

公共交通及び環境シンポジウム2021in九州

熊本の共同経営事業

～持続可能な公共交通を目指して～

令和3年（2021年）11月1日（月）

共同経営推進室

高田 晋（熊本都市バス株式会社）

熊本県内のバス事業者について



九州産交・産交バス ※輸送人員：2019年10月～2020年1月の平均



九州産交バス
26,198 人/日
産交バス
10,398 人/日

路線バス事業
高速バス事業
貸切バス事業

熊本電鉄バス



熊本電鉄バス
11,042 人/日

路線バス事業
貸切バス事業

熊本バス



熊本バス
7,449 人/日

路線バス事業
貸切バス事業

熊本都市バス



熊本都市バス
20,253 人/日

路線バス事業

5社で熊本県内の約7万5千人の移動を支えている

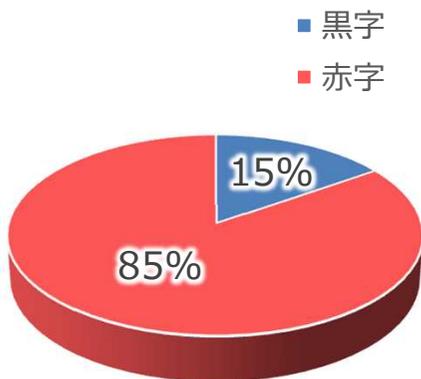
(熊本地域の乗合バスを取り巻く現状)

利用者数・サービスの減少

利用者数 **11%減**
走行キロ **18%減**



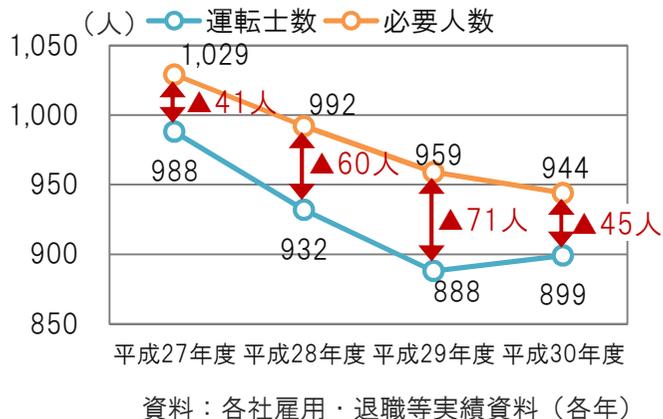
県内バス路線の赤字



資料：各社運行実績資料（R1年度）

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

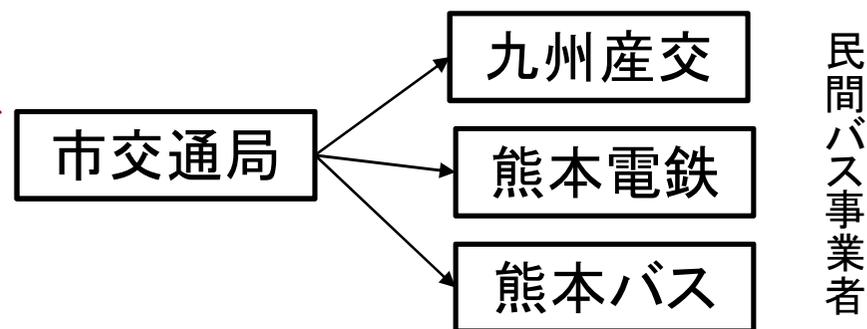
路線とダイヤについての歴史

市交通局移譲はできたが、運行効率化までは…

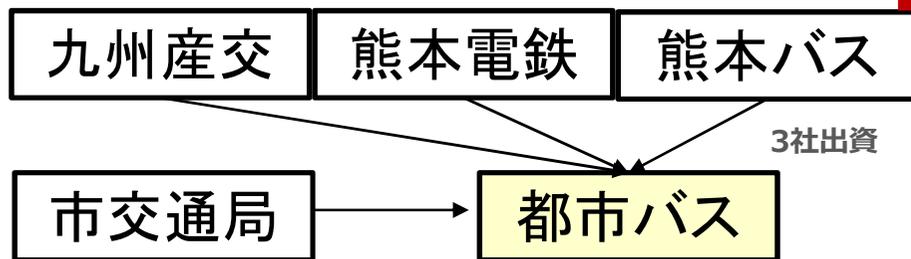
2003年
 県が中心となり、熊本市、事業者とともに「都市圏バス路線に関する検討会議」を設置
 ⇒「競合路線の整理」、「バス網の再編」、「バス運行体制の見直し」の3つを柱に掲げ検討。



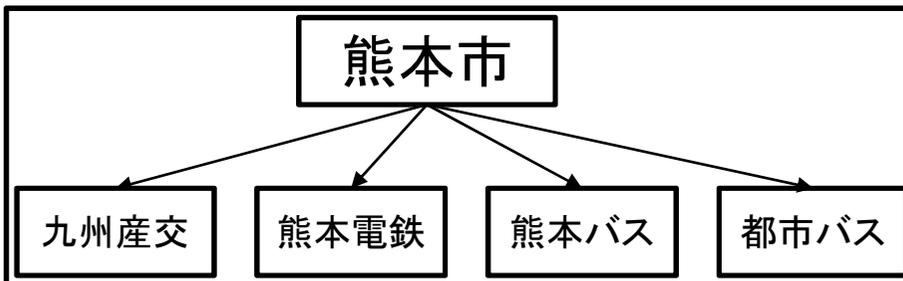
2004年～2008年
 熊本市交通局から競合路線バス8路線54系統の民間事業者への移譲開始（平成20年4月完了）



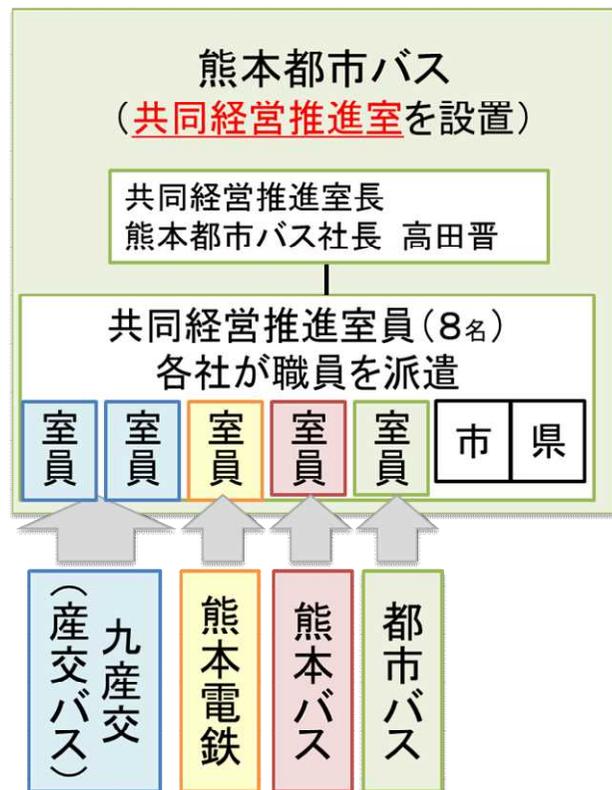
2009年～2014年
 ・民間3社による共同出資で都市バス設立
 ・市営の民間移譲の受け皿としての役割・運行管理体制の一元管理を含むバス路線網再編の中心的役割



2009年～2018年
 「バス交通のあり方検討協議会」（熊本市設置）、
 「熊本都市バスを中心とした運行体制の再編」を提言し、2015年「熊本地域公共交通網形成計画」策定（熊本市・嘉島町）



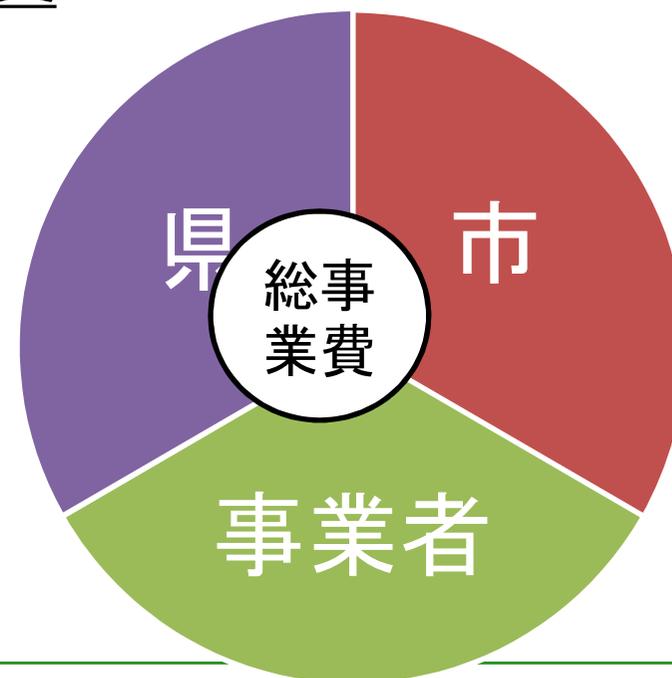
体制



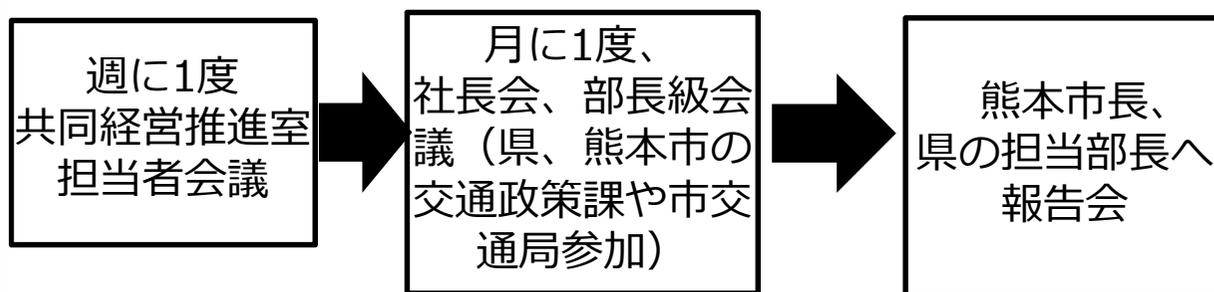
場所、ツール

- ・ 都市バス本社を執務室として活用
- ・ パソコン等事務品は都市バスが用意
- ・ 分析ツールを今年度整備し活用

事業費



プロセス



共同経営の目指す方向性

1 重複区間等の最適化

バス同士や鉄軌道との重複区間等で、需給バランスの最適化を図ります。

2 新規路線等の拡充

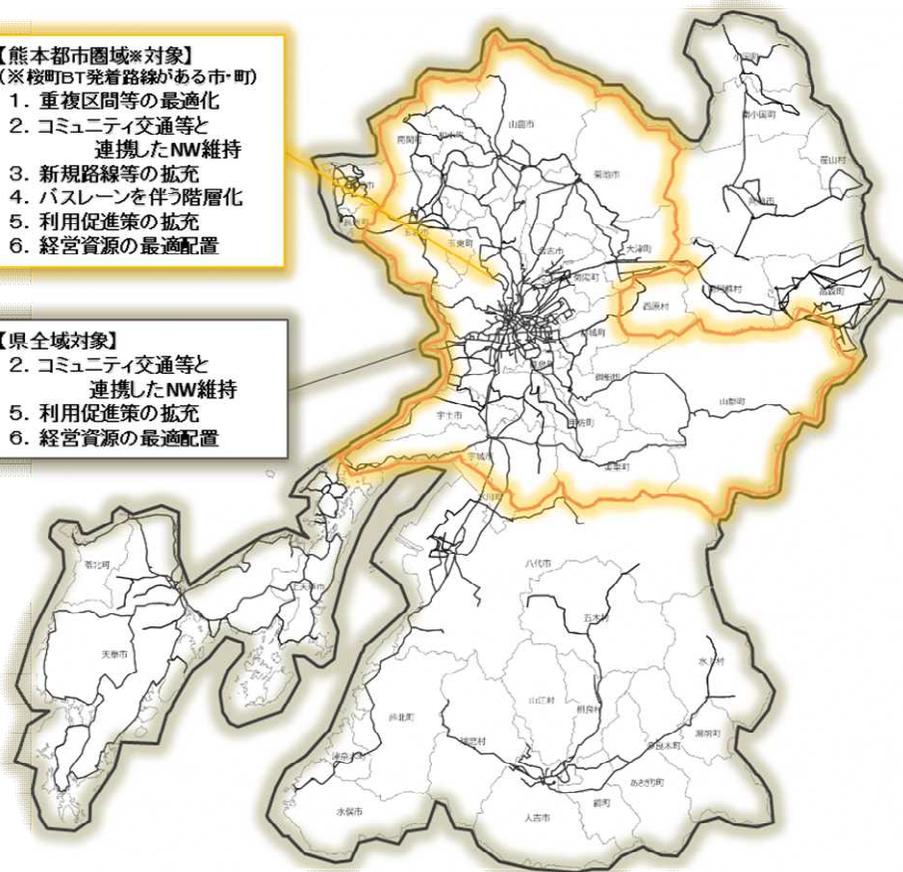
分かりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めていきます。

3 コミュニティ交通等と連携したNW維持

需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割を分担し、NW全体を維持します。

【熊本都市圏域※対象】
(※桜町BT発着路線がある市・町)
1. 重複区間等の最適化
2. コミュニティ交通等と連携したNW維持
3. 新規路線等の拡充
4. バスレーンを伴う階層化
5. 利用促進策の拡充
6. 経営資源の最適配置

【県全域対象】
2. コミュニティ交通等と連携したNW維持
5. 利用促進策の拡充
6. 経営資源の最適配置



4 バスレーンを伴う階層化

バスレーンの導入とともに、バス路線の幹線支線化を進めます。

5 利用促進策の拡充

共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めていきます。

6 経営資源の最適配置

現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

この実現に向けて鉄軌道事業者・タクシー事業者・関係機関・地元自治体等とも緊密な連携が必要

申請者

- (1) 九州産交バス株式会社
- (2) 産交バス株式会社
- (3) 熊本電気鉄道株式会社
- (4) 熊本バス株式会社
- (5) 熊本都市バス株式会社

共同経営の概要

- ① 旧3号線方面の最適化〈植木・山鹿方面〉
- ② 川尻市道方面の最適化〈川尻・松橋方面〉
- ③ 産業道路・国体道路方面の最適化〈長嶺方面〉
- ④ 旧57号線方面の最適化〈楠・大津方面〉

共同経営の目標

① 収益性・効率性の向上

重複区間の効率化等により、収益性は約31百万円の改善、サービス維持に必要な人員5.6人/日・車両4.7台/日の軽減

② サービス提供維持の目標

利用者利便の水準を維持しつつ、対象55系統のサービス維持

実施期間

令和3年4月1日～令和6年3月31日までの3年間



1 会社間を跨いだ運行主体・ダイヤ・路線等の最適化

⇒利便性の維持・向上、運行の効率化

2 捻出した運転士・車両は熊本駅ビル開業に合わせて活用

⇒新規需要への対応、サービスの向上

3 収益性、効率化の改善

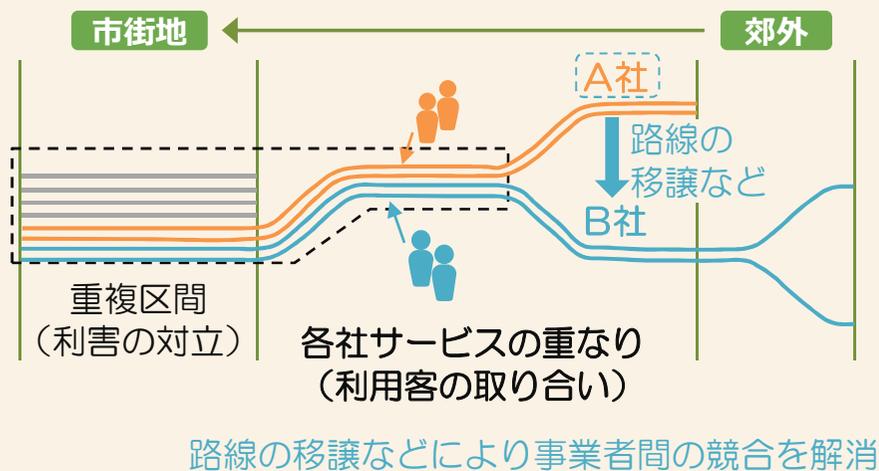
⇒収益性は約31百万円の改善、サービス維持に必要な人員
5.6人/日・車両4.7台/日の軽減

■ 重複区間の最適化に向けた取組方針 (基本的な考え方)

共同経営計画第1版では、サービス水準を同程度に保ちながら利用者の利便性を確保しつつ、①需給バランスを踏まえた運行の効率化(重複路線の見直し)、②待ち時間の平準化による利便性の維持・向上に取り組む。

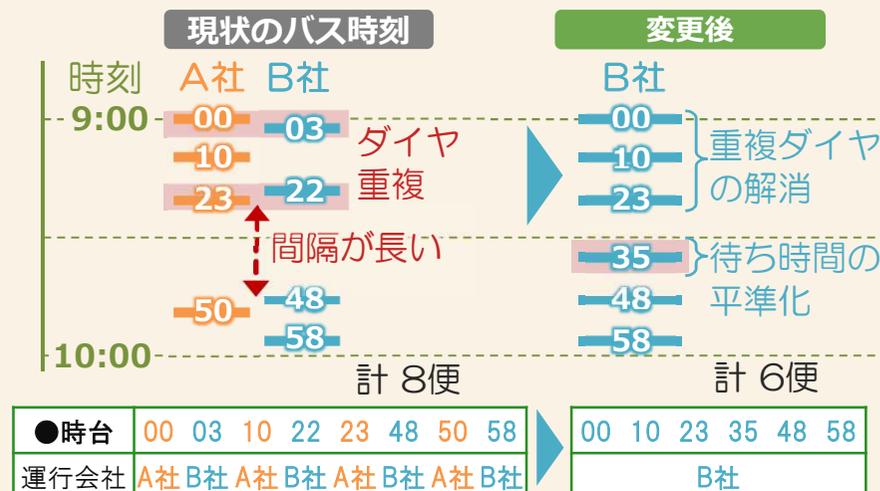
① 需給バランスの調整による運行の効率化

- 事業者間で利害が対立するような路線は、事業者同士でサービス調整(重複路線の見直し)を行い、需要と供給のバランスが取れた運行本数を確保(最適化)する。



② 待ち時間の平準化による利便性の維持・向上

- 需要と供給のバランスが取れた運行本数に調整したのち、だんご状態や前後便の間隔が長いダイヤの調整による待ち時間の平準化を行い、利用者利便の維持・向上を図る。



旧3号線

九州産交バスに運行分担



川尻市道

九州産交バスに運行分担



産業道路・国体道路

熊本都市バスに運行分担



旧57号線

2社協調のサービス提供



③熊本駅周辺の開発に合わせたサービスの向上(リソース充当)

捻出する運転士・車両は駅ビル開業に合わせて活用
⇒新規需要への対応、サービスの向上



平日従前ダイヤ

179便



新ダイヤ

215便

(120%増)

これらの取組を実施した場合、年間約3000万円、計画期間内で約1億円の収支改善効果※が得られる見込み。(⇒バスサービスの維持、経営基盤の強化)

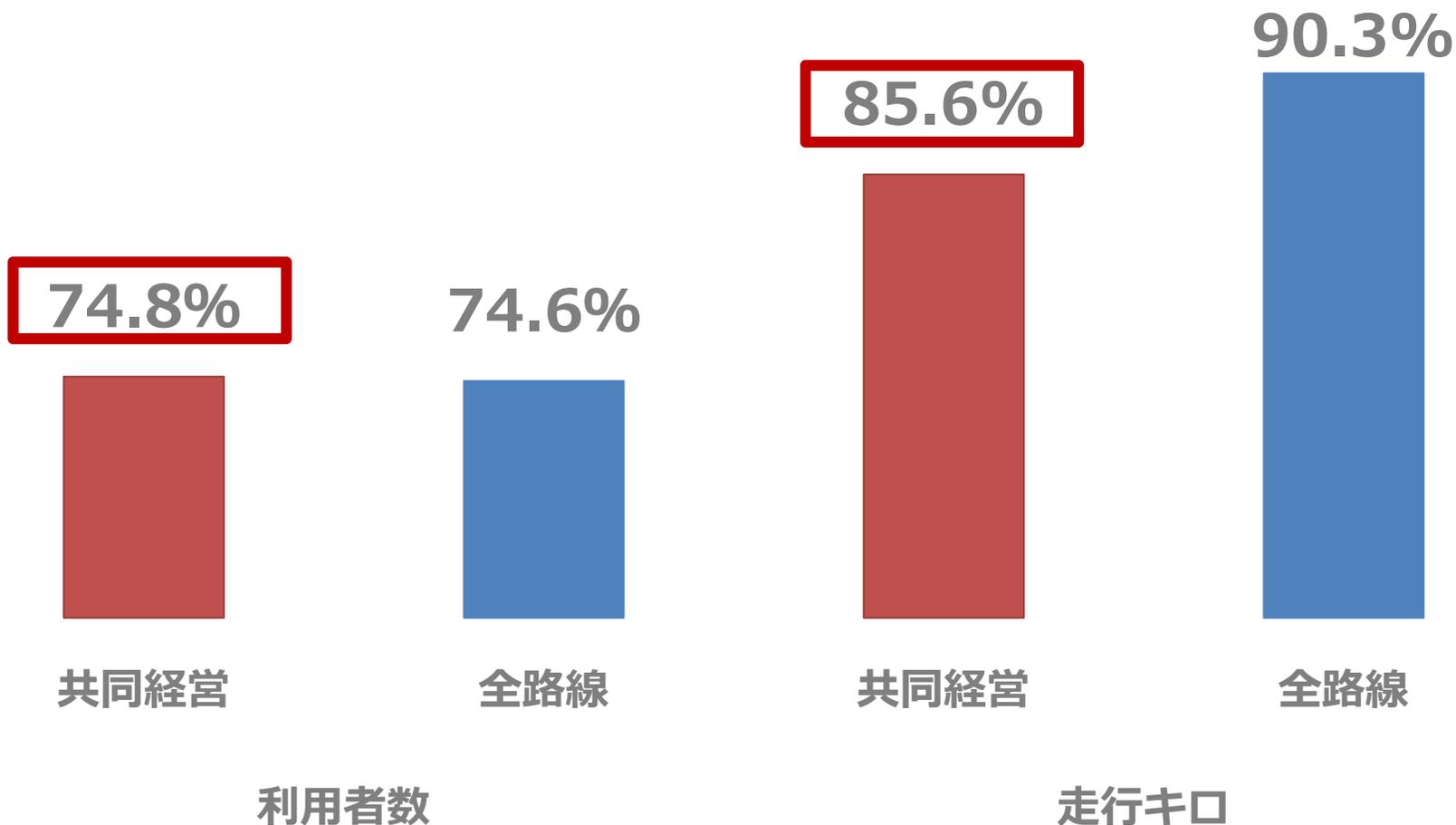
※コロナの影響(見込収入1割減を想定)を加味した場合も同等の効果を見込む。

■ 重複区間4方向の収支見込み

	共同経営あり			共同経営なし			収支改善効果 ③-⑥
	①収入	②支出	③収支	④収入	⑤支出	⑥収支	
R3年度	12.9億	16.6億	▲3.7億	13.0億	17.0億	▲4.0億	0.3億円 (収支改善)
R4年度	12.9億	17.0億	▲4.1億	13.0億	17.4億	▲4.4億	0.3億円 (収支改善)
R5年度	13.0億	17.4億	▲4.4億	13.1億	17.8億	▲4.7億	0.3億円 (収支改善)
合計	—	—	▲12.2億	—	—	▲13.1億	約1.0億円 (収支改善)

<参考> 計画期間3年間における重複区間4方向・各社収支の合計値。対象55系統のH29～R1(3か年)の年平均増減率を使用。利用者数+1.1%/年、収益+0.4%/年、費用(会社毎)+1.4%～+7.0%。費用(過去3か年)の主な増加要因は、サービス縮小に伴い1km当たりの単価が上昇(サービス縮小度合いに比べ固定費がの減少度合いが小さいため相対的に上昇)するため。

2022年4～8月と2020年4～8月を比較した割合



全路線と比較して、共同経営対象路線の利用者数の減少幅が小さく、走行キロの削減割合が大きいことから、改善効果が出ている

熊本駅周辺の開発に合わせ増便後の状況



平日従前ダイヤ 平日新ダイヤ
179便⇒215便

時期

1日あたり熊本駅乗車

2020年下期

約1,527人/日

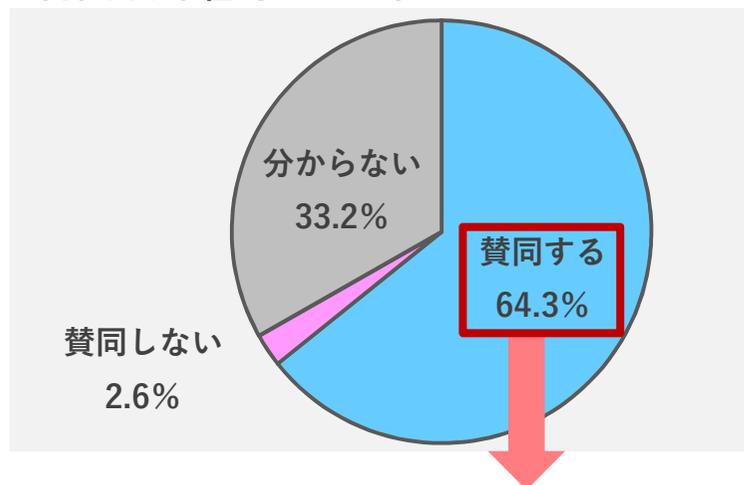
2021年上期(7月まで)

約2,010人/日

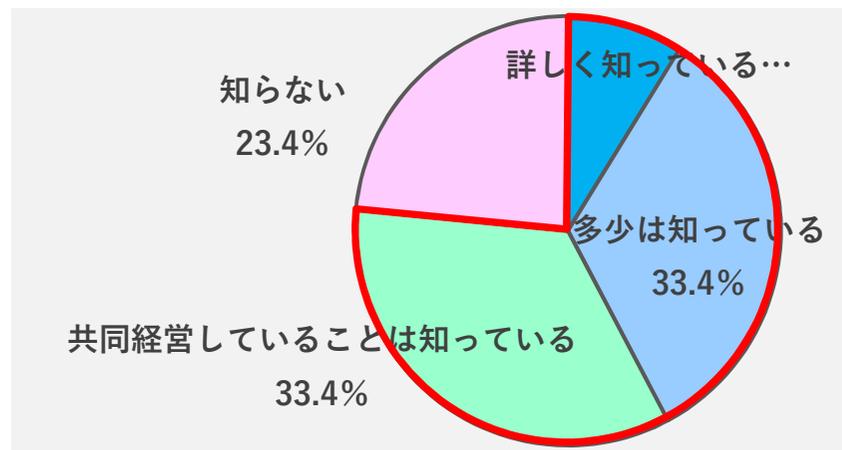
2020年度下期と比較して、2021年度は利用者は1日当たり132%増で進捗

バスの利用者において、共同経営の認知度は7割以上、共同経営の取組について賛同する方は64%の結果となった。賛同されている方の多くは、サービスが維持されている事を評価している。

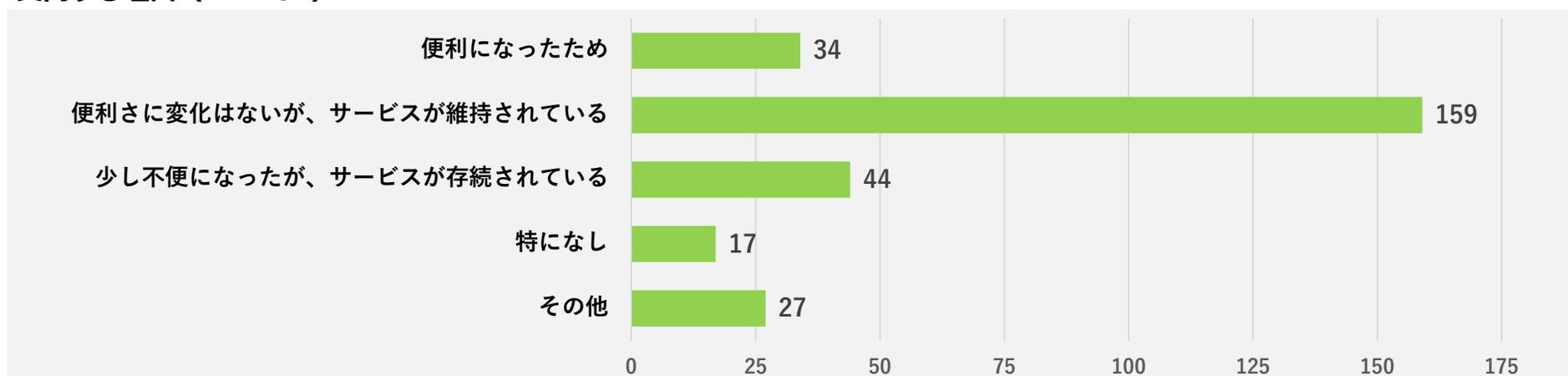
共同経営の取組 (n=431)



共同経営の認知度



賛同する理由 (n=281)



1 共同経営計画第1版（重複路線の最適化）の策定

- ✓ 複数事業者でサービス調整（路線の再編、運賃の調整、ダイヤや便数の調整）を行った。
- ✓ これによりサービスの維持や拡充などを実現した。

2 路線バス事業のデータ公表

- ✓ 輸送人員、乗務員、収支状況、方面別の輸送人員等を直近5年間分を5社のデータを公開した。

3 分析システムの導入

- ✓ ICカード（約5.5万件※1/日）・バスロケ（約830台※2/日）のデータ統合、簡便に分析する仕組みを構築。
- ✓ 路線再編、ダイヤ見直し、各社業務の効率化の推進力となる

熊本地域における公共交通ネットワークの利便性・生産性を最大限向上していくため、県内バス事業者5社が企業間の垣根を超えてあらゆる取組みを実施していく。

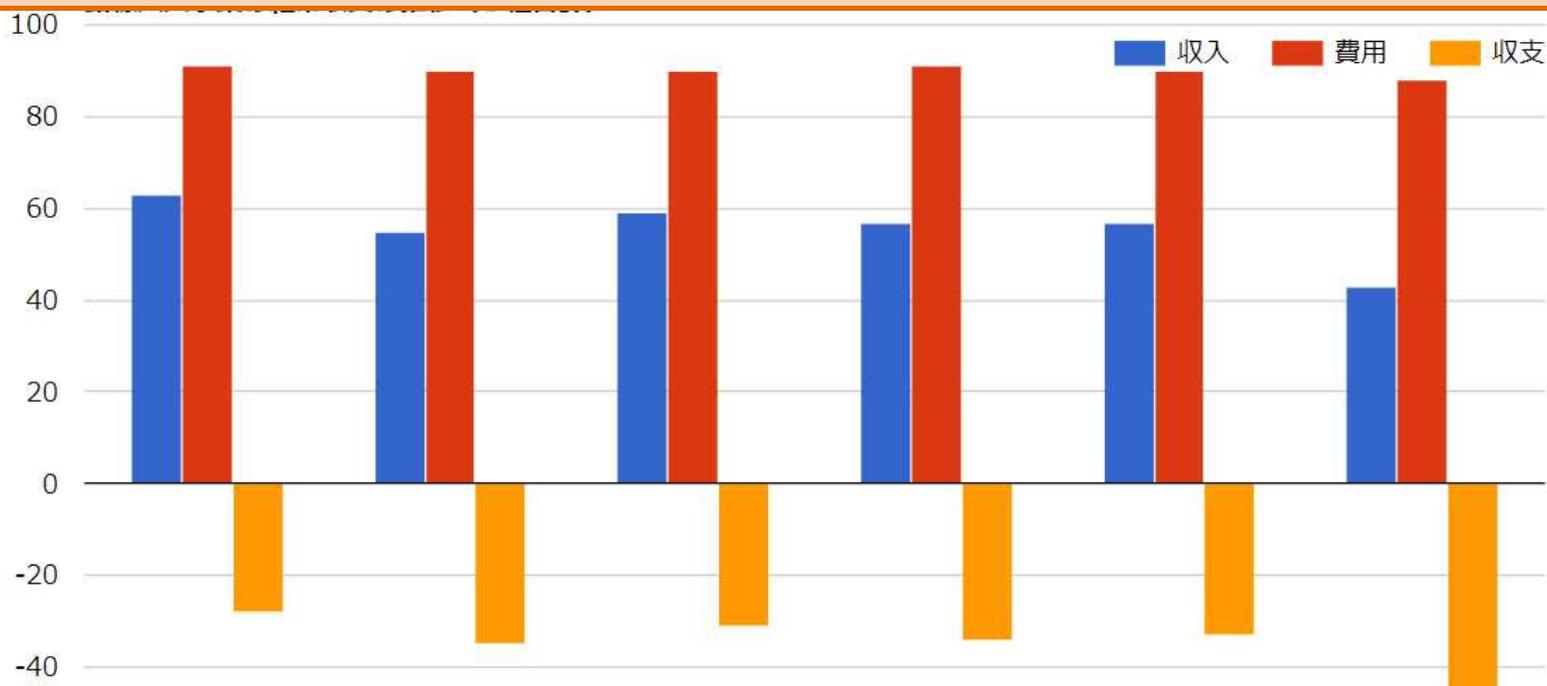
- 1 共同経営計画第2版（電車通りの最適化）の策定**
- 2 共通定期の導入**
- 3 まちなかループバスの試行運行（実施中）**
- 4 「バス・電車100円の日」の企画実施**
- 5 コミュニティ交通等と連携したNW維持計画の策定**



共同経営事業を着実に進め、県民市民の皆さんの移動手段の確保に努めていく

収支状況(5社計)

2020年度はコロナ禍による輸送人員減少に伴い、路線バスの運送収入は約20%減少。一方、緊急事態宣言下でも生活の足として、公共交通サービスを提供する必要があったため、費用はほぼ横ばいである。ゆえに、経常収支はさらに厳しい状態となった。



年度	2015年度(H27)	2016年度(H28)	2017年度(H29)	2018年度(H30)	2019年度(R1)	2020年度(R2)
収入(億円)	63	55	59	57	57	43
費用(億円)	91	90	90	91	90	88
収支(億円)	▲28	▲35	▲31	▲34	▲33	▲45