

第 29 回合志市地域公共交通協議会 次第

平成 26 年 5 月 28 日（水）10：00～
合志庁舎 2 階大会議室

1 開会

2 委嘱状交付

3 市長あいさつ

4 会長及び副会長選出

5 報 告

報告事項

平成 25 年度コミュニティバス運行実績報告について

6 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

(2) 平成 26 年度事業計画(案)について

(3) 合志市生活交通ネットワーク計画(案)

5 その他

第 30 回協議会開催日について：平成 26 年 10 月

6 閉会

平成25年度コミュニティバス運行実績報告

合志市地域公共交通協議会

平成26年5月28日

平成25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	2,968,063	3,057,074	2,953,886	3,071,252	3,071,252	2,939,707	3,071,252	2,953,886	3,028,718	3,028,718	2,761,685	3,042,897	35,948,390
運賃収入(円) b	626,200	634,900	606,100	719,100	746,600	601,000	643,200	582,300	724,500	614,700	606,900	787,300	7,892,800
委託料 (円) c	2,341,863	2,422,174	2,347,786	2,352,152	2,324,652	2,338,707	2,428,052	2,371,586	2,304,218	2,414,018	2,154,785	2,255,597	28,055,590
収支率 (b÷a)×100	21.1%	20.8%	20.5%	23.4%	24.3%	20.4%	20.9%	19.7%	23.9%	20.3%	22.0%	25.9%	22.0%
利用者数(人) e	6,030	5,989	5,733	6,855	7,314	5,890	6,336	5,663	6,637	5,947	5,813	7,561	75,768
運行日数(日) f	30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	28	31	365
運行便数(便) g	342	352	340	354	354	338	354	342	348	348	318	350	4,140
1便当たり利用者数 e÷g	17.6	17.0	16.9	19.4	20.7	17.4	17.9	16.6	19.1	17.1	18.3	21.6	18.3
市民一人当たり負担額(円)※	48	50	48	48	48	48	50	49	47	50	44	46	578
H24年度利用者数(人)h	4,289	4,393	4,281	5,268	6,034	5,596	6,008	5,403	5,883	5,559	5,169	6,731	64,614
対前年比 e÷h	1.41	1.36	1.34	1.30	1.21	1.05	1.05	1.05	1.13	1.07	1.12	1.12	1.17

※市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出

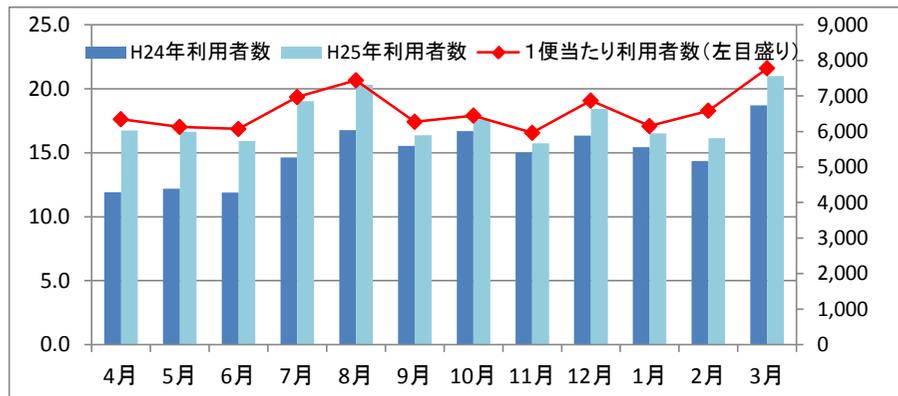


図1-1. 月別利用者数(H24、H25年度)、1便当たり利用者数(H25年度)の推移

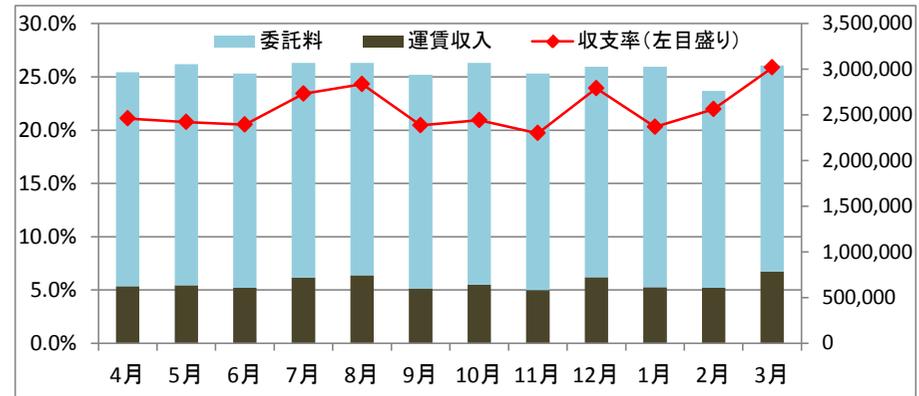


図1-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H25年度)

レターバスの利用者数は年々増加傾向にある。H24年度は年間利用者が約6万5千人であったが、H25年度は約7万5千人となった。
 平成22年10月の運行開始から3年6か月が経過し、利用促進策の取り組み等の成果も見られ市民の認知度も上がり、利用者が顕著に増加している。
 H25年度の利用者数は、月平均約6,300人(H24年10月実績:2,328人)であり、運行開始月と比較すると約3倍に増加している。
 なお、1便当たりの利用者数は18.3人であった。(レターバスの座席数は18席)立ち乗り客が発生している便も多く見られ、増便や車両の大型化の要望もあっている。

運賃収入は、利用者の増加に伴い増えている。
 委託料は、運行経費(月当たり総走行距離=路線長×運行便数)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する。
 収支率は、運賃経費に占める運賃収入の割合であるが、H25年度は22.0%となっている。月別にみると、H26年3月の25.9%が最高である。H24年7月より便数を1便増やしたことで運行経費は膨らんだが、利用者も増加したため収支率は下がることなく概ね20%台を維持している。

平成25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	582,390	582,390	582,390	582,390	627,190	537,591	627,190	582,390	582,390	582,390	537,591	582,390	6,988,682
運賃収入(円) b	73,000	68,000	61,700	69,000	76,300	64,100	73,700	62,400	62,800	70,700	73,000	72,200	826,900
委託料 (円) c	509,390	514,390	520,690	513,390	550,890	473,491	553,490	519,990	519,590	511,690	464,591	510,190	6,161,782
収支率 (b÷a)×100	12.5%	11.7%	10.6%	11.8%	12.2%	11.9%	11.8%	10.7%	10.8%	12.1%	13.6%	12.4%	11.8%
利用者数(人) e	730	680	617	690	763	641	737	624	628	707	730	722	8,269
運行日数(日) f	26	26	26	26	28	24	28	26	26	26	24	26	312
運行便数(便) g	104	104	104	104	112	96	112	104	104	104	96	104	1,248
1便当たり利用者数 e÷g	7.0	6.5	5.9	6.6	6.8	6.7	6.6	6.0	6.0	6.8	7.6	6.9	6.6
市民一人当たり負担額(円)※1	10	11	11	11	11	10	11	11	11	11	10	11	127
H24年度利用者数(人)h ※2	772	754	840	584	634	691	587	581	608	580	586	692	7,909
対前年比 e÷h	0.95	0.90	0.73	1.18	1.20	0.93	1.26	1.07	1.03	1.22	1.25	1.04	1.05

※1 市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出

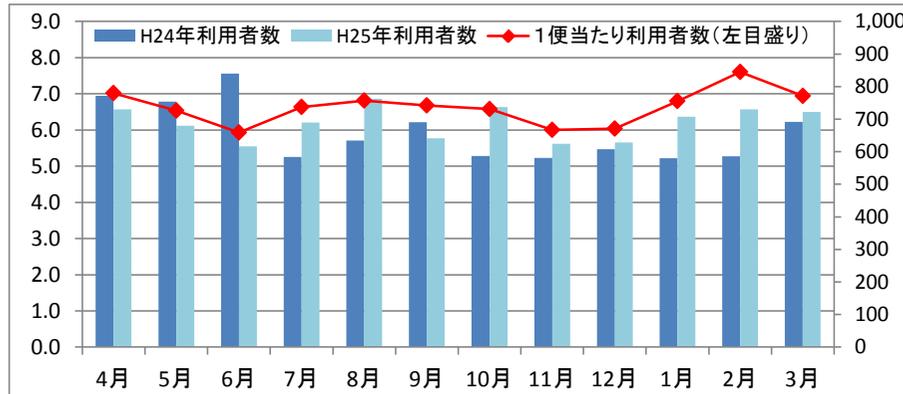


図2-1. 月別利用者数(H24、H25年度)、1便当たり利用者数(H25年度)の推移

利用者数は、H24年度は7,909人であったが、H25年度は8,269人となり、微増であった。1便当たりの利用者数はH25年度の平均で6.6人(H24年度:6.3人)である。

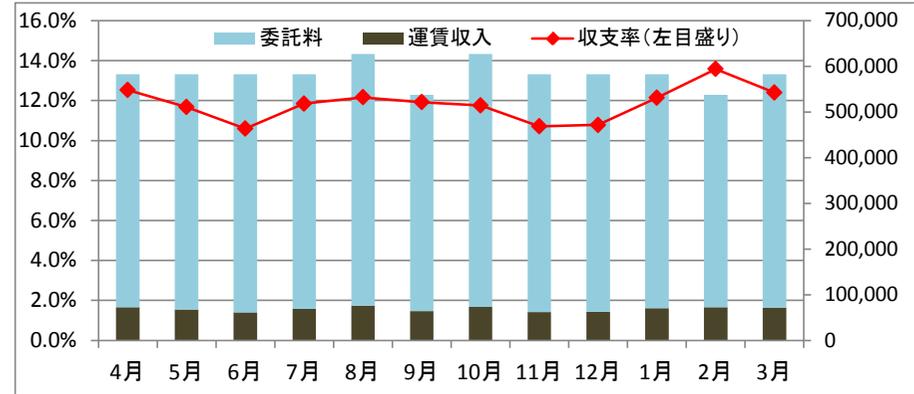


図2-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H25年度)

収支率はH25年度で11.8%にとどまっている(H24年度:11.2%)
毎月概ね11~12%間で推移している。

平成25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	756,678	756,678	767,318	752,858	825,044	716,312	834,244	765,958	759,078	759,798	703,832	759,978	9,157,776
運賃収入(円) b	48,500	44,700	48,050	43,450	46,100	42,450	45,300	40,950	37,650	39,200	37,200	41,350	514,900
委託料(円) c	708,178	711,978	719,268	709,408	778,944	673,862	788,944	725,008	721,428	720,598	666,632	718,628	8,642,876
収支率 (b÷a)×100	6.4%	5.9%	6.3%	5.8%	5.6%	5.9%	5.4%	5.3%	5.0%	5.2%	5.3%	5.4%	5.6%
利用者数(人) e	514	470	506	462	500	456	490	452	418	438	417	448	5,571
運行日数(日) f	39	39	39	39	42	36	42	39	39	39	36	39	468
運行便数(便) g	143	143	143	143	154	132	154	143	143	143	132	143	1,716
1便当たり利用者数 e÷g	3.6	3.3	3.5	3.2	3.2	3.5	3.2	3.2	2.9	3.1	3.2	3.1	3.2
市民一人当たり負担額(円)※1	15	15	15	15	16	14	16	15	15	15	14	15	178
H24年度利用者数(人)h ※2	453	521	489	491	558	487	480	448	445	443	444	501	5,760
対前年比 e÷h	1.13	0.90	1.03	0.94	0.90	0.94	1.02	1.01	0.94	0.99	0.94	0.89	0.97

※1 市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出

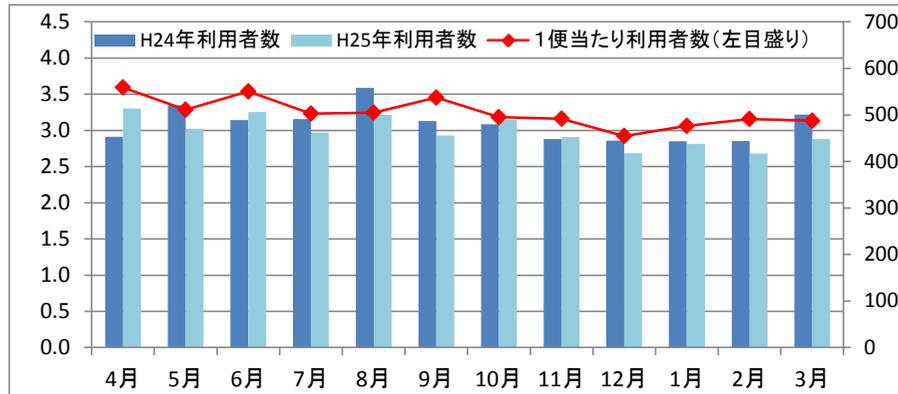


図3-1. 月別利用者数(H24、H25年度)、1便当たり利用者数(H25年度)の推移

H24年度に比べH25年度の利用者は微減しており、H25年度の年間利用者数は5,500人であった。

1便当たりの利用者数は、H25年度の平均で3.2人であり、概ねこの水準で推移している。

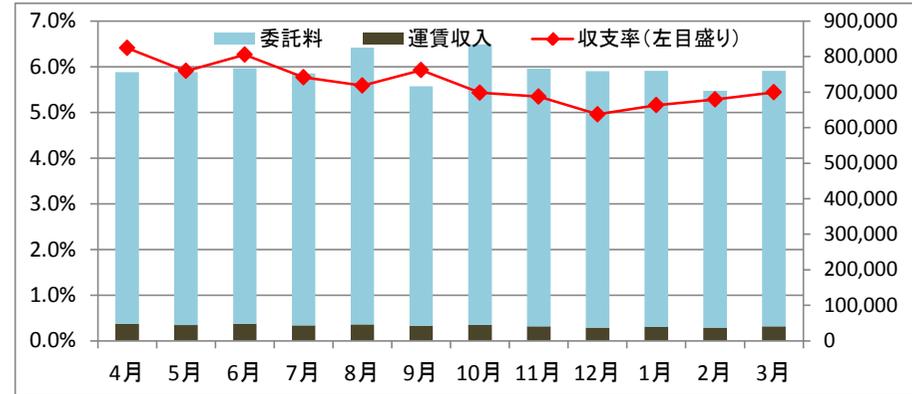


図3-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H25年度)

収支率は、年度前半では概ね6%台で推移していたが、年度後半では概ね5%台で推移している。H25年度の平均は5.6%であった。

平成24年度コミュニティバス等運行実績一覧

1		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
レターバス	運行経費(円)	a	2,424,631	2,510,188	2,438,837	3,063,154	3,091,565	2,945,553	3,077,360	2,973,966	3,034,741	2,767,177	3,048,947	34,410,860
	運賃収入(円)	b	468,900	481,700	468,100	543,600	655,400	602,000	630,400	590,700	619,800	587,100	737,900	6,942,500
	委託料(円)	c	1,955,731	2,028,488	1,970,737	2,519,554	2,436,165	2,343,553	2,446,960	2,383,266	2,414,941	2,447,641	2,210,277	27,468,360
	収支率 (b÷a)×100		19.3%	19.2%	19.2%	17.7%	21.2%	20.4%	20.5%	19.9%	20.4%	19.3%	20.1%	20.2%
	利用者数(人)	e	4,289	4,393	4,281	5,268	6,034	5,596	6,008	5,403	5,883	5,559	5,169	64,614
	運行日数(日)	f	30	31	30	31	31	30	31	30	31	28	31	365
	運行便数(便)	g	280	290	282	352	356	338	354	342	348	318	350	3,958
	1便当たり利用者数 e÷g		15.3	15.1	15.2	15.0	16.9	16.6	17.0	15.8	16.9	16.3	19.2	16.3
	市民一人当たり負担額(円)※		40	42	41	52	50	48	50	49	50	46	48	566
	H23年度利用者数(人)h		3,448	3,336	3,489	3,617	4,273	3,510	3,490	3,164	3,603	3,221	3,590	43,188
	対前年比 e÷h		1.24	1.32	1.23	1.46	1.41	1.59	1.72	1.71	1.63	1.73	1.44	1.50

※市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出
 H24年度は、4~6月は1日5便、7月以降1日6便で運行。

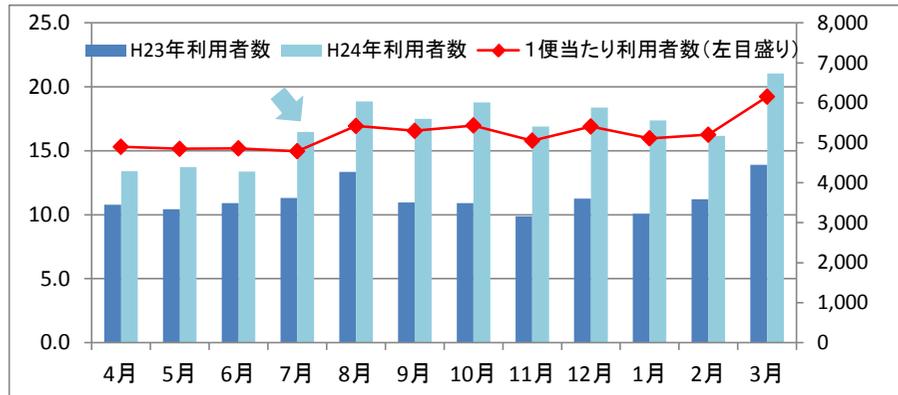


図1-1. 月別利用者数(H23、H24年度)、1便当たり利用者数(H24年度)の推移

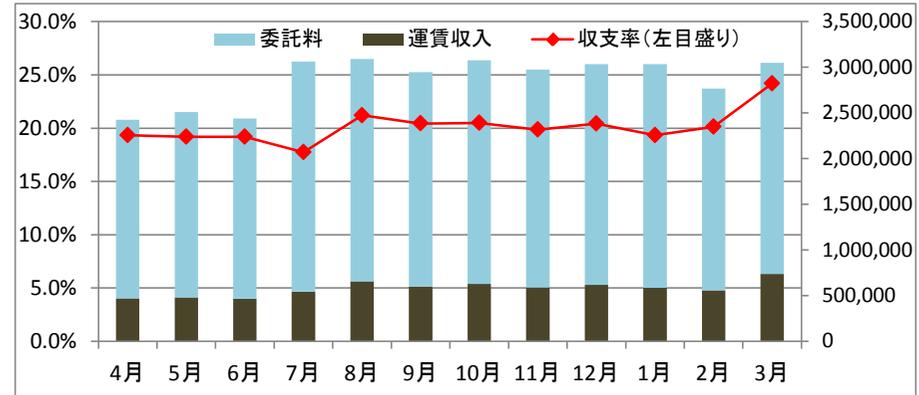


図1-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H24年度)

レターバスの利用者数は、増加している。H23年度は年間利用者が4万3333人であったが、24年度は約6万5千人となった。
 H24年7月にダイヤ改定を行い、従前の1日5便(左右とも)から6便に増便したことで、利用者が顕著に増加している。1便当たり利用者は16.3人である。

運賃収入は、利用者の増加に伴い増えている。
 委託料は、運行経費(月当たり総走行距離=路線長×運行便数)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する。
 収支率は、運行経費に占める運賃収入の割合であるが、H24年度は20.2%となっている。月別にみると、H25年3月の24.2%が最高である。H24年7月より便数を1便増やしたことで運行経費は膨らんだが、利用

2		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	
循環バス (日向、 須屋)	運行経費(円) a	564,367	614,306	589,336	589,336	589,336	589,336	589,336	589,336	589,336	634,671	544,003	589,336	7,072,035	
	運賃収入(円) b	77,200	75,400	84,000	58,400	63,400	69,100	58,700	58,100	60,800	58,000	58,600	69,200	790,900	
	委託料(円) c	487,167	538,906	505,336	530,936	525,936	520,236	530,636	531,236	528,536	576,671	485,403	520,136	6,281,135	
	収支率 (b÷a)×100	13.7%	12.3%	14.3%	9.9%	10.8%	11.7%	10.0%	9.9%	10.3%	9.1%	10.8%	11.7%	11.2%	
	利用者数(人) e	772	754	840	584	634	691	587	581	608	580	586	692	7,909	
	運行日数(日) f	25	27	26	26	26	26	26	26	26	26	28	24	26	312
	運行便数(便) g	100	108	104	104	104	104	104	104	104	104	112	96	104	1,248
	1便当たり利用者数 e÷g	7.7	7.0	8.1	5.6	6.1	6.6	5.6	5.6	5.8	5.2	6.1	6.7	6.3	
	市民一人当たり負担額(円)※1	10	11	10	11	11	11	11	11	11	12	10	11	129	
	H23年度利用者数(人)h ※2	655	620	580	705	827	678	709	675	730	671	739	813	8,402	
	対前年比 e÷h	1.18	1.22	1.45	0.83	0.77	1.02	0.83	0.86	0.83	0.86	0.79	0.85	0.94	

※1 市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出

※2 H23年度利用者数については、須屋線及び日向新迫線の合計

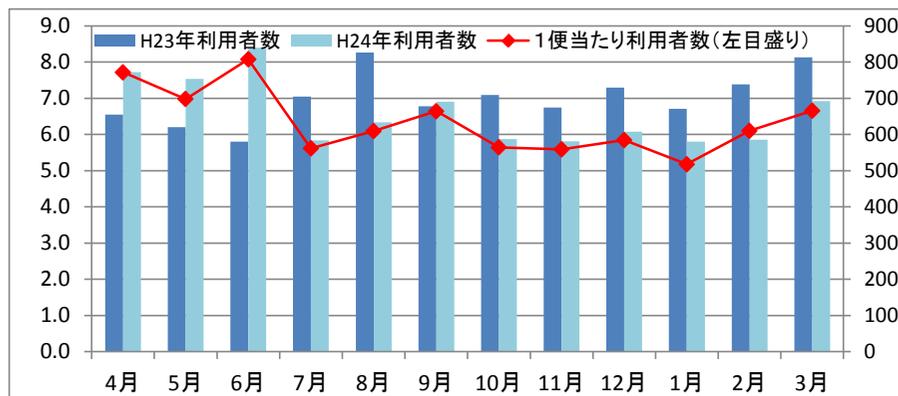


図2-1. 月別利用者数(H23、H24年度)、1便当たり利用者数(H24年度)の推移

利用者数は、H23年度は8402人であったが、H24年度は7909人となり、減少傾向にある。1便当たりの利用者数はH24年度の平均で6.3人である。

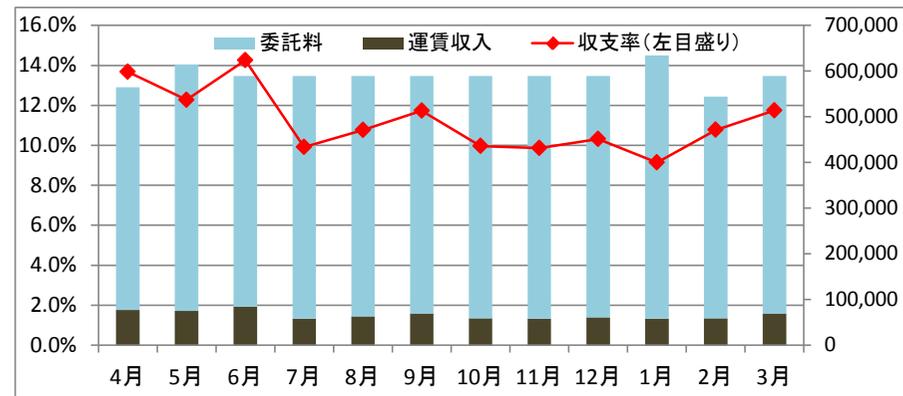


図2-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H24年度)

収支率はH24年度で11.2%にとどまっている。H24年7月以降は概ね10~12%間で推移している。

3		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	
乗合タクシー (路線運行)	運行経費(円) a	656,208	765,576	710,892	710,892	710,892	710,892	710,892	710,892	710,892	765,576	656,208	710,892	8,530,704	
	運賃収入(円) b	44,200	50,150	45,910	45,400	52,500	46,750	45,250	42,200	41,750	41,800	41,900	47,800	545,610	
	委託料(円) c	612,008	715,426	664,982	665,492	658,392	664,142	665,642	668,692	669,142	723,776	614,308	663,092	7,985,094	
	収支率 (b÷a)×100	6.7%	6.6%	6.5%	6.4%	7.4%	6.6%	6.4%	5.9%	5.9%	5.5%	6.4%	6.7%	6.4%	
	利用者数(人) e	453	521	489	491	558	487	480	448	445	443	444	501	5,760	
	運行日数(日) f	12	14	13	13	13	13	13	13	13	13	14	12	13	156
	運行便数(便) g	132	154	143	143	143	143	143	143	143	143	154	132	143	1,716
	1便当たり利用者数 e÷g	3.4	3.4	3.4	3.4	3.9	3.4	3.4	3.1	3.1	2.9	3.4	3.5	3.4	
	市民一人当たり負担額(円)※1	13	15	14	14	14	14	14	14	14	14	15	13	14	164
	H23年度利用者数(人)h ※2	345	342	343	400	427	425	434	498	439	395	398	447	4,893	
	対前年比 e÷h	1.31	1.52	1.43	1.23	1.31	1.15	1.11	0.90	1.01	1.12	1.12	1.12	1.18	

※1 市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出

※2 H23年度利用者数については、合生・御代志線、後川辺線及び合生・上生線の各月実績値の合計

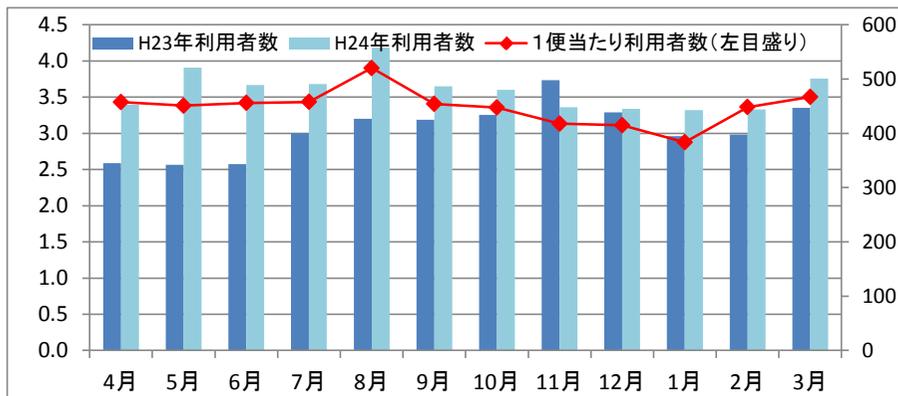


図3-1. 月別利用者数(H23、H24年度)、1便当たり利用者数(H24年度)の推移

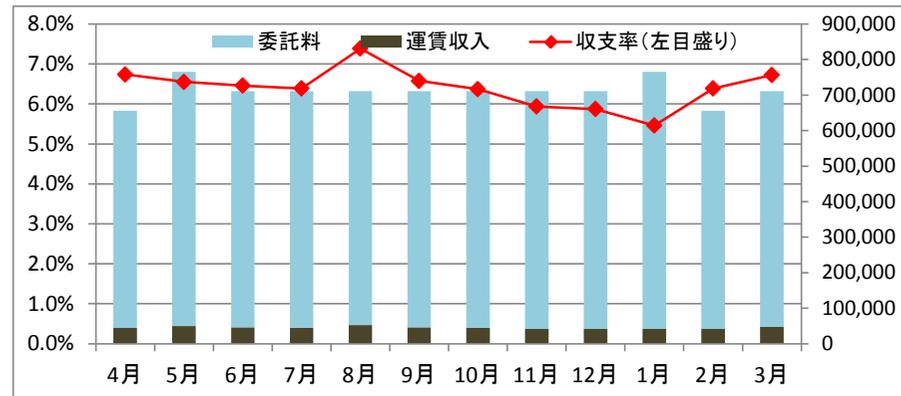


図3-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H24年度)

H23年度に比べH24年度の方が利用者が増加しており、H24年度の年間利用者数は5760人であった。1便当たりの利用者数は、H24年度の平均で3.4人であり、概ねこの水準で推移している。

収支率は概ね6%台で推移しており、H24年度の平均は6.4%である。

4		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
乗合タクシー (区域運行)	運行経費(円) a	5,120	16,160	6,640	12,160	6,720	14,720	10,160	9,200	3,760	6,480	17,840	25,280	134,240
	運賃収入(円) b	800	3,400	1,000	2,600	1,000	2,600	1,600	1,800	600	1,000	3,600	3,800	23,800
	委託料(円) c	4,320	12,760	5,640	9,560	5,720	12,120	8,560	7,400	3,160	5,480	14,240	21,480	110,440
	収支率 (b÷a)×100	15.6%	21.0%	15.1%	21.4%	14.9%	17.7%	15.7%	19.6%	16.0%	15.4%	20.2%	15.0%	17.7%
	利用者数(人) e	4	17	5	13	5	13	8	9	3	5	18	19	119
	運行日数(日) f	2	6	3	5	4	7	5	4	2	3	10	11	62
	運行便数(便) g	4	11	5	9	5	13	8	7	3	5	13	19	102
	1便当たり利用者数 e÷g	1.0	1.5	1.0	1.4	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0	1.0	1.4	1.0	1.2
	市民一人当たり負担額(円)※1	0.1	0.3	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.3	0.4	2.3
	H23年度利用者数(人)h ※2	-	-	-	-	8	10	15	14	24	14	7	9	101
	対前年比 e÷h	-	-	-	-	0.63	1.30	0.53	0.64	0.13	0.36	2.57	2.11	

※1 市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数 = 48,553 人より算出

※2 H23年度利用者数については、植木線実績値のみ。なお、植木線はH23.8月から運行開始

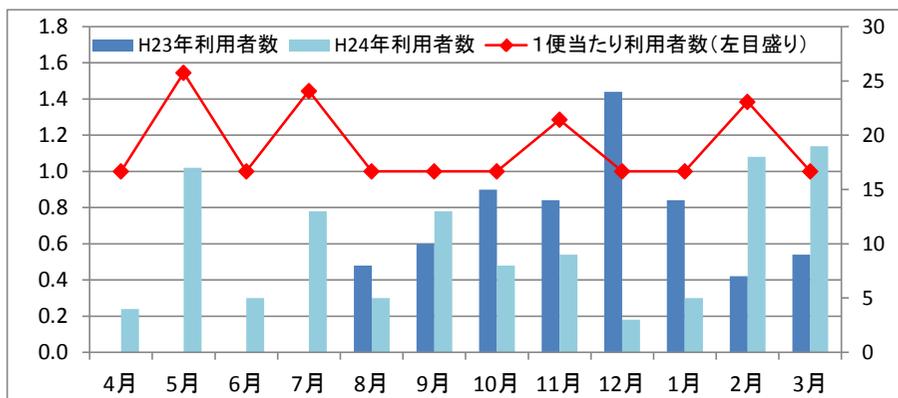


図4-1. 月別利用者数(H23、H24年度)、1便当たり利用者数(H24年度)の推移

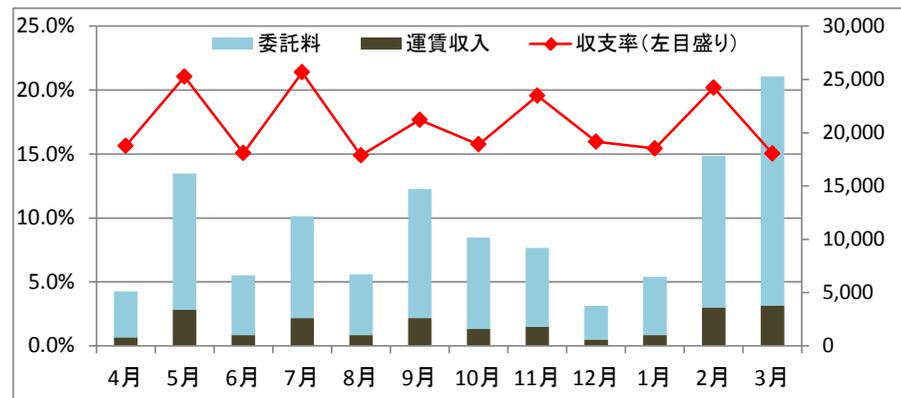


図4-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H24年度)

利用者が固定化されており、月によって利用回数が異なるため、利用者数の変動が大きい。H24年の利用者数は119人であった。

収支率は、月によって変動するが、概ね15%~20%である。

●翔陽高校線

	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	173,213	259,820	259,820	247,447	111,351	235,075	222,703	259,820	235,075	210,330	247,447	136,096	2,598,197
運賃収入	238,430	162,477	116,854	94,333	88,108	84,367	138,892	110,458	69,845	139,810	83,536	55,301	1,382,411
委託料	-65,217	97,343	142,966	153,114	23,243	150,708	83,811	149,362	165,230	70,520	163,911	80,795	1,215,786
利用者数	578	693	664	530	240	498	532	543	382	539	416	236	5,851
運行日数	14	21	21	20	9	19	18	21	19	17	20	11	210
運行便数	28	42	42	40	18	38	36	42	38	34	40	22	420
1便当たり利用者数	20.6	16.5	15.8	13.3	13.3	13.1	14.8	12.9	10.1	15.9	10.4	10.7	13.9
市民一人当たり負担額	-1	2	3	3	0	3	2	3	3	1	3	2	25
H23年度利用者数	511	668	749	492	117	535	558	574	409	566	483	281	5,943
対前年比	1.13	1.04	0.89	1.08	2.05	0.93	0.95	0.95	0.93	0.95	0.86	0.84	

※市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 48,553 人より算出

●スクールバス(野々島公民館～ユーパレス弁天)

	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	89,758	137,138	158,193	156,325	10,000	242,123	276,596	256,596	178,434	191,069	251,596	175,797	2,123,625
運賃収入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
委託料	89,758	137,138	158,193	156,325	10,000	242,123	276,596	256,596	178,434	191,069	251,596	175,797	2,123,625
運行便数(臨時便)	15	23	27	30	2	46	53	49	34	36	48	34	397
運行便数(循環バス利用)	28	42	44	12	0	23	22	22	16	21	22	11	263
市民一人当たり負担額	2	3	3	3	0.2	5	6	5	4	4	5	4	44

※市民一人当たり負担額については、H24.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 48,553 人より算出

バスロケーションシステム導入に関する市民意識等調査業務

委託事業報告書

平成 26 年 3 月 25 日

合志市長 荒木 義行 様

さいばーとれいん

代表 斉場 俊之

1 委託事業の概要

本委託事業は、合志市におけるコミュニティバス（以下「レターバス」と称す）における利用者の利便性の向上を図るために、合志市のコミュニティバスの実情に合った改善の方策を検討するため、バスロケーションシステムの導入を視野に入れた市民意識の調査を実施し、バスのサービス改善を目指すものである。

レターバスについては、年間利用者数が約 65,000 人、収支率が 20.2%と、熊本県内のコミュニティバスとしては優れた成績を残している。これは、レターバスが公共機関や福祉施設のみにとどまらず、さらには行政区域を超えて大型商業地や鉄道のターミナルを結ぶなど、市民の求める場所に向けて運行をしていることの結果であると考えられる。しかし、一方で恒常的に渋滞をする地域への乗り入れを強いられ、公共交通として求められる定時制が損なわれたり、立ち客が発生するなど、利用者に対するサービスとしては課題も残されている。

バスの遅延に対する取り組みの方策としては「道路状況の改善」「ダイヤの見直し」「遅れ状況の情報提供」などが考えられるが、私たちは費用対効果の面でもっとも合理的かつ現実的なものとして「遅れ状況の情報提供」に焦点を当てた。

そこで本事業では、レターバスのサービス改善の方策として、コミュニティバスで運用可能なバスロケーションシステムを開発し、実証実験を行うこととした。

これは、地域のニーズに焦点を当てた「身の丈にあった」バスロケーションシステムの開発により、低頻度低需要の路線においても旅客サービスの向上を図れることを実証し、レターバスが地域の足としてより活用されること、またコミュニティの交流を良くすることで地域活性化につながることを企図したものである。

また、実証実験を通じて、利用者にバスロケーションシステムを体験していただきながら、意見を伺うことにより合志市におけるバスロケーションシステムの使用について検討を行うものである。

なお、本事業はさいばーとれいんが受託し、斉場俊之・田添玖美・増村和好・峰永光生・村嶋亮一の5名により実施した。

2 調査業務にあたって開発したバスロケーションシステムの概要

2.1 システムの概要と特徴

合志市簡易バスロケーションシステム（以下、本システムと言う）では、レターバスに搭載された GPS 搭載のスマートフォン（以下、車載端末と言う）から定期的送信されるバスの位置情報をもとに所定の停留所まで所要時間を計算し、停留所に設置されたタブレット端末（以下、停留所端末）上にバスが到着するまでの待ち時間として表示する。また、市役所やバス営業所の業務用端末（以下、管理端末と言う）に、走行中のバスの位置をマップ表示する。

本システムの特徴は次の通りである。

- ・汎用端末を利用した安価なシステム構成

本システムの車載端末は、市販のスマートフォンを利用する。また停留所端末も市販のタブレット型端末を利用できるため、専用端末を利用する場合と比較して導入・運用コストを大幅に低減できる。

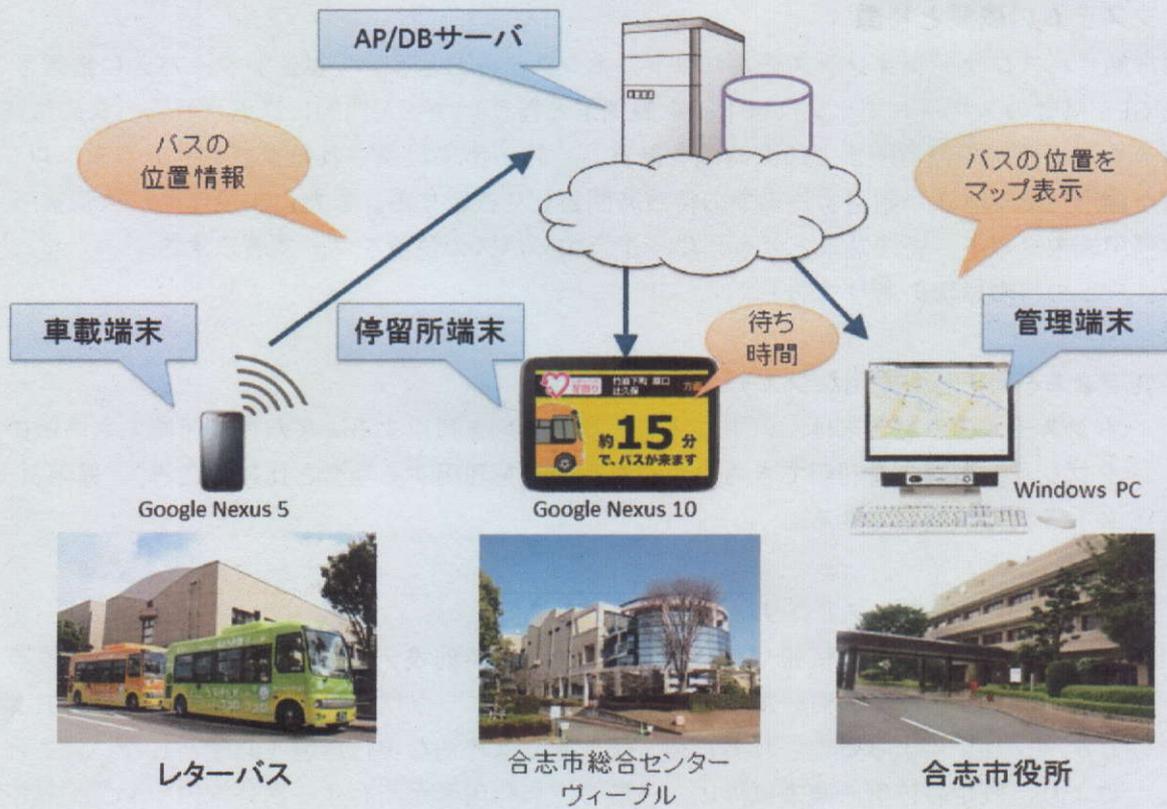
- ・クラウド利用型のウェブアプリケーション

レターバスの現在位置情報やバス停の位置情報、時刻表データなどの運行情報は、クラウド上の DB サーバに集約され、標準的なウェブブラウザ単体で動作可能なウェブアプリケーションにより処理されるため、端末側には特別な実行環境を必要としない。これにより、既定の停留所端末以外に、一般のバス利用者が所有する携帯端末や PC などでも利用できるサービスが実現可能である。

2.2 システム構成

本実証実験で使用するクライアント用機器は、レターバスの車載端末として使用するスマートフォン 2 台（右回り、左回りの各バスに 1 台ずつ）と、合志市総合センター（ヴィーブル）のロビーに設置する停留所端末 1 台、合志市役所 企画課内の職員端末（Windows パソコン）で動作する管理端末 1 台で構成される。またサーバ側の実行環境には、クラウド上の Linux サーバ 1 台を AP/DB サーバとして導入し構成した。本システムの構成図を[図 1]に示す。

[図1] 本システムの構成



2.3 車載端末システム

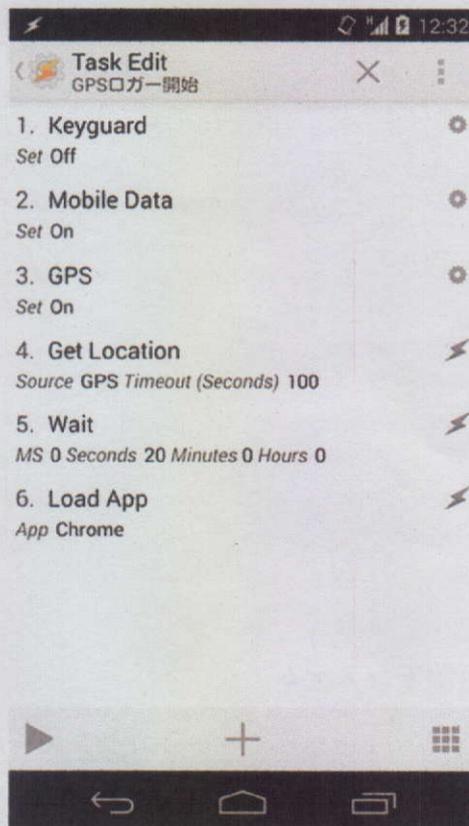
2.3.1 ハードウェアとオペレーティングシステム

実証実験で使用する車載端末には、Google Nexus5を選定した。



本端末にはオペレーティングシステムとして Android4.4(kitKat)が搭載されている。アプリケーションの起動/停止は、車載バッテリーからの ACC 電源供給 ON/OFF をトリガーに実行する方式を採用した。ハードウェアの状態監視と制御については tasker を使用している。

【図2】 車載端末に搭載したTaskerの画面例



2.3.2 アプリケーションソフトウェア

車載端末用ウェブアプリケーションの実行基盤には、Google Nexus5 に標準で搭載されているウェブブラウザである Google Chrome を利用した。開発言語は、HTML5+ JavaScript(JQuery)である。

[図3] 車載端末の画面表示例



2.3 停留所端末システム

2.3.1 ハードウェアとオペレーティングシステム

実証実験で使用する停留所端末には、Google Nexus10 を選定した。



本端末にはオペレーティングシステムとして Android4.4(kitKat)が搭載されている。

2.3.2 アプリケーションソフトウェア

停留所端末用ウェブアプリケーションの実行基盤には、ウェブブラウザ画面のフルスクリーン表示が可能な Dolphin Browser HD を採用した（Google Chrome はフルスクリーン表示未サポート）。開発言語は、HTML5+JavaScript(JQuery)+PHP である。

2.3.3 デザイン

停留所端末は、公共の情報を掲示するディスプレイとしては小さい10インチというタブレットの画面の制約の中で、利用者にとって分かりやすいデザインを追求した。基本的な考え方としては

- 高齢者や子どもでも分かる
- 初めて合志に来た方でも分かる
- 遠くから見ても分かる
- 乗るバスが分かる

ことを目標とし、その実現のために、親しみやすく視覚で直感的に理解できるデザインを行った。また、情報量は最低限の表示にとどめ、外来の方や子どもでも分かりやすい「待ち時間」のみを大きく数値で示すこととした。

停留所端末は、バスが停留所に接近するまでは残り時間を数値で示すが、待ち時間が一定の時間（今回の実証実験では5分）を切ると「まもなくバスが来ます」の表示に切り替え、バス停での待機を促すようにした。

【図4】 停留所端末の画面表示例

親しみやすいアイコン

レターバスのコンセプトから、合志市の形をハートに模し、運行ルートを分かりやすく示す

直感的にわかるデザイン

バスのイラストで車両・進行方向を直感的に示す



少なく・大きな情報表示

待ち時間のみで最低限の情報をわかりやすく示す

〔図 4-1〕 停留所端末の表示パターン

- 右回り画面と左回り画面が、30秒おきに「約〇〇分で、バスが来ます」と表示されます



- およそ到着5分前になると「まもなくバスが来ます」が表示されます



- バスがバス停を通過した後は、待機画面「実証実験中」アイコンが表示されます



- バスが運行されていない時間帯は「只今の時間は運行していません」と表示されます



〔図 4-2〕 停留所端末の設置状況



2.4 管理端末システム

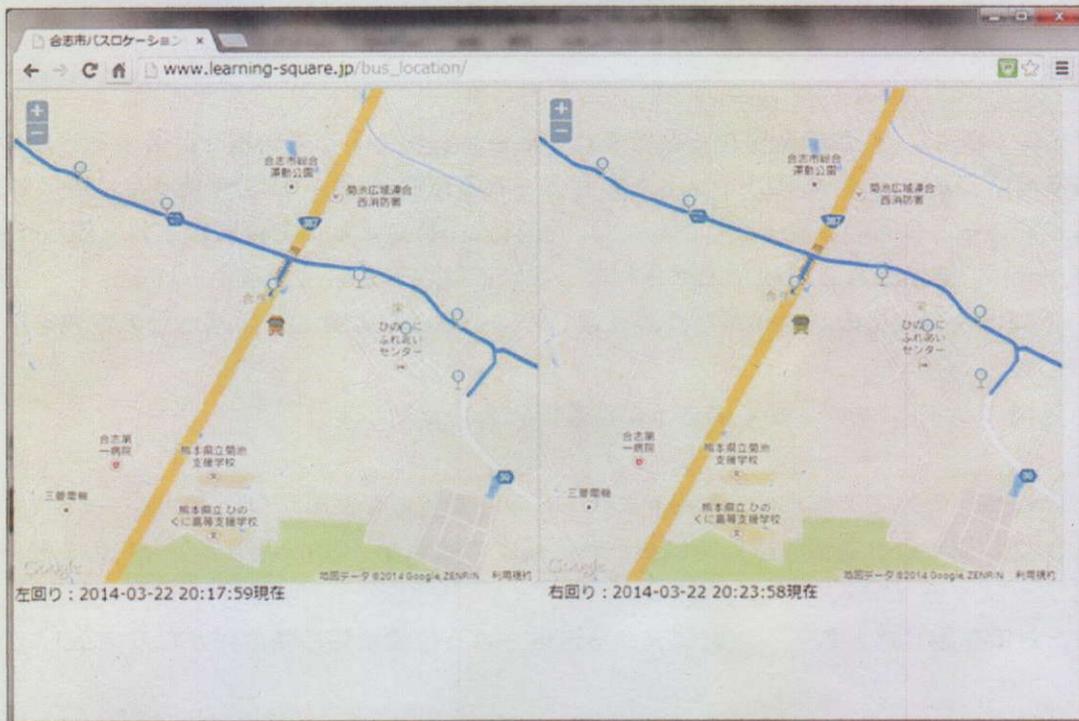
2.4.1 ハードウェアとオペレーティングシステム

実証実験で使用する管理端末には、合志市役所の職員端末として利用されている Windows PC を使用することにした。

2.4.2 アプリケーションソフトウェア

管理端末用ウェブアプリケーションの実行基盤として使用する推奨ウェブブラウザには、Google Chrome を採用した。開発言語は、HTML5+JavaScript(JQuery)+PHP である。

[図5] 管理端末の画面表示例



3 バスロケーションシステムの運用実績と評価

3.1 機能面での検討事項と課題

今回の実証実験では、実装期間と工数の関係で、アプリケーションの機能仕様を次のように限定した。

- 停留所端末の設置場所を合志市庁舎（ヴィーブル）の1か所のみ限定した仕様にて実装した。実際の導入時には、停留所端末の設置場所の選択が可能な仕様にて実装する必要がある。
- バス利用者の携帯端末に待ち時間等を表示する機能については対象外とした。
- 運用管理端末については、バスの走行位置をマップ表示する機能に限定し、各バス停での待ち時間表示機能や運行情報（走行ルート、停留所位置、時刻表等）の登録・修正機能については対象外とした。

3.2 精度面での検討事項と課題

3.2.1 車載端末における GPS 精度の問題

携帯電話の GPS は、複数の衛星から発信される信号を利用するして位置を計算する方法のほかに、携帯電話の基地局や WiFi スポットから発信される位置情報(A-GPS)を使った位置の特定にも対応している。今回の実証実験においては、路線上の特定エリアで車載端末から誤った位置情報がサーバに送信される現象が確認された。これには以下の原因が考えられる。

- 近隣に携帯電話の基地局がなく、見通しのよい高台などで遠くの基地局の電波を拾ってしまう
- 近隣の WiFi スポットから間違った位置情報を拾ってしまう

そこで、

- Android の設定で基地局や WiFi スポットの位置情報を使用しないようにする
- アプリ側での位置情報取得時に得られる精度の数値が 100m 以下のデータのみサーバにアップする

といった対策を講じたところ、車載端末から送信される位置情報の精度がかなり向上した。

3.2.2 停留所端末における誤判定の問題

合志市のレターバスにおいては、以下の地点で近接停留所の誤判定が発生する確率が高くなることが想定される。

1. 走行路線が往復するため往路と復路の停留所が近接する地点（永江団地～新山～JR 光の森駅）
2. 走行路線がジグザグに込み入っているため複数の停留所と同時に近接する地点（すずかけ台～永江団地入口）

3. 走行路線が環状になっているため、ルートのかなり先のバス停と直線距離が近接する地点（野々島公民館前↔東区記念碑前、黒石↔黒石市民センター前）

このため、Ver.2 で停留所端末側に以下のような誤判定を防止する処理を組み込むこととした。

1. 近接停留所の判定が4つ以上飛んだ場合のキャンセル処理
2. 通過した停留所を近接判定から除外する処理
3. 誤判定が発生する停留所を判定から除外する処理

これにより誤判定は改善できたものの、近接停留所の判定が長時間停止する不具合が発生したり、特定地点における例外処理の追加等も含めアプリケーションのロジックが複雑化する等の課題も発生している。

[図6]近接停留所の誤判定が発生しやすい場所



3.3 運用面での検討事項と課題

今回の実証実験期間中に、車載端末からサーバへのアクセスが停止する現象が複数回発生したが、期間内には原因を特定できなかった。

設置場所が他のスイッチ類と比較的近いため、運行中に運転手さんがスマートフォンのタッチパネルに誤って触れてしまい、ウェブブラウザの状態が変化する（車載端末アプリ以外のページやメニューなどが表示される）ことも考えられるため、誤操作防止用アプリの併用やタッチ

パネルを覆うカバー装着など、対策を検討する必要がある。
また端末にトラブルが発生した際にバス運行事業者や市の職員の方でも適切に対応できるよう、
対処方法の標準化やマニュアル化等も検討する必要があると考える。

[図7] 車載端末の設置状況



4 市民意識等調査の実施概要

4.1 調査目的

本調査は、レターバスにおけるバスロケーションシステムの導入における課題を検討するため、以下の目的で実施した。

1. レターバス利用者における遅延の影響とそれに対する意識の把握
2. 開発したバスロケーションシステムの利用者からの評価
3. バスロケーションシステムに対する利用者ニーズの把握

4.2 調査項目

調査項目については、付表1の調査票を参照されたい。

4.3 調査日時

平成26年3月17日（月）～平成26年3月23日（日）のうち5日間

4.4 調査方法

以下の場所にて、調査の概要ならびに調査票を配布することにより市民に回答を求めた。

1. レターバス車内
対象者の均質化を図るため、左右回りを平日・休日各1日ずつ、各日3便を抽出し実施した。（計12便）
2. ヴィーブル館内
停留所端末を設置している総合窓口前において実施した。

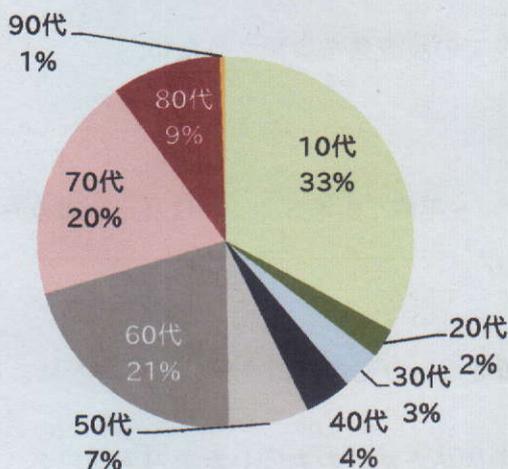
5 市民意識等調査の結果

5.1 調査回答者の概要（問1～問6）

5.1.1 年齢

調査回答者の平均年齢は48.8歳であった。しかし世代分布としては未成年と高齢者に極端に別れており、20代から50代はごく少数に留まった。10代が全体の3分の1を占めたが、これは春休みならびに連休中の調査となり、中高生がショッピングモール等の所在する光の森地域に出かける手段としてレターバスを利用したことが要因と考えられる。

[図8] 年齢（世代別）



5.1.2 性別

調査回答者のうち4分の3が女性であった。

5.1.3 居住地

調査回答者のうち4分の3が合志市内であった。合志市外の利用者は、熊本市、菊陽町、菊池市、阿蘇市などであった。

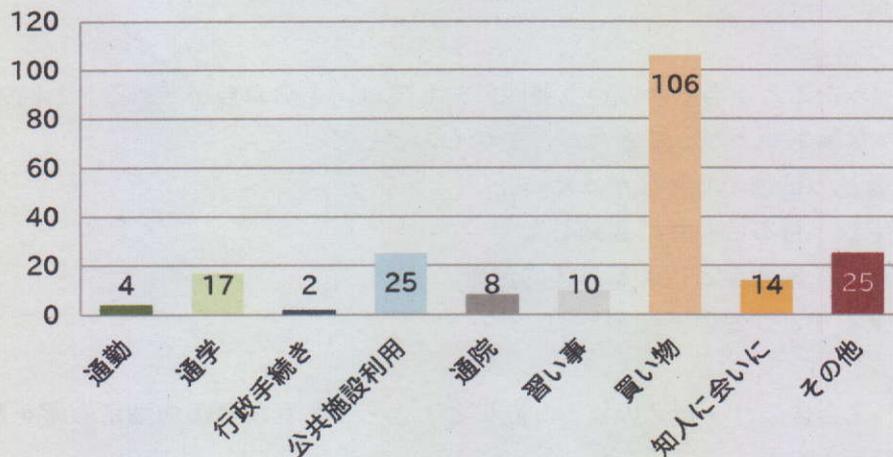
5.1.4 調査時利用

ヴィーブルでの調査において、その多くはレターバス以外の移動手段（その多くが自家用車と推察される）により来館していたため、全体の1割がレターバス未利用者による回答となった。また、レターバス利用者のうち多くは、その乗車地もしくは降車地が「ゆめタウン光の森」であった。

5.1.5 利用目的

全体のうち6割超が「買い物」と回答し、利用者の多くが商業地域である光の森を目的地としていることと合致する結果となった。ついで「公共施設の利用」が続くが、利用者の目的地から考察すると、ユーパレス弁天、老人憩の家などの温泉施設を利用されている方が多いようである。

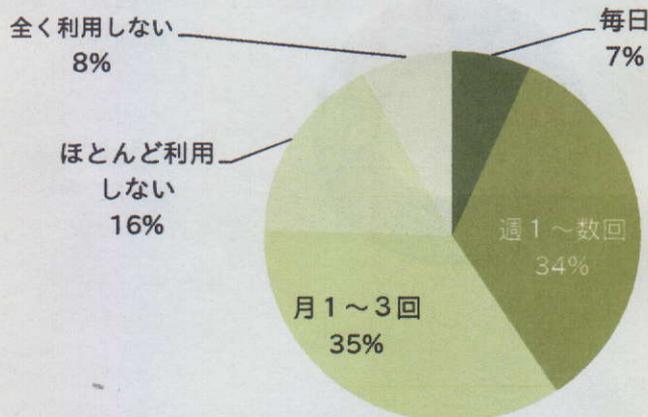
[図9] 利用目的



5.1.6 利用頻度

レターバスの利用頻度としては、月1回～3回程度の利用者、週1回～数回程度の利用者がそれぞれ3分の1を占めた。「全く利用しない」と回答した方は、すべてはヴィーブルでの回答者である。

[図10] 利用頻度



5.2 レターバス利用者における遅延の影響とそれに対する意識（問7～問8）

5.2.1 遅延体験

レターバス利用者のうち、8割以上の方がバスの遅延の経験があると回答している。今回の調査は、比較的混雑が少ないと思われるデータイムの便を対象としたが、それでも回答者は平均10分程度の遅延を体験している。自由記述欄では、夕方の便の40分程度の遅延を指摘する記述もあった。

5.2.2 遅延トラブル

バスの遅延で困ったことがあるかという質問に対しては、4割の方が「ある」と回答した。自由記述では様々な事例が上がってきたが、主なものとして

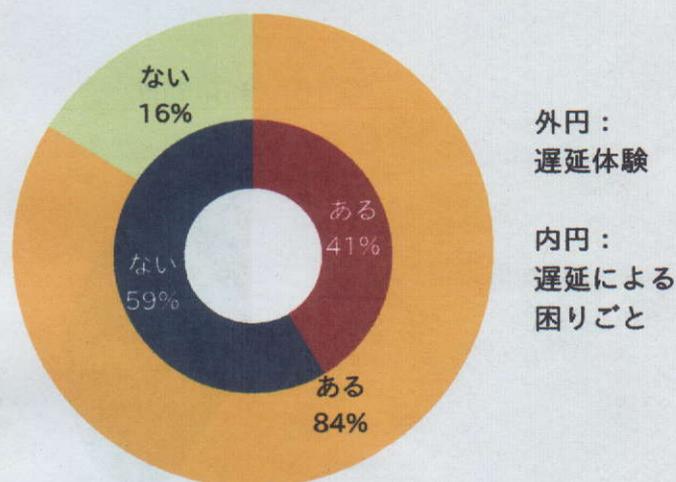
- 他の交通との接続ができなかった
- 仕事・学校・待ち合わせに遅刻した
- 暑さ・寒さ・風雨などによる身体的苦痛
- バスが来るかどうかの不安

が挙げられる。

バスの遅延がバス自体のサービスの質の問題にとどまらず、利用者の生活に影響を及ぼしていることが確認できた。

一方で、困ったことは「ない」と回答した方も6割弱にのぼり、遅延しても影響が少ない利用者も多く存在することが分かった。

[図11] バスの遅延体験とトラブル



5.3 バスロケーションシステムの利用者からの評価（問9）

バスロケーションシステムの評価については、VIEWPLでの回答者には直接停留所端末を見ていただいた上で、VIEWPL車内での回答者にはフライヤーの写真を見て回答していただいた。総合的には良い評価、特にデザイン面において高い評価を得ており、小型の表示画面においても十分実用に堪えるバスロケーションシステムが構築できることを確認できた。

5.3.1 大きさ

8割の方が「ちょうどよい」と回答されており、タブレット端末での表示であっても表示方法の工夫等で十分な視認性を確保できることが確認できた。一方で、「小さい」と回答された方も15%あり、小ささを感じさせさせないより一層の改良の検討も継続していきたい。

5.3.2 デザイン

「見やすい」と感じていただいた方が5割以上、「普通」も含めると99%となり、デザイン面に関してはほぼすべての方に評価を得たと考える。

5.3.3 文字

9割の方が「ちょうどよい」と回答しており、十分な視認性を確保できたと考える。情報量とのバランスに配慮しつつ、引き続き改良を進めていきたい。

5.3.4 情報量

約8割の方が「ちょうどよい」と回答しており、適切な情報量であったと判断できる。一方で、少ないという方も2割弱あり、後述の利用者が必要としている情報と合わせ、表示情報の再検討を進めていきたい。

図12-1 停留所端末評価
(大きさ)

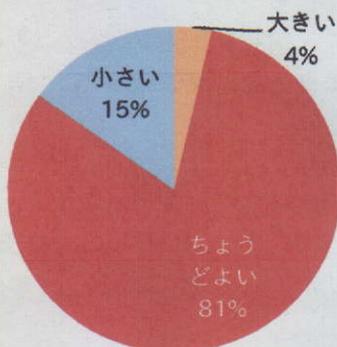


図12-2 停留所端末評価
(デザイン)

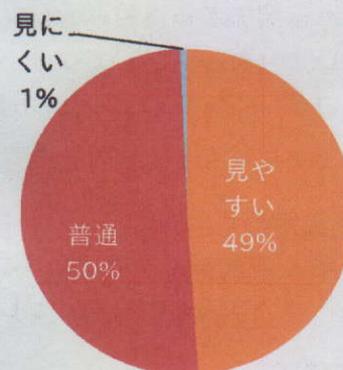


図12-3 停留所端末評価
(文字)

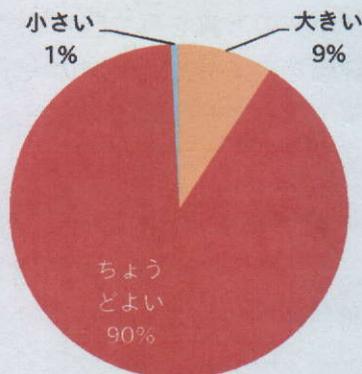
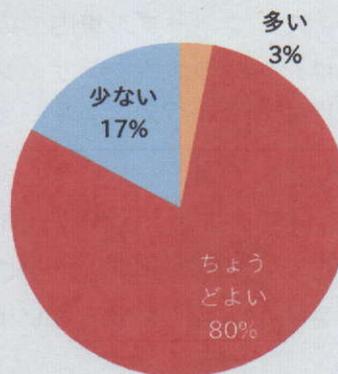


図12-4 停留所端末評価
(情報量)



5.4 バスロケーションシステムに対する利用者ニーズの把握 (問 10)

バスロケーションシステムに表示する情報について、項目を列記して利用者としての希望する情報を、4段階で回答を求めた。求める強さに応じて項目を点数化し、利用者ニーズを評価したところ、上位は

- 時刻表 (2.4 点)
- 到着予定時刻 (2.3 点)
- 次のバス停 (2.1 点)

であった。

現在開発しているシステムは、小さな画面スペースの中でのわかりやすさを重視し「経由地」「待ち時間」を表示しているが、今回の結果を踏まえ必要な情報を再検討したい。

今回、バスに直接関係する情報以外に、利用者に役立つものと考えられる情報を質問項目としてあげたが、いずれも評価としては低い点数にとどまった。情報の見せ方などにもよると思われるが、バスロケーションシステムに対して、利用者は本来の機能であるバスに関する情報をしっかりと表示することを求めているといえよう。

5.4.1 到着予定時刻

「絶対必要」が4割を超え、あったほうが良いと合わせて9割近くの方が必要性を感じている。利用者は、バスがいつ来るかを時刻としてはっきりと知りたいと考えていることが伺える。

5.4.2 現在位置

4分の3の方が必要性を感じているが、評価点は1点台にとどまった。地名だけではバスの到着までどのくらいかかるのか直感的には理解できないことが理由として考えられる。

5.4.3 遅れ時間

4分の1を超える方が「絶対必要」と考えている。遅延時間だけでは、いつ到着するかは判明しないので、定刻と組み合わせての表示が必須と考えられる。

5.4.4 待ち時間

私たちが「もっとも分かりやすい表示」として今回の開発端末で実装したものであるが、4分の3の方が必要性を感じているものの評価としては1点台にとどまった。到着予定時刻との組み合わせなど、補助的な情報と組み合わせての表示を検討したい。

5.4.5 到着・通過

バスが到着したか、通過したかは、利用者の不安として調査結果でも明らかになっているが、評価点としては1点台にとどまった。なお、物理的な到着・通過の判断の装置を持たない今回のシステムにおいて、この機能の実装はさらなる研究・開発が必要である。

5.4.6 時刻表

「絶対必要」が過半数を超えるなど、もっとも高い評価点を得た。バスの遅れの前に、バスに乗るための基本の情報である「バスの定刻」を示すことが重要であることが確認できた。

5.4.7 次のバス停

3割の方が「絶対必要」と答えた。レターバスは進行方向とその行き先が直感的にわかりにくいいため、表示しているバスの方向性を知る情報として次のバス停の情報の需要が高いことが推察される。

5.4.8 経由地

「絶対必要」の回答が4分の1を超えた。レターバスは進行方向とその行き先が直感的にわかりにくいいため、表示しているバスの方向性を知る情報として経由地の情報が必要であると考えられる。

5.4.9 目的地

「絶対必要」の回答が約3割を占めた。表示しているバスの方向性を知る情報として目的地の情報が求められていると考えられるが、レターバスにおいては最終目的地は右回り・左回りともに同じ（辻久保）であるため、表示する場合は補助的な情報と組み合わせが必須である。

5.4.10 商業施設情報

「どちらでも良い」がほぼ半数であり、「不要」も1割を超えている。バスに直接関係ない情報は優先順位としては低いものとなっている。

5.4.11 行政情報

「どちらでも良い」がほぼ半数であり、回答者からはバスロケーションシステムの情報としてはあまり重要度が低いと評価されている。

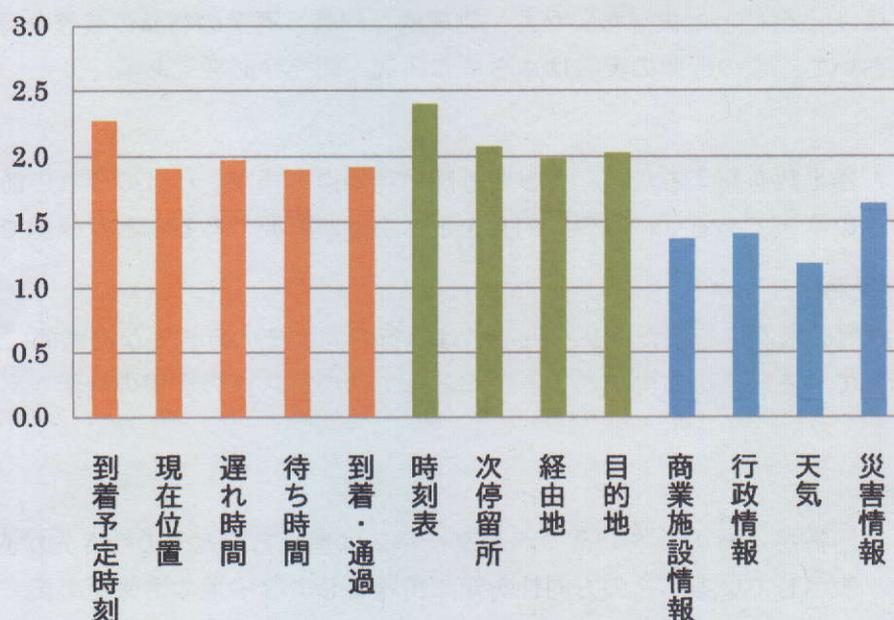
5.4.12 天気

「どちらでも良い」が半数を超え、「不要」も最多の約15%であった。バスに直接関係ない情報は優先順位としては低いものとなっている。

5.4.13 災害情報

必要性を感じている人とどちらでも良い人が拮抗している。評価点としては1点台にとどまり、優先順位としては低いものとなっている。

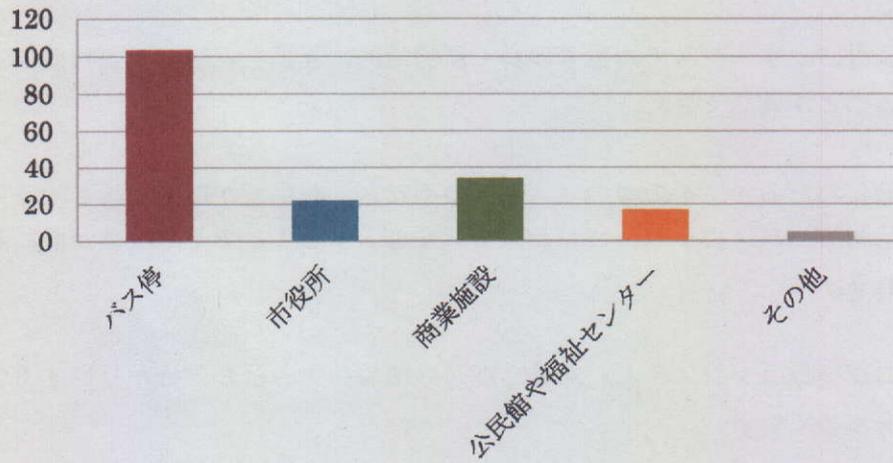
【図13】 バスロケーションシステムに必要な情報
(評価点)



5.5 バスロケーションシステムの設置場所 (問 11)

バスロケーションシステムの設置希望場所を問う希望としては、バス停が圧倒的に多く過半数の方の希望を得た。ついで、商業施設、市役所、公民館等と続くが、多くの方が自分の身近なバス停での情報提供を希望していることが分かった。また、自由記述において「自分が持っておく」という回答もあり、個別の情報端末への情報提供のニーズも存在することが確認できた。

図14 設置場所（複数回答）



5.6 その他（問12）

自由記述については、付表2の調査結果を参照されたいが、多くの方が乗客の増加による混雑を感じ、増便やバスの大型化を希望している。

6 おわりに

今回の調査により、レターバスの利用者の多くが恒常的に遅延を経験し、遅れによる困りごとが発生していることが確認できた。

困りごとは多岐にわたるが、その中のバスを待つ不安と、利用者が風雨や暑さ・寒さにさらされていることに対し、バスロケーションシステムを導入することでその改善が図れる可能性は高いと考えられる。

利用者はバスロケーションシステムに対し、バスの情報を中心とし、分かりやすくデザインされた情報表示を求めている。

今回の実証実験のために開発したバスロケーションシステムは、市販の汎用品を使用し、簡便なシステムとなっているが、運用可能な十分な位置情報を取得し、利用者の方に対し高いデザイン性で分かりやすい情報を提供することができた。

低頻度低需要で、限られた予算で運用されるレターバスを始めとしたコミュニティバスにおいても、バスロケーションシステムが導入できる可能性を、今回の実証実験を通じ示せたと考えられる。

付表1 アンケート調査票・フライヤー

付表2 アンケート調査結果

問9 現在実証実験を行っているバスロケーションシステムの以下の点について、あなたが感じるものに近いものを選んでください。

- 大きさ ・大きい ・ちょうどよい ・小さい
- デザイン ・見やすい ・ふつう ・見にくい
- 文字 ・大きい ・ちょうどよい ・小さい
- 情報量 ・多い ・ちょうどよい ・少ない

問10 次の項目はバスロケーションシステムで表示が必要と思いますか。以下の選択肢からあなたが思うことに近いものを選んでください。

- バスの到着予定時刻 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- バスの現在位置 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- バスの遅れ時間 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- バスの待ち時間 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- バスの到着、通過時間 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- 時刻表 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- 次のバス停 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- バスの経由地 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- バスの目的地 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- 近隣の商業施設の情報 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- 行政（市役所）の情報 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- 天気 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- 災害情報 ・絶対必要 ・あったほうが良い ・どちらでも良い ・不要
- その他（ ）

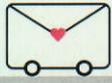
問11 バスロケーションシステムを設置して欲しい場所はどこですか。（複数回答可）

- ・バス停 ・市役所（支所含む） ・商業施設 ・公民館や福祉センター
- ・その他（ ）

問12 その他、レターバスをはじめ、合志市の公共交通についてご意見等ありましたらご自由にお書きください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

みなさんの声をお聞かせください



アンケート実施中

ご協力をよろしくお願
いいたします!

Bus Location System

雨ん中待つとは
きつなあ

バス
遅れとっつ?

もうバス行って
しもたね?

おまたせしました、
まもなく
バスが来ます。



バスロケーションシステム 実証実験 実施中

レターバスの待ち時間を、安心・便利に。

合志市内および光の森を結ぶ「レターバス」。より安心・便利にご利用いた
だくために、バスの運行状況がわかる「バスロケーションシステム」の実証
実験を行っています。(ヴィーブル総合窓口にて試験端末を設置中)

およその到着時間を
お知らせします



【実証実験期間】
平成26年 3月25日(火)まで

お問い合わせ

●合志市役所政策部企画課 096-248-1813

●さいばーとれいん 090-3190-3180

(合志市コミュニティバス簡易ロケーションシステム開発プロジェクト事務局)

付表2 合志市簡易バスロケーションシステム実証実験 市民アンケート調査結果

問1	あなたの年齢を教えてください。		
平均年齢	48.8 歳		
世代別	10代	67 人	33.0 %
	20代	5 人	2.5 %
	30代	7 人	3.4 %
	40代	8 人	3.9 %
	50代	14 人	6.9 %
	60代	42 人	20.7 %
	70代	40 人	19.7 %
	80代	19 人	9.4 %
	90代	1 人	0.5 %
	回答計	203 人	
問2	あなたの性別を教えてください。		
性別	男	51 人	25.0 %
	女	153 人	75.0 %
	回答計	204 人	
問3	あなたの居住地を教えてください。		
居住地	合志市内	147 人	75.4 %
	合志市外	48 人	24.6 %
	回答計	195 人	
問4	あなたが本日利用する（した）レターバスの区間を教えてください。		
調査時利用	した	170 人	89.9 %
	していない	19 人	10.1 %
	回答計	189 人	
問5	あなたがレターバスを利用した目的は何ですか。		
利用目的	通勤	4 人	2.4 %
	通学	17 人	10.0 %
	行政手続き	2 人	1.2 %
	公共施設利用	25 人	14.7 %
	通院	8 人	4.7 %
	習い事	10 人	5.9 %
	買い物	106 人	62.4 %
	知人に会いに	14 人	8.2 %
	その他	25 人	14.7 %
	回答母数	170 人	
	その他回答	途中下車してウォーキング	
		風呂	
		見舞い	2
		面接	
		ヘアーサロン	
		郵便局	2
		遊び	5
		会議	
		銀行	
		映画	
		プール	
		お祝いの飲み方	
		グランドゴルフ	
		車検	

武道館（熊本）
実家
通行手段

問6 レターバスはどのくらいの頻度で利用していますか。

利用頻度	毎日	13人	6.8%
	週1～数回	65人	33.9%
	月1～3回	67人	34.9%
	ほとんど利用しない	32人	16.7%
	全く利用しない	15人	7.8%
	回答計	192人	

問7 レターバスに乗るときに、バスが遅れてくることがありますか。

遅延体験	ある	140人	83.8%
	ない	27人	16.2%
	回答計	167人	
平均遅延時間		11.6分	

問8 バスが遅れてきたことで、困ったことはありますか。

遅延トラブル	ある	63人	41.4%
	ない	89人	58.6%
	回答計	152人	

ある 自由記述

- ・道路の状況なので仕方ない
- ・下通り方面に行く時に通常時の電鉄バスに乗り遅れ次の時間まで30分位待つ場合がある
- ・学校に遅刻しそうになった
- ・もう少し時間に合わせて欲しい
- ・トイレ
- ・一人で待っていると不安になる
- ・バスが通過したのではないか？
- ・バス停暑い、寒い
- ・待ち時間の表示ができれば嬉しいです
- ・バス停を未着か通過後か迷うことがある
- ・光の森駅からJR豊肥線との連結
- ・連絡
- ・家事が遅れること、洗濯等の取り入れが遅れること
- ・15分以上遅れて歩いて行った
- ・帰りの時間が遅くなった
- ・冬季は待つのが辛い
- ・待ち合わせに間に合わなかったことがある
- ・待ち時間が寒い
- ・最終便夕方帰りは40分。
この時間帯はラッシュ時かもしれないけど時刻表を変更して欲しい。
- ・座るところもないので疲れます
- ・バイトに遅れそうになった
- ・バイトに遅れた
- ・豊肥線に乗り遅れたので約束の時間に間に合わなかった
- ・汽車に乗れませんでした
- ・オレンジの方のバスが来るのがかなり遅い。20分位？
- ・映画の時間ギリギリ
- ・25分の時もあった。来ないかと思った。
- ・予定が狂う
- ・約束の時間に間に合わない
- ・遅い

- ・暑い時大変です
- ・人との待ち合わせ
- ・乗り継ぎ
- ・約束の時間に間に合わない事がある
- ・予定がずれた
- ・乗り遅れたかどうか不安になる
- ・雨に濡れた
- ・雨に濡れた
- ・習い事に遅刻した。バスの乗り換えができなかった
- ・何分に乘ればいいのかわからない時がある
- ・予定していたことができなくなってしまった
- ・寒い時は困ります
- ・遅刻
- ・寒いとき体が冷えてしまう
- ・雨の日など困ります
- ・バスの時刻に遅れた
- ・雨が降って濡れた
- ・雨の時、寒い時、急いでいる時
- ・帰りが遅くなった
- ・時間どおりに帰れなかった。
見たい映画が見れなかった。
遊ぶ時間が減った。
- ・遊ぶ時刻が遅れて遊べなくなる。
時間通りに帰れなかった。
- ・待ち合わせに間に合わない
- ・帰るのが遅くなった

問9 現在実証実験を行っているバスロケーションシステムの以下の点について、あなたが感じるものに近いものを選んでください。

停留所端末評価

●大きさ	大きい	5人	3.6%
	ちょうどよい	113人	81.3%
	小さい	21人	15.1%
	回答計	139人	
●デザイン	見やすい	67人	48.9%
	普通	69人	50.4%
	見にくい	1人	0.7%
	回答計	137人	
●文字	大きい	12人	9.0%
	ちょうどよい	120人	90.2%
	小さい	1人	0.8%
	回答計	133人	
●情報量	多い	4人	3.1%
	ちょうどよい	103人	79.8%
	少ない	22人	17.1%
	回答計	129人	

問10 次の項目はバスロケーションシステムで表示が必要と思いますか。以下の選択肢からあなたが思うことに近いものを選んでください。

必要な情報

●到着予定時刻	絶対必要(3)	65人	40.6%
	あったほうが良い(2)	75人	46.9%
	どちらでも良い(1)	18人	11.3%

	不要(0)	2人	1.3%
	回答計	160人	
	評価点	2.3点	
●現在位置	絶対必要(3)	33人	21.7%
	あったほうが良い(2)	79人	52.0%
	どちらでも良い(1)	33人	21.7%
	不要(0)	7人	4.6%
	回答計	152人	
	評価点	1.9点	
●遅れ時間	絶対必要(3)	40人	27.2%
	あったほうが良い(2)	72人	49.0%
	どちらでも良い(1)	26人	17.7%
	不要(0)	9人	6.1%
	回答計	147人	
	評価点	2.0点	
●待ち時間	絶対必要(3)	30人	21.0%
	あったほうが良い(2)	76人	53.1%
	どちらでも良い(1)	30人	21.0%
	不要(0)	7人	4.9%
	回答計	143人	
	評価点	1.9点	
●到着・通過	絶対必要(3)	30人	21.1%
	あったほうが良い(2)	76人	53.5%
	どちらでも良い(1)	31人	21.8%
	不要(0)	5人	3.5%
	回答計	142人	
	評価点	1.9点	
●時刻表	絶対必要(3)	80人	52.3%
	あったほうが良い(2)	56人	36.6%
	どちらでも良い(1)	15人	9.8%
	不要(0)	2人	1.3%
	回答計	153人	
	評価点	2.4点	
●次のバス停	絶対必要(3)	44人	31.2%
	あったほうが良い(2)	67人	47.5%
	どちらでも良い(1)	27人	19.1%
	不要(0)	3人	2.1%
	回答計	141人	
	評価点	2.1点	
●経由地	絶対必要(3)	39人	27.3%
	あったほうが良い(2)	68人	47.6%
	どちらでも良い(1)	31人	21.7%
	不要(0)	5人	3.5%
	回答計	143人	
	評価点	2.0点	
●目的地	絶対必要(3)	42人	30.4%
	あったほうが良い(2)	63人	45.7%
	どちらでも良い(1)	28人	20.3%

不要(0)	5人	3.6%
回答計	138人	
評価点	2.0点	

●商業施設情報	絶対必要(3)	8人	5.8%
	あったほうが良い(2)	50人	36.0%
	どちらでも良い(1)	67人	48.2%
	不要(0)	14人	10.1%
	回答計	139人	
	評価点	1.4点	

●行政情報	絶対必要(3)	10人	6.9%
	あったほうが良い(2)	50人	34.7%
	どちらでも良い(1)	73人	50.7%
	不要(0)	11人	7.6%
	回答計	144人	
	評価点	1.4点	

●天気	絶対必要(3)	9人	6.4%
	あったほうが良い(2)	30人	21.4%
	どちらでも良い(1)	79人	56.4%
	不要(0)	22人	15.7%
	回答計	140人	
	評価点	1.2点	

●災害情報	絶対必要(3)	24人	17.1%
	あったほうが良い(2)	51人	36.4%
	どちらでも良い(1)	56人	40.0%
	不要(0)	9人	6.4%
	回答計	140人	
	評価点	1.6点	

●その他	自由記述	<ul style="list-style-type: none"> ・大きめの時計 ・年をとると待つことが難しくなる。不安や焦りを 持ちやすくなるので、あれば良いと思います。
------	------	--

問11 設置場所

バスロケーションシステムを設置して欲しい場所はどこですか (複数回答)

バス停	103人	50.5%
市役所	22人	10.8%
商業施設	34人	16.7%
公民館や福祉センター	17人	8.3%
その他	5人	2.5%
回答母数	204人	

その他	自由記述	<ul style="list-style-type: none"> ・ユーパレス ・マクドナルド付近 ・救世教と弁天の間に一つほしい。 今道路が広く工事中なので完全にできたらと思います。 ・自分が持つとく ・いない
-----	------	---

問12 その他、レターバスをはじめ、合志市の公共交通についてご意見等ありましたらご自由にお書きください。

- ・本数を多くして欲しい
- ・身近な公共交通として、レターバスは私にとってありがたく、また自転車に乗れない者としては絶対に必要です。少々運賃が上がったとしても利用したいし、バスが出来てから良く外出できるようにになりました。
- ・レターバスが利用しやすくなったが、春休み、夏休みetc学生が乗ることが多く、座れない状況の時がある。時期に応じて増便することはできないか。
- ・せめて1時間に1本にして欲しい。赤字だという話を聞きましたが、待ち時間が2時間もあるのでは利用客が少ないのでは？と思います。100円を150円位に値上げしたらどうですか？レターバスは便利なのでとても助かっています。
- ・実際の所要時間に基づく時刻表が必要。レターバスの路線を大津西合志線を中心にして2つの円にしてはどうか。
- ・現在とても良好です
- ・光の森方面へのアクセスはレターバスしかないので本数を増やして欲しい
- ・一律100円、50円で乗車できるのが嬉しいです。みどり館がお休みの時の停留所が近くにあるといい。もしくはお休みの時も止まって欲しい。
- ・2時間に1回位しかないので、もっと本数を増やして欲しいです!!!人があまり乗らないところにはバス停作らなくていいと思います。
- ・色別が見やすい。ドライバーのみなさん大変親切で感じが良い。
- ・便利で助かっていますので、このまま運行をお願いします。もう少し本数が多いと嬉しいです。他のルートもあっても良いかと思ひます。
- ・温泉利用者のために温泉前停車
- ・待ち時間あったらいいな
- ・市外の住民なので利用は控えています。できるならば利用したい。
- ・もう少し便を多くしてほしい
- ・バス、電車など利用者本位で取り組んで欲しい。
- ・光の森近辺を走るレターバスは利用される方が多いと思ひます。
- ・路線コースないため。路線、時間わかりにくい
- ・電鉄バスは昔から時間設定がルーズ。市内のバス会社は時間帯は定刻に来よう努力している。電鉄は独占もあるけど意見をあまり聞かないようです。
- ・もう少し増便して欲しい
- ・レターバスの本数を増やして欲しい

・土日祝の朝早い時間のバスがほしい。鉄道との連絡を考えて運行して欲しい。例えば鳥栖行き
の直通電車に乗れたり、熊本行き10:03に乗れませんので30分近く待ちます。買い物だけでなく
利便性が良くなればもっと利用する人が増えると思います。

・みずき台は必ず遅れてきます。以前は9時台でしたら9:19でした。現在は9:09になりいつも寒
い中待ってます。

・緑のバスはいいけどオレンジの方がいつも来るのが遅いです！！

・レターバスがあって本当に助かります。カントリーパークで植木市の時にレターバスが回ると
いいですね。週1,2回、1日1便でも。

・もう少しレターバスを増やして欲しい。

・土日休日は人が多く大きいほうが良い。

・1時間に1本バスがあれば良い。

・バスの本数を増やして欲しい

・せめて1時間に1本は欲しい。市役所が開催する会議等はバスの時間に合わせて開催して欲し
い。

・レターバス大変ありがたいです。どうかぜひやめないでいただきたい。毎回バスが遅れます。
ちょっと困ります。光の森で最終時間がもう一本遅くまであったらありがたいですが。全体的に
助かっています。ありがとうございます。

・今、住宅前8:45→11:12になっていますが、せめて10時ころあって欲しいです。

・日によって違う

・最近利用する人が増えてきたようなのでもう少し増便して頂けたら助かります。朝の通勤時間
帯など、JR直結して欲しい。

・レターバス利用者が多くなり土・日・祝は特に多いので、土・日・祝だけでも一回り大きなバ
スにして欲しいです。

・便利は良いですがなるべく早く来て欲しい

・1時間に1本くらいに増やして欲しい

・必要とは思わない。のんびり乗るのが地域のバスの良い所かもしれません。それよりも春休み
乗客が多くなるのとその対策をしていただいたほうが良い。それから長い時間がかかるのでいく
つかの路線を考えたほうがありがたい。例えば合志西合志分ければ時間短縮になるので疲れな
い。疲れます。

・自動車を持たない人にとってバスなどの公共交通は便利で大切な足です。資金などの面で厳し
いかもしれませんが失くさないで欲しいです

・泉ヶ丘市民センター乗り場、反対から乗る場合、張り紙説明して欲しい。

・午前中2本（8時～10時の間）午後2本（14時～17時の間）増便して欲しい

・今は車で移動していますが、10年後はバス利用するようになると予測されます。このようなバスは、とてもありがたいと思います。かなり回っていくので時間がかかることと、本数の問題があると思いますが、今後高齢化社会では欠かせない運行と思います。※菊陽町の100円バス乗り心地良かったですよ。

・3年間通学に使う予定なので時間の変更は通学の時間は避けて欲しい

・土日だけでも本数を増やして欲しい

・値段が100円なのがとても嬉しいです。

・車を持っていない年配、年寄りの方にとっては必要だと思います。路線を見なおしてほしいです。※泉が丘線も通ってほしい

・レターバスが到着したらすぐに行かずに少し待っていて欲しい。時計があってほしい。立っている人と座っている人の間が狭い。

・レターバスでその場所についたら少しでもいいので待って欲しい。次は〇〇〇ですのアナウンスが聞こえにくい。はっきり言って欲しい。

・バスが遅れる元凶は、光の森を通るからと思うので、光の森を通らずに、代わりに武蔵塚駅を通ったらいいのでは。レターバスの本数を増やして欲しい

・増便

・利用が多ければ本数を増やして欲しい。現在2時間に1本を1時間に1本など。

・1時間に1本あれば便利に利用できます。

・乗る人が多いのもっと大きくしてください！！

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 26 年 5 月 28 日

●コミュニティバス運行事業の評価

平成 26 年 3 月に「合志市地域公共交通計画（別冊）」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 27 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、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 ●ルート短縮 など
	2) 定時性	最大遅延 41 分	最大遅延 10 分	●ルート短縮 ●ルート一部変更 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。

●平成 25 年度コミュニティバス運行事業評価

	指標	現状値 (H25 実績)	目標値 (H27 年度)	評価	要因等
レターバス	1) 収支率	22.0%	25%	未達成	平成 26 年 3 月の収支率の実績値は 25.9%と目標値を上回ったものの、年平均では 22.0%に止まった。 25%の達成のためには、月平均 7,500 人の利用が必要
	2) 定時性	最大遅延 65 分	最大遅延 10 分	未達成	慢性的な交通渋滞が発生する箇所を運行するため遅延が発生。
	3) 新規利用者の増加	37.3%	10%	達成	新規利用者は、特に 30 代以下では 5 割以上の方が 1 年以内に利用を開始した。
循環バス須屋線	利用者数	3,842 人	3,400 人	達成	概ね固定客による利用。利用目的は、老人憩の家及びハロデイ・ナフコであった。
循環バス日向・新迫線	利用者数	4,427 人	4,400 人	達成	概ね固定客による利用。利用目的は、老人憩の家及び再春荘病院であった。
乗り合いタクシー合生・上生線	利用者数	944 人	750 人	達成	H24 年度の月毎の利用者数と比較すると、平準して利用者が微増している。
乗り合いタクシー合生・御代志線	利用者数	3,197 人	3,500 人	未達成	H24 年度の利用者数と比較すると、夏場（6～8 月）の利用が大きく落ち込んでいる。 H24 年度：約 350 人/月 H25 年度：約 290 人/月
乗り合いタクシー後川辺線	利用者数	1,430 人	1,400 人	達成	概ね固定客による利用。利用回数も横ばいであった。
予約制乗り合いタクシー植木線	利用者数	71 人	100 人	未達成	固定客による利用。利用回数が減少傾向である。

●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。

	指標項目	対策（案）	理由等
レターバス	収支率	①利用促進策の実施 ②運賃改正	①25%達成には月平均 7,500 人（1 便あたり約 21 人）の利用が必要であり、学生の長期休暇期間（8 月、3 月）はそれを上回る利用を望めるが、年間を通じて利用者数を確保できるよう利用促進の取り組みを実施する。 ②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・協議を行うこととしている。（作業部会において検討・協議）
	定時性	現状に即したダイヤの改正	今年度導入予定のバスロケーションシステムにて、現在の遅延による不安感等を軽減させる。それと併せて、当該システムにおいて各バス停区間の遅延状況を把握できるため、情報を精査し現状に即したダイヤの改正を行う。新ダイヤ及び改正時期については作業部会において検討・協議を行う。
乗り合いタクシー合生・御代志線	利用者数	利用促進策の実施	沿線の自治会や老人クラブ等に出前講座等を実施
予約制乗り合いタクシー植木線	利用者数	利用促進策の実施	該当区域に啓発チラシ（回覧）を配布

平成 26 年度事業計画(案)について

合志市地域公共交通協議会
平成 26 年 5 月 28 日

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"> ・循環バス須屋線の見直しの検討 ・レターバスダイヤ調整の検討 ・運賃改正の検討 ・H26 年度事業評価 ・H27 年度事業計画 	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：須屋線見直し等の検討・協議 H26.7：須屋線見直し等の検討・協議 H26.8：須屋線見直し等の検討・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>	37,444,000 円	38,018,000 円	<p>運賃収入増による減額</p> <ul style="list-style-type: none"> ●レターバスダイヤ調整の検討 ・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 ●循環バス須屋線見直しの検討
		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 26 年 3 月 31 日現在 46 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>	—	—	<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。</p> <p>※駐車可能台数 62 台（稼働率 74.2%） うち、鳩のフン害による駐車不可：10 台</p>	
4	JR 光の森駅駐輪場維持管理負担金支出事業	<p>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。</p>	438,000 円	439,000 円	<p>巡視員実働日数減による減額</p>	
5	翔陽高校線運行委託事業	<p>現行ルート・現行ダイヤで継続運行</p>	856,000 円	979,000 円	<p>運賃収入増による減額</p> <p>※平成 27 年度廃止予定</p>	

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"> ・レターバスガイドブックの作成 ・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。 ・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。 ・小学校児童に対し、バスの乗り方教室を実施する。 ・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。 ・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を実施する。 	740,000 円	119,000 円	<ul style="list-style-type: none"> ・ガイドブックの作成 ・回数券の販売

生活交通ネットワーク計画の名称

合志市地域生活交通ネットワーク計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**【背景と目的】**

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。

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。

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。

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。

【必要性】

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。

これらを考慮して、市民が通いやすい商業施設、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。

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。

- 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路線

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
<p>①公共交通機関を利用している人の割合：68.5%</p> <p>②公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え乗り継ぎが円滑にできていると思う人の割合：27.0%</p> <p>③鉄軌道（熊本電鉄や JR）を使って移動が円滑にできていると答えた市民の割合：73.6%</p> <p>④バスを使って移動が円滑にできていると答えた市民の割合：71.3%</p> <p>※当該目標と目標値については、第2期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。</p>
(2) 事業の効果
<p>目標を達成することにより、次の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民の市内外の移動が円滑にできる ●市民生活における地域間格差の解消 ●市民（特に交通弱者）の社会参加の増加による地域活性化 ●環境対策（CO2削減）への寄与
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者
<p>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</p>
4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付 なお、合志市から運行事業者への運行委託金額については、運行収入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。</p>
5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
<p>合志市地域公共交通協議会</p>
6. 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>
<ul style="list-style-type: none"> ・運行委託業務実績報告書（毎月報告） ・OD調査 ・利用者アンケート（車内聞き取りアンケート）
7. 別表4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システムの概要 <u>【地域間幹線システムのみ】</u>
<p>該当なし</p>

<p>8. 別表4の補助事業の基準に基づき、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 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】</p>
<p>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</p>
<p>10. 車両の取得に係る目的・必要性 【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】</p>
<p>該当なし</p>
<p>11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>該当なし</p>
<p>12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額 【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】</p>
<p>該当なし</p>
<p>13. 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】</p>
<p>該当なし</p>
<p>14. 協議会の開催状況と主な議論</p>
<p>平成26年5月28日（第29回） 当該計画について協議し合意を得られた</p>
<p>15. 利用者等の意見の反映</p>
<p>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。</p>

16. 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	協議会への参画なし
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 大津警察署
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 政策部 企画課

(氏 名) 坂田寛之

(電 話) 096-248-1813 (直通)

(e-mail) h-sakata@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ネットワーク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、地域公共交通総合連携計画等既存計画が活用できる場合は、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、ネットワーク計画全体として、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。