



「両備グループの路線バスの 取組み、業界の動向」

両備ホールディングス株式会社

常務取締役 原 雅之

【両備ホールディングス株式会社の概要】

- 岡山市に本社をおき、
両備グループ(運輸交通・生活関連産業・
情報産業を中心とした48社)の中核企業
- 平成19年4月1日 両備バス株式会社と
両備運輸株式会社(トラック・タクシー・フェリー事業)
を統合し、両備ホールディングス株式会社に
社名変更して設立
- 社員数約2500人、
年商約490億、経常利益16億円の企業

【両備グループの路線バス1】

■ 事業エリア

- 備前(岡山市・玉野市・瀬戸内市)

- 備中(倉敷市)

- 備後(福山市・尾道市・府中市)

のエリアに両備バス・岡電バス・中国バス3社が
事業経営

【両備グループの路線バス2】

■ 輸送人員の推移

■ 路線バスの輸送人員

■ 昭和43年がピーク

- 両備バス 27%まで減少
- 岡電バス 36%
- 中国バス 21%

■ 中国地方平均 27%まで減少(広島36%まで)

■ 最近の10年間では

- 両備バス 22%の減少
- 岡電バス 21%
- 中国バス 30%

【両備グループの路線バス3】

■ 岡山県の基礎データ

- 人口 1959千人(全国21位)
- 世帯数 659千世帯(全国18位)
- 高齢化 19.6%(全国23位)
- 自家用乗用車の保有台数 1025千台(全国20位)
- 一世帯当たり台数1.97台(全国22位・広島37位)

- 公共交通利用
- 一人当たり年間バス利用回数16.5回
(広島38.2回、全国33.2回)
- 交通手段に占めるバスの割合4.2%(広島9.8%)

【路線バスの活性化1】

1. オムニバスタウンの導入

ア) パーク・アンド・バスライドの拡充

岡山市内向け3路線、市郊外に250両の駐車場を設置、駐車場利用率80%
専用割引定期券での利用、専用バス4両と特急バスで対応

イ) ICカードシステムの導入

平成18年10月運用開始(プリペイド・ポストペイ方式)
平成20年3月定期券システム運用開始予定

ウ) ハイグレードバス停の整備・上屋ベンチの設置

日本で初めてフランスから無償のバスシェルターを岡山市に誘致
現在岡山駅前を中心に市内22基設置

エ) バスロケーションシステムの拡充

現在6路線で実施

オ) 企業団体定期券の販売

E-定期券と称し、企業の通勤費削減
通勤者にもうれしい最大50%割引定期券
他社(岡電バス・下電バス)との定期券の共通化
(岡電バスとは競合区間はお互いの 定期券で互いに乗車可とする)

【路線バスの活性化2】

2. 岡山県公共交通の利用を進める県民運動

毎月最終金曜日を一部企業で「ノーマイカーデー」として実施（平成13年8月）
〔両備グループではその日をノー残業、ノミ（飲）ニケーションデーに〕

3. 業界の改革

ア) 規制緩和後の事業者間競争は過激を極め、
平成14年から路線廃止と参入競争が始まる
JRバスの路線撤退を機に全くテリトリー外の事業者が
無理矢理の路線浸出で口火をきり、参入合戦となる
特に、2社間の参入合戦はご利用者にも業界のエゴを曝け出した

イ) 4年間続いた末

競争で得られたものはなく、社会の信頼を失った・・・業界の改革が始まる

ウ) 先ず、もっとも過激な競争をした岡山空港リムジンバスの
共同運行に こぎつけ、

同時に互いに新規に侵出した2路線から撤退した

エ) 次に、両備他2社間の共同運行による市内路線の改革

・・・今年は思い切った共同運行で、環境に優しく、

分かりやすいサービスを展開するとのトップ合意ができている

【企業再生1】

1. 中国バス(広島県東部:240両)の再生 (RCCによる私的整理)

経営破綻の主因は、

モータリゼーションや道路混雑による定時性喪失だけでなく

ア) 旧来の補助制度に助長された過激な労働組合と

親方日の丸意識の醸成

イ) 顧客不在の労使関係で、整備不安と汚い車両と教育不足

「燃えるバス・荒れた車両・汚い車内・教育不在で荒い運転と接客」

ウ) 新しい補助金制度でも経営側コスト対応能力が麻痺継続

「コストダウンすると補助金が減るという経営感覚の継続」

以上で市民と行政の信頼を喪失

「安全を運転するサービス業に生まれ変わる」を合言葉に

教育、全車両の再整備

一年で市民と行政から信頼回復

・・・「これで安心して乗れる」お客様から礼状をいただくまでに

【企業再生2】

2. 和歌山電鉄貴志川線(旧南海電鉄貴志川線)

ア) 運営委員会を設置し、市民・行政と協働で再生中

イ) 再生のスキーム

- ・・・公有民営の法改正を実現、再生の方向性を示している
年間5億円の赤字を上下分離とコストダウンで
82百万円/年に押さえて再生(10年契約)

【地方公共交通生き残りへの提案1】

1. 地方バス会社唯一の収益源だった高速バスに対し、類似行為のアンフェアなツアーバスの取締りとフェアな競争への法改正

ア) 競争条件を同一規制にすべき

・・・フリーハンドの運行を規制する代りに

貸切バス運行の安全規制の強化にすりかえてはいけない

イ) ツアーバスは本来の季節や繁忙時の期間限定、供給不足の地域限定へ

【地方公共交通生き残りへの提案2】

2. 赤字の補助から乗っていただけの行政補助への転換

ア) 通勤時間帯の一人乗りマイカー規制とロードプライシングの導入
(ソウル市)

イ) バス優先道路から専用道路で定時性の回復
(他の青ナンバー、二人乗り以上のマイカーは「公共性あり」として
専用レーン通行可)

ウ) 通勤、通学時間帯のマイカー市内乗入れ制限と
パーク&バスライドの推進

エ) 補助金から切符購入へ

…その切符をマイカーからバスへの乗り換え促進のため
一定期間チケット配布、昼間利用促進チケットなどで利用促進

オ) 通勤に公共交通利用促進企業に表彰、助成、減税など
公関係者は原則P&Rを含め公共交通を利用
(返金禁止の定期券の現物支給へ)

【地方公共交通生き残りへの提案3】

3. 赤字補填の補助から企業努力を促進する補助へ

ア) 地方交通振興地域制定し、

そこでは軽油諸税・固定資産税を免除で負担軽減

(その場合は公益法人化)

イ) 公設民営型に転換

ウ) 営業努力で補助減少した会社はその半額を効率化推進助成

・・・実現20%助成

ご静聴ありがとうございました