

令和5年度菊池南部地域交通渋滞対策事業 －通勤バス実証実験－ 実施報告書

【目次】

1. 事業目的	1
2. 第1弾通勤バス実証実験	2
3. 第2弾通勤バス実証実験	6
4. 通勤バス実証実験 まとめ	13

1. 事業概要

- 通勤バス実証実験は、第1弾（9/11～15、無償）と第2弾（1/9～2/22、有償）の2段階で実施。
- 熊本県、セミコンテックパーク企業（セミコン協議会）、関係市町（合志市、菊陽町）、バス事業者で関係者連絡会議を構成し、運行サービスや利用促進等の検討を進めながら実施。

▼通勤バス実証実験 実施スケジュール

	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
実証事業		第1弾（無償）				第2弾（有償）		
運行内容等の検討	●	●	●	●	●	●	●	●
効果検証		●	●	●	●	●	●	●
関係者連絡会議	●		●	●	●	●		●

▼通勤バス実証実験 周知・利用促進等の活動実績

チラシ （企業内メールで配信）	・第1弾：事前告知、運行内容 ・第2弾：事前告知、運行内容 ・LINEともだち登録募集 ・利用促進強化キャンペーン
LINE公式アカウント	・情報発信（運行内容、利用方法、利用実績など）：計24回、ともだち登録数318名
公式マスコット	・利用者数に応じて成長するキャラクターを作成 ・利用者からネーミングを募集して“ばすっち”と命名
サイクル&ライド	・第2弾で実施。沿線施設5施設が参画。
利用促進強化キャンペーン	・第2弾（2/8～9、2/16～22）で実施。 ・利用者にパンやスコーン、クッキーとドリップコーヒーを配布。

▼通勤バス実証実験 関係者連絡会議 開催実績

日程	議題
第1回 (8月22日)	・第1弾実施に向けた準備の進捗状況 ・路線バスで運行した場合の費用積算の進捗・考え方
第1弾実証運行（R5.9.11 ～ R5.9.15）	
第2回 (10月12日)	・第1弾実施結果報告、継続運行に向けた検討
第3回 (11月7日)	・継続運行に向けた検討 ・第2弾実施方針について
第4回 (11月30日)	・第2弾実施内容の決定
第5回 (12月13日)	・第2弾実施に向けた準備の進捗状況
第2弾実証運行（R6.1.9 ～ R6.2.22）	
第6回 (1月31日)	・第2弾実施状況中間報告 ・利用促進追加策について
第7回 (3月19日)	・第2弾実証結果

2. 第1弾通勤バス実証実験

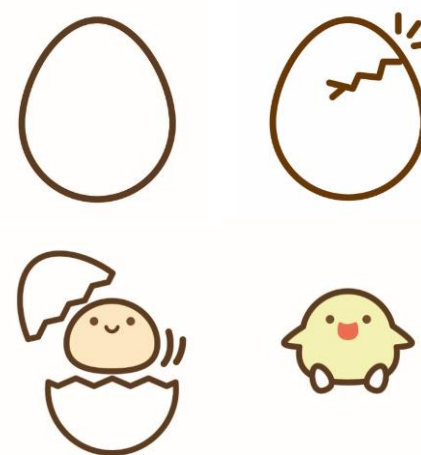
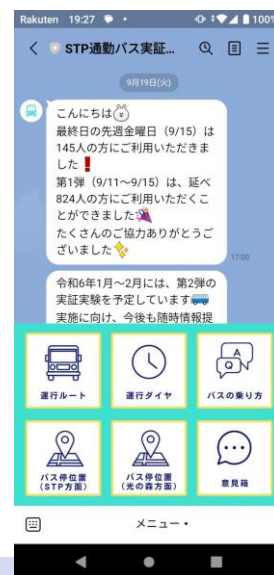
1) 実験概要

【運行内容】

	内容
実証期間	R5/9/11（月）～9/15（金）
運行ルート	光の森（西花立）～セミコンテクノパーク
車両	通勤時 6 台、退勤時 5 台（正シート45人乗り・貸切バス）
運行ダイヤ	通勤時 【発】 6:20～ 8:25 8便 15～20分間隔のパターンダイヤ 所要時間：40～50分
	退勤時 【発】 17:00～21:00 9便 30分間隔のパターンダイヤ 所要時間：40～50分
運賃	無料
利用者数	824名（最大180名/日、平均165名/日）

【周知内容】

	内容
チラシ	・事前告知：8/11～ ・運行内容：8/31～
LINE公式アカウント	・開設：8/10 ・情報発信：運行ルート、運行ダイヤ、バス停位置、バス乗り方 ・意見収集：意見箱 24件 ・状況配信：計 8 回（事前 2 回、実験中 5 回、事後 1 回）
マスコット	たまご→誕生→少し成長
LINE友だち登録者	244名 ・男性64%、女性36% ・男性：45～49歳16%、50歳～11%、25～29歳10% ・女性：50歳～9%



2. 第1弾通勤バス実証実験

運行エリア

光の森エリア～セミコンテクノパーク



バス停
位置は
こちら



乗降	運行会社	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目
		電 鉄	産 交	電 鉄	産 交	電 鉄	産 交	電 鉄	産 交
乗車のみ	西花立	6:20	6:40	7:00	7:15	7:30	7:45	8:05	8:25
	花立	6:20	6:40	7:00	7:15	7:30	7:45	8:05	8:25
	平和会館前	6:21	6:41	7:01	7:16	7:31	7:46	8:06	8:26
	尚綱大学前	6:22	6:41	7:01	7:16	7:31	7:46	8:06	8:26
	八久保	6:23	6:42	7:02	7:17	7:32	7:47	8:07	8:27
	武蔵ヶ丘北口	6:25	6:44	7:04	7:19	7:34	7:49	8:09	8:29
	南ヶ丘小前	6:26	6:45	7:05	7:20	7:35	7:50	8:10	8:30
	光の森四丁目	6:27	6:46	7:06	7:21	7:36	7:51	8:11	8:31
	光の森五丁目	6:28	6:47	7:07	7:22	7:37	7:52	8:12	8:32
	新山	6:30	6:49	7:09	7:26	7:41	7:56	8:16	8:34
降車のみ	永江団地・沖野	6:31	6:50	7:10	7:27	7:42	7:57	8:17	8:35
	県立技術短期大学前	6:51	7:10	7:35	7:57	8:12	8:27	8:47	9:00
	ソニーセミコンダクタ前	6:53	7:12	7:37	7:59	8:14	8:29	8:49	9:02
	日本ビラー前	6:54	7:13	7:38	8:00	8:15	8:30	8:50	9:03
	東京エレクトロン九州前	6:56	7:15	7:40	8:02	8:17	8:32	8:52	9:05
	JASM前	7:01	7:20	7:45	8:07	8:22	8:37	8:57	9:10

【バスの運行に関するお問い合わせ】 各便の運行会社へお願いします。
【電鉄】 熊本電気鉄道株式会社 辻久保営業所 TEL:096-242-4300 / 【産交】 九州産交バス株式会社 貸切営業所 TEL:096-352-0355

運行エリア

セミコンテクノパーク～光の森エリア



バス停
位置は
こちら



乗降	運行会社	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目
		電 鉄	産 交	産 交	電 鉄	産 交	電 鉄	産 交	産 交	電 鉄
乗車のみ	JASM前	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00
	ソニーセミコンダクタ前	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36	21:06
	日本ビラー前	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:37	21:07
	東京エレクトロン九州前	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39	21:09
	永江団地・沖野	17:39	18:09	18:39	19:04	19:29	19:54	20:24	20:54	21:24
降車のみ	新山	17:41	18:11	18:41	19:06	19:30	19:55	20:25	20:55	21:25
	光の森五丁目	17:43	18:13	18:43	19:08	19:32	19:57	20:27	20:57	21:27
	光の森四丁目	17:44	18:14	18:44	19:09	19:33	19:58	20:28	20:58	21:28
	南ヶ丘小前	17:45	18:15	18:45	19:10	19:34	19:59	20:29	20:59	21:29
	武蔵ヶ丘北口	17:46	18:16	18:46	19:11	19:35	20:00	20:30	21:00	21:30
	八久保	17:47	18:17	18:47	19:12	19:36	20:01	20:31	21:01	21:31
	尚綱大学前	17:49	18:19	18:49	19:14	19:38	20:03	20:33	21:03	21:33
	平和会館前	17:50	18:20	18:50	19:15	19:39	20:04	20:34	21:04	21:34
	花立	17:51	18:21	18:51	19:16	19:40	20:05	20:35	21:05	21:35
	西花立	17:53	18:23	18:53	19:18	19:42	20:07	20:37	21:07	21:37

【バスの運行に関するお問い合わせ】 各便の運行会社へお願いします。
【電鉄】 熊本電気鉄道株式会社 辻久保営業所 TEL:096-242-4300 / 【産交】 九州産交バス株式会社 貸切営業所 TEL:096-352-0355

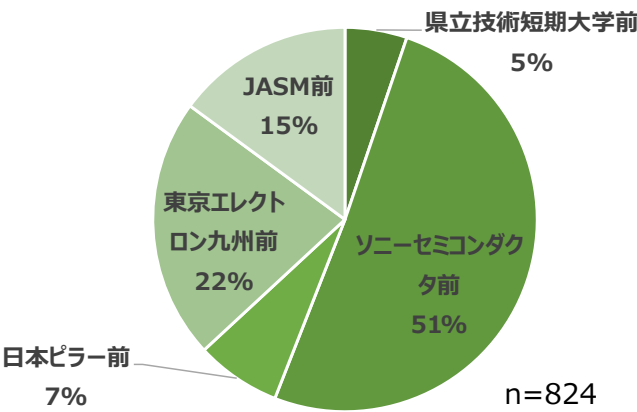
2. 第1弾通勤バス実証実験

2) 利用実績

【バス停別乗降者数】

- 光の森エリアでは、**新山**（往67人、復74人）、**西花立**（往53人、復74人）、**光の森四丁目**（往50人、復42人）、**永江団地・沖野**（往48人、復55人）の利用が多かった。
- セミコンテクノパーク側では、**ソニー前**（往215人、復203人）、**東京エレクトロン前**（往74人、復107人）、**JASM前**（往52人、復71人）の順で利用が多かった。

■ セミコン側乗降者数のバス停別割合



【行き】

バス停	9/11(月)	9/12(火)	9/13(水)	9/14(木)	9/15(金)	計
西花立	13	11	10	7	12	53
花立	3	4	5	5	5	22
平和会館前	1	2	4	4	4	15
尚綱大学前	5	6	6	2	5	24
ハ久保	3	3	6	4	3	19
武蔵ヶ丘北口	6	10	9	11	7	43
南ヶ丘小前	6	5	12	9	7	39
光の森四丁目	8	13	10	9	10	50
光の森五丁目	4	8	10	9	4	35
新山	13	11	16	14	13	67
永江団地・沖野	8	9	9	13	9	48
県立技術短期大学前	11	7	7	8	10	43
ソニーセミコンダクタ前	42	47	42	47	37	215
日本ピラー前	1	2	13	8	7	31
東京エレクトロン九州前	13	12	19	17	13	74
JASM前	3	14	16	7	12	52
計	70	82	97	87	79	415

【帰り】

バス停	9/11(月)	9/12(火)	9/13(水)	9/14(木)	9/15(金)	計
JASM前	10	17	14	15	15	71
ソニーセミコンダクタ前	44	44	36	52	27	203
日本ピラー前	3	7	6	8	4	28
東京エレクトロン九州前	25	19	25	18	20	107
永江団地・沖野	8	8	13	14	12	55
新山	18	16	11	16	13	74
光の森五丁目	6	7	9	11	2	35
光の森四丁目	9	11	8	8	6	42
南ヶ丘小前	4	8	9	9	3	33
武蔵ヶ丘北口	8	12	6	13	7	46
ハ久保	5	2	3	4	2	16
尚綱大学前	4	6	5	4	4	23
平和会館前	2	2	1	2	2	9
花立	2	4	5	5	4	20
西花立	16	11	11	7	11	56
計	82	87	81	93	66	409

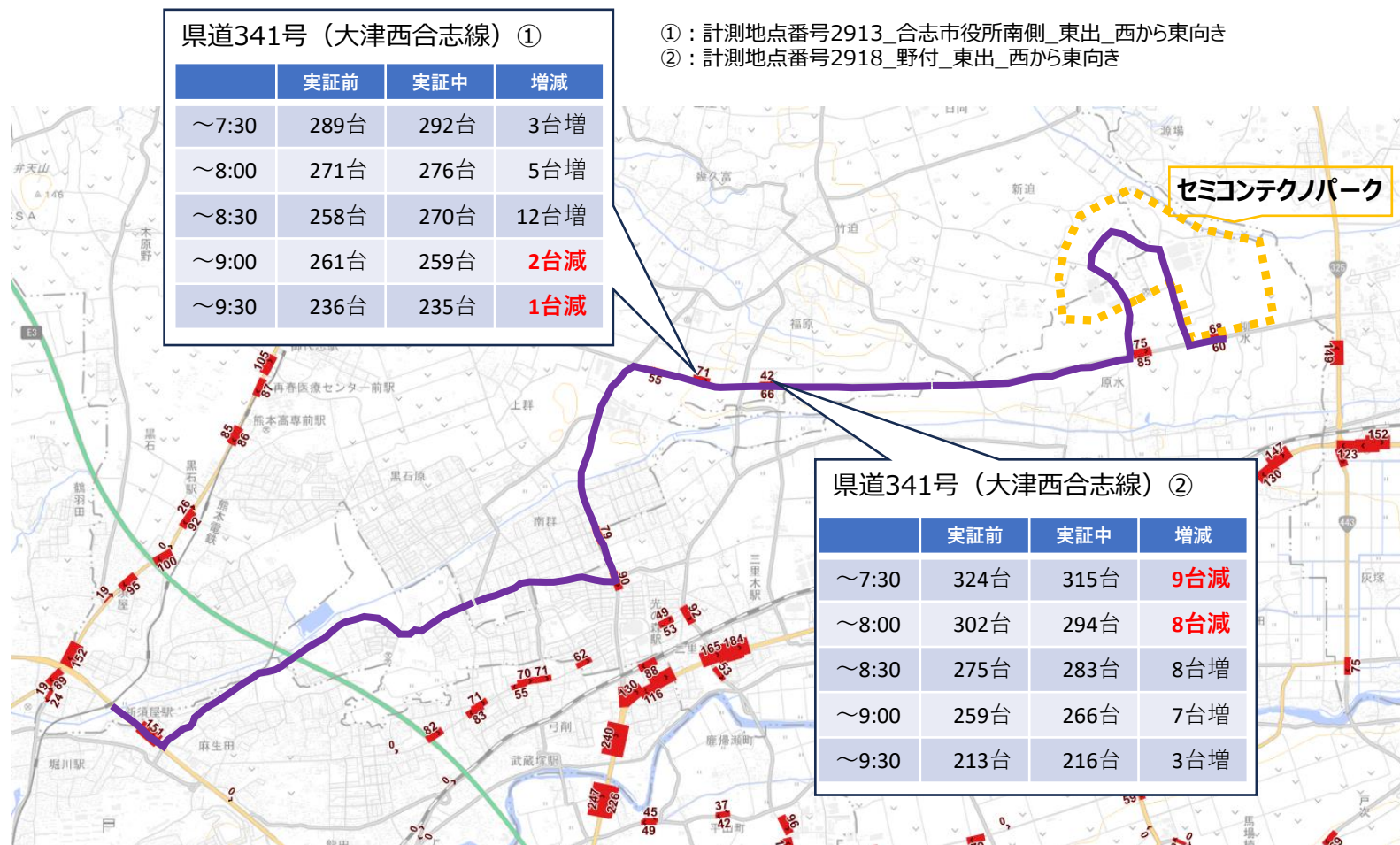
2. 第1弾通勤バス実証実験

【実証実験前（9/4週）と実証実験中（9/11週）の交通量の変化状況】

技術協力：(株)トラフィックブレイン

■ 朝通勤時

- 自動車の台数に増減がみられるものの、距離の近い2地点で増加と減少の傾向があり、区間一帯が増加あるいは減少したとは言い難い。



データ：JARTIC提供（トラフィックカウンタ計測値）

3. 第2弾通勤バス実証実験

1) 実験概要

【運行内容】

	内容
実証期間	R6/1/9（火）～2/22（木）
運行ルート	北バイパス（新須屋駅）～セミコンテクノパーク
車両	通勤時6台、退勤時5台（貸切バス（正シート45人乗り））
運行ダイヤ	通勤時 【発】 6:15～ 8:20 8便 15～20分間隔のパターンダイヤ 所要時間：45～55分
	退勤時 【発】 17:40～21:00 8便 20～30分間隔のパターンダイヤ 所要時間：40～60分
運賃	有料（均一運賃 片道500円/人・回）
決済方法	現金、回数券(2枚綴り)、通勤パス(実証期間内フリーパス)
利用者数	1,648名（最大61名/日、平均52名/日）

【周知】

	内容
チラシ	・事前告知・LINEともだち募集：12/8 ・利用促進強化キャンペーン：2/5
LINE公式アカウント	・開設：9/4 ・情報発信：事前告知、運行ルート・ダイヤ、バスの乗り方、利用状況、ばすっちの成長、サイクル&ライド、通勤バス販売、利用促進強化キャンペーン、公共交通関連情報（くまもんナビ、バス無料の日、バス電車100円ウィークなど）等 ・配信：計24回（事前2回、実験中20回、事後2回）
マスコット	第1弾から継続（たまご→誕生→少し成長→幼稚園生→小学生）、命名“ばすっち”
LINE友だち登録者	318名 ・男性69%、女性31% ・男性：45～49歳19%、25～29歳14%、50歳～ 11% ・女性：50歳～ 7%



R5菊池

〔電鉄〕 熊本電気鉄道株式会社 辻久保営業所 TEL:096-242-4300
〔熊本〕 熊本バス株式会社 貸切営業所 TEL:096-378-7205

〔電鉄〕熊本電気鉄道株式会社 辻久保営業所 TEL:096-242-4300
〔熊本〕熊本バス株式会社 貸切営業所 TEL:096-378-7205

3. 第2弾通勤バス実証実験

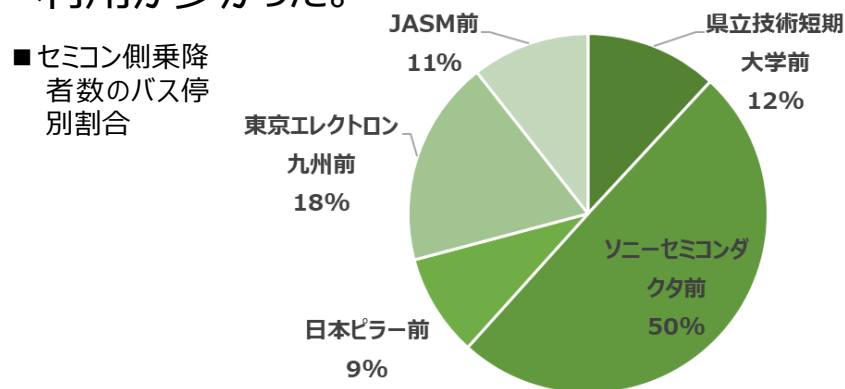
2) 利用実績

【日当たり平均乗降者数】

- 往路については、**25～31人/日**の利用があり、実証期間を経ても増加は見られなかった。
- 復路についても、**21～27人/日**の利用があったが、増加は見られなかった。

【バス停別乗降者数】

- 光の森エリアでは、**南ヶ丘小前、光の森4丁目、新山、永江団地・沖野**が多かった。
- 延伸した新須屋駅では67人の利用があった。
- セミコンテクノパーク側では、**ソニー前、東京エレクトロン前、県技短前、JASM前**の順で利用が多かった。



【行き】	1週目	2週目	3週目	4週目	5週目	6週目	7週目	計
バス停								(人)
北バイパス新須屋	3	2	2	1	3	2	2	67
杉下	1	1	1	1	0	1	1	22
鈴ヶ原	0	0	0	0	0	0	0	0
中島	0	0	0	0	0	0	1	6
新地団地	0	0	0	0	0	0	0	3
西花立	2	2	2	1	1	2	1	54
花立	1	1	0	1	0	1	1	21
平和会館前	0	0	1	2	1	1	1	29
尚綱大学前	0	0	0	0	0	0	0	3
ハ久保	1	1	0	1	1	2	1	32
武蔵ヶ丘北口	2	2	2	2	2	3	3	70
南ヶ丘小前	7	7	7	6	4	4	3	178
光の森四丁目	7	5	4	6	6	5	5	177
光の森五丁目	1	1	2	1	1	1	2	38
新山	3	3	4	4	3	4	3	108
永江団地・沖野	3	3	4	3	4	3	3	100
県立技術短期大学前	6	7	6	5	6	8	6	197
ソニーセミコンダクタ前	14	14	13	15	15	15	15	457
日本ビラー前	4	4	4	4	1	0	0	81
東京エレクトロン九州前	3	1	2	2	2	2	2	65
JASM前	4	4	3	4	3	3	2	108
計	31	30	29	30	27	27	25	908

【帰り】	1週目	2週目	3週目	4週目	5週目	6週目	7週目	計
バス停								(人)
JASM前	1	3	1	2	2	4	2	67
ソニーセミコンダクタ前	13	11	11	11	11	10	12	363
日本ビラー前	3	4	3	4	0	1	0	70
東京エレクトロン九州前	8	9	8	6	7	7	8	239
永江団地・沖野	4	3	3	3	4	4	5	116
新山	2	3	4	2	3	3	2	90
光の森五丁目	1	1	1	2	2	2	1	47
光の森四丁目	5	5	4	4	3	3	3	123
南ヶ丘小前	6	4	4	5	2	2	3	115
武蔵ヶ丘北口	1	4	1	2	2	2	2	63
ハ久保	1	1	0	1	1	1	0	22
尚綱大学前	1	1	0	0	1	0	1	19
平和会館前	0	0	0	0	0	0	0	3
花立	0	0	0	1	0	0	0	8
西花立	2	3	1	1	2	3	2	62
新地団地	0	0	0	0	0	0	1	5
中島	0	0	0	0	0	0	0	5
鈴ヶ原	0	0	0	0	0	0	0	0
杉下	1	1	1	1	0	1	1	24
北バイパス新須屋	1	1	2	1	1	0	2	37
計	25	27	23	22	21	21	22	739

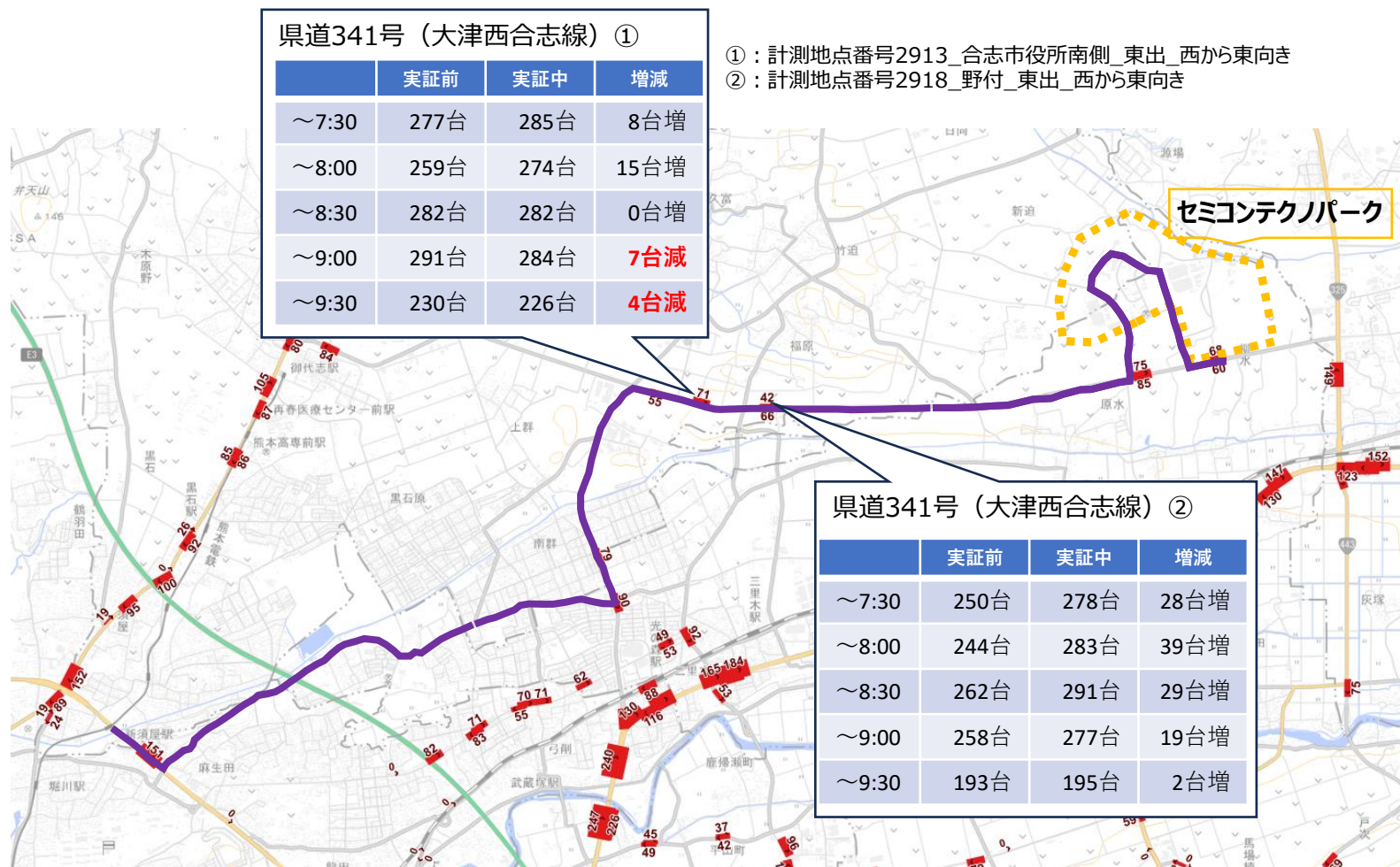
3. 第2弾通勤バス実証実験

【実証実験前（12月）と実証実験中（1月）の交通量の変化状況】

技術協力：(株)トラフィックブレイン

■ 朝通勤時

- 8:30までの時間帯は減少は見られなかった。
- 8:30以上は地点によって増減がみられた。
- 通勤バス実証による状況の変化は認められなかった。



データ：JARTIC提供（トラフィックカウンタ計測値）

3. 第2弾通勤バス実証実験

4) 効果検証

【利用者からの評価（事後アンケート）】

■ アンケート調査概要

	内容
目的	バス通勤の効果および課題の把握
対象者	LINE友だち登録者 318名
調査方法	Webフォームを用いたアンケート 調査期間：2/28～3/8
回答数	46件

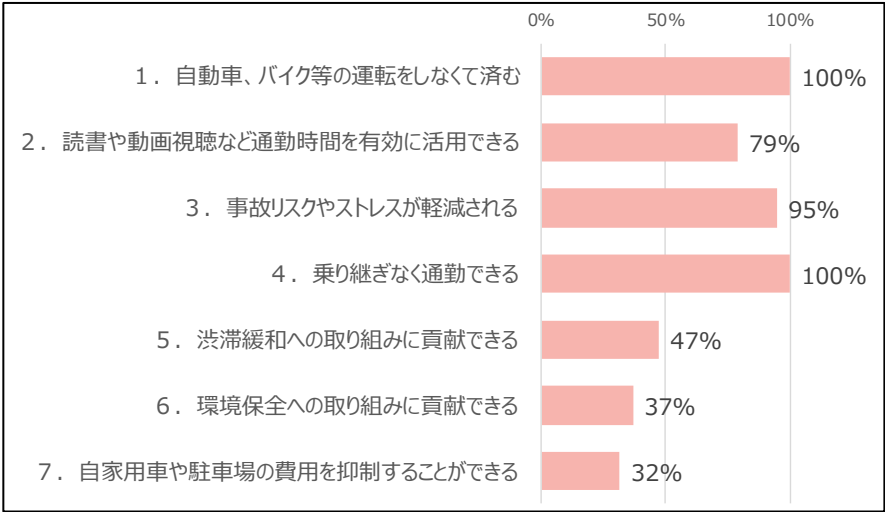
■ アンケート回答者の通勤バス実証の参加状況

		第1弾実証			計
		利用した	利用しなかった	不問	
第2弾実証	継続的に利用した	—	—	19人 (41%)	19人 (41%)
	利用してみたがやめた	2人 (4%)	4人 (9%)	—	6人 (13%)
	全く利用しなかった	6人 (13%)	15人 (33%)	—	21人 (46%)
計		8人 (17%)	19人 (41%)	19人 (41%)	46人 (100%)

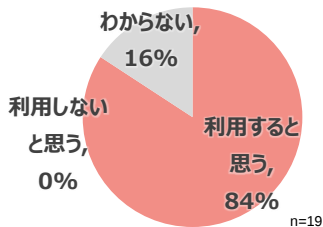
「第2弾実証を継続的に利用した」層（n=19人）

- 継続利用層は、バス通勤に対して、「**運転をしなくて済む**」「**乗り継ぎがない**」「**事故リスク・ストレス軽減**」「**時間の有効活用**」にメリットを感じている。
- **車両の小型化**や**運行間隔拡大**を行っても、一定の**利用意向が確認**された。

■ バス通勤のメリット（複数回答）



■ 運行継続となった場合の利用意向



サービスを変更した場合の利用意向	利用すると思う
車両が小型化（マイクロバス相当）	95%
運行間隔が拡大（30分に1便程度）	74%

3. 第2弾通勤バス実証実験

「第2弾実証を利用したけどやめた」層（n=6人）

- 利用中止の理由に、「**運賃の負担が大きい**」「**バス停までの移動が面倒**」「**通勤申請等が手間**」が回答されている。
- 「**運転しなくて済む**」「**時間の有効活用**」「**事故リスクやストレス軽減**」などのメリットを感じている。

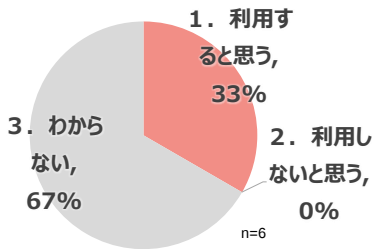
■ 利用を継続しなかった理由（複数回答）

選択肢	回答件数
1. 運賃の負担が大きかったから	5
2. 勤め先が後日負担するとしても運賃を支払うことに抵抗を感じた	0
3. 就業時間や生活リズムをバスのダイヤに合わせるのが難しかったから	0
4. バス停までの移動が面倒だったから	1
5. 通勤時のプライベートな空間・時間を確保できなかったから	0
6. バス停で待つことが負担だったから	0
7. 現金を用意することが手間だったから	0
8. 勤め先への通勤申請や精算手続きが手間だったから	1

■ バス通勤のメリット（複数回答）

	回答件数
1. 自動車、バイク等の運転をしなくて済む	5
2. 読書や動画視聴など通勤時間を有効に活用できる	4
3. 事故リスクやストレスが軽減される	4
4. 乗り継ぎなく通勤できる	2
5. 渋滞緩和への取組みに貢献できる	3
6. 環境保全への取組みに貢献できる	2
7. 自家用車や駐車場の費用を抑制することができる	1
8. 特になし	0

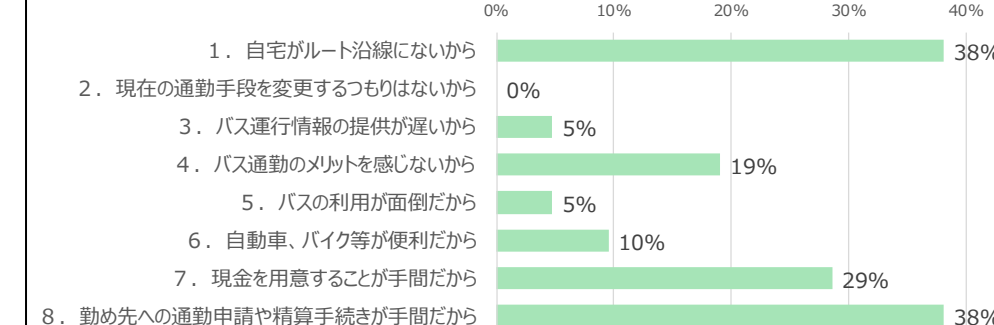
■ 運行継続となった場合の利用意向



「第2弾実証を全く利用しなかった」層（n=21人）

- 利用しなかった理由に「**自宅がルート沿線にない**」「**通勤申請等が手間**」「**現金の用意が手間**」「**バス通勤のメリットがない**」などが回答されている。
- 第1弾利用経験者は「**通勤申請等が手間**」「**現金の用意が手間**」を指摘。

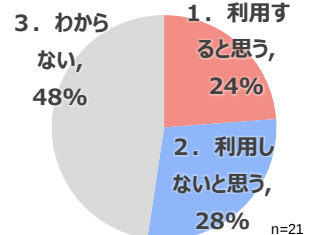
■ 利用しなかった理由（複数回答）



■ 利用しなかった理由（第1弾利用状況別）

	第1利用 (n=6人)		第1弾非利用 (n=15人)	
	件数	割合	件数	割合
1. 自宅がルート沿線にないから	0	0%	8	53%
2. 現在の通勤手段を変更するつもりはないから	0	0%	0	0%
3. バス運行情報の提供が遅いから	0	0%	1	5%
4. バス通勤のメリットを感じないから	3	50%	1	5%
5. バスの利用が面倒だから	0	0%	1	5%
6. 自動車、バイク等が便利だから	1	17%	1	5%
7. 現金を用意することが手間だから	2	33%	4	19%
8. 勤め先への通勤申請や精算手続きが手間だから	4	67%	4	19%

■ 運行継続となった場合の利用意向



4. 通勤バス実証実験 まとめ

新たな交通サービスによる自家用車通勤からの転換が確認され、利用者から高評価を受けた。

- 第1弾実証では平均165名/日の利用があり、有償となった第2弾でも平均52名/日の利用が確認された。
- 利用者からの満足度は高く、「運転をしなくて済む」「乗り継ぎがない」「事故リスク・ストレス軽減」「時間の有効活用」など、通勤にかかる負担の軽減や暮らしの質の向上に係る意見が寄せられた。

自家用車通勤から通勤バス（路線バス）への転換による交通量の変化は確認できなかった。

- 第1弾・第2弾実証ともに自家用車通勤から通勤バス（路線バス）への転換は一定数あったものの、利用者数が増えず、交通量の減少は確認できなかった。

路線バス以外の新たな交通サービスの可能性について検討する必要がある。

- 第2弾実証を基にした運賃収入は年間600万円程度で、路線バスでの運行経費は年間8,000万円を超える見込みであることから、現状の利用者数では、便益を踏まえても、路線バスでの運行は困難と判断。
- 今後は、路線バス以外の新たな交通サービスの可能性について、関係企業や市町と連携・協力しながら、検討を進めていく。