

資料４

熊本地域乗合バス事業共同経営計画
〈第１版〉（案）

令和３年（２０２１年）１月
九州産交バス(株)、産交バス(株)、熊本電気鉄道(株)、
熊本バス(株)、熊本都市バス(株)

- 目 次 -

1. 計画の要旨

1-1	申請者の名称等	1
1-2	計画区域・対象路線	2
1-3	共同経営の概要	3

2. 共同経営の内容

2-1	旧3号線方面〈植木・山鹿方面〉	
2-1-1	対象路線	6
2-1-2	共同経営の内容	7
	（1）重複路線の見直し	
	（2）待ち時間の平準化	
	（3）余剰の充当（熊本駅方面への路線延伸）	
2-1-3	運賃の配分	12
2-1-4	共同経営の目標	12
	（1）収益性の改善に係る目標に関する事項	
	（2）人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項	
	（3）基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項	
2-2	川尻市道方面〈川尻・松橋方面〉	
2-2-1	対象路線	16
2-2-2	共同経営の内容	17
	（1）重複路線の見直し	
	（2）待ち時間の平準化	
2-2-3	運賃の配分	22
2-2-4	共同経営の目標	22
	（1）収益性の改善に係る目標に関する事項	
	（2）人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項	
	（3）基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項	

2-3	産業道路・国体道路方面〈長嶺方面〉	
2-3-1	対象路線	25
2-3-2	共同経営の内容	26
	(1) 重複路線の見直し	
	(2) 待ち時間の平準化	
2-3-3	運賃の配分	32
2-3-4	共同経営の目標	32
	(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項	
	(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項	
	(3) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項	
2-4	旧57号線方面〈楠・大津方面〉	
2-4-1	対象路線	35
2-4-2	共同経営の内容	36
	(1) 重複路線の見直し	
	(2) 待ち時間の平準化	
	(3) 2社共通の乗継割引	
	(4) 余剰の充当(熊本駅方面等への路線延伸)	
2-4-3	運賃の配分	42
2-4-4	共同経営の目標	42
	(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項	
	(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項	
	(3) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項	
3.	実施期間	50
4.	その他	
4-1	共同経営計画外の路線廃止・短縮やダウンサイジング等	50
4-2	共同経営による実施が想定される、その他の事業	50
4-3	余剰の充当(運転士等の労働環境の改善)	50
5.	添付書類	
	(1) 共同経営に係る協定書の写し	
	(2) 申請者が現に行っている事業の概要	
	(3) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況	
	(4) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図	
	(5) 法定協議会等への意見聴取の結果(議事録等)	

1. 計画の要旨

1-1 申請者の名称等

(1) 九州産交バス株式会社

所在地：熊本県熊本市西区上代 4 丁目 13 番地 34 号

代表者氏名：代表取締役社長 森 敬輔

(2) 産交バス株式会社

所在地：熊本県熊本市西区上代 4 丁目 13 番地 34 号

代表者氏名：代表取締役社長 岩崎 司晃

(3) 熊本電気鉄道株式会社

所在地：熊本県熊本市中央区黒髪 3 丁目 7 番地 29 号

代表者氏名：代表取締役社長 中島 敬高

(4) 熊本バス株式会社

所在地：熊本県熊本市東区画図町重富 600 番地

代表者氏名：代表取締役社長 岩田 昭彦

(5) 熊本都市バス株式会社

所在地：熊本県熊本市中央区本山 2 丁目 9 番地 32 号

代表者氏名：代表取締役社長 高田 晋

1-2 計画区域・対象路線

本計画は、複数の申請者が重複して運行している区間を含む 4 方面のバス路線（行為対象路線）と、当該重複区間の最適化により生じた余剰を充当するバス路線を対象路線とし、当該対象路線の周辺（半径 500m）を計画区域とする（図 1-2-1 のとおり）。

計画区域	対象路線周辺（半径 500m）
対象路線	下記 4 方面の路線 55 系統＋余剰充当先（熊本駅方面・桜町～田崎橋間）
重複区間 2-1	旧 3 号線（山伏塚 ^{やんぼしづか} ～ 新堀町 ^{しんぼりまち} ）
重複区間 2-2	川尻市道（若宮神社入口 ^{わかみやじんじや} ～ 熊日前 ^{くまにちまえ} （旧道））
重複区間 2-3	産業道路・国体道路（帯山六丁目 ^{おびやま} ～ 保田窪四ッ角 ^{ほたくぼ} ）
重複区間 2-4	旧 57 号線（竜田口駅前 ^{たつたぐちえきまえ} ～ 子飼橋 ^{こかいばし} ）

※路線の詳細は、「2. 共同経営の内容」で記す。

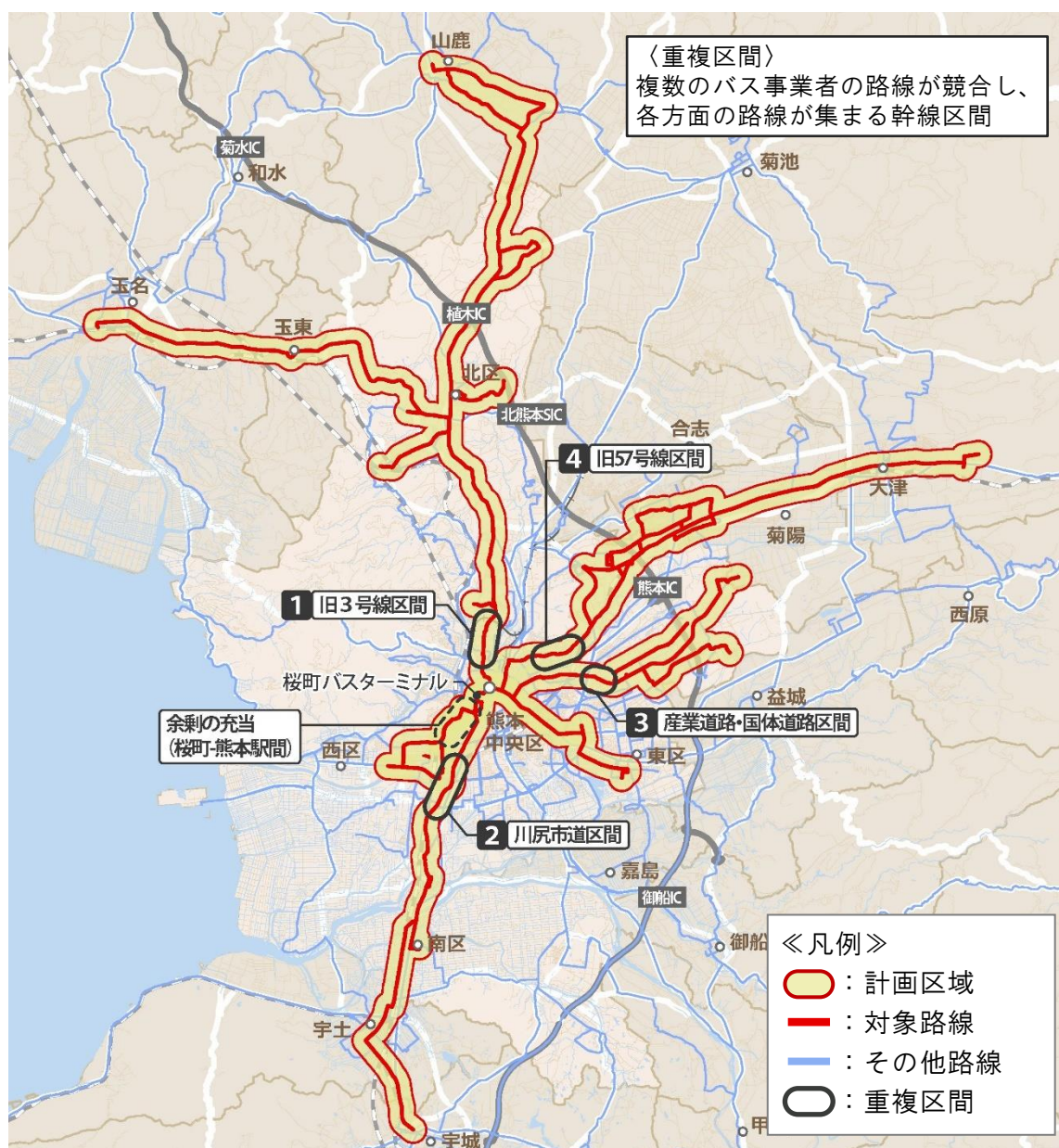


図 1-2-1 計画区域・対象路線等

1-3 共同経営の概要

本計画において各方面で取り組む共同経営の概要は次に示す通りである。

重複区間の最適化に関する基本的な考え方

各方面の経常収支はマイナス（＝赤字）であり将来的にバスサービスの維持が困難になることが予見される。このため、運行会社が連携し運行主体や運行便数などを見直すことで運行の効率化を進め、一定程度便数は減少するものの見直し前と概ね同水準のサービスを維持しつつ収支改善を図り、将来的なバスサービスの維持に繋げる。これに合わせて、だんご状態となっている重複ダイヤ・間隔が長いダイヤの調整による待ち時間の平準化を図り、利便性の向上に資する取組を実施する。

また、運行の効率化により捻出される運転士や車両は、一定程度捻出できる会社においては熊本駅周辺の開発に合わせた新規需要に対応する為、バス路線の延伸や増便に充てる。他方で、軽微な捻出に留まる会社においては、自社内の労働環境の改善に充てることで、運転士の確保や離職防止を図り、総じてバスサービスの維持に繋げる。

事業方針

重複区間 2-1 旧 3 号線方面〈^{うえき}植木・^{やまが}山鹿方面〉

運行会社 九州産交バス・産交バス、熊本都市バス

対象路線 山伏塚バス停 ～ 新堀町バス停間を通過する計 19 系統

取組内容 熊本都市バス ○重複路線の見直し（一部系統の廃止、移譲）
〈余剰の充当〉重複区間 2-3 で移譲される系統に必要な運転士・車両の確保
九州産交バス ○重複路線の見直し（一部系統の区間短縮、減便）
○待ち時間の平準化
〈余剰の充当〉熊本駅周辺の開発に合わせた熊本駅方面の延伸

重複区間 2-2 川尻市道方面〈^{かわしり}川尻・^{まつばせ}松橋方面〉

運行会社 九州産交バス、熊本バス

対象路線 若宮神社入口バス停 ～ 熊日前（旧道）バス停間を通過する計 14 系統

取組内容 熊本バス ○重複路線の見直し（全 2 系統の廃止）
〈余剰の充当〉運転士等の労働環境の改善 ※捻出される余剰が軽微な為
九州産交バス ○重複路線の見直し（一部系統の増便）
○待ち時間の平準化

注）文中の「移譲」は、2 社間での運行系統の受け渡し（A 社での系統廃止、B 社での系統新設）を表す言葉として使用している。

重複区間 2-3 産業道路・国体道路方面〈^{ながみね}長嶺方面〉

運行会社 熊本都市バス、九州産交バス

対象路線 帯山六丁目バス停 ～ 保田窪四ッ角バス停を通過する計 4 系統

取組内容 九州産交バス ○重複路線の見直し（一部系統の廃止、移譲）

〈余剰の充当〉重複区間 2-1 で移譲される系統に必要な運転士・車両の確保

重複区間 2-1 で熊本駅周辺の開発に合わせた熊本駅方面の延伸

熊本都市バス ○重複路線の見直し（移譲された系統の区間短縮、減便）

○待ち時間の平準化

重複区間 2-4 旧 57 号線方面〈^{くすのき}楠・^{おおづ}大津方面〉

運行会社 熊本電気鉄道、九州産交バス

対象路線 竜田口駅前バス停 ～ 子飼橋バス停間を通過する計 18 系統

取組内容 熊本電気鉄道 ○重複路線の見直し（系統集約、一部系統の区間短縮・減便）

〈余剰の充当〉熊本駅方面の延伸、武蔵ヶ丘・光の森方面の延伸

九州産交バス ○重複路線の見直し（一部系統の減便、増便）

○待ち時間の平準化

〈余剰の充当〉熊本駅周辺の開発に合わせた熊本駅方面の延伸

注）文中の「移譲」は、2 社間での運行系統の受け渡し（A 社での系統廃止、B 社での系統新設）を表す言葉として使用している。

事業概要図

〈事業全体の効果〉

収支赤字 +約 31 百万円 改善 / サービス維持に必要な人員+5.5 人・車両+4.6 台 改善



図 1-3-1 各区間の事業概要

注) 文中の「移譲」は、2 社間での運行系統の受け渡し（A 社での系統廃止、B 社での系統新設）を表す言葉として使用している。

2. 共同経営の内容

2-1 旧3号線方面〈植木・山鹿方面〉

2-1-1 対象路線

下記に示す系統1～19を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-1-1 対象路線一覧

No	方向	系統番号	系統名	運行会社	キロ程 (km)	経常収益 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
1	山鹿 BC	3011	桜町バスターミナル～日置～山鹿バスセンター	九州産交バス	29.2	32,415	45,529	-13,113
2		3012	田崎橋～植木・日置～山鹿バスセンター	九州産交バス	31.9	18,262	22,154	-3,892
3		3112	桜町バスターミナル～植木温泉～山鹿バスセンター	九州産交バス	32.3	13,452	24,705	-11,253
4		3317	桜町バスターミナル～来民BP～山鹿バスセンター	九州産交バス	30.9	83,058	115,208	-32,150
5		3318	田崎橋～植木・来民BP（鹿本農高裏）～山鹿バスセンター	九州産交バス	33.6	35,122	51,355	-16,232
6	小野 泉水 公園	1713	桜町バスターミナル～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	15.5	14,367	17,562	-3,195
7		1717	県会議事堂前～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	19.3	12,429	14,083	-1,654
8		1719	田崎橋～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	18.2	13,493	20,885	-7,392
9		1722	北窪～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	18.9	-	-	-
10	植木 駐車場	1715	桜町バスターミナル～京町本丁・植木～植木駐車場	九州産交バス	13.9	11,660	15,633	-3,972
11		1720	田崎橋～京町本丁・植木～植木駐車場前	九州産交バス	16.6	9,201	11,237	-2,035
12	木留	1712	桜町バスターミナル～京町本丁・植木宮の前～木留	九州産交バス	14.9	24,912	35,533	-10,620
13		1718	田崎橋～京町本丁・植木宮の前～木留	九州産交バス	17.6	20,264	27,024	-6,760
14	鹿南 中学校	1721	鹿南中学校前～植木～桜町バスターミナル	九州産交バス	13.9	-	-	-
15		1723	鹿南中学校前～植木～京町本丁～田崎橋	九州産交バス	16.6	-	-	-
16	玉名	3824	玉名駅前～木葉～大倉～桜町バスターミナル	産交バス	28.7	21,350	50,479	-29,129
17	富尾 団地	110	桜町バスターミナル～京町本丁～富尾団地	熊本都市バス	5.2	40,335	39,615	720
18		113	富尾団地～京町本丁	熊本都市バス	2.9	8	95	-87
19		330	若葉校～県庁前～富尾団地	熊本都市バス	12.3	5,159	5,048	111

注）直近の輸送実績値がない系統（新設系統）は「-」で表記

資料：各社 R1 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

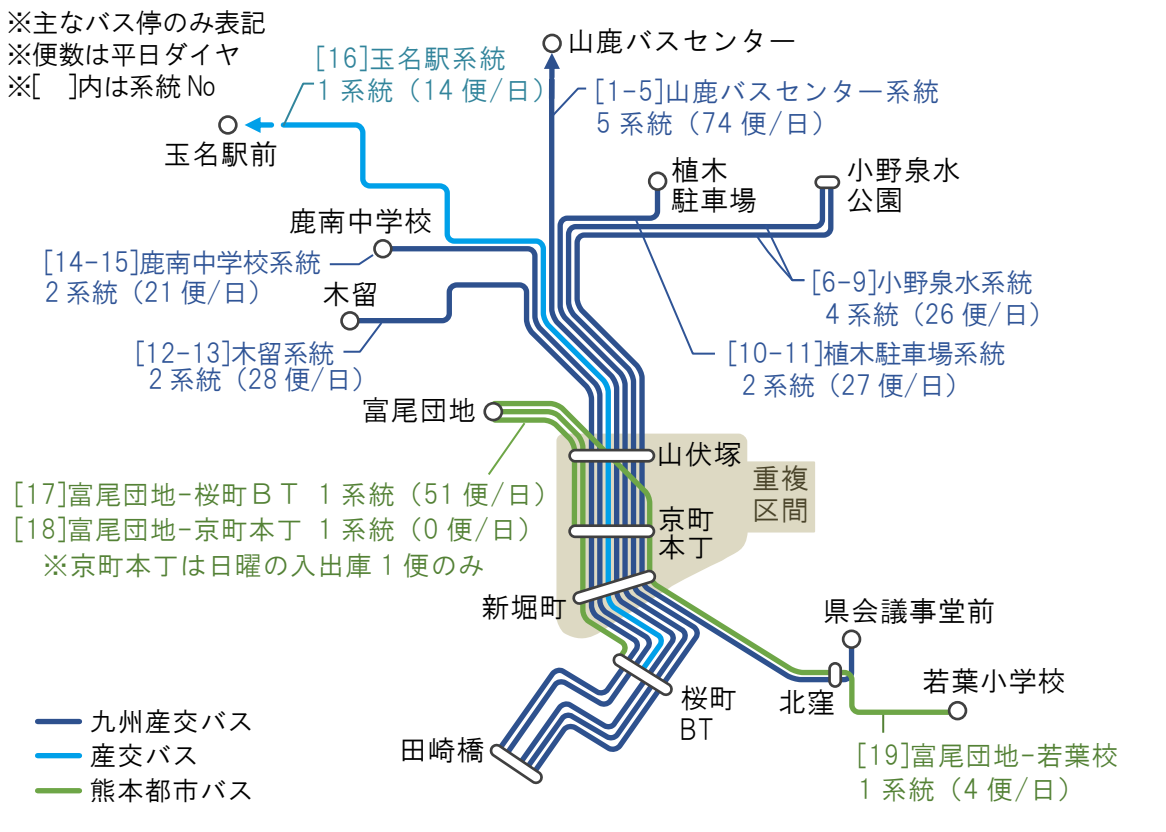


図 2-1-1 運行系統図（現状）

2-1-2 共同経営の内容

当該重複区間は、熊本都市バス系統を九州産交バスに移譲する形で九州産交バス（産交バス含む）が当該方面の運行を担い、利用者の利便性を確保しつつ、重複路線の見直し及び待ち時間の平準化を図ることで、相互関係のある重複区間 2-3 と合わせた総合的な収支改善効果＋約 16 百万円を見込む。

これにより、九州産交バスで生じた余剰は熊本駅周辺の開発に伴う新規需要に対応する路線の延伸を行うために充て、基盤的サービスの利便性の維持・向上を図る。また、熊本都市バスで生じた余剰は重複区間 2-3 で移譲を受ける 2 系統の運行に充当し、当該路線のサービス維持に繋げる。

（１）重複路線の見直し

①熊本都市バス系統の移譲

当該区間における事業者間の競合を解消するため、熊本都市バス系統 17・19（富尾団地）を運行量の多い九州産交バスに移譲し、当該区間の運行分担を図る。なお、系統 19（若葉校方面）の一部は利用実態に合わせて北窪・県会議事堂前に区間短縮する。

②需要に応じた一部系統の廃止

入出庫用の系統 18（富尾団地-京町本丁）は、利用がほとんどないため廃止とする。

③需要に応じた区間短縮・減便

熊本都市バスからの系統移譲に伴い、必要な運転士数の確保、提供サービスの合理化を図るため、系統 6～8（小野泉水）は利用実態と見合わせながら、一部の便を植木までに区間短縮、需要に応じた運行本数へと減便する。同様に、系統 10（植木）・系統 12（木留）・系統 15（鹿南中）・系統 17（富尾団地）は、需要に応じた運行本数へと減便する。

（２）待ち時間の平準化

九州産交バス（産交バス含む）により、だんご状態となっている重複ダイヤ、前後便との間隔が長いダイヤ等、重複路線の見直しに合わせたダイヤの調整を行い、待ち時間の平準化を図る。なお、重複ダイヤ等の調整に際し、可能な限り一定のダイヤに揃えるよう見直しを行う。

（３）余剰の充当（熊本駅方面への路線延伸）

重複路線の最適化により生じた余剰は、熊本駅周辺の開発に伴う新規需要に対応するため、系統 4（山鹿）・系統 6（小野泉水）・系統 10（植木）・系統 12（木留）・系統 17（富尾団地）の一部を桜町バスターミナルから熊本駅方面（田崎橋）に延伸する。

また、重複区間 2-3 の区間短縮により低下するサービスを補かんするため、系統 17（富尾団地）の一部を桜町バスターミナルから西部車庫に延伸する。

注）文中の「移譲」は、2 社間での運行系統の受け渡し（熊本都市バスでの系統廃止、九州産交バスでの系統新設）を表す言葉として使用している。

○運行系統図（実施後）

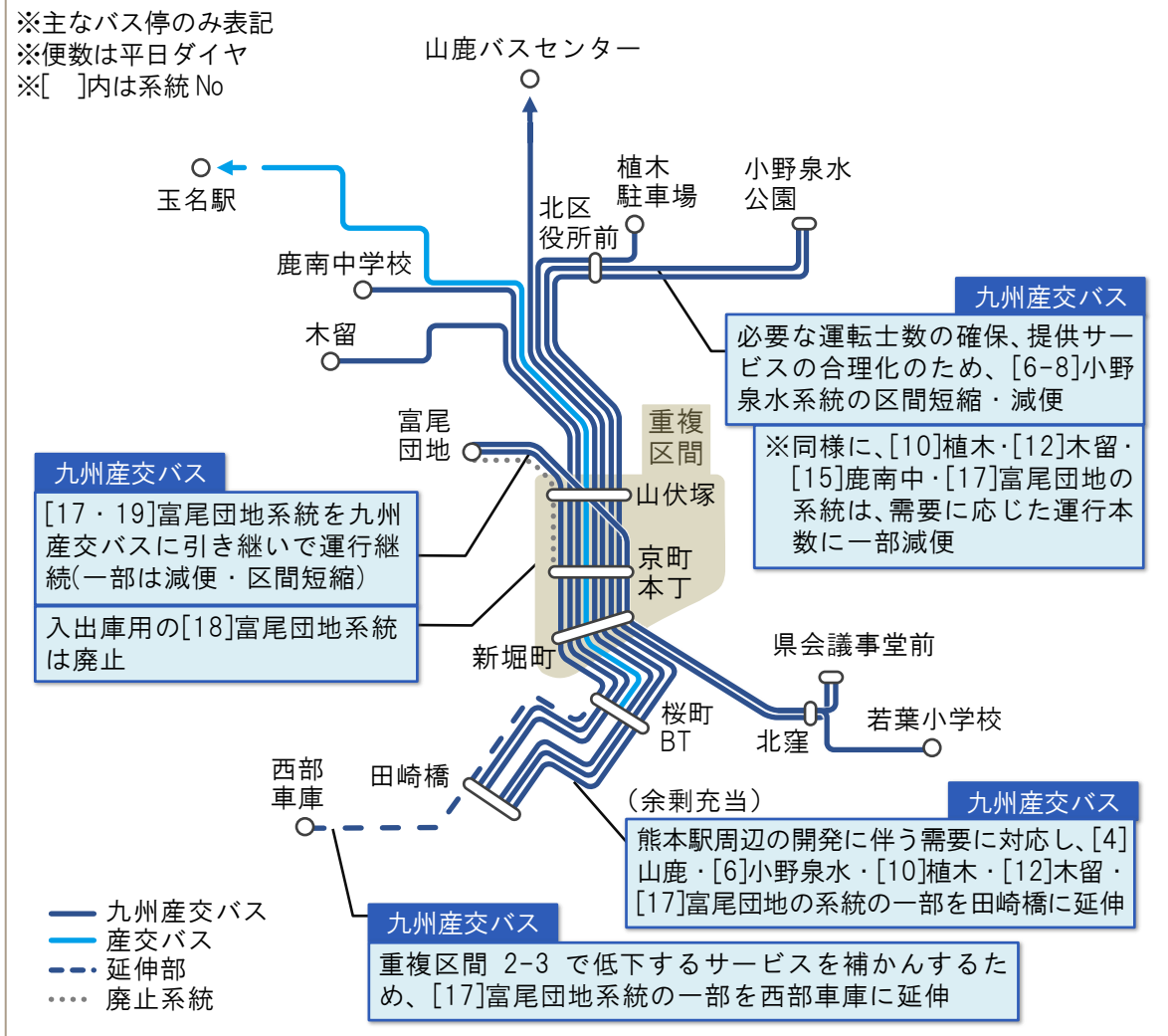


図 2-1-2 運行系統図（実施後）

参考1. 共同経営した場合のサービス水準（現状と比較した平日便数の増減）



図 2-1-3 共同経営による便数増減図（平日）

<備考>

便数：上下方面の合計運行便数（-2便＝上下合計で運行便数が2便減少）

参考2. 重複区間の新旧時刻表（上り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-1-2 重複区間・山伏塚バス停の通過時刻表（上り）

対象路線		旧 3 号線（山伏塚～新堀町）				時刻	上り方向 山伏塚発			
ダイヤ		旧				新				
		九州産交バス	産交バス	熊本都市バス	最大間隔	九州産交バス	産交バス	熊本都市バス	最大間隔	
平日	6時	13 23 30 41 56 57	40	52	11分	13 23 30 45 56 58	40		11分	
	7時	1 4 16 21 25 29 35 40 45 51 57	34	17 38 54	12分	1 3 6 15 21 25 27 29 37 40 45 51 53 57	34		9分	
	8時	11 17 34 42 53 57	18	10 34	16分	8 13 17 31 42 53 57	22		11分	
	9時	6 15 24 36 43 52 58	12	3 33	9分	3 8 18 24 34 43 48 53 58	13		10分	
	10時	17 28 40 50 58	33 58	3 33	14分	3 17 28 40 48 53	33 58		14分	
	11時	13 21 28 40 50 58		23	15分	3 13 21 28 40 48 53 58			12分	
	12時	6 14 29 40 50 58		13	15分	6 14 29 40 48 53 58			15分	
	13時	6 23 40 50 58	13	3 53	17分	6 23 38 48 53 58	13		15分	
	14時	6 15 23 39 50 58		43	16分	6 15 23 38 48 53 58			15分	
	15時	9 20 32 40 50 58		33	12分	9 18 29 38 48 50 58			11分	
	16時	9 20 28 40 47 55 58		18 48	12分	9 20 28 33 40 48 55			11分	
	17時	10 21 33 44 52		12 42	12分	0 10 18 23 33 43 48 53			10分	
	18時	4 17 34 49		9 39	17分	4 13 18 34 48 54			16分	
	19時	7 22 39 51		9 53	18分	7 17 22 37 47 59			15分	
	20時	14 30		43	21分	9 17 35 47			18分	
21時	14		33	31分	12 27			25分		
22時	23		22	49分	2 22			35分		
23時										
土曜	6時	20 40 54		57	20分	20 40 54			20分	
	7時	5 20 28 40 50		23 45	15分	5 15 22 28 40 47			12分	
	8時	10 19 30 40 50 59	2	13 41	12分	8 12 19 24 33 40 45 50 57	2		15分	
	9時	9 19 30 40 50		13 43	11分	9 18 25 33 40 53 58			13分	
	10時	0 20 30 40 50	16	13 43	13分	8 23 29 35 40 48 53	16		10分	
	11時	0 20 30 39 50	11	13 43	11分	0 17 23 33 40 48 53 58	11		11分	
	12時	0 7 20 30 40 48 55		43	13分	9 20 30 40 48 53 58			11分	
	13時	2 14 26 40 52		41	14分	3 11 19 33 46 53			14分	
	14時	2 14 26 40 52 59		43	14分	4 17 30 43 53 58			13分	
	15時	14 30 40 52 59		43	16分	12 26 40 53 59			14分	
	16時	14 30 40 52 59		13 43	16分	12 18 23 38 43 48 53			15分	
	17時	10 20 30 40 50		13 43	11分	3 18 28 33 40 46 56			15分	
	18時	2 14 26 40 52		12 43	14分	3 12 18 23 38 53 58			15分	
	19時	5 22 37 51		40	17分	11 22 29 47 52			18分	
	20時	20 50		42	29分	6 22 42			20分	
21時	20 50		42	30分	2 20 40 57			20分		
22時			42	52分						
23時										
日祝	6時	31 46			15分	31 46			15分	
	7時	1 21 41	57	34	20分	1 21 41 52	57		20分	
	8時	11 21 31 41 51		19 49	14分	11 21 27 34 41 51			14分	
	9時	3 15 25 38 51 59		19 49	13分	2 7 12 19 22 28 38 51 59			13分	
	10時	15 25 38 51	7	19 49	13分	2 22 27 38 47	7		15分	
	11時	15 25 38 51	2	19 49	13分	2 15 22 27 38 51 57	7		15分	
	12時	1 15 25 38 51		49	14分	2 15 25 38 51			13分	
	13時	3 15 25 38 51		55	13分	2 7 15 25 38 51			13分	
	14時	3 15 26 41 55		49	15分	2 7 15 26 41 55			15分	
	15時	11 26 41 55		49	16分	2 22 41 55			20分	
	16時	11 26 41 55		49	16分	2 11 26 41 55			15分	
	17時	11 26 41 55		49	16分	2 11 26 41 55			15分	
	18時	11 26 41 55		49	16分	2 11 26 41 55			15分	
	19時	18 41		49	23分	2 18 41			23分	
	20時	11 41		49	30分	2 17 36 51			21分	
21時	1 21		54	33分	2 32			30分		
22時			30	36分	2			30分		
23時										

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

参考3. 重複区間の新旧時刻表（下り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-1-3 重複区間・新堀町バス停の通過時刻表（下り）

対象路線		旧 3 号線（山伏塚～新堀町）				時刻	下り方向 新堀町発			
ダイヤ		旧				新				
		九州産交バス	産交バス	熊本都市バス	最大間隔	九州産交バス	産交バス	熊本都市バス	最大間隔	
平日	6時	54		35 57	19分	38 54			16分	
	7時	6 15 25 39 49		18 27 50	12分	3 8 15 24 29 39 50 55			11分	
	8時	0 10 15 20 30 45		14 44	14分	0 10 15 20 30 42 47			12分	
	9時	0 10 30 45	20	14 44	15分	0 10 24 28 33 45	18		13分	
	10時	0 10 20 30 40 50		14	15分	0 10 18 24 30 40 50			15分	
	11時	0 10 30 40 50	35	4 54	20分	0 10 24 30 40 50	35		14分	
	12時	0 10 24 30 40 50		44	14分	0 10 18 24 30 40 50			10分	
	13時	0 10 24 30 35 50	45	34	14分	0 10 18 24 30 35 50	45		10分	
	14時	0 10 30 40 50	20	24	10分	0 10 24 30 40 50	18		10分	
	15時	0 10 30 40 47 54	20	14 57	10分	0 20 24 37 47 54	15		15分	
	16時	0 10 17 27 35 42 49 57	20	24 47	10分	0 6 10 15 24 28 35 42 48 54 58	20		7分	
	17時	6 14 26 34 41 51 58	21	17 47	9分	6 14 24 29 34 41 49 54 59	19		8分	
	18時	5 6 14 22 26 34 41 51		17 47	8分	9 14 19 22 24 29 34 41 46 54			10分	
	19時	5 10 20 34 40 50		35	14分	5 10 18 23 34 40 48 53			11分	
	20時	0 14 20 35 50		25	15分	4 14 18 23 35 50			15分	
21時	20 50		15	30分	5 20 45			25分		
22時	10		5 45	35分	5 29			24分		
23時	0			15分	0			31分		
土曜	6時			40						
	7時	0 15 30 45		4 26 54	20分	1 5 15 30 36 45 56			15分	
	8時	0 15 30 45		22 52	15分	1 12 23 30 40 45			11分	
	9時	1 16 31 46		22 52	15分	1 13 25 31 43 55			16分	
	10時	1 16 31 46		22 52	15分	1 16 25 31 45 55			15分	
	11時	1 11 24 36 51		22	15分	5 11 25 31 41 48			14分	
	12時	1 10 24 36 51		22	15分	1 8 18 25 30 41 56			15分	
	13時	1 11 24 36 51		20	15分	11 25 30 36 46			15分	
	14時	1 10 36 51	21	22	15分	1 10 25 35 43 58	21		15分	
	15時	1 10 21 31 41 50		22 52	11分	11 25 34 41 49 55			14分	
	16時	1 11 31 40 51	21	22 52	11分	1 11 25 35 40 48 55	21		10分	
	17時	1 10 30 40 50	20	20 49	10分	4 10 25 30 40 50 55	20		10分	
	18時	0 10 21 30 41 50		20	11分	5 15 25 35 41 50 55			10分	
	19時	0 11 21 31 41 51		22	11分	0 11 21 26 33 41 51 56			11分	
	20時	1 15 31 46		24	15分	4 20 28 36 51			16分	
21時	1 19 31 46		24	18分	6 19 29 36 46			15分		
22時	6 26 46		24	20分	6 41			35分		
23時	26			40分	11			30分		
日祝	6時									
	7時	10 30 50		16	20分	10 26 35 50 56			16分	
	8時	20 50		1	30分	12 26 42 56			16分	
	9時	20 50		1 30	20分	12 26 42			16分	
	10時	20 35 50		0 30	20分	0 15 30 37 50			18分	
	11時	0 10 20 35 50		0 30	15分	0 4 10 20 30 35 50			15分	
	12時	0 10 20 35 50		30	15分	0 10 20 30 35 50			15分	
	13時	5 20 35 50		36	15分	5 20 30 35 50			15分	
	14時	0 10 35 50	20	30	15分	0 10 30 35 50	20		15分	
	15時	0 10 20 37 50		30	13分	0 10 20 30 37 50			13分	
	16時	2 10 37 50	20	30	13分	1 10 30 37 50	20		13分	
	17時	0 10 35 50	20	30	15分	0 10 30 35 48	20		13分	
	18時	0 10 20 35 50		30	15分	0 10 20 30 35 50			15分	
	19時	0 9 20 36 50		30	14分	0 15 27 36 50			15分	
	20時	5 20 36 50		30	15分	5 15 20 27 36 50			15分	
21時	4 20 35 50		35	16分	10 28 35 50			20分		
22時	5 20		15	15分	5 20			15分		
23時										

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

2-1-3 運賃の分配

なし

2-1-4 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

当区間の収益性については、令和5年度に一約16百万円の収支を見込んでいる。当区間と後述する重複区間2-3は、九州産交バスと熊本都市バス間で路線を移譲し合う相互関係があり、重複区間2-3の収支改善（+約32百万円）と合わせた総合的な収支改善効果として+約16百万円を見込んでいる。

ただし、新型コロナウイルスの影響により利用者が減少しており、令和3～5年度にかけて利用者および収益は過去の実績値から推計した値の9割に留まると見込んでいる。収益一約51百万円の悪化が予想され、この際の収益性は、当区間一約17百万円、重複区間2-3は+約34百万円、総合収支+約17百万円の収支改善効果となる見込みである。

○収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

対象路線(区間)	項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 (R5年の差)
		R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1 桜町バスターミナル～日置～山鹿バスセンター	九州産交バス	-10,720	-11,271	-11,837	-11,715	-12,292	-12,891	-1,054 千円
2 田崎橋～植木・日置～山鹿バスセンター	九州産交バス	-7,044	-7,565	-8,148	-6,216	-6,737	-7,312	836 千円
3 桜町バスターミナル～植木温泉～山鹿バスセンター	九州産交バス	-12,188	-12,599	-13,055	-12,795	-13,217	-13,685	-630 千円
4 桜町バスターミナル～来民BP～山鹿バスセンター	九州産交バス	-48,121	-50,616	-53,282	-49,976	-52,472	-55,186	-1,904 千円
5 田崎橋～植木・来民BP(鹿本農高裏)～山鹿バスセンター	九州産交バス	-36,610	-38,274	-40,119	-38,435	-40,208	-42,118	-1,998 千円
6 桜町バスターミナル～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-5,358	-5,759	-6,179	-4,645	-5,008	-5,387	792 千円
7 県会議事堂前～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-1,217	-1,336	-1,480	-276	-371	-473	1,006 千円
8 田崎橋～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-9,945	-10,368	-10,816	-7,177	-7,581	-8,015	2,801 千円
9 北窪～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-894	-981	-1,087	-1,041	-1,129	-1,239	-152 千円
10 桜町バスターミナル～京町本丁・植木～植木駐車場	九州産交バス	-9,404	-9,911	-10,495	-9,944	-10,473	-11,085	-590 千円
11 田崎橋～京町本丁・植木～植木駐車場前	九州産交バス	-4,169	-4,451	-4,815	-7,763	-8,010	-8,355	-3,540 千円
12 桜町バスターミナル～京町本丁・植木宮の前～木留	九州産交バス	-11,633	-12,208	-12,820	-12,550	-13,152	-13,834	-1,013 千円
13 田崎橋～京町本丁・植木宮の前～木留	九州産交バス	-9,267	-9,771	-10,351	-8,534	-9,017	-9,548	803 千円
14 鹿南中学校前～植木～桜町バスターミナル	九州産交バス	-9,210	-9,660	-10,139	-10,159	-10,652	-11,173	-1,034 千円
15 鹿南中学校前～植木～京町本丁～田崎橋	九州産交バス	-6,118	-6,472	-6,836	-5,723	-6,059	-6,426	409 千円
16 玉名駅前～木葉～大倉～桜町バスターミナル	産交バス	-20,445	-22,033	-23,881	-20,445	-22,033	-23,881	0 千円
17 桜町バスターミナル～京町本丁～富尾団地	熊本都市バス	-1,786	-3,108	-4,492	0	0	0	4,492 千円
	九州産交バス	0	0	0	-767	-1,205	-1,674	-1,674 千円
新1 西部車庫～京町本丁～富尾団地	九州産交バス	0	0	0	-12,834	-13,705	-14,574	-14,574 千円
18 富尾団地～京町本丁	熊本都市バス	-85	-91	-91	0	0	0	91 千円
19 若葉校～県庁前～富尾団地	熊本都市バス	-211	-380	-562	0	0	0	562 千円
	九州産交バス	0	0	0	692	601	516	516 千円
新2 富尾団地～京町本丁～県会議事堂	九州産交バス	0	0	0	205	190	177	177 千円
新3 北窪～京町本丁～富尾団地	九州産交バス	0	0	0	65	50	36	36 千円
小計		-204,425	-216,855	-230,485	-220,033	-232,481	-246,128	-15,643 千円

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

対象路線（区間）		項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 (R5年の差)
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	桜町バスターミナル～日置～山鹿バスセンター	九州産交バス	-13,122	-13,682	-14,258	-14,173	-14,759	-15,369	-1,110 千円
2	田崎橋～植木・日置～山鹿バスセンター	九州産交バス	-9,872	-10,394	-10,997	-9,129	-9,651	-10,245	752 千円
3	桜町バスターミナル～植木温泉～山鹿バスセンター	九州産交バス	-13,557	-13,971	-14,434	-14,163	-14,588	-15,063	-630 千円
4	桜町バスターミナル～来民BP～山鹿バスセンター	九州産交バス	-59,360	-61,886	-64,608	-61,129	-63,651	-66,427	-1,819 千円
5	田崎橋～植木・来民BP(鹿本農高裏)～山鹿バスセンター	九州産交バス	-43,853	-45,529	-47,413	-46,052	-47,843	-49,788	-2,374 千円
6	桜町バスターミナル～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-7,430	-7,837	-8,268	-6,547	-6,915	-7,304	964 千円
7	県会議事堂前～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-1,947	-2,063	-2,215	-903	-994	-1,104	1,111 千円
8	田崎橋～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-11,620	-12,048	-12,504	-9,087	-9,495	-9,940	2,564 千円
9	北窪～京町本丁・植木～小野泉水公園	九州産交バス	-1,430	-1,515	-1,627	-1,577	-1,663	-1,779	-152 千円
10	桜町バスターミナル～京町本丁・植木～植木駐車場	九州産交バス	-11,876	-12,385	-12,987	-12,529	-13,060	-13,690	-703 千円
11	田崎橋～京町本丁・植木～植木駐車場前	九州産交バス	-5,789	-6,065	-6,450	-8,761	-9,007	-9,362	-2,912 千円
12	桜町バスターミナル～京町本丁・植木宮の前～木留	九州産交バス	-14,116	-14,698	-15,324	-15,230	-15,837	-16,536	-1,212 千円
13	田崎橋～京町本丁・植木宮の前～木留	九州産交バス	-11,752	-12,256	-12,853	-10,875	-11,362	-11,906	948 千円
14	鹿南中学校前～植木～桜町バスターミナル	九州産交バス	-11,175	-11,631	-12,119	-12,299	-12,798	-13,329	-1,210 千円
15	鹿南中学校前～植木～京町本丁～田崎橋	九州産交バス	-7,758	-8,118	-8,488	-7,348	-7,688	-8,065	423 千円
16	玉名駅前～木葉～大倉～桜町バスターミナル	産交バス	-21,726	-23,313	-25,170	-21,726	-23,313	-25,170	0 千円
17	桜町バスターミナル～京町本丁～富尾団地	熊本都市バス	-5,864	-7,195	-8,603	0	0	0	8,603 千円
	桜町バスターミナル～京町本丁～富尾団地	九州産交バス	0	0	0	-2,109	-2,547	-3,029	-3,029 千円
新1	西部車庫～京町本丁～富尾団地	九州産交バス	0	0	0	-17,092	-17,981	-18,862	-18,862 千円
18	富尾団地～京町本丁	熊本都市バス	-86	-92	-91	0	0	0	91 千円
19	若葉校～県庁前～富尾団地	熊本都市バス	-742	-908	-1,096	0	0	0	1,096 千円
	若葉校～県庁前～富尾団地	九州産交バス	0	0	0	336	246	157	157 千円
新2	富尾団地～京町本丁～県会議事堂	九州産交バス	0	0	0	83	68	54	54 千円
新3	北窪～京町本丁～富尾団地	九州産交バス	0	0	0	-39	-53	-68	-68 千円
小計			-253,076	-265,587	-279,506	-270,351	-282,890	-296,825	-17,318 千円

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

人員数や車両数については、共同経営により運行体制を効率化したことで、運転士の運転時間が減少することに着目し、当該時間をもとに人員数および車両数を換算し、効果の度合いを整理した。この結果、令和5年度において人員数は+約1.0人分（平日）、車両数は+0.7台分（平日）が増加する見込みである。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本都市バス	平日	1198	1198	1198	0	0	0	-1198 分/日
	土曜	975	975	975	0	0	0	-975 分/日
	日祝	673	673	673	0	0	0	-673 分/日
九州産交バス	平日	10909	10909	10909	12469	12469	12469	+1560 分/日
	土曜	9105	9105	9105	10554	10554	10554	+1449 分/日
	日祝	7052	7052	7052	8450	8450	8450	+1398 分/日
産交バス	平日	1045	1045	1045	1045	1045	1045	0 分/日
	土曜	448	448	448	448	448	448	0 分/日
	日祝	413	413	413	413	413	413	0 分/日

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本都市バス	平日	3.4	3.4	3.4	0.0	0.0	0.0	-3.4 人
	土曜	2.8	2.8	2.8	0.0	0.0	0.0	-2.8 人
	日祝	1.9	1.9	1.9	0.0	0.0	0.0	-1.9 人
九州産交バス	平日	30.8	30.8	30.8	35.2	35.2	35.2	+4.4 人
	土曜	25.7	25.7	25.7	29.8	29.8	29.8	+4.1 人
	日祝	19.9	19.9	19.9	23.9	23.9	23.9	+4.0 人
産交バス	平日	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	±0 人
	土曜	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	±0 人
	日祝	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	±0 人

〈備考〉運転士1人分は熊本都市バス 353 分、九州産交バス・産交バス 354 分で計算（実績）
 運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本都市バス	平日	2.9	2.9	2.9	0.0	0.0	0.0	-2.9 台
	土曜	2.4	2.4	2.4	0.0	0.0	0.0	-2.4 台
	日祝	1.6	1.6	1.6	0.0	0.0	0.0	-1.6 台
九州産交バス	平日	25.3	25.3	25.3	28.9	28.9	28.9	+3.6 台
	土曜	21.1	21.1	21.1	24.5	24.5	24.5	+3.4 台
	日祝	16.4	16.4	16.4	19.6	19.6	19.6	+3.2 台
産交バス	平日	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	±0 台
	土曜	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	±0 台
	日祝	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	±0 台

〈備考〉車両1台分は熊本都市バス 409 分、九州産交バス・産交バス 431 分で計算（実績）
 車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る台数が変動するため、実際の車両数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

(3) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、全ての対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化、熊本駅方面の路線拡充を行い、利用者利便の維持・向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営の実施前

（上り：山伏塚、下り：新堀町を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス ・ 産交バス	上り	平日	6:13	22:23	122 便	5 分	7 分	7 分	16 分	16 分	17 分	17 分	49 分
			土曜	6:20	22:42	103 便	8 分	8 分	8 分	19 分	20 分	16 分	16 分	52 分
			日祝	6:31	22:30	84 便	10 分	9 分	12 分	21 分	20 分	16 分	16 分	36 分
		下り	平日	6:35	23:00	123 便	7 分	8 分	5 分	12 分	19 分	20 分	10 分	35 分
			土曜	6:40	23:26	103 便	10 分	9 分	7 分	12 分	20 分	15 分	11 分	40 分
			日祝	7:10	22:20	83 便	16 分	10 分	10 分	11 分	30 分	20 分	15 分	16 分

②共同経営の実施後

（上り：山伏塚、下り：新堀町を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス ・ 産交バス	上り	平日	6:13	22:22 (▲1 分)	119 便 (▲3 便)	5 分	7 分	8 分 (+1 分)	14 分 (▲2 分)	11 分 (▲5 分)	15 分 (▲2 分)	16 分 (▲1 分)	35 分 (▲14 分)
			土曜	6:20	21:57 (▲45 分)	100 便 (▲3 便)	8 分	8 分	8 分	14 分 (▲5 分)	20 分	14 分 (▲2 分)	15 分 (▲1 分)	20 分 (▲32 分)
			日祝	6:31	22:02 (▲28 分)	82 便 (▲2 便)	11 分 (+1 分)	9 分	12 分	18 分 (▲3 分)	20 分	20 分 (+4 分)	15 分 (▲1 分)	30 分 (▲6 分)
		下り	平日	6:38 (+3 分)	23:00	119 便 (▲4 便)	8 分 (+1 分)	8 分	5 分	11 分 (▲1 分)	16 分 (▲3 分)	15 分 (▲5 分)	10 分	25 分 (▲10 分)
			土曜	7:01 (+21 分)	23:11 (▲15 分)	100 便 (▲3 便)	8 分 (▲2 分)	10 分 (+1 分)	7 分	12 分	15 分 (▲5 分)	16 分 (+1 分)	10 分 (▲1 分)	35 分 (▲5 分)
			日祝	7:10	22:20	82 便 (▲1 便)	13 分 (▲3 分)	10 分	10 分	12 分 (+1 分)	16 分 (▲14 分)	18 分 (▲2 分)	15 分	20 分 (+4 分)

注 1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算定し平均した値

注 2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算出し最大となる値

注 3) 朝は始発～9 時台、昼は 10 時～15 時台、夕は 16 時～18 時台、夜は 19 時～終発を指す

注 4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は（）内に増減を表記

2-2 川尻市道方面〈川尻・松橋方面〉

2-2-1 対象路線

下記に示す系統1～14を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-2-1 対象路線一覧

No	方向	系統番号	系統名	運行会社	キロ程 (km)	経常収益 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
1	松橋	2805	県会議事堂前～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九州産交バス	24.3	39,403	44,440	-5,037
2		2807	水道町～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九州産交バス	20.3	50,047	68,947	-18,899
3		2817	桜町バスターミナル～川尻市道～松橋産交	九州産交バス	18.9	3,882	13,167	-9,286
4		2818	北窪～県庁～川尻市道～松橋産交	九州産交バス	23.9	-	-	-
5	国町 駐車場	2806	県会議事堂前～県庁前・川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	16.6	31,040	41,054	-10,014
6		2808	水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	12.6	11,945	14,320	-2,374
7		2816	桜町バスターミナル～川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	11.2	2,238	6,719	-4,481
8		2819	北窪～県庁前～川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	16.2	-	-	-
9	リバ 八幡	2809	県会議事堂～県庁前・川尻市道～リバ八幡	九州産交バス	14.2	21,615	24,195	-2,580
10		2810	水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～リバ八幡	九州産交バス	10.2	18,273	20,448	-2,175
11		2811	桜町バスターミナル～川尻市道・川尻駅前～リバ八幡	九州産交バス	8.8	2,401	3,785	-1,384
12		2820	北窪～県庁前～川尻市道～リバグリーン八幡	九州産交バス	13.8	-	-	-
13	南区 役所	2113	桜町バスターミナル～川尻市道～南区役所	熊本バス	11.3	6,959	17,226	-10,267
14		3313	南区役所～川尻市道・桜町バスターミナル～北窪	熊本バス	16.3	3,158	2,263	895

注) 直近の輸送実績値がない系統（新設系統）は「-」で表記

資料：各社 R1 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

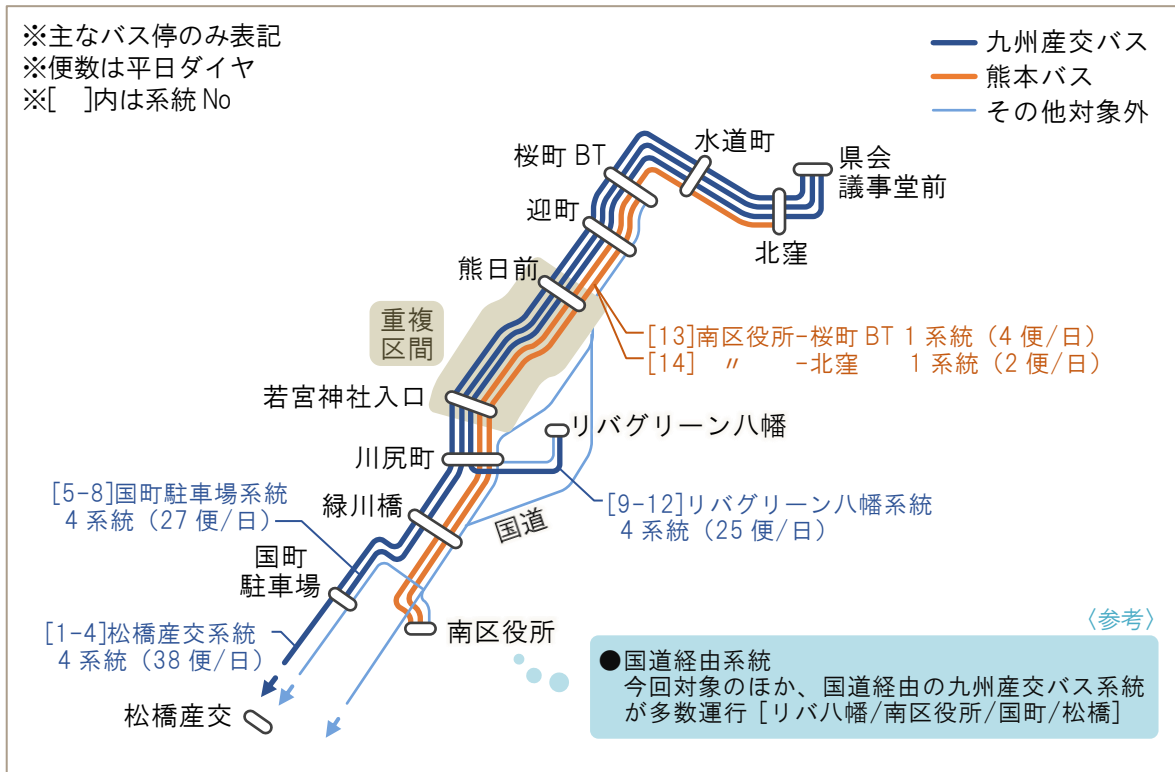


図 2-2-1 運行系統図（現状）

2-2-2 共同経営の内容

当該重複区間は、熊本バス系統の廃止により九州産交バスに運行を分担し、利用者の利便性を確保しつつ、重複路線の見直し及び待ち時間の平準化を図ることで、収支改善効果+約 2.5 百万円を見込む。

なお、廃止する熊本バス路線は便数が既に最低限で、効率化で捻出される運転士も 1 人分に満たない軽微な余剰のため、自社の労働環境の改善に活用する取扱いとする。

(1) 重複路線の見直し

①熊本バス系統の廃止

当該区間における事業者間の競合を解消するため、下記の通り現状の熊本バス系統 13・14 (南区役所) を廃止し、運行量の多い九州産交バスに当該区間の運行分担を図る。なお、廃止系統は全便ともに九州産交バスの近接するダイヤが存在し、南区役所に発着する国道経由の系統も運行しているため、代替するサービスは確保されている。

②九州産交バスによる一部増便

熊本バス系統 14 (南区役所) は始発 1 便の輸送人員が多く、九州産交バス路線で朝ピークの輸送人員の超過が懸念されるため、熊本バス系統の廃止に合わせ、九州産交バス系統 11 (リバグリーン八幡) の朝 1 便を増便し、利用者への影響の最小化を図る。

(2) 待ち時間の平準化

熊本バス系統 13・14 の廃止に伴い、九州産交バスにより、だんご状態となっている重複ダイヤ、前後便との間隔が長いダイヤ等、重複路線の見直しに合わせたダイヤの調整を行い、待ち時間の平準化を図る。なお、重複ダイヤ等の調整に際し、可能な限り一定のダイヤに揃えるよう見直しを行う。

○運行系統図 (実施後)

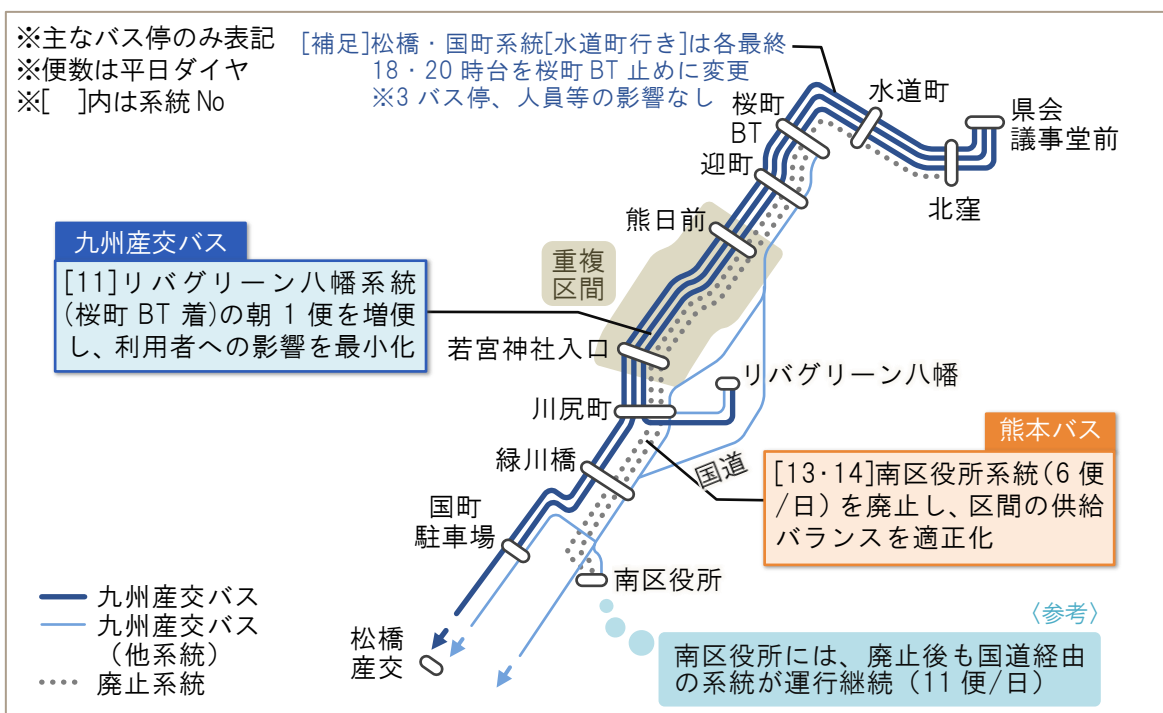


図 2-2-2 運行系統図 (実施後)

《凡例》

- ：廃止系統
- ：計画対象路線
- ：代替路線
(対象外)

市役所前
桜町バスターミナル
熊日前 (旧道)
熊日前 (国道)
水前寺駅通り
県会議事堂前
北窪
熊本県庁前

川尻市道区間

若宮神社入口
川尻駅
国道
リバグリーン八幡
杉島 (旧道)
杉島 (国道)
緑川橋
清藤
南区役所
南区役所前
国町駐車場
宇土・松橋方面

■川尻市道などは計画対象路線が多数運行
(熊日前バス停～緑川橋バス停)

系統 九州産交バス 12 系統
(平日 91 便/土曜 83 便/日祝 78 便)

■廃止系統①② (熊本バス)

系統① 南区役所～川尻市道～桜町 BT
(平日 4 便/土曜 4 便/日祝 4 便)

系統② 南区役所～川尻市道～北窪
(平日 2 便/土曜 -便/日祝 -便)

(参考)
南区役所～清藤間は便平均車内人員が 1.0 人未満で、ほとんど利用がない実態

■代替路線②③ (清藤バス停経由)

系統② 松橋・宇土駅-国道経由-桜町 BT
(平日 12 便/土曜 6 便/日祝 6 便)

系統③ 宇土駅-国道経由-桜町 BT
(平日 23 便/土曜 40 便/日祝 24 便)

※南区役所・南区役所前は経由しない

■代替路線① (南区役所～清藤経由)

系統 南区役所-国道経由-桜町 BT
(平日 11 便/土曜 6 便/日祝 -便)

0 0.5 1 2 3 4 km

18 / 50

参考5. 共同経営した場合のサービス水準（現状と比較した平日便数の増減）



図 2-2-4 共同経営による便数増減図（平日）

＜備考＞便数：上下方面の合計運行便数（-2便＝上下合計で運行便数が2便減少）

参考6. 重複区間の新旧時刻表（上り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-2-2 重複区間・若宮神社入口バス停の通過時刻表（上り）

対象路線		川尻市道（若宮神社入口～熊日前）			時刻	上り方向 若宮神社入口発		
ダイヤ		旧			新			
		九州産交バス	熊本バス	最大 間隔	九州産交バス	熊本バス	最大 間隔	
平日	6時	16 36 58		22分	16 36 56		20分	
	7時	9 23 33 43 59	13	16分	3 13 23 33 43 59		16分	
	8時	15 43	13	28分	20 43		23分	
	9時	10 27 43 57	12	27分	10 27 43 57		27分	
	10時	16 40 57		24分	16 40 57		24分	
	11時	20 41 57		23分	20 41 57		23分	
	12時	20 40 57		23分	20 40 57		23分	
	13時	20 40 57		23分	20 40 57		23分	
	14時	20 38 57		23分	20 38 57		23分	
	15時	15 40		25分	15 40		25分	
	16時	2 24 41		22分	2 24 41		22分	
	17時	1 9 23 45		22分	1 9 23 45		22分	
	18時	9 35 59		26分	9 35		26分	
	19時	54		55分	15 54		40分	
	20時	23		29分	33		39分	
	21時	14 38		51分	14 56		42分	
	22時							
	23時							
土曜	6時	43			44			
	7時	4 24 39		21分	4 24 44		20分	
	8時	4 24 44		25分	4 24 44		20分	
	9時	5 24 46		22分	5 24 46		22分	
	10時	4 20 44	12	24分	4 20 44		24分	
	11時	4 24		20分	4 24 54		30分	
	12時	4 20 44	42	40分	20 44		26分	
	13時	4 24		20分	4 24		20分	
	14時	4 24 44		40分	4 24 44		40分	
	15時	4 24		20分	4 24 54		30分	
	16時	4 20 30 44		40分	20 30 44		26分	
	17時	8 23 44		24分	5 24 44		21分	
	18時	9 36		27分	10 33		26分	
	19時	4 33		29分	4 33		31分	
	20時	4 33		31分	4 33		31分	
	21時	11 34		38分	11 34		38分	
	22時	5		31分	5		31分	
	23時							
日祝	6時							
	7時	0 28 48		28分	0 28 48		28分	
	8時	3 28 38 48		25分	3 28 38 48		25分	
	9時	10 28 44		22分	10 28 44		22分	
	10時	10 29	12	26分	10 29		26分	
	11時	4 29 45 58		35分	4 29 45 58		35分	
	12時	29 44	12	17分	29 44		31分	
	13時	9 29 40		25分	9 29 40		25分	
	14時	4 29 44		25分	4 29 44		25分	
	15時	4 29 40		25分	4 29 40		25分	
	16時	4 31 44 59		27分	4 31 44 59		27分	
	17時	29 49		30分	29 49		30分	
	18時	20 35 56		31分	20 35 56		31分	
	19時	41		45分	41		45分	
	20時	4 54		50分	4 54		50分	
	21時	24		30分	24		30分	
	22時							
	23時							

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

参考 7. 重複区間の新旧時刻表（下り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-1-3 重複区間・熊日前（旧道）バス停の通過時刻表（下り）

対象路線		川尻市道（若宮神社入口～熊日前）			時刻	下り方向	熊日前（旧道）	発
ダイヤ		旧			新			
		九州産交バス	熊本バス	最大 間隔	九州産交バス	熊本バス	最大 間隔	
平日	6時	40			40			
	7時	50		70分	50			70分
	8時	20 40	7	20分	20 40			30分
	9時	3 22 37 47		23分	3 22 37 47			23分
	10時	2 22 41		20分	2 22 41			20分
	11時	2 22 42		21分	2 22 42			21分
	12時	2 21 42		21分	2 21 42			21分
	13時	2 42		40分	2 42			40分
	14時	2 22 42		20分	2 22 42			20分
	15時	2 22 42		20分	2 22 42			20分
	16時	2 22 37 47		20分	2 22 37 47			20分
	17時	2 22 38 47		20分	2 22 38 47			20分
	18時	2 22 48	26	22分	2 22 48			26分
	19時	2 19 40	47	21分	2 19 40			21分
	20時	0 20		20分	0 20			20分
	21時	0 40		40分	0 40			40分
	22時	10 55		45分	10 55			45分
	23時							
土曜	6時							
	7時	29			29			
	8時	45		76分	45			76分
	9時	0 21 41		21分	0 21 41			21分
	10時	1 22 41		21分	1 22 41			21分
	11時	1 22 41		21分	1 22 41			21分
	12時	1 22 42		21分	1 22 42			21分
	13時	1 21 41		20分	1 21 41			20分
	14時	1 21 42		21分	1 21 42			21分
	15時	1 22 42		21分	1 22 42			21分
	16時	1 21 42	37	20分	1 21 42			21分
	17時	1 33		32分	1 33			32分
	18時	3 24 44		30分	3 24 44			30分
	19時	3 19 40 59	7	21分	3 19 40 59			21分
	20時	20 49		29分	20 49			29分
	21時	24 54		35分	24 54			35分
	22時	9 39		30分	9 39			30分
	23時	9		30分	9			30分
日祝	6時							
	7時							
	8時	33 48		15分	33 48			15分
	9時	18 41		30分	18 41			30分
	10時	3 22 42		22分	3 22 47			25分
	11時	22 43		40分	22 43			35分
	12時	22 43		39分	2 43			41分
	13時	3 22 43		21分	3 22 43			21分
	14時	3 22 43		21分	3 22 43			21分
	15時	3 22 43		21分	3 22 43			21分
	16時	3 22 43	17	21分	3 22 43			21分
	17時	3 22 43	27	20分	3 22 43			21分
	18時	3 22 38		20分	3 22 38			20分
	19時	3 18 39 59		25分	3 18 39 59			25分
	20時	29 59		30分	29 59			30分
	21時	39		40分	39			40分
	22時	19 49		40分	19 49			40分
	23時							

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

2-2-3 運賃の分配

なし

2-2-4 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

収益性については、令和 5 年度には＋約 2.5 百万円の収支改善効果を見込んでいる。ただし、新型コロナウイルスの影響により利用者が減少しており、令和 3～5 年度にかけて利用者および収益は過去の実績値から推計した値の 9 割に留まると見込んでいる。収益は－約 18 百万円の悪化が予想され、この際の収益性は＋約 2.5 百万円の収支改善効果となる見込みである。

○収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

対象路線（区間）		項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 （R5年の差）
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	県会議事堂前～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九州産交バス	-3,295	-3,636	-4,037	-2,371	-2,722	-3,121	916 千円
2	水道町～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九州産交バス	-20,302	-21,436	-22,473	-20,401	-21,533	-22,552	-79 千円
3	桜町バスターミナル～川尻市道～松橋産交	九州産交バス	-9,930	-10,095	-10,436	-11,246	-11,441	-11,834	-1,399 千円
4	北窪～県庁～川尻市道～松橋産交	九州産交バス	-3,142	-3,474	-3,852	-3,597	-3,936	-4,328	-476 千円
5	県会議事堂前～県庁前・川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-5,783	-6,112	-6,487	-6,021	-6,358	-6,743	-256 千円
6	水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-2,549	-2,754	-2,974	-1,596	-1,784	-1,980	994 千円
7	桜町バスターミナル～川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-3,957	-4,036	-4,163	-5,170	-5,265	-5,427	-1,264 千円
8	北窪～県庁前～川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-5,530	-5,832	-6,201	-5,679	-5,988	-6,366	-165 千円
9	県会議事堂～県庁前・川尻市道～リバ八幡	九州産交バス	-1,725	-1,922	-2,126	-1,968	-2,170	-2,379	-253 千円
10	水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～リバ八幡	九州産交バス	-2,650	-2,967	-3,256	-3,052	-3,379	-3,673	-417 千円
11	桜町バスターミナル～川尻市道・川尻駅前～リバ八幡	九州産交バス	-1,521	-1,585	-1,646	-1,762	-1,840	-1,923	-276 千円
12	北窪～県庁前～川尻市道～リバグリーン八幡	九州産交バス	-1,578	-1,761	-1,943	-573	-755	-940	1,003 千円
13	桜町バスターミナル～川尻市道～南区役所	熊本バス	-3,571	-3,955	-4,365	0	0	0	4,365 千円
14	南区役所～川尻市道・桜町バスターミナル～北窪	熊本バス	600	421	237	0	0	0	-237 千円
小計			-64,932	-69,142	-73,724	-63,436	-67,172	-71,266	2,458 千円

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

対象路線（区間）		項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 （R5年の差）
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	県会議事堂前～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九州産交バス	-5,338	-5,675	-6,101	-4,563	-4,909	-5,335	767 千円
2	水道町～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九州産交バス	-25,154	-26,316	-27,354	-25,175	-26,337	-27,354	0 千円
3	桜町バスターミナル～川尻市道～松橋産交	九州産交バス	-10,328	-10,492	-10,838	-11,759	-11,952	-12,352	-1,514 千円
4	北窪～県庁～川尻市道～松橋産交	九州産交バス	-5,091	-5,422	-5,822	-5,554	-5,892	-6,305	-483 千円
5	県会議事堂前～県庁前・川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-7,381	-7,713	-8,101	-7,647	-7,986	-8,384	-283 千円
6	水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-3,637	-3,845	-4,073	-2,669	-2,860	-3,063	1,010 千円
7	桜町バスターミナル～川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-4,146	-4,225	-4,354	-5,378	-5,472	-5,637	-1,283 千円
8	北窪～県庁前～川尻市道～国町駐車場	九州産交バス	-7,058	-7,359	-7,743	-7,241	-7,549	-7,943	-199 千円
9	県会議事堂～県庁前・川尻市道～リバ八幡	九州産交バス	-2,857	-3,056	-3,264	-3,105	-3,310	-3,524	-260 千円
10	水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～リバ八幡	九州産交バス	-4,391	-4,722	-5,003	-4,800	-5,141	-5,427	-424 千円
11	桜町バスターミナル～川尻市道・川尻駅前～リバ八幡	九州産交バス	-1,765	-1,830	-1,892	-2,091	-2,170	-2,253	-361 千円
12	北窪～県庁前～川尻市道～リバグリーン八幡	九州産交バス	-2,612	-2,800	-2,985	-1,735	-1,924	-2,111	874 千円
13	桜町バスターミナル～川尻市道～南区役所	熊本バス	-3,768	-4,152	-4,563	0	0	0	4,563 千円
14	南区役所～川尻市道・桜町バスターミナル～北窪	熊本バス	275	98	-90	0	0	0	90 千円
小計			-83,251	-87,509	-92,183	-81,717	-85,502	-89,687	2,496 千円

（２）人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

人員数や車両数については、共同経営により運行体制を効率化したことで、運転士の運転時間が減少することに着目し、当該時間をもとに人員数および車両数を換算し、効果の度合いを整理した。この結果、令和５年度において人員数は一約 0.8 人分（平日）、車両数は－0.8 台分（平日）が増加する見込みである。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本バス	平日	271	271	271	0	0	0	-271 分/日
	土曜	144	144	144	0	0	0	-144 分/日
	日祝	144	144	144	0	0	0	-144 分/日
九州産交バス	平日	4961	4961	4961	4973	4973	4973	+12 分/日
	土曜	4689	4689	4689	4692	4692	4692	+3 分/日
	日祝	3810	3810	3810	3810	3810	3810	±0 分/日

〈備考〉九州産交バスは、廃止系統を代替する増便のほか、一部、バス停間の所要時分の軽微な変更を行っており、共同経営の前後で数値が多少前後する（大きな影響はない）

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本バス	平日	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	-0.8 人
	土曜	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	-0.4 人
	日祝	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	-0.4 人
九州産交バス	平日	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	±0 人
	土曜	13.2	13.2	13.2	13.3	13.3	13.3	+0.1 人
	日祝	10.8	10.8	10.8	10.8	10.8	10.8	±0 人

〈備考〉運転士 1 人分は熊本バス 356 分、九州産交バス 354 分で計算（実績）

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本バス	平日	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	-0.8 台
	土曜	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	-0.4 台
	日祝	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	-0.4 台
九州産交バス	平日	11.5	11.5	11.5	11.5	11.5	11.5	±0 台
	土曜	10.9	10.9	10.9	10.9	10.9	10.9	±0 台
	日祝	8.8	8.8	8.8	8.8	8.8	8.8	±0 台

〈備考〉車両 1 台分は熊本バス 356 分、九州産交バス 431 分で計算（実績）

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る台数が変動するため、実際の車両数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

(3) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、全ての対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化を図り、利用者利便の維持・向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営の実施前

（上り：若宮神社入口、下り：熊日前を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス ・ 熊本バス	上り	平日	6:16	21:38	48 便	13 分	18 分	19 分	39 分	28 分	27 分	26 分	55 分
			土曜	6:43	22:05	43 便	20 分	20 分	21 分	29 分	25 分	40 分	40 分	38 分
			日祝	7:00	21:24	42 便	18 分	18 分	21 分	37 分	28 分	35 分	31 分	50 分
		下り	平日	6:40	22:55	48 便	30 分	20 分	15 分	24 分	70 分	40 分	22 分	45 分
			土曜	7:29	23:09	44 便	76 分	19 分	20 分	22 分	76 分	21 分	32 分	35 分
			日祝	8:33	22:49	40 便	15 分	23 分	15 分	27 分	15 分	40 分	21 分	40 分

②共同経営の実施後

（上り：若宮神社入口、下り：熊日前を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス	上り	平日	6:16	21:56 (+18分)	46 便 (▲2 便)	14 分 (+1 分)	19 分 (+1 分)	19 分	40 分 (+1 分)	23 分 (▲5 分)	27 分	26 分	42 分 (▲13 分)
			土曜	6:44 (+1 分)	22:05	41 便 (▲2 便)	20 分	22 分 (+2 分)	19 分 (▲2 分)	30 分 (+1 分)	20 分 (▲5 分)	40 分	26 分 (▲14 分)	38 分
			日祝	7:00	21:24	40 便 (▲2 便)	18 分	20 分 (+2 分)	21 分	37 分	28 分	35 分	31 分	50 分
		下り	平日	6:40	22:55	45 便 (▲3 便)	40 分 (+10 分)	20 分	16 分 (+1 分)	27 分 (+3 分)	70 分	40 分	26 分 (+4 分)	45 分
			土曜	7:29	23:09	42 便 (▲2 便)	76 分	19 分	22 分 (+2 分)	24 分 (+2 分)	76 分	21 分	32 分	35 分
			日祝	8:33	22:49	38 便 (▲2 便)	15 分	23 分	19 分 (+4 分)	27 分	15 分	41 分 (+1 分)	21 分	40 分

注 1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算定し平均した値

注 2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算出し最大となる値

注 3) 朝は始発～9 時台、昼は 10 時～15 時台、夕は 16 時～18 時台、夜は 19 時～終発を指す

注 4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は () 内に増減を表記

2-3 産業道路・国体道路方面〈長嶺方面〉

2-3-1 対象路線

下記に示す系統 1～4 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-3-1 対象路線一覧

No	方向	系統番号	系統名	運行会社	キロ程 (km)	経常収益 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
1	戸島	1104	戸島駐車場前～小峯・東西線～桜町バスターミナル	九州産交バス	12.1	1,416	3,097	-1,681
2	トラック	1119	西部車庫～東西線～トラクターミナル	九州産交バス	15.9	49,955	61,338	-11,384
3	免許	1123	免許センター～東西線～西部車庫	九州産交バス	18.6	52,474	65,152	-12,678
4	センター	500	桜町バスターミナル～警察学校～長嶺小学校	熊本都市バス	8.2	113,898	101,803	12,095

資料：各社 R1 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

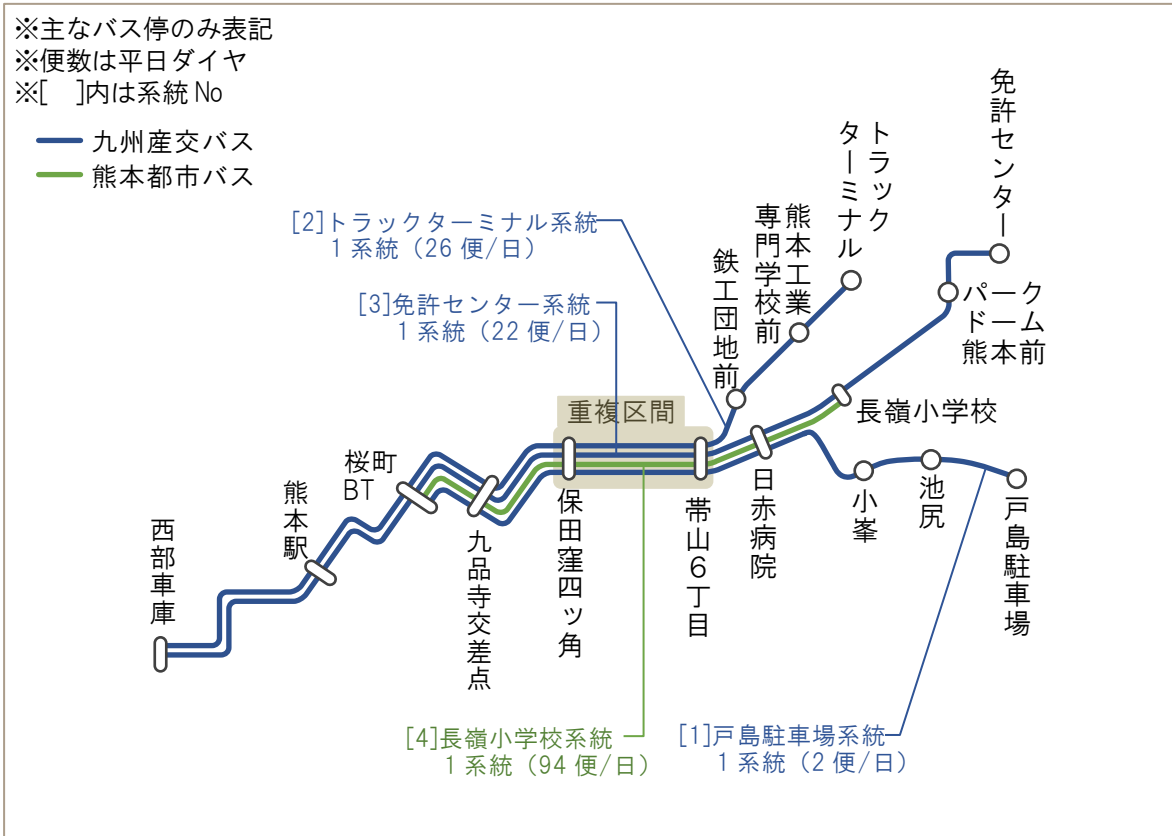


図 2-3-1 運行系統図（現状）

2-3-2 共同経営の内容

当該重複区間は、九州産交バスの路線を熊本都市バスに移譲する形で熊本都市バスが当該方面の運行を担い、利用者の利便性を確保しつつ、重複路線の見直し及び待ち時間の平準化を図ることで、相互関係のある重複区間 2-1 と合わせた総合的な収支改善効果＋約 16 百万円を見込む。

これにより、九州産交バスで生じた余剰は重複区間 2-1 で移譲を受ける路線の運行に充て、当該路線のサービス維持に繋げる。

(1) 重複路線の見直し

①九州産交バス系統の移譲

当該区間における事業者間の競合を解消するため、次頁に示す通り現状の九州産交バス系統 2（トラックターミナル）・系統 3（免許センター）は、周辺区域に運行量の多い熊本都市バスに移譲し、当該区間の運行分担を図る。

②需要に応じた一部系統の廃止

運行頻度（利用）の少ない九州産交バス系統 1（戸島駐車場、平日・土曜各 2 便/日）は廃止とし、運行に必要な運転士数の軽減を図る。

③需要に応じた区間短縮・減便

九州産交バスからの系統の移譲に際し、系統 2（トラックターミナル）・系統 3（免許センター）は熊本駅までの区間短縮を行うことで、熊本都市バスで必要となる運転士数の軽減を図る。また、当該系統は必ずしも利用が多い状態ではないことから、利用実態と見合わせながら需要に応じた運行本数へと減便する。

なお、熊本駅-西部車庫間で低下するサービスの補かんについては、重複区間 2-1 において九州産交バス系統 17（富尾団地）の一部を西部車庫に延伸して対応する。

(2) 待ち時間の平準化

九州産交バスからの系統の移譲に伴い、熊本都市バスにより、だんご状態となっている重複ダイヤ、前後便との間隔が長いダイヤ等、重複路線の見直しに合わせたダイヤの調整を行い、待ち時間の平準化を図る。なお、重複ダイヤ等の調整に際し、可能な限り一定のダイヤに揃えるよう見直しを行う。

注）文中の「移譲」は、2 社間での運行系統の受け渡し（九州産交バスでの系統廃止、熊本都市バスでの系統新設）を表す言葉として使用している。

○運行系統図（実施後）

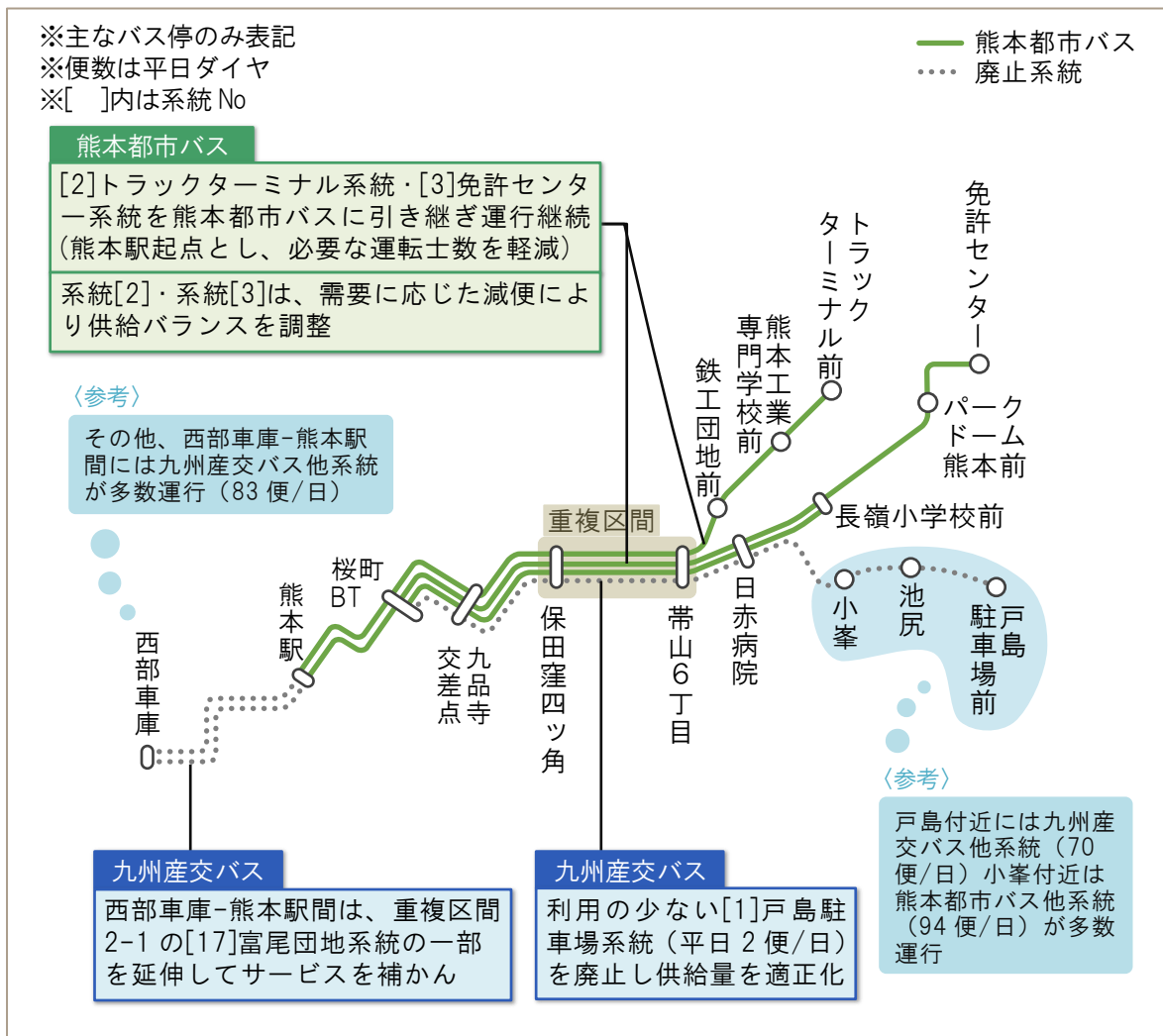


図 2-3-2 運行系統図（実施後）

参考 8. 廃止系統（戸島駐車場系統）周辺の路線状況

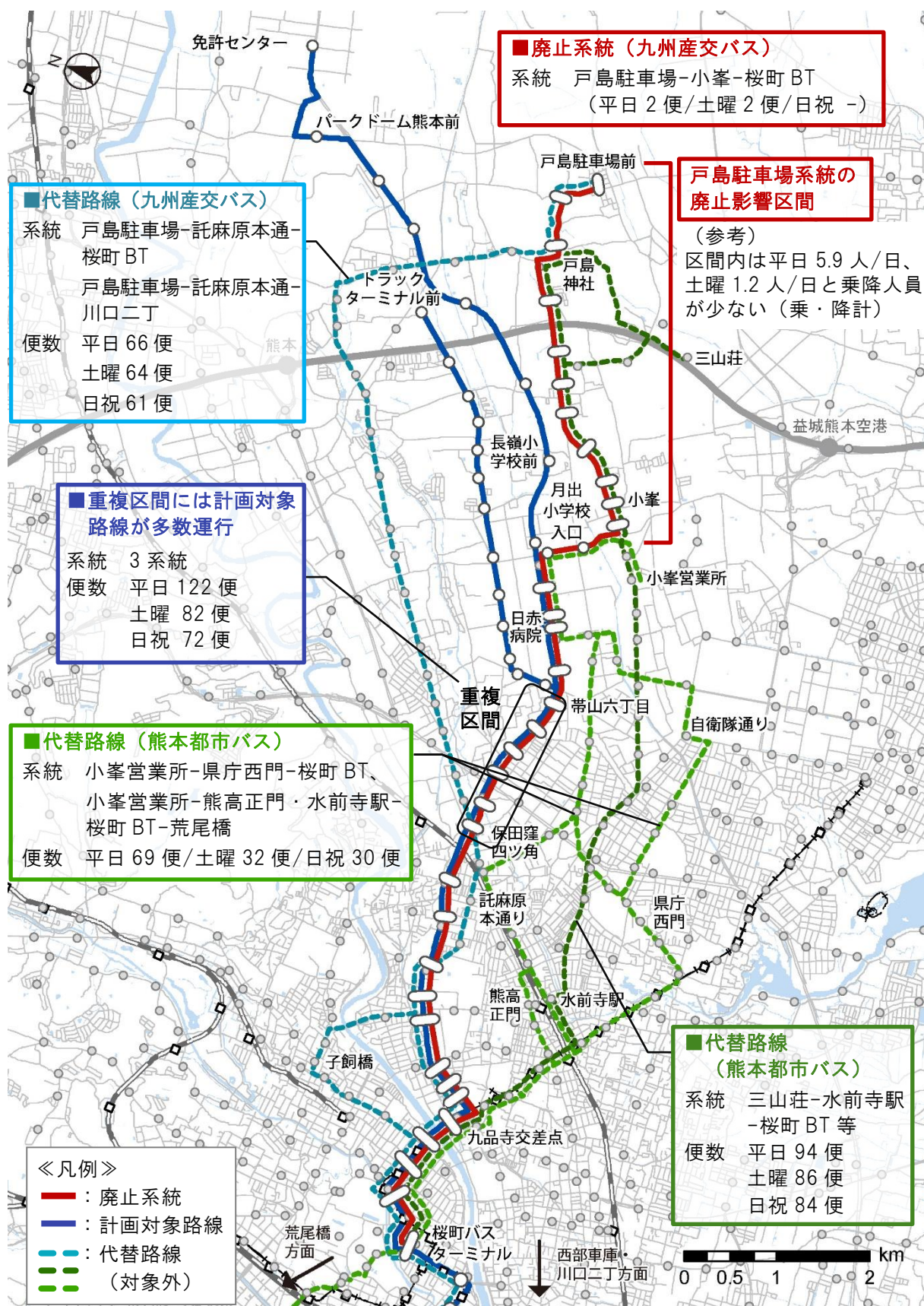


図 2-3-3 廃止系統周辺の路線図（詳細）

参考9. 共同経営した場合のサービス水準（現状と比較した平日便数の増減）



図 2-3-4 共同経営による便数増減図（平日）

＜備考＞便数：上下方面の合計運行便数（－2便＝上下合計で運行便数が2便減少）

参考 10. 重複区間の新旧時刻表（上り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-3-2 重複区間・帯山六丁目バス停の通過時刻表（上り）

対象路線		産業道路・国体道路（帯山六丁目～保田窪四ツ角）			時刻	上り方向 帯山六丁目発	
ダイヤ		旧			時刻	新	
		九州産交バス	都市バス	最大 間隔		九州産交 バス	最大 間隔
平日	6時	27 56	46	19分		25 44 54	19分
	7時	14 49	1 12 22 32 42	11分		1 12 17 22 32 42 52	11分
	8時	14	2 22 47	25分		2 12 22 47	25分
	9時	3 24	7 27 47	20分		2 15 29 44	15分
	10時	19 24	7 32 52	20分		4 19 34 49	20分
	11時	9 24	22 52	28分		9 24 39 54	20分
	12時	9 24	17 32 52	20分		9 24 44	20分
	13時	24	12 30 47	20分		4 19 39 59	20分
	14時	4 24 59	10 29 48	19分		14 29 44 59	15分
	15時	24 39	7 27 47	17分		14 29 39 54	15分
	16時	9 24 58	2 17 32 47	15分		9 21 33 44 54	15分
	17時	18 52	4 17 32 47	15分		4 17 30 44 55	14分
	18時		2 12 27 42	15分		2 12 27 47	20分
	19時		2 27 52	25分		7 17 47	30分
	20時		19 48	29分		19 48	32分
	21時		23	35分		23	35分
土曜	6時		41			41	
	7時	22	27	41分		16 37	35分
	8時	3 28	7 37	36分		7 27 37	30分
	9時	4 25	7 37	27分		7 27 37	30分
	10時	20 25	7 37	30分		7 27 37 52	30分
	11時	10 25	2 37	25分		7 27 37 57	20分
	12時	10 25	2 22 52	27分		27 57	30分
	13時	25	22 52	30分		12 27 57	30分
	14時	5 25	22 52	27分		17 27 47	20分
	15時	0 25 40	17 37 57	17分		2 17 27 47	20分
	16時	10	17 47	30分		17 47	30分
	17時	0 19 55	17 47	28分		7 22 37 57	20分
	18時		17 47	30分		17 47	30分
	19時		22 47	35分		17 47	30分
	20時		17	30分		17	30分
	21時	45	17	60分		17	60分
日祝	6時						
	7時		39			39	
	8時	2 27	14 49	23分		2 12 22 52	30分
	9時	6 23	15 43	20分		12 22 42	20分
	10時	19 24	43	36分		12 42	30分
	11時	9 24	15 43	26分		2 22 42	20分
	12時	9 24	15 43	26分		2 22 52	30分
	13時	24	17 43	34分		22 42	30分
	14時	4 24 59	43	21分		2 22 42	20分
	15時	24 39	18 43	19分		2 12 32 42	20分
	16時	9	18 43	26分		12 42	30分
	17時	4 55	18 43	25分		2 12 42	30分
	18時		18 54	36分		2 22 52	30分
	19時		25 55	31分		22 52	30分
	20時		25	30分		22	30分
	21時						
	22時						
	23時						

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

参考 11. 重複区間の新旧時刻表（下り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-3-3 重複区間・保田窪四ッ角バス停の通過時刻表（下り）

対象路線		産業道路・国体道路（帯山六丁目～保田窪四ッ角）			時刻	下り方向 保田窪四ッ角発		
ダイヤ		旧				新		
		九州産交バス	都市バス	最大 間隔		九州産交 バス	都市バス	最大 間隔
平日	6時	50	54	4分		44		
	7時	36	29 44	35分		41 47		57分
	8時	6 36	13 27 47	22分		13 21 27 38 48 58		26分
	9時	1 55	0 9 28 48	20分		7 20 40 55		20分
	10時	5	8 28 48	20分		0 5 15 30 45		15分
	11時	5	8 38 58	30分		0 15 35 50		20分
	12時	5 20 55	18 38 58	18分		10 30 50		20分
	13時	5 35	28 58	23分		5 20 35 55		20分
	14時	5 35	28 48	23分		15 35 50		20分
	15時	5 35	8 28 48	20分		0 15 30 45		15分
	16時	5 39	8 25 40	17分		0 15 30 45		15分
	17時	5 48	0 18 29 44 57	20分		0 13 24 39 54		15分
	18時	9	12 29 44	17分		4 14 24 39 54		15分
	19時	8 59	3 16 30 45 59	19分		7 20 35 49		15分
	20時	59	24 49	25分		4 19 39 59		20分
土曜	21時		14 44	30分		19 44		25分
	22時		19	35分		19		35分
	23時							
	6時	50						
	7時	30	33	40分		33		
	8時	2 16 31 59	20	29分		22 32		49分
	9時	54	0 32	32分		2 34 54		32分
	10時	4	10 40	30分		4 34 54		30分
	11時	4 55	10 40	30分		4 34 54		30分
	12時	20 54	10 40	20分		4 24 34 54		20分
	13時	4 34 54	5 21 41 59	16分		4 29 59		30分
	14時	34 54	21 51	22分		29 44 59		30分
	15時	34 55	21 51	27分		19 49 59		30分
	16時	44 55	21 51	26分		19 34 49		20分
	17時	55	22 54	32分		11 27 42		22分
日祝	18時	55	24 52	29分		12 42		30分
	19時	48	21 44	26分		2 15 38 52		23分
	20時		12 44	32分		7 37		30分
	21時		14	30分		7		30分
	22時		6	52分		7		60分
	23時							
	6時	51				48		
	7時	31		40分		58		70分
	8時	1 31 53	26	30分		31		33分
	9時	56	4 42	38分		1 42 53		41分
	10時	5 54	13 43	30分		3 13 43 53		30分
	11時	54	13 43	30分		13 43		30分
	12時	19 55	13 43	24分		13 43 58		30分
	13時	4 34 54	13 43	21分		13 28 53		25分
	14時	34 54	43	40分		18 33		25分
	15時	34 54	43	40分		3 33 53		30分
	16時	44 54	16 41	25分		13 43 58		30分
	17時	54	18 48	30分		18 48		30分
	18時	55	18 48	30分		18 48		30分
	19時		16 46	30分		3 16 46		30分
	20時		16 46	30分		16 46		30分
	21時		16	30分		16		30分
	22時							
	23時							

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

2-3-3 運賃の分配

なし

2-3-4 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

当区間の収益性については、令和 5 年度に＋約 32 百万円の収支を見込んでいる。当区間と前述した重複区間 2-1 は、九州産交バスと熊本都市バス間で路線を移譲し合う相互関係があり、重複区間 2-1 の収支改善（－約 16 百万円）と合わせた総合的な収支改善効果として＋約 16 百万円を見込んでいる。

ただし、新型コロナウイルスの影響により利用者が減少しており、令和 3～5 年度にかけて利用者および収益は過去の実績値から推計した値の 9 割に留まると見込んでいる。収益－約 20 百万円の悪化が予想され、この際の収益性は、当区間＋約 34 百万円、重複区間 2-1 は－約 17 百万円、総合収支＋約 17 百万円の収支改善効果となる見込みである。

○収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

対象路線(区間)		項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 (R5年の差)
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	戸島駐車場前～小峯・東西線～桜町バスターミナル	九州産交バス	-1,816	-1,859	-1,933	0	0	0	1,933 千円
2	トラックターミナル～東西線～西部車庫	九州産交バス	-13,325	-14,290	-15,327	0	0	0	15,327 千円
新1	トラックターミナル～東西線～熊本駅	熊本都市バス	0	0	0	-7,982	-9,263	-10,647	-10,647 千円
3	免許センター～東西線～西部車庫	九州産交バス	-14,834	-15,892	-16,972	0	0	0	16,972 千円
新2	免許センター～東西線～熊本駅	熊本都市バス	0	0	0	-9,631	-10,704	-11,818	-11,818 千円
4	桜町バスターミナル～警察学校～長嶺小学校	熊本都市バス	5,873	2,434	-1,123	25,494	22,079	18,680	19,803 千円
小計			-24,102	-29,607	-35,356	7,881	2,111	-3,785	31,571 千円

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

対象路線(区間)	項目		共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 (R5年の差)
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	戸島駐車場前～小峯・東西線～桜町バスターミナル	九州産交バス	-1,962	-2,003	-2,080	0	0	0	2,080 千円
2	トラックターミナル～東西線～西部車庫	九州産交バス	-18,368	-19,343	-20,408	0	0	0	20,408 千円
新1	トラックターミナル～東西線～熊本駅	熊本都市バス	0	0	0	-11,298	-12,583	-13,989	-13,989 千円
3	免許センター～東西線～西部車庫	九州産交バス	-20,163	-21,240	-22,340	0	0	0	22,340 千円
新2	免許センター～東西線～熊本駅	熊本都市バス	0	0	0	-12,046	-13,126	-14,248	-14,248 千円
4	桜町バスターミナル～警察学校～長嶺小学校	熊本都市バス	-5,850	-9,294	-12,935	11,862	8,442	4,945	17,880 千円
小計			-46,342	-51,881	-57,763	-11,482	-17,267	-23,291	34,471 千円

（２）人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

人員数や車両数については、共同経営により運行体制を効率化したことで、運転士の運転時間が減少することに着目し、当該時間をもとに人員数および車両数を換算し、効果の度合いを整理した。この結果、令和５年度において人員数は－３.９人分（平日）の改善効果、車両数は－２.９台分（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
九州産交バス	平日	3294	3294	3294	0	0	0	-3294 分/日
	土曜	2970	2970	2970	0	0	0	-2970 分/日
	日祝	2620	2620	2620	0	0	0	-2620 分/日
熊本都市バス	平日	3603	3603	3603	5316	5316	5316	+1713 分/日
	土曜	2088	2088	2088	3226	3226	3226	+1138 分/日
	日祝	1665	1665	1665	2932	2932	2932	+1267 分/日

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
九州産交バス	平日	9.3	9.3	9.3	0.0	0.0	0.0	-9.3 人
	土曜	8.4	8.4	8.4	0.0	0.0	0.0	-8.4 人
	日祝	7.4	7.4	7.4	0.0	0.0	0.0	-7.4 人
熊本都市バス	平日	10.2	10.2	10.2	15.1	15.1	15.1	+4.9 人
	土曜	5.9	5.9	5.9	9.1	9.1	9.1	+3.2 人
	日祝	4.7	4.7	4.7	8.3	8.3	8.3	+3.6 人

〈備考〉運転士１人分は九州産交バス 354 分、熊本都市バス 353 分で計算（実績）

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
九州産交バス	平日	7.6	7.6	7.6	0.0	0.0	0.0	-7.6 台
	土曜	6.9	6.9	6.9	0.0	0.0	0.0	-6.9 台
	日祝	6.1	6.1	6.1	0.0	0.0	0.0	-6.1 台
熊本都市バス	平日	8.8	8.8	8.8	13.0	13.0	13.0	+4.2 台
	土曜	5.1	5.1	5.1	7.9	7.9	7.9	+2.8 台
	日祝	4.1	4.1	4.1	7.2	7.2	7.2	+3.1 台

〈備考〉車両１台分は九州産交バス 431 分、熊本都市バス 409 分で計算（実績）

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る台数が変動するため、実際の車両数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

(3) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項

重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営の実施前（上り：帯山六丁目、下り：保田窪四ッ角を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上 下	運 行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス ・ 熊本都市 バス	上 り	平日	6:27	22:16	72 便	10 分	12 分	10 分	30 分	25 分	28 分	15 分	53 分
			土曜	6:41	21:45	52 便	19 分	14 分	17 分	35 分	41 分	30 分	30 分	60 分
			日祝	7:39	20:25	43 便	17 分	15 分	21 分	30 分	23 分	36 分	36 分	31 分
		下 り	平日	6:50	22:19	72 便	13 分	12 分	11 分	16 分	35 分	30 分	20 分	35 分
			土曜	6:50	22:06	54 便	18 分	14 分	18 分	27 分	40 分	32 分	32 分	52 分
			日祝	6:51	21:16	46 便	24 分	16 分	18 分	28 分	40 分	40 分	30 分	30 分

②共同経営の実施後（上り：帯山六丁目、下り：保田窪四ッ角を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上 下	運 行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	熊本都市 バス	上 り	平日	6:25 (▲2 分)	21:23 (▲53 分)	61 便 (▲11 便)	10 分	15 分 (+3 分)	12 分 (+2 分)	26 分 (▲4 分)	25 分	20 分 (▲8 分)	20 分 (+5 分)	35 分 (▲18 分)
			土曜	6:41	21:17 (▲28 分)	41 便 (▲11 便)	23 分 (+4 分)	18 分 (+4 分)	22 分 (+5 分)	30 分 (▲5 分)	35 分 (▲6 分)	30 分	30 分	30 分 (▲30 分)
			日祝	7:39	20:22 (▲3 分)	36 便 (▲7 便)	18 分 (+1 分)	20 分 (+5 分)	23 分 (+2 分)	30 分	30 分 (+7 分)	30 分 (▲6 分)	30 分 (▲6 分)	30 分 (▲1 分)
		下 り	平日	6:44 (▲6 分)	22:19	61 便 (▲11 便)	16 分 (+3 分)	15 分 (+3 分)	13 分 (+2 分)	18 分 (+2 分)	57 分 (+22 分)	20 分 (▲10 分)	15 分 (▲5 分)	35 分
			土曜	7:33 (+43 分)	22:07 (+1 分)	41 便 (▲13 便)	29 分 (+11 分)	20 分 (+6 分)	20 分 (+2 分)	20 分 (▲7 分)	49 分 (+9 分)	32 分	30 分 (▲2 分)	30 分 (▲22 分)
			日祝	6:48 (▲3 分)	21:16	36 便 (▲10 便)	51 分 (+27 分)	22 分 (+6 分)	25 分 (+7 分)	24 分 (▲4 分)	70 分 (+30 分)	41 分 (+1 分)	30 分	30 分

注 1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算定し平均した値

注 2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算出し最大となる値

注 3) 朝は始発～9 時台、昼は 10 時～15 時台、夕は 16 時～18 時台、夜は 19 時～終発を指す

注 4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は（）内に増減を表記

2-4 旧57号線方面〈楠・大津方面〉

2-4-1 対象路線

下記に示す系統1～18を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-4-1 対象路線一覧

No	方向	系統番号	系統名	運行会社	キロ程 (km)	経常収益 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
1	大津	1202	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～大津産交	九州産交バス	23.3	7,855	10,576	-2,721
2		1208	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～吹田団地	九州産交バス	24.0	25,939	36,196	-10,258
3	光の森	1224	桜町バスターミナル～子飼橋・菊陽BP～光の森産交	九州産交バス	15.2	4,155	4,753	-598
4		1321	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～光の森産交	九州産交バス	14.6	71,898	98,730	-26,832
5		1323	熊本駅前～桜町バスターミナル・武蔵ヶ丘～光の森産交	九州産交バス	16.4	3,218	4,198	-980
6		1324	桜町バスターミナル～子飼橋・武蔵ヶ丘～光の森産交	九州産交バス	14.1	76,253	97,563	-21,310
7		1325	桜町バスターミナル～子飼橋・光の森ゆめ～光の森産交	九州産交バス	13.2	42,734	50,516	-7,781
8		308	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電気鉄道	13.7	36,068	35,812	256
9	楠団地	309	熊本駅～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電気鉄道	16.0	9,634	10,878	-1,244
10		300	熊本駅～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電気鉄道	12.4	1,044	1,553	-508
11		303	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電気鉄道	10.1	1,551	1,356	194
12		2704	楠団地～二里木・子飼橋・桜町バスターミナル～西部車庫	九州産交バス	16.7	92,883	113,732	-20,850
13		2705	楠団地～二里木・子飼橋～桜町バスターミナル	九州産交バス	10.0	12,612	13,284	-672
14	武蔵ヶ丘車庫	306	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	12.4	4,624	4,039	585
15		256	桜町バスターミナル～北BP・楠団地～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	13.0	11,562	15,898	-4,336
16		258	桜町バスターミナル～北BP・武蔵塚駅～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	13.1	1,589	1,125	464
17	竜田口駅前	2706	西部車庫～桜町バスターミナル・子飼橋～竜田口駅前	九州産交バス	12.4	2,566	3,878	-1,312
18		2707	竜田口駅前～子飼橋～桜町バスターミナル	九州産交バス	5.7	2,651	1,782	869

資料：各社 R1 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

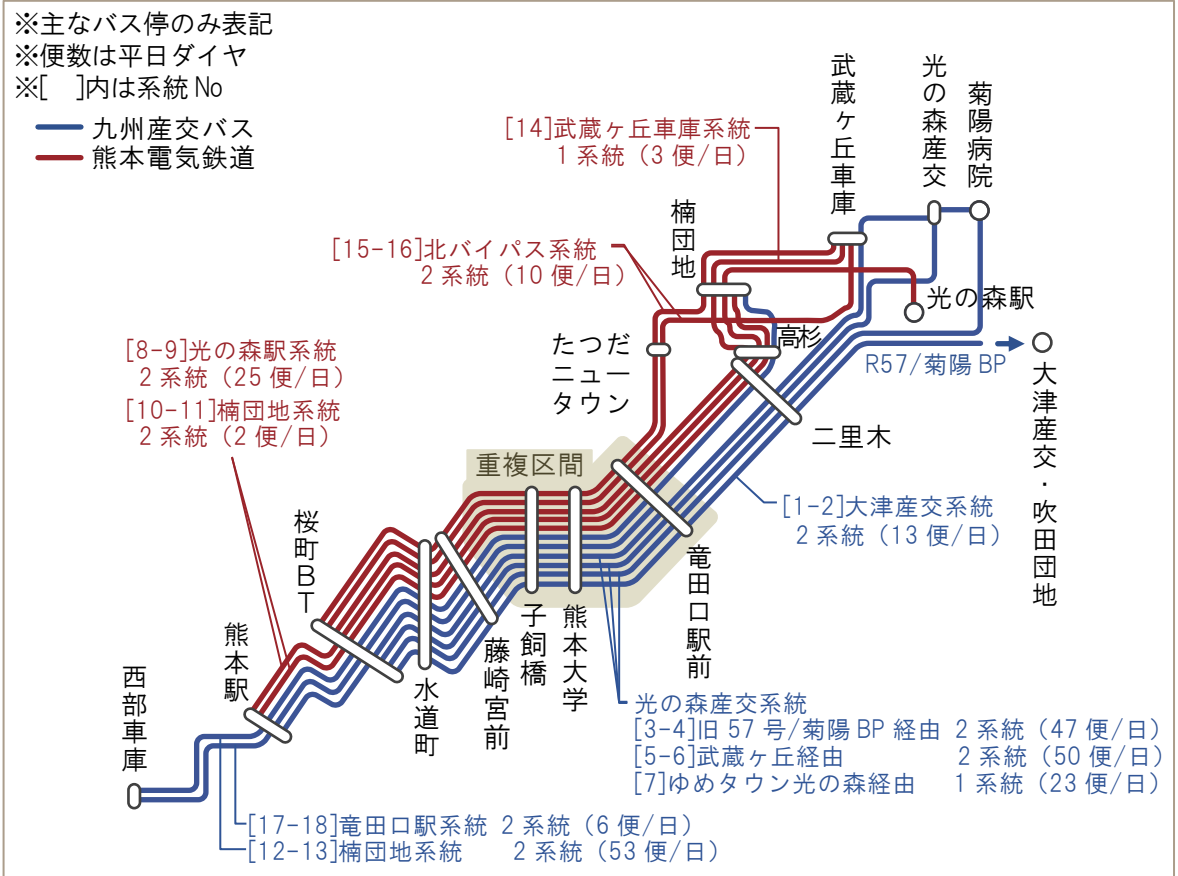


図 2-4-1 運行系統図（現状）

2-4-2 共同経営の内容

当該重複区間は、熊本電気鉄道と九州産交バスが協調して当該方面の運行を担い、利用者の利便性を確保しつつ、重複路線の見直し及び待ち時間の平準化を図ることで、収支改善効果＋約 13 百万円を見込む。

これにより、九州産交バスに生じた余剰は、熊本駅周辺の開発に伴う新規需要に対応する路線の延伸を行うために充てる。また、熊本電気鉄道に生じた余剰は、熊本駅周辺の開発や不足する時間帯の対応として、桜町バスターミナル方面・熊本駅方面それぞれの増便に充て、基盤的サービスの利便性の維持・向上を図る。

(1) 重複路線の見直し

①熊本電気鉄道の系統集約

熊本電気鉄道の系統 10～11（楠団地方面）は、系統 8・9・14（武蔵ヶ丘・光の森駅-桜町バスターミナル・熊本駅）に延伸し、複数存在する運行経路を集約する。

②北バイパス系統の区間短縮

乗降が少ない北バイパス区間の利用実態を踏まえ、熊本電気鉄道の系統 15（楠団地経由）は楠団地-北バイパス-竜田口駅間に短縮し、平日 1 便のみ運行する系統 16（武蔵塚駅前経由）は廃止とする。なお、竜田口駅以降は当該重複区間の路線が多数運行しているため、他系統の近接するダイヤにより代替サービスが確保される。

③需要に応じた路線の増便・減便

九州産交バスは、熊本電気鉄道の運行時間や利用実態を見合わせながら、系統 4～7（光の森産交）・系統 12～13（楠団地）・系統 17～18（竜田口駅）は、需要に応じた運行本数へと増便・減便を行う。

(2) 待ち時間の平準化

楠団地・光の森方面に運行する系統 4～14 は、熊本電気鉄道・九州産交バスの協調により、だんご状態となっている重複ダイヤ、前後便との間隔が長いダイヤ等、重複路線の見直しに合わせたダイヤの調整を行い、待ち時間の平準化を図る。なお、重複ダイヤ等の調整に際し、可能な限り一定のダイヤに揃えるよう見直しを行う。

(3) 2 社共通の乗継割引

2 社協調による効率化で減便影響が生じる楠団地～高杉間は、熊本電気鉄道・九州産交バスの双方を利用できるよう共通定期券を開始する。また、系統 15・16（北バイパス経由）で乗り継ぎを要する利用者は、熊本電気鉄道・九州産交バス相互に乗り継げるよう、60 分以内の乗り継ぎ利用者を対象に 2 社共通の乗継割引（100 円相当の IC カードポイント）を別途付与することで利用者利便の維持・向上を図る。

(4) 余剰の充当（熊本駅方面等への路線延伸）

重複路線の最適化により生じた余剰は、熊本駅周辺の開発に伴う新たな需要に対応するため、九州産交バスの系統 6・7（光の森産交）の一部を桜町バスターミナルから熊本駅方面（田崎橋）に延伸する。また、熊本電気鉄道も、熊本駅周辺の開発への対応、不足する時間帯の対応として、武蔵ヶ丘車庫・光の森駅方面（系統 8・9・14）に延伸し、熊本駅及び桜町バスターミナル方面のアクセスを向上する。

○運行系統図（実施後）

※主なバス停のみ表記

※便数は平日ダイヤ

※[]内は系統 No

— 九州産交バス
— 熊本電気鉄道

- - 延伸部
- - 延伸部
... 廃止系統

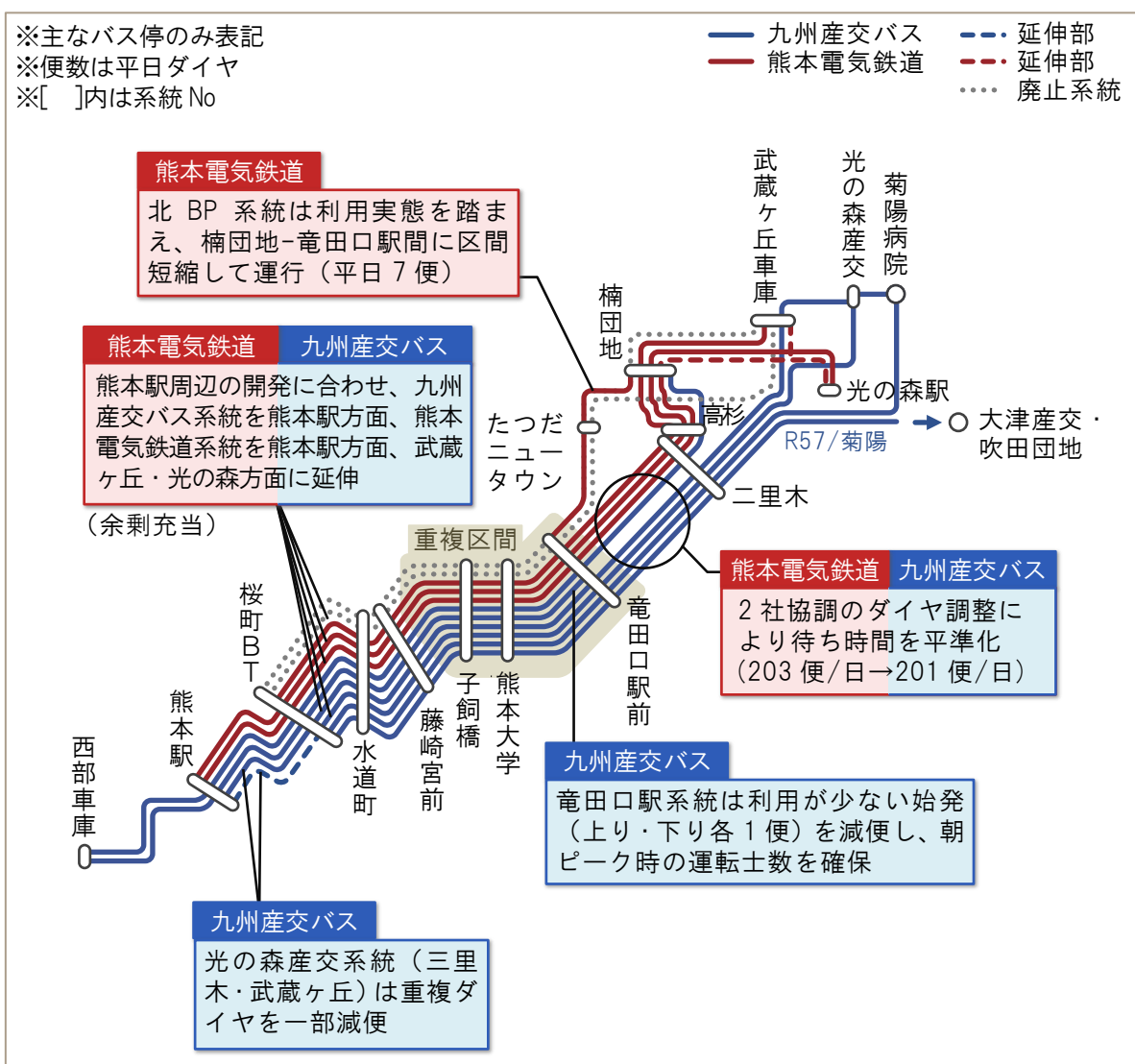


図 2-4-2 運行系統図（実施後）

参考 12. 区間短縮系統（北バイパス系統）周辺の路線状況

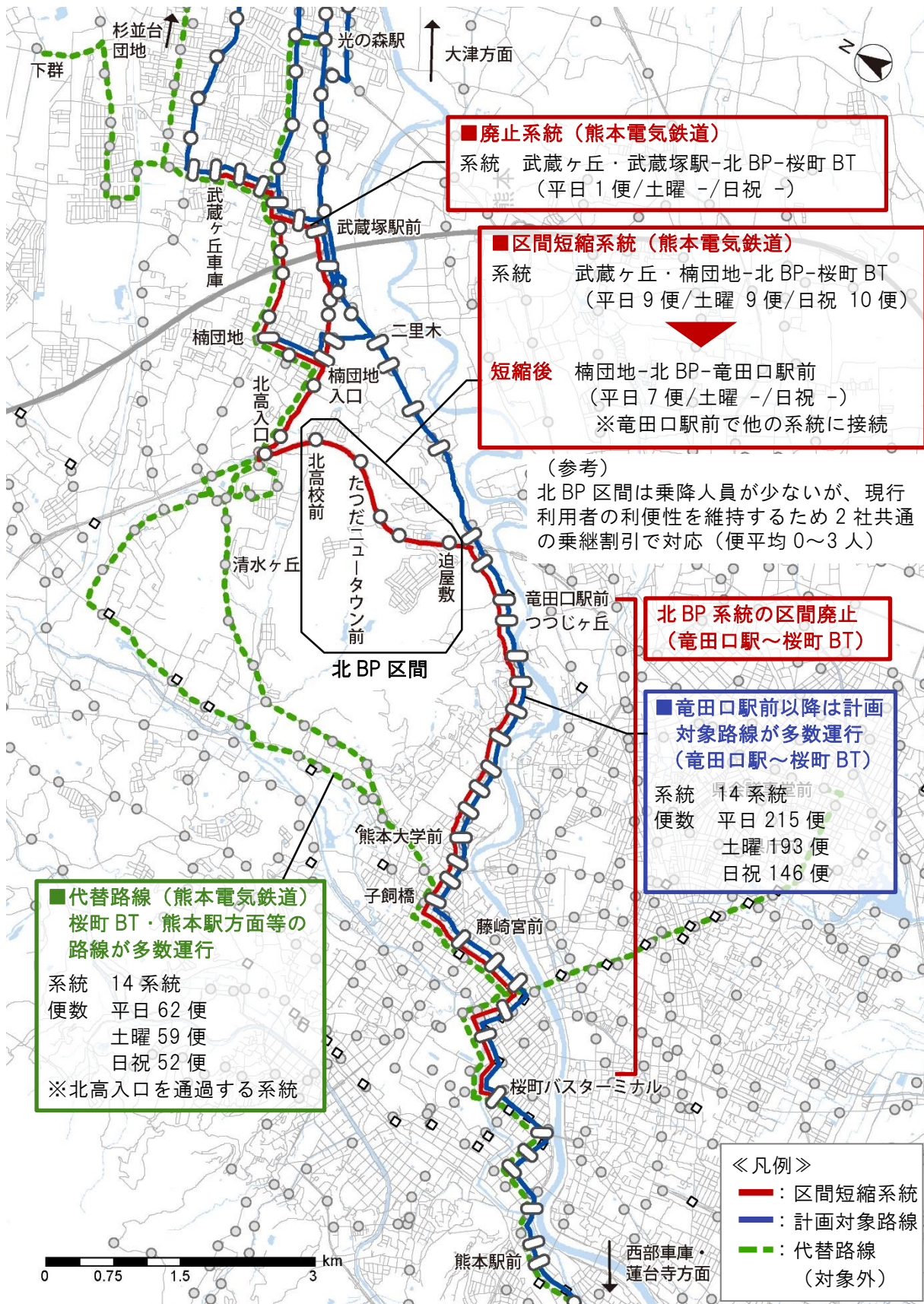


図 2-4-3 区間短縮系統周辺の路線図（詳細）

参考 13. 共同経営した場合のサービス水準（現状と比較した平日便数の増減）



図 2-4-4 共同経営による便数増減図（平日）

<備考> 便数：上下方面の合計運行便数（-2便＝上下合計で運行便数が2便減少）

参考 14. 重複区間の新旧時刻表（上り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-4-2 重複区間・竜田口駅前バス停の通過時刻表（上り）

対象路線		旧57号線（竜田口駅前～子飼橋）			時刻	上り方向 竜田口駅前発		
ダイヤ		旧				新		
		九州産交バス	熊本電気鉄道	最大間隔		九州産交バス	熊本電気鉄道	最大間隔
平日	6時	7 23 33 40 41 53 58		16分	13 28 40 45 52 59			15分
	7時	4 14 17 27 35 43 51	1 22 40	11分	6 14 17 24 29 36 53 59	20 44		9分
	8時	5 9 16 23 30 38 45 53	0 4 27	9分	5 13 23 30 38 45 53			10分
	9時	1 8 26 36 42 51 58	18	10分	1 8 26 34 42 50 58		18	10分
	10時	6 11 26 36 46 56	18	10分	5 11 28 38 48 58		20	10分
	11時	3 10 26 39 49 56	19	13分	4 10 26 36 46 56		18	10分
	12時	3 11 23 31 38 49 56	19	11分	6 24 31 38 48 58		18	12分
	13時	6 23 29 36 46 56	19	13分	8 24 31 38 48 58		18	10分
	14時	6 21 31 42 49	19	13分	8 24 31 38 46 56		18	10分
	15時	3 9 23 31 38 46 56	19	14分	3 9 25 31 38 48 56		18	10分
	16時	3 9 20 31 36 46 54	19 28	11分	3 9 24 31 38 48 58		18	10分
	17時	5 10 28 35 43 50 55	21	11分	4 10 26 35 43 50 58		19	9分
	18時	3 9 31 46 55	22	15分	7 17 37 47 56		28	11分
	19時	16 47 56	35	21分	12 42 57		25	17分
	20時	17 37 56	27	21分	10 40 55		25	15分
	21時	45	22	26分	13		43	30分
	22時	15 46		31分	13			30分
	23時							
土曜	6時	41 50		9分	41 55			14分
	7時	5 26 35 46	17 57	15分	4 28 36 46	16 56		12分
	8時	5 15 26 35 46 56	29	11分	5 15 26 35 46 55			11分
	9時	6 14 28 36 42 51	17	11分	6 24 31 37 48 57		17	11分
	10時	1 12 27 36 42 51 56	15 34	12分	3 11 28 37 45 51 57		17	11分
	11時	12 27 31 42 51	15 49	16分	8 28 37 44 50 57		17	11分
	12時	1 12 27 31 42 51 56	15	12分	8 28 37 45 50 57		17	11分
	13時	12 27 31 42 51 56	15 40	16分	8 28 37 45 50 57		17	11分
	14時	12 27 36 42 51 56	15	16分	8 28 37 45 51 57		17	11分
	15時	12 27 36 42 51 56	15 50	16分	8 28 37 45 50 57		17	11分
	16時	12 27 32 36 51 56	15	16分	8 25 31 37 47 57		17	11分
	17時	14 27 36 42 51 56	16	18分	8 27 37 45 51 57		17	11分
	18時	12 27 36 47 56	18	16分	8 28 38 47 57		17	11分
	19時	0 11 26 36 45 55	19	11分	13 31 44 54		15	16分
	20時	6 26 36 55	15	19分	5 29 43		15	14分
	21時	6 26 45	14	19分	1 30 45		15	18分
	22時	4 55		51分	16			31分
	23時							
日祝	6時	26 42 56		16分	36 47 56			11分
	7時	11 15 26 42	55	16分	7 17 26 42		56	16分
	8時	11 17 26 47	59	21分	7 17 26 42		56	16分
	9時	11 17 26 46	43 56	17分	7 17 26 42		58	16分
	10時	9 16 26 47	42 56	16分	7 16 26 42		56	16分
	11時	7 16 26 47	56	21分	6 16 26 42		56	16分
	12時	2 16 26 36 47	56	14分	6 16 26 36 47		58	11分
	13時	7 16 26 37 47	42 56	11分	6 16 26 36 47		56	11分
	14時	9 16 26 37 47	56	13分	7 16 26 36 47		56	11分
	15時	7 16 26 47	52 56	21分	6 16 26 42		56	16分
	16時	7 16 26 46	42 56	16分	6 16 26 41		56	15分
	17時	7 16 26 47	56	21分	6 16 26 42		56	16分
	18時	7 16 26 47	56	21分	6 16 26 42		59	17分
	19時	7 25 35 55		20分	6 20 35 50			15分
	20時	6 20 35	56	21分	6 20 35		55	20分
	21時	0 21 55		34分	5 21 50			29分
	22時	25		30分	20			30分
	23時							

だ
ん
ご
状
態
・
間
隔
が
長
い
ダ
イ
ヤ
の
調
整

参考 15. 重複区間の新旧時刻表（下り）

（最大運行間隔の着色）
 青：従前よりサービス向上
 赤： “ サービス低下

表 2-4-3 重複区間・子飼橋バス停の通過時刻表（下り）

対象路線		旧57号線（つつじヶ丘～子飼橋）			時刻	下り方向 子飼橋発		
ダイヤ		旧			新			
		九州産交バス	熊本電気鉄道	最大 間隔	九州産交バス	熊本電気 鉄道	最大 間隔	
平日	6時	23 48	51	25分	43			
	7時	15 19 24 35 44 49 53 55	9	18分	14 22 31 40 50 56	4	21分	
	8時	9 16 22 36 44 51 57	29	14分	3 10 16 22 36 43 50	30	8分	
	9時	8 18 35 50	19 29	15分	0 9 19 29 54	39	15分	
	10時	5 21 35 43 50 58	29	16分	9 19 39 49 55	29	15分	
	11時	6 14 21 35 43 50 58	29	8分	2 9 16 23 39 49 55	29	10分	
	12時	8 14 21 35 43 50 58	28	10分	2 9 15 22 39 49 55	29	10分	
	13時	8 14 21 35 43 50 58	29	10分	2 9 16 22 39 49 55	29	10分	
	14時	6 14 21 35 43 50 58	28	8分	2 9 15 22 39 49 55	29	10分	
	15時	6 14 21 35 43 50 58	29	8分	2 9 15 22 39 49 55	29	10分	
	16時	8 14 21 36 44 52	24 28	10分	2 9 15 22 39 45 55	32	10分	
	17時	0 9 16 24 37 44 53	9 29	9分	3 10 16 23 40 50 56	30	10分	
	18時	1 9 22 36 42 48 55	14 29	8分	3 10 20 36 42 50 56	30	10分	
	19時	2 7 18 28 53	38	15分	2 9 18 29 54	39	15分	
	20時	3 18 28 49	34	15分	9 18 28 54	39	15分	
土曜	21時	9 23 58	36	22分	14 24 54	39	20分	
	22時	12 33 53		21分	9 26 43		17分	
	23時	13		20分	13		30分	
	6時	28			28			
	7時	48		80分	48		80分	
	8時	8 13 23 38 48 58	28	20分	8 15 22 38 48 58	28	20分	
	9時	8 18 28 38 43 58	27	15分	8 18 38 48 58	28	10分	
	10時	8 18 28 38 48 58	27	10分	8 18 35 42 48 58	28	10分	
	11時	18 33 43 48 58	7 21 28	11分	8 18 35 42 48 58	8 28	10分	
	12時	8 18 33 43 48 58	28 31	10分	8 18 35 42 48 58	28	10分	
	13時	8 18 33 43 48 58	28	10分	8 18 35 42 48 58	28	10分	
	14時	8 18 26 38 48 58	23 28	10分	8 18 38 48 54	28	10分	
	15時	8 18 26 38 48 58	28	10分	1 8 18 38 48 58	28	10分	
	16時	8 18 26 38 48 58	28	10分	8 15 22 38 48 58	28	10分	
	17時	8 18 26 38 48 58	28 31	10分	8 18 38 48 51	28	10分	
日祝	18時	8 18 26 38 48 58	28	10分	8 15 22 38 48 58	28	17分	
	19時	8 18 28 33 48 58	36	12分	8 18 28 48 58	38	10分	
	20時	18 28 33 48 58	35	20分	8 18 28 48 58	38	10分	
	21時	18 28 43 58	35	20分	13 48	38	25分	
	22時	13 28 43		15分	3 23 43 58		20分	
	23時	3 23		20分	13		15分	
	6時	38			38			
	7時	38 48		60分	38 48		60分	
	8時	10 18 38 48		22分	3 18 33 48 58		15分	
	9時	3 18 38 48 58	7	20分	18 33 48 58	8	15分	
	10時	18 38 48 58	7 22	16分	18 33 48 58	8	15分	
	11時	18 38 48 58	7 22	16分	18 33 48 58	8	15分	
	12時	18 38 48	7	20分	18 33 48 58	8	15分	
	13時	3 13 18 38 48 58	7	20分	18 28 38 48 58	8	10分	
	14時	18 28 38 48 58	7	11分	18 28 38 48 58	8	10分	
	15時	18 28 38 48 58	7 32	11分	18 28 38 48 58	8	10分	
	16時	18 28 38 48 58	7 32	11分	18 28 38 48 58	8	10分	
	17時	18 38 48 58	7 42	20分	18 33 48 58	8	15分	
	18時	18 38 48 58	7	20分	18 33 48 58	8	15分	
	19時	18 38 48 58	7	20分	18 33 48 58	8	15分	
	20時	18 39 48 58	4	21分	18 33 48 58	8	15分	
	21時	8 18 39 58		21分	8 18 38 58		20分	
	22時	18 39 58	4	21分	18 38 58	8	20分	
	23時							

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

2-4-3 運賃の分配

なし

2-4-4 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

収益性については、令和5年度には＋約13百万円の収支改善効果を見込んでいる。ただし、新型コロナウイルスの影響により利用者が減少しており、令和3～5年度にかけて利用者および収益は過去の実績値から推計した値の9割に留まると見込んでいる。収益は－約42百万円の悪化が予想され、この際の収益性は＋約11百万円の収支改善効果となる見込みである。

○収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

対象路線(区間)		項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 (R5年の差)
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～大津産交	九州産交バス	-4,119	-4,346	-4,593	-4,466	-4,698	-4,953	-360 千円
2	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～吹田団地	九州産交バス	-10,293	-10,815	-11,380	-10,732	-11,267	-11,847	-466 千円
3	桜町バスターミナル～子飼橋・菊陽BP～光の森産交	九州産交バス	-506	-553	-610	-585	-633	-692	-82 千円
4	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～光の森産交	九州産交バス	-29,747	-31,271	-33,044	-24,684	-26,166	-27,847	5,197 千円
5	熊本駅前～桜町バスターミナル・武蔵ヶ丘～光の森産交	九州産交バス	-2,981	-3,139	-3,355	-14,138	-15,079	-16,113	-12,758 千円
6	桜町バスターミナル～子飼橋・武蔵ヶ丘～光の森産交	九州産交バス	-22,153	-23,546	-25,049	-4,269	-4,982	-5,731	19,318 千円
7	桜町バスターミナル～子飼橋・光の森ゆめ～光の森産交	九州産交バス	-9,411	-10,230	-11,053	-11,035	-11,764	-12,580	-1,528 千円
新1	熊本駅前～子飼橋・光の森ゆめ～光の森産交	九州産交バス	0	0	0	-2,371	-2,585	-2,731	-2,731 千円
8	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電気鉄道	-476	-852	-1,232	-866	-1,419	-1,980	-749 千円
9	熊本駅～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電気鉄道	-1,510	-1,620	-1,759	-2,050	-2,173	-2,335	-575 千円
10	熊本駅～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電気鉄道	-553	-569	-594	0	0	0	594 千円
11	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電気鉄道	166	153	139	0	0	0	-139 千円
12	楠団地～二里木・子飼橋・桜町バスターミナル～西部車庫	九州産交バス	-24,453	-26,278	-28,172	-24,245	-25,538	-26,877	1,295 千円
13	楠団地～二里木・子飼橋～桜町バスターミナル	九州産交バス	-1,094	-1,296	-1,524	-690	-865	-1,060	465 千円
14	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	510	467	428	562	472	383	-46 千円
15	桜町バスターミナル～北BP・楠団地～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	-4,685	-4,871	-5,053	0	0	0	5,053 千円
16	桜町バスターミナル～北BP・武蔵塚駅～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	455	441	434	0	0	0	-434 千円
新2	竜田口駅～北BP～楠団地	熊本電気鉄道	0	0	0	-965	-1,007	-1,067	-1,067 千円
17	西部車庫～桜町バスターミナル・子飼橋～竜田口駅前	九州産交バス	-1,467	-1,520	-1,600	-150	-177	-208	1,392 千円
18	竜田口駅前～子飼橋～桜町バスターミナル	九州産交バス	839	808	789	962	939	930	142 千円
小計			-111,479	-119,037	-127,227	-99,721	-106,944	-114,707	12,520 千円

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

対象路線(区間)		項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 (R5年の差)
			R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年	
1	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～大津産交	九州産交バス	-5,185	-5,414	-5,668	-5,532	-5,767	-6,027	-360 千円
2	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～吹田団地	九州産交バス	-12,649	-13,177	-13,754	-13,124	-13,665	-14,257	-502 千円
3	桜町バスターミナル～子飼橋・菊陽BP～光の森産交	九州産交バス	-791	-837	-897	-870	-916	-979	-82 千円
4	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～光の森産交	九州産交バス	-36,935	-38,465	-40,295	-32,103	-33,593	-35,329	4,966 千円
5	熊本駅前～桜町バスターミナル・武蔵ヶ丘～光の森産交	九州産交バス	-3,850	-4,005	-4,231	-18,987	-19,934	-20,998	-16,767 千円
6	桜町バスターミナル～子飼橋・武蔵ヶ丘～光の森産交	九州産交バス	-29,133	-30,539	-32,079	-8,649	-9,368	-10,142	21,937 千円
7	桜町バスターミナル～子飼橋・光の森ゆめ～光の森産交	九州産交バス	-13,747	-14,584	-15,419	-14,788	-15,522	-16,366	-947 千円
新1	熊本駅前～子飼橋・光の森ゆめ～光の森産交	九州産交バス	0	0	0	-3,337	-3,564	-3,697	-3,697 千円
8	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電気鉄道	-4,090	-4,486	-4,871	-4,497	-5,070	-5,636	-766 千円
9	熊本駅～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電気鉄道	-2,502	-2,608	-2,761	-3,137	-3,256	-3,431	-671 千円
10	熊本駅～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電気鉄道	-660	-675	-702	0	0	0	702 千円
11	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電気鉄道	12	-2	-17	0	0	0	17 千円
12	楠団地～二里木・子飼橋・桜町バスターミナル～西部車庫	九州産交バス	-33,832	-35,688	-37,623	-33,762	-35,087	-36,464	1,159 千円
13	楠団地～二里木・子飼橋～桜町バスターミナル	九州産交バス	-2,389	-2,586	-2,832	-1,833	-2,005	-2,215	617 千円
14	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	40	-2	-45	-112	-203	-297	-252 千円
15	桜町バスターミナル～北BP・楠団地～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	-5,848	-6,039	-6,223	0	0	0	6,223 千円
16	桜町バスターミナル～北BP・武蔵塚駅～武蔵ヶ丘車庫	熊本電気鉄道	291	278	269	0	0	0	-269 千円
新2	竜田口駅～北BP～楠団地	熊本電気鉄道	0	0	0	-1,332	-1,373	-1,437	-1,437 千円
17	西部車庫～桜町バスターミナル・子飼橋～竜田口駅前	九州産交バス	-1,731	-1,783	-1,866	-414	-440	-474	1,392 千円
18	竜田口駅前～子飼橋～桜町バスターミナル	九州産交バス	566	536	514	737	715	704	190 千円
小計			-152,434	-160,077	-168,499	-141,740	-149,047	-157,046	11,454 千円

（２）人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

人員数や車両数については、共同経営により運行体制を効率化したことで、運転士の運転時間が減少することに着目し、当該時間をもとに人員数および車両数を換算し、効果の度合いを整理した。この結果、令和５年度において人員数は－１.２人分（平日）の改善効果、車両数は－１.０台分（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本電気鉄道	平日	2171	2171	2171	1650	1650	1650	-521 分/日
	土曜	1933	1933	1933	1457	1457	1457	-476 分/日
	日祝	1682	1682	1682	1248	1248	1248	-434 分/日
九州産交バス	平日	9928	9928	9928	10007	10007	10007	+79 分/日
	土曜	8642	8642	8642	8382	8382	8382	-260 分/日
	日祝	6522	6522	6522	6761	6761	6761	+239 分/日

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本電気鉄道	平日	6.5	6.5	6.5	4.9	4.9	4.9	-1.6 人
	土曜	5.8	5.8	5.8	4.4	4.4	4.4	-1.4 人
	日祝	5.1	5.1	5.1	3.7	3.7	3.7	-1.4 人
九州産交バス	平日	28.0	28.0	28.0	28.3	28.3	28.3	+0.3 人
	土曜	24.4	24.4	24.4	23.7	23.7	23.7	-0.7 人
	日祝	18.4	18.4	18.4	19.1	19.1	19.1	+0.7 人

〈備考〉運転士１人分は熊本電気鉄道 333 分、九州産交バス 354 分で計算（実績）

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	
熊本電気鉄道	平日	5.3	5.3	5.3	4.0	4.0	4.0	-1.3 台
	土曜	4.7	4.7	4.7	3.6	3.6	3.6	-1.1 台
	日祝	4.1	4.1	4.1	3.1	3.1	3.1	-1.0 台
九州産交バス	平日	23.0	23.0	23.0	23.2	23.2	23.2	+0.2 台
	土曜	20.1	20.1	20.1	19.4	19.4	19.4	-0.7 台
	日祝	15.1	15.1	15.1	15.7	15.7	15.7	+0.6 台

〈備考〉車両１台分は熊本電気鉄道 407 分、九州産交バス 431 分で計算（実績）

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって本事業に係る台数が変動するため、実際の車両数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

(3) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、全ての対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化や乗継割引、熊本駅方面の路線拡充を行い、利用者利便の維持・向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営の実施前

（上り：竜田口駅前、下り：子飼橋を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス ・ 熊本電気 鉄道	上り	平日	6:07	22:46	114 便	6 分	8 分	7 分	19 分	16 分	14 分	15 分	31 分
			土曜	6:41	22:56	107 便	9 分	7 分	9 分	13 分	15 分	15 分	17 分	52 分
			日祝	6:27	22:26	83 便	12 分	9 分	11 分	17 分	20 分	20 分	20 分	35 分
		下り	平日	6:23	23:13	118 便	8 分	7 分	6 分	13 分	25 分	16 分	10 分	22 分
			土曜	6:28	23:23	106 便	18 分	8 分	8 分	11 分	80 分	15 分	10 分	20 分
			日祝	6:38	22:58	85 便	21 分	10 分	10 分	13 分	60 分	20 分	20 分	21 分

②共同経営の実施後

（上り：竜田口駅前、下り：子飼橋を基準バス停として集計した値）

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間 ^{注1)}				最大運行間隔時間 ^{注1)}			
							朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}	朝 ^{注3)}	昼 ^{注3)}	夕 ^{注3)}	夜 ^{注3)}
重複 区間	九州産交 バス ・ 熊本電気 鉄道	上り	平日	6:13 (+6 分)	22:13 (▲33 分)	107 便 (▲7 便)	7 分 (+1 分)	8 分	8 分 (+1 分)	17 分 (▲2 分)	15 分 (▲1 分)	12 分 (▲2 分)	11 分 (▲4 分)	30 分 (▲1 分)
			土曜	6:41	22:16 (▲39 分)	98 便 (▲9 便)	10 分 (+1 分)	8 分 (+1 分)	9 分	14 分 (+1 分)	14 分 (▲1 分)	11 分 (▲5 分)	11 分 (▲7 分)	31 分 (▲20 分)
			日祝	6:36 (+10 分)	22:20 (▲5 分)	78 便 (▲5 便)	11 分 (▲1 分)	11 分 (+2 分)	12 分 (+1 分)	16 分 (▲1 分)	16 分 (▲5 分)	16 分 (▲5 分)	17 分 (▲4 分)	30 分 (▲4 分)
		下り	平日	6:43 (+20 分)	23:13	111 便 (▲7 便)	8 分	8 分 (+1 分)	7 分 (+1 分)	13 分	21 分 (▲4 分)	15 分 (▲1 分)	10 分	30 分 (+8 分)
			土曜	6:28	23:13 (▲10 分)	97 便 (▲9 便)	18 分	8 分	9 分 (+1 分)	12 分 (+1 分)	80 分	10 分 (▲5 分)	17 分 (+7 分)	25 分 (+5 分)
			日祝	6:38	22:58	80 便 (▲5 便)	20 分 (▲1 分)	11 分 (+1 分)	11 分 (+1 分)	13 分	60 分	15 分 (▲5 分)	15 分 (▲5 分)	20 分 (▲1 分)

注 1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算定し平均した値

注 2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに各便の前便との時間差を算出し最大となる値

注 3) 朝は始発～9 時台、昼は 10 時～15 時台、夕は 16 時～18 時台、夜は 19 時～終発を指す

注 4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は（）内に増減を表記

参考 16. 区間別・会社別の共同経営による効果（重複区間の最適化と余剰の充当）

○収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

（単位：千円）

対象路線 （区間）	項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 （R5年の差）	
		R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年		
旧3号線	熊本都市バス	-2,082	-3,579	-5,144	0	0	0	5,144	千円 改善
	九州産交バス	-181,897	-191,243	-201,460	-199,588	-210,448	-222,247	20,787	千円 悪化
	産交バス	-20,445	-22,033	-23,881	-20,445	-22,033	-23,881	0	千円 -
	小計	-204,425	-216,855	-230,485	-220,033	-232,481	-246,128	15,643	千円 悪化
川尻市道	九州産交バス	-61,960	-65,609	-69,596	-63,436	-67,172	-71,266	1,670	千円 悪化
	熊本バス	-2,972	-3,533	-4,128	0	0	0	4,128	千円 改善
	小計	-64,932	-69,142	-73,724	-63,436	-67,172	-71,266	2,458	千円 改善
産業道路・ 国体道路	熊本都市バス	5,873	2,434	-1,123	7,881	2,111	-3,785	2,662	千円 悪化
	九州産交バス	-29,976	-32,041	-34,233	0	0	0	34,233	千円 改善
	小計	-24,102	-29,607	-35,356	7,881	2,111	-3,785	31,571	千円 改善
旧57号線	熊本電気鉄道	-6,093	-6,851	-7,636	-3,318	-4,127	-4,999	2,637	千円 改善
	九州産交バス	-105,386	-112,187	-119,591	-96,403	-102,817	-109,708	9,883	千円 改善
	小計	-111,479	-119,037	-127,227	-99,721	-106,944	-114,707	12,520	千円 改善
全体値	熊本都市バス	3,791	-1,145	-6,267	7,881	2,111	-3,785	2,482	千円 改善
	熊本バス	-2,972	-3,533	-4,128	0	0	0	4,128	千円 改善
	熊本電気鉄道	-6,093	-6,851	-7,636	-3,318	-4,127	-4,999	2,637	千円 改善
	九州産交バス	-379,219	-401,080	-424,880	-359,427	-380,437	-403,221	21,659	千円 改善
	産交バス	-20,445	-22,033	-23,881	-20,445	-22,033	-23,881	0	千円 -
	計	-404,938	-434,642	-466,792	-375,309	-404,486	-435,886	30,906	千円 改善

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

（単位：千円）

対象路線 （区間）	項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差額 （R5年の差）	
		R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年		
旧3号線	熊本都市バス	-6,692	-8,195	-9,790	0	0	0	9,790	千円 改善
	九州産交バス	-224,657	-234,079	-244,546	-248,625	-259,577	-271,655	27,109	千円 悪化
	産交バス	-21,726	-23,313	-25,170	-21,726	-23,313	-25,170	0	千円 -
	小計	-253,076	-265,587	-279,506	-270,351	-282,890	-296,825	17,318	千円 悪化
川尻市道	九州産交バス	-79,758	-83,455	-87,529	-81,717	-85,502	-89,687	2,158	千円 悪化
	熊本バス	-3,493	-4,054	-4,654	0	0	0	4,654	千円 改善
	小計	-83,251	-87,509	-92,183	-81,717	-85,502	-89,687	2,496	千円 改善
産業道路・国体道路	熊本都市バス	-5,850	-9,294	-12,935	-11,482	-17,267	-23,291	10,357	千円 悪化
	九州産交バス	-40,492	-42,587	-44,828	0	0	0	44,828	千円 改善
	小計	-46,342	-51,881	-57,763	-11,482	-17,267	-23,291	34,471	千円 改善
旧57号線	熊本電気鉄道	-12,758	-13,535	-14,350	-9,078	-9,901	-10,802	3,548	千円 改善
	九州産交バス	-139,676	-146,542	-154,149	-132,662	-139,146	-146,243	7,906	千円 改善
	小計	-152,434	-160,077	-168,499	-141,740	-149,047	-157,046	11,454	千円 改善
全体値	熊本都市バス	-12,542	-17,489	-22,725	-11,482	-17,267	-23,291	566	千円 悪化
	熊本バス	-3,493	-4,054	-4,654	0	0	0	4,654	千円 改善
	熊本電気鉄道	-12,758	-13,535	-14,350	-9,078	-9,901	-10,802	3,548	千円 改善
	九州産交バス	-484,585	-506,662	-531,052	-463,004	-484,226	-507,585	23,467	千円 改善
	産交バス	-21,726	-23,313	-25,170	-21,726	-23,313	-25,170	0	千円 -
	計	-535,103	-565,053	-597,952	-505,290	-534,707	-566,849	31,102	千円 改善

○運転士数（運行量の多い平日を記載）

（単位：人）

対象路線 （区間）	項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差 （R5年の差）	
		R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年		
旧3号線	熊本都市バス	3.4	3.4	3.4	0.0	0.0	0.0	3.4 人	改善
	九州産交バス	30.8	30.8	30.8	35.2	35.2	35.2	4.4 人	悪化
	産交バス	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	0.0 人	-
	小計	37.2	37.2	37.2	38.2	38.2	38.2	1.0 人	悪化
川尻市道	九州産交バス	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	0.0 人	-
	熊本バス	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8 人	改善
	小計	14.8	14.8	14.8	14.0	14.0	14.0	0.8 人	改善
産業道路・ 国体道路	熊本都市バス	10.2	10.2	10.2	15.1	15.1	15.1	4.9 人	悪化
	九州産交バス	9.3	9.3	9.3	0.0	0.0	0.0	9.3 人	改善
	小計	19.5	19.5	19.5	15.1	15.1	15.1	4.4 人	改善
旧57号線	熊本電気鉄道	6.5	6.5	6.5	4.9	4.9	4.9	1.6 人	改善
	九州産交バス	28.0	28.0	28.0	28.3	28.3	28.3	0.3 人	悪化
	小計	34.5	34.5	34.5	33.2	33.2	33.2	1.3 人	改善
全体値	熊本都市バス	13.6	13.6	13.6	15.1	15.1	15.1	1.5 人	悪化
	熊本バス	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8 人	改善
	熊本電気鉄道	6.5	6.5	6.5	4.9	4.9	4.9	1.6 人	改善
	九州産交バス	82.1	82.1	82.1	77.5	77.5	77.5	4.6 人	改善
	産交バス	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	0.0 人	-
	計	106.0	106.0	106.0	100.5	100.5	100.5	5.5 人	改善

※本事業に携わる運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

○車両数（運行量の多い平日を記載）

（単位：台）

対象路線 （区間）	項目	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差 （R5年の差）	
		R3年	R4年	R5年	R3年	R4年	R5年		
旧3号線	熊本都市バス	2.9	2.9	2.9	0.0	0.0	0.0	2.9 台	改善
	九州産交バス	25.3	25.3	25.3	28.9	28.9	28.9	3.6 台	悪化
	産交バス	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	0.0 台	-
	小計	30.6	30.6	30.6	31.3	31.3	31.3	0.7 台	悪化
川尻市道	九州産交バス	11.5	11.5	11.5	11.5	11.5	11.5	0.0 台	-
	熊本バス	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8 台	改善
	小計	12.3	12.3	12.3	11.5	11.5	11.5	0.8 台	改善
産業道路・ 国体道路	熊本都市バス	8.8	8.8	8.8	13.0	13.0	13.0	4.2 台	悪化
	九州産交バス	7.6	7.6	7.6	0.0	0.0	0.0	7.6 台	改善
	小計	16.4	16.4	16.4	13.0	13.0	13.0	3.4 台	改善
旧57号線	熊本電気鉄道	5.3	5.3	5.3	4.0	4.0	4.0	1.3 台	改善
	九州産交バス	23.0	23.0	23.0	23.2	23.2	23.2	0.2 台	悪化
	小計	28.3	28.3	28.3	27.2	27.2	27.2	1.1 台	改善
全体値	熊本都市バス	11.7	11.7	11.7	13.0	13.0	13.0	1.3 台	悪化
	熊本バス	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8 台	改善
	熊本電気鉄道	5.3	5.3	5.3	4.0	4.0	4.0	1.3 台	改善
	九州産交バス	67.4	67.4	67.4	63.6	63.6	63.6	3.8 台	改善
	産交バス	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	0.0 台	-
	計	87.6	87.6	87.6	83.0	83.0	83.0	4.6 台	改善

※本事業に携わる運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他要因によって人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない（上記は目安となる換算値）

3. 実施期間

令和3年4月1日から令和6年3月31日までの3年間

4. その他

4-1 共同経営計画外の路線廃止・短縮やダウンサイジング等

予定なし

4-2 共同経営による実施が想定される、その他の事業

予定なし

4-3 余剰の充当（運転士等の労働環境の改善）

重複区間 2-2 川尻市道方面において、熊本バスに生じる余剰（平日の場合、人員-0.8人・車両-0.8台）は1人・台に満たない軽微なものであり、他のサービス向上につながる余剰にまでは至らないことから、両社で運転士の労働環境の改善に活用する。

運転士不足は年々深刻化しており、年齢別在籍数の実績による独自推計の結果からは令和5年度までに熊本バスは-2人程度の減少が予想される。また、現在の運転士は週休2日を確保できていない状況にあり、高齢な運転士の労働条件等に配慮した労働環境が必要となる。本計画で捻出した余剰は、サービス維持を目的とした運転士の労働環境の改善に活用し、これを実施することで、運転士の確保や離職防止を図り、運転士不足を起因としたバスサービスの縮小回避を目指す。

5. 添付資料

- (1) 共同経営に係る協定書の写し
- (2) 申請者が現に行っている事業の概要
- (3) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況
- (4) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図
- (5) 法定協議会等への意見聴取の結果（議事録等）