

資料③：先進地事例の視察（結果）について

平成 30 年 1 月

南 城 市

1 先進地事例視察の概要

- 再編実施計画の策定、バスセンターの整備、市内均一料金の導入等の先進的な取組を行っている4自治体を対象に、視察を実施しました。

表 1.先進地視察先の取組概要

視察先	施策名	概要
山口県宇部市（宇部市交通局、舟木鉄道、サンデン交通）、再編実施計画（H29.3）	路線バスの主要幹線化	●わかりやすさの向上、運行面での効率化に向け、主要幹線区間を設定、再編、主要幹線は高頻度の等間隔運行とすることで利便性の向上を図る。
	乗り継ぎ拠点の設置	●従来の宇部駅、宇部新川駅、山口宇部空港に加え、新たに東部及び中央部に2箇所の乗り継ぎ拠点を設置。 ●新たな乗り継ぎ起点では、主要幹線とその他交通機関を連絡。
広島県東広島市（芸陽バス、中国 JR バス）、再編実施計画（H29.3）	路線再編	●需要が少ない幹線軸の路線の減便、廃止。 ●長大路線の交通結節点での系統の分割。 ●新たなフィーダー路線の導入検討。 ●複数経路の集約化。 ●空港までのリムジンバスの導入。 ●支線路線のフィーダー化。
	交通結節点	●市内4箇所に新たな交通結節点の整備を検討。
	バス停利用環境の整備	●利用者が多く、目的地や多方面からの利用があるバス停11箇所を対象に、上屋、バスロケモニター、駐輪場等の整備を検討。
岡山県井原市（井笠バスカンパニー、北振バス、備北バス）、網形成計画（H28.3）	井原バスセンター整備	●経営破綻した井笠鉄道のを引き継いだ（株）井笠バスカンパニーより、井原市が土地建物を買い取り、新たにバスセンターを整備。 ●管理は指定管理者の北振バス（株）が実施。 ●バスセンターには、北振バス（株）、（株）井笠バスカンパニー、備北バス（株）が乗り入れ。
	スクールバスの間合い運用	●コミュニティバス「井原あいあいばす」の一部う路線をスクールバスの空き時間を活用して運行。
兵庫県三木市（神姫バス、コミュニティバス、直通バス）、バス交通見直し計画（H27.8）	3つのバスの垣根の排除	●路線バス、コミュニティバス、北播磨総合医療センターへの直通バスの区分を無くし、すべて路線バスとして運行。 ●重複する区間は整理統合。
	一律運賃制の導入	●市内200円の一律運賃を導入（直通バスは150円→200円に値上げ、ただし、途中下車可）。 ●路線バスの190円以下の区間は、運賃据え置き。 ●一律運賃適用にはICカードが必要。
	乗り継ぎ割引制度の導入	●ICカード利用で60分の乗り継ぎであれば80円割引。

表 2.先進地事例視察のスケジュール

日程	時刻	行動	備考
1日目(10/17) 宇部市訪問	7:10	那覇空港発	ANA1200
	8:45	福岡空港着→博多駅	地下鉄
	10:00	博多駅発	こだま 738号 岡山行き、新下関、宇部駅で乗り継ぎ
	11:33	宇部新川駅着	
	13:15~ 15:30	宇部市役所訪問	
	15:30 ~18:00	宇部市内視察(宇部興産中央病院、常盤公園)	宇部市同行
2日目(10/18) 東広島市訪問	8:41	宇部新川駅発	新山口行き普通、新山口、広島駅で乗り継ぎ
	11:44	西条駅着	
	13:15~ 15:30	東広島市役所訪問	
	15:30~ 18:00	東広島市内視察(酒蔵通り等)	
3日目(10/19) 井原市訪問	8:49	西条駅発	糸崎行き普通、福山駅でバス乗換
	11:35	井原BC着	
	11:35~ 13:15	井原BC視察、昼食	BC視察は、指定管理者同行
	13:15~ 15:30	井原市役所訪問	
	15:56	井原駅発	神辺、福山、新神戸駅乗り継ぎ
	18:00頃	三宮駅到着	神戸市泊
4日目(10/20) 三木市同行	8:20頃	三宮駅発	新開地駅で乗り継ぎ
	9:40	三木の丸駅着	
	10:00~ 12:00	三木市役所訪問	
	12:00~	昼食、北播磨総合医療センター視察	三木市同行
	14:27	三木駅発	新開地、三宮駅で乗り継ぎ
	17:10	神戸空港発	ANA3729
	19:10	那覇空港着	

表 3.視察参加者

所属	役職	氏名	所属	役職	氏名
琉球大学	准教授	神谷大介	沖縄バス(株)	課長	名嘉山敬雄
(株)琉球バス交通	次長	大城幸和	(株)東陽バス	係長	大嶺貴史
南城市企画部	部長	知念哲雄	南城市企画室	室長	外間孝明
南城市企画室	係長	城間盛春	南城市企画室	主査	金城兵哲
南城市企画室	主査	大田徹	南城市観光商工課	主任主事	喜瀬斗志也
(株)KCS		石田武士	(株)KCS		島袋直子

2 視察結果

2.1 再編実施計画の策定（宇部市・東広島市）

(1) 宇部市

●宇部市では、主要幹線、幹線、地域内交通をネットワーク化し、また、乗り継ぎ拠点を設けることで主要幹線と、支線、地域内交通の接続性を高め、効率的で効果的な地域公共交通の形成を目指し、再編計画が策定されています。

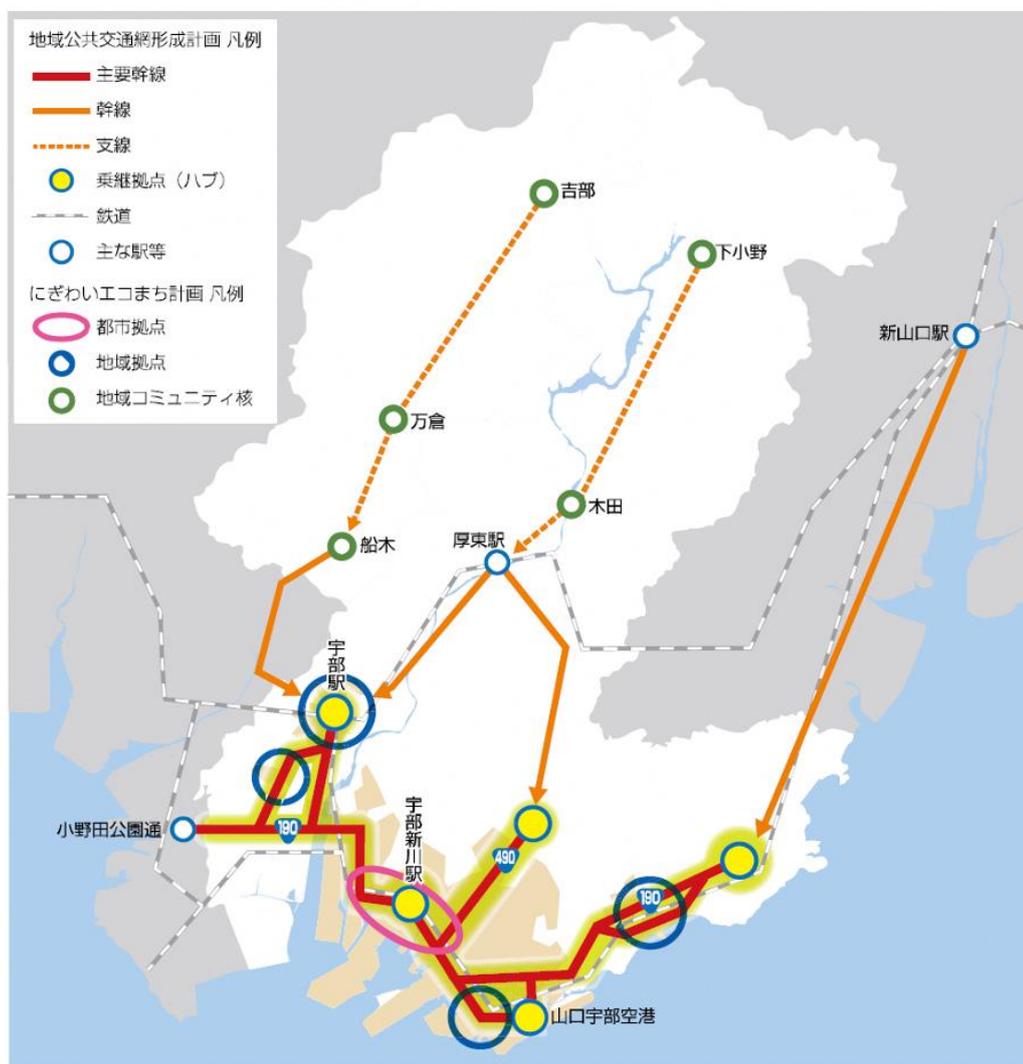


図-1.宇部市の再編イメージ

表 4.再編に関する主な意見

項目	内容
再編の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●再編の認定は、中心部など特定の区域に限定している。 ●主要幹線は守っていく路線と認識している。 ●再編は市内に絞って検討しており、市外と連絡する路線については、再編計画では扱っていない。 ●サンデン交通の路線は、下関からの長大路線であるため調整が難しく、短距離路線を対象に再編を行っている。 ●ICカードが整備されていないため、乗り継ぎしなくてもよいように、最低限の直通便を確保している。
再編の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ●平成 25 年度に「宇部市の公共交通のあり方検討協議会」を設置し提言をとりまとめた。 ●網形成計画策定以前から等間隔運行・市街地循環線の導入等を実施 ●再編実施計画は、平成 28 年 4 月よりスタートし、平成 29 年 3 月に策定、その後、国の認定申請を経て、平成 29 年 10 月より再編を実施している。再編実施の 3 ヶ月前までに計画を策定し、申請する必要がある。(通常の乗合バスの申請でも 3 ヶ月は要する) ●再編実施計画の認定にあたり、国から細かく、多くの見直し・追加等を求められた。 ●路線の廃止や変更について、各地域、関係事業者等へ 1 年前から説明会等を開催している。また、策定中の立地適正化計画との連携も図っている。 ●廃止に対して地域からの反発もあったが、コミュニティタクシー等の地域内交通を導入することで対応している。 ●再編に際し、市と交通事業者で協定は結んでいないが、同意書を提出している。宇部市交通局以外の 2 つの民間事業者の路線は基本的には変えないようにしている。 ●今後、再編に関して隣接市町村との協議は予定していない。
再編による変化	<ul style="list-style-type: none"> ●再編により幹線から外れる路線の乗務員の勤務数、車両数の削減が図られている。 <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員が行う勤務数については、平日 3 勤務、土日祝 4 勤務を削減 ・乗務員定数について 3 名~4 名程度削減 ・車両については、3 台程度削減 (67→64 台) ●再編により年間で 18 万 km、5% くらいの走行距離の削減が図られている。 ●再編による運賃や、収受・販売方法の変更は行っていない。

(2) 東広島市

●東広島市では、利用者の減少、利便性低下という負のスパイラルから脱却し、「効率性の向上」と「利便性の向上」をとりながら、市民及び来訪者の円滑な移動を将来にわたり確保するという考えのもと、再編計画が策定されています。



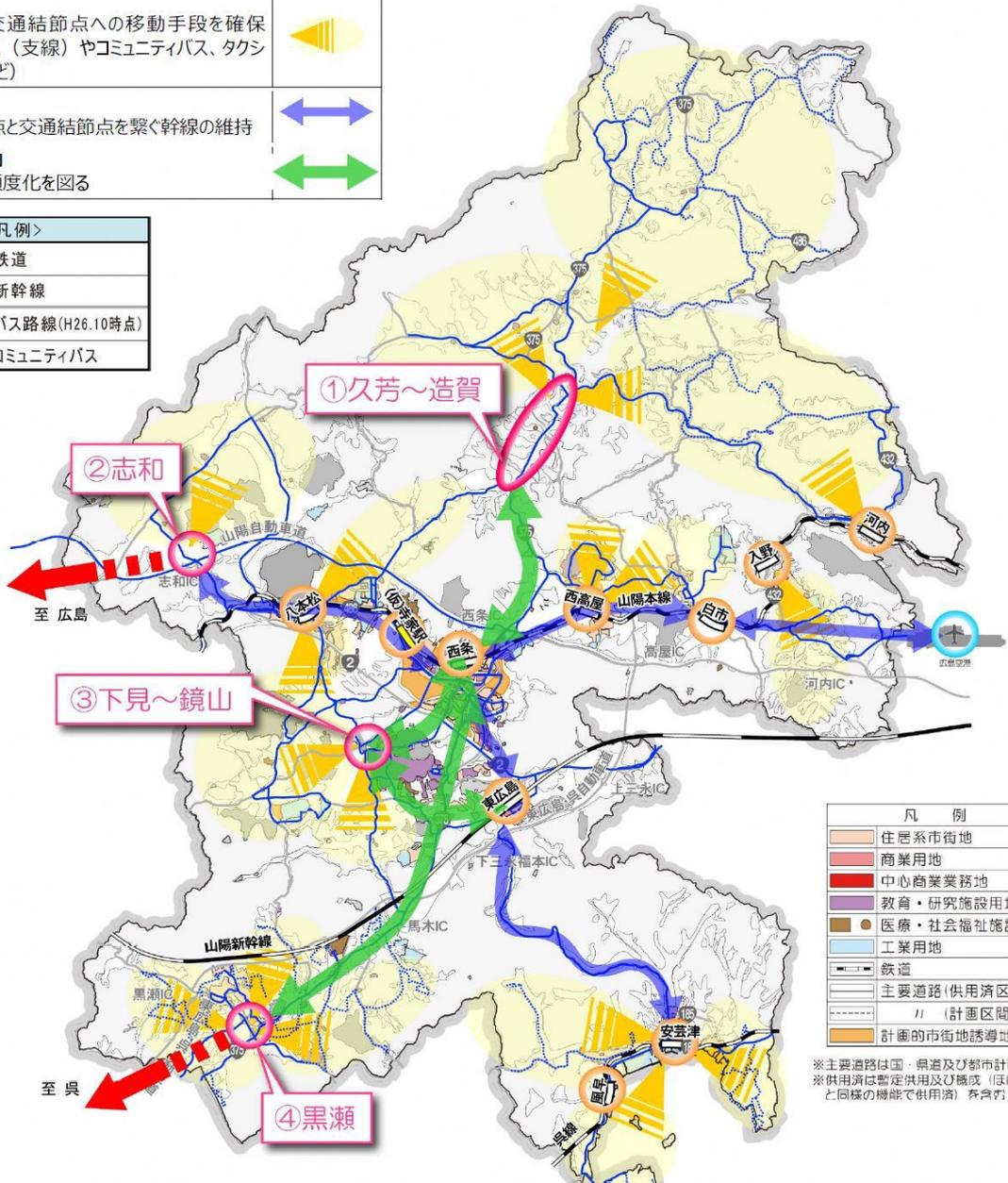
図-2.東広島市の再編計画策定の考え方

上位計画に示す交通施策

- 新たな交通結節点の整備による幹線・支線の交通ネットワーク形成
- 市街地循環バス
- 広島空港リムジンバス

- **新たな交通結節点**
 - ① 久芳～造賀：市北部からの移動を集約
 - ② 志和：広島方面への高速バス拠点
 - ③ 下見～鏡山：都市拠点内の拠点
 - ④ 黒瀬：市南部の広域移動拠点
- **既存の交通結節点（鉄道駅）**
※寺家駅含む
- **既存の交通結節点（空港）**
- **支線ゾーン**
・郊外から交通結節点への移動手段を確保（路線バス（支線）やコミュニティバス、タクシーの活用など）
- **幹線軸**
・交通結節点と交通結節点を繋ぐ幹線の維持
- **強化幹線軸**
・幹線の多頻度化を図る

＜凡例＞	
	鉄道
	新幹線
	バス路線(H26.10時点)
	コミュニティバス



凡例	
	住居系市街地
	商業用地
	中心商業業務地
	教育・研究施設用地
	医療・社会福祉施設
	工業用地
	鉄道
	主要道路(供用済区間)
	〃(計画区間)
	計画的市街地誘導地区

※主要道路は国・県道及び都市計画道路等
※供用済は認定供用及び開成（ほほ計画と同様の機能で供用済）を含む

図-3.東広島市の再編イメージ

表 5.再編に関する主な意見

項目	内容
再編の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●網形成計画の幹線をベースにネットワークを検討。 ●収支状況、交通系ICデータ等を用いて多角的に分析。 ●幹線バスの系統をカットした先のフィーダー化は行っていない。
再編の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ●個別の地元説明会などは実施していない。 ●再編計画任意版（全体版）により議会説明、パブコメを実施。 ●廃止に対する地域の声への対応策を見極めている状況にある。 ●隣接する呉市とは、都市間を結ぶ路線バスの利用状況に関する課題は共有しているが、現在、網形成計画を策定しており、再編計画では、呉市と結ぶ系統再編については、「再編事業に重大な影響を与える事項」として、呉市公共交通施策の今後の展開を踏まえるとしている。 ●再編にあたり、交通事業者と協定は締結してない。 ●再編計画の進捗管理は、任意版（全体版）で行っている。申請版（抜粋版）はあくまでも書類手続きと認識している。
再編計画の認定	<ul style="list-style-type: none"> ●H29.7～8の標準処理期間内に多くの修正、見直しがあった。 ●特に、再編計画の認定により乗合旅客事業者が法的拘束を受ける点には注意が必要。認定エリア内すべての乗合交通事業者（バスはもとより、鉄道、航路など）の同意を求められる。計画期間内の認定エリアに乗り入れる系統に対して、「原則、サービスレベルの現状維持」という拘束力がある。 ●なお、新幹線や高速バス、都市間を結ぶ路線バスなど市域内で完結しない系統は適用除外となるが、除外には根拠データの提出が求められた。
再編による変化	<ul style="list-style-type: none"> ●計画内容がすべて履行された場合、バス会社の試算によると、車両5台、運転手7人の余力ができ、フィーダー等にまわすことが可能となる。 ●再編による乗り継ぎの運賃負担を解消するため、広島県バス協会では交通系ICカード「PASPY」の機能強化に取り組んでいる。（県内自治体が補助金で支援）

2.2 バスセンターの整備（井原市）

- 井原市では、経営破綻した鉄道会社を引き継いだバス会社より、土地建物を買取り、新たなバスセンターを整備、管理は指定管理者の北振バス（株）が行っている。

表 6.井原バスセンターの概要

項目	内容
財源	一般財源
用地費	取得価格 26,400,000 円 (土地：22,200,000 円、家屋：4,200,000 円)
工事費	131,512,680 円
施設規模	待合棟（鉄骨造・2階建て） 334.52m ² 1階：190.00m ² 、2階：144.52m ² プラットホーム棟（アルミ合金造り） 47.10m ² 自転車置き場（アルミ合金造り） 13.81m ²

- 井原バスセンターにはバス乗降所 3 箇所、バス駐車場 8 台、待合室、バス案内所、トイレ、多目的室「かなめ」、事務所、太陽光発電設備を整備。太陽光発電は売電して市に年間 23 万円の収入がある。
- 1 日 40～50 便が発着している。



図-4.井原バスターミナルの乗り場



図-5.バス待合室

- 井原バスセンター待合室では、デジタル・サイネージによる時刻表表示（渋滞での遅れがないため、リアルタイムの運行状況ではなく、時刻表を表示）と乗降所では時刻表を掲示している。



図-6.待合室のデジタル・サイネージ



図-7.乗降場の時刻表

- バスセンターには一般用の駐輪場 30 台と、従業員等用に 13 台の駐車を整備している。一般用の駐車場は整備していない。
- また、待合室の裏側にはタクシー乗り場も整備している。



図-8.駐車場と駐輪場



図-9.タクシー乗り場

2.3 一律運賃制の導入（三木市）

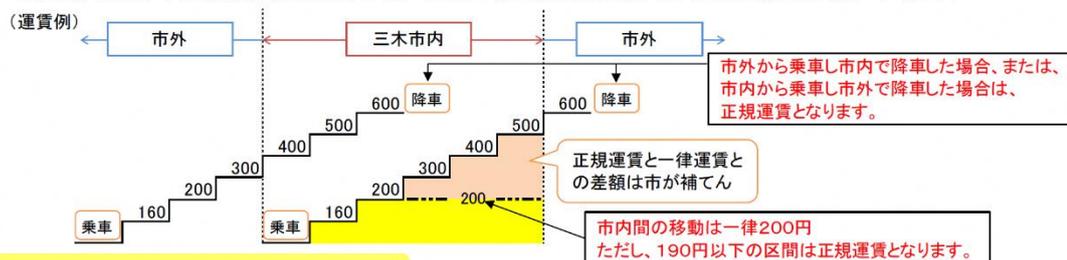
- 三木市では、ICカード利用限定で、市内200円一律運賃を導入している。通常料金との差額は市が補填している。

(1) 「一律運賃制」の導入

原則として、全てのバス運賃を「**一律運賃制**」とし200円とします。なお、これは市内での移動のみに適用し、乗車区間が市域を越える場合は、現行どおりの乗車距離に応じた運賃（正規運賃）となります（ただし、「北播磨総合医療センター」は市内区間として取り扱う）。

① 一律運賃とする理由

- ア 運賃を一律に統一することにより、直通バスの全てのバス停での乗降が自由となり、市民の利便性の向上を図るため
- イ 高齢者をはじめ運転免許証を保有しない市民の市内移動を支援し、市内交流を活発にするため



② 一律運賃を200円とする理由

- ア 直通バス、コミュニティバスについては、これまで150円一律としていましたが、
 - ・直通バスについては、各バス停での乗降が自由となり、利便性が向上すること。
 - ・コミュニティバスについても、この見直しにおいて、同一運賃で目的地までの移動手段として路線バス等も利用でき乗車機会が増加し、利便性が向上すること。
 などにより市民にも負担を求めます。
- イ 路線バスによる市内移動の正規運賃の平均は270円、直通バスやコミュニティバスの運賃は150円であり、その中間値である200円とします。

図-10.一律運賃の概要

- バス会社で努力できることは限界があるが、今回、**一律運賃が導入されたことにより、バス利用のハードルが低くなった**と感じている。高齢化に対応してわかりやすくなった。
- 単なる事業者への補助ではなく、補助の対象が市民の利用に対してであり、また、**外出機会の創出、福祉政策の一環**としても位置づけられることから、補助金の支出について外部に説明を行いやすくなった。**運行への補填から、市民への補填**という形になっている。
- 一律運賃と距離制運賃（正規運賃）との差額が事業者にとって減収となるため、市から事業者に対し差額分を運賃補填として補助することとした。また、一律の適用については、上記差額を正確に算出するため、乗降停留所が特定できるICカード乗車券「ニコパカード」を使用した場合に限ることとした。
- 導入にあたっては、**ICカードのシステム改修、バスの車載器の設定変更、デジタル運賃表示器の設置**を行った。
- また、次のバスの乗車までが60分間以内であれば、**80円割引く乗り継ぎ割引**も導入した。
- 行き先が合致していれば、どのバスに乗車しても一律運賃が適用されるため、バスへの乗車機会が広がった。また、高校生の保護者からは、**バスによる遠距離通学がしやすくなった**との声をいただいている。