

# 令和 6 年度 合志市地域公共交通利便増進計画

## 第 3 回協議会

### ～目次～

1. 合志市地域公共交通利便増進計画の概要 . . . . . 1
2. これまでの検討フロー・スケジュール . . . . . 3
3. コミュニティ交通の課題・方向性 . . . . . 5
4. コミュニティ交通の再編 . . . . . 6
5. 再編後のレターバスの運行概要 . . . . . 8
6. 再編後の乗合タクシーの運行概要 . . . . . 11

令和 7 年 1 月 1 6 日（木）

1. 合志市地域公共交通利便増進計画の概要

1-1 策定の目的

本市の人口は64,787人（令和6年3月末現在）、総面積53.19㎢で、総面積の1割ほどの南部地域（市街化区域）に人口の9割が集中し、北部地域は居住人口が少なく高齢化率が高いなど、地域の特性を持っている。また、近年は社会増による人口増加や、半導体関連企業の立地の影響による交通渋滞が深刻化しており、公共交通に求められるものが大きくなっている状況である。

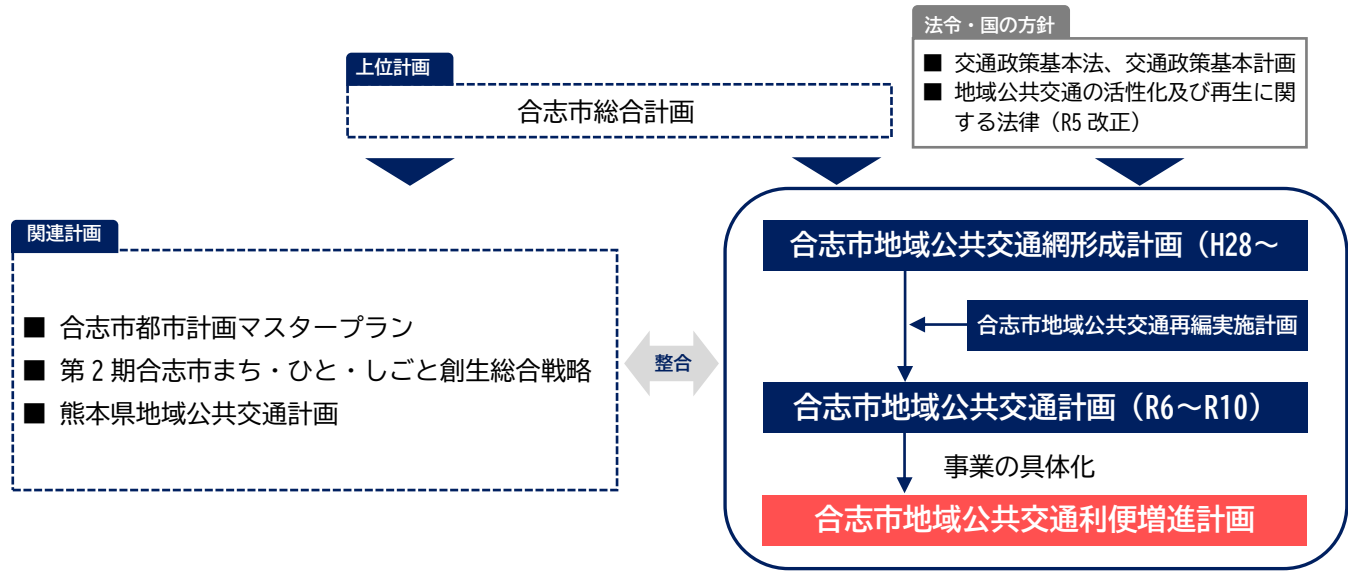
加えて、令和2年10月にコミュニティ交通の再編を行い、レターバス3路線及び乗合タクシー5路線で乗り継ぎ型のコミュニティ交通を運行しているが、再編前よりも再編後の運行委託料は上がり利用者は減少するなど、交通不便地域への対応や、運行効率性が高い持続可能な公共交通網の構築が課題となっている。

令和6年3月に策定した「合志市地域公共交通計画」では、レターバス・乗合タクシー運行範囲の見直し、レターバス運行ルートの見直し、乗合タクシー運行体系の見直しを図ることを施策で示した。

「合志市地域公共交通利便増進計画」（以下、「本計画」という。）は、「合志市地域公共交通計画」に示した施策を展開するにあたり、レターバスの役割と乗合タクシーの役割を整理し、限られた財源のなかで利便性が高く運行効率がよい公共交通網の構築を目指すものである。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、合志市にとって望ましい公共交通の姿を示した「合志市地域公共交通計画」を実現するための実施計画である。



1-3 実施区域

本計画の実施区域（対象範囲）は、合志市全域とする。

1-4 合志市地域公共交通利便増進事業の内容

合志市地域公共交通計画で記載した19施策のうち、3施策を利便増進事業に位置づけている。各施策は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとし、本計画では、以下の3施策について推進していく。

| 施策    |                      | 取組内容      |
|-------|----------------------|-----------|
| 施策1-1 | レターバス、乗合タクシー運行範囲の見直し | 運行範囲の見直し  |
| 施策1-2 | レターバス運行ルートの見直し       | 運行ルートの見直し |
| 施策1-3 | 乗合タクシー運行形態の見直し       | 運行体系の見直し  |

表 合志市地域公共交通計画で定められた19の施策

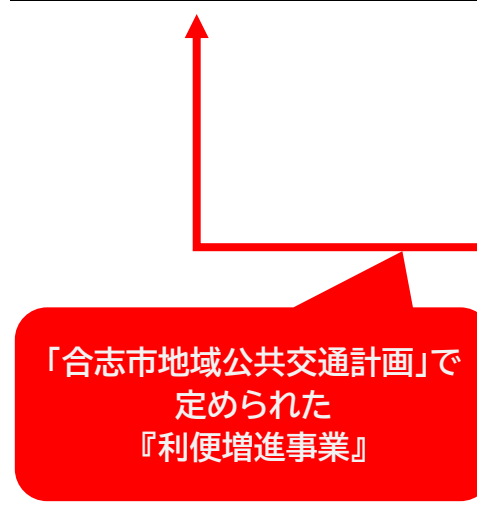
| 施 策   |                      | 実 施 主 体 |           |               |
|-------|----------------------|---------|-----------|---------------|
| 施 策   | 取 組 内 容              | 合 志 市   |           |               |
|       |                      | 合 志 市   | 交 通 事 業 者 | 市 民、市 民 企 業 等 |
| 施策1-1 | レターバス、乗合タクシー運行範囲の見直し | ○       | ○         | ○             |
| 施策1-2 | レターバス運行ルートの見直し       | ○       | ○         | ○             |
| 施策1-3 | 乗合タクシー運行体系の見直し       | ○       | ○         | ○             |
| 施策1-4 | 広域交通の強化              | ○       | ○         | ○             |

| 施 策   |           | 実 施 主 体 |           |               |
|-------|-----------|---------|-----------|---------------|
| 施 策   | 取 組 内 容   | 合 志 市   |           |               |
|       |           | 合 志 市   | 交 通 事 業 者 | 市 民、市 民 企 業 等 |
| 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 | ○       | ○         | ○             |

| 施 策   |                       | 実 施 主 体 |           |               |
|-------|-----------------------|---------|-----------|---------------|
| 施 策   | 取 組 内 容               | 合 志 市   |           |               |
|       |                       | 合 志 市   | 交 通 事 業 者 | 市 民、市 民 企 業 等 |
| 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             | ○       | ○         | ○             |

| 施 策   |                    | 実 施 主 体 |           |               |
|-------|--------------------|---------|-----------|---------------|
| 施 策   | 取 組 内 容            | 合 志 市   |           |               |
|       |                    | 合 志 市   | 交 通 事 業 者 | 市 民、市 民 企 業 等 |
| 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。



1-5 実施予定期間

本計画は、「合志市地域公共交通計画」に基づき実施するものであり、計画期間は「合志市地域公共交通計画」に合わせ、令和6年度から令和10年度までの5年間とする。

|                 | R6   | R7       | R8           | R9 | R10   |
|-----------------|------|----------|--------------|----|-------|
| 合志市地域公共交通計画     | R6.4 |          |              |    | R11.3 |
| 合志市地域公共交通利便増進計画 |      | R7.10 実施 | R8.10 検証・見直し |    |       |

1-6 合志市地域公共交通計画における基本方針と目標

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。

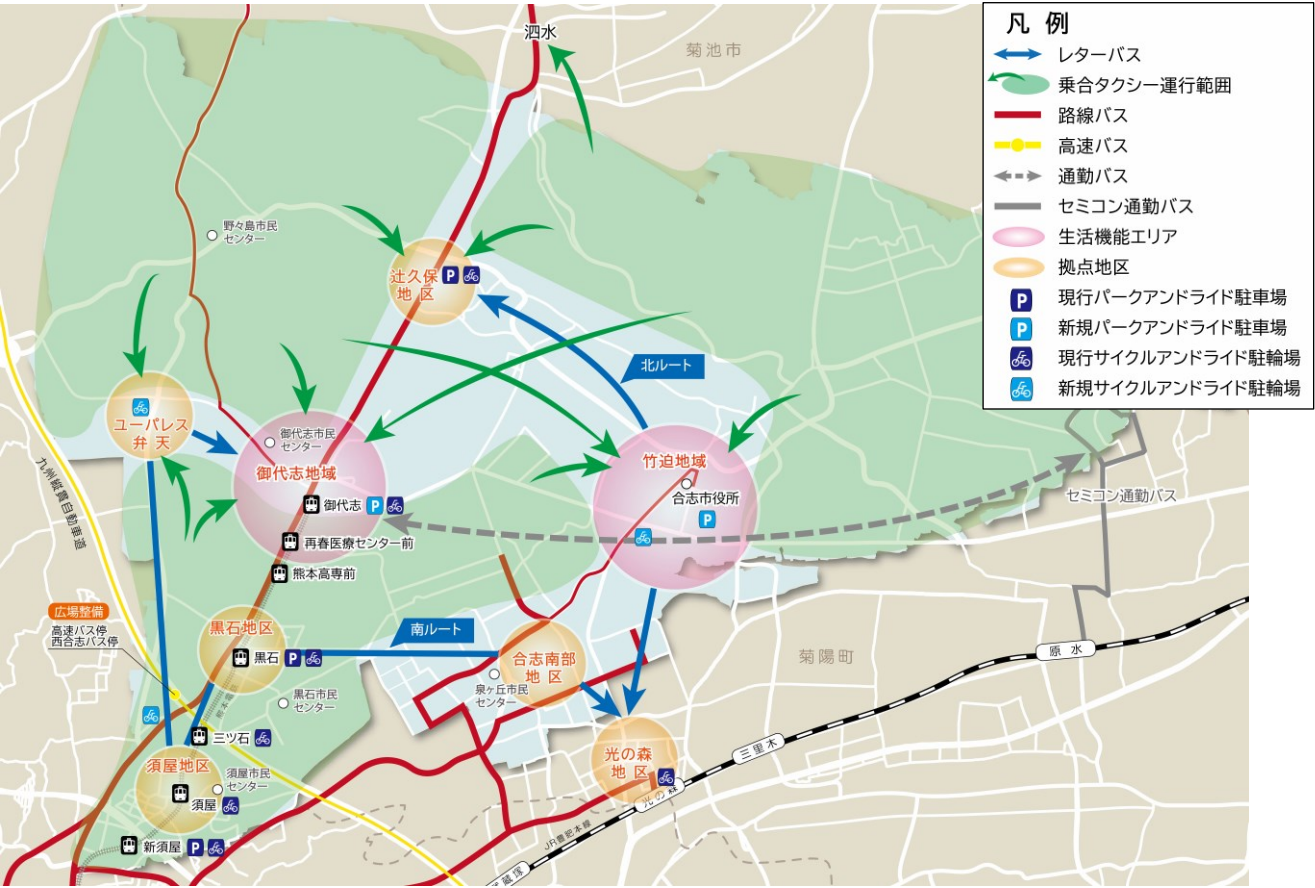


図 合志市地域公共交通計画における公共交通の将来構想

1-7 合志市地域公共交通利便増進計画策定に向けた基本的な考え方

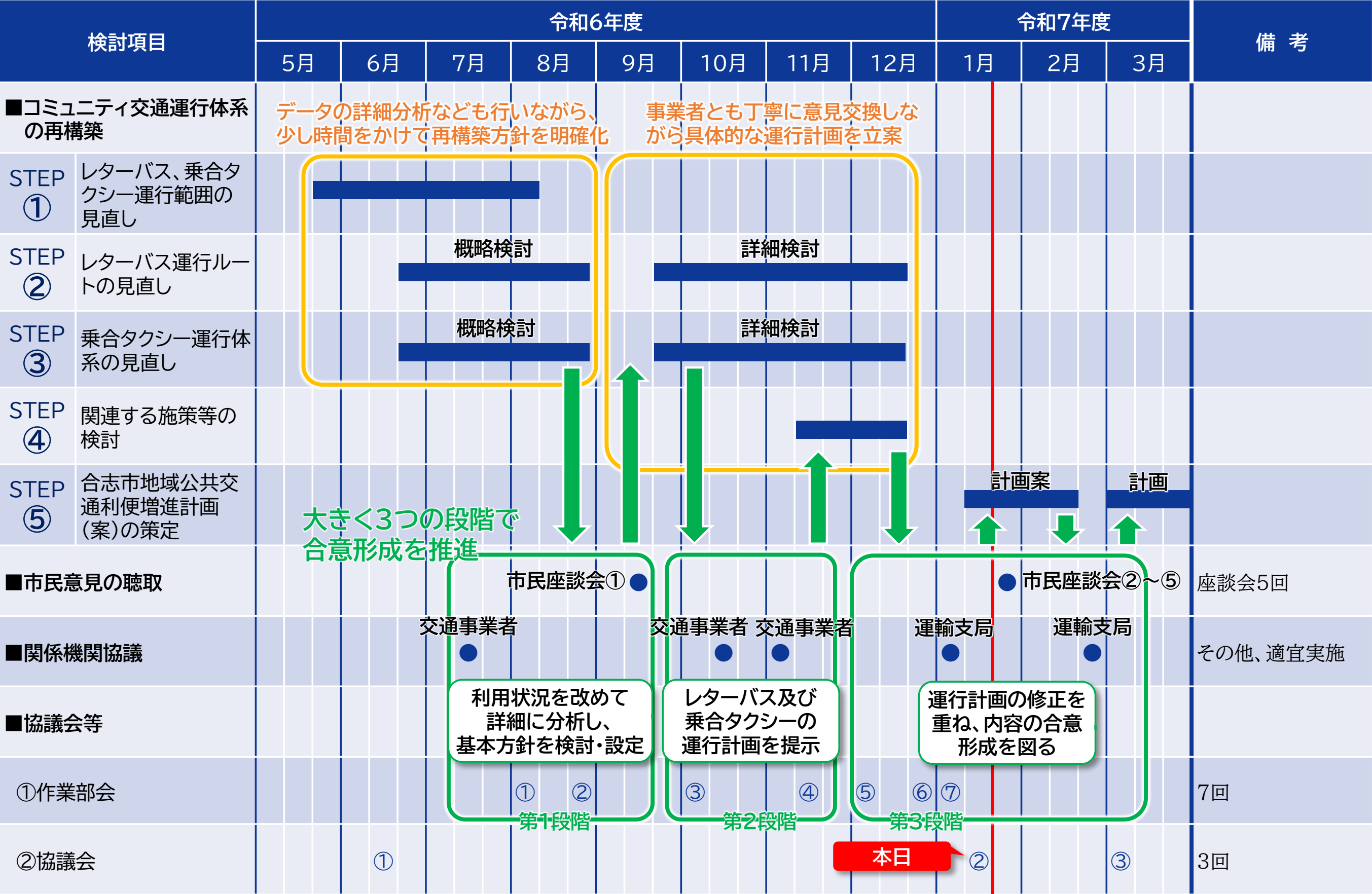
コミュニティ交通と各公共交通の共存、地域全体の交通サービスの向上を目指す

方向性1：北部地域の移動手段の維持・充実

方向性2：南部地域の効率的・効果的な運行

方向性3：東西の連携強化・役割の明確化

2. これまでの検討フロー・スケジュール



2-1 市民の意見徴収の実施概要

表 市民意見の聴取（市民座談会）について

|       | 開催時期       | 参加人数 | 主な対象者                        | 協議内容                                    |
|-------|------------|------|------------------------------|-----------------------------------------|
| 第1回   | 2024年9月15日 | 11名  | 本市在住の中高生及びその保護者、大学生等を対象      | コミュニティバスを<br>通学利用する際の「良い<br>所」「悪い所」「要望」 |
| 第2～5回 | 2025年1月下旬  | 未定   | 再編による影響が<br>大きいエリア（西部・東部エリア） | ・変更内容の確認<br>・利用方法の説明会                   |

表 第1回市民座談会の結果

| テーマ                            | 参加者の意見（抜粋）     |                                                                                            |
|--------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| コミュニティバスを<br>通学利用する際の<br>「良い所」 | ルート・バス停        | ・ルートがたくさんある。光の森駅まで行ける。<br>・町並みを見ながら、ゆっくり希望の目的地へ行ける。<br>・細かなルートがあり、公共交通では通らないところも行ける。       |
|                                | 運行頻度<br>車両     | ・毎日走っているのが良い。便数が意外と多い。<br>・デザインがすぐわかる。どの色に乗ればどこに行くか分かりやすい。                                 |
|                                | 運賃             | ・運賃が安い。150円でどこまでも行ける。<br>・回数券や定期券があるのが良い。                                                  |
|                                |                |                                                                                            |
| コミュニティバスを<br>通学利用する際の<br>「悪い所」 | ルート・バス停        | ・レターバスを知らない人が多い。レターバスに乗ったことがない人を<br>乗ってみたいという気持ちにさせない。<br>・目的地に行くまでに時間がかかる。<br>・バス停に日影がない。 |
|                                | 運行頻度・<br>運行ダイヤ | ・便数が少ない。<br>・土日、朝1便しかないなので、部活や模試で使えない。<br>・仕事の通勤時間に合わない。1.5時間程待たないと帰れない。                   |
|                                | 定時制            | ・定刻にこないイメージがある。雨の日は遅れることがある。                                                               |
|                                | 運賃             | ・学生の定期券がない。                                                                                |
| コミュニティバスを<br>通学利用する際の<br>「要望」  | 熊本市への<br>移動手段  | ・街まで朝夕運行してほしい。<br>・JRや熊電への乗り換えを想定した時間設定をしてほしい。<br>・路線バスや高速バスとの接続についても考えてほしい。               |
|                                | 運行頻度・<br>運行ダイヤ | ・便数を増やしてほしい（ハイエース等の乗用車でも良い）。<br>・9時の通勤に使えるよう、朝は1時間に1本ほしい。                                  |
|                                | その他            | ・ゆめモールへの経路がほしい。<br>・セミコンバスを御代志から翔陽高校、大津高校まで行けるように。<br>・通学定期券や障がい者定期券がほしい。                  |



図 第1回市民座談会の実施状況

2-2 協議会等の実施概要

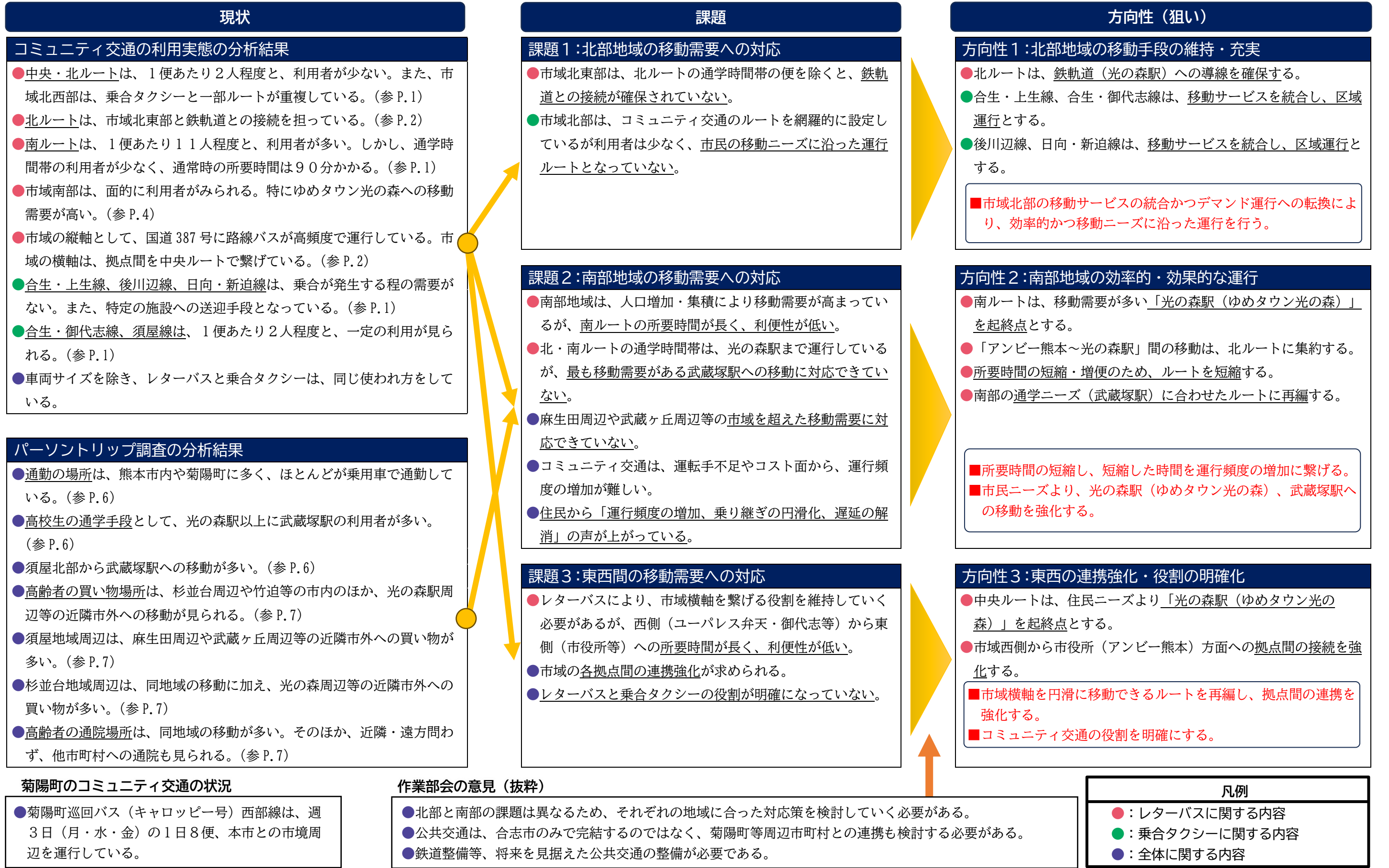
表 協議会の開催概要

|     | 開催時期       | 主な協議内容                                                      |
|-----|------------|-------------------------------------------------------------|
| 第1回 | 2024年6月19日 | ●合志市地域公共交通利便増進計画の検討の進め方<br>●検討スケジュール<br>●市民意見の聴取（市民座談会）について |
| 第2回 | 2025年1月16日 | 【本日】合志市地域公共交通利便増進計画の検討結果                                    |
| 第3回 | 2024年3月上旬  | 【予定】合志市地域公共交通利便増進計画（案）                                      |

表 作業部会の開催概要

|     | 開催時期        | 主な協議内容                                                                                                                   |
|-----|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 第1回 | 2024年8月7日   | ●これまでのコミュニティ交通の検討経緯<br>●コミュニティ交通の利用実態<br>●検討経緯を踏まえた再編の方向性                                                                |
| 第2回 | 2024年8月30日  | ●パーソントリップ調査結果の分析<br>●ルート再編の方向性の検討（現状、課題、方向性）<br>●コミュニティ交通のルート再編（案）                                                       |
| 第3回 | 2024年10月19日 | ●乗合タクシーの運行体系<br>●西部エリアの運行概要（運行日、運行本数・時刻、乗車人員の試算）<br>●東部エリアの運行概要（運行日、運行本数・時刻、乗車人員の試算）<br>●須屋線の運行概要（運行日、運行本数・時刻、乗車人員の試算）   |
| 第4回 | 2024年11月19日 | ●レターバスの運行体系<br>●中央ルートの運行概要（運行日、運行本数・時刻）<br>●南ルートの運行概要（運行日、運行本数・時刻）<br>●北ルートの運行概要（運行日、運行本数・時刻）<br>●JR九州及び熊本電鉄との乗り継ぎ確認     |
| 第5回 | 2024年12月9日  | ●乗合タクシーの運行体系<br>●区域運行（予約型）の予約方法等<br>●区域運行（予約型）の運行イメージの確認<br>●西部エリアの運行概要（内容の確定）<br>●東部エリアの運行概要（内容の確定）<br>●須屋線の運行概要（内容の確定） |
| 第6回 | 2024年12月23日 | ●レターバスの運行体系<br>●中央ルートの運行概要（内容の確定）<br>●南ルートの運行概要（内容の確定）<br>●北ルートの運行概要（内容の確定）<br>●レターバスの土日祝日の運行概要                          |
| 第7回 | 2025年1月9日   | ●レターバスの土日祝日の運行概要（内容の確定）<br>●再編後のレターバスの運行体系総括<br>●再編後のレターバスの運行体系<br>●再編後のコミュニティ交通の運行体系                                    |

3. コミュニティ交通の課題・方向性



4. コミュニティ交通の再編

ルート再編の目的

- レターバスと乗合タクシーの役割分担を明確化し、レターバス（地域内幹線）で対応すべき移動と乗合タクシー（支線）で対応すべき移動を分けて、各ルートの運行範囲を見直す。
- レターバスは、利用実態や市民の移動ニーズを踏まえ、所要時間を短縮し、拠点間を円滑に移動できる運行ルートへと再編する。
- 乗合タクシーは、空便で運行している路線や同じ移動需要に対応している重複路線を見直し、デマンド運行導入による運行効率化を図る。

再編後のルートに期待する効果

- 北部地域は、鉄道駅や路線バス等の交通結節点までの接続が常時可能となることで、且常の移動手段の維持・充実が図られる。
- 南部地域は、市内及び近隣市外への移動について、高い運行頻度で対応可能となることで、市民ニーズに沿った効率的・効果的な運行が図られる。
- デマンド運行の導入により、空便運行をなくし、現行ルートで対応できなかった移動需要への対応及び移動を可能とする。



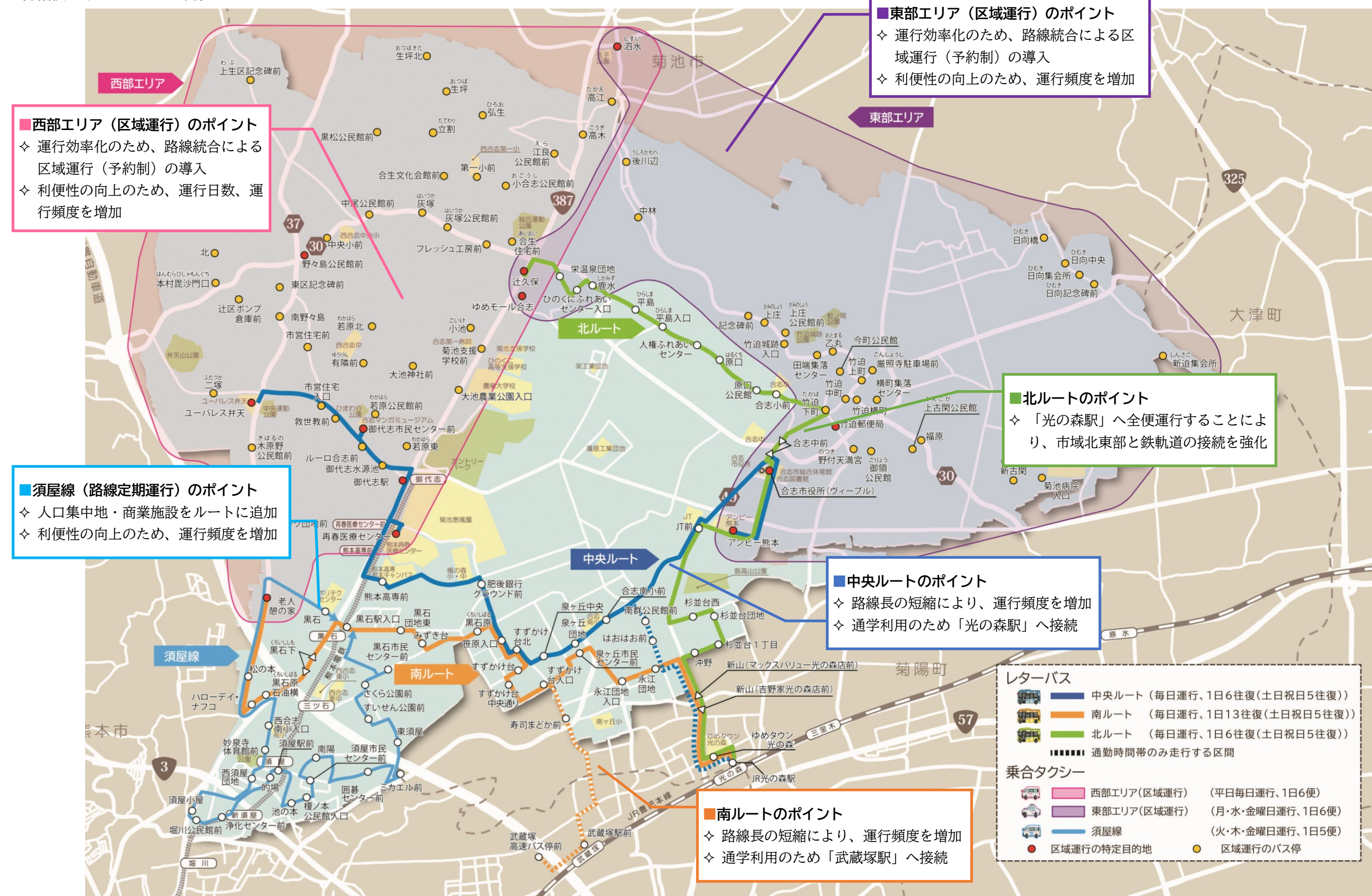
■レターバスの変更点

|       |                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 中央ルート | <ul style="list-style-type: none"><li>●起点を「辻久保」から「ユーパレス弁天」に変更</li><li>●サブルートを設定し、朝夕は通学のために「光の森駅」へ接続</li><li>●平日の所要時間は 47 分⇒40 分に短縮</li><li>●平日の運行本数は 10 便⇒12 便に増便、土日祝日の運行本数は現行（10 便）から変更なし</li></ul>                                   |
| 南ルート  | <ul style="list-style-type: none"><li>●起点を「御代志」から「老人憩の家」に変更</li><li>●「アンビー熊本」から「光の森駅」へ終点に変更</li><li>●サブルートを設定し、朝夕は通学のために「武蔵塚駅」へ運行</li><li>●平日の所要時間は 1 時間 12 分⇒38 分に短縮</li><li>●平日の運行本数は 16 便⇒26 便に増便、土日祝日の運行本数は 14 便⇒10 便に減便</li></ul> |
| 北ルート  | <ul style="list-style-type: none"><li>●「アンビー熊本」から「光の森駅」へ全便終点を変更により、運行距離の増加</li><li>●平日の所要時間は 19 分⇒30 分に増加</li><li>●平日の運行本数は 16 便⇒12 便に減便、土日祝日の運行本数は 14 便⇒10 便に減便</li></ul>                                                             |

■乗合タクシーの変更点

|              |                                                                                                                                                      |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 区域運行①（西部エリア） | <ul style="list-style-type: none"><li>●合生・上生線、合生・御代志線を統合し、区域運行（予約制）を導入</li><li>●一部レターバスの運行範囲を担う</li><li>●週 3 日⇒週 5 日運行に拡充、運行本数は 4 便⇒6 便に増便</li></ul> |
| 区域運行②（東部エリア） | <ul style="list-style-type: none"><li>●後川辺線と日向・新迫線を統合し、区域運行（予約制）を導入</li><li>●週 3 日運行、運行本数は 4 便⇒6 便に増便</li></ul>                                      |
| 路線定期運行（須屋線）  | <ul style="list-style-type: none"><li>●須屋線は現行同様路線定期運行とし、一部ルートを変更（人口集中地・商業施設をルートに追加）</li><li>●週 3 日運行、運行本数は 4 便⇒5 便に増便</li></ul>                      |

■再編後のネットワークと見直しのポイント



5. 再編後のレターバスの運行概要

5-1 中央ルートの運行概要

■現行ルートの課題・市民ニーズ

|          |                                                |
|----------|------------------------------------------------|
| 課題・市民ニーズ | ●現行ルートは、約2人/便であり、利用者が少ない。(参P.1)                |
|          | ●市域北西部(辻久保～御代志間)は、乗合タクシーの運行ルートとの重複区間がある。(参P.2) |
|          | ●地域内幹線として、拠点間を繋げる役割を維持していく必要がある。               |
|          | ●所要時間が長く、利便性が低い。(参P.9)                         |
|          | ●「光の森駅(ゆめタウン光の森)」への市民ニーズが高い。(参P.4)             |

表 現行の運行距離・運行本数等(車両1台で運行)

| 方向           | 運行距離    | 運行本数(平日) | 運行本数(休日) | 運転手の稼働時間・拘束時間(平日)                                     |
|--------------|---------|----------|----------|-------------------------------------------------------|
| 辻久保⇒アンビー熊本方向 | 17.3 km | 5 便      | 5 便      | 始発：7時3分発<br>最終：18時49分着<br>稼働時間：7時間53分<br>拘束時間：11時間46分 |
| アンビー熊本⇒辻久保方向 | 17.5 km | 5 便      | 5 便      |                                                       |
| 計            | —       | 10 便     | 10 便     |                                                       |



図 現行の中央ルート

■再編後のルートの見直しの考え方・狙い

|            |                                                     |
|------------|-----------------------------------------------------|
| 見直しの考え方・狙い | ●乗合タクシーとの重複区間を廃止することにより、所要時間の短縮、運行頻度の増加を図る。         |
|            | ●市域横軸を円滑に移動できるルートに再編し、拠点間の連携を強化する。                  |
|            | ●朝夕の時間帯は光の森駅へ運行することになり、市民ニーズに沿った運行となる。              |
|            | ●住宅が集積している地域(熊本高专周辺、南群公民館周辺)を通過する新ルートを設定し、利用者増を目指す。 |
|            | ★運行本数・運行時刻は、運行事業者と協議を行った上で、運転手の仕業を考慮し設定(参P.8,15)    |

表 再編後の運行距離・運行本数等(車両1台で運行)

| 方向                    | 運行距離                     | 運行本数(平日)    | 運行本数(休日) | 運転手の稼働時間・拘束時間(平日)          |
|-----------------------|--------------------------|-------------|----------|----------------------------|
| ユーパレス弁天⇒アンビー熊本・光の森駅方向 | アンビー方面：10.2 km (-7.1 km) | 6 便 (+1 便)  | 5 便 (—)  | 始発：6時30分発<br>最終：18時51分着    |
| アンビー熊本・光の森駅⇒ユーパレス弁天方向 | 光の森駅方面：10.2 km (-7.1 km) | 6 便 (+1 便)  | 5 便 (—)  |                            |
| 計                     | —                        | 12 便 (+2 便) | 10 便 (—) | 稼働時間：8時間4分<br>拘束時間：12時間21分 |



図 再編後の中央ルート

5-2 南ルートの運行概要

■現行ルートの課題・市民ニーズ

|              |                                                                        |
|--------------|------------------------------------------------------------------------|
| 課題・<br>市民ニーズ | ●現行ルートは、約 11 人/便であり、利用者が多い。(参 P.1)                                     |
|              | ●南部地域は、人口増加・集積により移動需要が高まっているが、 <u>南ルートの所要時間が長く、利便性が低い。</u> (参 P.4, 11) |
|              | ●通学時間帯は、光の森駅まで運行しているが、 <u>最も移動需要がある武蔵塚駅への移動に対応できていない。</u> (参 P.6)      |
|              | ●「 <u>光の森駅(ゆめタウン光の森)</u> 」への市民ニーズが高い。(参 P.4)                           |

表 現行の運行距離・運行本数等(車両 2 台で運行)

| 方向         | 運行距離                  | 運行本数<br>(平日) | 運行本数<br>(休日) | 運転手の稼働時間・<br>拘束時間(平日)              |
|------------|-----------------------|--------------|--------------|------------------------------------|
| 御代志⇒アンビー方向 | アンビー：<br>13.9～21.2 km | 8 便          | 7 便          | 始発：6 時 42 分発<br>最終：20 時 17 分着      |
| アンビー⇒御代志方向 | 光の森駅：<br>19.7～21.4 km | 8 便          | 7 便          |                                    |
| 計          | —                     | 16 便         | 14 便         | 稼働時間：19 時間 24 分<br>拘束時間：26 時間 51 分 |

■再編後のルートの見直しの考え方・狙い

|                                                     |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 見直しの<br>考え方・<br>狙い                                  | ●他のレターバスや乗合タクシーとの分担により、 <u>所要時間の短縮、運行頻度の増加</u> を図る。                                 |
|                                                     | ●市域横軸を円滑に移動できるルートに再編し、 <u>拠点間の連携を強化</u> する。                                         |
|                                                     | ●「 <u>光の森駅</u> 」への起終点変更により、市民ニーズに沿った運行となる。                                          |
|                                                     | ●「 <u>武蔵塚駅</u> 」へのルートを設定し、 <u>通学ニーズに対応</u> する。また、市外及び県外への移動を強化するため、武蔵塚高速バス停との接続を行う。 |
| ★運行本数・運行時刻は、運行事業者と協議を行った上で、運転手の仕業を考慮し設定(参 P.10, 15) |                                                                                     |

表 再編後の運行距離・運行本数等(車両 2 台で運行)

| 方向                | 運行距離                     | 運行本数<br>(平日)    | 運行本数<br>(休日)   | 運転手の稼働時間・<br>拘束時間(平日)              |
|-------------------|--------------------------|-----------------|----------------|------------------------------------|
| 老人憩の家⇒光の森駅・武蔵塚駅方向 | 光の森駅：<br>9.6 km (-10 km) | 13 便<br>(+5 便)  | 5 便<br>(-2 便)  | 始発：6 時 50 分発<br>最終：20 時 3 分着       |
| 光の森駅・武蔵塚駅⇒老人憩の家   | 武蔵塚駅：<br>8.7 km (新規)     | 13 便<br>(+5 便)  | 5 便<br>(-2 便)  |                                    |
| 計                 | —                        | 26 便<br>(+10 便) | 10 便<br>(-4 便) | 稼働時間：16 時間 47 分<br>拘束時間：26 時間 17 分 |



図 現行の南ルート



図 再編後の南ルート

5-3 北ルートの運行概要

■現行ルートの課題・市民ニーズ

|          |                                                                                                       |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 課題・市民ニーズ | ●現行ルートは、約2人/便であり、利用者が少ない。(参P.1)<br>●鉄道駅との接続は、朝夕の2便/日となっており、交通の便が悪い。市域北東部と鉄軌道との接続を維持・強化する必要がある。(参P.14) |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|

表 現行の運行距離・運行本数等(車両1台で運行)

| 方向              | 距離                                    | 運行本数(平日) | 運行本数(休日) | 運転手の稼働時間・拘束時間(平日)           |
|-----------------|---------------------------------------|----------|----------|-----------------------------|
| 辻久保⇒アンビー・光の森駅方向 | アン・光の森：6.1～10.3 km<br>辻久保：6.3～11.5 km | 8便       | 7便       | 始発：6時42分発<br>最終：19時37分着     |
| アンビー・光の森駅⇒辻久保方向 |                                       | 8便       | 7便       |                             |
| 計               | —                                     | 16便      | 14便      | 稼働時間：5時間10分<br>拘束時間：12時間55分 |

■再編後のルートの見直しの考え方・狙い

|            |                                                                                                                          |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 見直しの考え方・狙い | ●全便鉄道駅を起終点に変更することで、鉄軌道との接続を強化する。<br>●「光の森駅」への起終点変更により、拠点間の連携を強化する。<br>★運行本数・運行時刻は、運行事業者と協議を行った上で、運転手の仕業を考慮し設定(参P.13, 15) |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

表 再編後の運行距離・運行本数等(車両1台で運行)

| 方向         | 距離          | 運行本数(平日)  | 運行本数(休日)  | 運転手の稼働時間・拘束時間(平日)          |
|------------|-------------|-----------|-----------|----------------------------|
| 辻久保⇒光の森駅方向 | 11.5 km (—) | 6便 (-2便)  | 5便 (-2便)  | 始発：6時50分発<br>最終：18時47分着    |
| 光の森駅⇒辻久保方向 |             | 6便 (-2便)  | 5便 (-2便)  |                            |
| 計          | —           | 12便 (-4便) | 10便 (-4便) | 稼働時間：6時間7分<br>拘束時間：11時間57分 |



図 現行の北ルート

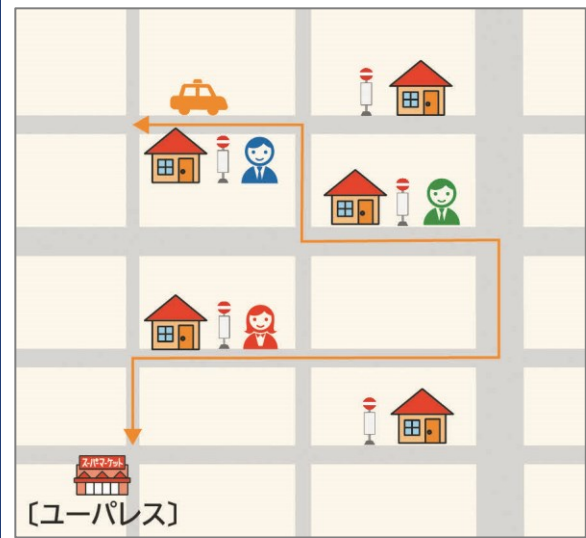


図 再編後の北ルート

6. 再編後の乗合タクシーの運行概要

①西部エリア

- 予約制の区域運行
- 予約があったバス停だけを結ぶ形で運行し、エリア内の「特定目的地」まで輸送



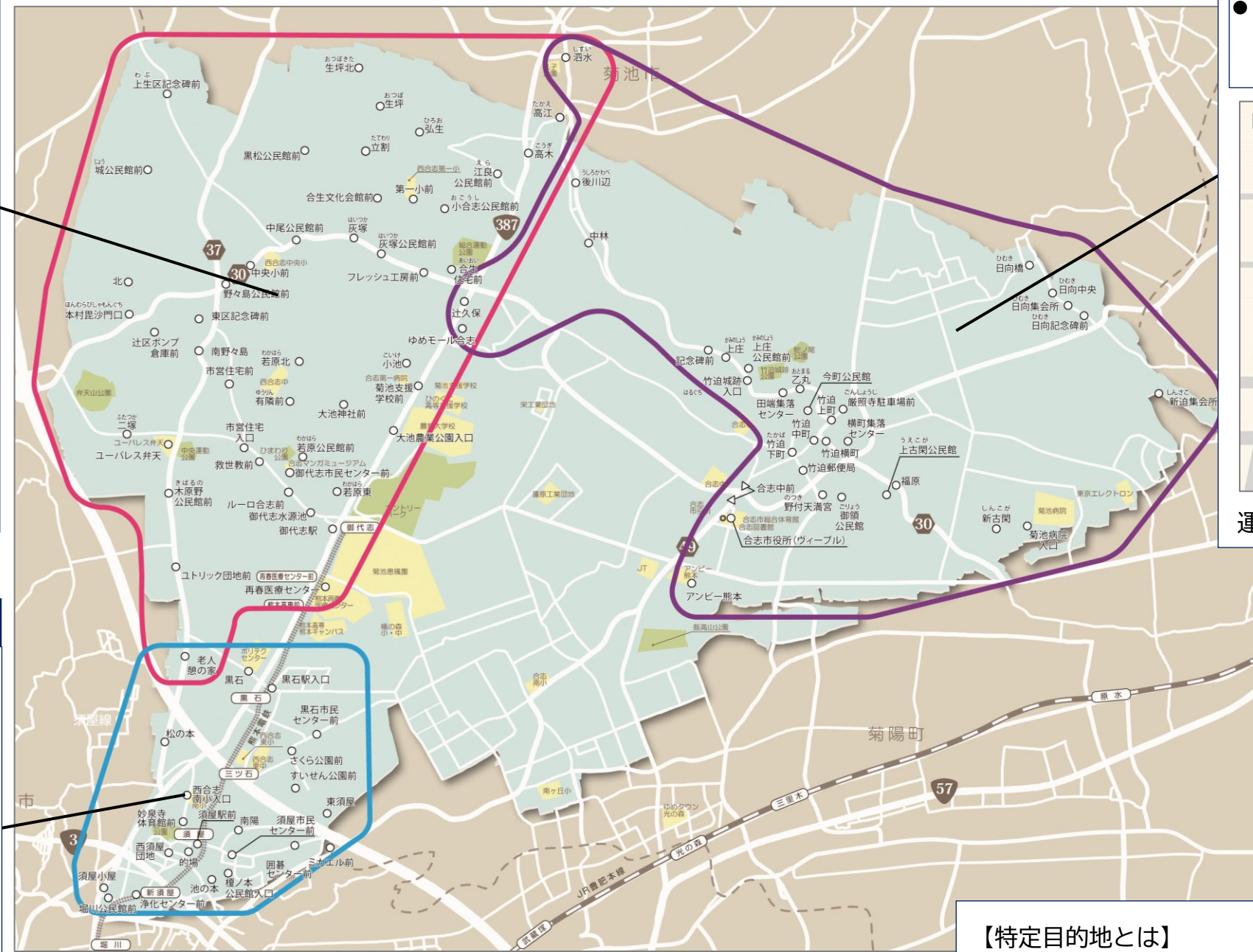
運行形態のイメージ【区域運行】

③須屋線

- ルートを一部変更し、路線定期運行
- 決まった路線、決まった時刻を運行

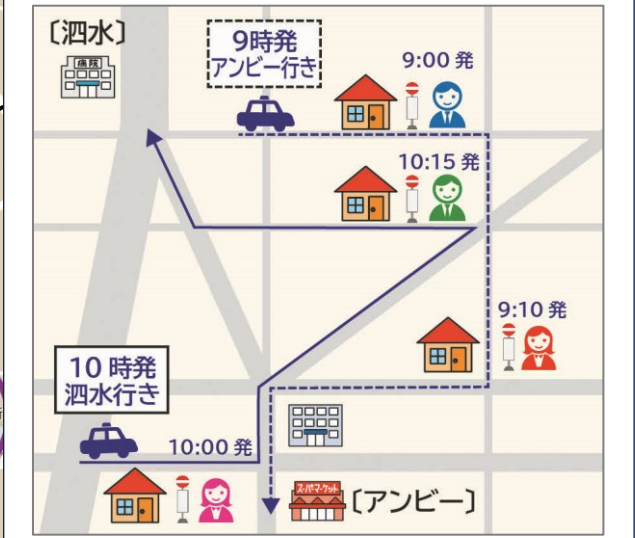


運行形態のイメージ【路線定期運行】



②東部エリア

- 方向別（市役所・アンビー行、泗水行）の予約制の区域運行
- 「方向別」の運行時間を設定、予約があったバス停だけを結ぶ形で運行し、エリア内の「特定目的地」まで輸送



運行形態のイメージ【区域運行(方向別)】

【特定目的地とは】

- 乗用タクシー事業と“線引き”を行うため、「特定目的地」を設定（目的地を限定）

|         | 降車 | 居住地側バス停 | 特定目的地 |
|---------|----|---------|-------|
| 乗車      |    |         |       |
| 居住地側バス停 |    | ×       | ○     |
| 特定目的地   |    | ○       | ○     |

【乗降のルール】

- 右図参照
- 乗降場所は、特定目的地を絡めた移動に限定する。

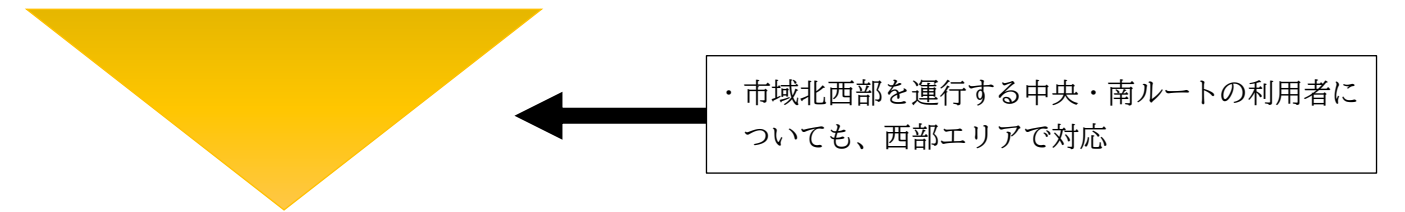
6-1 西部エリアの運行概要

■現行ルートの課題・市民ニーズ(参 P.16)

|          |                                                                                                                                                               |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 課題・市民ニーズ | ●市域北部の人口が少ないことも起因しているが、利用者が少ないバス停も多く、 <u>市民の移動ニーズに沿った運行ルートとなっていない。</u><br>●1 便当たりの利用者数が少ないことや空便運行が目立つ路線があり、 <u>運行が効率的でない。</u><br>●レターバスと乗合タクシーのルートの一部重複が見られる。 |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

表 現行の運行概要

| 路線名     | 運行日   | 運行本数  | 運行時刻           | 車両タイプ |
|---------|-------|-------|----------------|-------|
| 合生・上生線  | 火・木・土 | 4 便/日 | 8、11、11、15 時台  | 4 人乗り |
| 合生・御代志線 | 月・水・金 | 4 便/日 | 10、11、13、15 時台 | 9 人乗り |



■再編後のルートの見直しの考え方・狙い

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 見直しの考え方・狙い | ●西部エリア（4 ルート）の移動サービスを統合し、 <u>予約制の区域運行とする。</u><br>● <u>現行ルートで対応できなかった移動需要への対応を可能とする。</u> （再春医療センター、ゆめモール合志他）<br>●予約制の導入により空便運行をなくし、 <u>運行の効率化を図る。</u><br>●レターバスの運行範囲を乗合タクシーに転換するため、 <u>極端な利便性低下にならないよう平日毎日運行とする。</u><br>★運行本数・運行時刻は、パーソントリップ調査結果や利用実態、路線統合を考慮した上で設定(参 P.17,18) |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

表 再編後の運行概要

| 路線名   | 運行日                   | 運行本数            | 運行時刻                | 車両タイプ |
|-------|-----------------------|-----------------|---------------------|-------|
| 西部エリア | 月・火・水・木・金<br>(+2 日/週) | 6 便/日<br>(+2 便) | 9、10、11、12、14、17 時台 | 9 人乗り |

■特定目的地及び居住地側バス停の設定

|       |                                                                                                                                                      |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 特定目的地 | ●現行ルート上にバス停が存在する行政・商業・医療施設・交通拠点施設等の <u>日常生活で利用する機会が多い施設を特定目的地として設定する。</u><br>⇒その他、令和 6 年 5 月に開業した「商業施設（ゆめモール合志）」、また利用者が一部見られる「泗水」「老人憩の家」を特定目的地に追加する。 |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



図 現行の路線図



図 再編後の路線図

●特定目的地は 9 箇所

泗水、辻久保、ユーパレス弁天、御代志市民センター前、御代志、再春医療センター、ゆめモール合志、老人憩の家、野々島公民館前

●居住地側バス停は 39 箇所

主に現行ルート（合生・上生線、合生・御代志線、中央ルート、南ルート）のバス停を踏襲

図 特定目的地・バス停の位置

6-2 東部エリアの運行概要

■現行ルートの課題・市民ニーズ(参 P. 19)

|          |                                                                                                                                                                                                             |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 課題・市民ニーズ | ●市域北部の人口が少ないことも起因しているが、利用者が少ないバス停も多く、 <u>市民の移動ニーズに沿った運行ルート</u> となっていない。<br>●1 便当たりの利用者数が少ないことや空便運行が目立つ路線があり、 <u>運行が効率的でない</u> 。<br>●ルートの設定上、泗水方面行きの移動需要と合志市役所・アンビー熊本方面行きの移動需要が混在しており、 <u>目的地が2 極化</u> している。 |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

表 現行の運行概要

| 路線名    | 運行日   | 運行本数  | 運行時刻          | 車両タイプ |
|--------|-------|-------|---------------|-------|
| 後川辺線   | 火・木・土 | 4 便/日 | 8、9、11、13 時台  | 4 人乗り |
| 日向・新迫線 | 月・水・金 | 4 便/日 | 9、11、13、15 時台 | 4 人乗り |

■再編後のルートの見直しの考え方・狙い

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 見直しの考え方・狙い | ●西部エリア（2 ルート）の移動サービスを統合し、 <u>方向性（市役所・アンビー行、泗水行）を持った予約制の区域運行</u> とする。<br>●2 ルートを網羅する形で運行範囲を設定し、 <u>現行ルートで対応できなかった移動需要への対応を可能</u> とする。（ゆめモール合志他）<br>●予約制の導入により空便運行をなくし、 <u>乗車率を高めることで、運行の効率化を図る</u> 。<br>★運行本数・運行時刻は、パーソントリップ調査結果や利用実態、路線統合を考慮した上で設定(参 P. 20, 21) |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

表 再編後の運行概要

| 路線名   | 運行日   | 運行本数            | 運行時刻                                            | 車両タイプ |
|-------|-------|-----------------|-------------------------------------------------|-------|
| 東部エリア | 月・水・金 | 6 便/日<br>(+2 便) | 9 (ア)、10 (泗)、12 (ア)、<br>14 (泗)、15 (ア)、16 (泗) 時台 | 4 人乗り |

(ア)：アンビー熊本方面行き (泗)：泗水方面行き

■特定目的地及び居住地側バス停の設定

|       |                                                                                                                                                       |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 特定目的地 | ●現行ルート上にバス停が存在する行政・商業・医療施設・交通拠点施設等の <u>日常生活で利用する機会が多い施設を特定目的地として設定</u> する。<br>⇒その他、令和 6 年 5 月に開業した「商業施設（ゆめモール合志）」、また利用者が一部見られる「泗水」「竹迫郵便局」を特定目的地に追加する。 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



図 現行の路線図

- 特定目的地は 6 箇所**  
泗水、辻久保、合志市役所（ヴィーブル）、アンビー熊本、ゆめモール合志、竹迫郵便局
- 居住地側バス停は 30 箇所**  
主に現行ルート（後川辺線、日向・新迫線）のバス停を踏襲

図 特定目的地・バス停の位置

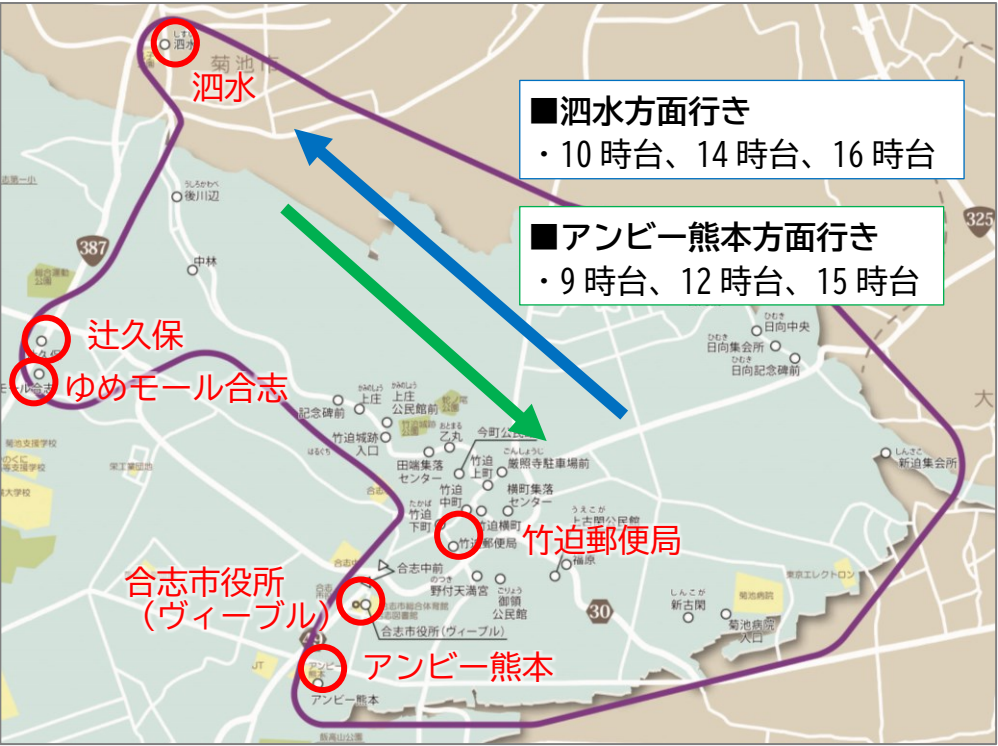


図 再編後の路線図

6-3 須屋線の運行概要

■現行ルートの課題・市民ニーズ(参 P. 22)

|          |                                                                             |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 課題・市民ニーズ | ●「老人憩の家」への送迎手段としての利用がメインとなっており、 <u>買い物等他の移動ニーズに対応できる運行ルートとなっていない。</u>       |
|          | ●平日の利用者は一定数みられるが、 <u>土曜日の利用者は比較的少ない。</u>                                    |
|          | ●須屋エリアの日常の買い物場所として、麻生田周辺や武蔵ヶ丘周辺等の近隣市外が多くなっているが、 <u>近隣市外への交通手段が確保されていない。</u> |

表 現行の運行距離・運行本数等(車両1台で運行)

| 方向                              | 距離      | 運行日   | 運行本数 | 運行時刻           | 1便当たりの所要時間 |
|---------------------------------|---------|-------|------|----------------|------------|
| 右回り(黒石駅入口⇒東須屋⇒須屋小屋⇒老人憩の家⇒黒石駅入口) | 10.6 km | 火・木・土 | 2 便  | 10(右)、12(右) 時台 | 28 分       |
| 左回り(黒石駅入口⇒老人憩の家⇒須屋小屋⇒東須屋⇒黒石駅入口) |         |       | 2 便  | 13(左)、14(左) 時台 |            |
| 計                               | —       | —     | 4 便  | —              | —          |



図 現行の須屋線

■再編後のルートの見直しの考え方・狙い

|            |                                                                                                             |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 見直しの考え方・狙い | ●須屋エリアは現行同様、 <u>路線定期運行とする。</u><br>⇒区域運行とすると、老人憩の家への送迎バスとなる懸念                                                |
|            | ●利便性の向上のため <u>運行本数を増やし、利用実態に合わせ土曜日の運行を廃止する。</u>                                                             |
|            | ●一部ルートを変更することで、 <u>現行ルートで対応できなかった移動需要への対応を可能とする。</u><br>★運行本数・運行時刻は、パーソントリップ調査結果や利用実態を考慮した上で設定(参 P. 22, 23) |

表 再編後の運行距離・運行本数等(車両1台で運行)

| 方向                              | 距離                   | 運行日             | 運行本数          | 運行時刻                 | 1便当たりの所要時間      |
|---------------------------------|----------------------|-----------------|---------------|----------------------|-----------------|
| 右回り(黒石駅入口⇒東須屋⇒須屋小屋⇒老人憩の家⇒黒石駅入口) | 11.8 km<br>(+1.2 km) | 火・木・金<br>(曜日変更) | 2 便<br>(—)    | 9(右)、12(右) 時台        | 38 分<br>(+10 分) |
| 左回り(黒石駅入口⇒老人憩の家⇒須屋小屋⇒東須屋⇒黒石駅入口) |                      |                 | 3 便<br>(+1 便) | 10(左)、13(左)、14(左) 時台 |                 |
| 計                               | —                    | —               | 5 便<br>(+1 便) | —                    | —               |



図 再編後の須屋線

