

みちのりグループの取り組み

2021年2月4日

株式会社みちのりホールディングス

グループディレクター 藪田 伸一



みちのりグループの沿革

- ◆ みちのりグループは、2009年に経営共創基盤（IGPI）の100%出資により設立されて以降、多数の交通事業者がグループに参画しています。

交通・観光事業6グループ

従業員：約4,900人

車両台数：約2,400台

2019年5月 茨城交通と日立電鉄交通サービスが経営統合（合併）




2018年10月 関東自動車と東野交通が経営統合（合併）

2018年4月 東日本交通がグループ入り

2017年12月 日立電鉄交通サービスがグループ入り

2017年5月 南部バスがグループ入り

 2016年12月 東野交通がグループ入り



2015年6月 湘南モノレールがグループ入り



2013年8月 会津乗合自動車がグループ入り



2012年4月 関東自動車がグループ入り



2010年4月 岩手県北自動車がグループ入り



2009年8月 茨城交通がグループ入り



2009年4月 福島交通がグループ入り



2009年3月 みちのりホールディングス設立

類型と地域内統合

<p>事業再生型</p>	<p>2010年 岩手県北 自動車 2017年統合</p> <p>2017年 南部バス</p>	<p>2009年 福島交通</p>	<p>2009年 茨城交通</p> <p>2019年統合</p>	
<p>準再生型 (再生ファンド/ 公的機構のExit)</p>	<p>2013年 会津乗合 自動車</p>	<p>2012年 関東自動車 2018年統合</p>		
<p>大企業からの譲受</p>		<p>2016年 東野交通</p>	<p>2018年 日立電鉄 交通サービス</p>	<p>2015年 湘南 モノレール</p>
<p>事業承継型</p>	<p>2018年 東日本交通</p>			

事業内容

観光バス



路線バス



高速バス



運転士達



ロープウェイ



タクシー



電車



モノレール



観光・旅行

交通

整備

ホテル



車両整備の風景



地域のバス事業の経営課題

需要面

高齢化

若者の
車離れ

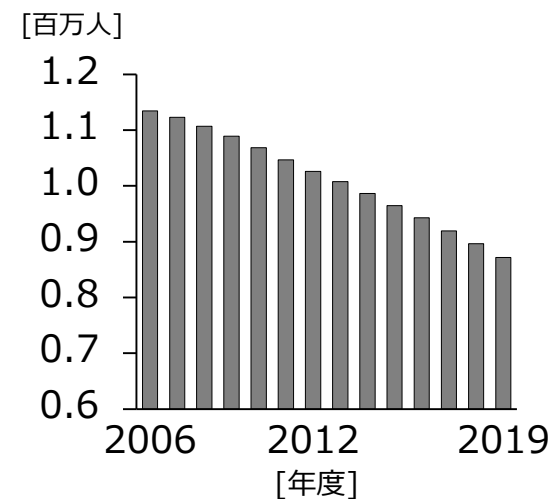
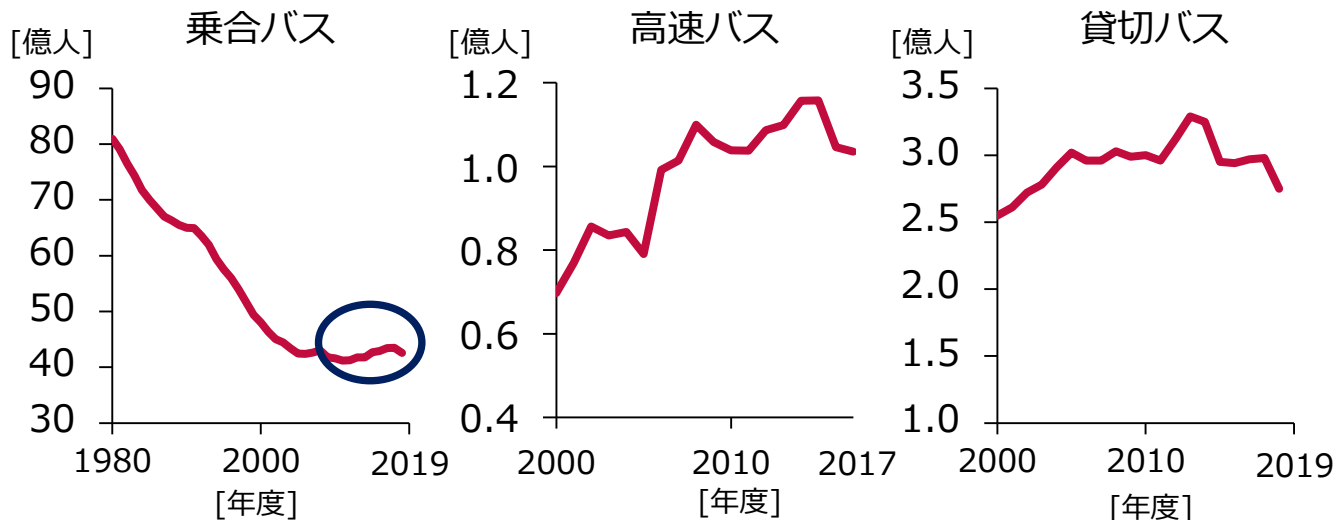
訪日外国人の
増加

輸送人員の推移

供給面

運転士不足

大型自動車第二種
運転免許保有者数



生産性の向上が不可欠

新型コロナウイルス感染による社会的変化

コロナで大きく落ち込んだ公共交通利用

2020年9月の輸送人員・稼働率の前年同月比※

輸送人員	航空 国内線	: 63%減
	新幹線※	: 60~62%減
	高速バス	: 62%減
	路線バス	: 22%減
	タクシー	: 32%減
稼働率	貸切バス	: 57%減

今後の利用者数

利用者数は回復傾向にあるものの、
100%までは回復しない

- ✓ リモートワークの定着
- ✓ オンライン授業の継続
- ✓ ネット通販の拡大
- ✓ オンライン診療の推進

ポストコロナの新しい生活様式

リモートワークの定着

地方移住や二地域居住

企業の地方移転

大都市集中から
地方分散への好機

地方での移動需要が拡大

- 地方都市の圏域内移動
- 地方都市と大都市間の移動

※参考資料：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年9月30日まとめ）」

※新幹線は、東北・上越・北陸新幹線、東海道新幹線、山陽新幹線

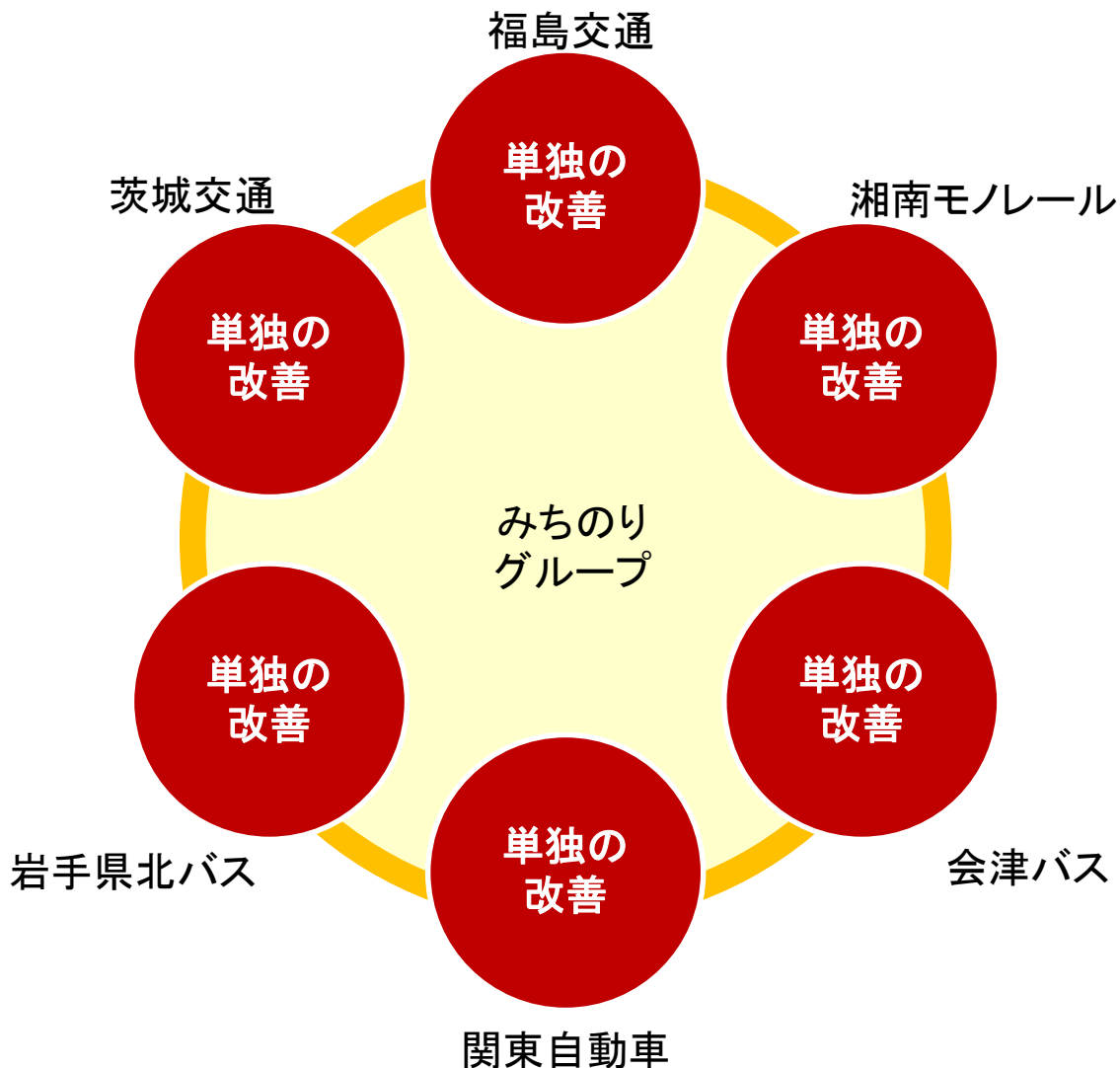
縦串・横串のグループ経営



※人数はイメージ

広域連携効果

- ◆ 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



運転士教育（安全と接遇）

入社時研修

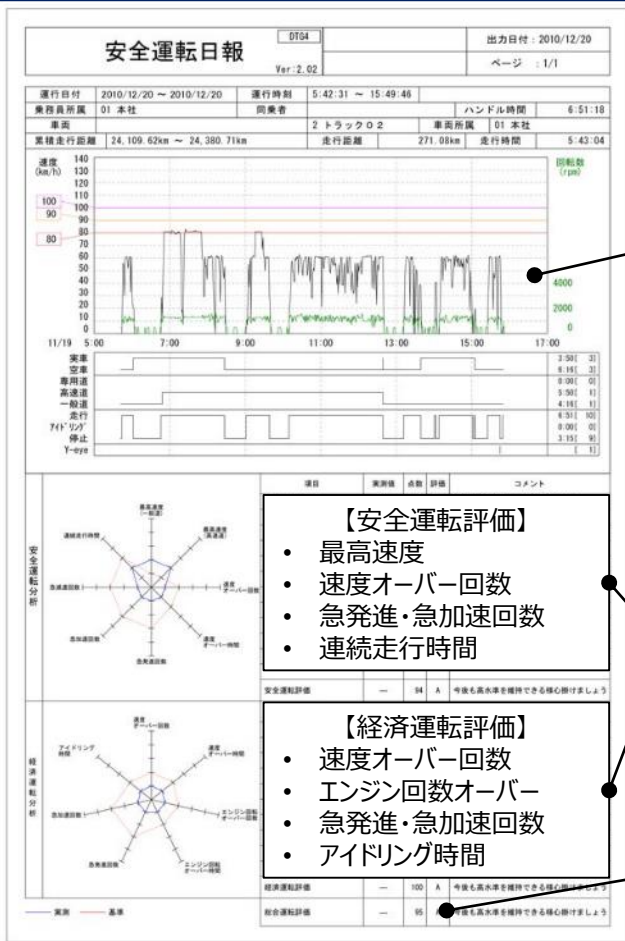
定期研修

不定期研修



ドライブレコーダー/デジタルタコグラフ導入に伴う運転指導

タコグラフ導入結果イメージ



速度・回転数
推移のグラフ

それぞれの
項目で評価・点数化
評価に伴う
コメント

総合評価
点数化

結果のフィードバック方法

日次確認
・指導

- 日々タコグラフの結果を確認し、必要に応じて指導

定期面談

- 年2回の個人面談で、タコグラフ結果を評価要素の一つとして活用



施策

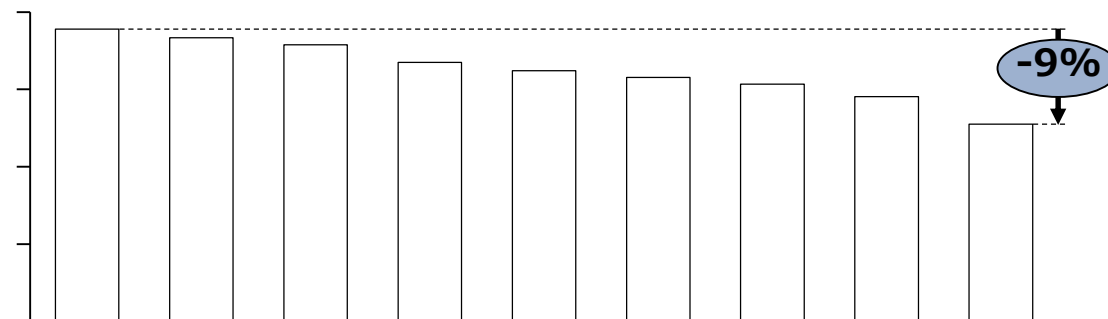
- ✓ 入学案内書にバス定期券の申込書を同封
- ✓ 校内で定期券の出張販売を実施

高校生数

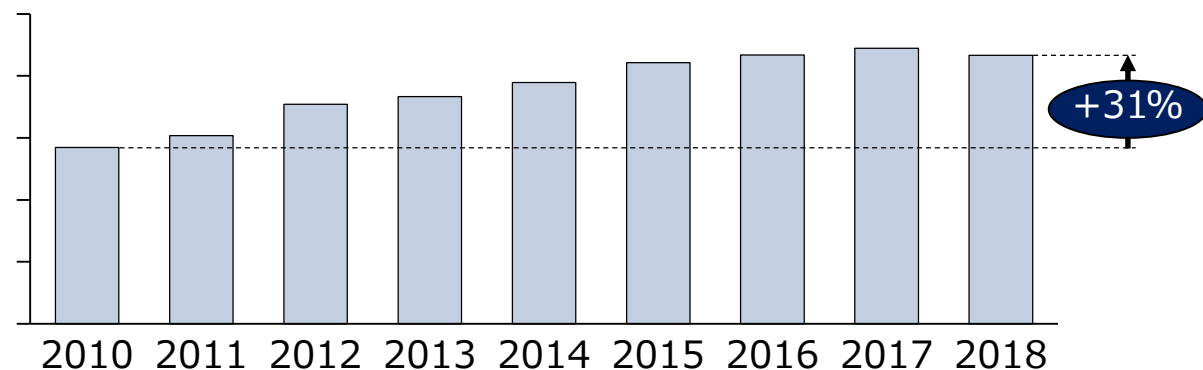
通学定期券収入

エリア内高校生数／通学定期券収入

千人



百万円



- ◆ 陶芸文化で有名な近接する2つの都市と東京を結ぶ高速路線を新設
- ◆ 高速バスの運行を契機に、両都市が陶芸文化をさらに盛り上げるための連携がなされ、大勢の乗客が利用

関東やきものライナー

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

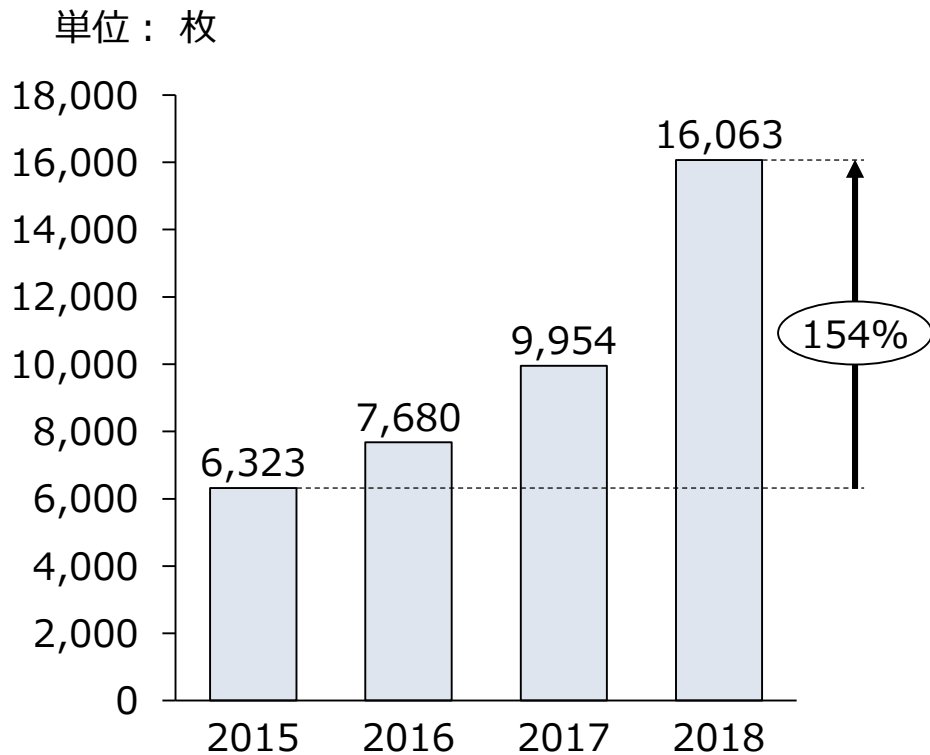


秋葉原⇔笠間・益子：1日5往復 ※土日祝：1日6往復

秋葉原⇔笠間：片道運賃1,500円、益子：2,000円

「関東やきものライナー
スペシャルWebサイト

大谷観光一日乗車券の販売枚数推移



国庫補助路線が黒字化！

バスで愉快だ宇都宮

大谷観光一日乗車券

“これ1枚で” もっと大谷が楽しくなる、お得なバスチケット！

「路線バスで大谷にでかけてみよう！」
 関東自動車の運行する路線バスの「JR宇都宮駅⇔大谷(立岩)の間」を1日乗り降り自由！
 更に大谷資料館と大谷観音(大谷寺)の入場・拝観券がついてるお得な乗車券です。

見所たくさん！「石の里」大谷。
 宇都宮市の北西部に位置し、特産品である「大谷石」の産地「石の里」大谷には、地下に広がる東京ドーム大の巨大空間「大谷資料館」や日本最古の石仏「大谷観音」(大谷寺)があり、他にも奇岩の数々や、高さ27mの平和観音、大谷石でものづくり体験が出来る施設など、ここでしか味わえない時間が過ごせるスポットです。また市内中心部には下野一の宮「二荒山神社」、大谷石造りの「松が峰教会」、宇都宮のアンテナショップ「宮カフェ」、ご存知「宇都宮餃子」のテーマパーク「来らっせ」等の見所がたくさんございます。この乗車券を活用して宇都宮を満喫して下さい！

【大谷観光一日乗車券】を使えば、大谷をもっと“お得に★楽しく”観光できちゃいます！

- ◆バス往復代金 JR宇都宮駅⇔資料館入口 大人900円
- ◆大谷資料館の入場料 大人800円
- ◆大谷観音(大谷寺)の拝観料 大人400円

通常合計2,100円が 350円もお得！

大谷観光一日乗車券なら 大人1,750円！(中学生1,200円、小学生600円)
 “これ1枚で” ぜ～んぶ楽しめちゃいます♪
 さらに乗車券の裏面にもお得な情報が!? まずはチラシ裏面を✓チェック!

関東バス 発車時刻表 JR宇都宮駅～桜通り十字の間は随時バスが運行しておりますので、何度でも乗降するの便利です。
 行き 大谷方面へ：「大谷・立岩」行きにご乗車下さい。 ■ 大谷観音前・資料館入口まで JR宇都宮駅から約30分 東武駅から約20分 平成30年4月1日現在

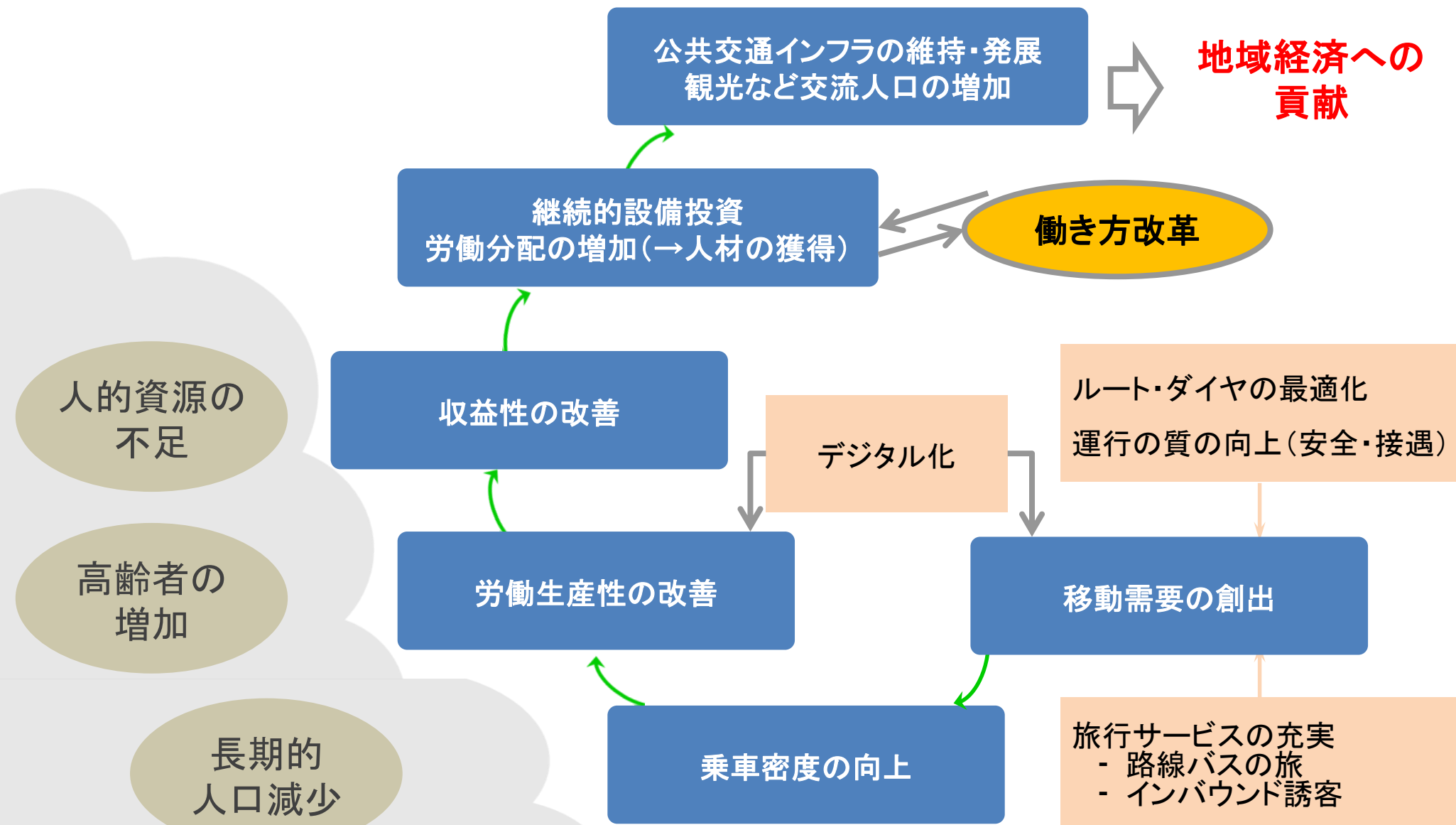
平日ダイヤ	7:55	8:10	9:20	10:05	10:45	11:25	12:35	13:25	14:15	14:50
JR宇都宮駅(大谷のりば)										
大谷資料館(大谷のりば)	8:00	8:15	9:25	10:10	10:50	11:30	12:40	13:30	14:20	14:55

土日祝ダイヤ	7:55	8:10	9:20	10:05	10:35	11:00	11:25	11:50	12:15	12:35	13:15	14:15	14:50
JR宇都宮駅(大谷のりば)													
東武駅前(大谷のりば)	8:00	8:15	9:25	10:10	10:40	11:05	11:30	11:55	12:20	12:40	13:20	14:20	14:55

帰り 宇都宮駅市街地方面へ ■ 大谷地区から 東武駅まで約20分 JR宇都宮駅まで約30分

平日ダイヤ	資料館入口	11:12	11:42	12:27	13:17	14:22	15:17	15:42	16:47	17:22
大谷観音前	11:13	11:43	12:28	13:18	14:23	15:18	15:43	16:48	17:23	

バス事業経営の要諦



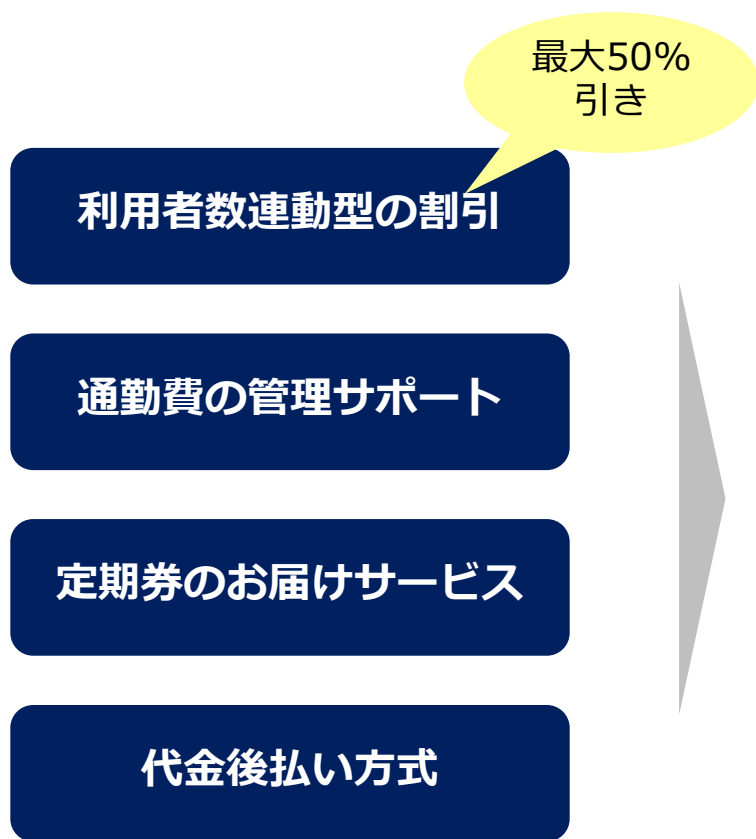
ディスカッションテーマ I

Appendix

ICカード 利用者数連動型の企業定期券

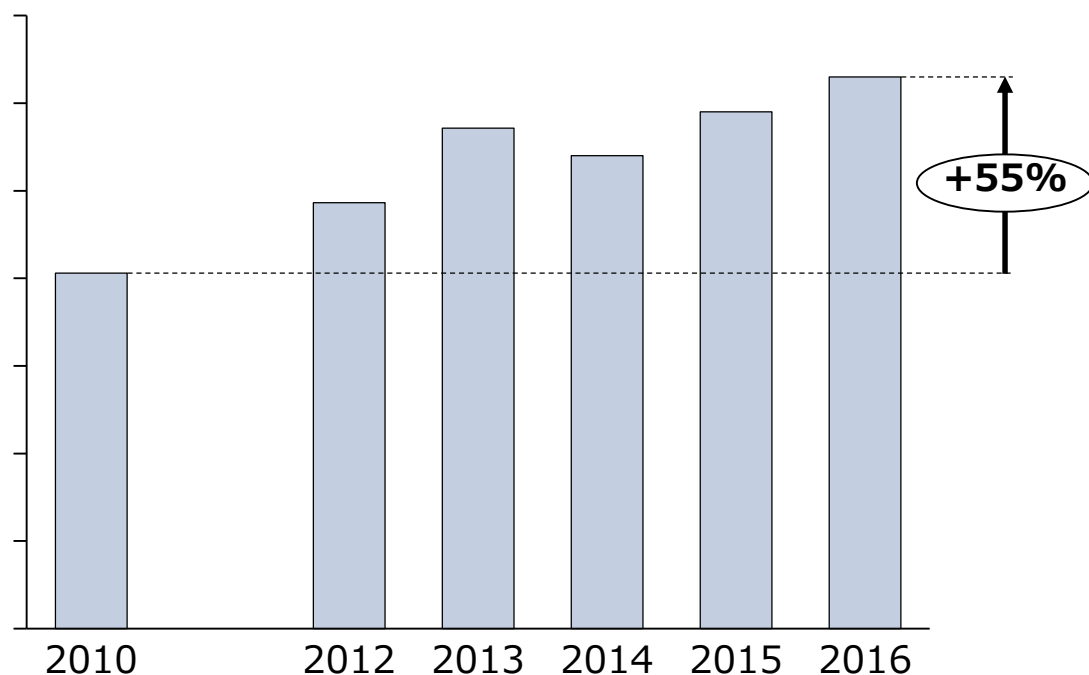
◆ ICカードを活用した利用人数連動型割引により、企業向けバス定期券の売上が増加

企業向け定期券の強み



企業定期券の年間販売額

単位：百万円



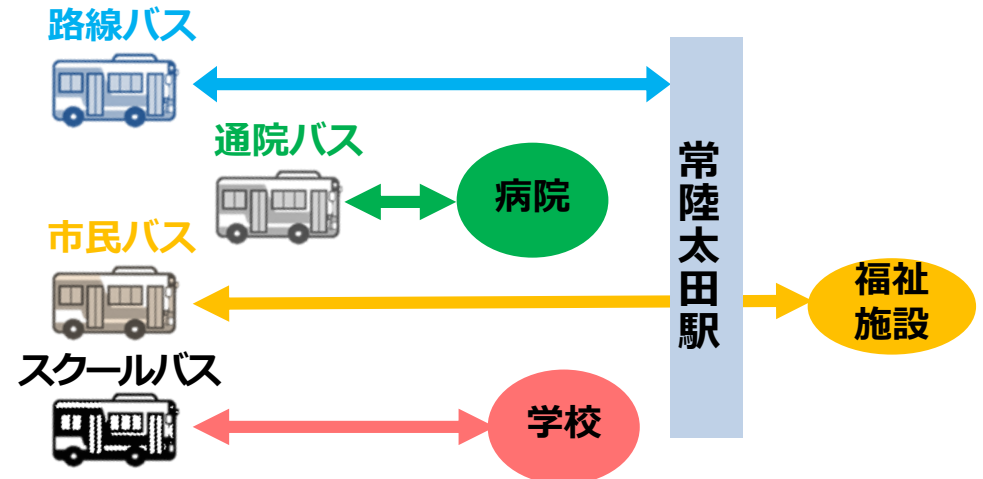
※2010年度は「グリーン定期券」の前身「企業定期券」（5名以上の団体申し込みの通勤定期券を10%割引く）の販売額

路線バスへの混乗

◆ 運営主体の異なる各々のバスを路線バスに統合し乗車密度を改善

統合前

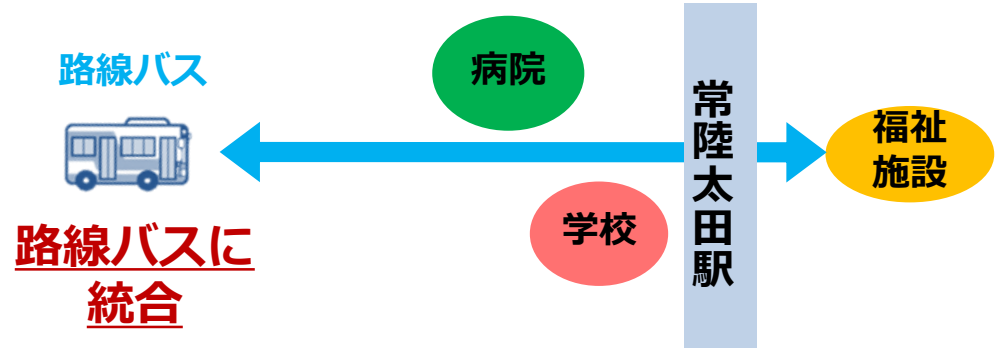
- 路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバスが重複して運行
- 運行日、ダイヤ・本数、運賃体系はバラバラ



混乗化

統合後

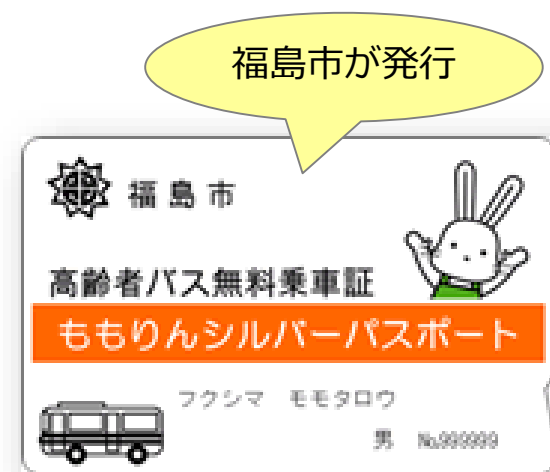
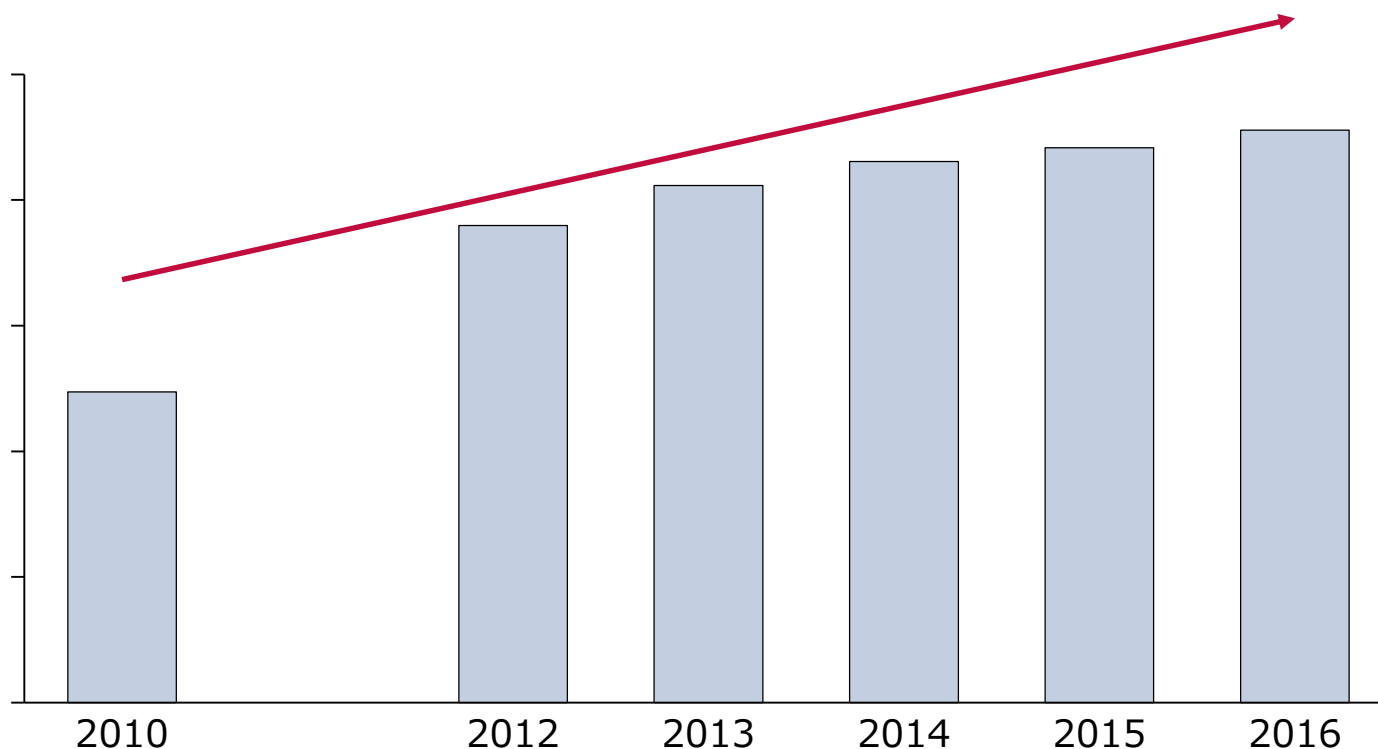
- 各バスを路線バスに統合して、平日は毎日運行
- 運賃は分かりやすい3段階制（200円、300円、500円）に変更



ICカード シルバーパスポートの導入

- ◆ 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

ディスカッションテーマⅡ

Appendix

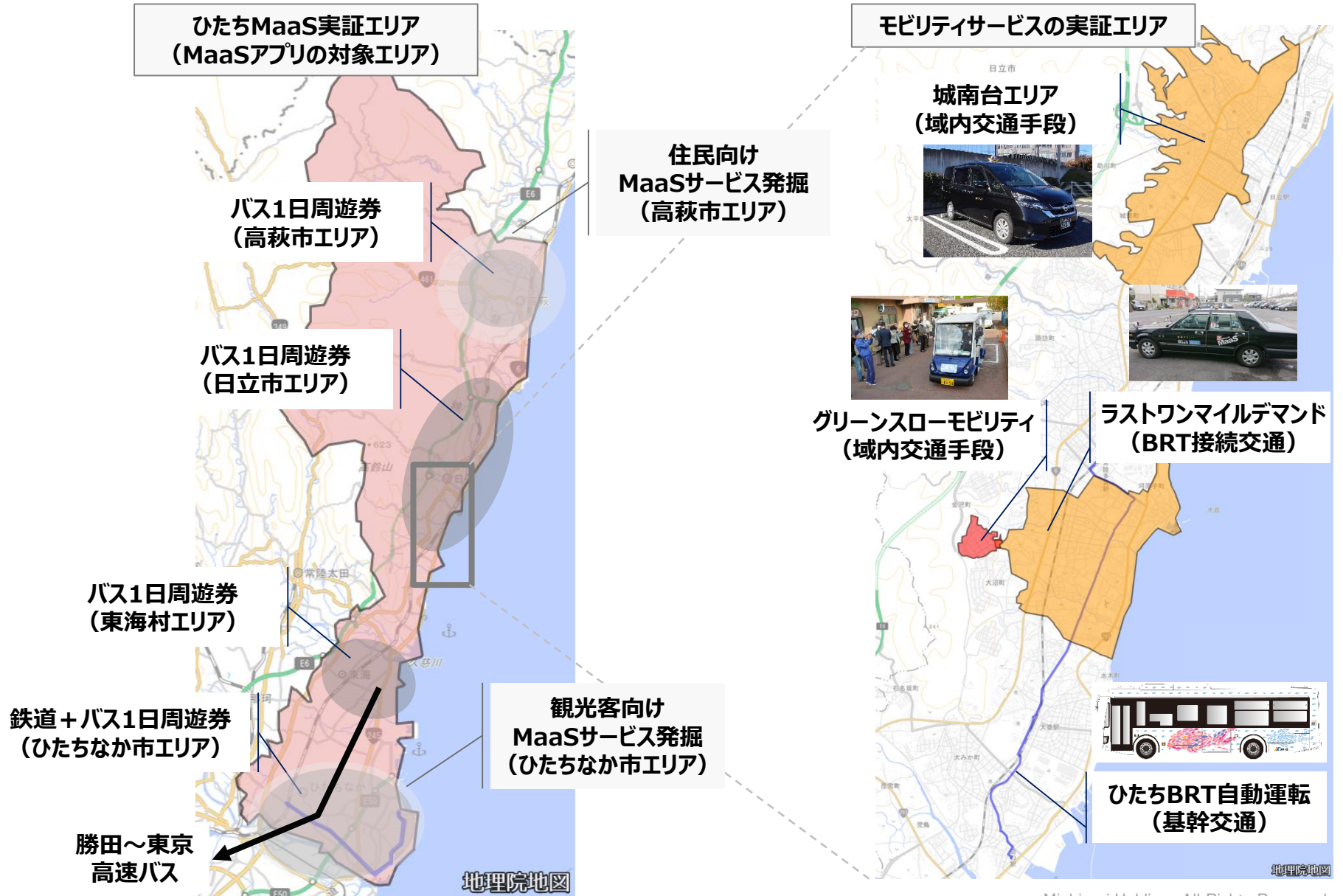
会津・日立MaaSの協議会構成員と役割

役割

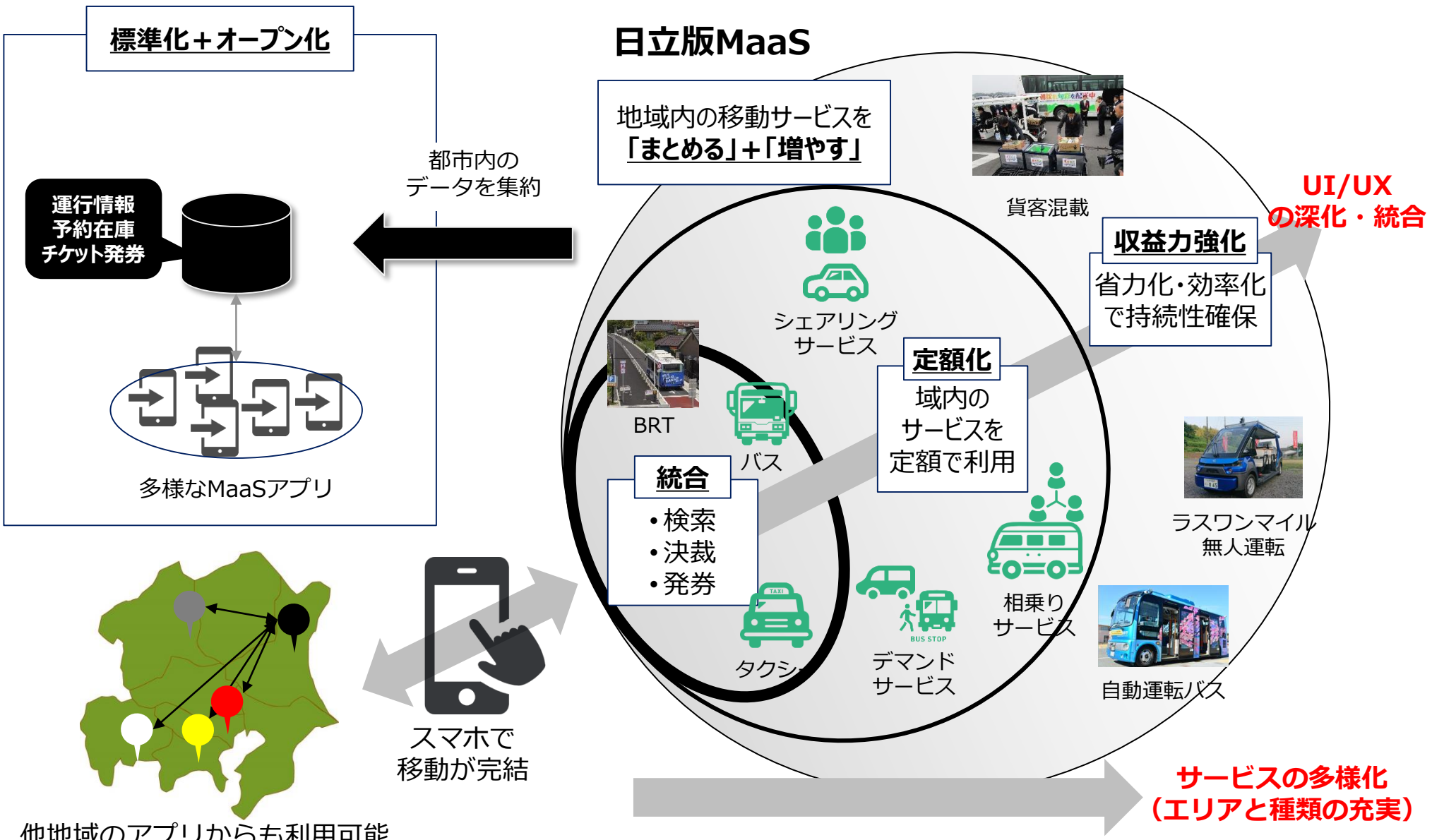
構成員

		会津samuraiMaaS	ひたち圏域MaaS
交通事業者	自社サービスの提供、新規商品（運賃、企画乗車券など）造成、販売主体化	会津乗合自動車（代表幹事）、会津鉄道、東日本旅客鉄道	茨城交通（代表幹事）、電鉄タクシー、ひたちなか海浜鉄道、みちのりHD
MaaS事業者	MaaSアプリを提供し、利用者向けに販売	デザイニウム（他調整中）	Navitime Japan ジョルダン、小田急電鉄、デザイニウム
民間事業者	MaaSを実現するための技術基盤や各種リソース、資金提供	日本電気、三菱商事、アルプスアルパイン、福島大学、KCS	日立製作所、常陽銀行、ナビタイム、茨城大学
自治体	地元関係者との調整、交通計画への反映	会津若松市、東北運輸局	日立市、ひたちなか市、東海村、高萩市、茨城県、関東運輸局
オブザーバー	他地域の情報提供や学術的知見の提供	ITSジャパン、会津大学	なし

複数の市町村にまたがる生活圏に根差したMaaS



ひたちMaaSが目指す地方版MaaS





デマンドに応じてAIがルートやダイヤを計算し、
効率的な配車・運行を行う

ダイナミックルーティングで利便性を向上

AIの活用

- 多数のバーチャルバス停で乗降場所が増加
- デマンドに応じたフレキシブルなルート・ダイヤ
- 効率的な配車による待ち時間の短縮
- 制限時間内でルーティングを最適化

アプリによる 情報提供

- 乗降バス停の位置と現在地からの経路ナビ
- バスの現在地と乗車予定時間
- バスの位置情報と目的地の到着予定時刻

定時定路線バスの不便性

- バス停が遠い
- 遠回りになることがある
- 行きたい場所に直接行けない
- すぐにバスが来ない

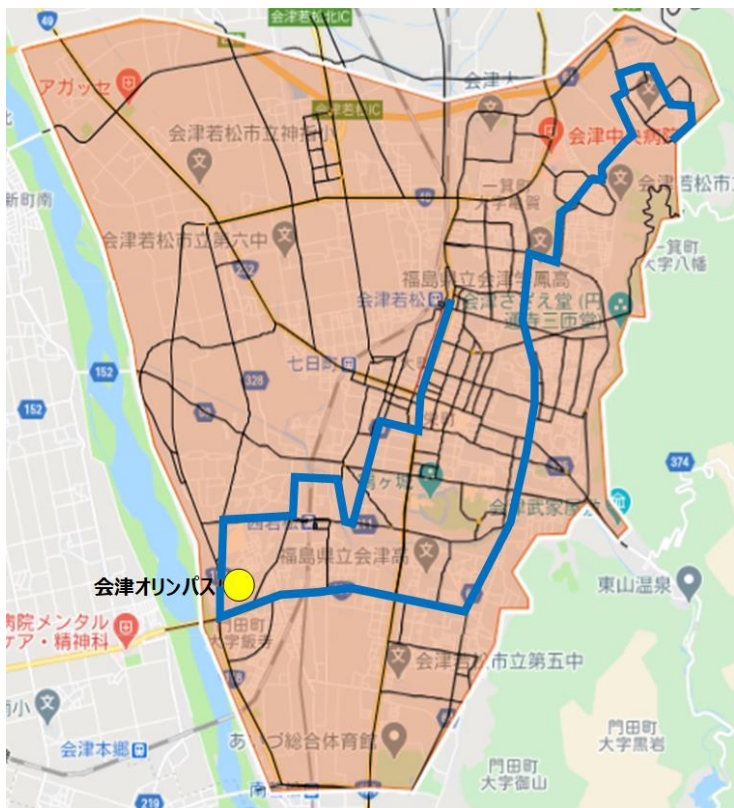
利用者が知りたい情報

- バス停がどこにあるか
- バスの現在位置
- 到着時間
- バスがいつ来るか

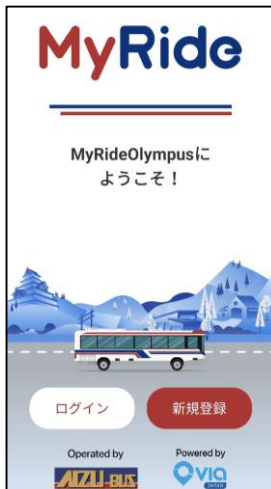
会津バスのダイナミックルーティング

- 会津オリンパスのバス通勤者を対象。出勤と退勤で定時定路線便と選択利用可能。
- 利用者は専用アプリで予約、SMSで予約確認通知、アプリで乗車場所まで案内、現在位置等表示。
- 営業所で車両別の運行情報を把握。運転士はタブレットでルート、乗降場所・乗降者情報を確認。

運行エリア(青は定時定路線便のルート)



利用者用アプリ



運転士用アプリ



運行管理者用アプリ

