

4-5 スクールバスの現状

熊本県教育委員会へ、アンケート調査を実施したため、その内容と結果を整理します。

調査概要：「地域公共交通計画」の策定にあたって、地域の公共交通の現状やご意見等を把握させていただきたく、実施したものです。

調査対象：熊本県教育委員会

問1) スクールバスの概要について教えてください。

合志小学校区の遠隔地児童の登下校での送迎及び学校関係活動による児童移動での送迎を行っています。(直営)

中央小学校区の遠隔地児童の登下校での送迎を行っています。(委託：九州産交バス(株))

問2) スクールバスに使用している車両の種類及び台数について教えてください。

大型バス(定員67人)：2台(直営1台、委託1台)

問3) 運転士数について教えてください。

運転士数：2人(正職員1人、委託1人)

問4) 運行する学校区について教えてください。

合志小学校区の一部

中央小学校区の一部

問5) 利用対象の要件について教えてください。

約片道2.5km以上の通学距離の児童(厳密に距離というより、今までの慣習によります)。

問6) 運行頻度、運行する主な時間帯について教えてください。

・合志小学校

曜日：平日の登校日、運行本数：4本/日、時間帯：7:00~8:30、14:30~17:00

・中央小学校

曜日：平日の登校日、運行本数：4本/日、時間帯：7:00~8:30、14:00~16:00

問7) 年間の運行費用について教えてください。

令和2年度：9,407千円

令和3年度：9,821千円

令和4年度：10,259千円

(但し運転手正職1名の給与等はありません。)

問8) 年間利用者数について教えてください。

令和2年度：約 42,000 人（対象児童約 200 人×210 日）

令和3年度：約 42,000 人（対象児童約 200 人×210 日）

令和4年度：約 42,000 人（対象児童約 200 人×210 日）

問9) 現在のスクールバス運用の課題について教えてください。

- ・対象児童が増加傾向にあり、運送費用の見直しに伴い委託料も相当に上昇しているので、全体のコストが非常に上がっています。
- ・対象者が厳密な基準にのっとり選定されていません。
- ・停車場所の確保に苦慮しています。
- ・運転手正職が定年を迎えることにより運転士が不足しています。
- ・対象者が限定されていますが、現在は受益者負担を行っていません。
- ・本市所有のスクールバスは、老朽化が進んでいるため今後の取扱いが懸念されています。

問10) スクールバスを既存公共交通で代替すること、またはスクールバスに一般の方の混乗は可能ですか。

乗車人数が定員に達しているため、スクールバスに一般の方の混乗はできません。

#### 4-6 福祉有償運送の現状

合志市内にて福祉有償運送を行っている事業者へ、アンケート調査を実施したため、その内容と結果を整理します。

調査概要：「地域公共交通計画」の策定にあたって、地域の公共交通事業者の現状やご意見等を把握させていただきたく、実施したものです。

調査対象：合志市内にて福祉有償運送を行っている事業者（事業者数：1）

問1) 福祉有償運送サービスに使用している車両の種類及び台数について教えてください。

定員8人車両：1台、 定員4人車両：3台

問2) 運転士数について教えてください。

運転士数：5人

問3) どのような方が利用されていますか。また、利用要件はありますか。

別事業である小児在宅支援部門（訪問看護、居宅介護）の利用者が利用しています。  
事業所の人員配置的に、利用者以外を受け入れる事は難しい状況です。

問4) 運行頻度、運行する主な時間帯について教えてください。

曜日：月・火・金、 運行本数：1~2本/日、 時間帯：9：00~9：15

問5) 運行する主な地域、目的地とする病院などについて教えてください。

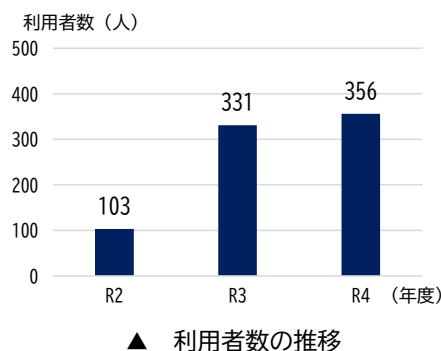
地域：合志市、熊本市、菊池市、菊陽町、大津町、山鹿市  
目的地：黒石原支援学校、再春医療センター、熊本大学病院、  
穂っぴごども在宅&心身クリニック

問6) 利用料金について教えてください。

距離制：130円/km

問7) 年間利用者数について教えてください。

令和2年度：103人、令和3年度：331人、令和4年度：356人



問8) 現在の福祉有償運送サービスの課題について教えてください。

特になし

問9) 福祉有償運送を既存公共交通で代替すること、または福祉有償運送に一般の方の混乗は可能ですか。

現利用者様の利用方法として、ご自宅→目的地（病院等）、もしくは目的地（病院等）→自宅での利用が主なため公共交通機関での代替は難しいと考えられます。一般の方との混乗も同じ理由で難しく、重ねて乗車定員としても余裕を持っている状態ではありません。

## 4-7 市民の意向

---

### (1) 市民アンケートの結果

#### 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。

**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、WEB

**調査期間**：毎年4月～5月

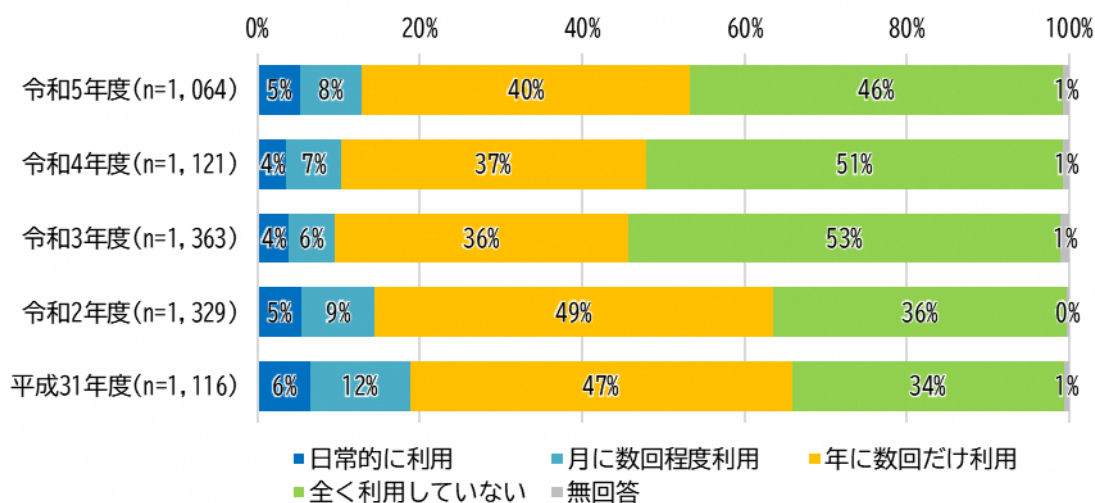
**回収票回収率**：H30：936票31.2%／R1：1,116票37.2%／R2：1,336票44.5%

R3：1,363票45.4%／R4：1,121票37.4%／R5：1,064票35.4%

公共交通に関連する設問の結果を以下に示します。

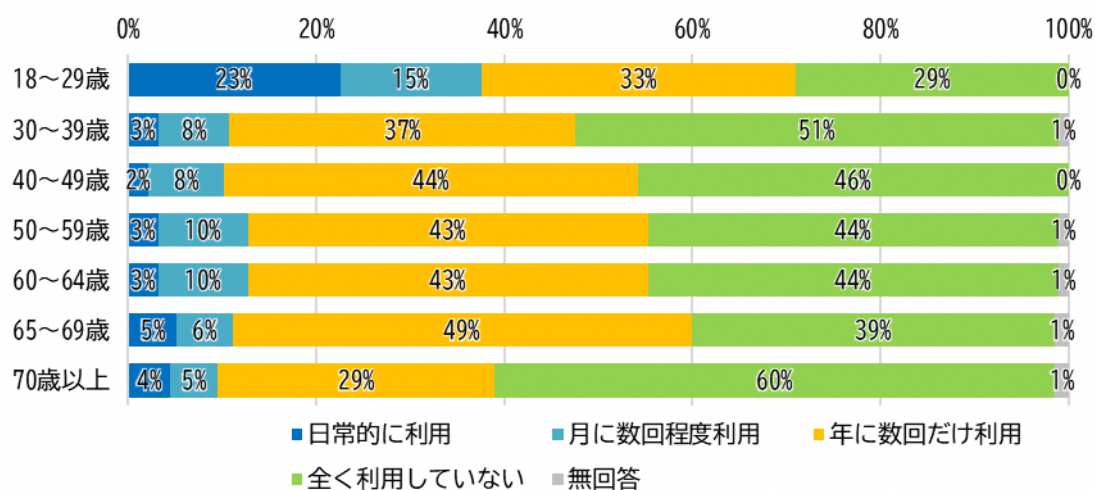
第4章 公共交通の現状

問45) あなたは、どの程度公共交通機関（JR、バス、電車）を利用していますか。



- 公共交通機関を「日常的に利用している」人の割合は 5%、「月に数回程度利用している」が8%、「年に数回だけ利用している」が40%で、利用している人を合わせた割合は 53%となっています。一方、「全く利用していない」が46%となっており、4割の人が公共交通機関を利用していません。

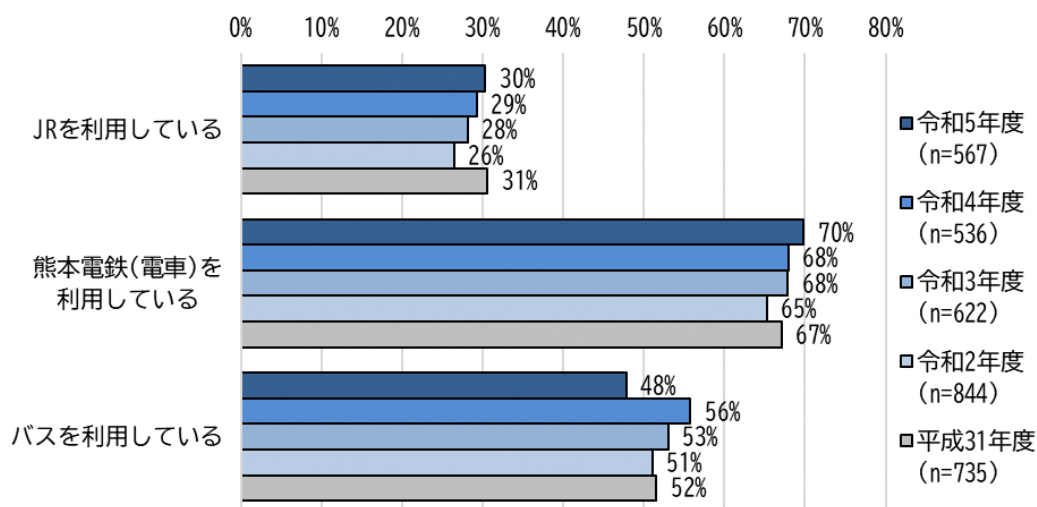
【年齢別（令和5年度）】



- 20代以下では、公共交通機関を「日常的に利用している」人の割合は23%、「月に数回程度利用している」が15%と他の年代と比べて利用している人の頻度が高くなっています。
- 公共交通機関を「全く利用していない」人の割合は70歳以上の60%が最も高く、以下、30代 51%が続き、65～69歳の39%まで年代が上がるほど低くなっています。

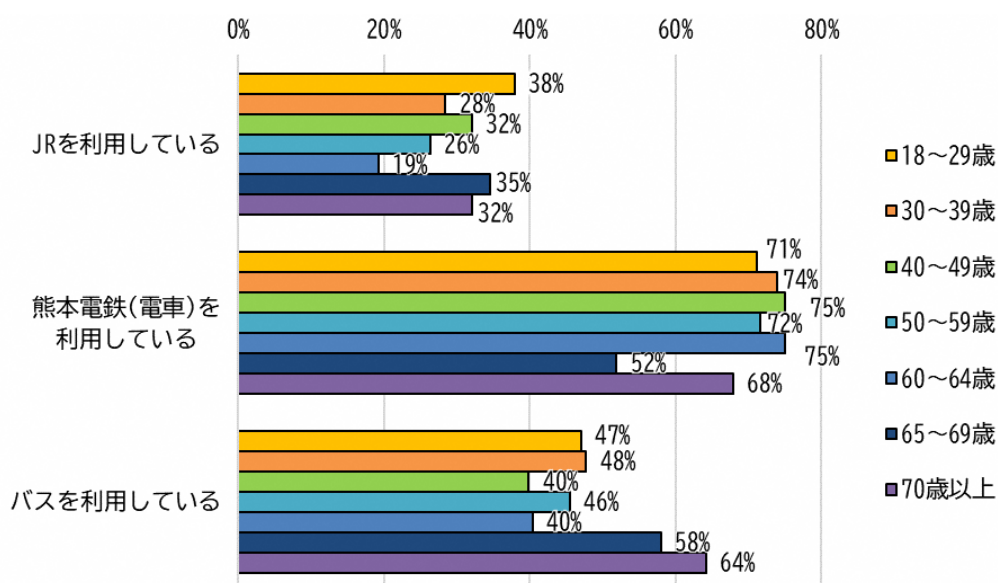
問46) 問45で1～3と答えた方にお尋ねします。

あなたは、どの公共交通機関を利用していますか。



- 公共交通機関を利用している567人について利用している交通機関をみると、「熊本電鉄(電車)」が70%、「バス」48%、「JR」30%となっています。前年度と比較して、「バス」の割合が8ポイント減少しています。

【年齢別(令和5年度)】

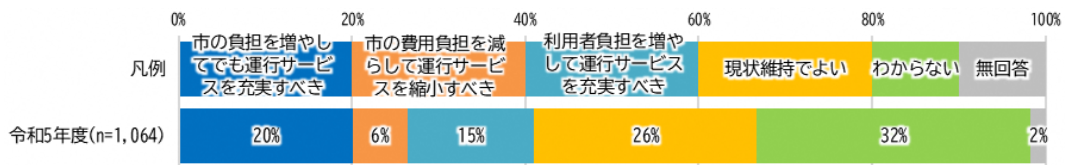


- 年齢別にみると、65歳以上の高齢者はバスの利用が多い。
- 64歳以下では、熊本電鉄の利用が7割台と高く、また20代以下のJRの利用は他の年代よりも高くなっている。

第4章 公共交通の現状

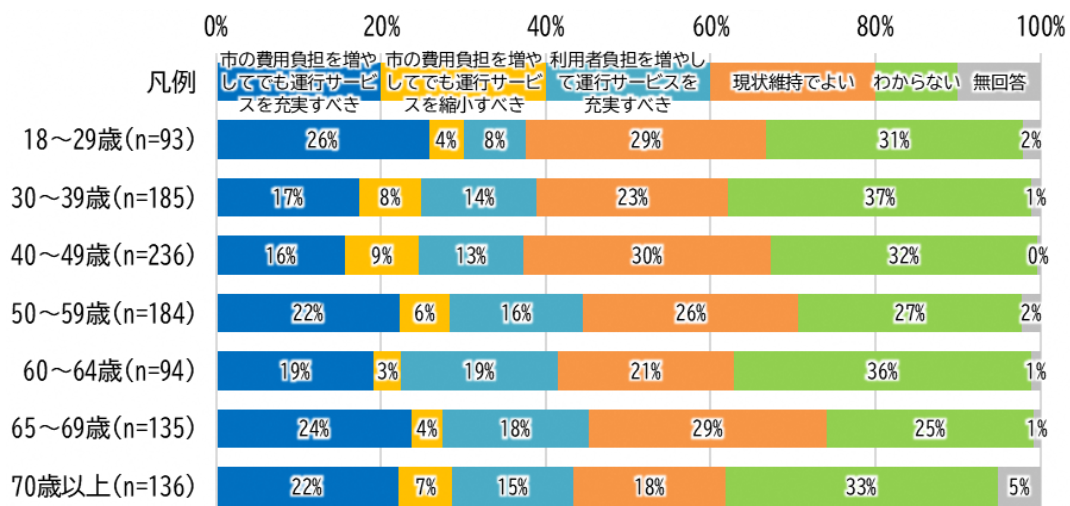
問47) あなたは、コミュニティバス（レターバス・乗合タクシー）の運行サービス（運行ルート・便数など）についてどう思いますか。

現在、コミュニティバスは年間約 9,000 万円の財源を使って市が委託して運行しています。



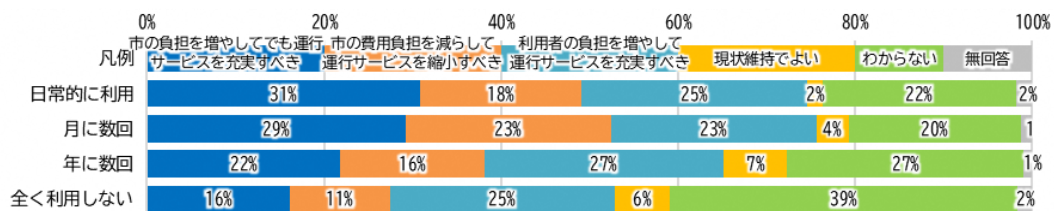
- コミュニティバスの今後の在り方について尋ねたところ、「わからない」が32%で最も高く、以下、割合が高い方から「現状維持でよい」26%、「市の費用負担を増やしても運行サービスを充実すべき」20%、「利用者負担を増やして運行サービスを充実すべき」15%、「市の費用負担を減らして運行サービスを縮小すべき」6%の順となっています。「わからない」を除けば、現状維持もしくは運行を充実すべきという意見が多くなっています。

【年齢別（令和5年度）】



- 「市の費用負担を増やしても運行サービスを充実すべき」の割合は、20代以下の26%が最も高く、これに65～69歳の24%、50代の22%が続いている。「現状維持でよい」の割合も、20代以下の29%が最も高く、これに65～69歳の29%が続いています。

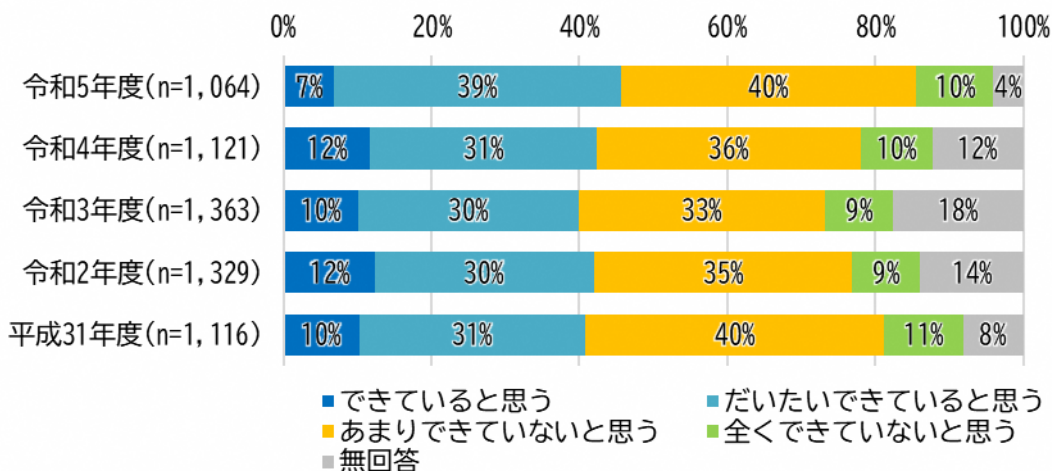
【利用状況×コミュニティ交通の今後の在り方】



- 公共交通の利用が多いほど、嘱託運営について前向きだが、利用が少なくても一定の理解は得られている。

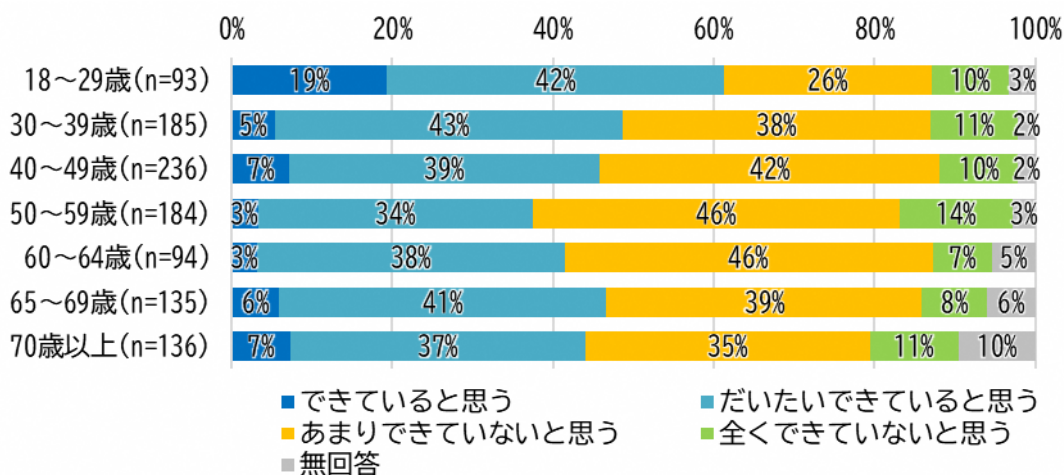


問48) あなたは、公共交通機関を使った合志市内外への乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思いますか。



- 公共交通機関での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできている（「できている」+「だいたいできている」）人の割合は46%、「あまりできていない」は40%、「全くできていない」は10%となっています年度と比較すると、乗り継ぎが円滑にできている人の割合は、3ポイントとやや増加しています

【年齢別（令和5年度）】

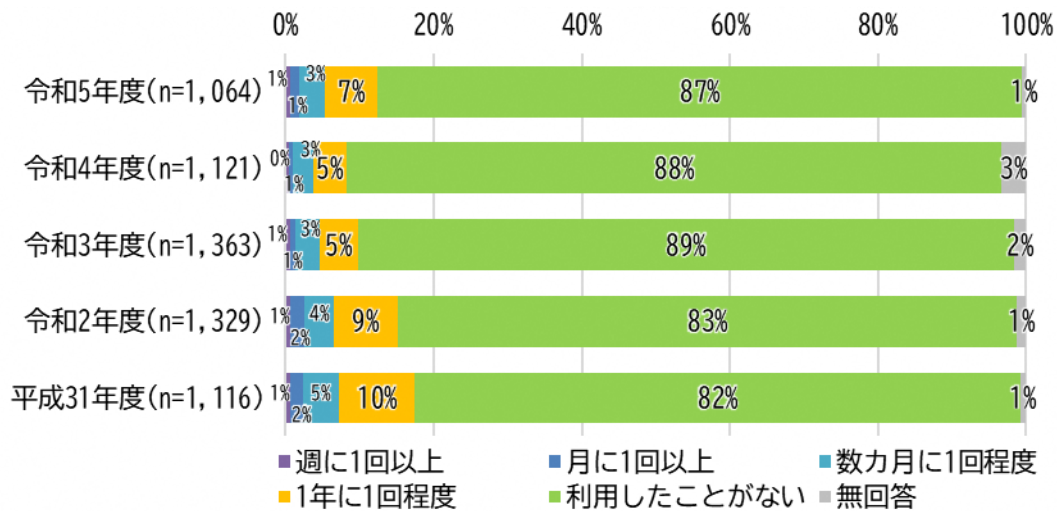


- 公共交通機関での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると感じている割合は、20代以下では61%と最も高くなっています。あまりできていない」と「全くできていない」を合わせた割合は、50～59歳の世代で最も高くなっています。



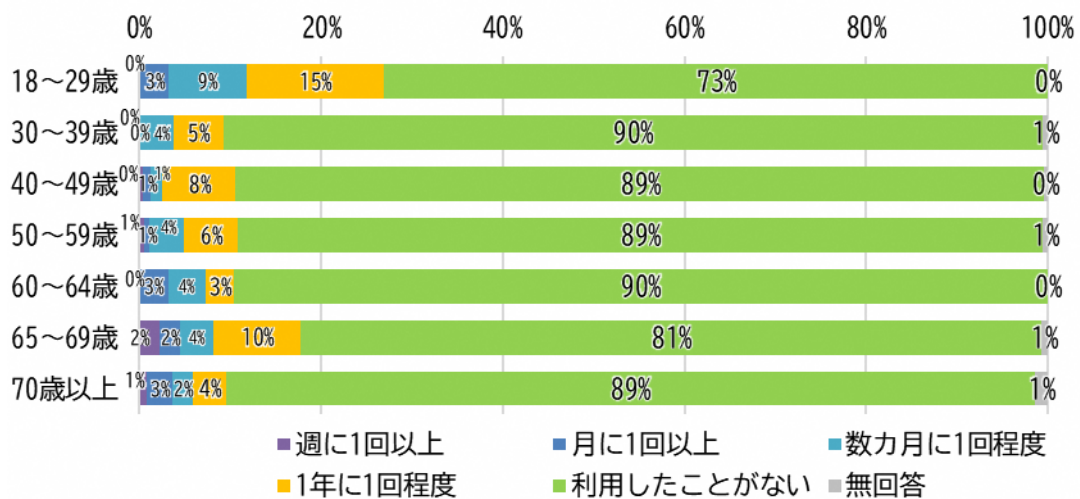
第4章 公共交通の現状

問49) あなたは、過去1年間で合志市が委託しているレターバスや乗合タクシーのいずれかを利用したことがありますか。



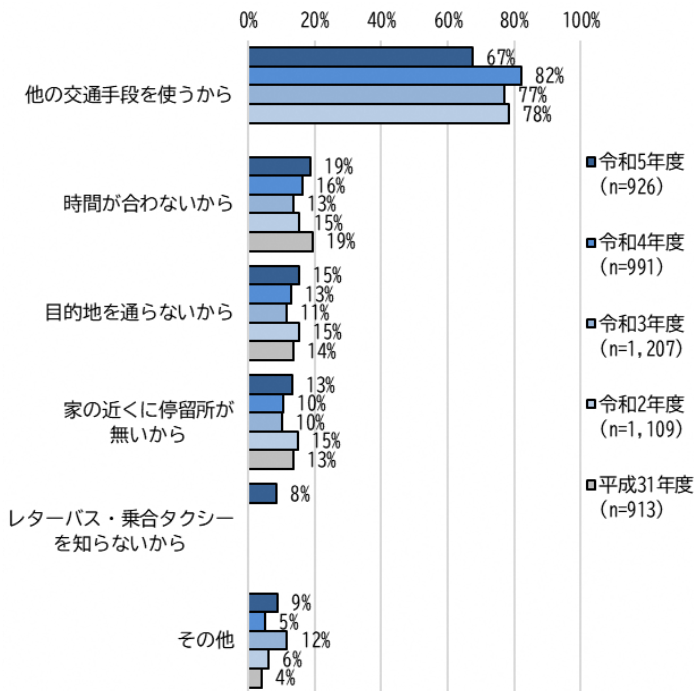
- レターバスや乗合タクシーを利用したことがある人の割合は12%となっており、87%の人は「利用したことがない」となっています。新型コロナウイルス感染症拡大防止のための活動自粛などの影響により令和2年度以降、利用したことがある人の割合は減少傾向にありましたが、今年度は前年度と比べ4ポイント増加しています。

【年齢別（令和5年度）】



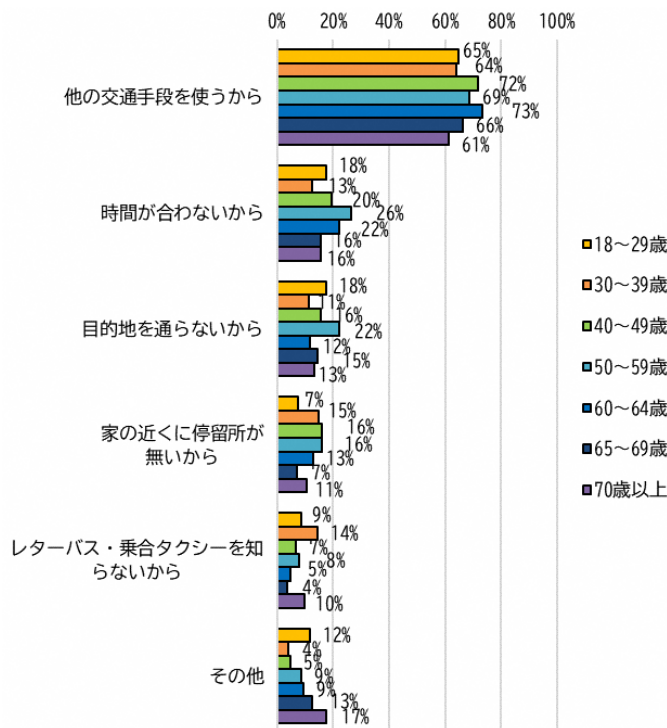
- レターバスや乗合タクシーを利用したことがある人の割合は、20代以下では27%と最も高く、これに65～69歳の18%が続いています。その他の年代では1割前後と低くなっています。

問50) 問49で「5. 利用したことがない」と答えた方にお尋ねします。それはなぜですか。



● レターバスや乗合タクシーを利用したことがない人について、利用しない理由を尋ねたところ、「他の交通手段を使うから」が最も多く、次いで「時間が合わないから」、「目的地を通らないから」、「家の近くに停留所がないから」となっています。令和5年度は令和4年度と比較して、「他の交通手段を使うから」の割合が、15ポイント減少しています。

【年齢別（令和5年度）】



● 年齢別では、50代で「時間があわない」「目的地を通らない」、30代で「知らない」の割合がそれぞれ高くなっています。

## 第4章 公共交通の現状

### 2) まちづくりのためのアンケート調査

市民意識調査から、公共交通に関する内容を整理します。

調査概要：本調査は、合志市総合計画第3次基本構想第1期基本計画（令和6年度～令和10年度）の策定に当たって、まちへの愛着度や今後の定住意向をはじめ、まちの各環境に関する満足度と重要度、今後のまちづくりの特色など、市民の意識構造の実態を把握し、計画づくりの基礎資料を得るために実施したものです。

調査対象：18歳以上の市民

配布数：3,000

抽出法：無作為抽出

調査方法：郵送法

調査時期：令和4年9月

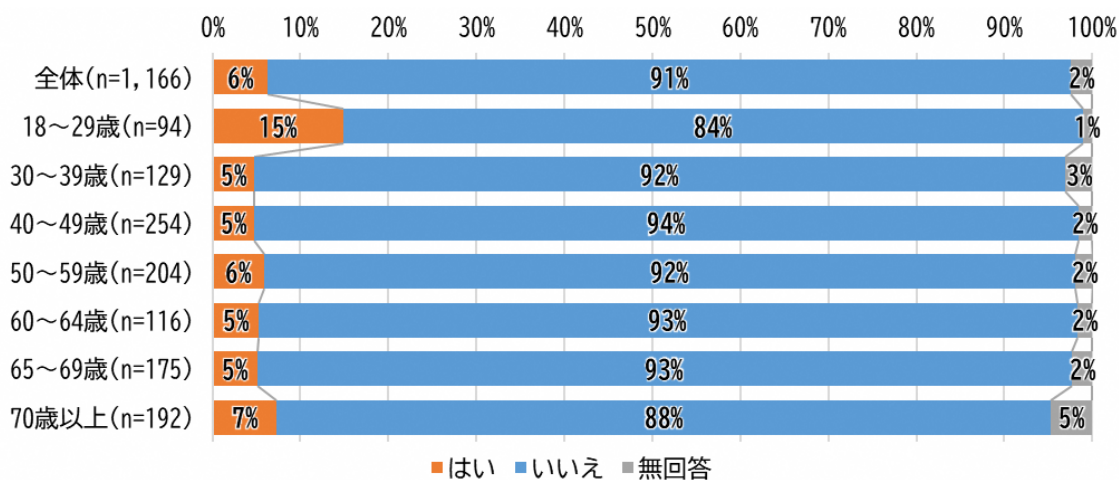
調査地域：市内全域

有効回収数：1,166

有効回収率：38.9%

公共交通に関連する設問の結果を以下に示します。

#### 問11) あなたはレターバスを利用していますか。

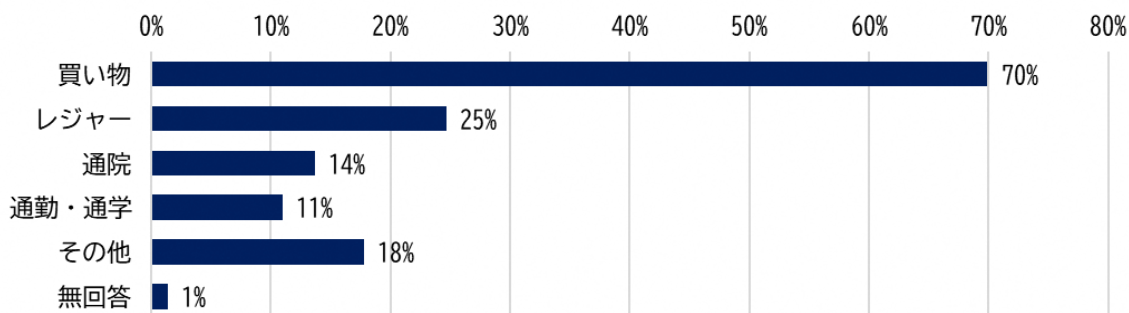


レターバスを「利用している」と回答した割合は6%にとどまります。

- レターバスの利用の有無については、「いいえ」（91%）、「はい」（6%）となっています。
- 属性別で見ると、レターバスを利用しているのは18～29歳が最も多く、15%が「はい」と回答しています。

問11-1) どのような用途でレターバスを利用していますか。

(問11で「1. はい」と回答した人のみ)【複数回答】



レターバスの主な用途は「買い物」となっています。

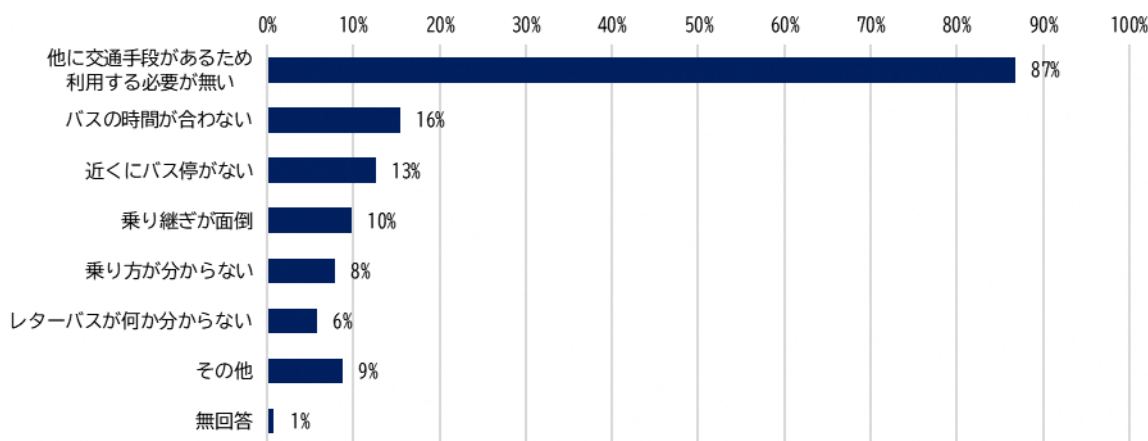
- 問11で「1. はい」と答えた人（73人・全体の6％）に、レターバスの用途についてたずねたところ、「買い物」（70％）が他を引き離して多数となっており、次いで「レジャー」（25％）、「通院」（14％）、「通勤・通学」（11％）の順となっています。レターバスを利用しているのは18～29歳が最も多く、15％が「はい」と回答しています。

<全体・年齢・－上位第3位／複数回答>

	第1位	第2位	第3位
全体	買い物 70%	レジャー 25%	通院 14%
18～29歳	買い物 86%	通勤・通学/レジャー 14%	
30～39歳	買い物 83%	レジャー 33%	通勤・通学/通院 17%
40～49歳	買い物 42%	通院 25%	通勤・通学/レジャー 17%
50～59歳	買い物 50%	レジャー 33%	通勤・通学 25%
60～64歳	レジャー 67%	買い物 50%	
65～69歳	買い物 89%	通院/レジャー 22%	
70歳以上	買い物 86%	通院 29%	レジャー 14%

問11-2) レターバスを利用しない理由は何ですか。

(問11で「2. いいえ」と回答した人のみ)【複数回答】



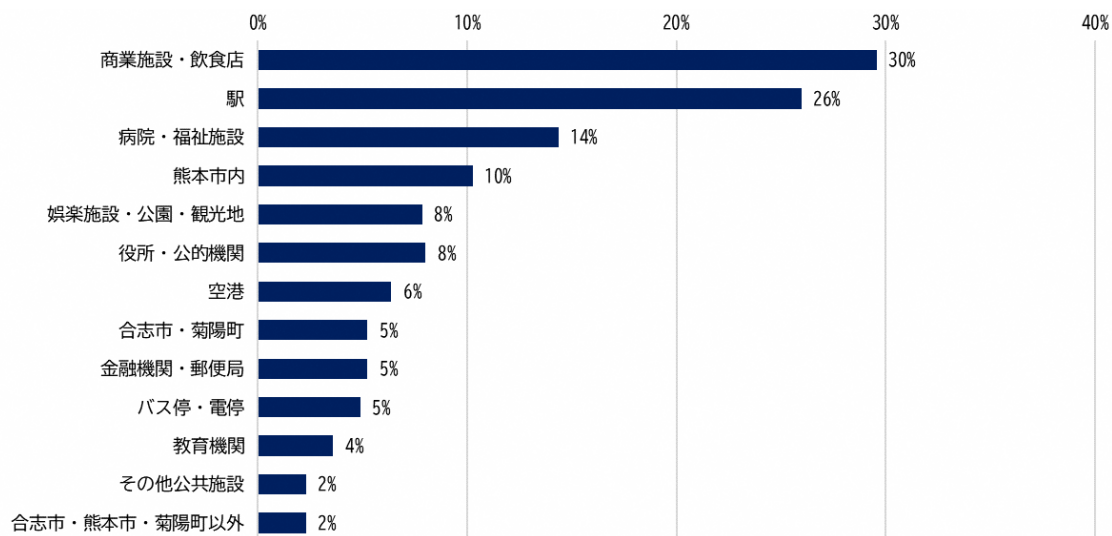
レターバスを利用しない理由については、  
「他に移動手段があるため必要がない」が大半（87%）を占めます。

- 問11で「2. いいえ」と答えた人（1065人・全体の91%）に、レターバスを利用しない理由をたずねたところ、「他に移動手段があるため利用する必要がない」（87%）が9割弱を占め、他を大きく引き離して第1位となっています。以下、「バスの時間が合わない」（16%）、「近くにバス停がない」（13%）、「乗り継ぎが面倒」（10%）、「乗り方が分からない」（8%）、「レターバスが何か分からない」（6%）の順となっています。

<全体・年齢・上位第3位/複数回答>

	第1位	第2位	第3位
全体	他に移動手段があるため 利用する必要がない 87%	バスの時間が合わない 16%	近くにバス停がない 13%
18～29歳	他に移動手段があるため 利用する必要がない 86%	バスの時間が合わない 23%	近くにバス停がない 15%
30～39歳	他に移動手段があるため 利用する必要がない 87%	レターバスが何かわから ない 13%	近くにバス停がない/バス の時間が合わない 11%
40～49歳	他に移動手段があるため 利用する必要がない 86%	バスの時間が合わない 16%	近くにバス停がない 13%
50～59歳	他に移動手段があるため 利用する必要がない 89%	バスの時間が合わない 23%	近くにバス停がない 14%
60～64歳	他に移動手段があるため 利用する必要がない 86%	バスの時間が合わない 12%	乗り継ぎが面倒 11%
65～69歳	他に移動手段があるため 利用する必要がない 88%	バスの時間が合わない 12%	近くにバス停がない/乗り 方が分からない 10%
70歳以上	他に移動手段があるため 利用する必要がない 83%	近くにバス停がない 14%	バスの時間が合わない 12%

問12) レターバスでどこに行けると便利か。【自由記述】



●レターバスで行けると便利な場所について尋ねたところ、「商業施設・飲食店」が30%、次いで「駅」が26%、「病院・福祉施設」が14%の順でした。

商業施設・飲食店	(人)
商業施設	49
ゆめタウン光の森	36
スーパー	34
買い物	23
アンビー熊本	19
道の駅・物産館	5
サクラマチ	3
デパート・鶴屋	3
商店・店	3
アミュプラザ	1
ドラッグストア	1
中古書店	1
ホームセンター	1
コンビニ	1
飲食店	1
計	181

駅	(人)
武蔵塚駅	38
駅	29
光の森駅	20
熊本駅	19
駅 (JR)	19
駅 (電鉄)	13
御代志駅	9
堀川駅	5
黒石駅	1
新須屋駅	1
北熊本駅	1
上熊本駅	1
水前寺駅	1
大津駅	1
三里木駅	1
計	159



4-8 交通事業者の意向

(1) 鉄道事業者

1) 鉄道事業の現状・問題点

- ・利用者数はコロナ以前の水準まで回復しつつありますが、完全には戻っていない状況です。
- ・運転士が不足しており、近年若年層の離職も問題となっています。
- ・運賃の支払い方法は現金及びICカードが利用可能であり、定期券の購入にはクレジットカード、電子マネー及びQRコード決済も利用可能です。
- ・夕方は電車内にて運賃を支払うため、降車に時間を要し、遅延に繋がっています。
- ・施設が老朽化しています。

2) 合志市公共交通の課題

- ・今後の人口増加、御代志駅周辺開発、セミコンテクノパーク周辺の環境変化における鉄道と他の交通モード（既存公共交通のみではなく、グリーンスローモビリティやシェアサイクルの実証実験等）との連携による横軸移動の整備が必要です。
- ・セミコンテクノパークへの通勤アクセスの向上策の検討が必要です。
- ・御代志駅に新たなパークアンドライド駐車場の確保が必要です。
- ・今後の公共交通としては、交通事業者単体での経営努力では路線、便数の維持が非常に難しくなり、行政と事業者の相互協力体制の強化が必要になると考えています。

(2) バス事業者

1) バス事業の現状・問題点

- ・利用者数はコロナによる減少から回復傾向にありますが、未だに回復していない状況です。
- ・セミコン通勤バス（原水駅～セミコンテクノパーク間）の利用者数は増加傾向にあるため、運行本数を増便しており、令和5年10月は利用者数が3万人/月を超えています。
- ・運転士不足の改善に向けて、県内乗合バス事業者5社合同就職説明会の開催、定年を迎えた方をターゲットにした雇用形態の拡充等の新たな取り組みを実施しています。
- ・運賃の支払い方法は現金及びICカードが利用可能であり、定期券の購入にはクレジットカード、電子マネー及びQRコード決済も利用可能です。
- ・路線バスは慢性的に遅延が発生しており、バス・電車無料の日では熊本市内よりも合志市内にて大きく遅延が発生していました。
- ・レターバスでは光の森周辺にて慢性的な遅延が発生しており、乗継ができないだけでなく、運転士の勤務環境面の悪化も招いています。

2) 合志市公共交通の課題

- ・開発が進む御代志や辻久保、または栄工業団地周辺の公共交通の充実が必要です。
- ・セミコンテクノパークへの通勤手段の開発については、行政と連携した検討が必要です。
- ・鉄道、路線バス、コミュニティ交通が均衡に整備されていくことが必要です。
- ・コミュニティ交通について、隣接自治体と連携した広域的な運営を行うことで利便性が向上し、運賃収入増加及び財政負担軽減に繋がるものと考えます。

### (3) タクシー事業者

#### 1) タクシー事業の現状・問題点

- ・利用者数はコロナ以前の水準まで回復しつつありますが、完全には戻っていない状況です。
- ・日中は病院、買い物目的の高齢者や企業の方が利用されていますが、夜の利用（飲み会等による利用）は大幅に減少しています。
- ・乗合タクシーは、利用者が固定されています。
- ・運転士数はコロナ前より減少あり、予約を受けることが難しくなりつつあります。
- ・運賃の支払い方法について、QRコード決済には合志市内の全事業者とも対応していますが、交通系ICカード等には対応していない事業者があります。
- ・交通渋滞により移動に時間がかかっており、近年さらに悪化しています。

#### 2) 乗合タクシーのデマンド型への移行に関する課題

- ・利用者のいない状況での運行が多いため、予約制にする等の改善が必要です。
- ・電話対応をする人が不足しており、予約を受けることが難しい事業者があります。
- ・経路検討や迎車時間を踏まえて、予約は運行の2時間前までにしてほしいと事業者から要望があります。
- ・自宅近くまで迎えに行くような運行体系に見直すことにより、利用者の利便性向上が期待されます。
- ・高齢者には乗り継ぎによる負担が大きく、病院や買い物に直接行けるように見直すことにより利便性向上が期待されます。
- ・道幅が狭い道路が多いため、ジャンボタクシーの車両では安全面の観点から定路線による運行が望ましいです。

## 5 公共交通の役割と課題の整理

### 5-1 公共交通の役割

上位計画である合志市総合計画第3次基本構想第1期基本計画及び関連計画である合志市都市計画マスタープランを踏まえ、合志市の公共交通の役割を以下のとおり定めます。

#### 合志市総合計画 第3次基本構想 第1期基本計画

- ・子どもから高齢者まで利用者のニーズとコストのバランスを考えるとともに、日常生活を支える持続可能な公共交通の構築が求められています。
- ・交通渋滞の緩和や環境に配慮した公共交通網が求められています。

#### 合志市都市計画マスタープラン

- ・拠点地区周辺や骨格となる軸周辺を基本とした公共交通や生活の利便性が高く、既存市街地との連続性のある区域に計画的な市街地を誘導していくコンパクトなまちづくりを推進していきます。
- ・徒歩や公共交通を利用して市内各地域及び拠点間を円滑に移動できるコンパクトな市街地形成に寄与するよう、段階的・継続的な公共交通網の再編を検討していきます。
- ・生活圏としての結びつきの強さから、隣接する熊本市や菊陽町とも連携した公共交通体系について検討していきます。



- <公共交通の役割>
- ・日常生活を支える移動を確保する役割
  - ・コンパクトなまちづくりに寄与する拠点間をつなぐ役割
  - ・隣接市町との移動を円滑にする役割
  - ・脱炭素社会実現に向け環境保全に寄与する役割

## 5-2 公共交通の課題

### 課題① 運行効率性の向上

合志市の南部地域は居住人口が多く増加傾向にありますが、北部地域は居住人口が少なく減少傾向にあり、高齢化率が高いという地域特性があります。また、レターバスはルートによって利用者数に大きく差があり、乗合タクシーは利用者0人で運行している便が多く、定時定路線運行が非効率となっています。

そこで、利用者数の少ないレターバスや利用者0人での運行が多い乗合タクシーは、デマンド型(※)乗合タクシー導入の検討等により、人口や高齢化等の地域特性や利用実態に合わせた運行効率性の向上を図ることが必要です。

※デマンド型とは、予約があった時のみ運行する方式で、運行ルート、運行ダイヤ、発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。(参考：国土交通省「デマンド型交通の手引き」)

### 課題② ネットワークの強化

令和2年10月にレターバスを幹線、乗合タクシーを支線と位置付けて運行効率の向上を図りましたが、乗り継ぎが増えたことにより利用者ニーズに十分に対応した公共交通ネットワークとは言えない状況となっています。生活圏としての結びつきの強さから、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）を鉄道及び路線バスへ接続する等の隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成が必要ですが、便数が不十分なルート、乗り継ぎの手間等もあり、利用者は減少しました。

公共交通利用者の多い地域では利便性を高めるためにレターバスのルートの見直し、公共交通利用者が少なく高齢者等の多い地域では高齢者等への乗継による負担が大きいため、乗合タクシーの起終点、乗継拠点や目的地等の見直し、多様なニーズに対応するための運行体系の見直しを実施し、地域特性や利用者ニーズに十分に対応した利便性の高い公共交通ネットワークの形成が必要です。

### 課題③ 公共交通空白地域への対応

鉄道、路線バス、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の運行により、公共交通による人口カバー率は高い状況です。しかし、一部の地域では家の近くから停留所までの距離が遠いため公共交通を利用していない人がいることが、市民意識調査によるアンケート結果よりわかっています。

そこで、より多くの市民が公共交通を利用できるように運行体系を見直し、公共交通空白地域を解消することが必要です。

#### 課題④ 交通結節機能の強化

鉄道及び路線バスの利用者数は減少しており、特に合志市内の路線バスでは、減便や路線廃止が続いています。コミュニティ交通では、令和2年10月にレターバスを幹線、乗合タクシーを支線と位置付けて運行効率性の向上を図りましたが、乗り継ぎが増えたこと等により利用者数が減少しました。また、生活圏としての結びつきの強さから隣接市町へ円滑に移動するための環境整備が必要です。一方、合志市では、主要渋滞箇所が13ヶ所あり、居住人口や立地企業の増加に伴い、ますます交通渋滞の深刻化が懸念されています。

そこで、自家用車から公共交通へのシフトを目的に、パークアンドライド駐車場及びサイクルアンドライド駐輪場の整備及び広報活動、御代志駅発の通勤バス導入等を実施し、交通結節機能の強化を図ることが必要です。

#### 課題⑤ サービスの充実

合志市では、人口増加と高齢化が進行していますが、公共交通の利用者は減少しています。また、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）は運行本数が少なく、運行ダイヤと利用者の利用したい時間が合わずに利用できない人もおり、また、レターバスでは交通渋滞の影響により大幅な遅延が発生し、到着時間の遅れや乗継ができないことがあります。

そこで、利用者ニーズ及び遅延を考慮した運行ダイヤの設定、運行本数の見直し、待合環境（椅子、屋根等）の整備、支払い方法の多様化等の利用者特性に沿った利用環境を整備し、子どもから高齢者までの利用者が快適に利用できるためのサービスの充実が必要です。

#### 課題⑥ 市民、事業者、行政の連携強化

市民意識調査のアンケート結果によると、公共交通を日常的に利用している人は3.6%、週に1回以上コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）を利用する人は0.4%にとどまっています。また、利用交通手段における自家用車の分担率が71%と、市民の自家用車への依存度が高く、交通渋滞が問題となっており今後ますます深刻化することが懸念されています。

そこで、利用者ニーズの的確な把握・反映、公共交通の市民への周知活動等を実施し、市民の移動手段を確保するために、市民・事業者・行政が一体となった協議会の運営が必要です。

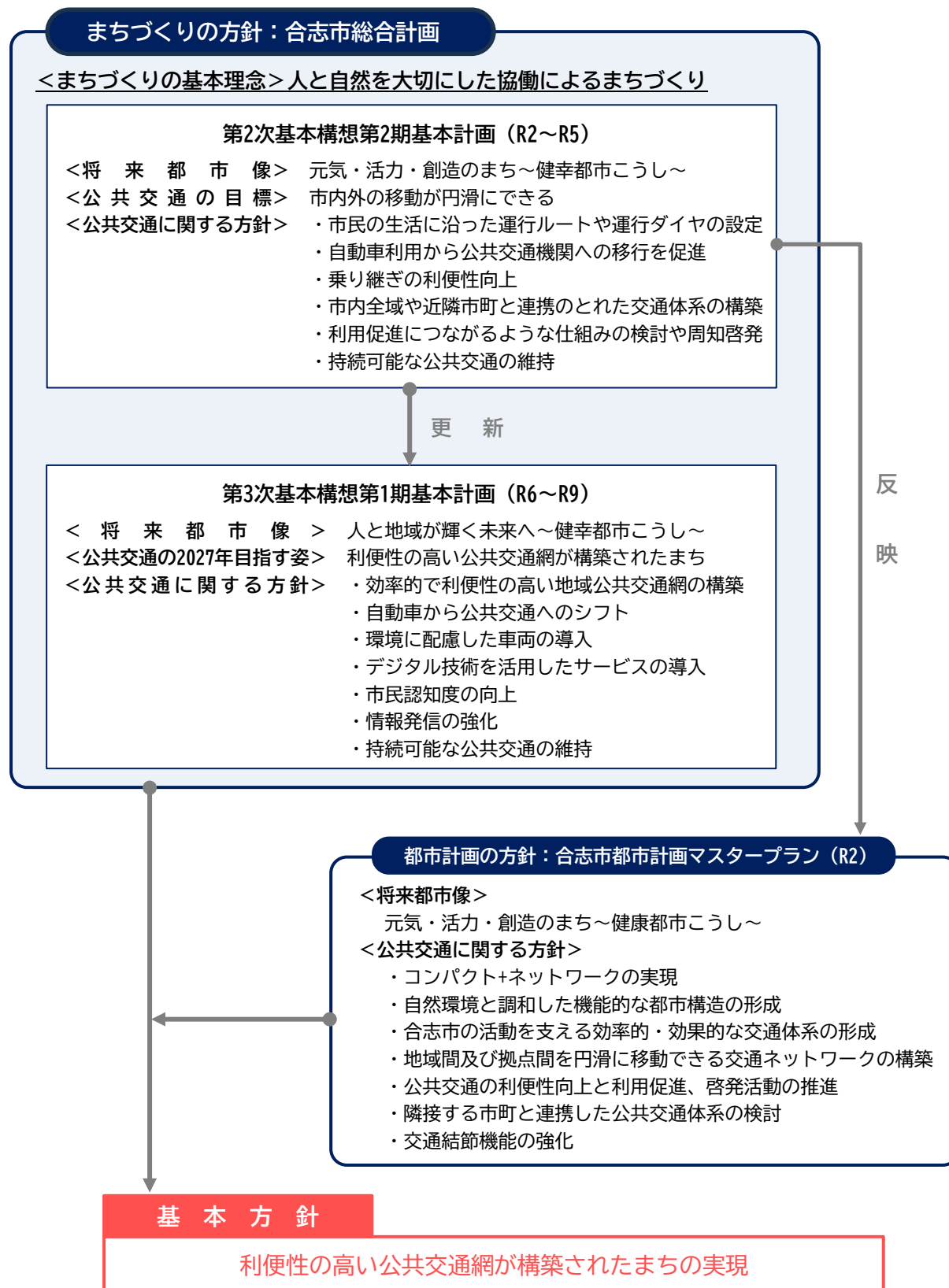
#### 課題⑦ 持続可能な運営の実現

人口増加と高齢化の進展、交通渋滞の深刻化等により、今後ますます公共交通の必要性が高まっているものの、鉄道及び路線バスの利用者数の減少、交通事業者の運転士不足、燃料費高騰等によるコミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の運行委託料増加等の問題もあり、公共交通の持続的な運営・市民への提供が課題となりつつあります。また、レターバスでは車両サイズに対して利用者の少ないルートがあり、乗合タクシーでは利用者0人で運行している便が全体の3割以上である等、効率的な運行による運行経費の削減が必要です。

そこで、市民の移動手段を持続的に確保するために、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の運行体系を見直し、運営に係る適切な市財政負担額、受益者負担の在り方、適切な車両サイズ等についての検討をすることと、公共交通の広報活動により利用促進を図り、持続可能な公共交通を市民へ提供することが必要です。

## 6 基本方針及び計画の目標

### 6-1 基本方針の設定





### 地域公共交通における基本的な考え方

人口増加、半導体関連企業の立地、高齢化の進展、脱炭素化の潮流等で、地域における公共交通へのニーズ・果たすべき役割は高まっており、以下の「基本的な考え方」に基づき、合志市の地域公共交通政策を推進します。

- ① 公共交通政策は、住宅地増加や地区ごとの居住人口の偏り、新たな商業施設の整備、交流人口の増加等を踏まえ、まちづくり政策と一体的に進める必要があり、これにより市の魅力向上に繋げることを目指します。
- ② 公共交通は、乗継機能の強化、利用促進等により市内外への移動が快適にできることを目指し、このうち、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）については、現在の運行路線・ダイヤの問題点の改善、デマンド型への移行検討、適切な車両の検討を進め、更なる利便性の向上を目指します。
- ③ なお、利便性向上に最大限配慮しつつも、持続可能な運営を図るために市予算額や利用者負担額のあり方を踏まえ、適正な収支バランスを目指します。

## 6-2 目標の設定

## (1) 目標の設定

## 課題① 運行効率性の向上

合志市の南部地域は居住人口が多く増加傾向にありますが、北部地域は居住人口が少なく減少傾向にあり、高齢化率が高いという地域特性があります。また、レターバスはルートによって利用者数に大きく差があり、乗合タクシーは利用者0人で運行している便が多く、定時定路線運行が非効率となっています。

そこで、利用者数の少ないレターバスや利用者0人での運行が多い乗合タクシーは、デマンド型乗合タクシー導入の検討等により、人口や高齢化等の地域特性や利用実態に合わせた運行効率性の向上を図ることが必要です。

対応仮説：人口バランスや高齢化率を考慮した、最適な運行範囲と運行体系の検討を図ります。

## 課題② ネットワークの強化

令和2年10月にレターバスを幹線、乗合タクシーを支線と位置付けて運行効率の向上を図りましたが、乗り継ぎが増えたことにより利用者ニーズに十分に対応した公共交通ネットワークとは言えない状況となっています。生活圏としての結びつきの強さから、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）を鉄道及び路線バスへ接続する等の隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成が必要ですが、便数が不十分なルート、乗り継ぎの手間等もあり、利用者は減少しました。

公共交通利用者の多い地域では利便性を高めるためにレターバスのルートの見直し、公共交通利用者が少なく高齢者等の多い地域では高齢者等への乗り継ぎによる負担が大きいため、乗合タクシーの起終点、乗継拠点や目的地等の見直し、多様なニーズに対応するための運行体系の見直しを実施し、地域特性や利用者ニーズに十分に対応した利便性の高い公共交通ネットワークの形成が必要です。

対応仮説：現状の運行体系を抜本的に見直し、利便性の高い公共交通網を整備します。

## 課題③ 公共交通空白地域への対応

鉄道、路線バス、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の運行により、公共交通による人口カバー率は高い状況です。しかし、一部の地域では家の近くから停留所までの距離が遠いため公共交通を利用していない人がいることが、市民意識調査によるアンケート結果よりわかっています。

そこで、より多くの市民が公共交通を利用できるように運行体系を見直し、公共交通空白地域を解消することが必要です。

対応仮説：きめ細かいサービス展開によって、空白地域の利用促進を図ります。

## 目標① 利用者ニーズに応じた効率的な公共交通ネットワークの形成

レターバスの運行ルートの見直し、デマンド型乗合タクシー導入検討による運行体系の見直し等について検討し、利用者の目的に十分に対応した効率的なコミュニティ交通ネットワーク形成を目指します。

#### 課題④ 交通結節機能の強化

鉄道及び路線バスの利用者数は減少しており、特に合志市内の路線バスでは、減便や路線廃止が続いています。コミュニティ交通では、令和2年10月にレターバスを幹線、乗合タクシーを支線と位置付けて運行効率性の向上を図りましたが、乗り継ぎが増えたこと等により利用者数が減少しました。また、生活圏としての結びつきの強さから隣接市町へ円滑に移動するための環境整備が必要です。一方、合志市では、主要渋滞箇所が13ヶ所あり、居住人口や立地企業の増加に伴い、ますます交通渋滞の深刻化が懸念されています。

そこで、自家用車から公共交通へのシフトを目的に、パークアンドライド駐車場及びサイクルアンドライド駐輪場の整備及び広報活動、御代志駅発の通勤バス導入等を実施し、交通結節機能の強化を図ることが必要です。

対応仮説：公共交通が利用しやすい街となるよう、乗継機能の強化を図ります。

#### 目標② まちづくりと連携した交通拠点の強化

コミュニティバス相互、または電車、路線バスとの乗り継ぎを円滑に行うために交通拠点の整備及び乗り継ぎの利用促進等を実施し、コンパクトなまちづくりと連携した交通拠点の強化による自動車から公共交通へのシフトを目指します。

#### 課題⑤ サービスの充実

合志市では、人口増加と高齢化が進行していますが、公共交通の利用者は減少しています。また、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）は運行本数が少なく、運行ダイヤと利用者の利用したい時間が合わずに利用できない人もおり、また、レターバスでは交通渋滞の影響により大幅な遅延が発生し、到着時間の遅れや乗継ができないことがあります。

そこで、利用者ニーズ及び遅延を考慮した運行ダイヤの設定、運行本数の見直し、待合環境（椅子、屋根等）の整備、支払い方法の多様化等の利用者特性に沿った利用環境を整備し、子どもから高齢者までの利用者が快適に利用できるためのサービスの充実が必要です。

対応仮説：現状の交通渋滞を踏まえ、遅延の改善を早急に行う。  
支払い手段の多様化等、利用にあたっての不便解消を図ります。

#### 目標③ サービスの充実

利便性を向上させるための運行ダイヤの見直し、高齢者のみならず対象を拡大した定期券の販売、バス到着時間、現在地が把握できるシステムの充実や、利便性向上のためのアプリの導入等のDXについて検討し、公共交通サービスの充実を目指します。

### 課題⑥ 市民、事業者、行政の連携強化

市民意識調査のアンケート結果によると、公共交通を日常的に利用している人は3.6%、週に1回以上コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）を利用する人は0.4%にとどまっています。また、利用交通手段における自家用車の分担率が71%と、市民の自家用車への依存度が高く、交通渋滞が問題となっており今後ますます深刻化することが懸念されています。

そこで、利用者ニーズの的確な把握・反映、公共交通の市民への周知活動等を実施し、市民の移動手段を確保するために、市民・事業者・行政が一体となった協議会の運営が必要です。

対応仮説：市民ニーズを改めて把握・反映します。

コミュニティ交通の市民への周知活動の強化を図ります。

### 課題⑦ 持続可能な運営の実現

人口増加と高齢化の進展、交通渋滞の深刻化等により、今後ますます公共交通の必要性が高まっているものの、鉄道及び路線バスの利用者数の減少、交通事業者の運転士不足、燃料費高騰等によるコミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の運行委託料増加等の問題もあり、公共交通の持続的な運営・市民への提供が課題となりつつあります。また、レターバスでは車両サイズに対して利用者の少ないルートがあり、乗合タクシーでは利用者0人で運行している便が全体の3割以上である等、効率的な運行による運行経費の削減が必要です。

そこで、市民の移動手段を持続的に確保するために、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の運行体系を見直し、運営に係る適切な市財政負担額、受益者負担の在り方、適切な車両サイズ等についての検討をすることと、公共交通の広報活動により利用促進を図り、持続可能な公共交通を市民へ提供することが必要です。

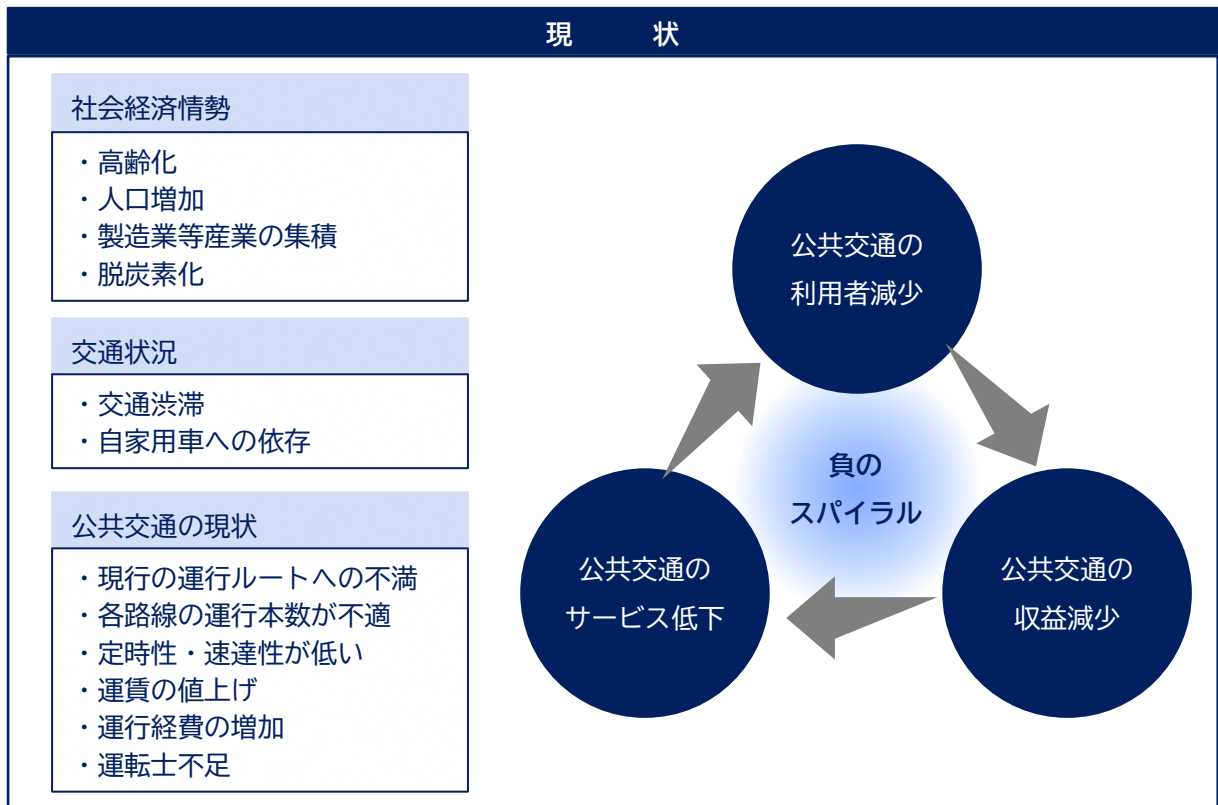
対応仮説：コミュニティ交通運営に係る適切な市財政負担額、受益者負担の在り方の検討を進めます。

広告収入等の財源多様化を推進します。

### 目標④ 市民、事業者、行政が一体となって取り組む持続可能な公共交通体系の構築

市民、事業者、行政が一体となって協議会を運営し、コミュニティ交通の運行体系の形成、利用促進策、周知方法、運行経費と利用者負担等について検討し、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

(2) 目標の体系図



合志市の公共交通は、高齢化の進展、人口増加や企業立地の影響による交通渋滞の深刻化等に伴い、市民の移動手段としてますます重要性が高まっています。市内外の移動がさらに円滑にできるよう、公共交通の効果的な活用及び利便性の向上を図ることが必要です。

**<公共交通の役割>**

- ・ 日常生活を支える移動を確保する役割
- ・ コンパクトなまちづくりに寄与する拠点間をつなぐ役割
- ・ 隣接市町との移動を円滑にする役割
- ・ 脱炭素社会実現に向け環境保全に寄与する役割

## 基本方針

## 利便性の高い公共交通網が構築されたまちの実現

- ・まちづくり政策との一体性確保により合志市の魅力向上
- ・市内外への移動が快適にできるように更なる利便性の向上
- ・市予算額や利用者負担額のあり方を踏まえ、適正な収支バランスを堅持した持続可能な運営

## 目標

**目標① 利用者ニーズに応じた効率的な公共交通ネットワークの形成**

レターバスの運行ルートの見直し、デマンド型乗合タクシー導入検討による運行体系の見直し等について検討し、利用者の目的に十分に対応した効率的なコミュニティ交通ネットワーク形成を目指します。

**目標② まちづくりと連携した交通拠点の強化**

コミュニティバス相互、または電車、路線バスとの乗り継ぎを円滑に行うために交通拠点の整備及び乗り継ぎの利用促進等を実施し、コンパクトなまちづくりと連携した交通拠点の強化による自動車から公共交通へのシフトを目指します。

**目標③ サービスの充実**

利便性を向上させるための運行ダイヤの見直し、高齢者のみならず対象を拡大した定期券の販売、バス到着時間、現在地が把握できるシステムの充実や、利便性向上のためのアプリの導入等のDXについて検討し、公共交通サービスの充実を目指します。

**目標④ 市民、事業者、行政が一体となって取り組む持続可能な公共交通体系の構築**

市民、事業者、行政が一体となって協議会を運営し、コミュニティ交通の運行体系の形成、利用促進策、周知方法、運行経費と利用者負担等について検討し、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。



6-3 成果指標の設定

成果指標		成果指標設定の考え方	データの収集方法
目標① 利用者特性に応じた効率的な公共交通ネットワークの形成			
1	コミュニティ交通の利用者数	減少したコミュニティ交通の利用者数回復・増加のため、利便性の高い公共交通サービスを構築することを目指し、コミュニティ交通の利用者数を成果指標に設定します。	レターバス、乗合タクシーの年間利用者数を集計します。
2	コミュニティ交通の収支率	減少したコミュニティ交通利用者数の回復・増加と増加する運行経費の改善のため、効率的な運行を目指し、コミュニティ交通の収支率を成果指標に設定します。	レターバス、乗合タクシーの運賃収入等と運行経費より算出します。
目標② まちづくりと連携した交通拠点の強化			
3	公共交通を利用している市民の割合	自動車依存による交通渋滞の解消、交通安全の確保や環境負荷の低減のため、自動車から公共交通へのシフトを目指し、公共交通利用者の割合を成果指標に設定します。	市民意識調査における公共交通の利用状況について、週1回以上利用していると回答した人の割合を集計します。
4	乗り継ぎが円滑にできている市民の割合	市内外の移動が円滑にできる持続可能な公共交通サービスを市民へ提供するため、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、乗り継ぎの円滑性に関する評価を成果指標に設定します。	市民意識調査における乗り継ぎの評価について、できている・だいたいできていると回答した人の割合を集計します。
5	主要な駅・バス停の乗降者数	コンパクトなまちづくりを目指し、生活機能エリアの拠点性、主要な駅の評価をするために、生活機能エリアである御代志、アンビー熊本、黒石、新須屋の乗降者数を成果指標に設定します。	鉄道、路線バスはICカードデータより乗降者数を集計、レターバスは乗降カウントシステムデータより乗降者数を集計、乗合タクシーは乗降調査票より乗降者数を集計し、駅・バス停の乗降者数を集計します。
目標③ サービスの充実			
6	レターバスの遅れ時間	レターバスの遅延により、時刻表どおりに運行できず乗り継ぎができない状況を改善するため、確実に乗り継げることを目指し、レターバスの遅れ時間を成果指標に設定します。	バスロケーションシステムデータより集計します。
目標④ 市民、事業者、行政が一体となって取り組む持続可能な公共交通体系の構築			
7	市民1人当たりのコミュニティ交通運行委託料	財政負担額が増加傾向にある中、公共交通サービスを維持・向上することが必要であることから、限られた財源の中で利便性の高い公共交通サービスを市民へ提供することを目指し、市民1人当たりのコミュニティ交通運行委託料を成果指標に設定します。	レターバス、乗合タクシーの運行委託料と住民基本台帳人口における3月31日時点の12歳（中学生）以上の人口数により算出します。

	現況値 (R4年度)	目標値 (R10年度)	目標値設定の考え方
	77,756人	93,000人	路線再編により、現況値よりも20%程度増加することを目指します。
	8.5%	10.0%	路線再編による運行効率化と利用者増加により、収支率が10%まで改善することを目指します。
	3.6%	5.5%	公共交通利用者数の増加により、公共交通を週1回以上利用する人の割合が5.5%まで増加することを目指します。
	42.3%	60.0%	レターバス、乗合タクシーと路線バスの再編により、不便な乗り継ぎ機会を減少させ、乗り継ぎの利便性向上を図ります。
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>鉄道</b></p> <p>御代志 205,132人</p> <p><b>路線バス</b></p> <p>御代志 71,867人</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>レターバス、 乗合タクシー</b></p> <p>御代志 15,565人 アンビー熊本 31,781人</p> </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>鉄道</b></p> <p>御代志 219,700人</p> <p><b>路線バス</b></p> <p>御代志 95,000人</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>レターバス、 乗合タクシー</b></p> <p>御代志 18,600人 アンビー熊本 38,000人</p> </div> </div>	鉄道、路線バスの利用者は御代志周辺の開発等を考慮し、鉄道が219,700人、路線バスが95,000人を目指し、レターバス、乗合タクシーは年間利用者数の現況値と目標値の比率より御代志では18,600人、アンビー熊本では38,000人を目指します。
	中央ルート：3分 南ルート：8分 北ルート：2分	4分以内	路線・ダイヤの再編により、再編後の遅れ時間が、現行で最も遅延が深刻化している南ルートの遅れ時間の約半分にすることを目指します。
	1,706円/人	1,700円/人	乗合タクシーのデマンド型への移行検討や路線再編で効率性・利便性を高め、財政負担は現行と同水準となることを目指します。

## 7 目標達成のための施策

### 7-1 公共交通の将来構想

#### (1) 交通手段別の考え方

広域幹線として、鉄道、路線バス、高速バスがあり、合志市内外及び県外への移動手段として機能しています。広域幹線を補完するため地域内幹線としてレターバスを運行しており、さらに地域内幹線を補完するために支線として乗合タクシーを運行しています。また、拠点とセミコンテクノパーク間の通勤手段として、セミコン通勤バスが運行しています。

鉄道	
位置づけ	広域幹線
役割	合志市内または熊本市中心部への広域交通としての役割を担います。
必要性	合志市内または熊本市中心部と連絡し、通勤通学、買い物、娯楽等の多様な目的における移動手段として必要です。定時性、大量輸送の強みを活かし、ほかの交通手段と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。
路線バス	
位置づけ	広域幹線
役割	合志市内または熊本市、菊池市、菊陽町等の周辺市町との広域交通としての役割を担います。
必要性	合志市内または周辺市町と連絡し、通勤通学、買い物、娯楽等の多様な目的における移動手段として必要です。運行本数の確保し、サービスの維持・向上が必要です。
高速バス	
位置づけ	広域幹線
役割	県外への広域交通としての役割を担います。
必要性	県外の拠点と連絡し、通勤通学、買い物、観光、ビジネス等の多様な目的における移動手段として必要です。
レターバス	
位置づけ	地域内幹線
役割	合志市内の拠点間の連絡、広域幹線への連絡を担います。
必要性	広域幹線を補完する移動手段として、合志市内の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活における移動手段、広域幹線へつなぐ移動手段として必要です。一方で、合志市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
乗合タクシー	
位置づけ	支線
役割	合志市内の移動、広域幹線への連絡を担います。
必要性	広域幹線、地域内幹線を補完する移動手段として、買い物、通院等の日常生活における移動手段として必要です。高齢者等には乗り継ぎによる負担が大きいいため、サービスの質の向上が必要です。
セミコン通勤バス	
位置づけ	支線
役割	セミコンテクノパークの通勤交通としての役割を担います。
必要性	原水駅からセミコンテクノパーク間を連絡し、通勤における移動手段として通勤時間帯の交通渋滞緩和の一端を担うために必要です。

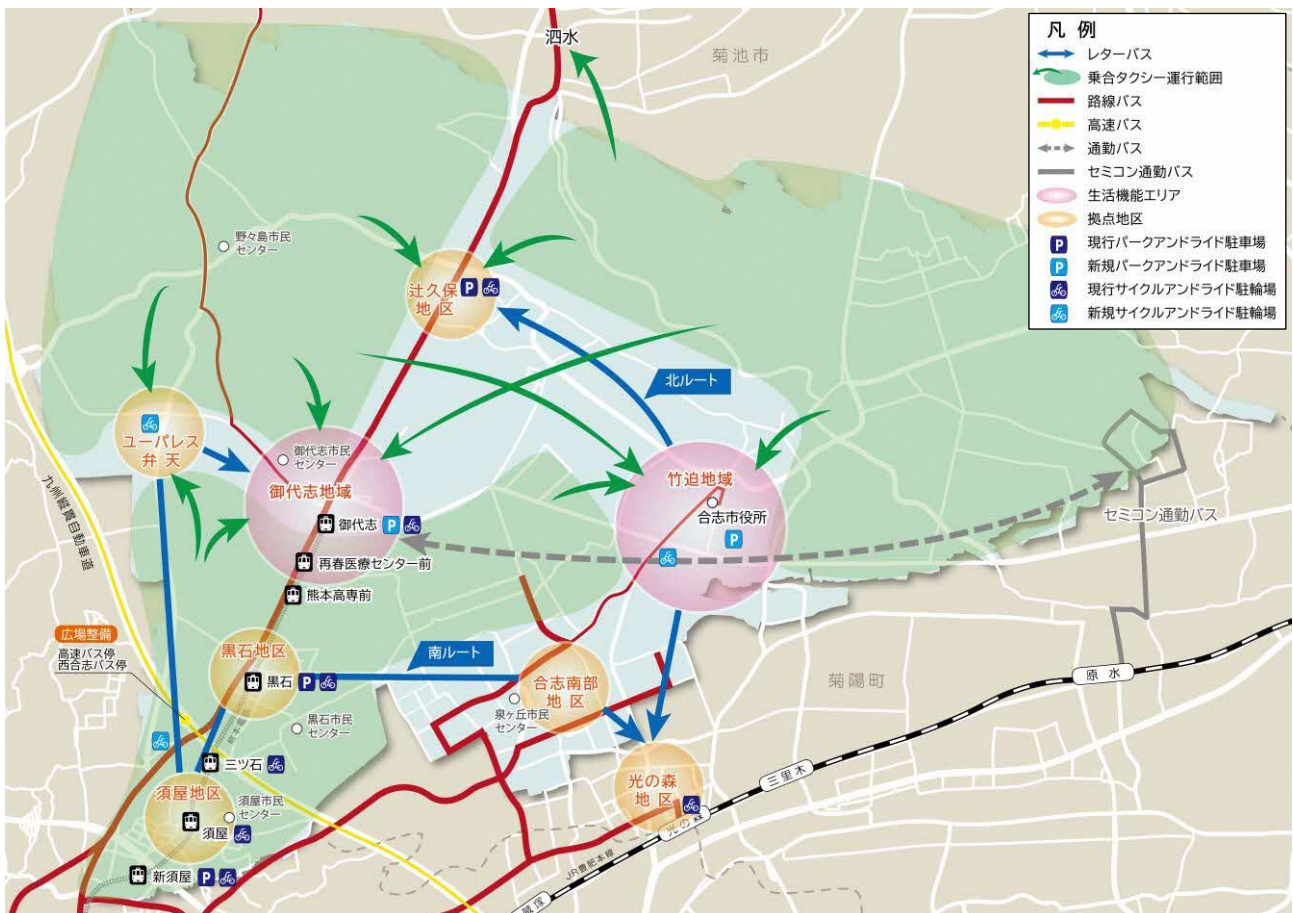
▲ 交通手段別の役割と必要性

(2) 公共交通の将来構想

広域幹線として、市内外の移動手段（鉄道、路線バス、高速バス）の確保・利用促進を図り、他の移動手段との乗継機能を向上させるために、パークアンドライド駐車場及びサイクルアンドライド駐輪場の整備・確保等を実施します。

地域内幹線及び支線として、市内及び近隣鉄道へのアクセスのために、レターバス及び乗合タクシーを運行します。効果的・効率的な運行を実現するため、まちづくりと連携したレターバスの再構築、高齢者等の移動を支えるために路線の決まっていない区域運行によるデマンド型乗合タクシーの導入検討を実施します。なお、鉄道、路線バス、一般タクシーの運行の妨げとならないように配慮します。

また、半導体関連企業等の立地に伴う更なるセミコンテクノパークへの通勤バス導入が必要です。



▲ 公共交通の将来構想

交通機関	路線	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
レターバス	南ルート	御代志	黒石駅入口	光の森駅	4条乗合	路線定期運行	合志市 (運行は交通事業者 に委託)	なし フィーダー補助
	北ルート	辻久保	アンビー熊本	光の森駅				
乗合タクシー	北西地域	合生、上生、野々島、御代志地区内			4条乗合	区域運行	合志市 (運行は交通事業者 に委託)	なし
	北東地域	竹迫、福原、栄、上庄、幾久富、豊岡地区内						
	須屋地域	須屋、栄、豊岡地区内						

▲ コミュニティ交通の概要

第7章 目標達成のための施策

7-2 施策一覧

計画する施策について、以下に示します。

目標		施策	
目標①	利用者ニーズに応じた効率的な公共交通ネットワークの形成	施策1-1	レターバス、乗合タクシー運行範囲の見直し <span style="background-color: #008080; color: white; padding: 2px;">利便増進事業</span>
		施策1-2	レターバス運行ルートの見直し <span style="background-color: #008080; color: white; padding: 2px;">利便増進事業</span>
		施策1-3	乗合タクシー運行体系の見直し <span style="background-color: #008080; color: white; padding: 2px;">利便増進事業</span>
		施策1-4	広域交通の強化
目標②	まちづくりと連携した交通拠点の強化	施策2-1	乗継機能の強化
		施策2-2	乗継拠点の整備
		施策2-3	通勤ニーズへの対応
目標③	サービスの充実	施策3-1	レターバス、乗合タクシー運行ダイヤの見直し
		施策3-2	運行本数の最適化
		施策3-3	待合環境の整備
		施策3-4	支払い方法の多様化
目標④	市民、事業者、行政が一体となって取り組む持続可能な公共交通体系の構築	施策4-1	広報活動の強化
		施策4-2	地域内交通等の強化
		施策4-3	ニーズの把握
		施策4-4	運転士の確保
		施策4-5	レターバス車両の更新
		施策4-6	レターバス、乗合タクシー運賃の見直し
		施策4-7	定期券の導入
		施策4-8	多様な収入手段の確保

※利便増進事業に指定した施策は、法に基づき策定予定の地域公共交通利便増進実施計画にて運行路線・運賃・ダイヤ等の見直しを実施します。



取組内容	実施主体			実施期間						
				計画期間					中期	長期
	合志市	交通事業者	企業等	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度～R15年度	R16年度以降
運行範囲の見直し	○	○		計画	試行	本格運行				
運行ルートの見直し	○	○		計画	試行	本格運行				
運行体系の見直し	○	○		計画	試行	本格運行				
高速バス路線と市内公共交通の結節機能強化	○	○		計画	試行	本格運行				
新たな高速バス路線整備の要望	○								計画・運行	
パークアンドライドの利用促進	○	○		実施						
サイクルアンドライドの利用促進	○	○		実施						
パークアンドライド駐車場の整備・確保	○	○		計画・協議	実施					
サイクルアンドライド駐輪場の整備・確保	○	○		計画・協議	実施					
西合志高速バス停の広場整備	○	○							計画	
御代志駅発のセミコン通勤バス導入の検討	○	○	○	計画	試行	本格運行				
レターバス運行ダイヤの見直し	○	○		実施	試行	本格運行				
乗合タクシー運行ダイヤの見直し	○	○		実施	試行	本格運行				
鉄道の運行本数の最適化		○							計画・実施	
路線バスの運行本数の最適化		○							計画・実施	
レターバスの運行本数の最適化	○	○		計画	試行	本格運行				
乗合タクシーの運行本数の最適化	○	○		計画	試行	本格運行				
待合環境の整備	○	○		計画・実施						
キャッシュレス決済の導入		○		計画・実施						
出前講座の実施	○			実施						
市民まつりでのブースの設置	○			実施						
乗り方教室の実施	○	○			計画	実施				
バスさたくまさん、マイルートの使い方教室	○	○			計画	実施				
マイ時刻表の作成	○			実施						
ガイドマップの作成・配布	○			作成	配布					
広報誌での利用促進案内	○			実施						
車内広告	○	○		実施						
転入者への周知	○			計画	実施					
バス無料の日への参画	○			実施						
福祉有償運送の利用促進	○			実施						
市民アンケート調査	○			実施						
利用者アンケート調査	○	○		実施						
各種団体へのニーズ調査	○			実施						
交通事業者ヒアリング調査	○			実施						
第2種運転免許の取得費用の支援		○		実施						
求人情報の紹介支援	○			実施						
ジャンボタクシー、タクシー車両の導入	○			計画	試行	本格運行				
EV車両導入	○	○		実施						
運賃の見直し	○	○		計画	試行	本格運行				
夏休み子ども定期券（キッズバス）への参入	○	○		計画	実施					
定期券の導入検討	○	○		計画	実施					
車内広告	○	○		実施						
音声広告	○	○		実施						



7-3 施策概要

本計画に定めた目標を達成するために実施する施策について、実施目的、施策対象、施策概要、実施主体、実施期間を以下に示します。

【施策 1-1】レターバス、乗合タクシー運行範囲の見直し		利便増進事業							
実施目的	レターバスは中央ルートと北ルートの利用者数が少なく、乗合タクシーは全路線の利用者が少なく定路線運行が非効率なため、効果的・効率的な運行を目的にレターバス、乗合タクシー運行範囲の見直しを実施します。								
施策対象	レターバス、乗合タクシー								
施策内容	レターバスと乗合タクシーの役割分担を明確化し、人口、高齢化率、現行コミュニティ交通の利用状況等を考慮し、利用者数が多くレターバスによる輸送が必要な地域と利用者数が少なく乗合タクシーによる輸送が可能な地域に分けて運行範囲の見直しを実施します。								
	<p>&lt;現 状&gt;</p> <p>&lt;検討例&gt;</p>								
実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
	運行範囲の見直し	合志市、 交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
			計画	試行	本格運行				

【施策 1-2】 レターバス運行ルートの見直し

利便増進事業

実施目的

レターバスはルートによって利用者数の差が大きいこと、大きな遅延が発生していること、目的地まで乗り継ぎが必要であること等の問題を解決するために運行ルートの見直しを実施します。

施策対象

レターバス

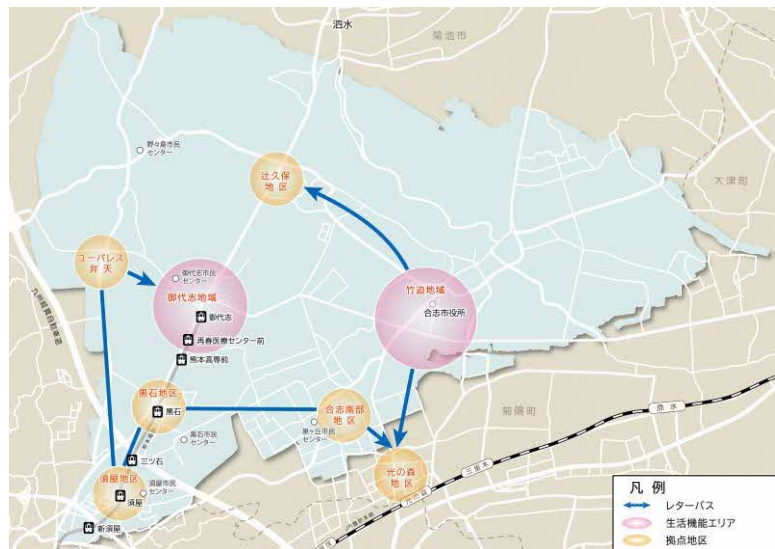
施策概要

現在、中央ルート、南ルート、北ルートの3ルートを実行していますが、運行範囲の見直しとともに、レターバスの運行ルートの見直しを実施します。その際、現行の利用状況、まちづくりとの連携（拠点間を円滑に移動できる）、渋滞箇所の回避等を考慮したルートとなるように見直します。

<現 状>



<検討例>



実施主体  
・  
実施期間

取組内容  
運行ルートの見直し

実施主体  
合志市、  
交通事業者

実施期間(年度)									
R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期			
計画	試行	本格運行							

**【施策 1-3】 乗合タクシー運行体系の見直し** 利便増進事業

**実施目的** 乗合タクシーの5路線全てにおいて、30%以上は利用者のいない0人運行となっており、デマンド型による運行効率性の向上が必要であるため、運行体系の見直しを検討・実施します。

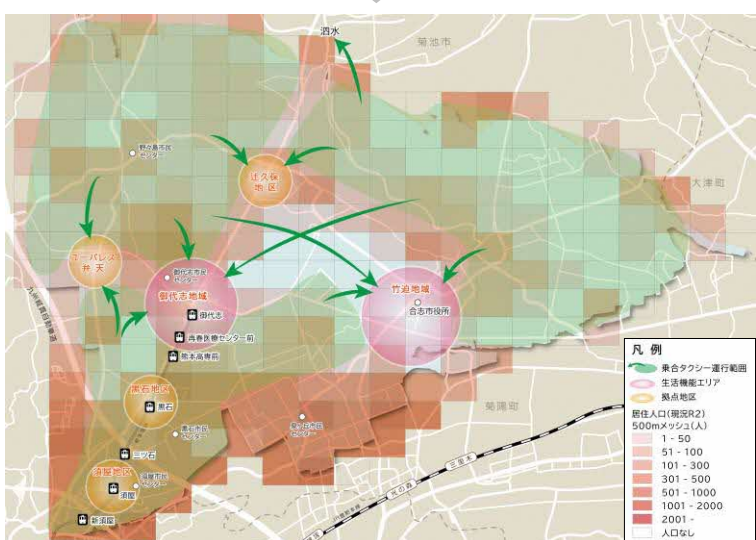
**施策対象** 乗合タクシー

**施策概要** 現在、合生・上生線、合生・御代志線、後川辺線、日向・新迫線、須屋線の5路線を運行していますが、運行範囲の見直しとともに、出発地、目的地、乗継拠点について整理し、デマンド型への移行を視野に入れた乗合タクシー運行体系の見直しを実施し、実証実験を経て本格運行を行います。その際、MaaSの一環として、検索、予約、決済が行えるアプリの導入も検討します。

<現 状>



<検討例>



実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)					
			R6	R7	R8	R9	R10	中期
	運行体系の見直し	合志市、 交通事業者	計画	試行	本格運行			



**【施策 1-4】 広域交通の強化**

**実施目的** 市外及び県外への移動を強化するために、市内公共交通の高速バスへの接続、新たな高速バス路線の拡充について検討します。

**施策対象** 路線バス、高速バス、レターバス

**施策概要**

現在合志市内には、高速バスの停留所（西合志バス停）があり、「高速ひのくに号 スーパーノンストップ（九州産交バス）」では途中停車することなく博多バスターミナルへ行くことが可能ですが、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）のバス停及び路線バスのバス停から離れた位置となり、公共交通でのアクセスが不便な状況です。そこで、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）及び路線バスによる西合志バス停との接続強化を検討します。

また、光の森線は光の森産交から北熊本 SIC を経由し博多バスターミナルへ運行しており、合志市内（御代志等）での乗降が可能となる要望、及び中九州横断道路を活用した新たな高速バス路線整備の要望について検討します。



▲ 高速バスの停留所

	取組内容	実施主体	実施期間(年度)							
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期	
実施主体 ・ 実施期間	高速バスと市内公共交通の結節強化	合志市、交通事業者	計画	試行	本格運行					
	北熊本 SIC または中九州横断道路を活用した高速バス路線整備の要望	合志市							計画・運行	

**【施策 2-1】 乗継機能の強化**

**実施目的** マイカー利用から公共交通利用へのシフトを促し、公共交通の利用促進を図るために、円滑な乗り継ぎを推進し、パークアンドライド駐車場やサイクルアンドライド駐輪場の利用を促進します。

**施策対象** 御代志駅、黒石駅、三ツ石駅、新須屋駅、須屋駅、辻久保

**施策概要** 熊本電鉄の黒石駅、新須屋駅でのパークアンドライド（P&R）駐車場の整備状況や利用状況などの情報提供の取組を行い、利用促進につなげます。  
また、御代志駅、黒石駅、三ツ石駅、須屋駅、新須屋駅、辻久保でのサイクルアンドライド（C&R）駐輪場の整備状況や利用状況などの情報提供を行い、利用促進につなげます。



▲ 新須屋駅の駐車場



▲ 黒石駅の駐車場と駐輪場

写真	物件名・所在地・交通	賃料(円)	敷礼金	種別	状況	詳細
	<b>北熊本駅前駐車場</b> 熊本県熊本市北区至園町1-1 熊本電鉄「北熊本駅」 徒歩1分	3000～	3ヶ月 (-円)	パーク&ライド	満	物件詳細
	<b>黒石駅前駐車場</b> 熊本県合志市須屋字黒石屋敷2619番地7 熊本電鉄「黒石駅」 徒歩1分	2000	ヶ月 (-円)	月極 パーク&ライド	満	物件詳細
	<b>新須屋駅前駐車場</b> 熊本県合志市須屋字川添583番地2 熊本電鉄「新須屋駅」 徒歩1分	500～	ヶ月 (-円)	パーク&ライド	満	物件詳細
	<b>辻久保駐車場</b> 熊本県合志市合生字東沖野4043-3 熊本電鉄「百花園ゴルフ場前」バス停 徒歩1分 バス停徒歩1分の好立地！	1100	ヶ月 (-円)	月極 パーク&ライド	満	物件詳細

更新日：2023/03/28

▲ 駐車場利用状況の周知（熊本電鉄HP）

実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)					
			R6	R7	R8	R9	R10	中期
実施主体 ・ 実施期間	P&R 駐車場の利用促進	合志市 交通事業者	実施					
	C&R 駐輪場の利用促進	合志市 交通事業者	実施					

【施策 2-2】 乗継拠点の整備

<p>実施目的</p>	<p>パークアンドライド駐車場やサイクルアンドライド駐輪場の利用促進を図るために利用環境の整備を推進します。</p>								
<p>施策対象</p>	<p>御代志駅、辻久保、合志市役所、ユーパレス弁天、ハローデイ、アンビー熊本</p>								
<p>施策概要</p>	<p>パークアンドライド駐車場の整備・確保では、御代志駅、辻久保、合志市役所での駐車場の新設、施設と連携した駐車場の確保に取り組み、パークアンドライド駐車場の利用促進につなげます。</p>								
	<p>サイクルアンドライド駐輪場の整備・確保では、御代志駅等の駐輪場屋根の設置や防犯強化等の既設駐輪場の設備の充実に取り組みとともに、ユーパレス弁天、ハローデイ、アンビー熊本等の施設と連携した駐輪場の確保に取り組み、サイクルアンドライド駐輪場の利用促進につなげます。</p>								
	<p>また、西合志高速バス停について、他交通手段との乗り継ぎを円滑に行うためのアクセス強化を行うために国道の他車線化整備に合わせて長期的に検討します。</p>								
	 <p>▲ 施設と連携したP&amp;Rの例（福岡市HP）</p>	 <p>▲ 御代志駅の駐輪場</p>							
 <p>▲ 施設と連携したC&amp;Rの例（山口市HP）</p>									
<p>実施主体 ・ 実施期間</p>	<p>取組内容</p>	<p>実施主体</p>	<p>実施期間（年度）</p>						
	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>		
	<p>P&amp;R 駐車場の整備・確保</p>	<p>合志市、 交通事業者</p>	<p>計画・協議</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>				
	<p>C&amp;R駐輪場の整備・確保</p>	<p>合志市、 交通事業者</p>	<p>計画・協議</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>				
<p>西合志高速バス停の広場整備</p>	<p>合志市、 交通事業者</p>					<p>計画</p>			



**【施策2-3】通勤ニーズへの対応**

**実施目的** 通勤における公共交通の利用促進と通勤時間帯の交通渋滞の緩和を図るために、通勤ニーズに対応した通勤バスの導入について検討します。

**施策対象** セミコンテクノパーク

御代志駅からセミコンテクノパークへのセミコン通勤バス導入の検討について取り組みます。

**施策概要**

※令和6年1月より、平日は朝21便、夕17便の1日38便、土日祝は朝3便、夕3便の1日6便が運行しています（運賃180円）。

▲ セミコン通勤バスの例

実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
	御代志駅発のセミコン通勤バス導入の検討	合志市、 交通事業者、 関連企業	計画	試行	本格運行				

【施策3-1】レターバス、乗合タクシー運行ダイヤの見直し

**実施目的** 公共交通利用の利便性の向上を図り、公共交通の利用促進のために、遅れ時間の解消や乗り継ぎ利便性を確保した運行ダイヤの見直しを実施します。

**施策対象** レターバス、乗合タクシー

レターバスについてバスロケーションデータを活用し、遅れ時間の把握を行い、遅延を緩和し、鉄道、路線バス及び乗合タクシーとの乗り継ぎ間隔を確保した利便性の高い運行ダイヤの見直しを早急に実施します。

また、レターバスの運行ダイヤの見直しに伴い、乗合タクシーの運行ダイヤについても見直しを行い、利便性の向上に努め、利用促進につなげます。

なお、利用者が望む運行時間帯の把握、遅れ時間の把握を継続的に実施し、レターバス、乗合タクシーの運行ダイヤの見直しを定期的に実施します。

番号	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
1	熊本市	8:00	8:05	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35
2	熊本市	8:02	8:07	8:12	8:17	8:22	8:27	8:32	8:37
3	ルージュ	8:03	8:08	8:13	8:18	8:23	8:28	8:33	8:38
4	熊本市	8:04	8:09	8:14	8:19	8:24	8:29	8:34	8:39
5	熊本市	8:05	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40
6	熊本市	8:06	8:11	8:16	8:21	8:26	8:31	8:36	8:41
7	熊本市	8:07	8:12	8:17	8:22	8:27	8:32	8:37	8:42
8	熊本市	8:08	8:13	8:18	8:23	8:28	8:33	8:38	8:43
9	熊本市	8:09	8:14	8:19	8:24	8:29	8:34	8:39	8:44
10	熊本市	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45
11	熊本市	8:11	8:16	8:21	8:26	8:31	8:36	8:41	8:46
12	熊本市	8:12	8:17	8:22	8:27	8:32	8:37	8:42	8:47
13	熊本市	8:13	8:18	8:23	8:28	8:33	8:38	8:43	8:48
14	熊本市	8:14	8:19	8:24	8:29	8:34	8:39	8:44	8:49
15	熊本市	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50
16	熊本市	8:16	8:21	8:26	8:31	8:36	8:41	8:46	8:51
17	熊本市	8:17	8:22	8:27	8:32	8:37	8:42	8:47	8:52
18	熊本市	8:18	8:23	8:28	8:33	8:38	8:43	8:48	8:53
19	熊本市	8:19	8:24	8:29	8:34	8:39	8:44	8:49	8:54
20	熊本市	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55
21	熊本市	8:21	8:26	8:31	8:36	8:41	8:46	8:51	8:56
22	熊本市	8:22	8:27	8:32	8:37	8:42	8:47	8:52	8:57
23	熊本市	8:23	8:28	8:33	8:38	8:43	8:48	8:53	8:58
24	熊本市	8:24	8:29	8:34	8:39	8:44	8:49	8:54	8:59
25	熊本市	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00
26	熊本市	8:26	8:31	8:36	8:41	8:46	8:51	8:56	9:01
27	熊本市	8:27	8:32	8:37	8:42	8:47	8:52	8:57	9:02
28	熊本市	8:28	8:33	8:38	8:43	8:48	8:53	8:58	9:03
29	熊本市	8:29	8:34	8:39	8:44	8:49	8:54	8:59	9:04
30	熊本市	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05
31	熊本市	8:31	8:36	8:41	8:46	8:51	8:56	9:01	9:06
32	熊本市	8:32	8:37	8:42	8:47	8:52	8:57	9:02	9:07
33	熊本市	8:33	8:38	8:43	8:48	8:53	8:58	9:03	9:08
34	熊本市	8:34	8:39	8:44	8:49	8:54	8:59	9:04	9:09
35	熊本市	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05	9:10
36	熊本市	8:36	8:41	8:46	8:51	8:56	9:01	9:06	9:11
37	熊本市	8:37	8:42	8:47	8:52	8:57	9:02	9:07	9:12
38	熊本市	8:38	8:43	8:48	8:53	8:58	9:03	9:08	9:13
39	熊本市	8:39	8:44	8:49	8:54	8:59	9:04	9:09	9:14
40	熊本市	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05	9:10	9:15
41	熊本市	8:41	8:46	8:51	8:56	9:01	9:06	9:11	9:16
42	熊本市	8:42	8:47	8:52	8:57	9:02	9:07	9:12	9:17
43	熊本市	8:43	8:48	8:53	8:58	9:03	9:08	9:13	9:18
44	熊本市	8:44	8:49	8:54	8:59	9:04	9:09	9:14	9:19

施策概要

▲ 南ルート of 時刻表

番号	停留所名	1便	2便	番号	停留所名	1便	2便
1	アンビー熊本	8:30	13:50	19	酒 水	9:40	11:20
2	合志市役所(マイール)	8:32	13:52	18	後 川 辺	9:43	11:23
3	合志中前	8:35	13:55	17	中 林	9:45	11:25
4	竹迫下町	8:36	13:56	16	記念碑前	9:49	11:29
5	竹迫中町	8:36	13:56	15	上 庄	9:49	11:29
6	竹迫横町	8:37	13:57	14	上庄公民館前	9:50	11:30
7	横町集落センター	8:37	13:57	13	竹迫城跡入口	9:50	11:30
8	厳照寺駐車場前	8:39	13:59	12	田端集落センター	9:51	11:31
9	竹迫上町	8:40	14:00	11	乙 丸	9:52	11:32
10	今町公民館	8:40	14:00	10	今町公民館	9:52	11:32
11	乙 丸	8:40	14:00	9	竹迫上町	9:52	11:32
12	田端集落センター	8:41	14:01	8	厳照寺駐車場前	9:53	11:33
13	竹迫城跡入口	8:42	14:02	7	横町集落センター	9:55	11:35
14	上庄公民館前	8:42	14:02	6	竹迫横町	9:55	11:35
15	上 庄	8:43	14:03	5	竹迫中町	9:56	11:36
16	記念碑前	8:43	14:03	4	竹迫下町	9:56	11:36
17	中 林	8:47	14:07	3	合志中前	9:57	11:37
18	後 川 辺	8:49	14:09	2	合志市役所(マイール)	10:00	11:40
19	酒 水	8:52	14:12	1	アンビー熊本	10:02	11:42

▲ 後川辺線の時刻表

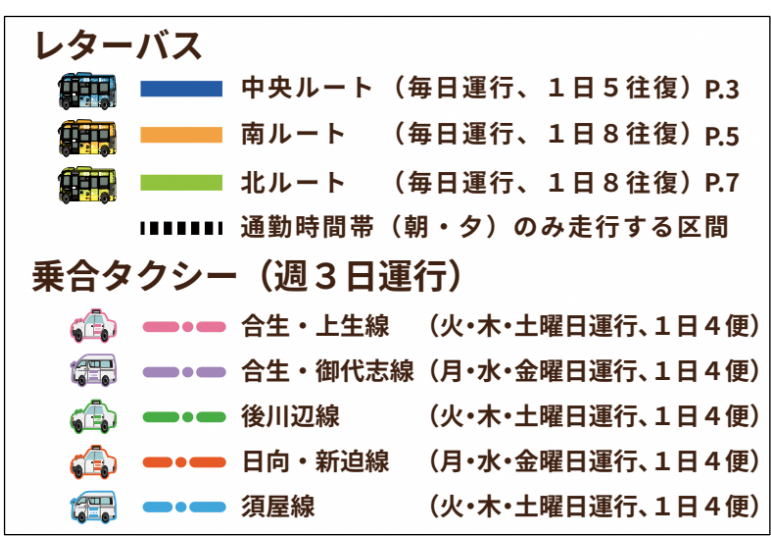
実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)							
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期	
			実施	試行	本格運行					
レターバス運行ダイヤの見直し	合志市、交通事業者									
乗合タクシー運行ダイヤの見直し	合志市、交通事業者									

**【施策 3-2】 運行本数の最適化**

**実施目的** 公共交通の利用促進に向け、利用者の利便性を向上するために運行本数の増便を推進します。

**施策対象** 鉄道、路線バス、レターバス、乗合タクシー

**施策概要** 鉄道（藤崎宮前～御代志間）、路線バスについて、利用促進を図るために増便への取り組みを推進します。  
レターバス、乗合タクシーについて、合志市予算や運転士数・車両等を考慮しながら、運行時間帯の拡大や運行本数の増便、特に乗合タクシーについては運行日の拡大を図り、公共交通の利用促進やまちづくりの推進につなげます。



▲ 現行のレターバス、乗合タクシーの運行状況

実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)							
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期	
実施主体 ・ 実施期間	鉄道の運行本数の最適化	交通事業者							計画実施	
	路線バスの運行本数の最適化	交通事業者							計画実施	
	レターバスの運行本数の最適化	合志市、 交通事業者	計画	試行	本格運行					
	乗合タクシーの運行本数の最適化	合志市、 交通事業者	計画	試行	本格運行					

【施策 3-3】 待合環境の整備

<p>実施目的</p>	<p>利用者の利便性向上を図るために、バス停の待合環境整備を推進します。</p>										
<p>施策対象</p>	<p>レターバス、乗合タクシー</p>										
<p>施策概要</p>	<p>バス停の待合環境を改善するために、利用者の多いバス停からベンチや屋根の整備を実施します。</p>										
											
	<p>▲ アンビー熊本</p>			<p>▲ 黒石駅入口</p>							
											
<p>▲ 黒石原石油横</p>			<p>▲ みずき台</p>								
<p>実施主体 ・ 実施期間</p>	<p>取組内容</p>	<p>実施主体</p>	<p>実施期間(年度)</p>					<p>中期</p>	<p>長期</p>		
<p>待合環境の整備</p>			<p>合志市、 交通事業者</p>		<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>		
					<p>計画・実施</p>						



【施策 3-4】 支払い方法の多様化									
実施目的	レターバス、乗合タクシーの利便性向上、利用促進を図るため、キャッシュレス決済の導入を行います。								
施策対象	レターバス、乗合タクシー								
施策概要	レターバス、乗合タクシーにキャッシュレス決済の導入を行い、利便性の向上を図り、利用促進につなげます。								
	 <p style="text-align: center;">▲ ICカード決済の例</p>								
実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
	キャッシュレス決済の導入	交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
									

**【施策 4-1】 広報活動の強化**

**実施目的** 公共交通の認知度を高め、市民に慣れ親しんでもらい、愛着持ってもらうことで、安定的に利用者を確保するために、各種啓発活動を実施します。

**施策対象** レターバス、乗合タクシー

**施策概要** 各種団体への出前講座やバスの乗り方教室（自治会、小学校、企業等）等を実施し、高齢者や若年層など様々な主体を対象とした広報活動の強化に取り組みます。  
また、レターバス、乗合タクシーなどの公共交通総合ガイドマップを作成し、市民に配布するとともに、市広報紙を活用し市民への周知活動に取り組み、公共交通の利用促進に繋がります。



施策概要

実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)					
			R6	R7	R8	R9	R10	中期
	出前講座の実施	合志市	実施					
	市民まつりでのブースの設置	合志市	実施					
	乗り方教室の実施	合志市、 交通事業者		計画	実施			
	バスきたくまさん、マイルートの使い方教室	合志市、 交通事業者		計画	実施			
	マイ時刻表の作成	合志市	実施					
	ガイドマップの作成・配布	合志市	作成	配布				
	広報誌での利用促進案内	合志市	実施					
	車内広告	合志市、 交通事業者	実施					
	転入者への周知	合志市	計画	実施				
	バス無料の日への参画	合志市	実施					



**【施策 4-2】 地域内交通等の強化**

<p><b>実施目的</b></p>	<p>福祉有償運送の知名度を高め、利用を促すために利用啓発活動を実施します。</p>														
<p><b>施策対象</b></p>	<p>市全域</p>														
<p><b>施策概要</b></p>	<p>福祉有償運送の利用促進のために、広報活動を実施します。</p>														
	<div style="text-align: center;">     </div> <p style="text-align: center;">▲ 福祉有償運送の利用状況</p>														
<p><b>実施主体</b> ・ <b>実施期間</b></p>	<p><b>取組内容</b></p> <p>福祉有償運送の利用促進</p>	<p><b>実施主体</b></p> <p>合志市</p>	<p><b>実施期間(年度)</b></p>						<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>
															

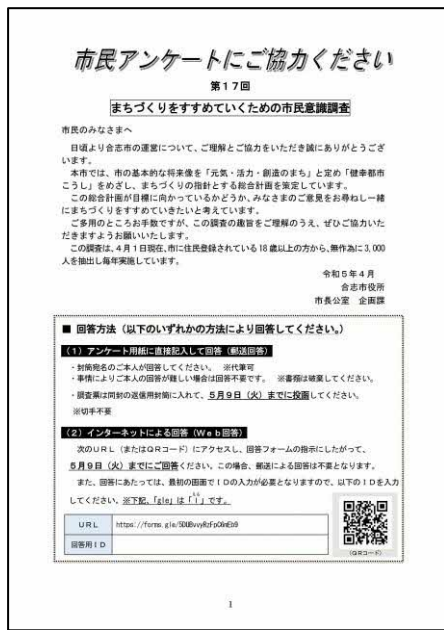
**【施策 4-3】 ニーズの把握**

**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。

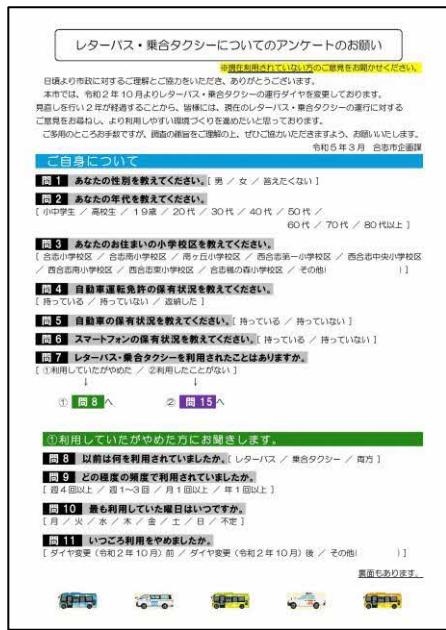
**施策対象** 市全域

モビリティ・マネジメントの取り組みとして、市民アンケート調査、利用者アンケート調査や各種団体へのニーズ調査等のトラベル・フィードバック・プログラムを実施し、公共交通の利用状況や問題点などを把握するだけでなく、自発的な行動変容を促します。また、交通事業者ヒアリング調査を実施し、公共交通サービスを提供する側の問題点を把握し、公共交通サービスの改善につなげます。

**施策概要**



▲ 市民意識調査



▲ レターバス・乗合タクシーについてのアンケート

	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
実施主体 ・ 実施期間	市民アンケート調査	合志市			実施				
	利用者アンケート調査	合志市、 交通事業者			実施				
	各種団体へのニーズ調査	合志市			実施				
	交通事業者ヒアリング調査	合志市			実施				

【施策 4-4】 運転士の確保																										
実施目的	公共交通の持続的な運行を図るために、運転士確保の支援を行います。																									
施策対象	鉄道、路線バス、レターバス、乗合タクシー																									
施策概要	第二種運転免許の取得費用の支援、求人情報の紹介支援を実施し、運転士の確保に取り組み、公共交通の安定的・持続的な運行につなげます。																									
	<p style="text-align: center;">▲ 運転士数の推移 (5社合計)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>運転士数の推移 (5社合計)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>人数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H27</td><td>984</td></tr> <tr><td>H28</td><td>984</td></tr> <tr><td>H29</td><td>903</td></tr> <tr><td>H30</td><td>890</td></tr> <tr><td>R1</td><td>873</td></tr> <tr><td>R2</td><td>922</td></tr> <tr><td>R3</td><td>893</td></tr> <tr><td>R4</td><td>840</td></tr> </tbody> </table>									年度	人数 (人)	H27	984	H28	984	H29	903	H30	890	R1	873	R2	922	R3	893	R4
年度	人数 (人)																									
H27	984																									
H28	984																									
H29	903																									
H30	890																									
R1	873																									
R2	922																									
R3	893																									
R4	840																									
実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)																							
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期																	
	第2種運転免許の取得費用支援	交通事業者																								
	求人情報の紹介支援	合志市																								

【施策 4-5】レターバス車両の更新

<p>実施目的</p>	<p>レターバスの中央ルートと北ルートはジャンボタクシーで賄える利用者数であり、また、脱炭素化のために車両のダウンサイジングやE V車両の導入を実施します。</p>														
<p>施策対象</p>	<p>レターバス</p>														
<p>施策概要</p>	<p>コスト削減効率的な運行を行うためにジャンボタクシーやタクシー車両など需要に合わせた適切な車両サイズへの更新を図ります。</p> <p>また、カーボンニュートラル等の環境施策に対応するため、CO<sub>2</sub>排出量を抑制するE V車両等の低公害車の導入を図ります。</p> <div style="text-align: center;">  <p>▲ ジャンボタクシーの例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>▲ EV車両（EVバス）の例（墨田区HP）</p> </div>														
<p>実施主体 ・ 実施期間</p>	<p>取組内容</p>	<p>実施主体</p>	<p>実施期間（年度）</p>						<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>
<p>ジャンボタクシー、タクシー車両の導入</p>	<p>合志市</p>	<p>計画</p>	<p>試行</p>	<p>本格運行</p>											
<p>E V車両の導入</p>	<p>合志市、 交通事業者</p>	<p>実施</p>													

【施策 4-6】レターバス、乗合タクシー運賃の見直し																																	
実施目的	持続的な公共交通体系を構築するために、公共交通サービスとしての公平性や福祉的な役割の維持、経営的な視点とのバランスを図る運賃体系を検討します。																																
施策対象	レターバス、乗合タクシー																																
施策概要	<p>コミュニティ交通の運賃は、平成 27 年 10 月に 1 乗車 100 円から 150 円へ改訂した経緯があります。鉄道や路線バスの運賃水準を踏まえ、コミュニティ交通サービス水準に合せた適正な運賃価格について検討するとともに、現在の一律運賃だけでなく、ゾーン制運賃や距離体制運賃等の運賃体系のあり方について検討し、公共交通サービスとしての公平性や福祉的な役割の維持、経営的な視点とのバランスを図り、持続可能な公共交通の構築につなげます。</p> <table border="1" data-bbox="509 703 1227 1234"> <thead> <tr> <th></th> <th>定額 (円)</th> <th>地帯制 (円)</th> <th>対キロ (円)</th> <th>無料</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 定路線型</td> <td>100～500</td> <td>100～500</td> <td>120～</td> <td>該当無し</td> </tr> <tr> <td>B 迂回ルート・ エリアデマン ド型</td> <td>100～500</td> <td>300～500</td> <td>該当無し</td> <td>該当無し</td> </tr> <tr> <td>C 自由経路ミ ーティングポ イント型</td> <td>100～700</td> <td>100～500</td> <td>200～500</td> <td>該当有り</td> </tr> <tr> <td>D 自由経路ド アードア型</td> <td>100～500</td> <td>200～1000</td> <td>該当無し</td> <td>該当無し</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：デマンド型交通の手引き（国土交通省 中部運輸局）</p> <p>▲ デマンド型交通の運行方式別の運賃</p>									定額 (円)	地帯制 (円)	対キロ (円)	無料	A 定路線型	100～500	100～500	120～	該当無し	B 迂回ルート・ エリアデマン ド型	100～500	300～500	該当無し	該当無し	C 自由経路ミ ーティングポ イント型	100～700	100～500	200～500	該当有り	D 自由経路ド アードア型	100～500	200～1000	該当無し	該当無し
		定額 (円)	地帯制 (円)	対キロ (円)	無料																												
	A 定路線型	100～500	100～500	120～	該当無し																												
	B 迂回ルート・ エリアデマン ド型	100～500	300～500	該当無し	該当無し																												
	C 自由経路ミ ーティングポ イント型	100～700	100～500	200～500	該当有り																												
D 自由経路ド アードア型	100～500	200～1000	該当無し	該当無し																													
実施主体	取組内容	実施主体	実施期間(年度)																														
実施期間	運賃の見直し	合志市、 交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期																								
			計画	試行	本格運行																												



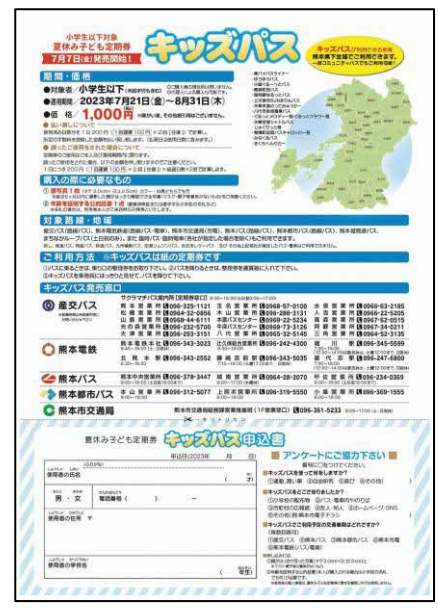
**【施策 4-7】 定期券の導入**

**実施目的** レターバス、乗合タクシーの利便性向上、利用促進を図るために、夏休み子ども定期券（キッズパス）への参入、昼間利用限定などの利用期間・時間限定定期券の導入を検討します。

**施策対象** レターバス、乗合タクシー

現在、65歳以上または障害者手帳をお持ちの市民の方のみ定期券を発行しています。そこで、定期券の対象者を拡大するために、レターバス、乗合タクシーについて、熊本市が実施している夏休み子ども定期券（キッズパス）への参入、昼間利用限定定期などの利用時間・期間限定定期券の導入に取り組み、レターバス、乗合タクシーの利便性向上を図り、利用促進につなげます。

**施策概要**



▲ 夏休み子ども定期券（キッズパス）

実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)							
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期	
実施主体 ・ 実施期間	夏休み子ども定期券（キッズパス）への参入	合志市、 交通事業者	計画	実施						
	定期券の導入検討	合志市、 交通事業者	計画	実施						

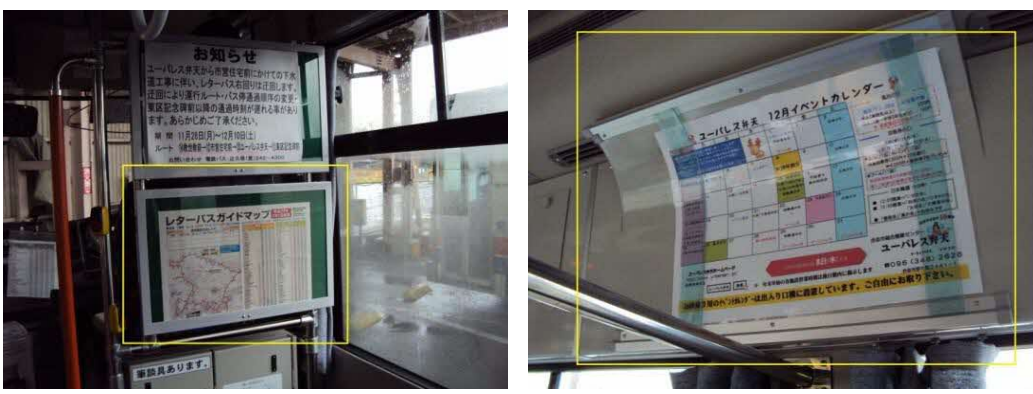


**【施策 4-8】 多様な収入手段の確保**

**実施目的** 持続可能な公共交通を構築するために、安定的な財源確保を図り、収益性の向上を図るための広告事業を推進します。

**施策対象** レターバス、乗合タクシー

**施策概要** 車内広告、音声広告への広告掲載企業の公募や営業活動を実施し、広告掲載企業の確保に取り組み、安定的な財源確保につなげます。



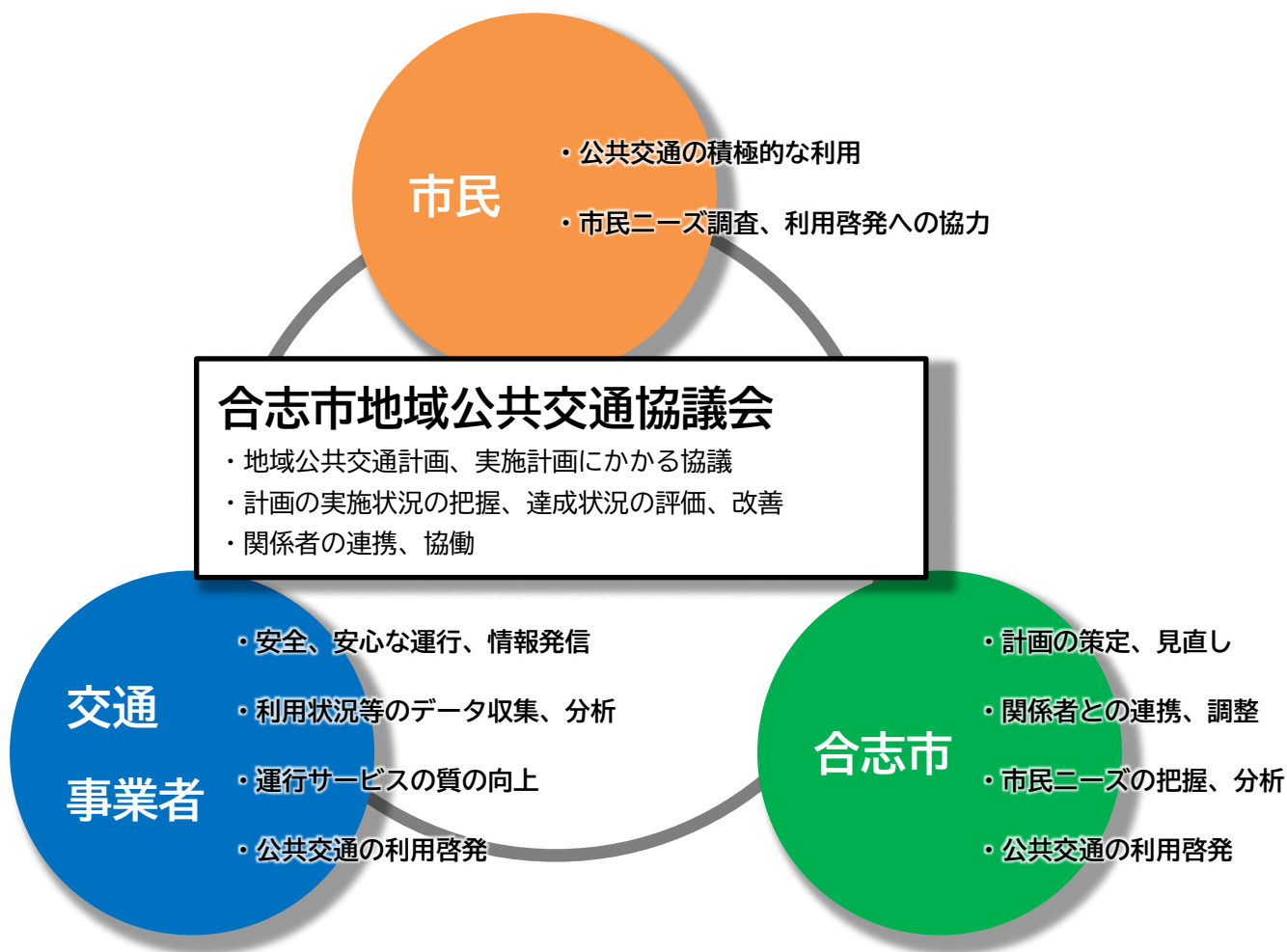
▲ 車内広告の例

実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)					
			R6	R7	R8	R9	R10	中期
	車内広告	合志市、 交通事業者	→ 実施					
	音声広告	合志市、 交通事業者	→ 実施					

## 8 計画の達成状況の評価

### 8-1 推進体制

本計画は法定協議会である「合志市地域公共交通協議会」が主体となり、合志市、交通事業者、市民が連携して取組の実施状況の把握、達成状況の評価や取組改善案等について協議を実施します。また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、上位関連計画の方針と整合性を図りつつ計画を推進します。



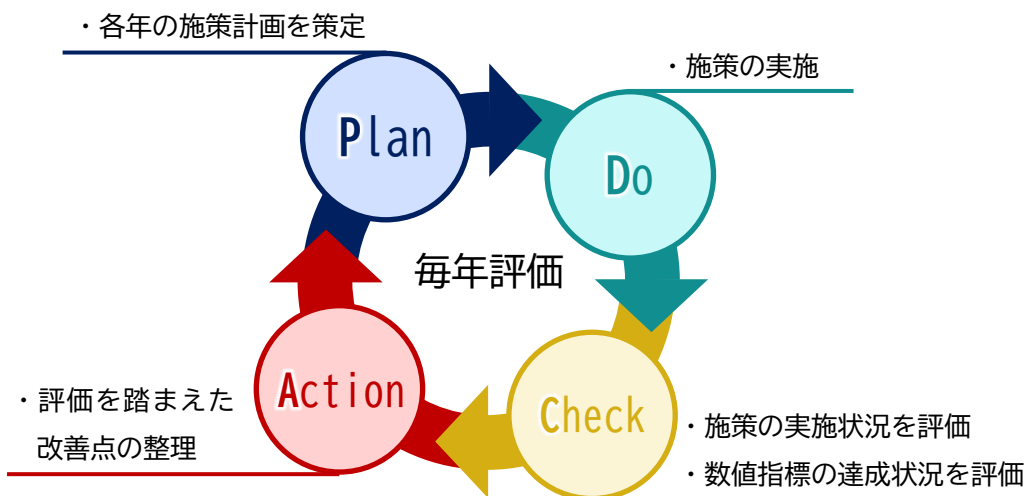
#### 合志市地域公共交通協議会

合志市地域公共交通協議会は、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されています。

8-2 評価の方法

本計画は、各施策・成果指標の達成状況により計画の進捗状況を管理していきます。計画の推進と目標達成に向けて、施策の計画（Plan）、施策の実施（Do）、進捗の評価（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルに沿って、毎年度、継続的に進捗管理を行います。計画4年時点までの評価を用い、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

計画期間は令和6年度から令和10年度までの5年間ですが、過去の熊本地震や新型コロナウイルス感染症拡大のような社会情勢の大幅な変化や、それに伴い上位関連計画との整合・連携を図る必要がある場合、コミュニティ交通再編による計画の見直しが必要となる場合等、必要に応じて計画の見直しを実施します。



		各年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
P	施策の計画		●P	→	反映									
D	施策の実施	●	→										●D	
C	進捗の評価	●C								●C	→	反映		
A	改善		●A	→							●A	→		
	協議会			開催							開催			

▲ 評価計画



合志市地域公共交通計画

令和 6 年 3 月  
熊本県合志市