

# 平成26年度 第3回八代市地域公共交通会議 (報告事項)

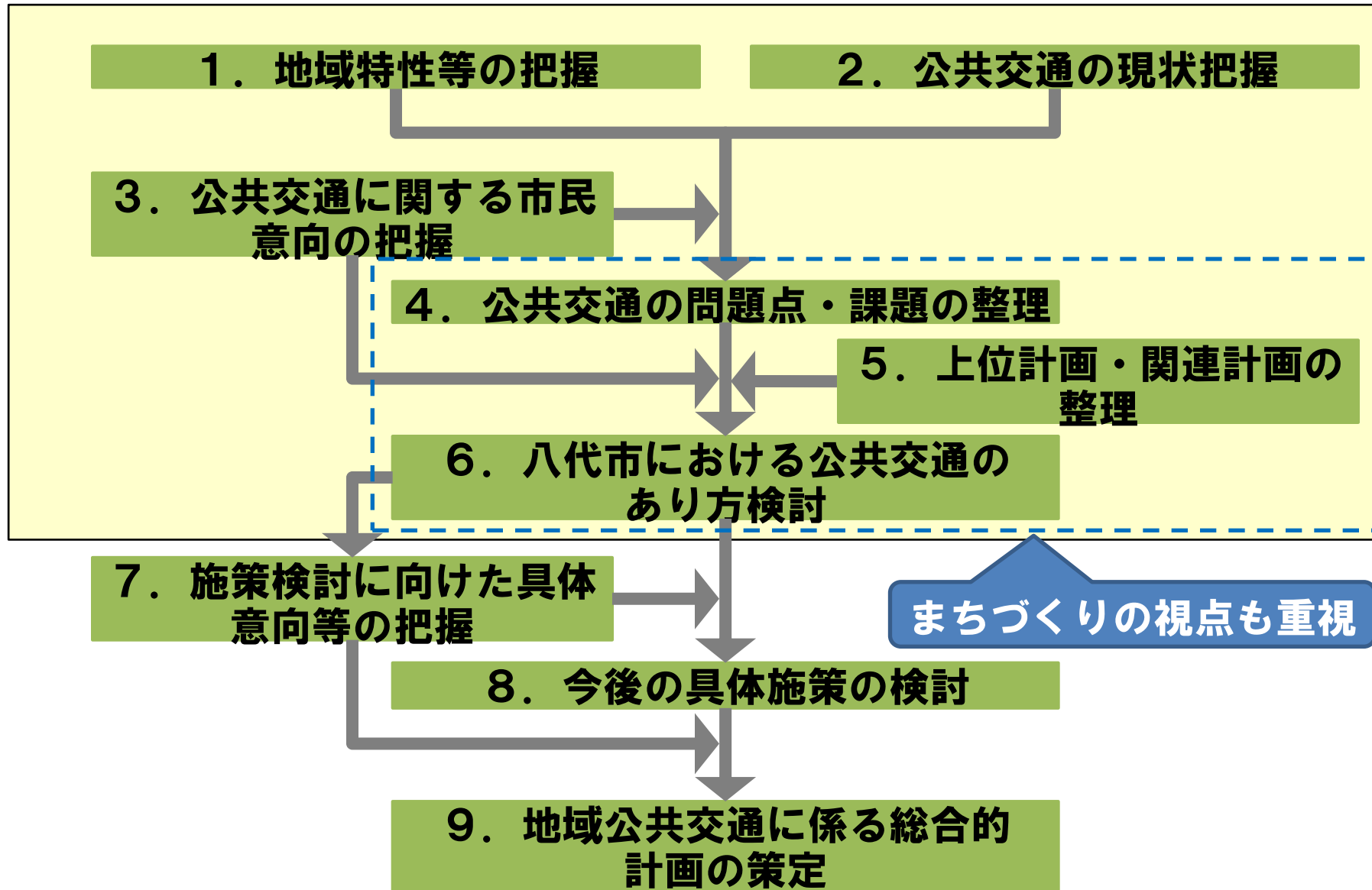
- |                        |       |
|------------------------|-------|
| 1. 業務の進め方とこれまでの経過報告    | p.2～  |
| 2. 各種調査結果についての報告       | p.4～  |
| (1) 地域特性等の現状           | p.5～  |
| (2) 公共交通の現状            | p.17～ |
| (3) 市民アンケート調査          | p.20～ |
| 3. 公共交通の問題点・課題         | p.35～ |
| (1) 路線バスに関する問題点・課題     | p.36～ |
| (2) 乗合タクシーに関する問題点・課題   | p.47～ |
| (3) 乗り継ぎに関する問題点・課題     | p.50～ |
| (4) 公共交通不便地域に関する問題点・課題 | p.55～ |

平成26年10月17日(金)

# 1. 業務の進め方とこれまでの経過報告

# <業務の流れ>

本会議での報告・協議事項



## 2. 各種調査結果についての報告

# (1)地域特性等の現状

- 1)人口
- 2)主要施設の分布状況
- 3)人の移動特性

# 1)人口

## ①人口推移

- 八代市の人口は減少傾向が続いており、平成25年度時点で約13.2万人となっている。将来的にも人口減少は進み、10年後の平成37年には約11.3万人、20年後の平成47年には約10.0万人となる見込みである。
- 高齢化率では、一貫して増加傾向にあり、平成25年度には30%を超え、10年後の平成37年には37%と4割近くまで増加する見込みである。

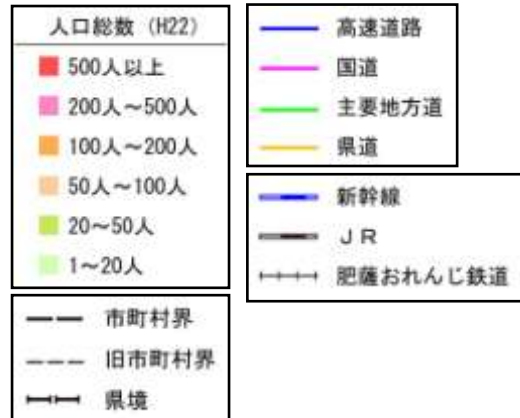
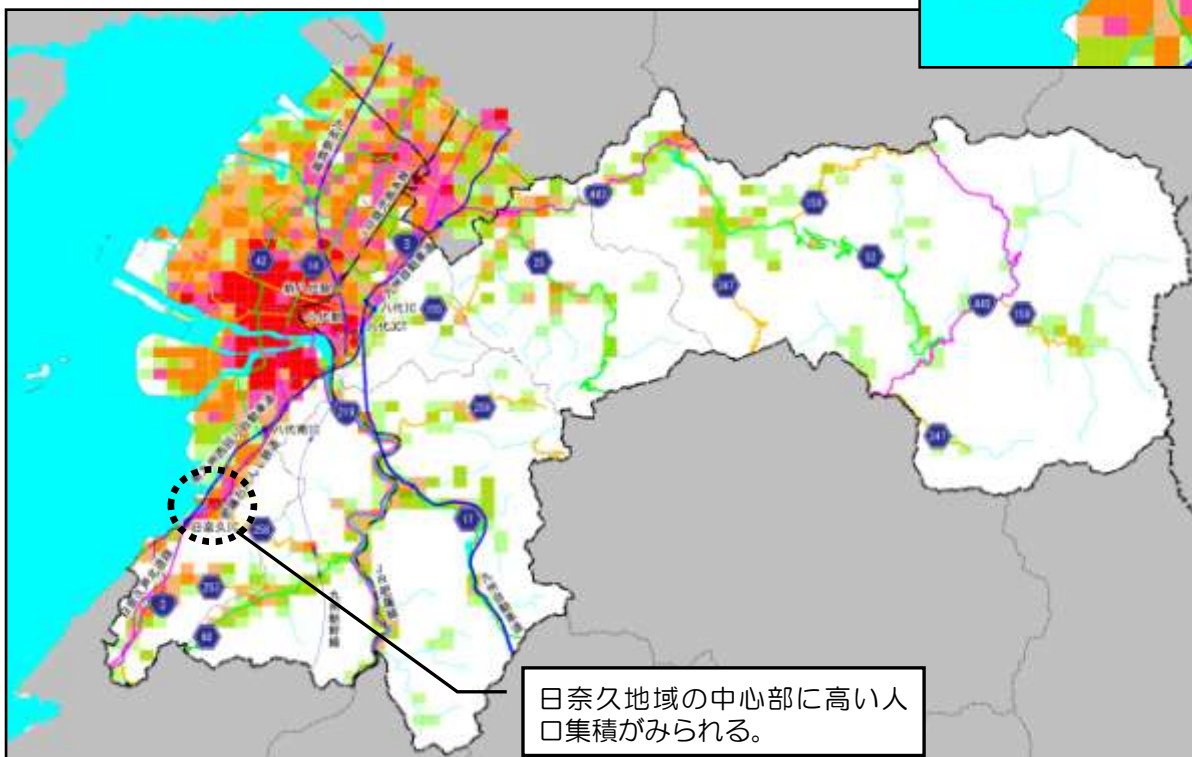
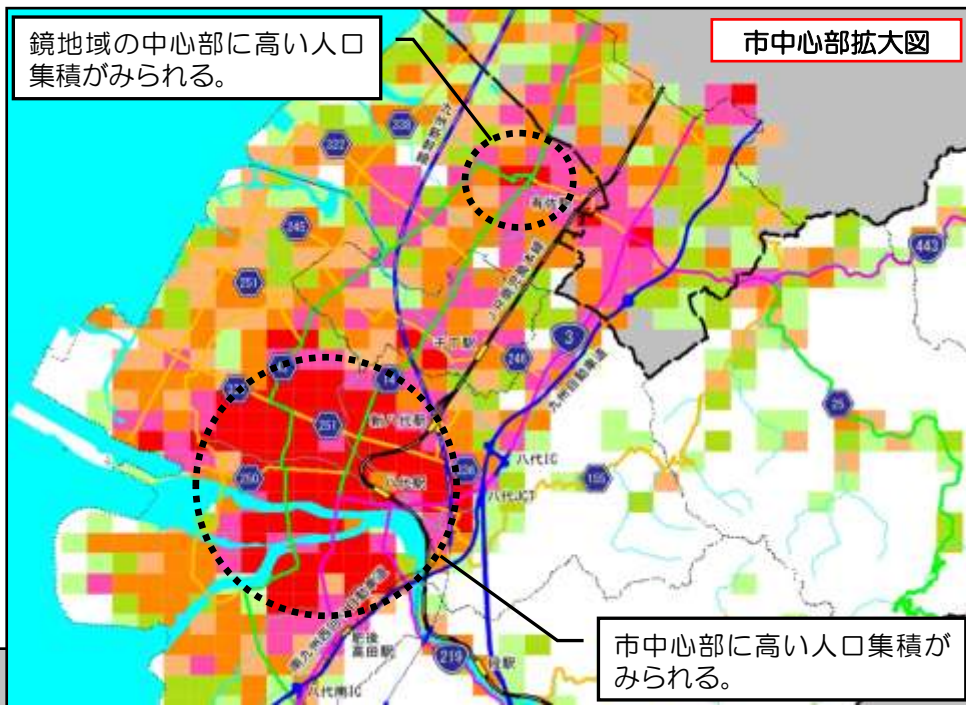


### ▲八代市の人口推移と将来推計人口

注) ※H16~H25年度: 経年人口、H27~H52年: 将来推計人口  
資料: 経年人口/八代市住民基本台帳(各年度末時点)、将来推計人口/国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村将来推計人口」(平成25年3月推計)

## ②人口分布

- 人口は平野部に広く分布しており、その中でも八代市中心部に高い人口集積がみられる。その他、鏡地域の中心部や日奈久地域の中心部でも比較的高い集積がみられる。
- また、山間部では国道や主要地方道、県道沿線に人口が薄く分布している。

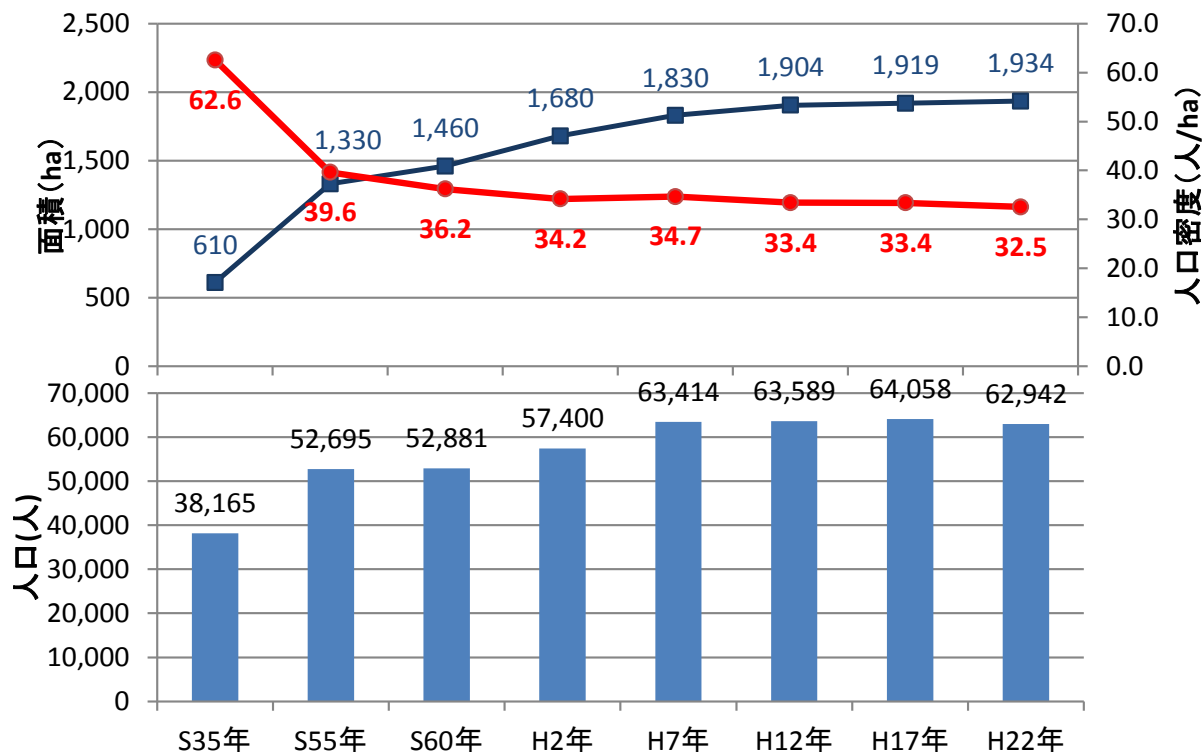


資料:平成22年 国勢調査

### 八代市中心部の 500mメッシュ総人口(H22)

## ②人口分布

- DID内の人口は概ね増加傾向、面積は増加傾向にあるが、人口の伸びよりも面積の拡張が著しいために、人口密度は減少傾向にあり、市街地は年々低密度に拡散している。



資料:国土数値情報

### ▲人口集中地区(DID)の推移

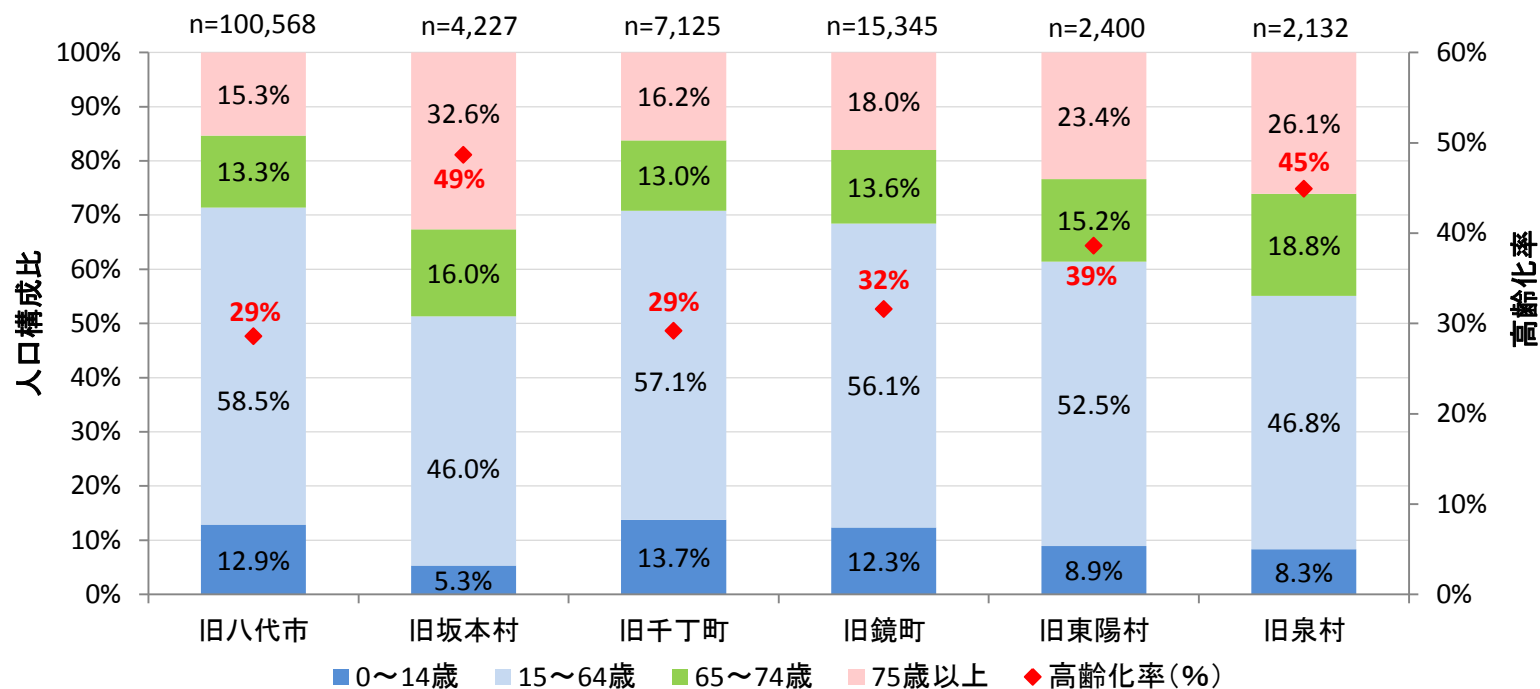
DID(人口集中地区)とは、

国勢調査基本単位区及び調査区を基礎単位として、1)原則として人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域



### ③高齡化率

- 旧坂本村、旧泉村、旧東陽村は、高齡化率が他地域よりも著しい。
- 特に、旧坂本村では後期高齡化率が30%を超えている。



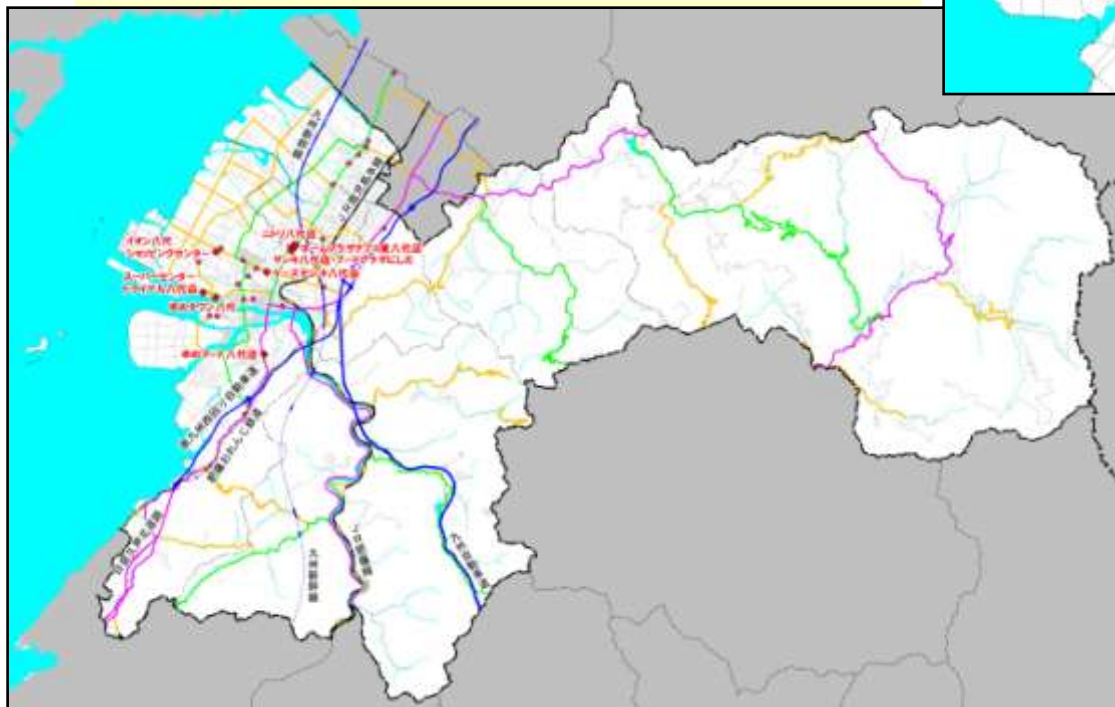
▲地域別年齢構成比(H25)

資料:平成25年 住民基本台帳

# 2) 主要施設の分布状況

## ① 大型商業施設

- 大型商業施設は、県道14号線や八代港線などの沿線に立地。
- 「ゆめタウン八代店」「イオン八代ショッピングセンター」といった複合商業施設のほか、家電量販店やホームセンター、ディスカウントストア、大型スーパー、大型ドラッグストアなど多様な店舗が立地。



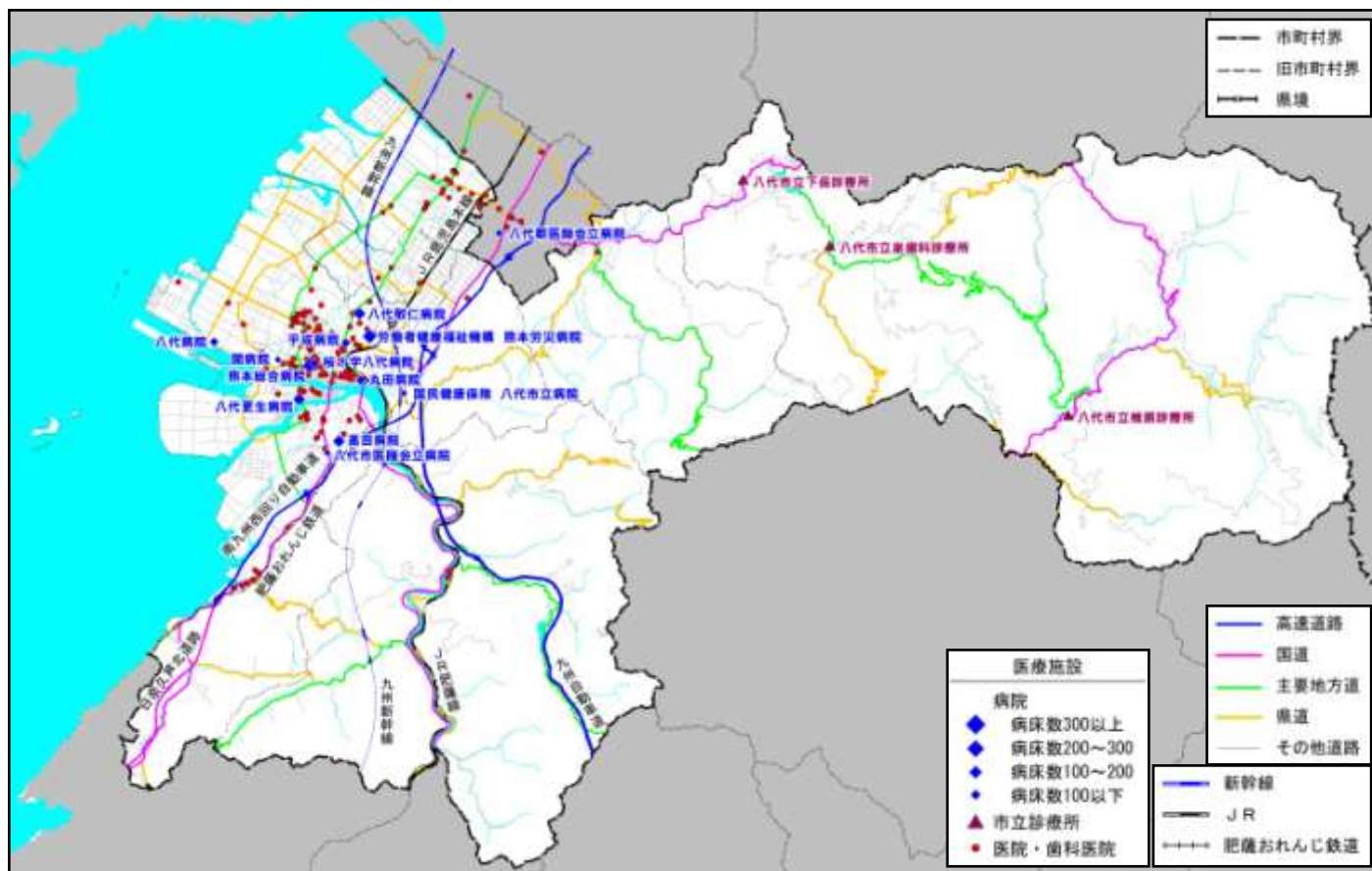
商業施設		高速道路	
● 店舗面積1000㎡以上の施設	◆ 店舗面積3000㎡以上の施設 (施設名記載)	— 国道	— 主要地方道
--- 市町村界 - - - 旧市町村界 ≡≡≡ 県境		— 新幹線 — JR ≡≡≡ 肥薩おれんじ鉄道	
		— 県道	

資料: 八代市提供資料(平成25年10月31日時点)、  
 全国大型小売店総覧2014(東洋経済統計)

◀▲ 八代市の大型商業施設の分布  
 (店舗面積1,000㎡以上)

## ②医療施設

- 八代市中心部には、病院を含む多くの医療施設が集中。
- 鏡地域及び氷川町にも集積がみられるほか、日奈久地域にも一定の集積。
- 山間部では、下岳地区、泉地区、五家荘地区に市立診療所が1件ずつ、民間医院が坂本地域や種山地区に1～2件立地。



資料:八代市病院台帳、診療所台帳、歯科診療所台帳

### ▲八代市の医療施設の分布

### ③教育施設(高校以上)

- 短大1校、専修学校4校、高専1校、高校8校(分校含む)、支援学校2校があり、松橋支援学校氷川分教室、八代農業高校及び分校を除くすべてが旧八代市内に立地。
- 八代市役所北側には高校3校、新八代駅周辺には高校1校と専門学校2校、平山新町には短大1校、高専1校、専門学校1校と集積

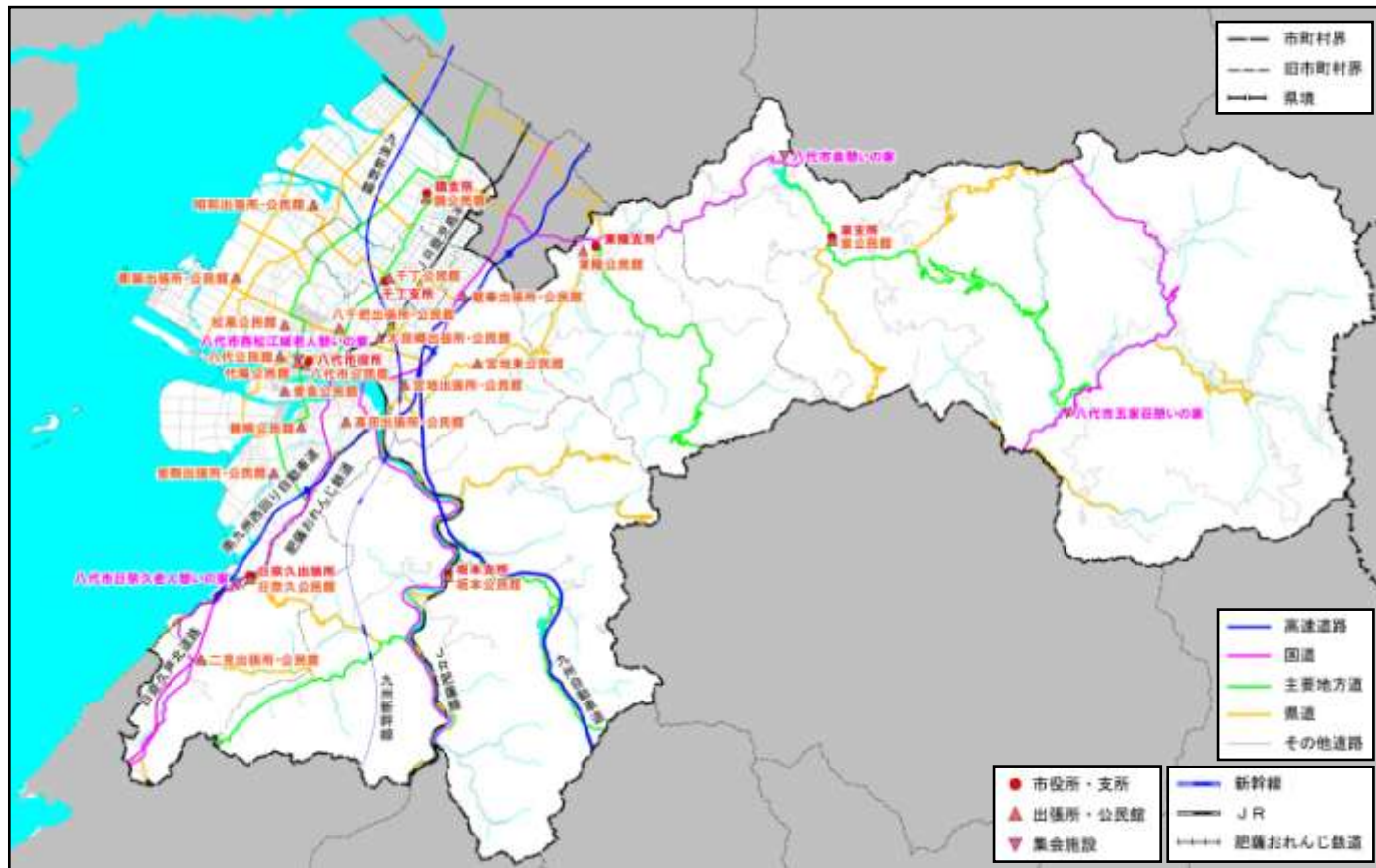


▲主要施設の分布状況

資料:熊本県HP、八代市市政概要

## ④その他公共・公益施設(役所及び集会施設等)

- 行政機関は、八代市役所の他に旧市町村ごとに支所が設けられており、日奈久地域には出張所がある。
- 校区ごとに公民館があり、出張所と併設しているものもある。その他、五家荘地区や泉地区などに集会所がある。



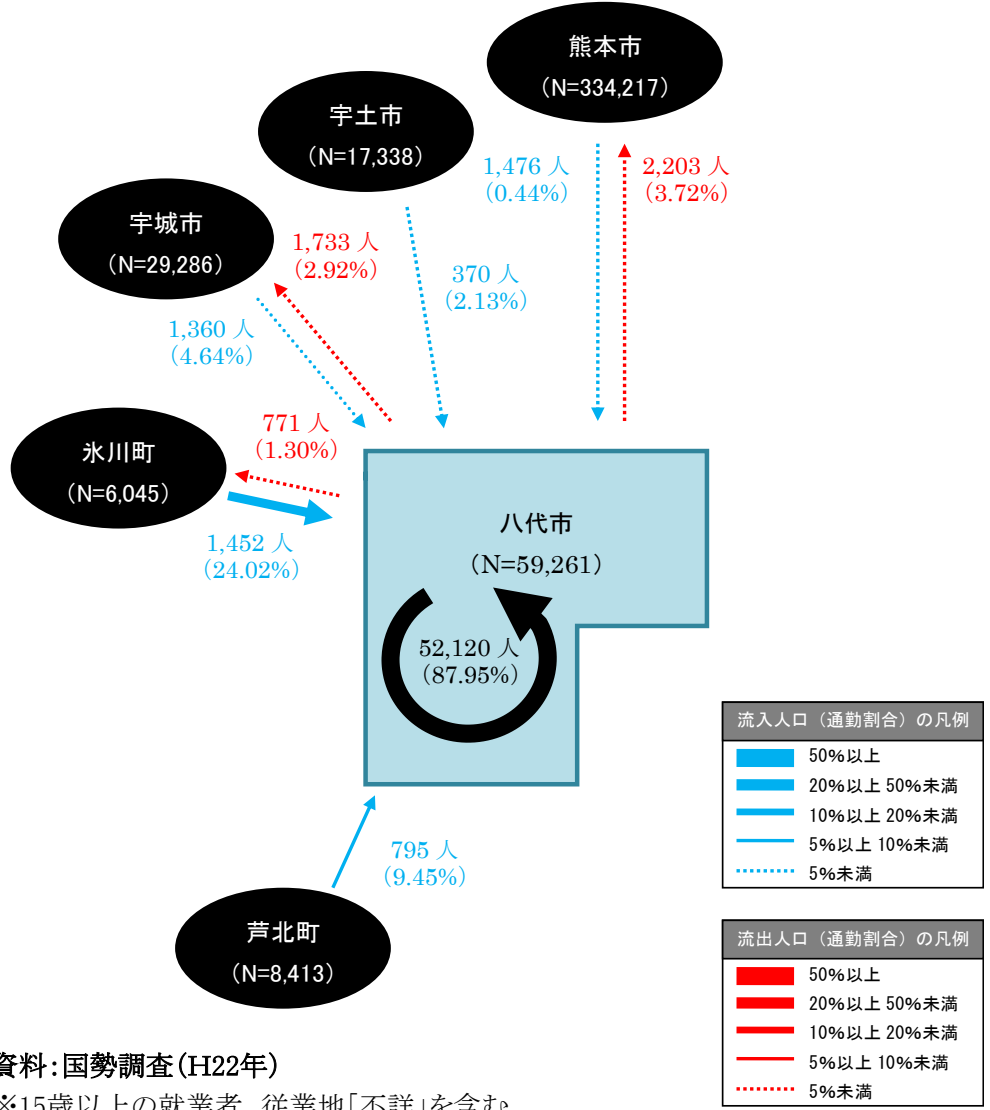
資料:八代市ホームページ

### ▲八代市の役所及び集会施設等の分布

# 3) 人の移動特性

## ① 通勤流動

- 八代市に常住する従業者数は約5.9万人で、そのうち、約5.2万人(約9割)が市内で従業しており、約7千人(約1割)が市外で従業している。
- 市外から八代市内に通勤している人は、約6.5千人となっている。
- 氷川町は全従業者数の約24%が八代市に通勤しており、非常に結びつきが深い。

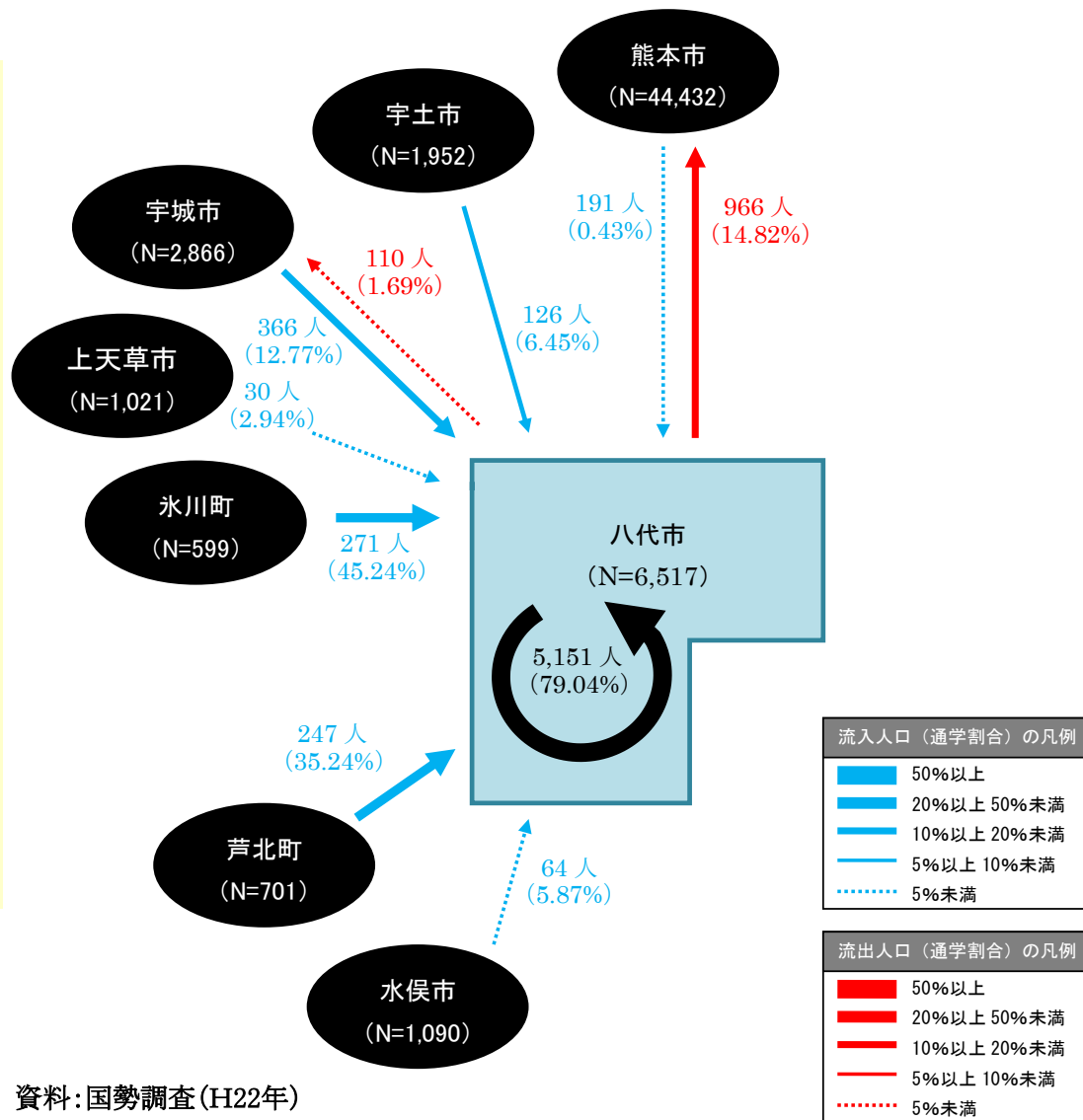


資料: 国勢調査 (H22年)  
 ※15歳以上の就業者、従業地「不詳」を含む  
 注) 八代市から他市町村への通勤者の割合は、母数を八代市内の全従業者数としている。  
 また、1%未満の流動については非表示としている。  
 他市町村から八代市への通勤者の割合は、母数を常住先の全従業者数としている。  
 また、300人未満の流動については非表示としている。

### ▶ 通勤流動

## ②通学流動

- 八代市に常住する通学者数は約6.5千人で、そのうち、約5.2千人(約8割)が市内で通学しており、約1.3千人(約2割)が市外に通学している。
- 市外から八代市内に通学している人は、約1.5千人となっている。
- 氷川町では全通学者の約45%、芦北町では約35%、宇城市では約13%、津奈木町では約12%が八代市に通学している



資料:国勢調査(H22年)

※15歳以上の通学者、通学地「不詳」を含む

注)八代市から他市町村への通勤者の割合は、母数を八代市内の全従業者数としている。

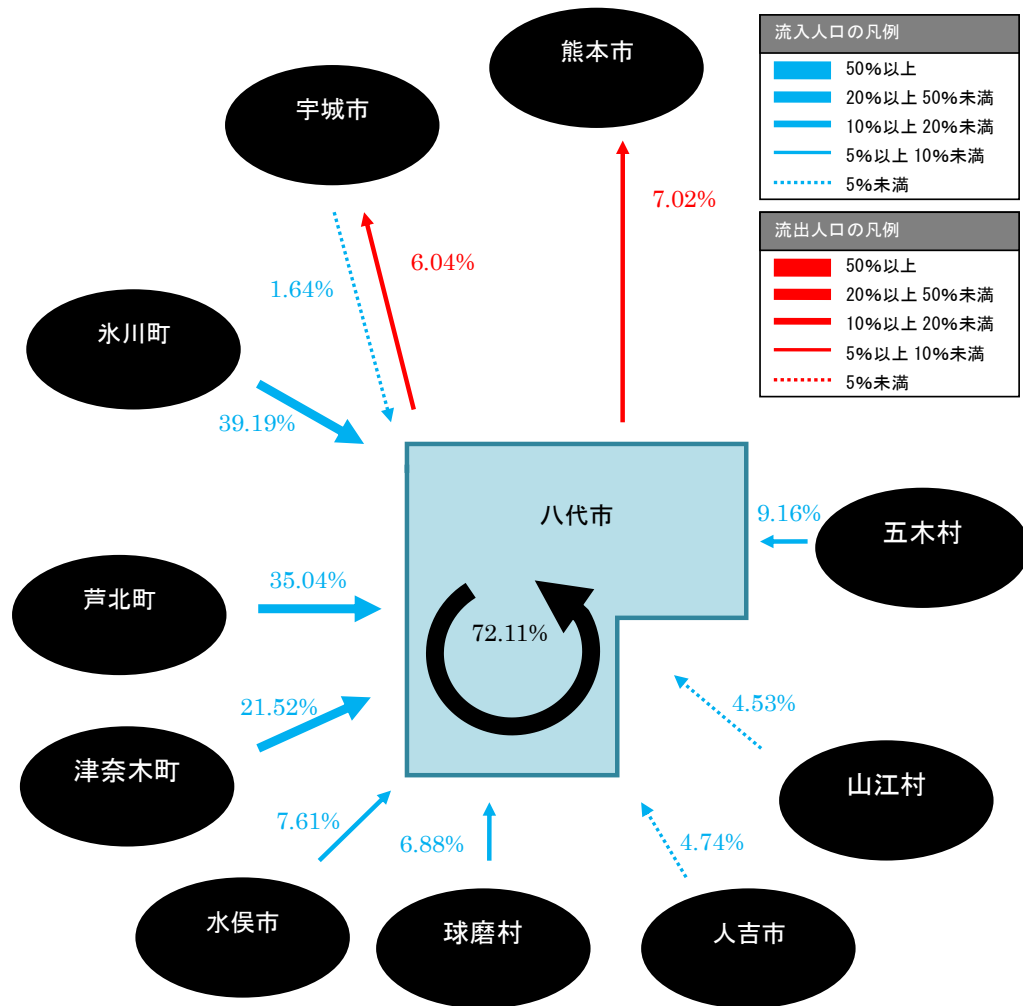
また、1%未満の流動については非表示としている。

他市町村から八代市への通勤者の割合は、母数を常住先の全従業者数としている。

また、50人未満の流動については非表示としている。

### ③ 買い物流動

- 八代市民の約7割が市内で買い物を済ませている。
- 氷川町は約40%、芦北町は約35%、津奈木町は約20%が八代市を買い物先としている。その他、五木村や水俣市、球磨村からも買い物に訪れている。



資料:平成24年度熊本県消費動向調査

注)本調査は、各常住地の回答者に対して買い物先を割合で尋ねたものである。

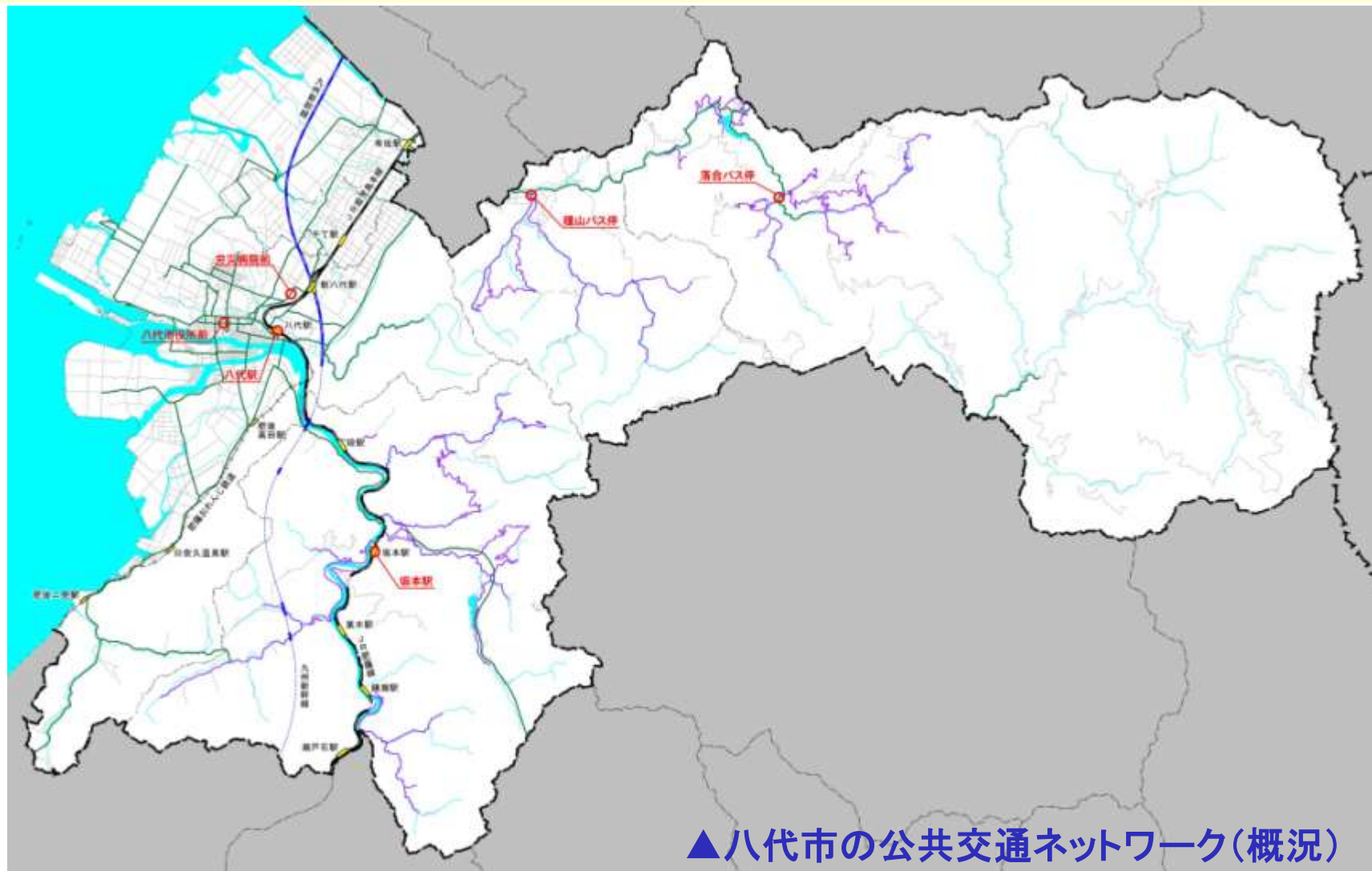
流出流動については、5%未満の流動を非表示としている。



## (2)公共交通の現状

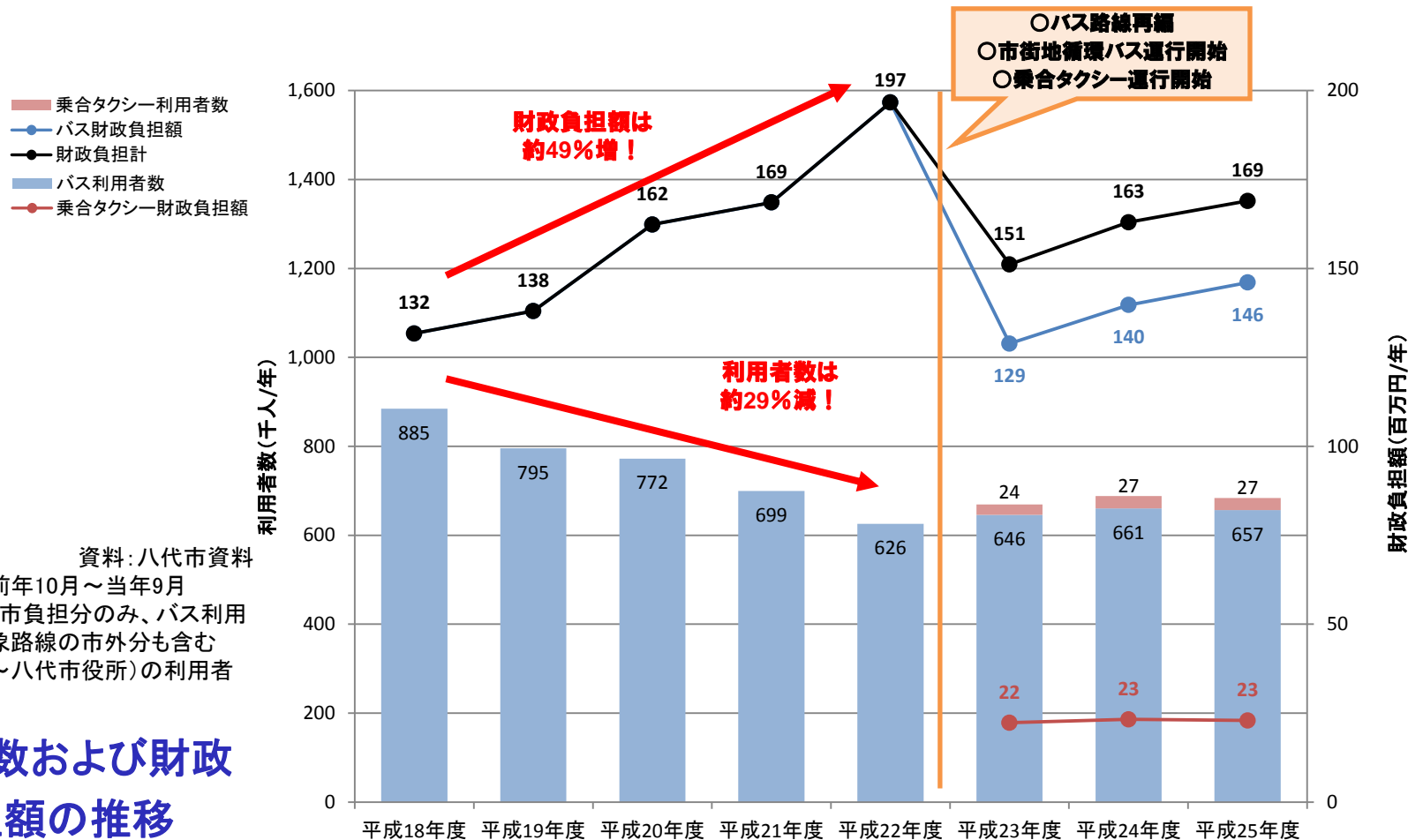
# 1) 公共交通ネットワーク

- 市内には九州新幹線、在来鉄道(JR、肥薩おれんじ鉄道)、路線バス、乗合タクシーといった公共交通があり、鉄道駅や主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成している。



# 2) 公共交通の利用状況と市の財政負担状況

- H18年度以降の4年間でバス利用者は約29%減少し、八代市の財政負担額は約49%増加。
- H22.10のバス路線再編等に伴い、財政負担額は大幅減少したが、再び増加傾向に転じている。



## ▶ 利用者数および財政負担額の推移

## **(3)市民アンケート調査**

# 1) 調査概要

## ①調査の目的

八代市の地域公共交通が抱える問題点・課題の把握や、今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集

## ②調査対象

20歳以上の八代市民3,600人を対象に実施  
(住民基本台帳をもとに地域別・年齢層別に無作為に抽出)

## ③把握事項

- i 市民の日常的な外出・移動の状況
- ii 公共交通の利用状況、問題点や改善要望
- iii 公共交通に対する意識
- iv 分析に必要な属性

## ④回収票数

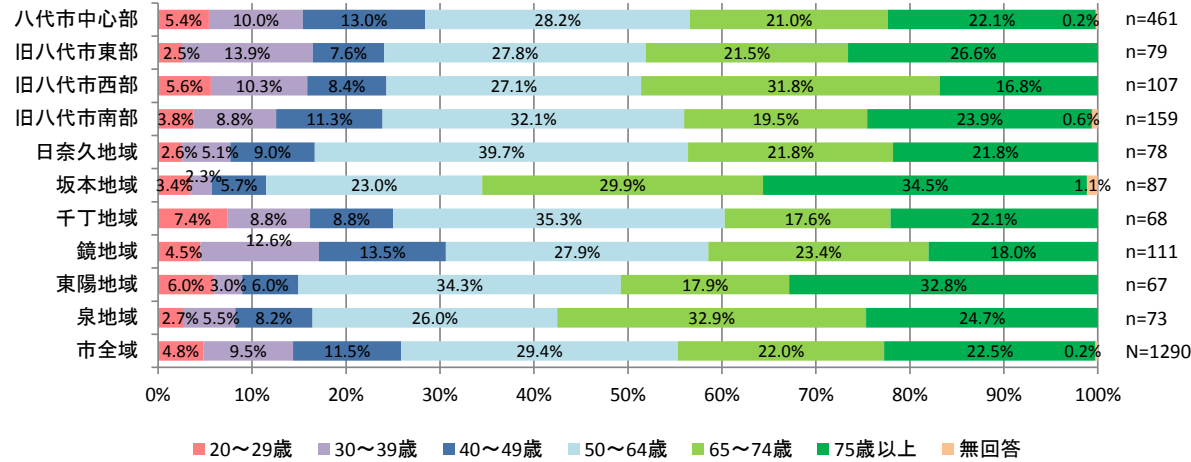
1,318票(回収率:36.6%)

# 2) 調査結果

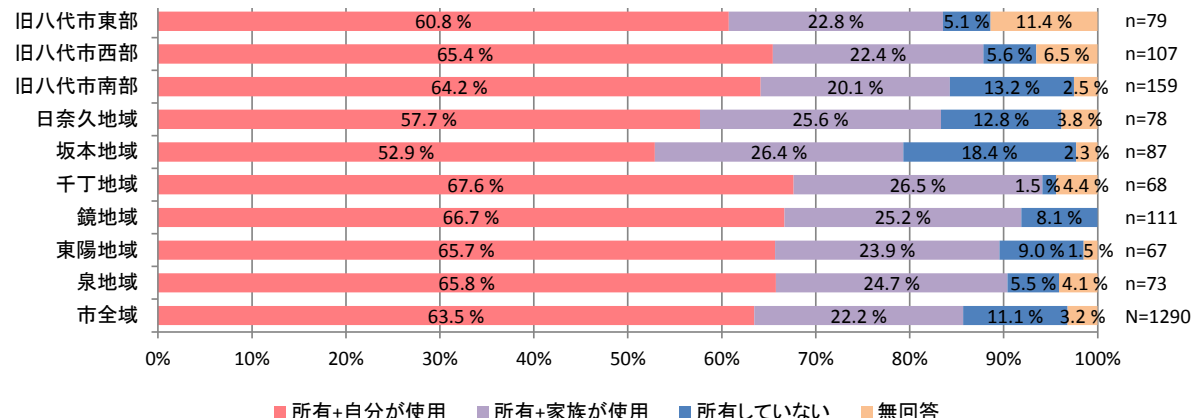
## ① 回答者属性

- 回答者全体の約3割が50歳～64歳。65歳以上の高齢者は約45%、75歳以上は約2割を占める。
- 回答者全体の約1割が自動車を所有していない。また所有しているが家族が使用をあわせると、約3割が自由に自動車を利用できない。

### 回答者の年齢 ▶

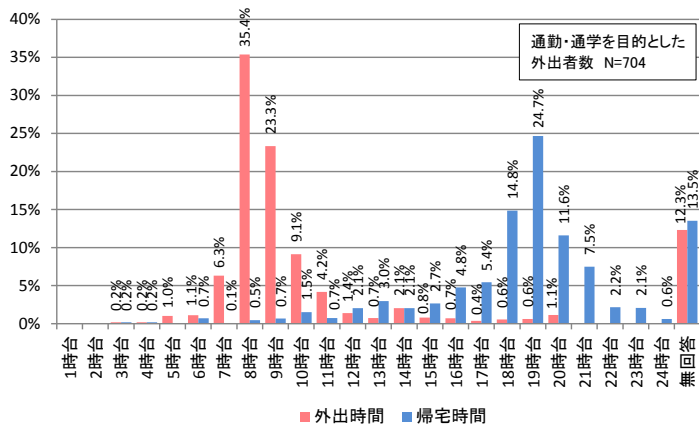


### 自家用車の利用状況 ▶

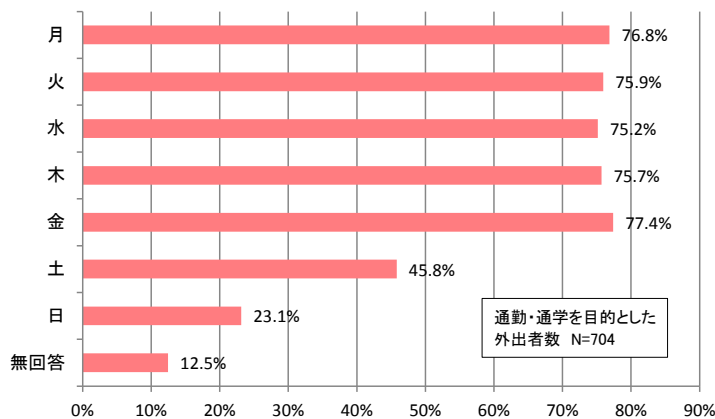


## ②通勤・通学移動特性

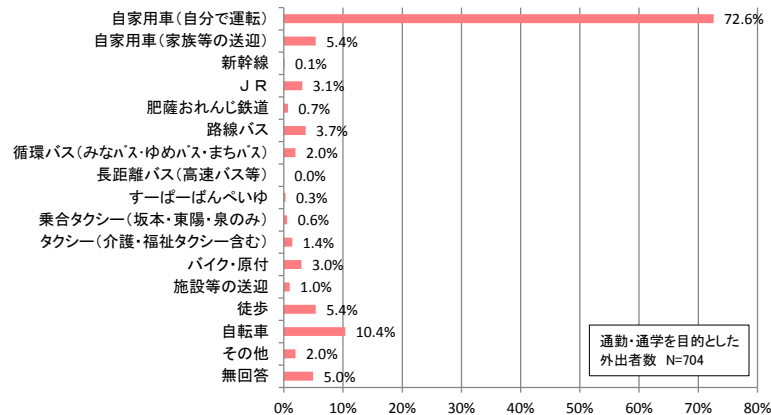
- 7時台から10時台に外出し、18時台から20時台に帰宅している。
- 平日での外出が多く、通勤・通学とあわせて買い物を済ませている。



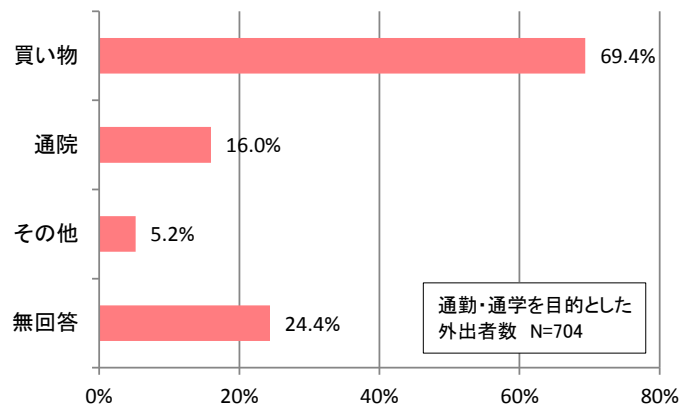
▲外出時間帯



▲外出曜日

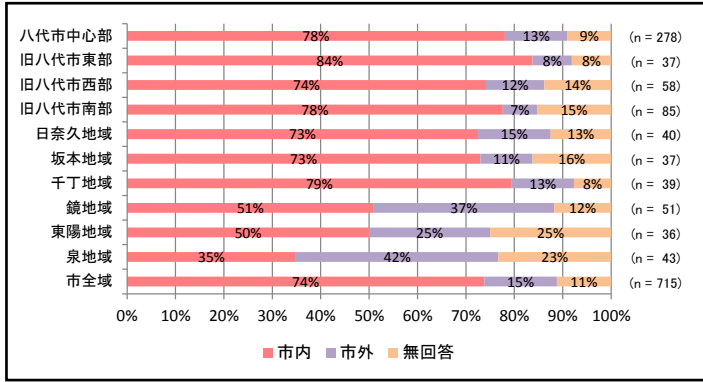


▲交通手段

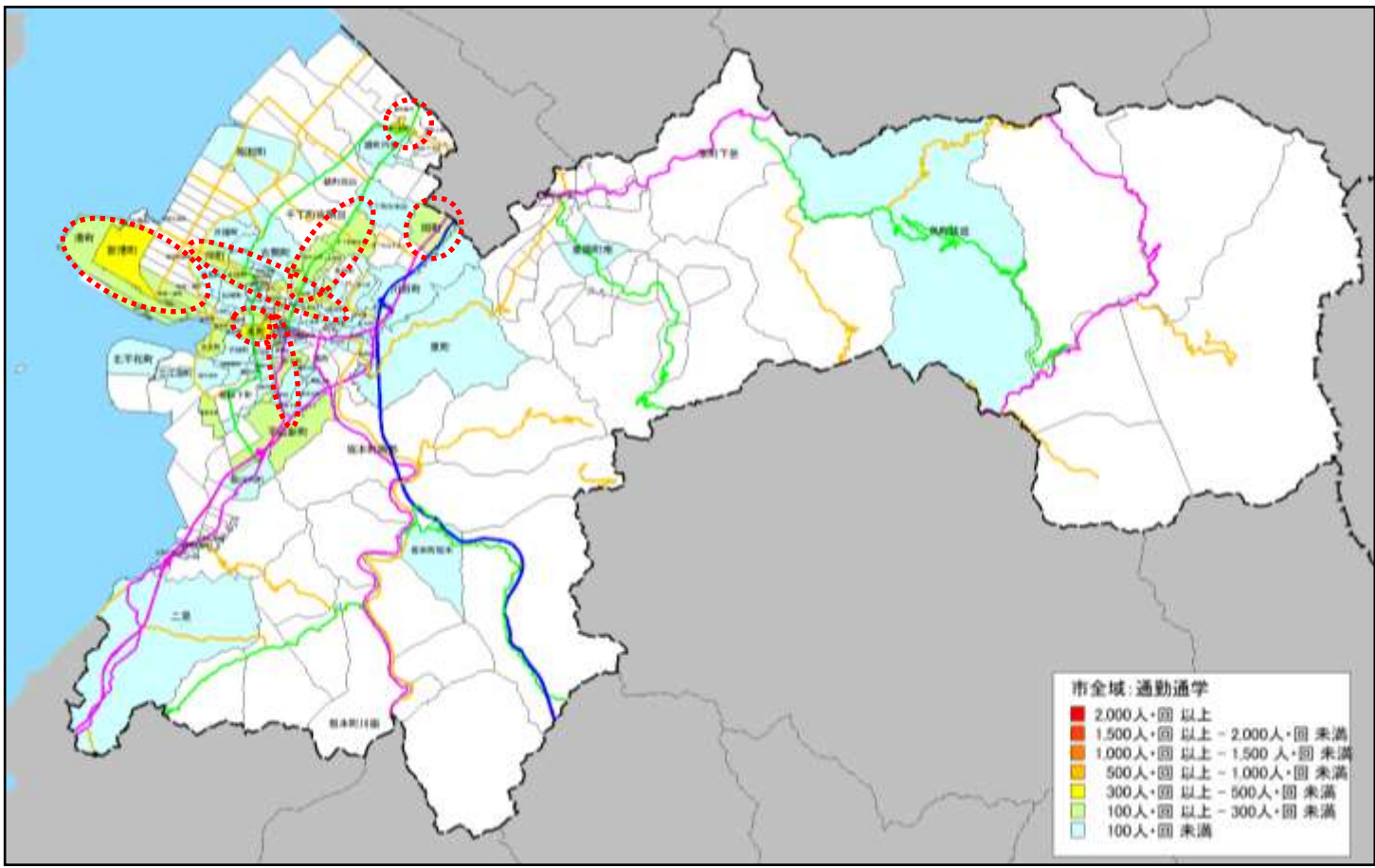


▲外出行動パターン

- 回答者の約75%が市内に通勤・通学先を持つ。
- 八代港周辺や、中心市街部、県道14号線沿線、八代港線沿線、前川河口付近、国道3号線沿線その他、鏡町鏡、岡町が主な目的地。



▲外出先

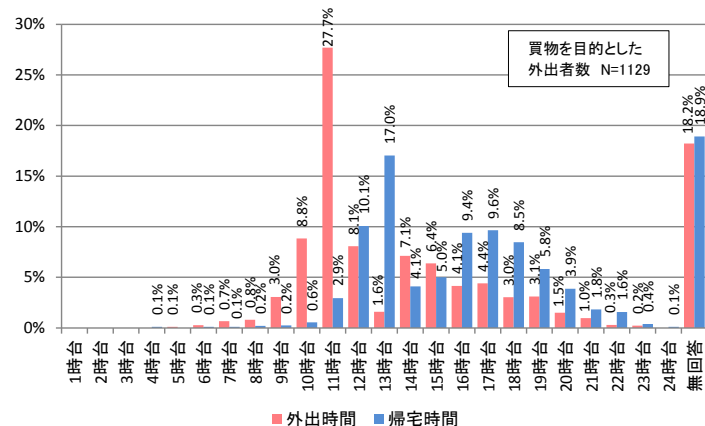


▲市内の外出先

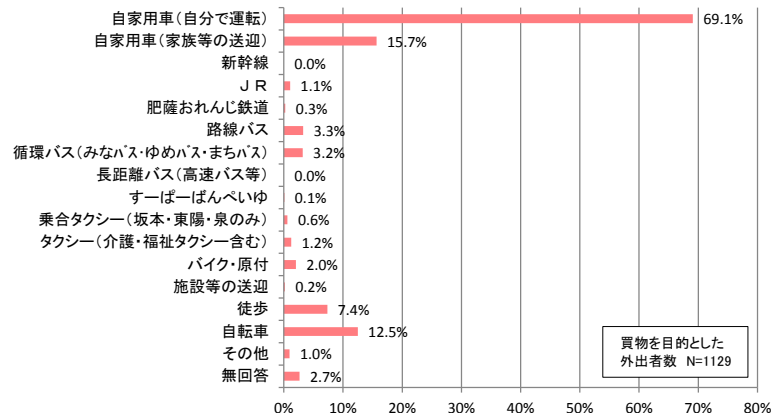


# ③ 買い物移動特性

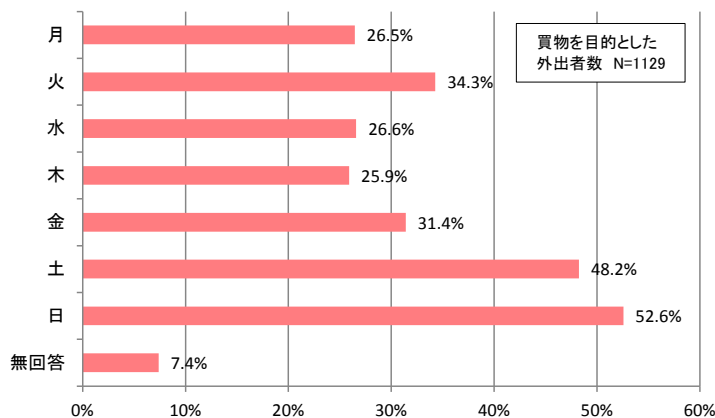
- 10時台から12時台と14時台から15時台に外出し、12時台から13時台と16時台から18時台に帰宅する。
- 土日での外出が多く、買い物とあわせて飲食や通院などを済ませている。



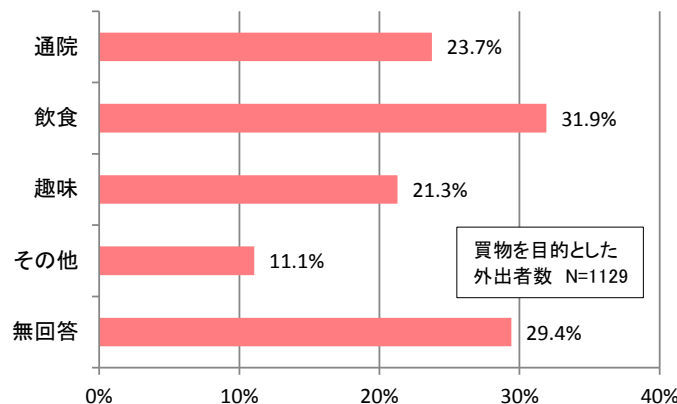
▲外出時間帯



▲交通手段

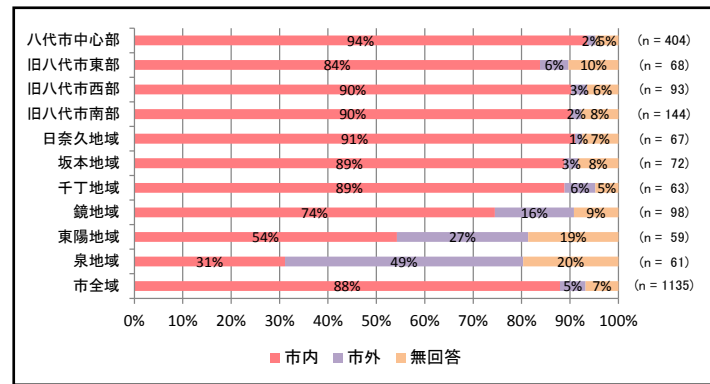


▲外出曜日

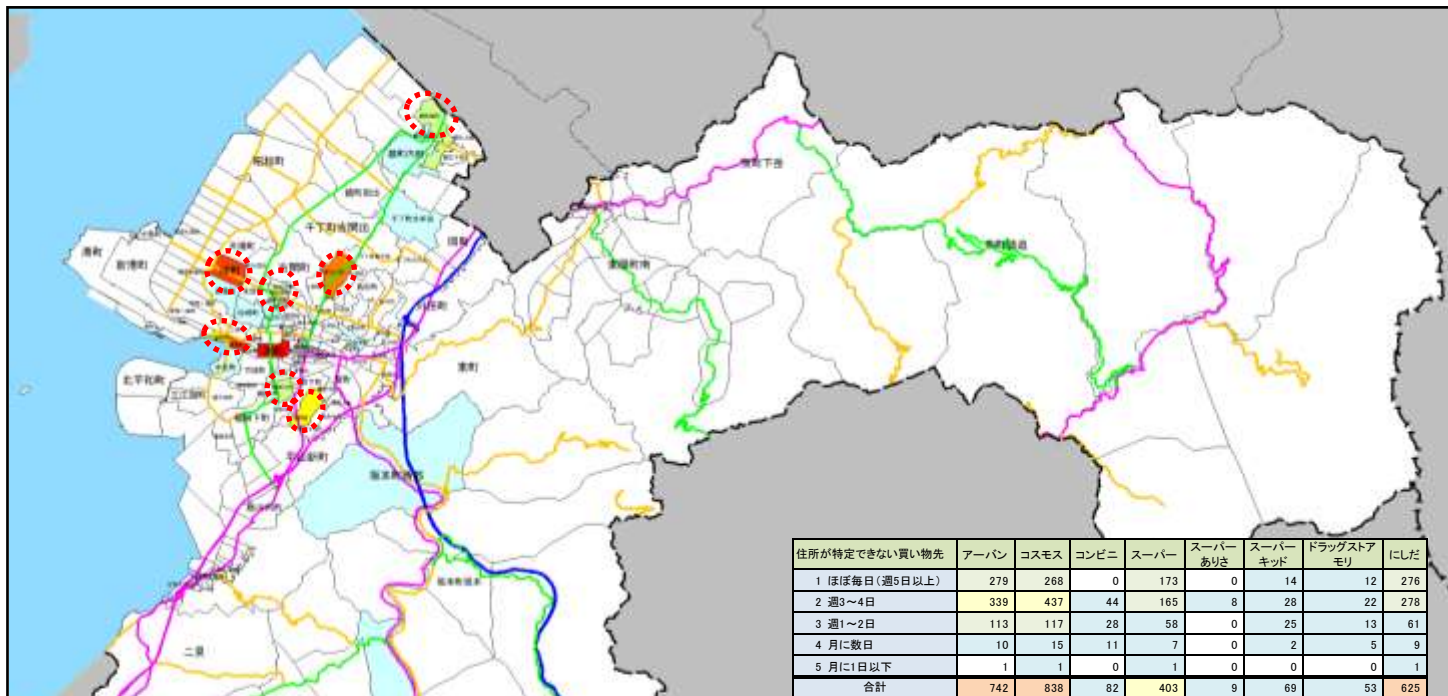


▲外出行動パターン

- 回答者の約9割が市内に買い物先を持つ。
- 本町、建馬町、沖町、海士江町に移動需要が集中。
- その他、新開町や本野町、田中西町、鏡町鏡村、植柳上町も主な買い物先となっている



### ▲外出先



本町：商店街やマックスバリュ など  
 沖町：イオン八代店 など  
 建馬町：ゆめタウン八代店 など  
 海士江町：県道14号線沿線の商業施設  
 新開町：トライアル八代店 など

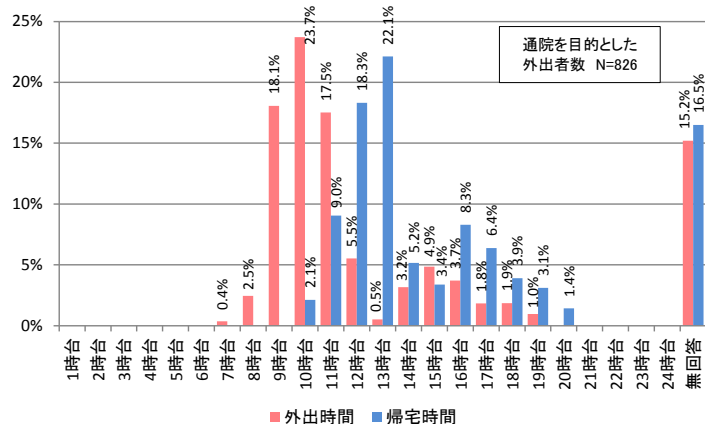
本野町：フレッシュにしだやゆめマート など  
 田中西町：パルジュやフナツ など  
 鏡町鏡村：シーズ鏡店 など  
 植柳上町：すーぱーみずもと など



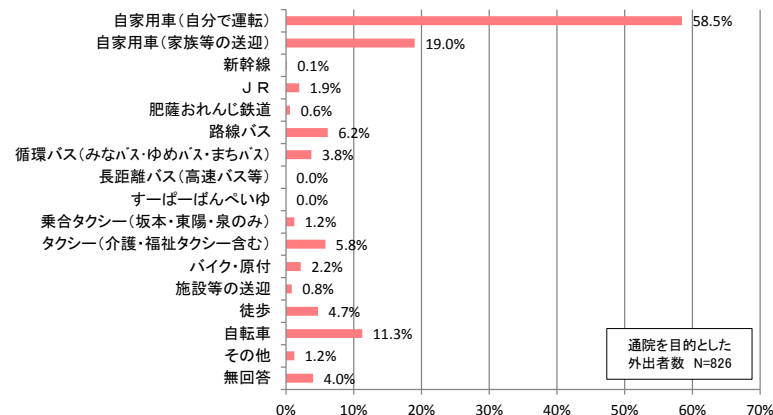
### ▲市内の外出先

## ④通院移動特性

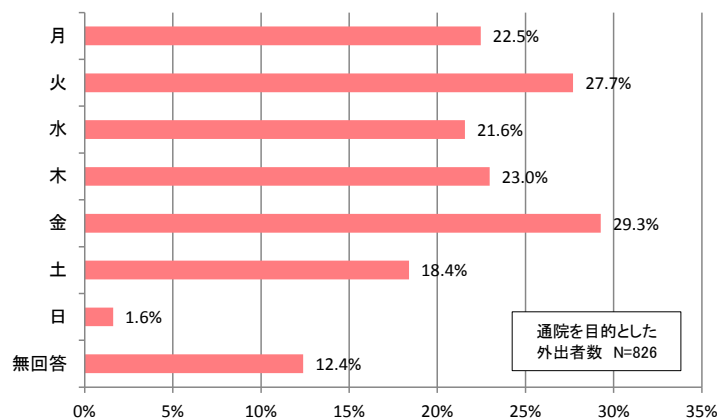
- 9時台から11時台に外出し、12時台から13時台に帰宅している。また、16時台から17時台の帰宅もみられる。
- 平日の外出が多く、通院とあわせて買い物を済ませている。



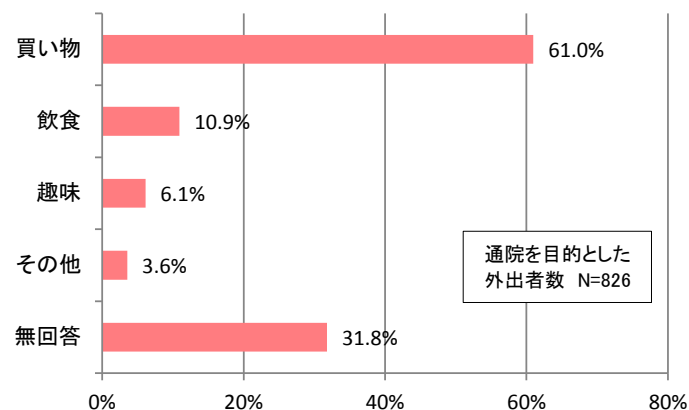
▲外出時間帯



▲交通手段

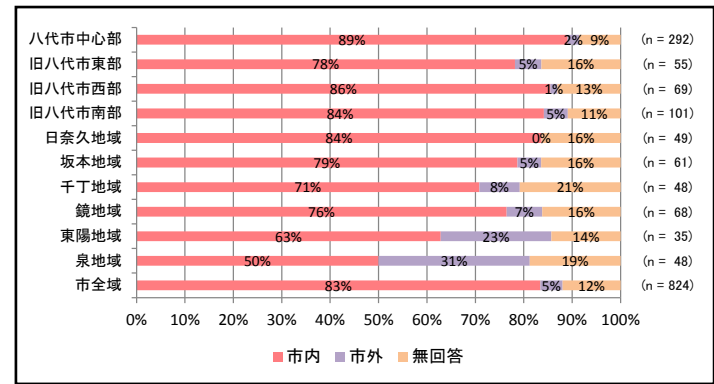


▲外出曜日

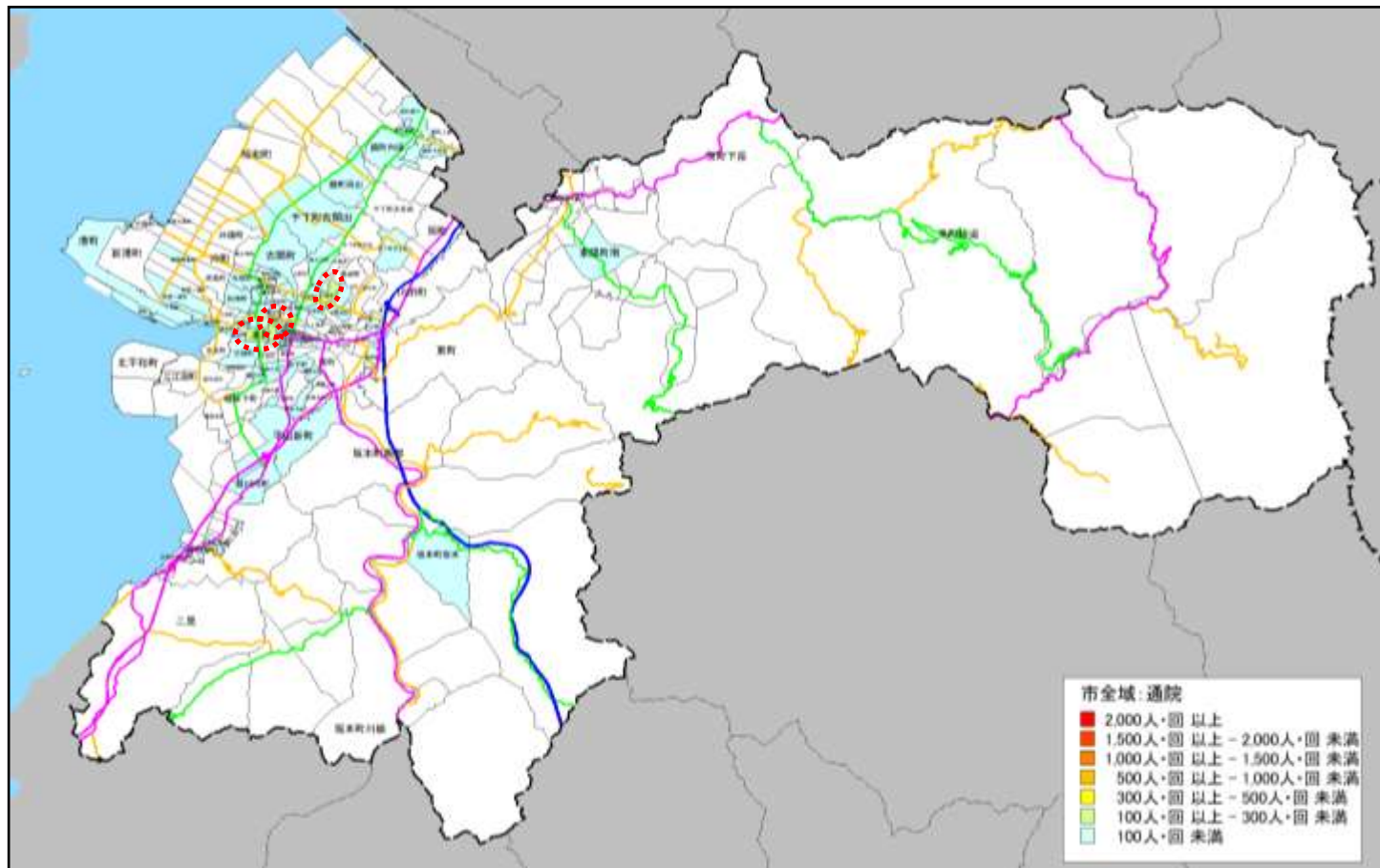


▲外出行動パターン

- 回答者の約8割が市内に買い物先を持つ。
- 市全体では通町や本町、竹原町に移動需要が集中しているが、地域毎に自地域内の医療施設も利用している。



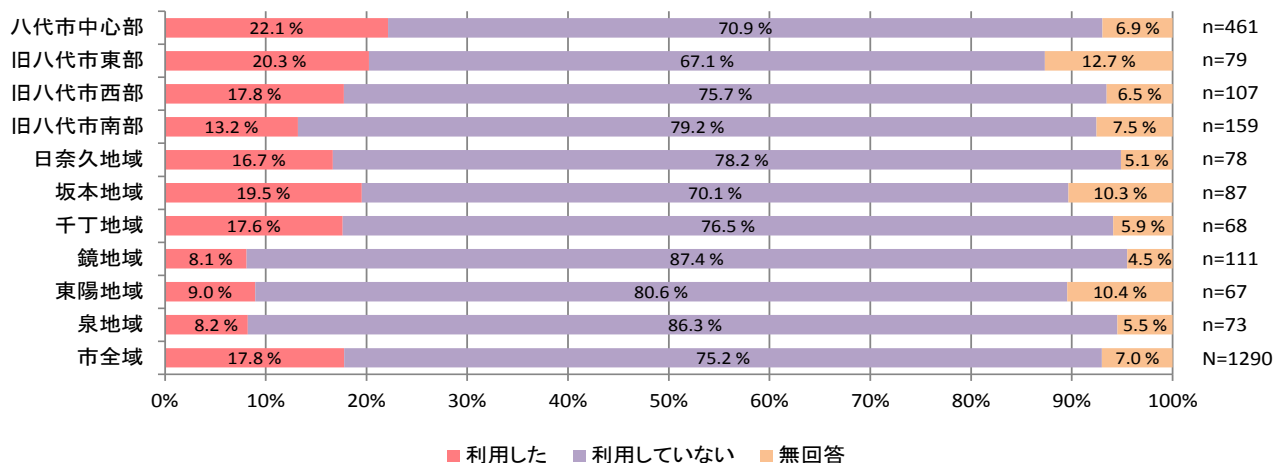
### ▲外出先



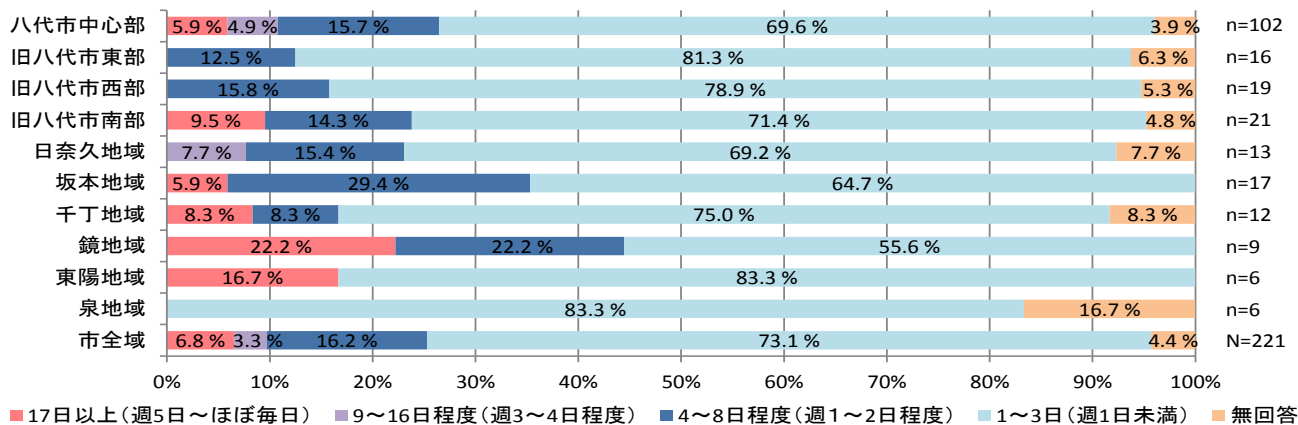
### ▲市内の外出先

# ⑤公共交通利用状況

- 回答者の約75%が最近1か月以内に公共交通を「利用していない」と回答
- 週1日以上の利用は、利用者のうちの約25%に留まっている。



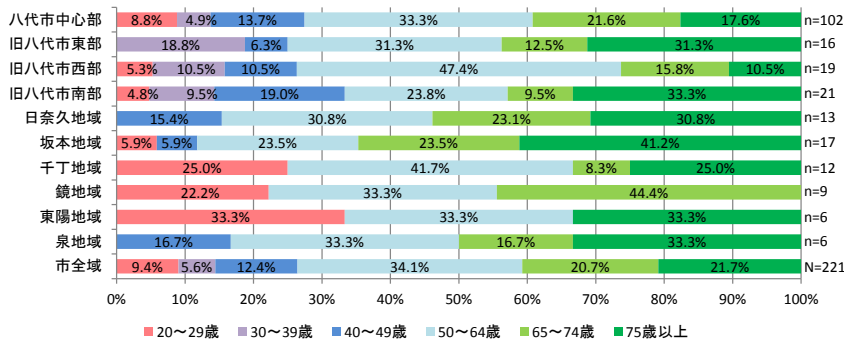
## ▲ 利用状況



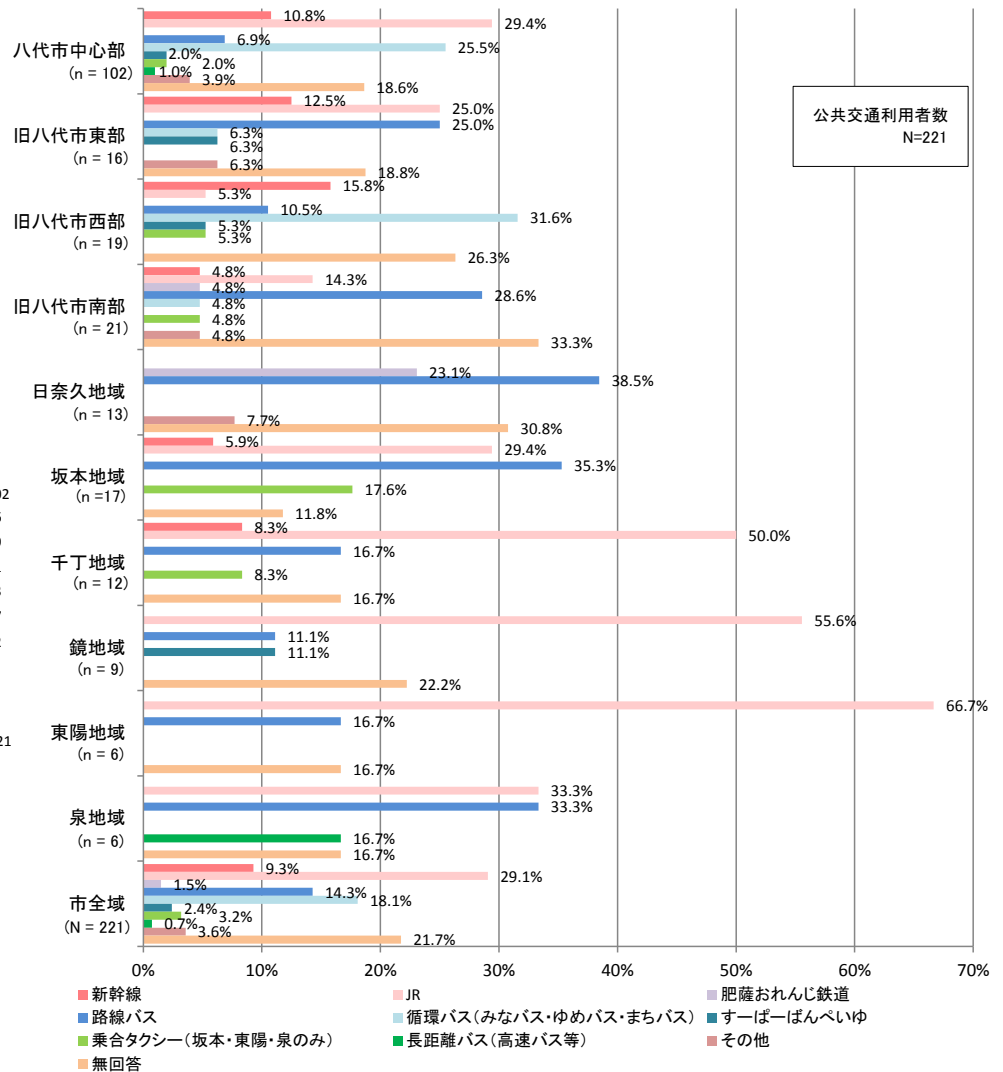
## ▲ 利用頻度

# ⑤公共交通利用状況

- 利用者は50～64歳代が約35%を占め最も多い。65歳以上の高齢者は約4割を占める。
- 利用者する公共交通はJRが約3割、循環バスが約2割、路線バスが約15%となっている。



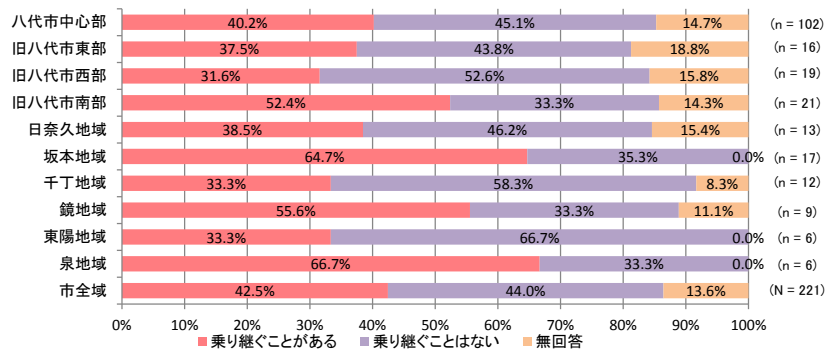
## ▲公共交通利用者の年齢構成



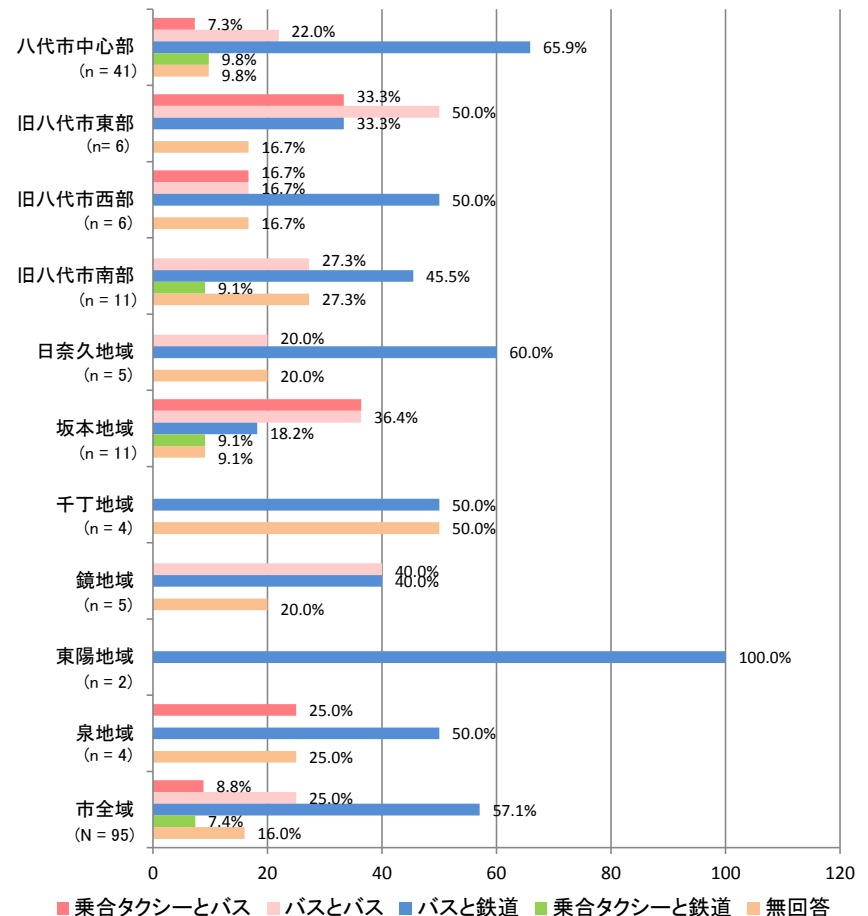
## ▲利用する公共交通機関

## ⑥公共交通乗り継ぎ利用状況

- 公共交通利用者の42%が「乗り継ぐことがある」と回答。無回答を除くと、約半数が乗り継ぎ利用をしている。
- 乗り継ぎ利用者のうち、「バスと鉄道」を6割弱、「バスとバス」が約25%が回答。



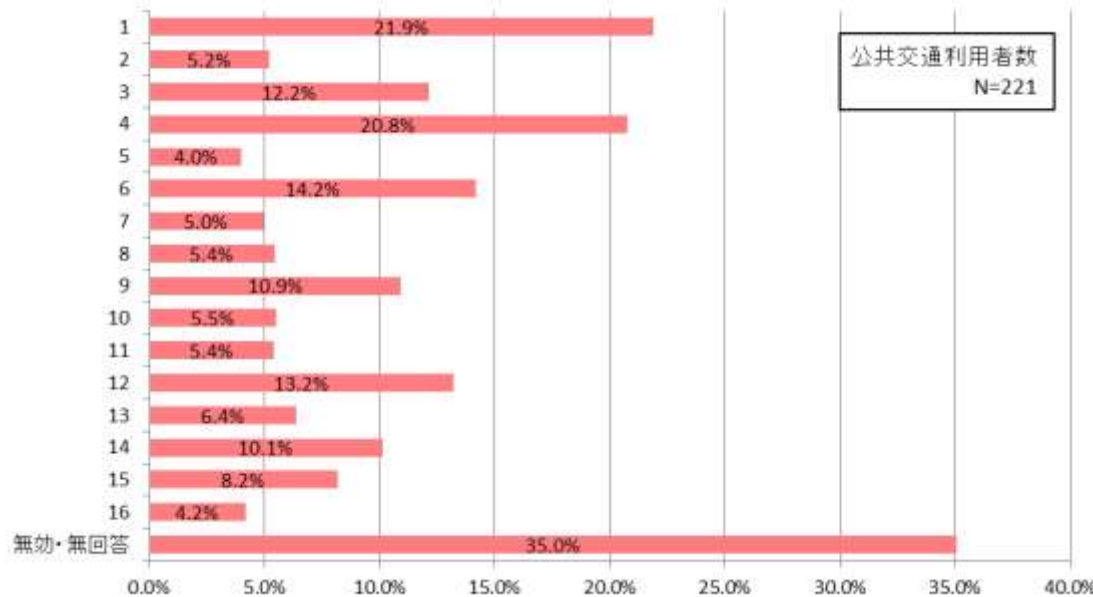
### ▲公共交通機関の乗り継ぎ状況



### 乗り継ぐ公共交通機関

## ⑦公共交通への改善要望

- 公共交通利用者の約2割が「増便」と「乗り継ぎダイヤの改善」を回答。
- その他、約1割が「バス待ち環境の改善」や「運行情報の提供」、「最終便の運行時刻を遅くする」「駅やバス停周辺の駐車場、駐輪場の整備」を回答



注) ※無効・無回答には4つ以上回答している票を含む

### 【設問詳細】

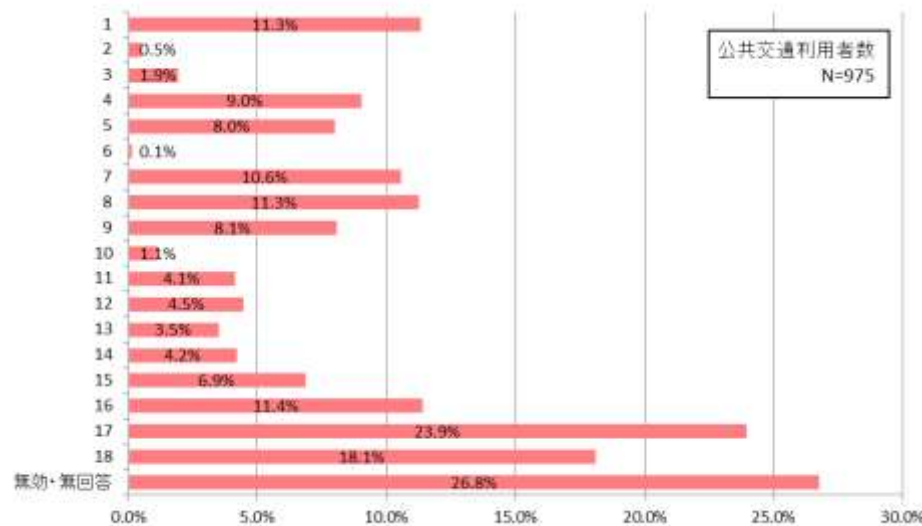
### ▲公共交通の改善要望

1. 便数を増やす
2. もっと早くから運行するようにダイヤを見直す(始発の運行時刻を早くする)
3. もっと遅くまで運行するようにダイヤを見直す(最終便の運行時刻を遅くする)
4. 鉄道・バス・乗合タクシーを乗り継ぎやすいようにダイヤを調整する
5. 定時性を向上させる(時刻表通りに運行する)
6. バス停や停留所の環境を改善する(ベンチや待合所を設置するなど)
7. 乗り降りしやすい車両を導入する(乗降口の段差が小さいバスなど)
8. 駅の中の階段などの段差を解消する(エレベーターやスロープの設置など)
9. 駅やバス停などの周辺の駐車場や駐輪場を充実させる
10. 運賃の支払いは現金だけでなくICカードも使えるようにする
11. バスなどの運行情報を提供する(乗ろうと思っているバスが今どこを走っているか、など)
12. 運行ルートや時刻表、運賃などに関する詳しい情報を提供する
13. 鉄道・バス・乗合タクシーの乗り継ぎ利用に関する情報提供を充実させる
14. 運行ルートを見直す(行きたい目的地まで行けるようにする)
15. 運賃を値下げする、割引制度などを充実させる
16. その他



## ⑧公共交通を利用しない理由

- 公共交通非利用者の約25%が「そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない」を回答。
- その他、約1割が「乗り継ぎの面倒」や「少ない便数」、「駅やバス停までのアクセスが困難、面倒」、「自宅周辺に利用できる公共交通がない」を回答



注) ※無効・無回答には4つ以上回答している票を含む

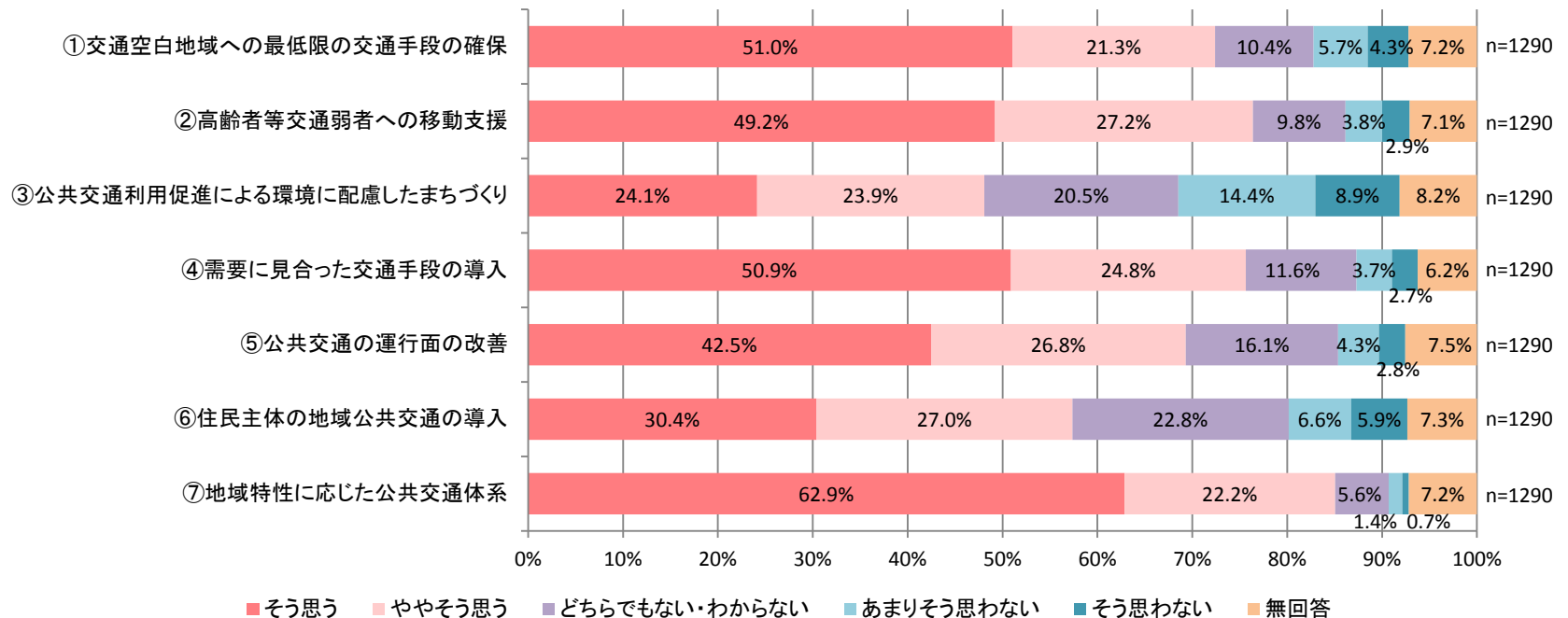
### ▲利用しない理由

#### 【設問詳細】

- |                                  |                             |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 1. 便数が少ない                        | 10. 駅や車両に段差があるため、利用しにくい     |
| 2. 始発の運行時刻が遅すぎる                  | 11. 荷物が多いため乗りにくい            |
| 3. 最終便の運行時刻が早すぎる                 | 12. 利用できる公共交通があるのか、よく知らない   |
| 4. 利用したい時間帯に運行していない              | 13. 時刻表や運賃、乗り方などがよく分からない    |
| 5. 目的地まで時間がかかりすぎる                | 14. 運賃が高い                   |
| 6. 遅れることが多く、時間が読めない(時刻表通りに運行しない) | 15. 目的地に行く公共交通機関がない         |
| 7. 自宅の周辺に利用できる公共交通がない            | 16. 乗り継ぎが必要になるため面倒          |
| 8. 駅やバス停まで行くのが難しい、行くのが面倒         | 17. そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない |
| 9. 駅やバス停での待ち時間がつらい               | 18. その他                     |

## ⑨今後の公共交通のあり方についての意向

- 回答者の約85%が地域特性に応じた公共交通体系とすべきであると回答
- 他に、「公共交通不便地域への最低限の交通手段の確保」や「高齢者等交通弱者への移動支援」、「需要に見合った交通手段の導入」を7割強が必要であると回答。



### ▲今後の公共交通のあり方についての意向

### 3. 公共交通の問題点と課題

# (1) 路線バスに関する問題点・課題

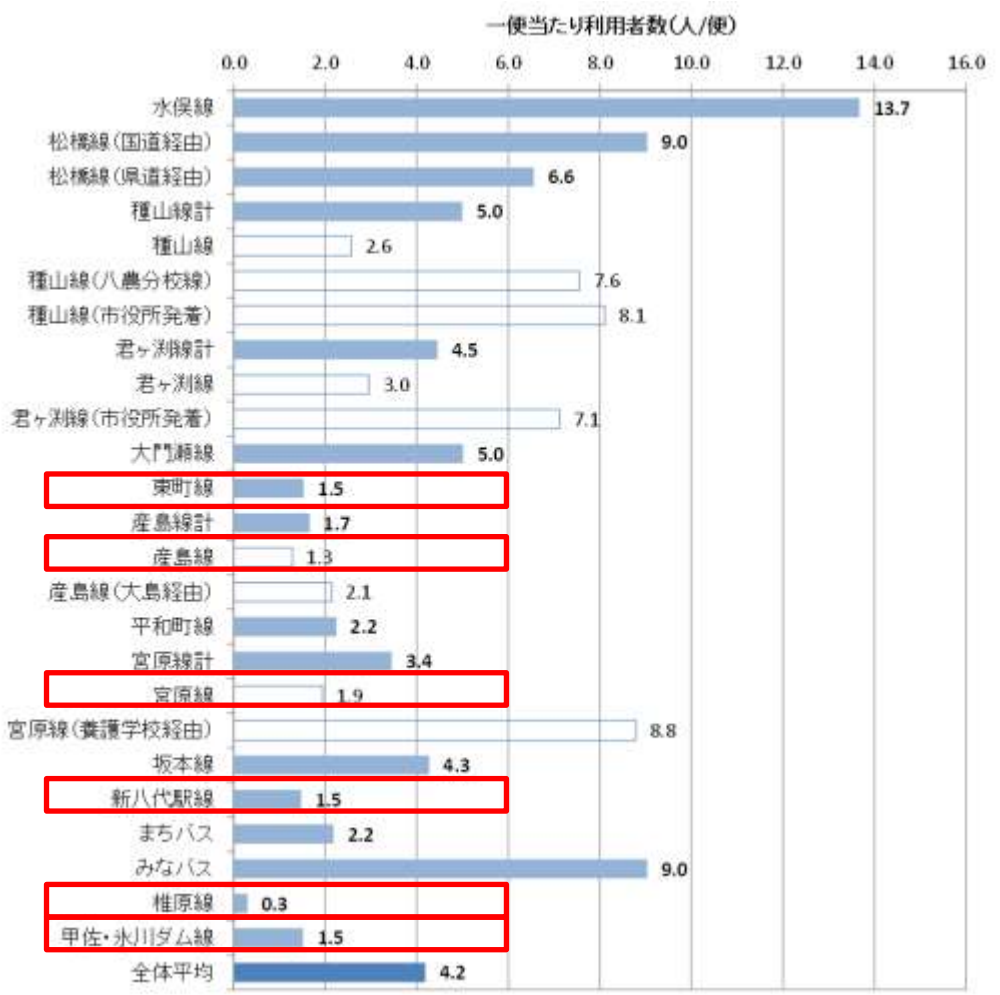
- 1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在
- 2) 複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在
- 3) 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷
- 4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

# 1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在

便あたり平均利用者数が2.0人未満の路線や、平均乗車密度が1.0人未満の路線など、サービス水準（運行頻度等）に対して利用者が顕著に少ない路線が見られ、こうした路線における収支率の低迷が財政負担増大の一因ともなっている。

## ① 路線バスの便あたり平均利用者数

○6系統で便あたり平均利用者数が2.0人を下回っている。  
※「乗合」が行われていない状況が生じている



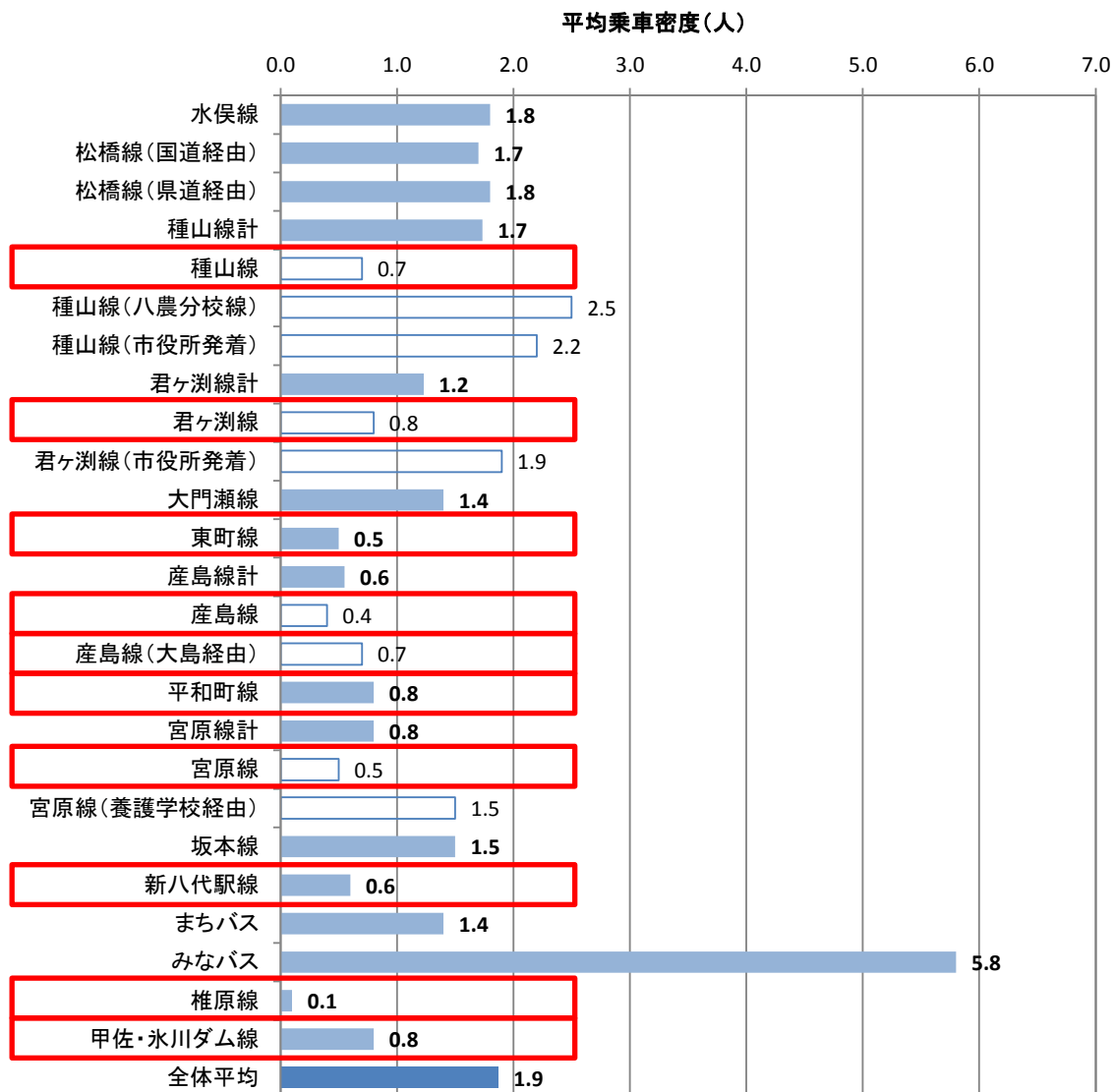
※各年度の集計期間は前年10月から当年9月まで  
資料: 八代市資料

### ▶ 系統別一便あたり利用者数 (平成25年度)

## ②路線バスの平均乗車密度

○10系統で平均乗車密度が1.0  
人を下回っている。

※利用者が全くいない区間がある  
状況が生じている



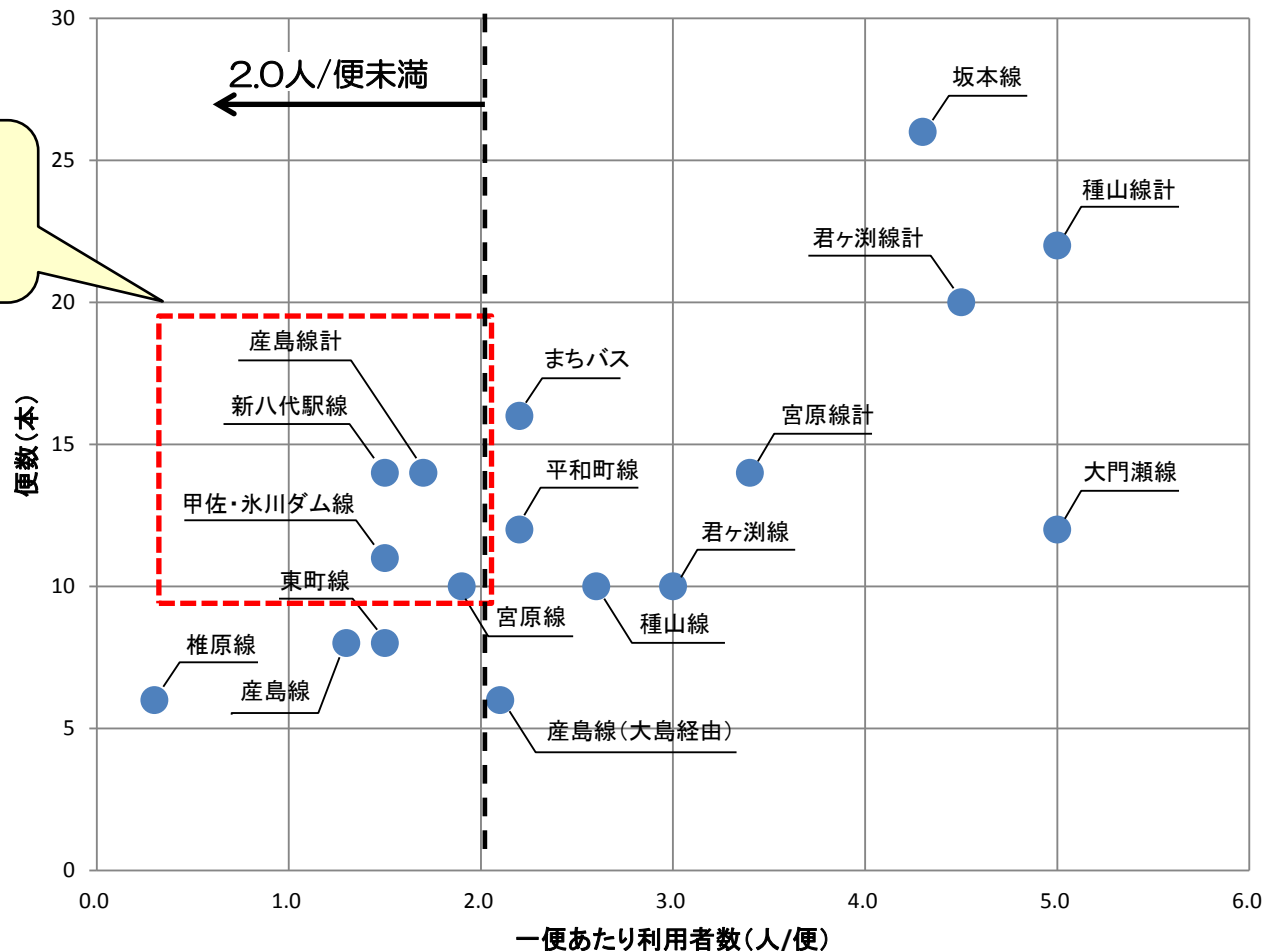
※各年度の集計期間は前年10月から当年9月まで

資料:八代市資料

## ▶ 系統別平均乗車密度(平成25年度)

### ③路線バスの運行頻度

○便あたり平均利用者数が2.0人未満など利用が少ない系統の中には、一日当たりの便数が比較的多い系統もみられる。



※各年度の集計期間は前年10月から当年9月まで  
資料:八代市資料

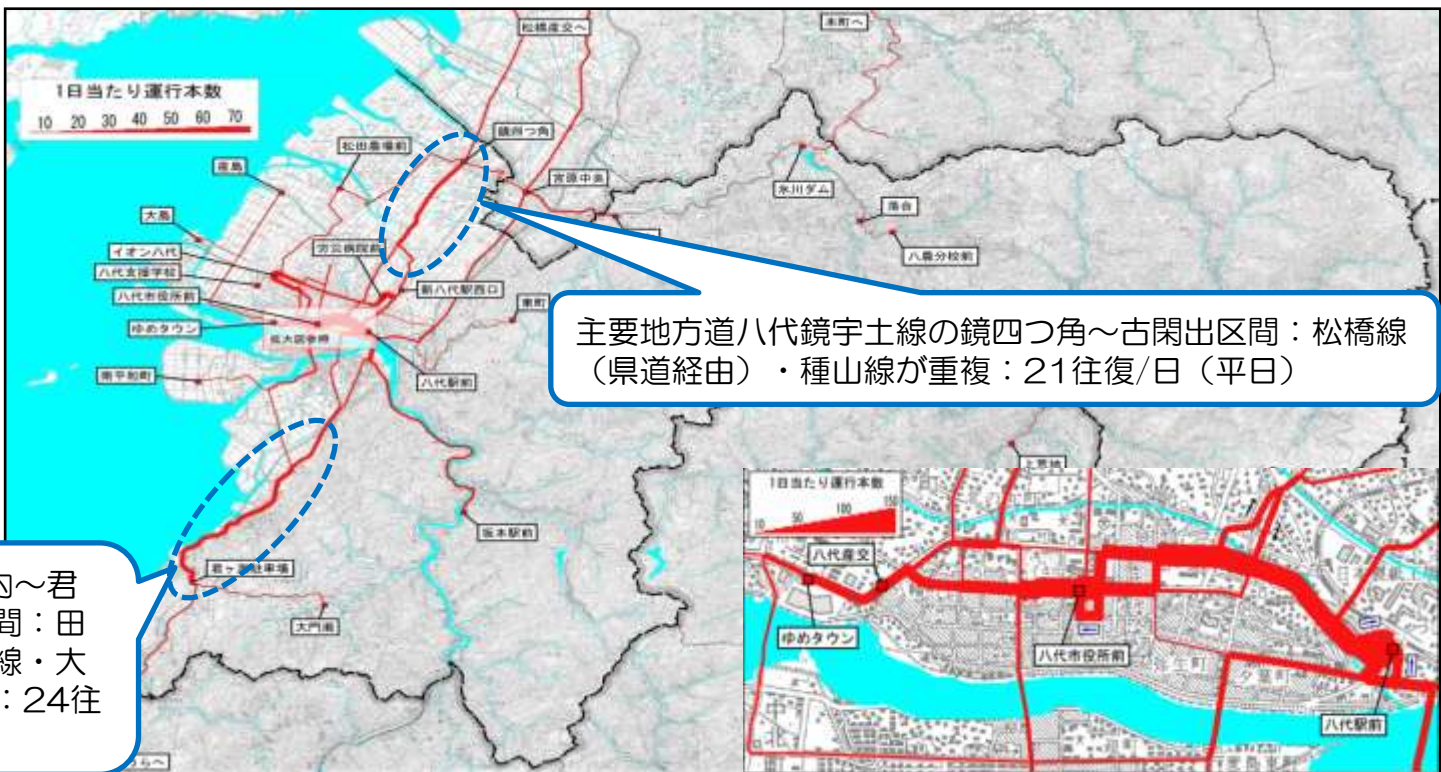
### ▲一便あたり利用者数-運行頻度

# 2) 複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在

比較的需要が多い市街地以外のエリアにおいても、複数の路線の走行ルートが重複する区間が見られ、利用状況に対して運行頻度が過剰になるなど、運行の効率性に問題があると考えられる。

## ① 区間別の運行頻度

○ 比較的利用需要が多い市街地内で運行頻度が高い区間が目立つが、それ以外でも市街地の北側や南側で運行頻度が高い区間がみられる。

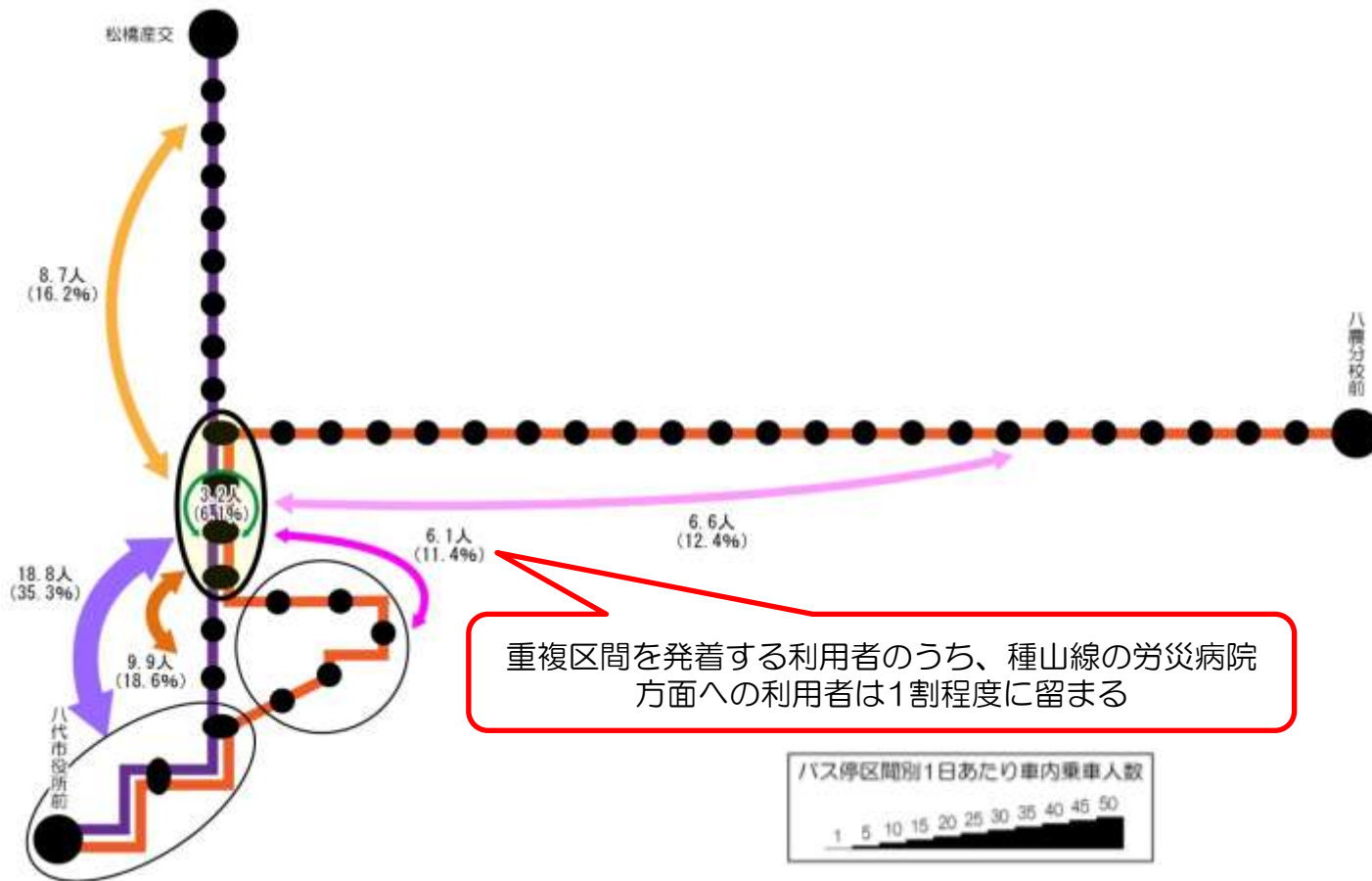


▲ 路線バス経路の区間別運行頻度（平日）



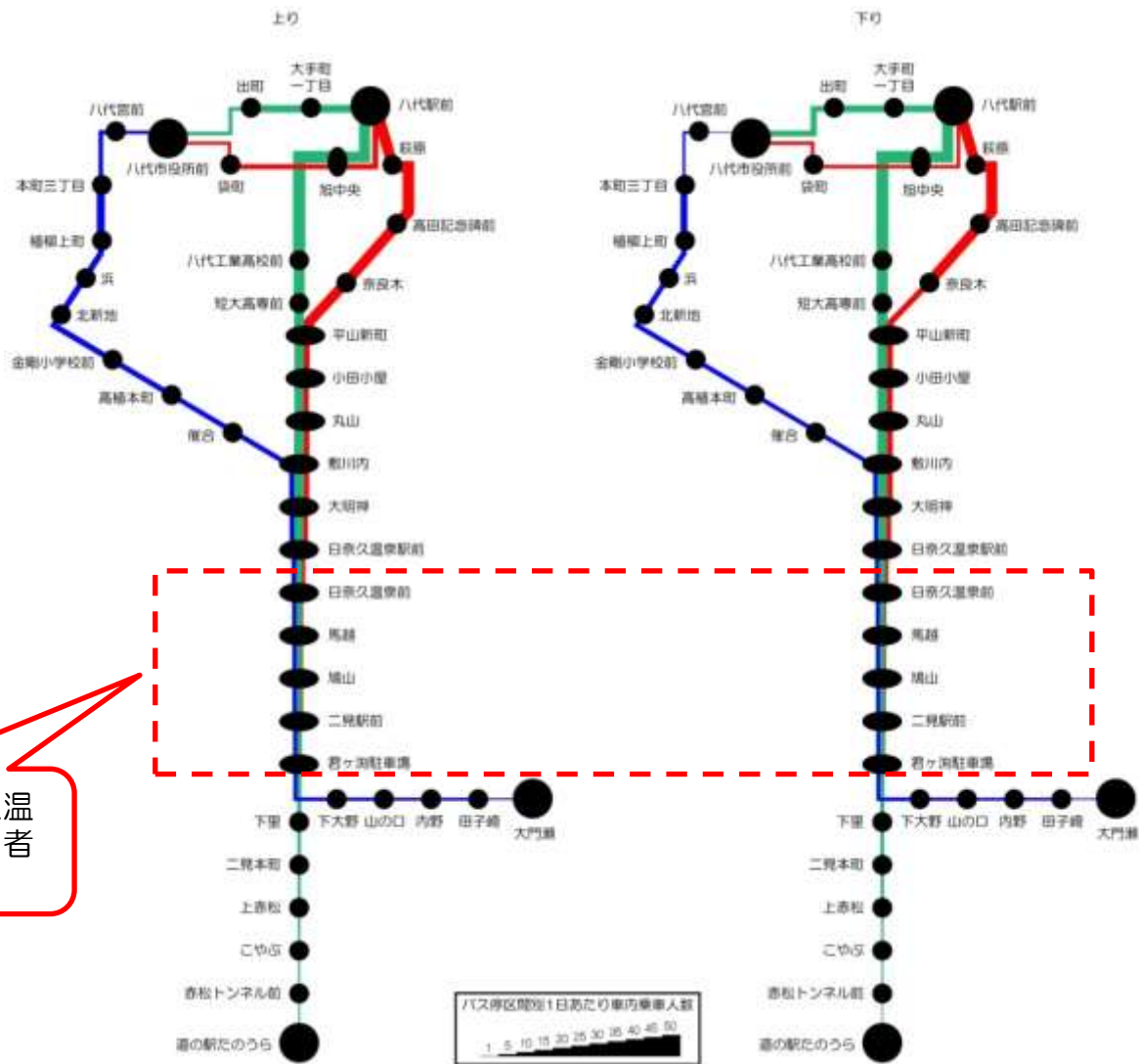
## ②重複区間の利用特性

○松橋線の利用者のうち、重複区間で乗降する利用者はわずかであることなどを考えると、種山線が当該区間を運行する必要性はそれほど高いとは言えず、運行の効率性に問題があるものと考えられる。



▲重複区間を発着する利用者のOD内訳(鏡四つ角～東牟田区間)

○君ヶ渚線については日奈久温泉前以南の区間利用者が少なく、田浦線と完全に重複していることを考えると、君ヶ渚線が当該区間を運行する必要性がそれほど高いとは言えず、運行の意効率性に問題があるものと考えられる。



▲重複区間を発着する利用者のOD内訳  
(敷川内～君ヶ渚駐車場区間)

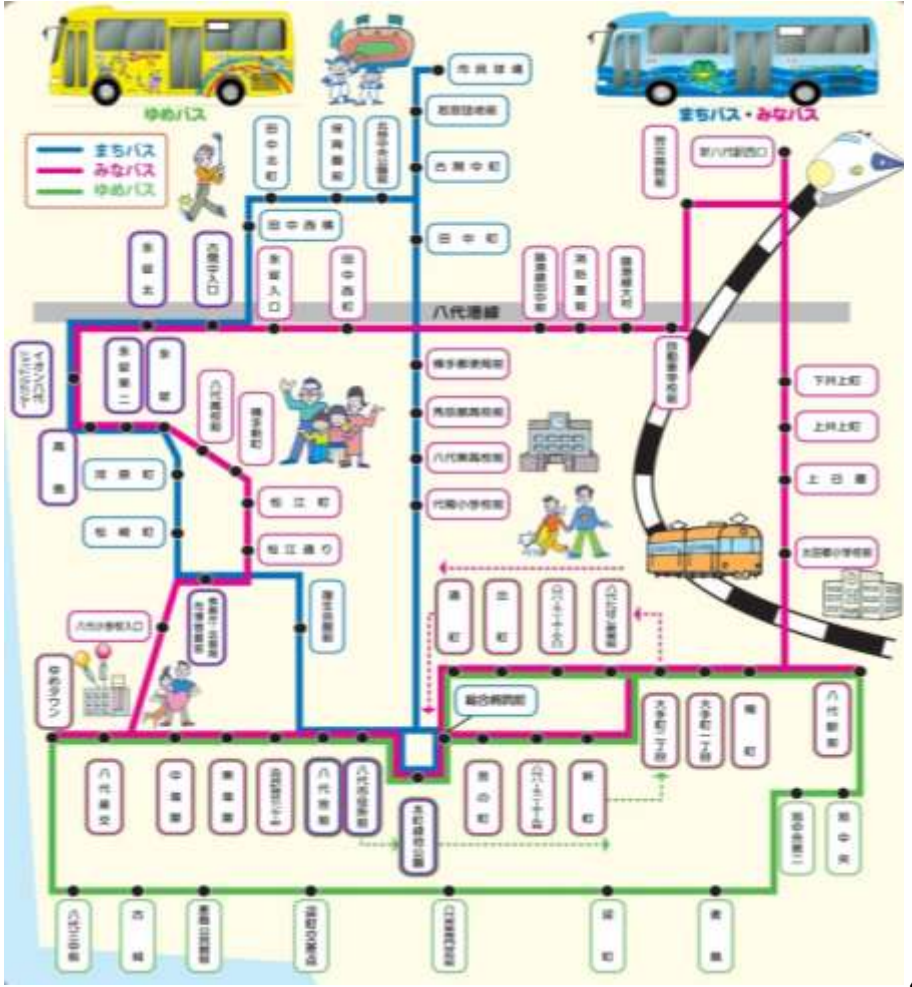
# 3) 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷

市街地循環線を起終点（市役所前）を跨いで利用する際には乗り継ぎが強いられること、市街地循環線のうちJR八代駅を經由しない「まちバス」の利用が低迷していることなど、利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷が見られる。

## ①市街地循環バスの運行ルート

○市街地循環バスは3路線とも起終点が市役所前となっており、起終点を跨いだ利用の場合は乗り継ぎが必要で、運賃も再度支払う必要があるため、利用者から苦情・要望も寄せられている。

○また、市街地循環バス3路線のうち、「まちバス」だけが八代駅を經由しないルートとなっている。

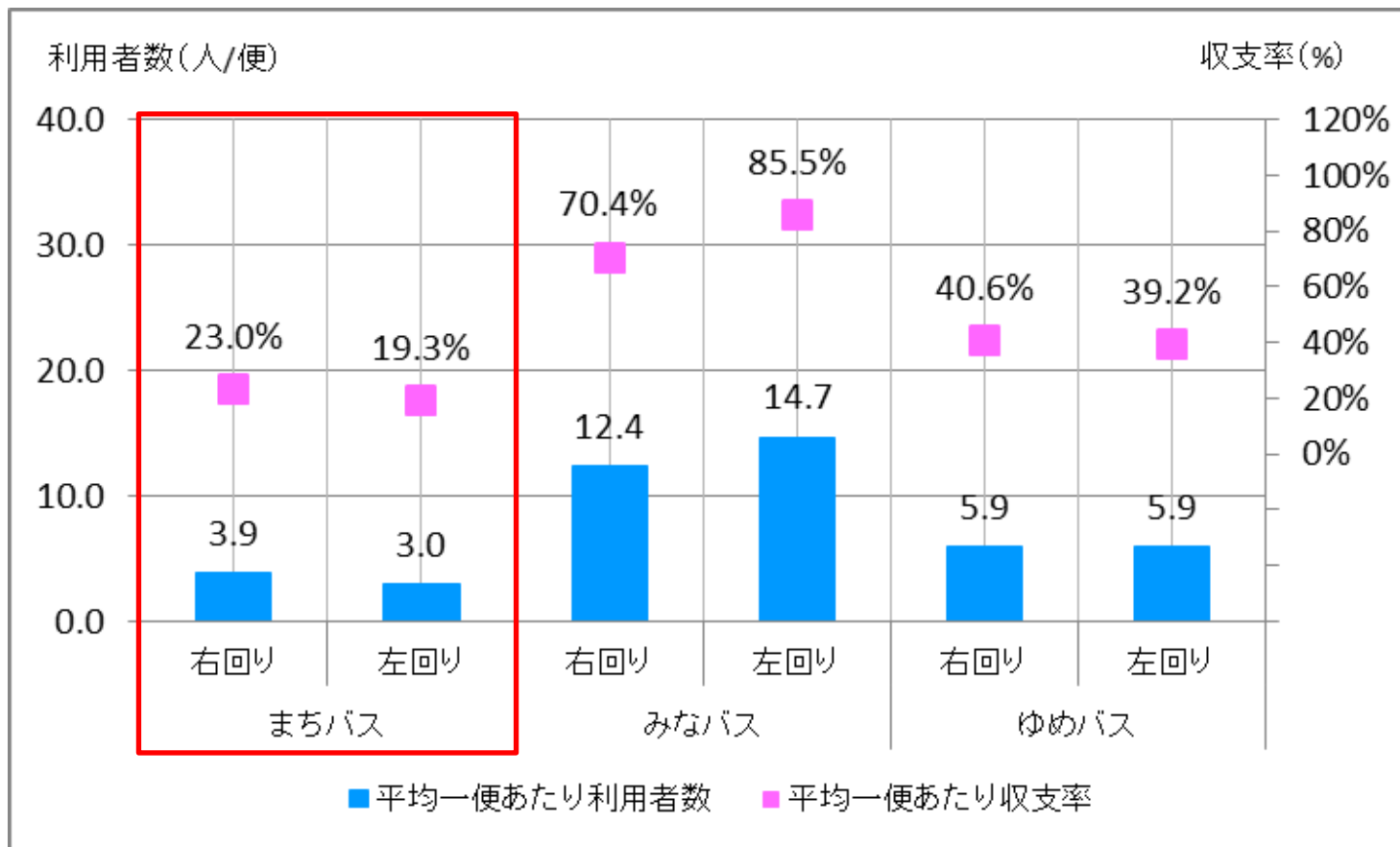


▶ 市街地循環バス路線図

## ②市街地循環バスの利用者数及び収支率の状況

○3路線の中で「まちバス」の利用者数が少なく、収支率も2割前後と低い水準に留まっている。

○他の2路線では、いずれも八代駅やその前後の区間などでの利用が多くなっていることから、八代駅を経由しないルート設定が「まちバス」の利用低迷の一因となっている可能性がある。



▲循環バスの利用者数と収支率(平成25年度)

# 4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

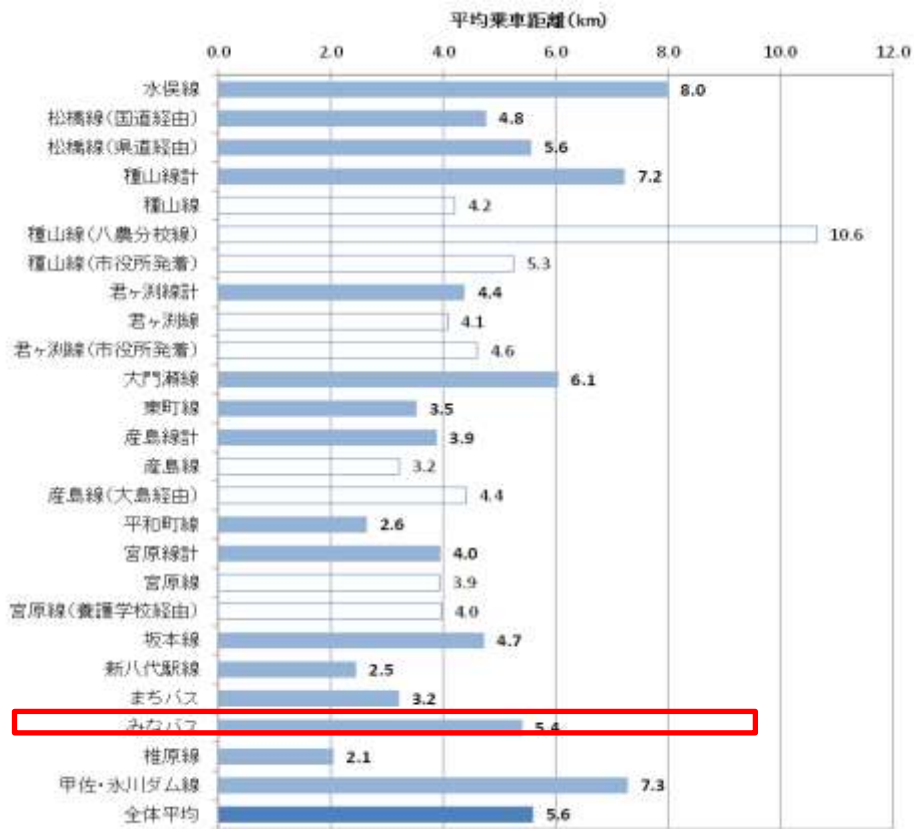
他の路線バスに比べて市街地循環バスの料金だけが割安に設定されていることや、一部の地域のみ市中心部（市役所付近）まで2回の乗り継ぎが必要であることなど、運賃設定やアクセス性などの面での地域間格差が見られる。

## ① 運賃設定の概要

- 路線バスの循環バス運行区間外や、乗合タクシーの初乗り運賃は150円であるのに対して、循環バス運行区間では100円となっている。
- なお、循環バスは均一運賃制であるが、路線バスは対距離制、乗合タクシーはエリア制となっている。

	路線バス		循環バス	乗合 タクシー
	循環バス 運行区間外	循環バス 運行区間		
初乗り 運賃	150円	100円		150円
運賃制	対距離制運賃		均一運賃制	エリア制

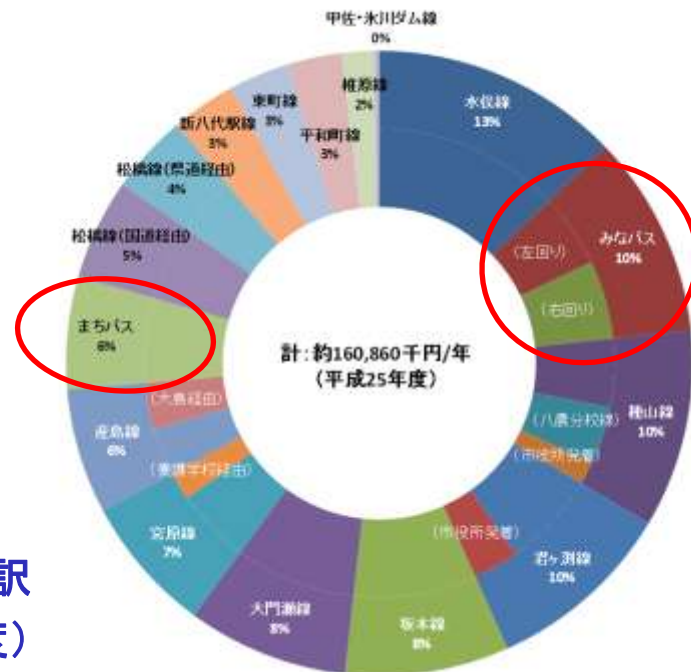
○ 系統別の平均乗車距離を見ると、特に「みなバス」では他の系統と比べて比較的長く、割安な料金設定になっていると言える。



### ▲ 路線バス・循環バス・乗合タクシー運賃体系

### ▶ 系統別平均乗車距離(平成25年度)

○また、市街地循環バスは、利用者が比較的多いものの、サービス水準が高いこともあって財政負担額も大きく、現状の運賃設定が妥当なものであるかどうかの検証も必要であると考えられる。

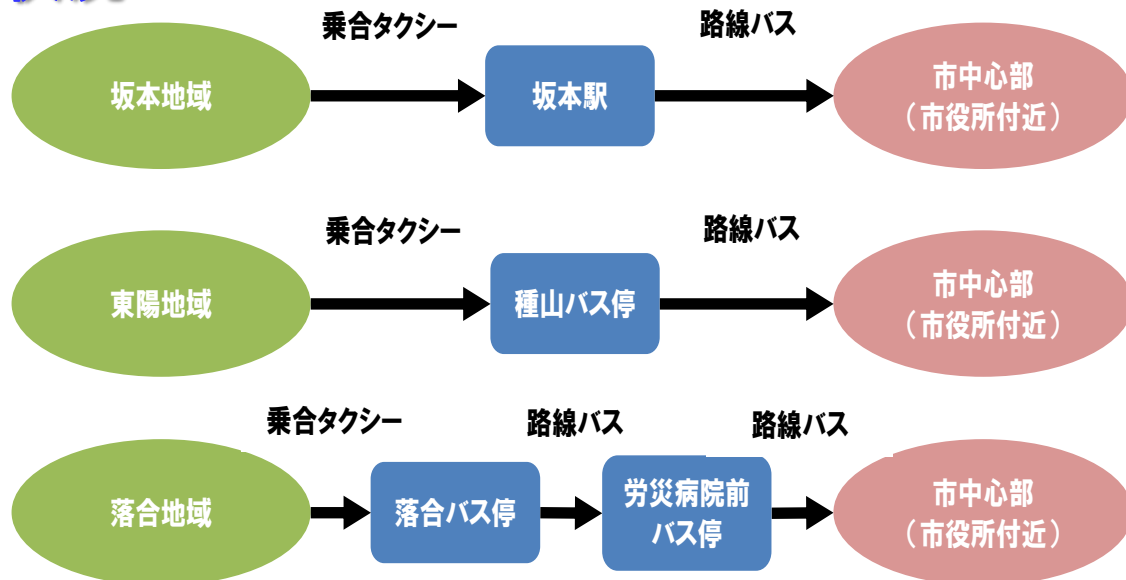


▶ 八代市財政負担総額の路線・系統内訳 (平成25年度)

## ②公共交通ネットワークの状況

○五家荘地区を除けば、ほとんどのエリアで乗り継ぎ一回で市中心部（市役所付近）までアクセス可能となっているのに対し、落合地区だけは2回の乗り継ぎが必要な状況となっている。

▶ 各地域から市中心部へのアクセス概要図



## (2)乗合タクシーに関する問題点・課題

- 1) 予約運行路線における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ
- 2) サービス水準に対して利用者が少ない定期運行路線が存在

# 1) 予約運行路線における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ

予約運行路線の中には設定便数が非常に多いにも関わらず利用者が少なく、実際に運行される便数も少ない路線がある一方で、設定便数は少ないものの利用者が非常に多い路線も存在し、設定便数と利用状況のバランスが取れていない状況が見られる。

## ① 予約運行便の稼働状況と利用者数

- 泉地区3路線は、設定運行便数が多いものの、稼働便数割合は低い水準にとどまっている。
- 定期運行路線の「土・日・祝運行便（予約運行）」も、3路線とも利用が低迷している。
- 中津道～坂本線、深水～坂本線は予約運行便でありながら、稼働率が100%となっている。
- 実運行一便あたり利用者数では、中津道～坂本線が全体平均の2.5倍以上と突出している。



▲路線別の稼働便数割合(平成25年度)

▲実運行一便あたり利用者数(平成25年度)

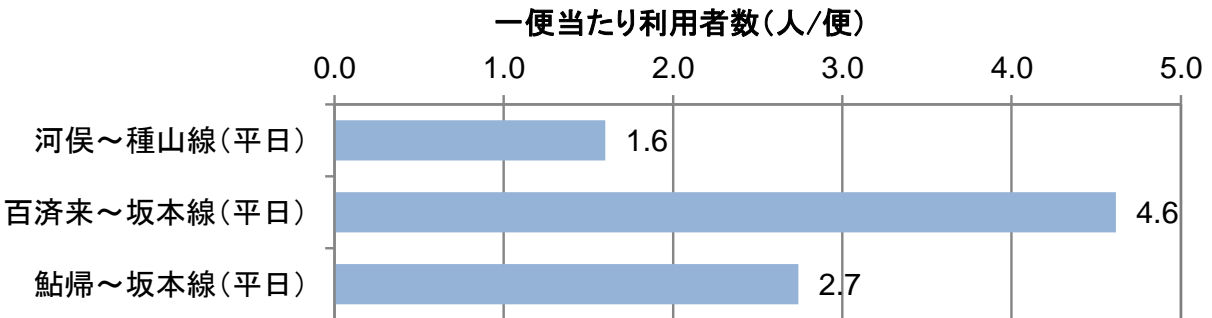


# 2) サービス水準に対して利用者が少ない定期運行路線が存在

定期運行となっている乗合タクシー3路線のうち、1路線は一便当たりの利用者数が2.0人未満となるなど、他の2路線に比べて顕著に利用が低迷している。

## ①乗合タクシーの利用状況

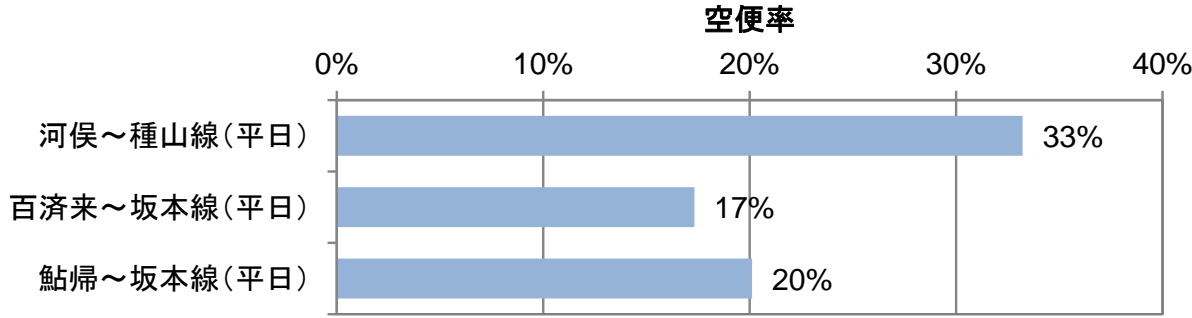
○定期運行している3路線のうち、河俣～種山線のみが一便当たり利用者数が2.0人未満となるなど、他の2路線に比べて顕著に利用が低迷している。



▲一便当たり利用者数(平成25年度)

## ②空便率

○定期運行している3路線のうち、河俣～種山線では空便(利用者が全くいない便)の割合が1/3を占め、他の2路線に比べて顕著に高い状況となっている。



▲路線別の空便率(定期運行路線)

## **(3) 乗り継ぎに関する問題点・課題**

- 1) 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在
- 2) 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

# 1) 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在

一部の交通結節点では、鉄道や路線バス、乗合タクシーを乗り継ぐ際の待ち時間が非常に長くなるケースや、逆に極端に短いケースが散見され、円滑な乗り継ぎが可能なダイヤ設定になっていない状況が見られる。

## ① 交通結節点での乗り継ぎダイヤの状況

○乗り継ぐバスまでの待ち時間が長い、あるいは余裕のないダイヤとなっている。

凡 例	
	待ち時間5分未満(路線バス⇄乗合タクシーの乗り継ぎを除く)
	鉄道⇄路線バス・乗合タクシー: 待ち時間5~20分
	路線バス⇄路線バス: 待ち時間5~15分
	路線バス⇄乗合タクシー: 待ち時間0~15分

▶ 鉄道⇄市街地循環バス・路線バス  
(往路): 平日

【例: 新八代駅】

路線	方面	乗り継ぎ元		乗り継ぎ先 発時刻				待ち時間			
		着時刻		みなバス		路線バス		みなバス		路線バス	
		左回り	右回り	左回り	右回り	発時刻	系統	左回り	右回り	路線バス	
九州新幹線	熊本方面	1	6:22 →	7:49	7:37	7:44	種山線(市役所発着)	1:27	1:15	1:22	
		2	6:50 →	7:49	7:37	7:44	種山線(市役所発着)	0:59	0:47	0:54	
		3	7:11 →	7:49	7:37	7:44	種山線(市役所発着)	0:38	0:26	0:33	
		4	7:34 →	7:49	7:37	7:44	種山線(市役所発着)	0:15	0:03	0:10	
		5	8:15 →	8:49	8:37	8:20	新八代駅線	0:34	0:22	0:05	
		6	8:39 →	8:49	9:37	8:44	種山線(市役所発着)	0:10	0:58	0:05	
		7	9:20 →	9:49	9:37	9:31	種山線(市役所発着)	0:29	0:17	0:11	
		8	9:58 →	10:49	10:37	12:00	新八代駅線	0:51	0:39	2:02	
		9	10:48 →	10:49	11:37	12:00	新八代駅線	0:01	0:49	1:12	
		10	11:53 →	12:49	13:37	12:00	新八代駅線	0:56	1:44	0:07	
		11	12:56 →	13:49	13:37	15:05	新八代駅線	0:53	0:41	2:09	
		12	14:09 →	14:49	14:37	15:05	新八代駅線	0:40	0:28	0:56	
		13	15:09 →	15:49	15:37	16:05	新八代駅線	0:40	0:28	0:56	
		14	16:09 →	16:49	16:37	18:05	新八代駅線	0:40	0:28	1:56	
		15	17:10 →	17:49	17:37	18:05	新八代駅線	0:39	0:27	0:55	
		16	17:58 →	18:49	18:37	18:05	新八代駅線	0:51	0:39	0:07	
		17	18:57 →	19:49	19:37	19:10	新八代駅線	0:52	0:40	0:13	
		18	19:55 →		20:37					0:42	
		19	20:55 →								
		20	21:53 →								
		21	22:50 →								
九州新幹線	鹿児島方面	1	6:53 →	7:49	7:37	7:44	種山線(市役所発着)	0:56	0:44	0:51	
		2	7:16 →	7:49	7:37	7:44	種山線(市役所発着)	0:33	0:21	0:28	
		3	7:47 →	7:49	8:37	8:00	新八代駅線	0:02	0:50	0:13	
		4	8:14 →	8:49	8:37	8:20	新八代駅線	0:35	0:23	0:06	
		5	8:47 →	8:49	9:37	9:31	種山線(市役所発着)	0:02	0:50	0:44	
		6	9:47 →	9:49	10:37	12:00	新八代駅線	0:02	0:50	2:13	
		7	10:34 →	10:49	10:37	12:00	新八代駅線	0:15	0:03	1:26	
		8	11:54 →	12:49	13:37	12:00	新八代駅線	0:55	1:43	0:06	
		9	12:34 →	12:49	13:37	15:05	新八代駅線	0:15	1:03	2:31	
		10	13:40 →	13:49	14:37	15:05	新八代駅線	0:09	0:57	1:25	
		11	14:39 →	14:49	15:37	15:05	新八代駅線	0:10	0:58	0:26	
		12	15:46 →	15:49	16:37	16:05	新八代駅線	0:03	0:51	0:19	
		13	16:51 →	17:49	17:37	18:05	新八代駅線	0:58	0:46	1:14	
		14	17:47 →	17:49	18:37	18:05	新八代駅線	0:02	0:50	0:18	
		15	18:11 →	18:49	18:37	19:10	新八代駅線	0:38	0:26	0:59	
		16	18:47 →	18:49	19:37	19:10	新八代駅線	0:02	0:50	0:23	
		17	19:13 →	19:49	19:37			0:36	0:24		
		18	19:48 →	19:49	20:37			0:01	0:49		
		19	20:16 →		20:37				0:21		
		20	20:52 →								
		21	21:38 →								
		22	22:23 →								
		23	23:04 →								
		24	23:44 →								

凡 例	
	待ち時間5分未満(路線バス⇄乗合タクシーの乗り継ぎを除く)
	鉄道⇄路線バス・乗合タクシー: 待ち時間5~20分
	路線バス⇄路線バス: 待ち時間5~15分
	路線バス⇄乗合タクシー: 待ち時間0~15分

【例：大門瀬バス停】

	乗り継ぎ元				乗り継ぎ先発時刻		待ち時間
	路線	方面	区分	運行曜日	着時刻	大門瀬線:八代市役所方面	
往路	百済来~坂本線	坂本方面	定期	月・火・水・金	8:28 →	8:30	0:02
					11:54 →	13:00	1:06
					14:06 →	14:25	0:19
					17:11 →	17:30	0:19
					18:46 →	-	-
			定期	木	8:28 →	8:30	0:02
					11:51 →	13:00	1:09
					14:03 →	14:25	0:22
					17:08 →	17:30	0:22
					18:43 →	-	-
復路	百済来~坂本線	坂本方面	定期	月・火・水・金	7:17 ←	-	-
					8:52 ←	7:55	0:57
					12:12 ←	11:45	0:27
					14:23 ←	14:00	0:23
					17:29 ←	17:25	0:04
			定期	木	7:17 ←	-	-
					8:52 ←	7:55	0:57
					12:12 ←	11:45	0:27
					14:23 ←	14:00	0:23
					17:29 ←	17:25	0:04

【例：種山バス停】

	乗り継ぎ元				乗り継ぎ先発時刻		待ち時間
	路線	方面	区分	運行曜日	着時刻	種山線:労災病院方面	
往路	河俣~種山線	河俣方面	定期	平日	8:10 →	8:13	0:03
					11:15 →	11:26	0:11
					13:20 →	13:40	0:20
					16:40 →	16:44	0:04
	河俣~種山線(座連・美生経由)	河俣方面	予約	月・水	8:55 →	9:00	0:05
					8:58 →	9:00	0:02
	小浦~種山	小浦方面	予約	火・金	8:12 →	8:13	0:01
	落合~種山線	落合	予約	毎日	11:22 →	11:26	0:04
					13:22 →	13:40	0:18
	復路	河俣~種山線	河俣方面	定期	平日	11:20 ←	11:15
13:30 ←						13:11	0:19
15:25 ←						15:04	0:21
17:25 ←						17:16	0:09
河俣~種山線(座連・美生経由)		河俣方面	予約	月・水	11:15 ←	11:15	0:00
					11:15 ←	11:15	0:00
小浦~種山		小浦方面	予約	火・金	11:15 ←	11:15	0:00
落合~種山線		落合	予約	毎日	10:05 ←	10:00	0:05
					11:30 ←	11:15	0:15
13:20 ←		13:11	0:09				

▲乗合タクシー⇄路線バス(アクセス路線): 平日

# 2) 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

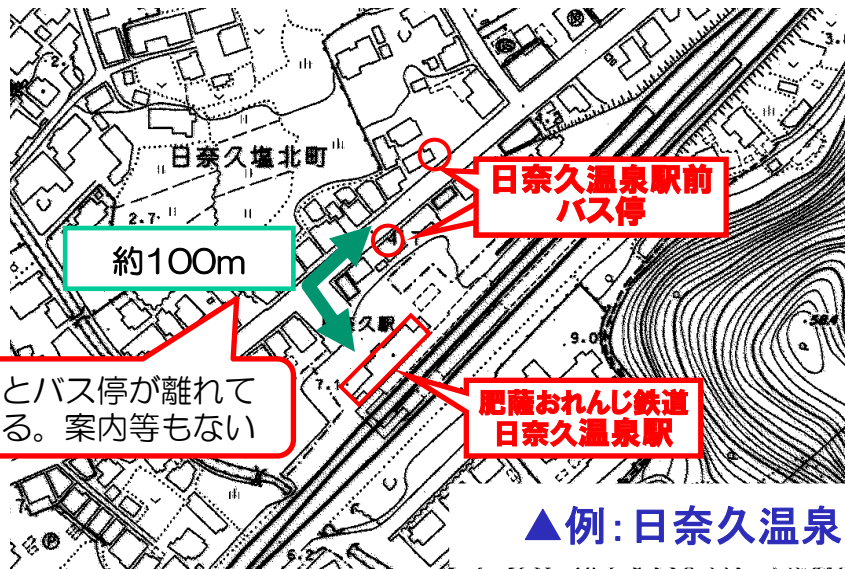
交通結節点の中には、鉄道駅の駅舎と駅前のバス停がやや離れている箇所や、交通結節点での乗り継ぎに関する情報提供が不十分な箇所などが見られ、円滑に乗り継ぎできる環境が整っていない状況が見られる。

## ①現地状況

- 降車駅から乗車バス停までの距離が離れている。  
(鉄道駅：有佐駅、日奈久温泉駅)
- 降車駅やバス停に、乗り継ぎ先のダイヤや路線図の情報が提供されていない状況となっている。(鉄道駅：八代駅、新八代駅、有佐駅、日奈久温泉駅、バス停：労災病院前バス停)



▲例：新八代駅(新幹線)改札付近



▲例：日奈久温泉駅



▲例：労災病院前バス停

○落合バス停などでは、路線バスと乗合タクシーの停留所の名称が異なっている状況にある。（八農分校線と落合～種山線で名称異なるケース散見）

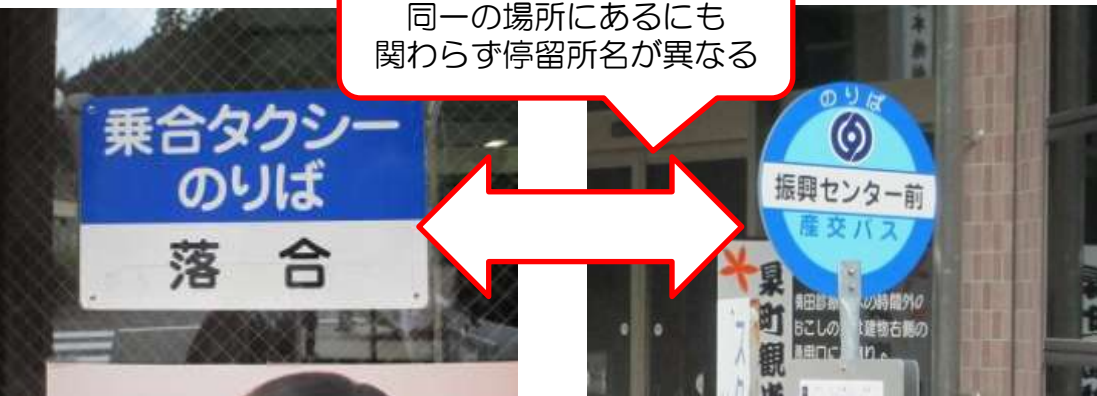
○上屋がないバス停が存在（日奈久温泉駅バス停）

○歩道がなく、路肩にバス停が設置されているため、車道に近接して、危険な待合環境となっているバス停が存在（日奈久温泉駅バス停）



上屋等の待合環境が整っていない

▲例：日奈久温泉駅バス停



同一の場所にあるにも関わらず停留所名が異なる

▲例：落合停留所（振興センター前バス停）



交通量の多い道路の路肩にバス停が設置されており危険

▲例：日奈久温泉駅前バス停

## (4)公共交通不便地域に関する 問題点・課題

- 1)相当程度の人口集積が見られ、公共交通サービスの確保に対するニーズも高い。公共交通不便地域が存在
- 2)山間地には人口集積があるにも関わらず公共交通サービスが提供されていないエリアや、公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

# 1) 相当程度の人口集積が見られる公共交通不便地域が存在

市街地やその周辺地域を中心に、相当程度の人口集積が見られるにも関わらず現状では公共交通サービスが提供されていないエリアが見られる。



▲公共交通不便地域

○公共交通不便地域の中には、比較的人口密度が高い（1,000人/km<sup>2</sup>以上）エリアが12地区存在している。



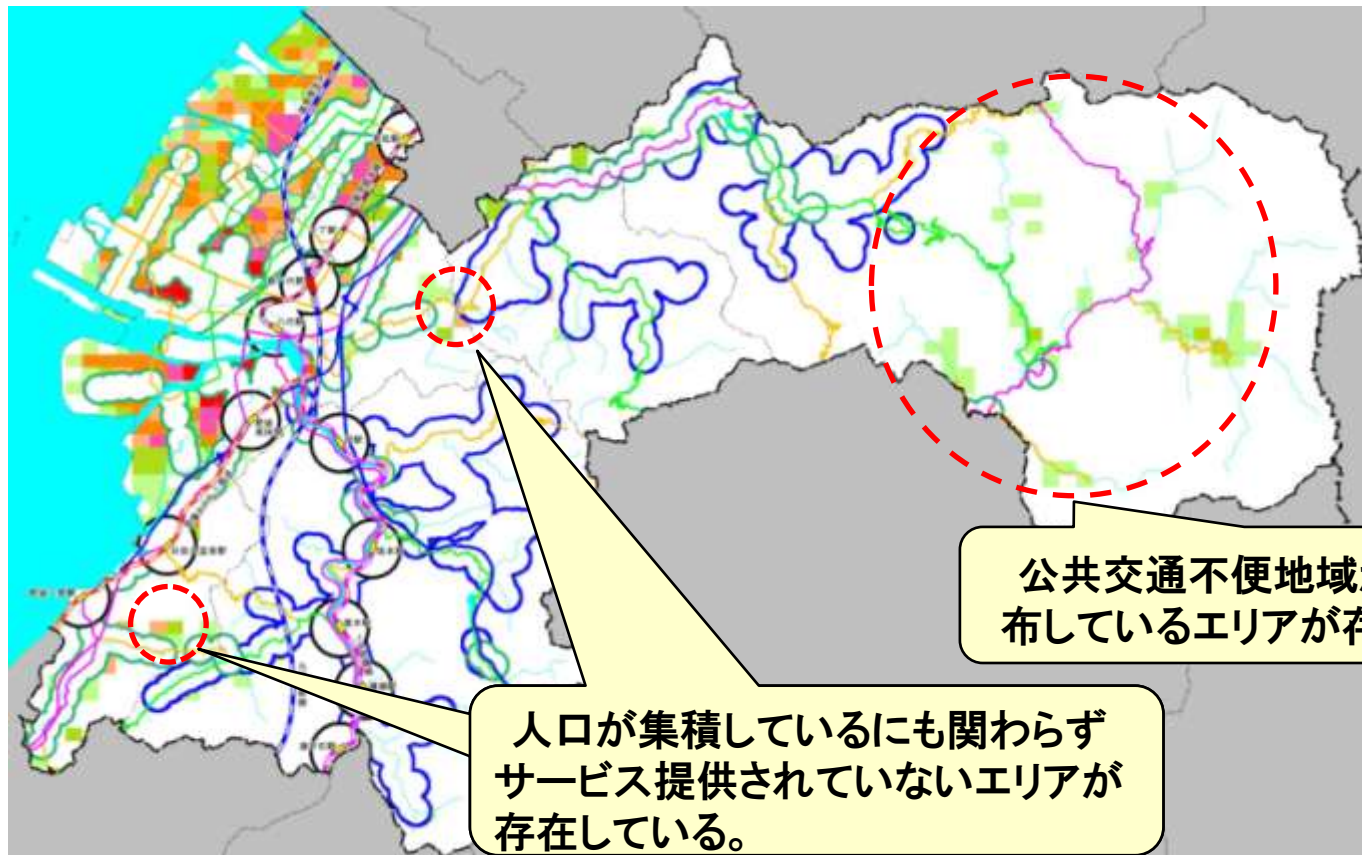
▲特に人口集積が顕著な公共交通不便地域



## 2) 山間地には人口集積があるにも関わらず公共交通サービスが提供されていないエリアや、公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

山間地に分布する集落の大部分については、乗合タクシーにより日常生活を支える基本的な移動手段が確保されているものの、一部では、人口集積があるにも関わらず公共交通サービスが提供されていない集落が散見される。

また、五家荘地区は、公共交通サービスが提供されているエリアはごく一部に限られており、薄く広く公共交通不便地域が分布する状況となっている。



人口が集積しているにも関わらずサービス提供されていないエリアが存在している。

公共交通不便地域が広く薄く分布しているエリアが存在している。

# 公共交通の問題点と課題-まとめ

## ■路線バスに関する問題点・課題

- サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在
- 複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在
- 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷
- 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

## ■乗合タクシーに関する問題点・課題

- 予約運行路線における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ
- サービス水準に対して利用者が少ない定期運行路線が存在

## ■乗り継ぎに関する問題点・課題

- 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在
- 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

## ■公共交通不便地域に関する問題点・課題

- 相当程度の人口集積が見られ、公共交通サービスの確保に対するニーズも高い公共交通不便地域が存在
- 山間地には人口集積があるにも関わらず公共交通サービスが提供されていないエリアや、公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

# 參考資料

# I . 業務の進め方とこれまでの経過報告

# 1. 業務の進め方

## <検討の背景と目的（基本認識と検討スタンス）>

### 財政負担の状況

- H22.10の路線バス再編により、市財政負担額は大幅に削減
- ただしその後、財政負担は徐々に増加
- 今後も補助金額の増加が続けば持続可能性に問題が生じる可能性
- 国等の補助制度の活用も視野に入れつつ、**持続可能性向上を図っていくことが必要！**

### 個別バス路線等の状況

- 極端に利用者が少ない系統（2人/便未満）、運行本数が比較的多いにも関わらず利用者が少ない系統が存在
- 一方で比較的人口が集積する平地部にも公共交通不便地域が存在
- 需要や利便性とのバランスに留意しつつ、**財政負担の妥当性を高めていくことが必要！**

### 公共交通に求められる役割

- 都市の将来像を実現していくための重要な要素
- 活性化・再生法の改正（まちづくりと一体となった公共交通の再編の必要性）
- 地域づくり・まちづくりの観点も踏まえた公共交通の“あり方”を検討することが必要！**

○八代市の地域公共交通を一体的なネットワーク・都市の将来像実現のための重要な要素として捉え、

**持続可能な公共交通体系の構築  
財政負担の妥当性（需要や利便性と財政負担のバランス）向上**

**まちづくりとの連携**

といった多様な視点から“あるべき姿”を総合的に検討することが必要

さらには…

○“あるべき姿”を実現していくための、具体的な施策展開を検討することが必要

※施策の実施に際しては、国等の補助制度も有効に活用していくことも考える必要

## 【本業務の目的】

八代市の地域公共交通に関する  
いわば“マスタープラン”となる  
総合的な計画を作成

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画  
⇒『地域公共交通網形成計画』

次年度以降の事業を実施して  
上で必要となる、いわば“アクションプラン”としての計画  
(素案)を作成

※生活交通ネットワーク  
※地域協働推進事業計画

など

# 2. これまでの経過報告

検討項目	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 地域特性等の把握		■									
2. 公共交通の現状把握		■	■	■							
3. 公共交通に関する市民意向等の把握			■	■							
4. 公共交通の問題点・課題の整理				■	■						
5. 上位・関連計画の整理				■							
6. 八代市における公共交通のあり方検討					■	■					
7. 施策検討に向けた具体意向等の把握						■	■				
8. 地域公共交通に係る総合的計画の策定								■	■	■	
9. 実施計画（素案）の作成									■	■	■
地域公共交通会議		○				○		○			○

パブコメ

## Ⅱ. 各種調査結果についての報告

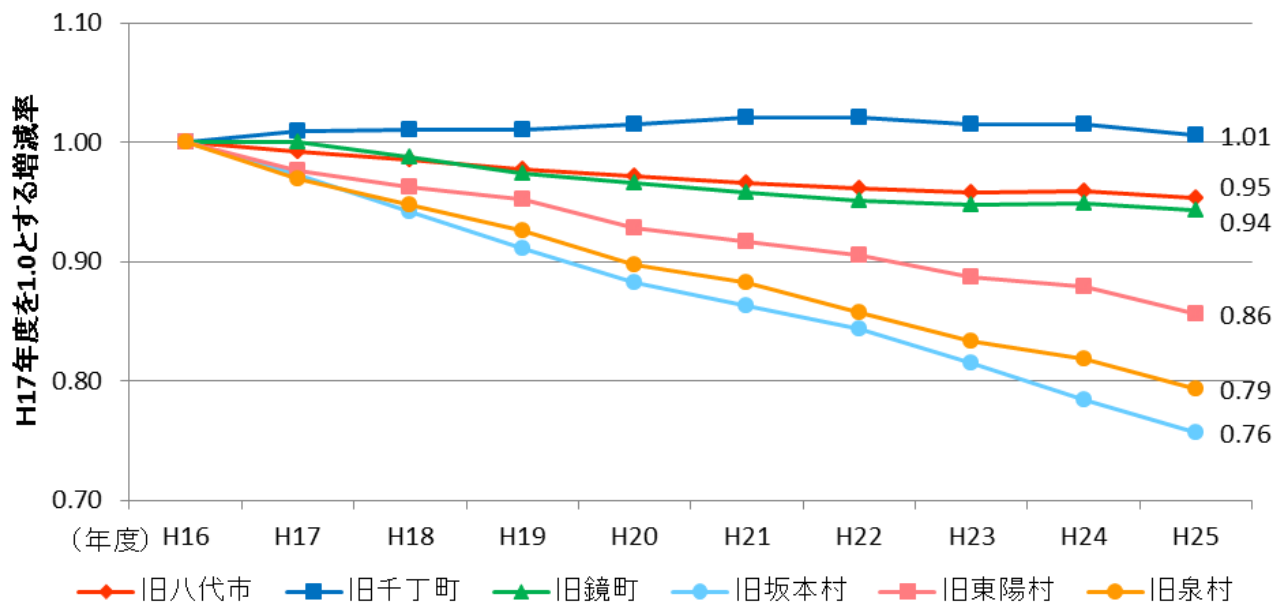


# 1. 地域特性等の現状

- 1)人口
- 2)土地利用状況
- 3)主要施設の分布状況
- 4)人の移動特性

## (1)人口推移(地域別)

- 旧市町村別にみると、旧千丁町以外の市町村で人口が減少傾向にあり、中でも、旧坂本村、旧泉村、旧東陽村は他市町よりも減少率大きい。
- また、高齢化率では全旧市町村で増加傾向にある中で、平成25年度時点で、旧八代市、旧千丁町、旧鏡町では約30%であるのに対し、旧坂本村は49%、旧泉村は45%、旧東陽村は39%と高い高齢化率となっている。



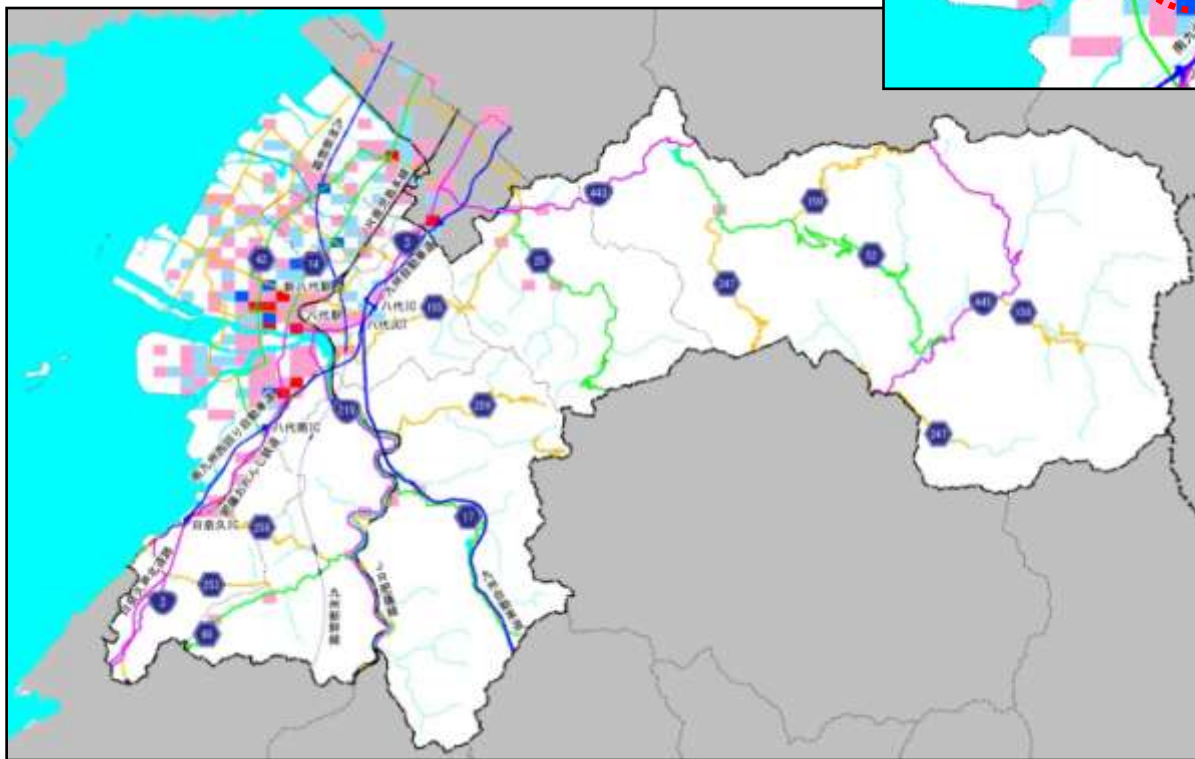
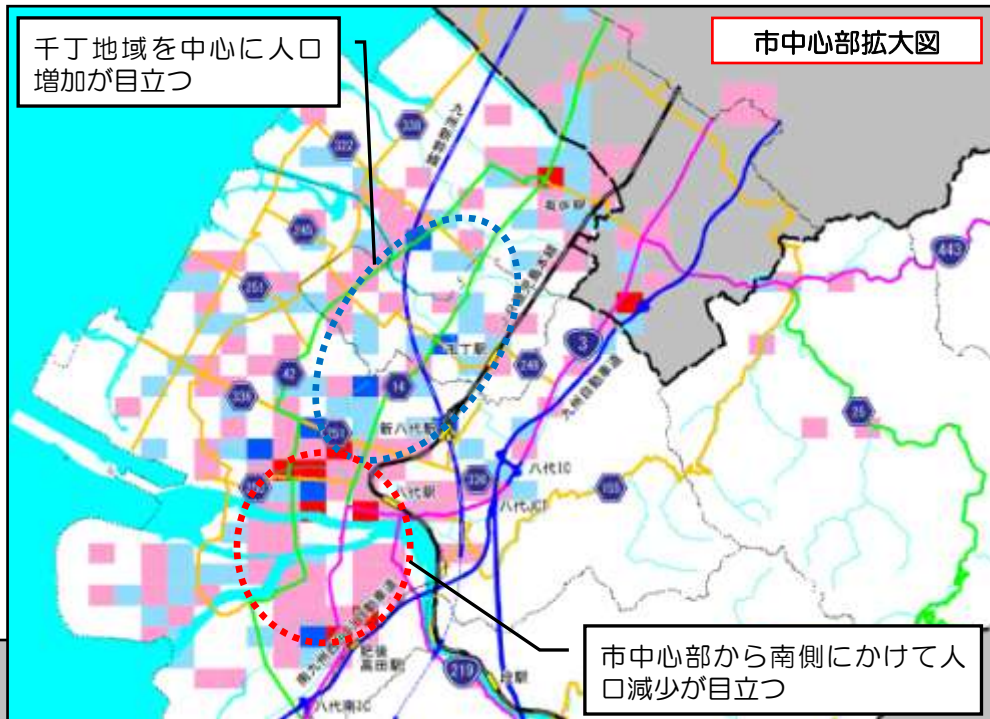
### ▲旧市町村別人口推移

資料：八代市住民基本台帳(各年度末時点)

# (3) 総人口の変化

## ① 人口増減量

- 人口集積がみられる市役所や真玉庁舎、香々地庁舎の周辺で人口減少が顕著。
- 中山間部においても、人口が減少。



人口増減数 (H22-H17)	
■ 100人以上の増加	— 高速道路
■ 20人以上100人未満の増加	— 国道
□ 20人未満の増加・減少	— 主要地方道
■ 20人以上100人未満の減少	— 県道
■ 100人以上の減少	— 新幹線

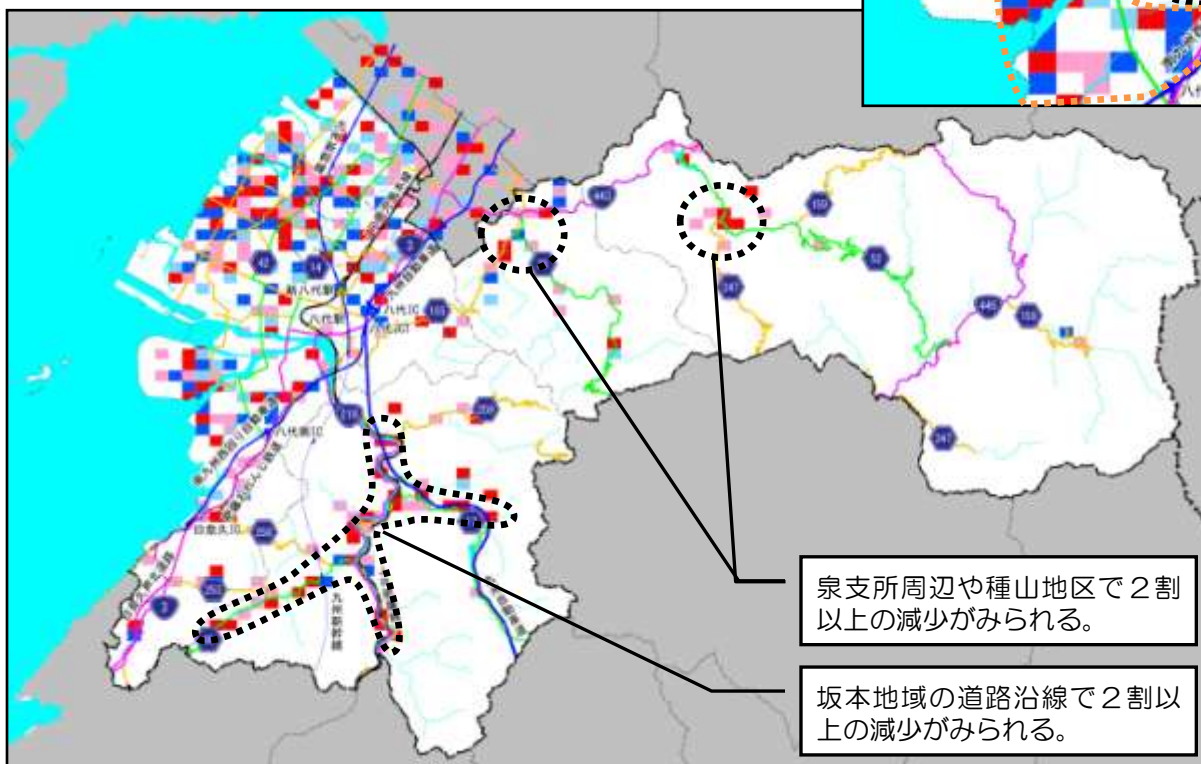
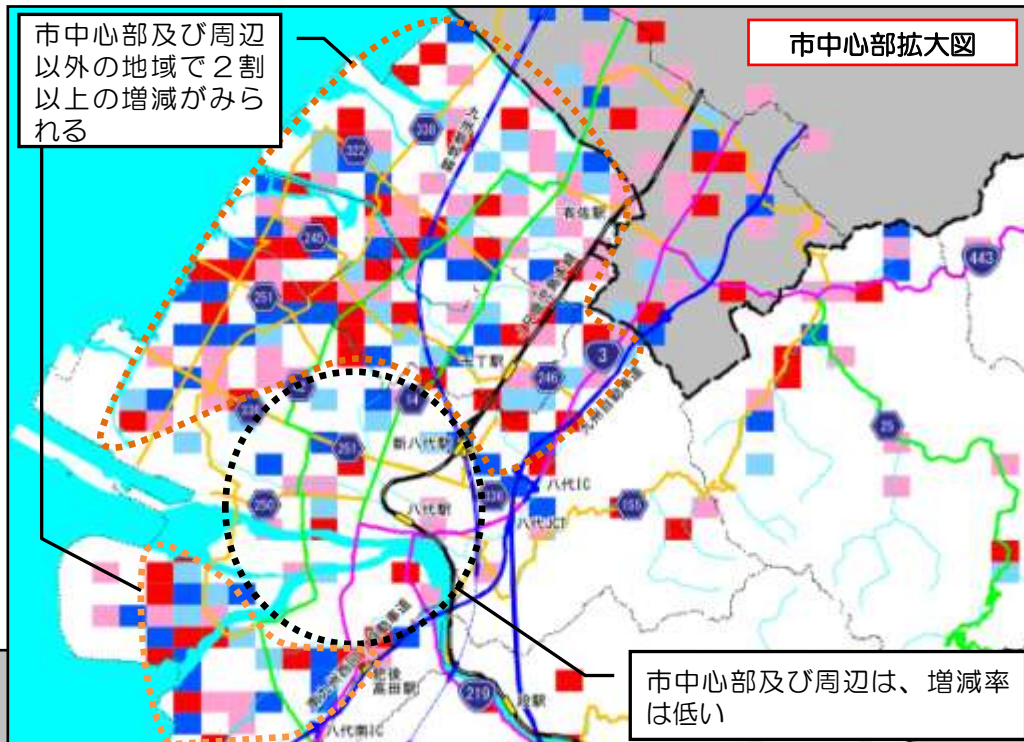
— 市町村界	— JR
--- 旧市町村界	— 肥薩おれんじ鉄道
— 県境	

資料:平成22年、17年 国勢調査

### ◀▲ 八代市中心部の総人口の変化(H22-H17)

## ②人口増減率

●人口が5年間で2割以上増加している地域も市内に点在。



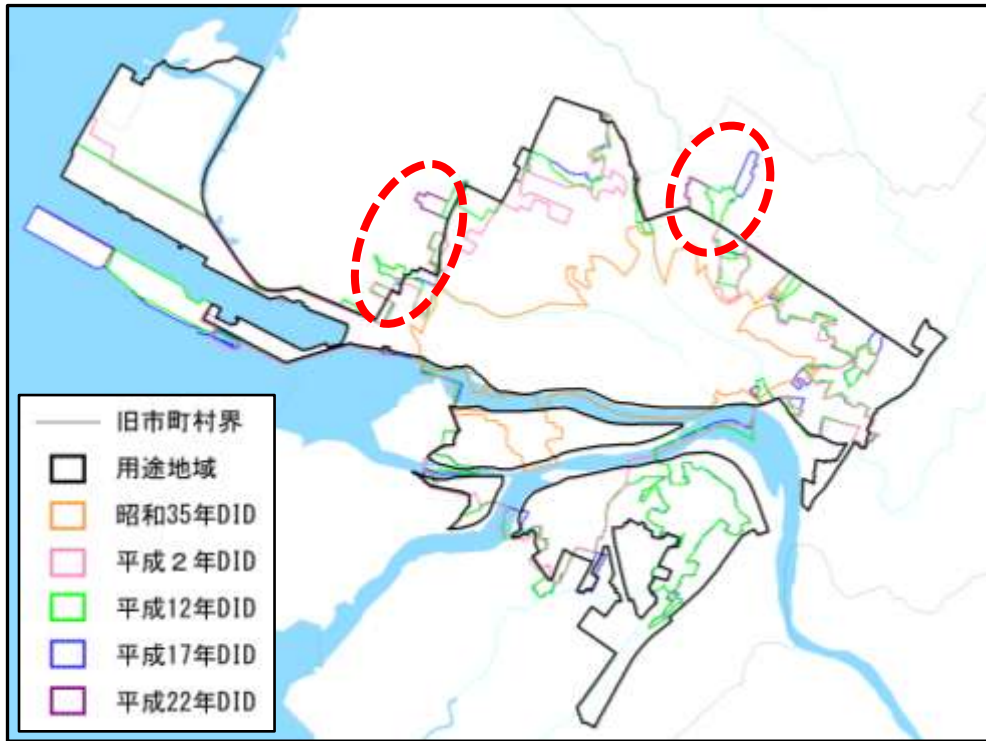
資料:平成22年、17年 国勢調査

注)総人口が20人未満のメッシュについては、人口増減率の対象外とした。

## ◀▲八代市の 総人口の増減率(H22/H17)

## (2)人口分布

- DIDは八代市中心部の用途地域指定地区と重なるように存在し、近年は用途地域西側の高島町・築添町周辺や、北側の県道14号線沿線などで用途地域指定区域外への侵出がみられる。
- DID内の人口は、一貫して増加しているが、地区面積の拡張が著しいため、人口密度は減少傾向にあり、年々人口が拡散している。



### ▲人口集中地区(DID)の推移

資料:国土数値情報

### ▼DIDの人口密度の推移

	面積(ha)	人口(人)	人口密度(人/ha)
昭和35年	610.0	38,165	62.6
昭和55年	1330.0	52,695	39.6
昭和60年	1460.0	52,881	36.2
平成2年	1680.0	57,400	34.2
平成7年	1830.0	63,414	34.7
平成12年	1904.0	63,589	33.4
平成17年	1919.0	64,058	33.4
平成22年	1934.0	62,942	32.5

資料:国土数値情報

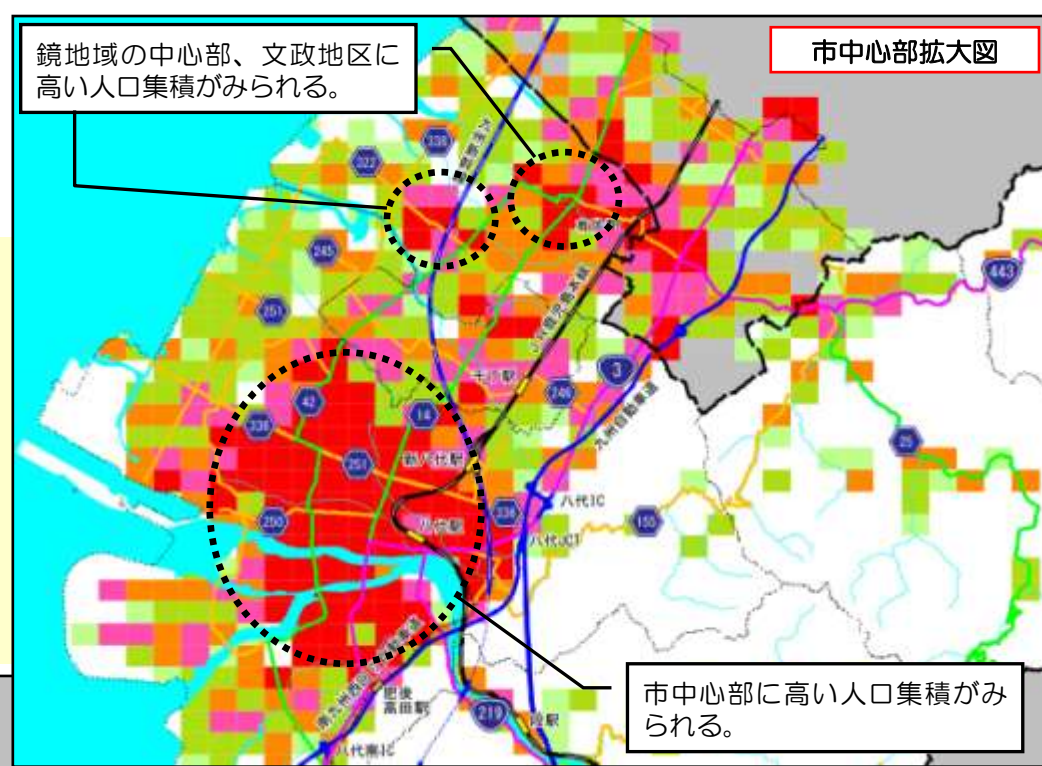
DID(人口集中地区)とは、

国勢調査基本単位区及び調査区を基礎単位として、1)原則として人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域

# (3) 高齢者人口の分布

## ① 65歳以上人口

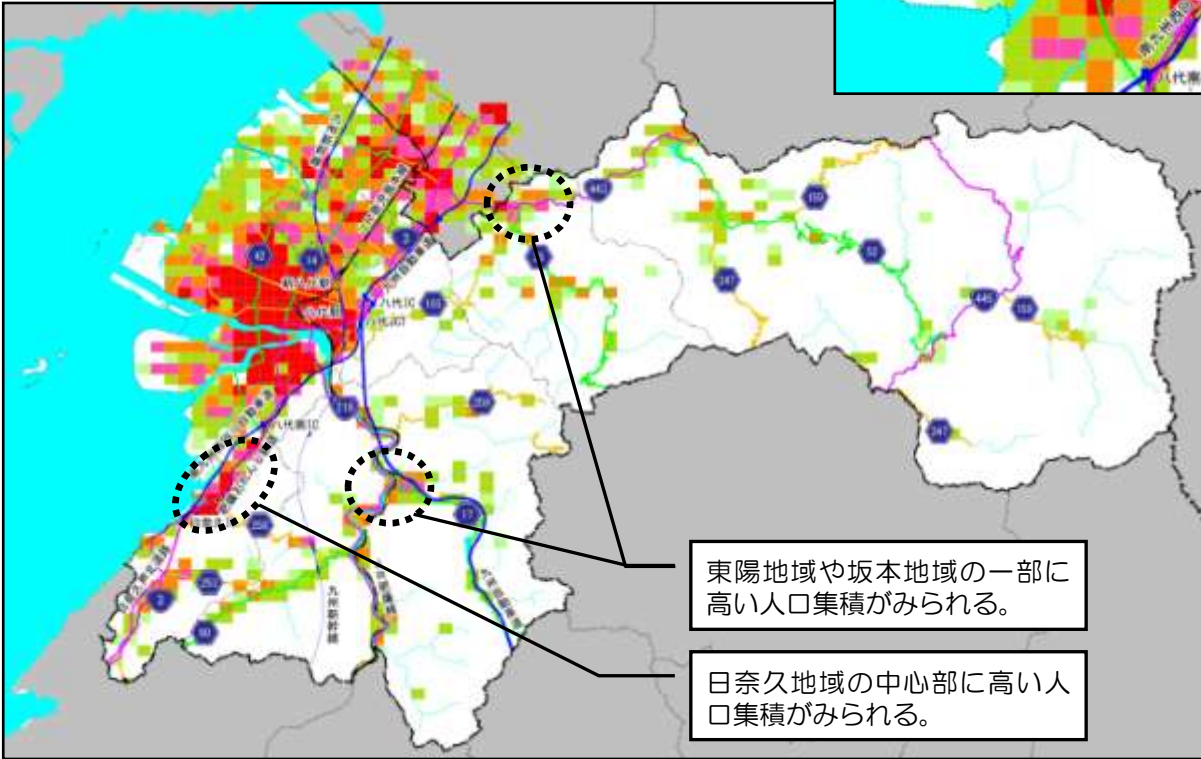
- 高齢者人口は八代市中心部に高い集積がみられるほか、鏡地域の中心部や日奈久地域の中心部、文政地区でも比較的高い。
- 山間部では、東陽地域や坂本地域の一部に高い集積がある地区がみられる。



市中心部拡大図

鏡地域の中心部、文政地区に高い人口集積がみられる。

市中心部に高い人口集積がみられる。



東陽地域や坂本地域の一部に高い人口集積がみられる。

日奈久地域の中心部に高い人口集積がみられる。

65歳以上人口総数 (H22)		— 高速道路
■ 100人以上	■ 50人～100人未満	■ 国道
■ 30人～50人未満	■ 10人～30人未満	■ 主要地方道
■ 10人未満		■ 県道
— 市町村界		■ 新幹線
--- 旧市町村界		— JR
— 県境		--- 肥薩おれんじ鉄道

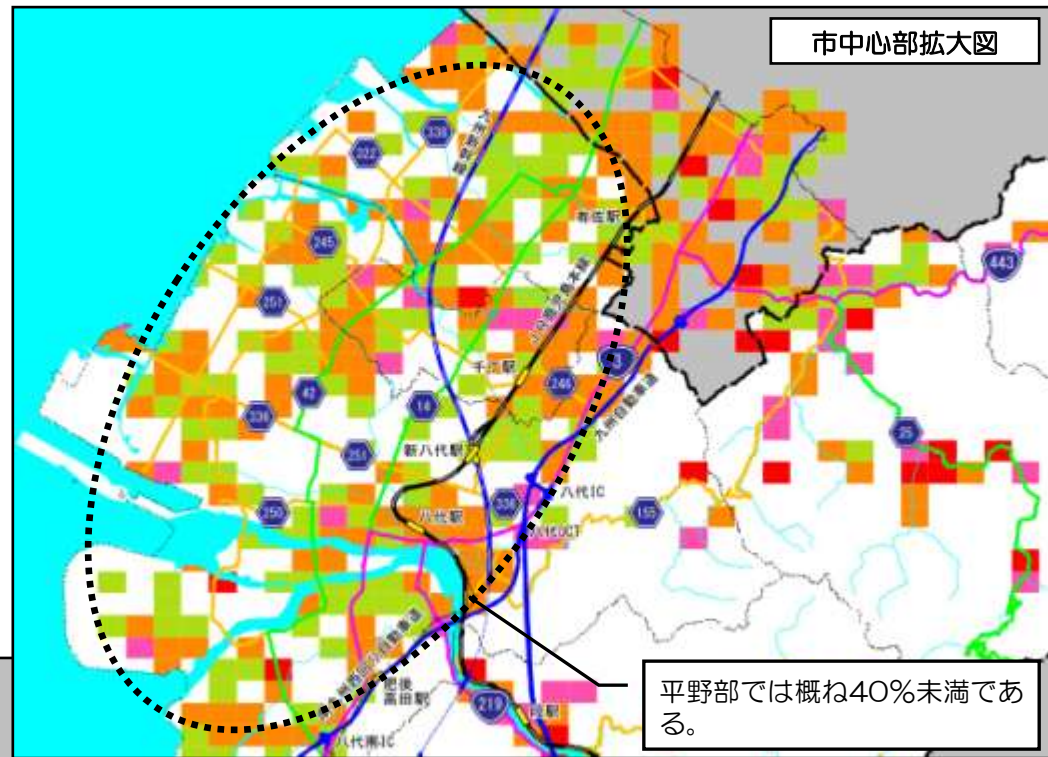
資料:平成22年 国勢調査

## ◀▶ 豊後八代市の 高齢者数の分布 (H22)

# (3) 高齢者人口の分布

## ① 高齢化率(65歳以上)

● 平野部では一部で高齢化率40～50%の地区も見られるものの、概ね40%未満となっているのに対して、日奈久地域や二見地域、山間部では概ね40%以上で、50%以上の地区も多い。

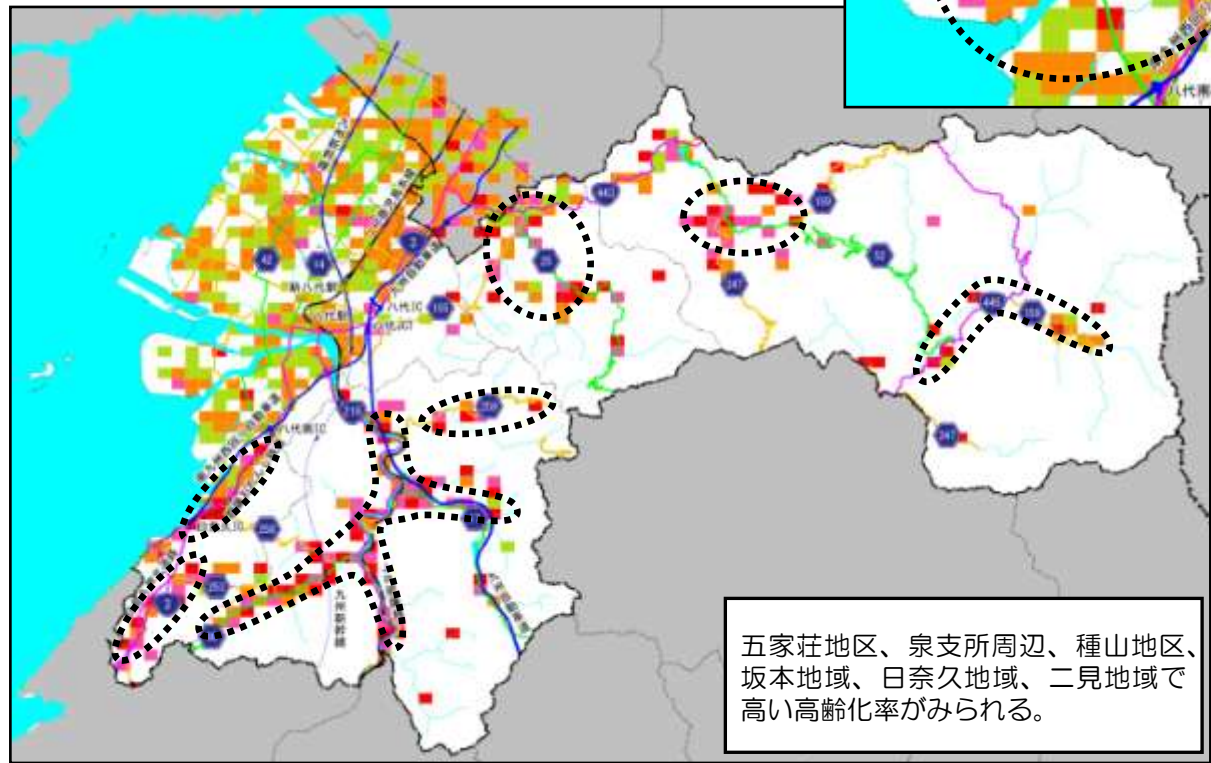


平野部では概ね40%未満である。

高齢化率 (H22)		道路	
■ 50%以上	■ 40%～50%未満	— 高速道路	— 国道
■ 30%～40%未満	■ 25%～30%未満	— 主要地方道	— 県道
■ 25%未満	(透明)	— 新幹線	— J R
— 市町村界 - - - 旧市町村界 — 県境		— 肥薩おれんじ鉄道	

資料:平成22年 国勢調査

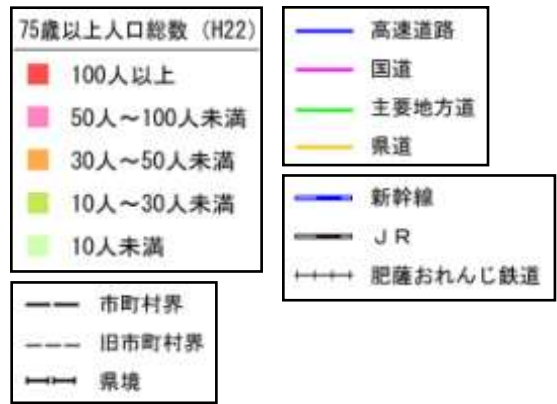
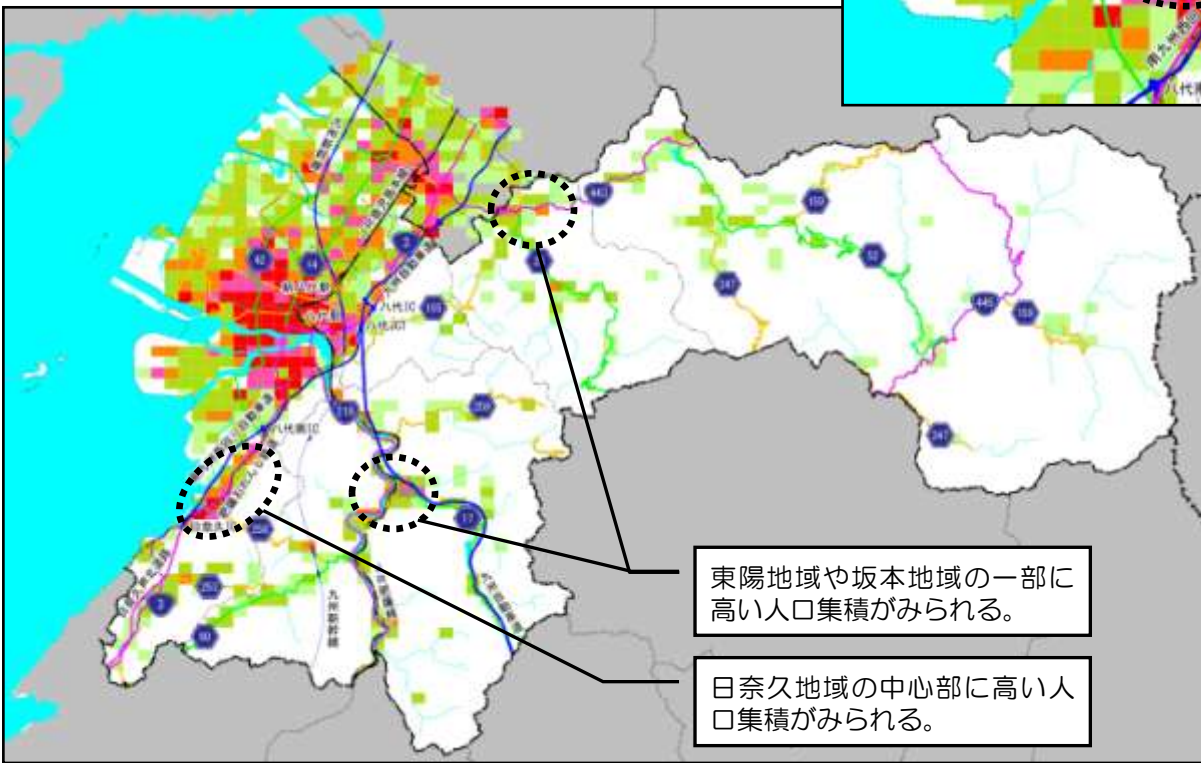
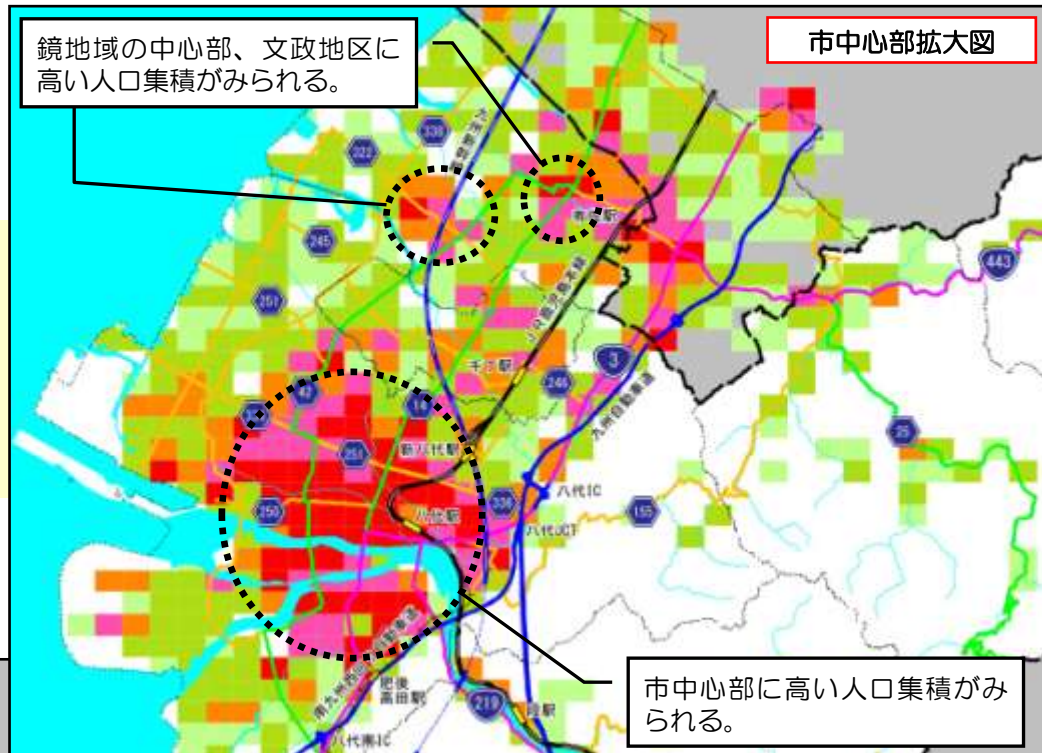
## ◀ 八代市の 高齢化率の分布(H22)



五家荘地区、泉支所周辺、種山地区、坂本地域、日奈久地域、二見地域で高い高齢化率がみられる。

### ③75歳以上人口

●人口集積は国道213号周辺にみられるほか、主要地方道・県道の沿線にも一定程度人口が集積。



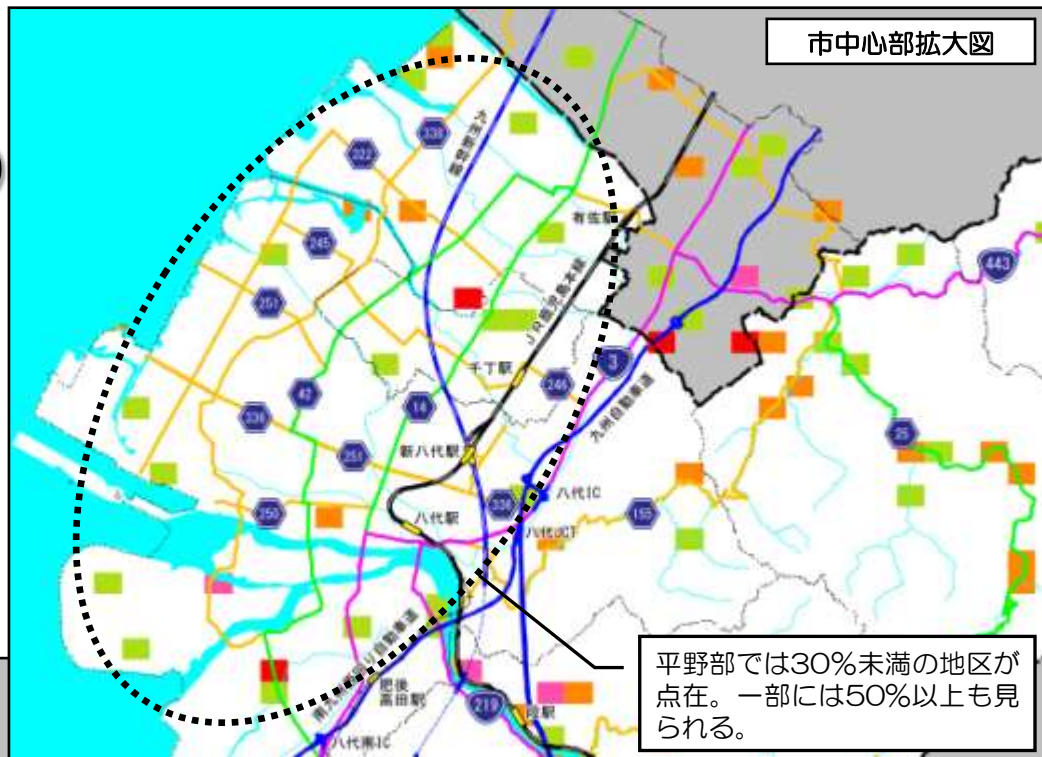
資料:平成22年 国勢調査

## ◀▲八代市の後期高齢者数の分布(H22)

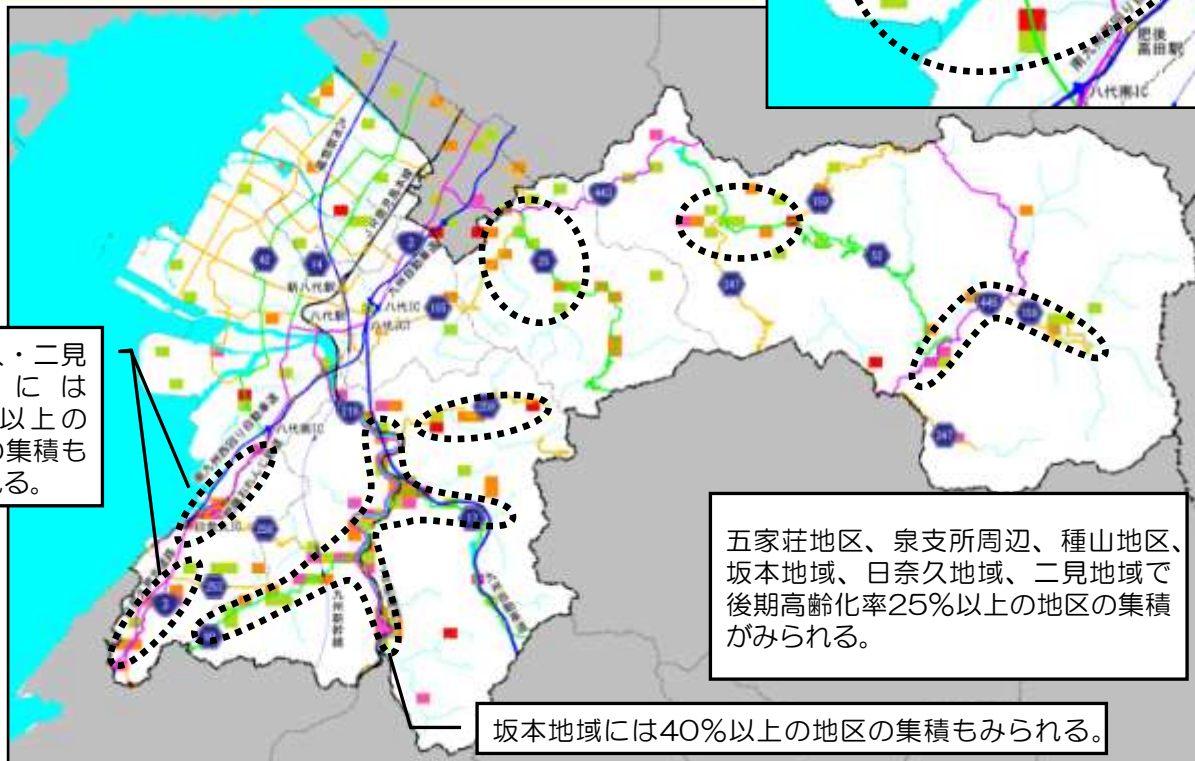


## ②後期高齢化率(75歳以上)

- 平野部では、後期高齢化率30%未満の地区が点在し、中には50%以上の地区もみられる。
- 日奈久地域や二見地域、山間部の地域では、25%以上の地区が集積しており、坂本地域等では40%以上の地区の集積も見られる。



平野部では30%未満の地区が点在。一部には50%以上も見られる。



後期高齢化率 (H22)	高速道路
■ 50%以上	— 国道
■ 40%~50%未満	— 主要地方道
■ 30%~40%未満	— 県道
■ 25%~30%未満	— 新幹線
■ 25%未満	— JR
— 市町村界	— 肥薩おれんじ鉄道
--- 旧市町村界	
— 県境	

日奈久・二見地域には40%以上の地区の集積もみられる。

五家荘地区、泉支所周辺、種山地区、坂本地域、日奈久地域、二見地域で後期高齢化率25%以上の地区の集積がみられる。

坂本地域には40%以上の地区の集積もみられる。

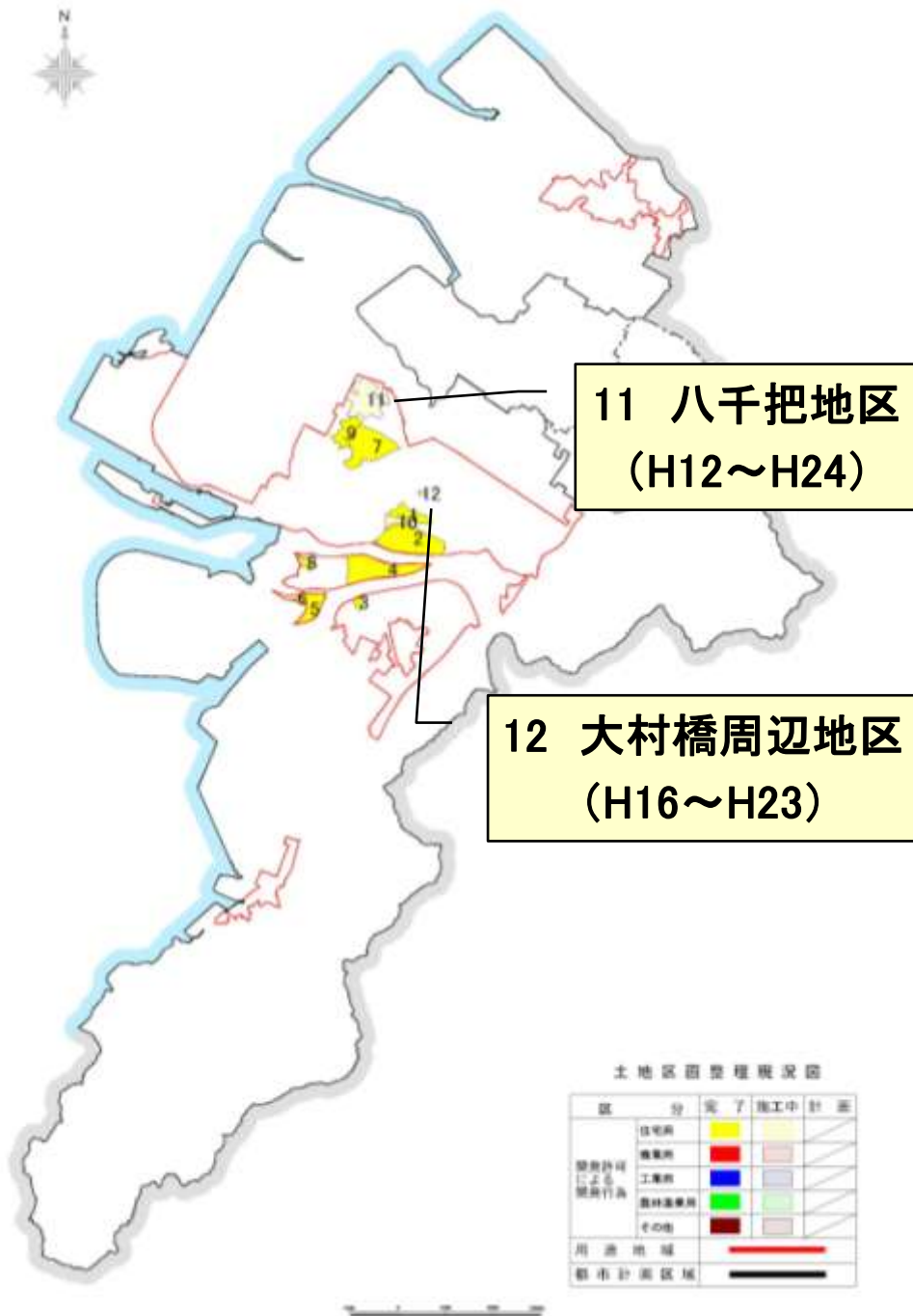
資料:平成22年 国勢調査

## ◀▶八代市の後期高齢化率の分布(H22)



### (3) 土地区画整理事業

- 土地区画整理事業が12地区（305ha、うち2地区は施行中）で実施されている。
- 近年では古閑中町において、大規模な開発が多く行われている。



資料:都市計画マスタープラン

※非補助の区画整理事業を除く

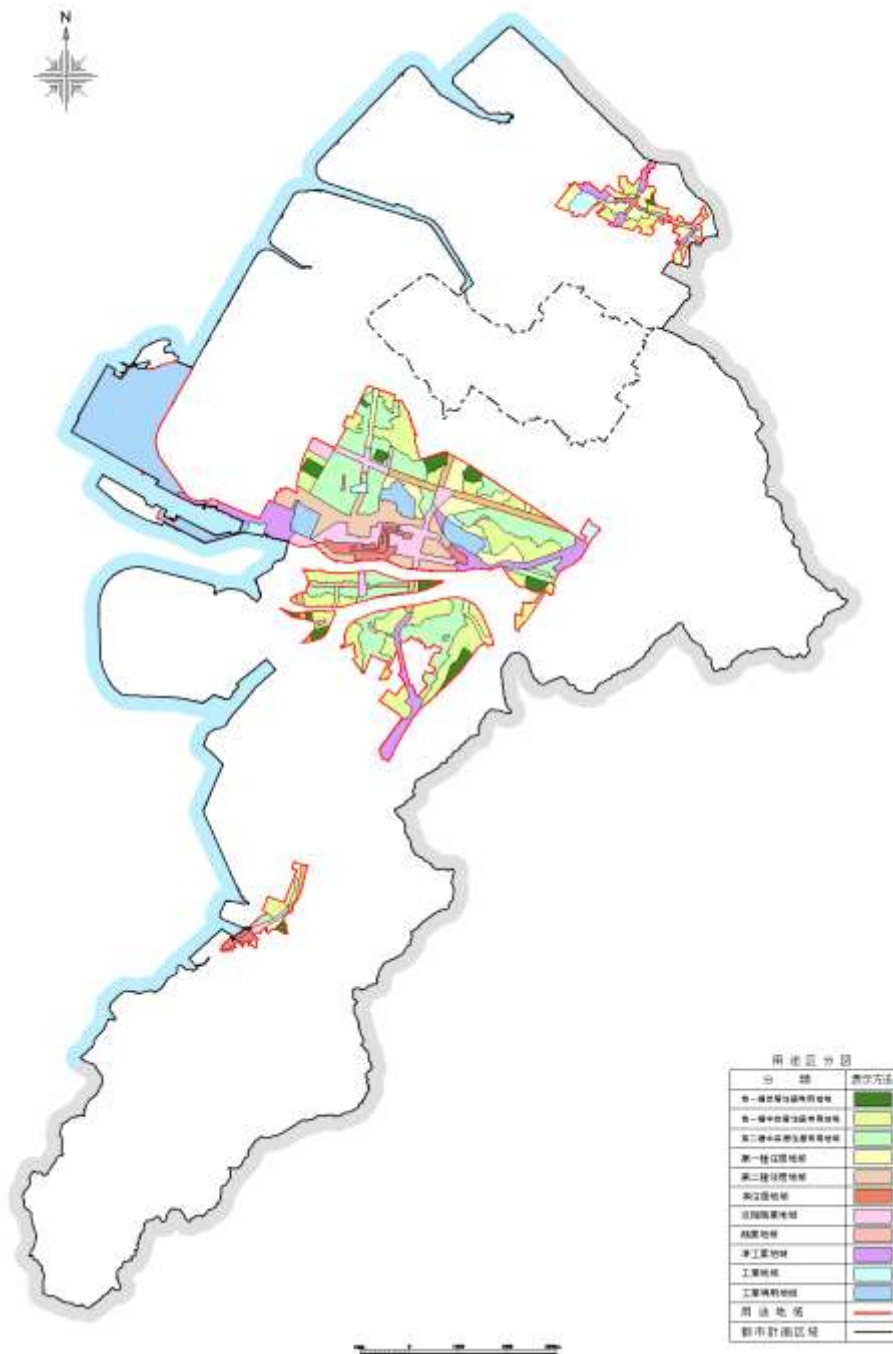
#### ▶ 土地区画整理事業現況図

## (2) 用途地域

- 用途地域の総面積は2,584haあり、八代市中心部と、鏡地域中心部、日奈久地域に設定されている。

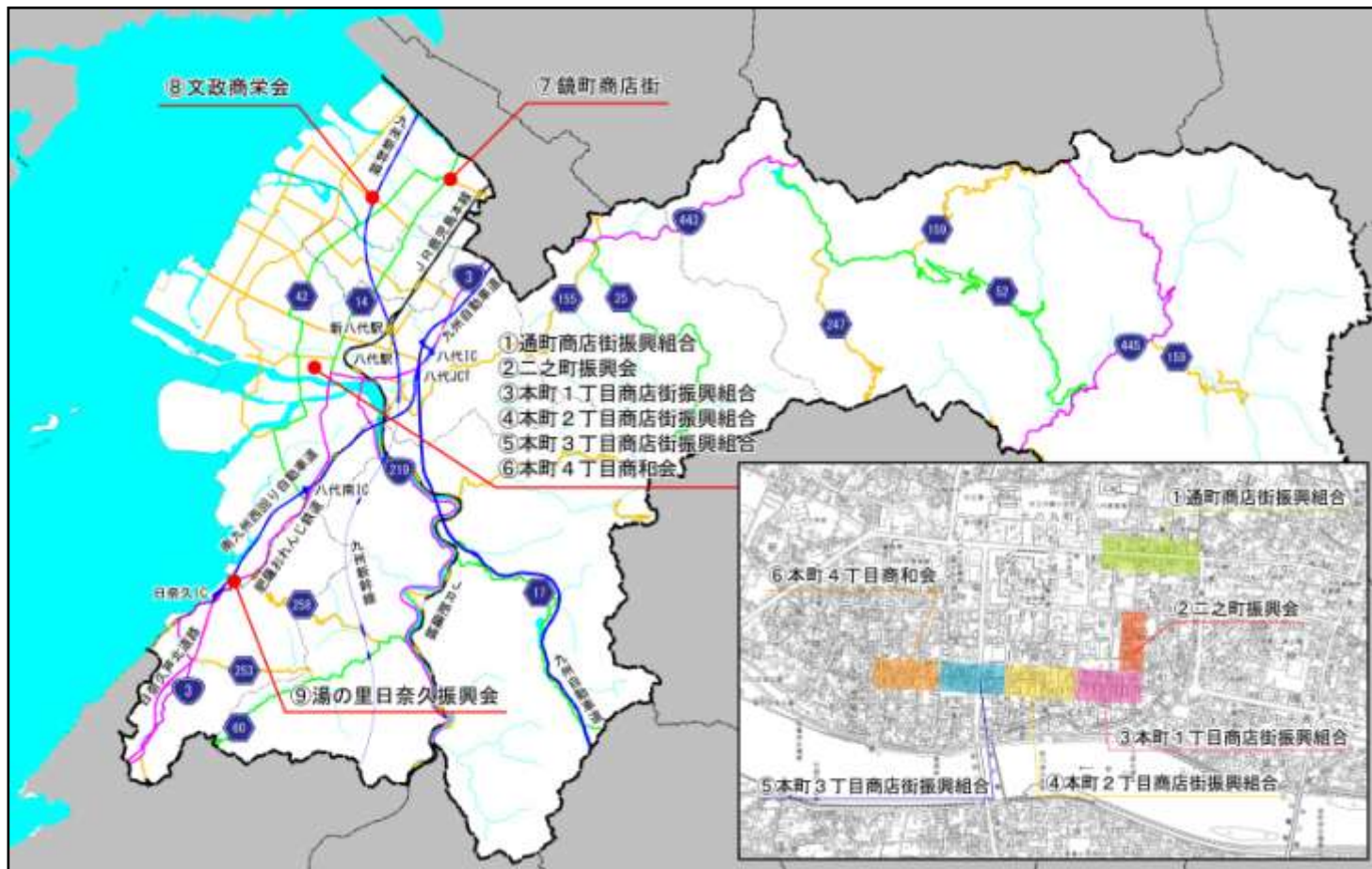
資料:都市計画マスタープラン

### ▶ 用途区分図



## (2) 商店街

- 日常生活の主要生活施設は、そのほとんどが国道213号沿いに立地する市役所や支所の周辺(旧市町の中心部)に分布。
- 真玉地区については、商業施設が1箇所、医療施設が2箇所と、比較的施設が少ない状況。



資料:平成25年度商店街基礎調査

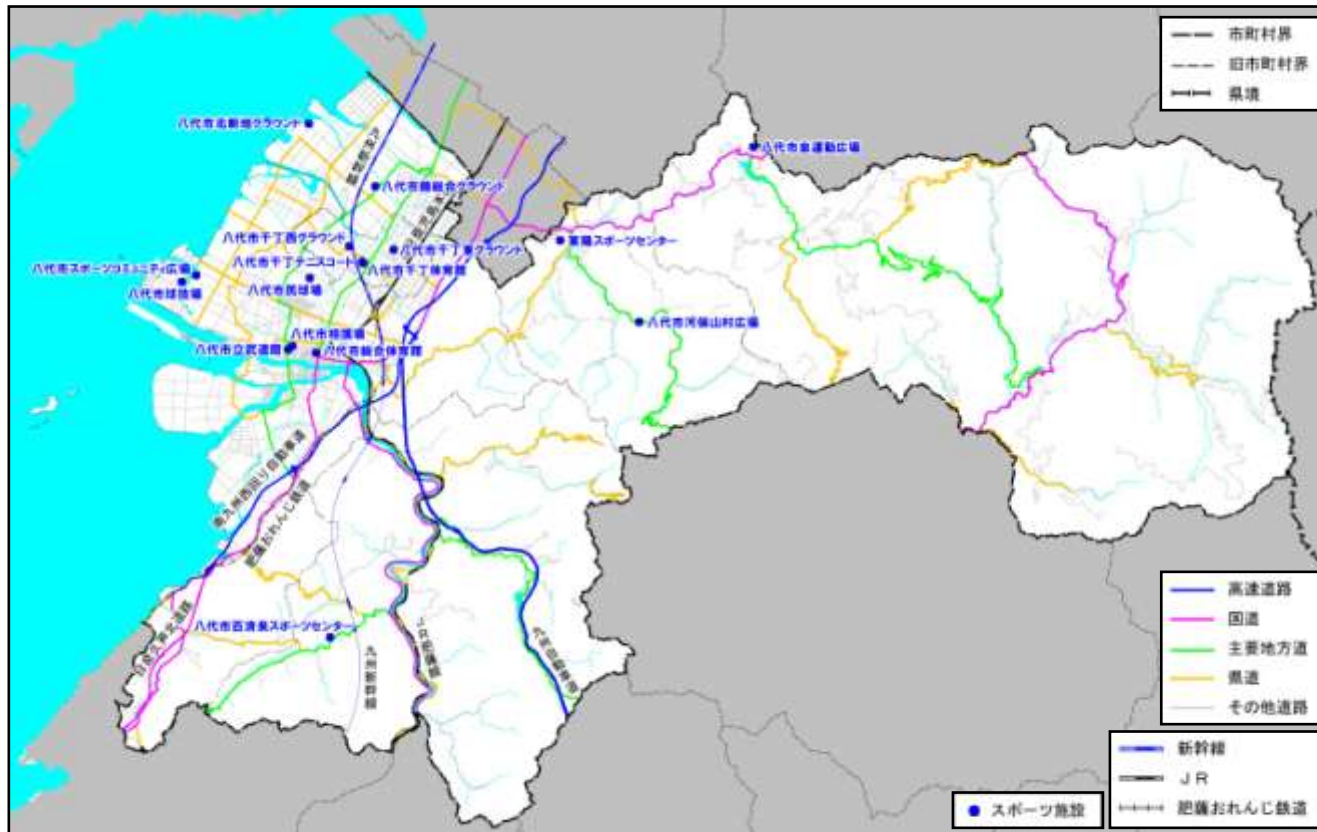
### ▲八代市の商店街の分布



# (6) その他公共・公益施設

## ② スポーツ施設

- 日常生活の主要生活施設は、そのほとんどが国道213号沿いに立地する市役所や支所の周辺(旧市町の中心部)に分布。
- 真玉地区については、商業施設が1箇所、医療施設が2箇所と、比較的施設が少ない状況。



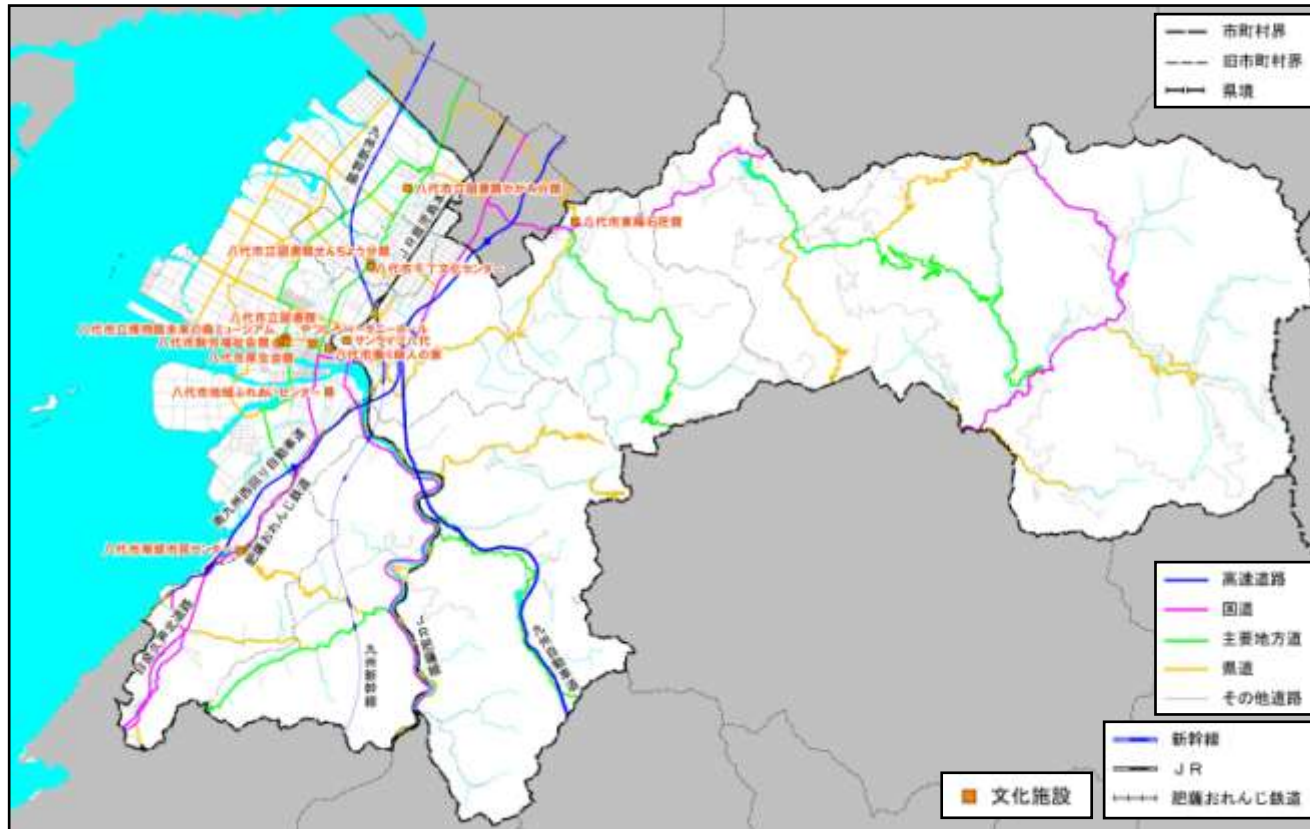
資料:八代市ホームページ

▲八代市のスポーツ施設の分布

# (6) その他公共・公益施設

## ③文化施設

- 日常生活の主要生活施設は、そのほとんどが国道213号沿いに立地する市役所や支所の周辺(旧市町の中心部)に分布。
- 真玉地区については、商業施設が1箇所、医療施設が2箇所と、比較的施設が少ない状況。



資料:八代市ホームページ

### ▲主要施設の分布状況



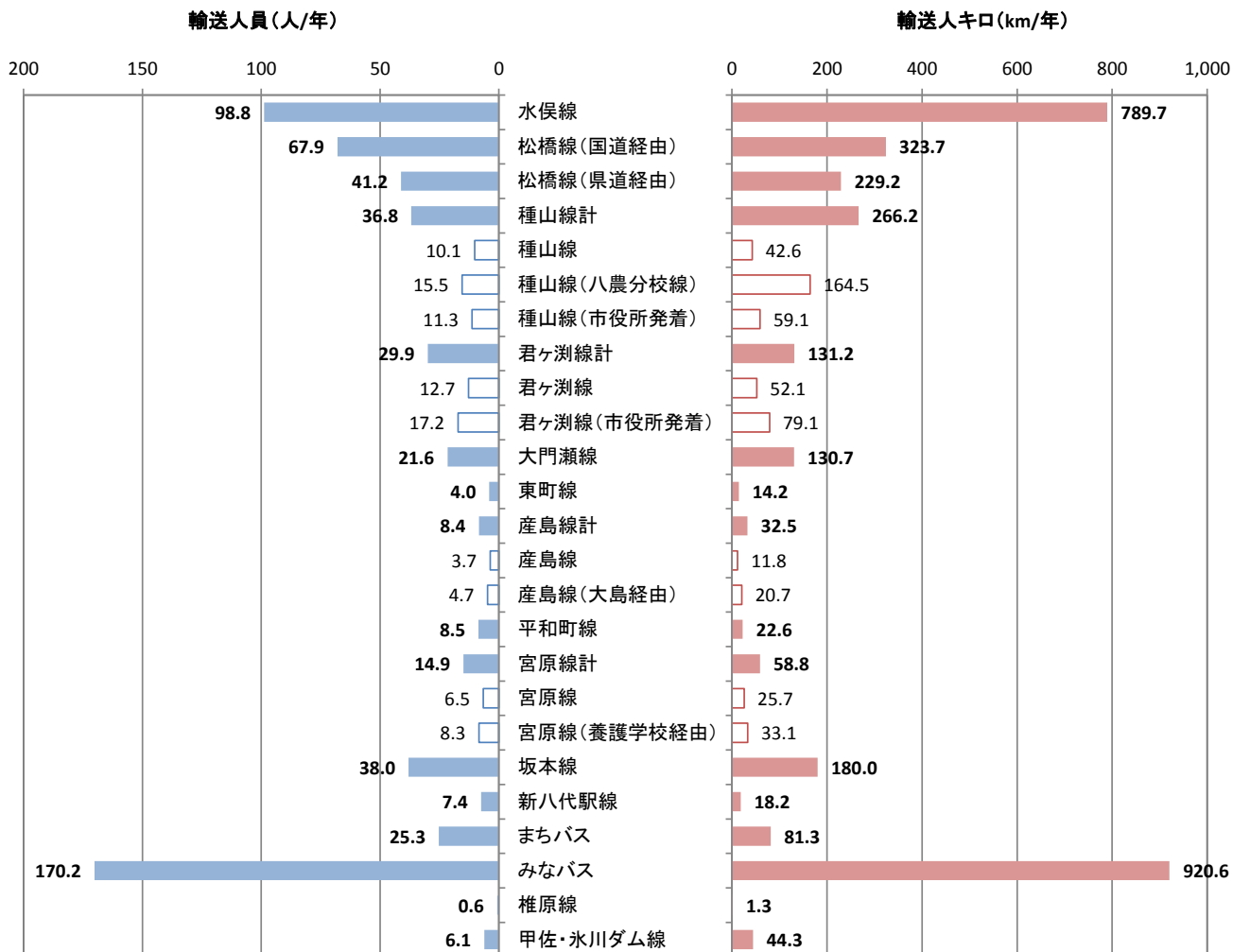


## 2. 公共交通の現状

# 1) 公共交通の利用状況

## (1) 路線バス

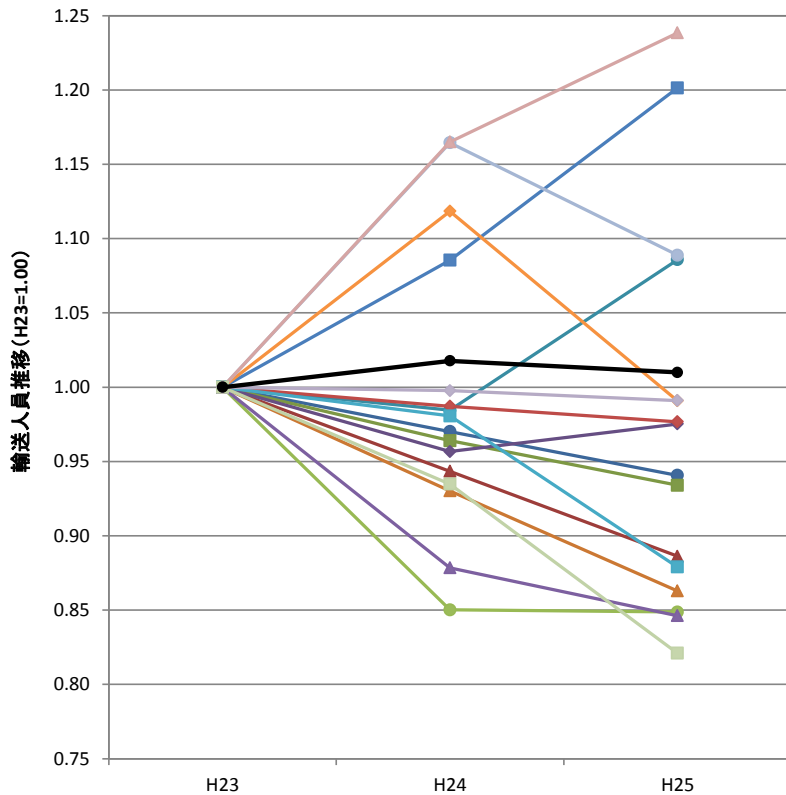
● 輸送人員ではみなバスが、輸送人キロではみなバスおよび水俣線がやや突出した状況を示している。



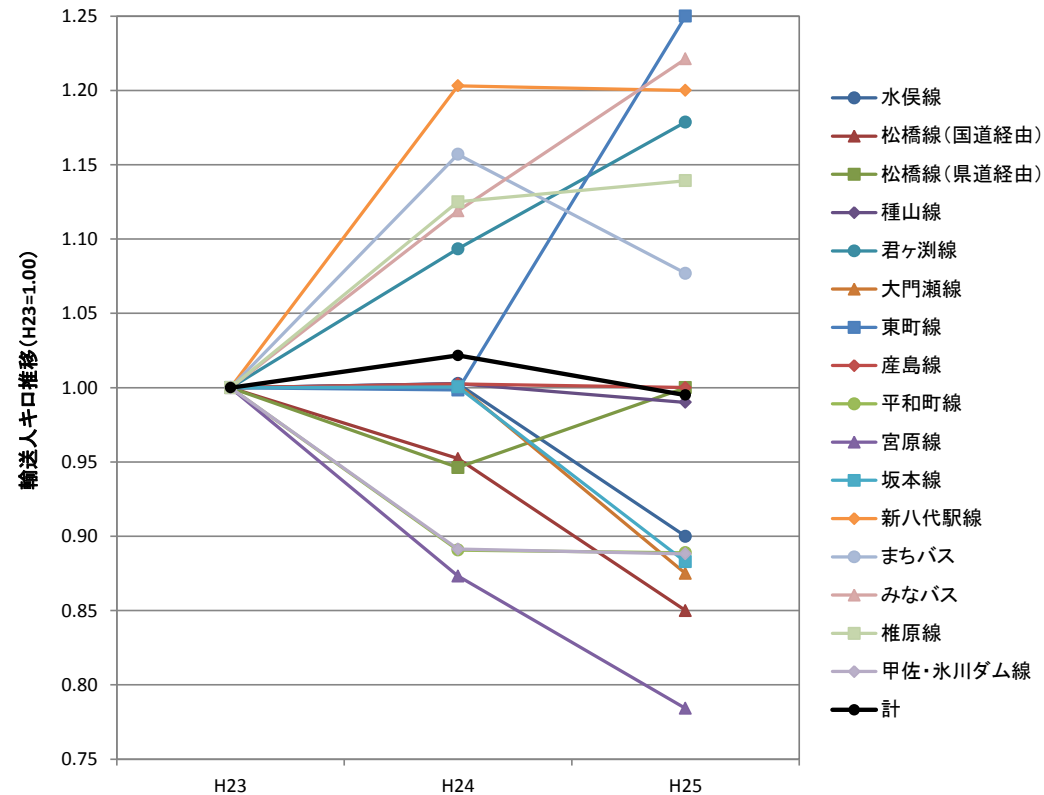
▲系統別の輸送人員および輸送人キロ(平成25年度)

# (1) 路線バス

● みなバス・東町線・まちバス・君ヶ渚線・新八代線・椎原線の6路線については、平成23年度に比べて輸送人キロが増加しており、みなバス・東町線・まちバス・君ヶ渚線の4路線については輸送人員も増加しているが、その他の路線については、いずれも減少している。



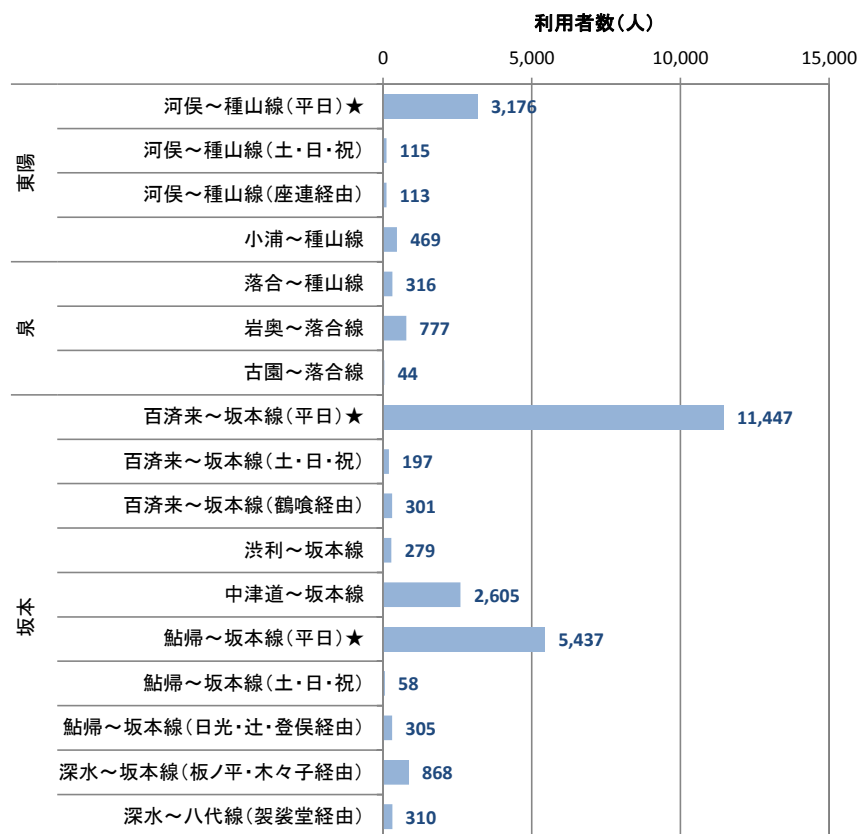
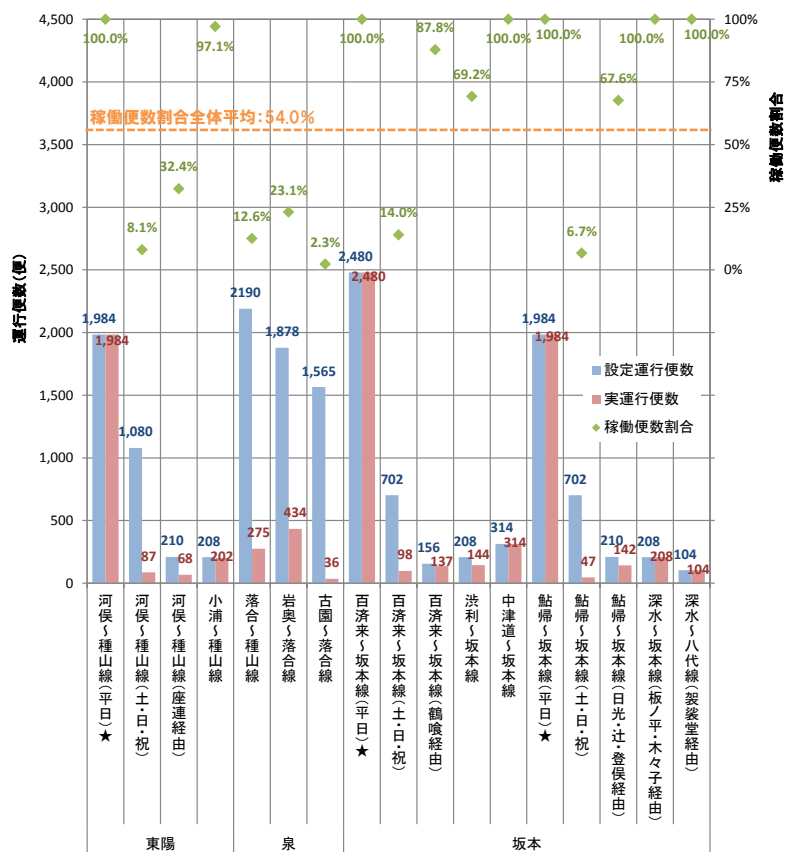
▲ 路線別輸送人員の推移



▲ 路線別輸送人キロの推移

## (2) 乗合タクシー

- ダイヤ設定された運行便数のうち、実際に運行された便数の割合は、2極分化しており、予約運行路線でも稼働便数割合が高い路線もあれば、極端に低い路線も見られる。
- 乗合タクシー利用者数は、定期運行している路線で多く、特に百済来～坂本線(平日)が突出している。また、予約運行となっている路線では、中津道～坂本線の利用者が顕著に多い。



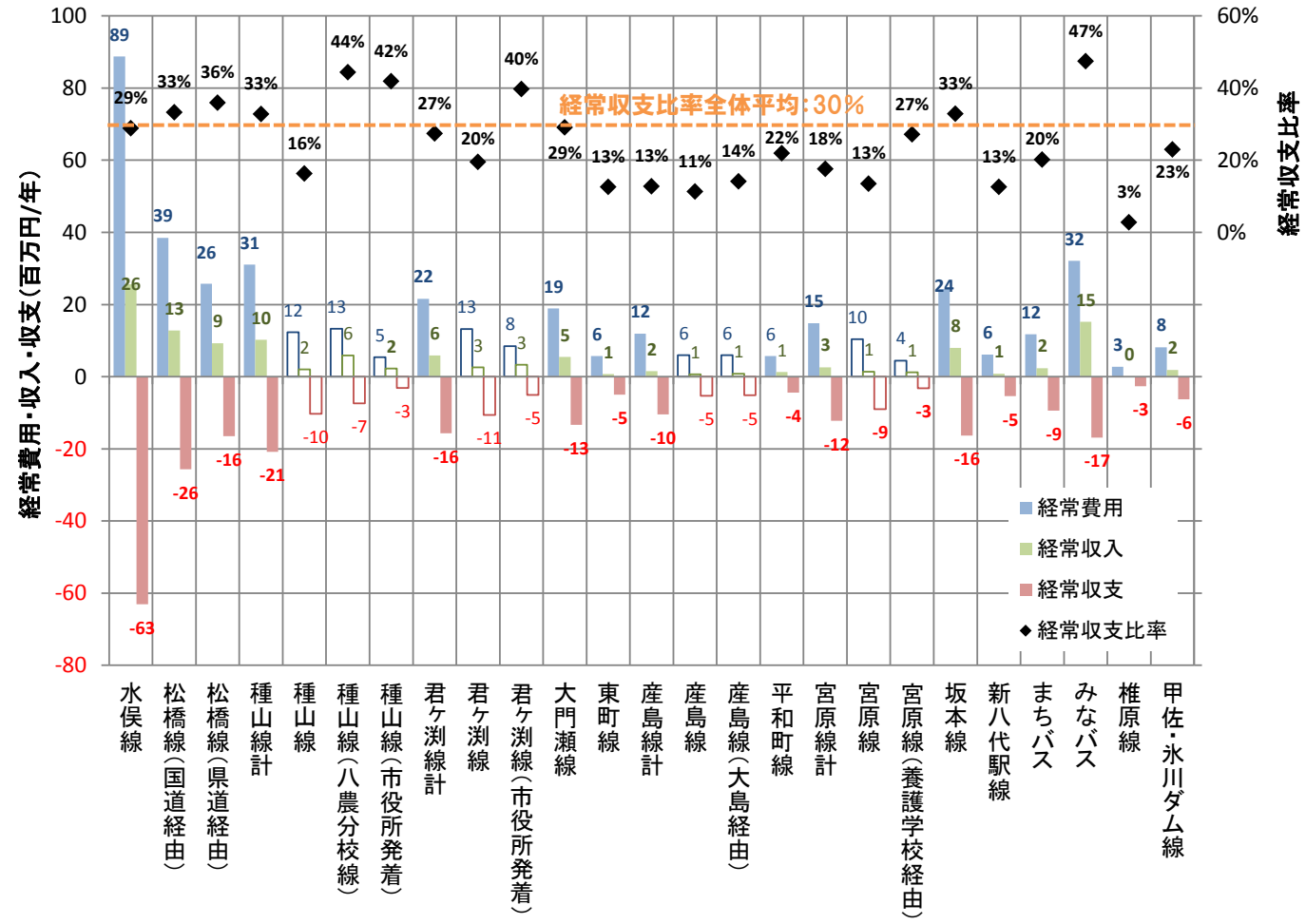
▲路線別の稼働便数割合(平成25年度)

▲路線別の利用者数(平成25年度)

# 2) 公共交通の運営状況

## (1) 路線バス

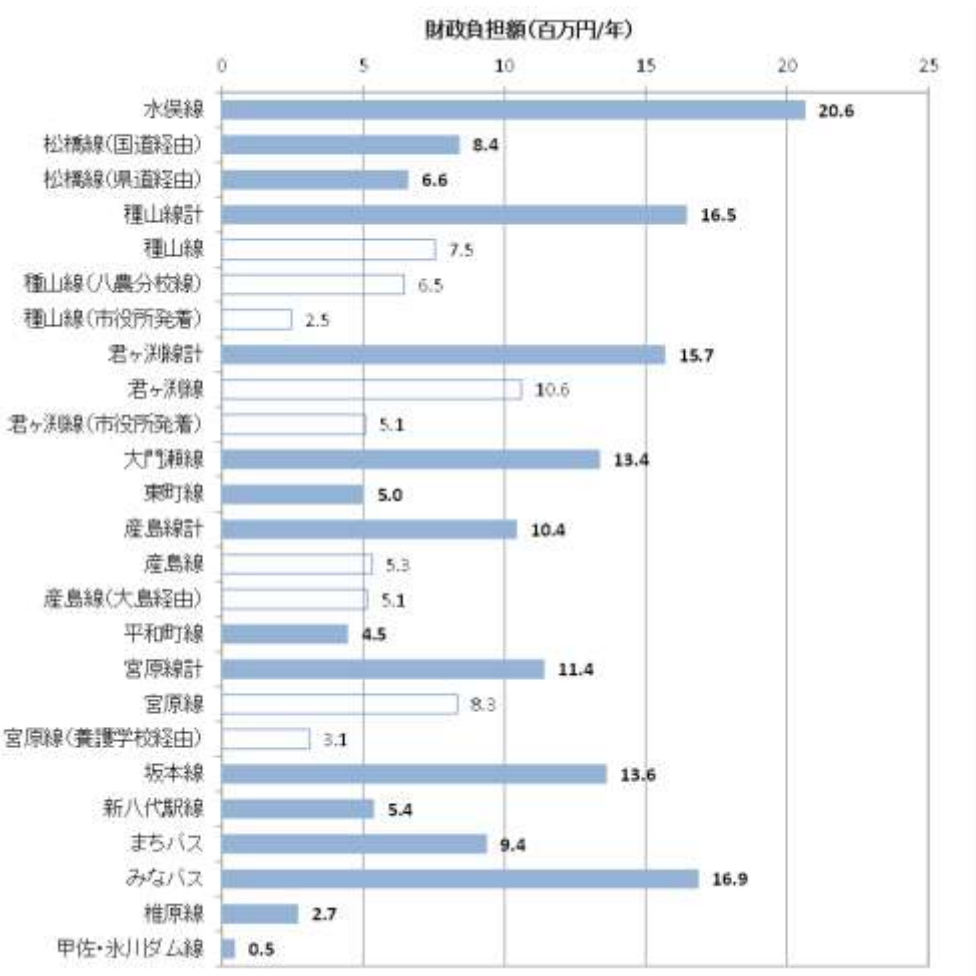
● 八代市が財政負担を行っている路線バスの平均収支率は30%程度となっている。



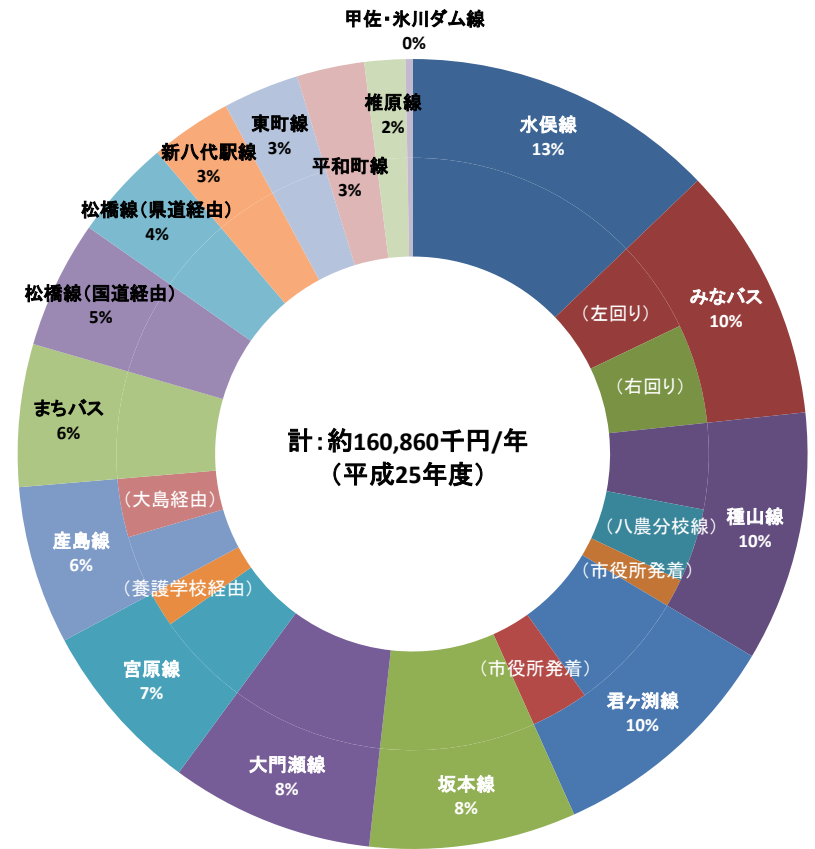
▲系統別の経常収支の状況(平成25年度)

# (1) 路線バス

- 財政負担額が最も大きいのは水俣線であり年間約2,000万円となっているほか、種山線・君ヶ渚線・大門瀬線・産島線・宮原線・坂本線・みなバスの7路線で年間の財政負担額が1,000万円を超えている。



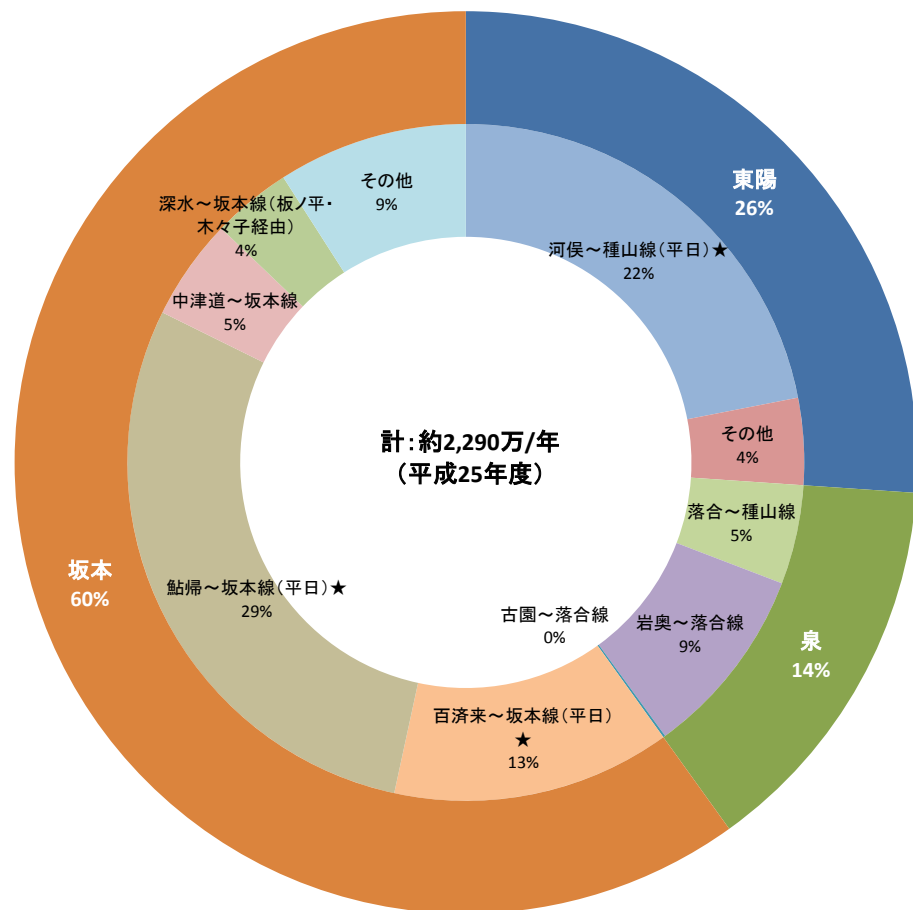
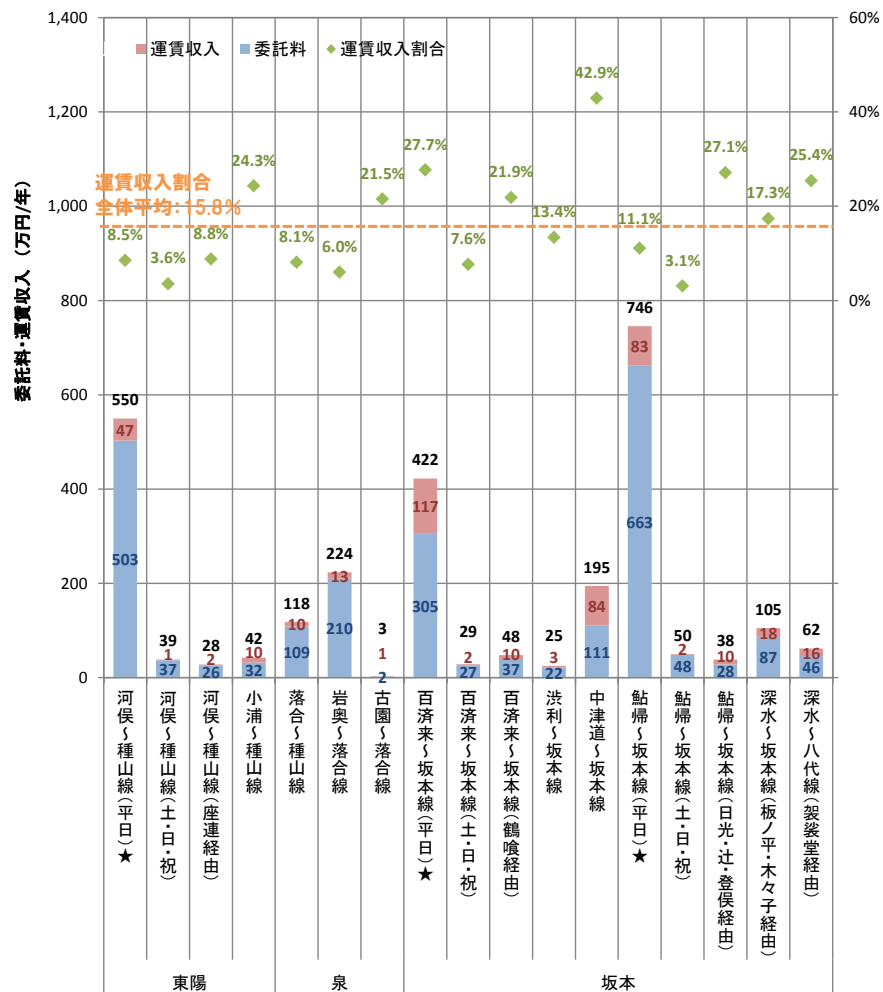
▲系統別の財政負担額(平成25年度)



▲八代市財政負担総額の路線・系統内訳(平成25年度)

## (2) 乗合タクシー

- 乗合タクシーの運行に係る委託料・運賃収入とも、定期運行されている3路線で大きい傾向が見られるが、予約運行であり、運行頻度も3往復/週しかない中津道～坂本線については、定期運行路線3路線中2路線を上回る運賃収入を示している。



▲ 乗合タクシー委託料の内訳(平成25年度)

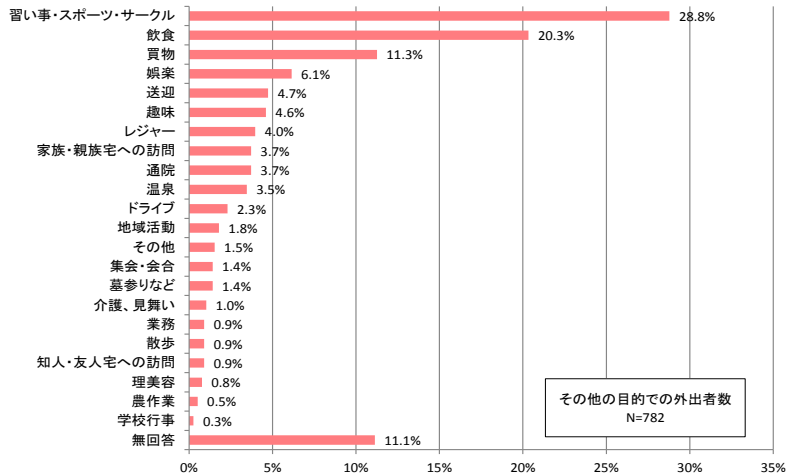
▲ 路線別の委託料・運賃収入(平成25年度)



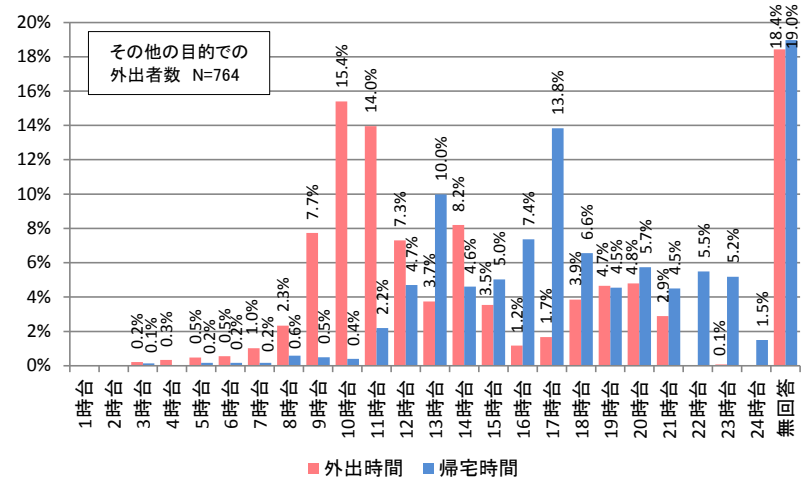
# 3. 市民アンケート調査

# (5) その他の目的移動特性

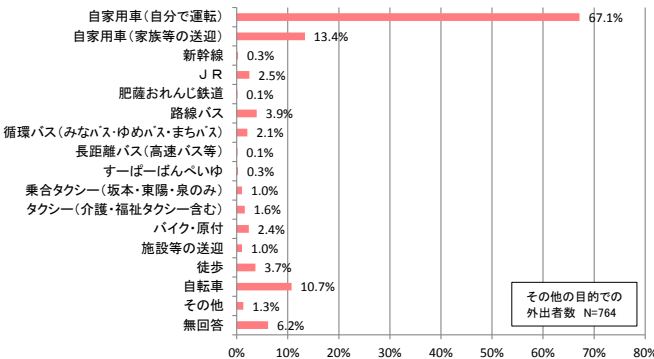
- その他の目的の内訳は、「習い事・スポーツ・サークル」や「飲食」が多い。
- 9時台から12時台、14時台、18時台から20時台に外出し、13時台前後と17時台前後に帰宅している。



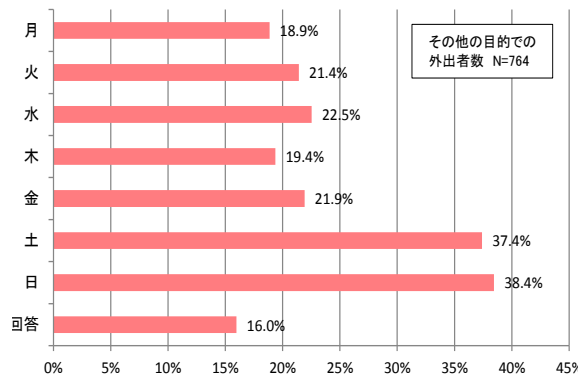
▲その他の目的の内訳



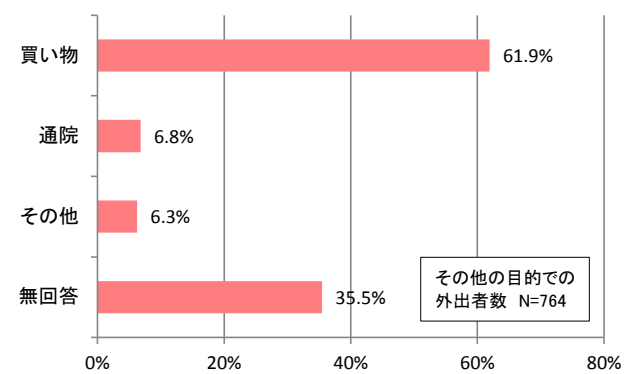
▲外出時間帯



▲交通手段



▲外出曜日

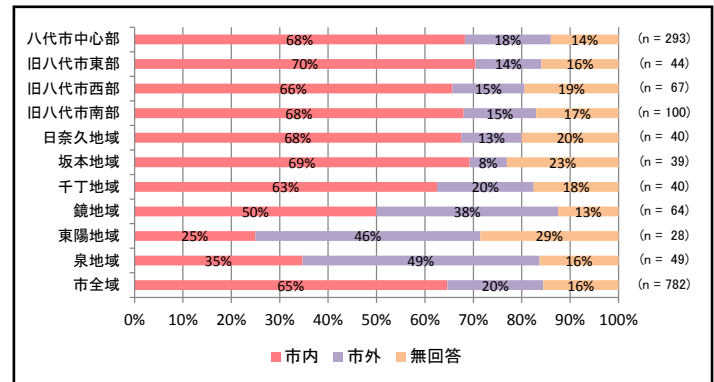


▲外出行動パターン

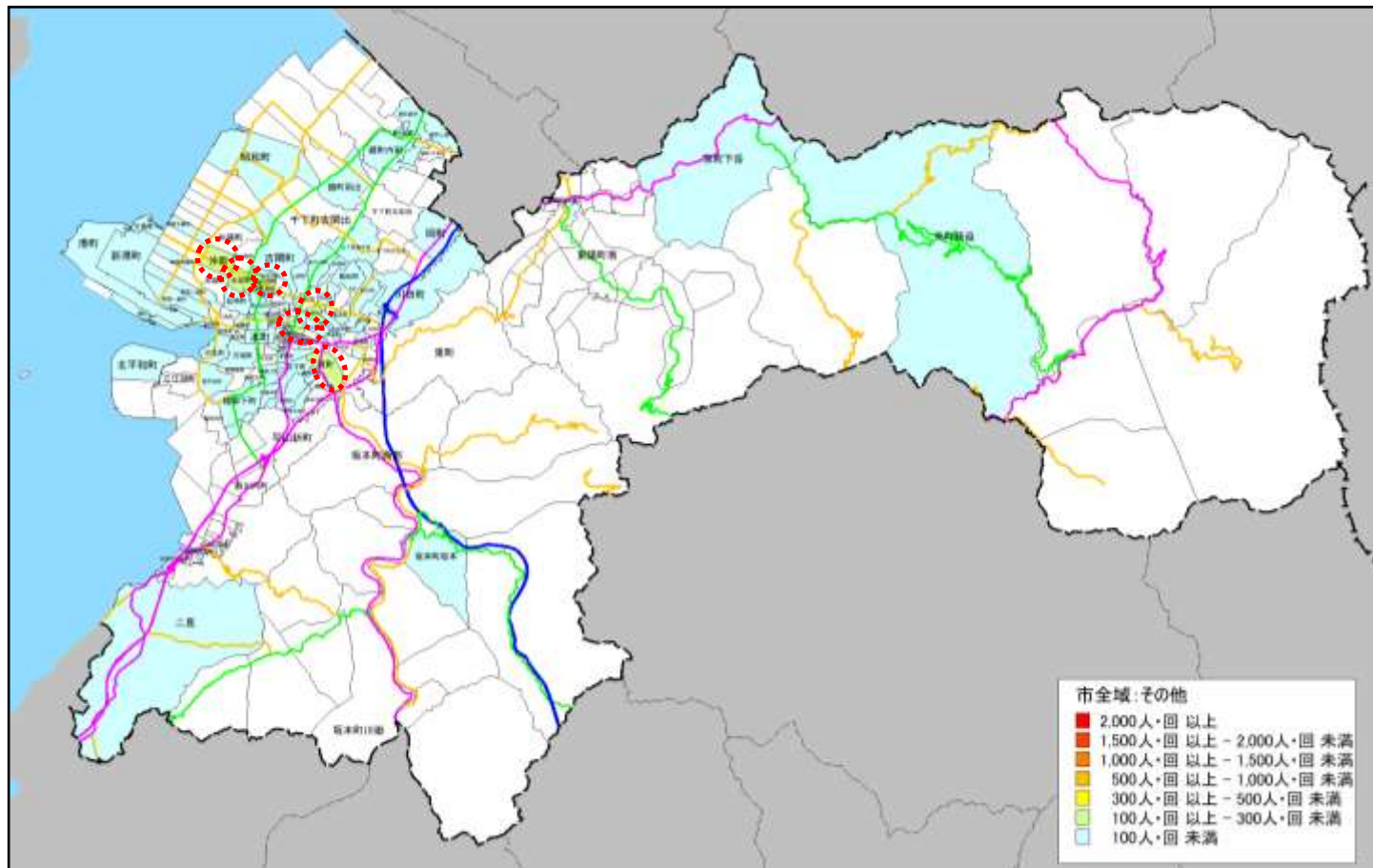
- 回答者の約65%が市内に外出先を持つ。
- 田中西町や渡町、永碓町、沖町、日置町、清水町に移動需要が集中している。

田中西町：スポーツジム など  
 渡町：球磨川河川敷 など  
 永碓町：松高公民館 など

沖町：イオン八代店 など  
 日置町：運動施設サンライフ など  
 清水町：婦人の家フレンドリー など



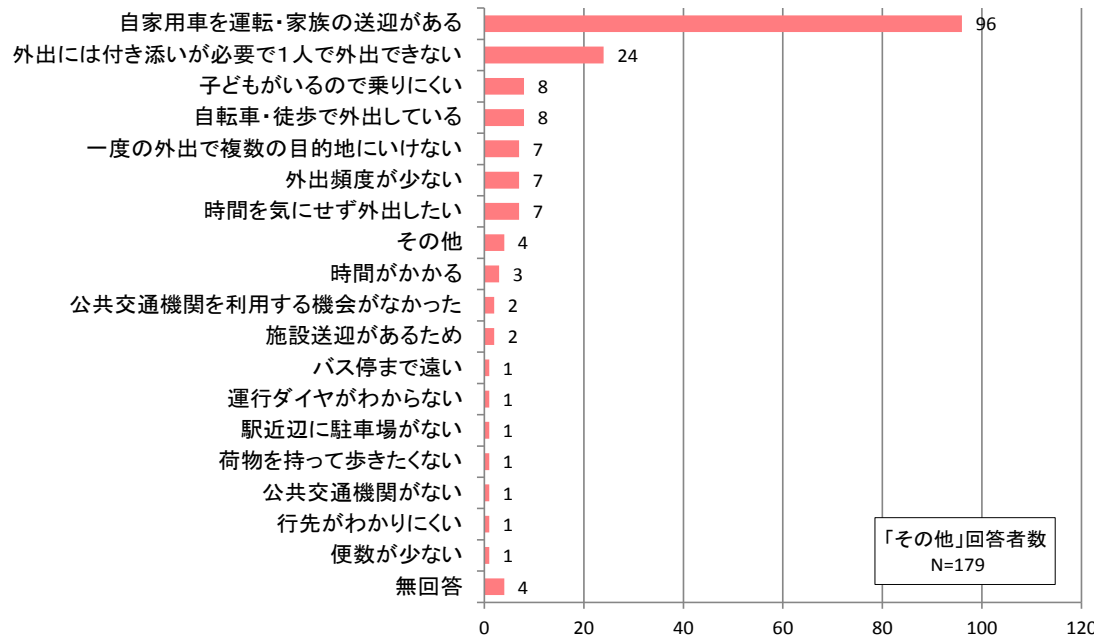
### ▲外出先



### ▲市内の外出先

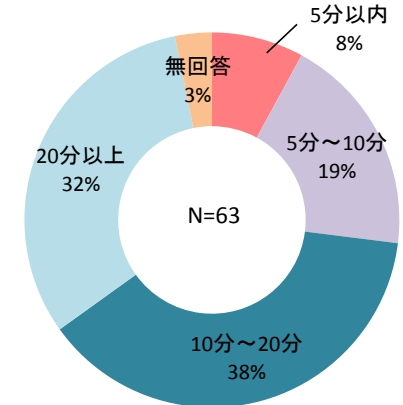
# (9) 公共交通を利用しない理由

- その他の理由の内訳では、「自家用車を運転・家族の送迎がある」が最も多い。
- 他に、「身体上の理由から公共交通が利用できない」とする理由や、「子どもがいるので乗りにくい」といった公共交通利用を敬遠する意見もみられた。
- 「自宅周辺に利用できる公共交通がない」の回答者に対して、最寄り駅・バス停までの所要時間を尋ねたところ、バス停では10分以上が約7割、駅では約9割となった。また、バス停では5分以内が8%となっている。

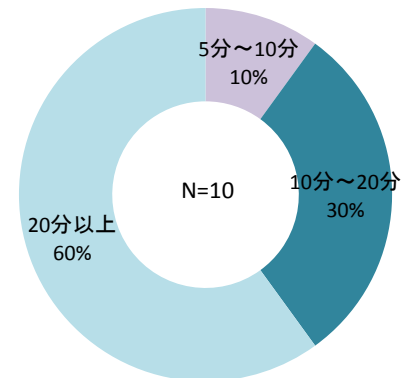


## ▲ その他の理由

【バス停】



【駅】



## ▶ 最寄りバス停・駅までの所要時間

# (11) 自由意見

- サービス水準の地域間格差の是正への指摘がみられた。
- 将来に対する不安などから公共交通についての利用意向や、アンケートをきっかけに公共交通を考えてみるといった回答もみられた。

自由意見の概要	件数
<b>①路線バスの運行面の改善等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線を延伸してほしい。増便してほしい。</li> <li>・ 利用状況に応じた効率的な運行。</li> <li>・ 不便地域へ迂回運行をしてほしい。 など</li> </ul>	77件
<b>②乗り継ぎの改善等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 労災病院での乗り換えが面倒。</li> <li>・ バスと乗合タクシーの待ち時間を短くしてほしい。 など</li> </ul>	32件
<b>③公共交通のサービス水準の地域間格差の是正等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市全体の中で公共交通の利用が不便な地域がある。</li> <li>・ 市中心部は100円なのに、過疎地域は高額な運賃となっている。 など</li> </ul>	16件
<b>④高齢者や身体障害者等の移動に対する対応の充実等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢化社会に向けてバスの利便性を向上してほしい。</li> <li>・ 最低限の移動手段を確保してほしい。</li> <li>・ バス停に上屋を設置してほしい。 など</li> </ul>	79件
<b>⑤バス利用に関する情報提供の充実等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの乗り方がわからない。</li> <li>・ 運賃表の読み方がわからない。</li> <li>・ 行き先表示がわかりにくい。 など</li> </ul>	34件
<b>⑥旧郡部地域の移動手段の確保等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 五家荘振興センターまでの送迎手段を確保してほしい。</li> <li>・ 過疎地域の高齢者の通院時の移動手段の確保を最優先すべき。</li> </ul>	15件
<b>⑦公共交通利用促進策の実施等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業に対して公共交通利用のインセンティブを与えてはどうか。</li> <li>・ 通勤者の自家用車を抑制すべき。</li> <li>・ 小中学生への啓発を実施してはどうか。 など</li> </ul>	19件

# (11) 自由意見

自由意見の概要	件数
<b>⑧市民の協力の必要等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が社会状況を知り、もっと公共交通のあり方を考えるべき。</li> <li>・地域で自分たちにあった公共交通を検討する場が必要。 など</li> </ul>	6件
<b>⑨乗合タクシーに関する改善等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電話予約が苦手。</li> <li>・午後の便を増便してほしい。 など</li> </ul>	12件
<b>⑩自家用車を利用する理由等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子ども連れでは、公共交通に乗れない。</li> <li>・障害者など一人ではバスの乗り降りができない。</li> <li>・公共交通は利用しづらい (時間ロスが大きい、利用するために調べる労力を要する、便数が少ない、乗り換えが必要) など</li> </ul>	17件
<b>⑪将来に対する不安・公共交通の利用意向等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では問題ないが、老年になったときの移動が不安。</li> <li>・タクシーに頼らざるをえなくなったときの金銭的不安がある。</li> <li>・高齢になったときに公共交通が使えるように準備したい。 など</li> </ul>	33件
<b>⑫公共交通が便利とする意見等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・循環バスの運賃一律100円はありがたい。</li> <li>・乗合タクシーの運行がありがたい。 など</li> </ul>	15件
<b>⑬行政やまちづくりに対する意見等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無駄のない、必要とされる公共交通を望む。</li> <li>・公共交通の整備と合わせて、集客力のあるまちづくりが必要。 など</li> </ul>	11件
<b>⑭アンケートに関する意見等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・回答してみて、今度利用してみようと思った。</li> <li>・公共交通のことを考える良い機会となった。 など</li> </ul>	9件
<b>⑮その他</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車と歩行者の安全を考慮した歩道の整備。</li> <li>・バス停に駐輪場を整備するとよい。 など</li> </ul>	40件

## Ⅲ. 公共交通の問題点と課題

# 1. 路線バスに関する問題点・課題

- 1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在
- 2) 複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在
- 3) 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷
- 4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差



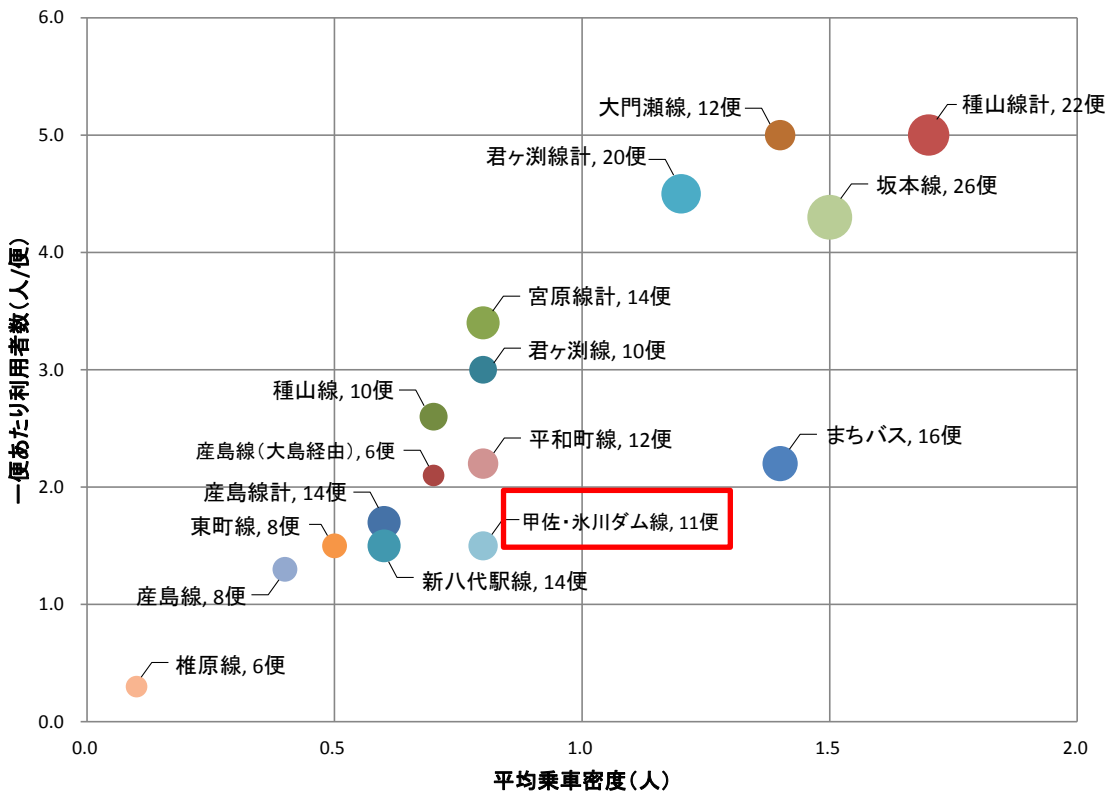


# 3) 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷

## ③甲佐・氷川ダム線の利用状況及び乗合タクシーとのダイヤ接続状況

○甲佐・氷川ダム線は、運行頻度が5.5往復/日（平日）と比較的利便性が高いが、一便当たりの利用者数は1.5人/便、平均乗車密度は0.8人となっており、利用が低迷している。

○泉地域と甲佐町や美里町との地域の結びつきを考えると潜在的な需要もあると考えられるが、現状では乗合タクシーとのダイヤ接続が取れてなく利用されにくい状況となっていることが利用低迷の一因となっている可能性がある



▲利用者数-乗車密度-運行頻度

往路	乗り継ぎ元			乗り継ぎ先	待ち時間
	路線	着時刻		発時刻	
落合～種山線	1	7:40	→	氷川ダム線 8:37	氷川ダム線 0:57
	2	10:50	→	氷川ダム線 12:02	氷川ダム線 1:12
	3	12:50	→	氷川ダム線 16:02	氷川ダム線 3:12

復路	乗り継ぎ先			乗り継ぎ元	待ち時間
	路線	着時刻		着時刻	
落合～種山線	1	10:37	←	氷川ダム線 8:23	氷川ダム線 2:14
	2	12:02	←	氷川ダム線 9:54	氷川ダム線 2:08
	3	13:52	←	氷川ダム線 11:43	氷川ダム線 2:09
	4	13:52	←	氷川ダム線 13:53	氷川ダム線 -
	5	13:52	←	氷川ダム線 17:33	氷川ダム線 -
	6	13:52	←	氷川ダム線 19:18	氷川ダム線 -

▲和小路バス停のダイヤ接続状況 (路線バス⇔乗合タクシー): 平日

## ④事業者ヒアリング調査結果

事業者ヒアリング調査からは以下の指摘が確認された

- 循環バスの起終点を跨ぐ利用する際に再度運賃を支払うことに対する改善要望を聞く。
- まちバスは八代駅を経由するルートとすることで利便性があがり利用者が増加すると思われる。
- 泉村の住民は甲佐町や美里町に生活圏を持っていて、甲佐町中心部の病院や銀行、美里町佐俣の複合施設に外出している。
- 氷川ダム線の落合までの延伸を検討してきたが、路線全体のダイヤが変更になり、通学利用の中学生への影響が生じるため、利便性が低いままとなっている。

## 4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

### ③市民アンケート調査結果

- 労災病院ではなく市街地まで延伸してほしい。
- 労災病院での乗り換えが面倒。
- 市全体の中で公共交通の利用が不便な地域がある。
- 市中心部は100円なのに、過疎地域は高額な運賃となっている。
- 市中心部は利便性が高いが、過疎地域では便数が少なく不便。

### ④事業者ヒアリング調査結果

- 循環バスと郊外路線との料金格差に対する不満をよく聞く。
- 種山線について、市役所までの延伸を要望する声を聞く。

## 2. 乗合タクシーに関する問題点・課題

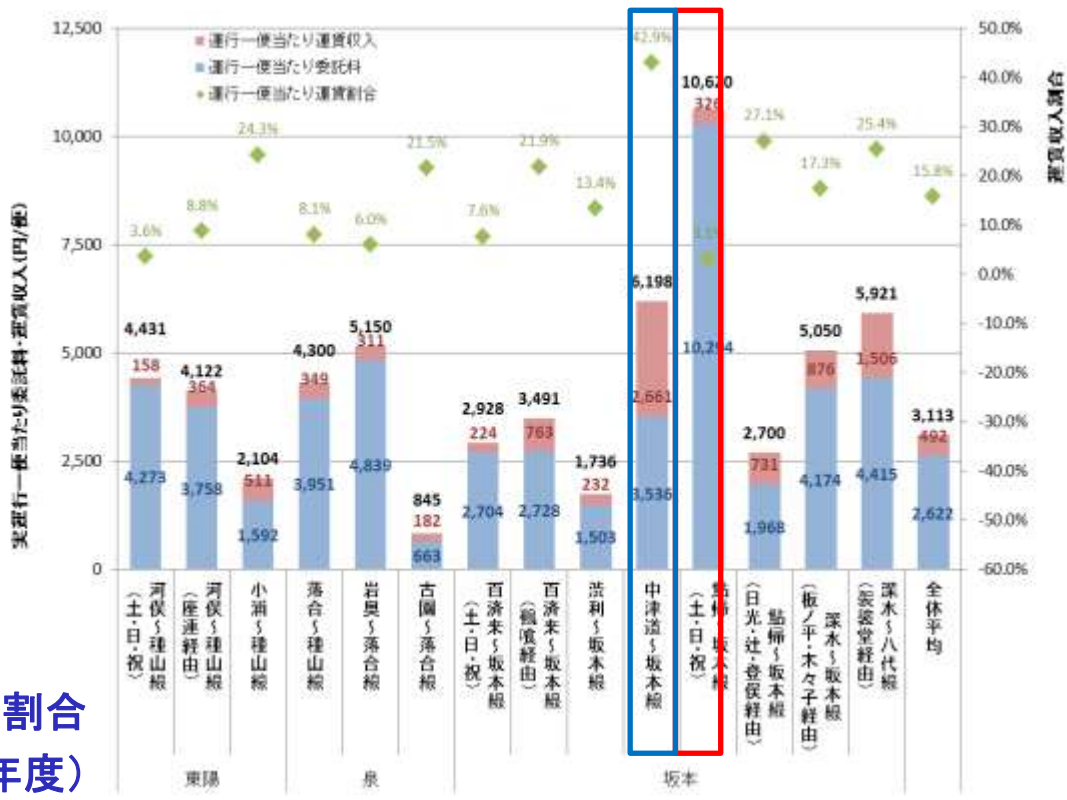
- 1) 予約運行路線における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ
- 2) サービス水準に対して利用者が少ない定期運行路線が存在

# 1) 予約運行路線における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ

## ②乗合タクシーの運営状況

- 鮎帰～坂本線（土日祝）は、実運行一便当たり委託料が乗合タクシー路線の中で最大となっている。
- 中津道～坂本線は、総収入額に占める運賃収入の割合42.6%、実運行一便当たり運賃収入2661円/便と乗合タクシー路線の中で最高額となっている。

▶ 実運行一便当たりの委託料・運賃収入割合（平成25年度）



## ③乗合タクシー事業者ヒアリング調査結果

- 古園～落合線は、古園が落合から近いいためほとんど利用がない。
- 落合～種山線、岩奥～落合線、古園～落合線は、利用者が少ないため運行日を減らしてもいいのではないかと考えている。
- 中津道～坂本線は利用が多く、追加車両が出動することがよくある。

### 3. 乗り継ぎに関する問題点・課題

- 1) 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在
- 2) 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

# 1) 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在

## ②公共交通事業者ヒアリング調査結果

- 落合～種山線は、種山線での乗り継ぎ時間が少し短いようである。
- 百済来～坂本線では、路線バスへの乗り継ぎ利用者から乗継時間が合っていないとの指摘が多い。

## ③市民アンケート調査結果

- 公共交通を利用していると回答した221人のうち、42%が「乗り継ぐことがある」と回答
- 公共交通利用者のうち、約2割が乗り継ぎダイヤの調整を改善要望として回答。
- 公共交通非利用者の約1割が、公共交通を利用しない理由として「乗り継ぎが必要になるため面倒」を回答。



## 2)円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

### ②市民アンケート調査結果

- 公共交通非利用者の1割弱が「駅やバス停での待ち時間がつらい」と回答。

## 4. 公共交通不便地域に関する 問題点・課題

- 1) 相当程度の人口集積が見られ、公共交通サービスの確保に対するニーズも高い。公共交通不便地域が存在
- 2) 比較的人口が多いにも関わらず  
公共交通サービスが提供されていない山間地集落が点在
- 3) 公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

# 1)相当程度の人口集積が見られ、公共交通サービスの確保に対するニーズも高い公共交通不便地域が存在

## ②土地利用の状況

- 都市計画区域内に、公共交通不便地域が存在している。
- また、その中には用途地域指定区域に該当するエリアも存在している。
- さらに、土地区画整理事業の完了または事業中の地区も存在している。

## ④市民アンケート調査結果

- 今後の公共交通のあり方について、「公共交通不便地域への最低限の交通手段を確保すべき」を約7割が回答。
- 公共交通非利用者で、「自宅周辺に利用できる公共交通がない」を利用しない理由として回答したもののうち、最寄りバス停までの所要時間を10分以上と回答したものが約7割、最寄り駅では約9割。



▲優先検討地区位置図

## 2) 比較的人口が多いにも関わらず公共交通サービスが提供されていない山間地集落が点在

山間地に分布する集落の大部分については、乗合タクシーにより日常生活を支える基本的な移動手段が確保されているものの、一部では、比較的人口が多いにも関わらず公共交通サービスが提供されていない集落が散見される。

また、その他にも人口規模はそれほど多くないものの、公共交通サービスを確保する必要性が高い集落等が存在する可能性もある。

### ①人口分布

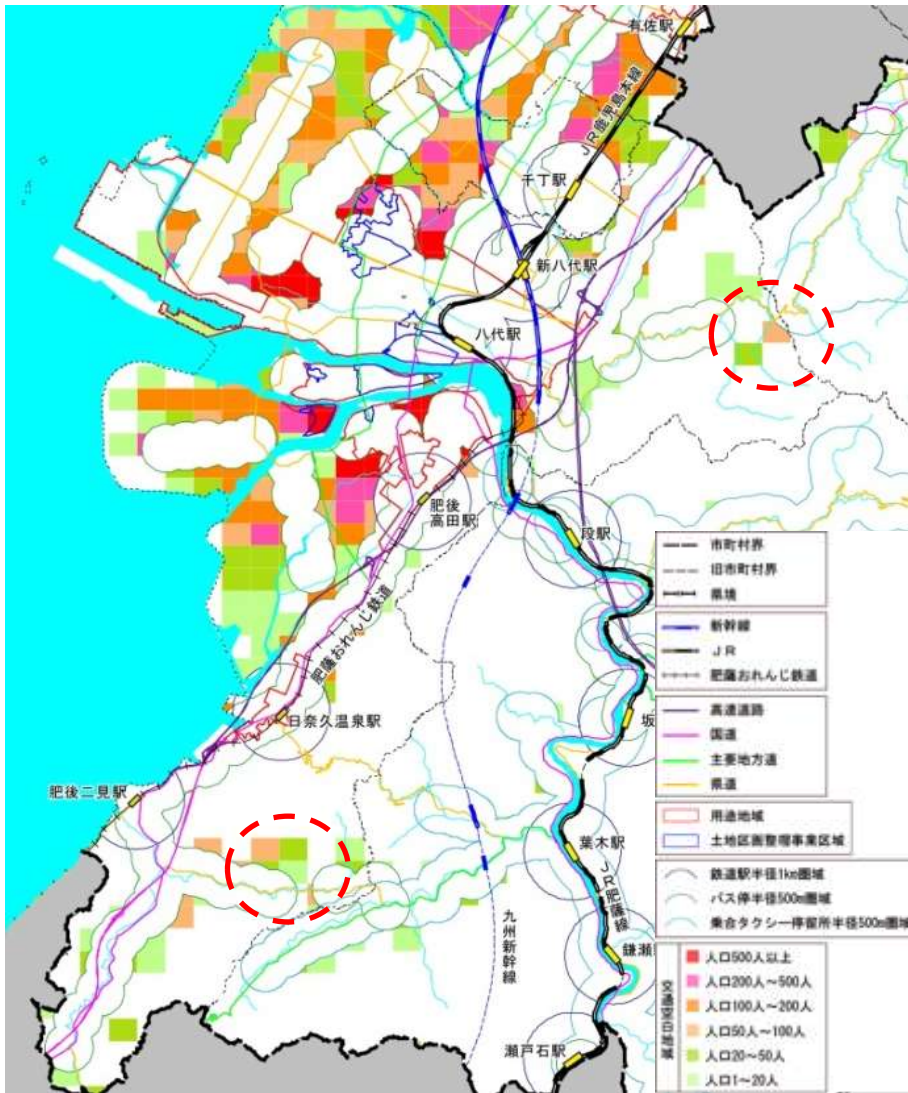
○公共交通不便地域には、人口集積が1,000人/km<sup>2</sup>に満たないものの、200~400人/km<sup>2</sup>の人口集積がある地域が存在している。

○また、それらの地域は、高齢化率も高い地域となっている。

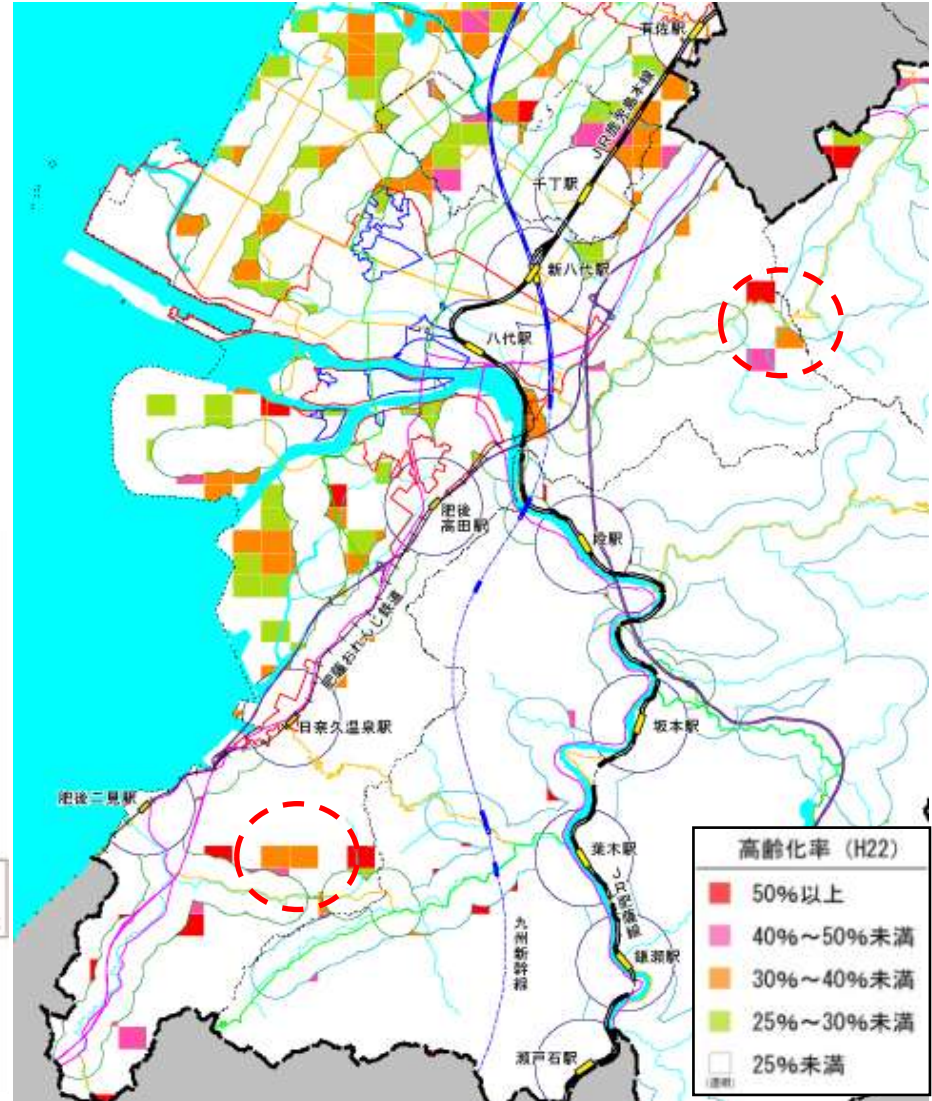
○なお、人口集積が小さい地域についても、高齢化が顕著な地域も見られ、こうした地域でも公共交通サービス確保の必要性が高くなっている可能性がある。

### ②市民アンケート調査結果

- 今後の公共交通のあり方について、「公共交通不便地域への最低限の交通手段を確保すべき」を約7割が回答。
- 公共交通非利用者で、「自宅周辺に利用できる公共交通がない」を利用しない理由として回答した方のうち、最寄りバス停までの所要時間を10分以上との回答が約7割、最寄り駅では約9割。



▲公共交通不便地域分布図



▲公共交通不便地域の高齢化率

# 3) 公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

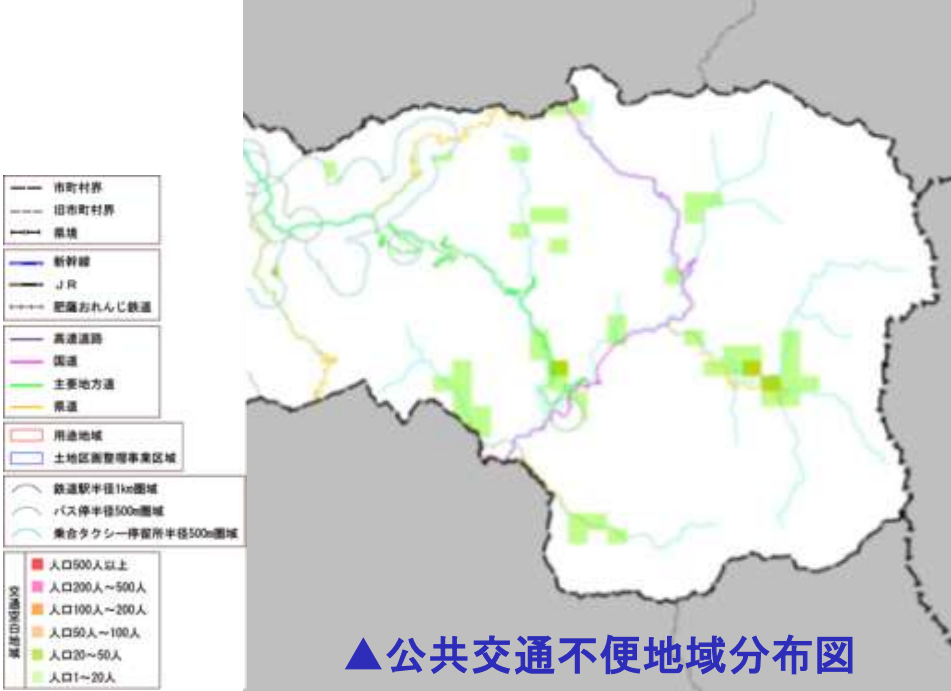
五家荘地区については、公共交通サービスが提供されているエリアはごく一部に限られており、人口はそれほど多くないものの薄く広く公共交通不便地域が分布する状況となっている。

## ①人口分布

- 五家荘地域は、人口集積は小さいものの広く分布している。
- 人口の約9割は公共交通不便地域に居住している。
- 大半の地域が高齢化率30%以上で、50%以上の地域も散見される。一部では後期高齢化率も30%以上となっている。

	人口	割合
公共交通圏域内	30人	9%
公共交通不便地域	298人	91%
五家荘地域全体	328人	100%

▲五家荘地域の公共交通不便地域の人口



▲公共交通不便地域分布図



▲公共交通不便地域の高齢化率