

『データを肴に熊本の交通を考える会』

～「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」をめざし世界に学ぼう～

2024年2月9日（金）@熊本市民会館

～話題提供～

共同経営推進室の奮闘

公共交通を“インフラ”として捉えませんか？

産交バス（株） 営業企画課

共同経営推進室 担当

西園 知哉

本日の内容

第1章 紹介

- ◆ 自己紹介
- ◆ 共同経営推進室とは

第2章 取組概要

- ◆ 共同経営の歩み
- ◆ 共同経営の限界

第3章 利用者増

- ◆ 利用者2倍構想
- ◆ 4セグメントの活動

第4章 事例紹介

- ◆ 打ち上げ花火
- ◆ 関係者との奮闘

第5章 議論へ

- ◆ 公共交通の理想は？
- ◆ どう良くしていく？

自己紹介



- ・ 名前：西園 知哉
Tomoya Nishizono
- ・ 生年月日：1994/11/17
- ・ 年齢：29歳
- ・ 出身：宮崎
※熊本で人生6県目
- ・ 趣味：旅行・テニス
スポーツ観戦等

学生時代

- ・ 2019年 日本大学大学院理工学研究科
交通システム工学科専攻 修了
専攻：空港計画

様々な地域に移り住む・勉強する中で
「交通を通じて地方創生」に関わりたい！

社会人

- ・ 2019年 九州産交バス（株）入社
運行本部 山鹿営業所
- ・ 2021年8月 産交バス（株）出向
営業企画課 共同経営推進室 担当

～現在の主な担当業務～

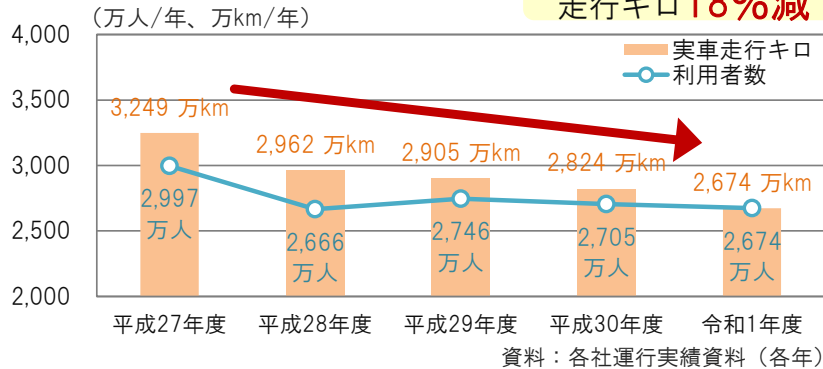
- ・ 運賃弾力性に着目した乗車券企画（学生・高齢者向け）
- ・ 運行時分の適正化
- ・ 社会課題の解決に向けた通勤バスの実装活動

共同経営推進室について

(熊本地域の乗合バスを取り巻く現状)

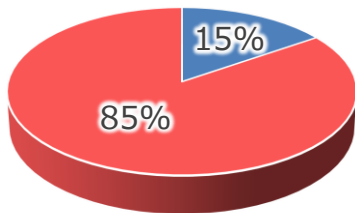
利用者数・サービスの減少

利用者数 **11%減**
走行キロ **18%減**



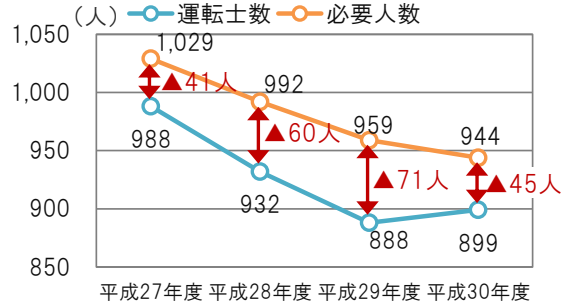
県内バス路線の赤字

■ 黒字
■ 赤字



県内の運行系統
8割以上が赤字

運転士の不足数



H30年運転士
▲45人不足

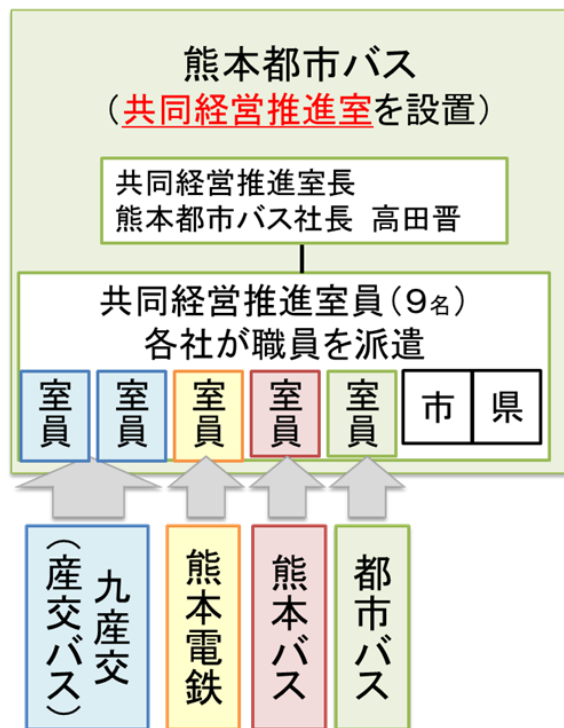
共同経営を目指す取組み

熊本におけるバス交通のあり方検討会において、熊本地域の“あるべきバス路線網”や経営問題の解消策を検討
県内バス事業者5社が企業間の垣根を越えて連携し、持続可能なバス路線網の構築を目指す
“共同経営”に合意

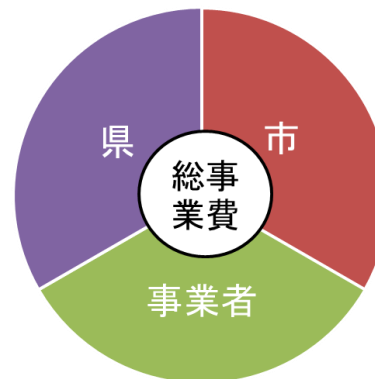
2020年4月 共同経営準備室を設置
2021年3月 共同経営推進室に移行

全国初の共同経営推進室の設置

体制



事業費



バス5社で協力し合い、行政にもご支援をいただきながら
持続可能な公共交通の在り方、価値向上、社会課題の解決に向けて日々奮闘中

本日の内容

第1章 紹介

- ◆ 自己紹介
- ◆ 共同経営推進室とは

第2章 取組概要

- ◆ 共同経営の歩み
- ◆ 共同経営の限界

第3章 利用者増

- ◆ 利用者2倍構想
- ◆ 4セグメントの活動

第4章 事例紹介

- ◆ 打ち上げ花火
- ◆ 関係者との奮闘

第5章 議論へ

- ◆ 公共交通の理想は？
- ◆ どう良くしていく？

共同経営推進室の主な取り組み

ダイヤの効率化（路線移譲・平準化）

- 2021/4～ : 共同経営計画（主要4方面）
 2022/11～ : 共同経営計画第二版（県庁方面）



サービス向上

- 2022/4～ : 5社共通定期券開始
 2023/4～ : 運行時分適正化（拡大中）
 2023/9/26～ : Myバス時刻表サービススタート
 2023/10～ : 共同経営計画第三版（熊本市内均一運賃）

イベント

- 2022/10/1 : 県内子ども無料（大人100円）の日（共同経営主催）
 2022/11/7 : 県内子ども無料（大人100円）の日（花畑広場主催）
 2022/12～ : 熊本市バス・電車無料の日（熊本市主催で計4回）
 2023/2/5～11 : 熊本市バス・電車100円ウィーク（熊本市主催）



データ公表

- 2021/1～ : 利用者数・走行キロ・収支・乗務員等の基礎情報



限られたリソースの中で
 今まで実現できなかったことを共同経営の枠組みを通して
 産・学・官の様々な関係者と連携をしながら多くの施策に取り組んだ

共通定期券の効果

2022年4月1日熊本県下全域 ICカードによる共通定期の実施

- IC定期券の区間内は**どの会社の路線バスでも（電鉄電車も含む）が利用可能**
- バス事業者間での**乗継定期券のサービスも開始し、2枚必要だった定期券が1枚へ**



利用者にとっては増便になる！

利用者効果増効果は？

2022年度の定期利用客数

3,752,263人

コロナ回復効果
(定期券以外の利用者伸び率)

× 100/107

2021年度の定期利用者数

− 3,171,557人

共通定期券による定期券の純増効果は **335,231人**

※共同経営推進室で開発したバス5社のデータを統合した分析システムを活用して分析

共同経営の限界では？

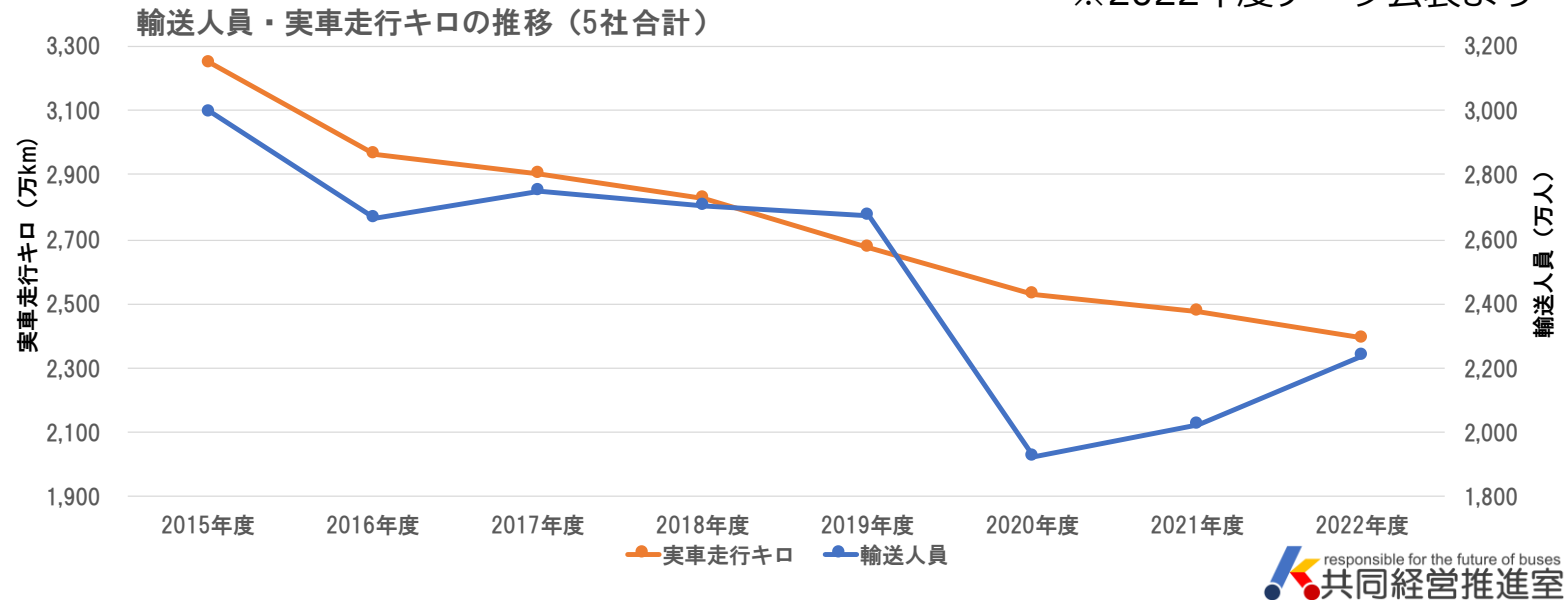
各施策の定量的な効果はもちろんのこと、関係者の連携を深めたという観点から**成果も出ていることを確認したが…**

輸送人員・走行キロの推移（5社合計）

路線バスの輸送人員は年々減少し、この7年間で約25%減少、実車走行キロ（※）は8年間で約26%減少。2016年度は熊本地震の影響で輸送人員・走行キロ共に大幅に減少したが、輸送人員は翌年度以降徐々に回復傾向にあった。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う移動・行動制限の影響で2020年度、2021年度は輸送人員が大きく減少した。2022年度は新型コロナウイルスの規制緩和に伴う人流の回復があったものの、コロナ前の2019年度の輸送人員と比べ、約17%減少している。また、運転士不足により一部路線の減便運行を実施したことで、実車走行キロも右肩下がりとなった。

※営業運行した走行キロ（回送は除く）

※2022年度データ公表より



！議論のポイント！抜本的な構造変化には至らず
(共同経営がなければもっと悪化と分析)

- ①収支構造変化なし ②乗務員は減少中 ③サービス水準悪化

今後どうしていくか？

共同経営推進室を立ち上げたが
抜本的な構造変化に至らず（3年目）



担っている社会課題は数多くある

- ・ 子育て（通学）
- ・ 高齢者移動
- ・ 環境対策
- ・ 交通渋滞（政令指定都市ワースト1）
- ・ 地域移動の活性化
- ・ 消費行動の活性化



延命措置を取るか

or



価値を示して投資
（社会課題解決へ）

我々はどのように行動していくかの岐路に立たされた

本日の内容

第1章 紹介

- ◆ 自己紹介
- ◆ 共同経営推進室とは

第2章 取組概要

- ◆ 共同経営の歩み
- ◆ 共同経営の限界

第3章 利用者増

- ◆ 利用者2倍構想
- ◆ 4セグメントの活動

第4章 事例紹介

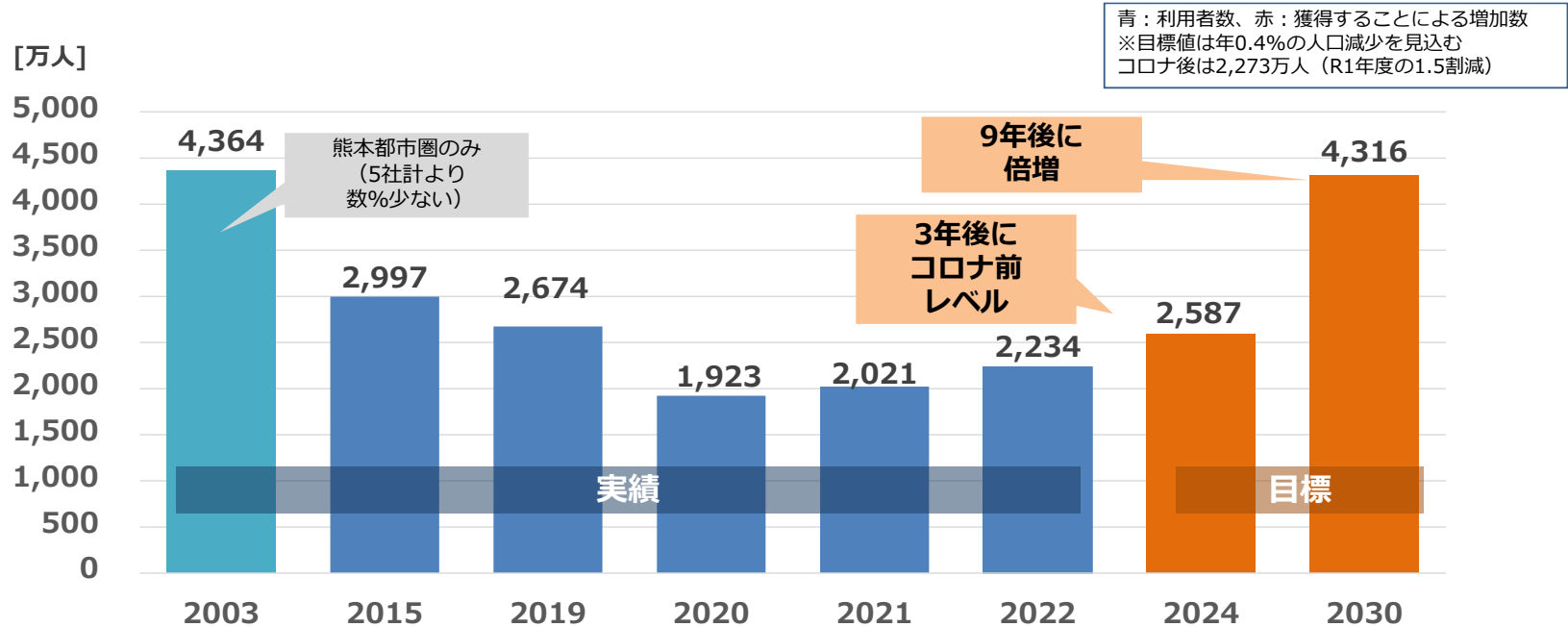
- ◆ 打ち上げ花火
- ◆ 関係者との奮闘

第5章 議論へ

- ◆ 公共交通の理想は？
- ◆ どう良くしていく？

利用者2倍構想

マーケティングを活用しながら、
行政や関係者と連携・公共交通への投資を促しながら利用者を2倍に



我々で言うのもなんですが…
バス会社ががんばりすぎるぐらいがんばり始めました！

4つのセグメントの主な取組

まずは**バス事業者自らががんばる**（正直リソースも限られ大変ですが…）

通学

- ・アンケート調査によるニーズ把握
- ・学校説明会等を利用した通学相談会
- ・教育委員会と連携した中学3年生へチラシを配布

**通学はバスがあるということ
想起させる活動を展開**



高校選びの新しい視点
バス通学で
快適な毎日を！

バス通学で高校生活をもっと充実させよう！

バスなら！
雨や雪でも快適に登校できる！
移動時間も勉強や読書ができる！

さらに！
車内で便利な
友達に会える

あなたもバス通学で高校生活を楽しまませんか？
受験高校を選ぶときは、バス通学を視野に入れてみてくださいね

アプリを使えば
ますます便利！

Google
マップで
よくわかる！

My時刻表

所要時間
発着時刻
運行状況

乗り継ぎ
運賃

共同経営推進室

高齢者

- ・バス×スマホ教室（産学官連携）
- ・無料の日に合わせた温泉地との目的地連携
- ・アンケート調査によるニーズ把握

**バスでのお出かけに向けた
ハードルを取り除く活動を展開**



12/23はバス電車1日無料の日

12/23は路線バスに乗って、佐保の湯・山鹿温泉
菊池温泉にお越しください

※JR、高速バス、特急バス、空堀りバスは対象外です。
※当日は大変混雑が予想されます。お帰際には余裕を持って行動して下さい

本イベントのお問い合わせは 共同経営推進室 096-312-0588

共同経営推進室

4つのセグメントの主な取組

まずは**バス事業者自らががんばる**… (正直リソースも限られ大変ですが…)

私用

- ・異業種連携 (スポーツ・温泉サウナ・複合施設)
- ・発地側目線の利用を促す情報提供
- ・Myバス時刻表の配布

関係者と連携して**目的地を作り**
バス利用を**想起**させるか活動を展開



通勤

- ・渋滞解消に向けた通勤バス実証実験
- ・本格運行に向けた関係者との対話
- ・熊本市役所・熊本県庁へのMM企画

渋滞対策は公共交通で
という機運醸成を展開



本日の内容

第1章 紹介

- ◆ 自己紹介
- ◆ 共同経営推進室とは

第2章 取組概要

- ◆ 共同経営の歩み
- ◆ 共同経営の限界

第3章 利用者増

- ◆ 利用者2倍構想
- ◆ 4セグメントの活動

第4章 事例紹介

- ◆ 打ち上げ花火
- ◆ 関係者との奮闘

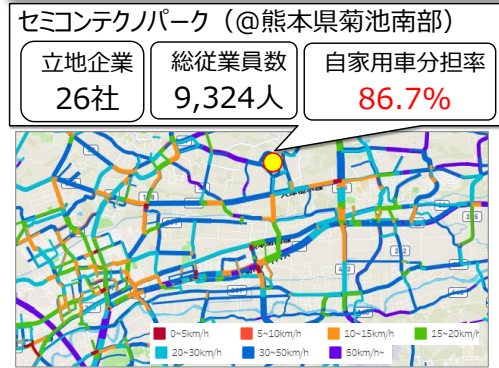
第5章 議論へ

- ◆ 公共交通の理想は？
- ◆ どう良くしていく？

通勤セグメントの事例紹介

機運を高めるために**共同経営推進室**が企画主体となり一発打ち上げ花火！

セミコンテックパーク周辺の交通渋滞



▲ セミコンテックパーク周辺における交通渋滞状況
1,700名の通勤需要が追加

2024年度
tsmc 工場稼働
予定

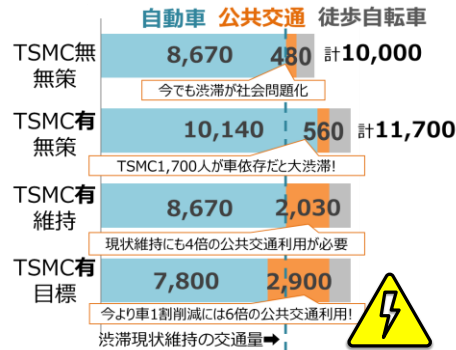
▲ セミコンテックパーク周辺における交通渋滞状況 (旅行速度図)

路線バスが不足



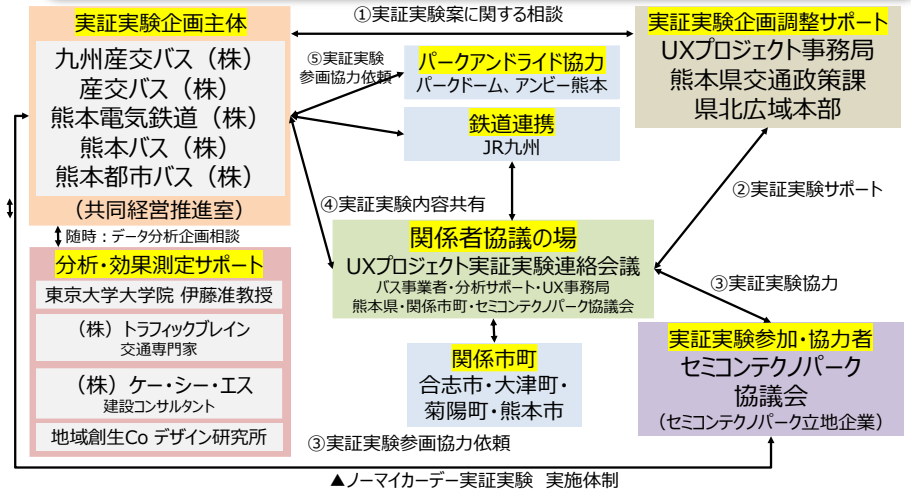
でも運転手不足で
サービス拡充できない

現状でも深刻な渋滞が悪化



交通渋滞の深刻化が懸念 / 対策が急務

バス事業者・工業団地企業・県・関係市町・ 鉄道事業者・専門家の協働体制



2023.1.27 (金)
**1日限定でセミコンテックパーク
ノーマイカーデーを大々的に実施へ**

通勤セグメントの事例紹介

2023年1月27日（金）セミコンテクノパークノーマイカーデー実証実験

内容：公共交通を大幅拡充 ※令和4年度熊本県UXプロジェクト実証サポート事業へ応募して実施

既存公共交通機関

- ・JR 豊肥本線：朝時間帯3便増結
- ・セミコン通勤バス：21 便→30 便

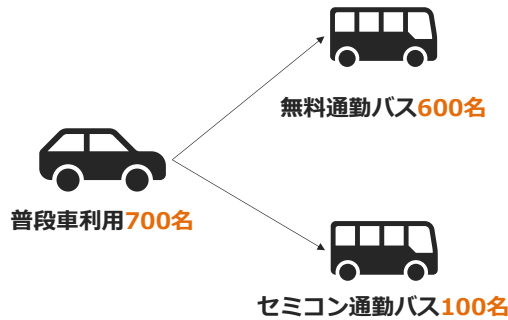
新規無料通勤バス

- 熊本市東区ルート：16 便
- 合志ルート：11 便
- 光の森ルート：12 便
- 大津ルート：9 便

車から公共交通への転換事前見込み

事前アンケートから目標800人に対して700人期待

※参加希望、未定だが参加希望と回答した方



無料通勤バス	朝	夕
合志ルート	34人	30人
光の森ルート	54人	53人
熊本市東区八反田ルート	28人	26人
熊本市東区日赤ルート	55人	46人
大津ルート	35人	27人
合計	206人	182人

※206人の内、車からの転換者は153人

セミコン通勤バス (既存交通機関)	朝	夕
	453人	281人

※453人の内、車からの転換者は46人

車1割削減（朝ピーク800台・人）を狙っていたが…
事後アンケートより車からの転換は199人と推計され厳しい結果に



★調査分析より

- ①公共交通利用の満足度は高い (81%)
- ②車利用含めて渋滞対策として公共交通拡充意向は高い (83%)
- ③公共交通転換という行動変容はハードルが高く渋滞緩和へ至らず

多くのメディアにも取り上げていただき渋滞解消という温度感が高まった
多くの関係者にも興味をもってもらいスタートとしては失敗&成功の二面があった

大変ありがたい！繋がりが出てきた

【県菊池南部地域渋滞対策実証事業】



Challenge!
通勤(実証実験)
ノーマイカー チャレンジ

全乗車無料です！
【第1弾】無料トライアル運行
令和5年 9.11(月)～9.15(金) **無料**
【第2弾】光の森エリア～セミコンテクノパーク
通勤バス

未来へつなげるために実証実験に参加してみませんか？

LINEで運行情報など随時、お届けします



第2弾 通勤バス実証実験
ノーマイカー チャレンジ

Challenge!

【運行】令和6年 1.9(火)～2.22(木)
【区間】北バイパス(新津原駅)～セミコンテクノパーク
【運賃】【前払】均一運賃 片道500円/回
【乗車】乗車券を所持する方が乗車可能となります。

乗り方や決済方法については長表紙をご確認ください。
未来へつなげるために実証実験に参加してみませんか？

LINEで運行情報など、随時お届けします

- 【主催】：熊本県交通政策課
(共同経営推進室、合志市、菊陽町、セミコンテクノパーク立地企業と連携)
- 【実施期間】：第一弾 2023/9/11(月)～9/15(金)
第二弾 2024/1/9(火)～2/22(木) ※平日のみの運行で実施中
- 【運行内容】：新須屋・花立エリア～セミコンテクノパーク～JASM
朝：8便、夕：10便(※第二弾9便)
- 【運賃】：第一弾 無料、第二弾 有料
- 【利用者数】：第一弾 1日平均165人、第二弾 現状1日平均60人弱

【大津町企業向け通勤バス実証実験】



企業向けの実証実験
大津町企業向け
通勤バス
実証実験

【運行】令和5年 12.18(日)～12.22(金)
【区間】大津駅前～室工業団地～本田技研工業前～本田技研工業南門前

通勤バスを利用する3つのポイント

未来へつなげるために当日の実証実験に参加してみませんか。

LINEで運行情報など随時、お届けします

- 【主催】：大津町渋滞対策プロジェクトチーム
(本田技研工業(株)熊本製作所、(株)構造計画研究所、共同経営推進室、大津町、熊本県北広域本部)
- 【実施期間】：2023/12/18(月)～12/22日(金)
- 【運行内容】：大津駅前口～室工業団地～本田技研工業前～本田技研工業南門前
朝10便、夕13便
- 【運賃】：無料
- 【利用者数】：1日平均318人(JR豊肥本線との乗り継ぎ利用が90%以上)

両事業共に実装に向けて実施体制(費用負担等)の検討が必要

ただ…よくこんな話になります…



共同経営

バスを活用して社会課題の解決しませんか？
環境・渋滞・誘致対策に向けて…

渋滞対策は道路整備してます！
公共交通って受益者負担で黒字になるんですか？



行政（交通担当）



共同経営

お客様を詰め込まないと公共交通単体では黒字になりませんが、**道路の億単位かかる整備費用よりは費用は各段に安い**です。
道路整備は、その周辺での渋滞解消は期待できますが、需要を誘発する&末端の渋滞が激しくなり&長期を要しますよ

**黒字になる見込みでなければ難しいですし
通勤バスにお金を投入するのは市民・県民
の理解が得られません**



行政（交通担当）

財政部門を説得したり、県民・市民の方に応援してもらえるようにするためには？

まとめ&議論

※私の個人的な見解も入っておりますのでご了承ください

利用者2倍に向けてがんばっているが現状ではかなり厳しい・・・

- ① 民間バス事業者への赤字補填（補助金）という考え方でなく
公共交通に投資という考え方に変えていきませんか？
 ⇒ 乗務員確保（待遇改善）・新規路線・子育て支援・渋滞対策・地域活性化
- ② 公共交通は他にも街にいろんな好影響を与えているはずです！
好影響を定量化して公共交通への投資額を考えませんか？
 ⇒ 渋滞解消・定住促進・消費効果・健康増進・観光促進・外出機会増加
- ③ もっと費用を削減してください・費用削減したいという考え方やめませんか？
もう乾いた雑巾を絞っても何も出てこない
 ⇒ 過度な効率化は公共交通の崩壊・人材流出を招き&良い人材が流入しない

牧村さん、太田さん、参加の皆様と議論したい

- ✓ バス事業者が民間事業者として今やるべきこととは？（効率化？ダイヤ改善？）
- ✓ 公共交通を民間事業でなくインフラとして捉えるためには？（便益測定は？）
- ✓ インフラとして投資を促すためには？（財源はどこから？）

ご清聴ありがとうございました

ご質問・ご意見等がございましたら
お気軽にお尋ねください

産交バス（株）共同経営推進室担当
西園 知哉（にしぞのともや）

✉ : nishizono-tomoya@kyusanko.co.jp



産交バス宣伝キャラクター
産太くん

一緒に公共交通を盛り上げていきましょう！