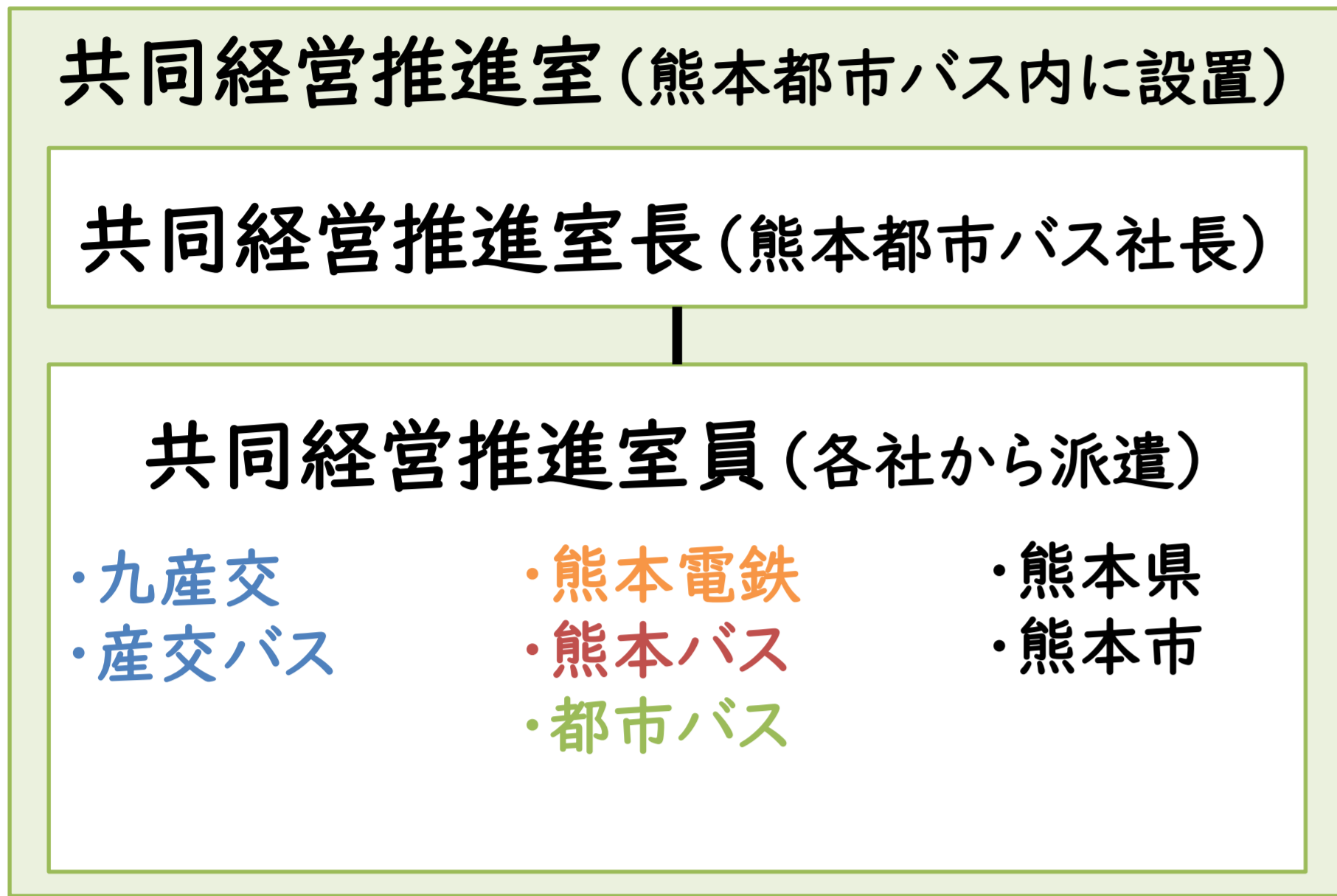


バス利用者2倍増達成に向けた戦略計画策定と実行 ～共同経営推進室を中心とした官民連携の取組～

共同経営推進室、九州産交バス(株)、産交バス(株)、熊本電気鉄道(株)、熊本バス(株)、熊本都市バス(株)、熊本県、熊本市、(株)ケー・シー・エス、太田恒平(株)トラフィックブレイン、丸山泰(熊本県立大学)

共同経営推進室

■ 体制



■ 施策

- バスデータ公表(2020~2023年)
- 重複区間の最適化(2021年、2022年)
- 共通定期の開始(2022年)
- 運行時分の適正化(2022年~)
- **利用者2倍増に向けた取組(2022年~)**
- 熊本市内中心部180円均一運賃(2023年~)

■ 利用者2倍増の背景

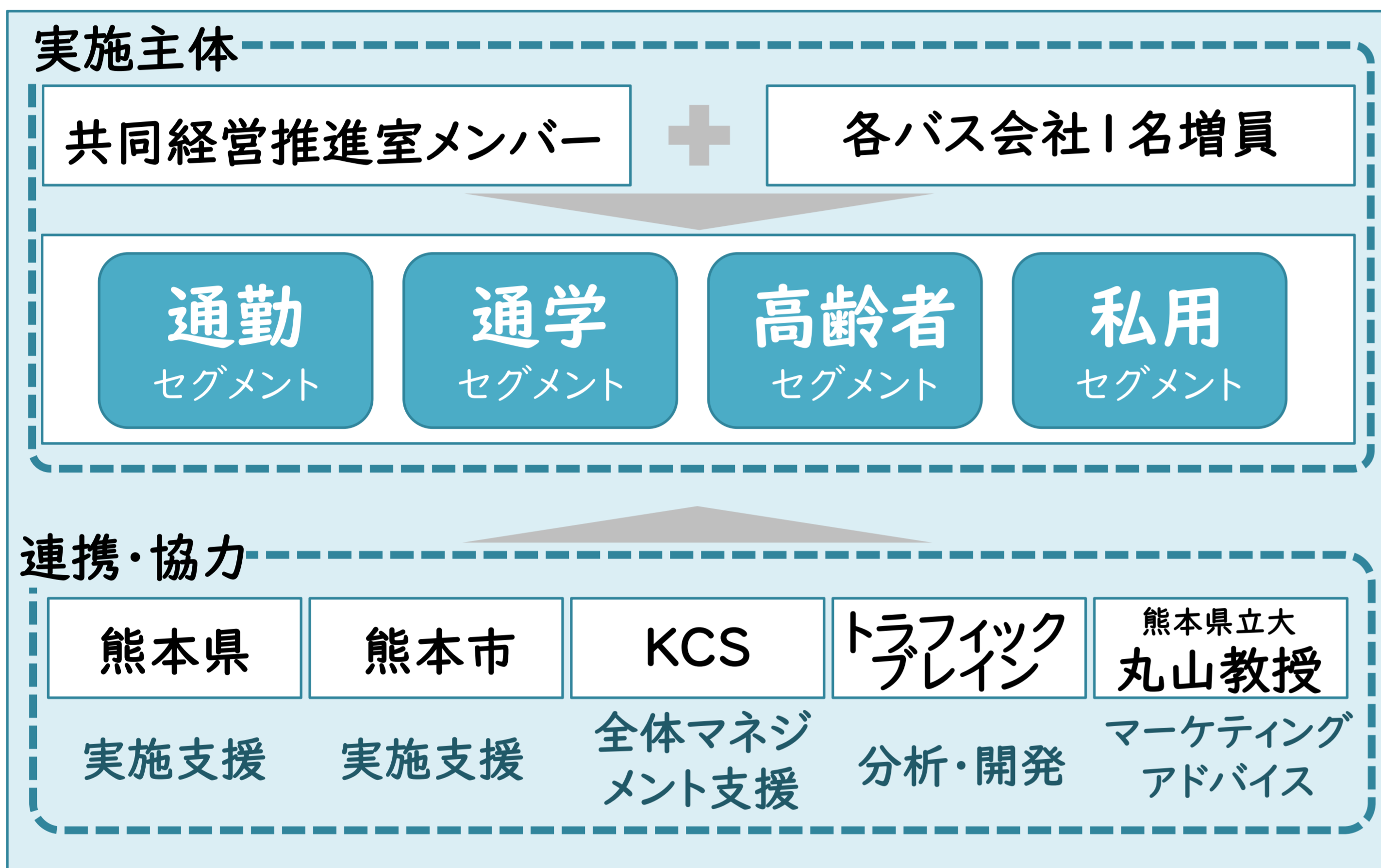
持続可能な公共交通ネットワーク構築を目指して

共同経営の実施(路線再編)

効率化は進んだが、
コロナ禍により**効果以上の痛手**

官民連携で**利用者2倍を目指すことに合意**

■ プロジェクトチーム

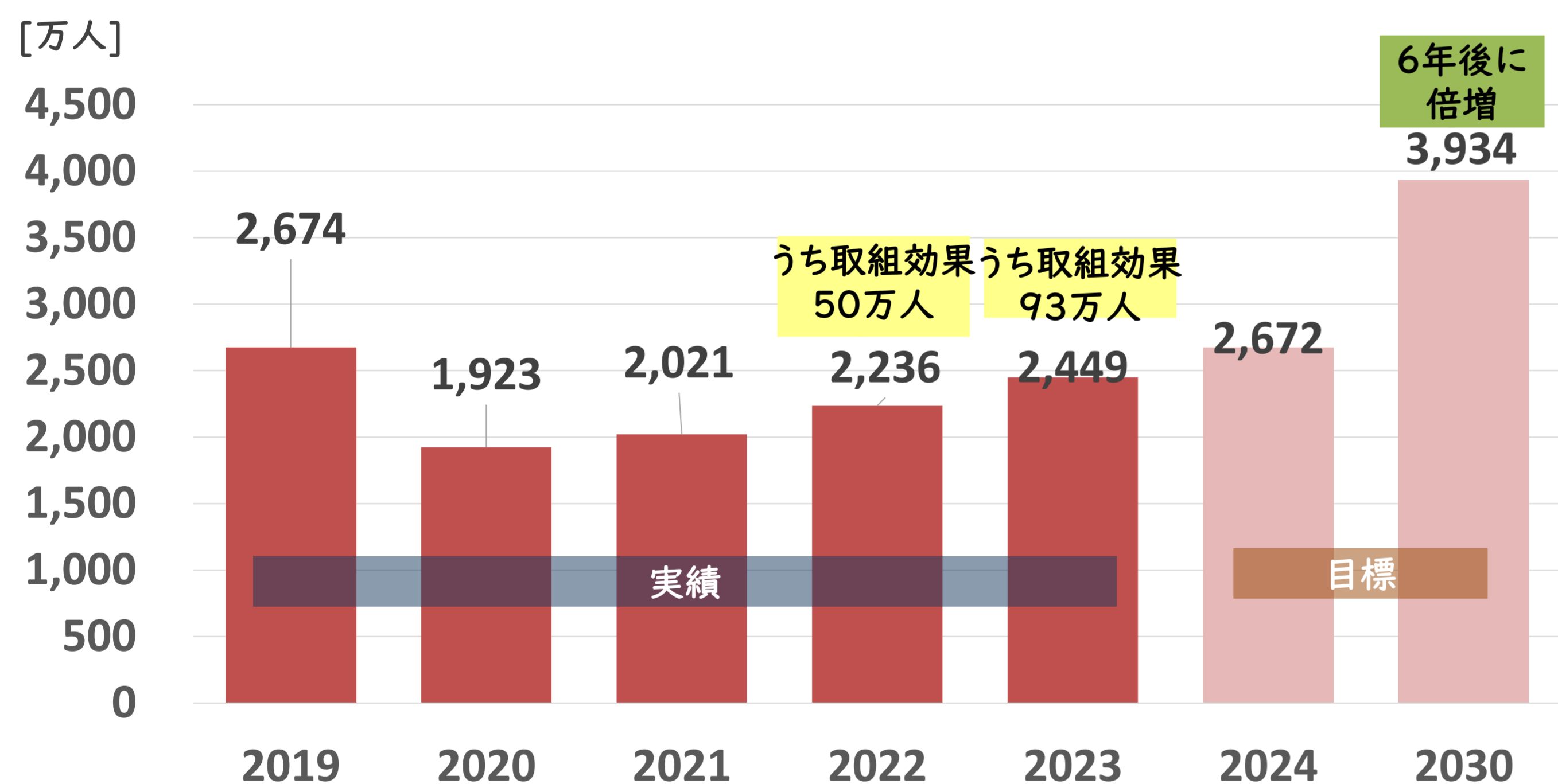


■ プロジェクトレコード

2021年度	2022年度	2023年度
<ul style="list-style-type: none"> PTデータを基に市場規模を把握 ターゲットを設定し、獲得シナリオを構想 	<ul style="list-style-type: none"> 利用増推進チーム立ち上げ 主に基本戦略、戦術企画書を検討 一部、取り組み着手 	<ul style="list-style-type: none"> 2年目 目標値、スケジュール等の解像度を向上 調査、取組を進める
通勤	<ul style="list-style-type: none"> UX 通勤バス実証 	<ul style="list-style-type: none"> セミコン通勤バス増強 通勤バス実証(セミコン) 通勤バス実証(Honda)
通学	<ul style="list-style-type: none"> 合格者説明会でのPR(2校) 西高バス 	<ul style="list-style-type: none"> オープンスクール&合格者説明会でのPR(7校) 中学3年生へのツール案内 西高バス
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 各種イベントでのPR(東区民まつり、くまもと未来のしごとフェスタ) 外部との連携(ささえあい・ソフトバンク、市・県警) 	<ul style="list-style-type: none"> 乗車体験・おでかけ促進会 おでかけカード拡大の検討 お試し免許返納の検討
私用	<ul style="list-style-type: none"> 発地側の情報提供(御幸木部線、西部車庫) MY時刻表 異業種連携 無料の日・100円の日(4回) 	<ul style="list-style-type: none"> 発地側の情報提供 MY時刻表 異業種連携 無料の日・100円の日 中・長距離区間割引
共通	<ul style="list-style-type: none"> 共通定期券 時分適正化 	<ul style="list-style-type: none"> 時分適正化

プロジェクトの目標値と戦略

■ 目標値



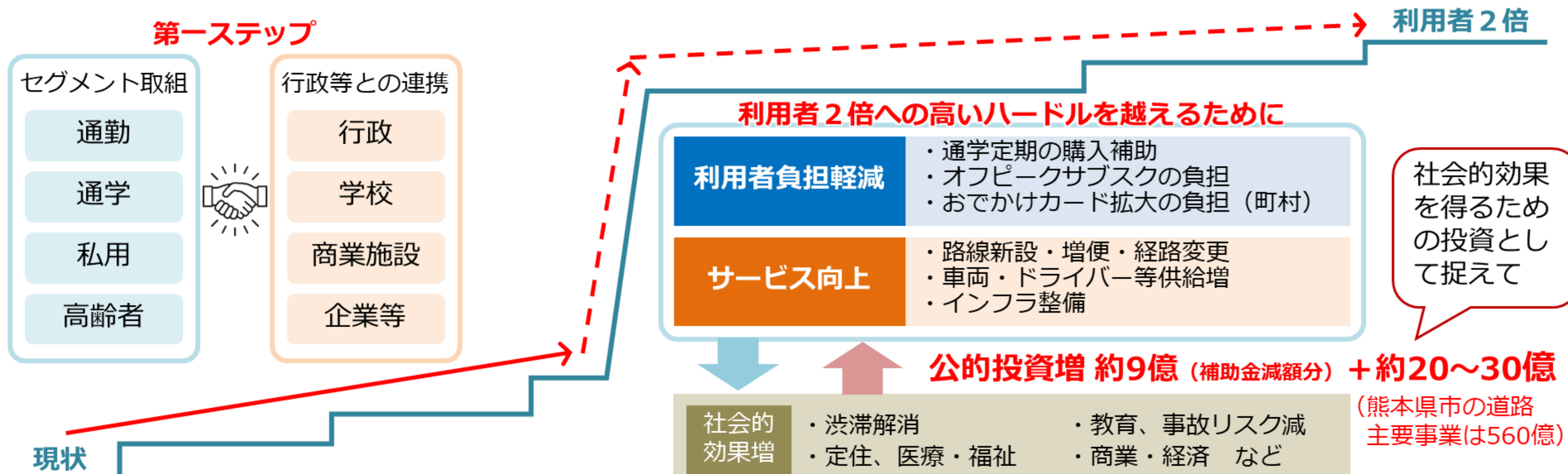
■ 戦略

- 行政等との連携により、セグメントの取組を拡大展開
 - バス会社によるソフト施策(周知・利用促進)を行政・学校・民間等と連携して拡大展開することで一定の利用増は達成。
 - 一方、その延長線上の取組のみでは、利用者2倍の実現は不可能。

■ 目標値の内訳

移動目的	利用増の達成スケジュール		
	短期 2024	中期 2027	長期 2030
通勤	36万人/年	118万人/年	153万人/年
通学	4万人/年	8万人/年	8万人/年
高齢者	3万人/年	48万人/年	153万人/年
私用	335万人/年	598万人/年	706万人/年
共通	39万人/年	350万人/年	738万人/年
合計	417万人/年	1,122万人/年	1,758万人/年

- 「大幅な利用者負担軽減」と「サービス向上」の両輪によるマイカーからの転換が必須であり、それを支える**公的投資増が必要**
 - バス会社による割引のレベルではなく、インパクトある料金施策が必要。
 - サービス向上を支える投資(車両・ドライバー等)やインフラ整備も必要。



利用者2倍達成

車1割削減、
渋滞半減の
インパクト

■ 活動概要

累計
利用増

通勤

通勤バス実証実験(セミコン)

セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞の緩和に向けて、熊本県や沿線市、セミコン企業と連携して通勤バス実証運行を実施
 第1弾 平均 165名/日
 第2弾 平均 52名/日



その他活動

- ・セミコン通勤バス(増便 など)
- ・【大津町・Honda】通勤バス運行
- ・県庁、市役所、バス会社MM
- ・ノマイカーデー強化
- ・企業定期券の販促強化
- ・身障者就業者向けの利用促進

**11万人
達成**

通学

合格者説明会

高校通学でバス利用してもらうために、新高校1年生向けに、路線やダイヤの検索方法を紹介
 2023年度 7校で実施
 説明会出席者 580名
 定期券販売件数 318件



その他活動

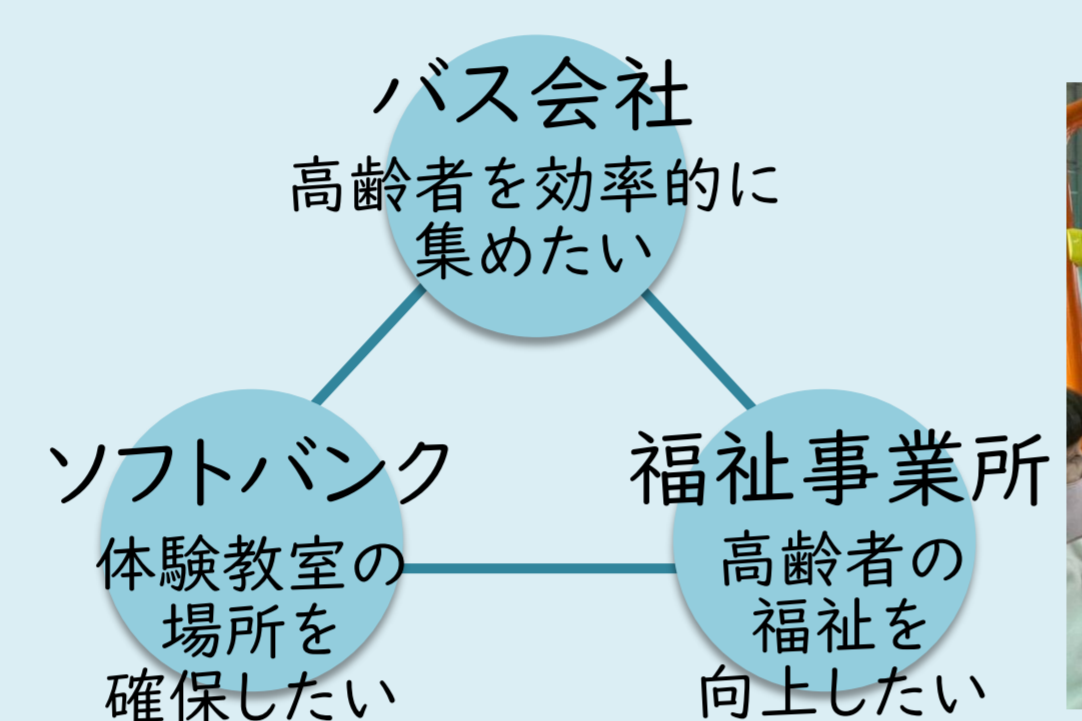
- ・高校オープンスクールでのバス通学PR
- ・中学3年生へのバス通学PR(県教育委員会との連携)
- ・熊本西高校との連携(特割定期券+情報提供充実 など)

**2万人
達成**

高齢者

スマホ教室

ソフトバンクが実施する高齢者向けのスマホ体験教室の開催と併せて、バスの乗車体験を開催



その他活動

- ・無料の日における高齢者利用促進
- ・おでかけ促進会
- ・熊本市内高齢者のおでかけカード保有率向上
- ・お試し免許返納
- ・高齢者サービスの周知拡大

**9万人
達成**

私用

MY時刻表

複数バス会社が停車するバス停の時刻表を1枚のMY時刻表に集約するサービスを実施
 利用状況(2023.9~2024.3)
 ページビュー 61,572回
 バス利用増加 13,515人



その他活動

- ・発地側の情報提供
- ・異業種連携(温浴施設、プロスポーツ、商業施設 など)
- ・ターゲットを絞った中・長距離区間割引
- ・無料の日、オフピークサブスク等
- ・まちなかフリーパス

**35万人
達成**

共通

共通定期券

IC定期券の区間内であれば全てのバスが利用可能
 ■桜町BT~県庁前の場合
 定期券金額そのままに
46%増便(105便→153便)

180円均一運賃

熊本市内中心部でのバス運賃を熊本市電と合わせて、公共交通利用全体の利便を増進



時分適正化

バスロケによる運行実績データを基に遅延状況を可視化し、運行ダイヤの適正な見直しを実施

	平日				
	九州産交	熊本バス	産交バス	電鉄バス	都市バス
05	4.3	4.0	5.3	4.7	2.9
06	6.5	5.2	4.5	6.8	3.8
07	10.3	9.4	5.3	6.4	7.3

**86万人
達成**

■ ポイント

<p>目標の実現性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他地区を比較して実現性を確保しつつチャレンジな目標設定 ・セグメント別の目標数値設定 ・目標達成にはビジネスモデルの変化が必要であり、超えるべき壁を事前に共有 	<p>コミュニケーション</p> <ul style="list-style-type: none"> ・戦略は経営層と協議を重ね全社合意と行政も賛同 ・スピーディに活動するため、会社横断の少人数チーム制 ・約2か月に1回は全メンバーで意見交換
<p>リソースの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実働部隊は官民連携で合計20名確保 ・予算がボトルネックにならないように事業費を毎年1千万円を官民で確保 	<p>データ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PTデータを活用し、セグメント目標設定の指標に ・LINEやICカード等のデジタルを活用し施策毎に効果測定 ・プローブ・トラカンで渋滞を評価

■ 展望

利用者2倍増 達成には **(サービス増×価格×時間)×認知**

項目	具体的な内容	2倍達成するには	短期施策	長期施策
サー ビス 増	路線や便数を増やし、使いやすく、待ち時間も減らす	1.5倍の便数増を目指す必要	セミコン周辺の実証、共通定期	車移動が多いODを基に路線の造成、便数増
価格	価格を安くし、利用者の移動コストを減らす	約25億ほどの割引原資が必要	無料の日等、西高バス、オフピーク半額パス	分かりやすく、安いサブスクの実施
時間	早く、より正確に輸送し利用者の移動時間を減らす	1分短縮あたり4%の利用増を見込む	時分適正化	バスレーン拡大、交差点部のジャンピングレーン等による速達化
認知	上記サービスの認知を広げる事で、利用を促す	出来る限り多くの人に認知が必要	合格説明会、My時刻表作成、異業種連携、おでかけ促進会	共同経営推進室や利用者2倍増の認知

スケールアップと大胆な公的投資が必要な段階!

JCOMM参加者へメッセージ

日本の公共交通計画は、利用者数横ばい目標、効率化による費用削減・収支改善を主とした計画が多いが、それでは人口減少と車依存による負のスパイラルからは脱しない。大胆なサービスレベル向上や政策的割引などを、戦略的に公的投資を獲得しながら進め、利用者増と渋滞等の社会課題解決につなげることが、持続可能な公共交通への第一歩。熊本はそういった未来を目指し、できる所から活動している。
 →ぜひ各都市の皆さんと、知恵と熱意を共有し、国全体の財源・制度を拡充させ、公共交通を通じて日本を元気にするムーブメントを作りたい!