

過疎地で乗合バスを維持していくことについて

過疎地の乗合バスを運行しているバス会社は、多くが大きな赤字を抱えております。赤字路線に対して、自治体からの委託を受けて運行している路線は、その赤字部分を限度に補助金等として穴埋めできます。しかしながら、そのバス会社が独自に運行している路線は、それが生活路線であっても公的な補助金はなく、バス会社が赤字分を被ることになります。その赤字額は大きな額となります。

決算が毎年赤字では会社が持ちませんので、貸切バス運行の利益や委託業務や不動産賃貸などの雑収入で、なんとかプラスの収支にしようと四苦八苦しているところが多いと思います。貸切バスの利益で乗合バスの赤字を穴埋めしているわけですから、貸切バス車両への投資はなかなかできません。

人口の多い都心部などのバス会社や、都市間バスを運行している都市部、地方都市のバス会社は、まだ良いと思います。しかし、過疎地で運行しているところは、地域幹線補助が付いている路線を持っているところはマシです。それすらないと、ほぼ地元自治体の補助金しかありません。

バス会社の多くは民間企業で株式会社です。株式会社が赤字の事業を続けることは、株主の利益を阻害することになり、本来すべきことでありません。厳しい株主がいれば赤字事業からの撤退を株主総会などで要求されます。地域公共交通を担っているという責任から、赤字事業を継続しているということです。

今、日本では地方の衰退が物凄いスピードで進んでおります。地方都市の多くはピーク時の半分以下まで人口が減少してきております。これは今後も続くと思います。

地域の生活バス路線の維持は、限界にきていると思います。利用者は減り、赤字は拡大しております。今のままでは、これから数年のうちに乗合バス会社は淘汰されていくでしょう。

民間バス会社は運営していた生活バス路線を維持できなくなり、事業廃止、撤退、会社清算が進むと思います。そうなれば自治体自ら「市営バス」などを走らせることになります。

過疎化が進んでいる自治体の財政は、どこもかなり厳しい状況にあります。民間のバス会社への運行補助金など支援にも限界があります。

いずれ、乗合路線バスが消滅する街が増えていくと思います。それは避けられないことと思っております。

最後に一点だけ。地域公共交通の維持、要するに莫大な赤字を民間バス会社に依存する日本の乗合バス行政に大きな問題があると思っております。これを改善しない限りは、いずれ過疎地域の乗合バスの将来はとても厳しいものになると感じております。

2026年7月10日 士別軌道の社長 井口 裕史