

第 35 回合志市地域公共交通協議会 次第

平成 27 年 11 月 16 日（月）13：30～
合志庁舎 2 階大会議室

1 開会

2 あいさつ

3 議 題

報告及び協議事項

- （１）合志市地域公共交通協議会設置要綱の改正について
- （２）平成 27 年度コミュニティバス運行実績中間報告について
- （３）平成 27 年度事業計画中間評価・平成 28 年度事業計画(案)について
- （４）合志市地域公共交通網形成計画(案)について

4 その他

- ・次回協議会 平成 27 年 12 月下旬（予定）

5 閉会

合志市地域公共交通協議会設置要綱の改正について

合志市地域公共交通協議会設置要綱の改正について

【改正の目的】

本年度に地域公共交通網形成計画を策定予定であり、将来構想としては御代志地区を核とした抜本的な路線再編を構築することとしている。

隣接する熊本市でも本年度地域公共交通網形成計画を策定予定しており、公共交通網再編に向けて、中心市街地と地域拠点を結ぶ8つの「基幹交通軸」における、バスや鉄軌道のゾーンシステム乗換拠点の候補地案を示しており、その候補地の1つに御代志地区が当たっている。

両計画において整合性を図ること及び今後の乗換拠点候補地の整備やゾーンシステム導入等のネットワーク再編に関して連携し取り組む必要があることから、本市地域公共交通協議会へ新たに委員として委嘱を行うため。

【改正の内容】

合志市地域公共交通協議会設置要綱の一部を改正する告示（平成 27 年合志市告示第 20 号）の一部を次のように改正する。

附則を附則第 1 項とし、附則に次の 1 項を加える。

2 第 3 条第 2 項の規定にかかわらず、平成 27 年 11 月 1 日から平成 27 年 11 月 30 日までの間に委嘱される委員の任期は、平成 28 年 3 月 31 日までとする。

○合志市地域公共交通協議会設置要綱

平成20年4月21日告示第31号

改正

平成22年7月1日訓令第10号

平成23年3月10日告示第12号

平成27年4月13日告示第20号

平成27年10月20日告示第37号

合志市地域公共交通協議会設置要綱

(目的)

第1条 合志市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、次に掲げる目的のために設置する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、本市における地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための「合志市地域公共交通網形成計画」（以下「交通網形成計画」という。）の作成及び変更に関する協議並びに交通網形成計画の実施に係る連絡調整を行う。
- (2) 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づいた地域公共交通会議として、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議する。
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。以下「交付要綱」という。）第1編共通事項及び第2編地域公共交通確保維持事業第1章陸上交通第2節地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の規定に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の作成及び変更に関する協議並びに確保維持改善計画の実施に係る連絡調整を行う。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 交通網形成計画及び確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (2) 交通網形成計画及び確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 交通網形成計画及び確保維持改善計画に位置付けられた事業の実施に関する事項

- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (5) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項
(組織)

第3条 協議会は、次に掲げる委員をもって組織する。

- (1) 市長又はその指名する者
 - (2) 市民又は利用者の代表者
 - (3) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
 - (4) 関係する公共交通事業者及びその組織する団体の代表者
 - (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
 - (6) 国土交通省九州運輸局熊本運輸支局長又はその指名する者
 - (7) 道路管理者、熊本県警察、学識経験者
 - (8) 交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者の代表者
 - (9) その他の協議会が必要と認める者
- 2 委員の任期は、2年とし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員は再任されることができる。
(会長及び副会長)

第4条 会長及び副会長は、委員の互選によりこれを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
(公開)

第5条 協議会は、原則として公開とする。

(事務所及び事務局)

第6条 協議会の事務所は、熊本県合志市竹迫2140番地合志市役所に置く。

- 2 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
- 3 事務局は、合志市政策部企画課に置く。
- 4 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 5 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第7条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第8条 協議会に、監査委員を2人置く。

2 監査委員は、委員の中から会長が選任する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第9条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、合志市予算事務規則（平成18年合志市規則第35号）、合志市会計規則（平成18年合志市規則第38号）、合志市契約事務規則（平成18年合志市規則第37号）等に準ずる。

(協議会が解散した場合の措置)

第10条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、当該解散の日に会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成20年4月21日から施行する。

附 則（平成22年訓令第10号）

この要綱は、平成22年7月1日から施行する。

附 則（平成23年3月10日告示第12号）

この要綱は、平成23年4月1日から施行する。

附 則（平成27年4月13日告示第20号）

1 この告示は、公布の日から施行する。

2 第3条第2項の規定にかかわらず、平成27年11月1日から平成27年11月30日までの間に委嘱される委員の任期は、平成28年3月31日までとする。

附 則（平成27年10月20日告示第37号）

この告示は、公布の日から施行する。

平成27年度コミュニティバス運行中間実績報告

平成27年度レターバス運行実績等一覧

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
運行経費(円)	a	3,386,932	3,439,969	3,403,111	3,504,684	3,452,012	3,354,576							20,541,284
運賃収入(円)	b	647,300	721,900	683,600	741,700	807,500	686,800							4,288,800
委託料(円)	c	2,739,632	2,718,069	2,719,511	2,762,984	2,644,512	2,667,776							16,252,484
収支率	$(b \div a) \times 100$	19.1%	21.0%	20.1%	21.2%	23.4%	20.5%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	20.9%
利用者数(人)	e	6,591	7,195	6,925	7,650	8,166	6,792							43,319
運行日数(日)	f	30	31	30	31	31	30							183
運行便数(便)	g	342	346	344	354	348	338							2,072
1便当たり利用者数	$e \div g$	19.3	20.8	20.1	21.6	23.5	20.1	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	20.9
市民一人当たり負担額(円)※		54	54	54	55	52	53	0	0	0	0	0	0	322
H26年度利用者数(人)h		6,483	6,715	6,484	7,037	7,788	6,447							40,954
対前年比	$e \div h$	1.02	1.07	1.07	1.09	1.05	1.05	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	1.06

※市民一人当たり負担額については、H27.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 50,426 人より算出

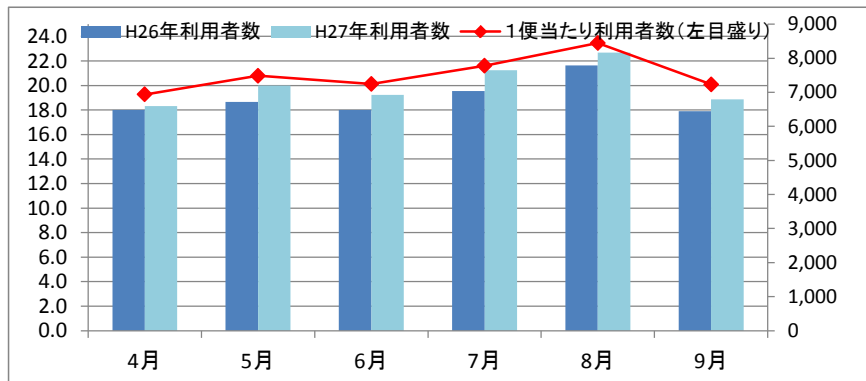


図1-1. 月別利用者数(H26、H27年度)、1便当たり利用者数(H27年度)の推移

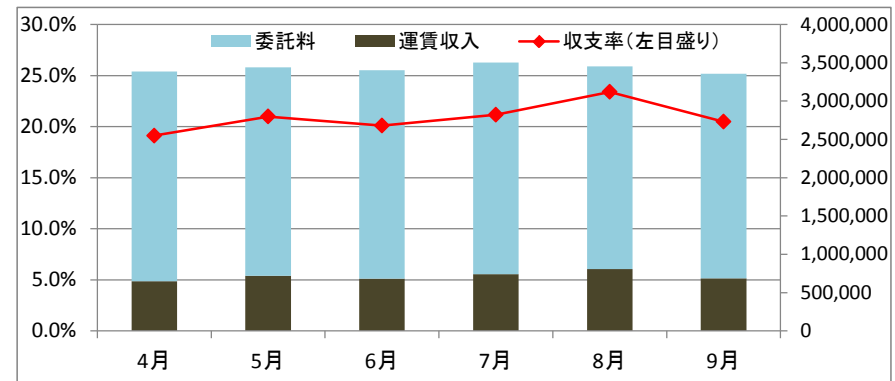


図1-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H27年度)

レターバスの利用者数は増加傾向にある。対前年比をみると、月平均で400人弱程伸びている。

H27年8月に月間最高利用者数8166人を記録した。H26年8月の月間最高利用者数7,788人を更新した。

なお、1便当たりの利用者数は平均20.9人(レターバスの座席数は18席)であり、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。

委託料は、運行経費(月当たり総運行距離×運行キロ単価)から運賃収入を差し引いた額であり、月ごとの運行便数によって変動している。平成27年4月から運行キロ単価が上がったため、利用者増により運賃収入は増えているが、委託料(赤字補填額)も増額となっている。

収支率はH26年度全体の21.1%に対し、現時点では平均20.9%と下回っているが、10月からの料金値上げにより、利用者の推移がそのままの状態であれば、26%の見込みとなっており、来年度については30%を超える見込みとなる。

平成27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	663,534	663,534	663,534	663,534	643,949	663,534							3,961,619
運賃収入(円) b	74,300	63,400	68,000	65,800	62,600	61,300							395,400
委託料 (円) c	589,234	600,134	595,534	597,734	581,349	602,234							3,566,219
収支率 $(b \div a) \times 100$	11.2%	9.6%	10.2%	9.9%	9.7%	9.2%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	10.0%
利用者数(人) e	702	661	667	668	598	692							3,988
運行日数(日) f	26	26	26	26	26	26							156
運行便数(便) g	104	104	104	104	101	104							621
1便当たり利用者数 $e \div g$	6.8	6.4	6.4	6.4	5.9	6.7	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	6.4
市民一人当たり負担額(円)※1	12	12	12	12	12	12	0	0	0	0	0	0	71
H26年度利用者数(人)h ※2	736	791	564	675	657	737							4,160
対前年比 $e \div h$	0.95	0.84	1.18	0.99	0.91	0.94	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0.96

※市民一人当たり負担額については、H27.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 50,426 人より算出

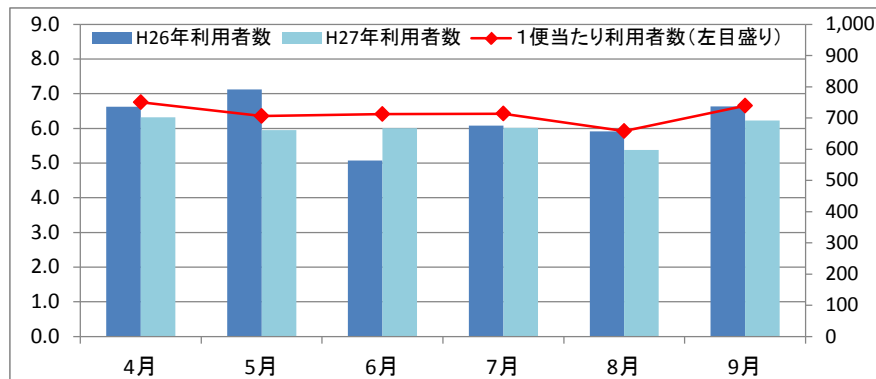


図2-1. 月別利用者数(H26、H27年度)、1便当たり利用者数(H27年度)の推移

H26年度に比べH27年度の利用者数及び1便当たりの利用者数は微減している。

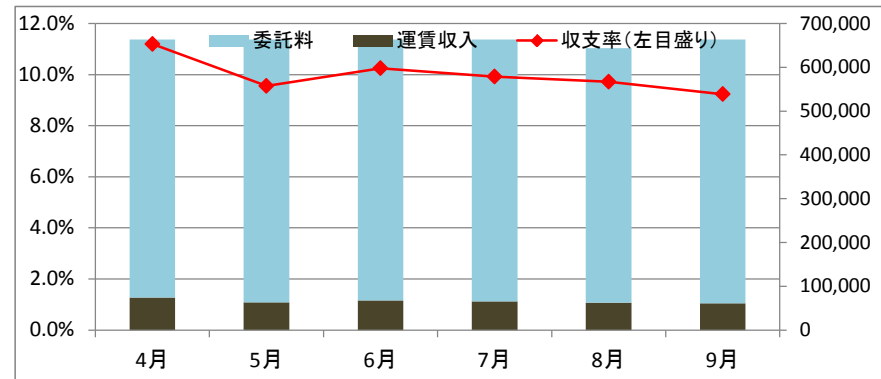


図2-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H27年度)

収支率はH26年度の11.0%に対し、現時点では平均10.0%と1.0%減だが、10月からの料金値上げにより、利用者の推移がそのままの状態であれば、12%の見込みとなっており、来年度については15%の見込みとなる。

平成27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	788,792	783,432	785,052	784,652	759,192	791,232							4,692,352
運賃収入(円) b	37,600	27,700	32,250	31,500	28,100	37,550							194,700
委託料 (円) c	751,192	755,732	752,802	753,152	731,092	753,682							4,497,652
収支率 (b÷a)×100	4.8%	3.5%	4.1%	4.0%	3.7%	4.7%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	4.1%
利用者数(人) e	373	336	348	354	301	420							2,132
運行日数(日) f	39	39	39	39	38	39							233
運行便数(便) g	143	143	143	143	136	143							851
1便当たり利用者数 e÷g	2.6	2.3	2.4	2.5	2.2	2.9	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	2.5
市民一人当たり負担額(円)※1	15	15	15	15	14	15	0	0	0	0	0	0	89
H26年度利用者数(人)h ※2	414	426	404	370	347	374	0	0	0	0	0	0	2,335
対前年比 e÷h	0.90	0.79	0.86	0.96	0.87	1.12	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0.91

※市民一人当たり負担額については、H27.3.31現在の12歳(中学生)以上の人口数: 50,426 人より算出

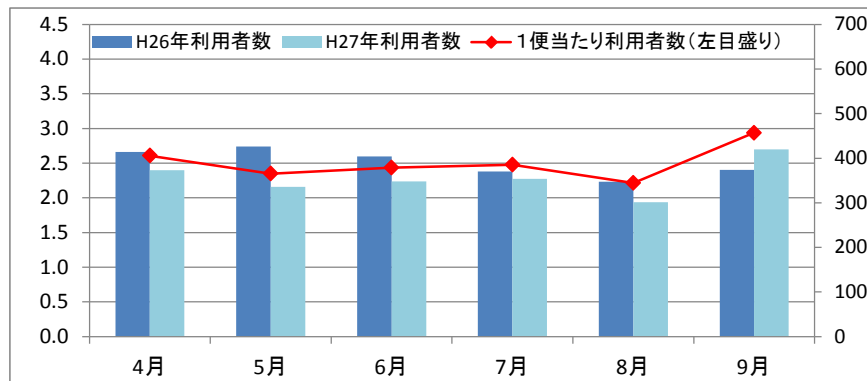


図3-1. 月別利用者数(H26、H27年度)、1便当たり利用者数(H27年度)の推移

H26年度に比べH27年度の利用者数及び1便当たりの利用者数は微減している。

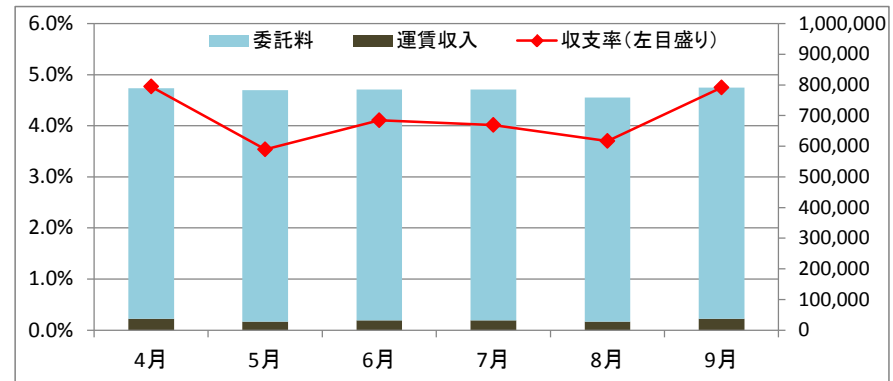


図3-2. 運賃収入、委託料、収支率の推移(H27年度)

収支率はH26年度の4.3%に対し、現時点では平均4.1%と下がっているが、10月からの料金値上げにより、利用者の推移がそのままの状態であれば、5%の見込みとなっており、来年度については6.5%の見込みとなる。

**平成27年度事業計画中間評価・
平成28年度事業計画(案)について**

平成27年度公共交通関係予算および事業計画 ※形成計画事業分（中間評価）

（歳入）

項目	名称	本年度予算額	実績見込	次年度についての取り組み
国庫補助金	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））	3,588,000 円	3,588,000 円	—
市負担金	地域公共交通確保維持改善事業費負担金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））	7,107,000 円	7,107,000 円	—
合計		10,695,000 円	10,695,000 円	

（歳出）

項目	事業計画内容	本年度予算額	実績見込	次年度についての取り組み
1	協議会運営事業 地域公共交通計画実施事業の検証 協議会5回開催、作業部会5回開催予定 【協議内容】 ・地域公共交通網形成計画の策定 ・レターバスダイヤ調整の検討 ・H27 年度事業評価 ・H28 年度事業計画	875,000 円	事業計画どおり 実施中	—
2	地域公共交通計画策定事業 地域公共交通計画実施事業の検証 協議会5回開催、作業部会5回開催予定	6,232,000 円	事業計画どおり 実施中	—
3	市返還金	3,588,000 円	事業計画どおり 実施予定	—
合計		10,695,000 円	10,695,000 円	

平成27年度公共交通関係予算および事業計画 ※一般会計分（中間評価）

（歳入）

項目	名称	本年度予算額	実績見込	次年度についての取り組み
国庫補助金	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	4,999,000 円	4,999,000 円	国庫補助交付要綱に基づき実施
県補助金	生活交通維持活性化総合交付金	3,000,000 円	3,000,000 円	県庫補助交付要綱に基づき実施
諸収入	コミュニティバス広告収入	72,000 円	63,000 円	広告掲載に関する啓発活動を実施（委託）
市一般財源		46,135,000 円	46,144,000 円	—
合計		54,206,000 円	54,206,000 円	

（歳出）

項目	事業計画内容	本年度予算額	実績見込	次年度についての取り組み
1 地域公共交通計画実施事業	コミュニティバス 【レターバス】 現行のルート及び便数にて運行。ダイヤ調整変更 【循環バス】 須屋線はダイヤ変更、日向・新迫線は現行にて運行	38,557,000 円	事業計画どおり実施中	現状維持の運行を実施
	乗り合いタクシー 【路線運行】 現行3ルート・現行ダイヤで継続運行 【区域運行】 現行2区域・現行ダイヤで継続運行	【路線運行】 9,085,000 円 【区域運行】 122,000 円	事業計画どおり実施中	現状維持の運行を実施

2	P&R駐車場管理運営事業	平成27年3月31日現在37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 また、適切な管理運営や啓発活動の実施について熊本電鉄と連携を図る	－ 円	事業計画どおり実施中	継続して事業（啓発）を実施し公共交通への転換を図る
3	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	事業計画どおり実施予定	適切な駐輪場の維持管理が実施されるようする
4	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	1,415,000 円	事業計画どおり実施中	平成27年度末をもって運行廃止予定
5	啓発・利用促進活動	・主に高齢者団体等に対し、地域公共交通に関する講座や体験乗車を実施し、新規利用者の掘り起こしを図る。 ・小学校児童に対し、バスの乗り方教室を実施する ・クーポン付回数券の啓発 ・ガイドマップの作成 ・みずき台バス停待合環境整備（上屋設置） ・辻久保駐輪場改修工事	4,025,000 円	事業計画どおり実施中 みずき台バス停待合環境整備（上屋設置）については、建築基準法の許可基準に満たないため未実施	・主に高齢者団体等に対し、地域公共交通に関する講座や体験乗車を実施し、新規利用者の掘り起こしを図る。 ・小学校児童に対し、バスの乗り方教室を実施する。 ・ガイドブックの作成
6	バスロケーションシステム事業	バスロケーションシステムの運営管理を行う	564,000 円	事業計画どおり実施中	コミュニティバス利便性向上推進協議会負担金
合計			54,206,000 円	54,206,000 円	

平成28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	今年度予算額	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	3,820,000 円	4,999,000 円	4,102人（交通不便地域対象人口）＊200円+300万円
県補助金	生活交通維持活性化総合交付金	3,000,000 円	3,000,000 円	県庫補助交付要綱に基づき実施
諸収入	コミュニティバス広告収入	54,000 円	72,000 円	広告掲載に関する啓発活動を実施（委託）
市一般財源		44,688,580 円	46,135,000 円	—
合計		51,562,580 円	54,206,000 円	

（歳出）

項目	事業計画内容	予定額	今年度予算額	備考
1	協議会運営事業 地域公共交通計画実施事業の検証 協議会4回開催、作業部会4回開催 【協議内容】 ・西合志・合志線の実証実験の検討 ・H28年度事業評価 ・H29年度事業計画	637,200 円	—	協議会：19人＊4回＊（3,700円+2,200円） 作業部会：8人＊4回＊（3,700円+2,200円）

2	地域公共交通計画実施事業	コミュニティバス	【レターバス】 現行のルート、ダイヤ及び便数にて運行 【循環バス】 現行のルート、ダイヤ及び便数にて運行	38,664,000 円	38,557,000 円	(運行経費－運賃収入＝委託料)
		乗り合いタクシー	【路線運行】 現行3ルート・現行ダイヤで継続運行 【区域運行】 現行2区域・現行ダイヤで継続運行	【路線運行】 8,902,000 円 【区域運行】 122,000 円	【路線運行】 9,085,000 円 【区域運行】 122,000 円	(運行経費－運賃収入＝委託料)
		地域公共交通計画事業総合支援事業	コミュニティバスの利用実態及び効果調査・分析	1,512,000 円	—	例年実施している乗降調査にて、利用実態を把握
3	P&R駐車場管理運営事業		平成27年3月31日現在37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。また、適切な管理運営や啓発活動の実施について熊本電鉄と連携を図る	— 円	— 円	継続して事業（啓発）を実施し公共交通への転換を図る
4	JR光の森駅駐輪場維持管理負担金支出事業		菊陽町による適切な維持管理が実施されるよう駐輪場の維持管理負担金を支出	567,000 円	438,000 円	駐輪場増設による土地借上料の増
5	翔陽高校線運行委託事業		平成27年度末をもって運行廃止予定	— 円	1,415,000 円	平成27年度末をもって運行廃止予定

6	啓発・利用促進活動	・主に高齢者団体等に対し、地域公共交通に関する講座や体験乗車を実施し、新規利用者の掘り起こしを図る ・小学校児童に対し、バスの乗り方教室を実施 ・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 ・おでかけサポーター育成を、市民に限らず広く募集実施 ・クーポン付回数券の作成・啓発 ・ガイドブック（健康づくり版）の作成	700,000 円	4,025,000 円	啓発・利用促進活動については、関係団体と連携を図り、利用促進の取り組み内容について検討を行っていく
7	バスロケーションシステム事業	バスロケーションシステムの運営管理を行う	458,380 円	564,000 円	コミュニティバス利便性向上推進協議会負担金
合計			51,562,580 円	54,206,000 円	

合志市地域公共交通網形成計画

（素案）

Ver. 151104

熊 本 県 合 志 市

目 次

1. はじめに／1	
1-1. 計画の位置づけ	1
1-2. 計画期間	1
1-3. 計画範囲	1
2. 地域の現状／2	
2-1. 合志市の概要	2
2-2. 土地利用の現状	4
2-3. 人口の動向	6
2-4. 生活圏と都市機能の分布	12
3. 公共交通の現状／14	
3-1. バス路線の現状	14
3-2. 人口カバー率	16
3-3. コミュニティバス等の実績	18
3-4. 利用者の意向	22
4. 上位計画の整理／24	
4-1. 総合計画	24
4-2. 経営方針	25
4-3. 人口ビジョン	26
4-4. 都市計画マスタープラン	28
4-5. 重点区域土地利用計画	29
5. 地域公共交通の役割と課題整理／30	
5-1. まちづくりの方向性と地域公共交通の役割	30
5-2. 公共交通の現状と課題	32

6. 基本的な方針／36

6-1. 地域公共交通の方向性 36

6-2. 地域公共交通の基本的な方針 37

7. 計画の目標／38

7-1. 公共交通の目標と指針 38

7-2. 目標数値の設定 40

8. 目標達成のための事業／42

8-1. 現状分析から方向性までの流れ 42

8-2. 事業体系と事業一覧 44

8-3. ステージ計画 46

8-3. 個別事業 48

9. 計画達成状況の評価／60

1. はじめに

1-1. 計画の位置づけ

平成 26 年 2 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正で、「連携計画」から「網形成計画」に移行し、新たに①コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、②地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築に関する内容を追加することとなった。

本市では、平成 21 年 1 月に「連携計画」として策定した「合志市地域公共交通計画」が平成 27 年度で計画期間を満了することを受け、改正法に基づく「網形成計画」に更新するものである。

1-2. 計画期間

本計画の計画期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とする。

（但し、中・長期的なまちづくりの将来像を加味する。）

1-3. 計画範囲

本計画の計画範囲は、合志市域とする。

（但し、合志市近隣及び熊本都市圏を視野に入れた検討を行う。）

2-1. 合志市の概要

(1) 合志市の概要

合志市は、平成 18 年 2 月合志町と西合志町が合併して誕生した。

熊本市の北東部に隣接し、阿蘇外輪山から続く丘陵地の土壌を活かした穀物の生産や、工業団地が複数立地していることから第 2 次産業も盛んであり、熊本市のベッドタウンとして人口は増加傾向にある。



(2) 都市計画区域における位置づけ

合志市は熊本都市計画区域にあり、市域の 1 割が市南部に位置する市街化区域に、残り 9 割が市街化調整区域に指定されている。市街化区域のうち 98%は住居系の用途地域となっている。

図. 県内での位置

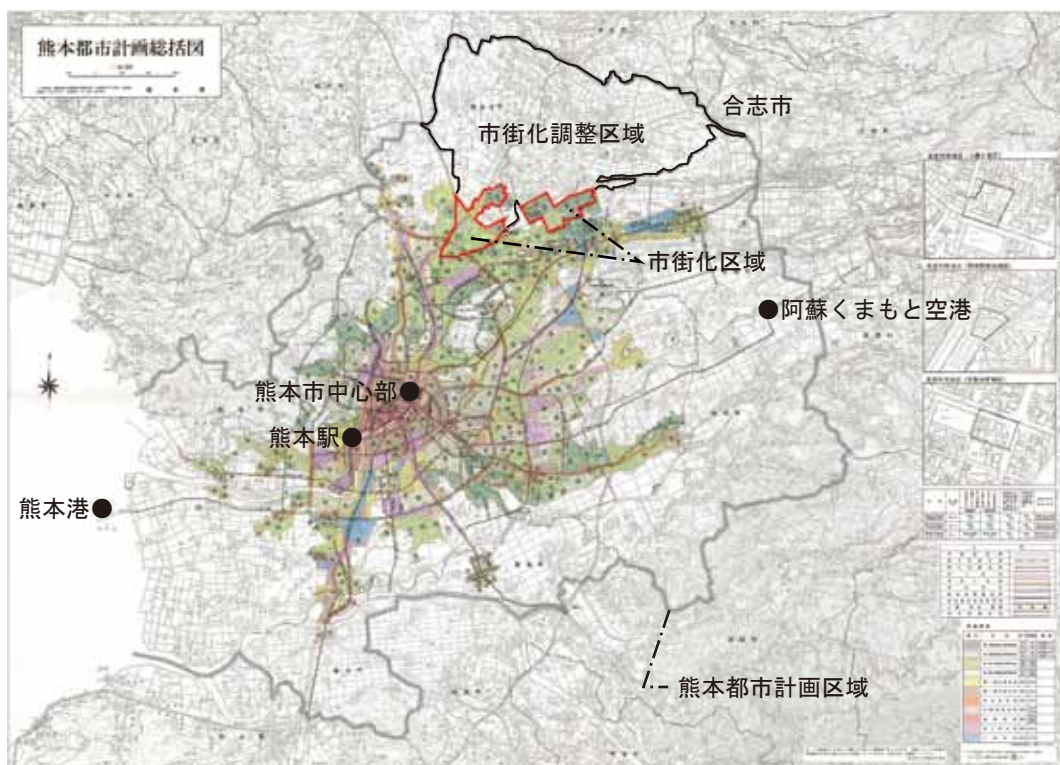


図. 都市計画区域内での位置

（2）合志市周辺

熊本市中心部とは依存度の高い生活圏が形成されており、市街化区域に隣接する熊本市北区、光の森に隣接する菊陽町、平成 22 年に熊本市と合併した旧植木町エリア、平成 17 年に菊池市と合併した旧泗水町エリアは今でも身近な生活圏を形成している。

広域交通として、熊本市には平成 23 年に全線開通した九州新幹線の熊本駅、平成 25 年に大型船の着岸が可能となった熊本港、益城町には阿蘇くまもと空港、大分と結ぶ JR 豊肥本線は熊本市の武蔵塚駅、菊陽町の光の森駅と原水駅がある。また、九州自動車道が本市の南西部を通り、高速バスの西合志バス停がある。

熊本電鉄は、本市の御代志駅から、熊本市中心部に隣接する藤崎宮前駅及びＪＲに隣接する上熊本駅に乗り入れている。また、国道３号熊本北バイパスが本市の南部を通っている。

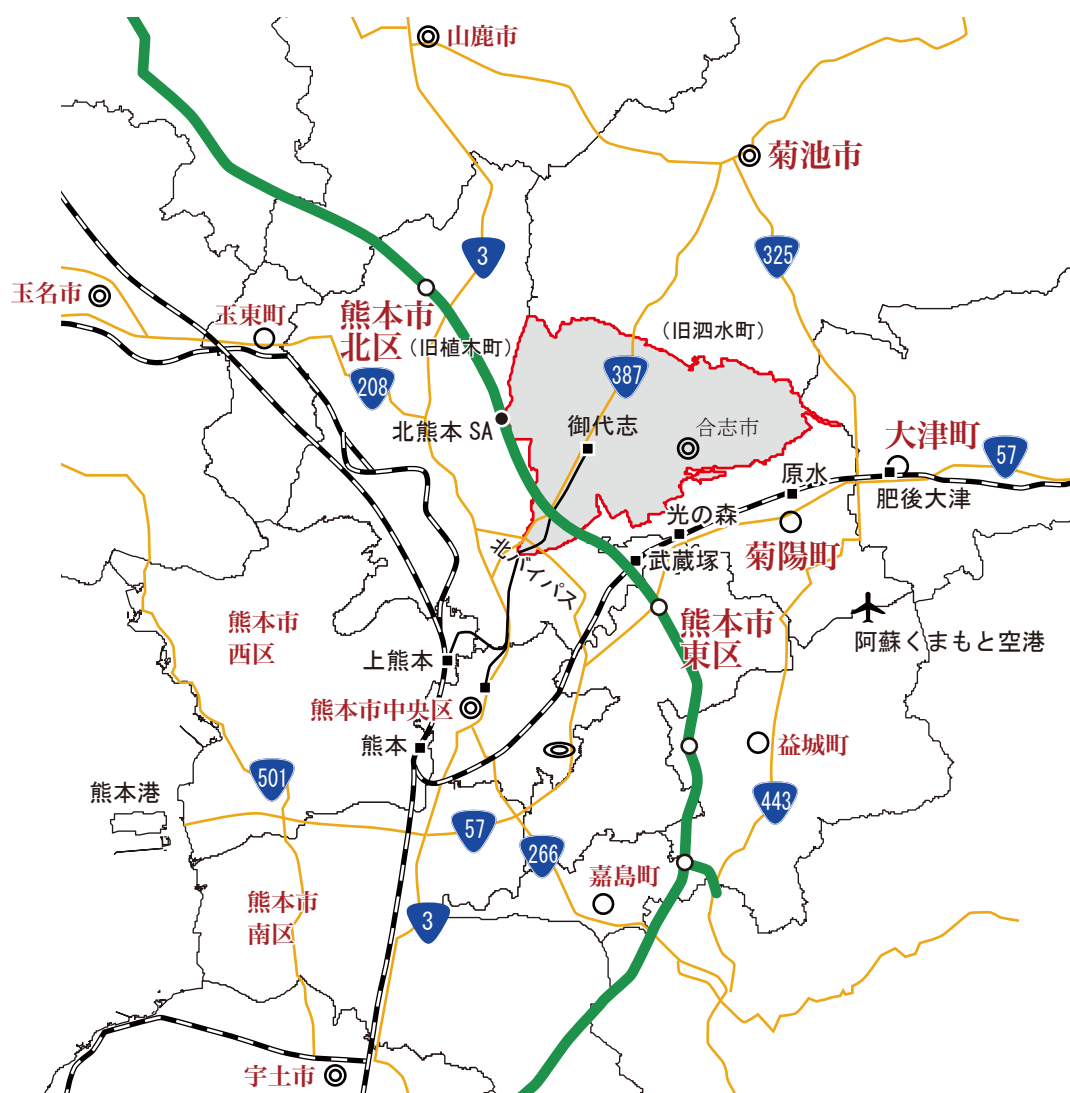


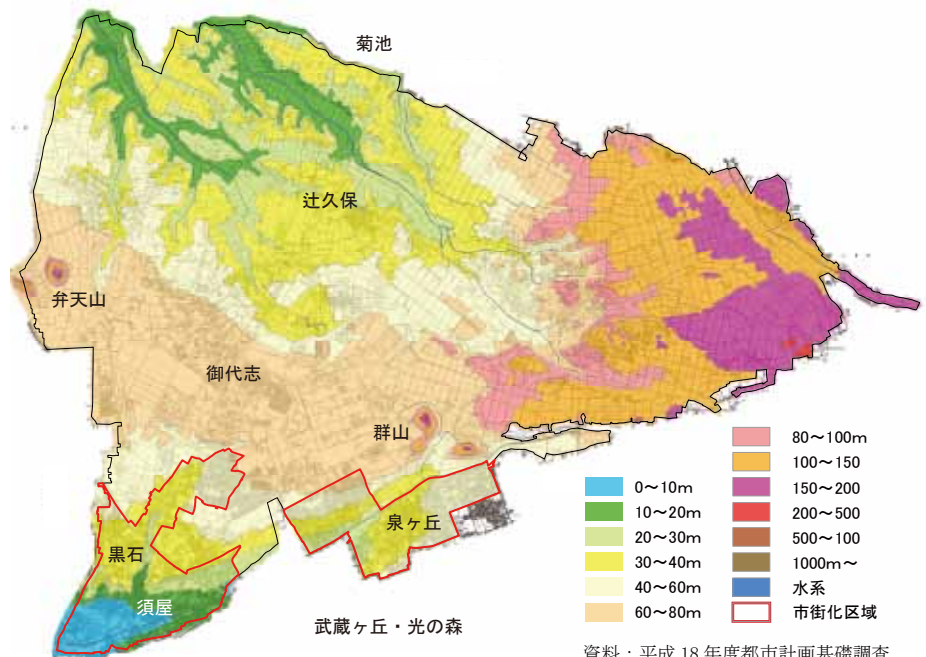
図. 周辺エリア内での位置

2-2. 土地利用の現状と都市機能の分布

(1) 地形

●黒石から杉並台にかけての人口密集地は斜面地にある。

- ・須屋地区は市域では低い土地に位置する。
- ・黒石から泉ヶ丘・杉並台にかけて斜面地が存在し、須屋から黒石にかけて、武蔵ヶ丘・光の森から泉ヶ丘にかけて斜面地である。
- ・さらに、弁天山―御代志―群山が一段高い標高にある。
- ・辻久保から市域の北西部、菊池盆地にかけて標高は低くなる。
- ・東部は阿蘇外輪山に続く丘陵地が始まり標高の高い土地になっている。



資料：平成 18 年度都市計画基礎調査

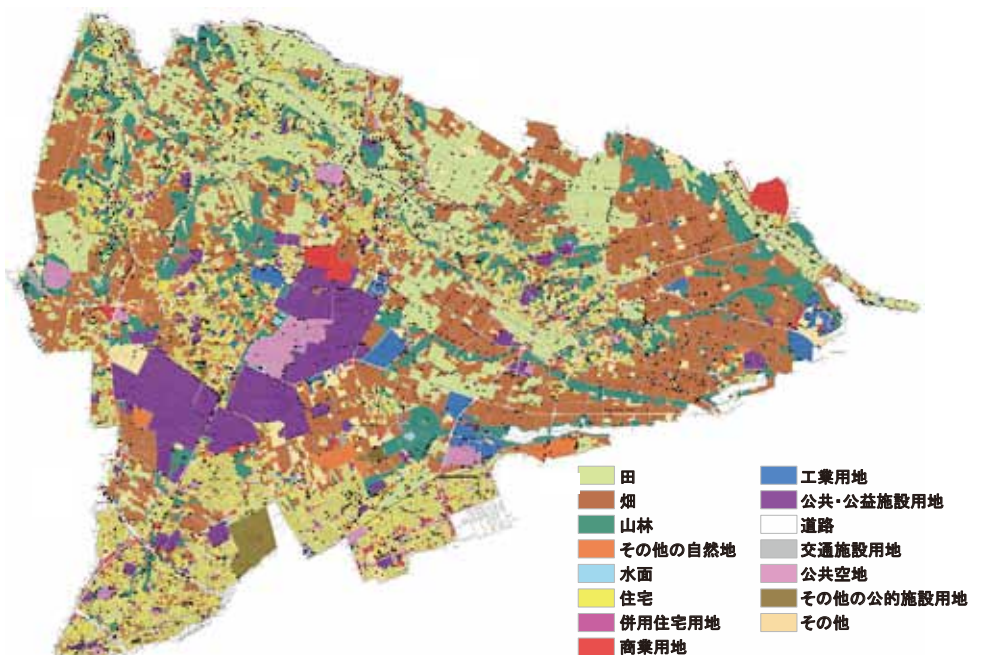
図. 地形

(2) 土地利用の状況

●北部に田・畑・山林等の緑地が広がり、中央部に広大な公共・公益施設用地が存在する。

●宅地は、市街化区域のほか市街化調整区域に集約的な立地となっている。

- ・公共・公益施設用地（九州沖縄農業研究センター、熊本高専熊本キャンパス、再春荘病院、恵楓園、農業公園、農業大学校、支援学校）として市域中央部に広大な土地がある。
- ・工業団地が点在している。
- ・商業用地はゴルフ場である。
- ・その他、自衛隊演習場が 2ヶ所ある。



資料：平成 18 年度都市計画基礎調査

図. 土地利用

- 国道 387 号沿いの準工業地域にロードサイド型店舗がある。
- 市街化区域内にはスーパーやドラッグストアがあり、調整区域は主にコンビニエンスストアか個人商店である。

- ・準工業地域にあるハローデイとナフコが出店しているビルは、店舗面積 7,000 m²規模の店舗で唯一の大型店である。
- ・隣接する武蔵ヶ丘や光の森エリアには店舗が集積している。

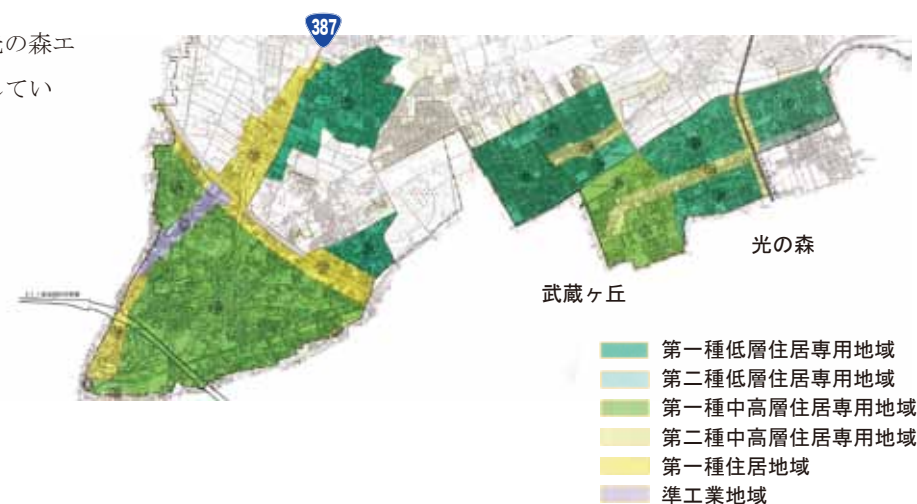


図. 用途地域

(3) 道路の状況

- 北熊本 SA にスマートインターチェンジを整備予定

- 中九州横断道（地域高規格道路）計画

- ・北熊本 SA のスマートインターチェンジ整備に伴い、〇〇線を拡幅？整備予定～。
- ・中九州横断道は、熊本西環状道路から熊本環状連絡道路で北熊本インターチェンジにつなぎ、合志市から大津町に抜ける区間が計画段階評価対象区間となっている。
- ・平成 27 年 3 月に国道 3 号熊本北バイパスの四方寄～須屋間が开通し、国道 3 号と東バイパスを結ぶ全線が开通了。

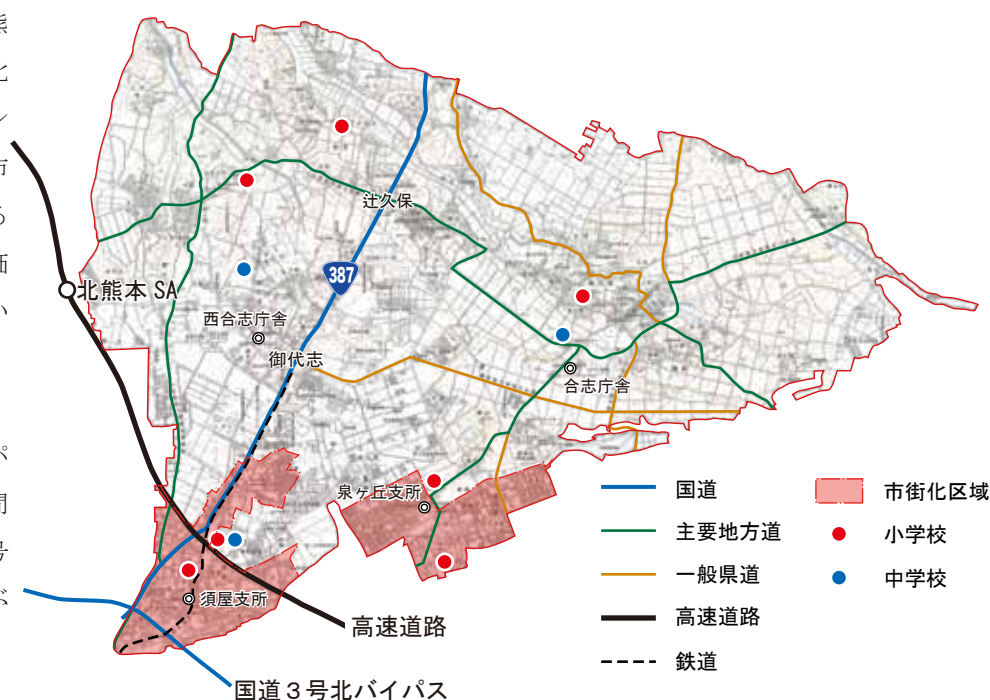
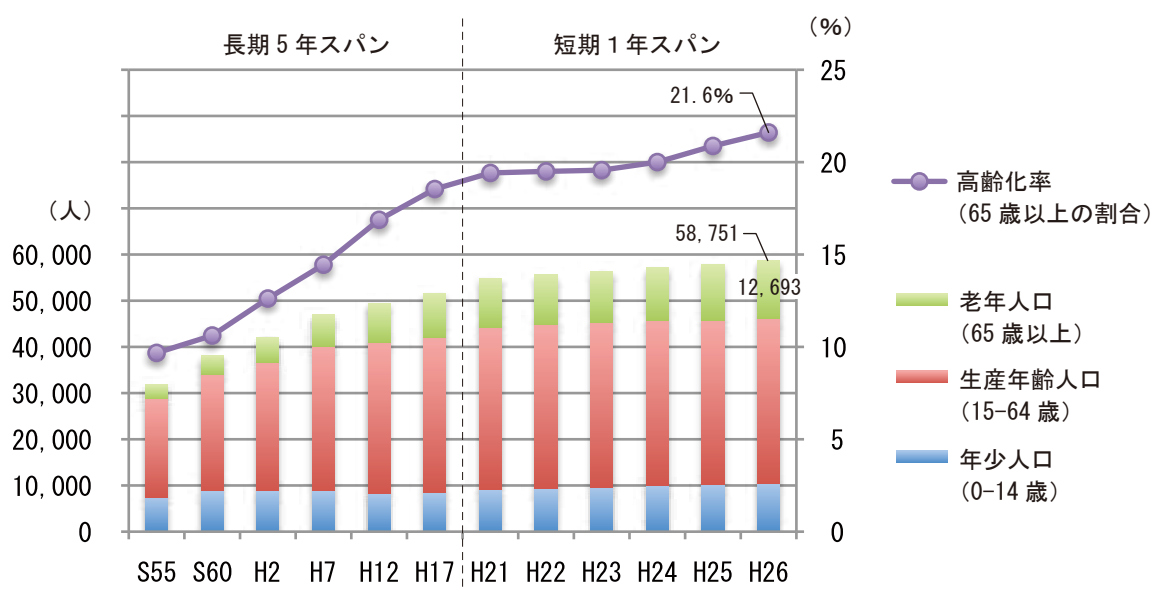


図. 都市機能の分布

2-3. 人口の動向

(1) 人口3区分

- 人口は増加傾向が続いている。
- 高齢化率が直近の2～3年で上昇している。
- ・人口は長期にわたり増加傾向が続き、H26年現在58,751人である。
- ・65歳以上の老年人口が全人口に占める割合(高齢化率)も伸び続け、H24に20%を超えた。老年人口は、最近2～3年で急速に増加し、H26現在12,693人で高齢化率21.6%である。
- ・0-14歳の年少人口も増加傾向であるのに対し、15-64歳の生産年齢人口はH24以降横ばい傾向に変化している。



	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H21	H22	H23	H24	H25	H26
年少人口（0-14歳）	7,498	8,823	8,825	8,858	8,202	8,372	9,074	9,306	9,634	10,019	10,247	10,528
生産年齢人口（15-64歳）	21,275	25,266	27,874	31,285	32,852	33,695	35,142	35,449	35,699	35,751	35,517	35,530
老年人口（65歳以上）	3,082	4,049	5,299	6,780	8,337	9,576	10,653	10,841	11,027	11,444	12,074	12,693
人口（人）	31,855	38,138	41,998	46,923	49,391	51,643	54,869	55,596	56,360	57,214	57,838	58,751
高齢化率（%）	9.7	10.6	12.6	14.4	16.9	18.5	19.4	19.5	19.6	20.0	20.9	21.6

S55-H17国勢調査、H21-H26住民基本台帳、各10月1日

図. 合志市の人口（3区分）と高齢化率の推移

(2) 人口コーホート（5歳ピッチ）

●35～44 歳が増加している。それに伴い年少人口も増加している。

●団塊世代が 65 歳以上に移行し、今後 5 年で 70 代に突入する。

今後、人口が多い 60～64 歳が高齢者に移行するため、さらに高齢化率が上昇する。

・高齢化率の上昇は、「団塊世代」が 65 以上の区分に入ったためと考えられ、65-69 歳は H26 時点で 3,746 人、4 番目に多い区分になっている。

・「団塊世代」の人口より、H26 時点で 60-64 歳の「ポスト団塊世代」の人口のほうが多く 4,182 人、この世代が 65 歳以上に移行する今後 5 年はさらに高齢者数が増加すると考えられる。

・人口が 1 番多い区分は「ポスト団塊ジュニア世代」で、H26 時点の 35-39 歳 4,583 人は、5 年前の 30-34 歳 3,959 人と比べて 624 人増加している。この世代の流入が、年少人口を引き上げていると推察される。

・同様に 2 番目に多い区分は「団塊ジュニア世代」で、H26 時点の 40-44 歳 4,258 人は、5 年前の 35-39 歳 3,936 人と比べて 322 人増加している。

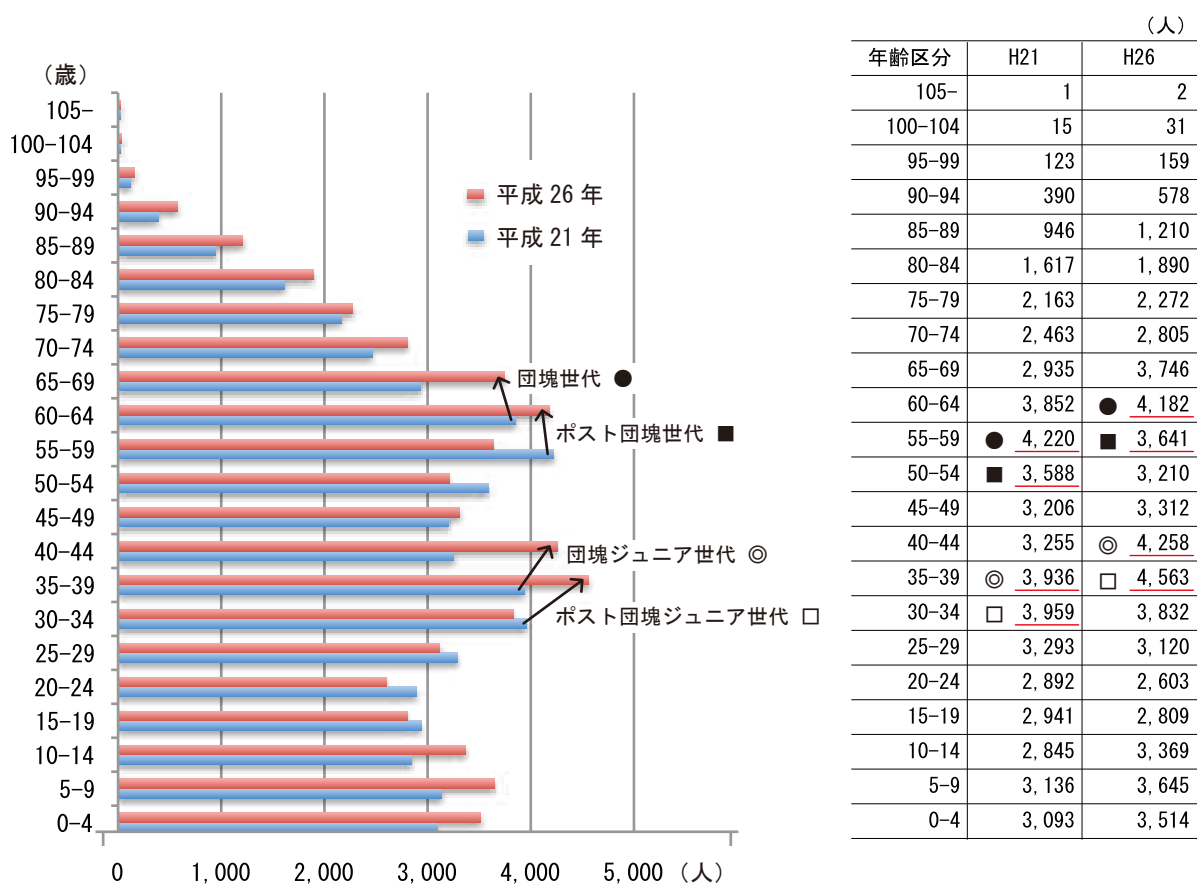


図. 5歳ピッチの人口

2-3. 人口の動向

(3) 行政区別人口

●人口が多い行政区は、新開、須屋、永江団地、上須屋、若原である。

・人口が多い行政区(2,000人以上の上位13区)は、

新開 4,151 人

須屋 3,861 人、永江団地 3,571 人、上須屋 3,223 人、若原 3,221 人

黒石団地 2,959 人、武蔵野台 2,544 人、群 2,390 人、黒石原 2,383 人、杉並台 2,353 人、

泉ヶ丘 2,268 人、すずかけ台 2,094 人、黒石 2,038 人

である。

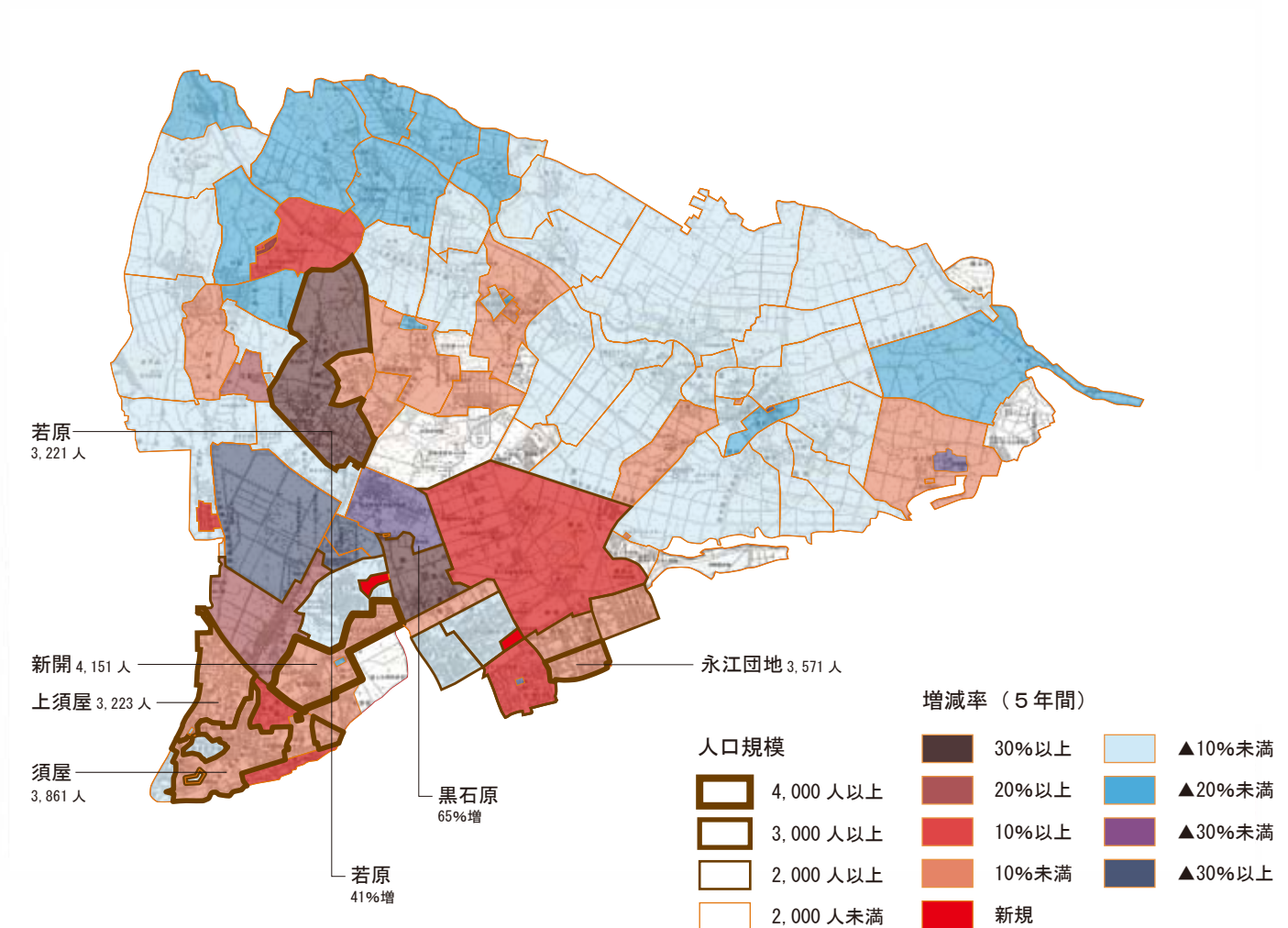


図. 人口の規模と増減率の分布

(4) 行政区別人口の増減率 (H26/H21の5年間)

●黒石原、若原の人口増加率が高い。

●市街化区域でも、古い団地では人口減少の兆候がみられる。

- ・黒石原の増加率が65%増で最も高く(H26人口2,383人)、次いで若原が41%増(H26人口3,221人)である。
- ・黒石団地(▲1%)、すずかけ台(▲1%)、堀川(▲3%)、泉ヶ丘団地(▲6%)、県営住宅(▲9%)で人口が減少している。

(5) 集落内開発

●市街化調整区域内における集落内開発によって宅地開発が進んでいる。

- ・低価な土地単価を背景に、ニューファミリー層への住宅供給が盛んであり、一部には駐車場を2台完備するような計画がみられる。
- ・個別の開発地区や団地ごとに、建築協定や地区計画を定める事例もあるが、市域全体における統括的な誘導には至っていない。

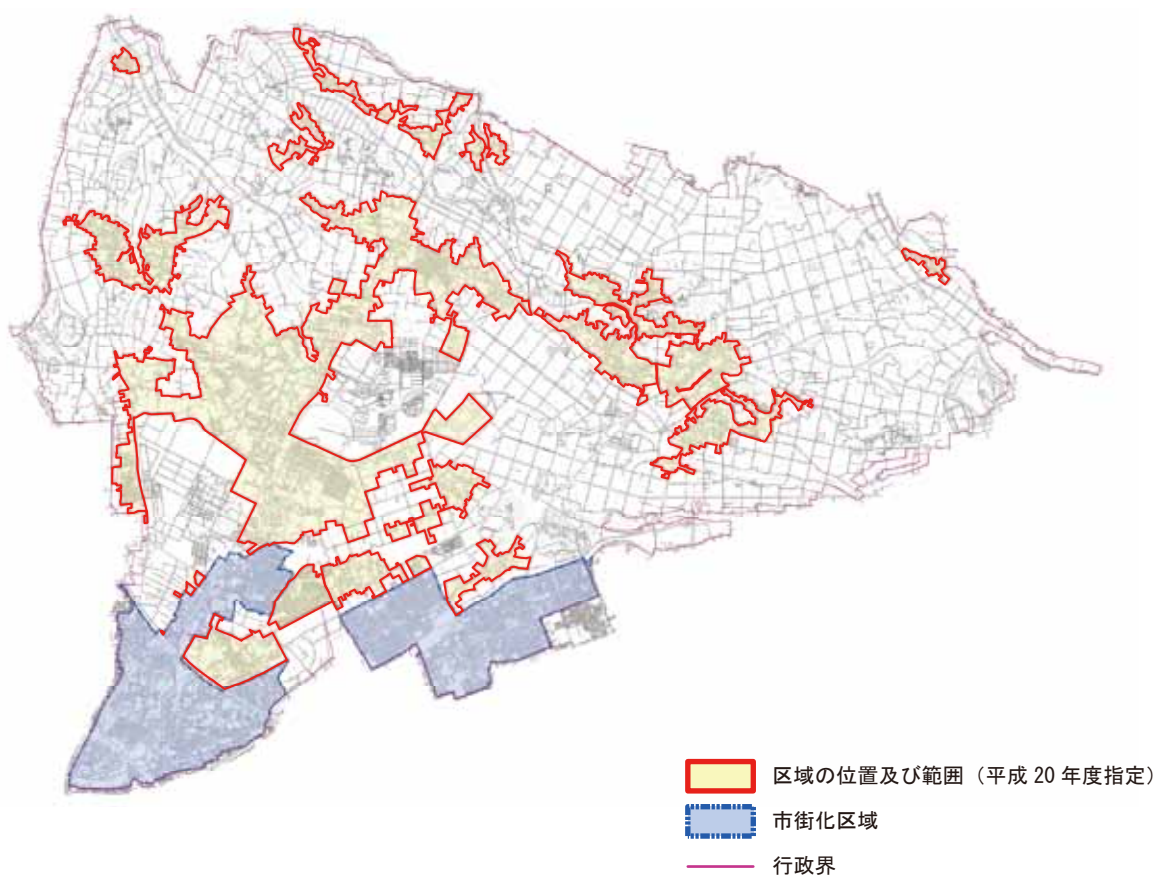


図. 集落内開発の区域

2-3. 人口の動向

(6) 高齢者数と高齢化率

●高齢者数は、黒石団地、須屋、すずかけ台が 700 人を超え多い。

●高齢化率は、すずかけ台団地 35.9%、泉ヶ丘 28.9%、黒石団地 26.7%が高い。

・高齢者数が多い行政区は、

黒石団地 (65 歳以上 789 人、高齢化率 26.7%、人口 1%減)

須屋 (65 歳以上 761 人、高齢化率 19.7%、人口 4%増)

すずかけ台団地 (65 歳以上 752 人、高齢化率 35.9%、人口 1%減)

上須屋団地 (65 歳以上 698 人、高齢化率 21.7%、人口 4%増)

永江団地 (65 歳以上 693 人、高齢化率 19.4%、人口 1%増)

泉ヶ丘団地 (65 歳以上 655 人、高齢化率 28.9%、人口 6%減)

若原 (65 歳以上 563 人、高齢化率 17.5%、人口 41%増)

杉並台 (65 歳以上 542 人、高齢化率 23.0%、人口 1%増)

である。

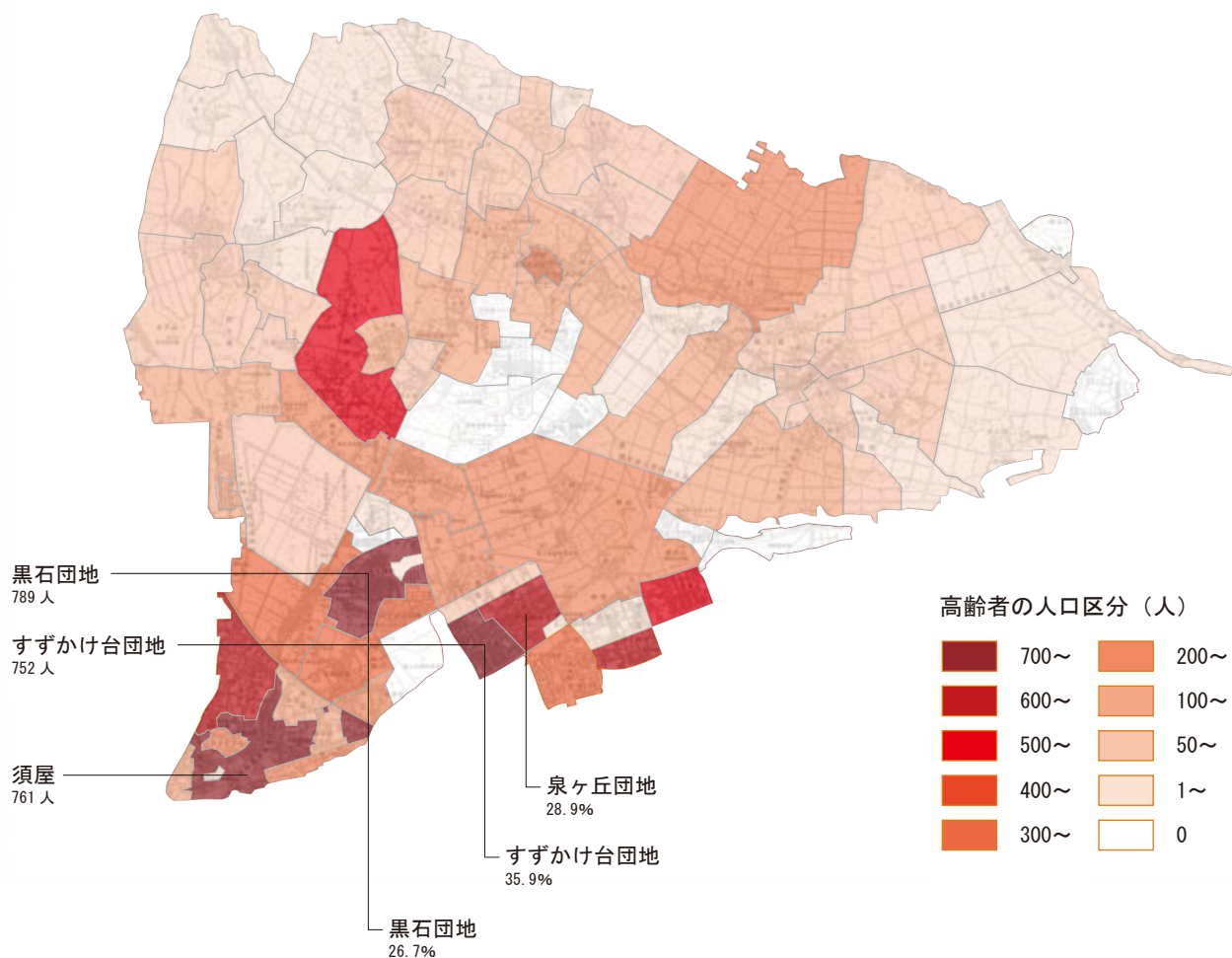


図. 65 歳以上人口と高齢化率の分布

(8) 総人口の将来予測

「合志市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）」より抜粋

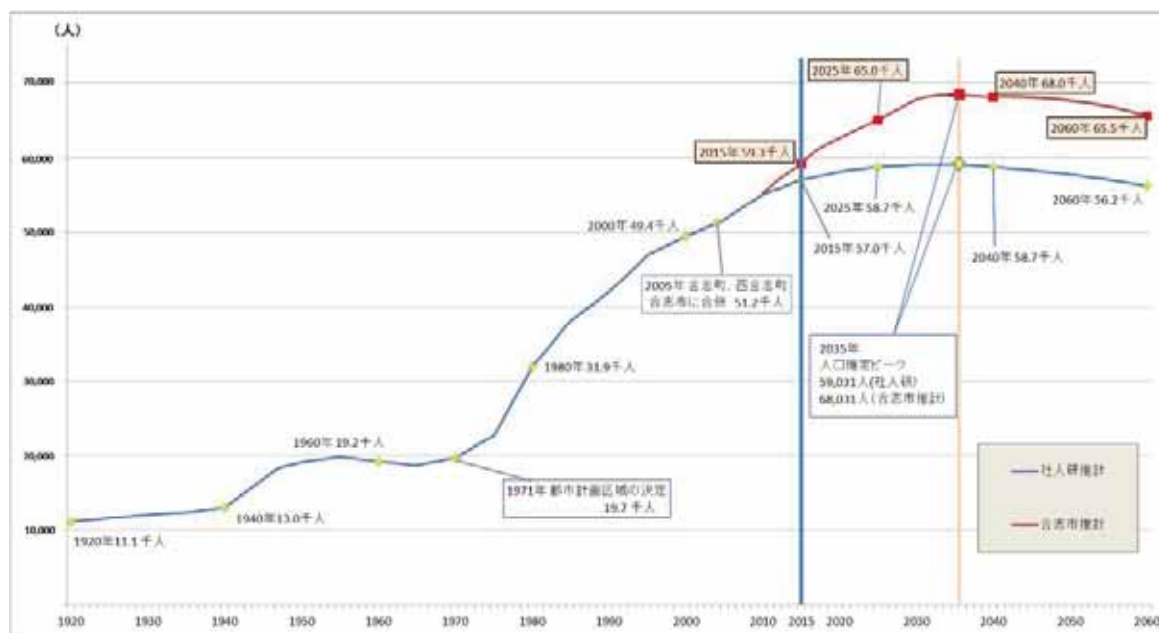
本市の 2015 年 7 月末時点の人口（住民基本台帳）は、59,288 人で、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の「日本の地域別将来人口推計」（以下「社人研推計」という。）より 2,300 人程上回っています。

人口の推移をみると、1975 年あたりから急激な人口増加がはじまり、熊本市周辺という通勤、通学の利便性及び適度な住宅価格帯であること、また市内工業団地等への企業進出の影響から現在も増加傾向が続いています。

社人研推計によると、今後もさらに人口増加が続き、2035 年あたりにピークを迎え、その後、減少に転じることが予測されています。本市の人口減少に転じる時期は、全国（2008 年）や熊本県（1998 年）と比較すると 20 年から 30 年遅くなっています。

現在、本市の人口は社人研推計を上回るペースで増加しており、本市による推計（合志市総合計画第 2 次基本構想、計画期間：2016 年～2023 年）では、2025 年には約 6 万 5 千人まで増加すると見込んでいます。

総人口推移



- ・青線グラフは、2014 年までは「国勢調査、人口推計」（総務省）、2015 年以降は「社人研推計」より
- ・赤線グラフは、2014 年まで合志市の実績値、2015 年以降 2031 年までは「合志市総合計画の推計」、2032 年以降は「社人研推計」の仮定値を参考に作成。

2-4. 生活圏と都市機能の分布

(1) 流出入人口

●流出・流入ともに熊本市への依存度が大きい。

- ・流入は、熊本市が54%、菊池市・菊陽町・大津町の3市町で33%である。
- ・流出は、熊本市が60%、菊池市・菊陽町・大津町の3市町で29%である。

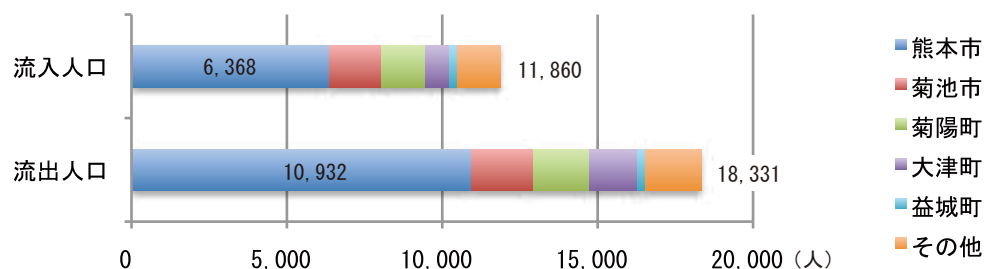


図. 流出入人口

(2) 通勤・通学

●市内に常住する自宅外従業者・通学者の7割が市外へ通っている。

- ・市内に常住する15歳以上の自宅外従業・通学者のうち72%の18,331人が市外に流出している。
- ・市内に従業・通学する15歳以上の自宅外従業・通学者のうち61%の12,057人が市外から流入している。
- ・従業・通学の交通手段は、自動車のみでの移動の割合が大きく、市内→市内は68%、市内→市外は70%、市外→市内は84%である。市外からの流入者が特に自動車への依存度が高い。

表. 15歳以上自宅外就業者・通学者数

(人)

	常住地による			従業地・通学地による	
	総数 A	自市	他市	総数 A	市外に常住
総数 B	25,498	7,163	18,331	19,671	12,057
総数Aに対する割合	100%	28%	72%	100%	61%
うち自動車のみで移動	17,758	4,886	12,872	15,270	10,184
総数Bに対する割合	70%	68%	70%	78%	84%

(3) パーソントリップ

●菊陽町へのトリップはほぼ自家用車に依存している。

- ・(H27年調査調査の公表待ち)

(4) 事業所数と従業者数

- 事業所数、従業者数ともに減少。
- 従業者数で見ると、製造業のシェアが高く伸びている。次いで医療・福祉が好調。

- ・卸・小売業の従業者数は減少。
- ・宿泊業、飲食サービス業、情報通信、農業、林業、漁業の従業者数が増加。

(5) 都市機能の分布と
今後の施設整備計画

- 市南部の市街化区域にスーパーやクリニック等が集積している。

- ・分庁方式による庁舎2ヶ所と支所2ヶ所があり、その周辺に文化施設等が集積している。
- ・隣接する菊陽町に店舗面積4万㎡規模のゆめタウンが立地している。

表. 事業所数、従業者数の推移

	H18	H24
事業所数	1,365	1,347
従業者数(人)	17,641	17,407
AB 農業、林業、漁業	119	260
C 鉱業、採石業、砂利採取業	-	-
D 建設業	1,255	1,250
E 製造業	5,282	5,873
F 電気・ガス・熱供給・水道業	69	20
G 情報通信業	48	120
H 運輸業、郵便業	753	539
I 卸売業、小売業	2,722	2,539
J 金融業、保険業	117	126
K 不動産業、物品賃貸業	214	290
L 学術研究、専門・技術サービス業		455
M 宿泊業、飲食サービス業	668	885
N 生活関連サービス業、娯楽業		483
O 教育、学習支援業	1,204	515
P 医療、福祉	2,853	2,995
Q 複合サービス事業	121	99
R サービス業(他に分類されないもの)	2,216	958

H18は事業所・企業統計調査、H24は経済センサス
(公務を除く)

- 御代志駅周辺地区を市の核として整備する。
- 分庁方式を解消し合志庁舎に集約する。

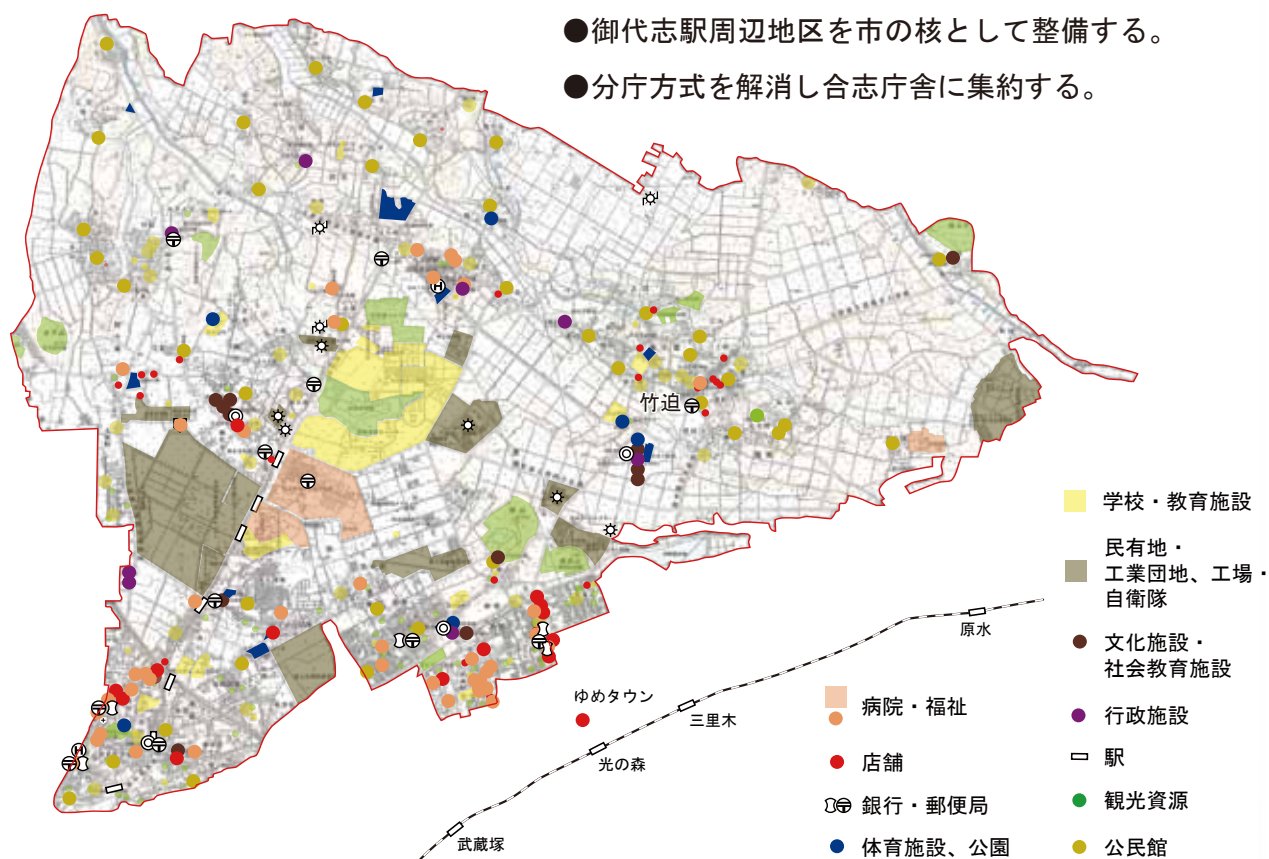


図. 都市機能の分布

3-1. 路線の現状

(1) 路線バス

●合志市内の路線バスは2つの主要ルートがあり、1日100便以上が運行している。

- ・堀川から国道387号を通り御代志、辻久保、菊池方面に北上するルートは、平日1日130便以上運行している。堀川から、武蔵ヶ丘北口を経由し下群もしくは杉並台団地へのルートは平日1日110～120便が運行している。堀川は平日1日245便が運行する結節拠点である。

(2) 電鉄

●熊本市内へのアクセスとして、御代志駅を1日92便が発着している。

- ・御代志から熊本市中心部に隣接する藤崎宮前まで直通便があり（一部北熊本止）、北熊本からJRに接続する上熊本に乗り入れている。（本来、上熊本が本線で藤崎宮前が支線）
- ・早朝、深夜の運行が始まった。

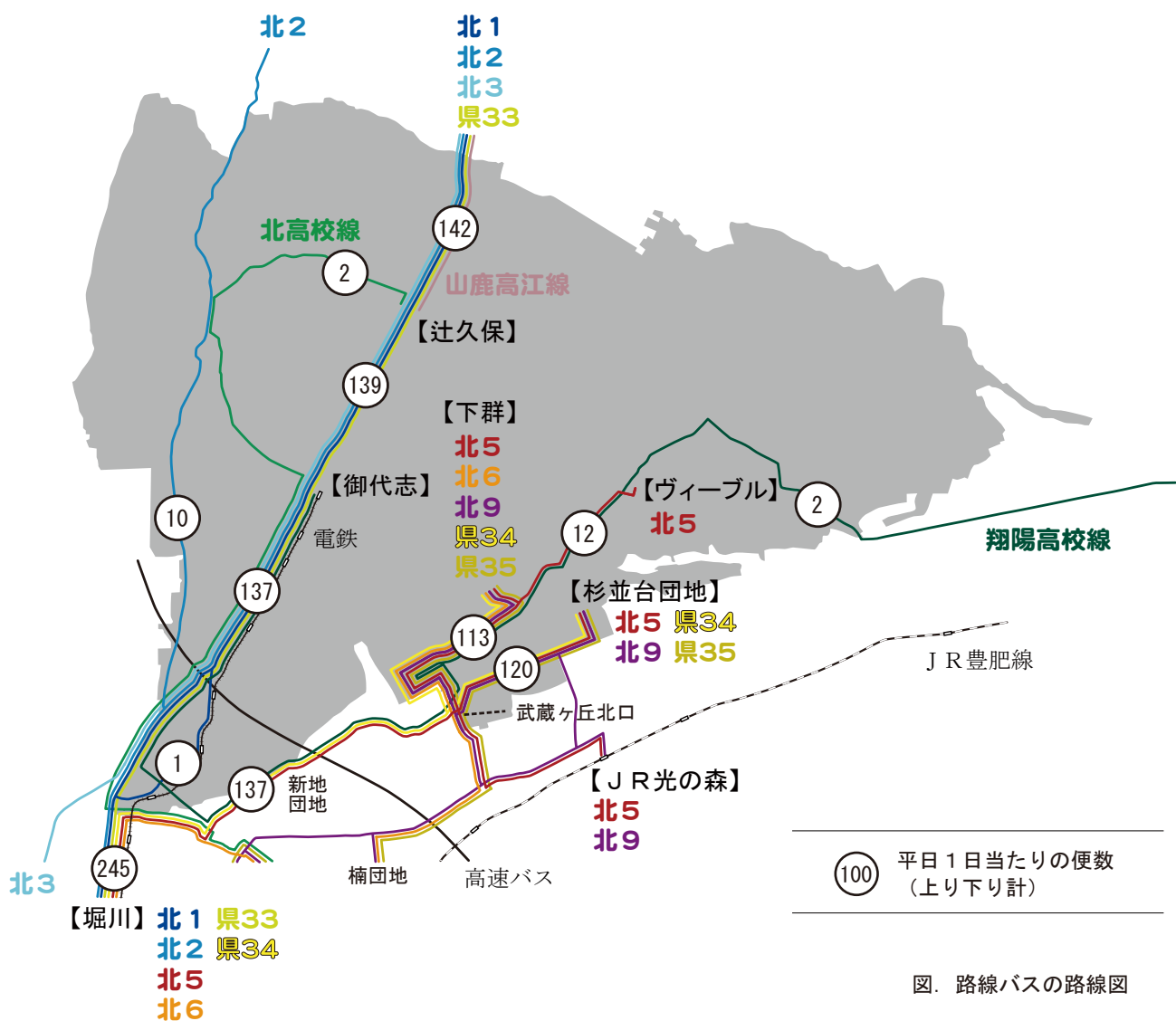


図. 路線バスの路線図

(3) コミュニティバス・乗合タクシー

●レター2路線が毎日、循環バス2路線と乗合タクシー3路線が週3日運行している。

- ・レターバスは毎日運行。辻久保発着の左回りと右回りを平日各6便、土日祝各5便運行(朝の1便が運休)。
菊陽町の光の森に乗り入れており、1周33.4km、1時間30分の路線である。

- ・循環バス2路線、乗合タクシー3路線は、週3日(火・木・土)運行。
- ・循環バスは、旧町の福祉バスの流れを継承しており、高齢者の利用が多い。
- ・乗合タクシーは、平成23年にバス車両からタクシー車両に移行した。

- ・ユーパレス弁天～上須屋～再春荘病院は、路線が重複傾向にある。
国道387号は便数の多いバス路線とも重複している。



図. コミュニティバス等の路線図

3-2. 人口カバー率

(1) 定義

バス停と鉄道駅からの「距離」によって、以下の通り地域を定義する。

- 空白地域・・・ ● バス停及び鉄道駅から直線距離で半径 1,000m 超のエリア
- 不便地域・・・ ● バス停から直線距離で半径 500m 超 1,000m 以下のエリア
- うち、熊本市内にあるバス停の影響下にあるエリア
- 準便利地域・・・ ● バス停から直線距離で半径 500m 以下のエリア
- うち、熊本市内にあるバス停の影響下にあるエリア
- 便利地域・・・ ● 1 日 100 便以上運行しているバス停から直線距離で半径 300m 以下のエリア



図. 路線バス等のカバー率

(2) 人口カバー率

- コミュニティバス等を運営することでバス停から 500m 超の人口は 5%未満となり、距離的な課題は一定の成果を得ている

・路線バス等のみの場合は不便地域及び空白地域の人口は 27.1%を占めるが、コミュニティバス等の運行により 5%にまで解消された。

●モビリティの向上と即時的なサービス提供が課題

- ・熊本市への移動については乗り継ぎによるモビリティを確保することが課題である。
- ・また、今後は、利便性を向上させるための即時性を確保することが課題である。



路線バス等とコミュニティバス等のカバー率

3-3. コミュニティバス等の実績

(1) 取組の経緯

●長い時間と検証を重ねて、現在の体系を形成してきた。

- ・平成 18 年に循環バス運行開始。
- ・平成 21 年に大規模な実証実験を実施。
- ・平成 24 年に現在の体系の原型を確立し、運行を継続している。

年度	月	レターバス	循環バス		乗合タクシー		
			須屋線	日向・新迫線	合生・上生線	合生・御代志線	後川辺線
H18	4月		循環バス運行開始 A～Eコース				
H19			A～Gコース				
H20			A～Fコース				
H21			A～Fコース				
		環状バス実証実験 左回り／右回り	温泉直行バス実証実験 ①～③コース		乗合タクシー実証実験 ①～⑩コース		
H22			温泉に向かう循環バスとして A～Fコースを再編		実証実験 ①～④コース		
	10月	レターバス導入 ラッピング 1日16便	レターバス導入に伴いA～Eコースに再編(全線バス車両)				
			Cコース 月・水・土 往2復2	Dコース 火・木・土 往2復2	Aコース 月・木・日 往2復3	Bコース 火・金・日 往2復2	Eコース 水・金 往3復3
	12月	ダイヤ改正 (渋滞解消)					
H23	7月	10便に減便 (早朝最終廃止)	須屋線	日向・新迫線	合生・上生線	合生・御代志線	後川辺線
	8月			Eから今町追加	タクシー車両へ移行		
			水・金・日	御代志中止	火・木・土	火・木・土	火・木・土
	12月			日向記念碑前新設			
	3月		南陽新設				
H24	7月	12便に増便 (復路に配慮)	火・木・土		往1復2		
H25							
H26							
H27	4月	バスロケ導入	レターに接続				
	距離	33.4km	往17.7km 復19.0km	22.5km	往18.4km 復17.7km	17.2km	往14.8km 復8.1km
	便数	左6右6 *1	往2復2	往2復2	往1復2 *2	往2復2	往2復2 *3
	車両	小型バス(低床)	小型バス	小型バス	乗用タイプ	ワゴンタイプ	乗用タイプ
	曜日	毎日	火・木・土	火・木・土	火・木・土	火・木・土	火・木・土

*1 左回り1便は路線短縮／土日祝は1便運休 *2 復路は路線短縮 *3 復路1便は路線短縮

●利用促進策に取り組んできた。

①広報、啓発活動

説明会やシンポジウムの開催、事前告知、ポスター作成、体験乗車等を実施している。

②人材育成

市窓口職員研修、サポーター養成等を実施している。

③サービス

定期券やクーポン券の発行、時刻表の作成、P & R 無料開放等を実施している。

④調査等

OD調査を毎年実施している。必要に応じてアンケート等を実施している。

表. 利用促進策の取組経緯

年度	改善策の主な流れ	利用推進策の取組
H21	実証実験	P & R実証実験 実証実験説明会 市役所窓口職員研修 ポスターパンフレット類の作成 総合時刻表の作成
H22	レターバス導入 循環バス 5 路線	弁天カード（定期券）発行 啓発活動 説明会 体験乗車 P & R 無料開放 バス停整備
H23	循環バス 3 路線に タクシー車両導入	循環バスにタクシー車両導入の告知 おでかけサポーターの養成 マイ時刻表の作成支援
H24		市民シンポジウム レターバス車内有料広告募集 マイ時刻表の作成支援
H25		須屋地区アンケート
H26		運賃アンケート クーポン付回数券発行
H27	運賃値上げ	バスロケ導入 網形形成計画策定

(2) 経営

●利用客数はレターバスと循環バス須屋線が好調。

●補填額は全路線で増額傾向にある。

- ・レターバスは、乗降者数増加、収支率アップの傾向だが、補填額が H25 から H26 にかけて増額している。
- ・循環バスの須屋線は乗降者数・収支率が上昇傾向、逆に日向新迫線は下降傾向。
- ・乗合タクシーは、合生・上生線の乗降者数が増加傾向にある以外は、悪化傾向にある。

表. 路線別経営指標

		輸送人員推計(人)			収支率(%)			補填額(千円)		
		H24	H25	H26	H24	H25	H26	H24	H25	H26
レターバス		64,614	75,768	80,087	20.1	20.2	22.0	18,687	17,615	21,310
循環バス	須屋線	3,449	3,842	4,106	10.8	12.2	12.3	2,832	2,755	2,981
	日向新迫線	5,091	4,427	4,071	10.7	11.5	9.9	3,480	3,407	3,756
乗合タクシー	合生・上生線	765	944	982	2.4	2.9	2.9	2,583	2,573	2,656
	合生・御代志線	3,511	3,197	2,558	9.4	7.3	5.5	3,303	3,766	3,946
	後川辺線	1,442	1,430	972	6.3	5.8	4.9	2,099	2,315	2,374
計		78,872	89,608	92,776	16.6	16.9	16.3	32,984	32,431	37,023

3-3. コミュニティバス等の実績

(3) レターバス、循環バス、乗合タクシー別の利用状況（平成26年度実績より）

●レターバス

○左回りと右回りで同様の傾向がみられるのは、

- ・女性が75～78%の利用
- ・利用する曜日はほぼ均一な構成
- ・利用目的は買物が42～46%で最も高く、訪問施設はゆめタウン光の森が40～41%で最も高い。
- ・免許は65～70%が持っていない。

○右回りは高校生が13%と左回りの7%に比べて割合が高くなっている。

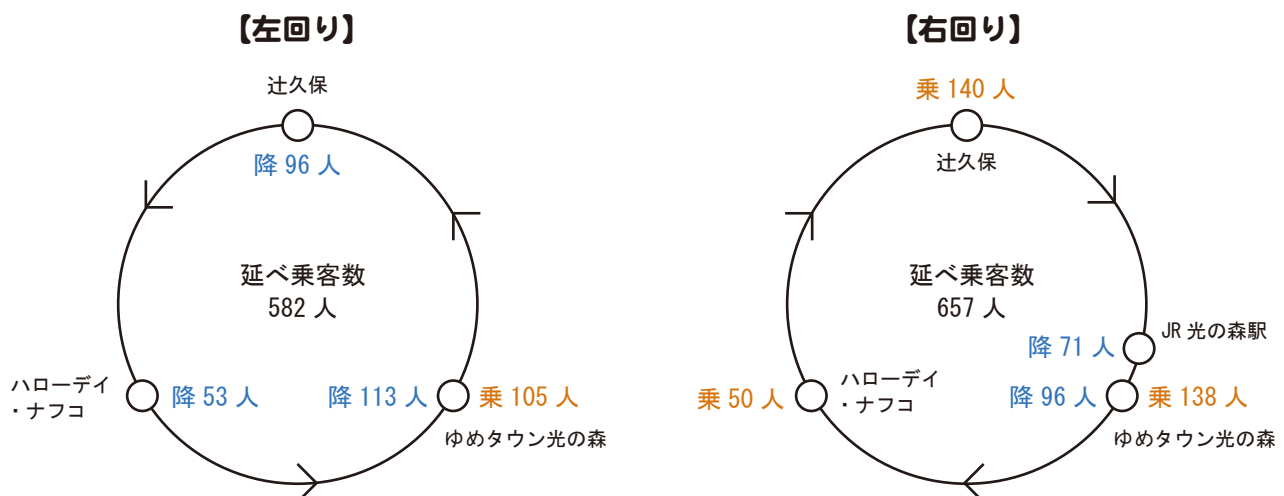
○右回りの市外居住者の利用が30%と左回りの19%に比べて高い。これは菊池市からの中学・高校生が辻久保で乗り換えてゆめタウン光の森に向かった影響が大きい。

○右回りでJR光の森駅を利用目的とする割合は9%であり、左回りの3%に比べて高い。

これはOD調査で右回り利用者がJR光の森駅で多く降車したことに一致する。

○右回りで1年以内の利用開始が35%と左回りの21%に比べて高い。これも中学・高校生の動きが少なからず影響していると思われる。

50人以上の乗車もしくは降車があったバス停（調査期間5日間）



●循環バス

○須屋線は、80 代以上及び須屋地区居住者を中心に温泉利用に特化し、7 割が週 1 回以上利用している。比較的近距離で利用されている。

(利用者の 70%が女性、77%が市内居住者の利用、80 歳以上が全体の 60%を占め、70 歳以上になると 91%を占める。火曜日の利用が多く 45%、温泉利用が 72%で最も高く、老人憩の家とユープレス弁天の利用で 87%を占める。免許は 88%が無し、送迎は 76%が無し、1 年以内の新規利用者は 19%である。)

○日向・新迫線は、70 代を中心に地域に根付いた利用で、温泉利用の傾向が強いが、別の用事にも曜日に関係なく頻繁に利用されている。利用者の絶対数は須屋線に比べてやや少なが、ほぼ週 1 回は利用している。近距離から遠距離まで、路線沿線で広く利用されている。

(利用者の 87%が女性、市内居住者の利用が 100%、80 歳以上は全体の 37%だが、70 歳以上になると 88%を占める。週 1 回以上の利用が 100%、曜日は火・木・土ではほぼ 1/3 ずつ、温泉利用は 60%で須屋線よりやや低く、老人憩の家とユープレス弁天の利用で 69%、残り約 1/3 は別の施設を利用している。免許は 93%が無し、送迎は 82%が無しで、須屋線より移動のための環境はよくない、1 年以内の新規利用者は 30%と須屋線より高い。)

●乗合タクシー

○合生・上生線は、86%が女性の利用、80 歳以上が 41%、70 代を含むと 88%、利用目的は買物が 33%、食事等が 29%である。

○合生・御代志線は、82%が女性の利用、80 歳以上が 69%、70 代を含むと 84%、利用目的は手続きが 30%、買物が 22%である。

○後川辺線は、94%が女性の利用、80 歳以上が 43%、70 代を含むと 76%、利用目的は買物が 43%、食事が 37%である。泗水と永江方面を使い分けている。

○合生・上生線と後川辺線は類似した傾向だが、後川辺線がより女性と買物に傾斜している。合生・御代志線は 80 歳以上の高齢者が手続きに使う傾向にある。

3-4. 利用者の意向

アンケート、ヒアリング、協議会・部会の意見による利用者の意向を整理する。

表. 利用者の意向

	ライフスタイル	公共交通以外の交通手段		
小・中学生	・ 休日に光の森へ	・		
高校生	・ 市外への通学 ・ 支援学校、高専	・ 送迎		
大学生	・ 熊本市への通学 （この世代の人口は減少する）	・ 原付		
子育て中世代 （概ね 20～40 代）	・ 育児に追われている ・ 出かける時は親 2 人じゃないとダメ ・ 店は使い分けている ・ 光の森は月数回（あまり行かない）	・ 車ばかり（子どもの荷物が多いので） ・ 車は 1 家に 2 台ある、通勤も車		
子育て卒業世代 （概ね 50～60 代）	・ 買物は、近所、熊本市内で済ませて、 特別なものを光の森で ・ 色々なところに出かける	・ 車 ・ 自転車で十分 ・ 特別な時には家人の送迎		
元気高齢者 （概ね 70 代）	・ 買物は近所で ・ 公民館等の利用 ・ 光の森にも行くがハローデイ規模が適 ・ 温泉へ	・ 車（バスは時間がかかる） ・ 徒歩、自転車、バイク		
ご隠居高齢者 （概ね 80 代以上）	・ 足が悪いので遠出は無理 ・ 買物は近所で ・ 病院、温泉へ	・ バス停までも歩けないのでバイクは重宝 ・ 押し車や杖が必需 ・ 施設送迎		
身障者	・	・		
共 通				

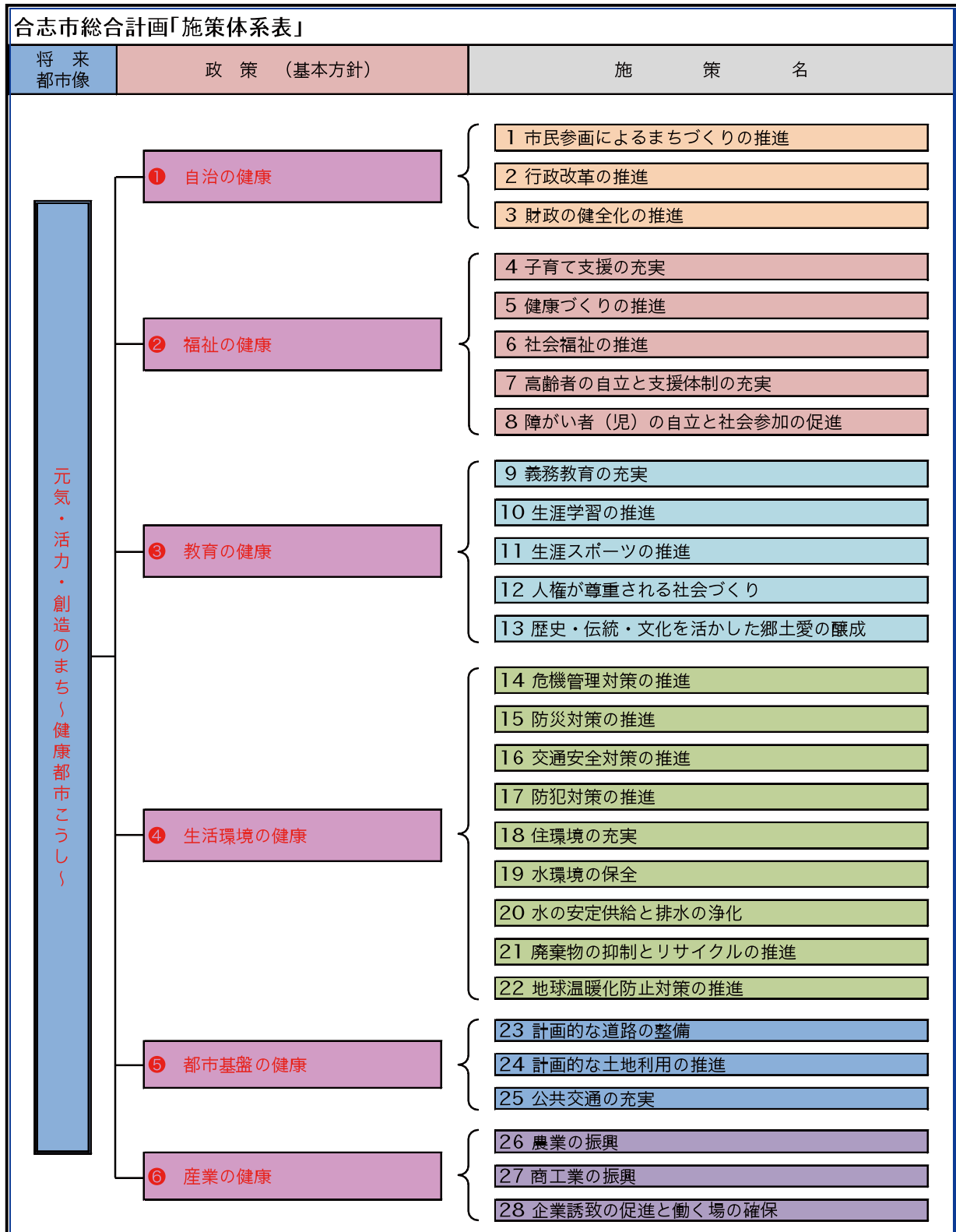
(作業追加中)

公共交通の利用	公共交通の利用に向けて
・ 習い事でコミュニティバスの利用例あり	・ 習い事でコミュニティバスの利用例あり
・ 休日にレターバスで光の森へ (菊池市方面から辻久保で乗り換えも) ・ 通学のほか、部活遠征等で光の森駅利用 ・ 支援学校の生徒が1週間に1回の帰宅で光の森駅利用	・ 通学への対応 (朝は時間が集中するので対応可能だが、 時間が分散する夕方の帰宅時対応が課題)
・ J Rは武蔵塚駅も利用 ・ 駅まで送迎もしくは原付	・ 通勤、夜間帰宅への対応 ・ 親子での乗車もあり、コミュニティバスに関する 転入者からの問い合わせもあり ・ 幼稚園バスを利用している
・ 全く利用しない ・ バス停が近いのでたすかっている ・ 飲み方は日は乗り合って御代志駅まで ・ 親が来る時に駅まで迎えに行く	・ 次のターゲットとして情報発信の強化
・ ペーパードライバーなのでバスに乗る ・ シルバーパスは重宝	・ 車から公共交通にシフトする切っ掛けづくり
・ バス停が近いので乗る(目的は限定的な利用) ・ バスに乗らない(車、徒歩) ・ レターバス等のことは知らない	・ 限定的な目的への対応 ・ バス車両とタクシー車両の使い分け ・ お客様情報を活かした、介助から介護的な支援へ (法的な制限あり)
・ レターバス運航日にほぼ温泉に行く ・ 利用は温泉か病院 ・ 身体的にバスに乗れず、タクシー利用せざるを得ない	・ 低床車両への更新 ・ 手助け、声かけのマナーに関するドライバー研修
・ 循環バスは車椅子で乗れない	

4-1. 合志市総合計画

(1) 総合計画（平成28年度～平成35年度）

都市将来像として「元気・活力・創造のあるまち～健康都市こうし～」と設定した。



- ・政策（基本方針）Ⅳ：生活環境の健康
 - ▶ 施策名：交通安全対策の推進
- ・政策（基本方針）Ⅴ：都市基盤の健康
 - ▶ 施策名：計画的な道路の整備
 - ▶ 施策名：計画的な土地利用の推進
 - ▶ 施策名：公共交通の充実

成果指標 A：公共交通機関を利用している人の割合

平成 26 年度 69.0%→平成 31 年度 71.0%

成果指標 B：公共交通機関を使った市内外への移動での乗換え乗り継ぎが

円滑にできていると思う市民の割合

平成 26 年度 43.9%→平成 31 年度 48.0%

平成28年度合志市経営方針

総合計画第 3 期基本計画の体系に基づく 28 施策について、最重点施策及び重点施策を以下のとおり設定した。

なお、地方創生に関連する各種事業については、施策の優先度に関わらず全庁的な取組として優先的に取り組むものとして位置づける。

最重点施策

- ①財政の健全化
- ②健康づくりの推進
- ③計画的な土地利用の推進

重点施策

- ①市民参画によるまちづくりの推進
- ②行政改革の推進
- ③子育て支援の充実
- ④高齢者の自立と支援体制の充実
- ⑤義務教育の充実
- ⑥防災対策の推進
- ⑦廃棄物の抑制とリサイクルの推進
- ⑧農業の進行
- ⑨商工業の振興

4-3. 合志市人口ビジョン

合志市人口ビジョン（平成27年10月）

①目指すべき将来の方向

全国より約10年早く人口減少の局面に入っている熊本県にあって、本市の人口は今後も緩やかな増加が続き、2035年あたりをピークに減少に転ずることが予想されています。

人口推移だけをみると、本市にとって人口減少問題は比較的深刻ではないように見えますが、人口のピークアウトは必ず迎え、高齢化は着実に進みつつあります。

また、総人口が増加する状況にあっても、若年層（19歳から24歳）だけは転入数より転出数が上回る社会減となっており、本市で生まれ育った多くの若者が市外に流出しています。

さらに、これまで人口増加の受け皿となってきた市南部地域に点在する新興住宅地は、それぞれ同世代の住民が多く住んでいるため、局地的な高齢化が一気に進み、地域の活力やコミュニティが低下すること考えられます。

そのため、総人口と年齢構成を車の両輪として、適正なバランスを保ち続けることが重要です。

また、熊本県全体から本市をみた場合、熊本都市圏と県北部をつなぐ重要な拠点として、熊本県内から首都圏等への人口流出を防ぐ役割を担っていくことが求められます。

以上のことを踏まえ、国や熊本県、関係市町村等と連携しながら、企業や地域住民等と一体となって活力ある地域社会を創生していくとともに、熊本県の成長エンジンとして地方創生を牽引するため、次の4つの視点により、全ての人が安全に、安心して暮らすことができるまち「健康都市こうし」の実現を目指します。

4つの視点

（１）稼げる地域産業をつくる

本市の雇用や産業付加価値を中心的に支えている製造業や重要な基幹産業である農業など、現在の地域産業のさらなる強化を図るとともに、環境やヘルスケア、デジタルコンテンツなど今後成長が見込まれる新たな産業を地域に呼び込み、産業の多様化と異業種間連携等によるイノベーションを創出し、地域産業の稼ぐ力の向上を目指します。

（２）合志市への新しいひとの流れをつくる

地域の次世代を担う若者の流出を防ぐため、市内若しくは通勤圏内への就業を高めるとともに、ＵターンやＩターンなど市外からの人材を受け入れる環境づくりを推進します。

また、豊かな農業や広大な公園施設、温泉や公共交通機関など、地域の観光資源を有機的に結びつけ、関係市町村等とも連携しながら、交流人口の拡大を目指します。

（３）市民の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

若い世代の結婚、出産、子育ての希望を実現するため、行政、事業主、地域社会等が一体となって、子どもの健やかな成長と子どもを産み育てられるまちづくりを目指します。

（４）暮らしに満足し、住み続けたい地域をつくる

農地が広がる市北部地域と市街化が進む市南部地域、市の全体面積の約 1 割を占める国・県有地など本市の土地利用に関する特性を踏まえながら、にぎわいを創出するまちづくりを積極的に進めるとともに、人口減少・高齢化社会や変化し続ける地域コミュニティなどに柔軟に対応し、地域住民の豊かな暮らしの実現を目指します。

②人口の将来展望

国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」では、将来にわたって「活力ある日本社会」を維持するため、合計特殊出生率が 2030 年までに 1.8、2040 年頃までに 2.07 に向上し、2060 年に 1 億人程度の人口を確保することを想定しています。

また、熊本県の「熊本県人口ビジョン」では、合計特殊出生率が 2030 年までに 2.0、2040 年までに 2.1 に向上し、人口の社会減を 2020 年までに現在の半分程度に縮小し、2060 年の人口が 144.4 万人となることを見込んでいます。（社人研の推計より約 26.8 万人の減少を抑制）

本市においては、「1. 目指すべき将来の方向」にかかげた 4 つの視点に基づき施策を展開し、地方創生が実現された場合の人口の将来展望は次のとおりです。

本市の 2060 年の人口は 68,000 人で、2035 年あたりに迎える人口ピークの水準を維持し続けている。（社人研の推計より約 11,800 人増加）

- （１）合計特殊出生率は、2030 年までに 2.1 に上昇し、その後は 2.1 で推移する。
- （２）本市で生まれ育った若者（15 歳から 24 歳）の人口流出は、2040 年までに現在の半分程度まで縮小する。
- （３）生産年齢人口の社会増減が転入超過を維持している。

4-4. 合志市都市計画マスタープラン

合志市都市計画マスタープラン2008（平成20年）

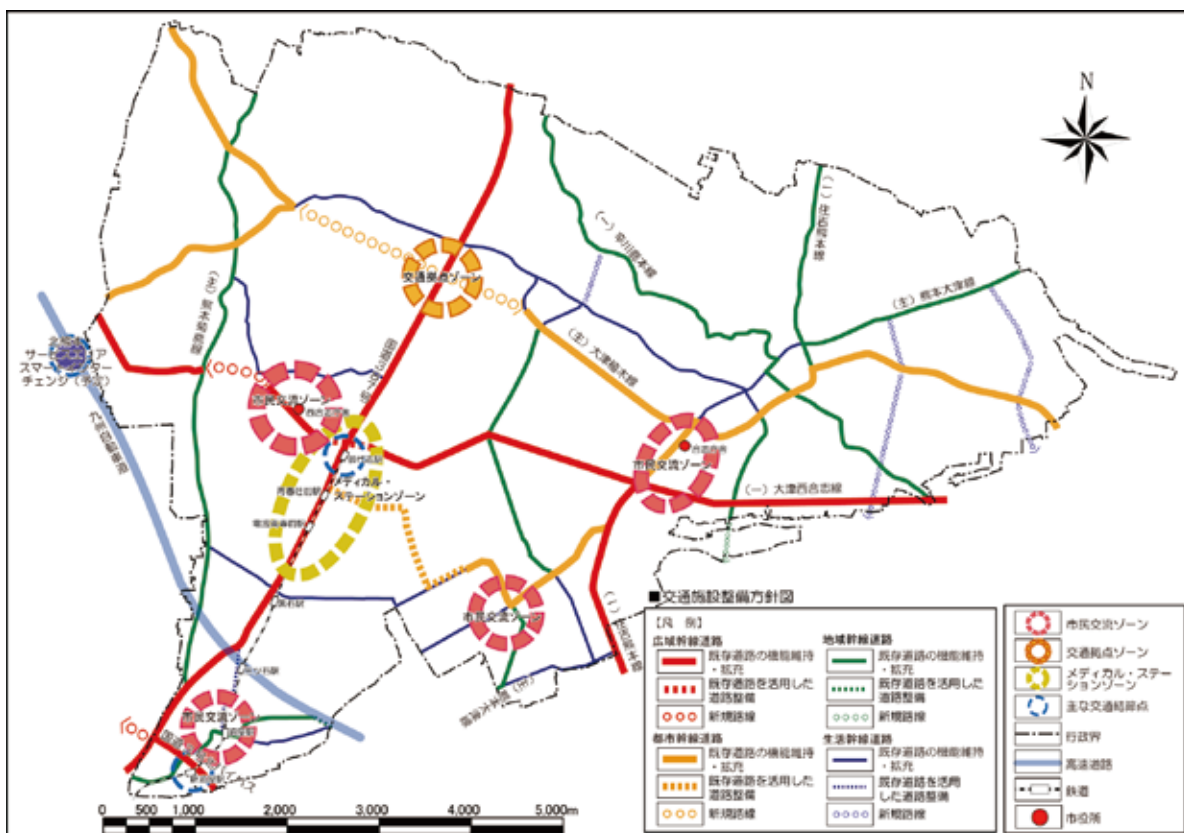
交通施設整備の基本方針

- ①都市間連携を強化する広域交通体系の構築
- ②生活や産業を支える地域間交通ネットワークの構築
- ③公共交通施設等の利便性の向上と利用促進

公共交通施設の整備方針

鉄道：交通結節となる主要駅は、自家用車やバス、自転車等と鉄道のスムーズな乗り換えや円滑な交通処理を行うため、駅広場や駐車場、自転車駐車場（駐輪場）等の整備などによる交通結節機能の強化を推進し、公共交通の利用促進を図ります。また、熊本市中心部との連携強化を図るため、熊本市電と熊本電気鉄道との連結を推進します。

バス：市内の道路ネットワークの構築に伴って、熊本電気鉄道やＪＲの各駅と連携したバス路線の拡大に努めます。福祉施設への循環バスについては、市民への周知に努めるとともに、路線や便数の見直しなどによる利便性を向上し、高齢者や障害者が気軽に利用できる公共交通として充実を図ります。



- ・交通拠点ゾーン：辻久保
- ・主な交通結節点：御代志、（北熊本サービスエリア（予定））
- ・市民交流ゾーン：合志庁舎周辺、西合志庁舎周辺、須屋支所周辺、泉ヶ丘支所周辺

交通施設整備方針図

合志市重点区域土地利用計画（平成24年3月）

都市構造イメージ

- ・階層型の「多極集中」の都市構造を目指す。

- ・最寄品の買物ができる

商業施設を核に徒歩

で利用できる圏域を

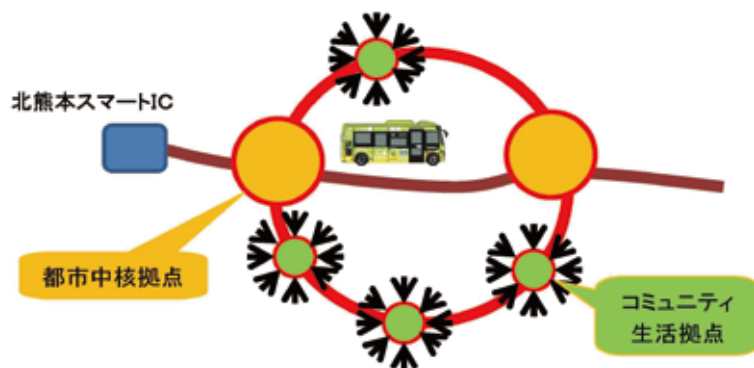
想定した「コミュニティ生活拠点」と、熊本

都市圏や広域観光ル

ート上の交流拠点を

想定した「都市中核拠

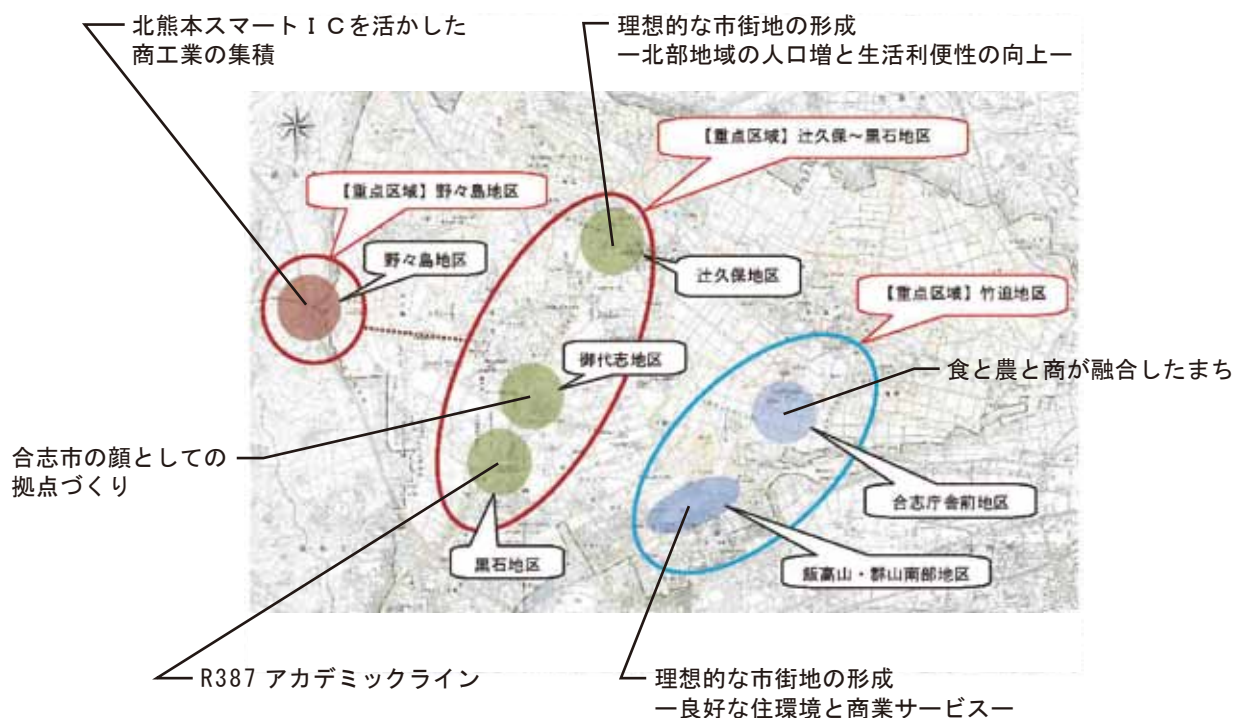
点」を設ける。



都市構造イメージ

重点地区

- ・3つの重点土地利用区域の中で、特に重要となる拠点地区（6地区）を定める。



重点土地利用区域と重点地区の配置

「各拠点地区の土地利用イメージ」における「コンセプト」を併記

5-1. まちづくりの方向性と公共交通の役割

(1) 地域が目指す将来像

総合計画では将来都市像を

「元気・活力・創造のまち ～健康都市こうし～」

と定め、政策面では「自治の健康」「福祉の健康」「教育の健康」「生活環境の健康」「都市基盤の健康」「産業の健康」を目指す。

(2) まちづくりの方向性

以下、今後立案予定の「立地適性化計画」による部分もあるが、来るべき人口減少社会に向けた都市構造の改革を進めるべく、多極連携都市の実現にむけた方向性を示す。

*** 都市機能を集積させる拠点と住宅を集積させる拠点を公共交通で結ぶ。**

その都市形成のプロセスを市民とともに進める。

①都市機能の集積を促進し、拠点性を明確にする。

- ・ 拠点ごとの役割を明確にする。つまり集積すべき主要な機能を明らかにする。
- ・ 商業機能（買物場所）のあり方について方針を定める。
- ・ 既存の公共施設は適性な運用を図り有効活用する。また新規整備は拠点性に留意した立地を図り今後の分散的な開発は抑制する。

②住環境の質の向上を目指す。

- ・ 人口が伸びている背景にある集落内開発の住宅供給に対して、現状での集積度の状況を勘案した居住促進エリアの誘導策を講じる。
- ・ 住環境の向上に資する環境誘導策を図る。
- ・ 古い団地では人口減少の兆しが見えてきているためコミュニティの維持に留意し、空き家等の既存の地域資源を有効に活用する。

③交通ネットワークを形成する。

- ・ 多極連携都市の前提となる、拠点間を結ぶ交通ネットワークを形成する。
- ・ 自動車から公共交通への移行を促し、目指すべき都市構造の実現を図る。

④市民参加型の仕組みをつくる。

- ・ これからのまちづくりには、市民の理解と参加が必要不可欠であり、積極的に官民協働の場を創出する。
- ・ 公共交通施策においても、市民が公共交通に関連した取組や情報に触れられる機会を増やすよう努め、市民の公共交通に対する愛着を醸成する。

(3) 公共交通が果たすべき役割**①市民の権利としての移動手段となる**

- ・市内外を問わず生活圏における移動及びグローバルにつながる移動を可能にする。
- ・高齢者や身障者に対する福祉的なサービス及び学生や生徒、交通空白地域及び不便地域に居住している車の運転のできない地域住民へのサービスを提供する。
- ・多様な交通手段、情報技術（バスロケーションシステム、IT カード、ICT による予約・運行システム等）を用いたサービスの導入、道路の交通規制からマナーアップまで含めた公共交通優先の環境整備等により、効率的な移動方法を提供する。

②市民生活を支える基盤装置となる

- ・本市の都市規模の特性として、公共交通を利用する安心感や喜び等を市民が実感し、特に高齢者等に対する福祉的な対応を行う。
- ・日常生活はもとより、非日常的な事態にも貴重な輸送インフラとして機能する。
- ・将来にわたって安定したサービス供給を行う。

③にぎわいや健康増進につながる新たな行動（アクティビティ）を誘発する

- ・高齢者や子育て世代はもとより市民の外出を支援することで交流の機会を増やすとともに、健康都市の実現に向けた行動を支援する。
- ・歩いてくらせる魅力的な都市を実現するため、必ずしも車社会ではない、公共交通を利用した日常生活を可能にする。

④環境にやさしい社会環境を形成する

- ・交通事故の低減など社会環境における交通の安全性を高める。
- ・CO2 の削減や消費エネルギーの低減、渋滞解消など自然環境や経済環境への影響を低減する。

⑤コンパクトシティ＝目指すべき都市像を実現する

- ・計画的な土地利用の推進、多核連携都市の形成、都市機能と居住地の誘導、既存資源の有効活用を促すための交通ネットワークの形成により、目指すべき都市像を実現する。

5-1. まちづくりの方向性と公共交通の役割

(3) 多極連携都市のイメージ

①御代志周辺地区の開発

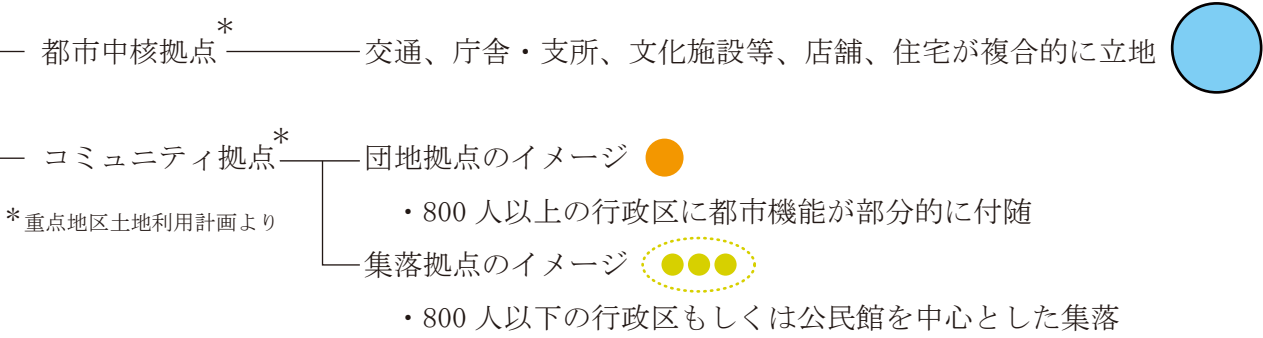
本市の中心的な核として整備する。
バスターミナルを整備し公共交通の
拠点とする。



御代志地区の整備イメージ（合志市重点区域土地利用計画）

②多極連携を想定した「都市中核拠点」と「コミュニティ生活拠点」の設定

重点地区土地利用計画より都市中核拠点とコミュニティ生活拠点を設定する。



③公共交通の機能分担

交通手段別に期待される機能と輸送容量のバランスを図る。

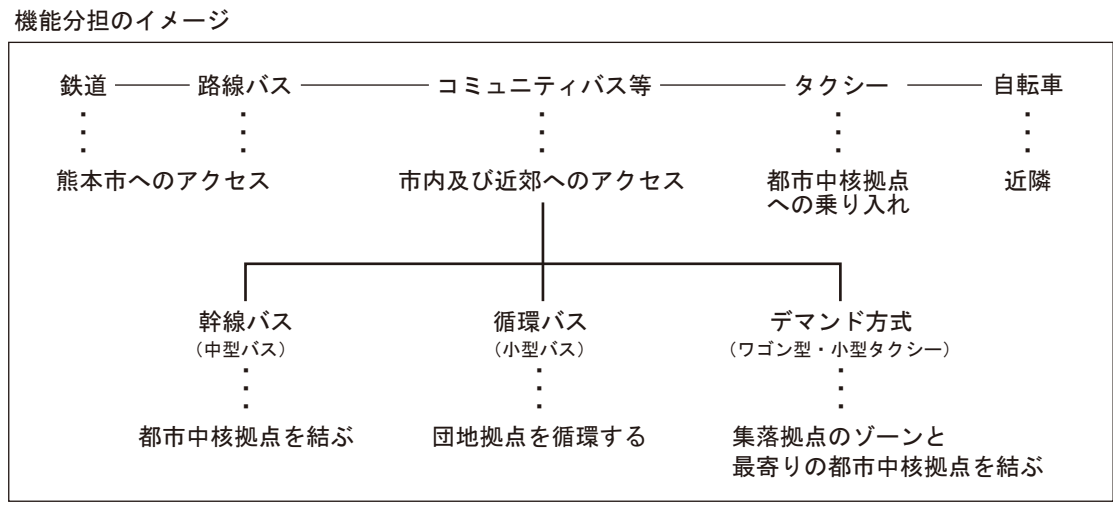


表. 都市中核拠点の想定と機能イメージ

都市中核拠点	交通	庁舎・支所	施設	店舗
辻久保	交通拠点ゾーン* ターミナル	—	(誘致)	コンビニ(小規模店舗誘致)
御代志	主な交通結節点* 御代志駅	—	(御代志開発)	コンビニ(小規模店舗誘致)
西合志庁舎	御代志地区開発までの ターミナル	西合志庁舎 跡地利用	郷土資料館	小規模スーパー
合志庁舎・ヴィーブル	ターミナル	合志庁舎	ヴィーブル	(小規模店舗誘致)
上須屋	高速バス停	—	妙泉寺公園 体育館	ロードサイド店 大規模店舗
須屋	電鉄須屋駅	須屋支所	市民センター	中規模スーパー
泉ヶ丘	乗り継ぎ	泉ヶ丘支所	市民センター 体育センター	中規模スーパー
黒石	電鉄黒石駅	—	市民センター	コンビニ(小規模店舗誘致)
ユーパレス弁天	ターミナル	—	温泉・健康施設	物産館・アンテナショップ

*都市マスより

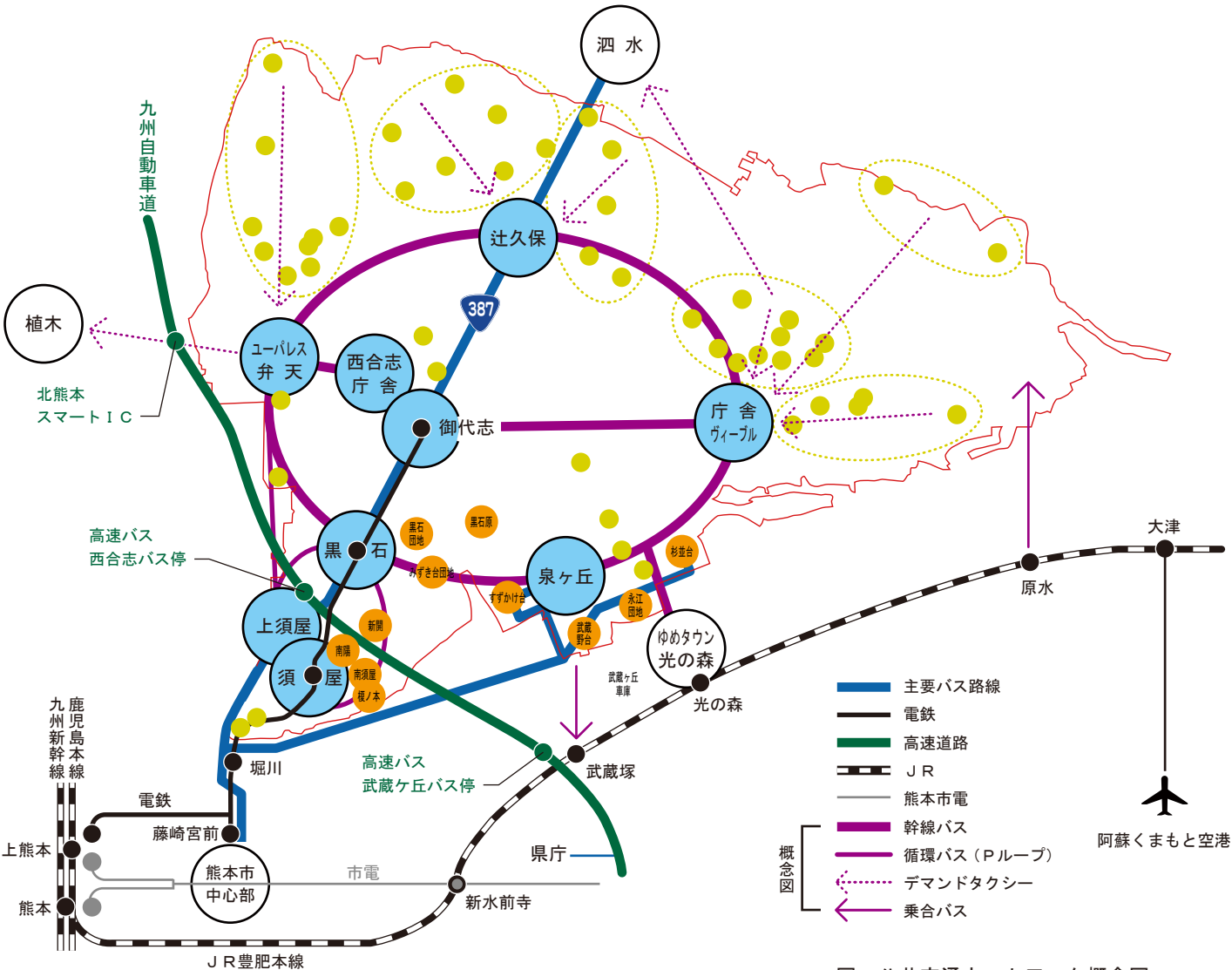


図. 公共交通ネットワーク概念図

5-2. 公共交通の現状と課題

【乗り継ぎを前提とした公共交通網への移行】

- ・「行きたいところがない」という意見について、1つは行きたいと思えるような催事やイベントを通して交流を創出することが必要である（にぎわいの創出）。もう1つは生活圏が市内で完結する訳ではないため、広域的な交通ネットワークの形成が必要である（広域移動手段の確保）。
- ・現在の利用は高齢者が多く、「目的地まで乗り継ぎなしで行きたい」というニーズを尊重しているため、路線が重複傾向にあり、経費拡大の要因のひとつにもなっている。広域も含めて市内の各目的地へのモビリティを高めるには、「乗り継ぎ」を前提としたシステムにシフトすることが望まれる。ひいてはコスト抑制（補填額の削減）とモビリティ向上（多様なルートを選択肢創出）の両立を図る必要がある。
- ・コミュニティバス等に対する市の補填額が増加傾向にあるが、コストの高騰や消費税率アップのほか、路線の重複も要因のひとつと考えられる。また、路線の重複はそれだけ各路線の延長が長いということであり、遅延の要因となっている。遅延問題を解消し定時性を確保する必要がある（遅延要因の解消）、そのためには、渋滞エリアを回避したり（渋滞エリアの回避）、路線延長を短かくし（路線の短縮）「乗り継ぎ」を前提とした路線網にシフトすることが望ましい（乗り継ぎ運行システムの導入）。
- ・但し、「乗り継ぎ」については、高齢者には負担を生じるため様々な支援を講じる必要がある（高齢者に配慮した路線設定）。また、ニーズとしては、乗り継ぎ時の初乗り加算は嫌悪感があるため、ＩＣカードの導入を図り乗り継ぎを円滑に行うためのサービスが期待される（乗り継ぎ券発行による割引運賃）。
- ・「乗り継ぎ」については、産交バスが植木と大津に乗り換え拠点を整備し、路線を改善することを公表している。また、熊本市は御代志を拠点として想定している。

【車内外の環境整備】

- ・レターバスは乗降客数が増加傾向にあり、満員状態がしばしば発生しているため座れないこともあり、路線の細分化による適性な車両規模の配置を検討する必要がある（車両の適性配置）。また、循環バスについては、高齢者の利用が多く、ステップが高いこと、車椅子で乗車できないことが問題になっており、車内環境の改善に努める必要がある（車両の更新）。
- ・車外環境として、バス停での待ち合い環境を改善すべきである（待合スペースの環境整備）。ターミナル拠点については都市機能の集積により多様な用事に対応できる環境が望まれる（乗り継ぎ拠点への機能集積促進）。
- ・平成27年度からバスロケーションシステムの運用を開始した。現段階で携帯電話等からの追跡が可能であるが、さらに位置情報システムによりきめ細かな運行状況に関する情報発信によるサービスの向上が望まれる（バスロケを活用した案内表示）。

【公共交通の新規利用者の開拓（公共交通の分担率を高める）】

- ・北熊本スマートＩＣが開通すれば、さらに車の交通量が増え負荷がかかることが想定される。公共交通への以降を促進し、車の量を減らす必要がある（公共交通への移行促進）。

- ・人口の少ない集落を通る路線での乗降客数の減少は、これまでの固定客の自然減とみられる。また民営タクシーにおいてはコミュニティバス等の運行後売上を落としている。つまり、既存の利用者が公共交通内で手段を変更している状況もうかがわれるため、新たな利用客の発掘に努めることが必要である（利用者の新規開拓）。
- ・熊本市外からの来訪も見受けられるため、今後、市外からの流入拡大と公共交通利用の促進を図ることが必要である（公共交通による来訪者の拡大）。

【市民参加の促進】

- ・市民参加を促進する。例えば、高齢者の乗降に時間がかかる問題では、コンシェルジュの取組の延長で介助ボランティアが同乗する（円滑な乗降のための介助）。
- ・具体的な動きのある高齢者の活動を促すバスによるお出かけ運動を後押しする、車への依存度が高い子育て世代は各自家用車で目的地に集合するのではなく公共交通を使う切っ掛けを提案する（住民運動の活発化）等、多種多様なアイデアを集め具体的な取組として仕掛けていく必要がある（住民参加の機会創出）。

【マナーアップの啓発】

- ・高校生は下校時間に一気に乗車するケースがあり満席になりやすいため、高齢者への席の譲り合いを啓発する（乗客のマナーアップ）。
- ・ドライバーの身障者への声かけはデリケートな部分を含むため、専門的な講習等によるドライバーのスキルアップが望まれる（ドライバーの介助スキルアップ）。
- ・一般ドライバーに対しては、車による無理なバスの追い越しや右折、割り込みなど危険行為について、バス優先の意識を啓発する（一般車両のマナーアップ）。

【情報発信の強化】

- ・情報発信不足がまだまだ否めない。メインターゲットの70代以上の世代には詳細な情報を含め告知に努め（運行内容の周知徹底）、次世代のターゲットになる50代後半から60代には乗るきっかけづくりを提供し、子育て世代には公共バス乗車の経験をさせておくための誘導策が必要である（認知度の向上）。

【経営管理の徹底】

- ・コストの高騰により補填額は増加傾向にあるなか、収支率はレターが20%超、循環バスが10%前後、乗合タクシーは1%以下であるが、もともと福祉バスの経緯を持つ循環バスや、人口の少ない集落へのサービスを前提としている乗合タクシーは一概に評価できない側面もある。路線毎の評価は収支率とは別の手法を検討したり、公営交通全体で収支バランスを図るなどの考え方が必要である（適性な収支バランスの設定）。
- ・平成27年度の運賃改正については、事前調査において、値上げについて85%が許容した。適正運賃を受け入れる土壌があるものと思われ路線再編と同時に運賃の検討も行う必要がある（適正な運賃設定）。
- ・運賃収入だけに固執せず、幅広い収入源の確保を検討する（スポンサー広告収入）。
- ・単純な乗降客数や収支率による評価にとどまらず総合的な視点での事業の見極めが必要である（総合的な経営評価）。

6-1. 地域公共交通の方向性

(1) 公共交通の方向性

課題から、今後の公共交通が目指すべき方向性を示す。

①移動の「選択性」を拡大する

買物、通院、娯楽のほか暮らしの幅を広げるために市内のどこにでも行けるという選択肢を増やす。及び熊本市、菊陽町、菊池市等の生活圏としての市外はもとより広域移動も可能とするようなネットワークの形成を目指す。

②利用の「利便性」を向上させる

第1義的には、利用者が望む行動を時間的に担保できる効率的な運行を目指す。その他、積極的ににぎわいの創出や利用に対するモチベーションを高める取組を通して、安心して使いやすい仕組みづくりを目指す。

③環境の「快適性」を確保する

内的要因として、車体やバス停等のハード面の改善に加え、譲り合いや介助等のソフト面を充実させ心身のバリアを解消することで、心地よく利用できる環境を目指す。

さらに、外的要因として、交通マナーの向上や渋滞緩和策を講じる等により、公共交通の円滑な運行を目指す。

④運営の「持続性」を強化する

市民の足としてニーズに対応した利用の定着を図りながら、継続可能な経営システムへと強化する。

利用を促進するための「情報発信」、ターゲットに適切な情報発信、ターゲットの次世代に対する、子育て世代に経験させておく。

(2) 公共交通の基本方針

基本方針を以下に示す。

①交通弱者をきめ細かく支援する【生活支援】

- ・手続き、買物、病院
- ・通勤・通学
- ・温泉、娯楽 等

②市民の活発な活動を促す【健康・社会教育支援】

- ・運動、散策、お出かけ促進
- ・生涯学習
- ・イベント、催事 等

③社会環境への負荷を低減する【安全確保・環境支援】

- ・交通安全の実現
- ・環境負荷の低減 等

④暮らしやすいライフスタイルを追求する【暮らしの高質化】

- ・子育てしやすい育児環境
- ・充実した老後生活
- ・住みたいまち・行きたいまち 等

⑤健全な運行経営システムを確立する【サステナビリティの確立】

- ・利用促進のための周知活動、情報発信
- ・社会便益と財政負担のバランスを図る 等

7-1. 公共交通の目標と指標

課題、方針から公共交通の目標を定め、数値目標を掲げるための指標を設定する。

目標 1：効率的で快適な公共交通（暮らしやすいまちへ）

暮らしやすいまちの実現に向け、都市機能の集積と魅力的なスポットの配置を促し、施設へのアクセシビリティなどサービスを楽しむ環境を整えるため、効率的で快適な公共交通を目指す。

指標 1：公営交通の乗車客数

公共交通によって新たな行動が起きることが期待されるため、活発な活動の喚起を目指し、公営交通の乗車客数を指標として設定する。

目標 2：市民に親しまれる公共交通（活気のあるまちへ）

活気あるまちの実現に向け、回遊性を誘発し、かつ持続可能な体制づくりにもつなげるため、市民に愛着を持って利用される公共交通を目指す。

指標 2：公営交通の利用経験割合

街の活性化はもとより、都市環境の実現やその持続可能性を担保するために、市民が公共交通への親しみを深めることを目指し、公営交通の利用経験を指標として設定する。

目標 3：安全でエコな公共交通（人と環境に優しいまちへ）

人に優しいまちの実現に向け、安心して安全に移動できる公共交通を目指す。また、環境に優しいまちの実現に向け、自然環境に対する負荷を低減するようなエコな公共交通を目指す。

指標 3：公共交通の利用割合

交通安全の確保や交通負荷の低減、エコな環境の実現には交通量を減らすことが求められ、マイカーから公共交通利用への移行を目指し、公共交通の利用割合を指標として定める。

目標 4：暮らしを提案する公共交通（住んでみたいまち・行ってみたいまちへ）

住んでみたい・行ってみたいと思ってもらえるまちの実現に向け、新たな価値観をもったライフスタイルを提案できるような公共交通を目指す。

指標 4：乗り継ぎの満足度

より成熟した効率的な公共交通サービスを提供するには、乗り継ぎを前提としたシステムに移行することが求められるため、多様な交通手段を乗り継いで目的地に達できることを目指し、乗り継ぎの満足度を指標に設定する。

目標 5：安定経営の公共交通（都市基盤を維持できるまちへ）

生活の基礎となる都市基盤を維持していくことは重要な使命であり、基盤の一部である公共交通を安定的に経営することを目指す。

指標 5：公営交通の財政負担額

財政負担額が、無計画に膨張することなく想定した範囲で収まることを目指し、財政負担額を指標に設定する。

（福祉施策として位置づけた路線は、この限りではない）

7-2. 目標数値の設定

(1) 目標数値の設定

各指標ごとに目標数値を以下のように設定する。

表. 数値目標

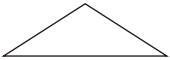
指 標	測定方法
指標 1 : 公営交通の乗車客数	レターバス、循環バス、乗合タクシーの乗車実績による、乗車客数。
指標 2 : 公営交通の利用経験割合	市民アンケートで、レターバス、循環バス、乗合タクシーのいずれかを「利用経験がある」と回答した人の割合。
指標 3 : 公共交通の利用割合	市民アンケートで、公共交通を利用している人の割合。
指標 4 : 乗り継ぎの満足度	市民アンケートで、公共交通を使った市内外への移動での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合。
指標 5 : 公営交通の財政負担額	レターバス、循環バス、乗合タクシーの運営に対する市の補填額。

* アンケート以外は年度単位の集計

現況値	目標値 (平成32年度)	設定根拠
92,776 人 (平成26年度)	10万 人	6年間で8%増加
13.5 % (平成27年度)	16 %	年0.5%の増加
69.0 % (平成26年度)	71.5 %	年0.5%の増加 (総合計画より)
43.9 % (平成26年度)	49 %	年1%の増加 (総合計画より)
37,023 千円 (平成26年度)	37,000 千円	現状を維持する。

8-1. 現状分析から方向性までの流れ

現状分析		課 題
問題点 ・行きたいところがない ・旧合志と旧西合志の横のつながりがない ・介護保険の付添は公共交通利用が条件だが、市外で行けないところがある ・遅延する、乗車時間が長い ・渋滞（特に光の森周辺） ・子どものいたずら（車体を触る） ・一般車の無理な割込、追越 ・乗降ステップが高い （循環は車イス非対応、高齢者はきつい、荷物・杖・ベビーカー） ・便が少ない（帰りの便、夜の便） ・座れない（乗客が増えている、席を譲らない） ・柔らかな（古い）座席は腰に悪い ・バス停の待合環境が悪い ・認知度が低い ・収支率が低い ・空運行（非効率区間）がある ・路線の重複がある ・補填額が増加傾向	対外的な脅威 ・コストの高騰（消費税アップ） ・乗降客数が減少している路線は、固定客の自然減もひとつの要因 ・新たな宅地開発による居住区の分散が進行 ・車生活への依存度が拡大傾向（新たな住宅は駐車場2台完備） ・北熊本スマートインターチェンジ整備による交通負荷の新規発生の懸念 ・レターバスの乗車客数は増加傾向にあるが、公共交通利用の市場規模が不明	○乗り継ぎ運行システムの導入 ・多様なルートを選択肢創出 ・広域移動手段の確保 ・乗り継ぎ券の発行による割引運賃 ○にぎわいの創出 ・行きたいところをつくる ○遅延要因の解消 ・路線の短縮（重複路線の解消） ・渋滞エリアの回避 ・円滑な乗降のための介助 ・一般車両のマナーアップ ○移動時間の短縮 ・最短ルートの選択肢創出 ・高齢者に配慮した路線設定 ○車内環境の充実 ・車両の適性配置、更新 ・乗客のマナーアップ ・ドライバーの介助スキルアップ ○車外環境の整備 ・待合スペースの環境整備 ・乗り継ぎ拠点への機能集積促進 ・バスロケを活用した案内表示 ○情報発信の強化 ・運行内容の周知徹底 ・認知度の向上 ・利用者の新規開拓 ・公共交通による来訪者の拡大 ・公共交通への移行促進 ○自治のポテンシャルの活用 ・住民参加の機会創出 ・住民運動の活性化 ○経営改善 ・補填額の削減 ・適性な運賃、収支バランス、福祉的施策の設定 ・スポンサー広告収入 ・総合的な経営評価
強 み ・運賃が安い（定額） ・バスロケーションシステムの導入 ・レターバスと循環バス須屋線の利用客が増加傾向 ・バス停の人口カバー率は9割以上を達成	チャンス ・人口増、高齢者増 ・公共交通利用運動の兆しがある ・ＩＣカード化の潮流 ・産交バスの乗り継ぎ再編（植木、大津） ・光の森へのトリップが多い	

上位計画	地域の将来像	公共交通の役割	公共交通の方向性
総合計画 「元気・活力・創造のまち ～健康都市こうし～」 ・自治の健康・福祉の健康・教育の健康・生活環境の健康・都市基盤の健康・産業の健康 経営方針（H28年度） 最重点施策 ①財政の健全化 ②健康づくりの推進 ③計画的な土地利用の推進 都市計画マスタープラン 公共施設整備の基本方針 ①広域交通体系の構築 ②地域間交通ネットワークの構築 ③利便性の向上と利用促進 重点地域土地利用計画 都市中核拠点と コミュニティ拠点の設定 3 重点区域と 6 重点地区 1) 野々島地区 ①野々島地区 2) 辻久保～黒石地区 ②辻久保地区 ③御代志地区 ④黒石地区 3) 竹迫地区 ⑤合志庁舎前地区 ⑥飯高山・群山南部地区 施設整備計画 ◎分庁方式を解消し合志庁舎に 統合 ◎御代志周辺の整備計画	総合計画 元気・活力・創造のまち ～健康都市こうし～ 土地利用都市計画 都市中核拠点とコミュニティ拠点を設定し、拠点間を公共交通で結ぶ 施設整備 御代志周辺を核とした都市構造の再編を目指す  市民とともに 進める	① 市民の権利としての移動手段となる ② 市民生活を支える基盤装置となる ③ にぎわいや健康増進につながる新たな行動（アクティビティ）を誘発する ④ 環境にやさしい社会環境を形成する ⑤ コンパクトシティⅡ目指すべき都市像を実現する	選択性 ・市内主要施設への アクセスを可能に する。 即時性 ・時間的な不便さを 解消し、利便性を 向上させる。 快適性 ・心身のバリアーを 解消し、心地よく 利用できる環境を 整える。 持続性 ・市民の足として定 着を図りながら、 継続可能な経営シ ステムへと強化す る。

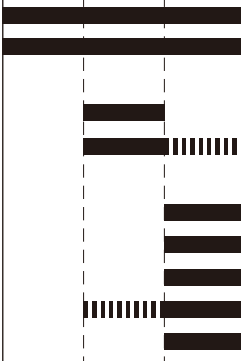
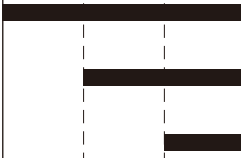
8-2. 事業体系と事業一覧

5ヶ年計画で実施する事業を一覧にまとめる。

表. 事業一覧

基本方針	目 標	指 標	
①交通弱者をきめ細かく支援する 【生活支援】 ・手続き、買物、病院 ・通勤・通学 ・温泉、娯楽 等	目標 1 : 便利で快適な公共交通 (暮らしやすいまち)	指標 1 : コミュニティバス等の乗車客数	
②市民の活発な活動を促す 【健康・社会教育支援】 ・運動、散策、お出かけ促進 ・生涯学習 ・イベント、催事 等	目標 2 : 市民に親しまれる公共交通 (活気のあるまち)	指標 2 : コミュニティバス等の利用経験割合	
③社会環境への負荷を低減する 【安全確保・環境支援】 ・交通安全の実現 ・環境負荷の低減 等	目標 3 : エコで安全な公共交通 (人と環境に優しいまち)	指標 3 : 公共交通の利用割合	
④暮らしやすいライフスタイルを実現する 【暮らしの高質化】 ・子育てしやすい育児環境、充実した老後生活 ・住みたくなる街 等	目標 4 : 暮らしを提案する公共交通 (住んでみたいまち ・行ってみたいまち)	指標 4 : 乗り継ぎの満足度	
⑤健全な運行経営システムを確立する 【サステナビリティの確立】 ・利用促進のための告知 ・運賃と財政負担のバランス 等	目標 5 : 安定経営の公共交通 (都市基盤を維持できるまち)	指標 5 : コミュニティバス等の財政負担額	

8. 目標達成のための事業

目標値	事業一覧	事業主体			事業期間		
		市	事業者	市民等	継続	前期	後期
現況値 9万2千人  目標値 10万人	1-1. レターバス、循環バス、乗合タクシーの運行 1-2. 定期券、回数券の発行 1-3. 乗り継ぎバス停の環境整備 1-4. 合志ー西合志線の実証実験 1-5. バスロケによる案内版設置 1-6. 御代志発着の実証実験 1-7. 乗り継ぎキャンペーン 1-8. 車両更新（ノンステップバスの検討） 1-9. ICカードの導入	◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○				
現況値 13.5%  目標値 16%	2-1. お出かけサポーター 2-2. シンポジウム、啓発イベントの開催 2-3. 出前講座 2-4. グループ利用の啓発	◎ ◎ ◎ ◎	○ ○ ○ ○	◎ ○			
現況値 69.0%  目標値 71.5%	3-1. P & Rサービス 3-2. マナーアップ啓発運動 3-3. 車両更新（電気車両への改造の検討）	○ ◎ ◎	◎ ◎ ○	NPO等			
現況値 43.9%  目標値 49%	4-1. 商業振興クーポン付回数券の発行 4-2. イベントでの公共交通利用の促進 夜間増便の実証実験	◎ ◎	○ ○	商工会			
現況値 37,023千円  目標値 37,000千円	5-1. 広告事業 5-2. 大規模再編のための実証実験 5-3. 次期計画の検討 路線再編計画 初期経費・運営経費の削減計画 運賃改訂や利用促進による増収計画	◎ ◎ ◎	○ ○				

8-3. ステージ計画

まちづくりと公共交通の関係がわかるように各ステージ計画を併記する。

表. ステージ計画

項 目	現 在	 5 ヶ年計画（前期） 平成28～29年度
まちづくり	- 重点区域土地利用計画で土地利用の方向性を定めている。 - 市街地調整区域において、新規の宅地開発が活発化し人口が増加している。	立地適性化計画を立案し、「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」を定め、土地利用の適正な誘導に着手する。
主な施策	平成27年度に次期総合計画を立案、平成28年度から総合計画に沿った29の施策を展開する。	空き家対策や公共公益施設の有効活用策に着手する。
公共交通	- 現在の公共交通網は、時間をかけて改善してきた経緯があり一定のシステムとして評価されている。 - 地域公共交通網計画で5 ヶ年計画と将来的な方向性を示す。	- 御代志周辺地区の開発に伴う大規模な見直し・改善を見据え、それまでは移行期として現行システムの小規模な改善に留める。 - 立地適性化計画との調整を図る。
主な施策	レターバス、循環バス、乗合タクシーを運行している。	- 原則5 ヶ年は、現行のレターバス、循環バス、乗合タクシーの運行を継続する。 - ソフト的な事業を中心に軽微な改善策を講じる。 - 合志と西合志をつなぐ路線の実証実験を実施する。

 5ヶ年計画（後期） 平成30～32年度	 次期計画 平成33年度～
・分庁方式を解消し、合志庁舎に集約する。	・御代志地区を核とした都市構造の再編を実施する。
・既存資源の有効活用を図りながら、遊休地の活用や計画的な機能集積を図るための土地利用の転換を図る。	・御代志駅周辺を開発する。
・御代志駅周辺を交通ターミナルとする再編に向けた準備を行う。 ・公共交通網再編の具体策を検討する。	・御代志駅周辺を交通ターミナルとした公共交通網の再編に移行する。 ・次期公共交通網形成計画
・御代志を中心とした大規模再編に向けた実証実験を実施する。 ・重複区間の路線再編 ・乗り継ぎ拠点の設置 ・輸送能力の拡大と空運行の解消 ・交通空白地域サービスの転換 ・次期地域公共交通網計画を検討する。	・御代志地区のバスターミナルを中心とした公共交通網の再編に着手する。

個別事業の概要を整理する。

1-1. レターバス、循環バス、乗合タクシーの運行

実施目的：

事業概要：現状のレターバス2路線（左右回り）、循環バス2路線、乗合タクシー3路線を継続運行する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、事業委託業者

実施時期：継続

1-2. 定期券、回数券の発行

実施目的：

事業概要：定期券の発行を継続し、平成27年10月の運賃改訂に伴い、回数券の額を変更し発行する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、事業委託業者

実施時期：継続

1-3. 乗り継ぎバス停の環境整備

実施目的：

事業概要：乗り継ぎバス停に屋根を設置するなど待ち合い環境を整備する。

事業箇所：みずき台バス停

実施主体：合志市

実施時期：平成30～31年度

1-4. 合志―西合志線の実証実験

実施目的：

事業概要：西合志庁舎―御代志駅―合志庁舎―光の森を結ぶ路線の実証実験を実施する。成果を検証し継続を検討する。

事業箇所：合志庁舎～西合志庁舎間

実施主体：合志市

実施時期：平成30年度

8-4. 個別事業

1-5. バスロケによる案内版設置

実施目的：

事業概要：主要なバス停にバスロケーションシステムを活用した運行案内表示を設置する。

事業箇所：御代志、辻久保、ヴィーブル、

実施主体：合志市

実施時期：平成 32 年度

1-6. 御代志発着の実証実験

実施目的：

事業概要：御代志を軸にした都市構造への変換を促すため御代志発着の実証実験を実施する。成果を検証し次期計画に継承する。

事業箇所：御代志駅を起点とした都市中核拠点まで

実施主体：合志市、事業委託業者

実施時期：平成 31 年度

1-7. 乗り継ぎキャンペーン

実施目的：

事業概要：次期路線改正時には乗り継ぎシステムの導入が不可欠であるため、乗り継ぎ特典(タイアップ)等によるキャンペーンを実施する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、事業者

実施時期：平成 32 年度

1-8. 車両更新（ノンステップバスの検討）

実施目的：

事業概要：車両更新時にノンステップバスの導入を検討する。

事業対象：循環バス車両

実施主体：合志市

実施時期：平成 28 年度～検討を開始・継続

平成 31 年度～本格的な検討へ移行

8-4. 個別事業

1-9. ICカードの導入

実施目的：

事業概要：ICカードを導入する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、事業者

実施時期：平成32年度

2-1. お出かけサポーター

実施目的：

事業概要：循環バスの助手席にボランティアが同乗して乗客の乗降を介助をする。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、市民

実施時期：継続

2-2. シンポジウム、啓発イベントの開催

実施目的：

事業概要：公共交通への理解を深め、利用を促進するための催事に取り組む。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、事業者、市民

実施時期：継続

2-3. 出前講座

実施目的：

事業概要：地域の会合等に出向き、コミュニティバス等の周知に努める。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、市民

実施時期：継続

8-4. 個別事業

2-4. グループ利用の啓発

実施目的：

事業概要：公共交通の利用によって、高齢者の外出機会の拡大や子育て世代のグループ活動の活性化を促す。

事業箇所：市全域

実施主体：市民

実施時期：平成 28 年度～

3-1. P & R サービス

実施目的：

事業概要：パークアンドライドによる公共交通利用を促進する。

事業箇所：御代志駅

実施主体：熊本電鉄

実施時期：継続

3-2. マナーアップ啓発運動

実施目的：

事業概要：高齢者利用の多い公共交通において席の譲り合いなどの啓発を高校生を対象に実施する。

身障者への声かけなど専門的な接客マナーについてプロのドライバーを対象に講習を実施する。

公共交通優先の意識付けなど一般ドライバーを対象にしたマナーアップキャンペーンを実施する。スマートドライバー運動。

事業対象：市民・学校の児童や生徒、バス・タクシードライバー、一般ドライバー

実施主体：合志市、事業者、市民

実施時期：平成 28 年度～

3-3. 車両更新（電気車両への改造の検討）

実施目的：

事業概要：車両更新時に電気自動車への改造を検討する。

事業対象：レターバス車両

実施主体：合志市

実施時期：平成 28 年度～検討を開始・継続

平成 31 年度～本格的な検討へ移行

8-4. 個別事業

4-1. 商業振興クーポン付回数券の発行

実施目的：

事業概要：商店と協賛したクーポン付回数券を発行する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、商工会、個店

実施時期：継続

4-2. イベントでの公共交通利用の促進、夜間増便の実証実験

実施目的：

事業概要：市がイベントを主催・共催する場合は、公共交通利用者に配慮し支援する。

夜間の増便に対応する実証実験を実施する。成果を検証し継続を検討する。

事業箇所：ヴィーブルへの乗り入れ路線

実施主体：合志市、事業者、民間

実施時期：平成 30～32 年度

5-1. 広告事業

実施目的：

事業概要：車内掲示やバス停広告などによる広告収入を積極的に仕掛ける。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市

実施時期：継続

5-2. 大規模再編のための実証実験

実施目的：

事業概要：乗り継ぎ拠点の設置、輸送能力の拡大、重複区間や空運行の解消、交通空白地域の支援等に関する実証実験を実施する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市、事業委託業者

実施時期：平成 31～32 年度

8-4. 個別事業

5-3. 次期計画の検討

①路線再編計画

実施目的：

事業概要：路線を抜本的に見直す。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市

実施時期：平成 28 年度～検討を開始・継続

平成 31 年度～本格的な検討へ移行

②初期経費・運営経費の削減計画

実施目的：

事業概要：新たな車両への更新に向けて準備を進める。契約方式を見直す。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市

実施時期：平成 28 年度～検討を開始・継続

平成 31 年度～本格的な検討へ移行

③運賃改訂や利用促進による増収計画

実施目的：安定した収入につなげる方策を見出す。

事業概要：路線再編に伴い、運賃のあり方や適性価格を検討する。

事業箇所：市全域

実施主体：合志市

実施時期：平成 28 年度～検討を開始・継続

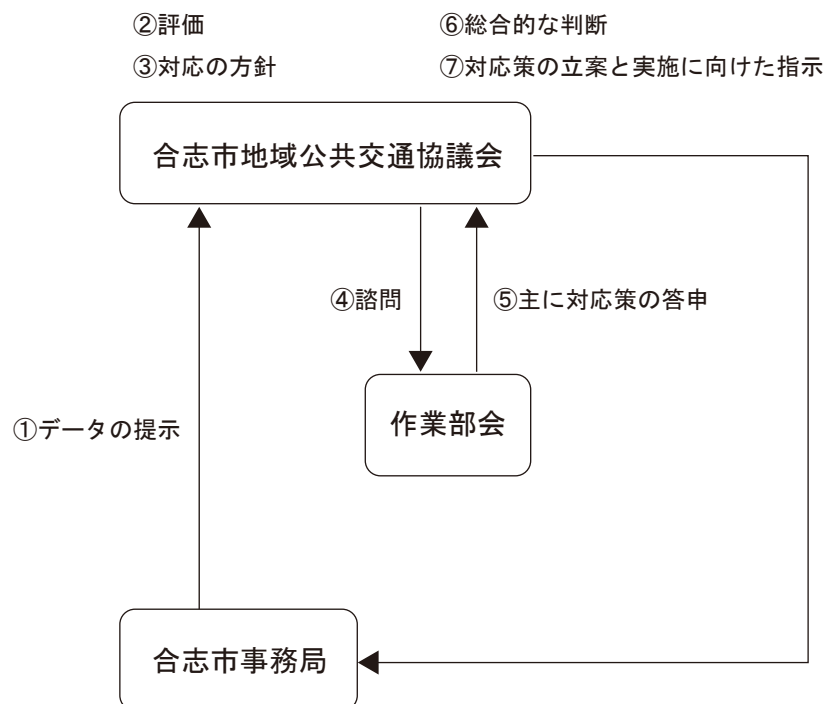
平成 31 年度～本格的な検討へ移行

9. 計画の達成状況の評価

地域公共交通網形成計画を着実に実現するため、計画の進捗を把握するとともに、評価、見直し、対応策の立案・実施を繰り返し、目標の達成を目指す。

(1) 組織

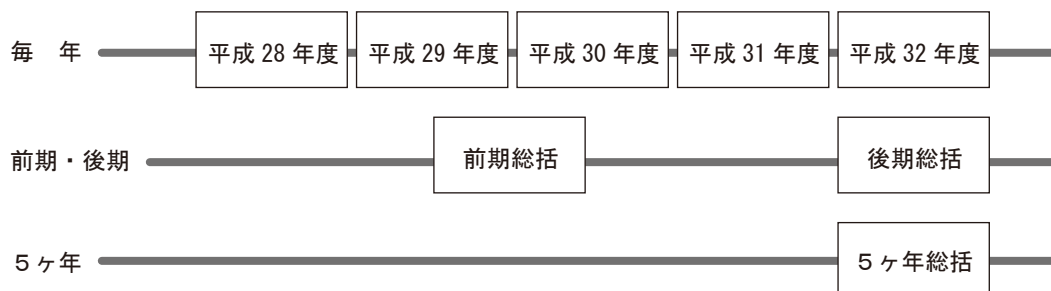
地域公共交通網形成計画のチェックは、合志市地域公共交通協議会が主体となり、「PDCAサイクル」を実施する。



(2) 評価サイクル

毎年度ごとに実績を評価し、すぐに対応策を講じるものと、将来的な課題として扱う事項を整理する。また、ソフト的な改善をねらう前期と、次期計画の大再編につなげる後期とで数年単位での評価を実施する。

最終年度は、次期計画に継承すべき5ヶ年の実績を総括する。



(3) 評価手法

1) 評価

① 5 指標の確認

指標に定めた「公営交通の乗車客数」「公営交通の利用経験割合」「公共交通の利用割合」「乗り継ぎの満足度」「公営交通の財政負担額」についてチェックする。

② 補足データによる分析

上記 5 指標のほか、補足指標による分析を行う。

- ・人口、世帯数
- ・公共交通機関の利用頻度
- ・バスロケ「いまココ」アクセス数
- ・定期券・回数券発行数、広告受注件数、収支率 など

また、公共交通に関連した状況把握に努める。

- ・出前講座、啓発活動、キャンペーンの実施状況
- ・OD 調査結果や乗客の属性分析 など

③ 外的要因

- ・運賃の動向、ICカード導入の潮流
- ・事例研究 など

④ 総合評価

指標のみの評価に終始せず、補足データや外的要因等を踏まえ総合的に評価する。

2) 改善策の検討

評価の結果を踏まえ、改善策を講じる。

3) 計画への反映

改善策を計画にフィードバックし、全体計画の調整を図る。

4) 事業実施

計画に従い事業を実施する。

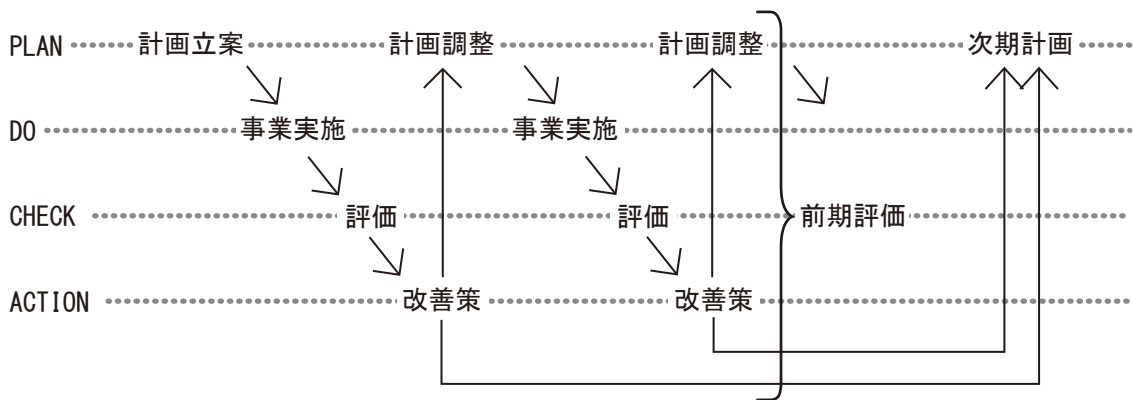


図. PDCA サイクルのイメージ