

2025 年 12 月 23 日

新路線申請に関する協議に係る意見

両備ホールディングス株式会社

1. 申請があった路線と弊社路線との関係

今回、申請の通知があった宇野自動車株式会社様の 101 系統、102 系統は、岡山駅/岡山駅前と岡山東商業高校前、岡山大学附属小・中学校前、山陽学園中学・高校前とを結ぶ路線であることから、経路の違いはありながらも、岡山駅と東山エリアを結ぶ路線ということで、弊社が既に運行している岡山西大寺線（岡山駅～天満屋～東山～西大寺）と新たに競合する路線となります。

運行を計画している時刻と同じ時間帯の岡山西大寺線の利用人数（平均）

岡山駅→山陽学園中学・高校前/東山電停前/東山	平日 7 時台	5 人/月	} 1 日当たり約 11 人
東山/山陽学園中学・高校前→岡山駅	平日 14～16 時台	243 人/月	

弊社の路線バス事業は赤字であり、お客様の逸走は赤字の拡大に繋がります。収支の悪化は当該エリアの幹線・支線の減便の検討に及ぶ可能性があり、現在進めようとしている利便増進実施計画に逆行します。

なお、当該区間は岡山電気軌道（路面電車）の東山線が弊社西大寺線よりも輸送量が多いと認識しているため、路面電車への影響はさらに大きいものとなります。

2. 地域公共交通利便増進実施計画に基づく考え方と施策

弊社は、岡山市地域交通計画で示された、基本方向*¹と施策の方向性*²に基づき、現在の運行計画や将来の路線網の在り方が検討されるべきと考えています。

*1：①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供、②公共交通の経営の健全化と安定化、③みんなで支え育む公共交通の実現

*2：①持続可能な公共交通ネットワークの構築（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

岡山市利便増進実施計画では、階層化の考え方として、都心内では、路面電車と路線バスが連携しながら、速達性確保や結節機能の強化を目指して、効率的で利便性の高い運行サービスを提供することとされています。

弊社も、お客様の利便性の観点から、路線バスと路面電車の連携は重要と考えており、実際に以下の施策を行っています。

① 東山などの路面電車との結節点で、両備バスから路面電車へハレカ定期券で乗り継げ

るサービスを実施（2015 年 1 月開始）

- ② 利便増進実施計画にて操南台団地線（岡山駅～東山～操南台団地）を再編
（2025 年 10 月実施）

操南台団地から岡山駅方面へ、東山から先は路面電車をメインの移動手段として乗り継ぎができるようにしながら、岡山駅に向かっていた路線を、支線：東山・操南台団地線（操南台団地～東山～協立病院～平井地区～操南台団地）としてリニューアルすることで、ネットワークの階層化と、利用環境の改善の両立を図っています。

- ③ 路面電車定期券利用者のサービス拡充（2026 年 2 月予定）

通勤・通学時間帯に路面電車が混雑することから、移動手段の選択肢を広げ、お客様の利便を高めるために、路面電車定期券で、並走する両備バス区間にも乗車できるサービスを開始予定です。

以上の通り、役割分担と協調により、それぞれの事業者のサービスが持続可能になり、市民の皆様の利便向上に資する施策を今後も継続していきたいと考えており、計画に関わる全ての事業者と同じ方向性で施策の議論を行いたいと考えております。

3. 地域公共交通利便増進実施計画の維持に与える影響について

- ・両備バス西大寺線のお客様の逸走、収支悪化

7 時台及び 14～16 時台の岡山駅～東山平均利用者数 11 人/日、現状 22 便運行
新規に 5 便が運行することで逸走率 19%と想定

$11 \text{ 人} \times 200 \text{ 日（年間登校日相当）} \times 19\% \times 220 \text{ 円} = 91,960 \text{ 円}$

加えて、路面電車が収支悪化し、減便等でサービス水準が低下した場合、路面電車にアクセスする東山・操南台団地線でも、お客様の逸走といった影響が及ぶ懸念もあります。

上記の影響も考慮していただき、計画全体に与える影響をご判断いただくべきと考えます。

以上