

## 4 公共交通の現状

- ・鉄道は、熊本電気鉄道株式会社が、合志市内では新須屋と御代志間を運行しています。
- ・路線バスは、熊本電気鉄道株式会社が国道 387 号及び南部地域を運行しています。
- ・高速バスは、西日本鉄道株式会社及び九州産交バス株式会社が運行しており、「西合志」バス停があります。
- ・セミコン通勤バスは、熊本電気鉄道株式会社が JR 豊肥本線原水駅とセミコンテクノパーク間を通勤時間帯のみ運行しています。
- ・レターバスは中央ルート、南ルート、北ルートの 3 路線、乗合タクシーは合生・上生線、合生・御代志線、須屋線、後川辺線、日向・新迫線の 5 路線を合志市が主体となり運行しています。



▲ 公共交通の路線網

4-1 鉄道の現状

(1) 鉄道の概要

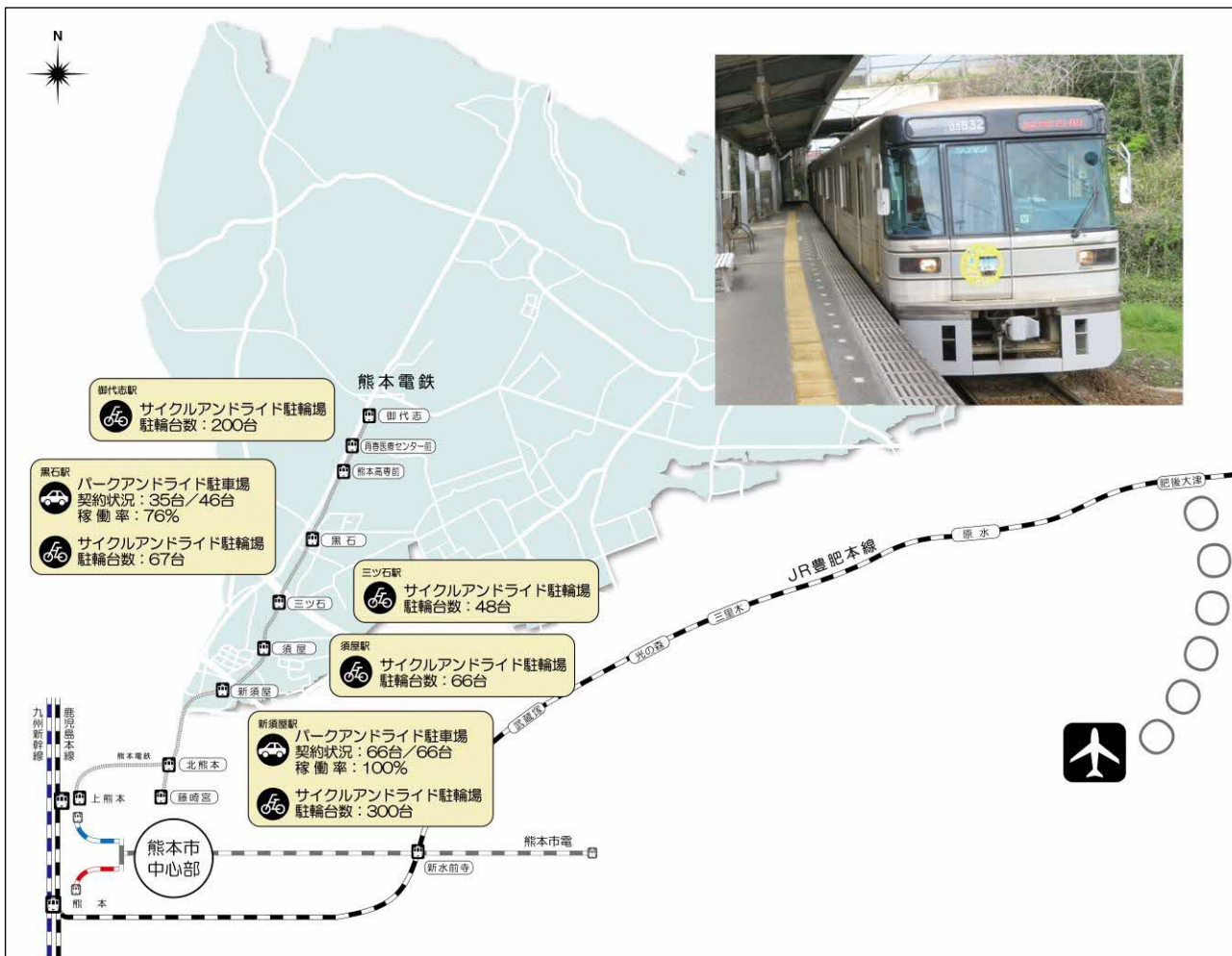
合志市内の鉄道は、熊本電気鉄道株式会社が運行する熊本電鉄鉄道線があり、新須屋から御代志駅までが合志市内を運行しています。合志市の御代志地区土地区画整理事業に伴い、令和4年10月10日に御代志駅及び再春医療センター前駅を新たな場所に移設し、営業を開始しています。

新須屋駅及び黒石駅ではパークアンドライド駐車場が整備されており利用状況が公表されていますが、御代志駅は移設に伴い廃止となりました。

路線	起点	終点	延長(km)	運行便数(本/日)				
				上・下	月~木	金	土	日祝
本線	藤崎宮前	御代志	9.5	上り	48	49	42	33
				下り	47	48	42	31
上熊本線	上熊本	北熊本	4.7	上り	32	32	32	28
				下り	32	32	32	28

※R5.12時点

▲ 鉄道の概要

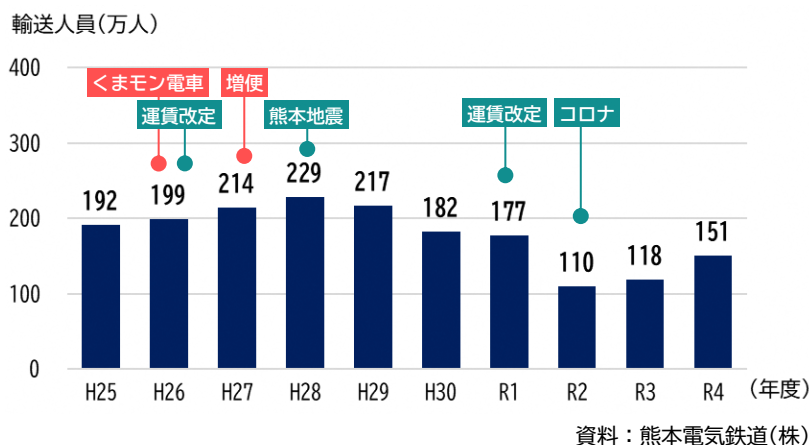


資料：熊本市圏パークアンドライド駐車場マップ (R5.12)

▲ 鉄道の路線網とP&R・C&Rの現状

(2) 年間輸送人員の推移

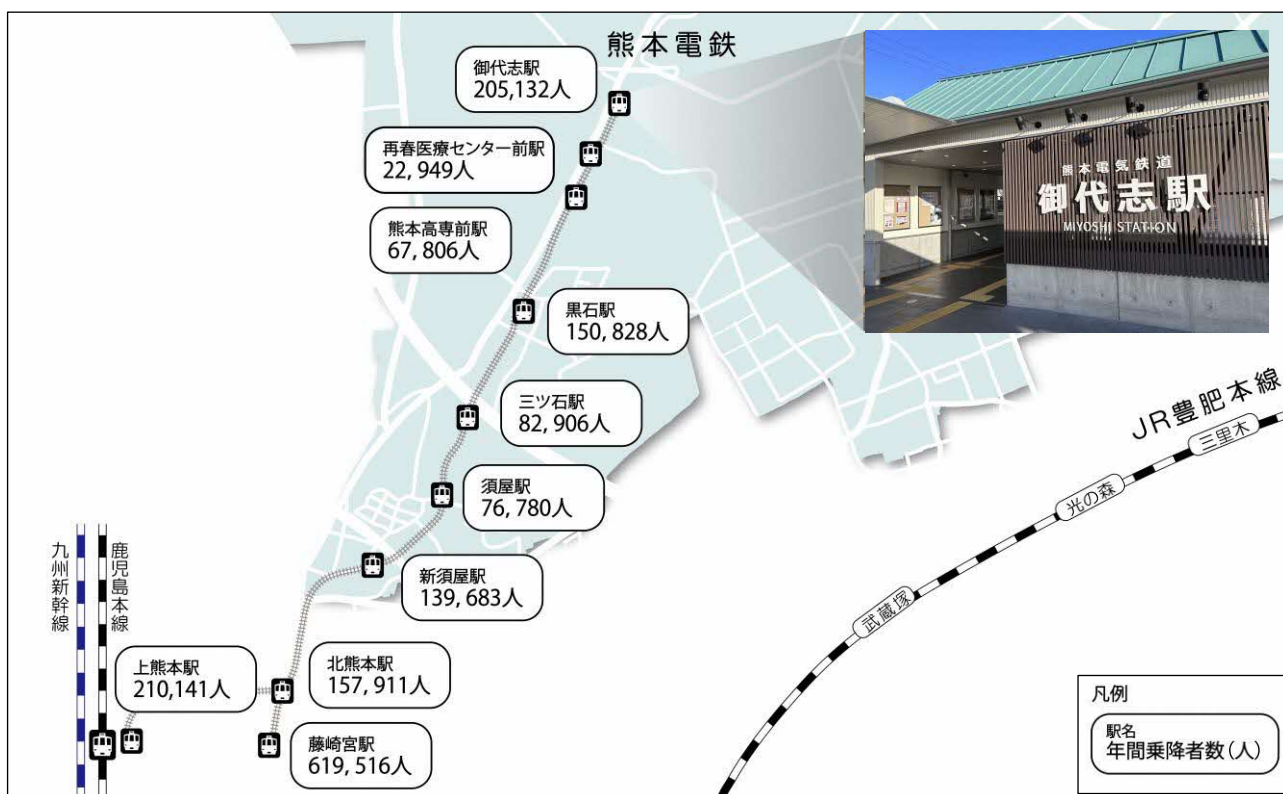
鉄道は、平成28年度の229万人をピークに、熊本地震等の影響や新型コロナウイルス感染症の感染拡大、運賃改定等の影響により輸送人員が減少傾向にあります。



▲ 年間輸送人員の推移

(3) 駅の乗降者数

合志市内の駅では、御代志駅の年間乗降者数が20万人を超え最も多く、黒石駅と新須屋駅も10万人を超えており、パークアンドライド駐車場が整備されている駅の乗降者数が多い状況です。



▲ 駅の乗降者数

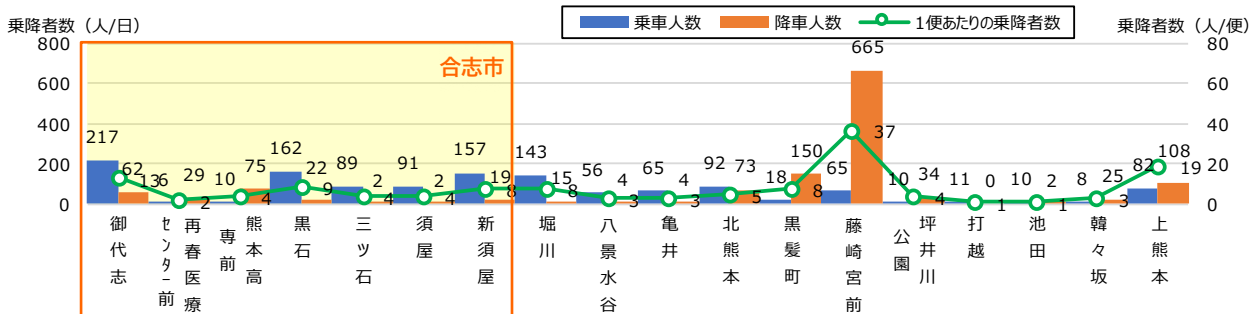
資料：ICカードデータ (R4年度合計)

第4章 公共交通の現状

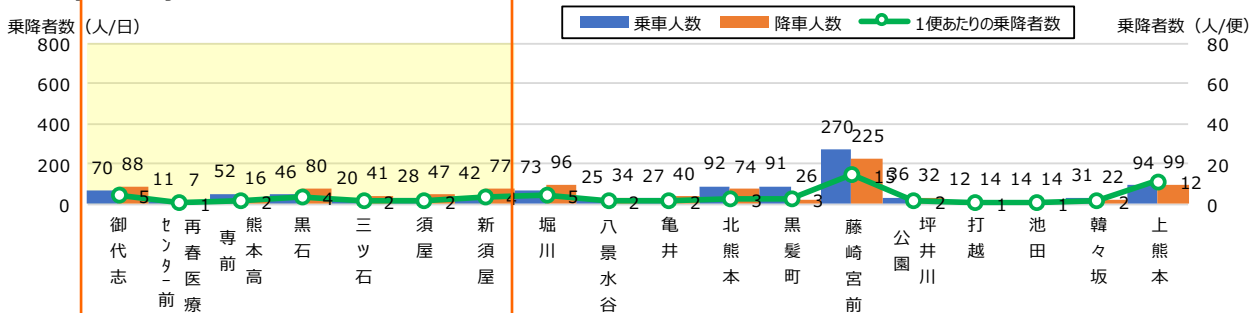
(4) 時間帯別の乗降者数

時間帯別の乗降者数について、合志市内では、平日の始発から9時までの乗車と、17時から終電までの降車が多いことから熊本市への通勤・通学としての利用が多いと思われますが、買い物等、これら以外での利用を促すことも必要です。

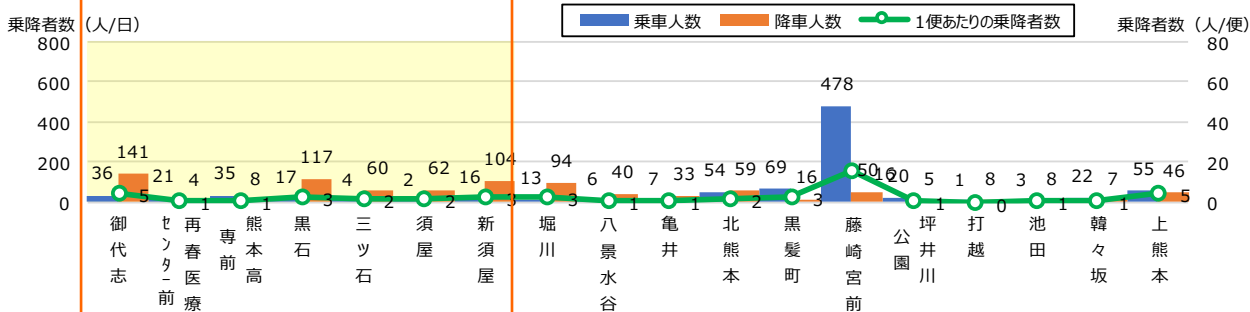
■ 始発～9時



■ 9時～17時



■ 17時～24時



※始発は北熊本駅を6:01発（御代志行き）  
 ※最終便は北熊本駅に23:51着（御代志発）

資料：ICカードデータ（R2.6～R3.5）平日のみ

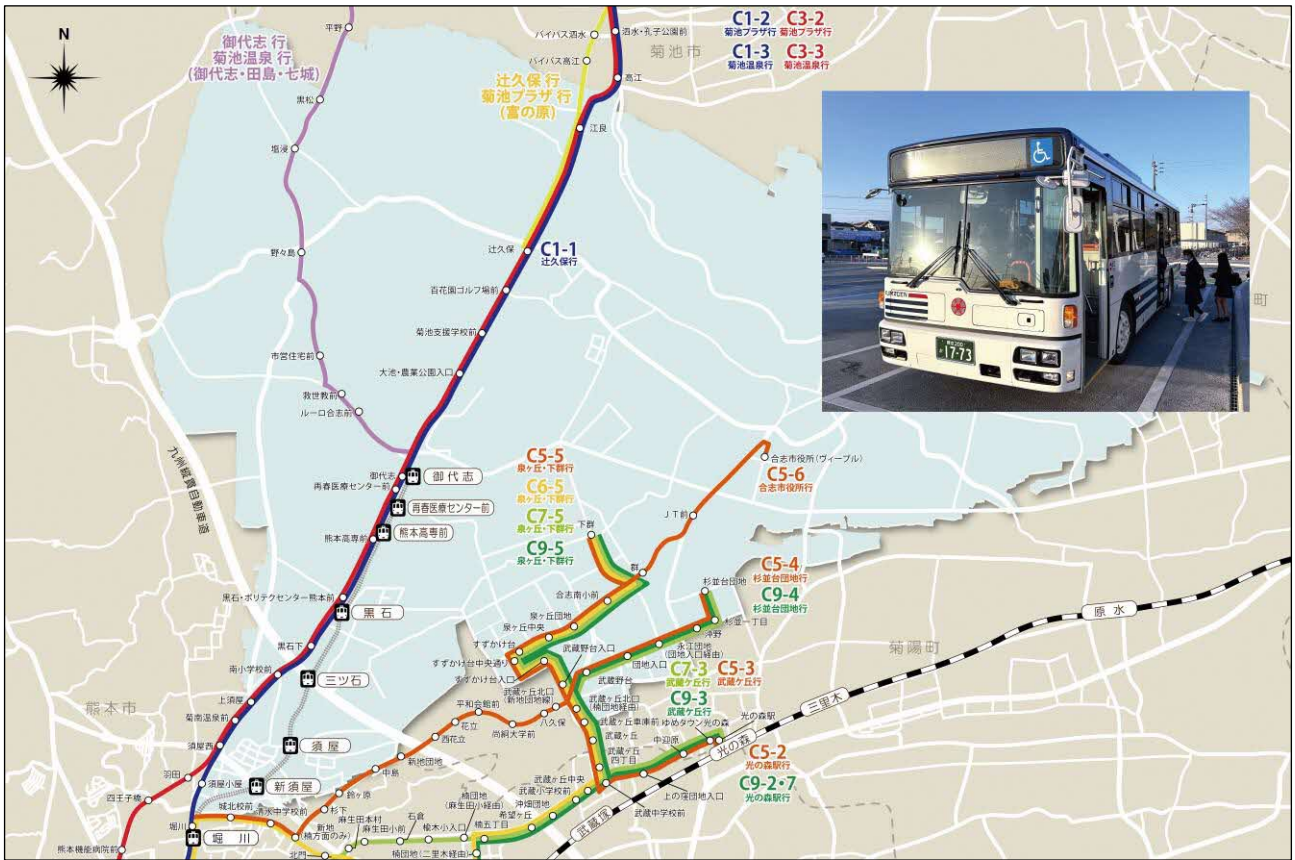
▲ 時間帯別の乗降者数



## 4-2 路線バスの現状

### (1) 路線バスの概要

合志市内の路線バスは、熊本電気鉄道株式会社が以下の路線を運行しています。



▲ 路線バスの路線網

番号	起点	主な経過地	終点	延長 (km)	運行回数 (回)	R4年度 輸送人員(人)	平均乗車 密度(人)	備考	
C1	C1-1	桜町BT	堀川	辻久保	14.9	0.5	3,581	5.2	
	C1-2	熊本駅	堀川・富の原	菊池プラザ	27.6	3.5	81,586	9.0	
	C1-2	桜町BT	堀川・富の原	菊池プラザ	25.3	1.5	18,481	5.7	
	C1-2	桜町BT	深夜バス	菊池プラザ	25.3	0.5	1,057	3.8	深夜バス
	C1-3	蓮台寺	堀川・富の原	菊池温泉	30.8	16.0	417,885	8.1	
	C1-3	桜町BT	堀川・富の原	菊池温泉	26.7	0.5	9,533	10.4	
	C1-3	須屋西	御代志・富の原	菊池温泉	18.6	0.5	4,705	8.2	
	C1-3	黒石	御代志・富の原	菊池温泉	16.5	1.0	7,526	5.9	
C3	C3-2	熊本駅	化血研・富の原	菊池プラザ	28.1	0.5	13,876	11.2	
	C3-3	蓮台寺	化血研・富の原	菊池温泉	31.3	11.0	318,450	9.2	
C5	C5-4	蓮台寺	三軒町・新地団地	杉並台	18.7	7.0	164,972	8.7	
	C5-4	桜町BT	三軒町・新地団地	杉並台	14.7	4.6	61,833	6.5	
	C5-5	熊本駅	三軒町・新地団地	下群	17.9	2.3	45,658	7.6	R4.10.1運行開始
	C5-5	桜町BT	三軒町・新地団地	下群	15.6	6.0	98,947	7.0	R4.11.3運行開始
	C5-6	桜町BT	三軒町・新地団地	合志市役所	17.2	4.0	65,798	6.7	
C6	C6-5	桜町BT	三軒町・楠団地	下群	17.4	0.5	4,008	4.1	
	C7-5	熊本駅	清水ヶ丘・麻生田小	下群	17.7	3.1	57,504	6.4	
C7	C7-5	桜町BT	清水ヶ丘・麻生田小	下群	15.3	5.4	89,407	6.9	
	C9-4	蓮台寺	三軒町・清水ヶ丘	杉並台	19.1	8.6	205,415	8.1	
C9	C9-4	桜町BT	三軒町・清水ヶ丘	杉並台	15.1	5.8	108,958	8.3	
	C9-4	桜町BT	深夜バス	杉並台	15.1	0.5	1,173	5.1	深夜バス
	C9-4	県会議事堂	三軒町・清水ヶ丘	杉並台	17.7	0.5	1,792	2.3	
	C9-5	熊本駅	三軒町・清水ヶ丘	下群	18.3	1.9	43,497	7.8	
	C9-5	桜町BT	三軒町・清水ヶ丘	下群	16.0	1.9	26,551	7.0	
	-	-	辻久保	洒水バイパス・富の原	菊池プラザ	10.4	2.3	868	0.4
-	-	再春医療センター	田島・七城	菊池温泉	18.6	2.0	5,937	2.3	

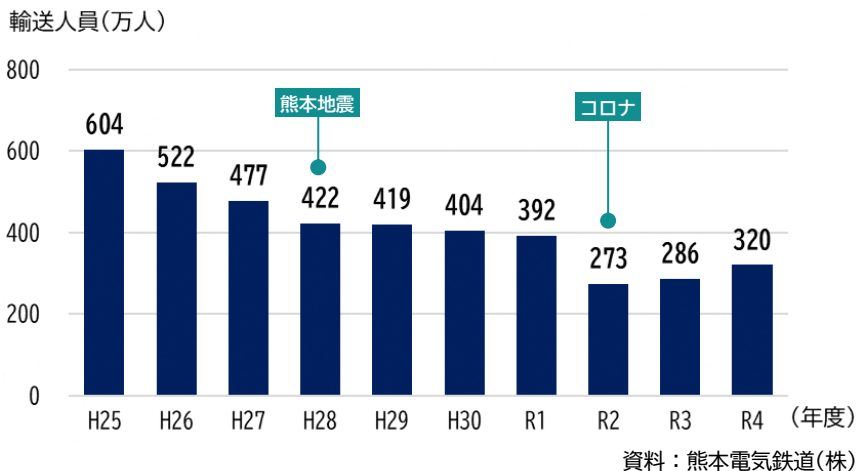
※系統はR5.3時点

▲ 路線バスの概要

第4章 公共交通の現状

(2) 年間輸送人員の推移

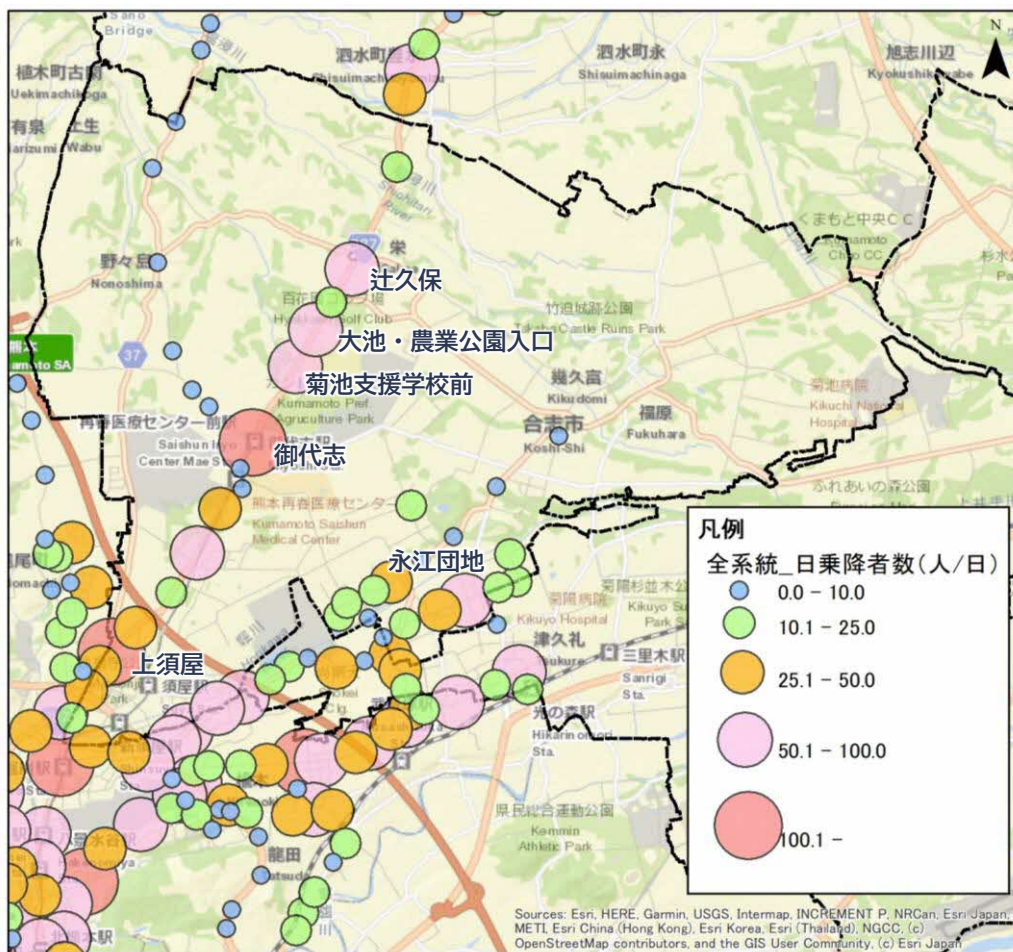
路線バスは、平成25年度より年々輸送人員が減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年度から更に大幅に輸送人員が減少しました。



▲ 年間輸送人員の推移

(3) 停留所別の乗降者数

御代志、黒石・ポリテクセンター熊本前の乗降者数が1日平均100人を超えています。次いで、辻久保、大池・農業公園入口、菊池支援学校前、永江団地の乗降者数が1日平均50人を超えています。

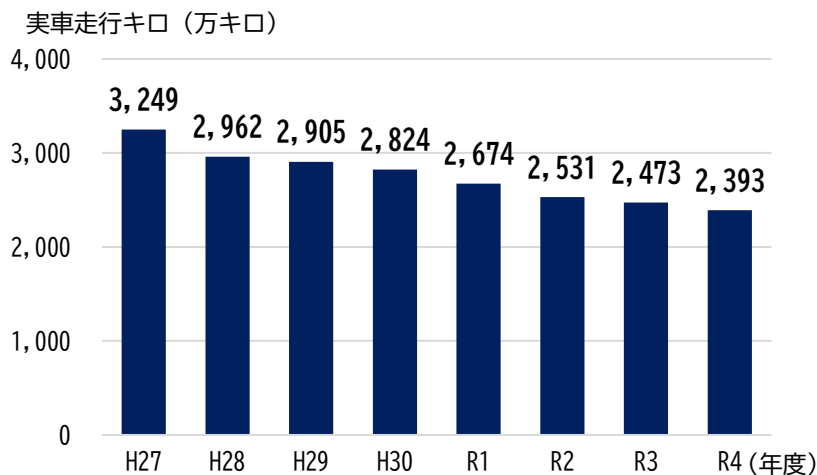


資料：ICカードデータ (R4年度)、熊本電鉄HP時刻表 (R5.4)

▲ 停留所別の乗降者数

(4) 実車走行キロの推移

熊本地震、新型コロナウイルス感染症感染拡大、運転士不足等の影響により路線の廃止や運行本数の減便等が行われ、熊本県内のバス事業者5社の合計実車走行キロは年々減少しています。



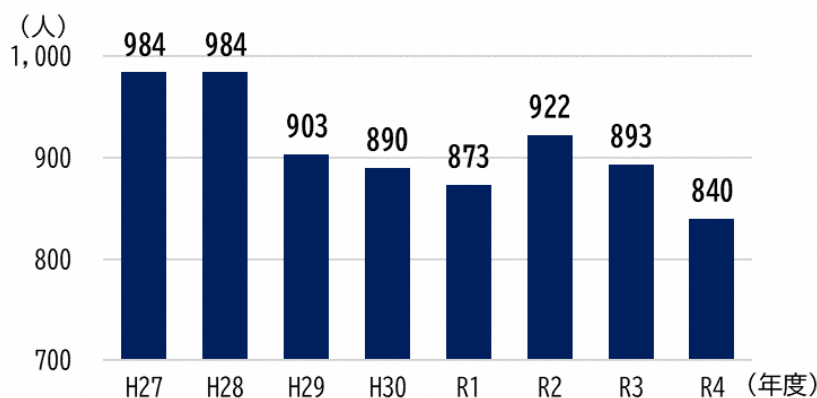
※実車走行キロとは、営業運行した走行キロ（回送は除く）です。

資料：共同経営推進室

▲ 実車走行キロの推移

(5) 運転士数の推移

熊本県内のバス事業者5社の合計運転士数が減少し、人手不足が深刻化しています。令和2年度、令和3年度は状況が改善したように見えますが、これは新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で稼働が減少した貸切バス、都市間高速バスの運転士が路線バスの運転業務に従事したことによるものです。



資料：共同経営推進室

▲ 運転士数の推移 (5社合計)



4-3 高速バスの現状

(1) 高速バスの概要

高速バスについて、合志市内に「西合志」バス停があり、西日本鉄道株式会社及び九州産交バス株式会社が以下の系統を運行しています。

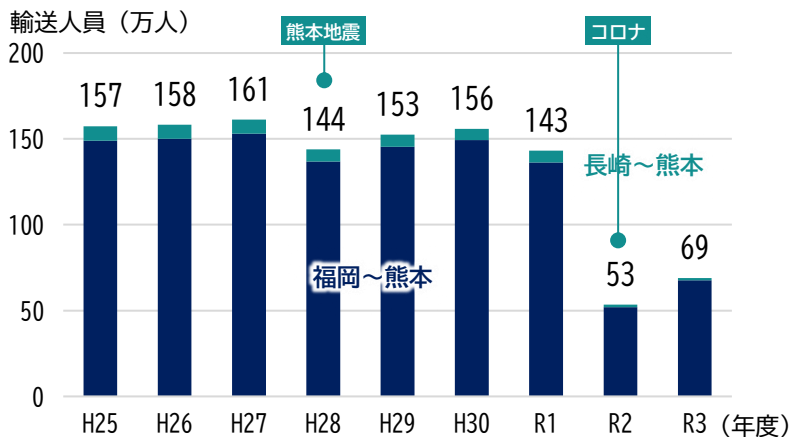
	行先	系統	運行本数	
			平日	土日祝
福岡-熊本	福岡	スーパーノンストップ	47	56
		植木IC経由	17	17
		福岡空港	12	12
	熊本	スーパーノンストップ	47	53
		植木IC経由	17	20
		福岡空港	12	12
長崎-熊本	りんどう号	長崎	-	4
		熊本	-	4

※R5. 4. 1時点

▲ 高速バスの概要

(2) 年間輸送人員の推移

年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年度から利用者数が大幅に減少しています。



資料：国土交通省 九州運輸局

▲ 年間輸送人員の推移

(3) バス停の位置

「西合志」バス停から路線バス及びレターバスのバス停まで距離が遠く、公共交通によるアクセスが不便であると考えられます。



▲ 西合志バス停の位置図



#### 4-4 コミュニティ交通の現状

##### (1) コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）の概要

###### 1) 運行路線

レターバスは中央ルート、南ルート、北ルートの3ルート、乗合タクシーは合生・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。



▲ レターバス車両



▲ 乗合タクシー車両



▲ レターバス、乗合タクシーの路線図

交通機関	路線	運行曜日	便数	距離(km)	所要時間	区間	実施主体	補助事業の活用
レターバス	中央ルート	毎日	1日8往復	辻久保行き 17.3km アンビー熊本行き 17.5km	41～48分	辻久保～アンビー熊本	合志市 (運行は交通事業者 に委託)	なし
	南ルート	毎日	1日5往復	アンビー行き 1便…13.9km 2～8便…21.2km 御代志行き 1便…19.7km 2～8便…21.4km	43～73分	御代志～アンビー熊本		なし
	北ルート	毎日	1日8往復	光の森駅行き 1・8便…10.3km アンビー熊本行き 2～7便… 6.1km 辻久保行き 1・8便…11.5km 2～7便… 6.3km	13～32分	辻久保～光の森駅		フィーダー 補助
乗合タクシー	合生・上生線	火・木・土	1日4便	11.8km	19分	泗水～ユーパレス弁天	合志市 (運行は交通事業者 に委託)	なし
	合生・御代志線	月・水・金	1日4便	11.8km	23分	黒松公民館前 ～ユーパレス弁天		なし
	後川辺線	火・木・土	1日4便	9.1km	22分	泗水～アンビー熊本		なし
	日向・新迫線	月・水・金	1日4便	9.5km	22分	日向橋～アンビー熊本		なし
	須屋線	火・木・土	1日4便	10.6km	28分	黒石駅入口～黒石駅入口		なし

▲ レターバス、乗合タクシーの概要

2) 取組の経緯

① 運行体系の経緯

- ・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。
- ・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して再編し、現在も運行しています。

年度	月	レターバス			乗合タクシー				
		中央ルート	南ルート	北ルート	合生・上生線	合生・御代志線	後川辺線	日向・新迫線	須屋線
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			乗合タクシー実証実験 ①～⑩コース			温泉直行バス実証実験 ①～③コース	
H22					実証実験 ①～④			温泉に向かう循環バスとして A～Fコースを再編	
	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）				
	12月	ダイヤ改正（渋滞解消）			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	Dコース 火・木・土 往2復2	Cコース 月・水・土 往2復2
H23	7月	10便に激便（早朝最終廃止）							
	8月				合生・上生線 火・木・土	合生・御代志線 火・木・土	後川辺線※1 火・木・土	日向・新迫線 Eから今町追加 御代志中止	須屋線 水・金・日
	12月				タクシー車両へ移行			日向記念碑前新設	
	3月							南陽新設	
H24	7月	12便に増便（復路に配慮）			往1復2※2				火・木・土
H25									
H26									
H27	4月	バスロケ「いまココ」導入 毎日運行 左6右6 小型バス（低床）			乗合タクシー 火・木・土 往1復2 乗用タイプ	乗合タクシー 火・木・土 往2復2 ワゴンタイプ	乗合タクシー 火・木・土 往2復2 乗用タイプ	循環バス 火・木・土 往2復2 小型バス	循環バス 火・木・土 往2復2 小型バス
	10月	運賃改定 100円→150円							
H28									
H29									
H30									
H31	3月	東西線の実証運行開始							
R2	10月	毎日運行 往復5便 小型バス	毎日運行 往復8便 小型バス	毎日運行 往復8便 小型バス	火・木・土 往2復2 乗用タイプ	月・水・金 往2復2 ワゴンタイプ	火・木・土 往2復2 乗用タイプ	月・水・金 往2復2 乗用タイプ	火・木・土 往2復2 ワゴンタイプ
R3									
R4									
R5	4月	バスロケ「バスきたくまさん」導入							
備考					※2 一部を予約 型乗合タクシー 泗水線に移行		※1 一部を予約 型乗合タクシー 植木線に移行		

▲ 運行体系の経緯

**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、同学科の学生が提案したデザインを、市民も参加したコンペ形式での公開審査により決定しました。

バスの車体に書かれたメッセージを住民、利用者や運転士に伝える内容となっており、バスの愛称が「レターバス」となりました。車体の左側には沿道の住民やバス停で待つ利用者等に向けてのメッセージ、右側には反対車線を走行する自動車の運転士に向けてのメッセージが書かれています。

- 例) ・お待たせしました。さあ、どうぞ。 ・あなたの笑顔 あの町のあの人に届けるばい  
 ・お互い、ガマだましようね！ ・おかえりなさい



② 利用促進に向けた取り組み

コミュニティ交通の利用促進のため、出前講座、合志市民まつりにおける公共交通啓発ブースの設置、マイ時刻表の作成、ガイドマップの作成、コミュニティ交通回数券の販売、高齢者を対象とした定期券の販売を実施しています。

	出前講座 (実施回数)	合志市民まつり (実施内容)	マイ時刻表 (交付人数)	その他
H28年度	1回実施 ・ユトリックサロン	・バスの乗り方説明 ・市内公共交通機関紹介 ・レターバスオリジナル グッズ配布	2人	
H29年度	1回実施 ・ほがらかサロン	・バスの乗り方説明 ・市内公共交通機関紹介 ・レターバスオリジナル グッズ配布	0人	
H30年度	2回実施 ・泉ヶ丘市民センター ・ユトリックサロン	・バスの乗り方説明 ・市内公共交通機関紹介 ・レターバスオリジナル グッズ配布	1人	
R元年度	2回実施 ・みどり館 ・芝原区学習センター	・バスの乗り方説明 ・市内公共交通機関紹介 ・レターバスオリジナル グッズ配布	1人	
R2年度	未実施	市民祭り中止のため未実施	12人	ガイドマップ全戸 配布
R3年度	未実施	市民祭り中止のため未実施	19人	
R4年度	1回実施 ・南須屋学習センター	・バスの乗り方説明 ・市内公共交通機関紹介 ・レターバスオリジナル グッズ配布	25人	こうしぼちぼち元 気ポイント登録団 体への利用促進 (10団体へ実施)

▲ 広報活動



こうしぼちぼち元気ポイント登録団体への利用促進に向けた取組概要

こうしぼちぼち元気ポイント事業の登録団体の個人・団体の上位入賞者へ表彰状に加え、副賞としてコミュニティバスの回数券を交付し、コミュニティ交通を利用するきっかけとしています。

また、表彰式にはコミュニティ交通の担当職員も同行し、コミュニティ交通及び最寄バス停の紹介や、アンビー熊本、ゆめタウン光の森、ユーパレス弁天、再春医療センター等、目的地を例に挙げた利用案内や、マイ時刻表の配布を実施しています。





▲ ガイドマップ

マイ時刻表

● マイ時刻表とは、いつも乗り降りする停留所の発車時刻を記載した自分専用の時刻表です。

- ① ご要望をお聞きし、マイ時刻表を作成します。
- ② 出来上がりましたら、ご自宅に郵送します。

見本

( ~ ) マイ時刻表	
行き	
バス名	
のりどころ	
お降りどころ	
(のりかえ)	
バス名	
のりどころ	
お降りどころ	
(のりかえ)	
バス名	
のりどころ	
お降りどころ	
(のりかえ)	
バス名	
のりどころ	
お降りどころ	

(平成27年7月1日改訂時刻表)

▲ マイ時刻表

その1 コミュニティバス回数券

<p><b>販売額</b></p> <p>1,500円 (150円×11枚つづり) 800円 (80円×11枚つづり)</p>	<p><b>販売場所</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 熊本電鉄 辻久保営業所</li> <li>● レターバス・乗合タクシー車内</li> </ul>
---	--

その2 弁天カード(定期券)※即日発行

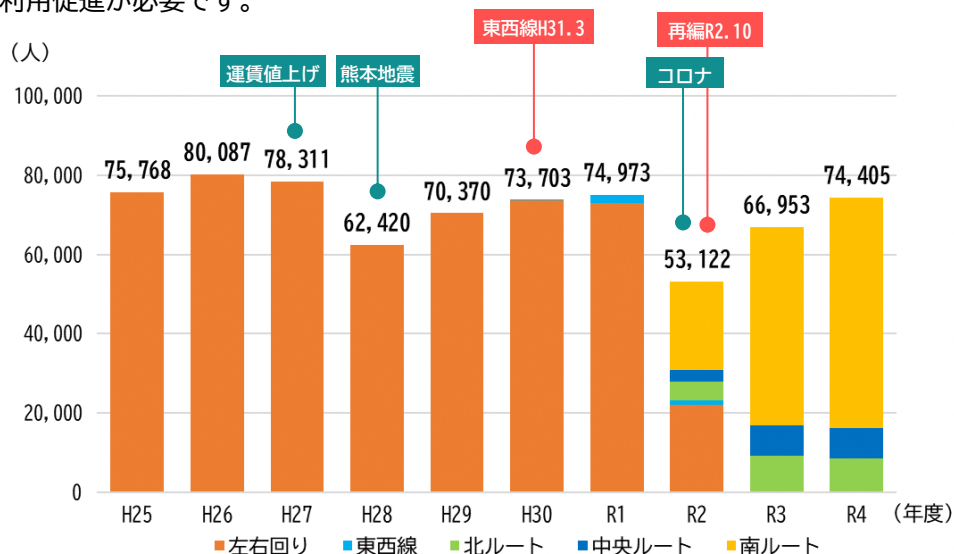
<p><b>対象</b></p> <p>65歳以上または障害者手帳をお持ちの市民の方</p>	<p><b>申請に必要なもの</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 年齢を証明できる公的証明書 (運転免許証・健康保険証・マイナンバーカードなど)</li> <li>● 顔写真1枚(タテ3.0cm×ヨコ2.5cm)</li> <li>● 障害者手帳(お持ちの方のみ)</li> </ul>
<p><b>種類</b></p> <p>1ヵ月券(2,400円) 3ヵ月券(7,200円) ※障害者手帳をお持ちの方はそれぞれ半額</p>	<p><b>販売場所</b></p> <p>熊本電鉄 辻久保営業所 (毎日販売 午前8時30分～午後6時)</p>

▲ 回数券と定期券

## (2) レターバス

### 1) 利用者数の推移

レターバスの利用者数は、平成27年10月の運賃値上げ(100円→150円)により利用者数が減少しましたが徐々に回復傾向にありました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大きく利用者が減少し、令和4年度には令和元年度と同水準まで回復していますが、更なる利用促進が必要です。



▲ 利用者数の推移

第4章 公共交通の現状

2) 各ルートの乗降者数

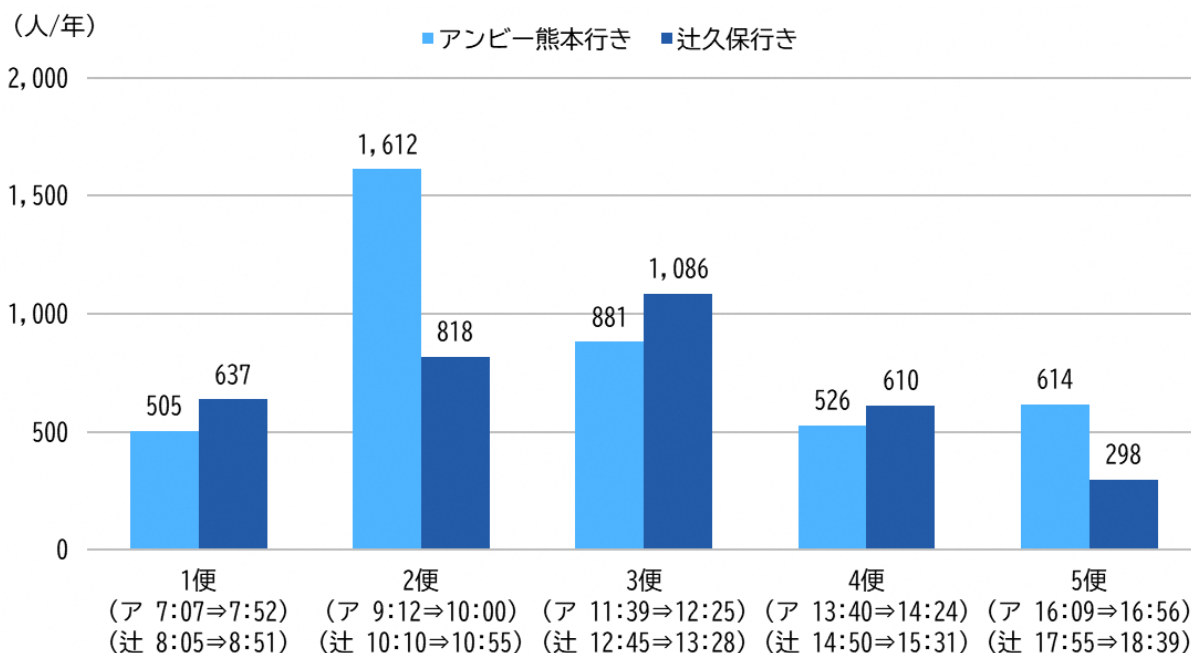
① 中央ルートの乗降者数

中央ルートは、アンビー熊本、辻久保の乗降者数が、3,000人/年を超えています。他のルートと比較して利用者数が少なく、年間利用者数が1桁のバス停も存在する状況です。便別利用者数は2便及び3便（9時台～12時台）の利用者数が多い状況です。当ルートは、運行体系の見直し等による運行効率性の向上が必要と考えられます。



資料：乗降カウントシステムデータ（R4合計値）

▲ バス停の乗降者数とバス停間の乗車人数



▲ 各便の利用者数

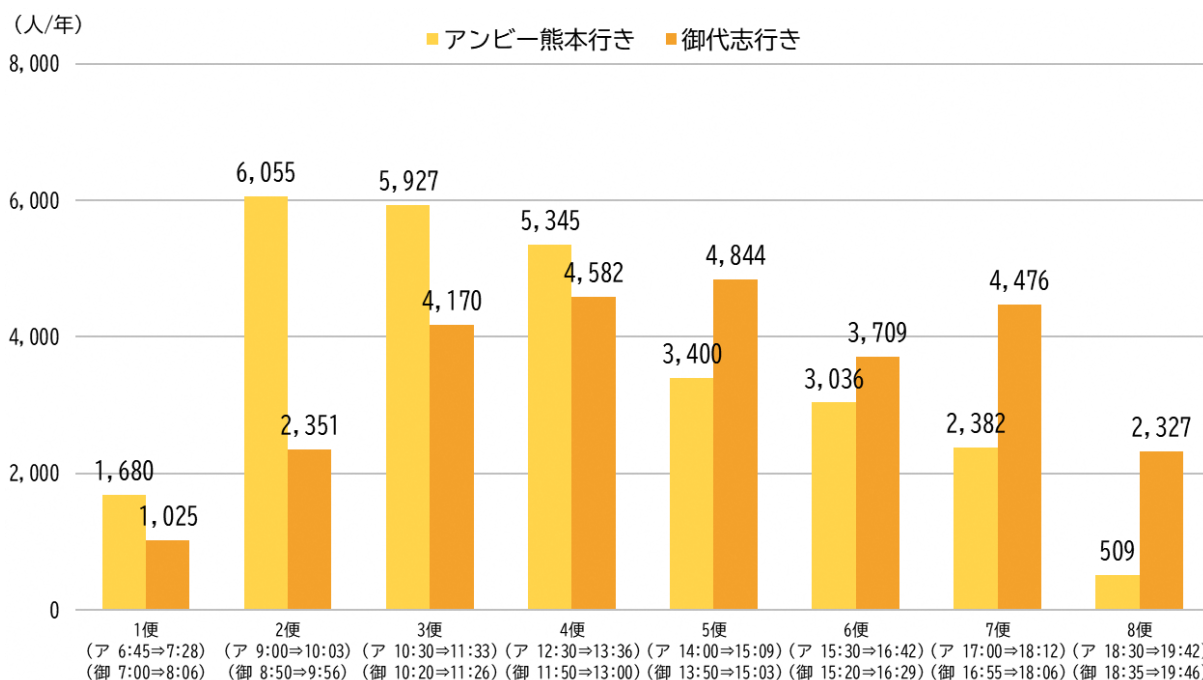
② 南ルートの乗降者数

南ルートは、最も利用者数が多い路線であり、アンビー熊本、御代志、ゆめタウン光の森の乗降者数が10,000人/年を超え、特にみずき台からゆめタウン光の森までの利用者数が多い状況です。各便の利用者数は1～4便（6時台～12時台）はアンビー熊本行きの利用者数が多く、5～8便（13時台～18時台）は御代志行きの利用者数が多い状況です。当ルートは、利用者の更なる増加を目指した利用促進が必要と考えられます。



資料：乗降カウントシステムデータ（R4合計値）

▲ バス停の乗降者数とバス停間の乗車人数



▲ 各便の利用者数



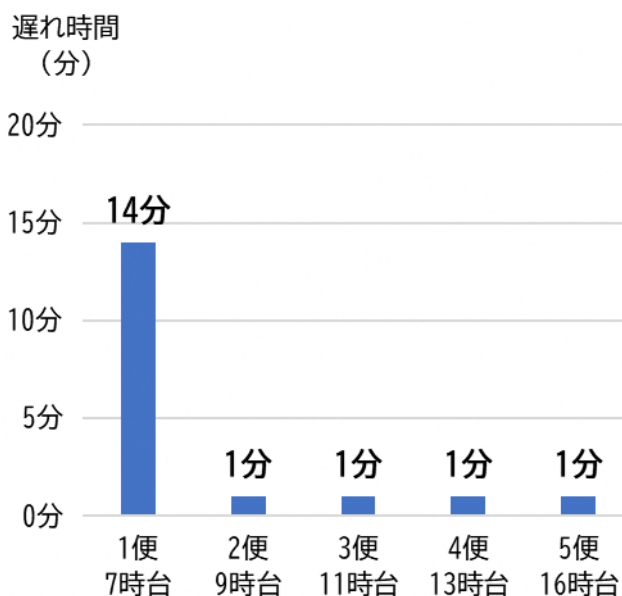




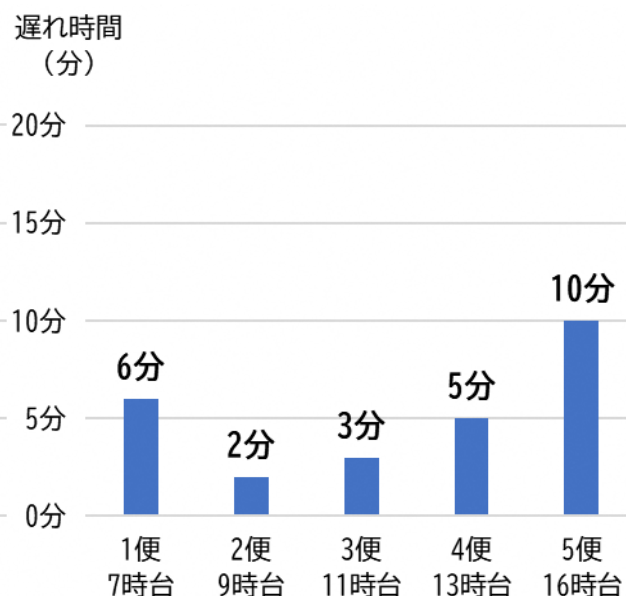
3) 各ルートの遅れ時間

① 中央ルート

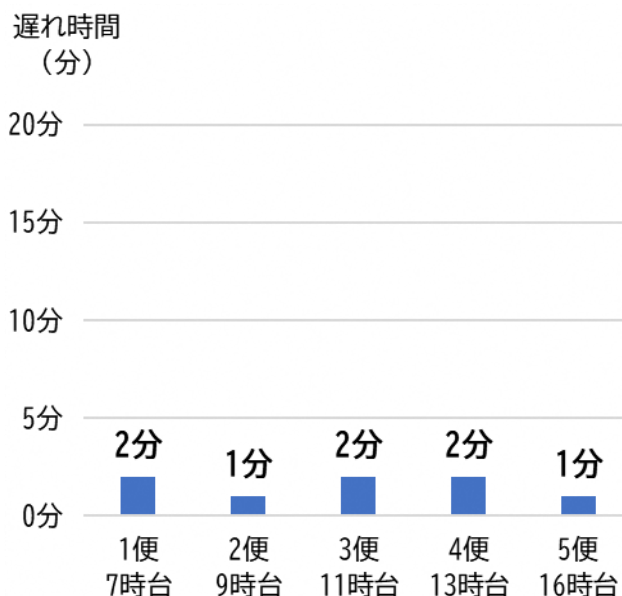
アンビー熊本行き（平日）の1便、辻久保行き（平日）の5便が大幅に遅れており、遅延解消のための運行ダイヤの見直しが必要です。



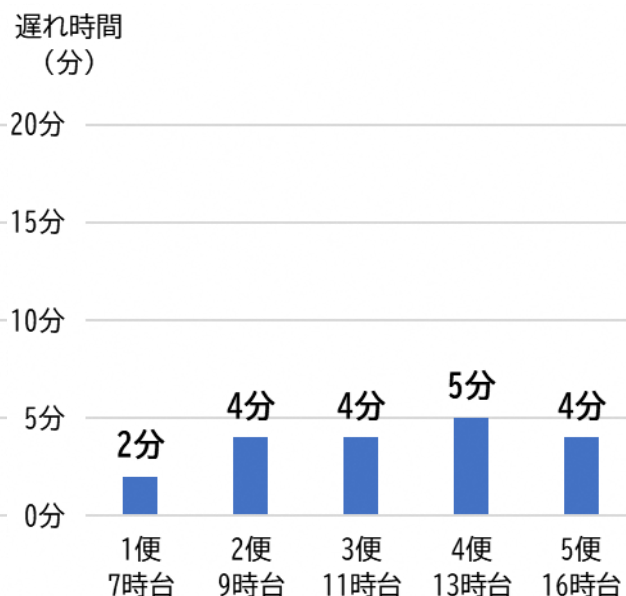
▲ アンビー熊本行き（平日）の遅れ時間



▲ 辻久保行き（平日）の遅れ時間



▲ アンビー熊本行き（休日）の遅れ時間

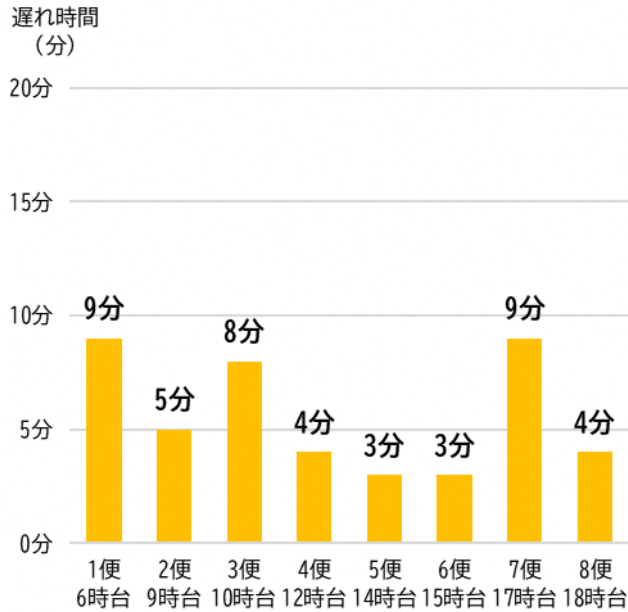


▲ 辻久保行き（休日）の遅れ時間

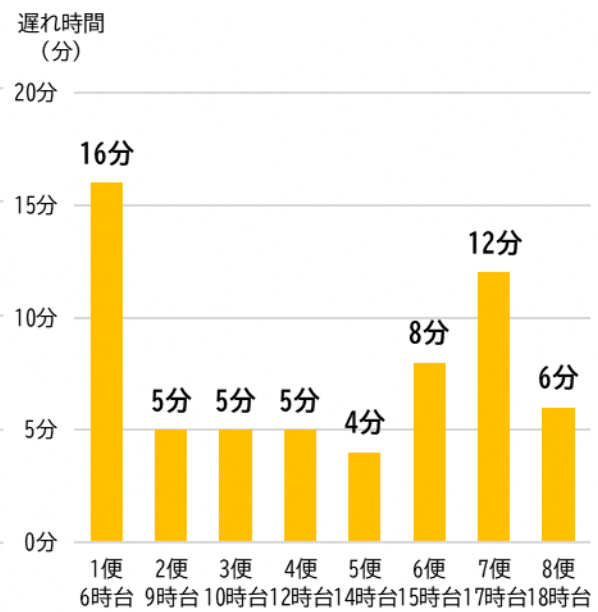
※最終停留所の平均遅れ時間  
資料：バスロケーションシステムデータ（R4平均値）

② 南ルート

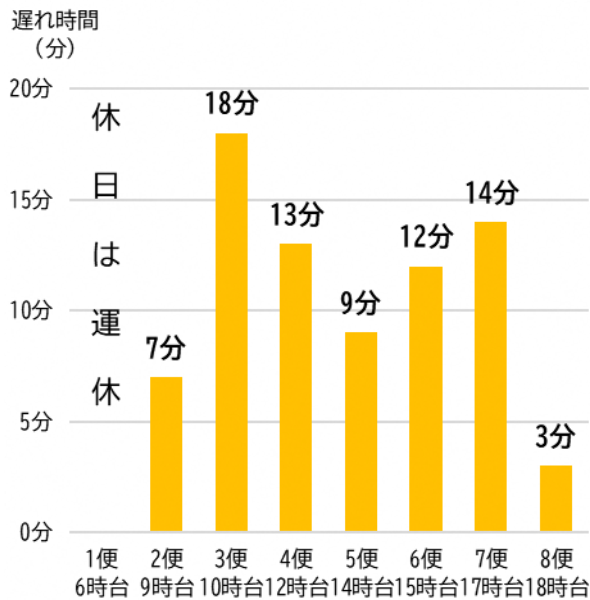
アンビー熊本行き（休日）、御代志行き（休日）ともに3便・4便・6便・7便が大幅に遅れており、遅延解消のための運行ダイヤの見直しが必要です。



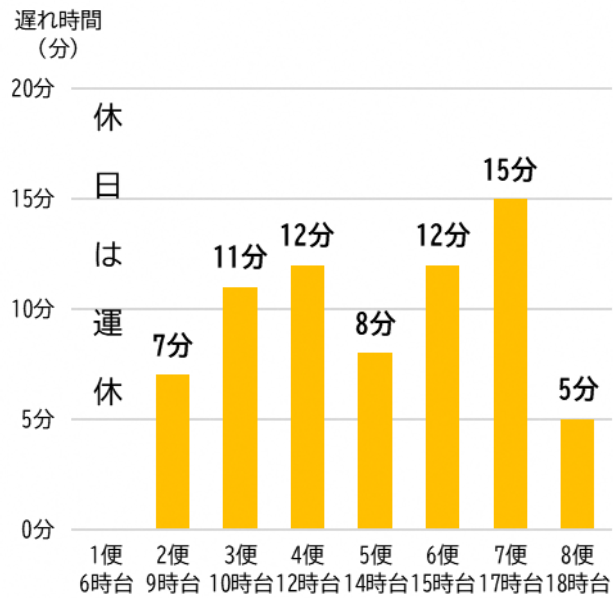
▲ アンビー熊本行き（平日）の遅れ時間



▲ 御代志行き（平日）の遅れ時間



▲ アンビー熊本行き（休日）の遅れ時間

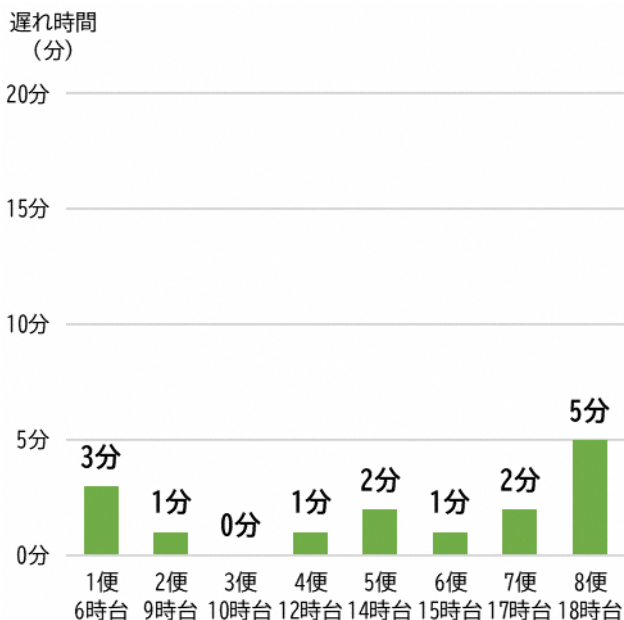


▲ 御代志行き（休日）の遅れ時間

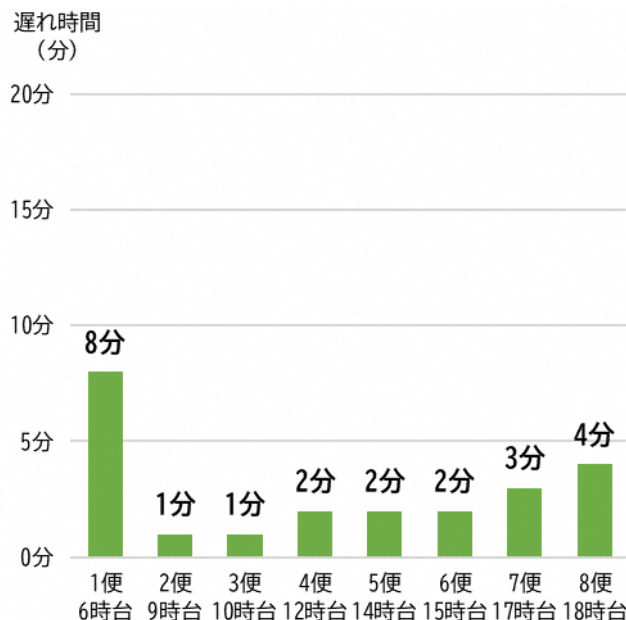
※最終停留所の平均遅れ時間  
資料：バスロケーションシステムデータ（R4平均値）

③ 北ルート

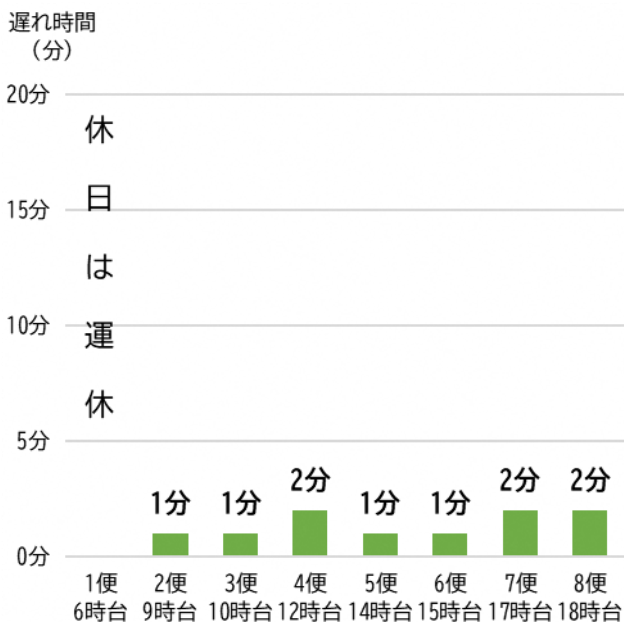
辻久保行き（平日）の1便が大幅に遅れており、遅延解消のための運行ダイヤの見直しが必要です。



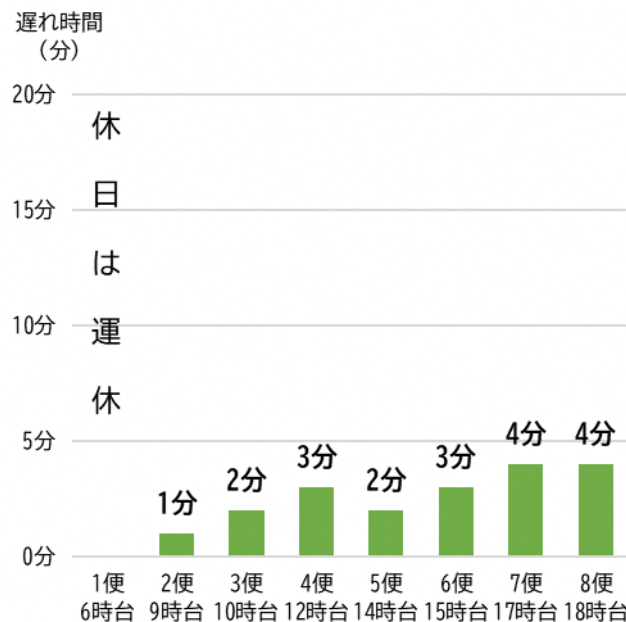
▲ アンビー熊本・光の森駅行き（平日）の遅れ時間



▲ 辻久保行き（平日）の遅れ時間



▲ アンビー熊本・光の森駅行き（休日）の遅れ時間

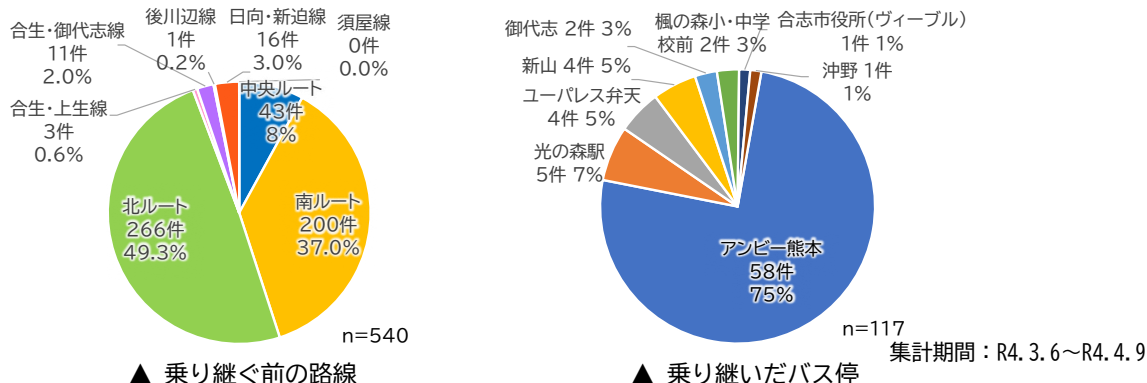


▲ 辻久保行き（休日）の遅れ時間

※最終停留所の平均遅れ時間  
資料：バスロケーションシステムデータ（R4平均値）

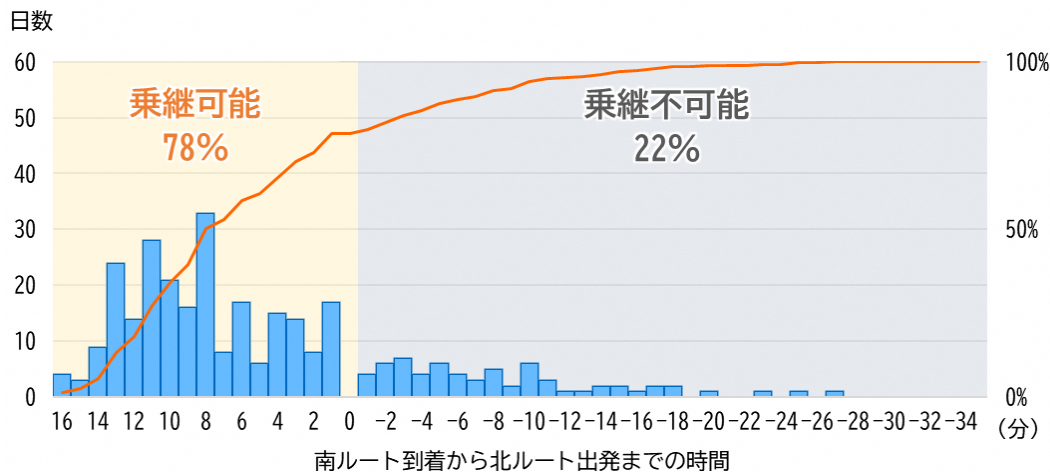
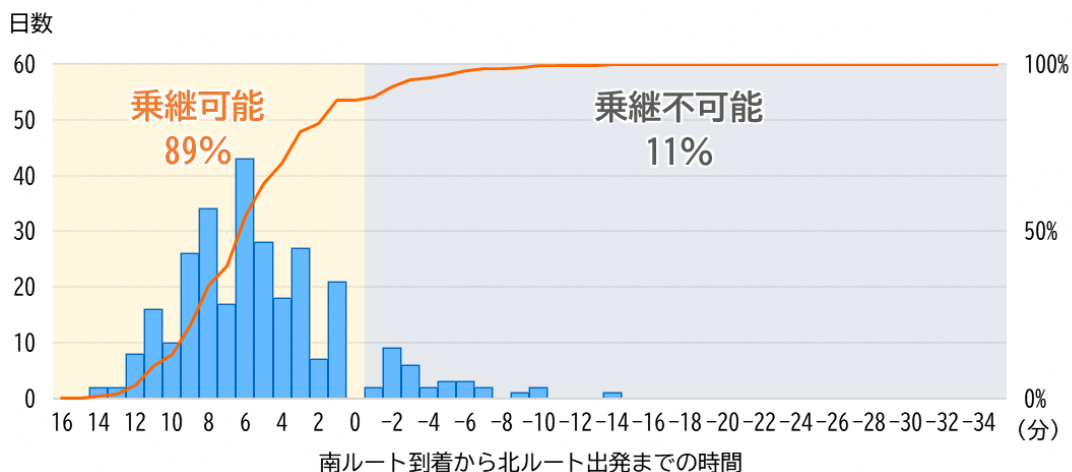
4) 乗り継ぎ

乗り継ぐ前の路線は北ルートが266件、南ルートが200件の順に多く、乗り継いだバス停はアンビー熊本が58件と全体の75%を占めています。

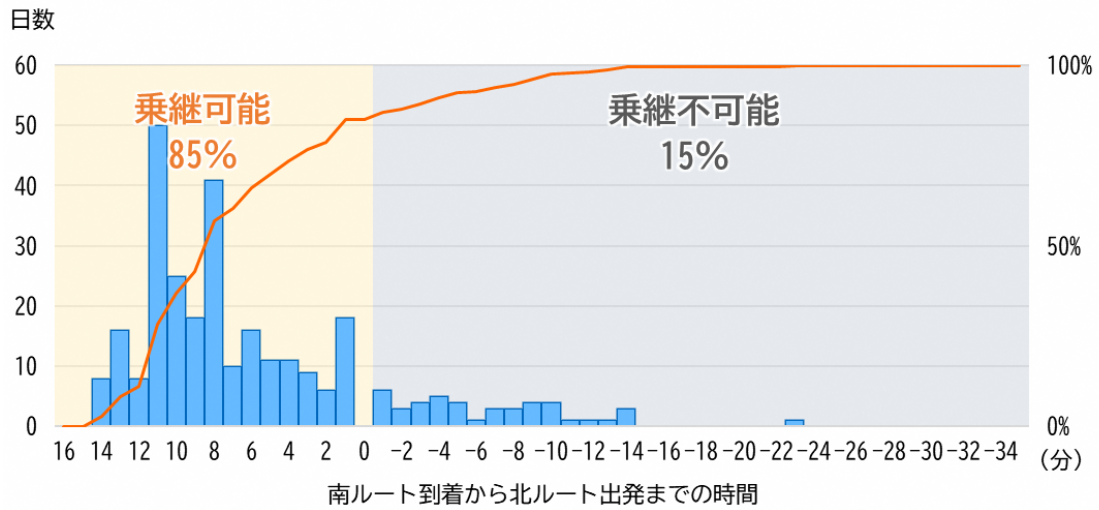


① 【アンビー熊本】南ルートから北ルートへの乗り継ぎ

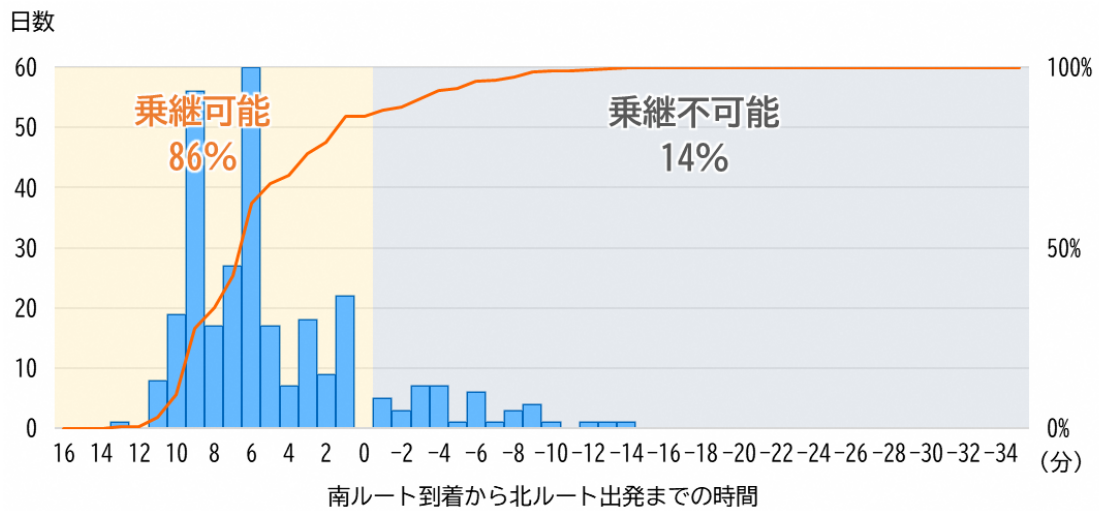
アンビー熊本における南ルートから北ルートへの乗り継ぎが可能であった日数及び割合について、確認したところ、10%～22%は乗り継ぎができていませんでした。南ルートの遅延により乗り継ぎができない状況を解消するために、運行ダイヤの見直しが必要です。



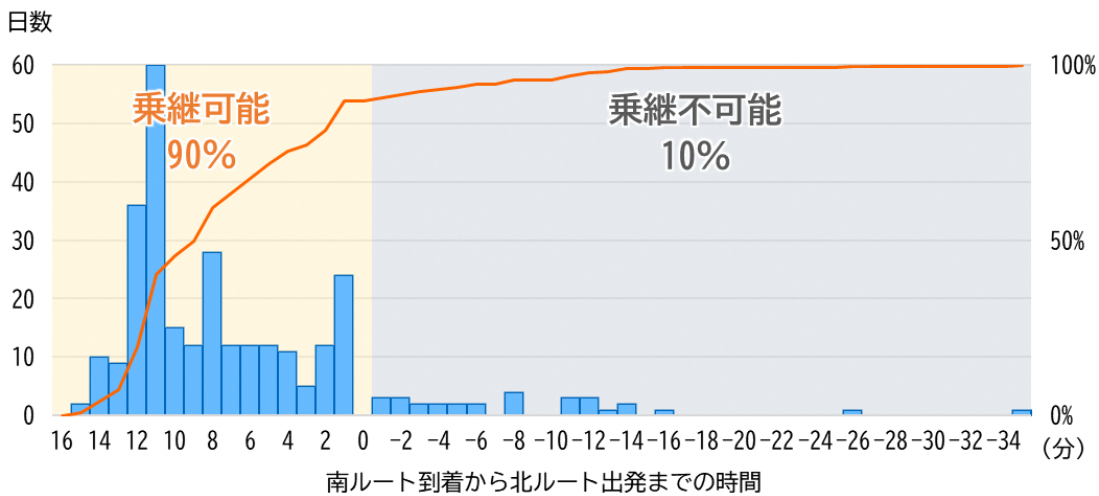




▲ 南ルート（アンビー熊本行き 4便）から北ルート（辻久保行き 5便）への乗り継ぎ



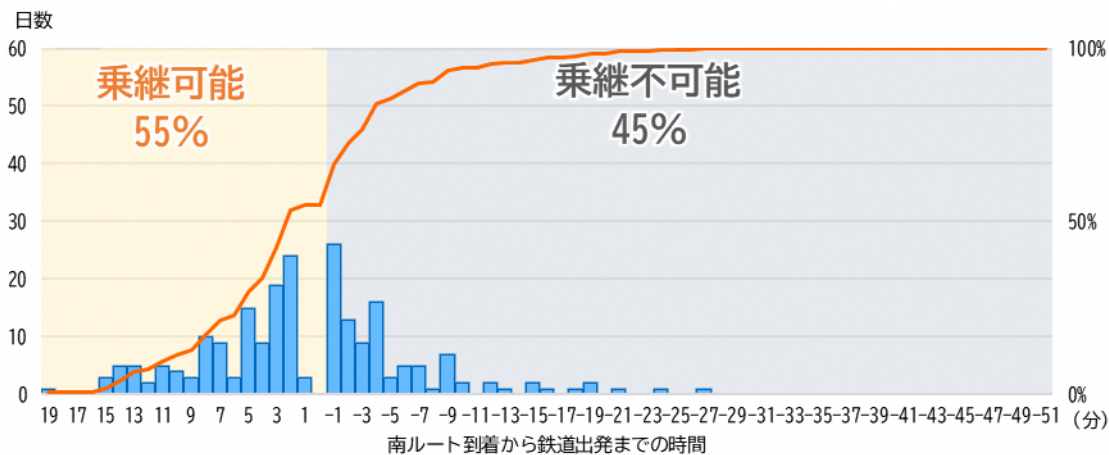
▲ 南ルート（アンビー熊本行き 5便）から北ルート（辻久保行き 6便）への乗り継ぎ



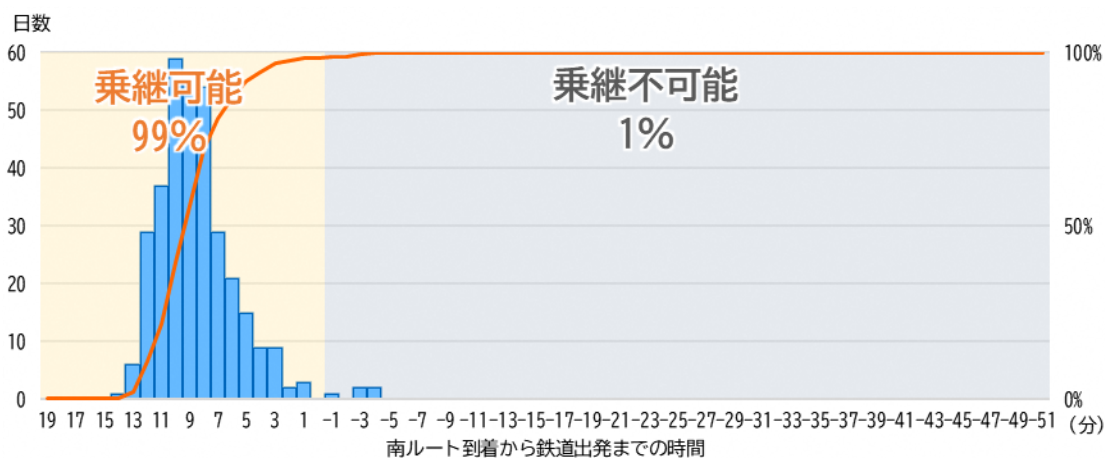
▲ 南ルート（アンビー熊本行き 6便）から北ルート（辻久保行き 7便）への乗り継ぎ

② 【御代志】南ルートから鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

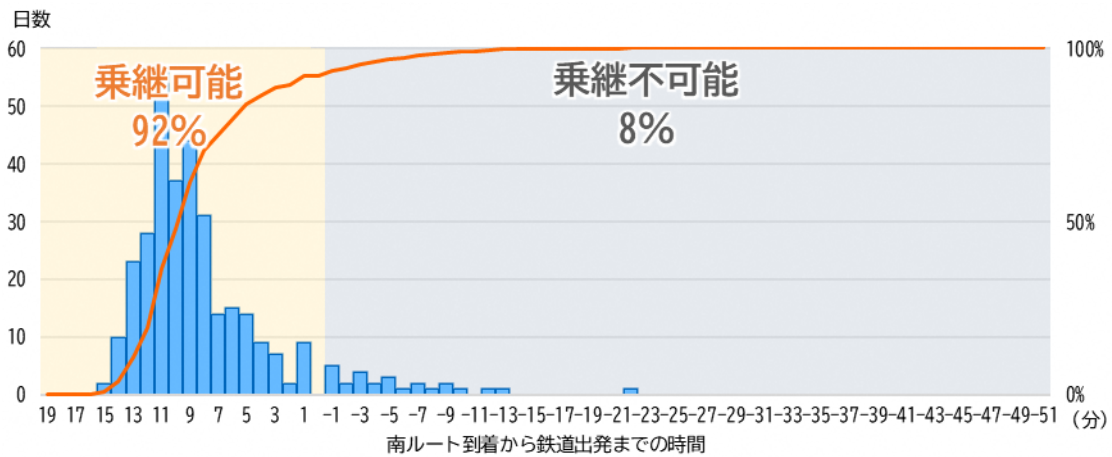
御代志における南ルートから鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎが可能であった日数及び割合について、確認したところ、1%~89%は乗り継ぎができていませんでした。南ルートの遅延により乗り継ぎができない状況を解消するために、運行ダイヤの見直しが必要です。



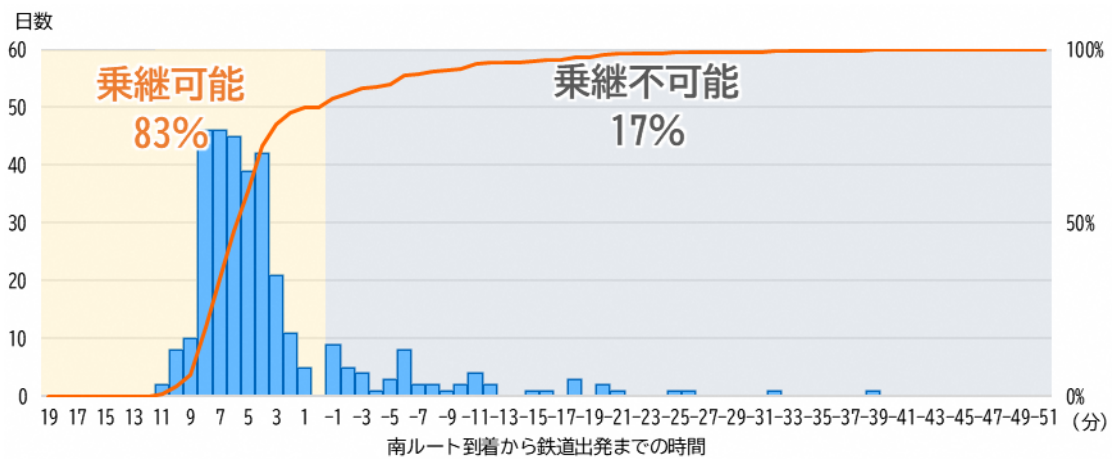
▲ 南ルート（御代志行き 1便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



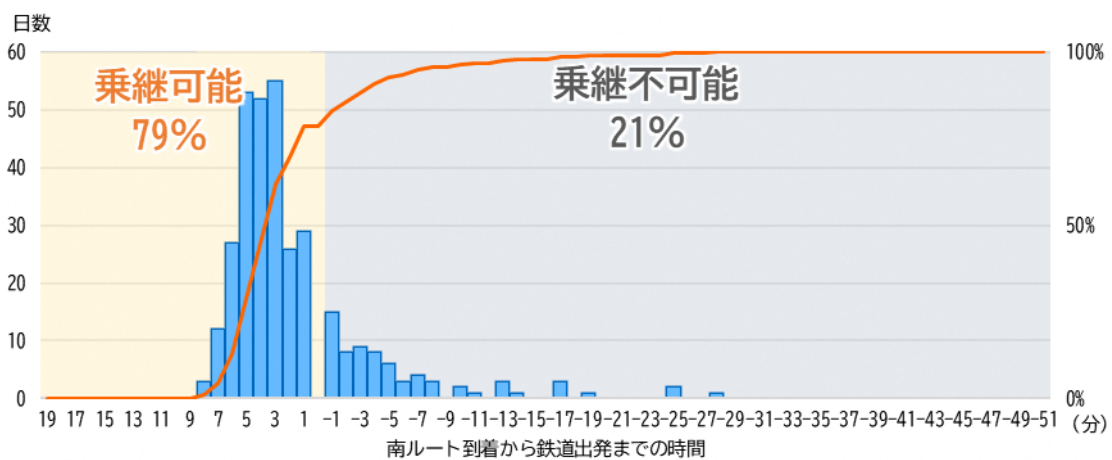
▲ 南ルート（御代志行き 2便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



▲ 南ルート（御代志行き 3便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

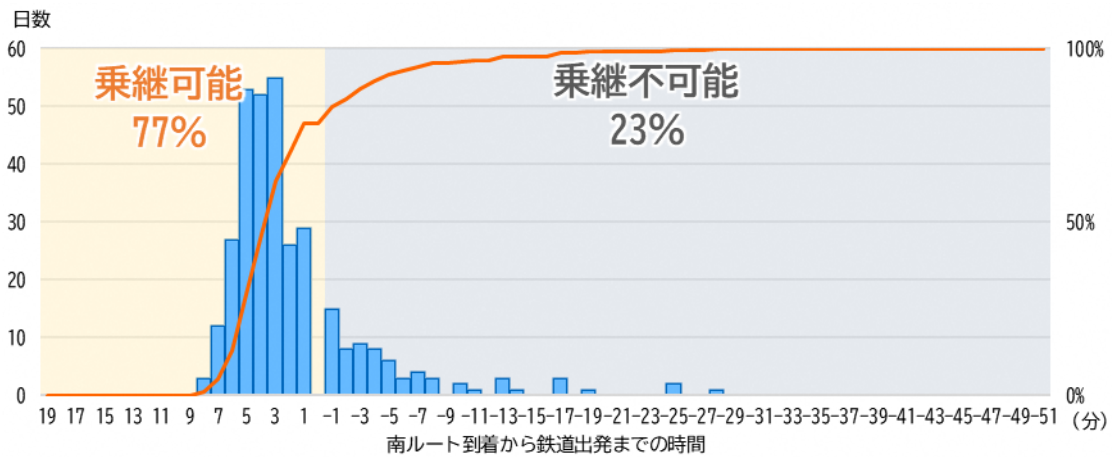


▲ 南ルート（御代志行き 4便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

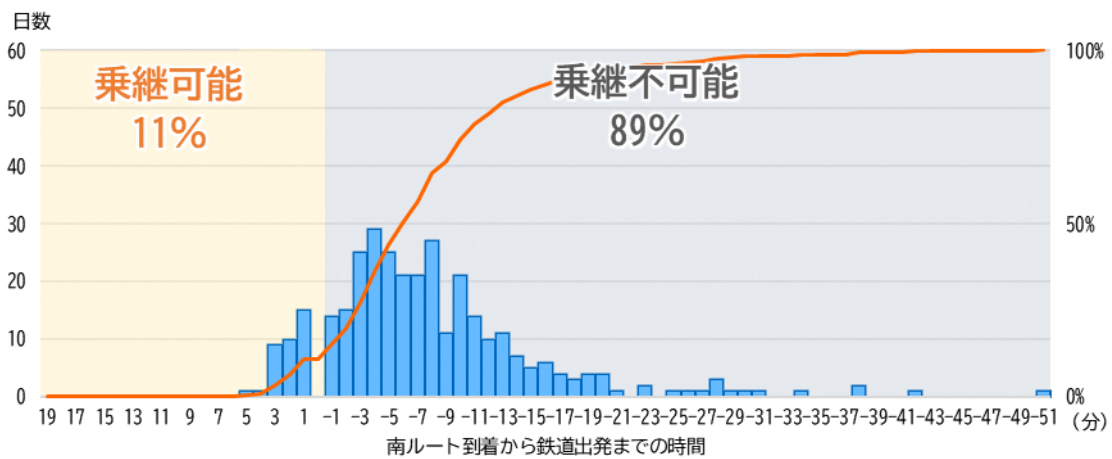


▲ 南ルート（御代志行き 5便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

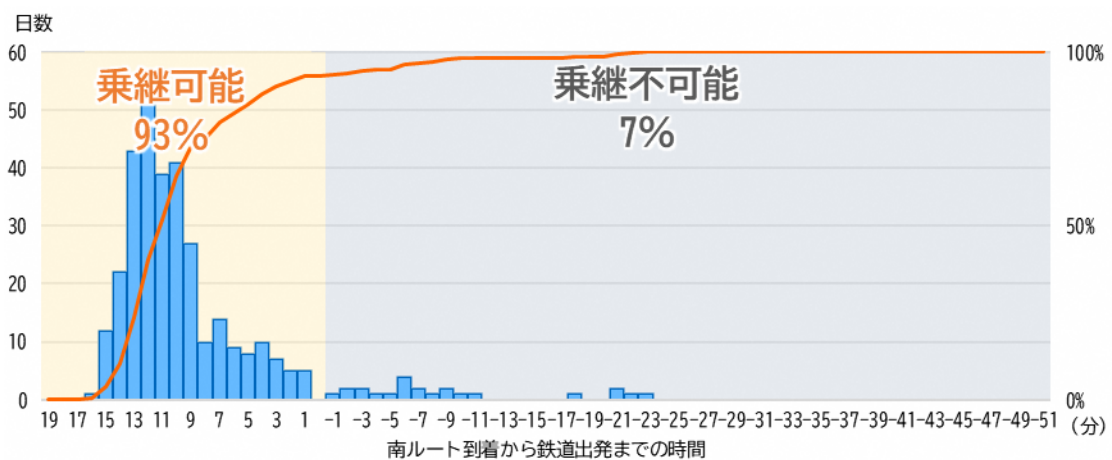




▲ 南ルート（御代志行き 6便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



▲ 南ルート（御代志行き 7便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

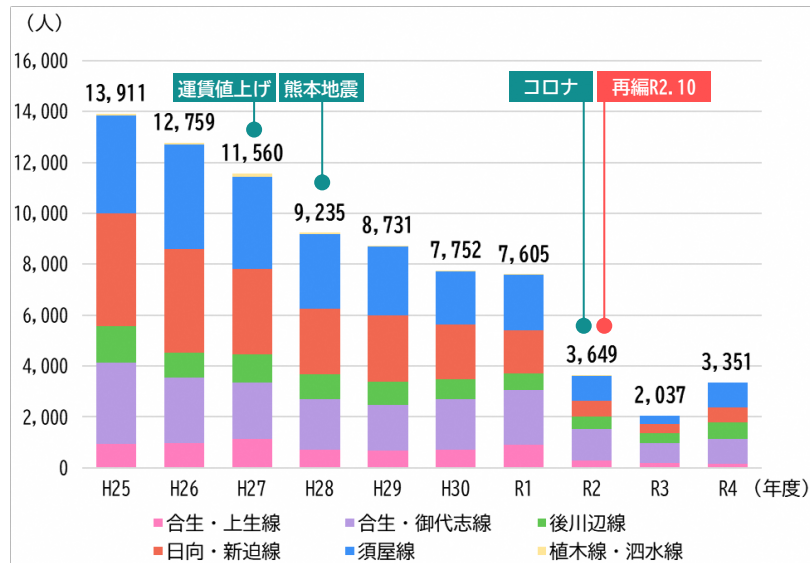


▲ 南ルート（御代志行き 8便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

(3) 乗合タクシー

1) 利用者数の推移

乗合タクシーの利用者数は、年々減少傾向にありましたが、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の感染拡大や路線再編の影響により約半数にまで減少しています。

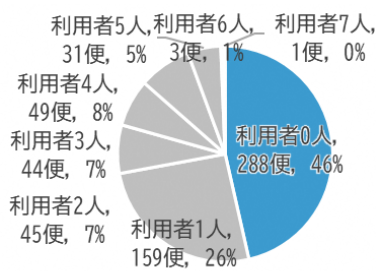


▲ 利用者数の推移

2) 各路線の利用者数

① 須屋線

須屋線は利用者が2番目に多い路線ではありますが、利用者0人で運行している便が46%と高く、運行効率性の向上が必要です。



▲ 利用者数別便数の割合

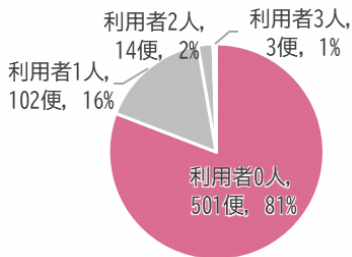


▲ 乗降者数とバス停間乗車人数

第4章 公共交通の現状

② 合生・上生線

合生・上生線は利用者0人で運行している便が81%と最も高く、運行効率性の向上が必要です。



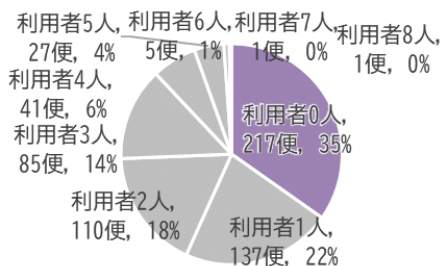
▲ 利用者数別便数の割合



▲ 乗降者数とバス停間乗車人数

③ 合生・御代志線

合生・御代志線は、利用者数が最も多い路線であり、ユーパレス弁天、小池の乗降者数が200人/年を超えています。利用者0人で運行している便が35%と高く、運行効率性の向上が必要です。



▲ 利用者数別便数の割合

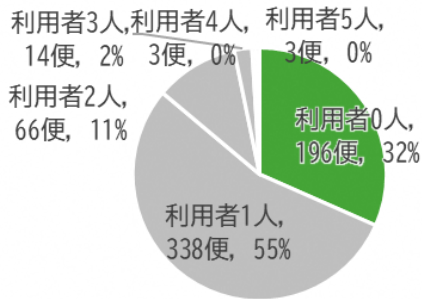


▲ 乗降者数とバス停間乗車人数



④ 後川辺線

後川辺線は泗水の乗降者数が200人/年を超えています、利用者0人で運行している便が32%と高く、運行効率性の向上が必要です。



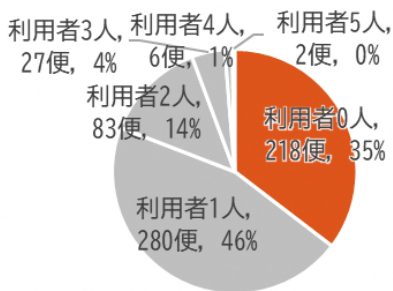
▲ 利用者数別便数の割合



▲ 乗降者数とバス停間乗車人数

⑤ 日向・新迫線

日向・新迫線はアンビー熊本の乗降者数が200人/年を超えています、利用者0人で運行している便が35%と高く、運行効率性の向上が必要です。



▲ 利用者数別便数の割合

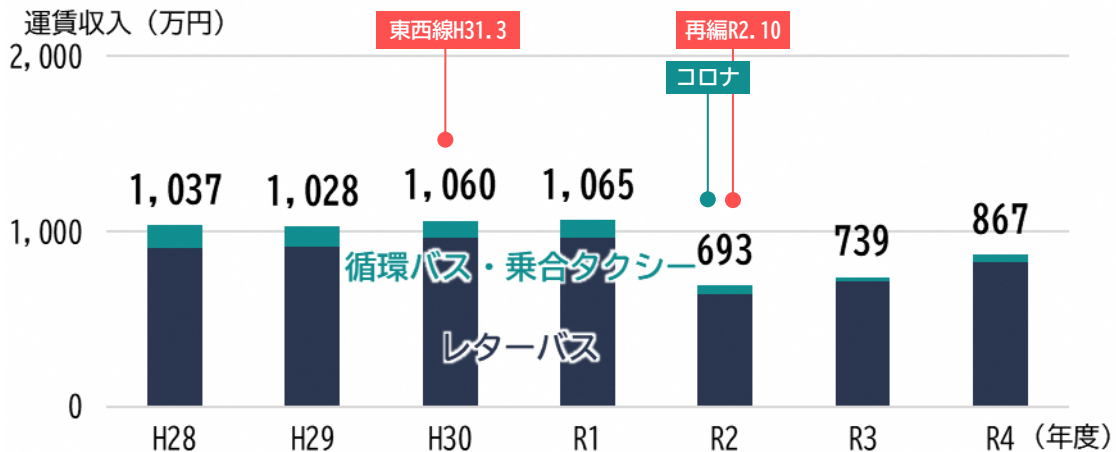


▲ 乗降者数とバス停間乗車人数

(4) 収支状況

1) 運賃収入の推移

令和元年度と令和4年度の利用者数は同程度であったものの、運賃収入は令和元年度の方が約200万円高くなっています。乗り継ぎ利用者が増えたため利用者数が多く見えますが、実際の利用者数は再編前まで回復していません。

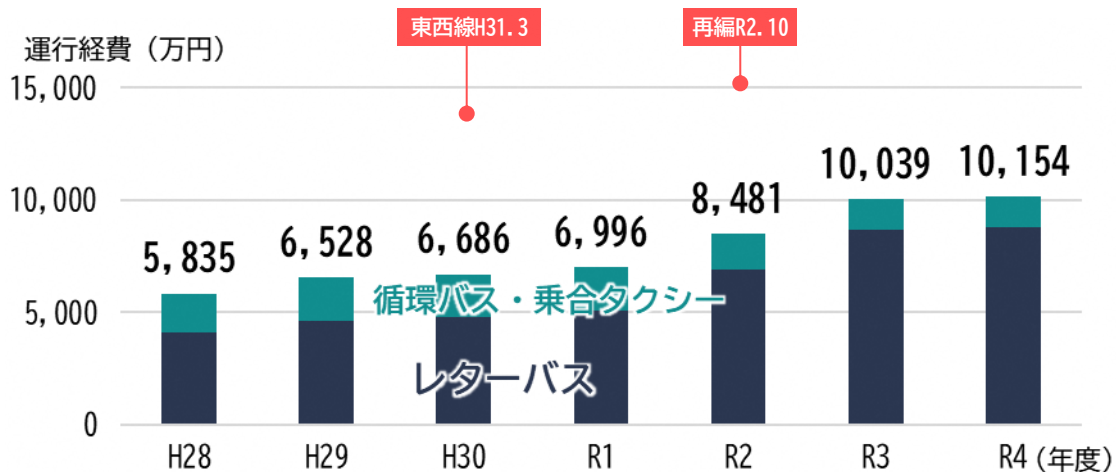


※再編により、レターバスは営業キロが増加し、循環バスは乗合タクシーに転換、乗合タクシー及び循環バスは路線延長が短くなっています。

▲ 運賃収入の推移

2) 運行経費の推移

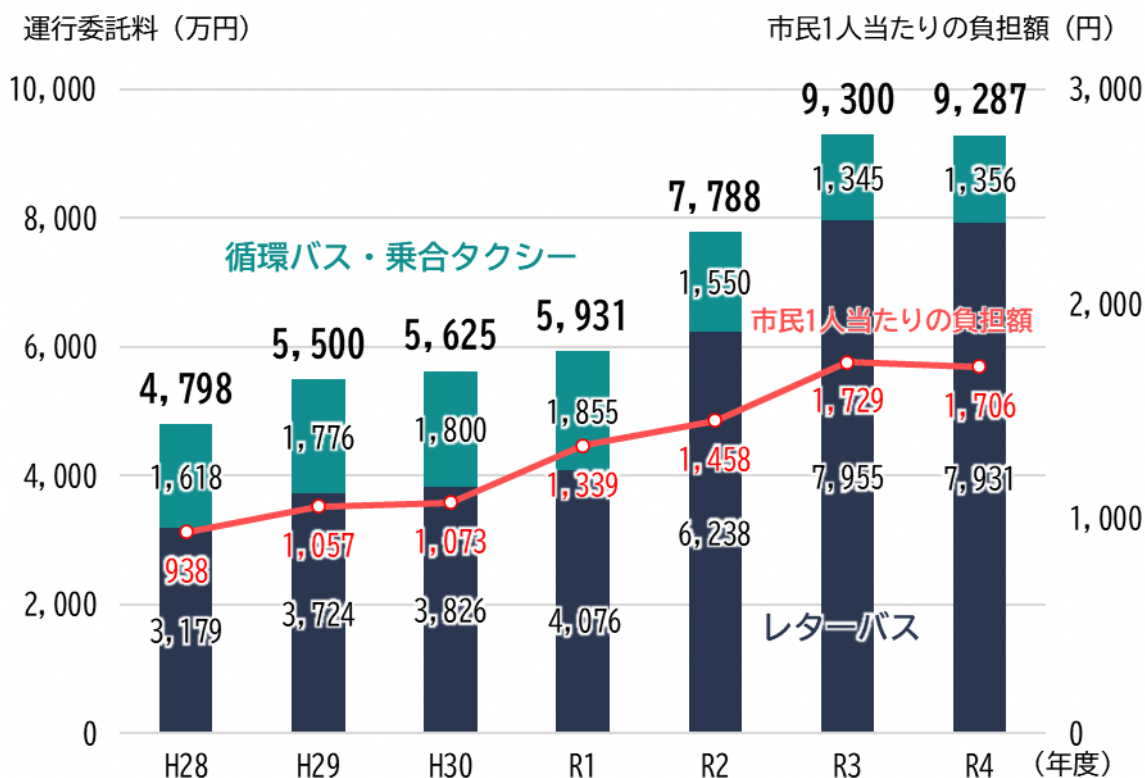
運行経費は年々増加傾向にあり、令和2年10月の再編により大きく増加しました。



▲ 運行経費の推移

3) 運行委託料の推移

運賃収入及び運行経費の影響により、運行委託料、市民1人当たりの負担額も年々増加しています。



※市民1人当たりの負担額については、各年3月31日時点の12歳（中学生）以上の人口数より算出

▲ 運行委託料の推移



第4章 公共交通の現状

4) 収支状況の推移

新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少し運賃収入が減少しました。一方、運行経費は年々増加傾向にあります。そのため委託料が年々増加傾向にあり、国や県からの補助を受けていますが、市補填額は年々増加傾向にあります。

年月	利用者数 (人)	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	委託料 (千円)	国庫補助等 (千円)	県補助金等 (千円)	市補填額 (千円)	収支率 (%)
H27.10~H28.9	74,075	58,410	10,794	47,616	3,382	5,501	38,733	18.5%
H28.10~H29.9	78,389	62,018	10,710	51,307	3,383	3,726	44,198	17.3%
H29.10~H30.9	80,380	66,123	10,376	55,747	3,006	3,399	49,342	15.7%
H30.10~R1.9	82,189	74,690	10,929	63,761	6,204	3,605	49,342	14.6%
R1.10~R2.9	65,468	83,119	8,626	74,492	6,204	4,667	53,952	10.4%
R2.10~R3.9	64,073	99,045	7,173	91,872	1,686	8,114	82,072	7.2%
R3.10~R4.9	73,606	100,663	8,059	92,604	1,685	8,138	82,781	8.0%

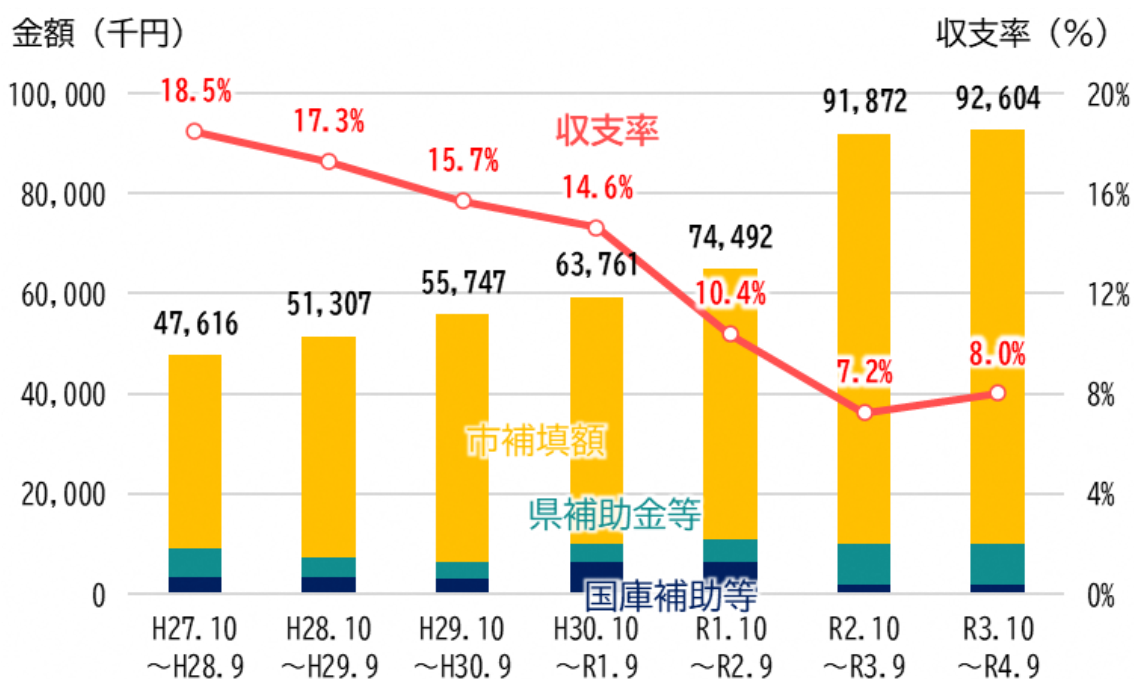
年間委託料：レターバス委託料+循環バスの委託料+乗合タクシー（区域運行含む）委託料

国庫補助金：地域公共交通確保維持事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

県補助金：熊本県生活交通維持・活性化総合交付金

市補填額：委託料-（国庫補助金+県補助額）

▲ 収支状況の概要



▲ 収支状況の推移

(5) 待合環境の状況

御代志のように椅子、屋根が整備されたバス停がありますが、黒石駅入口のように利用者数が多くても椅子がないバス停もあります。また、竹迫下町のように歩道がない場所にバス停もあるため、快適で安全な待合環境の整備が必要です。



▲ 御代志



▲ 竹迫下町



▲ アンビー熊本



▲ 黒石駅入口



▲ 黒石原石油横



▲ みずき台