

5. 交通事業

取組の概要

乗客数の減少による厳しい経営環境の改善を実現するため、市営バス事業の全運行系統について民間移譲を行った。

◆総事業費 出資金20,000千円、経営一元化支援補助金865,665千円

◆背景

- 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(株)が、2事業者体制で市内地域を分担して運行していたが、双方とも乗客数の減少により厳しい経営環境に置かれていた。
- この課題を解決するため、平成13～15年度にかけて、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、民間への経営の一元化を行った。

◆具体的内容

- 車両、営業所およびバス停を譲渡した。
- 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、函館市交通局における経歴を考慮して雇用した。
- 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（令和4年度から函館市地域公共交通協議会へ改組）を設置した。

◆効果

- 函館市交通局への補助金の減少などにより、平成13～17年度の5年間で約64億円が削減された。

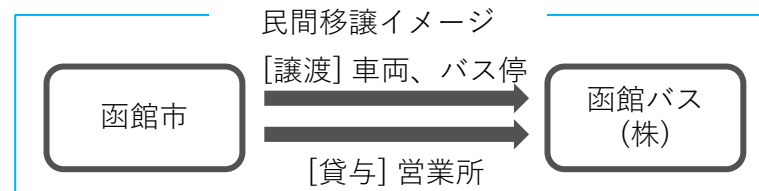
取組のポイント

- スムーズな一元化の実現のため、函館市から函館バス(株)に対し、出資および初期投資への支援を行った。
- 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の向上が図られた。
- 民間移譲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、協議会を設置した。

北海道函館市企画部計画推進室交通政策課

公営企業情報

- 行政区域内人口 248,106 人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 677.87 km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 1,462.5 km（令和3年度決算）



取組のスケジュール

- 平成10年1月、「函館市交通検討協議会」（庁外協議会）を設置。
- 平成11年12月、協議会から市長へ「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」旨の意見書を提出。
- 平成12年3月、バス事業の一元化を図り、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方針を示す「函館市公共交通施策基本方針」を策定。
- 平成12年11月、函館市と函館バス(株)において、乗合バス事業の経営一元化にあたっての基本協定を締結。
- 平成13年4月、経営一元化開始
- 平成15年4月、経営一元化完了

今後の展望

- 市内のバス路線は複雑に入り組んでいることから、誰もがわかりやすいバス路線網への見直しを図る。
- 路線バスの積極的な利用促進に努める。

取組概要

将来に向けた安定的なバス路線の維持を図るため、市営バスを廃止し、市営バス及び民間事業者2者の3者が競合していたバス運行体制の一体化を図った。

◆総事業費 調査費 29,153千円

◆背景

- 長崎県佐世保市は、交通手段におけるバス分担率が14%と非常に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者（市交通局、西肥バス、させばバス）の経営環境がともに厳しい状況にあった。
- この課題を解決するため、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、持続可能な公共交通網の形成に向けて、実施施策の検討を重ねた結果、競合路線の運行見直しを主としたバス運行体制の一体化を行うこととなった。

◆具体的内容

- 市交通局を廃止し、西肥バスに路線を集約した上で、その一部の運行をさせばバスが受託することとした。
- 市内バス路線の運行本数を維持するための運転士確保策として、受託事業者のさせばバスに旧市交通局のバス運転士を3年間派遣することとした（退職派遣制度）。

◆効果

- 競合路線の再編により、1便当たりの乗車人数が増加し、運行の効率性が向上した（再編前と比較し+11.4%）。《再編前（平成30年度）7.0人 → 再編後（令和元年度）7.8人》

取組のポイント

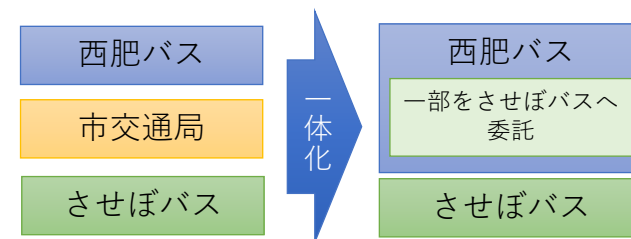
- 運行体制の一体化及び路線集約に併せ、次のとおり持続可能な事業運営のための対策を実施し、利用者の利便性が向上した。
 - 利用状況に合わせたダイヤ、路線、経由地の整理、サービスの見直し
 - 昼間の時刻表の等間隔化
 - 全国共通ICカードの導入
 - 駅前に点在していたバス乗り場の統一

長崎県佐世保市企画部地域交通課

公営企業情報

- 行政区域内人口 239,386 人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 426.01km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 なし（平成30年度末に市交通局廃止）

バス路線の再編イメージ



取組のスケジュール

- 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。
- 様々な検討を経て、平成28年度にバス運行体制一体化に向けた協議を開始。
- 平成29年2月から行った住民説明会での意見やバス運転士不足等の現状を受け、平成29年度にバス運行体制の一体化を決定
- 平成31年3月に佐世保市地域公共交通再編実施計画を策定。バス運行体制を一体化し、市交通局を廃止。
- 令和4年2月をもって再編実施計画の期間が終了。

今後の展望

- 市内全域において今後も持続可能なバス運行の維持を目指す。

● 取組の概要

路面電車の利便性の向上等を図るため、ICカードシステムの導入を行った。

◆総事業費 ICカードシステム整備費 193,976千円

◆背景

- 普段利用されている市民の求める乗降時間の短縮による定時性の確保や、平成28年3月に開業した北海道新幹線により増加が見込まれる観光客の利便性の向上が求められた。
- これら課題を解決するため、ICカードシステム導入を検討することとした。

◆具体的内容

- 民間バス事業者と共同でICカードシステムを導入した。
- 事業者からの提案を幅広く受けるため、プロポーザル方式により事業者選定を行った。

◆効果

- 令和3年度運輸収益のうちIC利用が約70%、IC利用のうち、他社ICの利用が約30%となっており、市民や観光客の路面電車の利便性が向上した。
- 乗降時間の短縮により、定時性が向上した。

● 取組のポイント

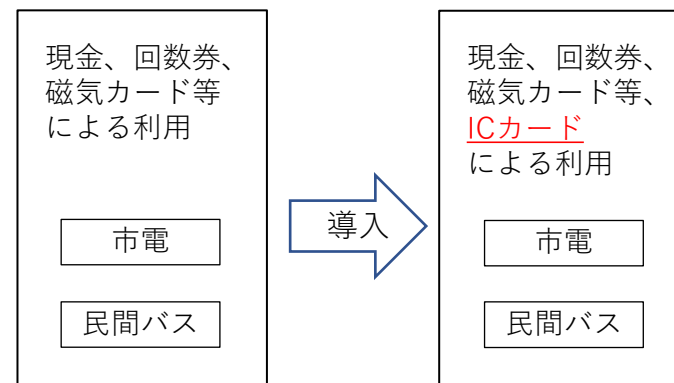
- ICカードシステムの導入にあたっては、当時の函館市企画部がゾーンバスシステム実現に向けての乗継環境の整備を検討していたことから、函館市企画部、函館市企業局および函館バス株式会社の3者共同で調査・検討を行い導入した。

北海道函館市企業局交通部事業課

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 248,106人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 677.87km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 10.9km（令和3年度決算）

ICカードシステム導入イメージ



● 取組のスケジュール

- 平成25年度・平成26年度 先進地調査
- 平成27年11月 函館市地域公共交通網形成計画を策定
- 平成28年1月 プロポーザル公告
3月 受託候補者決定
- 平成29年3月 運用開始

● 今後の展望

- ICカードの普及や利用促進により増客を目指す。

取組の概要

老朽化したバス接近表示機に代わって、バス停に掲出した2次元コードにより、バスの接近・混雑状況が手軽に分かるサービスの提供を開始した。

◆総事業費 全体事業費 8,400千円

内訳 接近情報サイト構築費 1,300千円

GTFS※対応システム構築費 7,100千円

※ バス事業者が利用者に経路情報を提供するための共通データフォーマット。

◆背景

- 従来のバス接近表示機は、その多くが製造から10～17年を経過し、保守部品の確保が不可能となっていた。また、新たな設置要望も多く寄せられたが、設置費、維持費用が高額であり、電力・通信確保の課題や設置できる場所にも制限があるため、更なる設置が困難となっていた。

◆具体的内容

- 全てのバス停時刻表に掲出している2次元コードから誰でも簡単にバスの接近・混雑情報を得ることができるシステムを構築した。
- 訪日外国人や観光客の利用を促進するため、標準的なバス情報フォーマットであるGTFSデータとしてオープンデータ化し、Googleなどのコンテンツプロバイダに活用させることとした。

◆効果

- 設置費用が低額であり、設置場所に制限のない2次元コードでの情報提供を代替サービスとすることにより、接近表示機の稼働を停止することができたため、老朽化による機器更新費用と通信費用が削減された（▲約1億円）。
- 既に多言語対応しているGoogleMapsへ情報を提供することで、交通局が独自に多言語対応を行う負担を軽減した。

取組のポイント

- バス停留所において既設の2次元コードを活用することで、新たな2次元コードの作成費用を削減した。
- 運行管理で使用している乗降客数をリアルタイムな混雑情報に変換し、利用者に提供することで、新型コロナウイルス感染症対策として3密の回避にも効果があった。
- 訪日外国人や観光客が日常的に利用しているサイトでの閲覧を可能とした。

公営企業情報

- 行政区域内人口 3,772,029人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 438km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線（自動車） 516.3km（令和3年度決算）

2次元コード利用イメージ



取組のスケジュール

- 平成25年 停留所への2次元バーコードの掲出
- 令和元年 混雑情報の提供開始
- 令和2年 GTFSデータの公開
- 令和3年 GoogleMapsでのバス情報の提供開始

今後の展望

- 発出できる情報を精査し、今後の提供拡大を目指す。
- バスだけではなく、地下鉄データのオープンデータ公開も推進する。

愛知県名古屋市交通局自動車部自動車車両課

● 取組の概要

バスの機能強化を実現する手段の一つとして、公共車両優先システム（PTPS）の導入を行った。

◆**総事業費** 機器設置費用 4,558千円（平成29年度導入分）
維持に係る備用品費 1,379千円/2年（平成18年度導入分）

◆ 背景

- 平成16年度の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を導入することとした。

◆ 具体的内容

- 県警は信号制御装置等の整備を行い、交通局ではバス車両への車載機の設置を行った。
- 平成18年度に市道東海橋線の明德橋東交差点～東海通交差点、平成29年度に名古屋多治見線の志段見西小学校東交差点～東谷橋交差点にて運用を開始している。
- 令和7年2月現在、当該区間を走行する車両計137台にPTPS車載器を設置している。

◆ 効果

- 平均所要時分が削減された（明德橋東～東海通における平均所要時間▲53秒（県警による導入前後の朝ラッシュ時間帯での計測結果））。
- バスの定時性が向上し、お客さまの満足度も向上した。

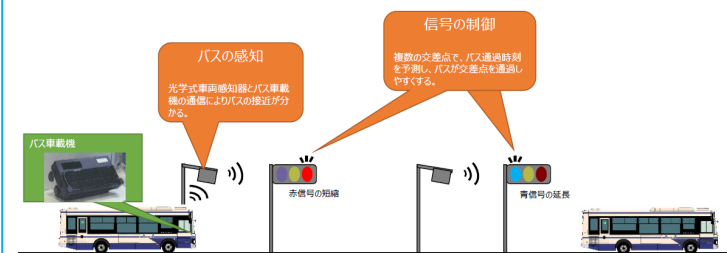
● 取組のポイント

- 平成18年度導入分のバッテリー式車載機については、車両更新等による車載機の載替え作業に対応するために簡易な設置を採用し、メンテナンスの負担を低減させた。車載機の未搭載車両に対しても取付台座を設置し、トラブル等により搭載車両が不足する場合は、すぐに車載機を載せ替えるようにすることで運用の安定化を図った。
- 平成29年度導入分についてはバッテリー不要の車両直結式車載機としたため、維持管理に係る備用品費が不要となった。

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 2,327,322人（令和6年1月1日時点）
- 行政区域内面積 326.5km²（令和6年1月1日時点）
- 営業路線 763.9km（令和5年度決算）

公共車両優先システム（PTPS）イメージ



● 取組のスケジュール

- 平成16年度：県警本部からPTPS設置のため車載機の搭載要望
- 平成17年度：東海橋レーンを走行する車両にPTPS車載機導入検討
- 平成18年度：東海橋レーンを走行する中川営業所車両にPTPS車載機を搭載
- 平成28年度：県警が名古屋多治見線（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車載機を搭載

● 今後の展望

- 引き続き、PTPSを使用した定時運行を目指す。

兵庫県伊丹市交通局企画営業課

● 取組の概要

市営バス利用者の利便性の向上及び運行管理業務の効率化を図るとともに、乗降客数データを逐次蓄積・分析することを目的として、新たなシステム構築を行った。

◆総事業費 システム構築費70,873千円

◆背景

- 市営バス利用者数はコロナ禍において大幅に減少し、非常に厳しい経営環境に置かれている中で、利用者数の回復、利用実態に即した効率的なダイヤへの見直しを含む経営の効率化は喫緊の課題となっていた。
- こうした課題を解決するため、より安心・便利に市営バスが利用できる環境を整備するとともに、路線・停留所ごとの利用状況を把握するためのシステムを構築することとした。

◆具体的内容

- バス車内にカメラセンサーを取り付けて乗客数を常時把握することで、一般的なバスロケーションシステムで提供している接近情報等に加え、車内の混雑情報をリアルタイムに提供するシステムを構築した。
- カメラセンサーにより得られる情報を基に、路線別や停留所別の乗降客数、各種運行データを収集できるようにした。

◆効果

- 乗降データ等の収集・分析業務に要していた人件費が削減された（約10,000千円/年）。
- 正確かつ詳細な運行データや乗降データが随時取得できるようになった。
- 運行状況に関する問い合わせ、苦情電話の対応業務が減少した（90件→50件）。
- 標準的なバス情報フォーマット（GTFS）の提供によって他事業者の二次的活用が可能となり、他社局のバス、鉄道への乗り換えサービスの向上などが期待できる。

● 取組のポイント

- 利用者が専用アプリ等をダウンロードすることなく利用でき、多言語にも対応したシステムとした。
- 各バス停に掲示したQRコードをスマートフォンで読み取るだけで直接運行情報にアクセスできるようにすることで、誰もが使いやすい環境を整えた。
- 市営バスの利用機会増加につなげるため、運行情報のオープンデータ化を図った。

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 197,476人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 25.09km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 79.2km（令和3年度決算）

画面イメージ



● 取組のスケジュール

- 令和3年5月に検討を開始し、令和3年9月にプロポーザルを実施。
- 令和4年3月から試験運用開始。
- 令和4年5月から本格稼働開始。

● 今後の展望

- 収集した乗降データ等を活用し、利用者ニーズや利用実態に即したダイヤ編成を行う。
- 今後、利用者にシステムの周知、利用促進を図り、運行状況の問い合わせや苦情への対応業務の更なる軽減を図る。

【鹿児島県鹿児島市】 モバイル乗車券の導入

DX

交通事業

鹿児島県鹿児島市交通局経営課

● 取組の概要

利用者の利便性向上のため、乗車券を電子化し、スマートフォン等で利用できる「モバイル乗車券」を導入した。

◆**総事業費** 導入費用なし。販売手数料は実績に応じて変動。
(販売手数料実績：令和4年度419千円、令和5年度598千円)

◆背景

- 鹿児島市電・市バスの運賃支払いには、県外の交通系ICカード（**SUGOCA含む**）が利用できないため、県外からの観光客にとって不便となっていた。
- 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、乗車券購入等における接触機会低減が求められていた。
- この課題を解決するため、これまで紙製のみだった1日乗車券にスマートフォン等で購入・利用できるモバイル乗車券を導入することとした。

◆具体的内容

- ジョルダン(株)が運営する「乗換案内」アプリをダウンロードしたスマートフォン等で購入・使用するものとし、決済方法は、クレジットカード及び電子マネーとした。

◆効果

- 車内や販売窓口等で購入する手間がなくなることにより、利便性が向上した。
- コロナ禍における乗車券購入等の安全性確保。
- 紙製乗車券の車内販売に係る乗務員の業務負担軽減（販売枚数に占めるモバイル乗車券の割合9.72%：令和5年度）。

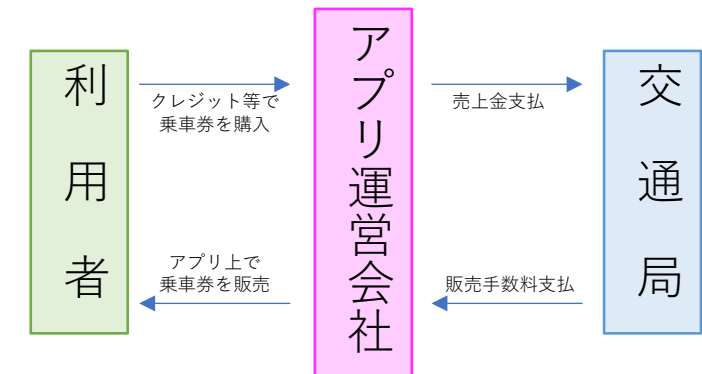
● 取組のポイント

- アプリのパッケージを利用したため、新たな乗車券の導入も比較的容易である。
- 時間管理ができるというモバイル乗車券の利点を生かして、「24時間乗車券（利用開始から24時間利用できる乗車券）」や「ナイトパス（17時以降、最終便まで利用できる乗車券）」も販売した。
- これらにより利用者が、自身の滞在プランに最適な乗車券を選択することができるようになった。

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 586,496人（令和6年1月1日時点）
- 行政区域内面積 547.6km²（令和6年1月1日時点）
- 営業路線 軌道13.1km
自動車152.4km（令和5年度決算）

運用スキーム



● 取組のスケジュール

- 令和元年5月に検討を開始し、令和2年8月に販売開始。
- 令和3年8月に「24時間乗車券」発売。
- 令和4年7月に「ナイトパス」発売。
- 令和6年9月に「モバイル定期券」発売。

● 今後の展望

- モバイル乗車券の拡充（新たな乗車券の発売や、既存の他の乗車券の更なる電子化）。

【北海道札幌市】

清掃工場の余剰電力を地下鉄へ供給する地産地消事業

取組の概要

脱炭素化社会の実現に向けた取組として、清掃工場で発電された余剰電力を地下鉄へ供給する地産地消事業を実施した。

◆総事業費 なし

◆背景

- 札幌市では、2050年までに市内の温室効果ガス排出量を実質ゼロにする、いわゆる「ゼロカーボンシティ」を2020年に宣言するとともに、2022年11月に国の「脱炭素先行地域」に選定されるなど、脱炭素社会の実現に向けた取組を進めている。
- この取組を推進するため、清掃工場で発電された余剰電力（ゴミを燃やした際の熱を有効活用して発電するため、二酸化炭素を排出しない電力として扱われる）を地下鉄が購入することとした。

◆具体的内容

- 札幌市環境局にて、事業調整役であった北海道電力(株)と「道内自治体との連携による再エネ電力導入事業」に係る連携協定を締結した。
- 上記事業の一環として、北海道電力(株)と「清掃工場の非化石価値を活用した地産地消契約」を締結した。
- 上記契約により、3清掃工場（駒岡・発寒・白石）の余剰電力8,500万kWhを北海道電力(株)に売電し、そのうち余剰電力が発電されている時間帯と、地下鉄3路線（南北線・東西線・東豊線）の稼働している時間帯が一致する約7,000万kWhについて、地下鉄3路線が購入することとした。
- 3清掃工場の余剰電力のうち、地下鉄3路線が稼働していない時間帯に発電される余剰電力約1,500万kWhについては、環境価値（非化石証書）を地下鉄3路線が購入することとした。

◆効果

- 地下鉄3路線の年間消費電力約1億2,000万kWhの約70%をゼロカーボン化し、1年で約45,000tのCO2を削減できる見込み。

取組のポイント

- 3清掃工場の余剰電力を最も有効活用でき、二酸化炭素排出量を最大限削減できる供給先として、地下鉄3路線が購入することとした。
- 市有の清掃工場で発電された余剰電力を市有の地下鉄へ供給するという全国初の地産地消スキームを構築した。

GX

交通事業

北海道札幌市交通局高速電車部電気課

公営企業情報

- 行政区域内人口 1,968,641人（令和6年1月1日時点）
- 行政区域内面積 1,121.26 Km²（令和6年1月1日時点）
- 営業路線 48Km（令和5年度決算）

地産地消スキームイメージ



札幌市の3清掃工場
(駒岡・発寒・白石)



事業調整役



地下鉄3路線
(南北線・東西線・東豊線)

取組のスケジュール

- 令和6年2月14日に事業調整役であった北海道電力(株)と「道内自治体との連携による再エネ電力導入事業」に係る連携協定を締結。
- 令和6年3月8日に「清掃工場の非化石価値を活用した地産地消契約」を北海道電力(株)と締結。
- 令和6年4月1日から電力供給開始。

今後の展望

- 令和7年度から、新たに新駒岡清掃工場が稼働し、余剰電力が増加することにより、地下鉄3路線の電力を100%ゼロカーボン化できる見通し。

取組の概要

水素社会の実現に向けて、燃料電池バスを先導的に導入している。

◆総事業費 令和6年度予算：241,000千円（累計80両）

◆背景

- 東京都は、水素社会の実現に向けて、水素利活用の可能性を広げるための初期需要を創出する必要があった。
- 東京2020大会での活用を契機とした普及拡大を図るため、都営バスで燃料電池バスの先導的な導入が求められた。

◆具体的内容

- 平成15年度及び平成27年度に、燃料電池バスの開発、市場投入に向けた実証実験に協力した。
- 実証実験を経て、平成28年度に市販化された燃料電池バス2両を導入し、日本で初めてとなる営業運行を開始した。
- 水素ステーションの整備状況を踏まえ導入を拡大し、東京2020大会までに累計70両を導入し、令和7年2月末現在で80両を運行している。

◆効果

- 他事業者にも計43両導入され、都内で118両となった。（令和6年3月末時点）
 - 都内のバス対応水素ステーションは、平成28年度末1か所であったが、令和6年3月末時点で12か所まで整備が進んだ。
 - 当該車両は走行時のCO2排出量が100%削減され、都営バスのZEV※化推進に寄与。
- ※ ZEV（Zero Emission Vehicle）：走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車や燃料電池自動車などのこと。

取組のポイント

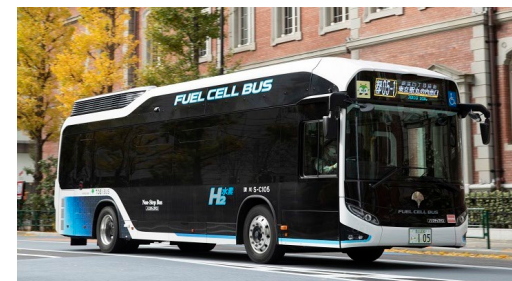
- 国内初となるバス営業所内水素ステーションを有明自動車営業所に設置するため、整備・運営事業者を公募により決定し、整備を進めた。
- 国内外の視察対応や講演会、環境・防災イベント等様々な機会でのPRを行った。
- 燃料電池バスの外部給電機能を活かし、関係自治体や水素ステーション事業者等と連携することにより、自然災害時に自治体からの要請に基づく給電支援体制を整えることができた。

東京都交通局自動車部計画課・車両課

公営企業情報

- 行政区域内人口 14,105,098人（令和6年1月1日時点）
- 行政区域内面積 2,199.94km²（令和6年1月1日時点）
- 営業路線 766.6km（令和6年4月1日現在）

運行中の燃料電池バス



取組のスケジュール

- 平成15年度 「燃料電池バス・パイロット事業」にて営業運行による実証運行。
- 平成27年度 都内道路環境下での走行性能の確認調査。
- 平成29年3月 東京駅丸の内南口～東京ビッグサイトの路線にて2両が営業運行開始。
- 令和7年2月末現在、6営業所・支所が所管する路線にて80両を運行中。

今後の展望

- バス営業所内水素ステーションの開所（令和7年4月予定）
- ゼロエミッション東京の実現に貢献するため、更なる導入の拡大を推進

取組の概要

地球温暖化対策・エネルギー施策を強化するため、市営バスに次世代エネルギーとして注目されている水素を燃料とした燃料電池（FC）バスを導入した。

◆総事業費 車両購入費 105,000千円/両（令和元年度）
106,500千円/両（令和4年度） ※（車両本体価格（税抜））

◆背景

- 横浜市は、「Zero Carbon Yokohama ～2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロを達成し、持続可能な大都市を実現する～」を将来像として掲げ、様々な取組を進めている。取組の一環として、公共交通の低炭素化を図り、横浜市の水素施策をPRするため、水素を燃料とする燃料電池バスを導入することとした。

◆具体的内容

- 脱炭素社会の実現に向けた取組の一環として、走行時に二酸化炭素などの環境負荷物質を排出しないうえに、走行静粛性にも優れた環境にやさしい燃料電池バスを試験的に1両導入した。
- 市営バスのエリア内にある大型バスの対応が可能な水素ステーションを利用し、水素施策のPRを兼ねて、横浜みなとみらい地区を中心に運行している。
- 令和元年度に1両の運行を開始し、走行環境及び水素燃料充填に係る課題の検証状況を踏まえ、現時点で対応可能な2両を追加導入することとし、令和5年1月より3両体制で運行を行っている。

◆効果

- 温室効果ガスの排出量が削減された（燃料電池バスは温室効果ガスの排出がなく、ディーゼルバスと比較し、約35t-CO2削減/年）。
- 走行中の騒音や振動が少なく、快適な乗り心地を実現している。

取組のポイント

- 車両の購入にあたって、「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」を活用した。
- 本市の環境イベント等への出展や、利用者の多いみなとみらい地区等での路線運行とすることで、本市の環境対策のPRに効果的に活用している。

横浜市交通局自動車本部車両課

公営企業情報

- 行政区域内人口 3,772,029人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 438km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線（自動車） 516.3km（令和3年度決算）

燃料電池（FC）バス



取組のスケジュール

- 平成28年に検討を開始し、令和元年11月から1両目の運行を開始。（リース期間：令和7年9月まで）
- 令和3年10月に追加での導入を検討し、令和5年1月から追加で2両の運行を開始。（リース期間：令和10年11月まで）

今後の展望

- 現在導入している3両の運行状況を検証し、今後の方針を検討する。
- 台数の増加にあたっては、水素ステーションの増設など、必要な設備の整備についても、併せて検討が必要である。

● 取組の概要

屋久島と口永良部島・種子島を結ぶ本航路は、必要不可欠な生活航路であるため、今後も安定的な運航ができるよう、地方公営企業会計の適用を行った。

◆総事業費 システム導入業務委託料 3,630千円、出張旅費 485千円
地方公営企業法適用支援業務委託料 275千円

◆背景

- 昭和47年より町営船が運航している本航路であるが、財源については国・県からの補助金に依存する割合が極めて高い。また、これまでの会計方式（単式簿記）であると、船舶等の資産の管理方法が明瞭ではないなどの課題があった。
- これらの課題を解決するため、総務省からの通達を受け、本事業の地方公営企業法一部適用を実施した。

◆具体的内容

- 平成27年度より講習会等に積極的に参加し、地方公営企業法について理解を深める等の事前準備を行い、令和元年度にシステム導入及び適用支援等を受け、令和2年4月より運用を開始した。

◆効果

- 一部法適用化したことにより、これまで見えづかった運営の改善すべき点や資産等の管理が明瞭になり、これまで以上に運営の適正化に努めることができ、かつ長期的に運営するにあたり、見通しを図ることが容易となった。

● 取組のポイント

- 一部法適用を実施する数年前から研修会等に参加し、理解を深めていたものの、システムの導入など自力で実施することが困難な業務もあるため、導入事業者の選定等、事前に十分協議しておく必要がある。
- また、決算業務等も非常に複雑化（単式簿記から複式簿記）するため、事前に理解を深め、導入後にスムーズに業務を行えるよう、準備をしておく必要がある。
- 一部法適用化によって資産の管理等が容易になったため、長期的な視点で運営について考察し、安定的な運航に繋げる必要がある。

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 11,937人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 504.9km²（令和4年1月1日時点）
- 営業距離 75km（令和3年度決算）

船舶イメージ



● 取組のスケジュール

- 平成27年度より講習会等に参加し、地方公営企業法についての理解を深め、運用に向けての準備を行った。
- 令和元年度に公営企業会計システムの導入及び、会計事務所からの支援を受け、条例改正等を実施し、令和2年4月より地方公営企業法の一部法適用の運用を開始した。

● 今後の展望

- 財源については、国・県からの補助金に依存することは否めないが、損益計算及び資産管理等を徹底し、引き続き運営の適正化に努める。

長崎県交通局乗合事業部乗合課

● 取組の概要

持続可能な路線バス網を構築するため、民間事業者と競合していたバス路線を再編し、運行効率化によって収支改善を図った。

◆総事業費 0千円

◆背景

- 長崎市における乗合バス事業は、沿線人口の減少等による利用者減少に加え、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化を受け、極めて厳しい経営状況にある。
- この課題を解決するため、市内バス事業者2者（県交通局、長崎バス）間で共同経営計画を策定し、連携して路線再編を検討することとした。

◆具体的内容

- 重複路線において運行事業者を一元化し、運行コストの最小化を図った。
- 利用者数と運行便数を分析・評価し、需要に応じた供給量の適正化を図った。
- 事業者が連携してダイヤの調整を行い、運行間隔の平準化を図った。
- 長崎市中心部の街づくりの進展を踏まえ、回遊性の向上を目的とした新たな路線の共同運行に取り組んだ。

◆効果

- 共同経営による運行の効率化により、営業収支が改善した。（共同経営を行わない場合と比較し、両社局で年間約4.9億円の改善を見込む。）
- 2者が連携して路線再編に取り組んだことで、サービス水準を保ちつつ効率的な運行を行うことが可能となった。

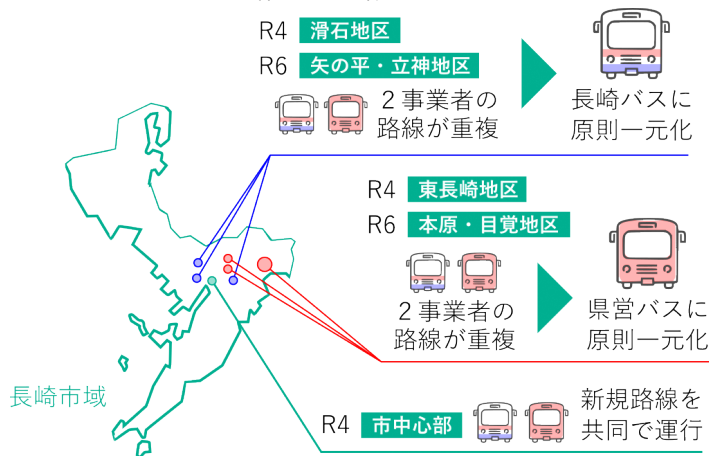
● 取組のポイント

- 令和2年11月に施行された独占禁止法特例法を活用した共同経営の取組であり、公営事業者と民営事業者による共同経営は全国初の取組である。
- 同法を活用することにより、運行回数やダイヤを事業者間で直接協議・調整することが可能となり、意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能となった。
- 本取組においても、事業者間で連携して路線再編に取り組んだことで、一定程度便数は減少するものの、再編前と概ね同程度のサービス水準を保ちつつ運行の効率化が図られた。

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 1,250,705 人(令和6年10月1日時点)
- 行政区域内面積 4,131.20 km²(令和6年10月1日時点)
- 営業路線 1,342.480 km(令和6年4月1日時点)

バス路線の再編イメージ



● 取組のスケジュール

- 令和3年6月に連携協定を締結
- 令和4年4月に共同経営計画＜第1版＞実施
- 令和4年10月に長崎市地域公共交通利便増進実施計画の内容を踏まえ、共同経営計画の一部を改定
- 令和6年4月に共同経営計画＜第2版＞実施

● 今後の展望

- 今後も持続可能な地域公共交通網の実現に向け、事業者同士や地元自治体と連携し、公共交通の利用促進や利便性の維持・向上を図る。
- 長崎市内においては、他の競合路線についても地域の実情に応じて路線の最適化を進める。