

# 両備グループ 路線バスの廃止届提出について

両備ホールディングス株式会社  
岡山電気軌道株式会社

この度、両備ホールディングス株式会社（以下両備バス）、岡山電気軌道株式会社（以下岡電バス）では地域の公共交通網維持の観点から、問題提起のため2社合計31路線の廃止届を提出いたしました。

廃止届の概要及びこの度の経緯につきまして、以下にご説明させていただきます。皆様にはご心配、ご迷惑をお掛け致しますが、ご理解、ご協力のほどお願い申し上げます。

## ○廃止予定路線

### ◆廃止予定路線一覧

両備バス				
路線名	廃止予定区間	廃止予定日	備考	
1 北まわり牛窓線	西大寺～邑久駅	平成31年3月31日	邑久駅～牛窓間は存続	
2 南まわり牛窓線	西大寺～神崎～紺浦	平成31年3月31日	紺浦～牛窓間は存続、神崎山公園臨時バスは存続	
3 宝伝線	西大寺～(久々井)～東宝伝	平成30年9月30日	岡山駅～西宝伝間の直行臨時バスは存続	
4 岡山駅旭川荘線	県庁前～中井	平成30年9月30日	新屋敷団地高島駅前～旭川荘北は存続	
5 操南台団地線	護国神社前～操南台団地西	平成30年9月30日		
6 岡山洪川線(国道30号線)	興陽高校前～西高崎	平成30年9月30日		
7 玉野市役所線(国道30号線)		平成30年9月30日	岡山駅～ダイキ岡山前・興陽高校前・岡山南支援学校は存続	
8 荘内洪川線(国道30号線)		平成30年9月30日		
9 小串・鉾立線	郡団地口～鉾立	平成31年3月31日		
10 上山坂線	郡団地口～東児市民センター(シーバス)	平成31年3月31日	東児市民センターから先はシーバスが存続	
11 王子ヶ岳線	渋川三丁目～王子ヶ岳登山口	平成30年9月30日		
12 企業団地・秀天橋線	宇野駅～玉四丁目の旧道区間 給食センター～玉原ニュータウン	平成30年9月30日	玉原～給食センター間は三井造船線のみ存続	
13 光南高校線	北長尾～永井上～長尾馬継 秀天橋～玉野光南高校	平成30年9月30日		
14 岡倉線(旧2号線)	下撫川～清心学園口 松島西ノ口～倉敷駅	平成30年9月30日		
15 JFE本線	江長十字路～JFE南門前	平成30年9月30日	倉敷駅～江長十字路間は存続	
16 倉敷吉岡線	葦高小学校東～連島	平成30年9月30日	倉敷駅～葦高小学校東間、連島～霞橋車庫間は存続	
17 玉島中央町線	爪崎南～玉島中央町	平成30年9月30日	新倉敷駅～爪崎南間は新倉敷駅・ハーバーアイランド線のみ存続	
18 住友東線	坂田町～住友重機械西門	平成30年9月30日	新倉敷駅～坂田町間は新倉敷駅・ハーバーアイランド線のみ存続	
岡電バス				
路線名	廃止予定区間	廃止予定日	備考	
1 三野線	法界院駅前～三野	平成30年9月30日	岡山駅～法界院駅前間は存続	
2 中央病院線	津島新道～中央病院経由～岡山商大前	平成30年9月30日	岡山駅～京山入口～津島新道間は存続 津島新道～明誠学院前～岡山商大前間は存続	
3 神道山線	ききょう町～神道山	平成30年9月30日	天満屋・駅西口～尾上線は存続	
4 下撫川～花尻入口線	鉄工センター～バラ園～花尻入口	平成31年3月31日	岡山駅・天満屋～鉄工センター間は存続	
5 西小学校線	野田東～大元上町～西小学校前	平成30年9月30日		
6 平田・北長瀬線	ポリテクセンター入口～北長瀬駅前	平成31年3月31日	県庁・天満屋・岡山駅～ポリテクセンター入口間は存続	
7 京山線	岡山駅～京山	平成30年9月30日	藤原団地線は対象外	
8 ポリテクセンター臨時便	岡山駅～野田東～北長瀬駅前(臨時便)	平成30年9月30日	北長瀬駅～ポリテクセンター入口間の臨時バスは存続	
9 新保・万倍線	新保北～西市団地～泉田北	平成31年3月31日	天満屋・岡山駅～新保北間は存続	
10 中庄線	鉄工センター～清心学園～中庄駅	平成31年3月31日	岡山駅・天満屋～鉄工センター間は存続	
11 汗入・火の見・重井病院線	西古松～汗入/火の見/重井附属病院	平成31年3月31日	天満屋・岡山駅～西古松間は存続	
12 コンベックス岡山線	赤松～コンベックス岡山前	平成31年3月31日	岡山駅～(ノンストップ)～岡山中学・高校は廃止対象	
13 岡大附属校線	網浜～岡大附属校前	平成31年3月31日		

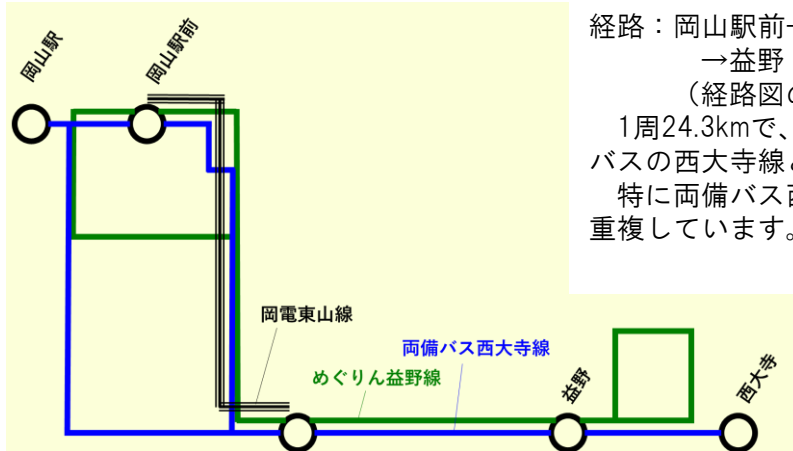
### ◆選定基準

各路線の乗車人員の実態に基づき、廃止予定路線及び区間を選定しております。

## ○廃止届提出に至った背景

### ◆認可された新規路線 「めぐりん益野線」

経路図



経路：岡山駅前→城下・東山・益野→新橋北  
→益野・東山・イオンモール岡山前→岡山駅前  
(経路図の緑の線)

1周24.3kmで、岡山電気軌道(路面電車)の東山線、両備バスの西大寺線と**路線が重複**しています。

特に両備バス西大寺線とは概ね23.3kmにわたって、路線が重複しています。

めぐりん益野線の運賃は岡山駅前から東山までが100円均一、東山より東が250円均一(\*)と**既存のバスの運賃を大幅に下回る**形(運賃比最大55%の値引き)での参入が想定されています。

なお、岡山駅から東山までの距離は3km超となりますが、民間バス事業者の100円均一運賃で3キロを超える区間は異例の長さです。

運賃比較表

主な区間	めぐりんの運賃(想定)	両備/岡電の現行運賃	運賃差
岡山駅(前)～東山	100円	220円(両備) 140円(岡電)	120円(約55%引き) 40円(約30%引き)
岡山駅(前)～新橋	250円	400円(両備)	150円(約40%引き)

### ◆両備グループの状況と認可の影響

両備バスでは、一部の路線について公的な補助を受けて運行しておりますが、補助を受けている路線は補助を受けてもなお赤字となっています。また、両備バスの路線全体で見ても事業としては赤字です。岡山電気軌道については路線維持に対する補助を受けておりませんが、平成24年7月より、従来から運行していた大学病院へも今回と同じ事業者により新規参入を受け、日赤病院等の他路線への参入や市内中心部での運賃値下げ等が続き、経営環境は悪化いたしておりました。両備グループの2社とも従来から、赤字の路線については黒字路線の利益により運営していますが、割合にすると圧倒的に赤字路線の方が多いという現状です。

めぐりん益野線参入後は、2社で約2億8,000万円の減収が想定され、減収率は両備バスで43.2%、岡山電気軌道で46.1%に上る見込みです。

	両備バス	岡電(バス)	岡電(電車)
全路線の収支状況	▲6,000万円	▲1,200万円	
路線別収支割合	黒字30%/赤字70%	黒字40%/赤字60%	—
新規事業者参入後 減収予測	約1億6,000万円	約1億1,700万円	

### ◆公共交通の窮境

路線バス事業は、少子高齢化や自動車社会の進展によって、お客様は年々減少し、経営環境が悪化する中、私どもを含む大半の事業者は高速バスや他の黒字路線の収入で何とか路線を維持してきました。そのような中、公共交通事業にも2002年に規制緩和が行われ、サービスの向上などを目的に競争原理が導入され、バス事業の参入・退出は基本的に事業者の判断で可能となりました。これにより他社の新規参入や運賃値下げを余儀なくされる状況が発生し、何とか維持してきた路線の縮小、撤退をせざるを得ない状況となっています。現に、規制緩和以後、鉄道は33路線、路線バスは14,795kmもの路線が廃止になりました。さらに33社の路線バス事業者が経営破綻しています。両備グループをはじめとしたほとんどの事業者は大切な「地域の足」を守ることを一心に企業努力をしていますが、永続的に地方の公共交通を維持するためには、制度の抜本的な見直しが必要です。

(\*)当初は200円で申請されていましたが、認可後の報道に基づく250円となっています。

なお、東山より東でも短区間では両備バスの方が安い場合があります。ただし、その区間だけのお客様のご利用はわずかです。

## ◆法規上の問題点

めぐりん益野線の申請については法律と照らし合わせても不適切な申請、認可であったと考えております。

### 【道路運送法第九条】

第2項 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に  
適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

第6項第3号 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営業者をいう。以下  
同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

### 【道路運送法第三十条】

第2項 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずる  
ような競争をしてはならない。

以上の条文に明記されている通り、「**不当な競争を引き起こす**」運賃、「**健全な発達を阻害する**」ような競争という観点からも、今回の新規路線及び運賃の申請は不適切であり、認可されるべきものでないと考え、そのように主張してまいりました。

## ◆これまでの行政との交渉経緯

両備グループでは、昨年3月に新規路線の申請が判明して以降、行政と協議を重ねてまいりました。国に対しては上記の問題点と、認可が認められては何とか維持している地域の路線網の継続が困難になるという状況を何度も申し入れてまいりました。また、各自治体にも相談し、国土交通省に対して認可反対の意見書まで提出していただいております。

なお、地域の公共交通については、自治体を主宰に事業者、地域住民、利用者、道路管理者、有識者などを交えた「法定協議会」での新規参入や地域交通の在り方も含めた議論が必要です。しかしながら、これまで設置の申し入れにもかかわらず、「法定協議会」が設置されない自治体もあり、結果として私どもからの提言が聞き入れられることはなく、遂に本件が認可されるとの情報を得たため、問題提起の意味を込めて廃止届を提出するに至りました。

## ○今後の予定

### ◆国への働きかけ

私どもは、今回の新規参入事業者への路線認可は道路運送法第30条2項の規定に抵触し、不適切であるとの認識から、路線認可取消の手続きを検討しております。また、通常国会の予算委員会でも本件を取り上げていただき、超党派での議論を通じて、このような事例が他の地域を含め二度と起きないように、道路運送法などの関係法令の改正へ向けた働きかけを行ってまいります。

### ◆自治体との協議、連携

先日、岡山市において協議会が年度内にも設置、招集すると発表されました。また、2月15日には岡山市、倉敷市、玉野市、瀬戸内市の市長はじめ関係者が岡山県庁を訪問し、岡山県として地域公共交通網形成計画策定、そのための協議会設置の要望書を提出して頂きました。国も地域の足への影響を最小限に留めるために、この協議会へ参加して頂けるとのことでした。私どもとしましても、この協議会の場で行政や地域の皆様と連携し、しっかりと議論を行ってまいります。

### ◆地域の皆様へ

今回の「廃止届」の提出は、決して「儲からない赤字路線を廃止したい」という意図で提出したものではありません。日本の地方の路線バスや鉄道が直面している問題を広く知って頂き、これからの公共交通を守っていくために、「みんなで考える」きっかけとすることが目的です。私どもと致しましては、今回廃止届を提出した区間も含めて、路線を「維持・存続」させていく努力を自治体や地域の皆様と連携して進めてまいります。しかし、将来のことを考えると、赤字路線を補助金によって永久的に維持するには限界があります。ご利用が減少すれば、事業としてその路線を維持していくことはできません。お客様にご利用頂いてこそ、路線バスは「地域の足」として存在価値があります。

私どもは、地域の皆様に必要とされる路線バスになるために、より一層の努力をしてまいります。ぜひ地域の皆様も、ご利用等を通じて、ご支援を頂きますよう、よろしくお願い致します。

また、本件では、この「廃止届提出に至る経緯と趣旨」が十分にお伝えできておらず、地域やご利用の皆様にご心配をおかけしてしまい、大変申し訳ございませんでした。

## ○本件に関するお問い合わせ先

### ◆電話でのお問い合わせ

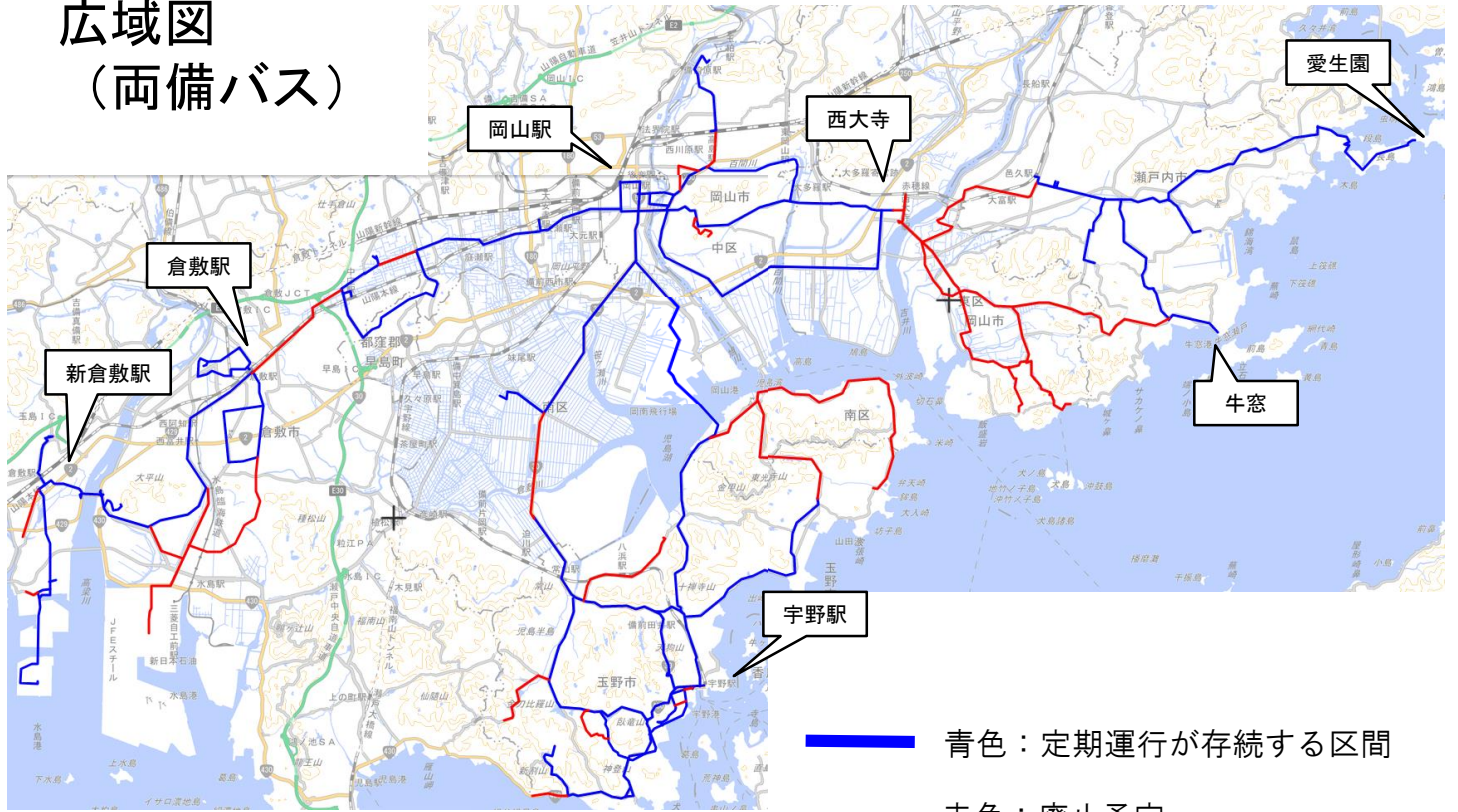
- ・両備バスカンパニー運輸部 086-230-2130（平日9:30～17:00）
- ・岡山電気軌道自動車事業本部 086-223-7221（平日9:00～18:00）

### ◆特設ホームページ

<http://www.ryobi-holdings.jp/rosenbus-okayama/>

# 【廃止予定一覧の路線図】

## 広域図 (両備バス)



## 岡山市内拡大図 (岡電バス+両備バス)

