

第9回 岡山市公共交通網形成協議会 議事要旨

日時：令和5年6月5日（月）10:30～
場所：勤労者福祉センター5階大会議室

1. 議事

- (1) これまで開催した協議会の概要説明等
- (2) 公共交通の現状
- (3) 国の動きや他都市の先進的な取り組み等
- (4) 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた今後の方向性等

2. 委員からの主な意見

	意見
阿部教授	<ul style="list-style-type: none">• 岡山芸術創造劇場ハレノワのプレオープンに参加するため、公共交通で移動したが、中心部1kmスクエアの交通まちづくりの必要性を改めて感じた。• 岡山駅前をみると、外国人観光客が非常に増えており、そういった方々にとっても利用しやすい公共交通システムを作っていく必要がある。
神田教授	<ul style="list-style-type: none">• 地域公共交通について議論する際に、都市の成長に貢献するという広い視点から公共交通を捉えていくことが重要ではないか。まずは、事業者等関係者でそういった認識の共有が必要。• 協議会の名称として「公共交通網形成」とあるが、実際の議論の範囲は、単に路線網の計画にとどまらなと考えている。• 作るべき施設に対してはしっかりと投資していくことが必要。先般の地域交通法の改正はこの考え方が含まれている。
岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none">• コロナ禍の影響で、多くの事業者が赤字となり、10年以上かかっても返済できないような負債を抱えてしまい、観光バスや高速バス等で内部補填していた今までのビジネスモデルが崩れた。リモート等の普及により、公共交通利用者数は8割～9割までしか戻らない見込み。• 日本全体で実質賃金が20年以上上昇していない中で、運転手の賃金は平均よりも年間100万円程度低く、なり手がいない状況。• 自動運転化やDXなどの前向きな対応も求められるが、赤字企業にそのような投資は困難である。• このような状況の中で、国では、令和5年4月に成立した地域交通法の改正に伴って、社会資本整備総合交付金やエリア一括協定運行など、事業者が一体となって公共交通を共創していくための法制度や財源が整い、また、市は運賃無料DAYなど利用促進に協力いただいたとういこともあり、協議の再開を要請した。• まずは、市から協議中断前に提案のあった「①八晃運輸の益野線の廃止」、「②八晃運輸の国立病院線への路線拡充（1時間に1本程度）」、「③都心の運賃適正化」、「④ハレカの共通利用化」の4つについては、早く進めていただきたい。

岡山 電気軌道 (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> 軌道事業については、軌道運送高度化事業として、地域公共交通計画に位置付けていただきたい。 交通連合の設立について検討しながら、国が新たに創設した「エリア一括協定運行」を実現し、利用しやすい公共交通にしていくとともに、公共交通で働く人たちに夢のある事業として次の時代に受け継いでいきたい。
中鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 減便せざるを得ないほど乗務員不足が深刻。外国人労働者の受け入れや託児所設置等による女性運転手への就業支援の拡充を検討していただきたい。 市から協議中断前に提案のあった「八晃運輸の国立病院線への路線拡充」については、各社で協力して路線を維持するという意味で前向きに受け止めたい。 国道 180 号の路線は、黒字路線で得られるわずかな収益を補填しながら支えてきたが限界が近づいている。桃太郎線 LRT 化が実現すればフィーダー路線に徹する考えもあるが、当面はエリア一括協定運行などでご支援いただきたい。
宇野 自動車	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍以降、収入面ではハレカハーフが大きく貢献しているが、利用者数は以前から毎年 2～3%減少していたので、コロナ禍にならなくても 4 年で 8～12%減少していたことになる。コロナと関係なく抜本的な解決が必要。 1つは、主要 6 社（両備・岡電・下電・中鉄・宇野・八晃）が、今のままでは、運転手の賃金も上げられないし、車両も購入できないため、事業者の統廃合により、固定費を下げ、収益力を高め、必要な設備投資ができるようにしていくべき。 2つ目として、路線の維持については、各社の個別最適化が市全体の最適化とイコールではないため、まずは市内の路線の乗降調査をきちんと行い、運転手や車両の面から、どの路線をどう維持していくかという優先順位の議論が必要。 この2つが実現すれば、行政資金の投入を少なくすることができる。
両備 HD	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍における市の支援は非常にありがたく、特に、運賃無料政策については、公共交通利用の底上げだけでなく、まちが元気になることがわかった。今後も、実効性のある利用促進の展開を進めていただきたい。 地域交通法の改正に合わせてエリア一括協定運行制度が導入されるなど、国の動きも念頭に、地域公共交通計画や実施計画の策定をしっかりと進めていきたい。 市内のバス事業者が協調して交通連合を形成していく協議を提案したい。この協議を通じて、路線の改革や公共交通を利用しやすい仕組みと仕掛けづくりに加え、運賃政策なども進められる環境を早期に整えていくことを考えていきたい。 路線バスと路面電車の連携のあり方についても検討を進めていただきたい。 他地域との関係も踏まえながら、地域間幹線系統の維持に向けた取り組みの方向性についても考えていきたい。 カーボンニュートラルの視点も入れながら議論を深めていきたい。
東備バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線を維持するための様々な課題を協議会での議論を通じて 1 つずつ解決していきたい。

備北バス	<ul style="list-style-type: none"> • 国道 180 号は弊社一社のみが運行しており、もう少し利用していただけないと厳しい。 • バス事業者が9社いるが、お互い譲るところは譲りながら、しっかりと分科会で市と一緒に前に進めていかないと、公共交通が本当になくなってしまう。 • バスの運賃については、統一した方がいいと考えており、皆さんの意見を聞きながら、前向きに進めてほしい。
下津井 電鉄	<ul style="list-style-type: none"> • バス事業における生産性向上には限界がある。運転手は「労働時間＝収入」であるため、労働時間が確保されなければ稼げなくなる。 • 無駄や無理をなくしていく必要があり、交通連合や共同経営、公設民営、市交通局など、色々と集約していくことで何が実現できるのか、考えていく必要がある。 • ただ、みんなで考えてやることについては正解がないと思うので、取り組みを行った際は、常に検証し、改善しながらフレキシブルな対応をお願いしたい。
八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> • 協議会で何年もかけて路線の再編など議論を行ってきたが、成果が出ていない。各社の思惑も異なる中で、今後は、最大公約数を求めて市が主導して施策を実現していただきたい。 • 運転手不足に対応するための自動運転技術の導入が他都市で進められており、本協議会においても検討していただきたい。
岡山県 タクシー 協会	<ul style="list-style-type: none"> • 直近4年間で、車両数は364台減少、運転手は751人減少し、車両数より運転手が少ない状況に変わり、深夜や早朝の予約に対応できないなど、業界としても危機的な状況と考えている。 • 人口減少・高齢化の中で、市が目指すコンパクトでネットワーク化された都市づくりに、タクシー業界としても積極的に対応していきたい。 • タクシーの強みはドアツードアによる輸送だが、バスのドアも含まれており、バス停と自宅の間の移動もタクシーの重要な役割に今後なってくると考えている。
労働組合	<ul style="list-style-type: none"> • 岡山駅東口広場のトイレの問題と、庇、それと石柱・標柱について今、路面電車乗り入れで工事しているところだが、将来的に改善をしていただきたい。 • 運転手不足についてもしっかりと議論したい。
連合婦人会 ※欠席のため 事務局代読	<ul style="list-style-type: none"> • 運賃無料DAY、プレミアムタクシー券の回数及び金額を増やして利用促進を図るとともに、更なるまちの活性化を図ってほしい。 • 減便すると元に戻るの難しいので、今後の減便や廃止は慎重をお願いしたい。
おかやま 観光コン ベンション 協会	<ul style="list-style-type: none"> • 観光面でいうと、岡山に初めてこられる方も含め、何が一番課題かと言うと、わかりやすい路線、間違えて乗る不安を解消していただきたい。 • 外国からの個人観光客に対する課題として、非接触型のクレジットカードでの支払いを検討していただきたい。

市長	<ul style="list-style-type: none"> • 今日のご意見を踏まえると、今後の分科会での議論では、1つには、岡山市の公共交通網の将来像をどう描くか、どういう路線をどう維持していくのか、ということが重要であると考えている。 • 2点目として、市民にとって、市の公共交通はどのような事業形態がふさわしいのかについて議論していかなければならない。 • この他に、運転手不足への対応や、脱炭素社会の実現、自動運転化などの前向きな対応についての意見もあり、分科会で整理していきたい。 • 市が提案していた三本柱のうち、路線の再編と運賃の適正化については実現していない。これらは、今後議論する公共交通網の将来像や事業形態のあり方にも大きく関わってくるものであり、全事業者の合意を伴うものである。バス協会や各社の皆さんにはご尽力のほどお願いしたい。
----	---

