

熊本地域乗合バス事業共同経営計画 〈第1版〉

令和3年（2021年）3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 | 13 |
| | (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 | 17 |
| 2-2-2 | 共同経営の内容 | 18 |
| | (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 | 23 |
| 2-2-4 | 共同経営の目標 | 23 |
| | (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 | 26 |
| 2-3-2 | 共同経営の内容 | 27 |
| | (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 | 33 |
| 2-3-4 | 共同経営の目標 | 34 |
| | (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 | 37 |
| 2-4-2 | 共同経営の内容 | 38 |
| | (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 | 44 |
| 2-4-4 | 共同経営の目標 | 45 |
| | (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 | 53 |
| 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 | 53 |
| 4-2 | 共同経営による実施が想定される、その他の事業 | 53 |
| 4-3 | 余剰の充当（運転士等の労働環境の改善） | 53 |
| 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) 定期券利用等に係る対応方針（参考資料） | |
| | (6) 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・国道道路（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。

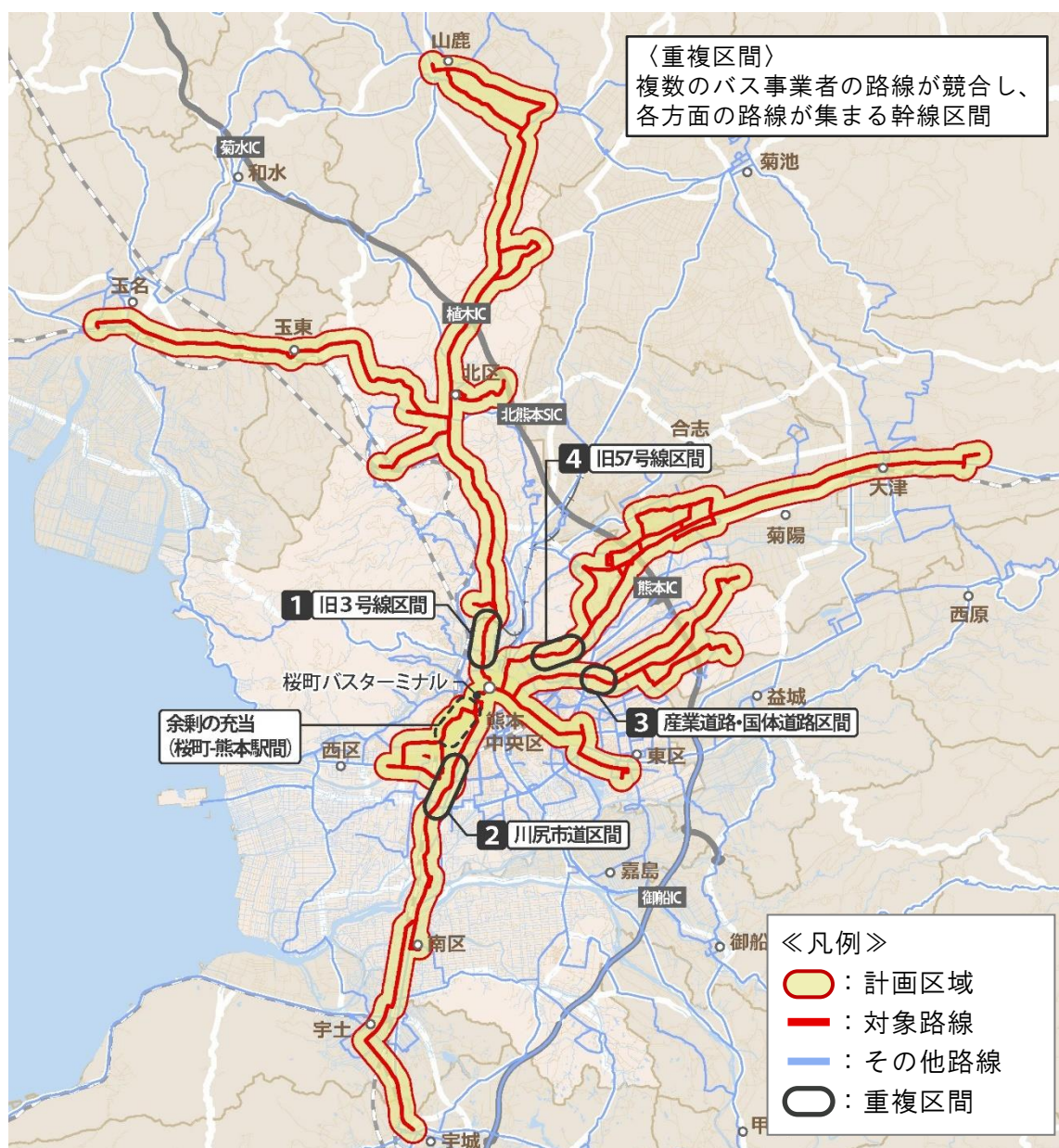


図1-2-1 計画区域・対象路線等

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、九州産交バスへの移譲）

〈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

2 社共通 ○系統の移譲に伴う定期券の継続措置

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、熊本都市バスへの移譲)

〈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

2 社共通 ○系統の移譲に伴う定期券の継続措置

重複区間 2-4 旧 5 7 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

2 社共通 ○2 社共通の共通定期券・乗継割引

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+5.6 人/日・車両+4.7 台/日 改善

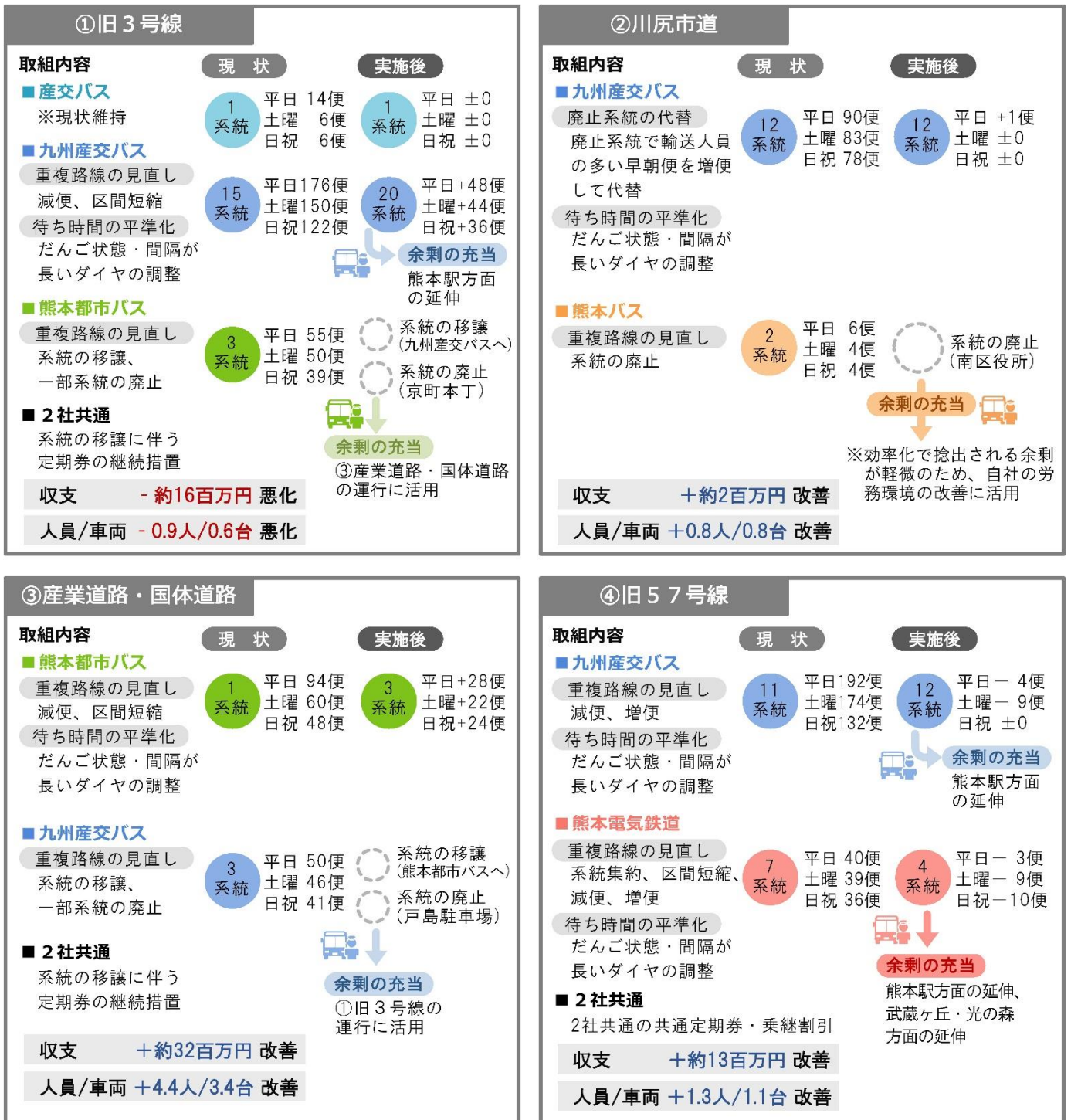


図 1-3-1 各区間の事業概要

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）

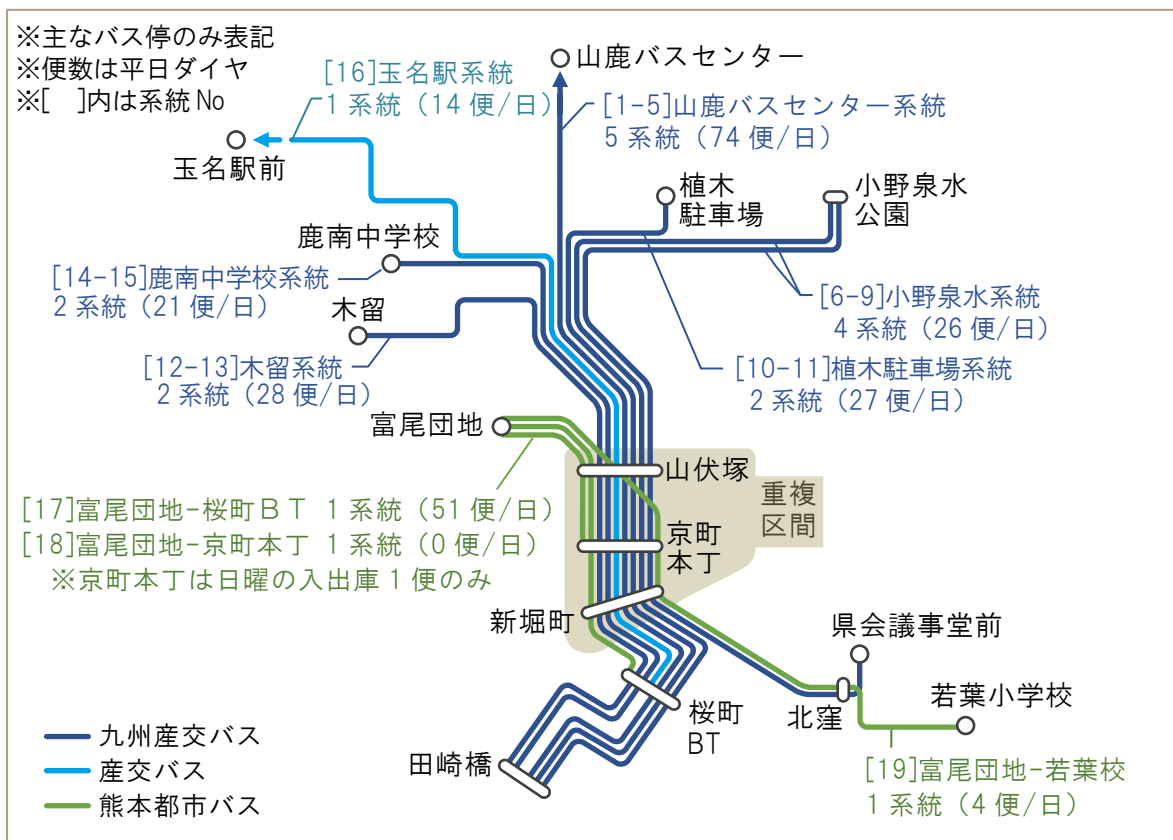


図 2-1-1 運行系統図（現状）

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争を解消するため、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（当該運行については、区間 2-3 で九州産交バスに生じた余剰を充当する）。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又は県会議事堂前に区間短縮する。

○系統の移譲に伴う定期券の継続措置

運行事業者が九州産交バスに切り替わることで、富尾団地系統の熊本都市バス定期券を購入済みの利用者または新規購入者にとって不利益が生じないよう、従前と同様に利用できる定期券を継続的に運用する。なお、収入の分配が一部生じることから本計画 2-1-3 運賃の分配に実施条件を整理する。

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、一部の便を植木駐車場まで区間短縮、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。

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。

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 | | | |
|------|-----------------------------------|--------------------|-------|-------------------|------------|----------------------------------------|-----------|--------|------|----|
| | | 旧 | | | | | 新 | | | |
| ダイヤ | | 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 |
| 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 29 32 37 40 45 51 57 | 34 | | 9分 | |
| 8時 | 11 17 34 42 53 57 | | 18 | 10 34 | 16分 | 3 8 17 31 36 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 | 13 | | 10分 | |
| 10時 | 17 28 40 50 58 | | 33 58 | 3 33 | 14分 | 3 8 17 28 40 48 53 | 33 58 | | 11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 30 42 | | | 13分 | | |
| 21時 | 14 | | 33 | 31分 | 12 27 | | | 30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

2-1-3 運賃の分配

系統の移譲に伴う定期券の継続措置の実施条件は、次に示す通りとする。

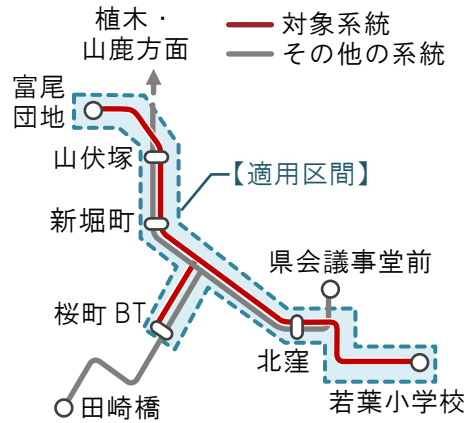
(1) 単独定期券の継続措置

系統の移譲により運行事業者が切り替わることで、他社の定期券を取り扱えない現状の運用のままでは定期券購入者の不利益が生じるため、(従前の運行事業者から) 購入済みの富尾団地系統の単独定期券を継続的に使用できるよう運用する。

○実施内容

| 項目 | 内容 |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 適用 | 令和3年4月以降に有効な熊本都市バス単独定期券の保有者(富尾団地系統) |
| 対象系統 | 九州産交バス系統 17・19(富尾団地) |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○令和3年4月以降の有効期限内は、対象系統に乗車する際、従前に購入済みの熊本都市バス単独定期券を提示することで乗車可能 ○有効期限内で払い戻しを希望する利用者は、手数料なしで払い戻し可能 ※新規購入・更新は九州産交バスから再購入 |
| 期間 | 令和3年4月1日～令和3年7月31日 |
| 収入分配 | 有効日数の割合に応じて該当する収入を分配 $分配額 = 定期券販売額 \times 有効日数割合 (4月以降の有効日数 \div 全有効日数)$ |
| 考え方 | 該当する定期券収入をそれぞれの運行期間に該当する有効日数の割合に応じて分配 |

○適用区間・対象系統の図示



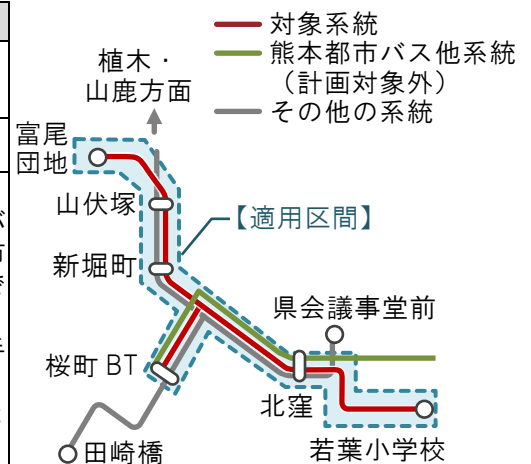
(2) 乗継定期券の継続措置

系統の移譲に伴い、2社に跨る乗継定期券が必要な利用者は定期券の枚数や費用が増加することのないよう、従前と同様に使用できる乗継定期券を新規販売する。

○実施内容

| 項目 | 内容 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 適用 | 対象系統⇔熊本都市バス他系統の乗継定期券を購入済み、又は新規購入する利用者 |
| 対象系統 | 九州産交バス系統 17・19(富尾団地) |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○令和3年4月以降に有効な乗継定期券を購入済みの定期券保有者は、対象系統⇔熊本都市バス他系統の双方で、従前に購入済みの熊本都市バス乗継定期券を提示することで支払いなしで乗車可能 ○有効期限内で払い戻しを希望する利用者は、手数料なしで払い戻し可能 ○新規購入または更新の希望者には、個別対応として両社に乗車可能な操作を施した特別IC乗継定期券を販売(従前と同様に利用可能) |
| 期間 | 令和3年4月1日～令和6年3月31日を目途とする |
| 収入分配 | 有効日数の割合及び各社運行区間の運賃の割合に応じて収入を分配 $分配額 = 定期券販売額 \times 有効日数割合 \times 各社運行区間の運賃の割合$ |
| 考え方 | 該当する定期券の収入は、熊本都市バス・九州産交バスそれぞれの有効日数の割合及び各社運行区間の運賃の割合に応じて分配 |

○適用区間・対象系統の図示



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 |
| | 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 | -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 |
| | 若葉校～県庁前～富尾団地 | 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0.9人/日(平日)、車両数は+0.6台/日(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 | 12418 | 12418 | 12418 | +1509分/日 |
| | 土曜 | 9105 | 9105 | 9105 | 10499 | 10499 | 10499 | +1394分/日 |
| | 日祝 | 7052 | 7052 | 7052 | 8386 | 8386 | 8386 | +1334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/日 |
| | 土曜 | 2.8 | 2.8 | 2.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -2.8人/日 |
| | 日祝 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -1.9人/日 |
| 九州産交バス | 平日 | 30.8 | 30.8 | 30.8 | 35.1 | 35.1 | 35.1 | +4.3人/日 |
| | 土曜 | 25.7 | 25.7 | 25.7 | 29.7 | 29.7 | 29.7 | +4.0人/日 |
| | 日祝 | 19.9 | 19.9 | 19.9 | 23.7 | 23.7 | 23.7 | +3.8人/日 |
| 産交バス | 平日 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | ±0人/日 |
| | 土曜 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | ±0人/日 |
| | 日祝 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | ±0人/日 |

〈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/日 |
| | 土曜 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -2.4台/日 |
| | 日祝 | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -1.6台/日 |
| 九州産交バス | 平日 | 25.3 | 25.3 | 25.3 | 28.8 | 28.8 | 28.8 | +3.5台/日 |
| | 土曜 | 21.1 | 21.1 | 21.1 | 24.4 | 24.4 | 24.4 | +3.3台/日 |
| | 日祝 | 16.4 | 16.4 | 16.4 | 19.5 | 19.5 | 19.5 | +3.1台/日 |
| 産交バス | 平日 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | ±0台/日 |
| | 土曜 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | ±0台/日 |
| | 日祝 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | ±0台/日 |

〈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 ・ 熊本都市 バス | 上り | 平日 | 6:13 | 22:23 | 122 便 | 5 分 | 8 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 | 9 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 | 8 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) | 9 分 | 10 分 (+1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) | 9 分 (▲1分) | 9 分 | 7 分 | 12 分 | 16 分 (▲4分) | 15 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）

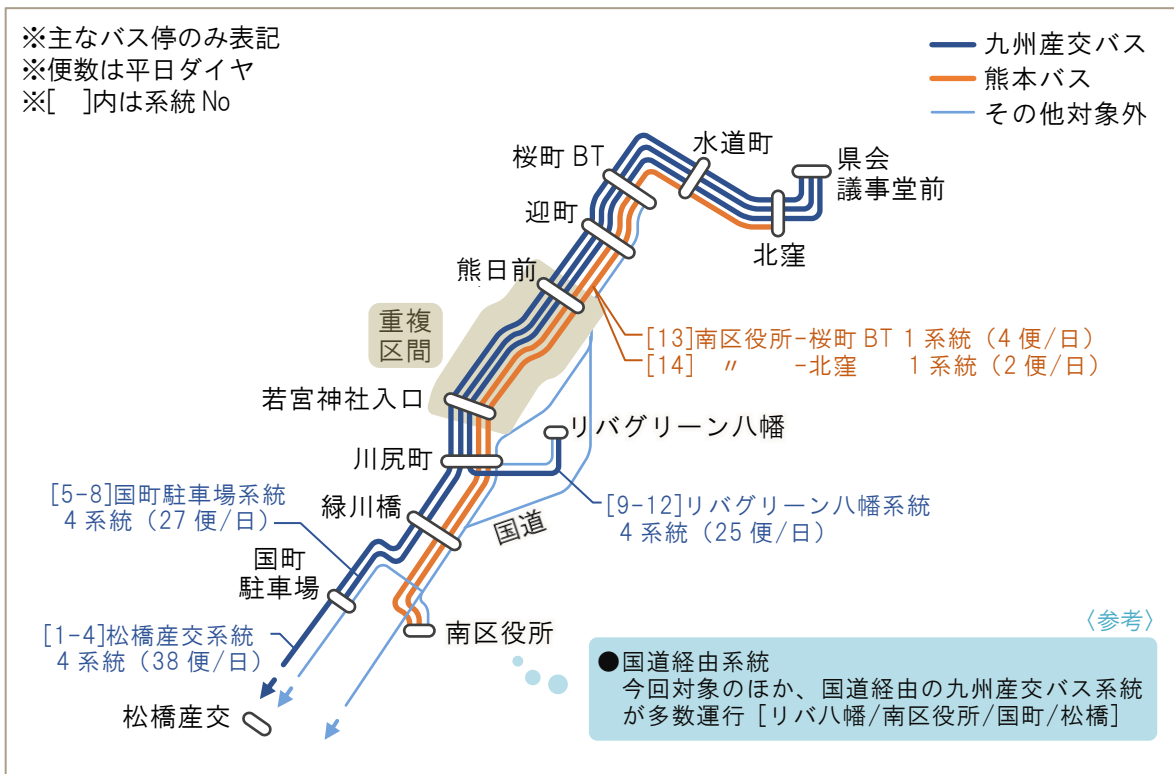


図 2-2-1 運行系統図（現状）

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 (参考 4)。

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)

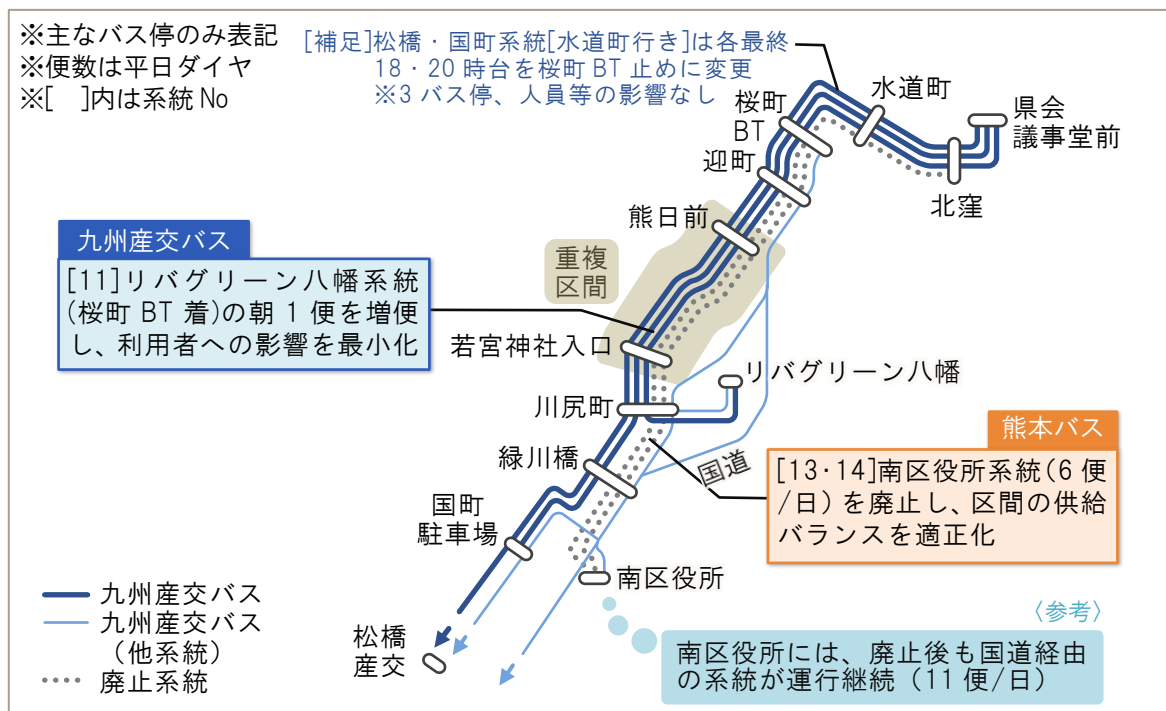


図 2-2-2 運行系統図 (実施後)

参考4. 廃止系統（南区役所系統）周辺の路線状況



図 2-2-3 廃止系統周辺の路線図 (詳細)

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 | | |
|------|------------------|------------|------|-------|---------------|--------|------|
| | 旧 | | | | 新 | | |
| | ダイヤ | 九州産交バス | 熊本バス | | 最大 間隔 | 九州産交バス | 熊本バス |
| 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/日(平日)、車両数は一0.8台/日(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/日 |
| | 土曜 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -0.4人/日 |
| | 日祝 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -0.4人/日 |
| 九州産交バス | 平日 | 14.0 | 14.0 | 14.0 | 14.0 | 14.0 | 14.0 | ±0人/日 |
| | 土曜 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.3 | 13.3 | 13.3 | +0.1人/日 |
| | 日祝 | 10.8 | 10.8 | 10.8 | 10.8 | 10.8 | 10.8 | ±0人/日 |

〈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/日 |
| | 土曜 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -0.4台/日 |
| | 日祝 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -0.4台/日 |
| 九州産交バス | 平日 | 11.5 | 11.5 | 11.5 | 11.5 | 11.5 | 11.5 | ±0台/日 |
| | 土曜 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | ±0台/日 |
| | 日祝 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | ±0台/日 |

〈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 | 20 分 | 19 分 | 39 分 | 28 分 | 25 分 | 26 分 | 55 分 |
| | | | 土曜 | 6:43 | 22:05 | 43 便 | 20 分 | 19 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 | 23 分 | 20 分 | 15 分 | 24 分 | 70 分 | 40 分 | 22 分 | 45 分 |
| | | | 土曜 | 7:29 | 23:09 | 44 便 | 33 分 | 20 分 | 20 分 | 22 分 | 76 分 | 21 分 | 32 分 | 35 分 |
| | | | 日祝 | 8:33 | 22:49 | 40 便 | 22 分 | 22 分 | 15 分 | 27 分 | 30 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) | 15 分 (+2 分) | 20 分 | 19 分 | 40 分 (+1 分) | 27 分 (▲1 分) | 25 分 | 26 分 | 42 分 (▲13 分) |
| | | | 土曜 | 6:44 (+1 分) | 22:05 | 41 便 (▲2 便) | 20 分 | 23 分 (+4 分) | 19 分 (▲2 分) | 30 分 (+1 分) | 22 分 (▲3 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) | 26 分 (+3 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) | 33 分 | 20 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) | 22 分 | 22 分 | 19 分 (+4 分) | 27 分 | 30 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～トラックターミナル | 九州産交バス | 15.9 | 49,955 | 61,338 | -11,384 |
| 3 | 免許センター | 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）

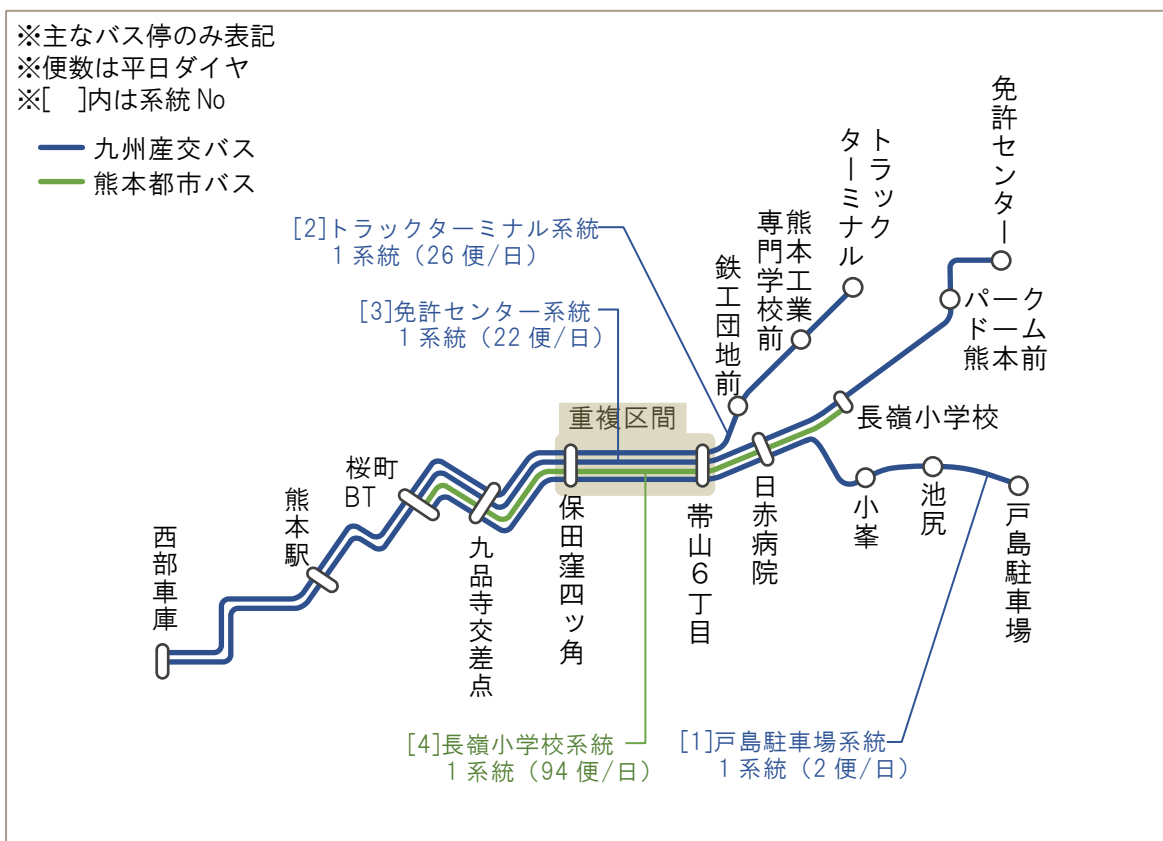


図 2-3-1 運行系統図（現状）

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（当該運行については、区間 2-1 で熊本都市バスに生じた余剰を充当する）。

○系統の移譲に伴う定期券の継続措置

運行事業者が熊本都市バスに切り替わることで、従前にトラックターミナル系統・免許センター系統の九州産交バス定期券を購入済みの利用者または新規購入者にとって不利益が生じないように、従前と同様に利用できる定期券を継続的に運用する。なお、収入の分配が一部生じることから本計画 2-3-3 運賃の分配に実施条件を整理する。

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。

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。

(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。

(3) 余剰の充当

熊本都市バスへの系統の移譲により九州産交バスに生じた余剰は、区間 2-1 の運行に充当する。

○運行系統図（実施後）

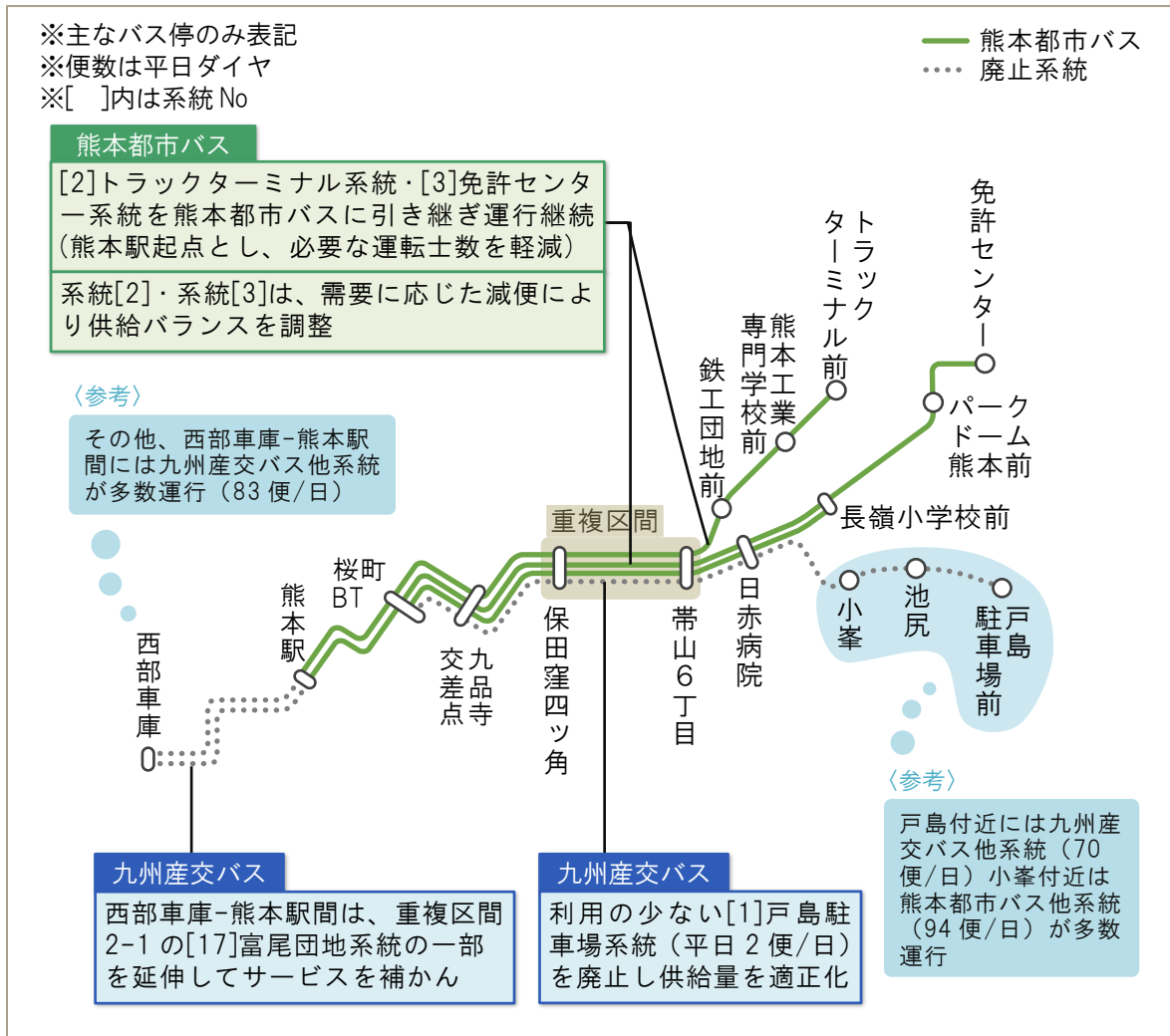


図 2-3-2 運行系統図（実施後）

参考8. 廃止系統（戸島駐車場系統）周辺の路線状況

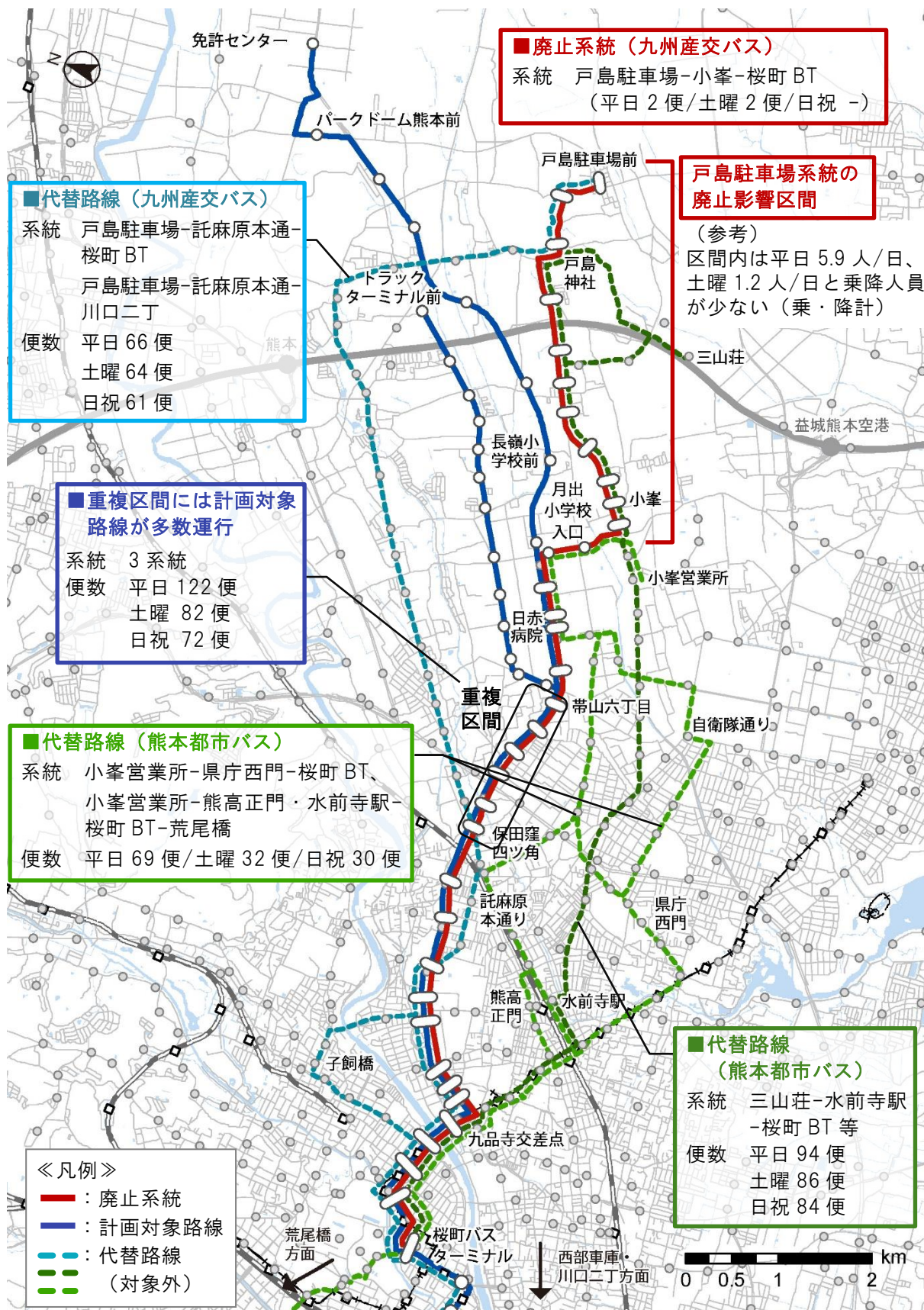


図 2-3-3 廃止系統周辺の路線図（詳細）

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 | | |
|------|-------------------------|---------|---------------|--------|-------------|---------------------|-----|
| | 旧 | | | | 新 | | |
| ダイヤ | 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 | 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 | |
| 22時 | 16 | | 53分 | | | | |
| 23時 | | | | | | | |
| 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 | |
| 22時 | | | | | | | |
| 23時 | | | | | | | |
| 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 8 24 39 54 | 16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 | |
| 土曜 | 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 | |
| | 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 | | | | | | | | |
| 日祝 | 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

系統の移譲に伴う定期券の継続措置の実施条件は、次に示す通りとする。

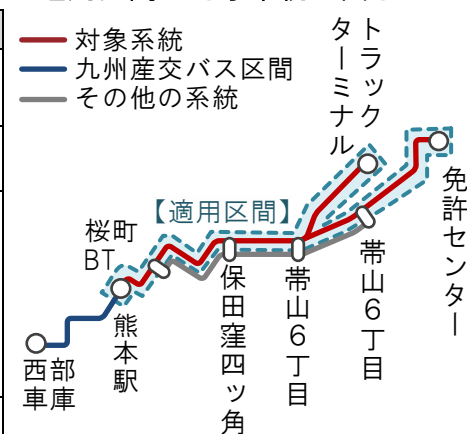
(1) 単独定期券の継続措置

系統の移譲により運行事業者が切り替わることで、他社の定期券を取り扱えない現状の運用のままでは定期券購入者の不利益が生じるため、(従前の運行事業者から) 購入済みの定期券を継続的に使用できるよう運用する。

○実施内容

| 項目 | 内容 |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 適用 | 令和3年4月以降に有効な九州産交バス定期券の保有者(対象系統の各起点～熊本駅間) |
| 対象系統 | 熊本都市バス系統2(トラックターミナル)・系統3(免許センター) |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○令和3年4月以降の有効期限内は、対象系統に乗車する際、従前に購入済みの九州産交バス単独定期券を提示することで乗車可能 ○有効期限内で払い戻しを希望する利用者は、手数料なしで払い戻し可能 ※新規購入・更新は熊本都市バスから再購入 |
| 期間 | 令和3年4月1日～令和3年7月31日 |
| 収入分配 | 有効日数の割合に応じて該当する収入を分配 $分配額 = 定期券販売額 \times 有効日数割合 (4月以降の有効日数 \div 全有効日数)$ |
| 考え方 | 該当する定期券収入をそれぞれの運行期間に該当する有効日数の割合に応じて分配 |

○適用区間・対象系統の図示



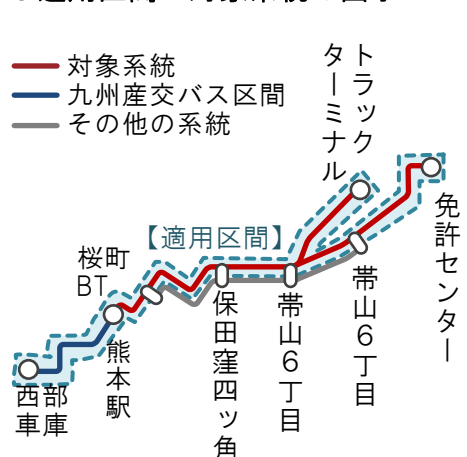
(2) 乗継定期券の継続措置

2社に跨る乗継定期券が必要となる西部車庫～熊本駅区間は、定期券の枚数や費用が増加することのないよう、従前と同様に使用できる乗継定期券を新規販売する。

○実施内容

| 項目 | 内容 |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 適用 | 対象系統の西部車庫～熊本駅間に係る定期券を購入済み、又は新規購入する利用者 |
| 対象系統 | 熊本都市バス系統2(トラックターミナル)・系統3(免許センター) |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○令和3年4月以降に有効な乗継定期券を購入済みの定期券保有者は、対象系統⇄九州産交バス他系統の双方で、従前に購入済みの九州産交バス定期券を提示することで支払いなしで乗車可能 ○有効期限内で払い戻しを希望する利用者は、手数料なしで払い戻し可能 ○新規購入または更新の希望者には、個別対応として両社に乗車可能な操作を施した特別IC乗継定期券を販売(従前と同様に利用可能) |
| 期間 | 令和3年4月1日～令和6年3月31日を目途とする |
| 収入分配 | 有効日数の割合及び各社運行区間の運賃の割合に応じて収入を分配 $分配額 = 定期券販売額 \times 有効日数割合 \times 各社運行区間の運賃の割合$ |
| 考え方 | 該当する定期券の収入は、熊本都市バス・九州産交バスそれぞれの有効日数の割合及び各社運行区間の運賃の割合に応じて分配 |

○適用区間・対象系統の図示



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～小差・東西線～桜町ハスタミナル | 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 | 桜町ハスタミナル～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～小差・東西線～桜町ハスタミナル | 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 | 桜町ハスタミナル～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/日（平日）の改善効果、車両数は-2.9台/日（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/日 |
| | 土曜 | 8.4 | 8.4 | 8.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -8.4人/日 |
| | 日祝 | 7.4 | 7.4 | 7.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -7.4人/日 |
| 熊本都市バス | 平日 | 10.2 | 10.2 | 10.2 | 15.1 | 15.1 | 15.1 | +4.9人/日 |
| | 土曜 | 5.9 | 5.9 | 5.9 | 9.1 | 9.1 | 9.1 | +3.2人/日 |
| | 日祝 | 4.7 | 4.7 | 4.7 | 8.3 | 8.3 | 8.3 | +3.6人/日 |

〈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/日 |
| | 土曜 | 6.9 | 6.9 | 6.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -6.9台/日 |
| | 日祝 | 6.1 | 6.1 | 6.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -6.1台/日 |
| 熊本都市バス | 平日 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 13.0 | 13.0 | 13.0 | +4.2台/日 |
| | 土曜 | 5.1 | 5.1 | 5.1 | 7.9 | 7.9 | 7.9 | +2.8台/日 |
| | 日祝 | 4.1 | 4.1 | 4.1 | 7.2 | 7.2 | 7.2 | +3.1台/日 |

〈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 | 11 分 | 12 分 | 10 分 | 30 分 | 25 分 | 28 分 | 15 分 | 53 分 |
| | | | 土曜 | 6:41 | 21:45 | 52 便 | 17 分 | 14 分 | 17 分 | 35 分 | 41 分 | 30 分 | 30 分 | 60 分 |
| | | | 日祝 | 7:39 | 20:25 | 43 便 | 15 分 | 16 分 | 21 分 | 30 分 | 23 分 | 36 分 | 36 分 | 31 分 |
| | | 下り | 平日 | 6:50 | 22:19 | 72 便 | 12 分 | 13 分 | 11 分 | 16 分 | 35 分 | 30 分 | 20 分 | 35 分 |
| | | | 土曜 | 6:50 | 22:06 | 54 便 | 18 分 | 13 分 | 18 分 | 27 分 | 40 分 | 30 分 | 32 分 | 52 分 |
| | | | 日祝 | 6:51 | 21:16 | 46 便 | 23 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) | 11 分 | 16 分 (+4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) | 22 分 (+5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) | 17 分 (+2分) | 21 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) | 15 分 (+3分) | 15 分 (+2分) | 13 分 (+2分) | 18 分 (+2分) | 57 分 (+22分) | 20 分 (▲10分) | 16 分 (▲4分) | 35 分 |
| | | | 土曜 | 7:33 (+43分) | 22:07 (+1分) | 41 便 (▲13便) | 28 分 (+10分) | 19 分 (+6分) | 20 分 (+2分) | 20 分 (▲7分) | 49 分 (+9分) | 30 分 | 30 分 (▲2分) | 30 分 (▲22分) |
| | | | 日祝 | 6:48 (▲3分) | 21:16 | 36 便 (▲10便) | 37 分 (+14分) | 21 分 (+5分) | 25 分 (+7分) | 24 分 (▲4分) | 70 分 (+30分) | 30 分 (▲10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 | | 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 | 楠団地 | 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）

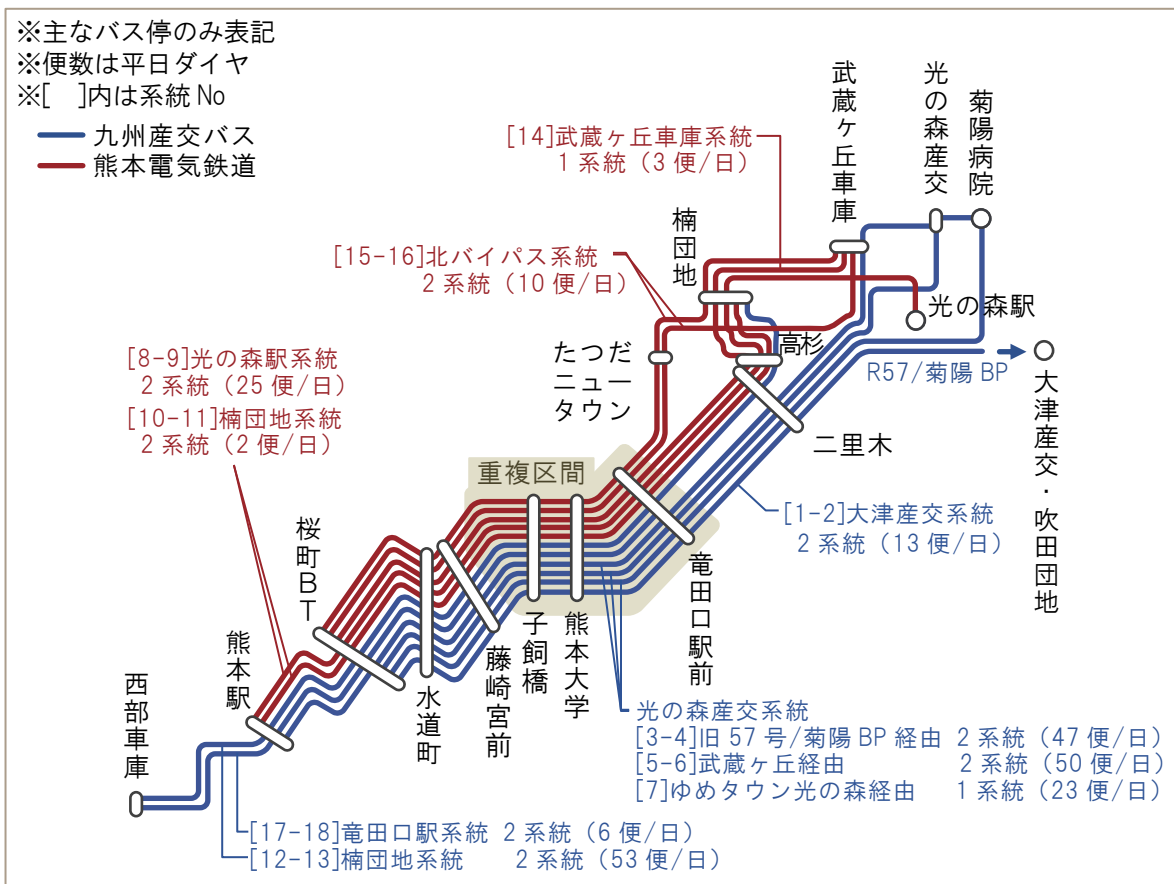


図 2-4-1 運行系統図（現状）

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、熊本駅方面、武蔵ヶ丘車庫・光の森駅方面の延伸に充て、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（参考12）。

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社共通の共通定期券・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、熊本駅方面、武蔵ヶ丘車庫・光の森駅方面（系統8・9・14）に延伸してアクセスを向上する。

○運行系統図（実施後）

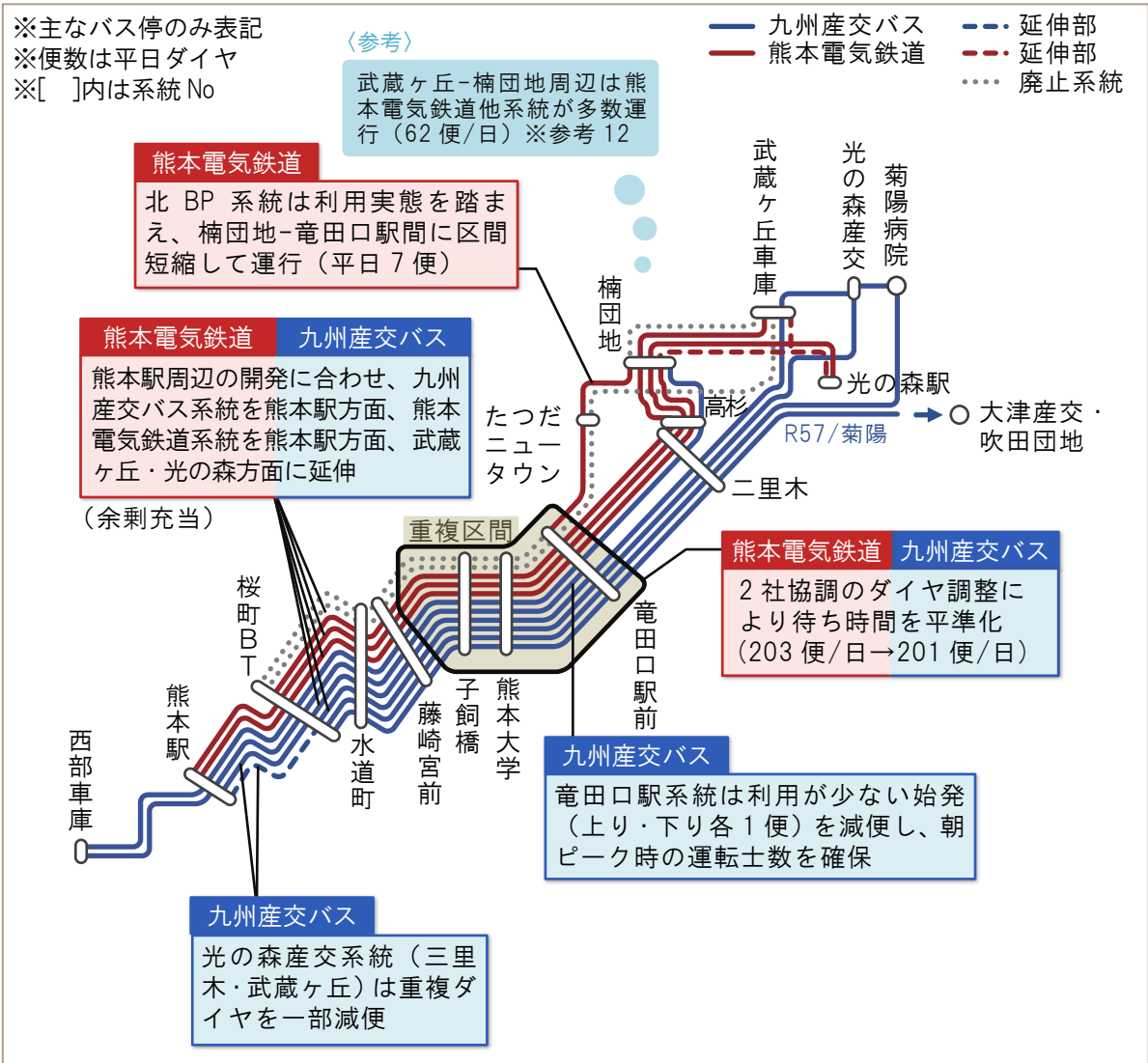


図 2-4-2 運行系統図（実施後）

参考 12. 区間短縮系統（北バイパス系統）周辺の路線状況

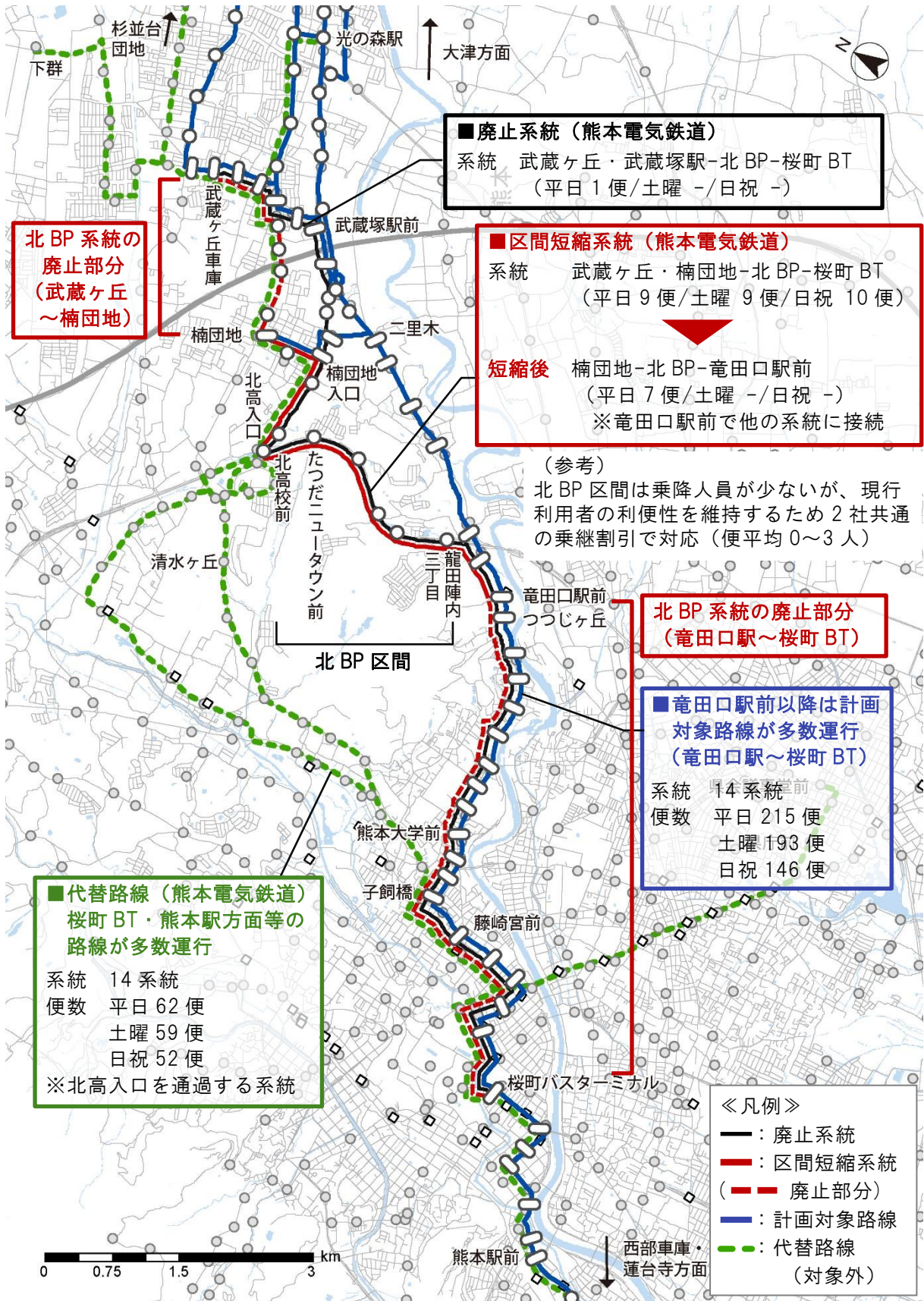


図 2-4-3 区間短縮系統周辺の路線図（詳細）

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 | | | |
|------|------------------|-----------------------|---------------------|-------|------------------------|---------------------|-------|-----|
| | 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 | | 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（竜田口駅前～子飼橋） | | | | 時刻 | 下り方向 子飼橋発 | | |
|------|------------------|-------------------------|---------|---------------|---------------------|-----------|--------|------|
| | 旧 | | | | | 新 | | |
| | ダイヤ | 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 | |
| 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 | |
| 土曜 | 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 |
| | 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 | |
| 日祝 | 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

2社共通の共通定期券・乗継割引の実施条件は、次に示す通りとする。

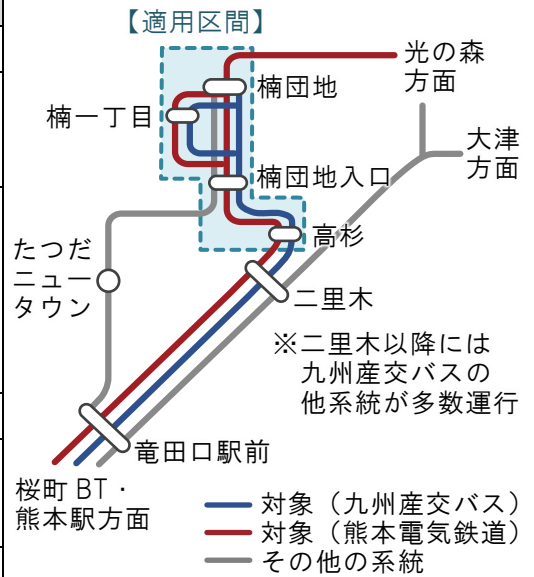
(1) 2社共通の共通定期券

熊本電気鉄道・九州産交バス2社協調でダイヤ調整（時間帯入替や減便等）を行う楠団地周辺（楠団地～高杉）は、定期券で乗っていたA社の便がB社に入れ替わり使えなくなった等の不利益が生じる可能性があり、両社どちらの便も使える共通定期券を提供することで定期利用者の利便性を確保する。

○実施内容

| 項目 | 内容 |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 適用区間 | 楠団地～高杉間（4バス停）の定期券利用 |
| 対象系統 | 熊本電気鉄道の系統8・9・14（武蔵ヶ丘・光の森駅-桜町バスターミナル・熊本駅）、九州産交バスの系統12～13（楠団地） |
| 実施内容 | ○2社共通定期券（紙）を販売する。有効期限内は定期券を乗車時に見せ、熊本電気鉄道及び九州産交バス双方に乗車可能 ○令和3年4月以降に従前の定期券を保有する利用者は、窓口にて2社共通の新規定期券に無料で引き換えが可能 |
| 期間 | 令和3年4月1日～令和6年3月31日を目途とする |
| 収入分配 | 運行回数を基準として各社で分配 収入額 × 各社運行回数の割合（各社の運行回数 ÷ 総運行回数） |
| 考え方 | 共通定期券の売上額は、運行回数の異なる各社の運行量に応じて分配 |

○適用区間・対象系統の図示



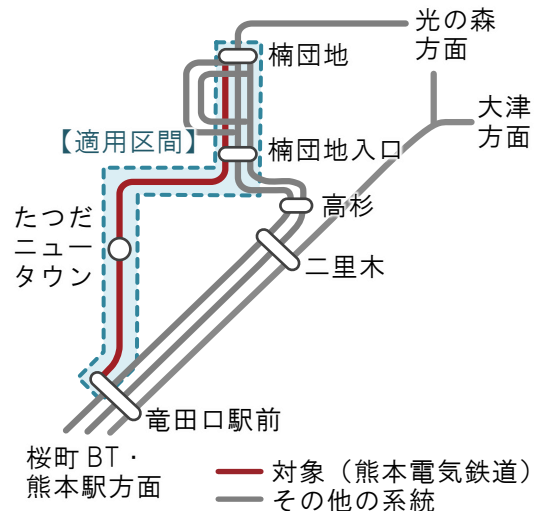
(2) 2社共通の乗継割引

熊本電気鉄道・北バイパス系統の区間短縮により、当該系統の利用者が桜町方面への移動に際して必ず乗り継ぎを要する路線となるため、当該系統から熊本電気鉄道・九州産交バス双方の乗り継ぎに適用される2社共通の乗継割引を実施する。

○実施内容

| 項目 | 内容 |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 適用区間 | 北バイパス系統（全区間）からの乗継利用 |
| 対象系統 | 熊本電気鉄道の北バイパス系統（楠団地-北バイパス-竜田口駅前） |
| 実施内容 | 対象系統から各社の他系統へ60分以内に乗り継いだ利用者を対象に乗継割引を付与 →くまモンICのSF利用（デポジットした現金払い）を条件として、100円相当のICカードポイントを付与 |
| 期間 | 令和3年4月1日～（期限は定めない） |
| 収入分配 | （乗継割引の原資を熊本電気鉄道で負担） |
| 考え方 | 乗継を要する当該系統の運行主体である熊本電気鉄道が割引に係る費用を負担 |

○適用区間・対象系統の図示



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/日（平日）の改善効果、車両数は-1.0台/日（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/日 |
| | 土曜 | 5.8 | 5.8 | 5.8 | 4.4 | 4.4 | 4.4 | -1.4人/日 |
| | 日祝 | 5.1 | 5.1 | 5.1 | 3.7 | 3.7 | 3.7 | -1.4人/日 |
| 九州産交バス | 平日 | 28.0 | 28.0 | 28.0 | 28.3 | 28.3 | 28.3 | +0.3人/日 |
| | 土曜 | 24.4 | 24.4 | 24.4 | 23.7 | 23.7 | 23.7 | -0.7人/日 |
| | 日祝 | 18.4 | 18.4 | 18.4 | 19.1 | 19.1 | 19.1 | +0.7人/日 |

〈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/日 |
| | 土曜 | 4.7 | 4.7 | 4.7 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | -1.1台/日 |
| | 日祝 | 4.1 | 4.1 | 4.1 | 3.1 | 3.1 | 3.1 | -1.0台/日 |
| 九州産交バス | 平日 | 23.0 | 23.0 | 23.0 | 23.2 | 23.2 | 23.2 | +0.2台/日 |
| | 土曜 | 20.1 | 20.1 | 20.1 | 19.4 | 19.4 | 19.4 | -0.7台/日 |
| | 日祝 | 15.1 | 15.1 | 15.1 | 15.7 | 15.7 | 15.7 | +0.6台/日 |

〈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 | 22:55 | 107 便 | 9 分 | 7 分 | 9 分 | 13 分 | 15 分 | 16 分 | 18 分 | 51 分 |
| | | | 日祝 | 6:26 | 22:25 | 83 便 | 11 分 | 10 分 | 11 分 | 17 分 | 21 分 | 21 分 | 21 分 | 34 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 | 14 分 | 8 分 | 8 分 | 11 分 | 80 分 | 11 分 | 10 分 | 20 分 |
| | | | 日祝 | 6:38 | 22:58 | 85 便 | 16 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) | 9 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 | 10 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) | 9 分 (+1分) | 7 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) | 15 分 (+1分) | 8 分 | 9 分 (+1分) | 12 分 (+1分) | 80 分 | 10 分 (▲1分) | 17 分 (+7分) | 25 分 (+5分) |
| | | | 日祝 | 6:38 | 22:58 | 80 便 (▲5 便) | 16 分 | 10 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 | 35.1 | 35.1 | 35.1 | 4.3 | 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 | 38.1 | 38.1 | 38.1 | 0.9 | 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 | 77.4 | 77.4 | 77.4 | 4.7 | 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 | 100.4 | 100.4 | 100.4 | 5.6 | 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 | 28.8 | 28.8 | 28.8 | 3.5 | 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 | 31.2 | 31.2 | 31.2 | 0.6 | 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 | 63.5 | 63.5 | 63.5 | 3.9 | 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 | 82.9 | 82.9 | 82.9 | 4.7 | 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、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(案)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) 定期券利用等に係る対応方針（参考資料）
- (6) 法定協議会等への意見聴取の結果（議事録等）