

熊本地域乗合バス事業共同経営 に関する状況報告

(2023年3月)

共同経営推進室

室長 高田 晋

- 1 [共同経営計画（2022年11月版）について](#)
- 2 [I C 共通定期券導入の効果](#)
- 3 [子ども無料（大人100円）の日と熊本市無料の日](#)
- 4 [セミコンテクノパーク通勤バス実証実験](#)
- 5 [路線バスのデータ公表について](#)
- 6 [共同経営推進室 2023 年度事業について](#)

2022年11月1日から開始

申請者

- (1) 九州産交バス(株) (2) 産交バス(株) (3) 熊本電気鉄道(株)
(4) 熊本バス(株) (5) 熊本都市バス(株)

実施期間

令和4年11月1日～令和7年10月31日までの3年間

共同経営の概要

① 県庁方面系統の最適化

- ・ 経路変更や廃止による輸送の効率化、
都市バス秋津健軍線の廃止➡九産交バス木山線の一部迂回で、
利便性を確保しつつ、効率化
- ・ 待ち時間の平準化〔県庁通り（砂取校前～北窪間）〕

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24百万円の改善、サービス維持に必要な人員5人/日・車両4台/日の軽減**

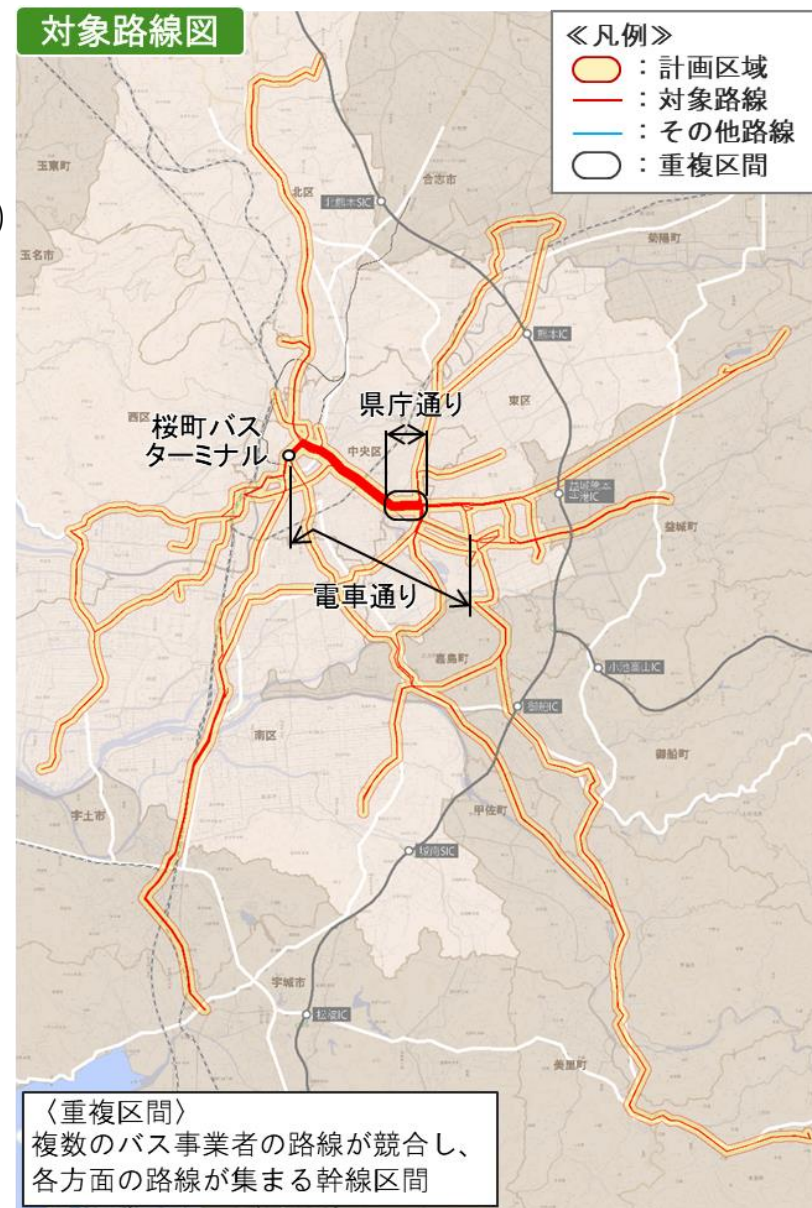
② サービス提供維持の目標

利用者利便の水準を維持しつつ、対象44系統のサービス維持

③ 労働環境の改善

輸送の効率化による余剰で、運転手の労働環境を改善しつつ、現行の輸送サービスを維持する

対象路線図



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）が利用可能に。
- ・ 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枚に。



<利用者の声>

（中央区 女性会社員）

「定期で使えるバス便数が多くなり、帰宅時の選択肢が増えて助かります。」

（西区 女子高校生）

「学校帰りに市中心部に立ち寄る時など、複数の会社のバスが使えて便利です。」

2022.4.28熊日朝刊より（利用者のコメントを抜粋）

< I C 共通定期券ご利用状況>

- ・ 輸送人員 → **16% 増**
- ・ 運送収入 → **14% 増**
- ・ ユーザー数 → **18% 増**

2022年4～9月 前年同月比

2019年9月14日（土） サクラマチクマモト開業に合わせバス・電車無料の日を実施

（主催）九州産業交通ホールディングス(株)

➡ 250%の利用客（通常土曜日比）

※2020年、2021年子ども無料（大人100円）の日を企画するもコロナにより中止

2022年11月5日（土） バス・電車子ども無料（大人100円）の日

➡ 124%の利用客（前年同月土曜日比）

＜共同経営推進室以外の主催で実施した取組＞

2022年10月1日（土） バス・電車子ども無料（大人100円）の日

（主催）花畑広場みらい創造共同企業体（花畑広場指定管理者）

→ 122%の利用客（前年同月土曜日比）

2022年12月24日（土） バス・電車無料の日（熊本市を通過する路線のみ対象）

（主催）熊本市

→ 155%の利用客（前年同月土曜日比）

電車は熊本市電と熊本電鉄電車が対象

詳細情報を共同経営推進室HPで公開中

2023年1月27日（金）ノーマイカーデー実証実験を実施（セミコンテクノパーク）

- ・ T S M Cの進出で、マイカー通勤者増加による更なる交通渋滞が懸念されている中、セミコンテクノパークへの通勤バス実証実験（未来を見据えたノーマイカーデー）を実施。
- ・ 熊本県U Xプロジェクトサポート事業に採択され実施。

社会実験概要

指定の自宅近くバス停やパークアンドライド駐車場から無料通勤バスに乗り、セミコンテクノパークへ通勤してもらい、周辺の渋滞緩和を目指す。

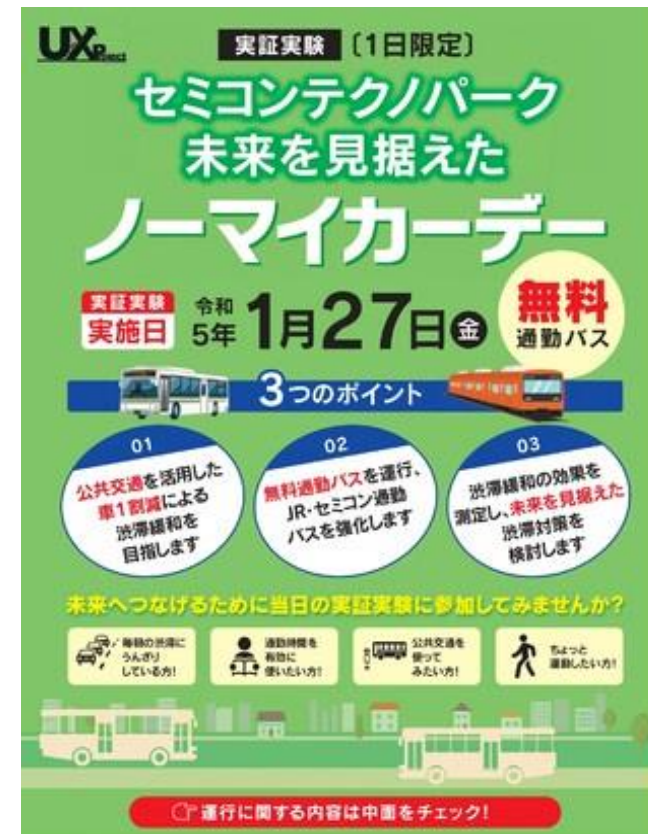
<ルート>

合志市ルート：計11便
 菊陽町光の森ルート：計12便
 熊本市東区八反田ルート：計6便
 熊本市東区日赤ルート：計10便
 大津町ルート：計9便

※既存の原水駅ルート（セミコンバス）は増発（計21便→30便）
 ※豊肥本線（JR）は朝ピーク時間帯の増結対応

<パークアンドライド>

アンビー熊本
 パークドーム熊本



【無料通勤バス輸送人員】

行き（朝） ➡ **206人** 帰り（夕） ➡ **182人**

詳細な分析結果等を
近日HPで公開予定。

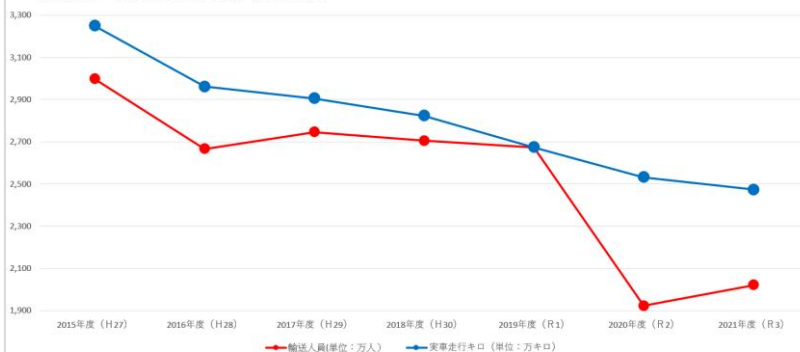
2023年2月20日 公表（@熊本県地域公共交通協議会）

輸送人員・実車走行キロの推移（5社合計）

路線バスの輸送人員は年々減少し、この6年間で約33%減少、実車走行キロ（※）は6年間で約24%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い移動・行動制限の影響で、2020年、2021年度は輸送人員がコロナ前の2019年度と比較し約24%減少。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）

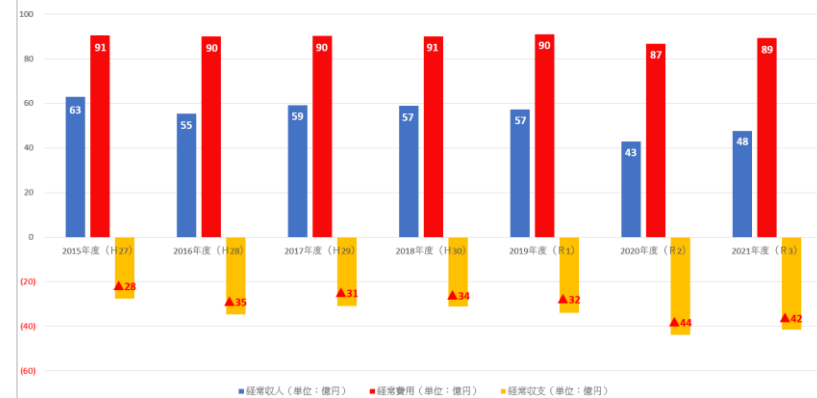
輸送人員・実車走行キロの推移（5社合計）



路線バス事業の経常収支の推移（5社合計）

輸送人員の減少に伴い、路線バスの経常収入はこの6年間で約28%減少。一方、移動・行動制限の中でも、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経常費用はほぼ横ばいであるが、2021年度は原油、物価の高騰によりコストが増大し、経常収支はさらに厳しい状態となった。

路線バス事業の経常収支の推移（5社合計）



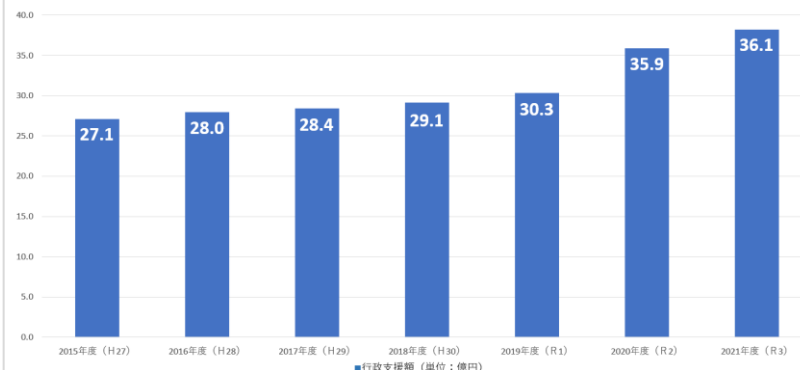
路線バス事業に対する行政支援額の推移（5社合計）

バス事業者の経常収支の悪化により行政支援額（※）は増加している。また、新型コロナウイルスの影響による減収に対し、国からの臨時的な支援金もあり、2020年、2021年度の行政支援額はコロナ前の2019年度と比較し約19%増加した。

※国、県、市町村からのバス運行に関する補助金

※雇用調整助成金など、減収に対する補助金以外は除く

路線バス事業に対する行政支援額の推移（5社合計）

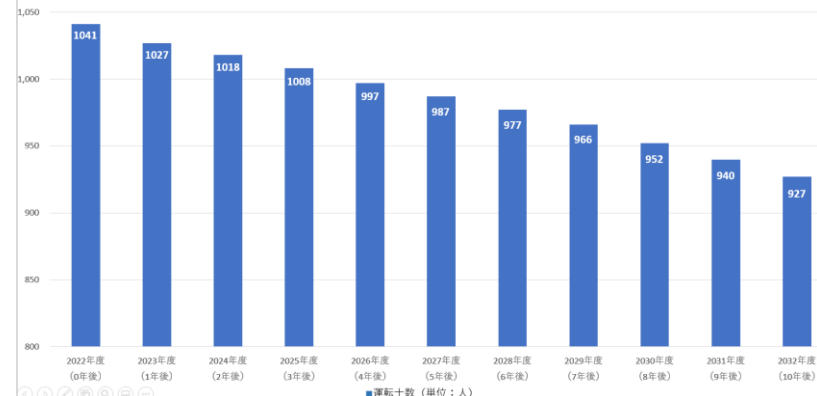


将来の在籍運転士数の予測（5社合計）

2016年熊本地震以降、乗合バスの運転士不足が深刻化しており、将来の運転士確保においても課題が生じている。過去の入退社数トレンドや経年による年齢構成変化を基に将来の在籍運転士数（※）を予測した結果、今後10年で114人減少する結果となった。

※貸切・高速バスに在籍する乗合バスに乗務できる運転士を含む

将来の運転士数予測（5社合計）



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、取組みを実施していく。

1 路線バス利用者増に向けた取組実施及び推進

2 バスの運行時分適正化と効果検証

その他

- ・ 共同経営計画の定期的な国への報告書作成
- ・ 今年度に引き続き、Beyond 5 Gの取組みへの協力 など

5社の垣根を超えて連携し、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、持続可能なバス路線網の構築を目指す。

1 路線バス利用者増に向けた取組実施及び推進

熊本県内の路線バスの利用客は減少し続けており、コロナ感染の影響で、さらに大幅に利用者が減り、バス事業者の経営は、厳しさを増しています。

※詳細は共同経営推進室HP「路線バスのデータ公表」参照

【路線バス利用者増に向けた取組実施及び推進】

- ・ 「マーケティング」手法を用い、市場に存在する顧客を、価値観やニーズが共通したグループ（①通勤 ②私用 ③通学 ④高齢者）に分類。
- ・ それぞれの顧客グループが持つニーズを満たす「バスの価値」を提供することで、利用者を増やす。

＜2023年度に実施予定の各グループの取組＞

①通勤

大企業等への公共交通利用呼びかけ など

※P5 セミコンテクノパーク通勤バス実証実験は 「通勤」の取組の一例

②私用

My時刻表の配布、異業種と連携した情報発信や利用促進 など

③通学

高校入学説明会でのバスPRや通学相談対応 など

④高齢者

バスの乗り方教室やおでかけ体験会の実施 など

2 バスの運行時分適正化と効果検証

中心部周辺の通勤ラッシュ時は道路渋滞が非常に激しく、路線バスの遅延が常態化しており、利用者のバスへの信頼が低下しています。



【バスの運行時分適正化と効果検証】

- これまでの路線バスの運行時分は、現場職員の毎日の運行経験則と実際の現場計測等により、設定。
- 2019年からバスロケーションシステム（バスきたくまさん）を導入したことで、バスの詳細な遅延時分データが集計可能になったため、路線バスの**遅延実績データに基づいた、適正な運行時分**を順次設定し、運用を行う。

<2023年中、先に実施を計画している路線>

※他の路線も検討を進めています。

産交バス・・・快速あまくさ号

熊本バス・・・田迎線・中央病院線