経費構成の経年変化

乗合バス事業の経費構成の経年変化を見ると、運送収入の減収や燃料油脂費等の増加に対し、人件費削減で対応している状況がみてとれます。一方、燃料油脂費は、軽油価格の高騰により、近年ではコスト増要因となり、いっそうバス事業の経営を圧迫しています。



○乗合バス(民間)走行キロ当たり原価

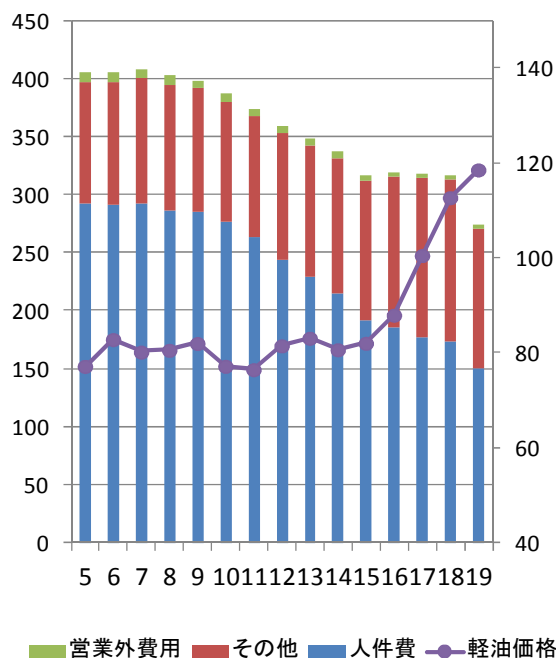


表 実車走行キロ当たり収入・原価の推移

○公営／民営の別

項目	年度	18年度			19年度			20年度			21年度			22年度		
		民営	公営	平均	民営	公営	平均	民営	公営	平均	民営	公営	平均	民営	公営	平均
収入		366.16	601.92	403.69	370.16	613.08	408.24	375.90	613.61	412.86	367.86	584.20	401.44	370.22	595.81	405.09
原価		384.29	698.97	434.37	389.69	704.22	439.00	397.06	713.89	446.33	386.68	684.58	432.93	388.37	681.06	433.61
内訳	人件費	223.68	452.36	260.09	220.37	437.07	254.34	219.80	425.53	251.79	220.77	400.21	248.63	220.97	392.83	247.53
	燃料油脂費	35.00	40.95	35.95	37.74	44.33	38.77	41.04	50.87	42.57	31.10	36.52	31.94	35.40	40.55	36.19
	その他諸経費	125.61	205.66	138.33	131.58	222.82	145.89	136.22	237.49	151.97	134.81	247.85	152.36	132.00	247.68	149.89

○大都市部※／その他地域の別

項目	年度	18年度			19年度			20年度			21年度			22年度		
		大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
収入		551.17	289.45	403.69	557.42	291.07	408.24	562.52	295.00	412.86	545.81	286.01	401.44	548.73	288.79	405.09
原価		572.49	327.40	434.37	576.82	330.75	439.00	587.26	335.28	446.33	568.74	324.33	432.93	562.24	329.47	433.61
内訳	人件費	345.06	194.27	260.09	332.87	192.66	254.34	328.31	191.50	251.79	321.87	190.07	248.63	317.54	190.85	247.53
	燃料油脂費	38.43	34.02	35.95	41.50	36.63	38.77	46.09	39.79	42.57	34.34	30.03	31.94	38.81	34.07	36.19
	その他諸経費	189.00	99.11	138.33	202.45	101.46	145.89	212.87	103.99	151.97	212.53	104.23	152.36	205.89	104.55	149.89

※ 大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

エ 乗合バス事業の人件費の推移

輸送人員の減少による収入減を、人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業従事者の年収は全産業男子平均を大きく下回っています。したがって、人件費のこれ以上の削減は厳しいものがあり、すでに限界に近づいていると言えます。

