

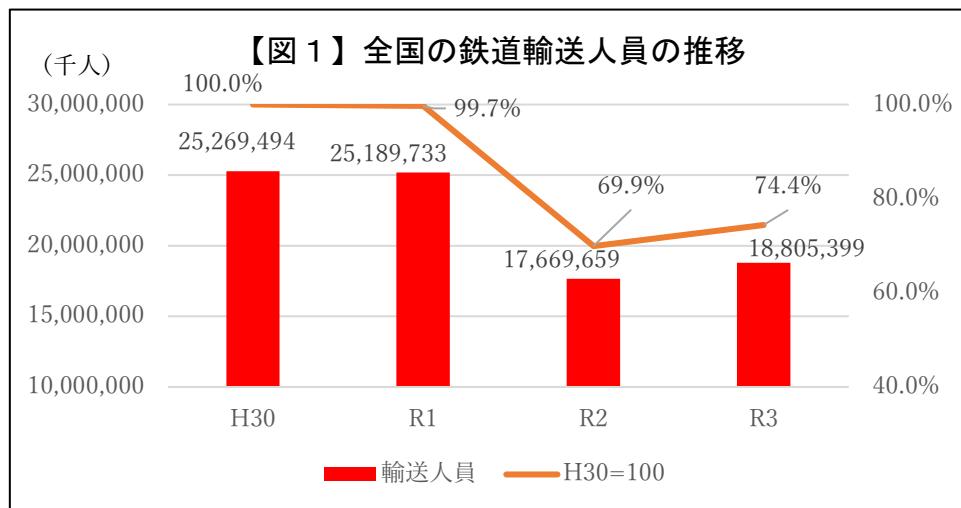
## 公共交通の現状

### ～コロナ禍の長期化の影響～

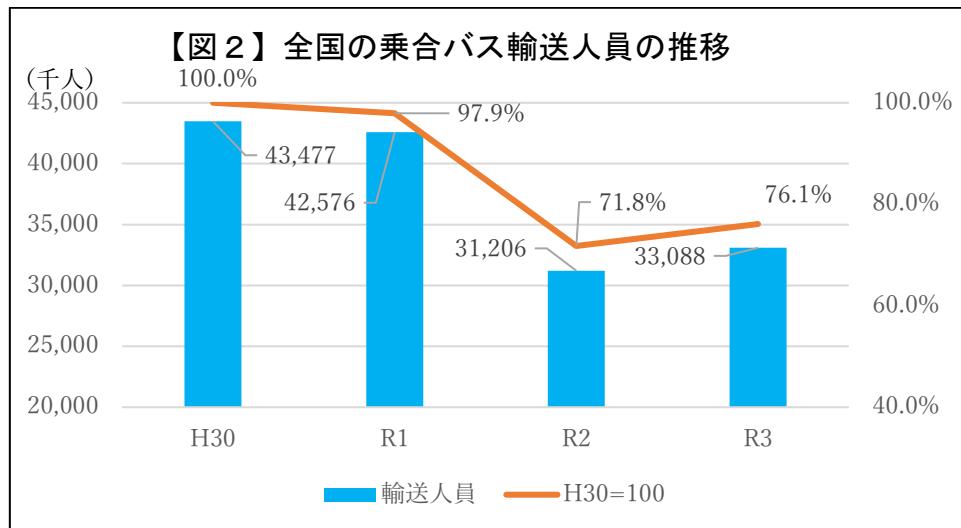
#### 1 全国の状況

##### (1) 全般

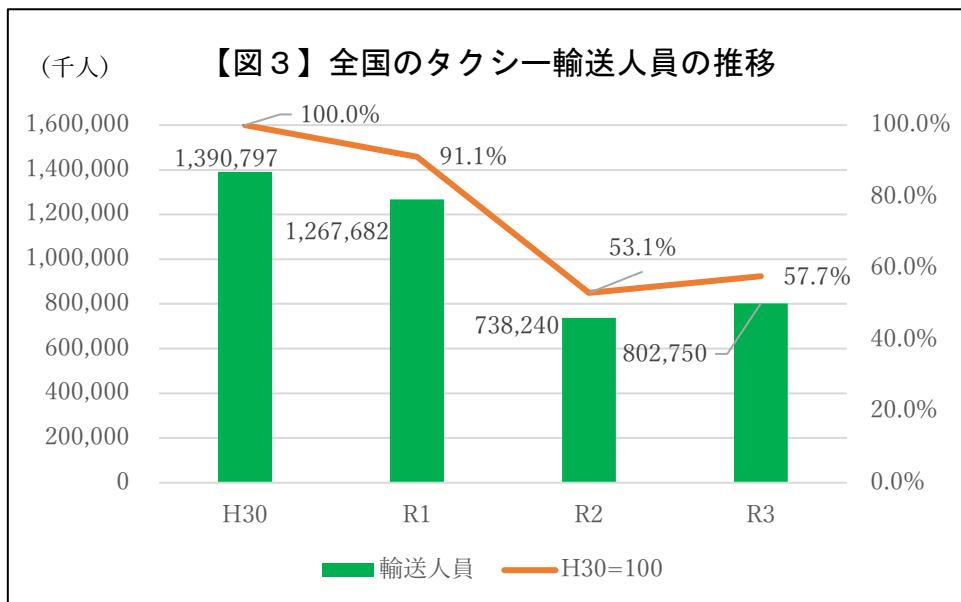
- ✓ 地方都市における公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）は、従前からの「人口減少の進展」に伴い、多くの地域が減少傾向にあった。
- ✓ 加えて、令和2年春からの「新型コロナウイルス感染症拡大」に伴う外出自粛・行動抑制の影響により、全国の公共交通は大幅な利用減に見舞われ、収入が激減した。
- ✓ この傾向は、令和2年度以降、今日まで続いている。令和3年度は若干回復したものの、コロナ禍前の水準にはほど遠いため、地方都市の交通事業者の経営を圧迫し、地域公共交通の維持は一層困難な状況となっている。
- ✓ 令和4年版交通政策白書（国土交通省）では、コロナ禍が長期化したため、新たな生活様式（テレワーク、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」】



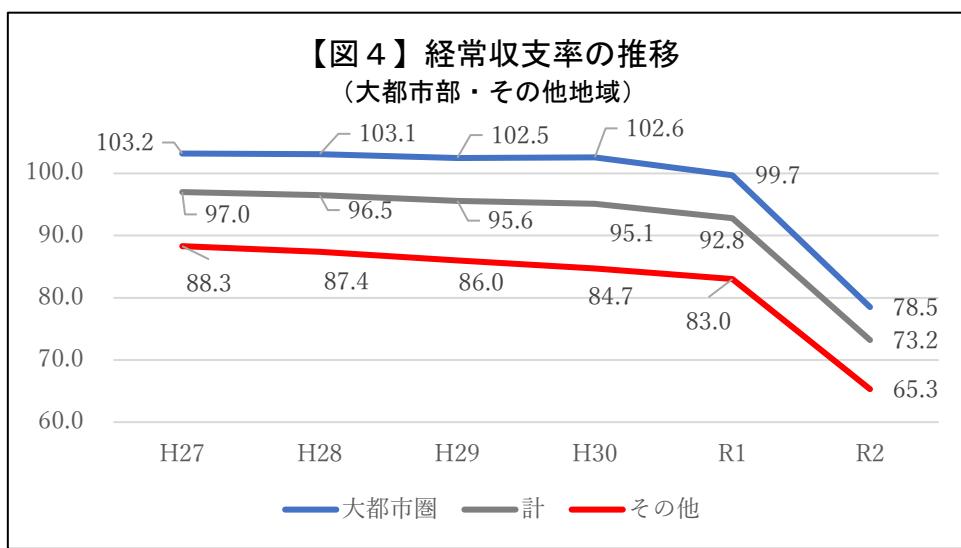
【出典：国土交通省「自動車輸送統計調査」】



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

青文字の事例は2023年3月に追加したもの

↑ ターゲット ↓

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

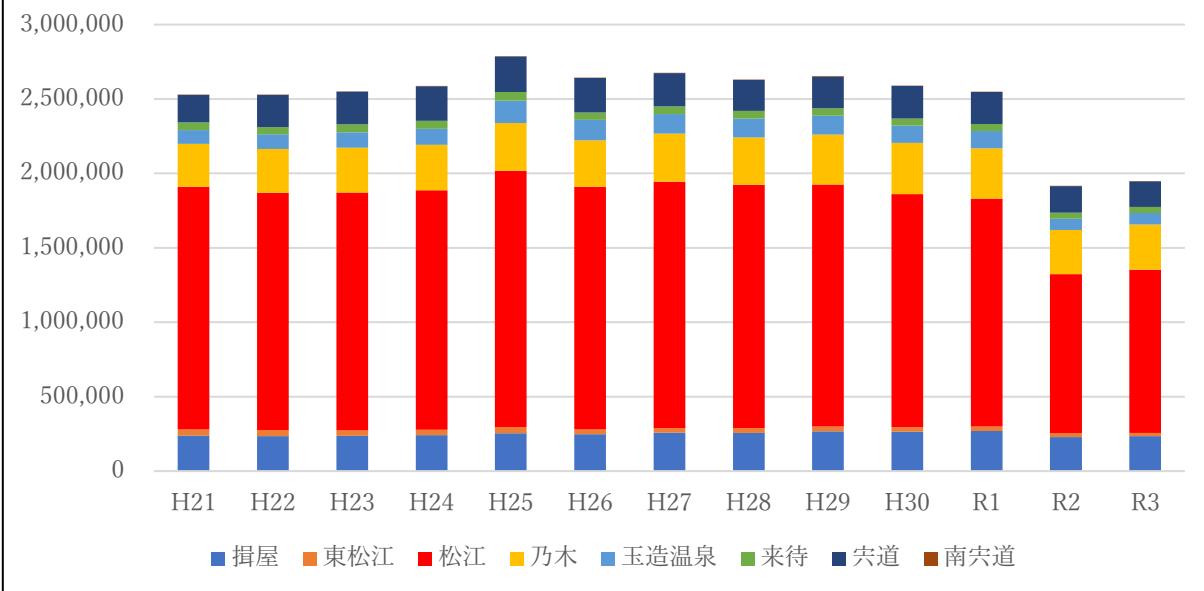
#### ① JR

- ✓ 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】JR 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 |

【図5】JR乗車人員（市内駅別）



## ② 一畠電車

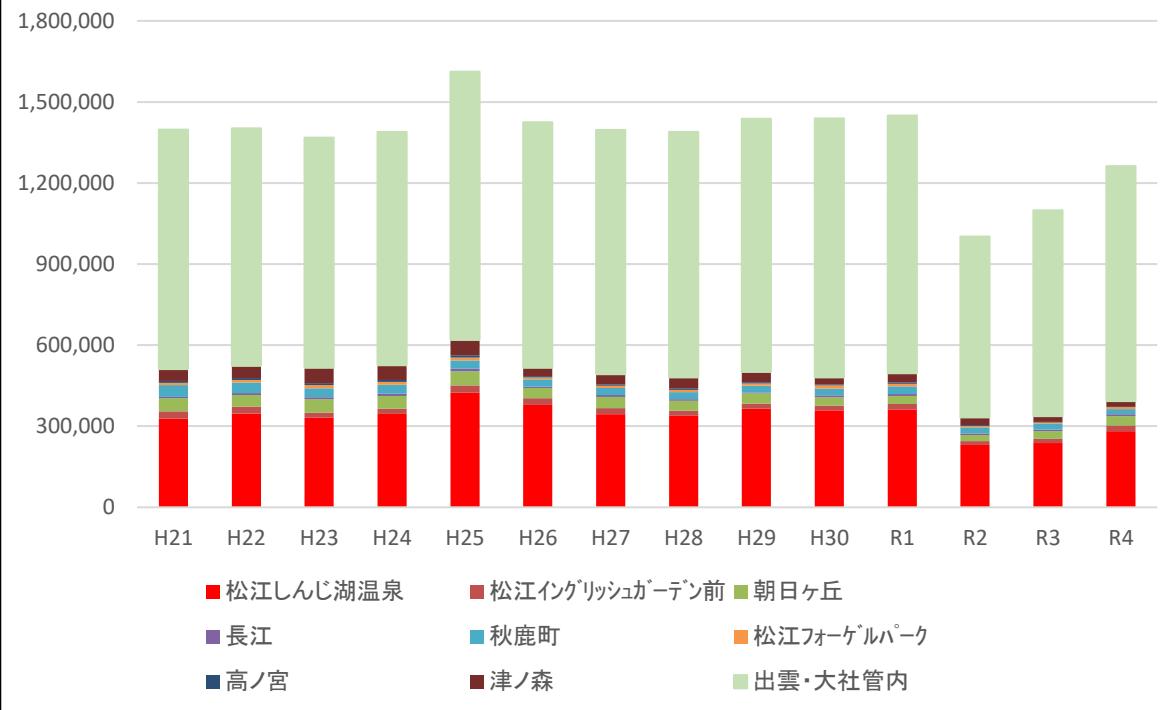
- ✓ 乗車人員（各駅での乗車数）をみると、コロナ前は「微増傾向」だったが、コロナ以降、利用が激減した。
- ✓ 平成 30 年度比で、令和 2 年度が 30.3% の減、3 年度が 23.6% の減、4 年度は 12.3% の減と回復基調にあるが、コロナ前の水準には回復していない。

【表 2】一畠電車 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 |

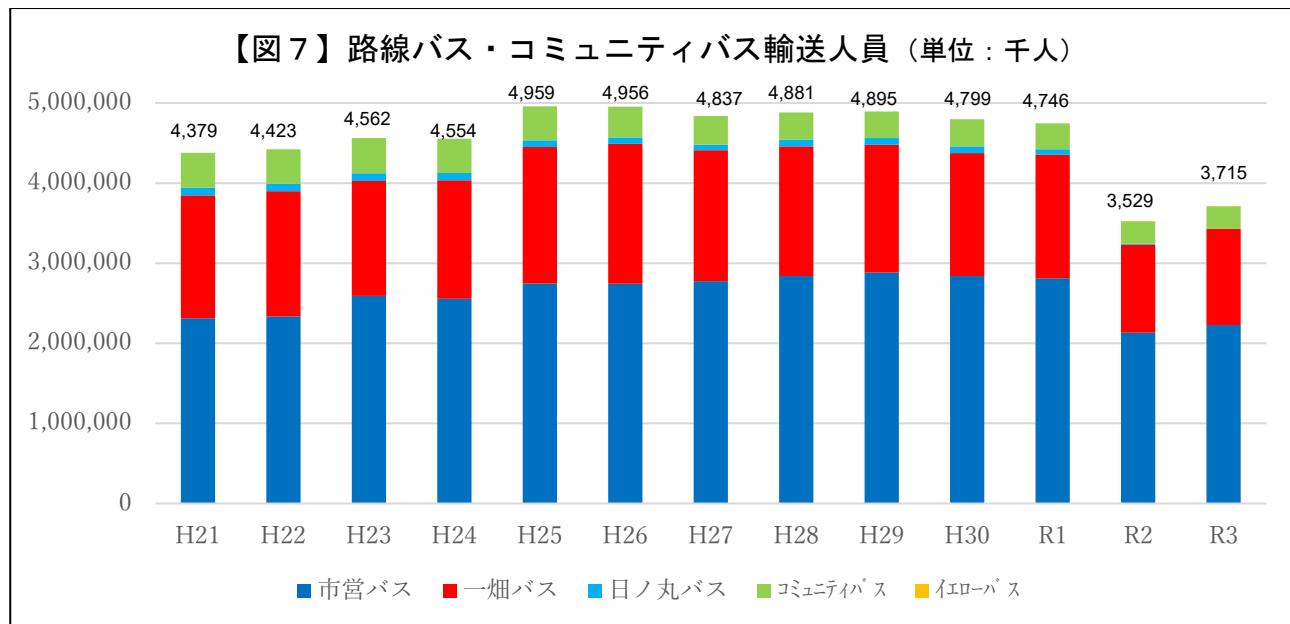
【図 6】一畠電車乗車人員（駅別）



## (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が 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～八東・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 一畠バス

- ✓ 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% の減となつたが、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。
- ✓ コロナ禍ではあつたが、令和 2 年 10 月から荒島線の運行を開始した。

【表 4】一畠バス路線別輸送人員

(単位：人)

| 一畠バス            | 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 |

\*片向線は恵曇線に含む(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、鳥取県境港市内的一部分を範囲に、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）

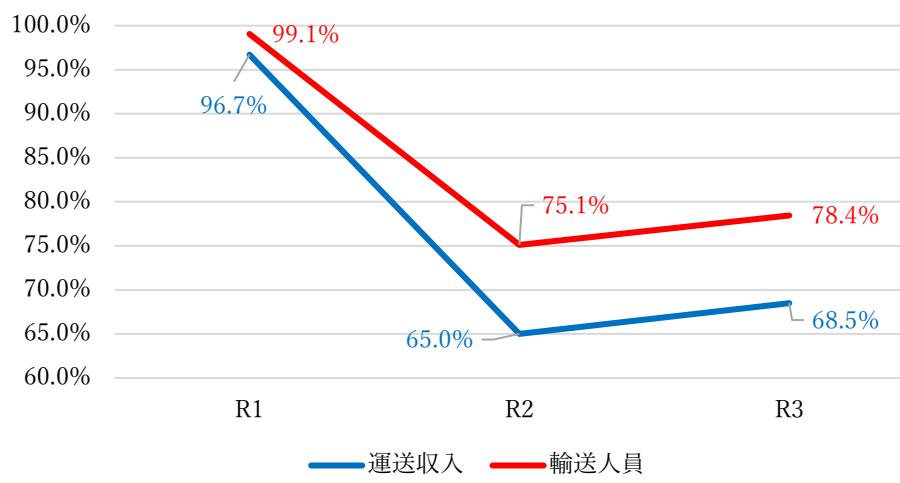
- ✓ 市営バスの定期運送収益をみると、コロナ前は「横ばい傾向」だったが、コロナ以降激減。
- ✓ 平成 30 年度比で、令和 2 年度が 33.7% の減、3 年度が 31.3% の減となり、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。
- ✓ コロナ前の平成 30 年度と比較すると、定期運送収益の減少幅は、輸送人員と比べて大きい。（図 7 参照）その要因としては、通勤・通学客など“ヘビーユーザー”の利用がコロナ禍でも減少がほとんど見られなかつたのに対し、観光ビジネス客や“ライトユーザー”の利用頻度が減ってしまったことが考えられる。

【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 |

【図 8】H30を100とした増減比較  
(定期運送収益、輸送人員)



## 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いる、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<br>運転手           | 改正前          | 原則：3,380 h<br>最大：3,484 h | 原則：281 h<br>最大：309 h | 継続8 h                 |
|                     | R6.4.1<br>以降 | 原則：3,300 h<br>最大：3,400 h | 原則：281 h<br>最大：294 h | 継続11 hを基本<br>とし、継続9 h |
| タクシー<br>運転手<br>(日勤) | 改正前          |                          | 299 h                | 継続8 h                 |
|                     | R6.4.1<br>以降 |                          | 288 h                | 継続11 hを基本<br>とし、継続9 h |
| トラック<br>運転手         | 改正前          | 3,516 h                  | 原則：293 h<br>最大：320 h | 継続8 h                 |
|                     | R6.4.1<br>以降 | 原則：3,300 h<br>最大：3,400 h | 原則：284 h<br>最大：310 h | 継続11 hを基本<br>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。運賃改定等による增收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

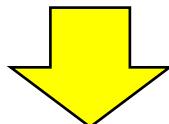
21時（9時間インターバル）…最低ベース

- ✓ 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、增收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