

四極会 寄附講義「会社研究」令和3年度 第13回目

令和3年7月14日(水) 13時10分

講師 大分バス株式会社

代表取締役社長 高寄 和弘 氏

テーマ 大分バスのあゆみと

持続可能な地域公共交通構築への取り組み



今回は、経済学部と同窓である高寄和弘氏(昭和55年3月卒業 大学第28回)の講義です。

高寄講師は、ご卒業と同時に大分バスに入社され、平成17年6月取締役総務部長、平成19年6月常務取締役、平成26年6月大野竹田バス(株)代表取締役社長を歴任の後、平成28年6月大分バス(株)代表取締役社長に就任され、現在に至っておられます。

厳しい経営環境が続く中、トップとしてバス会社の経営にご尽力されている講師の先生におかれまして、大分バスの歩み、公共交通を取り巻く状況や持続

可能な地域公共交通構築への取り組みなどについて、貴重なお話をさせていただきました。(オンライン講義)

その概要は、次のとおりです。

1 大分バスの概要

- ・ 設立は昭和 12 年 11 月 10 日
- ・ 主な事業は、一般乗合旅客自動車運送業・一般貸切旅客自動車運送業・フードサービス事業・広告代理業・保険代理業・旅行業・レンタカー事業であり、令和 2 年度の売り上げは、35 億 6,700 万円となっている。
- ・ 輸送人員 令和 2 年度 乗合：697 万人 貸切：8 万人
- ・ 従業員数 374 名
- ・ 経営理念は、「奉仕」「人間尊重」行動指針は「進取」「貫徹」
- ・ 関係会社 大野竹田バス(株)、臼津交通(株)

2 大分バスのあゆみ

- ・ 故佐藤恒彦初代社長が多くの困難を乗り越え、会社の基礎をつくった。
- ・ 昭和 30 年代の高度成長期まで、営業エリアの拡大や輸送力の増強を行ってきたが、マイカーの普及により乗合バスの輸送人員が昭和 43 年度の 4,457 万人をピークに減少に転じた。
- ・ 以後、マイカーの急増、過疎化の進展、さらには、人口減少などの厳しい経営環境が続き、令和 2 年度の乗合バス輸送人員は 697 万人となっている。
- ・ この間、経営の多角化、バス運賃の改定、乗合バスのワンマン化、高速バス路線の開設などの経営改善に取り組んできた。
- ・ 平成 17 年度から再生計画をスタート、以後、第 2 次中期計画、続く第 3 次、第 4 次と取り組んだ。
- ・ 人口減少の加速に伴う乗合バス輸送人員の大幅な減少により第 4 次計画の見直しを行い、2018 年度からバス事業の収支改善を主眼とした第 5 次中期計画「大分バスときめく未来へビジョン 2020」に取り組んだ。
- ・ 2019 年秋のラグビーワールドカップの頃までは、比較的順調に推移したが、2020 年が明けて新型コロナの影響により、バス事業の収支改善は厳しい状況となっている。

・これから

現在、バス事業は、人口減少社会の進展に加え、コロナの影響により輸送人員が減少し、厳しい経営状況に陥っている。その中で、公共交通機関として地域のみなさまの足として、バスの運行を続けていくため、次のような事項に取り組

み、収支改善を行うこととしている。

- ① お客様のニーズに応じたダイヤ編成
- ② 人口減少社会に適応した事業規模の構築
- ③ 「人にやさしい大分バス」の創出

バス事業の収支改善を成し遂げ、強固な財務体質を確立し、「地域のみなさまから必要とされるバス」として大分県の発展に寄与し、次の90年・100年に向かって走り続けていく。

3 公共交通を取り巻く状況

(1) 全国の乗り合いバス事業の状況

- ・自動車運転業務の人手不足が年々深刻化している。
- ・全国乗合バス事業者の収支状況(令和元年度)

黒字の事業者 28% 赤字の事業者 72%

黒字の事業者は、ほとんどが都市部であり、地方は全国的にも厳しい状況である。

(2) 九州における公共交通の概況

- ・平成30年度の機関別輸送人員

25%がJR、35%がバス、25%が民鉄、12%が乗用車

(3) 大分県内の乗合バスの状況

- ・乗合バス輸送実績は、マイカーの普及、少子化・過疎化の進行等により、昭和40年度の9,019万人をピークに年々減少し、令和元年度は1,868万人と、ピーク時の20.7%まで落ち込んでいる。
- ・バス利用者の減少が、事業者の経営状況を悪化させ、不採算路線の廃止や減便といった、サービス水準の低下を招き、さらにバス利用者が減少するといった「負のスパイラル」が生じている。
- ・学生、高齢者、障がい者などマイカーを自由に使うことができない人にとっては、安心安全な交通手段の確保は重要。
- ・過疎地域はもとより、都市圏郊外などで高齢化が進んでおり、交通手段の確保は大きな課題。解決のためには、地域公共交通であるバスシステムをしっかりと維持していくことが必要。

4 持続可能な地域公共交通構築への取り組み

次のとおり、できる限り様々な取り組みを効果的に組み合わせることが必要。

(1) 今ある地域公共交通サービスを改善する

- ① 「ダイヤやサービス水準の見直し」と「ルートや起終点の見直し」

②利用者が極端に少ないケースでは、運行形態の変更を含めた抜本的な見直しが必要。

(2) 必要な地域公共交通サービスを確保する

- ・いまある地域公共交通を有効に活用すること。対応できない場合は、地域の実情に応じ、新たなサービスの導入、その他の移動手段の有効活用の検討が必要。

(3) 地域公共交通サービスの連携を強化する

①地域公共交通が一体的な「ネットワーク」として十分に効果を発揮するには公共交通機関相互の連携強化が不可欠。

②地域公共交通の有効利用に向けては、自家用車や自転車などの乗り継ぎ利用も視野に、総合的な交通体系の中での「交通結節機能」の向上も重要。

(4) 地域公共交通を使いやすい環境を整える

- ・できるだけ多くの人に地域公共交通を利用してもらうためには、「利用を阻害する要因」や「利用が敬遠される要因」の改善を図り、誰にとっても「使いやすい」環境を整えていくことも非常に重要。
- ・「バスどこ大分」では、停留所に接近する路線バスの到着予定時間やバスの位置情報などをスマートフォンやパソコンの地図上で確認可能。

(5) 地域公共交通の利用を促進する

次のようなステップを戦略的に実施することが必要。

「興味を持ってもらう→利用しようと思ってもらう→実際に利用してもらう→利用を続けてもらう」

(6) 地域公共交通の収支を改善する

経営改善に向けて「増収」と「費用の削減」の2つのアプローチがあるが、以下の3つの視点から収支の改善を図っていく。

- ・増収 ①運賃の見直し②営業外収入による増収の工夫
- ・費用削減 ③安上がりな運行などの工夫

(7) 地域で公共交通を支える

- ①地域みんなで考え、役割分担しながら取り組みを進める。
- ②安全の確保が最優先。
- ③地域が主体となった取り組みを促す。

5 まとめ

- ・地方の公共交通は、過疎化の進展により厳しい経営状況が続いてきた。さらに、新型コロナの影響を大きく受け、存続が危ぶまれているところも出ている。
- ・公共交通としての役割を果たしていくには、経営合理化を進めるとともに、

運賃を含めた利用者負担の検討も必要。

- ・人口減少社会が加速していく中で、地方の公共交通を維持・存続していくためには、地元の方々の支えが欠かせない。
- ・令和2年11月27日の法改正で、国土交通大臣の認可を受けた場合、乗り合いバス事業者同士の共同経営などが可能となり、公共交通網の形成・再編にバスが役割を果たせるようになってきている。
- ・地域の公共機関の維持・確保に向けて、利用者・市町村、交通事業者が一体となって、持続可能な公共交通機関の構築に向けて取り組みを進めていくことが求められる。

6 最後に学生諸君へ

コロナ禍で大変不自由な学生生活を送っておられると思うが、いましばらくの辛抱だ。

終息したら、学生時代の今しかできないことをして、学生生活を謳歌してほしい。そして、これだけは誰にも負けないというものを身に着けてほしい。