

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）12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	18
2-2-2	共同経営の内容	19
	(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	24
2-2-4	共同経営の目標	24
	(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	28
2-3-2	共同経営の内容	29
	(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	35
2-3-4	共同経営の目標	36
	(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	39
2-4-2	共同経営の内容	40
	(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	46
2-4-4	共同経営の目標	47
	(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	56
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	56
4-2	共同経営による実施が想定される、その他の事業	56
4-3	余剰の充当（運転士等の労働環境の改善）	56
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 <small>やんぼしづか</small> ～新堀町 <small>しんぼりまち</small> ）
重複区間 2-2	川尻市道（若宮神社入口 <small>わかみやじんじや</small> ～熊日前 <small>くまにちまえ</small> （旧道））
重複区間 2-3	産業道路・国道道路（帯山六丁目 <small>おびやま</small> ～保田窪四ッ角 <small>ほたくぼ</small> ）
重複区間 2-4	旧 57 号線（竜田口駅前 <small>たつたぐちえきまえ</small> ～子飼橋 <small>こかいばし</small> ）

※路線の詳細は、「2. 共同経営の内容」で記す。

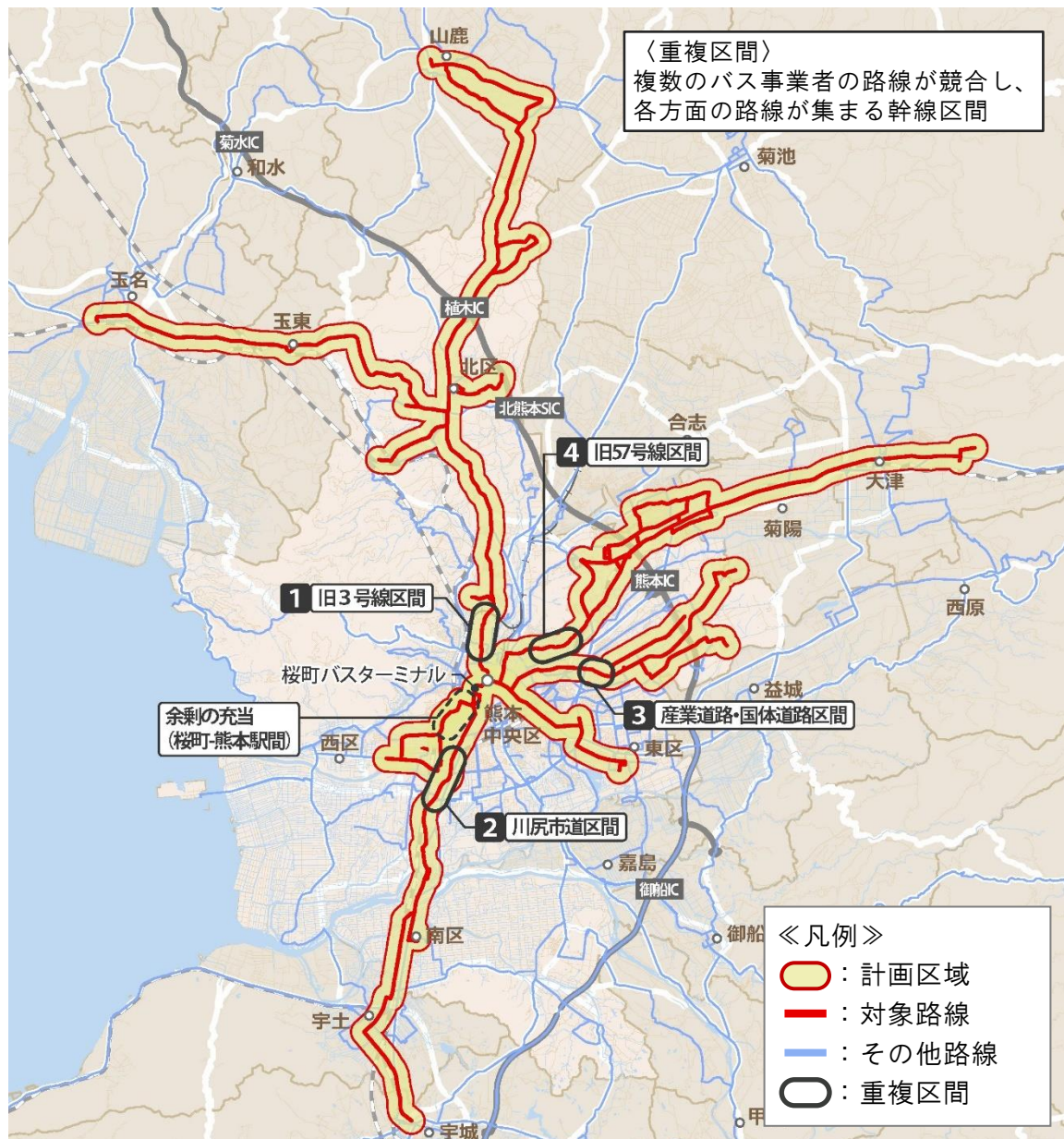


図 1-2-1 計画区域・対象路線等

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

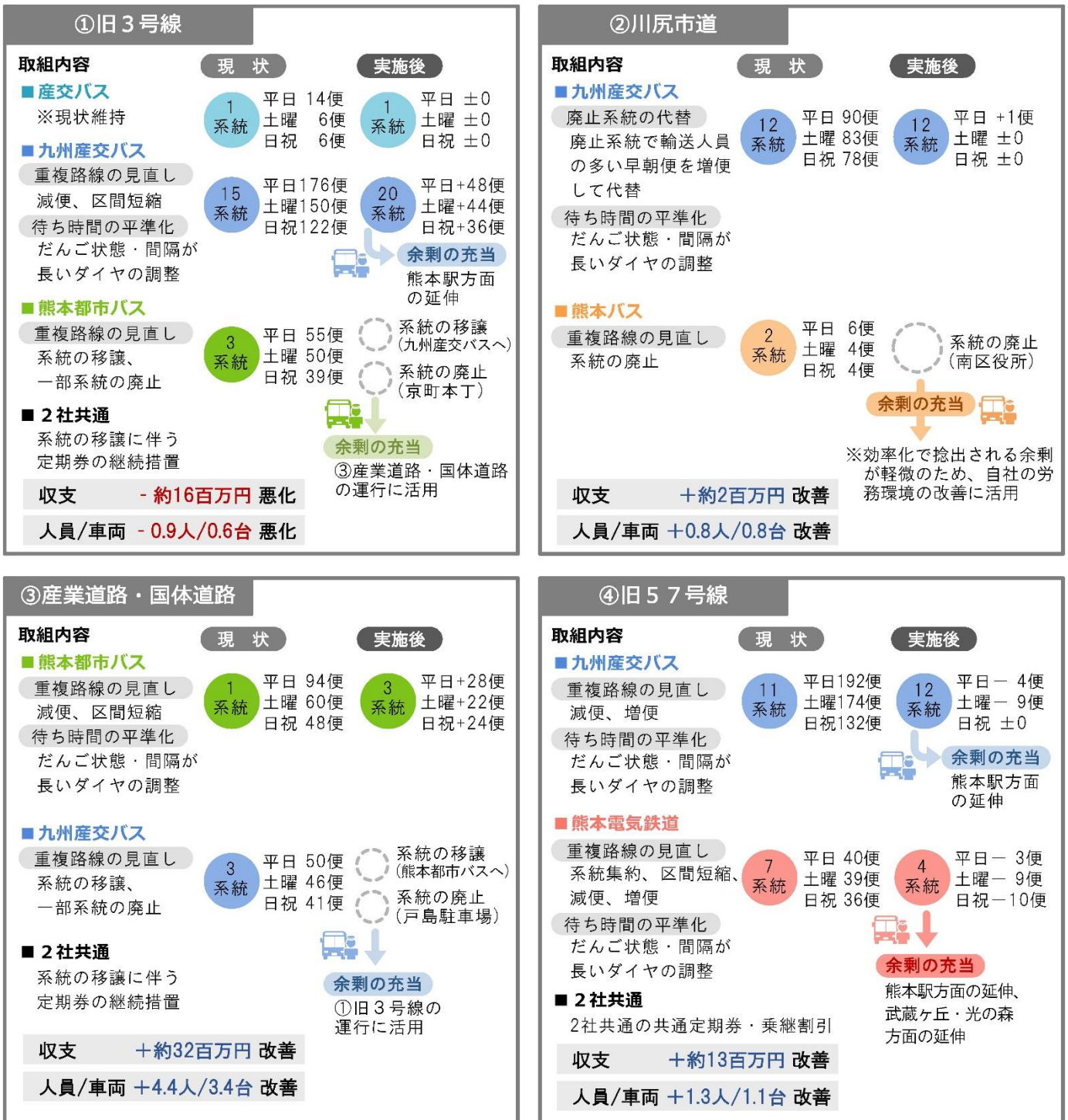


図 1-3-1 各区間の事業概要

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〉

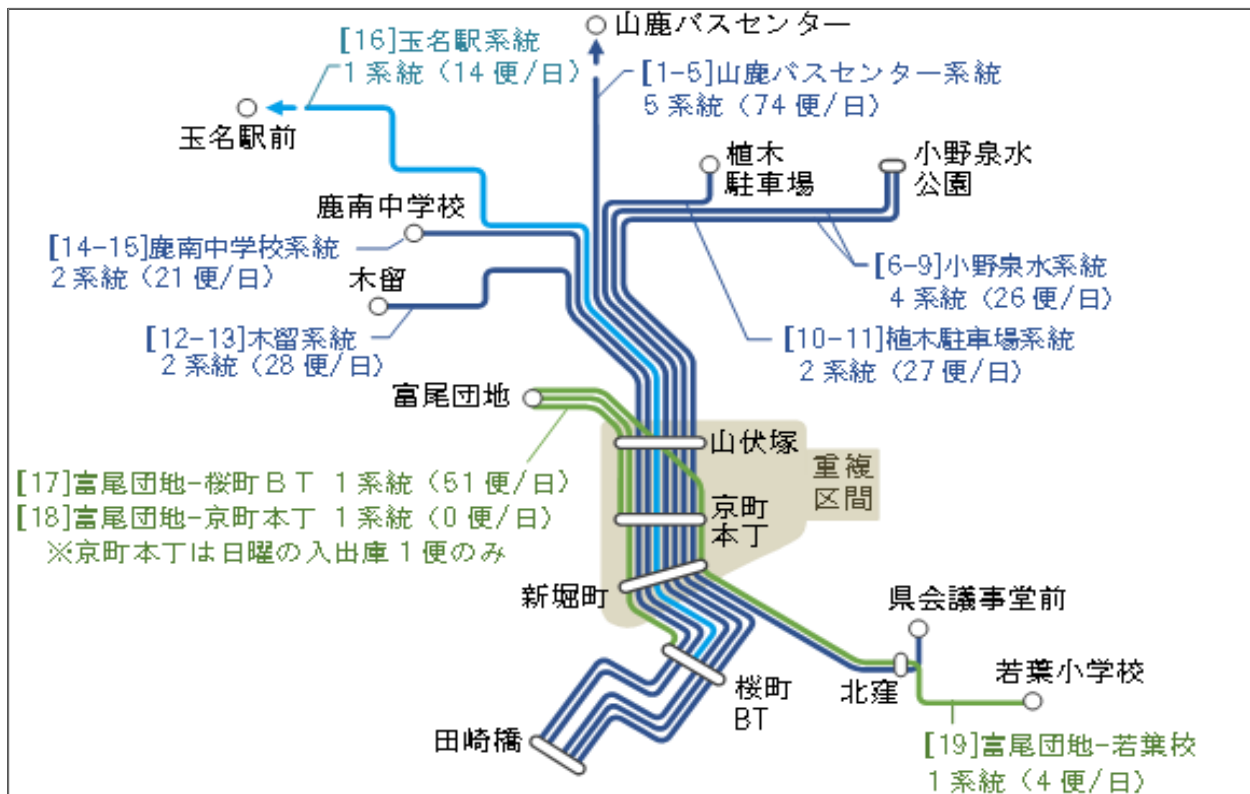
2-1-1 対象路線

下記に示す系統を対象路線(行為対象路線)とする。

系統番号	方向	系統名	事業者	キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	年間走行キロ (km)	平均乗車密度	運送収入 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
3011	山鹿BC	桜町バスミナル～日置～山鹿バスセンター	九産交	29.2	3.9	66,738	82,814.0	12.9	19,920	35,005	-15,085
3012		田崎橋～植木～日置～山鹿バスセンター	九産交	31.9	3.0	64,558	68,967.9	13.2	16,942	29,153	-12,211
3112		桜町バスミナル～植木温泉～山鹿バスセンター	九産交	32.3	2.4	40,557	54,309.1	10.2	10,350	22,956	-12,606
3317		桜町バスミナル～亲民BP～山鹿バスセンター	九産交	30.9	16.8	282,609	377,294.6	11.9	83,272	159,482	-76,210
3318		田崎橋～植木～東部バス(熊本県高宮)～山鹿バスセンター	九産交	33.6	8.4	175,899	205,296.0	12.8	48,780	86,779	-37,999
1713	小野泉水公園	桜町バスミナル～京町本丁～植木～小野泉水公園	九産交	15.5	5.1	61,744	54,808.0	12.0	12,262	23,167	-10,905
1717		県会議事堂前～京町本丁～植木～小野泉水公園	九産交	19.3	4.0	26,017	18,528.0	16.1	5,537	7,832	-2,295
1719		田崎橋～京町本丁～植木～小野泉水公園	九産交	18.2	4.6	62,700	58,258.2	10.9	11,845	24,626	-12,781
1722		北産～京町本丁～植木～小野泉水公園	九産交	18.9	3.0	15,883	13,608.0	11.3	2,863	5,752	-2,889
1715	植木駐車場	桜町バスミナル～京町本丁～植木～植木駐車場	九産交	13.9	8.2	99,636	83,052.5	12.5	19,262	35,106	-15,844
1720		田崎橋～京町本丁～植木～植木駐車場前	九産交	16.6	3.9	47,187	39,557.8	12.2	9,001	16,721	-7,720
1712	木留	桜町バスミナル～京町本丁～植木宮の前～木留	九産交	14.9	7.2	91,695	78,165.4	12.0	17,522	33,041	-15,519
1718		田崎橋～京町本丁～植木宮の前～木留	九産交	17.6	5.8	71,447	74,360.0	9.8	13,541	31,432	-17,891
1721	鹿南中学校	鹿南中学校前～植木～桜町バスミナル	九産交	13.9	6.3	54,583	63,370.1	9.1	10,754	26,787	-16,033
1723		鹿南中学校前～植木～京町本丁～田崎橋	九産交	16.6	3.9	59,248	45,932.2	13.5	11,574	19,416	-7,842
3824	玉名	玉名駅前～木葉～大倉～桜町バスミナル	産交バス	29.1	2.8	74,632	116,955.0	3.2	14,382	32,280	-17,898
110	富尾団地	桜町バスミナル～京町本丁～富尾団地	都市バス	5.2	25.5	192,710	91,156.0	4.1	30,315	38,997	-8,682
113		富尾団地～京町本丁	都市バス	2.9	0.5	14	205.9	0.1	2	88	-86
330		若葉校～県庁前～富尾団地	都市バス	12.3	2.0	24,665	11,808.0	6.1	4,017	5,051	-1,034

資料：各社 R3 年度輸送実績資料

○運行系統図 (現状)



熊本駅⇄玉名駅線は産交バス(株)。それ以外は全て九州産交バス(株)

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。

(2) 待ち時間の平準化

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

(3) 余剰の充当（熊本駅方面への路線延伸）

重複路線の最適化により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ため、系統4（山鹿）・系統6（小野泉水）・系統10（植木）・系統12（木留）・系統17（富尾団地）の一部を桜町バスターミナルから熊本駅方面（田崎橋）に延伸する。また、重複区間2-3の区間短縮により低下するサービスを補かんするため、系統17（富尾団地）の一部を桜町バスターミナルから西部車庫に延伸する。

なお、九州産交バスへの移譲により熊本都市バスに生じた余剰は、区間2-3の運行に充当する。

○運行系統図（実施後）

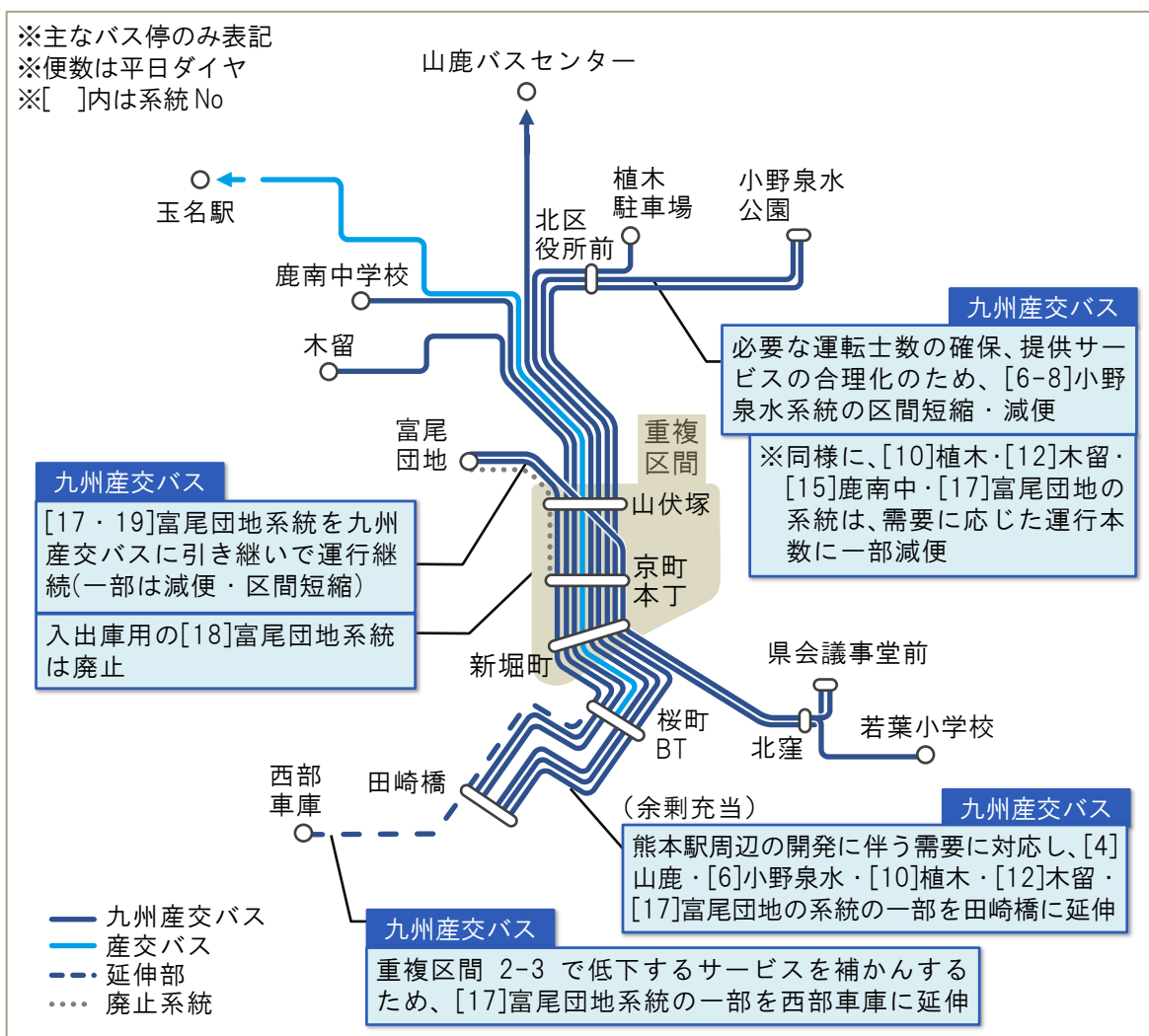


図 2-1-2 運行系統図（実施後）

参考1. 共同経営した場合のサービス水準（現状と比較した平日便数の増減）



図 2-1-3 共同経営による便数増減図 (平日)

＜備考＞

便数：上下方面の合計運行便数（-2便＝上下合計で運行便数が2便減少）

参考2. 重複区間の新旧時刻表（上り）

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

表 2-1-2 重複区間・山伏塚バス停の通過時刻表（上り）

共同経営計画 第1版 山伏塚 上り 通過予定時刻の変更内容

凡例 ■ =今回,1/15修正で、通過予定時刻が変更になる便

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（共同経営計画 以前）					新（共同経営計画 第1版）				修正2022/1/15～				
	九州産交バス	産交バス	熊本市バス	最大間隔		九州産交バス	産交バス	熊本市バス	最大間隔	九州産交バス	産交バス	熊本市バス	最大間隔	
平日	6時	13 23 30 41 56 57	40	52	11分	13 23 30 45 56 58	40		11分	13 23 30 45 56 58	40		11分	
	7時	1 4 16 21 25 29 35 40 45 51 57	34	17 38 54	12分	1 3 6 15 21 25 29 32 37 40 45 51 57	34		9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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	7 17 22 37 47 59			15分	
	20時	14 30		43	21分	9 17 30 42			13分	9 17 30 52			22分	
	21時	14		33	31分	12 27			30分	12 32			20分	
	22時	23		22	49分	2 22			35分	2 22			30分	
	23時													
	土曜	6時	20 40 54		57	20分	20 40 54			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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	11 22 29 47 52			18分	
20時	20 50		42	29分	6 22 42			20分	6 22 42			20分		
21時	20 50		42	30分	2 20 40 57			20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	31 46			15分	
	7時	1 21 41	57	34	20分	1 21 41 52	57		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	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	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	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	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	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	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	2 7 15 26 41 55			15分	
	15時	11 26 41 55		49	16分	2 22 41 55			20分	2 22 41 55			20分	
	16時	11 26 41 55		49	16分	2 11 26 41 55			15分	2 11 26 41 55			15分	
	17時	11 26 41 55		49	16分	2 11 26 41 55			15分	2 11 26 41 55			15分	
	18時	11 26 41 55		49	16分	2 11 26 41 55			15分	2 11 26 41 55			15分	
	19時	18 41		49	23分	2 18 41			23分	2 18 41			23分	
20時	11 41		49	30分	2 17 36 51			21分	2 17 36 51			21分		
21時	1 21		54	33分	2 32			30分	2 32			30分		
22時			30	36分	2			30分	2			30分		
23時														

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)

共同経営計画 第1版 P11 新堀町 下り 通過予定時刻の変更内容

凡例 ■ =今回,1/15修正で、通過予定時刻が変更になる便

対象路線	旧3号線 (山伏塚~新堀町)				時刻	下り方向 新堀町発											
	旧 (共同経営計画 以前)				新 共同経営計画後 2021/04/01-				修正2022/1/15~								
	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	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	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	3 11 21 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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	4 14 18 23 35 50					15分	
	21時	20 50		15	30分	5 20 45				25分	5 20 45					25分	
	22時	10		5 45	35分	5 29				24分	5 29					24分	
	23時	0			15分	0				31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	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	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	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	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	5 11 25 31 41 48					14分		
12時		1 10 24 36 51		22	15分	1 8 18 29 30 41 56			15分	1 8 18 25 29 41 56					15分		
13時		1 11 24 36 51	20	20	15分	11 25 30 36 46			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	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	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	1 11 25 35 40 48 55	21				10分		
17時		1 10 30 40 50	20	20 49	10分	3 10 24 29 40 50 55	20		10分	3 10 24 29 40 50 55	20				10分		
18時		0 10 21 30 41 50		20	11分	5 15 25 35 41 50 55 59			10分	5 15 25 35 41 50 55 59					10分		
19時	0 11 21 31 41 51		22	11分	11 21 26 33 41 51 56			11分	11 21 26 33 41 51 56					12分			
20時	1 15 31 46		24	15分	3 20 28 36 51			17分	3 20 28 36 51					17分			
21時	1 19 31 46		24	18分	6 19 28 36 46			15分	6 19 28 36 46					15分			
22時	6 26 46		24	20分	6 41			35分	6 41					35分			
23時	26			40分	11			30分	11					30分			
日祝	6時																
	7時	10 30 50		16	20分	10 26 35 50 56			16分	10 26 35 50 56					16分		
	8時	20 50		1	30分	12 26 42 56			16分	12 26 42 56					16分		
	9時	20 50		1 30	20分	12 26 42			16分	12 26 42					16分		
	10時	20 35 50		0 30	20分	0 15 30 37 49			18分	0 15 30 37 49					18分		
	11時	0 10 20 35 50		0 30	15分	0 3 10 20 30 35 50			15分	0 3 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	0 10 20 30 35 50					15分		
	13時	5 20 35 50		36	15分	5 20 30 34 50			16分	5 20 30 34 50					16分		
	14時	0 10 35 50	20	30	15分	0 10 30 34 50	20		16分	0 10 30 34 50	20				16分		
	15時	0 10 20 37 50		30	13分	0 10 20 30 37 50			13分	0 10 20 30 37 50					13分		
	16時	2 10 37 50	20	30	13分	0 10 30 37 50 59	20		13分	0 10 30 37 50 59	20				13分		
	17時	0 10 35 50	20	30	15分	0 10 30 35 48 59	20		13分	0 10 30 35 48 59	20				13分		
	18時	0 10 20 35 50		30	15分	0 10 20 30 35 50			15分	0 10 20 30 35 50					15分		
19時	0 9 20 36 50		30	14分	0 15 27 35 50			15分	0 15 27 35 50					15分			
20時	5 20 36 50		30	15分	5 15 20 27 35 50			15分	5 15 20 27 35 50					15分			
21時	4 20 35 50		35	16分	9 28 35 50			19分	9 28 35 50					19分			
22時	5 20		15	15分	5 20			15分	5 20					15分			
23時																	

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。

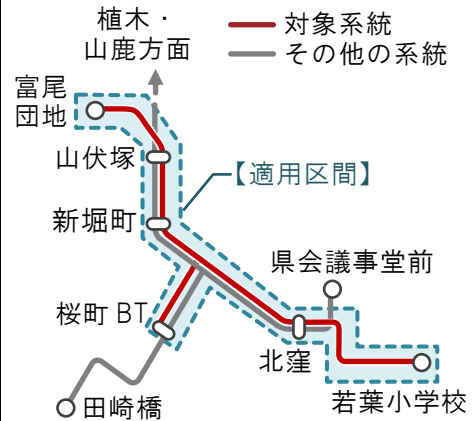
(1) 単独定期券の継続措置

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



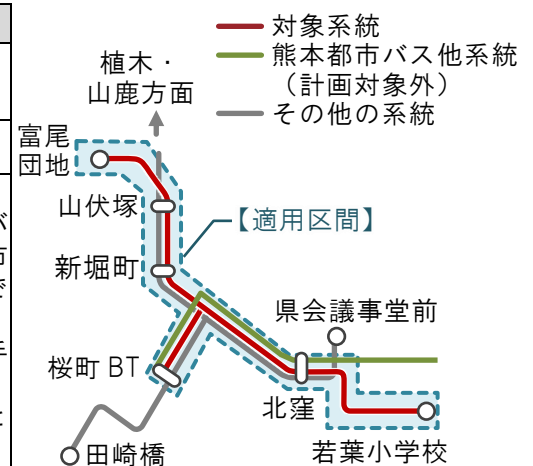
(2) 乗継定期券の継続措置

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

共同経営計画 第1版 基盤的サービス維持(旧3号線方面)の変更内容

修正
2022/1/
15~

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				最大運行間隔時間			
							朝	昼	夕	夜	朝	昼	夕	夜
重複	九州産 交バス	上り	平日	6:13	22:22	119便	5分	8分	8分	14分	11分	15分	16分	30分 (▲5分)
区間	・		土曜	6:20	21:57	100便	8分	8分	8分	14分	20分	14分	15分	20分
	産交バ ス		日祝	6:31	22:02	82便	9分	10分	12分	18分	20分	20分	15分	30分
		下り	平日	6:38	23:00	119便	8分	8分	5分	11分	16分	15分	10分	25分
			土曜	7:01	23:11	100便	9分	9分	7分	12分	16分	15分	10分	35分
			日祝	7:10	22:20	82便	13分	10分	10分	12分	16分	18分	15分	19分

2-2 川尻市道方面〈川尻・松橋方面〉

2-2-1 対象路線

下記に示す系統を対象路線（行為対象路線）とする

表 2-2-1 対象路線一覧

系統番号	方向	系統名	事業者	キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	年間走行キロ (km)	平均乗車密度	運送収入 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
2805	松橋	県会議事堂前～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九産交	24.3	6.0	63,982	51,200.1	14.3	13,636	21,642	-8,006
2807		水道町～川尻市道・宇土駅～松橋産交	九産交	20.3	10.4	132,125	154,300.3	10.7	30,760	65,223	-34,463
2817		桜町バスターミナル～川尻市道～松橋産交	九産交	18.9	2.8	14,400	30,221.1	5.2	2,950	12,774	-9,824
2818		北窪～県庁前～川尻市道～松橋産交	九産交	23.9	5.8	57,225	48,493.1	13.4	12,051	20,498	-8,447
2806	国町 駐車場	県会議事堂前～県庁前・川尻市道～国町駐車場	九産交	16.6	8.0	58,851	46,197.8	13.5	11,615	19,528	-7,913
2808		水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～国町駐車場	九産交	12.6	3.5	38,606	31,701.6	13.4	7,892	13,400	-5,508
2816		桜町バスターミナル～川尻市道～国町駐車場	九産交	11.2	2.1	7,503	13,899.2	5.8	1,503	5,875	-4,372
2819		北窪～県庁前～川尻市道～国町駐車場	九産交	16.2	7.9	56,095	44,560.0	12.8	10,595	18,831	-8,236
2809	リバ 八幡	県会議事堂～県庁前・川尻市道～リバ八幡	九産交	14.2	5.5	42,351	27,420.2	15.0	7,652	11,591	-3,939
2810		水道町～桜町バスターミナル・川尻市道～リバ八幡	九産交	10.2	5.9	64,767	43,462.2	16.3	13,171	18,371	-5,200
2811		桜町バスターミナル～川尻市道・川尻駅前～リバ八幡	九産交	8.8	1.5	9,575	8,272.0	12.1	1,863	3,497	-1,634
2820		北窪～県庁前～川尻市道～リバグリーン八幡	九産交	13.8	5.2	44,373	24,853.8	18.1	8,357	10,506	-2,149
2113	南区 役所	桜町バスターミナル～川尻市道～南区役所	熊本バス	11.3	2.0	9,578	24,312.3	1.1	1,129	7,478	-6,349
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	1.0	11,406	14,824.0	5.9	3,025	4,560	-1,535

資料：各社 R3 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

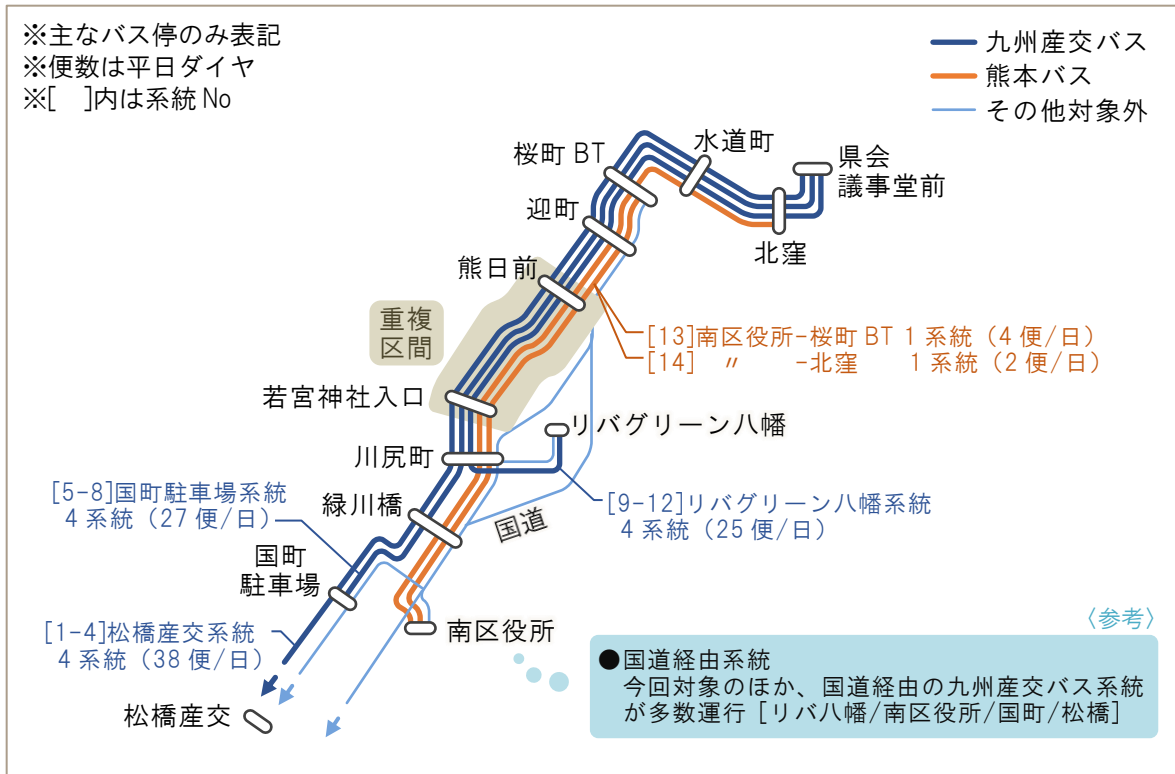


図 2-2-1 運行系統図（現状）

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争を解消するため、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)

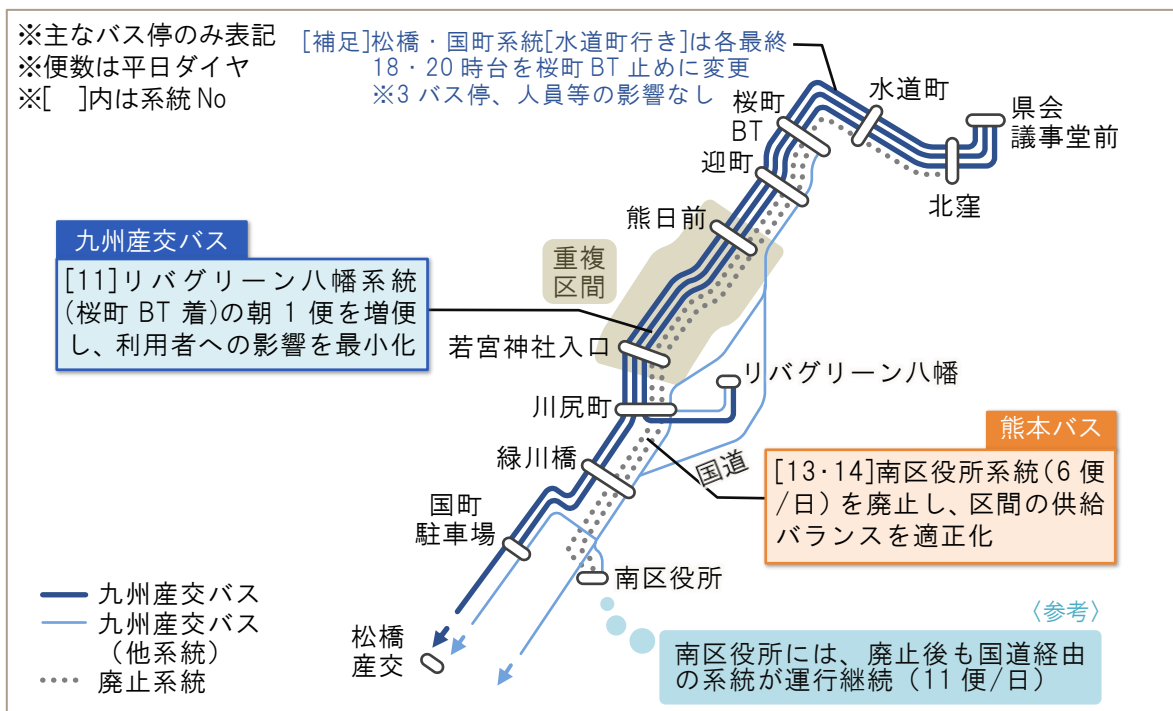


図 2-2-2 運行系統図 (実施後)

参考4. 廃止系統（南区役所系統）周辺の路線状況

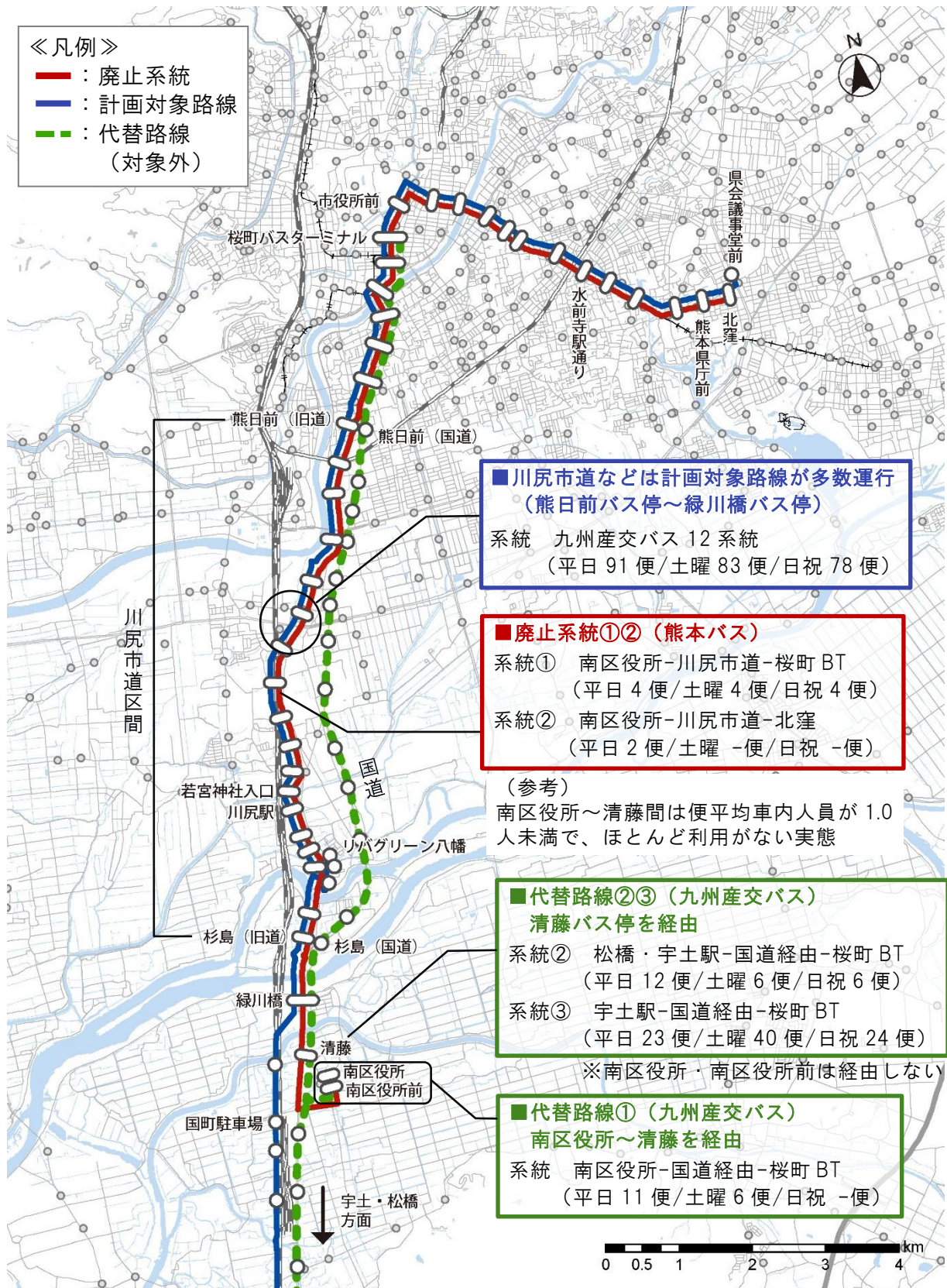


図 2-2-3 廃止系統周辺の路線図 (詳細)

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）

共同経営計画 第1版 若宮神社入口バス停 通過予定時刻の変更

⇒2022年1月15日改正で、通過予定時刻が変更になる

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			
	旧（共同経営計画 以前）			2021/04/01-新（共同経営計画 第1版）			2022/1/15-ダイヤ改正後						
	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	九州産交バス	熊本 バス	最大 間隔				
日平	6時	16 36 58		22分	16 36 56		20分	16 36 56		20分			
	7時	9 23 33 43 59	13	16分	3 13 23 33 43 59		16分	3 13 23 33 43 59		16分			
	8時	15 43	13	28分	20 43		23分	20 43		23分			
	9時	10 27 43 57	12	27分	10 27 43 57		27分	10 27 43 57		27分			
	10時	16 40 57		24分	16 40 57		24分	12 40 57		28分			
	11時	20 41 57		23分	20 41 57		23分	20 41 57		23分			
	12時	20 40 57		23分	20 40 57		23分	20 40 57		23分			
	13時	20 40 57		23分	20 40 57		23分	20 40 57		23分			
	14時	20 38 57		23分	20 38 57		23分	20 38 57		23分			
	15時	15 40		25分	15 40		25分	15 40		25分			
	16時	2 24 41		22分	2 24 41		22分	2 24 41		22分			
	17時	1 9 23 45		22分	1 9 23 45		22分	1 9 23 45		22分			
	18時	9 35 59		26分	9 35		26分	9 35		26分			
	19時	54		55分	15 54		40分	15 54		40分			
	20時	23		29分	33		39分	33		39分			
	21時	14 38		51分	14 56		42分	14 56		42分			
	22時												
	23時												
	土曜	6時	43			44			44				
		7時	4 24 39		21分	4 24 44		20分	4 24 44		20分		
		8時	4 24 44		25分	4 24 44		20分	4 24 44		20分		
		9時	5 24 46		22分	5 24 46		22分	5 24 46		22分		
		10時	4 20 44	12	24分	4 20 44		24分	4 20 44		24分		
11時		4 24		20分	4 24 54		30分	4 24 54		30分			
12時		4 20 44	42	40分	20 44		26分	20 44		26分			
13時		4 24		20分	4 24		20分	4 24		20分			
14時		4 24 44		40分	4 24 44		40分	4 24 44		40分			
15時		4 24		20分	4 24 54		30分	4 24 54		30分			
16時		4 20 30 44		40分	20 30 44		26分	20 30 44		26分			
17時		8 23 44		24分	5 24 44		21分	5 24 44		21分			
18時		9 36		27分	10 33		26分	10 33		26分			
19時		4 33		29分	4 33		31分	4 33		31分			
20時	4 33		31分	4 33		31分	4 33		31分				
21時	11 34		38分	11 34		38分	11 34		38分				
22時	5		31分	5		31分	5		31分				
23時													
日祝	6時												
	7時	0 28 48		28分	0 28 48		28分	0 28 48		28分			
	8時	3 28 38 48		25分	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 28 44		22分			
	10時	10 29	12	26分	10 29		26分	10 29		26分			
	11時	4 29 45 58		35分	4 29 45 58		35分	4 29 45 58		35分			
	12時	29 44	12	17分	29 44		31分	29 44		31分			
	13時	9 29 40		25分	9 29 40		25分	9 29 40		25分			
	14時	4 29 44		25分	4 29 44		25分	4 29 44		25分			
	15時	4 29 40		25分	4 29 40		25分	4 29 40		25分			
	16時	4 31 44 59		27分	4 31 44 59		27分	4 31 44 59		27分			
	17時	29 49		30分	29 49		30分	29 49		30分			
	18時	20 35 56		31分	20 35 56		31分	20 35 56		31分			
	19時	41		45分	41		45分	41		45分			
20時	4 54		50分	4 54		50分	4 54		50分				
21時	24		30分	24		30分	24		30分				
22時													
23時													

このページは変更ありません。

(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

参考7. 重複区間の新旧時刻表 (下り)

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	最大 間隔	
		平日	6時	40			40	
7時	50			70分	50		70分	
8時	20 40		7	20分	20 40		30分	
9時	3 22 37 47			23分	3 22 37 47		23分	
10時	2 22 41			20分	2 22 41		20分	
11時	2 22 42			21分	2 22 42		21分	
12時	2 21 42			21分	2 21 42		21分	
13時	2 42			40分	2 42		40分	
14時	2 22 42			20分	2 22 42		20分	
15時	2 22 42			20分	2 22 42		20分	
16時	2 22 37 47			20分	2 22 37 47		20分	
17時	2 22 38 47			20分	2 22 38 47		20分	
18時	2 22 48		26	22分	2 22 48		26分	
19時	2 19 40		47	21分	2 19 40		21分	
20時	0 20			20分	0 20		20分	
21時	0 40			40分	0 40		40分	
22時	10 55		45分	10 55		45分		
23時								
土曜	6時							
	7時	29			29			
	8時	45		76分	45		76分	
	9時	0 21 41		21分	0 21 41		21分	
	10時	1 22 41		21分	1 22 41		21分	
	11時	1 22 41		21分	1 22 41		21分	
	12時	1 22 42		21分	1 22 42		21分	
	13時	1 21 41		20分	1 21 41		20分	
	14時	1 21 42		21分	1 21 42		21分	
	15時	1 22 42		21分	1 22 42		21分	
	16時	1 21 42	37	20分	1 21 42		21分	
	17時	1 33		32分	1 33		32分	
	18時	3 24 44		30分	3 24 44		30分	
	19時	3 19 40 59	7	21分	3 19 40 59		21分	
20時	20 49		29分	20 49		29分		
21時	24 54		35分	24 54		35分		
22時	9 39		30分	9 39		30分		
23時	9		30分	9		30分		
日祝	6時							
	7時							
	8時	33 48		15分	33 48		15分	
	9時	18 41		30分	18 41		30分	
	10時	3 22 42		22分	3 22 47		25分	
	11時	22 43		40分	22 43		35分	
	12時	22 43		39分	2 43		41分	
	13時	3 22 43		21分	3 22 43		21分	
	14時	3 22 43		21分	3 22 43		21分	
	15時	3 22 43		21分	3 22 43		21分	
	16時	3 22 43	17	21分	3 22 43		21分	
	17時	3 22 43	27	20分	3 22 43		21分	
	18時	3 22 38		20分	3 22 38		20分	
	19時	3 18 39 59		25分	3 18 39 59		25分	
20時	29 59		30分	29 59		30分		
21時	39		40分	39		40分		
22時	19 49		40分	19 49		40分		
23時								

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

2-2-3 運賃の分配

なし

2-2-4 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

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

○収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

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

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

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

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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

共同経営計画 第1版 基盤的サービス維持(川尻市道方面)の変更内容

②2022/1/15-修正後

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				最大運行間隔時間			
							朝	昼	夕	夜	朝	昼	夕	夜
重複	九州産交 バス	上り	平日	6:16	21:56	46便	15分	20分	19分	40分	27分	28分 (+3分)	26分	42分
区間			土曜	6:44	22:05	41便	20分	23分	19分	30分	22分	40分	26分	38分
(川尻)			日祝	7:00	21:24	40便	18分	20分	21分	37分	28分	35分	31分	50分
		下り	平日	6:40	22:55	45便	26分	20分	16分	27分	70分	40分	26分	45分
			土曜	7:29	23:09	42便	33分	20分	22分	24分	76分	21分	32分	35分
			日祝	8:33	22:49	38便	22分	22分	19分	27分	30分	41分	21分	40分

2-3 産業道路・国体道路方面〈長嶺方面〉

2-3-1 対象路線

下記に示す系統を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-3-1 対象路線一覧

系統番号	方向	系統名	事業者	キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	年間走行キロ (km)	平均乗車密度	運送収入 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
1104	戸島	戸島駐車場前～小峯・東西線～桜町バスターミナル	九産交	12.2	1.0	4,681	3,574.6	13.7	911	1,511	-600
1119	トラック	西部車庫～東西線～トラックターミナル	九産交	15.9	12.2	191,988	140,365.2	14.2	36,955	59,332	-22,377
1123	免許センター	免許センター～東西線～西部車庫	九産交	18.6	10.7	167,361	143,685.0	12.8	34,104	60,736	-26,632
500	スター	桜町バスターミナル～警察学校～長嶺小学校	都市バス	8.2	47.0	410,758	237,955.7	5.4	82,550	101,797	-19,247

資料：各社 R3 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

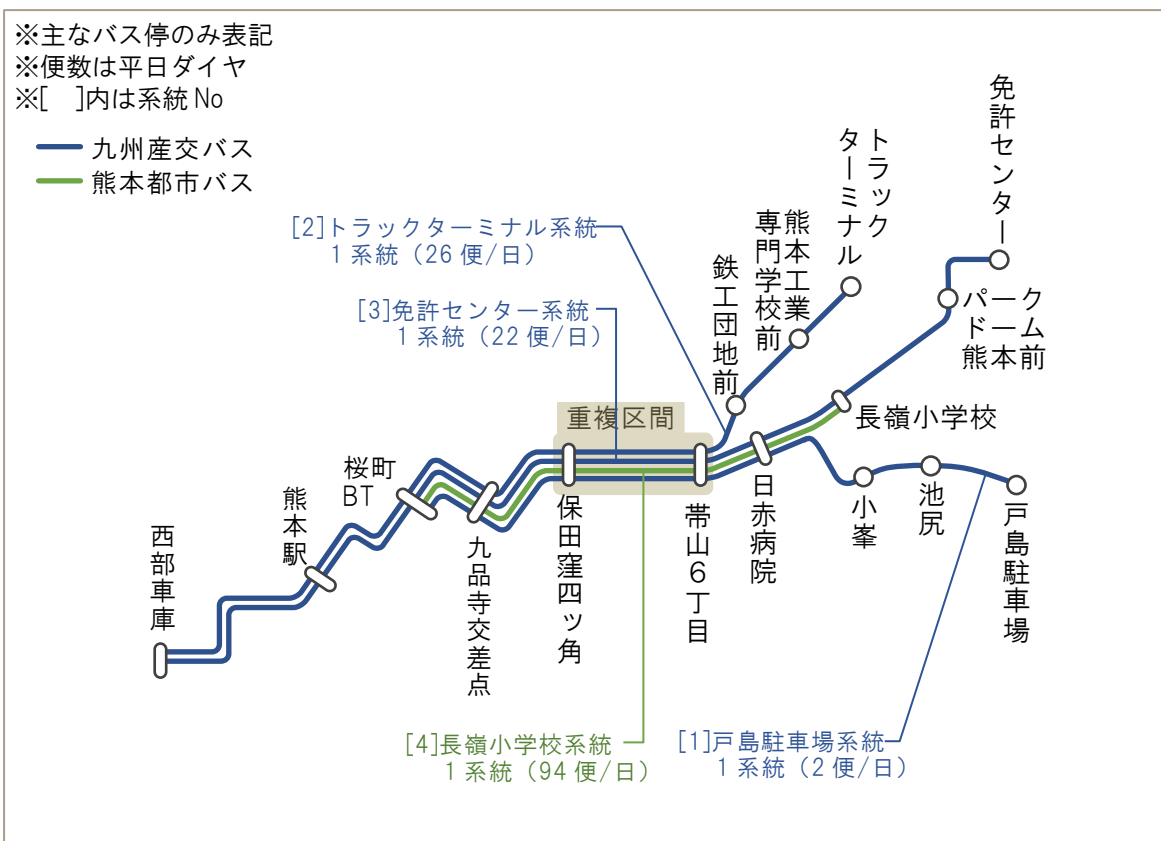


図 2-3-1 運行系統図（現状）

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）

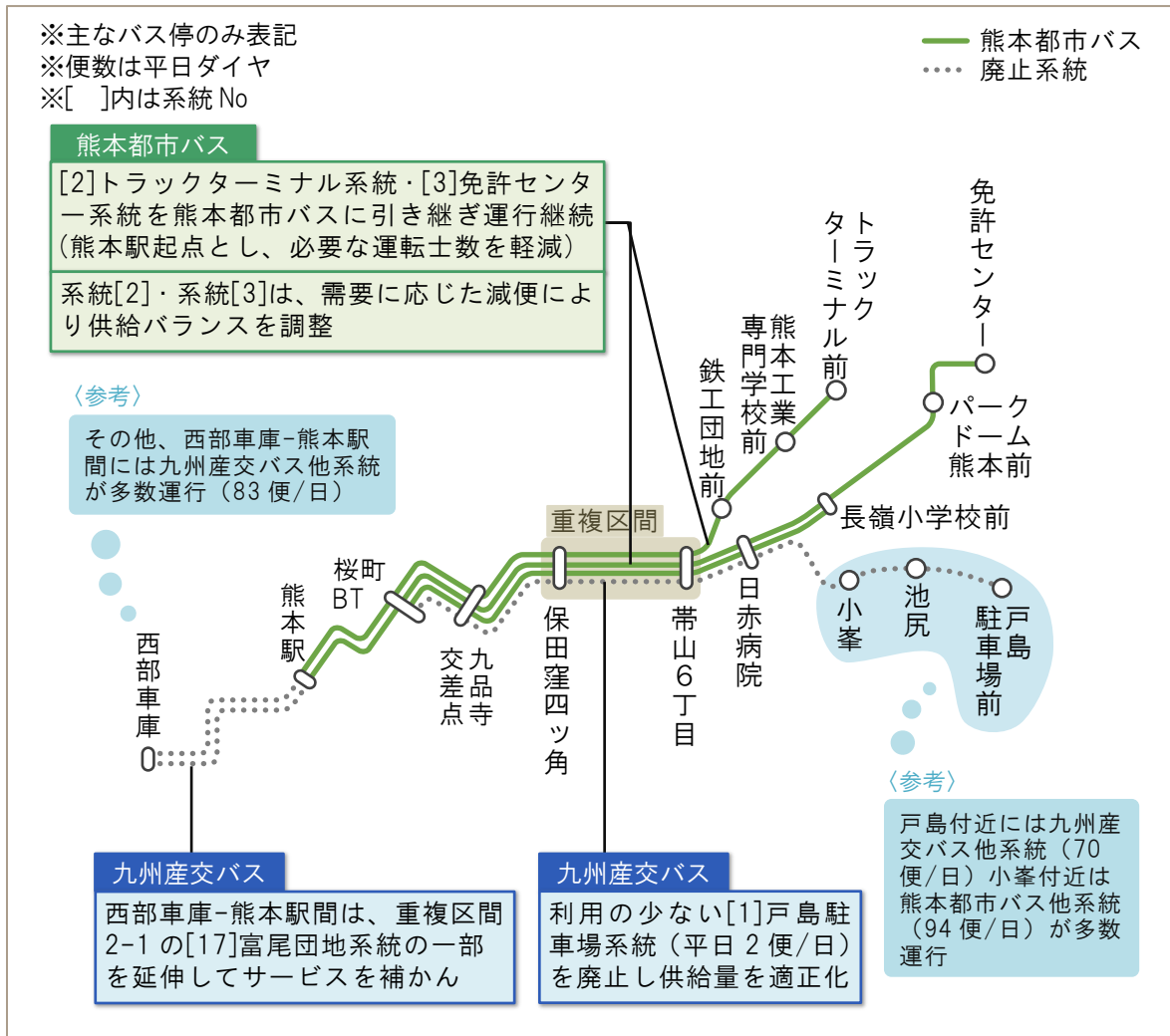


図 2-3-2 運行系統図（実施後）

参考8. 廃止系統（戸島駐車場系統）周辺の路線状況

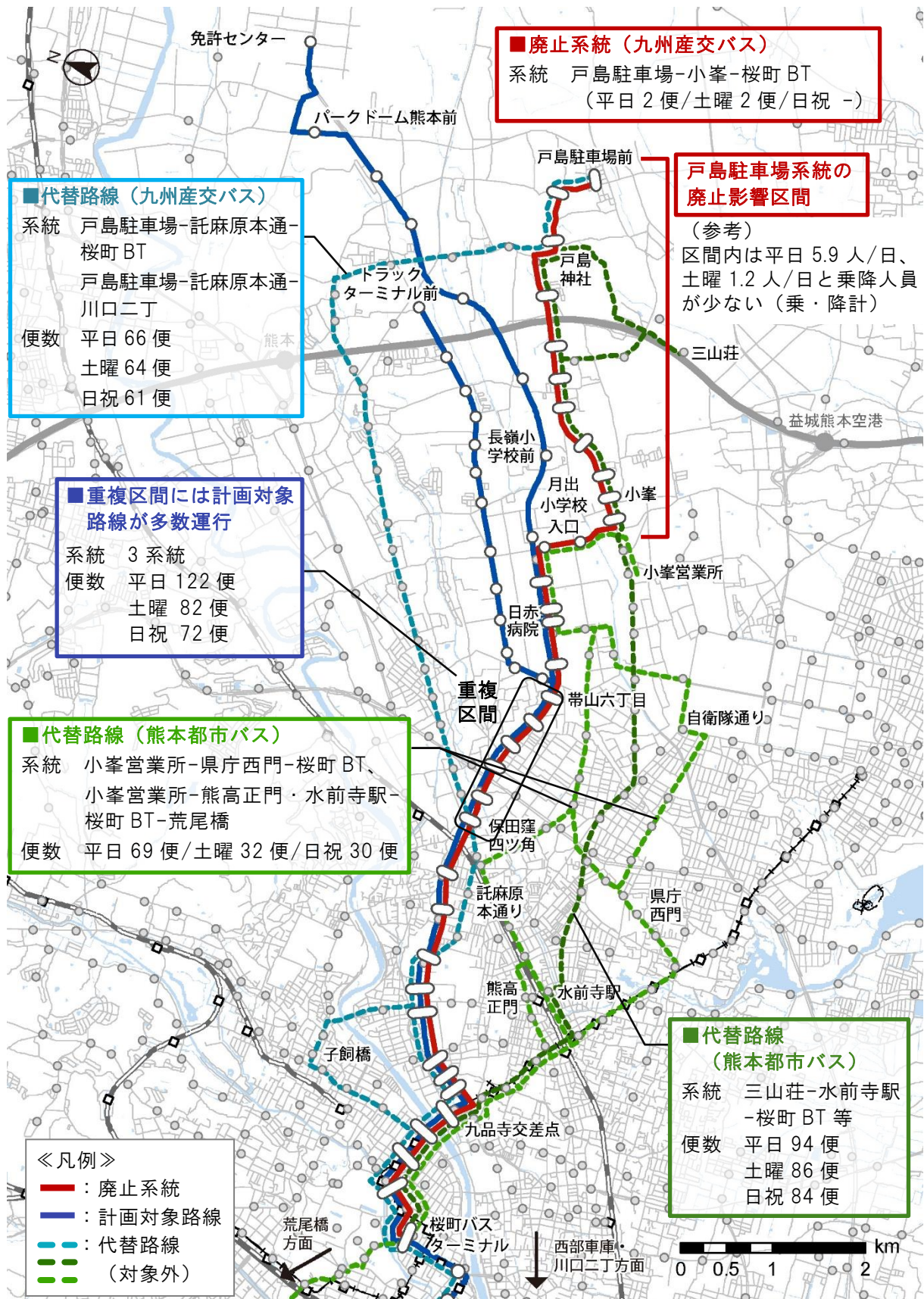


図 2-3-3 廃止系統周辺の路線図（詳細）

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			九州産交バス	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
	20時	59	24 49	25分		4 19 39 59		20分
21時		14 44	30分		19 44		25分	
22時		19	35分		19		35分	
23時								
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。

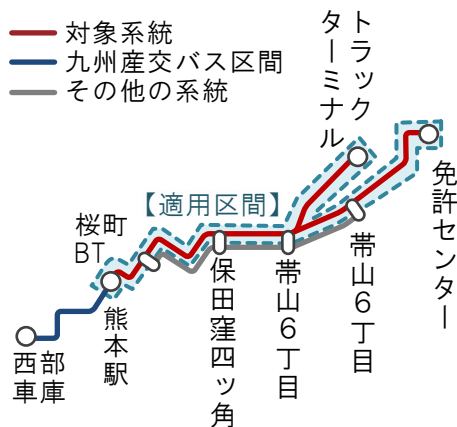
(1) 単独定期券の継続措置

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



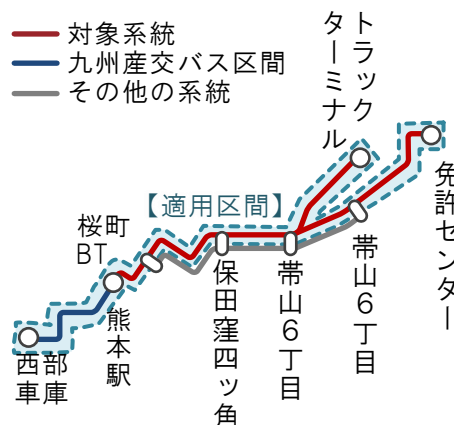
(2) 乗継定期券の継続措置

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

下記に示す系統を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-4-1 対象路線一覧

系統番号	方向	系統名	事業者	キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	年間走行キロ (km)	平均乗車密度	運送収入 (千円)	経常経費 (千円)	経常欠損額 (千円)
1202	大津	桜町バスミナル～子飼橋・三里木～大津産交	九産交	23.3	3.5	26,358	28,589.1	11.3	5,987	12,085	-6,098
1208		桜町バスミナル～子飼橋・三里木～吹田団地	九産交	24.0	4.4	86,888	76,920.0	12.6	17,997	32,514	-14,517
1224		桜町バスミナル～子飼橋・菊陽BP～光の森産交	九産交	15.2	1.3	14,804	9,104.8	18.0	3,045	3,849	-804
1321	光の森	桜町バスミナル～子飼橋・三里木～光の森産交	九産交	14.6	20.9	219,183	221,628.0	10.5	43,272	93,682	-50,410
1323		熊本駅前～桜町バスミナル・武蔵ヶ丘～光の森産交	九産交	16.4	2.0	27,073	17,548.0	15.9	5,200	7,418	-2,218
1324		桜町バスミナル～子飼橋・武蔵ヶ丘～光の森産交	九産交	14.1	20.5	220,600	210,146.8	11.2	43,868	88,829	-44,961
1325		桜町バスミナル～子飼橋・光の森ゆめ～光の森産交	九産交	13.2	12.1	142,896	115,737.6	13.2	28,492	48,922	-20,430
308		桜町バスミナル～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電鉄	13.7	9.7	116,366	97,818.0	5.9	26,406	35,792	-9,386
309	楠団地	熊本駅～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電鉄	16.0	2.5	32,796	29,376.0	5.6	7,066	10,749	-3,683
300		熊本駅～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電鉄	12.4	0.4	4,798	4,402.0	4.5	1,018	1,611	-593
303	武蔵ヶ丘車庫	桜町バスミナル～子飼橋・二里木～楠団地	熊本電鉄	10.1	0.5	4,966	3,888.5	5.6	1,222	1,423	-201
2704		楠団地～二里木・子飼橋・桜町バスミナル～西部車庫	九産交	16.7	21.1	308,077	255,637.0	12.1	57,538	108,068	-50,520
2705		楠団地～二里木・子飼橋～桜町バスミナル	九産交	10.0	5.2	47,365	30,450.8	15.2	8,363	12,872	-4,509
306	竜田口駅前	桜町バスミナル～子飼橋・二里木～武蔵ヶ丘車庫	熊本電鉄	12.4	1.2	14,647	11,135.2	7.2	3,748	4,074	-326
256		桜町バスミナル～北BP・楠団地～武蔵ヶ丘車庫	熊本電鉄	13.0	4.5	45,033	43,173.0	4.8	9,709	15,797	-6,088
258		桜町バスミナル～北BP・武蔵塚駅～武蔵ヶ丘車庫	熊本電鉄	13.1	0.3	6,110	2,947.5	9.2	1,252	1,078	174
2706	竜田口駅前	西部車庫～桜町バスミナル・子飼橋～竜田口駅前	九産交	12.4	3.0	9,199	8,928.0	9.3	1,542	3,774	-2,232
2707		竜田口駅前～子飼橋～桜町バスミナル	九産交	5.7	3.0	15,804	4,104.0	27.3	2,083	1,735	348

資料：各社 R3 年度輸送実績資料

○運行系統図（現状）

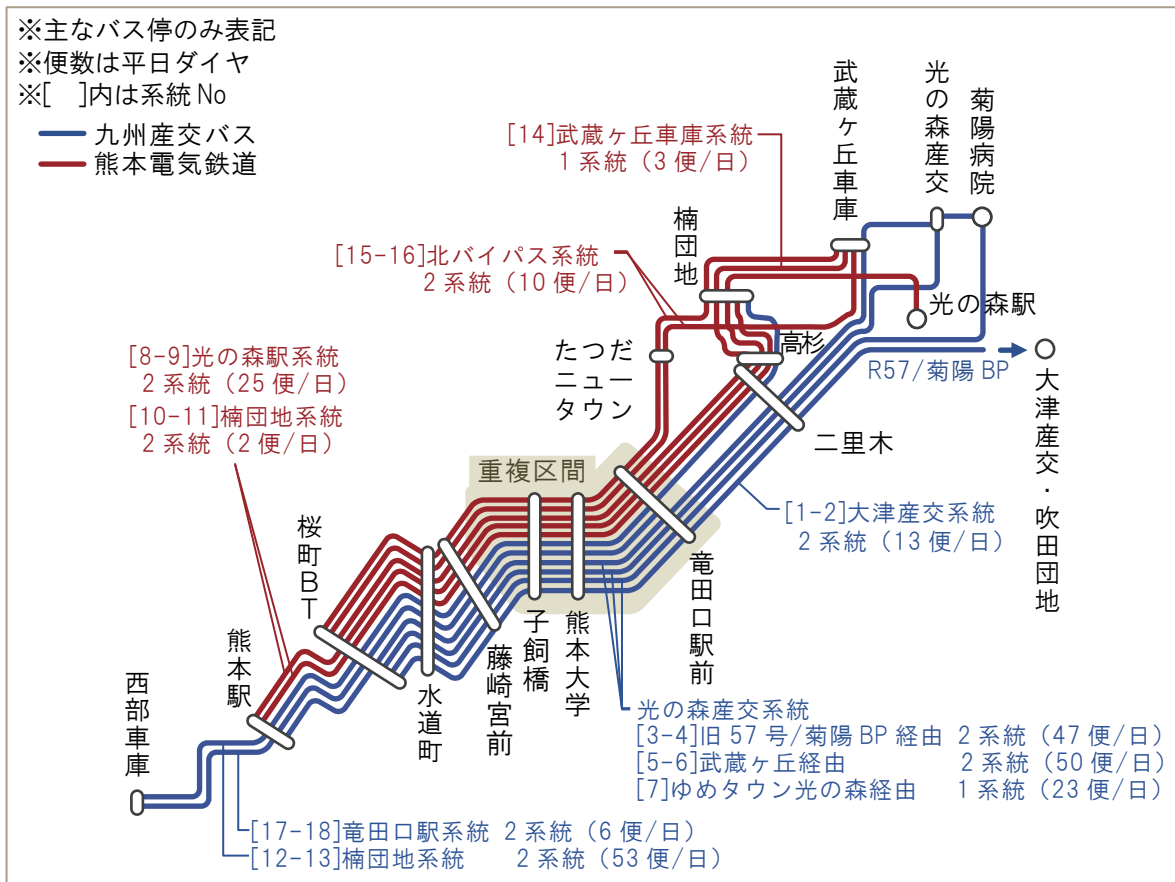


図 2-4-1 運行系統図（現状）

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）

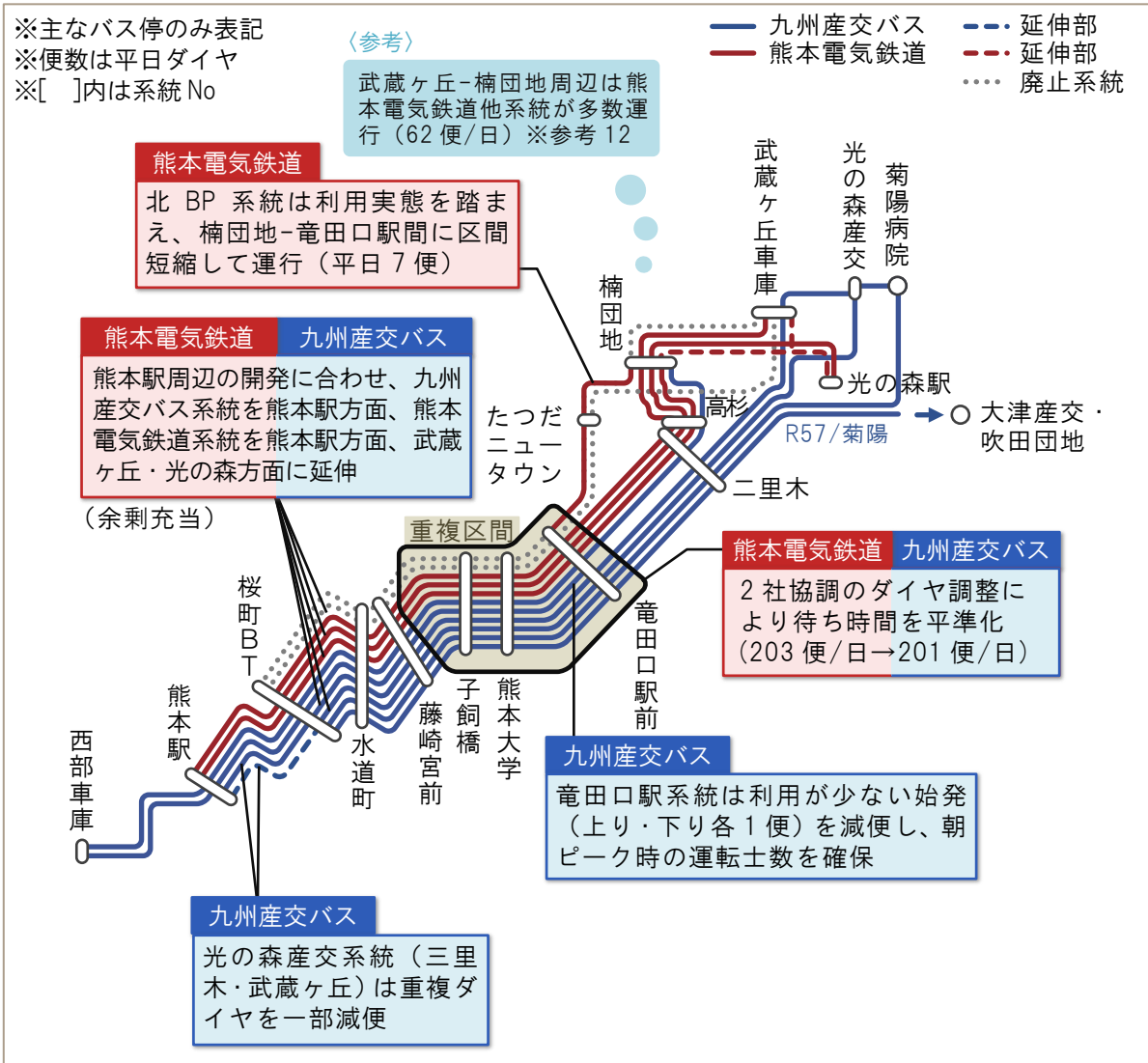


図 2-4-2 運行系統図（実施後）

参考 12. 区間短縮系統（北バイパス系統）周辺の路線状況

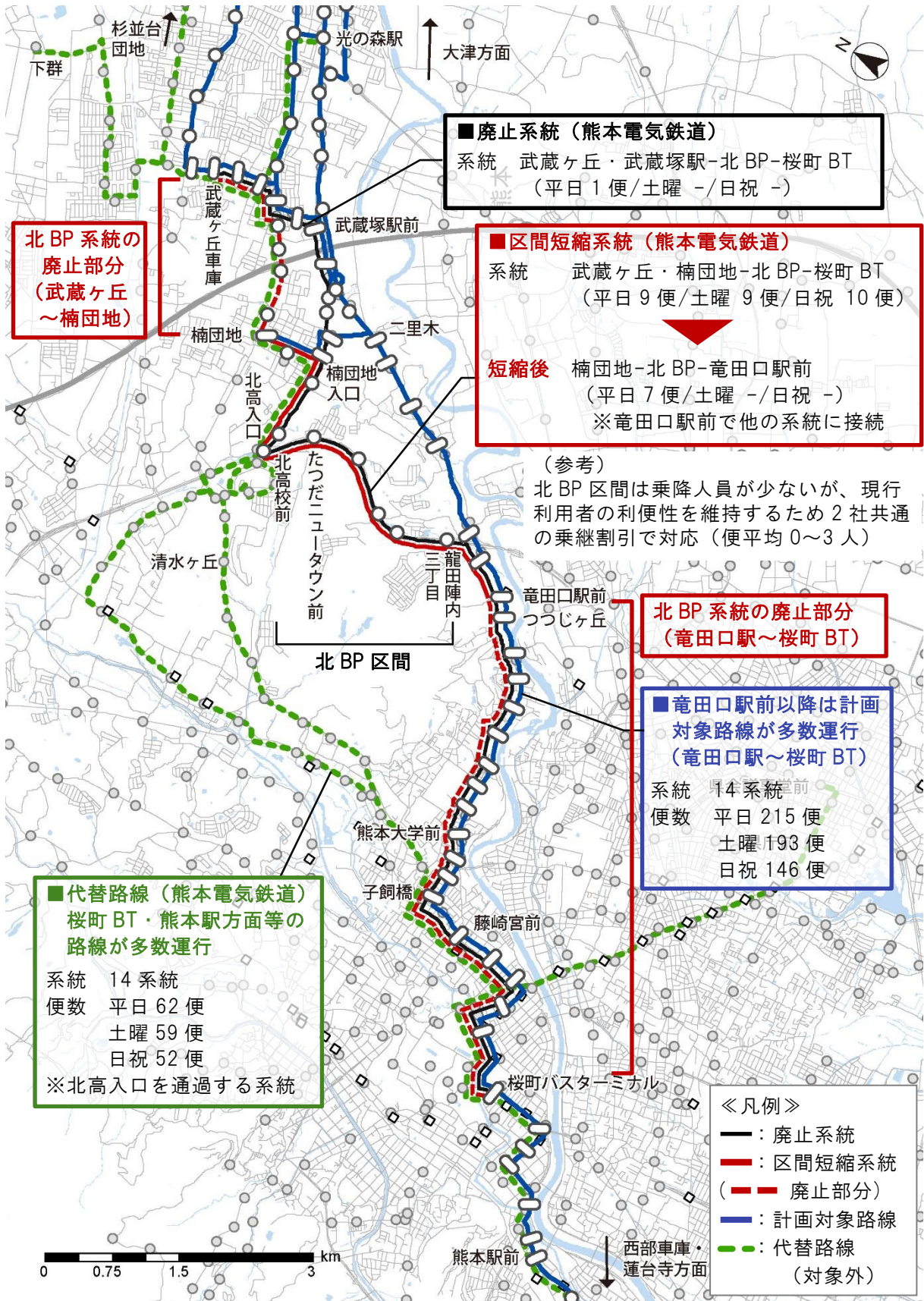


図 2-4-3 区間短縮系統周辺の路線図（詳細）

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）

このページは変更ございません。

(最大運行間隔の着色)

参考 14. 重複区間の新旧時刻表 (上り)

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
平日	6時	7 23 33 40 41 53 58		16分	13 28 40 45 52 59		15分	
	7時	4 14 17 27 35 43 51	1 22 40	11分	6 14 17 24 29 36 53 59	20 44	9分	
	8時	5 9 16 23 30 38 45 53	0 4 27	9分	5 13 23 30 38 45 53		10分	
	9時	1 8 26 36 42 51 58	18	10分	1 8 26 34 42 50 58	18	10分	
	10時	6 11 26 36 46 56	18	10分	5 11 28 38 48 58	20	10分	
	11時	3 10 26 39 49 56	19	13分	4 10 26 36 46 56	18	10分	
	12時	3 11 23 31 38 49 56	19	11分	6 24 31 38 48 58	18	12分	
	13時	6 23 29 36 46 56	19	13分	8 24 31 38 48 58	18	10分	
	14時	6 21 31 42 49	19	13分	8 24 31 38 46 56	18	10分	
	15時	3 9 23 31 38 46 56	19	14分	3 9 25 31 38 48 56	18	10分	
	16時	3 9 20 31 36 46 54	19 28	11分	3 9 24 31 38 48 58	18	10分	
	17時	5 10 28 35 43 50 55	21	11分	4 10 26 35 43 50 58	19	9分	
	18時	3 9 31 46 55	22	15分	7 17 37 47 56	28	11分	
	19時	16 47 56	35	21分	12 42 57	25	17分	
20時	17 37 56	27	21分	10 40 55	25	15分		
21時	45	22	26分	13	43	30分		
22時	15 46		31分	13		30分		
23時								
土曜	6時	41 50		9分	41 55		14分	
	7時	5 26 35 46	17 57	15分	4 28 36 46	16 56	12分	
	8時	5 15 26 35 46 56	29	11分	5 15 26 35 46 55		11分	
	9時	6 14 28 36 42 51	17	11分	6 24 31 37 48 57	17	11分	
	10時	1 12 27 36 42 51 56	15 34	12分	3 11 28 37 45 51 57	17	11分	
	11時	12 27 31 42 51	15 49	16分	8 28 37 44 50 57	17	11分	
	12時	1 12 27 31 42 51 56	15	12分	8 28 37 45 50 57	17	11分	
	13時	12 27 31 42 51 56	15 40	16分	8 28 37 45 50 57	17	11分	
	14時	12 27 36 42 51 56	15	16分	8 28 37 45 51 57	17	11分	
	15時	12 27 36 42 51 56	15 50	16分	8 28 37 45 50 57	17	11分	
	16時	12 27 32 36 51 56	15	16分	8 25 31 37 47 57	17	11分	
	17時	14 27 36 42 51 56	16	18分	8 27 37 45 51 57	17	11分	
	18時	12 27 36 47 56	18	16分	8 28 38 47 57	17	11分	
	19時	0 11 26 36 45 55	19	11分	13 31 44 54	15	16分	
20時	6 26 36 55	15	19分	5 29 43	15	14分		
21時	6 26 45	14	19分	1 30 45	15	18分		
22時	4 55		51分	16		31分		
23時								
日祝	6時	26 42 56		16分	36 47 56		11分	
	7時	11 15 26 42	55	16分	7 17 26 42	56	16分	
	8時	11 17 26 47	59	21分	7 17 26 42	56	16分	
	9時	11 17 26 46	43 56	17分	7 17 26 42	58	16分	
	10時	9 16 26 47	42 56	16分	7 16 26 42	56	16分	
	11時	7 16 26 47	56	21分	6 16 26 42	56	16分	
	12時	2 16 26 36 47	56	14分	6 16 26 36 47	58	11分	
	13時	7 16 26 37 47	42 56	11分	6 16 26 36 47	56	11分	
	14時	9 16 26 37 47	56	13分	7 16 26 36 47	56	11分	
	15時	7 16 26 47	52 56	21分	6 16 26 42	56	16分	
	16時	7 16 26 46	42 56	16分	6 16 26 41	56	15分	
	17時	7 16 26 47	56	21分	6 16 26 42	56	16分	
	18時	7 16 26 47	56	21分	6 16 26 42	59	17分	
	19時	7 25 35 55		20分	6 20 35 50		15分	
20時	6 20 35	56	21分	6 20 35	55	20分		
21時	0 21 55		34分	5 21 50		29分		
22時	25		30分	20		30分		
23時								

だんご状態・間隔が長いダイヤの調整

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。

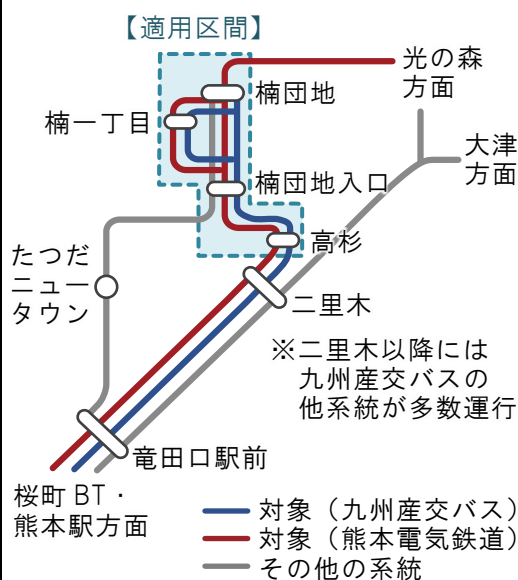
(1) 2社共通の共通定期券

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



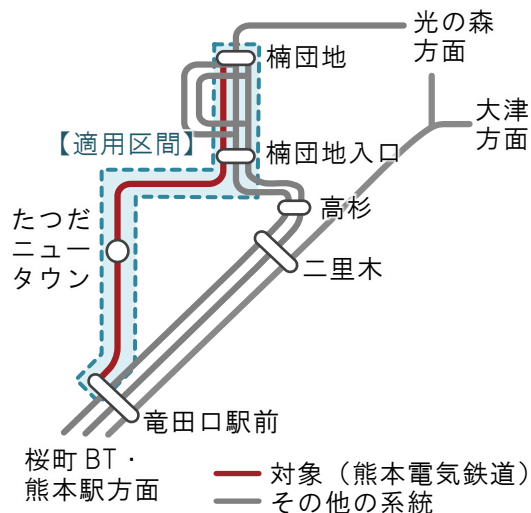
(2) 2社共通の乗継割引

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）

黄色地の枠内が2022年1月15日変更箇所

	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57 号線	1	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～大津産交	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	0	0	0	-2,391	-2,665	-2,811	-2,811	千円
	8	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	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	九産交	-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	九産交	-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	熊本電鉄	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	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	455	441	434	0	0	0	-434	千円
	新2	竜田口駅～北BP～楠団地	熊本電鉄	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	九産交	-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	九産交	839	808	789	962	939	930	142	千円	
		小計	-111,479	-119,037	-127,227	-99,741	-107,024	-114,787	12,440	千円	

○収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

黄色地の枠内が 2022 年 1 月 15 日 変更箇所

	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57 号線	1	桜町バスターミナル～子飼橋・三里木～大津産交	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	-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	九産交	0	0	0	-3,360	-3,654	-3,787	-3,787 千円
	8	桜町バスターミナル～子飼橋・二里木～光の森駅	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	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	九産交	-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	九産交	-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	熊本電鉄	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	熊本電鉄	-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	熊本電鉄	291	278	269	0	0	0	-269 千円
	新2	竜田口駅～北BP～楠団地	熊本電鉄	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	九産交	-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	九産交	566	536	514	737	715	704	190 千円	
		小計	-152,434	-160,077	-168,499	-141,763	-149,137	-157,136	11,364 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

共同経営計画 第1版 基盤的サービス維持（旧57号線方面）の変更内容

③修正後2022/1/15-

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				最大運行間隔時間			
							朝	昼	夕	夜	朝	昼	夕	夜
							重複 区間	九州産交 バス ・ 熊本電気 鉄道	上り	平日	6:13	22:13	107便	7分
土曜	6:41	22:16	98便	9分	8分	9分				14分	14分	11分	11分	26分
日祝	6:36	22:20	78便	11分	10分	12分				16分	16分	16分	17分	30分
下り	平日	6:43	23:13	111便	9分	7分			7分	13分	21分	15分	10分	30分
	土曜	6:28	23:13	97便	15分	8分			9分	12分	80分	10分	17分	20分 (▲5分)
	日祝	6:38	22:58	80便	16分	10分			11分	13分	60分	15分	15分	20分

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）

（単位：千円）

○2022年1月15日修正後の収益性の見込み（コロナの影響を加味しない場合）

黄色地の枠が変更箇所

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	都市バス	-2,082	-3,579	-5,144	0	0	0	5,144	千円 改善
	九産交	-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	九産交	-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	都市バス	5,873	2,434	-1,123	7,881	2,111	-3,785	2,662	千円 悪化
	九産交	-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	熊本電鉄	-6,093	-6,851	-7,636	-3,318	-4,127	-4,999	2,637	千円 改善
	九産交	-105,386	-112,187	-119,591	-96,423	-102,897	-109,788	9,803	千円 改善
	小計	-111,479	-119,037	-127,227	-99,741	-107,024	-114,787	12,440	千円 改善
全体値	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
	熊本電鉄	-6,093.0	-6,850.8	-7,636.4	-3,317.9	-4,127.4	-4,998.9	2,637	千円 改善
	九産交	-379,219	-401,080	-424,880	-359,447	-380,517	-403,301	21,578	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	-375,329	-404,566	-435,966	30,826	千円 改善

(単位：千円)

〇2022年1月15日修正後の収益性の見込み（コロナの影響を加味する場合）

黄色地の枠が変更点

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	都市バス	-6,692	-8,195	-9,790	0	0	0	9,790 千円 改善
	九産交	-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	九産交	-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	都市バス	-5,850	-9,294	-12,935	-11,482	-17,267	-23,291	10,357 千円 悪化
	九産交	-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	熊本電鉄	-12,758	-13,535	-14,350	-9,078	-9,901	-10,802	3,548 千円 改善
	九産交	-139,676	-146,542	-154,149	-132,685	-139,236	-146,333	7,816 千円 改善
	小計	-152,434	-160,077	-168,499	-141,763	-149,137	-157,130	11,364 千円 改善
全体値	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
	熊本電鉄	-12,757.7	-13,534.8	-14,350.4	-9,077.8	-9,900.8	-10,802.3	3,548 千円 改善
	九産交	-484,585	-506,662	-531,052	-463,027	-484,315	-507,675	23,377 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	-505,313	-534,796	-566,939	31,013 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）