

交通事業者による都心の運賃適正化の実施方針（素案）

資料3

■ 現状の課題

- 各社のバス路線が集中する都心部では、事業者間の競争によって、認可運賃より安価な実施運賃で100円～120円区間が広がっており、各社の経営を圧迫。
- なお、複数事業者が運行する他都市と比べても、非常に安い運賃となっている。

【参考】路線バスの中心部の運賃の政令市比較（地方都市）




岡山	仙台	新潟	浜松	福岡	熊本	静岡	相模原	広島	札幌
120円 ※宇野 100円	120円 ※一部 100円	120円	150円	150円	180円	200円	210円	現金220円 IC 200円	240円

■ これまでの検討経緯

- 「誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」と「公共交通の経営の健全化・安定化」を基本方向とし、21の施策を位置付けた地域公共交通網形成計画※を策定（第1回～第6回協議会）

※R6.2に策定した地域公共交通計画の前身

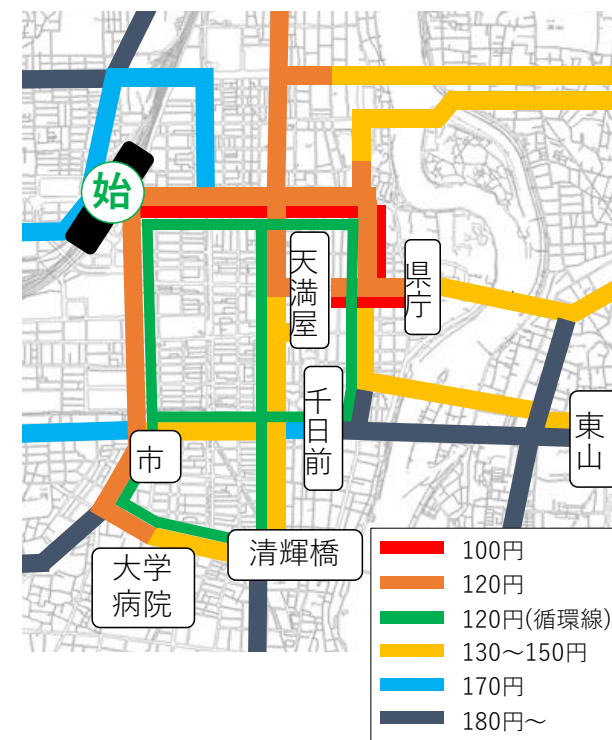
- その後、下記の施策を3本柱として、重点的に協議会で議論

- ①バス路線の再編  **R6.4に実施計画・第1弾を策定し、R7～R9に順次実施**
- ②都心の運賃適正化  **賛同事業者での実施について路線バス分科会で合意**
- ③高齢者・障害者の運賃割引  **R3.10からハレカハーフによる運賃半額割引を実施中**

■ 実施方針（案）

- 賛同事業者の現在の実施運賃（120円～150円）から認可運賃の水準（最も低い事業者は160円）に変更
 - ※現時点で、賛同事業者は、中鉄・両備・備北・岡電・下電・八晃
 - ※路面電車（現在：120円・140円）もあわせて変更
 - ※実施する場合は、賛同事業者で共同経営計画を策定

【参考】岡山駅からの運賃



試算によると、今回の運賃適正化によって、赤字の解消には至らないため、**利用者利便を踏まえた運賃体系のあるべき姿について、引き続き、議論を行う**

【参考】路線バスの利用・収支状況

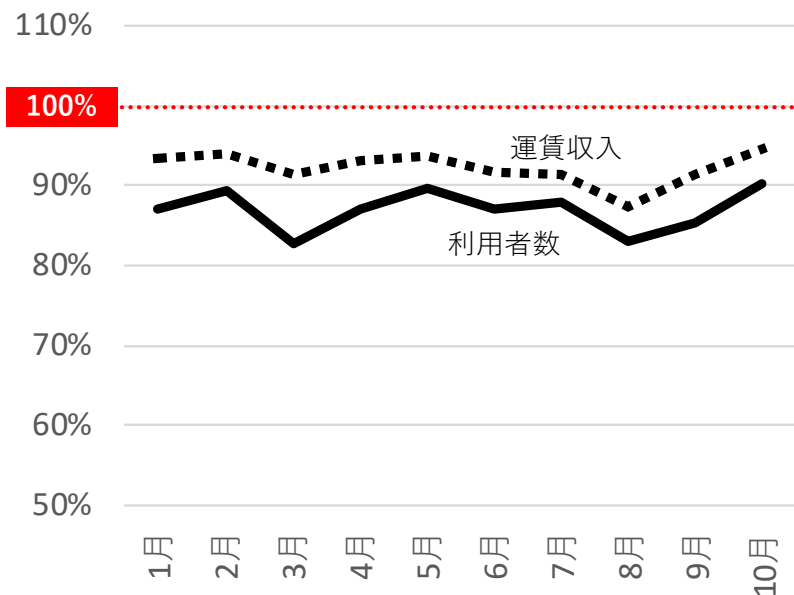
【利用者数、運賃収入（下図）】

- ・利用者数は、コロナ禍前（R1）と比較して、路線バスが90%弱、路面電車が80%程度、また、運賃収入も90%前後で**伸び悩んでおり、非常に厳しい状況**

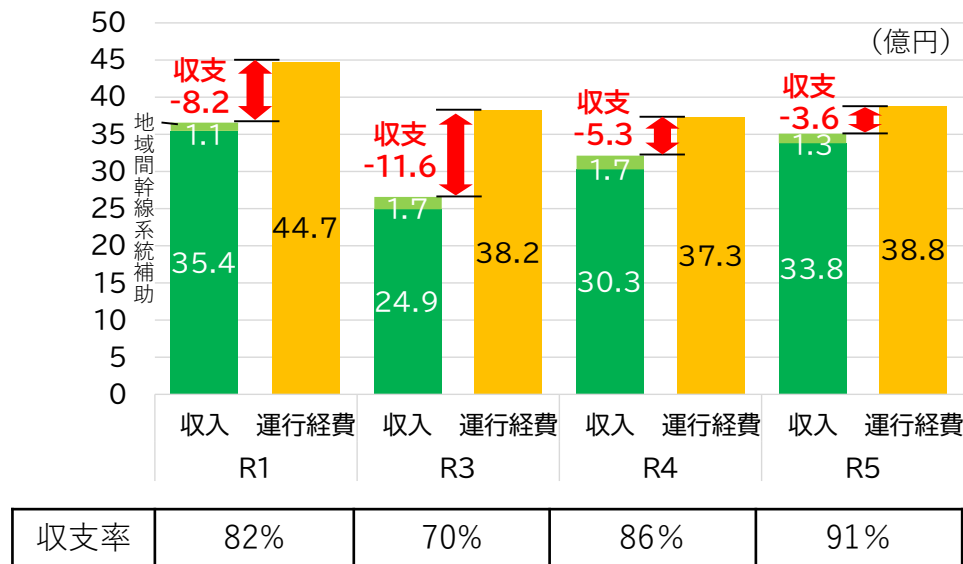
【事業収支（右図）】

- ・収支率は、運賃収入が回復したことで、コロナ禍前より改善したが、運行経費はコロナ禍前より15～20%削減された状態であり、**サービス水準は回復していない状況**

■ 利用者数、運賃収入の推移 （月別／対R1年比）



■ 事業収支 （岡山市関連系統）

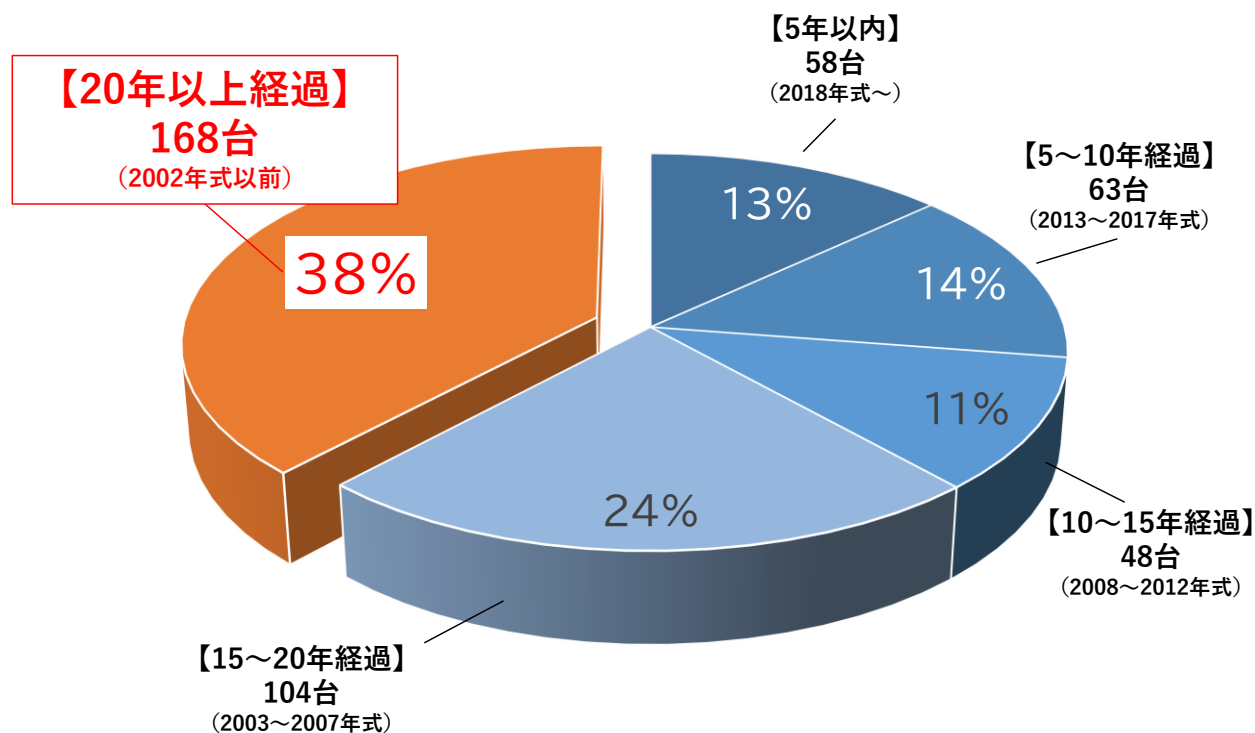


- ・都心の運賃適正化によって、**収支率は95%に改善し、赤字額は1.7億円減少するも、赤字の解消には至らない見通し**
- ・潜在的な運行経費として、老朽化した車両の更新や、賃上げ等の運転手確保に向けた労働環境の改善が必要な状況
【次頁参照】

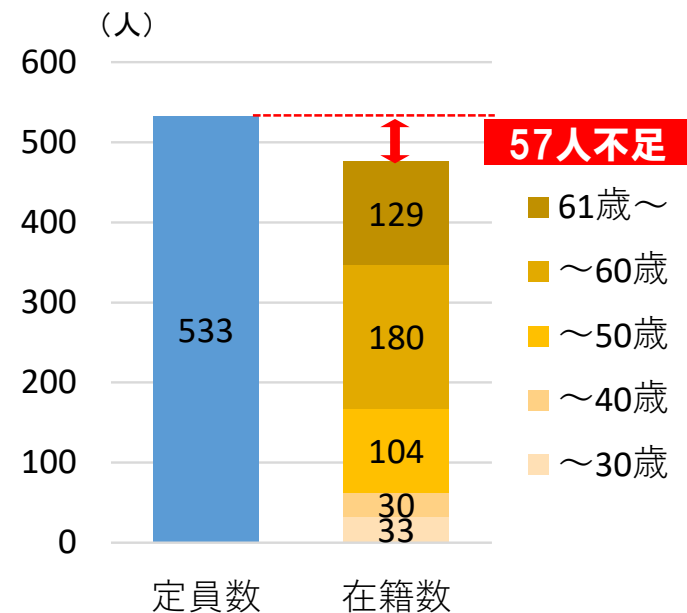
【参考】路線バスの供給力低下の状況

- 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
- 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、今後は、**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**
- また、**新たな人材確保が十分できていない**ため、現在の路線を維持するために必要な運転手数は57人不足

■ バス車両台数（年代別） ※市内全事業者合計



■ 路線バス運転手数



※定員数：現在の路線を維持するために必要な運転手数