

# 第 27 回合志市地域公共交通協議会 次第

平成 25 年 11 月 26 日（火）10：00～  
合志庁舎 2 階大会議室

1 開会

2 会長あいさつ

3 報 告

報告事項

- ・セミコンテクノパークエコ通勤実証実験について

4 議 題

協議事項

- (1) 合志市地域公共交通計画見直し素案(案)について
- (2) 平成 26 年度事業計画（案）について

5 その他

- ・ 第 28 回協議会開催日について：平成 26 年 月

6 閉会

セミコンテックノパークエコ通勤実証実験の結果について

H25. 10. 30

(熊本県・合志市・菊陽町)

1 実験の目的

本実験は、公共交通機関の空白地域であるJR光の森駅～セミコンテックノパーク間において、通勤バスを運行することにより、自家用車から公共交通機関への転換を促し、公共交通機関の利用促進、地球温暖化対策への寄与を目指し、ひいては、社会的に望ましい交通体系を構築し、実験後も公共交通による移動が可能となる公共交通ネットワークの実現可能性を探るものとして実施した。

2 実験のスキーム

県・地元自治体（合志市、菊陽町）・企業による協議会が実施主体となり（振興局はオブザーバー）、通勤バス運行等に係る費用の一部を県及び地元自治体が負担して実施した実証実験である。

□実験の概要	
〔運行区間〕	JR光の森駅～セミコンテックノパーク間（約10km）
〔実験期間〕	平成25年2月1日～3月1日（平日のみ20日間）
〔運行形態〕	道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業
〔運行便数〕	1日8便（朝・夕各4便） *所要時間（朝20～27分、夕17分程度）
〔運賃〕	片道100円
〔負担〕	県（140万円）、地元自治体（合志市・菊陽町各10万円）
〔参加企業〕	セミコンテックノパーク協議会 （東京エレクトロン九州、ソニーセミコンダクタ等）
〔業務受託者〕	熊本電気鉄道㈱

3 実験結果

- ・運行期間20日間の総利用者数は、1,382人（延べ人数）  
 入社時：781人 退社時：601人

(人)

H25	入社時		退社時		日計	
	日平均	便平均	日平均	便平均	日平均	便平均
第1週 (2/1～/8)	37.3	9.3	25.0	6.2	62.3	7.7
第2週 (2/12～ /15)	39.0	9.7	28.0	7.0	67.0	8.3
第3週 (2/18～ /22)	38.4	9.6	34.4	8.6	72.8	9.1
第4週 (2/25～ 3/1)	41.8	10.4	33.4	8.3	75.2	9.4
実験期間 (2/1～3/1)	39.0	9.7	30.0	7.5	69.1	8.6

## 4 結論

JR 光の森駅～セミコンテクノパーク間については、現状では、以下の理由により採算ベースの運行を実現することは難しい。

- ・ 仮に通常運賃による運行を行った場合、実験と同様の乗車人員があったとしても運行費用を賄うことができず赤字運行となり、交通事業者による自主運行は難しい。  
(1 便当たり採算ライン乗客数：16 人 通常運賃：片道 350 円 )
- ・ 利用者からの多くの要望があっている便数増を行うには、車両や運転手の追加投入（実験での運行体制は出社時：2 台、退社時：1 台）が必要であり、更なるコストが発生する。
- ・ 県道熊本住吉線における渋滞は道路構造（片側 1 車線等）の影響も想定され、利用者からの要望にもある定時性確保が難しい。  
(出社時……セミコンテクノパーク到着 6 分以上遅れ 12.5%  
退社時……JR 光の森駅到着 6 分以上遅れ 36.3%)

ただし、実験後のアンケートによると、「実験を通じて他の公共交通を利用するようになった」という回答が、回答者全体の約 30%（128 人／全 411 人）となっており、本実験の目的である公共交通の利用促進について一定の成果があった。

上記の課題を解決し、JR からの乗継利用者の利便性向上を図るには、JR 原水駅からのバス運行も考えられる。

- ・ セミコンテクノパークから駅までの距離及び運行時間が短く、本実験の運行体制（出社時：2 台、退社時：1 台）のまま便数の増加が可能であること。（片道 約 4.2 Km）
- ・ 運行距離が短くなることにより低運賃による運行ができ、かつ渋滞による影響が少なく定時性が確保できる可能性があること。
- ・ アンケートの結果より、「ダイヤ、便数及び定時性の改善及び運賃の低下により乗車可能」という回答が約 73%（518 件／全 711 件）あっていること。  
(セミコンテクノパーク内企業（ソニー、東エレ）において、原水駅からの徒歩又は自転車通勤者が一定数存在していること等、原水駅からの通勤バス運行には一定の需要見込みがあること。)

平成 25 年 10 月 29 日付けセミコンテクノパーク協議会会長より、JR 原水駅からのバス運行へ向けての支援について、合志市・菊陽町に対して、要望書が提出された。

# 合志市地域公共交通計画（別冊）

【素案】

平成25年 月  
熊本県 合志市

はじめに

平成 21 年 1 月に策定した「合志市地域公共交通計画」に掲げた計画目標を、計画終了年次の平成 27 年度までに達成するため、合志市地域公共交通協議会及び作業部会において議論を重ね、各種コミュニティバスの実証運行をはじめ利用促進策の実施や関係団体と連携等を進めてきました。その結果、現在のレターバス、循環バス、乗り合いタクシーの運行体系を構築し、平成 24 年度からは本格運行として市民の日常生活の移動を支えています。

レターバスに関しては、平成 22 年 10 月の運行開始当初の利用者数は約 2,300 人でありましたが、平成 25 年 3 月の利用者数は約 6,700 人であり利用者数は約 3 倍に伸びています。これは、運行開始時から関係団体と連携し様々な利用促進の取り組みを行いながら、市民のニーズに合った運行形態にしたことにより、市民のレターバスに対する関心・認知度が高まり利用者が増えたものと考えています。

しかしながら、当該計画の成果目標については平成 23 年度以降の目標数値は設定されておらず、また、コミュニティバスの運行指針・指標が設定されていないため事業評価が行えない状況にありました。

こうした状況を踏まえて、本協議会では本市におけるコミュニティバスのあり方や方向性を明確にするため、当該計画終了年次までの成果目標およびコミュニティバス運行指針・指標について協議を行い取りまとめました。

今後は、本計画に基づき地域公共交通事業を実施し、本市の地域公共交通が市民のみなさまにとってより良いものとなるよう努めてまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、ご協力いただきました本協議会委員のみなさまをはじめ関係機関および市民のみなさまに厚く御礼申し上げます。

平成 年 月

合志市長 荒木 義行

# 1 合志市地域公共交通計画の目標に関する評価

## (1) 平成 27 年度までの計画期間中の取り組み

合志市の地域公共交通（コミュニティバス、乗り合いタクシー）は、平成 20 年度の「合志市地域公共交通計画－みんなで進める人にも環境にもやさしい公共交通まちづくり－」策定以来、様々な実験運行を重ね、平成 24 年 7 月時点のサービス内容に落ち着いた。

レターバスについては、平成 22 年 10 月の運行開始から様々な利用促進の取り組みを進めきた結果、利用者数も順調に伸びている。なお、レターバスの運行形態（ルート、便数、ダイヤ）については、協議会の協議を経て、当面現状のまま運行することとなっている。

また、循環バス（タクシー車両利用も含む）、乗り合いタクシー（野々島－植木）についても、利用者促進を図りながら、当面現行運行を継続することとしている。

しかしながら、収支率の向上、重複路線区間の運行改善、定時制の確保や運転手の負担軽減など課題も明らかになっていることから、今後、平成 27 年度までは、指標に基づき毎年の収支率などをチェックしていくが、1 年ごとにダイヤを見直したりはせず、平成 27 年度を目標時期として目標値を定め、その達成に向けた利用促進策を講じていく。

平成 20 年度	平成 24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度
計画策定	現行運行内容の確立	平成 27 年度までの目標値の設定	目標達成のための利用促進策の実施、及び平成 27 年度での目標達成の見込みをたて、指針に基づく対処策を絞り込んでいく。	目標達成のための利用促進策の実施継続、及び第 2 期地域公共交通計画の立案。

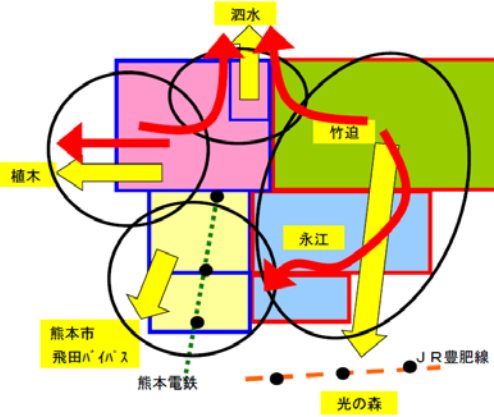
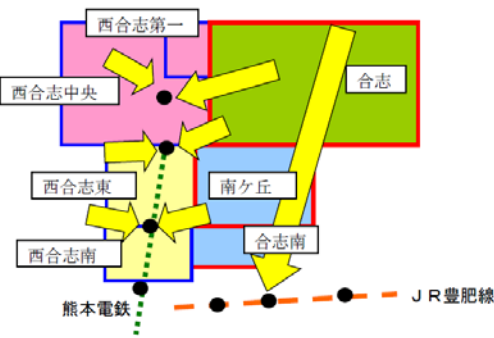
## (2) 現計画の目標と成果指標

平成 20 年度に策定した「合志市地域公共交通計画」においては、公共交通事業の目標と、その遂行による成果を測定する指標を定めている。

事業の目標	成果指標
1 住民の移動手段の確保	1. 公共交通の利用者
2 交通渋滞の緩和と環境対策	2. 公共交通を日常的に利用、または、月に数回程度以上利用している人の割合
3 安心・安全で質の高い運送サービスの提供	3. 公共交通を使った市内での乗換が「不便」とする人の割合
4 多様な主体の参加と連携	4. 電車を使って円滑に移動できているとする市民の割合
	5. バスを使って円滑に移動できているとする市民の割合

(3) 事業の目的及目的達成のためのこれまでの取り組み

事業の目的1－住民の移動手手段の確保

項目	内容	実績
<p>① 地域ごとの生活圏に対応した生活支援交通</p>	<p>合志市においては、地域によって買い物や通院といった基本的な日常生活圏域に違いが見られます。具体的には、西合志区域では、北部の農村部において植木町や菊池市(泗水)、南部の住宅地域においては熊本市と、大きく3つの異なる生活圏があります。また、合志区域では、永江団地や光の森といった方向に生活者の目が向いています。これらを考慮して、市民が通いなれた商業施設や病院を利用できるように公共交通を整備します。</p>	<p>レターバス、循環バス(タクシー車両も含む)、乗り合いタクシーの運行により、日常生活圏内への移動ができる路線網を整備。(熊本市内(飛田バイパス方面)は、電鉄バス既存路線で対応)。レターバスは、合志市内を環状に大きくカバーしており、市内全域から JR 光の森駅方面に移動できる。</p> 
<p>② 鉄道駅やバスターミナルの拠点性を高める－熊本市への移動利便性向上</p>	<p>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します。</p>	<p>JR 光の森駅、電鉄バス辻久保営業所には、レターバスが全便乗り入れる。電鉄御代志駅では、レターバス及び循環バスが乗り入れる。電鉄黒石駅については、レターバスのバス停が最寄りにあるものの、バス－電車の乗り換えは少ない。</p> 

項目	内容	実績
③ 市内移動手段の確保	路線バスや循環バスの運行再編、乗り合いタクシー方式など地域の実状に合わせた手段の導入により、合志市内の各種施設の利用、東西方向への移動を確保する交通体系を強化します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●レターバス 左回り6便/日(土・日祝日 5便) 右回り6便/日(土・日祝日 5便)</li> <li>●循環バス(週3回 木・木・土) 日向・新迫線(2往復/日) 須屋線(2往復/日)</li> <li>●乗合タクシー(週3回 木・木・土) 合生・上生線(2往復/日) 合生・御代志線(2往復/日) 後川辺線(2往復/日)</li> <li>●予約型乗合タクシー 野々島⇄植木 (予約に応じ運行)</li> </ul>

### 事業目的-2 交通渋滞の緩和と環境対策

内容	実績
マイカーから公共交通への転換を進め、渋滞緩和を図ることを目標とします。通勤者のパークアンドライド、サイクルアンドライドの推進、企業における時差出勤や共同送迎バスの運行などの支援、ノーマイカーデーを推進し、交通渋滞の緩和とCO2排出削減を進めます。	<p>市役所職員のバス利用が見られるほか、努めてバスを利用する市民も若干ではあるが見られるようになった。バス利用者の多くは、マイカー利用ができない人であり、バス導入によるマイカー削減効果は今のところ軽微と言わざるを得ない。</p> <p>パークアンドライドについては、電鉄新須屋駅に62台分の駐車場を整備し、平成25年3月末現在27人が利用している。短日の利用(上記のほかに10台分を確保)も推進しており、熊本市内へのマイカーの流入抑制と電鉄利用者増に寄与している。</p> <p>セミコンテクノパークにおいては、平成25年2月にセミコンテクノパークエコ通勤実証実験協議会(熊本県・合志市・菊陽町・セミコンテクノパーク企業連絡協議会)のによるセミコンテクノパーク～JR光の森駅間の通勤バスの運行実験が行われ、実験結果等を検証した結果、本格運行について短期的には赤字運行となることから運行を見合わせることにした。</p>

### 事業目的-3 安心・安全で質の高い運送サービスの提供

項目	内容	実績
① 安心・安全	バス、タクシーなどの公共交通機関において、事故や危険のない安全な輸送サービスを提供します。	事業者の協力のもと、定時かつ安全な輸送を心がけている。タクシー車両を導入した循環バスでは、乗降時のドアの開閉や踏み台の提供、荷物運びの手助けなどのきめ細かいサービスが可能になった。バスにおいても、可能な限り、乗降の介助をするよう努めている。
② 乗りたくなるサービスの提供	使いやすいダイヤ、経路、わかりやすい時刻表の作成、親しみのある車両のデザインや愛称付け、おでかけコンセルジュによるアドバイス事業などにより、公共交通の魅力を上させます。	レターバスに関して、崇城大学の協力を得て学生によるボディデザインを募集、市民参加で優秀案を選定し、新車両のラッピングに用いた。愛称も、このデザインにちなんで「レターバス」とした。また、公共交通機関の利用等のアドバイスをを行う市民アドバイザーの研修も行い、今後、活動を具体化していく段階にある。また、個人が持ち運びに便利な時刻表の作成サービスも開始した。



事業目的－4 多様な主体の参加と連携

項目	内容	実績
① 全市民の積極的参加－ワンマン、ワンライドの推進－	市民一人ひとりが、「年に1回は努めてバスや電車を利用する」ことなど、意識的に公共交通機関を活用することで、利用者を増やします。	市役所職員や議員において、バスを務めて利用する人が見られる。市民がバスの運行や維持に関心を持ち、積極的に利用してもらうための機運を醸成するために、市民シンポジウム（ワークショップ）を開催した。
② 観光振興との連携	市内の主要観光施設に、公共交通を利用して出かける人を増やすよう、工夫をします。	夏休み期間中、ユーパレス弁天のプール利用者が増加している。その他には、目立った観光利用はみられない。また、レターバスを利用し市内の史跡や公園等の最寄りのバス停から徒歩散策し健康増進につなげる取り組み（ガイドマップ作製）を行った。
③ 市民グループとの連携	自治会、老人会、PTA、子育てサークル、歩こう会、グラウンドゴルフ愛好会など、市内の各種団体に呼びかけ、公共交通の活用を推進します。	老人会や自治会等の会合に出席し、コミュニティバス講座を実施している。また、お試し試乗会の実施、老人会による自主的な試乗会なども行われ、市民がバス利用促進に積極的に参画している例も見られる。
④ 民間事業者との連携	市内の商店、医療施設などと連携し、市民がこれらの施設を利用するに際して公共交通を利用しやすくなるようなサービスの工夫を呼びかけます。	主要施設にはバスの時刻表を配布し、掲示してもらうようにしている。

## 2 平成 27 年度までの成果目標について

上記に掲げる事業を行った結果として、公共交通の利用者数の増加や市民生活の利便性の向上が図られる。その成果として下表の5つの指標を設け、平成 18 年の実績値を基準に、平成 22 年度の目標値を設定している。平成 22 年度の実績及び平成 25 年度の実績は、下表のとおりであり、当初設定した目標値はクリアしている。そこで、平成 27 年度の成果の目標値を下表のとおり新たに設定する。

指標	18 年度 実績値	22 年度		25 年度 実績値	27 年度 目標値
		目標値	実績値		
1. 公共交通の利用者数 内訳 T=電車 B=バス	5,212,000 T1,288,000 B4,024,000	5,212,000 T1,288,000 B4,024,000	5,097,893 T1,440,443 B3,657,450	5,421,309 T1,521,078 B3,900,231	5,421,000 T1,521,000 B3,900,000
2. 公共交通を日常的に 利用、または、月に 数回程度以上利用 している人の割合	22.3%	22.3%	18.80%	19.40%	20.00%
3. 公共交通を使った市 内での乗換が「不 便」とする人の割合	61.2%	61.2%	66.70%	46.80%	45.00%
4. 電車を使って円滑に 移動できていると する市民の割合	66.8%	66.8%	70.10%	72.60%	73.80%
5. バスを使って円滑に 移動できていると する市民の割合	63.2%	63.2%	72.40%	77.60%	77.60%

注) 指標 1 : 総合計画より      指標 2 ~ 5 . 市民意識アンケート調査結果より

### 3 コミュニティバスの運行指針・指標について

#### (1) 指標と目標値、指針について

平成 20 年度に策定した「合志市地域公共交通計画」にある上記の目標、成果とは別に、以下の通り、今後の運行の見直しを検討する際の基準を設ける。

指 標：運行の効率やサービスの質、市民生活への効果などを測るモノサシ

目標値：上記の望ましい・達成すべき目標値（時期を明記したもの）

指 針：目標値をクリアできなかった場合の対処の仕方

現行のルート、ダイヤ、運行本数のまま平成 27 年度まで運行するとして、レターバスは 3 つの指標及び循環バス・乗り合いタクシーについては 1 つの指標で評価する。

#### 1) レターバス等に関する指標、目標値、指針

	指標	現状値 (H24 実績)	目標値 (H27 年度)	指 針 (目標値に届かない場合の対策の選択肢) ※ただし、対策の実施については協議会で決定
レターバス	1) 収支率	20%	25%	●減便 ●運賃値上げ ●ルートの短縮 など
	2) 定時性	最大遅延 41 分	最大遅延 10 分	●ルートの短縮 ●ルートの一部変更 など
	3) 新規利用 者の増加	10%	10%	●講座等の利用促進策を実施しても新 規利用者が増えない場合はルートの一 部変更 など
循環バス須屋線	利用者数	3,449 人	3,400 人	●レターバスの再編を行う場合に併せ て、必要に応じ運行形態の見直しを実施
循環バス日向・新迫線	利用者数	4,466 人	4,400 人	
乗り合いタクシー合生・上生線	利用者数	770 人	750 人	
乗り合いタクシー合生・御代志線	利用者数	3,561 人	3,500 人	
乗り合いタクシー後川辺線	利用者数	1,426 人	1,400 人	
予約制乗り合いタクシー植木線	利用者数	119 人	100 人	

※新規利用者の増加は、毎年の乗り込み調査により乗客ヒアリングを行い、全調査対象者に占める「1 年以内に利用しはじめた」と回答した人の割合で判断。乗降バス停と関連付けて調査する。

※循環バス須屋線に関しては、利用意識調査を実施し、調査結果を基に運行形態について検討・協議を行い、必要に応じて見直しを行う。

※運賃改定について、消費税増税及び安定運行（車両更新等）の観点から、平成 26 年度に検討・協議を行う。

#### (2) 利用促進策の重点

上記の指標を踏まえ、今後、以下の点に重点を置いて公共交通の利用促進を図っていく。

- ①レターバス早朝便の利用促進
- ②南部住宅地における利用促進
- ③北部農村地域における利用促進、利用者の実態把握
- ④新たなバス利用目的の PR
- ⑤民間事業者との連携

## 参考：レターバスの新規利用者の増加に関する調査資料

表1. 回答者数（レターバス）

(単位：人)

	男 性	女 性	総 計
1. 小学生以下	2	0	2
2. 中学生	2	2	4
3. 高校生	10	18	28
4. 高校より上+20代	6	5	11
5. 30代	2	11	13
6. 40代	2	8	10
7. 50代	8	22	30
8. 60代	8	39	47
9. 70代以上	10	46	56
総計	50	151	201

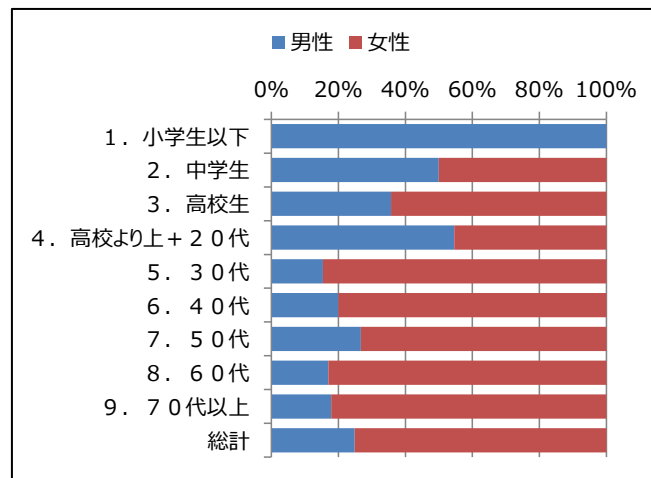


図1. レターバスアンケート回答者性別割合

### 調査方法

レターバスに乗り込み、乗客に対して直接聞き取りをした。また、OD（どこで乗車しどこで降りたか）調査を実施した。

調査期間中に1264人の乗車を確認したが、これには同一人物による複数回の利用を含む（週2～3回利用する人も多い）。

そのため、「聞き取りされることが始めたかどうか」確認したうえで、同一人物への重複がないようにし、201人から回答を得た。（ただし、重複を完全には排除できていない。また、乗客全員への聞き取りではない。）

### 調査日

月：11月11日  
火：11月12日  
水：11月6日  
木：10月31日  
金：11月1日  
土：11月9日  
日：11月3日

左右回り各6便

表2. レターバスに乗り始めた時期（人、%）

年齢	使用開始時期							無回答	総計
	1ヶ月以内	3ヶ月以内	6ヶ月以内	1年以内	2年以内	2年以上	前		
1. 10代	4	1	2	15	6	9	1	38	
2. 20代	1	1		2		3		7	
3. 30代	2	2	1	4	2	2		13	
4. 40代		1		2		5	1	9	
5. 50代		1	1	8	2	18		30	
6. 60代	2		4	7	2	32		47	
7. 70代		3	1	7	4	25	1	41	
8. 80代				2	1	10	1	14	
9. 90代				1		1		2	
総計	9	9	9	48	17	105	4	201	
	4.5	4.5	4.5	23.9	8.5	52.2	2.0	100.0	
	37.3			60.7			2.0	100.0	

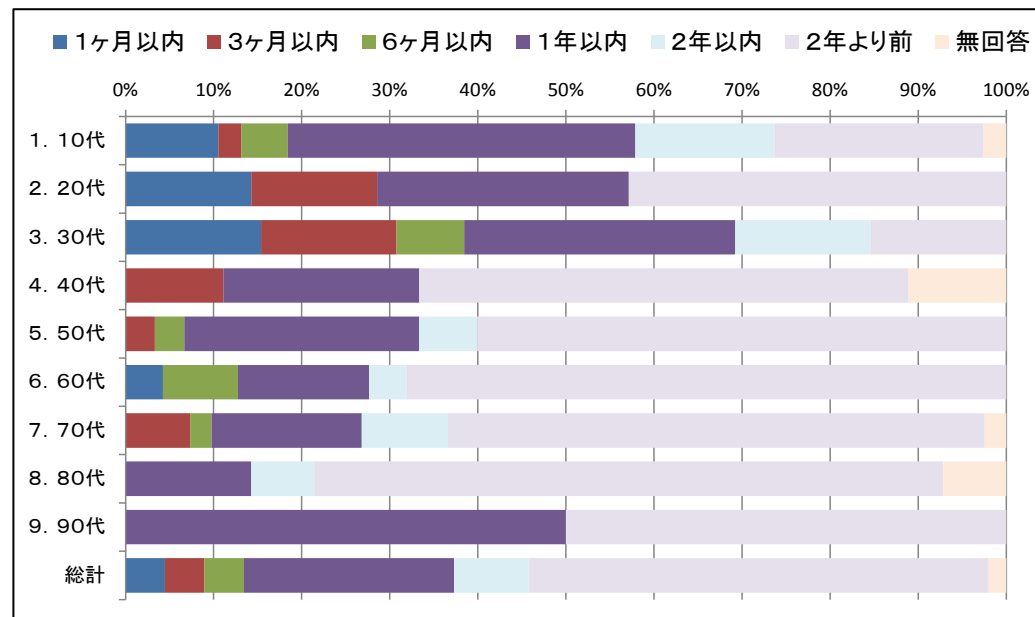
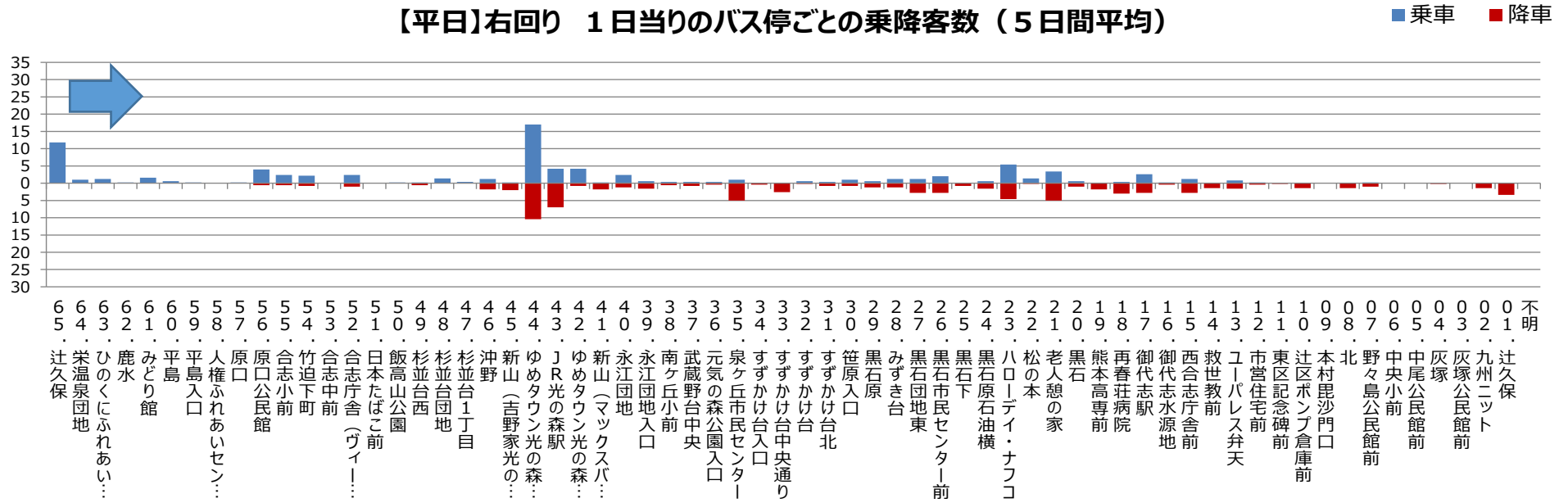
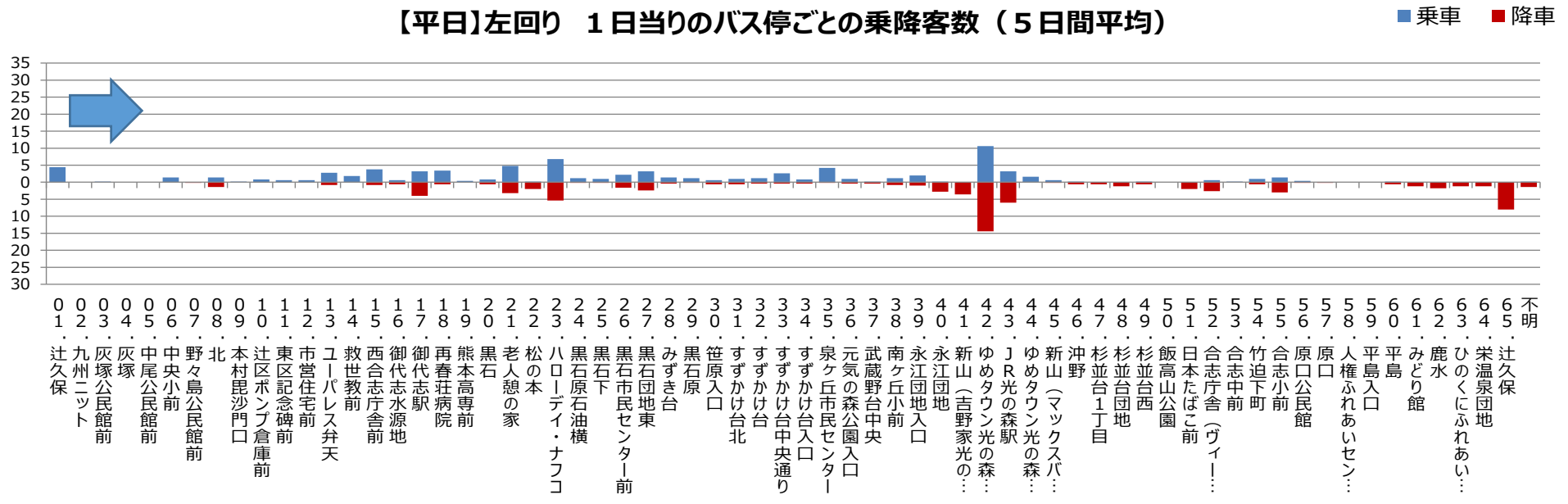


図2. 年齢別に見たレターバスに乗り始めた時期割合

【平日】右回り 1日当りのバス停ごとの乗降客数（5日間平均）

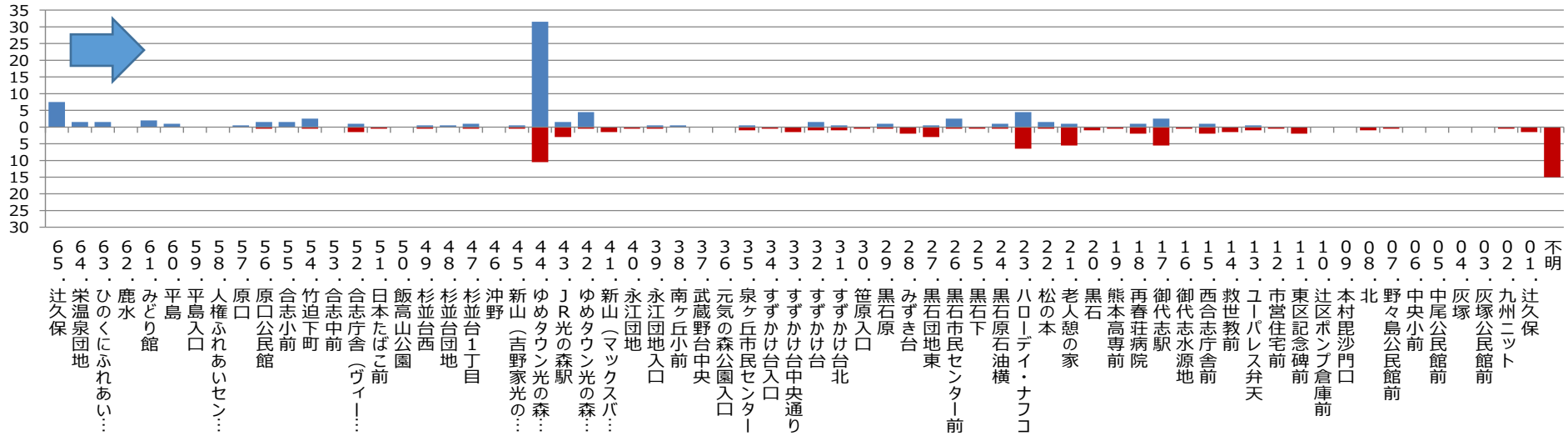


【平日】左回り 1日当りのバス停ごとの乗降客数（5日間平均）



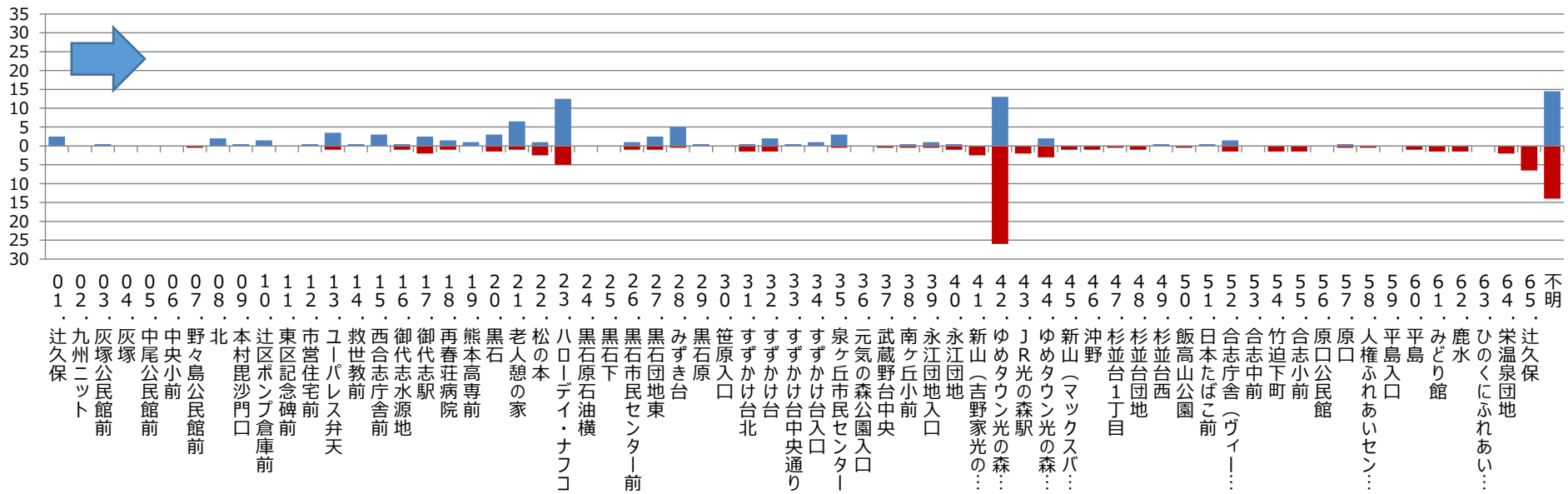
【休日】右回り 1日当りのバス停ごとの乗降客数（2日間平均）

■乗車 ■降車

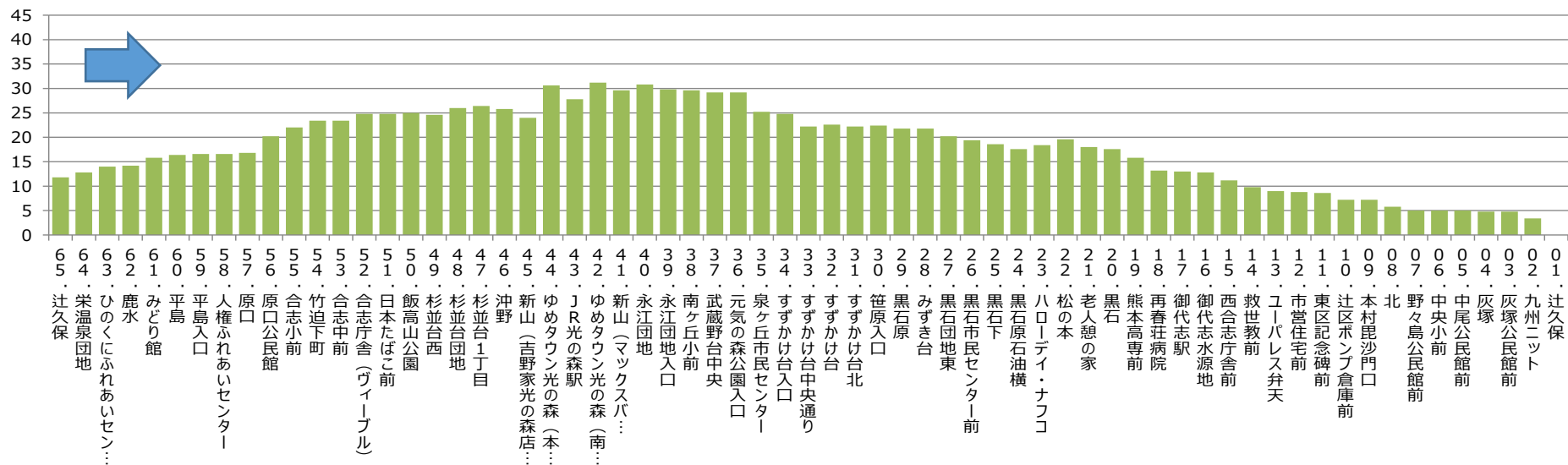


【休日】左回り 1日当りのバス停ごとの乗降客数（2日間平均）

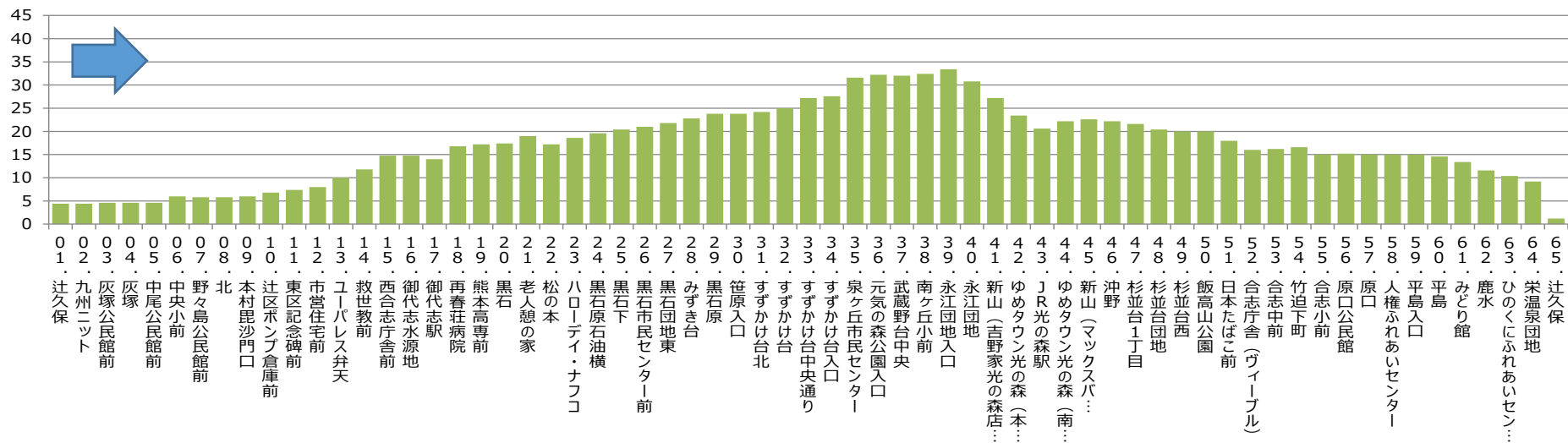
■乗車 ■降車



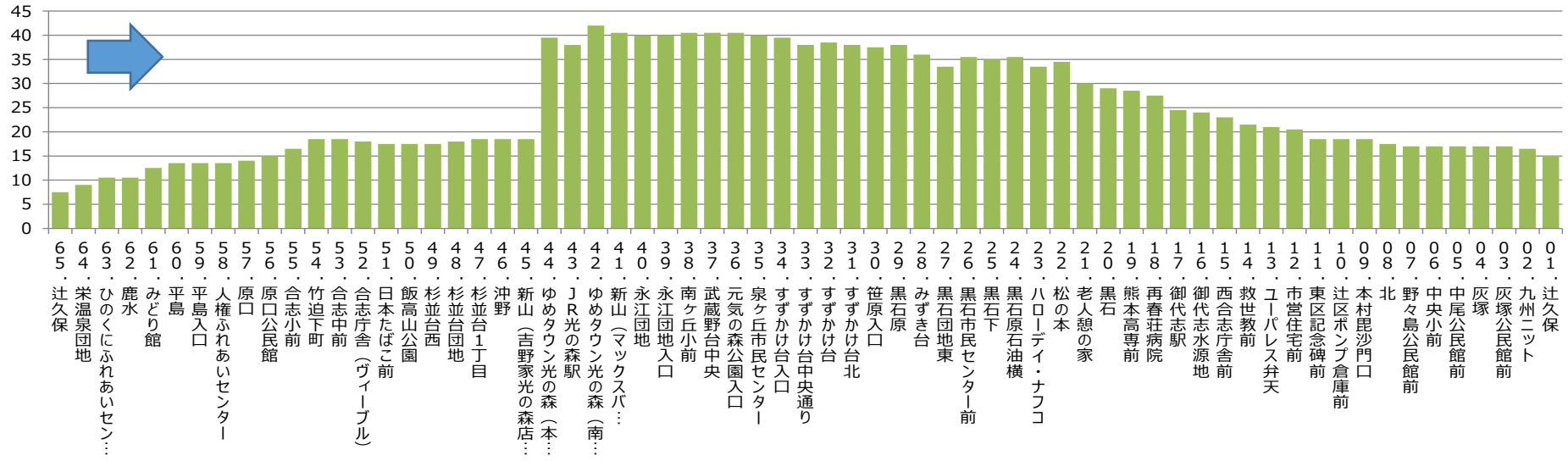
【平日】右回り 1日当りの車内乗客数（5日間平均）



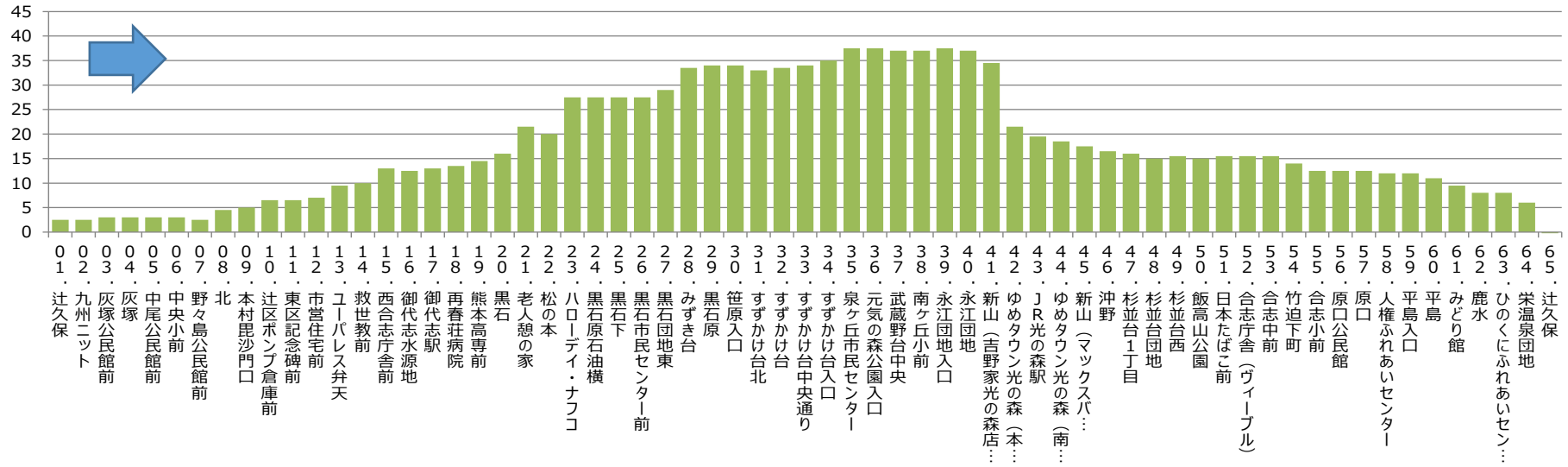
【平日】左回り 1日当りの車内乗客数（5日間平均）



【休日】右回り 1日当りの車内乗客数（2日間平均）



【休日】左回り 1日当りの車内乗客数（2日間平均）





平成 26 年度公共交通関係予算および事業計画（案）

（歳入）

項目	名称	予定額	前年度予算額	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	5,268,000 円	6,000,000 円	国庫補助上限額 ※算定式 4,240 人（交通不便地域対象人口）*299.07 円+400 万円
県補助金	生活交通維持活性化総合交付金	1,400,000 円	1,400,000 円	県補助上限額（市町村按分）
諸収入	コミュニティバス広告収入	280,800 円	208,000 円	内訳：Hボール 122,400 円/年*1 件 額面 86,400 円/年*1 件 音声広告 18,000 円/年*4 件

（歳出）

No	平成 26 度 実施事業名	事業計画内容	予定額	前年度予算額	備考
1	協議会運営事業	<p>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 4 回開催予定</p> <p>【協議内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レターバスダイヤ調整の検討</li> <li>・循環バス須屋線の見直しの検討</li> <li>・H26 年度事業評価</li> <li>・H27 年度事業計画</li> </ul>	549,000 円	675,000 円	<p>協議会：3,700 円*21 人*3 回 H26.5：事業実績報告、H26 年度事業計画（案）、生活交通 NW 計画内容協議 H26.10：事業中間報告、須屋線見直しの検討 H27 年度事業計画（案） H27.2：事業評価</p> <p>作業部会：3,700 円*7 人*4 回 H26.6：須屋線見直し検討・協議 H26.7：須屋線見直し検討・協議 H26.8：須屋線見直し検討・協議、H27 年度事業計画（案）協議 H26.9：H27 年度事業計画（案）協議</p> <p>※通信運搬費（切手代）11,000 円</p>

2	地域公共交通計画実施事業	コミュニティバス	<p>【レターバス】 現行のルート、ダイヤ及び便数にて運行。</p> <p>【循環バス】 現行のルート、ダイヤ及び便数にて運行。</p>	37,413,000 円	38,018,000 円	<p>運賃収入増による減額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●レターバスダイヤ調整の検討</li> <li>・ICT を活用したバスロケーションシステム（バス位置情報）の導入</li> <li>●循環バス須屋線見直しの検討</li> </ul>
		乗り合いタクシー	<p>【路線運行】 現行3ルート・現行ダイヤで継続運行</p> <p>【区域運行】 現行2区域・現行ダイヤで継続運行</p>	<p>【路線運行】 8,681,000 円</p> <p>【区域運行】 122,000 円</p>	<p>【路線運行】 8,600,000 円</p> <p>【区域運行】 130,000 円</p>	<p>【路線運行】 運行単価（消費税増税による）の増</p> <p>【区域運行】 運行便数の減</p>
3	P&R 駐車場管理運営事業	<p>平成 25 年 3 月 31 日現在 27 台の契約であるが、さらに契約台数が増えるよう熊本都市圏協議会等と連携した周知（冊子配布など）を実施する。</p> <p>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。</p>	—	—	熊本電鉄(株)へ P&R 管理運営を依頼し、啓発活動の実施について関係団体と連携を図る。	
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。	438,000 円	439,000 円	巡視員実働日数減による減額	
5	翔陽高校線運行委託事業	現行ルート・現行ダイヤで継続運行	856,000 円	979,000 円	運賃収入増による減額	

6	湯ったり乗ったり弁天カード（定期券）発行及び入浴料補助事業	<p>事務事業検証会での事業検証の結果、当該事業は「民間による実施」と判定され、事業内容等を精査した結果、本事業は平成 26 年度から廃止とする。</p> <p>ただし、定期券の制度は引き続き実施する。</p>	0 円	1,080,000 円	事業廃止
7	啓発・利用促進活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レターバスガイドブックの作成</li> <li>・市秋まつり開催時に、地域公共交通啓発ブースを設置し市民の意識向上を図る。</li> <li>・主に高齢者団体（老人クラブ、いきいきサロンなど）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。</li> <li>・小学校児童に対し、バスの乗り方教室を実施する。</li> <li>・昨年に引き続き「おでかけサポーター」育成を、市民に限らず広く募集し実施する。</li> <li>・コミュニティバスと市商工会加盟店等と連携した取り組み内容について検討を行う。</li> </ul>	740,000 円	119,000 円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガイドブックの作成</li> <li>・回数券の販売</li> <li>・レターバスオリジナルグッズの作成</li> </ul>



# 市商工会・うまかもん店等と コミュニティバスの連携について

平成25年11月  
政策部 企画課

# コミュニティバスと商業事業の現状と地域経済活性化について

近年、少子高齢化及び全国的なモータリゼーション(自動車化)の進展等によりバス利用者は減少傾向にあり、バス事業者は厳しい経営状況となりバス路線の統廃合が進められています。本市においてもマイカーへの依存度は高く、公共交通利用者の減少傾向が見られ、特に、市の北部地域においては採算性の問題からバス路線の一部が廃止されるなど、交通弱者の生活が更に不便になっている地域が見られるようになりました。

市としては、平成20年5月に「合志市地域公共交通協議会」を設立し、これからの地域公共交通のあり方について検討し、平成21年1月に「合志市地域公共交通計画」を策定いたしました。

現在、その計画に基づき、レターバスをはじめとするコミュニティバスを7路線、予約型乗り合いタクシー2区域を運行しており、レターバスにおいては、市民の認知度も高くなり約6,850人/月(約20人/便)のご利用をいただいております、市民の日常生活の移動手段として重要な役割を果たしています。

また、本市の商業(買い物)の状況については、人口当たり売上は48.7万円(菊陽町:149.7万円)、地元購買割合を見ても生鮮食品・一般食品・日用雑貨がかろうじて50%を超えているものの非常に地元購買割合が低く、他所に流出していることがわかっています。(出展:H19商業統計)

こうした状況を踏まえ、**商業事業者とコミュニティバスの連携により、相互の関係がWIN・WINとなる取り組み**を検討・実施し、地域経済活性化を図る必要があると考えます。

# 連携事業の提案内容

- ▶ 回数券にサービス券を付ける。
- ▶ サービス券を、市内の協力店（商業事業者等）に提示するとサービスが受けられる。※協力店は要登録
- ▶ 市は、サービス提供の代償としてレターバスガイドマップ、市HP等にて協力店を市民に広く紹介（無償）



サービス券

100円

100円

100円

100円

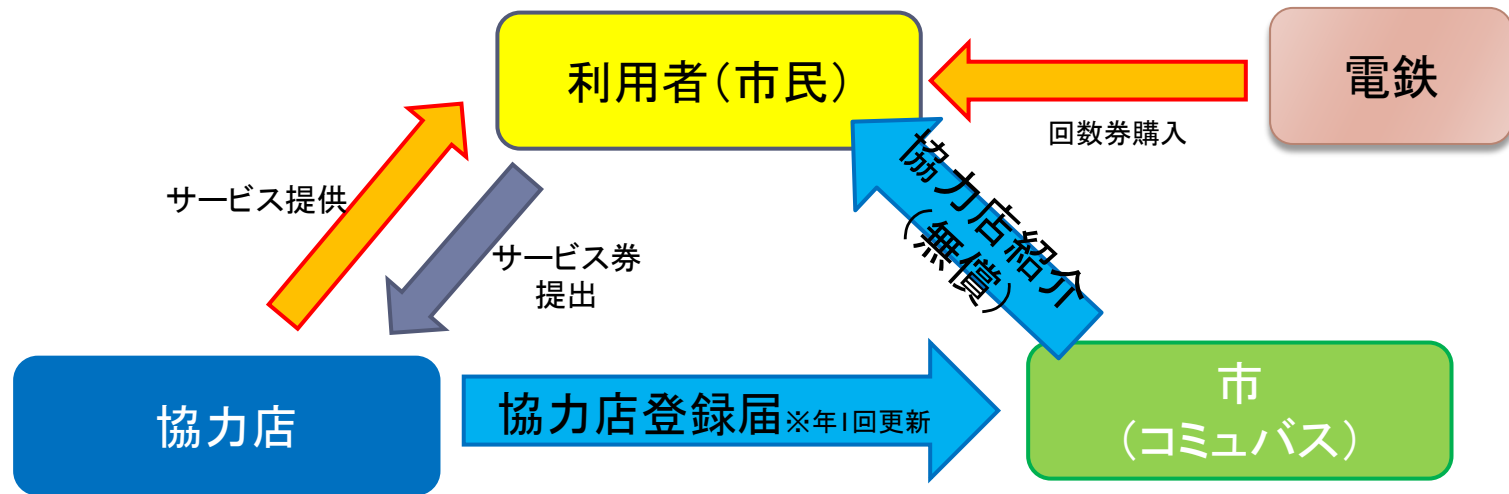
100円

100円

1,000円/11枚綴りを予定

# 協力店（商業事業者）とコミュニティバスとの連携スキーム

- ▶ サービス券提出者に、サービスを提供（例：料金〇%割引、ドリンク1杯無料など）※サービス内容は協力店が独自で設定
- ▶ サービス提供の代償として、レターバスガイドマップ、市HP等にて協力店を市民に広く紹介（無償）



**【見込まれる効果】**  
市内での購買割合の向上  
回数券購入による利用者の増加



# 協力店実施要領(案)

---

【目的】市内の商業事業者とコミュニティバスとの連携により相互が利得を享受できることを目的とする。

(WIN・WINの関係)

【登録対象店】市内の商業事業者

【登録手続等】協力店登録書を提出(年1回)※随時登録可能

【登録料】無料

【登録期間】1年間(毎年更新が必要 ※毎年2月頃)

【登録更新・内容変更等】登録内容に変更が生じたときは  
変更届を提出

【その他】協力店にはステッカーの掲示およびレターバスガイドマップ、市HP等にて協力店を市民に広く紹介(無償)

---



# 協力店の作業とその他の費用

---

## ▶ 主な作業

- ・協力店登録届の提出（更新は毎年2月頃）※随時登録可能
- ・協力店証の掲示（協力店証は企画課が準備）
- ・協力店紹介内容の確認（紹介内容は企画課で作成）
- ・サービス提供実績の報告

## ▶ その他の費用

特になし

---

▶

# 実施スケジュール

	H25.10	H25.11	H25.12	H26.1	H26.2	H26.3	H26.4	H26.5	H26.6	H26.7	H26.8	H26.9	H26.10	H26.11	H26.12	H27.1	H27.2	H27.3	H27.4	
関係者との調整				■	関係者(商工会員・うまかもん店等)へ説明					■	協力店登録届		運 用 開 始							
啓発チラシ作成	■						■			■	チラシ作成			回覧等啓発期間						
グッズ作成								■		■	各種製作期間									
協力店ステッカー作成										■		■		配布						
回数券作成														■						
実施要領						■	要領(案)作成		■											



# 市の準備物及び予算要求

---

- ▶ 回数券作成費 (@4,000部 : 146,000円<sub>+消費税</sub>)
- ▶ 協力店掲示ステッカー (@100枚 × 200円 = 20,000円<sub>+消費税</sub>)
- ▶ レターバスオリジナルグッズ作成費 (ノベルティグッズ)
  - ・レターバスとくまモンキーホルダー @230円 × 1,000個 = 230,000円

※オリジナルグッズはサービス件数枚で交換。また、公共交通講座受講者や公共交通イベント来場者へのプレゼントなど、利用促進策にも活用する。

# 「レターバス」用 バスロケーションシステムの構築について

平成25年11月26日  
第27回合志市地域公共交通協議会

# 現状と課題

レターバス(環状バス)運行は、各拠点を結ぶ周回で、右回り・左回りの2路線で運行している。

平成22年10月の運行開始時約2,300人であった利用者は、現在では7,300人を超え(H25.8月実績)順調に推移している。これは、多くの利用者の利用目的が大型商業施設(ゆめタウン光の森)への買い物(移動)であり、平成24年7月のダイヤ改正(1便増便)により、ゆめタウン光の森への利便性が向上し、市民のニーズに対応(満足度の向上)した結果であると考えられる。

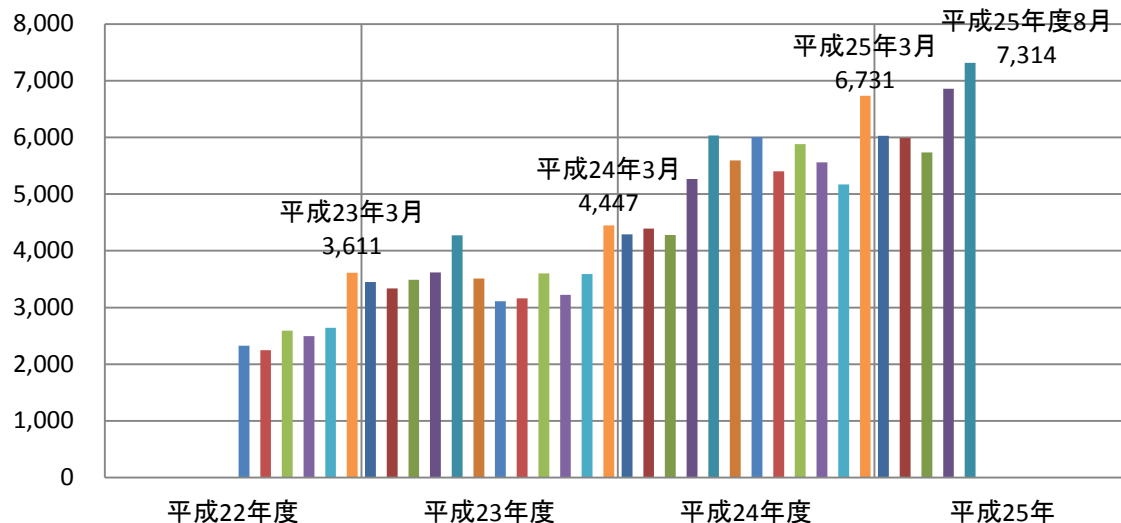
利用者の状況としては、高齢者(65歳以上)の女性の利用が最も多いが、レターバスに対する市民の認知度も上がり、最近では、若年層(中高校生)の利用も伸びてきている。

しかしながら、道路の交通状況(交通渋滞)により、大幅にダイヤが遅れることがあり、利用者から「レターバスが通過したのか」、「待っているがバスが来ない」等の苦情があっているが、現状では、レターバスの運行状況(位置)を把握できないため、これらの苦情について対応できず利便性の低下を招いている。

また、第22回合志市地域公共交通協議会において、レターバスの運行形態については「現状維持」としたことから、渋滞回避等のためのルート変更は困難であるが、対策の検討・実施が喫緊の課題である。

なお、先に行われた協議会作業部会において、ダイヤの遅延調整に関する協議が行われ、平成26年度に遅延状況調査を実施し、平成27年度にダイヤ調整を実施することで協議がまとまっている。

## レターバスの利用者数の推移



# ICTを活用したバスロケーションシステムの構築

## レターバス専用のバスロケーションシステムを構築(位置情報発信)

### 【仕組み】

レターバス専用バスロケーションシステムを構築。バスに携帯端末を設置し、一定間隔(1分間)バス位置情報(GPSデータ)をサーバーへ発信。サーバーにおいてバスの現在地をGoogleマップ上に表示しバスの位置情報を取得。

※HTMLベースで作成することで、スマートフォン、フィーチャーフォン、タブレット、PC問わず参照可能(インターネット接続さえできれば参照可能)

ICT端末を使えない方は、電話で運行事業者等に尋ねる。



イメージ図

# バスロケーションシステム導入メリット

## \* 住民サービスの向上

- バス遅延・早発の問い合わせに対応可能
- 現地での路線の見える化が可能

## \* バスサービスの改善

- 渋滞発生箇所・遅延原因箇所の特定  
→ダイヤ・ルートの見直しに活用

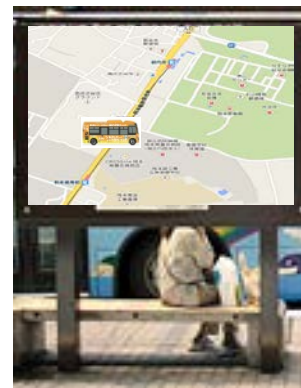
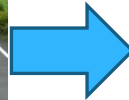


# 新たな展開も可能

合志市重点区域土地利用計画(公共交通ネットワークでつながった階層型多極集中拠点による都市構造)における「都市中核拠点」での活用

都市中核拠点の公共交通ターミナルにバスロケーションシステムを導入し、乗り換えの利便性を向上(バスの位置情報がわかることで確実な乗り換えが可能(バスの到着を待つことで乗り継ぎが可能))

イメージ



ターミナル内で現在地を表示

乗務員は携帯端末にて  
運行状況の確認



# イニシャルコスト・ランニングコストの削減

## \* スクラムチャレンジ(県単補助)の活用で一自治体の負担を軽減 ※スクラムチャレンジ補助率:2/3

- サービス開始後のサーバー運用費も軽減  
(GPS通信費は各市町村の端末実数分)
- ベースとなるシステムは一緒  
→多数の参加で費用圧縮(スケールメリット)

※バスケーショシステム開発運用実行委員会(仮称)を設立予定。参画自治体は当該委員会へ負担金を支出。