



未来投資会議 構造改革徹底推進会合
地域経済インフラ会合（第3回）

ICTと人間力による
交通まちづくりの取り組み

2018年4月17日

イーグルバス株式会社
代表取締役 谷島 賢



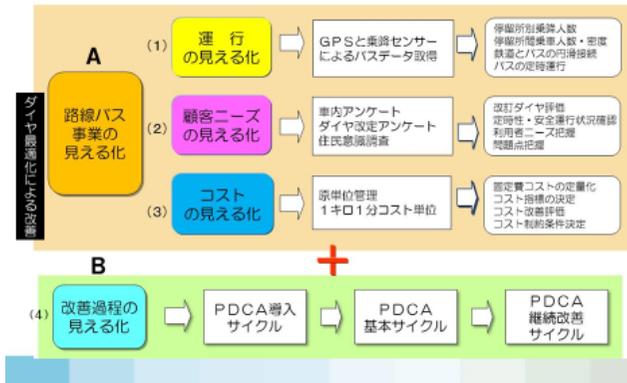
路線バス事業の構造特性

なぜ路線バス事業の改善が難しいのか？



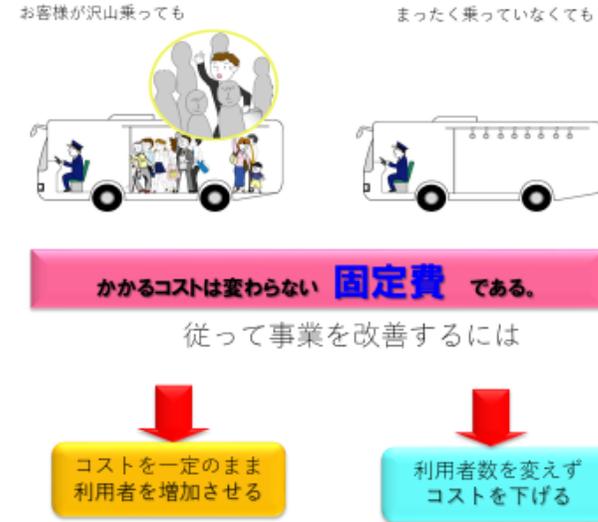
バス事業は見えない事業

路線バス事業における4つの見える化



データを用いて
見える化し
改善する
(最適化する)

路線バス事業の特性

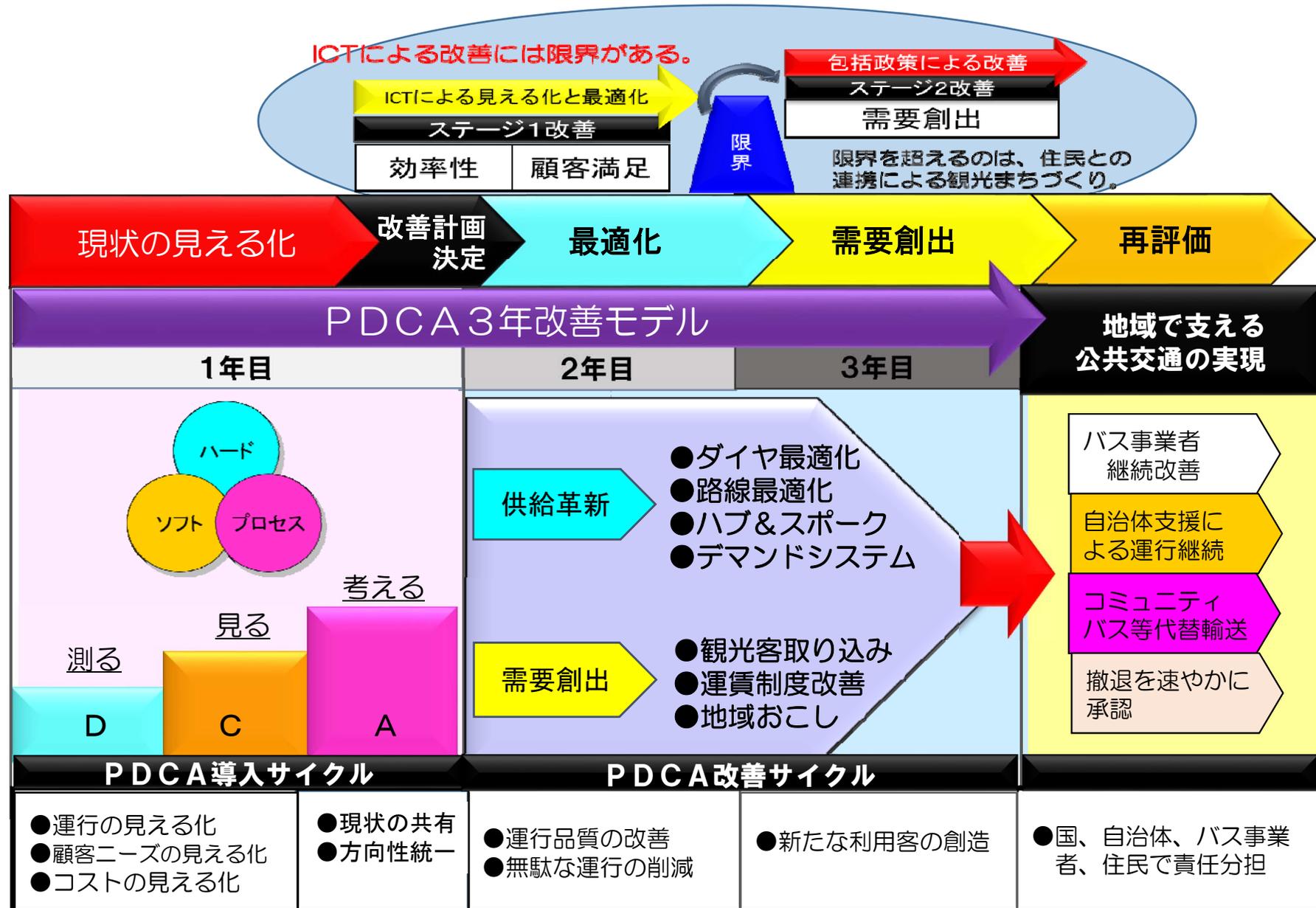


バス事業のコストは固定費

- 無駄な運行を見つけて固定費を下げる。
- 運行を効率化する。
- バスの遅れをなくす
- 運転士の業務のリスクを下げる
- 利用者を増やす

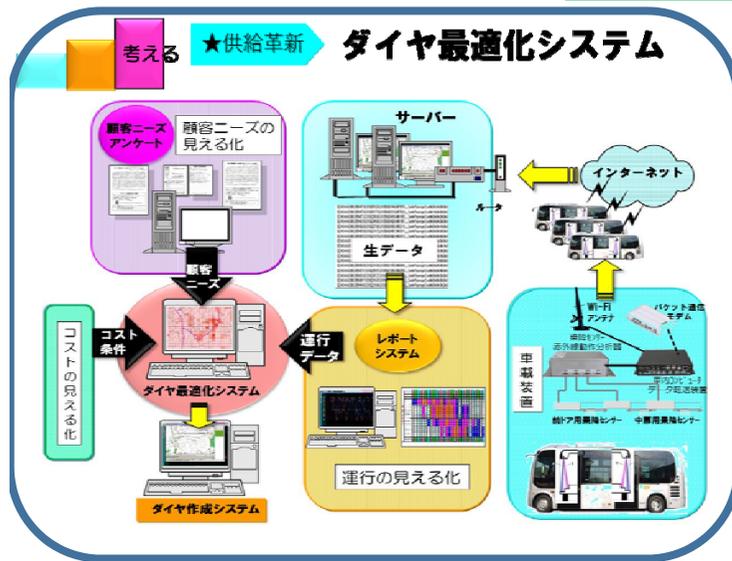
最適化と需要創出による路線バス事業改善モデル

データだけでは改善できない。人間力による地域おこしという包括政策の中でバスを支えていくのがゴール。

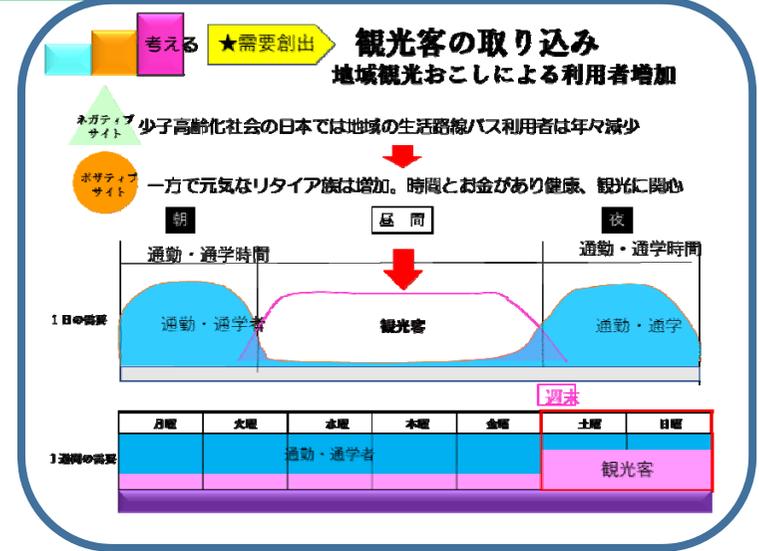


ハブ&スポークによる効率化と観光客導入

埼玉県ときがわ町の交通再編成



データによる最適化
+ 観光客取り込み
= ハブ&スポーク化



町の真ん中にハブバスセンターを設置してすべてのバスを結束させて運行効率を向上。



- 輸送量は150%~300%増加
- 利用者数 再編前比較40%増加
- 総走行キロ数 5%削減
(デマンド用ワゴン車1台導入)

車両数を変えずに
バス運行本数を
2時間に1本から
1時間に1本へ



第2
レベル

小さな拠点（ハブ&スポーク+施設）

第2
レベル

埼玉県東秩父村交通再編成

ハブバス停留所に施設機能を設置

過疎地では、自宅の近くに商店もなく公共サービスの提供を受けることも困難である。ハブバス停留所に、コンビニや薬剤薬局、飲食店を設置し、高齢者がハブへ来ることで年金をおろしたり、薬をもらったり、高齢者のコミュニケーションの場となる。観光客が取り込める地域では、お土産店や観光案内所を兼ねることで観光客対策も可能。



ハブバスセンター、買い物施設、フードコート、観光センター、行政サービス、和紙体験施設

和紙の里入場者数	: 再編前91,471人→再編後155,324人 (170%)
売上	: 再編前67,942千円→再編後79,398千円 (117%)
JAの直売所購買人数	: 再編前94,916人→再編後122,339人 (129%)
売上	: 再編前165,475千円→再編後191,479千円 (116%)

乗合バス: 再編前4両→3両(利用者数ほぼ変わらず)

路線再編成実施
2016年11月



ハイカー

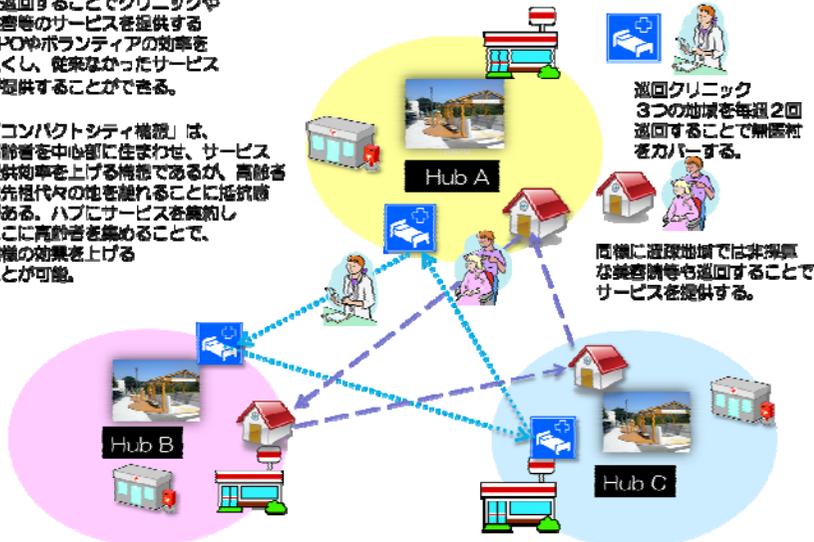
第3
レベル

小さな拠点を結ぶ(過疎地版コンパクトシティ構想)

第3
レベル **ハブ停留所の連携による広域サービス強化**

いくつかの地域のハブ停留所を巡回することでクリニックや美容等のサービスを提供するNPOやボランティアの効率を良くし、従来なかったサービスが提供することができる。

「コンパクトシティ構想」は、高齢者を中心部に住ませ、サービス提供効率を上げる構想であるが、高齢者は先祖代々の地を離れることに抵抗がある。ハブにサービスを集約しここに高齢者を集めることで、同様の効果を上げることが可能。



過疎地域では人口が少なくマーケットが成立しないので様々なサービスが急速に失われてきた。町の真ん中に小さな拠点を作り、これを面的に整備して結ぶことで医療等の巡回サービスが可能となり、失われたサービスが復活する。

小さな拠点到サービス施設を集中させれば効率的な行政サービスが可能となりコンパクトシティ構想と同様の効果が生じる

ラオス国首都ヴィエンチャンバス事業改善

ショッピングモール



ハブバスターミナル



ラオスで郊外のショッピングモールをハブバスセンターとして市内のバスターミナルと結ぶ事で、運行の効率化と利便性そして運転士の休息場を実現した。



市内バス
センター

2017年11月運行開始

市内のバスセンターは工事中で混雑緩和をするためにショッピングモールを発着点とする