

## (2) 公共交通の現状

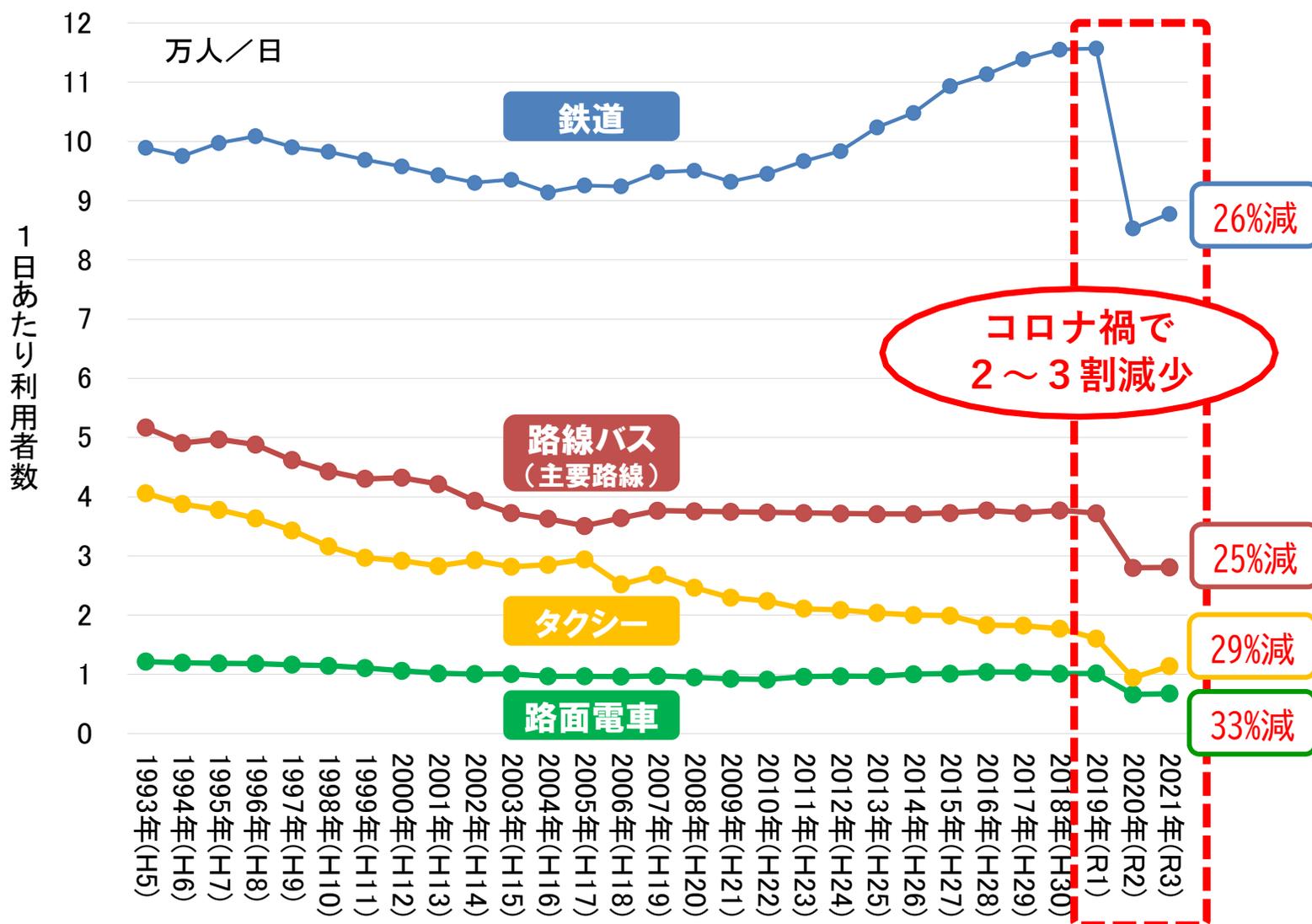
---

1. 利用の大幅な減少
2. 減便・廃止
3. 経営状態のさらなる悪化
4. 車両の老朽化
5. 運転手の労働環境の現状

# 1. 利用の大幅な減少

- 新型コロナウイルス感染症の影響で、公共交通利用者は、令和元年から令和3年にかけて全ての交通機関で3割前後減少し、直近30年間で最も低い水準に激変

## ■ 公共交通の利用者数



## ■ 利用者数の増減率

(コロナ禍前の26年間と  
コロナ禍の2年間)

<鉄道>  
H5⇒R1 : 117%  
R1⇒R3 : 76%

<路線バス>  
H5⇒R1 : 72%  
R1⇒R3 : 75%

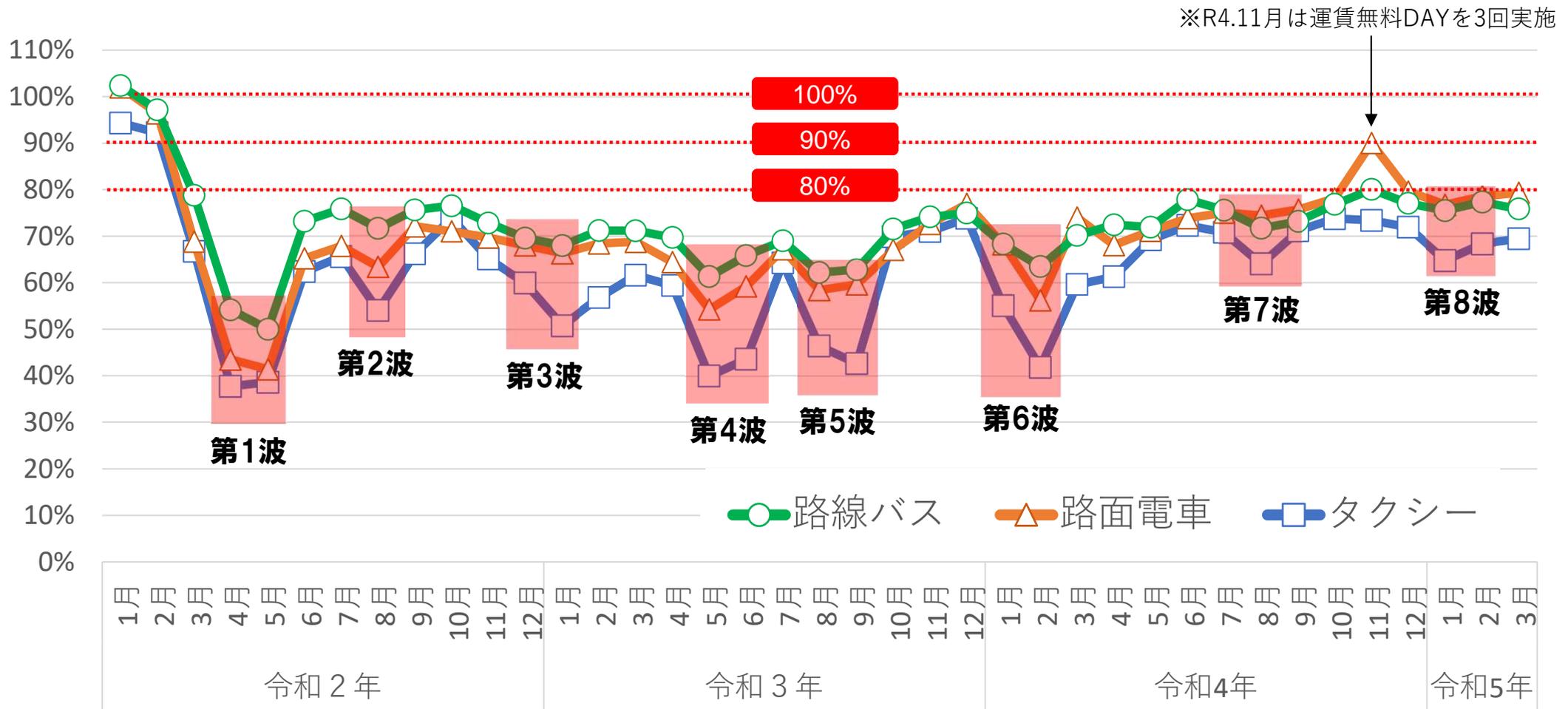
<路面電車>  
H5⇒R1 : 83%  
R1⇒R3 : 67%

<タクシー>  
H5⇒R1 : 40%  
R1⇒R3 : 71%

【出典】鉄道・路線バス・路面電車は各社提供資料、タクシーは「運輸要覧」

- コロナ禍における毎月の利用状況をみると、**感染が拡大する度に回復が鈍化しており、現在も厳しい状況**

## ■ コロナ禍における**利用者数**の推移（対R1同月比） ※市内9事業者合計（岡山市外路線含む）



【出典】 路線バス・路面電車は各社提供資料（R5.3分は一部事業者は推計値）、タクシーはタクシー協会提供資料

## 2. 減便・廃止

- 岡山市内の路線バスの便数は、コロナ前と比較して18%減少し、各方面で減便・廃止が発生
- 路面電車も、東山線で21%、清輝橋線で29%の減便

### ■ コロナ禍における減便・廃止

#### 路線バス（岡山市関連系統）

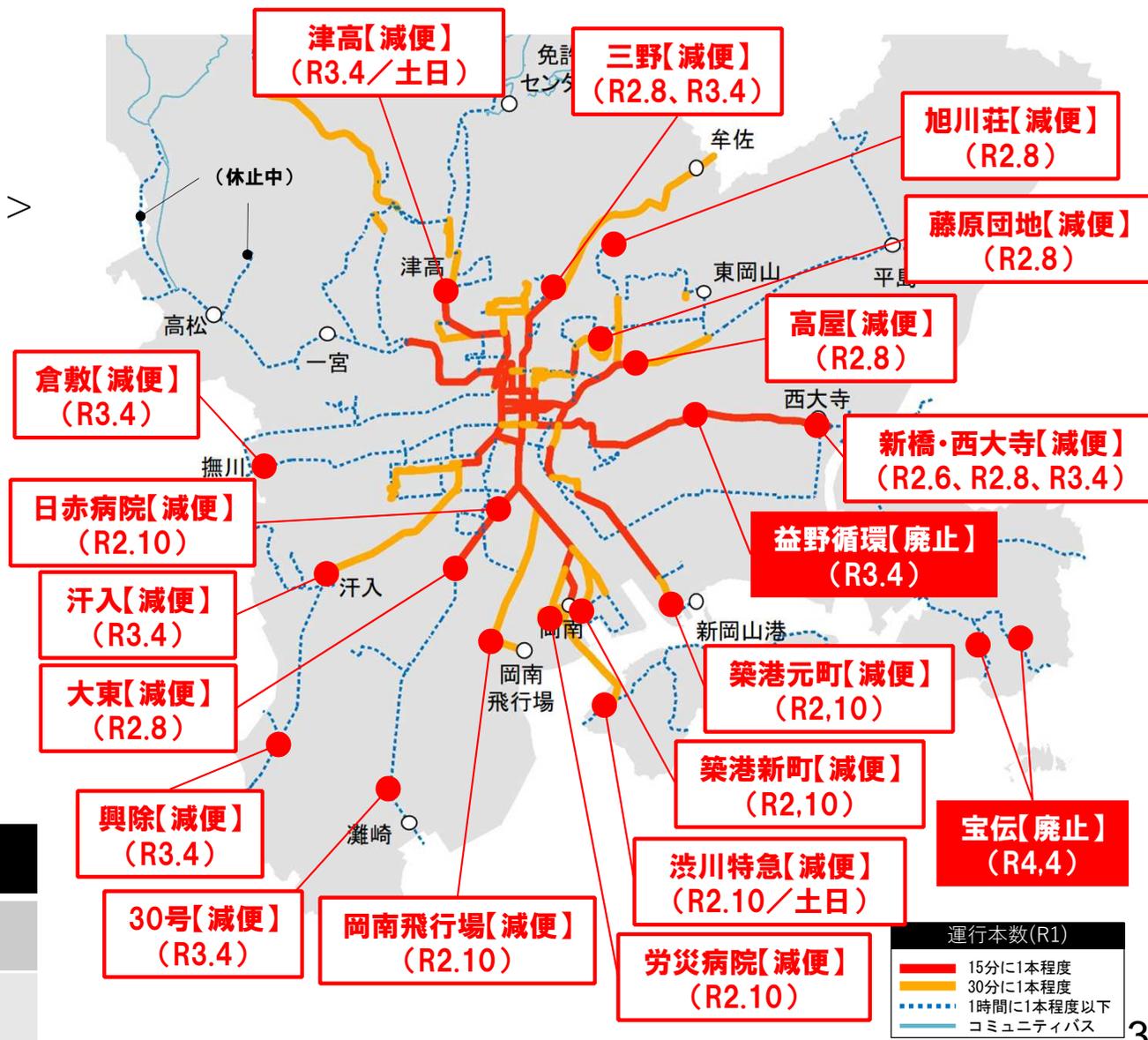
<便数（平日1日あたり／両方向）>



#### 路面電車

<便数（平日1日あたり／両方向）>

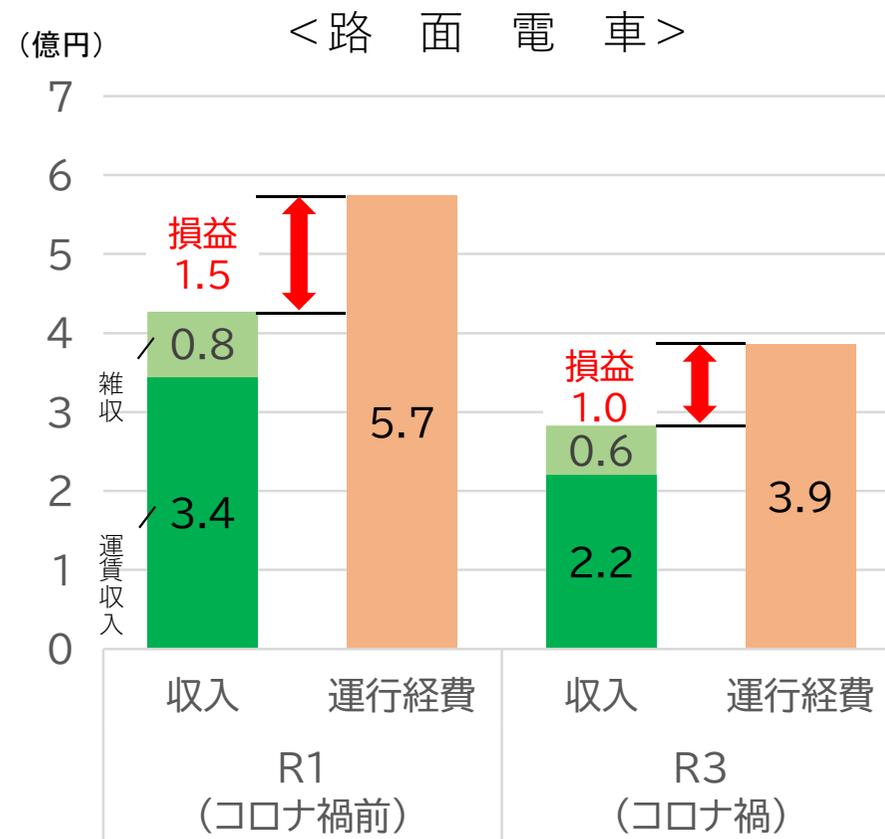
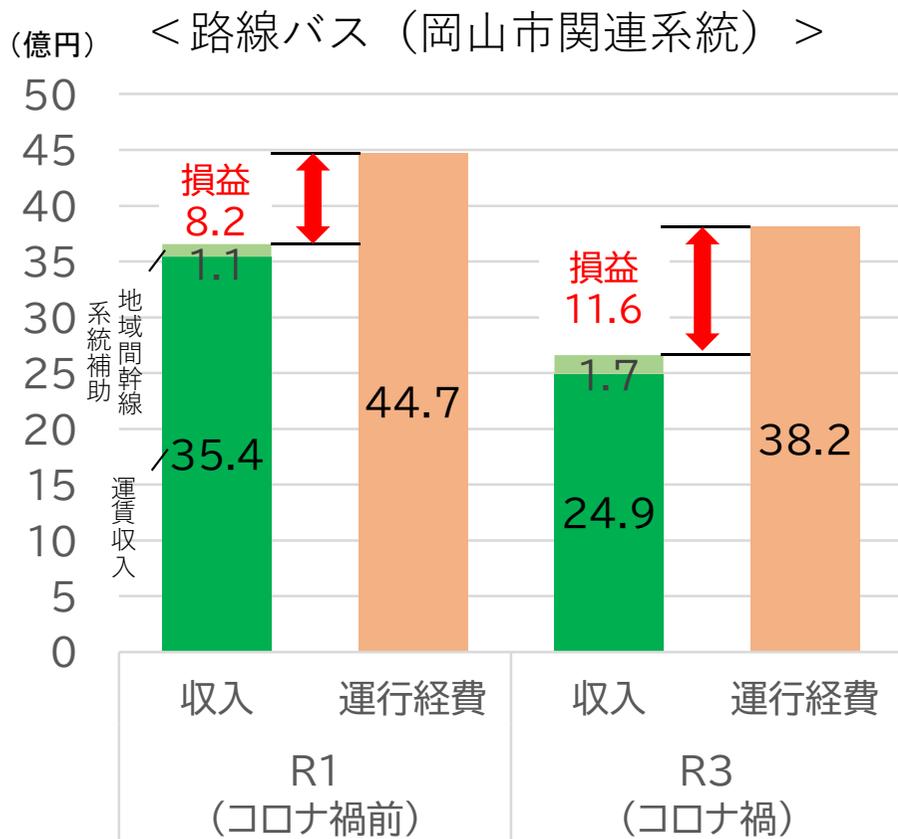
	R2.3	R2.9~
東山線	358便 <b>21%減</b>	282便
清輝橋線	172便 <b>29%減</b>	122便



### 3. 経営状態のさらなる悪化

- コロナ禍の影響による運賃収入の大幅な減少に伴い、**減便等による運行経費の縮減が余儀なくされたが、それでも収支率はコロナ禍前よりも悪化**
- 令和3年度実績では、岡山市内を運行するバス路線196系統のうち**90%（176系統）が赤字となり、コロナ禍前よりも赤字路線が拡大（R1：8.2億円⇒R3：11.6億円／路線バス）**

#### ■ 事業収支（R1 ⇒ R3）

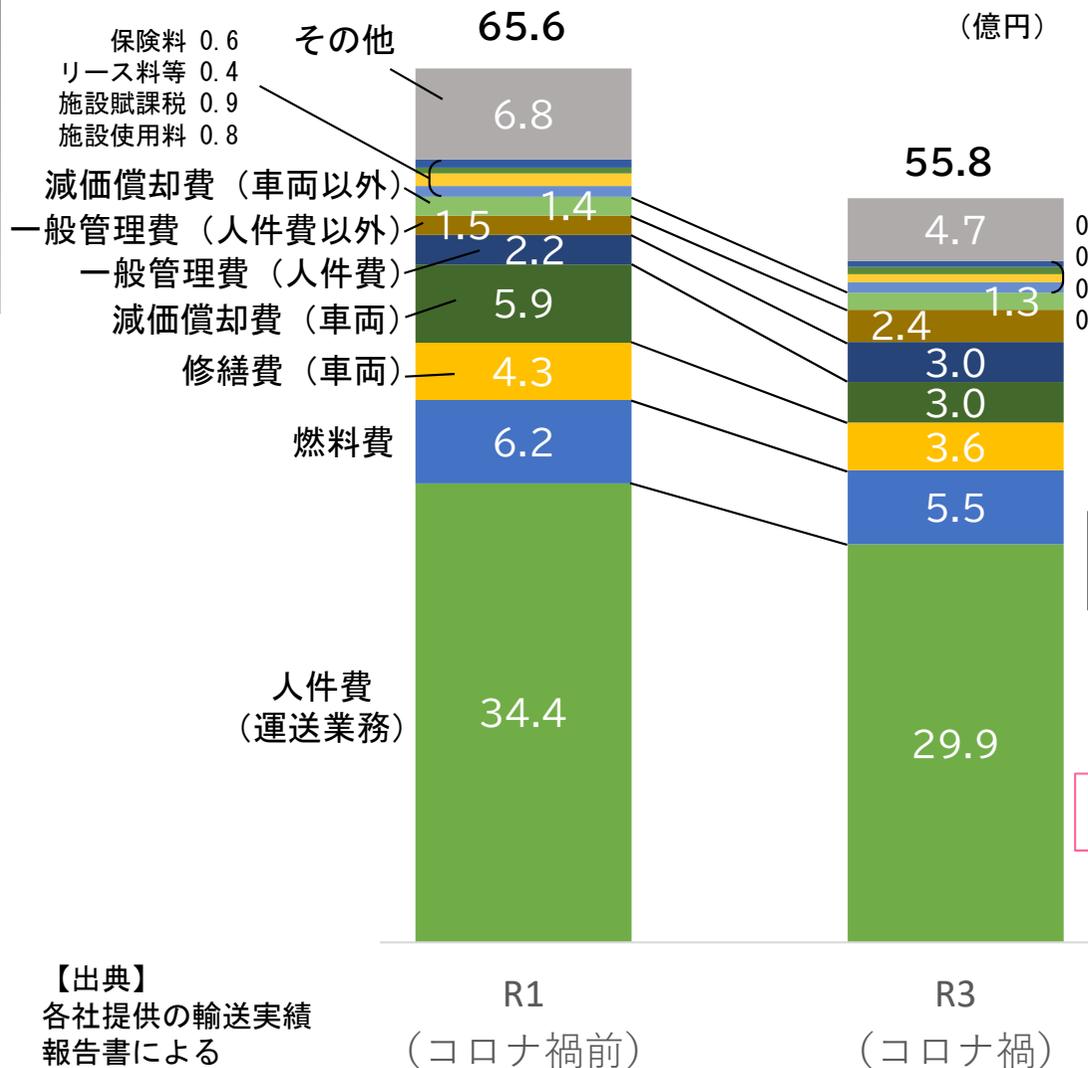


収支率	82%	➡	70%
赤字系統	81%	➡	90%

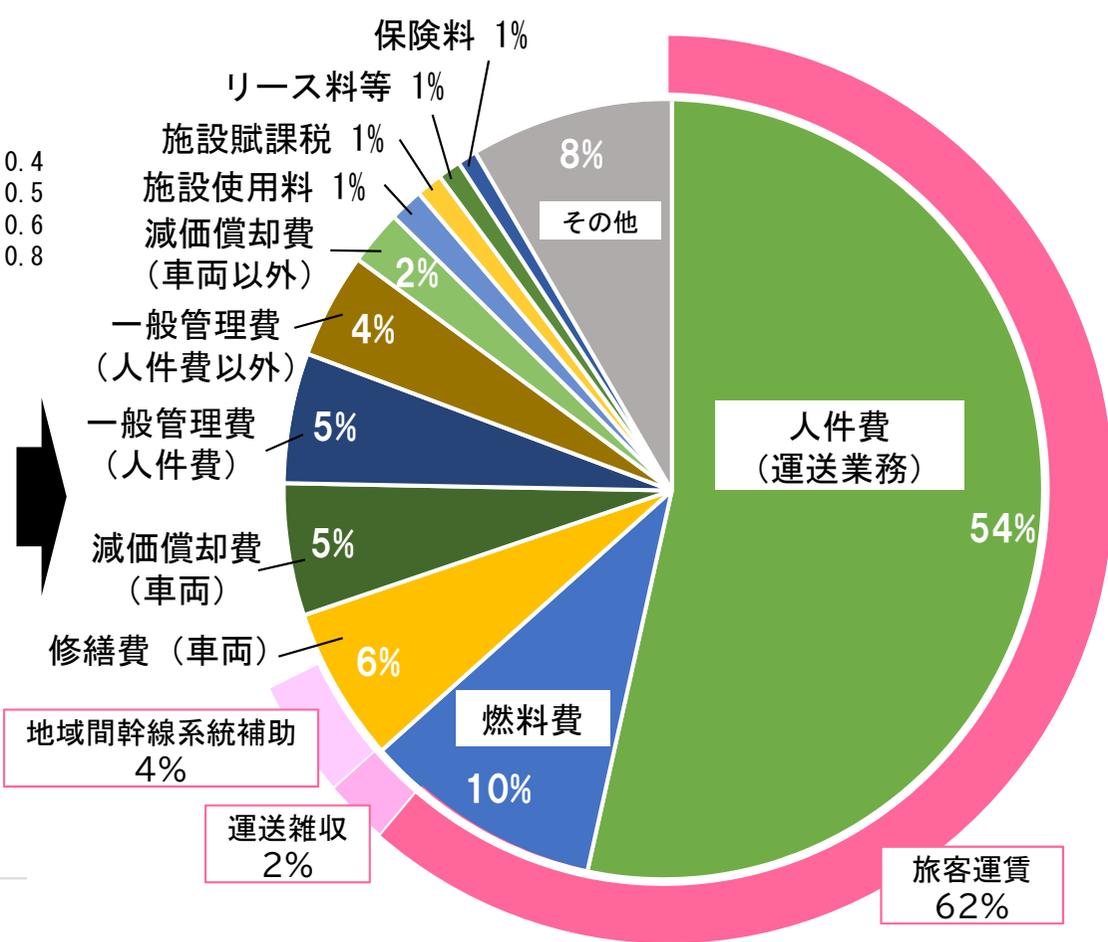
収支率	74%	➡	73%
-----	-----	---	-----

- 路線バス事業の費用は、人件費が54%、燃料費10%、車両関係（修繕費＋減価償却費）11%、一般管理費が9%
- コロナ禍では、一般管理費を除き、**輸送にかかる様々な費目がコストカットの対象となっている**

## ■ 路線バス事業の費用内訳(R1⇒R3) ※市内9事業者合計（岡山市外路線含む）



## 令和3年度の費用シェア(降順)

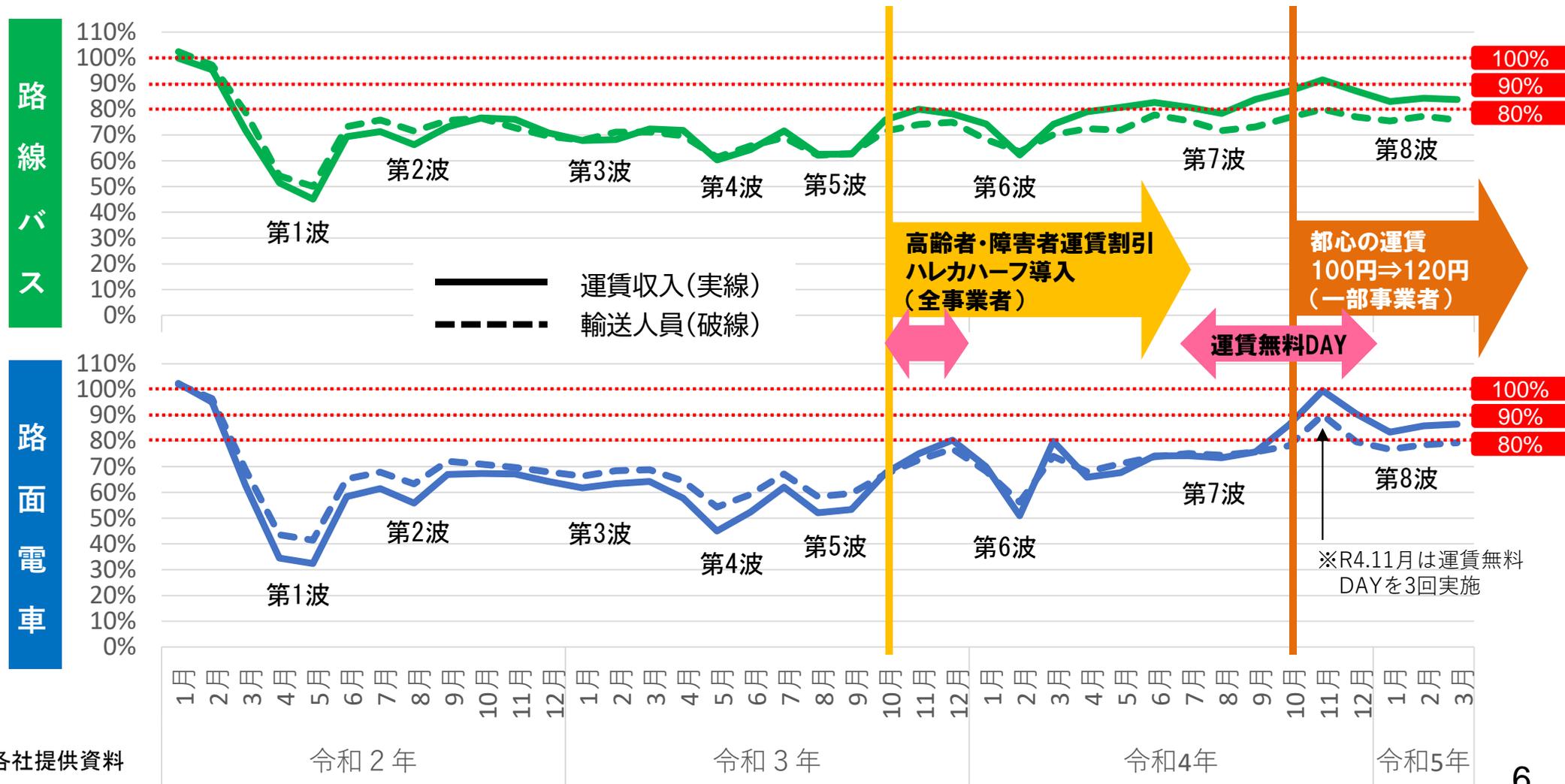


【出典】  
各社提供の輸送実績  
報告書による

※収入に地域間幹線系統補助以外の各種補助金は含まれていない

- コロナ禍における毎月の運賃収入をみると、R3.10月の高齢者・障害者の運賃割引実施以降は、運賃割引額を市が負担しており、またR4.10月の都心の運賃改定もあり、**運賃収入の回復率は利用者数よりも高いが、現在も厳しい状況**

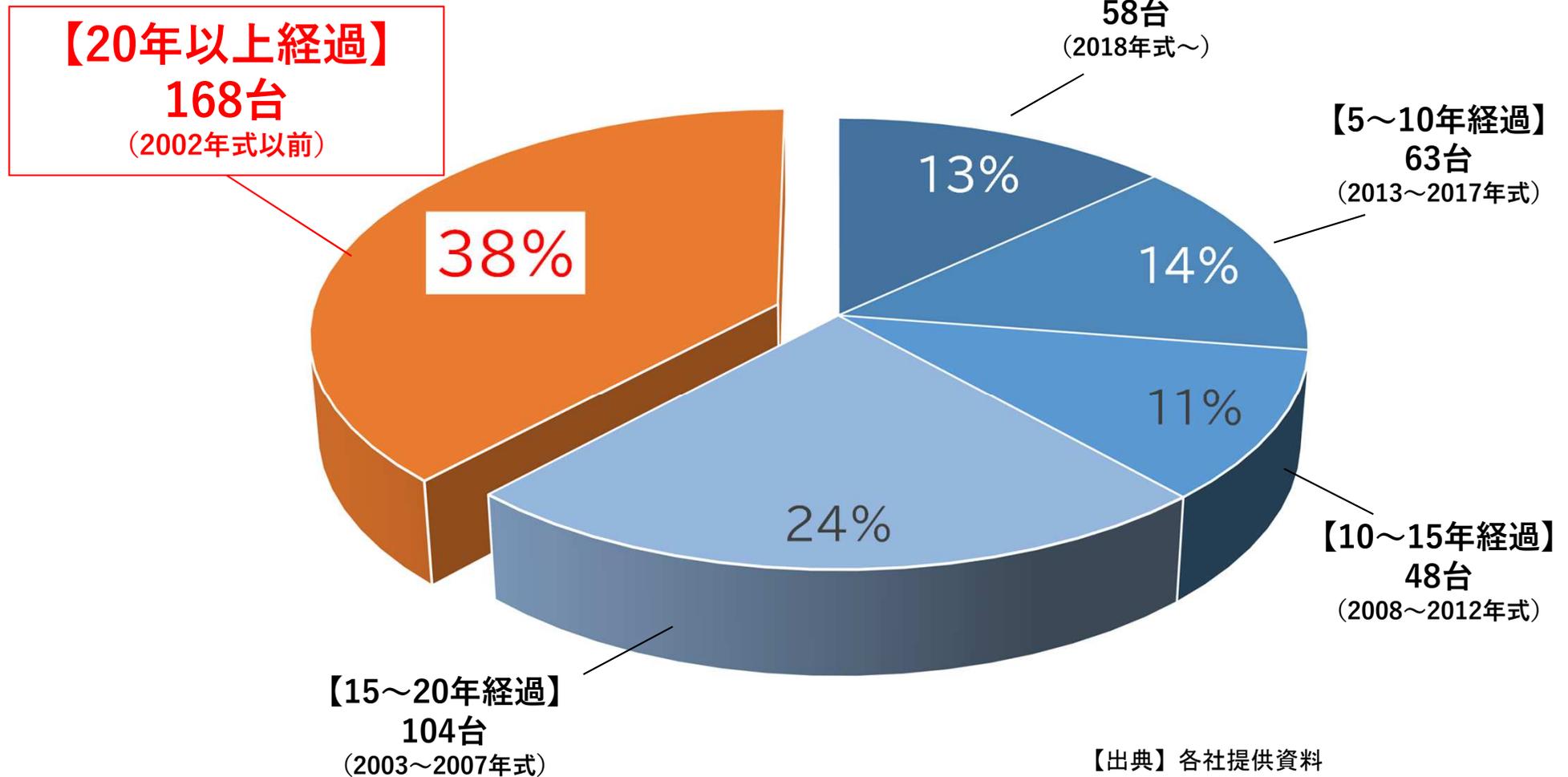
■ コロナ禍における**運賃収入の推移**（対R1同月比） ※市内9事業者合計（岡山市外路線含む）



## 4. 車両の老朽化

- 市内バス事業者が所有する車両は、**20年以上前の年式の車両が全体の38%**を占める
- 安全や環境の観点からも、老朽化した乗合バス車両の早期更新が重要であるが、**投資余力に乏しく、また、老朽化した車両の継続的な使用による修繕費用の増大など、車両維持ができないことによる減便等のリスクが想定される**

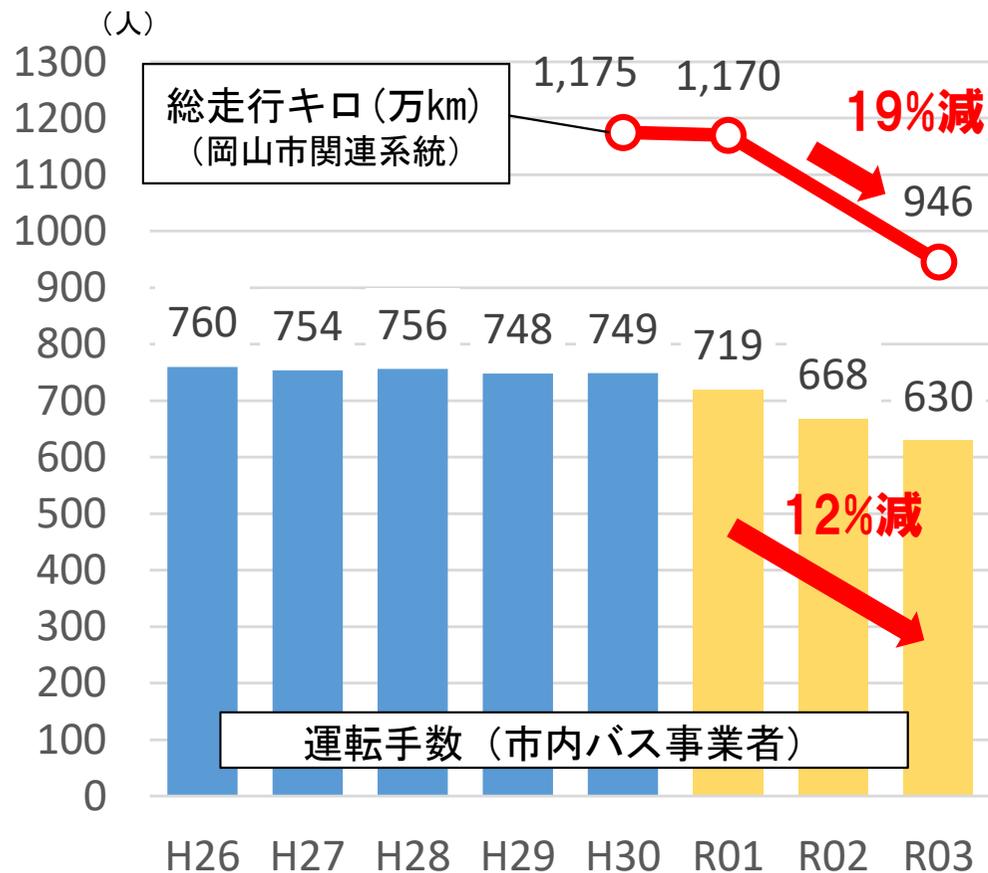
■ バス車両台数（年代別） ※市内9事業者合計



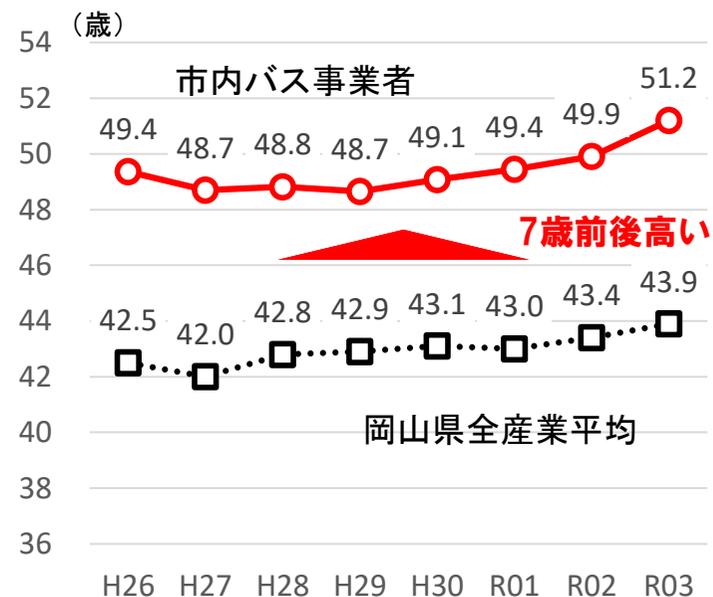
# 5. 運転手の労働環境の現状

- 路線バスの運転手数は、微減傾向であったが、**コロナ禍の影響で大幅に減少し、同時に走行キロ（≒便数）も減少**
- 平均年齢は、全産業平均と比較して**約7歳高い水準で上昇傾向**
- 賃金は、上昇傾向ではあるものの、**全産業平均と比較して30%程度低い水準**

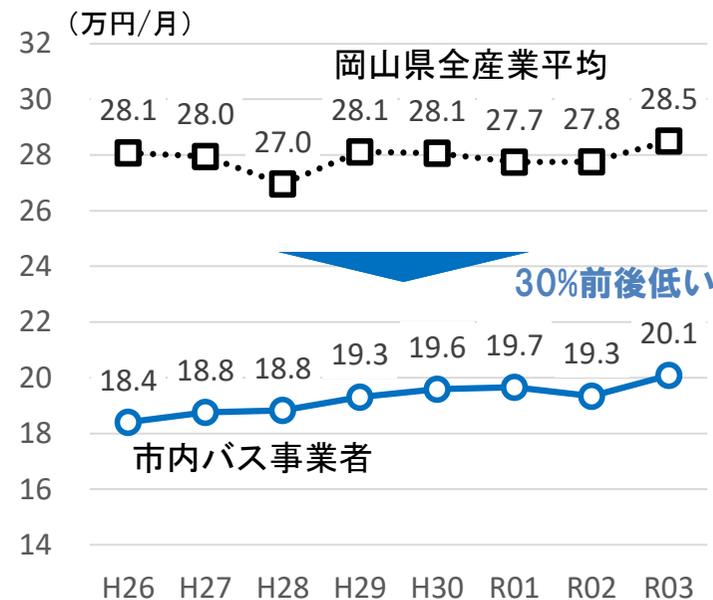
## ■ 運転手数の推移(路線バス) ※市内9事業者合計



## ■ 運転手の平均年齢(路線バス)



## ■ 運転手の平均基準内賃金(路線バス)

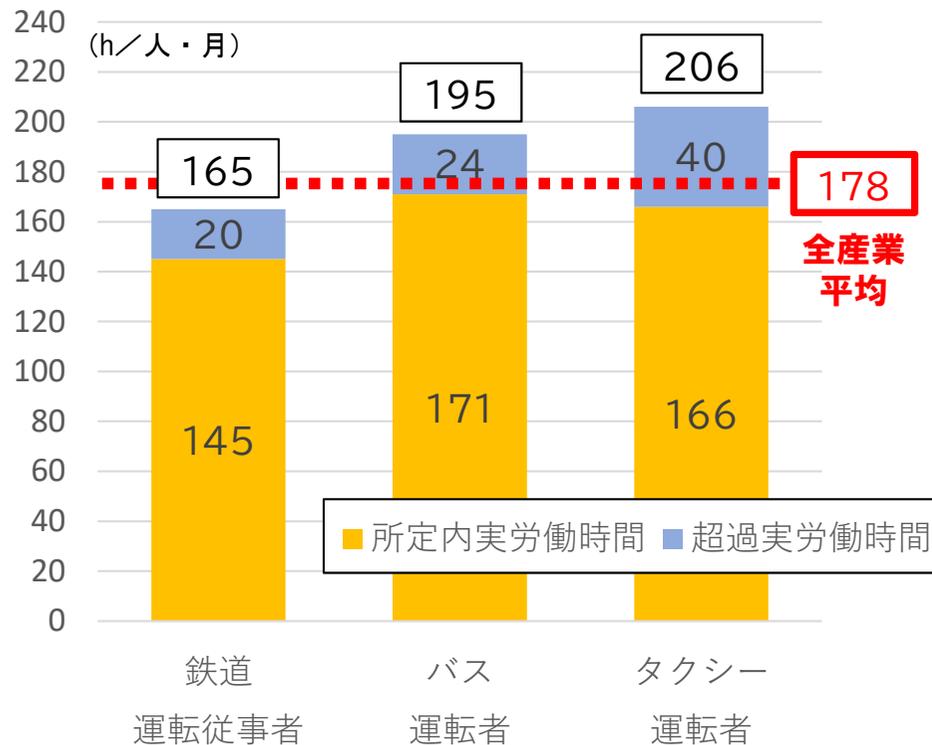


【出典】市内バス事業者は「中国地方バス要覧」、岡山県全産業平均は「賃金構造基本統計調査」

## <2024年問題>

- 働き方改革関連法の施行により、令和6年4月からバス運転者の1日の休息期間は、現行の「継続8時間」から「継続11時間を基本とし、継続9時間が下限」に改正
- これにより、**運転手数を維持した場合でも、運転時間の縮減による減便等が想定される**

## ■ 運転手の労働時間（R3） ※岡山県平均



【出典】賃金構造基本統計調査

令和6年4月~適用

事業者の負担を  
軽減します。

バス運転者の  
改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前(月換算) 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を 基本とし、継続9時間

※4週平均1週の拘束時間は裏面参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

