

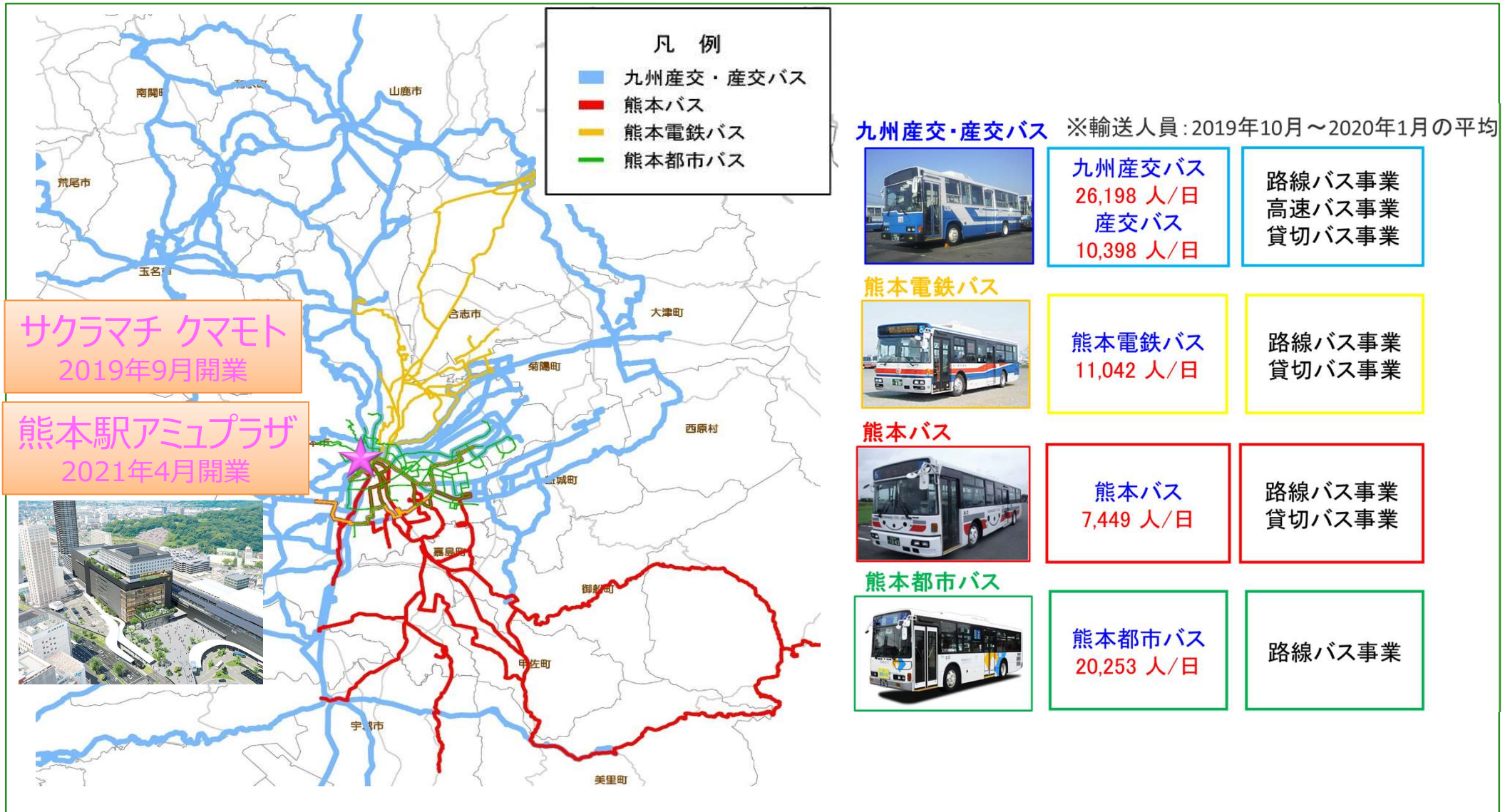
共同経営推進室の設置と共同経営計画について
～運輸連合勉強会～

令和3年（2021年）5月11日（火）

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

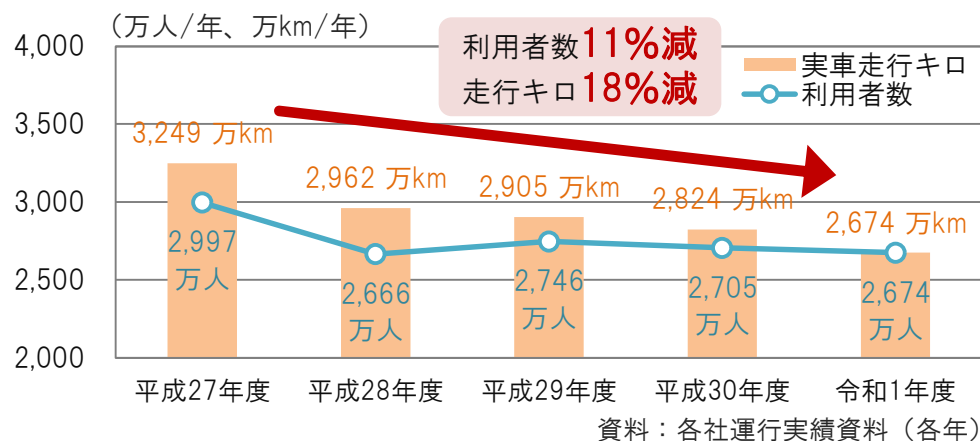


5社で熊本県内の約7万5千人の移動を支えている

全国と同様、熊本県内のバス事業者は厳しい経営環境に陥っており、利用者数の減少や運転士不足等に伴う公共交通サービスの縮小が進んでいる。将来にわたり県民・市民の生活に必要な移動手段を確保するための取組みが必要

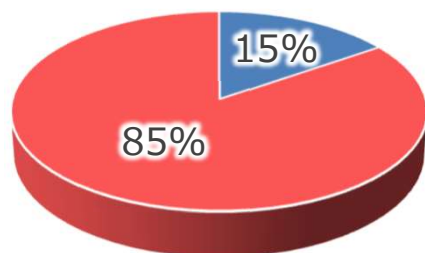
(熊本地域の乗合バスを取り巻く現状)

利用者数・サービスの減少

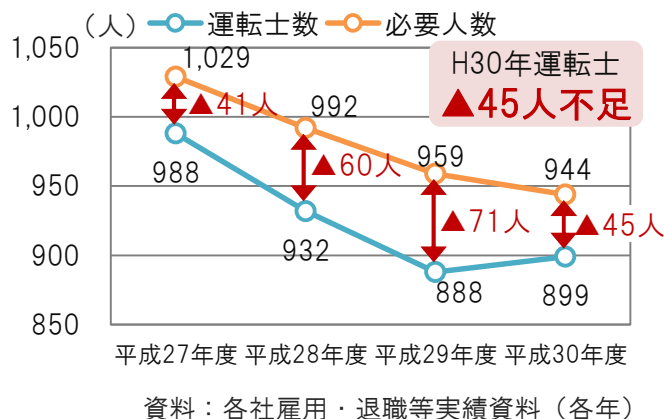


県内バス路線の赤字

県内の運行系統
8割以上が赤字



運転士の不足数



(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

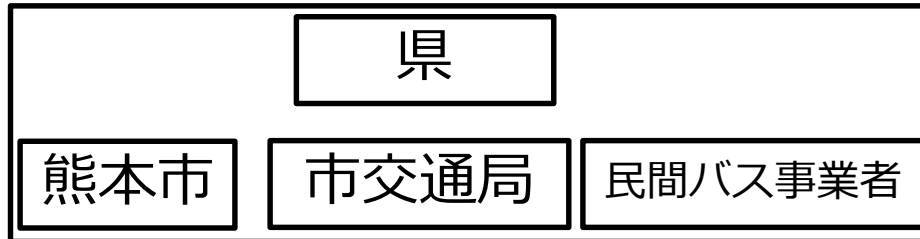
熊本におけるバス交通のあり方検討会において、熊本地域の“あるべきバス路線網”や経営問題の解消策を検討

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

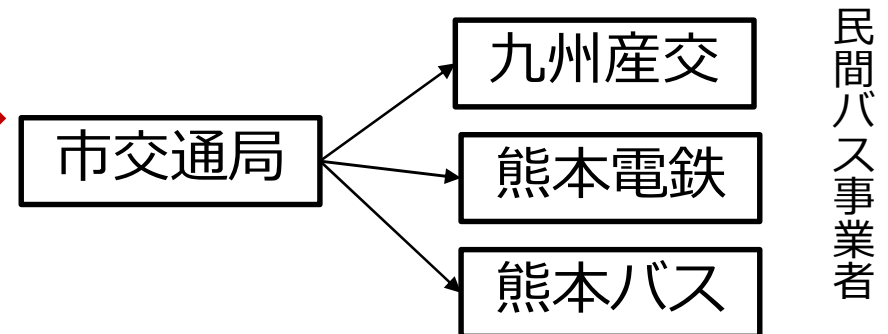
路線とダイヤについての歴史

市交通局移譲はできたが、運行効率化までは…

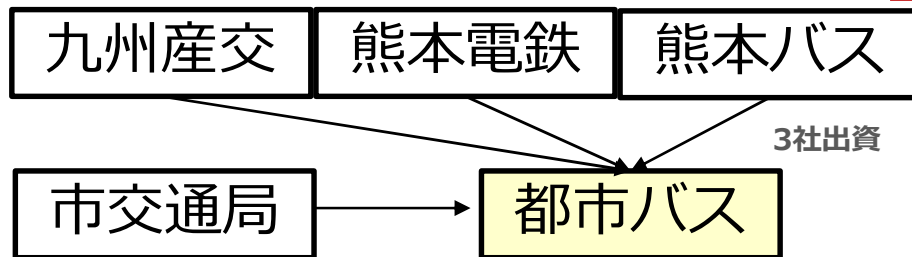
2003年 民間バス事業者の経営破綻
県が中心となり、熊本市、事業者とともに「都市圏バス路線に関する検討会議」を設置
⇒「競合路線の整理」、「バス網の再編」、「バス運行体制の見直し」の3つを柱に掲げ検討。



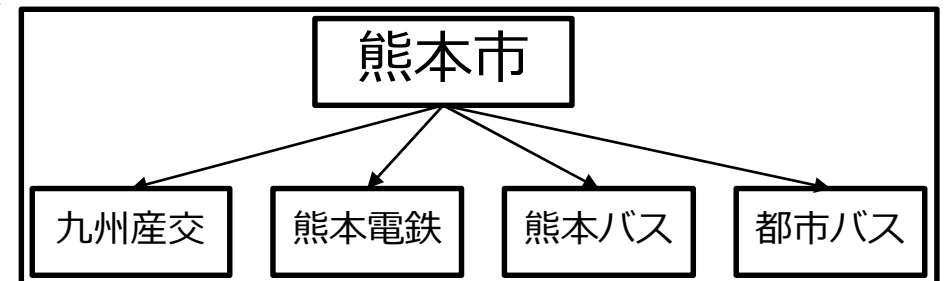
2004年～2008年
熊本市交通局から競合路線バス8路線54系統の民間事業者への移譲開始（2008年4月完了）



2007年～2014年
・民間3社による共同出資で都市バス設立（2007年）
・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
・市交通局 経営健全化計画策定（2009年）



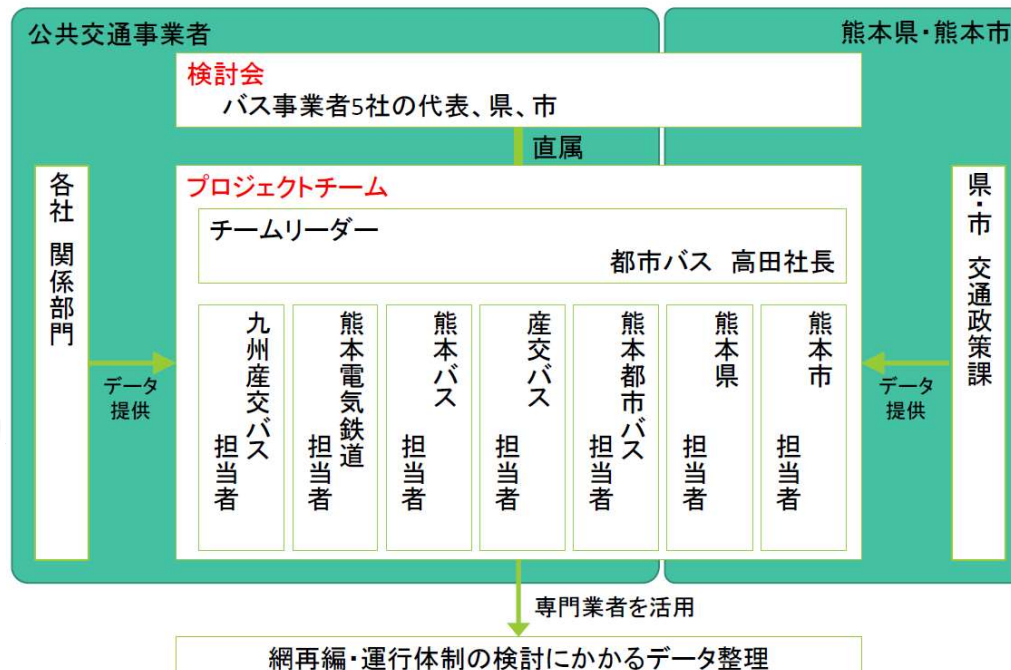
2009年～2018年
「バス交通のあり方検討協議会」（熊本市設置）、
「熊本都市バスを中心とした運行体制の再編」を提言し、2015年「熊本地域公共交通網形成計画」策定（熊本市・嘉島町）



2019年3月 あり方検討会発足

- ・ 県、市、事業者フラットな検討体制
- ・ リーダーは都市バス社長（行政出身）
- ・ 熊本市長の公約として、民間バス事業者の統合、バス路線やダイヤの抜本的見直しを進め、バスと市電の関わり方も含め国、県、事業者と協力しながら次世代を見据えた公共交通の再編を行います。（一部抜粋）

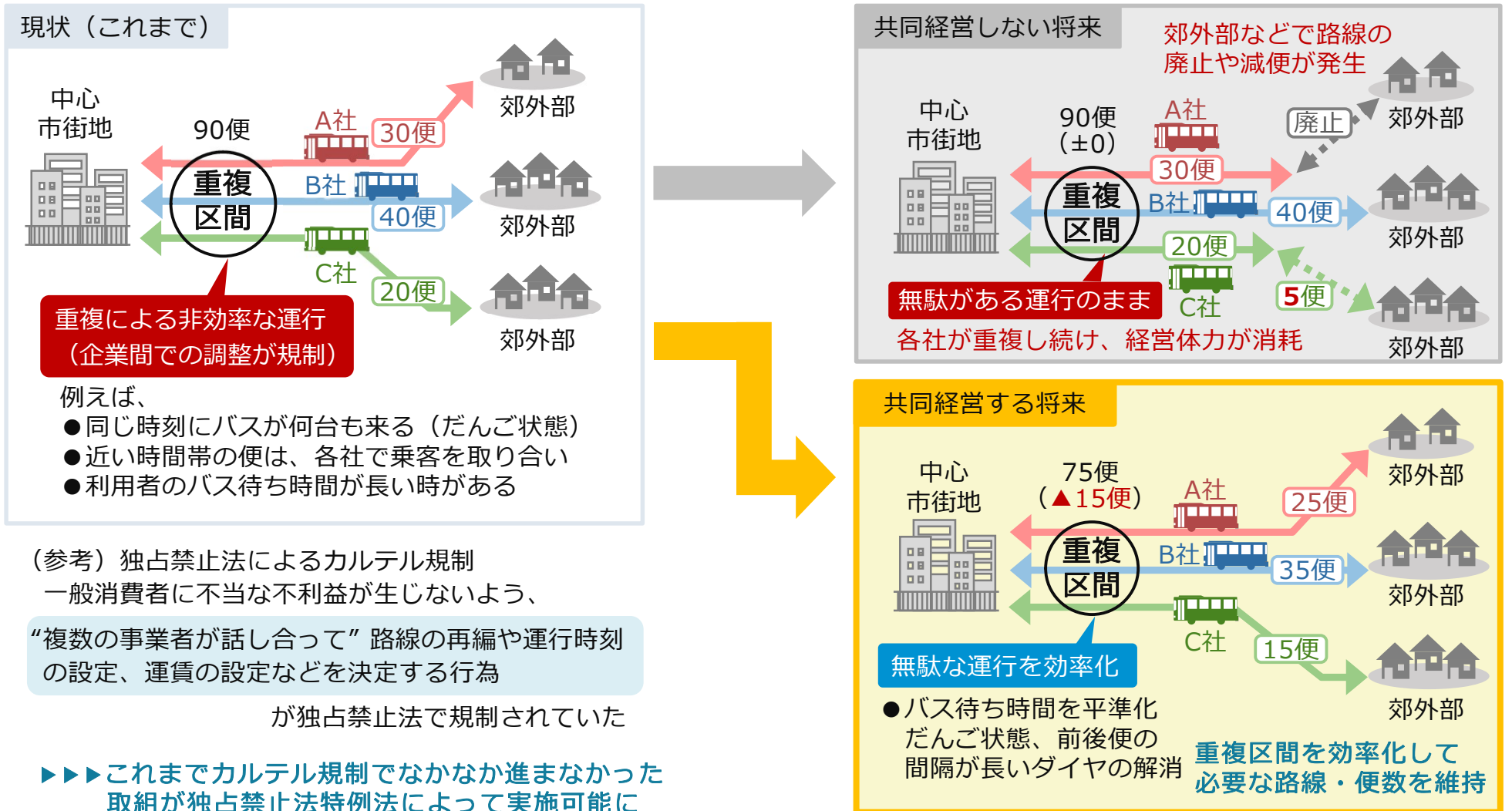
プロジェクト組織図



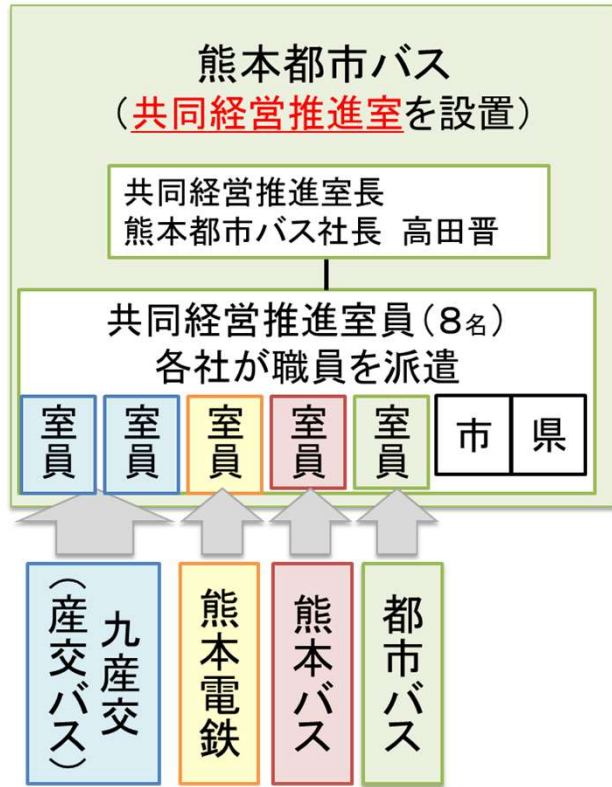
国も未来投資会議等で、バス会社の経営統合や共同経営を後押しする動きあり

**2020年1月 共同経営型の事業形態へ移行を表明
（第5回 熊本におけるバス交通のあり方検討会にて）**

令和2年11月、乗合バス事業者の厳しい経営状況等を踏まえ、企業間の一定の共同行為について認める「独占禁止法特例法」が施行され、これまでカルテル規制の対象となっていた複数事業者によるサービス調整などが実施可能に



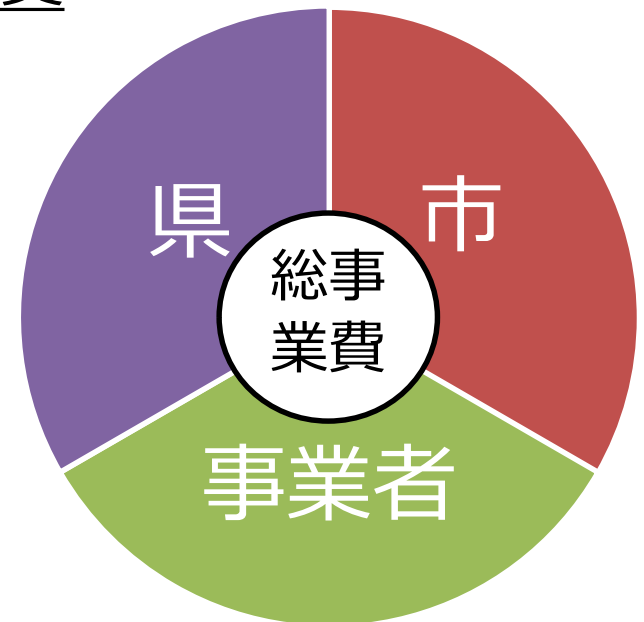
体制



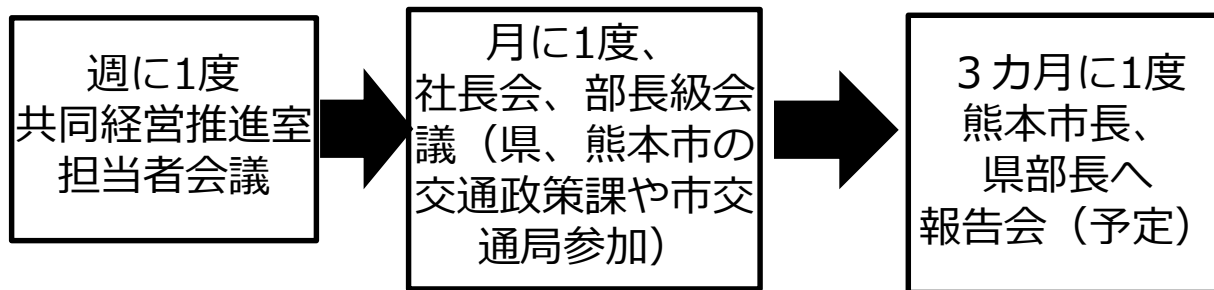
場所、ツール

- 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
- 分析ツールを整備し活用予定

事業費



プロセス



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、県内バス事業者5社が企業間の垣根を越えて路線再編等に取り組む。

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。

- 【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

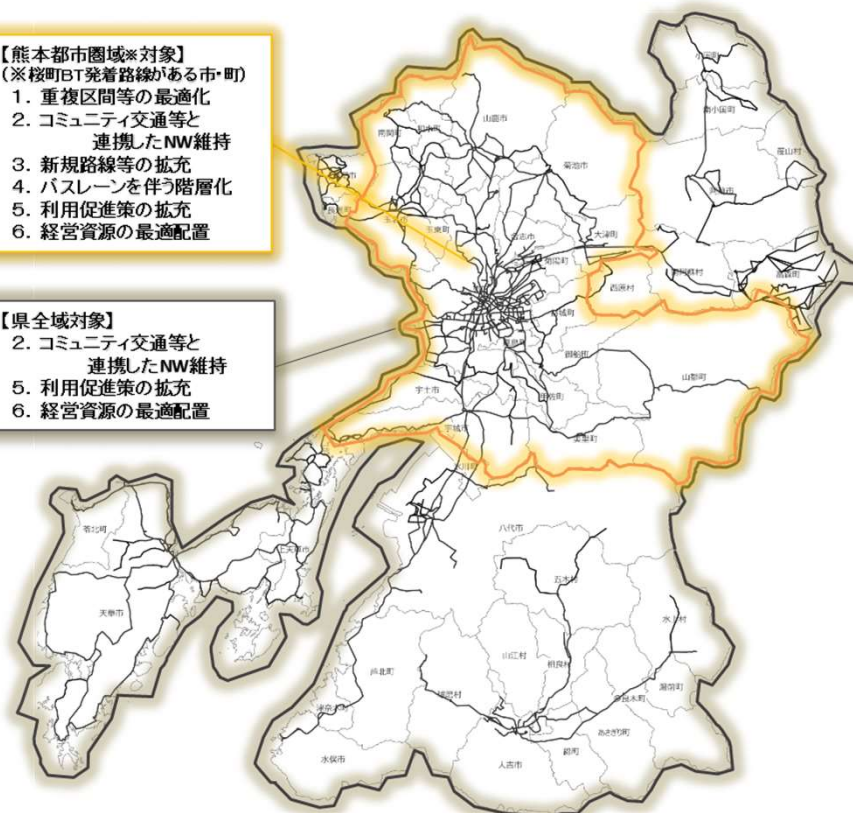
2 新規路線等の拡充

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。

- 【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

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。



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

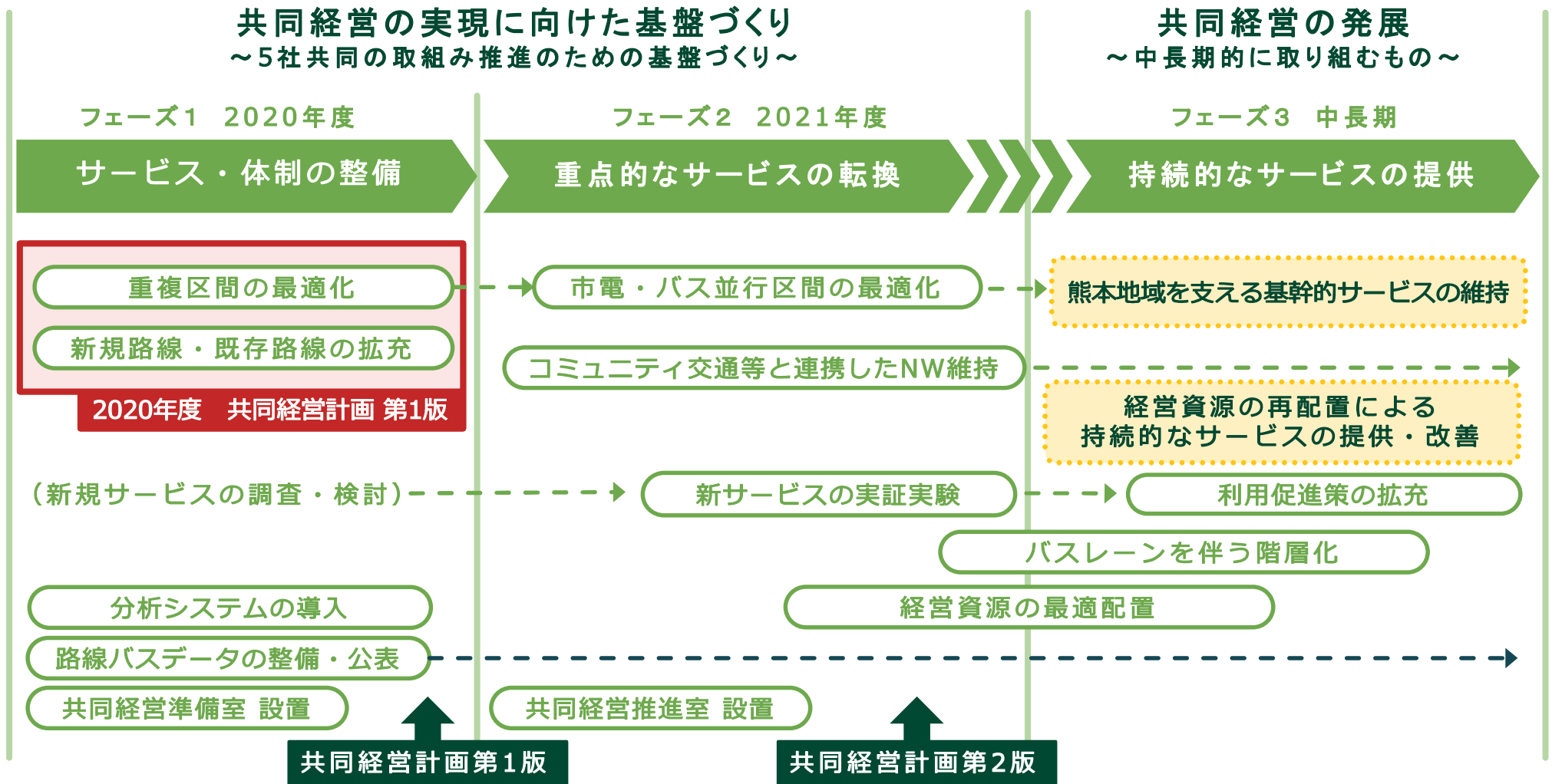
共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めていきます。

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

重複区間4方向や電車通りの最適化に関する共同経営計画の策定、利用促進策やコミュニティ交通との連携等を進め、共同経営の取組を順次拡充・実施する。



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

計画区域・対象路線

複数のバス事業者が重複して運行する代表4区間+効率化で生じた余剰の充当天先（熊本駅周辺の開発の対応） ※右図参照

共同経営の概要

- ①旧3号線方面の最適化（植木・山鹿方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、熊本駅方面の路線延伸（余剰の充当天先）
- ②川尻市道方面の最適化（川尻・松橋方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ③産業道路・国体道路方面の最適化（長嶺方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ④旧57号線方面の最適化（楠・大津方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、2社共通の乗継割引、熊本駅方面、武蔵ヶ丘・光の森方面の路線延伸（余剰の充当天先）

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5.5人/日・車両4.6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

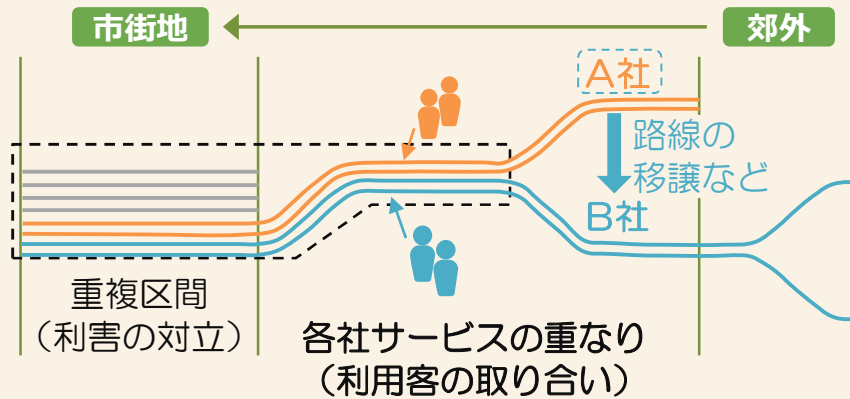


■ 重複区間の最適化に向けた取組方針（基本的な考え方）

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

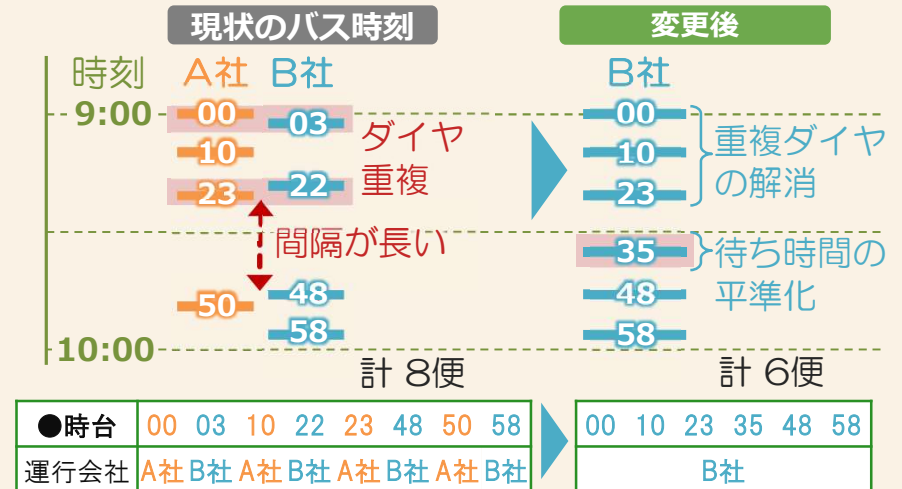
- 事業者間で利害が対立するような路線は、事業者同士でサービス調整（重複路線の見直し）を行い、需要と供給のバランスが取れた運行本数を確保（最適化）する。



路線の移譲などにより事業者間の競争を解消

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



事業全体の概要

収支赤字 +約31百万円 改善 (3年で+約91百万円 の改善効果)、
サービス維持に必要な運転士 +5.6人/日・車両 +4.7台/日 改善

① 旧3号線

② 川尻市道

④ 旧57号線

③ 産業道路・国体道路

収支 -約16百万円 悪化 人員/車両 -1.0人/0.7台 悪化

取組内容

- 産交バス
 - ※現状維持
- 九州産交バス
 - 重複路線の見直し
減便、区間短縮
 - 待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が長いダイヤの調整
- 熊本都市バス
 - 重複路線の見直し
系統の移譲、一部系統の廃止

現状	実施後
1 系統 平日 14便 土曜 6便 日祝 6便	1 系統 平日 ±0 土曜 ±0 日祝 ±0
15 系統 平日 176便 土曜 150便 日祝 122便	20 系統 平日 +48便 土曜 +44便 日祝 +36便
3 系統 平日 55便 土曜 50便 日祝 39便	○ 系統の移譲 (九州産交バスへ) ○ 系統の廃止 (京町本丁)

余剰の充当 熊本駅方面の延伸

余剰の充当 区間③の運行に活用

収支 +約2百万円 改善 人員/車両 +0.8人/0.8台 改善

取組内容

- 九州産交バス
 - 廃止系統の代替
廃止系統で輸送人員の多い早朝便を一部増便
 - 待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が長いダイヤの調整
- 熊本バス
 - 重複路線の見直し
系統の廃止

現状	実施後
12 系統 平日 90便 土曜 83便 日祝 78便	12 系統 平日 +1便 土曜 ±0 日祝 ±0
2 系統 平日 6便 土曜 4便 日祝 4便	○ 系統の廃止 (南区役所)

余剰の充当

※効率化で捻出される余剰が軽微のため、自社の労働環境の改善に活用

取組内容

- 熊本都市バス
 - 重複路線の見直し
減便、区間短縮
 - 待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が長いダイヤの調整
- 九州産交バス
 - 重複路線の見直し
系統の移譲、一部系統の廃止

現状	実施後
1 系統 平日 94便 土曜 60便 日祝 48便	3 系統 平日 +28便 土曜 +22便 日祝 +24便
3 系統 平日 50便 土曜 46便 日祝 41便	○ 系統の移譲 (熊本都市バスへ) ○ 系統の廃止 (戸島駐車場)

余剰の充当 区間①の運行に活用

収支 +約32百万円 改善 人員/車両 +4.4人/3.4台 改善

取組内容

- 九州産交バス
 - 重複路線の見直し
減便、増便
 - 待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が長いダイヤの調整
- 熊本電気鉄道
 - 重複路線の見直し
系統集約、区間短縮、減便、増便
 - 待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

現状	実施後
11 系統 平日 192便 土曜 174便 日祝 132便	12 系統 平日 -4便 土曜 -9便 日祝 ±0
7 系統 平日 40便 土曜 39便 日祝 36便	4 系統 平日 -3便 土曜 -9便 日祝 -10便

余剰の充当 熊本駅方面の延伸

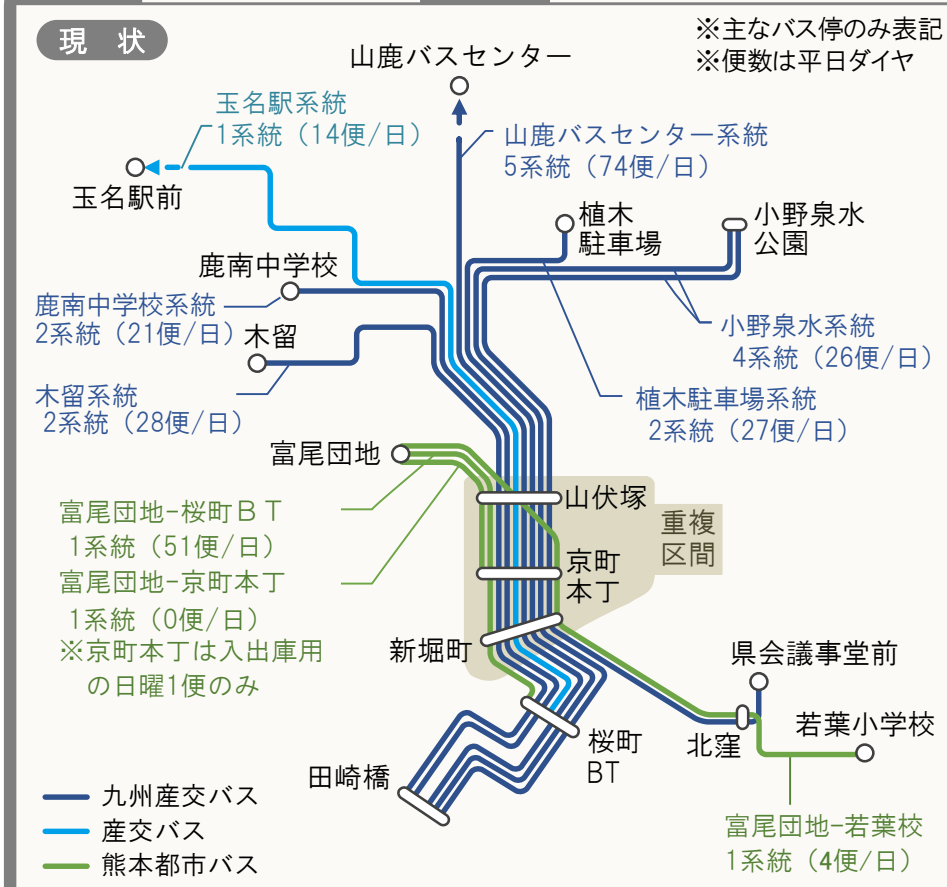
余剰の充当 熊本駅方面の延伸
武蔵ヶ丘、光の森方面延伸

収支 +約13百万円 改善 人員/車両 +1.3人/1.1台 改善

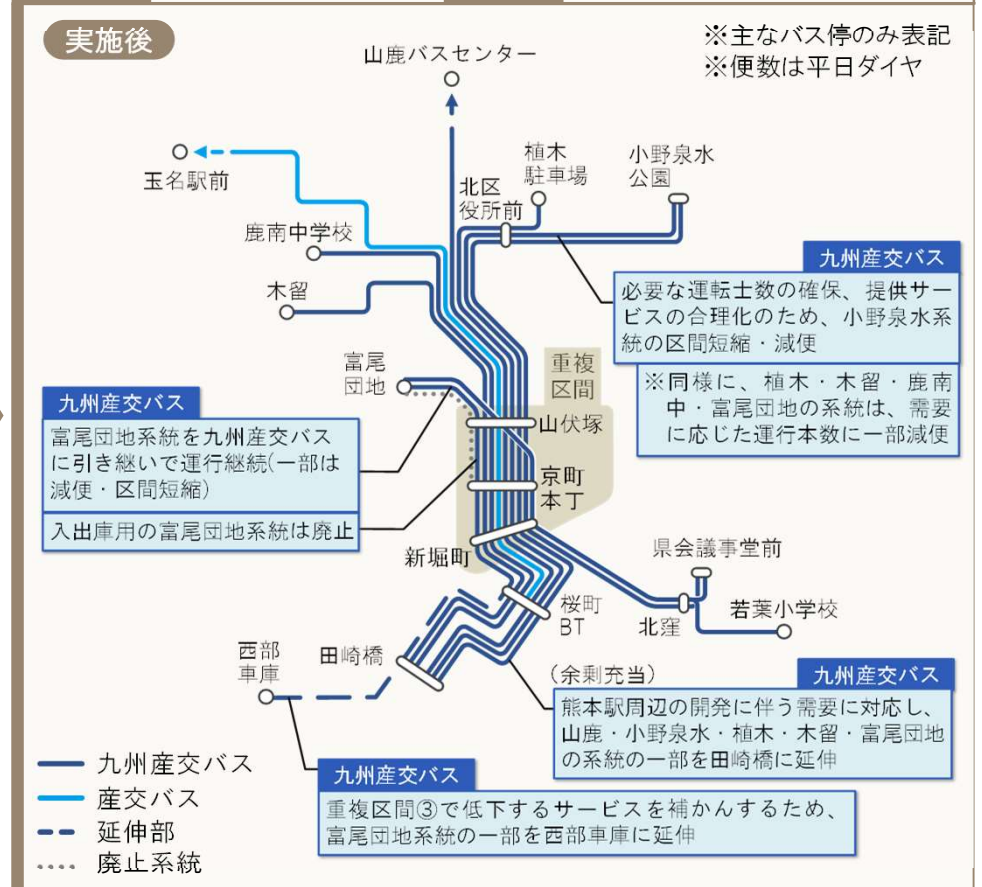
方針 九州産交バスへの運行分担による競合解消・需給バランスに合わせた最適化

- 取組内容**
- ① 運行量の多い九州産交バスに熊本都市バス系統（富尾団地）を移譲し、事業者間の競合を解消（一部系統廃止）
 - ② 需給バランスを踏まえた重複路線の効率化（減便、区間短縮等）、待ち時間の平準化による利便性の維持・向上
 - ③ 効率化で生じた余剰：熊本駅周辺の開発に応じた路線延伸(九州産交バス)、重複区間③の運行に充当(熊本都市バス)

系統数	19系統	便数	平日 245便	土曜 206便	日祝 167便
仕業数	37仕業	運賃	各社共通・距離制		

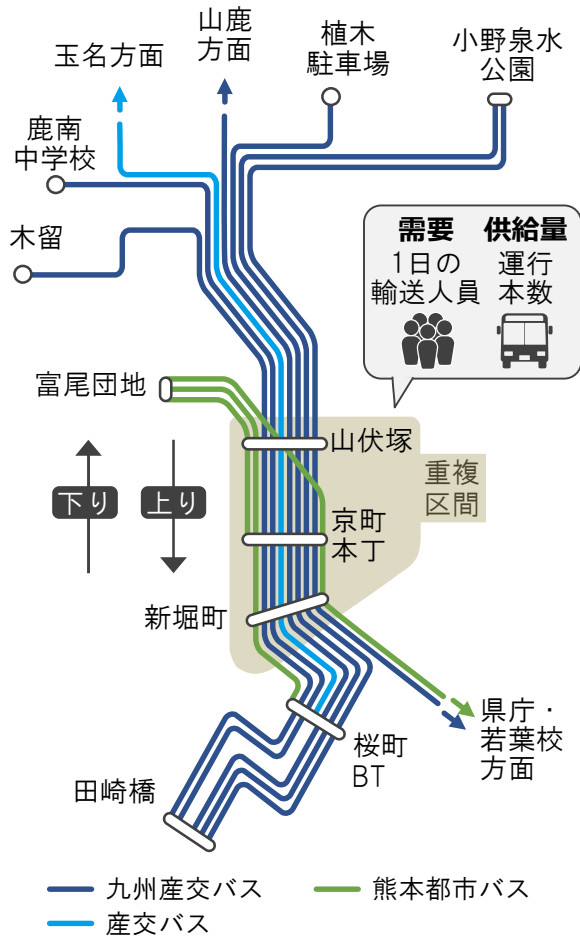


系統数	21系統 (2増加)	便数	平日 238便	土曜 200便	日祝 164便
仕業数	38仕業 (1増加)	運賃	現行のとおり		

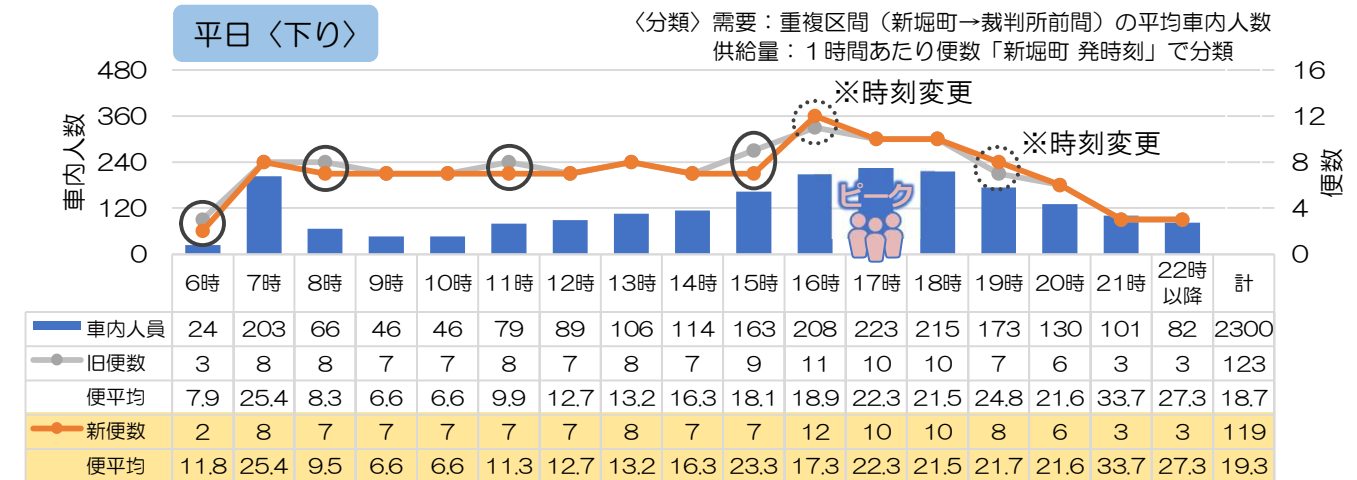
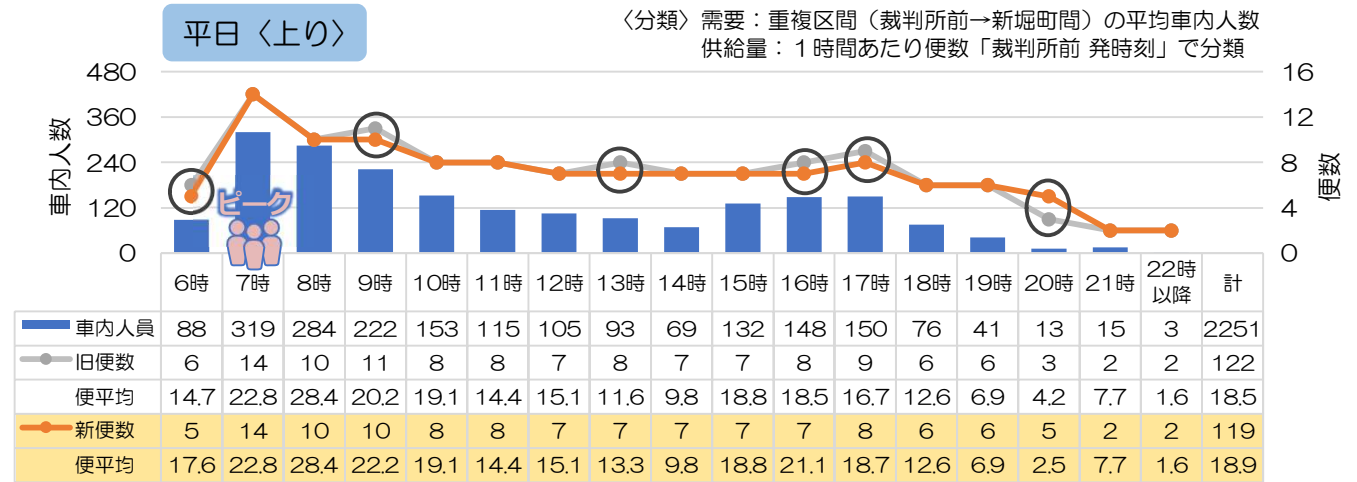


■ 需要と供給のバランス

各方面の路線が通過する重複区間の「輸送人員（需要）」と「運行本数（供給量）」の状況は次の通りである。需要と供給量のバランスが取れた運行本数の確保を前提として、利用実態に合わせた提供サービスの効率化により運転士・車両の余剰を確保



輸送人員と運行本数 ※輸送人員90%で検証（新型コロナウイルス影響）

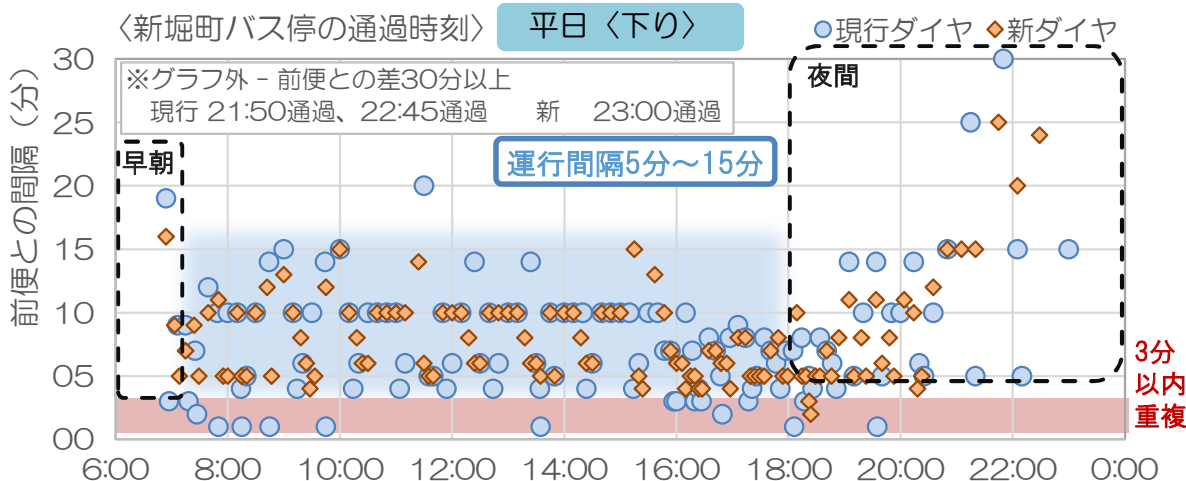
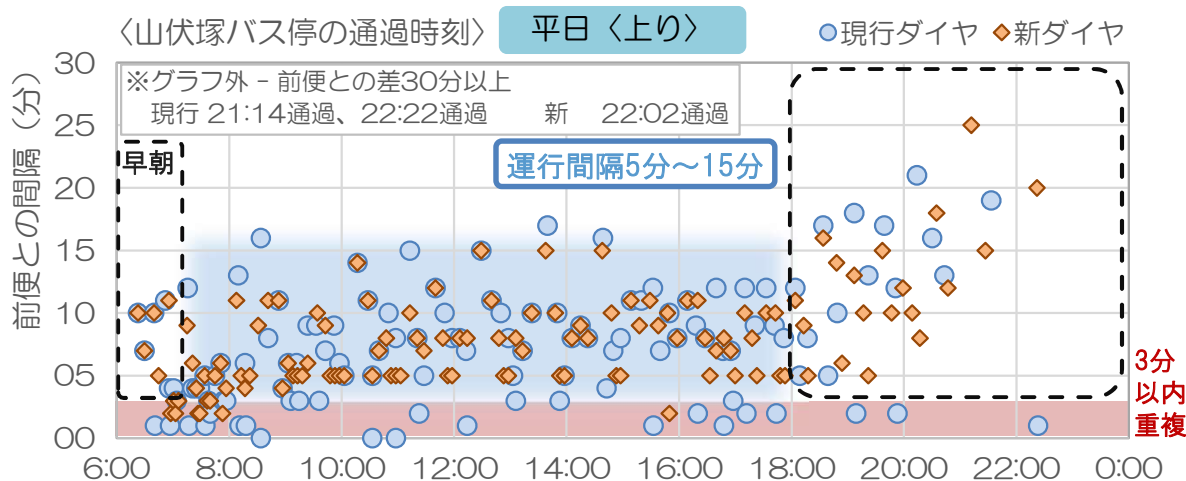


注) 輸送人員は2019年10～12月時点データをベースとして使用（輸送人員は90%で乗じたもの）

■ 待ち時間の平準化

利用者にとって無駄となっていた重複ダイヤを解消しつつ、早朝や夜間、運転士の休息等で制約される時間を除き、5分～15分の運行間隔に調整。朝のラッシュ時間の近接ダイヤ改善

運行間隔（平日便の前便との時間差）



■ 利便性の維持・向上策

1 無駄になっていた重複ダイヤの再生

待ち時間の平準化により、利用者にとって無駄だった3分以内で運行する重複ダイヤを解消し、効率化しつつ利用しやすいダイヤへと改善

(3分以内重複ダイヤの便数・総便数に対する割合)

運行日	現状	最適化後	差
平日	44便 (18.1%)	10便 (4.2%)	34便 改善
土曜	24便 (11.8%)	0便 (0.0%)	24便 改善
日祝	9便 (5.5%)	1便 (0.6%)	8便 改善

※山伏塚・新堀町の通過時刻から算定

2 熊本駅周辺の開発に対応したサービス向上

効率化で生じた余剰は、富尾団地系統を熊本駅再開発に対応し西部車庫まで路線延伸を行い、**熊本駅に生まれる新たな移動需要に対し、サービス向上**

3 定期券の利便性向上とスムーズな利用転換

(定期券利用者)

運行系統の移譲に伴い、**重複区間の利用者はどの便でも乗車でき、定期利用が便利に** (平日190便+48便→238便)。一部定期券利用者で事業者切替による弊害が生じないように各社で円滑に対応

(乗り継ぎが必要な定期券利用者)

熊本都市バス路線を乗り継ぐ現在の定期保有者 (富尾団地系統⇔他系統) は、運行する両社で乗り継ぎ定期券を発行してスムーズに利用できるよう対応

共同経営準備室から共同経営推進室に変更し、令和3年度以降、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 「バス・電車100円の日」の企画実施

公共交通の利用促進や、にぎわい創出等の様々な効果をもたらす「熊本県内バス・電車100円の日（仮称）」を令和3年度に実施予定

2 まちなかループバスの試行運行

共同経営事業の一環として、熊本市が実施主体となり、熊本駅、桜町周辺、通町筋を循環する「まちなかループバス」を土日祝日限定で2021年4月3日に試行運行開始

3 新サービスの実証実験

バス利用促進につながる新サービス（新しい運賃・割引制度によるサービス）の実証実験を令和3年度予定

4 共同経営計画第2版（電車通りの最適化）の策定

熊本都市圏において複数のバス事業者と市交通局の路面電車が最も重複する「電車通り」の最適化を図るための計画を検討予定

5 コミュニティ交通等と連携したネットワーク維持

需要が少ないバス路線をコミュニティ交通へ転換するための、対象となるバス路線の選定、具体的な転換ストーリーの作成や、シミュレーションによる運転士確保・運用計画の作成を行う

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