

ケーススタディ

1. ネットワークの再編

- ① 岡南方面での「幹線＋支線化」
- ② 妹尾方面での「幹線＋支線化」

2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)

- ① 高屋・東岡山方面での「ダイヤ調整」
- ② 三野方面での「ダイヤ調整」
- ③ 芳泉・灘崎方面での「ダイヤ調整」

3. 制度上の課題

1. ネットワークの再編

- ① 岡南方面での「幹線＋支線化」
- ② 妹尾方面での「幹線＋支線化」

1. ネットワークの再編

① 岡南方面での「幹線＋支線化」

(データ) 各社から提供されたハレカカードデータ
 <2015.10.1~11.30>

※利用者数はハレカカード利用者の実績であり、現金及びハレカ以外のICカード利用者は含まれていない

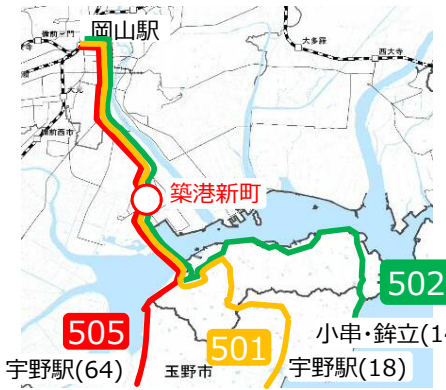
○対象路線(両備バス)

- 501系統【岡山駅～宇野駅】
- 502系統【岡山駅～小串・鉾立】
- 505系統【岡山駅～宇野駅・おもちゃ王国】

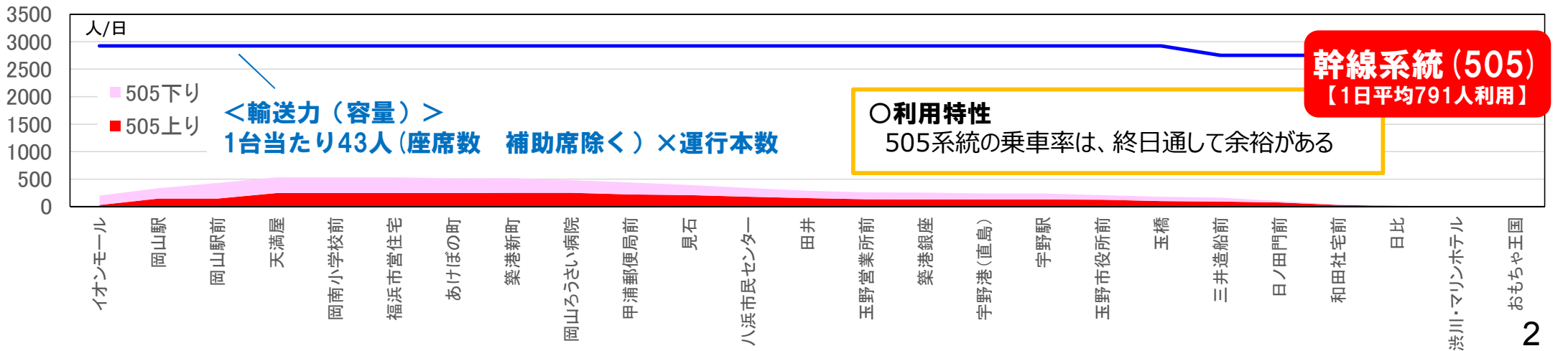
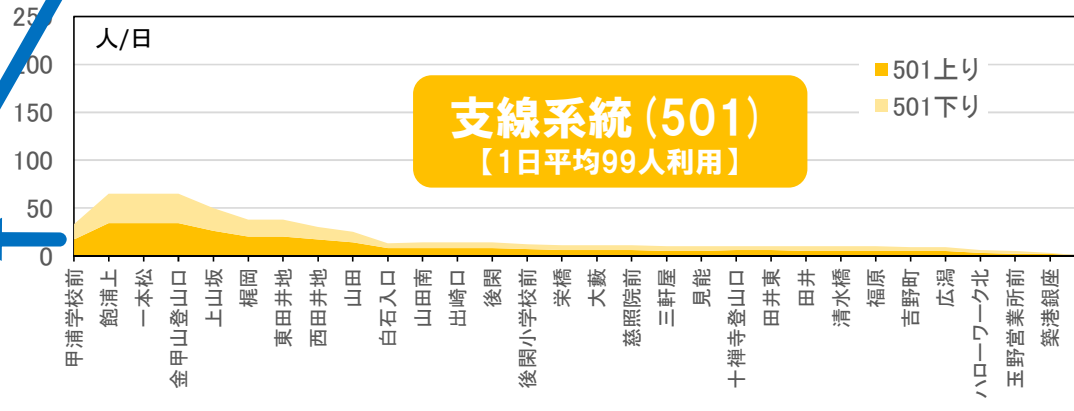
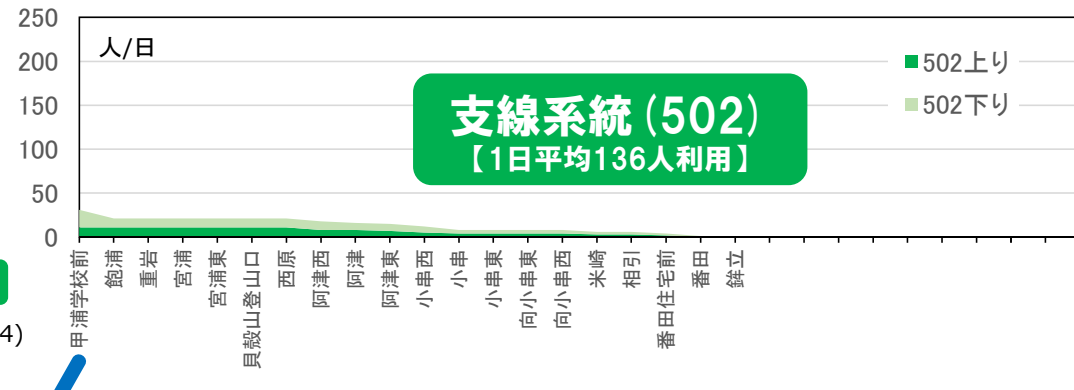
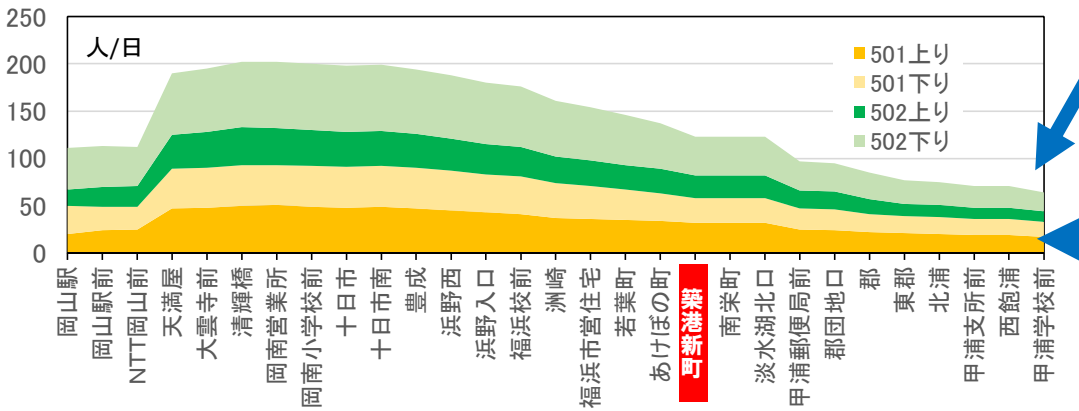
○再編の方向性

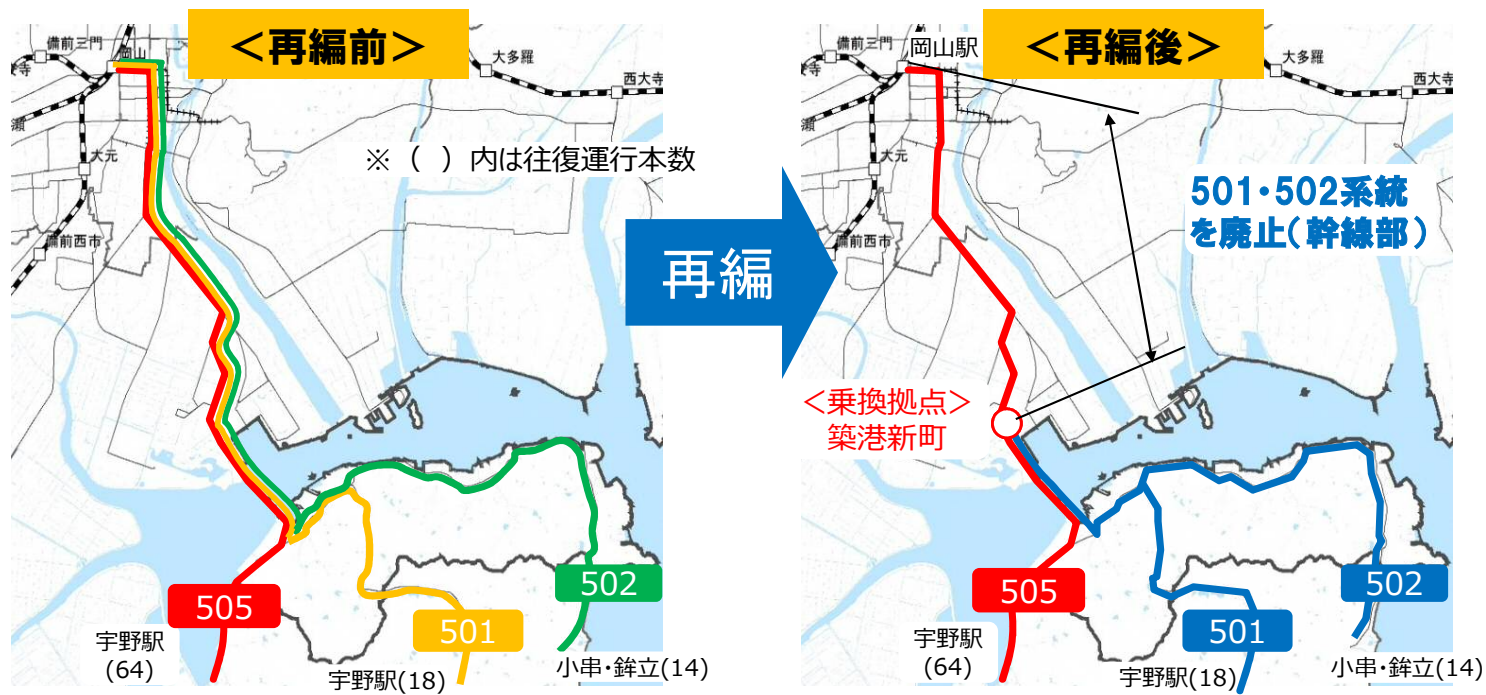
都市拠点である岡南地区(築港新町停留所)に
 乗継拠点を設置し、**505系統を幹線系統**とし、
501・502系統を支線化(幹線区間の運行を
 廃止)する。

■ 対象路線図 ※()は往復運行本数



■ 1日あたりの区間利用者数(乗車中の人数)





■ 走行キロ (501・502系統)

系統	幹線部			支線部		
	走行距離	運行本数	運行キロ	走行距離	運行本数	運行キロ
501	8	18	144	23	18	414
502	8	14	112	16	14	224
計			256			638

廃止

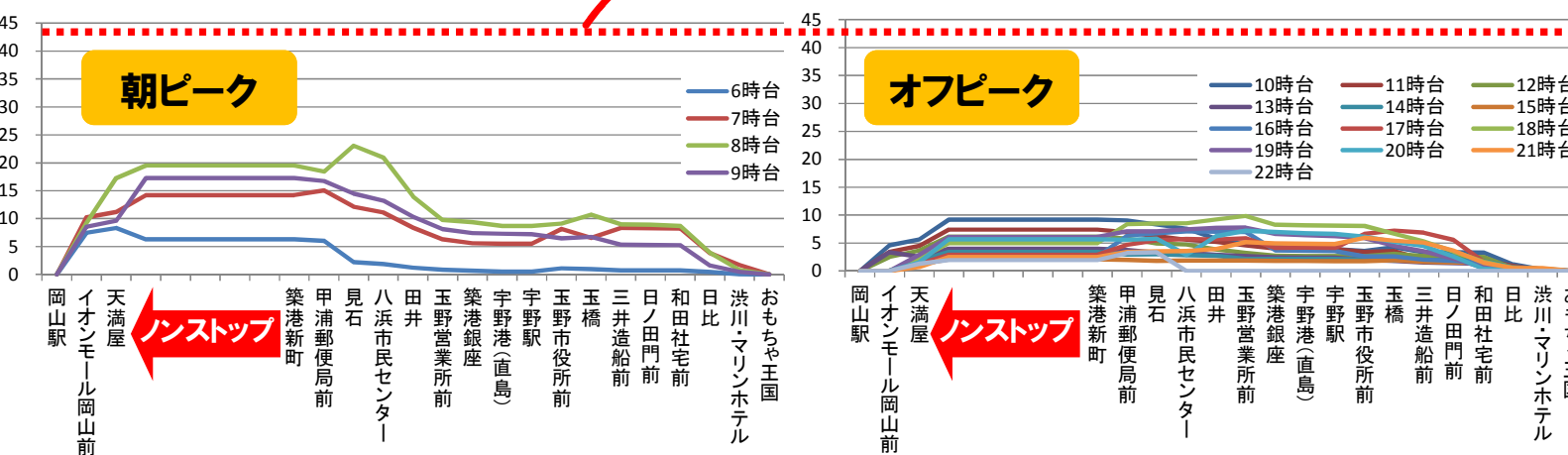
■ 幹線区間の運行本数(往復)

再編前	再編後
96本	64本
片方向 20分に1本 程度	片方向 30分に1本 程度

※上記の他に、同一区間を運行する岡電バス(労災病院線)が82便(15分に1本程度)あり

■ 幹線系統(505系統)の乗車率

<上り方向/1便あたり区間利用者数>



○再編による影響

幹線系統(505)の乗車率は、終日通して余裕があり、支線系(501・502)の利用者が築港新町で乗り継いでも、着席して都心まで行くことが可能

<岡南方面の再編による効果の試算>

(1) 経営の安定化

両備バスのキロあたり経費 (バス要覧より)

年間2300万円の**経費削減** (≒256km×248円/km×365日)

(2) 労働環境の改善

毎日256km走行分の労働量を削減 (**運転手不足への対応**)

(3) バス便数の適正化

バス過密区間に流入する便数の削減

(4) 利便性の向上

毎日256km分の走行キロを**別路線の増便**や**路線新設**に充当可能

<課題>

- ・スムーズな乗り継ぎ環境の整備
- ・乗り継ぎ割引の実施

1. ネットワークの再編

② 妹尾方面での「幹線＋支線化」

(データ) 各社から提供されたハレカードデータ
 <2015. 10. 1~11. 30>

※利用者数はハレカード利用者の実績であり、現金及びハレカード以外のICカード利用者は含まれていない

○対象路線(下電バス、岡電バス)

- (下電バス)
 615系統【天満屋～汗入】
 616系統【天満屋～下電興除車庫】
 617系統【天満屋～JR児島駅】
- (岡電バス)
 63系統【天満屋～コンベックス岡山】
 53系統【天満屋～重井病院】
 43系統【天満屋～火の見】

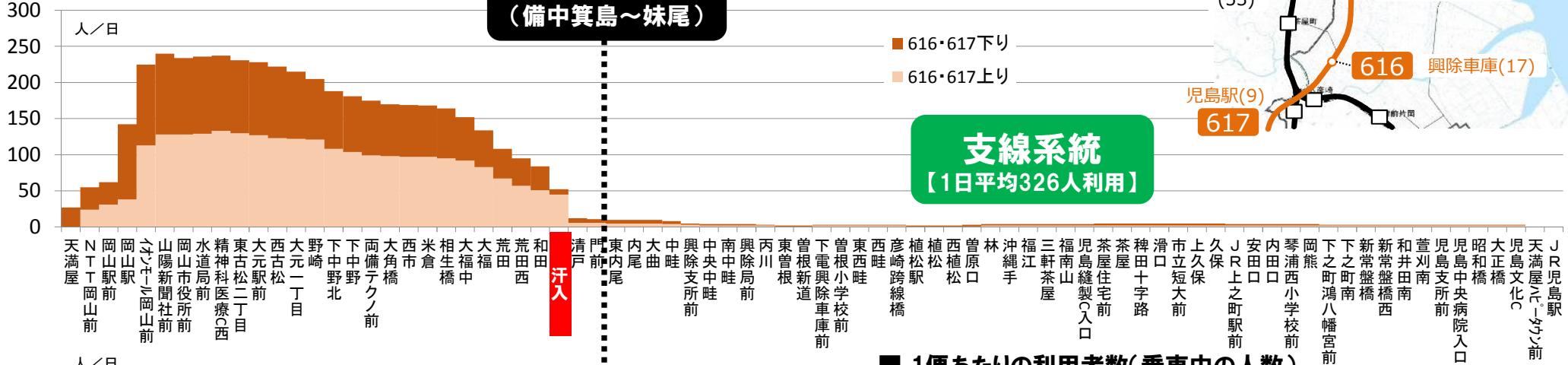
○再編の方向性

地域拠点である妹尾地区に乗継拠点(妹尾駅or備中箕島駅)を設置し、**鉄道及び043・053・063・615系統を幹線系統**とし、**616・617系統(下電)を支線化**(幹線区間運行の廃止)する。

■対象路線図

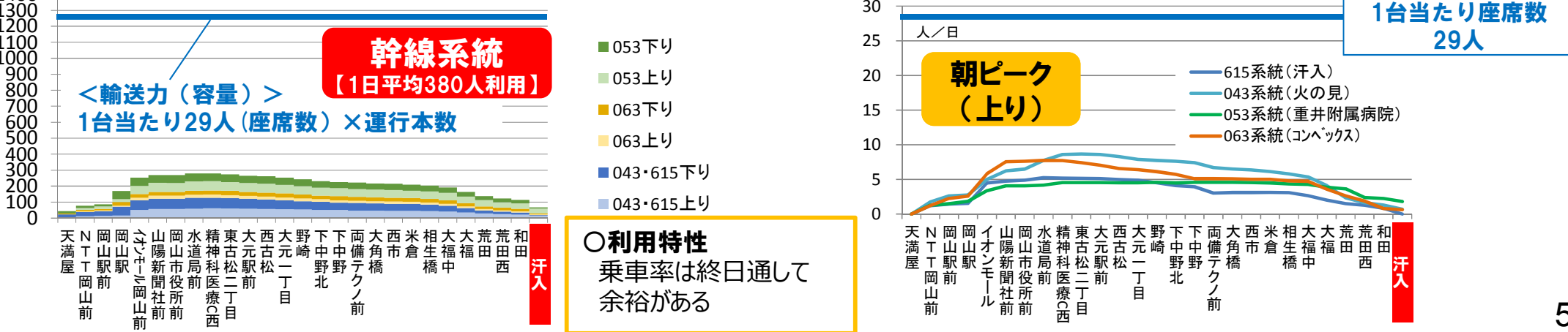


■1日あたりの区間利用者数(乗車中の人数)



支線系統
 【1日平均326人利用】

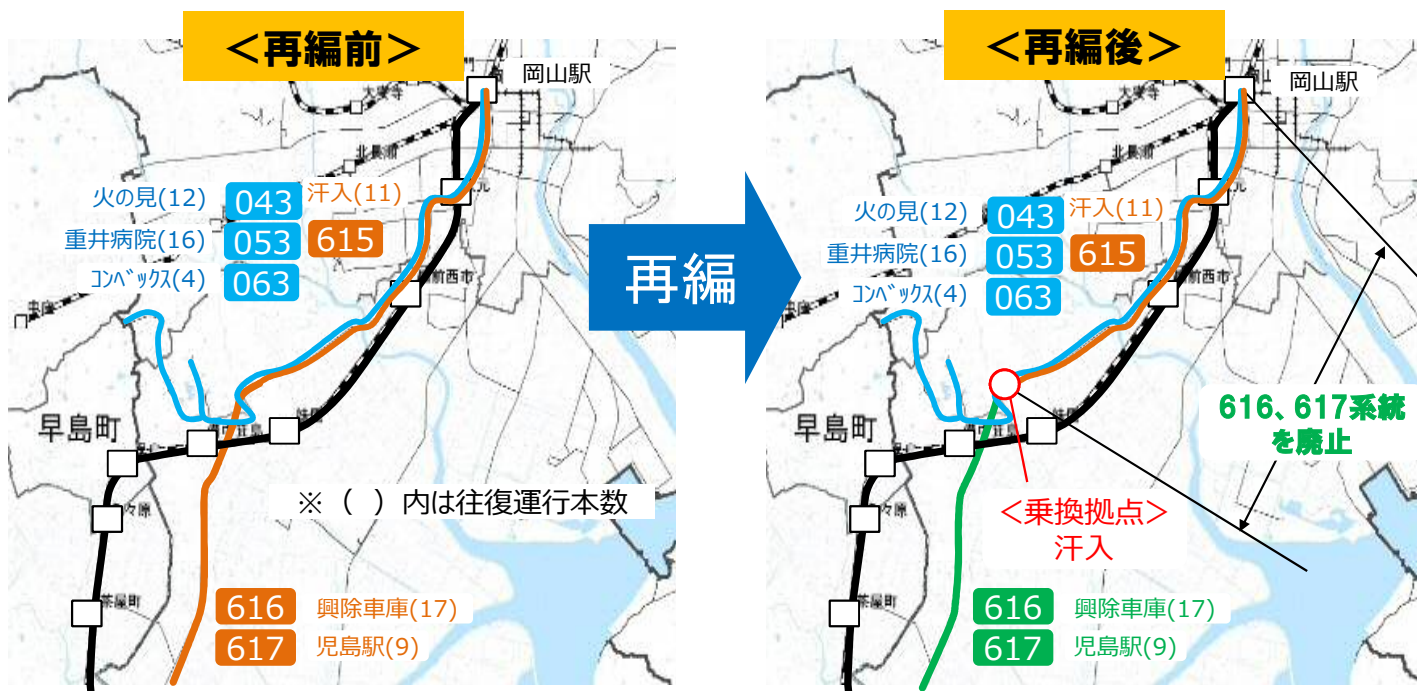
■1便あたりの利用者数(乗車中の人数)



幹線系統
 【1日平均380人利用】

<輸送力(容量)>
 1台あたり29人(座席数) × 運行本数

○利用特性
 乗車率は終日通して
 余裕がある



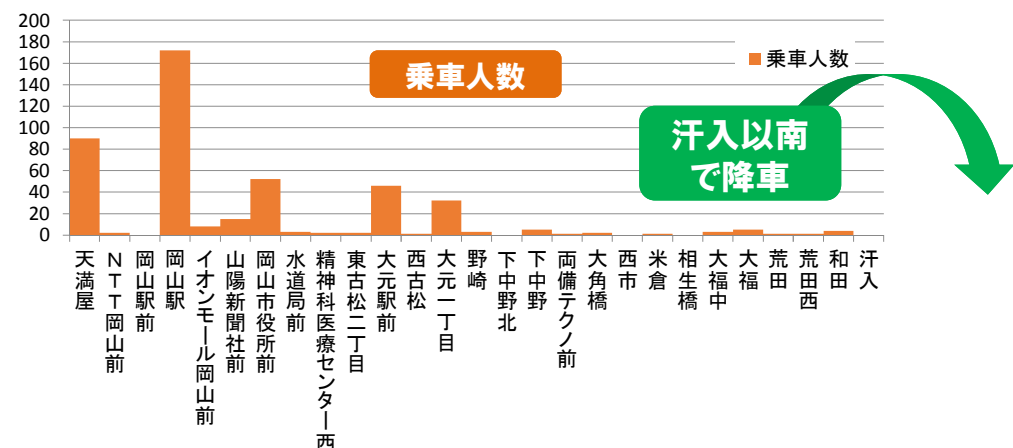
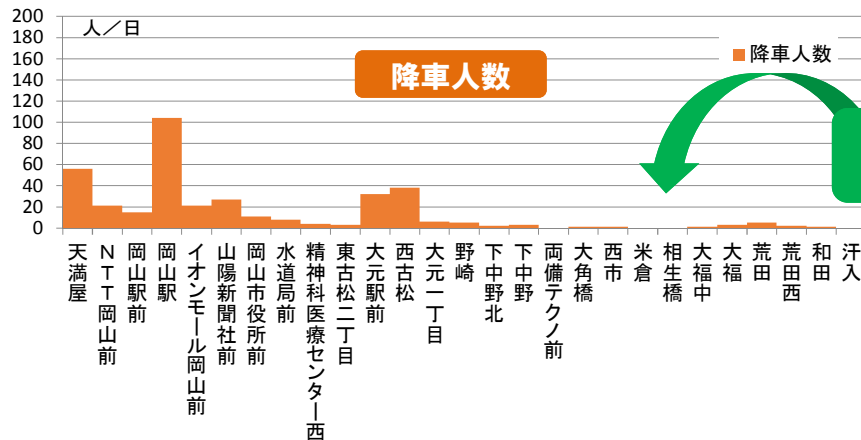
■ 走行キロ

系統	幹線部			支線部		
	走行距離	運行本数	運行キロ	走行距離	運行本数	運行キロ
616	10	17	170	6	17	102
617	10	9	90	14	9	126
043・615	10	23	230	0	23	0
063	10	4	40	5	4	20
053	10	16	160	2	16	32

■ 幹線区間の運行本数(往復)

再編前	再編後
69本	43本
片方向 30分に1本 程度	片方向 45分に1本 程度

■ 「汗入」を跨ぐ利用者数(616・617系統)



○ 鉄道を活用した再編の可能性

616・617系統で汗入を跨ぐ利用者は、都心や大元駅での乗降が多いため、妹尾駅を乗り継ぎ拠点とした支線化も考えられる

<妹尾方面の再編による効果の試算>

(1) 経営の安定化

年間2562万円の経費削減 (≒260km×270円/km×365日)

下電バスのキロあたり経費 (バス要覧より)

(2) 労働環境の改善

毎日260km走行分の労働量を削減 (運転手不足への対応)

(3) バス便数の適正化

バス過密区間に流入する便数の削減

(4) 定時性・速達性の向上 ※JRに接続させる再編の場合

鉄道へ乗り換えることで定時性・速達性が向上

(5) 利便性の向上

毎日260km分の走行キロを別路線の増便や路線新設に充当可能

<課題>

- ・スムーズな乗り継ぎ環境の整備
- ・乗り継ぎ割引の実施
- ・幹線区間における適正な便数の確保
- ・事業者間の利益調整



再編に伴う事業者間の利益調整の考え方

1 運賃収入は、利用実績に基づき、再編前と変わらないように事業者間で再分配する

- ・**岡電バス**は、支線系統（下電）から乗り継いで利用された幹線系統（岡電）の運賃収入を**下電バス**に**返還する**（仮に、再編前後で利用者数が変わらなければ、再編後の各社の運賃収入は再編前と同額になる）

2 再編で生み出された削減経費は、既存路線の運行本数に基づき、事業者間で按分する

再編によって2562万円の運行経費が削減される

2562万円を従前の運行本数で按分して、各社の収益とする

岡電

$$2562\text{万円} \times \frac{32\text{本(岡電系統※)}}{69\text{本(全系統)}} \\ \Rightarrow 1188\text{万円}$$

※岡電32本=12本(043)+16本(053)+4本(063)

下電

$$2562\text{万円} \times \frac{37\text{本(下電系統)}}{69\text{本(全系統)}} \\ \Rightarrow 1373\text{万円}$$

※下電37本=11本(615)+17本(616)+9本(617)

※支線系統（下電）を妹尾駅（JR）に接続させる再編の場合は、支線系統が再編前に幹線区間で獲得していた運賃収入はJRに転換される

両社が削減経費を収益として計上することができ、経営の安定化につながる

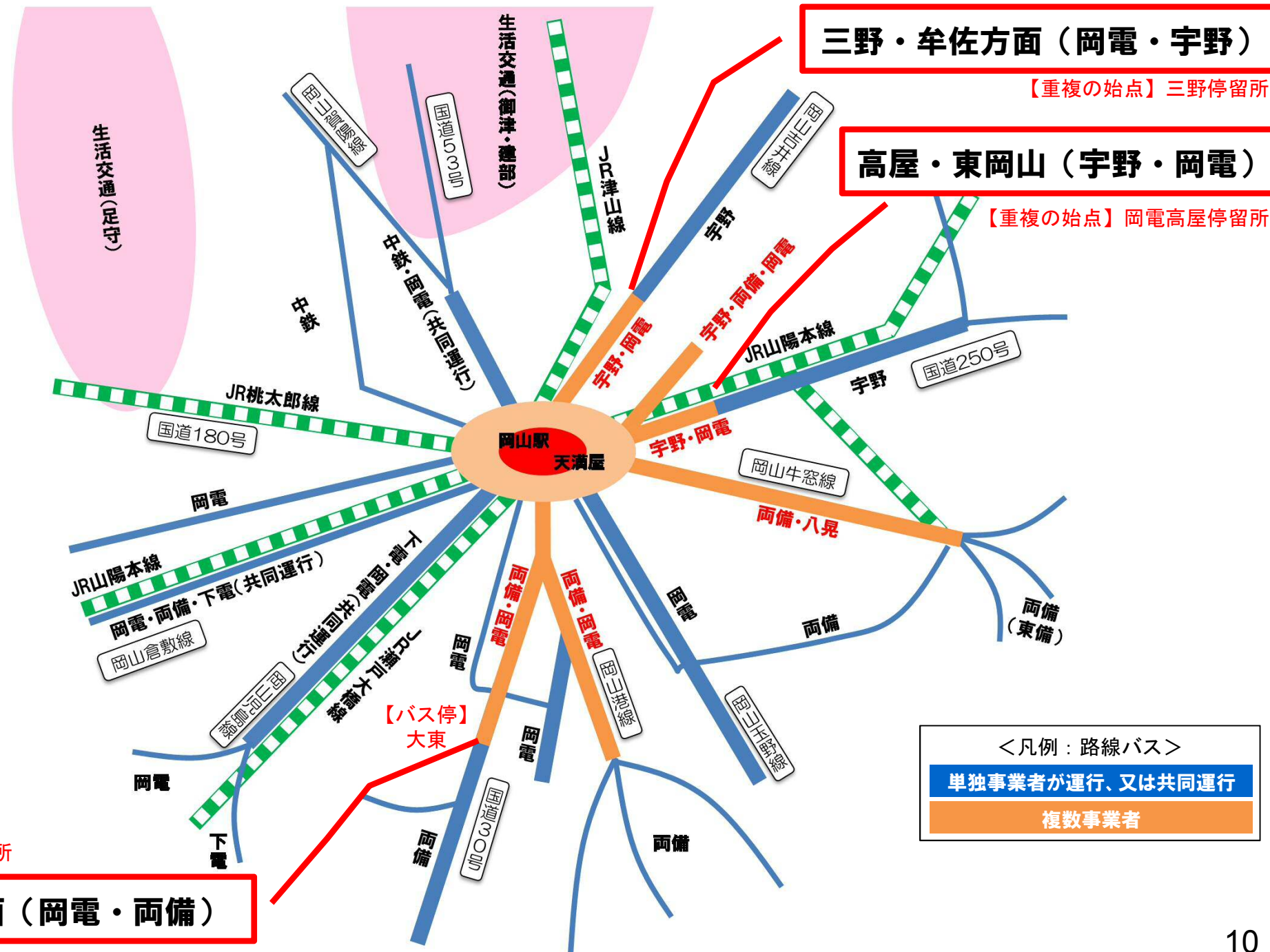
JRに接続させる再編の場合、下電は616・617系統が従前取得していた幹線区間の運賃収入(約130万円)が減収になるが、削減経費の方が大きいいため、十分な効果が発現する

2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)

- ① 高屋・東岡山方面での「ダイヤ調整」
- ② 三野方面での「ダイヤ調整」
- ③ 芳泉・灘崎方面での「ダイヤ調整」

2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)

検討対象路線(案)



三野・牟佐方面 (岡電・宇野)
 【重複の始点】三野停留所

高屋・東岡山 (宇野・岡電)
 【重複の始点】岡電高屋停留所

【重複の始点】大東停留所
大東・灘崎方面 (岡電・両備)

<凡例：路線バス>
 単独事業者が運行、又は共同運行
 複数事業者

2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)

① 高屋・東岡山方面での「ダイヤ調整」

【バス停】 岡電：岡電高屋
宇野：二本松東
【本数】 89便/日（岡山駅方面）

現状 ■：宇野バスの便 ■：岡電バスの便



00分

10分

20分

30分

40分

50分

59分



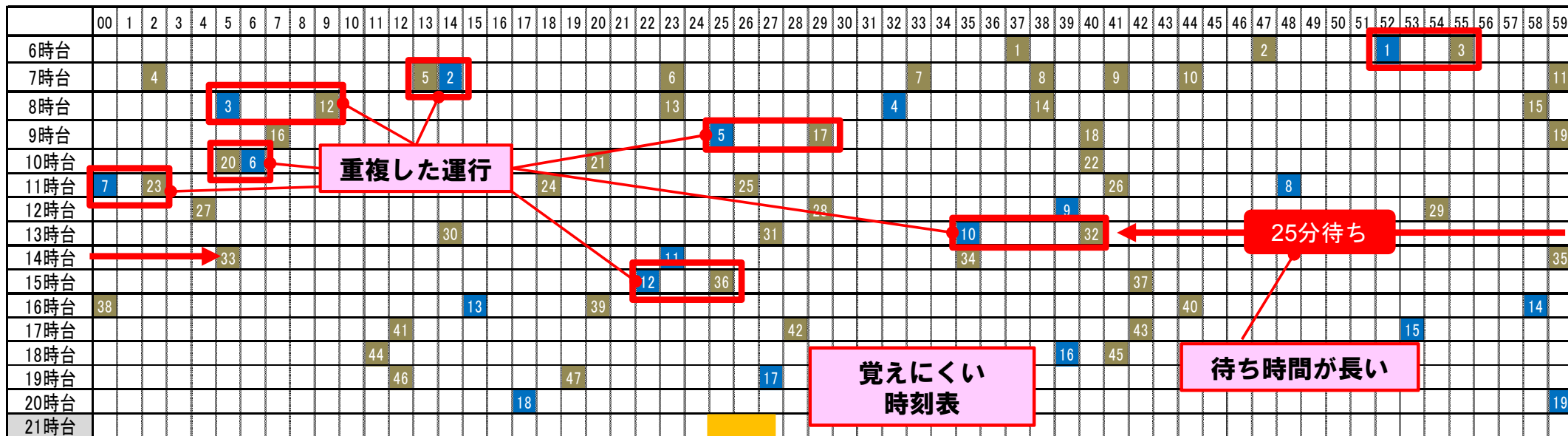
- ・89本/日あれば、同じ運行時間帯で10分ピッチの等間隔運行が可能
- ・15分ピッチにすれば、「他方面への再配分」や「早朝・深夜便の増設」の可能性もある

2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)

② 三野方面での「ダイヤ調整」

【バス停】 岡電：三野
宇野：三野
【本数】 66便/日（岡山駅方面）

現状 ■：宇野バスの便 ■：岡電バスの便

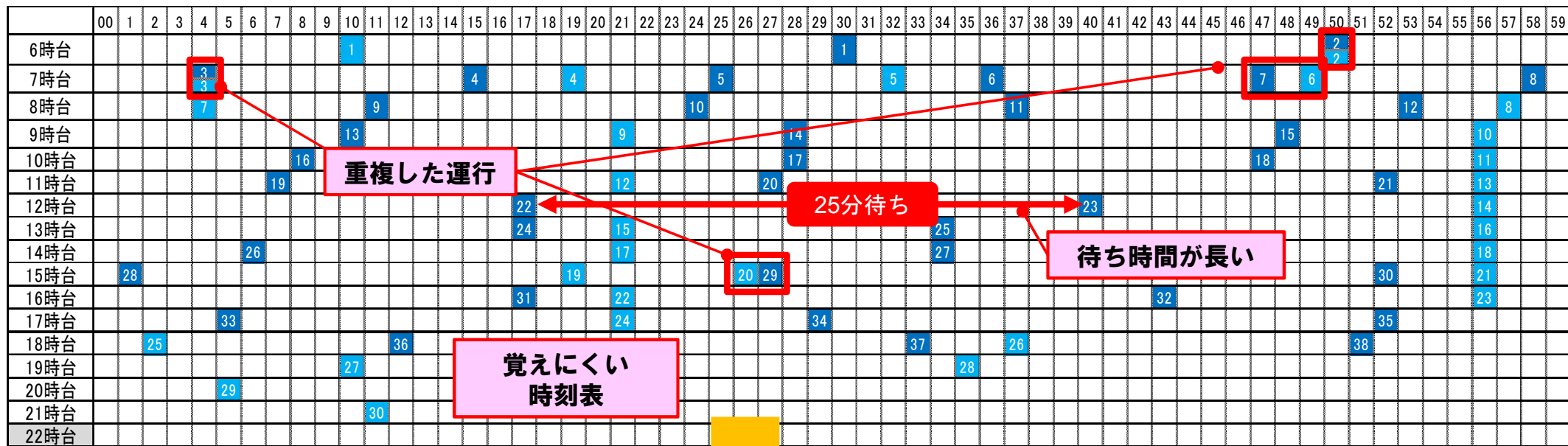


2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)

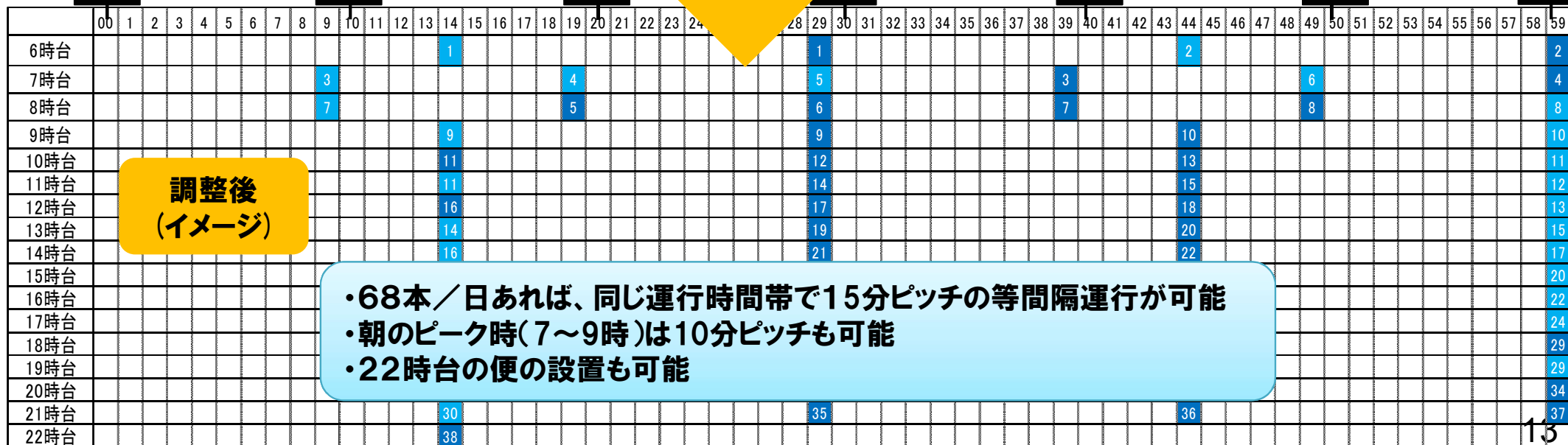
③ 芳泉・灘崎方面での「ダイヤ調整」

【バス停】 両備：大東
岡電：大東
【本数】 68便/日（岡山駅方面）

現状 ■ : 両備バスの便 ■ : 岡電バスの便



00分 10分 20分 30分 40分 50分 59分



2. 制度上の課題

2. 制度上の課題

1 複数事業者での「路線の再編」とそれに伴う「収入の再分配」に関する調整

2 複数事業者での「ゾーン運賃制の導入」や「運賃引き上げ」に関する調整

課題

○運賃プール（収入の再配分）は、「原則として、独占禁止法上問題となる」と公正取引委員会から明確に示されている。

⇒ 独占禁止法上問題となる「収入の再配分」を可能とする

○地域公共交通活性化再生法の改正時(H26)に、運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合は、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議することが可能となったが、事業者間での協議・調整ができないことから、協議や計画策定に多大な時間を要するとともに、関係者の手続きの負担等が生じる

⇒ 市と複数事業者が同時に同じ場で協議・調整することの容認

3 都市全体の公共交通NWの維持に配慮した新規路線の許認可

課題

○路線の認可手続きが路線単位のため、都市全体の公共交通NWの維持に関する視点が欠如

⇒ 路線の認可において、関係地方公共団体から意見を聴取するなど、都市全体の公共交通ネットワークの維持に支障を与えるおそれがないかどうか審査する

<国の動き>

未来投資会議 (日本経済再生本部)

【経過】

平成30年11月6日の第21回未来投資会議において、地銀・乗合バス等の経営統合などに対する独占禁止法の適用の在り方について検討

【主な論点】 第21回未来投資会議・資料1「論点メモ」より抜粋

○競争政策の重要性に鑑み、企業結合規制について一定の例外をもたらすのであれば、そのような例外的対応を取るにあたっては、地域経済の維持発展や地域のインフラ維持といった大きな視点が必要ではないか

○乗合バス等については、少子化や人口流出により、特に地方部での経営環境が悪化し、地域公共交通を支えることに限界が近づいており、**安定的な地域公共交通を確保するため、破綻のおそれが生じる前に経営統合による経営力の強化を図ることをどのように考えるか**

○地方銀行や地域公共交通としての乗合バス等は、破綻すれば地域に甚大な影響を与える可能性が高く、かつ、同一地域の他の企業や地域経済の生産性向上に大きな影響があるセクターであるが、このような地方基盤企業については、

- ①地域経済の維持発展
- ②地域のインフラ維持
- ③合併等の競争政策上の弊害防止

をバランス良く勘案し、**経営統合の判断を行っていくべきではないか**

○乗合バス等については、地域の利用者にとって利便性の高いサービスであり、**複数事業者間で地域住民のためにサービス内容の調整を図ることがカルテルと指摘されることのないよう、独占禁止法の適用の考え方を整理する必要があるのではないか**

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 (国土交通省)

【目的】

地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等を幅広く検討

【有識者等】

山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授（座長）
池田 千鶴	神戸大学大学院法学研究科教授
大井 尚司	大分大学経済学部門准教授
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
大森 雅夫	岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長)
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
斉藤 薫	日本バス協会地方交通委員会委員長
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
田中亮一郎	全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長
常石 博高	高知県田野町長
土井 勉	大阪大学特任教授
西川 一誠	福井県知事

	検討テーマ
第1回（2018年11月1日）	地域公共交通の現状と課題
第2回（2018年11月16日）	自治体からヒアリング
第3回（2018年11月22日）	交通事業者からヒアリング
第4回（2018年1月7日）	国・自治体等公的主体について
第5回（2019年1月16日）	交通事業者等サービス提供主体について
第6回（2019年2月15日）	支援制度のあり方
第7回（2019年3月11日）	支援制度のあり方その他制度あり方
第8回（調整中）	中間取りまとめ案
第9回（調整中）	中間取りまとめ