

## 第2回 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

# 地域公共交通のサステナビリティ確保に向けた 政策的検討の観点

---

株式会社みちのりホールディングス  
代表取締役グループCEO 松本 順



2018年11月16日

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

**集約を通じて地方バスのサステナビリティを確保する**

**内部補助による圏域内の公共交通ネットワークの安定性の確保**

**公営バスの民営化**

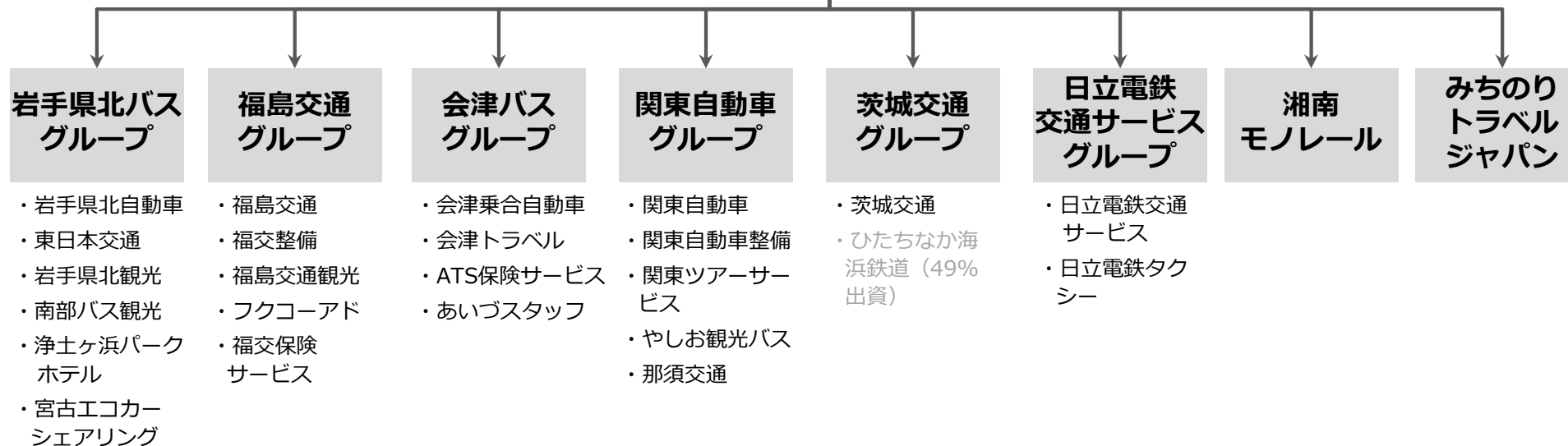
**データのオープン化、更にはMaaSによる移動利便性向上**

## 経営共創基盤

100%出資

## みちのり ホールディングス

100%出資



計

従業員	853人	898人	472人	1,132人	781人	629人	122人	4人	4,891人
車両(バス)	419台	549台	203台	580台	465台	161台			2,377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)		

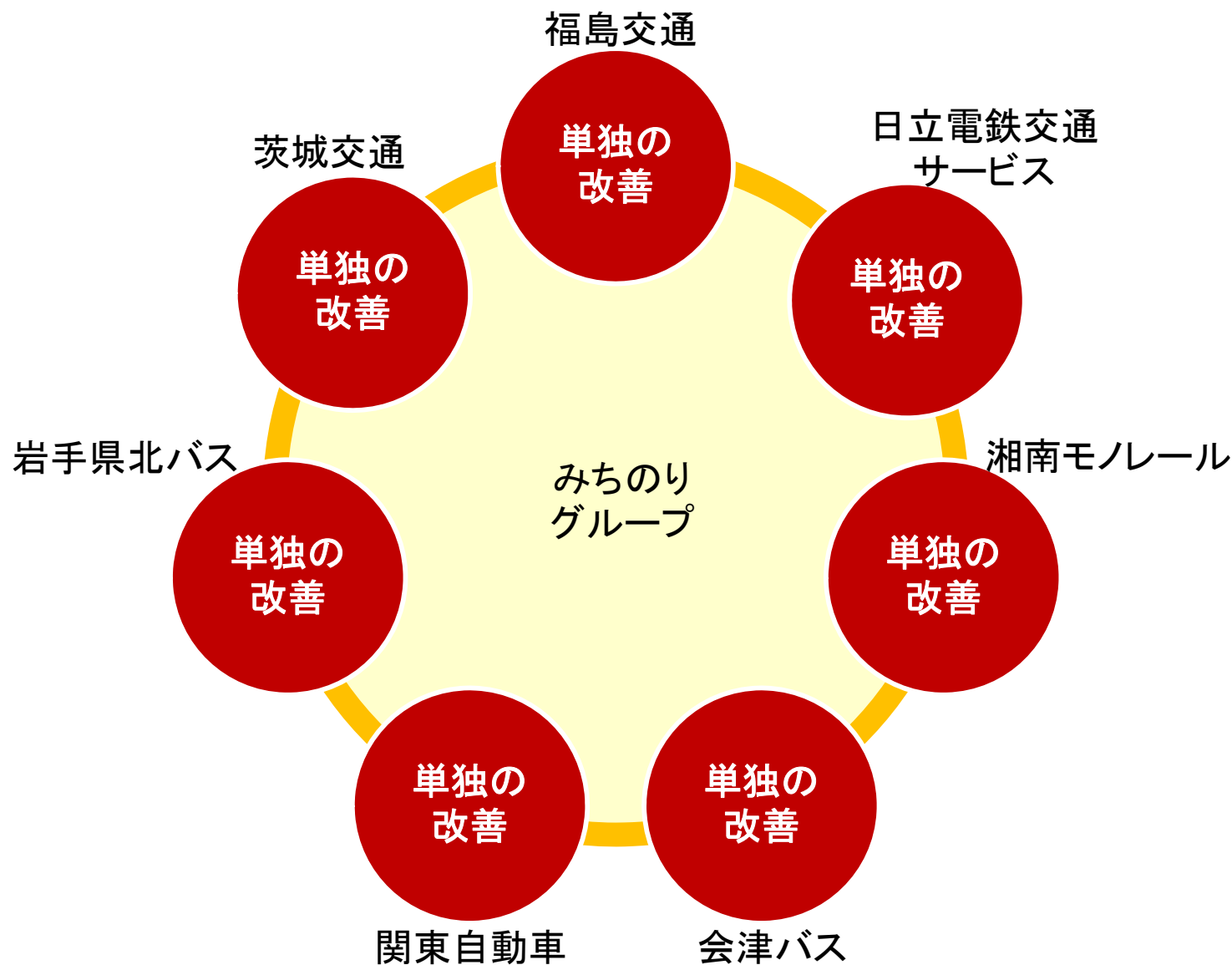
※2018年10月3日時点

# タテ・ヨコのグループ経営とベストプラクティスの横展開



※人数はイメージ

- ◆ ベストプラクティスの横展開や、スケールメリットの追求により、単独では成し得ない改善効果を生み出す



1. より**広域の交通ネットワーク構築**が実現し、移動の利便性が向上して利用者が増加し、移動人口の増加を通じて**社会・経済の活性化に寄与**する。
2. 事業統合により、**トータルな生産性向上**が実現する。  
管理部門の統合によって**運行の効率が向上**し、付加価値率が高まる。
3. 増えた付加価値を活用して、交通ネットワークの進化を招来するような**設備投資（またはそのための研究）を行うことが可能**となる。  
（例：ICカード等の決済設備、電動車両、IoT活用設備、自動運転）

国際的に交通産業に関わる技術的進化が著しい昨今において、わが国の社会インフラが比較劣後に陥らないようにするために重要な視点である。

## 補助金（運行委託）制度の見直し（PFIスキームの導入）

1. 地域の交通ネットワークを一体として、  
系統単位から**エリア・ネットワーク全体**（網形成計画区域等）の  
運行受託とし、運行やセールスプロモーションを行う。
2. 単年度から**長期の委託契約（設備の償却年数等）**とする。
3. 事業者に対する**インセンティブ（超過運賃収入は事業者の利潤  
とする等）**を導入する。
4. 事業者選定は、**優れた事業計画（利用促進施策、設備投資、顧  
客サービス、IoT・環境対応等）**を評価して行う。

ブラック化や安全義務違反は契約の期中解約事由、または次回の入札排除事由とする。

# 公営バスと民営バスの収支比較

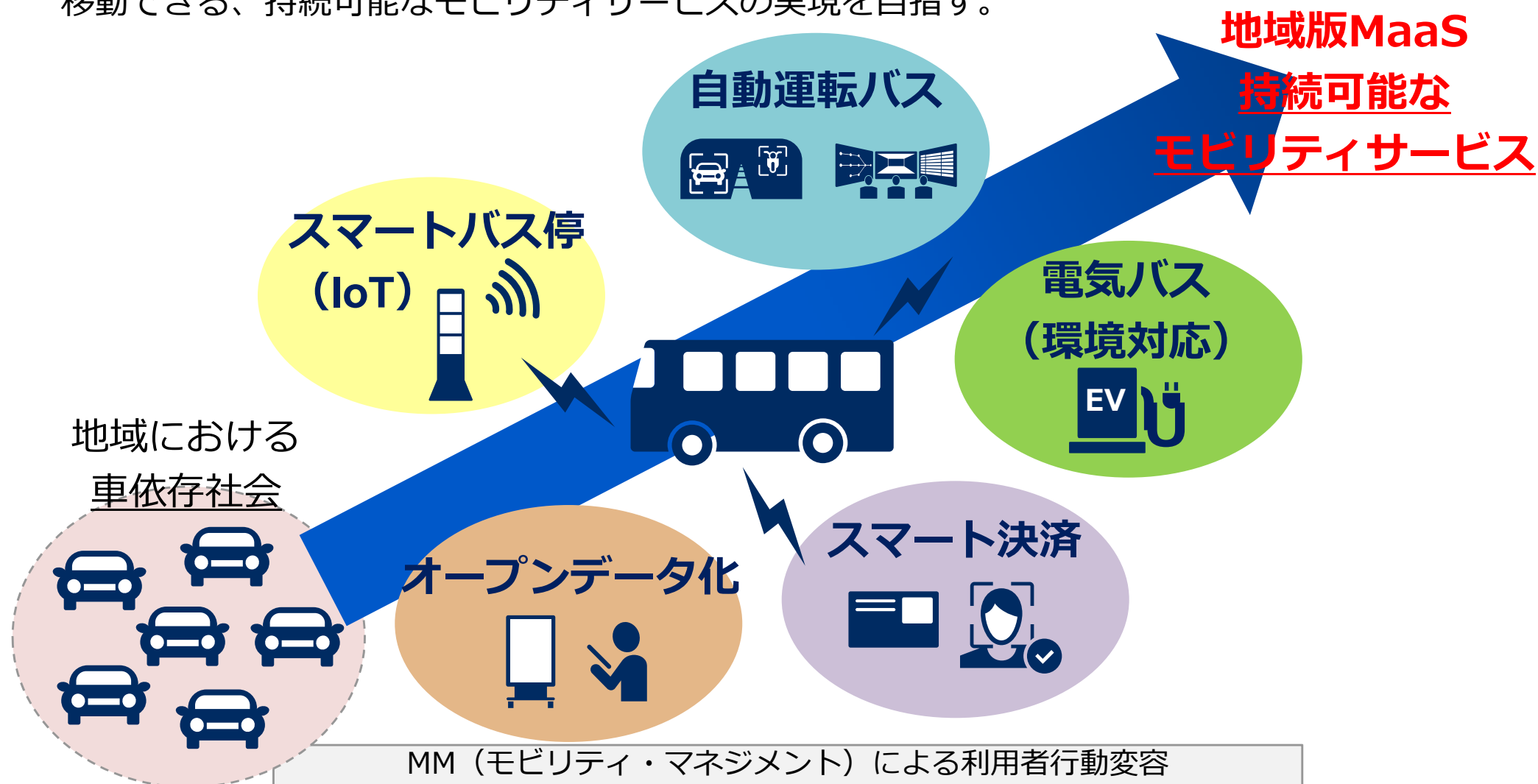
	民営バス	公営バス	(仮)民営化？
キロ収入 (円/km)	392	624	624
キロコスト (円/km)	402	656	402
走行キロ	14.5 億km	2.4 億km	2.4 億km
経常収支	▲ 146 億円	▲ 78 億円	542 億円

出所：日本のバス事業(平成28年度)  
走行キロは、保有車両30両以上の事業者のみを算出

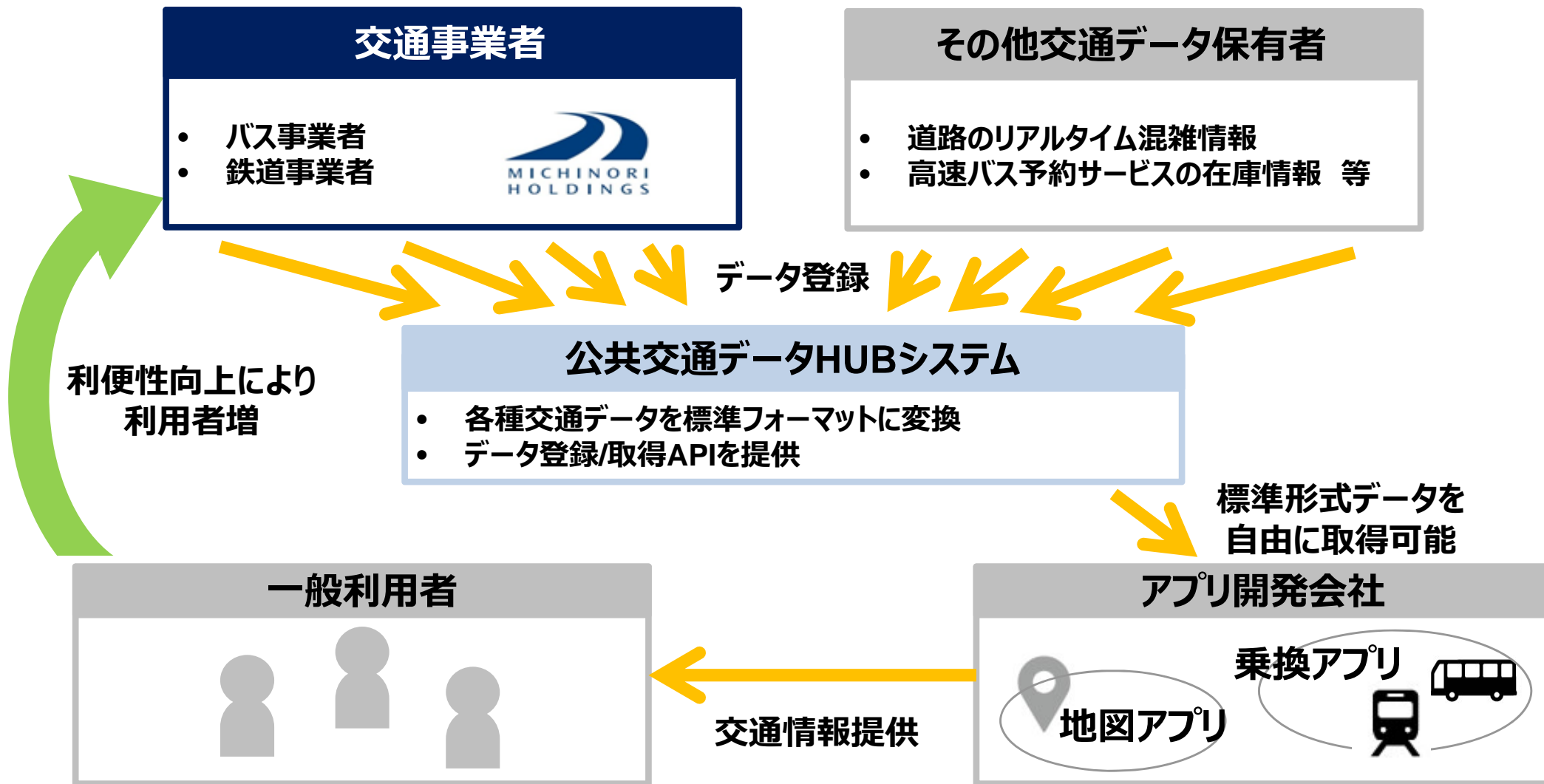


# 持続可能なモビリティサービスの実現に向けて

- ◆ 人の移動の需要を増やすことが経済成長や地方活性化のカギになる。
- ◆ 新テクノロジーの社会実装によって、環境にやさしく、いつでもどこでも安心・安全に愉しく移動できる、持続可能なモビリティサービスの実現を目指す。



# 運行情報のオープンデータ化



# 初期的MaaSアプリの事例

ひとつのアプリで旅行の計画立て～予約・決済・発券  
まで行うことが可能



- ネットの事前購入
- QR決済
- スマホのチケット利用
- 乗換検索／周辺施設検索



乗換検索  
(交通手段の検索)



接続交通  
(バス)の購入



周辺施設  
の検索



三次交通  
(自転車・観光タクシー)  
の購入



体験・アクティ  
ビティ・施設チ  
ケットの購入

# バス会社活性化の要諦（私たちのビジョン2018）

