

岡山市の取り組みと課題

～利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供することを目指して～

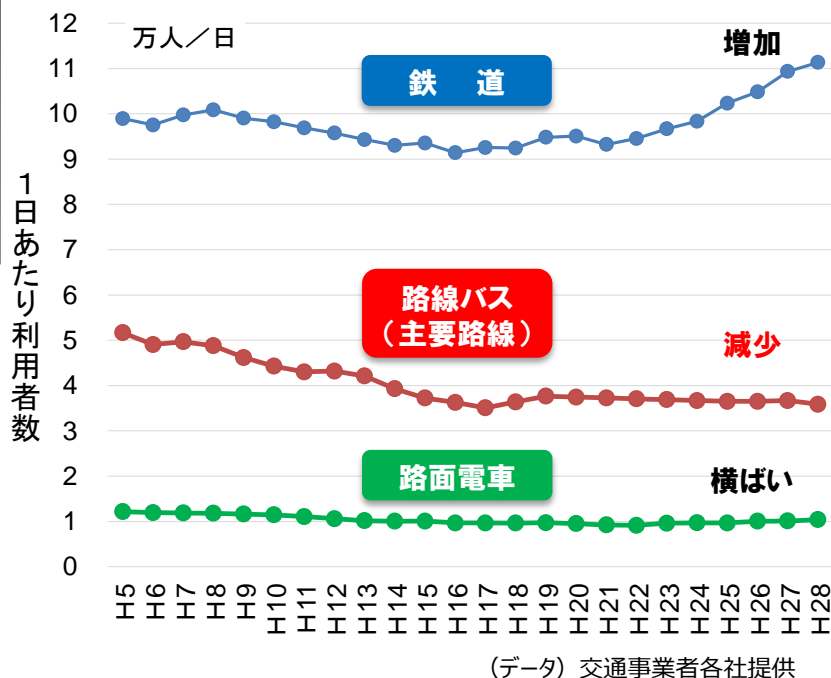
1. 岡山市の公共交通の現状（路線バスの衰退）
2. 地域公共交通網形成計画策定に向けた取り組み状況
3. 現行制度下での課題
 - (1) 市と事業者の調整・連携
 - (2) 利用促進に資する取り組みへの支援
4. 今後の方向性（案）

1. 岡山市の公共交通の現状

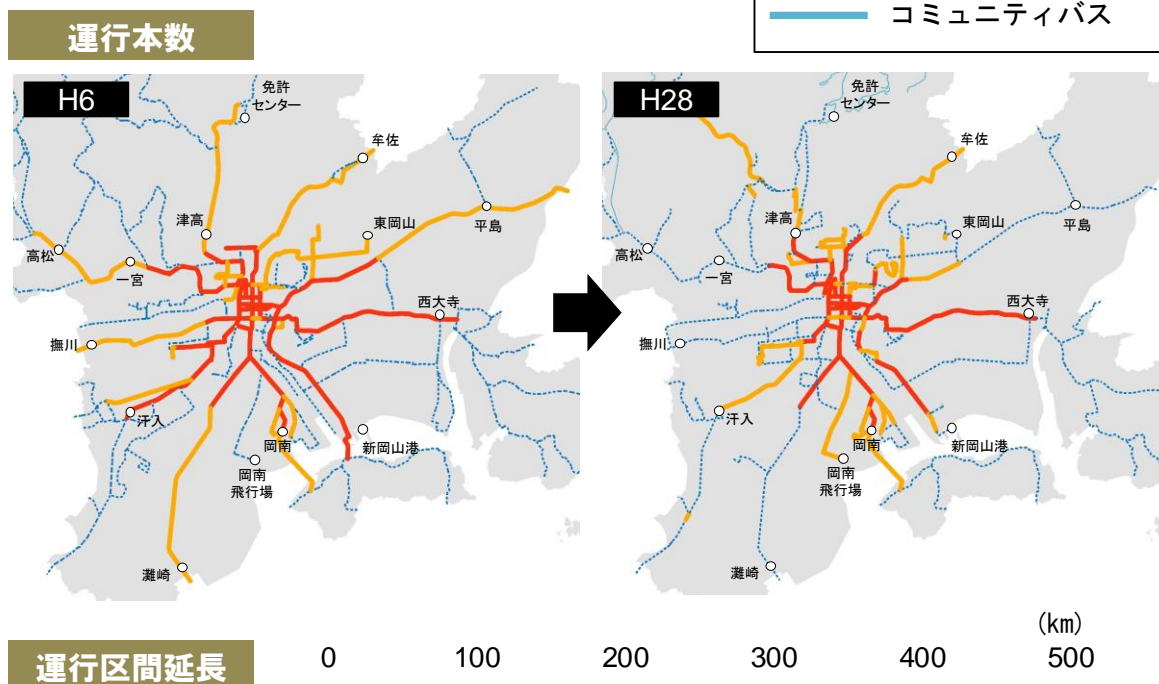
路線バスの衰退

- 公共交通の利用者数は、鉄道が増加傾向、路面電車は横ばいの中、路線バスは20年前から3割減少しており、現在も微減傾向
- 路線バスは利用者の減少に伴い、運行区間が20年間で24%減少し、また、人口減少の大きい周辺部で大幅に減便

利用者数の推移



路線バスの減便・廃止の実態



公共交通不便地域※の居住人口は20万人
(そのうち、65歳以上の高齢者は5万人)

※駅から800m又はバス停から300m以上離れた地域 (100mメッシュ)

9社のバス事業者を含む法定協議会を設置

- 平成30年5月に法定協議会を設置し、協議会2回、幹事会1回を開催
- 達成すべき目標や役割分担について合意し、具体の施策について検討中

達成すべき目標

コンパクトでネットワーク化された都市を支える
**利便性の高い公共交通サービスを
 安定的に提供する**



役割分担

事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、
都市全体の公共交通システムの最適化を目指し、
利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

- 利用者目線に立った質の高いサービスの提供
- 事業の効率化・合理化
- 運賃設定の適正化
- 技術開発や利便性向上への投資 等

市民・利用者

施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、
主体性を持って公共交通を支える

- 積極的に公共交通を利用する
- 移動手段の確保（生活交通等）について主体的に取り組む 等

岡山市

利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向け、
**主導的に取り組みを推進するとともに、
 具体的な支援を実施する**

- 利用環境の向上及び運行の改善に対する支援・連携の推進
- フィーダー交通（生活交通等）の確保
- まちづくりとの連携 等

3. 現行制度下での課題

(1) 市と事業者の調整・連携

- 市内路線バスは9社が運行しており、競争が激化している
 (例) 平成30年2月に、両備バスが1日120往復する区間で、八晃運輸の1日50往復の路線新設が認可
- 全体として、運転手が減少しており、各社で人数の確保に苦慮している

過度な競争による路線廃止の危機

H30.2 【八晃運輸】益野線の認可
 (競争によるサービス向上)

H30.2 【両備HD】赤字31路線の廃止届
 (内部補助による路線維持の限界)

一方で・・・

運転手不足による路線休止

H30.9 【中鉄バス】大井線の休止
 (運転手が直近3年間で3割減少)

課題

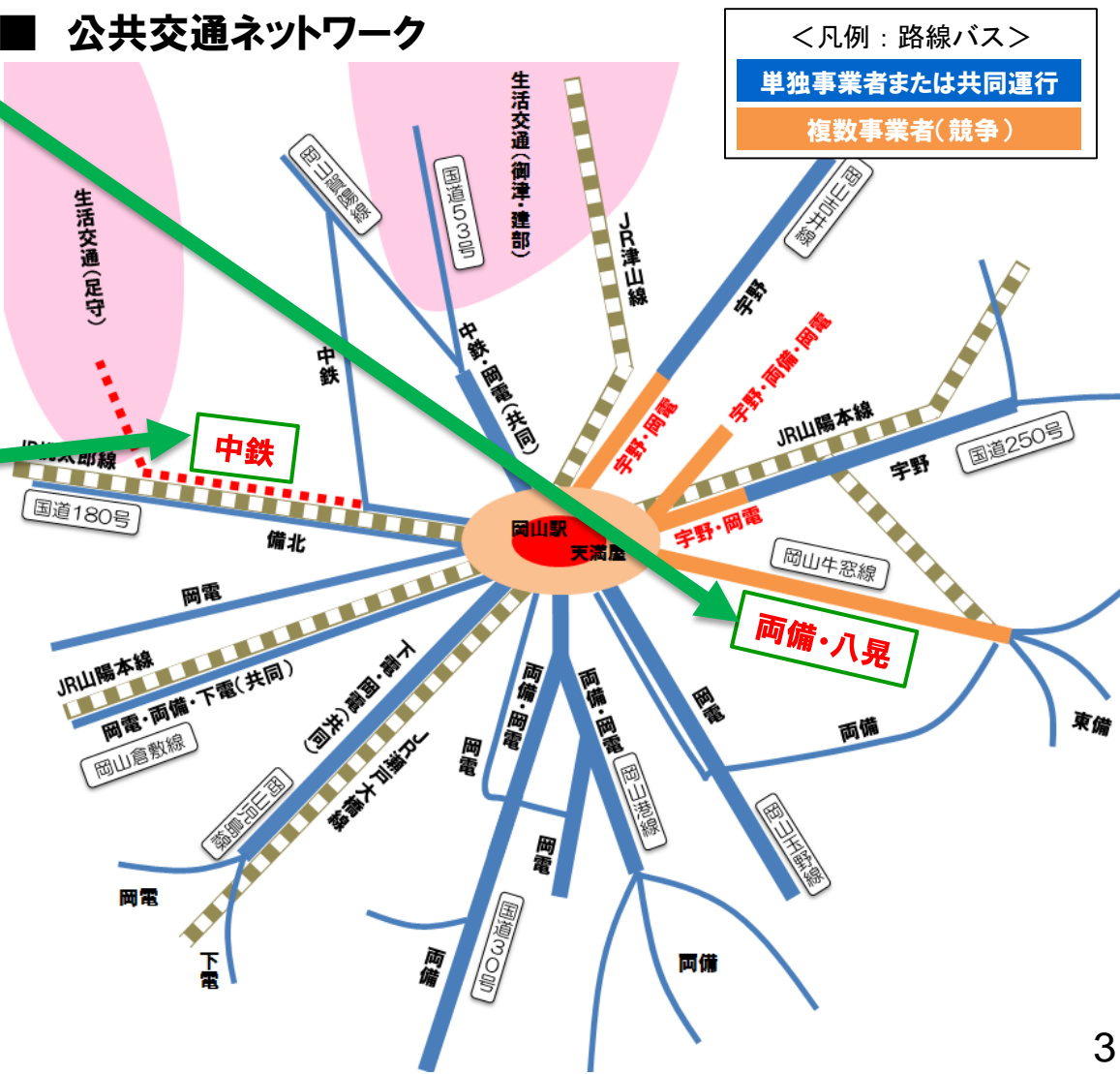
許認可手続きが路線単位のため、都市全体の公共交通NWの維持に関する視点が欠如

路線廃止は届出のみで、妥当性が検証されない
 (事業者の都合のみで廃止される)

<これらの課題を解決するためには・・・>

路線の認可及び廃止手続きにおいて、都市全体の公共交通NWの維持の視点が必要

公共交通ネットワーク



<凡例：路線バス>

単独事業者または共同運行

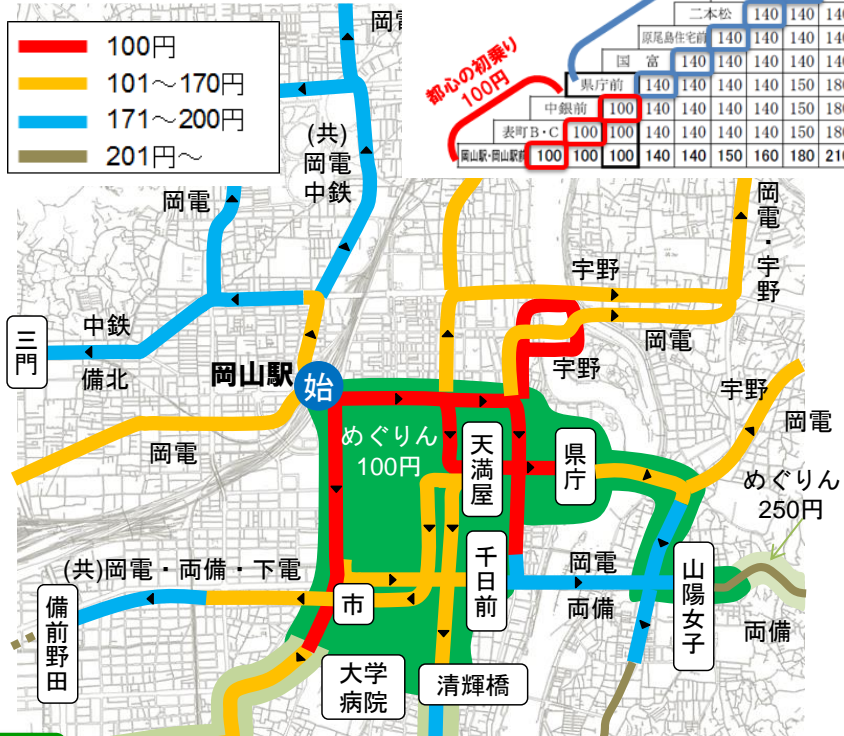
複数事業者(競争)

3. 現行制度下での課題

(1) 市と事業者の調整・連携

- 各社のバス路線が集中する都心部では、競争により認可運賃ではなく、実施運賃で100円区間が設定されている
- 一方、周辺部から都心までの路線バスの往復運賃は、1000円以上となる地域がある（都心の駐車料金より高い）

■ 都心部の運賃 (岡山駅からの運賃)

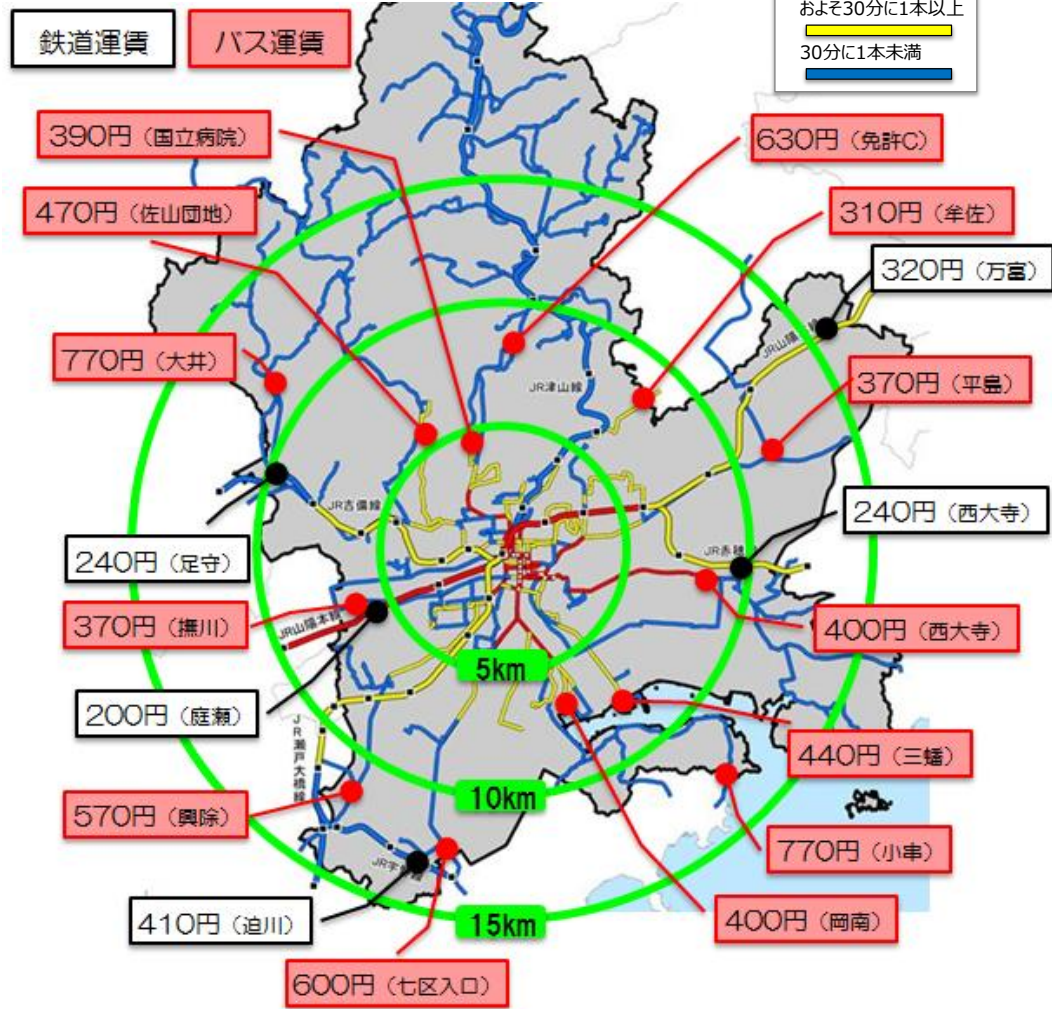


【例】国道250号の路線 (宇野バス)

長岡	140
長岡団地	140
兼基	140
高屋	140
二本松	140
原尾島住宅前	140
国富	140
県庁前	140
中銀前	140
表町B・C	100
岡山駅・岡山駅前	100

周辺部の初乗り 140円
都心の初乗り 100円

■ 周辺部から都心までの運賃 (岡山駅までの運賃)



課題

競争による低廉な運賃設定により経営状態が悪化

<この課題を解決するためには...>

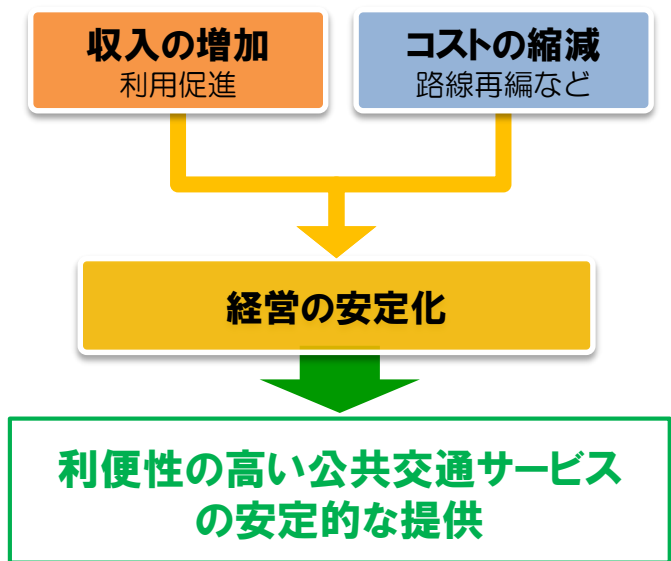
市と事業者の調整・連携が必須

3. 現行制度下での課題

(2) 利用促進に資する取り組みへの支援

- 利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供するためには、公共交通の経営の安定化が必要

<取り組みの流れ>



課題

公共交通の経営の安定化を図る上で利便性向上や利用者の負担軽減等の利用促進が必須

<取り組みを推進するためには>

利用促進のための支援の強化が必要

■ 運賃割引等は自治体・事業者が負担している

<自治体負担による料金割引に関する取り組みの例>

	対象	実施形態	割引内容	事業者補てん
A市	高齢者	ICカード	半額	バ ス：1.0億円(H29)
B市	高齢者	ICカード	100円 一部区間、時間帯	鉄軌道：0.5億円、バス：0.6億円(H29)
C市	高齢者	ICカード	100円	鉄軌道：0.7億円、バス：3.6億円(H29)
D市	高齢者	乗車証	100円 障がい者は無料	バ ス：1.4億円(H29)
E市	全員	上限設定	上限200円	バ ス：0.9億円(H28)

<事業者負担による料金割引に関する取り組みの例（岡山市）>

割引対象	サービスの内容
身体障害者等	・身体障害者手帳、療育手帳等を提示すればバスの運賃半額
免許返納者	・運転免許返納者に県警察が発行する「おかやま愛カード」を提示すればバスの運賃半額
路面電車とバスの乗り継ぎ (岡電・両備)	・路面電車とバスを乗り継ぐ場合はバス利用時の運賃(ICカード利用) ・バスの定期券で定期区間内の路面電車が利用できる(乗継電停指定)

■ 国の支援は赤字補てんや車両等の導入経費が中心

種類	支援の概要 (○：通常 ●：綱計画策定後)
地域間幹線系統	○運行経費赤字額(補助率 9/20上限) ○車両減価償却費、公有民営補助方式の車両購入費(補助率 1/2)
地域内 フィーダー系統	○車両減価償却費、公有民営補助方式の車両購入費(補助率 1/2) ●運行経費赤字額(補助率 1/2)
路線バス等から ダウンサイジング	●車両購入費(補助率 1/2 ※上限500万円) ●予約システムの導入経費(補助率 1/2)

4. 今後の方向性(案)

① 都市全体の公共交通NWの維持に配慮した新規路線の許認可

認可における審査基準等の追加

- 新規路線の認可については、路線単位ではなく、都市全体の公共交通ネットワークの維持を図るための視点が必要であることから、道路運送法または活性化再生法に認可における審査基準等を追加する

現行制度の課題

認可に係る審査及び手続きが、路線単位のため、都市全体の公共交通ネットワークの維持に関する視点が欠如

道路運送法

改正案

① 認可基準等の改正(第六条関連)

- 現行の3つの審査基準(安全確保・適切な計画・遂行能力)に「**圏域全体の公共交通網の維持に支障を与えるおそれがないもの**であること。」を追加する
- 上記を確認するにあたって、**関係地方公共団体から意見を聴取するものとする**
- 国からの意見聴取にあたって、関係地方公共団体から**経営状態等の情報開示を求められた場合、交通事業者はこれに応じる**こととする

① 地域公共交通網形成計画の記載事項の追加(第五条関連)

- 関係地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の中で、圏域全体の公共交通NWを維持する観点から、「**路線の新設・廃止等に関する考え方**」を記載できることとする

② 道路運送法の特例の追加

- 網形成計画に記載された「**路線の新設・廃止等に関する考え方**」を踏まえ、**圏域全体の公共交通NWの維持に支障を与えるおそれがないかどうか審査することとする(おそれがあると認めるときは認可しない)**
- 国は、路線の認可において、**関係地方公共団体から意見を聴取することとする**
- 国からの意見聴取にあたって、関係地方公共団体から**経営状態等の情報開示を求められた場合、交通事業者はこれに応じる**こととする

道路運送法の特例措置(計画を阻害する行為の禁止等)は、再編実施計画の策定が前提であるが、再編実施計画の策定には、**全事業者の同意が必要**であり、利害調整の問題もあって、**策定が非常に難しい**

活性化再生法

② 路線廃止の手続きにおける妥当性の検証

廃止手続きの見直し

- 関係地方公共団体は、路線廃止の届出に際し、**経営状態等に関する情報開示**に基づき、路線再編などの**運行効率化による廃止抑制の可能性**を検証する
- 立地適正化計画に基づき、**公共交通沿線への居住誘導**を図る上で、**将来にわたってバス路線を維持（移動手段を確保）**することが必須であるため、**やむを得ず廃止する場合も、代替となる移動手段の確保が必要**

■ 現状の手続き

- ① 事業者が6か月前までに国へ届出
(旅客の利便を阻害しないと認められる場合は30日前まで)
- ② 運輸局の掲示板やホームページで公示
(中国運輸局ではメールで関係市町村に連絡する運用あり)
- ③ 地方運輸局による関係地方公共団体及び利害関係人への意見聴取

道路運送法

第十五条の二(事業計画の変更)

- 1 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、路線（路線定期運行に係るものに限る。）の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その**六月前**（**旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前**）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
- 2 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者が前項の届出に係る事業計画の変更を行った場合における旅客の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、**関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする。**

関係地方公共団体への意見聴取の徹底
を図る(運用改善)とともに

改正案

- ① **路線廃止に関する事項の追加**
○国からの意見聴取にあたって、関係地方公共団体から**経営状態等の情報開示を求められた場合、交通事業者はこれに応じる**こととする

③ 路線・便数・運賃の設定等に関する調整・連携

独禁法の適用除外

- 都市全体の公共交通サービスを安定的に提供することを目的とした、路線・便数・運賃の設定等に関する自治体と交通事業者の調整・連携に関して、独占禁止法の適用除外とし、地域公共交通網形成計画の検討段階での調整・連携を可能とする

④ 利用促進に資する取り組みへの国の支援拡充

財源確保

- 料金割引（高齢者や障害者等）や乗り継ぎ割引（モード間・事業者間）等の利用者の負担軽減や利便性向上などによる公共交通利用促進に関する財政支援を拡充する