

視 察 ・ 調 査 報 告 書
＜新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会＞

令和5年第4回沖繩県議会（11月定例会）閉会中

自 令和6年1月31日（水曜日）

至 令和6年2月2日（金曜日）

沖 繩 県 議 会

新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会視察・調査報告書

視察・調査日時

令和6年1月31日（水）から
令和6年2月2日（金）まで（3日間）

視察・調査場所

愛知県名古屋市・栃木県小山市

視察・調査事項

県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立

- 1 基幹バスについて及びゆとりーとラインについて（名古屋市）
- 2 小山市コミュニティバス「おーバス」利用促進プロジェクトについて（小山市）

視察・調査概要

別紙のとおり

参加委員（10人）

委員長	座波	一
副委員長	上原	章
委員	下地	康教
委員	中川	京貴
委員	上里	善清
委員	比嘉	京子
委員	國仲	昌二
委員	島袋	恵祐
委員	渡久地	修
委員	大城	憲幸

議会事務局（2人）

議会事務局政務調査課主幹	新垣	伸弥
議会事務局政務調査課主査	親富	祖満

同行職員（執行部）（2人）

企画部交通政策課長 大 嶺 寛

企画部交通政策課班長 大 城 博 人

別紙（視察・調査概要）

1 基幹バスについて（名古屋市）

（1）概要説明（都市計画部交通企画課長 脇田 裕二）

名古屋は、他の大都市と比べ戦災復興として大規模な区画整理を行い道路整備が進んだため、鉄道と路面交通の比率は3対7で、自家用車中心の交通体系となっていた。

こうした状況下において、バス輸送の課題を検討した結果、対策の一つとして公共交通体系における基幹路線整備を行うこととし、鉄道・地下鉄・基幹バスを組み合わせた体系を構築することとなった。

基幹バス運行は、昭和55年4月に旧運輸省、旧建設省、愛知県を含めた関係行政機関、学識経験者などにより構成される名古屋市基幹バス調査委員会を設置し検討を行った。

基幹的な交通が不足している地区のうち、市内の2路線（東郊線、新出来町線）をモデル路線として選定し、地下鉄が整備されるまでの代替となるもの及び地下鉄の計画はないが基幹的交通機関が必要な地域を整備し運行を開始している。

当該路線については、バスの専用・優先走行車線を設定、ほとんどの区間でカラー舗装し一般車両の侵入を制限、一般路線バスよりバス停の平均間隔を長くするなどしている。

このように、様々な技術・施策を導入することで、道路交通渋滞の影響を受けずに、従来のバスよりも高速・高密度で定時性の高い運行が実現されている。基幹バス路線には名古屋市交通局運営路線のほか、一部近鉄バスの路線も含まれており、運賃は1回210円の均一料金制となっている。

当該基幹バスについては、1キロメートル当たり約3億円の事業費で整備でき、鉄道・地下鉄に比べ安価である。乗車人員は実施前に比べ約2割増加している。

今後、一層充実した内容で整備していくためには、表定速度の向上、定時性の確保、結節点整備の充実、車両の大型化による需要増等の施策が課題となっている。

（2）質疑応答

Q 名古屋市の取り組みとして敬老パス制度というものがあるが、公共交通の維持としてどのような効果を上げているか。

A 当該制度は、本市の福祉部局で担当しているが、利用者も多く、外出機会が増え健康維持や経済活動に関わる等肯定的な意見をいただいている。

る。一方で、当該敬老パス制度の財政負担額は年間140億円となっており、税金の使途に懐疑的な意見等もある。

敬老パスは、1年間の利用上限回数が730回で、所得に応じて自己負担を求めている。利用回数が多い少ない、一部負担金が高い安い等、個人々の事情や使い方によって様々な意見がある。

名古屋市交通局は市バスと地下鉄を運営しており、運用収益は約900億円、敬老パスの負担金は約90億強となっている。運賃収益のうち約10%を敬老パスが占め、本市の一般財源で補填、支援を行っている。

Q 基幹バスによって渋滞の解消に効果を上げているのか。

A 基幹バス2路線のうち、乗車いただいた新出来町線については、当初の目的を達成し大いに効果があったと考えている。

Q バス運転手等人材確保について、どのような取り組みを行っているのか。

A 名古屋市は政令市で人口も多く、今のところ、運転手不足で減便しないといけないとか、廃止を余儀なくされたとか、そこまでは至っていない状況である。ただし、今後、運転手不足が深刻化し運行を維持することが厳しくなるだろうという見方があり、行政機関や交通事業者等による地域公共交通協議会において議論し、普及啓発等効果的な取組について検討している。

Q 基幹バスの経営状況はどうか。

A コロナ禍後で名古屋市内の百数十件のうち黒字が5系統くらいしかなかった。基幹バスについては、コロナ禍前はぎりぎり100億円を切っていたが、現在は100億円を超えている。

Q 停留所はすべて屋根つきか。

A 中央倉庫の新出来町線については屋根つきである。

Q 名鉄バスと市営バスですみ分けを行っているのか。

A 名古屋市のほとんどが交通局の市営バスで、名鉄バスは3系統くらいである。郊外については、都心ほど密ではないが市営バスが運行しており、名鉄バスも運行しているが数は少ない状況である。

Q 委託方式もあるのか。

A バスの営業所を2つずつ、全部で4つをいわゆる委託形式で営業または営業所の管理、運行をしている。



名古屋市内 基幹バス体験乗車バス停



名古屋市役所 意見交換の様子



2 ゆとりーとラインについて（名古屋市）

（1）概要説明（都市計画部交通事業推進室長 福田 篤史）

昭和54年の基幹バス構想において、志段味地区へのガイドウェイバスの導入が検討された。当該地区はJR・名鉄にアクセスしにくい地域が多く、鉄道輸送能力に限界があり、河川を超える橋梁部や鉄道踏切で渋滞が発生し、交通混雑の激しい地区の一つである。

一方、当該地区は宅地開発と研究開発拠点形成に伴う人口増加により都心方面への道路交通の混雑緩和のため、新しい交通システムを整備することが課題となっていた。そのような中、平成4年1月に運輸政策審議会により、志段味線が中量軌道系の交通システムとして整備することが適当である路線として位置づけられた。これを受けて、検討を重ね、新しい交通システムとして日本初となるガイドウェイバスシステムを導入した。

ガイドウェイバスは、鉄道とバスの利点を組み合わせたシステムで、道路の中央分離帯上に設けた高架専用軌道を車両の前後輪に取り付けた案内装置の誘導で走行し、一般道路も同一車両で連続走行できる特性——デュアルモードを備えている。

構造物の建設主体は、名古屋市と名古屋ガイドウェイバス株式会社の第三セクターで、建設事業費はインフラ部とインフラ外部で375億円となっている。

保有車両数は28両、運行間隔は朝のラッシュ時の最短2分間、所要時間は高架区間で13分、平面区間は14分で、以前に比べ大幅な速達性の向上、時間短縮につながっている。

利用者数はコロナの影響により激減したが、その後、着実に増加し高架区間で1日当たり乗降客数が約1万2000人で推移している。

経営状況については、平成13年開業時以降の赤字を黒字化したが、コロナの影響により収益が悪化し、いまだ回復に至っていない状況にある。

当該システムの課題としては、特殊部品等のためメーカー製造が厳しく車両調達が困難、ノンステップバスではないためバリアフリーに対応していない、ピーク時輸送力の限界等がある。

（2）質疑応答

Q ゆとりーとラインにおける定時性の確保状況について伺いたい。

A 高架区間は専用軌道になっているため、概ね定時性は確保され、表定速度も高い。しかし、平面区間は車椅子の乗降や料金收受等により定時

性に影響が出ることもある。大規模商業施設による交通混雑の影響でバス遅延等、平面区間において運行に影響を受けることがある。

Q ゆとりーとラインに対する市民の反応について伺いたい。

A ゆとりーとラインは、平面区間は市バスの料金210円で運行しているが、高架区間は1区間200円、230円、250円といった料金区分となり、両方乗り継いだ場合は加算されることになるため、通常のバス料金より割高になる。

対応策として、市バスと地下鉄との乗り継ぎ割引や敬老パスなどの割引を行っている。

Q 利用促進策について伺いたい。

A 周辺施設と連携したウォーキングイベントの開催や名古屋ドームにおけるイベントに合わせて臨時便を運行するなど企業と連携した取組を行っている。

Q 自動運転バスのレベルについて伺いたい。

A 現在、レベル2の運転支援が基本となっているが、将来的にはレベル4の無人走行を見据えて取り組んでいるところである。

Q 土地区画整理による人口増加に対応するため新たなシステムを導入することのことだが、経営が厳しい状況の中で損失補填などはどうなっているのか。

A 車両更新やICカード導入については名古屋市が全額補助している。また、令和4年度から改修費に対する補助により補填をしている。

Q 従来のバス路線との競合はないか。

A 沿線には、ほかのバス路線はないので競合はない。

Q ガイドウェイバスは名古屋市以外にもあるのか。

A 名古屋市のみである。車両更新や施設管理等経費負担が大きく収支バランスが合わないので厳しいシステム構造となっている。

Q 今後の地域における人口増加を見越した1日当たりの目標値はどのくらいか。

A 人口増が最大となった場合、約1万5000人が上限値と考える。

Q 現在、平均時速30キロメートルとのことだが、最高速度はどのくらいか。また、専用軌道と平面での自動運転にはどのような課題があるのか。

A 最高速度は、高架区間は時速60キロメートルとなっている。

自動運転については、道路幅員が限定的で勾配や強風による影響等があり、安全走行に課題が多い。平面区間については、一般交通と併行することになるため難しいと考えている。今年度、国等と連携して様々な機器等を使用した検証を行っていく予定である。



名古屋市役所前



名古屋市役所 意見交換の様子

3 小山市コミュニティバス「おーバス」利用促進プロジェクトについて

(1) 概要説明（都市計画課新交通・バス推進係係長 池田 司）

コミュニティバス「おーバス」は、小山市内の公共交通として、主に市街地に15路線バスと、郊外5エリアにデマンドバスを運行している。路線網は利用率の高い小山駅を拠点にして放射状に運行されており、デマンドバスと合わせて市内全域に移動できるように整備されている。

小山市では自家用車での移動が主流であり、平成30年に実施したパーソントリップ調査では、自動車利用者の割合が69%で他の地方都市に比べて高いことに対し、バス利用者は0.3%と低い結果であった。

当初、平成8年頃からバス交通に関する議論がスタートし、平成19年に、法に基づき公共交通機関等で構成する小山市地域公共交通会議を設置し、市内公共交通に関する審議が行われた。平成20年に民間路線バスが廃止され、同年、おーバスの実証運行を開始し、何度も再編を繰り返し現在に至っている。

おーバスの利用促進については、7割引・全線乗り放題定期券おーバス *n o r o c a* の導入、*n o r o c a* のスマホ定期券化、生活情報タブロイド誌 *B l o o m* の発刊、積極的な増便・新規路線開業に取り組んだ。定期券 *n o r o c a* は、利用期間に応じて通常定期券の最大7割引に設定し、利用可能路線は全線でエリア内乗り放題、モバイル乗車券システムやICTによるバスロケーションシステムを導入している。タブロイド誌は、バス情報提供を目的として3号編成で市内全戸へ配布、さらに、市民病院への路線バス増便や商業施設と連携したシャトルバスの路線バス化による運行を開始している。

当該取組の結果、定期券保有者数については *n o r o c a* 運用開始から約8倍の増加、おーバスの年間利用者数は年々増加し、2022年度は100万人を達成、2023年度は1割増しの110万人を突破する見込みとなっている。

(2) 質疑応答

Q おーバスに対する市民の利用者や市外の利用者の反応について伺いたい。

A 令和元年実施の小山市の取り組みに対する市民満足度評価において、おーバスの運行は項目中一番低い評価となっている。また、市民からおーバスの利便性向上に関する要望が年々増加している。

一方、利用者数は路線新設等様々な施策により、コロナ禍の影響はあ

りつつも年々増加を続け、おーバス運用開始当初の約34万人から令和4年度約100万人、令和5年度は1割増の110万人を超える見込みである。

Q おーバス、タクシー、デマンドバスとのシームレスな連携方策について伺いたい。

A 小山市の公共交通網は広域的な市外の移動となる幹線道路を鉄道、市内移動するフィーダー系交通をコミュニティバス「おーバス」とし、鉄道駅を拠点として整備している。

おーバス路線網は利用者が多い都市部のJR小山駅等を中心として、ハブ&スポークという整備手法で、輸送力の高い路線バスを放射状に整備し、郊外部は予約で区域内を運行するデマンドバスを整備し、双方を乗り継ぎ拠点で結んでいる。この交通体系を基に、路線バスエリア内における複数路線バスの連携として、おーバス全線乗り放題定期券 *n o r o c a* を活用したシームレスな乗り継ぎを実現している。今後、*n o r o c a* をデマンドバスへ利用拡大することで、市内全域をシームレスに乗り継ぐことができる——移動のサブスクリプションやバス利用が不便な地域をタクシー利用で補完、連携することで公共交通全体の利便性向上を目指している。

Q 近年のバス運転手不足に対する対応について伺いたい。

A おーバスの主要事業者4社では、現在、不足は生じていないとのことだが、将来的な増便等を踏まえた運転手不足を懸念している。

対応としては、人件費の高騰分を加味した補助による待遇改善に努めるとともに、市のイベント開催に合わせて、運行事業者と共同で運行バス車両を用意し運転手の仕事内容や待遇等の説明等、周知・広報を行っている。

Q モバイル定期券・回数券によるキャッシュレス化による利便性向上策の効果や開発費用及び市民の反応などについて伺いたい。

A 東武トップツアーズ株式会社と覚書を交わした上でシステム開発に着手した。開発費用については申し上げられないが、モバイル定期券・回数券の販売金額5%の手数料支払いを条件に安価で商品開発に協力いただいた。

市民の反応については、24時間いつでもどこでも定期券を購入するこ

とが可能となり、購入に行く手間が省け便利になった、との声をいただいている。

Q 運転免許を自主返納した高齢者を対象におーバス無料乗車券を交付しているが、それに対する市民の反応について伺いたい。

A 市民からは免許返納を決断する理由の1つとなった、運転がしんどくなってきたのでありがたい、病気や事故で運転できなくなったので助かった、などの声をいただいている。

Q 同事業の実施に当たっての財源について伺いたい。

A 無料乗車券利用者の運賃は当市の一般財源により負担しており、令和4年度は、運行収入1億4378万9506円のうち489万800円、約3.4%の充当となっている。

Q 同事業を実施することにより、免許返納者の増加につながったか伺いたい。

A 詳細な数値は把握していないが年々増加傾向にあると聞いている。無料乗車券交付数及び利用者数も増加傾向にあるので、高齢者の事故抑制としての一定の効果があると考えている。

Q 路線バスとデマンドバスを組み合わせることによる経費について伺いたい。

A 路線バスの運行は5キロメートルを往復運行するだけで約3000万円の経費が必要である。利用者が少ない地域まで路線バスを運行すると、さらに経費がかかるが、デマンドバスに置き換えることで予約運行のみとなり、経費を抑えることができる。路線バスのみの運行であった平成22年度は収支率30%台であったが、その後路線バスと郊外デマンドバスを分けたところ、徐々に収支は改善している。

Q 定期券 n o r o c a の売り上げの状況について伺いたい。

A 基本的にはお試しで購入する方が多いからだと思うが、1か月定期券の割合が高い。6か月、12か月定期券は割引率が高いので、次に6か月定期券購入者も多い状況にある。

Q 郊外エリアの予約制デマンドバスの予約方法や利用状況について伺いたい。

A 予約方法は2日前から2時間30分前までの電話予約のみで、令和4年度の実績は5エリア、合計で5058人の利用となっている。



小山市役所 意見交換の様子