

# 両備グループ 路線バスの廃止届提出とその後の対応について

両備ホールディングス株式会社  
岡山電気軌道株式会社

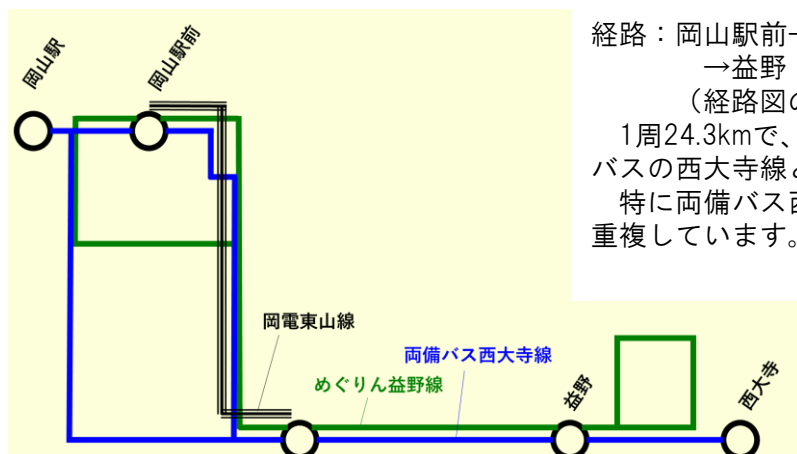
両備ホールディングス株式会社（以下両備バス）、岡山電気軌道株式会社（以下岡電バス）では2社合計31路線の廃止届を提出していましたが、この度廃止届の取り下げに至りました。ご利用いただいている皆様には多大なご不安とご心配をお掛けしましたこと、お詫び申し上げます。この度の一連の動きについて、以下にご説明させていただきます。廃止届提出についての真意及び、地域公共交通網維持のための問題提起という趣旨にご理解頂き、引き続きご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

## ○廃止届提出から取り下げまでの経緯

- 平成30年 2月8日 両備バス・岡電バスが2社合計31路線の廃止届を中国運輸局へ提出したことを発表。同日夜、中国運輸局にてめぐりん益野線が認可された。
- 同 2月13日 石井国土交通大臣が廃止届提出に関し、記者質問に答える形で、国土交通省としても地域の関係者による協議に参画することを表明し、地方では競争と路線の維持を両立させることは難しいという主張に理解を示された。
- 同 2月14日 岡山市長の記者会見にて法定協議会設置の意向が表明された。
- 同 2月15日 玉野市・瀬戸内市・倉敷市の市長はじめ関係者が岡山県庁を訪問し、玉野市・瀬戸内市・倉敷市3市長の連名で、岡山県に対し地域公共交通活性化再生法に基づく協議会の設置要望書を提出した。
- 同 2月16日 両備グループ代表の小嶋が衆院予算委員会の岡山地方公聴会に意見陳述人として出席し、地域の公共交通網維持に向けた国の仕組み作りを訴えた。
- 同 2月22日 衆院予算委員会にてこの度の廃止届提出が取り上げられ、安倍首相が石井大臣の意見に沿う形で答弁をされた。
- 同 3月5日 両備グループ代表の小嶋から、地域公共交通維持に向けた緊急提言（別紙）と共に廃止届提出後の対応と真意を改めて発表した。また、ご利用者の混乱を避けるため、来年度の通学用年度定期券を購入頂けるよう、全路線の廃止予定日を翌年3月31日に統一することとした。
- 同 3月7日 岡山県知事が廃止届に関連して、国、関係4市、バス事業者との検討会、協議会を設置する方針を表明した。
- 同 3月14日 岡山市・倉敷市・玉野市・瀬戸内市4市長からの廃止届取り下げの要請を受け、協議の結果廃止届を取り下げることを決定した。

## ○廃止届提出に至った背景（平成30年2月22日掲載「両備グループ路線バスの廃止届提出について」から転用）

### ◆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、路線バス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ほとんど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。

### ◆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。

(\*)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と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。

## ◆廃止届提出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。国に対しては先述の問題点と、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協議会にて、路線の設定や廃止を含めた地域交通の在り方の議論が必要です。しかしながら、これまで設置の申し入れにもかかわらず、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。

## ○廃止届取り下げの理由

廃止届提出以降の地域の皆様からの様々な声、国の動き、そして3月14日の岡山市長、倉敷市長、玉野市長、瀬戸内市長との協議の結果、以下の理由に基づき廃止届を取り下げを決定しました。

1. 新学期や新年度が迫り、新入生、新社会人の皆様が社会に出る門出の4月までに問題解決をしておきたいという思いがあったこと。
2. 皆様から多くの応援と声援を頂き、石井国土交通大臣の発言、安倍首相の国会答弁によって、地域公共交通への国の理解と今後の方向性が見えたこと。
3. 長年設置を要請していた法定協議会が岡山市で開催されることになり、また、岡山県でも地域公共交通対策協議会の開催が決定したこと。
4. 関係4市長の皆さまから地域の交通網を守りたいという熱心な要請があり、今後、地域公共交通維持の努力を連携して進める旨の各市の意向が確認できたこと。加えて、岡山市、倉敷市、玉野市、瀬戸内市の4市が、本件に関する提言を国へ行っていくということも伺い、全国的な問題として提起したことが、今後議論されるということが確認できたこと。

## ○今後の予定

### ◆国への働きかけ

3月5日に発表した10の提言（別紙参照）に基づき、私どもは関係自治体とも協力して、公共交通が地域活性化の一つのツールとして、少子高齢化社会でも持続的に機能するよう、働きかけを行って参ります。

なお、今回の新規参入事業者への路線認可については、地域の路線網維持より競争が優先されるという前例とならないよう引き続き訴えてまいります。今回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に基づき、本件の認可取り消しに向けて情報公開請求や不服申し立ての手続きを行ってまいります。

### ◆自治体との協議、連携

先日、岡山県から国、関係4市、バス事業者との協議の方針が示され、3月中旬に検討会が行われることになりました。また、岡山市でも今後、協議会が設置、招集されることになっております。私どもはこれらの協議会に参加し、路線網の維持に向けた議論を行うことは勿論、既に協議会を設置している自治体でも、行政、地域の皆様と連携を図り、今後の地域公共交通の維持に向けてしっかりと議論を行ってまいります。

### ◆地域の皆様へ

今回の廃止届提出により、ご利用の皆様にご多大なご心配、ご迷惑をお掛けしたことをお詫び申し上げます。廃止届提出以降、多くのお客様の声を頂きました。お叱りの声や困惑の声、路線の維持を切に望まれる声を頂き、また、一方でご支援、ご理解の声もお寄せ頂きました。今回の廃止届は、「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でしたが、弊社の主旨、一連の動きにご理解をお示しいただきましたことに、お礼申し上げます。

廃止届提出に至ったすべての問題が解決されたわけではありませんが、地域の皆様の声の後押しになり、路線を「維持・存続」させていくという目標に向かい一歩前進できたものと考えております。

私どもは自治体と連携し地域の路線網を守り、皆様に必要とされる路線バスになるため、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、引き続きご支援を頂きますよう、よろしく願い申し上げます。

## ○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/>

# 地域公共交通網維持に向けた緊急提言

両備グループ 代表兼CEO  
(一財)地域公共交通総合研究所 理事長 小嶋光信

## 1. 道路運送法を早急に改正する必要があります。

『交通事業者の「健全性」が利用者の利益の源泉になることを前提とし、需給のバランスを十分加味し、需要旺盛な地域は「競争維持」、需要減少地域は「事業の健全な発達＝適正な運営及び公正な競争を確保するとともに道路運送の秩序を確立すること」を図るようすべきです。』

## 2. 交通政策基本法第13条に沿って、地域公共交通活性化再生法の改正と整合するように関連法案や通達を整備すべきです。

《参考》

交通政策基本法（法制上の措置等）

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

## 3. 時代や地域に即した手続きへの変更が必要です。

『人口や利用者減少地域の公共交通網を守るために行政判断と行政指導の範囲で以下の対応を行うべきです。』

- ① 申請受付と同時に、内容を公表し反対聴聞を受け付け、広く地域の事情を把握すること。
- ② 地域の公共交通網に懸念が生じる事案には、国が交通政策基本法の理念である交通に関わる国、自治体、市民と交通事業者による責務と努力義務を勘案し、協議会の開催を主導する。この協議では、これらの申請がどのような影響を地域と業者に与えるかの議論を通じて地域の公共の福祉や地域の発展に結果的につながるか、路線網を維持できる公正な競争で利用者の利益になるかの進言をすること。
- ③ 地域公共交通網の維持に必要な路線の廃止届は、地域での聴聞と協議を通じて路線網の維持が何らかの方法で確保されるように配慮する等でコンセンサスを得ることを前提とすること。』

## 4. 交通網の維持が難しい地域では、「利用者の利益」は運賃がやすいことだけでなく交通網が維持されることと言えます。

## 5. 路線のクリームスキミングも加味することが必要

『路線網を維持するには、クリームスキミングでの運行回数のチェックと運賃だけでなく、市内の中心部から地域に伸びている多客路線部分という、いわば美味しいところだけをクリームスキミングする申請か否かも交通網維持には欠かせないチェック項目で、これも「路線のクリームスキミング」として、クリームスキミングの概念に加える必要があります。』

## 6. 人口減少、需要減少時代に需給調整を廃止し、美味しいところのみを狙い撃ちする競争が自由にできるような規制緩和は問題があります。

## 7. 地域総合交通局などの創設が必要

## 8. 地域公共交通網形成計画や再編実施計画のより速やかな普及

## 9. 交通目的税の創設

## 10. 「乗って残そう地域公共交通運動」を国民運動として提唱

『いくら財政的に地域公共交通を支えても、乗っていただけなければ意味がありません。少子高齢化の社会が進めば、後ずさりのパッチワークになってしまいます。』

『東京、大阪、名古屋はじめ大都市は、すでに公共交通社会に転じています。地域だけが新しい先進国型の流れに乗っていません。豊かで、便利で自然豊かな人間らしい地域を創り上げ、環境や健康に配慮した地方に住みたいと思うようにすることこそが、大都市依存の日本の姿から美しい地域の日本へと変えていくのです。そのためにも、「乗って残そう地域公共交通運動」を国民運動として提唱します。』