



2 公共交通の現状と課題

(1) 自動車に過度に依存した暮らし（モータリゼーションの進展）

岡山市では50年間で、自動車の利用率は約60%に倍増し、その間公共交通や徒歩は半減しています。また、通勤・通学目的の利用率を政令指定都市で比較すると、公共交通が下から3番目、自動車が上から3番目となっております、自動車に過度に依存した状況にあります（図2-13）。

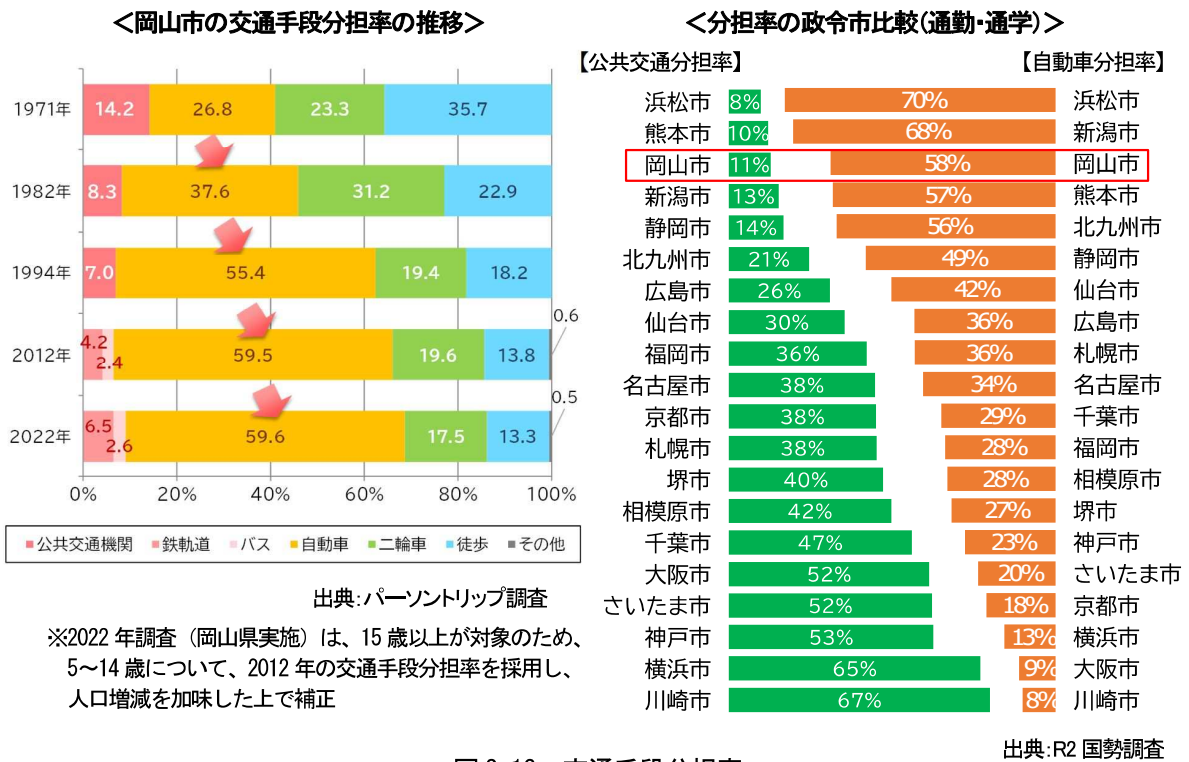


図2-13 交通手段分担率

免許を保有する高齢者は、自ら運転して移動する割合が高く（図2-14）、また、人身事故の高齢者が占める割合も上昇傾向となっており（図2-15）、これからの高齢化社会において、高齢者が自動車に頼らなくても移動できる環境の整備が一層求められます。

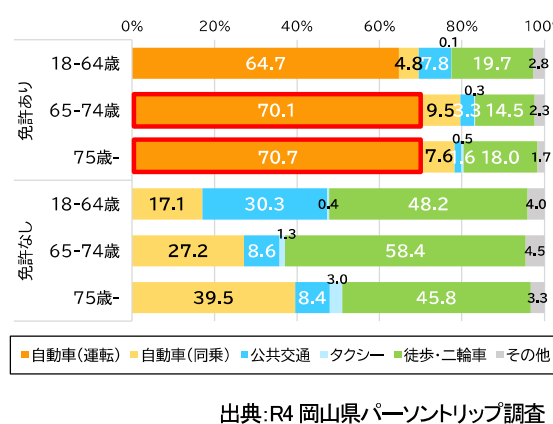


図2-14 年齢階層別の交通手段分担率

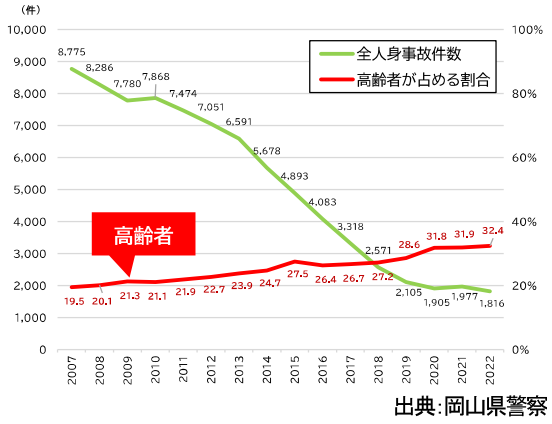


図2-15 全人身事故件数に占める高齢者割合の推移

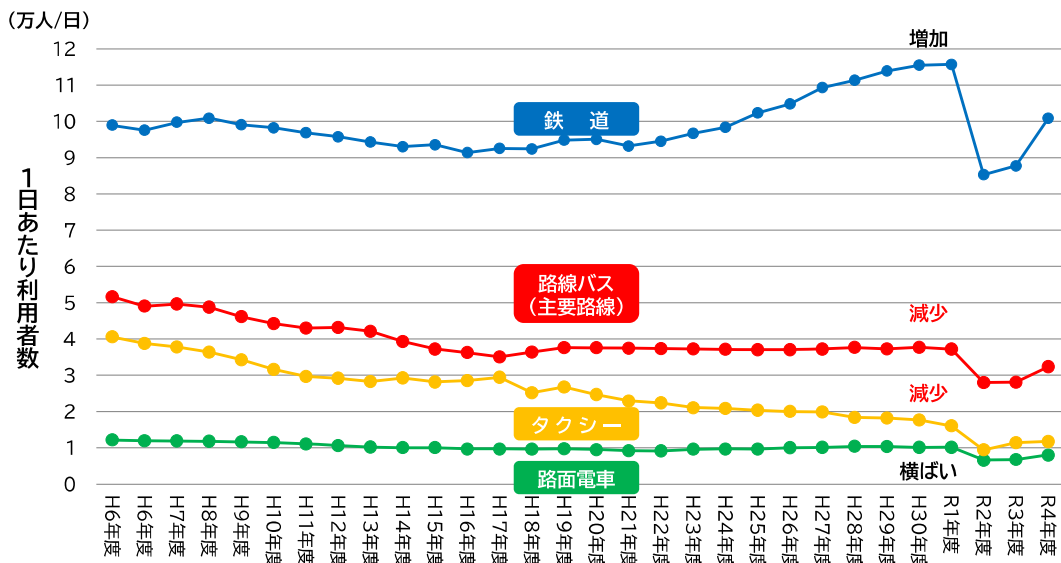
(2) 公共交通利用の減少

鉄道は平成16年度からコロナ禍前の令和元年度まで大きく増加しており、新駅設置や交通結節機能の強化、また、沿線での人口増加や商業施設開業、インバウンドなどの観光客の増加が要因として考えられます。また、路面電車は、長期的には横ばいではありますが、平成22年度から令和元年度までは微増傾向となっています。

一方、路線バスは30年前から4割程度減少した状態でコロナ禍前までの10年間は横ばいとなっており、利用が低迷しています。また、タクシーは30年前から減少が続いています。

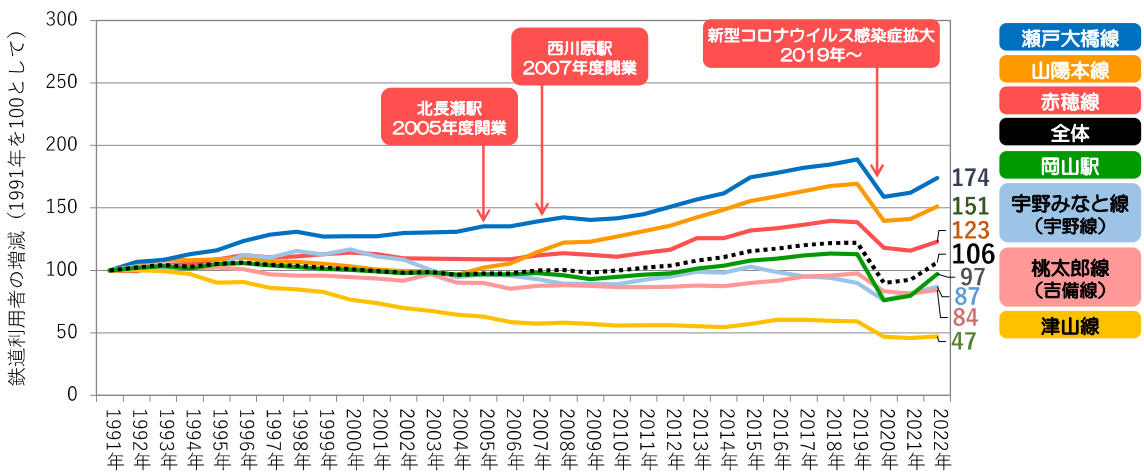
いずれの交通モードもコロナ禍の影響により令和2年度以降大幅に利用者数が減少し、その後回復傾向に転じているものの、コロナ禍前までは戻っていない状況です(図2-16)。

鉄道の利用者数については、全体では増加しているものの、路線ごとにみると、津山線や桃太郎線、宇野みなど線は長期的に低迷しています(図2-17)。



出典:交通事業者各社提供

図2-16 路線バス・タクシー利用者数の低迷

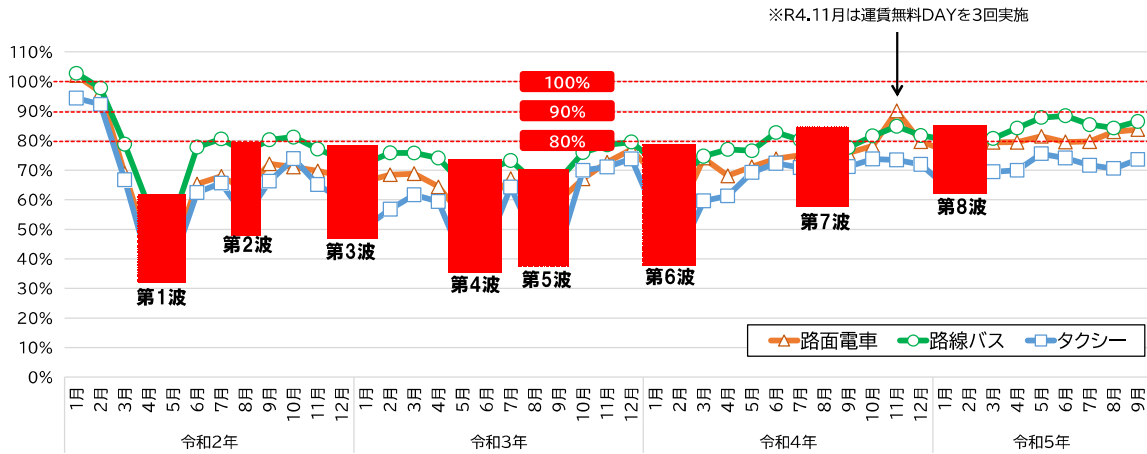


出典:JR西日本提供

図2-17 鉄道利用者数の推移 (路線ごと)



コロナ禍における毎月の利用状況を見ると、感染が拡大する度に回復が鈍化しています。また、回復傾向にあるものの、現在もコロナ禍前までは戻っておらず、厳しい状況が続いています(図2-18)。



出典:路線バス・路面電車:各社提供資料、タクシー:タクシー協会資料

図2-18 コロナ禍における利用者数の推移 (対R1 同月比)

※路線バスは市内9事業者合計(岡山市外路線含む)、タクシーは市内事業者合計

(3) 事業者間での競争

市内の路線バスは9社が運行しており、運賃の低廉化や路線の重複などが見られます。

各社のバス路線が集中する中心部（岡山駅東口）では、認可運賃より安価な実施運賃で100～120円区間が広がっており、複数事業者が運行する他都市の初乗り運賃よりも安価となっています（図2-19）。

また、周辺部に向かう複数事業者が競合する路線では、一部、共同運行や共通定期券が導入されている区間もある一方で、供給過多となっている区間もあります（図2-20）。

2002年の道路運送法改正における規制緩和は、価格競争や既存路線への新規参入による沿線住民の利便性といったメリットがある一方で、減収による既存事業者の不採算路線の廃止・減便リスクの上昇やサービス水準の地域バランスの悪化といったデメリットもあり、これらを踏まえた対応が必要となります。

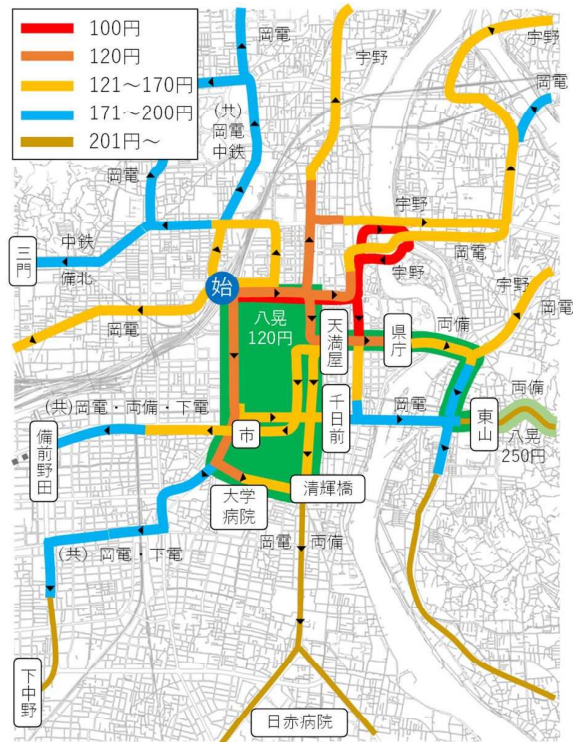


図2-19 岡山駅からの運賃

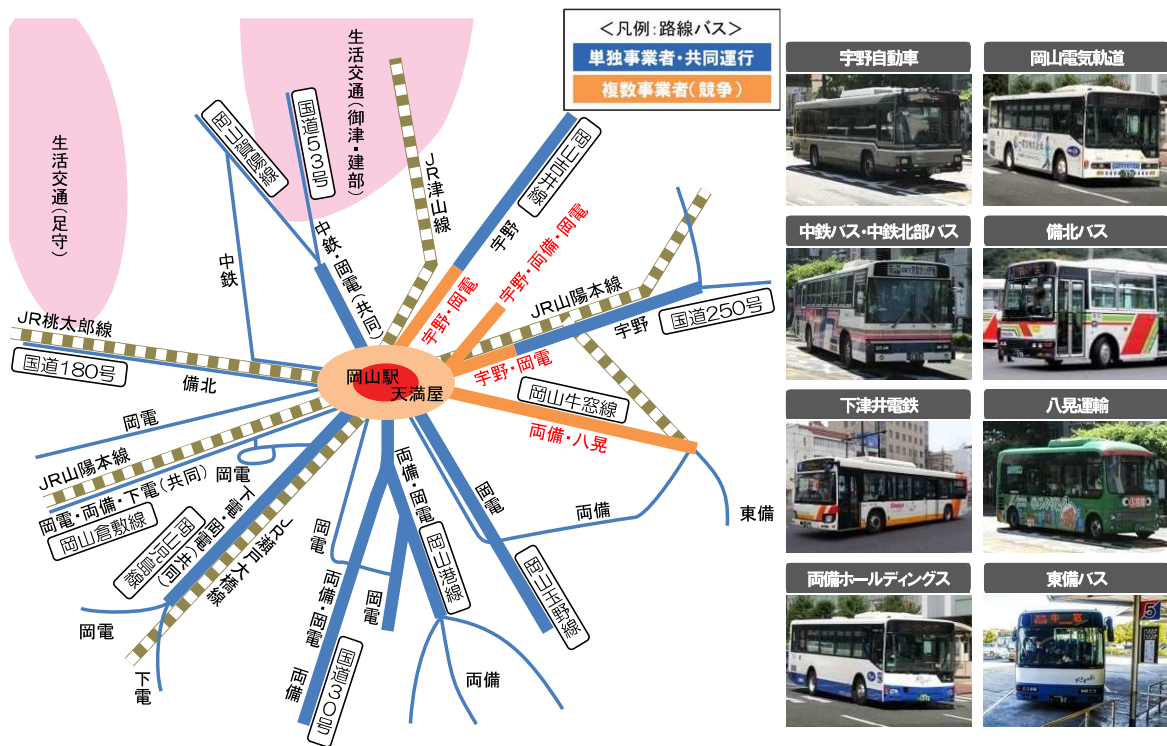


図2-20 方面別の運行事業者



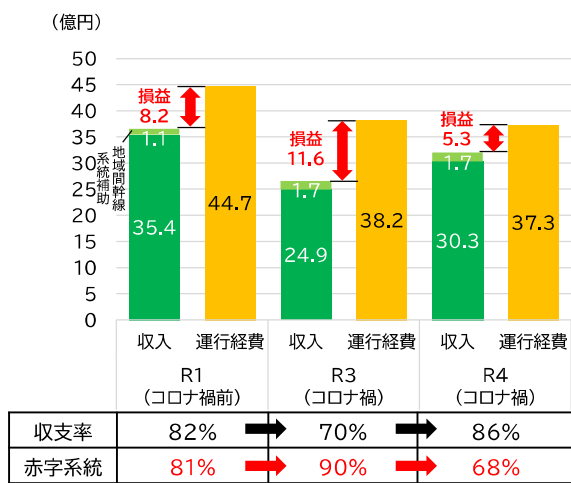
(4) 厳しい経営状況

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ましたが、それでも公共交通の収支率はコロナ禍前より悪化しています(図2-21、図2-22)。

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、令和元年の8.2億円から11.6億円へ赤字が拡大しています(図2-21)。

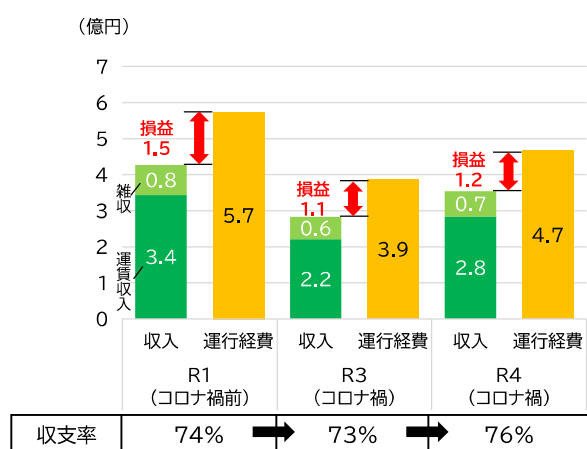
路線バス事業の費用は、人件費54%、燃料費10%、車両関係(修繕費+減価償却費)11%、一般管理費9%の内訳となっています。コロナ禍では一般管理費を除き、輸送に係る様々な費目がコストカットされていますが、収支率は7割程度となっており、収入で賄えていない状況です(図2-23)。

その後、令和4年度には、利用者数の回復もあり、収支率は改善したものの、厳しい経営状況が続いており、事業者による新たな投資は困難な状況です。



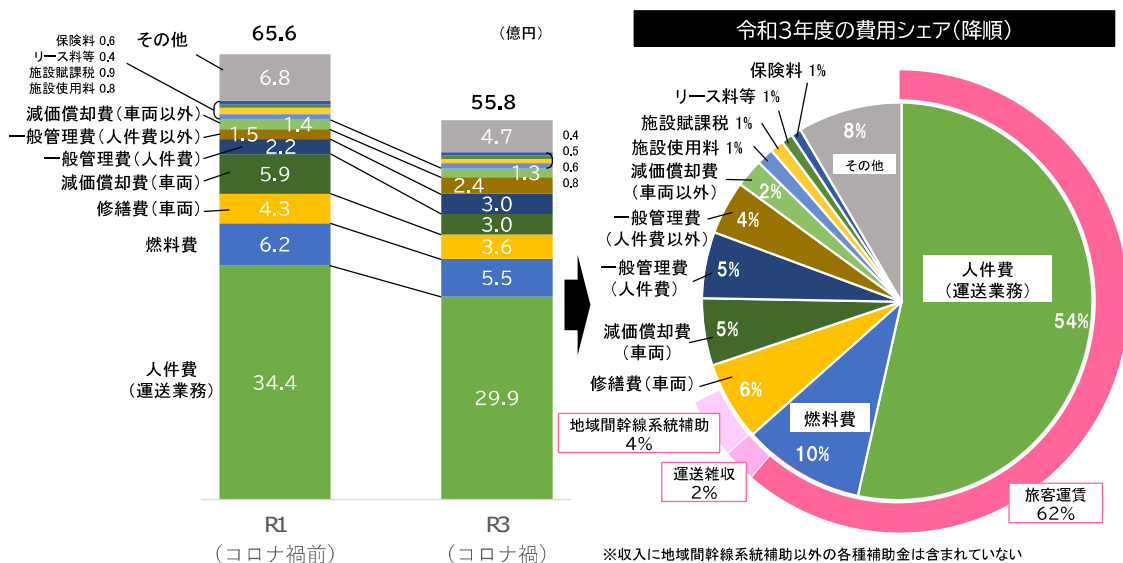
出典:各社提供資料

図2-21 路線バスの事業収支 (R1⇒R4)



出典:岡山電気軌道

図2-22 路面電車の事業収支 (R1⇒R4)

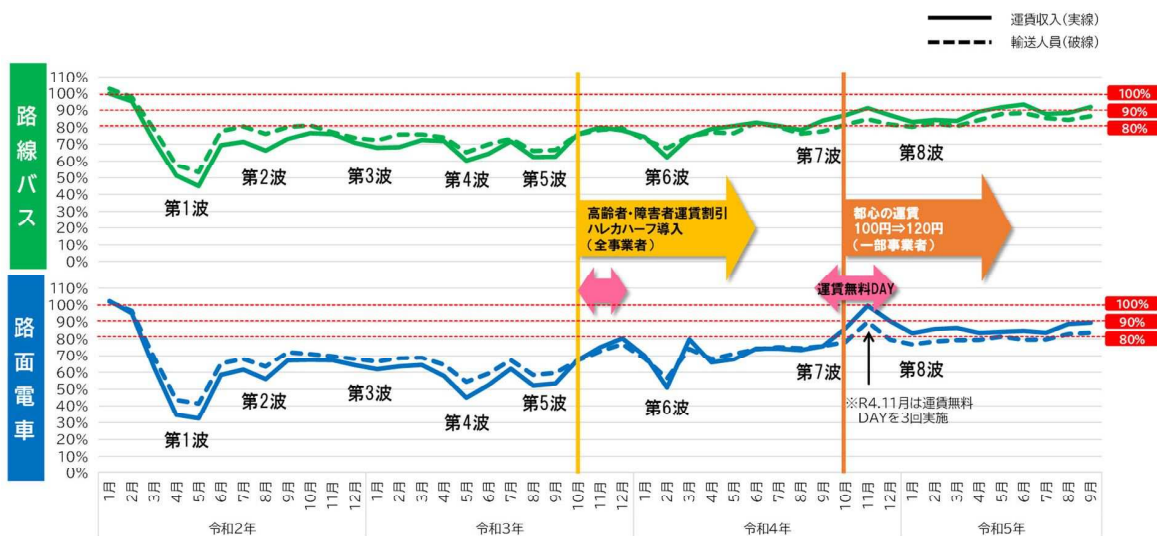


出典:各社提供資料

図2-23 路線バス事業の費用内訳 (R1⇒R3)

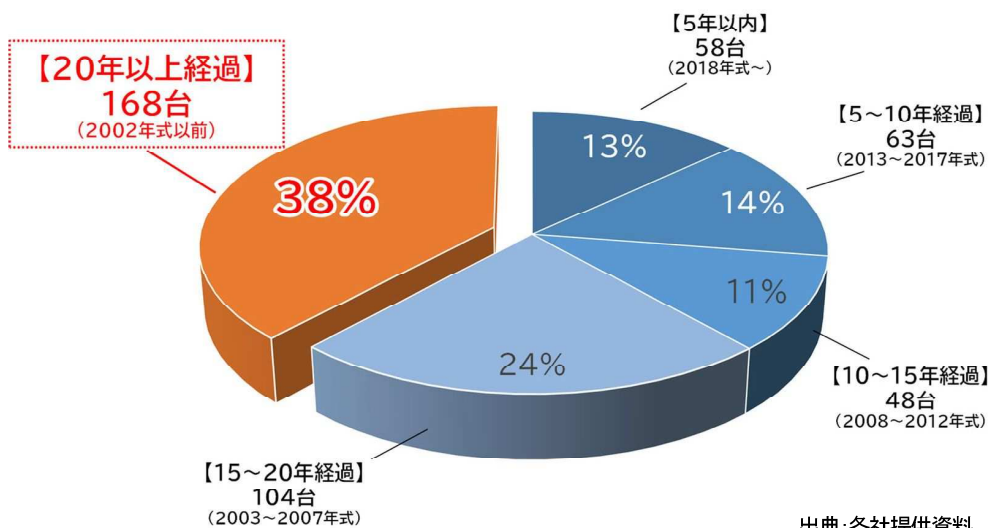
コロナ禍における毎月の運賃収入をみると、令和3年10月の高齢者・障害者の運賃割引実施（市負担）、令和4年10月の都心の運賃改定もあり、運賃収入の回復率は利用者数の回復率に比べ高くなっていますが、依然としてコロナ禍前の9割程度と厳しい状況にあります（図2-24）。

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%を占めています（図2-25）。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すが、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ます。



出典:各社提供資料

図2-24 コロナ禍における運賃収入の推移（対R1 同月比）
※路線バスは市内9事業者合計（岡山市外路線含む）



出典:各社提供資料

図2-25 バス車両台数（年代別）
※市内9事業者合計（岡山市外路線含む）

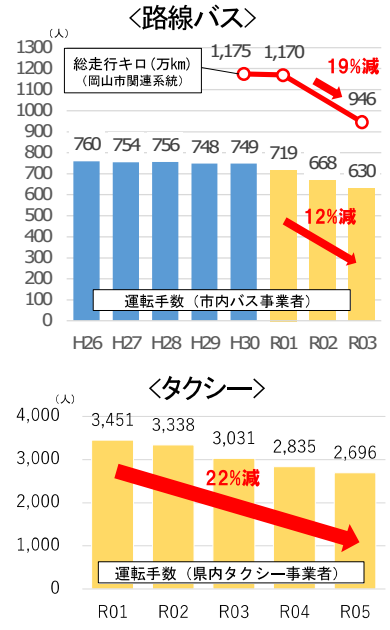


(5) 運転手の不足

路線バスの運転手数は、微減傾向にありましたが、コロナ禍の影響で走行キロ（≒便数）とともに大幅に減少しており（図2-26）、現在の運行サービス（休止中含む）を維持するために必要な運転手数は、路線バスで57名、路面電車でも7名不足している状況です（図2-27）。また、タクシーについても、運転手数が減少しており、早朝や深夜の予約に対応できない状況となっています。

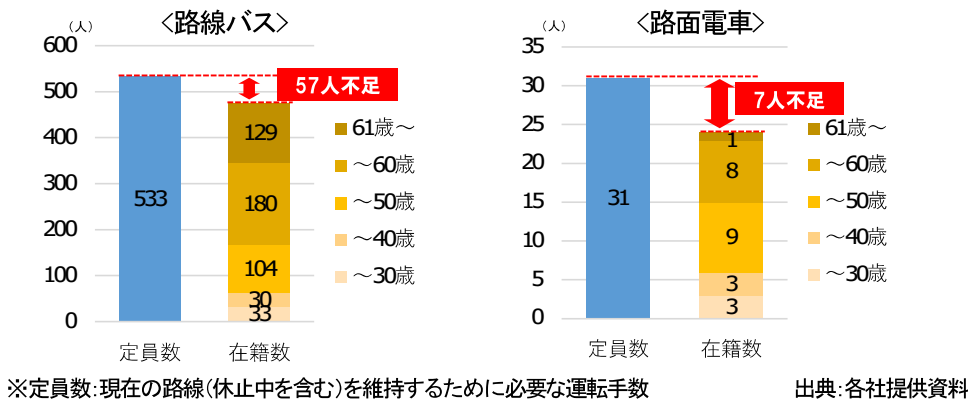
路線バスの運転手は、全産業と比べ、高齢化が進行し（図2-28）、給与水準が低く（図2-29）、労働時間が長くなっており（図2-30）、このような状況を改善しなければ、若年層など新たな人材確保が難しくなり、持続的な輸送サービスの提供が困難となってしまいます。

また、働き方改革関連法の施行により、令和6年4月から運転手の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」に改正されます。これにより、労働環境は改善されるものの、運転時間の縮減による減便等が想定され、公共交通サービス水準の維持が困難な状況になることが予想されます。



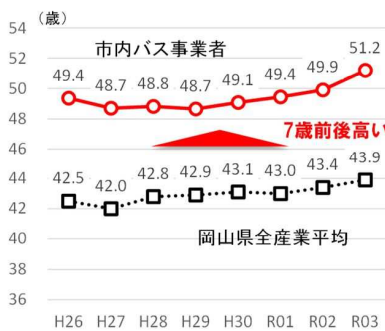
出典:中国地方バス要覧(上) 岡山県タクシー協会(下)

図2-26 運転手数の推移



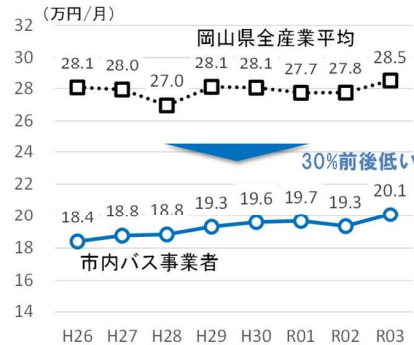
※定員数:現在の路線(休止中を含む)を維持するために必要な運転手数 出典:各社提供資料

図2-27 運転手の定員数と在籍数



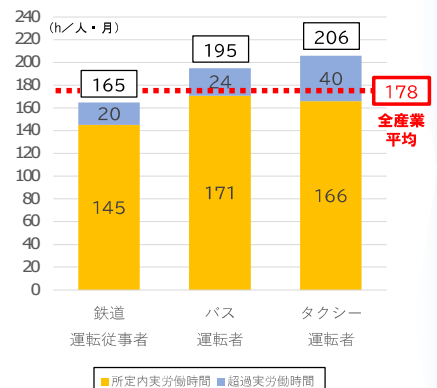
出典:中国地方バス要覧、R3賃金構造基本統計調査(岡山県)

図2-28 運転手の平均年齢 (路線バス)



出典:中国地方バス要覧、R3賃金構造基本統計調査(岡山県)

図2-29 運転手の平均基準内賃金 (路線バス)



出典:R3賃金構造基本統計調査(岡山県)

図2-30 運転手の労働時間(R3) ※岡山県平均

(6) 路線バスの廃止・減便

岡山市内における路線バスの運行区間は、利用者の減少により、1994年から2022年にかけて約26%減少し、周辺部において大幅に減便しています(図2-31、図2-32)。

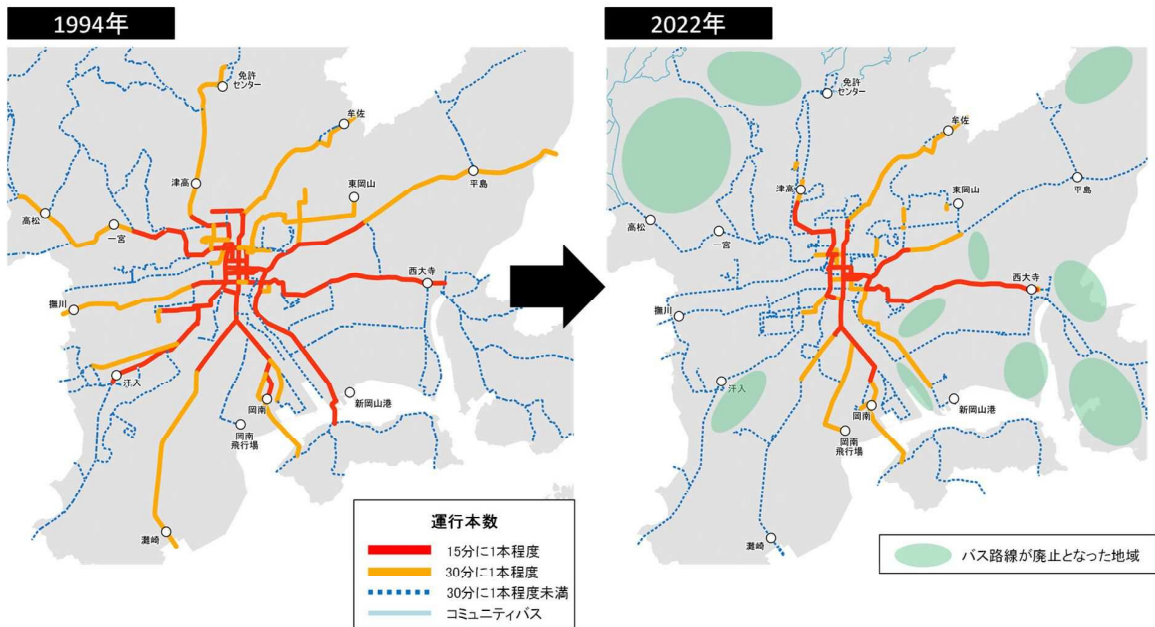


図2-31 路線バスの減便・廃止の実態(1994年⇒2022年)

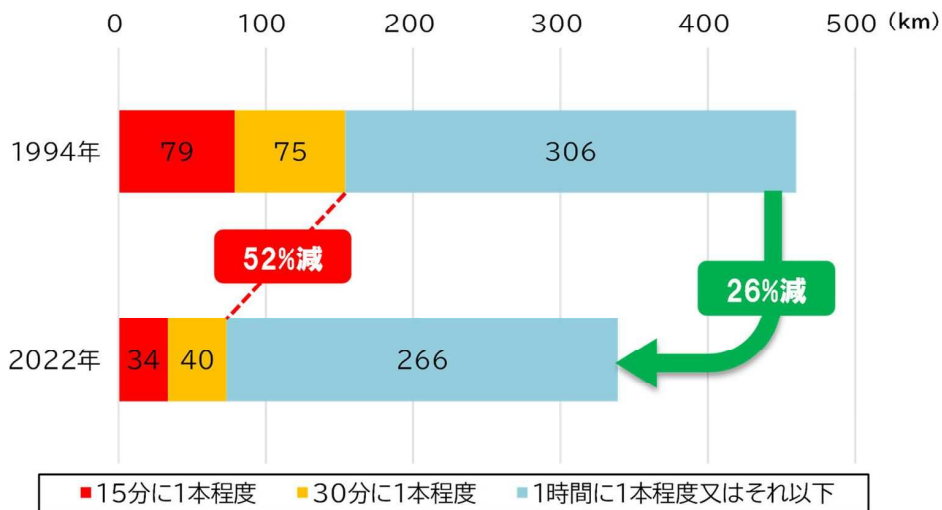


図2-32 路線バスの運行区間延長



特にコロナ禍において、公共交通の減便・廃止が相次いでおり、路線バス（岡山市関連系統）は18%減便、路面電車は東山線が21%減便、清輝橋線は29%減便しています（図2-33）。

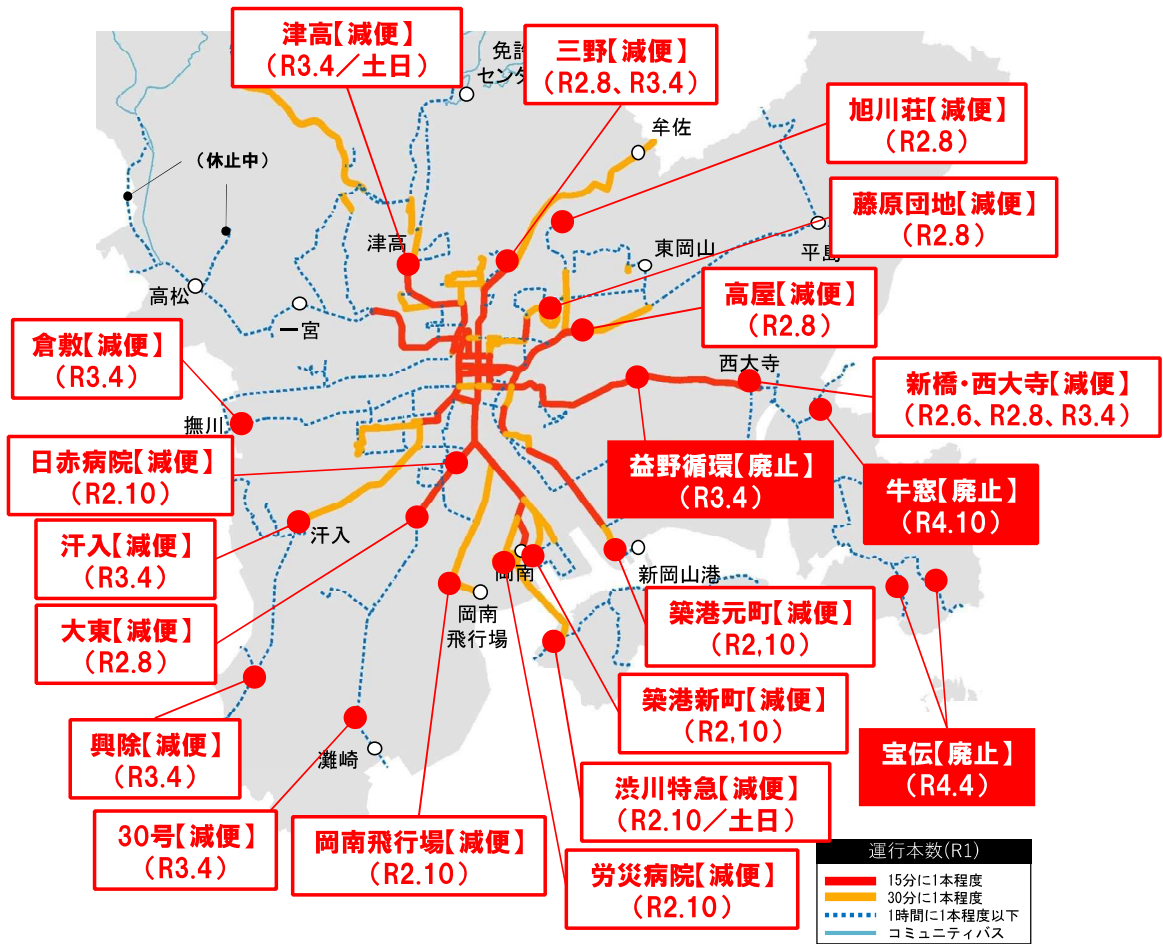
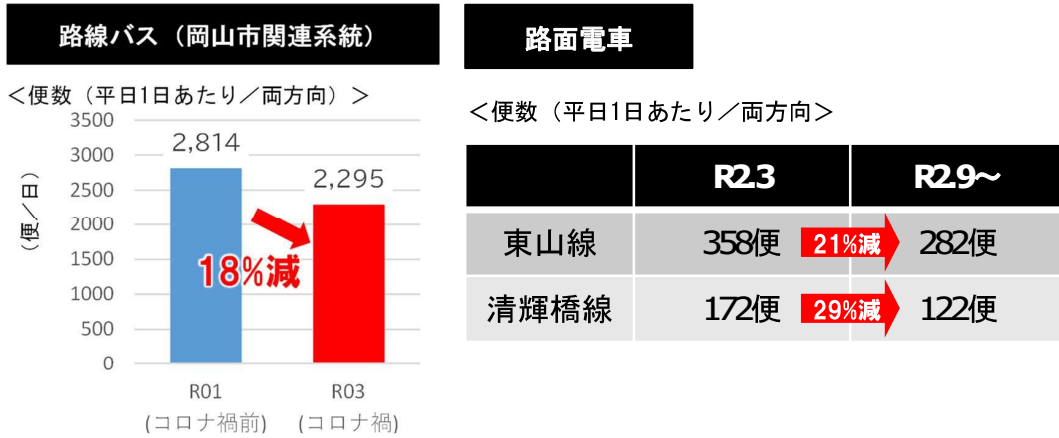
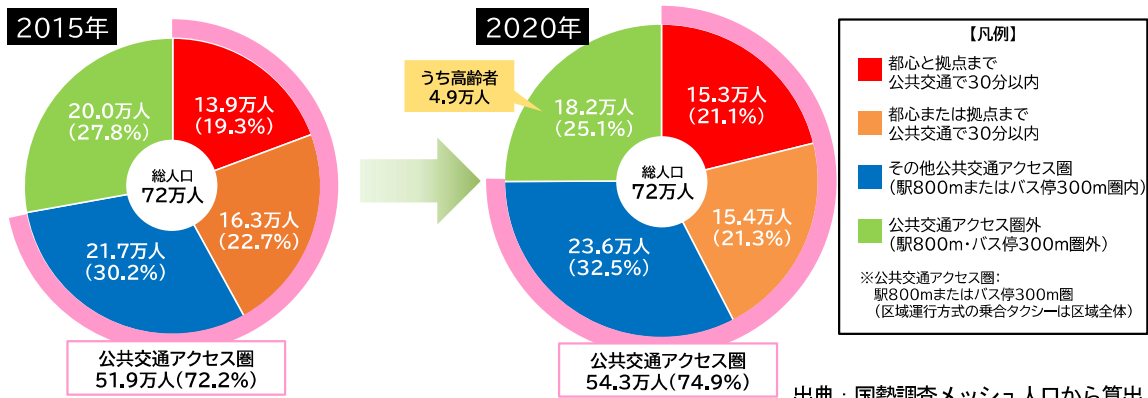


図2-33 コロナ禍における減便・廃止の状況

(7) 交通不便地域の移動手段の確保

鉄道駅やバス停にアクセスしやすい地域（鉄道駅半径 800m 圏またはバス停半径 300m 圏内）の居住人口は約 54 万人であり、総人口の 75% を占めています。一方、その他の公共交通利用が不便な地域の人口は、都心部の人口回帰や新たな生活交通の導入により減少しておりますが、約 18 万人（総人口の 25%）となっており、引き続き、買い物や通院などの日常生活で必要な移動手段の確保が求められます。



<100m メッシュ単位>

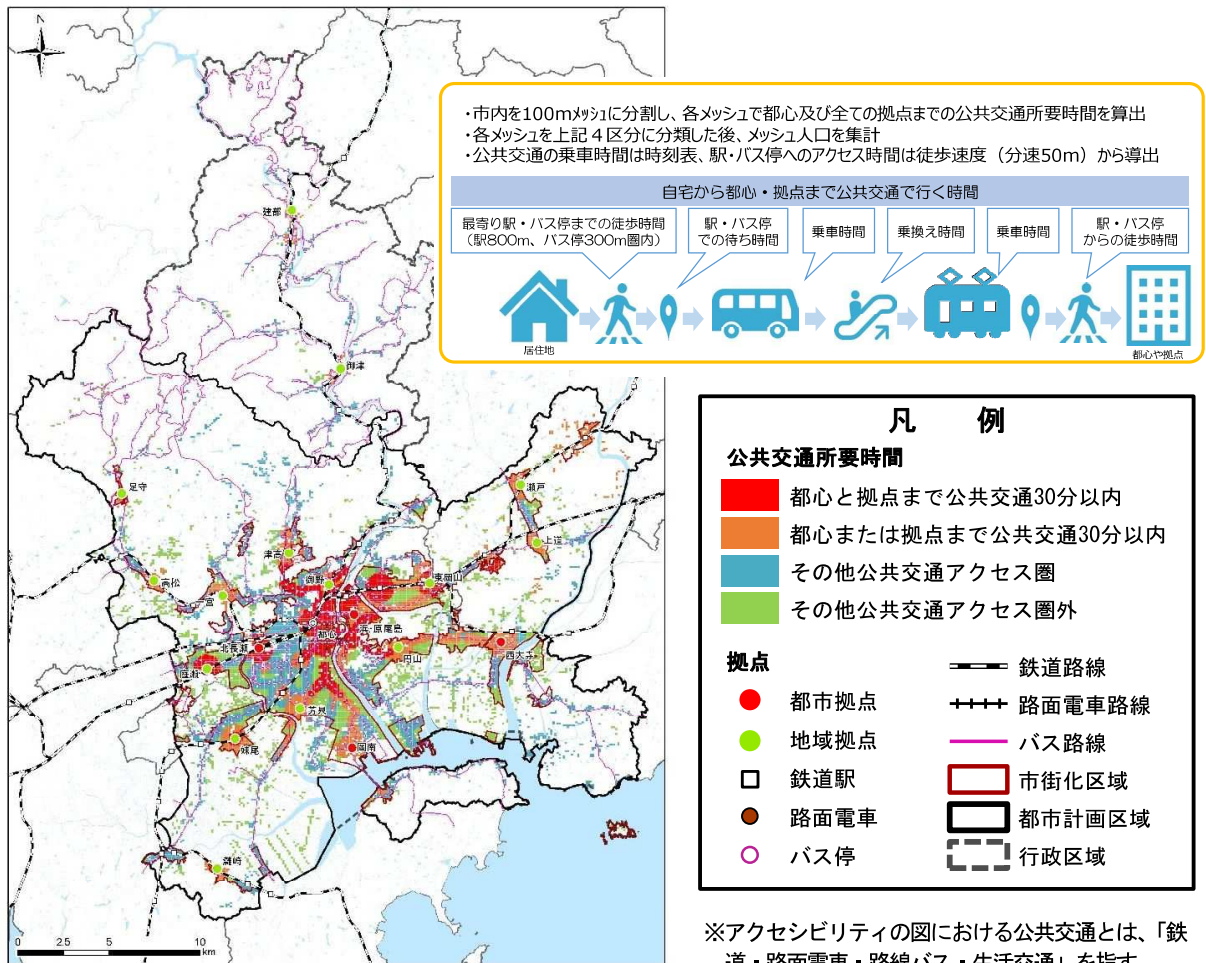


図 2-34 都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティ (2023 年時点)