

岡山市公共交通網形成協議会・第5回幹事会 議事要旨

日時：令和3年1月21日(木)13:30～

場所：ピュアリティまきび「孔雀」

1. 議事

・具体施策（3本柱）に関する今後の方針について

	意見等
橋本会長	<ul style="list-style-type: none"> 運賃割引については、宇野バスさんが「現時点で協議に参加しない」と表明されたので、現時点の賛同事業者で早期実現を目指すということになっているが、福祉施策の公平性の観点から、引き続き宇野バスさんと話し合いをしていただきたい。
両備ホールディングス	<ul style="list-style-type: none"> 路線再編の中断は、協議会で決定されるものであり、先般国に申請されためぐりん益野線の岡山駅乗り入れは新しい案なので、幹事会もしくは協議会で議論すべき 平成10年に市内運賃は150円、郊外は初乗り140～160円という運賃設定だったのが、その後、100円運賃の範囲が拡大した。そういう状況の中で、我々としては、運賃の適正化は、ぜひやっていただかなければならない。事業者が足並みを揃えてやるべき。 運賃割引については、報道では初めて実施されるような内容になっているが、これまで愛カード提示者や障害者に対する半額割引は事業者負担で実施してきた。
備北バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線再編の中断については、我々の意見も踏まえてのものであり、また運賃適正化及び運賃割引についても共感するものである。
県交通運輸産業労働組合協議会	<ul style="list-style-type: none"> 路線再編の中断については、国立病院線や循環線を削除してから中断にすべき。
岡山商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> 3本柱の方針案については、事業者の意見を取り入れて整理された案になっていると思う。 路線再編については、白紙に戻して、優先する路線、守るべき路線、導入する路線をきちんと議論した上で、新規路線考えていくということであれば、市の方針案に対して宇野さんが回答した意見に賛成である。 都心の運賃適正化については、あくまでも経営責任は事業者であり、料金の問題は経営に関わる問題であるため、事業者の判断に任せざるを得ない。 運賃割引については、ハレカカードの導入は市民サービスの向上に繋がるものであり、前に進むことが望ましいと思う。宇野さんは割引の協議に参加しないというご意見だが、運賃適正化と切り離せば合意形成できるのではないかな。

2. その他の事項に関する意見

・めぐりん（八晃運輸）の岡山駅前広場乗り入れについて

（以下、発言順）

	意見等
県交通運輸産業労働組合協議会	<ul style="list-style-type: none"> めぐりんの岡山駅乗り入れの申請が国に提出されたようだが、なぜ協議会で協議しないのか。 我々は、2018年に持続可能な地域公共交通の維持存続を向けての法改正と適正な認可を踏まえた運賃設定を求めて、41万の署名を国土交通省に提出した。結果として、法改正に至り、新規参入については、協議会で議論されることになり、また独禁法も改正された。 対策は待ったなしの状況で、事業者に影響がある新規参入や路線変更で競争が行われようとしているが、これで路線を維持できるのか。労働者としても、駅の乗り入れは反対してきた。 今回、本数が少ないので乗り入れ可能だと思われるかもしれないが、これはコロナの影響で一時的なものであって、前年度の本数で議論すべき。 八晃さんは、昨年4月から乗務員を自由に解雇して、50数本あった路線を7本まで落として、これを果たして公共交通というのか。両備バスと岡電バスが走っているので、市民からの苦情はない。そんな事業者が駅に入ることは、とんでもないと思っている。

<p>県交通運輸 産業労働組 合協議会 (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 法が変わり、競争から協調協働に変わっている。路線維持が目的であれば、駅乗り入れの影響については、労働者も含めて、必ず協議を尽くさなければならないと思う。 質問が3点ある。1点目は、なぜ八晃さんはそういう申請を出されたのか。2点目は、岡山市が、その申請に対してどういう指導されたのか。3点目は、これを議論する気があるのか。 ⇒(岡山市) 2点目については、申請は八晃さんが国に行ったことであり、岡山市はそれについて指導する立場ではない。3点目については、地域公共交通利便増進実施計画を策定していないため、新たな申請等に対しては、協議会での議論を踏まえて市が国に意見を提出することはできない。従来通り、国が道路運送法に基づき審査することになり、協議会の議題とするものではないと考えている。
<p>備北バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> めぐりんの駅乗り入れについては、バス協会の中で、議論をしてきた結果があり、またこれまでの協議会で議論してきたことも、全く反映されてないというのが現状。もう少し事業者の意見も聞きながら、もう一度議論していくのが、通常ではないか。 これまで市と JR さんと議論してきたが、国は、そこは十分議論をして審査するということか。 ⇒(岡山運輸支局) 今後、審査基準に沿って、使用権限等の有無、確認すべきことを確認しながら審査をしていくということになる。
<p>両備ホール ディングス</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の適正化を目指しながら、駅乗り入れは安い運賃区間が拡大されることなので、逆行しているのではないかと。このままでは、路線網は崩壊する。
<p>岡山 商工会議所</p>	<ul style="list-style-type: none"> 岡山市とバス事業者の間で不信感があり、協議が十分に進められていないのではないかという疑念を持っている。おそらくバス事業者は、前回の再編案を白紙に戻して、新規路線についても必要かどうかを含めて議論するはずだったのに、知らないところで、新規路線が申請されているのかと。これは信義の問題である。 岡山市の回答がさらに不信感を招いている。中断したのは、前回協議会で出てきた案は中断するので、今回新しく出てきたことは別だと。そんなだましみたいな説明をされると、ますます不信感を募らせる。 なぜそこまでして、どさくさ紛れみたいな格好で、申請する必要があるのか、その必要性がよくわからない。また、路線の再編計画が中断してるということであれば、これはコロナが終わるまで、例えば1~2年先の話になる。今やらなければならない緊急性があるのか。八晃さんにその辺をお聞きしたい。 岡山市は、その路線が本当に岡山市の交通網の再編にとって必要なかどうかについてどのように判断しているのかをお聞きしたい。 ⇒(岡山市) 岡山市としては、駅前広場に乗り入れることは利用者利便の観点から良いことだと考えている。広場内の安全確保についても、事業者間で協力すれば可能であると考えている。また、事業者の公平性の観点から、1社だけ入れない、新規だから入れないということにはならないと考えているが、最終的には許認可権限を持つ国が判断することになる。

八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> • 駅の乗り入れに関しては、我々として利便性向上のために、この協議会ができる前から、過去何度も関係機関にお願いをしてきた。過去に国に申請も出している。 • 緊急性ではなく、利便性の向上。なぜめぐりんが駅に入れないのか疑問である。以前は広場の容量が不足している等、様々な理由があったが、当時の容量を100だとすると、今は60程度。それでも入れないという判断や反対する同業他社が存在するなら、これは独禁法に抵触するのではないか。一定の利益を確保するために他の事業者は排除する、そんなものはあり得ない。公共のものを使うときに新規の事業者は駄目だというような考え方は通るのか。そのあたりの国の判断を求めているということ。
岡山 商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> • 経営については各事業者の責任になっているが、路線再編については足並みのある程度そろえる必要があると思うので、協調できる体制が必要ではないか。 • ただ、排除されるような流れがずっとあった、これを続けるというのも良くないので、どこかできちんと話し合いができるようになっていかなければならない。
八晃運輸	<ul style="list-style-type: none"> • 我々は、あくまでも協調が前提。岡山市からの提案に対して、全て賛成しているのは協調するという前提があったから。対立するのであれば、最初からこの会議に対して否定的な態度になるはず。 • このコロナ禍を機会に、譲り合えるところはお互い譲り合って、業界全体として、みんなで協力してこの難局を乗り切らないとだめだと思う。弊社だけが、協調を崩しとると取られていますけど、決してそんなつもりはない。
岡山 電気軌道	<ul style="list-style-type: none"> • そもそもこの協議会の目的は、委員の皆様で問題・課題を共有していくということだと思うので、新たな問題・課題が出たのなら当然協議して、諮っていくべき。 • 先ほど八晃さんが利便性と言われたが、色々な路線を新設し、短期間でお辞めになっており、そういったことも踏まえて、協議会で協議するのは当然だと思う。 • 逆に、なぜ過去の幹事会で岡山駅乗り入れを議論したのかという話になる。
岡山 商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> • 中断後、協議会が再開したら、意見の相違があってもある程度協調していかなくやいけない。岡山市の理屈は理屈でわかるが、不信感を持たれることはやむなしではないかなと思う。 • 宇野さんにとっては100円割引を絶対外したくない、八晃さんの岡山駅へ乗り入れたい、残りのバス会社さんは既存の路線の経営の存亡に関わる、という状況でどこも譲れない。そういう意味からすると、新規の路線についてはしばらく待っていて、ちゃんと議論した上で、市民の利便性が高まるような乗り入れを他の事業者さんと協調して実現できるようにすべきではないか。
備北バス	<ul style="list-style-type: none"> • 駅乗り入れについては、1社が駄目だということではなく、安全性など色々なことを調査し、十年間議論してきた結果である。 • 土地は、岡山市の所有であり、国が関係者として意見を求めるはずで、その時にもう少し議論しましょうと市が言えるのではないか。
橋本会長	<ul style="list-style-type: none"> • 法的には国の方に申請されているので、岡山市あるいは協議会の範疇を超えたところで、話が進む部分がある。ただ過去に幹事会の議題として議論してきた話なので、国の判断も仰ぎながらということにはなるが、やはり話し合いは続けなくやいけないのではないか。 • 将来的に新たに他の事業者から乗り入れの申請があったときにどうするのかといったことも含めて議論していく必要があるのではないか。