

# 熊本での実践を踏まえた 本提案の評価

令和5年（2023年）3月16日（木）

共同経営推進室 今釜 卓哉

# 熊本地域の路線バスについて



※コロナ前2019年10月~2020年1月の平均

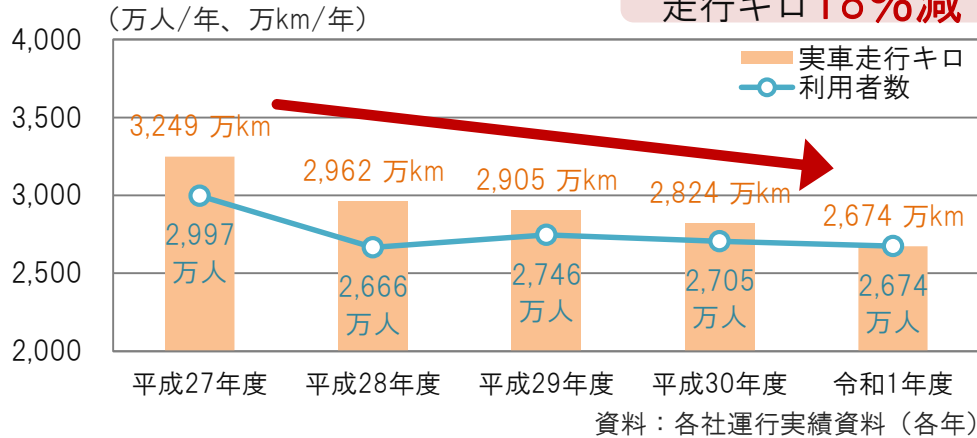
5社で熊本県内の約7万5千人/日の移動を支えている

# 共同経営に至る経緯について

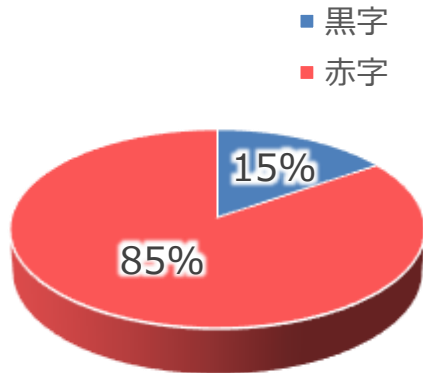
(熊本地域の乗合バスを取り巻く現状)

## 利用者数・サービスの減少

利用者数 **11%減**  
走行キロ **18%減**

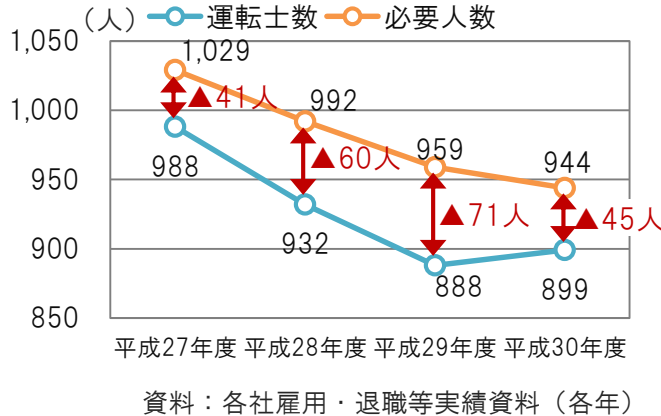


## 県内バス路線の赤字



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**

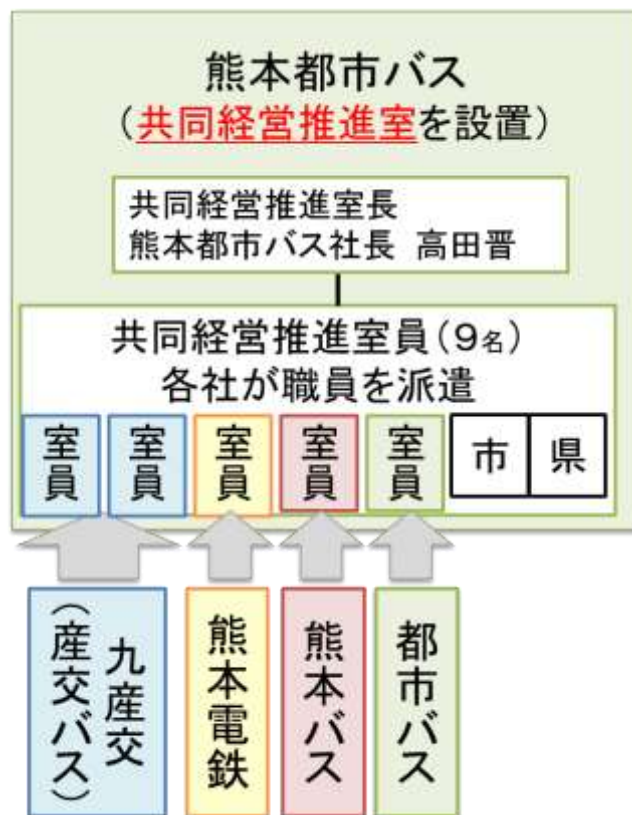
(公共交通の課題・将来の見通し)  
3~5年先のサービス提供を維持できない可能性が危惧され、今後の人口減少・超高齢社会を見据えた公共交通ネットワークの維持・拡充策が必要

## 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

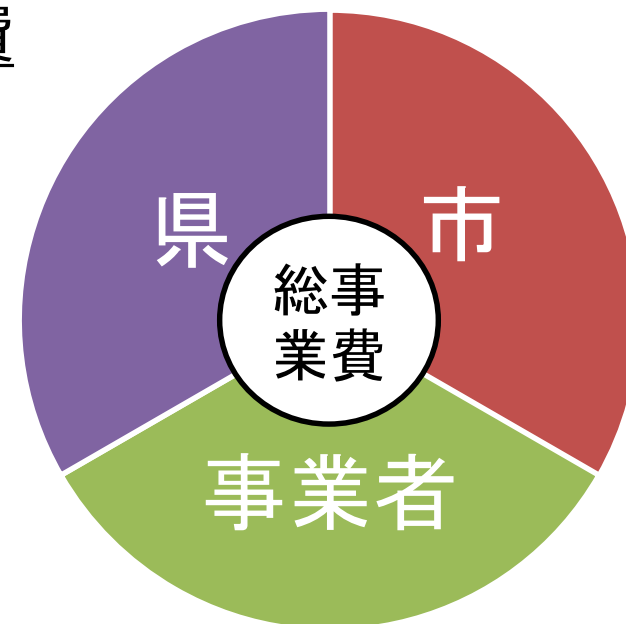
## 体制



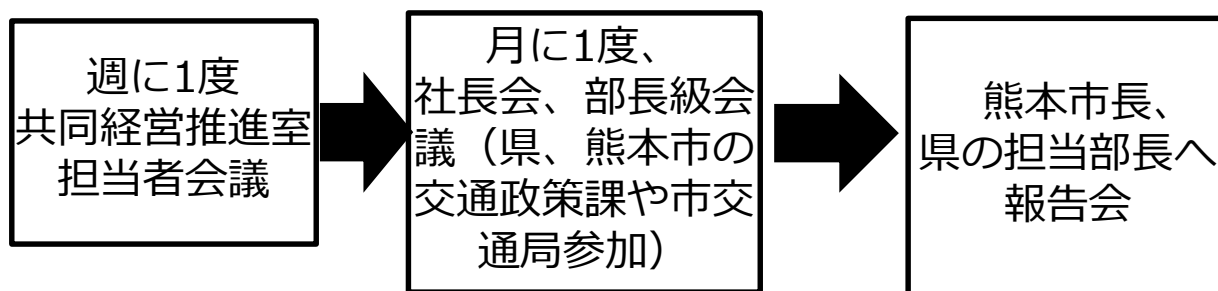
地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰！



## 事業費

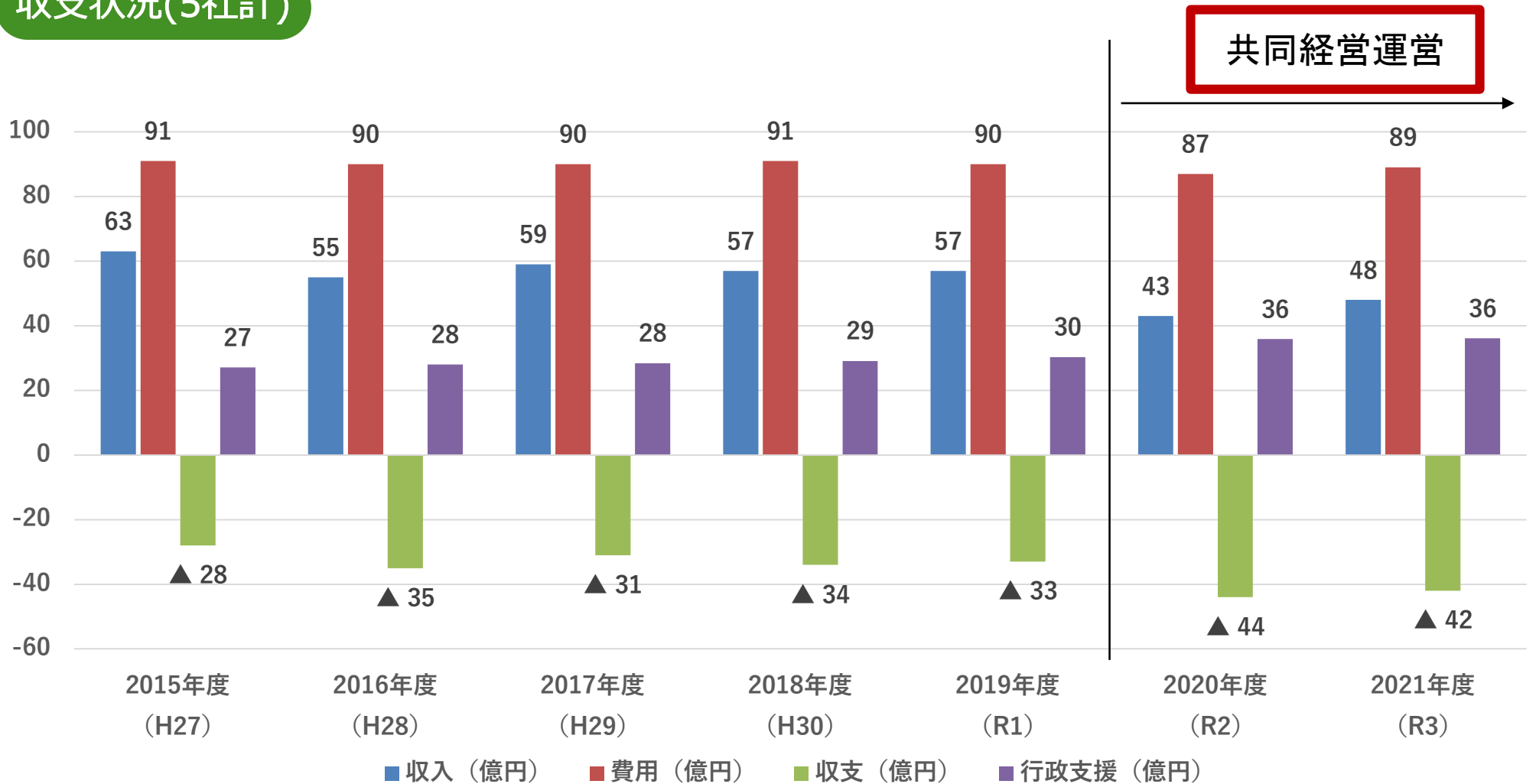


## プロセス



年	取組内容
R2年度（2020）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 共同経営計画（重複区間の平準化）実施</li> <li>■ 路線バス事業のデータ公表</li> <li>■ バス電車子ども無料(大人100円)の日…コロナで中止)</li> <li>■ 5社共通のデータ分析システム開発</li> <li>■ 利用促進につながる新サービスの調査・検討</li> </ul>
R3年度（2021）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ まちなかループバスの運行開始</li> <li>■ 路線バス事業のデータ公表</li> <li>■ バス電車子ども無料(大人100円)の日…コロナで中止</li> <li>■ 共通定期券の導入に向けた改修</li> <li>■ 路線バスのネットワーク維持に向けた調査・検討</li> </ul>
R4年度（2022）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 共同経営計画（県庁通りの再編）変更</li> <li>■ 共通定期券サービス開始</li> <li>■ バス利用者増に向けた戦略策定及び取組の実施</li> <li>■ バスの定時性向上に向けた取組の実施</li> <li>■ 路線バス事業のデータ公表（11月末公表予定）</li> <li>■ バス電車子ども無料(大人100円)の日（11/5実施）</li> </ul>

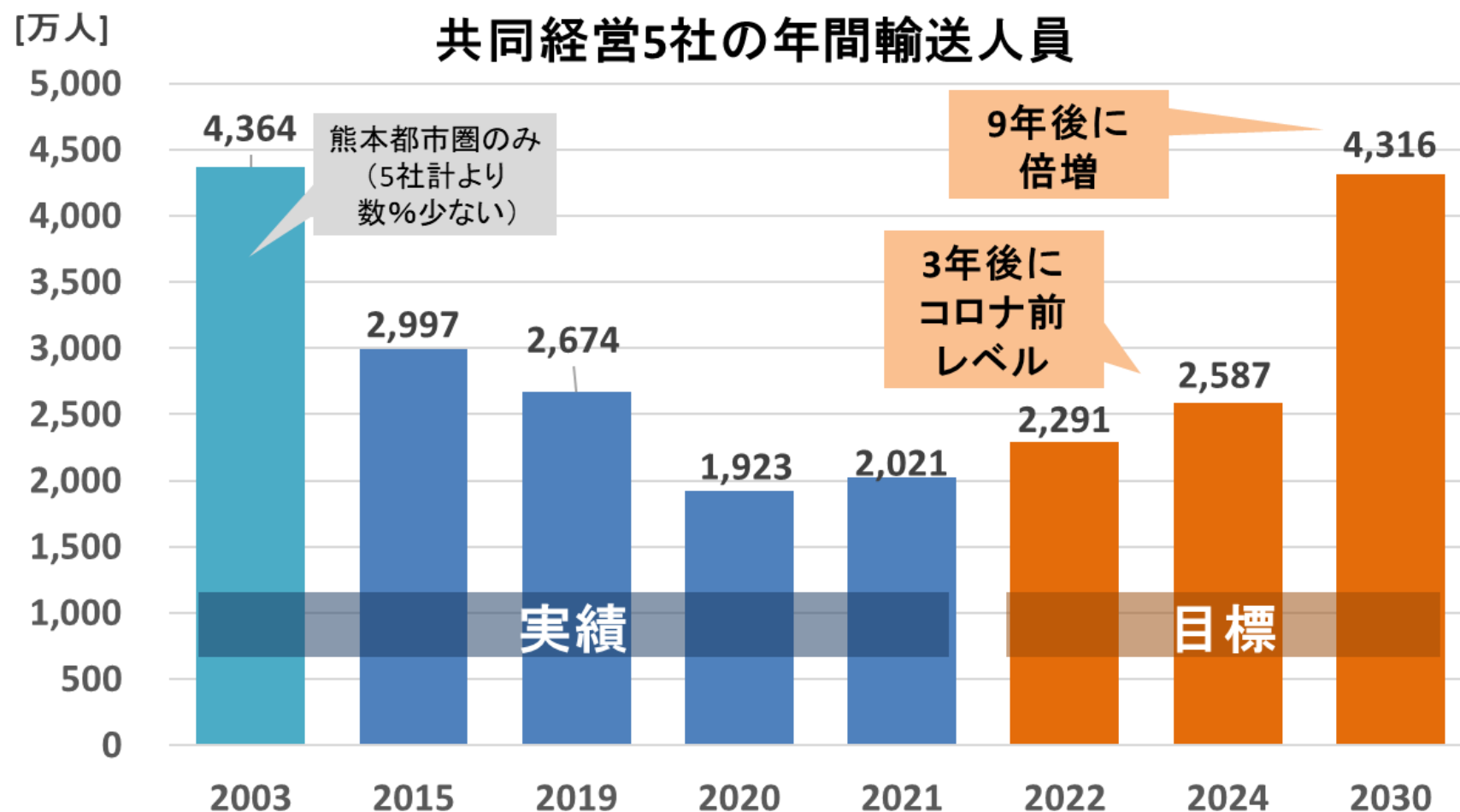
## 収支状況(5社計)



2020年度より共同経営推進室で取組を行っているが、収支状況はコロナにより悪化



## 熊本の路線バスサービスの発展に向け、マーケティングと官民連携により利用者数の2倍戦略を策定



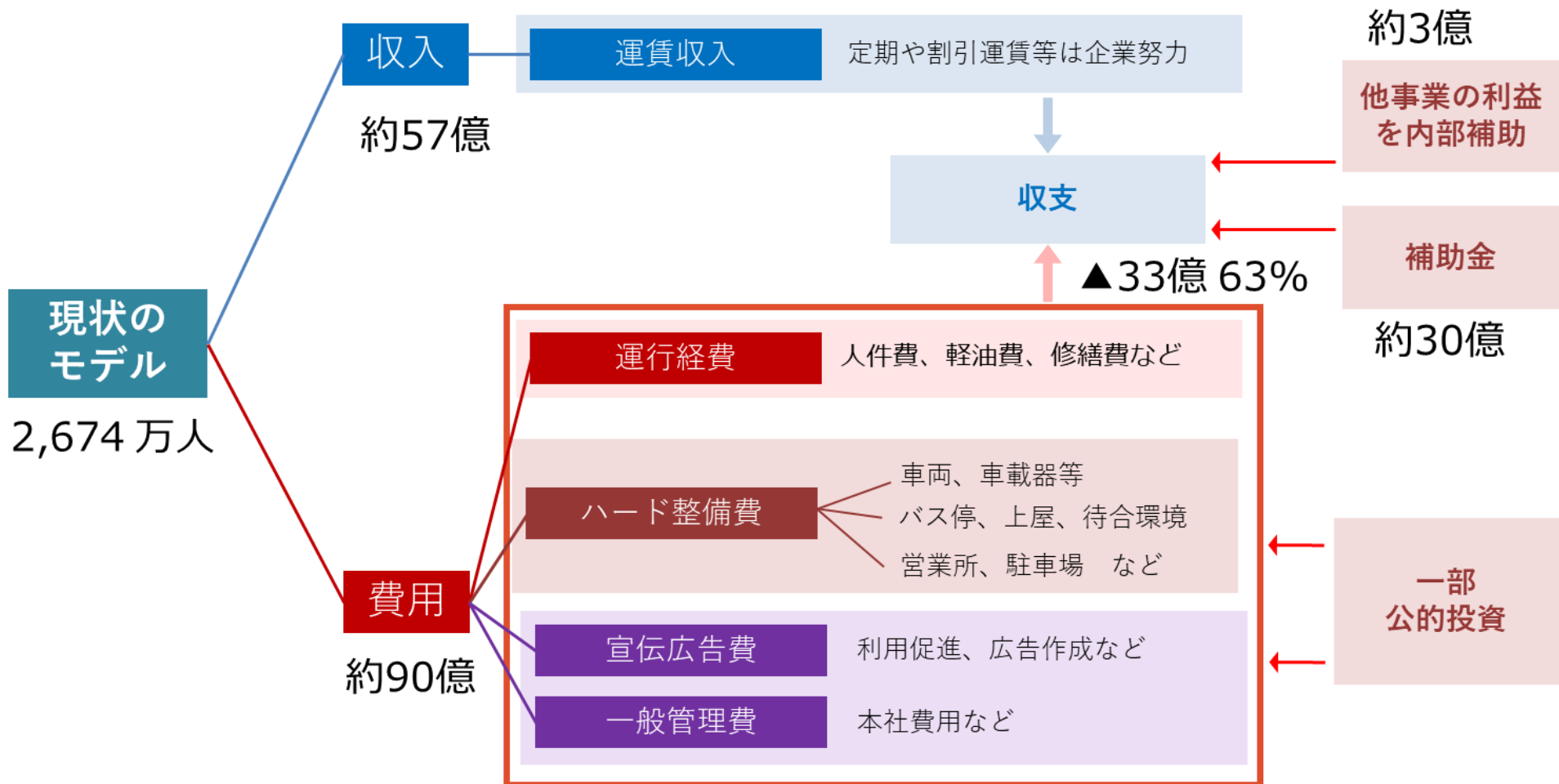
## どのお客様を獲得するか

目的	ターゲット		徒歩以外 トリップ /年	バス利用			主な施策案
	属性	発着地		現状 トリップ/年	現状 シェア	目標 シェア	
通学	中高生	-	2254万	73万	3.3%	6%	入学説明会、路線・ダイヤ見直し、割引策
	大学生	-	538万	51万	9.6%	16%	説明会、路線・ダイヤ見直し
通勤	社会人	中心部着	1732万	429万	24.8%	31%	市電連携、共通定期、サイネージ
		他熊本市着	9836万	370万	3.8%	8%	新規路線、乗継改善、乗継運賃
		熊本市外着	6069万	60万	1.0%	7%	企業通勤バス
私用	社会人 中高生	-	21286万	529万	2.5%	*8%	割引策
-	高齢者	熊本市発	4284万	455万	10.6%	*11%	体験会、ミニサイネージ
		熊本市外発	1966万	64万	3.3%	*7%	敬老パス、体験会
合計			47965万	2032万	4.2%	9%	

**ICカードやPTデータ等を駆使して、施策案の増加可能性をみつつ、目標値設定**



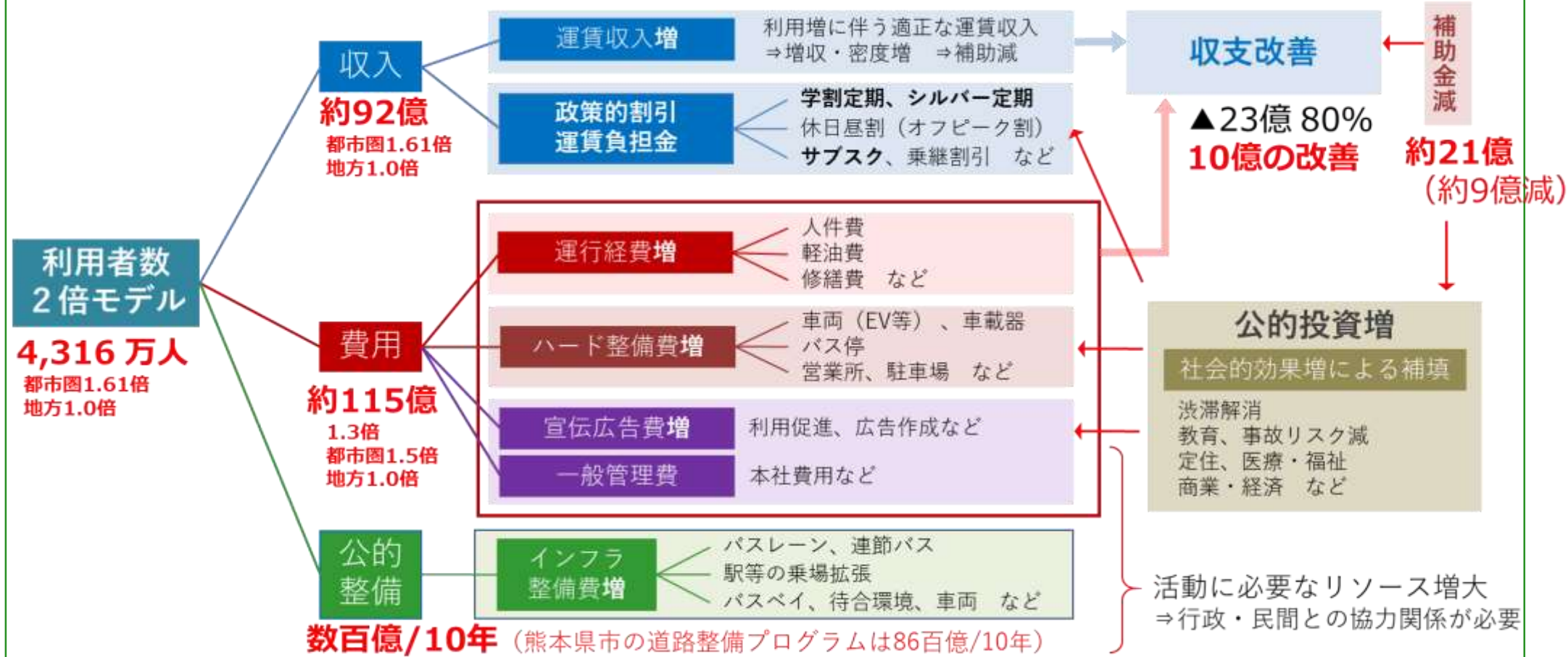
## 令和元年度 5社計



### ■ 利用者増・増収と連動した取り組みは成立しづらい仕組み

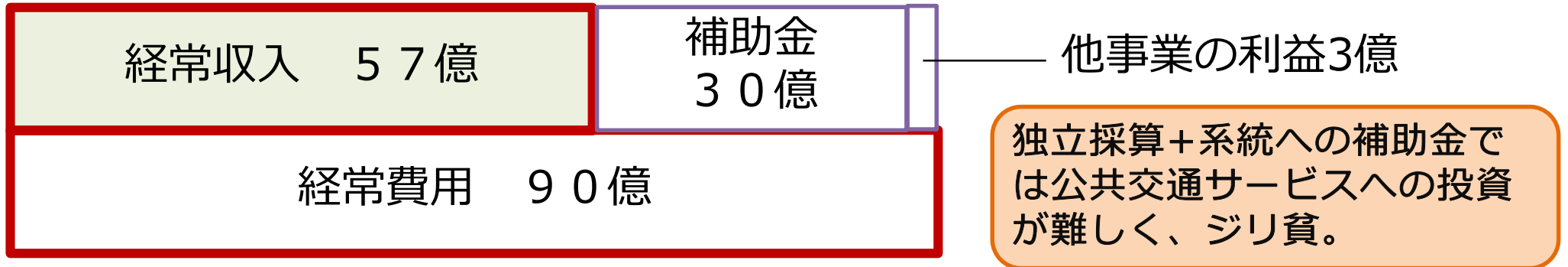
- バス事業者：補助金路線は赤字補てんをしてもらえるため、増収メリットは少ない。
- 行政：補助金対象路線外の路線の支援は直接効果に結びつかないので、予算確保しづらい

令和元年度をベース

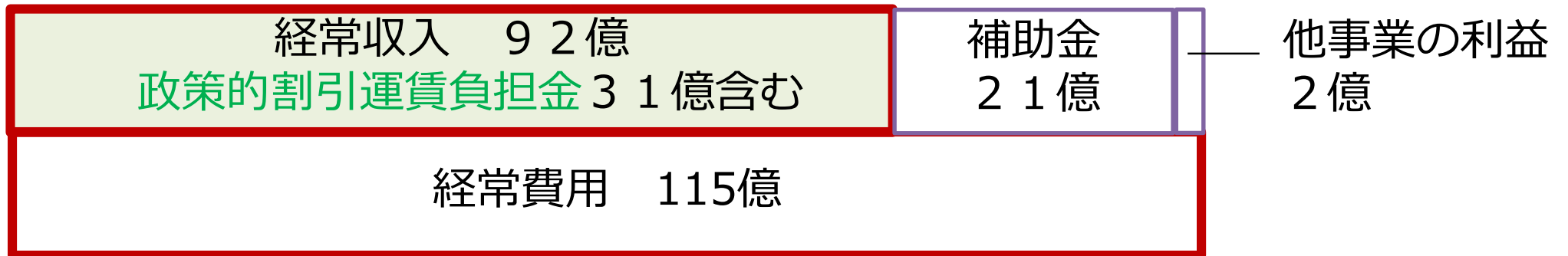


■ セグメントの取組&徹底的な料金施策・インフラ整備により、都市圏の利用2倍を達成 (地方は現状維持)  
マイカーからの転換を目指し「大幅な利用者負担軽減」と「供給サービス増」の両輪を動かす必要。これにより、社会的効果として渋滞解消やCO2削減等に貢献

## 熊本の経営モデル（5社計） ※令和元年度をベース



## 新利用者2倍ビジネスモデル（5社計） ※令和元年度をベース



このモデルだと、利用者が増えた結果、事業者は収支率改善と公金を経常収入で会計上可能になり、積極的な投資を期待できる。  
行政は社会的効果を得るための投資として政策的な割引運賃負担金（通学定期補助、オフピークサブスク等）に変えていき、補助金の比率を下げしていく。

## サービス水準

- ・ **サービス水準**は1時間に2本等を掲げるとセーフティネットの捉え方になるので、**利用者数を目標値にすることで**、行政と民間が同じ方向性に向かっているのではないかと考えている。熊本は進み始めた！

## 供給増に対する費用負担の問題

- ・ 利用者2倍という目標値はサービス水準ドリブンで考えているが、**実際は供給サービスも増やす前提で考えないといけない**。熊本でも誰が負担するのか**役割分担を決める必要がある**。

## 政策的割引運賃負担金の普及

- ・ 車の移動者に公共交通に乗ってもらうには車よりお得であることを訴求する事が**インパクト大であり、利用者を増やすには運賃を安くすることが必要**。民間事業者としての割引は経営リスクが高いと考え**政策的割引運賃負担金の考え方が必要である**。
- ・ 公共交通に対する**行政の負担は収支に対する補助が多く**、セーフティネットの捉え方であるが、**インセンティブが働くような考え方**として、設備投資だけではなく政策的割引運賃の活用事例が日本でも地方創生臨時交付金の際に見られ、**ブレイクスルーを起こす可能性があるのでは**