

第 1 1 回合志市地域公共交通協議会 次第

平成 2 2 年 5 月 2 5 日 (火) 9 : 3 0 ~
合志市役所 合志庁舎 2 階大会議室

- 1 開会
- 2 委嘱状の交付
- 3 市長あいさつ
- 4 委員及び事務局の紹介
- 5 会長及び副会長の選任について

(今回配布の会議資料の確認)

- ・ 席次表及び出席者名簿
- ・ 次第
- ・ 協議会委員名簿 (1 ページ)
- ・ 資料 (2 ~ 14 ページ)

- 6 第 1 0 回協議会における平成 2 2 年度事業計画 (案) について…資料①

7 議題

- (1) 平成 2 2 年度公共交通事業計画 (案) 及び小型バスの購入について
…資料②-1、②-2、②-3
- (2) コミュニティバス、乗り合いタクシー運行ルート設定の考え方について
(基本方針説明) …資料③
- (3) 各事業の課題と利用促進策について…資料④
- (4) 循環バス停留所延伸について…資料⑤
- (5) その他

第 1 2 回協議会開催日について

…平成 2 2 年 月 日 時 分

- 8 閉会

資料①

【平成 22 年 2 月 16 日開催第 10 回協議会での説明した事業計画】

番号	事業名	平成 22 年度の取り組み等
①	環状バス	○新たな利用者も生み出されており、さらに長い期間運行を行うことで、徐々に利用者は増加すると見込まれる。そのために、運行計画に改善を図り、運行を実施する。併せて利用推進をさらに図っていく。
②	温泉直行バス	○直行バスは、新規利用者を生み出す可能性は低く、現状の循環バスのサービスまたはそれを代替するバスがあれば良いと考えられるため、循環バスと併せて運行計画の再編を図る。
③	循環バス	○ABコースは、環状バスコース設定の中で、既存コース利便性を保ちながらコースを再編する。 ○Cコースは、ヴィーブル・永江団地などの東側への移動手段が求められているため、コースを再編する。 ○Dコースは、かなりの利用ニーズがあり、既存の運行サービスの向上を図り運行を再編する。 ○Eコースは、環状バスのコースと重なるため、これを廃止しても問題ないとする。 ○Fコースは、他の運行コースに併せて再編する。
④	バス総括	上記のバス事業(環状バス、温泉直行バス、循環バス)については、市民から名称がまぎらわしく分かりにくいや、愛着のある名前にしてはどうかなどの意見が寄せられている。そのため、利用推進を図る意味で、それぞれの運行改善を図り、コミュニティバス事業として一本化し、愛称をつけるなどに取り組み、利用推進を図っていく。
⑤	乗り合いタクシー	○旧西合志北部(野々島、城、上生など)農村地域からは、植木方面への需要が多い。また、泗水に方面の潜在的需要もある。その路線での継続的な実証運行を行う。 ○旧合志地区の日向区は、バスを希望しているため、その方向で検討する。 ○その他、今回の実験で利用がほとんどなかったコースについては、バス路線の見直しで対応する。 ○乗り合いタクシーについても、愛称をつけるなどで利用推進を図る。
⑥	パーク & ライド	○利用促進のためのPRをさらに徹底する。 ○単発の利用(飲酒する場合、高齢者などが熊本市内に買い物に行くが交通量の多い場所の運転ができない、など)に対応する仕組みを検討し、実証実験に取り組む。
⑦	利用促進	○運行内容、利用促進に関する住民説明の継続、周知徹底を図る。 ○バス・タクシー事業をコミュニティ交通として、新しい愛称を募集し、利用推進を図る。

平成22年度公共交通事業計画について

番号	事業名	事業内容	予算		備考
			内容	金額(万円)	
①	コミュニティバス 実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ・環状バスコースと循環バスコースを組み合わせた新しいルートにより運行する。 ・市民又は利用者の代表である団体からの委員さんによりコースを検討していただく。 	【事業費計】	6,485	資料③「コミュニティバス、乗り合いタクシー運行ルート設定の考え方について」参照
			停留所表示(40箇所)	70	
			コミュニティバス購入(2台)	3,600	
			登録手数料等	25	
			重量税及び取得税	90	
			運行事業補助金(10~3月)	2,700	
②	乗り合いタクシー 実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業の「コミュニティバス」への再編や昨年度事業実施時のアンケート調査を考慮し、野々島、上生地区及び新迫、上古閑地区の2地区程度で10月から3月まで運行する。 ・市民又は利用者の代表である団体からの委員さんによりコースを検討していただく。 	【事業費計】	218	資料③「コミュニティバス、乗り合いタクシー運行ルート設定の考え方について」参照
			停留所表示(10箇所)	18	
			マグネットシート(40台)	10	
			予約受付用電話料金(3台)	10	
			運行事業補助金(10~3月)	180	
③	パーク&ライド 実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進のためのPRをさらに徹底する。 ・単発の利用(飲酒する場合、高齢者などが熊本市内に買い物に行くが交通量の多い場所の運転ができない、など)に対応する仕組みを検討し、実証実験に取り組む。 	【事業費計】	32	
			外灯電気代	12	
			ポスター(200枚)、チラシ (2万枚)印刷製本費	20	
③	利用促進・ 人材育成	<ul style="list-style-type: none"> ・運行内容、利用促進に関する住民説明の継続、周知徹底を図る。 ・「コミュニティバス」が実際走っているのを見たところでの『愛称』募集を行なう。 ・住民説明会(出前講座など)やお年寄りと直接コンタクトのできる民生委員を対象とした説明会、または毎月65歳到達者を対象に行なわれる介護保険加入者説明会時での資料配布などを積極的に行なう。 	【事業費計】	232	
			公共交通利用ガイド(2万部)	222	
			愛称募集に係る賞賜金	10	

資料②-2

【小型バスの購入について】

小型バス購入の必要性について

現在、熊本電鉄が所有する小型バス3台体制（1台は予備車両）で運行しているが、新たにコミュニティバスを運行するにあたり、現3台体制では運行できないため今回小型バスを購入するものである。

コミュニティバス仕様案の検討

（事務局案）

- ・ 道幅が狭い地域でもバスでカバーできるよう現行車両（電鉄所有）と同型のバスとする。
- ・ 高齢者の利用が多いため、低床バスとする。

* 「小型の低床バス」となると国内メーカーでは日野自動車製に限定される。（別紙参照）

車体デザイン委託について

（事務局案）

- ・ 官学連携協定による崇城大学デザイン学科への協力を依頼する。
→専門学科へ委託することで、デザイン段階からの打ち合わせも可能となり、デザインイメージの共有を図れるため。

今後の小型バス購入の計画について

熊本電鉄が所有する小型バス3台については低床タイプではないため、利用者（主に高齢者）の利便性向上を図るために来年度以降も計画的に購入する必要があると思われる。

平成22年度 公共交通関係年度スケジュール

事業名		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	地域公共交通協議会		◎ 協議会開催		◎ 協議会開催			協議会開催・運行開始セレモニー ◎ コミュニティバス再編	◎ 協議会開催			◎ 協議会開催	
2	循環バス	試行運行											
3	コミュニティバス					各区説明・体験乗車等		実験運行					
		実験運行計画の作成			実験運行準備(車両購入・バス停・チラシ等)				実験運行				
4	乗り合いタクシー					各区説明・体験乗車等		実験運行					
		実験運行計画の作成			実験運行準備(タクシー停・チラシ等)				実験運行				
5	パーク&ライド	利用促進、啓発を図りながら試行											
6	スマートIC	国の動向を見ながら勉強会開催			関係機関との協議								
7	JR光の森駅駐輪場維持管理支援(菊陽町)												負担金支払
8	路線バス翔陽高校線運行	新運行計画による運行											
							利用者アンケート						

コミュニティバス、乗り合いタクシー運行ルート設定の考え方について

本年度の実証実験として、以下のものを計画している。

表 1. 実証実験の予定(昨年度のとの比較)

種類	H 2 1 年度	H 2 2 年度
①環状バス	辻久保起点 左右回り 各 6 回転	辻久保起点 左右回り 各 7 回転
②循環バス	6 コース	5 コース (1 路線を環状に統合)
③農村部生活バス	—	1 コース
④乗合タクシー	1 0 地区	2 地区
⑤温泉直行バス	3 コース	—

以下、それぞれの実証実験について説明する。

(1) コミュニティバス (環状線)

通勤・通学バスとしての可能性を検証するため、朝 7 時台と夕方 19 時台のバスを運行する。平成 21 年度は、買い物やレジャーの目的で、JR 経由で熊本市内まで出かける人や「ゆめタウン光の森」に出かける人を対象に、土日祝日の運行を行ったが、今年度は、平日のみの運行とする。

表 1. 環状バスの運行内容 (案)

実験期間	平成 22 年 10 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日		
コース	平成 22 年度実験のコースに若干の変更を行う (野々島地区、杉並台団地)		
便 数		光の森経由せず	光の森駅経由
	憩の家経由	右回り 1 便 / 左回り 1 便	右回り 2 便 / 左回り 1 便
	西合志庁舎経由	右回り 1 便 / 左回り 2 便	右回り 3 便 / 左回り 3 便

左回り ←						辻久保	→ 右回り					
ヴィーブル	光の森	憩の家	西合志庁舎	弁天	野々島	辻久保	ヴィーブル	光の森	憩の家	西合志庁舎	弁天	野々島
●	●	注	注	注	注	7	●	●	—	●	●	●
●	●	●	—	●	●	9	●	●	●	—	●	●
●	●	—	●	●	●	10	●	—	—	●	●	●
●	—	—	●	●	●	12	●	●	—	●	●	●
●	—	●	—	●	●	14	●	—	●	—	●	●
●	—	—	●	●	●	16	●	●	●	—	●	●
●	●	—	●	●	●	18	●	●	—	●	●	●

注) 左回りの朝 1 便は、黒石市民センターを始発とする。R387 のラッシュを避けるためと、利用者が南部住宅団地部に多いと予想されるためである。

資料③

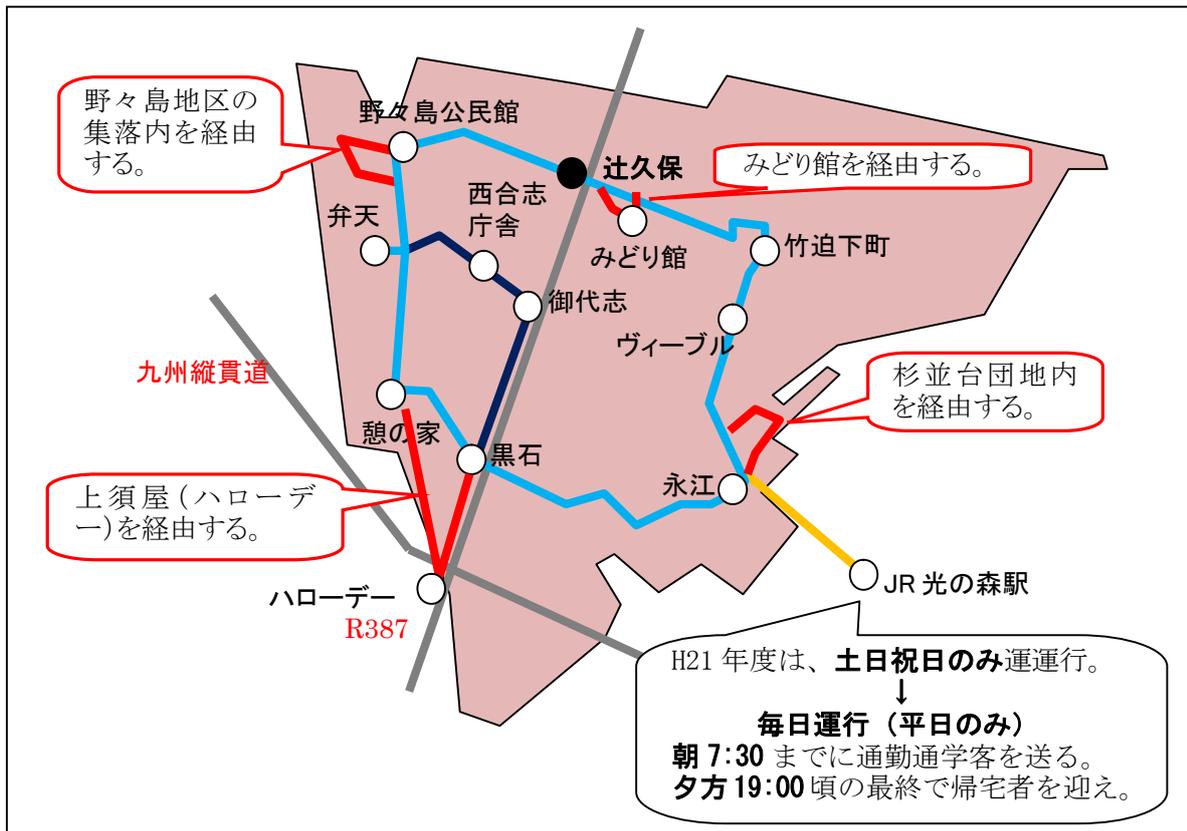


図1. 環状線の路線 概念図

■■検討事項

- ①ゆめタウン光の森店付近にバス停を新設するか。合わせて、昼間の買い物客を重視したダイヤとするか。
- ②交通渋滞を避けるために、裏道を通るか。(東バイパスから陸橋で光の森に来る道路)

◆(参考) 昨年度実験実績(9月~12月)
 昨年度の輸送人員は、表2に示すとおり、左回り合計で1,622人、右回りで合計1,806人、総計3,428人であった。

表2. H21年度の輸送人員数

月	輸送人員(人)		
	左回り	右周り	合計
計	1,622	1,806	3,428

運行経費は、表3のとおり期間合計で9,124,461円であり、収入が342,800円であった。

表1-3. 運行経費及び収入、補てん額

コース	曜日	日数(日)	1日当り運行(回)	車両台数(台)	区間距離(km/台)	運行単価(円/km)	経費(円)
西合志庁舎 御代志経由	平日	81	4	2	21.4	285.4	3,957,698
	土日祝	41	1	2	21.4	285.4	500,819
	コース計						4,458,517
憩の家経由	平日	81	2	2	21.0	285.4	1,941,862
	土日祝	41	2	2	21.0	285.4	982,917
	コース計						2,924,779
光の森経由	土日祝	41	3	2	24.8	285.4	1,741,168
経費合計							9,124,464
収入合計							342,800
補てん額							8,781,664

(2) コミュニティバス (循環線)

循環線については、以下の通り計画する。

1) 東部地区

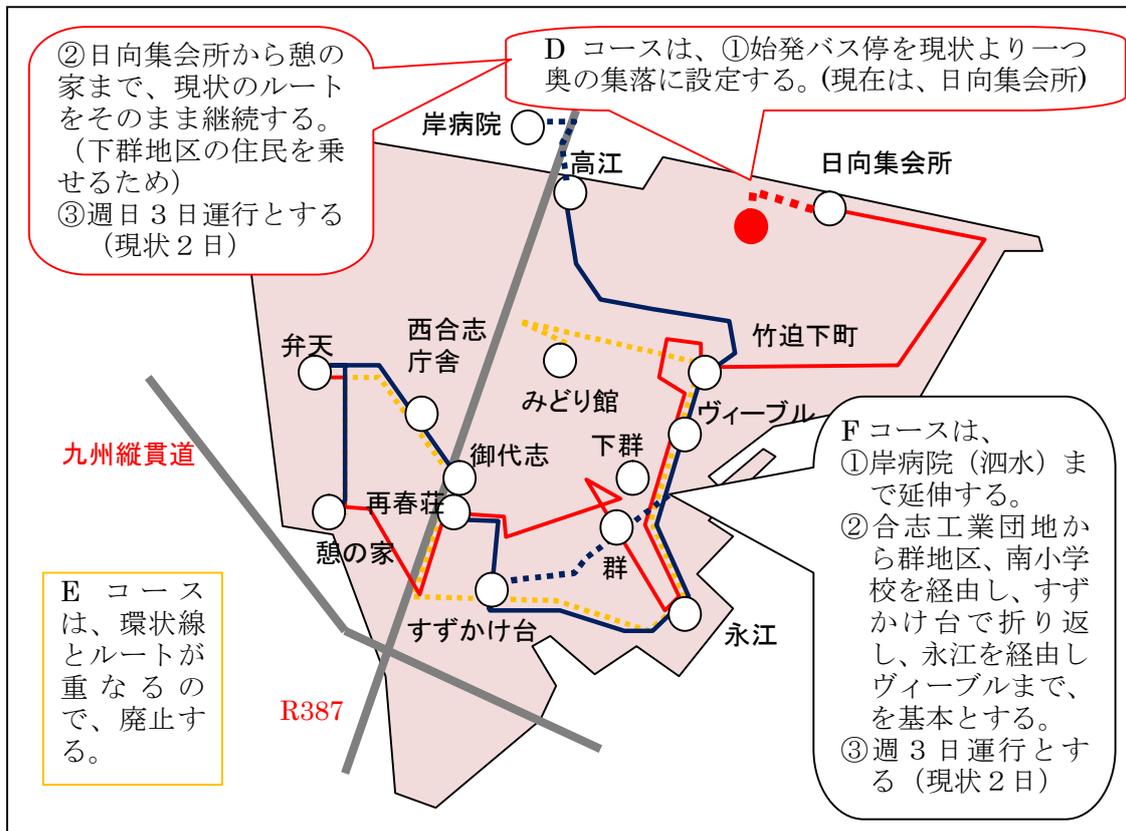


図2. 循環線の路線 概念図 (東部地区)

◆D コース説明 (現状コースを基本とする)

- 1 便 (朝) 日向→竹迫下町→ヴィーブル→永江→再春荘→憩の家→弁天
- 2 便 (朝) 弁天→憩の家→再春荘→永江→ヴィーブル→竹迫下町→日向
- 3 便 (朝) 日向→竹迫下町→ヴィーブル (環状線乗継ぎ) →回送 (辻久保営業所)
※ヴィーブルでの、乗継の時間合わせが重要。
- 1 便 (昼) 弁天→憩の家→再春荘→永江→ヴィーブル→竹迫下町→日向

◆F コース説明 (環状線への乗り換えを前提に、永江まで直接買い物に行く便は確保する)

- 1 便 (朝) 高江→竹迫下町→ヴィーブル (環状線に乗継) →群・南小学校→すすかけ台→永江→ヴィーブル
- 2 便 (朝) ヴィーブル→永江→すすかけ台→南小学校・群→ヴィーブル→竹迫下町→高江→岸病院 (泗水)
- 3 便 (朝) 岸病院 (泗水) →高江→竹迫下町→ヴィーブル (環状線に乗継) →回送 (辻久保)
- 4 便 (昼) ヴィーブル (環状線から乗継) →竹迫下町→高江

資料③

◆検討事項

- ①運行曜日（現状週2日→週3日）の設定。
- ②バス運行時刻
- ③乗継券の発行をするか（ユーパレス弁天共通パス＝1月1600円（予定）乗り放題が便利）

2) 西部地区

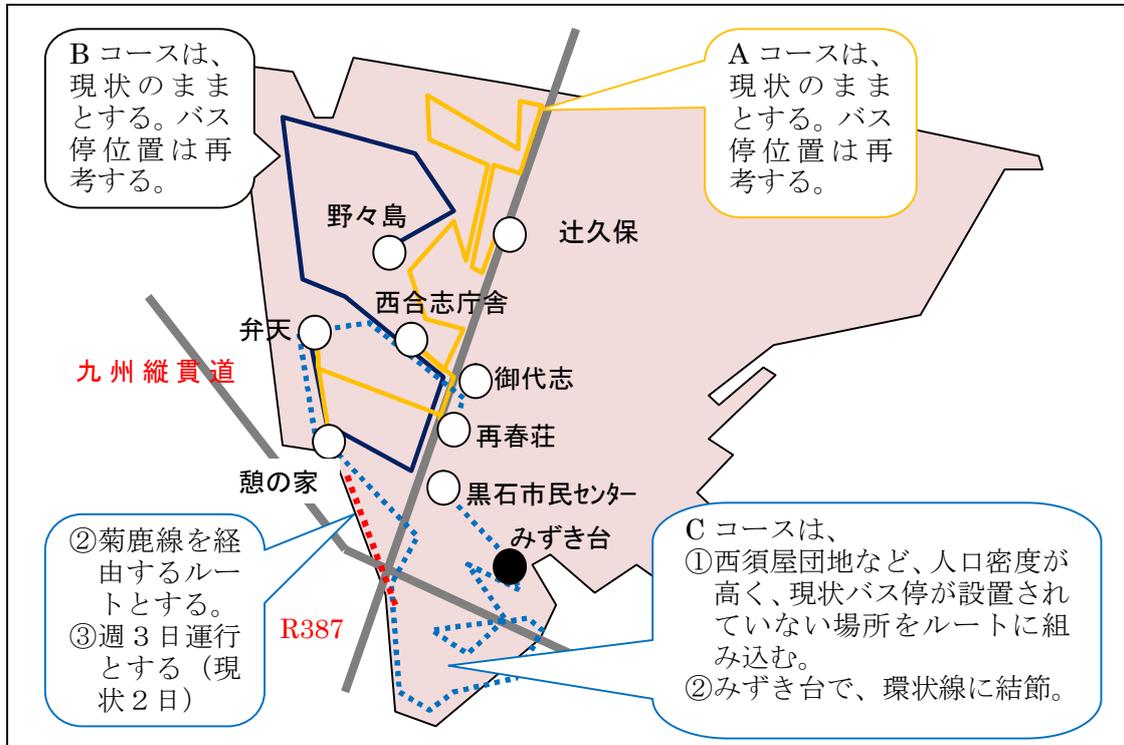


図3. 循環線の路線 概念図（西部地区）

◆A, Bコース説明（現状コースとし、バス停位置・増設を検討する。週2日運行の継続）

- 1便（朝） A, Bコースそれぞれ、辻久保、野々島公民館を出発点に、市北部農村集落を回り、温泉（弁天、ユーパレス）、西合志庁舎、御代志駅を結ぶ。
- 2便（夕） 温泉に行った人を迎えに行く。

◆Cコース説明（須屋支所の利用、環状線の乗継を考慮してコースを再考する）

- 現状
- 1便（朝） 黒石、須屋方面から憩の家、ユーパレス弁天に行く人を送る。西合志庁舎、再春荘病院まで行く人は、現状では少ない。
 - 2便（夕） 温泉に行った人を迎えに行く。
- 新規
- 便数を増やす → 現状では、環状線との結節が弱く、ヴィーブル、永江、光の森方面には不便である。
 - コース設定 → 道路が狭いところ、一方通行などがあり、コース設定に工夫を要する。

■■検討事項

- ①Cコースの運行曜日（現状週2日→週3日）の設定。
- ②バス運行時刻の設定（3コースとも）
- ③乗継券の発行をするか（ユーパレス弁天共通パス＝1月1600円（予定）乗り放題が便利）

(3) 北部地区

下図のとおり、循環線A,Bコースのうち、北部農村部を対象に、両コースを一筆書きにつなぎ、岸病院（泗水）、みどり館を結ぶコースを運行する。

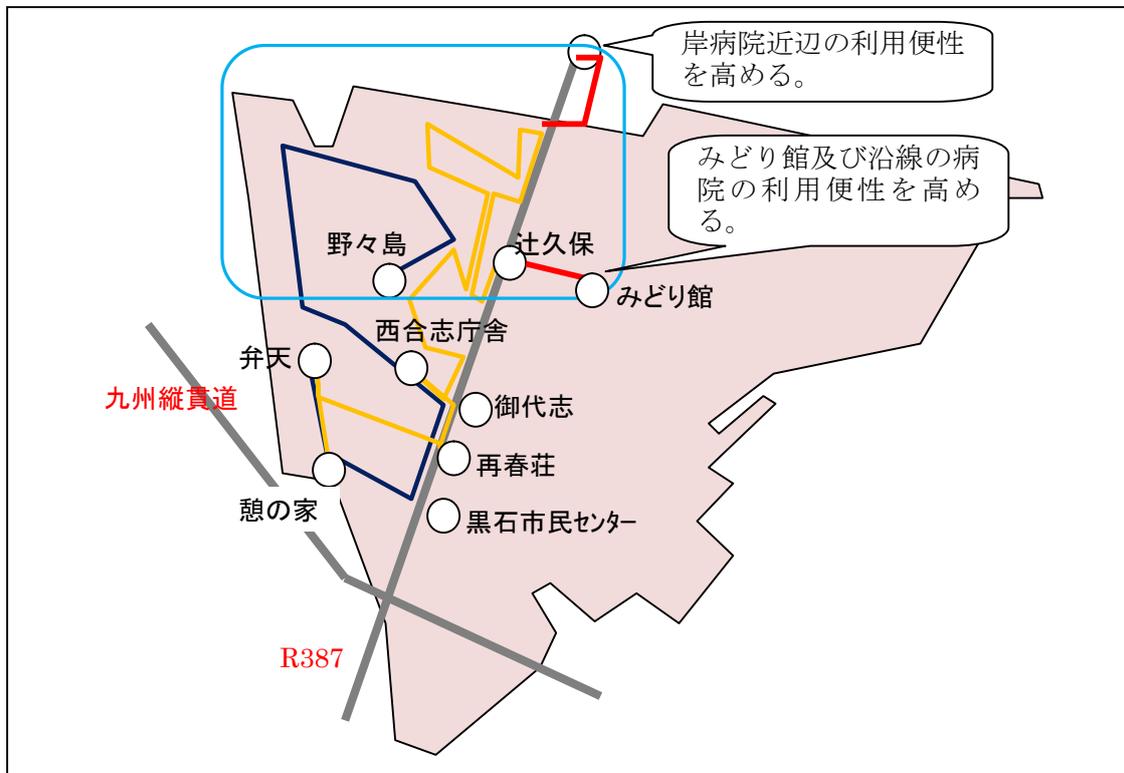


図4. 循環線の路線 概念図（北部地区）

■■ 検討事項

- ①バス停の位置、増設（循環線A、Bコースと共通）
- ②運行日数（週2日を想定）及び運行曜日、バス運行時刻の設定
- ③循環線A、Bコースは、現状では温泉利用者が大半を占め、週に2回の運行でよいという意見が多いことから、循環線の運行は週2日とした。D、Fコースは3日に増やしたことに比べ差が生じるが、上記の北部地区を週2日運行することで、トータルなサービス水準は上がると言える。→利用者の意見を聞く必要がある。

■■■ 環状線、循環線に関する全般的な検討事項

- ①循環線を、環状線につなぎ込むことが基本的な考え方である。
結節バス停（ヴィーブル、ユーパレス弁天、黒石など）での、乗り継ぎを考慮した時刻表づくり（両バスのダイヤ設定）ができるか。
- ②経費総額との兼ね合い（計画した便数から減便しなければならない場合も想定される）。

資料③

(4) 乗り合いタクシー

表4に示す年度の実績から、下図に円で囲んだ示す2地区を対象とする。

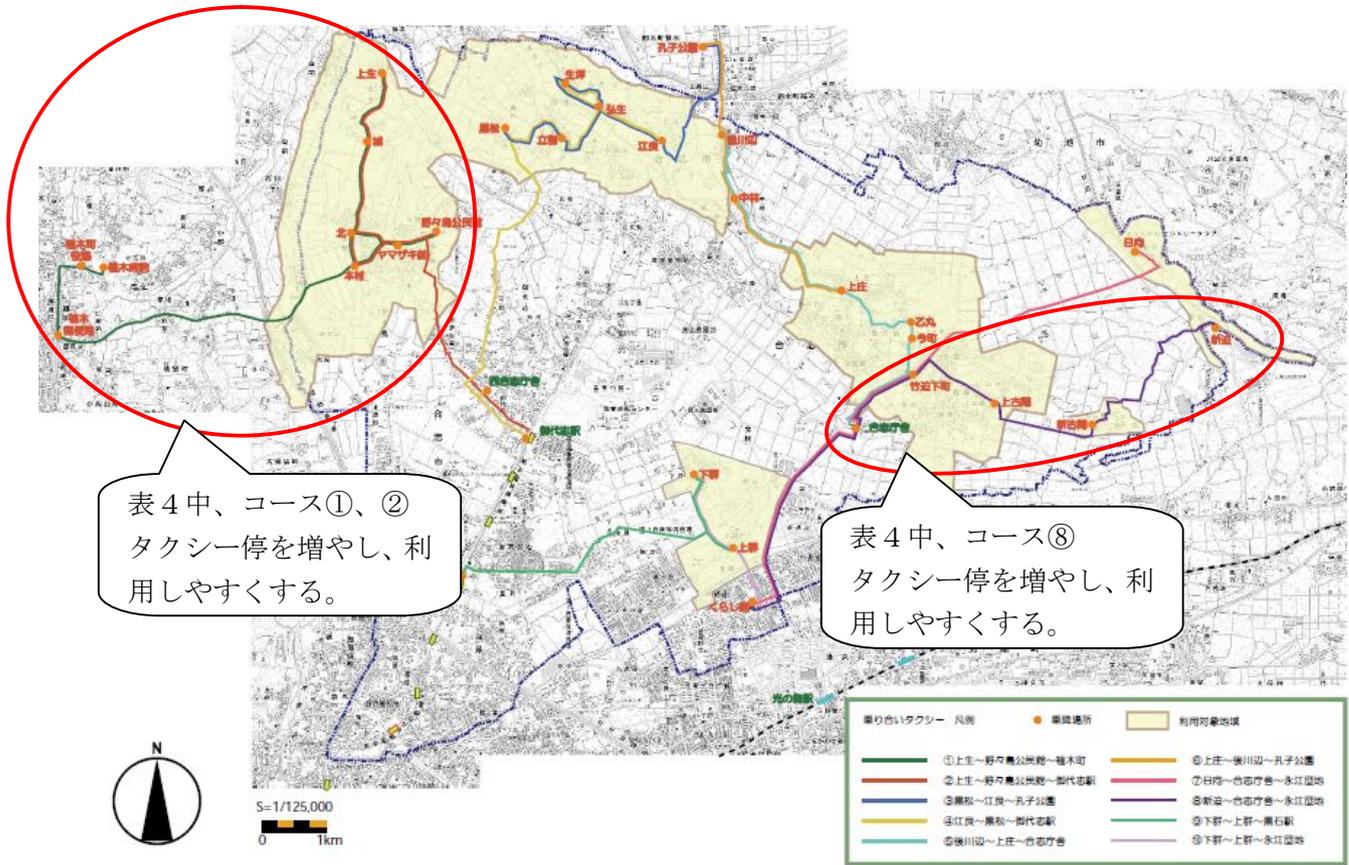


表4. 平成21年度の乗り合いタクシーの利用実績（10月～1月 4ヶ月）

コース	主な利用区間	(単位:日、回、人、円、%)						
		運行日数 a	運行回数 b	利用者数 c	メーター運賃 d	利用者料金 e	運行費用 f	費用負担率 (f/d)*100
①	北・本村～植木町	41	57	69	69,440	13,800	55,640	80.1
②	本村～植木町	6	8	12	8,640	2,400	6,240	72.2
③	本村～御代志駅	1	2	4	2,240	800	1,440	64.3
④	江良～西合志庁舎	1	1	1	1,280	200	1,080	84.4
⑤	上庄～合志庁舎	1	1	1	800	200	600	75.0
⑥	上庄～孔子公園	10	15	15	20,000	3,000	17,000	85.0
⑦	日向～永江団地・竹迫	29	78	146	120,240	29,200	91,040	75.7
⑧	菊池病院～竹迫	27	51	55	51,680	11,000	40,680	78.7
⑨	実績なし	—	—	—	—	—	—	—
⑩	実績なし	—	—	—	—	—	—	—
合計		116	213	303	274,320	60,600	213,720	77.9

※コース7は利用が多かったが、住民ヒアリングの結果、循環線が充実（バス停の増設、運行時間設定）すれば、バスの方が望ましいということであった。

各事業の課題と利用促進策について

番号	事業名	事業内容	課題	利用促進策			
①	コミュニティバス 実証実験 <table border="1" data-bbox="533 288 689 639" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td data-bbox="542 288 680 411">環状バス</td> </tr> <tr> <td data-bbox="542 411 680 534">循環バス</td> </tr> <tr> <td data-bbox="542 534 680 639">温泉直行バス</td> </tr> </table>	環状バス	循環バス	温泉直行バス	<ul style="list-style-type: none"> ・環状バスコースと循環バスコースを組み合わせた新しいルートにより運行する。 ・市民又は利用者の代表である団体からの委員さんによりコースを検討していただく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・循環線を環状線につなぎこむ(結節)ことが基本的な考え方であるため、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会(出前講座など)やお年寄りと直接コンタクトのできる民生委員を対象とした説明会、または毎月65歳到達者を対象に行なわれる介護保険加入者説明会時での資料配布などを積極的に行なう。 ・定期券を発行し、利用促進を図る。
環状バス							
循環バス							
温泉直行バス							
②	乗り合いタクシー 実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業の「コミュニティバス」への再編や昨年度事業実施時のアンケート調査を考慮し、野々島、上生地区及び新迫、上古閑地区の2地区程度で10月から3月まで運行する。 ・市民又は利用者の代表である団体からの委員さんによりコースを検討していただく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事前予約制であるため急用時に不便であるなど制度上の課題や、耳が不自由なため予約電話がかけづらいなどサービス面での課題もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会(出前講座など)やお年寄りと直接コンタクトのできる民生委員を対象とした説明会、または毎月65歳到達者を対象に行なわれる介護保険加入者説明会時での資料配布などを積極的に行なう。 ・上記の機会を捉え、電話のかけ方などを覚えてもらう。 			
③	パーク&ライド 実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進のためのPRをさらに徹底する。 ・単発の利用(飲酒する場合、高齢者などが熊本市内に買い物に行くが交通量の多い場所の運転ができない、など)に対応する仕組みを検討し、実証実験に取り組む。 	平日の利用者(定期購入者)は6人、土日祝日の利用者(無料:事前届出登録)は9人であり、利用者数の増加が図れていない。	現在電鉄定期券購入者に月額500円でスペースを貸し出しているが、利用者数がなかなか伸びない。利用促進の啓発を図るとともに、更なる値下げを行なうべきか?			

資料⑤

【循環バス停留所延伸について】

(停留所変更の要件)

1. 警察及び道路管理者の許可が得られること。
2. 停留所変更による現行路線の運行時間等への影響が無いこと。
3. 利用者の利便性向上が認められること。

(日向地区バス停留所延伸について)

- 1について・・・基本的に協議会で認められた後に警察及び道路管理者と協議することになる。現時点では運行事業者である熊本電鉄に現地を確認してもらったが、回送ルートを変更することにより、車両切り回しの問題は解消される。
- 2について・・・始発箇所の延長であり、現行路線の運行時間等への影響はない。
- 3について・・・日向地区は循環バス利用者が多い地区であり、地元区長さんからの要望もあったため、利用者の利便性は向上するものと思われる。

