

## 第7回 岡山市公共交通網形成協議会 議事要旨

日時：令和2年10月12日（月）13:30～

場所：勤労者福祉センター5階大会議室

### 1. 議事

(1) 地域公共交通利便増進実施計画（旧：再編実施計画）の策定及び共同経営に関する協定の締結について

(2) 具体の施策（計画の3本柱）について

	意見等
岡山県交通運輸産業労働組合協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>岡山駅東口乗り場については、運転手からは「待機場が6～7台しかないため、入れない場合は駅周辺を巡回している」、「トイレに駆け込まなくてはならない」、「ターミナル内での渋滞や安全の問題」、「運転手の精神的負担」といったことが課題として挙がっている。</li> <li>めぐりんの岡山駅乗り入れについては、昨年市からは「乗り入れは技術的には可能」という考えが示されたが、バスターミナルのスペースを広げたり、ダイヤ調整をしてすっきりとした運行形態にするなど、現状の課題に対する具体的な対応をしっかりと検討していただきたい。</li> </ul>
八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> <li>市から示された計画案について、当社としては賛成である。この計画案は、市内の大半のバス路線を維持することを前提に考えられたものであり、利用者目線に立った有難いものである。ぜひ進めていただきたい。我々もできる協力は惜しまずやっていきたい。</li> <li>この協議会において、具体案ができつつあるので、各方面で実効性のあるものに取りまとめを進めていただきたい。循環線については、左線の再開及び運賃の値上げについてもあわせて考えていきたい。また、長年お願いしてきた岡山駅への乗り入れについても進めていただきたい。岡山駅への乗り入れと同時に、益野線からの撤退、廃止をする。</li> <li>国立病院については、適正なダイヤ・本数・運賃をベースに新規参入をやっていきたい。これから岡山市に協力をいただきながら進めていきたいと考えている。</li> </ul>
備北バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>益野線については、一昨年、新聞・テレビ報道などで多くの市民が関心を持たれており、今回廃止するとなると、我々の一昨年の議論は何だったのか。良い悪いは言わないが、我々としては少し疑問がある。</li> <li>国立病院線への参入については、2社で運行されており、益野線のようにならないようにしっかりと議論して進めていただきたい。</li> <li>新型コロナの影響でバス・タクシー・観光バスなど厳しい状況であり、もう少し時間をおいて来年や再来年に議論するべきではないかと思う。</li> </ul>
岡山商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> <li>市から事前に説明があったが、疑問点について明確な答えがなかったため、今回の案には反対。</li> <li>公共交通再編に伴う経営責任は誰がとるのか確認したい。事業者が責任を取るとなると、最終的には事業者が収支を計算し、雇用の責任もあるため、利害関係の調整が非常に難しい。市が責任を持ってやるということになれば、結果がマイナスになった時は市が責任を取ることになるため、事業者としてはとりあえずやってみましょうと協力しやすくなる。</li> <li>事業者の責任でやるとなると、公平な立場の経営のプロが入って、事業計画を監査しないと、利害調整は不可能ではないかと考えている。そこで、各路線の採算がわかるような情報を提供していただきたい。市は、国が保有する路線ごとの利用者数や収支に関する資料提供を受けてこの計画を検討しているということなので、私にも提供をお願いしたい。</li> <li>全体としては概ねおかしいものではないが、反対する理由がいくつかある。まず、運賃の改定案が中途半端であり、150円程度への値上げではあまり効果がないのではないかと考えている。最低250円程度までの値上げが必要ではないか。公共交通がひっ迫しているのは利用者が減っているからであり、それはマイカーより不便だからである。計画的に相当の設備投資をやらなければ利用者は増えない。150円程度の値上げでその原資が出るとは思えないので甚だ中途半端である。バス停の整備や増便、経路の見直しには相当の経費がかかり、これは事業者の責任でできるわけがないと思っている。</li> </ul>

<p>岡山商工会議所 (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運賃割引については、最低運賃を100円以下に下げた必要はないと思っている。</li> <li>• 競争から協働・協調に舵を切ったこの協議会が設置されたと認識をしており、既存の路線の競合をどうするかということ十分に詰めた上での新規路線というのが当然の進め方であり、計画案に新規路線が入っているのはおかしい。議論の進め方に甚だ疑問がある。津高の新規路線には、現在2社が運行しており、増便が必要であれば、既存の2社と検討すべきである。便数が少ないのは補助がないからであり、今後市が支援をするのであれば、まずは既存の事業者と増便を検討し、それが無理なら新規事業者を考えていくというのが順番である。</li> <li>• めぐりん益野線の廃止について、その理由を聞きしたい。現在運行する2社でウィンウィンになる形を検討した上で、撤退を検討すべきである。廃止に反対ではないが、理由が明確なおかしいと思う。撤退することとは、参入は失敗だったのかと思わざるを得ないので、廃止の理由を明確にしてもらいたい。参入が失敗なら、また新たに参入をするのかということになり、全く意味不明である。</li> <li>• コンパクトシティを目指すことは大変素晴らしい。マイカーから公共交通というのは大賛成であるが、大改革であるため、丁寧な情報公開ときめ細かい議論の積み重ねがないと難しい。</li> </ul>
<p>下津井 電鉄</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 黒瀬委員のご意見は、一般論として大変納得できる内容であると感じている。今日の資料を持って、進める・進めないということであれば、進めにくい内容だと思っている。</li> <li>• 新型コロナについては、世間が想像する以上にバス事業者は影響を受けている。高梁市では、コロナが落ち着くまで協議会を1年延期するという判断をしており、我々事業者からすれば、大変良識的な判断だと思っている。一方、岡山市の資料では、今日もそうだが「待ったなし」の連呼。何をそんなに急いでいるのかなと、その真意がよくわからない。バス事業者のためにという言葉が返ってくるのかもしれないが、であれば、よく岡山市が言う「事業者に寄り添って」ということをもっと丁寧にやっていただきたい。寄り添っていただけている感覚を今のところ持っていない。事業者と同じような感性・感覚の中で物事を判断していただきたい。</li> <li>• 路線の撤退については、通常我々は3年、早くても半年はかかるが、めぐりん益野線の撤退についてはあまりにも早い。行政主導でやるのであれば、既存事業者と新規事業者の調整がうまくできていけば、国立病院線の話もそれほど問題にならないが、そういった調整をやっているのかどうかよくわからない。</li> <li>• 我々は株主や金融機関の了解がないと何もできない。今日の資料はプレゼンと同じ。この資料を持って株主や金融機関に「これだけ収支改善できる、是非やらせてください」とお願いするのだが、資料にある4.3億円の増収という数字の根拠となるデータがコロナ以前のデータであり、コロナの影響が非常に大きい中で、この資料では「何を考えているのか」としかならない。コロナが落ち着いて、先が見通せるようになってからでないと、説得力が出てこない。</li> <li>• 行政には、しっかりと事業者に寄り添っていただき、また実態・現実・現場を熟知した上で判断や組み立てをお願いしたい。</li> </ul>
<p>両備ホールディングス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 黒瀬委員・政森委員・永山委員の意見に賛同する。コロナ禍の影響については、想定以上となっており、利益ベースで見ると20年分ぐらいの赤字をしたということになり、先の判断については非常に慎重にならざるを得ないという経営状況にある。</li> <li>• 高齢者・障害者の運賃割引については賛成であり、利用者目線であり、事業者目線でもある。</li> <li>• 都心の運賃値上げについても、大変ありがたい話ではあるが、我々事業者が同調できるのであれば可能なことだが、1社だけ値上げすることにはならないので調整をお願いしたい</li> </ul>

<p>両備ホールディングス (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>益野線については、係争中であり、私が発言するのともうかと思うが、未だに私は納得できていない。長年我々が育ててきた路線で唯一といってもいい黒字路線への新規参入であり、他の大赤字の路線を維持しながらやっているというのはご承知の通り。その中で、参入が認められ、法律上やむなしかもしれないが、大変厳しい想いをしてきたこともあり、この度の廃止という事に関しては非常に驚いている。</li> <li>国立病院線への新規参入については、中鉄バスに関しては大変な影響を受けるのではないかと危惧している。中鉄バスは100～140円の売り上げが非常に少ない会社となっており、都心が値上げされても、国立病院への参入の方が影響が大きいのではないかと思われ、我々の受けている損失を中鉄に付け回すような判断は経営者としてしたくないと考えている。</li> </ul>
<p>中鉄バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>もともと厳しい経営状況の中、コロナ禍により甚大な被害を受けており、その中で国立病院線への新規参入については、1時間に1本の参入ということでそれほど大きなものではないが、会社経営としてプラスかマイナスかで言えば、減収になることは間違いないと考えている。各社の経営方針に対してはどうか言うつもりはないが、バス事業というのは単価×乗客なので、利用客が同じ中で便数が増えて、運賃が維持をすることになると、減収は明らかな話であり、これを自助努力で他の路線で埋め合わせをしるということなのか、なんらかの支えを行政の方で考えてくれるのか、議論が必要である。</li> <li>利用客は回復しているものの、前年比の8割程度で止まっており、原因は不明だが、テレワークによる通勤需要の減少や高齢者の通院需要が減っている印象がある。学生の定期利用は回復した。これが一過性なのか、常態化するのかが見えない中なので、そのあたりを見極める時間を少しいただければと考えている。</li> </ul>
<p>宇野自動車</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>この計画を実施してみて、ダメだったときに市がどうにかするというでなければ、各社の自由意志で100%経営責任を持つということが当然のことだろうと思う。</li> <li>コロナ禍で2割減った利用はこの先も戻らないと思っており、それを前提にやっていかないといけない。当社の最大の黒字路線でも、利益率は1割もないため、他の赤字路線を支えようがない。そうしたときに、便を減らすというよりは、大きな路線を廃止せざるを得ない状況になってくるだろうと思う。</li> <li>我々は何年も前から赤字路線を対象に、路線別の運賃を認めてほしいとお願いしている。路線別区間別の全便の収支を出してみると真っ赤(赤字)である。9月でも25%ほどマイナス。バス会社を辞めなきゃいけないことになってしまう。何十万人単位で利用されている路線を辞めざるを得ない。国交省に路線別運賃を認めてもらいたい。JRでも幹線と支線で2割ほどの運賃差がある。そういう細かいことをやらないと守っていけない。少なくとも赤字路線を守る上で大事なのは、赤字をいかに縮めるかであり、便数を減らしても縮まらないので廃止するしかない。路線がなくなってもいいのか、1～2割運賃が上がっても残したいのか、制度として国に考えていただきたい。それができなければ、ワンボックスのデマンド交通では対応できないような路線を廃止しなければならない。こういうのは数年ですてくると思う。コロナ以前の制度を抜本的に直さないとだめだろう。</li> <li>平成10年に100円運賃を導入してから利用者は確実に増えている。「160円×人数」の運賃収入が、「100円×人数」でプラスになっている。100円運賃を値上げするつもりは毛頭ない。全線140円が初乗り運賃なので、150円に値上げするというのは論外である。その前に抜本的なことをやってほしい。値上げをするなら、全線の値上げを考えていかないとだめ。</li> <li>各社償却を終えた車両が大多数であり、今後新車を減価償却できるかと問われれば、おそらくできない。今回の計画の実施により4億円の増収があるというが、2500万円の車両を16台程度しか賄えない。毎年16台入れたとしても、車両の更新が追いつかない。そうすると、車両が持たなくなり、路線が減っていくということが色々なところで起こる。</li> </ul>

<p>宇野 自動車 (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• これらのことを考えないといけない。私どもは市から補助をもらおうとは思わないが、経営として考えたときに賛同できない。</li> <li>• 三野や高屋で岡電さんの廃止・減便が提案されているが、我々は駅経由で表町に行くが、岡電さんは天満屋経由で駅に行くので、この案では利便性が低下してしまう。できれば岡電に走っていただいて、あの地域の利便性が確保できればバスの利用は増えると思う。我々は郊外に向けて運行しており、岡電さんがなくなると、我々でその分市内を増やせるかというとなかなか難しい。特に朝晩は車と人が不足する。</li> <li>• 全線、1週間でも乗降調査を実施して、みんなで共有できるデータに基づいてみんなで色々議論するというのが第一歩ではないかと思う。</li> </ul>
<p>岡山電気 軌道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通を維持するということが日本では大変難しい時期に来ていると思う。この再編実施計画だけで支えられるのかということ、正直言うと非常に難しい。しかし、ステップの中で、この計画が実現に向かうということについて我々はあらゆる努力をしていきたいと思っている。</li> <li>• 都心の運賃値上げについては、宇野さんが言われたとおり、全体の運賃をどうするのかということを考えながら都心の運賃を考えるというのはその通りだと思う。一部だけを切り取って下げる、または上げるというのは運賃適正化にはならないと思う。</li> <li>• 高齢者・障害者の運賃割引については、早くやっていただきたい。岡山は遅れすぎているし、支援の額も低い。</li> <li>• 最も気になるのは、急遽、八晃さんの路線拡充の話が出てきたこと。また、益野線はなぜ廃止なのか。現状、何台の車が走り、何人の運転手が携わっているのか、1時間あたりの便数は従前と比べてどうか、また従前から車両と運転手はどうしてしまったのか、この辺りをお聞きしたい。</li> <li>• 国立病院線については、本来、競合路線があるところに新規参入するというのは基本的にはご法度である。競争と路線維持が一致しないということは国も認めているところであって、2社がやっているところを3社にする必要性は全く感じない。供給が足りないということなら、岡電と中鉄が話をして、増便ができないとなれば新規を考えましょう、というのが筋である。突如として、国立病院線が入ったことについて我々は理解ができない。計画を早く取りまとめていきたいというのは共通の想いであるが、網形成計画に入っていなかった拡充(津高方面と中心部)については削除していただきたい。削除していただかなければ、1つにまとまることにはならない。黒字路線を守るために一生懸命がんばってきて、法改正になる土壇場のところで、また需要の前提のない路線に「1時間に1本だから認めてちょうだい」というのはいかがなものか。</li> <li>• 岡山の路線網の維持についてはあらゆる努力してきた。最終的には、交通連合しっかり作って、岡山市のみならず岡山県全体の交通網をどうしていくのかということに踏み込んでいかないと小手先で治るような状態ではない。したがって、早く実施計画をまとめていくのだが、コロナ禍で需要が以前と全く変わってきた中で、どうやって地域の路線を維持していくのか、これが利用者にとっては一番大事なことであって、この問題に対して早急に新しい協議を始めるように市の方には要請をしたい。</li> <li>• 三野線の廃止と書いてあるが、我々はこれを廃止する意思はない。しかし、宇野さんと共同でやって効率的にしていくということは議論していく必要があると考えている。</li> </ul>

- コロナ禍という未曾有のことが起こる前から、路線バス事業は非常に厳しい状況で、赤字路線が全体の多くを占めており、通常の民間事業であれば、おそらく収支を考えれば撤退をするような状態かと思われるが、公共の交通として各事業者がそれぞれ努力されて市民の移動手段を維持していただいております、我々としても本当に有難いと思っています。ただ、非常に厳しい状況の中、9社ある事業者がそれぞれ儲かって成り立っていければ一番良いことだが、これからの高齢化・人口減少を考えると、民間事業者に担っていただくという大前提は変わらないが、行政としても一部費用を負担する中で、また事業の効率化を図る中で、市民の移動手段を確保していかなければならないという強い想いから、この協議会を設置し議論をし続けてきたところである。
- 「コロナ禍で大変なのになぜ今なのか」ということについては、まだ利用が戻ってきていないし、戻ってくるかどうかもわからない中で、さらに厳しい状況になっており、行政としても、これまでの免許返納者だけの割引負担を事業者がやってきたというところをまず変えなくちゃいけない。割引の対象を65歳以上にして、免許を持っている方やもともと免許を持っていない方を含めて、高齢者にとってバスというものがますます重要になってくるということを踏まえて、行政も負担しようということ。そして、我々の試算では、半額割引によって高齢者のバス利用が15%程度増えると算出しており、利用者の負担軽減だけでなく、事業者の経営改善にもつながるだろうということで、これから実施するにしてもそれなりに時間もかかるので、今までよりも急がれるのではないかと考えてお示したところである。
- 都心の運賃値上げについては、全体の運賃の見直しを否定するものではないが、自由競争の中で認可運賃よりも下げて運行しているのが都心であり、まずはこれについて、やはり路線がなくなってしまう利用者も困るので負担してもらおうという発想で、事業者の皆さんで競争をやめて、運賃をそろえて経営改善しませんか、という趣旨である。各事業者で中心部の値下げが経営に与える影響は異なると思うが、中心部の路線が多い岡電さんや八晃さんは、値下げが大きく経営を圧迫しているのではないかと考えている。逆に、1社だけ下げたら競争が働いたため、全体のネットワークの維持を考えて、少なくとも150円程度には皆さんで適正化しませんか、という提案である。
- 国立病院については、経過を補足したい。八晃さんが、現在のルールに基づいて、国立病院線に参入したいということで我々にバス停の道路占用許可の申請を5月初旬に出された。通常であれば、道路管理者として問題があるかどうかということで速やかに占用許可を出すのが、今はこういった議論をやっている中で、今のルールに則っているからといって、便数や運賃について八晃さんの考えだけで入ってきていただくのは決して望ましくないだろうということで、八晃さんに市の方からお話に行って、新規参入については事業者としての権利なので、それを否定するわけにはいきませんが、参入にあたっては、今の岡山市のバス事業全体を見ていただいて、ピーク時には少し立ち乗車も出ているので1時間に1本程度で、運賃については既存事業者にあわせることでお願いできませんかと市からお願いをした。その時点では、八晃さんは益野線の運行を続ける中で、国立病院線に入りたいということを表示をされた。
- その後、利便増進計画全体の協議をする中で、市としては、中心部の現状を踏まえて、低廉な運賃で競争し続けるということや、本数も事業者の考えだけでやっていくということについても、例えば、めぐりん益野線への対抗措置として両備さんも本数を増やしたことで経費が増えたが、それ以上に売り上げが減少し、収益が大きく減少したというお話を以前の協議会で松田社長にさせていただきまして、それはその通りだと思うので、めぐりん益野線については低廉な運賃での競争はやめて、撤退して、両備さんにおまかせしませんかということ市の方から八晃さんにお話をさせていただいた。それで、市全体のネットワークを維持していこうという市の想いを理解していただいて、八晃さんは、益野線の廃止と、国立病院線は1時間に1本で、運賃は既存事業者に揃えるということで先ほどお話をされたというのが実際の経緯である。

事務局 (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> <li>岡山駅前広場の乗り入れについては、従前よりも便数が少し減ってきているので、キャパシティとしては入れるということをしてJRさんが示されている中で、一部の事業者だけが入れないということでは、利用者がわかりにくいところもあるし、事業者の公平感のこともあるため、岡山駅に皆さん入って頂いて、その中で安全で安心して利用していただくためにはどうすればよいのかを議論すればよいと考えている。これまで八晃さんは何度も入りたいという話をされており、利便増進実施計画として全体を整理する中で、八晃さんも岡山駅に入っていたら結構だと市は考えた。これらを含めて、これまでの6方面の路線再編とあわせて、今回新たに発生した事象についても、市の提案を含めてお示しさせていただいた。</li> </ul>
岡山電気 軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>大変努力をされているということで感謝申し上げたい。しかし、八晃さんに関するということについては、まずは現状を確認したい。益野線については、以前は何本走っていて、現状何本なのか。車両は何台だったものが何台になっていて、他の車両はどうされたのか。乗務員は何人おられたのが、今は何人になっているのか。なぜ国立病院線に入りたいのか。2社で供給が十分なところであり、収支率が仮に100%と100%だとしたら、3社になると各社70%になるので、全部赤字になる。めぐりんも赤字になる。にも関わらず、なぜこれを計画するのかを聞きたい。</li> <li>八晃さんは過去7年間で14回申請をされている。その成功率、路線維持率はどうなっているのか。それをしっかり聞きたい。公共交通は遊びではない。市民の生活を守るために、みんな必死になってやっている。そういう中で、市内中心部においては79本のバス停標柱を立てて、51本も頭が飛ばされて、市内にさらされている。一体これは何なんだ。これは、しっかり同業者としてみても、やはり経営に対する魂として、やる以上は3年以上歯を食いしばって黒字にするというのが事業者の務めである。国も市も、その辺のところをしっかりと踏まえて、ただ法律があるから占用許可を出して、首のはねられた標柱を市内にさらけ出しているということは、決して好ましいことではない。その辺のところをご本人からご説明をいただきたい。</li> </ul>
岡山商工 会議所	<ul style="list-style-type: none"> <li>この協議会はどのレベルの話をするのか。少なくとも路線ごとの収支が示されていない。例えば、西大寺については、両備さんの減収については話があったが、八晃さんの収支はわからない。住民にとって利便性が上がったのか、これも資料がないので検証ができない。では、私が商工会議所の代表としてこの場に来て何を議論するのか。少なくとも事業者の間で利害調整ができていない。利害調整ができていのであれば、我々も総論として議論をすることが可能となる。各論の話がすり合わせできていないのに、どこでその話をするのか。ここで専門的な話をしないということであれば、どこでするのか。中立な立場の経営のプロが入って、それぞれの路線の収支表を見て、岡山市の案を検証して、バス会社の言い分も総合的に見てこれが適正化どうかと判断できる能力がある調整機関がどこにあるのか。それが無い以上は議論が難しいのではないかと率直に思っている。当事者であるバス事業者を除くと、経営者というのは私くらいしかいないわけで、その中でどうやってこの専門的な話を詰めるんだろうかというのが甚だ疑問である。岡山市が経営責任を取るのであれば、別に構わない。市民が税金の投入が適切かどうか判断すればいい。一番肝心のところが抜けているので、議論がかみ合っていない。ここで突っ込んだ議論をするのは無理。ここに出てくる前に、十分揉んで、すり合わせしたものが出てこないと困るが、それをどこでするのか。今現在はそうっていない。</li> </ul>
阿部会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>この協議会は、6月に制定した地域公共交通網形成計画を踏まえて、関係者が集まって、具体的な方針について協議するということであり、この場で永遠と議論するというのではなくて、水面下での議論も踏まえて、この場で議論していくということが必要だと考えている。</li> </ul>
備北バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回の国立病院線のような新規参入については、今後、市は前向きに進めていくのか、それとも、また協議会で議論して決めていくのか、そのことをはっきりすべき。もし市が独断で進めていくのであれば、こういう場は必要ないと私は思う。</li> </ul>

<p>市長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、新規参入の話が合った時にどういう対応をとっていくのかということについては、今回法律改正がなされ、私も関与していたのだが、今回の利便増進実施計画が制定できれば、その範囲内で新規参入の申請が出てくれば、国から市の方に意向を聞いてくることになる。我々も、勝手にそこを判断するのではなくて、協議会の場で新規路線についてどう思いますかという質問をして、協議をしていただいて、その結果を踏まえて、我々是对応していくということになる。</li> </ul>
<p>岡山市 連合 町内会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各社それぞれの経営があり、それを統一するのは非常に難しいのかもしれないが、利用者と事業者にとってどうしたらうまくいくのかということをも市がかなり考えてこられたと思う。私はこういう席で専門的なことは言えないが、これだけ一生懸命みなさんやっつけてくださっているのであれば、9社の方々が同じ方向でやっていただけたらいいなと思う。市の方からは3本の柱が示されているが、とても素晴らしい案だと思うので、事業者の方でも考えていただけると有難い。</li> </ul>
<p>岡山市 連合 婦人会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各社の方々が路線の維持、利便性の向上ということに非常にご努力されているということにまず感謝申し上げたい。高齢者・障害者割引を市が負担するというのは経営改善の面からも非常に良いと思う。ただ、路線の再編や都心の運賃の値上げのところの各社の考えをよく調整して、この金額が正しいのかどうか経営者でないのかわからないので、その辺りを最終たき上げをして、各社これでOKですか、という合意を得る中で、この協議を進めていただけたらと思う。利用者としては路線が廃止されるというのが一番いやである。あと、バス停は最近改善されて居心地がいいものが増えてきており、そういったことも期待している。再編計画自体はよくできていると思うが、意見として出た課題を解決して、案としてよく練っていただきたい。</li> </ul>
<p>宇野 自動車</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が責任を持つのか、事業者が責任を持つのかということについては、当然事業者が責任を持つというのが本来だと思う。そうすると事業者の判断で取捨選択をしていくことになる。</li> <li>それから事業者間の信頼、行政との信頼ということは責任とは違う話として存在してる。どう手のひら返されるかわからないので手を結べない。行政とも同じ。100円運賃を上げることについて、個別協議をしたときに、高齢者・障害者運賃の半額負担と100円運賃の値上げはセットで提案があった。ということは、100円運賃を上げない限り、高齢者・障害者運賃の半額負担は我々は受けられない。なので、我々はお断りした。今まで通り、障害者割引は我々が負担し、高齢者割引の対象を拡げることはしない。いくら水面下であっても、個別交渉であっても、信頼できる交渉というのは基本だと思う。</li> </ul>
<p>阿部会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>色々活発な意見があったが、いずれにしても、市全体のバス路線の出来る限りの維持と、経営の健全化・安定化、この2つが非常に大きな柱になるということは間違いはない。その中で、網形成計画に基づいて協議会が開催されているわけで、できるだけ全社と市の事務局とが率直な意見を交わしながら一体となって計画の実現に向けて進めていただきたい。</li> </ul>
<p>岡山市障 害者団体 連合会</p>	<p>(事前にいただいたコメントの読み上げ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全ての障害者や、免許を返納した又はもともと免許をもっていない高齢者にとって、路線バスは欠かせない移動手段であるが、これまで利用者の減少により路線の廃止や減便が生じている。</li> <li>新型コロナウイルス感染防止に対する外出規制や、新たな勤務体制による通勤客の減少、感染防止対策への経費の増加により、バス会社の経営は厳しいものと思う。</li> <li>障害者の運賃については、現在5割引となっており、バス会社の負担となっているが、市が割引分を負担することになれば、割引制度の継続にもつながるため、是非、実現をお願いしたい。</li> <li>障害者が割引制度の恩恵を受けるには、路線の存続が前提になるため、運行の効率化による経営改善にも、事業者として協力をお願いしたい。</li> <li>また、バスの利用環境については、市街地に設置されている安心・安全な停留所を、関係機関の協力を頂きながら郊外にも整備していただければ利用者の増加につながると思う。</li> </ul>

<p>市長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今日はどうもありがとうございました。公共交通の議論、約3年間続けております。私としても、「信無くば立たず」ということを座右の銘としており、したがって、事業者の皆様方とも相当の回数、議論させていただいた。市民代表の皆様ともずいぶん話をさせていただいた。ただ、岡山はこの72万都市の中に、バス事業者が9つあり、これは全国の中でも少し異例のことである。国の方について関係者と議論するときも、「岡山市さん、なかなか意見調整が難しいね」とよく言われている。色々と努力をしてきたつもりだが、今日、3年弱経ってもまだまだ各社の意見の調整ができているとは言えない状況だと思っている。しかしながら、連合町内会、連合婦人会からも話がありましたように、市民の皆様にとっては、公共交通は非常に重要である。したがって、我々としては、事業者の皆様方の合意をいただいて、この計画を動かしていきたいと思っている。令和3年度から具体的に動くとするれば、もう時間はそれほどあるわけではない。年明け早々の協議会で、どうするかということを決めていかなければならないと思っている。したがって、最後、阿部会長がまとめていただいたように、できれば全社の皆様にご同意をいただいて動かしていきたいと思っている。具体的に、来年の1月までどこまで調整できるか、水面下を含めて、これからやらしていただきたい。できるだけ多くの事業者の皆様方の合意点に達するように、我々も努力していきたいと思うので、事業者の皆様方にはよろしく願いたい。</li> </ul>
-----------	--