

合志市地域公共交通網形成計画

変更版



熊本県合志市

合志市地域公共交通網形成計画

熊本県合志市

目 次

1章	はじめに／1
1.	計画策定の背景と目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2.	計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
3.	計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
4.	計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
5.	計画策定における連携・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
2章	地域の現状／4
1.	合志市の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
2.	土地利用及び道路の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
3.	人口の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
4.	生活圏と都市機能の分布・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
3章	公共交通の現状／14
1.	路線バスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
2.	人口カバー率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
3.	高速バスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
4.	鉄道の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
5.	コミュニティバス等の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
6.	利用者の意向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
7.	交通事業者の意向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
4章	上位計画の整理／46
1.	合志市総合計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
2.	合志市都市計画マスタープラン・・・・・・・・・・・・・・ 48
3.	合志市重点区域土地利用計画・・・・・・・・・・・・・・ 50
4.	上位計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52

5章	公共交通の現状分析と課題整理／53	
1.	交通手段別の現状分析と課題整理	53
2.	公共交通に共通した現状分析と課題整理	56
3.	まちづくりと関連した現状分析と課題整理	58
6章	基本的な方針／60	
1.	都市将来像とまちづくりの方向性	60
2.	公共交通の役割と方向性	62
3.	公共交通の基本方針	64
7章	計画の目標／66	
1.	公共交通の目標と指標	66
2.	目標数値の設定	68
8章	目標達成のための事業及び実施主体／70	
1.	事業展開に向けた基本的な考え方	70
2.	計画体系と事業一覧	80
3.	事業概要	82
9章	計画の達成状況の評価／94	
1.	計画の達成状況の評価	94
10章	計画の実施に関し必要と認める事項／96	
1.	熊本地域公共交通網形成計画との連携	96
2.	菊陽町との連携	98

1. 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

合志市は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「法」)に基づき、平成20年4月に「合志市地域公共交通協議会」を設置し、平成21年1月に法定の「地域公共交通総合連携計画」として位置づけられる「合志市地域公共交通計画」を策定しました。さらに、平成26年3月、1. 合志市地域公共交通の目標に関する評価、2. 平成27年度までの成果目標について、3. コミュニティバスの運行指針・指標についての3点を追記しました。

現在、同計画に基づき、路線バス12路線、鉄道1路線のほか、コミュニティバス等として、レターバス2路線、循環バス2路線、乗合タクシー3路線、予約制乗合タクシー2路線を運行しています。

一方、都市再生特別措置法の改正(平成26年2月)で「立地適正化計画」がうたわれ「多極ネットワーク型コンパクトシティ」がキーワードとなっています。さらに国土のグランドデザイン2050(平成26年7月)でも「コンパクトシティ+ネットワーク」の必要性がうたわれ、地域公共交通の役割が益々重要な位置づけとなってきています。

平成25年12月に「交通政策基本法」が施行され、平成26年5月の法改正では、

- ①コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ②地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

への対応が求められ、従来の「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」に移行することになりました。

しかし、平成28年度の熊本地震以降バスの遅延問題や運転手不足等が深刻化し、網形成計画期間内では計画の実施が困難になり、計画の見直しが必要になりました。

(2) 計画策定の目的

合志市では、平成18年2月の2町合併直後の4月から循環バスを運行する等いち早く公共交通への取り組みを開始し、地域公共交通システムの構築に努めてきましたが、最近の高齢社会の進展や地域資源の有効活用等への対応が求められています。

現計画の「合志市地域公共交通計画」が平成27年度末で計画期間を終了することを受け、今後、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に寄与する地域公共交通網の構築を目指し、改正法に基づく「地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

当初の計画期間は平成32年度でしたが、平成28年度の熊本地震以降の状況の変化により期間内の計画実施が困難となったため、計画の見直しを含めて、地域公共交通形成計画を3年延長することとしました。



2. 計画の位置づけ 3. 計画の期間

2. 計画の位置づけ

合志市総合計画は、「合志市のまちづくりを総合的かつ計画的にすすめていくための総合的なまちづくりの指針」を定めた最上位の計画です。

合志市都市計画マスタープランは、「将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき都市像を示すとともに、地域別の整備方針、諸施設の計画等を総合的に定めた都市計画の方針」です。

合志市重点区域土地利用計画は、本市独自の計画として、重点区域を定め公共交通ネットワークでつながった階層型の多極集中の都市構造を目指すこととしています。

合志市地域公共交通網形成計画は、これらの上位計画を受け、地域公共交通網の形成に向けた基本方針や目標、施策等を定めた基本計画です。

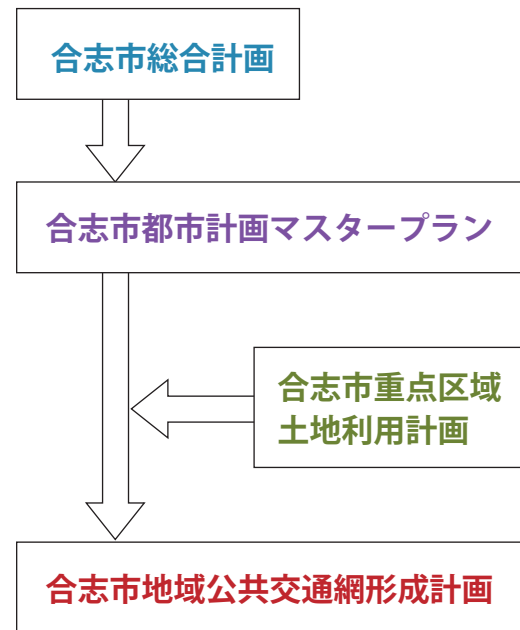


図. 計画の位置づけ

3. 計画の期間

計画の期間は、平成 28 年度から平成 35 年度までの 8 年間とします。

表. 関連計画の目標年

関連計画	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
合志市総合計画 第2次基本構想		H28.4									
第1期基本計画		H28.4			H32.3					H36.3	
第2期基本計画					H32.4					H36.3	
合志市都市計画マスタープラン	H17.3 策定	H27 中間年次									H37
合志市重点区域土地利用計画		H24.3 策定									
合志市地域公共交通網形成計画		H28.4								H36.3	

4. 計画の区域 5. 計画策定における連携

4. 計画の区域

計画の区域は、合志市域とします。

(但し、合志市近隣及び熊本都市圏を視野に入れた検討を行います。)

5. 計画策定における連携

本計画と並行して策定される「熊本地域公共交通網形成計画(熊本市・嘉島町)」では、御代志周辺が乗換拠点として指定されています。また、熊本電気鉄道(株)のバスや鉄道が熊本市中心部に乗り入れ、強い生活圏を形成していることから、相互の連携を図りながら計画策定及び事業実施に向けて取り組むこととします。

菊陽町とは、既に JR 光の森駅での駐輪場やバスロケーションシステムを共同運用しており、引き続き連携した取組を継続します。



図. 計画の区域及び連携市町の位置

1. 合志市の概要

(1) 合志市の概要

合志市は、平成18年2月、合志町と西合志町が合併して誕生しました。

熊本市の北東部に隣接し、阿蘇外輪山から続く丘陵地の土壌を活かした穀物の生産や、工業団地が複数立地していることから第2次産業も盛んであり、熊本市のベッドタウンとして人口は59,000人を超え増加傾向にあります。

(2) 都市計画区域における位置づけ

合志市は、熊本都市計画区域にあり、市域53.19km²のうち約1割にあたる市街化区域に人口の約9割が占めています。市域の9割を占める市街化調整区域の土地利用が長年の懸案となっています。



図. 県内での位置

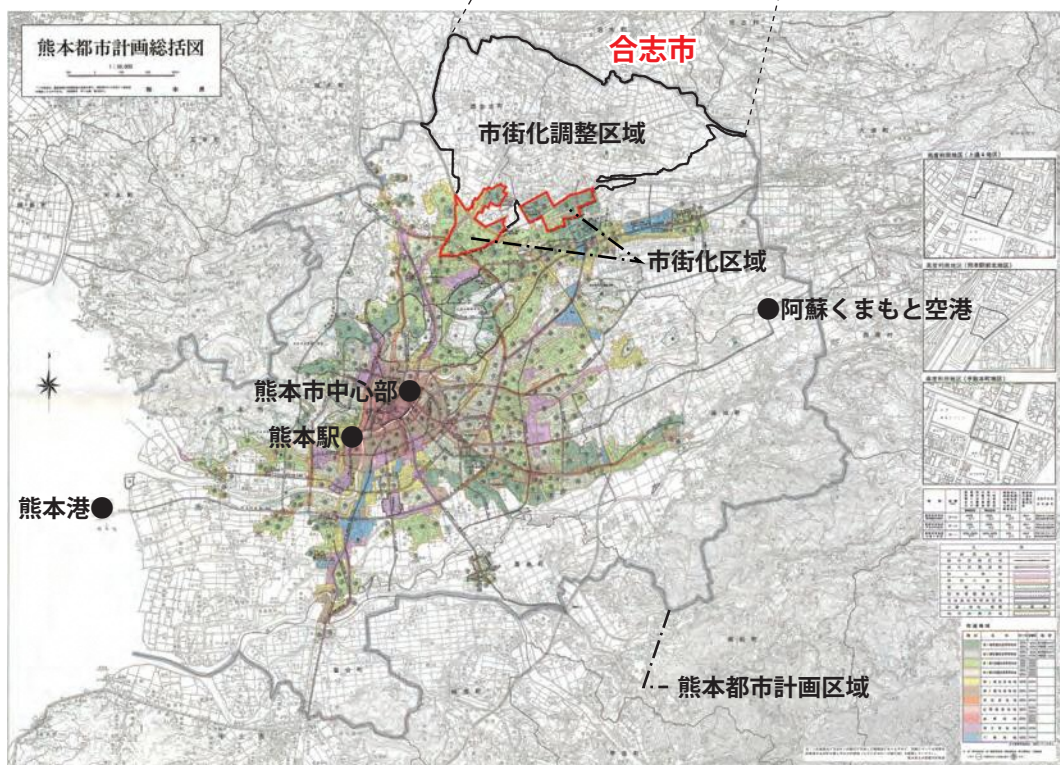


図. 都市計画区域内での位置

(3) 合志市周辺との関係

熊本市中心部は多様な都市機能が集積し広域商圏を形成していることから合志市とも強い関係性があります。市街化区域に隣接する熊本市北区の武蔵ヶ丘エリアや菊陽町の光の森エリアは店舗や病院等が集積し日常的な生活圏が形成され、平成22年に熊本市と合併した旧植木町エリア、平成17年に菊池市と合併した旧泗水町エリアは今でも身近な生活圏が形成されています。

広域交通として、熊本市には平成23年に全線開通した九州新幹線の熊本駅、平成25年に大型船の着岸が可能となった熊本港、益城町には阿蘇くまもと空港、大分と結ぶJ R豊肥本線は熊本市の武蔵塚駅、菊陽町の光の森駅、三里木駅、原水駅があります。また、九州自動車道が本市の南西部を通り、高速バスの西合志バス停があります。

熊本電気鉄道(株)の電車(以下、電鉄)は、本市の御代志駅から、熊本市中心部に隣接する藤崎宮前駅及びJ Rに隣接する上熊本駅に乗り入れています。また、国道3号熊本北バイパスが本市の南部を通っています。

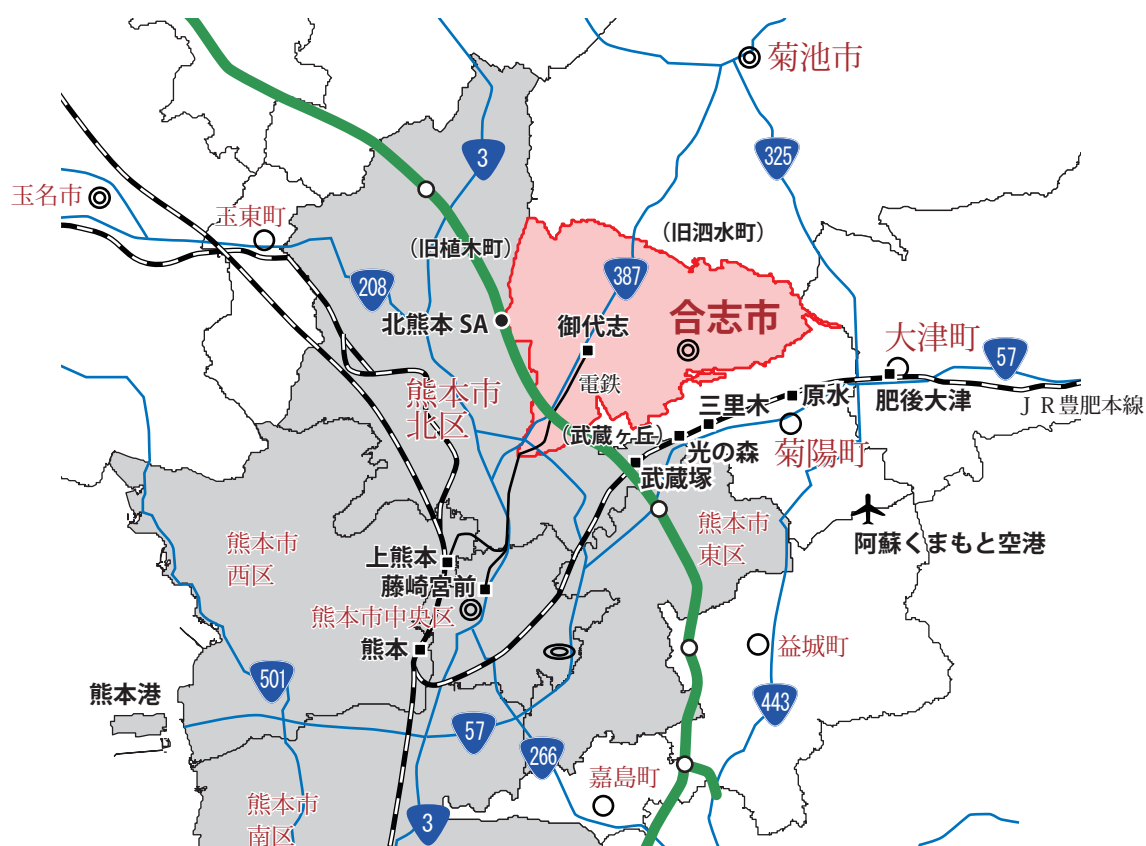


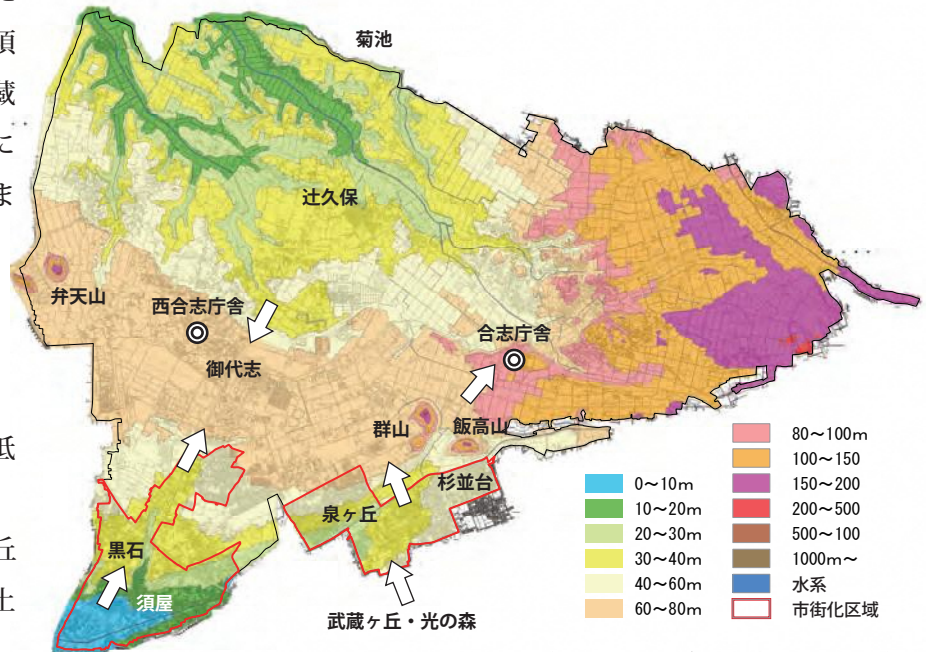
図. 周辺エリア内での位置

2. 土地利用及び道路の現状

(1) 地形

●市域には起伏があり、徒歩や自転車での移動にはやや不適な箇所が存在します。

- ・須屋地区は市域では標高の低い土地に位置します。
- ・黒石から泉ヶ丘・杉並台にかけて斜面地が存在し、須屋から黒石にかけて、武蔵ヶ丘・光の森から泉ヶ丘にかけて斜面地となっています。
- ・弁天山⇄御代志⇄群山が一段高い標高にあります。
- ・辻久保から市域の北西部、菊池盆地にかけて標高は低くなります。
- ・東部は阿蘇外輪山に続き丘陵地が始まり標高の高い土地になっています。



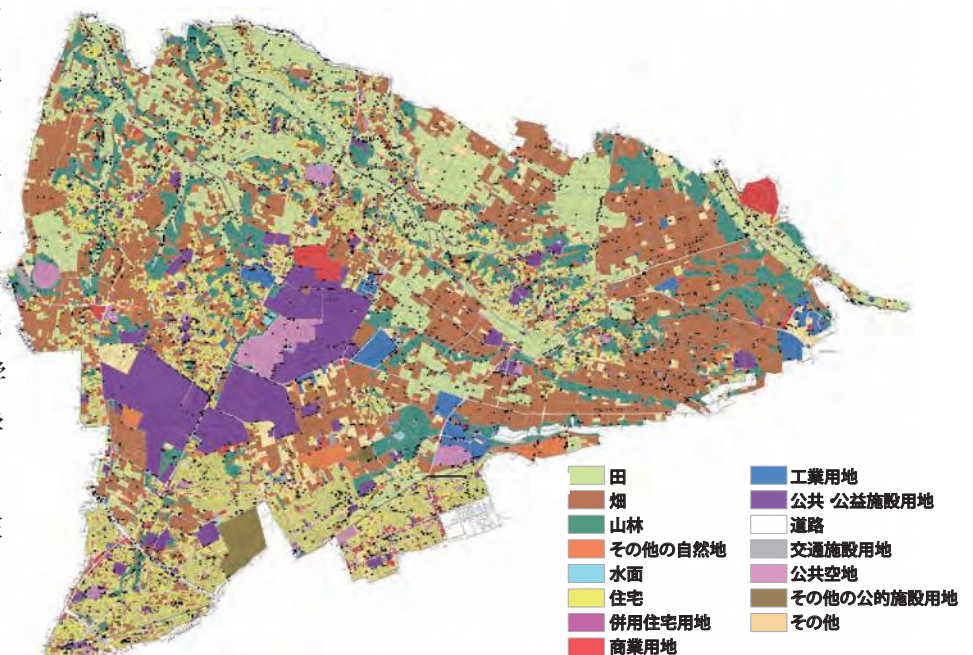
資料：平成 18 年度都市計画基礎調査

図. 地形

(2) 土地利用

●市域中央に一般市民の利用頻度が低い広大な公共・公益施設用地、公共空地が存在します。

- ・中央部の公共・公益施設用地・公共空地は、九州沖縄農業研究センター、熊本高専熊本キャンパス、熊本再春荘病院、国立療養所菊池恵楓園、県農業公園、県農業大学校、熊本県農業研究センター、県立黒石原支援学校、県立ひのくに高等支援学校、県立菊池支援学校です。
- ・畑のほか、工業用地が点在しています。
- ・商業用地はゴルフ場です。
- ・その他、自衛隊用地が2ヶ所あります。



資料：平成 18 年度都市計画基礎調査

図. 土地利用

(3) 道路

●市南部を通る国道3号熊本北バイパスは、平成27年3月に四方寄～須屋間が開通し、全線開通しました。

- ・北熊本サービスエリアの周辺にスマートインターチェンジが整備される予定です。
- ・大津植木線バイパスが計画されており、一部区間は事業に着手しています。

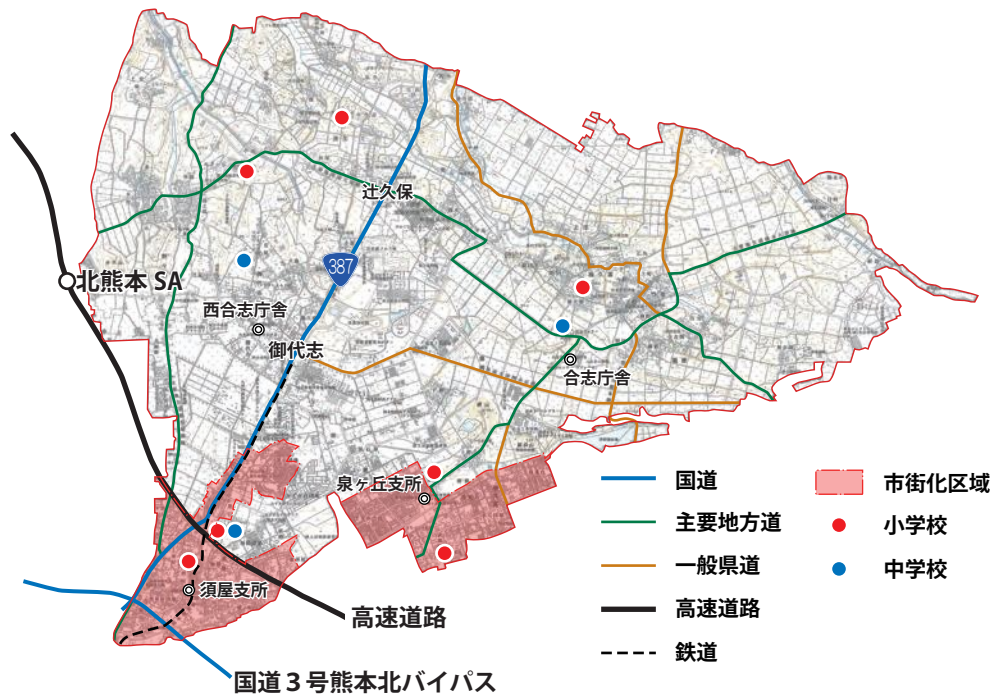
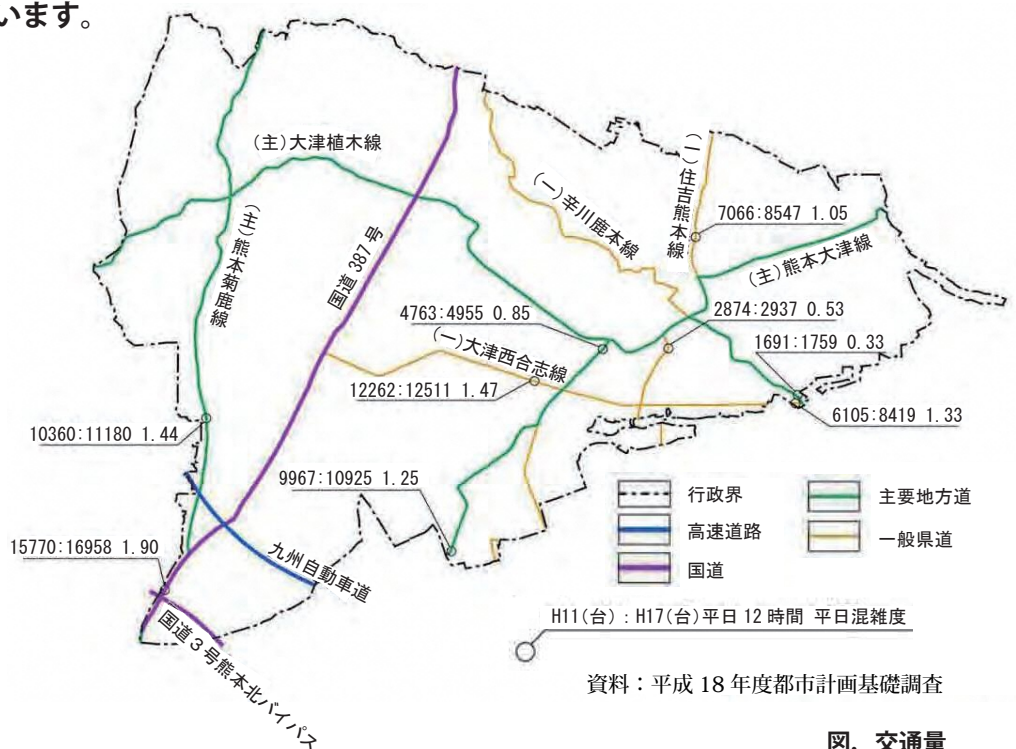


図. 都市機能の分布

(4) 交通量

●国道387号の国道3号熊本北バイパス交差点付近での混雑度が最も大きく慢性的な混雑を生じています。

- ・全調査地点で交通量が増加しています。
- ・レターバスが遅延を生じる原因のひとつに菊陽町光の森エリアの渋滞があります。



資料：平成18年度都市計画基礎調査

図. 交通量

3. 人口の動向

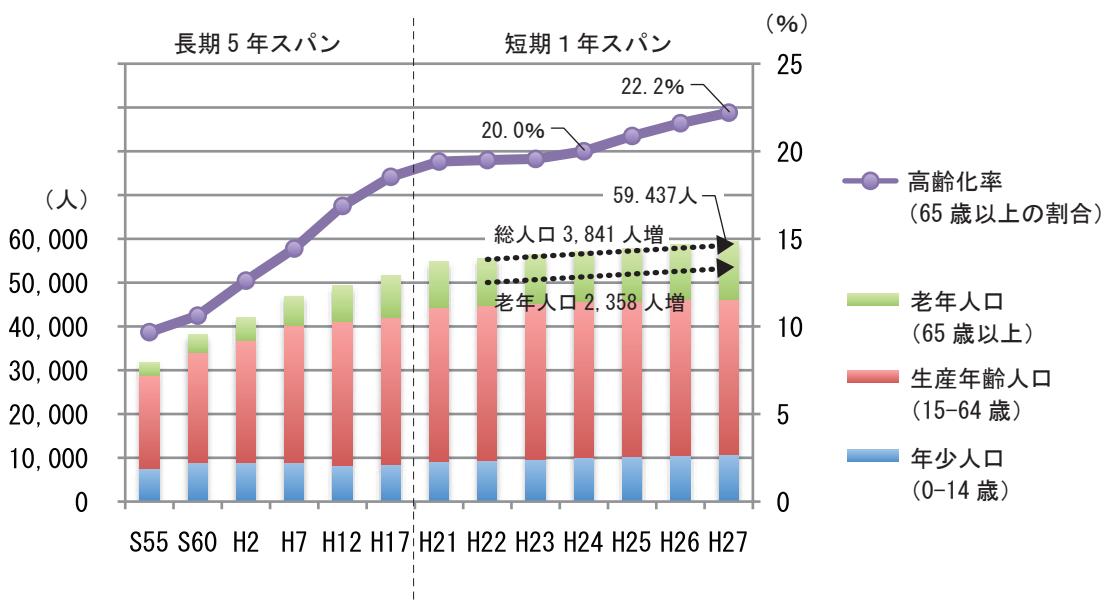
(1) 総人口と年齢3区分

●人口は増加傾向が続いており、6万人間近です。

・H22からの5年間で6.9% (3,841人) 増加しており、H27年現在 59,437人です。

●高齢化率が直近の3~4年で急上昇しており、H27 現在 22.2%です。

・高齢化率(65歳以上の老年人口が全人口に占める割合)が伸び続け、H24に20%を超えました。
 老年人口は、H22からの5年間で21.8% (2,358人) 増加しています。



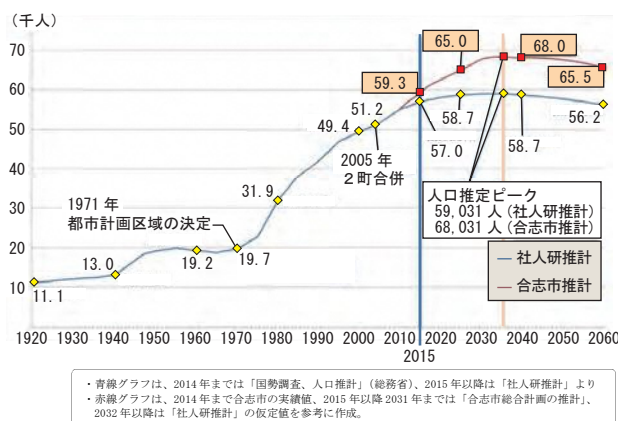
国勢調査、平成21年以降は住民基本台帳(各年10月1日)

図. 合志市の人口(3区分)と高齢化率の推移

●人口は今後しばらく増加傾向が続き、2035年にピークを迎えると推計されています。

・2025年には約6万5千人になると推計されています(合志市総合計画第2次基本計画)。

・2035年には約6万8千人になると推計されています(合志市人口ビジョン)。



合志市人口ビジョン

図. 総人口推計

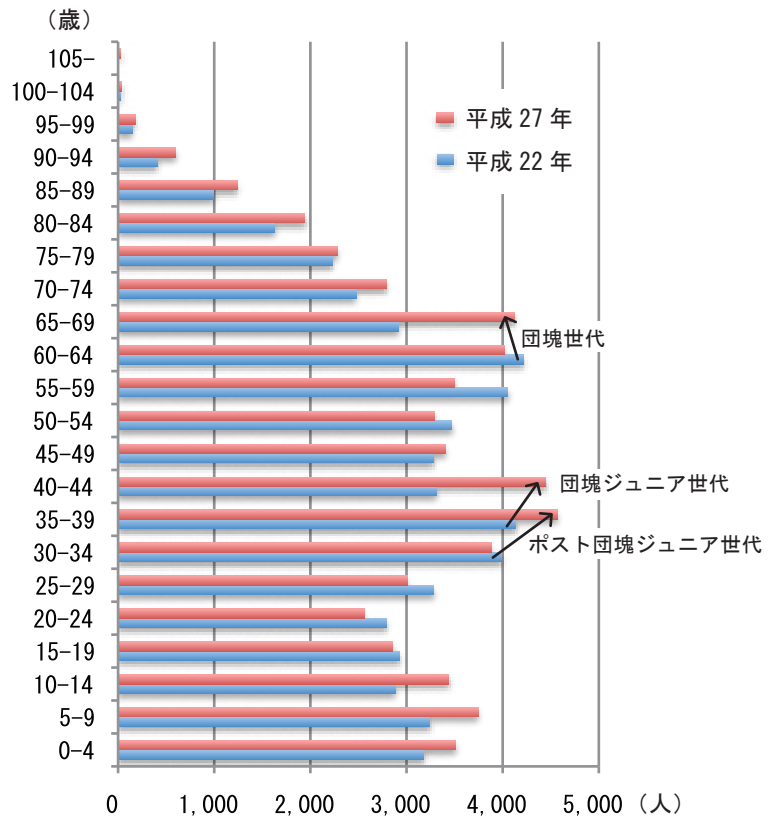
(2) 人口コーホート（5歳ピッチ）

●今後5年で、団塊世代が70代に突入します。また、人口が多い60～64歳が高齢者に移行するため、さらに高齢化率が上昇すると思われます。

- ・公共交通の利用者層である高齢者がさらに増加するため、よりきめ細かな対策を講じる必要があります。

●ここ5年で35～44歳が増加しています。それに伴い年少人口も増加しています。

- ・子育て層が人口増加を下支えしていますが、将来の公共交通利用者として、年をとってからではなく、今の若い段階から公共交通に親しんでいただける環境を提供していくことが重要です。



住民基本台帳（平成 22,27 年 10 月 1 日）

図. 5歳ピッチの人口の動向

(3) 集落内開発

●人口増加を支えている集落内開発による宅地開発が進んでいます。

- ・集落内開発による宅地開発は、概ねニューファミリー層の入居とみられ、公共交通網の形成を図る上での緊急な課題ではありませんが、多極連携型の都市構造への移行を目指すにあたり、居住区の適切な誘導や宅地開発にあたっての公共交通施策との連携に配慮しておく必要があります。

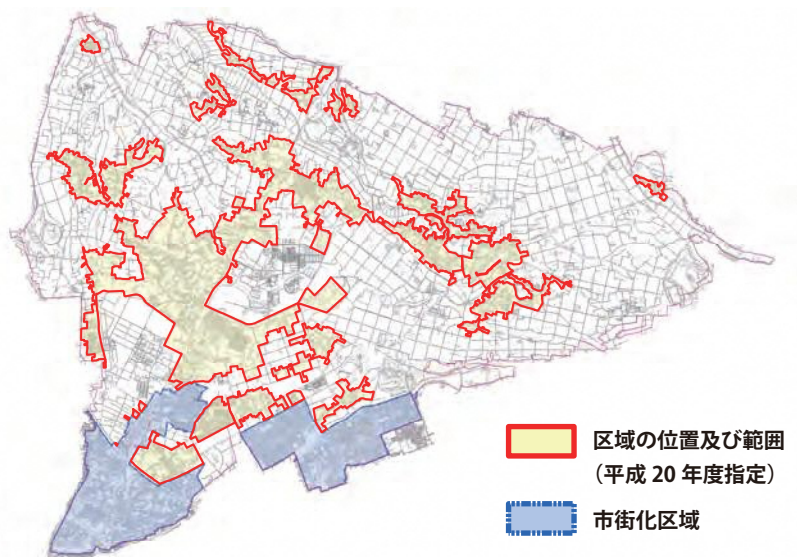


図. 集落内開発の区域

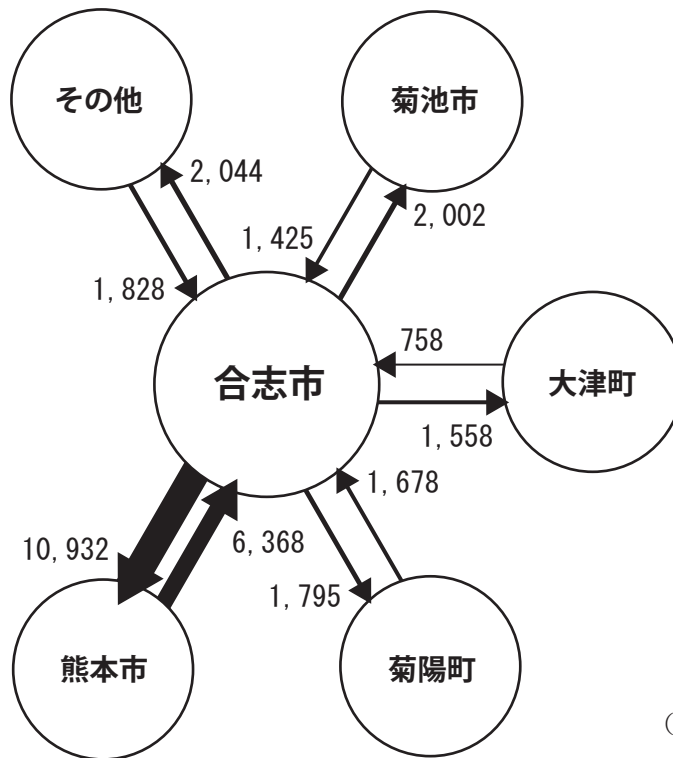
4. 生活圏と都市機能の分布

(1) 通勤・通学

●熊本市への流出は1万人を超え、結びつきが強くなっています。

・市外への流出は計18,331人、市内への流入は計12,057人で、6,274人の流出超過ですので、夜の人口に対して昼間の人口が減っていることとなります。

(昼夜間人口比(夜間人口に対する昼間人口の割合)は89%です。)



(単位: 人)
国勢調査(平成22年)

図. 通勤地・通学地別流出入人口

●流入のうち、84%が自動車だけの移動です。

流出のうち、70%が自動車だけの移動です。



(単位: 人)
国勢調査(平成22年)

図. 流出入の自動車利用

4. 生活圏と都市機能の分布

(2) パーソントリップ

●菊陽町間のトリップ数が大きく伸びていますが、公共交通によるトリップはみられません。

・合志市—菊陽町間のトリップ数の伸び率は2.75と他と比べて相対的に大きくなっています。

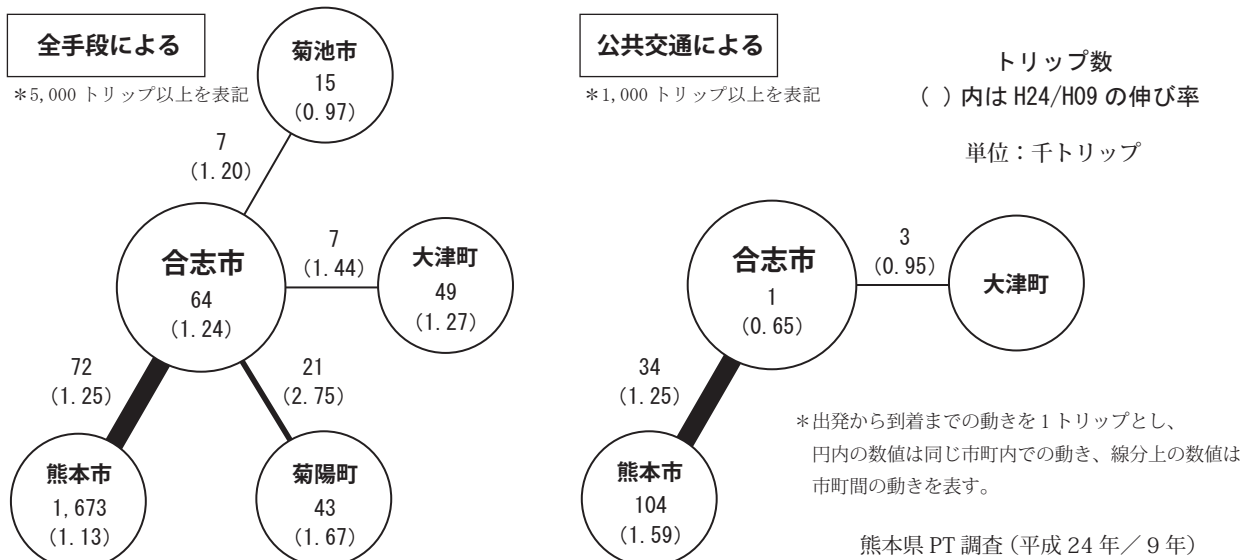


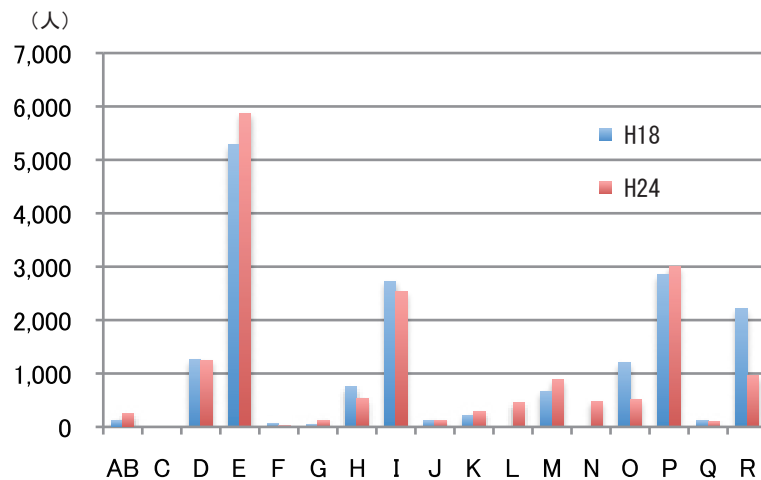
図. パーソントリップ

(3) 事業所数と従業者数

●事業所数、従業者数ともに減少しています。

●従業者数で見ると、製造業が伸びています。

・市内には工業団地が点在しています。セミコンでは JR 原水駅とのバスの試行運行を実施していますが、通勤対策が課題のひとつです。



事業所・企業統計調査 (平成 18 年) 経済センサス (平成 24 年)

表. 事業所数、従業者数の推移

	H18	H24
事業所数	1,365	1,347
従業者数(人)	17,641	17,407

- AB 農業、林業、漁業
- C 鉱業、採石業、砂利採取業
- D 建設業
- E 製造業
- F 電気・ガス・熱供給・水道業
- G 情報通信業
- H 運輸業、郵便業
- I 卸売業、小売業
- J 金融業、保険業
- K 不動産業、物品賃貸業
- L 学術研究、専門・技術サービス業
- M 宿泊業、飲食サービス業
- N 生活関連サービス業、娯楽業
- O 教育、学習支援業
- P 医療、福祉
- Q 複合サービス事業
- R サービス業(他に分類されないもの)

図. 業種別従業者数の推移

(4) 都市機能の分布と今後の施設整備計画

●市南部の市街化区域にスーパーやクリニック等が集積しています。

・市南部は、市北部からの乗合タクシーでの利用もみられます。

●隣接する菊陽町に店舗面積4万㎡規模のゆめタウン光の森が立地しています。

・菊陽町に乗り入れているレターバスは光の森の利用が多くなっています。

●分庁方式を解消し西合志庁舎機能を合志庁舎に集約する予定です。

・庁舎2ヶ所と支所2ヶ所があり、その周辺に文化施設等が集積しています。分庁方式解消後も4つの拠点を公共交通でネットワークすることが必要です。

●御代志地区を市の中心核として整備する予定です。

・御代志地区は、路線の再編にあたって公共交通網の要として位置づける必要があります。

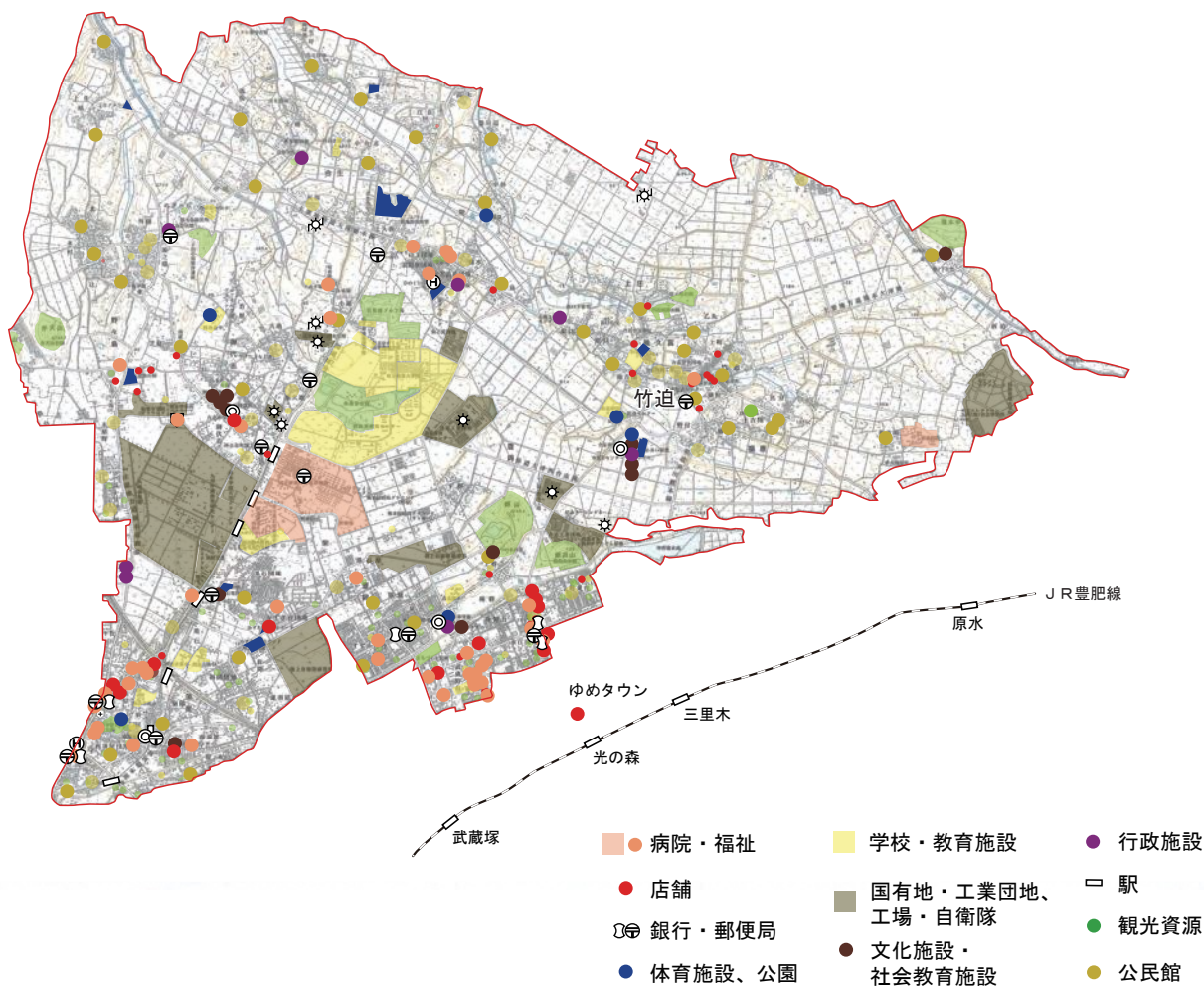


図. 都市機能の分布

1. 路線バスの現状

(1) 路線・便数等の状況

●合志市内を通る路線バスが 12 路線あり、熊本市に向けて 1 日 100 便以上運行する 2 つの主要ルートがあります。

- ・国道 387 号を通り御代志、辻久保、菊池方面に北上するルートは、平日 1 日 130 便以上運行しています。熊本市の堀川・武蔵ヶ丘北口を経由し、下群もしくは杉並台へのルートは平日 1 日 110～120 便が運行しています。堀川（熊本市）は平日 1 日 245 便が運行しています。
- ・結びつきの強い熊本市に向けた路線バスの幹線である主要 2 ルート（国道 387 号ルート／杉並台・泉ヶ丘ルート）に移動するまでの支線の整備が不十分な状態です。

(2) 路線全体の利用者数

●北側の路線（北 1、北 2、北 3、県 33）で年間 148 万人の利用、南側の路線（北 5、北 6、北 9、県 34、県 35）で年間 199 万人の利用があります。

- ・利用者は減少しています。全路線計の H26 年度と H21 年度比較で 88,607 人減少です。

(3) 試行運行の実施

●通勤通学支援で 2 路線での試行運行を実施しています。

- ・セミコンテクノパーク～JR 原水駅（平成 27 年 7 月～平成 28 年 2 月予定）。
- ・再春荘病院・電鉄黒石駅～JR 武蔵塚駅（平成 27 年 12 月～平成 28 年 5 月予定）。
- ・通勤通学に対する安定的な路線運行が不十分な状態です。

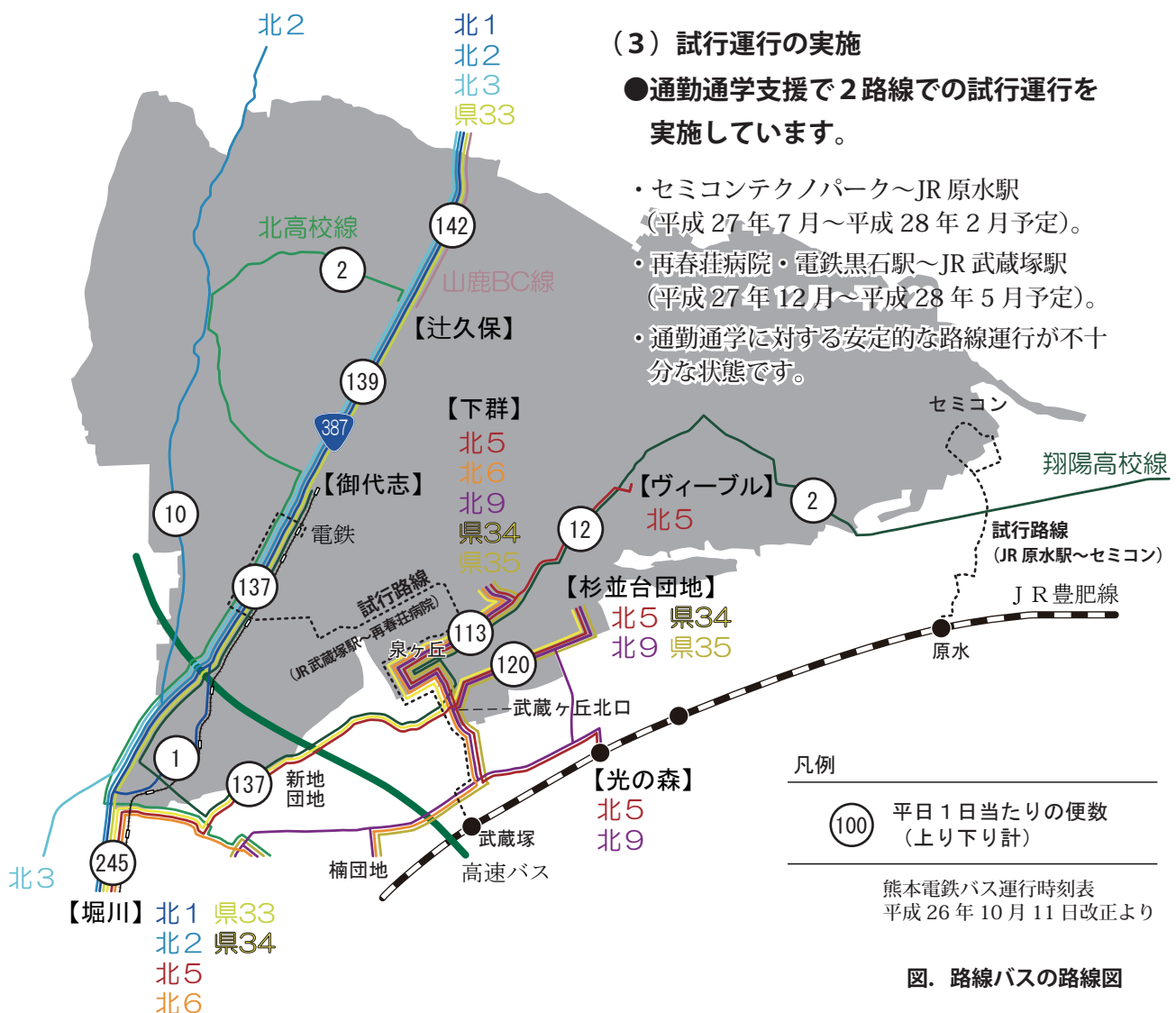


図. 路線バスの路線図

表. 路線バスの運行概要

路線名	系統	起点	終点	総延長 (km)	うち 市内	運行頻度(便数)			利用者数(人)		備考
						平日	土	日祝	H26年度	(H21年度)	
菊池(堀川)線 北1	101	熊本駅	菊池温泉	29.2	9.6	56	49	40	678,236	(643,506)	
	106	熊本駅	菊池温泉	29.4	9.6	4	4	4	47,783	(66,518)	
	111	熊本駅	菊池プラザ	27.4	9.6	15	12	8	149,912	(112,057)	
	121	熊本駅	辻久保	17.0	7.5	3	1	1	14,864	(24,922)	
	201	交通センター	菊池温泉	26.9	9.6	3	2	2	29,586	(77,157)	
	211	交通センター	菊池プラザ	25.1	9.6	7	4	4	48,422	(60,975)	
	215	交通センター	菊池プラザ	26.0	9.6	0	0	1	2,431	(17,205)	
	216	交通センター	菊池プラザ	25.1	9.6	1	1	0	3,853	(3,248)	毎週 金・土のみ運行(深夜バス)
	221	交通センター	辻久保	14.7	7.5	4	1	1	18,377	(19,320)	
	223	交通センター	辻久保	15.6	7.5	0	1	0	513	(447)	
	803	須屋駅前	菊池温泉	20.4	5.6	1	0	0	4,987	(7,074)	
	806	黒石	菊池温泉	16.3	1.5	2	0	0	13,437	(—)	
菊池(田島・七城)線 北2	213	交通センター	菊池プラザ	29.2	8.7	4	0	0	20,227	(49,141)	
	214	交通センター	菊池プラザ	27.4	9.6	4	0	0	2,431	(75,792)	
	403	辻久保	菊池温泉	18.1	1.4	0	0	2	176	(212)	
	404	辻久保	菊池温泉	16.3	1.4	2	8	8	6,741	(6,976)	
	407	辻久保	菊池温泉	16.8	1.4	4	0	0	2,730	(—)	
	805	再春荘病院	菊池温泉	19.3	4.9	6	0	0	6,464	(2,730)	
	814	上須屋	菊池プラザ	18.5	7.1	6	6	6	6,203	(—)	
菊池(化血研)線 北3	102	熊本駅	菊池温泉	29.7	8.5	23	21	21	324,406	(335,422)	
	112	熊本駅	菊池プラザ	27.9	8.5	2	2	1	24,973	(10,047)	
堀川・新地団地線 北5	131	熊本駅	杉並台	17.0	2.4	18	13	16	189,124	(102,015)	
	177	熊本駅	合志市役所	19.2	6.9	1	2	2	9,584	(—)	
	231	交通センター	杉並台	14.7	2.4	46	48	33	353,592	(293,565)	
	341	熊本駅	下群	17.9	2.9	7	11	8	76,996	(123,881)	
	351	交通センター	下群	15.6	2.9	31	29	25	230,423	(298,100)	
	361	交通センター	下群	15.6	2.9	1	1	0	2,658	(—)	毎週 金・土のみ運行(深夜バス)
	377	交通センター	合志市役所	16.9	6.9	9	5	5	69,434	(6,970)	
堀川・楠団地線 北6	380	交通センター	下群	10.2	2.9	1	0	0	7,223	(—)	
清水ヶ丘線 北9	132	熊本駅	杉並台	17.4	2.4	17	18	19	221,647	(160,139)	
	233	交通センター	杉並台	15.1	2.4	33	30	20	276,915	(394,974)	
	234	交通センター	杉並台	14.4	1.5	0	2	2	4,705	(25,133)	
	236	交通センター	杉並台	15.1	2.4	1	1	0	2,238	(1,105)	毎週 金・土のみ運行(深夜バス)
	342	熊本駅	下群	18.3	2.9	9	8	6	100,445	(147,540)	
	353	交通センター	下群	16.0	2.9	19	17	13	159,630	(227,867)	
	356	交通センター	下群	15.3	2.9	28	19	16	247,706	(161,591)	
菊池・県庁線 県33	501	県会議事堂	菊池温泉	29.1	9.6	7	0	0	61,073	(46,571)	
	511	県会議事堂	菊池プラザ	27.7	9.6	1	0	0	12,723	(10,552)	
新地団地・県庁線 県34	531	県会議事堂	杉並台	17.3	2.4	3	0	0	19,525	(14,273)	
	541	県会議事堂	下群	16.9	2.9	3	0	0	10,081	(21,288)	
楠団地・県庁線 県35	532	県会議事堂	杉並台	17.7	2.4	2	0	0	6,286	(13,340)	
	542	県会議事堂	下群	17.3	2.9	2	0	0	12,349	(4,946)	
北高校線	822	北高校前	辻久保	13.3	9.5	2	0	0	1,526	(1,834)	
翔陽高校線	976	御代志	翔陽高校前	21.2	16.4	2	0	0	4,192	(5,214)	
山鹿BC線	772	山鹿BC	辻久保	20.1	1.4	4	0	0	5,376	(7,163)	
試行)原水駅	911	原水駅北口	ソニーセミコンダクタ九州						(—)		H27.7~28.2 試行運行
試行)武蔵塚駅	843	再春荘病院	武蔵塚駅						(—)		H27.12~28.5 試行運行
合計									3,492,203	(3,580,810)	

平成 27 年 12 月現在
熊本電気鉄道(株)

2. 人口カバー率

(1) 定義

バス停と鉄道駅からの「距離」によって、以下の通り地域を定義します。

- 空白地域・・・ ● バス停及び鉄道駅から直線距離で半径 1,000m 超のエリア
- 不便地域・・・ ● バス停から直線距離で半径 500m 超 1,000m 以下のエリア
 - うち、熊本市内にあるバス停の影響下にあるエリア
- 準便利地域・・・ ● バス停から直線距離で半径 500m 以下のエリア
 - うち、熊本市内にあるバス停の影響下にあるエリア
- 便利地域・・・ ● 1日 100 便以上運行しているバス停から直線距離で半径 300m 以下のエリア

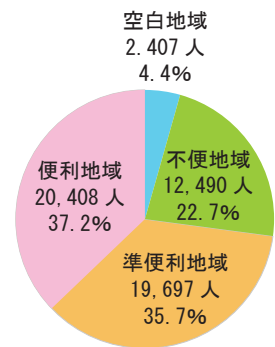


図. 路線バス等のカバー率

(2) 人口カバー率

●コミュニティバス等を運営することでバス停から 500m 超の人口は 5%未満となり、
距離的な課題は一定の成果を得ています。

- ・路線バス等のみの場合の空白地域及び不便地域の人口は 27.1%を占めますが、コミュニティバス等の運行により 4.7%にまで解消されています。
- ・今後は、利便性を向上させるための速達性を確保する必要があります。

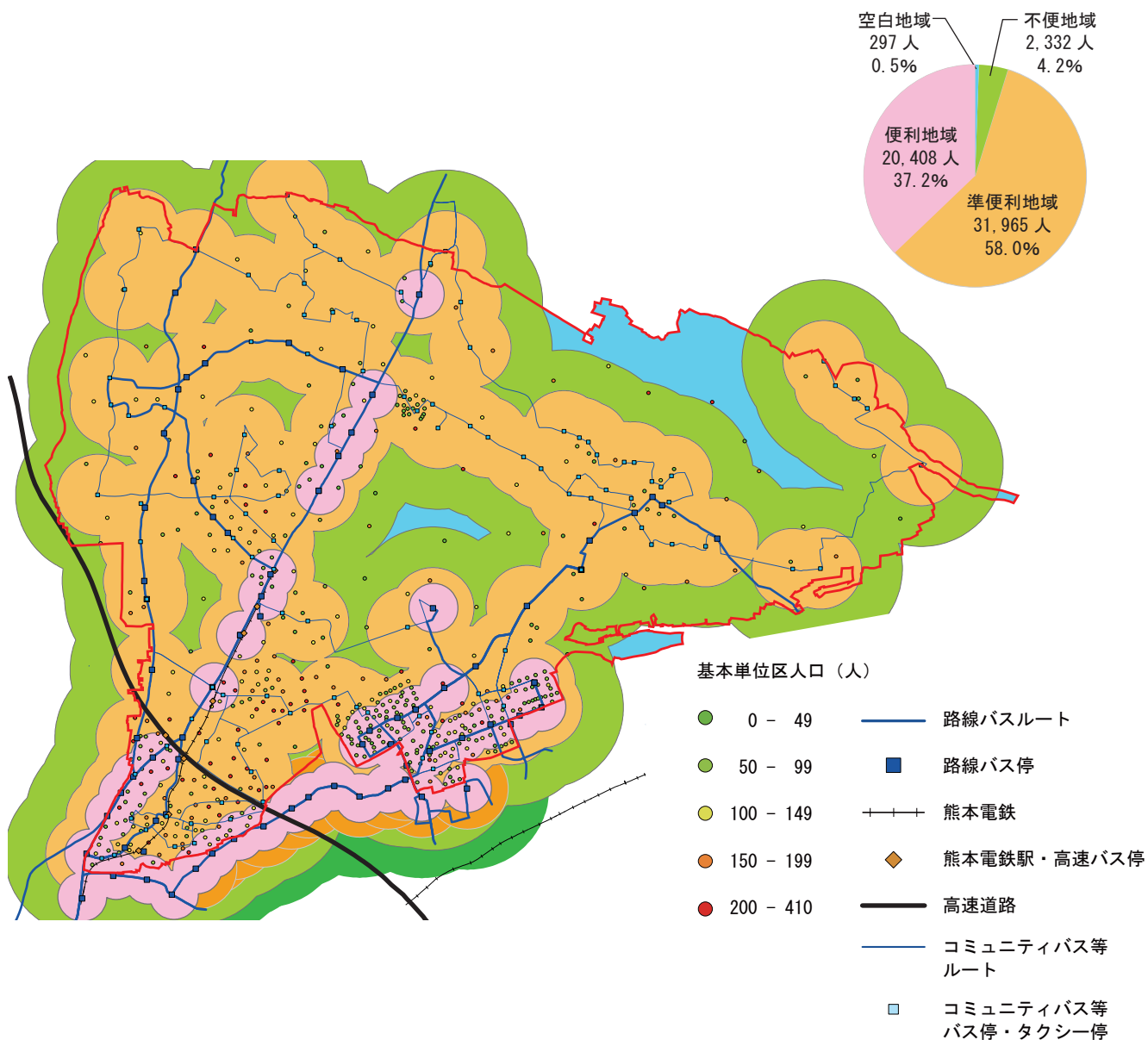


図. 路線バス等とコミュニティバス等のカバー率

3. 高速バスの現状

●福岡便「ひのくに号」は有数の便数を誇り、熊本市中心部へのアクセスにも利用できる可能性があります。

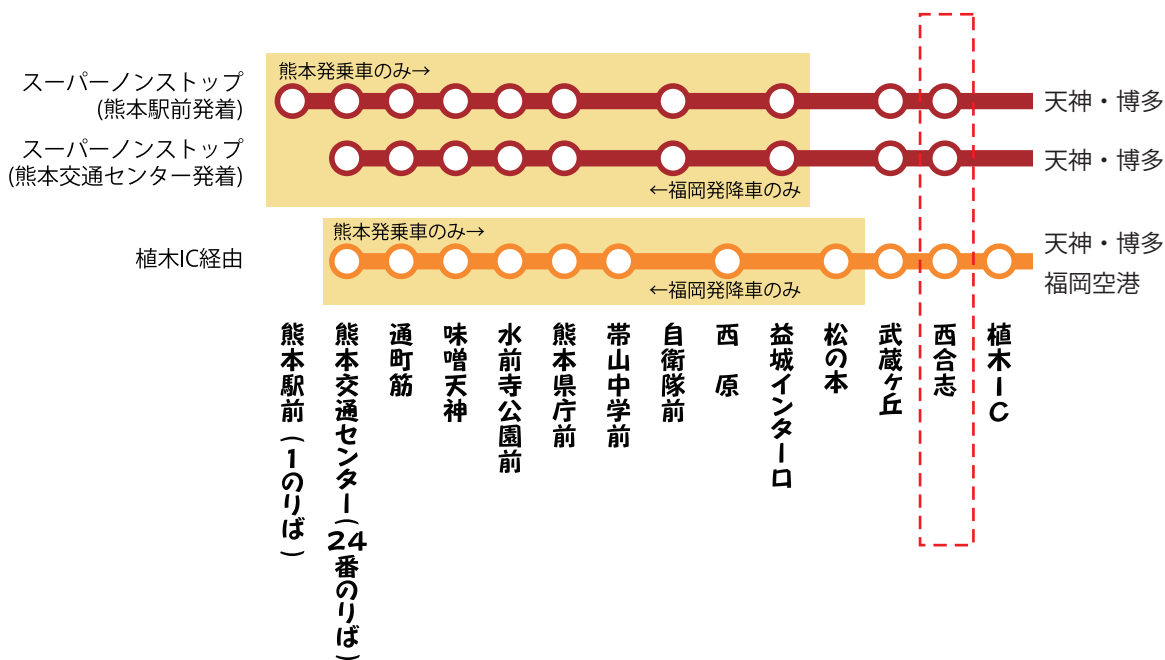
- ・福岡を結ぶ「ひのくに号」は1日200便を超え、すべての便が西合志バス停に停車します。
- ・現在、西合志バス停までの移動の利便性を向上させる必要があります。
- ・都市間バス以外の運行による料金体系（例えば、定期券の導入等）の検討も期待されています。

表. 西合志バス停を発着する高速バスの便数

		(便)	
便名		平日	土日祝
あそ☆くま号	京都・大阪～熊本	2	2
ぎんなん号	小倉～熊本	6	6
りんどう号	長崎～熊本	16	16
ひのくに号	福岡～熊本	205	205
	福岡空港～熊本	20	20
	天神・博多～熊本	185	185
	SN熊本駅発着	92	93
	SN交通センター発着	29	29
	植木IC経由	64	63

SN：スーパーノンストップ

平成27年10月現在
産交バスホームページより



産交バスホームページより路線図を加筆

図. 高速バスのバス停

4. 鉄道の現状

●合志市内の各駅の乗降客数は伸びています。

- ・電鉄は平日 157 便が運行しており、全路線で年間 200 万人弱が利用しています。
- ・電鉄は平成 27 年 7 月から、早朝・夜間の運行が増便されました。
- ・御代志から熊本市中心部に隣接する藤崎宮前まで直通便があり（一部北熊本止）、北熊本から J R に接続する上熊本に乗り入れています。
- ・バスの遅延等により、公共交通網としての鉄道の定時性が活かされていない側面があります。

表. 鉄道の概要

路線名	系統	起点	終点	延長 (km)	運行頻度(便数)			利用者数 年間(人)
					うち市内	平日	土 日祝	
熊本電鉄鉄道線	全線	上熊本 藤崎宮前	御代志	13.1	4.9	157	144 120	1,986,590

平成 27 年 12 月現在 利用者数は平成 26 年度
熊本電気鉄道(株)

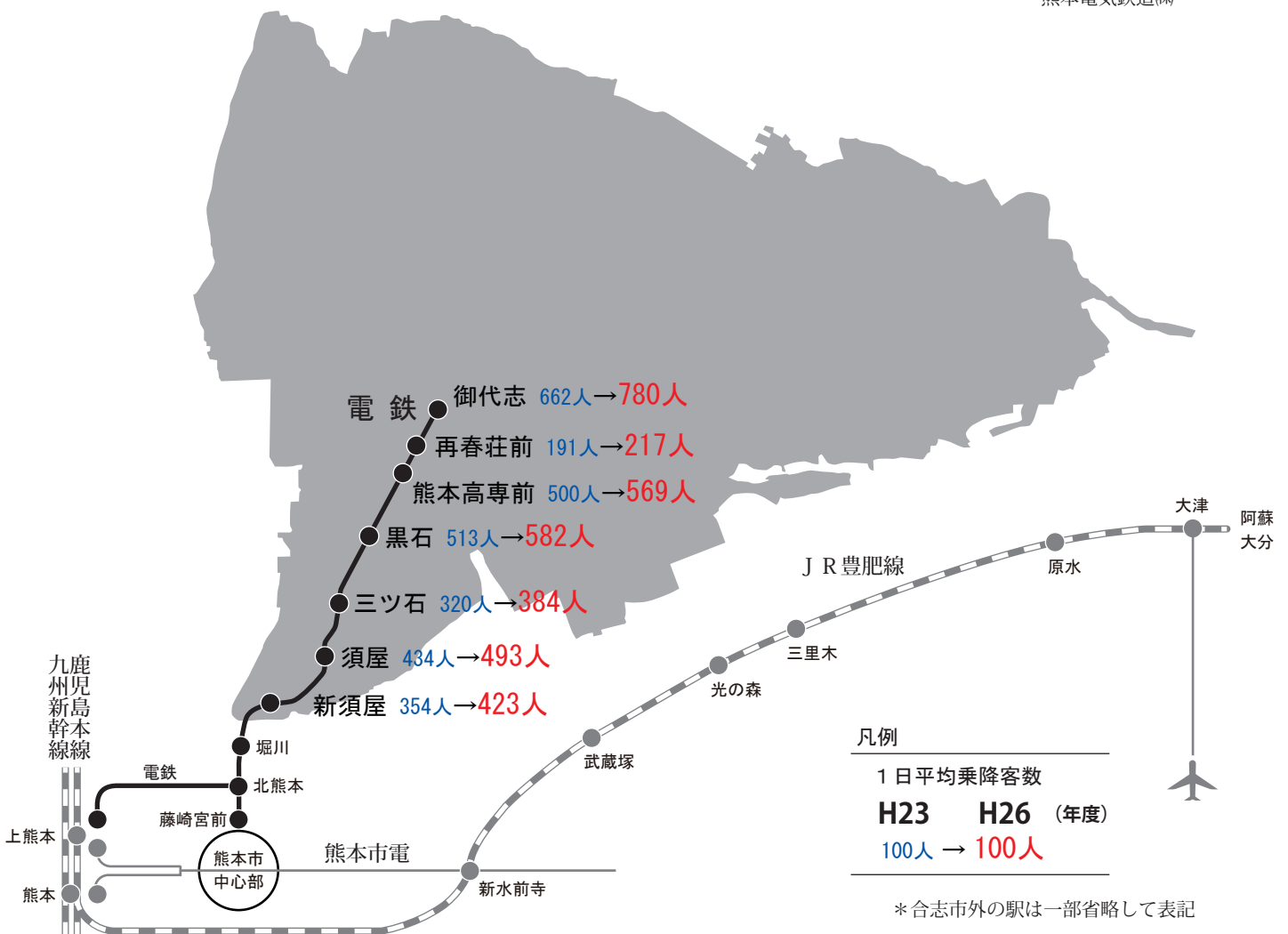


図. 鉄道路線図

5. コミュニティバス等の現状

(1) 概要

● 4種類9路線のコミュニティバス等が1日最大42便運行しています。

- ・レターバス2路線と予約型乗合タクシー1路線が毎日運行し、循環バス2路線、乗合タクシー3路線、予約型乗合タクシー1路線が火・木・土曜日に運行しています。

レターバス



レターバス左回り



レターバス右回り

循環バス



須屋線



日向新迫線

乗合タクシー



合生上生線



合生御代志線



後川辺線

表. 路線別の概要

種類	路線	運行曜日	便数	距離 (km)	所要時間	区間
レターバス	右回り	毎日	6 (土日祝 5)	33.4	1時間50分	辻久保～辻久保
	左回り	毎日	6 (土日祝 5)	33.4	1時間50分	辻久保～辻久保
循環バス	須屋線	火・木・土	4 (2往復)	往路 17.7	44分	みずき台～再春荘病院
				復路 19.0	44分	
	日向新迫線	火・木・土	4 (2往復)	22.5	50分	日向橋～ユーパレス弁天
乗合タクシー	合生・上生線	火・木・土	3 (1.5往復)	往路 18.4	33分	孔子公園～再春荘病院
				復路 17.7	32分	再春荘病院～高江
	合生・御代志線	火・木・土	4 (2往復)	17.2	31分	黒松公民館前～再春荘病院
	後川辺線	火・木・土	4 (2往復)	後路 14.8	31分	孔子公園～飯高山公園
復路 1 便 8.1				19分	合志庁舎～孔子公園	
予約型	植木線	毎日	8 (4往復)	(区域運行)	15分	野々島地区～熊本市植木町4 施設
乗合タクシー	泗水線	火・木・土	3 (1.5往復)	(区域運行)	15分	上生区外8 地区～菊池市泗水町7 施設

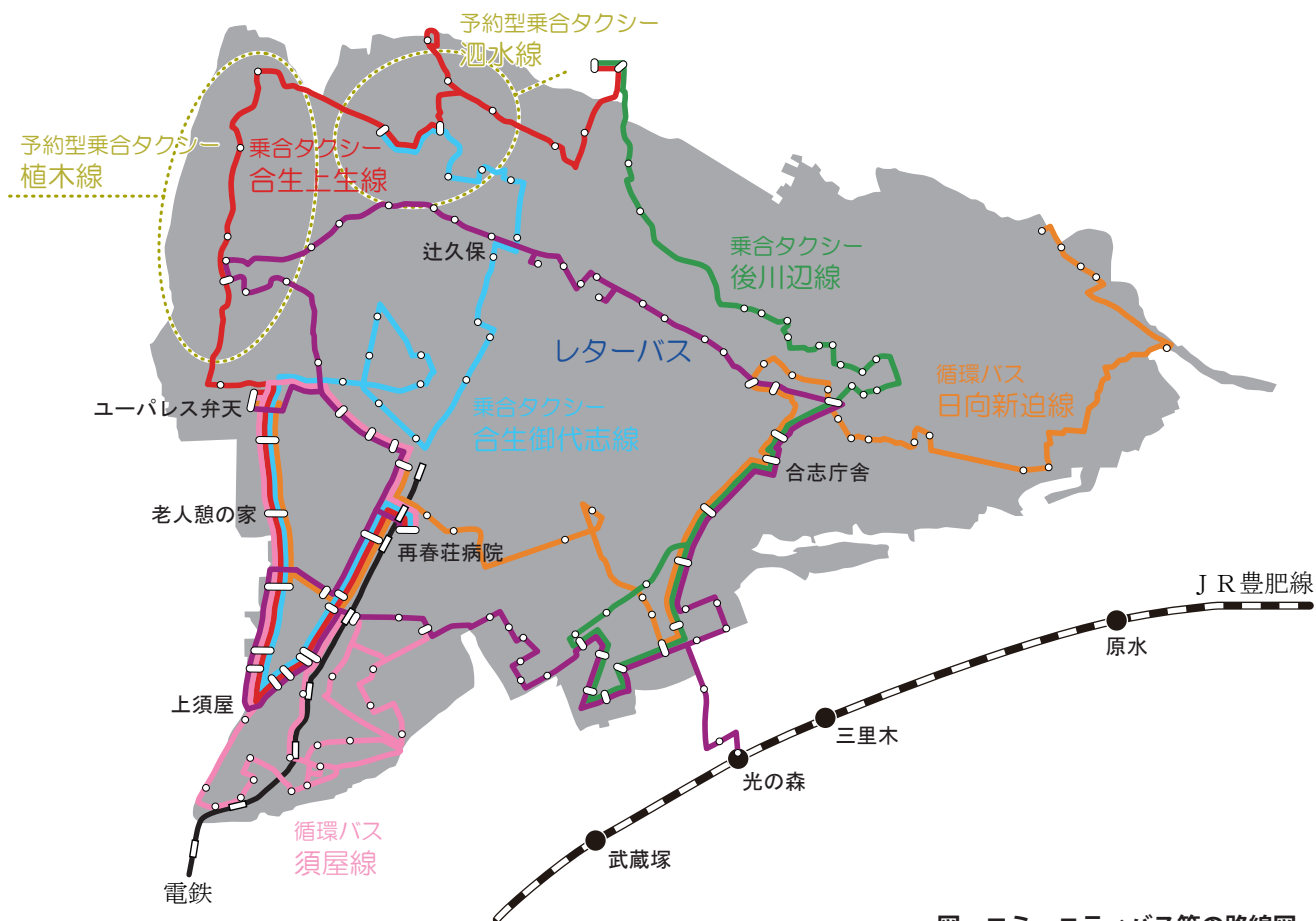


図. コミュニティバス等の路線図

5. コミュニティバス等の現状

(2) 利用者数の推移

●レターバスの利用者数は年間8万人を超え、基幹輸送手段として機能しています。

- ・レターバス、循環バス須屋線、乗合タクシー合生・上生線で利用者数が伸びています。
- ・乗合タクシー御代志線、日向・新迫線及び予約型乗合タクシーは利用者が減少しており、対応策が必要です。

表. 利用者数の推移 (人)

種類	路線	H24 年度	H25 年度	H26 年度	1 便当たり
レターバス	(左右回り計)	64,614	75,768	80,087	19.5
循環バス	須屋線	3,445	3,842	4,106	6.6
	日向新迫線	4,464	4,427	4,071	6.5
乗合タクシー	合生・上生線	770	944	982	1.6
	合生・御代志線	3,564	3,197	2,558	4.1
	後川辺線	1,426	1,430	972	1.6
予約型 乗合タクシー	植木線・泗水線	119	71	70	1.0
計		78,402	89,679	92,846	—

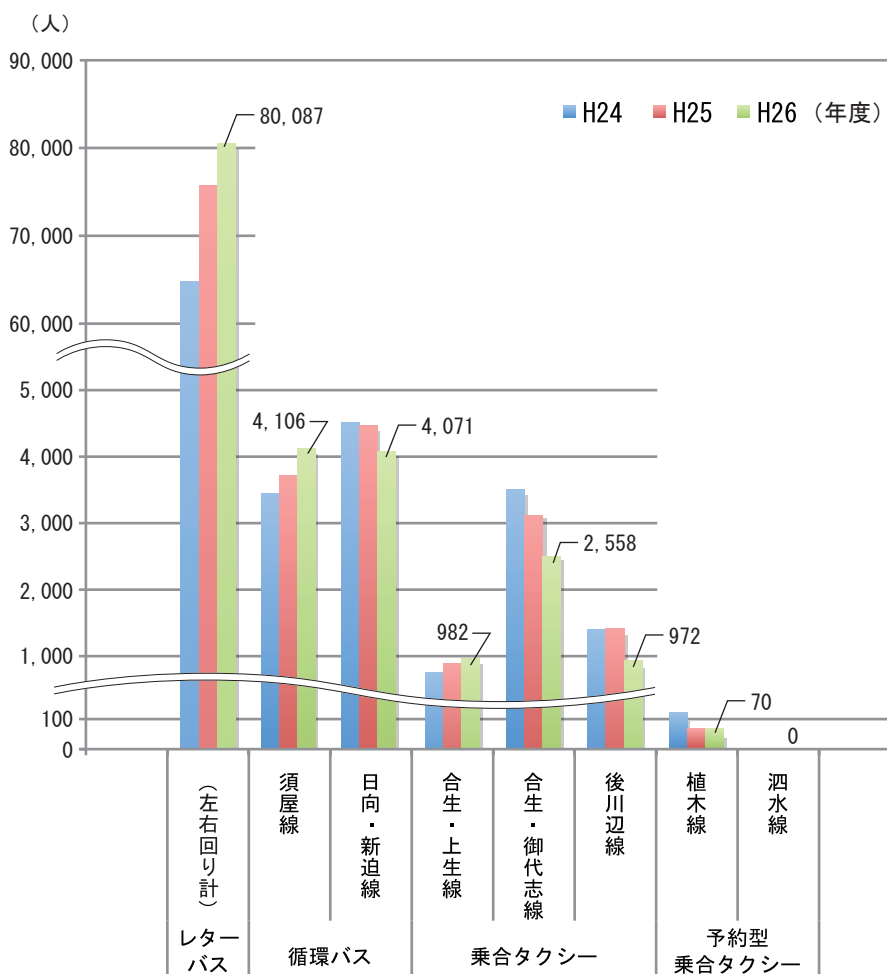


図. 利用者数の推移

(3) 各指標の推移

●市の補填額が増加傾向にあります。

- ・運賃収入は伸びていますが、それ以上に運行経費が拡大しているため、市の補填額は増加傾向にあり、平成25年と27年で比較すると約5百万円ほど増えています。

表. 各指標の推移

(千円)

種類	路線	年度	運行経費	運賃収入	委託料	補助金等	市補填額*	収支率
レターバス		H25	35,998	7,657	28,341	9,006	19,335	21.3%
		H26	37,350	8,113	29,237	7,584	21,653	21.7%
		H27	39,816	8,328	31,489	8,265	23,224	20.9%
循環バス	須屋線	H25	3,158	356	2,802	0	2,802	11.3%
		H26	3,280	387	2,893	0	2,893	11.8%
		H27	3,471	400	3,071	0	3,071	11.5%
	日向新迫線	H25	3,872	420	3,453	267	3,186	10.8%
		H26	4,022	444	3,577	442	3,135	11.0%
		H27	4,249	408	3,841	478	3,363	9.6%
乗合タクシー	合生・上生線	H25	2,647	67	2,580	331	2,249	2.5%
		H26	2,701	77	2,624	368	2,256	2.8%
		H27	2,721	86	2,635	332	2,303	3.2%
	合生・御代志線	H25	3,852	310	3,543	397	3,146	8.0%
		H26	4,132	261	3,871	404	3,467	6.3%
		H27	4,155	206	3,949	381	3,568	5.0%
	後川辺線	H25	2,352	157	2,195	317	1,878	6.7%
		H26	2,473	111	2,362	331	2,031	4.5%
		H27	2,475	103	2,372	304	2,068	4.2%
予約型 乗合タクシー	植木線 ・ 泗水線	H25	125	21	104	0	104	16.5%
		H26	94	15	79	0	79	15.6%
		H27	76	11	65	0	65	14.8%
合計		H25	52,004	8,987	43,018	10,318	32,700	17.3%
		H26	54,051	9,407	44,644	9,129	35,515	17.4%
		H27	56,964	9,543	47,422	9,760	37,662	16.8%

「年度」は前年10月～当該年度9月まで

*市補填額には、一部特別交付税措置を含みます。

5. コミュニティバス等の現状

(2) 取組の経緯

●長い時間と検証を重ねて、現在の体系を形成してきました。

- ・平成18年に循環バスの運行を開始、平成21年に大規模な実証実験を実施しました。
- ・平成24年に現在の体系の原型を確立し、運行を継続しています。
- ・変更点については周知徹底を行っていますが、市民に浸透するまでに一定の時間を要します。情報発信を強化する方法を検討すること等が必要です。

表. 取組の経緯

年度	月	レターバス	循環バス		乗合タクシー		
			須屋線	日向・新迫線	合生・上生線	合生・御代志線	後川辺線
H18	4月		循環バス運行開始 A～Eコース				
H19			A～Gコース				
H20			A～Fコース				
H21			A～Fコース				
		環状バス実証実験 左回り/右回り	温泉直行バス実証実験 ①～③コース		乗合タクシー実証実験 ①～⑩コース		
H22			温泉に向かう循環バスとして A～Fコースを再編		実証実験 ①～④コース		
	10月	レターバス導入 ラッピング 1日16便	レターバス導入に伴いA～Eコースに再編(全線バス車両)				
			Cコース 月・水・土 往2復2	Dコース 火・木・土 往2復2	Aコース 月・木・日 往2復3	Bコース 火・金・日 往2復2	Eコース 水・金 往3復3
	12月	ダイヤ改正 (渋滞解消)					
H23	7月	10便に減便 (早朝最終廃止)					
	8月		須屋線	日向・新迫線	合生・上生線	合生・御代志線	後川辺線
				Eから今町追加	タクシー車両へ移行		
	12月		水・金・日	御代志中止	火・木・土	火・木・土	火・木・土
	3月			日向記念碑前新設			
			南陽新設				
H24	7月	12便に増便 (復路に配慮)	火・木・土		往1復2	→ 路線の一部をデマンド型の予約型乗合タクシー泗水線に移行	
H25							
H26							
H27	4月	バスロケ導入	レターに接続				
	距離	33.4km	往17.7km 復19.0km	22.5km	往18.4km 復17.7km	17.2km	往14.8km 復8.1km
	便数	左6右6 *1	往2復2	往2復2	往1復2 *2	往2復2	往2復2 *3
	車両	小型バス(低床)	小型バス	小型バス	乗用タイプ	ワゴンタイプ	乗用タイプ
	曜日	毎日	火・木・土	火・木・土	火・木・土	火・木・土	火・木・土

*1 左回り1便は路線短縮/土日祝は1便運休 *2 復路は路線短縮 *3 復路1便は路線短縮

→ 路線の一部をデマンド型の予約型乗合タクシー植木線としてH23.9～H24.3まで実証運行H24.4～本格運行

●利用促進策に取り組んできました。

①広報、啓発活動

説明会やシンポジウムの開催、ダイヤ改正等の事前告知、ポスター作成、体験乗車等を実施しています。

②人材育成

市窓口職員研修、サポーター養成等を実施しています。

③サービス

定期券やクーポン券の発行、時刻表の作成、パーク&ライド無料開放等を実施しています。

④調査等

OD調査を毎年実施しています。必要に応じてアンケート等を実施しています。

今後は、市民ニーズの把握はもとより、様々な形での市民参加の機会創出等にも取り組む必要があります。

表. 利用促進策の取組経緯

年度	改善策の主な流れ	利用推進策の取組
H21	実証実験	P & R実証実験 実証実験説明会 市役所窓口職員研修 ポスターパンフレット類の作成 総合時刻表の作成
H22	レターバス導入 循環バス5路線	弁天カード（定期券）発行 啓発活動 説明会 体験乗車 P & R無料開放 バス停整備
H23	循環バス3路線に タクシー車両導入	循環バスにタクシー車両導入の告知 おでかけサポーターの養成 マイ時刻表の作成支援
H24		市民シンポジウム レターバス車内有料広告募集 マイ時刻表の作成支援
H25		須屋地区アンケート
H26		運賃アンケート クーポン付回数券発行
H27	運賃値上げ	バスロケーションシステムの導入 地域公共交通網形成計画の策定

●レターバスは、市民協働による取組で誕生しました。

レターバスの車体のデザインは、崇城大学芸術学部デザイン学科との協働により、同学科の学生がコンペ形式で提案したデザインを、市民参加の公開審査で決定しました。

バスの車体に言葉が書かれており、沿道の住民やバス停で待つ利用者、あるいは自動車の運転手に対し、メッセージを伝える内容となっており、コンセプトは「バスレター」であったため、バスの愛称が「レターバス」となりました。



5. コミュニティバス等の現状

(3) レターバス、循環バス、乗合タクシー別の利用状況（平成27年度実績より）

1) 調査概要

①レターバス／循環バス

調査日：

平成27(2015)年9月29日（火）～10月3日（土）の5日間
 （循環バスは火・木・土の3日間）

対象運行路線：

- ・レターバス2路線（左回り／右回り）×1日6便（土曜日は5便）
- ・循環バス2路線（須屋線／日向・新迫線）×1日4便

調査方法：

- ・調査員がバスに同乗し、乗車した乗客に対して、調査票をもとに聞き取り。

②乗り合いタクシー

調査日：

10月27日（火）～11月7日（土）までの火・木・土の6日間

対象運行路線：

合生・上生線、合生・御代志線、後川辺線の3路線

調査方法：

アンケート票をタクシー内に常設し、乗車されたお客様自ら記入し、運転手が回収。

③延べ乗客数

（人）

	レターバス		循環バス		乗り合いタクシー			計
	左回り	右回り	須屋	日向・新迫	合生・上生	合生・御代志	後川辺	
延べ乗客数	530	450	63	65	9	86	31	1,234

2) レターバス

①「辻久保」－「ゆめタウン光の森」間

- ・左回りは「ゆめタウン光の森」での乗車が多く、「辻久保」で降車し各路線に乗り換えて帰路につくケースが多いと推察されます。
- ・右回りの始発である「辻久保」から69人が乗車し光の森方面に向かい、右回りは「ゆめタウン光の森」で集中して降車しています。

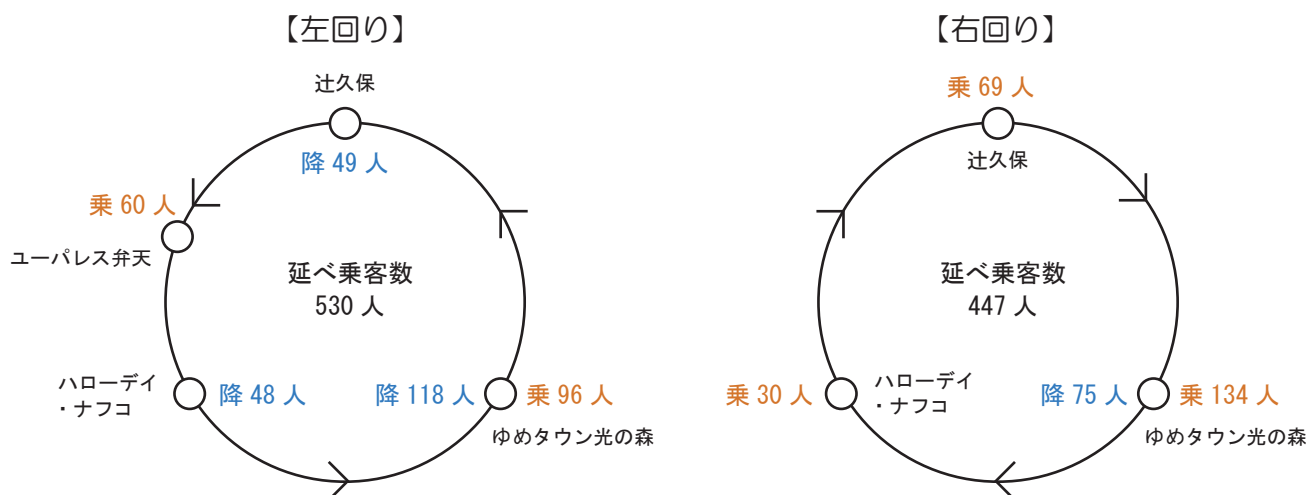
②「辻久保」－「ハローデイ・ナフコ」間

- ・「ハローデイ・ナフコ」では、左回りで48人が降車し、右回りで30人が乗車していることから、「辻久保」－「ハローデイ・ナフコ」間で、ハローデイ・ナフコを利用していることが推察されます。
- ・「ハローデイ・ナフコ」で降車する人は、「ユーパレス弁天」「老人憩の家」「再春荘病院」から乗車する人の割合が高く、複数目的で買物にも利用していることが推察されます。
- ・左回りは「ユーパレス弁天」での乗車が多くなっています。

③「ゆめタウン光の森」－「ハローデイ・ナフコ」間

- ・「ゆめタウン光の森」では、左回りで118人が降車し、右回りで134人が乗車しています。
- ・「ゆめタウン光の森」で降車する人は、「ハローデイ・ナフコ」「黒石団地東」「泉ヶ丘市民センター前」で乗車する人の割合が高くなっています。
- ・「ゆめタウン光の森」で乗車した人は、「すずかけ台中央通り」「ハローデイ・ナフコ」「黒石団地東」で降車した人の割合が高くなっています。

乗車もしくは降車が特に多いバス停（調査期間5日間）



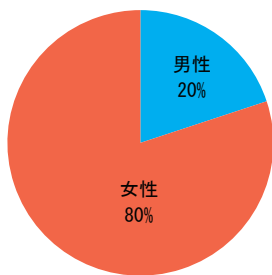
5. コミュニティバス等の現状

3) レターバス／左回り

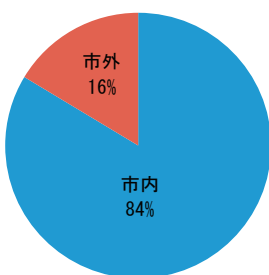
○左回りと右回りで同様の傾向がみられるのは、以下の通りです。

- ・女性が多く 73～80%の利用です。
- ・利用する曜日はほぼ均一な構成です。
- ・利用目的は買物が最も高くなっています。
- ・訪問施設はゆめタウン光の森が 34%で最も高いです。

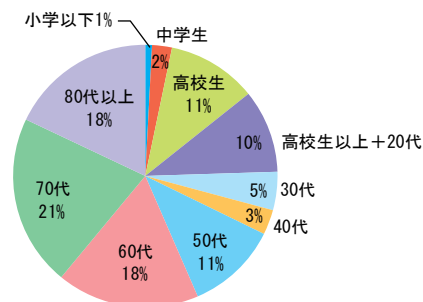
性別／女性が 80%



居住地／市内が 84%



年代／70代以上が 39%



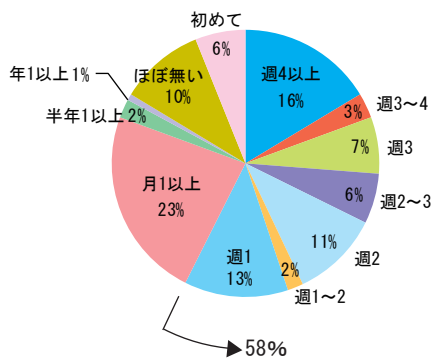
バス停別乗降数／ゆめタウン光の森の利用が突出している

バス停	辻久保	九州ニツト	灰塚公民館前	中尾公民館前	中央小前	野々島公民館前	北	本村昆沙門口	本区ポンプ倉庫前	東区記念碑前	市営住宅前	ユイパレス弁天	救世教前	西合志庁舎前	商工会入口	御代志駅	再春荘病院	熊本高専前	黒石	老人憩いの家	松の本	ハローデイ・ナフコ	黒石原石油横	黒石市市民センター前	黒石団地東	みずぎ台	黒石原	笹原入口	すずかけ台北	すずかけ台		
乗車数	8	2	1	0	0	1	7	5	1	2	4	8	60	5	28	0	20	22	14	4	30	3	47	3	1	11	23	5	6	4	5	17
降車数	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0	1	1	0	13	4	15	2	2	7	2	15	48	4	2	8	14	6	3	3	4	7	
バス停	すずかけ台中央通り	すずかけ台入口	泉ヶ丘市民センター前	元気の森公園入口	武蔵野台中央	南ヶ丘小前	永江団地入口	永江団地	新山	ゆめタウン光の森	JR光の森駅	沖野	杉並台1丁目	杉並台団地	飯高山公園	日本たばこ前	合志庁舎(ヴァイプル)	合志中前	竹迫下町	合志小前	原口公民館	原口	人権ふれあいセンター	平島入口	平島	みどり館	鹿水	ひのくにふれあいセンター入口	栄温泉団地	辻久保	不明	
乗車数	9	4	14	5	1	1	6	4	11	94	16	0	0	0	0	0	4	0	8	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
降車数	4	1	6	1	2	8	6	11	31	118	22	2	7	13	2	2	5	6	1	12	10	5	5	2	0	2	1	0	5	6	57	0

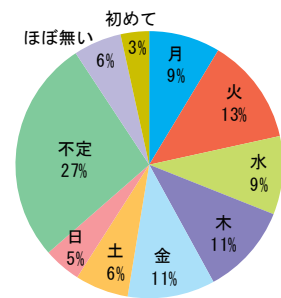
○光の森方面を軸に利用されています。

- ・ゆめタウン光の森の利便性向上が利用者のさらなる満足度につながると思われます。
- ・利用されていないバス停もみうけられます。

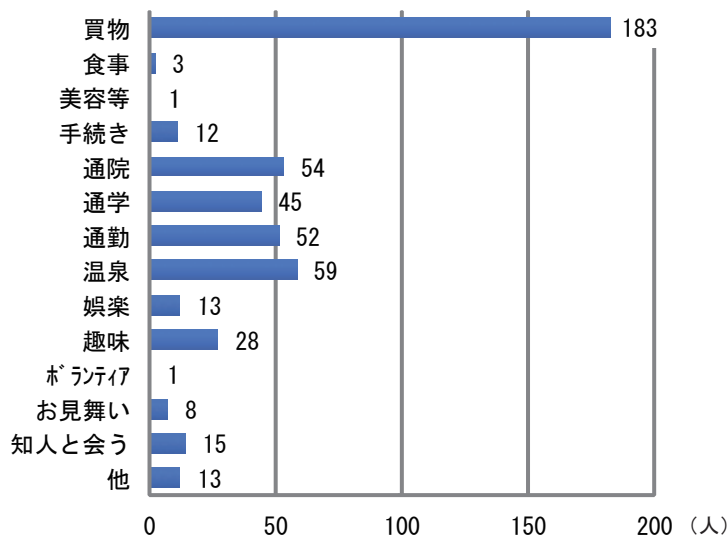
利用頻度／週1以上の利用が58%



曜日／曜日の偏りはほぼない

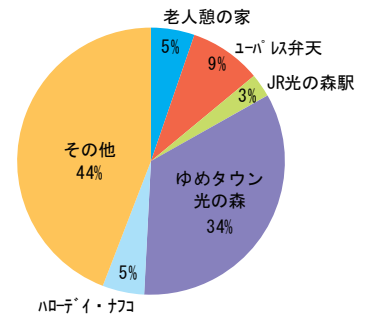


本日の目的／買物目的が突出している



本日の訪問施設

／ゆめタウン光の森が34%で最多

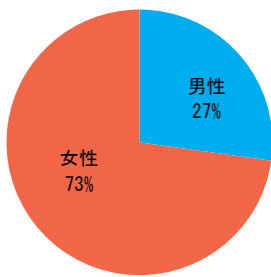


5. コミュニティバス等の現状

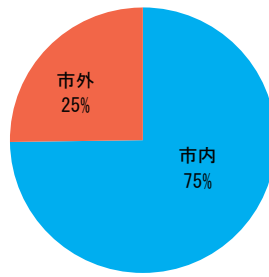
4) レターバス／右回り

- 左回りに比べて男性の割合が高くなっています。通勤・通学の利用が相対的に多いことから差が生じているものと思われます。
- 右回りは高校生が20%と左回りの11%に比べて割合が高くなっています。そのため利用目的も学校関係がやや高い割合になっています。高校生の利用は、JR光の森駅の利用が含まれていると推測されます。
- 辻久保での乗車とゆめタウン光の森での降車が顕著になっています。

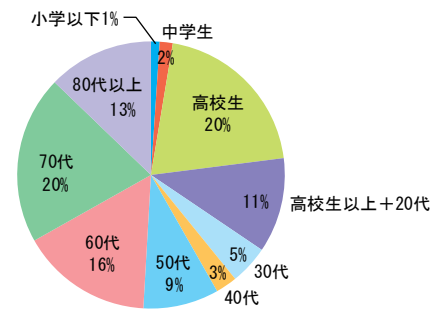
性別／女性が73%



居住地／市内が75%



年代／70代以上が33%

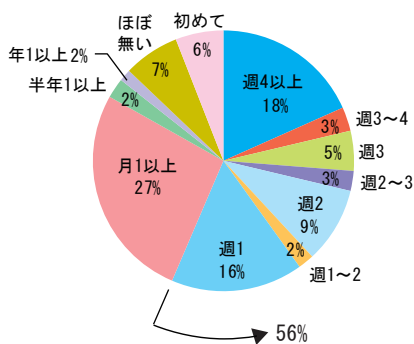


バス停別乗降数／ゆめタウン光の森の利用が突出している

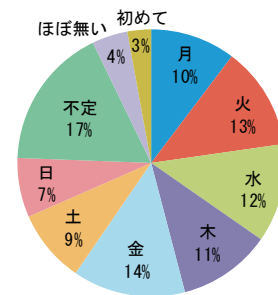
バス停	乗車数	降車数
ひのくにふれあいセンター入口	69	0
栄温泉団地	6	0
みどり館	4	0
平島入口	3	0
平島入口	1	0
人権ふれあいセンター入口	1	0
原口公民館	0	10
合志小前	5	5
竹迫下町	16	8
合志中前	2	0
合志庁舎（ヴィーブル）	3	0
日本たばこ前	4	0
飯高山公園	1	0
杉並台西	1	0
杉並台団地	10	1
杉並台1丁目	1	0
沖野	0	9
JR光の森駅	21	22
ゆめタウン光の森	134	75
永江団地	11	11
永江団地入口	5	5
南ヶ丘小前	6	12
武蔵野台中央	3	2
元気の森公園入口	3	1
泉ヶ丘市民センター前	0	3
すずかけ台入口	4	8
すずかけ台中央通り	2	5
すずかけ台	2	15
すずかけ台	14	2
黒石市民センター前	10	15
黒石原石油横	3	4
黒石下	1	7
ハローデイ・ナフコ	25	30
老人憩いの家	6	2
熊本高専前	2	4
再春荘病院	4	19
御代志駅	9	18
商工会入口	1	12
西合志庁舎前	10	4
救世教前	0	16
ユーパレス弁天	3	0
市営住宅前	0	32
東区記念碑前	0	8
社区ポンプ倉庫前	0	2
本村毘沙門口	0	0
野々島公民館前	0	0
中央小前	0	3
中尾公民館前	0	5
灰塚公民館前	0	3
九州ニツト	0	0
辻久保	0	1
不明	2	0

- 右回りの市外居住者の利用が25%と左回りの16%に比べて高くなっています。これは菊池市からの中学・高校生が辻久保で乗り換えてゆめタウン光の森に向かった影響が大きいと思われます。
- 左回りに比べて、老人憩の家やユーパレス弁天を利用する割合が小さくなっています。
 - ・左回りと右回りで利用形態に若干の差異が生じていますので、再編の際は詳細な実態の把握に努めるよう留意が必要です。

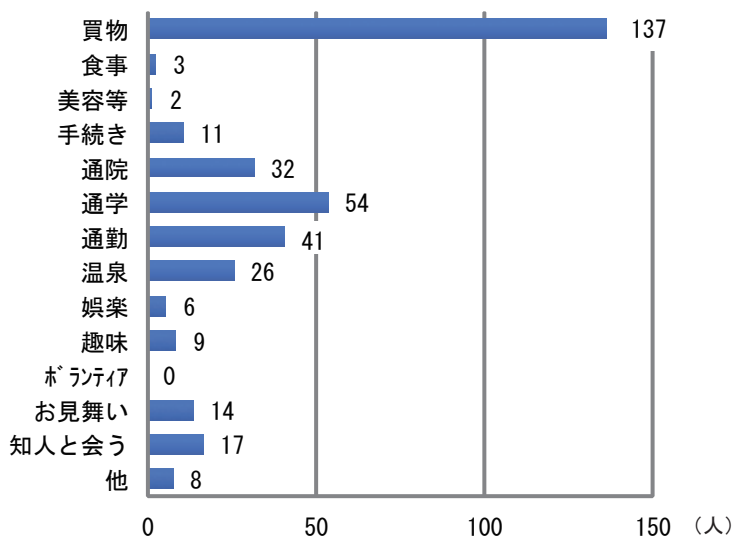
利用頻度／週1以上の利用が56%



曜日／曜日の偏りはほぼない

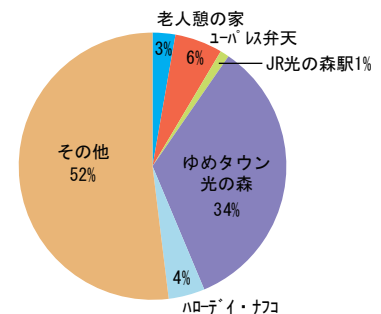


本日の目的／買物目的が突出している



本日の訪問施設

／ゆめタウン光の森が34%で最多



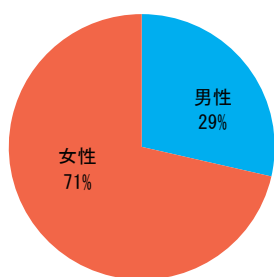
5. コミュニティバス等の現状

5) 循環バス／須屋線

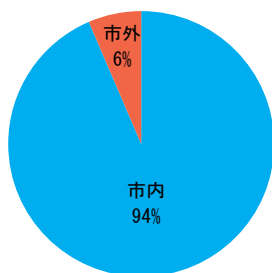
○須屋線は、80代以上及び須屋地区居住者を中心に温泉利用に特化し、8割が週1回以上利用しています。

- ・利用者の71%が女性、94%が市内居住者の利用、80歳以上が全体の57%を占め、70歳以上になると86%を占めます。火曜日の利用が多く43%、温泉利用が最も高く、老人憩の家とユーパレス弁天の利用で77%を占めます。

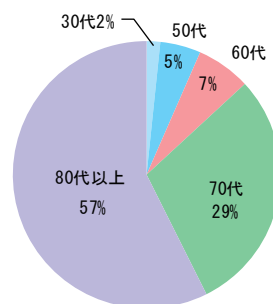
性別／女性が71%



居住地／市内が94%



年代／70代以上が86%



バス停別乗降数／老人憩の家、ユーパレス弁天、囲基センター前に集中している

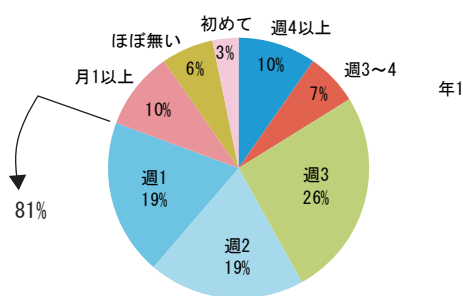
バス停	みずき台	さくら公園前	すいせん公園前	東須屋	南中・東小前	黒石市民センター入口	黒石下	三ツ石	須屋駅前	須屋市民センター前	南陽	陣の平	囲基センター前	榎ノ本公民館入口	池の本	西須屋団地中央	駐在所跡	浄化センター前	堀川公民館前	須屋小屋	上須屋	松の本	老人憩の家	ユトリック団地前	木原野公民館前	ユーパレス弁天	救世教前	西合志庁舎	商工会入口	御代志駅	再春荘病院	不明
乗車数	1	4	2	3	0	1	0	0	0	3	0	0	11	2	0	0	0	0	0	2	4	2	19	0	0	7	0	1	0	0	1	0
降車数	3	0	3	3	0	1	0	0	1	3	0	0	10	2	0	0	0	0	0	4	4	2	15	0	0	10	1	1	0	0	0	0

(人)

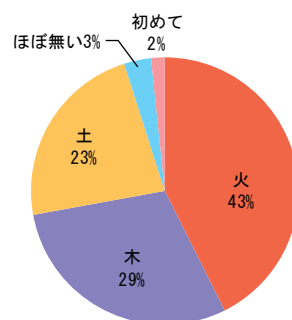
○須屋地区内のバス停には、よく使われるバス停とあまり使われないバス停で利用頻度に開きがみられます。

- ・温泉利用という高齢者福祉的な利用と、買物利用のバランスを図る必要があります。

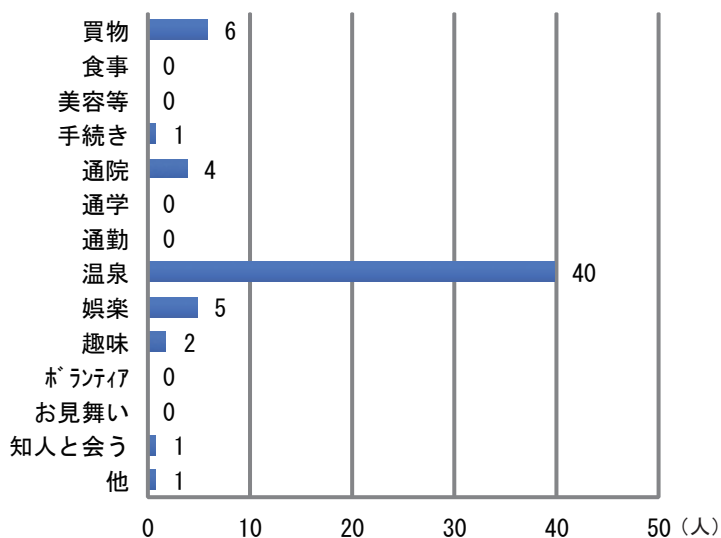
利用頻度／週1以上の利用が81%



曜日／火曜日の利用が43%で最多

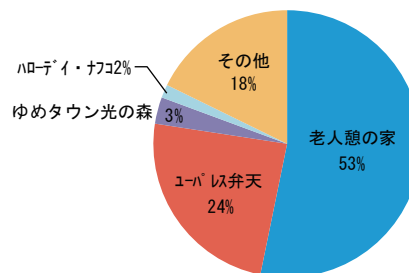


本日の目的／温泉目的が突出している



本日の訪問施設

／老人憩の家とユーパレス弁天の2施設で77%

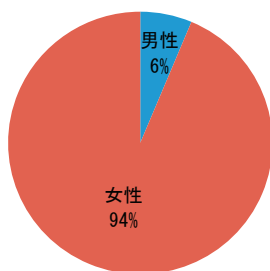


6) 循環バス／日向・新迫線

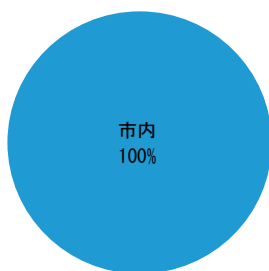
○日向・新迫線は、70代を中心に地域に根付いた利用で、温泉利用の傾向が強いですが、別の用事にも曜日に関係なく頻繁に利用されています。利用者の絶対数は須屋線に比べてやや少なくなっています。

- ・利用者の94%が女性、市内居住者の利用が100%、80歳以上は全体の33%ですが、70歳以上になると90%を占めます。週1回以上の利用が68%、曜日は火・木・土の順で多く、温泉利用が多く、老人憩の家とユープレス弁天の利用で83%を占めます。

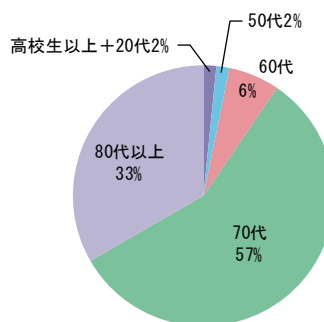
性別／女性が94%



居住地／市内が100%



年代／70代以上が90%



バス停別乗降数／老人憩の家に集中している。

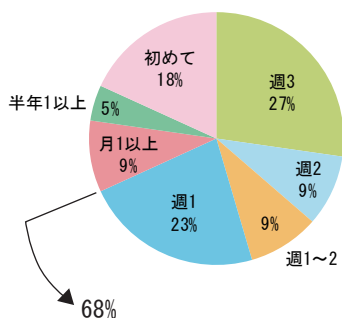
バス停	乗車数	降車数
日向橋	1	1
日向中央	3	1
日向集会所	0	1
日向記念碑前	9	8
新迫集会所	6	6
菊池病院入口	0	0
新古閑	0	0
福原	0	0
上関公民館	0	1
御領公民館	4	3
野付天満宮	2	0
竹迫郵便局	0	0
竹迫下町	2	2
中央団地入口	0	0
竹迫日吉神社横	1	2
原口公民館	0	0
合志小前	0	2
合志中前	2	0
合志庁舎（ヴァイブル）	1	0
日本たばこ前	1	0
飯高山公園	1	0
永江団地公民館前	0	1
永江団地	1	1
永江南群	0	0
永江南群	0	0
国府高校グラウンド前	0	0
西沖住宅	1	2
菊池恵楓園	1	0
再春荘病院	0	2
御代志駅	3	4
熊本高専前	0	0
黒石	0	0
老人憩の家	19	22
ユトリック団地前	0	0
木原野公民館前	0	0
ユープレス弁天	6	6
不明	0	0

5. コミュニティバス等の現状

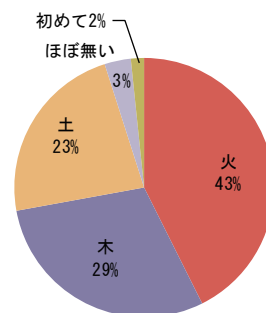
○利用の多いバス停は「老人憩の家」と「ユーパレス弁天」です。

- ・路線距離が長く、利用されていないバス停や区間が見受けられるため、路線再編の検討にあたっては、バス停の利用実態についてさらに詳細に調査することが必要だと思われます。

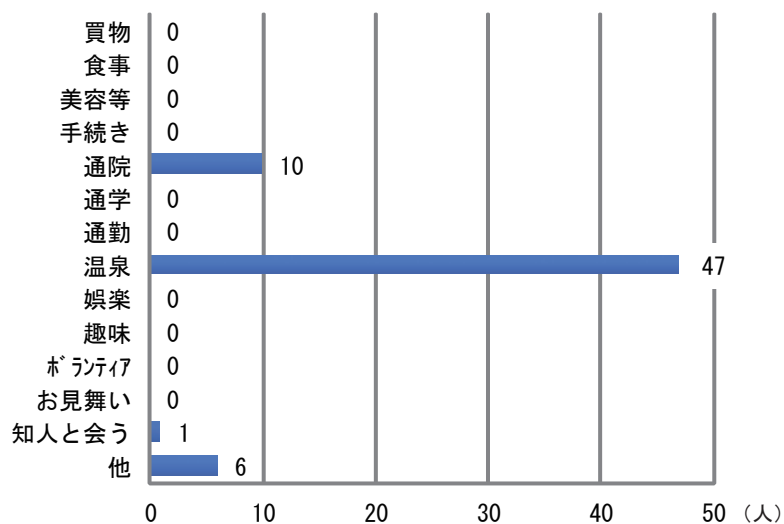
利用頻度／週1以上の利用が68%



曜日／火曜日の利用がやや多い

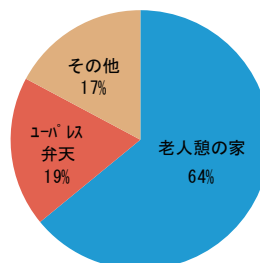


本日の目的／温泉目的が突出している



本日の訪問施設

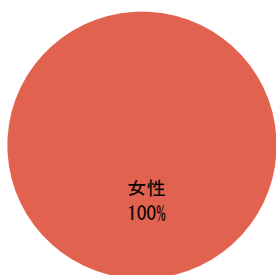
／老人憩の家とユーパレス弁天の2施設で83%



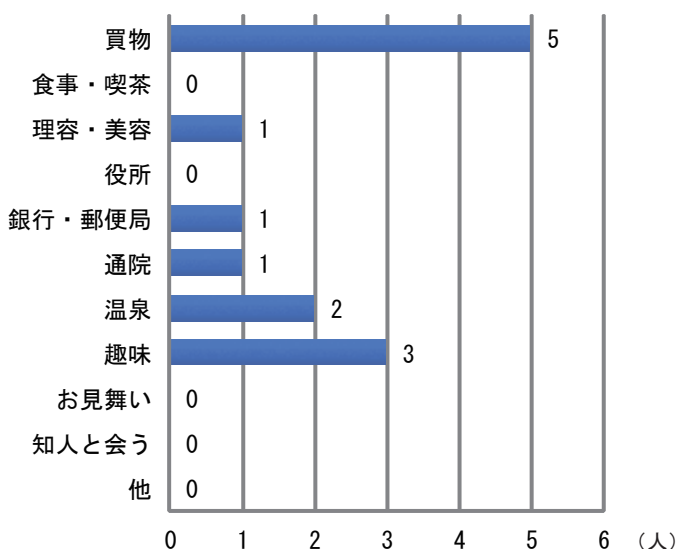
7) 乗合タクシー／合生・上生線

- 合生・上生線は、女性の利用が100%、80歳以上が22%、70代を含むと78%、利用目的は買物が最も高くなっています。
- 老人憩の家、ハローデイ・ナフコの利用が多くなっています。
- 1年を通して全く利用されていないバス停(集落)もあります。

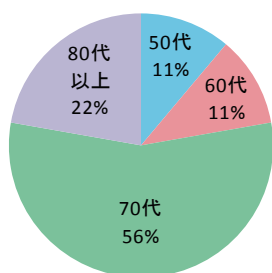
性別／女性が100%



本日の目的／買物と食事での利用が多い



年代／70代以上が78%



タクシー停別乗降数／老人憩の家、ハローデイ・ナフコの乗降が多い。

バス停	乗車数	降車数
孔子公園	0	0
泗水	1	0
高江	0	13
高木	0	1
館前	12	15
弘生	5	0
生坪	3	1
坪北	2	1
立割	0	0
館前	6	5
記念碑前	136	129
公民館前	13	13
城北	36	75
本村北	1	3
村口	0	5
二塚	0	99
弁天	49	148
野公館前	83	81
リツク	56	81
老人憩の家	293	152
ハローデイ・ナフコ	5	5
黒石原	261	204
黒石油	4	10
黒石下	3	5
黒石センター	3	0
熊本高専	3	2
再春荘病院	7	15

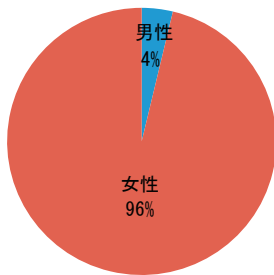
平成26年度の年間乗車実績より

5. コミュニティバス等の現状

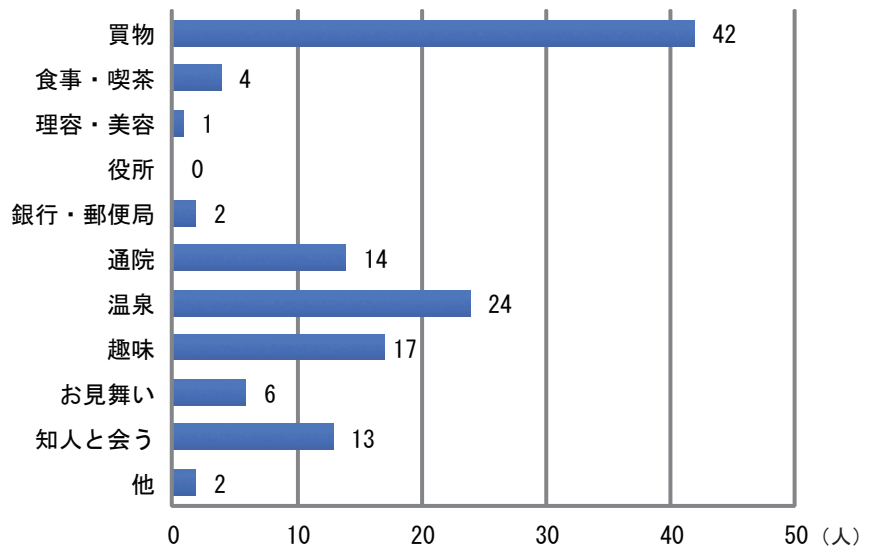
8) 乗合タクシー／合生・御代志線

- 合生・御代志線は、96%が女性の利用、80歳以上が87%、70代を含むと93%、利用目的は買物が最も高くなっています。
- 老人憩の家、ハローデイ・ナフコの利用が多くなっています。1年を通して利用のないバス停(集落)はありませんが、利用が盛んな集落(バス停)とは開きがあります。

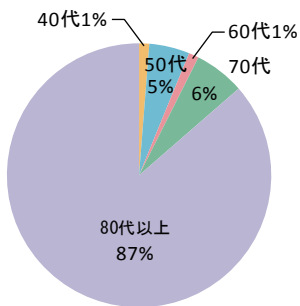
性別／女性が96%



本日の目的／買物での利用が多い。



年代／70代以上が93%を占める
80代以上だけで87%



タクシー停別乗降数／老人憩の家での降車が多い。

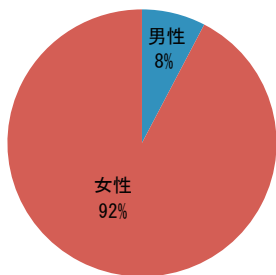
バス停	乗車数	降車数
黒松公民館前	55	47
合生文化会館前	99	91
小合志第一公民館前	23	25
合生住宅小池前	49	49
合生住宅小池前	96	140
合生住宅小池前	114	98
合生住宅小池前	199	157
大池農業公園	26	23
大池農業公園	68	93
若原東	37	26
若原東	4	8
若原東	90	42
若原東	42	36
大池南	434	372
大池南	6	15
若原西	3	1
ユートピア	175	242
ユートピア	27	6
ユートピア	12	63
ユートピア	464	432
ユートピア	8	3
ハローデイ	427	418
ハローデイ	8	13
黒石油横	1	8
黒石油横	5	51
黒石油横	38	34
黒石油横	48	65

平成26年度の年間乗車実績より

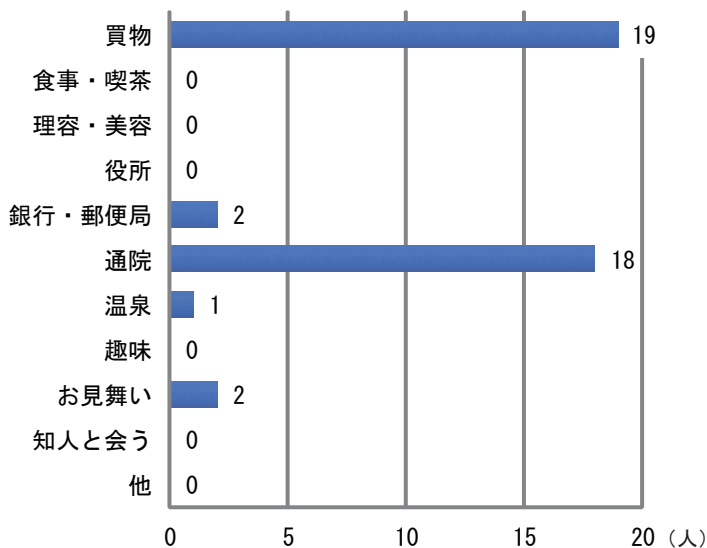
9) 乗合タクシー／後川辺線

- 後川辺線は、92%が女性の利用、80歳以上が92%、70代を含むと99%、利用目的は買物と通院が均衡し、かつ突出しています。
- 合生・上生線と後川辺線の利用者の実態は類似した傾向ですが、後川辺線がより女性と買物に傾斜しています。
- 乙丸周辺の住民が、泗水方面と永江方面に利用していることがうかがえます。利用者が大きく減少していますので対応が必要です。

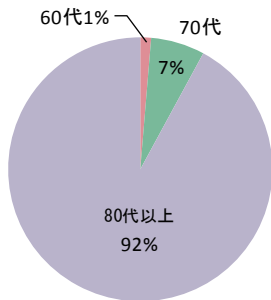
性別／女性が92%



本日の目的／買物、通院での利用が多い。



年代／80代以上が92%を占める



タクシー停別乗降数／泗水の降車が多い。

バス停	乗車数	降車数
孔子公園	1	5
後泗水	298	347
川辺	0	0
中林	0	1
記念碑前	49	24
上庄	138	107
公民館前	33	25
竹迫城跡入口	36	26
竹迫集落センター	6	7
乙丸	103	91
今町公民館	29	22
竹迫上町	67	50
竹迫駅前	4	2
横町集落センター	6	5
竹迫横町	15	12
竹迫仲町	15	12
竹迫下町	33	80
合志中前	1	3
合志市庁舎（ヴィーブル）	10	22
日本たばこ前	0	1
合志南小前	0	0
合志南小前	0	0
泉ヶ丘市民センター	1	2
元気の森公園入口	6	0
武蔵野中央	0	0
南ヶ丘小前	2	3
永江団地入口	16	6
永江団地	3	3
永江団地	3	4
飯高公民館前	93	111
飯高公園	1	1

平成26年度の年間乗車実績より

6. 利用者の意向

(1) 市民意識調査

市民意識調査から、公共交通に関する内容を整理します。

1) 調査概要

本調査は、市民の生活の実態や本市での暮らしの課題について幅広く把握し、合志市における今後のまちづくりを進めていくために必要な基礎資料とすることを目的としています。

調査対象地域：合志市内全域

調査対象：市内に在住する18歳以上の男女3,000人

抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出

調査方法：郵送による配布、回収

調査期間：毎年4月～5月（平成22年のみ2月）

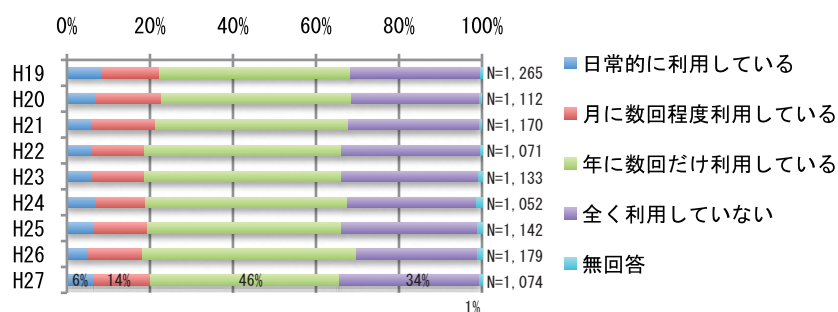
回収票回収率：H19:1,265票42.2%／H20:1,113票37.1%／H21:1,170票39.0%／
H22:1,071票35.7%／H23:1,133票37.8%／H24:1,052票35.1%／
H25:1,142票38.1%／H26:1,197票39.9%／H27:1,112票37.1%

2) 結果

公共交通に関連する設問の結果を以下に示します。

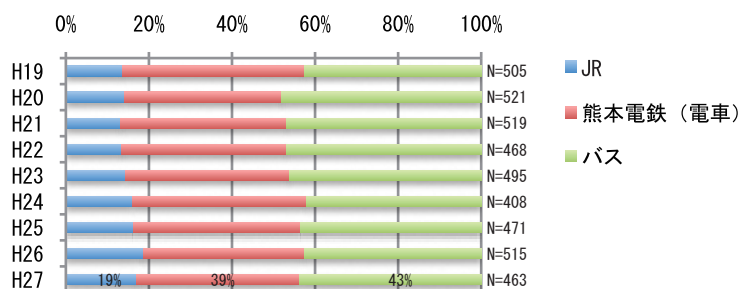
問31 公共交通機関（JR、バス、電車）の利用

- 平成27年に、日常的に利用する人が微増しています。また、全く利用していない人が最も多くなっています。
- 利用頻度の低い人に対する利用促進が必要です。



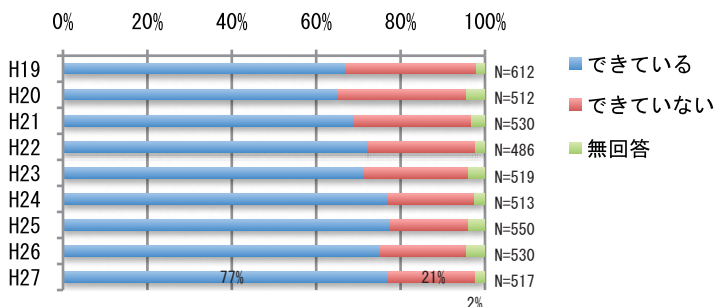
問32 利用している公共交通機関

- バスが最も利用され、全体の4割超を占めています。
- 平成24年以降、JRの割合が若干伸びています。



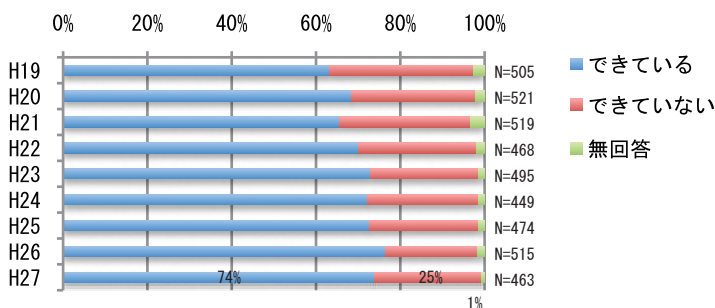
問33 電車を使って円滑に移動できるか

- 平成 26 年にやや評価が下がっていますが、平成 27 年に回復しています。



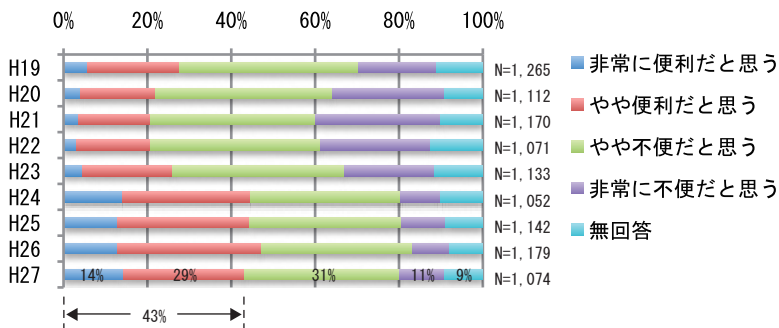
問34 バスを使って円滑に移動できるか

- 平成 26 年には、「円滑に移動できている」人が過去最高の 77%に達しましたが、平成 27 年にやや下降しました。



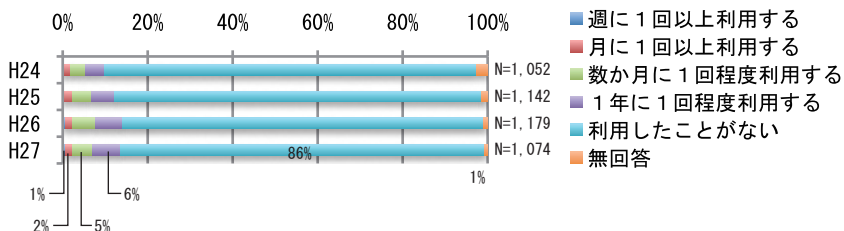
問35 公共交通機関を使った合志市内外での乗り換え・乗り継ぎ

- 便利と思う人が、平成 24 年意向、明らかに増加しています。
- 但し、過半数には至っていませんので、引き続き乗り継ぎ対策が必要です。



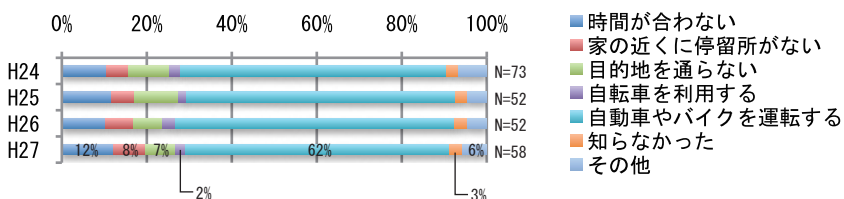
問36 レターバス、循環バス、乗合タクシーの利用頻度

- 利用したことがない人が 8 割以上占めています。
- 乗車していただく切っ掛けを提供する必要があります。



問37 レターバス、循環バス、乗合タクシーの利用頻度の理由

- 「自動車やバイクを運転する」とする人が大多数ですが、次に「時間が合わない」とする人が 1 割程度います。
- 時間に配慮した運行が必要です。



6. 利用者の意向

自由記述による意向

平成 24～27 年の市民意向調査の自由記述から、公共交通に関する主な意向を整理します。

●公共交通の意義について

- ・公共交通は、高齢者のために必要であると認識されており、「今は車で通院や買物をしているが、現在の公共交通が脆弱であることから老後が不安」という意見が多くみられます。公共交通の弱さが高齢者の流出につながる可能性を指摘する意見もあります。
- ・高齢者とあわせて障がい者が利用しやすいようにしてほしいという要望があります。
- ・渋滞が減り、交通事故が減り、CO₂削減などの環境対策等社会的な意義として公共交通を充実させ車社会を変えるべきという意見があります。

●路線について

①いろいろなエリア・施設へのアクセス

- ・大津、菊陽、山鹿、植木への要望があります。また、北バイパスや東バイパス方面への要望があります。
- ・日赤病院（熊本市東区）への要望が多くみられます。また、県庁周辺への要望もあります。
- ・県外へのアクセスとして、高速バスの乗り継ぎ、新幹線の乗り継ぎ、空港へのアクセスに対する要望があります。公共交通は、世界につながっているべきという意見があります。
- ・主要施設である合志庁舎・ヴィーブルへの路線に対する要望があります。

②乗り入れへの期待

- ・電鉄と熊本市電の相互乗り入れや、電鉄の上熊本駅での市電・JRとの乗り継ぎの改善、上通アーケードまでの延伸、辻久保や光の森方面への延伸に対する期待があります。

③居住地との関係

- ・バス停が遠い、バス停を増やしてほしいという意見が多くみられます。
- ・合志小校区の不便さを訴える意見や須屋地区への乗り入れを望む意見も多くあります。また、新規住宅ができていないが公共交通がないという指摘もあります。
- ・その他、高齢者の自宅で乗降することや、レターバスが来てほしい、光の森方面のバスがほしい、スクールバスを充実させてほしいという具体的な要望もみられます。

④路線短縮へのニーズ

- ・レターバスの1週の運行時間がかかりすぎることや、循環バス須屋線の須屋地区での路線が錯綜していることへの改善が求められています。一方で、できるだけ自宅近くに来てほしいという要望もあります。

⑤光の森方面の対策

- ・光の森への乗り入れは高評価を得ており、その上でさらなる改善が求められています。現在は路線距離の長いレターバスが乗り入れていますが短い路線での光の森へのアクセス、合志庁舎とゆめタウンをつなぐ路線、渋滞を回避するためのバス専用レーンの設置などの要望があります。

●便数・乗り継ぎについて

- ・買物、病院、お出かけに不自由している、利用したいが便数の少なさがネックという意見があり、便数を増やしてほしいという要望が多くあります。
- ・熊本方面へのアクセスをさらによくしてほしい、熊本市方面へのバス停、電鉄停までが遠いとの指摘があります。
- ・特に通勤・通学に対応してほしいという要望が多くあります。高校への通学の不安、光の森周辺の渋滞によるバスとJRの乗り継ぎの不安定さ、雨天時の利用、夜の帰宅ができないという指摘があります。光の森は渋滞するのでJR武蔵塚駅に接続してほしいという声もあり、実際にJR武蔵塚駅を使っている実態もあります。
- ・休日に便数を増やしてほしいというニーズが多くあります。また、イベント時に増便してほしいという要望があります。具体的にヴィーブルやカントリーパーク等があがっています。
- ・鉄道の定時運行のメリットは大きいとし、もっと便数を増やしたらどうかという意見があります。あわせて、バスと鉄道駅への接続をスムーズにしてほしいというニーズが多くあります。
- ・乗り継ぎには、各駅、ハローデイや上須屋バス停周辺に駐輪場がほしいという要望があります。

●運営・運賃について

- ・乗っている人が少ない、うまく使える方法はないかとの指摘があります。
- ・熊本市内への往復は、公共交通より車での移動が安価との指摘があります。

●パスについて

- ・熊本市の「さくらカード*」のような制度を希望する声が多くあります。
(熊本市は「さくらカード」を70歳以上の市民や身障者の方等に発行しています。同カードの保持者は「おでかけ乗車券」を購入することで市内の路線バスや電車を通常運賃の1割～2割の負担で利用することができます。)

●情報発信について

- ・公共交通のことを知らない人が多いとの指摘があります。
 - ・公共交通の意義や運行内容など、もっと市民に呼びかけてほしいとの意見があります。
 - ・公共交通に対する税金投入は必要であり、市民の理解を得るための広報をすべきとの意見があります。
-

6. 利用者の意向

(2) グループインタビュー (G1)

各年齢層ごとに実施したグループインタビューの結果を世代ごとに特徴を整理します。インタビュー対象者の話のほか、家族や友人の話題も含めて整理します。

また、OD調査時に補足的に聞き取った内容で年代に関連する事項を追記します。

1) 調査対象

G1：子育て中グループ(G1)：女性4名、男性1名／子育て卒業グループ(G2)：女性3名
／高齢者グループ1(G3)：男性4名／高齢者グループ2(G4)：女性10名

OD調査：延べ乗客数1,234人のうち、聞き取り176名(OD)

2) 調査結果

①学生 (概ね10～20代前半)

- ・高校生や大学生がJRを利用する場合は、送迎や自転車・バイクで駅まで行きます。(JR光の森駅よりJR武蔵塚を使っています。)(G1)
- ・高校生の部活等で休日利用もあります。(OD)
- ・市内には支援学校が複数校あり、寮生が週末の帰宅のためJRまで移動しています。(OD)

②子育て中グループ (概ね20代後半～40代)

- ・子どもの荷物が多く、また車を2台所有している世帯も多く、ほぼ車での移動になっています。合志市内での公共交通の利用はほぼありません。(G1)
- ・漠然とですが、老後の車が運転できなくなった時の心配も抱いています。(G1)

③子育て卒業グループ (概ね50～60代)

- ・活動範囲が広く、積極的に移動しています。公共交通の利用もみられますが、自転車や車を使われる方は公共交通を使う機会がないようです。(G2)
- ・移動が多い分、運賃が安くなる路線等に意識があり、シニアパス(電鉄)が好評です。(G2)

④元気高齢者 (概ね70代)

- ・60代に比べ公共交通の利用が増え、温泉や公民館等に利用されています。(OD)(G4)
- ・但し、車を使われる方は公共交通を利用することがほぼありませんし、公共交通のことを知らない方も多いようです。(G3)(G4)

⑤ご隠居高齢者 (概ね80代以上)

- ・足腰が弱くなり遠出はしなくなります。公共交通の利用頻度が高くなり、通院や温泉に利用されています。(OD)
- ・バス停までも歩けない場合は、むしろバイクで移動される方もいます。(G4)

⑥障がい者の方

- ・支援員をお願いする場合は公共交通での移動が条件ですが、目的地まで移動できず断念する場面もあるようです。(G2)

7. 交通事業者の意向

交通事業者が把握している利用者特性や、事業者側からみた公共交通網に対する意向を把握するためヒアリングを実施しました。

1) 調査対象

コミュニティバス等の運行を委託している交通事業者4社

2) 調査結果

①路線バス

- ・利用者は減少傾向にあります。
- ・新規路線の検討では、バスの待機場所確保や道路事情による車両の乗り入れの困難さなどの問題があります。
- ・通勤・通学の対応は、朝（往路）は可能ですが、夕方（帰路）をフォローすることが難しいため、お客様のニーズにあわず利用につながりません。

②鉄道

- ・鉄道は夜間運行を開始し乗客が増えています。但し、公共交通の市場全体で評価する必要があり、公共交通を利用する人を底上げする必要があります。

③タクシー

- ・コミュニティバス等の運行開始後、本業のタクシー事業の売上が減少しています。コミュニティバス等の影響の大きさについては各事業者により分析が異なります。
- ・新規利用者を開拓する必要があります。そのためには、タクシーならではのサービスを付加する等、新たな取組が必要だという認識があります。

④コミュニティバス

- ・コミュニティバスの利用者は、利用頻度が高い傾向にあります。特に循環バスは運転手がお客様の顔と利用バス停を覚える程利用頻度が高くなっています。
- ・障がい者の方への声かけはデリケートな問題も含んでいるため難しく、今後のドライバー教育等が必要です。

⑤乗合タクシー

- ・ほぼ高齢者の固定客が多く、利用者の減少は自然減によるものと思われます。
- ・目的地は温泉のほか、買物や通院に使われています。後川辺線の場合は、竹迫地区の住民が泗水方面と永江方面を使い分けている傾向にあります。
- ・乗合タクシーの路線が通る市北部は、高齢者福祉としての役割の一端を担うため、今後はよりきめ細かなサービスを検討する必要があります。
- ・今後の路線再編において、乗合タクシーの利用客が乗り継ぎをして移動することは考えにくいと思われます。

1. 合志市総合計画

第2次基本構想 期間：8年間（平成28年度～平成35年度）

《合志市の基本理念》

人と自然を大切にした協働によるまちづくり

この基本理念を基に、まちづくりの多様な課題に対して、市民自らが行うもの（自助）、地域が共同・連帯して行うもの（共助）、行政が直接行うもの（公助）といった、市民と行政の役割を明確にしながら、それぞれの役割において課題解決に向けた行動ができる“まち”をめざします。

《将来都市像》

元気・活力・創造のまち

《将来都市像を実現させるための横断的課題》

～健康都市こうし～

「元気・活力・創造のまち」を産み出していくためには、市民が自ら健康であるとともに、市行財政も健康でなくてはなりません。市全体のあらゆる分野において「健康」を目指す～健康都市こうし～を横断的課題として、市民の皆さまと一体となって、未来に誇れるまちづくりに取り組んでまいります。

公共交通に関する政策・施策

○政策（基本方針）V：都市基盤の健康

▶ 施策名：公共交通の充実

市民の大切な移動手段である公共交通機関について、市内外の移動が円滑にできるよう、コミュニティバスをはじめJRや熊本電気鉄道、路線バスなどの効果的な活用及び連携を推進します。

また、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減に結び付く自動車利用から公共交通機関への移行を促進するとともに、市内全域や近隣市町との交通体系の構築を図っていきます。

成果指標A：公共交通機関を利用している人の割合

平成26年度 69.0% → 平成31年度 71.0%

成果指標B：公共交通機関を使った市内外への移動での乗換え乗り継ぎが

円滑にできていると思う市民の割合

平成26年度 43.9% → 平成31年度 48.0%

合志市総合計画「施策体系表」

将 来 都市像	政 策 （基本方針）	施 策 名
元気・活力・創造のまちく健康都市こうし	① 自治の健康	1 市民参画によるまちづくりの推進 2 行政改革の推進 3 財政の健全化の推進
	② 福祉の健康	4 子育て支援の充実 5 健康づくりの推進 6 社会福祉の推進 7 高齢者の自立と支援体制の充実 8 障がい者（児）の自立と社会参加の促進
	③ 教育の健康	9 義務教育の充実 10 生涯学習の推進 11 生涯スポーツの推進 12 人権が尊重される社会づくり 13 歴史・伝統・文化を活かした郷土愛の醸成
	④ 生活環境の健康	14 危機管理対策の推進 15 防災対策の推進 16 交通安全対策の推進 17 防犯対策の推進 18 住環境の充実 19 水環境の保全 20 水の安定供給と排水の浄化 21 廃棄物の抑制とリサイクルの推進 22 地球温暖化防止対策の推進
	⑤ 都市基盤の健康	23 計画的な土地利用の推進 24 計画的な道路の整備 25 公共交通の充実
	⑥ 産業の健康	26 農業の振興 27 商工業の振興 28 企業誘致の促進と働く場の確保

2. 合志市都市計画マスタープラン

計画目標年次：平成37年

土地利用の基本方針

○土地利用ニーズに対応した秩序ある市街地の形成

人口の増加が続く本市では、市街化調整区域においてスプロール的な宅地化の進行が見られることから、農地や自然環境を保全しながら秩序ある集約型の都市を形成していくために、目標人口に対応した適正な規模の市街地を、既存の市街地との連続性を確保しつつ誘導していきます。

○新たな産業の振興を支える基盤の形成

本市に立地するセミコンテクノパークをはじめとする産業用地の充実や、大規模な農業関連・医療関連施設を活用しながら、先進的な産業振興の牽引役となる基盤形成を図っていきます。

○豊かな営農環境や自然環境、歴史資源の保全と活用

市域の北部に広がる産業基盤としての広大な農地や、集落環境、里山や河川などの自然環境、各所に点在する竹迫城跡をはじめとした歴史資源を守りながら、市民や来訪者の憩いの空間として活用を図ります。

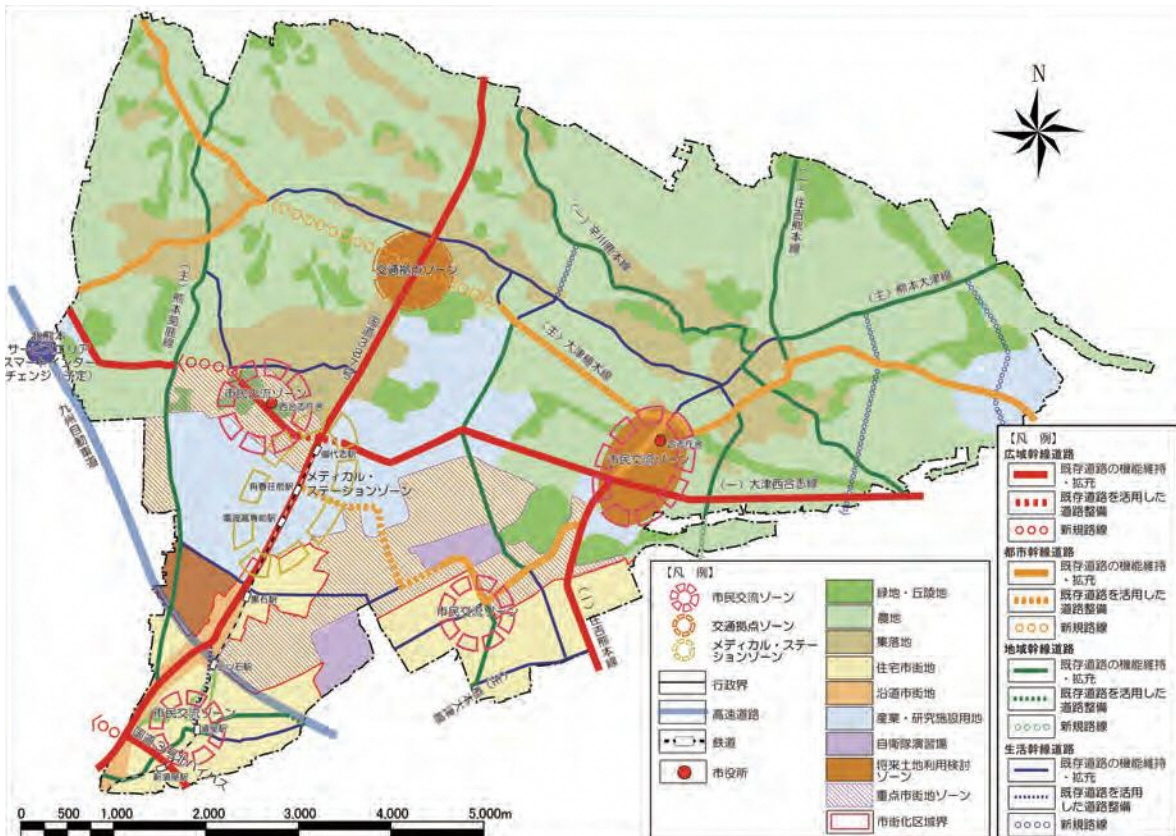


図. 土地利用方針図

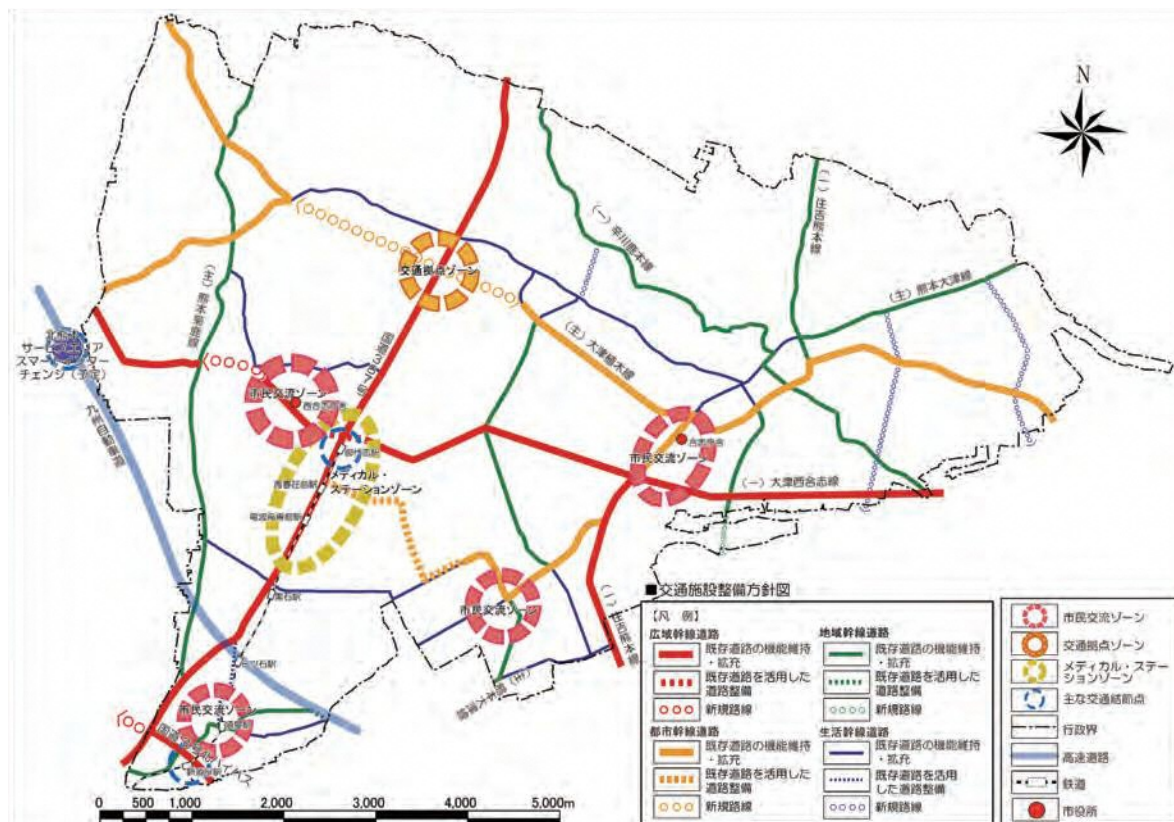
交通施設整備の基本方針

- ①都市間連携を強化する広域交通体系の構築
- ②生活や産業を支える地域間交通ネットワークの構築
- ③公共交通施設等の利便性の向上と利用促進

公共交通施設の整備方針

鉄道：交通結節となる主要駅は、自家用車やバス、自転車等と鉄道のスムーズな乗り換えや円滑な交通処理を行うため、駅広場や駐車場、自転車駐車場（駐輪場）等の整備などによる交通結節機能の強化を推進し、公共交通の利用促進を図ります。また、熊本市中心部との連携強化を図るため、熊本市電と熊本電気鉄道との連結を推進します。

バス：市内の道路ネットワークの構築に伴って、熊本電気鉄道やJRの各駅と連携したバス路線の拡大に努めます。福祉施設への循環バスについては、市民への周知に努めるとともに、路線や便数の見直しなどによる利便性を向上し、高齢者や障害者が気軽に利用できる公共交通として充実を図ります。



- ・交通拠点ゾーン：辻久保
- ・主な交通結節点：御代志、(北熊本サービスエリア(予定))
- ・市民交流ゾーン：合志庁舎周辺、西合志庁舎周辺、須屋支所周辺、泉ヶ丘支所周辺

図. 交通施設整備方針図

3. 合志市重点区域土地利用計画

公共交通ネットワークでつながった階層型多極集中拠点による都市構造

重点区域における都市づくりを進める上では、階層型の「多極集中」の都市構造を目指します。

具体的には、市民の日常生活に必要な食料品や日用品の買い物利便性を確保するために、スーパーを核とする「コミュニティ生活拠点」をバランスよく配置するとともに、御代志駅周辺及び合志庁舎周辺などに、商業施設や公共施設等を集積させた「都市中核拠点」を設けます。

「コミュニティ生活拠点」は、できるだけ多くの人々が、徒歩または自転車を使って移動できるように配置し、「都市中核拠点」には、合志市の顔となる高次の都市サービスや、観光客など広域からの利用も考え、地域に必要な魅力ある生活・文化・商業施設を配置します。

また、各拠点をバス網によって便利に移動できるようにすることで、都市全体として複数の拠点を選択的に利用できる“多極集中”の都市構造を実現します。

なお、北熊本スマートICは、観光やビジネスの新たな玄関として位置付けます。

●コミュニティ生活拠点

集落や住宅団地の分布を考慮し、市民生活にもっとも重要な最寄品の買い物ができる商業施設（スーパー等）を核にした拠点。周辺の住宅地から、概ね徒歩や自転車で利用できる圏域を想定する。

○都市中核拠点

公共交通のターミナルを中心に、魅力的な商業施設や公共施設、雇用の場を配置し、市民の交流拠点となるほか、熊本都市圏や広域観光ルート上の交流拠点となる。

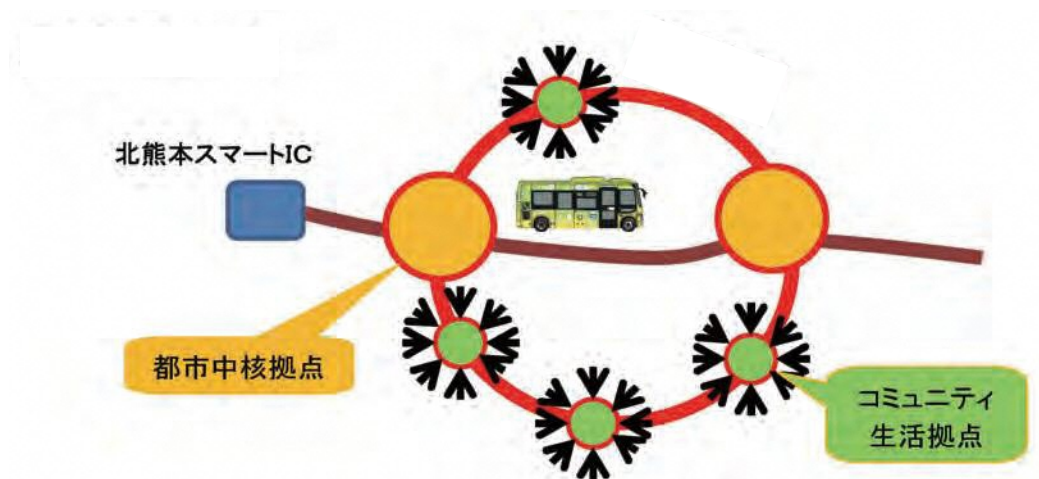
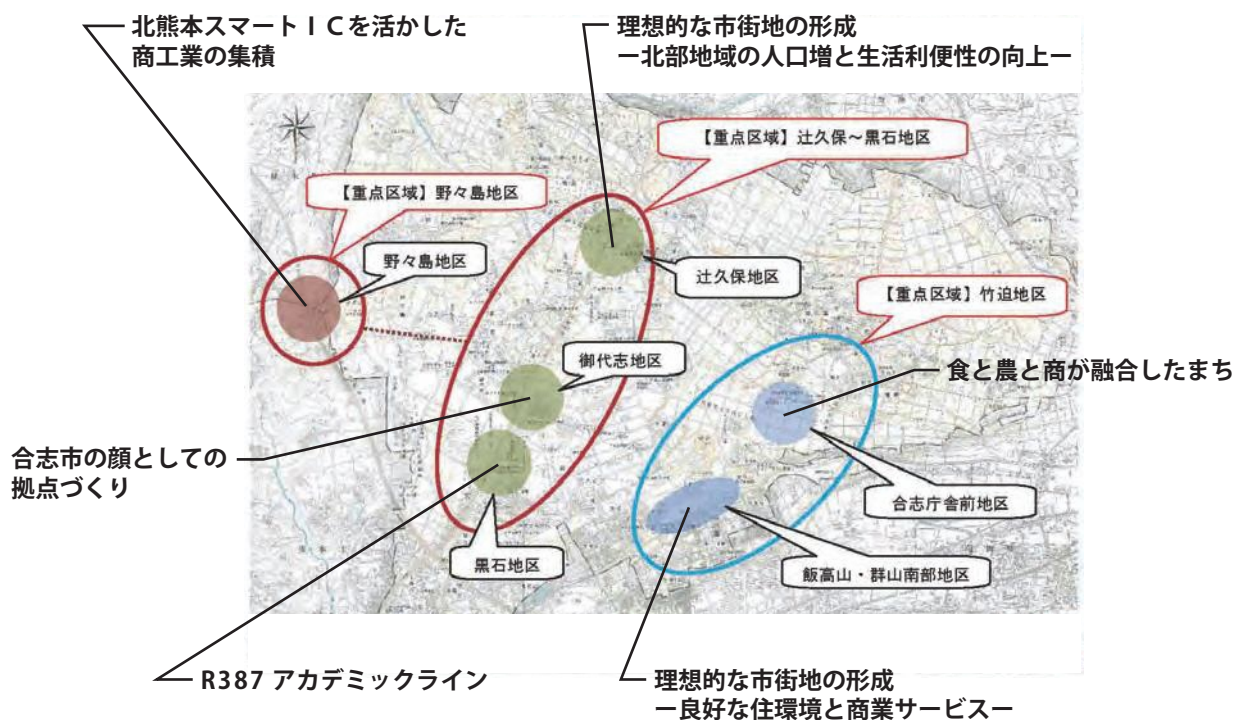


図. 都市構造イメージ

重点土地利用区域と拠点地区の配置

3つの重点土地利用区域の中で、特に重要となる拠点地区(6地区)を定め、その配置は下図に示すとおりです。



「重点土地利用区域と重点地区の配置」に「各拠点地区の土地利用イメージのコンセプト」を併記

図. 重点土地利用区域と重点地区の配置

御代志地区の土地利用イメージ

「合志市の顔としての拠点づくり」

鉄道やバスなどの交通機能を活かし、かつ周辺の土地の有効活用を基本に、合志市の顔となる都市中核拠点として地区を形成します。公共公益施設と電鉄ターミナル施設を連動させた施設を中心に、菊池恵楓園側にも大きく開けた空間を創り出します。

4. 上位計画の整理

上位計画について、土地利用と公共交通に関する要点を整理します。

上位計画	土地利用に関する方針・施策等	公共交通に関する方針・施策等
総合計画	<p>地域の特性に応じて土地が活用されることをめざして、ゆとりある充実した市民生活が営めるよう、重点区域土地利用計画の具現化に向けた土地利用を推進します。</p> <p>また、国が進めるコンパクトシティ構想、立地適正化についても検証を進めます。</p> <p>さらに、市民が、快適な住環境で暮らすことができるよう、良好な市街地の形成と効率的な生産基盤の整備に努めます。(以下略)</p> <p>施策【23】 ：計画的な土地利用の推進 施策の方針 ①市街化区域内の宅地化の促進 ②市総合計画、都市計画マスタープラン、重点区域土地利用計画に則った土地利用の展開 ③官民連携によるまちづくりの推進</p>	<p>市民の大切な移動手段である公共交通機関について、市内外の移動が円滑にできるよう、コミュニティバスをはじめJRや熊本電気鉄道、路線バスなどの効果的な活用及び連携を推進します。</p> <p>また、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減に結び付く自動車利用から公共交通機関への移行を促進するとともに、市内全域や近隣市町との交通体系の構築を図っていきます。</p> <p>施策【25】 ：公共交通の充実 施策の方針 ①近隣他市町との公共交通体系の確立を図る。 ②自家用車から公共交通への転換について市民意識の醸成に努める。 ③市民が利用しやすいコミュニティバスなどの公共交通の充実を図る。</p>
都市計画マスタープラン	<p>土地利用の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用ニーズに対応した秩序ある市街地の形成 ・新たな産業の振興を支える基盤の形成 	<p>公共交通整備の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間連携を強化する広域交通体系の構築 ・生活や産業を支える地域間交通ネットワークの構築
重点区域土地利用計画	<p>公共交通ネットワークでつながった階層型多極集中拠点による都市構造</p> <p>○都市全体として複数の拠点を選択的に利用できる多極集中の都市構造を実現する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「都市中核拠点」と「コミュニティ生活拠点」を設ける ・特に重要となる6つの拠点地区を設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・各拠点をバス網によって便利に移動できるようにする

1. 交通手段別の現状分析と課題整理

(1) 路線バスの課題

路線バスの乗降客数が減少傾向にあります。一部、早朝・夜間運行を始めた電鉄に流れていることも予測され、今後は公共交通利用者の新規開拓が必要です。

熊本市に向けた主要2ルートは便数も多く速達性が確保されているものの、このルートへのアクセスが不便であるという市民の意見があり、熊本方面への移動の利便性を享受できている市民が限定的になっていると思われるため、支線で主要2ルートにつなぐことが必要です。

現在、民間の協議会による取組としてJR原水駅とセミコンテクノパークを結ぶ路線、電鉄独自の取組として再春荘病院とJR武蔵塚駅を結ぶ路線の試行運行事業が実施されています。このような試行は重要な取組であり、公共交通網の検討過程で積極的に取り組むことが望まれます。公共交通網の再編や新規路線の開拓については、路線バスによる運行を優先的に検討する必要があります。

平成28年3月でプリペイドカードの利用が終了しますが、電鉄が発行するシニアパスは利用者に好評です。パス券等の相互利用もサービス向上策として検討が望まれます。

(2) 鉄道の課題

①電鉄

電鉄は熊本市の中心部に隣接する藤崎宮前駅と、JRとつながる上熊本駅に乗り入れており、利用者の信頼も厚い定時性を活かした利用促進が望まれます。上熊本駅については、電鉄、JR、市電の結節整備が期待されます。

御代志周辺は、熊本地域公共交通網形成計画で乗り換え拠点のひとつとして想定されているため、特にターミナルとしての拠点性を創出することが必要です。その他、市内にある7駅のうち御代志駅以外の黒石駅、須屋駅も拠点として都市機能の集約を図るとともに、公共交通の乗り継ぎに配慮することが望まれます。

熊本市への乗り入れとしては路線バスの国道387号ルートと重複する部分があるため、鉄道とバスのそれぞれの特性を活かした棲み分けによる共存に配慮します。

②JR(市外)

光の森方面へのトリップが拡大しており、JR光の森駅の利用もさらに増加すると思われます。しかし、光の森周辺での渋滞によるアクセスの不安定さで鉄道の定時性の効果が活かされていないため、JR光の森駅の利用を担保するには、路線の増設や遅延の解消等の対策が必要です。アイデアとしてはバス専用レーンの設置やバスをJR光の森駅で発着させる等の意見もあります。

JR光の森駅は平成18年に開業した新しい駅ですが、1つ熊本市寄りのJR武蔵塚駅は昭和56年に開業され長い間親しまれてきた経緯から一定の利用者があるため、JR武蔵塚駅の送迎車両の対応、駐輪場の整備、バスの乗り入れなどの対策が必要です。

1. 交通手段別の現状分析と課題整理

(3) コミュニティバス等の課題

1) 重複路線の解消

コミュニティバス等の路線に多数の重複箇所があります。特に上須屋～再春荘病院は路線バスとも重複し、またユーパレス弁天と老人憩の家は乗り入れている路線も多くなっています。高齢者の利用が多いため乗り継ぎの面倒さを回避し全路線の延長が長くなる傾向にありますが、健全な公共交通網の形成には一定の整理が不可欠です。

2) 情報発信の強化（認知度、運行内容の周知徹底）

コミュニティバス等について、程度の違いはありますが知らない市民も多く、情報発信不足が否めません。今後、最も利用いただいている70代以上の世代には詳細な情報を含め周知徹底に努め、今後の利用が期待される50代後半から60代には乗車するきっかけづくりを提供し、子育て世代には公共交通の利用を経験していただくための誘導策が必要です。

3) 経営基盤の強化・改善（運賃の見直しや共通乗車券等の導入）

コストの高騰により市の補填額が増加傾向にあるなか、平成27年10月に運賃を100円から150円に改正しました。事前調査において、値上げについては85%が許容し、距離に応じた運賃を受け入れる土壌も確認されているため、路線再編と同時に運賃の検討も行う必要があります。また、運賃収入だけでなく、幅広い収入源の確保を検討することも必要です。

共通乗車券等への期待も大きく、利用者のサービス向上として検討を要します。

4) 路線別の課題

①レターバス

・遅延の解消、長いルートの見直し

レターバスの遅延は大きな問題です。原因としては1周1時間50分という長い延長のため予定時刻からの誤差が大きくなってしまいます。ルートを短縮する方策を検討する必要があります。

・増便、車両大型化へのニーズに対する対応（車両の適正配置、更新）

レターバスは利用者数が増加傾向にあり、満員状態が頻発していますので、増便や車両の大型化への要望がありますが、現在の車両数では増便ができず、また現在のルートでは道路幅員の関係で大型化は不可能です。上記のルート見直しとあわせて、ルートの短縮や車両規模の適正配置等について検討する必要があります。

・バスロケーションシステムの利用促進

平成27年度からバスロケーションシステムの運用を開始しました。現段階で携帯電話等からの追跡が可能ですが、さらに位置情報システムによりきめ細かな運行状況を情報発信する等のサービス向上が望まれます。

②循環バス

循環バスは高齢者の利用が多く、車両のステップが高いこと、車椅子で乗車できないことが問題になっており、車内環境の改善に努める必要があります。

須屋線

須屋線は、高齢者数の多い須屋地区を通る路線ですが、区内を幾重にも回るルートに対して改善の要望がありますので、地域住民のニーズを把握しながら改善を図る必要があります。

日向・新迫線

日向・新迫線は、2年間で約400人減少し、平成26年度の利用者数は約4,100人となっています。(2年間で約500人増加した須屋線が逆転しています。)

特に延長が長く、かつ利用者の減少もあり、市北部の経路は路線を分割し乗り換えを導入したり、デマンド型の導入を検討し利便性を向上させる等が考えられ、新規利用者の発掘が必要です。

③乗合タクシー

主に市北部の公共交通空白地域、人口の少ない集落を通る路線ですが、利用者の減少はこれまでの固定客の自然減とみられます。今後は重複路線の解消や低利用となっているルートの見直し等が必要ですが、高齢者へのサービス提供という福祉的な視点も重要ですのでバランスを図りながら運営に努める必要があります。

利用頻度の高いバス停と低いバス停があり、つまり集落によって利用頻度に差がありますので、集落ごとに利用促進策を講じることも有効と考えられます。

合生・上生線

利用者は年間1,000人に達していませんが、利用者は増加傾向にあります。路線バスがあるものの便数が少ない沿線であることを補完するような支援が必要です。

合生・御代志線

2年間で約1,000人減少し、平成26年度の利用者数は約2,500人となっています。ハローデイでの乗降が多く買物利用が多い特性を活かし、利用者回復に努める必要があります。

後川辺

平成24～25年度の利用者数は約1,400人程度で推移していましたが、平成26年度に急減し1,000人を割り込みました。竹迫地区の住民が泗水方面と永江方面を使い分けて利用していますが、平成26年度の減少については詳細なニーズを把握し分析する必要があります。

2. 公共交通に共通した現状分析と課題整理

(1) 広域移動手段の確保

① 路線バス主要2ルートへの接続強化

熊本市内への移動ニーズは高く、幹線である路線バス主要2ルート（国道387号ルート、杉並台団地・泉ヶ丘ルート）や鉄道に容易にアクセスできる支線を整えることが必要です。

② 鉄道への接続強化

鉄道の定時性は強みであり、特に通勤・通学者に高い信頼を得ていますので、鉄道（電鉄、JR）への円滑な乗り継ぎを確保することが必要です。また、駅とバス停の往来しやすい動線の確保や乗り継ぎを支援する駐輪場やパーク＆ライド等の整備が必要です。

③ 高速バスへの接続強化

福岡方面への高速バス「ひのくに号」が西合志バス停を1日200便以上通っており、また県庁方面を経由することから熊本市内への移動にも利便性が高い移動手段です。移動の選択性・利便性を高める上でも西合志バス停への接続を強化することが望まれます。

④ 国道3号熊本北バイパスへの乗り入れ

平成27年に国道3号熊本北バイパスが全面開通し、目的地としてのニーズが高まっています。また、具体的には北バイパスから東バイパス経由で県庁や日赤病院に行きたいというニーズも多く、今後の広域的な公共交通網を形成する上での課題です。

⑤ 近隣生活圏への乗り入れ

熊本市植木町、菊池市泗水町、菊陽町、大津町、山鹿市等への移動ニーズもありますが、需要規模が小さく、例えば、近隣市町のコミュニティバス等との相互乗り入れなど、連携を図りながら検討することが望まれます。

(2) 市内の円滑な移動の確保

① 路線の増設

路線の増設やバス停の増設に対しては常に高いニーズがあります。対策については、路線バスによる運行の可能性、試行運行の実施と検証、福祉的な位置づけによる必要性、車両の大きさや道路事情の関係、費用対効果や予算等を検討しながら判断する必要があります。

現在、合志庁舎への公共交通の乗り入れが脆弱であり、路線確保が急務です。その場合、西合志庁舎や光の森を結ぶ路線に対するニーズもあることから配慮が必要です。

② 便数等の拡充

公共交通の利用を促進するには、短い時間での移動、ニーズにあった曜日や時間での運行が必須の課題です。特に、通勤・通学への対応、イベント時や夜間への対応についてニーズが高くなっています。

しかし、路線拡大と同様、コストを要することでもあり、様々な検討を重ねる必要があります。その中で、既存の運行経費と同等の条件下でも、よりよいサービスに向上させる方策を検討することが望まれます。

(3) バス停、乗り継ぎ拠点の環境改善

便数が不十分なことや遅延の発生等により、バス停での待ち時間が長くなる場合が生じていますので、特に高齢者にとっては待ち合い環境を改善することが必要です。あわせて乗り継ぎ拠点の場合は、都市機能の集積により多様な用事に対応できる環境を整えることが望まれます。

(4) 公共交通の新規利用者の開拓（公共交通への移行促進）

既存の公共交通利用者が自然減で減っていたり、例えば、路線バスから鉄道に手段を変更している状況もうかがわれるため、各交通手段の役割分担を図るとともに新たな利用客の発掘に努める必要があります。

また、現状の渋滞を緩和するため公共交通への移行を促進し、車の量を減らすことが望まれます。

(5) マナーアップの啓発

学生は下校時間や休日のグループ乗車で一気に満席になりやすいため、高齢者への席の譲り合いを啓発する必要があります。

障がい者への対応はデリケートな問題を抱えているため、専門的な講習等によるドライバーのスキルアップが望まれます。

一般ドライバーに対しては、交通事故の減少やバス等の遅延解消につなげるため、車による無理なバスの追い越しや割り込みなど危険行為について、バス優先の意識を醸成する必要があります。

(6) 市民参加・市民運動の活発化、賑わいの創出

公共交通の基盤を確立するためには市民に親しまれる土壌を形成する必要があり、そのためにはあらゆる場面での市民参加を促す必要があります。

高齢者の活動を後押しする、子育て世代に公共交通を使う切っ掛けを提案する等、多種多様なアイデアを集め具体的な取組として、賑わいの創出も含めて仕掛けていく必要があります。

3. まちづくりと関連した現状分析と課題整理

(1) 重点区域土地利用計画における拠点地区

重点区域土地利用計画では、「階層型多極集中」の都市構造を実現し、公共交通でつなぐことを目指しています。そのためには、拠点地区の位置づけをさらに明確にし、拠点地区としての機能を発揮させることが重要な課題です。

同計画に位置づけられた拠点地区（6地区）の課題を整理します。

①御代志地区

電鉄御代志駅は市の中心に位置し、御代志地区を市の中心核として整備することを検討しています。まさに市の顔としてふさわしい都市機能の集積を図ることが必要です。現在の御代志駅はバスの滞留スペースがありませんが、交通ターミナルの設置が公共交通網の抜本的な再編の契機になります。

②辻久保地区

電鉄の車庫があり、現在多くの便はこの辻久保営業所を発着しています。乗り継ぎも行われており、既に交通拠点として機能していますが、他の都市機能が皆無であるため、今後拠点として確立するために生活利便性を強化する都市機能を付加することが必要です。

③黒石地区

国道 387 号沿いに学校や国の施設など公共公益施設の広大な敷地が連片し、アカデミックラインとして位置づけられています。土地利用としては、公共公益施設が御代志地区まで連続しており、将来的な土地利用を検討する場合は一体で検討する必要があります。黒石地区は、須屋地区と御代志地区をつなぐ重要なエリアであり、乗り継ぎポイントとしての役割も期待されます。現在、電鉄黒石駅や国道 387 号沿いの路線バス、コミュニティバス等のバス停が分散しているため、明確な拠点イメージを確立することが必要です。

④野々島地区（ユーパレス弁天）

北熊本スマート IC の整備が予定されており、IC 付近に市の玄関口として新たな拠点が位置づけられています。但し、近隣のユーパレス弁天は来訪客が多く、既存の物産館にあわせ産直市場のサテライトが設置される予定もあり、都市機能の集積度が高まっています。コミュニティバス等の路線が複数乗り入れており、交通拠点の機能を既に有していることから、野々島周辺における拠点のあり方について引き続き検討することが必要です。

⑤合志庁舎前地区

合志庁舎と、ホール等を有す複合施設のヴィーブルが併置されており、市民はもとより市外からの利用も多い場所です。平成 29 年には分庁方式を解消し合志庁舎に統合する予定ですので、市民の益々の利用が予想されます。また、都市機能を複合的に誘致する種地としての期待もあります。しかし、公共交通でのアクセスの不便さが指摘されていることもあり早急な路線や便数の確保が必要です。

⑥飯高山・群山南部地区（泉ヶ丘地区）

都市機能を誘致するため、飯高山・群山南側の比較的広大なエリアが新たな拠点として期待されています。但し、近隣に泉ヶ丘支所を中心とした既存施設の集積もあるため、拠点のあり方について引き続き検討することが必要です。

（2）6つの拠点地区以外の拠点地区候補

重点区域土地利用計画の6地区にはありませんが、都市計画マスタープランに交流拠点ゾーンとして位置づけられている須屋地区と西合志地区について課題を整理します。

①須屋地区、上須屋地区

須屋地区は、人口が集積しており、国道387号沿線にはロードサイド型の店舗が立地しています。路線バスが地区の縁を通るためバス停からの距離が遠くなる傾向にあります。地区内には須屋支所等もあり拠点性を有しており、高齢者も多い地区ですので公共交通へのニーズも高く潜在需要も見込まれるため、今後のきめ細かな対応が求められます。

上須屋地区は、コミュニティバス等での利用が多い商業施設ハローデイ・ナフコがあり、今後は、高速バスの西合志バス停との接続も期待される地区です。

②西合志地区

西合志庁舎が合志庁舎に統合された後も、エリア内には既存の市民センターや図書館等があり、庁舎跡の有効利用を図ることが必要です。背後地は宅地開発が進み人口の増加傾向がみられるため、これまで通り拠点性を保持することが望まれます。

御代志地区の整備が進むまでのターミナルの代用的な機能として活用することも可能性として考えられます。

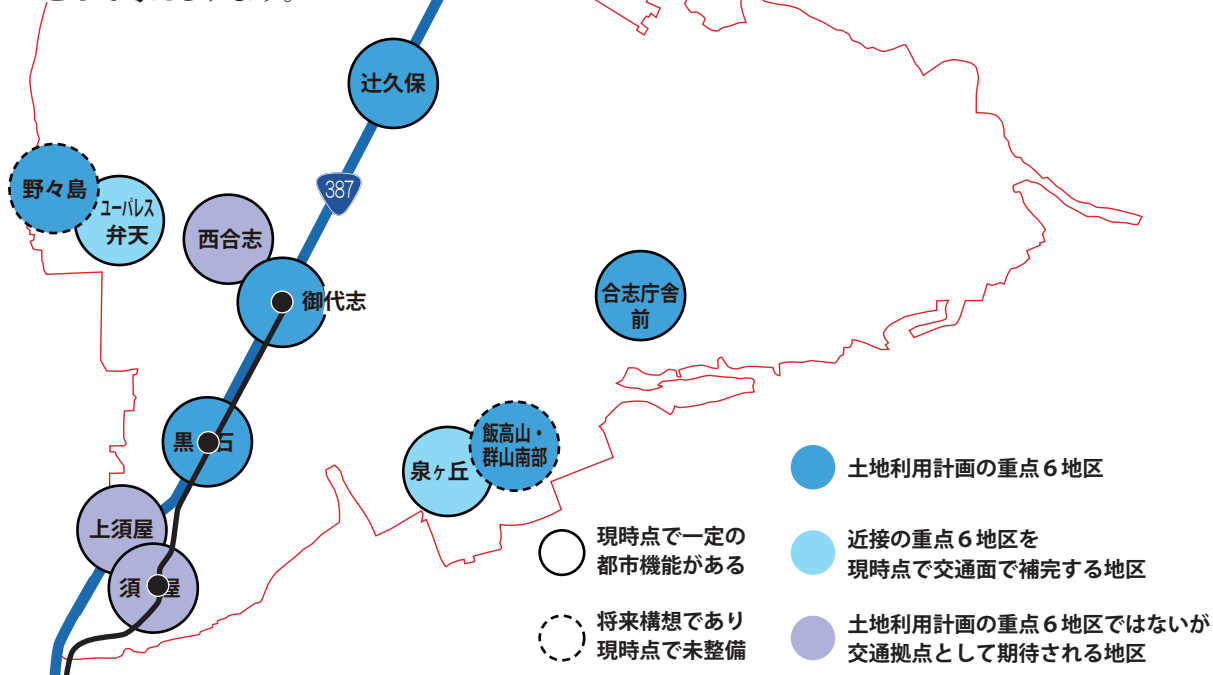


図. 拠点の位置

1. 都市将来像とまちづくりの方向性

(1) 合志市が目指す都市将来像

総合計画では都市将来像を

「元気・活力・創造のまち ～健康都市こうし～」

と定め、政策面では「自治の健康」「福祉の健康」「教育の健康」「生活環境の健康」「都市基盤の健康」「産業の健康」を目指すこととしています。

(2) 合志スタイルの暮らしの実現

合志市は、将来にわたってさらに人口増加が見込まれている元気な都市です。現在の都市構造の変革期にあって市のポテンシャルをさらに向上させ、子どもから高齢者まで満足感のある暮らしができ、合志市に住んでみたい、行ってみたい、働いてみたいと思われるような暮らしがある合志スタイルを確立します。

成熟した質の高いライフスタイルを享受できる街

(3) 目指すべき都市の形

成熟した質の高いライフスタイルを実現するための目指すべき都市の形として、

- a 都市機能が効率的に配置されている**
- b 日常的な楽しさ、賑わいがある**
- c 公共交通で安心して移動・アクセスできる**

の3点を掲げ、その実現に向けて取り組みます。

(4) まちづくりの方向性

a-1 都市基盤の整備

- ・土地の有効利用と都市機能の集積を図ります。また、新規整備に際しては拠点性に留意した立地に配慮します。
- ・既存の公共施設は適性の運用により有効活用を図ります。
- ・歩行者、自転車、バス、鉄道等の一連の動線をバリアフリー化し、ネットワークを形成することで移動しやすい環境の整備を促します。
- ・道路沿道の美観に配慮し、良好な景観の形成を促します。

a-2 住環境の質の向上

- ・古い団地の一部では人口減少の兆しが見えてきているためコミュニティの維持に留意し、空き家等の既存の地域資源を有効に活用します。
- ・人口の伸びを支えている集落内開発による住宅供給が進んでいますが、今後は、現状の住宅の集積状況を勘案し、居住促進エリアの誘導策を講じます。
- ・一部に地区計画等が指定されていますが、市域の総合的な視点から、さらに住環境を向上させるようなビジョン・施策等の検討を図ります。

b 市民参加型の仕組みづくり

- ・これからのまちづくりには、市民の理解と参加が必要不可欠であり、積極的に官民協働の場を創出するように努めます。
- ・公共交通施策において、市民が公共交通に関連した取組や情報に触れられる機会を増やすように努め、市民の公共交通に対する愛着を醸成します。

c 公共交通ネットワークの形成

- ・多極連携都市の前提となる、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。
- ・自動車から公共交通への移行を促し、目指すべき都市構造の実現に取り組みます。

2. 公共交通の役割と方向性

(1) 公共交通が果たすべき役割

都市将来像とまちづくりの方向性から公共交通が果たすべき役割を示します。



①市民の権利を尊重した公共交通手段の確保

- ・市内外を問わず生活圏及び広域につながる移動手段の確保に努めます。
- ・高齢者や障がい者に対する福祉的なサービス、学生や交通空白地域及び不便地域に居住している車の運転ができない地域住民にサービスを提供します。
- ・多様な交通手段の連携、情報技術（バスロケーションシステム、各種カード等）を用いたサービスの提供、道路の交通規制からマナーアップまで含めた公共交通優先の環境整備等により、効率的な移動方法を提供します。

②賑わいや健康増進につながる新たな行動（アクティビティ）の誘発

- ・高齢者や子育て世代はもとより市民の外出を支援することで交流の機会を増やすとともに、健康都市の実現に向けた行動を支援します。
- ・歩いて暮らせる魅力的な都市を目指し、必ずしも車社会ではない、公共交通を利用した日常生活の実現に努めます。

③人や環境にやさしい社会の形成

- ・地域住民の支え合い・助け合いに寄与するコミュニティの形成を増進します。
- ・交通事故の低減など、安心・安全性を向上させます。
- ・CO₂の削減や消費エネルギーの低減、渋滞解消など自然環境や経済環境に対するマイナス要因を低減します。

④コンパクトシティ＝目指すべき都市像の実現

- ・計画的な土地利用の推進、多核連携都市の形成、都市機能と居住地の誘導、既存資源の有効活用等を支える交通ネットワークを形成することにより、目指すべき都市像の実現に努めます。

(2) 公共交通の方向性

今後の公共交通が目指すべき方向性を示します。

①移動の **選択性** を拡大します

買物、通院、娯楽のほか暮らしの幅を広げるために市内のどこにでも行けるという選択肢を増やします。また、熊本市、菊陽町、菊池市等の生活圏としての市外はもとより広域移動も可能とするようなネットワークの形成を目指します。

②利用の **速達性** を向上させます

利用者が望む行動を時間的に担保できる効率的な運行を目指します。その他、積極的なぎわいの創出や利用に対する動機づけを高める取組を通して、安心して使いやすい仕組みづくりを目指します。

③環境の **快適性** を確保します

内的要因として、車体やバス停等のハード面の改善に加え、譲り合いや介助等のソフト面を充実させ心身のバリアを解消することで、心地よく利用できる環境を目指します。

さらに、外的要因として、交通マナーの向上や渋滞緩和策を講じる等により、公共交通の円滑な運行を目指します。

④運営の **持続性** を強化します

市民の足としてニーズに対応した利用の定着を図りながら、継続可能な経営システムへと強化します。

3. 公共交通の基本方針

現状分析、課題、まちづくりの視点(将来の都市像、まちづくりの方向性)、公共交通が果たすべき役割、公共交通の方向性の要点を整理し、基本方針を設定します。

現状分析 (主な問題点)	主要な課題	公共交通の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ・熊本市に円滑に移動したいという要望に対して、路線バス主要2ルート及び電鉄へのアクセスが悪い ・コミュニティバス等の運行で人口カバー率は高いものの、利便性が悪く市内間の移動が十分機能していない ・高齢者利用に配慮し各路線が目的地まで運行することで路線が長く重複傾向にある ・市内の外出機会が乏しい 	<ul style="list-style-type: none"> ○広域移動手段の確保及び市内の円滑な移動の確保 ○重複路線の解消 ○賑わい(外出機会)の創出 	<p>選択性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域から市内各所へのアクセスを可能にする
<ul style="list-style-type: none"> ・レターバスは路線距離が長く大幅な遅延が発生している ・バスの遅れが要因で鉄道への乗り継ぎが不安定になっている ・通勤や夜のイベントに時間が合わず使いにくい ・利用者が減少傾向にある路線では定時定路線運行が非効率になっている 	<ul style="list-style-type: none"> ○遅延の解消 ○円滑な乗り継ぎ、接続強化(路線バス、鉄道、高速バス等) ○移動時間の短縮(路線の増設、便数の拡充) 	<p>速達性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間的な不便さを解消し、利便性を向上させる
<ul style="list-style-type: none"> ・レターバスは利用者が増加しており満員状態が頻発している ・高齢者の利用が多い循環バスで低床車両への要望が高い ・バス停の安全性や居住性の指摘されており、時刻表やバスストップの視認性が悪い ・バスロケーションシステムの案内はネットへのアクセスか電話問い合わせと限定的 ・公共交通を使って出かける切っ掛けに乏しい(行くところがない) ・拠点機能が弱いため乗り継ぎの合間に用事を済ませたいというニーズ(例えば買物や銀行等)に応えられていない 	<ul style="list-style-type: none"> ○車両規模にあった適性配置、更新 ○バス停、乗り継ぎ拠点の環境改善 ○バスロケーションシステムの利用促進 	<p>快適性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・心身のバリアを解消し、心地よく利用できる環境を整える
<ul style="list-style-type: none"> ・車への依存度が高く、かつ公共交通のことを知らない市民が多い ・公共交通の一部の利用者は固定客で自然減の傾向にある ・席を譲らない、無理な追い越し等のマナーの低下がみられる ・コミュニティバス等への市の補填額が増加傾向にある ・フリーバスや乗継割引料金等への要望が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ○認知度、運行内容の周知徹底 ○新規利用者開拓(公共交通への移行促進) ○マナーアップの啓発 ○市民参加・市民運動の活発化 ○経営基盤の強化・改善(運賃の見直しや共通乗車券等の導入) 	<p>持続性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の足として定着を図りながら、継続可能な経営システムへと強化する

まちづくりの視点と公共交通が果たすべき役割

基本方針

将来の都市像

「元気・活力・創造のまち ～健康都市こうし～」



成熟した質の高いライフスタイルを享受できる街



- a 都市機能が効率的に配置されている状態
- b 日常的な楽しさがあり、活気がある状態
- c 安心して移動・アクセスできる状態

まちづくりの方向性

- a-1 都市基盤の整備
- a-2 住環境の質の向上
- b 市民参加型の仕組みづくり
- c 公共交通ネットワークの形成

公共交通が果たすべき役割

- ① 市民の権利を尊重した公共交通手段の確保
- ② 賑わいや健康増進につながる
新たな行動（アクティビティ）の誘発
- ③ 環境にやさしい社会の形成
- ④ コンパクトシティ

= 目指すべき **都市像** の実現

● 移動をきめ細かく支援します

- ① 市民の買物や通院、通勤・通学等の日常生活を支援します。
- ② 高齢者や障がい者及び交通弱者の移動手段の確保に努めます。

● 市民の活発な活動を支えます

- ① お出かけ機会の拡大に寄与し、市民の健康増進や街の活性化につなげます。
- ② 催事やイベント等への参加を促し、市民の文化活動や社会教育の視点から支援します。

● 社会環境への負荷を低減します

- ① 公共交通の普及により交通事故や渋滞等のリスクを抑制します。
- ② さらに地球温暖化の対策として環境保全の一翼を担います。

● 健全な運営基盤を確立します

- ① 持続可能で安定した経営を行います。
- ② 公共交通システムを市民全体で支える仕組みを構築します。

1. 公共交通の目標と指標

基本方針を踏まえ、地域公共交通網形成計画の目標及び計画の達成状況を評価するための指標を以下のとおり定めます。

基本方針1：移動をきめ細かく支援します



目標1：効率的で快適な公共交通サービスの提供

暮らしやすいまちの実現に向け、都市機能の集積と魅力的なスポットの配置を促し、施設へのアクセシビリティ等サービスを楽しむ環境を整えるため、効率的で快適な公共交通サービスの提供を目指します。

指標1：公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合

より成熟した公共交通サービスを提供するには、乗り継ぎを前提としたシステムに移行することが求められ、多様な交通手段を乗り継いで目的地に到達できることを目指し、乗り継ぎの利便性に関する評価を指標に設定します。

基本方針2：市民の活発な活動を支えます



目標2：多くの市民に利用していただける公共交通

活気あるまちの実現に向け、回遊性を誘発し、かつ持続可能な体制づくりにもつなげるため、市民に愛着を持って利用される公共交通を目指します。

指標2：コミュニティバス等の利用者数

公共交通の利用によって新たな行動が起きることが望まれ、公共交通の新規利用者の発掘も含めて利用者の増加を目指し、コミュニティバス等の利用者数を指標として設定します。

基本方針 3：社会環境への負荷を低減します



目標 3：車社会から公共交通社会への移行

人に優しいまちの実現に向け、安心して安全に移動できる公共交通を目指します。また、環境に優しいまちの実現に向け、自然環境に対する負荷を低減するようなエコな公共交通を目指します。

指標 3：公共交通機関を利用している人の割合

交通安全の確保や交通負荷の低減、エコな環境の実現には交通量を減らすことが求められ、マイカーから公共交通利用への移行を目指し、公共交通の利用割合を指標として設定します。

基本方針 4：健全な運営基盤を確立します



目標 4：公共交通の持続可能性の向上

生活を支える都市基盤を維持していくことは重要な使命であり、基盤の一部である公共交通を安定的に経営することを目指します。

指標 4：市民 1 人当たりのコミュニティバス等の運行委託料

財政負担額が増額傾向にあるなか、公共交通サービスを維持することが必要であることから、財政負担額とサービスの質のバランスを図ることを目指し、人口 1 人当たりのコミュニティバス等の運行委託料を指標として定めます。

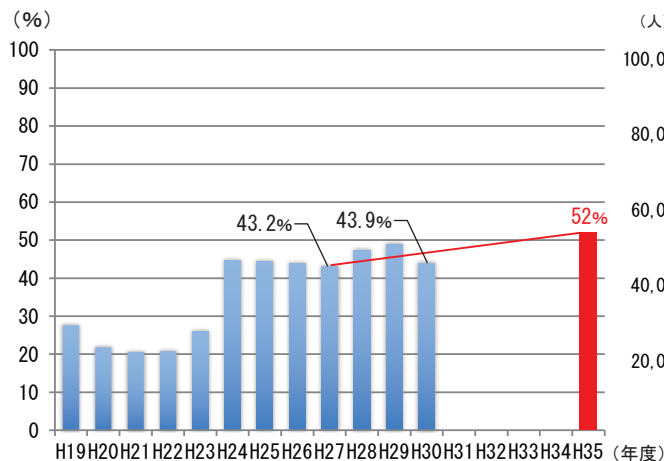
2. 目標数値の設定

各指標ごとの目標数値を以下のとおり設定します。

表. 数値目標

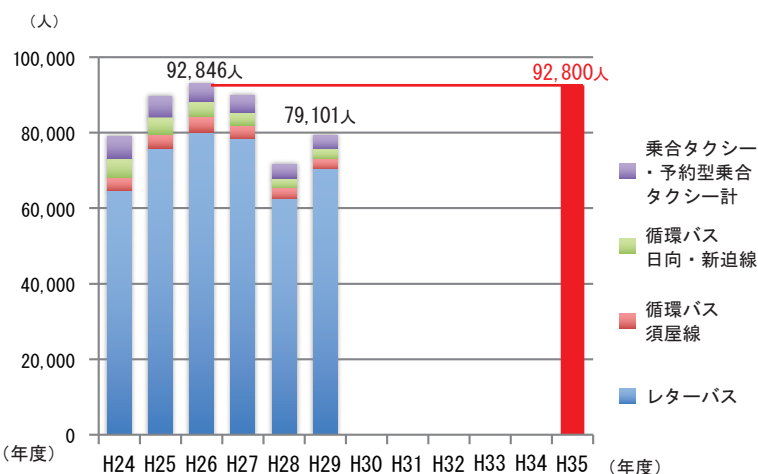
指 標	測定方法
指標1：公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合	市民アンケートで、公共交通を使った移動での乗り継ぎが円滑にできていると思う市民（「非常に便利」「やや便利」と回答した人の計）の割合。
指標2：コミュニティバス等の利用者数	レターバス、循環バス、乗合タクシー、予約型乗合タクシーの年間利用者数の計を集計します。
指標3：公共交通機関を利用している人の割合	市民アンケートで、公共交通を利用している人（「1年に1回程度」以上の利用と回答した人の計）の割合。
指標4：市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料	レターバス、循環バス、乗合タクシー、予約型乗合タクシーの運行委託料の計をもとに、市民1人当たりの額を算定します。

指標1：公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合



・「非常に便利」「やや便利」と回答した人の計

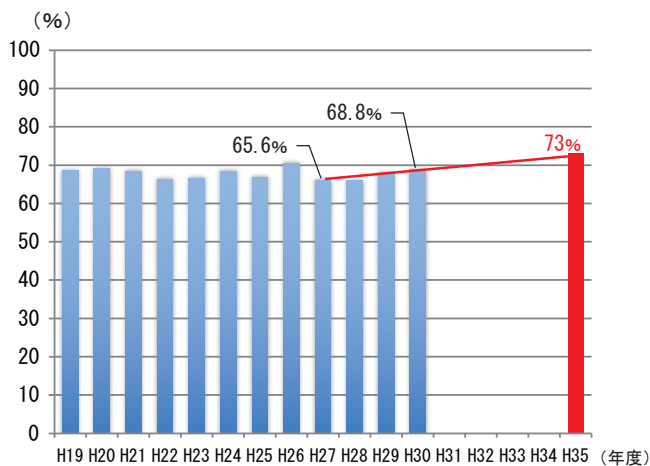
指標2：コミュニティバス等の利用者数



・レターバス、循環バス、乗合タクシー
予約型乗合タクシーの年間利用者数の計

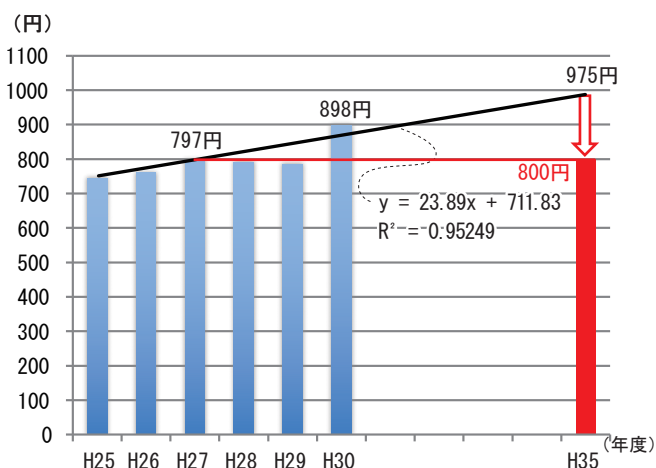
	現況値		目標値 (平成35年度)	設定根拠
	策定時点	見直し時点		
	43.2 % (平成27年度)	43.9 % (平成30年度)	52 %	総合計画で平成28年度から年1%ずつの増加を目標としており、平成29年度までは目標を達成していたため、引き続き平成35年度に52%の達成を目指します。
	92,846 人 (平成26年度)	79,101 人 (平成30年度)	92,800 人	平成27年10月の運賃改定により利用者が減少していますが、熊本地震前の平成26年度に達成した最高値92,800人を目指します。
	65.6 % (平成27年度)	68.8 % (平成30年度)	73 %	総合計画で平成28年度から年0.5%ずつの増加を目標としており、概ね目標を達成しているため、引き続き平成35年度に73%の達成を目指します。
	797 円/人 (平成27年度)	898 円/人 (平成30年度)	800 円/人	平成35年度は現況値898円から975円に増額する推計値ですが、平成29年度までは目標を達成していたため、引き続き熊本地震前の水準である800円を目指します。

指標3：公共交通機関を利用している人の割合



・「1年に1回程度」以上の利用と回答した人の計

指標4：市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料



- ・ [運行委託料] = [運行経費] - [運賃等収入]
- ・ レターバス、循環バス、乗合タクシー、予約型乗合タクシーの計
- ・ 年度は前年度10月～当該年度9月
- ・ 人口は当該年度の9月末現在

1. 事業展開に向けた基本的な考え方

(1) 都市構造による考え方

重点区域土地利用計画に定められた重要な拠点地区に補足的な考え方を加え (P58-59)、1章「地域の現状」に掲げた地形や人口の集積等の現状を勘案し、以下の3つのエリアを想定し運営方法を検討します。

1) 北部集落エリア

人口が少なく人口減少傾向にあるエリアであるため、利用者の絶対数が少ない市場と高齢者の利用を想定した公共交通サービスを提供します。

2) 中部ウエルカムエリア

中部エリアには、ヴィーブルやユーパレス弁天等の市外からの来訪者を受け入れる施設があるため、熊本都市圏の乗り継ぎ拠点である御代志地区 (御代志駅) を活かした広域ネットワークを形成します。

3) 南部集積エリア

人口集積エリアであり、高齢者も多いエリアであるため、多様なニーズに応え輸送能力を発揮できる公共交通網を形成します。

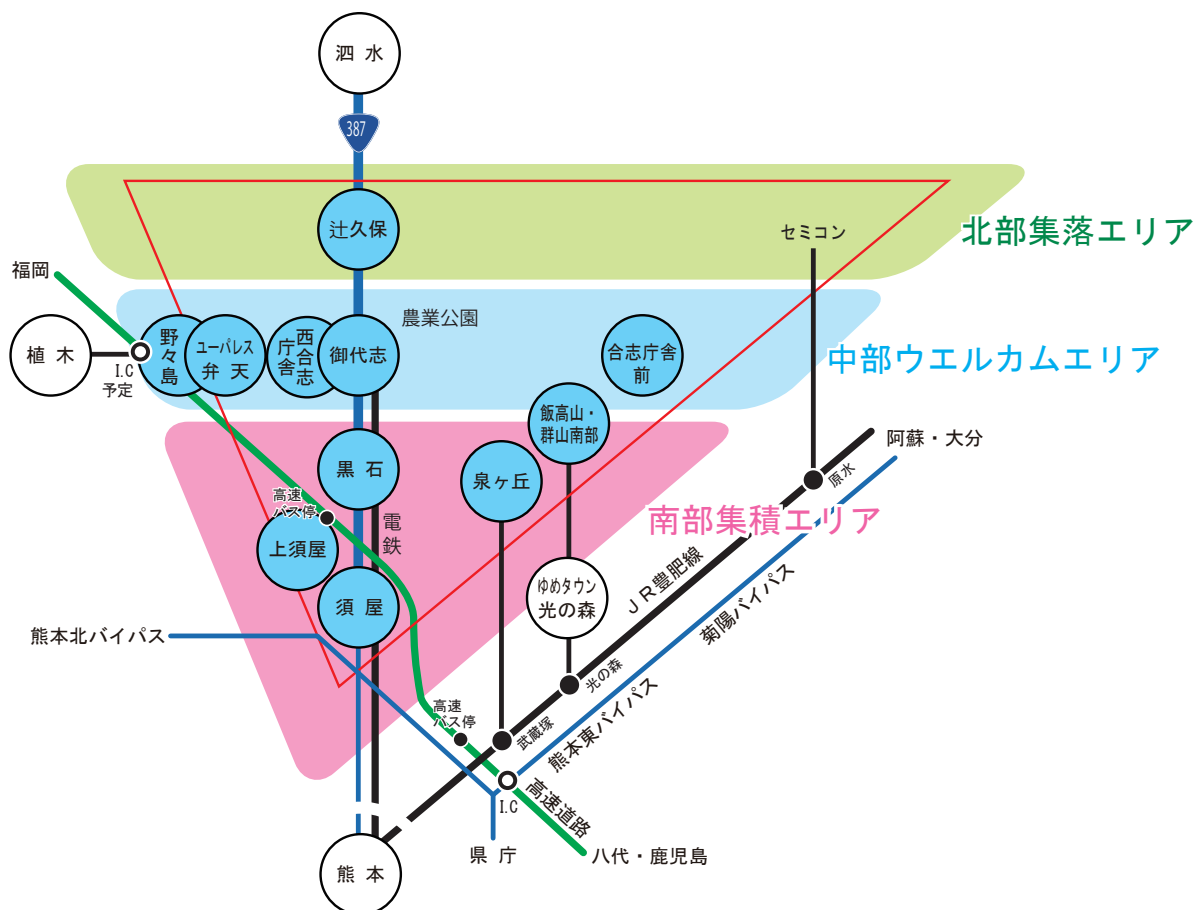
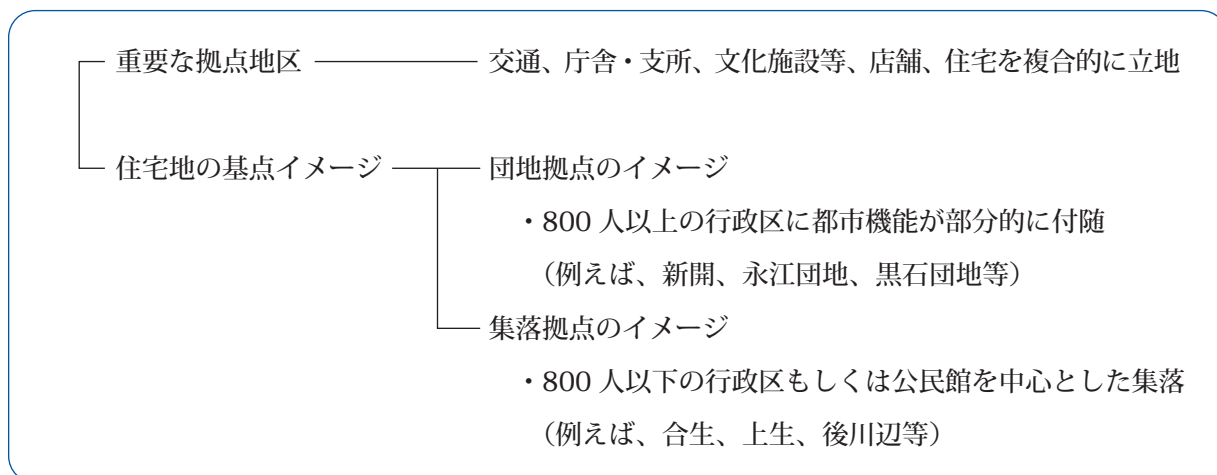


図. エリアと拠点の関係

(2) 拠点の考え方

重点区域土地利用計画に定められた特に重要となる6つの拠点地区に5地区を加えた拠点(重要な拠点地区等)が、今後の乗り継ぎ拠点として期待されます。

ここでは、重要な拠点地区等のほか、今後のルート検討の際、住宅地の基点イメージとして考えられる「団地拠点」と「集落拠点」を想定します。



* 配置イメージは P77 「公共交通網の考え方」に示します。

各拠点地区の機能イメージを想定し、拠点の特性を整理します。表中の()内は今後の予定、検討事項です。

表. 重要な拠点地区等の想定と機能イメージ

都市中核拠点	交通	庁舎・支所	施設	店舗
辻久保	(交通拠点ゾーン*) バスターミナル	—	(住宅地)	コンビニ(商業施設)
御代志	(主な交通結節点*) 御代志駅	—	(御代志開発)	コンビニ(商業施設)
西合志庁舎	(御代志地区開発までの ターミナル)	西合志庁舎 跡地利用	西合志図書館	小規模スーパー
合志庁舎・ヴィーブル	(ターミナル)	合志庁舎	ヴィーブル	(商業施設)
上須屋	高速バス停	—	妙泉寺公園 体育館	ロードサイド店 大規模店舗
須屋	電鉄須屋駅	須屋支所	市民センター	中規模スーパー
下群・飯高山南側	(乗り継ぎ)	—	(住宅地)	(商業施設)
泉ヶ丘	(乗り継ぎ)	泉ヶ丘支所	市民センター 体育センター	中規模スーパー
黒石	電鉄黒石駅	—	市民センター	コンビニ、小規模店舗
野々島	(インターチェンジ)	—	(企業誘致)	(飲食施設)
ユーパレス弁天	(ターミナル)	—	温泉・健康施設	物産館・アンテナショップ

* 都市計画マスタープランより

1. 事業展開に向けた基本的な考え方

(3) 路線再編の考え方

- 主要な民間バス路線2ルートと鉄道2線を軸に、ループやゾーン制を導入し、公共交通網を形成します。
- 重点区域土地利用計画に示す通り「各拠点をバス網によって便利に移動できるようにすることで、都市全体として複数の拠点を選択的に利用できる“多極集中”の都市構造を実現します。」
- 交通弱者として優先的に支援すべきは、公共交通空白地域の住民、バス停から直線で300m以上離れた住民、便数の少ない路線の沿線住民、及び70歳以上の高齢者と学生を想定します。

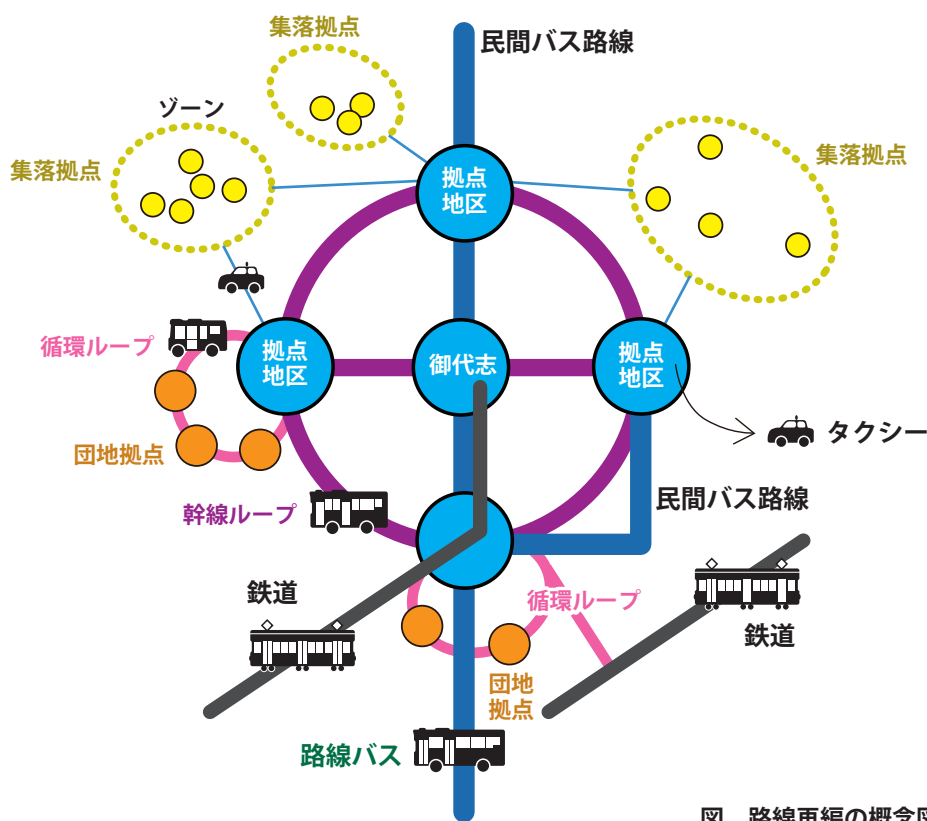
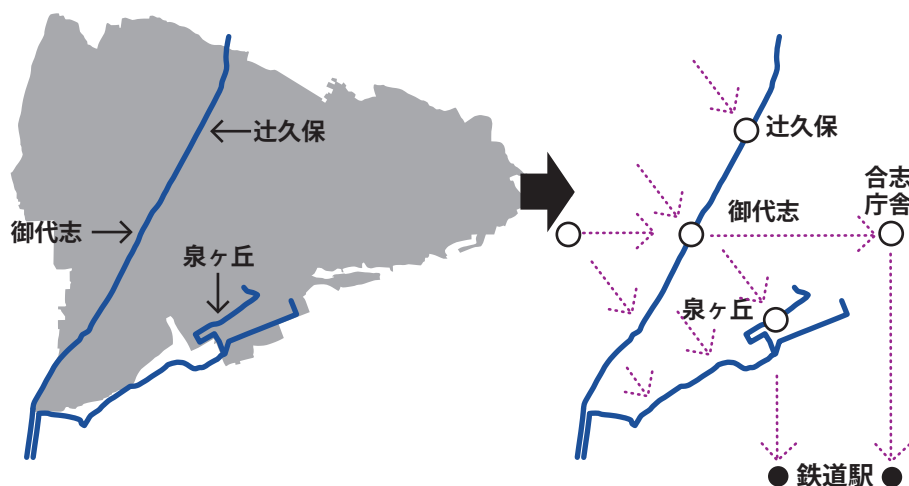


図. 路線再編の概念図

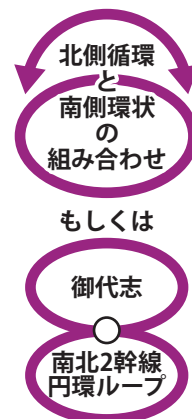
① 新規路線

- ・主要な民間バス路線2ルート上にある拠点もしくは最寄りバス停への効率的な移動を検討します。
- ・鉄道駅への効率的な移動を検討します。



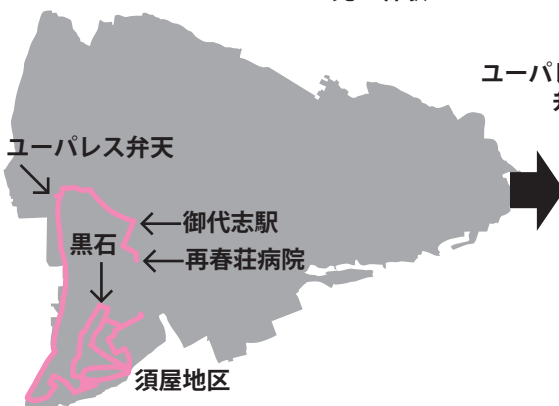
②レターバス

- ・路線距離を短縮します。
- ・南北2幹線円環ループを検討します。



③循環バス／須屋線

- ・須屋地区のルートを整理します。
- ・運行形態の見直し（乗合タクシー等）を検討します。



運行形態の見直し
もしくは
デマンド型への移行

④循環バス／日向・新迫線

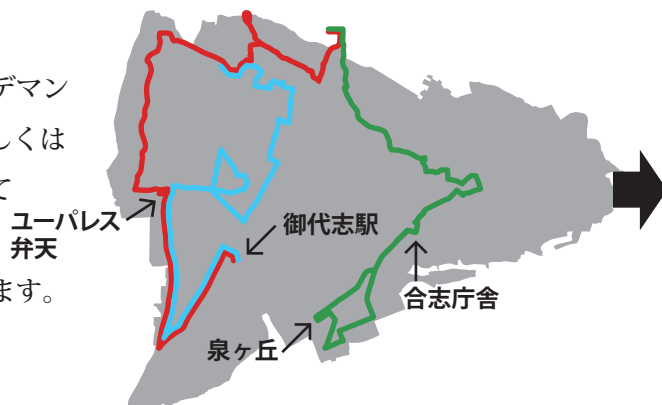
- ・路線距離を短縮します。
- ・代替路線への乗り継ぎを検討します。
- ・運行形態の見直し（乗合タクシー等）を検討します。



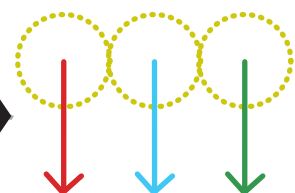
路線距離の短縮
もしくは
デマンド型への移行

⑤乗合タクシー

- ・定時定路線からデマンド型への移行もしくは一部導入について検討します。
- ・目的地を検討します。



デマンド型への移行
もしくは
デマンド型の一部導入



最寄りの乗り継ぎ拠点まで
もしくは
主要施設まで

1. 事業展開に向けた基本的な考え方

(4) 交通手段別の考え方

1) 役割分担の考え方

- 民間の鉄道、路線バス、タクシーの営業を優先し、コミュニティバス等は民間公共交通手段を補完することを原則とします。
- 民間路線バスが熊本市を向いているため、コミュニティバス等は市内の主要施設への移動を補完します。

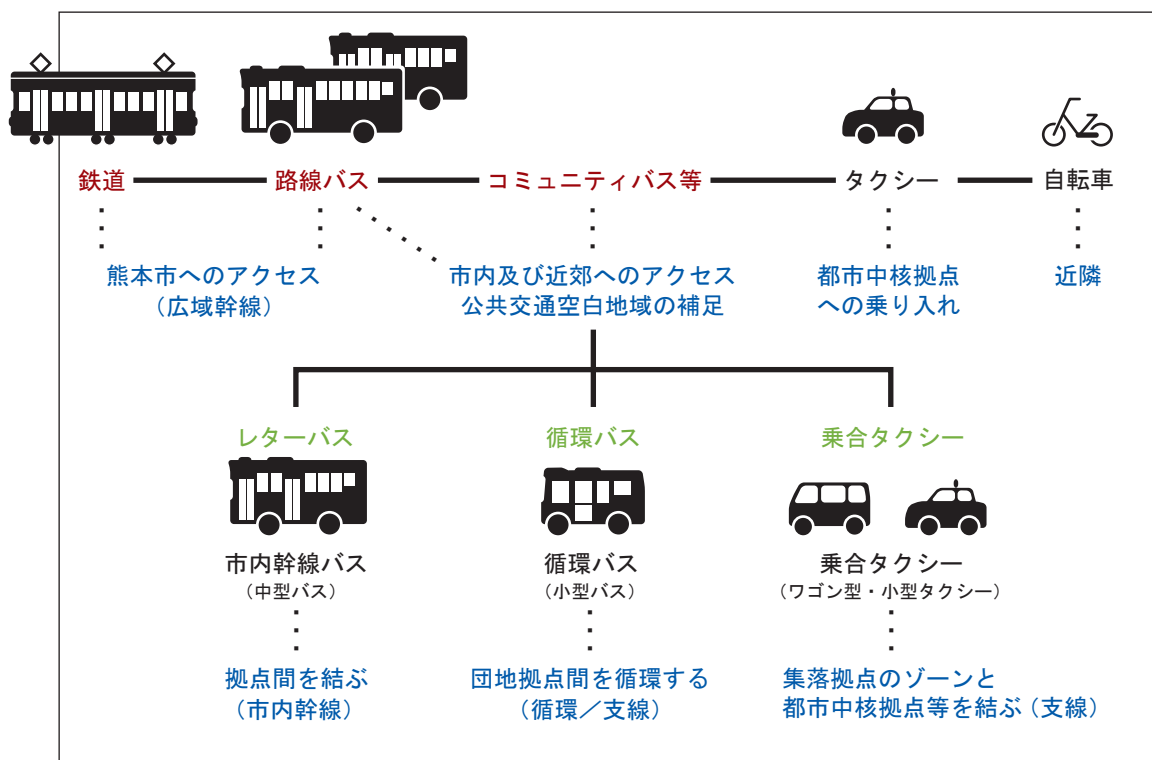


図. 役割分担のイメージ

2) 各交通手段が目指す方向性

鉄道 : 定時性の強みを活かすため、他の手段との乗り継ぎ環境の向上に配慮します。

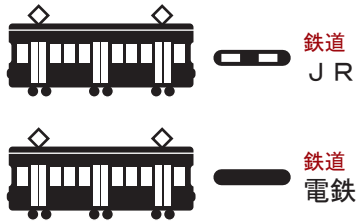
路線バス : 熊本都市圏の広域幹線として路線、便数の維持に努めます。
需要が見込める新規路線の確保についても随時検証します。

コミュニティバス等

- レターバス : 市内幹線として輸送力の強化と定時性の確保に努めます。
- 循環バス、乗合タクシー : 福祉的な位置づけが強く、高齢者層や地域・集落の特性及び利用者ニーズにあったサービス手法を検討し、利便性の向上に向けて順次路線の再編を図ります。

異なる交通手段等の連携 : 選択性、速達性を向上させた利便性の高い公共交通ネットワークを形成するには、乗り継ぎを前提とした網計画を確立することが必要です。そのために異なる交通手段間や路線間での連携を促す各種施策を展開します。

【 現 状 】

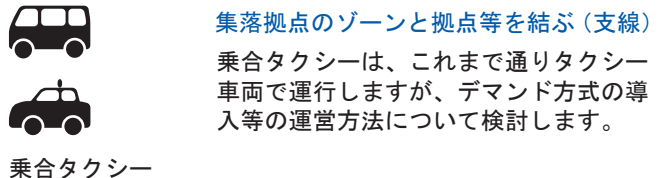
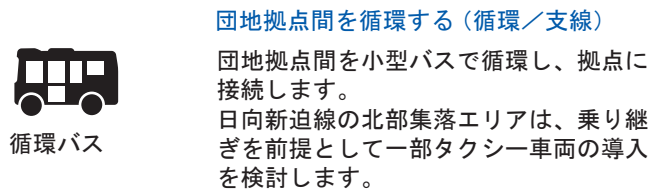
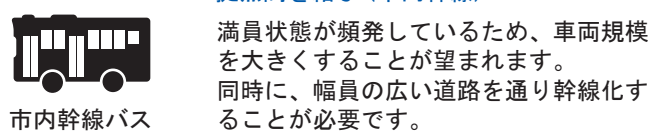
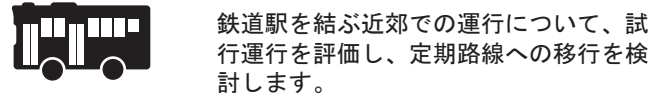
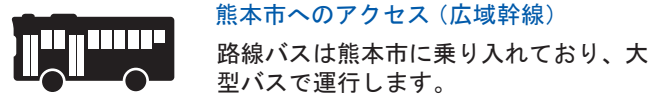


コミュニティバス等

市内及び近郊へのアクセス
公共交通空白地域の補足



【 計画に向けた考え方 】



* 配置イメージはP76-77「公共交通網の考え方」に示します。

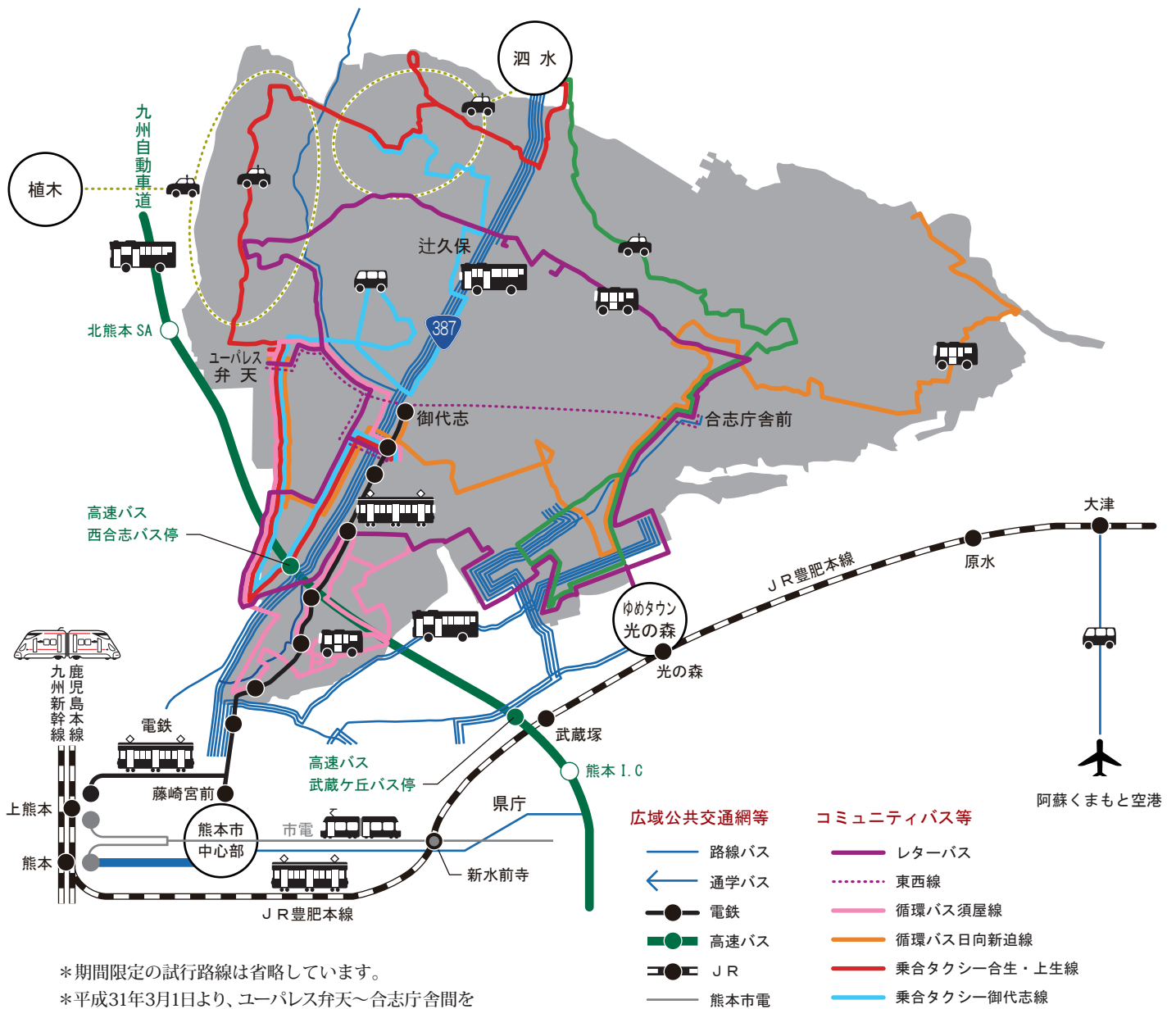
1. 事業展開に向けた基本的な考え方

(5) 公共交通網の考え方

電鉄が市内中央を通り、JR 豊肥本線が市南部の熊本市・菊陽町を通過しています。路線バスは、国道 387 号と市域南部を通る 2 ルートに路線や便数が集中しています。

コミュニティバス等は、路線延長が長くなっておりルートの重複等が生じています。今後の拠点地区整備とあわせて、乗り継ぎを前提とした路線再編を検討する必要があります。

【 現 状 】



* 期間限定の試行路線は省略しています。
 * 平成31年3月1日より、ユーパレス弁天～合志庁舎間を東西線として運行開始。

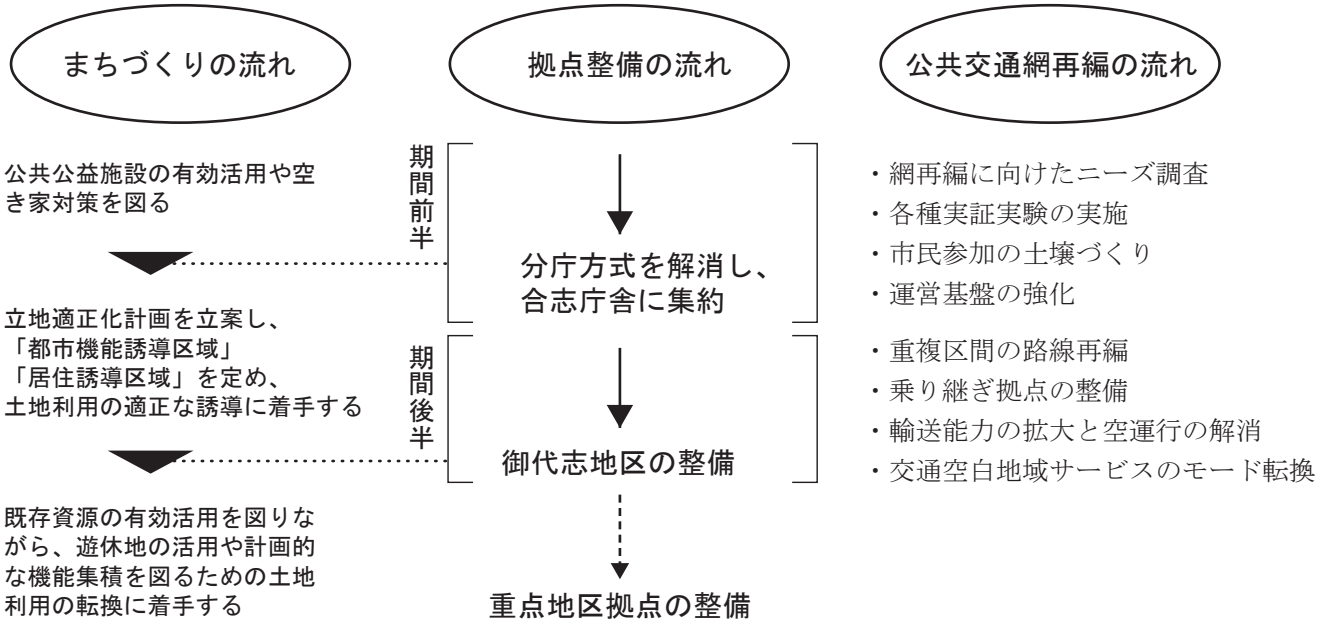
図. 公共交通網の現状

1. 事業展開に向けた基本的な考え方

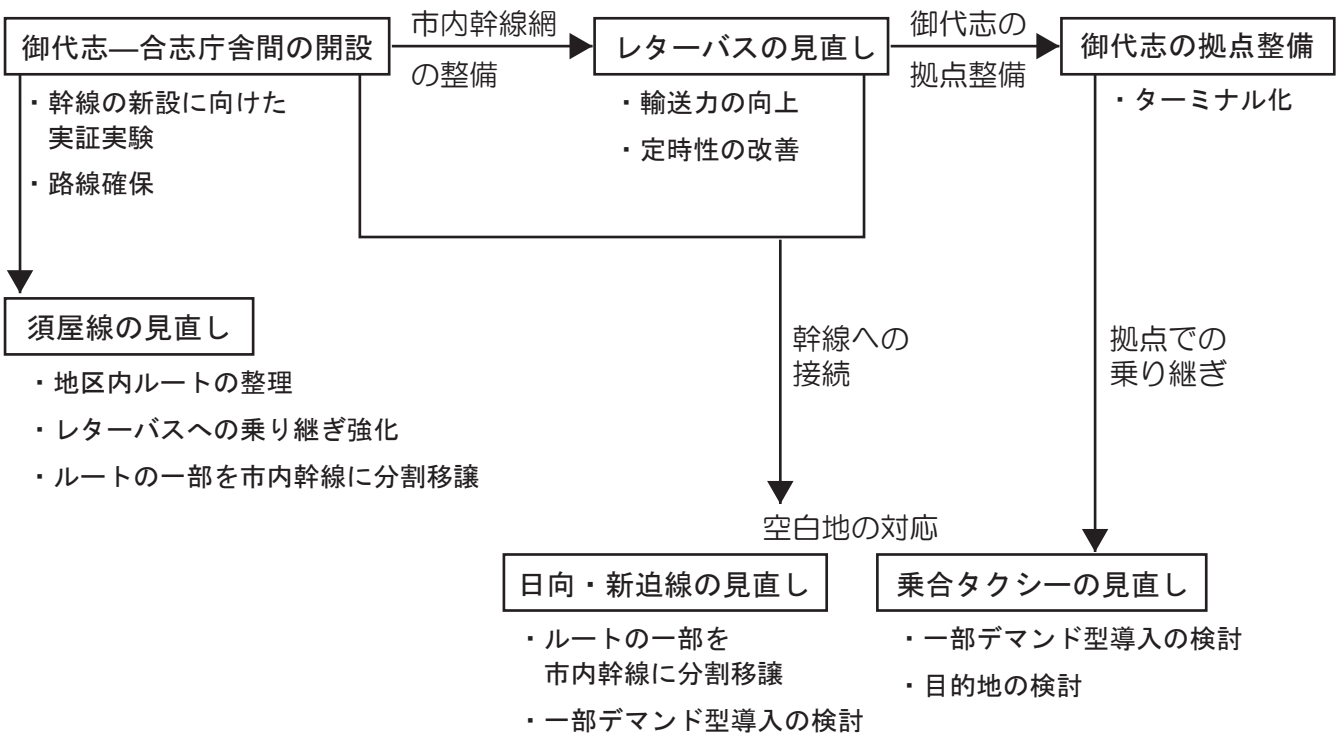
(6) ステージ計画の考え方

ステージ計画の考え方と路線再編の手順イメージを示します。

ステージ計画



路線再編の手順イメージ



(7) 市民参加の考え方

市民参加については、これまでの取組の中で様々な形で実施されてきました。今後も、実績のある取組を拡大・強化しながら参加の機会を積極的に提供したり、新たに市民発案の企画を取り込めるような仕組みづくりを構築するなど、様々な形で市民参加を促進します。

市民生活は多様であり、意識や生活スタイルの差異が考えられます。市民参加は個人的な取組から、運営側への登用も視野に入れた段階的な仕組みづくりを行います。

●個人で公共交通を利用する

- ・可能な限り公共交通での移動を優先する。
- ・マナーアップを心がける。
- ・高齢者は自発的に運転免許を返納する。

●公共交通でのお出かけ機会を働きかける

- ・グループによるお出かけ時に公共交通を利用する。
- ・公共交通によるお出かけの機会をつくり、特に高齢者への声かけなどを行う。

●交通に関する催事に参加する

- ・出前講座等に参加し、公共交通の情報収集に努める。
- ・シンポジウムに参加し意識の向上に努める。

●利用促進の取組に関わる

- ・乗降介助やアドバイス等による利用者支援のためのサポーターに登録する。
- ・乗り方説明会等にスタッフとして参加する。

●企画・運営に関わる

- ・ニーズに関する情報交換・企画会議等を開催する。
 - ・利用実態を把握し情報提供する。
 - ・各種企画を立案し実践する。
-

2. 計画体系と事業一覧

8ヶ年計画で実施する事業を一覧にまとめます。

表. 事業一覧

基本方針	目 標	指 標	施 策
<p>基本方針1 移動をきめ細かく支援します</p> <p>└ 目標1：</p> <p>効率的で快適な公共交通サービスの提供</p> <p>公共交通機関を使った市内外への …… 指標1：移動での乗り換え乗り継ぎが 円滑にできていると思う市民の割合</p>	<p>○市内幹線ループの確立</p> <p>○循環ループの見直し</p> <p>○公共交通空白地域の利便性向上</p> <p>○主要幹線の新設</p> <p>○鉄道を活す路線の実証実験の実施</p> <p>○御代志を中心とした編成への移行</p> <p>○都市中核拠点の整備</p>		
<p>基本方針2 市民の活発な活動を支えます</p> <p>└ 目標2：</p> <p>多くの市民に利用していただける公共交通</p> <p>…… 指標2：コミュニティバス等の利用者数</p>	<p>○情報発信の強化</p> <p>○共通乗車券の導入</p> <p>○市民参加の促進</p>		
<p>基本方針3 社会環境への負荷を低減します</p> <p>└ 目標3：</p> <p>車社会から公共交通社会への移行</p> <p>…… 指標3：公共交通機関を利用している人の割合</p>	<p>○乗り継ぎ環境の整備</p> <p>○車両更新の検討</p>		
<p>基本方針4 健全な運営基盤を確立します</p> <p>└ 目標4：</p> <p>公共交通の持続可能性の向上</p> <p>…… 指標4：市民1人当たりの コミュニティバス等の運行委託料</p>	<p>○運賃体系の変更</p> <p>○多様な収入手段の導入</p> <p>○各種調査の実施</p>		

事業	実施主体			事業期間								
	市	交通事業者	市民等	継続	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
1-1. レターバスの路線距離の短縮化	◎	○										
1-2. 循環バス須屋線運行形態の見直し	◎	○										
1-3. 循環バス日向・新迫線運行形態の見直し	◎	○										
1-4. 乗合タクシーのデマンド型等への見直し	◎	○										
1-5. 合志庁舎―御代志線のバス実証実験	◎	○										
1-6. JR原水駅線バス実証実験の検証		◎	◎									
1-7. 御代志駅発着の路線網再編	◎	◎										
1-8. 乗り継ぎ拠点の整備	◎	○	○									
2-1. バスロケーションシステムによる案内強化	◎	○										
2-2. 回数券やパス等の共通乗車券の検討	◎	◎										
2-3. 啓発活動の推進	◎	○	○									
3-1. 駐輪場の整備強化	◎	○										
3-2. パーク＆ライドサービスの利用推進	○	◎										
3-3. 低燃費車両や低床車両等の導入の検討	◎	○										
4-1. コミュニティバス等運賃の検討	◎											
4-2. コミュニティバス等広告事業の促進	◎											
4-3. 市民ニーズの把握	◎	○	○									

◎: 主導、○: 共同者

3. 事業概要

○市内幹線ループの確立

1-1.レターバスの路線距離の短縮化（再編事業）

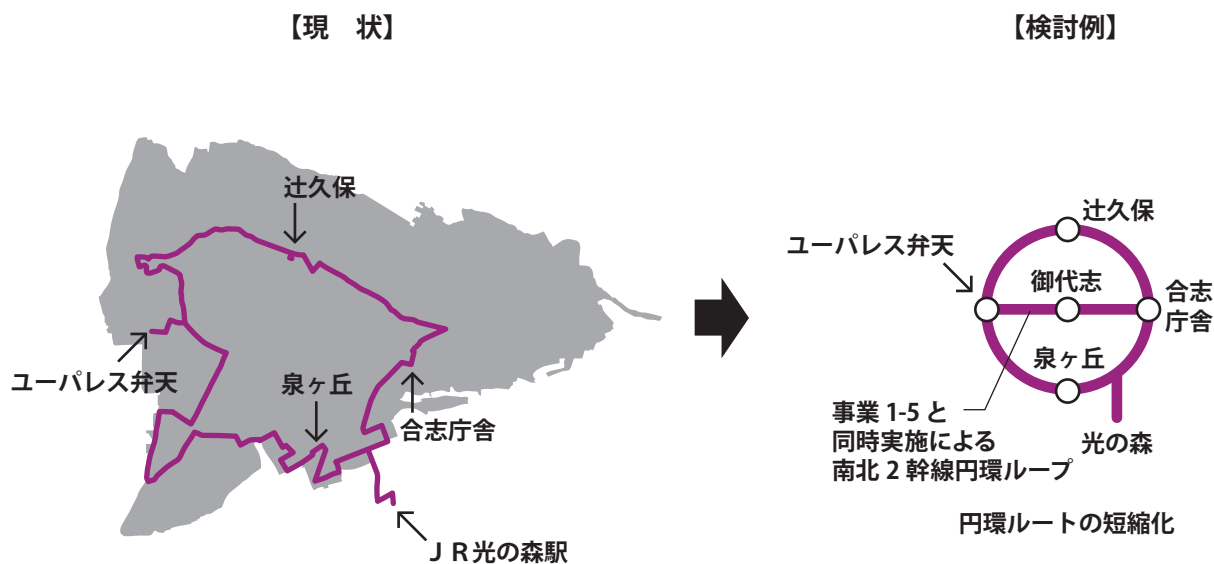
目的：レターバスの輸送能力を向上させ幹線ルートとして位置づけるため、現状の長いルートを短縮し、遅延を解消します。

事業概要：現状の運行距離33km、運行時間1時間50分を1時間程度に見直すことを目指します。今後の検討で適正な経路やループの形（例えば、円環ループに御代志ー合志庁舎線の開設（事業1-5「合志庁舎ー御代志線」）をあわせた南北2幹線円環ループ）を検討するとともに、遅延の要因の1つとなっている横道や施設内への乗り入れの改善も検討します。

事業箇所：市全域、菊陽町

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成32～35年度



○循環ループの見直し

1-2.循環バス須屋線の運行形態の見直し（再編事業）

目的：複雑で重複しているルートを整理するとともに、レターバスへの乗り継ぎを強化します。

事業概要：須屋地区内の現状のルートは、同じ地点を何度も通過するため、地域住民からも見直しの要望があがっています。しかし、須屋地区はバス停を増設した経緯もあり、バス停をより近くに設置してほしいという要望もあることから、廃止対象とする経路については地域住民との十分な協議を図りながら、同じ地点を通過しないルートの設定を目指します。また、主な乗車目的地が「老人憩の家」「ユーパレス弁天」であることから、ユーパレス弁天～御代志駅～再春荘病院の経路は、代替路線との組み合わせを検討し、解消する方向で見直します。

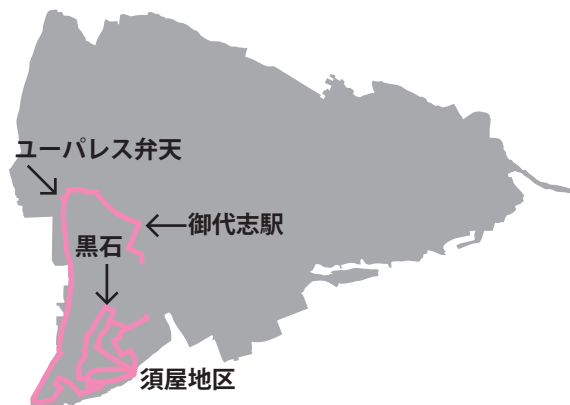
平成27年度10月から、みずき台でレターバスに接続していますが、結果を検証し、拠点整備の進捗にあわせて乗り継ぎへの接続を強化します。

事業箇所：須屋地区～再春荘病院

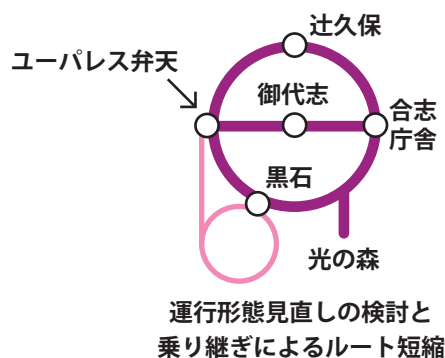
実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成29～35年度

【現 状】



【検討例】



3. 事業概要

○公共交通空白地域の利便性向上

1-3.循環バス日向・新迫線の運行形態の見直し（再編事業）

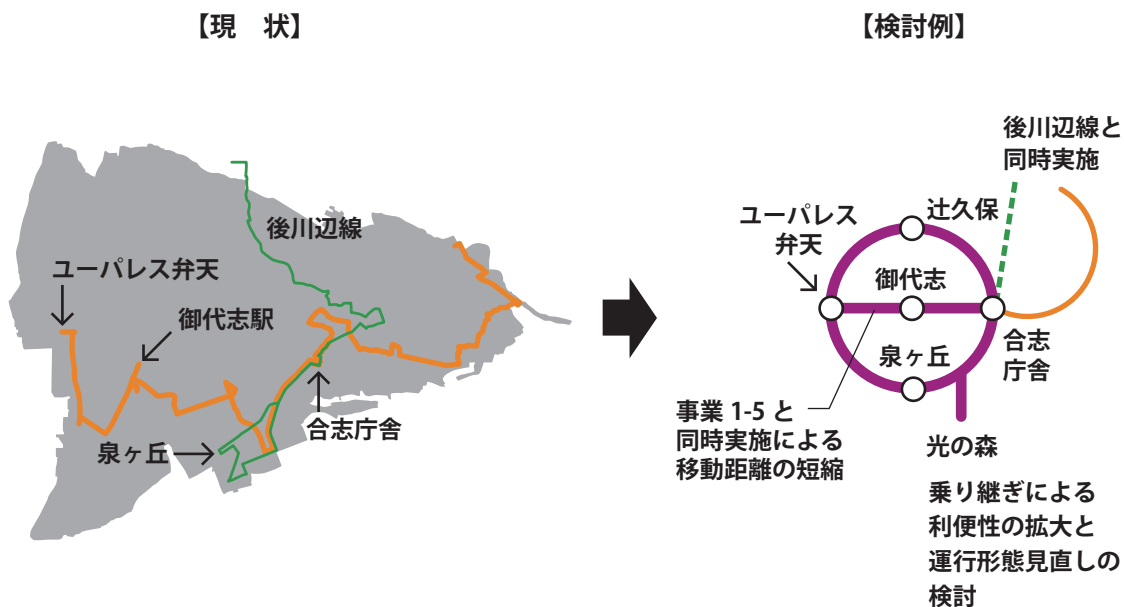
目的：長い運行距離に相応した経費負担がある一方で利用者の減少幅が大きいため、路線の見直しを図ります。

事業概要：循環バス須屋線と同様、主な乗車目的地が「老人憩の家」「ユーパレス弁天」であることから、旧合志町の端から旧西合志町の端までの運行となっており、運行距離22kmは、レターバス33kmに次いで長いルートになっています。距離が長い分、経費も高くなっていますが、利用者数の減少幅が大きくなっているため、利用目的や利便性を維持しつつ、地域住民との協議を図りながら、路線の分割・移譲、利用者の少ない経路の廃止、レターバスへの乗り継ぎ等について検討し、路線を再編します。

事業箇所：日向橋～ユーパレス弁天

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成30～35年度



○公共交通空白地域の利便性向上

1-4.乗合タクシーのデマンド型等への見直し（再編事業）

実施目的：適時適応できる、より利便性の高いサービスに改善します。

事業概要：これまでの固定客が減少するなかで新規利用を促進する必要があります。現状で定時定路線をタクシー車両で運行していますが、利用したい時間帯や曜日に対応できず空運行もみられますので、デマンド型の種類等や目的地（最寄り幹線もしくは主要施設）について、他の交通手段との連携も含め再編します。

事業箇所：主に市北部（市全域）

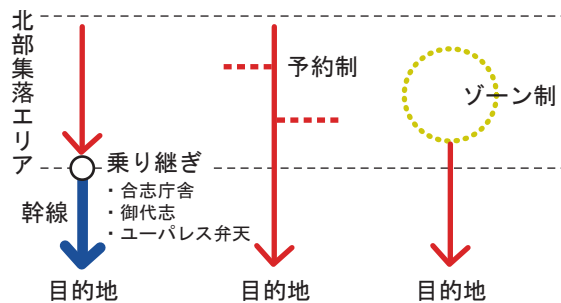
実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成31～35年度

【現 状】



【検討例】



デマンド型の種類等の検討

3. 事業概要

○主要幹線の新設

1-5. 合志庁舎－御代志線のバス実証実験

目的：市民生活の中核である合志庁舎と、今後市の中心核として整備する御代志地区とを結ぶ路線の確保を目指します。

事業概要：現在、合志庁舎への公共交通の乗り入れが脆弱な状態です。御代志駅のターミナル化と連動した幹線化が望まれます。

路線維持の方策としてユーパレス弁天～西合志庁舎～御代志駅、また合志庁舎～光の森等のルートを追加することも検討しながら、実証実験を実施し、新規路線の設置を図ります。

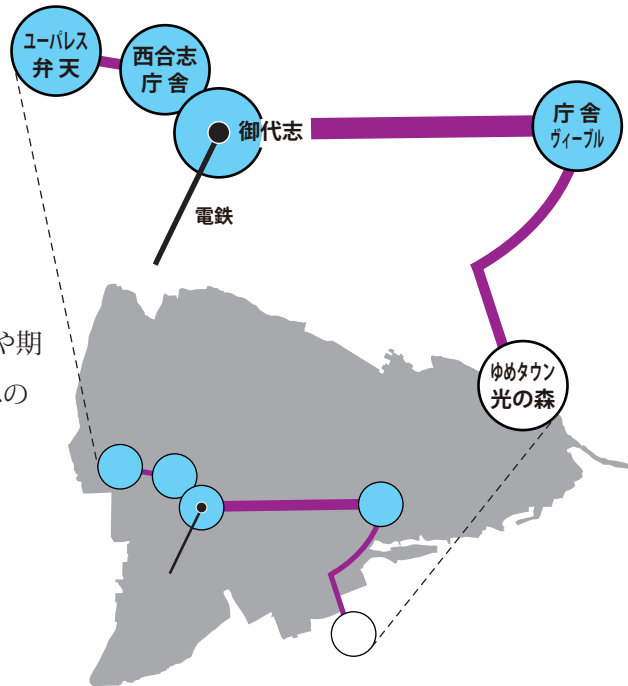
あわせて、イベント時の臨時対応や期間対応、ヴィーブル・光の森方面への夜間対応等についても検討します。

事業箇所：御代志駅（ユーパレス弁天）～合志庁舎（光の森）

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成 30～35 年度

*平成31年3月1日より、ユーパレス弁天～合志庁舎間を東西線として運行開始。



○鉄道を活す路線の実証実験の実施

1-6. JR 原水駅線バス実証実験の検証

①JR 原水駅線

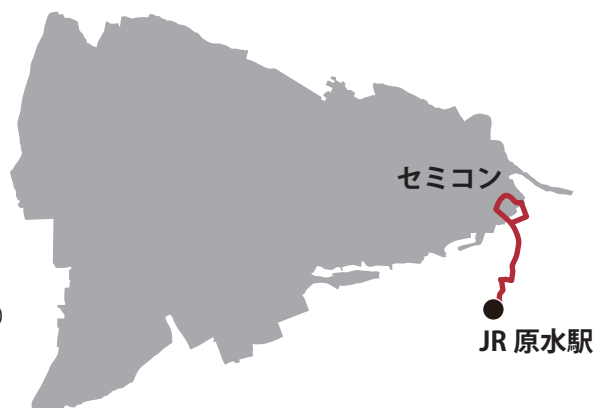
目的：菊池南部地域の交通渋滞を緩和するため、セミコンへの通勤を支援し公共交通路線の確保を目指します。

事業概要：セミコン交通対策協議会が主体となり、費用はセミコンと県・合志市・菊陽町による補助金で実証実験を実施しています。その結果を検証し、路線バスへの定期便運行の実現可能性を検討します。

事業箇所：セミコン（合志市）～JR 原水駅（菊陽町）

実施主体：セミコン交通対策協議会、交通事業者

実施時期：継続～（新規取組・強化）



○御代志を中心とした編成への移行

1-7. 御代志駅発着の路線網再編(再編事業)

目的：御代志駅での各種交通手段への乗り継ぎと、乗り継ぎダイヤの正確性等を確保するため、辻久保営業所の発着を御代志駅発着に移行することを目指します。

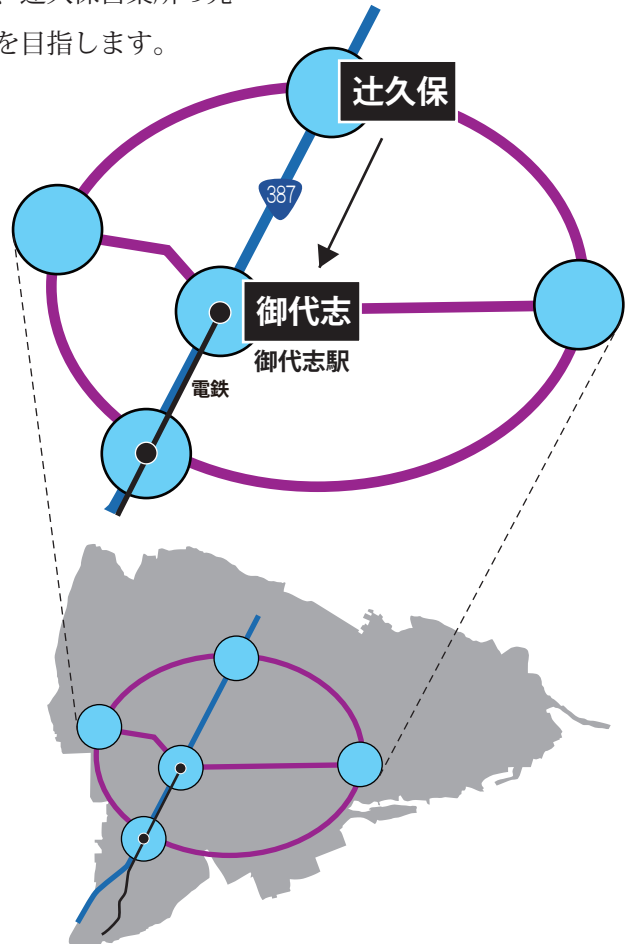
事業概要：現在、路線バスの多くやレターバスは、バス駐車場を有する辻久保営業所を発着しています。今後、市の中心部に位置すること、熊本広域圏で乗り継ぎ拠点として位置づけられることから、御代志地区(御代志駅)での発着を実証実験し、発着地点の変更を図ります。

御代志地区の整備計画でバスターミナルの設置を検討します。

事業箇所：御代志地区、辻久保営業所

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：御代志地区の整備の進捗にあわせて事前の実証実験を経て整備完了後に円滑に本格移行します。



3. 事業概要

○都市中核拠点の整備

1-8.乗り継ぎ拠点の整備

実施目的：乗り継ぎを前提とした公共交通網の再編を実現するために、乗り継ぎ拠点への都市機能の集積を図り、乗り継ぎ機能を充実させます。

事業概要：①乗り継ぎの合間に用事が済ませられるように、各拠点の整備方針に応じた都市機能を集約させます。

②待ち合い環境の改善を検討します。

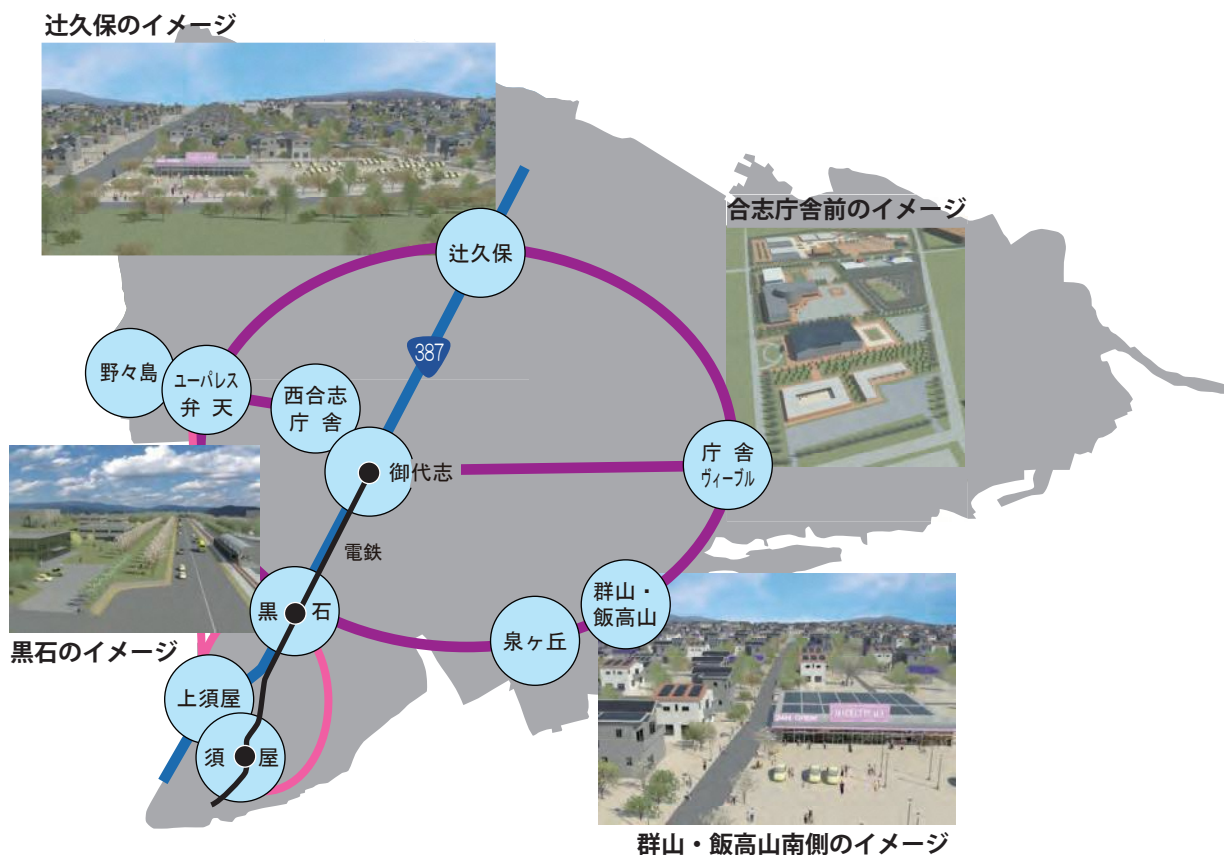
③各路線を乗り入れ、各方面への移動の選択性を確保します。

④乗り継ぎに対応したダイヤを編成します。

事業箇所：拠点候補地 11箇所

実施主体：合志市、交通事業者、民間事業者、市民等

実施時期：継続～(新規取組・強化)



○情報発信の強化

2-1.バスロケーションシステムによる案内強化

実施目的：バスの位置情報について、リアルタイムでの情報発信を強化します。

事業概要：現在、菊陽町のキャラッピーバスと共同で、「いまココ」サイトを運営し、レターバスの位置情報を検索できます。但し、ホームページ上へのアクセスや電話での問い合わせが必要ですので、さらに便利なサービスに向上させます。

当面、主要バス停に隣接する窓口でパソコン画面を使った運行画面の閲覧を可能にします。

事業箇所：主要なバス停や駅

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：継続～(新規取組・強化)



○共通乗車券の導入

2-2.回数券やパス等の共通乗車券の検討

実施目的：より便利な乗り継ぎを支援するために、共通券による割引料金の設定を検討します。

事業概要：熊本電鉄(バス・鉄道)では Daytime パス、シニアパス、学生ワイドフリー定期が発行されており好評を得ています。コミュニティバス等では店舗で使えるクーポン券回数券を発行しており、さらにニーズに応えるサービスを付加する等の対応が考えられます。

利用者にとっては、公共交通網ネットワークで共通で使えることが便利であり、定期券も含めて運用面での可能性について協議することが考えられます。

事業対象：市全域

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：継続～(新規取組・強化)



3. 事業概要

○市民参加の促進

2-3.啓発活動の推進

実施目的：公共交通の認知度を高め、ひいては市民に愛着をもっていただくために、各種啓発活動を実施します。

事業概要：これまでの取組をもとに取組を拡大します。

- ①各種団体への出前講座の実施
- ②バスの乗り方教室の実施
- ③市民秋祭りでの公共交通啓発ブースの設置
- ④公共交通ガイドマップ(時刻表)の作成・配布
- ⑤マナーアップに向けた取組
- ⑥その他、市民参加の機会の創出

事業対象：市全域

実施主体：合志市、事業者、市民・市民団体

実施時期：継続～(新規取組・強化)



○乗り継ぎ環境の整備

3-1. 駐輪場の整備強化

実施目的：円滑な乗り継ぎを推進し、かつ総合計画に掲げる「健康都市こうし」の実現に向けて、自転車の利用環境を整えます。

事業概要：特に、電鉄と自転車の組み合わせによる移動の可能性を広げる整備に取り組みます。

- ①主要なバス停・鉄道駅での駐輪場の整備を促進します。かつ、乗り継ぎに便利な動線を確保するなど使いやすい施設配置に留意します。
- ②自転車愛好家に休憩場所や情報交換の場を提供する自転車基地を各所に整備する構想＝サイクルタウン（重点区域土地利用計画）との連携を図り、主に鉄道利用の促進を図ります。

事業対象：主要なバス停・鉄道駅（市全域）

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：継続～（新規取組・強化）



○乗り継ぎ環境の整備

3-2. パーク&ライドサービスの利用推進

目的：円滑な乗り継ぎを推進し、マイカーの一部を公共交通に移行するため、パーク&ライドの利用を促進します。

事業概要：現在、電鉄の鉄道駅4駅5箇所で開催しています。定期券利用による割引制度もありますが、さらに2-2. 共通乗車券の検討とあわせて、公共交通を利用しやすい特典を検討する等の取組が考えられます。

事業箇所：辻久保営業所、御代志駅、黒石駅、新須屋駅

実施主体：交通事業者、合志市

実施時期：継続～（新規取組・強化）



3. 事業概要

○車両更新の検討

3-3. 低燃費車両や低床車両等の導入の検討

目的：コスト削減・CO₂削減を図るため低燃費車両の導入を検討します。高齢者の乗降のしやすさを確保するため、低床車両の導入を検討します。

事業概要：イニシャルコストのかかる車両更新について、時間をかけて様々な可能性を検討し、更新の準備をします。

- ①レターバス車両は償却時期が近づいています。更新の検討過程で、電気車両への改造の検討を含め、台数の拡充等についても可能性を検討します。
- ②循環バスは、マイクロバス車両を利用しており、高齢者の利用が多いことからノンステップバスの導入を検討します。

事業対象：①レターバス車両、②循環バス車両

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成28年度～検討を開始・継続
平成31年度～本格的な検討へ移行



○運賃体系の変更

4-1. コミュニティバス等運賃の検討

目的：現在の一律料金から、公共交通サービスとしての公平性や福祉的な役割を維持しつつ経営的な視点とのバランスを図るため、運賃を改訂します。

事業概要：コミュニティバス等の現在の運賃は、平成27年10月の1乗車100円から150円へ値上げにあたって、事前に一律運賃、ゾーン制運賃、距離制運賃等について検討した経緯がありますが、引き続き運賃のあり方や適正価格を検討し、路線の再編に伴い運賃改訂を実行します。

また、コミュニティバス等内の別路線への乗り換えは1乗車とみなすシステムになっていますが、2-2. 共通乗車券の検討とあわせて、運賃の割引や円滑な乗り継ぎを促すサービスの提供を検討します。

事業箇所：コミュニティバス等の全路線

実施主体：合志市、交通事業者

実施時期：平成30年度～

* 随時、路線の再変にあわせて改訂

○多様な収入手段の導入

4-2. コミュニティバス等広告事業の促進

目的：財源の安定化を目指し少しでも収益性を向上させるため、広告事業を実施します。

事業概要：車内掲示や音声広告、バス停広告等を企画し、公募や営業等により広告掲載企業を募集します。

事業箇所：コミュニティバス車両、バス停等

実施主体：合志市

実施時期：継続～(新規取組・強化)



車内掲示欄

○各種調査の実施

4-3. 市民ニーズの把握

実施目的：より良いサービスを提供するために、日々変化し多様化する利用者ニーズの把握に努めます。

- 事業概要：**
- ①特に路線再編を試みる沿線住民の意向把握
 - ②市民アンケート調査の実施・分析(総合計画)
 - ③OD 調査、同乗聞き取り調査
 - ④事業者ヒアリング
 - ⑤その他、自治会や老人会等でのニーズ調査等

事業対象：市全域

実施主体：合志市、交通事業者、市民

実施時期：継続～(新規取組・強化)



1. 計画の達成状況の評価

地域公共交通網形成計画を着実に実現するため、計画の進捗を把握するとともに、評価、見直し、対応策の立案・実施を繰り返し、目標の達成を目指します。

(1) 推進体制

地域公共交通網形成計画のチェックは、合志市地域公共交通協議会が主体となり、「PDCAサイクル」を実施します。

* 合志市地域公共交通協議会

協議会は、合志市、市民または利用者の代表、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体、道路管理者、交通管理者、学識経験者、その他協議会が必要と認める者で構成している

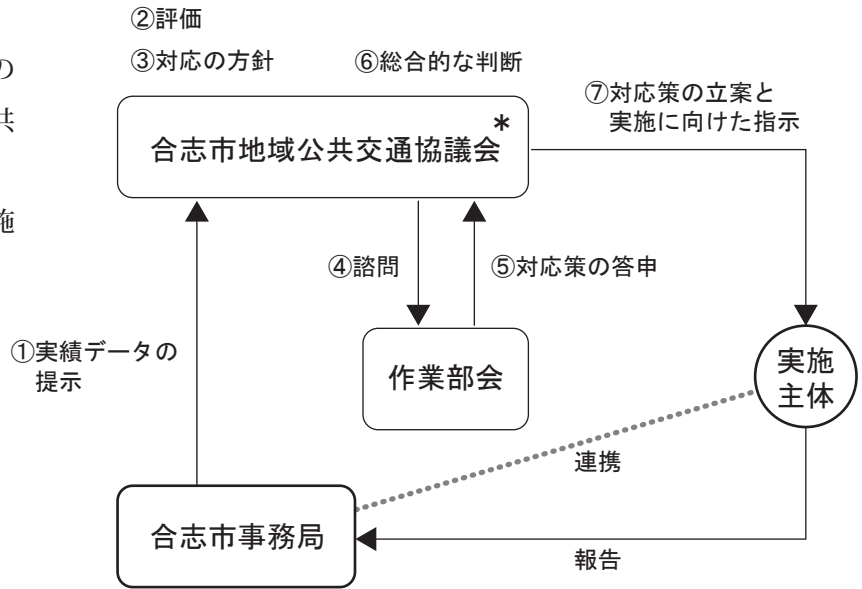


図. 評価の体制と流れ

(2) 評価サイクル

毎年度ごとに実績を評価し、すぐに対応策を講じるものと、将来的な課題として扱う事項を整理します。また、ソフト的な改善をねらう前期と、次期計画の大再編につながる後期とでの評価を実施します。

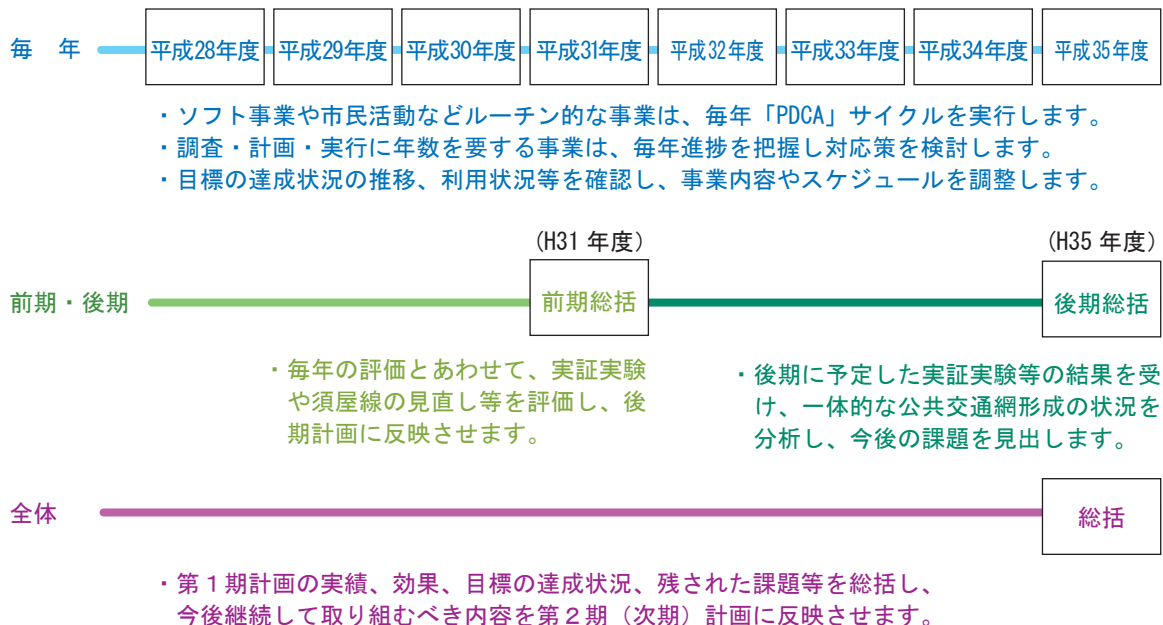


図. 評価サイクル

(3) 評価手法

1) 評価

① 4 指標の確認

指標に定めた「公共交通を使った移動での乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合」「コミュニティバス等の利用者数」「公共交通を利用している人の割合」「市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料」についてチェックします。

② 補足データによる分析

上記4指標のほか、補足指標による分析を行います。

- ・人口、世帯数
- ・各モード別、便別等の利用者数
- ・バスロケ「いまココ」アクセス数
- ・定期券・回数券発行数、広告受注件数、収支率 など

また、公共交通に関連した状況把握に努めます。

- ・出前講座、啓発活動、キャンペーンの実施状況
- ・OD調査結果や乗客の属性分析 など

③ 外的要因

公共交通に影響を与える外的要因の分析に努めます。

- ・運賃の動向、ICカード導入の潮流
- ・事例研究 など

④ 総合評価

指標のみの評価に終始せず、補足データや外的要因等を踏まえ総合的に評価します。

2) 改善策の検討

評価の結果を踏まえ、改善策を講じます。

3) 計画への反映（立案・調整）

改善策を計画にフィードバックし、全体計画の調整を図ります。

4) 事業実施

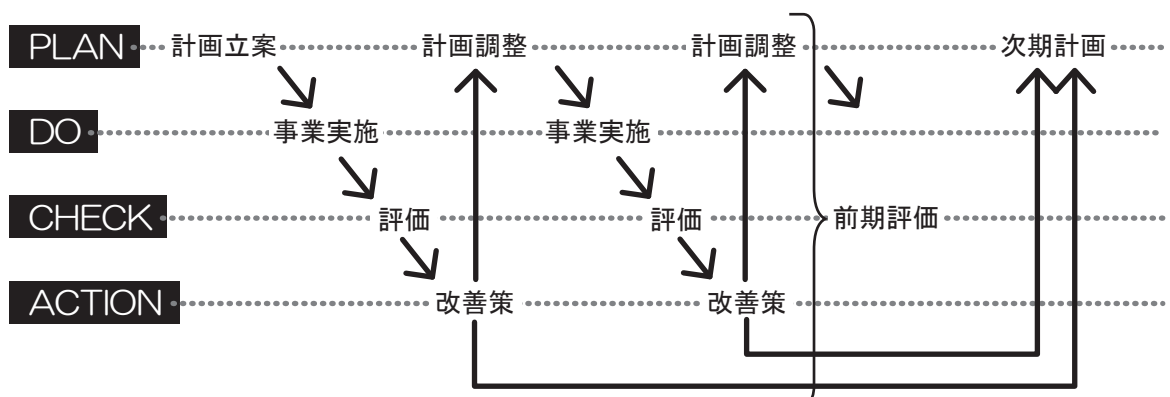
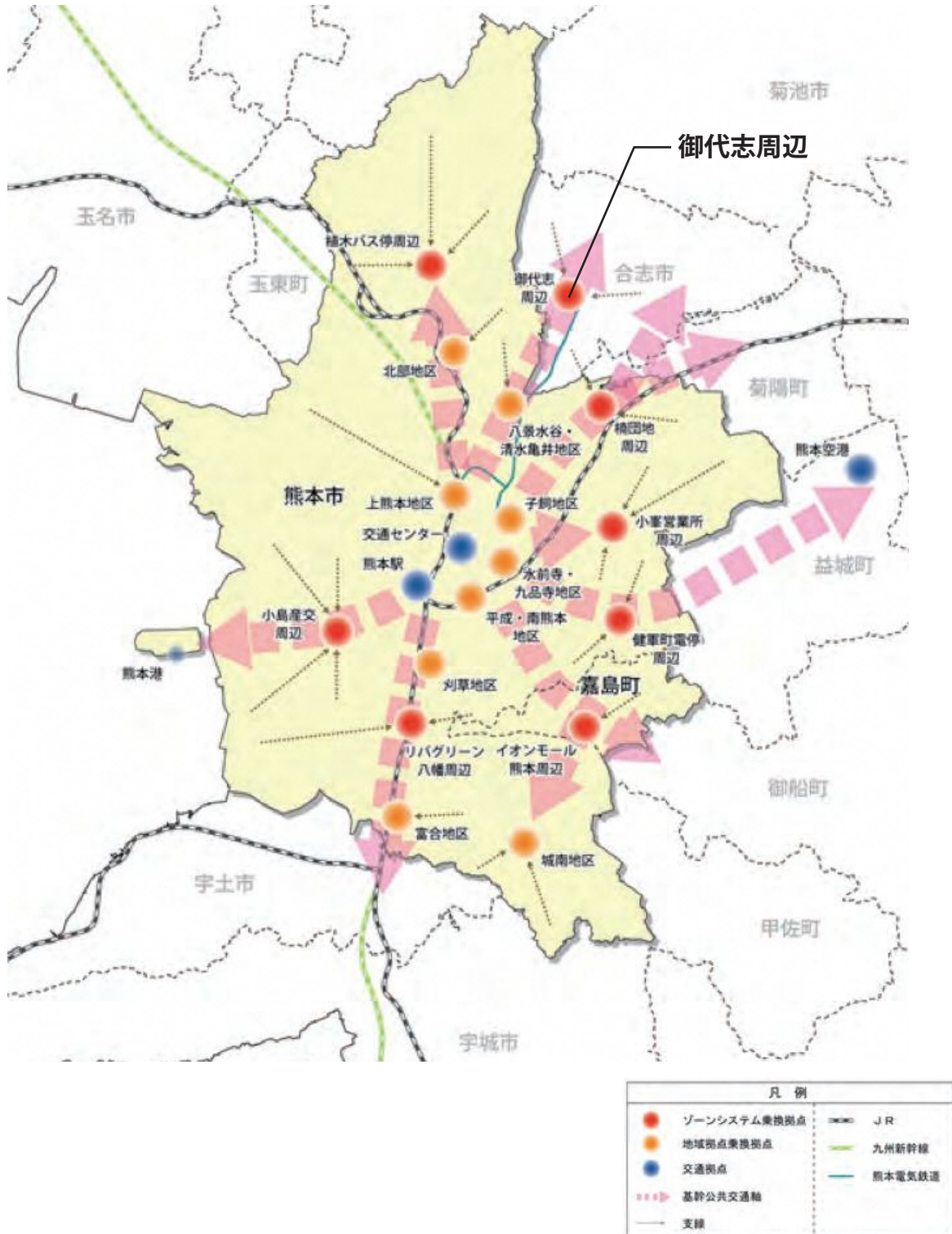


図. PDCA サイクルのイメージ

1. 熊本地域公共交通網形成計画との連携

(1) 「熊本地域公共交通網形成計画」における御代志周辺の位置づけ（抜粋）

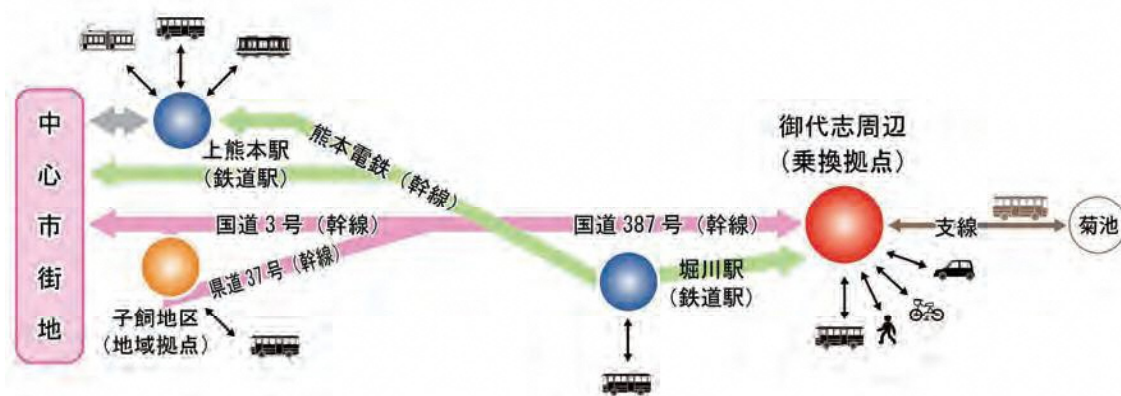
本計画では、8箇所のゾーンシステム乗換拠点候補地の1つに合志市の「御代志周辺」を設定しています。また、合志市では、「御代志周辺」地区を都市構造の中心核として整備する予定であり、公共交通網の中心的な役割を担うものとして位置付けています。



【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、御代志周辺を乗換拠点として、鉄道とコミュニティバス・自家用車等による一定のゾーンシステムが形成されており、長大バス路線を幹線・支線とするゾーンバスシステムの導入についても検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道駅乗換拠点の堀川駅、上熊本駅、地域拠点乗換拠点の子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 特に、御代志周辺については、「合志市地域公共交通網形成計画」においても交通ターミナルとしての整備が予定されており、合志市と連携しながら、乗換拠点の機能向上とゾーンシステムの充実を図るとともに、これまでの機能維持の取り組みに加え、鉄道の更なる利便性向上等についても検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



「熊本地域公共交通網形成計画」より

(2) 熊本地域との連携と御代志地区の対応

熊本地域公共交通網形成計画本計画におけるゾーンシステムの導入により熊本都市圏の広域公共交通網が再編されることとなり、合志市の中心核である御代志地区がその乗換拠点になることで公共交通網形成の可能性がさらに広がることになります。

このことから、網計画として一体的に取り組むことが望まれるため、今後は熊本地域及び合志市で施策や事業、スケジュール等の調整を図りながら連携して公共交通網の形成を図ることとします。

■御代志地区の開発について

合志市では、御代志駅を含む御代志地区の開発を検討しています。本市の顔として中心的な位置づけにふさわしい都市機能の集積を図ります。その都市機能の1つとして交通ターミナルの整備を検討しており、当該地区の開発とあわせて御代志地区を中心とした公共交通網への移行を目指します。

2. 菊陽町との連携

菊陽町とは既に共同で取り組んでいる事業もありますが、生活圏としての結びつきが益々強くなることが予測されますので、さらに連携した施策展開が望まれます。

(1) バスロケーションシステム 「いまココ」サイトの共同運用



(2) JR光の森駅駐輪場の管理運営



合志市地域公共交通網形成計画

熊本県合志市

平成31年3月