

第 44 回合志市地域公共交通協議会 次第

平成 30 年 5 月 28 日（月）10 : 00～

合志庁舎 2 階大会議室

1 開会

2 委嘱状交付（代表）

3 会長及び副会長選出

4 報告

報告事項

（1）平成 29 年度コミュニティバス運行実績報告について 資料 1

（2）平成 29 年度合志市総合公共交通分析業務委託報告について 資料 2

5 議題

協議事項

（1）コミュニティバス運行事業評価について 資料 3

（2）平成 30 年度事業計画（案）について 資料 4

（3）合志市生活交通確保維持改善計画（案）について 資料 5

6 その他

7 閉会

平成29年度コミュニティバス運行実績報告

平成29年度レターバス運行実績等一覧

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
運行経費(円) a	3,865,433	3,681,912	3,902,539	3,981,912	4,019,018	3,865,433	4,000,465	3,865,433	3,865,433	3,730,400	3,613,921	4,000,465	46,392,364
運賃収入(円) b	780,390	771,560	743,050	817,350	875,410	716,745	783,850	644,820	821,300	668,130	622,445	907,195	9,152,245
委託料(円) c	3,085,043	2,910,352	3,159,489	3,164,562	3,143,608	3,148,688	3,216,615	3,220,613	3,044,133	3,062,270	2,991,476	3,093,270	37,240,119
収支率 (b÷a)×100	20.2%	21.0%	19.0%	20.5%	21.8%	18.5%	19.6%	16.7%	21.2%	17.9%	17.2%	22.7%	19.7%
利用者数(人) e	6,440	6,002	5,638	6,182	6,331	5,510	5,953	5,576	6,114	4,956	4,946	6,722	70,370
運行日数(日) f	30	31	30	31	31	30	31	30	30	29	28	31	362
運行便数(便) g	340	350	344	350	350	340	352	340	340	328	318	352	4,104
1便当たり利用者数 e÷g	18.9	17.1	16.4	17.7	18.1	16.2	16.9	16.4	18.0	15.1	15.6	19.1	17.1
市民一人当たり負担額(円)※	59	56	61	61	60	61	62	62	59	59	58	60	716
H27年度利用者数(人)h	6,591	7,195	6,925	7,650	8,166	6,792	6,276	5,279	6,085	5,342	5,331	6,679	78,311
対27年比 e÷h	0.98	0.83	0.81	0.81	0.78	0.81	0.95	1.06	1.00	0.93	0.93	1.01	0.90

※市民一人当たり負担額については、H29.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 51,978 人より算出

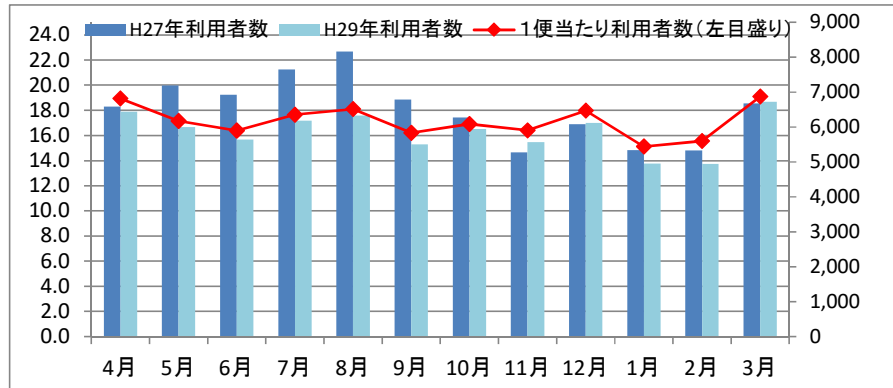


図1-1. 月別利用者数(H27、H29年度)、1便当たり利用者数(H29年度)の推移

レターバスのH29年度利用者数は減少した。対27年比(4月～3月)をみると、約90%となった。

要因として考えられることは、H26年度をピークにレターバス利用者は減少していたが、追い討ちをかけるように昨年度の熊本地震による利用者の減少が加速し、利用者が大幅に減少したのではないかと考えられる。今後の利用者数については想定が難しくなっている。

H29年乗降調査によると新規利用者も右回り(29%)、左回り(16%)両方で1割以上の市民の利用が出てきてはいる。

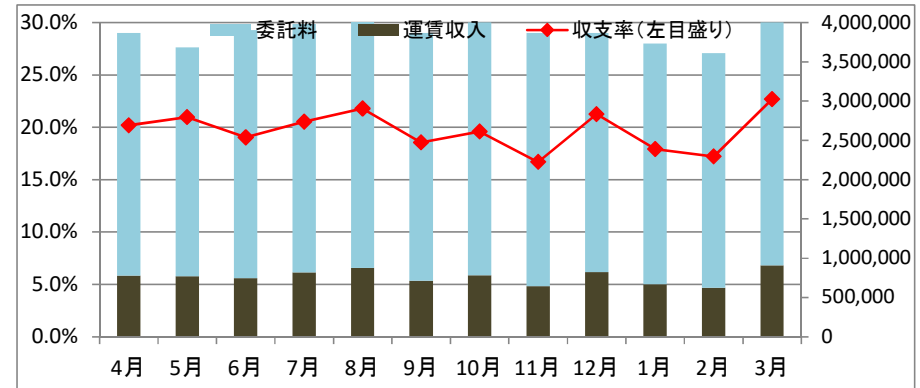


図1-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H29年度)

委託料は、運行経費(月当たり総運行距離×運行キロ単価)から運賃収入を差し引いた額であり、月ごとの運行便数によって変動している。

利用者減少と運行経費の増加により、委託料(赤字補填額)は増加となっている。

(H27年4月～3月の委託料: 31,679千円)

収支率はH27年度全体の22.9%に対し、H29年度全体では19.7%と下回っており、前年度よりは収支率は低くなった。

平成29年度循環バス運行実績等一覧

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
運行経費(円) a	766,643	766,643	766,643	766,643	825,616	766,643	766,643	766,643	766,643	766,643	707,670	825,616	9,258,689
運賃収入(円) b	59,660	60,760	55,540	45,940	55,310	55,590	62,990	51,850	55,410	47,500	47,500	53,910	651,960
委託料(円) c	706,983	705,883	711,103	720,703	770,306	711,053	703,653	714,793	711,233	719,143	660,170	771,706	8,606,729
収支率 (b÷a)×100	7.8%	7.9%	7.2%	6.0%	6.7%	7.3%	8.2%	6.8%	7.2%	6.2%	6.7%	6.5%	7.0%
利用者数(人) e	479	513	431	397	487	426	497	435	446	376	374	426	5,287
運行日数(日) f	26	26	26	26	28	26	26	26	26	26	24	28	314
運行便数(便) g	104	104	104	104	112	104	104	104	104	104	96	112	1,256
1便当たり利用者数 e÷g	4.6	4.9	4.1	3.8	4.3	4.1	4.8	4.2	4.3	3.6	3.9	3.8	4.2
市民一人当たり負担額(円)※	14	14	14	14	15	14	14	14	14	14	13	15	166
H27年度利用者数(人)h	702	661	667	668	598	692	537	463	508	442	452	602	6,992
対27年比 e÷h	0.68	0.78	0.65	0.59	0.81	0.62	0.93	0.94	0.88	0.85	0.83	0.71	0.76

※市民一人当たり負担額については、H29.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 51,978 人より算出

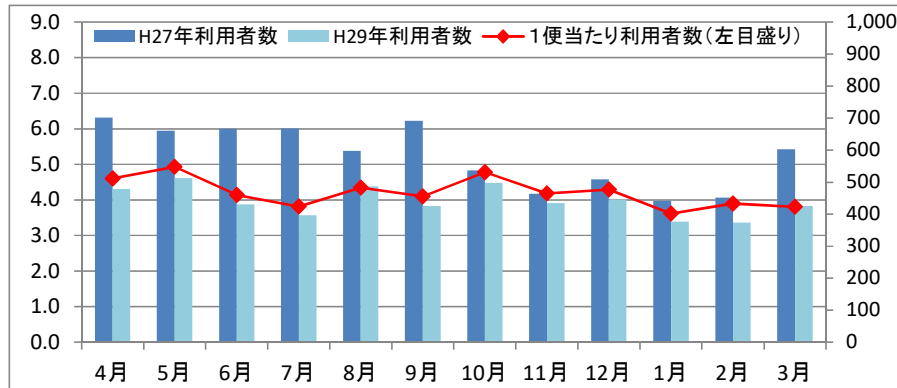


図2-1. 月別利用者数(H27、H29年度)、1便当たり利用者数(H29年度)の推移

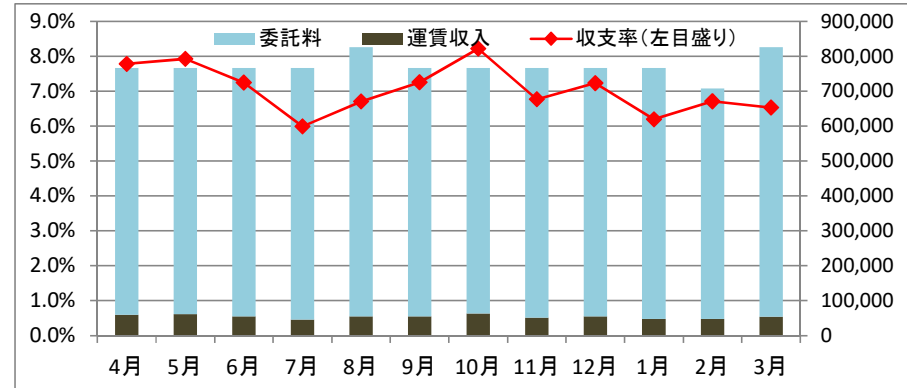


図2-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H29年度)

循環バスのH29年度利用者数は減少した。対H27年比(4月～3月)をみると、76%と低い利用者数だった。

循環バスについても前年度の熊本地震の影響により、4～5月は利用者が大幅に減った後は利用者は前年少しずつ回復してきているが、いまだ、離れていった利用者は完全には戻ってきていない。また、循環バス須屋線のダイヤ改正に伴う問い合わせもいまだにあることから、定期での利用者の減少の要因の1つと考えられる。

乗降調査では利用者は固定客が9割で60代以上の利用者が多く

収支率はH27年度全体の10.4%に対し、H29年度実績では7.0%と下回っている。

利用者は減少と運行経費の増加により、委託料(赤字補填額)は増加となっている。

(H27年4月～3月の委託料: 7,165千円)

平成29年度乗り合いタクシー運行実績等一覧

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
運行経費(円) a	791,830	791,830	791,830	791,830	852,740	791,830	791,830	791,830	791,830	791,830	721,470	852,740	9,553,420
運賃収入(円) b	44,550	44,570	40,190	35,710	45,900	37,040	38,040	49,730	37,800	37,510	31,380	43,940	486,360
委託料(円) c	752,480	747,260	754,240	758,720	812,040	754,790	753,790	744,700	754,030	758,360	690,090	815,960	9,096,460
収支率 (b÷a)×100	5.6%	5.6%	5.1%	4.5%	5.4%	4.7%	4.8%	6.3%	4.8%	4.7%	4.3%	5.2%	5.1%
利用者数(人) e	268	307	277	276	299	290	287	308	284	255	244	305	3,400
運行日数(日) f	39	39	39	39	42	39	39	39	39	39	36	42	471
運行便数(便) g	143	143	143	143	154	143	143	143	143	143	132	154	1,727
1便当たり利用者数 e÷g	1.9	2.1	1.9	1.9	1.9	2.0	2.0	2.2	2.0	1.8	1.8	2.0	2.0
市民一人当たり負担額(円)※	14	14	15	15	16	15	15	14	15	15	13	16	175
H27年度利用者数(人)h	373	336	348	354	301	420	405	357	408	383	344	416	4,445
対27年比 e÷h	0.72	0.91	0.80	0.78	0.99	0.69	0.71	0.86	0.70	0.67	0.71	0.73	0.76

※市民一人当たり負担額については、H29.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 51,978 人より算出

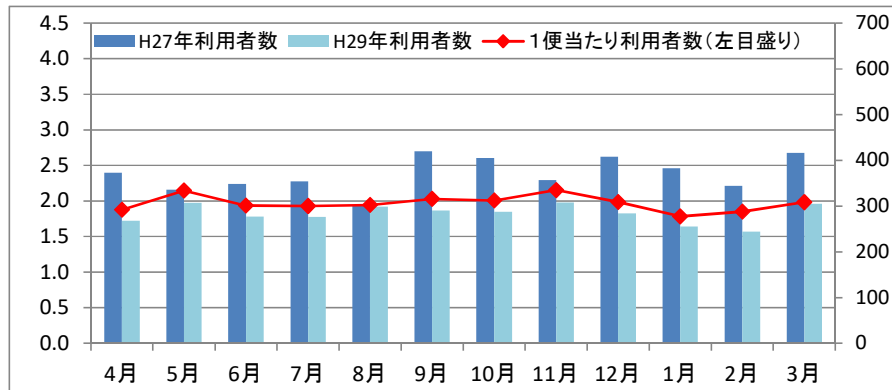


図3-1. 月別利用者数(H27、H29年度)、1便当たり利用者数(H29年度)の推移

乗合いタクシーのH29年度利用者数は減少した。対H27年度比(4月～3月)をみると、約76%と減少した。
熊本地震の影響で乗らなくなった利用者が減少したと推測されたが、ドライバーによると高齢の利用者で外には出なくなったりする人はいたが、定期利用者は震災以降もそこまで変わらなかつたことだった。

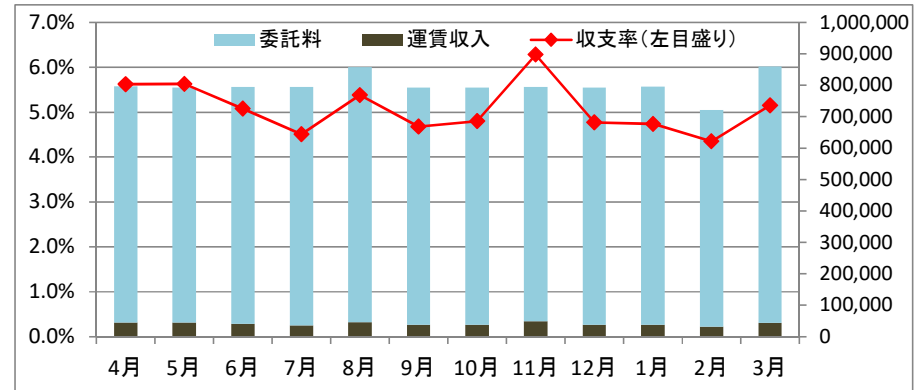


図3-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H29年度)

収支率はH27年度全体の5.5%に対し、H29年度実績では5.1%と若干下回っている。
利用者は減少の影響により委託料(赤字補填額)は若干増加となっている。
(H27年4月～3月の委託料:8,964千円)

平成 29 年度 合志市総合公共交通分析業務委託

報 告 書

目 次

1. 業務概要	1
2. 合志市コミュニティバス等の課題整理	3
2-1 コミュニティバスの利用状況等の推移	3
2-2 財政状況から見た課題	6
2-3 公共交通網形成計画の見直しについて	7
3. コミュニティ交通の利用状況分析と対応方針案の検討	8
4. 公共交通の維持存続のための工夫	16

平成 30 年 3 月
熊本県 合志市

1. 業務概要

(1) 業務の目的

合志市では、平成 20 年に「合志市地域公共交通協議会」を設置し、地域の公共交通に関する計画を策定するとともに、様々な形態の公共交通について見直しを行いながら運行してきた。

そのような状況の中、平成 25 年に施行された「交通政策基本法」のもと、平成 28 年 3 月には、「地域公共交通網形成計画」(以下“形成計画”と表記)を策定し、基本方針に従った事業を進めているところであるが、持続可能な交通体系とするために財政的な視点からの工夫等の検討も必要と成っている。

そこで、合志市の公共交通のあり方に資する事を目的として、本業務を実施した。

なお、本業務を進める上で、公共交通作業部会での意見を踏まえた検討を行った。

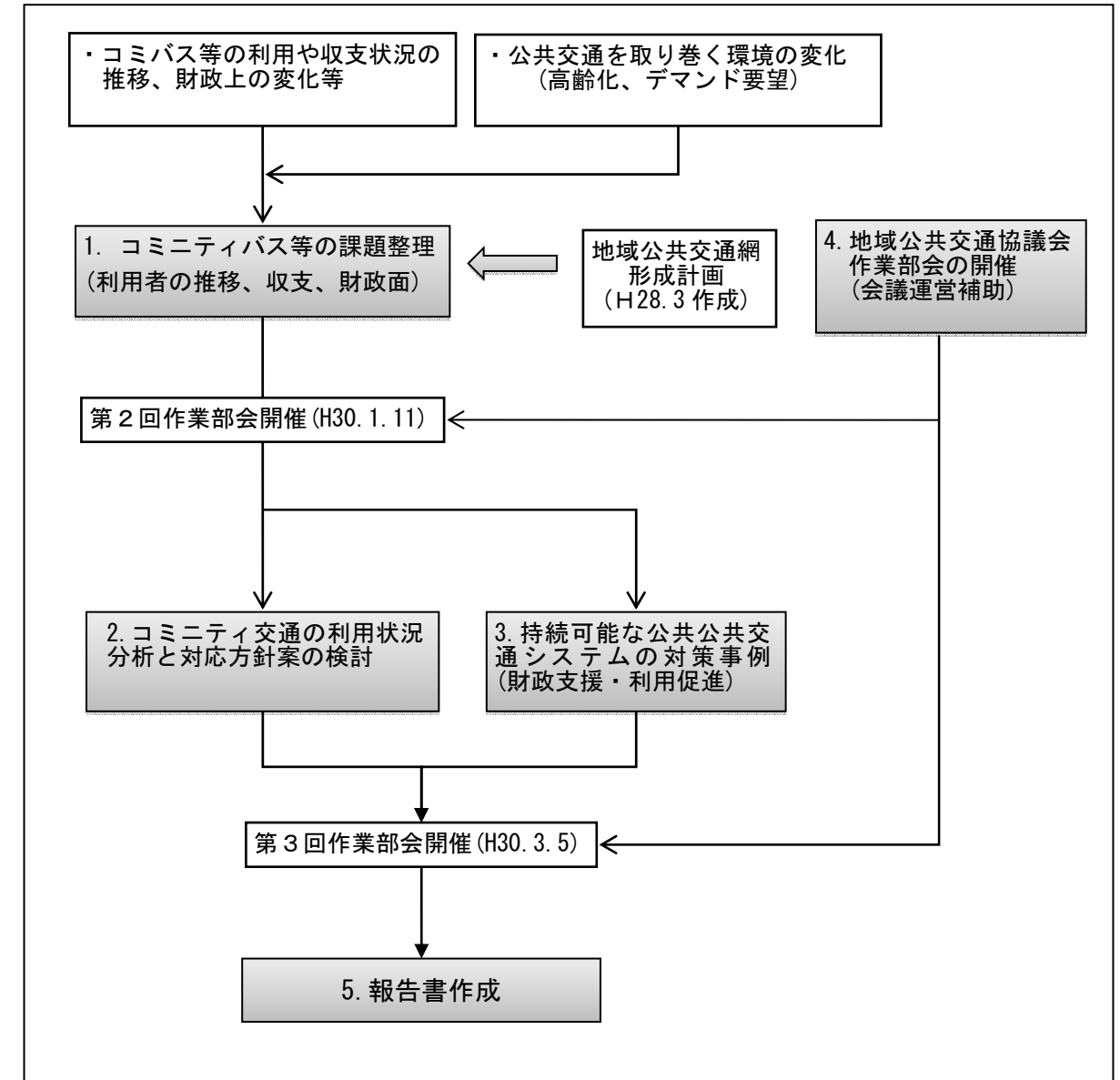


出典：合志市地域公共交通網形成計画

▲ 参考位置図(現在のコミュニティバス路線図)

(2) 検討フロー

本業務は、下記の検討フローに基づいて実施した。



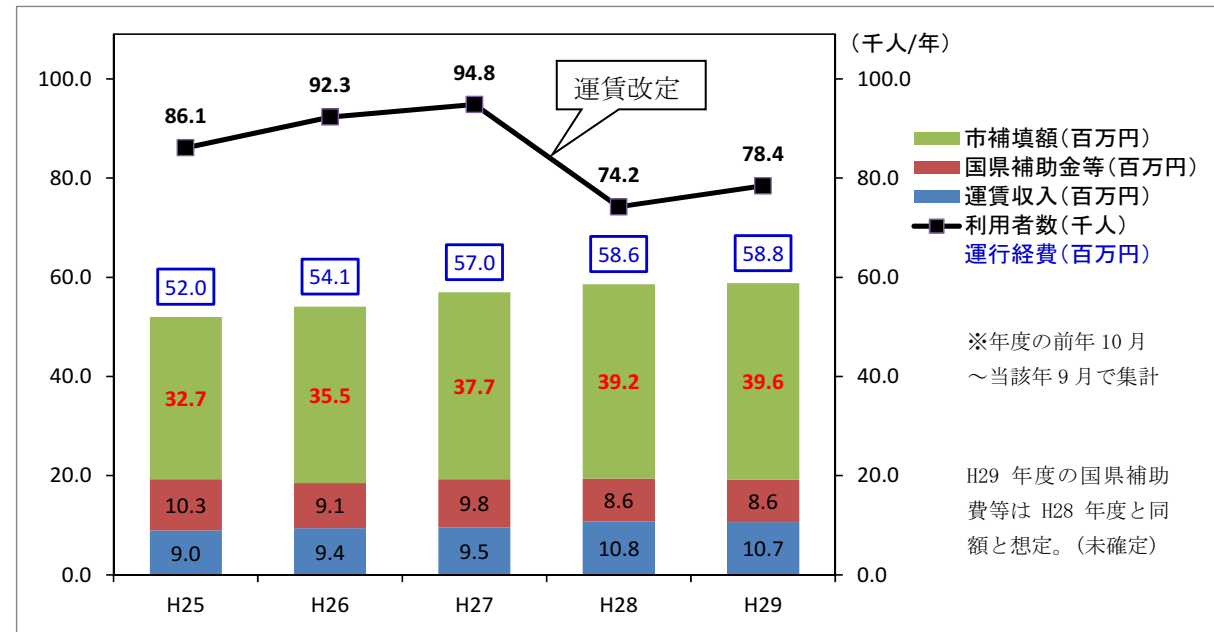
▲ 検討フロー

2. 合志市コミュニティバス等の課題整理

2-1 コミュニティバスの利用状況等の推移

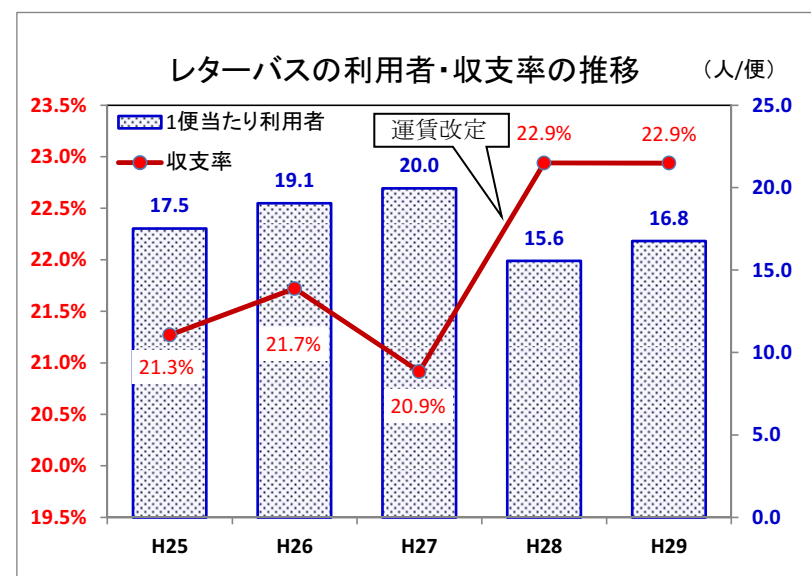
(1) 増加の一途を辿る市補填金(コミバス合計)

- 合志市のコミュニティバスに関する利用者や運行経費等の推移を見ると、下図に示す通り H27 年 10 月の運賃改定(100 円→150 円)により運賃収入は微増しているが、利用者数は減少している。
- H28 年 4 月は熊本地震が発生したため、単純比較は難しいが H29 年度(H28. 10～H29. 9)の利用者数も 78.4 千人と H27 年度(94.8 千人)に比べて約 16% 利用者が減少したままである。
- 一方で運行経費を賄うために市が負担する補填額は、国県補助金減少の影響もあり H25 年度では、32.7 百万円であったものが、H28 年度では 39.2 百万円と 3 年間で 6.5 百万円/年増加している。



(2) レターバス(左回り・右回り_平日各6便土日祝5便)利用者等の推移

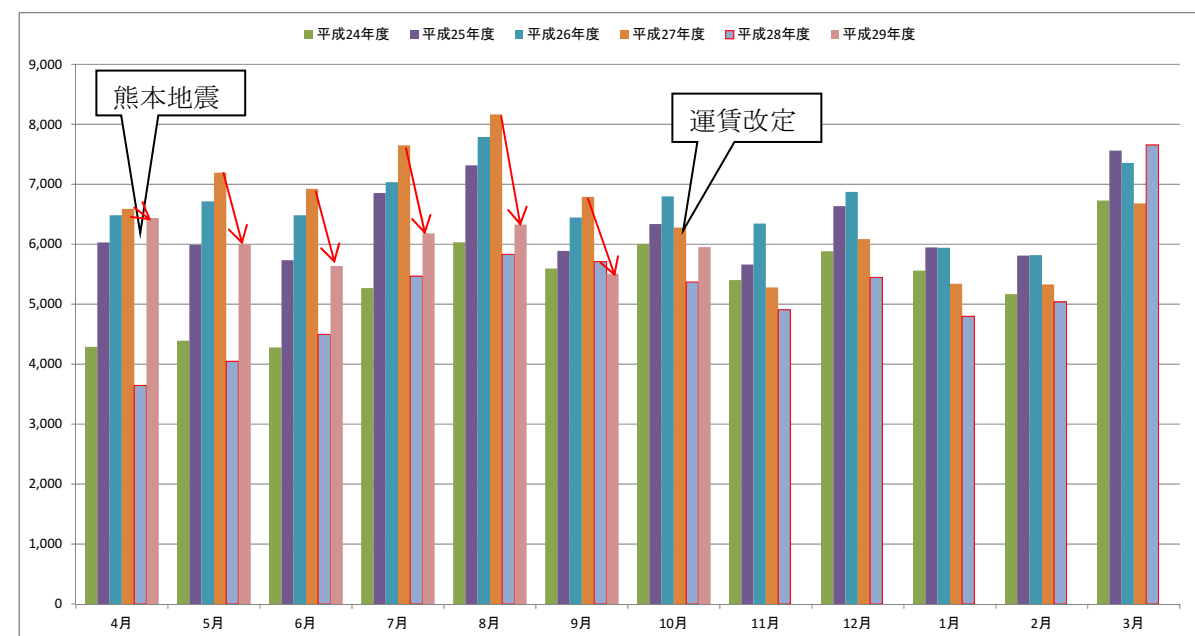
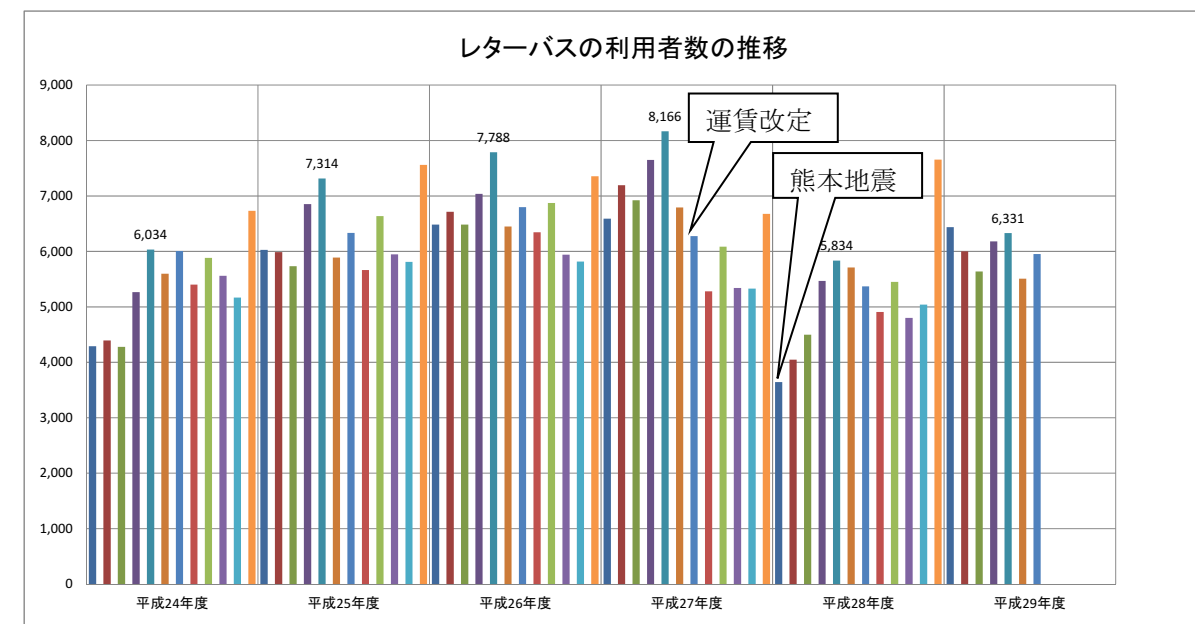
- 運賃改定により収支率は向上したが、1 便当たりの利用者は減少
- 震災後 1 年経過した 4 月～9 月の料金改定前後の利用者(H27 年と H29 年の対比)を見ると、いずれの月も運賃改定前に比べて利用者は減少
- 結果として運賃改定が、委託料(運行経費—運賃収入)の減少に結び付いておらず、国県からのバス事業への補助金が減少する中、市補填金の削減へは寄与していないのが現状
- 今後の利用者の推移に着目



●レターバス

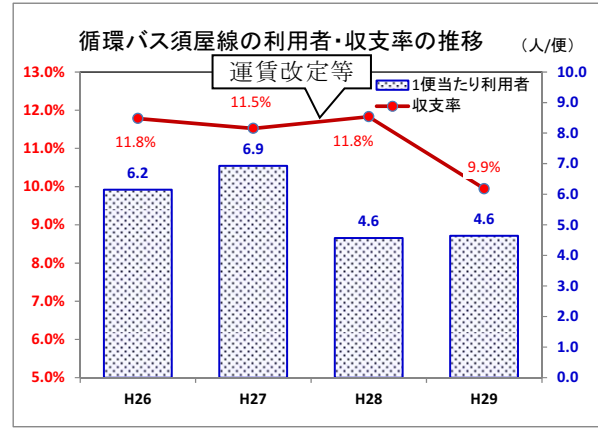
年度	H25	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	35,998	37,350	39,816	40,937	41,088
運賃収入(千円)	7,657	8,113	8,328	9,391	9,425
委託料(千円)	28,341	29,237	31,489	31,546	31,663
収支率	21.3%	21.7%	20.9%	22.9%	22.9%
利用者数(人)	72,564	78,911	82,452	64,193	69,322
運行日数(日)	365	365	365	364	365
運行便数(便)	4,140	4,140	4,130	4,126	4,134
1便当たり利用者数(人)	17.5	19.1	20.0	15.6	16.8
市民一人当たり負担額(円/年)	584	594	628	621	614
前年度利用者数(人)	51,376	72,564	78,911	82,452	64,193
対前年比	1.41	1.09	1.04	0.78	1.08

※年度の数字は前年10月～当該年9月で集計



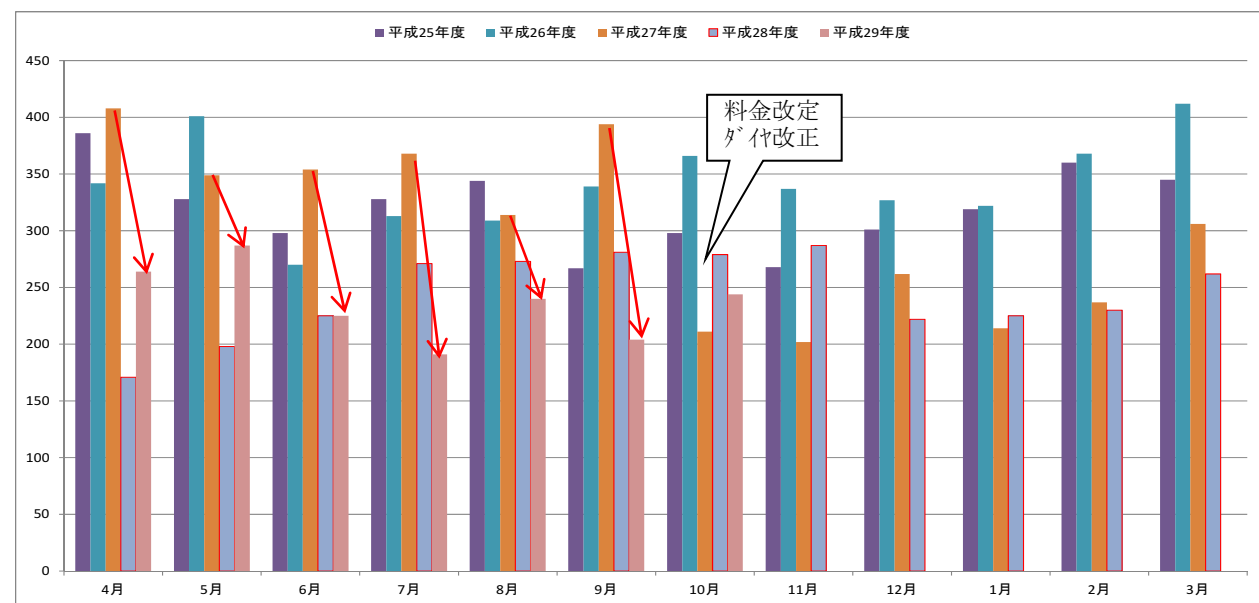
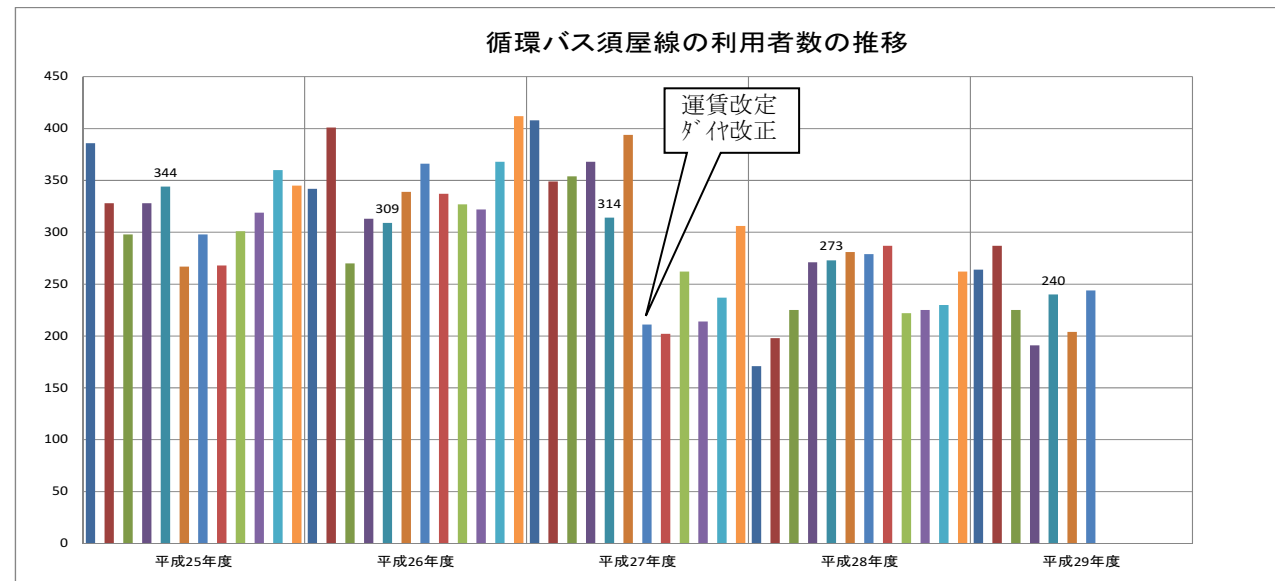
(3) 循環バス須屋線(火・木・土2往復)利用者等の推移

- ・運賃改定とレターバスへの接続ダイヤ改正を実施したが、結果として利用者減少が顕著なため、収支率の改善も見られない状況
- ・詳細な分析が必要ではあるが、1便当たりの平均利用者が乗合タクシーで対応可能なレベルと成っており、抜本的な見直しが必要



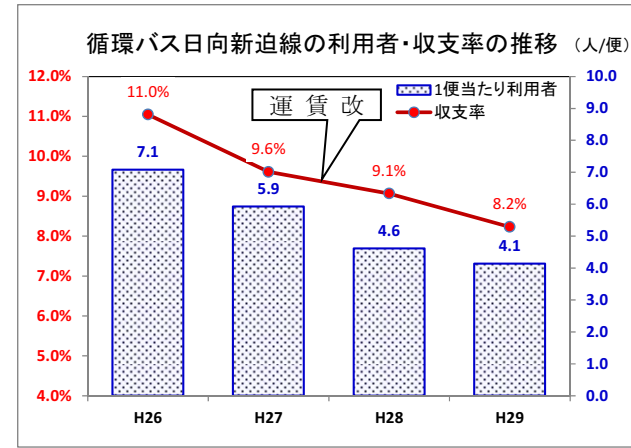
●循環バス須屋線				
年度	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	3,280	3,471	3,588	3,623
運賃収入(千円)	387	400	424	360
委託料(千円)	2,893	3,071	3,164	3,262
収支率	11.8%	11.5%	11.8%	9.9%
利用者数(人)	3,865	4,319	2,851	2,916
運行日数(日)	157	156	156	157
運行便数(便)	628	623	624	628
1便当たり利用者数(人)	6.2	6.9	4.6	4.6

※年度の数字は前年10月～当該年9月で集計



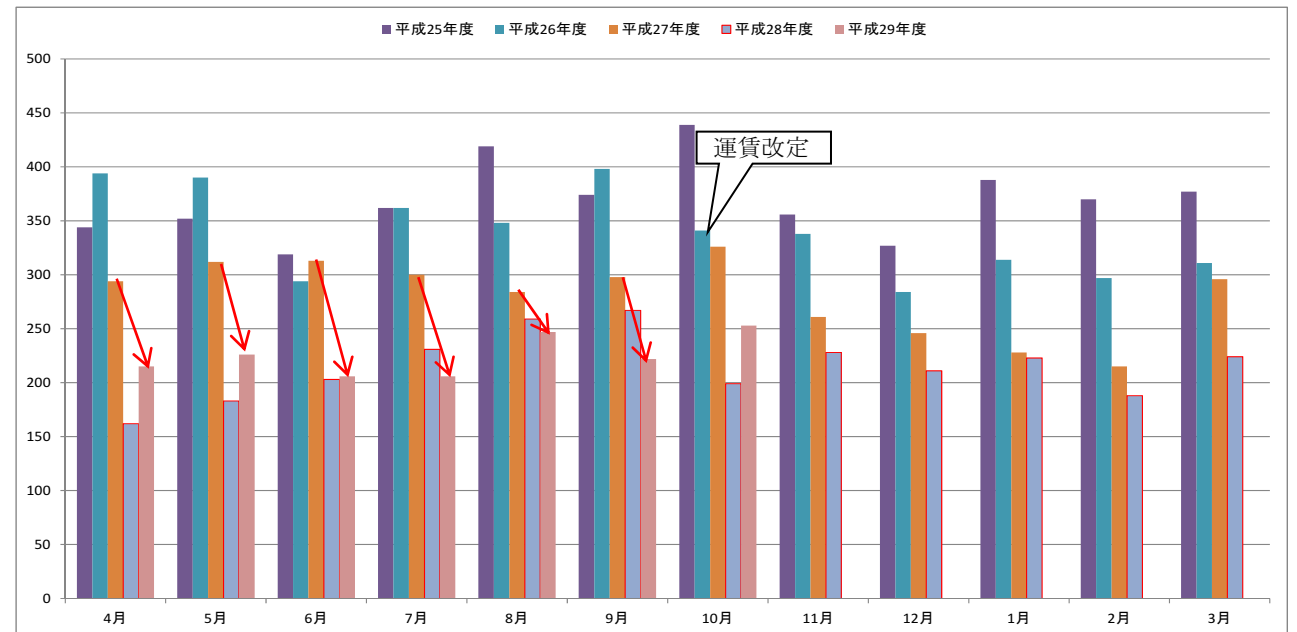
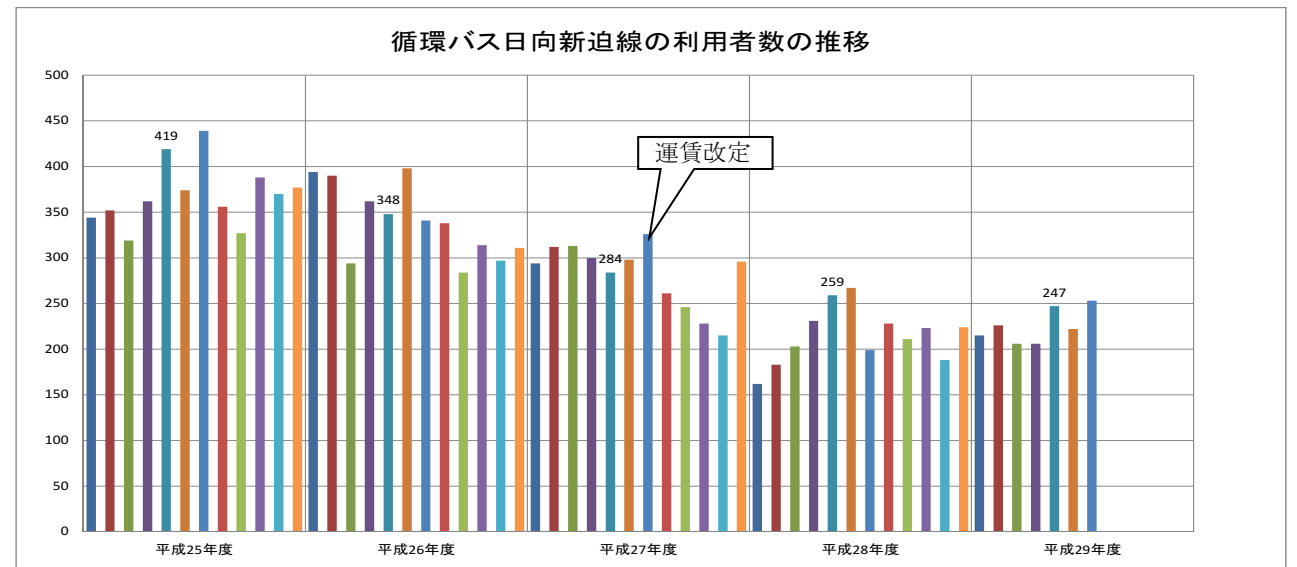
(4) 循環バス日向新迫線(火・木・土2往復)利用者等の推移

- ・利用者の減少が顕著な状況にあり、運賃改定後も運賃収入が減少しており収支率は悪化の一途
- ・詳細な分析が必要ではあるが、1便当たりの平均利用者が乗合タクシーで対応可能なレベル



●循環バス日向・新迫線				
年度	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	4,022	4,249	4,400	4,442
運賃収入(千円)	444	408	399	366
委託料(千円)	3,577	3,841	4,001	4,076
収支率	11.0%	9.6%	9.1%	8.2%
利用者数(人)	4,443	3,686	2,877	2,595
運行日数(日)	157	156	156	157
運行便数(便)	628	622	624	628
1便当たり利用者数(人)	7.1	5.9	4.6	4.1

※年度の数字は前年10月～当該年9月で集計

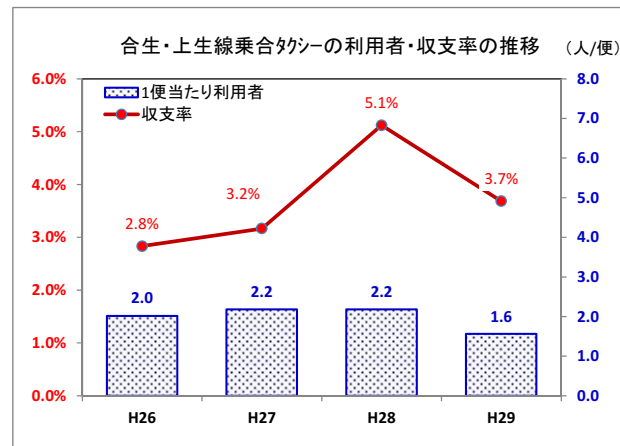


(5) 乗合タクシー利用者等の推移

- ・いずれの路線も運賃改定により収支率の改善には寄与しているが、利用者は減少傾向にあり、特に「合生・御代志線」はその傾向が顕著
- ・1便当たりの平均利用者が1人台の路線については、利用者が無い場合も十分に考えられることから、今後の利用者の推移を見極め抜本的な見直しも視野に入る

(6) 予約型乗合タクシー利用者等の推移

- ・運賃改定を実施していないため、収支率に大きな変化はなく、利用者数も各年でばらつきがあるが、利用者が少ないほど委託料は少ない状況
- ・この5年間の委託料(運行経費-運賃収入)5.3万円~16.5万円。

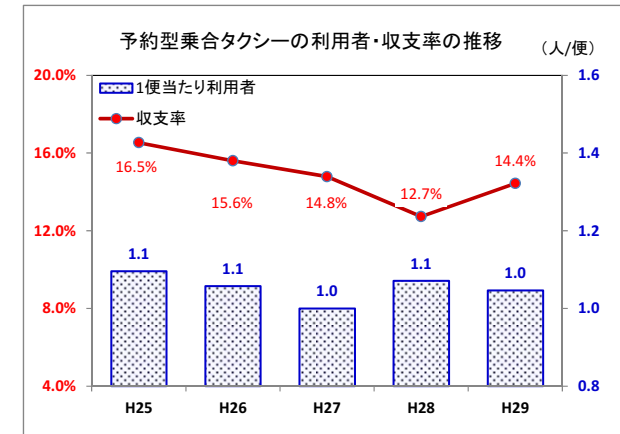


あいおい わぶ
■合生・上生線(火・木・土1.5往復)

●乗り合いタクシー(合生・上生線)

年度	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	2,699	2,718	2,742	2,782
運行経費(臨時便分)	2	4	12	0
運賃収入(千円)	77	86	141	102
委託料(千円)	2,624	2,635	2,613	2,679
収支率	2.8%	3.2%	5.1%	3.7%
利用者数(人)	951	1,020	1,023	737
運行日数(日)	157	156	156	157
運行便数(便)	471	467	468	471
1便当たり利用者数(人)	2.0	2.2	2.2	1.6

※年度の数字は前年10月~当該年9月で集計

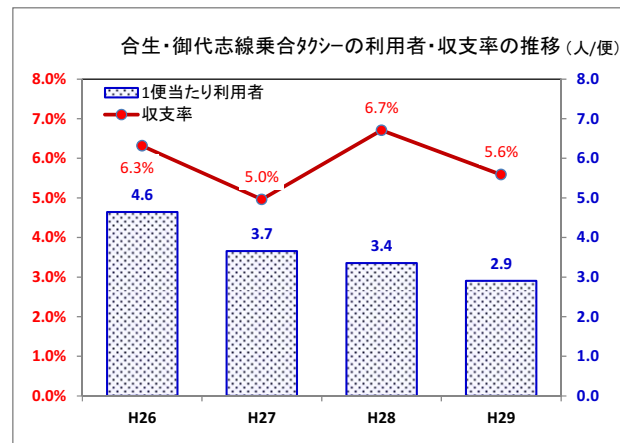


■植木線(毎日4往復) 泗水線(火・木・土1.5往復)
料金：一律200円(運行経費は利用区間毎で異なる)

●予約型乗り合いタクシー(区域運行)

年度	H25	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	125	94	76	189	62
運賃収入(千円)	21	15	11	24	9
委託料(千円)	104	79	65	165	53
収支率	16.5%	15.6%	14.8%	12.7%	14.4%
利用者数(人)	103	73	56	120	45
運行日数(日)	56	41	43	76	37
運行便数(便)	94	69	56	112	43
1便当たり利用者数(人)	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0
市民一人当たり負担額(円)	2.1	1.6	3.0	2.9	2.9
前年度利用者数(人)	140	103	73	56	124
対前年比	0.74	0.71	0.77	2.14	0.36

※年度の数字は前年10月~当該年9月で集計

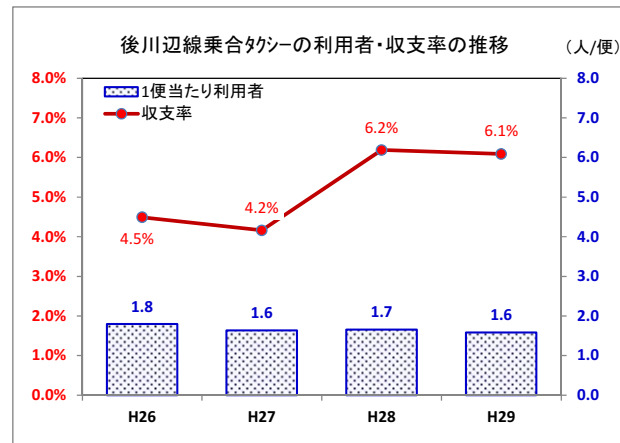


あいおい
■合生・御代志線(火・木・土2往復)

●乗り合いタクシー(合生・御代志線)

年度	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	4,129	4,151	4,233	4,284
運行経費(臨時便分)	3	4	0	0
運賃収入(千円)	261	206	284	239
委託料(千円)	3,871	3,949	3,949	4,045
収支率	6.3%	5.0%	6.7%	5.6%
利用者数(人)	2,918	2,270	2,096	1,824
運行日数(日)	157	155	156	157
運行便数(便)	628	620	624	628
1便当たり利用者数(人)	4.6	3.7	3.4	2.9

※年度の数字は前年10月~当該年9月で集計



■後川辺線(火・木・土2往復)

●乗り合いタクシー(後川辺線)

年度	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	2,417	2,450	2,472	2,493
運行経費(臨時便分)	56	26	27	16
運賃収入(千円)	111	103	155	153
委託料(千円)	2,362	2,372	2,345	2,357
収支率	4.5%	4.2%	6.2%	6.1%
利用者数(人)	1,129	1,019	1,035	995
運行日数(日)	157	156	156	157
運行便数(便)	628	622	624	628
1便当たり利用者数(人)	1.8	1.6	1.7	1.6

※年度の数字は前年10月~当該年9月で集計

【参考】

表. 路線別の概要

種類	路線	運行曜日	便数	距離(km)	所要時間	区間
レターバス	右回り	毎日	6(土日祝5)	33.4	1時間50分	社久保~社久保
	左回り	毎日	6(土日祝5)	33.4	1時間50分	社久保~社久保
循環バス	須屋線	火・木・土	4(2往復)	往路 17.7	44分	みずき台~再春荘病院
				復路 19.0	44分	
乗合タクシー	合生・上生線	火・木・土	3(1.5往復)	往路 18.4	33分	孔子公園~再春荘病院
				復路 17.7	32分	再春荘病院~高江
乗合タクシー	合生・御代志線	火・木・土	4(2往復)	17.2	31分	黒松公民館前~再春荘病院
				後川辺線	火・木・土	4(2往復)
予約型乗合タクシー	植木線	毎日	8(4往復)	(区域運行)	15分	野々島地区~熊本市植木町4施設
				泗水線	火・木・土	3(1.5往復)

【コミュニティバス等の合計値】

年度	H25	H26	H27	H28	H29
運行経費(千円)	52,004	54,051	56,964	58,599	58,790
運賃収入(千円)	8,987	9,407	9,543	10,818	10,654
委託料(千円)	43,018	44,644	47,422	47,781	48,136
収支率	17.3%	17.4%	16.8%	18.5%	18.1%
利用者数(人)	86,091	92,290	94,822	74,195	78,434
国県補助金等(千円)	10,318	9,129	9,760	8,564	8,564
市補填額(千円)	32,700	35,515	37,662	39,217	39,571

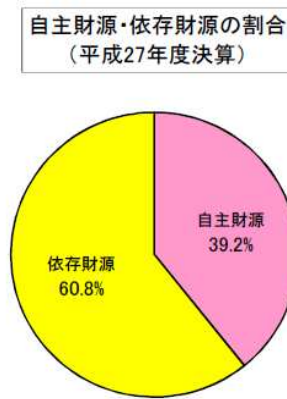
※年度の数字は前年10月~当該年9月で集計

2-2 財政状況から見た課題

- ・合志市を取り巻く財政上の課題として、以下の問題があります。

【歳入減の要因】

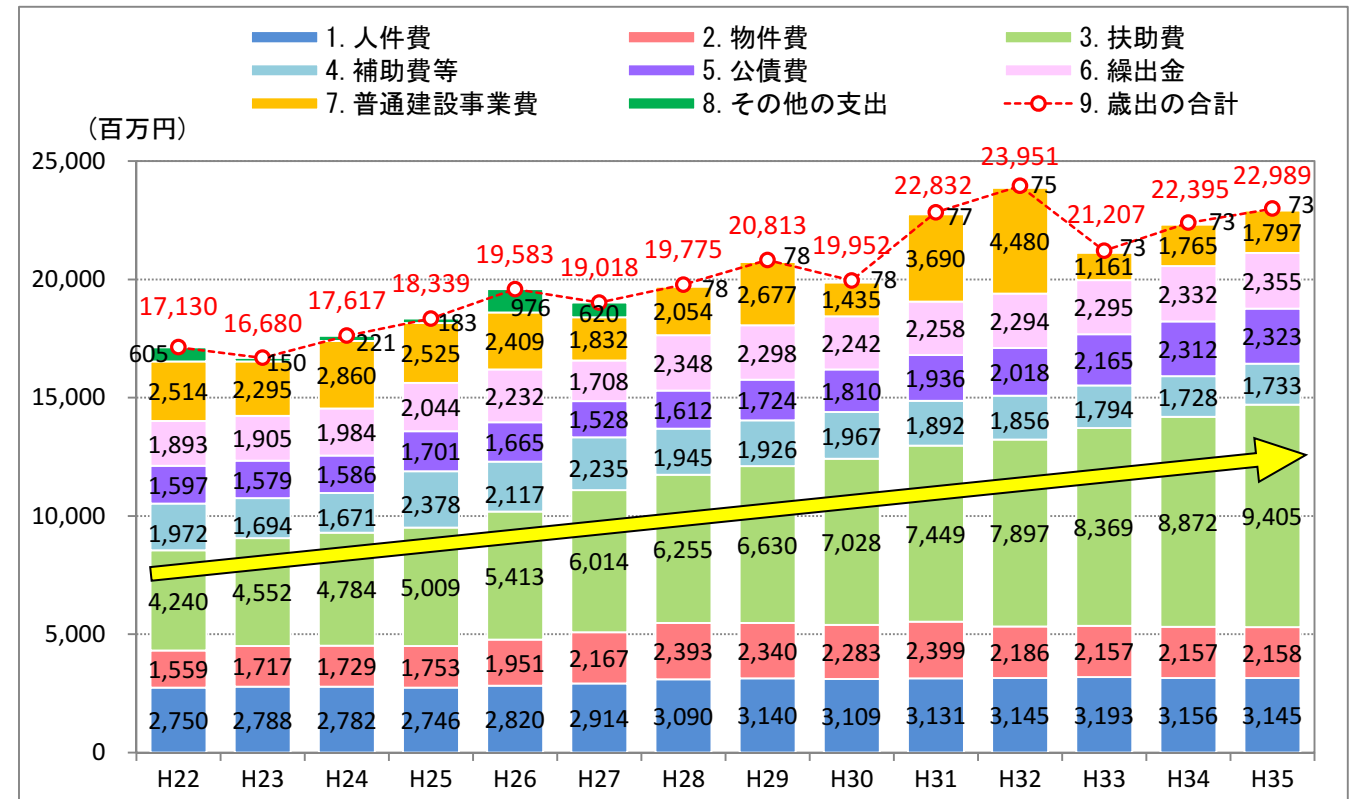
- 合併による地方交付税特例措置の終了(合併時における激変緩和措置として、旧市町村単位で算定した額が交付されるが平成32年には特例措置期間が終了する。⇒いわゆる一本算定と成る)
- 高齢化の進展(生産年齢人口の減少)による市町村民税の減少(本市の場合は直近では無い)
- いずれは、人口減少社会の到来が懸念される(本市の場合は、現在も堅調に推移)
- 本市の財源は、自主財源と依存財源の割合は概ね4:6と国・県に大きく依存しており、国の厳しい財政状況の影響を受ける可能性がある。



【歳出増の要因】

- 昭和40年代から建設された公立小中学校等が法定耐用年数を迎え、更新等の必要が生じる。
- 人口構造の変化による扶助費の増加は避けがたく、とりわけ「団塊の世代」が後期高齢者(75歳以上)に入る平成37年に向かって扶助費の増加の一途をたどり、そのピークはH47年頃(17年後)と見込まれている。

▼ 合志市歳出費の推移実績(～H27)及びシミュレーション(H28～H35)



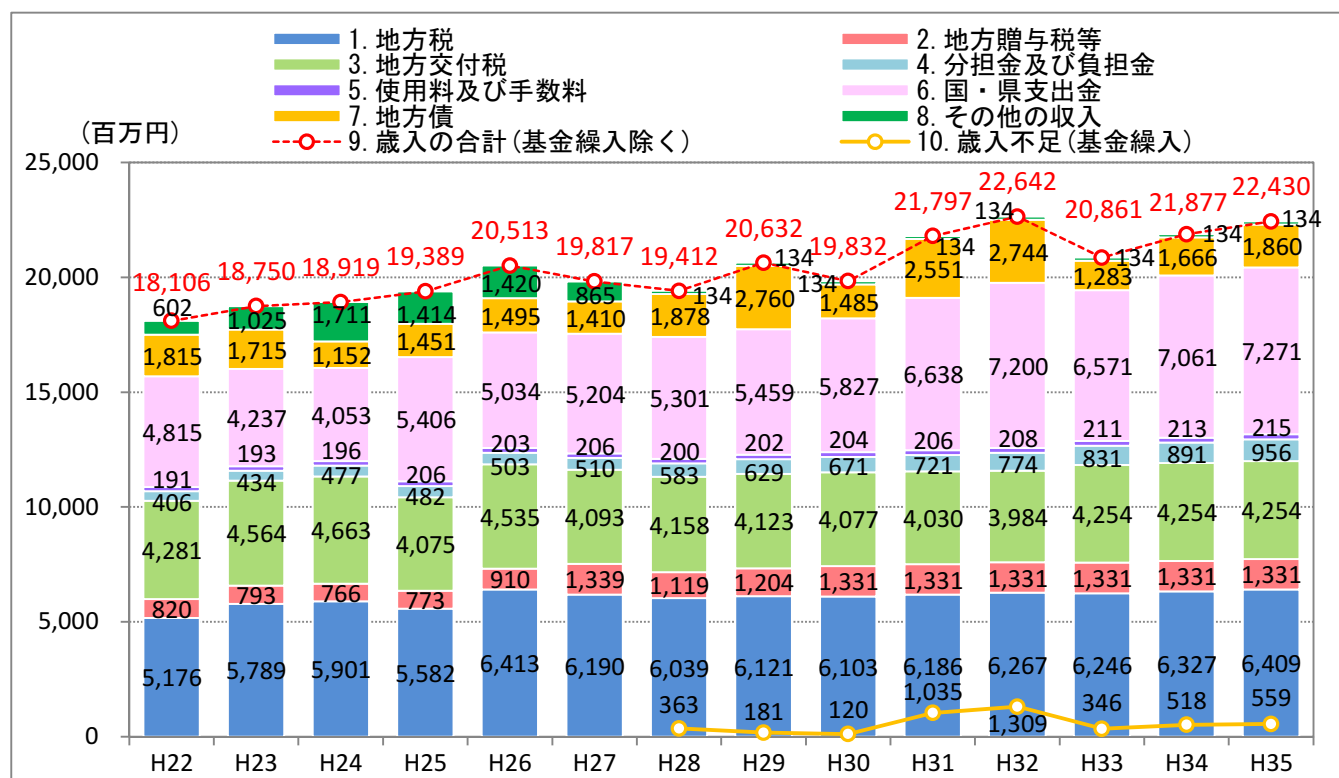
合志市公共施設等総合管理計画(H29.3) 合志市財政計画(H27.10)より作成

【その他の負の要因】

- 右に示す歳入歳出の推移(実績及び財政シミュレーション)を見ると、H28年以降歳入不足による基金繰入が発生しており、財政面から厳しい状況となる事が懸念されている。
- また、右シミュレーションには、熊本地震による影響を考慮していないため、今後の状況如何によってはさらに厳しい事態が懸念される。

⇒コミュニティバス事業への市補填金は、右歳出の「物件費」に含まれており、扶助費が増加し財政への圧迫が懸念される中で、同費用のみを無制限に増加する事は持続可能性を担保するという観点からも容易では無い状況にある。

▼ 合志市歳入費の推移実績(～H27)及びシミュレーション(H28～H35)



合志市公共施設等総合管理計画(H29.3) 合志市財政計画(H27.10)より作成

2-3 公共交通網形成計画の見直しについて

右図に示す流れの通り社会情勢の変化を踏まえ、前回作業部会 (H30. 1. 11 開催) での意見を形成計画の実施計画を進める上で取り入れて進める方向で検討を進めた。

また、最新の利用状況(データ)等を踏まえて、路線やシステム見直しの方向性についても議論を進めた。

■ 第2回作業部会での主なご意見 (H30. 1. 11)

<利用者の減少について>

- ・利用者減少について運賃改定の影響については、踏み込んだ分析が必要
- ・利用者減少については、住民の目的地の変化や施設側の利用者数(例えば、光の森や温泉施設等)の変化を見極める事も大切
- ・路線やダイヤ等の乗り方に関する情報等を積極的に発信して利用者を開拓すべき

<コミバス等全般のサービス等について>

○ダイヤや工夫の必要性

- ・利用者増に繋げるためには、バス路線はダイヤ等の交通結節が最も大切である。
- ・レターバスの利用者が多いのは、光の森利用が多い事が原因と考えられ、市内に起終点という事に留まらず、周辺市町と連携して利便性を高めていくことが大切。
- ・合志市外から来られる方の目線や、市内の利用者であっても時間帯により異なる(例：朝通勤通学時間帯は JR 武蔵塚駅等)ニーズを踏まえて、きめ細かなサービスの提供が必要。
- ・レターバスのルート見直しやデマンド型提案も出てくるとは思うが、過疎化が進む北側の農村地帯と南側の住宅密集地を分けて車両の大きさを変えるなどの検討になるのでは。
- ・庁舎統合となった際に須屋地区(旧西合志)が不便になるので、東西間の連絡バス整備が必要⇒ 窓口を残す方向で検討中だが、地震で遅れていた竹迫の商業開発の完成に合わせて対応

○循環バス須屋線へのご意見について

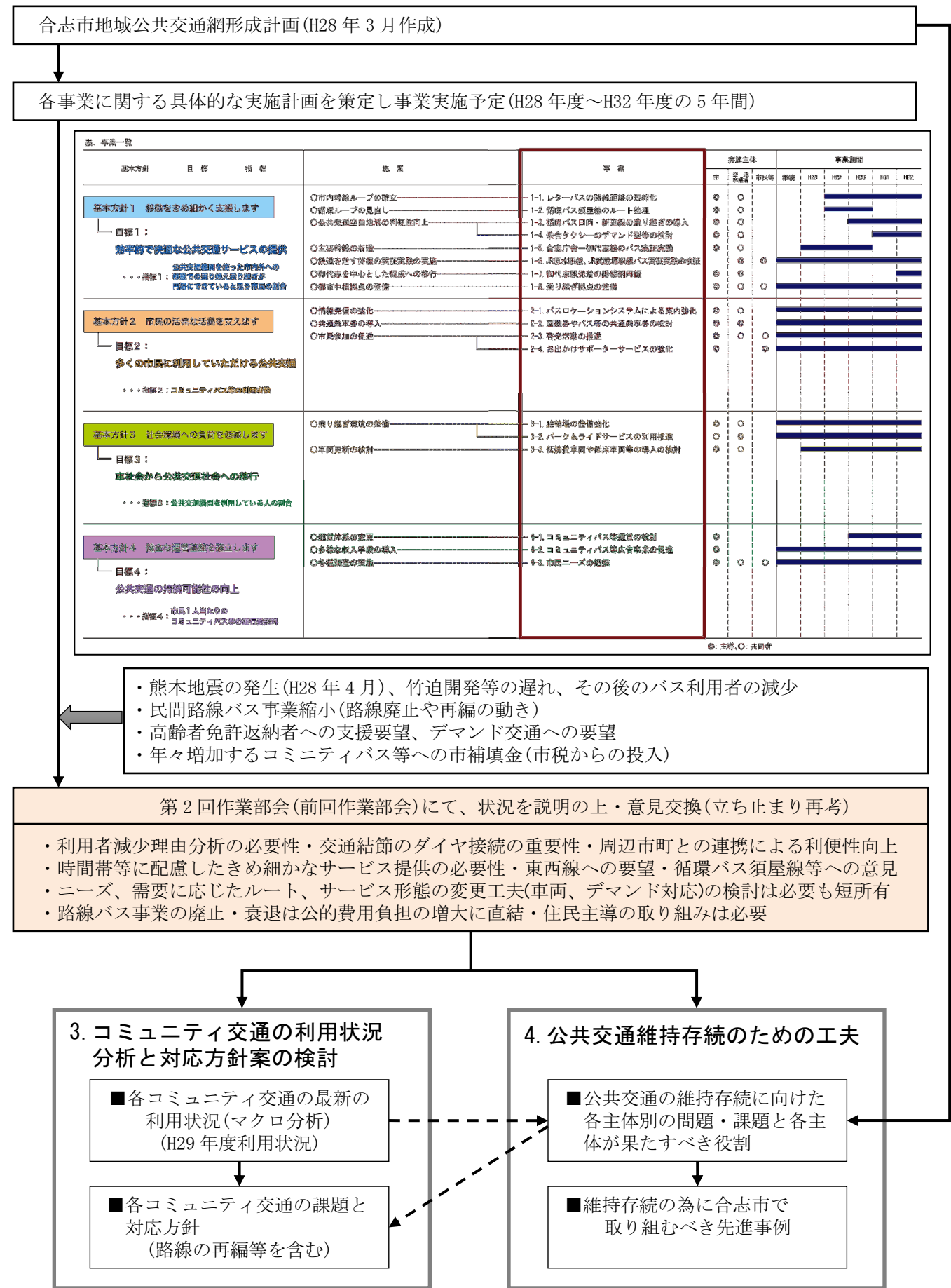
- ・レターバスや路線バス、電車等との円滑なダイヤ接続が大切だが、上手く行っていない
- ・車両の乗り難さが高齢者等への抵抗となっている可能性もある。
- ・須屋線については、迂回ルートが大きく定時性が保てていない事も問題
- ・須屋線については、運賃改定が理由かダイヤ改正が理由かを分析・検討する事が必要

○循環バスや乗合タクシー等の見直しについて

- ・循環バス利用者の乗合タクシーへの移行は、交通事業者等の保有車両の状況等を考えると容易では無い
- ・バス事業は運転手(人件費)で成り立つが、利用者減に伴う路線撤退が単価上昇の理由と成っており、単純なジャンボタクシーへの移行では、廃止に伴うバス運行単価上昇の悪循環となる。
- ・路線バス(含む循環バス)廃止が進むと、費用負担が増加し非常に厳しくなることが懸念される。
- ・乗合タクシーと循環バスでは、運行経費に大きな差が無いのでは
- ・デマンド型は、予約ゆえの乗り難さの問題が発生する可能性もある。

<住民主導の取り組みについて>

- ・自治会や老人会等の中で果たせる役割について事例等を参考に考えていきたい。
- ・地域の街づくりの中で、公共交通を自分たちで負担してでも利用しようとする住民主導の方向性が出てくると良い。
- ・事業者の視点から見ると、他地域の成功事例も含めて住民主導、住民の視点は大事なポイント。



3. コミュニティ交通の利用状況分析と対応方針案の検討

(1) レターバス

○ 1便当たりの延べ利用者数

レターバスは右回り・左回りともに利用者数0人の便はほとんどない状況となっている。

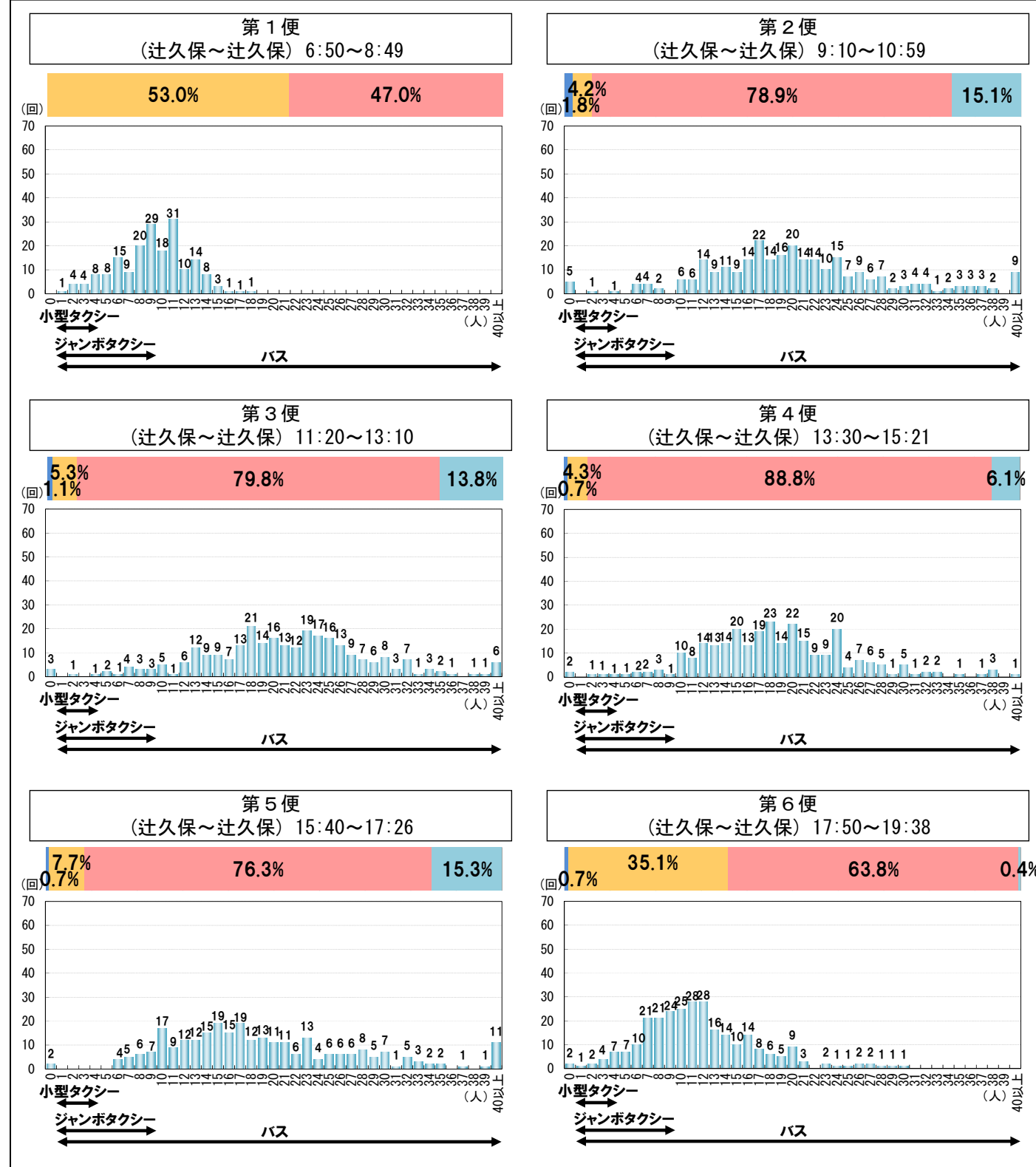
右回り・左回りともに第1・6便はジャンボタクシーで対応できる9人以下の利用者数の割合が高くなっている。

	小型タクシー	ジャンボタクシー	バス
車両に適合した利用者数	1~4名	5~9名	10名以上

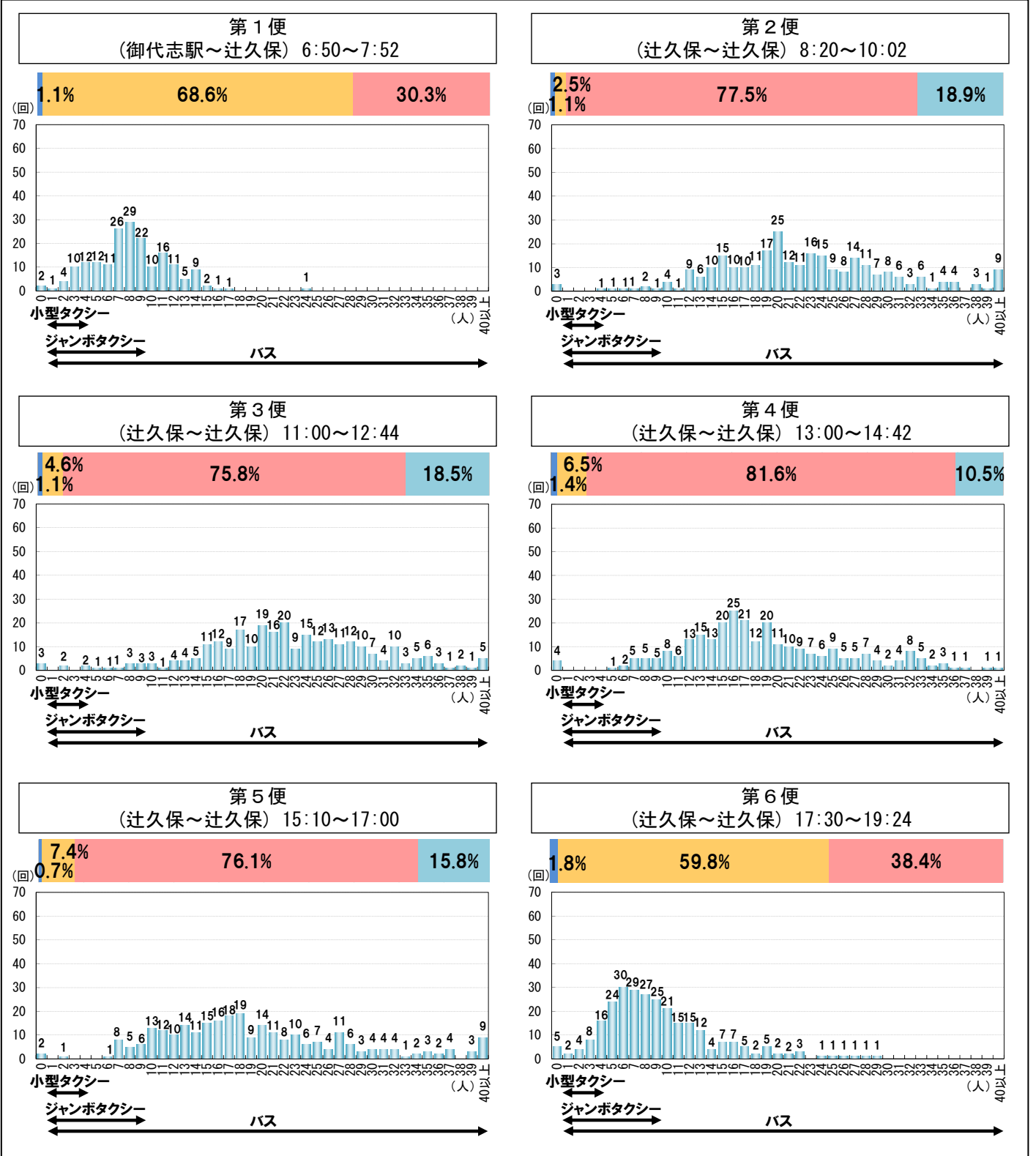
※平成29年4月~12月の全便利用実績より集計

■ 0人 ■ 1~9人 ■ 10~29人 ■ 30人以上

右回り(H29)

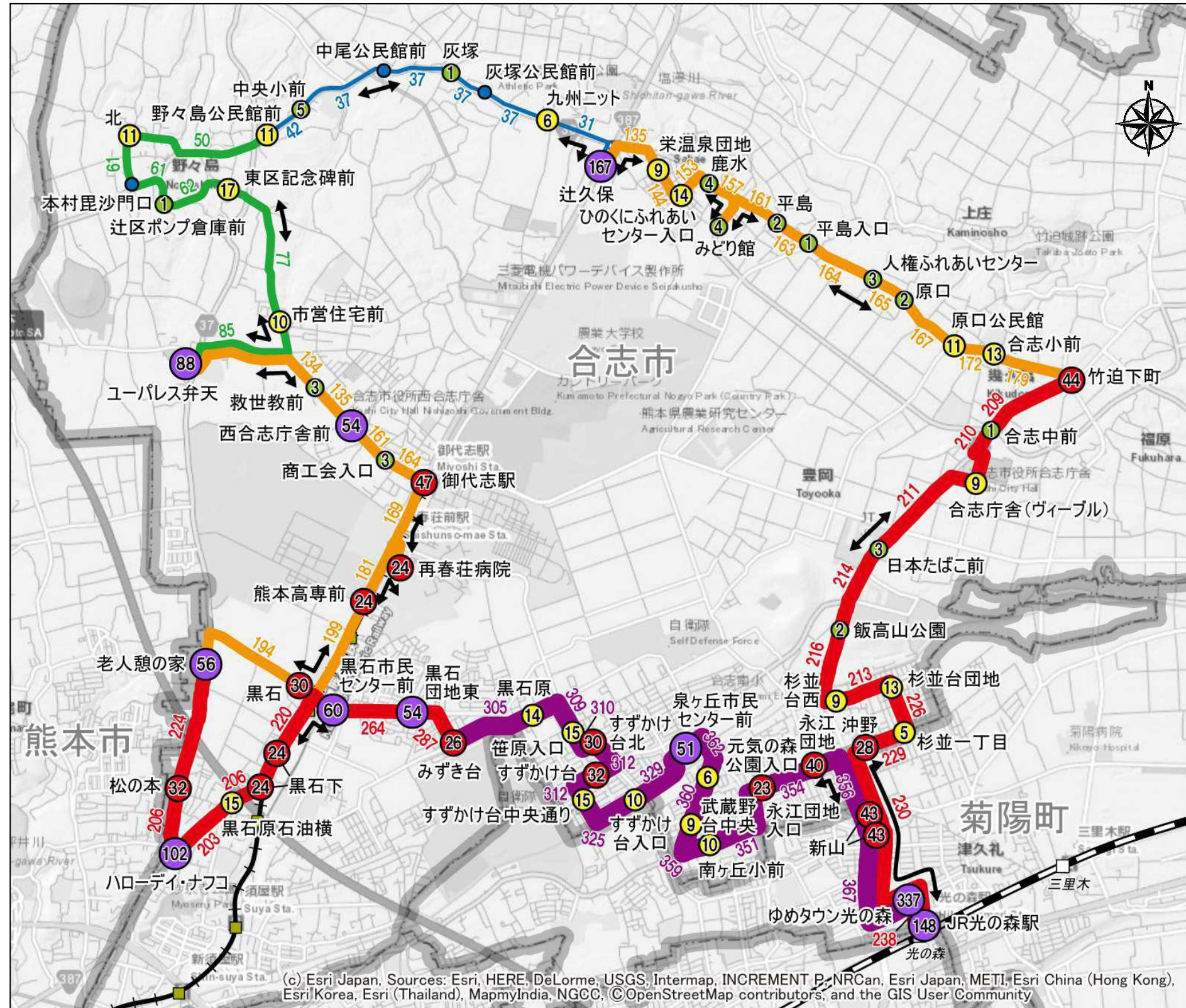


左回り(H29)



○ バス停別乗降者数

レターバスはゆめタウン光の森の利用者数が多く、その他 JR 光の森駅、辻久保、ハローデイ・ナフコ、ユーパレス弁天、西合志庁舎前、老人憩の家、黒石市民センター前、黒石団地東、泉ヶ丘市民センター前の利用者が多くなっている。



▲ レターバス (H29)

(2) 循環バス

○ 1 便当たりの延べ利用者数

須屋線は第1便を除けば概ねジャンボタクシーで対応できる程度の利用者数となっている。

特に第3・4便は利用者数0人の便の割合が約4割を占め、さらに小型タクシーで対応可能な4人以下の利用がほとんどである。

日向・新迫線は概ねジャンボタクシーで対応できる程度の利用者数となっている。

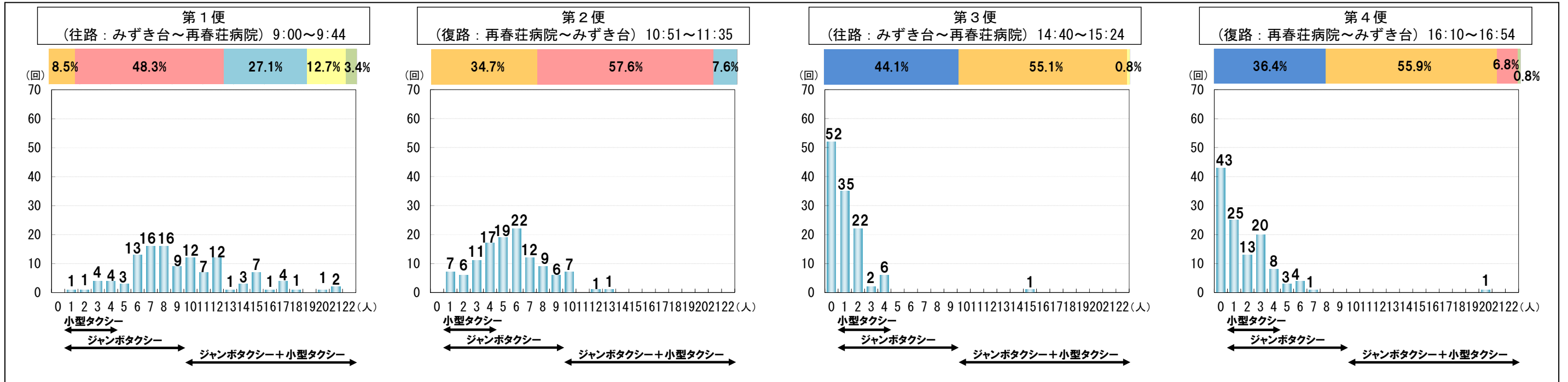
第3・4便は小型タクシーで対応可能な4人以下の利用が約8割～9割を占めており、特に第3便が利用者数0人の便が約2割を占めている。

車両に適合した利用者数	小型タクシー	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー + 小型タクシー	
	1～4名	5～9名	小1台	10～13名
			小2台	14～17名

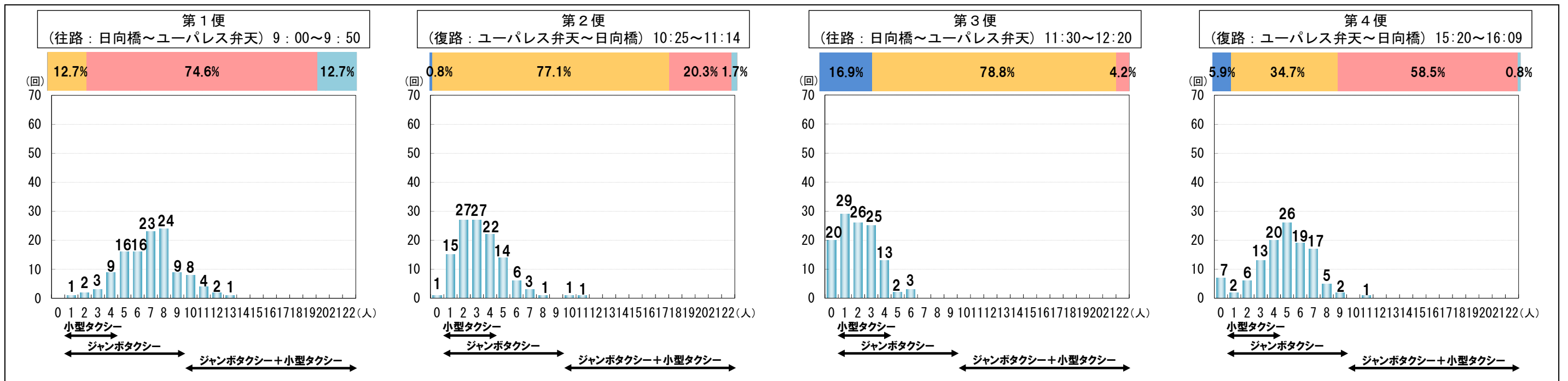
※平成29年4月～12月の全便(火・木・土運行)の利用実績より集計

須屋線(H29)

■0人 ■1～4人 ■5～9人 ■10～13人 ■14～17人 ■18人～21人 ■22人以上



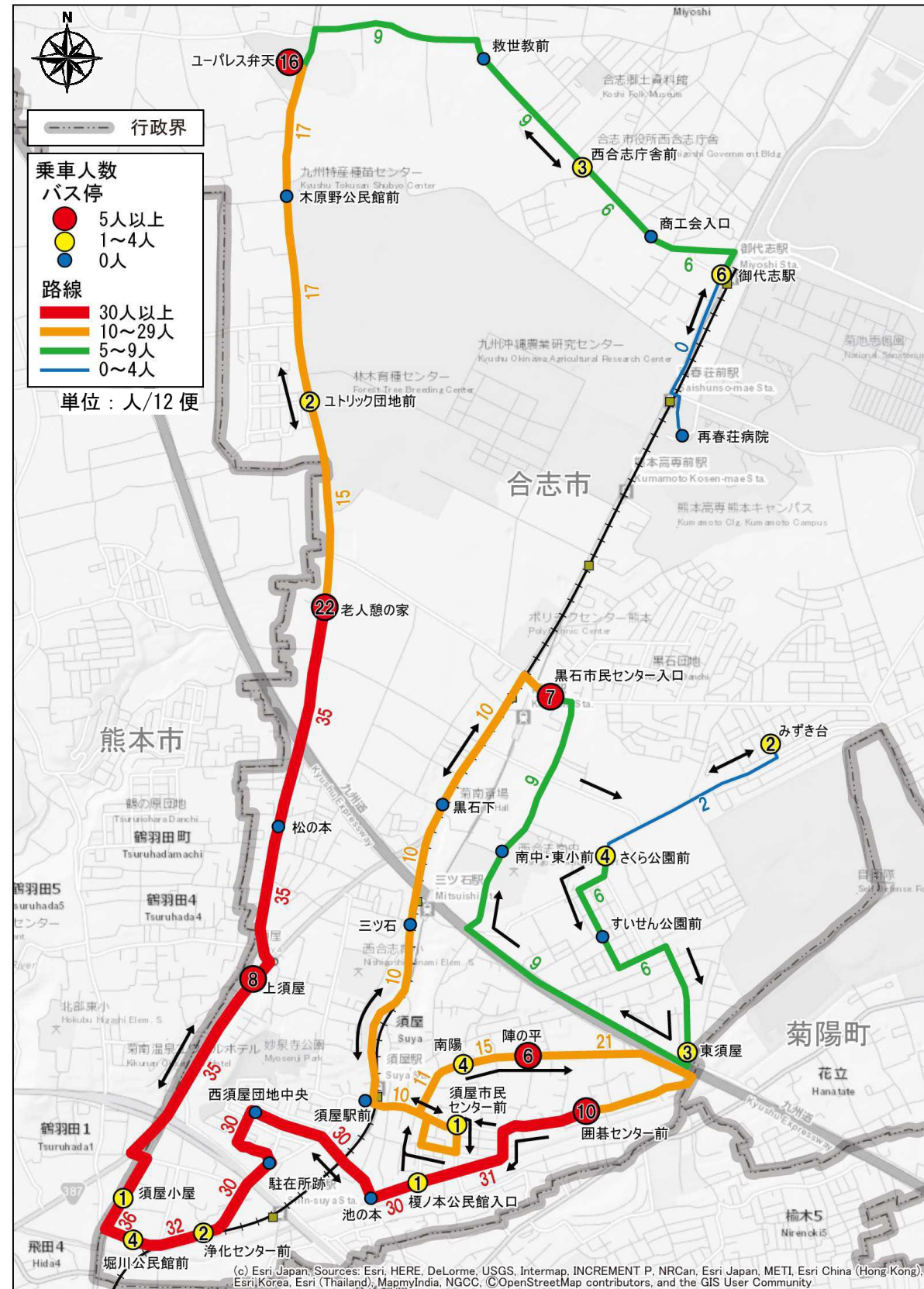
日向・新迫線(H29)



○ バス停別乗降者数

須屋線は老人憩いの家、ユーパレス弁天の利用が特に多く、その他黒石市民センター入口、陣の平、囲碁センター前、上須屋の利用が多くなっている。

日向・新迫線は老人憩いの家の利用が多く、その他日向中央、日向集会所、日向記念碑前、新迫集会所、竹迫下町、永江団地、西沖住宅、ユーパレス弁天の利用が多くなっている。



▲ 須屋線 (H29)



▲ 日向・新迫線 (H29)

※平成 29 年 9 月 26 日 (火) ~
9 月 30 日 (土) の 5 日間調査実績
火・木・土の 3 日間の全 12 便
(両路線とも週 3 日、一日 4 便)

(3) 乗合タクシー

○ 1便当たりの延べ利用者数

合生・上生線は第1～3便すべてが利用者数0人の便の割合が2割以上を占めており、第2・3便は利用者数1人の便が最も多くなっている。

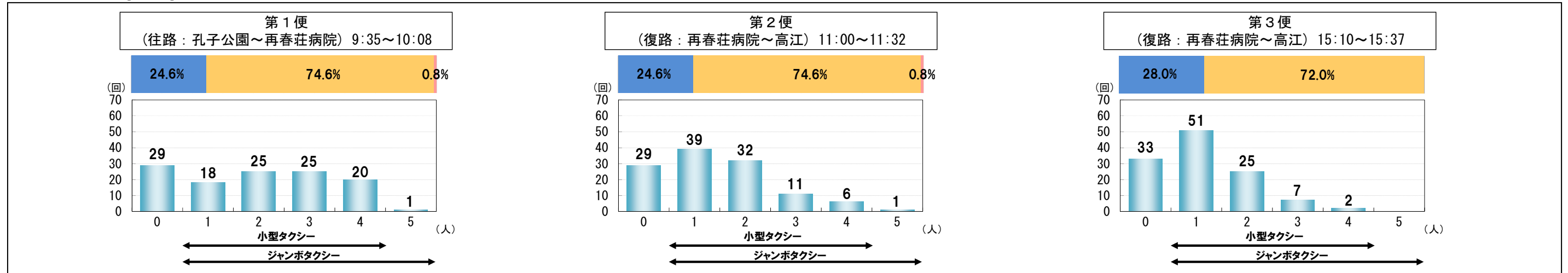
合生・御代志線は第2・4便が利用者数0人の割合が2割以上を占めており、また利用者数1人の便が最も多くなっている。

後川辺線は第2・4便が利用者数0人の割合が3割以上を占め、1便を除いて利用者数1人の便が最も多くなっている。

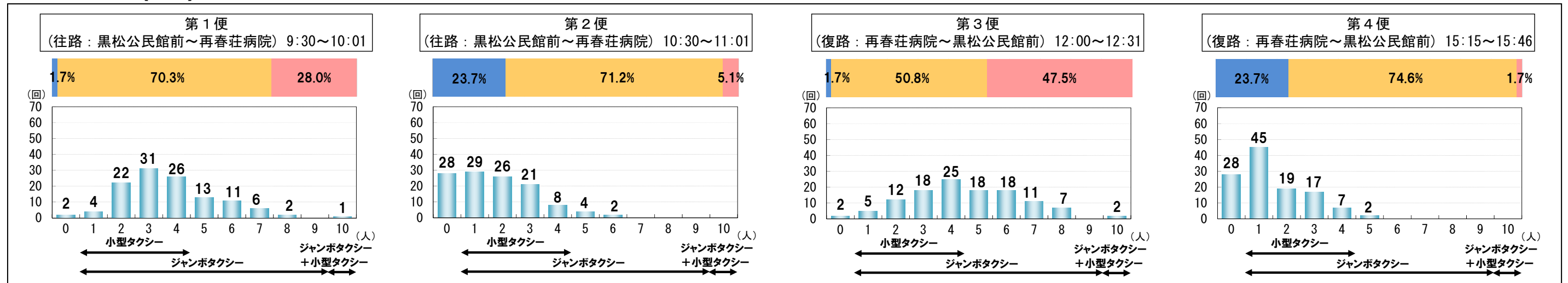
※平成29年4月～12月の全便（火・木・土運行）の利用実績より集計

合生・上生線(H29)

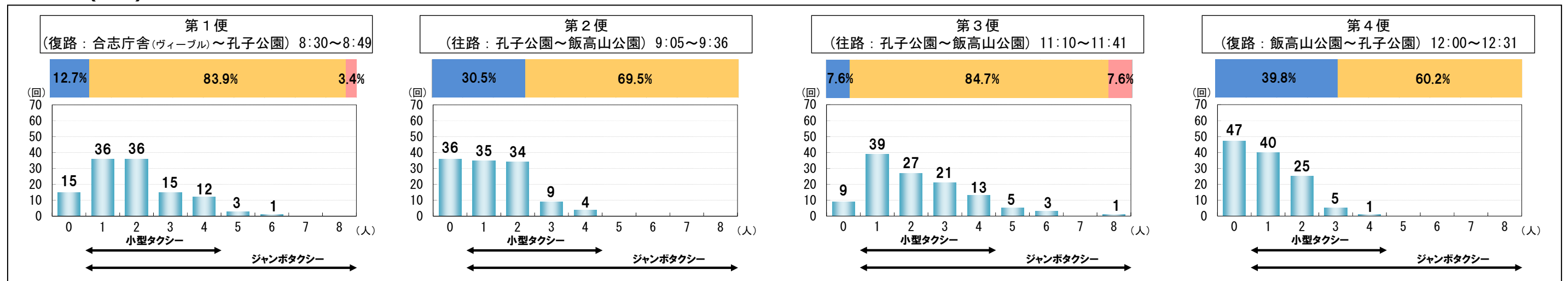
■0人 ■1～4人 ■5人以上



合生・御代志線(H29)



後川辺線(H29)



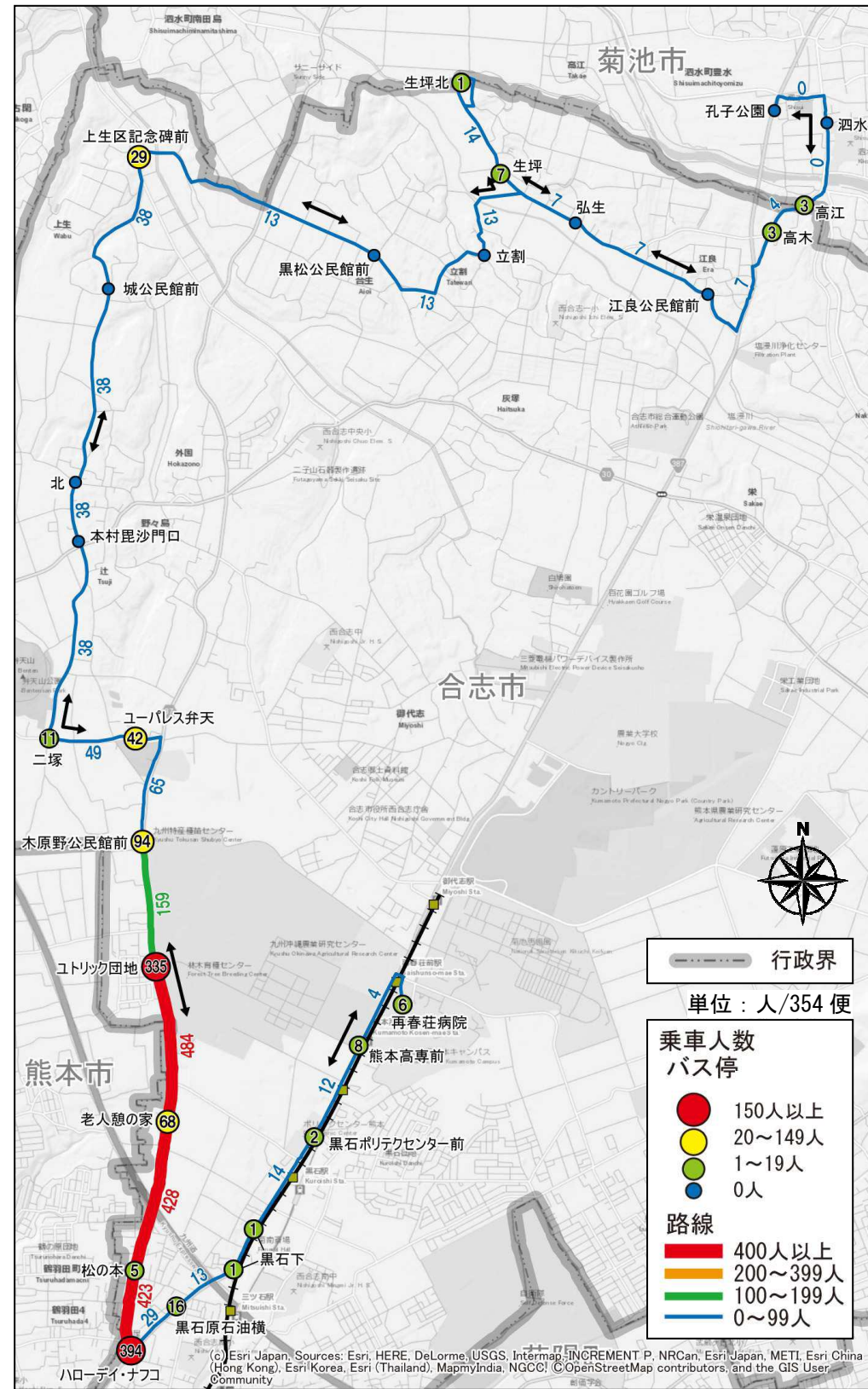
○ バス停別乗降者数

合生・上生線はユトリック団地、ハローデイ・ナフコの利用者数が多くなっている。

合生・御代志線はハローデイ・ナフコの利用者数が多く、その他小池、大池神社前、ユーパレス弁天、ユトリック団地、老人憩の家の利用者数が多くなっている。

後川辺線は泗水の利用者が多くなっており、その他上庄、永江団地公民館の利用が多くなっている。

※平成 29 年 4 月～12 月の全便
(火・木・土運行) の利用実績
より集計 (合生上生線は 3 便/
日、その他は 4 便/日運行)



▲ 合生・上生線(H29)



▲ 合生・御代志線(H29)



▲ 後川辺線(H29)

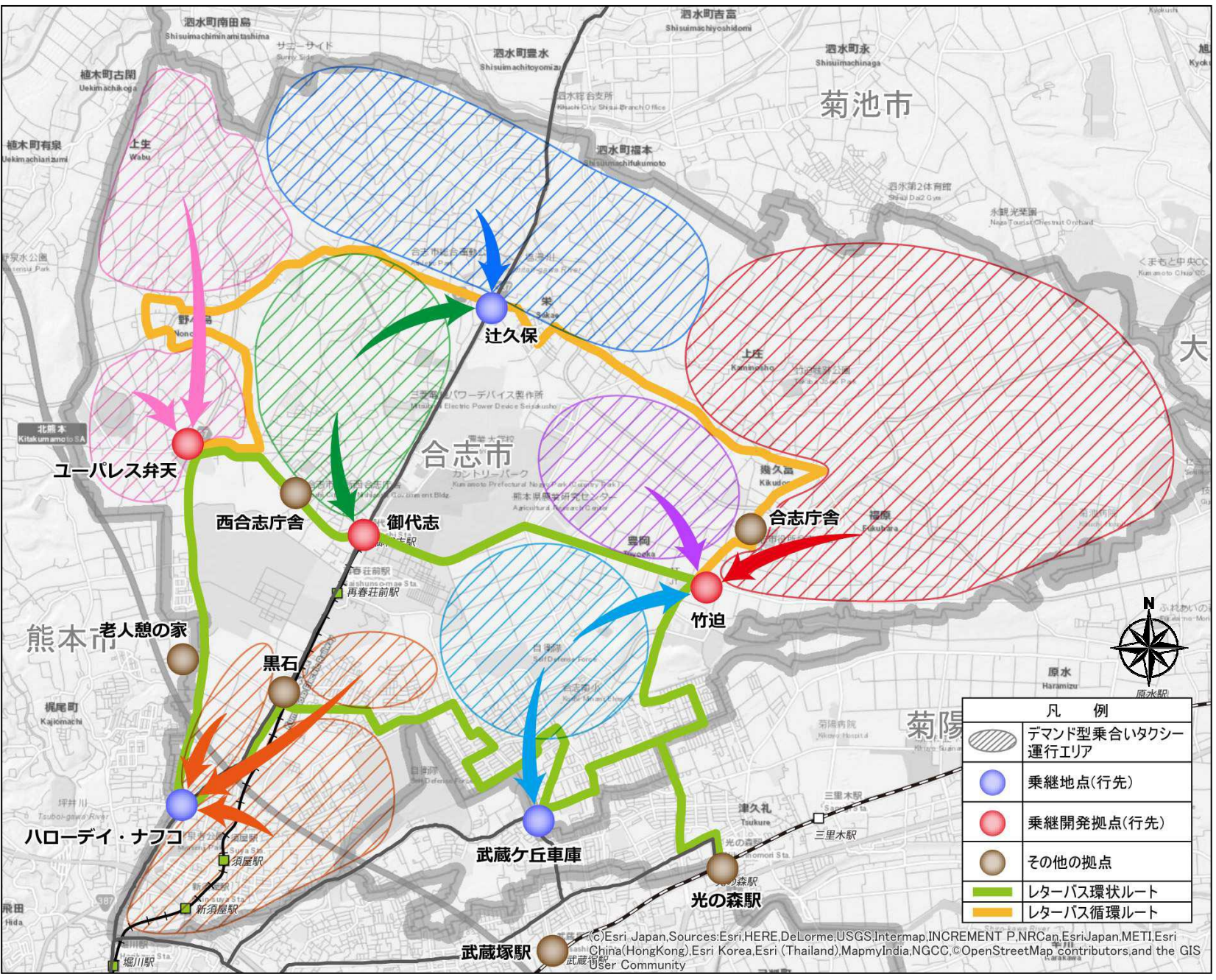
(4) コミュニティ交通の課題と対応方針

		現 況	課 題	対応方針
レターバス	右回り・左回り	第1・6便の利用者数が少ない	運行ルート・時間の見直し	2環状ルート または 1環状・1循環ルート
		北側ルート上の利用者数が少ない		
		路線バスと競合区間が存在		
		熊本電鉄(御代志・黒石)との乗継が少ない		
		JR武蔵塚駅や武蔵ヶ丘車庫との乗継がない		
循環バス	須屋線	第3・4便の空車率が高い	予約制運行への変更	予約制デマンド型バス または 予約制デマンド型 乗合タクシー
		第2便は8割以上がジャンボタクシーで対応可能	利用者数に合せた車両の導入	
		第3・4便は8割以上が小型タクシーで対応可能		
		路線バス・レターバスと競合区間が存在	運行ルートの見直し	
		利用者がいない区間を走行		
		主要目的地がレターバスと同様	運行時間の見直し	
		目的地は老人憩いの家・ユーパレス弁天		
レターバス・路線バスとの乗り継ぎが困難				
循環バス	日向・新迫線	第2便は2割が空車運行	予約制運行への変更	予約制デマンド型 乗合タクシー
		第2・3・4便はジャンボタクシーで対応可能	利用者数に合せた車両の導入	
		第2・3便は約8割が小型タクシーで対応可能		
		レターバスと競合区間が存在	運行ルートの見直し	
		主要目的地がレターバスと同様		
		利用者がいない区間を走行	運行時間の見直し	
		目的地は老人憩いの家		
レターバス・路線バスとの乗り継ぎが困難				
乗合タクシー	合生・上生線	全便が空車運行が2割以上	予約制運行への変更	予約制デマンド型 乗合タクシー
		延べ利用者数は1・2人の便が5割以上	デマンド運行への変更	
		路線バス・レターバスと競合区間が存在	運行ルートの見直し	
		主要目的地がレターバスと同様		
		上生区記念碑前以北は利用者が少ない	運行時間の見直し	
	レターバス・路線バスとの乗り継ぎが困難			
	合生・御代志線	第2・4便が空車運行が2割以上	予約制運行への変更	予約制デマンド型 乗合タクシー
		路線バス・レターバスと競合区間が存在	運行ルートの見直し	
		主要目的地がレターバスと同様		
		レターバス・路線バスとの乗り継ぎが困難	運行時間の見直し	
後川辺線	第2・4便が空車運行が4割以上	予約制運行への変更	予約制デマンド型 乗合タクシー	
	延べ利用者数は1・2人の便が5割以上	デマンド運行への変更		
	路線バス・レターバスと競合区間が存在	運行ルートの見直し		
	主要目的地がレターバスと同様			
	記念碑前以北は利用者は泗水のみ	運行時間の見直し		
	レターバス・路線バスとの乗り継ぎが困難			

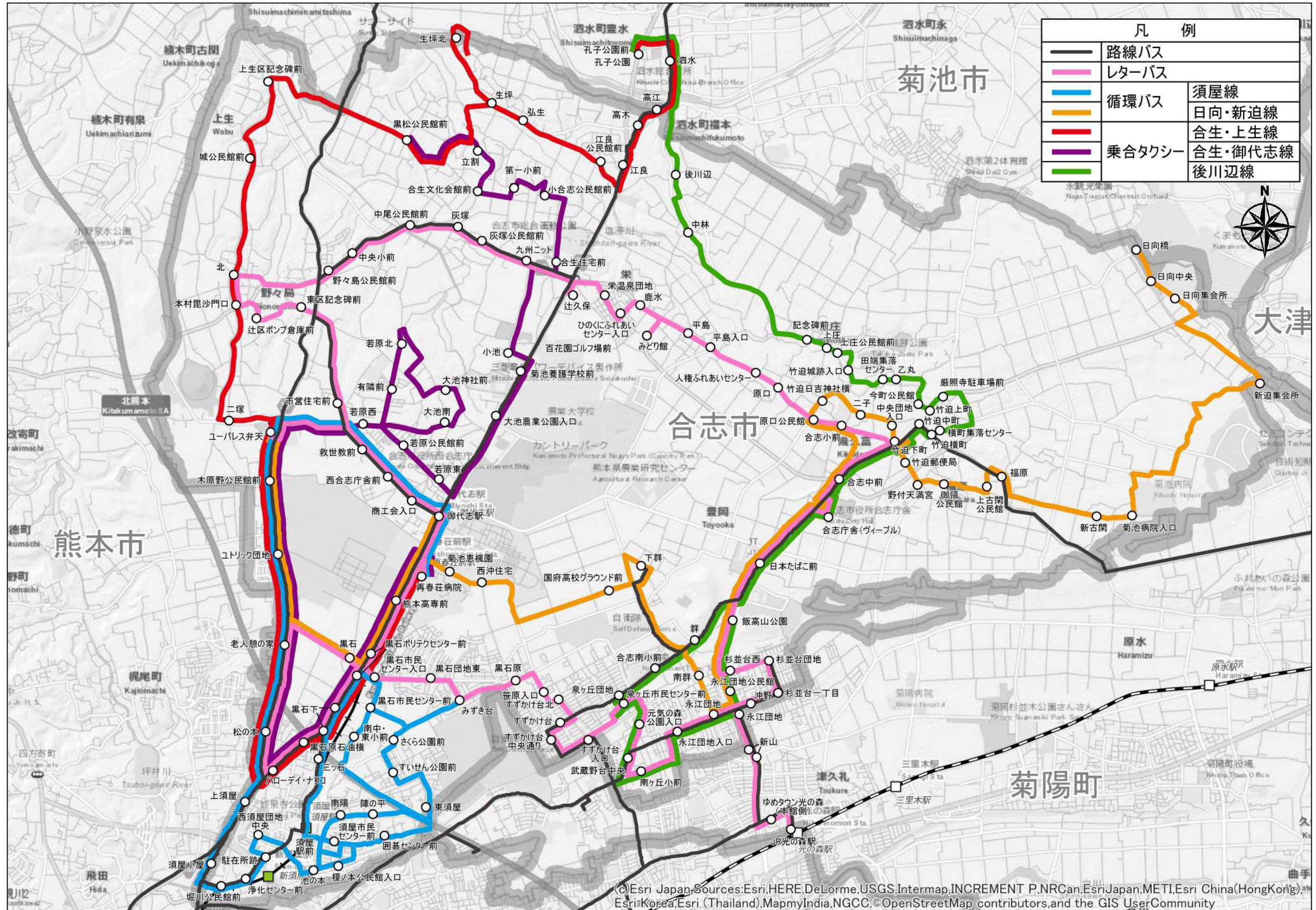
・重複や長時間ルート、未利用運行などの非効率性を可能な限り取り除き、効率的で利便性の高いサービスを提供
 ・幹線的な機能を果たす既存路線バス等(含むレターバス)の利用促進を促す効率的な公共サービスの充実

【コミュニティ交通の対応方針(案)】

- 従来に比べて短時間で周回可能な、レターバスと東西線の機能を兼ねる幹線的なレターバス南側環状ルートによる多頻度運行
- 利用者が少ないレターバス北側区間は、東西間の往復運行(レターバス北側循環ルート)を行い、南側環状ルートと接続
- 既存路線バスと上記2路線を幹線的な路線として位置付け、支線交通としてデマンド型乗合タクシー等でアクセスを担保
- 支線交通の幹線路線への接続は乗継拠点までとし、乗継機能を強化(円滑なダイヤ接続、待合施設の確保等)



■ バス路線網(参考)



©Esri, Japan, Sources: Esri, HERE, DeLorme, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), MapmyIndia, NGCC, ©OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

4. 公共交通の維持存続のための工夫

(1) 公共交通の維持存続に向けた各主体別の問題・課題と各主体が果たすべき役割

形成計画策定時の問題点や課題及び最新の利用状況（マクロ分析）、作業部会での議論を踏まえて。公共交通の維持存続のために関係各主体が果たすべき役割を整理すると以下の通り。

「既存路線バスの利用促進を促す利用者ニーズに対応した効率的なシステムの採用」を検討して行くとともに、利用者である住民が主体となり「地域の足は地域（住民）で守る」事を念頭に、公共交通の維持・存続を可能とするための交通事業者、地域住民、行政の合意に基づくルール作りや取り組みが必要である。

関係各主体(立場)		現在の問題点	対応すべき課題及び将来への懸念 (車利用住民は、免許返納想定)	関係各主体(立場)が果たす役割
交通事業者	共通	・利用者減少による厳しい経営環境	・個別機関の努力による利用者減少対策の実施 ・役割分担による効率的な公共交通システム構築 ・円滑なダイヤ接続等の交通結節機能が重要	・事業者間の協調と役割分担による公共交通の利用促進(維持)
	既存路線バス	・減便及び路線廃止によるサービス低下 ・熊本市内への主要2路線沿線以外は不便 ・一部電車やコミュニティ交通との重複・競合	・廃止路線や減便によるサービス低下が顕在化する懸念大(大津方面や菊鹿線系統の状況からも顕著)	・路線維持に向けたニーズの把握やサービス向上、効率化へ向けた努力等 ・路線再編等の情報提供と協調
	■コミュニティ交通(共通)	・コミュニティ交通の路線重複及び長ルート ・低い認知度、弱い経営基盤	・重複路線の解消や路線再編等による効率化 ・運賃見直しや幅広い収入源の確保等 ・事業者の経営資源(車両・営業形態)への配慮も必要	・既存路線バスの利用促進を促すフィーダー(支線接続)機能の充実 ・利用者ニーズに対応した路線、ダイヤ提供と効率的なシステム採用 (再編、見直しを視野に入れた対応) ・住民、行政と一体となった公共交通確保のためのルール作り及び利用状況等の見える化 ・新たな既存路線バス等廃止時の対応
	■レターバス 150円 毎日	・長系統による遅延 ・利用区間の偏りや便数不足による満員区間あり	・遅延の解消、長系統の見直し ・増便や新規需要(合志市東西連絡)への対応	
	■循環バス 150円 週3日	・迂回ルートや乗換接続の信頼性低下による利用者減少 ・低利用区間及び未利用便が存在し非効率	・迂回ルート等についてニーズに対応した改善 ・低利用や未利用に対応したシステムの検討	
	■乗合タクシー 150円 週3日	・固定客の自然減による利用者減少 ・低利用区間及び未利用便が存在し非効率	・低利用や未利用の地域特性に応じたシステムの改善	
	■デマンドタクシー(予約型乗合)200円	・利用者は概ね減少傾向で、財政面での問題は生じていないが、一人利用割合が高く非効率	・複数利用者割合増加による効率化 ・当該システム導入地域増加への対応	
タクシー	・コミュニティ交通充実による個人利用者への影響	・同左及び予約型乗合導入増への体制確保	・コミュニティ交通との協調、サービス向上	
地域住民	共通	・関心層(利用者)と無関心層(非利用者)の乖離大 ・高齢者免許返納対応の要望有り	・無関心層も将来的に課題となる可能性有(免許返納) ・高齢者交通事故防止の観点からの充実 ・住民主導で公共交通を守る意識や仕組みの醸成	・存続・維持のための理解(関心)と協力
	便利地域(車利用)	・特に問題なし	・問題は少ないがサービス低下や廃止の懸念有り	・公共交通(既存路線バス及びコミュニティ交通)の衰退が、全住民に影響を与える事を理解し、積極的に利用するとともに増加する路線・サービスを維持するためのルール(廃止や地域負担を含む)作りが必要 ⇒地域の足は地域(住民)で守る
	便利地域(交通弱者)	・問題は少ないがサービス低下や廃止の懸念有り	・問題は少ないがサービス低下や廃止の懸念継続	
	不便地域(車利用)	・特に問題なし	・不満が表面化しサービスを希望する可能性有り	
	不便地域(交通弱者)	・サービス継続や向上を希望	・サービス継続や向上を希望継続	
	空白地域(車利用)	・特に問題なし	・不満が表面化しサービスを希望する可能性有り	
空白地域(交通弱者)	・表面化していない(要望有り)	・不満が表面化しサービスを希望する可能性有り		
企業等(商業施設)	公共交通買物可能地域	・特に問題なし	・廃止、減便等による車利用者以外への影響可能性有り	・地域の受益者としての協力(他地域の事例を踏まえ収入源の確保)
	公共交通買物困難地域	・車利用者以外への販売機会の喪失	・車利用困難者増加による販売機会喪失拡大の懸念有り	
行政	公共交通サービスの提供	・民間事業者対応中心であったが、利用者減等により行政関与が求められており、人材・ノウハウ等が不十分	・路線バス事業の弱体化、高齢者(交通弱者)の増加等から今後、果たすべき役割が増える可能性大	・行政は利用者ではなく、利用者(住民)無しでの維持存続は困難な事から、住民による積極的な参加や利用を促すとともに、効率的な運営及び持続可能性を担保するルール作りが必要(低利用サービスの廃止等も視野) ・また、同ルール等の周知及び理解の為の広報・啓発を支援
	財政負担	・公共交通維持のための費用負担が年々増加(利用者減や国補助金削減等の影響)	・扶助費等の増大により財政状況が厳しくなる一方で、既存バス路線廃止対応やサービス向上ニーズ対応への財政負担増への懸念 ・幅広い収入源の確保	

※ ここでの地域住民の便利地域、不便地域、空白地域の区分は、住民にとって公共交通利用にあたってのイメージを表現したもので、合志市地域公共交通網形成計画で示す定義とは異なる。

(2) 地域の公共交通を維持継続するための各地の工夫事例

前述の「地域の足は地域（住民）で守る」ための各種取組みにおいて、今後の議論の中心となる事が予想される各地の先進事例を整理した。

以下の事例を直ぐに合志市に適用するわけではないが、公共交通網再編に向けて持続可能な仕組みを考える上での参考とされたい。

	地 域	内 容	キーワード
1	・長野県上田市豊殿地区 自主運行「あやめ号」	・既存バス路線から離れた地域の住民組織が地区内の全世帯に負担金を募り、地域内を細かく循環し既存の公共交通システムに接続する循環バスを導入。 ・全世帯(平成26年度で1,416世帯)が年間1,000円を負担しており、この負担金によって運行経費の53%を賄っている。(町内会費で徴収) ・地域が自主運行する生活交通に対し、市が運行経費の1/3相当(上限100万円)を補助する制度導入。ジャンボ型乗合タクシーで200円/回 週2日2往復	・住民発議 ・住民負担 ・行政補助
2	・大分市富士見が丘団地	・高齢者の足(お出かけ支援が必要な方限定:会員登録)を確保するために、自治会が団地中心部までを運行するデマンド乗合タクシー。(週2日短区間3往復) ・会員の年会費(1000円/年)と運賃(200円/回)で運営し、不足分は自治会費で補填。自治会補填費ねん出の為に、有価物の回収収益費用を充当。	・住民発議 ・住民負担 (小規模支援)
3	・福岡市南区柏原3丁目	・路線バスが乗り入れない高台団地に付近を走行する路線バスの回送ルートを営業化した上で、途中一部のバス不便区域へ乗り入れ運行。 ・住民発意で不便地域対策として事業者、行政との協議の上、助成金を受け試行実験を行い、利用者採算ラインを設定の上で地域住民で利用促進。 ⇒ 地域イベント(公民館開催行事)は、バス時刻に合わせて開催や、地域・事業者・自治体で定期的に懇談し継続に向けて問題意識共有。	・住民発議 ・実験時のみ補助 ・利用啓発
4	・兵庫県宍粟市	・路線の見直し基準を明確に定めて、路線を1年毎に評価し、3年を目途に将来的に維持できるネットワークを構築する再編計画を策定し運行開始(H27.11) ・広域移動を担保する大型バス路線(4幹線)は平均乗車密度2人以上、地域内移動を支える小型バス路線(25支線)は1.5人/便以上と基準を明示 ・「乗って利用しなければバスは無くなる」を明確にし、地域で活用する取り組みを実施する事により利用者増加中。(自治会で回数券等を購入し地域に配布等)	・存廃ルール化 ・住民支援 ・見える化
5	・大分県豊後大野市	・定時定路線のコミバスとデマンド乗合タクシーを運行するが、詳細な乗降データと運行見直し基準を公表(見える化)し、存続への危機意識を共有。 【見直し基準例：○路線別・便別の平均利用人数が0.5人(2日に1人)以下 ○バス停別の1日当たりの平均利用人数が0.1人(10日に1人)以下 等】 ・「大人の社会見学」(公共交通バスを利用するきっかけづくりのイベント開催:行政と学生との共同による乗車+イベント(講演、食事、レク等))	・存廃ルール化 ・見える化 ・利用啓発
6	・熊本県熊本市	・政令市移行の際に行政主体で運行継続基準を定めてコミバス運行。(1年目～3年目までで、各収支率10%、20%、30%を目標とし下回れば原則廃止) ・「ゆうゆうバス」として6ルートで運行したが、現存するのは植木線1ルートのみで、現在の継続基準は「平均乗車密度1.5人以上、毎月1,000人以上利用」 ・不便地域の地域主体運行バス等には7割を上限に行政支援補助制度があり、不足分は各戸負担金や地域協力金等の地元負担で維持するコミュニティ交通あり。	・存廃ルール化 ・住民負担
7	・三重県四日市市 「生活バスよっかいち」	・バス路線の廃止に伴ない住民主導でNPO法人を設立し運行したバスで、運賃と市の助成金と沿線企業の協賛金により路線バスを運行 ・具体的な協賛企業は、スーパー、商店、病院、介護福祉施設等の8企業で月額約50万円程度を賄う。1回100円で月～金4.5往復し、回数券、定期券有。 ・H28年度のバス事業運行経費の収入内訳：①運賃 120万円(10%) ②協賛金 564万円(47%) ③市補助金 513万円(43%)	・住民発議 ・企業協賛 ・行政補助
8	・広島市安佐北区 口田地区	・地域が主体となって協議会を立ち上げ不便地域の生活交通を確保する乗合タクシーを運行。(片道300円、往復利用時の復路は100円、平日10便運行) ・協賛企業店で買物(1500円以上)した場合は、復路の料金は商業施設負担で無料。(協賛店:レッツ、フレスタ、コープ、マックスバリュ)	・住民発議 ・企業協力
9	・京都府京丹後市 「丹タクEV乗合タクシー」	・タクシー不便地域において導入されたデマンド乗合タクシーが、規制緩和により複数の代行・輸送サービスも可能となる(H27.10より) 【輸送・代行サービス】・買物代行 ・見守り代行 ・図書館代行 ・病院予約代行 ・小荷物輸送代行サービス	・各種サービス混用
10	・貨客混載バス運行 (各地でヤマト運輸)	・路線バスやコミュニティバスの一部座席等を宅配便等の運送用BOXに改良し、主要地点間の貨物をバスで運ぶことにより集配作業等の効率化、輸送コストを削減。 ・熊本県(人吉市～五木村)、宮崎県(延岡市～高千穂町、諸塚村～日向市)、愛知県(豊田市内)などで実施中でバス運行収入増に寄与。	・各種サービス混用
11	・新潟県三条市 「デマンド交通ひめさゆり」	・市内相互のバス停間をデマンド運行するタクシーについて、一人乗車時と複数乗車時を別料金体系とし複数乗車時に割安料金として効率化によるコスト削減を誘導(平日午前8時～午後6時運行、一人乗車は距離制で500円～3000円、複数利用はエリア間料金で400円又は800円、運行中に2人以上になれば複数料金) ・高齢者の複数利用を奨励するお出かけパス発行しており、複数利用時は300円又は500円に割引の上、協賛62店舗で各種割引サービスあり。	・複数乗車奨励 ・高齢者支援

コミュニティバス運行事業評価

合志市地域公共交通協議会
平成 30 年 5 月 28 日

●コミュニティバス運行事業の評価

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。その中で、コミュニティバスのあり方や方向性を明確にするため「コミュニティバス運行指針・指標」を設定いたしました。

当該計画期間（平成 30 年度）においては、下記の指標・指針に基づきコミュニティバス運行事業の評価を行い、必要に応じ運行体系等の見直しを行うこととしています。

レターバス等に関する指標、目標値、設定根拠

指 標	測定方法	実績値 (H29 年度)	目標値 (H32 年度)	設定根拠 ※対策の実施については協議会で決定
公共交通機関を使った市内への移動での乗り換え乗継が円滑にできていると思う市民の割合	市民アンケート	48.9%	49%	合志市網形成計画で平成 28 年度から年 1% ずつの増加を目標。
コミュニティバス等の利用者数	レターバス、循環バス、乗合タクシー合計	71,674 人	92,800 人	平成 26 年度に達成した最高値 92,800 人の維持。
公共交通機関を利用している人の割合	市民アンケート	68.0%	71.5%	合志市網形成計画で平成 28 年度から年 0.5% ずつの増加を目標。
市民 1 人当たりのコミュニティバス等の運行委託料	レターバス、循環バス、乗合タクシー合計	892 円/人	800 円/人	平成 32 年度は現況値 797 円から 925 円に増額する推計値だが、現状維持を目指す。

●平成 29 年度コミュニティバス運行事業評価

指 標	実績値 (H29 年度)	目標値 (H29 年度)	評価	要因等
公共交通機関を使った市内への移動での乗り換え乗継が円滑にできていると思う市民の割合	48.9%	46%	達成	出前講座や、広報誌での情報発信、乗り方教室の実施や既存サービス（バスロケーションシステムや回数券利用）を行い、新規利用者の掘り起こしを行った。
コミュニティバス等の利用者数	76,172 人	92,800 人	未達成	地震以降バスの遅延等による利用者減少があったため、いまだ地震前の利用者離れの人数が確保できていない。 おおむね固定客の利用が多い。行き先も主に老人憩いの家やユープレス弁天、光の森となっている。 最近では新規利用者で若い世代の光の森での通勤としての利用等も増えてきている。
公共交通機関を利用している人の割合	68.0%	70.0%	未達成	地震以降バスの遅延等による利用者減少があったため、いまだ地震前の利用者離れの人数が確保できていない。 新規利用者開拓及び利用者定着ができていないところがある。
市民 1 人当たりのコミュニティバス等の運行委託料	892 円/人	800 円/人	未達成	運行経費の増加と利用者数の減少で増加している。財源確保の方法や、運賃値上げ等についても考えていく必要がある。

※市民 1 人当たり（市民 61,652 人 3 月末時点）のコミュニティバス等の運行委託料については H29.4 月～30.3 月での計算を行っています。

●未達成項目に対する対策(案)について

目標値達成のため、運行指針に基づき次のとおり対策（案）を実施する。

指 標	実績値 (H29 年度)	目標値 (H29 年度)	対策（案）	理由等
コミュニティバス等の利用者数	76,172 人	92,800 人	利用促進策の実施 運行路線見直し	ガイドブックの配布や広報誌での特集等で周知を行うことで、利用しやすい環境を整えていく。 熊本地震の影響による利用者の減少については、まずは以前の固定利用者の確保、利用者の声の調査、バスロケーションシステムの紹介やホームページなどの情報の配信を実施する。 路線についても協議・検討を行う。
公共交通機関を利用している人の割合	68.0%	70.0%	利用促進策の実施 運行路線見直し	促進や駅利用者の利便性向上とエコ通勤、交通渋滞緩和を目指したパーク＆ライドの推進や、連携中核都市圏構想における事業部会で行う啓発事業（街頭での啓発グッズの配布）での連携強化を実施する。
市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料	892 円/人	800 円/人	運行路線・費用見直し	現行コミュニティバス路線は合併前のそれぞれの運行路線を引き継いだ形の形態となっているため、利用者ニーズに合っていないことも予想される。商業施設のオープンや庁舎の一本化に合わせた東西の路線を考える必要があるため、作業部会等で路線の見直しや委託料の確保について協議、検討していく。

平成30年度事業計画(案)について

平成30年度公共交通関係予算および事業計画（案）

（歳入）

項目	名称	平成30年度計画額	平成29年度予算額	比較額	備考
国庫補助金	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	3,006,000 円	3,612,000 円	△ 606,000 円	<ul style="list-style-type: none"> ・4,083人（交通不便地域対象人口）*150円+300万円（H29） ・4,043人（交通不便地域対象人口）*150円+240万円（H30）
県補助金	生活交通維持活性化総合交付金	3,800,000 円	3,800,000 円	0 円	県生活交通維持・活性化総合交付金要綱に基づき実施
諸収入	コミュニティバス広告収入	54,000 円	54,000 円	0 円	広告掲載に関する啓発活動を実施（委託）
市一般財源		51,800,000 円	55,926,000 円	△ 4,126,000 円	—
合計		58,660,000 円	63,392,000 円	△ 4,732,000 円	

(歳出)

項目		事業計画内容	平成30年度計画額	平成29年度予算額	比較額	備考
1	協議会運営事業	地域公共交通計画実施事業の検証 協議会3回開催、作業部会3回開催 【協議内容】 ・循環バス（須屋線、日向新迫線） ルート見直しの検討 ・H30年度事業評価 ・H31年度事業計画	562,000 円	748,000 円	△ 186,000 円	・協議会：21人*3回*（3,700円+2,200円） ・作業部会：10人*3回*（3,700円+2,200円） ・通信費（切手代）12,000円
2	地域公共交通計画実施事業	【レターバス】 現行のルート、ダイヤ及び便数にて運行 【循環バス】 （須屋線、日向新迫線） 現行のルート、ダイヤ及び便数にて運行	46,399,000 円	49,520,000 円	△ 3,121,000 円	（運行経費－運賃収入＝委託料）
		【路線運行】 現行3ルート・現行ダイヤで継続運行 【区域運行】 現行2区域・現行ダイヤで継続運行	【路線運行】 9,223,000 円 【区域運行】 122,000 円	【路線運行】 9,162,000 円 【区域運行】 122,000 円	【路線運行】 61,000 円 【区域運行】 0 円	（運行経費－運賃収入＝委託料） 後川辺線、合生・上生線ルート変更による増額
		地域公共交通計画事業総合支援事業	コミュニティバスの利用実態及び効果調査・分析	1,512,000 円	3,000,000 円	△ 1,488,000 円

3	P&R駐車場管理運営事業	平成29年11月1日現在48台の契約であるが、さらに契約台数が増えるよう熊本連携中枢都市圏の事業等と連携した周知（冊子配布など）を実施する。また、適切な管理運営や啓発活動の実施について熊本電鉄と連携を図る	－ 円	－ 円	－ 円	継続して事業（啓発）を実施し公共交通への転換を図る
4	JR光の森駅駐輪場維持管理負担金支出事業	菊陽町による適切な維持管理が実施されるよう駐輪場の維持管理負担金を支出	553,000 円	556,000 円	△ 3,000 円	
5	啓発・利用促進活動	<ul style="list-style-type: none"> ・主に高齢者団体等に対し、地域公共交通に関する講座や体験乗車を実施し、新規利用者の掘り起こしを図る ・市まつり開催時に、地域公共交通啓発ブース設置及びバスの乗り方教室を実施し市民の意識向上を図る 	100,000 円	100,000 円	0 円	啓発・利用促進活動については、関係団体と連携を図り、利用促進の取り組み内容について検討を行っていく
6	バスロケーションシステム事業	バスロケーションシステムの運営管理を行う	189,000 円	184,000 円	5,000 円	コミュニティバス利便性向上推進協議会負担金
合計			58,660,000 円	63,392,000 円	△ 4,732,000 円	

生活交通確保維持改善計画の名称
合志市地域生活交通確保維持改善計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>【背景と目的】</p> <p>近年、利用者数の減少による経営難から、全国的にバス路線の統廃合などが進められています。本市においても、市民のマイカーへの依存度は高く、公共交通の利用者は減少傾向が続いています。特に、高齢化が進んだ農村部においては、採算上の問題からバス路線の一部が廃止されるなど、交通弱者の生活が一層不便になっている地域も見られます。</p> <p>現在、本市内では、路線バス（熊本電鉄）、鉄道（熊本電鉄）、環状・循環バス及び乗り合いタクシー（熊本電鉄及び市内タクシー事業者（市による補助あり））が運行していますが、路線バスの多くは市南部の住宅団地部を中心にダイヤが組まれ、熊本電鉄のサービス範囲は市内の一部に限られています。環状・循環バス及び乗り合いタクシーについては、市内全域を網羅するように運行していますが、市の財政負担の問題もあり、最小限のサービスにとどまっています。また、隣接する大津町、菊陽町をJR豊肥線が通っていますが、本市内からJR駅（JR光の森駅）へのアクセスも十分とはいえません。</p> <p>このままでは、公共交通のサービスの空白地帯が生じ、市民生活の地域格差が増大する恐れがあり、この問題の解決には交通事業者単独の経営努力では自ずと限界があります。長期的な視点に立てば、人口高齢化の一層の進展に伴い、外出手段確保の必要性は高まり、また地球温暖化防止など環境対策の点からも、公共交通の重要性が増してくるものと考えられます。</p> <p>このため、市内の公共交通ネットワークを再編することによって、公共交通サービス空白地域をなくし、市民の公共施設、病院、大規模商業施設及びJR光の森駅等へのアクセス手段を整備することを目的として、地域公共交通確保維持事業に取り組みます。</p> <p>【必要性】</p> <p>本市においては、大きく3つの異なる日常生活圏があり、地域によって買い物や通院といった基本的な日常生活に違いが見られる。さらに、市内の各種施設の利用等のため、市内の東西方向への公共交通による移動の確保が困難である。</p> <p>これらを考慮して、市民が通いなれた商業施設、病院及び公共施設等を利用できるような公共交通を整備することが必要とされている。</p> <p>また、市外への公共交通による移動では、熊本市方面への熊本電鉄やJRなどの利用を希望する声が多いため、鉄道駅を主要乗り換え拠点とし、そこに至る公共交通手段を強化についても必要とされていることから、次の路線について地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域ごとの生活圏に対応した生活支援交通及び市内移動手段の路線 ●鉄道駅やバスターミナルの拠点性を高めるフィーダール線

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

1) 事業の目標

- ① 公共交通機関を使った市内外への移動での乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合：43.2%→49.0%
平成28年度から1年で1%ずつの増加を目指す。
全系統で目指す。
- ② コミュニティバス等の利用者数：92,846人→92,800人
過去最高値を3年後も維持していく目標としている。
「レターバス右回り・左まわり」 利用者数 70,370人
「日向新迫線」 利用者数 2,584人
その他「須屋線・乗合タクシー」 利用者数 6,147人
- ③ 公共交通機関を利用している人の割合：68.0%→71.5%
全系統で平成28年度から0.5%ずつの増加を目標としている。
- ④ 市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料：892円/人→800円/人
「レターバス右回り・左まわり」 1人当たり 604円
「日向新迫線」 1人当たり 77円
その他「須屋線・乗合タクシー」 1人当たり 211円
運行委託料を維持していくため、800円を超えないようにしていく。

※当該目標と目標値については、市総合計画の指標を基に設定し、毎年実施している3,000人市民アンケートにより評価を行う。H32年度までの目標値として設定
(合志市地域公共交通網形成計画 P68, 69 参照)

(2) 事業の効果

目標を達成することにより、次の効果が期待される。

- 市民の権利を尊重した公共交通手段の確保
- 賑わいや健康増進につながる新たな行動（アクティビティ）の誘発
- 人や環境にやさしい社会の形成
- コンパクトシティ＝目指すべき都市像の実現

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・レターバスの路線距離の短縮化（合志市、事業者）
- ・循環バス須屋線のルート整理（合志市、事業者）
- ・乗合タクシーデマンド型等の検討（合志市、事業者）
- ・御代志駅発着の路線網再編（合志市、事業者）
- ・バスロケーションシステムによる案内強化（合志市、事業者）

(合志市地域公共交通網形成計画 P80, 81 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
合志市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
熊本電気鉄道株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【 <u>活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ</u> 】
該当なし
8. 別表1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
該当なし
9. 別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【 <u>地域内フィーダー系統のみ</u> 】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【 <u>車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【 <u>車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ</u>

【うとする場合のみ】	
1) 事業の目標	
該当なし	
(2) 事業の効果	
該当なし	
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
15. 協議会の開催状況と主な議論	
平成30年5月28日（第44回）当該計画について協議し事務局一任にて合意を得られた。 平成30年月日郵送にて各協議会委員に周知済み。	
16. 利用者等の意見の反映状況	
本市の協議会の構成委員（住民・利用者代表）として、市区長連絡協議会、市老人クラブ連合会、市身体障害者福祉協議会、市PTA連絡協議会、コミュニティ委員会及びNPO法人の各種団体が参画しており、地域住民や利用者目線の意見をいただき、計画策定及び路線バス等の運行等に反映させている。	
17. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	協議会への参画なし
関係市区町村	合志市
交通事業者・交通施設管理者等	熊本電気鉄道(株) (株)相互交通 (有)キティー交通 (有)銀杏交通タクシー 熊本河川国道事務所 熊本県県北広域本部土木部 合志市建設課 熊本北合志警察署
地方運輸局	熊本運輸支局
その他協議会が必要と認める者	熊本大学教授、市商工会、利用者代表等

本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 熊本県合志市竹迫 2140(所 属) 合志市総務部企画課(氏 名) 鶴田 裕之(電 話) 096-248-1813(e-mail) h-tsuruta@city.koshi.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、**地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です（ただし、上記2.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。**

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

30年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準ロで 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
熊本県 合志市	熊本電気鉄道株式会社	(1) レターバス	辻久保	JR光の森駅	辻久保	(循環) 33.4 km	365 日	3,894 回		路線定期	②(2)	JR豊肥本線光の森駅に て接続(バス停近接)	③
		(2) レターバス (左回り平日1便目)	御代志	JR光の森駅	辻久保	往 19.8 km km	244 日	244 回		路線定期	②(2)	JR豊肥本線光の森駅に て接続(バス停近接)	③
		(3) 日向・新迫線	日向	熊本御代志駅	ユーバレス弁天	往 22.5 km 復 22.5 km	156 日	312 回		路線定期	②(2)	熊本電鉄の御代志駅に て接続(バス停近接)	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	合志市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	21,464
交通不便地域	4,043

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
4,043	出分・上古閑・御領・上町・下町・横町・二子・上庄・原口・原口下・平島・竹迫住宅・合志中央団地・日向・新迫・新古閑・菊池病院寮舎・中林・生坪・立割・桑木鶴団地	局長指定

国庫補助上限額の算定

対象人口	算定式	国庫補助上限額
4,043	対象人口×150円+240万円	3,006,000

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2. (1)⑭)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)