

令和8年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会（第2回）

日時：令和8年5月21日（木）

午前10時～午前11時30分

場所：龍ヶ崎市役所

5階 第一委員会室

～ 会 議 次 第 ～

1 開 会

2 議 題

（1）関東鉄道竜ヶ崎線の現状について

3 その他

4 閉 会

(1) 関東鉄道竜ヶ崎線の現状について

【概要】

令和 8 年 4 月開催「令和 8 年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会(第 1 回)」において整理すべきとなった事項等に関する情報共有を行い、今後の関東鉄道竜ヶ崎線の在り方を検討する上で必要となる実態調査の内容や路線の維持及び代替手段による運行の可能性等について検討する。

【資料】

- ・別紙 1 地域公共交通利用促進計画策定時利用者アンケート
曜日等別利用状況
- ・別紙 2 市議会全員協議会での質疑応答
- ・別紙 3 広報龍ヶ崎『りゅうほー』令和 8 年 5 月号抜粋
「竜鉄はいま、大きな転機にあります」
- ・別紙 4 利用実態の把握等に向けた調査項目の整理
- ・別紙 5 B R T による代替運行の検討
- ・別紙 6 コミュニティバスによる代替運行の検討

地域公共交通利用促進計画策定時利用者アンケート 曜日等別利用状況

調査方式	配布：(1)関東鉄道竜ヶ崎駅改札前及び佐貫駅改札前に アンケート用紙・回収箱を設置 ※周知チラシには Web 回答用二次元コードを記載 (2)市職員が関東鉄道竜ヶ崎駅構内において、 同路線利用者にアンケート用紙を配布し回答を依頼 回収：(1)回収箱からアンケート用紙を回収 (2)Webページから回収
調査期間	配布：(1)2025年 10月 17日(金)から 2025年 11月 3日(月) まで Web回答も同様の期間で受付・回収 聞取：(1)平日 2025年 10月 17日(金) (2)休日 2025年 11月 1 日(土)
回収結果	(1)アンケート用紙からの回答：173 票 (2)Webからの回答：76 票

【注意事項】

上記のとおり調査を行った都合上、平日では金曜日、土日では土曜日の回答が多くなっており、曜日によって回答件数にばらつきがあることから、曜日別・平日/土日別のいずれにおいても回答割合をグラフに表しています。

また、アンケート用紙を通じて回答をいただいた方のうち、記入日が未記載の回答は、回答日「不明」として分類しています。

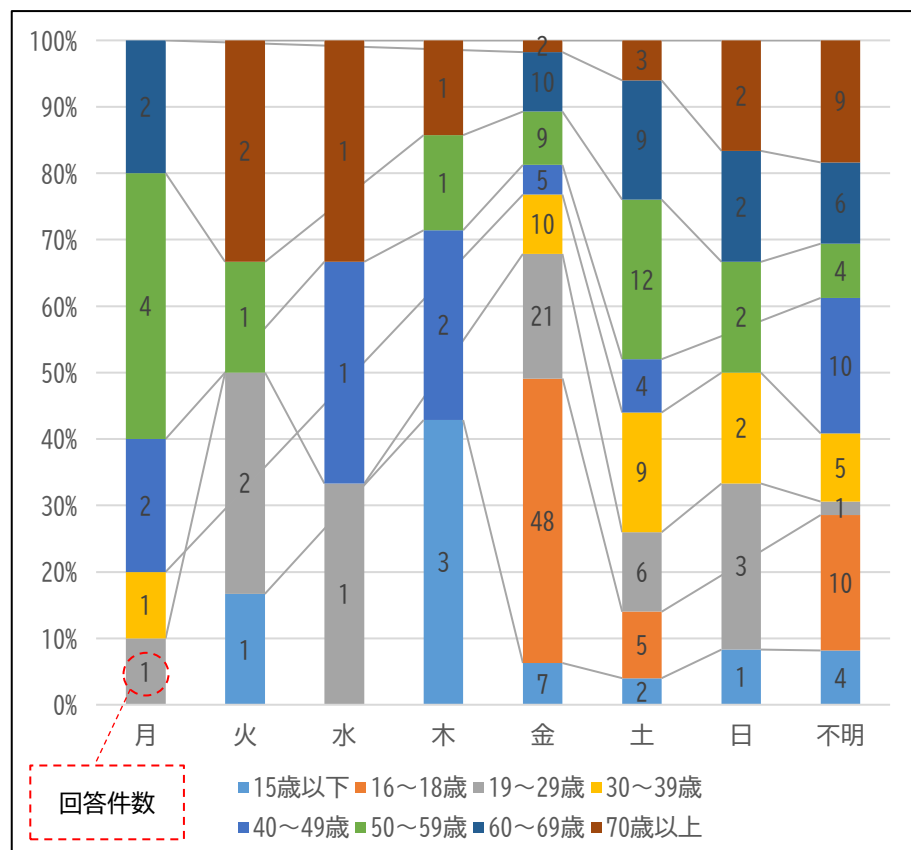
令和8年度 第2回龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会での意見を踏まえ、会議開催時から資料を一部修正しています。

【修正箇所】

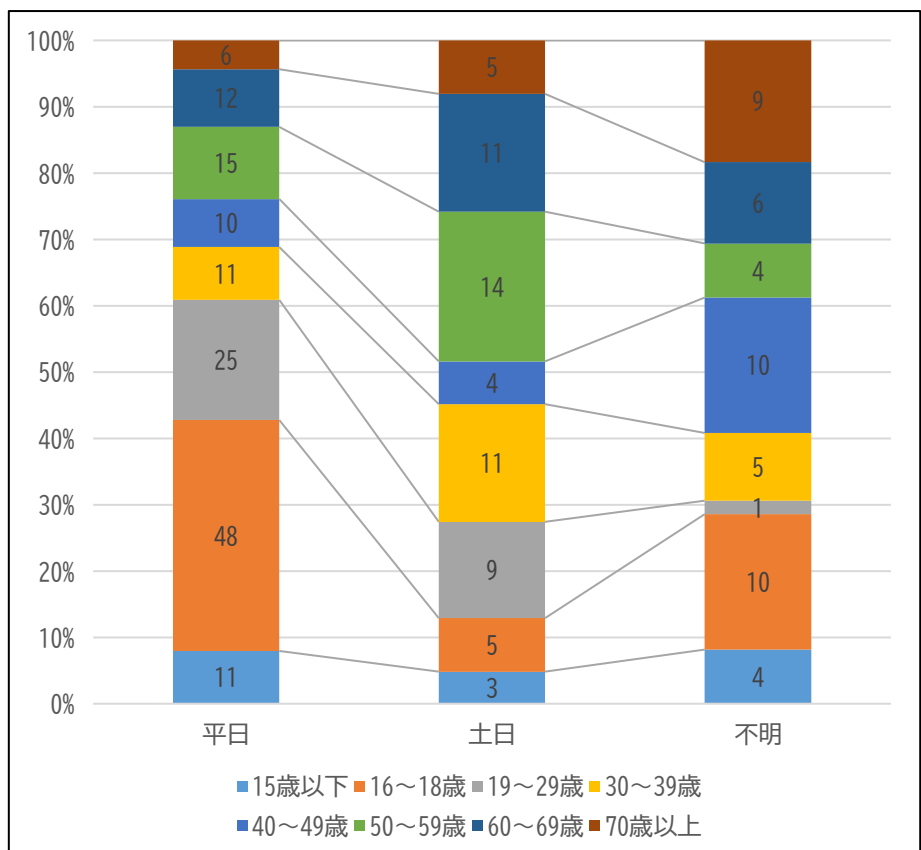
○(7)曜日別・頻度別利用状況、(8)平日/土日別・頻度別利用状況
利用頻度の多い順にグラフを整理しました。

○(10-ア)居住地区別利用状況(平日)、○(10-イ)居住地区別利用状況(土日)
新規に追記しました。

(1) 曜日別・年齢別利用状況

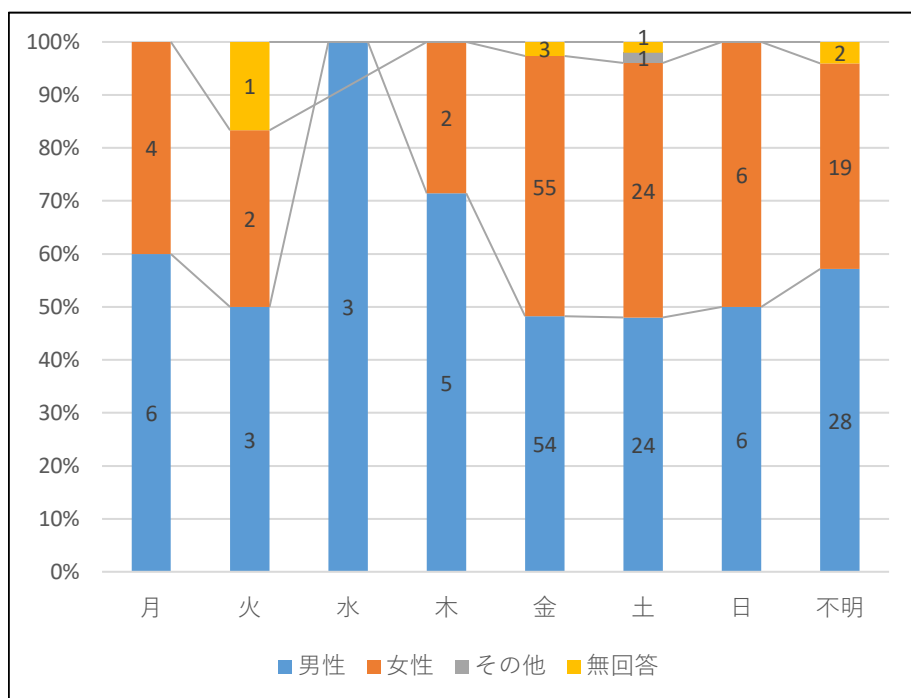


(2) 平日/土日別・年齢別利用状況

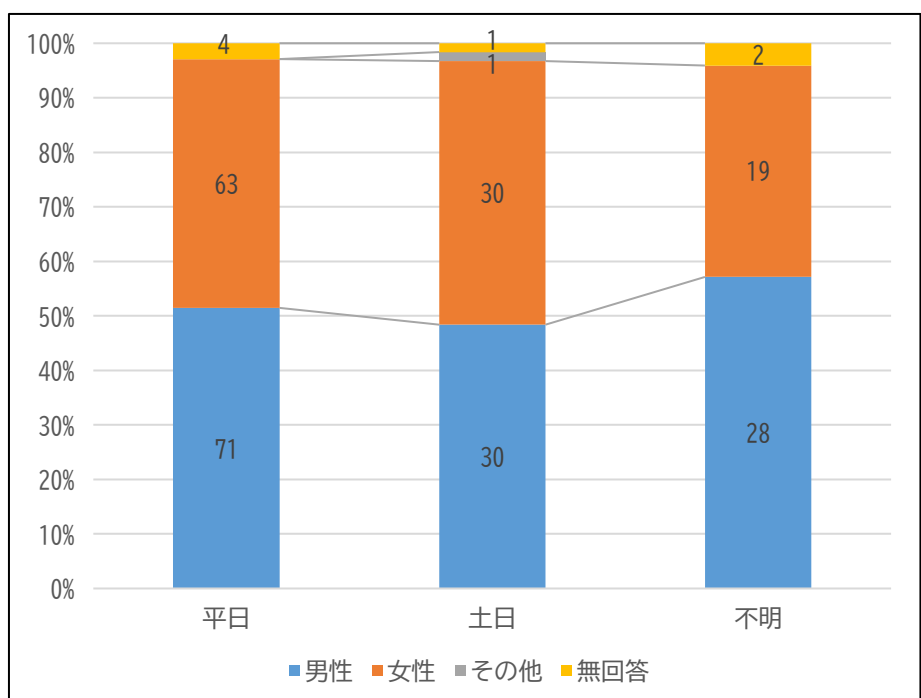


平日は16歳～29歳、土日は50歳～69歳の回答の割合が高くなっています。また、土日は30～39歳、60～69歳の割合も高くなっており、平日利用との年齢層に差が見られます。
 同様に、平日回答の大きな割合を占めている「16歳～18歳」は、土日には割合が大きく減少しており、「15歳以下」の割合も減少しています。

(3) 曜日別・性別利用状況

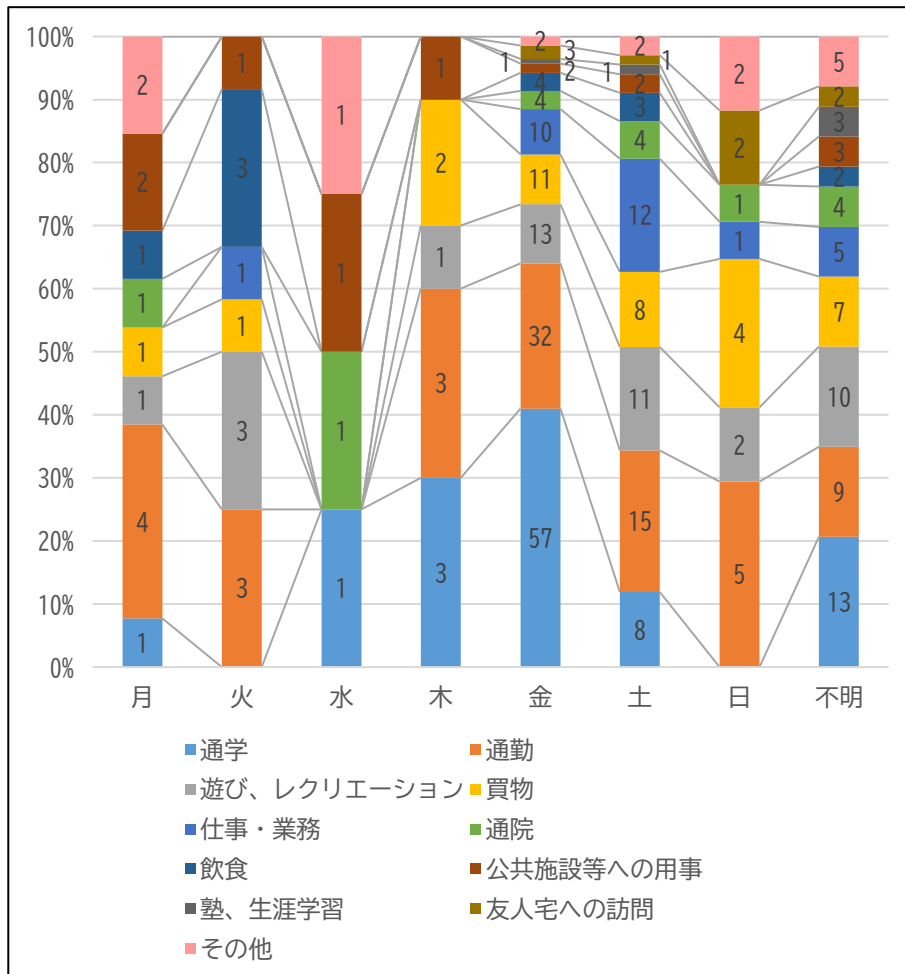


(4) 平日/土日別・性別利用状況

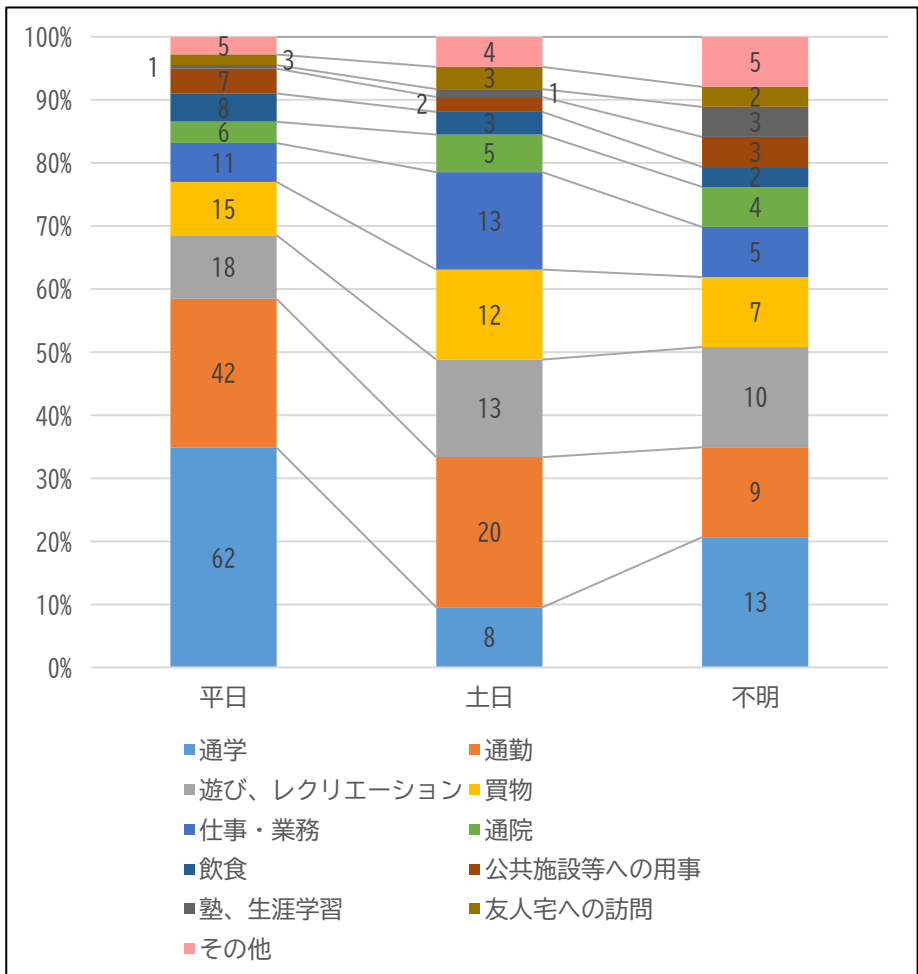


平日・土日ともに男性・女性ともに概ね半数の割合を占めており、曜日による性別の差は見受けられません。

(5) 曜日別・目的別利用状況

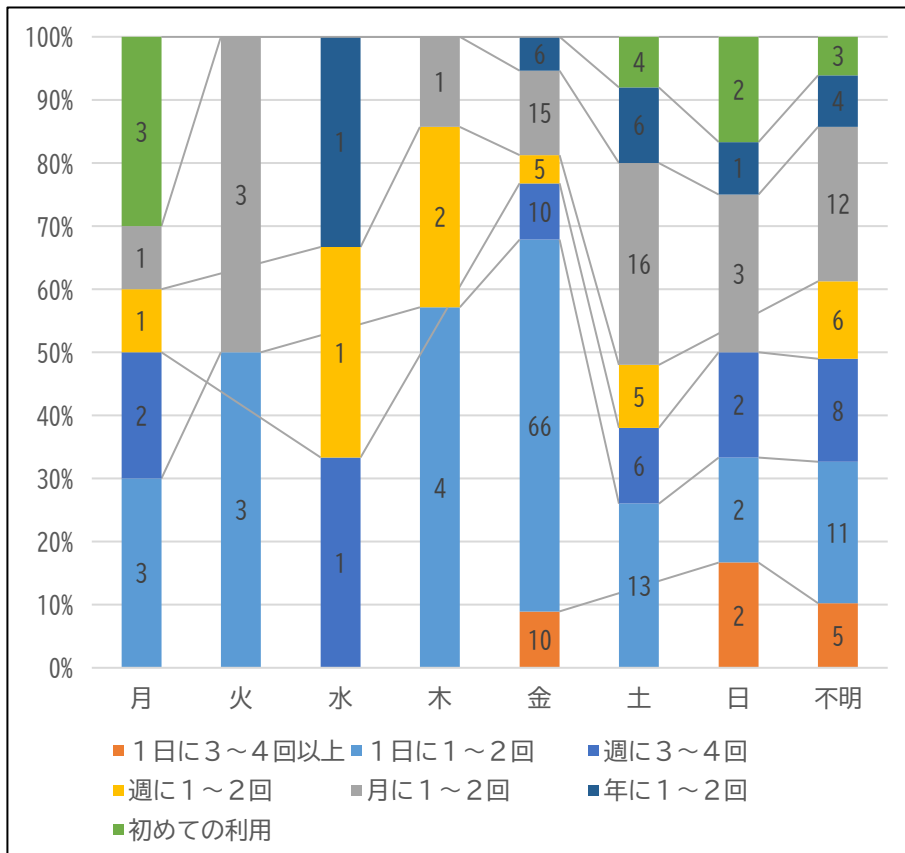


(6) 平日/土日別・目的別利用状況

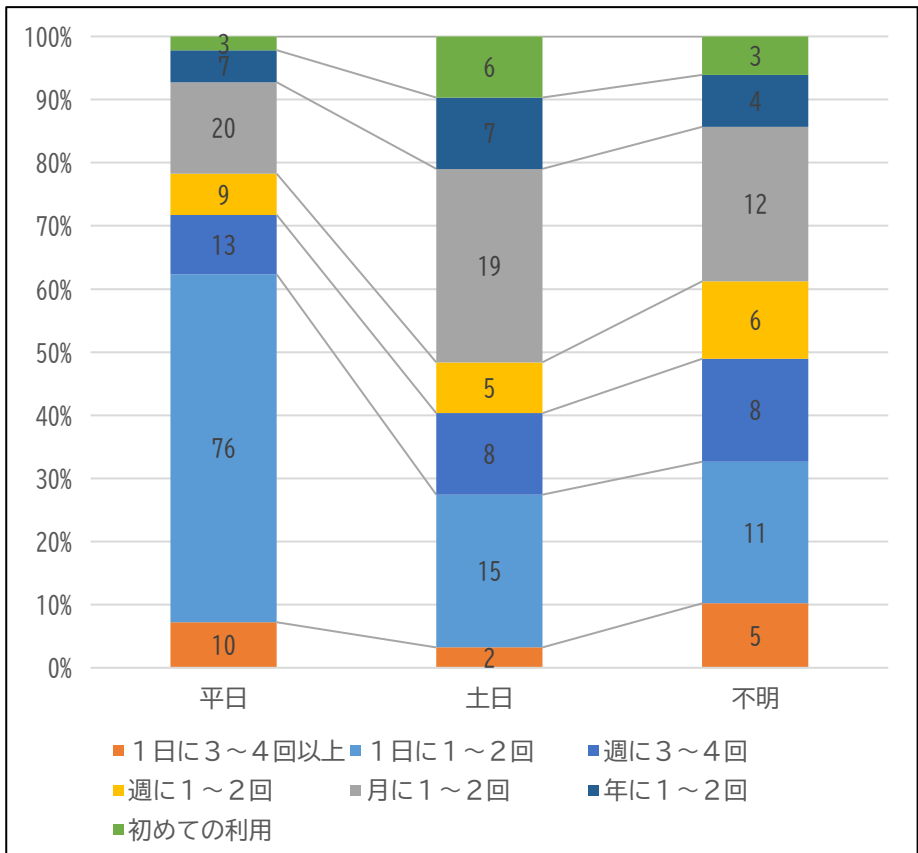


平日で最も回答割合の高かった「通学」については、土日でその割合を大きく減らしています。一方で、「通学」と同様に平日利用の割合の高かった「通勤」については、平日・土日ともに回答の割合に大きな違いは見られませんでした。また、「仕事・業務」との回答は土日で回答の割合が上がっており、「通勤」と合わせると平日と同等以上の割合の利用が見受けられます。その他、「遊び、レクリエーション」「買い物」といった余暇活動についても、平日・土日ともに回答に割合に大きな差はなく、一定の需要があることが見受けられます。

(7) 曜日別・頻度別利用状況

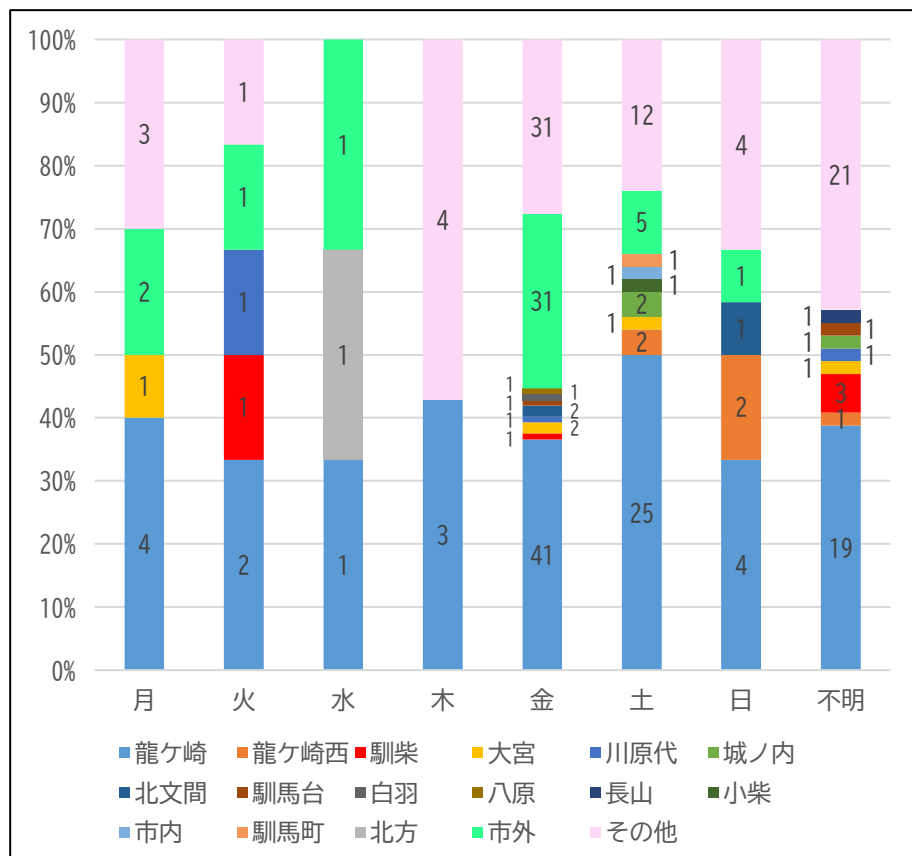


(8) 平日/土日別・頻度別利用状況

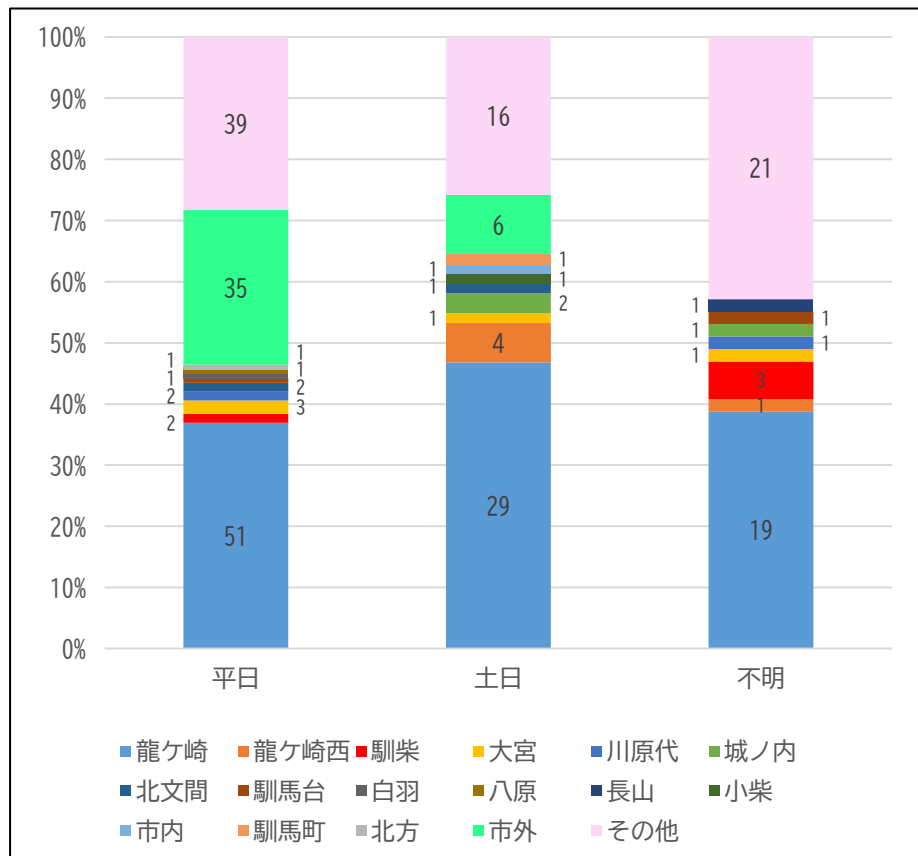


平日は「1日に1～2回」の回答割合が最も高く、全体の半数以上を占めていることから、「通学」、「通勤」といった定期利用が多いことが伺えます。一方で、土日には「月に1～2回」の回答割合が上がり、全体の回答の中でも最も高くなっていることから、いわゆるスポット利用が多くあることが伺えます。その他の回答項目である、「週に1～2回」「週に3～4回」「年に1～2回」といった回答の割合は平日、土日ともに総じて低くなっています。

(9) 曜日別・居住地区別利用状況



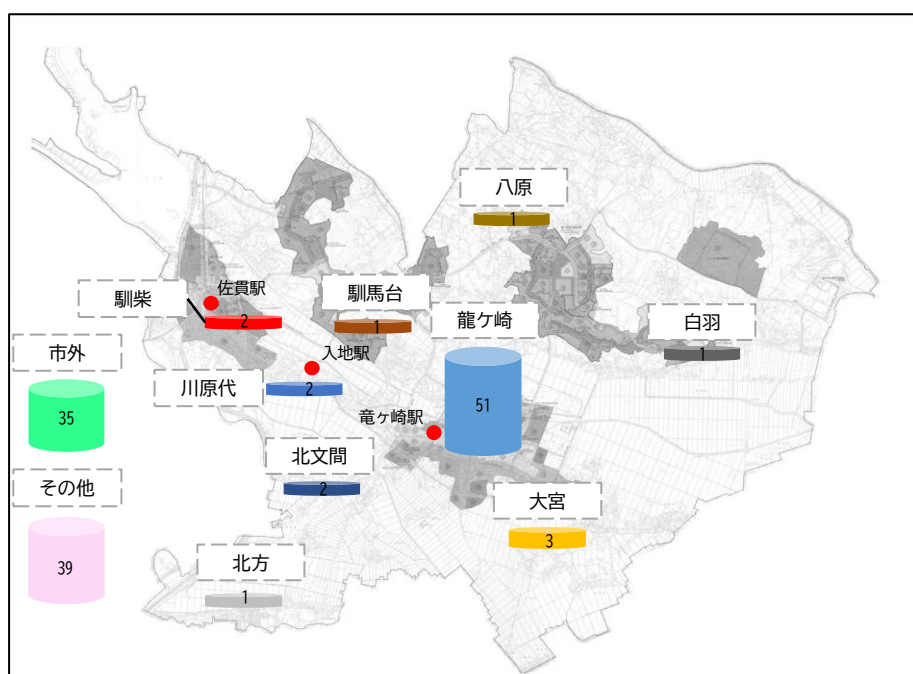
(10) 平日/土日別・居住地区別利用状況



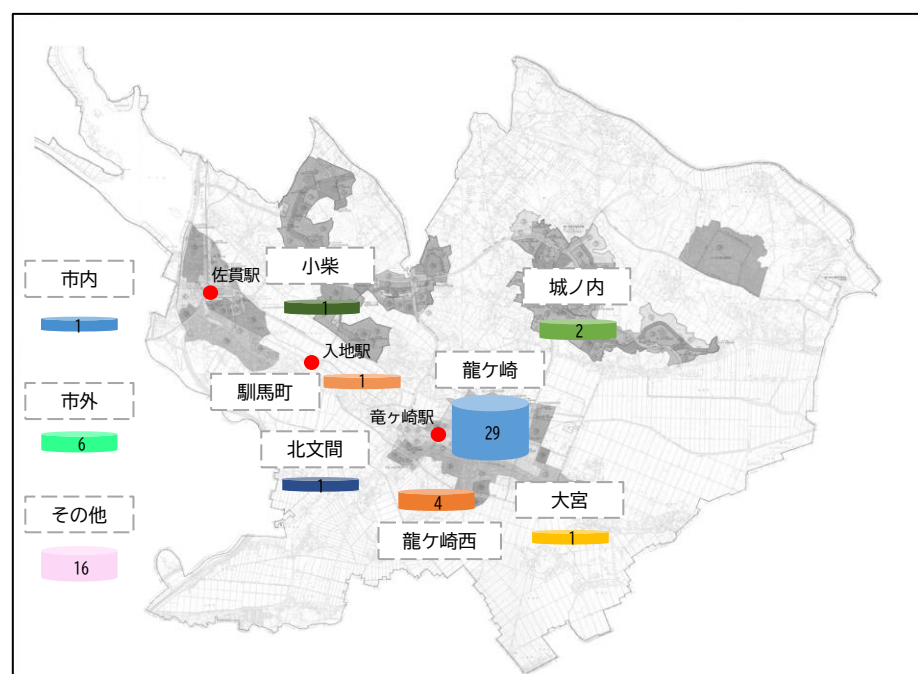
平日、土日を通じて「龍ヶ崎地区」にお住まいの方の割合が最も高く、次いで「市外」にお住まいの方の割合が高くなっています。「龍ヶ崎地区」以外にお住まいの方の利用も一定数見られるものの、その割合は高くありません。

また、土日は「市外」の割合が低下した一方で、「龍ヶ崎西地区」をはじめとした市内からの利用の割合が若干上昇しています。

○(10-ア)居住地区別利用状況(平日)



○(10-イ)居住地区別利用状況(土日)



発言 内容	議員質疑	担当課回答
1	3月の市議会定例会のタイミングで、竜ヶ崎線に関する報告がなかったのはなぜか。 また、今回の報告内容を踏まえ、今後の方向性として市はどのようにお考えか。	1月末の申し出を受けて以降、今後の方針について内部で検討を進めていた時期であり、報告できるタイミングではないと判断したため。 今後、路線を維持するとした場合の費用感なども分科会場で示していただきながら、市としての考え方や方向性を整理していきたいと考えている。
	竜ヶ崎線の存続が前提という回答に聞こえるが、そのような認識で良いか。	存続ありき、廃止ありきということではなく、様々な情報を整理しながら、いずれの可能性も考慮していく。
	分科会の位置づけは。	分科会は、交通協議会の下部組織という位置づけで、分科会で協議した内容については、交通協議会において報告していくこととしている。
2	分科会に公募市民が参加しているが、3名という限られた人数で協議していくには責任が重すぎるのではないか。 分科会委員の再編成を検討すべきではないか。	分科会は、情報の整理や意見交換に重きを置いており、意思決定を行うような場ではないため、責任が重いということはないと認識しており、現状として公募市民枠を増やす予定はない。
	公共交通は、市全体にとっても重要な案件である。分科会での協議内容について議員が理解できるよう都度報告していただきたい。（要望）	
3	竜ヶ崎線を維持するか、代替手段を導入するのか等、様々なケースを試算するためには、現状把握のための調査を早期に実施することが重要であるとする。 調査結果については市議会全員協議会の場合でも報告していただきたい。（要望）	

2026.4.17 市議会全員協議会（竜ヶ崎線の現状について）での質疑応答

	竜ヶ崎線に関する議論を進めるにあたり、運行事業者が分科会委員として参加していると伺ったが、全国的な事例としては珍しいのか。	全国的な事例を調べたところ、鉄道再構築の議論を行う場に運行事業者が参加していることは珍しいものではない。検討を進めるにあたっては、運行事業者から情報提供をいただくことも多くあることが想定されたため、委員として参加していただいている。
4	分科会の中でも意見が出ていたが、市が分科会委員として参加していないのはなぜか。	板谷会長からも説明があったとおり、分科会として忌憚のない意見交換を行っていただく狙いもあることから、市は事務局として位置づけている。市としての考えは、その後の交通協議会の場などで反映させていければと考えている。
	関東鉄道からの申し出として、2年後を目途に竜ヶ崎線の今後のあり方を検討していきたいとのことだが、具体的な期限はいつなのか。	2025 年 1 月末の時点で申し出をいただいていることを踏まえると、2027 年度末になろうかと思う。
	地域公共交通を担う当事者でもあることから、改めて市は委員として参加すべきではないか。（意見） クロスセクター効果分析は、調査項目を絞ることで調査に係る費用や期間等を抑えられるのではないか。（意見） 現在の竜ヶ崎線の状況をしっかりと市民に伝えていくべき時期に来ているのではないか。（意見）	
5	分科会の趣旨が見えない。（意見） 運行事業者がいない場で議論を行うことで自由闊達な意見が生まれるのであって、運行事業者が委員に加わっていると、議論の幅があまり広がらなくなってしまうのではないか。（意見）	

2026.4.17 市議会全員協議会（竜ヶ崎線の現状について）での質疑応答

6	今後の本市におけるまちづくりと公共交通を一体的に検討していかなければならないと考えるが、市としての認識は。	地域公共交通計画や都市計画マスタープランなどへも、基幹的な地域公共交通としての竜ヶ崎線の位置づけがある。今後、様々な議論や調査などを通じてまちづくりまちづくりの観点も併せて検討していければと思う。
	まちづくりという観点も絡めて協議を進める必要性を考えれば、市企画課の担当者も参加すべきである。（要望）	
7	竜ヶ崎線の今後のあり方に関するスケジュールの中で、2025年度末に「基本方針の整理」といった記載があるが、この時点で今後竜ヶ崎線をどのようにしていくかが決まっているということか。	「基本方針」の意味するところとしては、竜ヶ崎線の状況が大変厳しいことから、同年1月末の協議会において提案させていただくといった方針を整理していたものであり、竜ヶ崎線そのものの今後の方向性を示すものではない。
	市民等の意見を集約できる場を設けてほしい。（要望） 竜ヶ崎線の今後は大変大きな課題であり、廃線になった場合には本市に衰退のレッテルが貼られることになる。（意見）	
8	分科会において板谷会長から以下のような発言があったので紹介する。 ・公共交通は乗る理由がないと乗らない。旧市街地がより魅力的にならないと。 ・竜鉄に乗らない人がなぜ乗らないかも調べてほしい。 ・鉄道に近いバス交通(BRT)の代替を試算する価値もあるのではないか。	

2026.4.17 市議会全員協議会（竜ヶ崎線の現状について）での質疑応答

9	市民の声を集める場としてフォーラムを開催していただきたい。開催しなければ市長は市民の声を集める取組を何もしなかったということになる。（要望）	
10	竜ヶ崎線を残していきたいという気持ちはある。また、竜ヶ崎線の現状について市民等には知ってもらうため、歴史や現状などの竜ヶ崎線の特集を広報紙等で組んで周知していただきたい。（要望）	
11	クロスセクター効果分析は実施していただきたい。 竜ヶ崎線の今後の取組について、運賃設定の見直しや利用促進の実施等、関東鉄道株式会社としてどのような考えを持っているのか聞いていただきたい。（要望）	
12	クロスセクター効果分析の実施を検討いただきたい。 市議会全員協議会の場合の関東鉄道の参加も検討していただきたい。（意見）	

「竜鉄」の今後を協議していきます

竜鉄はいま、大きな転機にあります

「竜鉄」の愛称で親しまれている関東鉄道竜ヶ崎線。これまで市民の皆さんの通勤や通学、日々の買い物やお出かけなど、さまざまな場面で利用され、地域の暮らしをずっと支えてきました。

市外から訪れる方や鉄道ファンにも親しまれ、多くの人に大切にされてきた存在です。

しかし今、その「竜鉄」を取り巻く状況は、少しずつ厳しさを増しています。

人口減少や少子高齢化、働き方の変化などの影響で利用者は減少傾向です。令和6年度の利用者は、ピーク時（平成7年度）の半分以上となりました。

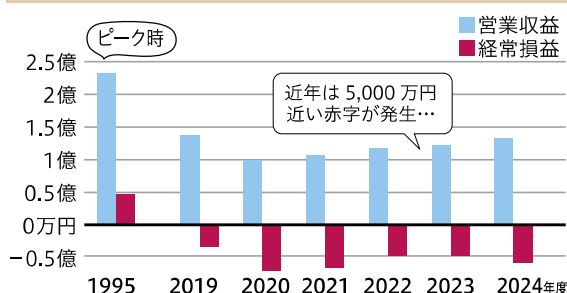
さらに、人件費やエネルギー価格の高騰により、運行にかかる費用も増え続けています。近年は、毎年およそ5000万円の赤字が続いており、このままでは将来にわたって運行を続けていくことが難しくなるおそれがあります。運行事業者の関東鉄道株式会社にとっても、負担が大きいのが実情です。

市では、「地域公共交通協議会分科会」（ページ右下参照）の設置や、市民の皆さんのご意見をお伺いする機会を設けながら、協議を進めていきます。

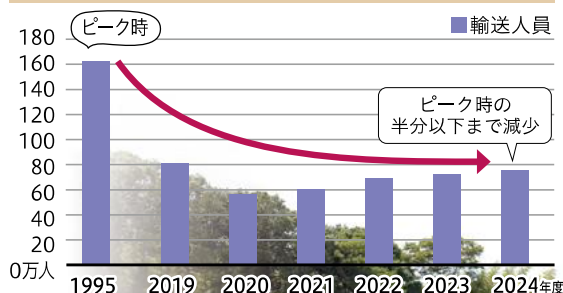
身近で当たり前の風景である「竜鉄」の、地域公共交通としての役割や必要性などについても、一度立ち止まって考える時期に来ています。

竜鉄のピーク時と現在の推移

営業収益・経常損益の推移



輸送人員の推移



【参考】関東鉄道(株)作成資料



竜鉄の今後

Q 利用者がどれぐらいになれば、赤字がなくなるの？

A 今の状況で、年間約5,000万円の赤字を解消するには、約1億8,000万円の収入が必要で、それには年間約110万人の利用が必要です。

現在の収入は年間1億3,000万円、利用者は約80万人です。赤字解消のためには、およそ1.4倍の収入・利用者数が必要です。

Q 竜鉄は廃止されてしまうの？

A 廃止を前提にはしていません。ただ、厳しい状況であることには変わりませんので、「残していく」「廃止する」といった前提を作らずに、さまざまな観点からあり方を検討していきたいと考えています。

Q なんとかして「竜鉄」を残してほしい！

A 「竜鉄」を残すには、市民の皆さんの力が必要な時期に来ています。市としても、その歴史や皆さんが持つ愛着など、「竜鉄」の存在の大きさは承知しています。

しかし、維持していくためには市・関東鉄道それぞれに大きな財政負担が見込まれます。

財政面での負担や、「竜鉄」を利用している方・利用していない方などさまざまな方のご意見なども参考に、今後を考えていきます。

Q いつごろまでに結論を出そうとしているの？

A 運行事業者の関東鉄道株式会社からは、「2年後をめどに方針を決定したい」というご提案をいただいています。

これを一つの目安として、検討を進めていきたいと考えています。

「地域公共交通協議会分科会」で竜鉄について協議します

令和8年4月現在、市では「地域公共交通協議会分科会」を設置し、今後の「竜鉄」の在り方の協議を進めていく予定です。

「地域公共交通協議会分科会」は市と関東鉄道株式会社のほか、国や県の職員、学識経験者や市民公募で構成されています。今後について議論するためにどのような情報が必要か、どういった調査が効果的かなどを中心に話し合います。

今後は、分科会の協議を1つの参考としながら、「竜鉄」利用状況はもちろん、市内の利用者や市民の皆さんなどからのご意見、運行事業者の経営状況や市の財政状況なども踏まえながら、「竜鉄」について考えていきます。



利用実態の把握等に向けた調査項目の整理

	項目	業務内容
①	現状把握	・ 路線長、線路状況、運行本数等の運行概要及び変遷等 ・ 利用状況（年間、日平均、券種別、時間帯別等）の経年変化 ・ 運行状況、経営状況、営業収支、サービス水準等の経年変化
②	利用実態調査	・ 調査票の設問検討、印刷 ・ 調査実施、調査結果のデータ入力、集計、分析 ※平日・土休日の各1日、始発～最終までを対象 ※OD調査の実施は要検討
③	沿線・周辺状況把握	・ 沿線人口・高齢化率等の経年変化 ・ 主要施設(学校、病院、公共施設、レジャー施設、宿泊施設等)の立地状況 ・ 公共交通ネットワーク体系及び関連する上位・関連計画における竜ヶ崎線の位置付け
④	沿線住民等 アンケート調査	・ 調査票の設問検討・印刷、調査票の作成・封入、データ集計・分析、報告書作成 ※沿線1,000世帯、その他地域1,000世帯の計2,000世帯を想定 ※郵送及びWEBにより実施(別途高等学校・大学へのWEBアンケート実施)
⑤	クロスセクター効果 分析	・ 調査分野及び項目の整理 ・ 庁内関係部署を対象としたアンケート調査の実施・集計 ・ 分野別代替費用の算出と効果の整理

利用実態の把握等に向けた調査項目の整理

	項目	業務内容
⑥	竜ヶ崎線の課題整理	・ 下記の視点に基づく情報の整理 ・ 沿線人口の予測・動向、沿線人口に影響を及ぼす今後の市の関連施策 ・ アンケート調査による潜在需要層と竜ヶ崎線利用のための求める要望事項 ・ その他運営、経営上影響の大きい要因 ・ 鉄道支援をする場合としない場合の自治体としての地域交通のあり方
⑦	鉄道施設の現状把握	・ 橋梁、駅舎、車両等の主要施設等の築造年数や配置等の概要整理 ・ 上記施設の整備、更新に係る過去10年間の実績 ・ 鉄道事業者及び自治体等のこれまでの取組
⑧	将来の設備投資額等の評価検討	・ 貸与資料を基にした今後10年間の設備投資シミュレーションの分析・助言 ・ 類似の地域鉄道の事例整理及び対比
⑨	鉄道の維持・確保の支援方策整理	・ 支援方策パターンの抽出・適用の考え方整理 ・ 想定する支援方策による概略収支影響検討（上下分離、新会社設立等） ・ 各支援策に応じた今後10年間の収支試算、概略感度分析 ・ 各支援方策のメリット・デメリット、実施上の課題整理
⑩	支援のあり方検討	・ 鉄道支援する場合とそうでない場合の自治体としての地域交通のあり方 ・ 支援方策の方向性整理、財政支援のあり方（必要性、範囲、妥当性） ・ 支援方策の課題整理、鉄道を維持する場合の利用促進方策の検討
⑪	任意協議会の開催支援	・ 検討会運営支援（資料作成、会議出席、意見への回答案作成、議事録作成）

利用実態の把握等に向けた調査項目の整理(参考見積による)

調査内容	業務内容（作業期間）	作業期間（全体）	費用
利用実態等調査 （1年目）	①現状把握（約2.5ヶ月） ②利用実態調査（約3.0ヶ月） ③沿線・周辺状況把握（約2.0ヶ月） ④沿線住民等アンケート調査（約3.0ヶ月） ⑤クロスセクター効果分析（約2.0ヶ月） ⑥竜ヶ崎線の課題整理（約1.0ヶ月） ※その他作業計画、報告書の作成、打合せ協議含む	約8ヶ月	約2,100万円
鉄道支援方策 検討調査 （2年目）	⑦鉄道施設の現状把握（約2.5ヶ月） ⑧将来の設備投資額等の評価検討（約3.0ヶ月） ⑨鉄道の維持・確保の支援方策整理（約3.5ヶ月） ⑩支援のあり方検討（約3ヶ月） ⑪任意協議会の開催支援（随時） ※その他作業計画、報告書の作成、打合せ協議含む	約12ヶ月	約1,500万円

※各種業務は重複して実施されるものもあるため、各作業期間の足し上げと全体の作業期間は一致しない。

BRTによる代替運行の検討

別紙5

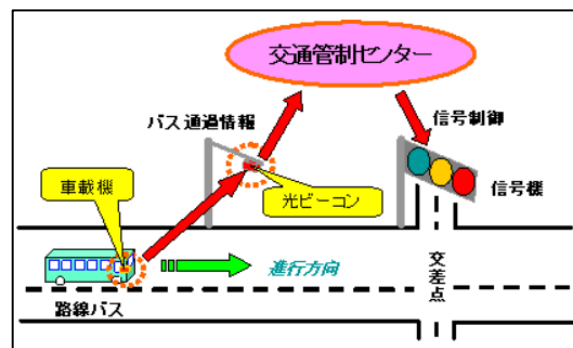
○専用道を整備した場合（想定）

パターン	事業規模	1 kmあたり 事業費	参考資料等
ひたちBRT	【第Ⅰ期区間】 バス専用道路 約1.3km 約2億5千万円 【第Ⅱ期区間】 バス専用道路 約4.8km 約35億3千万円 ※橋梁整備費含む	【第Ⅰ基】 約1.9億円(①) 【第Ⅱ基】 約7.4億円	日立市 新交通導入事業の概要（ひたちBRT）
JR気仙沼線 大船渡線	JR気仙沼線 約72.8km JR大船渡線 約43.7km 総事業費 約300億円	約2.6億円(②)	国土交通省 道路空間を活用した地域公共交通 (BRT)等の導入に関するガイドライン
関東鉄道 竜ヶ崎線	佐貫駅～竜ヶ崎駅 約4.5km	約2.3億円 (※)	※上記①・②の平均値から算出 物価高騰等は考慮せず

○一般道を活用した場合（想定）

- ・PTPS（公共車両優先システム）
の導入による交通環境の整備

1基あたり数百～1千万円との
試算あり



出典：徳島県警察ホームページ
<https://www.police.pref.tokushima.jp/24/kotuanzen/p16007/index.html>



○前提条件

- ・ 運行本数 40往復（80便）
- ・ 運行時間 午前5時26分 竜ヶ崎駅発 ～ 午後11時25分 佐貫駅発（現行のとおり）
- ・ 運行ルート 関東鉄道佐貫駅～関東鉄道竜ヶ崎駅間（佐貫停車場線を走行 所要時間15分程度想定）

○試算結果

①便数のみ考慮した場合

- ・ 必要車両数 3両／日
 - ・ 必要人員数 6名以上／日
- ➡必要経費

約6,000万円／年

②便数・輸送量を考慮した場合

- ・ 必要車両数 6～7両程度／日
 - ・ 必要人員数 9～10名程度／日
- ➡必要経費

約1億2,000万円～
約1億4,000万円／年

関東鉄道竜ヶ崎線運行ダイヤに基づく必要代替車両数検討資料

運行ダイヤ	竜ヶ崎発		佐貫発
1	5:26		5:42
2	5:52		6:01
3	6:11		6:21
4	6:31		6:47
5	6:59		7:09
6	7:19		7:29
7	7:39		7:53
8	8:04		8:17
9	8:26		8:40
10	9:00		9:15
...			
38	22:10		22:30
39	22:40		22:55
40	23:05		23:25

○その他

- ・ 必要経費は現行のコミュニティバス1路線（1台）あたりの運行経費を基に算出
- ・ 運行ルートの変更、停留所の設置により所要時間増加の可能性あり（車両待機場所も要検討）

竜ヶ崎線の現状（2024年度の利用状況及び収支）

当日配布資料

1.利用状況及び営業収入

	年間輸送人数	1日平均※	利用比率	収入構成比率
定期	438,420人	1218人/日	58%	39%
通勤	243,300人	676人/日	32%	23%
通学	195,120人	542人/日	26%	16%
定期外	321,808人	894人/日	42%	51%
雑収入				9%
計	760,228	2112人/日		132百万円

※1日平均は定期は年間輸送人数を360日、定期外は365日で除した値

3.営業収支

営業収入	132百万円
営業費用	185百万円
営業収支	▲53百万円
収支率	71%

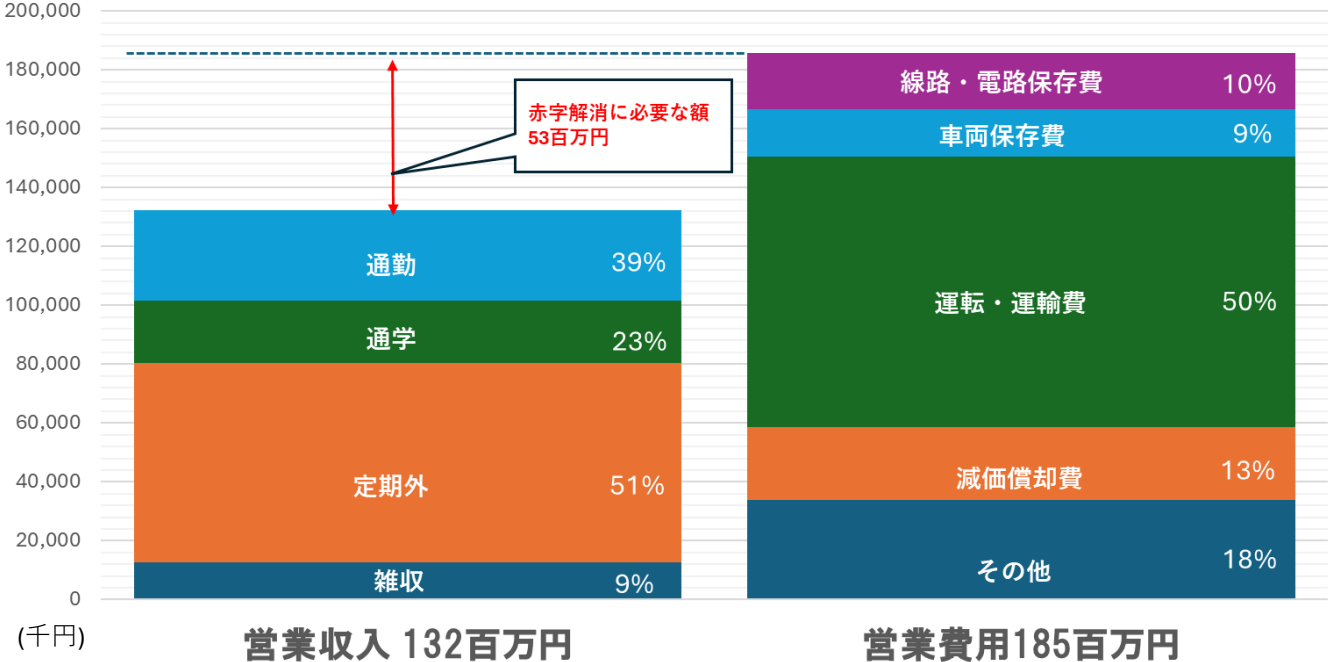


2025年も物価高騰等により赤字が拡大

2.営業費用及び内訳

費目	補足	費用構成比率
線路・電路保存費	線路・信号踏切等の維持に係る費用	10%
車両保存費	車両の維持等に係る費用	9%
運転・運輸費	運行・駅管理に係る費用	50%
減価償却費	設備投資費用を耐用年数で除した額	13%
その他	一般管理費など	18%
営業費用計		185百万円

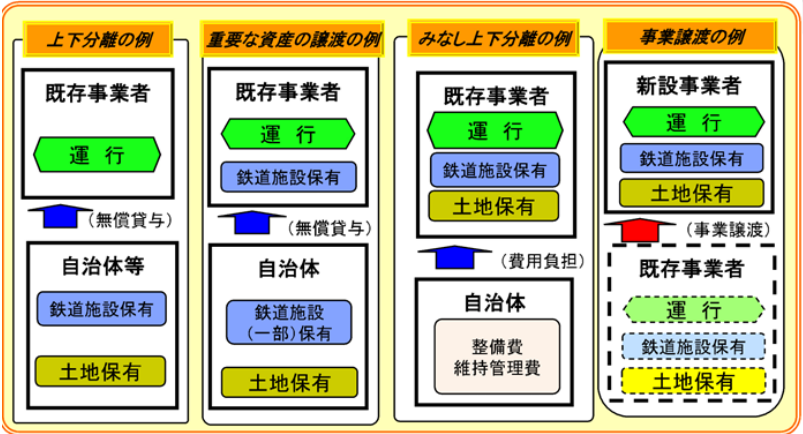
上記をもとにした竜ヶ崎線収支構造グラフ



(みなし) 上下分離分離を実施した場合

近年では、運行や営業を行う「上部」と施設保有や維持管理を行う「下部」主体で区分する上下分離方式が、鉄道存続の手法として議論されているが、「下部」の所有権移転に時間を要するため、近年では「下部」の所有権移転をせず鉄道事業者で所有し、短期で実施可能な近年ではみなし上下分離を実施している鉄道路線も複数ある。

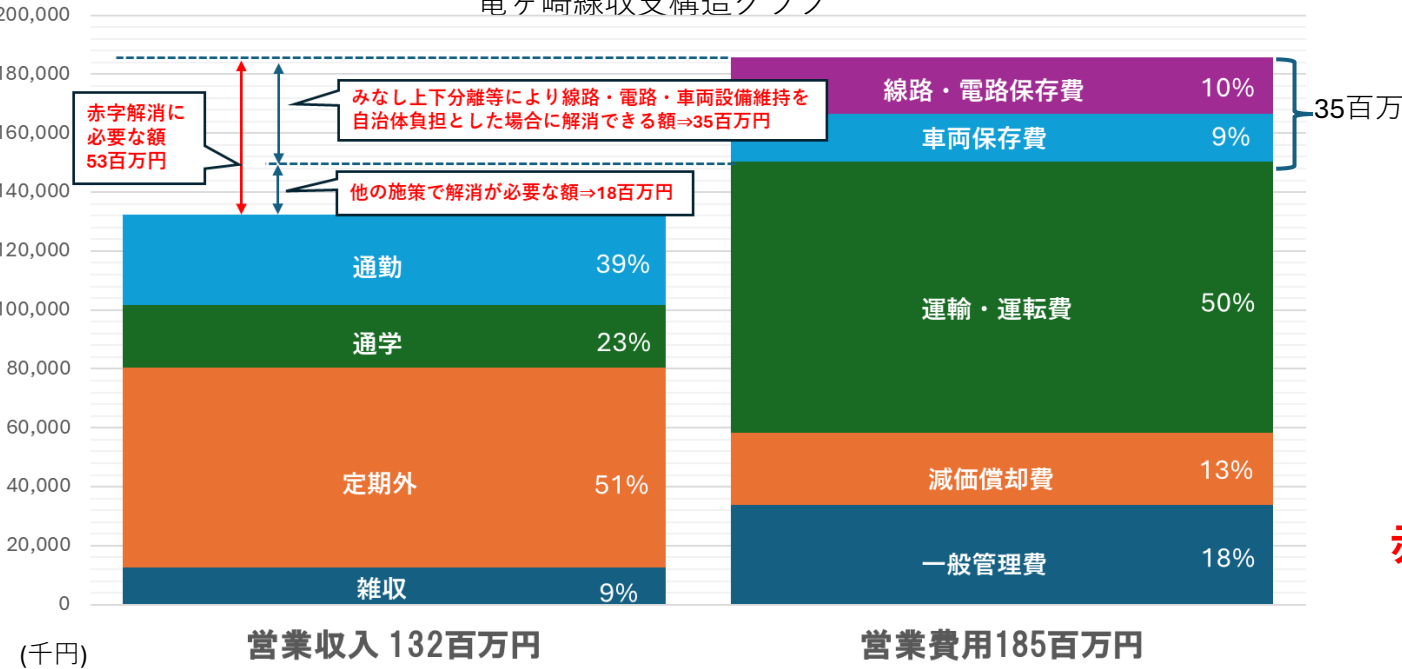
例：上毛鉄道、北陸鉄道、阿武隈急行など



上下分離のパターン（出典：国土交通省）

土木・電気通信・車両設備の維持管理を分離したと仮定した場合・・・

竜ヶ崎線収支構造グラフ



2024年の53百万円の営業赤字に対し、「下部（土木・電気・車両設備）」の維持管理を自治体負担と仮定した場合、下部の維持管理に係る費用が35百万円であり、**分離しても赤字解消には至らない。**



赤字解消にはさらなる施策が必要

地域のふれあいパートナー
関東鉄道



バス路線の再編について

Ver.01 2026-05-21

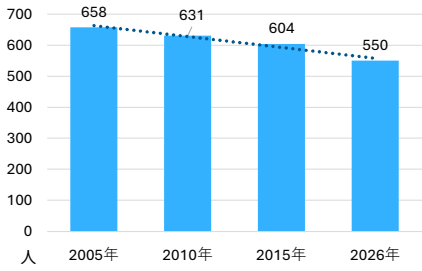
地域のふれあいパートナー
関東鉄道



01 運転士不足の現状

バス運転士は慢性的に不足しており、3月末時点で運行に必要な運手者数の8%（47人）が不足しています。待遇改善や採用活動の強化により対応していますが、採用競争の激化や隣県（首都圏）に劣る労働条件により、解消の見通しが立たない状況です。また、運転士の平均年齢は56.6歳で前年より1.8歳高齢化が進んでおり、運転士の安定的確保に向けて大きな懸念となっています。

運転士数の推移



年	運転士数
2005年	658
2010年	631
2015年	604
2026年	550

運転士の現状（2026年3月末時点）

運転士数	648人 (正社員497人、嘱託151人)
欠員数	47人 (充足率92.1%)
平均年齢	56.6歳 (前年比+1.8歳)
平均勤続	14.2年 (前年比△3.2年)

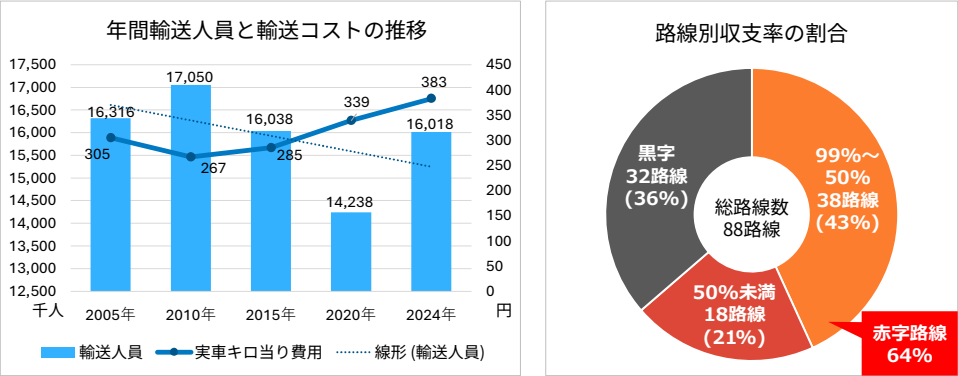
※旧関鉄パープルバス及び旧関鉄グリーンバスの営業所は除外しております。

※旧関鉄パープルバス及び旧関鉄グリーンバスの営業所を含んでおります。

02 乗合バス事業の現状



沿線人口の減少・少子高齢化やマイカー依存型社会の進行により、乗合路線バスの利用人員は、減少傾向が続いています。更に、人材確保のための人件費増や燃料費をはじめとした物価高騰の影響により、輸送コストが大幅に増加し、当社が運行する乗合路線に占める赤字路線の割合は、6割を超えています。



※実車キロ当り費用は当社の実績値です。（関鉄パールバスは含みません。）

03 バス事業構造の変化



これまでの当社バス事業の収支構造は、乗合路線バスの赤字を高速バスや貸切バスの利益で補う構図でしたが、運転士の不足により、高速バスはコロナ前の8割の運行に留まり、貸切バスは新規受注はおろか、既契約輸送を手放さざるを得ない状況です。

