

報告 1

地域公共交通関係先進事例調査結果について (交通系 I Cカード、乗継拠点等)

【出張者】 ※役職は当時のもの

- ・ 本協議会委員
齊藤 芳博 (秋田中央交通株式会社常務取締役)
- ・ 本協議会委員
佐々木 孝 (特定非営利活動法人秋田バリアフリーネットワーク理事長)
- ・ 本協議会委員代理
松倉 和美 (秋田県観光文化スポーツ部交通政策課主査)
- ・ 本協議会事務局
小玉 雅博 (秋田市都市整備部交通政策課参事)
横山 康宏 (同副参事)

1 調査日

平成 28 年 7 月 19 日 (火) ~ 7 月 20 日 (水)

2 場所

新潟市都市政策部都市交通政策課、新潟交通株式会社

3 目的

交通系 I Cカード導入等に係る情報収集・視察

4 調査結果

交通系 I Cカード (りゅーと) の取り組みや幹線・支線バスの設定の考え方等について、新潟市および新潟交通株式会社から説明を受けるとともに、乗継拠点施設等を視察した。

(1) 交通系 I Cカード (りゅーと) の取組について

ア 導入の経緯について

(ア) 導入決定から実施までに要した期間

新潟市と新潟交通において、I Cカードシステム構築に関する協定を平成 21 年 4 月 24 日に締結し、2 年後の平成 23 年 4 月 24 日から運用を開始している。

なお、導入については、平成 19 年度から平成 24 年度までを計画期間とする「新潟市オムニバスタウン計画」に既に位置付けていたことから、平成 20 年度以前から両方で協議は行っている。

(イ) 導入協議会の設立経緯、構成メンバーなど

ICカードに特化した導入協議会は設立していないが、交通事業者、国、県、警察等で構成されるオムニバスタウン計画策定推進協議会において導入に向けた検討を行っている。

イ 導入費用の負担について

(ア) 導入費用、負担割合

地域独自カードに関する部分は、国、市、新潟交通で各1/3を負担し、Suica連携に関する部分は国が1/3、市が2/3を負担している。

(イ) 導入費用回収の考え方

ICカード導入以前に運用していた「バスカード」に関する設備等の更新を迫られていたために、補助制度を活用してICカード導入に踏み切ったという実態があり、新潟交通においては、導入費用を回収しているといった感覚は持っていないとのことであった。

ウ 導入後の課題等について

(ア) 導入後のメリット・デメリット

メリットとしては、乗り継ぎ割引や乗降時間の短縮などバス利用者の利便性向上のほか、正確な運賃収受、ODデータの取得、定期券販売などに係る間接人件費の削減などがあげられる。なお、ICカード導入前と導入後においてバス利用者数に大きな変化はないとのことであった。

また、デメリットというわけでもないが、旧券種である回数券やバスカード等の払い戻しが特別損失として経理されているとのことであった。

(イ) 取得データの活用状況

現状においてはシステムの活用はできていない。

エ 導入後のランニングコストと補助金について

ランニングコストは、Suica連携分も含め、全額新潟交通が負担しており、内容は主にシステム回線料および保守管理費である。(金額は調査できず)

(2) 乗継拠点施設等について

ア 乗継拠点を軸とした幹線・支線バスの設定の考え方について

新潟市および新潟交通においては、平成27年9月に大幅なバス路線再編を実施している。

再編以前のバス路線は、本市同様、新潟駅を中心に放射状に伸びており、新潟駅前に向かうためには駅まで1kmの地点で信濃川を渡らなければならないといった地理的な条件もあって、萬代橋から新潟駅前までの区間が運行過密になっていた。

同区間の過密状態を解消し、その余力を郊外に振り向けるという考え方

のもと、市役所前、白山駅前、青山^{あおやま}などの乗継拠点を整備し、バス路線の効率化を図ったものである。

なお、上記よりもさらに郊外のフィーダー交通として「区バス」「住民バス」などがあるが、主体が新潟交通ではなく区や住民であることから、ＩＣカードは利用できないとのことであった。

イ 乗継拠点施設における機能（運行情報、待合設備等）の内容について

上屋・待合所を設置し、ＩＣカードチャージ機、トイレ、情報案内システム等を備えている。

公設民営方式の事業スキームであり、新潟市が整備を行い（現時点で約１２億円、接続バスの導入を含む。社会資本整備総合交付金を活用。）、運営費は新潟交通が全額負担している。

5 まとめ

秋田市では、第２次秋田市公共交通政策ビジョンにおける施策として、「ＩＣカードの導入検討」と「乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直し」を掲げている。

今回の新潟市および新潟交通の事例では、ＩＣカード導入に係る関係者の費用負担や導入に要する期間のイメージを掴むことができ、また、郊外からの支線バスを乗継拠点で集約しそこから市中心部へ幹線バスでつなぐ考え方は、本市の目指すバス路線再編の参考になるものであった。

今後の検討に際しては、今回の調査結果を活かし、バス事業者など関係者と協議を行っていきたい。