

八代市地域公共交通網形成計画

(案)

平成 27 年 月



八代市
YATSUSHIRO

目次

1. 地域公共交通網形成計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の対象区域と計画期間	3
1-3 計画の構成	4
1-4 計画の位置づけ	5
1-5 地域が目指す将来像	6
1-6 公共交通に求められる役割	7
2. 八代市の概況	8
2-1 位置・地勢	9
2-2 人口・世帯数	10
2-3 土地利用	13
2-4 通勤・通学	15
2-5 地域の公共交通	18
3. 市民アンケート調査結果	29
3-1 市民アンケート調査の概要	30
3-2 日常の外出行動について	33
3-3 公共交通の利用状況等について	37
3-4 今後の公共交通のあり方等について	43
4. 八代市の公共交通の問題点	47
4-1 路線バスに関する問題点	48
4-2 乗合タクシーに関する問題点	53
4-3 乗り継ぎに関する問題点	55
4-4 公共交通不便地域の状況	57
5. 八代市における公共交通のあり方	61
5-1 八代市における公共交通のあり方（基本方針）	62
5-2 計画の目標および評価指標等	63
6. 目標達成のための取り組みの方向性と施策展開	65
6-1 公共交通に関する取り組みの方向性	67
6-2 目標達成に向けた施策展開	73
6-3 実施期間および実施主体	94
6-4 今後の進め方	95
7. 計画達成状況の評価について	96

1. 地域公共交通網形成計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

本市の交通状況は、国道3号、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道が南北に走り、九州新幹線、JR鹿児島本線、肥薩おれんじ鉄道の各駅、さらには重点港湾八代港を有するなど、南九州における交通の要衝となっていますが、自家用自動車利用の拡大や人口の減少などを背景に公共交通利用者は減少傾向が続いています。

しかし一方では、急速に進展する高齢化や低炭素社会への移行、中心市街地の衰退などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

このような中、国においては平成19年10月に地域公共交通の活性化および再生を一体的かつ効率的に推進していくための『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が施行されました。

さらには、平成25年12月には『交通政策基本法』が施行され、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保および向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められています。

また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

本市においても、平成25年3月に策定した市の将来像を示す『八代市総合計画後期基本計画』において「公共交通体系の整備」を重点施策として位置づけており、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”の構築に向けた総合的な計画を策定するとともに、行政・交通事業者・市民・地元企業などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「八代市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

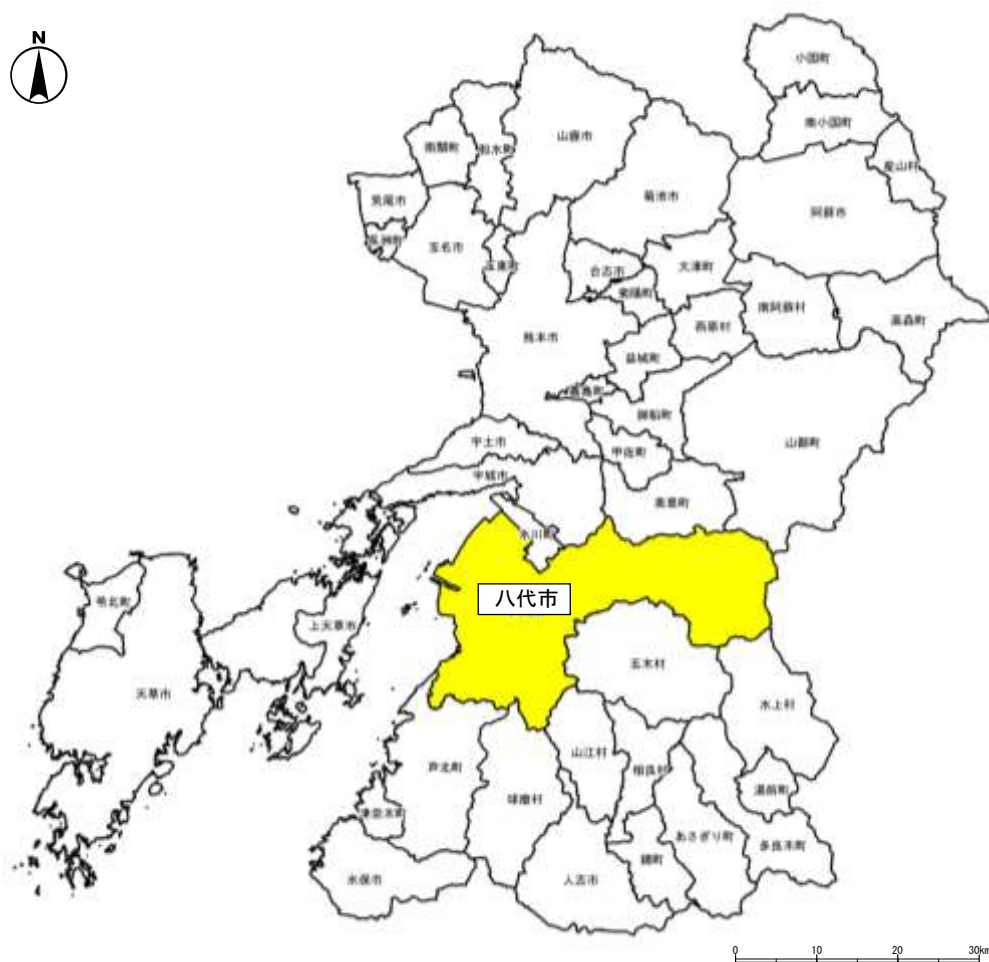
(2) 計画の目的

以上のような背景を踏まえ、八代市地域公共交通網形成計画は、八代市総合計画に基づき地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討するとともに、将来にわたって市民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた取り組みを定めるものです。

1-2 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

本計画は、八代市の行政区域全域を対象とします。

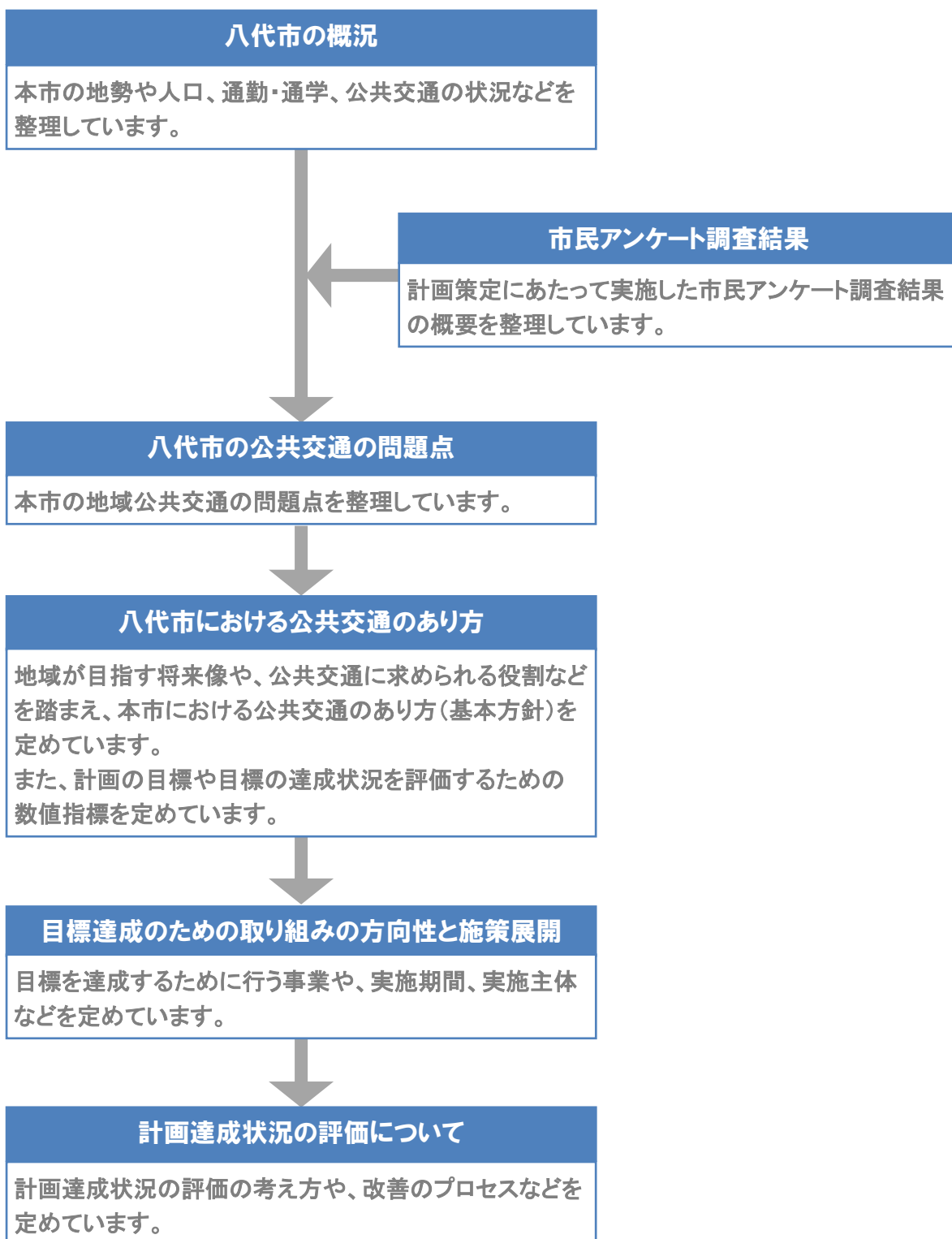


(2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成 27 年 4 月から平成 32 年 3 月までの 5 か年とします。
なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

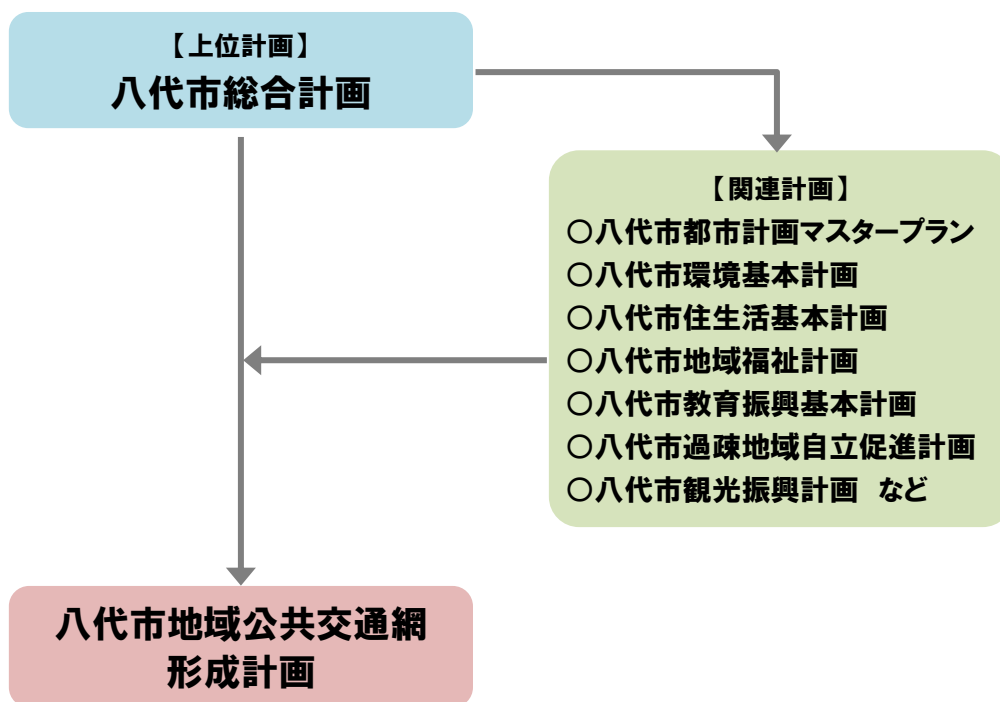
1-3 計画の構成

八代市地域公共交通網形成計画は、以下の項目で構成しています。



1-4計画の位置づけ

八代市地域公共交通網形成計画は、市政におけるすべての施策の基本となり本市の今後の進むべき方向を明確にするための総合的・長期的な計画である「八代市総合計画」に基づくもので、本市で取り組む様々な計画を踏まえた上で定めています。



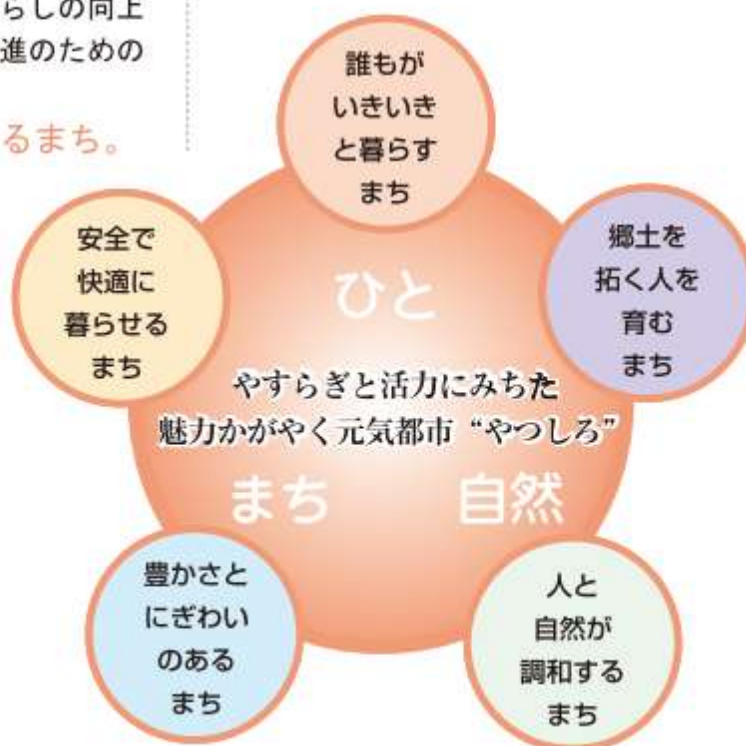
▲地域公共交通網形成計画の位置づけ

1-5 地域が目指す将来像

八代市政における全ての施策の基本となる「八代市総合計画」では、『やすらぎと活力にみちた魅力かがやく元気都市“やつしろ”』を市の将来像として掲げ、以下に示す5つのまちの姿を基本目標としていることから、本計画においてもこれを“地域が目指す将来像”として定めます。

▼地域が目指す将来像

1. 市民一人一人の人権が守られ、すべての人が社会に参加できる環境のもと、子どもから高齢者まで健康で安心して生活することができる
誰もがいきいきと暮らすまち。
2. 学校教育をはじめ、生涯学習や文化・スポーツに親しむなど、個性や能力を生かした心豊かな
郷土を拓く人を育むまち。
3. 自然災害に強く、また交通基盤・生活基盤など、市民の暮らしの向上とまちの活性化や定住促進のための基盤づくりがすすむ
安全で快適に暮らせるまち。
4. 諸産業における優れた担い手を育て、生産性の高い力強い産業の振興を図るとともに、魅力ある観光資源を生かし、多くの交流が生まれる
豊かさにとぎわいのあるまち。
5. 自然環境の保全・再生・創出に努め、多様で豊かな自然を次世代に引き継ぎ、持続可能な循環型社会が形成された
人と自然が調和するまち。



1-6 公共交通に求められる役割

八代市総合計画およびそれを上位計画として策定されている各種計画を見ると、公共交通には以下に示すような役割が求められています。また、それぞれの計画に記載されている公共交通に関する施策についてもあわせて示します。

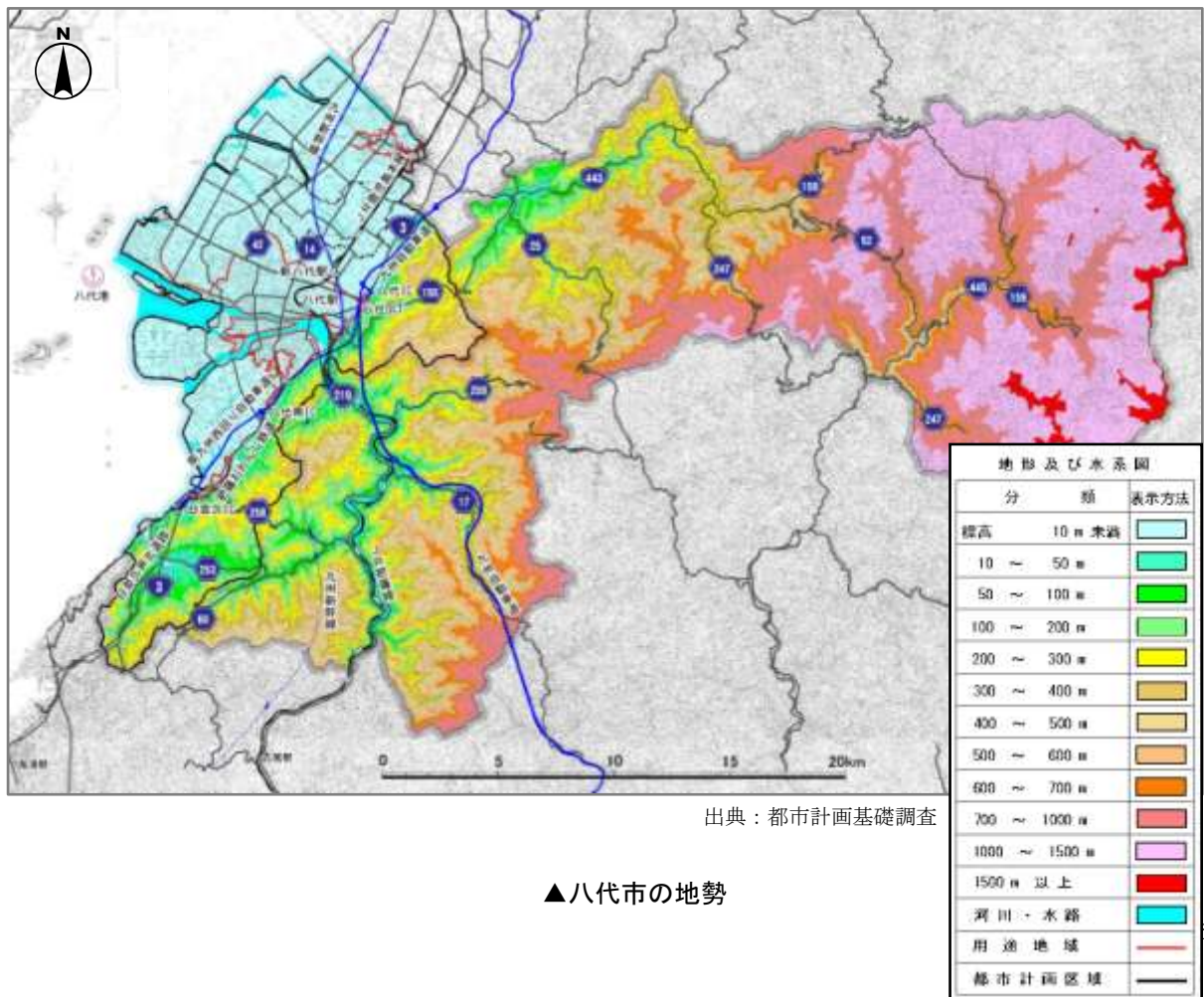
▼公共交通に求められる役割

計 画	公共交通に期待される役割	公共交通に関する施策	
八代市総合計画 (後期基本計画)	○地域が目指す将来像の実現を支援する役割	○公共交通体系の整備(効率化・利便性向上に向けた路線再構築、交通空白地域対策など)	
関連計画	八代市都市計画マスタープラン	○コンパクトな市街地の形成を支援する役割 ○拠点への都市機能の集積を支援する役割 ○調和のとれた都市活動を支援する役割	○拠点間の相互連携を図る交通ネットワークの形成 ○公共交通機能の確保と交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上 ○鉄道・バスそれぞれについての取り組みの推進 ○循環型社会の形成に向けた資源・エネルギー消費の削減
	八代市環境基本計画	○環境負荷が小さいライフスタイルの形成を支援する役割	○公共交通機関の利用促進 ○エコ通勤などの推進 ○低公害車・低燃費車などの普及啓発
	八代市住生活基本計画	○賑わいの中心となる場の再生を支援する役割 ○地域で生活し続けられる環境の維持を支援する役割	○交通空白地域の解消に向けた検討の推進 ○中心商店街の集客と回遊性強化 ○市街地までの公共交通機関の利便性向上
	八代市地域福祉計画	○地域内の連携強化や交流の場づくりを支援する役割 ○社会参加機会の創出や高齢者の外出を支援する役割	○公共交通不便地域における交通手段の確保
	八代市教育振興基本計画	○安全・安心な通学手段の確保を支援する役割 ○多様な生涯学習機会の確保を支援する役割	
	八代市過疎地域自立促進計画	○将来にわたり地域で安心して暮らすことができる環境の維持を支援する役割 ○地域の連携や交流を支援する役割	○効率的かつ効果的な新たな交通システムの構築
	八代市観光振興計画	○アクセスの利便性向上や広域観光の推進を支援する役割 ○来訪者に長く滞在してもらえる仕掛けづくりを支援する役割	○肥薩おれんじ鉄道沿線の連携による広域観光の推進 ○JR新八代駅を起点とした交通アクセスの充実

2. 八代市の概況

2-1 位置・地勢

- 本市は、県都熊本市の南約 40km に位置し、市域は東西約 50km、南北約 30km と東西に長い形状を成しています。市域面積は約 680km² で、日奈久断層崖によって山間地と平野部に区分され、全面積の約 70% が山間地、約 30% が平野部となっています。
- 山間地においては、国見岳（1,739m）を最高峰として九州山地の脊梁地帯が形成され、平家落人伝説が語り継がれる秘境五家荘など、歴史と自然豊かな地域を有しています。
- また、平野部においては、日本三急流の一つである球磨川や氷川の両水系で形成された豊かな土地が広がり、扇状地や三角州を中心とした沖積平野が形成されており、さらには長年にわたる干拓事業による広大な平野を有しています。



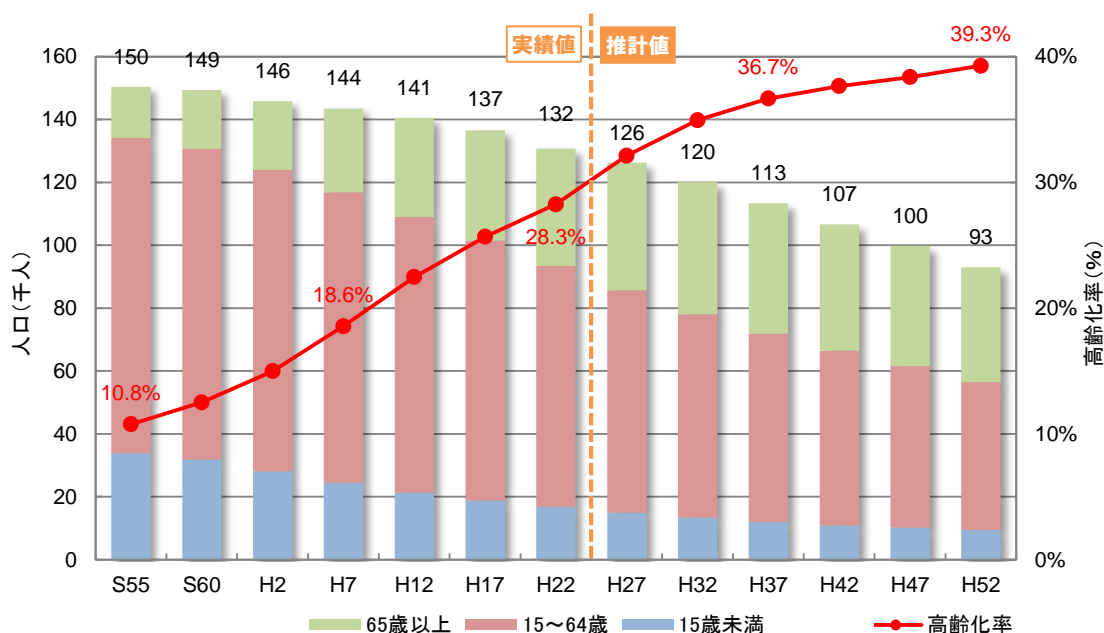
出典：都市計画基礎調査

▲八代市の地勢

2-2 人口・世帯数

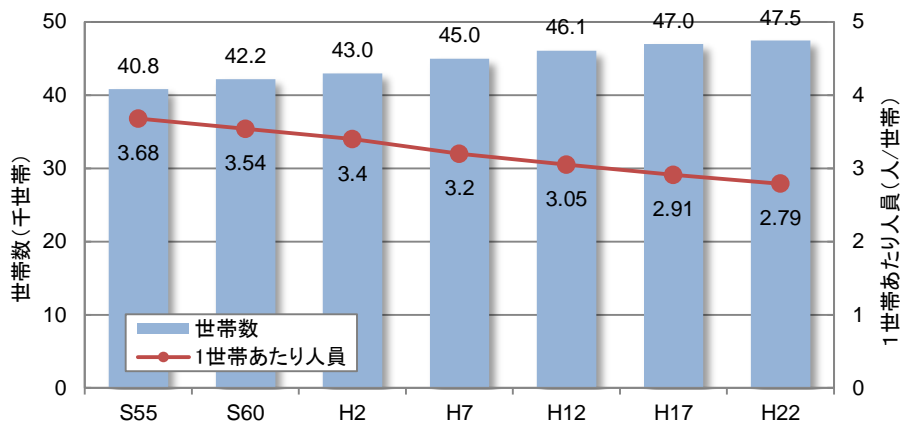
(1)人口・世帯数の推移

- 本市の人口は減少傾向が続いており、平成22年時点で約13.2万人となっていますが、平成37年には平成22年よりも約1.9万人少ない11.3万人程度まで人口が減少することが予測されています。
- 一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、平成37年には高齢化率が4割近くまで増加することが予測されるなど、一層の少子高齢化の進展が予測されます。
- また、世帯数は、核家族化や単身世帯の増加を背景に一貫して増加してきていますが、一世帯あたり人員は減少傾向にあり、平成22年には約2.79人/世帯まで減少しています。



▲八代市の年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）



▲八代市における世帯数の推移

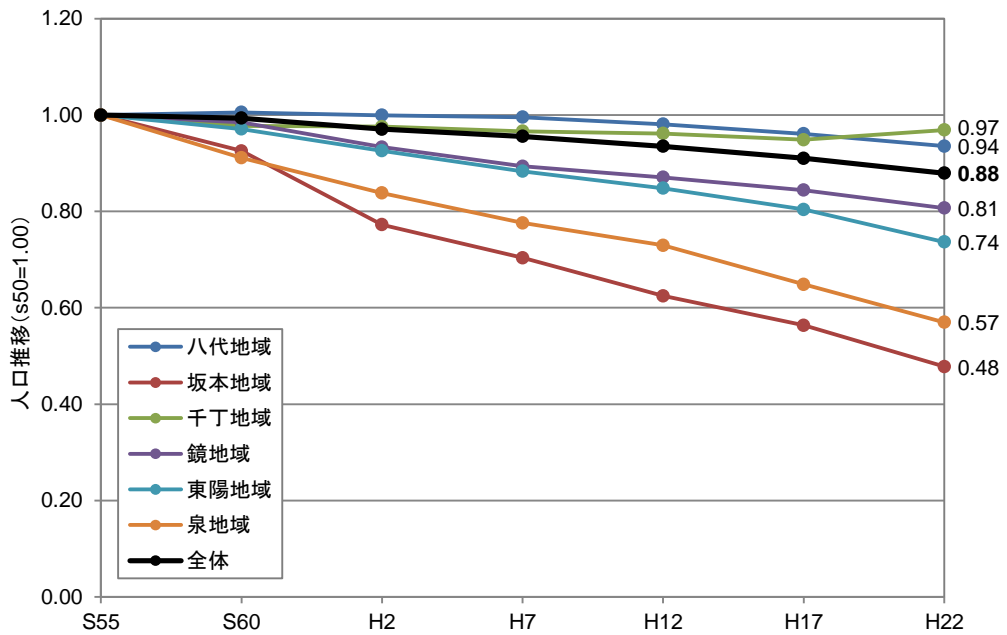
出典：国勢調査

(2)地域別の人口特性

- 地域別の人口推移は、八代地域は微減、千丁地域は平成22年にやや増加しているのに対して、特に坂本地区、泉地域の減少傾向が顕著になっています。
- また、高齢化率についても、全市の約28%に対して、坂本地区では約46%、泉地域でも約41%と、高齢化が進展しています。

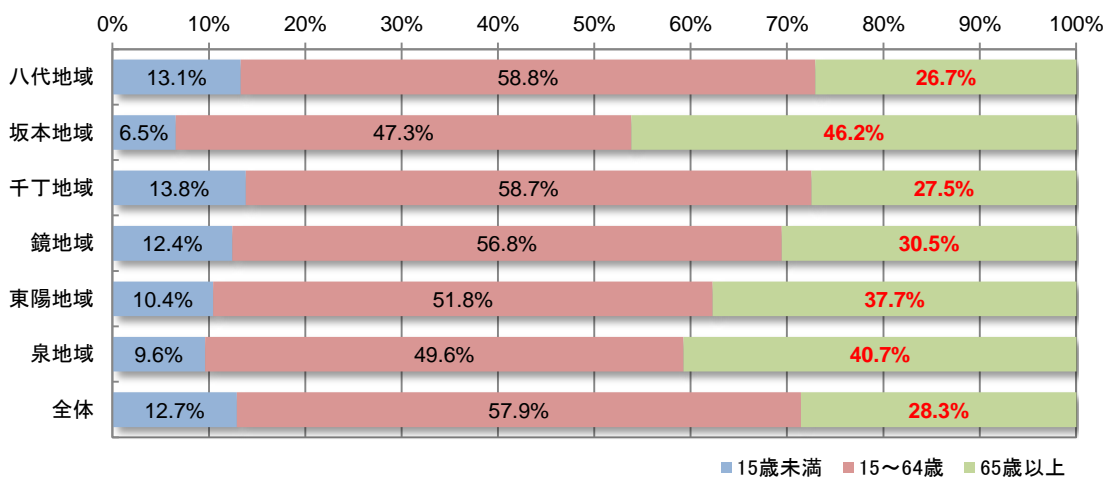


▲地域区分図



▲地域別の人口推移

出典：国勢調査

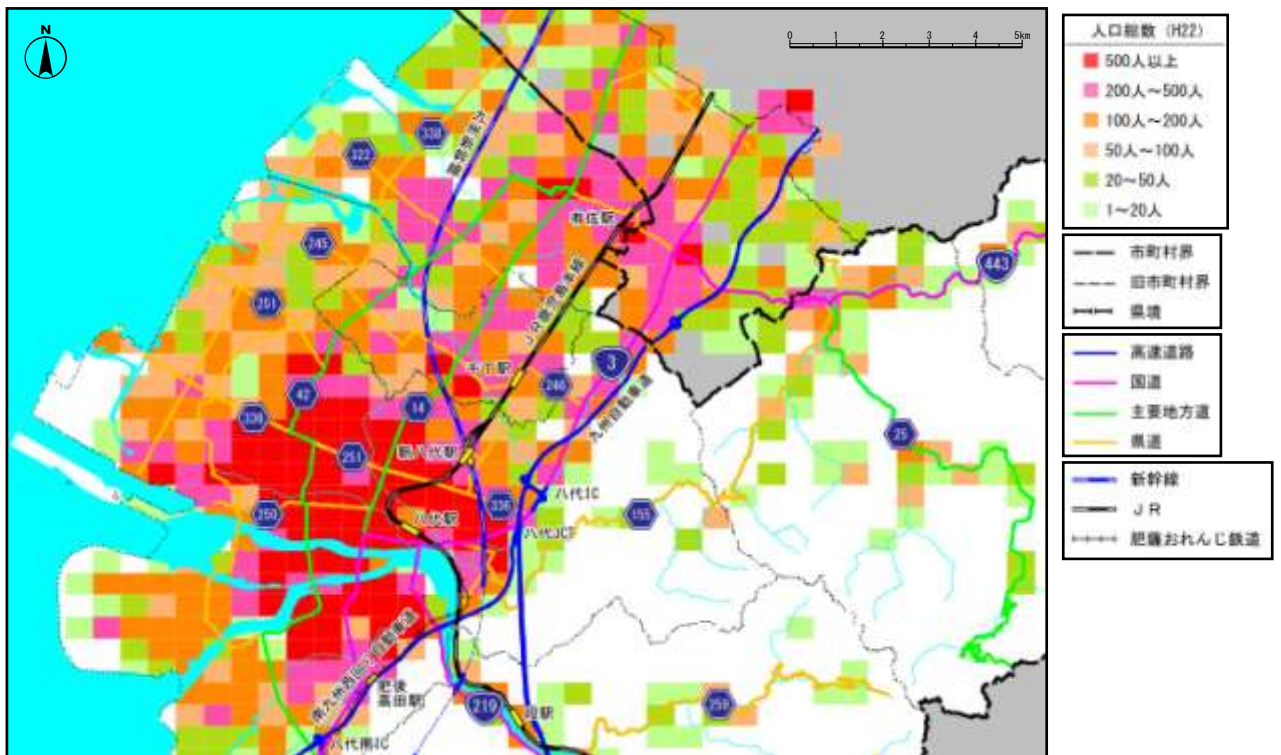
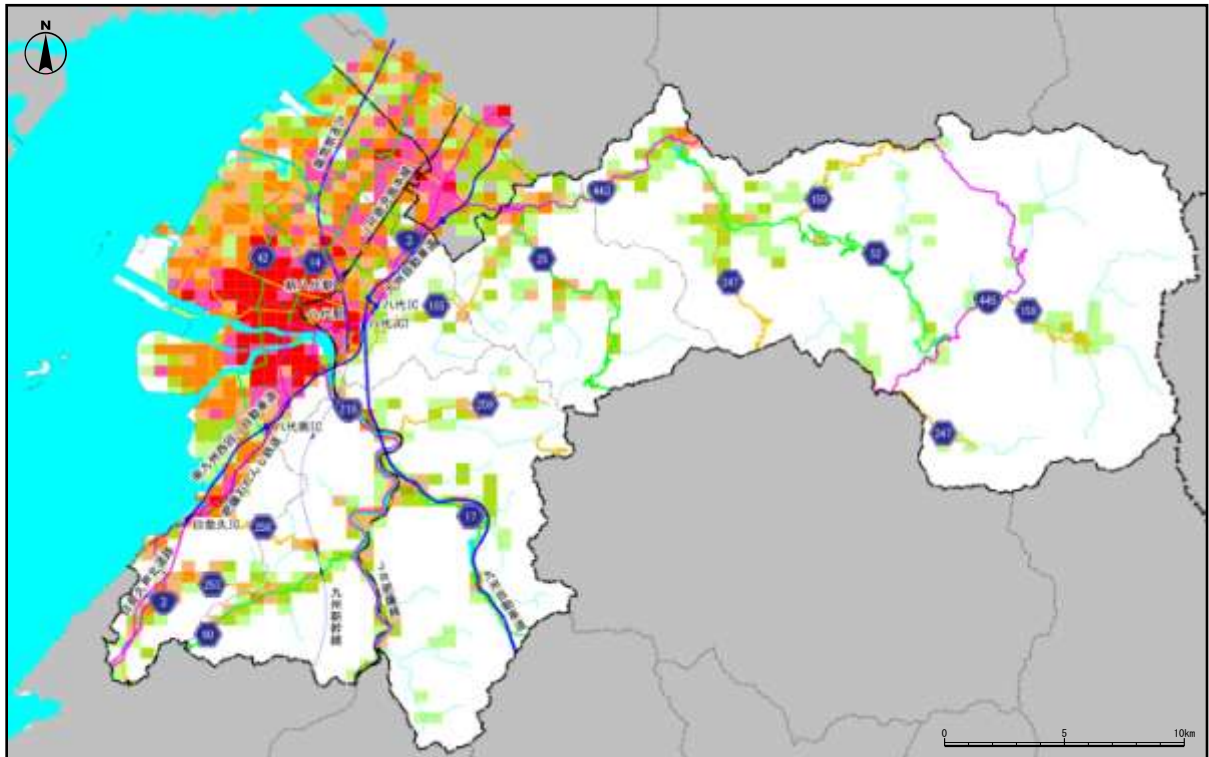


▲地域別の人口構成

出典：平成22年国勢調査

(3)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見られます。また、鏡地域や日奈久地域の中心部でも比較的高い人口集積が見られるほか、山間部の幹線道路沿線にも人口が薄く分布しています。

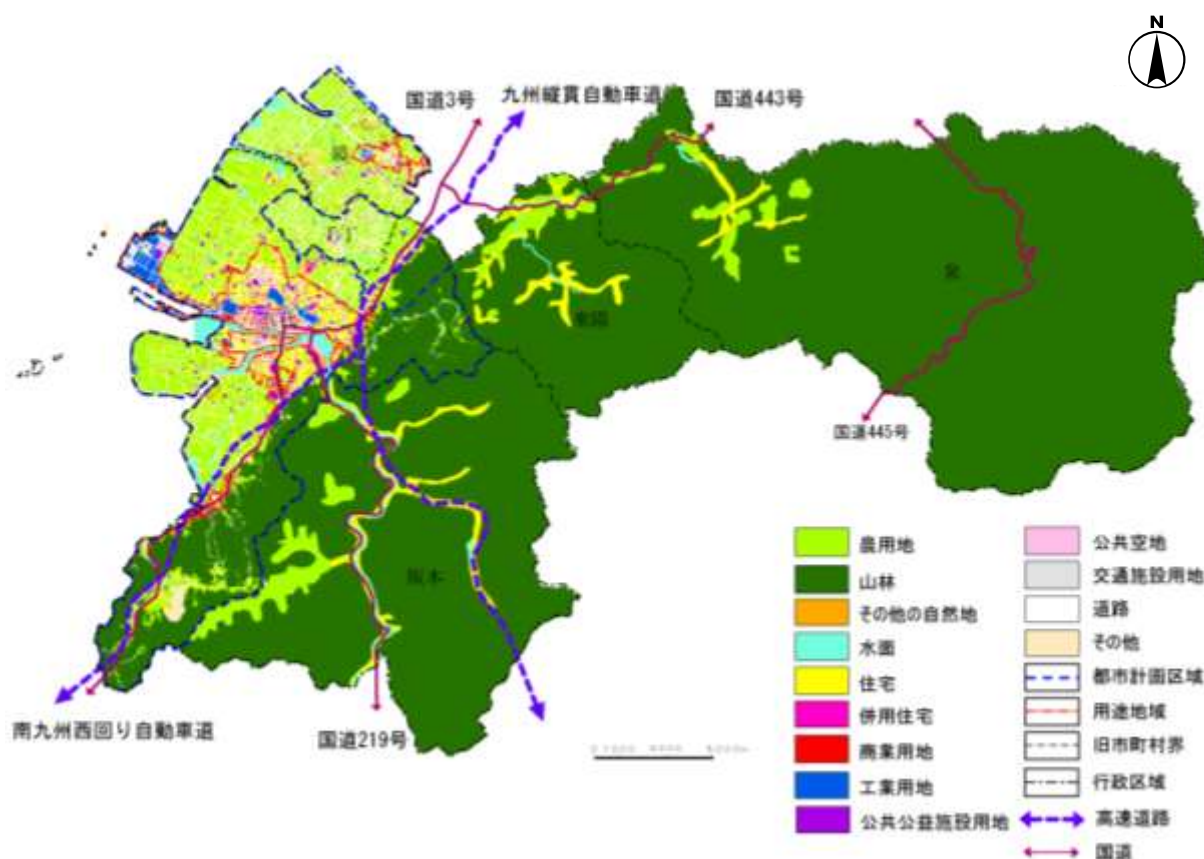


▲八代市の人口分布

出典：平成 22 年国勢調査

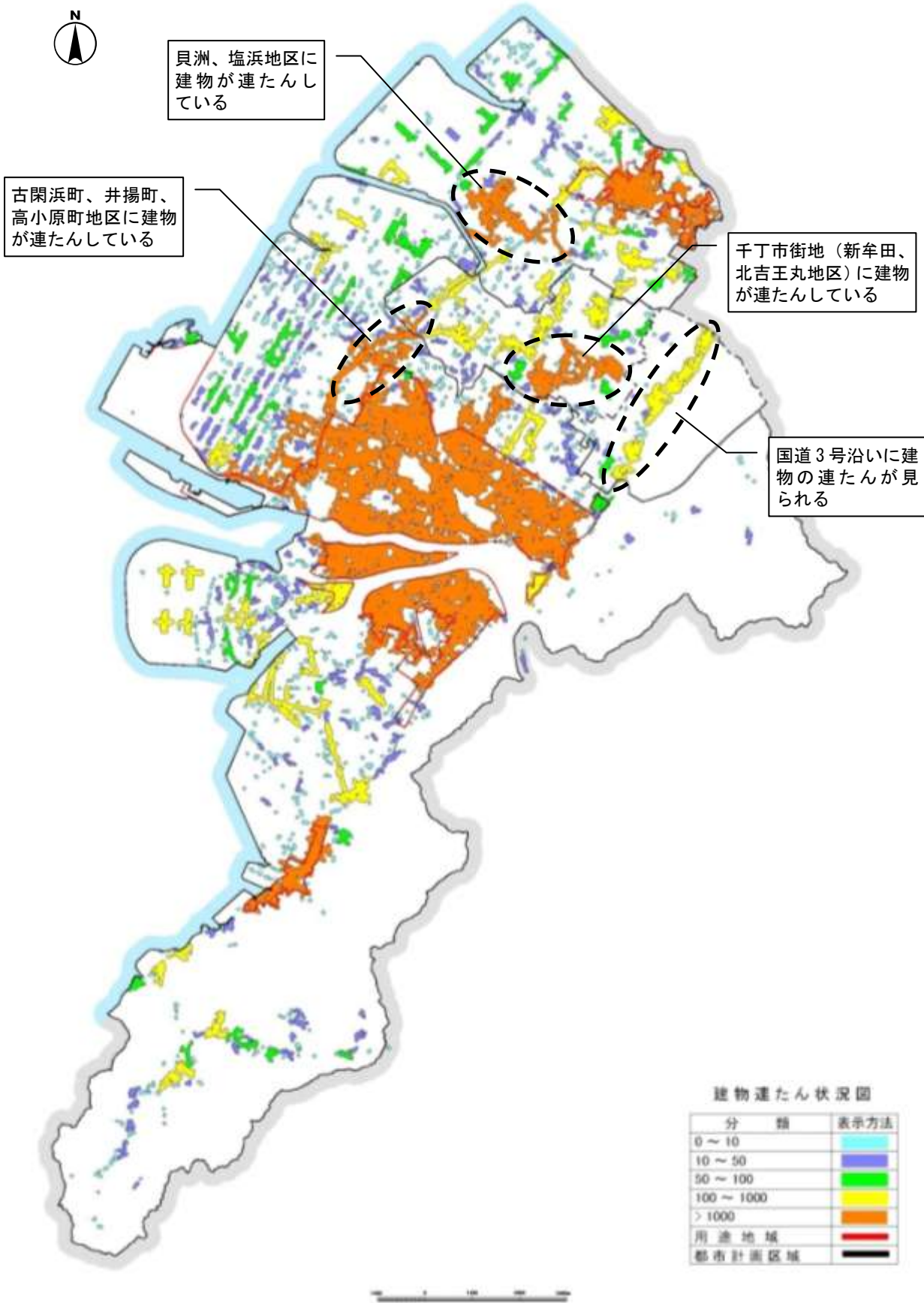
2-3 土地利用

○国道3号を境に、東部には自然豊かな山林が広がり、西部には球磨川や氷川で形成された豊かな土地や干拓により広大な平野が形成されています。



出典：八代市都市計画マスタープラン

○なお、平野部における住宅地の連たん状況（建物間の距離が50m以内の場合を連たんとして設定）を見ると、用途地域内はほとんど1,000件以上の連たんとなっているほか、用途地域指定区域外でも国道3号沿いや古閑浜町、井揚町、高小原町地区、旧鏡町の貝洲、塩浜地区、旧千丁町の新牟田、北吉王丸地区などに一定規模以上の連たんが見られ、市街地が拡散する状況となっています。



▲建物連たん状況

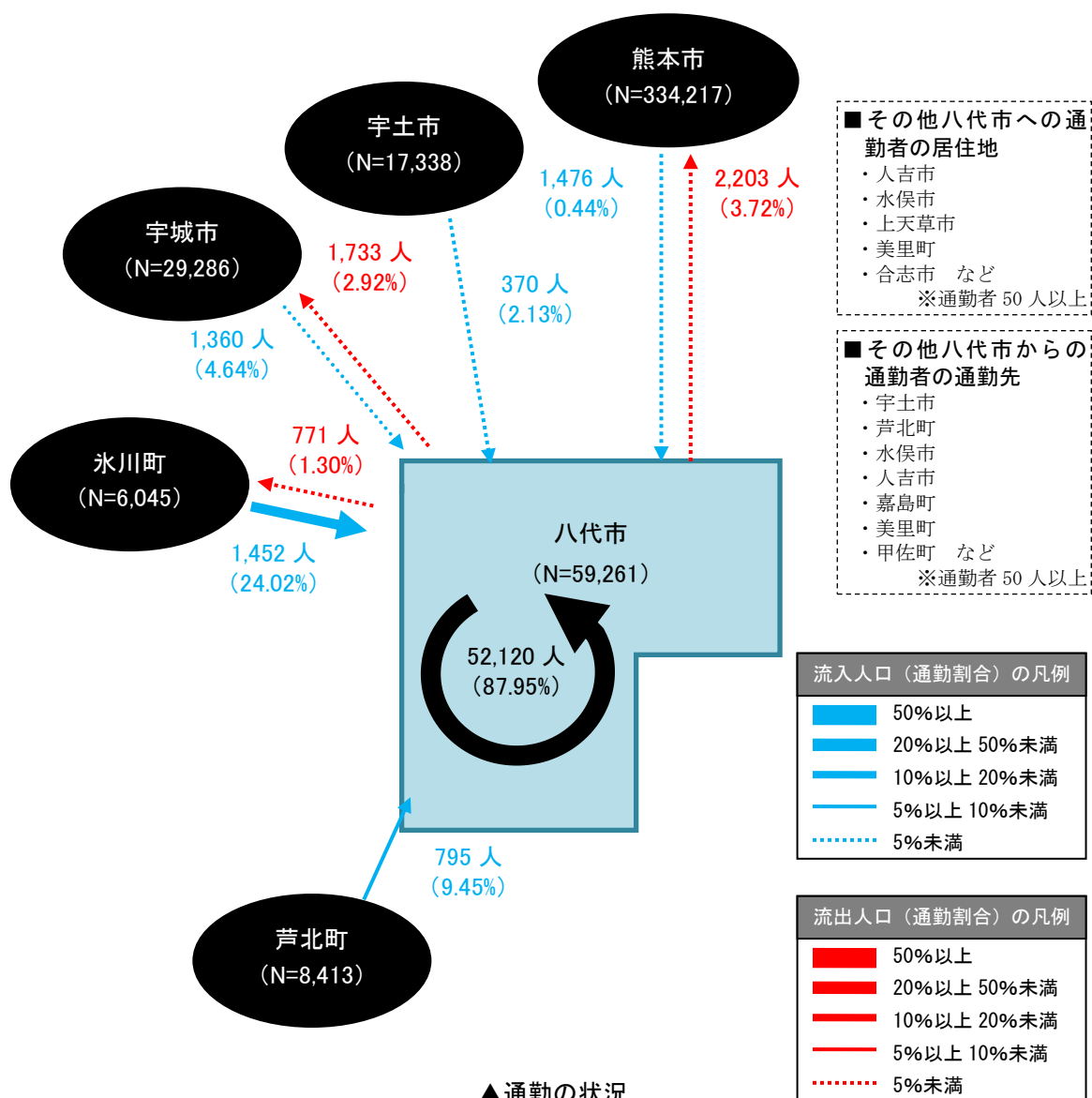
出典：八代市都市計画マスタープラン

2-4通勤・通学

(1)通勤の状況

○市内に常住する従業者数は約 5.9 万人で、約 9 割にあたる約 5.2 万人が市内で従業する一方で、市外へ通勤している約 7 千人のうち、熊本市へ約 2.2 千人、宇城市へ約 1.7 千人が通勤しています。

○また、市外から市内へ通勤している人は約 6.5 千人で、熊本市、氷川町、宇城市からの通勤者がそれぞれ 1,400 人前後となっているほか、芦北町から約 800 人、宇土市から約 400 人が通勤しています。



▲通勤の状況

出典：平成 22 年国勢調査

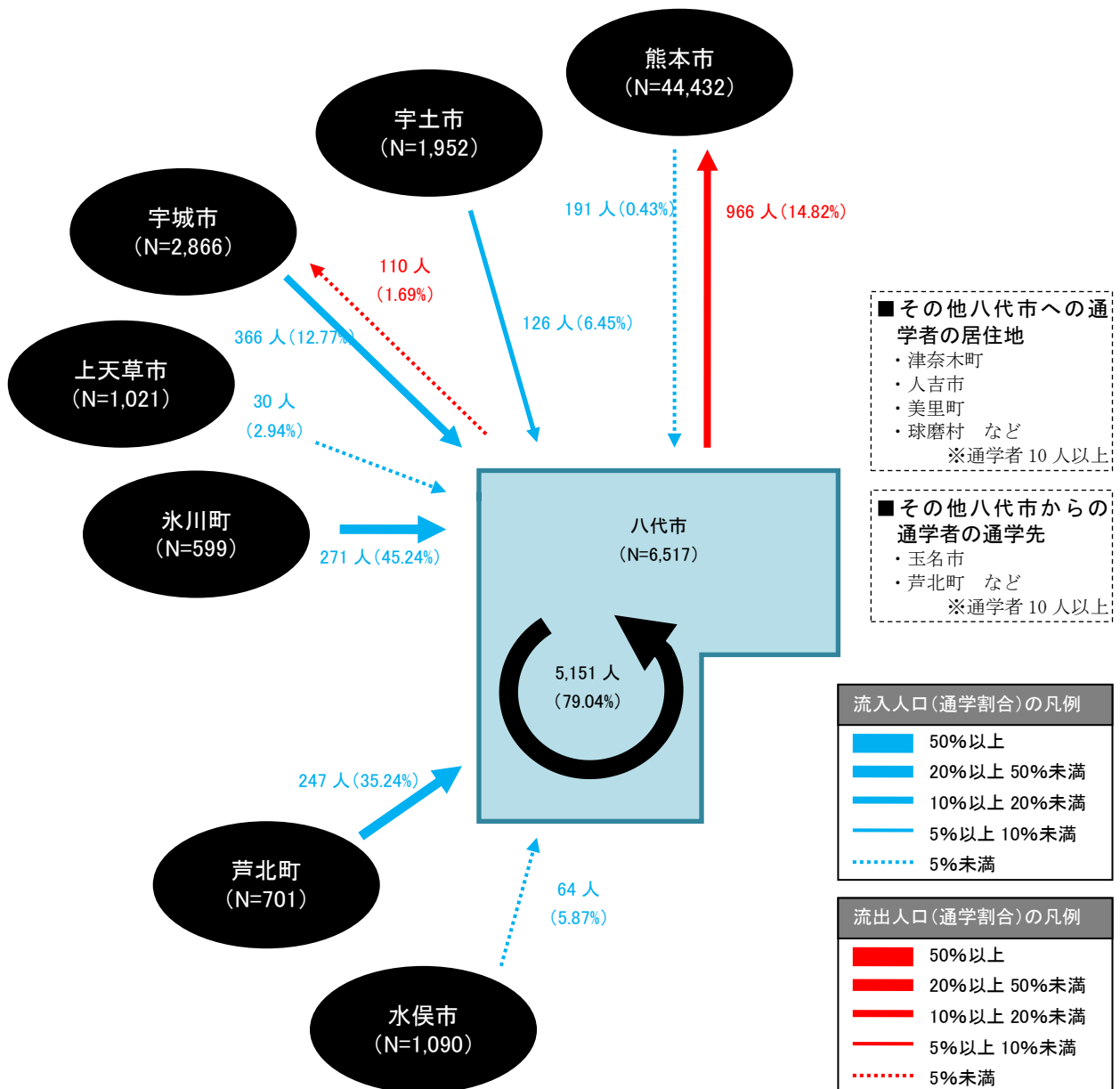
※従業者：15 歳以上の就業者、従業地「不詳」を含む

注) 八代市から他市町村への通勤者の割合は、母数を八代市に常住する全従業者数としている。

他市町村から八代市への通勤者の割合は、母数を常住先市町村の全従業者数としている。

(2)通学の状況

○市内に常住する通学者数は約 6.5 千人で、約 8 割にあたる約 5.2 千人は市内で通学する一方で、市外へ通学している約 1.3 千人のうち、約 1.0 千人が熊本市へ通学しています。
○また、市外から市内へ通学している人は約 1.5 千人で、宇城市、氷川町、芦北町、熊本市などからの通学者がそれぞれ 400～200 人程度となっているほか、宇土市、水俣市、上天草市からの通学も見られます。



▲通学の状況

出典：平成 22 年国勢調査

※通学者：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学者の割合は、母数を八代市に常住する全通学者数としている。

他市町村から八代市への通学者の割合は、母数を常住先市町村の全通学者数としている。

○なお、市内では、八竜小学校・坂本中学校、文政小学校、東陽小学校、泉小中学校で通学のためのスクールバスが運行されています。

○スクールバスの運行スケジュール、および、利用する生徒数は下表のとおりです。

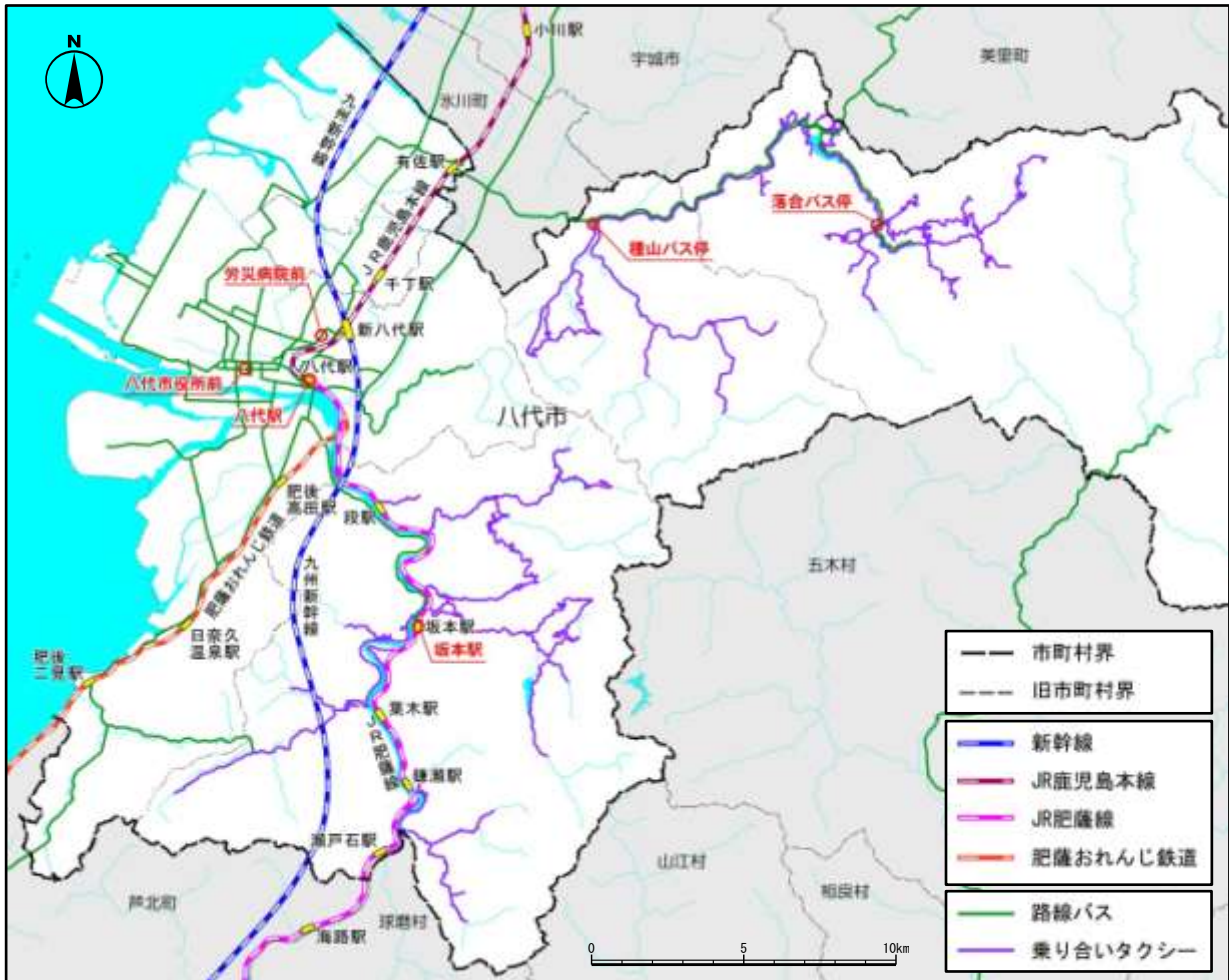
▼市内のスクールバスの概要

小中学校 (利用対象数)	運行スケジュール		車 両
八竜小学校・ 坂本中学校 (94名)	登校便	全8路線(各路線1便)	全7台 1号車:定員53名
	下校便	全8路線(各路線3便)	2~5号車:定員29名 6・7号車:定員10名
文政小学校 (88名)	登校便	全2路線(各1便)	全1台:定員53名
	下校便	全2路線(各1便)	
東陽小学校 (14名)	登校便	全3路線(各1便)	全3台 内ノ木場線:定員8名 河俣1号線:定員10名 河俣2号線:定員10名
	下校便	全3路線(各3便)	
泉小中学校 (95名)	登校便	全6路線(各1便)	全3台 1号車:定員55名 2号車:定員45名 3号車:定員8名
	下校便	全6路線/全8便 大道方面、古園方面:各2便 その他:各1便	

※平成26年5月1日現在

2-5地域の公共交通

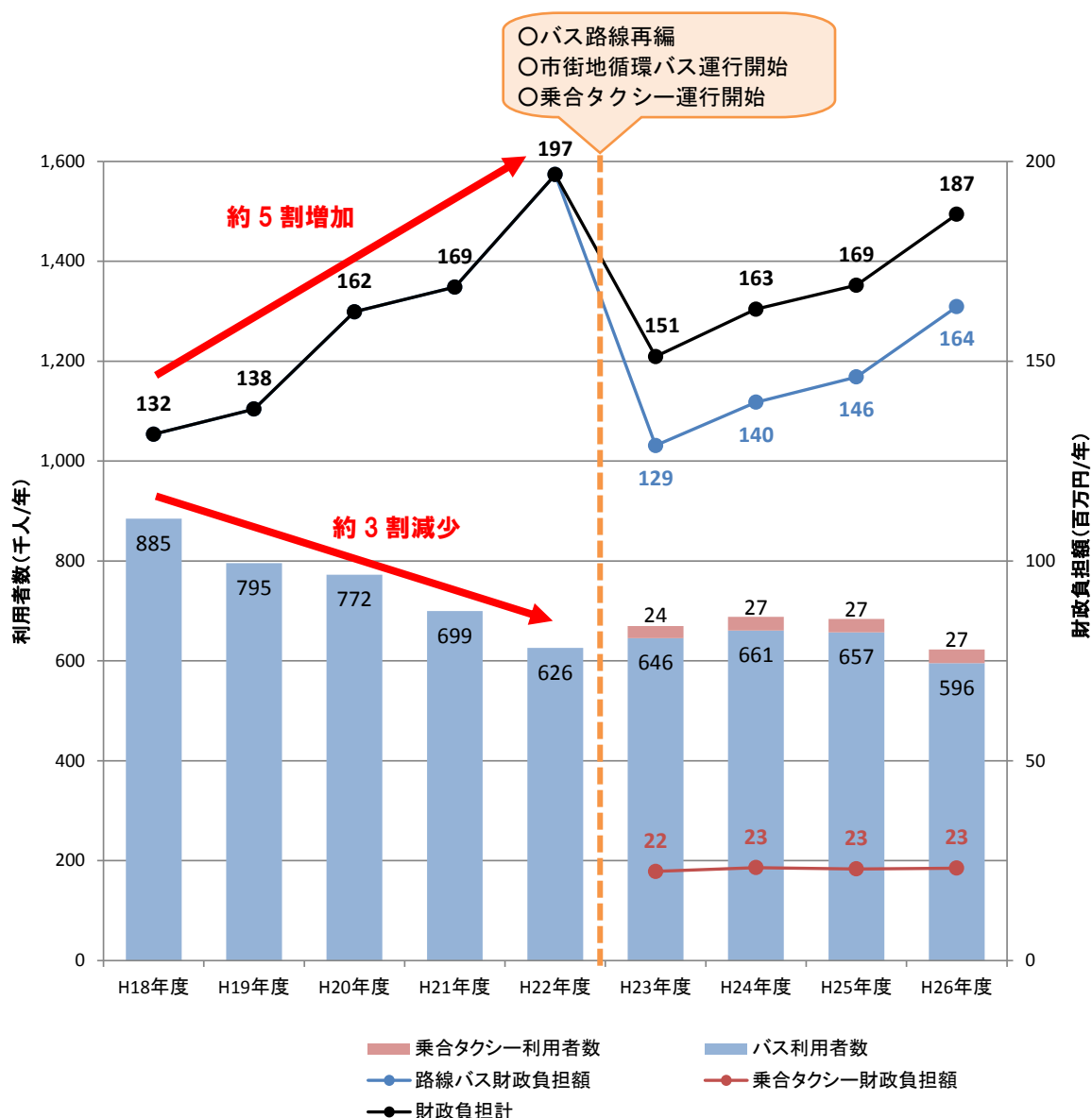
〇市内には、九州新幹線、在来鉄道（JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道）、路線バス、乗合タクシーといった公共交通があり、鉄道駅や主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成しています。



▲八代市の公共交通ネットワーク

(1)公共交通の利用者数および財政負担の推移

- 市内を運行する路線バスは平成18年度からの4年間で利用者数が約3割減少する一方で、財政負担額は約5割増加するなど、非常に厳しい状況となっていたため、平成22年10月にバス路線の抜本的な再編を行うとともに、市街地循環バス・乗合タクシーの導入・運行を開始しました。
- 路線再編後、公共交通の利用者数は微増傾向を示していましたが、その後減少傾向に転じており、事業者の赤字運行に係る市の財政負担額も路線再編前に近い水準まで再び増加してきています。
- なお、路線バス等の運行に対しては市の財政負担とは別に、路線によっては国や県も財政負担を実施しています。



▲公共交通の利用者数および市の財政負担額の推移

出典：八代市資料

注) ここでの年度は前年10月～当年9月

注) 財政負担額は八代市一般財源額（一部特別交付税措置あり）、バス利用者数については対象路線の八代市外分含む

注) 八代駅線（八代駅前～八代市役所前）、すーぱーばんぺいゆの利用者は含まない

(2)路線バスの概要

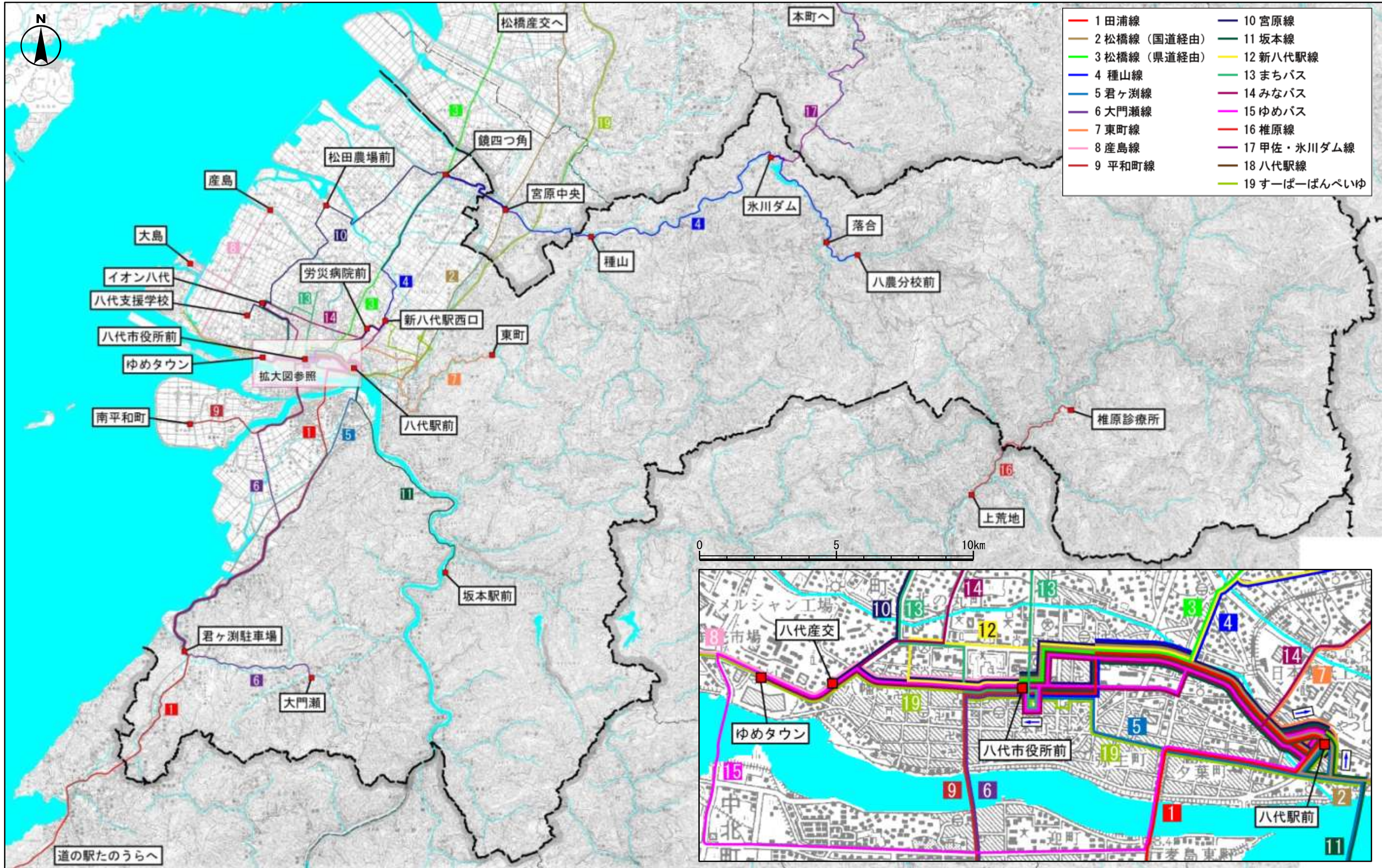
〇市内を運行する路線バスは全部で 19 路線 (25 系統) あり、そのうち 16 路線は市が財政負担しています。

▼八代市の路線バス一覧

	路線	系統	起点	終点	系統キロ程 (うち八代市分)	運行頻度 (平日:往復/日)	財政負担			備考
							国	県	市	
1	田浦線		八代市役所前	道の駅 たのうら	26.6km (24.4km)	8	●		●	
2	松橋線 (国道経由)		松橋産交	八代市役所前	25.3km (10.3km)	11	●	●	●	
3	松橋線 (県道経由)		松橋産交	八代市役所前	20.2km (10.7km)	10			●	
4	種山線	種山線	労災病院前	種山	15.3km (11.2km)	5				
		種山線 (八農分校線)	労災病院前	八農分校前	32.1km (28.0km)	3				●
		種山線 (市役所発着)	八代市役所前	種山	18.5km (14.4km)	3				
5	君ヶ淵線	君ヶ淵線	八代駅前	君ヶ淵 駐車場	14.9km	5				●
		君ヶ淵線 (市役所発着)	八代市役所前	君ヶ淵 駐車場	17.2km	5				
6	大門瀬線		八代市役所前	大門瀬	21.4km	6				●
7	東町線		八代駅前	東町 (八代)	10.7km	4				●
8	産島線	産島線	八代市役所前	産島	10.2km	4				●
		産島線 (大島経由)	八代市役所前	産島	13.5km	3				
9	平和町線		八代市役所前	南平和町	7.3km	6				●
10	宮原線	宮原線	イオン八代	宮原中央	15.1km (14.0km)	5				●
		宮原線 (支援学校経由)	八代駅前	宮原中央	22.8km (21.7km)	2				
11	坂本線		八代市役所前	坂本駅前	13.4km	13	●		●	
12	新八代駅線		八代市役所前	新八代駅 西口	6.0km	7				●
13	まちバス		八代市役所前	八代市役所前	10.0km	8				●
14	みなバス	みなバス (左回り)	八代市役所前	八代市役所前	16.7km	13				●
		みなバス (右回り)	八代市役所前	八代市役所前	16.9km	13				
15	ゆめバス		ゆめタウン 八代	ゆめタウン 八代	10.5km	9				ゆめタウンによる運行
16	椎原線		椎原診療所	上荒地	6.1km	3				●
17	甲佐・氷川ダム線		氷川ダム	甲佐町	19.2km (1.4km)	5.5				●
18	八代駅線		八代駅	八代市役所前	2.5km	1.5				
19	すーぱーばんぺいゆ		阿蘇くまもと空港	神園外港 車庫	66.4km (13.4km)	11.5				一部の便は運転免許センター発着

※平成 27 年 3 月現在 (財政負担(補助)の状況は平成 26 年度)

※みなバスについては、左回りと右回りをそれぞれ 1 系統として取り扱っている。



▲市内のバス路線図

(3)乗合タクシーの概要

- 市内では、坂本地域に 7 路線、東陽・泉地域に 6 路線、計 13 路線の乗合タクシーが運行されています。
- このうち、坂本地域の 2 路線、東陽地域の 1 路線は時刻表どおりに運行する“定期運行便”（土・日・祝祭日は予約運行）、その他の 10 路線は予約があったときだけ運行する“予約運行便”となっています。
- 定期運行便の運行頻度は 4～5 往復/日で、平日は毎日運行するため一週間の便数は 40～50 便となっています。一方で予約運行便の多くは週に 1～3 日程度の運行となっています。
- ただし、落合地域を運行する 3 路線（落合～種山線、岩奥～落合線、古園～落合線）については月～土の毎日運行で、一日当たりの便数も多いため、一週間の便数は 30～42 便と定期運行便に近い運行頻度になっています。

▼乗合タクシー路線一覧

地域	路線	運行形態	起点	終点	運行曜日	運行便数	
						便/日	便/週
坂本地域	1 百済来～坂本線	定期	坂本駅	小川内	平日	10	50
		予約	坂本駅	小川内	土・日 祝祭日	6	12
	2 鮎帰～坂本線	定期	坂本駅	川原谷	平日	8	40
		予約	坂本駅	川原谷	土・日 祝祭日	6	12
	3 渋利～坂本線	予約	坂本駅	渋利上	火・木	2	4
	4 中津道～坂本線		坂本病院	瀬戸石駅	月・水・金	2	6
	5 鮎帰～坂本線 (日光・辻・登俣経由)		坂本駅	上登俣	月・木	2	4
6 深水～坂本線 (板ノ平・木々子経由)	坂本駅		上深水公民館	水・金	2	4	
7 深水～八代線 (袈裟堂経由)	八代駅		上嶽	火	2	2	
東陽・泉地域	1 河俣～種山線	定期	種山	旧福島商店前	平日	8	40
		予約	種山	旧福島商店前	土・日 祝祭日	6	12
	2 河俣～種山線 (座連・美生経由)	予約	種山	旧福島商店前	月・水	2	4
	3 小浦～種山線		種山	小浦	火・金	2	4
	4 落合～種山線		種山	落合	毎日	6	42
	5 岩奥～落合線		落合	内桑	月～土	6	36
6 古園～落合線	落合	古園	月～土	5	30		

※平成 27 年 3 月現在

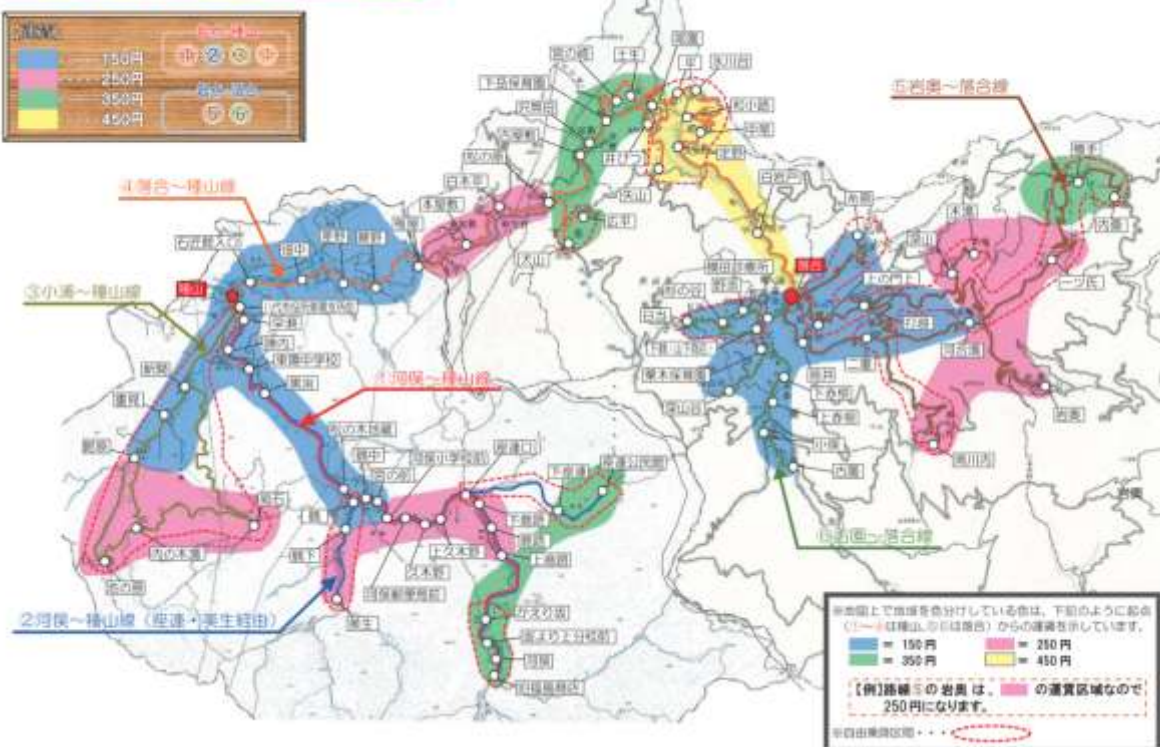
※運行便数は上り・下りをそれぞれ 1 便としてカウント

坂本地域 乗合タクシー路線図



▲乗合タクシー路線図（坂本地域）

東陽・泉地域 乗合タクシー路線図



▲乗合タクシー路線図（東陽・泉地域）

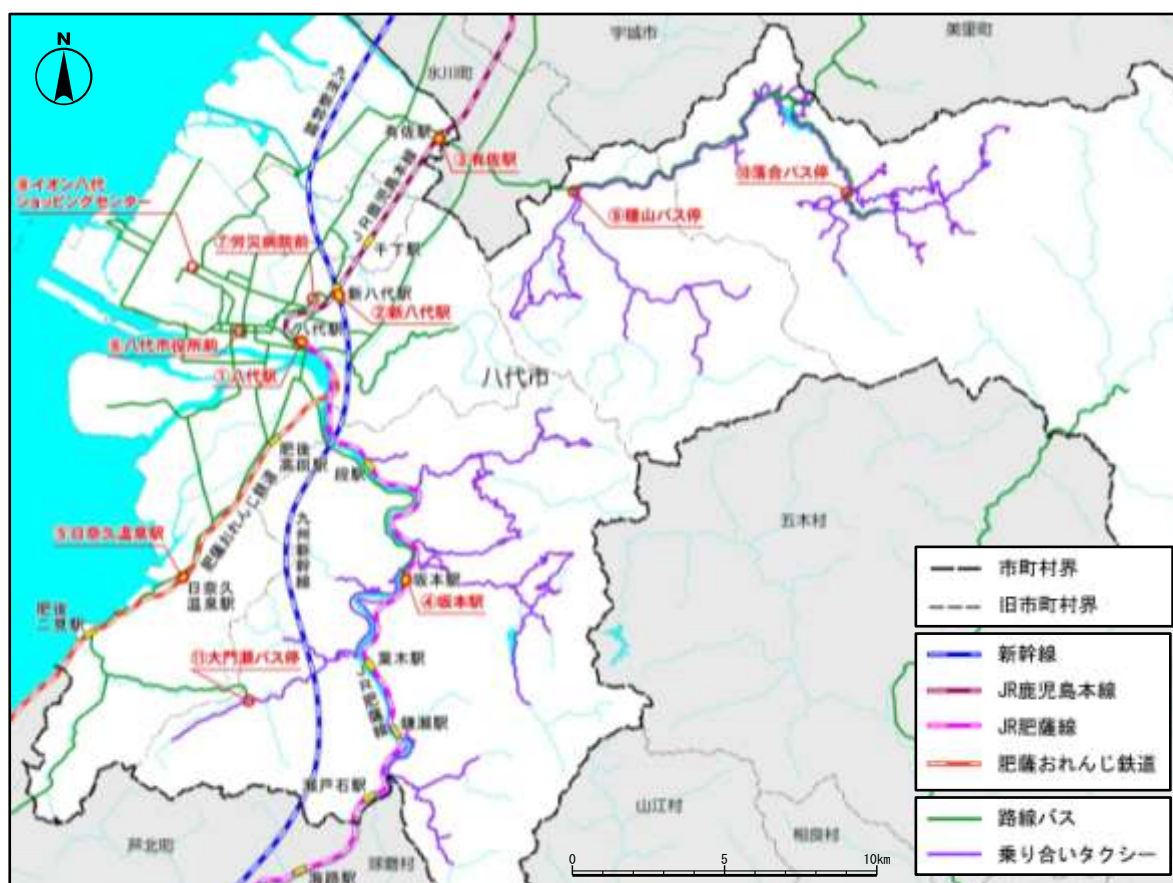
(4)交通結節点の概要

○市内では以下の11箇所が、異なる公共交通機関、あるいは、同じ公共交通機関相互の乗り継ぎポイントとなる主要な“交通結節点”となっています。

○なお、本市は九州新幹線、JR 鹿児島本線・肥薩線、肥薩おれんじ鉄道の各駅を有しており、これらの鉄道を有効に活用していく上でも、公共交通の一体的な「ネットワーク」としての機能を支える“交通結節点”の役割が重要になっています。

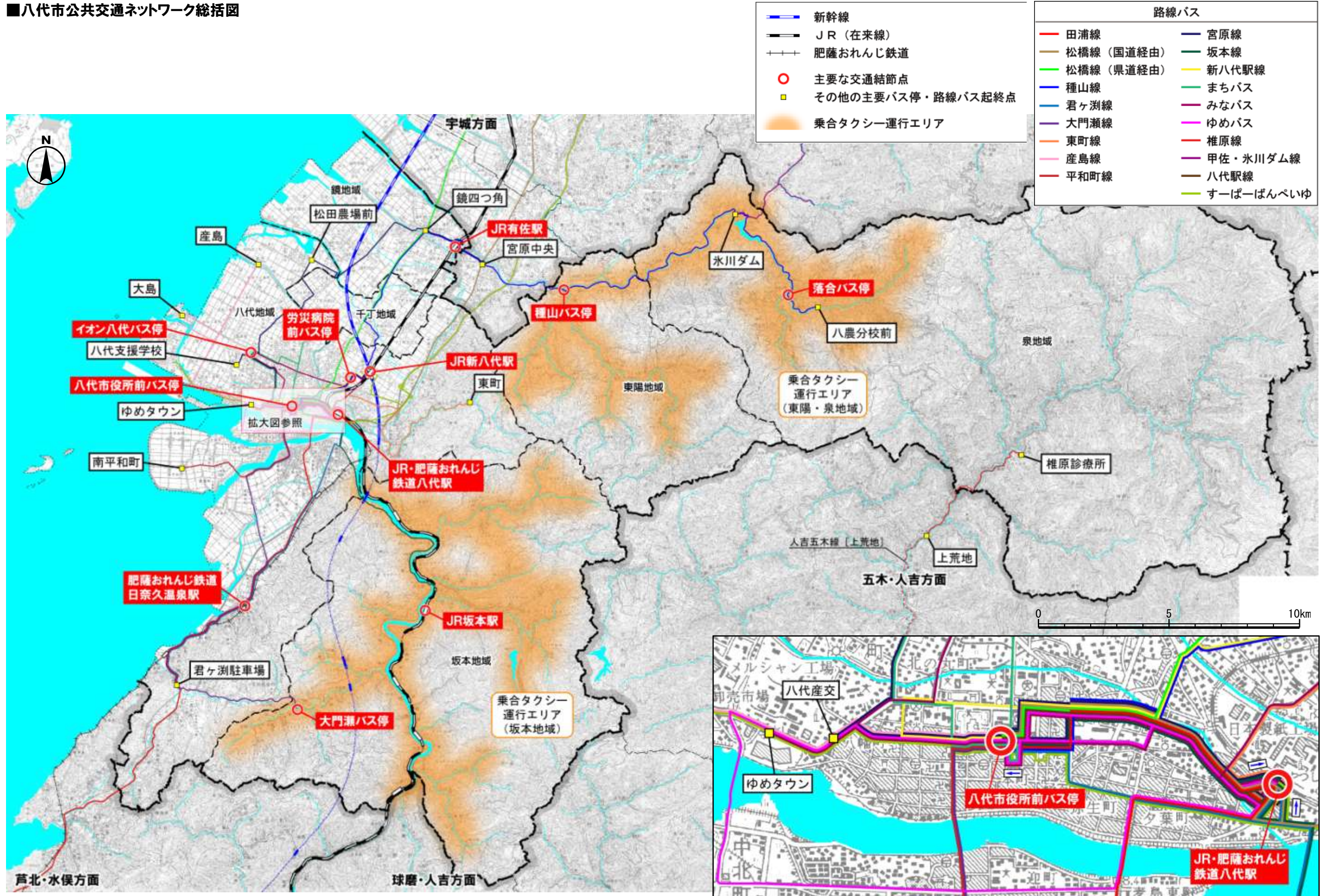
▼主要な交通結節点一覧

交通結節点	鉄道				路線バス		乗合 タクシー
	J R			肥薩 おれんじ鉄道	市街地循環 バス	その他	
	九州新幹線	鹿児島本線	肥薩線				
①JR・肥薩おれんじ 鉄道八代駅		●	●	●	●	●	●
②JR 新八代駅	●	●			●	●	
③JR 有佐駅		●				●	
④JR 坂本駅			●			●	●
⑤肥薩おれんじ鉄道 日奈久温泉駅				●		●	
⑥八代市役所前バス停					●	●	
⑦労災病院前バス停					●	●	
⑧イオン八代バス停					●	●	
⑨種山バス停						●	●
⑩落合バス停						●	●
⑪大門瀬バス停						●	●



▲主要な交通結節点位置図

■八代市公共交通ネットワーク総括図



3. 市民アンケート調査結果

3-1 市民アンケート調査の概要

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、市民の皆さんを対象としたアンケート調査を実施しました。

▼調査の概要

調査期間	平成26年7月2日(水)～平成26年7月18日(金):投函締め切り		
配布方法	郵送による配布・回収(料金受取人払)		
配布対象	地域別・年齢層別に無作為に抽出した20歳以上の八代市民(平成26年5月末現在)		
配布数	計3,600票		
回収数	計1,389票	[有効回収数*:1,360票]	
回収率	38.6%	[有効回収率*:37.8%]	

※回答者の地域区分が不明な回収票については無効とした。

○地域別の配布・回収状況は以下のとおりです。

○八代地域については、小学校区をもとに5地域に細分化しています。詳細については次ページの図をご参照ください。

○なお、以下では地域区分が「不明」の回答については集計の対象外とし、計1,360票で集計・分析を行っています。

▼地域区分と配布・回収数

地域区分	20歳以上人口	配布数	回収数	回収率
八代地域	82,619人	2,450票	934票	38.1%
八代市中心部	51,414人	1,400票	481票	34.4%
旧八代市東部	4,643人	200票	83票	41.5%
旧八代市西部	5,602人	200票	117票	58.5%
旧八代市南部	16,408人	450票	169票	37.6%
日奈久地域	4,552人	200票	84票	42.0%
坂本地域	3,862人	200票	90票	45.0%
千丁地域	5,852人	200票	71票	35.5%
鏡地域	12,748人	350票	116票	33.1%
東陽地域	2,060人	200票	72票	36.0%
泉地域	1,886人	200票	77票	38.5%
計	109,027人	3,600票	1,360票	37.8%
不明(集計対象外)	—	—	29票	—



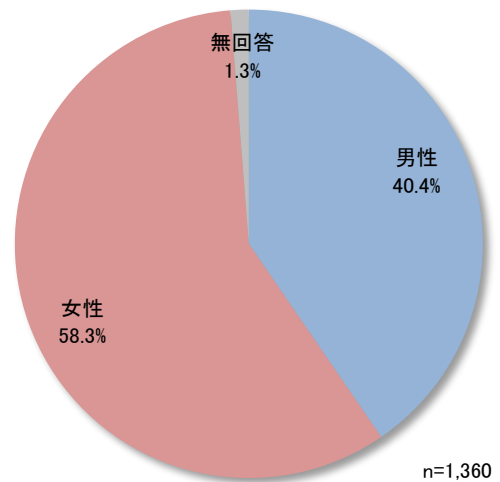
▲地域区分図

※八代校区の「港町」「新港町一丁目」、松高校区の「大島町」は地域特性を考慮して、旧八代市西部に含む

(2)回答者の属性

①性別

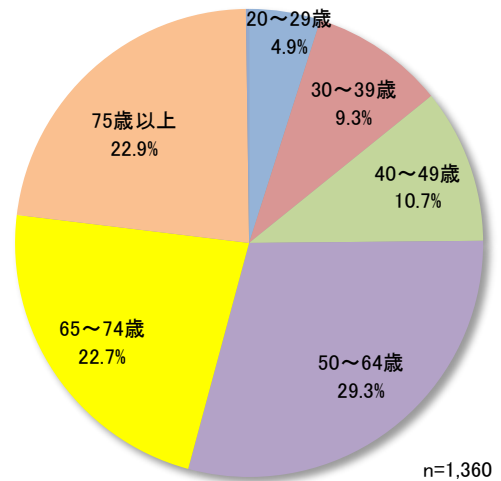
○回答者の性別は、男性が約4割、女性が約6割となっています。



▲回答者の性別

②年齢

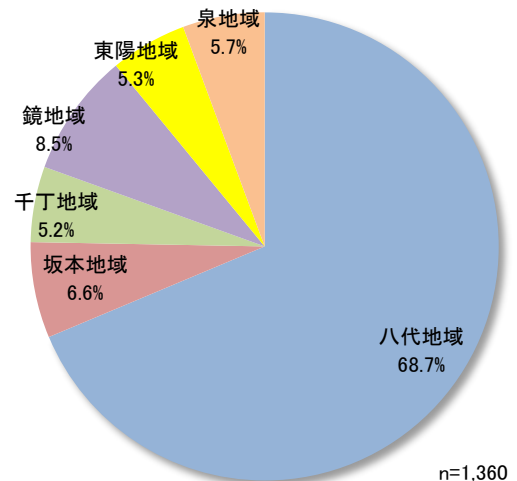
○回答者の年齢では 50～64 歳が約 3 割と最も多くなっています。また、65 歳以上の回答者が全体の約 45%を占めています。



▲回答者の年齢

③居住地

○回答者の居住地を見ると、八代地域が最も多く、全体の約 70%を占め、次いで鏡地域の約 9%となっています。

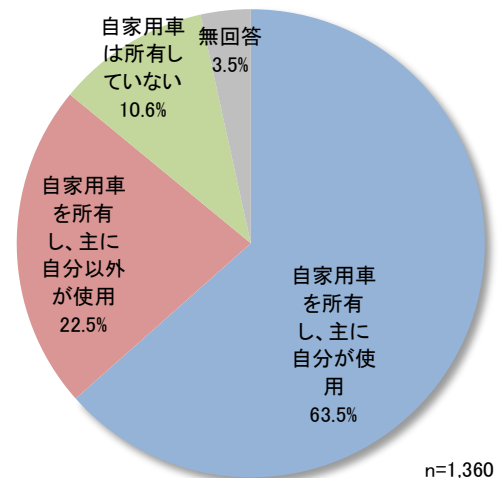


▲回答者の居住地

④自家用車の利用状況

○世帯に自家用車を所有している回答者が9割近くを占め、所有していない回答者は 1 割程度にとどまっています。

○また、約 6 割の回答者は、世帯が所有する自家用車を回答者自身が主に使用しています。



▲世帯の自家用車利用状況

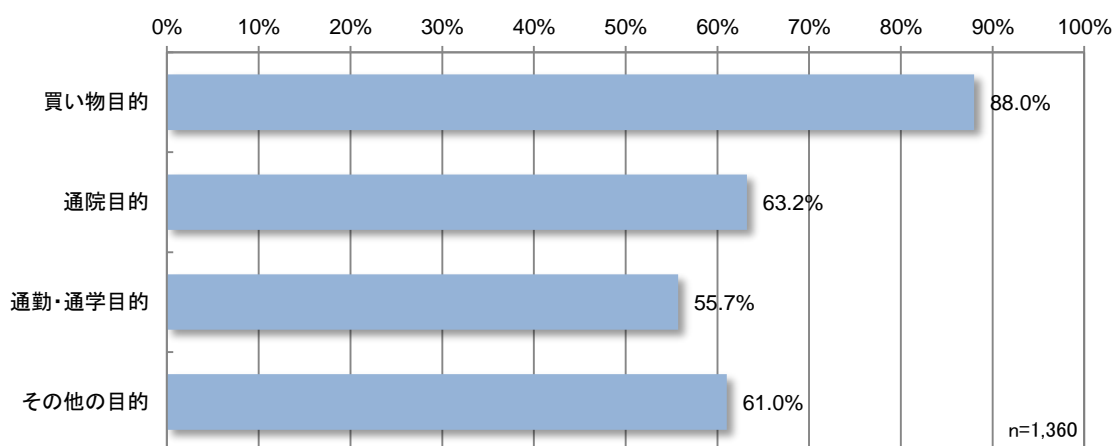
3-2 日常の外出行動について

(1) 目的別の外出状況等

① 目的別の外出状況

○目的別の外出割合（それぞれの目的で外出している人の割合）を見ると、「買い物」目的では9割近くの方が外出しています。

○また、「通院」目的では約6割、「通勤・通学」目的では約半数が外出しています。

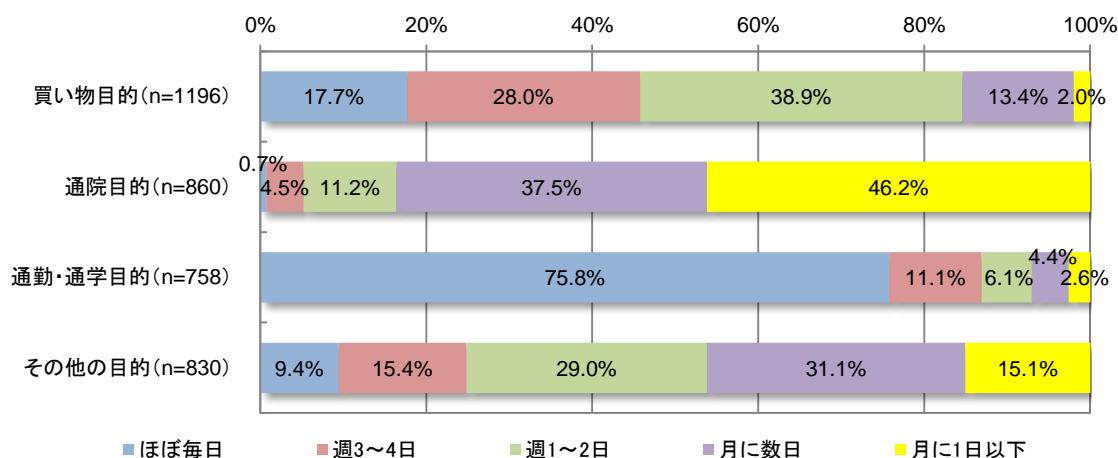


▲目的別の外出割合

② 目的別の外出頻度

○「買い物」目的での外出頻度としては、「週1~2日」が最も多く、次いで「週3~4日」となっています。

○また、「通勤・通学」目的では約4分の3が「ほぼ毎日」と回答しているのに対して、「通院」目的では半数近くが「月に1日以下」となっています。

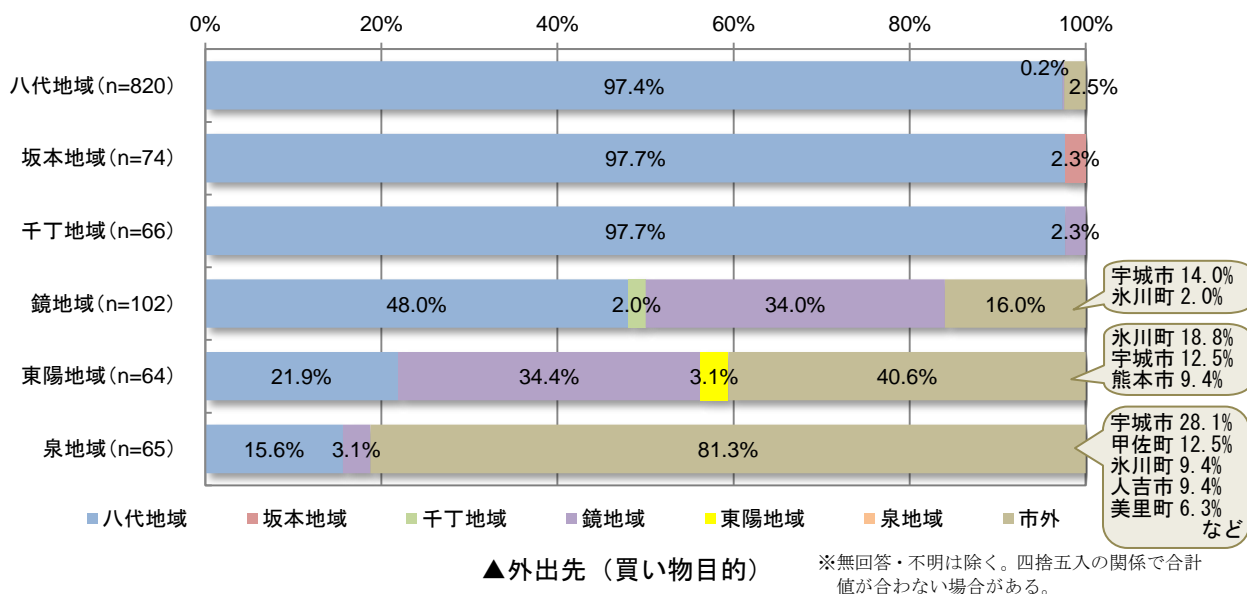


▲目的別の外出頻度

(2)目的別の外出先

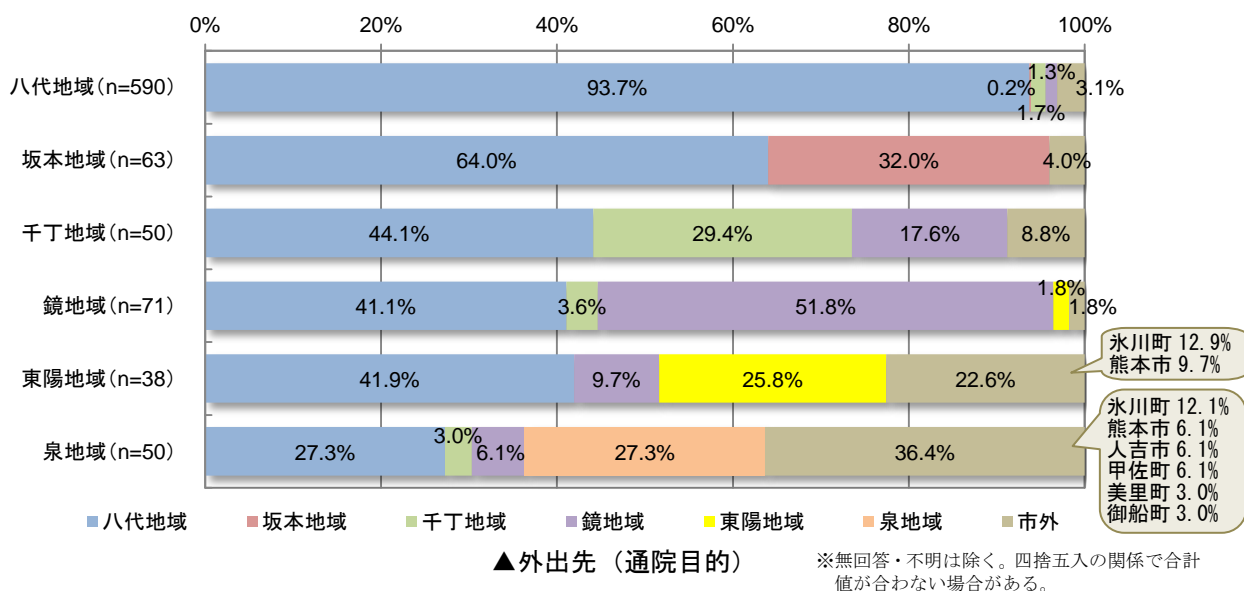
①買い物目的

- 買い物目的では、八代・坂本・千丁の各地域は八代地域への外出が大部分となっているのに対して、鏡・東陽地域は鏡地域への外出が3分の1を占めています。
- また、泉地域については8割が市外となっており、内訳を見ると宇城市や甲佐町、氷川町、人吉市などとなっています。



②通院目的

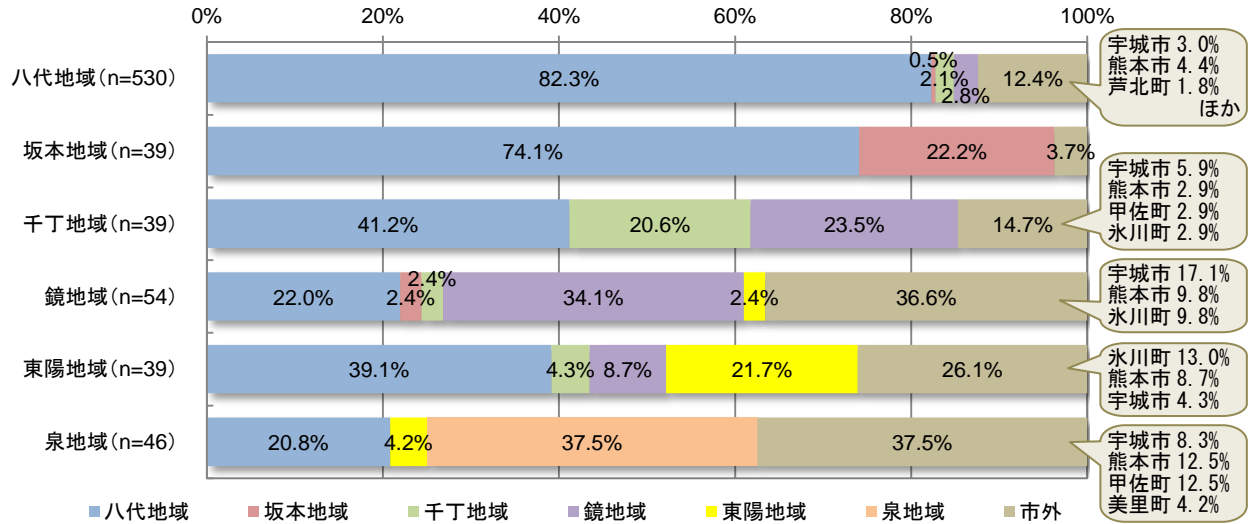
- 通院目的では、各地域ともそれぞれの地域内への外出が一定程度を占め、特に八代地域では9割以上、鏡地域では半数以上が同地域内への外出となっています。
- 東陽・泉地域については市外への外出も見られますが、内訳はいずれの地域も氷川町や熊本市への外出が見られるほか、泉地域では人吉市や甲佐町などへも外出しています。



③通勤・通学目的

○通勤・通学目的では、各地域ともそれぞれの地域内への外出が一定程度を占めるほか、鏡・東陽・泉地域の3地域では市外への外出割合が高くなっています。

○内訳を見ると、3地域とも熊本市への外出が見られるほか、鏡地域では宇城市・熊本市・氷川町、東陽地域では氷川町、泉地域では甲佐町への外出も比較的多くなっています。

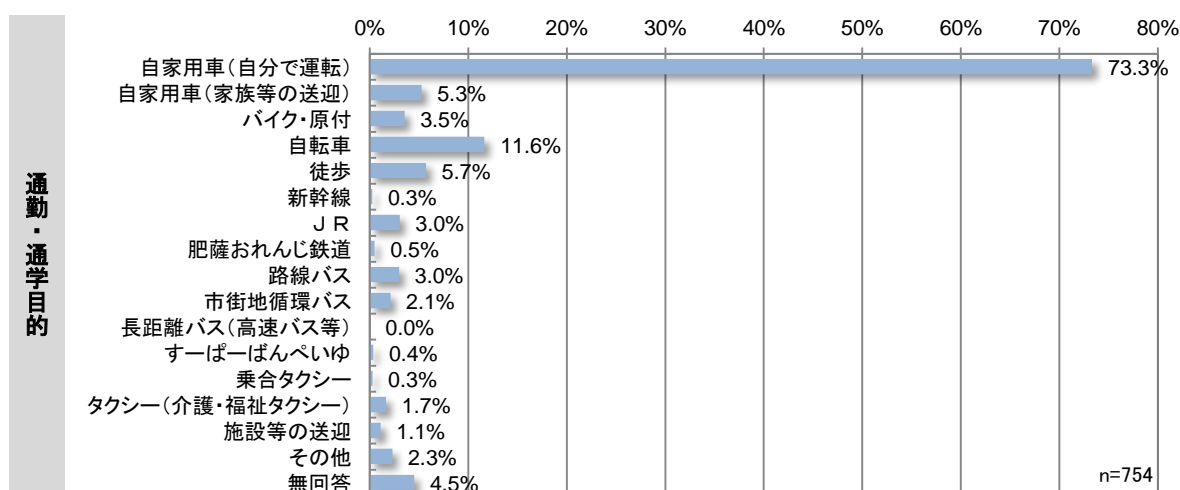
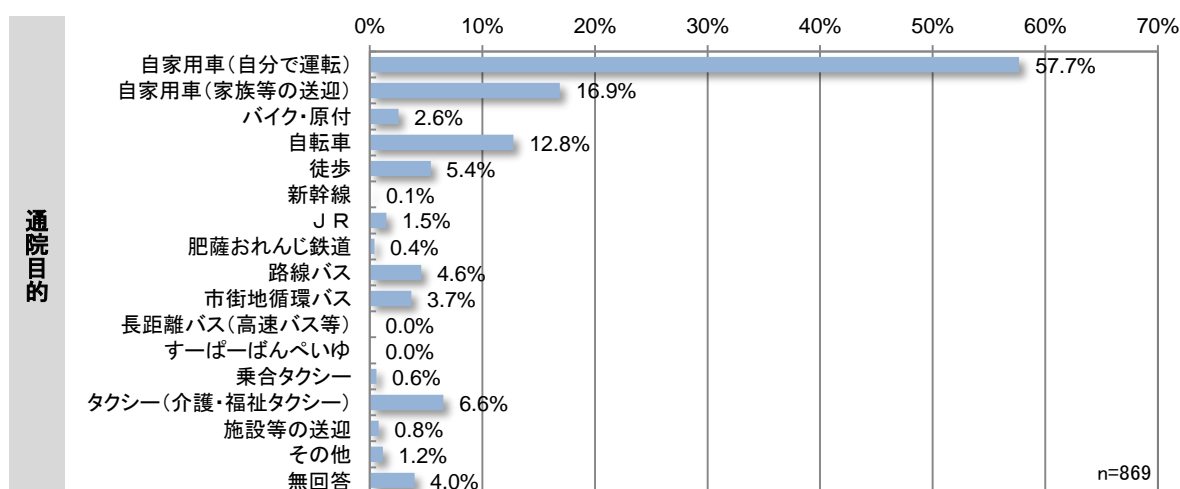
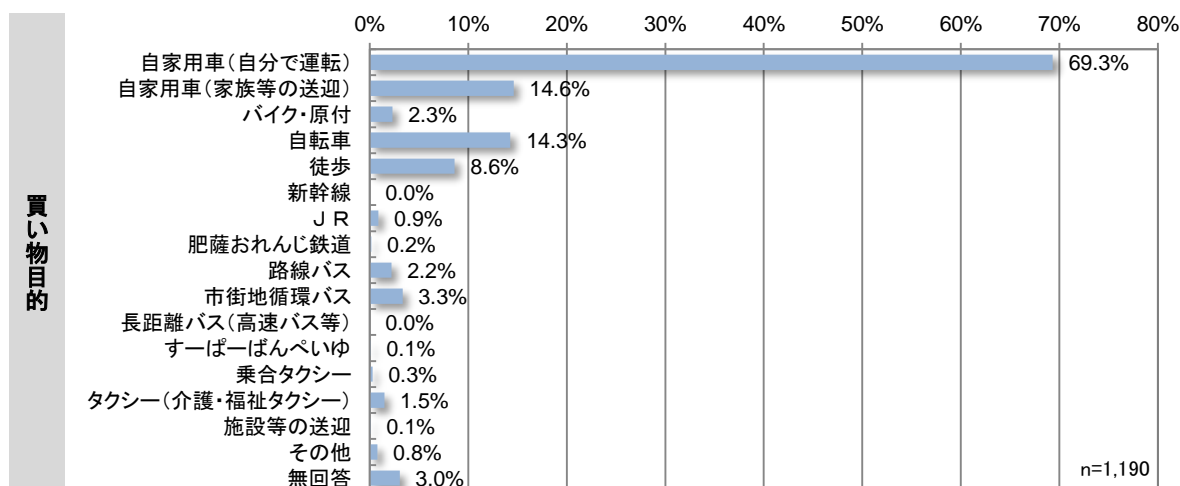


▲外出先（通勤・通学目的）

※無回答・不明は除く。四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(3)外出時の移動手段

○外出時の移動手段としては、各目的とも「自家用車（自分で運転）」の回答割合が顕著に高く、次いで「買い物目的」や「通院目的」では「自家用車（家族等の送迎）」、「通勤・通学目的」では「自転車」となっています。



▲外出時の移動手段（目的別）

3-3 公共交通の利用状況等について

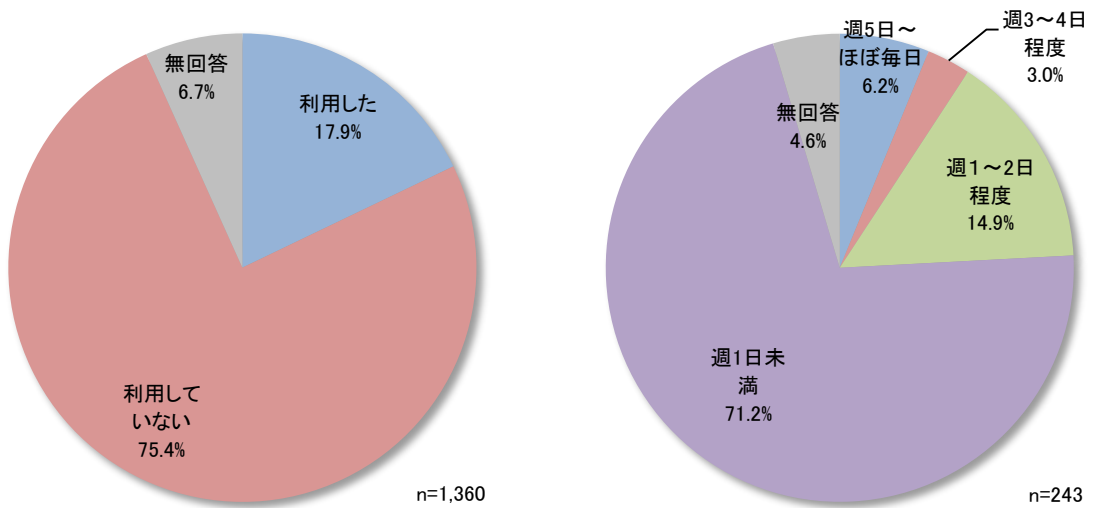
(1) 公共交通の利用状況

① 公共交通の利用状況

○回答者の約 4 分の 3 が直近の 1 か月間で公共交通を「利用していない」と回答しており、「利用した」の回答者は、全体の 2 割弱にとどまっています。

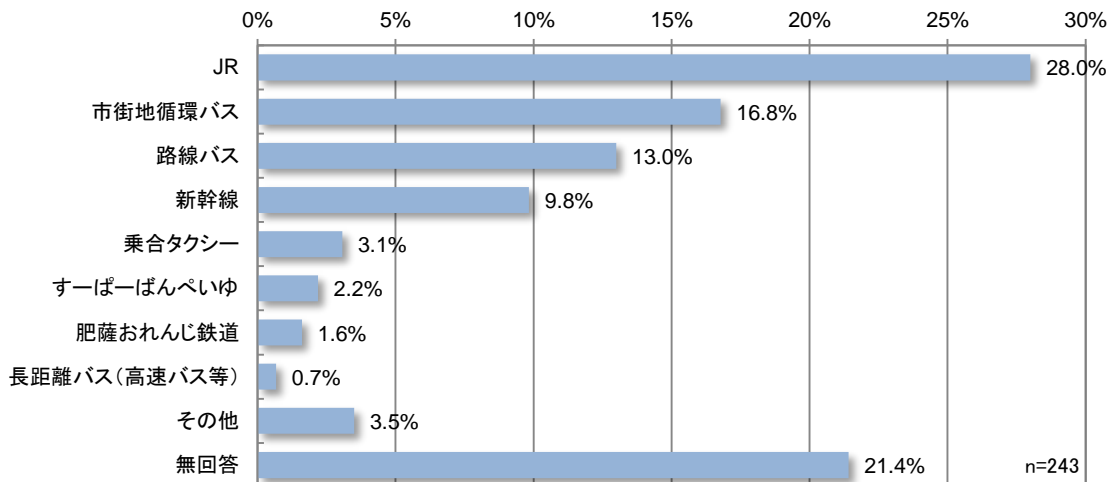
○また、公共交通を利用した方の利用頻度を見ると、約 7 割の方は「週 1 日未満」の利用となっています。

○外出時に利用する公共交通機関は、JR が約 3 割と最も多く、次いで市街地循環バスとなっています。



▲直近 1 か月の公共交通利用状況

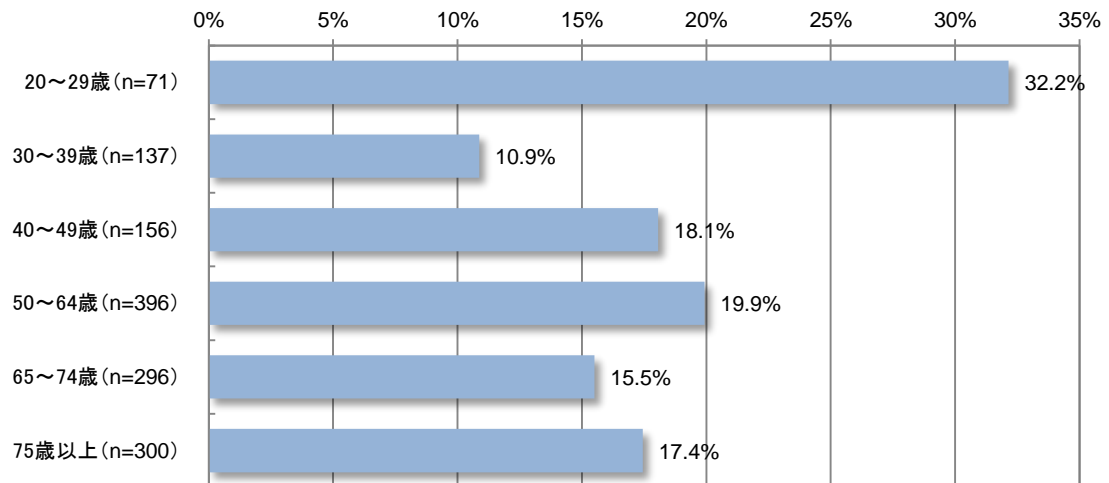
▲公共交通の利用頻度



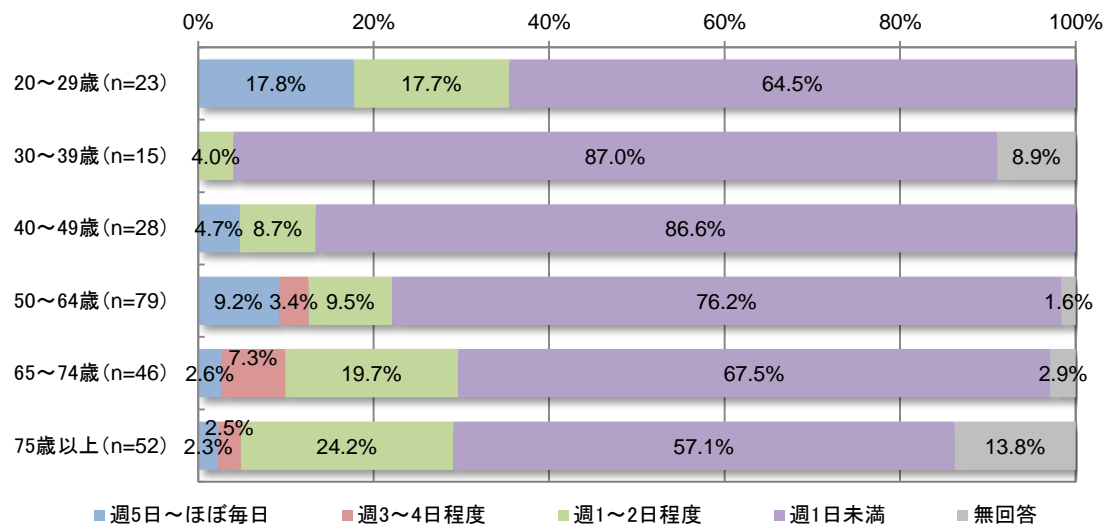
▲利用する公共交通機関（自宅を出て一番はじめに利用する公共交通機関）

○年齢別で見ると、20歳代では約3分の1が直近の1か月で公共交通を「利用した」と回答しており、逆に最も低いのが30歳代となっています。

○利用頻度でも、20歳代では「週5日～ほぼ毎日」や「週3～4日程度」といった高頻度利用者の割合が高くなっています。また、50～64歳で「週5日～ほぼ毎日」の回答割合が比較的高いほか、「週1～2日程度」の回答については20歳代を除けば年齢が高くなるほどその割合が増加する傾向が見られます。



▲直近1か月の公共交通利用割合（年齢別）

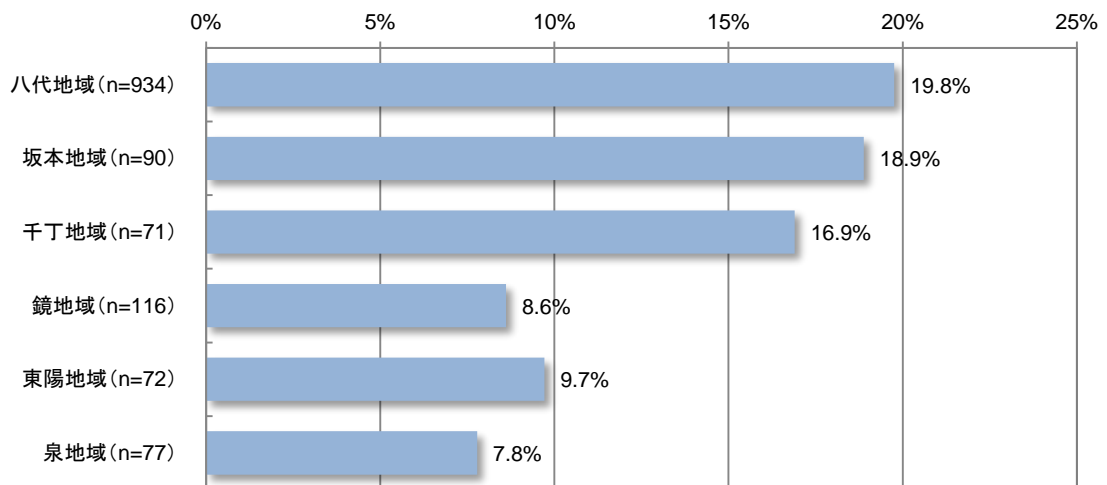


▲公共交通の利用頻度（年齢別）

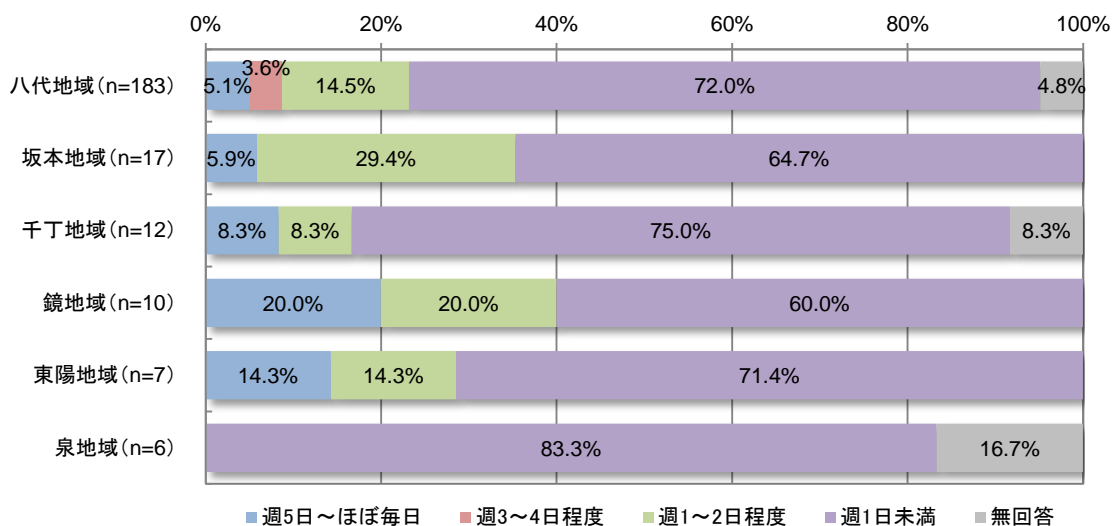
○地域別で見ると、八代地域・坂本地域・千丁地域の3地域では15～20%程度となっているのに対して、鏡地域・東陽地域・泉地域の3地域ではいずれも10%未満で大きな差異が見られます。

○利用頻度では、鏡地域で「週5日～ほぼ毎日」の回答割合が高いほか、坂本地域・鏡地域で「週1～2回程度」の割合が高くなっています。

○また、泉地域については8割以上が「週1日未満」と回答しています。



▲直近1か月間の公共交通利用割合（地域別）

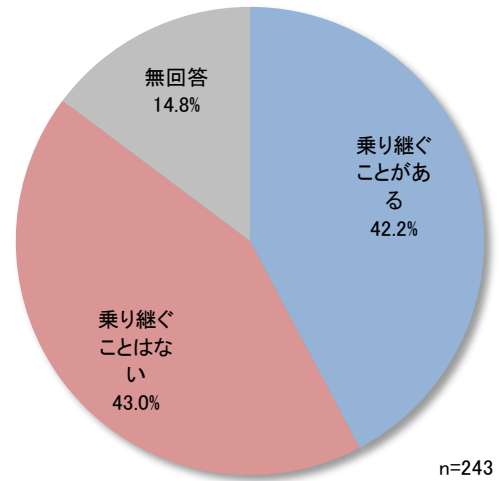


▲公共交通の利用頻度（地域別）

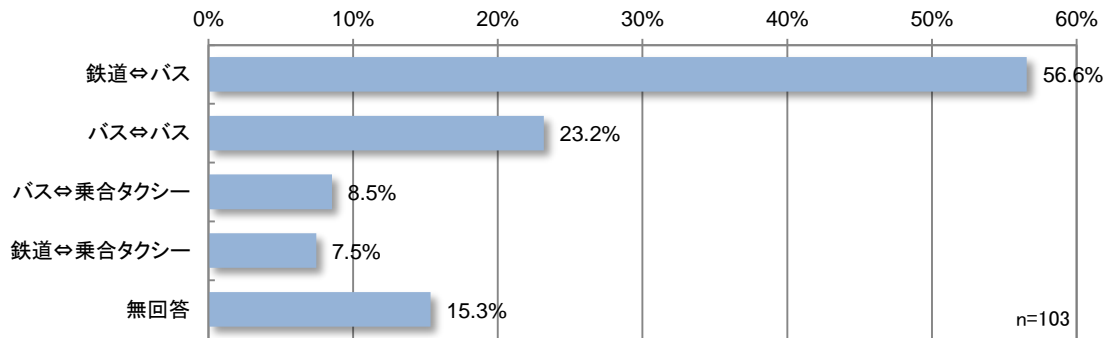
②乗り継ぎ利用の状況

○直近の1か月間で公共交通を利用した方の4割以上が、公共交通で外出する際に複数の公共交通機関を「乗り継ぐことがある」と回答しています。

○また、その内訳を見ると、6割近くの回答者が「鉄道⇔バス」の乗り継ぎとなっています。



▲乗り継ぎ利用の状況

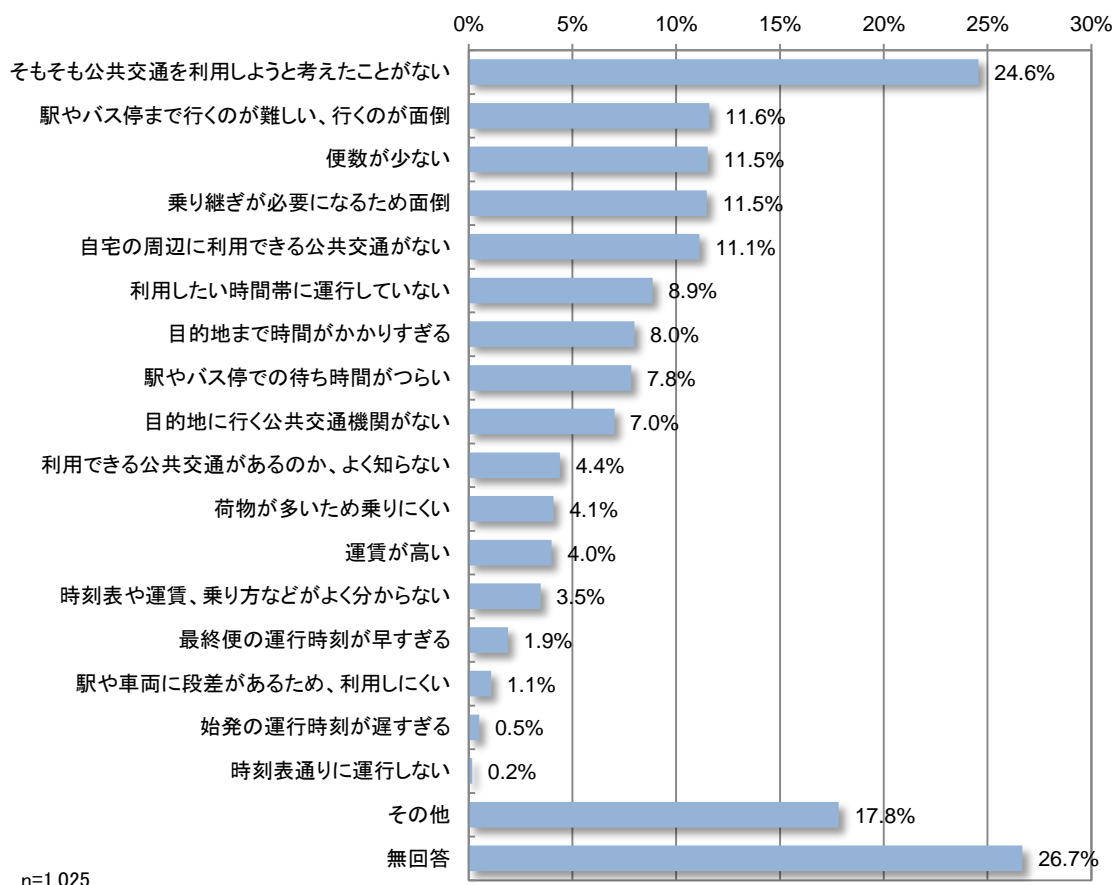


▲乗り継ぎ利用の内訳

(2)公共交通を利用しない理由

○公共交通を利用しない理由としては、「そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない」という回答が約25%で最も多くなっています。

○なお、約18%の方が「その他」と回答していますが、その内訳を見ると、「自家用車を運転するから」「家族に送迎してもらえるから」といった内容が大半になっています。

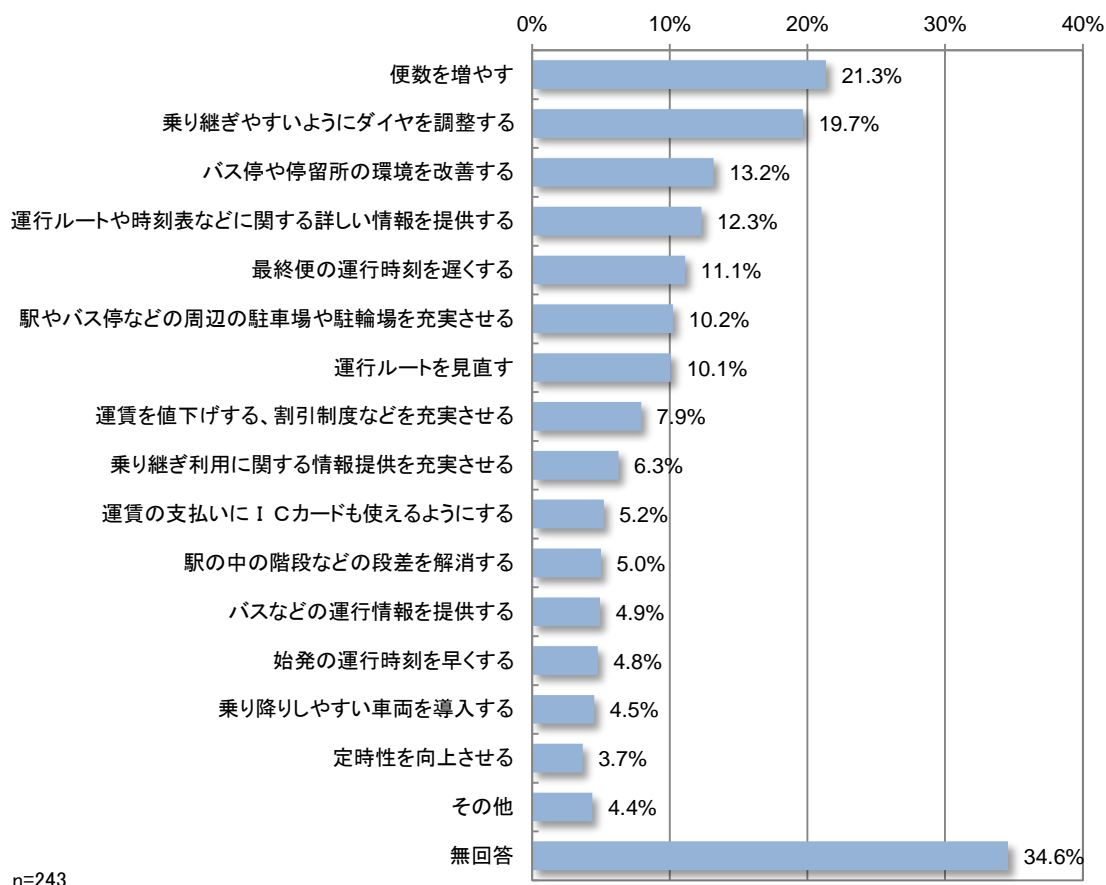


▲公共交通を利用しない理由

(3)公共交通に対する改善要望

○公共交通に対する改善要望としては、約 2 割が「便数を増やす」、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」と回答しています。

○また、「バス停や停留所の環境を改善する」、「運行ルートや時刻表などに関する詳しい情報を提供する」「もっと遅くまで運行するようにダイヤを見直す」「駅やバス停などの周辺の駐車場や駐輪場を充実させる」といった回答も多く見られます。

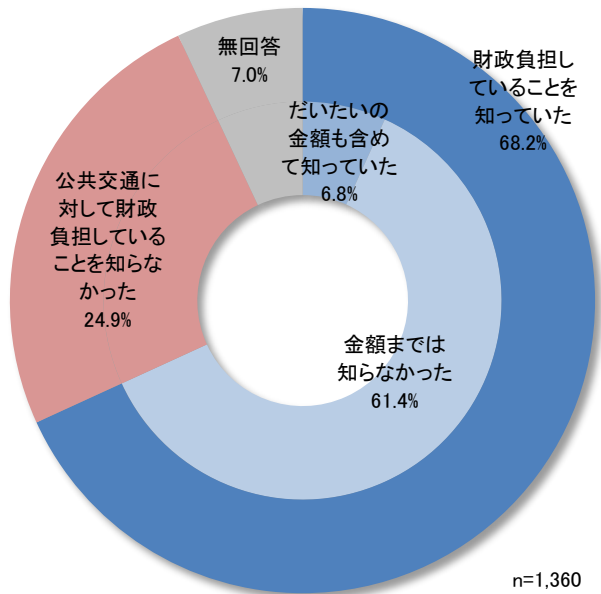


▲公共交通に対する改善要望

3-4今後の公共交通のあり方等について

(1)財政負担の認知状況について

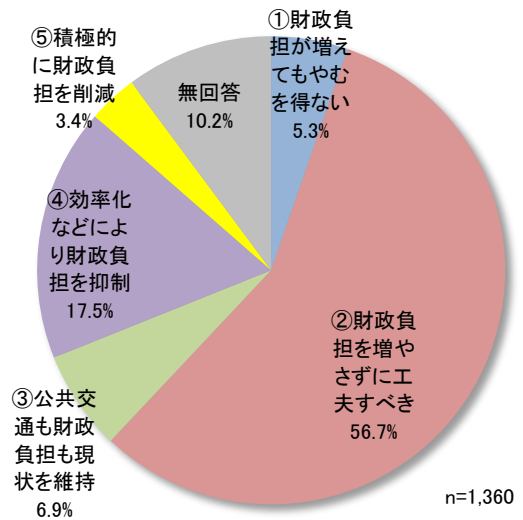
- 公共交通を維持するために市が財政負担を行っていること「知らなかった」回答者が約4分の1となっています。
- 「財政負担していることを知っていた」回答者が約7割となっていますが、「だいたいの金額まで含めて知っていた」という回答は約7%にとどまっています。



▲公共交通に対する財政負担の認知状況

(2)財政負担の考え方について

- 今後の公共交通に対する財政負担については、「②財政負担は増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき」という回答が約6割を占めています。
- また、約2割は「④必要な公共交通は確保しながらも、利用者が少ない路線は廃止するなど、財政負担を減らす取り組みを進めていくべき」と回答しています。



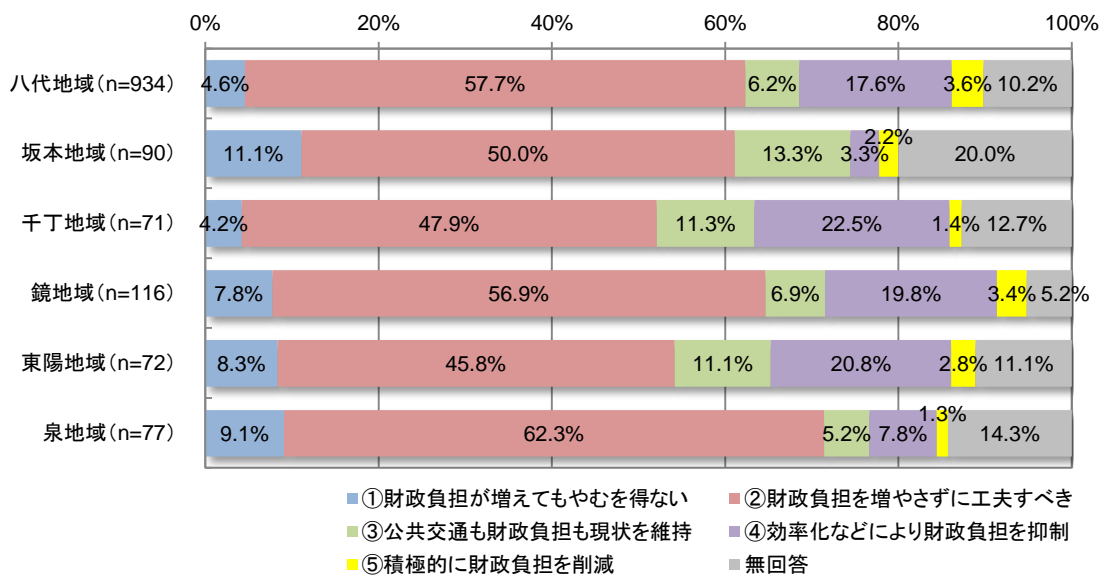
▲財政負担に対する考え方

▼選択肢の具体的な内容

- ①これまで以上に公共交通を充実させる必要があり、そのためには今よりも財政負担が増えてもやむを得ない
- ②財政負担は増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき
- ③公共交通も財政負担も現在の状況をできるだけ維持していくべき
- ④必要な公共交通は確保しながらも、利用者が少ない路線は廃止するなど、財政負担を減らす取り組みを進めていくべき
- ⑤公共交通の全体規模を縮小してでも、積極的に財政負担の削減を進めていくべき

○地域別に見ると、「②財政負担は増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき」という回答が全ての地域で最も多くなっていますが、泉地域では6割以上となっているのに対して、千丁地域・東陽地域では5割を下回っています。

○また、「④必要な公共交通は確保しながらも、利用者が少ない路線は廃止するなど、財政負担を減らす取り組みを進めていくべき」については、千丁地域・鏡地域・東陽地域の3地域では2割前後を占める一方で、坂本地区・泉地域では1割未満であり、特に坂本地区は約3%にとどまるなど、地域別の違いが顕著になっています。



▲財政負担に対する考え方（地域別）

▼選択肢の具体的な内容

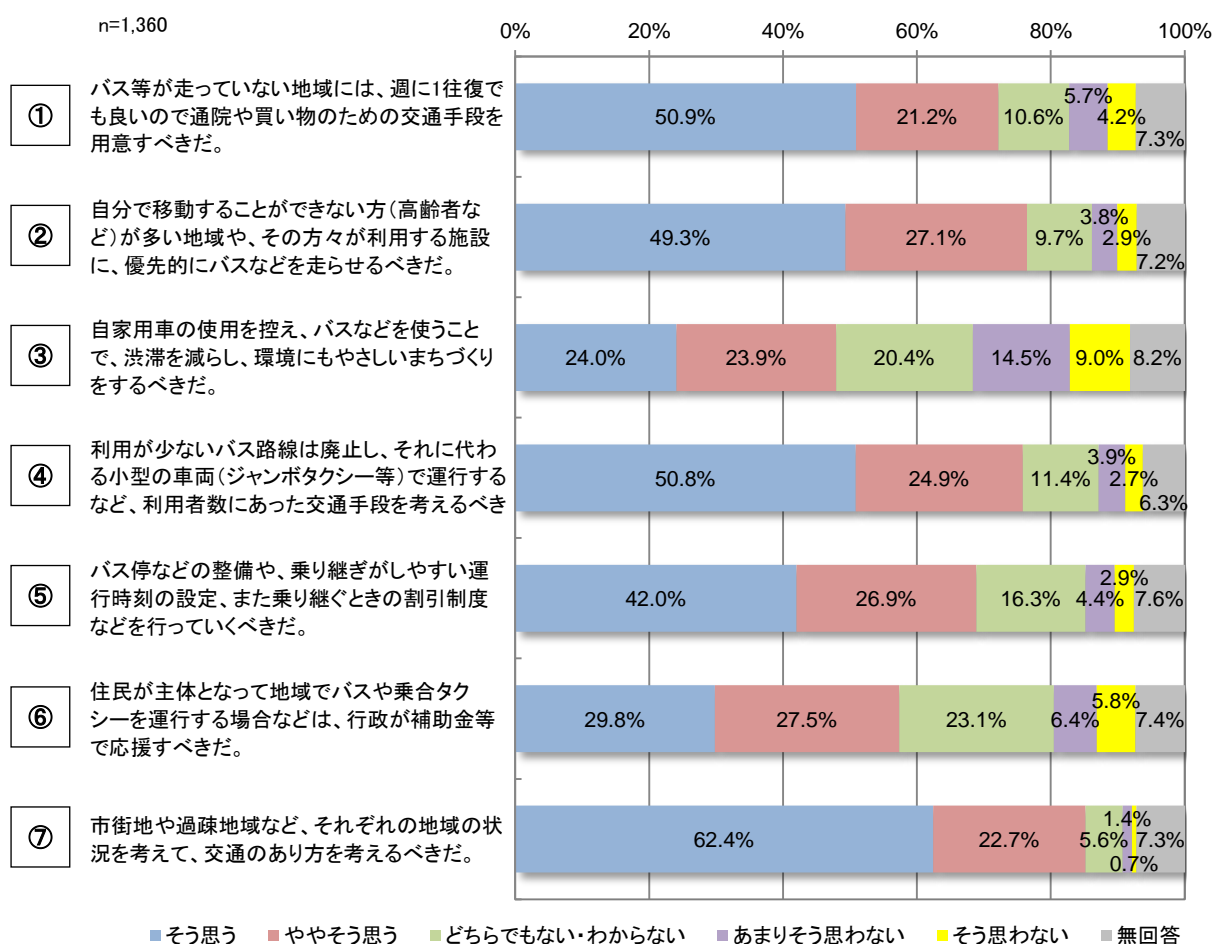
- ①これまで以上に公共交通を充実させる必要があり、そのためには今よりも財政負担が増えてもやむを得ない
- ②財政負担は増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき
- ③公共交通も財政負担も現在の状況をできるだけ維持していくべき
- ④必要な公共交通は確保しながらも、利用者が少ない路線は廃止するなど、財政負担を減らす取り組みを進めていくべき
- ⑤公共交通の全体規模を縮小してでも、積極的に財政負担の削減を進めていくべき

(3)公共交通のあり方について

○今後の公共交通のあり方については、「⑦それぞれの地域の状況を考えて交通のあり方を考えるべき」に対して「そう思う」「ややそう思う」という回答があわせて 8 割を超えています。

○また、「①週に 1 往復でも良いので交通手段を用意すべき」、「②自分で移動することができない方が多い地域などに優先的にバスを走らせるべき」、「④利用が少ない路線は廃止して利用者数にあった交通手段を考えるべき」などについても、「そう思う」「ややそう思う」という回答があわせて 4 分の 3 以上を占めています。

○一方で、「③自家用車の利用を控え、環境にも優しいまちづくりをすべき」については、「そう思う」「ややそう思う」という回答が半数を下回っています。



▲八代市の今後の公共交通のあり方

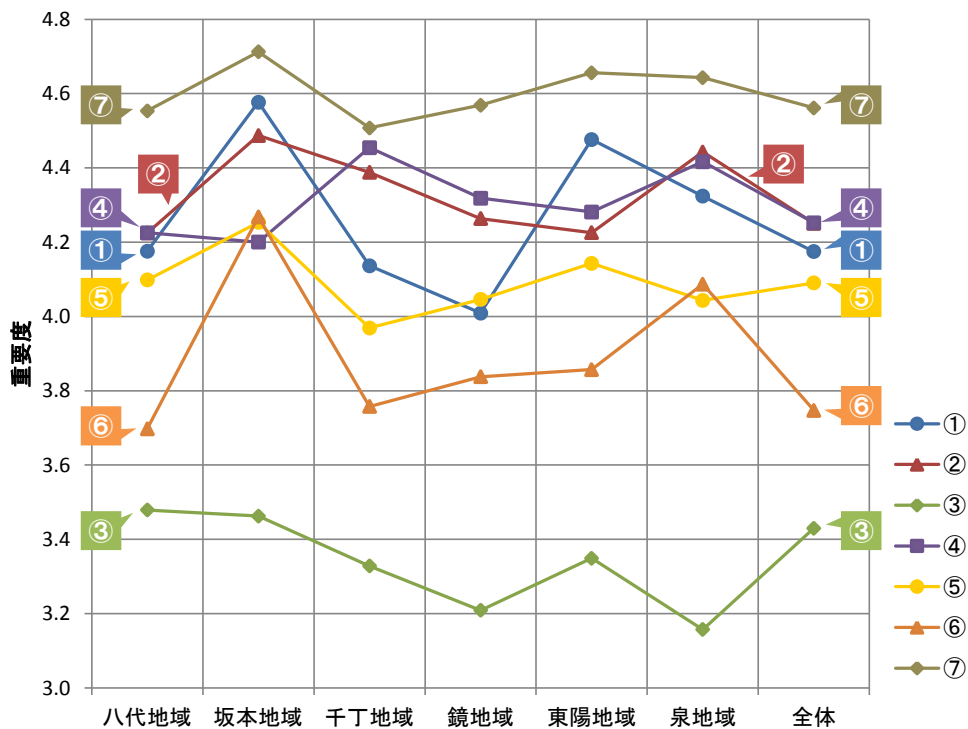
○地域別に今後のあり方についての回答を「重要度※」として数値化したものが下図ですが、「⑦それぞれの地域の状況を考えて交通のあり方を考えるべき」が全ての地域で最も重要度が高く、一方で「③自家用車の利用を控え、環境にも優しいまちづくりをすべき」については全ての地域で最も重要度が低くなっています。

○「①週に1往復でも良いので交通手段を用意すべき」については、坂本地域・東陽地域では高い重要度を示しています。

○また、坂本地域では「②自分で移動することができない方が多い地域などに優先的にバスを走らせるべき」、「⑥住民が主体となった取り組みに対して行政が補助金等で応援すべき」などについても他の地域に比べて高い傾向となっています。

※重要度：それぞれの選択肢の回答票数に下記の点数を乗じて地域別の平均値を算出したもので、5.0に近いほど重要性が高いことになります。

「そう思う」：5点、「ややそう思う」：4点、「どちらでもない・分からない」：3点、「あまりそう思わない」：2点、「そう思わない」：1点



①	バス等が走っていない地域には、週に1往復でも良いので通院や買い物のための交通手段を用意すべきだ。
②	自分で移動することができない方(高齢者など)が多い地域や、その方々が利用する施設に、優先的にバスなどを走らせるべきだ。
③	自家用車の使用を控え、バスなどを使うことで、渋滞を減らし、環境にもやさしいまちづくりをすべきだ。
④	利用が少ないバス路線は廃止し、それに代わる小型の車両(ジャンボタクシー等)で運行するなど、利用者数にあった交通手段を考えるべきだ。
⑤	バス停などの整備や、乗り継ぎがしやすい運行時刻の設定、また乗り継ぐときの割引制度などを行っていくべきだ。
⑥	住民が主体となって地域でバスや乗合タクシーを運行する場合などは、行政が補助金等で応援すべきだ。
⑦	市街地や過疎地域など、それぞれの地域の状況を考えて、交通のあり方を考えるべきだ。

▲八代市の今後の公共交通のあり方(地域別)：重要度

4. 八代市の公共交通の問題点

4-1 路線バスに関する問題点

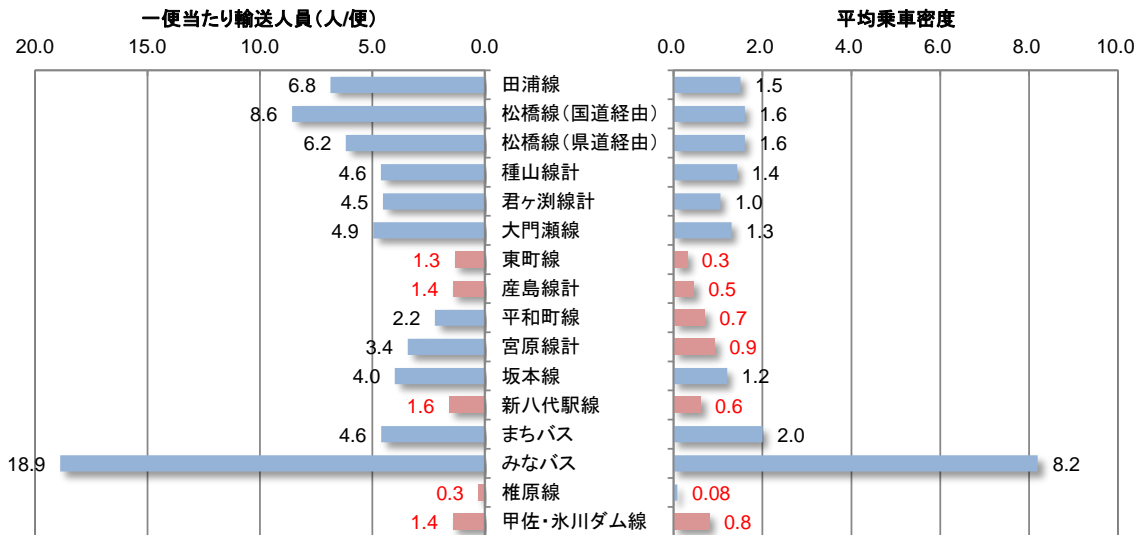
(1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在

○市内の路線バスの中には、一便当たりの利用者数（輸送人員）が 2.0 人未満の路線や、平均乗車密度^{※1}が 1.0 未満の路線など、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しており、何らかの対応が必要であると考えられます。

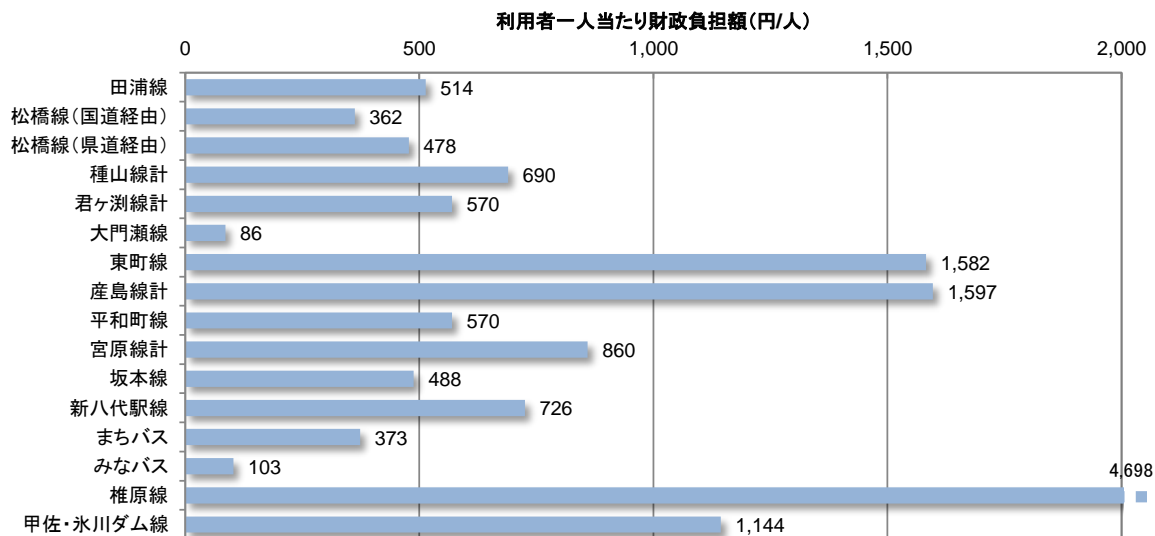
○これらの路線では、利用者一人当たりの財政負担額^{※2}も多くなっており、公共交通に対する市の財政負担が増大する一因になっています。

※1 平均乗車密度：各路線の運行 1km 当たりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数です。1.0 未満の場合は、全体を平均して見たときに路線の中に全く利用者がいない区間が含まれていることになります。

※2 利用者一人当たりの財政負担額：各路線に対する年間財政負担額（補助金）を、当該路線の年間利用者数で除した値です。



▲路線別の一人当たり輸送人員・平均乗車密度



▲路線別の利用者一人当たり財政負担額

※集計期間：平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月

出典：八代市資料

(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

○市街地以外の比較的用户が多いエリアにおいても、複数のバス路線の走行ルートが重複する区間が見られます。

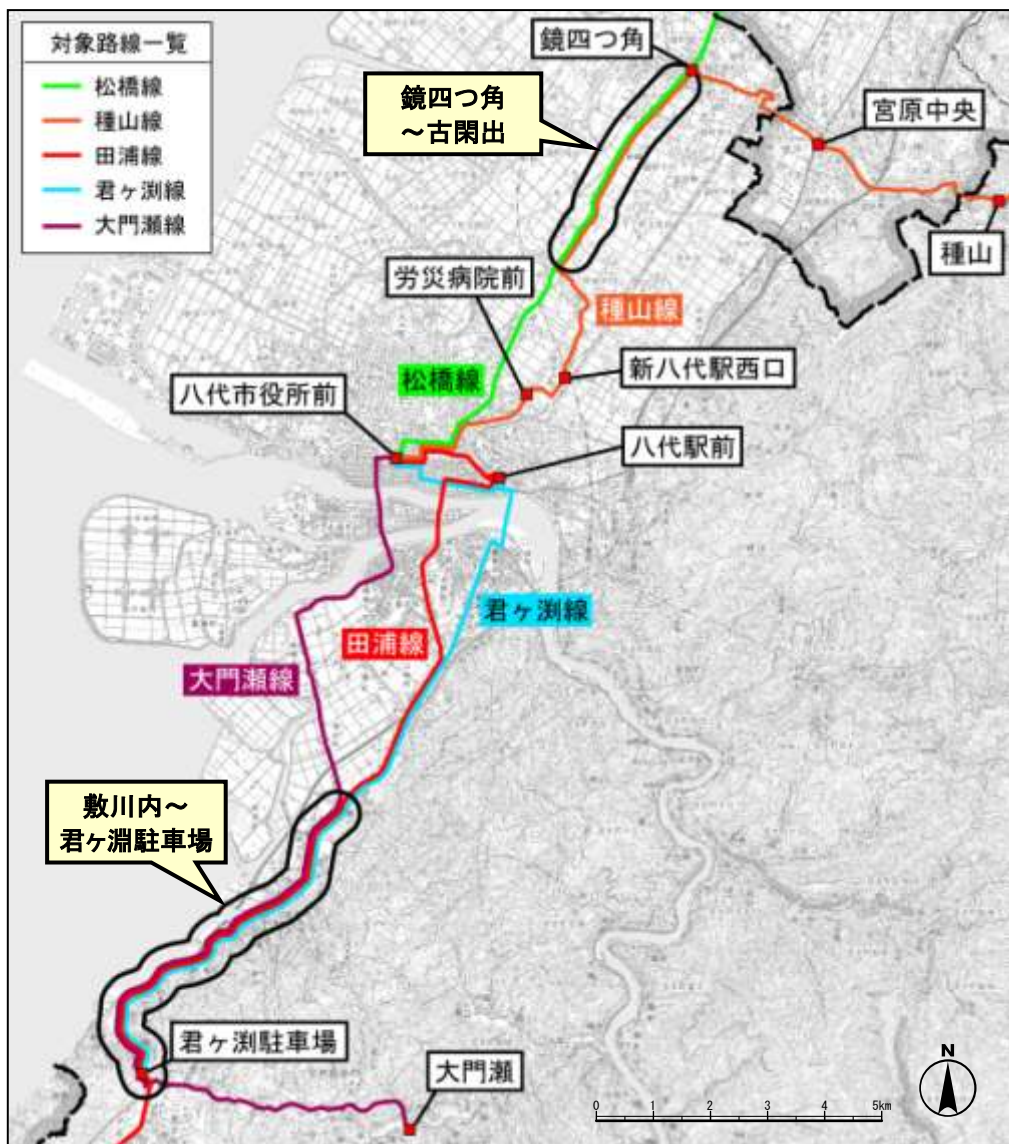
○こうした区間では、利用状況に対して運行頻度が過剰になる傾向が見られ、より効率的な運行に向けた改善の余地があるものと考えられます。

▼主な走行ルート重複区間

区間	路線			運行頻度 (往復：平日)	
	路線	起点	終点		
鏡四つ角 ～古閑出	松橋線（県道経由）	松橋産交	八代市役所前	10	計 21
	種山線※1	労災病院前	種山	11	
敷川内 ～君ヶ淵駐車場	田浦線	八代市役所前	道の駅たのうら	8	計 24
	君ヶ淵線※2	八代駅前	君ヶ淵駐車場	10	
	大門瀬線	八代市役所前	大門瀬	6	

※1：八代市役所前を起点とする系統、八農分校前を終点とする系統も含む

※2：八代市役所前を起点とする系統も含む

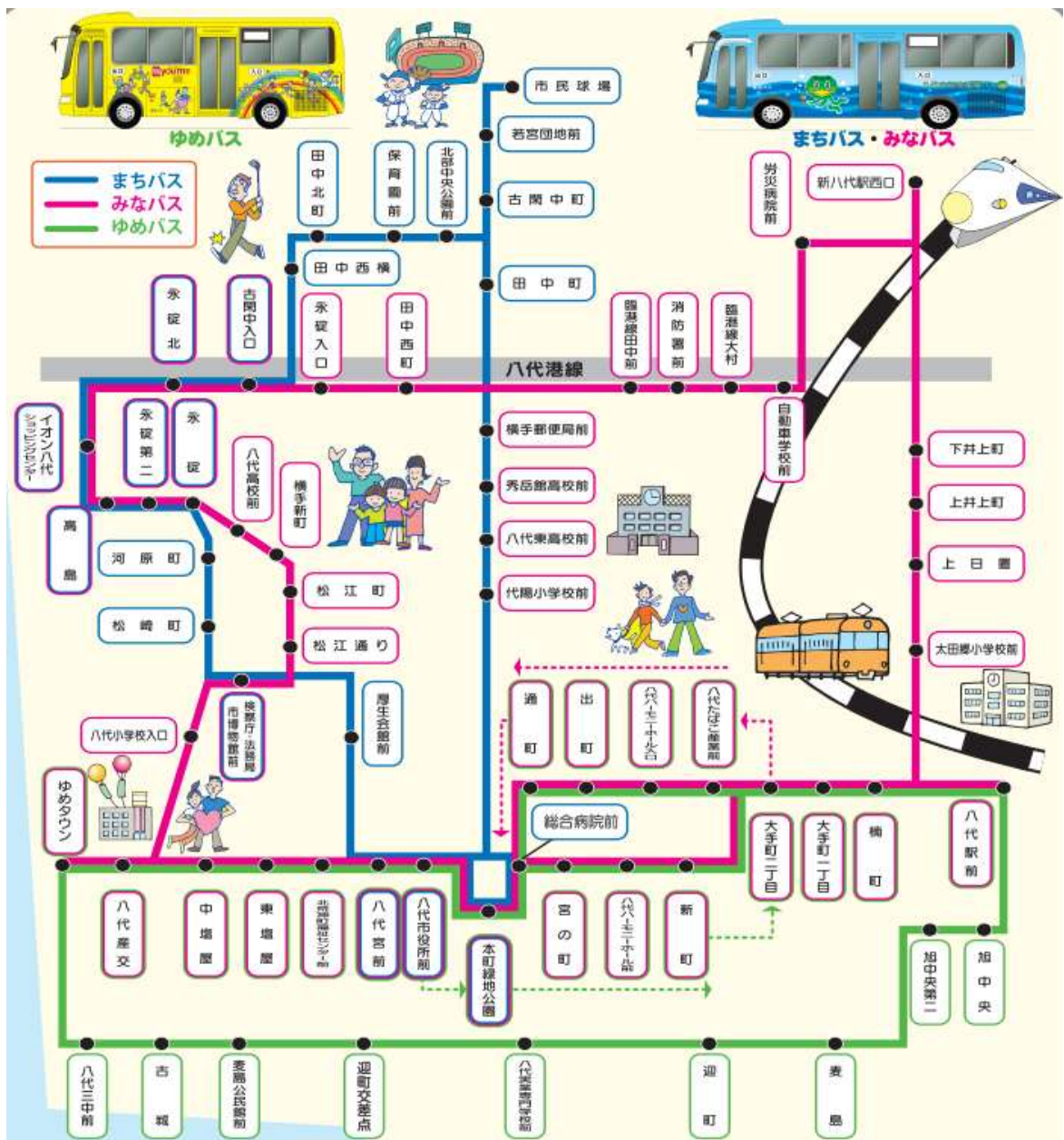


▲主な走行ルート重複区間

(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

① 市街地循環バス

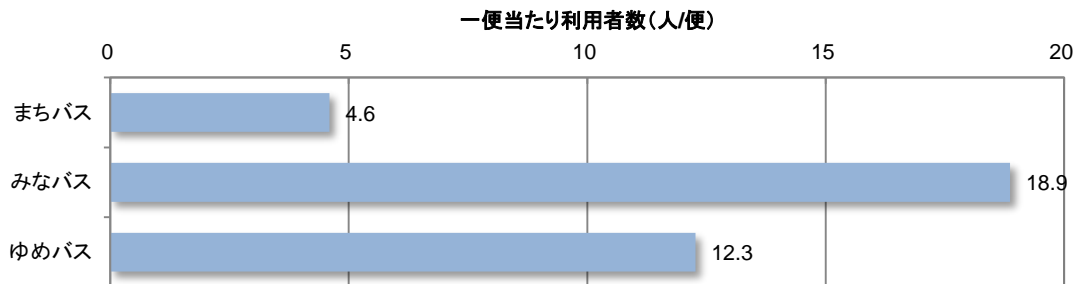
- 市街地循環バス3路線(まちバス・みなバス・ゆめバス)は八代市役所前バス停、または、ゆめタウンバス停が起終点となっており、終点到着後は一時的に回送車両となります。
- このため、起終点を跨ぐ形で利用する場合には一度降車して後続便などに乗り継ぐ必要があり、利用者の利便性の阻害する要因になっています。
- また、乗り継ぎを行った場合、均一運賃エリア内であっても再度運賃の支払いが必要になるため、利用者からは改善要望も寄せられています。



▲市街地循環バス路線図

②“まちバス”(市街地循環バス)

- 市街地循環バス3路線の中では、“まちバス”の利用低迷が顕著になっています。
- “みなバス”、“ゆめバス”はいずれも八代駅を経由しており、駅前バス停やその前後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利用低迷の一因になっている可能性があります。
- なお、“まちバス”の沿線には、高等学校などが立地していることから、八代駅を経由するルートの設定により、通学手段として活用されることも期待されます。



▲市街地循環バスの一便当たり利用者数

※集計期間：平成25年10月～平成26年9月

出典：八代市資料

③甲佐・氷川ダム線

- 甲佐・氷川ダム線は、運行頻度が5.5往復(平日)と比較的利便性が高くなっていますが、利用者は多くありません。
- 泉地域と甲佐町等との結びつきを考えると潜在的な需要はあると思われませんが、甲佐・氷川ダム線バス停までの移動手段となる乗合タクシー(落合～種山線)などとの乗り継ぎに配慮されたダイヤになっていないことなどが利用低迷の一因になっていると考えられます。

(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

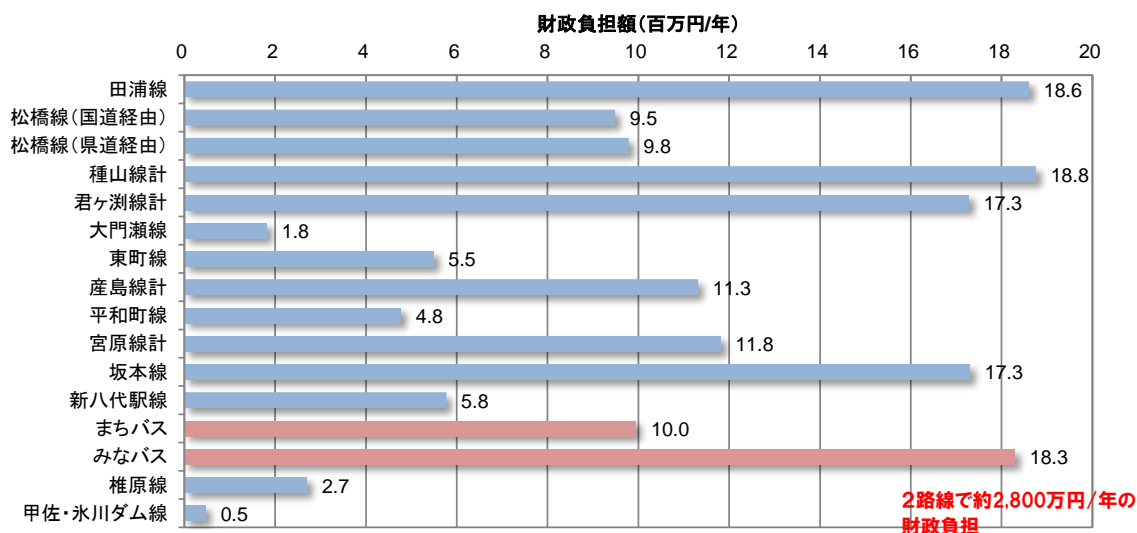
① 運賃設定の格差

▼市内の公共交通運賃の概要

	路線バス		市街地 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	均一制		エリア制

○“対距離運賃制”の路線バス、“エリア運賃制”の乗合タクシーについては、初乗り運賃がいずれも150円（平成26年度現在）であるのに対して、市街地循環バスは100円の“均一運賃制”となっており、運賃設定に格差が生じています。また、路線バス運賃については平成26年4月の消費税増税にともない運賃改定（初乗り運賃も130円から150円に値上げ）を行っていますが、市街地循環バスの運賃は据え置きとなっています。

○なお、市街地循環バスは利用者が比較的多いものの、運行費用を運賃のみで賄うことができないため、多大な財政負担を行っている状況です。



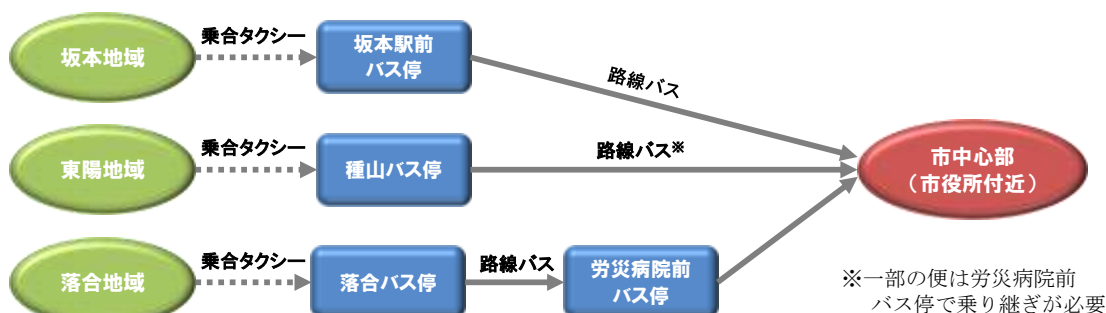
▲路線別の市の財政負担額

※集計期間：平成25年10月～平成26年9月

出典：八代市資料

② 市中心部へのアクセス性の格差

○五家荘地区を除けば、市域内の公共交通が運行されているほとんどのエリアでは乗り継ぎ1回で市中心部（市役所付近）までアクセス可能になっているのに対して、落合地域だけは2回の乗り継ぎが必要で、アクセス性に格差が生じています。



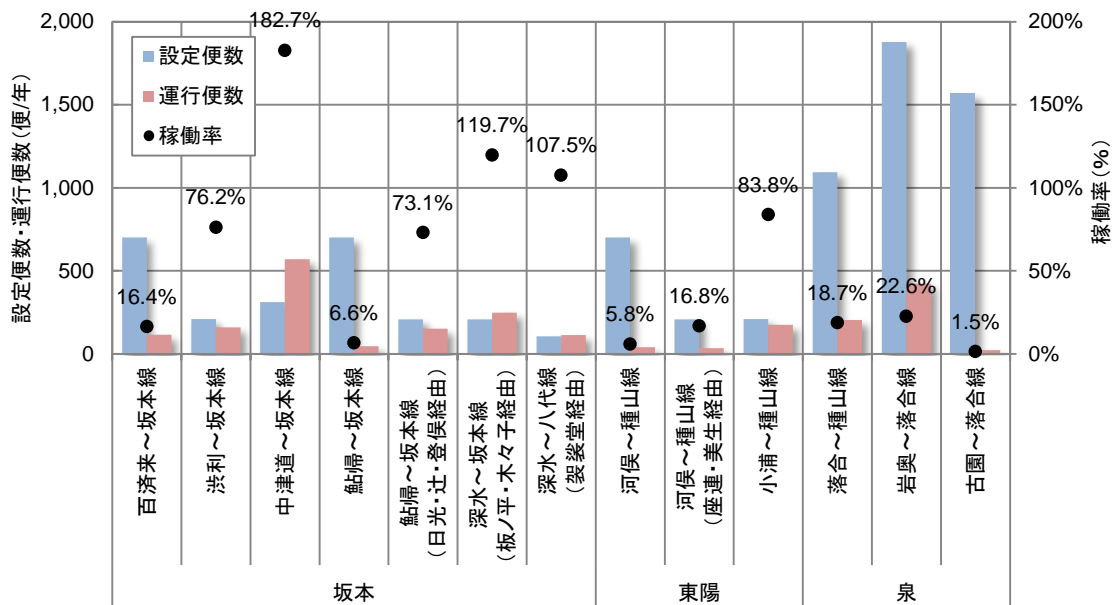
▲各地域から市中心部までのアクセス例

4-2 乗合タクシーに関する問題点

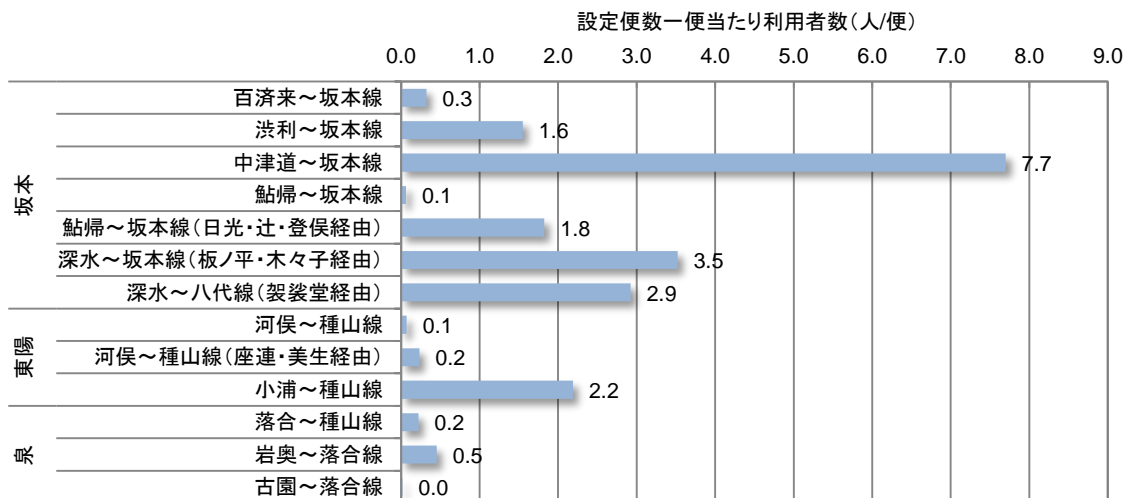
(1) 予約運行便における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ

○坂本地区、東陽・泉地域で運行されている乗合タクシー予約運行便のうち、坂本地区の中津道～坂本線、深水～坂本線などは、設定されている便が少なく、実際の運行便数が設定便数を大きく上回る（1台に乗り切れずに後続便が運行）状況です。また、これらの路線については設定便数一便当たりの利用者数も非常に多くなっています。

○一方で、泉地域の3路線（落合～種山線、岩奥～落合線、古園～落合線）については、設定されている便は非常に多いにも関わらず、実際に予約が入って運行される便が少なく、設定便数と利用状況のバランスが乱れています。



▲路線別の運行状況（予約運行便）



▲設定便数一便当たりの利用者数（予約運行便）

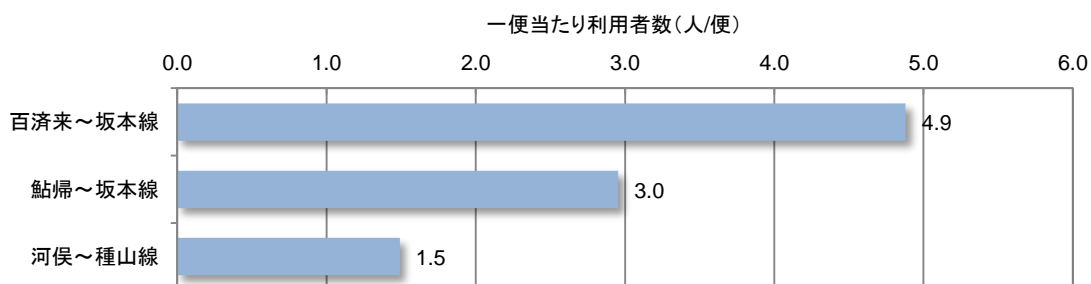
※集計期間：平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月

※稼働率：設定便数に対する、運行便数の割合（車両 1 台に乗り切れず後続便が出た場合は後続便も各 1 便とカウント）

出典：八代市資料

(2)サービス水準に対して利用者が少ない定期運行便が存在

○坂本地域、東陽地域で運行されている乗合タクシー定期運行便：3路線のうち、東陽地域を運行する河俣～種山線のみが一便当たりの利用者数が2.0人未満になるなど、他の2路線に比べて利用が低迷しています。

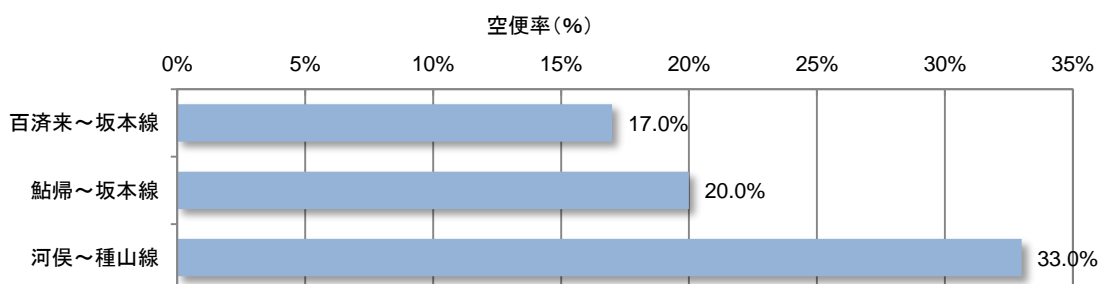


▲一便当たりの利用者数（定期運行便）

※集計期間：平成25年10月～平成26年9月

出典：八代市資料

○また、河俣～種山線は利用者が全くいない便（空便）の割合が、3分の1を占めており、他の2路線に比べて顕著に高い状況となっています。



▲利用者が全くいない便の割合（空便率）

※集計期間：平成26年4・5月

※空便率：運行便数に対する利用者が全くいない便数の割合

出典：八代市資料

4-3 乗り継ぎに関する問題点

主要な交通結節点：11箇所について、乗り継ぎの際の待ち時間の状況、および、乗り継ぎの際の待合環境の状況を確認した結果が下表であり、“適切な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点”や、“円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点”が見られます。

なお、このうち、乗り継ぎ時間、乗継環境で問題が大きい交通結節点（下表中で「×」となっている交通結節点）の状況については次ページに示します。（各交通結節点の位置については p.25 参照）

▼交通結節点の状況

交通結節点	乗り継ぎ時間	乗り継ぎ環境	備考（○、△の理由）
①JR・肥薩おれんじ鉄道八代駅	○	○	○鉄道と路線バス、路線バス同士の乗り継ぎポイントとなっており、ダイヤ接続状況はいずれも比較的良好である。 ○駅舎内に待合室が設置されているほか、バス停にも屋根がありベンチも設置されているなど、乗り継ぎ時の待合環境は比較的良好である。
②JR 新八代駅	×	×	
③JR 有佐駅	×	×	
④JR 坂本駅	△	○	○鉄道と乗合タクシー、路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっており、鉄道と乗合タクシーについては乗り継ぎ可能な便は限られているものの、乗合タクシーのダイヤは基本的に路線バスとの乗り継ぎ利用を前提として設定されており、路線バスと乗合タクシーのダイヤ接続状況は良好である。 ○駅舎内に待合室が設置されているほか、バス停にも上屋・ベンチが設置されており、乗り継ぎ時の待合環境は比較的整っている。
⑤肥薩おれんじ鉄道 日奈久温泉駅	△	×	○鉄道と路線バスの乗り継ぎポイントとなっており、路線バスの半数程度は八代方面または水俣方面への鉄道と 20 分以内に乗り継ぎ可能なダイヤ設定となっているなど、ダイヤ接続状況は比較的良好である。
⑥八代市役所前バス停	×	×	
⑦労災病院前バス停	×	○	○路線バス同士の乗り継ぎポイントとなっているが、屋根があり、ベンチも設置されているなど、待合環境は比較的整っている。
⑧イオン八代バス停	△	○	○路線バス同士の乗り継ぎポイントとなっており、待ち時間 5～15 分で乗り継ぎできる便は限られているものの、大部分の便では待ち時間 20 分程度で乗り継ぎ可能で、ダイヤ接続状況は比較的良好である。 ○屋根があり、ベンチも設置されているなど、乗り継ぎ時の待合環境は比較的整っている。
⑨種山バス停	×	○	○路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっており、上下線とも上屋・ベンチが設置されているなど、乗り継ぎ時の待合環境は比較的整っている。
⑩落合バス停	○	×	○路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっており、相互に円滑に乗り継ぎ可能なダイヤ設定となっている。（種山線と種山バス停で接続する乗合タクシー落合～種山線は除く）
⑪大門瀬バス停	×	△	○路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっているが、個人商店の屋根下にベンチが設置されており、最低限の待合環境は確保されている。

○：特に問題はない △：問題はあるものの軽微 ×：問題が大きい

(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

○市内の主要な交通結節点の中には、スムーズに乗り継ぎ可能な便に限られ、乗り継ぎ時に長い待ち時間が発生する交通結節点や、逆に乗り継ぎのために必要な余裕時間が極端に短い便が見られる交通結節点などが存在しています。

▼適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点

交通結節点	交通結節点の現状等
JR 新八代駅	・新幹線駅である新八代駅では、特に新幹線と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、路線バスの中には新幹線の発着時刻にあわせたダイヤ設定になっていない便が見られる。
JR 有佐駅	・鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、鉄道と路線バスの発着時間差が5分未満と短いため円滑な乗り継ぎが困難な便が見られる。
八代市役所前バス停	・郊外を発着する路線バス（平和町線・産島線等）と市街地循環バスなどのバス同士の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている路線が限定される便や、待ち時間が長い便が目立つ。
労災病院前バス停	・郊外を発着する路線バス（種山線）と市街地循環バスなどのバス同士の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている便は一部にとどまっている。
種山バス停	・路線バス（種山線）と乗合タクシーの乗り継ぎ利用に配慮する必要があるが、発着時間差（余裕時間）が極端に短い便が見られる。
大門瀬バス停	・路線バス（大門瀬線）と乗合タクシーの乗り継ぎに配慮する必要があるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている便はほとんどない。

(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

○また、鉄道の駅舎とバス停が離れている、乗り継ぎに関する情報提供・案内誘導が十分ではないなど、円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点も見られます。

▼円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点

交通結節点	交通結節点の現状等
JR 新八代駅	・鉄道（新幹線・在来線）と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、鉄道の改札口付近では路線バスへの乗り継ぎに関する情報がほとんど提供されていない。
JR 有佐駅	・鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、駅舎とバス停が離れており、また、駅舎内では路線バスへの乗り継ぎに関する情報が提供されていない。
肥薩おれんじ鉄道 日奈久温泉駅	・鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、駅舎とバス停がやや離れており、また、駅舎内では路線バスへの乗り継ぎに関する情報が提供されていない。 ・路線バスについてはバス停に上屋がないなど、待合環境に問題があることに加え、車道からの距離が近いため危険性も高い。
八代市役所前バス停	・上下線とも多くの路線バスが発着しており、路線バス同士（市街地循環バス含む）の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、乗り場を案内する情報が提供されていないため混乱を招く懸念がある。
落合バス停	・路線バス（種山線）と乗合タクシーの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、同一箇所に設置されている路線バスのバス停と乗合タクシー停留所で名称が異なっており、混乱を招く懸念がある。

4-4 公共交通不便地域の状況

市域内には、近くに鉄道駅や路線バスのバス停・乗合タクシー停留所がない“公共交通不便地域※”が広範囲にわたって存在しています。

※ここでは、居住者が見られるエリアのうち、鉄道駅の半径1kmから外れ、かつ、バス停・乗合タクシー停留所の半径500mからも外れている地域を「公共交通不便地域」と定義しています。

(1)人口集積が顕著なエリアにも公共交通不便地域が存在

○市街地やその周辺地域など、人口が顕著に集積しているエリアにも公共交通不便地域が存在しており、なかには用途地域指定区域や土地区画整理事業区域などに該当するエリアも含まれています。

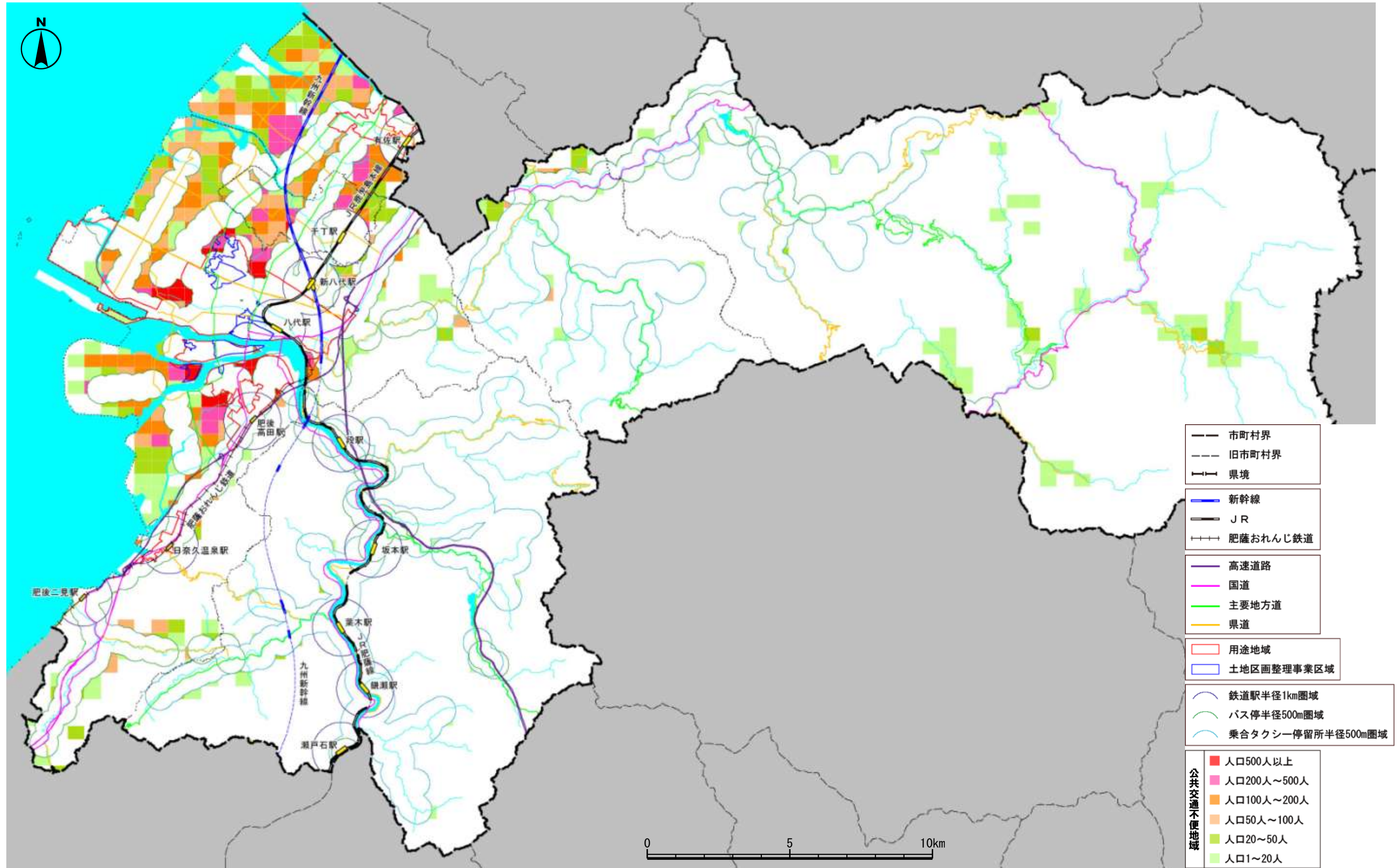
(2)公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

○五家荘地区は、人吉方面から椎原診療所まで路線バス（椎原線）が乗り入れているものの、地区内を移動する公共交通がなく、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広がっています。

(3)その他、比較的人口が多い公共交通不便地域が存在

- 上記以外にも、平野部には比較的人口が多い公共交通不便地域が見られます。
- また、五家荘地区を除く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ますが、一部では比較的人口が多いにも関わらず公共交通不便地域となっている集落が見られます。

■公共交通不便地域位置図

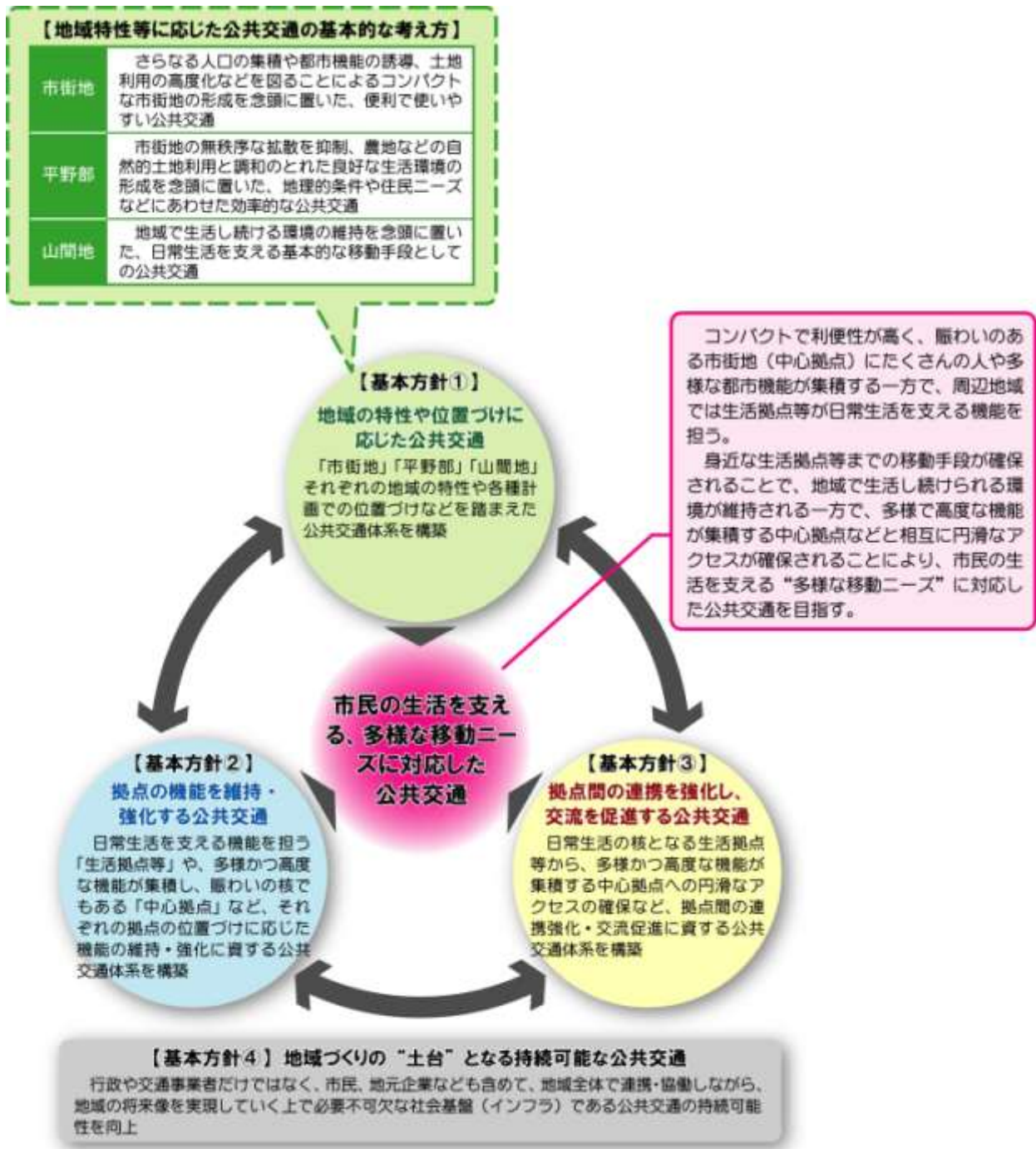


出典：平成 22 年国勢調査

5. 八代市における公共交通のあり方

5-1 八代市における公共交通のあり方(基本方針)

八代市総合計画における地域が目指す将来像や、関連する各種計画における公共交通に求められる役割、地域の特性などを踏まえ、本市における公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。



▲八代市における公共交通のあり方（基本方針）

5-2 計画の目標および評価指標等

(1) 計画の目標および評価指標

本市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通網形成計画の目標、および、計画の達成状況を評価するための数値指標を以下のとおり定めます。

「基本方針①：地域の特性や位置づけに応じた公共交通」に向けた目標

目標1 より多くの市民等への公共交通サービスの提供

市民の生活を支える公共交通体系の構築を目指し、より多くの市民等に対して、地域特性や需要に応じた公共交通サービスの提供を推進します。

➡ 指標①-1：公共交通不便地域の居住人口割合
指標①-2：公共交通の平均利用回数

「基本方針②：拠点の機能を維持・強化する公共交通」に向けた目標

目標2 中心拠点内の回遊行動の促進

中心拠点においては、コンパクトな市街地の形成や人口のさらなる集積、都市機能の誘導を目指し、利便性の高い公共交通サービスを提供することなどにより、拠点内の回遊行動を促進します。

➡ 指標②：市街地循環バスの利用者数

目標3 外出機会の増大

拠点の機能を維持・強化を目指し、拠点に出かけやすい・人が集まりやすい公共交通サービスを提供することなどにより、外出機会の増大を図ります。

➡ 指標③：乗合タクシーの平均利用回数

「基本方針③：拠点間の連携を強化し、交流を促進する公共交通」に向けた目標

目標4 拠点間交流の活発化

拠点間の連携強化を目指し、拠点間を移動しやすい公共交通サービスを提供することなどにより、地域間交流の活発化を図ります。

➡ 指標④：拠点間連携の軸となるバス路線の平均利用回数

「基本方針④：地域づくりの“土台”となる持続可能な公共交通」に向けた目標

目標5 公共交通の持続可能性の向上

地域づくりの“土台”となる持続可能な公共交通体系の構築を目指し、公共交通の運行に係る財政負担額の増加抑制を図るとともに、市民等の公共交通利用に対する意識啓発を推進します。

指標⑤-1：公共交通サービス提供エリアの人口一人当たりの財政負担額
 指標⑤-2：直近の1か月間で公共交通を利用した人の割合（市民アンケート調査）

(2) 評価指標の目標値等

計画の達成状況を評価するための数値指標の定義および現況値・目標値は以下のとおりです。

▼評価指標の定義と現況値・目標値

No.	評価指標	指標の定義	単位	現況値 (平成26年度)	目標値 (平成31年度)
①-1	公共交通不便地域の居住人口割合	○市の総人口に対する、公共交通不便域内に居住する人口の割合	%	19.3	15.0
①-2	公共交通の平均利用回数	○市民一人当たりの公共交通（路線バス・乗合タクシー）の年間平均利用回数	回/人・年	4.7	5.2
②	市街地循環バスの利用者数	○主要な中心市街地内の回遊手段である市街地循環バスの年間利用者数	万人/年	28.4	37.0
③	乗合タクシーの平均利用回数	○特に高齢化率が高い坂本地域、東陽・泉地域の、居住者一人当たりの乗合タクシー年間平均利用回数	回/人・年	3.1	4.1
④	拠点間連携の手段となるバス路線の平均利用回数	○拠点間連携の軸となる主要バス路線※の市民一人当たりの年間平均利用回数	回/人・年	1.6	1.6
⑤-1	公共交通サービス提供エリアの人口一人当たりの財政負担額	○公共交通サービス提供エリアの居住者一人当たりの路線バス・乗合タクシー運行に係る市の年間財政負担額	千円/人・年	1.7	1.7
⑤-2	直近の1か月間で公共交通を利用した人の割合（市民アンケート調査）	○「市民アンケート調査」の中で、直近1か月間で公共交通を「利用した」と回答した人の割合	%	17.9	20.0

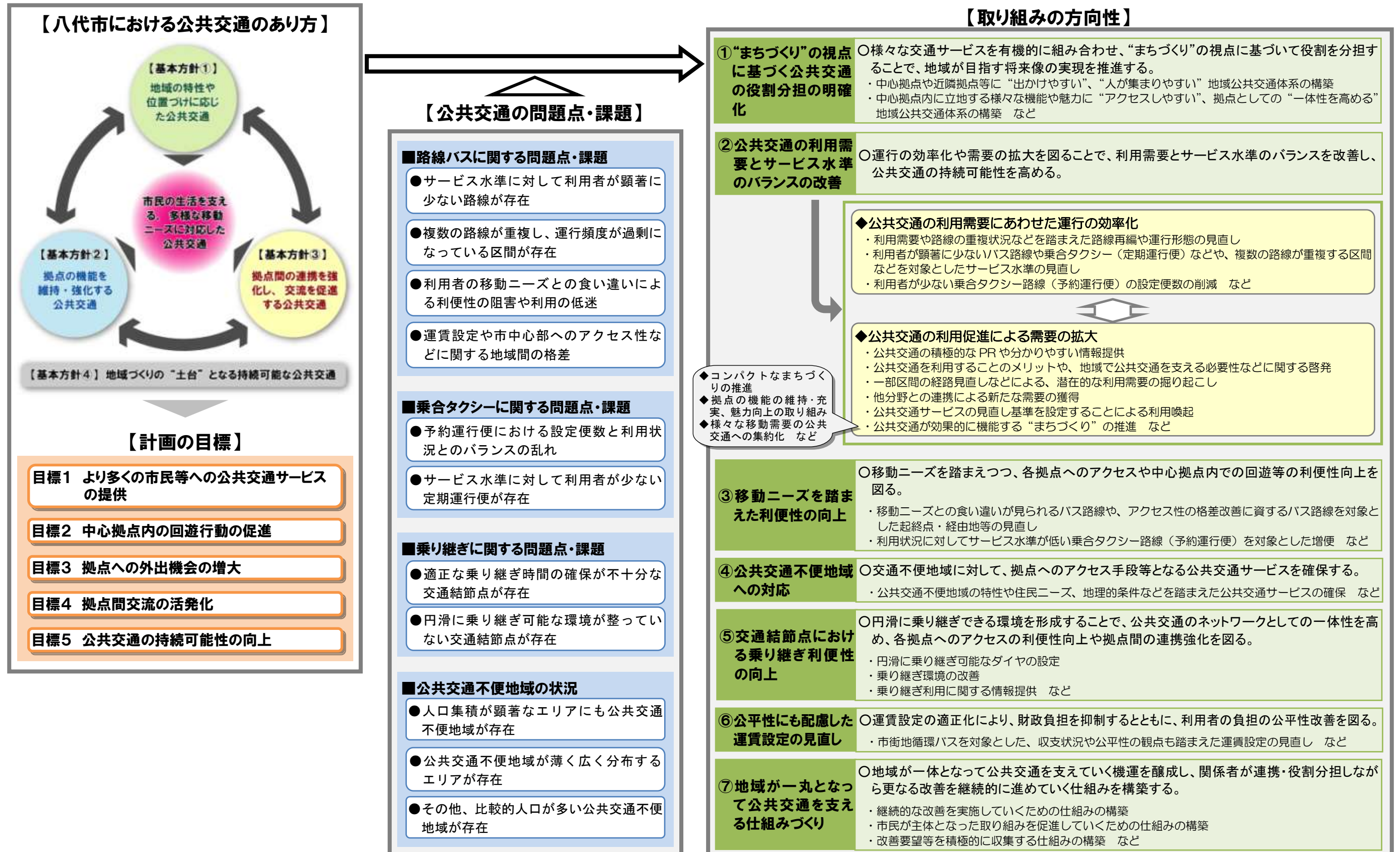
※拠点間連携の軸となる主要なバス路線である田浦線、松橋線（国道経由）、松橋線（県道経由）、種山線、坂本線の5路線を対象とする。

6. 目標達成のための取り組みの方向性と施策展開

6-1 公共交通に関する取り組みの方向性

(1) 取り組みの方向性

本市における公共交通のあり方（基本方針）に基づくとともに、公共交通の問題点なども踏まえて、公共交通に関する取り組みの方向性を以下のとおり定めます。



(2) 関連する分野との連携の考え方

公共交通に関する取り組みだけでは地域が目指す将来像の実現は難しいことから、まちづくり分野や福祉分野などをはじめとした関連分野と密接に連携を図りながら取り組みを進めていくことが不可欠です。

また一方では、他分野における取り組みにより、公共交通の有効活用や利用促進が図られ、持続可能な地域公共交通網の形成につながっていくことが期待されます。

以下では、関連する分野との連携の考え方を示します。

▼関連する分野との連携の考え方

関連する分野	連携の考え方
まちづくり分野	<p>○中心拠点の魅力・活力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心拠点に人が集まりやすく、拠点内を回遊しやすい利便性の高い公共交通サービスを提供することなどにより、中心拠点の活力向上を支える公共交通体系の形成を推進していきます。 これに対して、まちづくり分野においても、コンパクトな市街地の形成や中心拠点への多様な都市機能の集積、にぎわいの創出に向けた取り組みなどにより、公共交通が利用されやすい環境づくりを進め、まちづくりと公共交通が両輪となって地域の将来像実現や持続可能な公共交通網の形成を推進していきます。 <p>○“小さな拠点”の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活の核となる近隣拠点等といった“小さな拠点”に出かけやすい公共交通体系の形成を推進する一方で、まちづくり分野においても、交流の場づくりや生活を支える機能の維持・充実を図ることなどにより、拠点に外出する機会、公共交通を利用する機会の増大を図ります。
福祉分野	<p>○福祉分野における移動手段としての公共交通の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進展や介護保険制度の改正などにもともない、高齢者等の移動手段確保の必要性が増大してきていることから、公共交通を考える上でも配慮が必要となります。 一方で、このような移動需要についてもできるかぎり公共交通に集約していくことで利用促進・有効活用を図り、持続可能な公共交通網の形成を推進していきます。
教育分野	<p>○児童・生徒の通学手段としての公共交通の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 少子化が進むことで、将来的に小中学校が統廃合され、遠距離通学の児童・生徒が増加していく可能性があります。 通学手段としてはスクールバス等も考えられますが、公共交通を積極的に活用することで新たな財政負担の増大を抑制するとともに、移動需要に対するサービスを公共交通に集約することで利用促進・有効活用を図り、持続可能な公共交通網の形成を推進していきます。 <p>○スクールバスの公共交通としての有効活用の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内では、4地区で小中学校の通学のためのスクールバスが運行されています。 現時点では各地区とも児童・生徒の通学のために利用されていますが、今後少子化等の影響により利用する児童・生徒が減少した場合には、一般利用者の“混乗化”などにより公共交通としても有効に活用していくことを検討します。
観光分野	<p>○観光客等に対する公共交通情報の発信など</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民等だけではなく、観光客等に対しても公共交通に関する情報を積極的に発信していくことで、公共交通の利用を促進します。 また、観光と公共交通の連携による新たな取り組みなどについても検討していきます。
環境分野	<p>○公共交通への低公害車の導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用を促進することで、社会全体としての環境負荷の低減を図っていく一方で、公共交通そのものの環境負荷の低減に向けて、低公害車・低燃費車の導入などを検討していきます。

(3)公共交通の役割分担

地域が目指す将来像の実現に向けては、様々な公共交通の役割分担を明確にしながら、それらを有機的に組み合わせることで、効果的・効率的な公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

“まちづくり”の視点を踏まえると、本市の公共交通に求められる役割は大きく以下の3つに区分されることから、それぞれの公共交通の役割を念頭におきつつ、効率的で利便性の高い公共交通サービスを検討していくことが必要になります。

なお、九州新幹線をはじめとする鉄道4路線を有する本市においては、広域的な移動や拠点間連携の強力な軸となる鉄道の有効活用も念頭におきながら、路線バスや乗合タクシーなどとの組み合わせを考えていくことも重要になります。

▼公共交通の役割分担

区分		役割分担	交通モード
①	拠点間連携の軸となる公共交通	○市境を跨いだ広域的な移動や、拠点間の連携・交流、特に近隣拠点等から、多様かつ高度な都市機能が集積する中心拠点への円滑なアクセスを確保することで、市民の生活を支える役割を担う公共交通 ⇒鉄道や路線バスにより比較的利便性の高いサービスを提供	鉄道
			路線バス
②	各拠点へのアクセスを支える公共交通	○身近な近隣拠点等までの移動手段、さらには、地域間連携の軸となる公共交通に接続する移動手段として、地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う公共交通 ⇒路線バスや乗合タクシーにより、需要に応じた効率的なサービスを提供	乗合タクシー
			市街地循環バス(路線バス)
③	中心拠点内の回遊を支える公共交通	○多様かつ高度な都市機能が集積し、賑わいの核でもある中心拠点内の回遊を高めることで、拠点が持つ様々な機能にアクセスしやすい環境を形成し、市民生活の利便性を支える役割を担う公共交通 ⇒市街地循環バスを中心に、利便性の高いサービスを提供	



▲公共交通の役割分担イメージ

なお、現状の市内の公共交通は、それぞれ概ね以下のような役割を担っているものと考えられます。

▼参考：現状の公共交通の役割分担

既存公共交通		役割分担			備考（主な役割）	
		拠点間連携	拠点アクセス	拠点内回遊		
鉄道	九州新幹線	●	○		・熊本・福岡方面や鹿児島方面の市境を跨いだ広域的な移動を担う	
	JR鹿児島本線	●	○		・宇城方面の市境を跨いだ広域的な移動、中心拠点や千丁・鏡拠点の拠点間連携を担う	
	JR肥薩線	●	○		・球磨・人吉方面の市境を跨いだ広域的な移動、中心拠点と坂本拠点の拠点間連携を担う	
	肥薩おれんじ鉄道	●	○		・芦北・水俣方面の市境を跨いだ広域的な移動、中心拠点と日奈久観光拠点の拠点間連携を担う	
路線バス	田浦線	●	●		・芦北・水俣方面の市境を跨いだ広域的な移動、中心拠点と日奈久観光拠点の拠点間連携を担うとともに、各拠点へのアクセスを担う	
	松橋線（国道経由）	●	●		・宇城方面の市境を跨いだ広域的な移動、中心拠点や千丁・鏡拠点の拠点間連携を担うとともに、各拠点へのアクセスを担う	
	松橋線（県道経由）	●	●		・宇城方面の市境を跨いだ広域的な移動、中心拠点や千丁・鏡拠点の拠点間連携を担うとともに、各拠点へのアクセスを担う	
	種山線	●	●		・中心拠点や千丁・鏡・東陽・泉拠点の拠点間連携を担うとともに、各拠点へのアクセスを担う	
	君ヶ淵線	○	●		・沿線地域から中心拠点や日奈久観光拠点へのアクセスを担う	
	大門瀬線	○	●		・沿線地域から中心拠点や日奈久観光拠点へのアクセスを担う	
	東町線		●		・沿線地域から中心拠点へのアクセスを担う	
	産島線		●		・沿線地域から中心拠点へのアクセスを担う	
	平和町線		●		・沿線地域から中心拠点へのアクセスを担う	
	宮原線		●		・沿線地域から中心拠点や鏡拠点へのアクセスを担う	
	坂本線	●	●		・中心拠点と坂本拠点の拠点間連携を担うとともに、各拠点へのアクセスを担う	
	新八代駅線			●	・新八代駅と市中心部を結ぶ	
	市街地循環バス	まちバス			●	・中心拠点内の様々な機能へのアクセスや、拠点内の回遊を担う
		みなバス			●	
		ゆめバス			●	
	椎原線	●			・人吉方面の市境を跨いだ広域的な移動を担う	
	甲佐・氷川ダム線	●			・美里・甲佐方面の市境を跨いだ広域的な移動を担う	
八代駅線			●	・八代駅と市中心部を結ぶ		
すーぱーばんぺいゆ	●		○	・空港までの広域的な移動を担う		
乗合タクシー		●		・身近な近隣拠点等までのアクセスを担う		

役割分担：●…主な役割、○…その他の役割

■鉄道と路線バスの役割分担・連携の考え方

①鉄道と路線バスの役割分担について

- 本市では、鉄道と路線バスが並行する区間が見られ（p.27 参照）、市境を跨いだ広域的な移動などについては一部役割が重複する状況となっています。
- しかし、鉄道と路線バスの位置関係や、駅間の距離とバス停間の距離の違いなどから、それぞれの並行区間では以下のような役割分担により異なる移動需要に対応しているものと考えられます。

▼鉄道と路線バスが並行する区間における役割分担

No.	鉄道	路線バス	役割分担	
①	JR 鹿児島本線	松橋線(国道経由・県道経由)	共通	○宇城方面の広域的な移動を担う役割 ○中心拠点と鏡拠点の拠点間連携を担う役割 ○それぞれの沿線を中心とした異なるエリアの移動需要を担う役割
			鉄道	○現状では路線バスが運行していない千丁拠点に対して、拠点間連携を担う役割
			路線バス	○周辺エリアから中心拠点・鏡拠点などへのアクセスを担う役割
②	JR 肥薩線	坂本線	共通	○中心拠点と坂本拠点の拠点間連携を担う役割
			鉄道	○球磨・人吉方面の広域的な移動を担う役割
			路線バス	○鉄道の利用が困難な球磨川左岸から中心拠点や坂本拠点へのアクセスを担う役割 ※路線バスは鉄道とは球磨川を挟んだ対岸（左岸）を主に運行しており、左岸には比較的大きな集落も見られるが、橋梁が少ないため鉄道の利用は困難
③	肥薩おれんじ鉄道	田浦線等	共通	○芦北・水俣方面の広域的な移動を担う役割 ○中心拠点と日奈久観光拠点の拠点間連携を担う役割
			鉄道	○主として八代市・芦北町内から八代市内への通学目的の移動を担う役割 ※並行する区間の鉄道の利用者は通学目的で、八代市内・芦北町内から八代市内の学校を結ぶ移動が中心（既往調査結果より）
			路線バス	○主として八代市内の通院・買い物目的の移動を担う役割 ※並行する区間の路線バスの利用状況は病院・商業施設等を起終点とした八代市内で収束する移動が中心 また、路線バス利用者の多くは鉄道駅から離れた場所に出発地・目的地があることも明らかになっており、鉄道では対応が困難な移動に路線バスが対応（既往調査結果より）

*「八代・水俣線等路線バス再編検討調査業務委託報告書」（平成 25 年 3 月 八代・水俣線等路線バス再編協議会）

②鉄道と路線バス等の連携について

- 以上のように、鉄道と路線バスが並行する区間にあっても、両者はそれぞれ異なる役割を担っていることから、今後もそれぞれの役割分担に留意しながら公共交通ネットワークを考えていく必要があります。しかし一方で、鉄道は地域を支える極めて重要な公共交通機関であることから、今後も積極的に有効活用することで維持していくことが重要です。
- 鉄道は路線バスに比べて数多くの市町村が関係することに加え、鉄道路線間の接続や相互乗り入れなどといった様々な制約条件があることから、まずは現在の鉄道の運行状況を基本としつつ、路線バスとの乗り継ぎ環境の改善や、路線バスとの一体的な利用促進策の推進など、鉄道と路線バス等との連携による有効活用を主体とした施策展開を進めます。

6-2 目標達成に向けた施策展開

それぞれの公共交通が担う役割も踏まえ、取り組みの方向性に従って以下のような施策を展開していきます。なお、それぞれの施策の詳細については次ページ以降に示します。

【取り組みの方向性】

① “まちづくり”の視点に基づく公共交通の役割分担の明確化

※施策全般に関連

② 公共交通の利用需要とサービス水準のバランスの改善

③ 移動ニーズを踏まえた利便性の向上

④ 公共交通不便地域への対応

⑤ 交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上

⑥ 公平性にも配慮した運賃設定の見直し

⑦ 地域が一丸となって公共交通を支える仕組みづくり

【目標達成に向けた施策展開(概要)】

■路線バスに関する施策展開

①利用が低迷するバス路線の改善

利用が著しく低迷するバス路線を対象に、運行形態の変更も含めた路線再編や、サービス水準の見直し、ルートの見直しによる新たな需要の掘り起しなどによる改善を行う。

②路線バスが重複する区間の運行効率化

複数のバス路線が重複し、過剰な頻度でバスが運行されている区間を対象に、ルートの見直しなどによる運行の効率化を行う。

③利便性の向上に向けた起終点・経路の見直し

移動ニーズや市中心部までのアクセス性の地域間格差などに着目し、利便性向上に向けた起終点やルートの見直しを行う。

④市街地循環バスの運賃設定の適正化

他の路線バス等に比べて割安に設定されている市街地循環バスの運賃見直しを行う。

■乗合タクシーに関する施策展開

①利用状況に関する“目安”に基づいたサービス水準等の見直し

利用状況からサービス水準などを見直しを検討する“目安”を設定し、目安に該当する路線を対象として運行形態や運行頻度などのサービス水準の見直しを検討する。

■交通結節点に関する施策展開

①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤの調整など

乗り継ぎ利用の促進や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、交通結節点のダイヤ調整や乗り継ぎ時刻表などの作成を行う。

②交通結節点における乗り継ぎ環境の改善

乗り継ぎ利用の促進や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、交通結節点における分かりやすい案内標示や情報提供、円滑に乗り継ぎができる環境の整備などを行う。

■地域が一丸となって公共交通を支える仕組みに関する施策展開

①公共交通の継続的な改善を実施していくための仕組みづくり

公共交通を取り巻く状況や利用状況の変化、改善要望などを踏まえて、継続的に改善を実施していくための仕組みづくりを行う。

③地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくり

地域の状況や住民のニーズなどに基づいて、地域自らが主体となって移動手段を確保や公共交通利用環境の改善などを実施する取り組みを促進していくための仕組みづくりを行う。

■公共交通不便地域に関する施策展開

①特に人口集積が顕著な公共交通不便地域への優先的な対応

特に顕著な人口集積が見られる平野部の公共交通不便地域を対象に、地域の特性やニーズ、道路状況なども考慮しつつ、不便地域の解消に向けた対応を優先的に推進する。

②五家荘地区を対象とした新たな公共交通サービスの導入

公共交通不便地域が面的に広がる五家荘エリアを対象に、日常生活を支える新たな公共交通サービスを導入する。

③その他の交通不便地域への対応の検討

その他の公共交通不便地域について、地域からの要望なども踏まえつつ、順次対応を検討する。

■公共交通の有効活用に関する施策展開

①積極的な広報・分かりやすい情報提供や利用の“きっかけ”づくりの実施

多様な媒体等を活用して公共交通の利用を呼び掛ける広報や、分かりやすい公共交通マップ等の作成・配布などの情報提供、公共交通を利用した観光ルートの提案などを積極的・継続的に実施するとともに、公共交通を利用する“きっかけ”づくりを行う。

②公共交通に対する“愛着”や地域で公共交通を守っていく意識の醸成

イベント・キャンペーンや、利用者同士の交流促進などを通じて、公共交通に対する“愛着”や地域として公共交通を守っていく意識を醸成する。

③モビリティ・マネジメントの実施

住民（居住者）や企業（通勤者）、学校（通学者）などを対象として、過度に自動車に依存するのではなく、その時々に応じて移動手段を使い分ける「かしこいクルマの使い方」を考えてもらい、公共交通の利用を促進する「モビリティ・マネジメント^{*}」を実施する。

^{*}一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（「モビリティ・マネジメントの手引き」土木学会）

④商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進

中心市街地などの商店街や、市内の観光施設などと連携し、公共交通の利用促進につながる多様な取り組みを実施する。

②公共交通に対する改善要望等を積極的に収集し、活用する仕組みづくり

住民や利用者などからの改善要望などを積極的に収集し、公共交通の改善につなげていく仕組みづくりを行う。

(1)路線バスに関する施策展開

①利用が低迷するバス路線の改善

市内を運行する路線バスの中には、サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が見られ、公共交通の運行に対する財政負担増大の一因にもなっています。

持続可能な公共交通を実現していくためには、利用が低迷する路線の改善を図っていくことが重要になるため、以下に示す基準に従って対象路線を抽出し、地域のニーズや利用者の意見、バス事業者の意見などを踏まえ、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを進めていきます。

【利用が低迷する路線の基準】

「一便当たり利用者数が2.0人未満」、または、「平均乗車密度※が1.0未満」の路線

※平均乗車密度：各路線の運行1km当たりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数です。1.0未満の場合は、全体を平均して見たときに路線の中に全く利用者がいない区間が含まれていることとなります。

◆対象路線

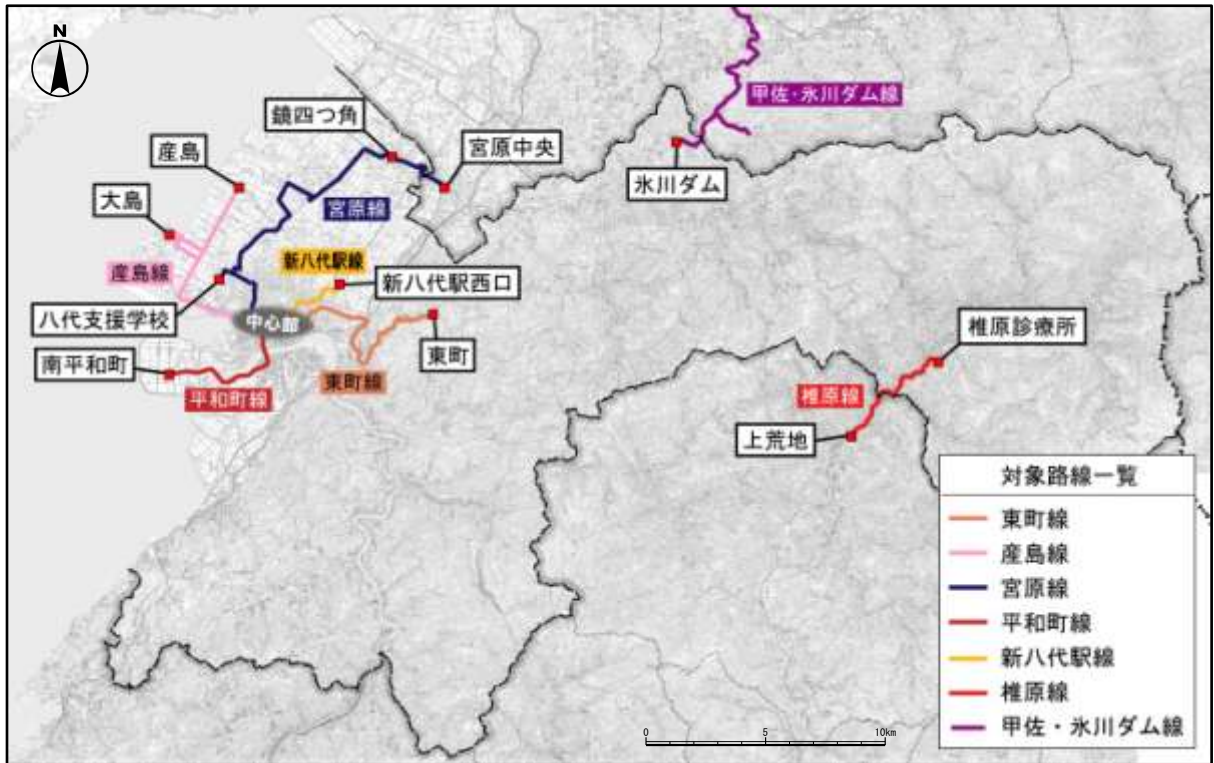
- 上記の基準に基づき、利用者が顕著に少ない以下の7路線を対象として、改善を推進します。
- また、路線バスの利用状況は人口分布や施設立地の状況などに応じて変化していくものと考えられることから、毎年度の利用状況を継続的に確認し、基準を下回った路線については随時、対象路線として追加し、改善を検討します。

▼対象路線一覧

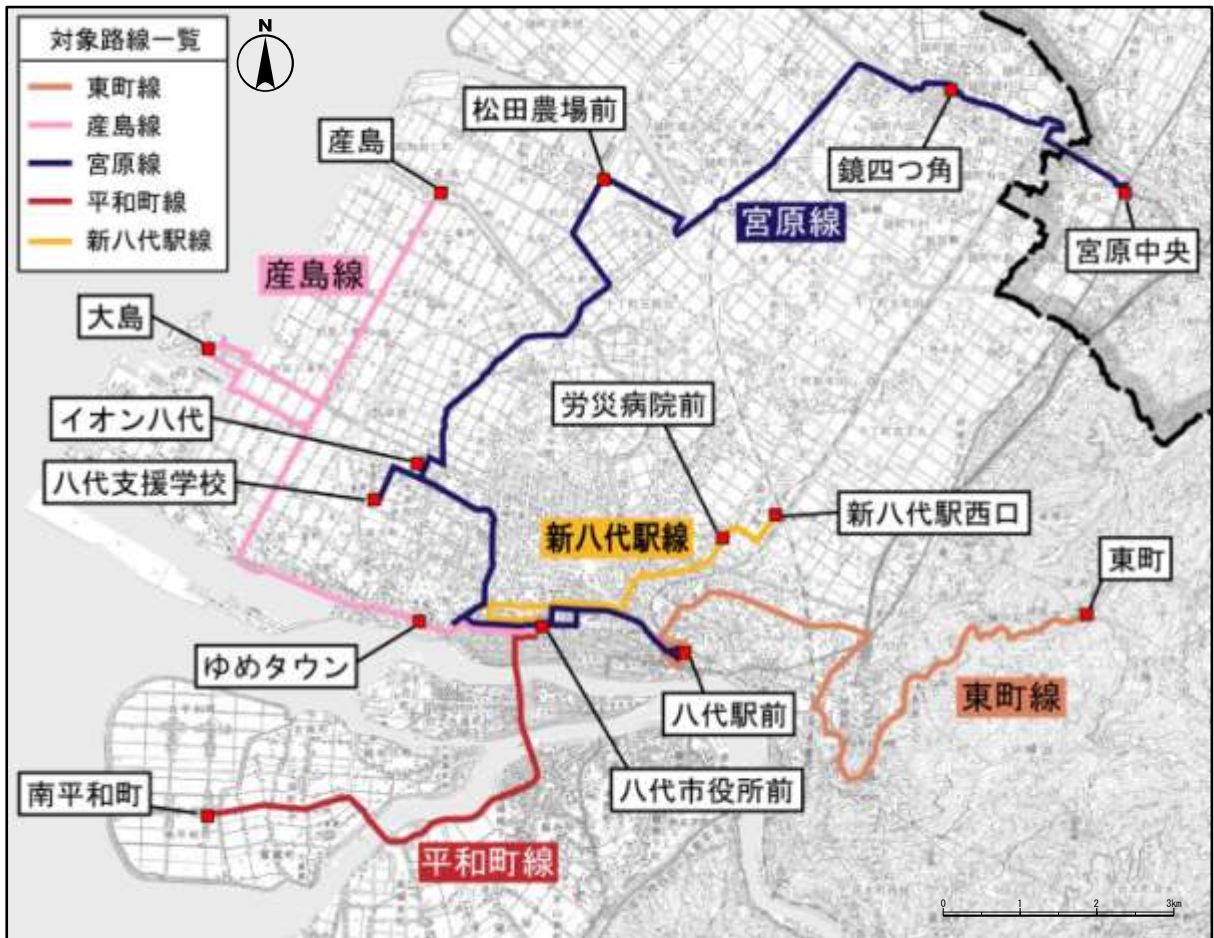
路線名	運行頻度 (平日)	一便当たり 利用者数 (人/便)	平均乗車密度	備考
東町線	4往復/日	1.3	0.3	
産島線	7往復/日	1.4	0.5	
宮原線	7往復/日	3.4	0.9	
平和町線	6往復/日	2.2	0.7	
新八代駅線	7往復/日	1.6	0.6	
椎原線	3往復/日	0.3	0.08	
甲佐・氷川ダム線	5.5往復/日	1.4	0.8	路線の大半は市域外

※集計期間：平成25年10月～平成26年9月

出典：八代市資料



▲対象路線位置図（全体）



▲対象路線位置図（中心部周辺拡大）

◆改善に向けた対応の考え方

○対象とする7路線について、それぞれの路線の運行頻度や周辺の状況、区間別の利用特性などを踏まえ、以下のような考え方に従って、必要に応じて複数の対応策を組み合わせることで改善を進めていきます。

【路線の状況等】

○路線周辺に公共交通不便地域などが存在し、新たな需要を獲得できる可能性がある

○路線が経由する交通結節点等などにおいて、利用環境などの改善の余地が大きい

○需要に対してサービス水準が過剰になっている(サービス水準を引き下げれば路線バスとして維持できる可能性がある)

○利用者が著しく少なく、サービス水準を見直しても路線バスとしての運行を維持していくことは難しい。

○同じ路線の中でも、区間によって利用状況が著しく異なり、連続した路線として改善を考えていくことが難しい。

【対応の考え方】

■新たな需要の獲得

経路を一部変更し、公共交通不便地域への乗り入れなどを行うことによる新たな需要獲得を考える。

■利用環境等の改善

交通結節点等における利用環境の改善(情報提供の工夫や、ダイヤの調整等)を行うことなどによる利用促進を考える。

■サービス水準の見直し

当面は路線バスとしての運行を維持していくことを前提に、サービス水準の見直し(減便等)を考える。

■運行形態の見直し

乗合タクシーなど、利用需要に応じた運行形態の見直しを考える。なお、需要が著しく小さい場合は、予約があったときのみ運行を行う「デマンド運行」への移行も含めて検討する。

■路線の再編

利用状況に応じて路線を分割して再編し、それぞれの区間ごとに最適な改善策を検討する。その際、一部の区間を他路線と統合することや、一部の区間のみ運行形態を見直すことなども考える。

◆バス路線改善の概要

- 各路線の現状などを踏まえて、以下のような方向性を念頭に、詳細な利用状況や利用者・地域のニーズなどにも配慮しながら改善を進めていきます。

▼バス路線改善の方向性

対象路線	路線の現状等	対応の考え方					
		新たな需要の獲得	利用環境等の改善	サービス水準の見直し	運行形態の見直し	路線の再編	
東町線	○現状の運行頻度は4往復/日(平日)であり、これ以上のサービス水準の引き下げ(減便等)は現実的ではない。 ○周辺には、人口が比較的高い密度で集積する公共交通不便地域が見られるとともに、路線の終点よりも先には公共交通の利用が困難な山間集落も分布している。	●			●		
産島線	○現状の運行頻度は7往復/日(平日)と比較的高く、需要に対してサービス水準が過剰になっているものと考えられる。 ○利用者が八代市役所前～八代港区間に偏っており、産島～八代港区間の利用者が非常に少ない。 ○八代市役所前～八代港区間の周辺には人口が比較的高い密度で集積する公共交通不便地域が見られる。	産島～八代港			●	●	●
		八代港～八代市役所前	●		●		●
宮原線	○現状の運行頻度は7往復/日(平日)と比較的高く、需要に対してサービス水準が過剰になっているものと考えられる。 ○イオン八代を境に利用特性が大きく異なっており、宮原中央～イオン八代区間は特定の便を除けば利用者は著しく少ない。 ○宮原中央～イオン八代区間の周辺には人口が比較的高い密度で集積する公共交通不便地域が見られる。	宮原中央～イオン八代	●		●	●	●
		イオン八代～八代駅前			●		●
平和町線	○現状の運行頻度は6往復/日(平日)となっており、需要に対してサービス水準が過剰になっているものと考えられる。 ○周辺には人口が比較的高い密度で集積する公共交通不便地域が見られる。	●		●			
新八代駅線	○現状の運行頻度は7往復/日(平日)となっている。 ○新幹線停車駅であるJR新八代駅と市中心部を結ぶ役割を担っている。 ○新幹線との乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整や、新幹線改札口付近での路線バス情報の提供など、利用環境改善の余地が大きい。			●			
椎原線	○平均乗車密度、平均利用者数とも極めて低く、路線バスとして維持していくことは困難である。 ○五家荘地区唯一の公共交通機関となっているが、現状では地区の一部のエリアのみしかカバーできていないため、地区内には公共交通不便地域が広く分布している。	●			●	●	
甲佐・氷川ダム線	○運行頻度が5.5往復/日(平日)で、種山線(八農分校線)に比べて利便性が高い。 ○当該路線は、美里町内の中学生の通学手段などとして活用されており、サービス水準の見直しやダイヤの変更などは難しい。 ○乗合タクシーなどとの乗り継ぎ利用を想定したダイヤ設定になっていないなど、利用環境改善の余地が大きい。			●			

②路線バスが重複する区間の運行効率化

市内の路線バスの一部では、比較的便数が多いバス路線が同一のルートを運行しておりサービス水準が過剰になっている区間が見られます。

持続可能な公共交通を実現していくためには、限られた財源等の中でできる限り効率的にサービスを提供することが重要になることから、重複区間における運行の効率化を推進します。

◆対象区間

○松橋線（県道経由）と種山線が重複する鏡四つ角～古閑出区間、および、田浦線・君ヶ淵線・大門瀬線の3路線が重複する敷川内～君ヶ淵駐車場区間の2区間を対象とします。

▼対象区間一覧

区間	路線			運行頻度 (往復：平日)	
	路線	起点	終点		
鏡四つ角～ 古閑出	松橋線（県道経由）	松橋産交	八代市役所前	10	計 21
	種山線※1	労災病院前	種山	11	
敷川内～君ヶ 淵駐車場	田浦線	八代市役所前	道の駅 たのうら	8	計 24
	君ヶ淵線※2	八代駅前	君ヶ淵駐車場	20	
	大門瀬線	八代市役所前	大門瀬	6	

※1：八代市役所前を起点とする系統、八農分校前を終点とする系統も含む

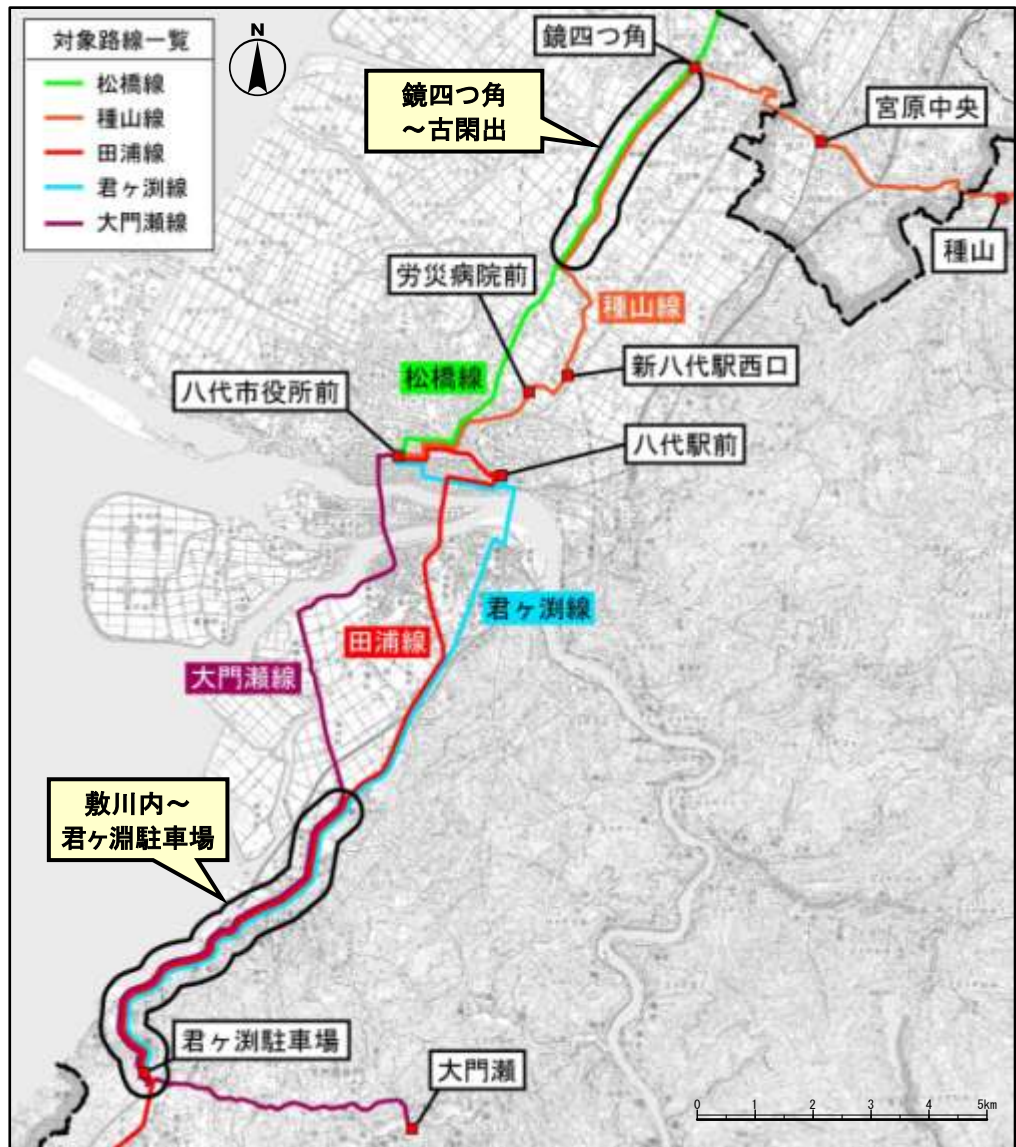
※2：八代市役所前を起点とする系統も含む

◆運行効率化の概要

●それぞれの区間の現状などを踏まえて、以下のような方向性を念頭に、詳細な利用状況や利用者・地域のニーズなどにも配慮しながら効率化を進めていきます。

▼運行効率化の方向性

対象区間	区間の現状等	効率化の方向性
鏡四つ角～ 古閑出	○重複する区間で乗降する利用者の大部分は、市中心部（大村橋～八代市役所前）などを目的地としている。 また、種山線の重複区間での乗降者は多くない。 ○重複区間周辺の状況を見ると、人口が比較的高い密度で集積する公共交通不便地域が見られる。また、JR千丁駅は近隣拠点の核として位置づけられているものの、現状では路線バスの乗り入れがなく、地域間の連携強化の視点からの対応も期待される。	●公共交通不便地域への対応やJR千丁駅への乗り入れなどを念頭に、経路変更などを検討します。
敷川内～ 君ヶ淵駐車場	○君ヶ淵線の敷川内～君ヶ淵駐車場区間については、田浦線と完全に重複しており、また、利用者も非常に少ない状況となっている。 ○なお、大門瀬線についても重複区間の利用者はそれほど多くないものの、起点から終点まで一定程度の利用が見られる。	●利用状況などに応じて重複路線の起終点の変更などを検討します。



▲対象区間位置図

③利便性向上に向けた起終点・経路の見直し

市内のバス路線の中には、利用者の移動ニーズとの食い違いや、市中心部までのアクセシビリティの地域間格差などが見られ、公共交通の利用促進を阻害する一因になっているものと考えられます。

このため、利便性向上に向けた路線の起終点の変更や、経路の見直しを推進します。

●以下に示す方向性を念頭に、市街地循環バス（3路線）、種山線、君ヶ淵線を対象とした起終点の見直し、市街地循環バス「まちバス」を対象とした経路の見直しを進めていきます。

▼起終点・経路見直しの方向性

	対象路線	路線の現状等	見直しの方向性
起終点の見直し	市街地循環バス	○市街地循環バスは、八代市役所前、または、ゆめタウン八代が起終点となっている。 ○起終点を跨いで利用する場合は乗り継ぎが必要となり、運賃についても再度支払う必要がある。	●将来的な常時循環型などへの移行も念頭に、利便性向上策を検討します。 ●利用者のニーズなどを踏まえた起終点の見直しを検討します。
	種山線	○市域のほとんどのエリアは、乗合タクシーと路線バスを乗り継ぐことで市中心部（市役所周辺）までアクセスすることが可能になっているが、落合地区の乗合タクシー利用者については便によっては労災病院前で再度乗り継ぎが必要となり、アクセシビリティに格差が生じている。	
	君ヶ淵線	○現状で一部の便が八代市役所前まで乗り入れており、八代駅前～八代市役所前区間で相当程度の利用が見られる。 ○なお、八代駅前～八代市役所前区間は、君ヶ淵線のみが走行する区間があり、市街地の中では比較的公共交通の利便性が低い状況となっている。	
経路の見直し	まちバス	○市街地循環バス3路線の中で「まちバス」の利用低迷が顕著になっている。 ○「まちバス」だけが八代駅を経由していないことが利用低迷の一因になっている可能性がある。 ○「まちバス」の沿線には高等学校なども立地しており、八代駅を経由することで、通学手段としての活用も期待される。	●利用者のニーズなどを踏まえた経路の見直しを検討します。

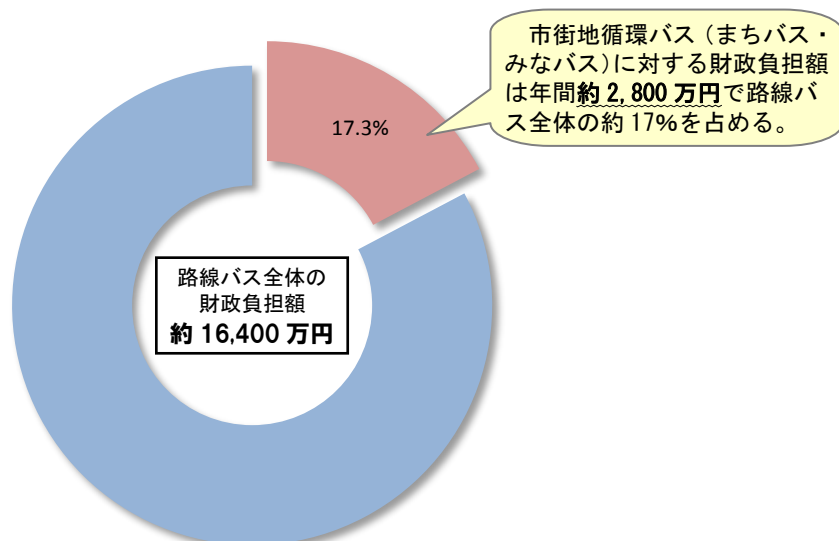
④市街地循環バスの運賃設定の適正化

- 本市の中心拠点内の回遊手段となる市街地循環バスは、平成 22 年の導入以降利用者が順調に増加してきており、中心市街地活性化などの“まちづくり”の視点から見ても重要な路線となっていることから、起終点や経路の見直しなどにより、さらなる利便性の向上が期待されます。
- ただし、現状でも運行に要する費用を運賃収入のみで賄うことができず、多大な財政負担が必要になっていることから、利便性向上を推進していく上では収支状況の改善についてもあわせて考える必要があります。
- なお、市内を運行する公共交通の運賃を見ると、大部分の路線バスは“対距離制運賃”、乗合タクシーは“エリア制運賃”となっており、初乗り運賃はいずれも 150 円となっていますが、市街地循環バスは 100 円均一の割安な運賃設定となっています。
- また、路線バスの運賃（対距離制）については、平成 26 年 4 月の消費税増税にともない運賃の改定（初乗り運賃も 130 円から 150 円に値上げ）が行われていますが、市街地循環バスの運賃は据え置きとなっており、運賃設定の格差が広がっています。

- 利便性向上策の検討・実施にあわせて、“均一運賃制”は維持しながらも路線バスや乗合タクシーの初乗り運賃程度の水準まで値上げを行うことで、収支状況の改善や公平性の向上を図っていくことを検討します。

▼市内の公共交通運賃の概要

	路線バス		市街地 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



▲市街地循環バスに対する市の財政負担額

※集計期間：平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月

出典：八代市資料

(2)乗合タクシーに関する施策展開

①利用状況に関する“目安”に基づいたサービス水準等の見直し

- 市内で運行している乗合タクシーには、予約の有無に関わらず時刻表に従って運行する「定期運行便」と、予約があったときのみ運行する「予約運行便」の2種類があります。
- 定期運行便でも利用者が全くいない便が目立つ路線がある一方で、予約運行便でも予約が多くほとんどの便が時刻表通りに運行されている路線も見られます。また、予約運行便の中には予約が少なくほとんど運行されていない路線も見られ、利用状況とサービス水準のバランスを改善していくことが必要になっています。
- 乗合タクシーは、もともと人口が少ないエリアにおける移動手段確保を主眼としたものであるため、利用者のわずかな変化が路線の利用状況に大きく影響する可能性があります。このため、利用状況を継続的に把握し、状況の変化に応じてきめ細かくサービス水準等を見直すことで需要とサービス水準のバランスを改善していくことが必要であると考えられます。

- 各路線の利用状況を評価する“目安”を設定し、目安に該当する路線を対象として継続的に運行形態や運行頻度などの見直しを検討していきます。
- 以下に示す“目安”、および、見直しの考え方に従い、目安に合致する路線については、後述する“公共交通の持続的な改善を実施していくための仕組み”を活用し、地域のニーズや利用者の意向などにも配慮をしながら具体的な見直し内容を検討します。

▼見直し検討の“目安”と見直しの考え方

区分	見直し検討の“目安”	見直しの考え方
定期運行便	高 ↑ 空便率 ↓ 低	30% ▶ ×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、減便や一部の便の予約運行化などのサービス水準引き下げを検討
		10% ▶ △当面、現状を維持
		○便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、増便などのサービス水準向上を検討
予約運行便	高 ↑ 稼働率 ↓ 低	80% ▶ ○便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、定期運行化や運行曜日の追加、増便などを検討
		50% ▶ △当面、現状を維持
		×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、運行曜日の絞り込みや減便などを検討

空便率：運行便数に対する、利用者が全くいない便の割合（定期運行便）

稼働率：設定されている便数に対する、予約があって実際に運行された便数の割合（予約運行便）

○：サービス水準の引き上げを検討 △：現状を維持 ×：サービス水準の引き下げを検討

(3)交通結節点に関する施策展開

①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤの調整など

- 公共交通のネットワークとしての一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化を図っていくためには、交通結節点での乗り継ぎに配慮したダイヤ調整を行うことで、円滑に乗り継ぎできる環境を形成していくことが重要です。
- 特に、鉄道と路線バス等の乗り継ぎポイントとなる鉄道駅については、鉄道を有効に活用していくためにも、円滑に乗り継ぎ可能なダイヤ調整を考えていく必要があります。
- ただし、特定箇所での乗り継ぎだけを考慮してダイヤを設定することや、多くの路線等が乗り入れている交通結節点で全ての便でダイヤ調整を行うことは困難です。

- 適切な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点を対象に、乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整を行います。
- なお、ダイヤ調整が困難な交通結節点については、スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成等など）を行うことで利用者の利便性向上を図ります。

▼交通結節点におけるダイヤの調整等

交通結節点	交通結節点の現状等	ダイヤの調整等
JR 新八代駅	○新幹線の発着にあわせたダイヤ設定になっていない便が目立つ。	●比較的柔軟なダイヤ設定が可能な新八代駅線を対象に、新幹線発着時刻にあわせてダイヤの調整を行います。
JR 有佐駅	○鉄道と路線バスとの乗り継ぎで、待ち時間が5分未満と短い便が目立つ。	●路線バスのダイヤを微調整することで、可能な限り余裕時間を確保します。
八代市役所前バス停	○郊外から来る路線バスから市街地循環バスへの乗り継ぎについては、乗り継ぎ可能な路線が限定される便や待ち時間が長い便が目立つ。 ○非常に多くのバス路線が乗り入れており、全ての便で乗り継ぎに配慮したダイヤ調整を行うことは非現実的である。	●スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成等）を行います。 ●また、特に乗り継ぎ利用のニーズが高い便を把握し、可能な範囲でダイヤの調整を行います。
労災病院前バス停	○円滑な乗り継ぎが可能な便が一部にとどまっている。	●スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成等）を行います。 ●比較的柔軟なダイヤ設定が可能な新八代駅線を対象に、可能な範囲でダイヤ調整を行います。
種山バス停	○路線バス（種山線）と乗合タクシーの乗り継ぎに関して、余裕時間が極端に短い便が見られる。	●乗合タクシーのダイヤを調整することで適正な余裕時間を確保します。
大門瀬バス停	○路線バス（大門瀬線）から乗合タクシーにスムーズに乗り継ぎ可能な便がほとんどない。	●乗り継ぎニーズが高い便を把握し、乗合タクシーまたは路線バスのダイヤの調整を行います。

※労災病院前バス停については、種山線の起終点見直しを行う場合にはダイヤ見直しの必要性は高くない。



▲乗り継ぎ時刻表イメージ（石川県白山市）

②交通結節点における乗り継ぎ環境の改善

- 公共交通のネットワークとしての一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化を図っていくためには、交通結節点の乗り継ぎ環境を改善し、安全・快適に乗り継ぎできる環境を形成していくことが重要です。
- 特に、鉄道と路線バス等の乗り継ぎポイントとなる鉄道駅については、鉄道を有効に活用していくためにも、円滑な乗り継ぎ環境の形成を考えていく必要があります。

- 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点を対象に、乗り継ぎ環境の改善を行います。
- また、交通結節点周辺の公共・公益施設などを待合スペースとして活用することなどを検討し、快適な待合環境の提供や利用者の交流活発化などを推進します。

▼交通結節点における乗り継ぎ環境の改善

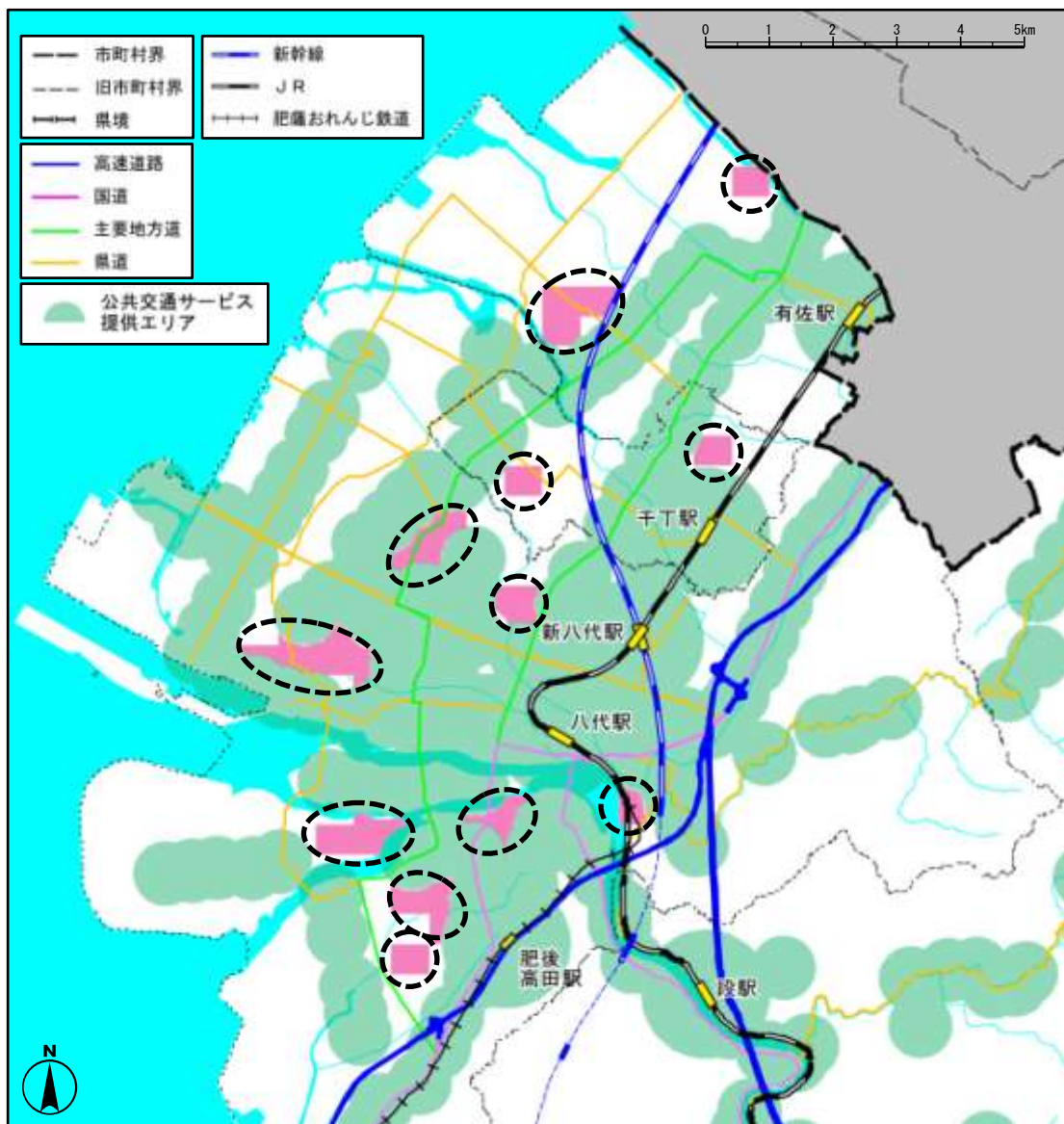
交通結節点	交通結節点の現状等	乗り継ぎ環境の改善
JR 新八代駅	○鉄道（新幹線・在来線）改札口付近で路線バスに関する情報がほとんど提供されていない。	●鉄道改札口付近にバス路線図や時刻表を設置するなど、情報提供の工夫を行います。
JR 有佐駅	○JR 駅とバス停が離れており、駅舎内では路線バスに関する情報が提供されていない。	●鉄道と路線バスの乗り継ぎ円滑化に向けて、駅前広場内へのバス停の移設などを検討します。
肥薩おれんじ鉄道 日奈久温泉駅	○肥薩おれんじ鉄道駅とバス停がやや離れており、駅舎内では路線バスに関する情報が提供されていない。 ○バス停の待合環境に問題があり、危険性も高い。	●鉄道と路線バスの乗り継ぎ円滑化に向けて、駅前広場内へのバス停の移設などを検討します。
八代市役所前 バス停	○上下線とも多くのバス路線が発着しているが、乗り場を案内する情報がないため混乱を招く懸念がある。	●上下線のバス停に行先別の乗り場に関する案内版を設置するなど、情報提供の工夫を行います。
落合バス停	○路線バスのバス停名称と、乗合タクシーの停留所名称が異なっており、混乱を招く懸念がある。	●バス停・停留所の名称の統一を行います。

(4)公共交通不便地域に関する施策展開

①特に人口集積が顕著な公共交通不便地域への優先的な対応

○市域内には、市街地やその周辺地域を中心に、人口が比較的高い密度で集積してい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“公共交通不便地域”が見られます。

- 公共交通不便地域のうち、人口密度が1,000人/km²を上回るエリア：12地区を対象として、優先的に対応を検討していきます。
- なお、検討に際しては、地域懇談会などの開催を通じて詳細なニーズ等を把握するとともに、必要に応じて期間限定で利用状況等を検証するための実証運行なども行いながら、地域の“まちづくり”上の位置づけや道路状況等の特性も踏まえた効果的・効率的な対応策を検討します。



▲優先的に対応を検討する公共交通不便地域

◆地域特性等を踏まえた対応の考え方

- 「八代市における公共交通のあり方（基本方針）」で示したとおり、“市街地”と“平野部”では公共交通の基本的な考え方がやや異なります。
- このため、公共交通不便地域への対応にあたっては、地域特性等を踏まえ、以下のような考え方を基本として対応を検討していきます。

▼地域特性等を踏まえた交通不便地域への対応の考え方

区分	公共交通の基本的な考え方	対応の考え方
市街地	○さらなる人口の集積や都市機能の誘導、土地利用の高度化などを図ることによるコンパクトな市街地の形成を念頭に置いた、便利で使いやすい公共交通	●定時定路線※での運行を基本として、既存路線バスの経路の見直しや、路線の新設などによる対応を検討
平野部	○市街地の無秩序な拡散を抑制、農地などの自然的土地利用と調和のとれた良好な生活環境の形成を念頭に置いた、地理的条件や住民ニーズなどに合わせた効率的な公共交通	●既存の路線バスの経路見直しなどでの対応の可能性を検討 ●上記で対応が困難な場合、乗合タクシーの導入などによる対応を検討（地域が主体となった取り組みを促進）

※通常の路線バスのように、決まったダイヤで決まったルートを走る公共交通

②五家荘地区を対象とした新たな公共交通サービスの導入

- 五家荘地区は、人吉方面から椎原診療所までは路線バス（椎原線）が乗り入れています。地区内を移動する公共交通がなく、公共交通不便地域が広く分布しています。
- 椎原線は利用が極端に低迷しており、路線バスとして維持していくことは困難な状況になっています。また、地区内の道路状況を考えると、バス路線の延伸などによる公共交通不便地域への対応は非常に困難です。

- 椎原線の機能を代替し、地区内の移動手段にもなる新たな公共交通サービスの導入を推進します。
- 利用需要などを考えると、新たな公共交通サービスとしては予約型の乗合タクシーなどが考えられますが、交通事業者が営業所等を設置している市街地までの距離が非常に遠いことなどから、交通事業者への委託運行は困難であるため、地域が主体となって移動手段を確保していくことを検討します。

③その他の公共交通不便地域への対応の検討

- 前述した“優先的に対応を検討する公共交通不便地域”以外にも、平野部を中心に公共交通サービスが提供されていないエリアが見られます。
- また、山間地についても、比較的人口が多いにも関わらず公共交通の利用が困難な集落が残されています。

- 周辺の公共交通の再編なども考慮しながら、地域の要望などを踏まえて順次対応を検討していきます。

(5)公共交通の有効活用に関する施策展開

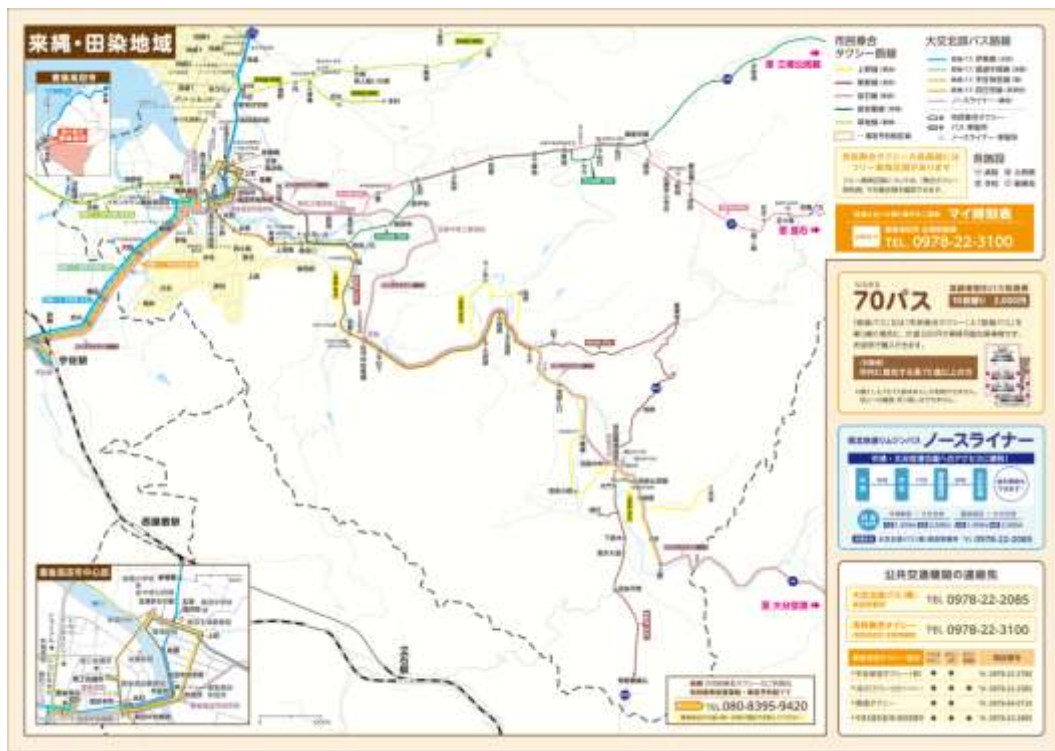
①積極的な広報・分かりやすい情報提供や利用の“きっかけ”づくりの実施

- もっと公共交通を利用してもらうためには、身近に公共交通があることや、公共交通の確保・維持のためには積極的な利用が不可欠であることなどを知っていただき、まずは一度でも公共交通を利用してみる“きっかけ”を提供していくことが重要です。
- 市民アンケート調査結果を見ると、市民の4分の1が市内の公共交通に対して市が財政負担をしていることを知らないなど、現状では公共交通に関する状況が十分に認知されていないものと考えられます。

- 市民の皆さんに公共交通を身近なものとして感じていただき、移動手段の選択肢として認識してもらうため、日常の移動に利用できる公共交通があることや、本市の公共交通が危機的な状況であることなどについて、積極的なPRや分かりやすい情報提供を実施していきます。
- また、公共交通について考える“きっかけ”や、一度でも利用してみる“きっかけ”を提供することで、利用者の拡大を推進します。

▼公共交通に関する情報提供等の実施

施策	概要
継続的な広報・PRの実施	<ul style="list-style-type: none"> ○市広報誌への公共交通に関する“コラム”等の掲載や、公共交通に関する“ニュースレター”の発行等を行うことで、継続的な広報を実施 ○本市の公共交通に関する情報をバス車両内等に掲示することで、利用状況や収支などを利用者定期的に報告し、積極的な利用を促進 など
詳細で分かりやすい情報提供等の実施	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの詳細な運行ルートや運賃、バスの乗り方などを分かりやすくまとめた公共交通マップを作成・配布 ○まちづくり協議会や市民サークル等を対象とした公共交通についての“出前講座”の実施や、小学生などを対象とした“バスの乗り方教室”などを開催 ○鉄道とバスを組み合わせた周遊観光ルートの検討や、観光客を対象として観光情報と公共交通の情報をあわせて提供するマップ・パンフレット等の作成・配布 など
公共交通を利用する“きっかけ”づくり	<ul style="list-style-type: none"> ○市内各所で行われるイベントで、バス車両の展示や試乗会などを実施することなどにより、公共交通について考える“きっかけ”づくりを実施 ○期間限定の“試乗券”の配布や、公共交通を活用した“おでかけイベント”の実施などにより、まずは一度でも公共交通を利用してみる“きっかけ”づくりを実施 など



▲分かりやすい公共交通マップイメージ（大分県豊後高田市）

②公共交通に対する“愛着”や地域で公共交通を守っていく意識の醸成

○今後も地域の公共交通を維持していくためには、これまでのような行政・交通事業者だけの取り組みには限界があるため、地域として公共交通を大切に守っていく意識を醸成していくことが重要になります。

○坂本地区の一部の地区では、“自分たちが利用しなければ公共交通がなくなってしまう”という危機意識のもと、近所の皆さんが声を掛け合って積極的に乗合タクシーを利用している例も見られ、こうした取り組みを他の地域にも拡大していくことが必要です。

- 「公共交通の日」等を設定してイベントやキャンペーンを実施するなど、地域の公共交通に対する“愛着”を感じていただくための取り組みを進めます。
- また、あわせて利用者同士の交流を促進し、“人のつながり”をつくっていくことなどを通じて、地域として公共交通を守っていく意識の醸成を図ります。

③モビリティ・マネジメントの実施

○市民アンケート調査結果を見ると、公共交通を利用しない理由として、「そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない」という回答が多数見られることから、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識していただき、利用してみようという意識を醸成していくことが重要であると考えられます。

●自動車に過度に依存するライフスタイルを見直し、自動車を「かしこく」使っていただくため、個人や職場組織等を対象としたモビリティ・マネジメント*を（以下、「MM」）実施し、公共交通の利用に対する意識啓発を図ります。

※一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（「モビリティ・マネジメントの手引き」土木学会）

▼モビリティ・マネジメントの実施イメージ

区分	対象	概要
学校MM	生徒・学生	○市内に立地する高校・短大等の生徒・学生を対象に、入学時に情報提供や働きかけを実施し、通学をはじめとする日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成（エコ通学）
企業MM （通勤MM）	就労者・企業	○市内に立地する企業や、当該企業の就労者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、通勤時や業務時の自動車利用を抑制する意識を醸成（エコ通勤）
居住者MM	居住者	○主として公共交通の大幅な見直しや、新たな公共交通サービスを導入するエリアの居住者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成
転入者MM	転入者	○市外から市内に新たに転入してくる市民を対象に、情報提供や働きかけを実施し、自動車に過度に依存しないライフスタイルの構築を促進



▲学校MM資料のイメージ(福岡県久留米市)

④商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進

○公共交通の新たな利用需要の獲得に向けては、日常生活の中でより積極的に公共交通を利用してもらう機会をつくっていくことに加えて、市内外からの来訪者を対象として、レクリエーションや観光などを目的とした移動にも公共交通を活用してもらうことを考える必要があります。

○観光振興・地域活性化などの観点からみても、自動車を利用しなくても観光を楽しめる環境を整え、地域資源を有効に活用していくことが必要です。

- 地域の商店街などと連携し、公共交通での来街者に対する運賃割引券の拡充や、商店街等で実施されるイベントと公共交通との“タイアップ”など、市民等の公共交通利用を後押しする施策を推進します。
- 鉄道路や路線バスの沿線などに立地する観光地・観光施設等との連携により、施設利用割引特典やお得な乗車券などがセットになった「企画乗車券」等を検討します。



▲企画乗車券のイメージ(福岡県三井・朝倉)

(6)地域が一丸となって公共交通を支える仕組みづくりに関する施策展開

①公共交通の持続的な改善を実施していくための仕組みづくり

○人口分布や施設立地などが変われば、必要な公共交通サービスも変わっていきます。特に乗合タクシーに関しては、特定の人による利用が主体であるため、利用者のわずかな変化が路線の利用状況に大きく影響するものと考えられます。

●乗合タクシーが運行している地域を対象として、定期的に地域住民の代表者や乗合タクシーの運行事業者などが集まる話し合いの機会を設け、利用状況などにあわせて柔軟な対応を検討する仕組みを構築します。

▼公共交通の継続的な改善を実施していく仕組みイメージ

目的	乗合タクシーの利用状況や問題点、地域のニーズなどを関係者間で共有するとともに、より効果的で効率的な運行に向けた改善策などを検討	
構成メンバーと役割分担	行政（市担当課、支所）	<ul style="list-style-type: none"> ・会議の開催 ・利用状況などに関するデータの整理 ・行政の視点から見た問題点等の把握や改善策の提案 ・全体のとりまとめ など
	地域住民代表	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の視点から見た問題点等の把握や改善策の提案 ・公共交通に関する情報等の地域への周知 ・“地域ぐるみ”での利用促進 ・改善策などに関する地域の合意形成 など
	乗合タクシー運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー利用状況の記録 ・運行事業者の視点から見た問題点等の把握や改善策の提案 ・改善策等に関する利用者の“声”の収集 など

②公共交通に対する改善要望等を積極的に収集し、活用する仕組みづくり

○地域の公共交通に関しては、これまでも市担当課や交通事業者に様々な改善要望などが寄せられており、効果的な改善につながる有用な指摘なども見られます。

●改善要望などを積極的に収集・活用していくため、市役所や支所等に市民や利用者の皆さんが気軽に意見などを寄せることができる「意見募集窓口」を設置するとともに、市ホームページでも意見を収集する仕組みづくりを行います。

③地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくり

○公共交通を持続可能なものにしていくためには、行政や交通事業者だけではなく、地域（住民）自らが公共交通を創り・守り・育てる意識を持つことが不可欠です。

○とりわけ、人口が比較的高密度で集積する市街地“以外”のエリアにおいては、地域が主体となった取り組みが公共交通の維持・活性化に非常に重要になるものと考えられます。

- 地域が主体となって、地域に必要な公共交通のあり方を検討したり、地域自らが移動手段を確保する取り組みを促進していくための仕組みの構築を検討します。
- また、地域が主体となった取り組みを行政がサポートする仕組みについてもあわせて検討を行います。



▲地域が主体となった取り組みのイメージ（福岡県福岡市 生活支援事業）

6-3実施期間および実施主体

事業・施策それぞれの実施主体および実施期間は以下のとおりとします。

▼実施期間および実施主体

	事業・施策	実施期間					実施主体		
		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	地域公共交通会議 八代市・	交通事業者	地域住民等
路線バスに関する施策展開	①利用が低迷するバス路線の改善	■	■	■			◎	◎	
	②路線バスが重複する区間の運行効率化	■	■	■					
	③利便性向上に向けた起終点・経路の見直し	■	■	■	■	■			
	④市街地循環バスの運賃設定の適正化	■	■						
乗合タクシーに関する施策展開	①利用状況に関する“目安”に基づいたサービス水準の見直し	■	■	■	■	■	◎	◎	◎
交通結節点に関する施策展開	①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤの調整など	■	■				◎	◎	
	②交通結節点における乗り継ぎ環境の改善	■	■	■	■	■			
公共交通不便地域に関する施策展開	①特に人口集積が顕著な公共交通不便地域への優先的な対応	■	■	■	■	■	◎	○	◎
	②五家荘地区を対象とした新たな公共交通サービスの導入	■	■						
	③その他の公共交通不便地域への対応の検討		■	■	■	■			
公共交通の有効活用に関する施策展開	①積極的な広報・分かりやすい情報提供や利用の“きっかけ”づくりの実施	■	■	■	■	■	◎	○	○
	②公共交通に対する“愛着”や地域で公共交通を守っていく意識の醸成	■	■	■	■	■			
	③モビリティ・マネジメントの実施	■	■	■	■	■			
	④商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進	■	■	■	■	■			
地域が一丸となって公共交通を支える仕組みに関する施策展開	①公共交通の持続的な改善を実施していくための仕組みづくり	■	■	■	■	■	◎	○	◎
	②公共交通に対する改善要望等を積極的に収集し、活用する仕組みづくり	■	■	■	■	■			
	③地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくり			■	■	■			

注) 実施主体：◎…中心的な立場で実施、○…協力的な立場で実施

注) 「実施期間」については、施策実施に向けた検討・調整などのための期間も含む

6-4 今後の進め方

これまで示したとおり、本市の地域公共交通にはさまざまな問題等がありますが、それぞれの課題は相互に密接に関連していることから、個別に対応するだけでは十分な効果が得られないことが懸念されます。

このため、個別課題の優先度を勘案しつつ順次短期的な対応を実施していく一方で、中長期的には地域公共交通網の全体像を見据えながら、さまざまな事業・施策を有機的に組み合わせることで、包括的に課題の改善を図っていくことが必要です。

以上を踏まえ、今後も調査事業等を行いながら、課題改善のための多様な取り組みを一体的に推進していくことにより、『将来にわたり持続可能な地域公共交通体系』の実現に向けた交通体系の総合的な再編を実施していきます。

また、再編にあわせて、行政・交通事業者・市民・地元企業などの関係者が一丸となった利用促進策を展開していくことも重要になります。

7. 計画達成状況の評価について

地域の代表者や関係行政機関、学識経験者などで構成される「地域公共交通会議」が中心となり、計画に基づく事業の実施状況や、目標の達成状況などを定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCA サイクル」を繰り返すことで、計画の目標を着実に実現していきます。

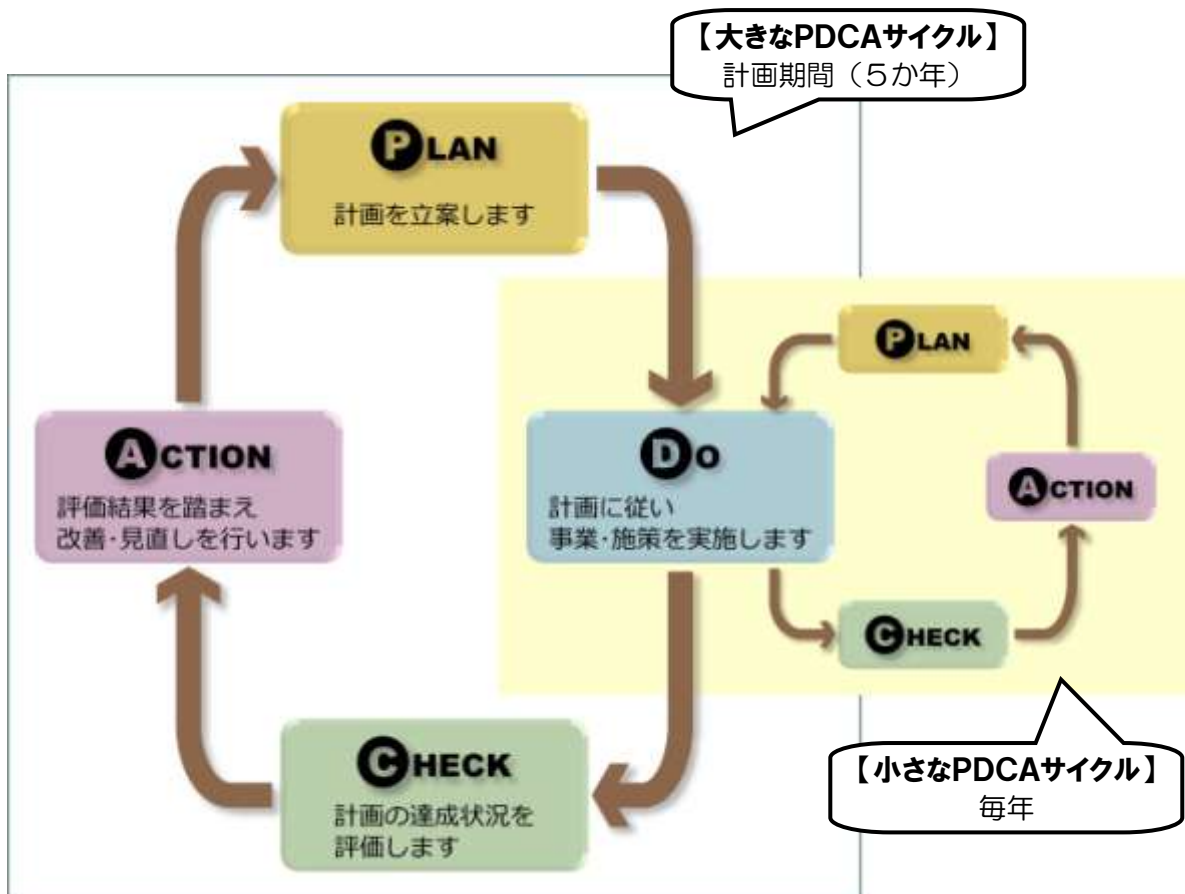
(1)PDCAサイクルの構築

5か年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

▼PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きな PDCA サイクル	計画期間 (5か年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

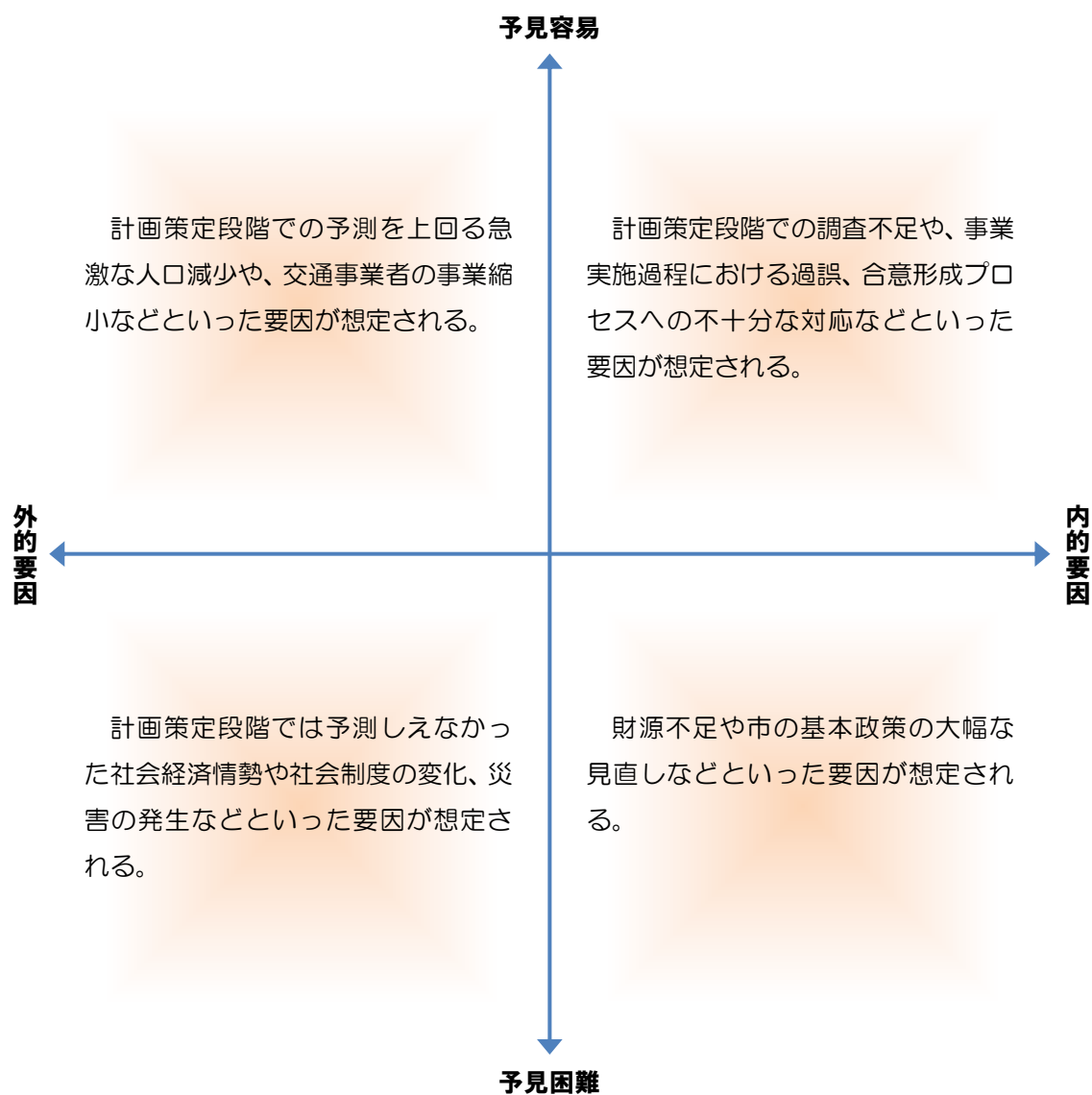
※数値目標等については p. 63・64 参照



▲PDCAサイクルの構築イメージ

(2) 評価・検証と改善の考え方

公共交通の利用状況などは社会情勢等に大きく影響されることから、達成状況の評価・検証にあたっては、利用者数の増減や数値目標の達成状況を確認するだけでなく、外的要因も含めた要因分析を行い、改善策に反映させていきます。



▲要因分析のイメージ