

5. 交通事業

【宮城県仙台市】

路線バスから地域交通（乗合タクシー）への転換による路線廃止

事業廃止

交通事業

宮城県仙台市交通局総務部経営企画課
都市整備局総合交通政策部地域交通推進課

取組の概要

将来にわたり市バス事業を安定的に運営するため、市と地域組織とで代替交通手段を検討し、路線バスから地域交通（乗合タクシー）への転換を進めることで、利用客数が極めて少ない路線（八ツ森線）を廃止した。

◆総事業費 なし ※一般会計において地域交通（乗合タクシー）の運行に係る経費の一部を負担

◆背景

- 利用者減少により、バスの一部路線について、毎年損失が発生していた。
※ 令和元年度決算 走行1km当たり収入と費用
八ツ森線 走行1km当たり▲426円（営業収入 30円・営業費用 456円）
- 需要量に応じた運行による経営効率化のため、利用客数が一定の基準未満のエリアを路線廃止することとした。
- 利用客数が極めて少なく、代替交通手段の確保に目途がついた八ツ森線について、令和3年4月に路線を廃止することとした。

◆具体的内容

- 路線廃止の方針決定後、地域協議を経て沿線住民説明会を開催。その後、県主催の地域路線バス等対策連絡協議会に廃止する旨を申出。同協議会と市（都市整備局公共交通推進課）との協議の結果、異議がなかったことから、国土交通省に八ツ森線に係る事業廃止の届出を行った。
- 廃止する市バスに代わる交通手段を確保するため、地域住民と協議しデマンド型の地域交通（乗合タクシー）を運行することとした。

◆効果

- 令和3年度における営業費用削減額 ▲4,812千円
内訳：人件費 ▲2,613千円、経費（燃料費・修繕費）▲2,199千円

取組のポイント

- バス路線の廃止に先立って、利用者の理解を得られるよう、市の関係機関とともに当該地区連合町内会役員説明会や交通検討会・沿線住民説明会などの取組を行った。
- 一般会計から地域交通（乗合タクシー）を運営する地域組織に対し、運行経費の一部及び高齢者や障害者等への運賃割引に係る減収額の一部を補助。

公営企業情報

- 行政区域内人口 1,065,365人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 786.35km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線（バス） 562.98km（令和3年度決算）
（地下鉄） 28.67km（令和3年度決算）

廃止した八ツ森線



取組のスケジュール

- 平成30年 八ツ森線の廃止について検討を開始
- 平成31年 地域協議を開始
- 令和2年 沿線住民説明会を開催
- 令和2年8月 地域交通（乗合タクシー）試験運行開始
- 令和3年4月1日 路線廃止

今後の展望

- 他の路線についても、今後、路線廃止後の交通手段の確保を前提として、利用状況と地域の実情に応じて地域交通への転換を検討していく。

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システム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システム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

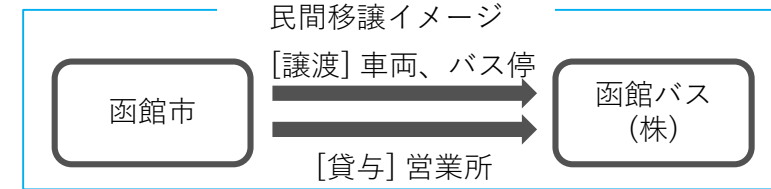
- 函館市交通局への補助金の減少などにより、平成13～17年度の5年間で約64億円が削減された。

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。

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。

兵庫県尼崎市都市整備局都市戦略推進担当

取組の概要

民間事業者のもつ経済性や広域性等を發揮させ、市の財政負担の軽減及び更なる利便性の向上を図るため、市営バス事業を民営化した。

◆総事業費 なし

◆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よ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發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ることとした。

◆具体的内容

- 民間事業者への移譲にあたっての基本的な考え方や具体的な取組方向等についてまとめた「市営バス事業の民営化に向けた取り組み方針」を平成25年2月に策定し、この方針を基に平成28年3月に移譲事業者へ路線移譲し、市営バス事業を廃止した。

◆効果

- 移譲事業者は市内路線を運行する他社とIC定期券の共通利用や始発時刻の拡大など、利用者の利便性が向上した。
- 市域をまたいだ広域的なバス路線の新設や沿線企業と連携した取組など、民間事業者のノウハウを活かした事業展開により、利用者の利便性が向上した。

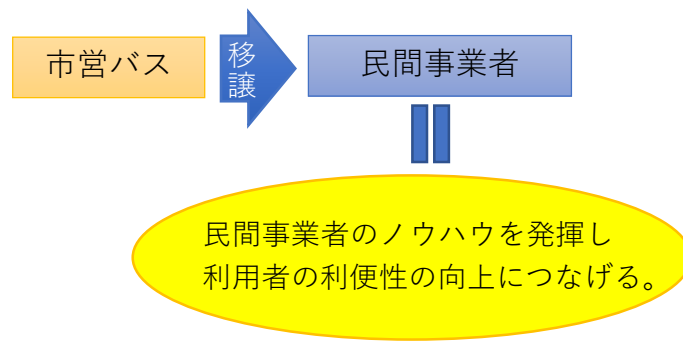
取組のポイント

- 移譲事業者の選定にあっては、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実施した。
- 選定の評価項目は、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）とした。

公営企業情報

- 行政区域内人口 456,722人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 50.71km²（令和4年1月1日時点）
- 営業距離（民営化前） 97.41km（平成27年度決算）

市営バス事業の民営化



取組のスケジュール

- 平成24年7月に第9回公営企業審議会により「完全民営化が妥当である」と答申。
- 平成25年2月に「市営バス事業の民営化に向けた取り組み方針」策定。
- 平成26年3月に移譲事業者を選定。
- 平成28年3月移譲事業者へ路線移譲、市営バス事業の廃止。

今後の展望

- 市と移譲事業者は、ともに市民にとって必要なバス交通サービスの維持と確保、利用者の利便性の向上、安全・安心な運行の確保に取り組む。

【長崎県佐世保市】

バス運行体制の一体化を柱とした公共交通再編

民営化等

交通事業

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、させぼバス）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ぼ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、受託事業者のさせぼ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

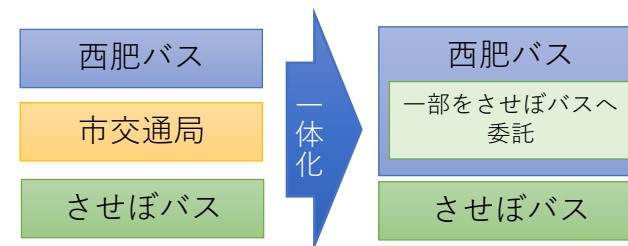
- 運行体制の一体化及び路線集約に併せ、次のとおり持続可能な事業運営のための対策を実施し、利用者の利便性が向上した。
 - 利用状況に合わせたダイヤ、路線、経由地の整理、サービスの見直し
 - 昼間の時刻表の等間隔化
 - 全国共通ICカードの導入
 - 駅前に点在していたバス乗り場の統一

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月で再編実施計画の期間が終了。その成果について利用状況の分析等を行い、令和4年3月に「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」を策定した。

今後の展望

- 市内全域において将来にわたって持続可能な公共交通の維持を目指す。

【鹿児島県鹿児島市】

民間への一部バス路線の移譲による事業規模の縮小

民営化等

交通事業

鹿児島県鹿児島市交通局総合企画課

取組の概要

交通事業の収支均衡と将来にわたるバス利用者の利便性の維持確保を実現するため、民間事業者へ一部バス路線を移譲し、事業規模の縮小を行った。

◆総事業費 なし

◆背景

- 自動車運送事業は、交通手段の多様化や少子高齢化の進行、民間事業者との競争激化等から、年間約5億円の経常赤字が続き、事業継続が危惧される状況であった。
- 市営バスは、鹿児島市の交通体系の一翼を担うとともに、災害時における避難輸送での迅速な対応など重要な役割を果たしてきており、その廃止は、市民生活に与える影響が大きい。
- この課題を解決するため、民間事業者へ一部路線を移譲して、人員及び車両も含め事業規模を縮小する抜本的見直しに取り組むこととした。

◆具体的内容

- 民間事業者の路線エリアを考慮しながら、路線の約50%、便の約40%を民間事業者に移譲するとともに、移譲路線の維持に必要な資産の譲渡、貸付等を行った。
- 事業規模の縮小に合わせ、運転士等について年次的に市長部局等へ出向させたほか、営業所の廃止や不用となった資産の売却等を行った。

◆効果

- 事業規模の縮小により、自動車運送事業の赤字幅が削減された（令和2～3年度赤字削減額：▲約5億円/年）。
- 競合の一部解消により、各事業者にて運行便数の適正化や路線の効率化が進んだ。

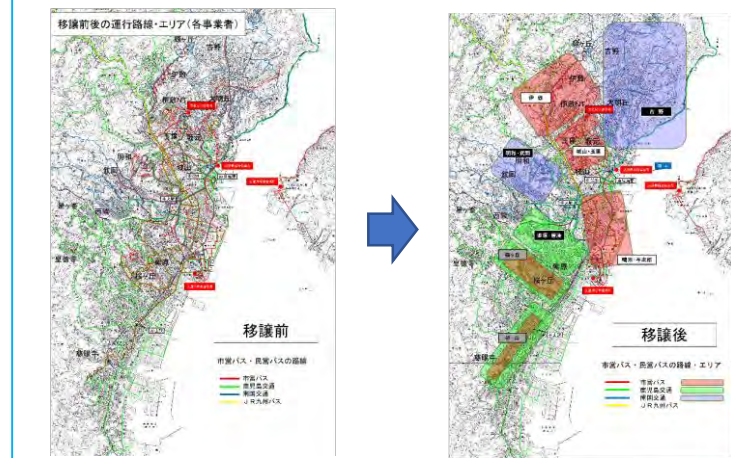
取組のポイント

- 利用者への影響を少なくするため、移譲前の市営バスの運行便数を一定期間は維持することを条件とした。
- 移譲にあたっては、できるだけ持続可能な路線になるとともに、新たな路線ネットワークが形成され利用者の利便性につながるよう、民間事業者の路線エリアと競合状況を踏まえ、新たな競合が生じないように移譲する路線を選定した。
- 職員の処遇については、全職員への意向調査を実施し、配置転換や異動、退職者への再就職支援など丁寧な対応に努めた。

公営企業情報

- 行政区域内人口 591,772人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 547.6km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 152.4km（令和3年度決算）

一部路線移譲のイメージ



取組のスケジュール

- 平成29年10月に経営審議会に諮問し、平成30年3月に答申。
- 答申を受け、民間事業者との個別協議を開始し、令和元年7月に移譲に関する基本協定を締結。
- 令和2年4月に16路線、令和3年4月に4路線を移譲。

今後の展望

- 新型コロナウイルス感染症による利用減等を踏まえ、路線・ダイヤの更なる効率化について検討する。
- 今後、収支状況等を踏まえ、運賃体系の見直しを検討する。

北海道函館市企業局交通部事業課

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。

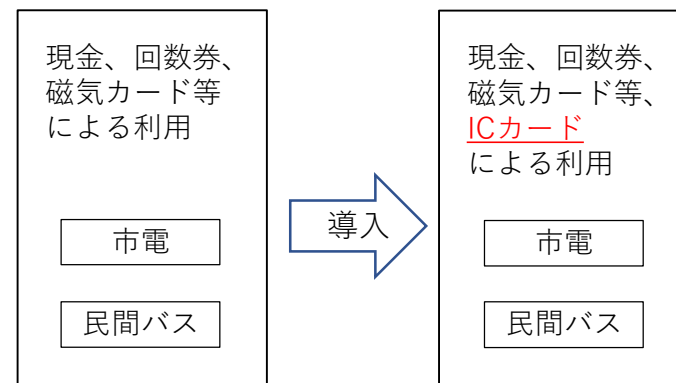
取組のポイント

- 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。

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。

宮城県仙台市交通局総務部経営企画課

● 取組の概要

定期券発売所の混雑緩和のため、2次元コード付き整理券を導入した。

◆**総事業費** なし（定期券発売業務委託の範囲内での対応）

◆背景

- 例年、年度末や年度初めは、定期券の購入が集中するため、定期券発売所が混雑し、行列により長時間お待たせする状況となっていた。
- この課題を解決するため、LINEと連携することができる2次元コード付き整理券を発行し、待ち時間を他の場所で過ごせるサービスを導入することとした。

◆具体的内容

- スマートフォン等で整理券の2次元コードを読み取ることで、現在の順番を確認できるに加え、LINEで通知を受け取ることができるサービスを導入した。

◆効果

- 待ち人数が把握できることから、待ち時間の目安がより具体的に示せるようになった。
- 行列に並び続ける必要がないため、順番まで他の用事を済ませるなど、時間を有効活用できるようになり、利便性が向上した。

● 取組のポイント

- より混雑緩和の効果を上げるため、次の取組も継続して実施した。
 - ① 公式HPやSNSなど様々な媒体による購入時期分散の呼びかけ
 - ② Twitterによる窓口待ち時間のリアルタイム配信

● 公営企業情報

- 行政区域内人口 1,065,365（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 786.35km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 バス562.98km
地下鉄28.67km（令和3年度決算）

整理券イメージ



● 取組のスケジュール

- 令和4年4月に実証実験を行い、令和5年4月以降、繁忙期に運用を行う。

● 今後の展望

- 令和5年4月以降の本格実施に向けて体制を整える。
- 利用状況を踏まえ、導入する発売所の拡大を検討する。

神奈川県横浜市交通局総務部システム推進課

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。

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 1,367千円/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5年2月現在、当該区間を走行する車両計136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。

愛知県名古屋市交通局自動車部自動車車両課

公営企業情報

- 行政区域内人口 2,323,994人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 326.5km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 768.7km（令和3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2年度99千円、令和3年度233千円)

◆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視点から、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9.73%：令和3年度）。

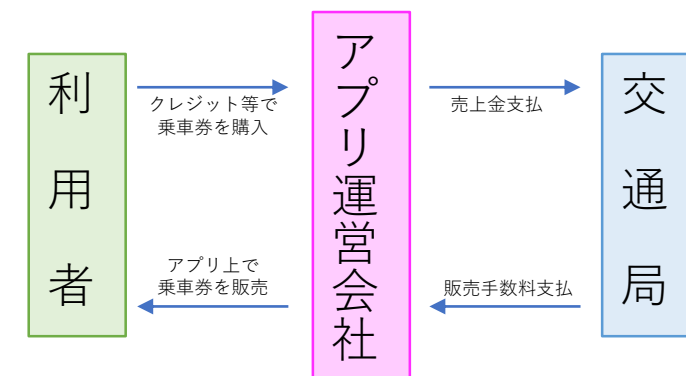
取組のポイント

- 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 591,772人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 547.6km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 軌道13.1km
自動車152.4km（令和3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。

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）。

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4年度予算：232,000千円（累計73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5年2月末現在で73両を運行している。

◆効果

- 他事業者にも6者計23両導入され、都内で96両となった。（令和5年2月末現在）
 - 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5年1月末現在10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

- 東京2020大会までに70両を導入するため、民間事業者の水素ステーションの整備促進に向けて調整に努めた。
- 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車両課

公営企業情報

- 行政区域内人口 14,040,732人（令和4年10月1日時点）
- 行政区域内面積 2,194.05km²（令和4年10月1日時点）
- 営業路線 765.1km（令和4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5年2月末現在、6営業所・支所が所管する路線にて73両を運行中。

今後の展望

- 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（令和6年度末までに累計80両導入予定）
- 営業所への水素ステーションの整備に向けた準備を実施

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、現時点对応可能な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。

鹿児島県屋久島町政策推進課

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、これまで見えづら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。

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 なし

◆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3.5億円の改善を見込む。）
- 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。

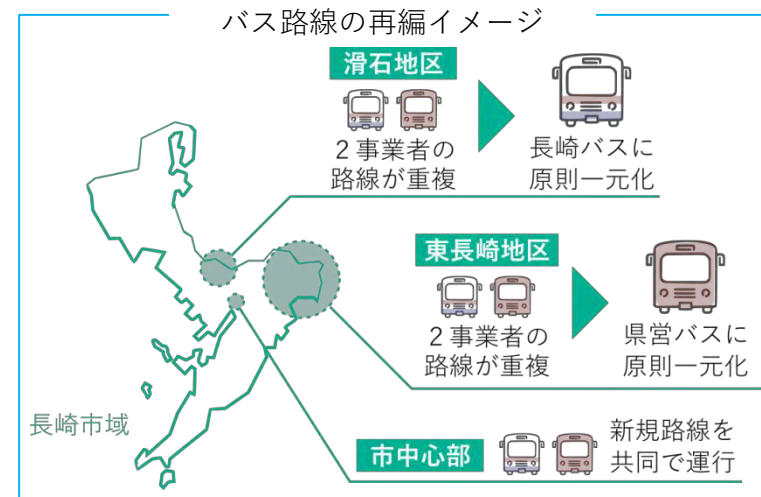
取組のポイント

- 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。

長崎県交通局乗合事業部乗合課

公営企業情報

- 行政区域内人口 1,293,954人（令和4年1月1日時点）
- 行政区域内面積 4,130.99km²（令和4年1月1日時点）
- 営業路線 1,334.485km（令和3年度決算）



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

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。