

**公共交通を活用した車1割削減による  
渋滞緩和体験・効果測定を目的とした実証実験  
～菊池南部地域の工業団地周辺をターゲットとして～**

九州産交バス株式会社  
産交バス株式会社  
熊本電気鉄道株式会社  
熊本バス株式会社  
熊本都市バス株式会社

# 熊本のバス会社は共同経営推進室を創設してチャレンジ！

～全国初の共同経営～



九州産交バス

産交バス株式会社

熊本電鉄

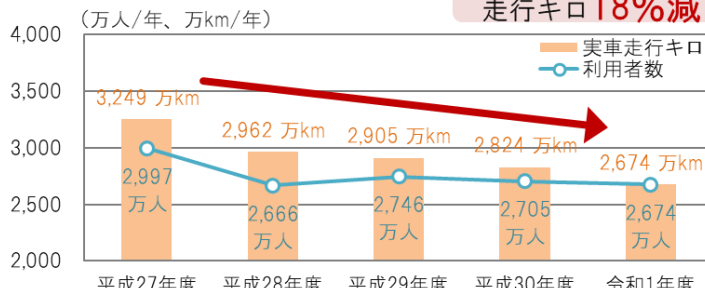
Kumamoto bus Co.,Ltd.  
熊本バス株式会社

熊本都市バス  
KUMAMOTO TOSHI BUS

(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

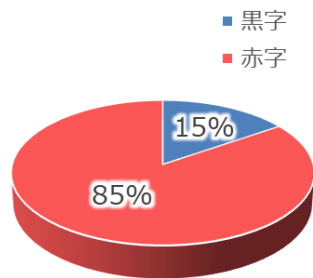
利用者数**11%減**  
走行キロ**18%減**



資料：各社運行実績資料（各年）

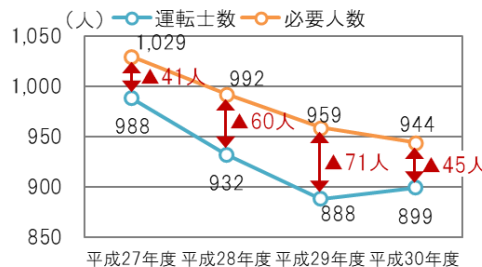
県内バス路線の赤字

運転士の不足数



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**



資料：各社雇用・退職等実績資料（各年）

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

- ✓ 重複路線の効率化・平準化の実施（共同経営計画）
- ✓ 共通定期券のサービス開始（R4.4.1）
- ✓ 子ども無料・大人100円の日実施(R4.11.5主催)



# 1.背景・目的・内容

## 社会的な観点（菊池南部地域における渋滞）

### 課題

- ① 現状でも菊池南部地域の工業団地周辺の渋滞が慢性化
- ② TSMC進出に伴い雇用が増加し更なる渋滞悪化が危惧
- ③ 長期ハード対策（道路整備）はあるが、短期ソフト対策が未定

## 公共交通事業の観点

### 課題

- ① 利用者数・サービスレベル減
  - ② 赤字額の増加
  - ③ 社会課題へコミットできていない（独立採算の影響）
- 新型コロナの影響で更に悪化

## 従事者のQOLの観点

### 課題

- ① 交通渋滞による過大な通勤時間が余暇時間等の確保に影響
- ② 通勤に必要な自動車の購入費が家計の負担
- ③ マイカー通勤による安全性のリスク
- ④ マイカー通勤がもたらす健康増進の阻害

本プロジェクトによって、「社会（企業）」「公共交通」「従事者」の三方にとってメリットが生まれる

### 社会・地域

- 道路交通の円滑化による経済活性化
  - 環境負荷の低減
- ※企業にとっては社会貢献につながる

### 公共交通

- 地域の移動手段の確保
- サービス向上に向けた経営体力の強化

### 従事者

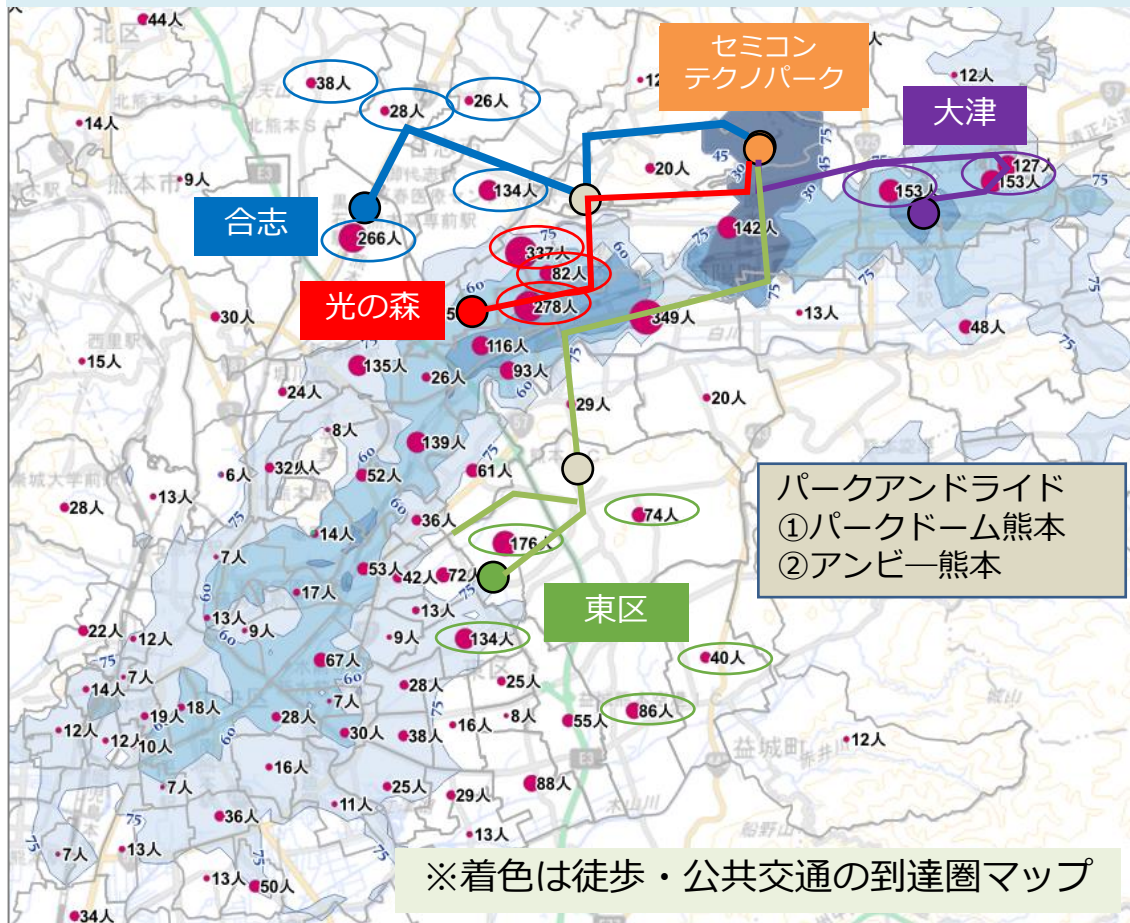
- QOLの増加（時間の有効活用、家計負担軽減、安全・安心の向上、健康増進）

# セミコンテクノパークノーマイカーデー実証実験（1/27実施）<sup>3</sup>

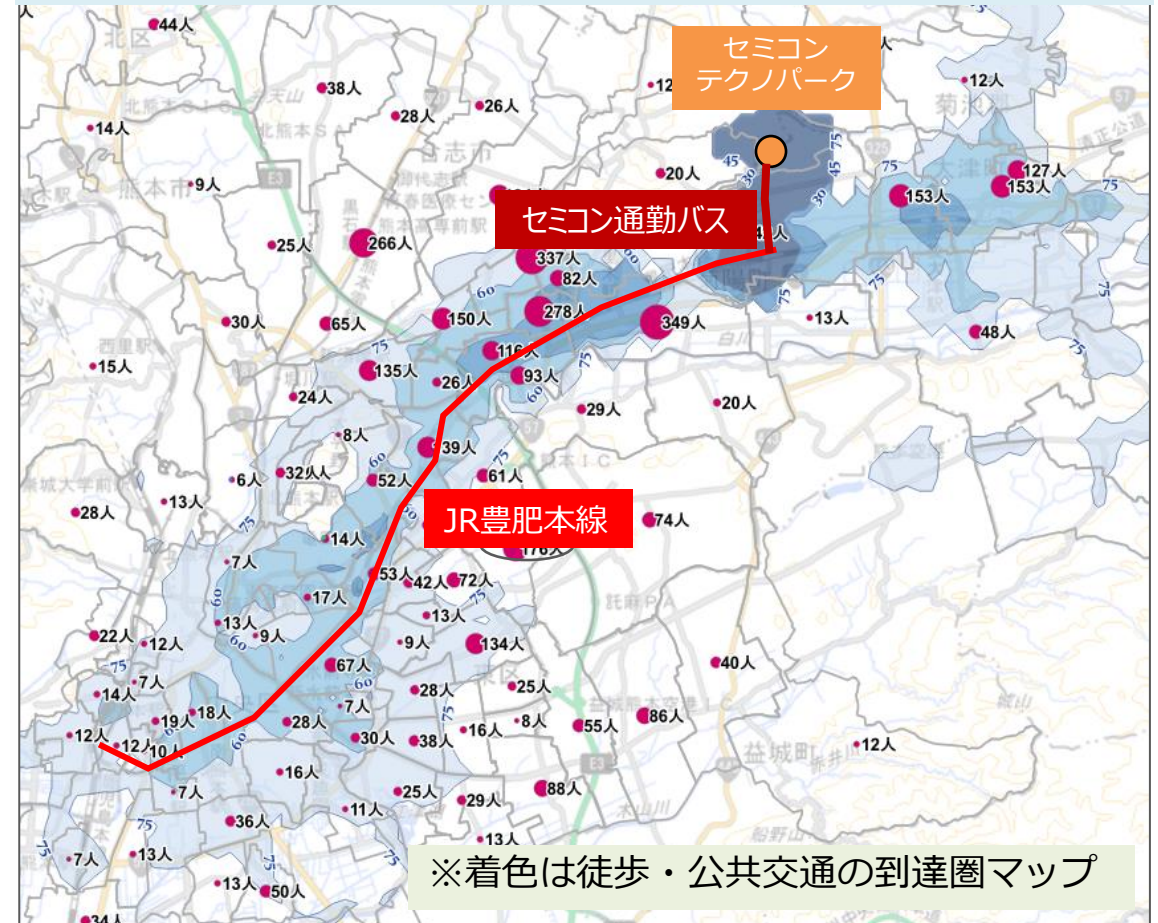


## 公共交通を活用した車1割削減（朝ピーク約800台）による渋滞緩和体験・効果測定を目的とした実証実験

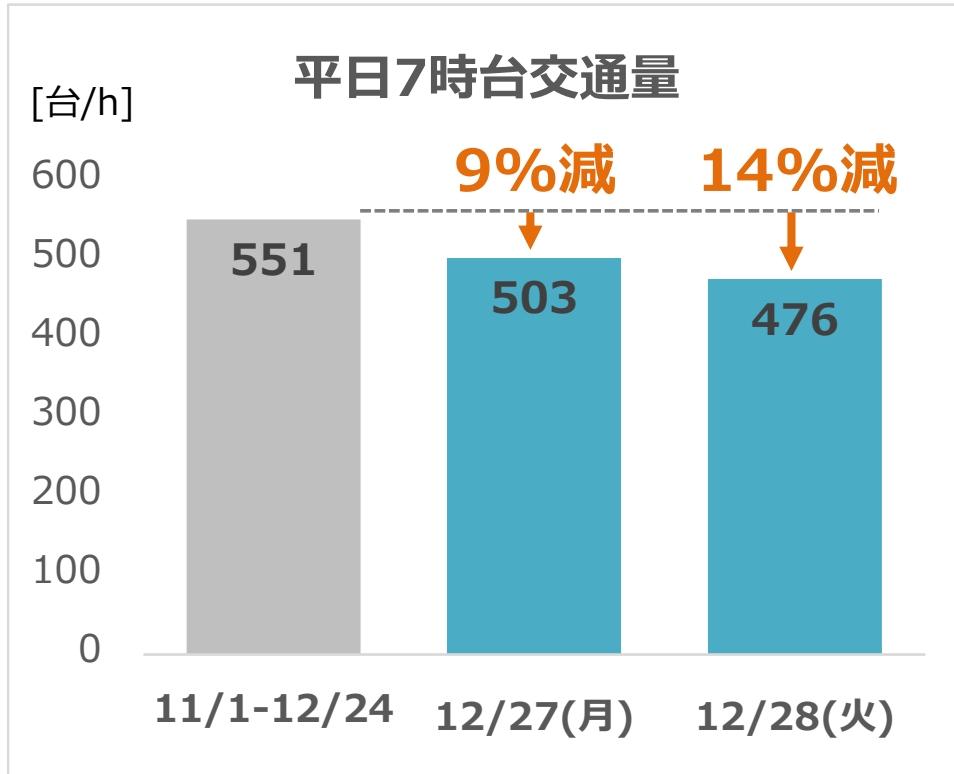
公共交通空白地帯から無料通勤バスを運行（無料）



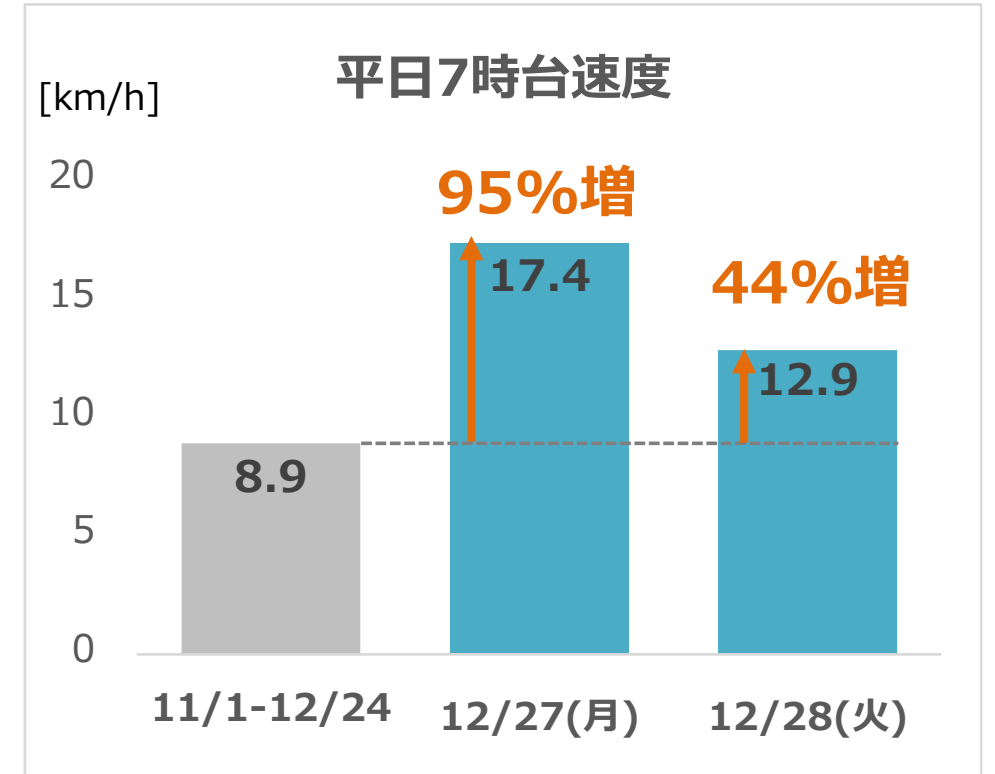
既存の公共交通を強化して活用



## 例) 県道30号から国道325号の交差点

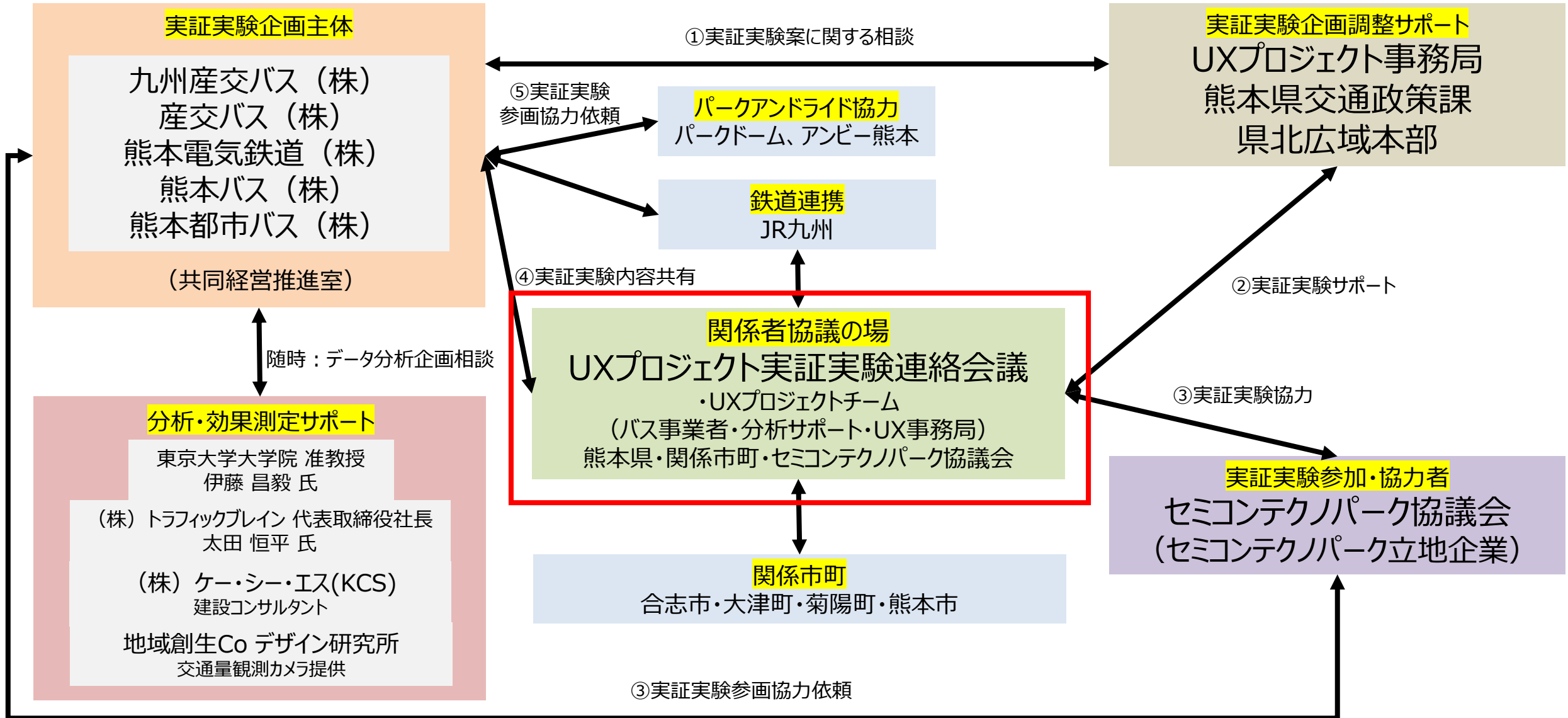


出典：JARTIC断面交通量情報



出典：ホンダプローブデータ

**車が1割減れば車の速度は大幅に上がる！**



## 2. 実証実験の結果

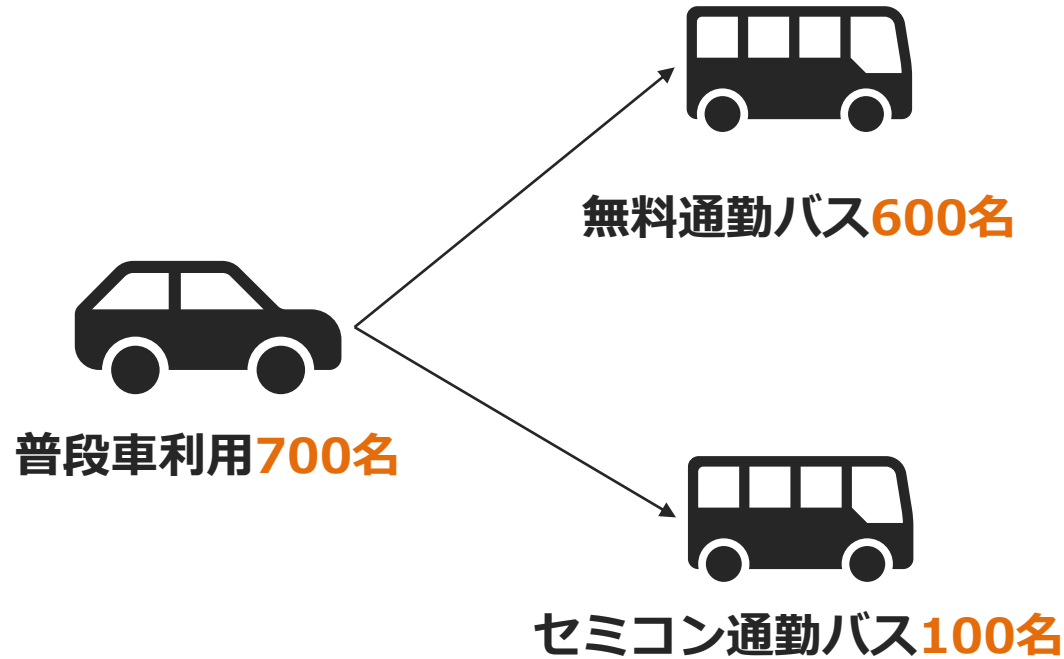
居住地・事前意向・ニーズを踏まえて計画したが簡単でなかった・・・



## 車から公共交通への転換事前見込み

事前アンケートから目標800人に対して700人期待

※参加希望、未定だが参加希望と回答した方



## 公共交通利用の実績

無料通勤バス	朝	夕
合志ルート	34人	30人
光の森ルート	54人	53人
東区八反田ルート	28人	26人
東区日赤ルート	55人	46人
大津ルート	35人	27人
合計	206人	182人

※206人の内、車からの転換者は153人

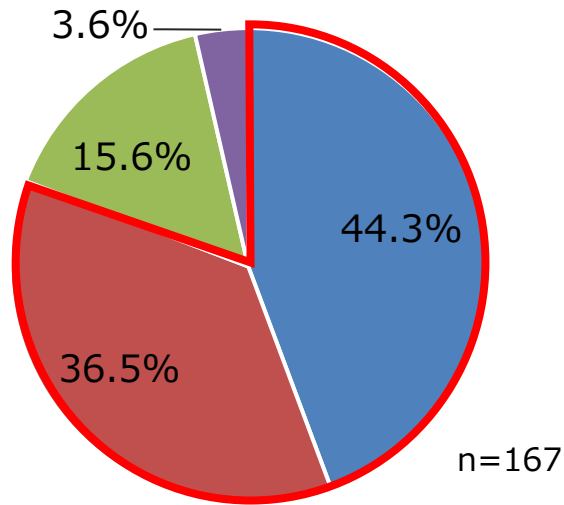
セミコン通勤バス (既存交通機関)	朝	夕
	453人	281人

※453人の内、車からの転換者は46人

車1割削減（朝ピーク800台・人）を狙っていたが…  
事後アンケートより車からの転換は199人と推計され厳しい結果に

## Q.無料通勤バスは便利だと思いませんか？

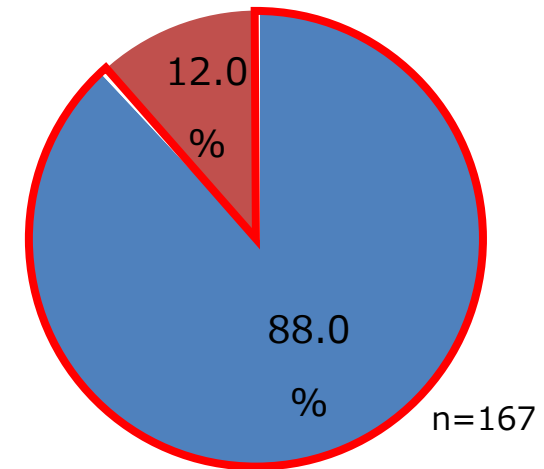
- ・ 81%が便利と回答。
- ・ 特に、44%は「とても便利だった」と高評価



- とても便利だった
- まあまあ便利だった
- どちらともいえない
- 不便だった

## Q.再度、無料通勤バスを利用しようと思いませんか？

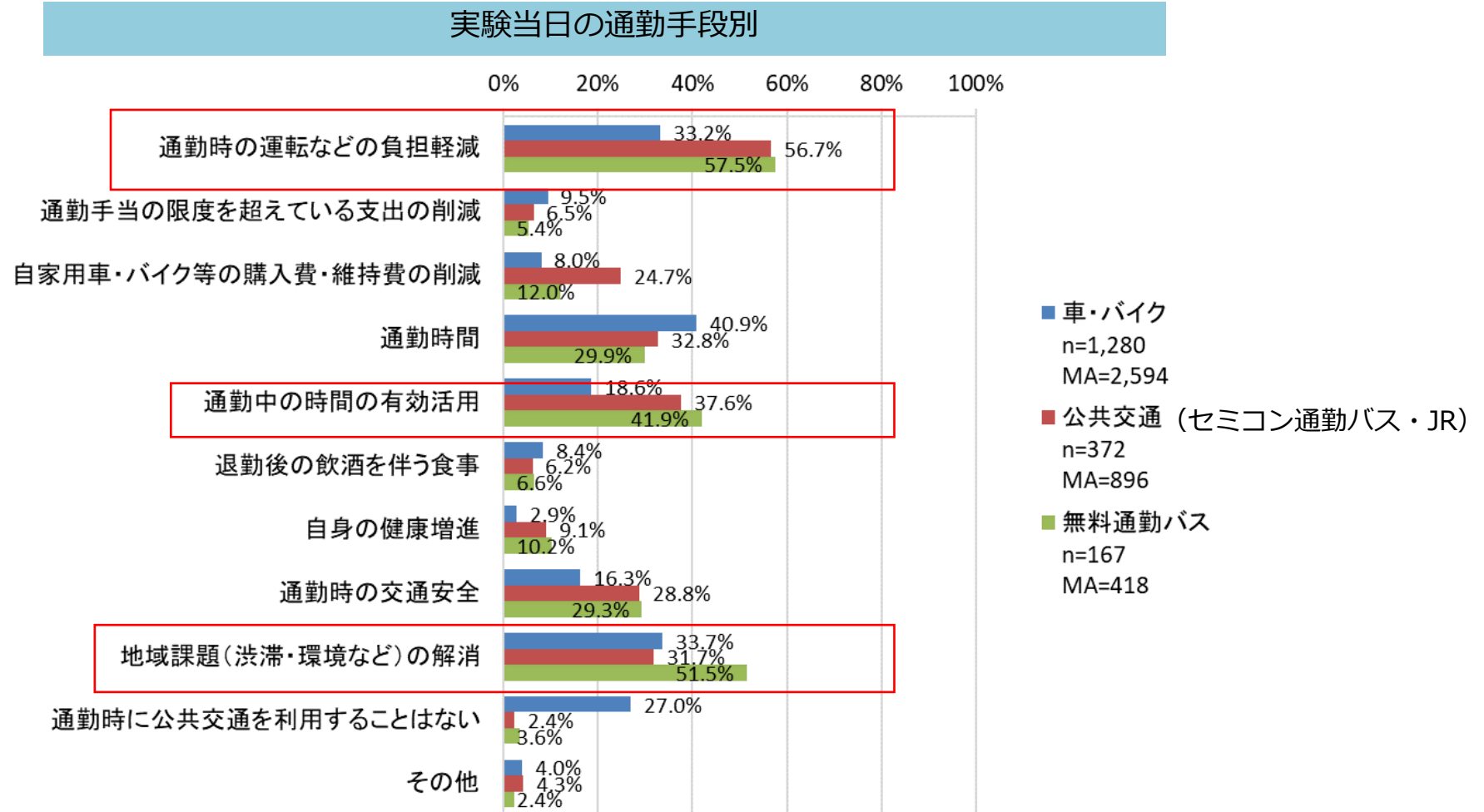
- ・ 88%が今後の利用意向を示した。



- 利用したい
- 利用しない

公共交通を利用した方の評価は高い傾向にあった

## 通勤時の公共交通利用の動機

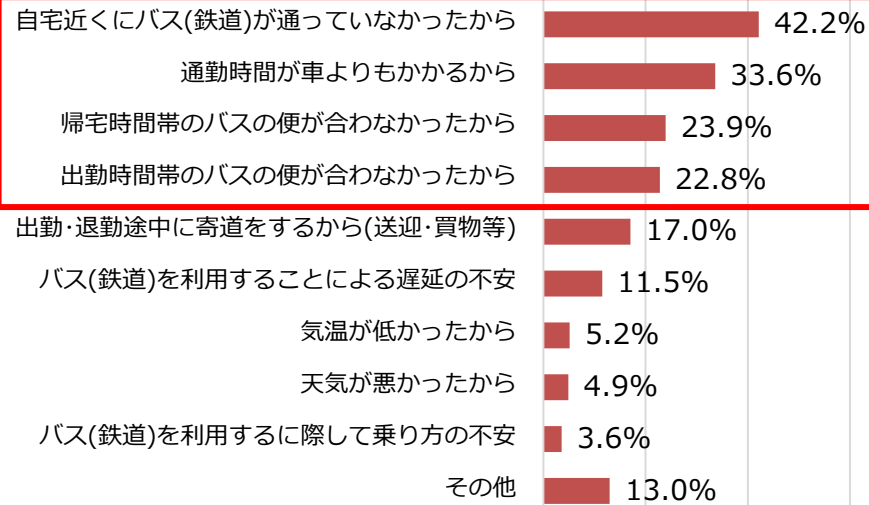


公共交通転換者は「運転の負担軽減」や「通勤時間の有効活用」「地域課題（渋滞・環境など）の解消」が動機

## ノーマイカーデー不参加の理由

### 不参加の方

0% 20% 40% 60% 80% 100%

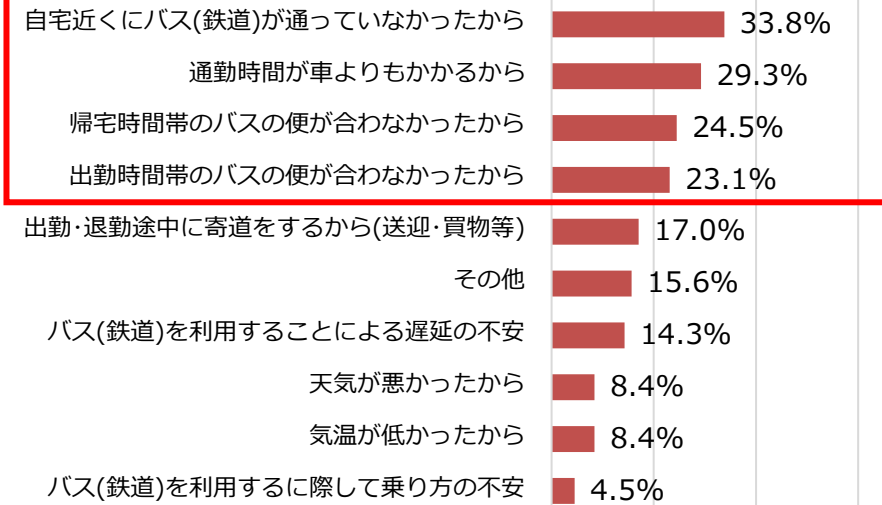


n=1,145  
MA=2,035

同一傾向

### 参加を検討していたが当日不参加の方

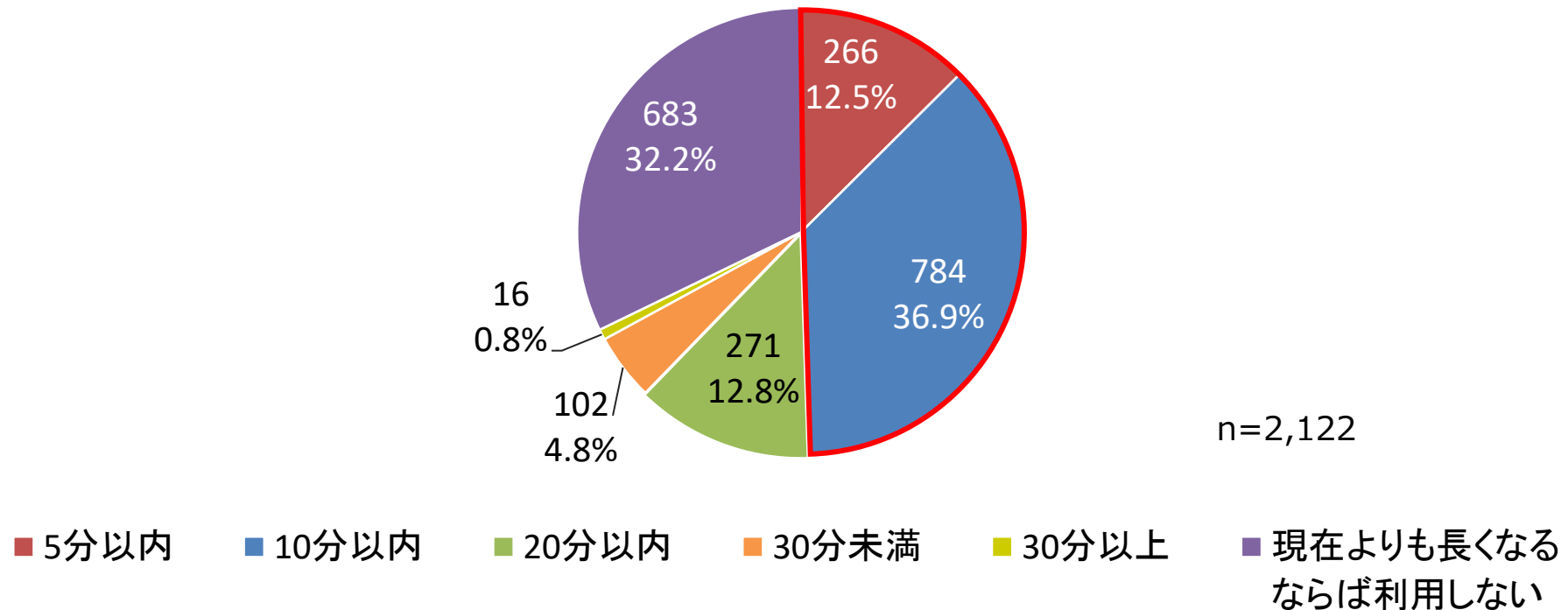
0% 20% 40% 60% 80% 100%



n=441  
MA=789

実証実験の費用・データ・事前調査に基づいて最大限計画を行ったが…  
車よりも制約がかかる公共交通利用へのハードルは高い

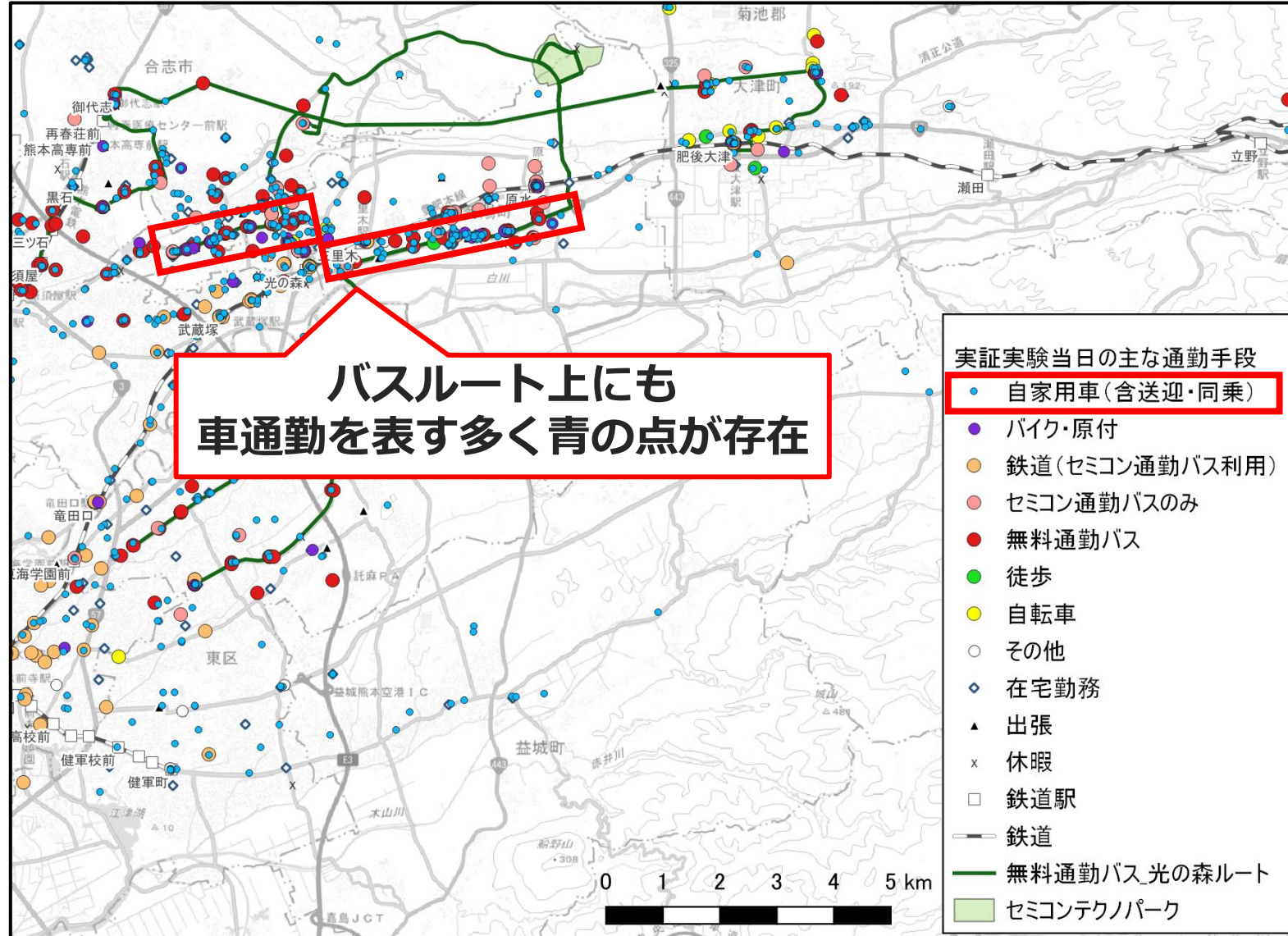
## 公共交通利用により長くなる通勤時間の許容時間（車利用者含む）



公共交通の時間的優位性を出していけるかが課題

# 公共交通が利用されないシビアな結果

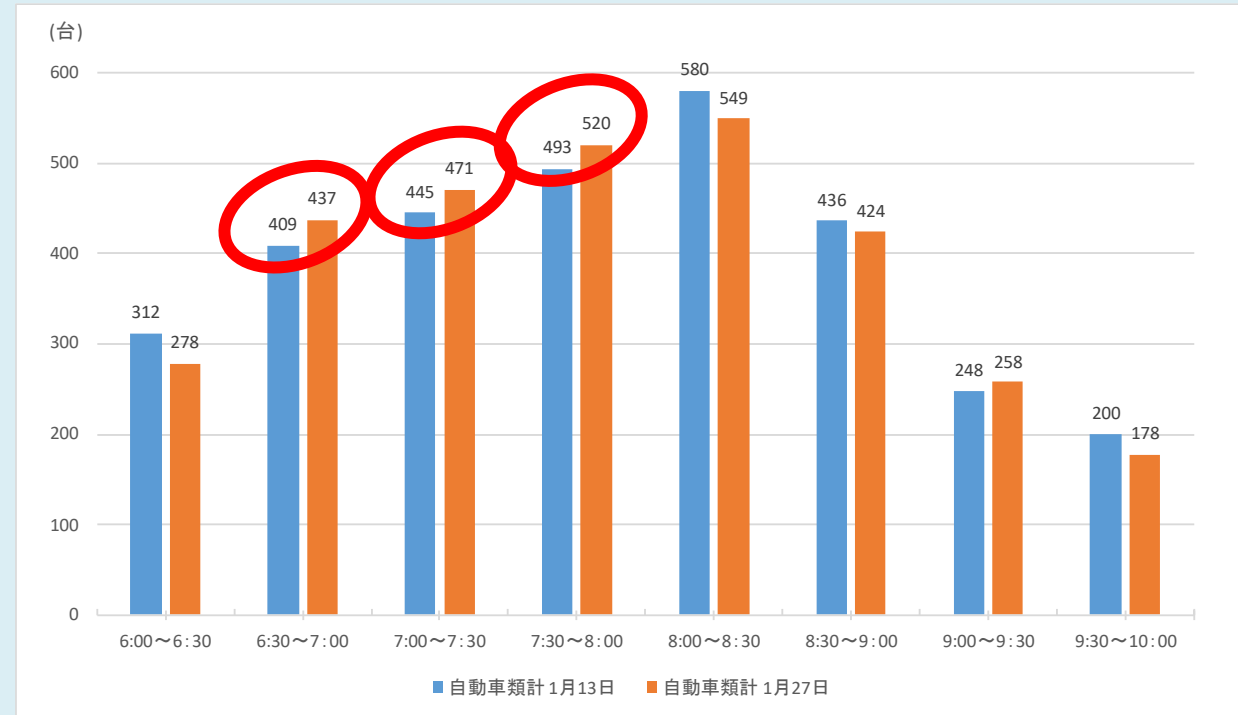
実験当日の通勤手段別の居住地 (事後アンケートより) ※居住地：居住地最寄りのバス停・施設・店舗等



事前調査・データを踏まえて  
バス路線を計画

当日はバス路線沿線上でも  
車利用の方が多くいらっちゃった…

公共交通への転換がいかに  
難しいか分析から明らかとなった



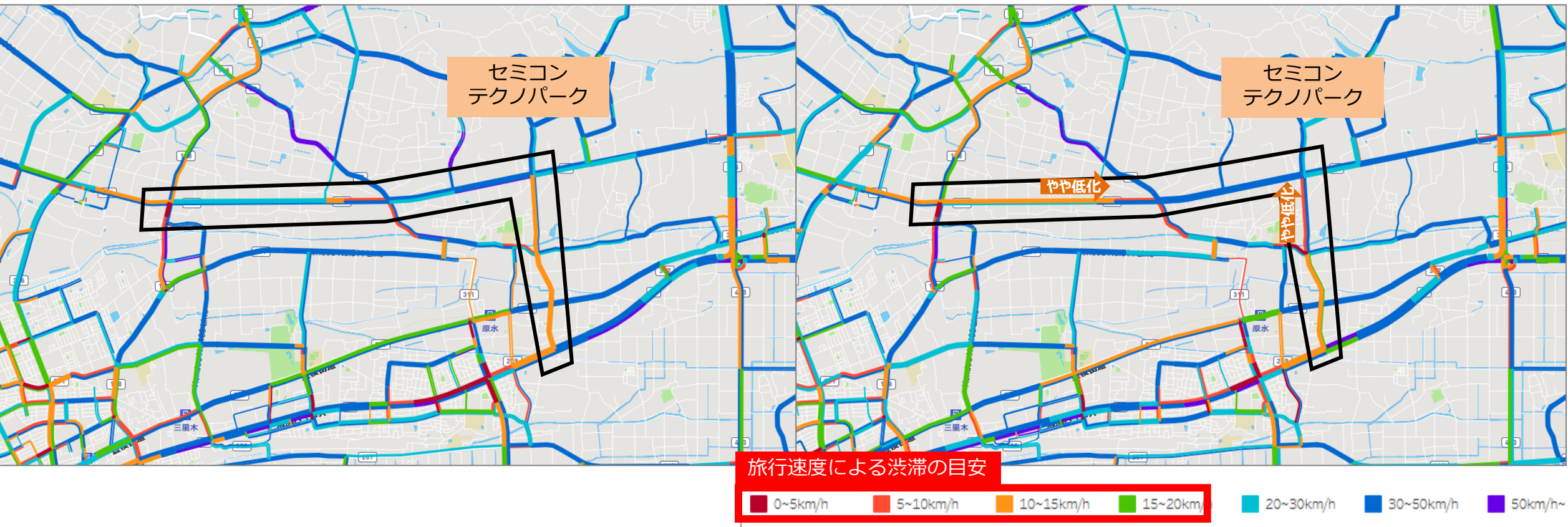
1/13（金）と1/27（金）で比較した場合  
交通量の減少を期待していたが → 実証実験当日は全体的に交通量がやや増加

原因：天候悪化によるセミコン通勤者以外も含む車利用増加か？

# セミコンテクノパーク周辺の道路交通評価（旅行速度 朝）

1/13 朝7:30-8:30

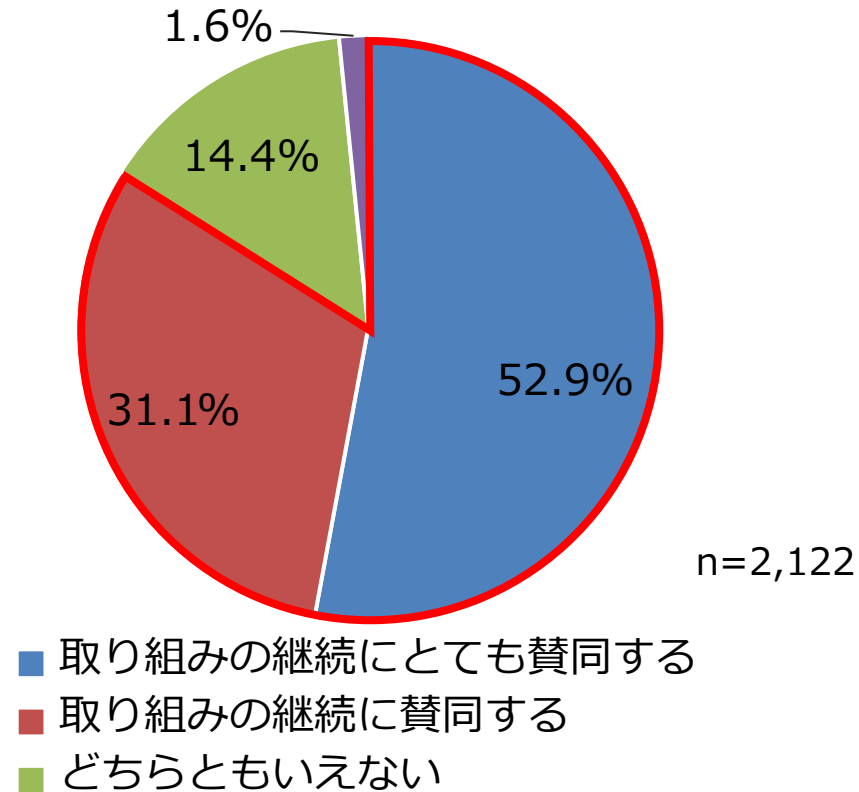
1/27 朝7:30-8:30



1/27（金）は1/13（金）より僅かに交通量が多いため速度が低下  
少しでも交通量が減れば速度は大きく変わることは分かった



## 通勤時の交通渋滞緩和のための公共交通充実化への取組継続意向（車利用者含む）



**公共交通充実化への取組継続意向は強い！**

## 3. まとめ・今後の課題

たった1日だけでも車から公共交通の転換は簡単ではない…

朝の通勤約8,100台のうち、199台が転換（約2%）

自動車交通量・旅行速度は削減までに至らず

## 社会・地域

- 自動車交通量を削減することの可能性が確認された（199人バスに転換）
- 実験への参加が限定的だったために渋滞緩和を体験するまでには至らなかった

## 公共交通

- バスは新規需要の獲得につながった。
- 利用者からは高評価（81%が便利）、今後の利用意向（88%が利用したい）が得られた。
- 時間優位性を出していく必要

## 従事者

- 公共交通転換者は「運転の負担軽減」や「通勤時間の有効活用」「地域課題（渋滞・環境など）の解消」が動機
- 渋滞緩和に向けた公共交通の充実について84%から支持

## データ

- プローブデータ、トラカンデータ、交通量調査、通勤特性データ（居住地、通勤手段、時間帯、所要時間など）、意向調査などのデータを整えたことで、現状分析、運行企画、効果検証を定量的に実施

## 組織

- UXプロジェクト連絡会議を創設して行政・交通事業者・事業所・専門家が協働した推進体制を構築

## セミコン周辺の渋滞対策を中心に担う組織

### 組織

- ・ 渋滞対策の会議体が数多くある中で**集約・強化**が重要
- ・ **行政、企業、交通事業者、交通専門家が一同に集まる**ことが重要

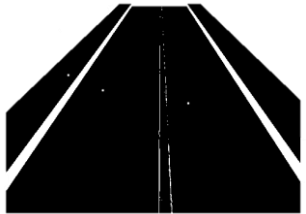
## データを見た議論

### データ

交通量・速度調査、通勤データ（居住地、通勤手段、時間帯、所要時間）・需要予測

## 道路・公共交通・制度のベストミックスをした総合交通計画

### 道路



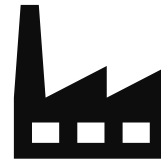
道路整備・拡幅  
信号現示

### 公共交通



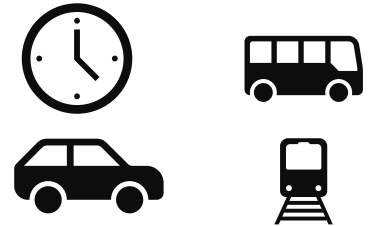
バス路線充実  
バスレーン・優先信号

### 企業



時差出勤  
CSR・機運高め

### 制度



**費用負担**  
**交通需要マネジメント**

**公共交通を活用した渋滞対策を長期で実施する必要（セミコン通勤バスも黒字化まで数年）**  
**今回の結果を基に広く共有し、来年度以降の渋滞対策に繋げていく**



**本実証実験では非常に多くの方々に多大なるご協力をいただきましたことに改めて感謝申し上げます。  
引き続きバス会社では関係者と連携しながら渋滞対策へ取り組んでまいります。**