

JCOMMマネジメント賞
受賞！

みんなで一致団結！
官民連携で、利用者 2 倍へ

～ 共同経営推進室を中心とした官民連携の取組～

九州産交バス 共同経営推進室

今釜 卓哉



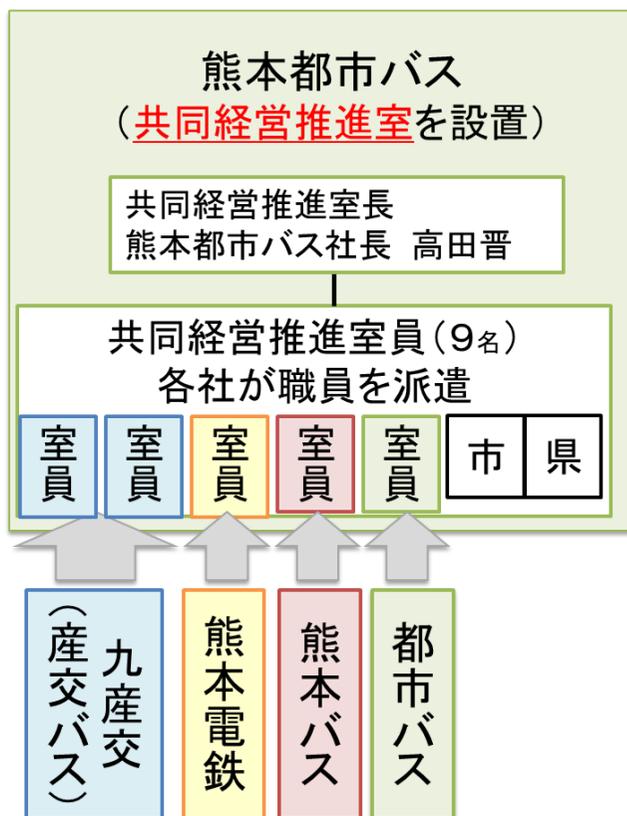
- 今釜卓哉
- 九州産交バス 共同経営推進室 課長（2020年1月～）
- 1986年生まれ 福岡県出身
- 福岡大学 工学部 社会デザイン工学科卒業
- 九州産交バス 2009年入社

路線バスの本社業務が長く担当しております。共同経営推進室に在籍し、4年目を迎えました！



熊本の公共交通ネットワークにおいてバス交通が担うべき役割（=あるべきバス路線網）を将来にわたり維持し、かつその利便性・生産性を最大限向上させるため、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施するため、2020年4月より「共同経営準備室」を設置し、2021年3月より「共同経営推進室に移行」

体制



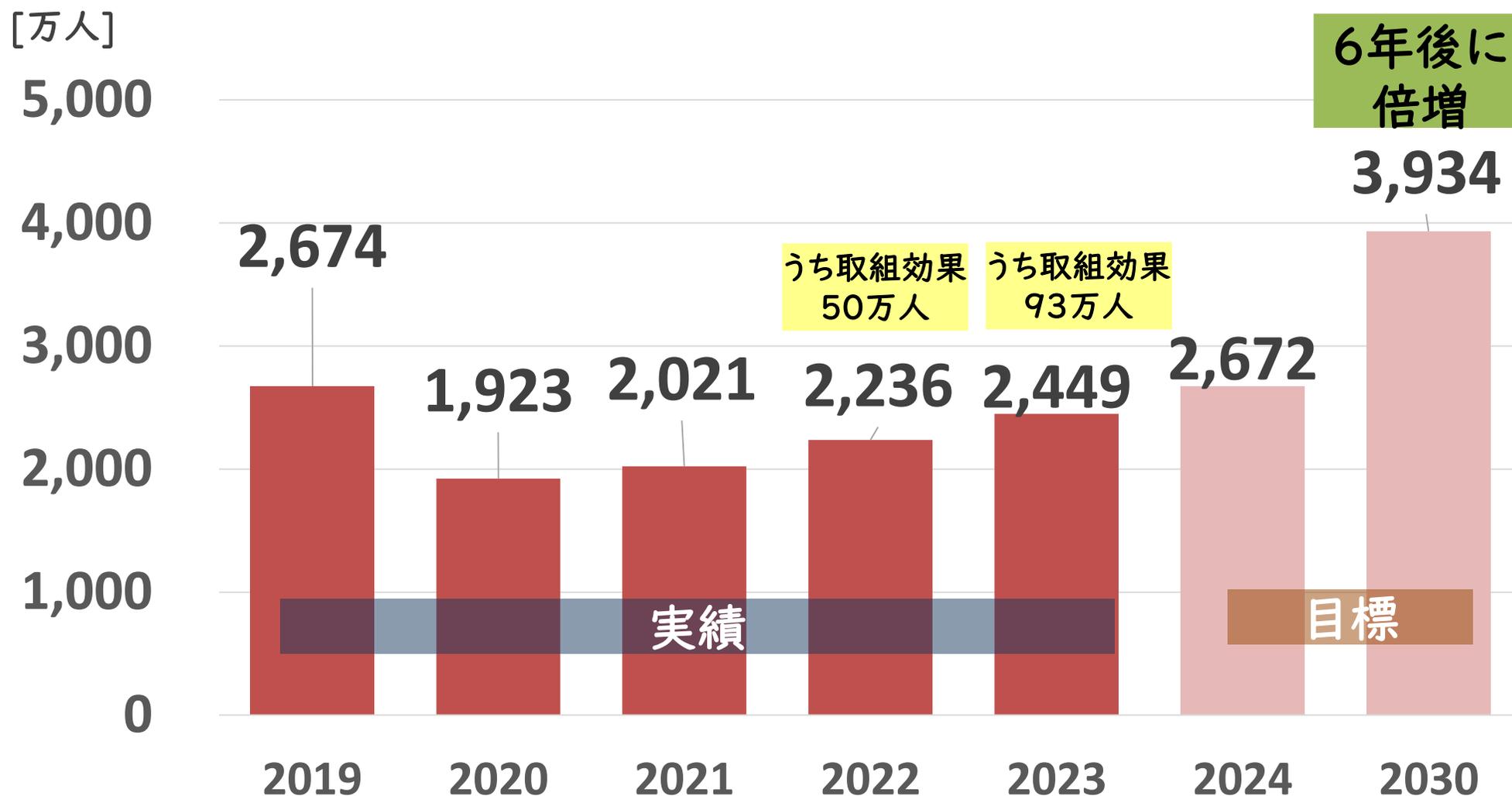
施策

- 重複区間の最適化 (2021年、2022年)
- 共通定期の開始 (2022年)
- 中心部180円均一運賃 (2023年)
- バス電車大人100円・子ども無料の日 (2022年)
- バスデータ公表 (2020~2023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~)

<p>収支</p>	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営計画や利用者2倍増に向けた取組みによって、一定程度の収支改善効果は得られている。 しかし、<u>5社あわせて約40億円の路線収支赤字であるなど、依然として厳しい状況が続いている。</u>
<p>運転士</p>	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営計画による運行効率化によって、平日で10.6人の削減効果は得られている。 しかし、<u>運転士数はこの4年間で99人減少し、一部路線での減便などを余儀なくされるなど、深刻な人材不足が続いている。</u>
<p>車両</p>	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営計画による運行効率化によって、平日で8.7台の車両数削減効果は得られている。 しかし、コロナ禍による厳しい財務状況の影響もあり、新車ではなく中古車での更新が進められた結果、<u>5社平均車齢はこの4年間で1.8年高くなっており、今後の更新費用負担の増大が懸念される。</u>

持続可能な公共交通を目指したが、負のスパイラルを継続してしまっている。

官民連携により利用者数の2倍戦略を策定達成を目指す為
共同経営推進室で計画を描き、約2年実施活動



熊本都市圏パーソントリップのデータを使い因数分解を行ったうえで、目標値を設定。最終的には利用者増の取り組みで1,758万人利用者増の目標値にしている

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

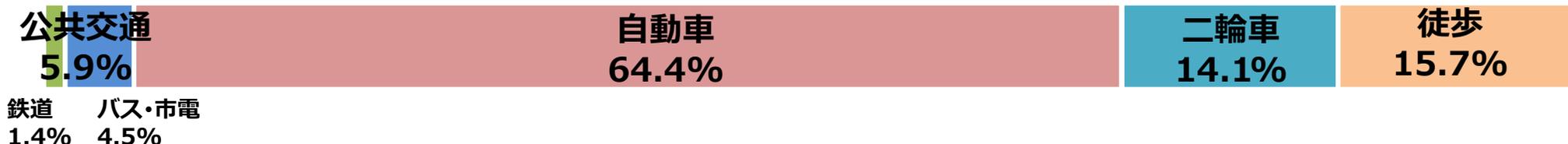
Q:なぜ、1割増でもなく3割増でもなく2倍増なのか

カギは「QV」と「交通分担率」

交通量 : Quantity
速度 : Velocity

QVの関係 車の交通量が少し(1割)減るだけで渋滞は大きく減少(半減)する

熊本都市圏の代表交通手段 (2012年パーソントリップ調査)

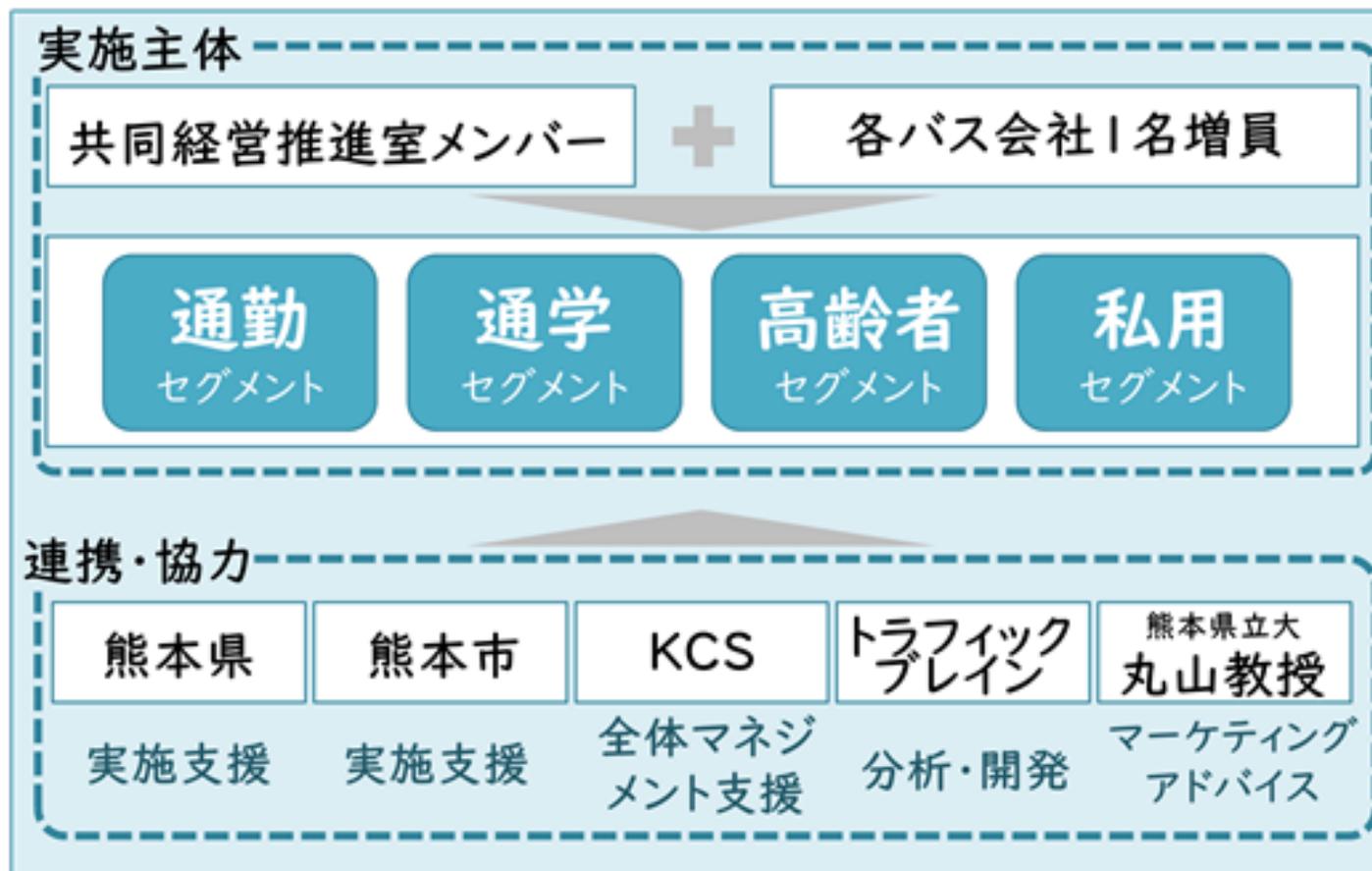


交通分担率

車の1割(6.4%)転換には、公共交通は5.9%→12.3%へ**倍増**が必要

渋滞が政令市ワーストである熊本としては大きな地域課題！

目標値を達成する為、セグメント（通勤・通学・私用・高齢者）毎のマーケティング戦略と施策立案を各セグメントの目標数を達成に向けて、日々活動している。各セグメントは3名ほどの会社横断の小グループ（計20名）で複数年活動しており、目標数値を明確化することで、一人一人が自分たちの活動の目標値を意識し、スピーディーに実施まで進めている。



■活動概要（代表施策のみ）

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



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



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



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



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

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

180円均一運賃

86万人
達成

利用者増
約143万人
達成

2022年 約50万人 2023年 約93万人

1.8倍増

各セグメントの施策は、ポスター発表でご確認お願い致します！

(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	実施してきた施策	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、西高パス、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

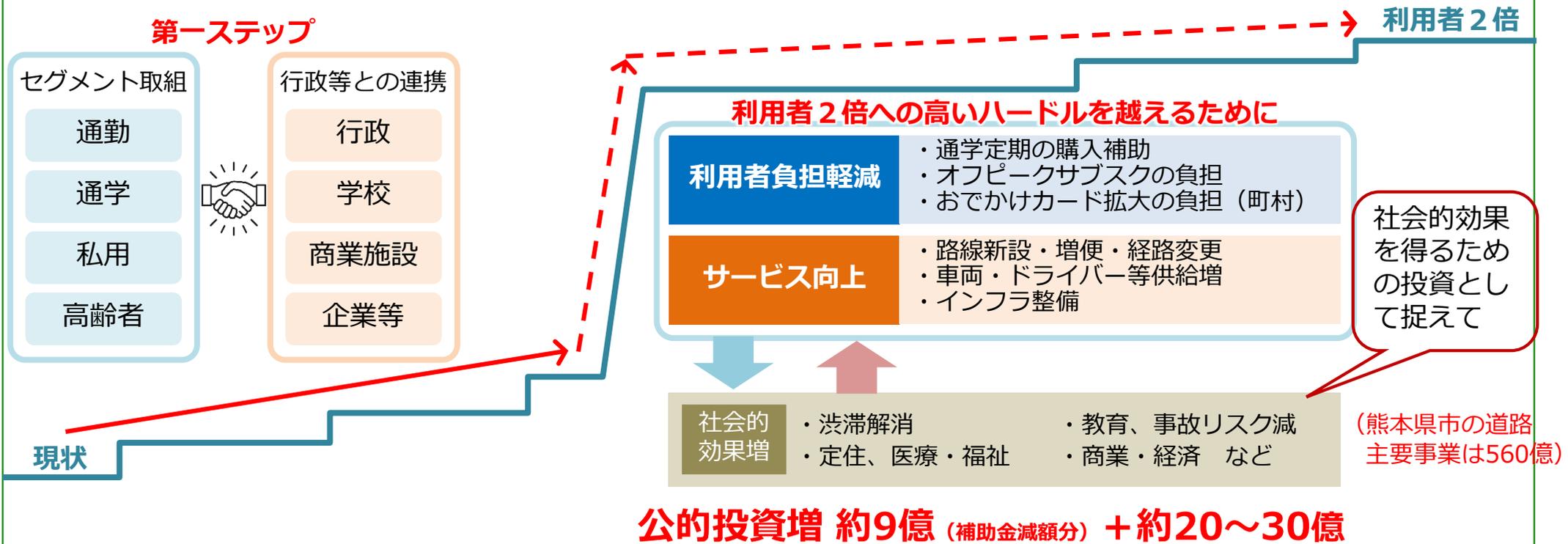
長期施策を目指したスケールアップが必要な段階!

■ 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。
⇒短期の目標として167万人/年の利用増までは達成可能と判断
- 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。

■ 利用者2倍には、「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（ex.ドイツの月9ユーロ（約1300円）で公共交通乗放題など）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。





**一緒に公共交通で熊本を元気にしませんか？
是非お声掛けください！**

九州産交バス 共同経営推進室 今釜卓哉

連絡先：imagama-takuya@kyusanko.co.jp

SNS：Facebookはあまり投稿はしませんがメッセージをしていますので、お気軽にご連絡ください！

ご清聴ありがとうございました！