

# 熊本地域乗合バス事業共同経営 に関する状況報告

令和4年（2022年）7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

**2** 共同経営計画（第1版）の効果

**3** 共同経営の取組（2022年度以降）

## 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、系統移譲に伴う定期券の継続措置、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、系統移譲に伴う定期券の継続措置
- 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5.6人/日・車両4.7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



## 事業全体の概要

収支赤字 R5年度で約31百万円 改善（3年間で約91百万円 の改善効果）、  
サービス維持に必要な運転士 5.6人/日・車両 4.7台/日 改善

① 旧3号線

収支 約16百万円 悪化

人員/車両 ▲0.9人/0.6台 悪化

### ■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



余剰の充当

熊本駅方面の延伸

### ■熊本都市バス

重複路線の見直し

系統の移譲→九州産交バスへ



余剰の充当

区間③の運行に活用

### ■2社共通

系統移譲に伴う定期券の継続措置

③ 産業道路・国体道路

### ■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→熊本都市バスへ  
一部系統の廃止（戸島駐車場）



余剰の充当

区間①の運行に活用

### ■2社共通

系統移譲に伴う定期券の継続措置

収支 約32百万円 改善

人員/車両 4.4人/3.4台 改善

② 川尻市道

収支 約2百万円 改善

人員/車両 0.8人/0.8台 改善

### ■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（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

### ■九州産交バス

重複路線の見直し

減便、増便



余剰の充当

熊本駅方面の延伸

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



余剰の充当

熊本駅方面の延伸  
武蔵ヶ丘、光の森方面延伸

待ち時間の平準化

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

収支 約13百万円 改善

人員/車両 1.3人/1.1台 改善

④ 旧57号線

## 1 収益性の改善に関する目標の達成状況

- 当初計画においては、コロナ禍による輸送人員減少の影響を1割と想定して、重複区間4方面の効率化による収益性の改善効果をR3年度で約30百万円と見込んでいた。
- 実際にはコロナ禍の影響で、輸送人員は約25%も減少。そうした大幅な経営環境の変化の中でも、共同経営計画の実施により効率化ができていたことから、これらの影響を踏まえた見直しを行ったところ、効率化による収益性の改善効果として約33百万円の効果を得られたと推計される。

### ■輸送人員の変化

	コロナ前 (R1年) 千人	コロナ後 (R3年) 千人	R1→R3
全路線	26,736	20,111	▲25%
4方面計	5,923	4,457	▲25%

### ■実車走行キロの変化

	コロナ前 (R1年) 万キロ	コロナ後 (R3年) 万キロ	R1→R3
全路線	2,674	2,474	▲7%
4方面計	406	365	▲10%

共同経営を行った4方面計では、効率化の効果として実車走行キロを抑えることができている。

### ■対象路線の収支

単位 千円

	当初経営計画				コストおよびコロナ影響見直し		収支実績
	コロナの影響なし		コロナの影響を加味 (10%の減少を想定)		コロナの影響を加味 (25%の減少の場合)		
	共同経営を行わなかった場合	共同経営を行った場合	共同経営を行わなかった場合	共同経営を行った場合	共同経営を行わなかった場合	共同経営を行った場合	
都市バス	3,791	7,881	-12,542	-11,482	-33,640	-36,570	-30,679
熊本バス	-2,972	0	-3,493	0	-4,275	0	0
熊本電鉄	-6,093.0	-3,317.9	-12,757.7	-9,077.8	-22,370.3	-17,203.1	-13,505.8
九産交	-379,219	-359,446	-484,585	-463,027	-556,137	-534,887	-544,648
産交バス	-20,445	-20,445	-21,726	-21,726	-25,327	-25,327	-19,610
計	-404,938	-375,329	-535,103	-505,313	-641,750	-613,987	-608,443
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
共同経営による効果	②-①		④-③		⑥-⑤		⑦-⑤
	29,609		29,790		27,763		<b>33,307</b>

※数値はいずれも令和3年度値

※「コストおよびコロナ影響見直し」は、コロナ禍による輸送人員減少の影響を一律25%とし、各社のコストはコロナ禍の影響を踏まえて削減した令和3年度の実績値(走行キロあたり単価)を用いて見直したものの

(そのため、実績では各路線一律25%の減少でないことから、共同経営を行った場合と想定値とは数値が異なる。)

※経常欠損額(収益-費用)を表記

## 2 人員数・車両数の改善に係る目標の達成状況

●サービスの維持に必要な運転士数5.6人/日、車両数4.7台/日をそれぞれ改善し、運行の効率性の向上を見込み、計画通りの運行により目標を達成している。

### 運転士数

(単位：人)

項目	共同経営なし	共同経営	実績	差額 (R3年の差)	
	R3年	R3年	R3年		
熊本都市バス	13.6	15.1	15.1	1.5 人 増加	見込み 通り
熊本バス	0.8	0.0	0.0	0.8 人 減少	
熊本電気鉄道	6.5	4.9	4.9	1.6 人 減少	
九州産交バス	82.1	77.4	77.4	4.7 人 減少	
産交バス	3.0	3.0	3.0	0.0 人 -	
計	106.0	100.4	100.4	5.6 人 減少	

※各社の運転士1人当り実車走行時間から換算

### 車両数

(単位：台)

項目	共同経営なし	共同経営	実績	差額 (R3年の差)	
	R3年	R3年	R3年		
熊本都市バス	11.7	13.0	13.0	1.3 台 増加	見込み 通り
熊本バス	0.8	0.0	0.0	0.8 台 減少	
熊本電気鉄道	5.3	4.0	4.0	1.3 台 減少	
九州産交バス	67.4	63.5	63.5	3.9 台 減少	
産交バス	2.4	2.4	2.4	0.0 台 -	
計	87.6	82.9	82.9	4.7 台 減少	

※各社の車両1台当り実車走行時間から運転士数を換算

## 3 基盤的サービスの提供の維持に係る目標の達成状況

早朝・深夜時間や利用客の少ない時間を除き、概ね5~30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・向上を目標として計画を策定した。その後、利用者の声に基づき一部を令和4年1月に見直し、現在は見直した計画の通りに運行している。現在の運行状況は下記の通りである。

その結果、便数は減少させているものの、最大運行間隔は改善し、利用客の待ち時間を改善している。

路線 (区間)	運行会社	上下	運行日	始発時刻	終発時刻	便数	最大運行間隔時間			
							朝	昼	夕	夜
重複区間①	九州産交バス 産交バス	上り	平日	6:13(+0分)	22:22(▲1分)	119便(▲3便)	11分(▲5分)	15分(▲2分)	16分(▲1分)	35分(▲14分)
		下り	平日	6:38(+3分)	23:00	119便(▲4便)	16分(▲3分)	15分(▲5分)	10分	25分(▲10分)
重複区間②	九州産交バス	上り	平日	6:16	21:56(+18分)	46便(▲2便)	27分(▲1分)	25分	26分	42分(▲13分)
		下り	平日	6:40	22:55	45便(▲3便)	70分	40分	26分(+4分)	45分
重複区間③	都市バス	上り	平日	6:25(▲2分)	21:23(▲53分)	61便(▲11便)	25分	20分(▲8分)	20分(+5分)	35分(▲18分)
		下り	平日	6:44(▲6分)	22:19	61便(▲11便)	57分(+22分)	20分(▲10分)	16分(▲4分)	35分
重複区間④	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)	15分(▲1分)	12分(▲2分)	11分(▲4分)	30分(▲1分)
		下り	平日	6:43(+20分)	23:13	111便(▲7便)	21分(▲4分)	15分(▲1分)	10分	30分(+8分)

【凡例】  
 20分(+5分)  
 / \  
 現在の運行 共同経営実施  
 状況 前との比較

水色 改善した項目

※表中の(カッコ)内の数値は共同経営計画実施前(R3.3)との比較であり、+▲の表示が無い項目は、変更していないことを示す。

捻出した運転士・車両は熊本駅周辺の開発に合わせた新規需要対応に活用し、サービスを向上 ⇒ **利用者増加**



▲2021.4月開業したアミュプラザくまもと

平日従前ダイヤ

新ダイヤ

179便 → 215便  
(120%増)

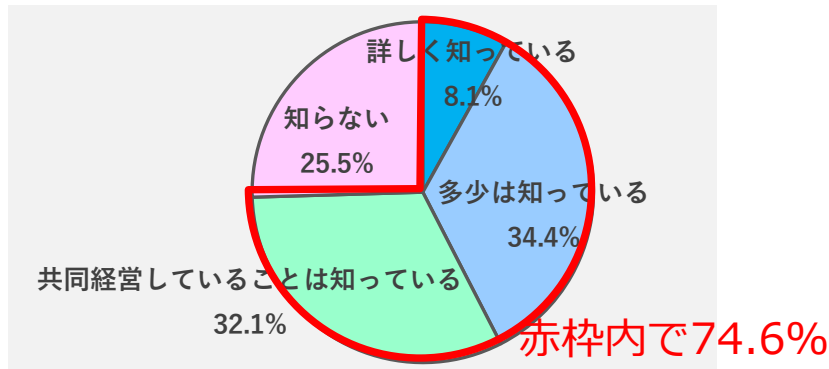
年	1日あたり熊本駅乗車
2020年度下期	約1,525人/日
2021年度下期	約2,178人/日

2020年度下期と比較して、2021年度は利用者は1日当たり143%増で進捗

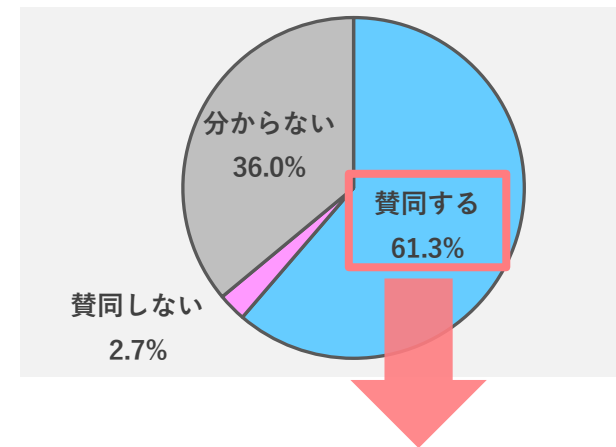
## 2 共同経営計画第1版の効果（アンケート結果）

バスの利用者において、共同経営の認知度は7割以上、共同経営の取組について賛同する方は61%の結果となった。賛同されている方の多くは、サービスが維持されている事を評価している。

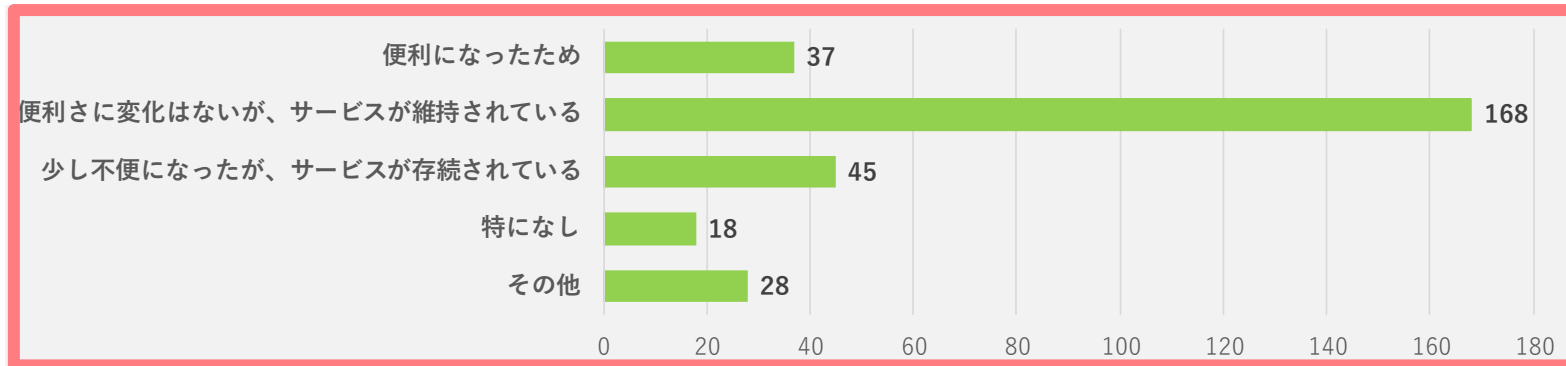
### 共同経営の認知度（n = 483）



### 共同経営の取組（n = 483）



### 賛同する理由（n = 296）



#### ○アンケート調査方法

車内にポスターを掲示して、webアンケート調査への協力を依頼。  
4つの重複区間を含む路線の利用者を対象とする旨を記載。

#### ○被験者の回答方法

ポスター内に掲示されている3次元バーコードからwebアンケート調査画面にアクセスしてweb上で回答。

#### ○調査実施期間と回答件数

期間：令和3年7月13日（火）～令和3年9月30日（木）  
回答件数：483件



熊本地域における公共交通ネットワークの利便性・生産性を最大限向上していくため、県内バス事業者5社が企業間の垣根を超えてあらゆる取組みを実施していく。

- 1 共通定期券の導入（2022.4～）**
- 2 共同経営計画（第2版）の策定（県庁方面系統の最適化）**  
→実施予定2022年10月1日
- 3 路線バス利用者増に向けたマーケティング戦略策定**
- 4 デジタルサイネージの活用**  
※NICT Beyond 5G研究開発促進事業との連携事業
- 5 バス利用者の信頼を得るためのバス運行時分適正化**
- 6 「バス・電車子ども無料（大人100円）の日」の企画実施**
- 7 熊本市「まちなかループバス」の（試行）運行継続**

共同経営事業を着実に進め、県民市民の皆さんの移動手段の確保に努めていく

## ① 共通定期券の導入（2022.4～）

### ■ 共通定期券の概要

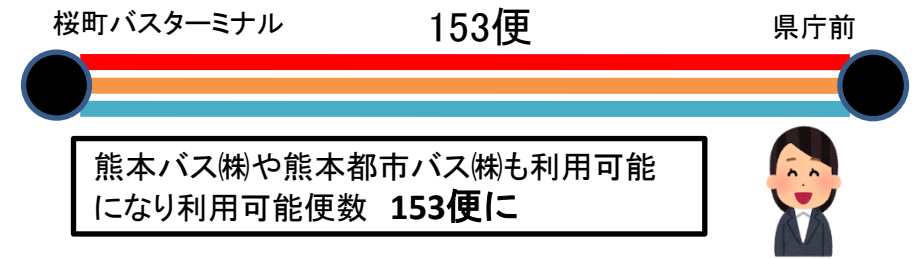
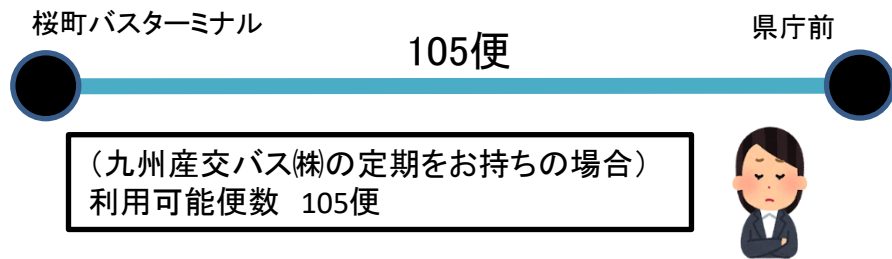
- 複数のバス事業者が運行する路線において、どの会社のバスでも利用することができる共通定期券（くまモンのICカード）について、令和4年4月より運用開始



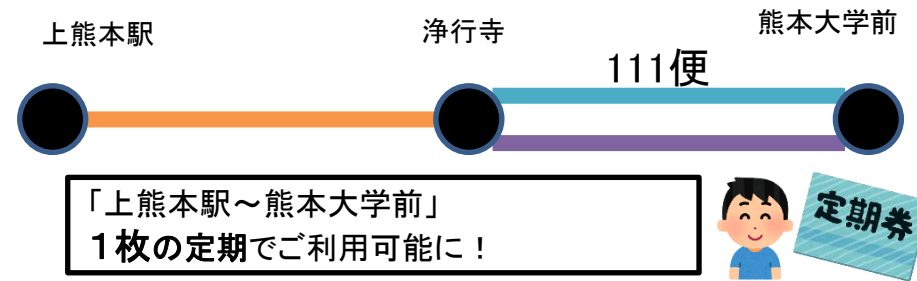
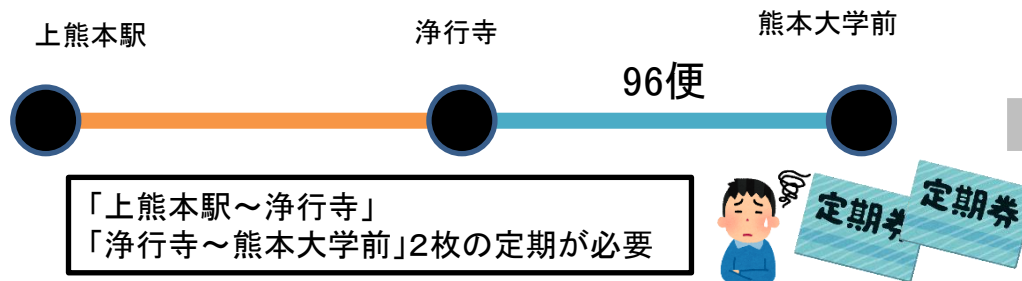
<これまでの定期券>

<令和4年4月1日以降販売の定期券>

#### 桜町バスターミナル～県庁前の例



#### 上熊本駅～浄行寺の例



#### ■利用者の声

（中央区 女性会社員）

「定期が使える本数が多くなり、帰宅時の選択肢が増えて助かる」

（西区 女子高校生）

「学校帰りに市中部に立ち寄る時など、複数の会社のバスが使える便利」

2022.4.28熊本日日新聞朝刊より（利用者のコメントを抜粋）

#### ■販売状況

※4月分（産交バス除く）

・ 販売枚数                      8,809 枚                      （前年比約 **1.16**倍）

・ 販売額                      約1億5,221万円                      （前年比約 **1.23**倍）

※ 4/1以降に発行した定期券が共通定期券となるため、3月の買い控えなどが前年比増に影響している可能性がある。

## ④ デジタルサイネージの活用

利用者にとってわかりやすい情報提供を行うことで、バス利用促進を図るとともに、自動車から公共交通への利用転換を促すため、デジタルサイネージを主要駅に設置予定。（令和4年8月 上熊本駅から順次設置予定）

▼実施イメージ

項目	概要
期間	令和4年度～令和6年度(令和7年3月)
場所	熊本駅、上熊本駅、新水前寺駅 <b>3か所</b>
内容	デジタルサイネージによる運行情報等提供



### 乗換結節点サイネージ

17:58 乗換時刻案内

18:00 北熊本	18:00 健軍町	① のりば子飼橋・京町・大江渡鹿方面
18:30 北熊本	18:30 北熊本	④ のりば市役所・熊本駅方面
		③ のりば上熊本営業所・フードビル方面

現在時刻 16 21 上熊本駅 電車・バス時刻

<b>JR</b> 熊本・八代方面	<b>市電</b> 辛島町・健軍町方面
16:28 普通 八代	16:23 健軍町
16:49 普通 八代	16:37 健軍町
<b>JR</b> 久留米・鳥栖方面	<b>バス</b>
16:27 普通 鳥栖	16:21 都市 桜町バスターミナル
16:43 普通 鳥栖	16:25 都市 上熊本営業所
<b>熊本電鉄</b> 北熊本・御代志方面	16:29 産交 万楽寺
16:32 北熊本	16:36 都市 第一環状線
17:02 北熊本	16:37 都市 動植物園西口

## ⑥ 「バス・電車子ども無料（大人100円）の日」の企画実施

2022.9.17（予定）（2020、2021は中止）

### （概要）

熊本県下路線バス（一部路線は対象外）、熊本電鉄電車及び熊本市電の利用料金を、子ども（小学生以下）0円、大人100円とする。

### （目的）

バス・電車に馴染みの薄い市民・県民の皆様へ、公共交通を見直してもらう機会を創出し、公共交通の利用促進に繋げ、併せて、県域全体の移動（おでかけ）の総量増加による地域活性化を目指す。  
また、公共交通の利用者数、採算性等を調査し、次年度以降の実施や継続性についても検討していく。

### （検討事項）

- ・ LINEと連携したデジタルチケット（1日乗車券）の販売
- ・ 人流データの分析



▲ 2019年9月のバス・電車無料の日の様子