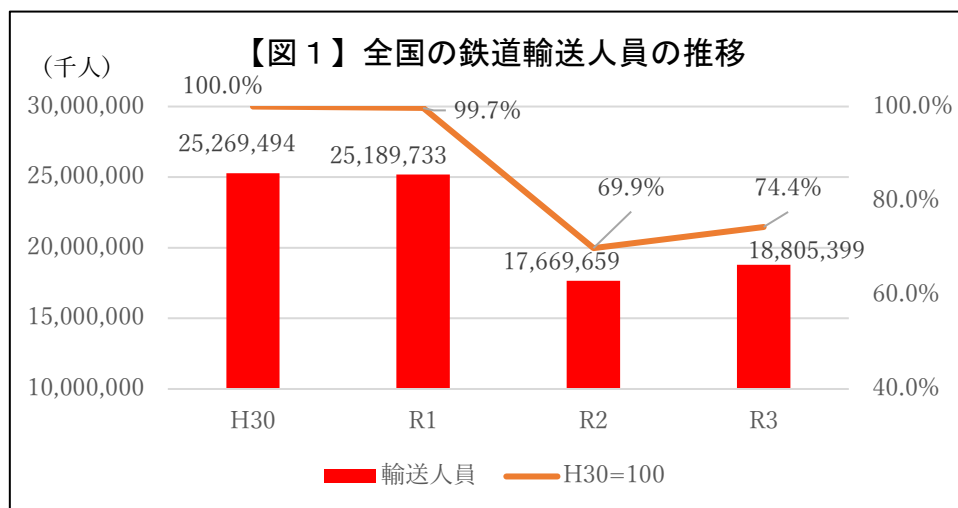


公共交通の現状 ～コロナ禍の長期化の影響～

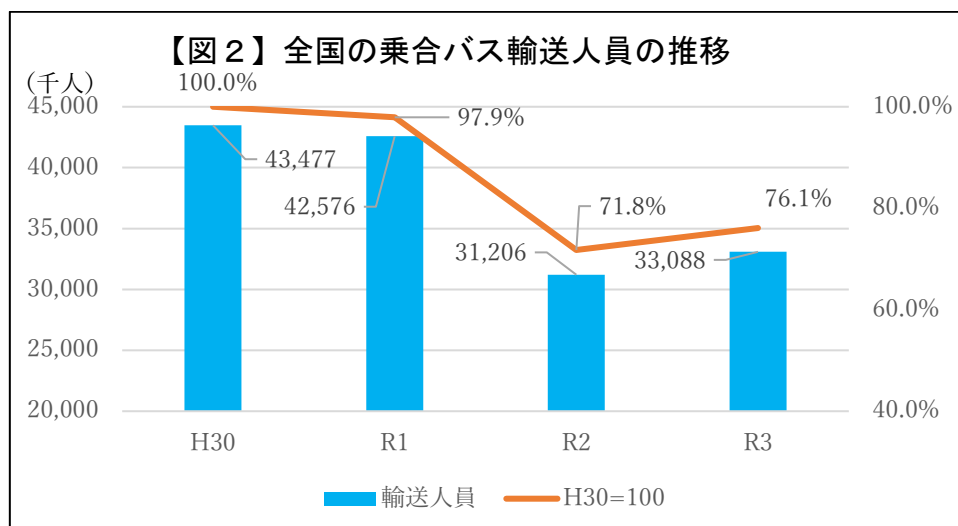
1 全国の状況

(1) 全般

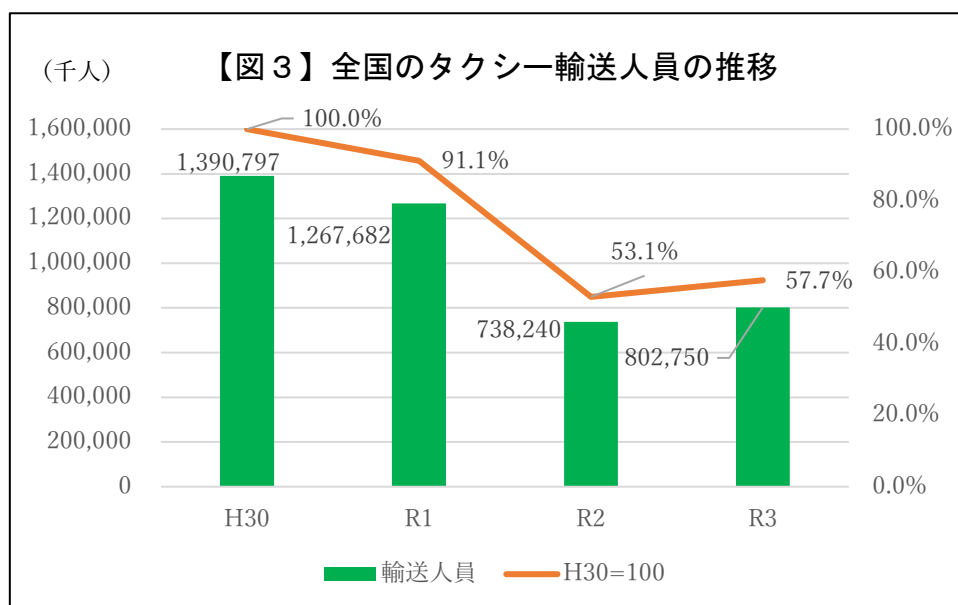
- ✓ 地方都市における公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）は、従前からの「人口減少の進展」に伴い、多くの地域が減少傾向にあった。
- ✓ 加えて、令和 2 年春からの「新型コロナウイルス感染症拡大」に伴う外出自粛・行動抑制の影響により、全国の公共交通は大幅な利用減に見舞われ、収入が激減した。
- ✓ この傾向は、令和 2 年度以降、今日まで続いている。令和 3 年度は若干回復したものの、コロナ禍前の水準にはほど遠いため、地方都市の交通事業者の経営を圧迫し、地域公共交通の維持は一層困難な状況となっている。
- ✓ 令和 4 年版交通政策白書（国土交通省）では、コロナ禍が長期化したため、新たな生活様式（テレワーク、オンライン会議等）の定着や人々の意識変化等の傾向がみられ、コロナ後も人流がコロナ前の水準に戻らない可能性を指摘。また、同省「国土交通白書 2021」では、こうした危機的状況を踏まえつつ「地域公共交通は地域の存続基盤として特に重要であるため、コロナ禍による影響を乗り越えるとともに、コロナ禍収束後において持続的な経営を確保するための対策が必要」としている。



【出典：国土交通省「鉄道輸送統計調査」】



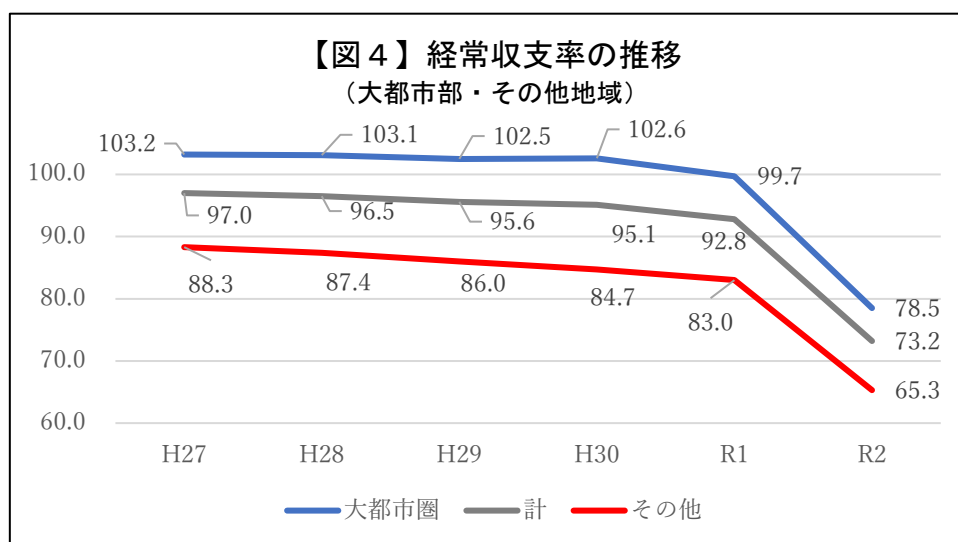
【出典：国土交通省「自動車輸送統計調査」】



【出典：国土交通省「自動車輸送統計調査」】

(2) 経常収支（例：路線バス）

- ✓ コロナ禍以前の令和元年、「全国の子バス事業者のうち約7割が赤字。特に地方圏の子バス事業者は約9割が赤字（出典：国土交通省「国土交通白書2021）」であり、そもそも厳しい経営状況におかれていた。
- ✓ コロナ以降は、大都市部まで経営が悪化し、特に大都市圏以外の地域では、経常収支率が3割以上落ち込み、地域公共交通は、従前からの厳しい状況に加えて極めて深刻な状況に陥っている。



【出典：日本バス協会「2021日本の年度版 日本のバス事業」】

(3) 運賃改定の動き

- ✓ 新型コロナ長期化の影響による生活様式の変化に伴い、運送収入の低下傾向が続く中、収支改善策として運賃の値上げや割引率の低下等の動きが全国で多く見られるようになった。

- ✓ 全国では、コロナ禍での生活様式の変化に伴う移動パターンの変化に対応し、行政等と連携して運賃設定を工夫した事例も見られる。

(例：路線バス)

		工夫の方向性					
【軸1】何を (施策)	【軸2】誰に (ターゲット)	(1)所定運賃や 従来回数券・定期券の 価格変更		(2)企画商品 の設定	(3)支払単位 の工夫	(4)デジタル化 (IC・ポイント)	(5)利用範囲や 効力の拡大
		値上げ	値下げ				
日常	(a)通勤	No.1山陽バス No.5奈良交通 No.6帝産湖南交通 No.7阪急バス No.8阪神バス No.9京阪バス No.10近鉄バス No.11江若交通 No.12近江鉄道G No.13神姫バスG No.14和歌山バスG					No.56奈良交通 No.57近鉄バス
	(b)通学	No.5奈良交通 No.10近鉄バス No.13神姫バスG No.14和歌山バスG	No.19近江鉄道★				No.44奈良交通 No.45阪神バス★ No.56奈良交通 No.57近鉄バス
	(c)生活 (通院、買い物など)		No.20近江鉄道★ No.21愛知県豊橋市★		No.35奈良交通 No.36庄原MaaS		No.46神姫バス No.47九州産交バス
	(d)生活 (おでかけ、楽しみ)			No.32九州産交バス			
	(e)観光	No.2京都市交		No.33近江鉄道 No.34西Jバス			No.58神姫バス★
非日常	(f)限定しない	No.3京阪バスG No.4南海バスG No.15京阪バス No.16江若交通 No.17京都京阪バス No.18南海クイックバス	No.22神姫バスG★ No.23南海バス★ No.24栃木県小山市★ No.25丹後海陸交通★ No.26全但バス★ No.27淡路交通★ No.28近鉄バス★ No.29阪急バス★ No.30近鉄バス★ No.31神戸市交			No.37帝産湖南交通 No.38大阪シティバス No.39近鉄バス No.40山陽バス No.41神戸市交 No.42京都市交 No.43帝産湖南交通	No.48阪急バス No.49山陽バス No.50西Jバス○ No.51京都市交○ No.52西Jバス○ No.53京都市交○ No.54阪急バス○ No.55神戸市交○ No.59愛知県東浦町★ No.60広島電鉄他○ No.61徳島バス他○

青文字の事例は2023年3月に追加したもの

行政施策で利用者負担軽減

ICカードポイント導入

連携によるシームレス化

共同経営計画

凡例：○交通事業者間の連携により実現

★交通事業者以外との連携により実現（本源需要との連携）

★行政との連携により実現

【出典：近畿バス団体協議会「乗合バス運賃施策事例集 2022 年 3 月」】

2 本市の状況

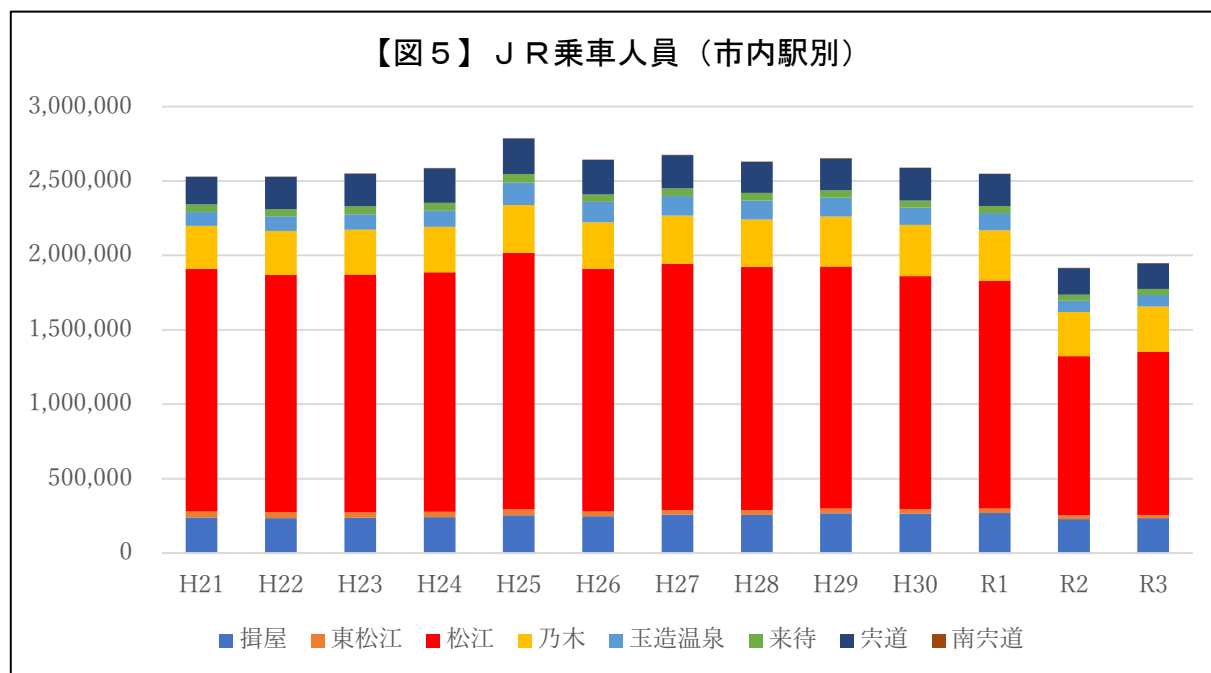
(1) 鉄道

① J R

- ✓ 市内の乗車人員（本市内の駅からの乗車数）をみると、コロナ前は「ほぼ横ばい傾向」にあったが、コロナ以降、利用が激減した。
- ✓ 平成30年度比で、令和2年度が26.0%の減、3年度も24.8%の減と、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。

【表1】J R 市内駅別乗車人員（単位：人）

	揖屋	東松江	松江	乃木	玉造温泉	来待	宍道	南宍道	計
H27	257,692	31,715	1,655,129	322,906	130,586	51,579	223,697	932	2,674,236
H28	256,634	32,489	1,634,401	319,048	126,835	50,019	208,912	1,406	2,629,744
H29	266,573	33,435	1,625,680	335,079	127,180	48,845	214,452	2,376	2,653,620
H30	264,139	31,740	1,565,191	343,067	117,141	47,981	218,848	1,224	2,589,331
R1	270,143	29,132	1,532,437	336,141	117,916	46,639	213,959	1,146	2,547,513
R2	228,449	25,031	1,069,699	297,969	73,754	42,214	178,055	698	1,915,869
R3	234,442	22,933	1,094,967	304,866	77,277	40,465	171,454	1,143	1,947,547



② 一畑電車

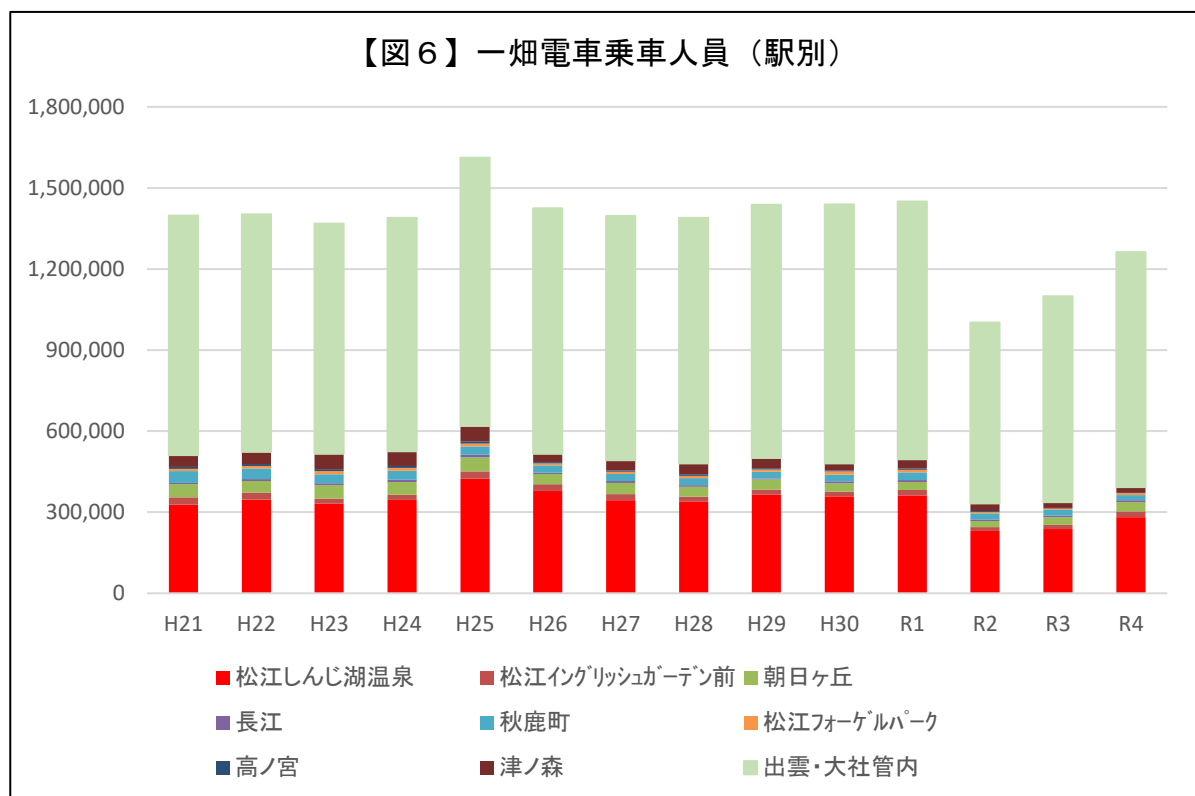
- ✓ 乗車人員（各駅での乗車数）をみると、コロナ前は「微増傾向」だったが、コロナ以降、利用が激減した。
- ✓ 平成 30 年度比で、令和 2 年度が 30.3%の減、3 年度が 23.6%の減、4 年度は 12.3%の減と回復基調にあるが、コロナ前の水準には回復していない。

【表 2】一畑電車 乗車人員

(単位：人)

	松江しんじ湖温泉	イングリッシュガーデン	朝日ヶ丘	長江	秋鹿町	フォーゲルパーク	高ノ宮	津ノ森	出雲・大社管内	計
H27	344,584	22,565	41,520	6,642	26,214	8,457	4,566	38,107	903,950	1,396,605
H28	338,074	19,418	36,393	6,151	26,106	8,275	5,849	40,866	908,193	1,389,325
H29	364,764	18,738	38,130	3,938	23,940	8,331	4,736	38,686	936,952	1,438,215
H30	358,173	18,239	31,190	6,732	24,458	12,344	3,815	25,786	958,039	1,438,776
R1	361,662	20,406	29,496	7,142	29,193	9,109	4,396	34,605	953,337	1,449,346
R2	231,258	13,193	23,240	5,933	21,994	5,036	3,124	28,653	669,727	1,002,158
R3	237,564	16,181	27,783	6,277	21,196	4,031	2,954	21,842	761,684	1,099,512
R4	281,766	21,074	34,361	7,727	18,026	7,297	1,703	21,352	868,921	1,262,227

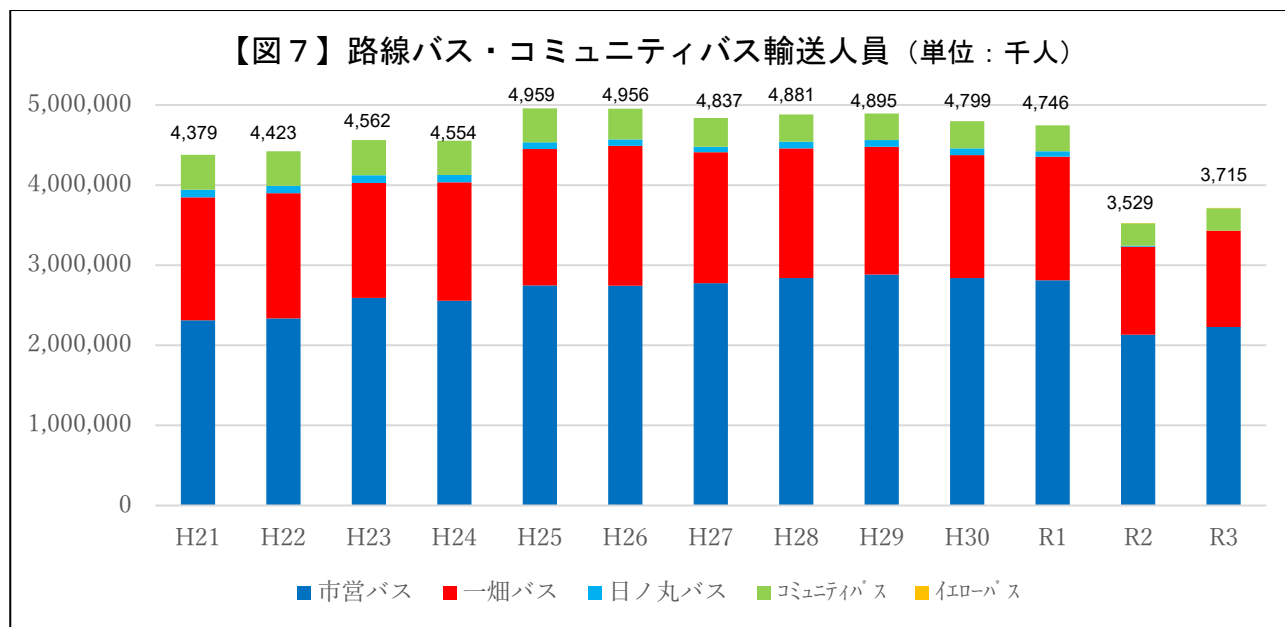
【図 6】一畑電車乗車人員（駅別）



(2) 路線バス・コミュニティバス

① 全般

- ✓ 輸送人員をみると、コロナ前は「微増～ほぼ横ばい傾向」だったが、コロナ以降利用が激減した。
- ✓ 平成30年度比で、令和2年度が26.5%の減、3年度は若干持ち直したものの22.6%の減に留まり、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。



② 市営バス

- ✓ 輸送人員をみると、コロナ前は「微増傾向」だったが、コロナ以降、利用が激減した。
- ✓ 平成30年度比で、2年度が24.9%の減、3年度が21.6%の減、4年度は13.4%の減と回復基調にあるが、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。
- ✓ 路線別をみると、全ての路線で減少となったが、特に観光客が利用するレイクライン、八重垣神社方面、国宝松江城方面等で大きく減少した。

【表3】市営バス路線別輸送人員

（単位：人）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
合庁～川津・平成NT線	506,657	525,972	549,476	518,325	536,815	389,179	405,450	449,310
車庫・病院～あじさい線	170,031	183,467	183,038	189,980	181,215	132,928	136,453	149,296
竹矢～温泉・東高線	237,718	216,963	208,383	225,812	233,010	219,380	217,116	225,547
病院～八束・女子高線	182,073	176,851	169,918	176,208	160,380	144,397	150,554	168,699
八重垣～淞北台・温泉線	229,917	226,805	248,715	201,580	202,770	154,657	158,231	176,931
病院～温泉・ソフビ線	160,934	170,374	136,624	148,267	134,072	108,020	119,814	124,200
南北循環線	941,661	997,912	1,029,661	1,010,900	1,007,427	776,637	818,164	895,138
朝日ヶ丘線	98,740	98,219	100,107	115,615	106,571	79,236	81,438	87,006
法吉ループ線	74,979	77,859	75,844	84,093	78,057	67,630	69,482	72,760
レイクライン	173,352	165,874	180,617	169,138	172,774	60,932	71,119	109,298
計	2,776,062	2,840,296	2,882,383	2,839,918	2,813,091	2,132,996	2,227,821	2,458,185

③ 一畑バス

- ✓ 輸送人員をみると、コロナ前は「微減傾向」だったが、コロナ以降、利用が激減した。
- ✓ 平成 30 年度比で、令和 2 年度が 28.4%の減、3 年度が 21.5%の減となったが、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。
- ✓ 路線別では、全ての路線で大きく減少している。
- ✓ コロナ禍ではあったが、令和 2 年 10 月から荒島線の運行を開始した。

【表 4】一畑バス路線別輸送人員

(単位：人)

一畑バス	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
美保関線	305,469	302,602	302,414	294,861	293,627	210,420	232,204
恵曇線	374,694	369,637	370,957	345,223	343,887	247,828	273,128
マリンプラザ(マリンゲート)線	109,953	109,422	108,927	108,126	125,599	87,614	96,159
御津線	106,782	106,198	98,498	97,108	95,490	63,680	67,911
八雲線	402,795	400,911	399,964	390,338	387,891	277,363	297,850
大東線	102,298	100,690	89,949	70,904	70,316	47,396	50,480
玉造線	214,171	213,035	211,668	212,045	210,438	144,025	156,079
生馬が丘線	7,621	7,551	4,750	5,047	4,958	3,835	4,018
高専線	9,631	9,517	10,437	10,058	10,056	7,381	8,933
市内線	0	0	778	1,033	1,004	651	694
荒島線	0	0	0	0	0	9,091	17,111
計	1,633,414	1,619,563	1,598,342	1,534,743	1,543,266	1,099,284	1,204,567

*片句線は恵曇線に含む(H29まで運行)

④ コミュニティバス

- ✓ 輸送人員をみると、コロナ前は「ほぼ横ばい傾向」だったが、コロナ以降、利用が激減した。
- ✓ スクール利用を除いた輸送人員を比較すると、平成 30 年度比で、令和 2 年度が 24.9%の減、3 年度が 22.4%の減、4 年度が 21.8%の減とコロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。
- ✓ 路線別では、玉湯地区の増（玉湯学園新設に伴う児童生徒の利用）を除き、総じて減少している。
- ✓ 八束地区では、令和 5 年 4 月 3 日より八束町全域、美保関町宇井地区、鳥取県境港市内の一部を範囲に、新しい予約型の AI デマンドバス「まつえのるーと」の運行を開始した。

*AI デマンドバス…従来のバスのように、時刻表や決まった運行ルートがなく、AI（人工知能）が予約状況に応じて最適な運行ルートを考えながら走る新しい乗合バスサービス

【表 5】松江市コミュニティバス地区別輸送人員

(単位：人)

コミュニティバス	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
大野地区	9,147	9,333	6,982	6,460	5,262	4,524	4,290	3,492
秋鹿地区	3,608	3,238	3,877	3,603	3,601	3,087	2,859	1,697
古江地区	4,446	5,133	5,186	4,851	3,986	3,118	2,947	2,898
本庄・持田地区	4,255	3,955	3,967	4,337	4,657	4,329	4,019	3,675
忌部地区	5,727	5,019	4,317	3,841	3,973	3,230	2,946	2,431
鹿島地区	3,339	3,596	3,381	10,424	9,463	8,763	8,620	8,183
島根地区	33,499	30,255	31,618	32,064	28,241	24,462	25,215	12,194
美保関地区	205,986	198,647	192,478	192,816	182,757	159,051	155,192	70,077
八雲地区	35,231	32,470	32,653	34,169	30,850	25,276	24,228	22,946
玉湯地区	12,265	11,233	12,236	11,542	12,835	11,303	17,688	16,987
宍道地区	16,820	17,530	15,992	16,503	17,763	13,832	13,808	12,660
八束地区	4,923	5,127	5,680	4,296	4,364	3,511	3,642	4,025
東出雲地区	17,415	14,201	12,929	14,858	14,710	12,581	12,127	12,883
計	356,661	339,737	331,296	339,764	322,462	277,067	277,581	174,148
計(スクール除く)	209,760	200,848	203,114	201,858	190,588	151,640	156,742	157,946

※美保関地区においては、R4 からスクールバスを別で運行

(3) タクシー

- ✓ 輸送人員をみるとコロナ前は「微減傾向」だったが、コロナ以降利用が激減。
- ✓ 平成 30 年度比で、令和 2 年度が 49.9%の減、3 年度が 48.1%の減となり、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。

【表 6】松江市内タクシー輸送人員

(単位：千人)

	H30	R1	R2	R3
輸送人員	1,918	1,720	960	995

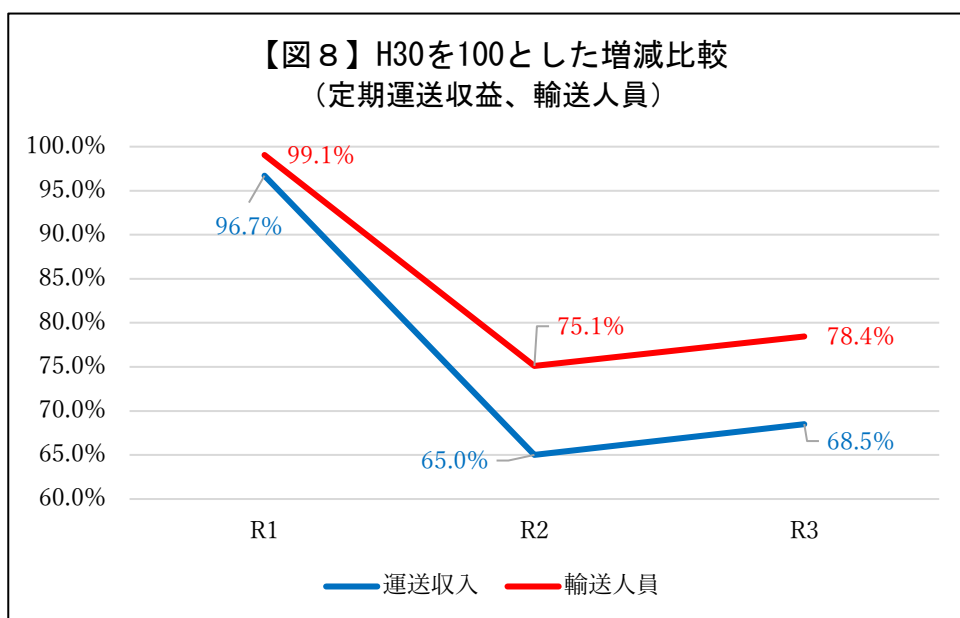
(4) 定期運送収益（例：交通局の路線バス）

- ✓ 市営バスの定期運送収益をみると、コロナ前は「横ばい傾向」だったが、コロナ以降激減。
- ✓ 平成30年度比で、令和2年度が33.7%の減、3年度が31.3%の減となり、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。
- ✓ コロナ前の平成30年度と比較すると、定期運送収益の減少幅は、輸送人員と比べて大きい。（図7参照） その要因としては、通勤・通学客など“ヘビーユーザー”の利用がコロナ禍でも減少がほとんど見られなかったのに対し、観光ビジネス客や“ライトユーザー”の利用頻度が減ってしまったことが考えられる。

【表7】市営バスの定期運送収益

（税抜。単位：千円）

	H29	H30	R1	R2	R3
定期運送収益	425,841	423,896	409,938	275,568	290,399



バス乗務員不足と「2024 年問題」

1 バス乗務員不足

- ✓ 不規則で長時間に及ぶ勤務形態、低い給与処遇、休暇の取得しづらい環境等から、バス乗務員不足は全国的な課題となっている。
- ✓ バス乗務員になるためには大型二種免許が必要だが、県内の免許取得者のうち、60歳以上が 65.6%と高齢化が進んでおり、若年層の乗務員確保が難しい状況。各社では免許取得費用の助成等に取り組んでいるが、十分な確保に至っていない。
- ✓ 加えて、年休取得の徹底等の働き方改革が進んだこと等もあり、路線バスの日々の運行にも支障が出かねない状況が続いており、バスの減便・撤退の主な要因となっている。

2 2024 年問題

- ✓ 働き方改革の一環として、2019 年 4 月 1 日、労働基準法が改正。段階的に施行され、大企業が 2019 年 4 月 1 日、中小企業が 2020 年 4 月 1 日に施行。
- ✓ 人員不足などにより労働環境整備に時間を要する「旅客・貨物運送業」等は、5 年の猶予期間を経て、2024 年 4 月 1 日施行予定。運転者の労働時間の基準となる「改善基準告示」が改正され、拘束時間の短縮のほか、1 日の休息時間（前日の勤務終了から当日の業務開始までのインターバル）の延長がなされる。

【参考：改善基準告示一覧表】

業界名		1 年の拘束時間	1 か月の拘束時間	1 日の休息時間
バス 運転手	改正前	原則：3,380 h 最大：3,484 h	原則：281 h 最大：309 h	継続 8 h
	R6. 4. 1 以降	原則：3,300 h 最大：3,400 h	原則：281 h 最大：294 h	継続 11 h を基本 とし、継続 9 h
タクシー 運転手 (日勤)	改正前		299 h	継続 8 h
	R6. 4. 1 以降		288 h	継続 11 h を基本 とし、継続 9 h
トラック 運転手	改正前	3,516 h	原則：293 h 最大：320 h	継続 8 h
	R6. 4. 1 以降	原則：3,300 h 最大：3,400 h	原則：284 h 最大：310 h	継続 11 h を基本 とし、継続 9 h

- ✓ これにより、運送業界においては「事業者の売上・利益の減少」「ドライバーの収入減少・離職」「荷主側における運賃上昇」といった問題が生じることが懸念されており、これが 2024 年問題といわれている。

3 2024 年問題のバス事業への影響

- ✓ 持続可能な路線運行のためには、バス乗務員を確保し、その定着を図る必要がある。そのためには、一定の処遇改善のほか、総労働時間の縮減等、働き方改革が必須。運賃改定等による増収対策を講じて経営改善を実現しなければならない。
- ✓ 今回、改善基準告示の改正に伴い、「1 日の休息時間（前日の勤務終了から当日の業務開始までのインターバル）」が延長される。

（例）朝 6 時に出勤する乗務員が、前日の勤務を終える時間

現 在 … 22 時

基準改正後 … 19 時（11 時間インターバル）…基本ベース

21 時（9 時間インターバル）…最低ベース

- ✓ バス事業者は、通勤・通学利用のピークである朝と夕方に合わせ、乗務員のシフト表を作成し運行計画を立てている。しかし、今回の改正で休息時間が延長されると乗務員の数を今以上に増やさなければ既存の運行計画を維持できなくなるが、人材確保に苦慮する中、その確保は非常に難しい。したがって、新基準を遵守するためには、路線・ダイヤの見直しが必要となる。

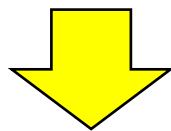
4 まとめ

- ✓ 持続可能な路線確保のためには、乗務員不足解消が求められる。そのため、増収対策を講じた経営改善を実現し、処遇改善や働き方改革を進める必要。
- ✓ 改善基準告示改正に向けて、業務量を見直し、現状の人員でも対応できるよう、早急に「路線・ダイヤ改正」の検討が必要。

（改正例）・各路線の最終便の繰り上げ

・利用が少ない系統・経由・便の廃止

・複雑な系統の見直し 等



乗務員のシフト数の削減により、持続可能な路線確保を実現