

第15回 岡山市公共交通網形成協議会 議事要旨

日時：令和7年12月23日（火）13：30～

場所：ピュアリティまきび 2階 孔雀

1. 議事

- (1) これまでの取組、最新の利用状況について
- (2) 令和8年4月に運行を開始する支線バスについて
- (3) 利用促進策の検討状況について
- (4) 今後のスケジュールについて
- (5) その他

2. 委員からの主な意見

- (1) これまでの取組、最新の利用状況について

岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none">・幹線と支線の乗り継ぎだけでなく、幹線同士の乗り継ぎ環境の整備についても考えていただきたい。 <p>⇒（岡山市）幹線同士の乗り継ぎ環境の整備は岡山駅で行っているが、それ以外のところでどういったものがあるのか確認しながら、ご相談させていただきたい。</p>
------------	---

- (2) 令和8年4月に運行を開始する支線バスについて ⇒意見なし

- (3) 利用促進策の検討状況について

岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none">・利用促進にあたり、デジタル化を進めることはひとつの大きなツールになると思う。キャッシュレスやWEB 定期券の導入で利用者が便利になり、乗務員の負担も軽減されるので、早急に取り組んでいただけるとありがたい。 <p>⇒（岡山市）本日は、事業者からの提案内容について説明させていただいたが、バス事業者皆さまの賛同や他の自治体も関係してくるため、丁寧な議論をしながら進めていきたい。</p>
阿部会長	<ul style="list-style-type: none">・バスの利用者は子供や高齢者、車を運転できない方が中心だと思うが、マイカー利用者への意識啓発を市として行っているか。 <p>⇒（岡山市）岡山国道事務所、岡山市、倉敷市、岡山県で毎年「スマート通勤おかやま」の取組を行っており、通勤形態の見直しに関する意識啓発を行っている。また、小学生に対してはバス教室、高齢者に対してはハレカハーフによる運賃割引などを通じ利用促進を行っている。</p>
宇野自動車	<ul style="list-style-type: none">・ガソリンの暫定税率が廃止され25円程度安くなると、自動車の利用が増えると思う。ゾーン運賃にするというのは信じられない。 <p>⇒（岡山市）バスを持続可能なものとするためには、事業者と共に知恵を出しながら利用促進を図っていく必要があると思っている。</p>

岡山市連合 町内会	<ul style="list-style-type: none"> • お試し乗車券の取組は良いと思っているが、積極的に広報を行ってほしい。 <p>⇒ (岡山市) 実施方法は今後協議していく予定。例えば、バスへの備え付けや転入者へのバスマップとの同時配布などのアイデアを持っているので、これから実施するかも含めて検討していきたい。</p>
--------------	---

(4) 今後のスケジュールについて ⇒意見なし

(5) その他 (・宇野自動車 (株) による新路線の申請について)

宇野自動車	<ul style="list-style-type: none"> • 別紙資料に、運行経路・便数・運賃等の概要を記載している。 • 経緯としては、学校へ通っている生徒の保護者から、岡電の電車の運賃が上がるので、宇野バスでそのまま学校まで行けないかという要望の電話が2件あった。岡山駅前から1本ならできるだろうとなったが、まずは学校に聞いてみることにした。 • 打合せの内容を議事録に記載しているが、以下の内容である。 <p>現行の課題として、現在、多くの付属小学校児童は岡山駅から路面電車を利用して通学している。雨天時や混雑時には、路面電車に乗ることができない場合がある。停留所に停車しても扉が開かず、児童が乗車できない事態が報告されている。その結果、始業時刻に送れる児童が発生することがあり、学校としても対応に苦慮している。宇野バスによる新たな路線が整備されれば、児童の安定した通学手段が確保され、学校としても大きな支援となる。宇野バスによる新路線整備計画は、附属小学校児童の通学環境改善につながる有意義な取り組みであると言われた。</p> • 7月31日の議事録には記載されていないが、岡山電気軌道に路面電車の増便を断られており、下津井電鉄と八晃運輸にもバスの運行を要望したが断られた。なので、宇野バスが運行してくれることは非常にありがたい。また、令和8年4月から学区拡大により遠方から通学する生徒もでてくるので、岡山方面からの便はありがたいとも言われている。
岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none"> • コロナ禍で利用者が低迷し、利用者にご不便をおかけしたことは確かにあったと思う。この辺のところは学校側と深く話をし、解消していつていると思う。 • 現在この地域は、岡電・両備バスあわせて通学時間帯にピークに1時間18便以上、1日459便の電車・バスが運行されており、すでに十分な供給力がある。 • その中で、低運賃で朝1本・夕方4本のみという繁忙時間帯に特化した申請は、一般路線というより、特定の通学輸送に近いものと受け止めざるを得ない。 • 両備グループとしてはあらゆる努力をして、維持するという決心をしている。 • 岡山市内では、競争から協調へと舵を切り、法定協議会のもとで交通再編と共同経営を始めたばかりだが、本申請は、その努力を正面から損なうもの。 • 今回を契機に、ご利用されるお客様にメリットになるサービスを真剣に考え、通学時間帯の電車間隔を5分から4分へ既に短縮するとともに、岡電と両備バスの定期券を共通化することにした。その結果、2月からは輸送力が1.6番となる見込み。 • 今後は東山地区において、学校・町内会を交えた「通学交通協議会」を設け、地域に寄り添ったきめ細かな改善を続けていこうと決意している。 • 宇野様にはご心配をおかけしたが、これらの事情をご理解いただき、それぞれの役割を尊重しながら、地域の公共交通というネットワークを共に守っていきたい。

両備ホールディングス	<ul style="list-style-type: none"> • ポイントとなる論点は「利用者利便確保の観点で必要な新規路線か」「岡山市の利便増進実施計画を阻害するものか」という２点だと思う <p>＜利用者利便確保の観点で必要な新規路線かどうかについて＞</p> <ul style="list-style-type: none"> • 東山方面には３つの公共交通路線があり、合計すると平日は計 459 便の供給があり、朝の登校時間帯の 7 時台は 18 便、午後の下校時間帯にあたる 14 時～17 時台は 66 便（１時間あたり平均 16.5 便）が供給されている。 • 東山地区には広域から児童・生徒が通う学校が 3 つあり、毎日 786 名の公共交通利用がある。 • こうした学校からの公共交通については「岡山駅～東山間で通学の足が持続的に確保されること」「広域から児童・生徒のみなさんが通学される学校であるため公共交通ネットワーク全体が持続的に確保されること」という大きく 2 つのニーズがあると思う。 • 岡山～東山間の通学の足を確保するという観点では、登下校の時間帯の便数を 11 月に増便した上で、今後、路面電車、岡電バス、両備バスの定期券の相互利用を可能とする予定であるため、お客様の利便性は格段に向上する。 • 雨の日に積み残しが発生していたが、こういった改善により、学校や PTA から高く評価されている。 • これらのことから、宇野バスの議事録にあるようなお客様の不安は無くなっていると考えている。 • 学校には広域から通う生徒さんが多く、広域での公共交通ネットワークを守るということは、岡山市の利便増進実施計画を遂行することにほかならない。 <p>＜利便増進実施計画を阻害するものかどうかについて＞</p> <ul style="list-style-type: none"> • 現在、東山を含む西大寺方面については路線再編や路線の公設民営化を通じた再構築の対象エリアとなっている。対象エリアになっているのは、この地域にとって公共交通は確実に必要となる一方で公共交通の運営自体は 1.2 億円もの赤字となっていることが原因。地域公共交通の継続性を確保し、さらにお客様にとって使いやすサービスに作り替えていくことが現計画の大きな趣旨であり、新規参入が起きて競争が激化すれば、計画にマイナスの影響があることは明らかである。 • 再構築によって生まれた余力で岡山市内の交通空白地帯の解消なども進めることで市内全域での公共交通ネットワークの充実を図る。それにより妹尾～北長瀬間の新規路線が作られるなど岡山市の計画の成果が出始めているところ。つまり、色々な路線が全体の目的に向かってそれぞれの役割を果たす中で、ある地域の計画の頓挫は他の地域の計画に影響を与える構造になっている。東山方面で再度競争が起こり再構築に失敗すれば岡山市の計画全体に影響が出る。 • 従って宇野自動車の新規路線申請が認められてしまうと既存の利便増進計画への悪い影響は避けられないと思う。
岡山県交通運輸産業労働組合協議会	<ul style="list-style-type: none"> • 実際に学校が困っているということなら、各学校と話をしていただき、学校に特化（スクールバス）して朝と夕方に宇野バスが運行していただければ助かるのではないかと。

八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> • 今回の宇野バスの路線新設を協議会の議題として取り上げた目的は何か。 ⇒（岡山運輸支局）新たに路線の申請がある場合、利便増進実施計画が認定されたエリアにおいては、計画の維持が困難になるか、また利便増進が阻害されるおそれがあるかどうかを法定協議会で議論をし、市が意見を出すかを判断していただくことになる。そのために協議会で協議を行っている。 • 我々は、協議会がこれから先、交通を守る上で必要という考えで参加している。大局的に見て、力を分散するのではなく、特化すべきという考えで、めぐりんは循環線や益野線から撤退をした。一路線については是か非かを協議するのは過去の話だと思っていた。今回の新規路線の申請には協議会の賛同が必要不可欠なのか。 ⇒（岡山市）申請があった場合、協議会での協議を経て、岡山市が国に意見を申し出ることができることに法律ではなっているので、本日様々な意見を聞いたうえで、岡山市が意見を出すかどうか、最終的に意見を出す場合はどういった意見を出すかを判断していきたい。
宇野自動車	<ul style="list-style-type: none"> • どこに何百本の便があるかは知らない。現に学校からこのような不安・不満が出されている。 • 増便されたと言うが、最初に岡電に要望があった際には路面電車を増便せず、宇野バスの新規路線申請後に増便をしている。今は便数が足りているかもしれないが、岡電が対応しないから私たちが対応することにした。 ⇒（阿部会長）意見交換を早急にしていきたい。
岡山市	<ul style="list-style-type: none"> • 宇野バスの路線新設は利用者利便の確保のために行うものだが、路線の認可については、地域公共交通活性化再生法に基づき、「実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうか」という観点で国が審査することとなり、新路線が実施計画へ与える影響を、定量的・実証的に明らかにすることが求められる。 • 本日委員の皆様からいただいたご意見を踏まえて、今後、岡山市として、国への意見の提出について、新路線が実施計画に与える影響を定量的・実証的に整理した上で、2月頃開催予定の次回の協議会で意見を出すか否か、出す場合はどういった意見とするかについてご報告したい。