

協議事項2. 八代市地域公共交通計画(骨子案／概要)について

令和2年度第1回八代市地域公共交通会議(以下、「前回会議」と言います。)において同意いただいた「地域公共交通計画策定の方向性について」に基づき、別添「八代市地域公共交通計画(骨子案／概要)」を作成しましたので、ご確認のうえ、同意をいただきたいものです。

今回、特にご確認をいただきたいのは以下の3点です。

Ⅲ. 本市における公共交通のあり方

Ⅳ. 計画の目標・数値指標

Ⅵ. 計画の推進体制

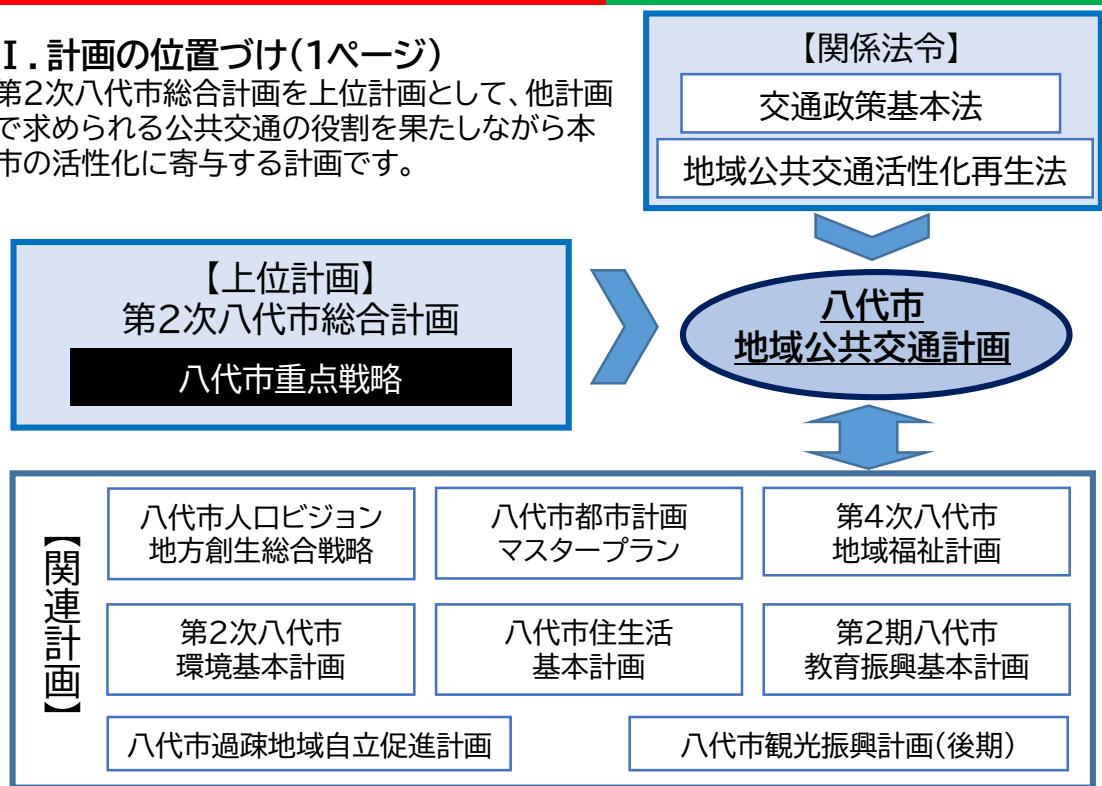
その他の項目につきましては、前回会議において同意いただいた内容を整理して再度掲載しているものです。

2. 八代市地域公共交通計画（骨子案／概要）

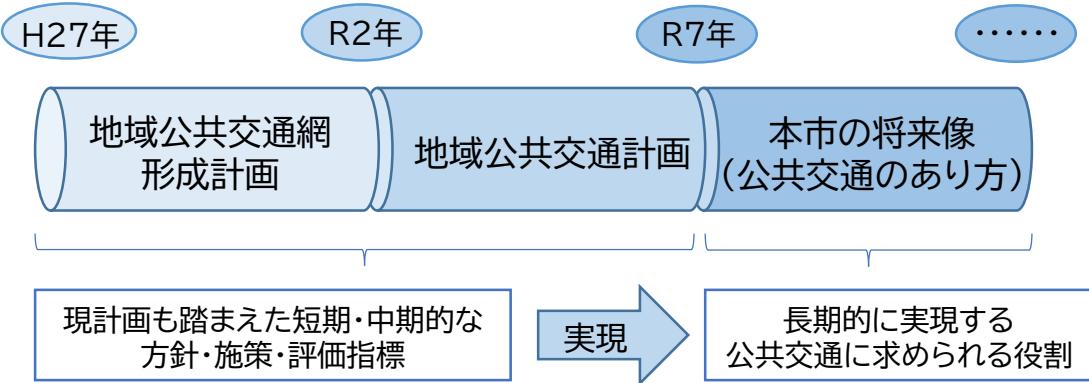
本紙では、「八代市地域公共交通計画(骨子案)」の全体像を概要として示しています。各項目の詳細につきましては、別冊の「八代市地域公共交通計画(骨子案)」の該当ページをご覧ください。

I. 計画の位置づけ(1ページ)

第2次八代市総合計画を上位計画として、他計画で求められる公共交通の役割を果たしながら本市の活性化に寄与する計画です。



長期的な地域や公共交通のあり方を見据えたうえで、本計画期間の5年間で着実に解決に取り組む課題、実施する施策を示します。



II. 本市における公共交通の問題点・課題(2ページ)

まちの将来像の実現に向けて公共交通が役割を果たすために短期・中期的に対応が求められる問題点・課題を示します。

- 利便性に対する課題**
 - 移動特性に応じた公共交通サービスの提供
 - 公共交通空白地域への対応
- 効率性に対する課題**
 - 鉄道と路線バスが重複する区間・ダイヤの整理
 - 運行ダイヤや乗継等の情報提供の充実
- 持続可能性に対する課題**
 - 財政負担額の抑制
 - 新型コロナウイルス感染症による利用者減少からのV字回復
 - 令和2年7月豪雨からの復旧・復興

III. 本市における公共交通のあり方(2ページ)

上位計画や関連計画において公共交通に求められる役割を踏まえて、長期的な方針として本市における公共交通のあり方を示します。

- 【生活を支える】 市民の多様なニーズに対応し、日常生活を支える公共交通
- 【地域を支える】 地域の暮らしを支える公共交通
- 【まちのにぎわいを創る】 中心市街地の活性化や観光振興を創る公共交通
- 【新しい社会に対応する】 新しい社会生活に対応する公共交通
- 【環境を守る】 環境にやさしい公共交通
- 【みんなでつくる】 市民、事業者、行政が連携してつくる公共交通

IV. 計画の目標・数値指標(4ページ)

公共交通のあり方や本市における公共交通の問題点・課題を踏まえて、目標及び評価指標を設定します。※今後、具体的な成果指標を設定し、次回会議時に提示します。

- <目標1> 市街地における地域公共交通サービスの利用増進を図る
- <目標2> 中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
- <目標3> 変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る
- <目標4> 鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
- <目標5> 新技術の積極的な導入によって利便性を高める
- <目標6> 市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
- <目標7> 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る
- <目標8> 令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

V. 計画の目標を達成するための施策(5ページ)

公共交通が抱える問題点を解決し、本計画の目標を達成し、ひいてはまちの将来像の実現に向けた公共交通の役割を果たすことを目的に施策を展開します。

- 令和2年10月以降段階的に実施 (今回協議事項①)
- 路線バス**
 - ①路線の延伸・停留所の変更
 - ②運行時刻の見直し(鉄道との接続改善等)
 - ③運行便数の整理
 - ④乗合タクシーへの転換
 - 乗合タクシー**
 - ①停留所の移設、新規設置
 - ②運行日、便数、区域の追加
 - ③運行時刻の見直し(バスとの接続改善)
 - ④路線の新設・路線バスからの転換

VI. 計画の推進体制(6ページ)

目標値に基づく施策の評価を毎年度実施し、必要に応じた見直しを行うことでより効果的な施策を展開します。

- 鉄道(JR・肥薩おれんじ鉄道)**
 - ①二次交通との接続強化
 - ②鉄道のあり方及び活用方法検討(路線バスとの役割分担明確化等)
 - タクシー(乗用事業)**
 - ①他交通機関と連携した利用促進
 - ②ICT技術を活用したサービス向上に向けた研究
- ※その他、目標に対応する施策を(公共交通機関ごと、事業ごとに)検討し計画の中で示します。

第2回 八代市地域公共交通会議

八代市地域公共交通計画 (骨子案)

目次

1. 計画の概要.....	1
2. 八代市における地域公共交通のあり方及び計画の目標.....	2
3. 目標を達成するための施策.....	5
4. 計画の推進体制.....	6

令和2年8月4日

1. 計画の概要

1) 計画の目的

八代市では、平成27年3月に八代市地域公共交通網形成計画を策定し、進展する高齢化や低炭素社会への移行、コンパクトなまちづくりの推進に対応し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に取り組んできました。

さらに近年は、八代港へのクルーズ船の寄港など国内外から多くの観光客が来訪しており、観光面でも公共交通への期待が大きくなるなど、公共交通に対する役割はさらに大きく、また多岐に変わってきています。

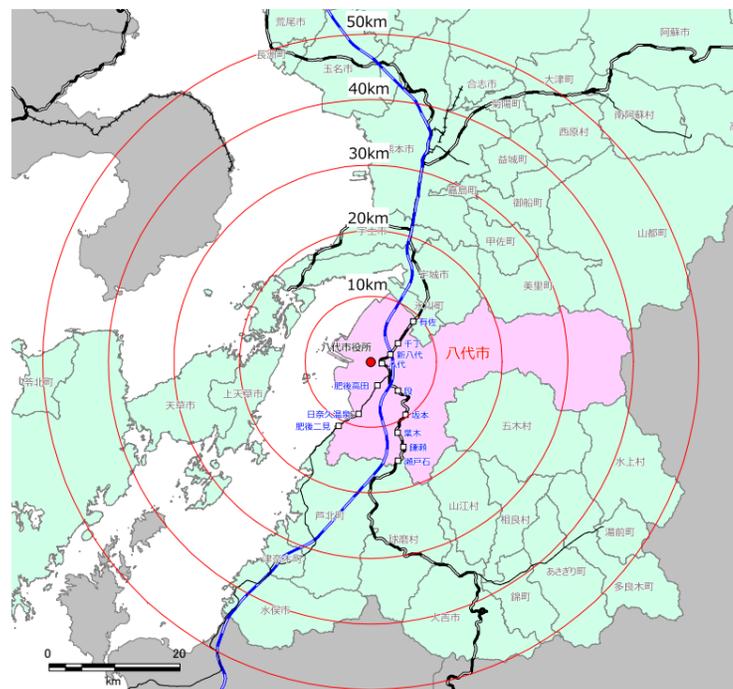
また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」など公共交通関連法が改正され、持続可能性の強化や提供サービスの充実、新技術の導入、協議会等検討体制の強化等が盛り込まれました。これらの趣旨に沿った公共交通のデザインが求められています。

八代市地域公共交通網形成計画及び八代市地域公共交通再編実施計画が令和2年9月末で期間満了となることを受け、市民及び来訪者の移動を支え、八代市が抱える地域課題を解決していく新たな公共交通の総合的な計画の策定が必要となっています。

以上の背景を受け、八代市地域公共交通網形成計画の二次計画にあたる「八代市地域公共交通計画」の策定に向けて、地域及び公共交通の問題点及び課題を整理し、その解決に向けた基本方針や計画の目標、施策や事業等の検討を取りまとめるものです。

2) 対象区域

本計画は、八代市全域を対象とします。ただし、市内外を行き来する鉄道や路線バスも対象とし、広域での移動にも考慮します。



3) 計画期間

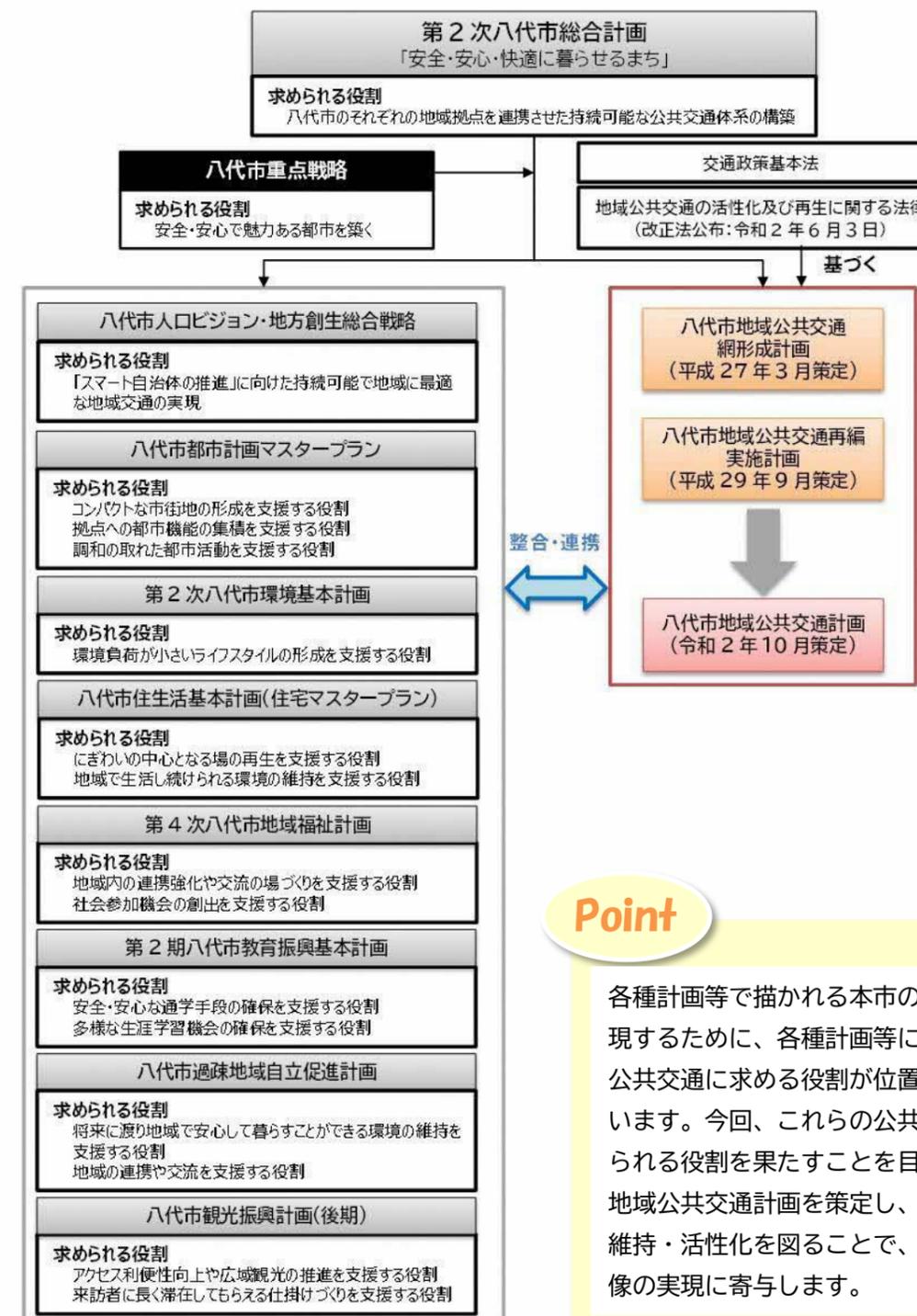
本計画の計画期間は、令和2年10月から令和7年9月の5年とします。

4) 計画の位置づけ

本計画は、「第2次八代市総合計画」を上位計画として、公共交通の充実したまちづくりを推進していくための計画です。

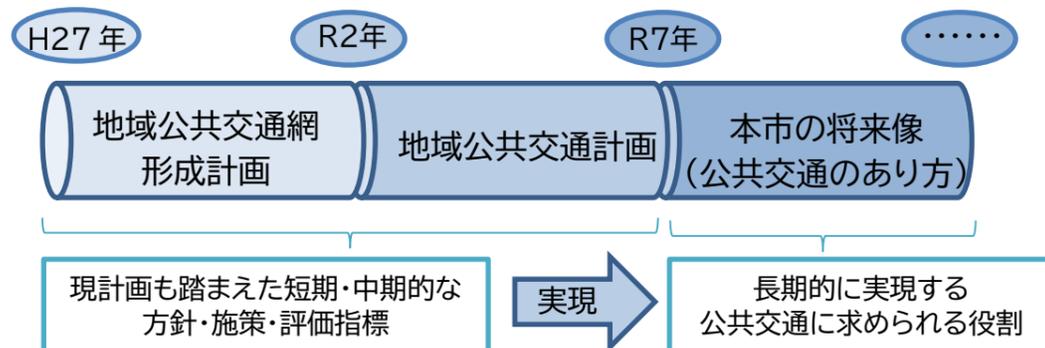
また、都市計画や地方創生、環境、住生活、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。



2. 八代市における公共交通のあり方及び計画の目標

八代市における公共交通の長期的な方針（公共交通のあり方）と本計画期間中に取り組む短期・中期的な方針（計画の目標）を示します。



Point

各種計画等で長期的な観点から公共交通に求められる役割を「公共交通のあり方」として位置づけます。本計画においては、短期・中期的な問題点・課題の解決に着実に取り組むことで長期的には公共交通に求められる役割を実現します。

八代市における公共交通の課題

本市の地域特性や地域公共交通の現状を基に、「利便性」と「効率性」と「持続可能性」の観点から整理した問題点と課題を示します。

利便性に関する課題	① 移動特性に応じた公共交通サービスの提供
	・高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保
	・公共交通空白地域における公共交通サービスの充実
効率性に関する課題	② より利用しやすい利用環境への改善
	③ 並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの役割分担の明確化
	④ 重複する市街地循環バスと一般路線バスの運行効率化
持続可能性に関する課題	⑤ 乗合タクシーの需要に応じたサービス適正化
	⑥ 財政負担額の抑制
	⑦ 公共交通への興味・関心のさらなる喚起と利用促進への発展
	⑧ 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用減少からの回復
	⑨ 令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

八代市における公共交通のあり方

※赤字：関連する上位関連計画・法律

生活を支える 市民の多様な移動ニーズに対応し、日常生活を支える公共交通

- 通勤、通学、買物、通院、趣味、社会活動への参加など日常生活における様々な外出での移動に対応した交通サービスを提供し、社会インフラとしての機能を果たす。【総合計画・住生活基本計画・第4次八代市地域福祉計画・教育振興基本計画】
- 用途地域内においては高いサービス水準を確保し、利便性の高い住環境を形成する。【都市マス・総合戦略・住生活基本計画】
- 中山間地域では、需要に応じたサービスを確保し、日常生活における移動が可能な環境を形成する。【住生活基本計画・過疎地域自立促進計画】

地域を支える 地域の暮らしを支える公共交通

- 日奈久地域、坂本地域、千丁地域、鏡地域、東陽地域、泉地域における各地域拠点までのアクセス及び各地域拠点から中心部までの地域間移動に対応した交通サービスを提供し、各地域の拠点性の確保と拠点間のネットワーク形成に貢献する。【都市マス・住生活基本計画・過疎地域自立促進計画】

まちなぎを創る 中心市街地の活性化や観光振興を創る公共交通

- 中心市街地までのアクセスや交通拠点から観光施設までのアクセスに対応した交通サービスを提供し、中心市街地の活性化や観光振興などまちなぎづくりに貢献する。【都市マス・総合戦略・住生活基本計画・観光振興計画】

新しい社会に対応する 新しい社会生活に対応する公共交通

- AI や ICT などの新技術を活用した利便性の高い交通サービスを提供し、Society5.0 社会における、新しい生活様式にも対応した社会生活が営めるスマートなまちづくりに貢献する。【総合戦略】

環境を守る 環境にやさしい公共交通

- 過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用を推奨することで、二酸化炭素 (Co2) の排出を軽減し、地球温暖化防止に貢献する。【環境基本計画】

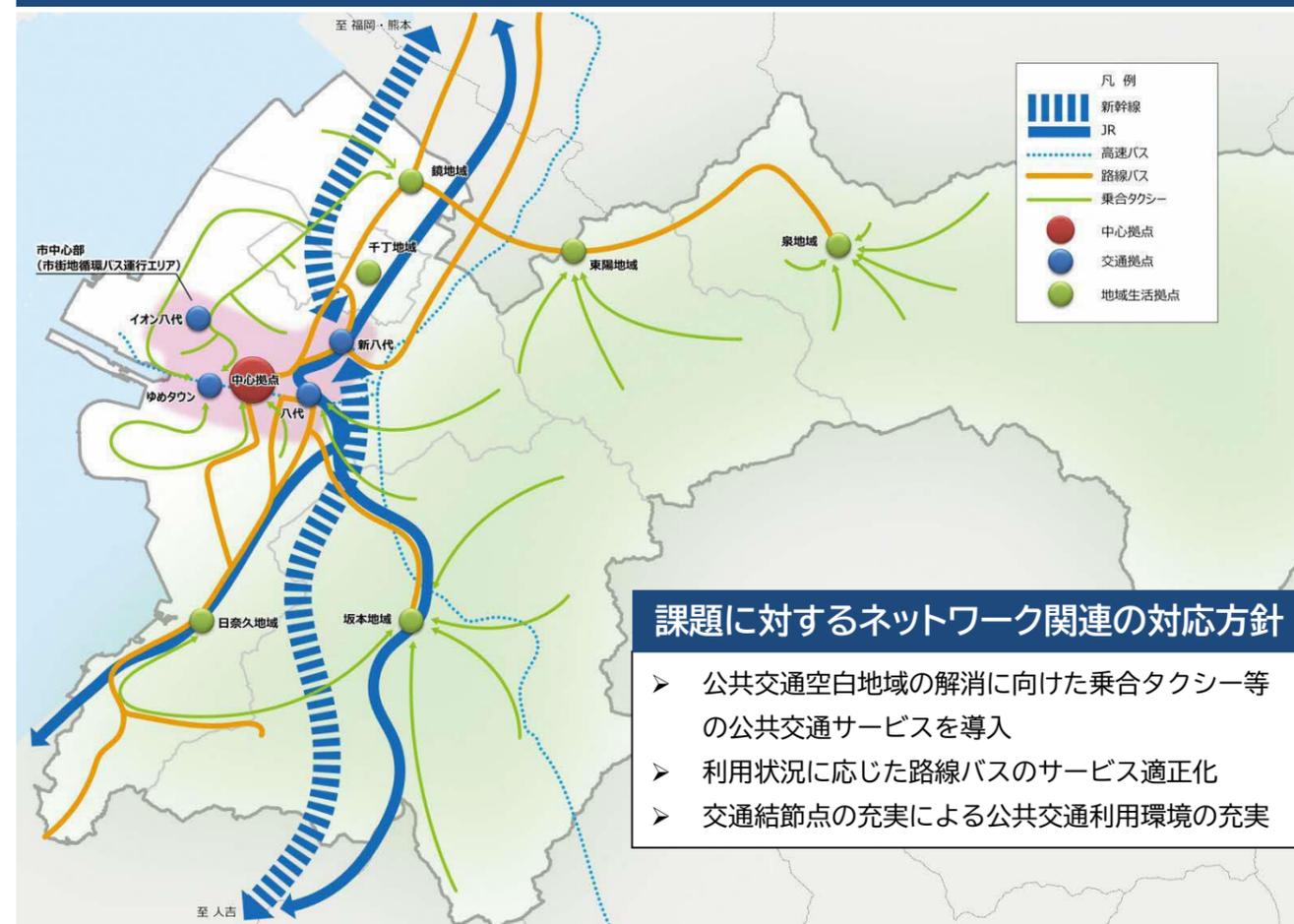
みんなで作る 市民、事業者、行政が連携してつくる公共交通

- 市民、事業者、行政（国・県・市）が公共交通に高い関心を持ち、積極的な利用や公共交通体系の見直し、情報共有等を行うことで、持続可能な公共交通を確保する。【交通政策基本法】

各交通機関の担うべき役割

	交通機関	概要	まちの将来像の実現に向けた役割		
			る生活を支える	る地域を支える	まちのいきわいの創出
市内幹線 広域幹線	新幹線	▶ 鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う	●		●
	JR 鹿児島本線	▶ 県央・県北等への広域移動を担う ▶ 鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●
	JR 肥薩線	▶ 人吉や鹿児島等への広域移動を担う ▶ 坂本地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●
	肥薩おれんじ鉄道	▶ 水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ▶ 日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う	●	●	●
	すーぱーばんぺいゆ	▶ 阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う	●		●
	高速バス	▶ 福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ▶ 宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)			●
市内幹線	路線バス	▶ 市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う	●	●	
	市街地循環バス	▶ 市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通	●		●
支線交通 補完交通	乗合タクシー	▶ 市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供が可能な支援交通	●	●	
	一般タクシー	▶ 鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす公共交通	●	●	●
	地域内の旅客輸送サービス	▶ 小規模な需要やバス・乗合タクシーでは対応が難しい場合に、民間の送迎サービスや自家用有償運送などで対応する輸送サービス		●	
	新たな交通サービス	▶ AIを活用したデマンド交通や自動運転化された小型車両による交通サービスなどこれまでの公共交通を補完することが期待される			●

将来公共交通ネットワーク



拠点の考え方

中心拠点	▶ 本市の中心として、都市機能が集積する場所。 市役所及び本町周辺
地域生活拠点	▶ 行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所。 坂本地域：坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) 東陽地域：種山バス停周辺 泉地域：落合バス停周辺 日奈久地域：日奈久出張所周辺 鏡地域：鏡四つ角周辺 千丁地域：千丁支所周辺
交通拠点	▶ 広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点。 新八代駅：九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんぺいゆ 八代駅：JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんぺいゆ、乗合タクシー、タクシー ゆめタウン：路線バス各路線、市街地循環バス、乗合タクシー産島線、平和町線 イオン八代ショッピングセンター：路線バス文政線、市街地循環バス、乗合タクシー産島線、タクシー

計画の目標

目標1 市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る

- 路線バスと市街地循環バスの市街地における運行サービスを見直し、市街地における利便性の向上を図る（短距離区間の利用、きめ細かいルート設定）。
- 鉄道、路線バス、乗合タクシーに加え、一般タクシーや自転車の共同利用など多様な交通体系が組み合わせて利用できる環境を整え、市街地における利便性を高める。

目標2 中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する

- 坂本地域、東陽地域、泉地域、八代地域西部（産島）、八代地域南部（平和町）の乗合タクシーの運行を維持し、地域生活拠点までのアクセスを確保する。
- 既存の公共交通機関で移動手段確保が困難な五家荘地域においては、自家用有償運送の活用を検討し、生活拠点までのアクセスを確保する。
- 公共交通空白地域において乗合タクシー等を導入し、地域生活拠点までのアクセスを確保する。
- 路線バスや鉄道により生活拠点までのアクセスを確保する。

目標3 変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る

- 少子化や高齢化等によって変化するニーズを適宜モニタリングし、路線バス、乗合タクシーについてニーズに応じた見直しを適宜行い、運行効率化を図る。
- 地域と協力して潜在需要を把握しながら、新たな需要の獲得を図る。

目標4 鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める

- 鉄道のダイヤ改正に応じて路線バス・乗合タクシーのダイヤを調整し、円滑なダイヤ接続を確保する。
- 交通結節点における待合環境、各種情報提供、誘導案内等を整備し、円滑な乗り継ぎ環境を確保する。

目標5 新技術の積極的な導入によって利便性を高める

- 公共交通情報の一元化や乗換案内など MaaS の考え方を活用して利便性の向上を図る。
- グリーンスローモビリティや超小型モビリティにより隘路が多い地区に公共交通サービスを確保する。
- 限定地域での無人自動運転移動サービスの社会実装に向けた研究等に積極的に取り組む。

目標6 市民、事業者、行政が一体となって取組む体制を強化する

- 公共交通の改善、利用促進に向けて、市民、事業者、行政が一体となって取り組む。

目標7 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る

- 新型コロナウイルスをはじめとする感染症対策を講じ、安全・安心な公共交通の利用環境を確保する。
- 感染予防に関する啓発を推進し、安全・安心な公共交通利用の意識醸成を図る。

目標8 令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

- 運休している JR 肥薩線の復旧状況に応じた運行サービスの見直しを適宜行う。
- 復旧・復興の状況に応じたバス・乗合タクシーの運行サービスの見直しを適宜行う。

【数値目標】

市民指標：路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合

運行サービスの見直し、情報提供の充実、利用環境の改善などの結果として、市民の公共交通に対する満足度が向上することを目指します

路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合

〔現況〕

24.0%
(R1年度)

〔目標〕

30.0%
(R7年度)

統計指標：市民一人当たりの公共交通（路線バス・乗合タクシー）の年間利用回数

公共交通サービスの改善に加え、継続的な利用促進策に取り組むことで、利用者数が増加することを目指します。

市民一人当たりの公共交通（路線バス・乗合タクシー）の年間利用回数

〔現況〕

4.2回/人・年
(R1年度)

〔目標〕

4.6回/人・年
(R7年度)

3. 目標を達成するための施策

各交通機関における目標達成に向けた施策を整理します。各施策については、進捗状況並びに達成状況を的確にモニタリングしていくことを想定し、KPI（重要業績指標）を設定します。

目標達成に向けた施策		該当目標								KPI(重要業績指標)			
		目標1	目標2	目標3	目標4	目標5	目標6	目標7	目標8	指標	現況値	目標値	
新幹線	①二次交通の維持・充実等による利用促進 ②停車本数の充実(利用促進、要望活動等)				●					新幹線との接続性を確保したバスの便数の割合	31%		
在来線	JR 鹿児島本線 ①鉄道のあり方及び活用方法検討(路線バスとの役割分担の明確化、駅舎の地域拠点としての活用検討など) ②二次交通との接続強化		●		●					八代駅の乗車人員	1,976 人/日	今後、施策の 具体内容の 検討と合わせて、 KPIの目標値を 設定し、次回会議 時に示します	
	JR 肥薩線 ①鉄道施設等の復旧、運行再開 ②鉄道のあり方及び活用方法検討(路線バスとの役割分担の明確化、駅舎の地域拠点としての活用検討など) ③二次交通との接続強化		●	●	●				●	八代駅～坂本駅間の輸 送サービスの便数	16 便/日		
	肥薩おれんじ鉄道 ①鉄道施設等の復旧、運行再開 ②鉄道のあり方及び活用方法検討(路線バスとの役割分担の明確化、駅舎の地域拠点としての活用検討など) ③二次交通との接続強化		●	●	●					市内駅乗降者数	46.8 万人/年		
高速 バス	すーぱーばんぺいゆ ①熊本空港方面とのアクセス機能の確保(現状維持)				●					すーぱーばんぺいゆ 利用者数	5.6 万人/年		
	その他 ①アクセス交通との接続強化				●								
路線 バス	一般路線バス ①路線の延伸、停留所の変更 ②運行時刻の見直し(鉄道との接続改善等) ③運行便数の整理	●	●	●	●					●	利用者数		29.6 万人/年
	市街地循環バス ④乗合タクシーへの転換	●			●						利用者数		25.2 万人/年
乗合タ クシー	①停留所の移設、新設 ②運行日、運行便、運行区域の追加 ③運行時刻の見直し(鉄道、バスとの接続改善等) ④運行便数の整理 ⑤路線の新設・路線バスからの転換 ⑥路線の統合		●	●	●					●	利用者数		1.8 万人/年
一般タ クシー	①他交通機関と連携した利用促進 ②ICT 技術を活用したサービス向上に向けた研究	●			●						利用者数		124 万人/年
その他 モビ ティ	①新モビリティサービスの導入検討 (グリーンスローモビリティ、マイクロモビリティ、カーシェアリング、シェアライド、電動キックボードなど) ②自家所有償運送の導入検討(地域の旅客運送サービスの活用含む)	●	●		●	●					新たな交通サービスの 導入検討数		-
情報提供の充実						●					公共交通マップ& 総合時刻表の更新	-	
新型コロナウイルス禍からの V 字回復								●			路線バスと乗合タクシー の利用者数	51.6 万人/年	
MaaS の導入に向けた研究		●				●					MaaS の導入に向けた 取組件数	-	

4. 計画の推進体制

1) 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、交通政策基本法の第6条（連携等による施策の推進）に則り、「市民」「行政」「交通事業者」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進
 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

主体	役割	関連法等
市民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。	交通政策基本法第11条
行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法第9条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法第10条
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針第2条第2項第3号
有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法第8条、第9条
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法第10条

2) 計画の推進・管理体制

本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

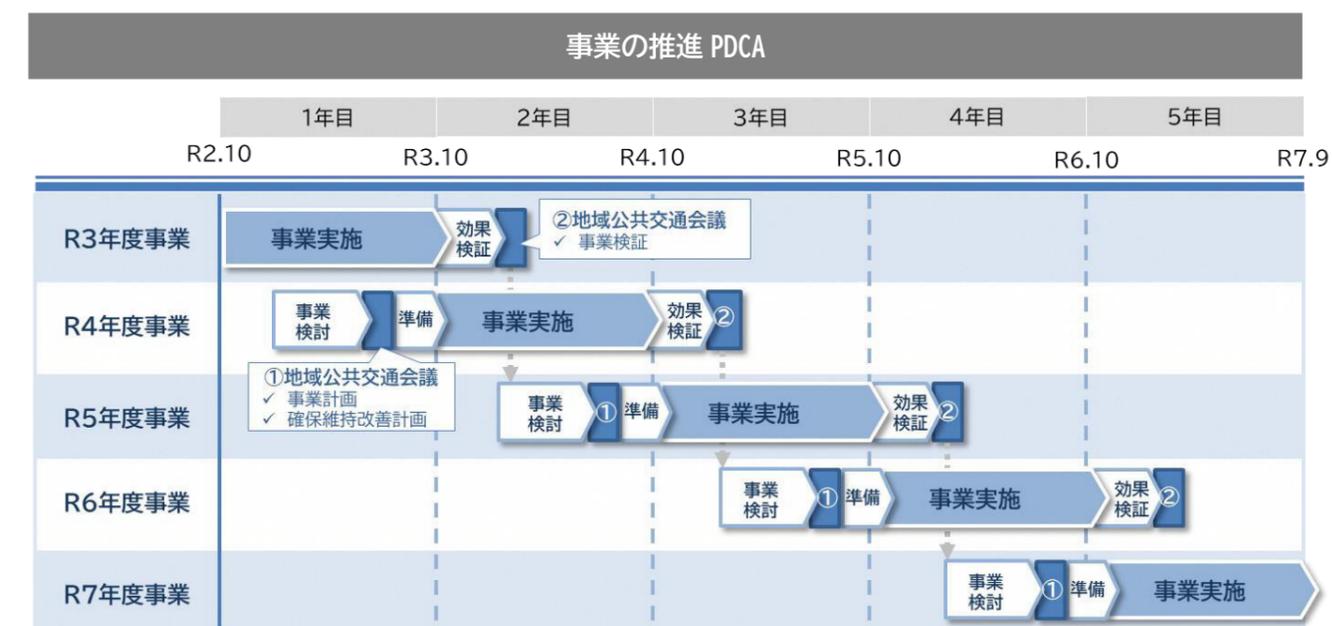
表 推進・管理体制

八代市地域公共交通会議	
構成員	八代市、市民代表、学識経験者、交通事業者、道路管理者、庁内関係課 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。

3) 計画の推進方法

本計画の推進については、計画期間5年後の次期計画策定に向けて、計画4年後に最終評価を行うこととします。

また、毎年、1月頃に開催する公共交通会議にて前年の実施事業を評価します。6月頃に開催する公共交通会議においては、前年の事業や地域要望等を踏まえて事業年度に推進する施策を整理し、当該事業年度の方向性を示します。



Point

毎年度定例的に開催する八代市地域公共交通会議の中で事業の進捗状況等の評価を定期的実施します。