平成29年度 東海村地域公共交通会議

みちのりグループの地域公共交通活性化（バス事業の生産性向上）の取組み

株式会社みちのりホールディングス　大下 篤志

2017年12月26日

株式会社みちのりホールディングス
Michinori Holdings, Inc.

Michinori Holdings All Rights Reserved

MICHINORI HOLDINGS

Ⅰ　みちのりグループの紹介

Ⅱ　乗合バスを取り巻く状況

Ⅲ　みちのりグループ各社と茨城交通の取組み

Ⅲ　東海村の公共交通への取組みについて

Michinori Holdings All Rights Reserved

みちのりグループ

MICHINORI HOLDINGS

経営共創基盤

100%出資

みちのり ホールディングス

100%出資

みちのりグループ

岩手県北バスグループ	福島交通グループ	会津バスグループ	関東自動車グループ	東野交通グループ	茨城交通グループ	日立電鉄交通サービスグループ	湘南モノレール	みちのりトラベルジャパン
・岩手県北自動車 ・岩手県北観光 ・南部バス観光 ・浄土ヶ浜パークホテル ・宮古エコカーシェアリング	・福島交通 ・福交整備 ・福島交通観光 ・フクコーアド ・福交保険サービス	・会津乗合自動車 ・会津トラベルサービス ・ATS保険サービス ・あいづスタッフ	・関東自動車 ・関東自動車整備 ・関東バス旅行社	・東野交通 ・東野整備 ・やしお観光バス ・那須交通	・茨城交通 ・ひたちなか海浜鉄道（49%出資）	・日立電鉄交通サービス ・日立電鉄タクシー		

										計
従業員	747人	898人	472人	872人	260人	781人	629人	122人	4人	4,785人
車両（バス）	372台	549台	203台	428台	152台	465台	161台			2,330台
車両（その他）	1隻（遊覧船）	6編成14両（鉄道）	110台（タクシー）			7台（タクシー）	100台（タクシー） 196台（レンタカー）	7編成21両（鉄道）		

※2017年12月1日時点

Michinori Holdings All Rights Reserved

みちのりグループ　高速バス運行路線

福島交通
Fukushima Transportation

- 福島.郡山-京都.大阪　12時間30分
- 郡山.(宇都宮)-名古屋　郡山から 9時間30分
- 福島-郡山　1時間10分
- 福島-仙台　1時間10分
- 福島.郡山-新宿　5時間00分
- 福島-相馬　1時間30分
- 福島-南相馬　1時間50分
- 福島-いわき　2時間00分
- 福島-会津若松　1時間50分
- 会津若松-郡山-いわき　会津まで 1時間10分　いわきまで 1時間50分
- 郡山-新越谷　2時間50分
- 郡山-新潟　2時間50分
- 須賀川.郡山-仙台　2時間30分
- 福島空港-郡山　45分
- 仙台空港-福島.会津若松　3時間00分

関東自動車
Kanto Transportation

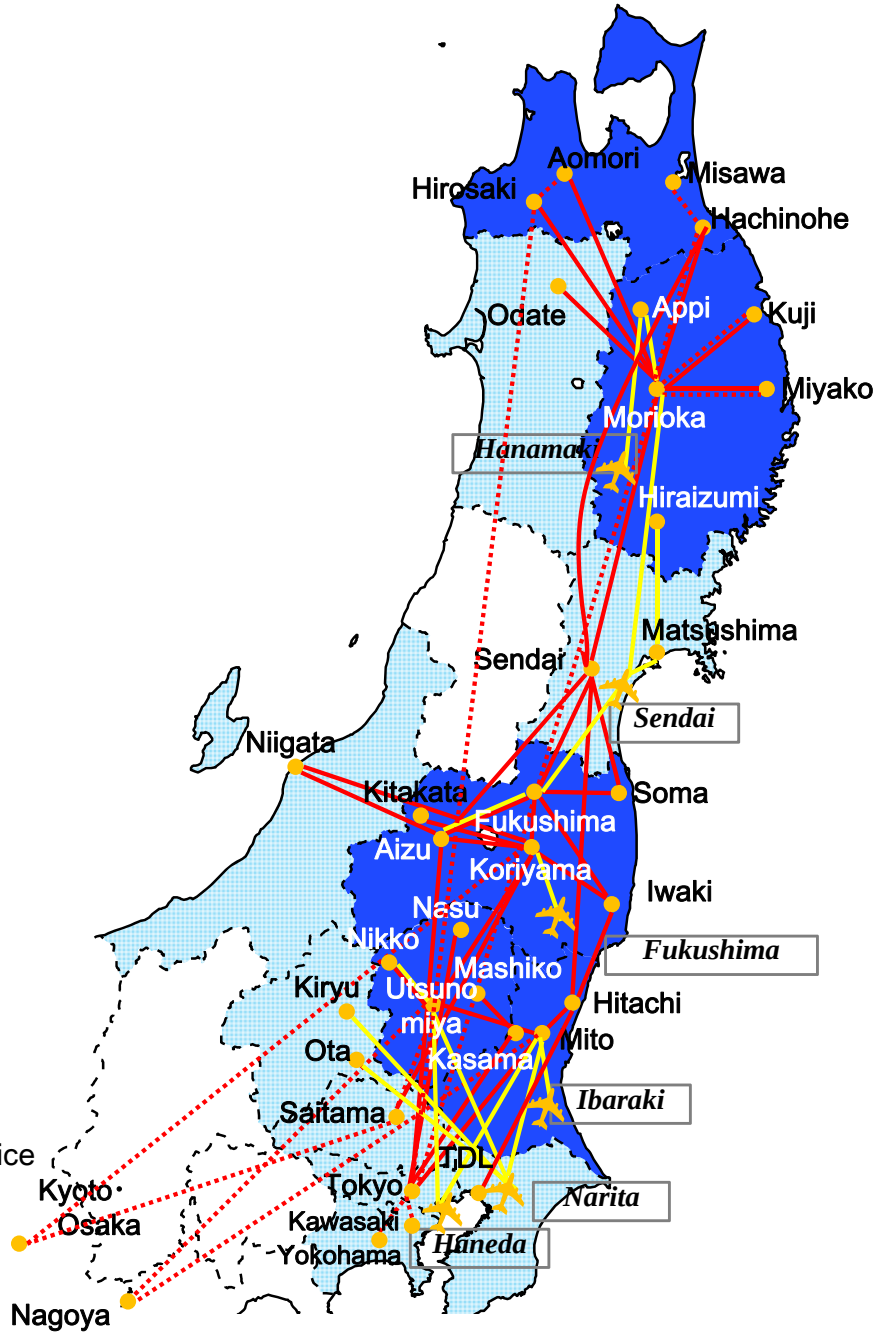
- 宇都宮.久喜-京都.大阪　10時間30分
- (郡山).宇都宮-名古屋　宇都宮から 7時間30分
- 宇都宮-水戸　1時間50分
- 羽田空港-宇都宮.佐野　2時間35分
- 成田空港-宇都宮.日光　2時間20分
- 成田空港-佐野.足利.桐生　3時間10分
- 成田空港-太田　3時間00分

東野交通
Toya Transportation

- 那須.塩原-新宿　3時間00分
- 羽田空港-宇都宮.佐野　2時間35分

日立電鉄交通サービス
Hitachi Electric Railway & Transport Service

- 高萩.日立-東京　3時間50分
- いわき.日立-TDL　3時間30分
- 成田空港-水戸.日立　3時間30分
- 羽田空港-水戸.日立　4時間00分



岩手県北自動車
Northern Iwate Transportation

- 宮古.盛岡-東京.横浜　10時間30分
- 久慈.盛岡-東京　11時間50分
- 三沢.八戸.盛岡-東京.川崎　11時間50分
- 青森.弘前-東京　12時間15分
- 盛岡-宮古(106急行)　2時間20分
- 盛岡-仙台　2時間40分
- 盛岡-九戸.久慈　2時間30分
- 盛岡-八戸　2時間30分
- 盛岡-青森　2時間50分
- 盛岡-弘前　2時間20分
- 盛岡-花輪.大館　2時間20分
- 仙台空港-松島.奥松島　1時間30分
- 仙台空港-松島.平泉　2時間30分
- 仙台空港-盛岡.安比　4時間00分
- 花巻空港-安比　1時間30分
- 八戸-仙台　4時間25分
- 八戸-盛岡　2時間35分

会津乗合自動車
AizuBus

- 会津若松-新宿　4時間30分
- 会津若松-仙台　2時間30分
- 会津若松-福島　1時間50分
- 会津若松-新潟　2時間00分
- 会津若松-郡山-いわき　郡山まで 1時間10分　いわきまで 3時間10分
- 喜多方-郡山　1時間45分
- 仙台空港-福島.会津若松　3時間00分

茨城交通
Ibaraki Transportation

- 日立.水戸.つくば-名古屋　8時間00分
- 水戸-東京　2時間00分
- 水戸-宇都宮　1時間50分
- 東海.ひたちなか-東京　2時間40分
- 大子,大宮,太田-東京　3時間00分
- 益子.笠間-秋葉原　2時間40分
- 水戸.東海.日立-仙台　5時間00分
- 成田空港-水戸　2時間00分
- 羽田空港-水戸　3時間00分
- 茨城空港-水戸　40分

Michinori Holdings All Rights Reserved

みちのりグループ各社の事業内容

みちのり ホールディングス

100%出資

社員　約4,800人
バス　約2,300台

		岩手県北バスグループ	福島交通グループ	会津バスグループ	関東自動車グループ	東野交通グループ	茨城交通グループ	日立電鉄交通サービスグループ	湘南モノレール
交通事業	乗合バス	乗	乗	乗	乗	乗	乗	乗	
	高速バス	高	高	高	高	高	高	高	
	鉄道		鉄			鉄	鉄		鉄
	タクシー			タク			タク	タク	
観光事業	貸切バス	貸	貸	貸	貸	貸	貸	貸	
	観光船	船							
	ホテル	JPH							
	旅行	旅	旅	旅	旅	旅	旅	旅	
その他	整備		整	整	整	整	整		
	不動産						不	不	不
	車両管理			車	車			車	

Michinori Holdings All Rights Reserved

グループ経営「縦串と横串」

※人数はイメージ

Michinori Holdings All Rights Reserved

Ⅰ　みちのりグループの紹介

Ⅱ　乗合バスを取り巻く状況

Ⅲ　みちのりグループ各社と茨城交通の取組み

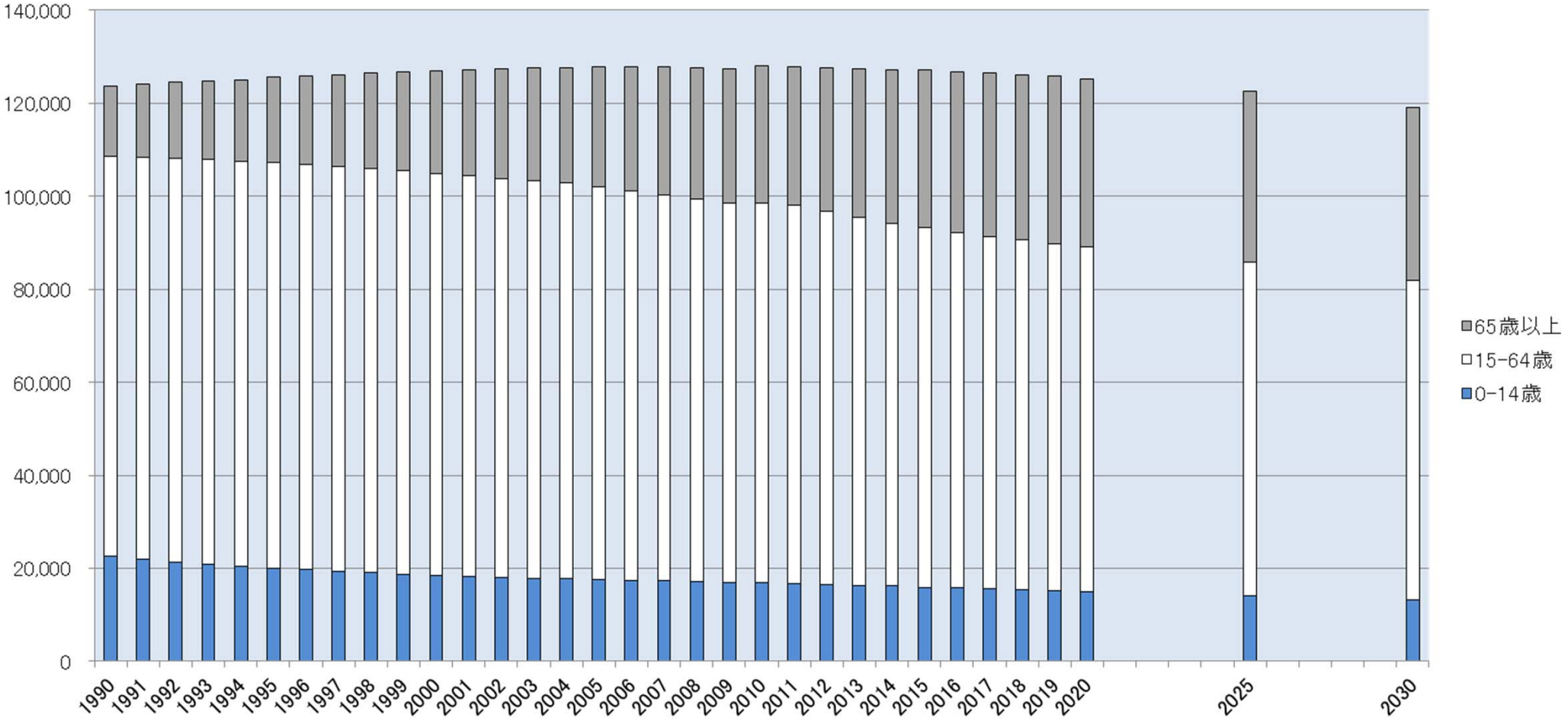
Ⅲ　東海村の公共交通への取組みについて

Michinori Holdings All Rights Reserved

生産年齢人口の減少・高齢者人口の増加

年代別人口　日本

単位：千人



2017年から2030年で　**総人口減少率：5.9%**

高齢者人口増加率：5.7%

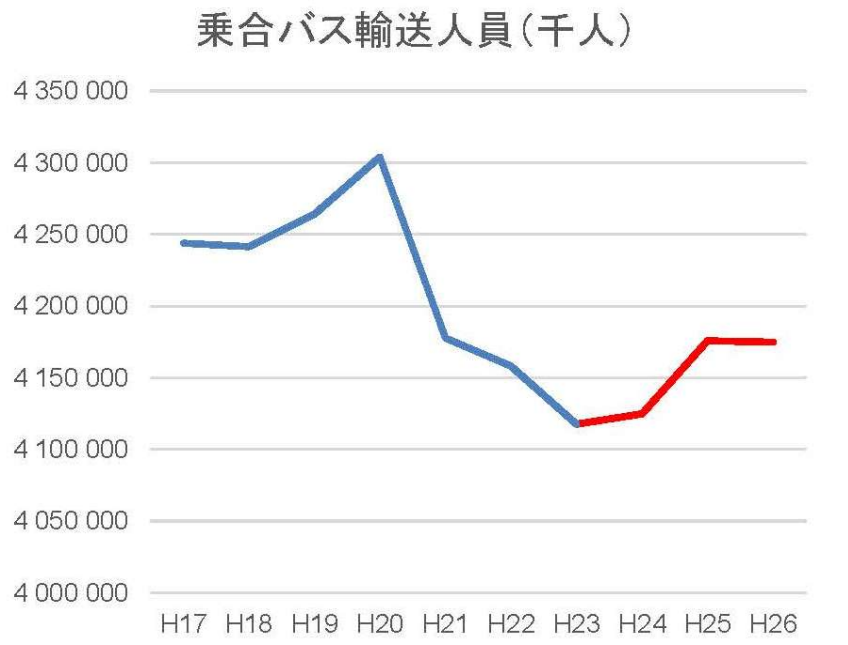
生産年齢人口減少率：9.3%

出所：国立社会保障・人口問題研究所、総務省

Michinori Holdings All Rights Reserved

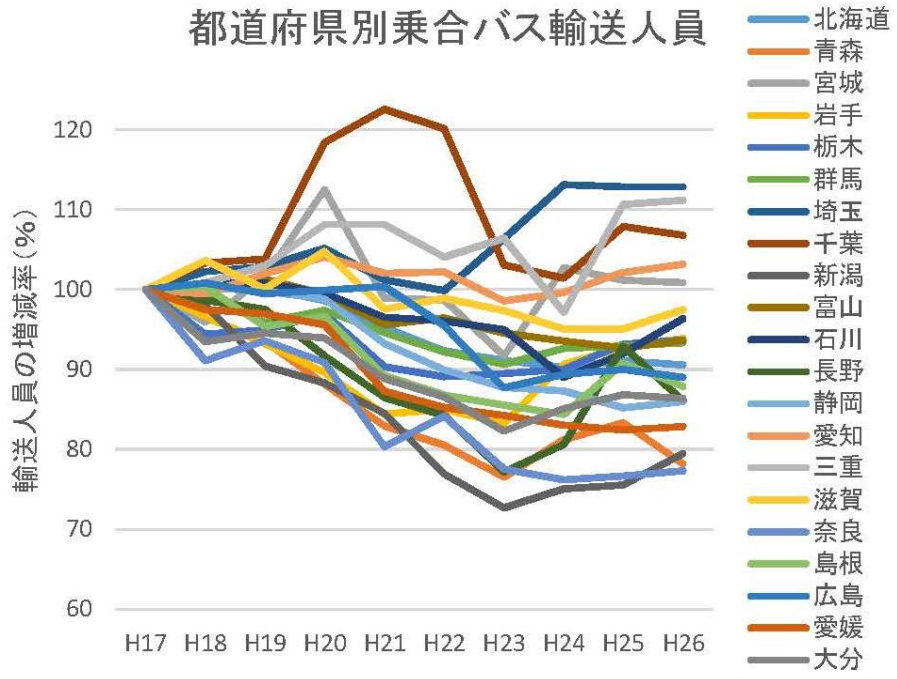
乗合バスの輸送人員の推移

■ 平成22年、23年頃を境に、地方部でも多くの地域において輸送人員の下げ止まり傾向が見られる。



自動車輸送統計年報より作成

➢ 全国の乗合バスの輸送人員は、平成23年を境に下げ止まり、増加傾向にある。



自動車輸送統計年報より作成

➢ 都道府県別の乗合バスの輸送人員についても、多くの都道府県において平成23年を境に下げ止まっており、増加傾向にある。

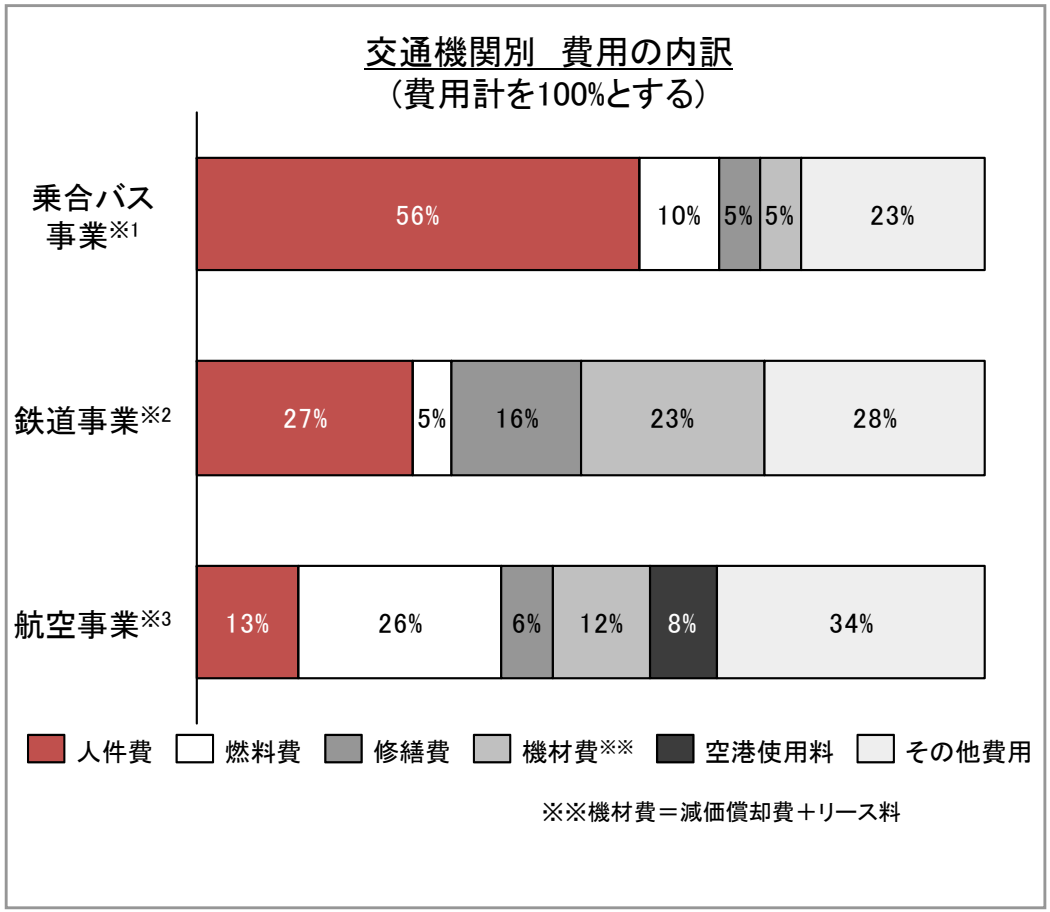
出所： 国土交通省資料（自動車輸送統計年報は、「一般乗合旅客自動車運送事業」を営む全ての事業所のうち、乗車定員11人以上の自動車を対象に調査。路線不定期や区域運行についても含み、平成18年以前の21条許可に基づくもの（みなし4条乗合）を含む。）

Michinori Holdings All Rights Reserved

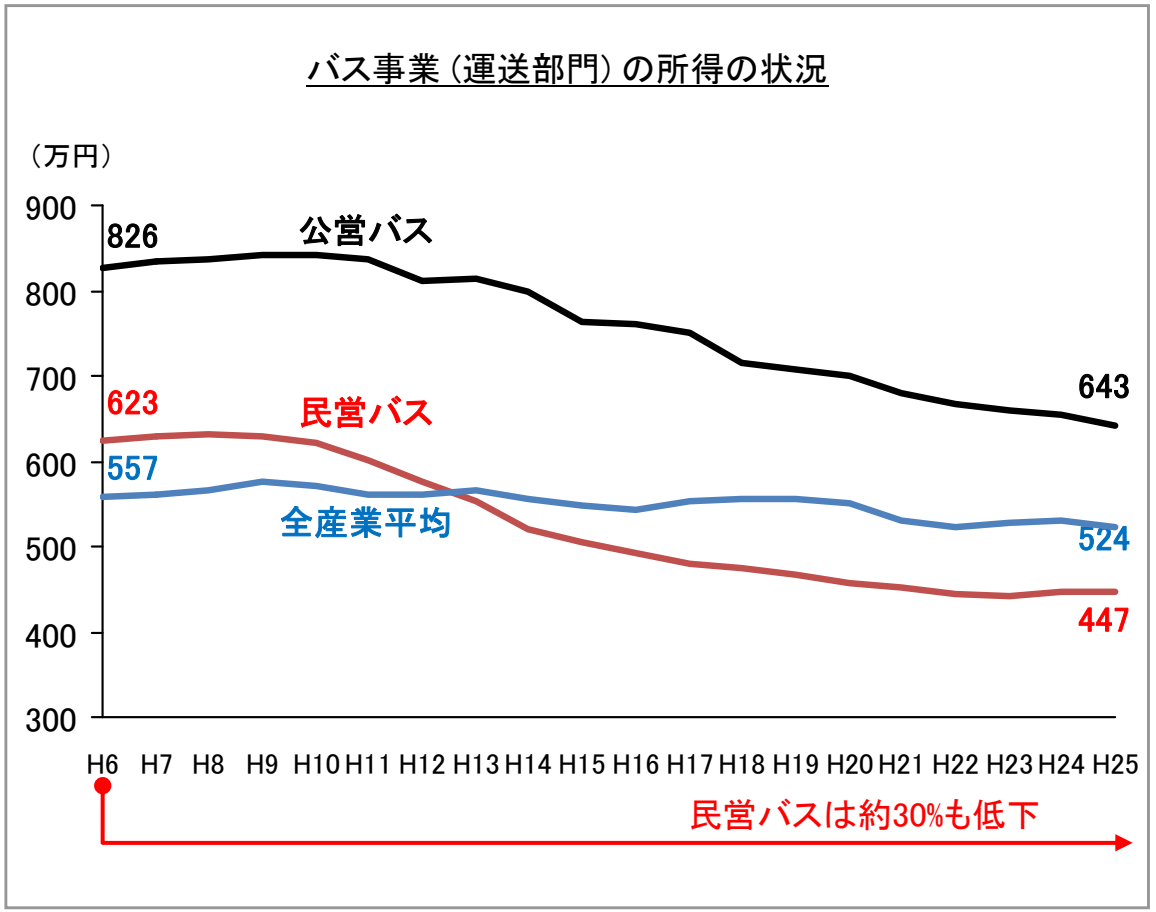
バス事業のコスト構造

◆ 乗合バス事業のコストの約半分が人件費であるが、民営バスについてはその人件費が極めて低い水準にあり、人件費単価圧縮によるコスト削減は難しい

コスト構造の比較



バス事業者の人件費水準



出所：国土交通省 「バス事業（運輸部門）の年間所得の状況」より作成

出所
※1　国土交通省 「ブロック別収支状況（平成26年12月）」より作成
※2　JR東日本、JR東海、JR西日本の合計値。数値は「2015年3月期決算説明資料」を参照
※3　ANA「2015年3月期決算説明資料」より作成

Michinori Holdings All Rights Reserved

運転士の採用・育成①

- 女性運転士採用専用窓口の開設
  - 専門の女性スタッフが担当
  - 生活環境に応じた勤務地・勤務体系の相談。採用後の相談にも対応
- 定期的（毎月2回）な運転士説明会の開催
  - 応募前の不安の解消
  - 現役運転士の体験談、運転席の乗車体験

茨城新聞 2014年8月25日

県内バス業界

運転士不足が深刻化

人材確保 あの手この手

女性登用や免許費負担

出発前の確認作業を行う茨城交通のバス運転士、藤田和美さん＝水戸市袴塚

県内のバス業界で、運転士不足が深刻化している。景気回復に伴う人手不足に加え、利用者減や規制緩和によるバス事業参入の自由化で、厳しい経営環境を強いられてきたことが背景にある。地域住民の足を守ろうと、各事業者は女性登用や定期的な説明会、大型二種免許取得の費用負担など〝あの手この手〟で、人材確保に知恵を絞っている。

（報道部・前島智仁）

広角レンズ

■不安を解消

「女性でも十分やっていける。毎日、充実しています」

茨城交通（水戸市）の運転士、藤田和美さん(34)は2011年、ホテルのフロント業務から転職した。観光バスを中心にほぼ毎日、大型バスのハンドルを握る。労務担当者は「話し方も柔らかで、乗客からも好評」と、女性運転士効果を説明する。

同社は今年、女性運転士の採用強化に乗り出した。就職窓口に女性スタッフを配置、女性の応募者に対して同性の視点から勤務地や就業時間などの相談に乗り、不安の解消につなげている。

採用後も同じ女性スタッフが継続してフォロー。業務だけでなく、仕事と生活のバランスに関する相談にも積極的に応じることで、長期雇用を促す。同社の任田正史社長は「バス運転士として女性の定着を図っていく」と意気込む。

■ハードルを下げる

各事業者は、就業へのハードルを下げる工夫も進めている。特に、バスの営業運転に必要な大型二種免許取得に掛かる費用を、会社側が全額負担するケースは多い。

これに加え、茨城交通は7月から、定期的な会社説明会を毎月第2、第4土曜日に開催。「面接を受けるかどうか悩む前に気軽に参加し、運転士の仕事を知ってもらう」（同社）ことで、人材確保に少しでもつなげたいともくろむ。

中途採用が大半を占めるバス業界で、高校新卒者を採用する動きも出始めた。大型二種免許の取得には普通免許取得から3年が条件となるため、これまで高校新卒者の採用は控えられてきた傾向にあった。

日立電鉄（日立市）は昨年と今年の4月、計2人の高校新卒者を採用した。同社の運転士の平均年齢が約54歳と高齢化する中で、若者の採用を進める狙いからだ。大型二種が取得できない期間中は整備士として経験を重ね、3年後に運転士として戦力にする計画だ。

■安定職場へ

県バス協会によると、バスの運転士は2000年代に入り徐々に不足し始めた。02年の改正道路運送法によってバス事業への参入規制が緩和されたことで競争が激化したほか、自家用車の普及に伴い需給バランスが崩れ、経営環境が悪化。運転士の待遇も悪化してきたことが背景にあるという。

このため、政府は7月、長時間労働などを解消するよう関係業界に要請する方針を決定。若者や女性の雇用を拡大するための対策に乗り出した。

任田社長は「バスは公共交通機関として地域の足を守る責務がある。長く安定して働ける職場づくりへ、あらゆる取り組みを進めていく」と話した。

Michinori Holdings All Rights Reserved

運転士の採用・育成②

■ 茨城交通では、バス運転士を募集しています

募集内容

職　種	バス運転士(正社員)	バス運転士(契約社員)	バス運転士(契約社員)
応募資格	普通1種免許取得3年以上の方 60歳未満の方	普通1種免許取得3年以上の方 60歳～63歳未満の方	大型2種免許所持者 63歳～70歳未満の方
備　考	大型2種免許取得養成制度	大型2種免許取得養成制度 勤務地、勤務時間は応談可	勤務地、勤務時間は応談可

バス運転士(正社員)

仕　事　路線バス・高速バス・観光バスの運転業務
資　格　普通1種免許取得3年以上の方
勤務地　水戸市、ひたちなか市、笠間市、常陸太田市、常陸大宮市、大子町の営業所
時　間　勤務シフトによる(実働8時間)
休　日　月6～9日程度(交代制)
待　遇　社会保険完備
給　与　月収例240,000円(32歳・基本給+通勤手当+時間外手当等)
※年齢経験により変わります

バス運転士(契約社員)

仕　事　スクールバス・契約バスの運転業務
資　格　普通1種免許取得3年以上の方(63歳未満)
大型2種免許所持者(63歳以上の方)
勤務地　水戸市、ひたちなか市、笠間市、常陸太田市、常陸大宮市、大子町の営業所
時　間　運行コースにより異なります
勤務数　年間200日程度
待　遇　社会保険完備
給　与　当社規定によります

大型2種免許取得養成制度

未経験の方でも大型2種免許取得養成制度を活用してバス運転士になれます。
※入社後5年以上勤務の条件があります

現在70名以上の方が、この養成制度を利用して運転士として活躍しています

免許取得費用は、全額会社負担です

採用内定後に、当社指定の自動車教習所で大型2種免許を取得していただきます。
60歳以上の方も多数活躍しています。健康であれば、70歳を過ぎても働けます。
勤務地より遠方にお住まいの方で、当社バス運転士として採用された場合は、転居に必要な費用最大20万円を支給いたします。(正社員採用・当社規定による)

女性運転士も積極的に募集しています。
女性のための専用窓口を設けました。
0120-996-158 担当：兼子・倉持
勤務地・勤務時間等 柔軟に対応いたします。

バス運転士になるには

所持免許の種類 → 普通一種 / 大型一種 / 大型二種
応　募 → 履歴書等
採用試験 → 運転実技 / 面接 / 適性検査 合否判定
採　用 → 採用内定
免許取得費用は全額会社負担 → 自動車教習所入校(大型2種免許取得)
本社教育 → 社内講師陣による安全講習 専用練習場にて操作訓練 一般路上訓練
配属・営業所教育 → 指導運転士による実車訓練 営業所長添乗による見極め
バス運転士 → 単独乗務開始

充実した教育体制で未経験の方でもプロドライバーに

■勤務していた会社が業績不振に陥り、思い切って転職しました。
50代後半で運転士としての再スタートに不安もありましたが、丁寧な教育体制のおかげもあって、将来の希望も開け、今は、毎日が充実しています。
男性(60歳)

■いろいろ不運もあって、転職を繰り返し、将来に不安を抱えていましたが、バス運転士なら歳をとっても働けるし、社会保険や年金の不安も解消しました。なによりお客様を安全に送り届ける仕事に誇りを持っています。
男性(48歳)

■女性ということで、バスを運転できるのかどうか心配でしたが、先輩女性運転士も多く、指導も的確なので、悩むこともなかったな、と今では思います。スクールバスや契約バスの運転なら、勤務時間や勤務場所も考慮してもらえるので、パート感覚で働くこともできて、家計の助けになるのも魅力ですよ。
女性(48歳)

お問い合わせは 0120-996-158 茨城交通株式会社 労務課 祝日を除く月曜～金曜 9:00～18:00

茨城交通株式会社 〒310-0055 茨城県水戸市梅塚3-5-36 ☎ 029-251-2331
※掲載されている内容は2014年7月1日現在のものです。予告なしに変更することがあります。予めご了承ください。
バスの時刻・運賃・乗継ぎをパソコン・携帯でラクラク検索!
http://www.ibako.co.jp/

Michinori Holdings All Rights Reserved

Ⅰ　みちのりグループの紹介

Ⅱ　乗合バスを取り巻く状況

Ⅲ　みちのりグループ各社と茨城交通の取組み

Ⅲ　東海村の公共交通への取組みについて

Michinori Holdings All Rights Reserved

地方のバス会社グループの事業領域

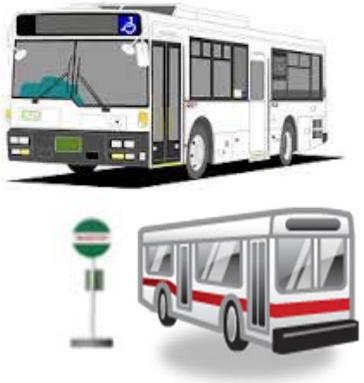
地方のバス会社

公共交通

- 一般乗合バス
- 高速バス

観　光

- 高速バス
- 貸切バス
- 旅行業



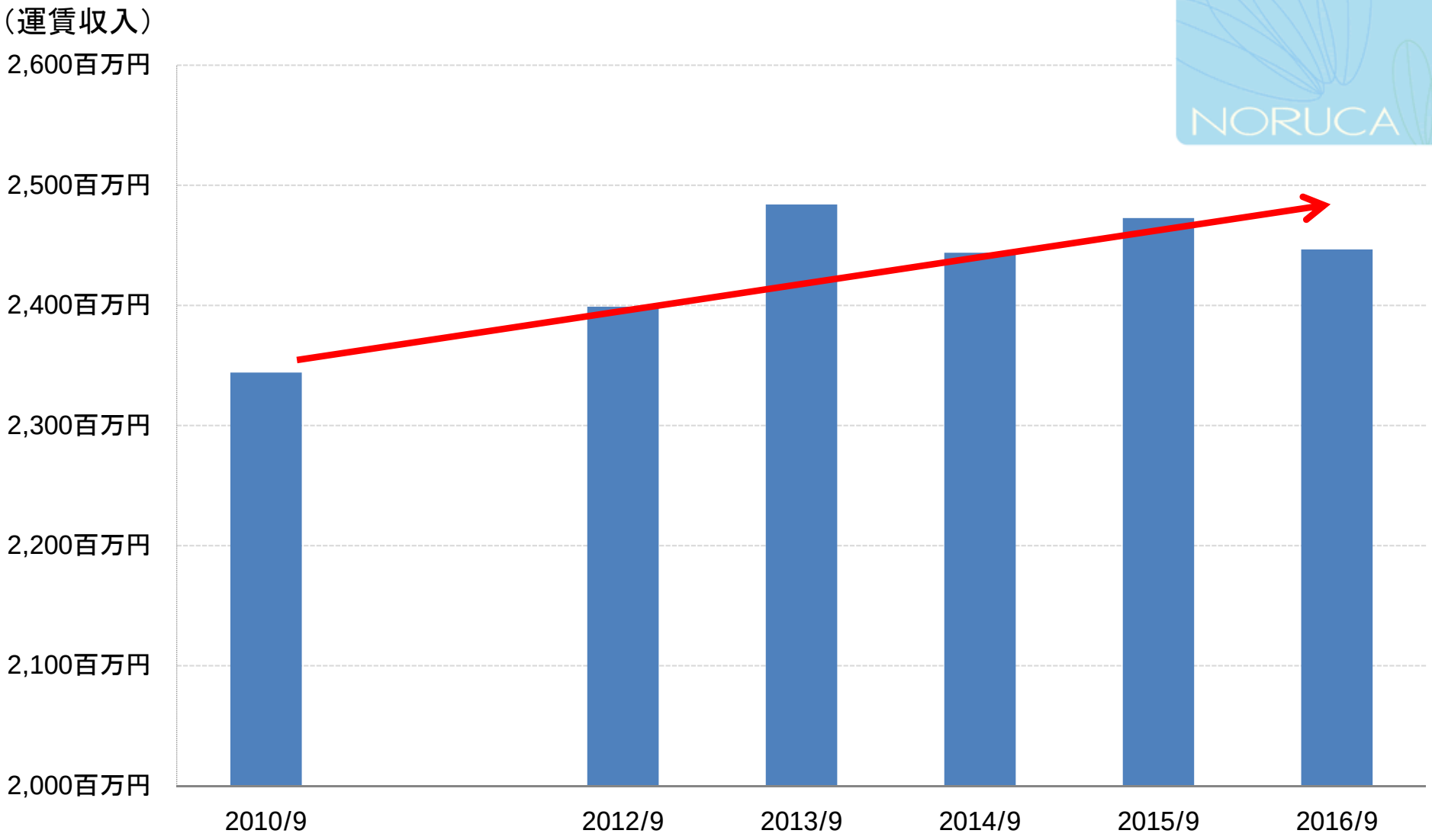
域内市場産業

域内・域外市場産業
（インバウンド＋アウトバウンド）

Michinori Holdings All Rights Reserved

路線バス運賃収入の推移　-福島交通の事例

◆ ICカード（NORUCA）導入も奏功



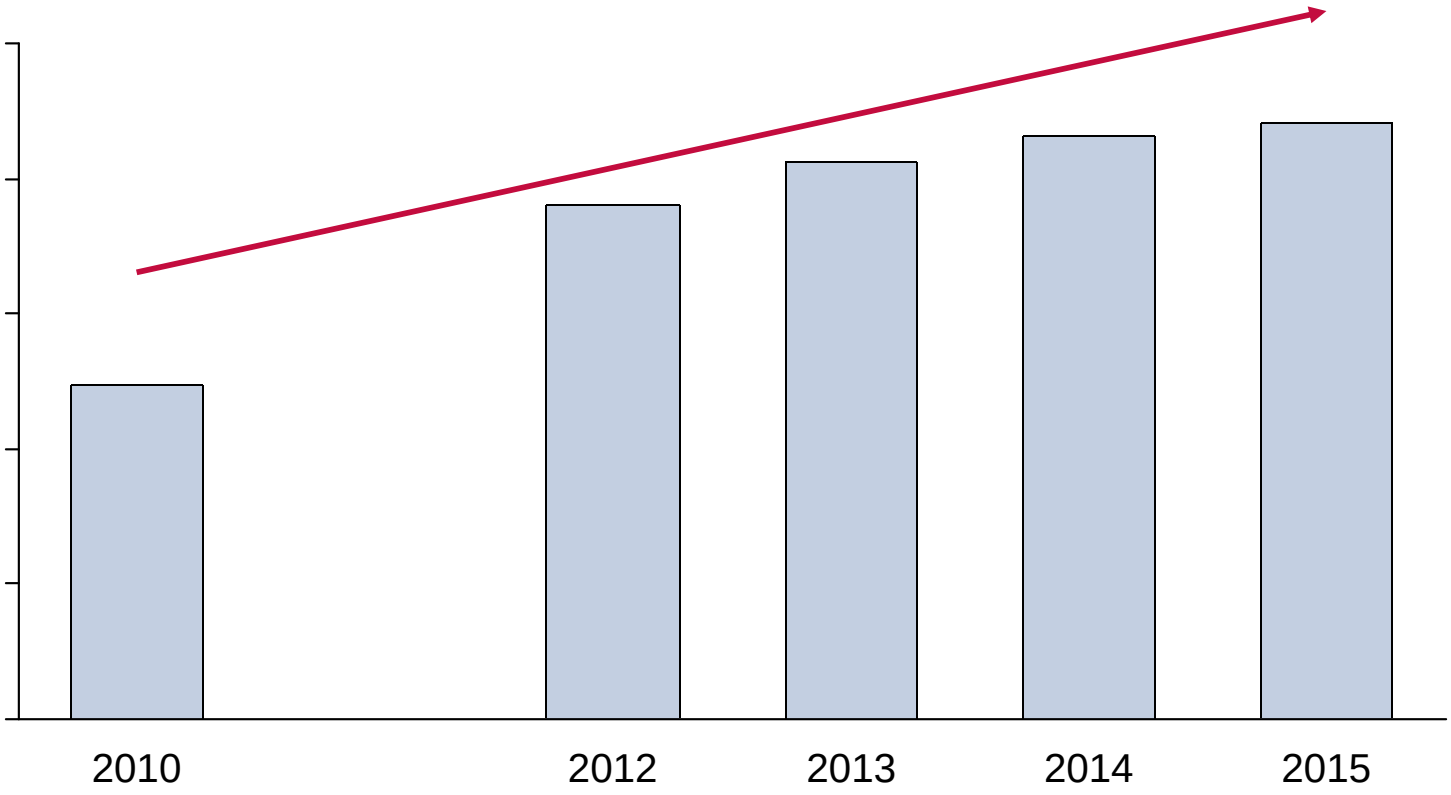
※2010年10月30日NORUCA回数券運用開始、2011年10月1日NORUCA定期券運用開始

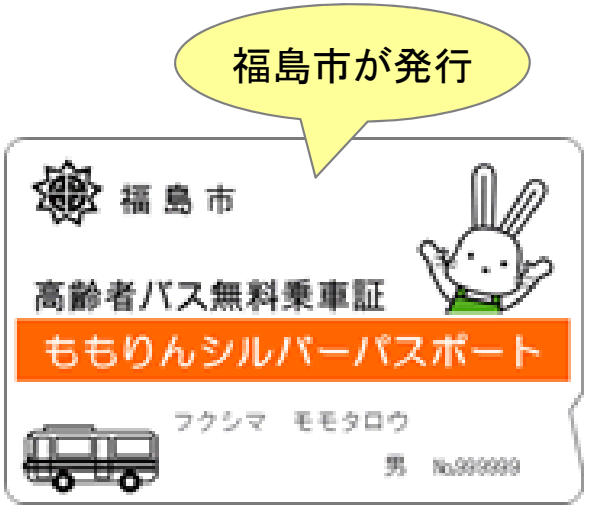
Michinori Holdings All Rights Reserved

シルバーパスポートの導入　-福島交通の事例

◆ 福島市が発行する高齢者無料乗車証の利用が普及し、高齢者のバス利用者数が大幅に増加
（バス会社側は、ICカードによる乗降カウントなどで協力）

1日あたりバス利用者数（75歳以上）





※2010年度は、福島市管内路線の75歳以上利用者数の推計値

Michinori Holdings All Rights Reserved

ICカード　利用者数連動型の企業定期券　-福島交通の事例

◆ ICカードを活用した利用人数連動型割引により、企業向けバス定期券の売上が増加

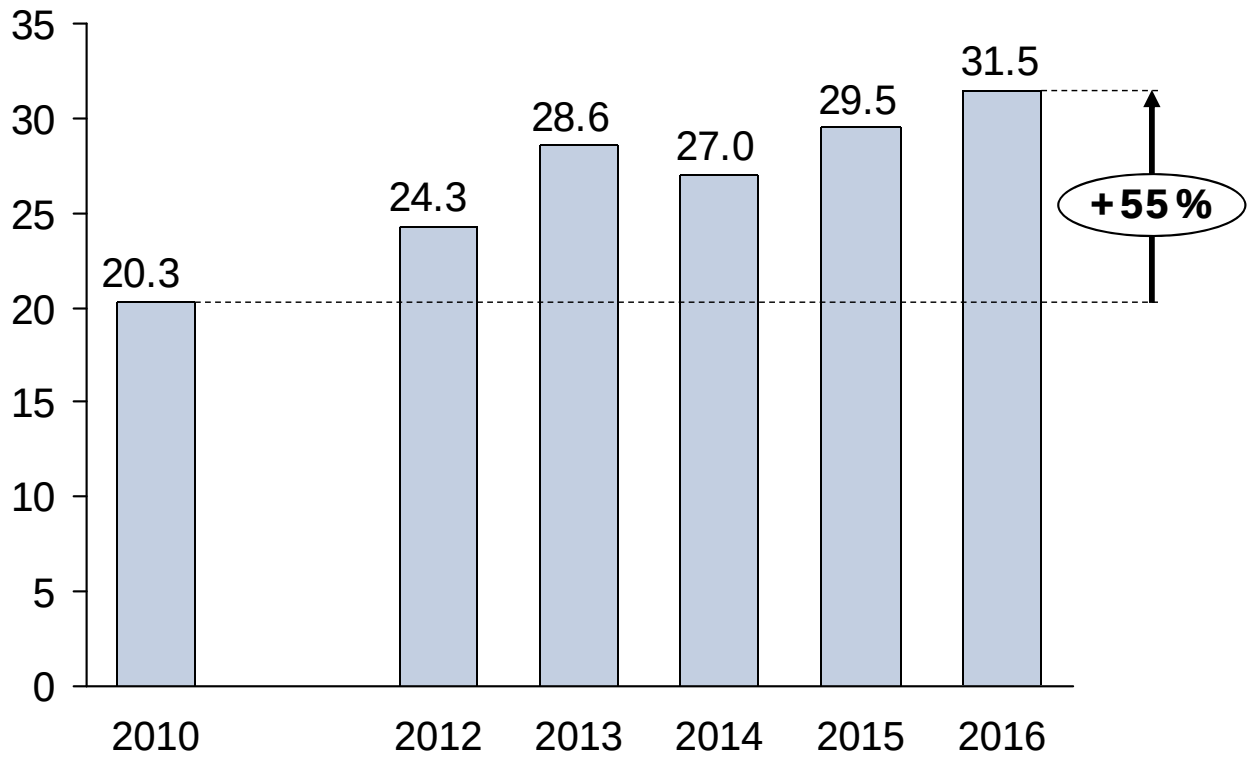
企業向け定期券の強み

最大
50%引き

- 利用者数連動型の割引
- 通勤費の管理サポート
- 定期券のお届けサービス
- 代金後払い方式

企業定期券の年間販売額

単位：百万円



※2010年度は「グリーン定期券」の前身「企業定期券」（5名以上の団体申し込みの通勤定期券を10%割引く）の販売額

Michinori Holdings All Rights Reserved

会津乗合自動車　市内3コース・4コースの見直し①

［課題］

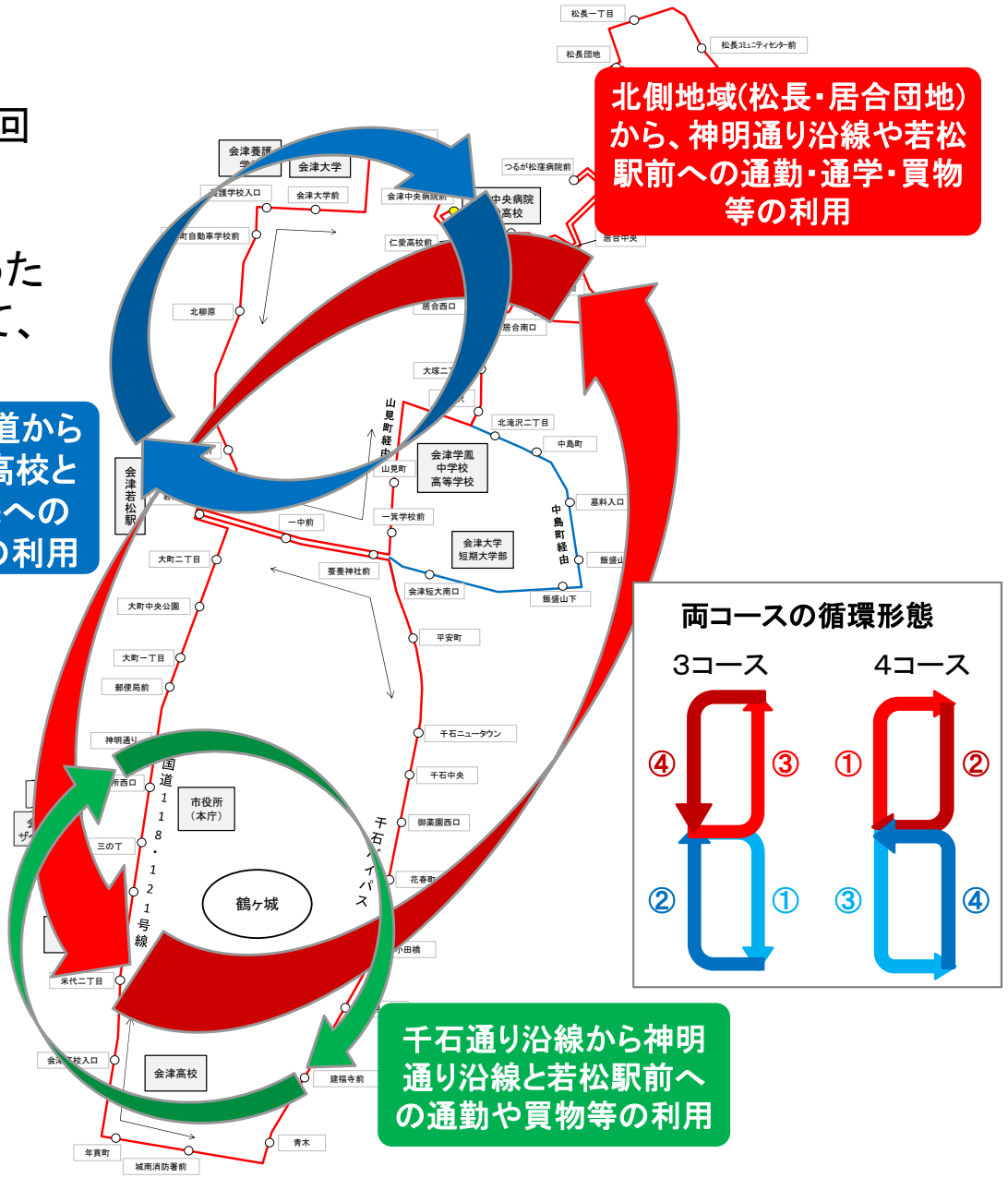
✓ 運行距離・時間が長い「8の字」型の循環路線だが、回り方が異なるなど、わかりにくい運行形態。

✓ 運行本数は多いが、利用実態に沿わない状況にあったため、収支は赤字の状態にあり、自主運行路線として、持続的な運行が困難。

［見直しの方針］

◆ 利用実態（バス停別・便別の乗降者数等）をもとに、利用傾向（移動の流れ）に合わせて、わかりやすく・利用しやすい運行ルートに再編（分割）をする

◆ 利用者が多い地区・時間帯は、より便利に利用できるダイヤとし、利用者が少ない地区・時間帯は減便する



Michinori Holdings All Rights Reserved

会津乗合自動車　市内3コース・4コースの見直し②

- ◆ 3つの大きな利用の流れに合わせて、3路線に分割（最短で目的地へ行けるルート）
- ◆ 赤・青・緑を路線ごとのイメージカラーとし、車両の方向幕やバス停、時刻表に統一表示
- ◆ 朝夕は鉄道、高速バスとの接続（通勤・通学）、日中は高齢者の通院・買物利用を考慮したダイヤ設定
- ◆ 乗り継ぎが必要となる一部の利用者には、乗継割引券（100円引）を発行
- ◆ 高齢者や通学定期券利用者への新しい割引サービスによる利用促進

Michinori Holdings All Rights Reserved

路線バスへの混乗化 － 岩手町（岩手県北バス）の取組み

- ◆ 人口14千人、高齢化率35%
- ◆ 地域公共交通網形成計画をふまえた再編（2017.10）

凡　例
- 幹線交通（毎日運行）
- 支線交通（週２日運行）
- サポート交通（月２回運行）
- 交通交流拠点

● 幹線交通（路線バス）
- ✓ 鉄道との乗継ダイヤ設定
- ✓ 上限運賃制度の導入

● 支線交通（あいあいバス）
- ✓ 無料の通院専用バスを路線バス化
- ✓ 通院に加えて、買物他の利用も可能に
- ✓ 週１⇒週２日運行へ、有料化（100円）

● サポート交通（あいあいタクシー）
- ✓ 人口が少ない地域の通院専用バスをデマンド型の乗合タクシーへ移行
- ✓ 月２回、200円、前日予約

Michinori Holdings All Rights Reserved

路線バスの旅 ― 観光におけるバス利用の促進

■ 関東自動車

■岩手県北バス

■ 会津バス

市内循環バスの一日乗車券 / 路線バス往復乗車券
＋
観光施設入場料や割引券

Michinori Holdings All Rights Reserved

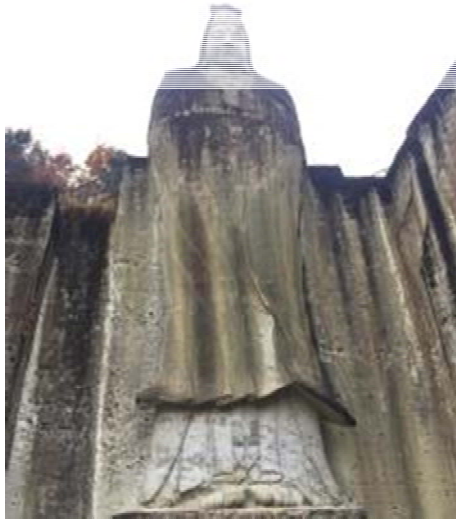
関東自動車　路線バスの旅「 大谷観光一日乗車券」①

宇都宮名物の餃子

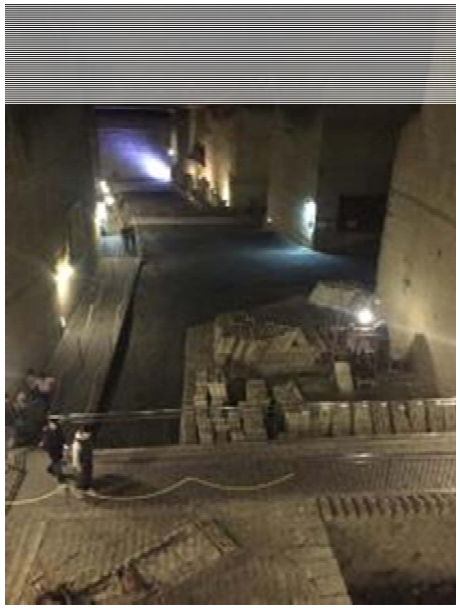
大谷観音の入口

大谷資料館周辺

大谷寺の庭園



平和観音



大谷石採石場跡・
大谷資料館

路線バス車内

Michinori Holdings All Rights Reserved

関東自動車　路線バスの旅「 大谷観光一日乗車券」②

- ◆ 大谷地区の観光振興と路線バスの利用促進
- ◆ バス往復代金（JR宇都宮駅～大谷（立岩）間乗降自由）＋大谷資料館入場料＋大谷観音拝観料がセット
- ◆ 発売日：2014年7月18日
- ◆ 累計販売枚数：18,728枚（2017年3月末日現在）

下野新聞 2014年8月20日

大谷観光 バスで満喫

乗降自由、入場料など… 割安

宇都宮市と関東自が企画

一日乗車券 大人1500円 好評

【宇都宮】大谷地区の観光振興と路線バスの利用促進を狙いに、関東自動車が市観光交流課などと共同企画して発売した乗車券「大谷観光一日乗車券」が目標を上回るペースで売れるなど好評だ。JR宇都宮駅と大谷（立岩）間が乗り降り自由で大谷資料館の入場料などとセットで大人1500円と割安。駅の観光案内所で販売していることも人気を後押ししている。（飯塚博）

観光振興目的で市内を運行するバスの企画乗車券が発売されたのは初めて。

料金は大人でバス往復代金（JR宇都宮駅―大谷資料館入り口）900円、大谷資料館入場料700円、大谷観音の拝観料300円を組み合わせた。中学生と小学生は同じ設定で1千円と500円。大人で400円割安になる。飲食店など6施設で飲み物のサービスや割引、プレゼントが受けられる特典も付けた。

一日乗車券を使って大谷観光とキョーザ店「来らっせ」での食事、宮カフェでの買い物など特典を組み合わせたモデルコースを回ると、4回の乗車賃、施設のサービスの合計で1人1千円以上得する計算という。

7月18日の販売開始から1カ月がたち、目標を上回るペースの約7000枚が売れ、関東自動車は「予想以上に反応はいい」と手応えを感じている。県外の客からJR宇都宮駅の観光案内所などで「一日乗車券や周遊券はないか」と聞かれることがこれまで多く、市観光交流課は「客にPRできるとホテル側からも喜ばれている」と評価している。

バスの企画乗車券の販売は昨年策定された市観光振興プランに盛り込まれ、課題になっていた。市内の周遊バス「遊ぶな」の一日乗車券の導入なども検討されている。

11月30日まで販売。同社宇都宮駅前定期券センターと同駅の宇都宮観光案内所で取り扱っている。問い合わせは同社路線バス部☎028・634・81333。

Michinori Holdings All Rights Reserved

岩手県北バス・ヤマト運輸　路線バスを活用した宅急便輸送「貨客混載」=ヒトものバス①

MICHINORI HOLDINGS

バス業界

乗客数の減少 ⇒ 路線網の維持が困難

生産性の向上　が課題

物流業界

ドライバー不足等 ⇒ 物流網の維持が困難

物流の効率化　が課題

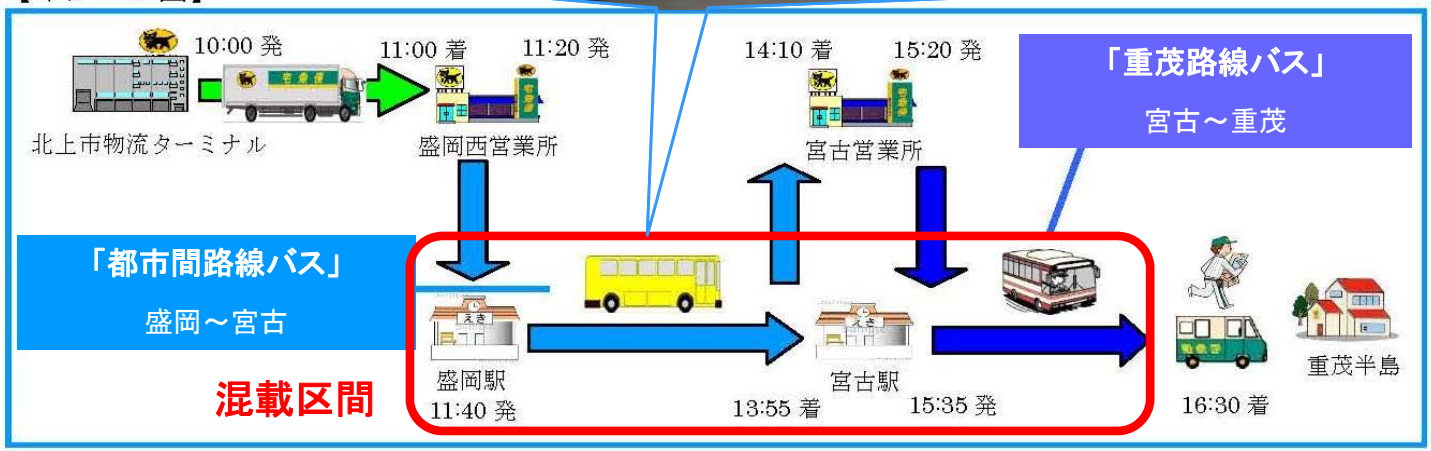
「貨客混載」によるメリット

- バス路線の生産性向上
- 物流の効率化
- CO2排出量の低減

「 ヒトものバス 」の開発

- 後部座席に荷台スペースを確保
- 専用ボックスに宅急便を入れて輸送

【イメージ図】



※開始時は１日１便での運行となります

Michinori Holdings All Rights Reserved

岩手県北バス・ヤマト運輸　路線バスを活用した宅急便輸送「貨客混載」ヒトものバス②

車内後方の座席を撤去して貨物収納スペースに改造

Michinori Holdings All Rights Reserved

ダイヤ・ルート・運賃の改善

◆ アンケート等を利用し、消費者目線の運賃値下げ（最大39%）及び増便の結果、＋8%の増収に結びついた

<例>

【バス（改定前）】

バス　800 円

【バス（改定後）】

バス　600 円

【JR＋バス】

JR　480円

バス　160円

合計　640 円

Michinori Holdings All Rights Reserved

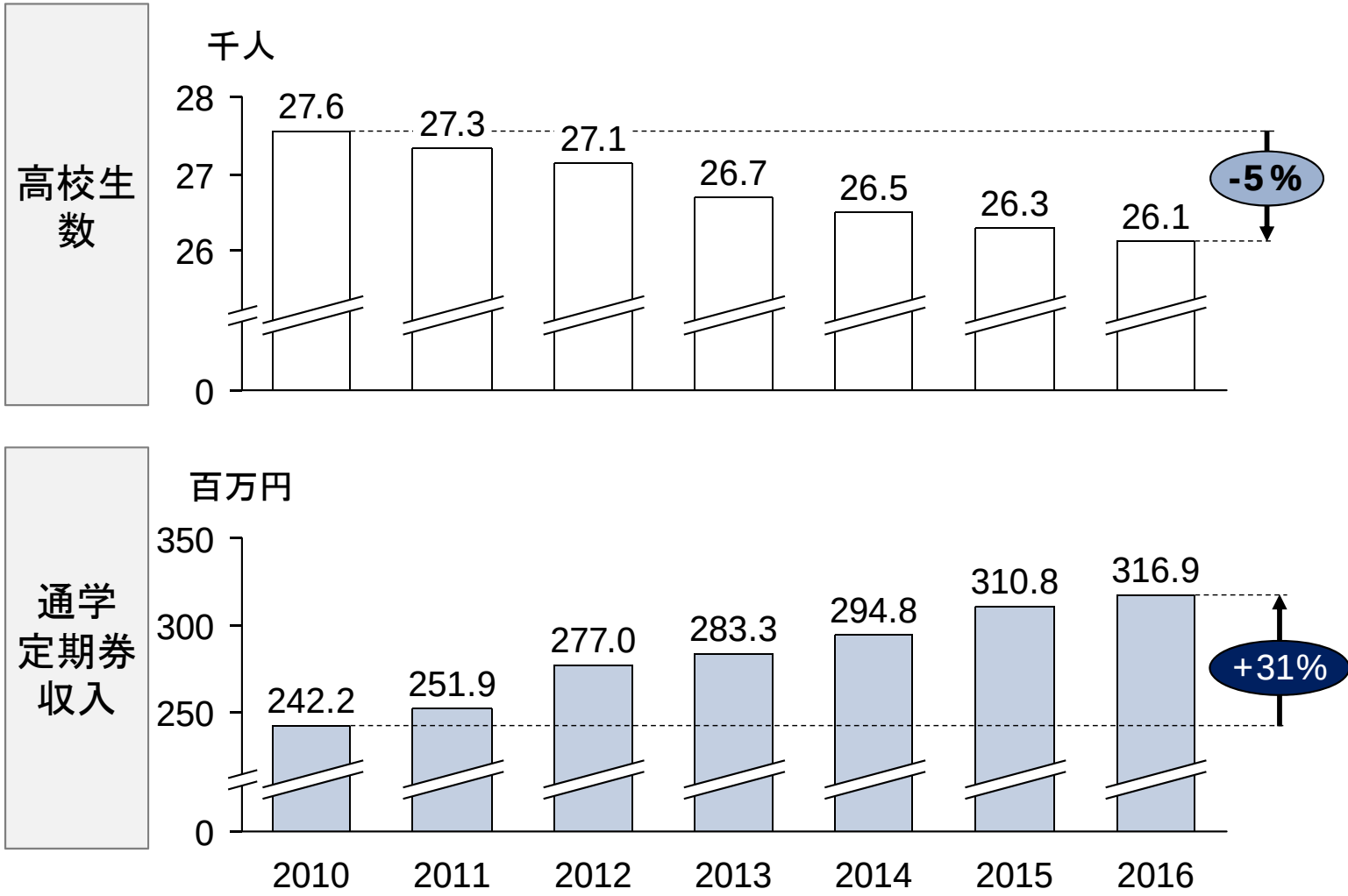
通学定期券の販売強化　-茨城交通の事例

◆ 生徒数が約5%減少する中、学校での地道な販売強化により、通学定期券の売上は約30%増加

打ち手の方向性

- **適切なタイミングで、学生にアプローチ**
  - ✓ <u>新入生向け</u>:
    入学案内の書類等に、バス定期券の申込書を同封
  - ✓ <u>在校生向け</u>:
    学期の始まりに、定期券の出張販売を学内で実施

地域内高校生数／通学定期券収入



Michinori Holdings All Rights Reserved

県をまたいでの観光誘致 「関東やきものライナー（秋葉原⇔笠間-益子）」

関東やきものライナー
（茨城交通）

関東の2大陶芸産地である茨城県笠間市、栃木県益子町と秋葉原を結ぶ「関東やきものライナー」の運行を2013年4月より開始
その後、9月より土日祝に1便増便、2015年8月に全日１往復増便

笠間市・益子町が連携して観光振興のための協議会を設置し相互交流を図っている

秋葉原⇔笠間・益子：1日5往復　※土日祝：1日6往復

秋葉原⇔笠間：片道運賃1,500円、益子：2,000円

2013.4.19（金）　茨城新聞

観光振興でタッグ

秋葉原へ高速バス運行

陶芸産地の笠間・益子

協議会も発足

茨城新聞

関東やきもの●ライナー
スペシャルWebサイト
かさましこ

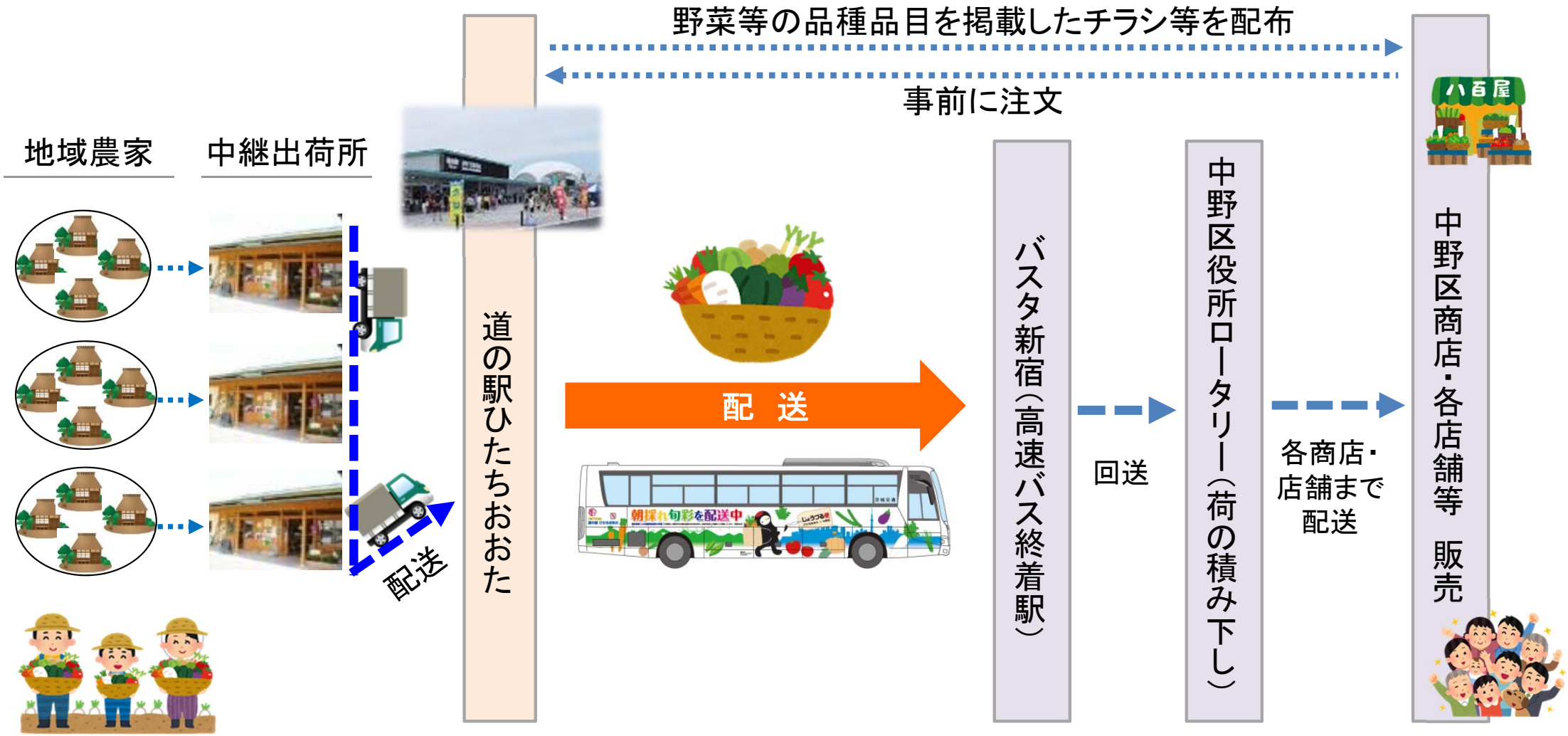
「関東やきものライナー
スペシャルWebサイト

Michinori Holdings All Rights Reserved

貨客混載の事例（農産物販路拡大事業） 茨城交通の取組み①

◆ 新鮮野菜を道の駅に集約し、高速バスのトランクに載せ、商店等に配送

→ 販路拡大による農家所得の向上、地域経済の活性化、交流人口拡大の推進



Michinori Holdings All Rights Reserved

貨客混載の事例（農産物販路拡大事業） 茨城交通の取組み②

◆「第16回 グリーン物流パートナーシップ会議」特別賞受賞（2017.12.13）

- 主催－ 国土交通省、経済産業省、（一社）日本物流団体連合会、（公社）日本ロジスティクスシステム協会
- 対象－ 物流分野におけるCO2排出量削減、環境負荷低減、物流の生産性向上など持続可能な物流体系の構築に資する取組み
- 事業名－「公共交通を活用した貨客混載による農産物販路拡大事業」
  常陸太田市、中野区、常陸太田産業振興㈱、道の駅ひたちおおた農産物等直売所出荷者協議会、㈱丸正ニューフーズ、茨城交通㈱

Michinori Holdings All Rights Reserved

自動運転への取組み ー道の駅「ひたちおおた」における実証実験（2017.11）

MICHINORI HOLDINGS

◆ 国土交通省による「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス」実証実験

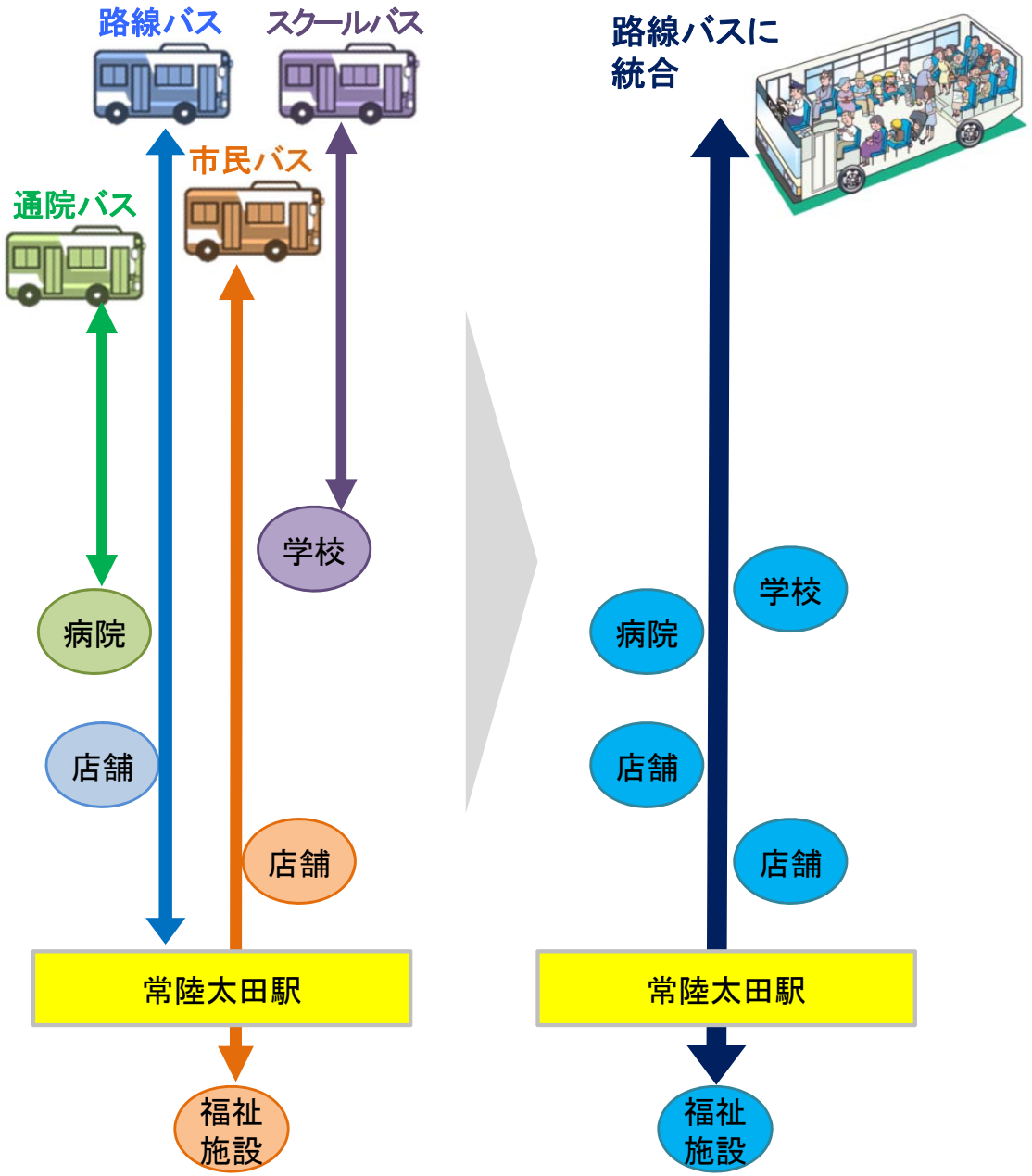
- ヤマハ発動機開発、定員7人
- 埋設された電磁誘導線からの磁力を感知して規定ルートを走行
- 障害物認識用の前方カメラ装備

Michinori Holdings All Rights Reserved

路線バスへの混乗化 ― 常陸太田市における地域公共交通再編事業

- ✓ 人口51千人、高齢化率33%
- ✓ 路線バス、コミュニティバス（市民バス）、無料通院バス、スクールバスが重複して運行
- ✓ 運行日（週1～7日）、ダイヤ・本数、運賃体系（無料、200円均一、距離制）はばらばら

- ◆ 路線バスに統合して、毎日（平日）運行
- ◆ 運賃は分かりやすい3段階制（200円、300円、500円）へ変更



Michinori Holdings All Rights Reserved

常陸太田市 ー 利用促進のためのバスツアー

➢ バスを利用していない高齢女性を対象に、ICカードを使って実際に乗車・乗継して、買物と食事を体験

最寄のバス通過予定時刻表（下記バス停を通過する路線バスにお乗りください）

バス停	通過予定時刻	バス	
上宮田代	8:20	上利	
舟木電業入口	8:20	上利員原下	8:33
上宮高橋	8:21	中利員	8:34
上宮精米所	8:22	中利員精米所	8:35
下宮上	8:23	中利員坂上	8:36
下宮布金	8:24	下利員タバコ店	8:37
下宮中	8:25	下利員局前	8:38
金砂局前	8:26	金砂郷小下	8:39
JA金砂支所前	8:27	金砂郷支所前	8:40
石川医院前	8:28	高柿一本松	8:41
照山入口	8:29	大方交番前	8:42
上利員十文字	8:30	竹合入口	8:43
上利員公民館前	8:31		

チラシ裏面
（路線バス上宮田代線）

路線バス車内に冷蔵容器をご用意しますので冷凍食品などのお買い物も大丈夫です！

常陸太田市街地へ　運賃 現金300円 いばっピ270円

カスミ常陸太田店　9：26着

買い物　約1時間滞在

カスミ常陸太田店　10：33発　カスミ様よりちょっぴりプレゼント！

市街地循環線　運賃 現金のみ100円

道の駅ひたちおおた　10：46着

買い物・お食事・休憩　1時間55分滞在

道の駅ひたちおおた　12：41発　道の駅ひたちおおた様よりちょっぴりプレゼント！

市街地循環線　運賃 現金のみ100円

常陸太田駅　12：48着

常陸太田駅で乗り継ぎ

常陸太田駅　12：52発　茨城交通よりちょっぴりプレゼント！

金砂郷方面へ　運賃 現金300円 いばっピ270円

金砂郷地区最寄バス停　13：20～13：40頃着 →ご自宅へ

※上記運賃は最大の場合であり、乗降車バス停によっては上記運賃より安くなる場合があります。

- 5路線に分乗、市職員と茨城交通社員が車内で乗り方を説明
- ICカード販売 ＋ 店舗、道の駅、茨城交通からプレゼント

Michinori Holdings All Rights Reserved

Ⅰ　みちのりグループの紹介

Ⅱ　乗合バスを取り巻く状況

Ⅲ　みちのりグループ各社と茨城交通の取組み

Ⅲ　東海村の公共交通への取組みについて

Michinori Holdings All Rights Reserved

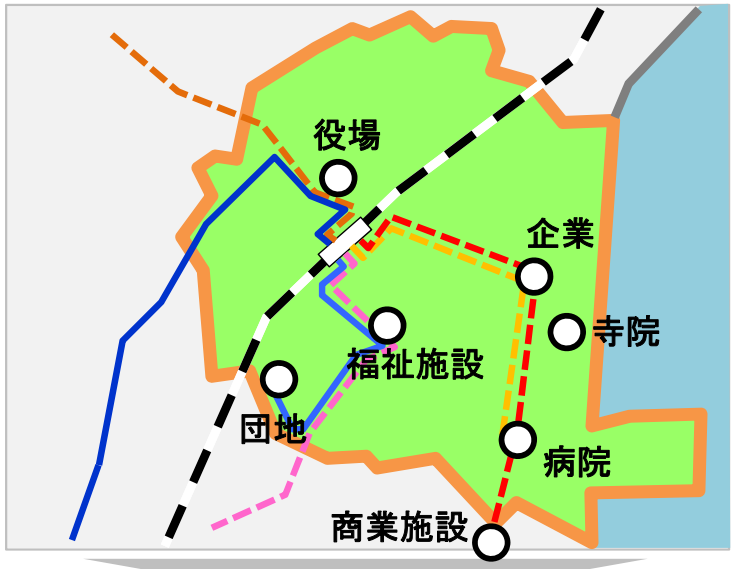
東海村における地域公共交通網構築への取組み①

◆ 利用者減少により廃止となった路線網を再構築、利用促進により当初目標を上回る

再編前

東海村（人口38千人、面積37㎢）

- ✓ H9年に無料の福祉循環バス、H18年にデマンド交通の導入もあり、利用者が減少した路線バスが大幅に廃止
- ✓ デマンド交通の財政負担増加と村外への移動・村外からの来訪者の移動手段確保が課題となっていた



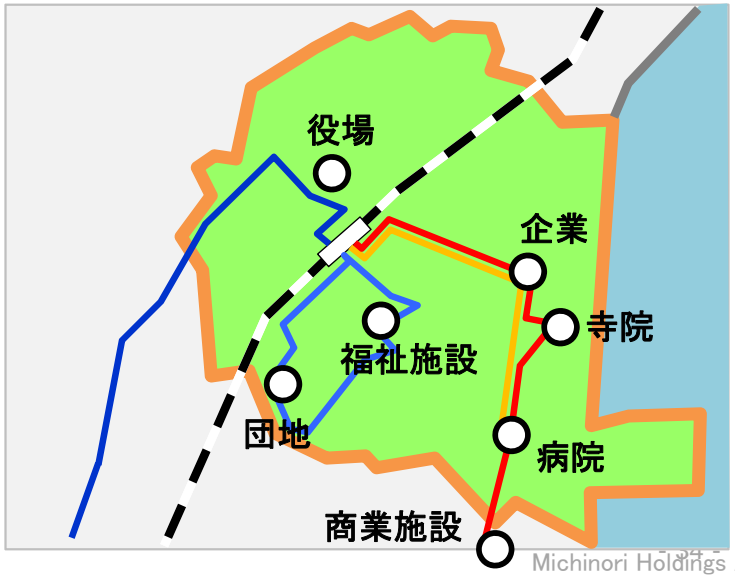
維持路線

廃止路線

再編後

- ✓ H27年に地域公共交通網形成計画を策定
- ✓ 既存路線を含めたバス路線網を再構築し、H27年から運行を開始（※デマンド交通は維持）
- ✓ 隣接自治体のコミバスとの乗り継ぎも考慮

→ **バス利用者は当初目標を上回る水準で推移**



【新路線】

- ✓ 病院・商業施設・観光施設へのアクセス
- ✓ 駅と住宅団地を結ぶ路線を循環線化
- ✓ 駅から企業への通勤利用

Michinori Holdings All Rights Reserved

東海村における地域公共交通網構築への取組み②

①-3 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

国土交通省

■ 人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

事例：東海村地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成と地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せの方針

■3. デマンドタクシーでは対応できない移動需要

一方、JR常磐線による通勤や高校生等の通学は、デマンドタクシーの運行時間外の移動であり、かつ事前予約・乗合型のデマンド方式では対応しきれない需要である。通勤・通学は、水戸市・ひたちなか市・日立市の3市間との移動が、通勤は約7割、通学は約8割を占めている。

その交通手段は車が大半であるが、村民の3市への通勤・通学移動ではJR常磐線を1日平均約2,500人が利用している。路線バスは、一部を除いて通勤・通学の利用はされていないことから、通勤・通学時間帯に、村内各地から東海駅へのアクセス手段(夕方～夜間はその帰りの移動)が求められている。

また、企業送迎バスによる、主に東海駅から国道6号・245号沿線の事業所への通勤は、事業所別の事情から、国道6号沿線の事業所への対応がより必要と考えられる。

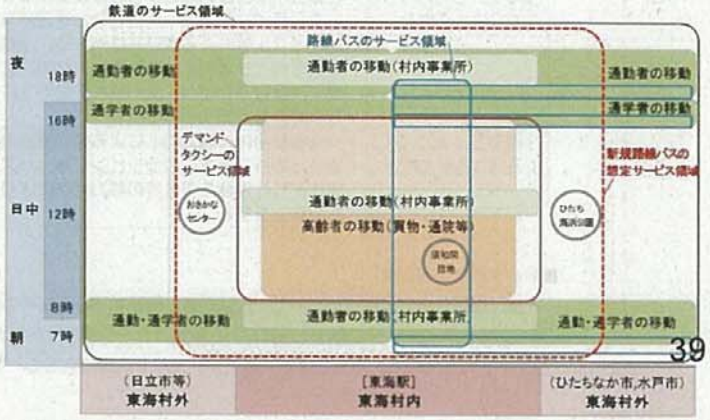
■4. 新規の路線バスによる対応

以上のようなデマンドタクシーでは対応できない移動需要に対しては、バスが有効な交通手段となる。しかし、運行を終了(廃止)した福祉循環バスのように、村内をくまなく回る循環形態では、目的地まで時間がかかってしまい利用されない。村内各地域と目的地を短時間で、往復とも同じ道路を運行する路線バスがその役割を担えることから、現行の路線バスに加えて、新規の路線を設定する必要がある。

【東海村の公共交通の運行形態と利用状況、評価・改善要望】

	鉄道（JR常磐線）	高速・空港バス	路線バス 笠松線	路線バス 須和間線	デマンドタクシー	タクシー	企業送迎バス
運行範囲（エリア）	広域（東海村外）			域内（東海村内）		広域（東海村外）	
運行日 運行時間帯（平日/発着時間）	全日・5～23時台	全日・3～23時台	平日 6～19時台	全日 7～19時台	月～土曜日 8～16時台（発）	全日・24時間	平日 朝・日中・夜
運行本数（平日）	上下線とも約50本	高速：往復13本 空港：往復2～16本	東海駅発2/着5本	東海駅 発4/着4本	月～金曜：18本 土曜：17本	－	
運賃（片道/初乗り他）	130円 ～大津・磯原駅300円 ～水戸駅340円	高速：2,240円 空港：1,230～3,800円	170円/最高330円	170円/最高310円	300円（障がい者、要介護認定者150円）	東海駅～基幹産業門前約1,500円	無料
利用者数（H25/1日平均/［ ］内は村内）	4,300人（H22）	高速：248人［9人］ 空港：羽田36人［0人］ 成田78人［36人］	118人［7人］	15人	153人（8.5人/便、1.5人/台）		384人（H25実績 日本高速バス・学校のバス利用者計）
主な利用者層	水戸市・ひたちなか市・日立市等間との通勤・通学者（約100人（H22国勢調査））		通学生、（笠松運動公園利用者）	須和間団地住民（高齢者等）	高齢女性（70～80歳代、1～2人家族、車は使えない・活動してもらえない）		事業所通勤者
主な行先（利用目的）	水戸市・ひたちなか市・日立市内への通勤・通学、村内への		水戸市内の高校等	東海駅（買物等）	イオン東海店、村立東海病院、総合福祉センター「絆」、なごみ東海村総合交流センター		事業所
利用者が多い時間帯	7～8時台前後 18～19時台				9～11時台		7:30～8:00
評価、改善要望等					希望通りに予約できない所要・到着時間が不便 村外へのアクセス要望（ひたち海浜公園等）		子子力関係機関は構内まで入る必要がある

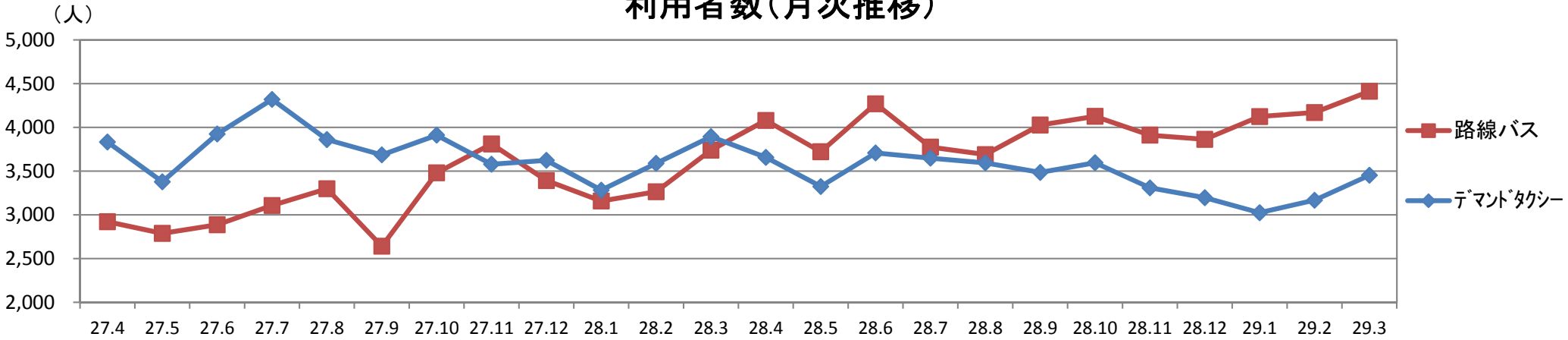
【東海村の移動需要と公共交通のサービス領域の考え方(イメージ)】



東海村における地域公共交通網構築への取組み③

◆ バス路線再編後、路線バス利用者は順調に推移し、開始１年後にはデマンドタクシーを上回る

利用者数（月次推移）



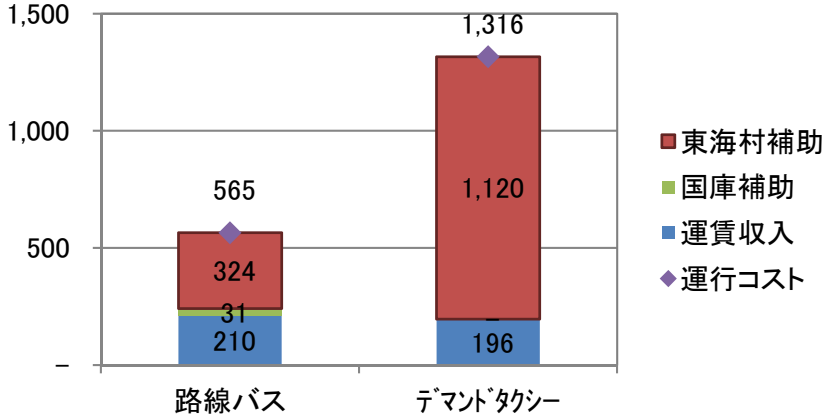
◆ 利用者一人当たりの行政コスト（補助金）は、路線バスの方が低く効率的

✓ デマンド交通はバスを利用しにくい高齢者や障がい者等が中心に利用しており、両者の組み合わせで村内の交通網を維持している

年間運行コスト（28年度、千円）

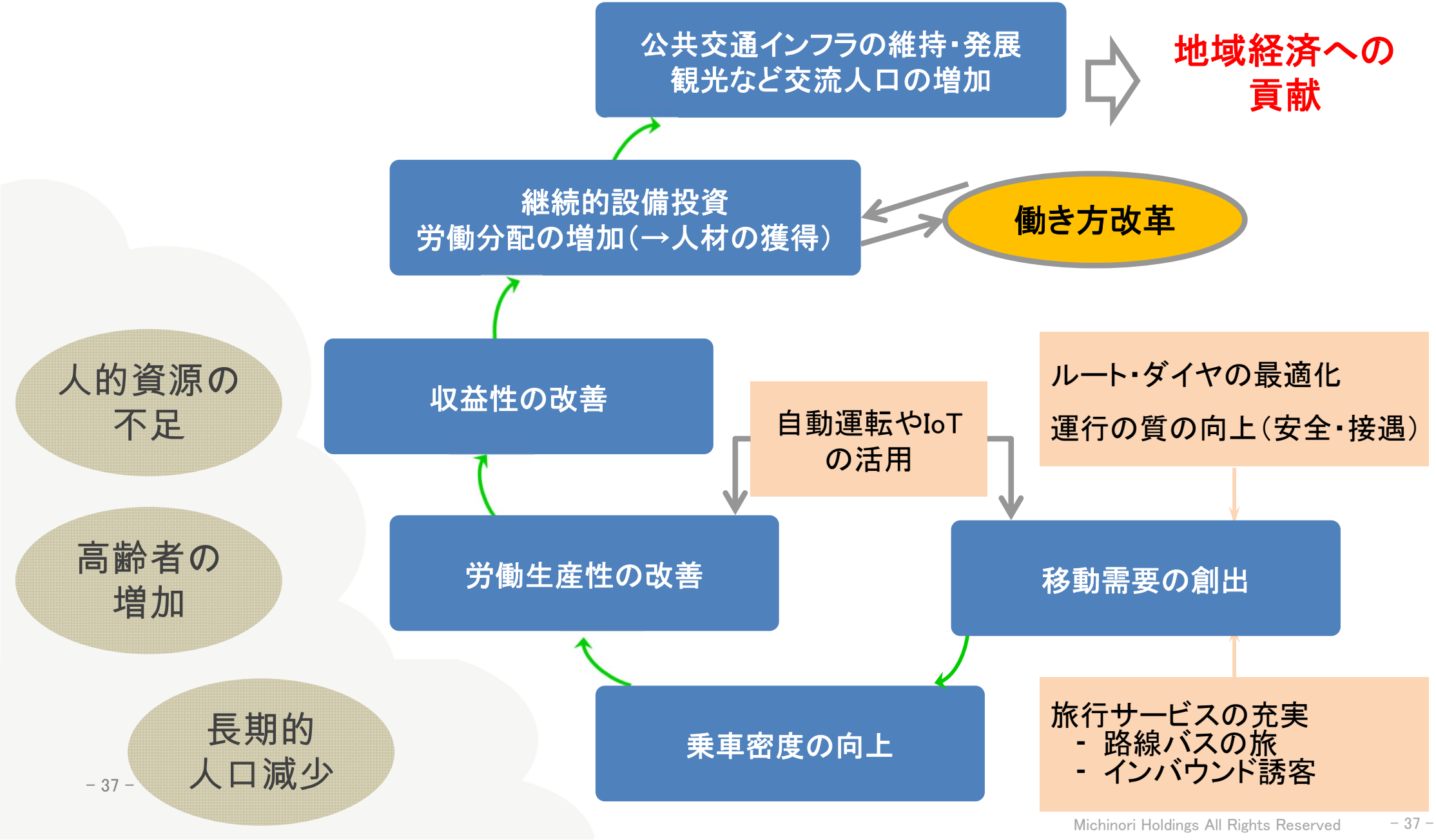
	運行主体	運行コスト（千円）				利用人数（人）
			運賃収入	国庫補助	東海村補助	
路線バス	茨城交通	27,229	10,141	1,475	15,613	48,179
ﾃﾞﾏﾝﾄﾞﾀｸｼｰ	東海村	54,197	8,070	－	46,127	41,171
合計		81,426	18,211	1,475	61,740	89,350

利用者一人当り負担内訳（円）



Michinori Holdings All Rights Reserved

バス会社活性化の要諦（私たちのビジョン2018）



Michinori Holdings All Rights Reserved