

熊本地域乗合バス事業共同経営計画〈第1版〉
(案)

法定協議会の意見聴取対象

令和3年(2021年)2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)

1 共同経営計画第1版の概要

申請者

- (1) 九州産交バス株式会社
- (2) 産交バス株式会社
- (3) 熊本電気鉄道株式会社
- (4) 熊本バス株式会社
- (5) 熊本都市バス株式会社

計画区域・対象路線

複数のバス事業者が重複して運行する代表4区間+効率化で生じた余剰の充当先（熊本駅周辺の開発の対応） ※右図参照

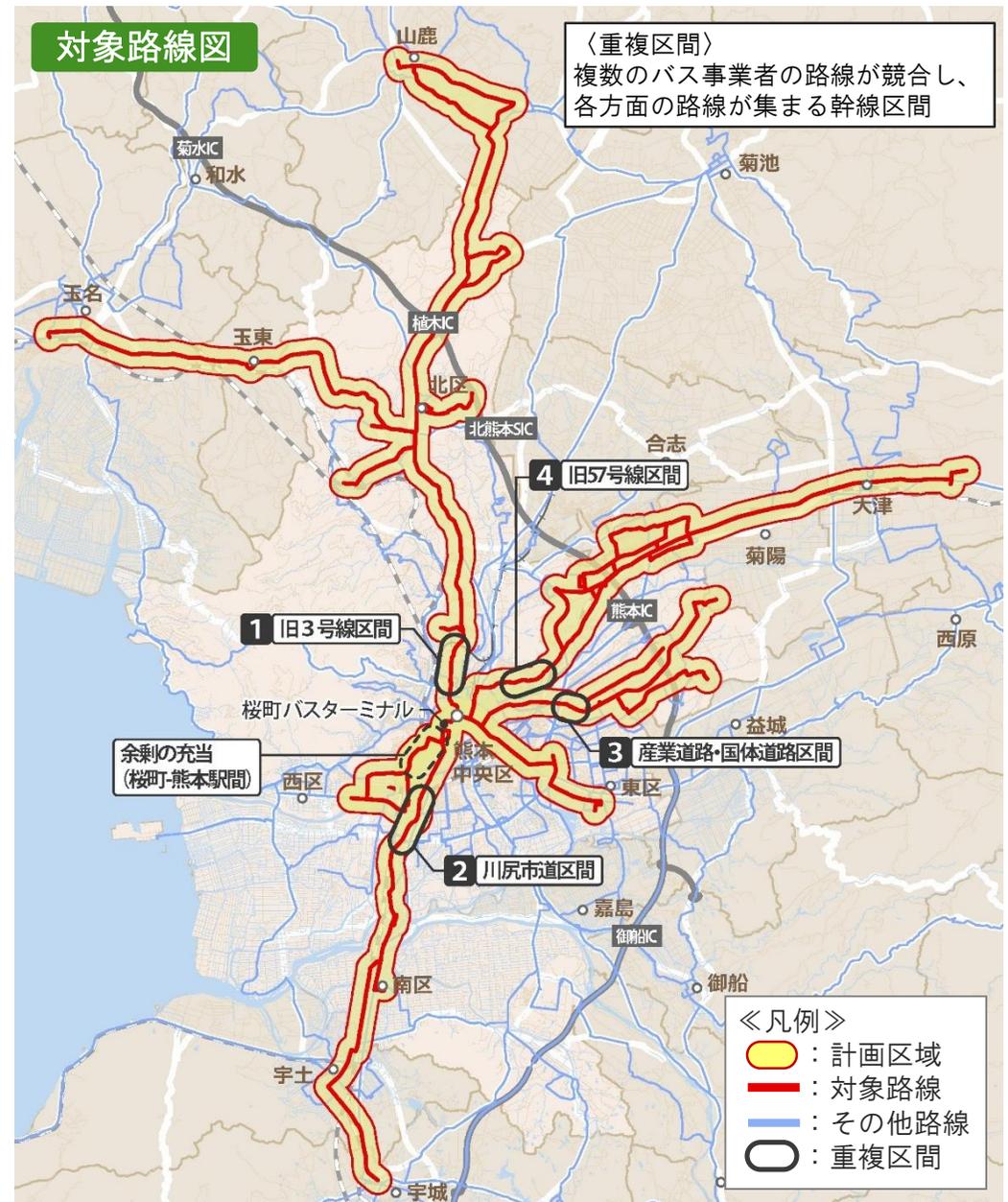
共同経営の概要

- ①旧3号線方面の最適化（植木・山鹿方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、熊本駅方面の路線延伸（余剰の充当）
- ②川尻市道方面の最適化（川尻・松橋方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ③産業道路・国体道路方面の最適化（長嶺方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ④旧57号線方面の最適化（楠・大津方面）
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、2社共通の乗継割引、熊本駅方面、武蔵ヶ丘・光の森方面の路線延伸（余剰の充当）

共同経営の目標

- ①収益性・効率性の向上
重複区間の効率化等により、収益性は約31百万円の改善、サービス維持に必要な人員5.5人/日・車両4.6台/日の軽減
- ②サービス提供維持の目標
利用者利便の水準を維持しつつ、対象55系統のサービス維持

実施期間 令和3年4月1日～令和6年3月31日までの3年間

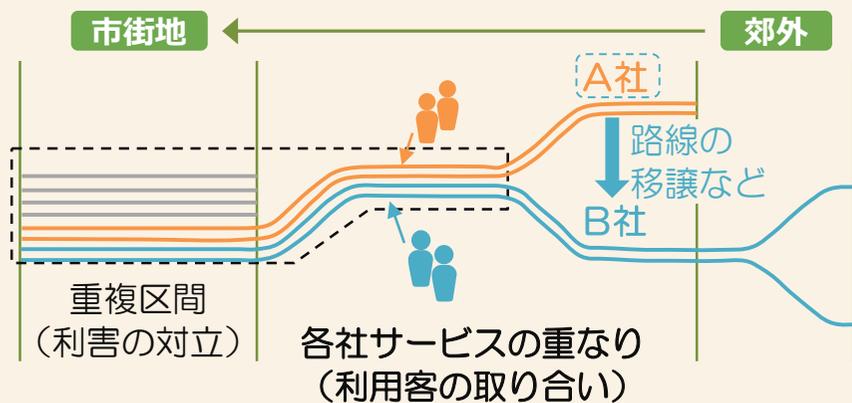


■ 重複区間の最適化に向けた取組方針（基本的な考え方）

共同経営計画第1版では、サービス水準を同程度に保ちながら利用者の利便性を確保しつつ、①需給バランスを踏まえた運行の効率化（重複路線の見直し）、②待ち時間の平準化による利便性の維持・向上に取り組む。

① 需給バランスの調整による運行の効率化

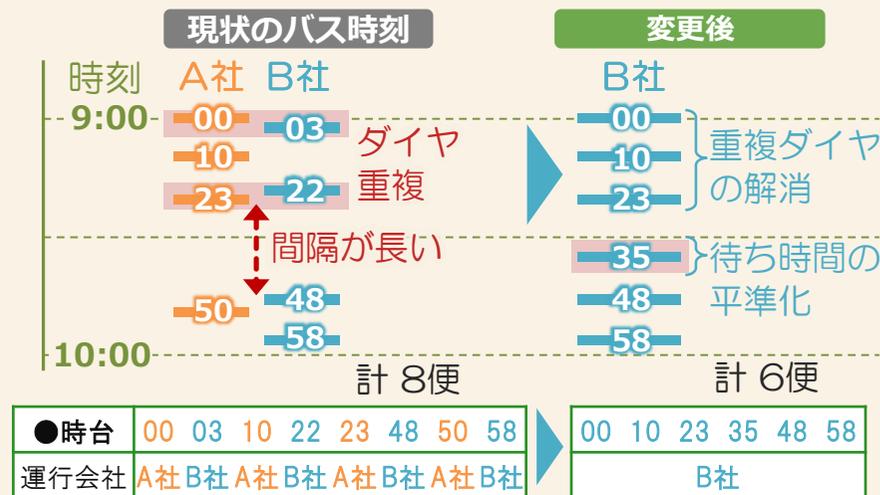
- 事業者間で利害が対立するような路線は、事業者同士でサービス調整（重複路線の見直し）を行い、需要と供給のバランスが取れた運行本数を確保（最適化）する。



路線の移譲などにより事業者間の競争を解消

② 待ち時間の平準化による利便性の維持・向上

- 需要と供給のバランスが取れた運行本数に調整したのち、だんご状態や前後便の間隔が長いダイヤの調整による待ち時間の平準化を行い、利用者利便の維持・向上を図る。



旧3号線

九州産交バスに運行分担



川尻市道

九州産交バスに運行分担



産業道路・国体道路

熊本都市バスに運行分担



旧57号線

2社協調のサービス提供



事業全体の概要

収支赤字 +約31百万円 改善 (3年で+約91百万円 の改善効果)、
サービス維持に必要な運転士 +5.5人/日・車両 +4.6台/日 改善

① 旧3号線

② 川尻市道

③ 産業道路・国体道路

④ 旧57号線

収支 -約16百万円 悪化

人員/車両 -1.0人/0.7台 悪化

取組内容

■ 産交バス

※現状維持

■ 九州産交バス

重複路線の見直し
減便、区間短縮
待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が
長いダイヤの調整

■ 熊本都市バス

重複路線の見直し
系統の移譲、
一部系統の廃止

現状

1 系統
平日 14便
土曜 6便
日祝 6便

15 系統
平日 176便
土曜 150便
日祝 122便

3 系統
平日 55便
土曜 50便
日祝 39便

実施後

1 系統
平日 ±0
土曜 ±0
日祝 ±0

20 系統
平日 +48便
土曜 +44便
日祝 +36便

○ 系統の移譲
(九州産交バスへ)
○ 系統の廃止
(京町本丁)

余剰の充当 熊本駅方面の延伸

余剰の充当 区間③の運行に活用

収支 +約2百万円 改善

人員/車両 +0.8人/0.8台 改善

取組内容

■ 九州産交バス

廃止系統の代替
廃止系統で輸送人員の
多い早朝便を一部増便
待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が
長いダイヤの調整

■ 熊本バス

重複路線の見直し
系統の廃止

現状

12 系統
平日 90便
土曜 83便
日祝 78便

2 系統
平日 6便
土曜 4便
日祝 4便

実施後

12 系統
平日 +1便
土曜 ±0
日祝 ±0

○ 系統の廃止
(南区役所)

余剰の充当

※効率化で捻出される余剰が軽微のため、
自社の労働環境の改善に活用

取組内容

■ 熊本都市バス

重複路線の見直し
減便、区間短縮
待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が
長いダイヤの調整

■ 九州産交バス

重複路線の見直し
系統の移譲、
一部系統の廃止

現状

1 系統
平日 94便
土曜 60便
日祝 48便

3 系統
平日 50便
土曜 46便
日祝 41便

実施後

3 系統
平日 +28便
土曜 +22便
日祝 +24便

○ 系統の移譲
(熊本都市バスへ)
○ 系統の廃止
(戸島駐車場)

余剰の充当
区間①の
運行に活用

取組内容

■ 九州産交バス

重複路線の見直し
減便、増便
待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が
長いダイヤの調整

■ 熊本電気鉄道

重複路線の見直し
系統集約、区間短縮、
減便、増便
待ち時間の平準化
だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

現状

11 系統
平日 192便
土曜 174便
日祝 132便

7 系統
平日 40便
土曜 39便
日祝 36便

実施後

12 系統
平日 - 4便
土曜 - 9便
日祝 ±0

4 系統
平日 - 3便
土曜 - 9便
日祝 - 10便

余剰の充当
熊本駅方面の延伸

余剰の充当
熊本駅方面の延伸
武蔵ヶ丘、光の森
方面延伸

収支 +約32百万円 改善

人員/車両 +4.4人/3.4台 改善

収支 +約13百万円 改善

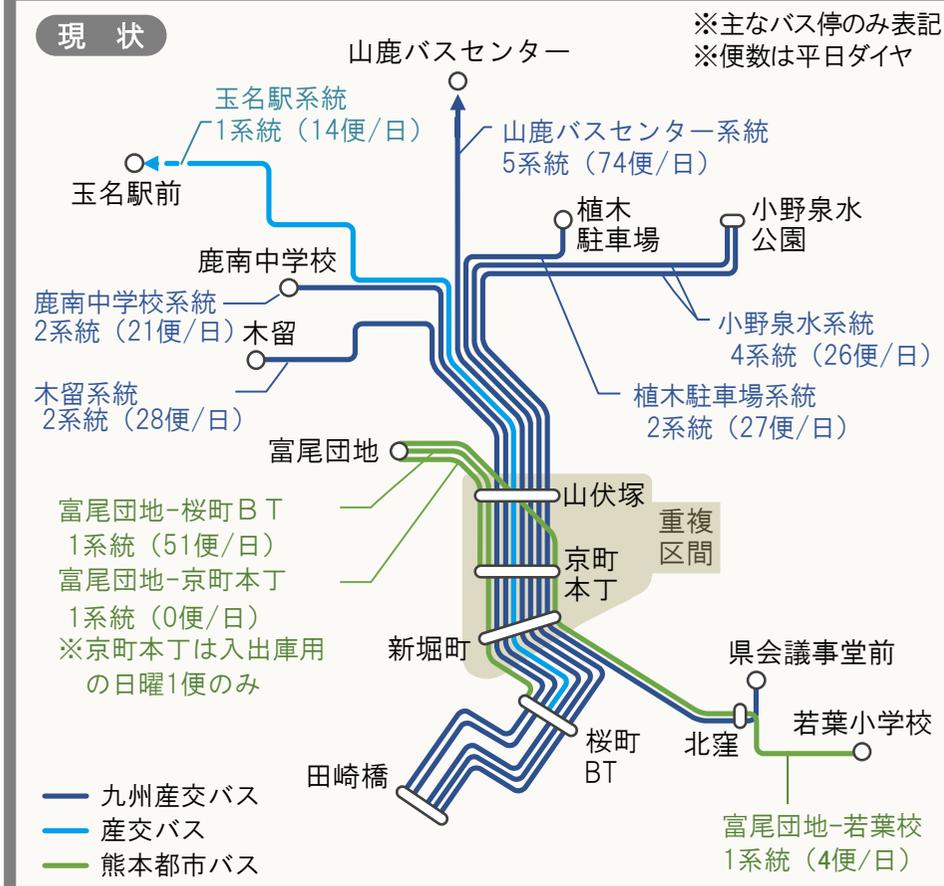
人員/車両 +1.3人/1.1台 改善

2 旧3号線方面の最適化（共同経営の内容）

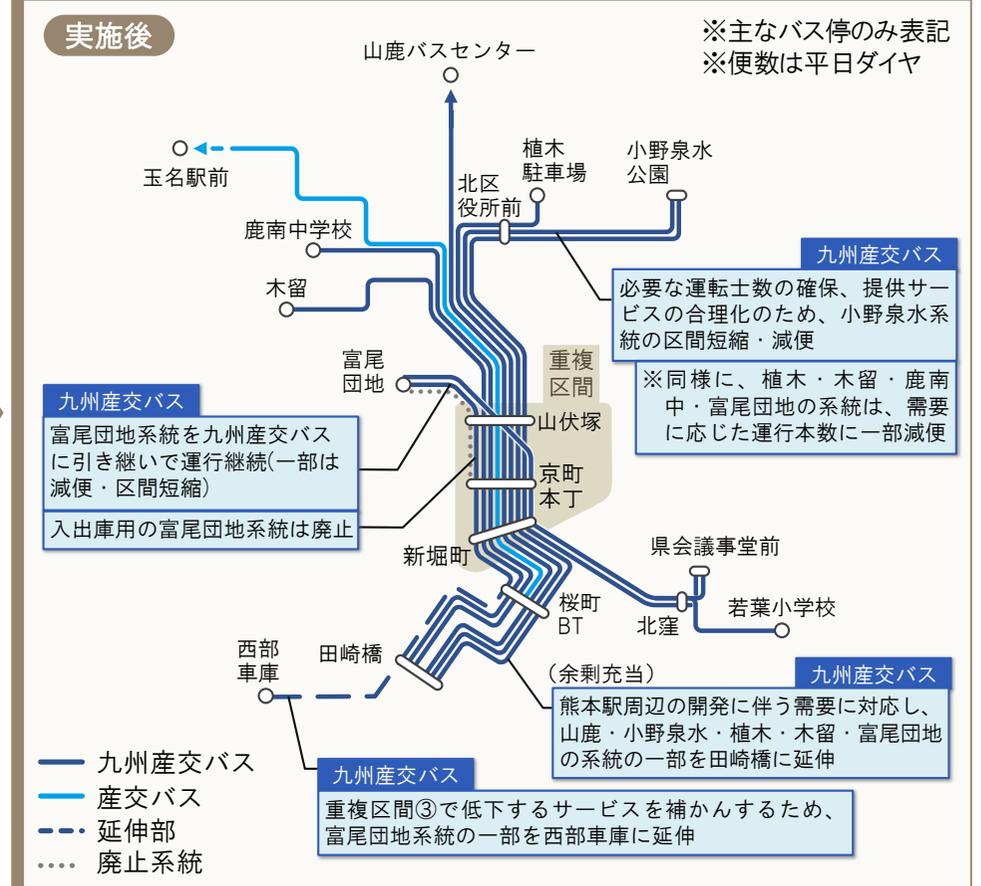
方針 九州産交バスへの運行分担による競合解消・需給バランスに合わせた最適化

- 取組内容**
- ① 運行量の多い九州産交バスに熊本都市バス系統（富尾団地）を移譲し、事業者間の競合を解消（一部系統廃止）
 - ② 需給バランスを踏まえた重複路線の効率化（減便、区間短縮等）、待ち時間の平準化による利便性の維持・向上
 - ③ 効率化で生じた余剰：熊本駅周辺の開発に応じた路線延伸(九州産交バス)、重複区間③の運行に充当(熊本都市バス)

系統数	19系統	便数	平日 245便	土曜 206便	日祝 167便
仕業数	37仕業	運賃	各社共通・距離制		

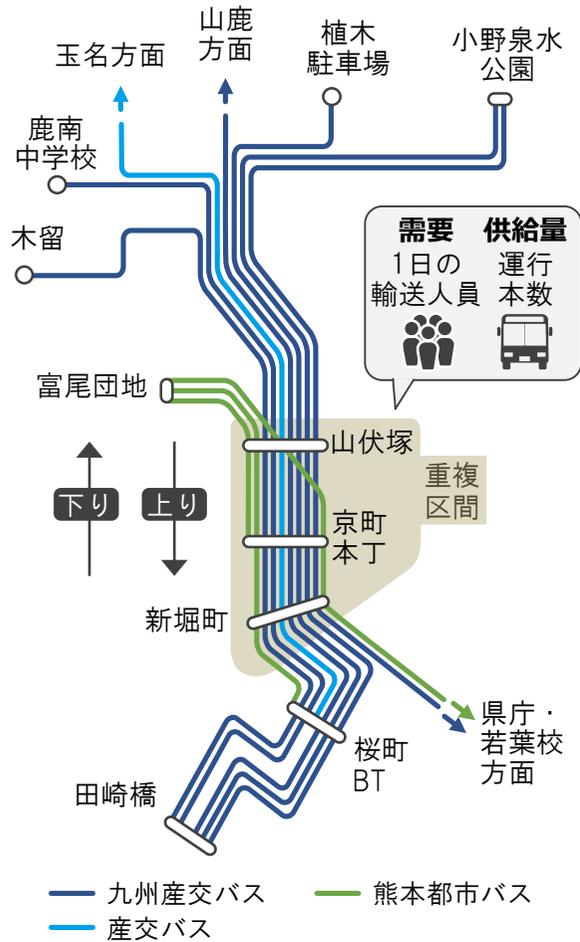


系統数	21系統 (2増加)	便数	平日 238便	土曜 200便	日祝 164便
仕業数	38仕業 (1増加)	運賃	現行のとおり		

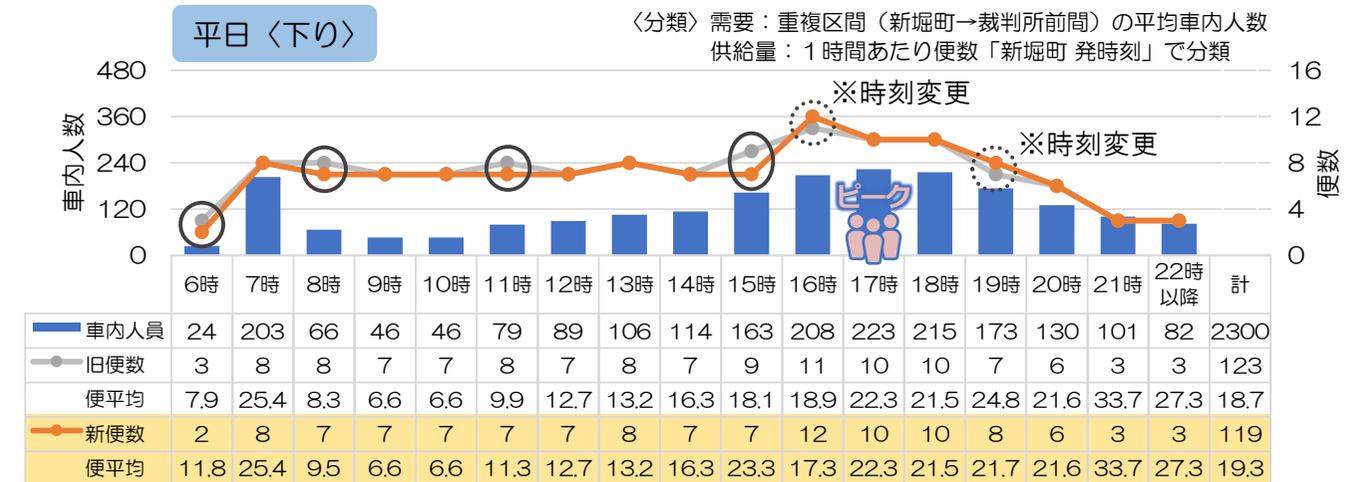
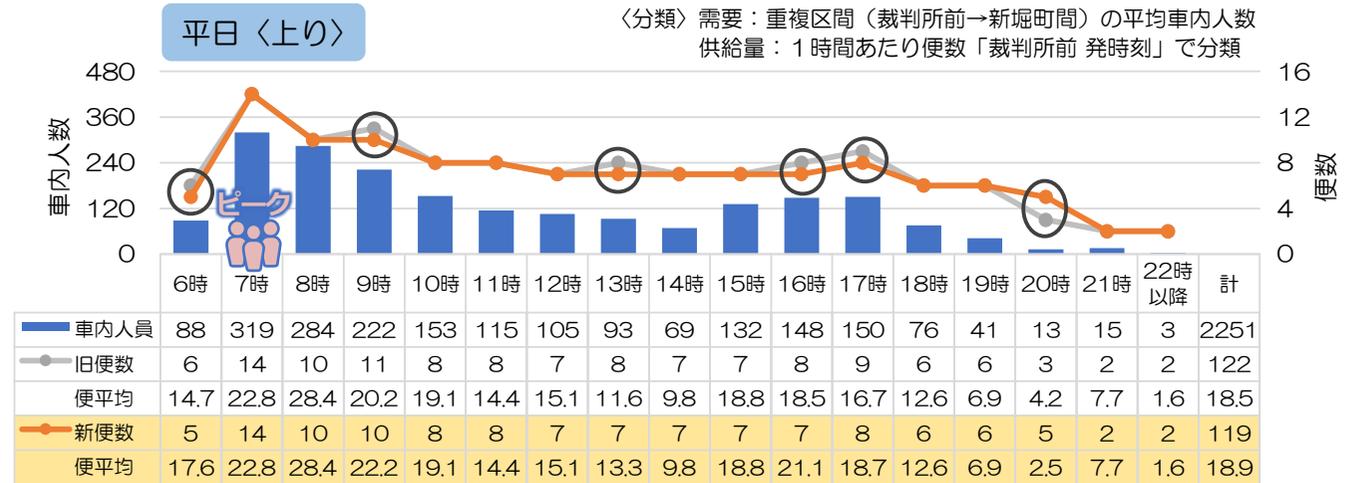


■ 需要と供給のバランス

各方面の路線が通過する重複区間の「輸送人員（需要）」と「運行本数（供給量）」の状況は次の通りである。需要と供給量のバランスが取れた運行本数の確保を前提として、利用実態に合わせた提供サービスの効率化により運転士・車両の余剰を確保



輸送人員と運行本数 ※輸送人員90%で検証（新型コロナウイルス影響）



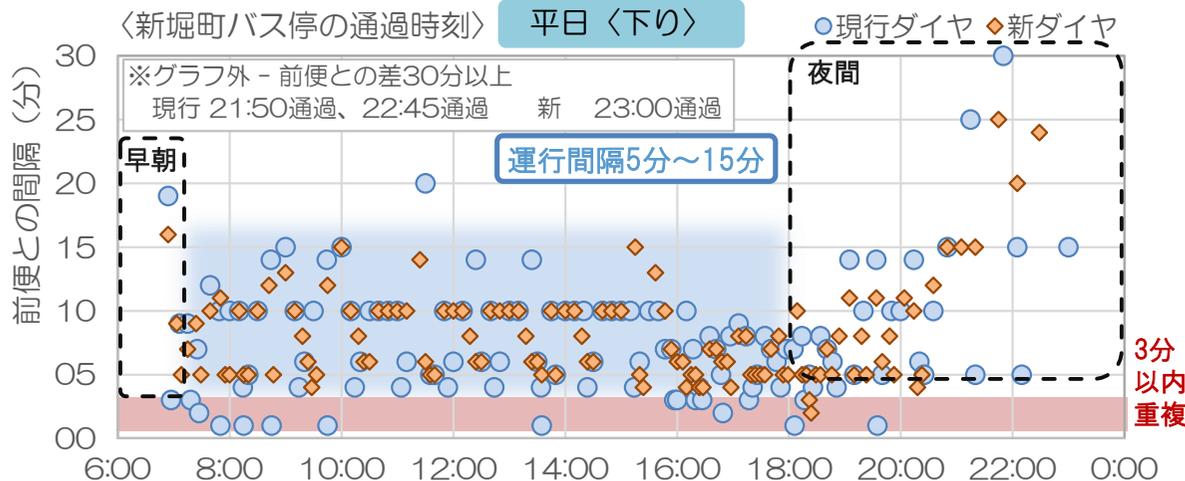
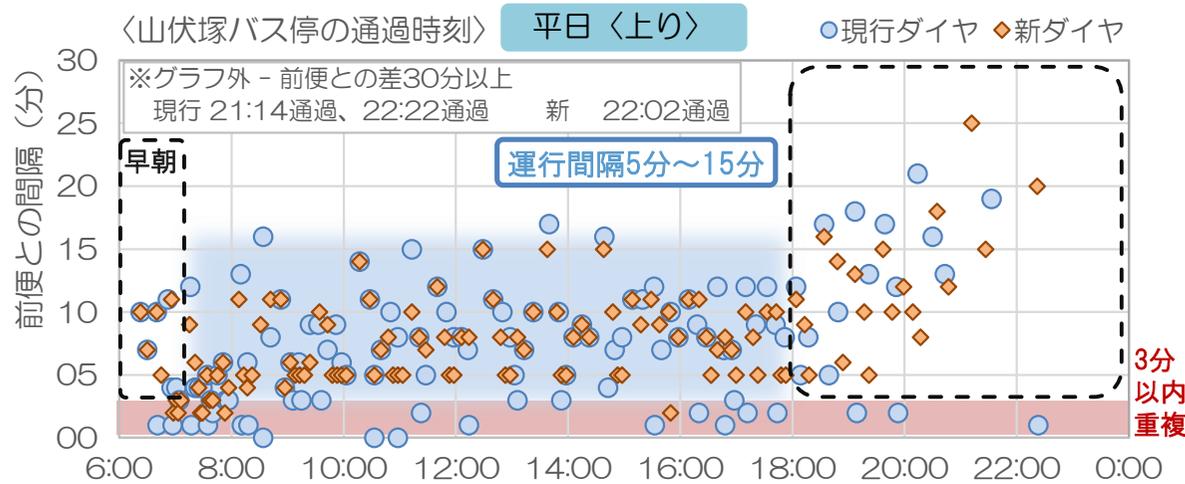
注）輸送人員は2019年10～12月時点データをベースとして使用（輸送人員は90%で乗じたもの）

2 待ち時間の平準化 / 利便性の維持・向上につながる取組(参考資料) 6

■ 待ち時間の平準化

利用者にとって無駄となっていた重複ダイヤを解消しつつ、早朝や夜間、運転士の休息等で制約される時間を除き、5分～15分の運行間隔に調整。朝のラッシュ時間の近接ダイヤ改善

運行間隔（平日便の前便との時間差）



■ 利便性の維持・向上策

1 無駄になっていた重複ダイヤの再生

待ち時間の平準化により、利用者にとって無駄だった3分以内で運行する重複ダイヤを解消し、効率化しつつ利用しやすいダイヤへと改善

(3分以内重複ダイヤの便数・総便数に対する割合)

運行日	現状	最適化後	差
平日	44便 (18.1%)	10便 (4.2%)	34便 改善
土曜	24便 (11.8%)	0便 (0.0%)	24便 改善
日祝	9便 (5.5%)	1便 (0.6%)	8便 改善

※山伏塚・新堀町の通過時刻から算定

2 熊本駅周辺の開発に対応したサービス向上

効率化で生じた余剰は、富尾団地系統を熊本駅再開発に対応し西部車庫まで路線延伸を行い、**熊本駅に生まれる新たな移動需要に対し、サービス向上**

3 定期券の利便性向上とスムーズな利用転換

(定期券利用者)

運行系統の移譲に伴い、**重複区間の利用者はどの便でも乗車でき、定期利用が便利に (平日190便+48便→238便)**。一部定期券利用者で事業者切替による弊害が生じないよう各社で円滑に対応

(乗り継ぎが必要な定期券利用者)

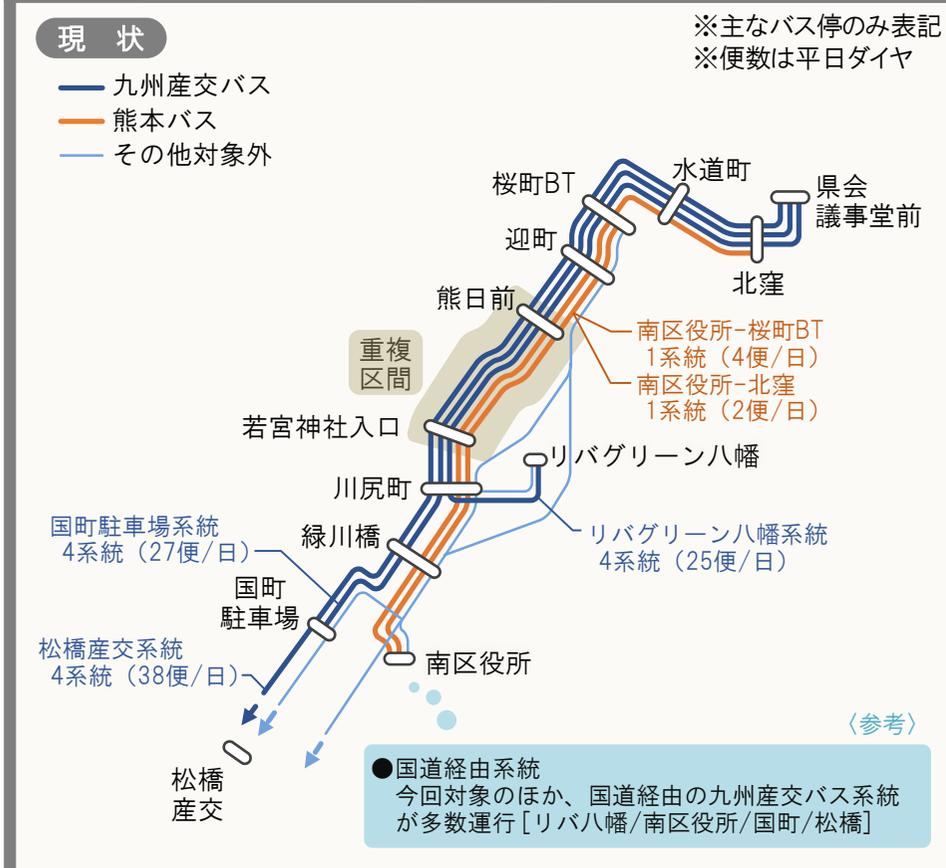
熊本都市バス路線を乗り継ぐ現在の定期保有者 (富尾団地系統⇔他系統) は、運行する両社で乗り継ぎ定期券を発行してスムーズに利用できるよう対応

3 川尻市道方面の最適化（共同経営の内容）

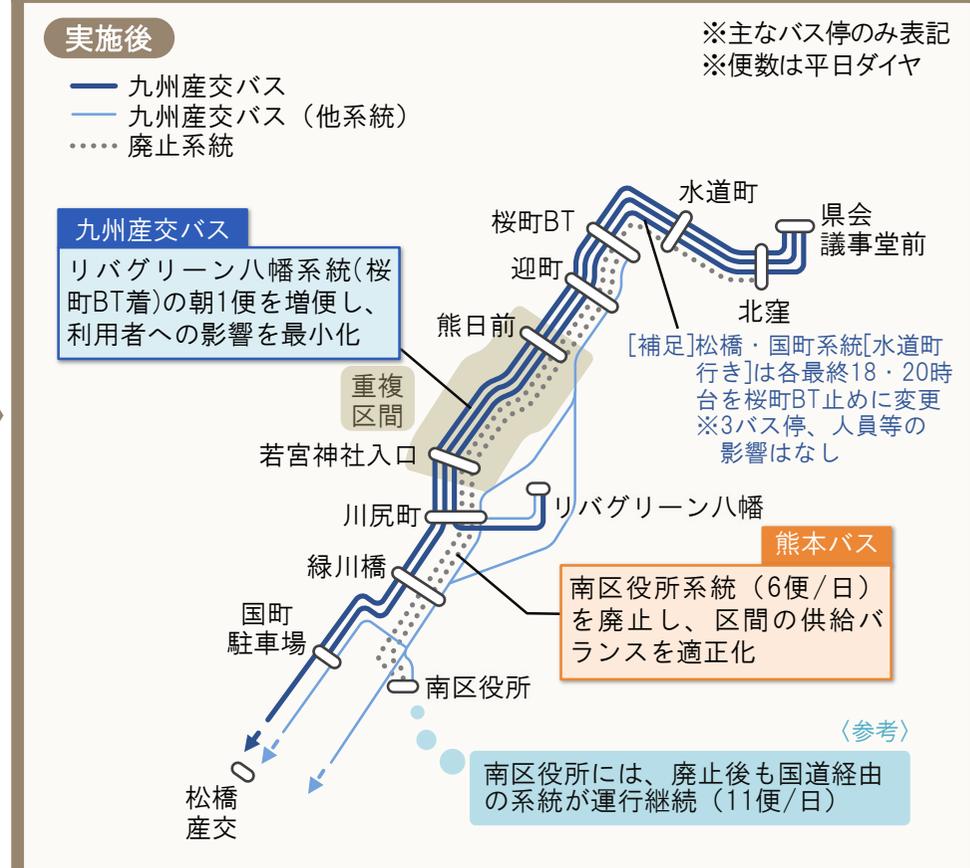
方針 九州産交バスへの運行分担による競合解消

- 取組内容**
- ① 運行量の多い九州産交バスに運行分担し、熊本バス系統（南区役所）の廃止により事業者間の競合を解消
 - ② 廃止系統で輸送人員の多い始発1便目は九州産交バスの増便で代替手段を確保（他は全便に近接するダイヤあり）
 - ③ 待ち時間の平準化により利便性を維持・向上（効率化で生じる熊本バスの余剰は軽微のため労働改善に充当）

系統数	14 系統	便数	平日 96 便	土曜 87 便	日祝 82 便
仕業数	14.8仕業	運賃	各社共通・距離制		

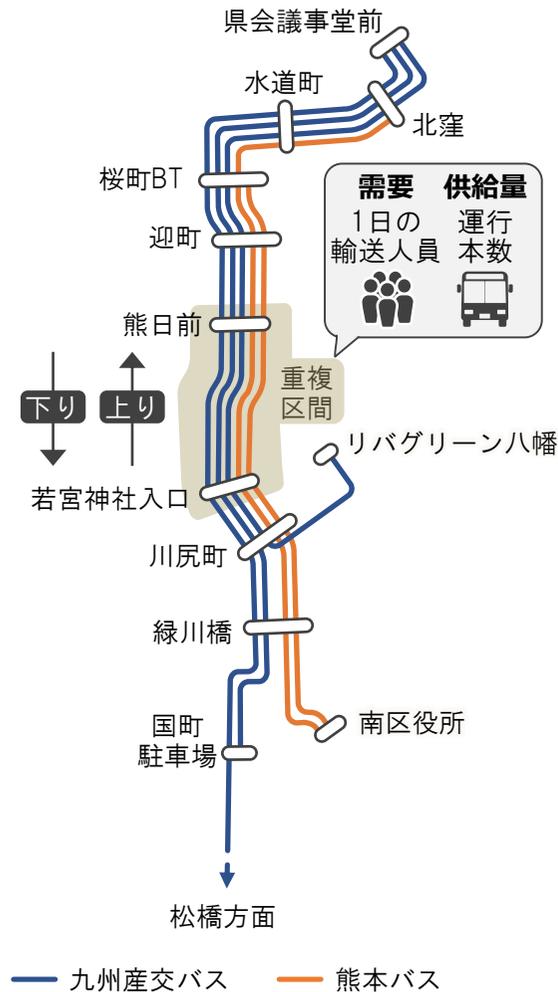


系統数	12 系統 (2減少)	便数	平日 91 便	土曜 83 便	日祝 78 便
仕業数	14仕業 (0.8減少)	運賃	現行のとおり		

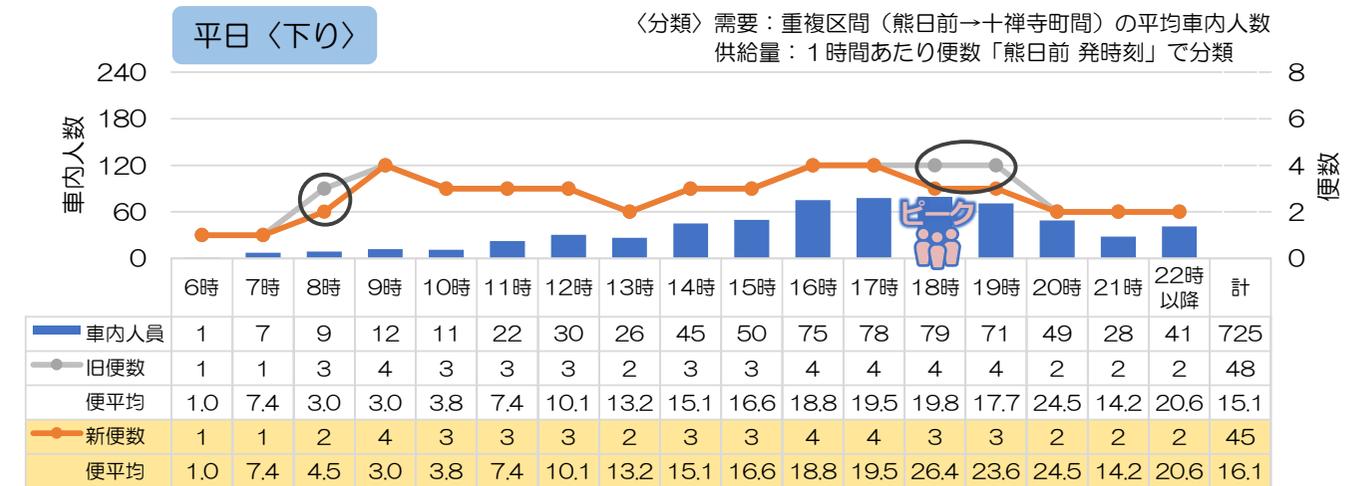
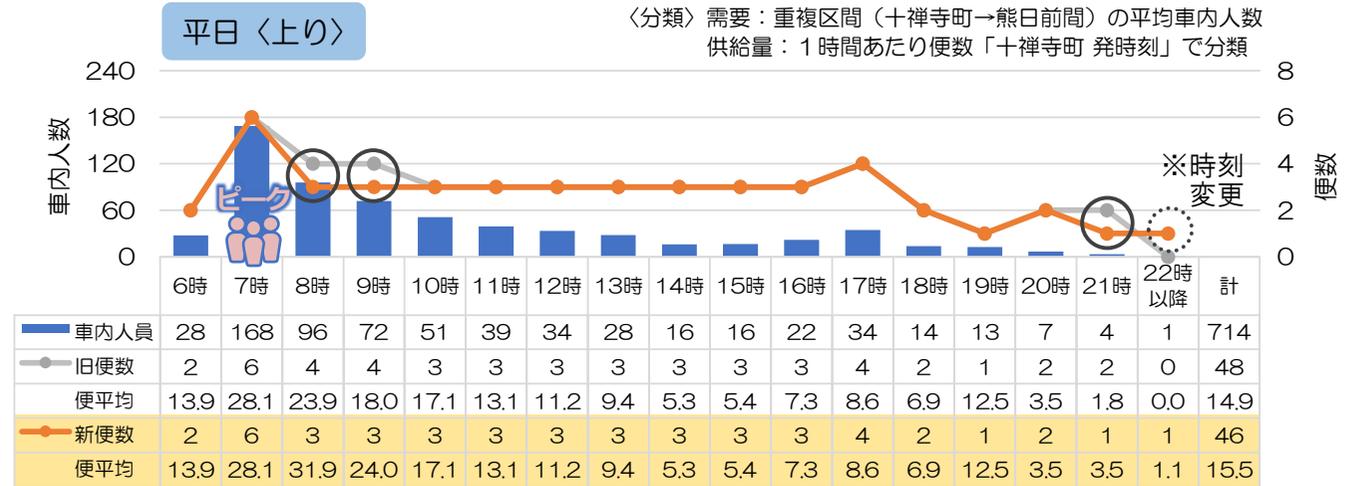


■ 需要と供給のバランス

各方面の路線が通過する重複区間の「輸送人員（需要）」と「運行本数（供給量）」の状況は次の通りである。需要と供給量のバランスが取れた運行本数の確保を前提として、利用実態に合わせた提供サービスの効率化により運転士・車両の余剰を確保



輸送人員と運行本数 ※輸送人員90%で検証（新型コロナウイルス影響）



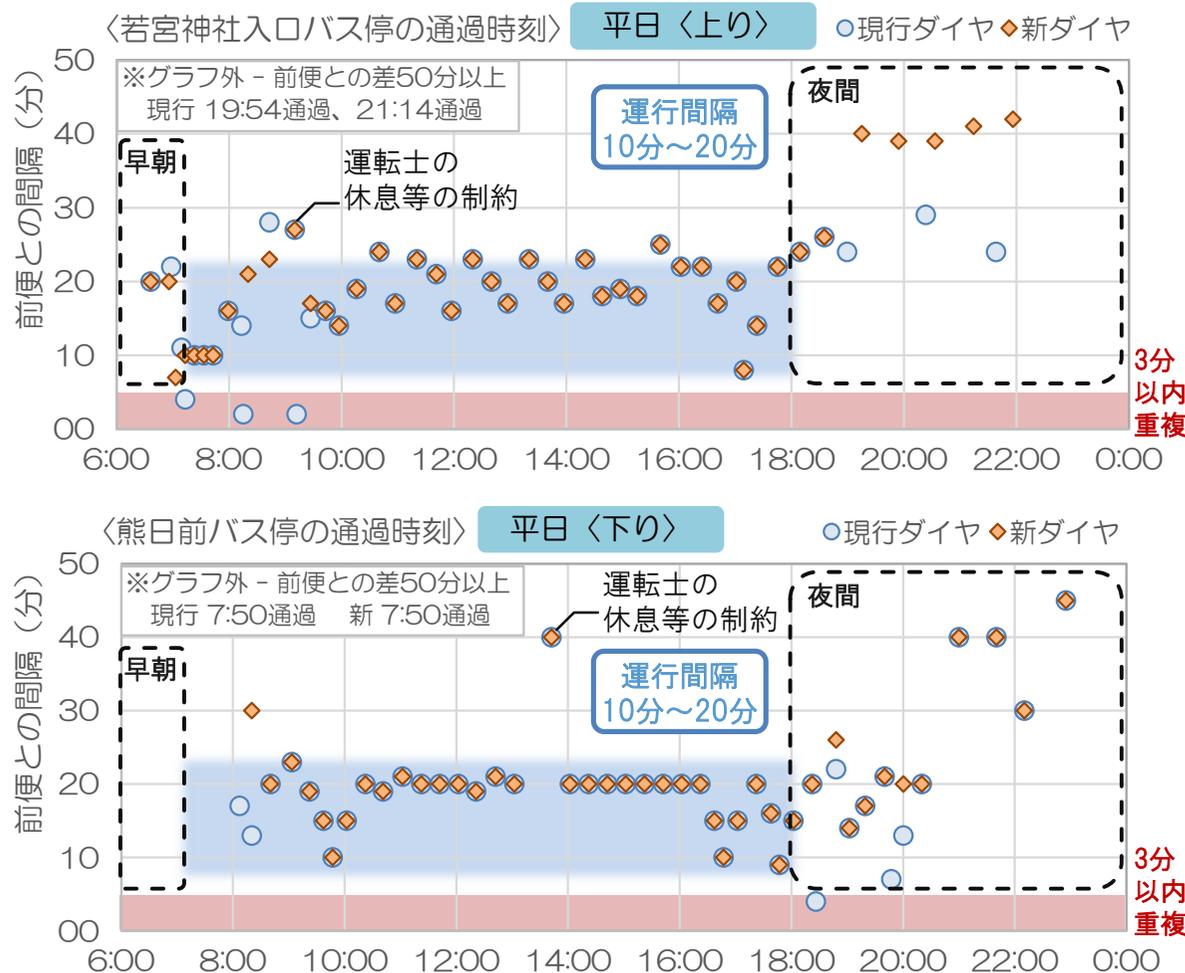
注）輸送人員は2019年10～12月時点データをベースとして使用（輸送人員は90%で乗じたもの）

3 待ち時間の平準化 / 利便性の維持・向上につながる取組(参考資料) 9

■ 待ち時間の平準化

利用者にとって無駄となっていた重複ダイヤを解消しつつ、早朝や夜間、運転士の休息等で制約される時間を除き、10分～20分の運行間隔に調整

運行間隔（平日便の前便との時間差）



■ 利便性の維持・向上につながる取組

1 無駄になっていた重複ダイヤの再生

待ち時間の平準化により、利用者にとって無駄だった3分以内で運行する重複ダイヤを解消し、効率化しつつ利用しやすいダイヤへと改善

(3分以内重複ダイヤの便数・総便数に対する割合)

運行日	現状	最適化後	差
平日	4便 (4.3%)	0便 (0.0%)	4便 改善
土曜	3便 (3.5%)	0便 (0.0%)	3便 改善
日祝	3便 (3.8%)	0便 (0.0%)	3便 改善

※若宮神社入口・熊日前の通過時刻から算定

2 九州産交バスによる始発1便の増便

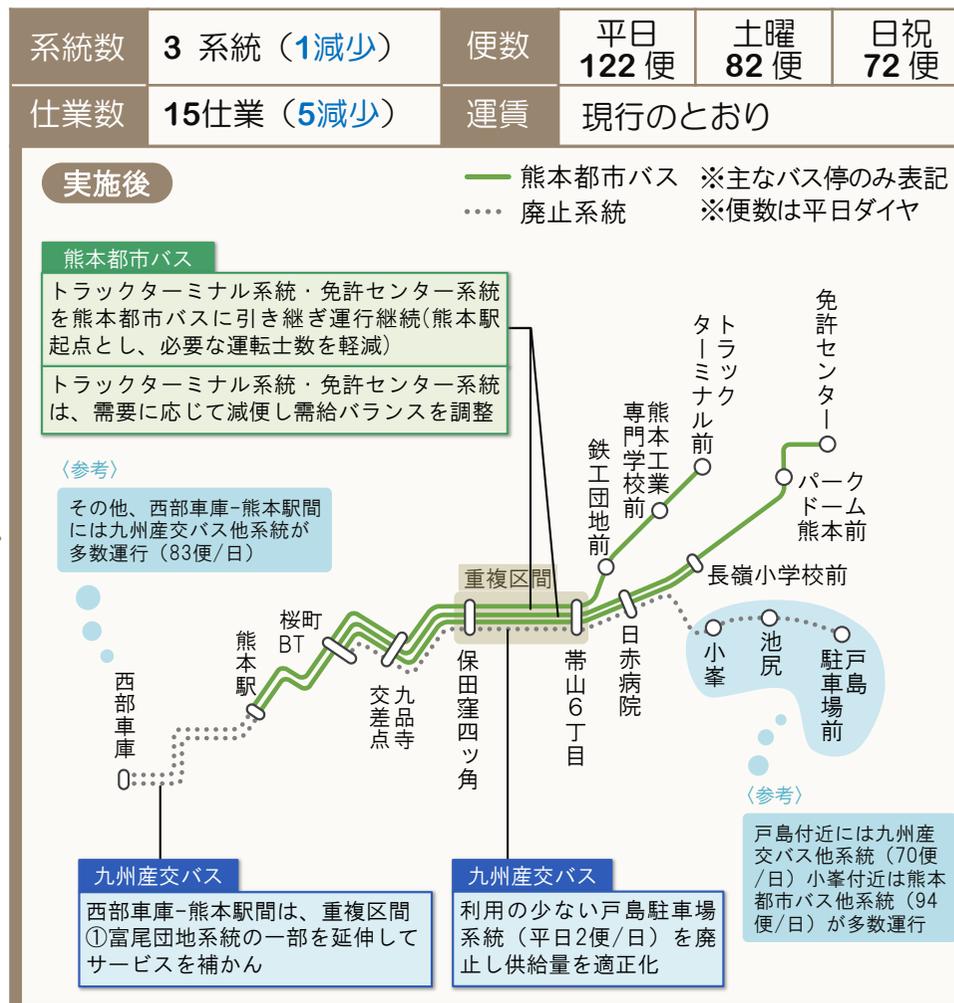
熊本バス廃止系統を代替する近接ダイヤが全便にある一方、朝ピーク時に満員で乗れない状態にならないよう、九州産交バス系統の始発1便（桜町BT方面）を増便して代替サービスを確認

(その他：定期券保有者への対応)

現状の熊本バス・南区役所系統は、定期券利用がほとんどなく、特段の措置は必要なし

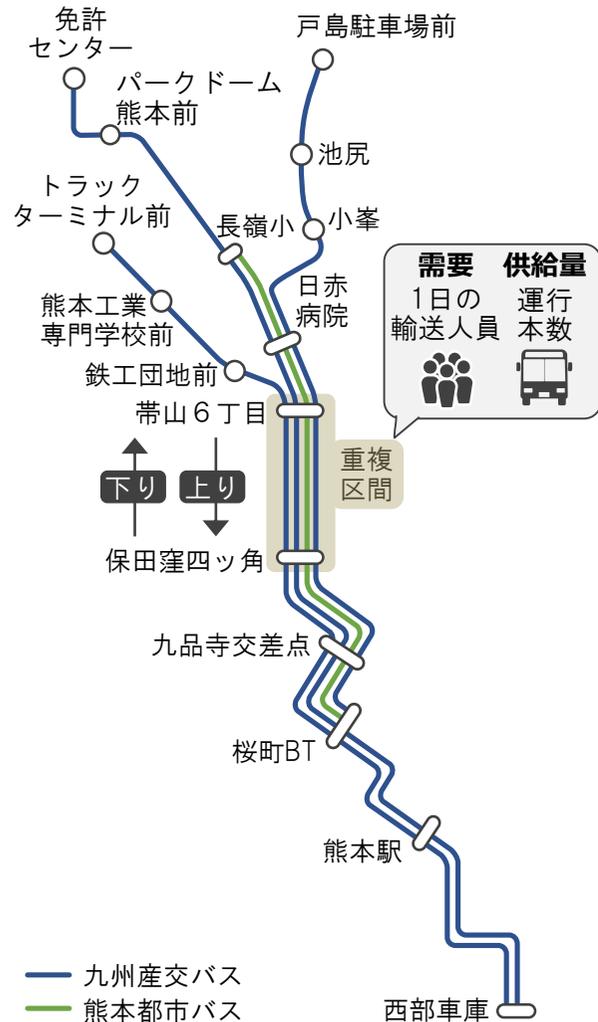
方針 熊本都市バスへの運行分担による競合解消・需給バランスに合わせた最適化

- 取組内容**
- ① 運行量の多い熊本都市バスに九州産交バスのトラックターミナル・免許センター系統を移譲し、事業者間の競合を解消（一部系統は廃止）
 - ② 需給バランスを踏まえた重複路線の効率化（減便、区間短縮等）、待ち時間の平準化による利便性の維持・向上
 - ③ 効率化で生じた余剰：重複区間①（旧3号線方面）の運行に充当（九州産交バス）

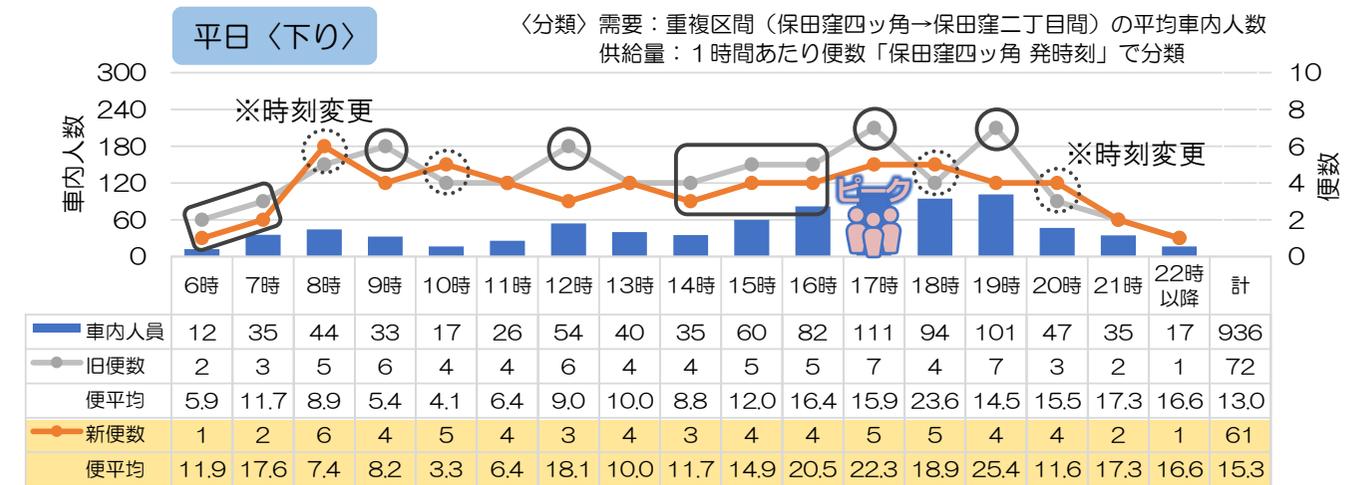
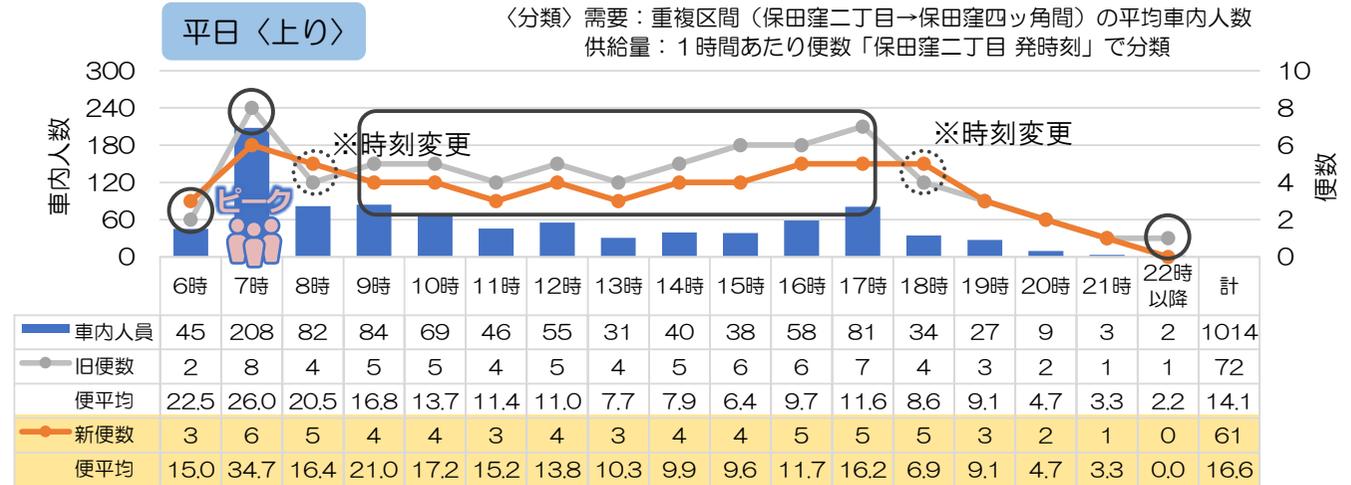


■ 需要と供給のバランス

各方面の路線が通過する重複区間の「輸送人員（需要）」と「運行本数（供給量）」の状況は次の通りである。需要と供給量のバランスが取れた運行本数の確保を前提として、利用実態に合わせた提供サービスの効率化により運転士・車両の余剰を確保



輸送人員と運行本数 ※輸送人員90%で検証（新型コロナウイルス影響）



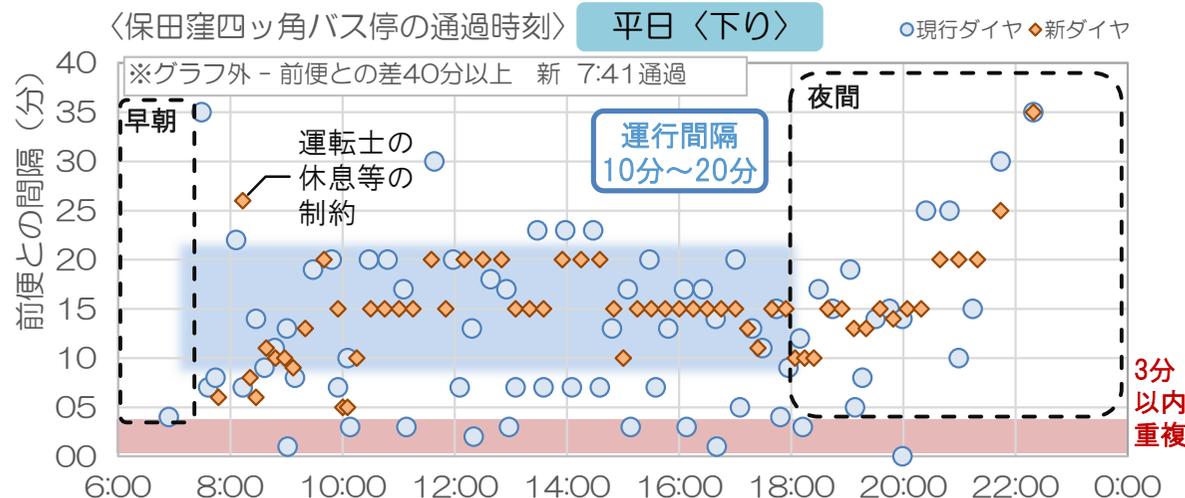
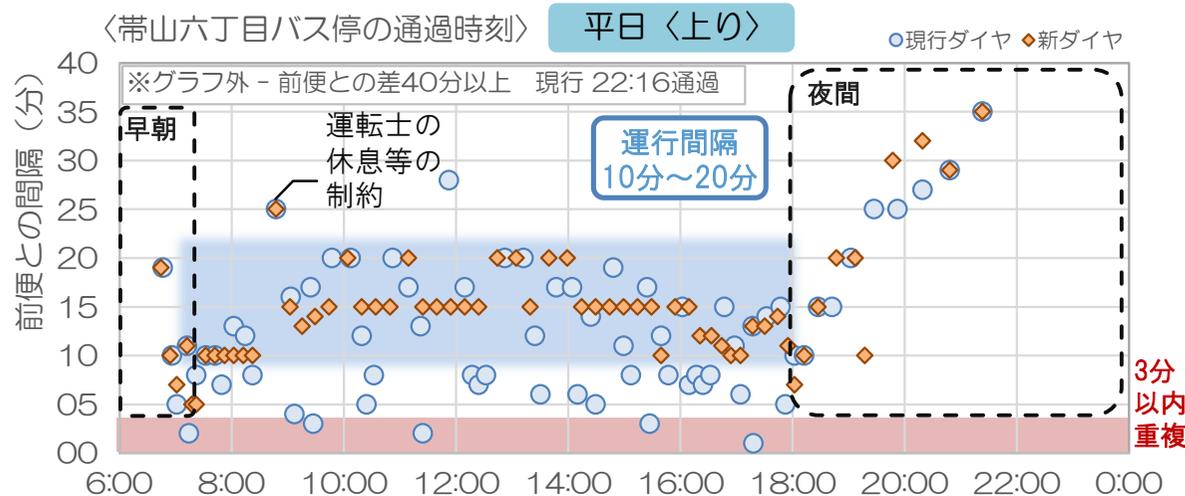
注）輸送人員は2019年10～12月時点データをベースとして使用（輸送人員は90%で乗じたもの）

4 待ち時間の平準化 / 利便性の維持・向上につながる取組(参考資料)12

■ 待ち時間の平準化

利用者にとって無駄となっていた重複ダイヤを解消しつつ、早朝や夜間、運転士の休息等で制約される時間を除き、10分～20分の運行間隔に調整

運行間隔（平日便の前便との時間差）



■ 利便性の維持・向上策

1 無駄になっていた重複ダイヤの再生

待ち時間の平準化により、利用者にとって無駄だった3分以内で運行する重複ダイヤを解消し、効率化しつつ利用しやすいダイヤへと改善

(3分以内重複ダイヤの便数・総便数に対する割合)

運行日	現状	最適化後	差
平日	15便 (10.6%)	0便 (0.0%)	15便 改善
土曜	10便 (9.6%)	0便 (0.0%)	10便 改善
日祝	0便 (0.0%)	0便 (0.0%)	- -

※帯山六丁目・保田窪四ッ角の通過時刻から算定

2 熊本駅-西部車庫間の代替サービスの確保

必要な運転士数削減のために区間短縮する熊本駅-西部車庫間は、重複区間①(旧3号線) 富尾団地系統の一部を西部車庫に延伸してサービスを代替

3 定期券の利便性向上とスムーズな利用転換

(定期券利用者)

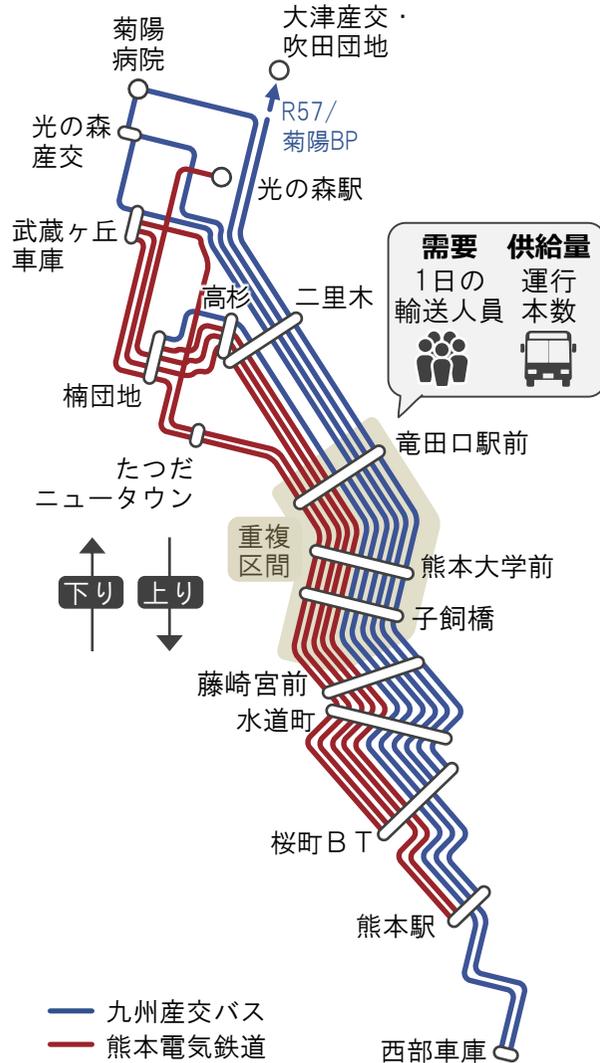
運行系統の移譲に伴い、重複区間の利用者はどの便でも乗車でき、定期利用が便利に(平日94便+28便→122便)。一部定期券利用者で事業者切替による弊害が生じないよう各社で円滑に対応

(乗り継ぎが必要な定期券利用者)

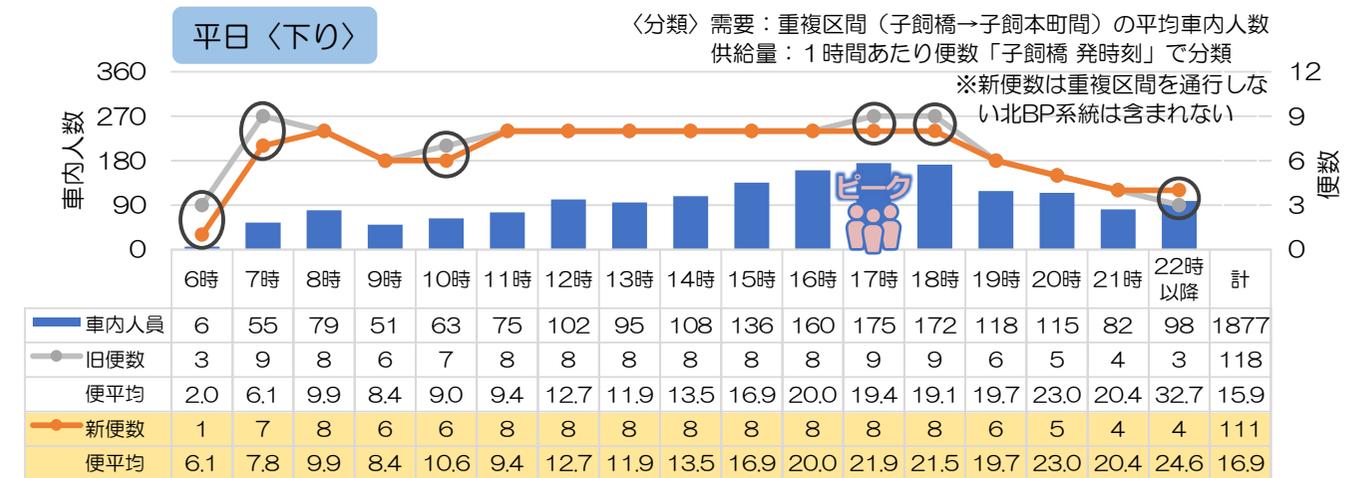
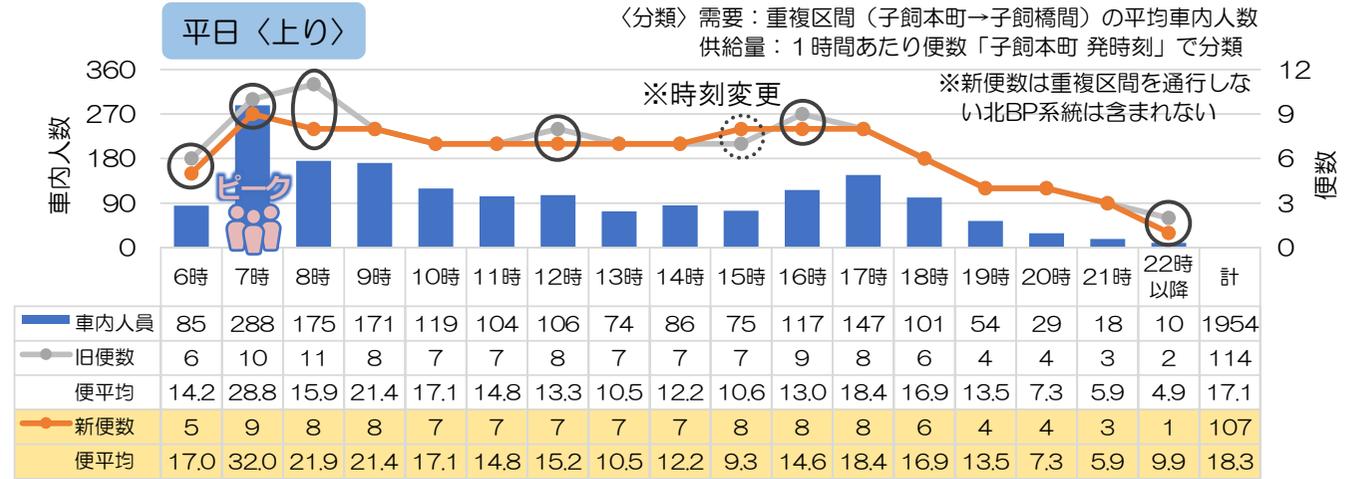
西部車庫周辺を利用する乗り継ぎが必要な現在の定期保有者は、運行する両社で乗り継ぎ定期券を発行してスムーズに利用できるよう対応

■ 需要と供給のバランス

各方面の路線が通過する重複区間の「輸送人員（需要）」と「運行本数（供給量）」の状況は次の通りである。需要と供給量のバランスが取れた運行本数の確保を前提として、利用実態に合わせた提供サービスの効率化により運転士・車両の余剰を確保



輸送人員と運行本数 ※輸送人員90%で検証（新型コロナウイルス影響）



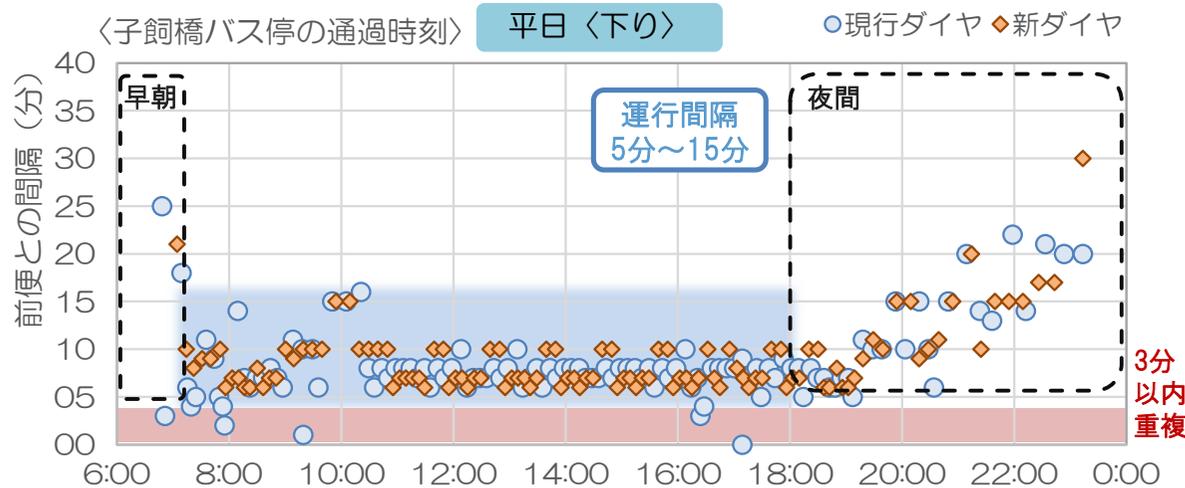
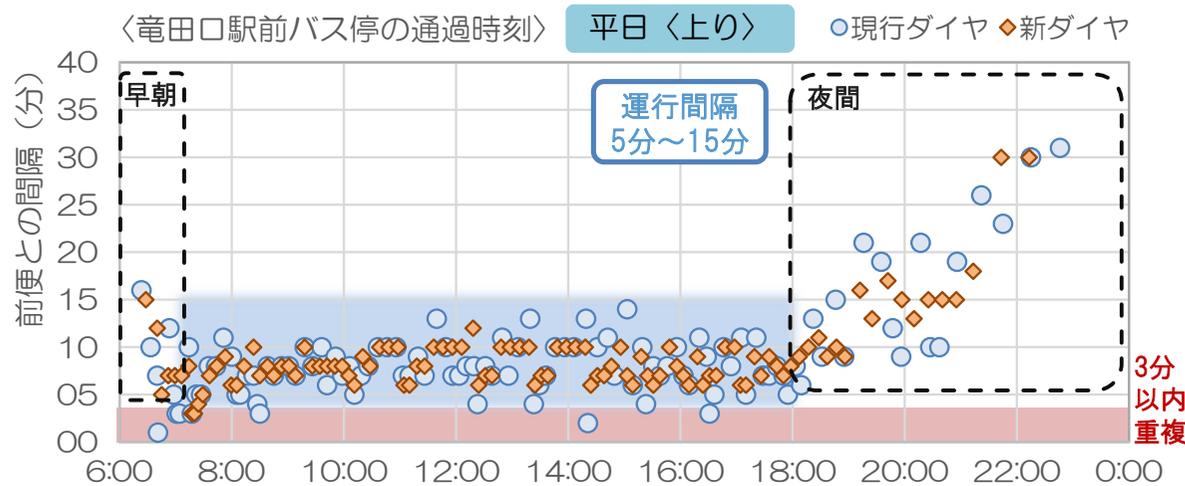
注）輸送人員は2019年10～12月時点データをベースとして使用（輸送人員は90%で乗じたもの）

5 待ち時間の平準化 / 利便性の維持・向上につながる取組(参考資料) 15

■ 待ち時間の平準化

利用者にとって無駄となっていた重複ダイヤを解消しつつ、早朝や夜間、運転士の休息等で制約される時間を除き、5分～15分の運行間隔に調整

運行間隔（平日便の前便との時間差）



■ 利便性の維持・向上策

1 無駄になっていた重複ダイヤの再生

待ち時間の平準化により、利用者にとって無駄だった3分以内で運行する重複ダイヤを解消し、効率化しつつ利用しやすいダイヤへと改善

(3分以内重複ダイヤの便数・総便数に対する割合)

運行日	現状	最適化後	差
平日	13便 (5.7%)	1便 (0.5%)	12便 改善
土曜	19便 (9.0%)	3便 (1.6%)	16便 改善
日祝	0便 (0.0%)	0便 (0.0%)	- -

※ 竜田口駅前・子飼橋の通過時刻から算定

2 熊本駅周辺の開発に対応したサービス向上

効率化で生じた余剰は、熊本駅再開発に対応した路線延伸を行い、旧57号線⇔熊本駅間に生まれる新たな移動需要に対しサービス向上（昼間2便/h）。併せて電鉄便に関しては楠起終点から武蔵ヶ丘、光の森方面に延伸

3 2社共通の乗継割引によるサービス向上

- ・ 楠団地～高杉間は、2社協調による効率化で減便の影響があるため、**どちらの会社でも乗車できる共通定期券を開始し**、定期利用がより便利に
- ・ 北バイパス区間は、区間短縮により乗り継ぎが生じるため、熊本電気鉄道・九州産交バスの路線を相互に乗り継ぐ利用者への対応として、**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）を別途付与し**、利用者の利便性を維持・向上

共同経営計画第1版において全4区間の重複区間の最適化に取り組み、下記の事業効果を見込む。

1 計画対象路線すべてのサービス提供の維持

- 令和5年度までの3年間、全ての対象系統について、サービス提供を維持
- 早朝・深夜時間を除き、5～20分間隔の運行を維持し、待ち時間の改善により利便性を維持・向上

2 収益性・効率性の向上

- 重複区間4区間の効率化により、収益性は事業全体で約31百万円（3年で+約91百万円）の改善
- サービスの維持に必要な運転士数5.5人/日、車両数4.6台/日をそれぞれ改善し、運行の効率性を向上

3 熊本駅周辺の開発に合わせたサービスの向上

効率化によって生じた余剰を充当し、熊本駅周辺の開発（市民の移動先の変化）に合わせた各方面の路線延伸を行うことで、バス利用者の利便性を向上

収益性

(単位：千円)

項目	現状	共同経営	差額 (R5年の差)
	R5年	R5年	
熊本都市バス	-6,267	-3,785	2,482 千円 改善
熊本バス	-4,128	0	4,128 千円 改善
熊本電気鉄道	-7,636.4	-4,998.9	2,637 千円 改善
九州産交バス	-424,880	-403,221	21,659 千円 改善
産交バス	-23,881	-23,881	0 千円 -
計	-466,792	-435,886	30,906 千円 改善

※経常欠損額（収益-費用）を表記

運転士数

(単位：人)

項目	現状	共同経営	差額 (R5年の差)
	R5年	R5年	
熊本都市バス	13.6	15.1	1.5 人 悪化
熊本バス	0.8	0.0	0.8 人 改善
熊本電気鉄道	6.5	4.9	1.6 人 改善
九州産交バス	82.1	77.5	4.6 人 改善
産交バス	3.0	3.0	0.0 人 -
計	106.0	100.5	5.5 人 改善

※各社の運転士1人当たり実車走行時間から換算

車両数

(単位：人)

項目	現状	共同経営	差額 (R5年の差)
	R5年	R5年	
熊本都市バス	11.7	13.0	1.3 台 悪化
熊本バス	0.8	0.0	0.8 台 改善
熊本電気鉄道	5.3	4.0	1.3 台 改善
九州産交バス	67.4	63.6	3.8 台 改善
産交バス	2.4	2.4	0.0 台 -
計	87.6	83.0	4.6 台 改善

※各社の車両1台当たり実車走行時間から運転士数を換算