

2025 年 12 月 23 日

岡山市長 大森雅夫 様

岡山電気軌道株式会社

代表取締役社長 小嶋光信

宇野自動車株式会社殿の新規路線申請に係る意見書

平素より弊社公共交通事業のみならず岡山市全体の公共交通の継続性確保や利便性向上に向けて格別のご高配を賜り、心より御礼申し上げます。

さて、令和 7 年 10 月に宇野自動車株式会社殿から申請された岡山駅～東山地区間のバス路線新設の申請（以下、本件申請）について、地域公共交通の活性化および再生に関する法律第 27 条 18 第 8 項に基づき、岡山市におかれましては国に対して申請却下ならびに、利便増進実施計画の確実な遂行に向けて当該事業者への適切な指導を行うよう国に意見書を提出して頂きますようご検討をお願い申し上げます。その主たる理由は 5 つあります。

- ① 東山・西大寺方面のバスと路面電車は以前から合計で年間 1 億円を超える赤字路線で路線の継続性確保に向けた利便増進実施計画の対象となっていること。
- ② 岡山市の地域公共交通計画や利便増進実施計画において「複数の事業者で運行する中心部等での重複区間の解消、幹線・支線への分割、公設民営方式による支線バス導入、定時性・速達性に優れた鉄道への接続等により、路線を集約する」といった事業の方針が掲げられており、本件申請はその方向性や方針に大きく反するものであること。
- ③ 本件申請が認可されると、利便増進実施計画の遂行で得られるであろうプラス効果（年間 132.9 万円）の 2 倍以上の損失（年間 301.3 万円の減収）が出かねず、利便増進実施計画の維持が困難となること。
- ④ このような申請が認められ、他の路線でも同様のことが起きれば事業者間の競争が激化し、事業者の経営状態・収支が悪化することで岡山市内の不採算路線の廃止につながる可能性があることや路線再編によって生み出された余力の再配分による交通空白地帯への対応などが困難になり、西大寺・東山方面に留まらない利便増進実施計画全

体（岡山市内全体）への悪影響が避けられないこと。

- ⑤ 弊社路面電車・弊社路線バス、両備ホールディングス株式会社（以下、両備バス）で平日 459 便の運行を行っており、路面電車の通勤・通学の時間帯の増便に加え、3 路線の連携による利用者の利便性確保策を講じるため新規事業者の参入は不要であること。

1. 岡山駅～東山地区間の現在の公共交通サービスの概要（参考資料 1：路線図）

岡山駅や市内中心部から東山地区へは 3 つの公共交通サービスが存在します。

- 弊社の路面電車東山線がラッシュ時・日中含め 4～6 分おきに運行
- 弊社の路線バス附属小学校線が東山地区にある岡山大学附属小学校・中学校の目の前にある「附属小学校前」バス停（東山電停と近接 約 300m）へ学校の登下校時間に合わせて運行
- その他、両備バスも岡山駅から東山を経て西大寺に至る路線を 10～20 分間隔で運行

以上の 3 路線を合計すると平日は 459 便の供給があり、公共交通の十分な供給量が確保されているエリアと言えます。

【運行の内訳】

- 路面電車東山線 : 合計 292 便
- 岡電バス附属小学校線 : 合計 6 便
- 両備バス西大寺線 : 合計 161 便

うち、登校時間帯（7 時台）の岡山駅発は計 18 便、下校時間帯（14 時～17 時台）の東山発は計 66 便の供給を確保しています。

（登校時間帯）

- 路面電車東山線（岡山駅⇒東山駅） : 11 便
- 岡電バス附属小学校線（東島田・市役所前⇒附属小学校前） : 2 便
- 両備バス西大寺線（岡山駅⇒東山） : 5 便

（下校時間帯）

- 路面電車東山線（東山駅⇒岡山駅） : 40 便
- 岡電バス附属小学校線（附属小学校前⇒岡山駅） : 4 便

- 両備バス西大寺線（東山⇒岡山駅）：22 便

一方、これらの路線の収支状況はコロナ以前（2019 年）から合計して 1.1 億円以上の赤字で、直近の 2024 年には 1.2 億円赤字が拡大している状況です。これらの路線が競争にさらされることは更なる収支および経営状態の悪化を引き起こし、路線維持が困難となり利用者利便が大きく損なわれる危険性があります。

路線別収支の実績（単位：万円）

収支	2019年度			2024年度		
	収入	支出	収支	収入	支出	収支
両備（西大寺線）	33,803.1	34,063.9	▲ 260.8	27,467	28,169	▲ 702
路面電車（東山線）	27,521.8	43,427.4	▲15,905.6	25,176.8	36,792.1	▲ 11,615.3
岡電（附属線）	284.2	652.3	▲ 368.1	337.4	424.3	▲ 86.9
			▲ 16,534.5			▲ 12,404.2

2. 岡山市にて策定された利便増進実施計画の内容

イ）経緯

コロナ禍で市内公共交通網の維持が危機に瀕したことで、行政と利用者（市民の皆様）と事業者で議論を重ね、事業者の競争から決別し協調を土台とした「地域公共交通計画」「利便増進実施計画」が策定され、これらの計画が実行に移されていることは、岡山市において地域公共交通を持続可能なものとしていく上で大変有意義なことであり、今後もこれらの計画を行政、利用者、事業者が手を携えてしっかり推し進めていきたいと弊社は考えています。

ロ）計画の方向性

岡山市の「地域公共交通計画」は 3 本の柱があります。

- ① 持続可能な公共交通ネットワークの階層化
- ② 利用しやすい運賃体系の構築
- ③ 事業者間と官民の連携による利用環境・業務環境の改善

これらの方向性を実現していく上で、「利便増進実施計画」内で定められている利便増進策には大きく 2 つの事業があります。

<事業1>公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編

<事業2>公共交通利用環境の改善

この2事業の内、<事業1>公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編では、路線再編の考え方として、「複数の事業者で運行する重複区間では、幹線・支線への再編、定時性・速達性に優れた鉄道への接続等により、路線を集約する」ことや「幹線系統だけでなく全体としてのサービス水準維持・拡充による利便性と収益率の向上」を図ることを挙げ、路線再編のパターンとして「重複路線の廃止」や「都心の便数適正化」などを実施していくこととされています。

ハ) 計画の具体的内容

<事業1>の具体的内容として岡山市内の10方面で再編が計画・実行に移されており、その内、西大寺（東山）方面では幹線の一部の運行を廃止し、両備バスの西大寺線および弊社の路面電車に集約し、廃止で生み出された余力で他地域の交通空白地帯を運行すること、支線を運行しこれまで運行の無かった地域へのアクセスを可能とすることで利便性を向上することなどが盛り込まれ、令和7年10月にはすべて実行に移されています。（参考資料2）

3. 本件申請が認可された場合の影響

イ) 利便増進実施計画 方面④西大寺（東山）方面への影響

西大寺（東山）方面の路線再編では年間132.9万円の経済効果を想定しています。その内訳は、

- 両備バスにおいて重複運行していた幹線の走行キロ減少によるコスト削減効果を年間48万円と想定
- 重複する幹線から両備バスならびに弊社の路面電車の幹線にお客様が移行（集約）することで両社の収入が年間84.9万円増加すると想定
- 上記効果の合算で132.9万円の効果

一方で、本件申請の系統は岡山駅（岡山駅前）から路面電車に並走する形で表町地区まで停車し、その後も路面電車に並走し旭川を渡ったのち、東山地区の東商業高校前、附属小学校前、山陽学園中学・高校前に停車する申請であり、路面電車と両備バ

スが運行する西大寺線とほとんどの区間で重複し、かつ利用者層も競合するものであると考えます（参考資料１：路線図）。運行ダイヤは平日、朝の登校時間帯に１便、夕方の下校時間帯に４便の計５便の運行が計画されており、登下校の時間帯の多客時間帯のみを狙った運行計画となっています。

影響は、弊社が運行する路面電車や路線バス附属小学校線から１日あたり１２２名の利用者が移行した場合、弊社と両備バスの２社で年間３０１．３万円の収入減が想定されます（参考資料１：影響人員・影響額の算出根拠）。これは西大寺（東山）方面での路線再編の想定効果（１３２．９万円）の約２倍以上の悪影響があり、利便増進実施計画の維持が困難になると言わざるを得ません。

また宇野自動車株式会社殿の本件申請の運賃額については明らかになっていませんが、もし弊社より低廉な運賃で路線運行をした場合、利用者の移行がさらに進む可能性があり、その場合、弊社および両備バスの定量的なマイナスの影響額はさらに拡大します。

ロ）利便増進実施計画全体への影響

路線維持と利用者利便確保に向けて利便増進実施計画を遂行している中、東山地区に限らず、計画の対象エリア・路線に対して低廉運賃政策で多客時間帯のみを狙った野心的な新規路線が認可されると利便増進実施計画が破綻することは過去の経緯からも確実です。宇野自動車株式会社殿が平成１０年に市内中心部の運賃を１００円に値下げをし、弊社を含む岡山地区の各社が競合区間において競争性を確保する観点で値下げを行いました。その後、２０年以上にわたり低廉運賃による競争が続いた結果、各事業者が疲弊し、不採算路線を整理したことで路線ネットワークが縮小し、残った路線も減便が進みました。

今回の路線申請で、弊社路面電車が競争性を確保する観点から、宇野自動車株式会社殿と同額に運賃を揃えた場合は、その影響額は１４０円の場合で年間約３，８００万円の減収となり宇野自動車株式会社殿の設定運賃によってはさらに負の影響が大きくなります。また、利便増進実施計画で中心部の運賃の見直しが掲げられているところ、仮に見直しの金額が１８０円とした場合、その凍結を行ったとすれば、年間約４，５８０万円の増収効果を失うことになります。このような事態になれば岡山市の計画は破綻します。

4. 東山地区のお客様の利便性確保に向けた対応について

朝の通勤・通学時間帯に路面電車がどうしても混雑することから路面電車の増便を実施しました（2025 年 11 月実施済み）。これにより積み残しや電停での待ち時間は大きく改善されています。また、弊社路線バスの岡山駅～附属小学校前の定期券をお持ちの方に、附属小学校前バス停と近接する弊社路面電車の岡山駅前～東山間が乗降できるようにするとともに、弊社の路面電車定期券で並走する両備バス（西大寺線の岡山駅～東山区間）にも乗車していただけるサービスを開始する予定です（2026 年 2 月予定）。また、ここまで進むと東山地区で路面電車を利用されているお客様に約 1.6 倍（全体では 292 便から 459 便に増加し、朝 7 時台の登校時間帯で 11 便から 18 便、14 時～17 時の下校時間帯で 40 便から 66 便）のダイヤの供給ができるようになり利便性は飛躍的に向上します。こうした取り組みはお客様から高い評価を頂き、早期の実現を期待されています。弊社と両備バスの既存事業者の協調による対応で大幅な利用者利便性の改善ができるため利用者利便の観点からも新規事業者は不要と言えます。

東山地区の岡山大学附属小学校・中学校様、山陽学園中学校・高等学校様、岡山東商業高等学校様は岡山市内外の広範なエリアから学生の方々が通学されています。したがって、岡山駅から東山地区の間だけでなく広範な公共交通ネットワークをしっかりと維持することが必要となります。岡山市内において最も広範な公共交通ネットワークを有する弊社にはその社会的責任があります。広範なネットワークが長期的に守られることは学校様にとっても強い要望があり、学校様や PTA 様とも引き続き緊密に連携をさせて頂きながらその責任をしっかりと果たす所存です。

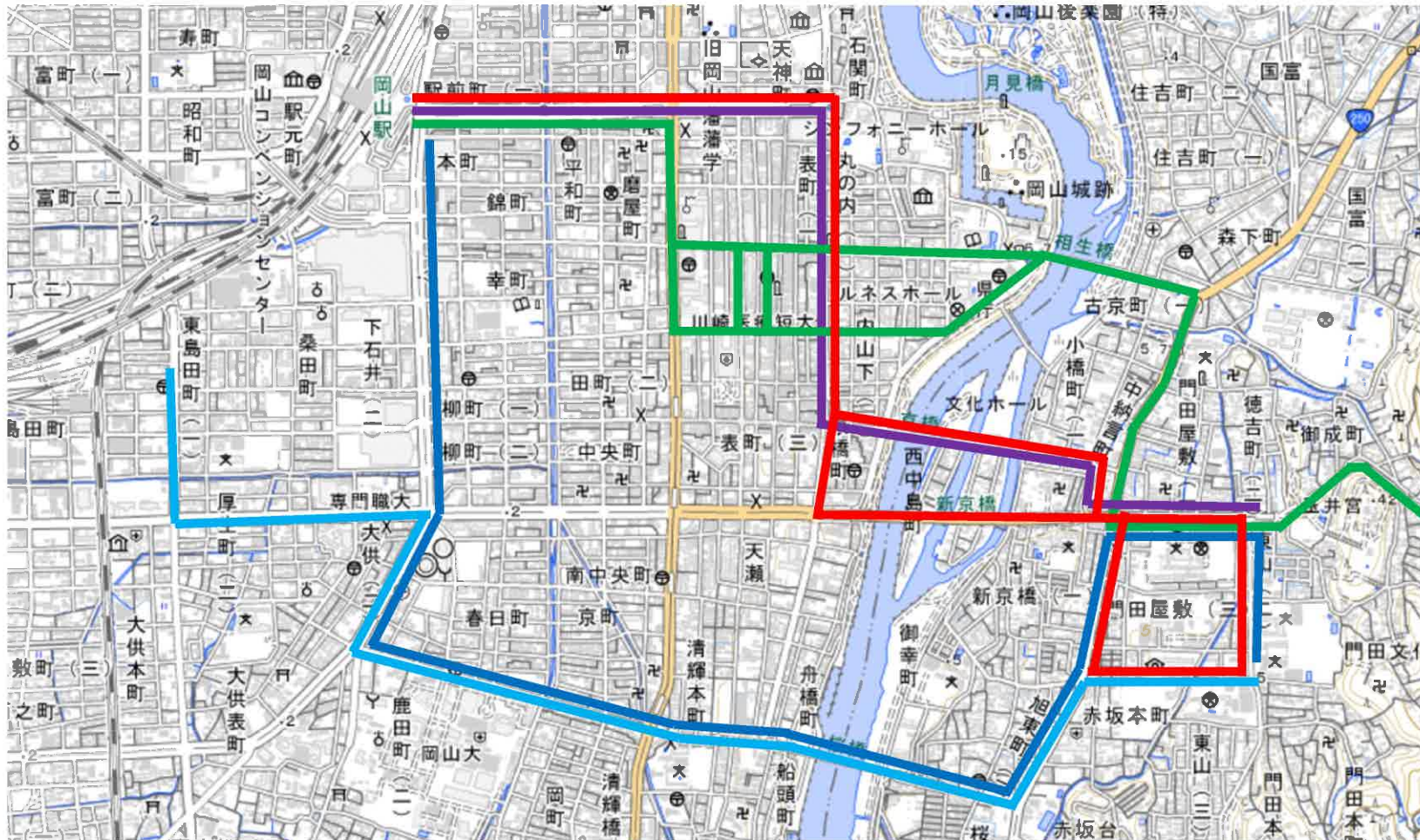
岡山市におかれましては以上のことをご賢察いただき、持続可能で利用者利便の高い岡山市公共交通ネットワークをともに作り上げる目標に向かって、国へ適切な意見書を提出して頂きますよう何卒ご検討お願い申し上げます。

以上

参考資料 1

岡山電気軌道株式会社

路線図



赤線
宇野バス新規系統

紫線
岡電 路面電車

緑線
両備バス (西大寺線)

青線
岡電バス (附属小線)
※朝は水色線

路線毎 運行便数

	岡電バス 附属小線	路面電車 東山線	両備バス 西大寺線	合計	宇野バス 新規路線
登校時間帯 (7時台)	2	1 1	5	1 8	1
下校時間帯 (14～17時台)	4	4 0	2 2	6 6	4
全時間帯	6	2 9 2	1 6 1	4 5 9	5

主要方面の運行便数

	運行便数	運行時間帯	日中運行間隔
東山方面	4 5 9 便	6 ～ 2 2 時台	6 分
市役所方面 (下津井電鉄含む)	3 9 7 便	6 ～ 2 1 時台	1 0 分
津高方面 (中鉄バス含む)	1 8 2 便	6 ～ 2 2 時台	1 2 分

東山方面の時刻表

- 岡山駅前電停の時刻表

東山行き BOUND FOR HIGASHIYAMA												
平日 WEEKDAY												
6	16	34	56									
7	03	12	20	25	30	34	38	42	46	50	55	
8	00	05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56		
10	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56		

ラッシュ時
4～5分間隔

日中 6分間
隔

影響人員・影響額の算出根拠

岡山駅～門田屋敷・東山の通学利用者数(2025年11月)

区分	1日あたりの利用者数(片道)
路面電車(東山線)	711人
岡電バス(附属校線)	75人
合計	786人

影響人員・影響額の算出根拠

算出式

$$\begin{aligned} &786 \text{名 (現在利用者数)} \div 14 \text{便 (宇野 + 岡電電車 + 岡電バス)} \times 1 \text{便} + \\ &786 \text{名 (現在利用者数)} \div 48 \text{便 (宇野 + 岡電電車 + 岡電バス)} \times 4 \text{便} \\ &= 122 \text{名 (小児含む)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} &122 \text{名} \times 142.8 \text{円 (路面電車1人あたり支払い単価※)} \times 200 \text{日} \\ &= 301.3 \text{万円 (影響額)} \end{aligned}$$

122名には小児含むため、小児人員分には※の半額を積算

影響人員・影響額の算出根拠

逸走人数・金額

(路面電車の1人あたり平均支払単価: 大人142.8円 小児: 71.4円)

区分	影響度
人数(1日あたり)	122人
金額(年間)	301.3万円

参考資料 2 岡山市利便増進実施計画（抜粋）

④ 西大寺(東山)方面の再編

再編パターン①②

■ 対象路線

	区間	運行
路線①	西大寺バスセンター～東山～岡山駅	両備
路線②	新橋～岡山駅～新橋	八晃
路線③	操南台団地西～東山～岡山駅	両備
路線④	操南台団地西～東山～山陽学園中学・高校前	
路線⑤	操南台団地西～池の内・東山～岡山駅	

■ 現状

- 路線②～④の収支率はいずれも50%未満と低く、また、路線①と多くの区間で重複している
- 路線③～⑤は、操南台団地～東山間の平均乗車人数は9人/便未満であり、小型車両で対応できる規模の需要
- 東山～岡山駅間は、特に朝夕ピーク時において、路面電車の方が速達性に優れており、路線バス利用者の約3割が路面電車と乗り換えているが、バス停と電停が離れており、接続していない状況

■ 再編の内容

- 便数が多く、より広域に運行する西大寺～都心間の路線や路面電車を幹線とする
- 幹線は、重複する路線②を集約し、収支率の改善を図るとともに、生み出された供給力を他地域に配分する
- 路線③・④は、利用の多い朝夕ピーク時間帯は操南台団地西～山陽学園中学・高校前間の幹線とし、利用の少ないオフピーク時間帯は地域内を循環する支線とする
- 支線は、再編で生み出された供給力を活用し、岡山協立病院や商業施設まで延伸し、利便性向上を図る
- 支線の運行車両は、需要を踏まえて小型化することで、乗務員の普通2種免許での対応を可能とする
- 朝夕ピーク時の道路渋滞の影響で、東山～都心間の移動については路面電車の方が速達性に優れているため、支線を含む路線バスと路面電車の安全かつスムーズな乗り継ぎが可能となるよう、東山において乗り継ぎ拠点の整備を検討する



■ 乗り継ぎ環境の整備など

< 東山電停での路面電車との接続 >

- 東山を乗り継ぎ拠点とし、路面電車と路線バス（幹線・支線）の安全でスムーズな乗り継ぎが可能となるよう、電停とバス停の共通化による乗り継ぎ環境の整備を検討
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士またはバスと路面電車を乗り継いだ場合の運賃割引（直通運賃など）を検討

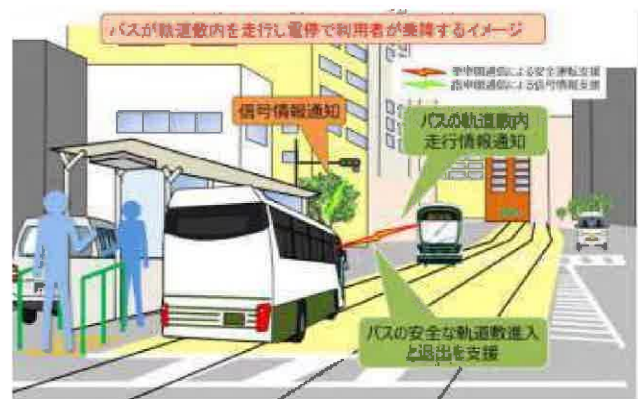
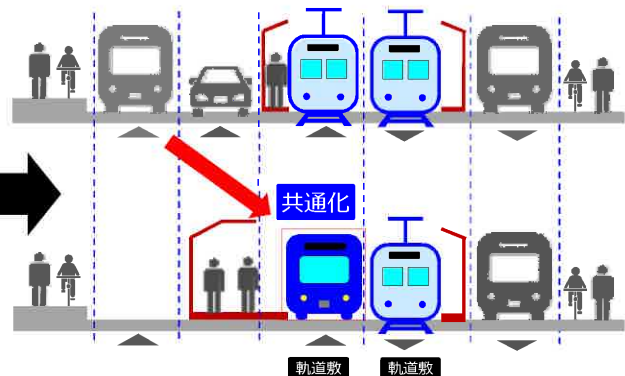
直通運賃設定（イメージ）



電停とバス停の共有化（イメージ）

課題

東山で路面電車と路線バスを乗り継ぐ場合、電停とバス停が約130m離れており、乗換者が車道を斜め横断し危険であり、また身体的負担も大きい（特に高齢者・障害者など）



(出典)中電技術コンサルタント
「電停共有支援システムを搭載した路面電車・バスの電停乗り換え体験試乗会」