

## 第24回合志市地域公共交通協議会

〔日時〕平成25年2月27日（水）午前10時～

〔場所〕西合志図書館 集会室

〔出席者〕藤井委員、犬童委員、関委員、寺本委員、宮川委員、池松委員、吉永委員、西郷委員、塚本委員、小田原委員、小森田委員、新居委員、吉田委員、富田委員、重光委員、古川委員、坂元委員、米澤委員、溝上委員、金森委員、原委員、今村委員

〔代理出席〕山野委員、桑島委員、宮本委員、山田委員、林委員

〔欠席者〕藤園委員、野田委員

〔事務局〕濱田政策部長、内田企画課長、北里課長補佐、坂田主査、トトハウス前田

〔議題〕

報告 ①合志市地域公共交通計画事業総合支援事業の成果報告について  
協議 ①地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

〔会議の公開・非公開の別〕 公開

内田課長：本日は月末の大変お忙しい中、早朝よりお集まりいただきましてありがとうございます。それでは、挨拶から始めたいと思います。ご起立をよろしく願います。「おはようございます。」ありがとうございました。ただ今から第24回合志市地域公共交通協議会を開催させていただきます。まず、会長であります藤井がご挨拶申し上げます。

藤井会長：改めまして、皆さん、おはようございます。今、司会が申しあげましたとおり、大変お忙しい中に、しかも雨上がりということで足元の悪い中に合志市の地域公共交通協議会に出席いただきまして、大変ありがとうございます。この協議会も24回の会議を重ねてきています。さまざまな課題を抱えながらも少しずつ前に進んでいるのではないかと考えているところです。本日はお手元の次第にありますように、報告事項1点、議題として1点用意しております。どうか、皆さん、最後までよろしく願い申し上げたいと思います。簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

内田課長：皆様方のお手元に本日の次第をお配りしております。この次第に沿って進めさせていただきます。1枚めくっていただきますと、委員の名簿が付いております。本日、欠席の連絡をいただいている方、

代理で出席いただいている方、名簿の備考欄に記載いたしております。こちらのほうで報告に変えさせていただきます。それでは、議事の進行は、会長にお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

藤井会長：それでは、早速会議を始めさせていただきます。次第の3の報告ということで、合志市地域公共交通計画事業総合支援事業の成果について、皆様方に報告いたしたいと思っておりますので、事務局の方から説明をお願いします。

トハウス前田：おはようございます。前田と申します。お手元の白いA4版の報告書（案）から説明をさせていただきます。座って説明させていただきます。今年度の事業の成果について、あるいはヒアリングをした結果についてまとめておりますので、それをもって今年度の事業の成果として報告をいたします。

まず、1ページ目からですが、コミュニティバスの中のレターバスについての実績を報告いたします。辻久保を基点に左右両周りのバスの運行についての説明です。2ページ、3ページをご覧くださいと時刻表が載っております。事業が始まりまして3年になりますので、平成24年の7月に一旦改正を行っておりますが、その以前の段階のものから時刻表を載せて、実績につきましてもまとめてご報告いたします。このページは、2ヵ年分の時刻表で5便時代と今6便に増えたこと示しています。4ページからが説明になりますけれど、一番下がレターバスの輸送人員を月別にまとめたものです。大きく3つに分かれておりますけれど、左の方から順番に、8便コースだった時代、真ん中が5便の時代、右の方が6便になった時代です。6便になったところで現状は、棒の高さが月当たりの輸送人員を示しておりますけれども毎月6,000人くらいの輸送人員がございます。当初左の方ですけれども、2,000人、2,500人だったものが倍以上に増えているというのが実績です。それから5ページのグラフは、上から順番に運行経費、運賃収入、委託料、1人当たり市負担額ですけれども、上からいきますと運行経費は、運行の本数が減ったということもありまして現在では月だいたい3,000,000円程度、それから2番目のグラフは運賃収入ですけれども、概ね500,000円から600,000円の収入、それから3番目は委託料ですけれども、運賃収入から運行経費と差額を見ましてだいたい月2,400,000円から2,500,000円の負担、従いまして乗ったお客さん一人当たりどれだけの補助をしているかということになりますと、一番下のグラフです

けれども当初は、1人当たり1,000円以上補助をすることになっていましたけれど、乗客が2倍あるいは3倍に増えましたので、それが現状では1人当たり400円程度の補助額ということになっています。

次に6ページですけれども、真ん中にグラフがありますけれど、レターバスの収支率を示しています。これは全体の経費に占めている運賃収入の割合です。これが100%になれば黒字経営になるということですがけれども、現状ではだいたい20%くらいの収支率になっています。グラフの左の方が運行当初ですけれども、5%前後であったものが減便したということもありますけれども、コストの削減と運賃収入の増加、お客さんの増加で今は20%前後の収支率になっています。次に折込みのページがありますけれど、これは月ごとに3つのグラフが並んでおりますけれども、8便時代、5便時代、6便時代ということで、毎月の輸送人員を左回り、右回りごとに載せたものです。見てお分かりのように一番右の縦に二つ並んだグラフが12便になった昨年7月からのグラフですけれども、だいたい左右とも2,500から3,000人くらいの輸送がありまして、二つ足しますと毎月6,000人くらいの輸送しているというグラフです。

次に8ページですけれども、細かく曜日ごとに何曜日に人が多いのかというのを見ています。あまりグラフの高さに差はありませんけれども、一番右の日曜日・祝日、それから金曜日が輸送人員が多くなっています。特に日曜日は朝の1便が運行しませんので、それでも一番輸送量が多いということで、運行効率としては日曜日が一番高いということになります。土曜日も他の曜日より低くなっておりますけれど、朝の1便を運行しないということが影響しています。

次に9ページ、10ページを見ていただきます。少しグラフが小さいですけれども、バス停ごとに乗降客を見たものです。これは5日間の乗降調査をしまして、その時に乗降されたお客さんの集計です。9ページの一番上のグラフは、右回りの平日のバス停ごとの乗客を示したものです。グラフの一番左の赤い棒が上に立っていますけれどもここが辻久保です。辻久保で10人乗られましたということです。それから真ん中あたりに青と赤の上下の棒が3つ並んでいる高いところがありますが、ここがゆめタウン光の森と光の森駅です。辻久保辺りで乗られた方がゆめタウンで降りられる。それから、ゆめタウンで乗られた方、乗られた方は赤で示しておりますが、乗

られた方がその後、すずかけ台と南部の住宅団地で徐々に降りられていることを示しています。それから9ページの下、同じく右回りの日曜日ですけれども、ここはやはり左の辻久保、真ん中より左のゆめタウン光の森、ここでの乗降が多くなっています。

10ページのグラフを見ますと、これは左回りで辻久保から出て野々島方面に向かう流れですけれども、真ん中より右側にやや赤と青の長いところがありますが、ここがゆめタウン光の森です。光の森に向かってお客さんが乗って、光の森で一旦降りて、またそこで今度は辻久保方面に行かれるお客さんが乗り込むという形になっています。下の方は、その日曜日・祝日のものです。9ページ、10ページの下グラフを見ていただくとわかりますが、日曜日の方がゆめタウン光の森に行かれる方が極端に多くなっていることが、このグラフではわかると思います。現在のところ、光の森を中心とした移動ということになっております。11ページはその様子をグラフで示したものですけれども、上二つが右回りのバスの中のお客さん、グラフとしては左から右に向かってバス停で何人くらいのお客さんが乗っているかというものを示したものです。下半分が左回りです。見方はグラフとしては左から見ていきますが、グラフの平らなところは乗り降りがなかったか、あるいは乗り降りが同程度あってバスの中にお客さんはその区間ではあまり変わりませんよということです。棒が高いところは、その区間ではバスの中にお客さんがたくさん乗っていることを示しています。やはり南部の住宅団地辺りでの人の乗り降りが多くて、北部とか農村部に行くほど人が少なくなっていくという傾向があります。光の森に向かって左右両回りからお客さんが動き、その途中で住宅部で人口の多いところからたくさん人が乗るというようなレターバスの需要結果となっています。それと13ページ、14ページと折込みのグラフがありますが、これは5日間の調査で、どこのバス停からどこのバス停まで乗られたかということを示しております。薄紫の色を付けておりますところがお客さんの乗り降りが多かったところを示しておりますが、先ほど言いましたようにゆめタウン光の森を中心にお客さんが乗降し、その途中でユーパレス弁天、あるいは老人憩の家でお客さんが乗降するというようなパターンになっています。これは従来から報告しているとおりの傾向です。

続きまして、17ページからレターバスについて、バスに乗りながら数を数えるとともにお客さんに聞き取り調査をしましたので、

その結果を報告します。まず、下の方にグラフがありますけれど、アンケートはバスに乗りまして10月と1月、391人、361人のお客さんのヒアリングを行いました。そのうち7割の方が女性の方で、ほとんどの方が70歳以上で、高齢である女性の方について聴いた意見ということになります。具体的な意見としましては、まず18ページですけども、下の方のグラフを見ていただきますと、これはバスに乗ってどこに行きましたかということ聞いております。グラフで見ていただきますと、左の方から青色の棒が伸びておりますけれども、これが買い物です。いずれの年代におきましても買い物の割合が多くなっております。下の方、60代、70台になりますと、買い物がやや少なくなって緑色の棒が続いておりますが、これが通院になります。50代くらいまではほとんど買い物で利用して、60代、70代になりますと病院に行く理由でも利用されているという結果になっています。それから19ページ、下のグラフで週何回くらい利用するかというのを聞いております。これもグラフの中ほど、40代当たりから下を見ていただきますと、青いところが週5回以上乗りますという人、続いて赤いところが週3、4回乗りますというところなんです。これを足しますとだいたい40代よりも上になりますと、5割くらいの方は週に3回以上は乗っているという形になります。さらに、その次の緑色、週に1、2回というのを加えますと、特に50代以降は、ほぼ8割から9割の方は週に1回以上は乗っているということでもあります。5割くらいの方は3回以上乗っているという事ですので、2日に1回はバスを利用する方が5割以上おられますよという現状です。

それから20ページは、皆さんに対して、運転ができるかどうか等を聞いております。一番上のグラフは、運転免許の有無を示しておりますけれども、青いところが免許を持っているというところで、30代から60代までは4割から5割くらいの方がバスに乗っておられる方でも運転免許を持っておられますが、70代になりますと青は少しで赤い棒が8割程度を示しておりますが、ほとんどの方は運転ができない、免許を持っていないということです。真ん中のグラフは、家族の送迎等を受けて買い物などに出かけられるかということ聞いております。青は送迎が受けられるということですけども、だいたい30代までは50%を超えておりますが、40代以降は3割から4割くらいが送迎を受けられるということになっていきます。70代になりますと、6割くらいは送迎を受けられないという

形になっております。それから弃天カード、バスと温泉の割引カードがありますけれども、持っているという方が全体の7.8パーセントです。ただし、これは5日間の調査で調査員が別々ですので、同じ方に何度も聞いている可能性がありますので、やや高い値になっておりますけれども、弃天カードを持っているという方が7%くらいはおられたということです。実際出回っている数は少ないということですが、利用者がおられるということです。

それから21ページは、下の表の説明をいたしますと、よく行く施設について聞いております。真ん中に表が二つ並んでおりますけれども、左側は調査した本日、今日どこに行きましたかということ聞いて、そのほか右の方では全体を通じていつもどこに行きますかということ聞いております。真ん中あたりにゆめタウン光の森というものがありますけれども、やはり光の森に行く方が多いという結果になっております。そのほかでは、老人憩の家とかユーパレス弃天、買い物施設では、ハローデイ・ナフコに行く方が多いという結果になっております。それから一番下の小さな表ですけれども、現在、レターバスは辻久保営業所で左右回りはそこで運行が終わって、次の便まで30分ないしは1時間の待ち時間があることになっておりますが、そこで停車せずにオーバーランをしてそのまま継続して走れば左回りであれば、辻久保を通り越してもう一度弃天まで、右回りであれば辻久保を通り越してヴィーブルまでと、止まらずに運行した場合、どうしますかということ聞いております。その結果、2割程度の方がオーバーランして行ってくれるのであれば、そのバスに乗ってみたいということをお答えしております。

22ページでは、ではどこに行きたいかということ聞いておりますけれども、ばらついておりますけれども、一番多いのはやはり、ヴィーブル、合志庁舎、そして西合志庁舎に行きたいということです。野々島辺りに住んでおられる方がヴィーブル、あるいは合志庁舎、逆に竹迫辺りに住んでおられる方が西合志庁舎やユーパレス弃天に行きたいということで、この方たちが辻久保をオーバーランしたときには便利がよくなって乗りますよというようなことを答えておられます。それから22ページの真ん中は、市民シンポジウムをした中で、バスの利用促進策として買い物、病院等だけでなくハイキングとかそういったものにも使えないかということで意見が出ましたので、バスの中でお客さんに具体的にハイキングやレクリエーションでも使いたいかということ聞いたものです。そういう場合、

バスに乗って行きたいという方がおられまして、数は少なかったんですけども、例えば子どもと一緒に公園に行くとか、あるいは公園でイベントがあるなら行きたいというような意見が出ておりました。逆に行きたくないという方は、日頃歩いているのにわざわざバスに乗って歩きに行くような魅力はないというような意見が出ておりました。それから、22ページの後半からは自由意見を出しておりますけれども、主に時間を自分の生活行動に併せて運行できないかなというような意見が出ております。

25ページから、今度は循環バスについての説明をいたします。循環バスについては25ページにありますように、日向方面から竹迫を通過して、ヴィーブルを通過して、ユーパレス弁天まで行くオレンジのコース、日向・新迫線と須屋方面から北上して行ってユーパレス弁天等を回る須屋線と二つあります。これにつきまして実績を報告したものが27ページからになります。下の方にグラフが載っておりますけれども、輸送実績を月ごとに集計したものです。グラフが点線で3つに区分されておりますが、須屋線につきましては上のグラフですけれども、平成24年7月からが右側のグラフですけれども、若干棒が低くなっております。須屋線につきましては、7月に運行曜日の変更があったこともありまして、少しお客さんが減った状態で推移をしている形になります。下の日向線につきましても、ルート、運行日に変更はありませんけれども平成24年7月以降、若干減少している傾向が見られます。過去3年間で見ますとやや右肩下がりで、減っている傾向が日向線では見られます。これは利用されます方が固定化されておりましたけれども、病気あるいは死亡なされたということ、そういったことが影響して微減傾向が出ております。

それから29ページは、運行経費、運賃収入、委託料、これは市の補助金額、それから乗った人1人当たりの負担額というものをしております。まず、グラフの左上の方、運行経費につきましては、これは走るコースが変わりませんので横ばいで推移しております。それぞれ月額300,000円程度です。運賃収入につきましては、お客さんが微減傾向にありますので、やや減る傾向が見て取れます。それから、市の委託料です。補填する額ですが、ほぼ横ばいか微増の傾向にあるということです。それから一人当たりの負担額ですが、これは運賃収入が減っておりますので、これに対する負担額についてもやや増加しているという傾向が見られます。それから真ん中の

横長のグラフですが、これは収支率を示しております。経費に対する運賃収入の割合がどれくらいかということですのでけれども、現状ではだいたい12%くらいの数字で推移をしております。レターバスが20%くらいですので、それに比べると若干値は低くなっております。

30ページは、各路線3日間調査しましたけれど、この期間にバス停ごとに乗ったお客さんについて調査したものです。グラフで言いますと、上から須屋線の往路と復路ということになっております。青い方が乗ったお客さん、赤い方が降りたお客さんですけれども、須屋から乗ったお客さんが、上須屋のハローデイ、あるいは老人憩の家でほとんど降りるという状況になっております。その下の日向新迫線ですけれども、目的地はやはり老人憩の家で、老人憩の家に至る農村部あるいは住宅団地のお客さんが乗って、ほとんどが老人憩の家で降りるという状況です。お客さんの中でもやはり日向、新迫地区、旧合志の農村部の人たちが大量に乗るという形になっております。

その次(32ページ)に三角表がありますけれども、お客さんの動きを示したものです。特徴としましては今申しましたように、老人憩の家を中心に動くお客さんが多いということになっております。

34ページからお客さんに対するアンケート調査をしております。属性がありますが、35ページの下表では、循環バスに乗ってどこに行きますかという目的を聞いておりますけれども、30代、40代まではサンプル数が少ないので、まっちゃん色のグラフになっておりますけれども、50代以上はサンプル数がありますので傾向がわかりますが、青い線が買い物です。50代は買い物が主になっております。60代は買い物と薄い青で温泉ですけれども、60代、70代は、薄い青の温泉目的が多くなっております。ほとんどのお客さんが60代、70台の高齢者ですので、循環バスについては温泉目的が多いということになります。

36ページでは利用頻度を示しておりますけれども、サンプル数が十分ある50代、60代、70代を見ていただきますと、赤いところが週に3、4回、青いところが週に5回以上ということですので、60代、70代につきましては7割以上の方が週に3、4回以上、循環バスに乗っているという形になります。少し飛ばしまして、39ページから乗合いタクシー事業についてご報告いたします。乗合いタクシーというのは、従来はバス車両を使っておりましたけれ

ども、平成23年8月よりタクシー車両に移行して同じコースでバスのように運行するというもので、39ページにありますように緑と赤と赤紫の三つの路線があります。それぞれ、地元のタクシー会社にお問い合わせをして分担して運行していただいています。40ページに時刻表等が載っております。41ページに平成22年、バス車両で運行していた時期からの月ごとの輸送人員をまとめております。若干コース等の変更がありましたけれども、経年的に比較をすることができます。表の一番右の欄で3コースで平均の1便当たりの輸送人員を示しておりますけれども、網を付けたところがバス車両時代のところですが、白いタクシー車両に移ったところで輸送人員は若干増えておりまして、効率は上がっているという状況になっています。細かく輸送状況を見たものが42ページです。上の表はバスの時代からのバスごとの輸送人員を示しております。数字が抜けている白いところもありますけれども、赤色が一番輸送人員が多いんですが合生御代志線、緑色が後川辺線、青が合生上生線という形になっております。24年から徐々に合生御代志線についてはお客さんが増えている、後川辺線につきましてもお客さんが増えている傾向が見てとれます。

42、43ページにつきましては、細かく後川辺線と、合生御代志線の状況が見られるというものでございます。

44、45ページでは、曜日別の運行の状況を見ております。現在、各路線とも火木土で合わせて運行しておりますけれども、グラフが三つ並んでおりまして、赤、緑、青で火、木、土という形になりますけれども、44、45ページを見てもらいますと、三つの路線とも青の土曜日の利用が比較的少なく、かつ、ばらつきが大きいという形になっています。平日の火曜日と木曜日に安定的にお客さんがいるという状況になっています。

それから46ページから、各路線につきましてタクシー停ごとのお客さんの乗り降りを示したものです。これは、調査した二日間についてのお客さんの実態ですけれども、青い棒が乗車、赤い棒が降車になっております。

46ページの上のグラフが合生上生線ですが、上生区記念碑前から乗ってハローデイ・ナフコでの買い物で降りる方が多い、それから老人憩いの家の利用が多いという形です。それから、下のグラフ、合生御代志線につきましては、西合志庁舎がある住宅団地を通過して青い線が立っておりますけれども、住宅部のお客さんを拾っ

て、ユーパレス弁天、老人憩の家、ハローデイで降ろすというパターンになっています。

47ページの後川辺線につきましては、竹迫方面から泗水へ向けての住宅団地でお客さんを拾って行って、目的地はほぼ泗水のスーパーと病院という形になっています。

それから49ページ、乗合いタクシーに対するお客さんの聞き取り調査をしております。ほとんど高齢の女性の方の意見ですけれども、50ページの下の方のグラフですけれども、目的地としましては先ほど言いましたように、温泉、それから買い物施設のハローデイ・ナフコになりますけれども、これらに限られているというのが特徴です。

51ページに、タクシーから別の交通機関に乗り換えて移動することがあるかというのを聞いております。3分の1くらいの方が乗り換えをします。数としては7人ですけれども、その方がほぼ電鉄バスに乗り換えられて菊池方面に向かうパターンが多いということがわかっております。主に北部の住民の方が利用されるので、生活圏が菊池のほうを向いているということだと思いますが、このような形になっております。

52、53ページには、聞き取り調査をして自由意見を聴いておりますけれども、タクシーに変わって運転手さんが丁寧に応対してくれる、乗る時には段を出してくれる、ドアを開けてくれるというようなことで、サービスについては満足されている、それに車両が小さくなったことについても特に不満はないというような状況です。それから、タクシー会社と運転手さんに実際のお客さんの利用実態を聞いております。54ページに地図がありますけれども、赤丸で囲ったところが主に常連のお客さんが必ず乗られるようなところです。上生の方とユトリック団地のところに丸が付いております。次のページにつきましても同じように、合生御代志線について丸をつけておりますけれども、特に北部の住宅団地の高齢者の常連さんがいつも乗られるという形になっております。

57ページに、同じように後川辺線について載せておりますけれども、地図の中では竹迫、上庄辺りのお客さんが必ず常連で乗られるという形です。この後川辺線につきましては、現在セダントタイプのタクシーで運行していただいておりますけれども、後の便で泗水に行くお客さんが多いということで1台では足りないので2台連ねて走っているような状況になりつつあるようです。

59ページから特にレターバスについてですけれども、利用者を増やすための市民シンポジウムを開催した結果のご報告です。ヴィーブルの会議室に集まっておきまして、11月25日、1時間半程度、住民の方50名ほど集まって話し合いを行いました。60ページにその主な結果として、まとめております。たとえば、バスの時刻表、自分の関係するバス停だけ載っていればよい、イベントをバスの時刻に合わせて開催するようにしたがいい、あるいは商業施設と連動して利用者にメリットのあるような仕掛けをしたらどうかというような意見が出ております。これについては、後で詳しく説明をいたします。

それ以降につきましては、班で出された意見をそのまま載せております。

67ページから資料編ということで、協議会の開催や調査に使った資料等、後々使える資料としてまとめることにしております。以上、1月2月のデータがまだ出ておりませんが、それを付け足したところで最終的な報告書にしたいと思っております。長くなりましたけれども以上で説明を終わります。

坂田主査：続きまして、1枚紙で皆様のお手元に「地域公共交通シンポジウムでの主な意見と市の対応」というのがあるかと思いますが、先ほどの説明で、いろいろご提案がありましたので、市としてどのような対応をしていくのかというのをまとめております。上から、イベント等に関する事、レターバスルートに関する事、マップ・時刻表に関する事、サービス・利用促進に関する事、の4項目で表の左が提案内容、右が市の対応として記載しております。

まず、上からイベント等に関する事につきまして、市役所の会議やイベント等の開催時間をレターバスの到着時刻に合わせる、また何時に乗ればいいのかという情報をチラシに入れてはどうかというご提案がありました。市としましては、市役所の全部署に対しましてこのご提案内容を、レターバス利用促進のお願いという形で依頼をしております。次のツアーガイドをつけてイベントの日を作るというご提案に対しましては、レターバスと徒歩、散歩感覚で、市内の史跡・公園等を巡る1日お出かけコースを、現在検討中でございます。

次に、レターバスルートに関する事でございます。

レターバスを須屋地区やカントリーパークまで運行区域を広げる、また高齢者向けの外出ルートを新設したらどうかというご意見があ

りました。これにつきましては、先に開催されました第22回の本協議会において、レターバスのルートやダイヤについては、利用定着のために当面は現行の運行形態で運行するというをご承認いただいておりますことから、当面は現行の運行形態で運行したいと考えております。また、レターバスと循環バス、乗合いタクシーをうまく連結できないかというご提案につきましては、今後また、この協議会で乗り継ぎの利便性の向上について検討していきたいと考えておりますので、いくよろしく願いいたします。

次に、マップ・時刻表に関することをございます。

地域別時刻表の作成、観光マップとの連携、ポケットサイズの時刻表の作成というようなご提案がありました。参考にA4のものを作っておりますが、このマイ時刻表を作って配布することといたしました。実際は葉書サイズで、皆様方に送るような形になります。ご希望の方は企画課の方にご連絡いただきますと、こちらで質問をいたします。バスの乗るところ、降りるところ、時刻を記載しまして、ご本人さんへ郵送するというようにしております。また、市のホームページからも様式がダウンロードできますので、ご自分で作ることも可能です。このマイ時刻表の啓発につきましては、3月の広報に載せる予定です。

また、25年度の予算要求において、携帯版のガイドマップ作成費を要求しております。作成の際には、観光マップとの連携というご提案もありますので、そのご提案内容をできるだけ盛り込んでいきたいというふうに考えております。

最後に、サービス・利用促進に関することをございます。

運転免許証を返納した高齢者にレターバスの回数券を配布する、または商業施設等とのタイアップ、連携を図るというようなご提案がありました。これにつきましては、今後、本協議会において検討していきたいと考えています。また、小学生や高齢者向けの講習会等の実施についてということをございますが、これも各自治会や老人クラブにおいて、随時講習会を開催していきたいと考えておりますので、ぜひ関係団体の皆様方には、機会があれば講習会をしていただけないかというようなご紹介をしていただければ幸いです。

説明は以上でございます。

藤井会長：ただいま説明がありました。ご意見等ございませんでしょうか。

西郷委員：報告事項が多くどの部分からお話していいか迷いますが、確かにヴィーブルにおける催し物にレターバスがたいへん便利です。但し、

社協関係のみどり館やふれあい館。大体催し物は10時からか1時ごろからが多い。ところが、この時間に間に合うレターバスはない。そこは問題点であると思われる。2点目に、マイ時刻表もよろしいが、ここでは例に「ゆめタウン光の森」と書いてある。私自身は「ゆめタウン光の森」は薦めていただきたくはない。というのは、「ゆめタウン光の森」は菊陽町である。むしろ合志市内の魅力あるところがあるということ。それから、「ゆめタウン光の森駅」です。駅に行って、それから熊本市内やあそ熊本空港などに行く利便性を変えていくほうが良いと思う。もちろん合志市内にも永江団地周辺の商店街や菊南通りがありますし、スイーツ巡り・食べ物巡りなどがあるので、そういったものを中心に訴えていくほうが、よりいいのではないかと思います。

藤井会長：ご指摘は2点。公共施設における催し物の開始時間とレターバスの時刻の問題、ゆめタウン光の森の問題とありましたが、他に何かございませんか。

坂田主査：まず、市内の各施設へのアクセスといたしますか、到着時刻です。レターバスが1周1時間半かかります。ある停留所にあわせると別の停留所が合わない、など現状悩んでいる状況です。前回、ゆめタウン光の森の利用が多いことから、その利便性を確保する形で時刻設定している部分もあります。ご意見いただき内容について今後、調査をしながら見極めていきたいです。また、市内の公共施設との連携も今後考えていきたいし、市内外を問わず乗り継ぎの利便性についても今後も本協議会で検討していきたいと考えております。

関委員：杉並台老人クラブで会長を務めております。先だって講習会を開催していただき、右回りのレターバスは緑色だよ、など会員のみなさまに覚えていただいて、それを踏まえて、ユーパレス弃天に行きの計画を立まして、募集したところ18名レターバスを利用したいという人が集まりました。18人でいわば貸切のような状態で杉並台団地から乗りましたが、途中でたくさんの利用客が乗降するので、窮屈な思いはさほど感じませんでした。最終的にはユーパレス弃天で42名の乗車となりましたが、行き帰りとも同じ方が、途中で乗車された方に「どこに行ってきたの？」と聞いたところ、「憩いの家」に300円と握り飯持って行くと一日遊べると答えられました。こういった方は、定期的なレターバス利用者の方です。レターバス往復で200円、入浴料が100円ということだったので、では私たち杉並台老人クラブも次回は「憩いの家」に行こうと、また改めて月に一度を目

安に利用しようとなりました。楽しい 1 時間の旅でした。団体旅行をやろうと今計画を立てているところであり、女性だけにはなるが、1 時間、非常に楽しく西合志地区を隈なく行ける。ここもレターバスのルートなんだと、自分たちも勉強になった。これからもレターバスの旅を利用したいと考えています。時刻の見直しなどまたいろいろあるかと思うが、レターバスに乗って、昼食を食べてまたレターバスで帰るというちょうどいい時刻があるので、レターバスを活用していきたいです。よろしくをお願いします。

藤井会長：ありがとうございます。私どもとしても非常にありがたいご意見でした。これからも気候がよくなりますので、企画・レターバスを活用していただければありがたいです。

濱田部長：先ほどゆめタウンではなく、本市内の商業店舗を利用する取組みをという意見についてです。本市は商業施設が無いというのが大きなデメリットといいますか、本市の「購買力」というのは約 500 億円あります。そのうちの 250 億円は市外に出ています。これは県下 14 市の中でも最低です。購買率が 0.51 と非常に低い水準です。それをどうにかしないといけないと対応を模索しているところですが、市民の方には利便性の高い施設に足を運ぶのはしょうがないところです。いま検討しているのが地域ブランド推進協議会という組織を立ち上げ、認証品やうまいもん店を広げているところです。合志市内で魅力のある店舗を紹介しながら取組みを進めていきたいと考えています。いましばらく見守っていただけたらと思います。

藤井会長：市民の方の半分は、市外に買い物に出ているということです。できるかぎり本市内で買物をしていただくという観点から、政策部長以下職員がまちづくりの基礎を対応しているところですので、いましばらく時間をいただければと思います。

今村委員：合志市ボランティア連絡協議会の今村と申します。資料 6 ページの収支率の項目は簡潔な説明だったが、この収支率の将来的な見通しはどう考えているか、事業存続の考えは。

内田課長：現在レターバスの収支率は 20%前後で推移しています。実績値です。実のところ、現在、本市の目標というのは具体的に定めているわけではありません。平成 23 年度までは実証運行として検証しながらの運行でした。市としては公共交通計画を策定しています。平成 25 年度に見直しを検討し、現在の利用状況と将来の利用状況を予測し、そこから収入額の見込みを積算し、収支率の目標を設定し次年度以降努力していきたいと思っていますところで、また本協議会で協

議を重ねていきたいと考えています。また、具体的な将来的目標を設定していきたいと思っています。

溝上副会長：本日の報告書だが、実態調査と利用者アンケートからレターバスについては私の感覚では非常に健闘しているという印象を持ちました。ただ乗車料金が安いというだけでなく、便数・運行時刻などの適切なサービスを適宜変更しながら行なっており、功を奏して成果に結びついていると思う。市民の「おらがバス、レターバス」という意識になりつつあるのではないか。運行時刻を変更した後も利用数が徐々に増加している傾向が見受けられ、市民に浸透していると思われる。また循環バスについてもということで、何か手を打つ必要があるかと思われるが、レターバスを参考に路線別に丁寧で詳細な改善計画を立てていく必要があるのではないか。距離を短縮し、路線の変更などこれまでも対応はしてきているが、まだまだ改善の余地はあると思われる。実現するかどうかは未知数だが、1便平均乗車数が5人から10人ということなので、バス車両でやる必要性があるのかとも思う。

たとえば、10人乗りの大型タクシー導入もあり得るのかと思う。レターバスは市が購入し、電鉄バスへ貸与して運行しているが、循環バスについてワンボックスカーといったものを準備するなど、多様な方法で需要を増やし、かつ経費を減らすということが可能ではないだろうか。乗り合いタクシーも非常に健闘している。まだ伸びる余地はあるのではないか。

アンケートから利用者の実態や意向が見えてくる。アンケートの総数は乗車人数総数ではないので、利用者の総意かどうかという点は気がかりだが、印象はいいように見受けられる。また、公共交通を利用しない人が重要であり、利用しない人はなぜ利用しないのか、利用するようになった人はなぜ利用するようになったのか、そのあたりの背景をより詳しく分析すると、それぞれの交通機関のこれからの改善の方向性が具現化するのではないか。

また、今村委員からのご意見にありましたが、市民目線でこの収支率で問題ないのか、と懸念されていることは重要で、以前から私が指摘しているようにみんなで支えなければならないので、みんなで利用することで経費削減に努める必要があり、そういった意識を共有することが重要である。そういった情報は市の広報紙などで公表はしているか。赤字分は税金で補填しているが、適当かと問題提起するような投げかけも必要である。

藤井会長：資料の 22 ページから 24 ページをご覧くださいますと、多くの意見が寄せられています。寄せられた意見を参考にしながら今後も改善していきたいと考えています。この報告書は（案）です。本日出席していただいた委員の皆さまに承認いただきますと、正式な報告書とさせていただきます。報告書はこれでよろしいでしょうか。

各委員：了承の拍手

藤井会長：ご了解いただいたので、報告書にさせていただきます。

それでは、議案の報告事項は完了です。

次に、本日の議題である協議事項「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」に進みます。事務局から説明をお願いします。

坂田主査：資料は、「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」です。

まず、この事業評価を行なう必要性についてです。現在、コミュニティバスであるレターバス、循環バス、乗り合いタクシーの運行は国庫補助金である地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用しています。本協議会において事業評価を行ない、九州運輸局へ報告することが、この国庫補助金の要綱等で定められていますので、今回の協議会で協議事項としています。評価としましては平成 24 年 4 月に開催しました第 21 回協議会において承認いただいた合志市生活交通ネットワーク計画の内容について評価するものです。今回の資料は九州運輸局への報告様式で、2 種類あります。地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）、そしてポンチ絵です。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）の表は左から「事業名」、「補助対象事業者等」、「事業概要」、「①事業実施の適切性」、「②目標・効果達成状況」、「③事業の今後の改善点」という項目になっています。まずは「事業名」です。国庫補助のメニューは何種類かありますが、本市は「陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）」のみです。次の「補助対象事業者等」、「事業概要」については、ご覧の 7 系統です。詳細については割愛します。次の「①事業実施の適切性」です。まずは「A・B・C 評価」というのがありますが、これは表の下、「【各評価項目の評価基準】」に基づき評価します。どの路線も運休はありませんでしたので、計画通りに運行されたと見なし、表の

とおり A 評価としています。次に「②目標・効果達成状況」です。まず、「【平成 24 年度の目標値と結果】」としておりますが、目標数値については、生活交通ネットワークで以下の 4 点を示しています。この目標数値については、市の総合計画で設定している成果指標と同じ数値です。各項目とも目標値を上回ったことから、評価基準に基づき、A 評価としています。最後に、「③事業の今後の改善点」ですが、2 点あります。課長からの説明もありましたが、合志市地域公共交通計画の見直しを行なうことを検討しています。これは前回この協議会において平成 25 年度事業計画の説明後の承認事項ですので、今回の報告書に記載しています。2 点目は前々回の協議会でレターバスは現状の運行形態で利用の定着を図るとともに、利用促進策を実施していくと承認いただいているので、利用促進のための新たなサービスの創設を検討すると記載しています。

次に、次ページのポンチ絵です。左上に「概要」、その下に「基礎データ」を記載しています。右側に「計画、目標 (Plan)」、「ネットワーク計画等の取組み (Do)」、「実施状況、目標の達成 (Check)」、最後に「今後の課題、対応 (Action)」としています。内容は、重要箇所は先ほどの説明と重複していますので、説明は割愛します。次のページからは、今回の事業評価の参考資料として、合志市生活交通ネットワーク計画を添付しています。この内容についても第 21 回協議会で説明済みですので、割愛します。

事務局からの説明は以上です。

藤井会長：ご意見等ございますか。

評価については、A 評価となっておりますがよろしいでしょうか。

古川委員：評価については、取り組みを実施していただいている各協議会すべてにおいて自主的に各協議会内で当該年度の評価をしていただき、運輸局へ提出いただき、運輸局全体で二次評価という形で評価を行ない、各地区の取り組みがどうだったのかを最終的には運輸局ホームページで公表しています。内容については、皆さんに方向性を決めていただければと思います。

溝上副会長：不明な点があります。資料「②目標・効果達成状況」のところで、「●公共交通機関を利用している人の割合」の目標値が 67.5%に対して結果が 67.6%となっておりますが、この数値の算出根拠は何でしょうか？

内田課長：この目標値と結果については、市の施策評価の中で施策の目標値を設定することとなっております、公共交通施策の中で、目標値を設定

しております。結果については、毎年度市民対象に 3,000 人にアンケートを実施しており、公共交通機関を利用しているかどうかアンケートの中で設問があります。そのアンケート結果を報告書の結果としております。

溝上副会長：それはわかりましたが、「公共交通機関を利用している人の割合」は何分の何でしょうか。生活する中で、1年間に1回でも公共交通を利用したことがある人口比率でしょうか。

内田課長：設問では、「公共交通を利用したことがあるか」となっていたかと思えます。

溝上副会長：わかりました。

この報告書はこのままで運輸局のホームページに掲載されますか？

古川委員：おそらくそうなるかとは思いますが、現時点では決定事項ではありません。

溝上副会長：もっと宣伝が必要でしょう。「大成功」とか、「レターバス・循環バス・乗り合いタクシーが段階的に相互結節に成功」など、もっとPRが必要だと思う。この報告書だとただ粛々と書いてあるので、誰も読まない。合志市の努力と成果をあげた成功事例のひとつであるともっとPRしたほうがいい。私自身はあちこちで成功事例だと紹介している。

藤井会長：事務局は先生の意見を参考にしてまとめるという方向でお願いしたいと思えます。

犬童委員：交通弱者の生活が一層不便になっている地域も見られると報告もありましたが、新規利用者の掘り起こしのために新たなサービスの創設を検討するとあったが、これに合わせて交通弱者の生活が一層不便になっている地域の救済を検討していただければと思います。

藤井会長：ありがとうございます。ご意見いただいたことも含め事務局で検討していきたいと考えます。

他にございませんか。

協議会での承認が必要な事項について、事務局が「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」という形で報告書をまとめました。この報告書でよろしいでしょうか。承認のかたは拍手をお願いします。

全委員：承認の拍手

藤井会長：ありがとうございます。それでは事業評価については、本日の委員の皆さまに了解いただいたということで、進めていきたいと思えます。

それでは報告事項と議題の協議事項が終了しました。その他の項目について事務局から説明をお願いします。

坂田主査：それではその他の項目です。次回の第25回協議会の開催については平成25年5月下旬を計画しています。平成25年度事業計画、予算、および公共交通計画の金額の見直しの概要について協議を想定しています。もうひとつ、エコ通勤が実施されていますが、その中間報告も予定しています。エコ通勤については、平成25年2月1日から3月1日までの平日朝夕各4便、片道100円でJR光の森駅からセミコンテクノパークまでを試験運行で実施しております。実証運行期間中のため確定値ではありませんが、1日あたり約50～60人の利用と聞いています。今後、運行収入、利用状況、利用実態、またアンケート調査などを実施し利用人数の把握・分析等を行ない、エコ通勤協議会において本格運行に向けての課題の掘り下げを検討しています。詳細については次回の第25回協議会で報告する予定です。

藤井会長：次回の協議会は5月下旬予定とのことですので、よろしく申し上げます。本日は報告事項が1件、協議事項が1件でした。皆さまのご協力ありがとうございました。

内田課長：本日はたいへんお忙しい中、ご出席いただき貴重なご意見ありがとうございました。