

共同運行、共通定期券について

1. 調査趣旨

○両事業者のバスのトータル本数と需要をみると、持続可能なサービスの適正化という観点からは競合区間は3割程度の削減という方針をたてているものの、どちらか一方の事業者のバスにしか乗れない定期券利用者の利便性は大きく損なわれることとなる。そのため、以下の検討を行うこととした。

- ①長崎や福岡行き的高速バスのように運行自体を共同運行することで、定期券でどちらにも乗れないか検討を行う。
- ②地域公共交通網形成計画に施策としてあげている、共通定期券の範囲や方式について他の地域の事例も参考にしながら検討を行う。

2. 検討結果

今回、具体的に路線の見直し検討を行った相浦方面について検討を行う。

(1) 共同運行について

区間を決めて他社のバス事業者と共同運行を行う。西肥自動車では、長距離となる高速バスについて、着地先を本拠地とするバス事業者と共同運行が行われている。《メリット》各社運行するバスの車両は専用バスとして限定でき、各社協力のもと、上り下りのバス車両の運用や車両故障等の不測の事態にも効率よく対処できる。利用者はどちらのバスに乗っても同じ料金体系やサービス券を利用できる等。

《相浦方面を想定した場合》相浦地区においては、複数台のバス車両で様々な起点・終点の多様な系統が輻輳して運行されており、さらに様々な方面に折り返し運行が行われているため、特定区間を設け共同運行形態とすることは現実的ではない。利用者も特定区間を設けると乗換等が必要となるため、事業者・利用者にとってメリットが少ない。これは路線バスと高速バスの運用の違いともいえることから、共同運行の方式自体が路線バスになじまない。

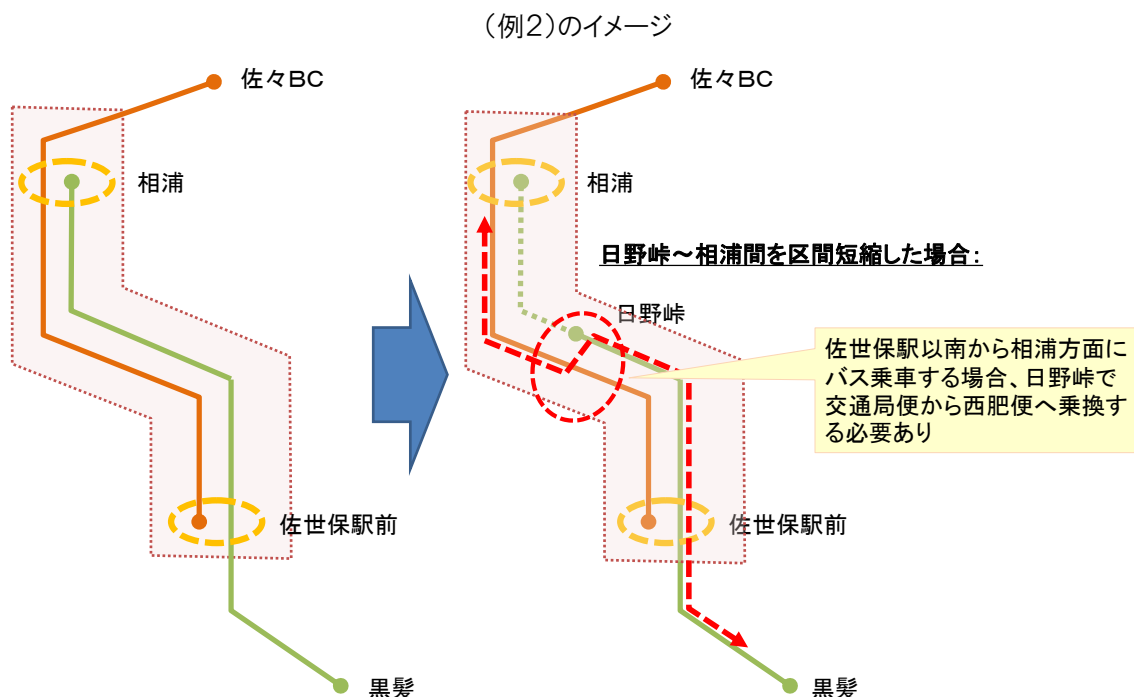
(2) 共通定期券について

相浦方面の路線再編の検討において、便数削減や運行区間変更等に伴う利用者の利便性を維持・向上するため、以下のような乗車パターンに対応できる共通定期券が必要となる。

(例1) 相浦方面の区間内（例えば、佐世保駅～相浦栈橋）にて乗車する場合、両事業者のバスが利用可能となるようにする

(例2) 相浦方面の区間外から区間内に乗車する場合、例えば、黒髪方面から交通局の

バスに乗り、日野峠で接続が最もよい西肥バスに乗り換えて、相浦線の区間内（例えば県立大学前）まで乗車できるようにする



《共通定期券の範囲》以上に対応するためには、相浦方面の区間（佐世保駅前～相浦棧橋等）だけで共通利用できるだけでなく、相浦線を運行するバスが通過するそれ以外の区間（佐世保駅以南等）でも対応可能なシステムを導入する必要があり、結果的には全ての路線、及び全てのバス車両での対応を前提に検討していく必要がある。

《共通定期券の方式》他都市では、紙券を用いた簡易対応の事例もあるが、別表の表のようなデメリット部分を考慮すると、ICカード（スマートカード）の改修による共通定期券の導入、及び精算システムの導入が必要になるものと考えられる。

《ICカード（スマートカード）改修における課題》

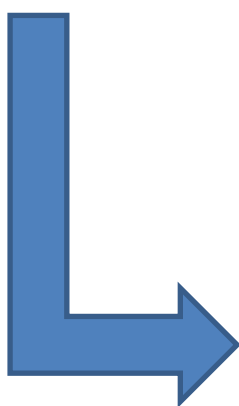
- ① すべてのバス運行区間及びすべてのバス車両での対応を前提にICカード（スマートカード）システムの更新を行うとすれば、相当高額な更新コストおよび運用コストの負担が必要であることが想定される（参考：概算見積もりでは1億程度）。現行の両事業者の収支状況を勘案すれば、早期の設備投資は困難となる可能性がある。
- ② ICカード（スマートカード）システムについては、システムの老朽化の進行、現在利用している様々な部品製造がすでに中止されており、システム利用の限界により新たなシステムへの見直しが必要になると考えられる。

③国は東京オリンピック開催年である平成32年度までに、S U I C A等の交通系 I Cカードの全国共通利用実現を目指しており、相互利用できるカードの導入経費や既存の地域カードシステムによる片利用（例えば本市の路線バスでは、S U I C A等を利用できるように改修するが、スマートカードは他の地域では利用できない）に係るシステム改修経費の補助についても支援を想定している。



①②③より

スマートカードの利用限界が想定される中、共通定期券導入や全国共通利用実現のためスマートカードシステム改修へ大きな経費を投入することは現実的ではない



I Cカードの更新については、スマートカードの利用限界状況を見極めながら、新たな全国共通利用が可能な交通系 I Cカードの導入について検討を行う必要がある。これは、利用者にとっては、交通関係の利便性が向上するのみでなく、商業施設での利用も可能となる等、地域公共交通網形成計画の施策となっている「I Cカードの機能拡大」にも合致する。しかしながら、スマートカードの利用限界時期と共に、新たな経費が必要となるため、経営状況や共同利用している長崎県下のバス事業者の動向も考慮しながら時期については慎重に検討を行う必要がある。（長崎県内のバス事業者との協議の結果、しばらくはシステムのバージョンアップによる延命措置を行うことが決定している）

3. 結論

競合路線区間のバス本数3割削減という方針の前提として、利用者（特に定期券利用者）の利便性低下を招かないために検討してきた

- ① 共同運行は現実的な方式ではなく、
- ② システムの利用限界が想定されるスマートカードシステムへの新たな大きな投資となる共通定期券の実現も困難である

との結論となった。

しかし、全国共通利用となる交通系 I Cカードの導入は、将来的に必要なこととして検討が必要な課題として認識され、バス事業者の経営安定化による投資が期待されるところである。