

行政視察等報告書

令和8年3月9日

長野市議会議長 若林 祥 様

報告者氏名（代表）
公共交通対策調査研究特別委員会
委員長 金 沢 敦 志

この度、行政視察をしましたので、その概要について下記のとおり報告いたします。

記

- 1 視察区分 公共交通対策調査研究特別委員会行政視察
- 2 視察者氏名 金沢 敦志、滝沢 真一、清水 美加子、和田 一成、
松井 英雄、宮崎 治夫、原 ようこ、阿出川 希（欠席 西脇 かおる）
- 3 随行者 書記 傳田 裕子
- 4 視察期間 令和8年1月22日（木）～ 令和8年1月23日（金）（移動日含む）
- 5 視察先及び視察事項

視察先	視察日時	視察事項
岡山県岡山市	1月23日（金） 午前9時30分	持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取組について
広島県広島市	1月23日（金） 午後1時30分	共同運営システムによる乗合バス事業の再構築について

6 調査概要

月 日	視 察 先	考 察 (所感、課題、提言等)
1/23 (金)	岡山市	<p>【持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取組について】</p> <p>[概要] 応対：都市整備局都市・交通部 交通政策課 地域公共交通推進室</p> <p>課題：・岡山市の公共交通は、特に路線バスにおいて、平成30年時点で市内を運行する路線の約8割が赤字。運行区間は約20年間で25%減少するなど対策が必須な状態。人口減少・高齢化が進行する中、公共交通の負のスパイラルが続くと、市民の移動手段の確保が困難になり、市民生活の質や都市の持続可能性が低下。</p> <p>目的:上記の課題解決のため将来にわたって利便性の高い公共交通ネットワークを構築することを目指し、交通事業者等関係者と協議を行いながら、計画策定や各種施策を推進するために地域公共交通協議会を設置した。</p> <p>路線バス再生に向けた5か年計画：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下記の3項目を柱とした「地域公共交通計画」令和6・2を策定 <ul style="list-style-type: none"> ① バス路線の再編 ② 利用環境・業務環境の改善 ③ 利用しやすい運賃体系の構築 ・以上を基に「地域公共交通利便増進実施計画」令和6・4 第1弾を認定（計画期間 令和6～令和10年度）以降第2弾、3弾を継続。 ・5か年総事業費 29.4億円 <ul style="list-style-type: none"> ① バス路線の再編：乗り継ぎ環境の整備、小型車両の導入等 ② 利用環境の改善：ICカードシステム利便性向上、路線のみえる化・交通案内板、低床車両等導入等 ③ 運転手の確保：免許取得費用支援 <p>令和7年度の主な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ環境の整備（支線のバス停整備、デジタルサイネージの設置等） ・支線へ小型車両の導入 ・支線の運行支援、ICシステムリニューアル、統合分析システム開発等 <p>バス路線再編の実施～持続可能な公共交通ネットワークの構築のための階層化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすく、効率的で安定的な運行サービスを提供するため、路線を階層化し、限られた供給力（車両・運転手）を需要に応じて適切に配分し、かつ供給力の維持向上を図る。 ・都心に対応する幹線、地域生活圏と身近な拠点に対応する支線、公共交通が不便な地域に対応する生活交通。以上を階層化して路線の再編成を行う。

都心の運賃適正化（令和7年10月1日に実施）

・複数社のバス路線が集中する都心部では、事業者間の安価競争によって、認可運賃より安価な実施運賃で100円～120円区間が広がっており、各社の経営を圧迫していた。独占禁止法に抵触しないように特例法を適用した。そのため賛同事業者で共同経営計画を策定し運賃の適正化を行った。

[考察]

・以前の岡山市行政においては、バス運行等の公共交通についての支援策は行ってきたが、現首長ほど細かい点までは行ってこなかった。現首長は公共交通への支援を重要な施策として優先順位を上げて取り組んでいることが、結果として出始めているのではないか。

・岡山市の施策において、長野市にも適応可能と思われる事項を列挙する。

>>各バス会社と幹線と支線の役割整理

>>重複・競合する路線の整備

>>利用者にとって利便性の高い幹線と支線の再編成

>>幹線と支線における地域拠点での乗り継ぎ環境整備

>>バス停～上屋・ベンチ等の整備

>>デジタルサイネージの設置による分かり易い時刻・案内導入

>>乗り継ぎ割引による「シームレスな利用環境の構築」

>>利用者数に対応した小型車両の導入

>>支線や利用者の少ない時間帯に対応し、小型車両の導入

>>利用促進のための企画・イベント等の支援

>>運賃無料DAYの開催で利用体験により利用者増を狙う

>>お試し乗車券によるバスに乗る習慣づくり

>>グーグルマップでの運行状況の提供

>>バス等の公共交通利用のPR、動画配信等での宣伝

>>運賃の適正化

>>運転手不足への対応・支援

>>新たな運転手の確保のため、免許取得のための補助金支援

>>行政の財政的関与のあり方の再考・整理

>>公設民営方式の導入について岡山市は施設・設備、運行協定において行うとしている（ただし各自治体の実態において適応が異なる。）

>>ICカードシステムの利便性向上と運営の効率化。

・岡山市は人口約70万人で長野市は約36万人、一方面積は岡山市が約790キロ平米、長野市は834キロ平米と長野市よりも狭い面積に、約2倍の人口が住んでいるが、その都市でさえ公共交通の維持には苦心している。バス会社が8社あり、一部の路線では過当競争となり、低い運賃設定となっていたが、特例法により独禁法を回避し、適切な賃金体系とした。企業間の競争は利用者にとってサービス向上にプラスであるが、過度な競争は交通機関の経営を悪化させ、サービス低下の可能性ともなる。長野市にはバス会社が2社あるが、矛盾とも思われるがサービスを向上させるための、複数社での競争と協力の双方が重要。行政はその協力体制を構築するための支援を今後続ける必要がある。

1/23 (金)	広島市	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少と過疎化により、「路線バスの利用者が減少、バス会社の便数減少、市民からの心配の声」が繰り返されているのが現状。将来発生するであろう問題をあらかじめ見据えた公共交通維持事業の策定が必要である。 ・幹線へと乗り換える乗り継ぎ拠点までの視線を公設民営とし、利用促進を図るためにポスター、ラッピングボード、SNS、サイネージ、時刻表のポスティング、設置など積極的な取組が行われていた。行政が担う部分で利用者を増やすことが民間の幹線へ大きく影響する事から大切な取組である。 ・公設民営方式の導入は不可欠であると思われる。公設である以上、単なる交通手段としてだけでなく、高齢者のような交通弱者への配慮、地域の活性化、福祉政策、教育支援等、様々な視点が施策立案上必要。事業者に加え、様々な市民団体とも共に交通システム構築に取り組みねばならない。 <p>【共同運営システムによる乗合バス事業の再構築について】</p> <p>【概要】</p> <p>対応：広島市道路交通局公共交通政策部 路線バス・生活交通担当 一般社団法人 バス協調・共創プラットフォームひろしま 事業推進課、総務課</p> <p>課題：広島市の公共交通全体の利用者数は、ピーク時の平成6年度（約68万人/日）から大幅に減少し、平成21年度はピーク時の約8割に。その後は回復傾向にあったものの、コロナ禍により、令和2年度以降、公共交通の利用者数はさらに減少し回復していない。一方で広島市には、JR（山陽本線・可部線・芸備線・呉線）、アストラムライン、広電宮島線、路面電車といった様々な鉄軌道系交通機関があり、加えて、12の事業者によってバスが運行されており、人口減少、利用者減少にあって、効率化・合理化等の対策が必須となっている。</p> <p>目標：「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築」～広島市地域公共交通計画の策定～階層性のある公共交通ネットワークを新たに構築</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 基幹公共交通ネットワーク（JR、基幹バス、広電、アストラムライン） ② デルタ（下流域、埋め立て地区）内準基幹公共交通ネットワーク（広島市内路面電車、拠点アクセス補完バス） ③ 郊外部補完公共交通ネットワーク（補完・路線バスで補完） ④ 地域公共交通ネットワーク（地域公共交通主体でカバー） <p>「(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま」の設立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島市内の乗合バス事業の現状として、北部の郊外部等では利用者減少により減便廃線が進行しており、その代替交通手段が課題になっている。一方で市内に12社がバスを運行しており、中心部においては複数の路線が乗り入れるため、バス停は混雑し、定時
----------	-----	--

		<p>制に支障もでている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化、慢性的な運転手不足も発生している。 ・バス事業では慢性的な赤字状態。 ・個別のバス会社の経営努力だけでは、利用者の利便性向上を重視した乗合バス事業の存続は極めて困難な状況。 ・以上の状況から、乗合バス事業の共同運営システムが必要と考え、市とバス事業者8社が参画した「バス協調・共創プラットフォームひろしま」を令和6年に設立し、7年に法人化した。 ・事業者単独ではなしえなかった全体最適化に資する多彩な共同事業を推進。国の補助金を活用しながら市として財政支援。「プラットフォームひろしま、経営計画の概要」～6つの戦略 ・戦略1～利用者目線での徹底した利便性向上 ・戦略2～潜在的あるいは新たな移動需要の発掘と利用促進 ・戦略3～需要に応じたサービスを安定的に供給できる持続可能なバスネットワークの構築 ・戦略4～運転手の安定的確保やリソースの共有等による経営の安定化 ・戦略5～利用者とのコミュニケーションの強化による信頼関係の構築 ・戦略6～将来を見据えた新技術等の導入と災害時等におけるレジリエントなシステムの構築 ・具体的な事業としては、バス路線の最適化による路線の再編、運賃のプール制の導入、消耗品や軽油、車両部品等の共同調達によるコスト削減等を行う。 <p>[考察]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島市は人口約118万人と長野市の3倍以上の人口を擁するが、バス会社は12社と長野市の2社の6倍もの数が営業している。そのため、各バス会社は経営に対して危機感を以前より感じており、そのため共同事業の推進においては、抵抗なく議論が始まった。むしろ民間企業の方から要請があつて積極的に事業計画の立案等に参加した。 ・プラットフォームの設置にあたり、実証運行と市民意見の反映 <ul style="list-style-type: none"> >>沿線地域で実証運行を実施し、市民アンケート調査を行う >>特に高齢者の移動手段確保と持続可能性向上を重視した ・運転手不足の対応 <ul style="list-style-type: none"> >>ハローワーク、労働局と連携した合同説明会を実施した。 (昨年の参加者は55名とまずまずであった) >>大型免許を持つ自衛隊の早期退職者への働きかけ～若い退職年齢のため >>二種免許保有者の活用促進 以上の活動の効果はあった。長野市としても同様の企画は有効と思われる。 ・利用促進、利用者増加施策 <ul style="list-style-type: none"> >>夏休み中は低料金となるこども向けの定期券の販売や、均一運賃エリア内での乗継利用者向けの割引サービスの拡充、企業単位等大口利用者向けの割引定期券の販売等、順次施策を展開するとのこと。同様の試みは必要か。
--	--	---

		<p>>>運賃無料デー～「お試し乗車券」という取り組み。移動の際に「バスを利用する」という選択肢になるためにも、キャンペーンで（運賃無料なのか、割引なのか、お試しなのか）乗ってもらう事は必要と思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームの運営費用は広島市と事業者 8 社が折半している。本年の予算は現在5,000万円であるが、安定的な自主財源が今後必要。また、将来的にはサービスの最適化と持続可能な運営体制を目指す。 ・本年度の予算は約 2 億円、うち6,000万円はE Vバスの購入費用である。できれば 2 台購入したいとのこと。E Vバスは高額であるが、その有効性は検証が必要か。 ・乗り継ぎ環境整備の強化で、現在進めている「バスまちあい処」環境整備をさらに重視し、上屋やベンチ、分かりやすい案内表示など、利用者目線の環境改善は有効であると思われる。 ・広島市では 8 社ものバス会社が運行しているが、複数社が互いに協力して事業を推進している。長野市の場合は 2 社であり、同様な事を推進するには、行政の役割が広島市以上に重要、必要になるとと思われる。 ・広島市の事例は、単なる公共交通の現状維持だけでなく、将来を見据えた事業、取り組みである。この方針は岡山市の事例も同様であり、長野市も方針を参考にすべき。
--	--	---