

合志市地域公共交通計画



令和 6 年 3 月

熊本県合志市

目次

第1章	はじめに	
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置付け	2
1-3	計画の区域	2
1-4	計画の期間	3
1-5	周辺市町との連携	3
第2章	上位・関連計画の整理	
2-1	上位計画の整理	4
2-2	関連計画の整理	6
第3章	地域の現状	
3-1	社会経済情勢	10
3-2	交通状況	17
第4章	公共交通の現状	
4-1	公共交通空白地域	21
4-2	鉄道の現状	22
4-3	路線バスの現状	25
4-4	高速バスの現状	28
4-5	コミュニティ交通の現状	29
4-6	スクールバスの現状	52
4-7	福祉有償運送の現状	54
4-8	市民の意向	55
4-9	交通事業者の意向	66
第5章	公共交通の役割と課題の整理	
5-1	公共交通の役割	68
5-2	公共交通の課題	69
第6章	基本方針及び計画の目標	
6-1	基本方針の設定	71
6-2	目標の設定	73
6-3	成果指標の設定	78
第7章	目標達成のための施策	
7-1	公共交通の将来構想	80
7-2	施策一覧	82
7-3	施策概要	84
第8章	計画の達成状況の評価	
8-1	推進体制	103
8-2	評価の方法	104

1

はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

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など、公共交通への取組をいち早く開始しました。「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」として位置付けられる「合志市地域公共交通計画」を策定した後、平成26年3月に計画の修正を行いました。その後、法改正とともに、平成28年3月に「合志市地域公共交通網形成計画」を策定しましたが、平成28年度の熊本地震以降バスの遅延問題や運転士不足等が深刻化し、網形成計画期間内では計画の実施が困難になり、平成31年3月に「合志市地域公共交通網形成計画 変更版」を策定しました。

現在、同計画に基づき、路線バス13路線、鉄道1路線、コミュニティ交通としてレターバス3路線及び乗合タクシー5路線を運行しています。

令和2年の法改正により、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通を活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、民間事業者による送迎サービス（病院・商業施設・企業等）の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込み、持続可能な地域公共交通の確保及びDX化による生産性の向上や多様な利用者に使いやすいサービスの提供が求められており、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から地方公共団体において「地域公共交通計画」を作成することが努力義務化されています。

さらに、国土交通省では、地域の公共交通リ・デザイン実現会議を立ち上げており、デジタル技術を活用しつつ、地域の多様な関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を高め、「リ・デザイン」（再構築）が必要であることが示されています。

(2) 計画策定の目的

現計画の「合志市地域公共交通網形成計画」の計画期間が令和6年3月に終了するため、計画の更新が必要となっています。また、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更なる深刻化等に伴い、市民等の移動手段としてますます重要性が高まっています。

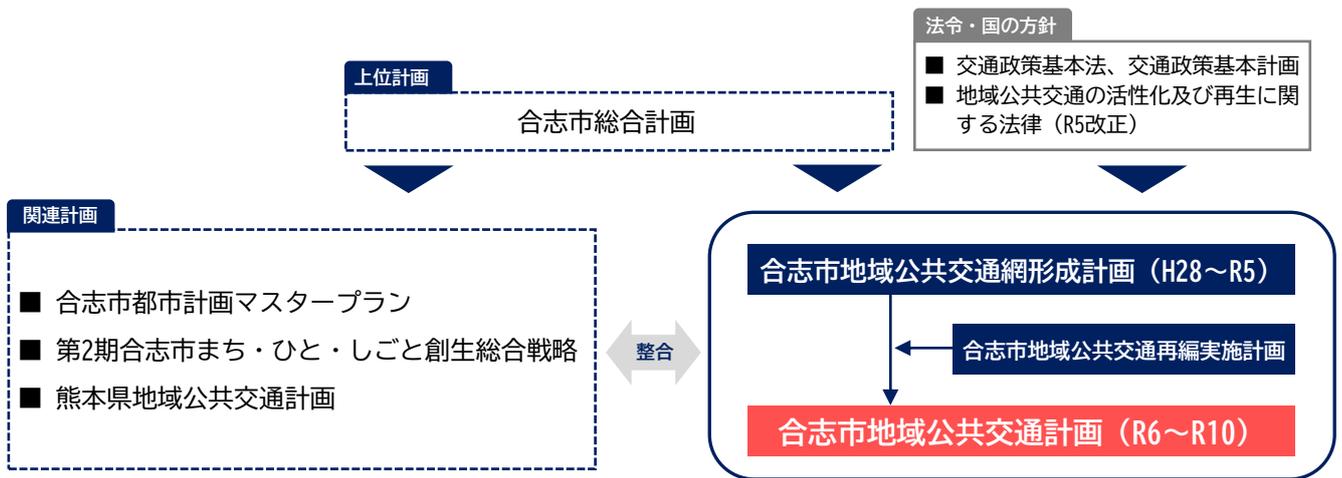
そこで、上記の法改正の趣旨等を踏まえ、市内外の移動がさらに円滑にできるよう、公共交通の効果的な活用及び利便性の向上を図り持続的に地域内外の移動手段を確保・充実するために、交通事業者や市民等の地域の関係者と協議しながら、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして、「合志市地域公共交通計画」を法に基づき策定します。

第1章 はじめに

1-2 計画の位置付け

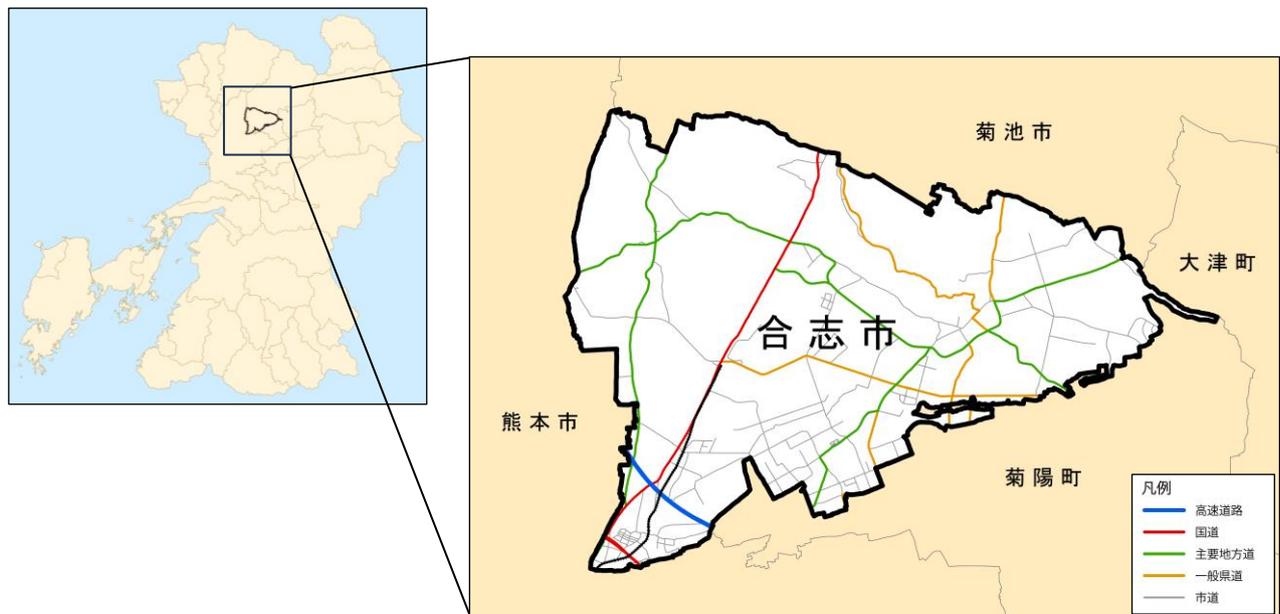
本計画は、上位計画として合志市の最上位計画である「合志市総合計画 第3次基本構想 第1期基本計画」があり、合志市の将来都市像「人と地域が輝く未来へ ～健幸都市こうし～」に基づき計画の策定をしています。

また、「合志市都市計画マスタープラン」等の関連計画と整合を図りながら、法令・国の方針に準拠し、「合志市地域公共交通計画」を策定しています。



1-3 計画の区域

計画の区域は、合志市域とします。(ただし、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。)



▲ 計画の区域

1-4 計画の期間

計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

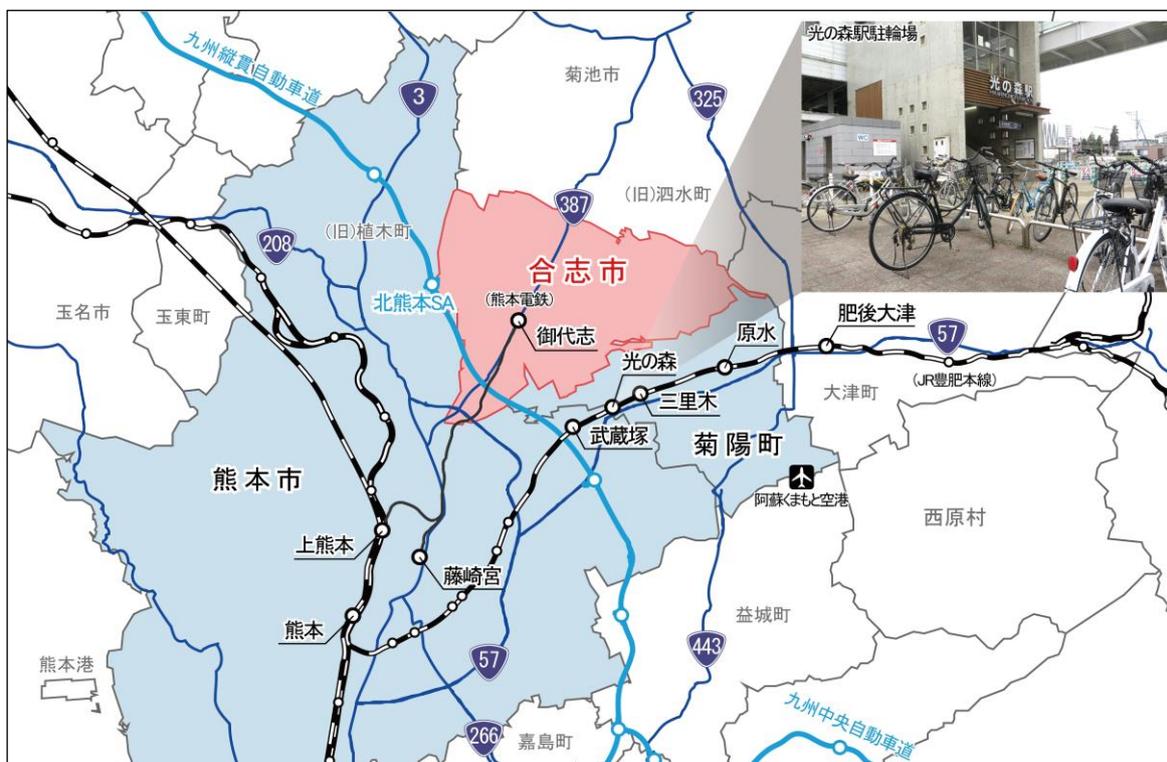
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
合志市地域公共交通計画	R6.4				R11.3			
総合計画 第3次基本構想	R6.4							R14.3
第1期基本計画	R6.4			R10.3				

▲ 計画の期間

1-5 周辺市町との連携

熊本市中心部は、多様な都市機能が集積し広域商圈を形成し、熊本電気鉄道株式会社の鉄道や路線バスが熊本市中心部に乗り入れる等、合志市とも結びつきの強い生活圏を形成しています。また、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。

令和5年3月に策定された「熊本地域公共交通計画（熊本市・嘉島町）」においては、御代志周辺を乗換拠点として定めており、また、菊陽町とは光の森駅の駐輪場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。



▲ 合志市周辺のエリア

2 上位・関連計画の整理

2-1 上位計画の整理

(1) 合志市総合計画 第3次基本構想 第1期基本計画

<p>計 画 期 間</p>	<p>令和6年度～13年度（8年間）</p>
<p>まちづくり の基本理念</p>	<p>人と自然を大切にした協働によるまちづくり</p> <p>『合志市市民憲章』（平成19年3月20日制定）では、“志を合わせて協働によるまちづくりをすすめる”ことを前文に記しています。また、『合志市自治基本条例』（平成22年3月4日条例第1号）では、市民のまちづくりへの参画と市民、市議会、市の執行機関それぞれの権利と責務を明確化しています。恵まれた自然環境のもと市民と行政が対等な立場で良きパートナーとして連携し、それぞれの知恵と責任において、協働によるまちづくりに取り組むことが不可欠であり、第2次基本構想に引き続き、「人と自然を大切にした協働によるまちづくり」を合志市の基本理念とします。</p>
<p>将来都市像</p>	<p>人と地域が輝く未来へ ～健幸都市こうし～</p> <p>これまでの発展に加え、T SMC等の進出・操業や熊本電鉄御代志駅周辺のまちづくり、さらには中九州横断道路の事業化が進む等、今後8年間では更なる大きな変革も想定されています。このような変革にあたり、市民の一人ひとりがその恩恵を享受し、豊かさを実感できる地域づくりが求められます。さらに、こうした発展に伴って、子育てや生活支援、農業・商工業、DX等の様々な領域において他地域のモデルとなるような先進的な取り組みを進め、合志市の魅力をさらに高めていくことが期待されます。</p> <p>今後8年間の第3次基本構想では、こうした背景に、第2次基本構想において横断的課題としていた「健幸都市こうし」を併せ、市民自らが健幸であり、市行財政も健幸で、地域全体で健幸を創りだし、子や孫に幸福なまちを未来へ繋いでいけるよう、市民と一体となって、まちづくりに取り組むという信念のもと、将来都市像を設定します。</p>
<p>将来都市 構造図</p>	

公共交通に
関する施策

施策22 公共交通の充実

2027年
目指す姿

利便性の高い公共交通網が構築されたまち

現
状

市民ニーズに添った公共交通網の構築

合志市では、令和2年（2020年）3月に合志市地域公共交通再編実施計画を策定し、同年10月にコミュニティバスのルートやダイヤを見直し、レターバス3路線、乗合タクシー5路線で運行しています。高齢者等の交通弱者の増加や交通渋滞の深刻化により、公共交通に求められる役割が大きくなっています。

コミュニティ交通の利用促進

コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）については、ルートやダイヤ見直しにより利便性の向上を図っていますが、コミュニティ交通の利用状況は横ばい状態にあります。

課
題

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。
また、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。

市ホームページ・広報紙等でコミュニティ交通に関する情報発信を行っていますが、市民へ広く浸透していません。また、自動車依存の傾向もあり、コミュニティ交通利用への行動変容にも繋がっていない状況です。

対
策
・
取
組

- 自動車から公共交通へのシフトを目指し、民間事業者とも連携し、効率的で利便性の高い地域公共交通網を構築するため、路線の見直しやダイヤの改正を行っていきます。
- 環境に配慮した車両の導入とデジタル技術を活用したサービスの導入に向けた取り組みを行います。

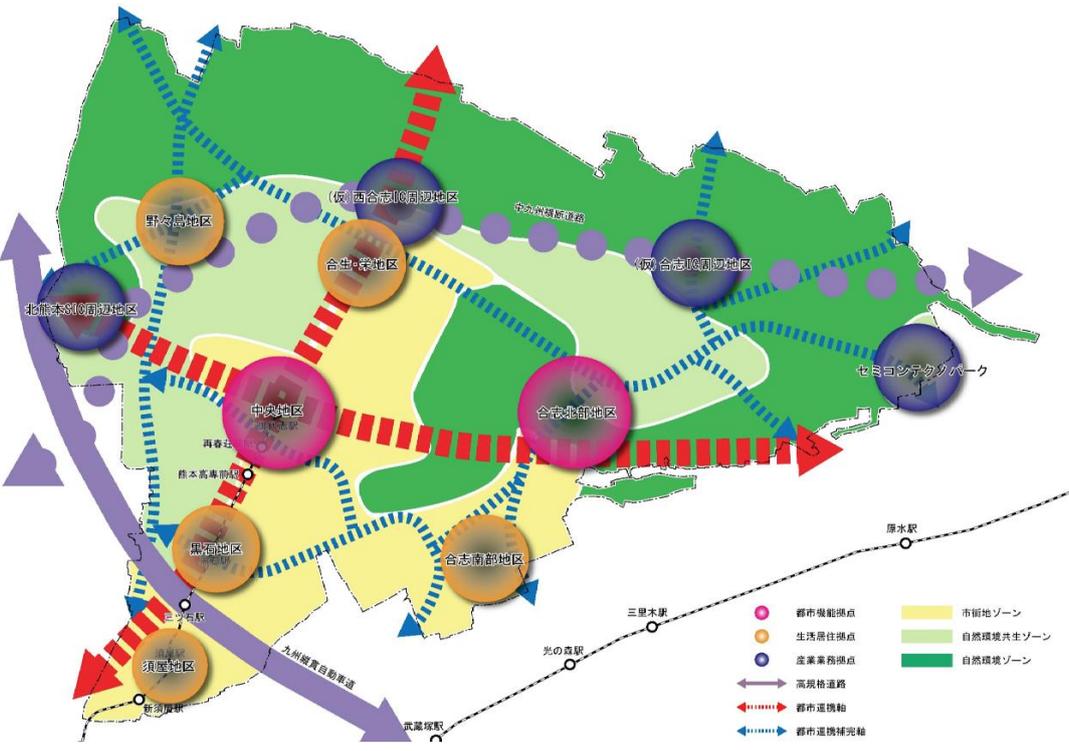
- 市民に愛着を持たれるコミュニティ交通として認知度を向上させ、利用に繋げるため、市広報紙、パンフレット、SNS等によるプッシュ型の情報発信や、子どもや高齢者を対象とした乗り方教室を継続して行います。

<施策の評価指標と目標値>

指標名		R4（実績値）	R9（目標値）
レターバス利用者数	人	74,405	88,800
乗合タクシー利用者数	人	3,351	4,000

2-2 関連計画の整理

(1) 合志市都市計画マスタープラン

<p>都市づくりの基本方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 自然環境と調和した機能的な都市構造の形成 ② 合志市の活動を支える効率的・効果的な交通体系の形成 ③ 農業と工業との連携による活力・賑わいの形成 ④ 安全・安心に暮らせる都市環境の形成 ⑤ 持続可能な都市経営の形成
<p>将来都市構造</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆コンパクトなまちづくりを推進するにあたり、都市機能の骨格となる「拠点」「軸」「ゾーン」を明確にした秩序ある都市づくりを推進します。 ◆無秩序な宅地化を抑制し、拠点地区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、計画的に市街地を誘導するコンパクトなまちづくりを推進していきます。  <p>The map illustrates the urban structure of Kametsu City, featuring several key nodes and axes. Nodes include the '野々島地区' (Nanashima Area), '合志北前地区' (Kametsu Hokumaeh Area), '合志南前地区' (Kametsu Nanumaeh Area), '中央地区' (Central Area), '馬高地区' (Umagata Area), and '須賀地区' (Sugata Area). Major axes are shown as red dashed lines, including the '九州縦貫自動車道' (Kyushu Vertical Expressway) and the '高規格道路' (High-standard Road). The map also identifies '市街地ゾーン' (Urban Zone) in yellow, '自然環境共生ゾーン' (Natural Environment Coexistence Zone) in light green, and '自然環境ゾーン' (Natural Environment Zone) in dark green. A legend in the bottom right corner defines the symbols for urban nodes, residential nodes, industrial nodes, high-standard roads, urban axes, and urban axes with light rail, as well as the different zones.</p>

都市づくり
の基本方針

1) 公共交通網の基本方針

今後も引き続き人口増加が予想される中、無秩序な宅地化を抑制し、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くにあたり、以下の方針に基づいて、合志市の公共交通体系の整備を図ります。

① コンパクトなまちづくりの推進に寄与する地域公共交通網の再編

- ・市民の日常生活を支援するとともに、誰もが安全・快適に移動できる移動手段を確保することとし、市内各地域及び拠点間を円滑に移動できる利便性の高い公共交通体系の構築を図ります。

② 公共交通の利便性向上と利用促進

- ・財源負担も増加傾向にある中、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、拠点形成に伴う都市機能の集積・集約とあわせて、乗り継ぎ・乗り換え環境の整備や継続的な利用促進・啓発活動の推進により、市民が利用しやすい公共交通体系を目指します。

2) 公共交通網形成の方針

① 将来の土地利用を見据えた公共交通網の再編

- ・既存ルートの距離短縮化、ルート再編、デマンド型交通の導入検討など、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。

② 交通結節機能の強化

- ・交通結節点となる主要な鉄道駅においては、公共交通の利用促進にもつなげるよう、自家用車やバス、自転車等と鉄道間を円滑に移動できるよう乗り継ぎ・乗り換え環境を整えることで、交通結節機能の整備・強化を図ります。
- ・鉄道駅と同様に、主要なバス停においても駐輪場の整備や乗り継ぎ・乗り換え環境を整備し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・公共交通の利用を促進していくために、市内に位置する鉄道駅に設けられているパーク&ライド駐車場の利用促進を図ります。

(2) 合志市まち・ひと・しごと創生総合戦略

<p>計 画 期 間</p>	<p>令和2年度から令和6年度までの5年間とします。</p>
<p>基 本 目 標</p>	<p>(1)稼げる地域産業を作る</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 具体的施策①：産学官医が連携した地域版ヘルスケア産業の推進 ▶ 具体的施策②：稼げる農業の推進 ▶ 具体的施策③：地域間広域連携等による特産品の販売強化と地域情報の発信 ▶ 具体的施策④：官民の連携と新たな地域産業の創出 ▶ 具体的施策⑤：がんばる企業及び中小企業支援による地域雇用の創出 <p>(2)合志市への新しいひとの流れを作る</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 具体的施策①：移住、定住の促進と空き家利活用の推進 ▶ 具体的施策②：地域間広域連携等による観光振興の推進 <p>(3)市民の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 具体的施策①：結婚・出産・子育て等トータルサポートの推進 ▶ 具体的施策②：官民広域連携による女性輝く地域づくりの推進 <p>(4)暮らしに満足し、住み続けたい地域をつくる</p> <p>＜公共交通に関する基本的方向＞</p> <p>市重点区域土地利用計画に基づき、「都市中核拠点」と「コミュニティ生活拠点」のエリアを定め、官民の既存ストックを有効に活用しながら拠点性の向上と機能の分担を図り住み続けたいと思える地域の創出を目指します。また、各拠点をコミュニティバス網等によって便利に移動できるようにします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 具体的施策①：良好な住環境と雇用を創出する計画的なまちづくりの推進

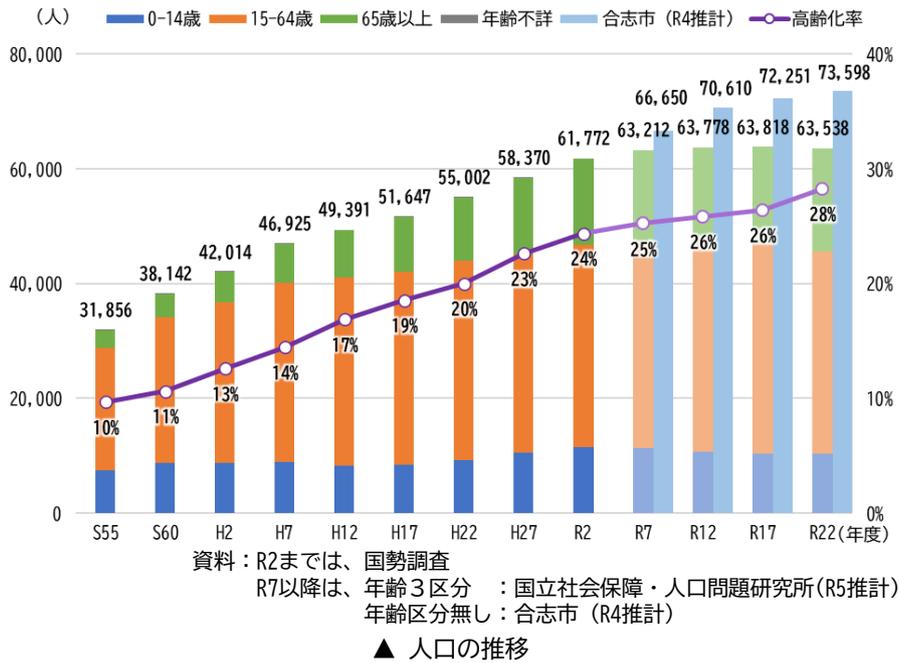
3 地域の現状

3-1 社会経済情勢

(1) 人口

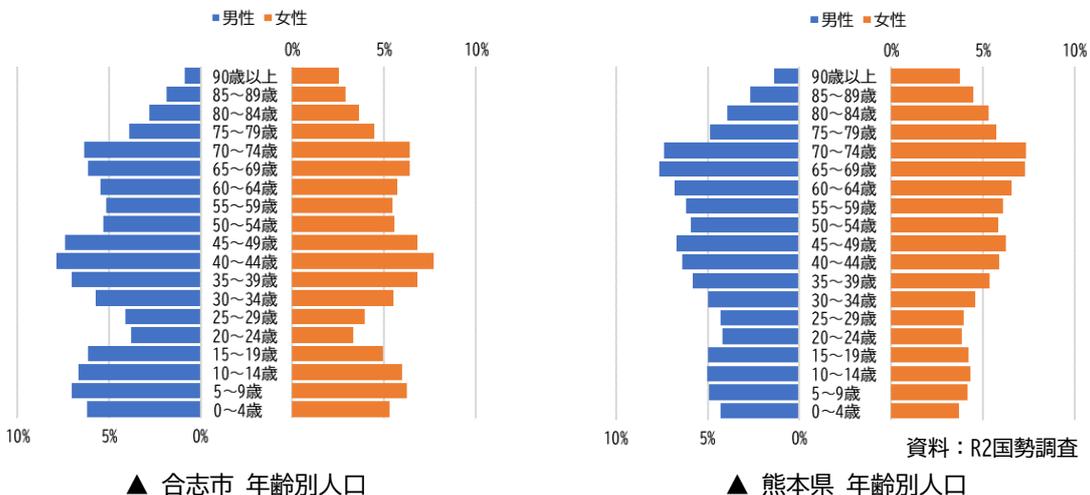
1) 人口の推移

合志市の人口は年々増加傾向であり、将来も増加する推計値となっています。また、高齢化率も年々上昇しています。公共交通として、人口増加と高齢化の両方にそれぞれ適切な対応を実施する必要があります。



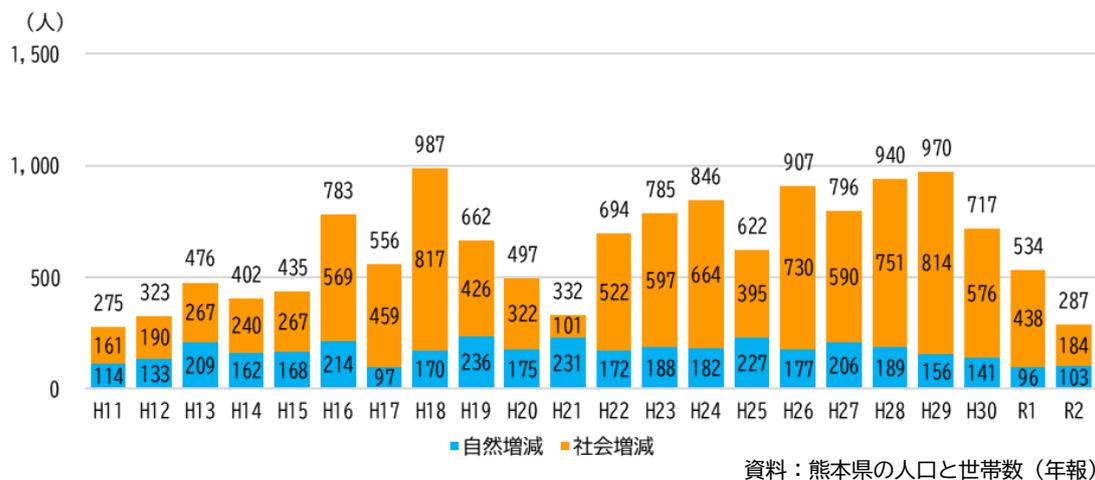
2) 年齢別人口

合志市の年齢別人口は20歳未満、40代、70歳前後が多く、熊本県全体と比較すると20歳未満の人口の割合が特に高いため、高齢者や通勤への対応に加え学生の通学も主な対象とした利用促進が必要です。



3) 人口動態

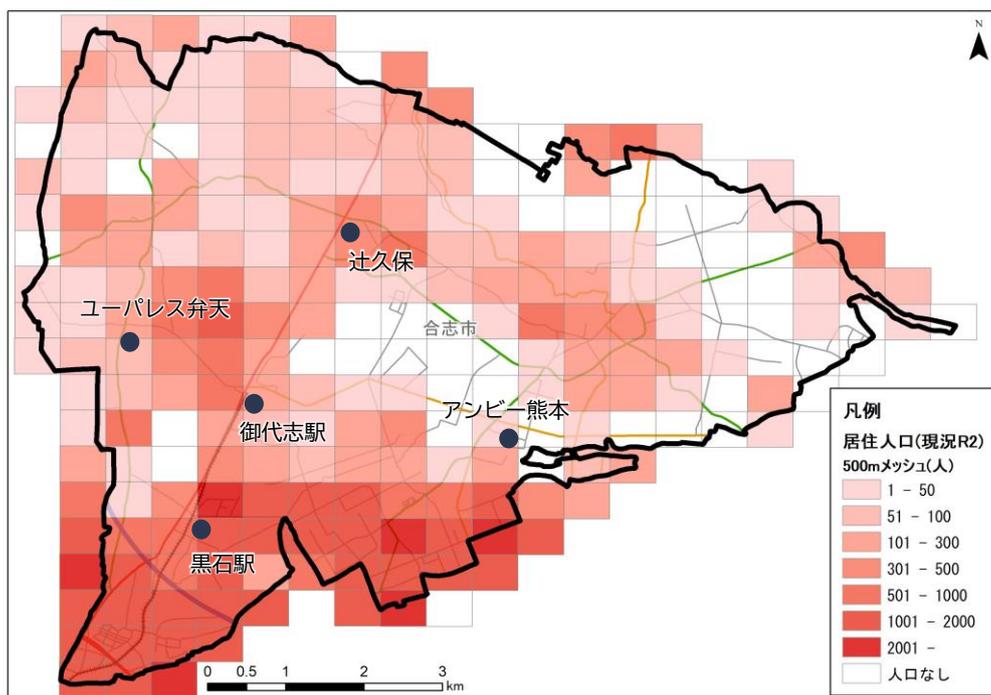
人口動態は平成11年から令和2年まで自然増減、社会増減ともに一貫して増加していますが、近年は平成29年をピークに増加数が減少しています。



▲ 人口動態の推移

4) 人口の分布

南部地域は居住人口が多いですが、北部地域は居住人口が少なく、地域差が大きい状況です。人口の分布状況により適切な公共交通の運行体系を設定することが必要です。



▲ 人口の分布

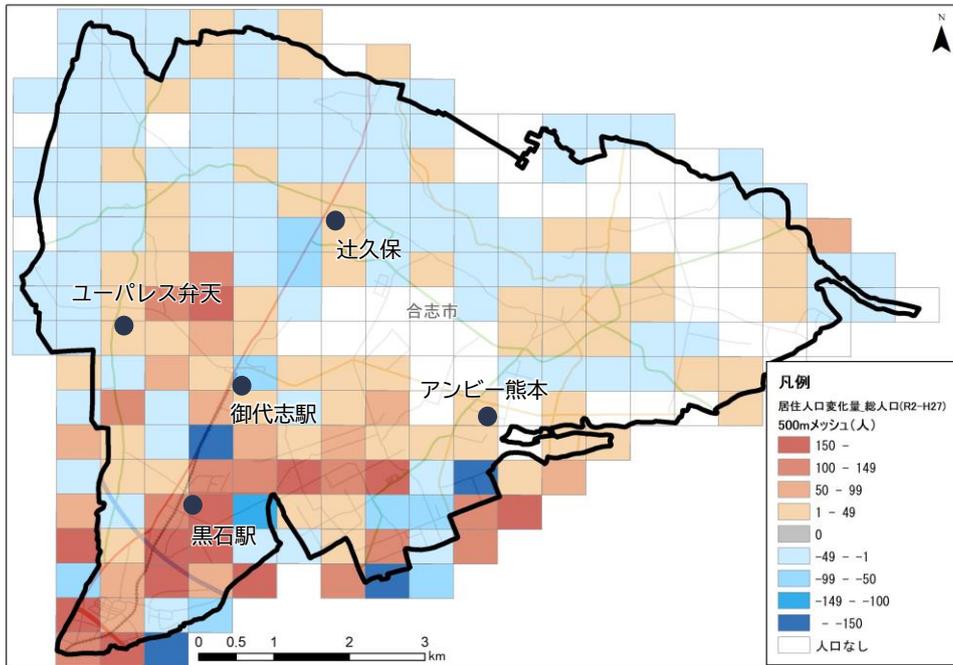
資料：R2国勢調査

第3章 地域の現状

5) 人口分布の変化

平成27年から令和2年にかけて、南部地域の人口は増加し、北部地域の人口は減少しています。

人口が増える南部地域においては特に、公共交通の利便性を向上させることが必要であり、また過疎化が進む北部地域においては、ニーズに応じた柔軟性のある公共交通サービスの提供が必要です。

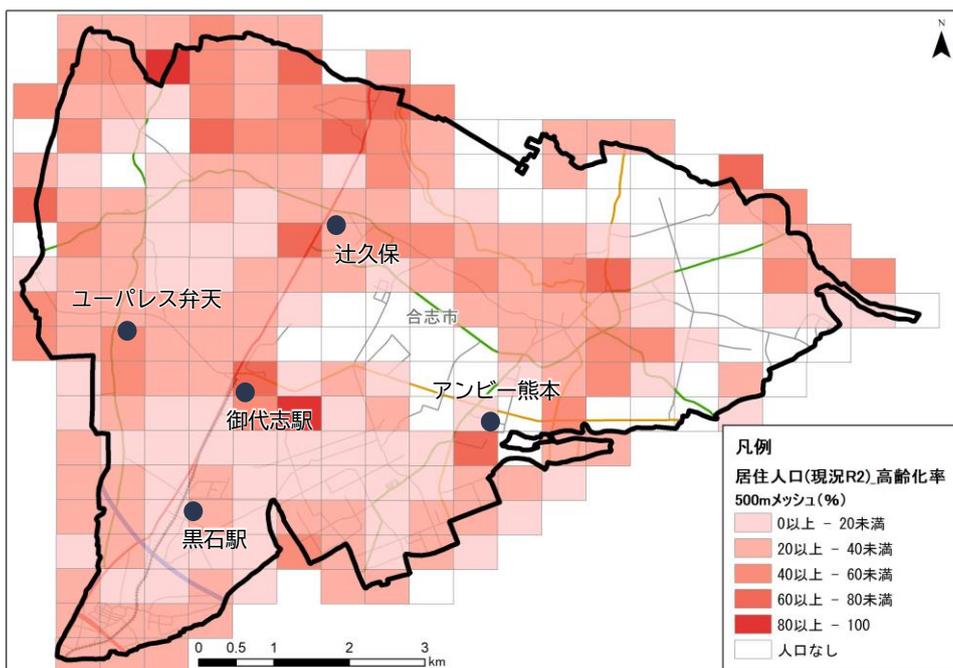


▲ 人口分布の変化

資料：H27、R2国勢調査

6) 高齢化率の分布

北部地域の高齢化率が高い状況です。高齢者のニーズに対応した移動手段を整備することが必要です。



▲ 高齢化率の分布

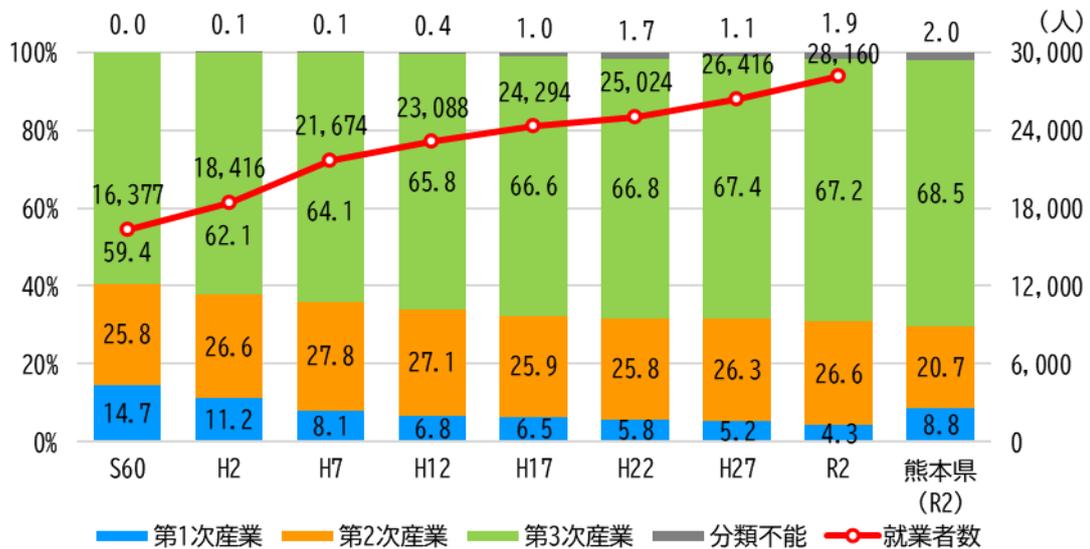
資料：R2国勢調査

(2) 産業

1) 就業者数と産業別割合の推移

合志市在住の就業者は年々増加しています。また、熊本県全体と比較すると、第2次産業の従業者の割合が高いという特徴があります。

増加する従業者に対して通勤交通への対応や、今後も深刻化する交通渋滞に対してバス、乗合タクシーの遅延解消が必要となります。

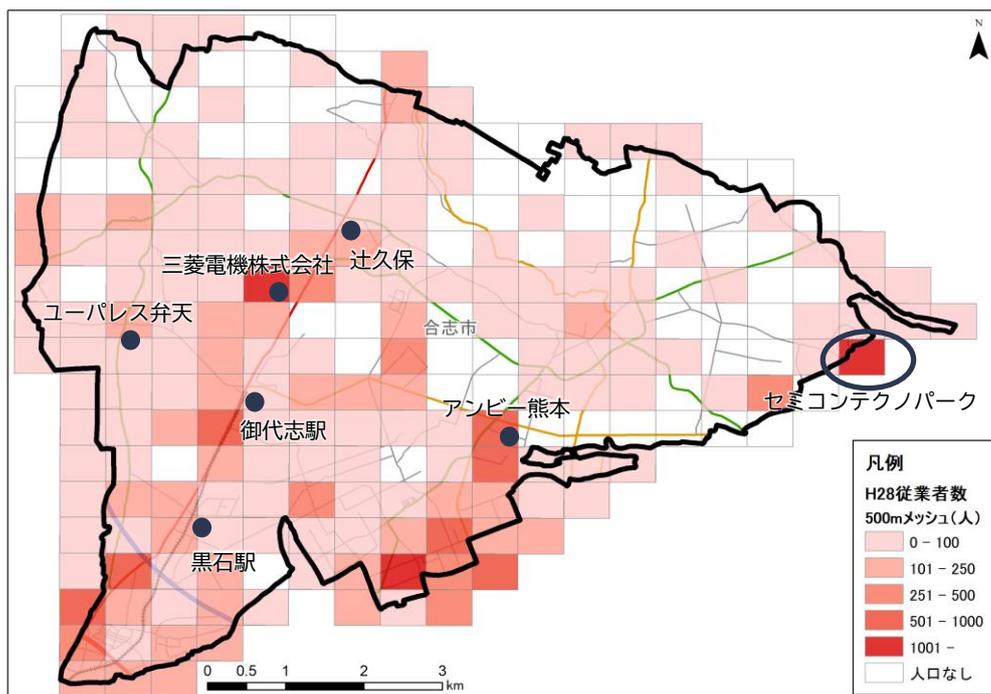


資料：R2国勢調査

▲ 就業者数と産業別割合の推移

2) 従業員数の分布

セミコンテクノパーク、三菱電機株式会社、南部地域に従業員数の多い箇所があり、通勤交通への対応が必要です。



▲ 従業員数の分布

資料：H28経済センサス活動調査

第3章 地域の現状

3) 開発計画

菊陽町のTSMC進出をはじめ、合志市内においても工業団地の造成及び半導体関連企業による開発が計画されています。

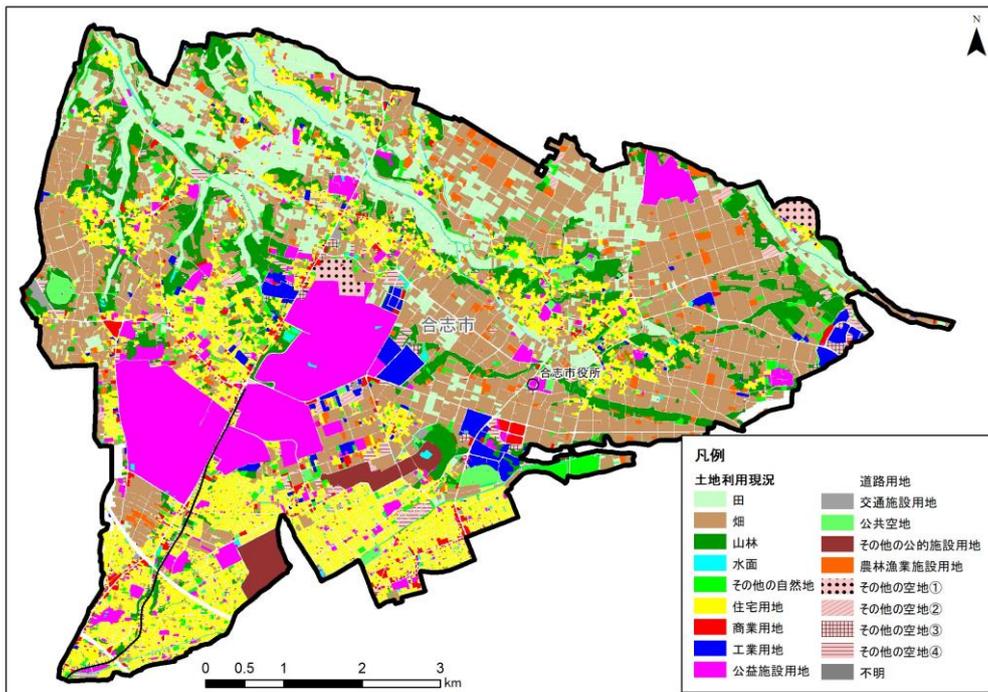
計画名・企業名	所在地	内容
東部工業団地（市施工）	合志市福原	①工業団地の造成 ②分譲開始：令和7年度中（予定） ③面積：約11ha
ソニーセミコンダクタ マニファクチャリング株式会社	合志市竹迫	①半導体工場の建設 ②投資期間：令和6年度から令和8年度まで ③面積：約27ha ④投資額：9,000億円規模
東京エレクトロン九州株式会社	合志市福原	①新棟設立 ②着工：令和5年春、竣工：令和6年秋（予定） ③延床面積：約24,200㎡（予定） ④建設費用：約300億円
三菱電機株式会社	合志市御代志	①設備増強 ②投資期間：令和3年度から令和7年度まで ③投資額：約1,000億円（新工場棟建設との合計）
Japan Advanced Semiconductor Manufacturing株式会社（JASM） （TSMC熊本工場）	菊陽町原水	①工場建設 ②稼働開始：令和6年末まで ③雇用人数：約1,700人

▲ 開発計画

(3) 土地利用

1) 土地利用

土地利用について、北部地域は農地が広がっており、中央地域には大手製造業や工業団地が集積し、また、農業研究機関や医療機関、教育機関等の国有地・県有地も多く立地しています。南部地域は、住宅地が広がっています。

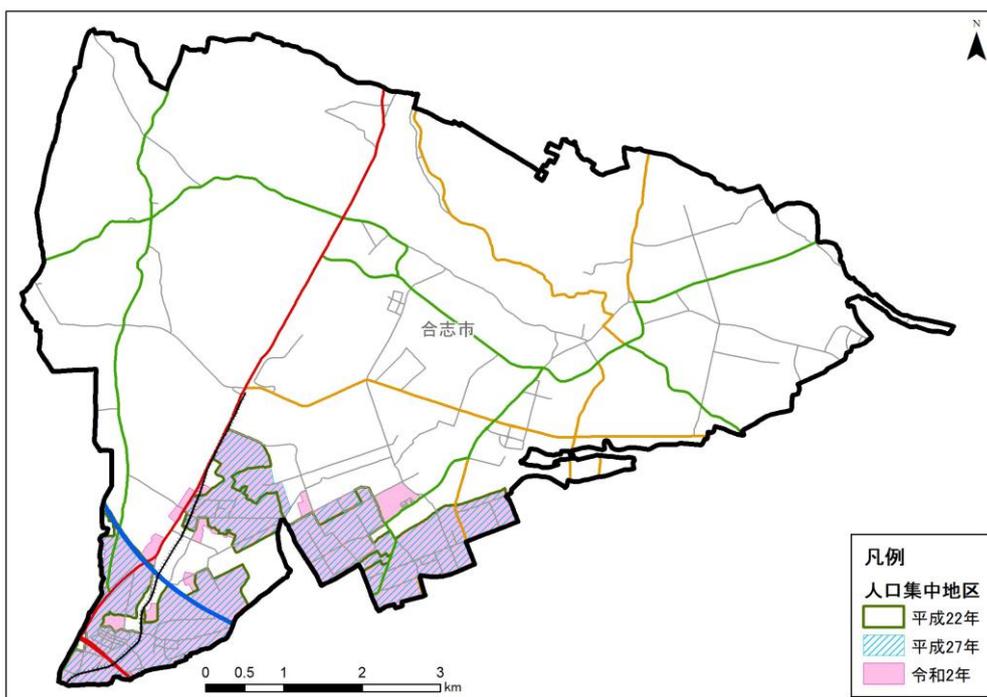


▲ 土地利用

資料：R3都市計画基礎調査

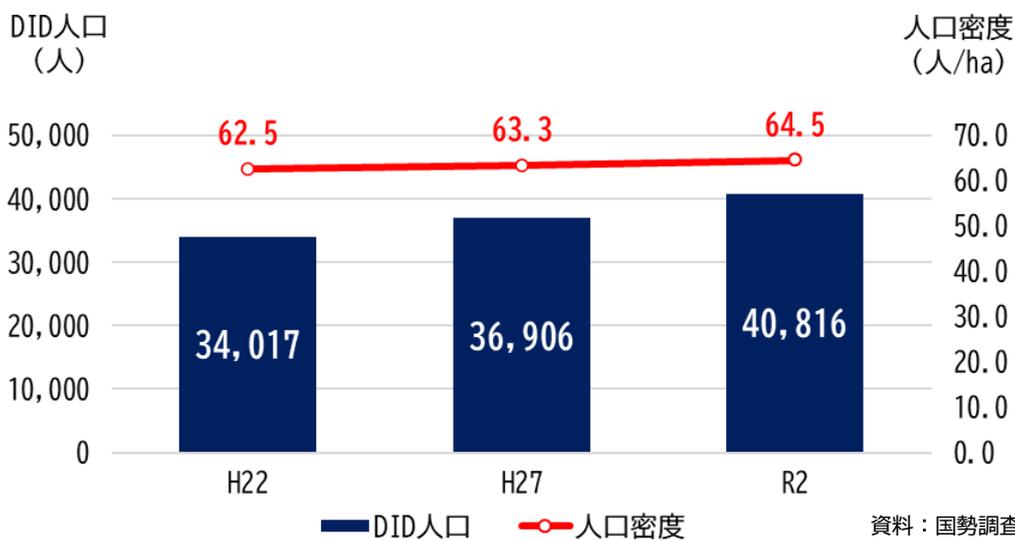
2) 人口集中地区 (DID)

人口集中地区 (DID) の人口と面積のどちらも平成22年から令和2年にかけて増加しており、人口密度も増加しています。人口が増加する地域への適切な対応が必要です。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

▲ 人口集中地区 (DID)

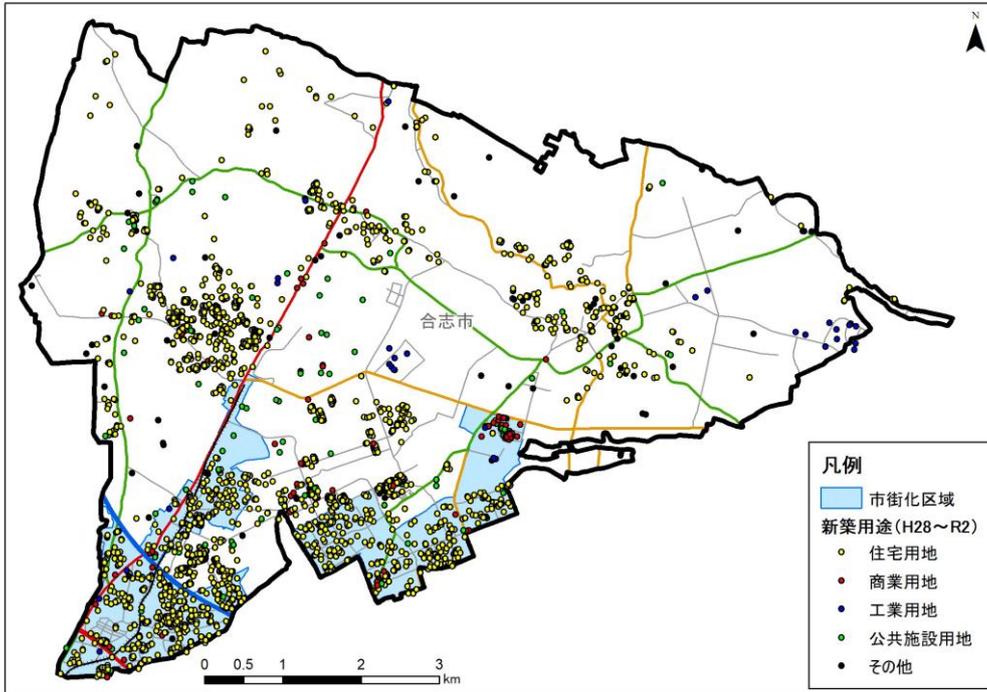


▲ 人口集中地区(DID)の人口・面積及び人口密度の推移

※ 人口集中地区 (DID)：人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

3) 新築動向

新築動向について、市街化区域内での新築が多いですが、市街化調整区域の御代志、辻久保、竹迫にも住宅の新築が見られます。

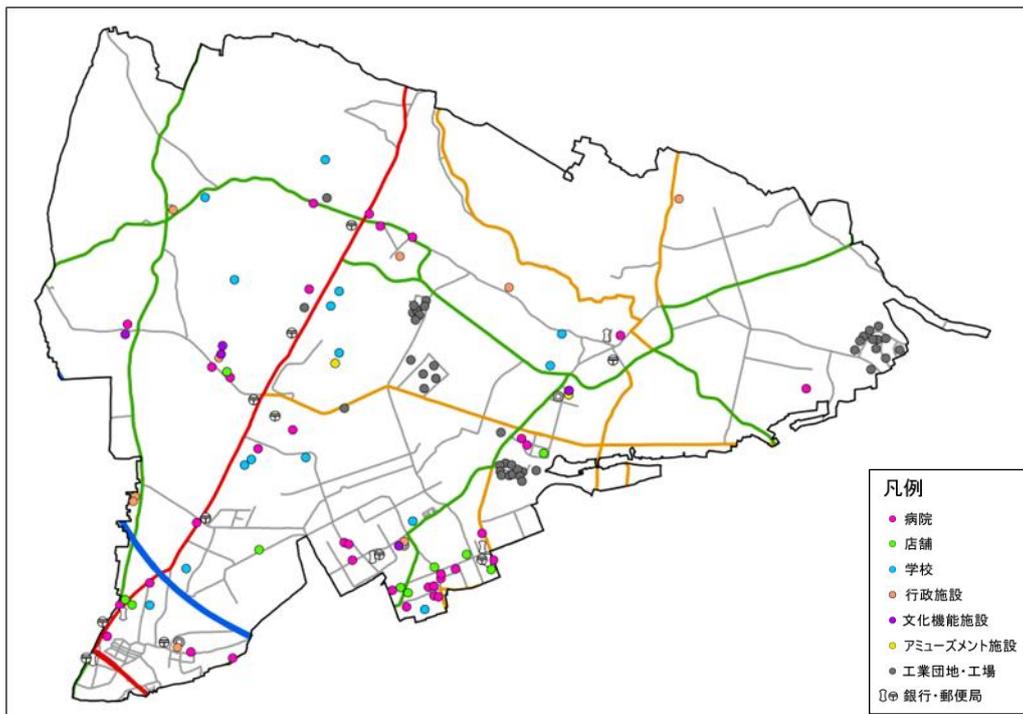


▲ 新築動向

資料：R3都市計画基礎調査

4) 施設の立地状況

通院・買い物・通勤等、市民の日常生活に利用される交通手段となる運行体系の構築が必要となります。

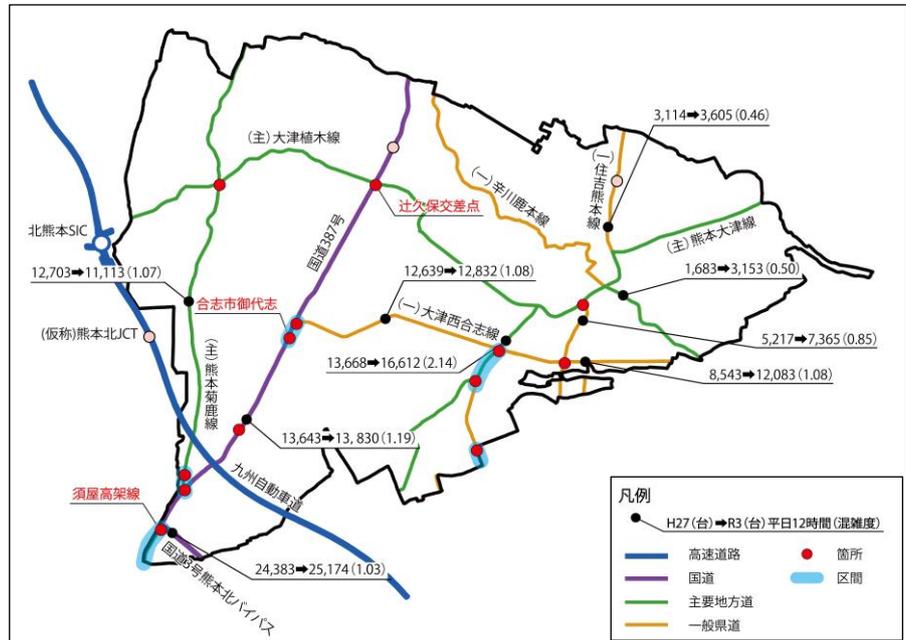


▲ 施設の立地状況

3-2 交通状況

(1) 交通量と主要渋滞箇所

合志市の交通量調査箇所は9箇所あり、その内8箇所において、平成27年の交通量と比較して令和3年では、交通量が増加しています。また、合志市に主要渋滞箇所は13箇所あり、交通渋滞が問題となっています。交通渋滞の影響により、バスの遅延が発生しています。TSMCの進出等により、今後交通量の更なる増加による交通渋滞の深刻化が懸念されています。

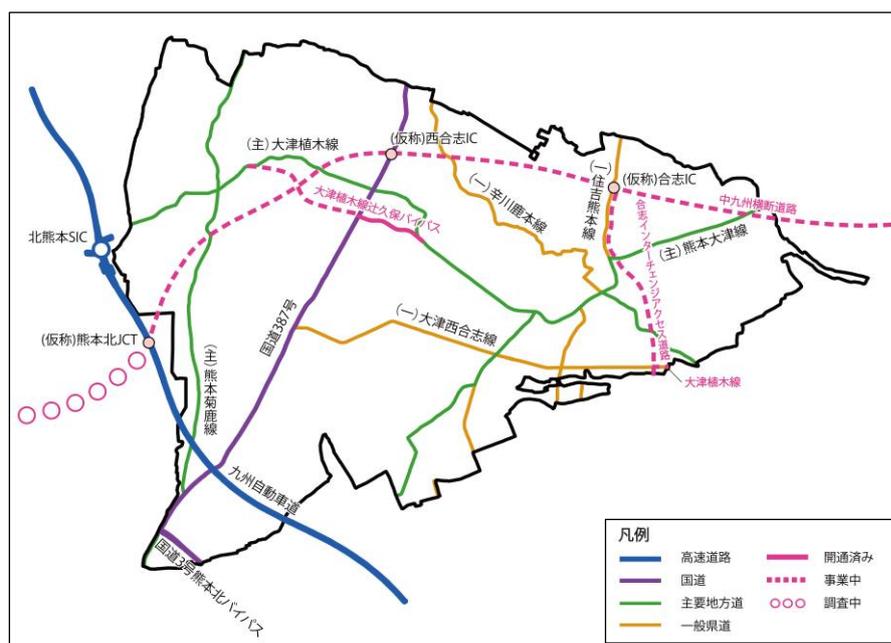


資料：全国道路・街路交通情勢調査、R4.9主要渋滞箇所

▲ 交通量と主要渋滞箇所

(2) 道路整備計画

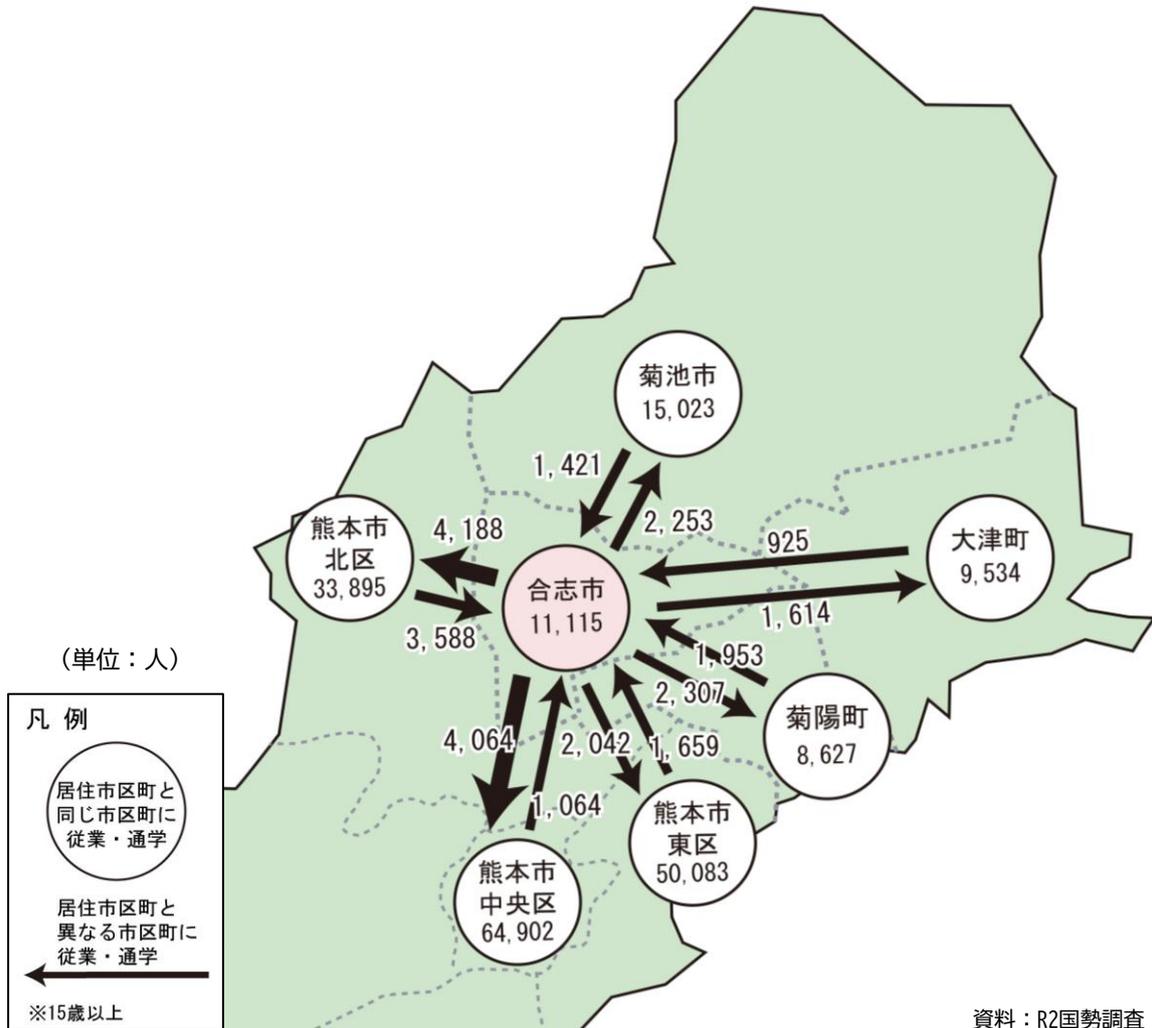
新たな広域幹線道路網として中九州横断道路の整備、(仮称)合志ICにアクセスするための合志インターチェンジアクセス道路の整備、TSMC新工場周辺に関する県道大津植木線の多車線化、辻久保交差点の渋滞解消のための県道大津植木線辻久保バイパスの整備が予定されています。



▲ 道路整備計画

(3) 通勤者・通学者の流動

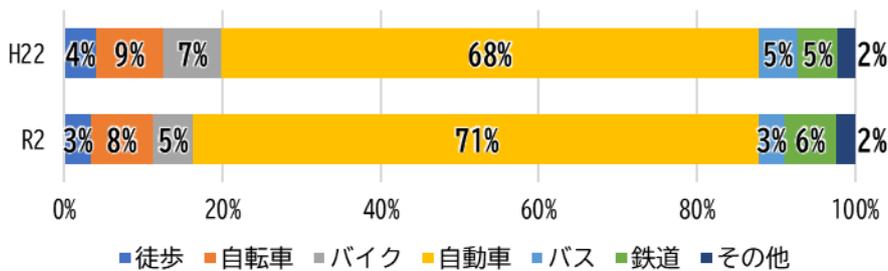
合志市から熊本市北区及び中央区へ通勤・通学する人が4,000人を超えています。合志市内のみならず、周辺市町間との移動手段の確保が必要です。



▲ 通勤者・通学者の流動図

(4) 通勤者・通学者の利用交通手段

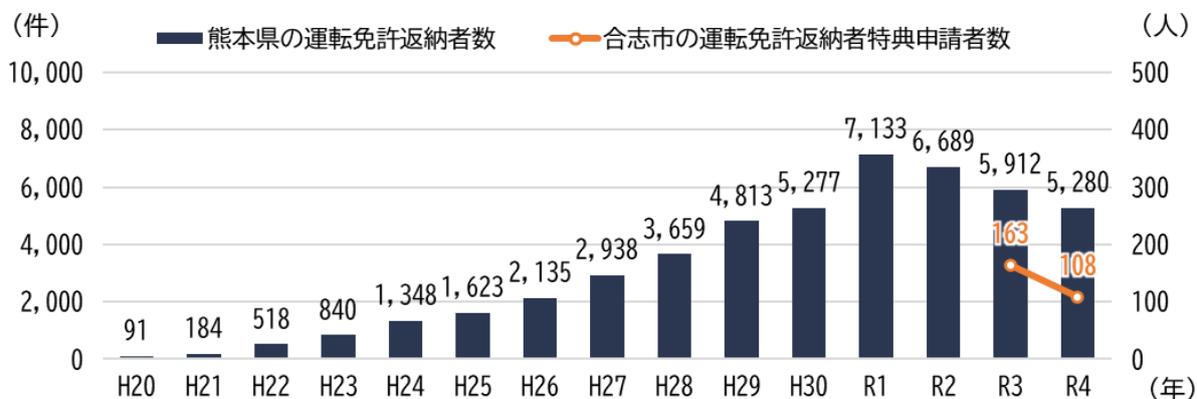
通勤・通学者の71%は自動車を利用しており、平成22年よりも3%増加しています。自家用車から公共交通へシフトする取組が必要です。



▲ 通勤・通学の利用手段

(5) 運転免許の返納者数

熊本県の運転免許返納者数は、令和元年をピークに減少傾向にあるものの、令和4年も5,000人/年を超えているため、公共交通の必要性が高くなっています。



資料：運転免許統計

▲ 運転免許の返納者数の推移

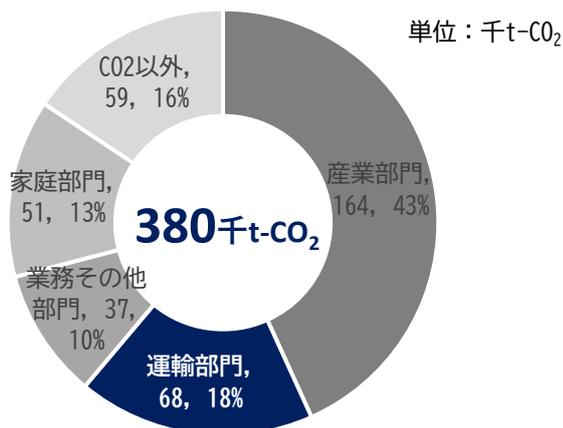
合志市高齢者運転免許証自主返納支援事業

対象者：65歳以上の運転免許証自主返納者（合志市に住民票がある市民）

特典内容：レターバスと乗合タクシーの無料乗車券100回分（10枚綴り10セット）

(6) 部門別温室効果ガス排出量

合志市の部門別温室効果ガス排出量の割合は、運輸部門が18%であり、温室効果ガス排出量の削減が必要です。



※平成30年度の合志市における温室効果ガス排出量

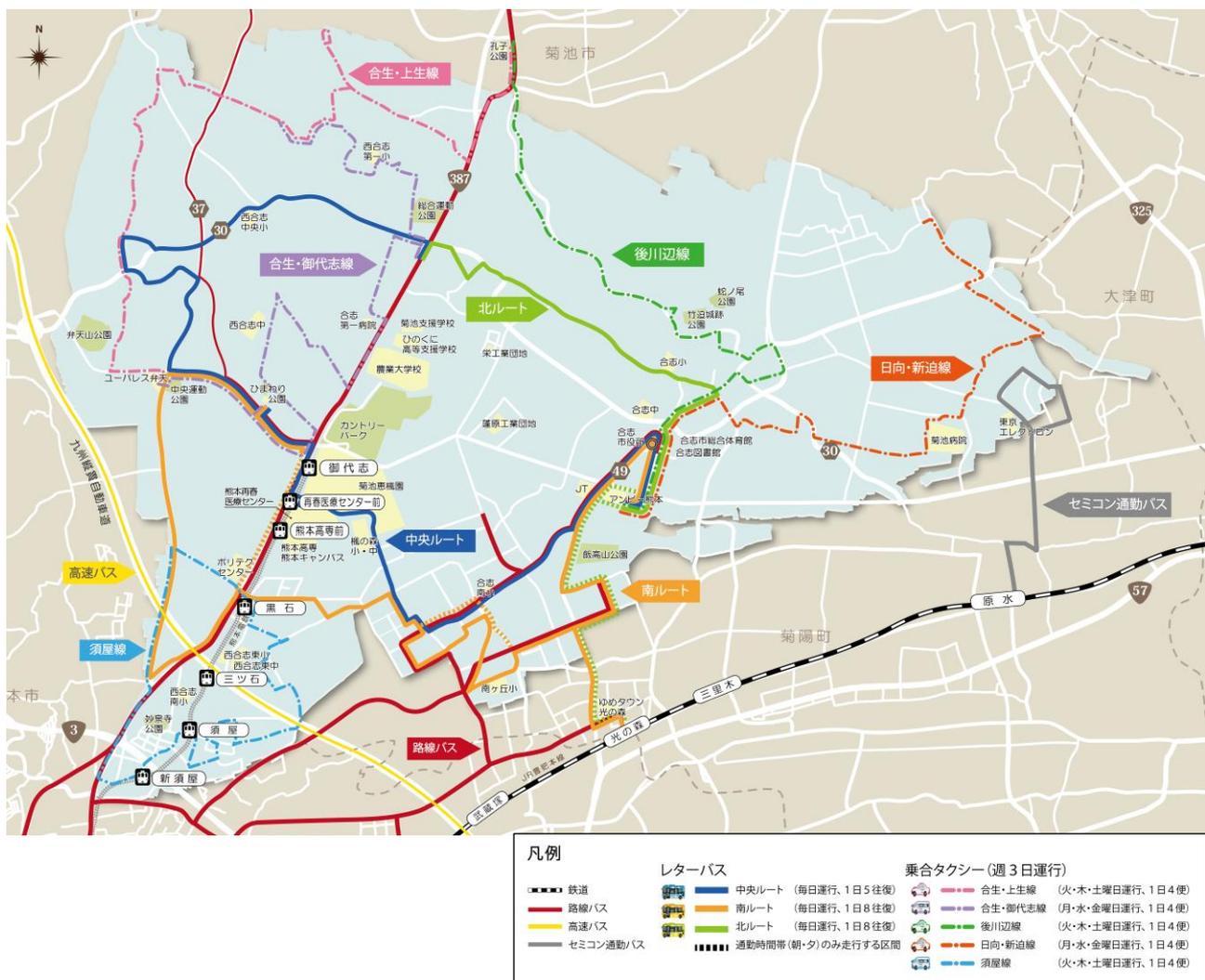
※運輸部門は自動車の燃料消費量（熊本県）、自動車保有台数（熊本県、合志市）、鉄道の事業者別エネルギー消費量、営業キロ数（全国）、事業者別営業キロ数（合志市）より算定

資料：令和4年度熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策の実施状況報告書（案）

▲ 部門別温室効果ガス排出量

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ルート、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。
- ・タクシーは、株式会社相互交通、有限会社キティー交通、有限会社銀杏交通の3事業者が営業しています。



▲ 公共交通の路線網

4-1 公共交通空白地域

(1) 定義

合志市では、公共交通空白地域を以下のとおり定義します。

鉄道

鉄道駅から半径1,000m以上

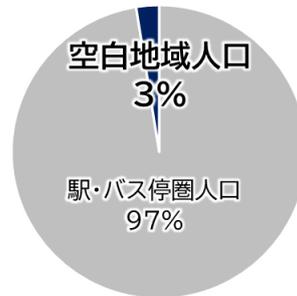
バス

バス停から半径500m以上

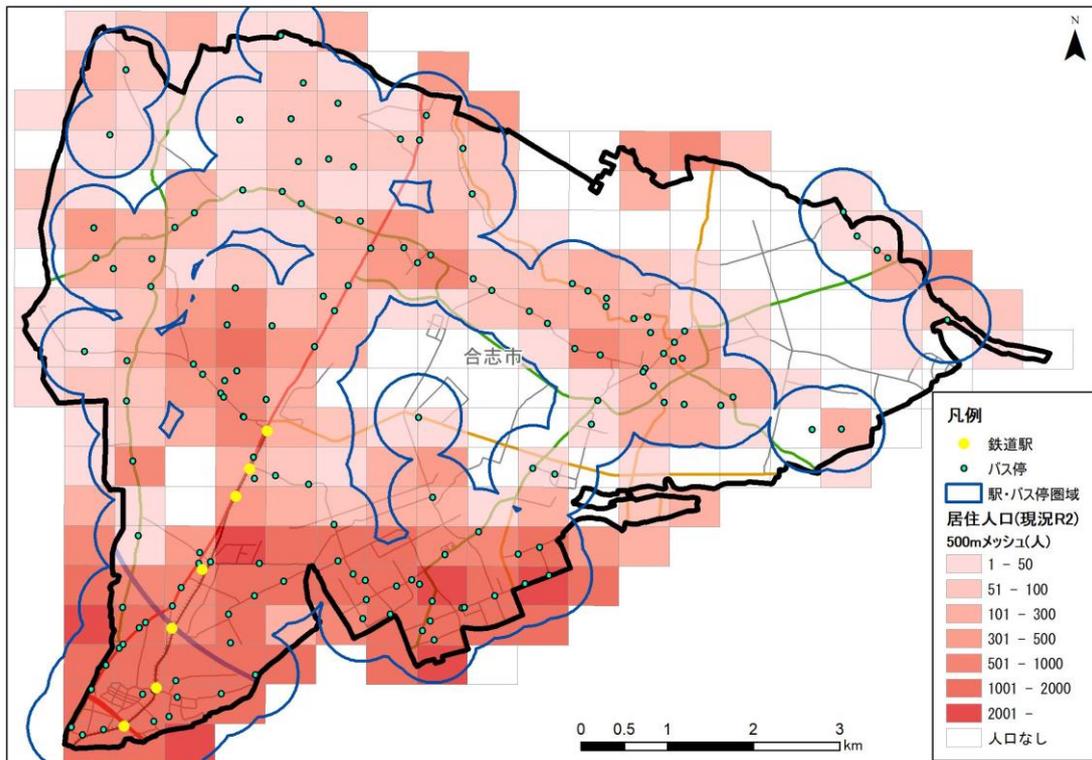
※バスは路線バス、コミュニティ交通（レターバス、乗合タクシー）

(2) 公共交通空白地域

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、駅・バス停圏である人口カバー率は高い状況にありますが、空白地域人口に対して移動手段の確保が必要です。



▲ 人口カバー率



▲ 公共交通空白地域

4-2 鉄道の現状

(1) 鉄道の概要

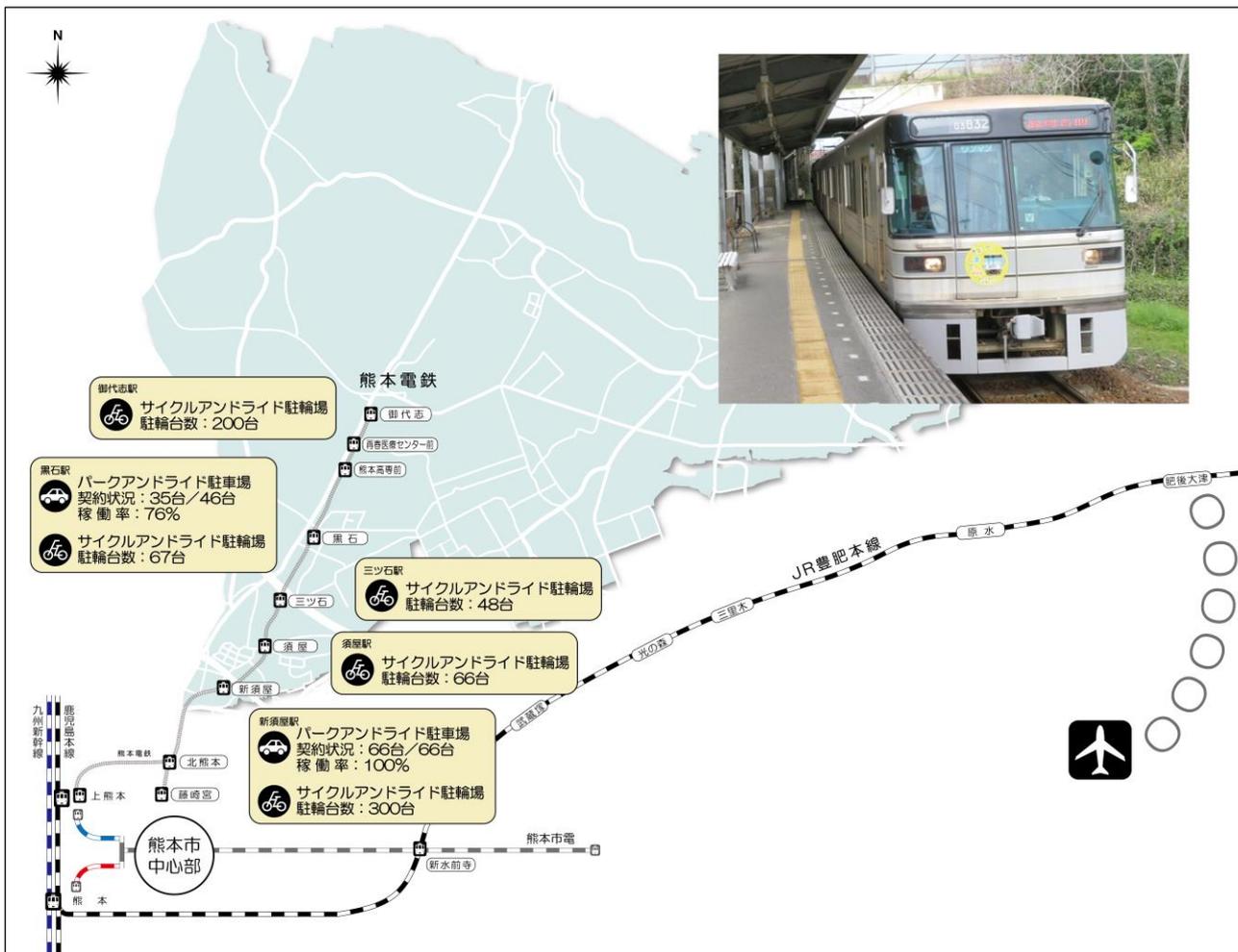
合志市内の鉄道は、熊本電気鉄道株式会社が運行する熊本電鉄鉄道線があり、新須屋から御代志駅までが合志市内を運行しています。合志市の御代志地区土地区画整理事業に伴い、令和4年10月10日に御代志駅及び再春医療センター前駅を新たな場所に移設し、営業を開始しています。

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：熊本都市圏パークアンドライド駐車場マップ (R6.1)

▲ 鉄道の路線網とP&R・C&Rの現状

(2) 年間輸送人員の推移

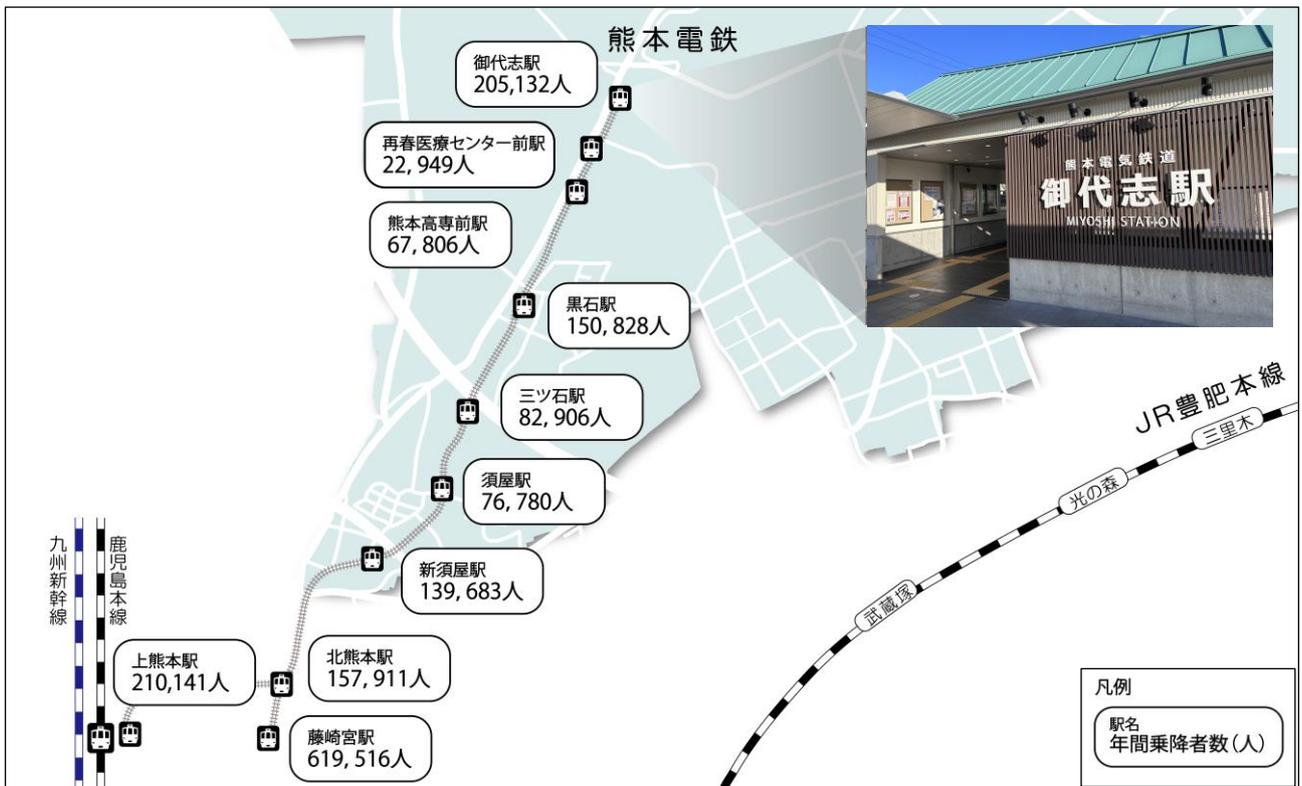
鉄道は平成28年度の229万人をピークに、運賃改定、熊本地震や新型コロナウイルス感染症感染拡大等の影響により輸送人員が減少傾向にあります。



▲ 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

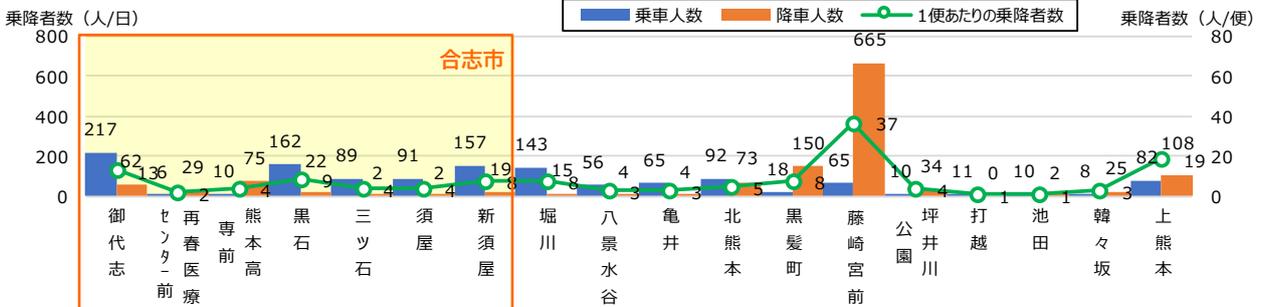
資料：ICカードデータ (R4年度合計)

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るが、買い物等、これら以外での利用を促すことも必要です。

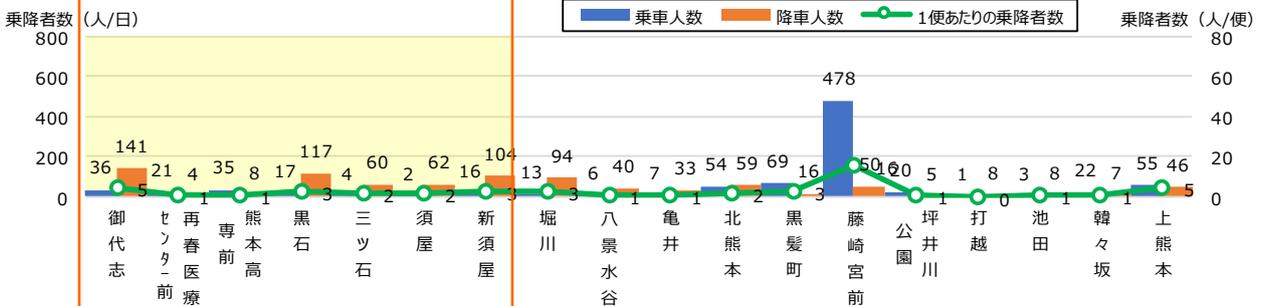
■ 始発～9時



■ 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）

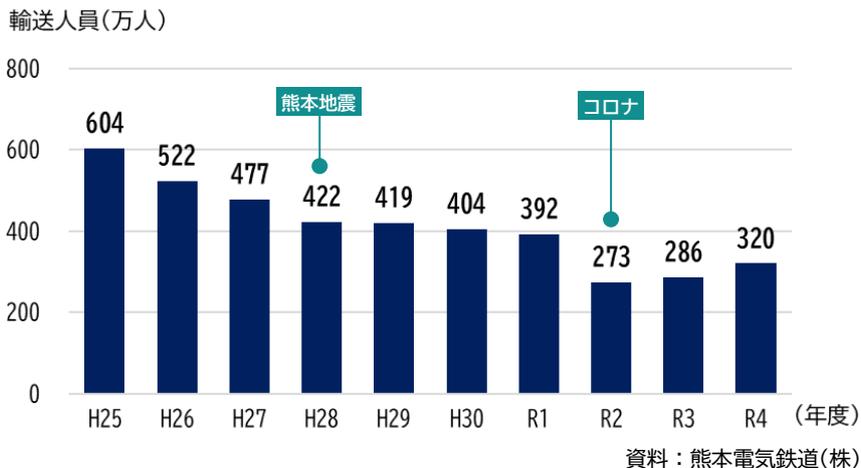
資料：ICカードデータ（R2.6～R3.5）平日のみ

▲ 時間帯別の乗降者数

第4章 公共交通の現状

(2) 年間輸送人員の推移

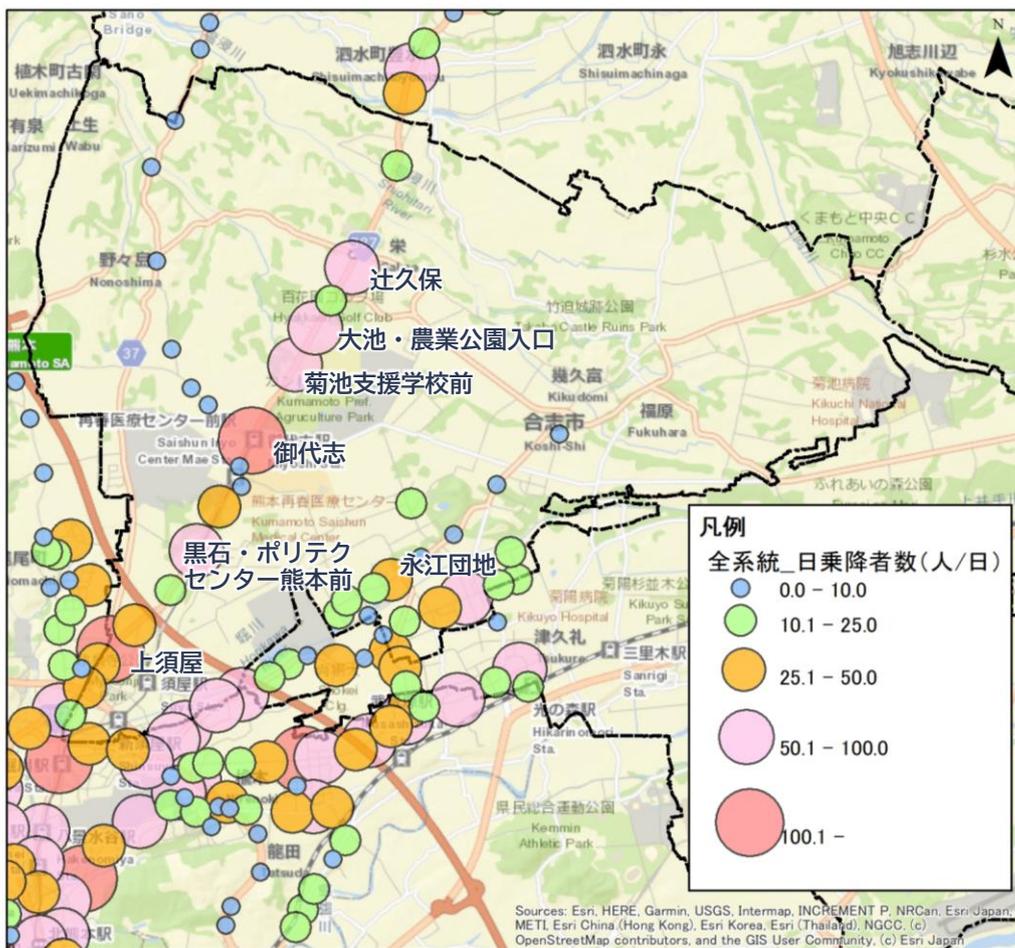
路線バスは、平成25年度より年々輸送人員が減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年度から更に大幅に輸送人員が減少しました。



▲ 年間輸送人員の推移

(3) 停留所別の乗降者数

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

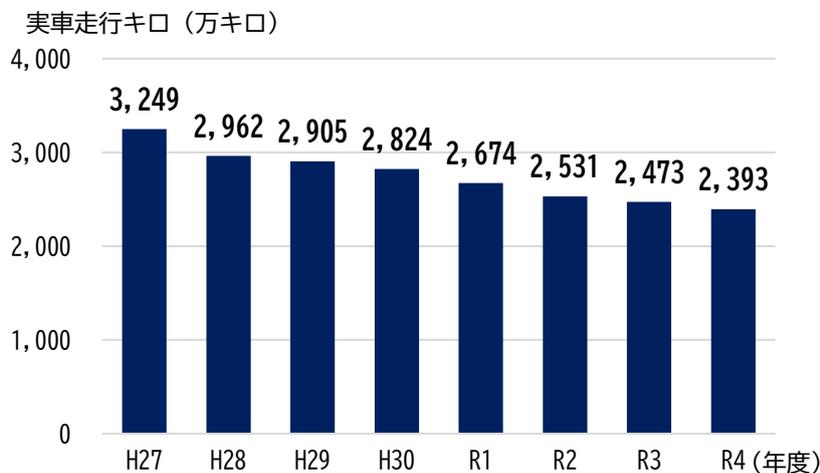


資料：ICカードデータ (R4年度)、熊本電鉄HP時刻表 (R5.4)

▲ 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。



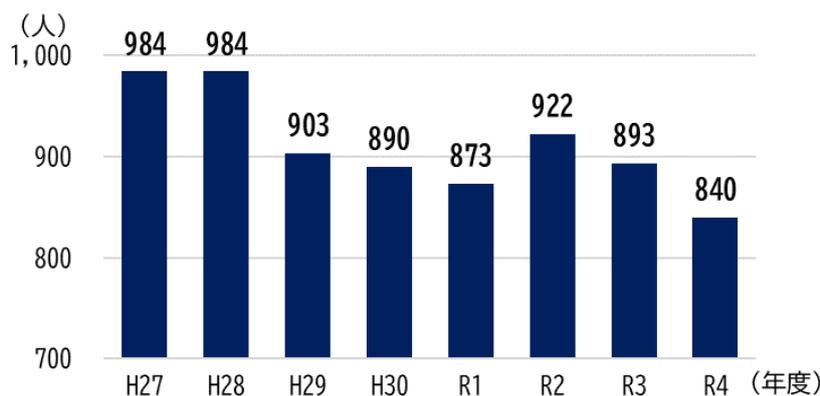
※実車走行キロとは、営業運行した走行キロ（回送は除く）です。

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)

4-4 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。

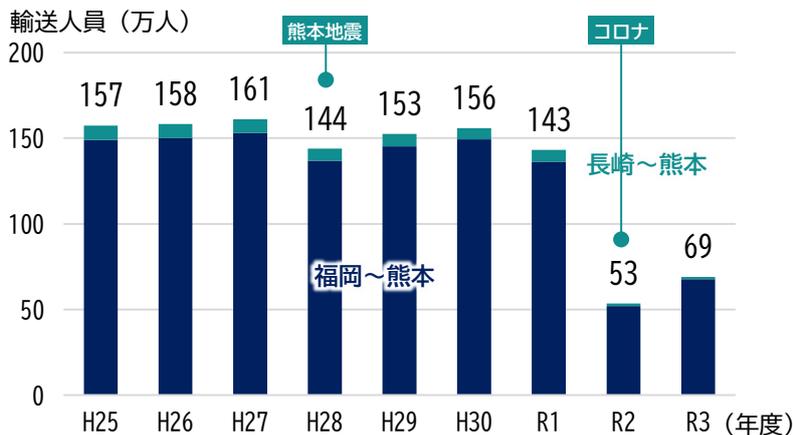
	行先	系統	運行本数	
			平日	土日祝
福岡-熊本 ひのくに号	福岡	スーパーノンストップ	47	56
		植木IC経由	17	17
		福岡空港	12	12
	熊本	スーパーノンストップ	47	53
		植木IC経由	17	20
		福岡空港	12	12
長崎-熊本 りんどう号	長崎	-	4	4
	熊本	-	4	4

※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

4-5 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、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5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8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組

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。

(~)
マイ時刻表

行き	
バス名	
のりどころ	
おりどころ	
(のりかえ)	
バス名	
のりどころ	
おりどころ	
帰り	
バス名	
のりどころ	
おりどころ	
(のりかえ)	
バス名	
のりどころ	
おりどころ	

(平成27年7月1日改定時刻表)

▲ マイ時刻表

レターバス・乗合タクシーのお得なサービス!

その1 コミュニティバス回数券

販売額	販売場所
1,500円 (150円×11枚つづり) 800円 (80円×11枚つづり)	● 熊本電鉄 辻久保営業所 ● レターバス・乗合タクシー車内

その2 弁天カード (定期券) ※即日発行

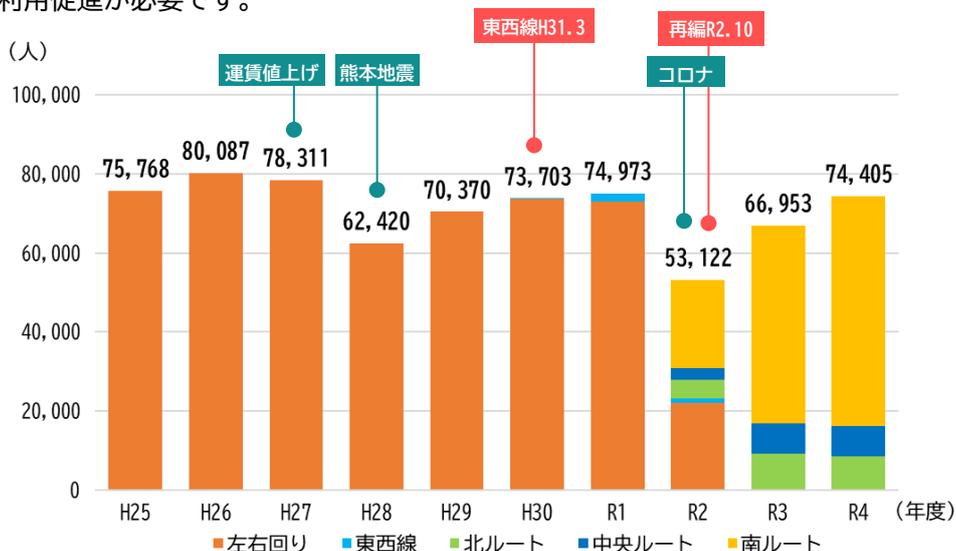
対象	申請に必要なもの
65歳以上または障害者手帳をお持ちの市民の方	● 年齢を証明できる公的証明書 (運転免許証・健康保険証・マイナンバーカードなど) ● 顔写真1枚 (タテ 3.0cm×ヨコ 2.5cm) ● 障害者手帳 (お持ちの方のみ)
種類	販売場所
1ヵ月券 (2,400円) 3ヵ月券 (7,200円) ※障害者手帳をお持ちの方はそれぞれ半額	熊本電鉄 辻久保営業所 (毎日販売 午前8時30分～午後6時)

▲ 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。



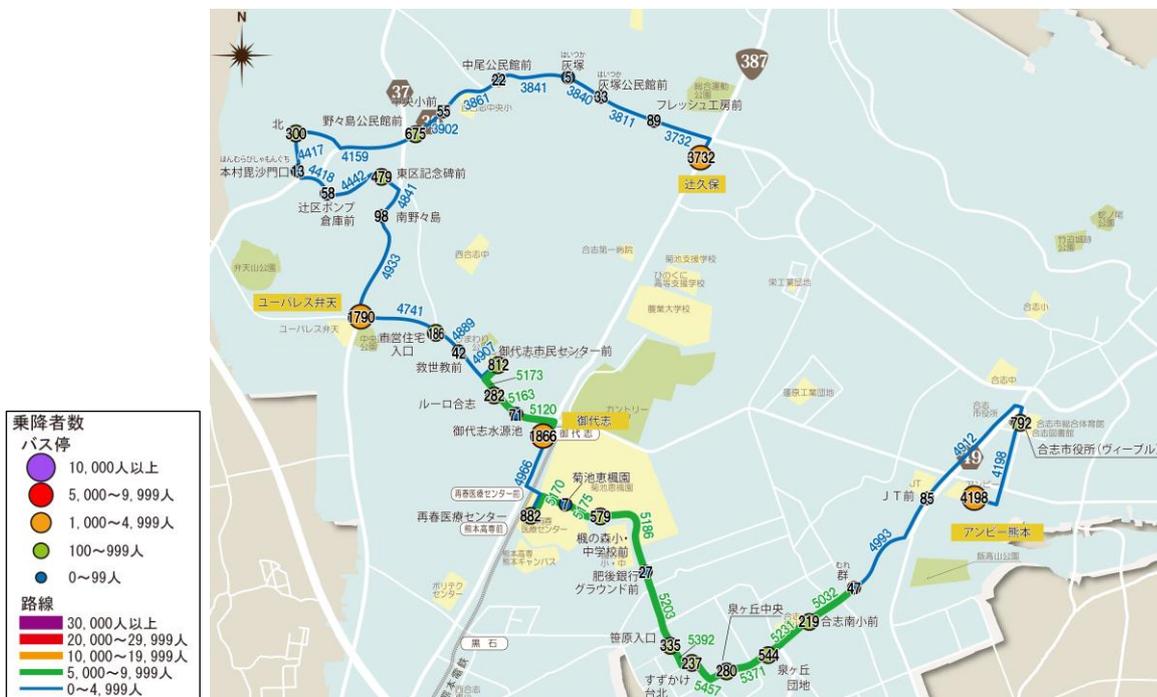
▲ 利用者数の推移

第4章 公共交通の現状

2) 各ルートの乗降者数

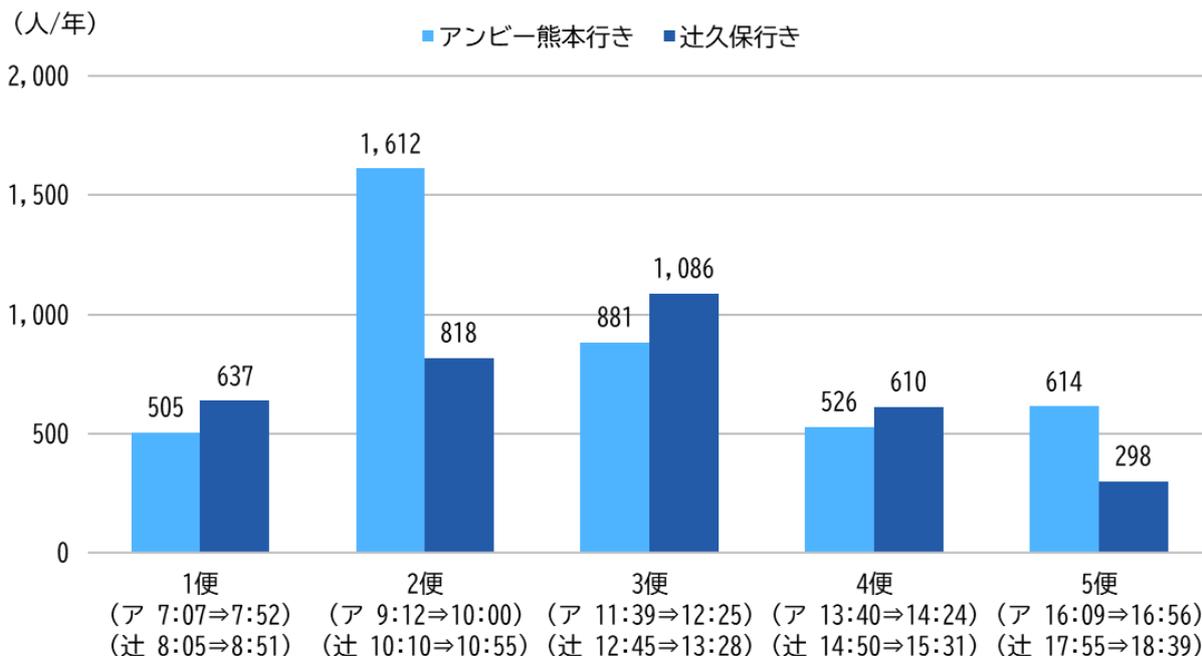
① 中央ルートの乗降者数

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

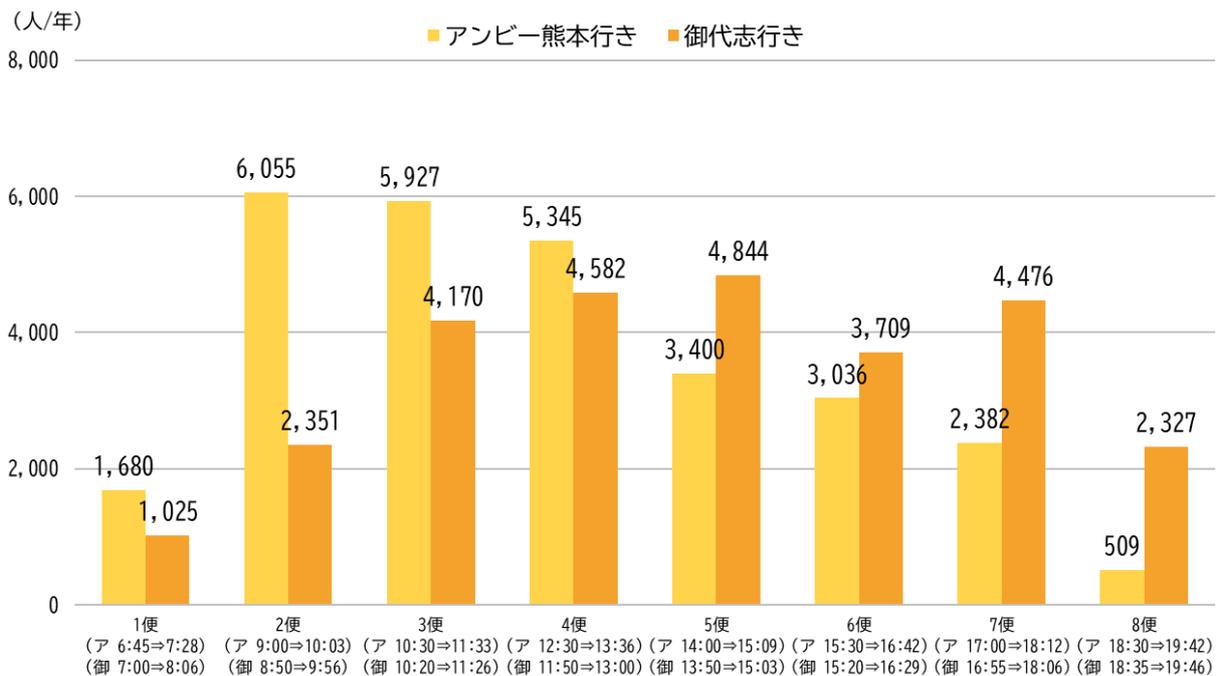
② 南ルートに乗降者数

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

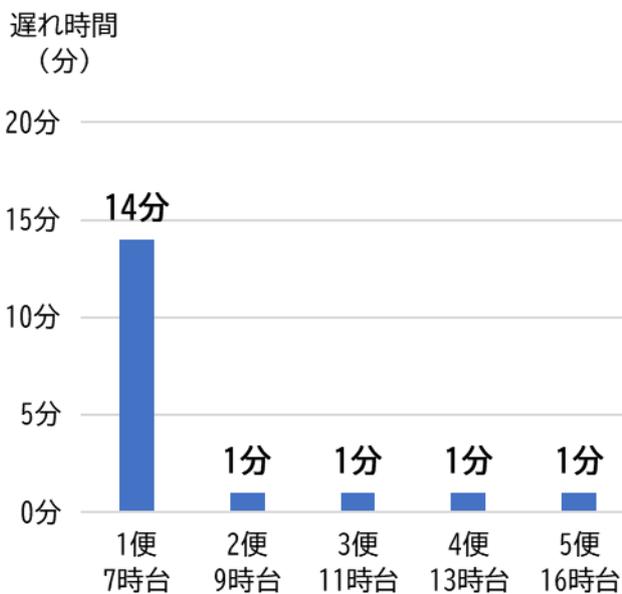


▲ 各便の利用者数

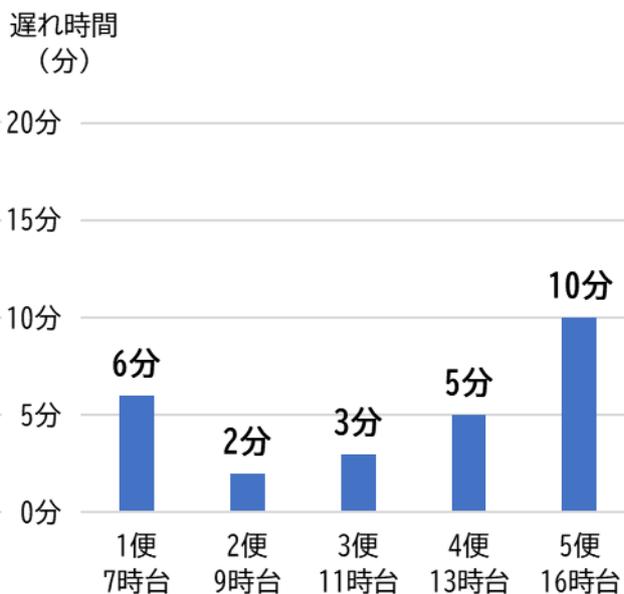
3) 各ルートの遅れ時間

① 中央ルート

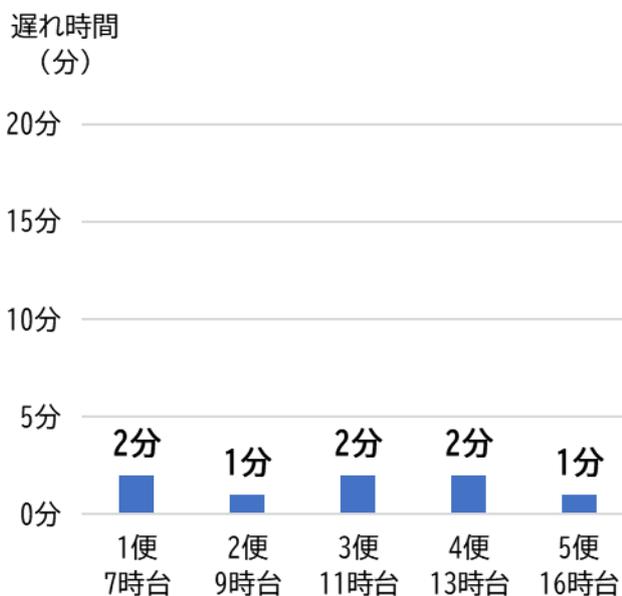
アンビー熊本行き（平日）の1便、辻久保行き（平日）の5便が大幅に遅れており、遅延解消のための運行ダイヤの見直しが必要です。



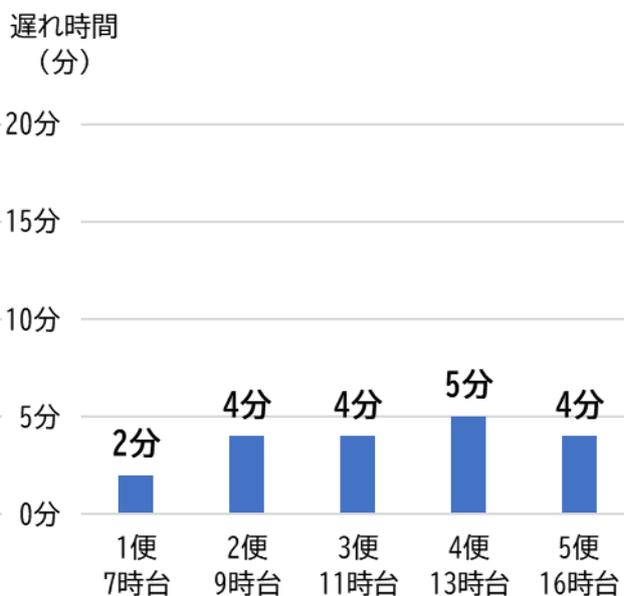
▲ アンビー熊本行き（平日）の遅れ時間



▲ 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



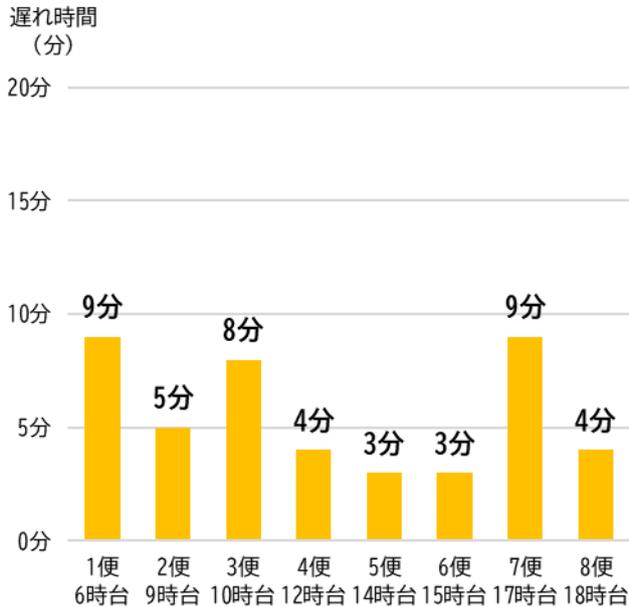
▲ 辻久保行き（休日）の遅れ時間

※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）

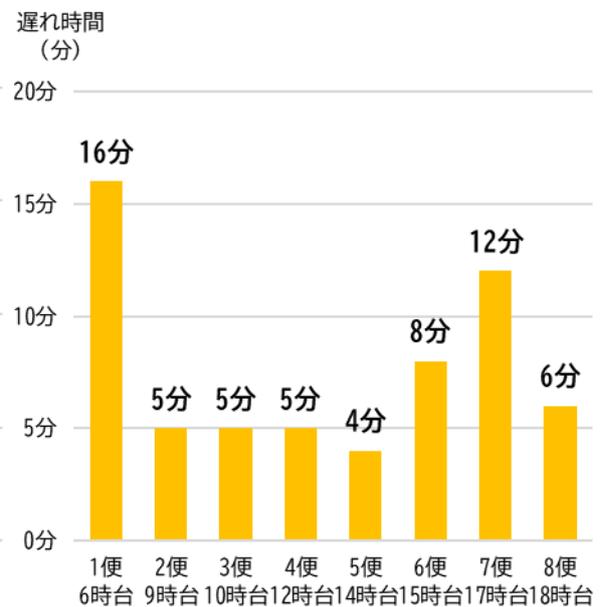
第4章 公共交通の現状

② 南ルート

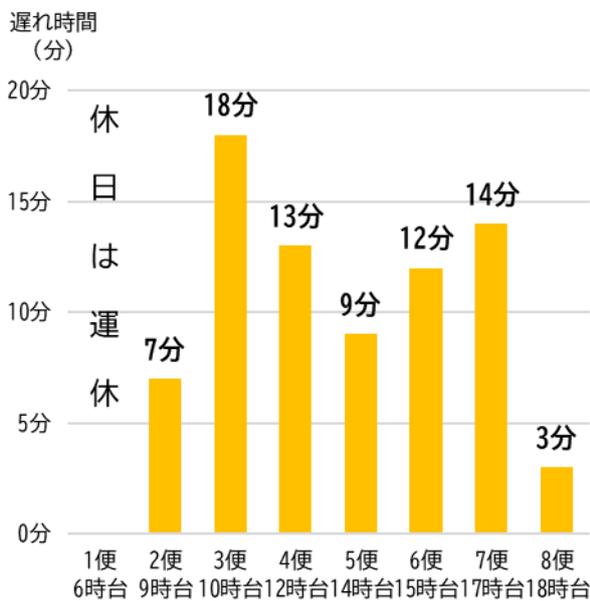
アンビー熊本行き（休日）、御代志行き（休日）ともに3便・4便・6便・7便が大幅に遅れており、遅延解消のための運行ダイヤの見直しが必要です。



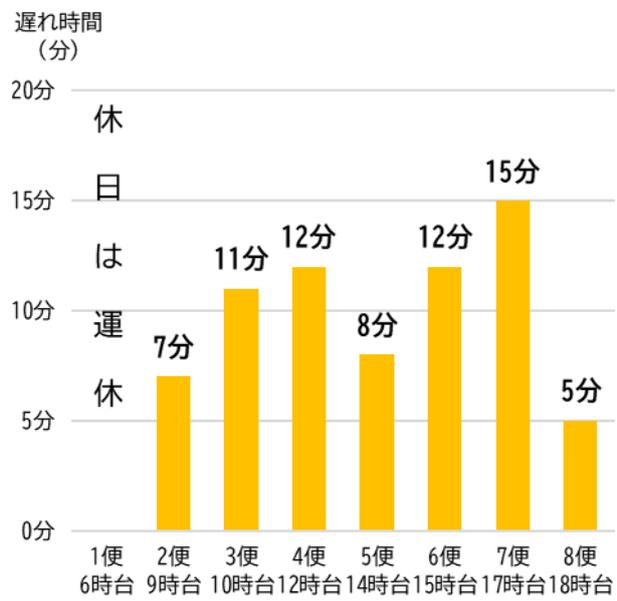
▲ アンビー熊本行き（平日）の遅れ時間



▲ 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

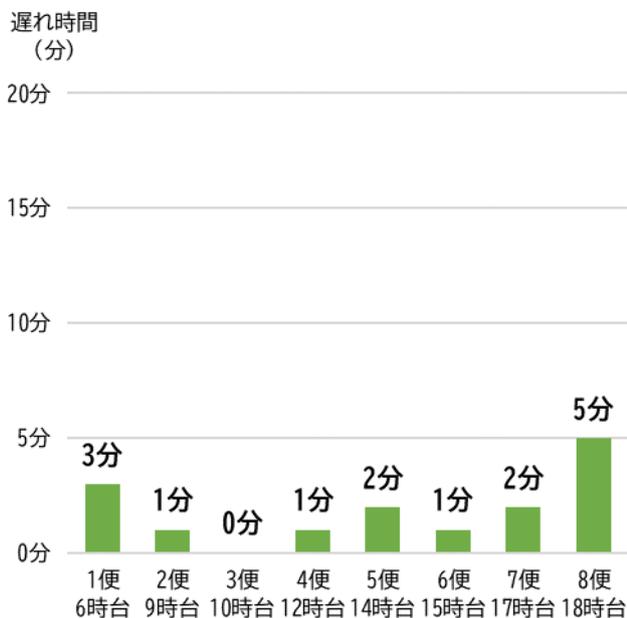


▲ 御代志行き（休日）の遅れ時間

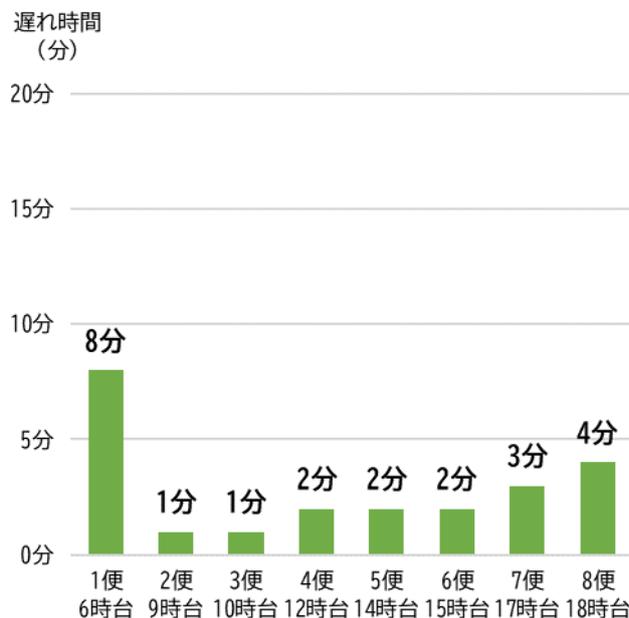
※最終停留所の平均遅れ時間
資料：バスロケーションシステムデータ（R4平均値）

③ 北ルート

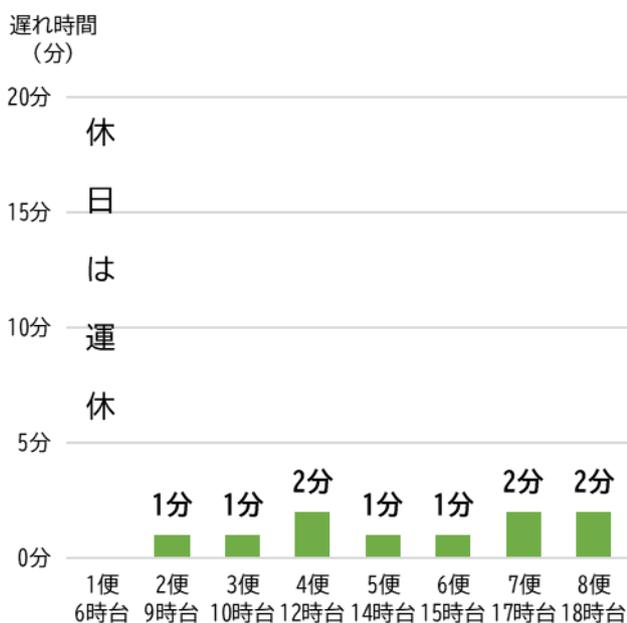
辻久保行き（平日）の1便が大幅に遅れており、遅延解消のための運行ダイヤの見直しが必要です。



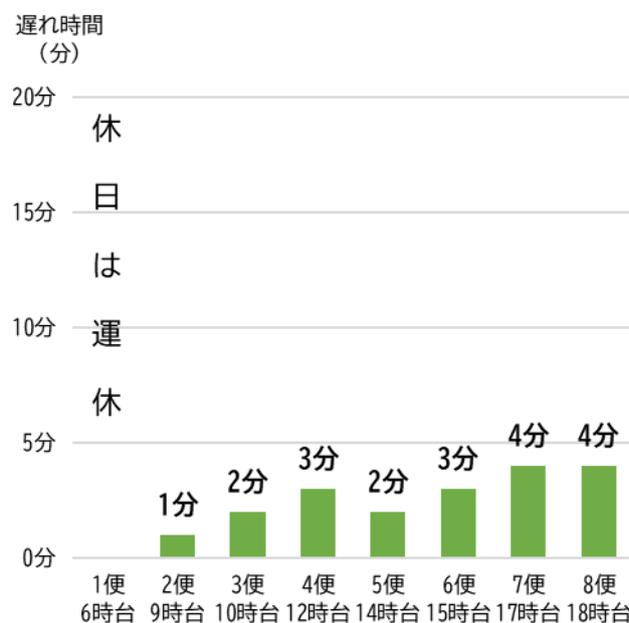
▲ アンビー熊本・光の森駅行き（平日）の遅れ時間



▲ 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

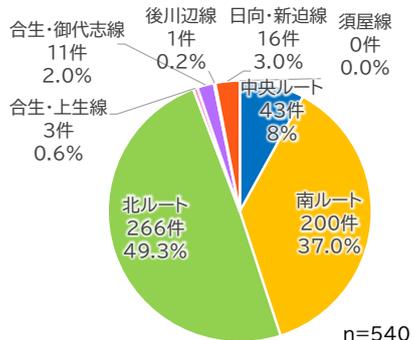


▲ 辻久保行き（休日）の遅れ時間

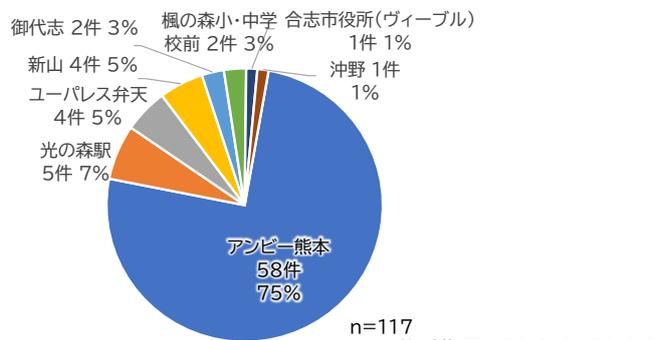
※最終停留所の平均遅れ時間
資料：バスロケーションシステムデータ（R4平均値）

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。



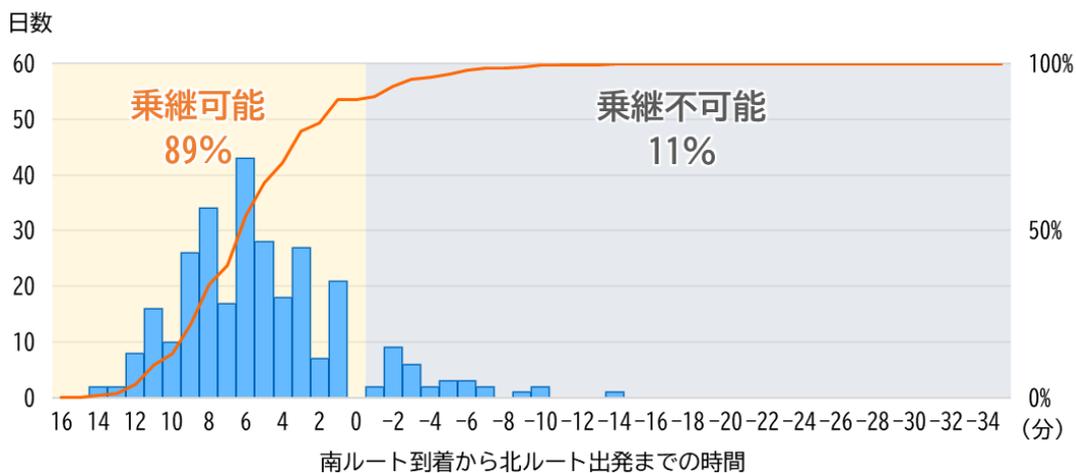
▲ 乗り継ぐ前の路線



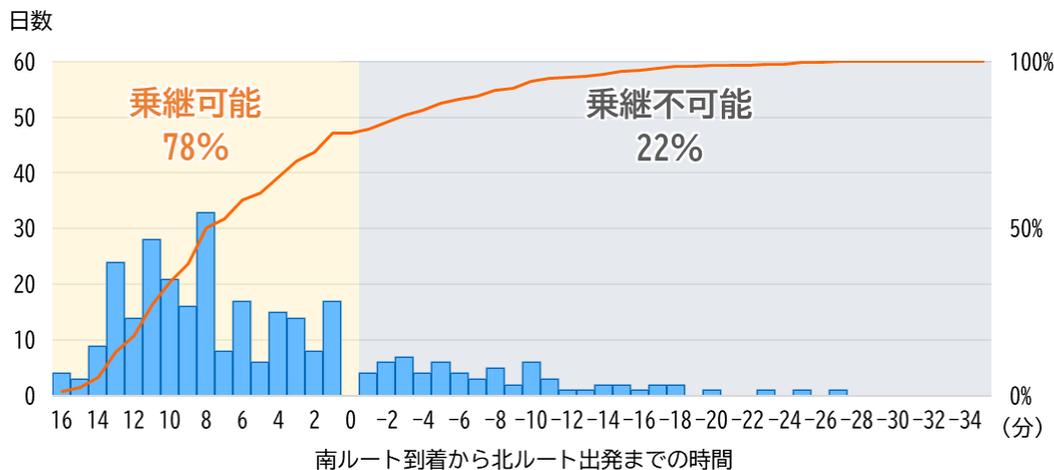
▲ 乗り継いだバス停

① 【アンビー熊本】南ルートから北ルートへの乗り継ぎ

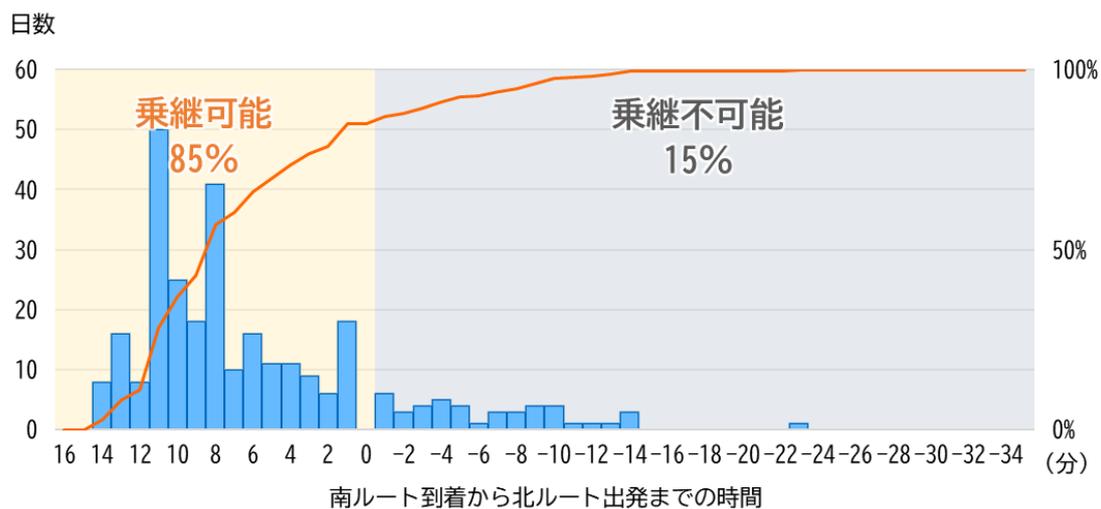
アンビー熊本における南ルートから北ルートへの乗り継ぎが可能であった日数及び割合について、確認したところ、10%~22%は乗り継ぎができていませんでした。南ルートの遅延により乗り継ぎができない状況を解消するために、運行ダイヤの見直しが必要です。



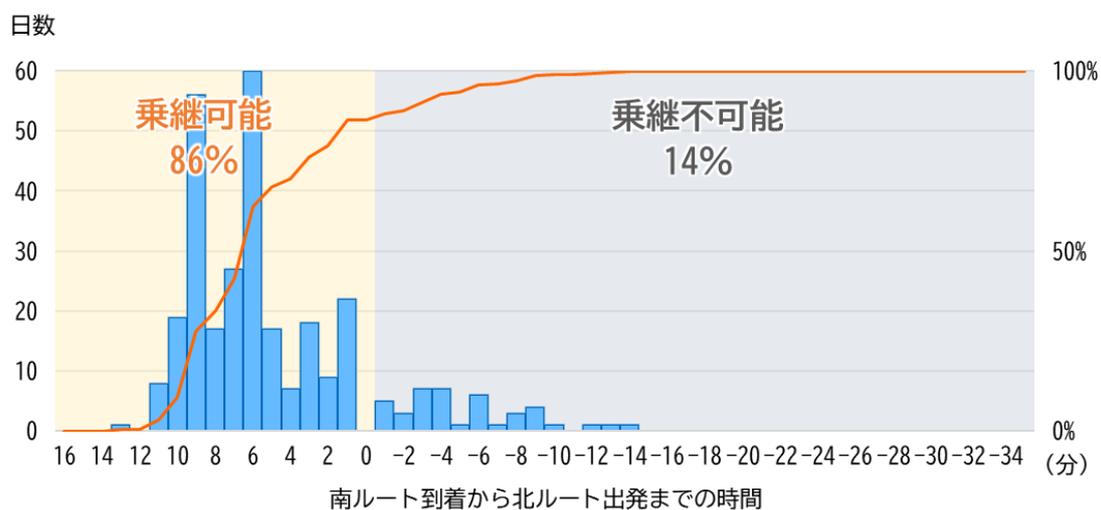
▲ 南ルート（アンビー熊本行き 2便）から北ルート（辻久保行き 3便）への乗り継ぎ



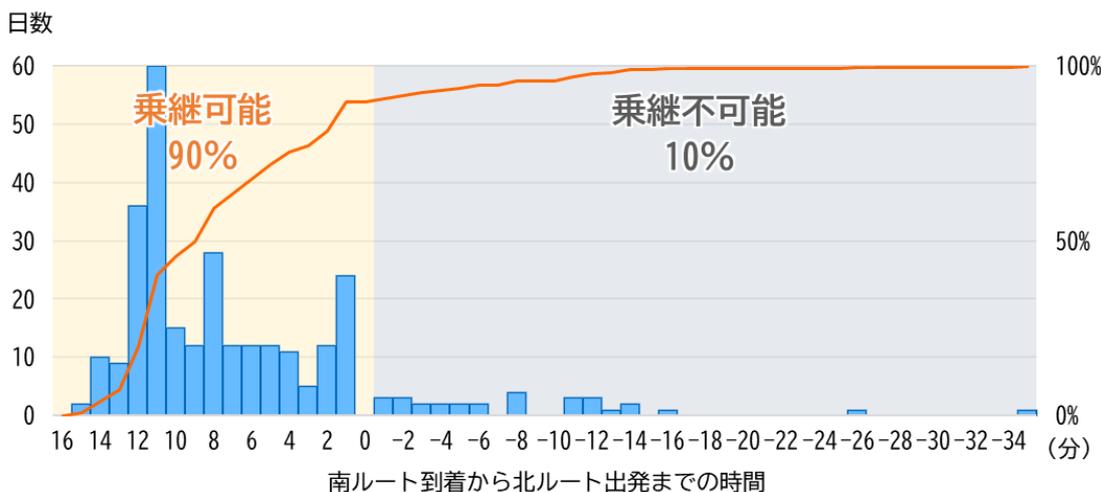
▲ 南ルート（アンビー熊本行き 3便）から北ルート（辻久保行き 4便）への乗り継ぎ



▲ 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

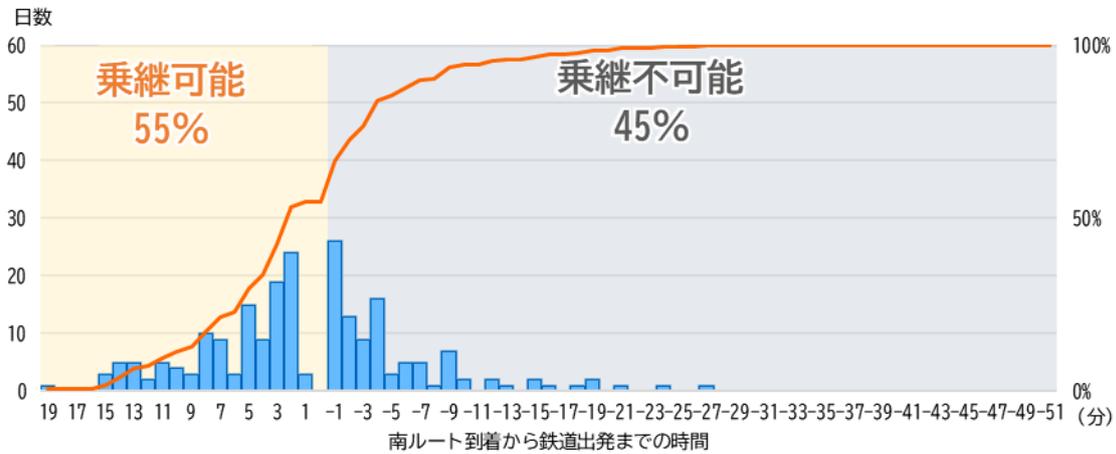


▲ 南ルート（アンビー熊本行き 6便）から北ルート（辻久保行き 7便）への乗り継ぎ

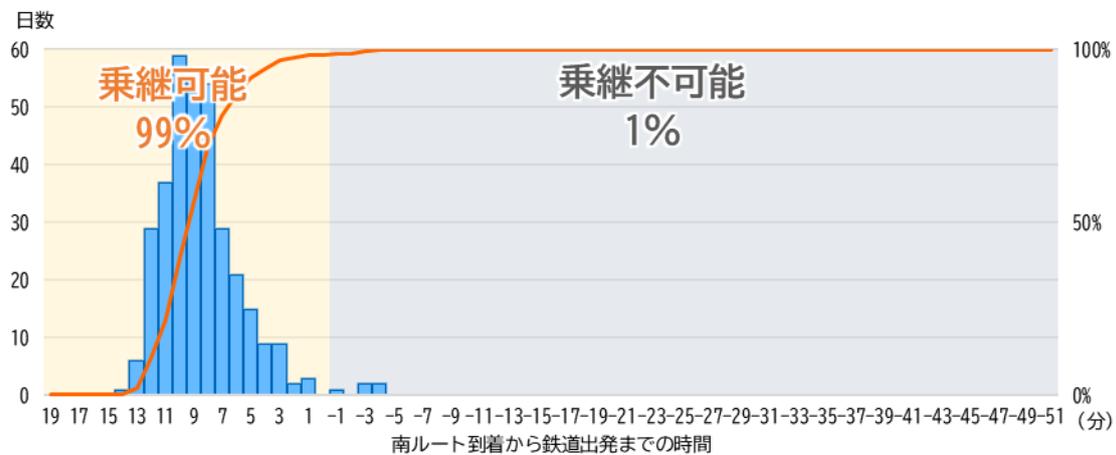
第4章 公共交通の現状

② 【御代志】南ルートから鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

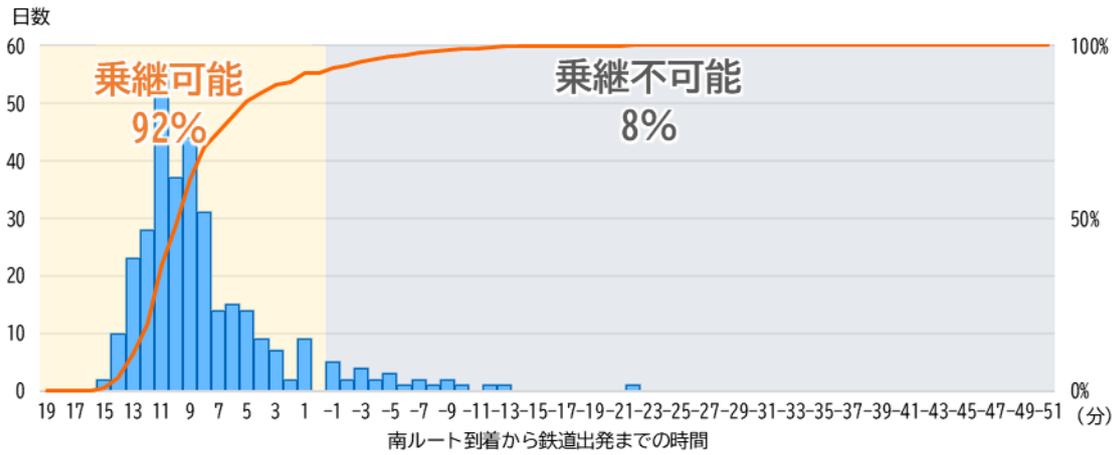
御代志における南ルートから鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎが可能であった日数及び割合について、確認したところ、1%~89%は乗り継ぎができていませんでした。南ルートの遅延により乗り継ぎができない状況を解消するために、運行ダイヤの見直しが必要です。



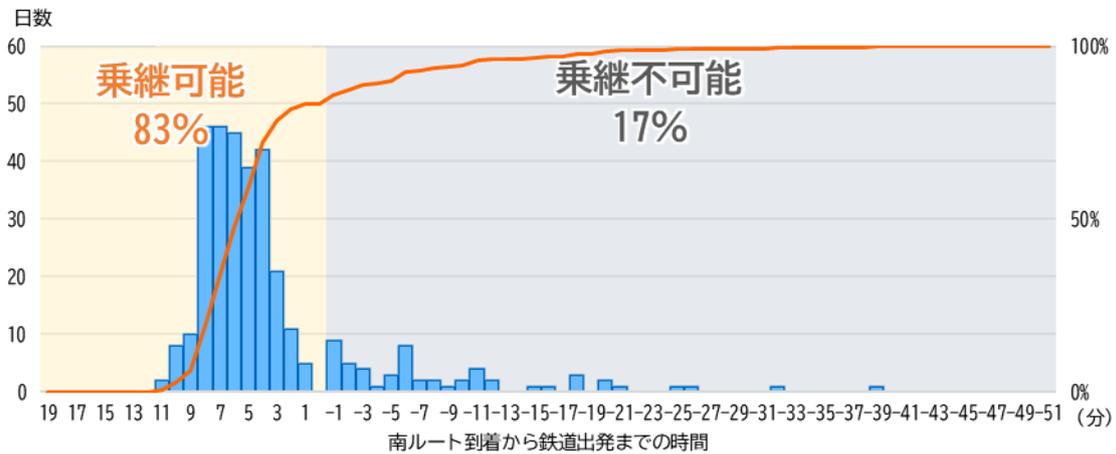
▲ 南ルート（御代志行き 1便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



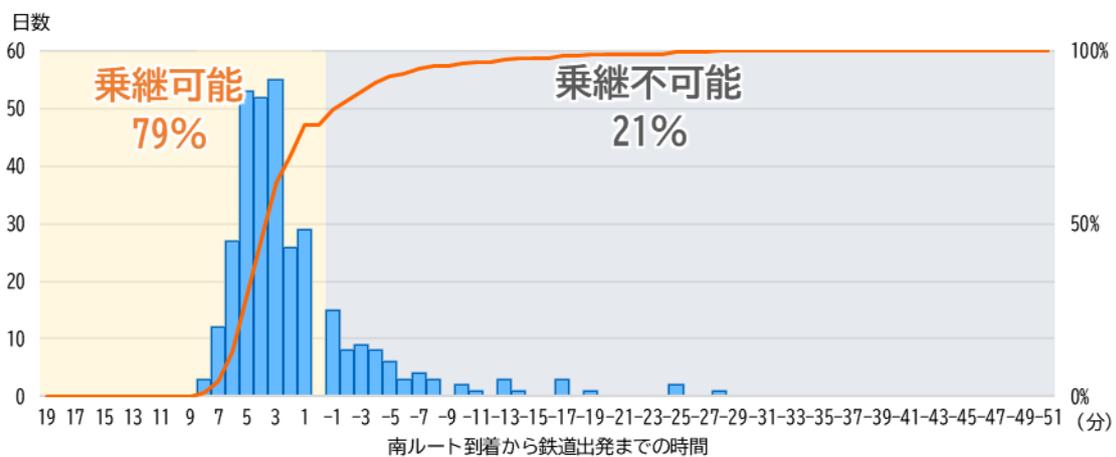
▲ 南ルート（御代志行き 2便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



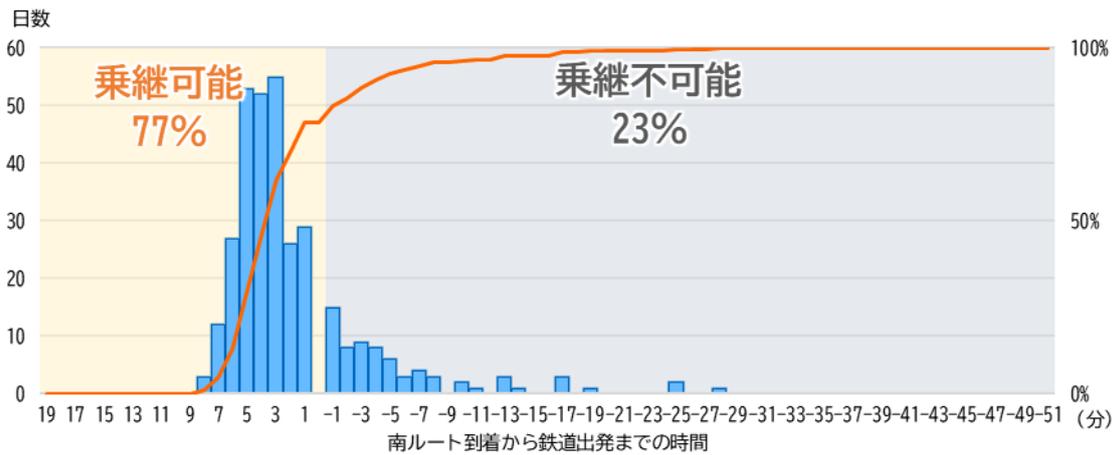
▲ 南ルート（御代志行き 3便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



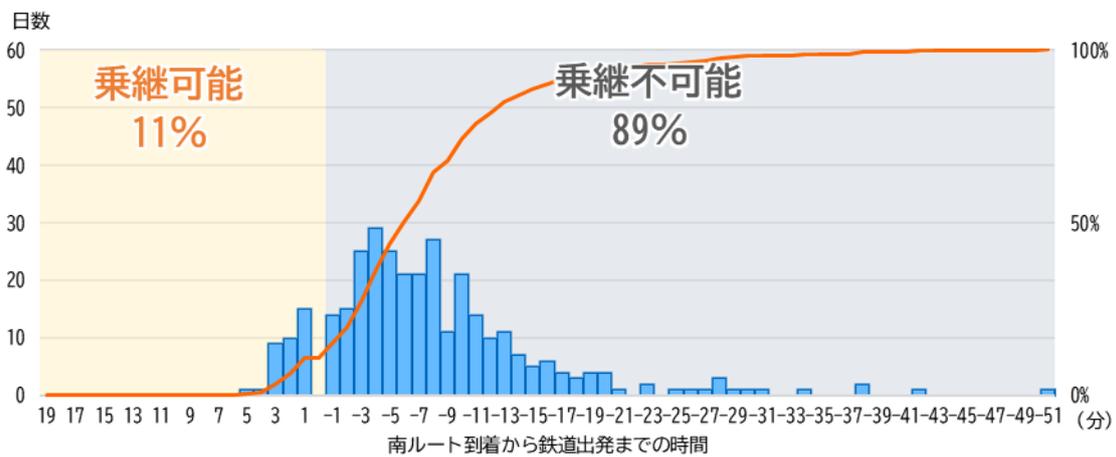
▲ 南ルート（御代志行き 4便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



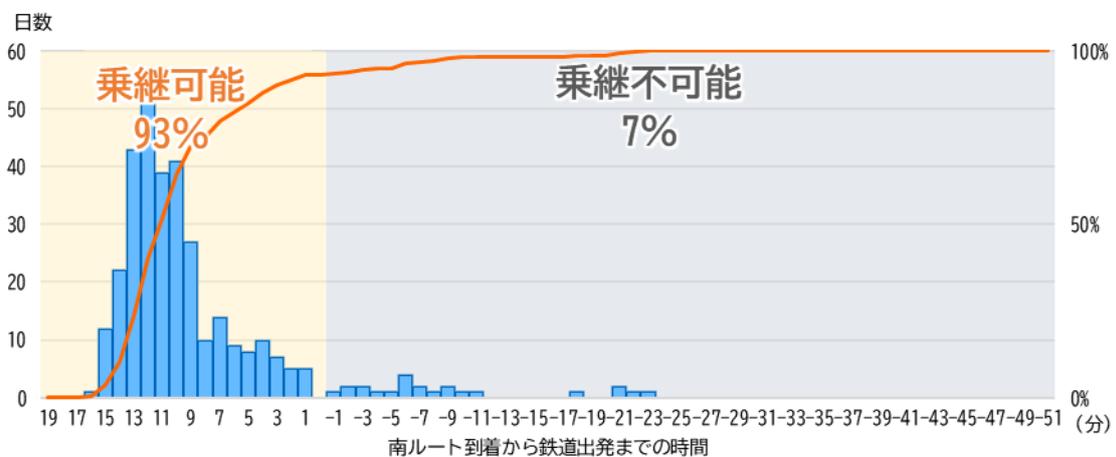
▲ 南ルート（御代志行き 5便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ



▲ 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

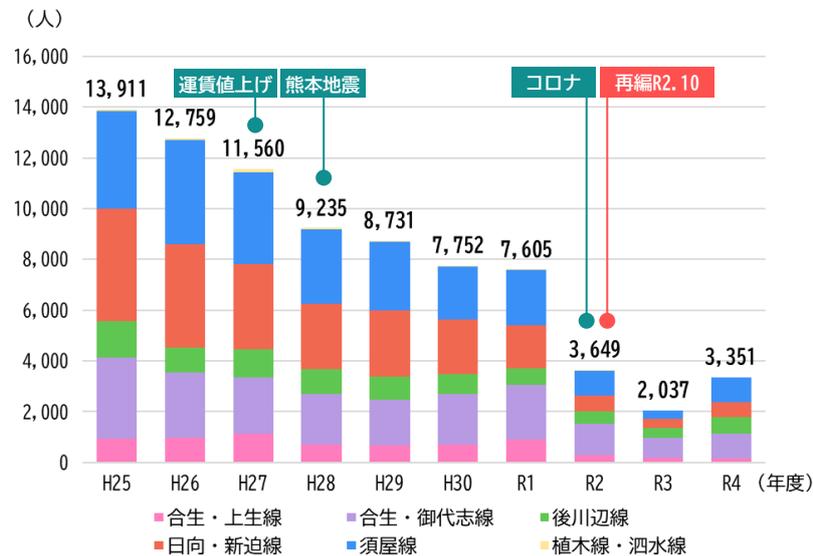


▲ 南ルート（御代志行き 8便）から鉄道（熊本電鉄）への乗り継ぎ

(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、令和2年度以降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さらに減少し、令和元年度実績の約半数の利用者数となっています。

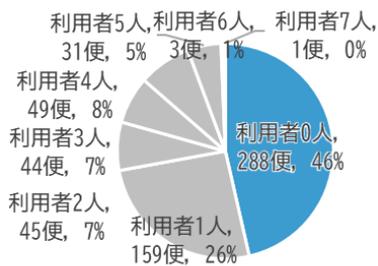


▲ 利用者数の推移

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。



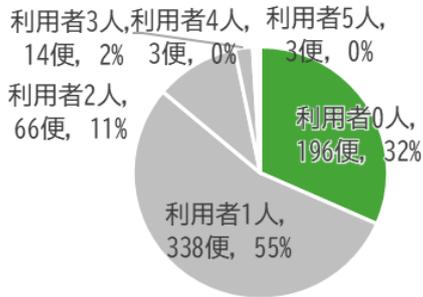
▲ 利用者数別便数の割合



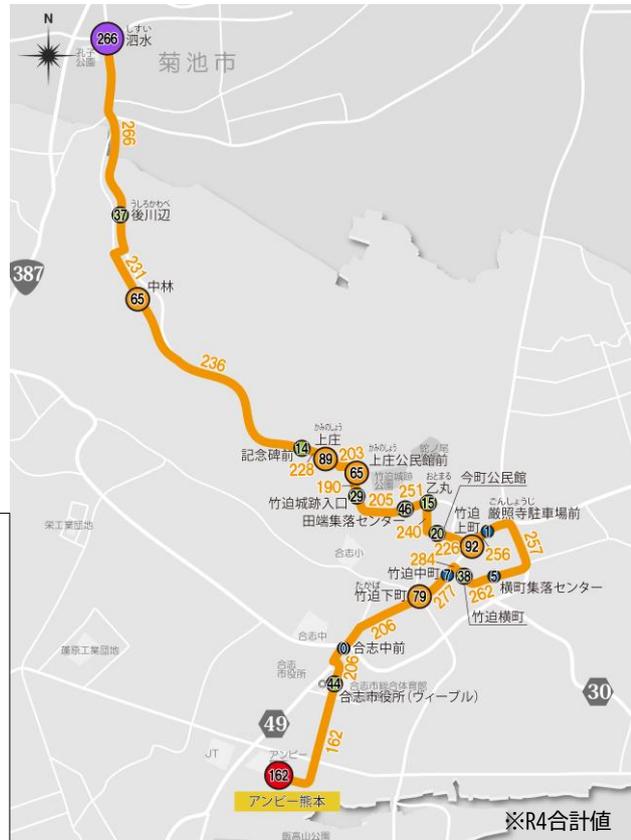
▲ 乗降者数とバス停間乗車人数

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。



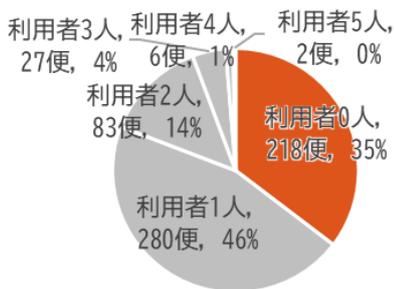
▲ 利用者数別便数の割合



▲ 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

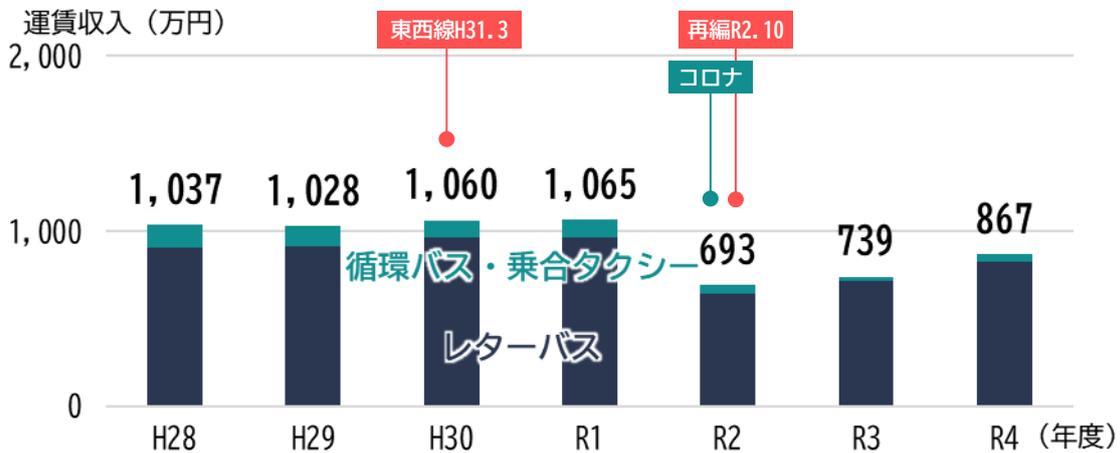


▲ 乗降者数とバス停間乗車人数

(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。

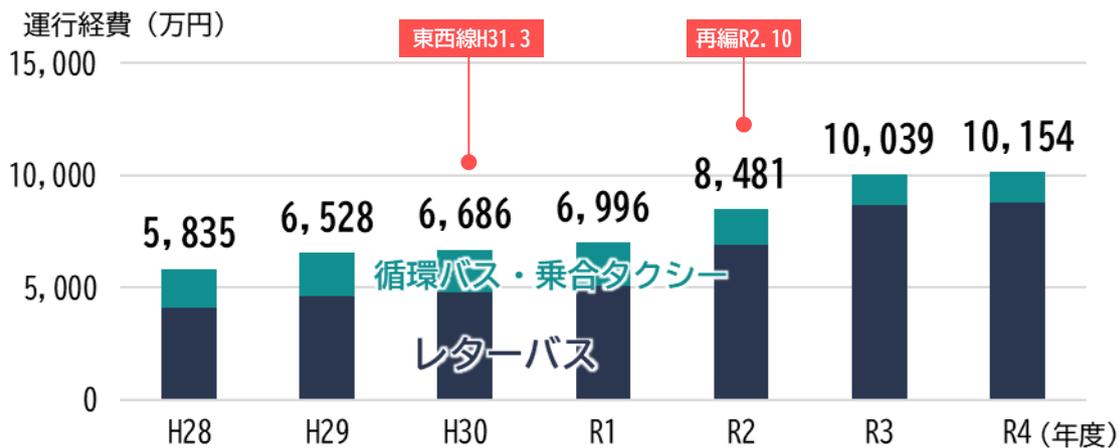


※再編により、レターバスは営業キロが増加し、循環バスは乗合タクシーに転換、乗合タクシー及び循環バスは路線延長が短くなっています。

▲ 運賃収入の推移

2) 運行経費の推移

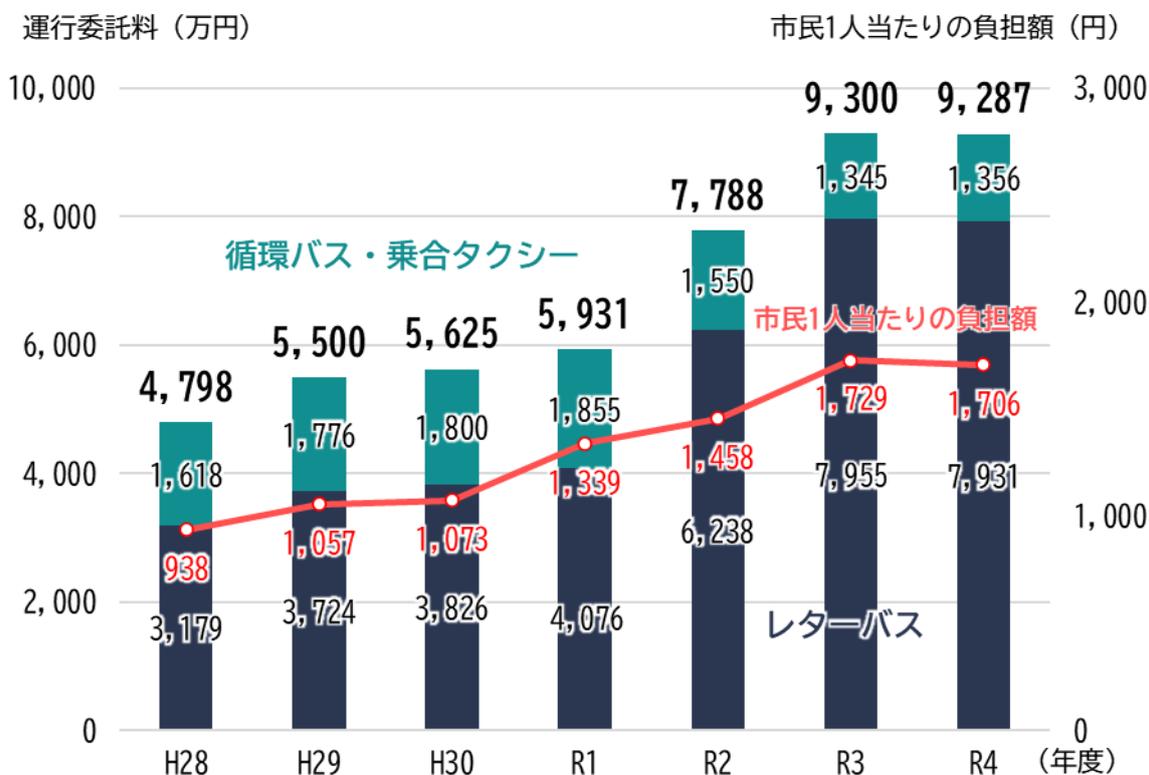
運行経費は年々増加傾向にあり、令和2年10月の再編により大きく増加しました。



▲ 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人当たりの負担額は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%

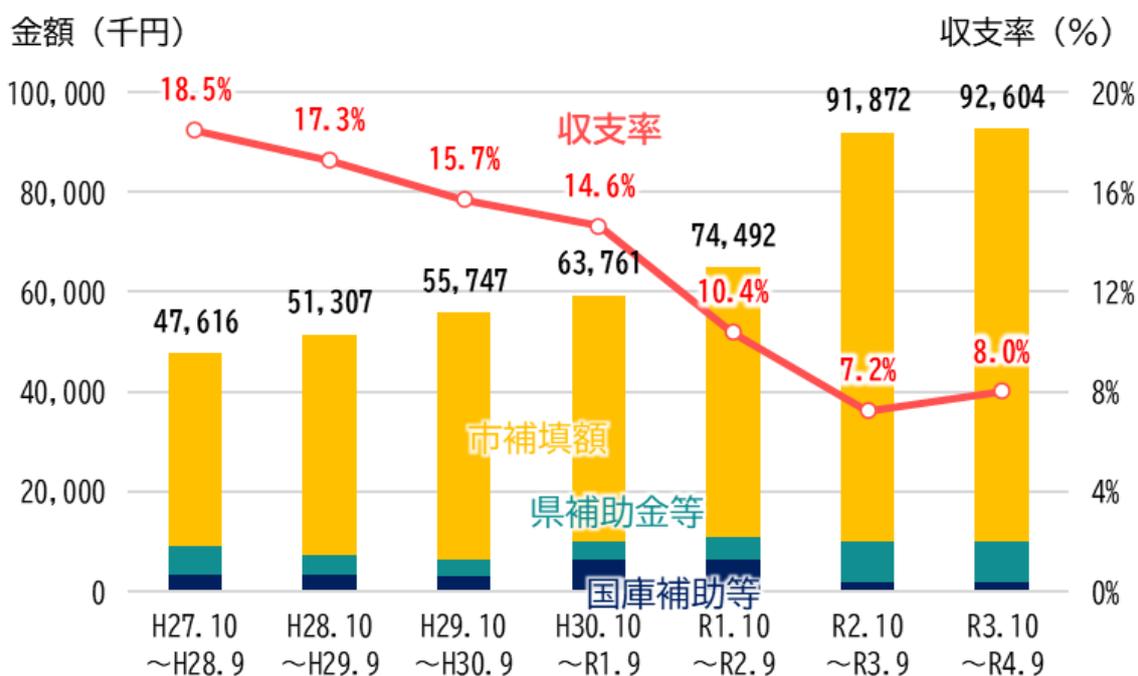
年間委託料：レターバス委託料+循環バスの委託料+乗合タクシー（区域運行含む）委託料

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

4-6 スクールバスの現状

合志市教育委員会へ、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：合志市教育委員会

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)

西合志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)

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。

合志市が所有する大型バス1台と委託先が所有する大型バス1台

問3) 運転士数について教えてください。

運転士数：合志市の正職員1名と委託先の運転士1名

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

西合志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。

学校から遠距離かつ徒歩での安全な通学が困難な地域

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

・西合志中央小学校

曜日：平日の登校日、 運行本数：4本/日、 時間帯：7:00~8:30、15:00~17:00

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

(ただし運転士正職1名の人件費は入っていません。)

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33,820人（対象児童約178人×190日）

令和3年度：約36,337人（対象児童約179人×203日）

令和4年度：約36,540人（対象児童約180人×203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上昇しているため、全体のコストが非常に上がっています。
- ・駐車場所の確保に苦慮しています。
- ・合志市の正職員が定年を間近にしていること、運送業界の人手不足等から運転士の確保が今後困難となることが見込まれます。
- ・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について検討しています。
- ・現在の利用対象地域以外からも利用の要望があり、利用要件の見直し等が必要です。
- ・コストの上昇に対し、利用者の一部負担等の検討が必要です。

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。

4-7 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。ただし、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。

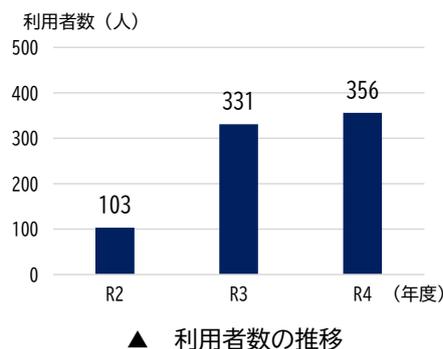
地域：合志市、熊本市、菊池市、菊陽町、大津町、山鹿市
目的地：黒石原支援学校、再春医療センター、熊本大学病院、
穂っぴごども在宅&心身クリニック

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。

4-8 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

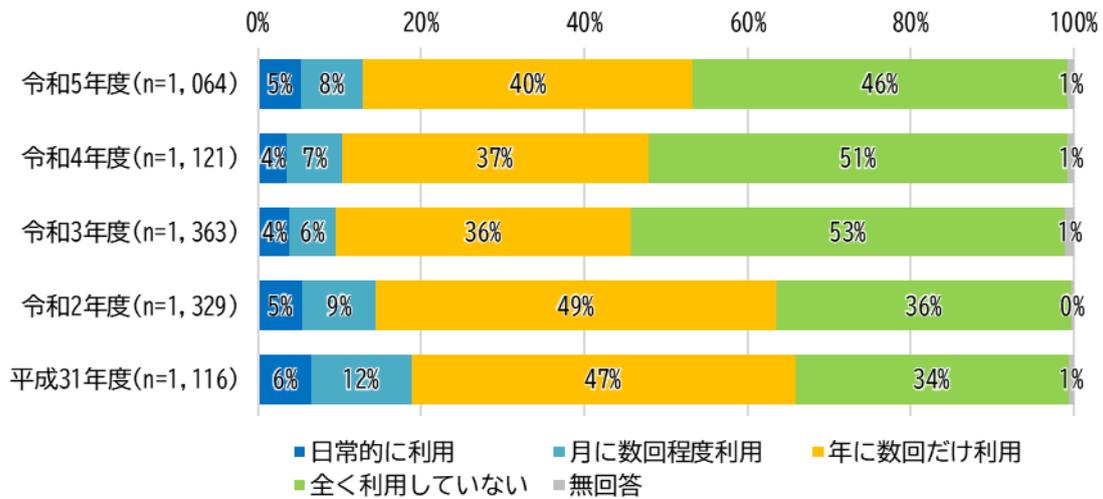
回収票回収率：H30：936票31.2%／R1：1,116票37.2%／R2：1,336票44.5%

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。

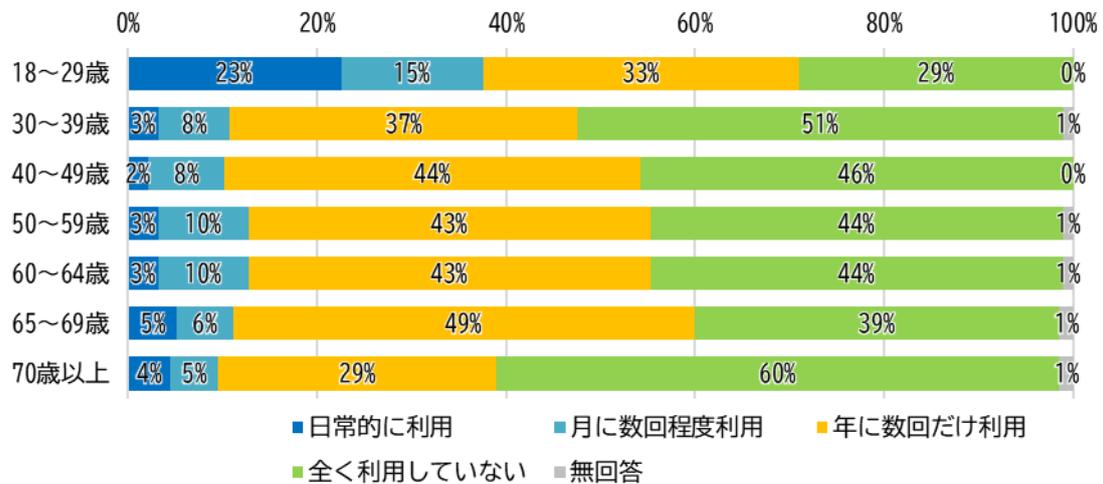
第4章 公共交通の現状

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。

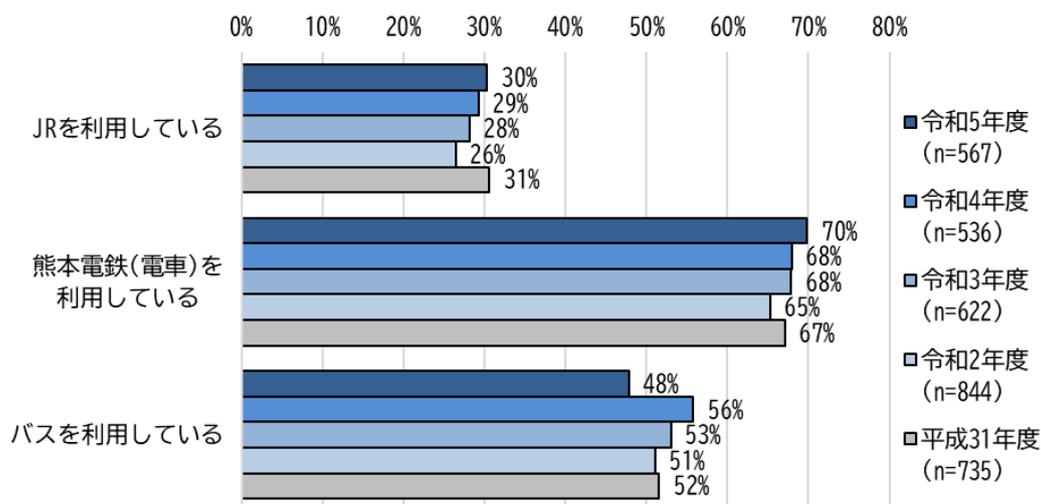
【年齢別（令和5年度）】



- 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。

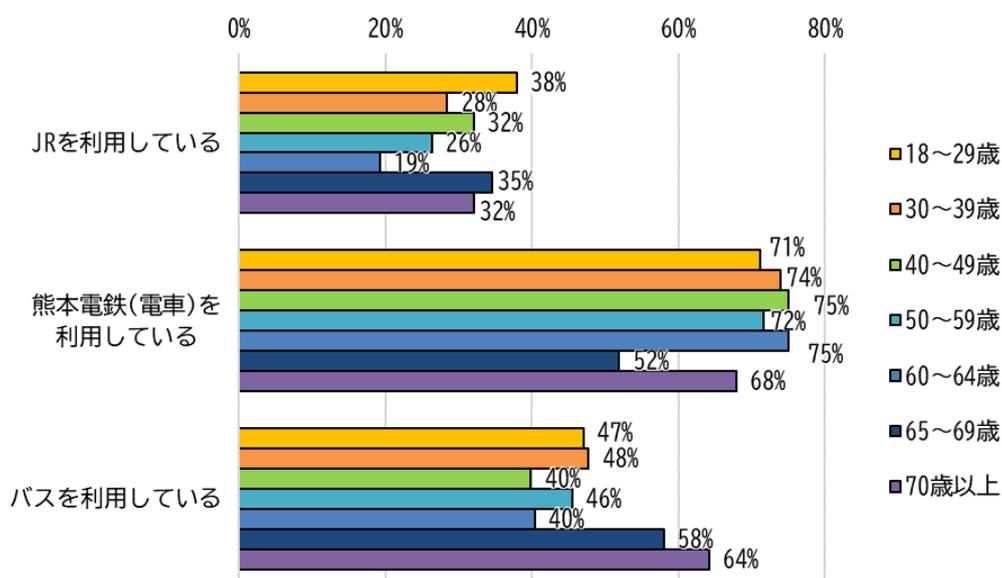
問46) 問45で1～3と答えた方にお尋ねします。

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)】

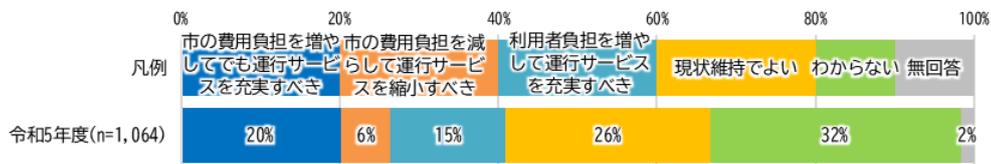


- 年齢別にみると、65歳以上の高齢者はバスの利用が多い。
- 64歳以下では、熊本電鉄の利用が7割台と高く、また20代以下のJRの利用は他の年代よりも高くなっている。

第4章 公共交通の現状

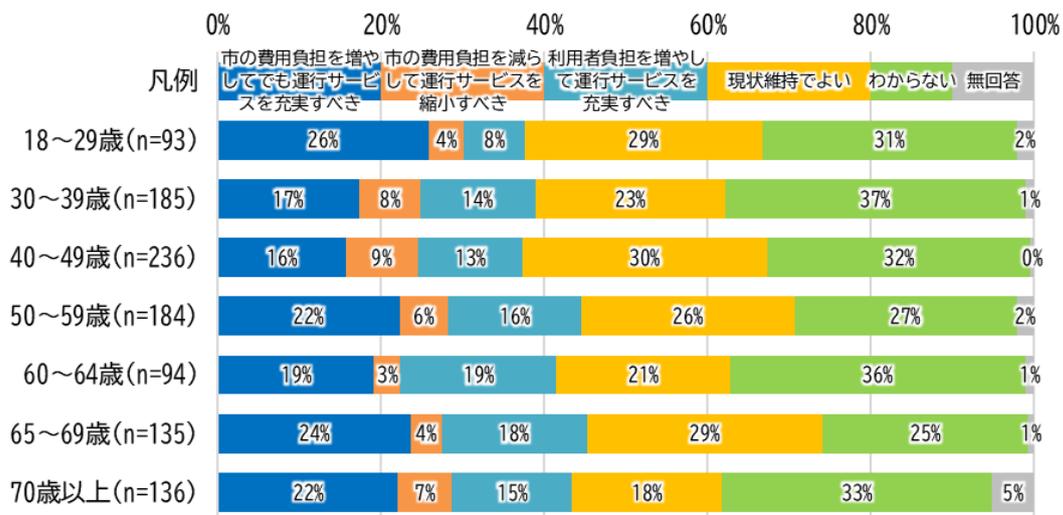
問47) あなたは、コミュニティバス（レターバス・乗合タクシー）の運行サービス（運行ルート・便数など）についてどう思いますか。

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。



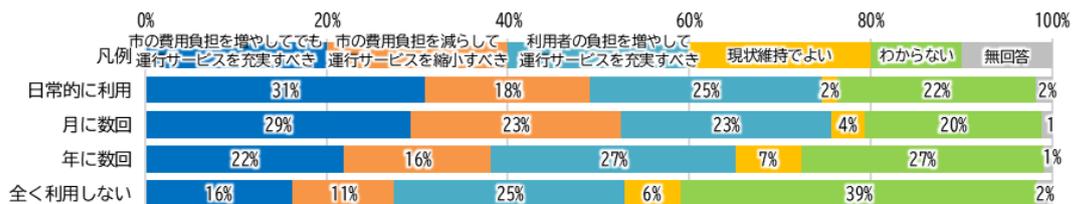
- コミュニティバスの今後の在り方について尋ねたところ、「わからない」が32%で最も高く、以下、割合が高い方から「現状維持でよい」26%、「市の費用負担を増やしても運行サービスを充実すべき」20%、「利用者負担を増やして運行サービスを充実すべき」15%、「市の費用負担を減らして運行サービスを縮小すべき」6%の順となっています。「わからない」を除けば、現状維持もしくは運行を充実すべきという意見が多くなっています。

【年齢別（令和5年度）】



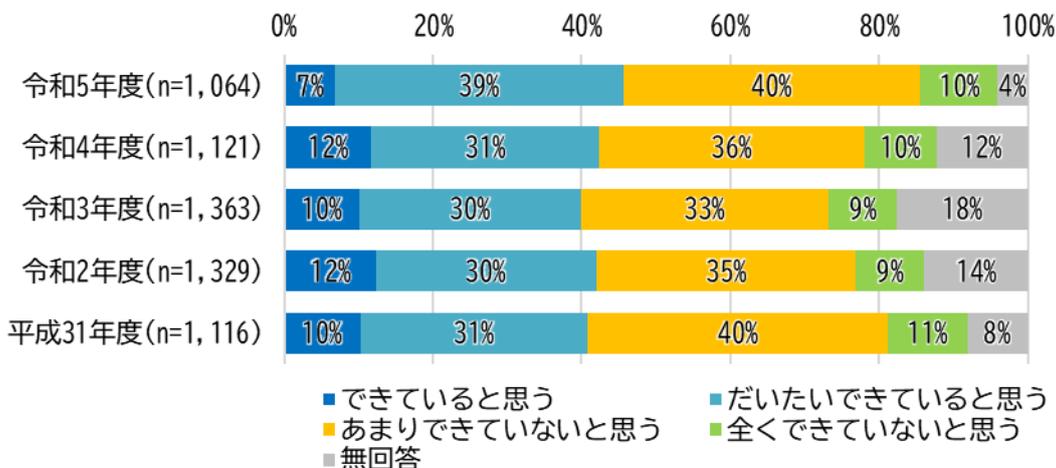
- 「市の費用負担を増やしても運行サービスを充実すべき」の割合は、20代以下の26%が最も高く、これに65～69歳の24%、50代の22%が続いている。「現状維持でよい」の割合も、20代以下の29%が最も高く、これに65～69歳の29%が続いています。

【利用状況×コミュニティ交通の今後の在り方】



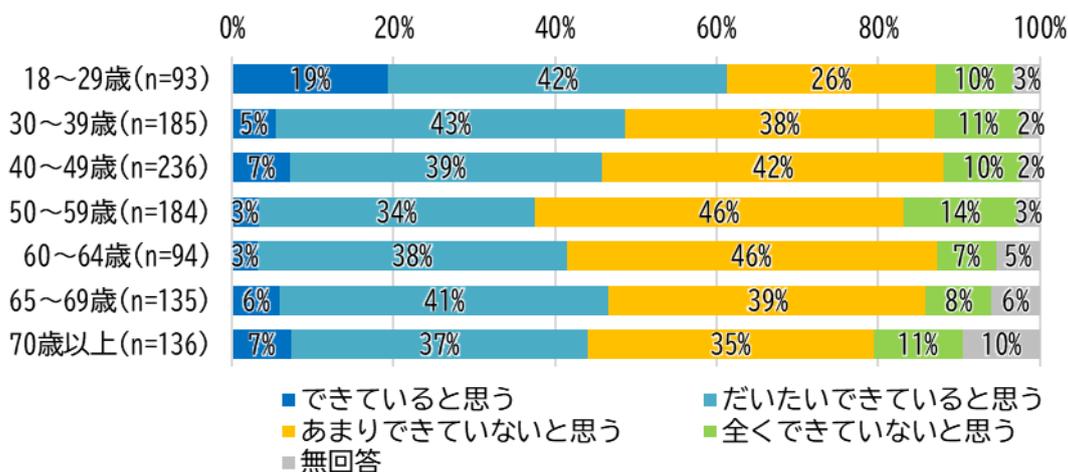
- 公共交通の利用が多いほど、嘱託運営について前向きだが、利用が少なくても一定の理解は得られている。

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

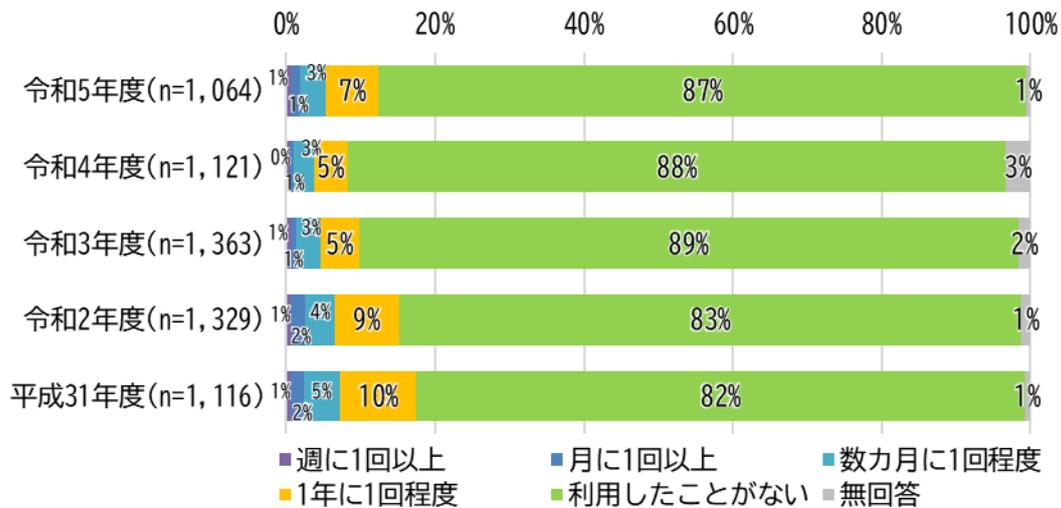
【年齢別（令和5年度）】



- 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。

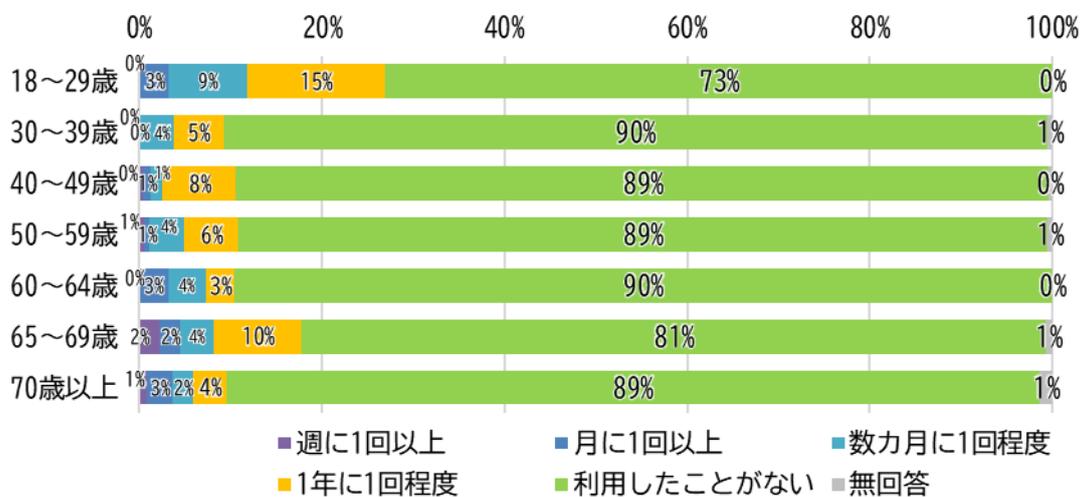
第4章 公共交通の現状

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。



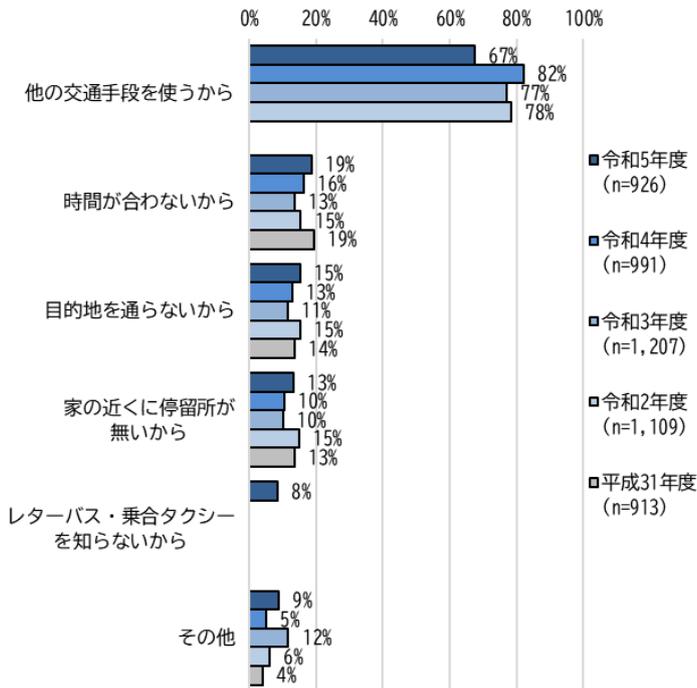
- レターバスや乗合タクシーを利用したことがある人の割合は12%となっており、87%の人は「利用したことがない」となっています。新型コロナウイルス感染症拡大防止のための活動自粛などの影響により令和2年度以降、利用したことがある人の割合は減少傾向にありましたが、今年度は前年度と比べ4ポイント増加しています。

【年齢別（令和5年度）】



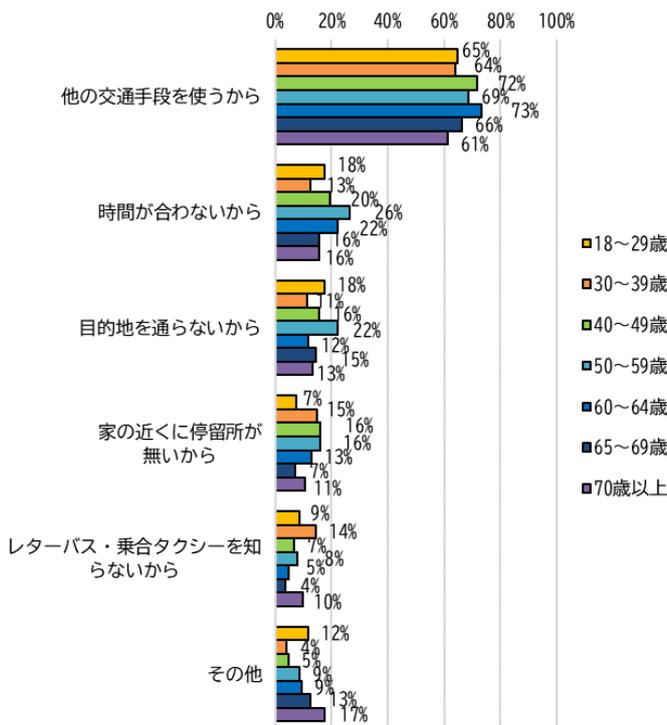
- レターバスや乗合タクシーを利用したことがある人の割合は、20代以下では27%と最も高く、これに65～69歳の18%が続いています。その他の年代では1割前後と低くなっています。

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

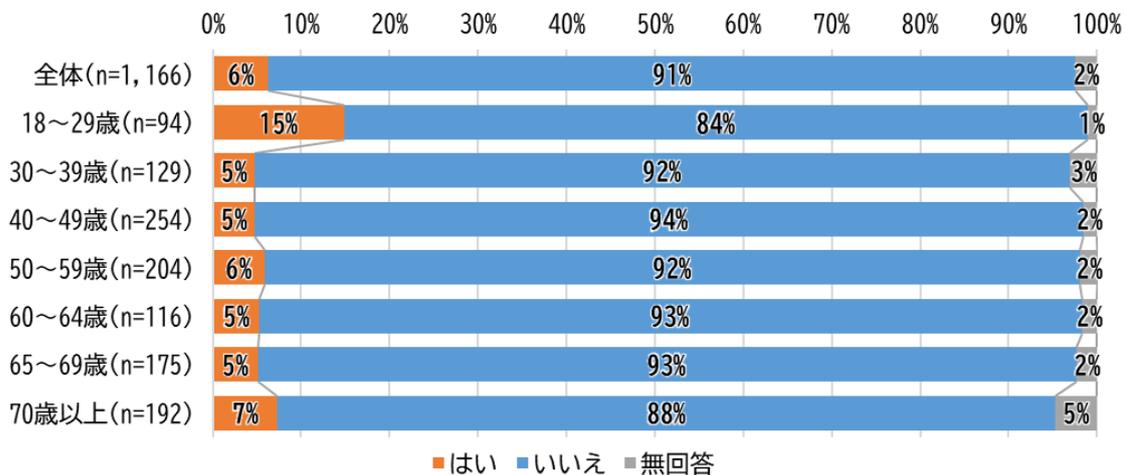
調査地域：市内全域

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。

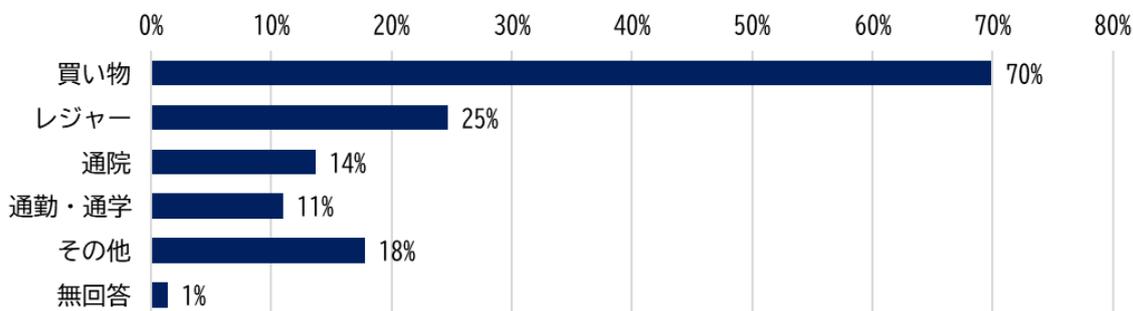


レターバスを「利用している」と回答した割合は6%にとどまります。

- 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。

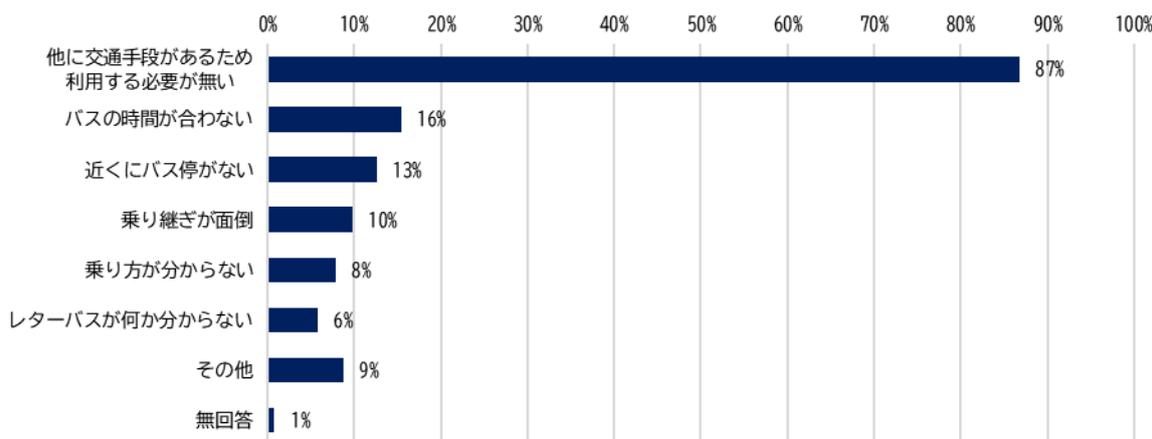
- 問11で「1. はい」と答えた人（73人・全体の6%）に、レターバスの用途についてたずねたところ、「買い物」（70%）が他を引き離して多数となっており、次いで「レジャー」（25%）、「通院」（14%）、「通勤・通学」（11%）の順となっています。レターバスを利用しているのは18～29歳が最も多く、15%が「はい」と回答しています。

<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】



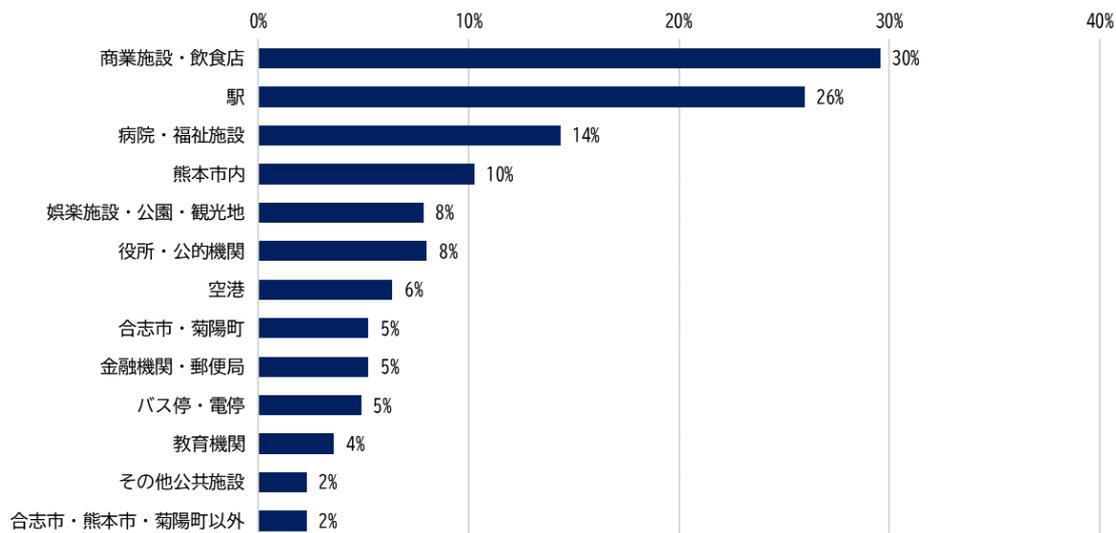
レターバスを利用しない理由については、
「他に移動手段があるため必要がない」が大半（87%）を占めます。

- 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

4-9 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組を実施しています。
- ・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、令和5年に実施した「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しており、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検討し、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。

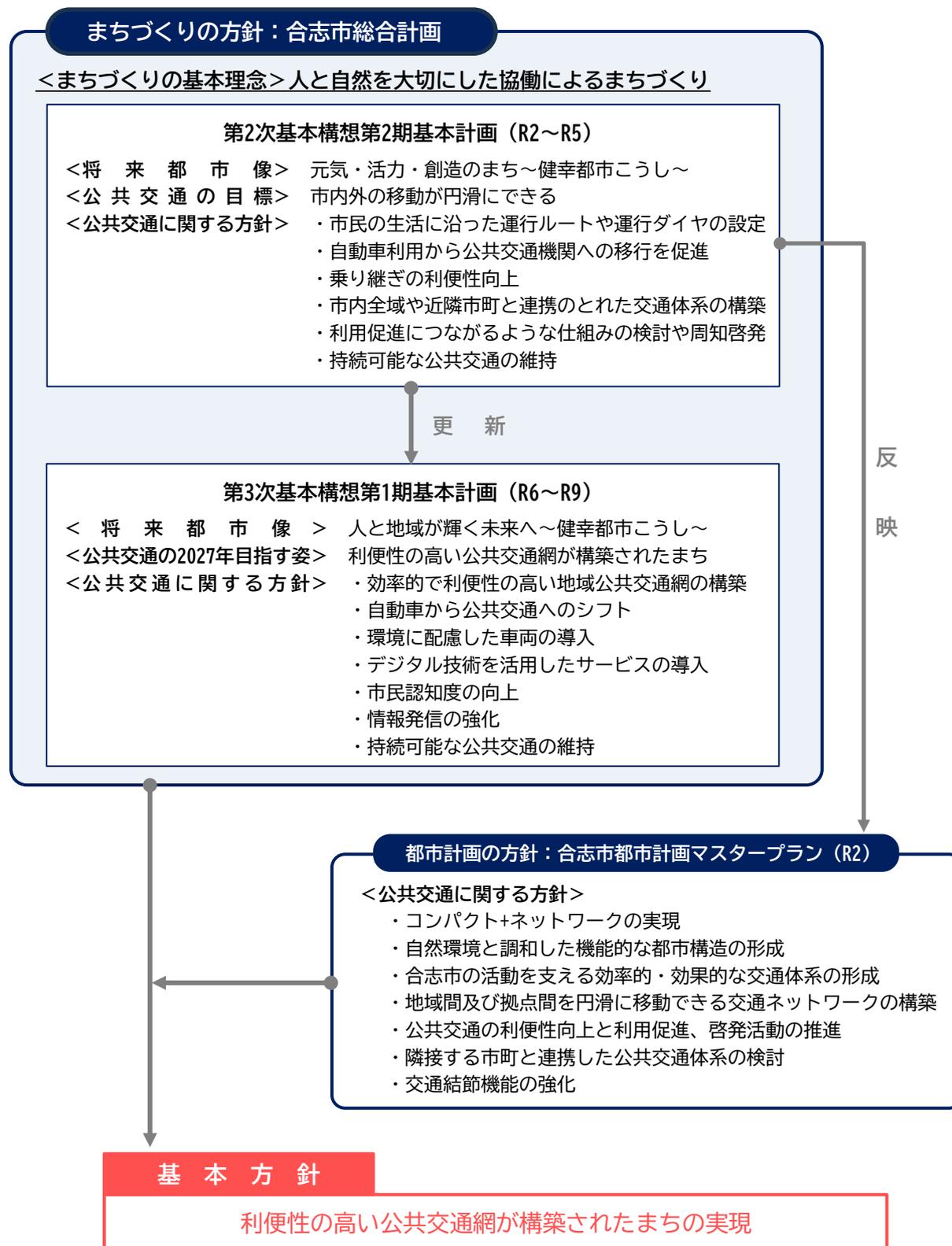
課題⑦ 持続可能な運営の実現

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。生活圈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検討し、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。

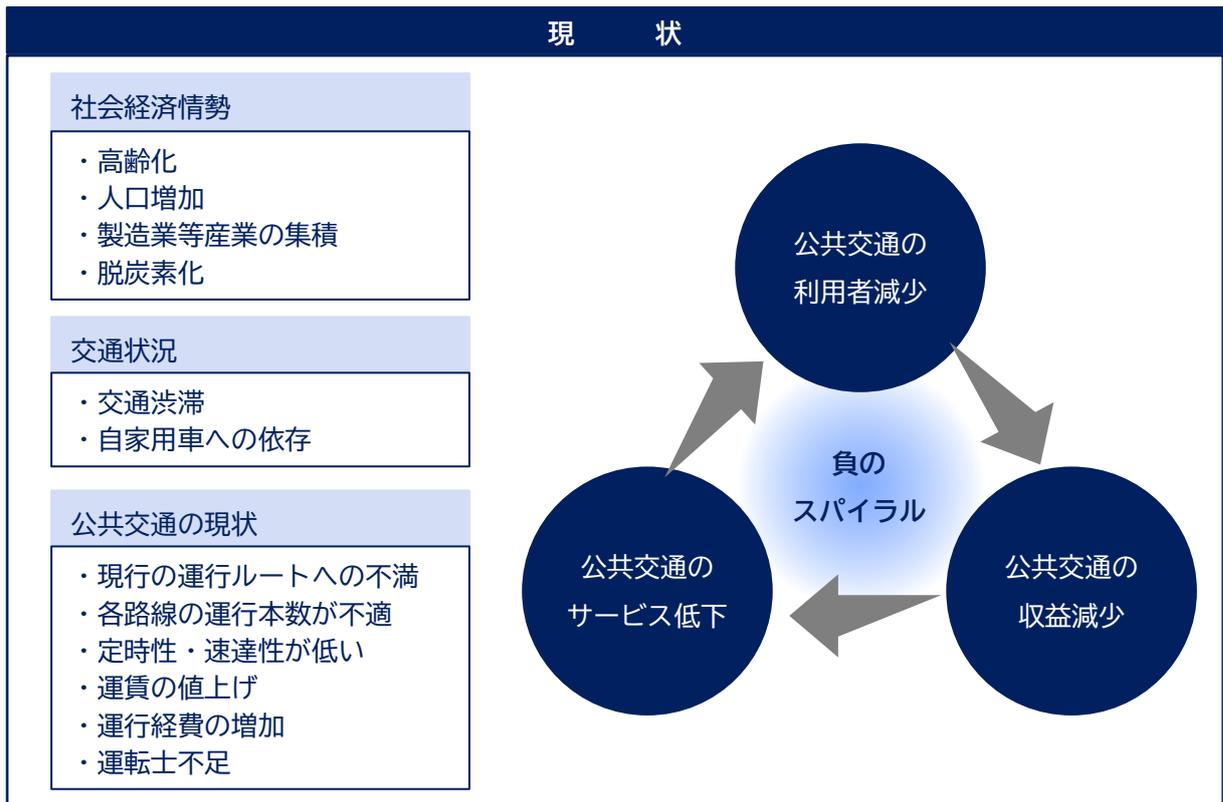
対応仮説：コミュニティ交通運営に係る適切な市財政負担額、受益者負担の在り方の検討を進めます。

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します。

(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る合志市の魅力向上
- ・市内外への移動が快適にできるよう、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 利用者ニーズ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>鉄道</p> <p>御代志 205,132人</p> <p>路線バス</p> <p>御代志 71,867人</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>レターバス、 乗合タクシー</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>鉄道</p> <p>御代志 219,700人</p> <p>路線バス</p> <p>御代志 95,000人</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>レターバス、 乗合タクシー</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、支線として乗合タクシーを運行しています。さらに、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。また、乗降場所や時間に縛られない移動手段として、タクシーが運行しています。

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。
タクシー	
位置づけ	その他
役割	合志市内または周辺市町との移動手段として役割を担います。
必要性	広域幹線、地域内幹線及び支線を補完する移動手段として、乗降場所や時間に縛られず地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応する移動手段として必要です。

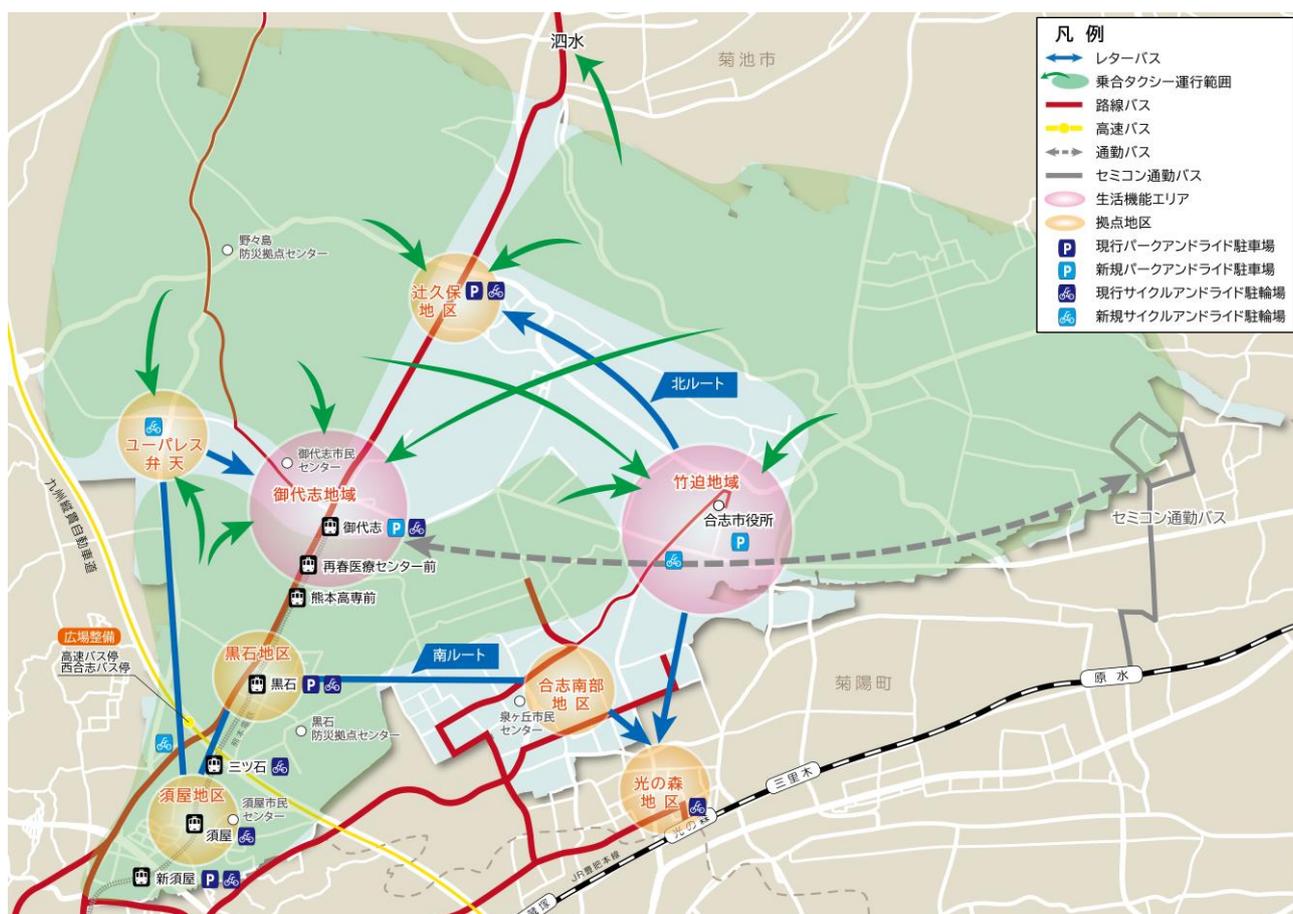
▲ 交通手段別の役割と必要性

(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が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い、セミコンテクノパークへの通勤バス導入検討を実施します。



▲ 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
	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				区域運行		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。

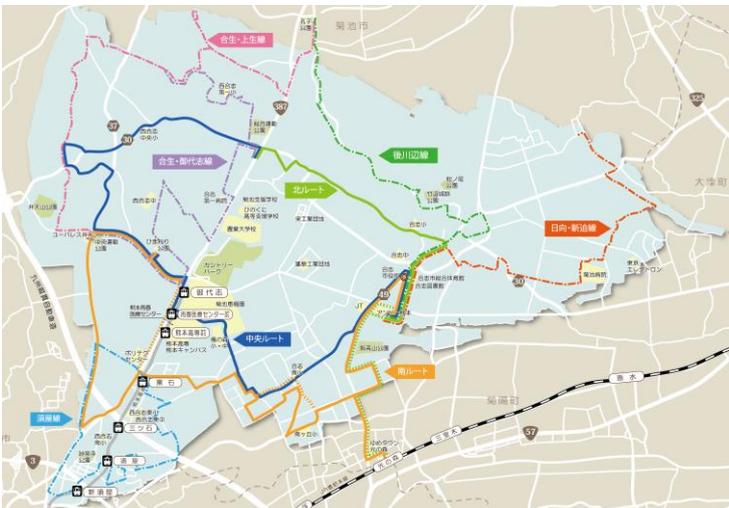
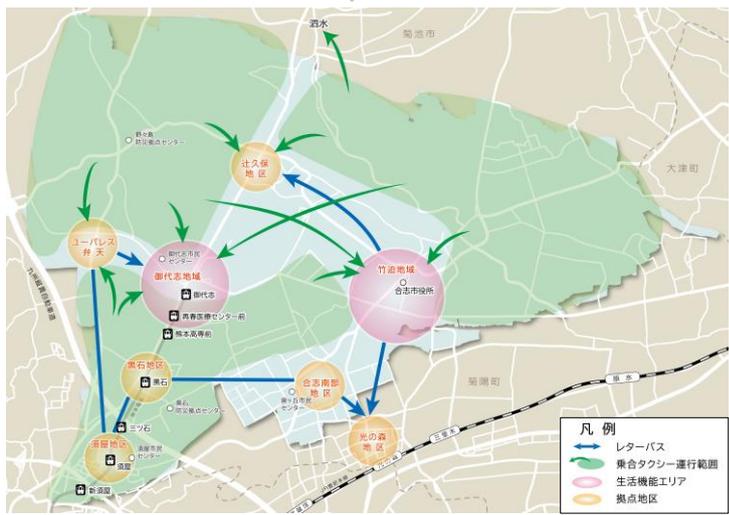
目標		施策	
目標①	利用者ニーズに応じた 効率的な公共交通ネットワークの形成	施策1-1	レターバス、乗合タクシー運行範囲の見直し 利便増進事業
		施策1-2	レターバス運行ルートの見直し 利便増進事業
		施策1-3	乗合タクシー運行体系の見直し 利便増進事業
		施策1-4	広域交通の強化
目標②	まちづくりと連携した交通拠点の強化	施策2-1	乗継機能の強化
		施策2-2	乗継拠点の整備
		施策2-3	通勤ニーズへの対応
目標③	サービスの充実	施策3-1	レターバス、乗合タクシー運行ダイヤの見直し
		施策3-2	運行本数の最適化
		施策3-3	待合環境の整備
		施策3-4	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						
	合志市	交通事業者	市民、企業等	計画期間					中期	長期
				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駐車場の利用促進	○	○		実施						
サイクルアンドライド駐輪場の利用促進	○	○		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の検討	○	○							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、便利なツールの使い方教室の実施	○	○		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					
広報紙での利用促進案内	○			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						
市民との意見交換会	○		○	実施					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						
運賃の見直しの検討	○	○		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><現 状></p>  <p><検討例></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。

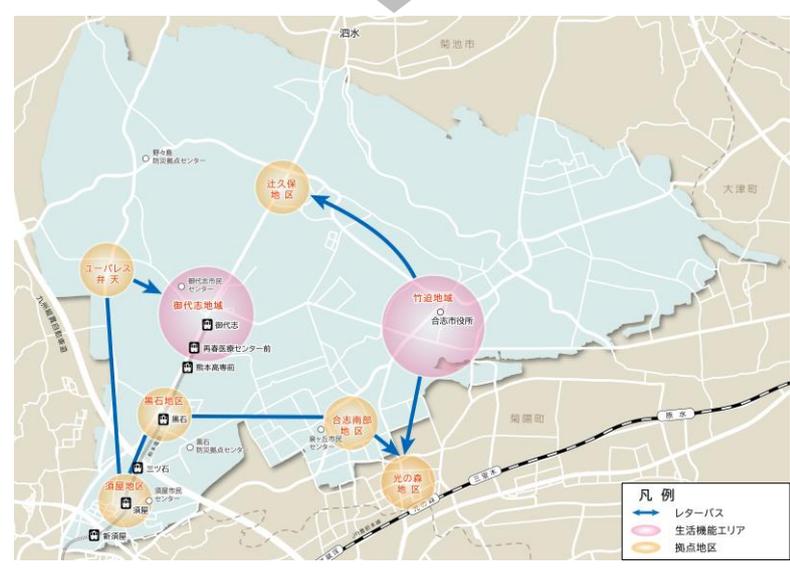
施策対象 レターバス

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	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
実施期間	運行ルートの見直し	合志市、 交通事業者	計画	試行	本格運行				

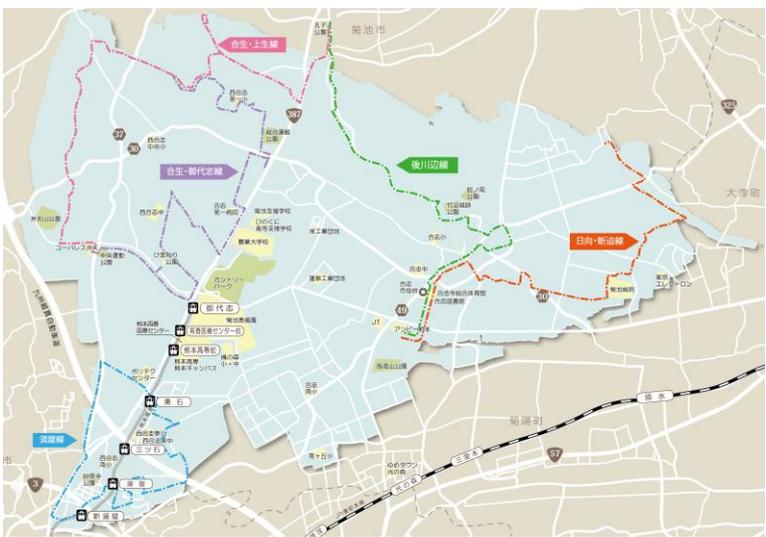
【施策 1-3】 乗合タクシー運行体系の見直し 利便増進事業

実施目的 乗合タクシーの5路線は、全運行の3割以上が利用者のいない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。

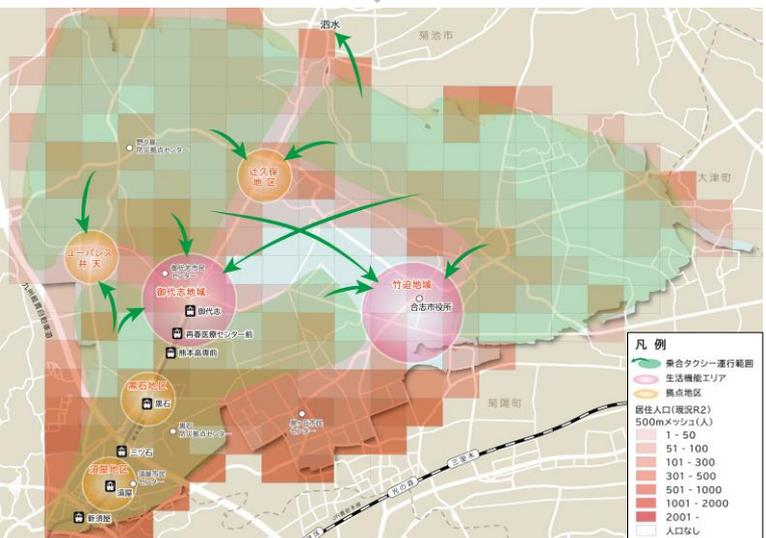
施策対象 乗合タクシー

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、交通DXの取組として、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	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
実施期間	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。



▲ 西合志バス停と周辺状況

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
	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				
	新たな高速バス路線整備の要望	合志市						計画・実施	

【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
	北熊本駅前駐車場 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
	黒石駅前駐車場 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
	新須屋駅前駐車場 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
	辻久保駐車場 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)					中期	長期
			R6	R7	R8	R9	R10		
	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> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="375 817 853 1198"> <p>実施施設（商業施設）</p> <p>▲ 施設と連携したP&Rの例（福岡市HP）</p> </div> <div data-bbox="877 817 1388 1198"> <p>▲ 御代志駅の駐輪場</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="359 1254 869 1590"> <p>▲ 施設と連携したC&Rの例（山口市HP）</p> </div> <div data-bbox="885 1254 1388 1590"> </div> </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>中期</p>	<p>長期</p>
<p>P&R 駐車場の整備・確保</p>	<p>合志市、交通事業者</p>	<p>合志市、交通事業者</p>	<p>計画・協議</p>	<p>計画・協議</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>		
<p>C&R駐輪場の整備・確保</p>	<p>合志市、交通事業者</p>	<p>合志市、交通事業者</p>	<p>計画・協議</p>	<p>計画・協議</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>	<p>実施</p>		
<p>西合志高速バス停の広場整備の検討</p>	<p>合志市、交通事業者</p>	<p>合志市、交通事業者</p>	<p>計画</p>	<p>計画</p>	<p>計画</p>	<p>計画</p>	<p>計画</p>	<p>計画</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	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	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するために、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。

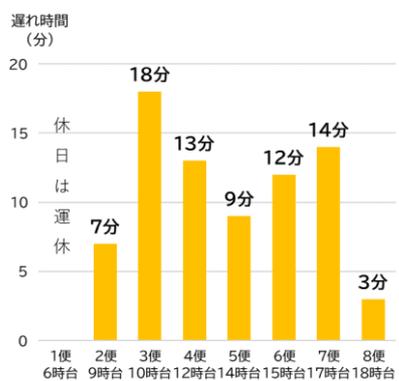
施策対象 レターバス、乗合タクシー

施策概要

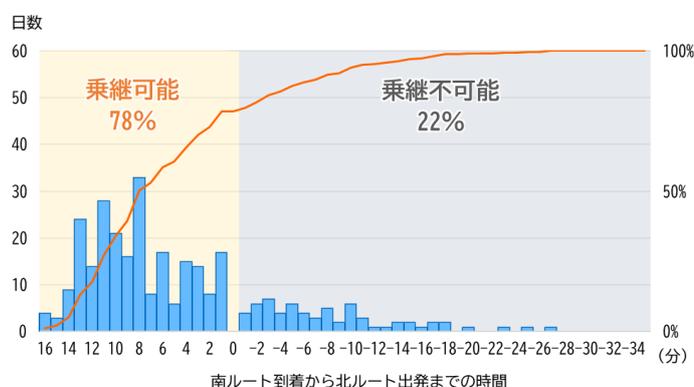
レターバスについてバスロケーションデータを活用し、遅れ時間の把握を行い、遅延を緩和し、鉄道、路線バス及び乗合タクシーとの乗り継ぎ間隔を確保した利便性の高い運行ダイヤの見直しを早急に実施します。

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変更します。



▲ 南ルート アンビー熊本行き (休日) の遅れ時間



▲ 南ルート (アンビー熊本行き 2便) から北ルート (辻久保行き 3便) への乗り継ぎ

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	
	レターバス運行ダイヤの見直し	合志市、交通事業者	実施	試行	本格運行					
	乗合タクシー運行ダイヤの見直し	合志市、交通事業者	実施	試行	本格運行					

【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組を推進します。
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。

			運行本数			備考
			平日	土	日	
鉄道	本線	上り	48本	42本	33本	金曜日は1便多い
		下り	47本	42本	31本	
路線バス	C1・C3	上り	41本	30本	26本	御代志の運行本数
		下り	37本	29本	26本	
	C5・C6 C7・C9	上り	63本	51本	45本	武蔵ヶ丘北口の運行本数
		下り	63本	49本	44本	
レターバス	中央ルート	5往復	5往復	5往復		
	南ルート	8往復	7往復	7往復		
	北ルート	8往復	7往復	7往復		
乗合タクシー	合生・上生線	4便	4便	—	火・木・土曜日のみ運行	
	合生・御代志線	4便	—	—	月・水・金曜日のみ運行	
	後川辺線	4便	4便	—	火・木・土曜日のみ運行	
	日向・新迫線	4便	—	—	月・水・金曜日のみ運行	
	須屋線	4便	4便	—	火・木・土曜日のみ運行	

▲ 現行の運行本数

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	
	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

実施目的 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。

施策対象 レターバス、乗合タクシー

施策概要 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。



▲ アンビー熊本



▲ 泉ヶ丘団地



▲ すずかけ台



▲ 御代志

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	
	待合環境の整備	合志市、 交通事業者								

【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。



▲ ICカード決済の例

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
	キャッシュレス決済の導入	交通事業者	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> ▶ 計画・実施 </div>					

【施策 4-1】 広報活動の強化

<p>実施目的</p>	<p>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、広報活動を実施します。</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>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）、便利なツール（バスきたくまさん、マイルート等）の使い方教室等を実施し、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。</p> <p>また、レターバス、乗合タクシー等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。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

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
	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、便利なツールの使い方教室の実施	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					
	広報紙での利用促進案内	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

実施目的 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。

施策対象 市全域

施策概要 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。



▲ 福祉有償運送の利用状況

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	
	福祉有償運送の 利用促進	合志市								

【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。

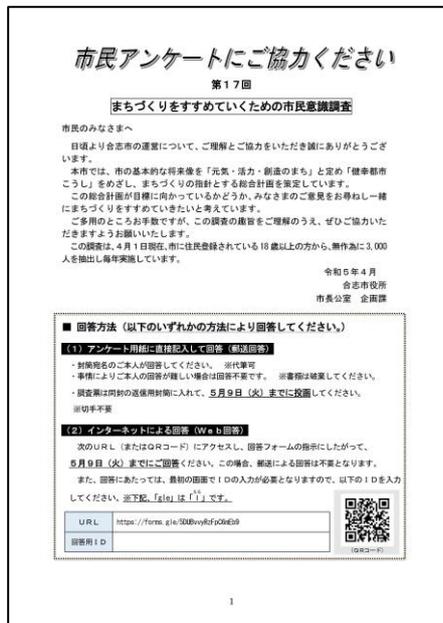
施策対象 市全域

モビリティ・マネジメント※の取組として、市民アンケート調査、利用者アンケート調査、市民との意見交換会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。

※モビリティ・マネジメントとは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。

※トラベル・フィードバック・プログラムとは、複数回の個別的なやりとり（アンケート調査等）を通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策です。

施策概要



▲ 市民意識調査



▲ コミュニティ交通に関するアンケート調査

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
	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						
	市民との意見交換会	合志市、市民	実施				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、タクシー、レターバス、乗合タクシー																								
施策概要	<p>第二種運転免許の取得費用の支援、求人情報の紹介支援と合わせて公共交通の必要性についても周知を実施し、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>																								
	<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	→ 実施																						
	求人情報の紹介支援	合志市	→ 実施																						

【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、交通GXの取組として、カーボンニュートラル等の環境施策に対応するため、CO₂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 data-bbox="571 593 1157 1025" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲ ジャンボタクシーの例</p> <div data-bbox="391 1120 1364 1579" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲ EV車両 (EVバス) の例 (墨田区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>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 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わ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。

	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 アツードア型	100～500	200～1000	該当無し	該当無し

資料：デマンド型交通の手引き（国土交通省 中部運輸局）

▲ デマンド型交通の運行方式別の運賃

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
	運賃の見直しの検討	合志市、 交通事業者	計画	試行	本格運行			

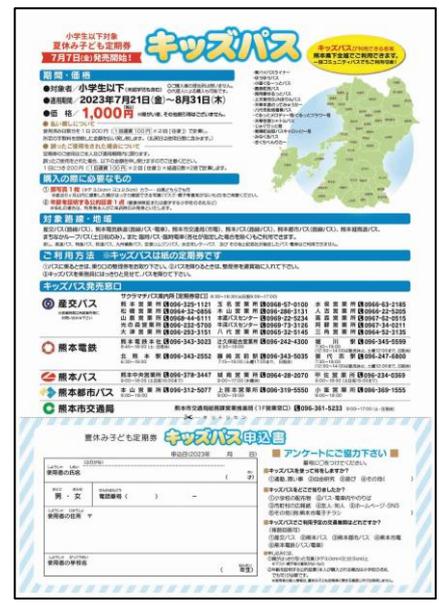
【施策 4-7】 定期券の導入

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）

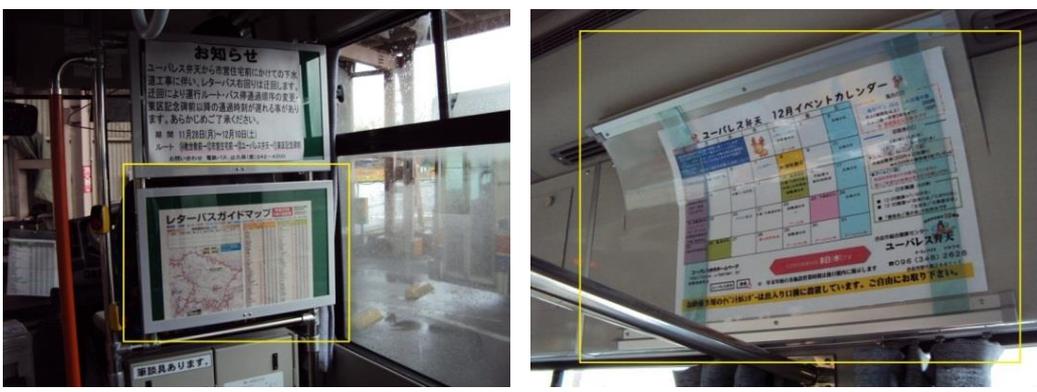
実施主体 ・ 実施期間	取組内容	実施主体	実施期間(年度)						
			R6	R7	R8	R9	R10	中期	長期
	夏休み子ども定期券（キッズパス）への参入	合志市、交通事業者	計画	実施					
	定期券の導入検討	合志市、交通事業者	計画	実施					

【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。



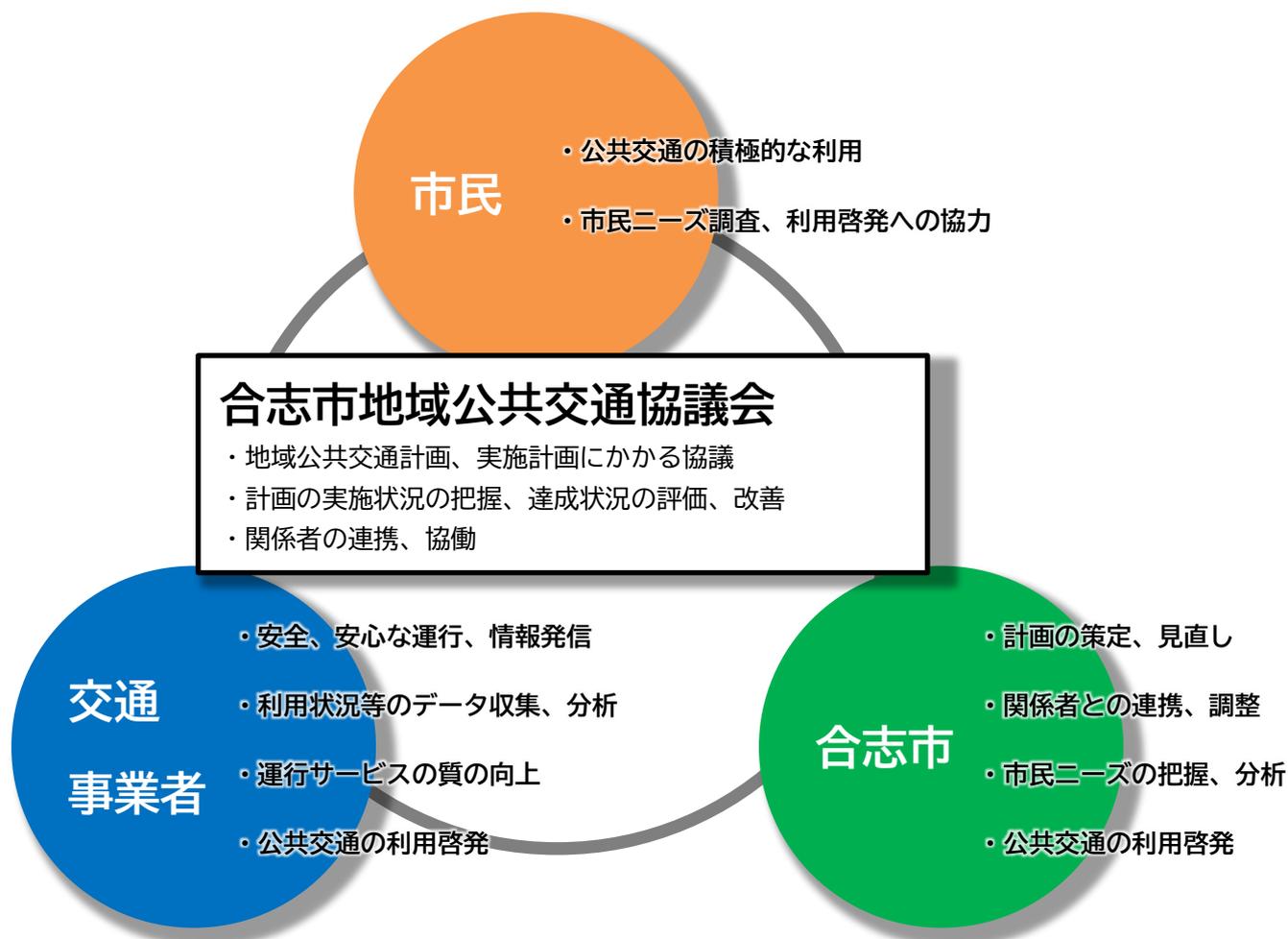
▲ 車内広告の例

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	長期
	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