



発表資料

平成30年2月8日

両備グループ 代表・CEO
地域公共交通総合研究所 代表理事

小嶋光信

全国の地域公共交通の路線網の維持のために、
敢えて、問題提起として

両備バス 全36路線中、18路線

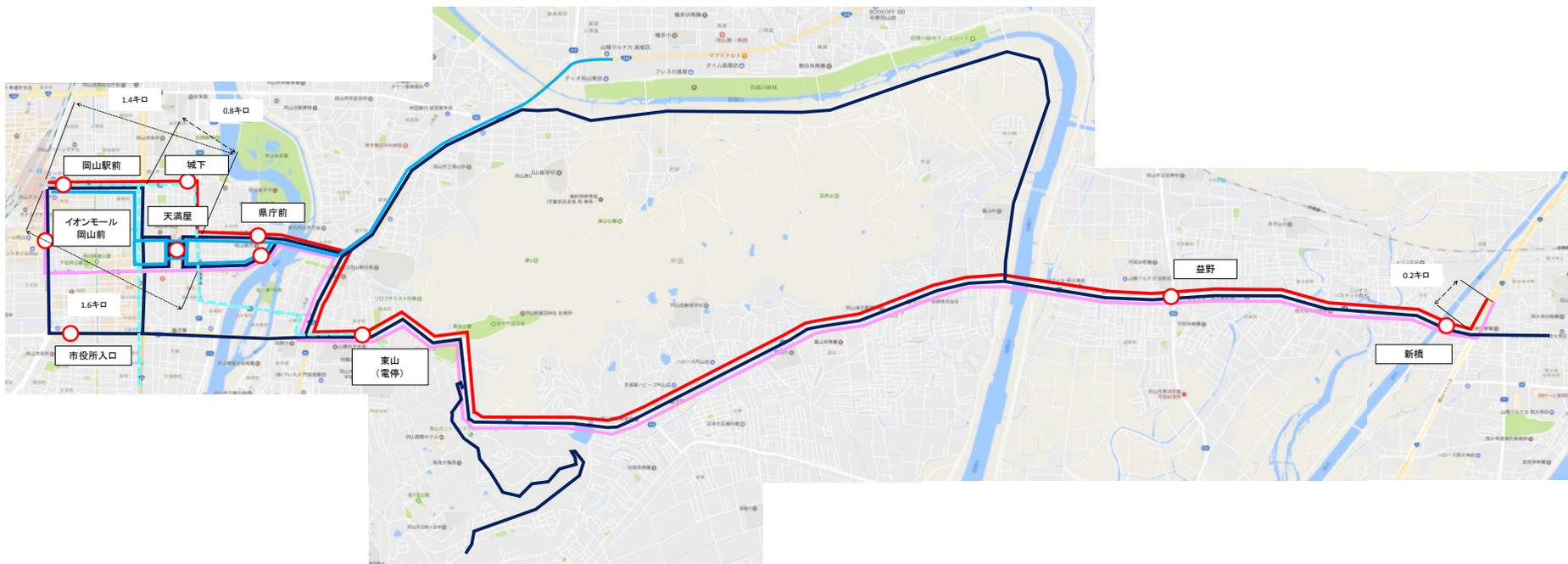
岡電バス 全42路線中、13路線

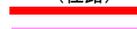
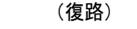
の廃止届を提出しました。

全国的な議論を巻き起こし、規制緩和の弊害により、
滅びゆく地域交通網の現状を抜本的に是正する一里塚
としたい。

西大寺線 路線図

108年に亘り両備・岡電が開拓した十分な供給のある伝統的路線 に突如、めぐりんが参入を申請



(往路)

 (復路)


めぐりん経路: 1周24.3キロ

・両備既設路線との重複キロ(割合)
 23.3キロ (95.9%)

・往路と復路が重複する距離(割合)
 21.3キロ (87.7%)

 両備バス ※西大寺線(天満屋・東山経由): 往復25.7キロ

 岡電バス

 岡電路面電車

・循環区間は新橋下り(停)から新橋上り(停)間の約400m。
 ・起終点となる岡山駅前へは往路と復路のコースを換えたもので循環にならない。

「めぐりん」の申請内容

「めぐりん」の運行計画

運行系統	キロ程	運行回数	始発・終発	運賃	
		平日	平日	岡山駅前～東山	東山以東 片道・往復とも
① (起点)岡山駅前 ⇒ 城下 ⇒ 県庁前 ⇒ 東山 ⇒ 益野 ⇒ 新橋北 ↓ (終点)岡山駅前←イオンモール岡山←県庁南←東山←益野←新橋南	往復 24.3km	48.0回	7:45～18:50	100円 均一	250円 均一 (想定)
② (起点)岡山駅前 ⇒ 城下 ⇒ 県庁前 ⇒ 東山 ⇒ 益野 ⇒ (終点)新橋北	往 11.4km	1.5回	19:05～19:35	100円 均一	250円 均一 (想定)
③ (終点)岡山駅前←イオンモール岡山←県庁南←東山←益野←(起点)新橋南	往 12.3km	3.0回	6:55～7:55	100円 均一	250円 均一 (想定)
両備・岡電との最大運賃差				両備 ▲120円 (約55%引き) 岡電 ▲40円 (約30%引き)	▲150円 (約40%引き)

【単位:百万円】

被害額(想定)

	両備	岡電
1. 参入分の本数増回による減収	112	45
2. めぐりに合わせ、運賃低下による減収	52	72
3. 総減収額	164	117
4. 減収率(度合)	43.2%	46.1%
5. 全社収支(平成28年度)	▲63	▲12

結果として・・・

両備 … 現在運行の 全36路線中、**18路線を廃止**

岡電 … 現在運行の 全42路線中、**13路線を廃止**

廃止路線（系統）一覧表

両備

廃止路線（系統）一覧表

H30.2.8

全36路線中18路線を廃止

両備ホールディングス(株)

番号	路線名	系統名	起点	経由地	終点
1	新倉敷駅	新倉敷駅線	新倉敷駅	七島	玉島中央町
2	青葉町車庫	青葉町車庫 吉岡協同病院	倉敷駅前 倉敷駅	吉岡・青葉町 吉岡	霞橋車庫 水島協同病院
3	玉野光南高校	玉原光南 八浜光南 永井光南	宇野駅 八浜駅前 宇野駅	企業団地・秀天橋 奥の森 永井・秀天橋	玉野光南高校 玉野光南高校 玉野光南高校
4	企業団地	企業団地 宇野玉原秀天	宇野駅 宇野駅	藤井・奥和田 玉原・企業団地	企業団地北 秀天橋
5	牛窓北	牛窓北	西大寺	邑久駅	牛窓
6	牛窓南	牛窓南	西大寺	西大寺駅・神崎	牛窓
7	宝伝	宝伝 駅久々井宝伝	西大寺 西大寺	西大寺駅・神崎 西大寺駅・久々井	東宝伝 東宝伝
8	旭川荘	旭川荘	岡山駅	中井	旭川荘
9	岡山荘内渋川	荘内渋川 荘内旭橋通り	岡山駅 岡山駅	秀天橋・荘内支所 秀天橋・荘内支所	渋川三丁目 旭橋通り
10	岡山宇野渋川	岡山渋川	岡山駅	秀天橋・玉野市商前	渋川三丁目
11	川鉄本線	川鉄本線	倉敷駅前	小溝・明神町	JFE南門
12	岡山国道30号線	玉野市役所	岡山駅	当新田・宇野駅前	玉野市役所前
13	岡山小串鉾立	小串鉾立	岡山駅	小串	鉾立
14	クラレ・住友	住友東	新倉敷駅	玉島警察署・クラレ入口	住友重機械西門
15	岡山上山坂宇野	駅山坂宇野	岡山駅	上山坂	宇野駅
16	操南台団地	操南台団地 操南台山陽女子校	岡山駅 山陽高校前	東山・操陽団地 東山・操陽団地	操南台団地西 操南台団地西
17	岡山倉敷旧2号	岡山倉敷 中庄北長瀬岡山	岡山駅 岡山駅	天満屋・庭瀬 天満屋・北長瀬・庭瀬	倉敷駅 倉敷駅前
18	王子ヶ岳	王子ヶ岳	宇野駅	玉野市商前	王子ヶ岳国民宿舎

廃止路線（系統）一覧表

廃止路線（系統）一覧表

全42路線中13路線を廃止

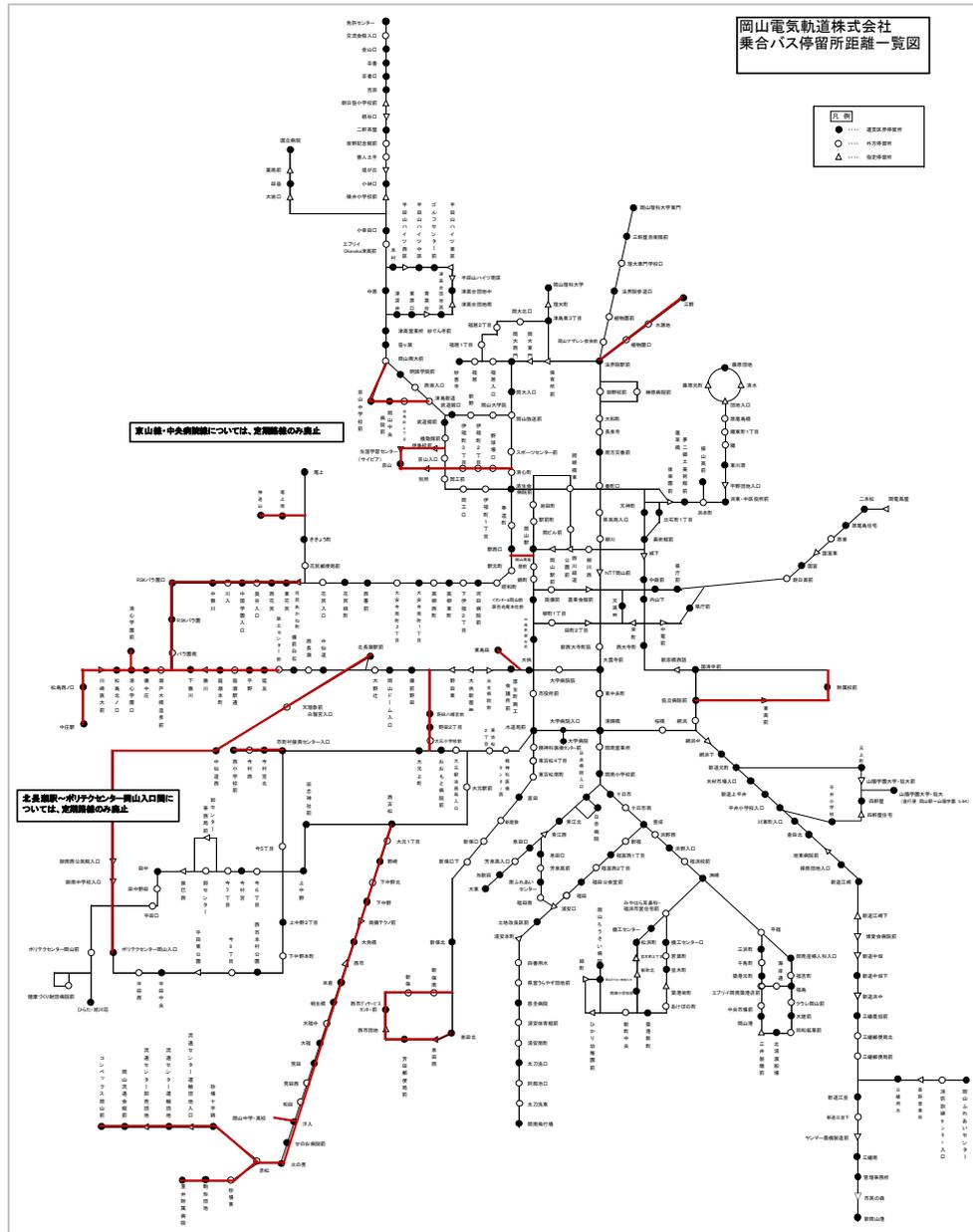
H30.2.8

岡山電気軌道株式会社



番号	路線名	系統名	起 点	経由地	終 点
1	三野線	天・三野線	岡山駅	両備前・天満屋・田町2丁目	三 野
		NTT・三野線	岡山駅	両備前・NTT岡山前・田町2丁目	三 野
		天・榊原・三野線	岡山駅	往)両備前・天満屋 榊原病院前 復)田町2丁目・天満屋	三 野
		NTT・榊原・三野線	岡山駅	往)両備前・NTT岡山前 榊原病院前 復)田町2丁目・NTT岡山前	三 野
2	中央病院線	駅東口・中央病院線	岡山駅	岡工前・京山中学校前	津高営業所
		駅西口・中央病院線	駅西口	岡工前・京山中学校前	津高営業所
		天・中央病院線	天満屋	駅西口・京山中学校前(東西橋)	津高営業所
3	神道山線	神道山線	駅西口	高柳東町	神道山
4	花尻入口線	下撫川・花尻入口線	岡山駅	下撫川・RSKバラ園前	花尻入口
5	西小学校線	西小学校線	岡山駅	大元上町	西小学校前
6	北長瀬線	天・北長瀬駅線	天満屋	岡山駅・平田西	JR北長瀬駅
		大元駅・北長瀬駅線	大元駅・法務局入口	平田西	JR北長瀬駅
		県庁・北長瀬駅線	県庁	天満屋・岡山駅・平田西	JR北長瀬駅
7	京山線	京山線	藤原団地	天満屋・岡山駅	京山
8	ポリテクセンター線	ポリテクセンター線	岡山駅	北長瀬駅経由	ポリテクセンター岡山前
9	新保・万倍線	新保・万倍線	天満屋	岡山駅・富田・新保	西市団地
10	中庄・北長瀬・バラ園線	天・RSKバラ園線	岡山駅	天満屋・下撫川	RSKバラ園
		天・中庄駅線	岡山駅	天満屋・下撫川	中庄駅
		天・北長瀬駅前・中庄駅線	岡山駅	天満屋・北長瀬駅前	中庄駅
		天・清心学園前線	岡山駅	天満屋・野田東	清心学園前
		天・清心学園口線	岡山駅	天満屋・野田東	清心学園口
11	汗入・火の見・重井病院線	火の見線	天満屋	大元駅前・汗入	火の見
		重井病院線	天満屋	大元駅前・火の見	重井附属病院
		汗入線	天満屋	大元駅前	汗入
		岡山中学校・高校線	岡山駅	ノンストップ	岡山中学・高校
12	コンベックス線	コンベックス線	天満屋	大元駅前・火の見	コンベックス岡山前
13	附属校線	駅東口・附属校線	岡山駅	大学病院入口	附属校前
		東島田・附属校線	東島田町	大学病院入口	附属校前
		四軒屋・附属校線	岡山ふれあいセンター	四軒屋 東高前	附属校前

岡電 廃止路線図



規制緩和後の改正法は、公正な競争や運送の秩序を確保し、業界を発展させていくために必要な「掘り所」をなくした法律となった

道路運送法 第一条

【規制緩和 前】

この法律は、貨物自動車運送事業法と相まって、道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発展を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

【規制緩和 後】

この法律は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の合理的な発展を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

道路運送法 第九条第2項と第6項第3号、第三十条第2項に照らして
不適切な申請 である

道路運送法 第九条

第2項 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

第6項第3号 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を經營する者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

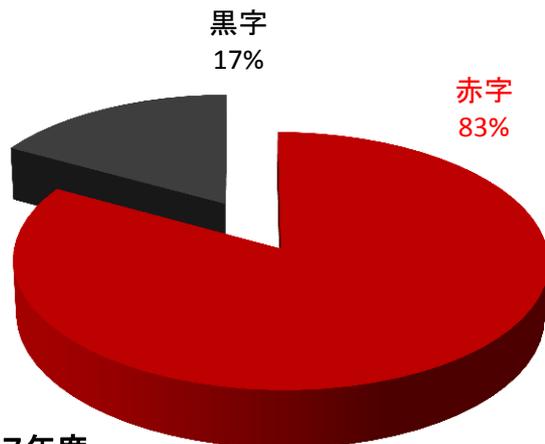
➡ 不当な競争を引き起こす恐れがあるときは、運賃を認めるべきではない

道路運送法 第三十条

第2項 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。

日本全国各地に及んだ規制緩和の弊害

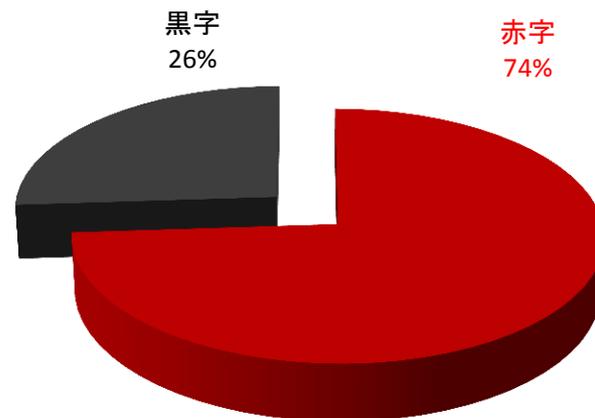
… 特に地方では、地域公共交通の衰退が顕著にあらわれた …



平成27年度
一般乗合バス事業 収支状況
(三大都市圏以外の地域；
保有車両30両以上の事業者)

赤字 138社
黒字 28社

国土交通省 報道発表資料より



平成27年度
鉄軌道事業 経常収支

赤字 71社
黒字 25社

国土交通省「地域鉄道の現状」より

- ➔ 両備 … 30%の黒字路線 で 70%の赤字路線 を維持
- ➔ 岡電 … 40%の黒字路線 で 60%の赤字路線 を維持

平成18年度以降で、14,795kmの路線が廃止

全国のバス路線 合計41万7,400 km(平成21年度末)の約3.5%を占める

乗合バスの路線廃止状況

(高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)

	廃止路線キロ
平成18年度	2,999
平成19年度	1,832
平成20年度	1,911
平成21年度	1,856
平成22年度	1,720
平成23年度	842
平成24年度	902
平成25年度	1,143
平成26年度	1,590
計	14,795

平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

法的整理

- 民事再生法
 - 東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株)
 - 富士交通(株) ○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株)
- 会社更生法
 - 京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)
- 破産法
 - 井笠鉄道(株)
- 特別清算
 - 常磐交通自動車(株)

私的整理

- 大分バス(株) ○中国バス(株)

事業再生

- 産業活力再生特別措置法関係
 - 産業再生機構
 - 九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)
 - 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)
 - いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
 - (株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

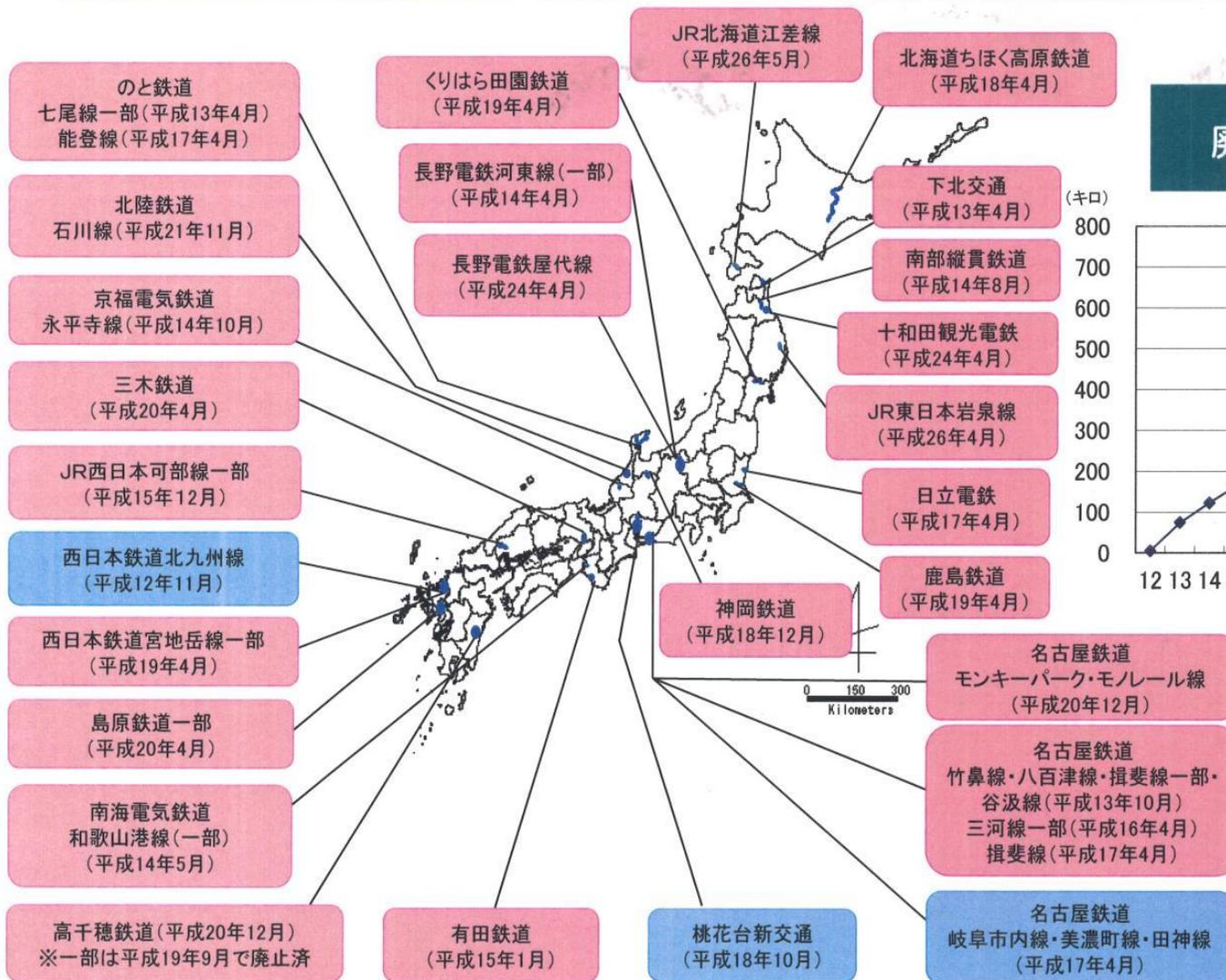
- 産業競争力強化法
 - 土佐電気鉄道(株)・高知県交通(株)

- 企業再生支援機構
 - 会津乗合自動車(株)

国土交通省
「地域を担う公共交通の現状と支援施策」より

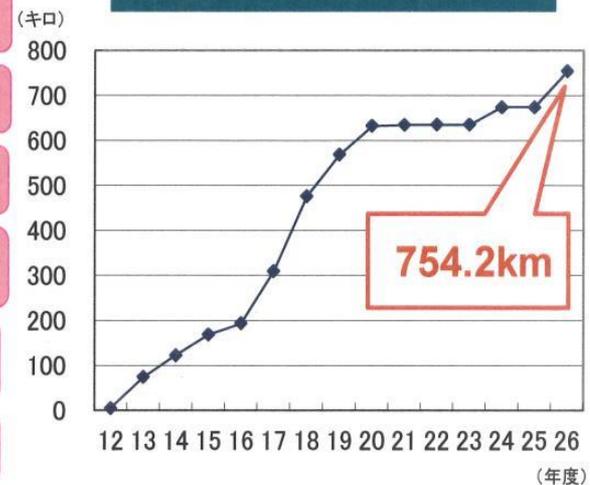
※稚内市ー鹿兒島市間の距離は約1,810km
※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

■ 平成12年度以降、全国で37路線・754.2kmの鉄軌道が廃止された。



(平成26年6月1日現在)

廃止路線長の推移



鉄道

軌道

国土交通省 「地域を担う公共交通の現状と支援施策」より

再生事業

平成16年 開業

津エアポートライン

公設民営を実証実験 成功例となる

平成18年 開業

和歌山電鐵

- ① 公設(有)民営化の有効性を立証
- ② 公有民営法成立の一助となる

* 地域との連携・相互協力
 * 年間80件超のイベント開催
 ...話題づくり

☆ 年間5億円の赤字を公設民営方式と経営努力で平成22年度4千万円以下の赤字に削減し補助金 約4千万円を返上

☆ 過去乗客年率5%減で、平成17年度192万人が、平成25年度224万人へと約17%増加

平成18年 設立

中国バス

クレームをお褒めの言葉へ変える

- ① 補助金行政の非効率化の証明
- ② 経営インセンティブという画期的な補助金制度の導入を促す

☆ 乗合乗客数 / 7.5%増加
 平成18年度 3,817千人 → 平成21年度 4,104千人

☆ 有責事故 / 93%減少
 平成15年度 124件 → 平成22年度 8件

☆ 苦情 / 46%減少
 平成17年度 198件 → 平成22年度 92件

→ 地域公共交通の活性化、交通基本法成立を目指し尽力

井笠鉄道

公設民託方式への第一歩として、「準公設民営」での再生を図る

→ 地域公共交通への対応の緊急性が再認識される

平成24年10月12日に破綻を発表し、わずか19日で営業廃止

法整備の経緯

平成19年10月施行

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

宮沢洋一議員に地域公共交通問題進言し、平成19年3月、自民党国土交通部会 地域公共交通小委員会 第1回委員会で意見陳述 → 公有民営法に加え、補助金に経営インセンティブ導入を促す

交通政策基本法の成立

鉄道事業再構築実施計画の認定...『公有民営化』

平成21年9月 地域公共交通の健全化が喫緊事案であることを地元選出の民主党議員へ提議

平成22年1月 国土交通省での第4回交通基本法検討会 → 抜本的改革の必要性を陳述し、第2回交通基本法ワーキングチームへ移行 → 早期成立の必要性を陳述

平成23年 三党合意成立、交通基本法案が閣議決定・国会提出

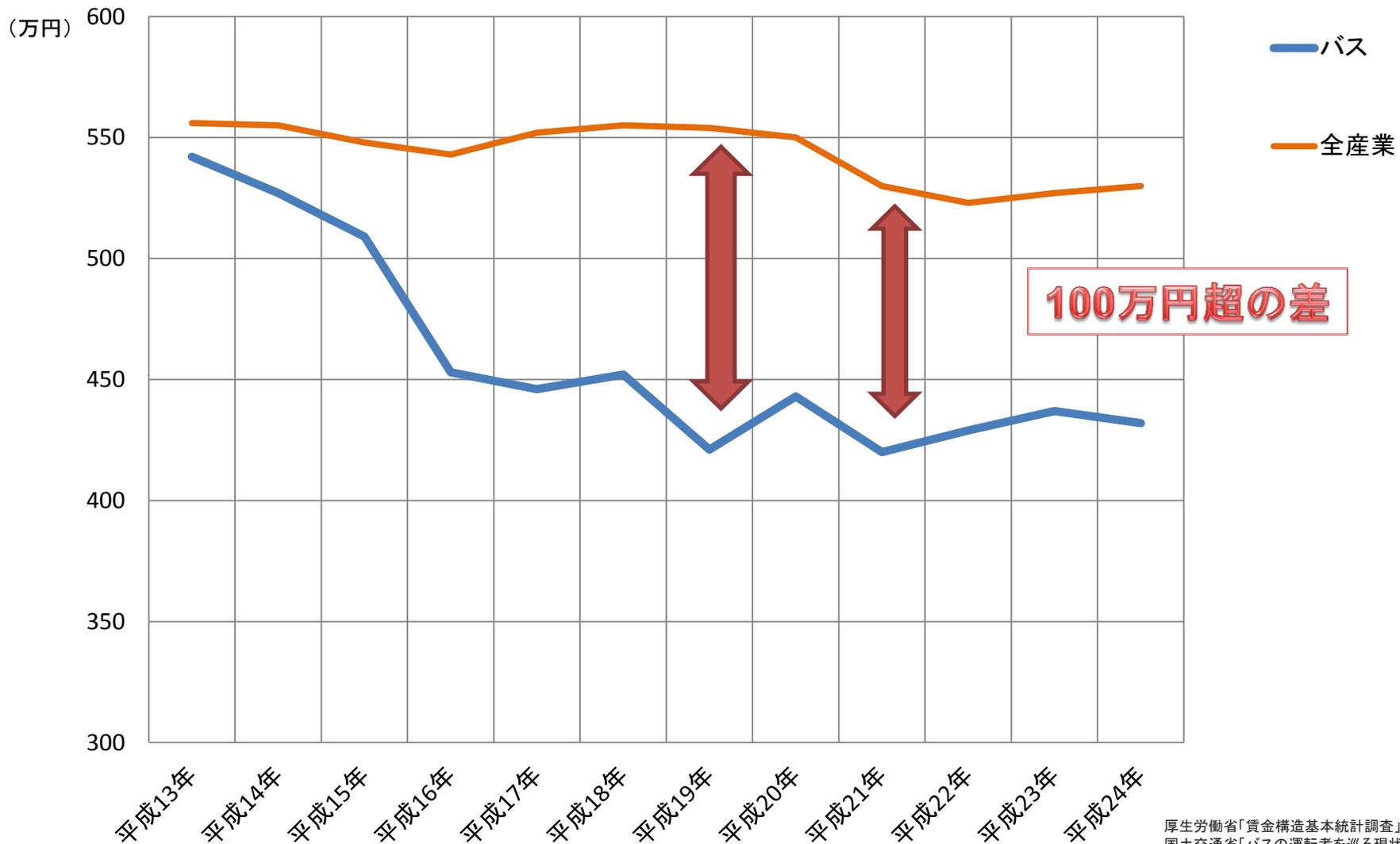
平成24年11月 衆議院解散(政権交代)に伴い廃案
 平成25年11月 交通政策基本法成立へ向け、審議が本格化、衆参議院本会議において可決・成立



第185回国会
 国土交通委員会での
 参考人陳述 風景
 (平成25年11月12日開催)

平成25年12月4日 公布・施行

乗合バス事業の運転者(男子)の所得の推移



タクシー業界

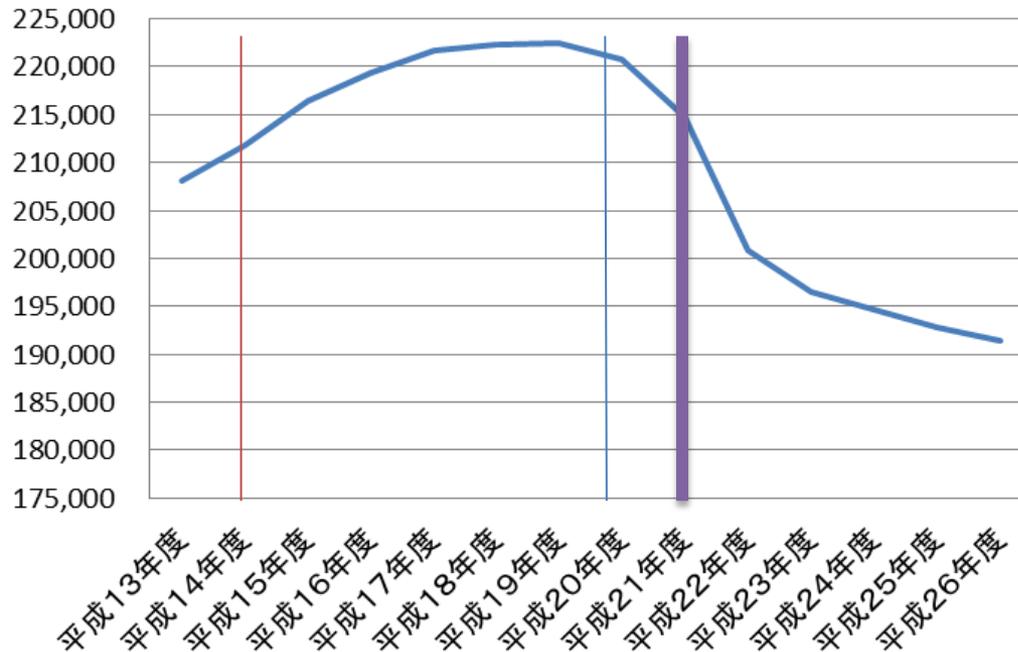
平成14年2月 タクシーの数量規制廃止(規制緩和)

平成20年7月11日 国土交通省通達による供給抑制策

平成26年1月24日 付け 国土交通省 自動車局長通達により、特定地域においてはタクシー事業に対する減車や営業方法の制限により供給輸送力の削減が行われることになった(再び、需給調整が行われることになった)。

タクシー車両数の推移 (法人事業者)

(両)



- 平成14年2月 規制緩和
- 平成20年 リーマンショック
- 平成21年10月
タクシー適正化・活性化法 施行

国土交通省 調べ
「タクシー事業の現状について」より

貸切バス業界；平成12年の規制緩和前と比べて、規制緩和後は...

- ・事業者数が2倍以上に増加 ... 平成10年度 2,122社 ⇒ 平成24年度 4,533社
- ・競争激化で経営が悪化（≒半減）
 - ... 営業収入 / 平成11年度 2億4,400万円 ⇒ 平成20年度 1億2,260万円
 - (※1報告事業者当たり)

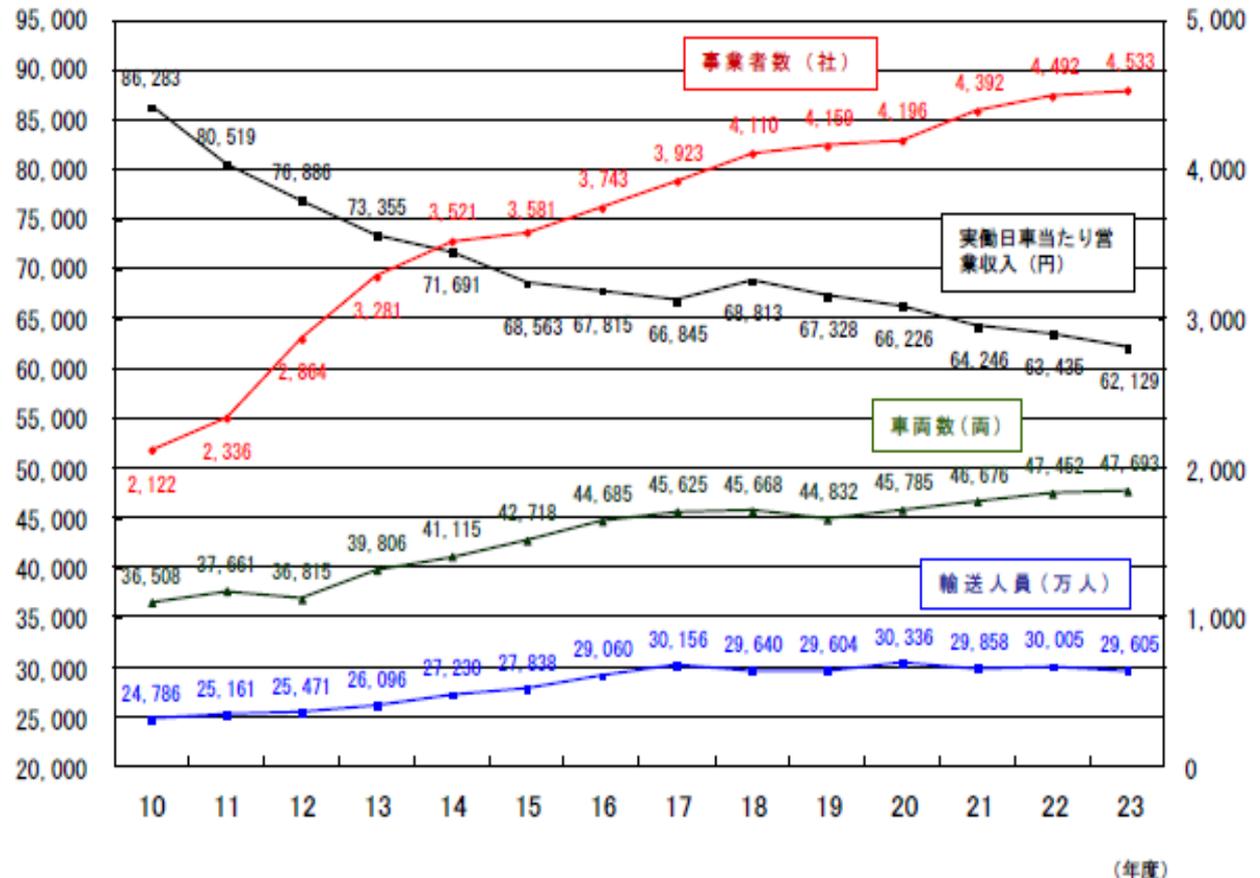
平成12年3月末

事業者数： 2,336社
 車両数： 37,661両
 輸送人員： 25,161万人
 実働日車当たり営業収入：
 80,519円



平成24年3月末

事業者数： 4,533社
 車両数： 47,693両
 輸送人員： 29,605万人
 実働日車当たり営業収入：
 62,129円



競争の激化による経営悪化の影響や、経験不足の貸切バス事業者の増加によって...



観光バスや高速バスで、悲惨な死亡事故が頻発

平成24年4月	関越道ツアーバス事故	(7名死亡・38名重軽傷)
平成26年3月	北陸自動車道 高速バス事故	(2名死亡・26名重軽傷)
平成28年1月	軽井沢スキーバス事故	(15名死亡・26名重軽傷)

など

内閣府「交通安全白書」、(公社)日本バス協会「バス事業の現状について」より

貸切バス業界 → 過当競争によって交通運輸系乗務員の賃金が全産業の平均から**100万円以上**低廉となっており、人材確保がさらに困難となった

平均給与(賃金水準)、事業規模、事業者数の変化

平均給与の変化(貸切バスを含む道路旅客運送法事業の従業員)

平成 3年(1991)	302,107円	100%	※全産業平均給与≒328,417円
平成12年(2000)	263,031円	87%	※≒340,167円
平成20年(2008)	235,493円	78%	※≒304,333円

規制緩和前と後の貸切バス事業者の事業規模(保有車両)の変化

[規制緩和前] 11両～30両の事業者が34.0%で最多

[規制緩和後] 5両以下の事業者が54.6%で最多

貸切バス事業者の推移(事業者数)

平成11年度(1999)	2,336	100%
平成12年度(2000)	2,864	123%
平成20年度(2008)	4,196	180%

しかし・・・

本来、是正すべきであった「需給調整規制の弊害」は、
規制緩和を行うことでは、根本的に改正されず、かえって、
今回のような「規制緩和の弊害」と言うべき問題が、
今後も地方で起こる懸念がある

現行法における社会的変化を加味した行政指導に加え、
交通政策基本法第十三条の法制措置と財政措置、更に
道路運送法の抜本的改正が必要である

* 交通政策基本法 第十三条 (法制上、財政上の措置) *

政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。