

交通事業

○ 事例名等

事例名	薩摩川内市営バスのコミュニティバスへの移行
団体名	鹿児島県薩摩川内市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	99,663	行政区域内面積(km ²)	682.9
事業開始年月日	昭和47年2月29日	営業路線(km)	110.0
年間走行距離(km)	339,136.0	年間輸送人員(人)	45,275
在籍車両数(両・台)	12	職員数(人)	8

※表中の計数はH24年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

① 薩摩川内市の離島地域である甑島の陸上交通は、タクシー・レンタカー会社が各2社あるのみで、市営バスが唯一の公共交通機関

② 急速に進行する少子高齢化により営業収益の減少が続き、経営状況は厳しく、毎年多額の補助金を一般会計から繰り入れている状況

③ 住民からは、本土地域と同じ100円均一のコミュニティバス運行が要望されていたが、仮に市営バスのまま存続し、100円均一とした場合は更に一般会計の補助金額が増額する恐れがあった。

④ こうした状況を踏まえ、平成22年5月の執行会議にて、市営バスは廃止し、市が民間バス会社へ委託するコミュニティバス運行(均一料金バス)とする方針が決定

(2) 検討を開始した契機・導入過程

① 契機

現在の自動車運送事業を民営化する場合、現在の路線・運行状態を維持する必要があるとあり、平成22年3月九州新幹線全線開業により、市が観光地として振興を図っている甑島の誘客のためにも、観光・貸切バスの運行が更に重要となる。

また、甑島住民から本土地域と同様のコミュニティバス100円均一運賃を求められてきた。

そこで、平成21年度にはアウトソーシングに向けた検討を進め、調査事業としてコンサルタント業者へ業務委託し、今後の自動車運送事業の在り方について調査した。

その結果、「甑島における新たな公共交通体系構築調査業務報告書」を受け、その調査内容では、『市営バスの全事業を譲渡し、民間のバス会社運営による民営化が最も適当と考えられる。』と示され、平成22年2～3月にかけ、庁内執行会議、市議会企画経済委員会、薩摩川内市地域公共交通活性化協議会にその内容を報告した。

② 導入過程

平成22年	2月22日	執行会議において調査結果報告
	3月12日	3月議会企画経済委員会において調査結果報告
	3月18日	第6回薩摩川内市地域公共交通活性化協議会において調査結果報告
	5月17日	執行会議にて経営方針見直し案の審議、決定 【経営方針】 1. 市営バスは廃止し、民間バス会社運営による民営化を実施し、運行形態は市が民間バス会社へ委託するコミュニティバス運行(100円均一運賃)とする。 2. 民営化の時期は、平成24年4月1日とする。
	6月25日	6月議会企画経済委員会で経営方針見直しについて報告
	7月	各事業所職員等へ支所長(課長)より見直し方針について説明
	8月5日	市内地区コミュニティ協議会会長説明
	8月	甑島住民説明(自治会単位)
平成23年	2月25日	甑島地域コミュニティバス等運行事業者公募開始
	6月9日	民間バス会社A社と甑島地域コミュニティバス等の運行に係る基本協定書締結
	10月17日	第10回薩摩川内市地域公共交通活性化協議会において甑島地域コミュニティバス等運行決定
平成24年	3月31日	薩摩川内市自動車運送事業(公営企業)廃止
	4月1日	薩摩川内市甑島地域コミュニティバス等運行開始

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

甑島地域の市営バス(薩摩川内市自動車運送事業)は、甑島地域の市民生活に不可欠な公共交通機関として大きな役割を果たしていたが、もともと運営の採算性は乏しく、近年の急速に進行する地域の過疎化による利用者の減少及び原油価格の高騰等により経営状況は厳しく、毎年度多額の補助金を一般会計から繰り入れている状況であった。

一方、本土地域ではコミュニティバス等により、100円均一運賃で地域住民の移動の利便性向上を図っていた。

そこで、同市営バスを民営化し、バス運行に精通している民間バス会社に委託することによる接客サービスの向上及び甑島地域も100円均一運賃でバス移動できることを目的に導入し、更にバス利用者の大幅な増加を目指したものである。

① 平成23年の公募によりコミュニティバスの運行事業者を決定

② 以下の条件で委託を行う

- ・現行のサービス水準(路線・運行状態)を下回らない条件で運行すること
- ・運行開始時期は平成24年4月1日、運賃は100円均一
- ・原則として1年は現行の路線・系統を維持し、2年目以降はデマンド運行など運行方法の見直しを行う。(路線の再編・廃止は市が決定する)

(2) 効果

平成24年4月の民営化により、距離制運賃から100円均一運賃にしたことにより、バス利用者が前年度比較で1.6倍となった。

【参考】バス利用者 平成23年度:36,043人 平成24年度:57,760人(対前年度比21,717人増)

また、運賃を100円均一にしたことにより収入が減少した一方で、民営化により人件費・物件費等の経費を削減したことで、市の負担は民営化後もほぼ同額の約8千万円となった。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

①上手く進んだ理由

住民の要望を可能な限り民営化に反映し、民営化に向けての住民説明会を自治会単位で実施した。

②工夫した点

運賃を100円均一にし、現行のサービス水準を下回らない条件で、さらに現行の市の負担額が増えない条件で民営化を実施した。そのため、支出面で、経費を抑える対策として、可能な限り現行の車両、施設及び機械器具等など無償貸付を行い、運行事業者においても高騰する燃料費を節減するため既存ルート以外から燃料を確保するなど市と運行事業者が一体となって経費節減に努めた。

③苦労した点

自動車運送事業の民営化の事例がほとんどなかったため、庁内で民営化プロジェクトチームを発足し、各分野の職員から意見を集約し手探りの状況で民営化を実施した。また、民営化に伴う職員の配置転換について、退職者がでないよう、本人、人事総括課及び職員労働組合などと調整した。

④反省すべき点

2箇所の事務所の執務スペース、運転手休憩室が狭く、暫定的な改修しかできなかった。例えば、隣接する土地を借用しバスの駐車スペースを確保し、空いたスペースに事務所を増設するなどの手立てが取れたら、より良い職場環境整備できたと考える。

(2) 今後の課題等

甑島地域では住民の過疎化が深刻な問題であり、このような状況の中、乗合運賃収入の増が見込まれないことから、市の委託料を増やさずにコミュニティバスを存続させるためには、デマンド交通等の導入による経費の節減や甑島への観光客を増やし貸切収入の増を図る必要がある。また、数年後には蘭牟田瀬戸架橋が供用開始され、上甑島と下甑島を結ぶ新たな交通体系を構築する必要がある、さらに事務所機能の集約などハード整備などの課題解決も必要にある。

○問合せ先

担当課	薩摩川内市交通貿易課		
TEL	0996-23-5111	MAIL	kotsu@city.satsumasendai.lg.jp

○ 事例名等

事例名	民間移譲した路線での地域バス路線施策
団体名	北海道函館市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	268,291	行政区域内面積(km ²)	677.86
事業開始年月日	昭和18年11月1日	営業路線(km)	9.7
年間走行距離(km)	186,056.0	年間輸送人員(人)	474,151
在籍車両数(両・台)	8	職員数(人)	14

※表中の計数はH15年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

扇形状の地形のなかで、JR函館駅から放射状に路線網が形成されている市内路線バスは、平成12年度まで函館市交通局の市営バスと民営の函館バスが、2 事業者体制で市内地域を分担しながら運行していたが、双方とも乗客数の減少により厳しい経営環境におかれていた。このため、平成13 年から15 年にかけて、段階的に市営バス事業の全運行系統を函館バスに移管し、経営の一元化を行った。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成10年1月28日	函館市公共交通検討協議会を設置(庁外協議会)
平成11年7月23日	函館市公共交通施策基本方針(案)【たたき台】と函館市の交通事業(乗合バス事業)に関する経営収支試算(シミュレーション)を策定
平成11年9月29日	市議会公共交通調査特別委員会設置
平成11年12月1日	「市長への提言」を実施(テーマ:函館市における電車・バスのあり方)
平成11年12月6日	函館市公共交通検討協議会から市長へ意見書を提出
	◆ 意見書内容 市営バス事業は、できるだけ早く函館バス(株)に経営を一元化すべきである。 なお、移管期間は3年程度とすることが望ましい。
平成11年12月24日	函館市公共交通施策基本方針(案)を策定
平成12年1月～2月	市議会公共交通調査特別委員会において集中審議
平成12年2月28日	市議会本会議で公共交通調査特別委員会委員長報告
平成12年3月1日	「市長への提言」集計結果を公表(市政はこだて)
平成12年3月21日	函館市公共交通施策基本方針を策定
	◆ 基本方針内容 バス事業について、函館バス(株)との協議・意向確認を行うなかで、できるだけ早く市営バス事業を段階的に函館バス(株)に移管し、経営主体の一元化を図り、健全な経営主体を構築するとともに、市民が利用しやすいバス事業の確立に努めることとする。 なお、生活路線の維持やバス事業のサービス確保を図るため、調整機関の設置および支援方策について検討することとする。
平成12年4月7日	バス事業の経営一元化について、函館バス(株)へ申し入れ
平成12年5月31日	函館バス(株)から一元化にかかる回答、合同記者会見
平成12年6月19日	乗合バス事業の経営一元化にあたっての基本条件(案)を策定
平成12年11月20日	函館バス(株)と乗合バス事業の経営一元化に当たっての基本協定を締結、合同記者会見
平成13年4月1日	経営一元化スタート
平成13年7月9日	函館市生活交通協議会を設置
平成15年4月1日	経営一元化終了

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

乗合バス事業の経営一元化に当たっての基本条件

① 経営一元化の方法および期日

●平成13年4月1日移管

・日吉営業所の所管系統(27系統)・函館山登山バス・臨時運航便(ただし、6系統は平成15年4月1日に移管)

●平成14年4月1日移管

・昭和営業所の所管系統(11系統)

② 経営一元化後の系統および運行回数

●移管後1年間は移管時の系統・運行回数を基本として運行する。

●1年経過後に系統・運行回数を変更する場合はバス利用者の利便性確保等に十分配慮する。

③ 経営一元化に当たっての市の支援措置

●出資

・函館バス(株)の経営基盤強化を図るため、2,000万円を出資する。

●初期投資への支援

・函館市交通局日吉営業所・昭和営業所の土地・建物等を無償で10年間貸し付ける。

・移管開始後5年間に限り、各年5台分の車両購入経費の4/5相当額から国等の補助金額を控除した額以内の額を補助する。

・カードシステム設置経費の4/5相当額から国等の補助金額を控除した額以内の額を補助する。

・函館市交通局資産(乗合バス車両、設備・機器等)の購入経費の4/5を補助する。

・移管準備等所要経費(バス車両・停留所の改装、乗務員養成、広報等)の4/5を補助する。

④ 嘱託職員等の雇用

函館バス(株)は、函館市交通局の嘱託職員等のうち函館バス(株)に就職を希望する者について、函館バス(株)の雇用条件で雇用し、雇用条件については函館市交通局における経歴を考慮する。

⑤ 協議会の設置

市内の生活路線の確保方策や運行サービスの充実等について検討するため、関係機関、学識経験者および市民からなる函館市生活交通協議会を設置する。

(2) 効果

経営一元化による函館市の財政面での効果額は、平成13年～17年度の5年間の市交通局への補助金の減など、約64億円と試算される。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

・市から函館バス(株)に対し、出資及び初期投資への支援を行うことでスムーズに一元化を図ることができた。

・経営一元化により、運行エリアに縛られない利便性の高い路線設定や市営電車との乗継制度の導入などサービス向上が図られた。

・民間譲渡後も市内バス生活路線の確保方策やサービスの充実等についてフォローアップするため、函館市生活交通協議会を設置した。

(2) 今後の課題等

・バス路線網について

市内のバス路線は複雑に入り組んでおり、市民をはじめ観光客など、誰もがわかりやすいバス路線網へ見直しを図る必要があるなど。

・利用環境・走行環境について

市営電車や路線バスを利用しやすくするためには、上屋整備やバスロケーションシステムの充実などにより、待合環境の改善を図る必要があるなど。

・利用状況について

公共交通利用者は年々減少しており、特に路線バス利用者の減少が顕著となっていることから、積極的な利用促進に努める必要があるなど。

○問合せ先

担当課	函館市企画部計画推進室政策推進課		
TEL	0138-21-3625	MAIL	seisaku@city.hakodate.hokkaido.jp

○ 事例名等

事例名	兵庫県尼崎市営バスの民営化
団体名	兵庫県尼崎市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	452,185	行政区域内面積(km ²)	50.7
事業開始年月日	昭和23年3月8日	営業路線(km)	97.4
年間走行距離(km)	4,383,439	年間輸送人員(人)	12,592,945
在籍車両数(両・台)	130	職員数(人)	100

※表中の計数はH28年3月19日時点



1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

尼崎市営バス事業は、費用削減や収入増加策を行うことで経営改善を図ってきたものの、市の実施する高齢者市バス特別乗車証制度において、平成22年10月に利用者の一部負担の導入に係る改正があったこと等により経営が大きく悪化した。そのため、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保するといった観点から、市営バス事業を民営化することにより、民間事業者のもつ経済性や広域性等を発揮させて市の財政負担の軽減を図るとともに、さらなる利便性の向上を図っていくこととした。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

年度	月	庁内の動き・会議体等	市民説明等	(参考) ※ 資金不足比率
21	-			5.93%
22	10	高齢者市バス特別乗車証の利用者一部負担の導入(健康福祉局)		18.21%
	11	第1回バス交通検討会議(庁内検討組織)(全8回)		
	8	第8回バス交通検討会議 「持続可能なバス交通サービスの方向性」をまとめ		17.26%
23	10		「持続可能なバス交通サービスの方向性」に関する市民説明・意見交換会(全6回)	(一般会計から 経営支援補助 金3億5,000万円 を繰入)
	11	第1回公営企業審議会(全9回)		
	2 ~3		市民アンケート調査(無作為抽出 3千人)	
	5		今後のバス交通サービスについての市民説明・意見交換会(全6回)	18.48%
24	7	第9回公営企業審議会 「完全民営化が妥当である」と答申		(一般会計から 経営支援補助 金1億1,000万円 及び民営化補 助金4,600万円 を繰入)
	12 ~1		「市営バス事業の民営化に向けた取組方針(素案)」に係るパブリックコメント	
	1		「市営バス事業の民営化に向けた取組方針(素案)」の市民説明会(全6回)	
	2	「市営バス事業の民営化に向けた取組方針」策定		
25	11 ~12	移譲事業者の公募		9.36%
	3	移譲事業者の決定		(一般会計から 民営化補助金 2億8,200万円を 繰入)
26	-			-
				(一般会計から 民営化補助金 2億5,600万円を 繰入)
27	10	市営バス事業廃止関連条例案可決(9月議会)		-
	10	移譲事業者と路線移譲の協定を締結		(一般会計から 民営化補助金 12億4,600万円 を繰入)
	3	移譲事業者へ路線を移譲、市営バス事業廃止		

※ 経営支援補助金は、公営企業における資金不足比率の早期健全化基準20%を超えないよう繰り入れたもの。

※ 民営化補助金は、市営バス事業の民営化に伴って生じる一時的なコスト(交通局職員の希望退職に伴う退職手当や累積不良債務解消など)について、交通局の経営状況ではその負担が困難なことから繰り入れたもの。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

- ① 基本的な考え方(「市営バス事業の民営化に向けた取組方針」より抜粋)
 - ・ 将来にわたって、市民にとって必要な路線等バス交通サービスを確保していくことを基本とする。
 - ・ 市民、利用者の利便性の向上等民営化のメリットが発揮されるよう努める。
 - ・ 財政負担の軽減を図るとともに、移行コスト等一般会計への影響も十分考慮する。
- ② 移譲の条件等
 - ・ 運行条件: 移譲から3年間(平成30年度末まで)は、移譲時の路線、運行回数等サービス水準を維持する。
ただし利用者の利便性の確保等合理的な理由のある場合には、別途提案のうえ協議できる。
 - ・ 選定方法: 学識経験者等を構成員とする選定委員会を設置し、公募型プロポーザル方式により選定
 - ・ 評価項目: 経営基盤の安定性、安全・安心な運行体制、路線運営に係る経営方針、収支計画の健全性、
市民サービスの維持・向上の実現性、事業経営に係る効率性(市財政への影響)
 - ・ 移譲日: 平成28年3月20日

(2) 効果

- ① 市営バスでは経営難により装備できていなかったICカードシステムについて、移譲事業者のICカードシステムを拡大することで、全てのバス車両でICカード対応を実現することができた。(高齢者市バス特別乗車証のICカード化を含む。)

- ② 移譲事業者の既存市内路線の運賃(220円)を、民営化を契機として移譲路線の運賃(210円)に合わせて値下げすることができ、市内運行事業者4社全ての運賃が210円となった。また、移譲事業者は、市営バス事業の民営化に向け、市内路線を運行する他社とIC定期券の共通利用の開始や始発時刻の拡大など、利用者の利便性の向上に大きく努めた。
- ③ 市は、移譲路線のうち、移譲事業者の経営努力をもってしても経常収支が赤字となる路線を対象に補助金を交付することとしているが、今後の市の財政負担は軽減される見通しである。

(単位:千円)

年度	交付先	対象期間	路線補助金	基準内繰入	合計
25	交通局	H25.4.1～H26.3.31	316,271	53,729	370,000
26	交通局	H26.4.1～H27.3.31	317,978	52,022	370,000
27	交通局	H27.4.1～H28.3.19	324,201	45,799	370,000
	移譲事業者	H28.3.20～H28.3.31	6,576	-	6,576
28	移譲事業者	H28.4.1～H29.3.31	(上限) 199,772	-	199,772

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

- ① 交通局保有のバス車両については全て無償譲渡とし、移譲後においても全路線のノンステップバスでの運行を継続することとした。また、移譲事業者は今後もノンステップバスで車両更新等を行うこととした。
- バス車両以外の交通局保有資産については、次のとおり取り扱った。
- ・バス事業に使用する停留所、上屋、備品等:無償譲渡
 - ・バス事業に使用する土地、建物:有償譲渡
 - ・上記以外のもの:一般会計へ所管換え
- ② 交通局に在籍する職員の処遇については、各職員の能力や適性を見極めるとともに、個人面談を通してそれぞれの意向を踏まえた結果、次のとおりとなった。(平成28年3月時点の処遇対象者合計55人)
- ・市長部局等へ転籍 27人
 - ・希望退職 28人(うち移譲事業者へ再就職 5人)
- ③ 交通局における管理の受委託の受託会社(市の出資団体)については、少なくとも5年間は、運行委託の事業量を維持するよう、移譲事業者と尼崎市で協定を締結した。将来的には、市が株式を持たずに完全に独立した民間企業として事業を行うことが望ましいため、同社は平成32年度を目途に経営改善に取り組んでいるところである。

(2)今後の課題等

平成29年3月策定予定の地域交通計画に基づき、利用者の移動目的などに対応したネットワークへの改編やバスの行き先表示、運賃や運行ダイヤなどの利用環境の改善を図り、地域が支える持続可能なバス交通に係る取組を進めていく。

なかでも移譲後4年目以降のバスネットワークや乗車料制度については、データの検証や事業者からの提案も踏まえ、引き続き検討・協議していく必要がある。

○問合せ先

担当課	尼崎市企画財政局 ひと咲きまち咲き推進部 まち咲き施策推進担当		
TEL	06-6489-6147	MAIL	ama-machi@city.amagasaki.hyogo.jp

○ 事例名等

事例名	呉市交通事業の一括完全民間移譲
団体名	広島県呉市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	233,167	行政区域内面積(km ²)	352.8
事業開始年月日	昭和16年11月15日	営業路線(km)	245.3
年間走行距離(km)	5,528,633.4	年間輸送人員(人)	11,197,374
在籍車両数(両・台)	142	職員数(人)	326

※表中の計数はH24年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

交通局では、人件費の削減を始めとする数々の経営健全化策に取り組み、市民の移動手段を確保してきたが、全国的に進展する人口減社会・少子高齢化社会の到来により、乗車人員が毎年減少を続け、運輸収入の大幅な減少により費用を賄うことができない大変厳しい経営状況にあった。

一方、呉市では平成24年度までの「財政集中改革プログラム」を策定し財政健全化に取り組む大変厳しい財政状況にあり、従来どおり一般会計からの繰入金確保することが困難な状況であったため、呉市の将来の発展のためには交通局への財政負担の軽減が急務であり、そのためにも早急な抜本的改革が必要な状況にあった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成22年6月の議会協議会において、呉市交通事業の抜本的改革に伴う公営存続の案を2案、民間移譲の案を2案、併せて4案の経営形態をシミュレーションし、議会に提示した。

その後、各案について詳細に検討を重ねるとともに、呉公営交通労働組合等とも協議を重ねた上で総合的に評価した結果、呉市の将来を見据え、呉市民の移動手段を持続的に確保するためには、民間の経営手法を導入することにより、経営の効率化及び市民サービスの向上が図れる「一括完全民間移譲」案の経営形態が最善の選択であるという結論に達した。

年 月 日	内 容
平成22年	6月9日 議会協議会で呉市交通事業の経営形態の検討について4案を説明
	9月8日 議会協議会で民間移譲の方針を表明
	10月4日 移譲先民間事業者の公募手続開始
	11月26日 呉市バス運行事業者選定委員会でA社を運行事業者に選定
	11月30日 公共交通問題対策特別委員会に運行事業者の選定について報告
	12月22日 呉市及びA社とで基本協定書締結
平成23年	1月13日 「交通事業廃止及び民間移譲に関する協定書」及び「交通事業廃止及び民間移譲に関する確認書」を締結(呉市職員労働組合連合会、呉公営交通労働組合等)
	1月14日 呉市、交通局及びA社による「呉市交通事業民間移譲プロジェクトチーム」を設置
	1月25日 「呉市交通局職員の雇用及び処遇等に関する確認書」を締結(呉市職員労働組合連合会及び呉公営交通労働組合)
	2月7日 公共交通問題対策特別委員会において、「呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る経緯等について」報告
	3月1日 A社が呉市交通局の庁舎6階に移行準備室(専門チーム)を設置
	6月30日 公共交通問題対策特別委員会において、「呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る進捗状況等について」報告
	11月25日 公共交通問題対策特別委員会において、「呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る諸課題の検討概要について」報告
平成24年	2月29日 呉市及びA社とで基本合意書締結
	3月31日 呉市交通事業を廃止
	4月1日 A社が運行を開始

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

呉市は、交通局の抜本的な改革が必要であることから、市の財政負担が最も少なくサービス向上も可能な「一括完全民間移譲」が最善であると判断し、路線移譲に係る運行事業者にA社を選定、同社と基本協定書を締結した。
(基本協定書の主な項目は、次のとおり)

① 運行条件

平成24年4月1日から平成26年3月31日までは、移譲時の路線、運行系統、運行回数、運行時間帯及び運賃制度を維持するものとする。

② 乗務員等の採用

交通局の職員のうち、A社へ就職を希望する者の採用については、最大限の努力を行うものとし、採用に当たってはA社の雇用条件で雇用する。

③ 収支不足に対する対応等

- ・バス事業経営支援補助金 交通局の各路線を引き継いで運行を開始した後、経費削減やその他の経営努力をしてもなお、当該路線に係る経常収入が経常費用を下回る場合は、予算の範囲内で補助金を交付する。
- ・バス車両購入費補助金 呉市域を運行するバス車両を更新する場合は、その更新費用について、当分の間、予算の範囲内で補助金を交付する。
- ・バス事業移行準備金補助金 バス車両の塗装替え費用、ICカードシステムの改修費用など、移譲路線の運行を開始するため必要な経費について、予算の範囲内で補助金を交付する。

④ 協議の継続

平成26年4月1日以降の路線維持については、公共交通機関としての責任の下で、利用者の利便性を向上させるため、最大限の努力を行うものとし、路線の変更等に当たっては、両方で協議するものとする。

(2) 効果

一般会計の負担額(負担金及び補助金)について、交通局を存続した場合の推計値(A)と、民間移譲を行った実績値(B)を比較してみると、4か年合計額で約28億4千万円の削減効果があった。

(単位:千円)

区 分	H24	H25	H26	H27	合 計
公営存続推計(A)	1,786,169	1,589,061	1,579,787	1,295,536	6,250,553
民間移譲実績(B)	789,785	895,853	862,258	864,338	3,412,234
効果額 (B)-(A)=(C)	△ 996,384	△ 693,208	△ 717,529	△ 431,198	△ 2,838,319

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

① 上手く進んだ理由

呉市交通局は、平成23年度末に事業を廃止した時点で、車両数142両、職員数326人という規模であったため、路線移譲に係る運行事業者の公募を行う際、応募する事業者があるのかとの危惧があったが、結果的に2者からの応募があったことが、一括完全民間移譲を実現するに当たって上手く進んだ大きな要因であると思われる。

② 苦労した点

呉市交通局に在籍していた職員のうち、一般会計で採用した者以外の職員(運転士等)の再就職先の確保が課題であったが、移譲先のA社をはじめ、各民間企業や市の外郭団体等に、採用試験の実施等について働きかけた。

移譲時点の平成24年4月1日までに再就職先が確保できなかった職員については、市の特例嘱託職員として採用し、民間企業の採用試験を受験等する際の休暇の付与、再就職に役立つと認められる資格の取得に対する助成、ハローワークと連携した求人情報の提供及び各種相談の受付など、可能な支援を行った。

(2) 今後の課題等

効率的・効果的なネットワークの実現を図るため、バス交通の幹線路線及びフィーダー(支線)路線の役割を明確化するとともに、生活交通とA社路線バス等との乗り継ぎ利便性の向上に向けた施策の実施に向け、引き続き検討を行う。

○問合せ先

担当課	呉市都市部交通政策課		
TEL	0823-25-3239	MAIL	kotusei@city.kure.lg.jp

○ 事例名等

事例名	離島航路の民営化
団体名	愛媛県松山市(旧中島町)
事業名(事業区分)	交通事業(船舶事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	6,270	行政区域内面積(km ²)	37.3
事業開始年月日	昭和33年6月1日	営業路線(km)	139.7
年間運航距離(km)	155,000.0	年間輸送人員(人)	369,000
在籍船数(隻)	6	職員数(人)	34

※表中の計数はH16年度(H16年10月民営化)

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

離島である中島町は、合併相手として松山港(松山市)への航路が四国本土への唯一の交通手段であることから、松山市との合併方針を固めた。(平成17年1月合併)

そうした中、松山市からは、合併に際しての懸案事項の一つとして、町営の旅客運送事業(旅客海上輸送)の対処を求められていた。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

船舶運航事業(バス事業を含む)については、将来に亘ってのサービス面を考えた場合、中島町民にとって不安の少ない最良、最善の民営化を実現するためには、完全民営化が望ましいという結論に達した。そのため、中島町は、学識経験者、町議会議員、地区総代などで組織する中島町船舶運航事業民営化推進検討委員会を平成15年11月に設置した。譲渡に当たっては、公募を行い、そのなかで、経営や事業運営の安定性、従業員の引継ぎ、船舶・バス事業の方針や計画内容等で審査した結果、平成15年12月に譲渡先を選定し、平成16年10月から、民間の航路事業者が営業を開始した。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

船舶事業の経営状況は、平成3年度以降、営業段階で損失計上しており、町からの補助金がなければ赤字となるなど収益性が非常に低く、平成4年度に債務超過に陥ってから、当年度未処分利益剰余金の赤字額が累積していた状態であり、売上も減少傾向にある中で、現行体制での経営改善は望めないため、抜本的な改善に取り組む必要があった。

そのため、船舶職員の勤務時間の見直しや航路の減便のほか、フェリー及び高速艇の乗務員の削減等により、平成13年度に43名いた乗務員を、平成15年度には30名に削減を図るなどの、抜本的な経営改善を行った。

(2) 効果

民営化により、既存航路の維持、バリアフリー対応の新造船の就航や寄港地が増加するなど、サービス水準の向上につながった。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

今後の課題等

・島内人口の減少等により経営状況が厳しくなるため、航路維持していくには行政からの支援が必要になってくる。

○ 問合せ先

担当課	松山市都市整備部 都市・交通計画課		
TEL	089-948-6846	MAIL	toshi-kou@city.matsuyama.ehime.jp

○ 事例名等

事例名	鷹島地区における持続可能な陸上交通体系の構築
団体名	長崎県松浦市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	23,757(平成28年12月1日現在)	行政区域内面積(km ²)	130.6
事業開始年月日	昭和38年7月12日	営業路線(km)	36.5
年間走行距離(km)	4,244.0	年間輸送人員(人)	915
在籍車両数(両・台)	4	職員数(人)	2

※平成27年3月31日事業廃止(平成26年度は4月のみ運行)

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

松浦市鷹島町(離島)において、島民の移動手段を確保するため、島内唯一の公共交通機関として市営バスを運行していた。島外へ移動する際には、定期船等を利用する必要があったが、平成21年4月18日に松浦市鷹島町と佐賀県唐津市を結ぶ「鷹島肥前大橋」が開通したことにより、島民がマイカーで島外に移動しやすくなり、鷹島町の交通事情が大きく変化した。

架橋の影響により、市営バスの利用者は大幅に減少、また利用者の減少に伴い経営状態は一層厳しくなった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成21年 2月26日	第1回松浦市地域公共交通活性化協議会を設立 ・公共交通事業者、地域住民代表、行政機関等で委員を構成 ・松浦市長が協議会会長に就任 ・鷹島肥前大橋の開通に伴い、利便性の高い持続可能な公共交通体系を構築するため、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して「松浦市地域公共交通総合連携計画」を策定することを決定
平成21年 4月18日	鷹島肥前大橋の供用開始
平成21年 6月22日	第2回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・松浦市地域公共交通総合連携計画素案策定に係る委託業者の選定等について協議
平成21年 8月10日	第3回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・松浦市地域公共交通総合連携計画素案策定業務委託業者の選定について報告 ・地域公共交通に関するアンケートについて報告
平成21年10月14日	第4回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・松浦市の公共交通の現状について報告 ・計画策定について協議
平成21年12月24日	第5回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・松浦市地域公共交通総合連携計画(素案)の検討
平成22年 3月12日	第6回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 松浦市地域公共交通総合連携計画を策定(公表:3月23日) 【事業概要:鷹島地域の陸上交通体系】 ①既存ルート・ダイヤの見直しと定期航路との接続強化 ②新交通システムの導入 ※事業概要の一覧は、別紙のとおり。
平成23年 3月25日	平成22年度第2回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・鷹島地域における新交通システム構築のためのデマンド型乗合タクシー等の実証運行を実施することを決定
平成23年 7月12日	平成23年度第1回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・鷹島地域陸上交通については、デマンド型乗合タクシーの実証運行を行う予定であったが、地元の意見など事業を精査していく中で課題も多かったため、今回は実証運行を行わず、鷹島地域の陸上交通についてどのような方法が良いのか、再度協議会の中で検討していくことを決定

平成24年 3月	第2次松浦市行政改革実施計画を策定
平成24年 3月22日	市営バスの民営化及びデマンド型乗合タクシーの導入を検討することとなる。 平成23年度第3回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・平成24年度の事業として、市営バスの民営化を含めた鷹島地域の陸上交通のあり方の検討を協議していくことを決定
平成25年 3月26日	平成24年度第1回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・平成25年度に鷹島地域の陸上交通のあり方を市営バスの民営化を含めて、鷹島地区陸上交通対策分科会を設置して協議、検討していくことを決定
平成25年 9月24日	平成25年度第1回松浦市地域公共交通活性化協議会を開催 ・公共交通事業者、地域住民代表、行政機関等で構成する鷹島地区陸上交通対策分科会を設置することを決定
平成25年11月27日	平成25年度第1回鷹島地区陸上交通対策分科会を開催 る入野～鷹島支所間を延長し、入野～阿翁浦間とすること、また、デマンド型乗合タクシーを導入し、市営バスを平成26年度末をもって廃止する方針が決定
平成26年 2月 3日	平成25年度第2回鷹島地区陸上交通対策分科会を開催 ・デマンド型乗合タクシーの公募をすることを決定
平成26年 2月17日	平成25年度第3回鷹島地区陸上交通対策分科会を開催 ・4月1日から路線バスの延長、デマンド型乗合タクシーの実証実験、市営バスの4路線を休止することが決定
平成26年 3月18日	鷹島地区乗合タクシー運行事業者選定委員会を開催
平成26年 3月18日	平成25年度第4回鷹島地区陸上交通対策分科会を開催 ・デマンド型乗合タクシーの選定結果の報告 ・4月1日から路線バスの路線延長をすることを決定 ・5月1日からデマンド型乗合タクシーの実証実験を開始することを決定 ・5月1日から市営バスの全路線を休止することを決定

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

市営バスを廃止し、鷹島地区の陸上交通を民営化するため、以下の取組みを行った。	
平成26年 4月 1日	民間バス事業者の路線を延長し、市営バスを運行していた4路線（阿翁浦線、阿翁循環線、開発センター循環線、モンゴル村線）を休止
平成26年 5月 1日	鷹島地区においてデマンド型乗合タクシーの実証実験を開始
平成26年 5月 1日	市営バスの全路線を休止
平成26年10月 1日	デマンド型乗合タクシーの本格運行を開始（鷹島地区陸上交通の国庫補助認定）
平成27年 3月31日	市営バスを廃止

(2) 効果

- ・市営バスは幹線の運行であったが、デマンド型乗合タクシーの導入により、鷹島地区全域をカバーできるようになり、利用者の利便性が向上した。
- ・松浦市の財政負担の軽減（約2,500万円／年）
- ・保有資産（バス4台）の売却及び譲渡による有効活用
- ・公営企業会計の職員2名（運転手）を一般事務及び図書館車の運転手として配置転換したことにより、一般会計職員の不足分を補充することができた。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

架橋によって鷹島地区の交通事情が大きく変化する中、利便性が高く持続可能な交通体系を構築するため、交通事業者、地域住民代表、行政機関等で構成する地域公共交通活性化協議会や分科会を設立し、地域住民を巻き込みながら議論を重ねたことによって、市営バスの廃止及び鷹島地区の陸上交通の民営化を実現できた。

(2) 今後の課題等

平成26年5月1日から導入したデマンド型乗合タクシーの利用者の増加を図るため、利用促進に向けた定期的な情報発信を行う必要がある。

○問合せ先

担当課	松浦市企業立地課		
TEL	0956-72-1111	MAIL	kigyoun@city.matsuura.lg.jp

◆事業概要と実施主体

基本方針	目 標	個 別 事 業	実施スケジュール				主な実施主体				
			H22年度	H23年度	H24年度	H25、26年度	船舶A社	船舶B社	民間バス事業者	鉄道C社	市
効率的で 利便性の 高い「海上交通体系」の構築	目標1-1 殿ノ浦—今福 航路の効率化と利便性の向上	①19t小型フェリー導入による効率化と利便性の向上	計画・実験	建造	実施		●				
		②19t小型フェリー導入に対応した着岸施設の整備	調査	実施							●
		③持続可能で効率的な経営体制の構築	実施	(継続)	(継続)	(継続)	●				
		④市民ニーズに応じた運航時間の短縮と増便		計画・実験	実施		●				
		⑤定期航路空時間を活用した観光事業の実施と旅行商品の造成			実験	実施	●				
		⑥港・待合所などの交通結節点の機能強化		調査・研究	実施		●				●
		⑦料金体系の見直しと多様なサービス商品の導入による利用者の確保	実験	実施			●	●	●	●	●
		⑧他公共交通機関との乗り継ぎ利便性の向上	実施				●	●	●	●	●
		⑨総合的な情報発信の強化	準備	実施							●
	目標1-2 阿翁—御厨 航路の効率化と利便性の向上	①黒島・青島単独航路としての再編と利便性の向上		設計・建造	実施						●
		②持続可能で効率的な経営体制の構築	実施	(継続)	(継続)	(継続)	●				
		③港・待合所などの交通結節点の機能強化		調査	実施		●				●
		④他公共交通機関と連携した旅行商品の造成	実施				●				
		⑤多様なサービス商品の導入による利用者の確保	実験	評価・改善・実施			●	●	●	●	●
		⑥他公共交通機関との乗り継ぎ利便性の向上	実施				●	●	●	●	●
		⑦総合的な情報発信の強化	準備	実施							●
	目標1-3 福島—浦之崎 航路効率化と利便性の向上	①低需要時間帯における適正なダイヤ編成	実験	実施				●			
		②多様なサービス商品の導入による利用者の確保	実験	評価・改善・実施			●	●	●	●	●
		③他公共交通機関との乗り継ぎ利便性の向上	実施				●	●	●	●	●
		④総合的な情報発信の強化(再掲)	準備	実施							●
効率的で 利便性の 高い「陸上交通体系」の構築	目標2-1 鷹島地域の陸上交通体系の効率化と利便性の向上	①既存ルート・ダイヤの見直しと定期航路との接続強化	一部実施	実施					●		●
		②新交通システムの導入		実証運行	実施						●
		③多様なサービス商品の導入による利用者の確保	実験	評価・改善・実施			●	●	●	●	●
		④総合的な情報発信の強化	準備	実施							●
	目標2-2 松浦地域・福島地域の陸上交通体系の効率化と利便性の向上 (乗合バス、民間バス、松浦鉄道)	①低需要路線の効率化		実験	実施				●		●
		②駅やターミナルなどの交通結節点の機能強化		調査	実施				●	●	●
		③公共交通機関等の相互連携による旅行商品の造成	調査	実施			●	●	●	●	●
		④多様なサービス商品の導入による利用者の確保	実験	実施			●	●	●	●	●
		⑤他公共交通機関との乗り継ぎ利便性の向上	実施				●	●	●	●	●
		⑥総合的な情報発信の強化	準備	実施							●

○ 事例名等

事例名	熊本市営バスの民間譲渡
団体名	熊本市（交通局）
事業名（事業区分）	交通事業（バス事業）

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口（人）	734,838（H27.1.1現在）	行政区域内面積（km ² ）	390.32（H26.10.1時点）
事業開始年月日	大正13年8月1日（軌道事業） 昭和2年11月23日（自動車運送事業）	営業路線（km）	16.6
年間走行距離（km）	988,295.0	年間輸送人員（人）	2,048,052
在籍車両数（両・台）	32両	職員数（人）	145

※表中の計数はH27年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

熊本市内とその周辺自治体を含む熊本都市圏のバス路線網については、市営バスと複数の民間バス事業者が競合しており、より効率的な路線や運行ダイヤ等、バス事業全体のサービス向上を図る取組がバス事業者における長年の課題とされてきた。

そのような中、モータリゼーションの急速な進展等により、交通局（地方公営企業）の経営は悪化の一途をたどり、平成20年度末の「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」による資金不足額は55億円、資金不足比率は198%に達する状況であった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

熊本市は、民間バスを含むバス事業全体の採算性向上を図るとともに、効率的で利便性の高い運行体制の構築を目的として、民間バスと競合する市営バス8路線について、平成16年6月から民間バス事業者への路線移譲を始めた。

一方、民間バス事業者においては、事業者の枠を超えたバスサービスを提供する仕組みづくりを構築するため、平成19年12月に民間3社共同でバス路線網再編の中心的な役割を担う新会社が設立された。

平成20年5月には、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できる交通体系の確立に向けて、望ましいバスサービス水準及び市営を含めたバス事業の運行体制のあり方について検討するため、学識経験者をはじめ、市議会、バス事業者、経済界、行政等の委員で構成する「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」が設置された。

当協議会は、熊本市の審議会等に位置づけられ、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき、熊本市（交通局）が平成21年度中に策定すべき「経営健全化計画」にバス事業のあり方について方向性を示すため、平成21年5月に意見を取りまとめ中間答申を行うこととなった。

この中間答申において、「市バス事業を民間事業者に全面移譲することは、民間事業者の経営体力を強化するとともに、市交通事業の経営健全化の早期実現に繋がり、延いてはバス事業全体のサービス向上を図る有力な方策」との考え方が示された。

これらに鑑みて、平成22年3月に市議会の議決を経て交通局の資金不足の解消を目指す「経営健全化計画」を策定し、その具体的な方策の一つとして、平成28年4月までに市営バス事業を民間事業者に全面譲渡することとなった。

平成25年3月の当該計画の中間見直し時（市議会の議決を経て）において、平成27年4月までに全面譲渡することに変更となった。

2. 取組の具体的内容とならい、効果

(1) 取組の具体的内容とならい

市営バスの民間移譲は、市交通事業の経営健全化の早期実現に繋がり、延いてはバス事業全体のサービス向上を図る有効な方策である。

その際、民間バス事業者における公共性の確保等については、官民一体となった協力体制のもと熊本市が積極的に関わることで可能と判断したものである。

(2) 効果

市営バスの民間移譲は、交通局の資金不足額及び資金不足比率の解消に繋がった。経営健全化計画(中間見直し後)による効果額については、計画に掲げる取組を実施しない場合と実施した場合を比較して積算しており、バス事業の移譲を含むさまざまな取組によって、平成21年度から平成27年度までの7年間で101億円としたが、実績値としては、108億円と試算している。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

市営バス全路線の民間移譲後、利用者の利便性を確保するため、市・交通局・民間バス事業者の3者で協定を締結し、原則として、路線移譲後3年は運行ルートや便数を維持することとしており、これまで市営バスが担ってきた市民の重要な移動手段としての役割を十分踏まえたうえで、路線移譲に取り組んできたため、利用者の混乱は少なかったと考えている。

公営企業を取り巻く経営環境が厳しさを増す中であって、サービス自体の必要性、公営企業である必要性、採算性の観点等から民間企業への事業譲渡等について検討する価値がある。また、職員数の削減、運行経費の削減、土地・施設・車両等の資産売却による有効活用が図れる。

(2) 今後の課題等

正職員については、市長部局等の職種変更試験による事務職への転任や業務職への配置転換を行い、嘱託乗務員については、本人の意向を十分尊重しながら丁寧な個人面談を通じた再就職等への支援に努めたが、自己都合による早期退職の増加等により、バス事業廃止直前の作業編成(ダイヤに合わせた配車)に苦慮する等の課題もあった。

公営企業である交通局は、常に企業の経済性を発揮するとともに公共の福祉を増進するよう努める必要があり、バス事業廃止後もバスを含めた公共交通に関する苦情・要望等に対し丁寧な対応を要する。

○問合せ先

担当課	熊本市交通局総務課		
TEL	096-361-5211	MAIL	koutsusoumu@city.kumamoto.lg.jp

○ 事例名等

事例名	バス運行体制一体化を柱とした公共交通再編
団体名	長崎県佐世保市
事業名【事業区分】	交通事業（自動車運送）

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口（人）	249,949人	行政区域内面積（km ² ）	426.1
事業開始年月日	昭和2年3月30日	営業路線（km）	163.9km
年間走行距離（km）	2,913,000km	年間輸送人員（人）	6,011千人
在籍車両数（両・台）	0（平成30年度末時点で譲渡済のため）	職員数（人）	24人

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成31年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成30年10月1日時点。それ以外の計数は、H31年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

- ・佐世保市は、バス分担率が14%と全国でも高い状況にある一方、中心市街地では複数系統が輻輳して競合状態にあり、人口減少や少子高齢化の進展に伴い、市内バス事業者3社の経営環境が厳しい状況であった。
- ・将来的に持続可能な公共交通網形成に向け、平成27年6月に佐世保市地域公共交通網形成計画を策定し、さまざまな調査検討を重ねた結果、複数のバス事業者が競合しているバス運行体制の抜本的な改革が必要となり、「交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、させばバスが一部路線の受託運行を担う」との結論に至った。
- ・平成31年3月24日、市内バス運行体制の一体化を柱とするバス路線網の再編を実施した。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成27年6月 佐世保市地域公共交通網形成計画策定

平成28年5月 地域公共交通再編に向けたアクションプラン策定

形成計画の4つの基本方針の1つである「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」関連施策について具現化するための調査検討事業を実施。コンサルタント事業者の調査結果としては、現行のバス運行体制のままでは、それらの施策の実現が困難であり、バス運行体制一体化による解決策が提案される。

平成31年2月 佐世保市地域公共交通再編実施計画認定

アクションプランに沿って調査検討を行った結果、市の方針として「交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、させばバスが一部路線の受託運行を担う」という結論に至る。交通局廃止後のバス事業の継続及び路線再編について、民間事業者である西肥自動車㈱と市の協議を中心にすすめながら再編実施計画策定。

平成31年3月24日 バス運行体制一体化

平成31年3月31日 佐世保市交通局廃止

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

〈主な再編内容〉

バス運行体制一体化前後のバスの状況

○一体化前

No	バスの所有会社 (路線認可を受けている)	運転士所属会社	バスの色	バス車体に表記している 会社名	備考
1	西肥自動車(株)	西肥自動車(株)	シルバーブルー	西肥自動車(株)	西肥バスの自社運行
2	佐世保市交通局	佐世保市交通局	レモン	佐世保市交通局	市営バスの自社運行
3	佐世保市交通局	させぼバス(株)	レモン	佐世保市交通局	市営バスの委託運行
4	させぼバス(株)	させぼバス(株)	レモン	させぼバス(株)	させぼバスの自社運行



○一体化後

No	バスの所有会社 (路線認可を受けている)	運転士所属会社	バスの色	バス車体に表記している 会社名	備考
1	西肥自動車(株)	西肥自動車(株)	シルバーブルー	西肥自動車(株)	西肥バスの自社運行
2	西肥自動車(株)	させぼバス(株)	レモン	西肥自動車(株)	西肥バスの委託運行
3	させぼバス(株)	させぼバス(株)	レモン	させぼバス(株)	させぼバスの自社運行

バス路線維持に向けたダイヤ編成

【利用状況に合わせたダイヤ、路線、経由地の整理】

効率的な運行のため、長崎スマートカード(ICカード)の乗降データを分析し、利用状況を踏まえた運行ダイヤや行き先設定、系統整理を実施。

【昼間の時刻表の等間隔化】

昼間帯の運行ダイヤを一定間隔とする「等間隔化」を行い、利用しやすいダイヤを設定。

【区間運行バスの設定】

地域内を結ぶ補完的なバス路線については、効率的な運行のため時間帯によって行き先を地域内主要バス停に変更。

【バス運行本数の適正化】

全国的な運転士不足もあり、路線維持のため運行本数を削減。

・運行本数が多い中心市街地の競合区間は平成27年時点から約27.5%の本数削減。

・非競合区間では約17.6%の本数削減。

また、佐世保市では郊外から市内中心部へ流れ込む長距離路線が多く存在しており、支線の本数を極力減少させないため、南部方面からの路線を市中央部での折り返し運転としている。

その他の利便性向上策

○共通定期券の設定

西肥自動車(株)、させぼバス(株)の自社路線との競合区間について、どちらのバスにも乗れる共通定期券を導入。

○低床バスの導入促進

バス事業の効率化も図られることから、計画的な低床バスの導入を推進していく。

○全国共通ICカードの導入

現行の地域カードである長崎スマートカードの老朽化により、令和2年6月から全国交通系ICカード「nagasaki nimoca」を導入している。

○佐世保駅前のバス乗り場の整理

一体化前の佐世保駅前バス乗り場は、行き先が同じ方向でも事業者によって乗場が違い、利用者にとって分かりにくいものであった。一体化後はこれを改善し、同じ行き先の便は同じ乗場で乗降できるように整理した。

【バス運転士の退職派遣】

本市の地域公共交通の利便性を確保するため、平成30年度をもって廃止となった佐世保市交通局に在籍していたバス運転士等について、「公益法人等への一般職の地方公務員の派遣等に関する法律」及び「公益法人等への佐世保市職員の派遣に関する条例」に基づき、させぼバス(株)に平成31年度から3年間を上限として退職派遣することから、人件費コストの補填財源対策として、市営駐車場事業の運営を行わせている。

(2) 効果

バス運行体制の一体化により、昼間帯のバス運行の等間隔化、路線の経由地の整理、定期券の共通化、バス乗り場の統一等、利用者に分かりやすく利用しやすいものとなった。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点
持続可能なバス事業を実現するための事業再編、サービスの見直し

(2)今後の課題等
運行本数の減により、バス車内が込み合う状況が発生しており、それに起因する遅延も発生している。
バスの利用状況や交通事業者、利用者の意見等を踏まえ、現行の再編実施計画の課題・問題を分析、検証し次期改訂に向けた検討を行う。

○問合せ先

担当課	佐世保市企画部地域交通課		
TEL	0956-24-1111	MAIL	koukou@city.sasebo.lg.jp

○ 事例名等

事例名	駅業務の民間委託化
団体名	福岡市(交通局)
事業名(事業区分)	交通事業(地下鉄事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,500,955	行政区域内面積(km ²)	343.40
事業開始年月日	昭和56年7月26日	営業路線(km)	29.8
年間走行距離(km)	18,696,000(車両走行距離)	年間輸送人員(人)	156,081,035
在籍車両数(両・台)	212	職員数(人)	587

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

福岡市交通局においては、新路線である七隈線の開業が平成17年度に予定されていたが、沿線の開発事業の遅れや、社会経済情勢が大きく変化したこと等を踏まえた需要推計の見直しにより、免許時取得に比べて収支が厳しくなることが想定されており、さらに効率的な企業運営を図る観点から、駅業務の委託化等について関係機関との協議を経て実施することとした。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

●箱崎線及び七隈線の委託化

平成11年に九州運輸局と協議のうえ、委託化の方針を決定し、平成13年に市議員で構成される特別委員会において報告を行った。

その後、局内にマニュアル等検討委員会(平成15年度から駅業務検討委員会へ移行)を設置し、民間の専門的ノウハウを取り入れるため、提案競技を実施したうえで、民間委託による業務マニュアル策定を行った。

また、九州運輸局との協議の結果、管理的業務は正規職員において対応することを決定したため、同検討委員会において、管理的業務と委託可能業務の区分に着手し、平成15年度まで詳細検討を重ねてこれを決定した。

実際の委託先決定にあたっては、駅業務の民間委託が公営地下鉄における初の試みであること等から、駅業務の経験を有する事業者とすることを決定したうえで、一般競争入札を行い、平成16年7月から既設箱崎線において、管理的業務を除く業務の一部委託化を実施した。

これは、新たな職員採用を行うことなく七隈線を開業し、効率的な経営を行うため、既設線である箱崎線を事前に委託化し、その減員分を七隈線の管理的業務を担う駅管理職員等に振替えることを目的としたものである。

その後、七隈線については、箱崎線委託化後の運営状況を勘案し、鉄道事業者だけでなく、ほかの旅客運輸業の経験事業者も含めた競争入札を実施し、平成17年2月の開業時から全駅について、一部委託化を行った。

●中洲川端駅の委託化

中洲川端駅は、これまで委託化されていない空港線の天神管区駅の管轄駅という位置づけであったが、組織の効率化推進等の観点から、箱崎線の貝塚管区駅に管轄を変更するとともに、平成21年4月から駅業務の一部委託化を実施した。

●空港線の委託化

団塊の世代の大量退職予定に伴い、これまで委託化されていなかった空港線の一部委託化することにより、より一層の効率化を進めることとし、退職予定者の状況を踏まえながら検討を進め、平成26年度から順次一部委託化を開始した。

現在の委託化の状況としては、平成26年度に大濠公園駅と赤坂駅を、平成27年度においては唐人町駅を一部委託化しており、今後、退職者の状況等も鑑みながら、平成32年度までに、一部の主要駅を除いて、空港線全駅の一部委託化を完了させる予定である。

(参考)路線ごとの委託化状況

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
七隈線		★全駅一部委託化															
箱崎線	★全駅一部委託化					↑											
空港線						★					★一部委託化スタート						★

中洲川端駅を箱崎線の貝塚
管区駅に移管し、同駅を委託化

委託化完了予定

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1)取組の具体的内容とねらい

前述のとおり、福岡市交通局においては、複数回に分けて委託化を検討実施してきたところであるが、そのいずれも、効率的な組織運営による人件費削減と、民間サービス力の活用が主なねらいとして挙げられる。

加えて、平成16年7月の箱崎線駅の一部委託化については、前述のとおり、新たな職員採用を行うことなく七隈線を開業する目的も兼ねているものである。

(2)効果

●正規職員数の削減効果

H16箱崎線駅一部委託化

削減・抑制した正規職員数44名

H17七隈線駅一部委託化

削減・抑制した正規職員数126名

H21中洲川端駅一部委託化

削減・抑制した正規職員数11名

H26空港線赤坂駅・大濠公園駅一部委託化

削減・抑制した正規職員数11名

H27唐人町駅一部委託化

削減・抑制した正規職員数5名

H29以降の空港線駅一部委託化

削減・抑制予定の正規職員数44名

●平成16年7月の箱崎線駅一部委託化の効果

前述のねらいどおり、新路線である七隈線の開業時においても、職員数を増加することなく対応することができた。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

●管理的業務を担う職員の確保

駅業務の委託先が、市の外郭団体ではなく、純粋な民間企業であることから、駅業務のうち管理的業務については正規の職員で対応することとしており、各管区駅の駅長、副駅長、助役職員は、引き続き正規の職員を充てている。

福岡市においては、できる限り広範囲における委託化を進める一方、管理的業務を担う正規の職員を安定的に確保する観点から、主要3駅は人材を育成する場として、あえて委託せず、直営で運営することとしている。

●マニュアル整備、研修の実施

正規職員と委託職員、又は委託職員において、業者間の知識・技能のレベル差を埋めるため、マニュアルや研修については、管理監督課において力を入れて取り組んでいる。

(2)今後の課題等

委託化により正規職員数の削減を進める一方、大量退職期を迎えて管理的業務に携わる正規職員が逐次退職していくことから、これらの業務に携わる後進の人材育成が課題となる。

○問合せ先

担当課	福岡市交通局総務課		
TEL	092-732-4105	MAIL	somu.TB@city.fukuoka.lg.jp

○ 事例名等

事例名	地域公共交通網形成計画の策定における 民間のタクシー・バス・鉄道事業者との連携
団体名	兵庫県神戸市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,545,383	行政区域内面積(km ²)	557.0
事業開始年月日	昭和5年9月16日	営業路線(km)	367.7
年間走行距離(km)	17,533,737.0	年間輸送人員(人)	68,348,082
在籍車両数(両・台)	517両	職員数(人)	383

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成29年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成28年10月1日時点。それ以外の計数は、H29年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

本市では、平成25年9月に「神戸市総合交通計画」を策定し、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わされた、安全で快適な交通環境の形成をめざした取り組みを進めている。

一方、平成26年5月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画を策定することができるようになった。

これらを背景として、「神戸市総合交通計画」のうち、公共交通の基本方針等をふまえ、現在の課題を明らかにするとともに、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりの積極的な推進と、公共交通の維持・充実に目的として、平成29年3月に「神戸市地域公共交通網形成計画」を策定した。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

計画の策定にあたって、学識経験者、市民団体、交通事業者、その他関係団体・機関を委員とする神戸市地域公共交通活性化協議会を組織し、市内の公共交通ネットワークの将来像の提示、公共交通の課題ごとの取組方針の提示、交通事業者・市民・企業・行政の担うべき役割の明確化、取組方針の着実な実施を目的として、計画策定に向けた検討を行った。

協議会における検討経緯は以下のとおり。

協議会	開催日	協議内容
準備会	平成28年3月7日	進め方、現状と課題等
第1回	平成28年6月3日	基本方針、ネットワークの将来像等
第2回	平成28年10月18日	計画のたたき案等
第3回	平成28年12月13日	計画の案
	平成29年1月17日 ～平成29年2月15日	市民意見募集の実施 (実施結果：15通(49件))
第4回	平成29年3月10日	計画のとりまとめ等

各委員からは、高齢者などの移動手段の確保についても課題として取り上げるべきという意見等があり、課題をとりまとめ、計画に反映した。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

施策：地域コミュニティ交通の維持・充実

・地域コミュニティ交通の効率的なネットワークの形成

長大路線の短絡化や重複路線の解消など、需要に応じた効率的な路線となるようバス路線の再編を行う。

施策：公共交通の利便性向上および利用促進

・ユニバーサルデザインの推進

沿線の施設や観光地等の情報について、関係部局と連携しながら効果的にPRを行うとともに、鉄道駅や車両、施設等の案内サインの多言語化を進める。

施策：公共交通の利便性向上および利用促進

・公共交通への利用転換の意識啓発等

市民、企業、交通事業者、行政が連携し、アンケートなどのコミュニケーションツールを活用した意識啓発や、ワークショップなどを通じた情報提供などのモビリティ・マネジメントを実施する。

(2) 効果

施策：地域コミュニティ交通の維持・充実

・地域コミュニティ交通の効率的なネットワークの形成

鉄道を基幹として、バスが補完（フィーター）する役割分担を基本とした公共交通ネットワークの形成が可能となる。

施策：公共交通の利便性向上および利用促進

・ユニバーサルデザインの推進

外国人旅行者の移動を円滑にし、利用促進を図ることができる。

施策：公共交通の利便性向上および利用促進

・公共交通への利用転換の意識啓発等

自動車から公共交通への利用転換を促すことができる。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

関係者間での協議を通して、地方公共団体として目指すべき公共交通ネットワークの将来像及び交通施策の基本方針を定めることができるとともに、定めた方針等に基づき、公共交通を中心とした交通ネットワークの維持・充実等に向けた一貫性のある取組・施策を検討することができる。

また、幅広い関係者（委員）から意見を賜り、そのような意見の総意として計画を策定したことにより、取組・施策を行うにあたってはスムーズに事業を実施することができると考えている。

(2) 今後の課題等

施策を継続的に展開していくにあたっては、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適切な計画の見直しを行う必要がある。

PDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況や数値目標の達成状況等を目標年次の中間年に検証・評価し、社会情勢の変化なども踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

○問合せ先

担当課	神戸市住宅都市局交通政策部公共交通課		
TEL	078-322-6648	MAIL	kokyokotsu@office.city.kobe.lg.jp

○ 事例名等

事例名	横浜市営バスの経営改善努力
団体名	横浜市
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	3,724,695	行政区域内面積(km ²)	437.5
事業開始年月日	昭和3年11月10日	営業路線(km)	525.2
年間走行距離(km)	29,790,579.0	年間輸送人員(人)	122,714,117
在籍車両数(両・台)	815	職員数(人)	1,330

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1)取組の背景

横浜市自動車事業では、平成14年度で約38億円の累積欠損金を抱えていたほか、横浜市(一般会計)から毎年40億円程度の補助金を受け入れており、市の財政支援に依存した経営となっていた。

(2)検討を開始した契機・導入過程

市の財政状況も厳しさを増す中、これまでどおりの補助金に依存した事業運営を続けることは困難であったことから、平成15年3月に市長の私的諮問機関である「横浜市市営交通事業あり方検討委員会」が発足し、平成16年1月の答申では今後のあるべき経営形態として「完全民営化」が提言された。

横浜市では、この答申を受けて経営形態変更に伴う課題や、市民の足であるバスネットワークの維持といった様々な観点から新たな経営形態ビジョンを検討し、民営化ではなく「改善型公営企業」として、民間並みの自主自立の経営をめざし、抜本的な経営改革に取り組むこととした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1)取組の具体的内容とねらい

○バス路線の再編

民間バス事業者と競合している路線や、鉄道並行路線など非効率なバス路線の見直しを行い、58路線の再編に取り組んだ(民間譲渡・区間廃止・路線廃止等)。

○子会社へのバス運行委託

運行コストの削減及び効率化のため、平成20年2月に2営業所(磯子・緑)について、交通局100%出資の子会社に運行管理を委託した。

(2)効果

上記の取組のほか、給料表引き下げや給料カット、従来に比べ生涯賃金で2割減となる新たな給料表の導入など運行コストの削減に取り組んだ。こうした経営改革の成果により、平成22年度以降、6年連続で一般会計の任意補助金を受けることなく経常黒字を計上している。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

地方公営企業の枠組みの中で経営改革を行うことにより、「市民の足」であるバスネットワークの維持をはじめとする市民生活への影響や、雇用問題などの諸課題に可能な限り対応しながら経営改善を行った点。

(2) 今後の課題等

少子高齢化など厳しい経営環境の中、市民の足である現行のバスネットワークの維持及び公営企業としての自主自立経営の持続。

○問合せ先

担当課	横浜市交通局経営企画課		
TEL	045-326-3828	MAIL	kt-keieikikaku@city.yokohama.jp

○ 事例名等

事例名	京都市営地下鉄における市全体をあげた集客事業
団体名	京都市
事業名(事業区分)	交通事業(高速鉄道事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,419,549	行政区域内面積(km ²)	827.8
事業開始年月日	昭和56年5月29日	営業路線(km)	31.2
年間走行距離(km)	20,868,000.0	年間輸送人員(人)	136,109,000
在籍車両数(両・台)	222	職員数(人)	544

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

京都市の地下鉄事業は、多額の負債を抱え、全国一厳しい財政状況にある。このような極めて厳しい経済状況にある地下鉄を、市民生活と京都の発展のために積極的に活用し、将来にわたって安定的に運営していくことを目指して、平成21年度に「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」を策定した。

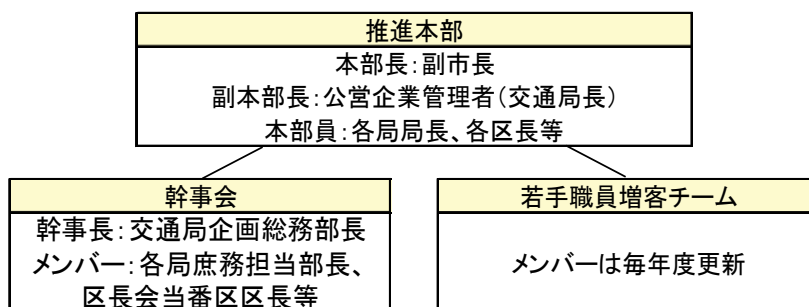
計画では、コスト削減だけで経営健全化を図ることは困難であるため、運輸収入の増加を目指し、お客様増加策の実施を健全化策の最大の柱に据え、平成30年度までに1日あたり5万人の増客を目指すこととした。しかし、その実現のためには、交通局が積極的に取組を展開することはもとより、京都市のあらゆる政策を総動員することが不可欠であった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成20年9月～平成21年4月 「歩くまち・京都 地下鉄増収・増客対策チーム」活動(総合企画局)

平成22年3月 京都市高速鉄道事業経営健全化計画の策定(交通局)

平成22年4月 副市長をトップとする「地下鉄5万人増客推進本部」(事務局：交通局)立ち上げ



平成22年5月 地下鉄5万人増客キックオフイベントの開催

平成22年6月 地下鉄5万人増客アクションプログラム(上半期：22～25年度)を策定

アクションプログラムに基づく取組を随時実施

以降、年に2回推進本部会議の開催・アクションプログラムの進捗管理及び見直し並びに公表
推進本部会議については公開、その都度、市会へ会議内容について情報提供

平成26年5月 アクションプログラム(下半期：26～30年度)を策定

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

経営健全化計画の最大の柱である1日5万人の増客目標を達成するためには、交通局のみならず市の全局・区が地下鉄の増客に寄与する観点を持って施策を展開していく必要がある。そのため、推進本部では、各局・区において検討した具体的な増客の取組を、経営健全化計画(上半期:22～25年度、下半期:26～30年度)の計画期間にあわせてとりまとめた「地下鉄5万人増客アクションプログラム」を策定した。半期ごとにアクションプログラムの見直しと進捗状況の確認を行い、積極的に取組を推進した。

加えて、5万人増客の実働部隊として、全庁からの公募による「若手職員増客チーム」を結成し、増客に寄与する取組を立案・実践している。

(2) 効果

こうした取組の結果、経営健全化計画に基づき取り組んできた7年間(平成21～27年度)で、地下鉄のお客様数は、1日あたり約4万5千人の増加となり、計画を大幅に上回るペースで進捗している。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

副市長がトップの組織のもと、「(平成21年度から)1日5万人の増客」というわかりやすい目標を設置し、問題意識を共有できたことで、積極的な取組を実施できた。

(2) 今後の課題等

今後は数値目標だけでなく、事業の質の向上を目指す必要があると考えている。また、取組を今以上に広げるには、行政だけでなく民間とも連携していくことが必要と考えている。

○問合せ先

担当課	京都市交通局営業推進室		
TEL	075-863-5066	MAIL	sashg2720@city.kyoto.lg.jp

○ 事例名等

事例名	交通事業会計経営健全化計画(経営戦略)の策定について
団体名	宮城県塩竈市
事業名(事業区分)	交通事業(船舶事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	55,233	行政区域内面積(km ²)	17.37
事業開始年月日	昭和19年8月19日	営業路線(km)	11.6
年間走行距離(km)	60,000.0	年間輸送人員(人)	167,974
在籍車両数(両・台)	3	職員数(人)	13

※表中の計数はH29年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

塩竈市では、浦戸諸島の人口減少や国の離島航路補助金の見直し等により厳しさを増す経営環境を踏まえ、平成17年5月に「第1期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」(平成16年度～平成25年度の10か年)を策定し、運賃改定による増収や船舶の小型化を始めとした運航経費の見直し等を実施し、収支不均衡の是正に向けて努力してきた。

今回、第1期計画が終了したことから本計画を改定し、「第2期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」を策定することにした。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成23年3月に発生した東日本大震災の影響により、浦戸諸島の人口や島を訪れる観光客は減少している。また、基幹産業である浅海漁業の復興も道半ばであることから、貨物量も落ち込んだままとなっている。

そうした中、「第2期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」は、浦戸航路が島民の豊かな暮らしと地域の活性化を実現し、震災復興の架け橋となるべく、持続的な航路運営を可能にするための基本的な方針と具体的な施策を提示するため策定したものである。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

「第2期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」の策定にあたり、浦戸諸島の現状と見通しや汽船運営の現状と課題について検討を行った。

浦戸諸島の人口の現状と将来の見通しや漁業、観光・交流人口等の見通しなど、基礎データの検討を行うと同時に、決算状況の分析、全国離島航路運営事業者との比較分析、損益分岐点乗船者数の検討、民間委託可能性調査、経営健全化シナリオと効果検証等の経営診断を行い、同時に、島民アンケート調査、島外利用者アンケート調査、島民懇談会、旅行会社への聞き取り調査等を実施し、改善点や要望、満足度等を把握した。

(2) 効果

経営健全化のための課題を明確化し、基本方針を設定した。

- ①航路の持続性を確保する環境整備の推進
- ②浦戸諸島の震災復興を支える取組の推進
- ③利便性向上の推進による利用促進
- ④運航体制の最適化と経営基盤の強化
- ⑤広報及び営業力の強化

また、本航路の経営健全化に向けた方策として、上記5方針の下に取り組む重点施策・事業を設定した。

重点施策・事業一覧

事業名称	実 施 内 容
(1)航路の持続性を確保する環境整備の推進	
①塩竈～浦戸航路愛称募集事業	市民に親しみやすい愛称を募集・付与することで本航路の知名度向上を図り、市民の関心を高める。
②「浦戸へ行こう」キャンペーンの展開	島民以外の幅広い市民に対し、浦戸諸島を「知る・見る・触れる」機会を創出しながら、浦戸諸島や市営汽船の価値を再確認していただく。 具体的には、年数回のキャンペーンを実施し、市営汽船の利用促進と浦戸諸島との交流拡大を図る。
③住民懇談会	浦戸諸島の住民と定期的に意見交換する機会を設け、利用ニーズや要望を把握するとともに、市営汽船の運営について情報を提供し、相互理解を深める。
(2)浦戸諸島の震災復興を支える取組の推進	
①海産物の輸送支援	浦戸産の牡蠣・海苔等の海産物輸送を支援し、基幹産業の復興を促す。
②ボランティアの輸送支援	復興ボランティアに対する運賃割引制度を継続して実施する。
③「Friend ship！ゆるキャラ丸」の運航	災害相互応援協定を結んだ村山市、須坂市、碧南市、養父市、震災復興支援職員を派遣していただいた横浜市、倉敷市、南城市などの「ゆるキャラ」を船体にあしらひ、震災復興の象徴として運航させる。
(3)利便性向上の推進による利用促進	
①利用ニーズを踏まえたダイヤ見直し	要望の多い塩竈発11時台の定期便化や夜間便の定期便化の実現を図る。
②市営汽船乗り場の整備	現在計画中の「津波防災拠点施設」の整備に合わせ、市営汽船の発着案内や発券業務、待合環境を充実する。
③二次交通の改善	市内の公共交通網のネットワーク化に寄与するよう、市営汽船と陸上交通（主にバス）との乗り継ぎ利便性を改善するための検討を行う。

さらに、経営健全化計画の推進に向け、実質的市負担額（一般会計からの繰出額）を指標とした数値目標を設定し、計画を遂行することとした。

平成26年度決算見込 14,800千円 → 平成36年度（計画最終年度） 5,200千円

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

浦戸諸島の人口は、今後も減少することが予想され、航路運営はさらに厳しさを増してくると考えられるが、島民にとって唯一の交通手段であることから、意見交換や説明会など、要望を把握するとともに市営汽船の運営について情報を提供し、相互理解を深めることができた。

(2)今後の課題等

島内人口の減少や復旧・復興事業の終了による利用者減など、経営状況が厳しくなるため、浦戸の魅力や島のイベント等の情報をホームページやフェイスブック等により積極的に発信し、交流人口の増加による利用促進を図ることが必要。

また、数値目標の達成に向けて、進捗状況や施策・事業効果の評価、それらに基づく施策・事業の改善見直しを適宜行いながら、経営健全化計画を推進していく。

○問合せ先

担当課	塩竈市産業環境部浦戸振興課		
TEL	022-361-7710	MAIL	urato@city.shiogama.miyagi.jp

○ 事例名等

事例名	桜島フェリー運賃キャッシュレスシステム導入
団体名	鹿児島県鹿児島市
事業名(事業区分)	交通事業(船舶事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	605,506	行政区域内面積(km ²)	547.6
事業開始年月日	昭和9年12月1日 旧西桜島村事業開始 平成16年11月1日 鹿児島市事業開始	営業路線(km)	217.8
年間走行距離(km)	178,064.0	年間輸送量	航送旅客人数 3,360,020人 航送車両台数 1,301,700台
在籍車両数(両・台)	船舶 5隻	職員数(人)	144

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成30年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成29年10月1日時点。それ以外の計数は、H30年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

鹿児島市船舶事業は、桜島地域と鹿児島市街地を結ぶ生活航路・通学航路として、また、薩摩・大隅両半島を結ぶ海上交通機関としての役割を担っている。1日65航海(130便)の24時間運航をしているが、桜島地域・大隅半島の人口減少や平成26年12月の東九州自動車道の延伸による大隅地域への陸路の利便性向上などの影響により航送車両台数や旅客人数が減少し、平成27年度以降は毎年度純損失を生じるなど、極めて厳しい状況にある。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成29年度に見直しを行った船舶事業経営計画において、乗客サービスの向上を図る新たな取り組みとしてクレジットカード並びに全国で利用可能な交通系ICカードなどでフェリー運賃の支払いができるキャッシュレスシステムを導入することとした。

- ①平成30年5月 キャッシュレスシステム導入に伴う企画提案競技を実施
- ②平成30年6月 企画提案競技により指定代理納付者を選定
- ③平成30年9月 キャッシュレスシステムの運用開始(9月25日)

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

増加傾向にあるインバウンドなど国内外からの観光客の利便性向上を図るため、各種のクレジットカード及び電子マネー(交通系ICカード含む)の決済処理(運賃の支払い)に対応するとともに、船舶局のPOSレジと連動が可能なマルチ決済端末を導入した。なお、決済端末は計9台導入し、車両料金所に6台、乗船券発売所に2台、旅客改札に1台をそれぞれ配置している。

【運賃等の支払いに利用できるブランド】



【左側POSレジと決済端末機器】



【車両料金所】



【手前は旅客改札・奥側は乗船券発売所】



(2) 効果

キャッシュレスシステム導入したことにより以下の効果があった。

- ①外国人観光客が現金(日本円)を持っていない場合のカード払いが可能となった。
- ②旅客改札にて観光客などが現金両替をすることが不要となった。
- ③車両料金所では、つり銭の対応が不要となり運賃精算処理の効率が向上した。
- ④クレジットカード払いでのポイント付与がフェリー利用者へのインセンティブとなった。
- ⑤利用者が定期券や回数券を買う場合において、多額の現金を準備することが不要となった。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

キャッシュレスシステム導入に伴う指定代理納付者の選定では、企画提案競技(公募型プロポーザル方式)としたことで、決済端末機の無償貸与や端末機の消耗品、修理対応の費用は指定代理納付者の負担となり、初期費用、運用コストを大幅に縮減できた。

(2)今後の課題等

- ①指定代理納付者へのクレジットカード・電子マネー決済手数料の軽減を図ること。
- ②QRコード決済など他の決済手段への展開
- ③桜島フェリー運賃支払いにおけるキャッシュレスについて、更なる周知を図り、収益の柱である航送車両台数の増加につなげること。

○問合せ先

担当課	鹿児島市船舶局営業課		
TEL	099-293-4786	MAIL	speigyou@city.kagoshima.lg.jp

○ 事例名等

事例名	バス停のQRコードからバス混雑情報・接近情報をダイレクトに表示できる
団体名	横浜市
事業名【事業区分】	交通事業（自動車運送事業）

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口（人）	3,740,944	行政区域内面積（km ² ）	435.4
事業開始年月日	昭和3年11月10日	営業路線（km）	513.1
年間走行距離（km）	29,400,280.0	年間輸送人員（人）	125,362,003
在籍車両数（両・台）	830	職員数（人）	1,355

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成31年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成30年10月1日時点。それ以外の計数は、H31年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

これまで、乗降客センサーで取得した混雑率情報はお客様へ情報提供していなかったため、お客様は次発車両が空いていてもその情報を知ることができず目の前の車両に乗車するしかない状況であった。また、バス停留所への接近情報については、これまではお客様ご自身にバス運行・接近情報のトップページから停留所を指定して検索していただく必要があり、操作方法に慣れていないと情報取得まで時間がかかった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

お客様へのサービスの質を高めるという考え方のもと、検討を開始した。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

バス停にQRコードを設置し、そのQRコードをスマートフォンなどで読み込むことで、そのバス停のバス混雑情報と接近情報にアクセスできる機能を追加するシステム改修を行った。

予定時刻表 8 系統 交通局 (2020/06/01改正)			
行先	横浜駅前 行		桜木町駅前 行
	平日	土曜	
5			
6	12 20 34 42	14 21 28	12 19 27 41 59
7	1 6 14 32 35 45 54	7 16 28 46	9 27 51
8	10 18 55	29 47	25 33
9	6 26 33 46	2 9 44 53	6 16 35 52
10	0 14 30 39 56	26 36 53	1 38 48
11	14 33 41 58	22 40	23 33
12	14 32 39 56	6 22 29 37 52	7 15 23 51 59
13	15 32 39 56	7 23 40 55	6 21 44 53
14	14 32 40 54	3 24 38 45 52	22 30 38 53
15	1 16 33 40 57	21 28 36 42 54	7 21 52 59
16	14 30 36 53	24 35 52	7 36 44 52
17	8 15 30 36 43 55	0 23 39	27 35
18	11 19 35 43 59	2 20 36	7 15 22 53
19	6 20 34 42	10 19 37 53	2 37 47
20	7 14 27 42 50	2 17 35	7 39
21	4 19 34 43	2 35 48	3 35 47
22	0 34 58	34 58	34
23			
24			

黒印：横浜駅前行 ●：桜木町駅前行
 遅れ等のお問い合わせは、本牧営業所 TEL 045-621-1071へご連絡ください。
 QRコードを読み取るとインターネットで接近情報がご覧いただけます。
 横浜市役所前 のりば1



(2) 効果

次発のバスが空いていれば先発の混雑しているバスを避けられることに加え、バスの接近情報をより簡単に得られるなど、お客様がより快適にご乗車いただけるようになった。また、QRコードからアクセスすることで、簡単に情報を取得できるようになった。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

乗合バスの全車両に乗降客センサーを搭載し、リアルタイムの混雑情報をお客様へ提供している点。また、お客様がQRコードを読み込むだけで混雑情報や接近情報により気軽にアクセスできる点。

(2) 今後の課題等

令和2年4月1日にサービス提供を開始したばかりの取組であり、お客様の認知度向上が課題と考えている。

○問合せ先

担当課	横浜市交通局経営推進室システム推進課		
TEL	045-671-3162	MAIL	kt-system@city.yokohama.jp

○ 事例名等

事例名	公共車両優先システムの導入
団体名	名古屋市
事業名【事業区分】	交通事業（自動車運送事業）

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口（人）	2,321,727	行政区域内面積（km ² ）	326.5
事業開始年月日	昭和5年2月1日	営業路線（km）	766.8
年間走行距離（km）	36,209,343.8	年間輸送人員（人）	128,734,076
在籍車両数（両・台）	1,018	職員数（人）	1,560

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成31年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成30年10月1日時点。それ以外の計数は、H31年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

平成16年6月11日名古屋市交通問題調査会『なごや交通戦略』（諮問第2号答申）の4本柱の一つに、「使いたくなる公共交通の実現」を掲げており、短期実施施策であるバスの機能強化を実現する手段の一つとして、PTPS（公共車両優先システム、Public Transportation Priority Systemsの略）の導入が位置付けられた。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成15年3月

・名古屋市長、名古屋市交通問題調査会に対し「自動車利用の適正化を図り、公共交通への転換を促進する施策」について諮問。

平成16年度

- ・名古屋市交通問題調査会、市長の諮問に対し「なごや交通戦略」として答申。
- ・県警本部からPTPS設置のため車載器の搭載要望。

平成17年度

- ・東海橋レーンを走行する市バス車両にPTPS車載機導入検討。
- ・万博協会から車載器の無償譲渡を受ける（愛・地球博のシャトルバスで使用していた130台）。

平成18年度

・東海橋レーンを走行する市バス車両にPTPS車載機を導入、稼働（なお、PTPS導入の一般向けPRは行っていない。）。

平成28年度

・県警が新たに整備された名古屋多治見線（志段味西小学校東より東谷橋まで）の道路整備に伴い、交差点の信号機にPTPSの整備を実施。

平成29年度

- ・上記区間を走行する大森営業所車両23両に、PTPS車載機器の搭載を行う。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

平成18年度導入分

- ・市道東海橋線の明德橋東～東海通の区間にて運用開始。
- ・車載器130台は、当該区間を走行する中川営業所の車両に設置。

平成29年度導入分

- ・名古屋多治見線の志段味西小学校東～東谷橋区間にて運用開始。
- ・車載器23台は、当該区間を走行する大森営業所の車両に設置。

PTPS（公共車両優先システム）とは



(2) 効果

① 所要時分の短縮

明德橋東～東海通間の東行きにおける計測結果は以下のとおり。
(愛知県警の計測結果。朝ラッシュ時間帯6:30～9:00における計測)

	平均所要時分
導入前	17分12秒
導入後	16分19秒
改善	53秒

② 現場の声

- ・バスが交差点に近づくと、信号が青のままなので、非常に走りやすい。
- ・バスが比較的時間どおりに来るので、お客さまからの評判も良い。
- ・交差点の歩行者用信号は赤になるのだが、車用信号は青のままなので、停車するつもりが通過できてしまう。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

- ・車載器の取付けに関して、角度等、それほどシビアではない。
- ・濃霧などで光を遮られると作動しないが、雨天程度であれば問題はない。
- ・当該区間の流れがよくなるので、当該区間を最後に持つ系統は走りやすくてよい。しかし、当該区間を最初に持つ系統では、その流れの良さにより、バス停での時間調整が多くなってしまふことがある。

(2) 今後の課題等

- ・PTPSは警察が整備主体であり、局単独で実施・拡張ができない。
- ・大森営業所分23台分を除く車載器については、電池寿命が2年程度であるため、定期的な交換や維持費(1台1万円程度)が必要となっている。

〇問合せ先

担当課	名古屋市交通局財務課		
TEL	052-972-3838	MAIL	zaimu@tbcn.city.nagoya.lg.jp

○ 事例名等

事例名	倒産寸前だった民間バス会社の経営改善
団体名	十勝バス(本社・帯広市)
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	167,870	行政区域内面積(km ²)	619.34
事業開始年月日	大正15年3月1日	営業路線(km)	1,128(乗合)
年間走行距離(km)	4,865,622(乗合)	年間輸送人員(人)	3,377,899(乗合)
在籍車両数(両・台)	136(乗合・貸切・乗用)	職員数(人)	240

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1)取組の背景

・収入が平成22年度まで前年度比3%程度の減少が続く

運行エリアの大部分は、我が国でも有数の大規模畑作地域であることから、人口密度が希薄な郊外路線も多く、人口減少もあって、乗客数の減少傾向が続いていた。

十勝バス(株)の路線バスの輸送人員は1969年(昭和44年)16,000,000人をピークに、人口が増加している時にも輸送人員は下がりつづけ、2010年(平成22年)には3,000,000人になり、1969年の2割以下にまで減少した。

(2)検討を開始した契機・導入過程

十勝バス(株)の経営は厳しさを増す一方であり、申請には至らなかったものの、会社更生法申請を考える所まで経営状態は悪化していた。このような厳しい経営状況を改善するため、人員や経営の合理化(削減)を徹底して実施してきており2008年、運送事業者の誰もが危機的な状態に陥るのではないかと思う程の原油高騰の波が押し寄せた。しかし、この危機的な逆境が組織を変える転機となり、業績回復のきっかけとなる営業活動が開始された。合理化だけで経営改善を図ることに限界がきていたことから「乗客を増やす」という経営決断をし、経営陣と社員が一丸となって、関係機関とも連携しながら「乗客を増やす」ための様々な取り組みを開始した。経営改善が図られたが、状況は「なんとか持ちこたえている」というのが現実であった。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1)取組の具体的内容とねらい

○対象者を絞った企画商品

- ・雨の日だけ運行する雨バスの考案(平成16年)
- ・小学生を対象としたモビリティ・マネジメント(平成19年)
- ・高校生が対象の休日乗り放題通学定期券の発売(平成23年)

○利用者への働きかけ

- ・社長及び従業員が沿線住民を戸別訪問し、目的別時刻表の配布やバスの乗り方の説明、意見聴取を行った

○潜在顧客の開拓

- ・運転免許証返納後の運賃を半額にするなど高齢者の利用促進策の検討

(2) 効果

- ・平成23年度収入 前年度比0.05%増（40年ぶりの増収）

収入・利益・輸送人員

(単位:千円)

(単位:千円)		平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
営業収入	乗合収入	909,158	889,929	878,103	858,789	829,952	847,379	952,157	956,524	958,029	960,660
	貸切収入	215,106	225,238	212,139	227,453	209,050	210,960	222,459	244,867	272,496	304,392
	その他収入	54,360	60,458	61,684	54,783	78,460	78,706	75,721	78,971	73,745	86,921
	計	1,178,624	1,175,625	1,151,926	1,141,025	1,117,462	1,137,045	1,250,337	1,280,362	1,304,270	1,351,973
経常利益		-234,364	-245,456	-215,806	-250,735	-359,930	-292,976	-235,417	-283,843	-299,387	-373,759
特別損益		276,255	279,712	274,021	268,359	401,038	324,647	286,223	326,265	390,753	428,297
税引前当期利益		41,891	34,256	58,215	17,624	41,108	31,671	50,806	42,422	91,366	54,538
輸送人員(乗合)(人)		2,904,880	2,869,269	2,940,711	2,951,348	3,033,657	3,008,978	3,369,662	3,410,322	3,365,667	3,373,284

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

- ・従来は利用者との関係において受け身であったバス会社の意識改革を浸透させ、バスそのものへの住民の支持を取り戻した。
- ・地域の人口減少が進む中でも事業者が自助努力を行い潜在需要を掘り起こせば事業は維持可能。

(2)今後の課題等

データ収集と分析により、変化するお客様のニーズ・価値観を的確に捉え、リピートの多いお客様を増やすための取り組みと社会的な課題(環境・高齢者事故等)解決のための取り組みを強化する。

○問合せ先

担当課	事業本部 乗合部		
TEL	0155-37-6500	MAIL	nagasawa@tokachibus.jp

○ 事例名等

事例名	IT活用による顧客本位の営業戦略による経営改善
団体名	イーグルバス(本社・川越市)
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	350,457	行政区域内面積(km ²)	109.13
事業開始年月日	2003年9月1日	営業路線(km)	109,755
年間走行距離(km)	1,572,844	年間輸送人員(人)	788,687
在籍車両数(両・台)	27	職員数(人)	27

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

イーグルバスは1980年に創業し送迎バスと観光バスを主に経営してきたが2006年に隣接市の大手バス路線が赤字撤退する後を受けて生活路線バスに参入することになった。しかし全国の路線バス事業者の8割が赤字の現状で、改善しようにもどこが悪くて何が原因なのか何も見えない事業である事が判明し、路線バス事業の改善には現状の「見える化」の必要性を感じ、2000年から産学共同していた埼玉大学とデータを使った工学的アプローチによる路線バス事業改善に取り組んだ。この取り組みの中でデータによる見える化と共に実際に改善するための「プロセス」が重要である事を経験し、「路線バス改善3年モデル」として体系化した。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

バス事業の見える化には「運行の見える化」だけでなく、「顧客ニーズの見える化」、「コストの見える化」、「改善過程の見える化」が必要である事が分かり、乗降センサーの導入、分析ソフトの開発の他、アンケートの設計やコスト管理のための「原単位管理」を導入した。

この見える化により運行品質の改善、無駄な運行の把握と見直しが出来たが、次にコストをかけない利用者増加のためにバス停留所のハブ化やバスとデマンドバスの乗り継ぎ等の手法を構築してきた。最終的に路線バスの改善は運行の効率化だけでなく新たな利用者増加が必要であり、観光客を生活路線へ取り込むことの有効性を確認し、観光を活かした地域づくりという「包括政策」の中で路線バスの役割を果たすことで地域で責任を分担しながら路線を維持する「小さな拠点」モデルにたどり着き、4年かけて埼玉県唯一の村「東秩父村」で過疎地活性化モデルとして2016年10月にオープンした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

○ 正確な運行状況・利用者ニーズを把握し改善を図る

・バス入口に乗降センサーを設置、GPSによる位置情報と時間情報をかけ合わせデータ化

・乗客アンケートにより「改訂ダイヤ評価」「定時性・安全運行状況」「利用者ニーズ」の把握

→ 山間部では町の真ん中にハブの停留所を設置し、運行便数を大幅増加させる「ハブ&スポーク」を導入。

当該ハブに買い物、食事、医療等の住民のための施設を導入し、地域のにぎわいを創る「小さな拠点」構想に取り組む。

→ 中山間地域は朝の通勤・通学時間帯は大型バスによる定時運行としつつ、午前10時以降は車両を小型のものに切り変えて、一定の区間はデマンドバスの運行としている。

○ コスト管理

・1キロ1分レベルで管理

・「固定費コストの定量化」「コスト指標の決定」「コスト改善評価」「コスト制約条件決定」を進める

○ 行政との役割分担

・バス事業者の努力で維持する部分とできない部分をデータで定量的に見える化し、できない部分を自治体が社会コストとして支援。地域で支える公共交通を実現するための責任分担を示し、支援がない場合は、他交通モードへの移行あるいは行政と住民の判断として路線撤退を検討

(2) 効果

※過去10年の利用者の推移

H27年／788,596	H24年／691,052	H21年／686,460	H18年／41,729
H26年／788,596	H23年／663,821	H20年／641,894	
H25年／782,708	H22年／605,560	H19年／608,299	

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

- ・IT活用の取り組みによる経営改善
- ・補助金申請の際に運行データを提供する仕組みができれば、交通網再編の際のモデルができると考える。
- ・地域の実情に応じたバス運行によるコスト削減

(2) 今後の課題等

2015年1月15日に起きた軽井沢でのバスの転落事故によってバス業界の安全管理に対する規制が厳しくなっており、新たな課題となっている。従来のような人間の精神力だけで安全を守る事は現実的ではない。バス事業の改善とは運行の改善だけでなく、財務と運行体制の改善も含まれる。従ってITCを運行管理だけでなく安全体制の構築に活用するべく現在BMS(バスマネジメントシステム)を構築中である。運転士の技量や勤務の制約条件をデータベース化し、仕事のレベルと運転士の技量がマッチしないと配車出来ないしくみを実現している。今後は安全に加え運転士の定着を図るために希望職種と現在の技量との差を見せて教育指導に利用するしくみを検討している。

○問合せ先

担当課	イーグルバス株式会社 社長室		
TEL	049-226-0141	MAIL	ops@new-wing.co.jp

○ 事例名等

事例名	路線バスの生産性向上に向けた「混乗」「混載」事業
団体名	みちのりホールディングス(本社・東京都千代田区)
事業名(事業区分)	交通事業(バス事業)

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	-	行政区域内面積(km ²)	-
事業開始年月日	-	営業路線(km)	-
年間走行距離(km)	-	年間輸送人員(人)	-
在籍車両数(両・台)	2,330	職員数(人)	4,785

※表中の計数はH29年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

① 混乗：各種バスの路線バスへの統合

地方圏では、路線バスの他にコミュニティバスや無料通院バス、スクールバス等のバスが同じルート・時間帯に重複して運行していることが多い。人口減少等で利用者の確保・維持が厳しい状況にあるなかで、それぞれのバスが国や自治体の補助金・委託経費で運行しているため、公的負担の増加を招く非効率な状況となっており、その改善が求められている。

② 混載：貨客混載

バス業界は人口減少による輸送人員の減少と運転士不足によって公共交通ネットワークの維持が、物流業界は輸送量の増加と配送の多頻度化に運転士不足が重なり物流ネットワークの維持が大きな社会・経営課題となっている。そのため、バス路線と物流網の重複部分においてバスに荷物を載せる貨客混載を実施することで、バス事業と物流事業の両者の効率化の実現を目指した。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

① 混乗：各種バスの路線バスへの統合

弊社グループの茨城交通(本社・茨城県水戸市)の管内の常陸太田市では、路線バスと市町村合併後に運行を開始したコミュニティバス(市民バス)、合併前から運行していた無料通院バス、学校統廃合によるスクールバスが併存し、運行日・本数が異なり、運賃も有料(距離制と均一)と無料が混在していた。そのため、地区によるサービス水準の格差と市の負担額(補助・委託費)の増額が課題となっていた。そのため、市と茨城交通が協力し地域公共交通活性化・再生法を活用して、以下のプロセスで路線バスへの統合を実施した。

2015年度：地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定

2016年度：地域公共交通再編実施計画の大臣認定、路線再編(統合)の実施

2017年度：利用促進活動、一部路線の見直しの検討

② 混載：貨客混載

グループの岩手県北自動車(本社・岩手県盛岡市)はヤマト運輸と共同で、バス路線の生産性向上による路線網の維持と物流の効率化による物流網の維持を目的に2015年6月に貨客混載を開始している。本取組みは、その後全国で拡大した貨客混載の先駆けとなるものであり、2015年度グッドデザイン賞(公益財団法人 日本デザイン振興会)と第37回国際交通安全学会賞(公益財団法人 国際交通安全学会)を受賞している。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

① 混乗：各種バスの路線バスへの統合

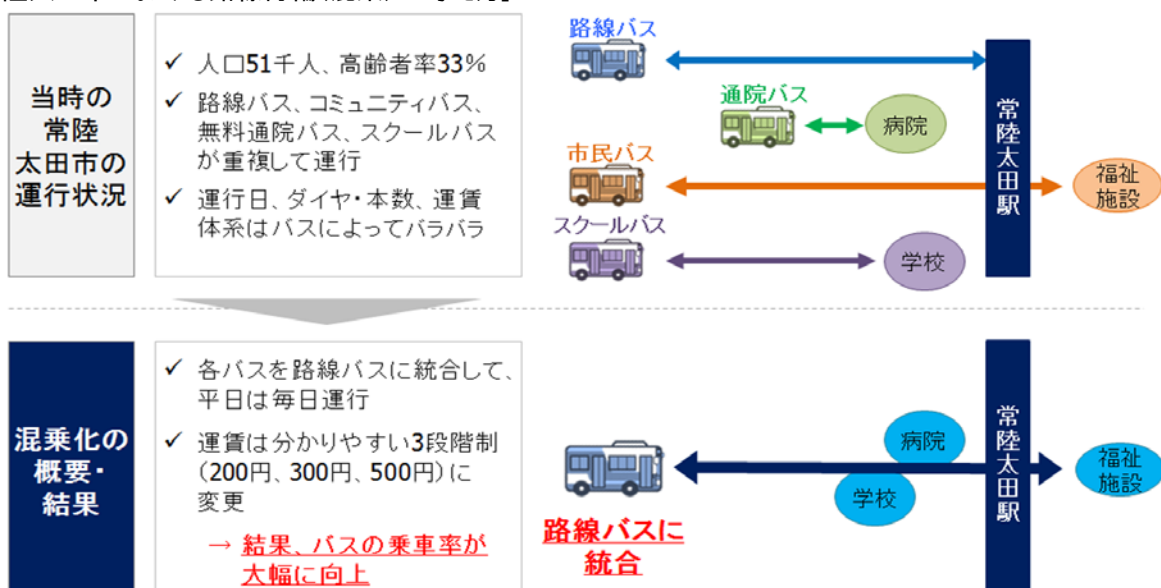
・地域公共交通網形成計画策定調査において、各バスの運行・利用状況、運行経費・収入、市民の生活行動、公共交通のニーズと課題などを把握した。

・調査結果をふまえて、路線バスへの統合と運賃有料化、平日5日運行によるサービス水準の向上を路線再編の方針とする。

・重複するバスの便別の利用者数、学校の登下校時間、接続する鉄道ダイヤなどから統合後のダイヤを設定した。

- ・運賃は距離に応じた3価格帯(200円、300円、500円)のわかりやすい体系とした。
- ・関係者(福祉部局、教育委員会・学校・保護者他)との協議・調整後、地域公共交通活性化・再生法の法定協議会で計画を決定し、国土交通省へ大臣認定の申請を行い、認定を受けて再編(統合)を実施した。
- ・実施後は、継続して利用者数の把握・データ分析、様々な利用促進活動、新たに決まった小学校の統廃合に対応した新しい便の設定などを行っている。

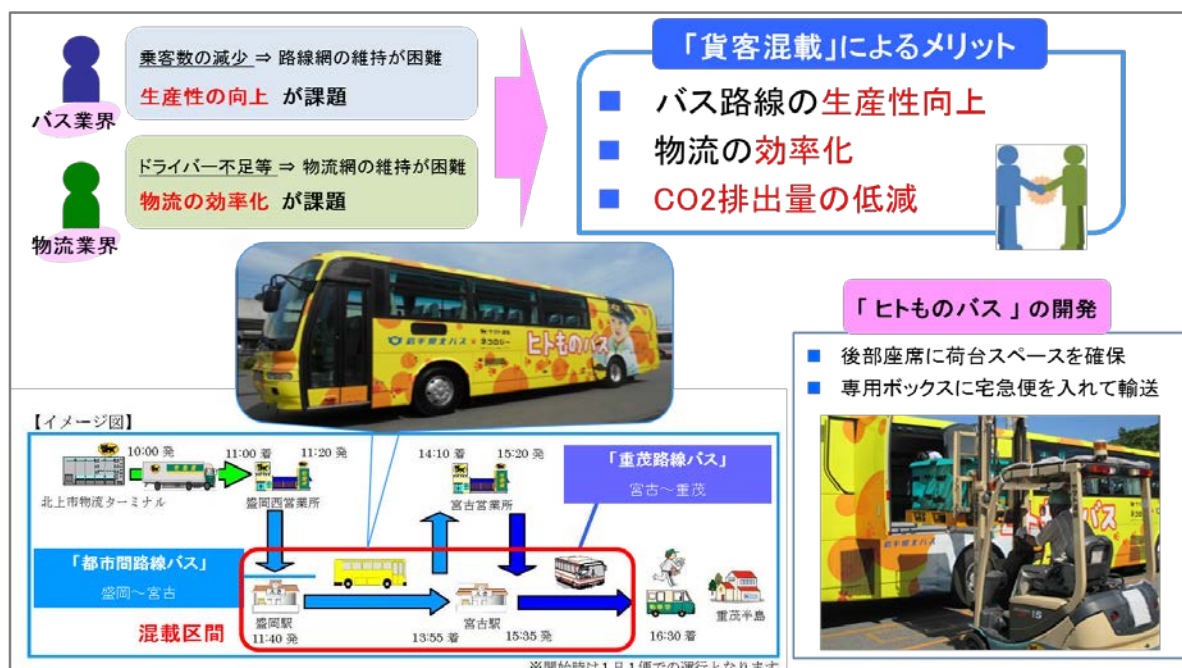
[常陸太田市における路線再編(混乗)の考え方]



②混載:貨客混載

- ・ヤマト運輸では、岩手県北上市の物流ターミナルから宮古営業所へ大型トラックによって幹線輸送を行い、さらに営業所から約18kmある重茂半島まで集配車両で輸送を行っていた。
- ・本取組みでは、物流ターミナルから宮古営業所までの運行途中にある盛岡西営業所まで大型トラックで幹線輸送し、同営業所で主に重茂半島行きの宅急便を岩手県北自動車の「都市間路線バス」に積み替え、宮古営業所まで輸送している。
- ・宮古営業所から重茂半島までは、岩手県北自動車の「重茂路線バス」で輸送し、重茂車庫でヤマト運輸のセールスドライバーに宅急便を受け渡している。
- ・いずれのバス車両も一定量の宅急便を積載できるように、車両後方の座席を減らして、荷台スペースを確保して専用ボックスを搭載している。

[岩手県北自動車とヤマト運輸の貨客混載]



(2) 効果

①混乗:各種バスの路線バスへの統合

・2016年10月の路線再編後1年5ヶ月を経過し、様々な利用促進施策の効果もあって、2017年10月以降は前年同月比で利用者数が増加している。

②混載:貨客混載

・岩手県北自動車は、路線バスの空きスペースで荷物を輸送し運送収入を得ることでバス路線の生産性が向上し、路線網の維持につながっている。

・ヤマト運輸は、これまでトラックで輸送していた宅急便の一部を路線バスで輸送することにより、物流の効率化が図られている。特に、重茂半島の担当セールスドライバーは、宮古営業所まで片道約1時間をかけて荷物を取りに戻る必要がなくなり、集配効率が上がっている。

・トラックで運行していた区間の一部を路線バスに切り換えることによって、CO2排出量の低減につながり、環境負荷低減を実現している。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

①混乗:各種バスの路線バスへの統合

・各種バスの担当部署(補助金の所管)が異なることから、交通担当部署から働きかけて関係者による協議の場を設け、地域公共交通ネットワークの維持と、自治体全体の公的負担の観点から検討・調整を進めることが重要である。

・特に、スクールバスの統合は学校と保護者の理解・了承を得なければ実現できないが、地方圏では保護者世代にバスの乗車経験がないことから、安全性等への不安を抱いていることが多い。そのため、教育委員会と共に統合・混乗の意義を説明すると共に、バスの乗り方教室などを通して不安を取り除くことが必要である。

②混載:貨客混載

・事業継続のためには、バス事業者と貨物事業者の双方にメリットが生まれる取組みとしなければならない。利用者の需要と物流の作業効率を重視して最適化されたネットワークを構築しているため、各々の運行形態と需要などの情報を共有して、混載が可能となる路線・時間帯(便)のマッチングを検討することが重要である。

(2)今後の課題等

①混乗:各種バスの路線バスへの統合

・新たな学校統廃合への対応(路線バスによる登下校)や、まだ統合していない市民バスと路線バスの再編を行う予定である。・高齢者や高校生を中心に、より一層の利用促進を図る。

②混載:貨客混載

・宮古⇒盛岡方面での実施や、宮古市以外の地域での実現を検討している。

○問合せ先

担当課	みちのりホールディングス		
TEL	03-6250-1071	MAIL	info@michinori.co.jp