

(案)

岡交第 号
令和 8 年 月 日

中国運輸局長 殿

岡山市長 大森 雅夫

一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更認可申請（路線新設）について

令和 8 年 7 月 16 日付けで中国運輸局から意見書の補足に関する連絡を受けて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 27 条の 18 第 8 項に基づき、令和 8 年 2 月 3 日付岡交第 30158 号で提出した岡山市の意見について、下記のとおり意見を追加します。

貴殿におかれましては、すでに提出した意見及び下記の意見を十分に考慮いただいた上で、適切に審査いただきますよう、お願い申し上げます。

記

1 岡山市全体の公共交通への影響について

- 岡山市地域公共交通利便増進実施計画では、実施区域は岡山市全域を対象とし、路線新設の申請のあった西大寺（東山）方面の再編においては、路面電車と西大寺・都心間のバス路線を幹線として位置づけた上で、バス路線の再編に取り組んでおります。
- 本件路線の申請理由である通学時間帯の一時滞留については、本市が実施したアンケート調査や、第 17 回協議会で岡山電気軌道株式会社から示された利用状況を踏まえると、これまで事業者が実施した増便やダイヤ改正により改善の傾向が見られ、また、接続する路線バスのダイヤ改正、前の便の利用啓発などにより、この課題は解消する見込みと考えております。
- 既存のバス路線や路面電車により需要に対応可能な区間において新たな路線を開設すれば既存公共交通の収支を棄損することは明らかであるうえ、路線再編の幹線部分にあえて重複する新規参入は実施計画とは調和せず、事業者間の過度な競争を助長すると言わざるを得ないもので、重複区間や関連する再編対象路線に留まらず、幹線・支線のネットワーク全体の維持を困難なものとし、また、さらなる新規参入につながる事となりかねず、実施計画の維持、すなわち、市全体の公共交通サービスの安定的な提供を困難なものにする重大なリスクを有しているものと考えています。
- 実施計画に位置付けたバス路線再編は、需要に応じて幹線と支線に整理し、また重複路線を集約し、生み出された余力で支線の維持・拡充を図ることとしており、いわゆる交通空白地等において公設民営方式で支線バスの新設・延伸に官民一体で取り組ん

でおります。支線バスは、赤字に対する市の運行支援があるとはいえ、現行の7路線の収支率は約15%程度であり（参考資料1）、採算性に関する不確実性は高く、一定の経営上のリスクも伴うため、バス事業者の地域交通を担う使命感と事業者間の連携により、ネットワーク全体での収支を確保することで、その実現が担保されています。

- それにも関わらず、実施計画に位置付けた路線再編の方向性に相反する今回のような新規参入が認可された場合、将来の不確実性と経営上のリスクが一層高まるとともに、バス事業者のチャレンジ精神が抑制され、これらのことが、現在様々な具体の取組を通じて育んでいる協調関係に大きな亀裂を生み、この点からも、実施計画の維持が困難になる可能性があると考えています。

2 実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害される実証的かつ定量的影響について

- 岡山市の路線バス・路面電車は、利用者数が少なくとも30年間増加しておらず（参考資料2）、この間、事業者間の過度な競争もあり、経営状況は悪化し、バス路線の運行区間は約26%減少（参考資料3）、また、公共交通不便地域には18万人が居住している状況（参考資料4）となっています。
- 直近のおよそ10年間についても、交通事業者の経営努力もあって、利用者数は維持されていましたが、令和2年以降のコロナ禍により10%以上減少した状態が現在も続いており（参考資料5）、また、令和6年の働き方改革の影響で、運転手不足が深刻化し、市全体で約8%の減便となるなど（参考資料6）、極めて深刻な状況となっております。
- 市民意識調査をみると、特に力を入れてほしい行政施策として「公共交通の充実」を選択した方の割合は、2013年から2025年にかけて1.5倍に拡大しており、最新の令和7年調査では「高齢者福祉の充実」に次いで2番目に高く、また、現状に不満を感じている施策として選択した方は54%と過半数を超え、38施策中最も高い結果となっており、このことから、公共交通サービスの維持・拡充は喫緊の課題であると考えています（参考資料7）。
- 岡山市では、将来にわたって利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供していくため、地域公共交通計画や実施計画の目標の1つとして、「路線バス収支率100%以上」を掲げております。令和6年度の赤字額は、路線バス・路面電車あわせて6.4億円であり（参考資料8）、現在も大幅な赤字が見込まれている中、目標の達成に向けて、バス路線再編を中心に様々な取組を官民連携で懸命に推進しているところであり、幹線区間において既存路線と重複する今回のような新規路線の参入が認可された場合、実施計画の対象である岡山市全域の公共交通ネットワークの収支悪化となり、計画の目標から遠ざかることとなり、心理面も含めて、影響やリスクは計り知れないと考えています。

- 新規路線の運行による影響額については、意見書では、通学利用者が申請路線に移行することにより、岡山電気軌道の減収額が実施計画に幹線として位置付けた路面電車を中心に約 300 万円になると試算しておりますが、本市のアンケート調査をもとに再度精査したところ、同社の減収額は約 320～520 万円となり、意見書の試算結果と同程度かそれ以上になり得ることが明らかとなりました（参考資料 9）。
- 320～520 万円の赤字拡大は、決して小さいものではなく、これまで岡山電気軌道では、都心と周辺部をつなぐバス路線において、約 320～520 万円の赤字であっても大幅な減便を行った事実があり（参考資料 1 0）、幹線バスの大幅な減便につながる可能性は否定できないと考えております。また、実施計画策定時に想定していた西大寺方面の再編で得られる収支改善効果約 106 万円が新規参入で打ち消されることとなり（参考資料 1 1）、赤字の拡大により、路線バスの再編に伴う支線バス FLAt の運行に必要な運転手などの経営資源の確保も困難となります。なお、幹線バスが廃止または大幅な減便となった場合、その代替手段の運行には、最大数千万円程度のコストが毎年発生するおそれがあります。
- 以上から、申請路線の運行により、実施計画の維持、ひいては市全体の公共交通ネットワークの維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害される可能性があると言わざるを得ないと考えております。

（参考）これまでの協議経過

日付	概要
R7.10.3	宇野自動車株式会社から中国運輸局へ事業計画変更認可申請を提出
R7.10.24	中国運輸局から岡山市へ道路運送法に基づき通知
R7.12.23	第 15 回岡山市公共交通網形成協議会で協議
R8.2.3	第 16 回岡山市公共交通網形成協議会で協議 岡山市から中国運輸局へ地域交通法に基づき意見を提出
R8.2.27	中国運輸局から岡山市へ意見書等の内容確認 （意見書記載内容の算出根拠や協議会構成員、学校関係者・利用者の意見等の資料提出の依頼）
R8.4.22	岡山市から中国運輸局へ内容確認の回答① （意見書記載内容の算出根拠や協議会構成員、学校関係者の意見を提出） ※路線バス分科会の委員に共有
R8.4.27～ R8.5.8	岡山市が岡山大学附属小学校の全校生徒を対象にアンケート調査を実施
R8.5.28	岡山市から中国運輸局へ内容確認の回答② （利用者の意見としてアンケート調査結果を提出） ※路線バス分科会委員へ共有
R8.7.8	第 17 回岡山市公共交通網形成協議会において、岡山電気軌道株式会社が通学時間帯の一時滞留の状況を報告
R8.7.16	中国運輸局から岡山市意見書（2 月提出）についての補足に関する連絡

支線バスFLAtの利用・収支状況

参考資料1

7 路線全体

【現状(R8.5月)】

2.9人/便
(収支率15%水準)

【当面の目標】

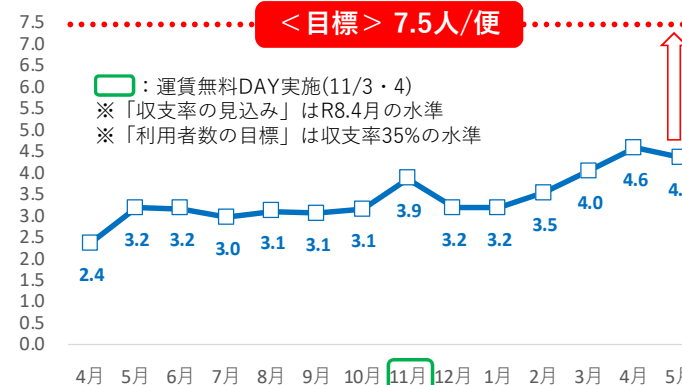
7.0人/便
(収支率35%水準)

目標は、市の運行支援（運行経費の最大65%）のもとで、安定的に路線が維持できる「収支率35%」を確保するために必要となる水準。目標値は、各路線の便数や延長による運行経費をもとに算出した7路線全体の1便あたりの運行経費を平均客単価で除したものであり、当面はこの達成を目指して取り組む。

【F01】 妹尾・北長瀬線(八晃)

R7.4.1～(平40便/休40便)

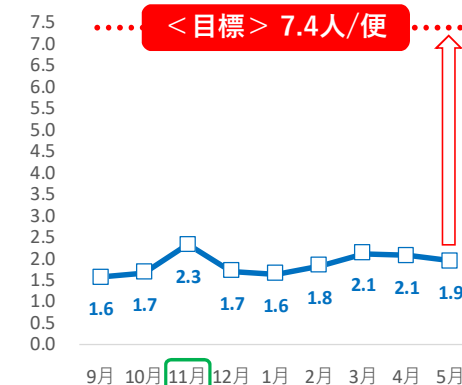
収支率の見込み：22%



【F02】 妹尾・岡南線(八晃)

R7.9.15～(平38便/休38便)

収支率の見込み：10%



【F03】 高島・旭川荘線(両備)

R7.10.1～(平16便/休0便)

収支率の見込み：55%

平日・朝夕のみ



【F04】 高島・備前原線(両備)

R7.10.1～(平8便/休10便)

収支率の見込み：11%

日中のみ

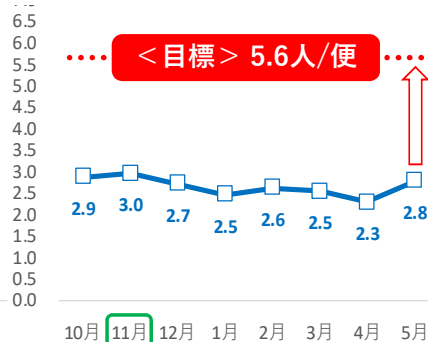


【F05】 東山・操南台団地線(両備)

R7.10.1～(平6.5周/休3周)

収支率の見込み：14%

日中のみ



【F06】 庭瀬循環線(両備)

R8.4.1～(平14周/休12周)

収支率の見込み：7%



【F07】 芳泉・岡南線(岡電)

R8.4.1～(平8便/休8便)

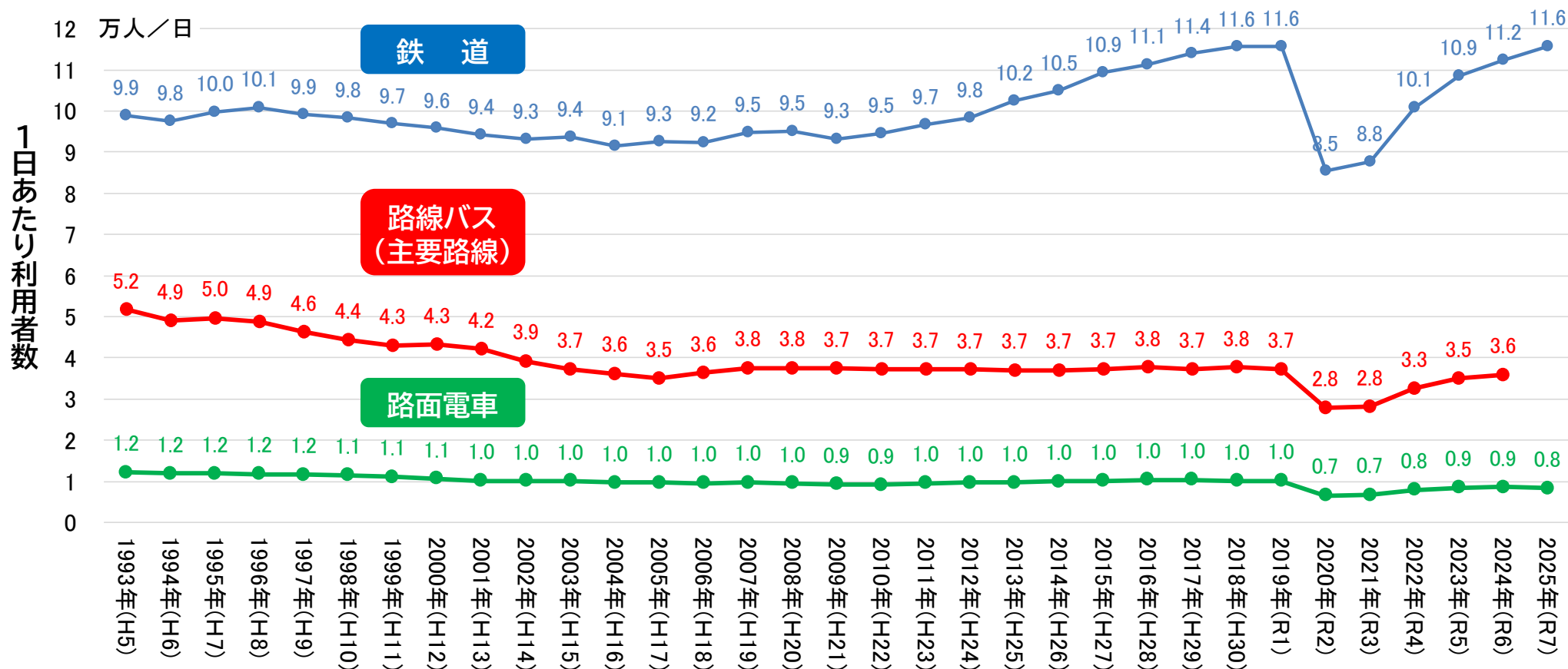
収支率の見込み：13%

日中のみ



30年間増えていない路線バス・路面電車

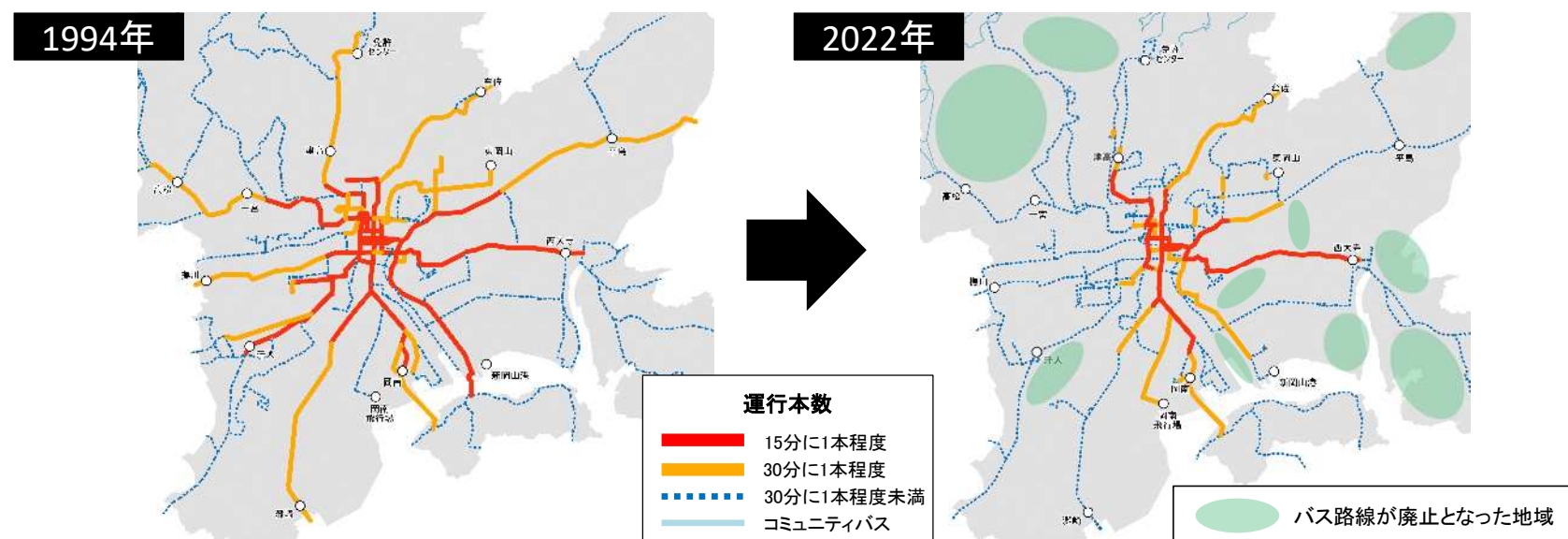
参考資料2



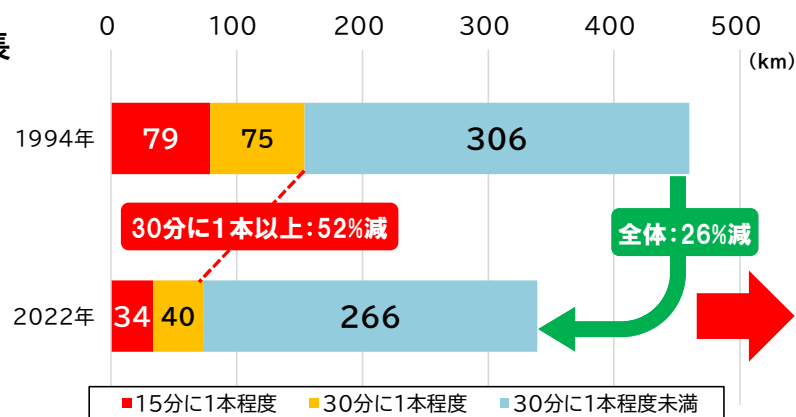
(出典) 交通事業者

路線バスの減便・廃止

参考資料3



■ 路線バスの運行区間延長

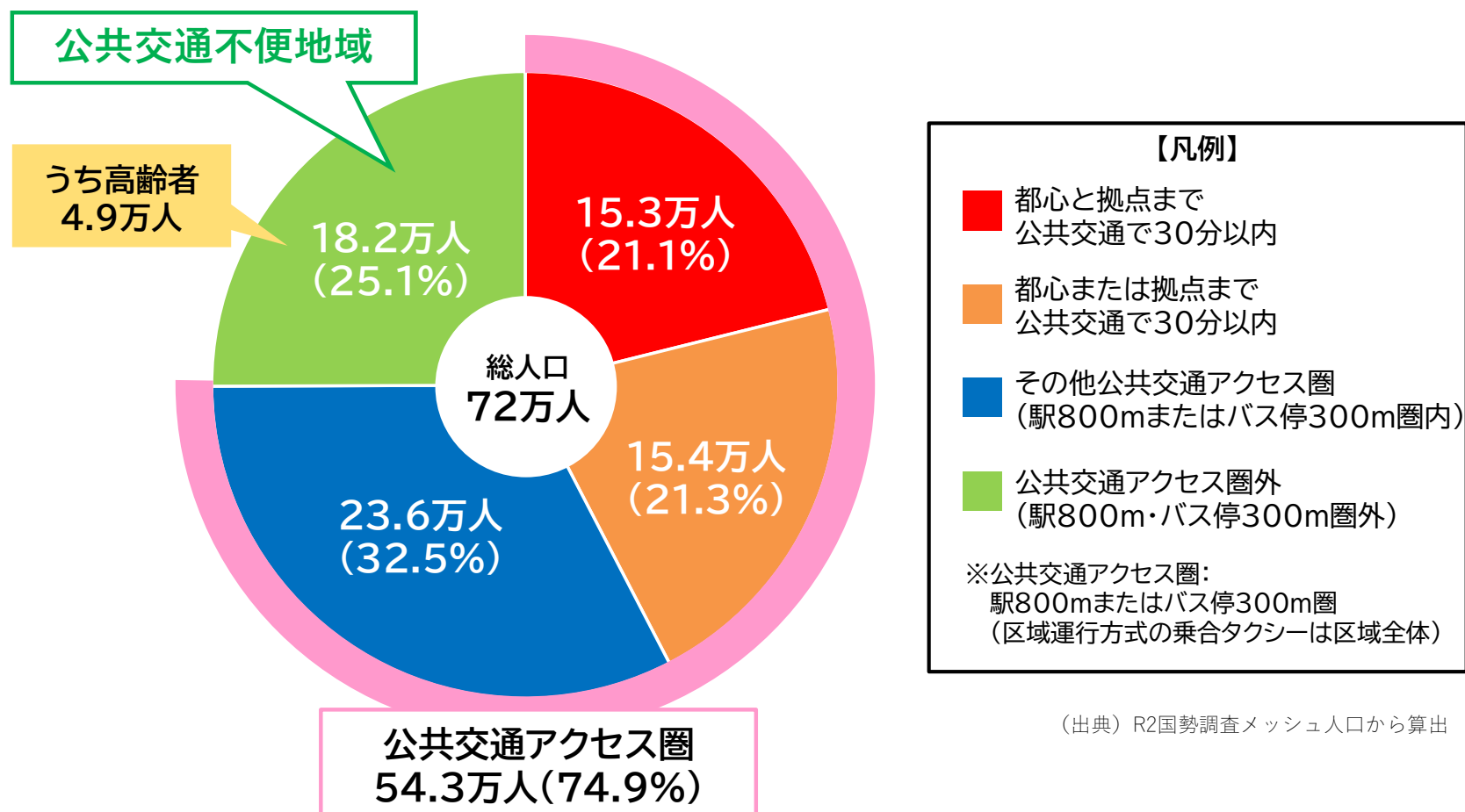


2024年働き方改革への
対応でさらに減便
※岡山駅発便は9%減
(1254便⇒1153便)

公共交通不便地域の居住人口

参考資料4

2020年



(出典) R2国勢調査メッシュ人口から算出

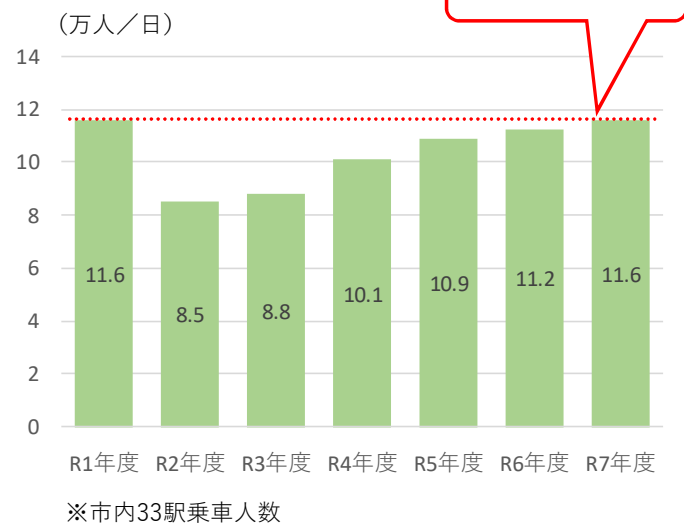
コロナ禍による利用者の減少

参考資料5

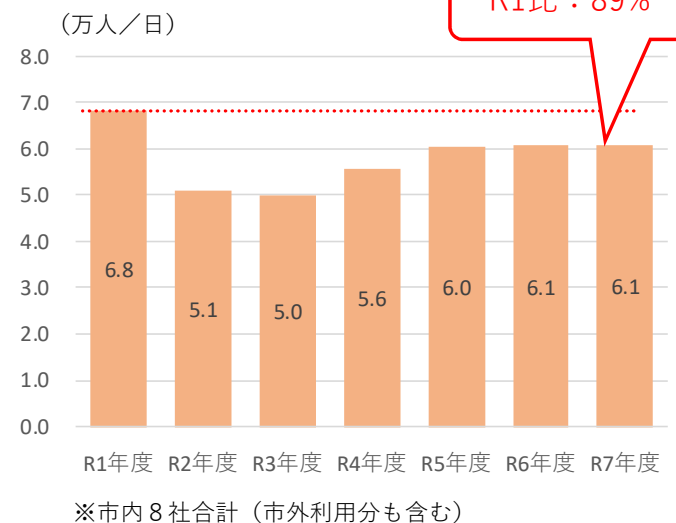
- 鉄道（JR）の利用者数は、コロナ禍前（R1）を超えて、**最高値を更新**（岡山市でデータ収集を開始した平成3年以降）
- 一方、路線バス・路面電車は、コロナ禍前の水準に戻っていない状態で、**路線バスはR5年度から横ばい傾向、路面電車は前年度から減少**

<1日あたり利用者数（年間）>

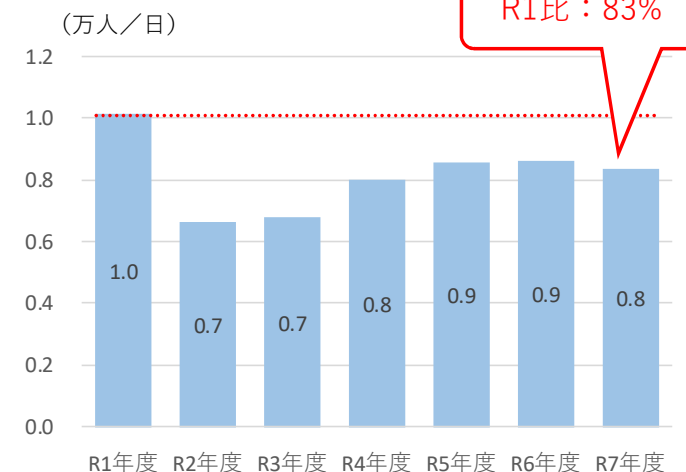
鉄 道



路線バス



路面電車

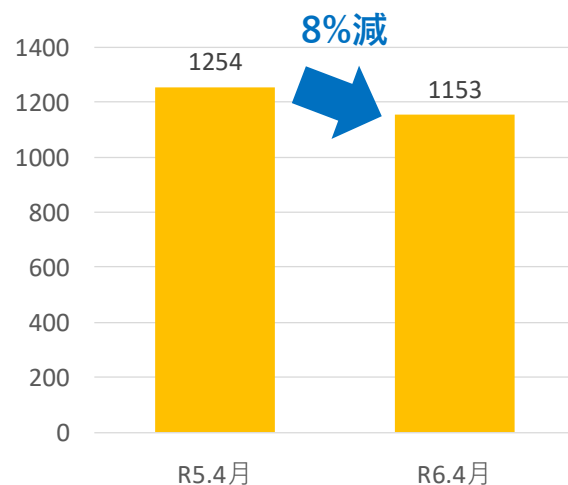


最近の減便と運転手不足の状況

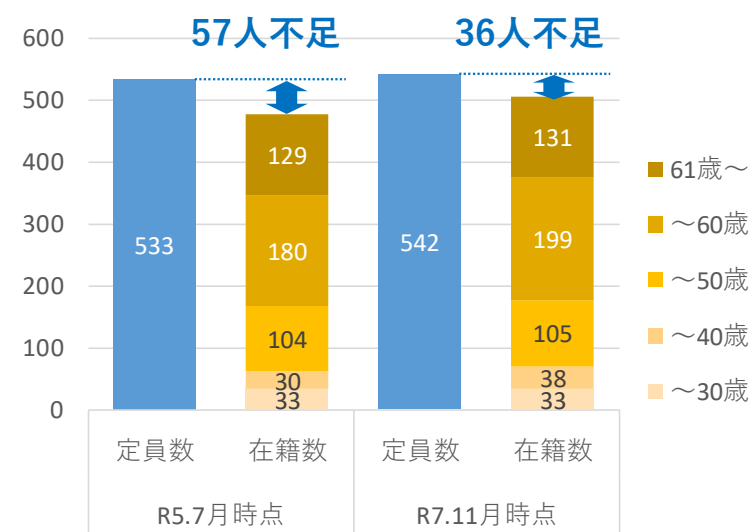
参考資料6

- R6.4月の働き方改革をきっかけに、大半のバス路線が発着する岡山駅東口バスターミナルの便数は8%減少
- 一方、必要な運転手数は増加しており、交通事業者の努力により不足数は縮減しているが、路線バスでは、現在も30名以上の不足しており、また高齢化も深刻な状況

■ 岡山駅東口ターミナル発着便数



■ 運転手不足の状況（路線バス）



定員数：
現在の路線（休止中を含む）を維持するために必要な運転手数

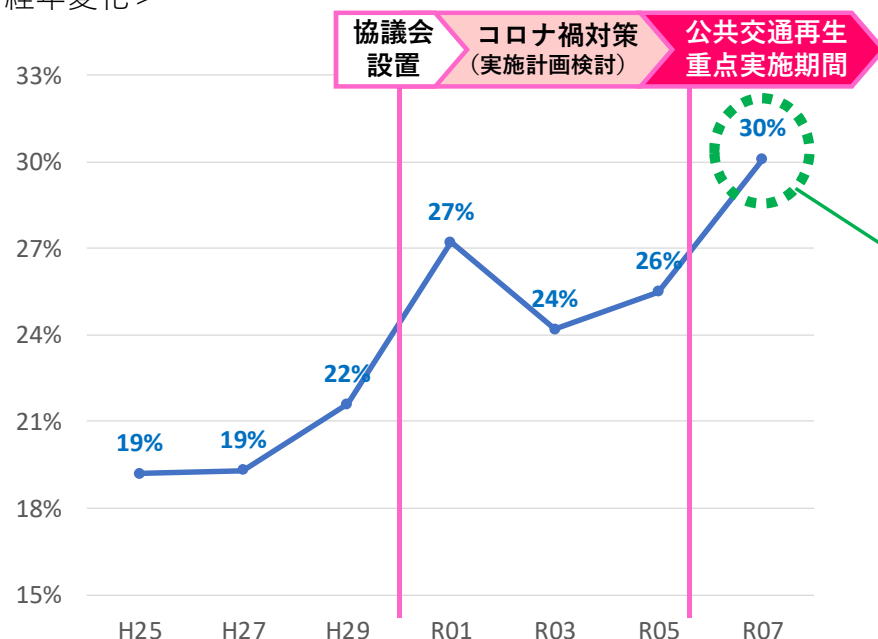
公共交通施策に対する市民意識

参考資料7

■ 力を入れてほしい行政施策として「公共交通の充実」を選択した割合

- 平成25年度から令和7年度にかけて、1.5倍に上昇しており、令和7年度調査では、38施策中2番目に高い施策
- また、「公共交通の充実」に対して不満と感じている市民は過半数を超えており、38施策中最も高い

<経年変化>



<R7 調査結果>

「不満・やや不満」割合 上位5施策		n=5,845
順位	施策	不満・やや不満
1	公共交通の充実	54.0%
2	生活道路の整備	51.0%
3	自転車利用環境の整備	47.6%
4	周辺地域の活性化	46.1%
5	幹線道路の整備	43.8%

「力を入れてほしい施策」上位5施策		n=5,845
順位	施策	力を入れてほしい施策
1	高齢者福祉の充実	31.0%
2	公共交通の充実	30.1%
3	子育て支援、児童福祉の充実	26.7%
4	生活道路の整備	23.4%
5	防災対策（地震・台風など）	22.7%

※全38施策中、5施策を選択して回答

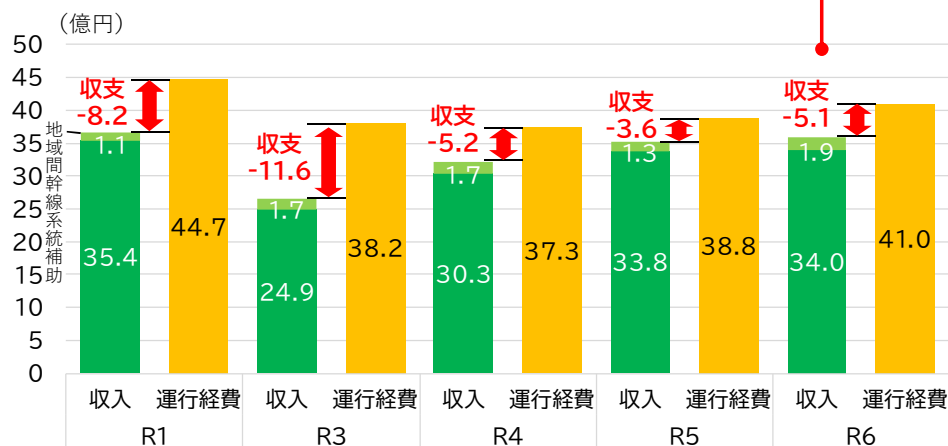
路線バス・路面電車の収支状況

参考資料8

- 路線バス・路面電車ともに赤字が続いており、**R6年度は6.4億円の赤字**（路線バス：5.1億円、路面電車：1.3億円）
- 前年度から利用者数が横ばいであったため、運賃収入も横ばいとなる中、運転手確保のための賃上げや燃料費高騰の影響もあり、**運行経費は増加し、赤字額は前年度より拡大**

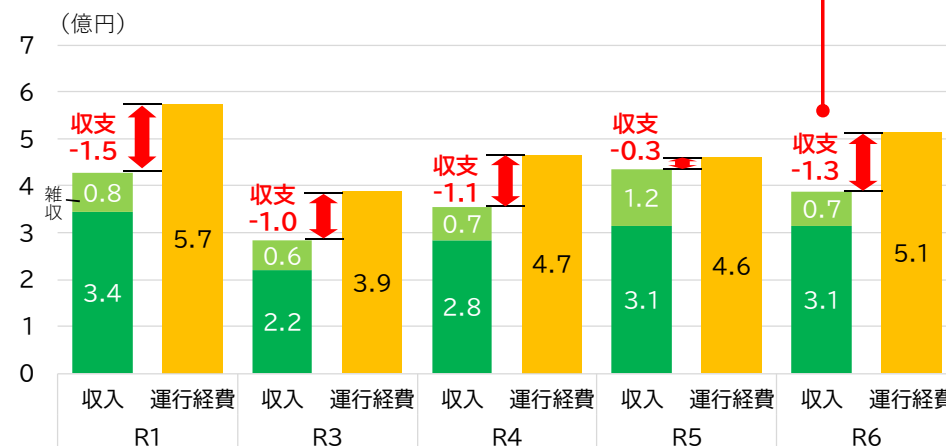
6.4億円の赤字（R6年度）

< 路線バス（岡山市関連系統） >



収支率	82%	70%	86%	91%	88%
-----	-----	-----	-----	-----	-----

< 路面電車 >



収支率	74%	73%	76%	94%	75%
-----	-----	-----	-----	-----	-----

【出典】 各社提供の輸送実績報告書による

宇野バス新路線運行による影響額の想定【実証】

参考資料 9

- ・ アンケート結果を踏まえると、岡山電気軌道の試算結果と同等か、それ以上の影響額が発生する可能性がある（約320～520万円／年）

< 意見書提出時（岡山電気軌道の試算を引用） >

交通機関	学生区分		通学利用者数 （１日あたり）	新路線に移行する割合 （新路線の便数シェア）	新路線に 移行する人数	客単価 （円/人）	年間の減収額 （千円）
			①	②	③＝①×②	④	⑤＝③×④×200日
路面電車（東山線）	中学生以上	行き	572	7%	41	147.6	1,207
		帰り	572	8%	48	147.6	1,408
	小学生以下	行き	139	7%	10	73.8	146
		帰り	139	8%	12	73.8	171
岡電バス（付属校線）	小学生以下	行き	75	7%	5	73.8	79
		帰り	75	8%	6	73.8	92
全体			1,497		122		3,103

※②の「行き（7%）」は「登校時間帯の全14便（路面電車・岡電バス・宇野バス）のうち宇野バス1便分」

②の「帰り（8%）」は「下校時間帯の全48便（路面電車・岡電バス・宇野バス）のうち宇野バス4便分」

< 附属小アンケート調査を反映した試算（ver.1） > ※アンケート未実施の中学生以上の新路線への移行割合は、岡電の根拠を採用

交通機関	学生区分		通学利用者数 (1日あたり)	新路線に移行する割合 (附属小アンケート結果)	新路線に 移行する人数	客単価 (円/人)	年間の減収額 (千円)
			①	②	③=①×②	④	⑤=③×④×200日
路面電車（東山線）	中学生以上	行き	572	7%	41	147.6	1,207
		帰り	572	8%	48	147.6	1,408
	小学生以下	行き	139	14%	19	73.8	279
		帰り	139	14%	19	73.8	279
岡電バス（付属校線）	小学生以下	行き	75	2%	1	73.8	21
		帰り	75	2%	1	73.8	21
全体			1,497		128		3,214

< 附属小アンケート調査を反映した試算（ver.2） > ※アンケート未実施の中学生以上の新路線への移行割合は、小学生のアンケート結果を採用

交通機関	学生区分		通学利用者数 (1日あたり)	新路線に移行する割合 (附属小アンケート結果)	新路線に 移行する人数	客単価 (円/人)	年間の減収額 (千円)
			①	②	③=①×②	④	⑤=③×④×200日
路面電車（東山線）	中学生以上	行き	572	14%引用	78	147.6	2,304
		帰り	572	14%	78	147.6	2,304
	小学生以下	行き	139	14%	19	73.8	279
		帰り	139	14%	19	73.8	279
岡電バス（付属校線）	小学生以下	行き	75	2%	1	73.8	21
		帰り	75	2%	1	73.8	21
全体			1,497		195		5,207

岡山大学附属小学校アンケート調査結果

■調査の目的

- 新たなバス路線が運行された場合、現在の通学手段への影響等について把握するため、全校生徒を対象にアンケート調査を実施

■調査の概要

項目	内容
調査対象	全校生徒588人
調査方法	・ 令和8年4月27日（月）の全校生徒に配布 ・ 令和8年5月8日（金）を回答期限として担任教員が回収
回収数	421人（回収率72%）

<学年ごとの回収数>

学年	回答数	在席数	回収率
1年生	68	84	81%
2年生	65	84	77%
3年生	82	105	78%
4年生	70	105	67%
5年生	79	105	75%
6年生	56	105	53%
未回答	1		
合計	421	588	72%

■現在の通学手段【問2】

- 公共交通利用で通勤する生徒は68%
- 最終アクセス手段は、路面電車26%、岡電バス附属小線13%、両備バス西大寺線（岡山駅～東山間）0%（1/421）

学年	1 路面電車 のみ	2 JR⇒ 路面電車	3 バス⇒ 路面電車	4 バス（岡電／ 附属小線）	5 バス（両備／ 西大寺線[岡山 駅～東山間]）	6 バス （その他）	7 公共交通 以外	合計
1年生	11		5	9	1	16	26	68
2年生	10		4	9		22	20	65
3年生	9	1	7	10		25	30	82
4年生	13	1	10	10		20	16	70
5年生	18		8	11		21	21	79
6年生	5	1	7	4		18	21	56
未回答				1				1
合計	66	3	41	54	1	122	134	421
シェア	16%	1%	10%	13%	0%	29%	32%	100%

■宇野バス新路線の利用意向【問3】

- 新路線と競合する3つの既存路線のうち、路面電車利用者の14%が新路線への利用意向がある

<路面電車で通学する生徒>

全体(n=110人)

学年	利用 する	利用 しない	わから ない	無回答	合計
1年生	5	9	2		16
2年生		7	6	1	14
3年生	2	6	9		17
4年生	3	10	10	1	24
5年生	3	11	12		26
6年生	2	6	4	1	13
合計	15	49	43	3	110
シェア	14%	45%	39%	3%	100%

<岡電バス附属小線で通学する生徒>

全体(n=54人)

学年	利用 する	利用 しない	わから ない	無回答	合計
1年生		6	3		9
2年生		7	2		9
3年生		6	4		10
4年生		8	2		10
5年生	1	9	1		11
6年生		1	1	2	4
未回答		1			1
合計	1	38	13	2	54
シェア	2%	70%	24%	4%	100%

<両備バス西大寺線で通学する生徒>

全体(n=1人)

※ 岡山駅～東山間

学年	利用 する	利用 しない	わから ない	無回答	合計
1年生		1			1
2年生					
3年生					
4年生					
5年生					
6年生					
合計		1			1
シェア	0%	100%	0%	0%	100%

■路面電車・路線バスの共通定期券サービスの認知度【問4】

- 共通定期券サービスの認知度は、路面電車利用者全体で49%、宇野バス新路線への利用意向を持つ路面電車利用者で60%

<路面電車で通学する生徒>

全体 (n=110人)

【学年別】

学年	知っている	知らない	無回答	合計
1年生	13	3		16
2年生	3	10	1	14
3年生	8	9		17
4年生	14	10		24
5年生	10	16		26
6年生	6	7		13
合計	54	55	1	110
シェア	49%	50%	1%	100%

新路線の利用意向あり (n=15人)

【学年別】

学年	知っている	知らない	合計
1年生	4	1	5
2年生	0	0	0
3年生	1	1	2
4年生	2	1	3
5年生	1	2	3
6年生	1	1	2
合計	9	6	15
シェア	60%	40%	100%

■「路面電車が満員で乗れなかったことが原因」で始業時刻に間に合わなかった経験【問5・問6】

- 路面電車利用者の49%（110人中54名）が直近1年間で経験あり
- このうち、令和8年1月以降での経験は、「経験なし」が17%、「4月のみ（1～3月はなし）」が57%

<路面電車で通学する生徒（n=110）>

直近1年間の経験

学年	ある	ない	わからない	無回答	合計
1年生	5	10	1		16
2年生	6	7		1	14
3年生	10	6	1		17
4年生	11	12	1		24
5年生	13	13			26
6年生	9	4			13
合計	54	52	3	1	110
シェア	49%	47%	3%	1%	100%

令和8年1月以降の経験（路面電車増便後）

学年	なし	あり (4月のみ)	あり (その他)	無回答	総計
1年生		5	0		5
2年生	1	4	1		6
3年生	3	4	3		10
4年生	2	9	0		11
5年生	1	5	5	2	13
6年生	2	4	1	2	9
合計	9	31	10	4	54
シェア	17%	57%	19%	7%	100%

- 直近1年間で遅刻経験のある路面電車利用者のうち、最も乗車数の多い電停は「県庁通り電停」であり、路線バスからの乗り継ぎが多い
- 「県庁通り電停」に乗り換える路線バス利用者は、14名中12名が岡電バス「藤原団地線」を利用している

< 路面電車で通学する生徒（n=110） >

直近1年間での経験					
学年	ある	ない	わからない	無回答	合計
1年生	5	10	1		16
2年生	6	7		1	14
3年生	10	6	1		17
4年生	11	12	1		24
5年生	13	13			26
6年生	9	4			13
合計	54	52	3	1	110
シェア	49%	47%	3%	1%	100%

通学パターン		路面電車の乗車電停						総計
		岡山駅前	西川緑道公園	柳川	城下	県庁通り	西大寺町	
1	路面電車のみ	9	2	6	7	5	3	32
2	JR⇒路面電車	1						1
3	バス⇒路面電車	5		2		14		21
合計		15	2	8	7	19	3	54
シェア		28%	4%	15%	13%	35%	6%	100%

バス路線	乗車	降車	人数	到着ダイヤ (7時台)	
岡電バス 「藤原団地線」	宇野団地入口	内山下	4	7:00 7:28 7:50	<遅延記録> 5/21(木) ※雨 ⇒12分遅延 5/22(金) ※曇 ⇒14分遅延 ※Googleマップによる 7:25頃の経路検索結果
	穂		3		
	東川原		2		
	夢二郷土美術館前		1		
	浜東・中区役所		1		
	原尾島橋		1		
宇野バス 「250号線」	原東	表町BC	1	7:08 7:19	
	二本松	表町BC	1	7:40 7:58	
合計			14		

5

< 参考 > 県庁通り電停の利用状況

便	4/23 (水) 雨	5/20 (水) 晴れ	5/21 (木) 雨
7:40発 東山着 7:55	【待ち】 0名 【乗車】 0名 【遅延】 2分遅れ	【待ち】 小学生16名、学生2名、大人2名 【乗車】 10名 (小学生10名積み残し) 【遅延】 定刻	【待ち】 小学生2名、学生2名 【乗車】 全員乗車 【遅延】 定刻
7:44発 東山着 8:00	【待ち】 小学生19名、学生1名、大人1名 【乗車】 9名 (小学生12名積み残し) 【遅延】 10分遅れ	【待ち】 小学生11名 (うち積み残し10名)、学生1名 【乗車】 3名 (小学生8名積み残し) 【遅延】 2分遅れ	【待ち】 小学生2名、学生2名、大人1名 【乗車】 全員乗車 【遅延】 2分遅れ
7:48発 東山着 8:05	【待ち】 小学生12名 (積み残し12名) 【乗車】 2名 (小学生10名積み残し) 【遅延】 6分遅れ	【待ち】 小学生11名 (うち積み残し8名) 【乗車】 全員乗車 【遅延】 1分遅れ	【待ち】 小学生6名 【乗車】 全員乗車 【遅延】 定刻
7:52発 東山着 8:10	【待ち】 小学生10名 (積み残し10名)、他7名 【乗車】 5名 (小学生5名、他7名積み残し) 【遅延】 5分遅れ	【待ち】 0名 【乗車】 0名 【遅延】 定刻	【待ち】 小学生10名、学生4名 【乗車】 全員乗車 【遅延】 1分遅れ
7:56発 東山着 8:15	【待ち】 小学生5名、学生10名以上 (全員積み残し) 【乗車】 2名 (小学生3名、学生10名以上積み残し) 【遅延】 5分遅れ	【待ち】 小学生3名、学生5名 【乗車】 7名 (学生1名積み残し) 【遅延】 3分遅れ	【待ち】 小学生2名、学生2名 【乗車】 全員乗車 【遅延】 2分遅れ
8:01発 東山着 8:20	【待ち】 小学生3名、学生10名以上 (全員積み残し) 【乗車】 5名程度 (小学生3名、学生5名積み残し) 【遅延】 9分遅れ	【待ち】 小学生2名、学生2名 (うち積み残し1名) 【乗車】 全員乗車 【遅延】 1分遅れ	【待ち】 小学生3名、学生2名、大人2名 【乗車】 全員乗車 【遅延】 3分遅れ
備考	この間の小学生の乗車：19名	この間の小学生の乗車：25名	この間の小学生の乗車：25名

※附属小学校の始業時刻（朝学習開始時刻）は8:25

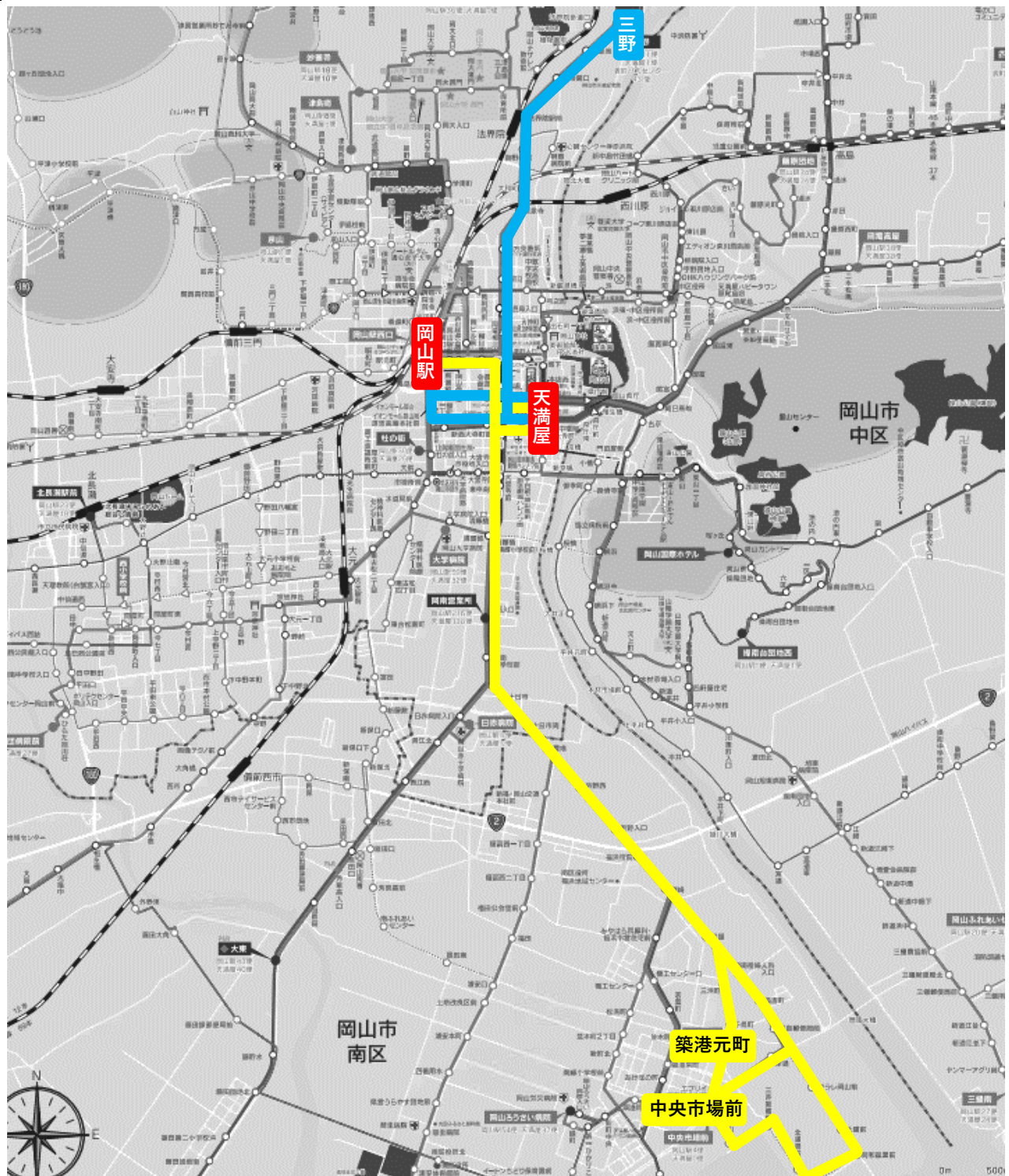
※5/21(木)は岡山電気軌道が主要な電停に職員を派遣し、乗降の誘導・支援を実施

赤字額300～500万円程度の路線が大幅に減便した例【実証】

参考資料 10

- ・ 都心と周辺部をつなぐバス路線において、**320～520万円前後の赤字額であっても、大幅に減便となった路線は存在**
- ・ 実施計画で位置づけている「幹線バス」の中にも、**320～520万円前後かそれ以上の赤字の路線が複数あり**、宇野バス新路線の運行により、「幹線」の大幅な減便が行われ、市民の日常生活の移動に大きな悪影響を及ぼすおそれがある

運行事業者	路線名	項目	減便前 (R4)	減便後 (R6)
岡電バス	岡山駅～三野	赤字額 (千円/年)	-5,259	-2,070
		便数 (便/日)	12	3 75%減
	岡山駅～ 築港元町・中央市場	赤字額 (千円/年)	-3,592	-2,942
		便数 (便/日)	62	51 18%減



西大寺方面バス路線再編の収支改善効果

参考資料11

- 実施計画策定時の目標として、西大寺（東山）方面のバス路線再編により、1,055千円の収支改善効果を想定していたが、現状の支線バスの収支率は15%程度の見込みとなっており、目標に到達していない状況。
- 現在、利用の定着に向けて、お試し無料キャンペーン等の利用促進策を市が実施中。

■ 操南台団地線の収支改善効果

< 実施計画策定時の目標 >

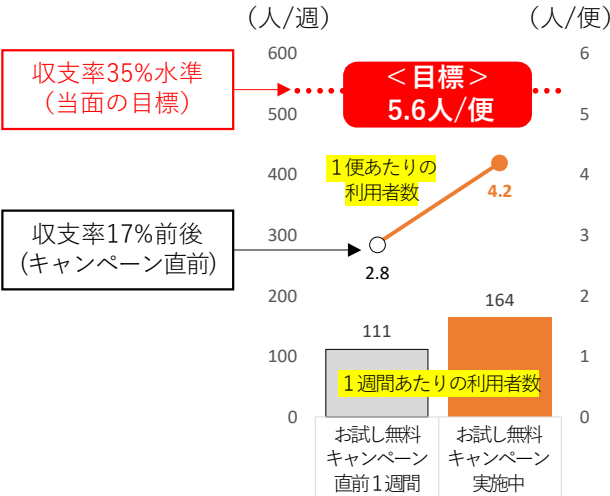
	再編前	再編後	差
運行経費	9,814	8,068	(1,746)
運賃収入	3,192	2,501	(691)
収支 (収支率)	-6,622 33%	-5,567 31%	1,055 -2%
岡山市運行支援	0	5,244	5,244
最終赤字額	-6,622	-323	6,299

< R7輸送実績に基づく試算【実証】 >

	再編前	再編後	差
運行経費	11,675	10,928	(747)
運賃収入	2,514	1,652	(862)
収支 (収支率)	-9,161 22%	-9,276 15%	(115) -6%
岡山市運行支援	0	5,339	5,339
最終赤字額	-9,161	-3,937	5,224

※再編前は上半期、再編後は下半期の実績を用いて
それぞれ年換算

■ 支線バス利用状況



※お試し無料キャンペーン直前1週間は、
2026/5/25～5/31の実績
※お試し無料キャンペーン実施中は、
2026/6/1～7/5の5週間分の実績の平均