

先行きを考え、乗合路線バス撤退の検討に入りましたが、そんな簡単なことではありません



士別市の人口は、現在1万5千人台まで減少しているが、ピーク時は4万人以上であった。近年、減少幅が加速しているように思える。

弊社の乗合バス路線は大なり小なり合わせて17路線程運行しているが、当然、利用者も減っていくわけで、路線収支赤字を減らすために補助金のない、または少ない主要路線の減便も進めてきたので不便さが目立ち、余計に利用者が減る状態が続いてきている。

昨年度後半に、路線バスの運賃で5割程値上げを行ったが、利用者が減っているので3割程度の増収である。これでは乗合バス路線赤字の根本的な解決には至らない。値上げの際には、地元自治体には大変お世話になった。感謝しかない。また、敬老バスなどの利用者負担額を据え置いていただいたことから、増収分のほとんどは自治体の負担である。ありがたいことである。

乗合バスの経常赤字は約9千万円弱、公的な補助、委託金が約5千万円、差引き4千万円弱を、貸切バス運行の経常利益や委託事業の雑収入で穴埋めしている収支構造である。バス車両を買わなければ、何とか最終利益は確保できるが、貸切バスや乗合バス車両の中古を入替えると、赤字決算になる。要は1年間営業しても満足に設備投資ができるキャッシュフローが確保出来ないのである。また、一民間企業が路線バスの赤字を被りながら経営を継続するにも限度がある。

これでは、乗合バスも貸切バスも古くなるばかり。弊社の車齢は全国平均よりかなり長い。車両が古くなると毎年の車検時や故障した時の修繕費は飛びあがる程高額になる。安全は維持しなければならないので当然しっかりと直す。中東の影響でタイヤ費も高騰している。タイヤも含めた修繕費が激上がりである。

「いったい何のために、朝早くから苦勞して乗合バスを走らせているのだろう」と近くに座る役員がこぼす。そうだね、理想的な株式会社は年々内部留保を積上げて経営体力を強化していき、業績が良ければ株主配当を行い、社員には決算手当を支払う。こんなこと今は想像すらつかない。

株式会社に限らず民間会社は、赤字事業から撤退するのが本来の経営である。地域の公共交通インフラを維持するために、自ら赤字を被って細々と経営する。これがいつまで続けられるかわからない。

士別市の人口がこれからも減っていくのは間違いない。人口が1万人になったとき、乗合路線バスを維持していけるかを考えると、不可能である予測しかない。

問題は、士別市が合併によりできた街であり、その面積が広大であることである。そこには交通弱者である高齢者、学生が遠い郊外に住んでいる。買物や通院、通学の足が路線バスである。もちろん自治体支援も財源に限りがある。道内の殆どの自治体は厳しい財政運営であると聞いている。

これからの過疎の地域の交通インフラをどう構築して行くか、難しい問題である。

弊社にすれば、できるなら乗合バス事業から撤退し、貸切バス専業へ業態を移行したいというのが本音である。乗合バス事業の免許返納である。現在、それも含めて将来も会社を生かすための経営スタイルの検討に入っている。もちろん決定ではない。自治体、国、地域公共交通活性化協議会などと、この地域の交通インフラの在り方を十分に検討していかなければならない。でも10年後を考えると、乗合路線の維持はかなり難しいと思う。

こんなことばかり考えていると、頭は禿げてはいないが、最近、白髪がめっきり増えてきた。夜眠れないときもある。歳なので気力、体力、知力も落ちてきた。本当に大変な業界へ入ったもんだと、つくづく思っているが、大正8年の馬車鉄道から100年以上続いた会社をなくすわけにはいかない。大きな責任があると思っている。