

第18回 岡山市公共交通網形成協議会

議事要旨

日時：令和8年8月25日（火）15：00～

場所：ピュアリティまきび「孔雀」

1. 議事

（1）10月実施のバス路線再編について

（2）宇野自動車(株)による新路線の申請について

2. 委員からの主な意見

（1）10月実施のバス路線再編について ⇒意見なし

（2）宇野自動車(株)による新路線の申請について

	意見
宇野自動車	● （宇野自動車当日配布資料の説明 ※途中、映像での説明あり） ● 岡大附属小学校と保護者が困っている。小学生の運賃は半額であり、この路線は採算に合うとは思わないが、優先順位が極めて高い学童生徒の輸送については、誰かがやらなくてはならないと思っている。
岡山市	（宇野バス当日配布資料の説明に対する岡山市の考え） ● 資料「2. 以後の経過」のうち、令和7年7月31日に岡山市担当者が「実施計画への影響がない」と回答した件に関しては、当時、宇野自動車から具体的な計画が示されていない段階において、岡山市担当者が、実施計画の影響等を断定的に口頭で申し上げることはないと考えている。 ● 岡山市としては、宇野自動車による路線申請後、中国運輸局からの通知を受けて、本協議会で協議を行い、実施計画に支障となる旨の意見や議論があったことから、意見を提出している。 ● 資料「3. 資料3-2」で、実施計画に鉄道、路面電車の運行、運営は一切含まれていないという説明があったが、実施計画では、施策の方向性「持続可能な公共交通ネットワークの構築」において、JR及び路線バスを都心・幹線として位置づけ、階層ごとに確保すべきサービス水準や官民の役割等を記載しており、また、今回議論の路線を含む西大寺方面の再編において、西大寺から都心間のバス路線や路面電車を幹線として位置づけている。 ● 資料「4. 資料3-3」のうち、通学時間帯の一時滞留については、映像で説明された4月以降、岡山市が実施したアンケート調査や、第17回協議会で岡山電気軌道から示された利用状況を見ると、改善の傾向が見られ、また、接続する路線バスのダイヤ改正や前の便の利用啓発などにより、この課題は解消していくと考えている。

	● また、バス事業者のチャレンジ精神については、厳しい経営環境の中にあっても、地域公共交通を守るために事業者がリスクを負い、協議会での合意に基づくバス路線の再編など、様々な施策や取組に挑もうとする前向きな意欲や姿勢を指しており、追加の意見書では、幹線で過度な競争が生じ、収支が棄損されれば、支線等を支える体力が失われ、結果として「リスクを取ってでも地域公共交通を守ろう」とする事業者の意欲を削ぐことになりかねないという懸念を示している。 ● 資料「2. 実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害される実証的かつ定量的影響」について、岡山市が試算した年間約 320～520 万円という赤字の拡大は、岡山市としても決して小さいものではないと認識している。 ● 以上から、岡山市としては、お示しした追加意見書について修正の必要はないものと考えている。 ● 宇野自動車から説明のあった公共交通の利用環境の課題は大変重要であり、現地調査等で改善が確認されているが、今後も定着していくのか、注視してまいりたい。 (宇野自動車への質問) ● 認可されたら利用者数を協議会で報告するという提案があったが、利用が多い場合は既存路線に大きな影響が出ている可能性があり、その場合は運行をやめることになるのか。趣旨を確認したい。 ⇒ (宇野自動車) 利用が多い場合は、既存の公共交通に対して NO と言っているということであり、そこもあわせて考えていきたい。 ● 認可された路線の利用が多い場合は既存路線に大きな影響が出ていることになり、岡山市としては望ましい状況ではないと考えている。宇野自動車の考え方とは相違がある。
岡山電気 軌道	● 宇野自動車の説明は、ある一定のところを切り取って、いかにも大変だと見せるブラックパターンであり、4 月や雨天時などの特殊な日の一時的な混雑はどこでも見られるもの。新規路線は、一年中供給が足りない状況が確認されるときのものであり、雨天等の特殊な時期に対応するものではない。また、岡山駅への路面電車乗り入れの工事のため、一時的に乗車場を集約している状況であり、来年 3 月の駅乗り入れ時に劇的に緩和される一時的な問題である。 ● 附属小学校への通学は、7 時 55 分までに路面電車に乗れば遅刻しない。そのころには、一時滞留は発生していない。また、雨天時には増便を行っており、今後発生しないものと考えている。 ● 附属小学校には広域から通学者が来ており、広域から路面電車に接続するバスが雨天時はかなり遅れてくるため、公共交通全体で考えていかなければならない。 ● 申請路線は 7 時 30 分に 1 便運行する計画であり、これで混雑に対応できるのか。ピーク時間帯は 7:30～7:50 であり、電車は 6 本走っている。 ● 多客時を狙った典型的なクリームスキミングになっていないかも考えるべき。

	● 宇野自動車の低廉な運賃で 25 年間他社は苦しんできたが、共同経営によって経営を改善し、岡山市全体で安心して暮らせるように公共交通を維持していくべき。 ● 以上から、岡山市が追加の意見書を提出することについては賛成。
備北バス	● 本件については、以前も協議会で議論し、それを踏まえて岡山市が判断し、意見書を提出した。この協議会は国の諮問会議のような重い会議であり、協議会における協議や地域公共交通政策をみなさんで重く受け止めていただきたい。岡山市が判断したことを尊重してもらいたい。
両備 HD	● 東山地区には、附属小学校を含む 4 つの学校があり、先生方で構成された東山地区学校連絡会に岡山電気軌道も参加し、通学時の公共交通の問題について先生方から様々なご意見をうかがいながら取組を進めており、宇野自動車の「両備グループが利用者のニーズを聞いていない」という指摘は当たらない。 ● 今回の新規参入により低廉運賃の区間が広がることになり、実施計画に大きな影響を与え、また、将来の交通事業者の経営の安定化を阻害する可能性が極めて高いと考えており、このことについてもしっかりと評価をするべき。
神田先生	● たとえば公共交通の便数が増えると沿線住民が増えるといったプラスの影響があるが、過度な競争により市全体のネットワークとしてサービス水準が下がると、沿線に家が建ちづらくなり、地価が下がると、300～500 万円といった 1 路線の減収より一桁・二桁大きい額の経済的損失もあり得る。まちの形の話ともリンクするところであり、評価軸を市全体に広げた上で判断するべき。
岡山県交通運輸産業労働組合協議会	● 交通産業で働く立場としては、低廉運賃での参入により低廉運賃の区間が広がると、運転手確保のボトルネックとなり、労働条件の向上が要求できなくなることが懸念され、これは実施計画への影響もかなりあると考えている。 ● 運転手確保はかなり難しい状況であり、働く立場の人間としては、運賃は上げていただき、それを原資として労働環境を改善していただきたい。 ● 人材不足は全国的な問題であり、低廉運賃での参入については特に反対であり、岡山市の意見書には賛同する。 ● そもそも特定の学校の輸送について路線バスで対応するという議論が進んでいることに違和感がある。スクールバスを運行する学校もある。この協議会では、支線の収支率を目標の 35% に高めていくにはどうしたらよいか、そういうことを議論するのが本来ではないか。
阿部先生	● 岡山市は車社会になっており、高齢化も進む中で、車の運転ができない、公共交通しか移動手段がないという方の生活をどのように維持していくかというのが喫緊の課題。協働でこうした社会の動きに対応し、実行していく組織をつくり、公共交通を維持していくことが大事である。随時、議論を深めていただきたい。 ● 岡山市の追加意見書について、反対はごく少数であり、協議会の総意として了承した。今回の新規路線が認可された場合、「①重複する再編対象路線に留まらず、岡山市全体のネットワークの維持が困難となる」、「②現在の事業者間の協調関係に亀裂を生み、実施計画の維持が困難となる」おそれがある。また、岡山市が目

	指す「公共交通を中心としたコンパクトでネットワーク化されたまちづくり」の実現が困難となり、将来に大きな影響を及ぼし、公共の利益を損なうおそれがある。岡山市には、追加意見書に加えて、これを協議会の総意として国にしっかりと伝えていただくとともに、今後も、岡山市全体の公共交通ネットワークを守るための取組をお願いしたい。
--	--