

# 岡山市公共交通網形成協議会・第8回協議会 議事要旨

日時：令和3年2月1日(月)15:00～

場所：ピュアリティまきび「孔雀」

## 1. 議事

### (1) 具体施策(3本柱)に関する今後の方針について

	意見等
岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通網形成計画ができた時点で、この協議会で法律に準じて実施計画を議論していくという流れの中で、中断するというのであれば基本的には異議はない。再開については、我々の方から話を持ち出すこととする。</li> <li>都心の運賃適正化について、賛同する会社で独占禁止法に基づいて実施するという方針はその通りだと思う。</li> <li>運賃割引について、すでに多くの事業者が障害者割引を実施しているが、高齢者も含めて実施していただきたい。また、市が試算する年間3.8億円の市負担というのは、システム改修等は含まず、割引分の負担額ということなので、それであれば賛成である。</li> </ul>
宇野自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍で12月1日だと3割以上のマイナスとなっており、このまま1～2年経過すると、路線廃止の問題が必ず出てくる。その時に、再編以前の問題として、乗降調査をした上で、乗降データを全員の共通言語として、守らなければいけない路線を仕分けしていくことが必要。ただし、最終的には株式会社の判断になるが、ただ、その時にご意見を拝聴することは必要だと思う。</li> <li>運賃については、私どもは今の100円運賃を値上げする気は毛頭ない。岡山市は適正化と言うが、今の100円運賃は適正じゃないのか、ということになる。適正なのかどうかを岡山市に言われたくないというのが正直なところ。</li> <li>高齢者の割引については、これまで岡山市と協議をする中で、運賃値上げとセットだったが、今回改めて個別協議するという事なので、本来、社会福祉政策として行政が負担すべきものであり、ハレカカードで実施することを含めて、了解する。実施方法については、今後協議したい。</li> </ul>
両備ホールディングス	<ul style="list-style-type: none"> <li>私、若者としては、新型コロナによって、30年分ぐらいの利益を失うようなことが起きており、その中では競争より協調を優先するべきではないかという気がしている。</li> <li>会社はある日突然倒産する可能性もあり、公共交通がなくなってしまうんじゃないかということに不安に思っている市民も多いのではないかと。その中でやはり行政がリーダーシップを発揮していただいて、調整していただくことを心から期待している。</li> </ul>
八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> <li>各社とも昨今のコロナ禍で非常に苦しい、そして先の見えない状況にあり、協議会での議論は、長期的視点、大局的な見地から議論されることを望んでいる。</li> <li>市が提案された今後の方針については賛成である。</li> </ul>

### (2) 国道30号における共同経営計画について

	意見等
八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> <li>独占禁止法特例法は、地域の公共交通を維持するために共同経営を認めるものと理解している。利害で一致する一部の事業者が路線を独占することを認めるものではなく、そうならないように、慎重に審査していただきたい。示された共同計画案について、独占につながるのではないかと危惧している。同時に、国においては、このことを十分念頭において慎重に審査していただきたい。</li> </ul>

2. その他の事項に関する意見

・めぐりん（八晃運輸）の岡山駅前広場乗り入れについて

（以下、発言順）

	意見等
岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線再編については、分科会・幹事会で話をした結果、中断という方針が示されているが、中断するかどうかは、今日の協議会で決まるわけであり、決まってから、八晃さんが申請するのならわかるが、市が中断を語った瞬間から旧法でやると言っ、協議会に何の話もなく、国に申請を出された。</li> <li>• その申請には、基本的にはバス協会と JR と、そして岡山市の承諾の添付が必要だが、バス協会と JR は何も聞いていない上に承諾もしていない。国に確認したら、それらしいものが添付されていたと言われたが、それは一体何なのか。これまで非常に綺麗な形でスピーディーにできた網形成計画が、実施計画になった瞬間に、1 事業者の問題でもって揉めている。</li> <li>• 八晃さんには、現状を言ってもらいたい。現状、どういう路線網維持をされているのか。我々は会社が潰れそうになっても路線を維持し、でも八晃さんは去年の 4 月早々に路線の 9 割減便してし、16 両の車両のうち 10 両のプレートを切っ、社員を解雇した。その事業者が、なぜ 1 月に申請されたのか。</li> <li>• 裏口から物事を進めるのなら、協議会破りをしていることになる。私が伺いたいのは、ここは、法定協議会であり、ここで決めたことが基本的には法律に準じて扱われるものである。我々がこの網形成計画を策定した時に、新規の路線について話がある場合は協議会を通すということになっていたものを、また変な申請を出してぶち壊しにしている。</li> <li>• 我々は岡山市民のために、必死になって路線を維持している。早々と減便した事業者が、何を守るのか。私はそれを聞きたい。行政というものは、公平でなければならない。法定協議会というものの規約は守らなければならない。交通事業というものについては、交通事業者が責任を持って行い、その意見を聞いていかななければならない。この三原則がズレている。旧法でやるという詭弁によって、事が進んでいくことについては、我々バス事業者としては信頼をもって話を聞くことができない。</li> <li>• 地域公共交通活性化再生法というものの大きな流れというのは一体何だったのか。基本的には、少子高齢化の地方においては、競争と路線維持は両立しないという国の方針で改正された。市の説明は、実施計画というものができていなければ、国は意見を求めることはないということであって、この協議会で意見を決めちゃいけないということではない。法律を論じられる前に、社会的な道徳とか倫理、それから業者の秩序、そういうものが前提にあって法律がある。</li> <li>• 国は、岡山駅乗り入れについては認可基準を持っている。それは、バス協会の施設を利用するので、バス協会の承認を得ること。2 番目は、管理をしている JR の承諾を得ること。それを確認して、岡山市が地権者として、また交通の責任者として、国に対して意見を言うという順番になっている。しかし、バス協会も JR も聞いていないし承諾してない問題が、なぜそれらしき意見書が付いて国が受理をしたのか。国も基本的には、その承諾書がなければ、受理しないという流れである。</li> </ul>

<p>岡山市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>我々が何のために網形成計画を策定し、実施計画を検討していたか。それは、市民の移動手段を確保するため。そのためには、関係事業者が同意した実施計画を策定しなければならない。みんなで考えて策定した実施計画があれば、新規の路線や拡充について申請が出てきたときに、実施計画の実現を阻害する可能性があるかどうかを協議会で議論し、意見を国に出すことができる。しかし、残念ですが、今は事業者間の同意が取れず、実施計画はできていない。</li> <li>したがって、実施計画ができてない状況においては、手続き上、国が判断するしかない。協議会や岡山市が手続きの中で口を挟む場面がないということが事実。この協議会で議論することは否定しないが、議事にはできないので、そこはご理解いただきたい。</li> </ul>
<p>岡山 電気軌道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の建前論での説明はよく理解できるが、実態が違っている。八晃さんがこの協議会のメンバーでなければ、市の意見も一つの筋があると思う。新規の話は協議会に出さなければならないが、出して通らないから申請したと。本来、9割も減便している会社が、なぜ拡張申請出すのか。なぜ火事場泥棒みたいに、コロナ禍でみんなが死にそうになって路線を維持しているときに。公共交通の事業者たるものが、路線を守らない者が、何故拡張申請を出しているのか。</li> <li>岡山市からの何かが申請書に添付されて申請が出ているのかお答えいただきたい。</li> <li>この問題は重要な問題であり、その他のような扱いではない。先日の幹事会では、橋本会長から議題に載せて協議すべきではないかという意見もあったにもかかわらず、その他として議論をされるとなると、我々は大変に不信感を持つ。</li> </ul>
<p>市長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施計画が策定されて初めて市は国に対して意見を出すことができるようになる。重要なのは、公で何かものを決めていく、市が中心となって全てを決めていく計画ではないということ。全ての関係事業者が合意した実施計画ができていけば、それに対して一定の変更等があったときに、今までの路線をどう守っていこうかといった様々な意見を聞いて、そして市がそれを国に意見を出す、という筋書きである。</li> <li>策定できている網形成計画は、事業者の同意を取っているものではない。今回の八晃さんの申請は、事業者の間で合意された実施計画がないため、従前の法体系の中で処理をすることになる。したがって、八晃さんが国に申請をして、国がそれに対して判断をしていくということしか、今のシステムの中ではできないということ。</li> <li>ただ、これだけの事業者集まっている中で、色々と議論されることがおありだろうということで、この場を借りて議論していくのは結構ですよと申し上げたのが、先ほどの事務局の説明である。そういう面では、我々は法に則ってやらせていただいている。</li> <li>最初に申し上げたように、3年間かけて議論をしてきた。それぞれの事業者の間で、必ずしも意見が一致していないって部分があることは、承知をしている。したがって、今日のような3本柱のうち、一つは中断。あと2つ目3つ目で実施をしていこうというのを、皆さん方どうか、こういう決めていただきたいというのが、今日の趣旨である。したがって、中断をするかどうかというのが今回の駅前乗り入れの議論とは直接関係なく、何ら影響をきたすものではないと思っている。</li> </ul>
<p>岡山 電気軌道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建前論としてはその通りだが、網計画に沿っているかを議論しなければいけないと思う。八晃さんが申請したことがけしからんということではなく、なぜ協議会に通すよう岡山市が指導しなかったのかということ。</li> <li>我々は岡山市民の生活交通をどうしていくかを議論しているので、もし八晃さんが益野線を駅に乗り入れるのであれば、堂々と協議会で議論すればいい。岡山市はそのように指導するのが筋ではないか。</li> </ul>

<p>市長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 実施計画ができる前に、各社が様々な申請をしたことについて、協議会で議論をし、その結果を持って我々が行動に移していくといった協議会のルールはそもそも存在していないと私は思っている。</li> <li>• それから、市が国との関係でどのような対応をしているかについてお話することは、議題となっていない以上難しいが、市として、八晃さんの乗り入れに関して、どのような見解を持っているのかと聞かれれば、議事終了後、その他の時間にお答えさせていただく。</li> </ul>
<p>岡山 商工会議所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 要望書が岡山市のほうに提出されたというのは、重大な案件であり、岡山市の手続き論は十分にわかるが、本質は信頼関係の問題だと思う。協議会の議題としては取り上げないが、議論を妨げないのでその他として議論するというのは、行政的な裏技。</li> <li>• 意見はどこでも言えるので、議題に取り上げてきっちり残していく。この協議会で出てくるものは、幹事会、分科会で揉んで、ある程度事業者間と事務局の調整ができたものが上がってくると思うが、これまでのやりとりを聞いていると、審議ができる状態にあるのかということです。その他として議論するということであれば、進行の順番を変えて、その他を先に議論していただければよい。</li> <li>• この協議会は、今まで競争だったものから協調へ切り替えていこうということで認識している。八晃さんの益野線への参入があり、公共交通を維持できないということで、事業者も協調しながら自分の路線を守りながら、新規路線を考えていきたいと思いますということで、この協議会が立ち上がっているという認識は、間違いないか。</li> </ul>
<p>岡山市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 競争から、公共交通、特に路線バスが厳しいので協調へということで、法律も変えていただいて、取り組んでいるというのは事実。なぜ協調かということ、人口減少・高齢化社会がこれからどんどん進展していく中で、路線バス、市民の移動手段を確保するために、それをやりましょうということ。</li> <li>• そのためには、網形成計画を策定した後に、事業者に同意をしていただいた上で、実施計画を策定しようと取り組んできた。10月の第7回協議会で計画案を提案させてもらったが、合意は得られなかった。このことは我々も真摯に受けとめなければならない。</li> </ul>
<p>岡山 商工会議所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• この協議会は、会社でいえば総会のような建付けの会議ではないかと思う。総会に上がってくる議題っていうのは十分、役員会だとかその前の部会で、きちっと揉んだものが上がってこないで総会で議論することができない。きちっと揉まれていないものがここへ上がってきているから、こういうことが起こっている。協議会には、きっちり事前に揉んだものを挙げていただけるように、信頼関係を構築して、調整をしてもらいたい。</li> <li>• この辺りで不信感を招いているので、この問題を解消しないと今後の有効な議論が立ち上がっていかないだろうというであり、手続き論とは全く相容れない。</li> <li>• 私の率直な提案として、八晃さんから今後協調に全面的に協力するという話があり、これから協調体制になって、この協議会が十分機能するというのであれば、協議会でこの問題についての審議する、そして、それが法的に妥当なものであれば当然認可されることなので、ここは一旦取り下げて、この協議会で新たに協議すれば、上手くいくのではないかと思う。</li> </ul>
<p>八晃運輸</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 黒瀬委員からのせっかくの提案であるが、駅乗り入れについて、弊社は取り下げる気持ちはないということを皆さんに知っておいていただきたい。</li> </ul>

宇野自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>この協議会に関しては、きちっと法律で求められたもの以外は諮る必要は全くないと考えている。法の趣旨と言ってしまうと全部入ってしまうが、基本は、個々の株式会社が営業しているものであり、その株式会社の営業方針、基本方針、経営方針に基づいて実施する中で、法律が求められるもの以外について一律的に法の趣旨に反する等々で拡大解釈をしていくと、株式会社としての経営方針を自社で貫くことはできない。皆様のご協議いただいた結果でしか経営できない。そんなの株式会社の経営として、ちっとも面白くないし、きっと、世にお役に立つことも結果としてできないだろうと思う。この協議会で議論することは、本当に法に則った必要最小限のことにさせていただきたい。</li> <li>競争一辺倒の必要もないし、協調一辺倒の必要もないし、競争と協調は必要だと思う。個々の株式会社が経営をやっていくことで、私企業としてどれだけ公の役に立たせていただくかということが、我々の宇野自動車株式会社、個々の会社に課せられた使命だろうと思う。あくまで、プライベートな株式会社がどれだけ公のお役に立たせていただくかっていうことが、経営努力の課題である。</li> </ul>
下津井電鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>我々は長い 100 年以上の歴史の中で、お互いに競争しながら、協力をしながらお互いの商売を進めてきた関係であり、岡山市が積極的に介入されるにあたっては、あくまでニュートラルの立場でお願いしたい。しかしながら、10 月の協議会の中で、八晃さんの西大寺線を引き上げて国立病院線に入れるというのは、事務局主導の計画だと聞いた。それから、今日の資料を拝見すると、バス事業者の意見として、八晃さんに限っては、市の方針に賛成となっている。もうほぼ岡山市イコール八晃さん、そう捉えられなくなる。八晃さんは、あくまで岡山市とイコールの立ち位置だなと感じてしまう。</li> <li>八晃さんには、できれば協議会で、まずは同じ土俵に上がっていただきたい。また、そのことについて、岡山市もしっかり八晃さんにお話をいただくことをお願いしておきたい。</li> </ul>
県交通運輸 産業労働組 合協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会の目的は、まずは路線維持をどうするかである。駅の乗り入れは、さらに競争を助長するものであり、慎重に協議して欲しいと思う。市民は路線を維持して欲しいと考えており、事業者は維持したいと考えている。岡山市も対策は待ったなしと考えているので、リーダーとしてしっかりその維持に対して取り組んでほしい。</li> <li>コロナ禍で路線が崩壊するかもしれない状況の中で、新規参入というのは、崩壊の危機を増長することなので、まずは岡山市として、路線をどう維持するのかという議論をして欲しい。</li> </ul>
八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回 7 社共同で弊社の駅乗り入れに対して、岡山市へ要望されたことについて甚だ遺憾に思っている。めぐりんは、平成 25 年 7 月から運行開始して以来、市民の方々の身近な交通機関としてご利用いただいております。より多くの利用者が利用しやすい公共交通機関を提供するために、岡山駅東口ターミナルへの乗り入れを要請している。これは協議会が設置される以前からの 10 年越しの弊社の要請。岡山市も乗り入れについては技術的にも可能であるとし、実現すべき方針としているにも関わらず、乗り入れさせないという競合他社の行動は、市場から弊社を排除することが目的ではないかと、そうであるなら独占禁止法に違反するんじゃないかということで、疑念を抱いている。</li> <li>あわせてハレカカード導入の件に関しても、弊社を市場から排除するような行動を取られているのではないかと疑念を抱いている。この点は、独占禁止法等の法令上の問題でないということを専門機関にも意見を仰ぎながら行動を取ろうと思っている。</li> </ul>

両備ホールディングス	<ul style="list-style-type: none"> <li>八晃さんが進出した当時は黒字だった西大寺線は、コロナ渦によって1億4000万円程度の赤字路線に変わってしまった。八晃さんは、大幅に減便し、ほとんど利用者がいないような状態になっており、利用者不便がどこに発生するというのか。</li> <li>この赤字路線でさらに競争を生むようなことについて、行政としてどう考えているのか伺いたい。</li> </ul>
岡山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場についてはスペースが確保できており、安全上の問題がなければ、利用者の数に関わらず、利用者の利便性向上の観点から乗り入れてもらえれば良いと市は考えている。</li> </ul>
両備ホールディングス	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が本当にいるのならそうだが、ほぼいない状態。さらに我々のバスに乗れば駅に入れる。さらに、もし乗り入れることになったら、その分減収するので赤字は拡大する。他の路線を維持できないということになっても、市としては問題ないという考えで、この案件を進めようとしているということでしょうか。</li> </ul>
岡山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>それは議論を飛躍し過ぎているのではないかと思う。路線は維持していただきたいが、仮にスペースが確保でき、安全確保ができた場合においても、八晃さんに乗り入れてもらっては困るというのは議論を飛躍し過ぎているのではないか。仮に利用者が少ないと言うなら、経営に与える影響も少ないのかもしれない。</li> <li>とにかく維持に向けて、皆さんで協議再開後には実施計画を策定していきたいと考えている。また、運賃の適正化と、市負担での高齢者・障害者割引を実施し、市として事業者間の公平性を確保しながら、市民の移動手段を確保するためにできることはやっていくという考えである。</li> </ul>
両備ホールディングス	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線網をなんとか維持することを考えていくべき。益野線の参入により八晃さんに移った利用は最大2000万円程度のインパクトがあった。現状、西大寺線は1億4000万の赤字路線であり、2000万は非常に大きな影響であったことをご理解いただきたい。両備としては、駅の乗り入れについては反対をさせていただきたい。</li> </ul>
岡山電気軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>私が問題にしているのは、八晃さんが入ってきたときに、同業他社のお客様は取りません、高齢者の新しい需要を作ります、循環線ですからグルグル回って駅に入りません、という約束をしたが、協議もせず認可を受けてきた。利用者の利益と言われるのは、八晃さんにとってどういうことなのか、成石さんにご説明いただきたい。</li> <li>岡山市は、益野線は廃止すべきだと協議会で提案されたにもかかわらず、少ない人数だから影響はないというのは議論としておかしい。成石さんから、現状の運行便数、今まで何回申請をして何回廃止してきたのか、車は今何台あって、乗務員は何人になっているのか。その現状説明をお願いしたい。</li> </ul>
宇野自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅乗り入れについては、何年も前から議論をしている。以前JRと岡山市とバス事業者で協議した際は、安全性の問題があるので入れないとか、朝のピーク時の本数制限はこうだという話で、前に進まなかった。八晃さんも乗り入れるが、岡電さん・両備さんも増便したい便があった。</li> <li>私ども、赤磐市の方から入ってくる便と、東岡山の方から入ってくる便は岡山駅に入っていない。それが約90便あって、JRとの協議でその枠をいただいていたが、八晃・両備・岡電の増便が入れたらいいと思い、90便の枠をお返しした。後はどの乗り場に入るか、ということだったと記憶している。</li> <li>小嶋社長がおっしゃった八晃さんの度重なる廃止や大幅減便などについて、私ども路線バス事業者から見ると、ちょっとどうなのというのは結構強く思っているが、八晃さんの判断でやっていることであり、また駅に入るかどうかとは別問題だと思っている。</li> </ul>

<p>宇野自動車 (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• また、路面電車の駅乗り入れと、八晃さんの駅乗り入れと、どう違うのか。内山下の方に行くには、現状は路面電車が駅に入っていないが、路面電車が駅に入ると明らかな競争になる。電車の協議会には、バス協会がメンバーになっており、我々直接利害関係者は参加できてない。したがって、一切、公式には意見が申し上げられない状態で進んでいる。路面電車が駅に入れば、私どもは減収にはなるが、それでどこかを廃止するというような話をしようとは思わない。ただ、そもそも議論に参加する資格は本当はないのか、これは痛切に思う。</li> <li>• 八晃さんも駅に入ったらいいと思う。何便入られるかわからないが、これまでの議論で言うと、乗り場をどこにするかだけなので、協力するべきところは協力しようと思っている。</li> </ul>
<p>岡山 電気軌道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 岡山駅の乗り入れの問題については、バス協会が決めることであって、バス協会で議論をして、それを協議会に報告すべきである。我々は当事者として、駅乗り入れについては絶対反対。ただ、各事業者の皆さんが入ったら良いよと言ったらこれは仕方がない。</li> <li>• このような議論は、2013年からずっとやっているが、もうやめませんかと言いたい。もっと岡山市民のためになるような公共交通を作るための議論をしませんか。公共交通というのは、経営の事業としては成り立たず、株式会社でやるということ自体が正直無理。公設民営や公設民託という形に持っていけない限りは、成り立たない。ただ、両備グループは、基本的には市民のためになることだったら涙を飲む。</li> <li>• 八晃さんには、謙虚な気持ちでもって、申請を一度撤回して、まず我々事業者と一緒に話しませんか。どういう形にしたら、お互いに協調ができて、路線の維持ができるのか。それが決まれば、幹事会・協議会のルールに則って、きちんとした再編をやっていくことが大事。このまま今の議論が続いたら、岡山市の公共交通は残らない。黒字の会社、黒字の路線は、1つも無い。そういう状況で議論しているということをご理解いただきたい。</li> </ul>
<p>備北バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幹事会を開いて、どこかで線を引いて結論を出さないと議論が尽きない。</li> </ul>
<p>岡山 商工会議所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 八晃さんの駅乗り入れについて、バス協会にどういう理由でこれまで実現出来なかったのかと確認したところ、「バス協会が特定の事業者を排除することはできないし、そういった権限もないが、既存のバス停の標柱を使う場合は、乗り入れのキャパの問題や安全性の問題について意見を申し上げることはあり、申請ができないということではない」ということであって、岡山駅東口のキャパに余裕があるなら乗り入れは可能だと思う。そういったことについて幹事会や分科会できちんとして調整したものが協議会に上がってこないといけな。今は資料がないのに、どうやって判断するのかということ。</li> </ul>
<p>岡山市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以前から駅乗り入れに関して議論しており、バス協会とJRさんで決めている台数に関する規定はピーク時8時台だけであり、宇野さんから話があったとおり、八晃さんが入ることはキャパとして問題はない。また、今回の申請については、申請資料を確認したところ、8時台の乗り入れは設定されていないので、キャパの問題はないと考えている。</li> </ul>