

八代市 地域公共交通網形成計画

概要版

(案)

1. 地域公共交通網形成計画の概要	1
2. 八代市の概況	2
3. 市民アンケート調査結果	8
4. 八代市の公共交通の問題点	14
5. 八代市における公共交通のあり方	22
6. 目標達成のための取り組みの方向性と施策展開	24
7. 計画達成状況の評価について	29

平成 27 年 3 月



八代市
YATSUSHIRO

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

自家用自動車利用の拡大や人口の減少などを背景に本市の公共交通利用者は減少傾向が続いていますが、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。

このため、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し、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ことが喫緊の課題となっています。

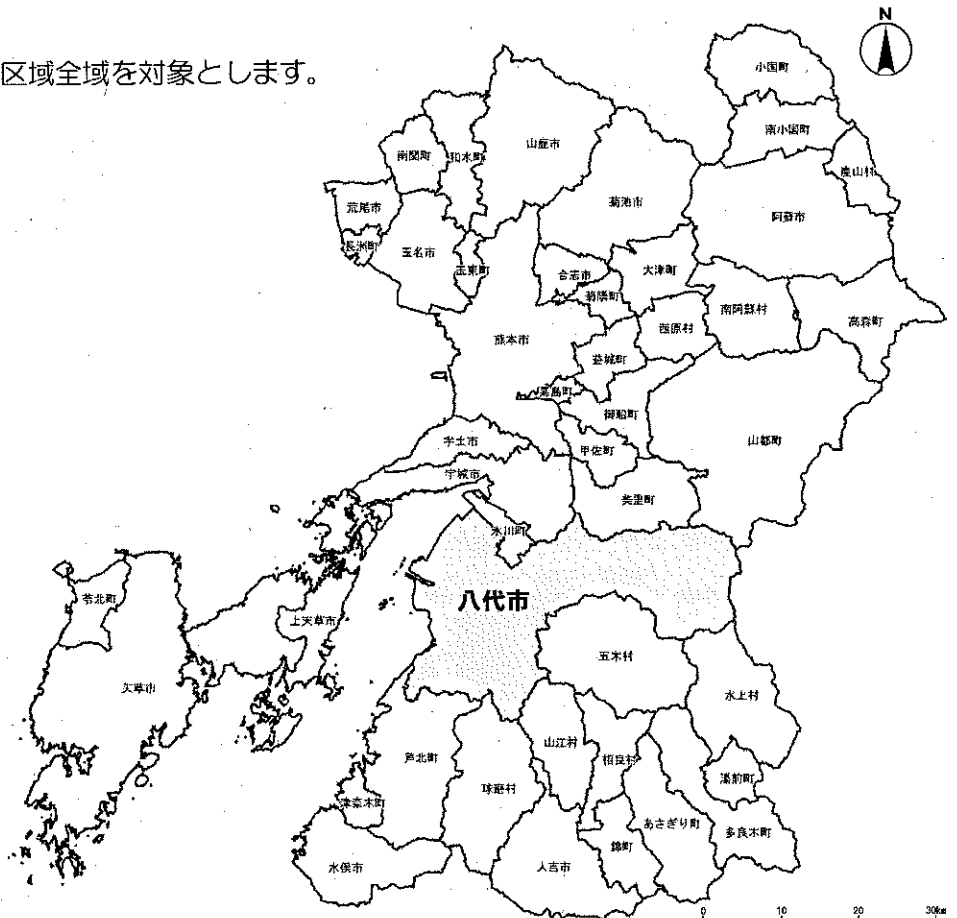
(2) 計画の目的

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。



▲計画の対象地域

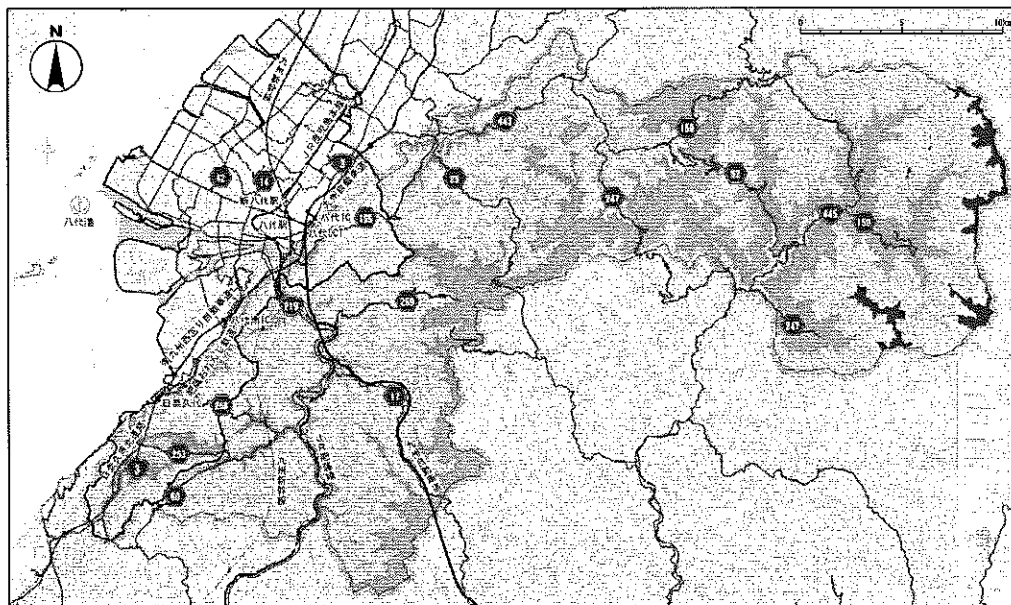
(2) 計画期間

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。

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。



地形及び水系図	
分類	表示方法
標高 10m未満	[White box]
10～50m	[Light gray box]
50～100m	[Medium gray box]
100～200m	[Dark gray box]
200～300m	[Dotted box]
300～400m	[Cross-hatched box]
400～500m	[Vertical lines box]
500～600m	[Horizontal lines box]
600～700m	[Diagonal lines box]
700～1000m	[Stippled box]
1000～1500m	[Dark stippled box]
1500m以上	[Black box]
河川・水路	[Blue line]
用途地域	[Thin black line]
都市計画区域	[Thick black line]

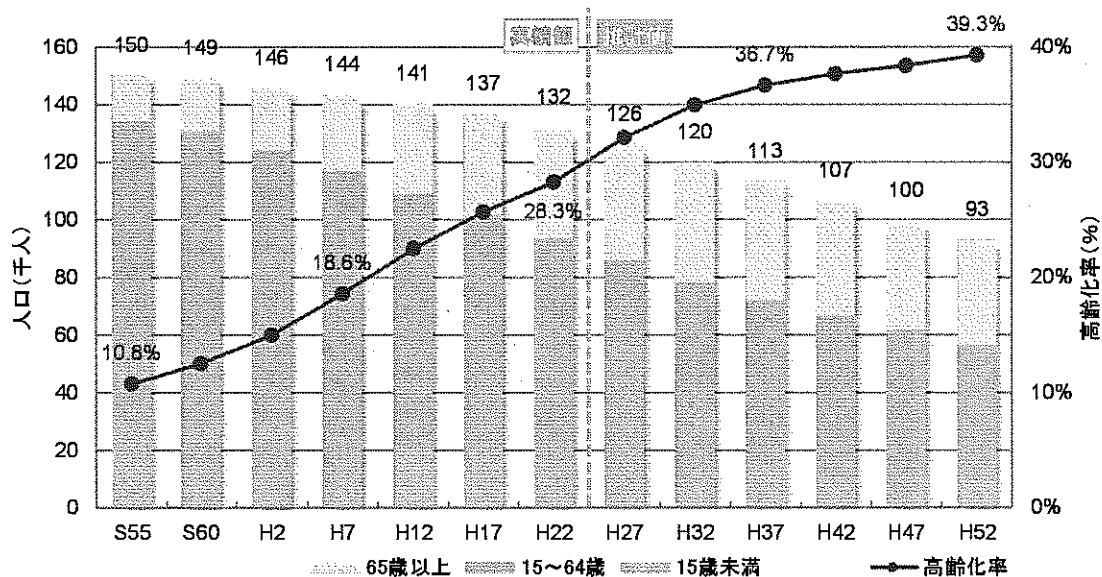
▲八代市の地勢

出典：都市計画基礎調査

2-2 人口特性

○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。

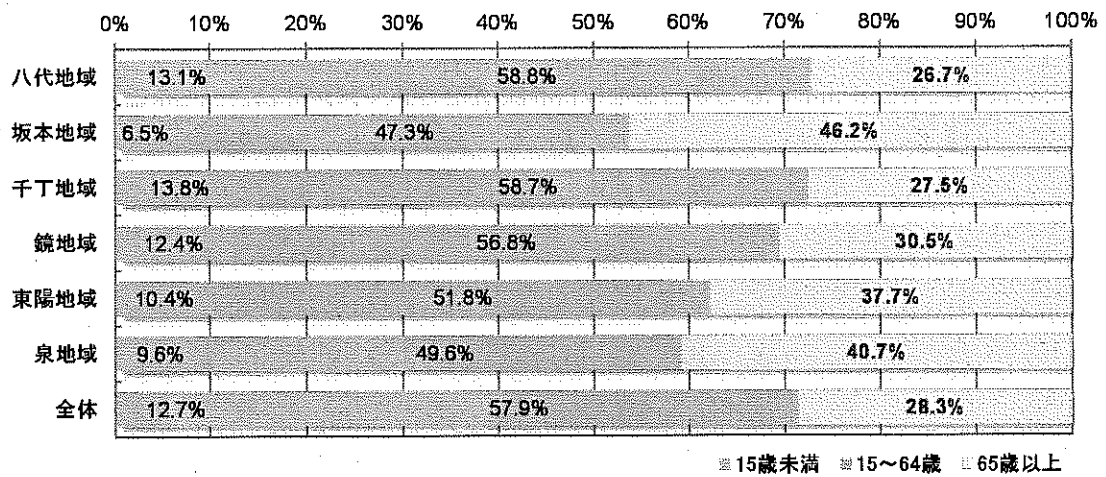
○一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、平成37年には高齢化率が4割近くまで増加することが予測されるなど、一層の少子高齢化の進展が予測されます。



▲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）

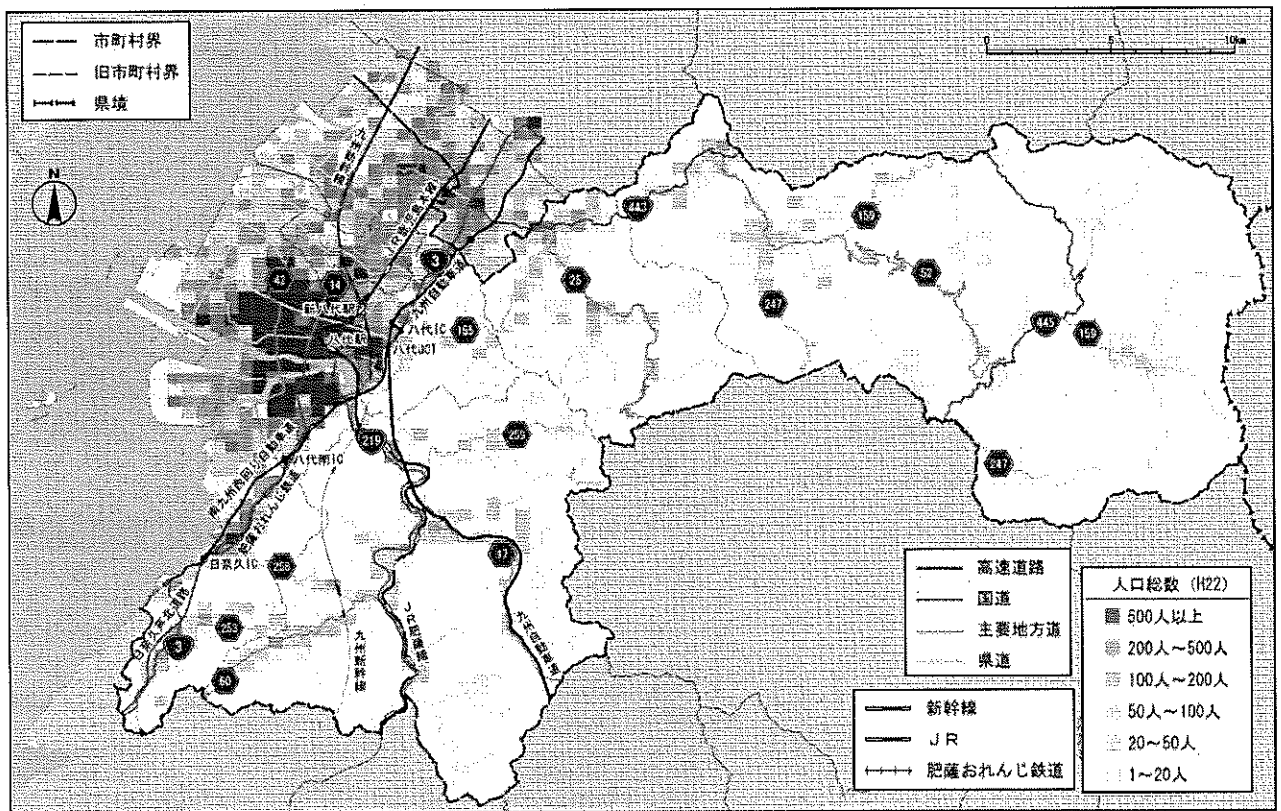
○地域別の高齢化率は、全市の約28%に対して、坂本地域では約46%、泉地域でも約41%と、高齢化が進展しています。また、こうした地域は人口の減少傾向も顕著になっています。



▲地域別の人口構成

出典：平成22年国勢調査

○人口は、平野部に広く分布しており、その中でも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。

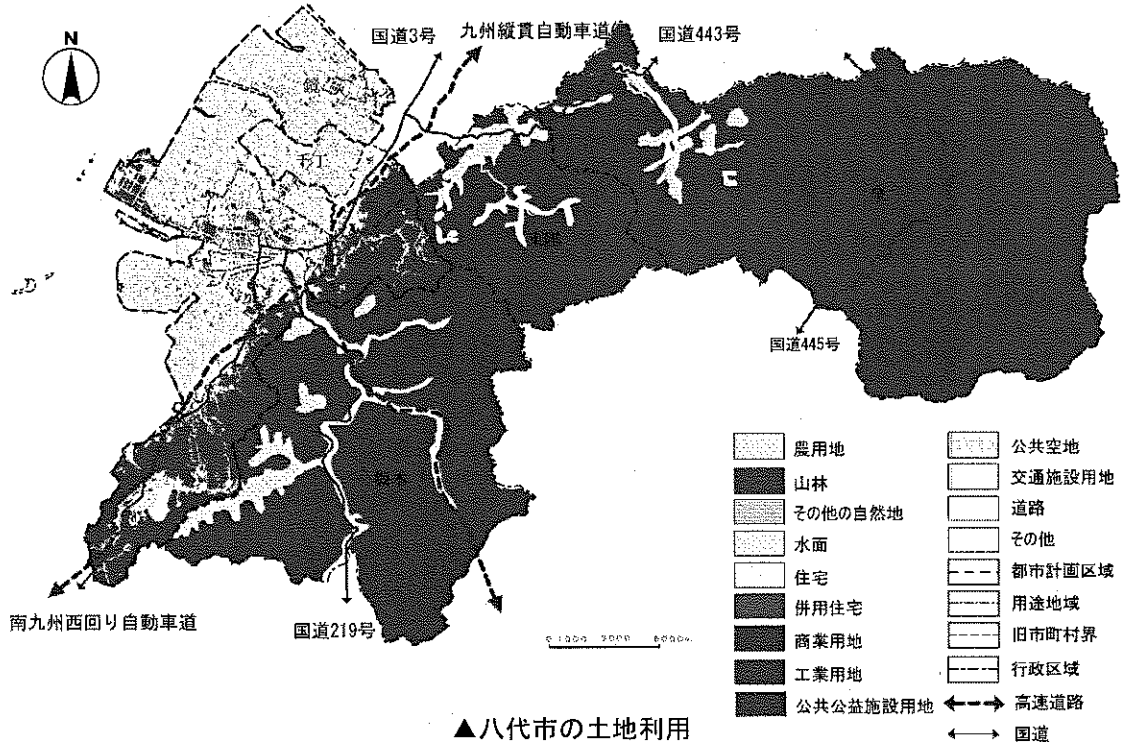


▲八代市の人口分布

出典：平成22年国勢調査

2-3 土地利用

○土地利用を見ると、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。

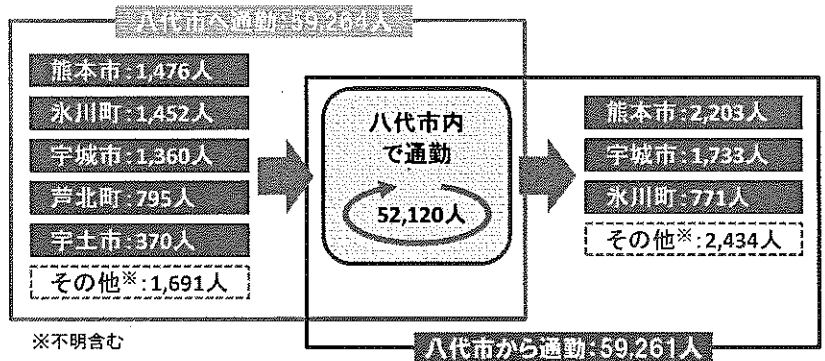


出典：八代市都市計画マスタープラン

2-4 通勤・通学状況

(1) 通勤の状況

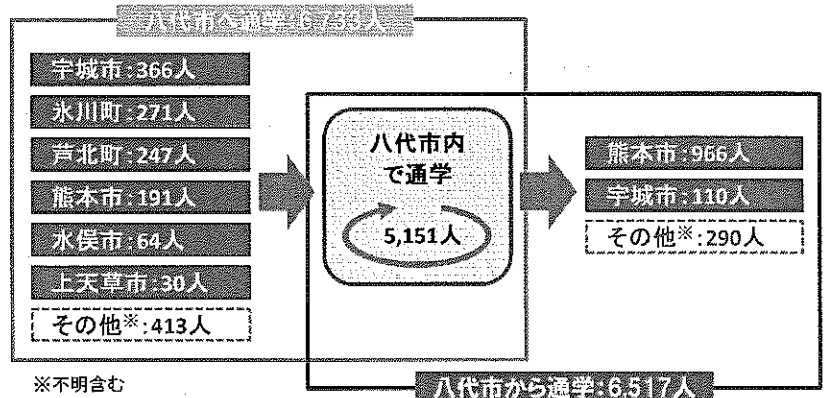
- 市内への通勤者は約 5.9 万人で、うち約 9 割は市内の居住者となっています。
- 市外への通勤者・市外からの通勤者とも熊本市、宇城市、氷川町などが多くなっています。



出典：平成 22 年国勢調査

(2) 通学の状況

- 市内への通学者は約 6.7 千人で、うち約 8 割は市内の居住者となっています。
- 市外からの通学者は宇城市、氷川町、芦北町が多く、市外への通学者については熊本市、宇城市が多くなっています。

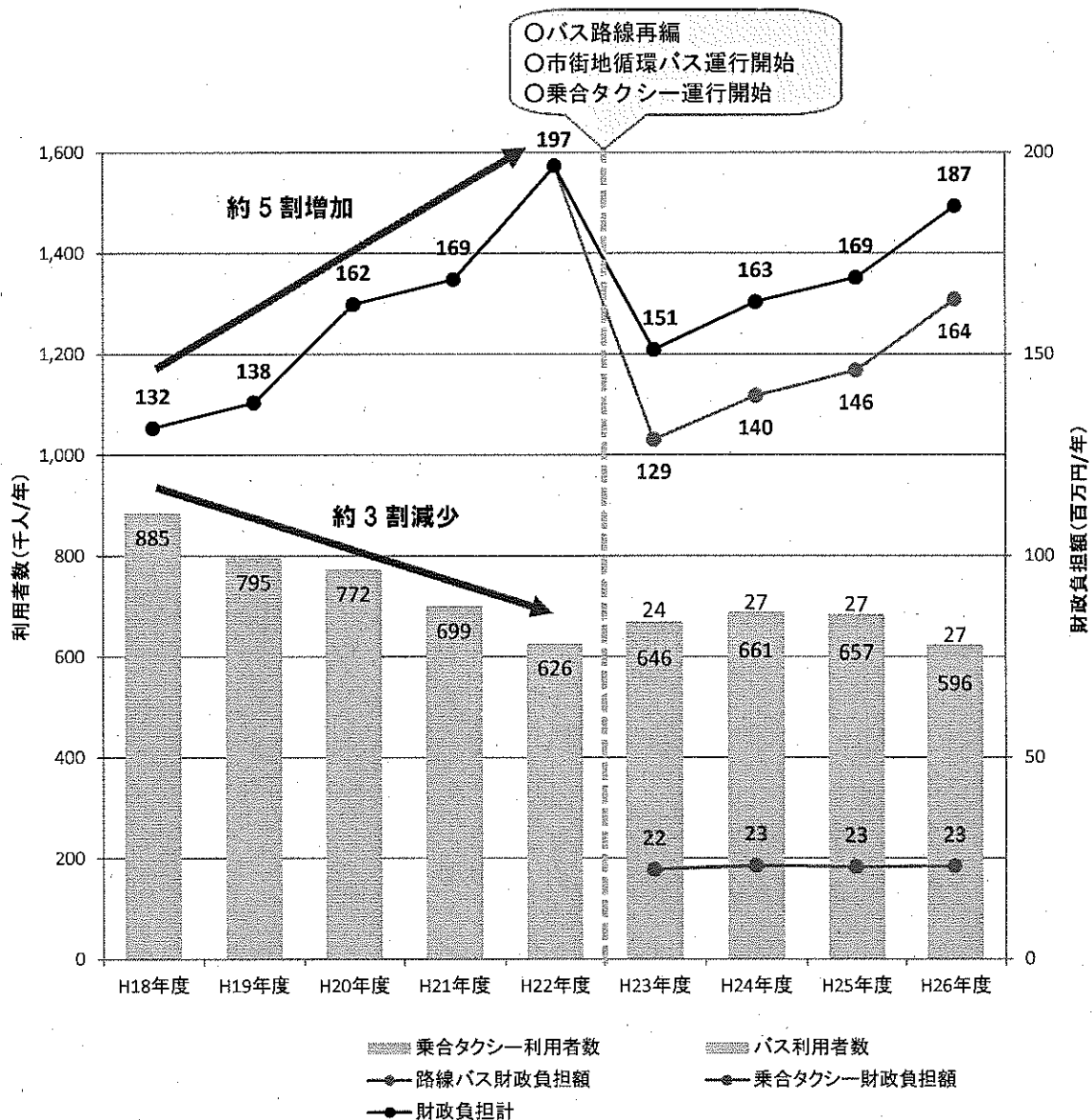


出典：平成 22 年国勢調査

2-5地域の公共交通の概要

(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

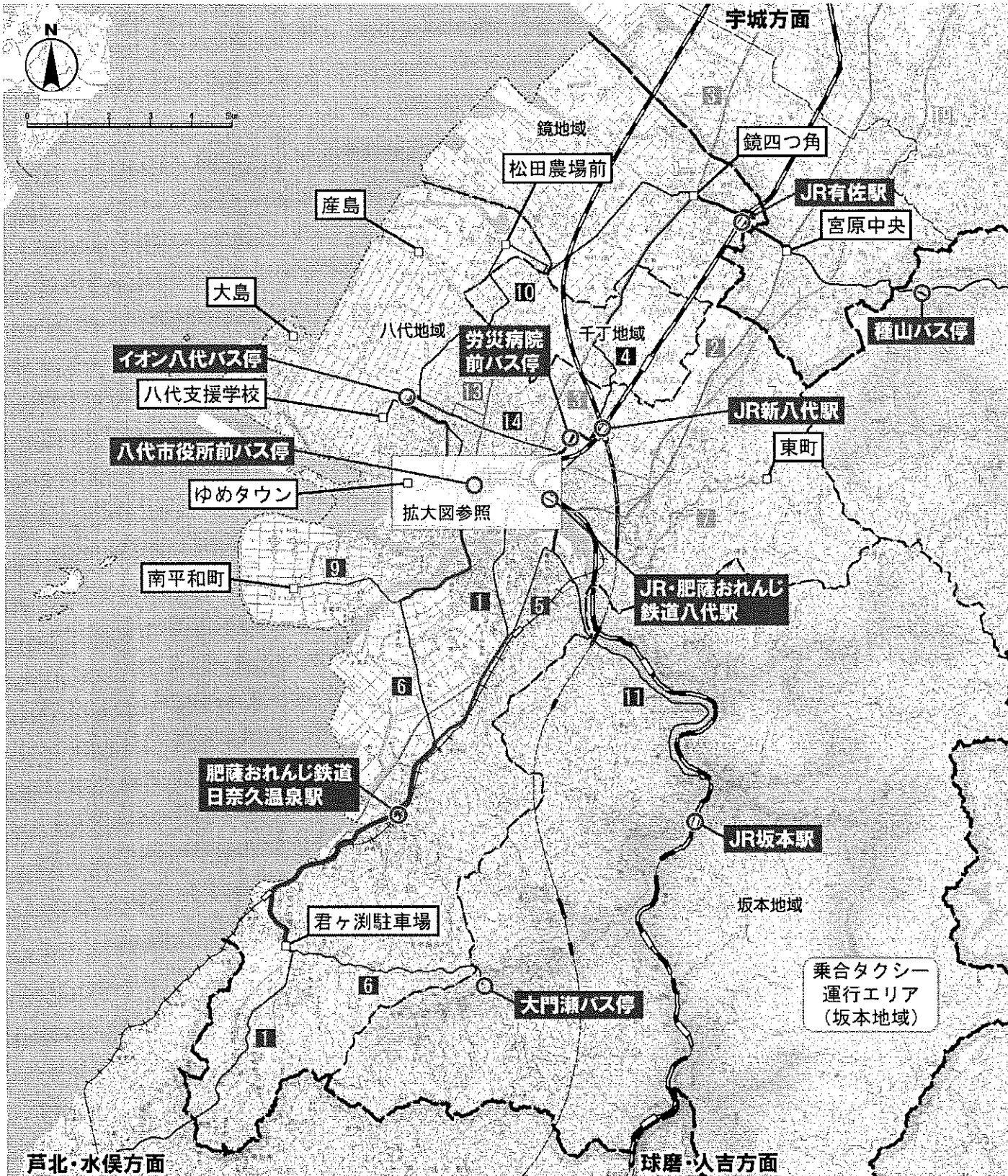
注) ここでの年度は前年10月～当年9月







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）、スーパーばんぺいゆの利用者は含まない

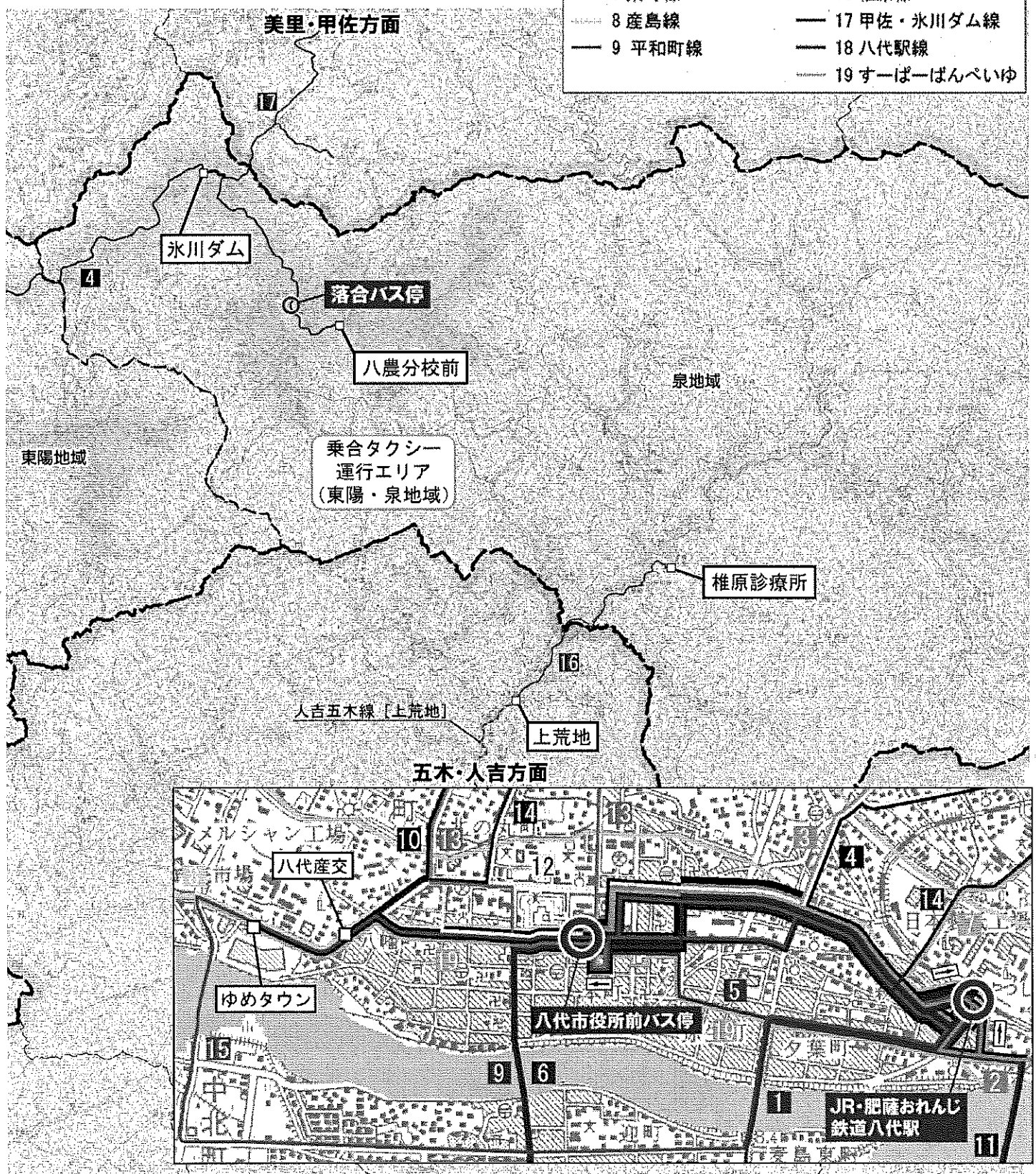
(2)公共交通の概要

- 市内を運行する路線バスは全部で 19 路線あり、そのうち 16 路線は市が財政負担しています。
- また、市内のうち坂本地域および東陽・泉地域では、乗合タクシー（計 13 路線）が運行されています。
- 市内では鉄道駅や主要バス停など、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。



-  新幹線
-  JR (在来線)
-  肥薩おれんじ鉄道
-  主要な交通結節点
-  その他の主要バス停・路線バス起終点
-  乗合タクシー運行エリア

- 路線バス
- | | |
|----------------|----------------|
| — 1 田浦線 | — 10 宮原線 |
| — 2 松橋線 (国道経由) | — 11 坂本線 |
| — 3 松橋線 (県道経由) | — 12 新八代駅線 |
| — 4 種山線 | — 13 まちバス |
| — 5 君ヶ淵線 | — 14 みなバス |
| — 6 大門瀬線 | — 15 ゆめバス |
| — 7 東町線 | — 16 椎原線 |
| — 8 産島線 | — 17 甲佐・氷川ダム線 |
| — 9 平和町線 | — 18 八代駅線 |
| | — 19 すーぱーばんぺいゆ |



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

本計画の策定に当たり、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%]

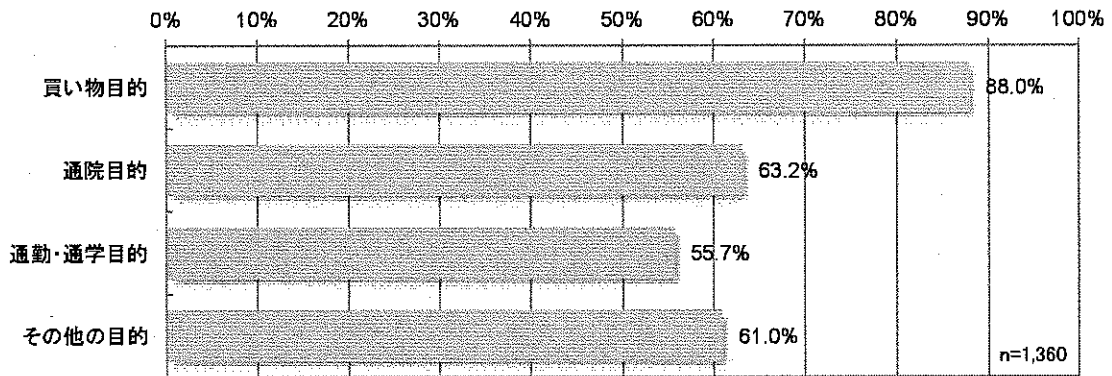
※回答者の地域区分が不明な 29 票は無効とした。

3-2 日常の外出行動について

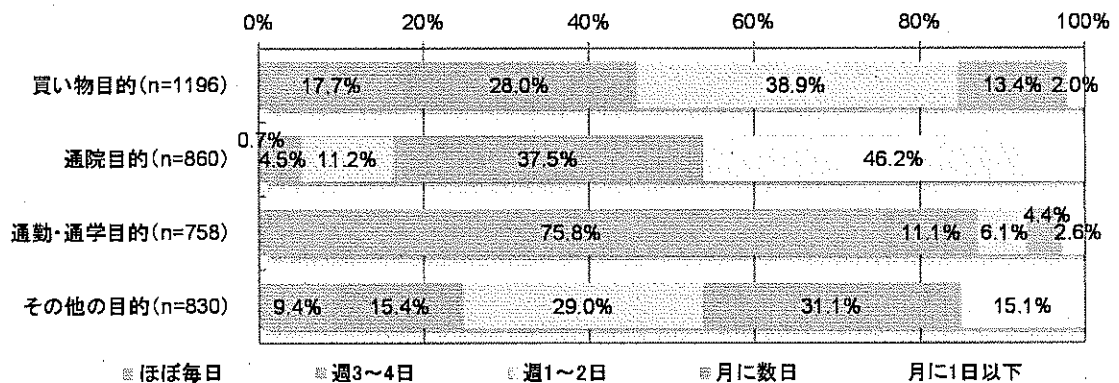
(1) 外出状況・外出頻度

○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」目的で約 9 割、「通院」目的で約 6 割、「通勤・通学」目的で約半数が外出しています。

○外出頻度では、「買い物」目的では「週 1~2 日」、「通院」目的では「月に 1 日以下」、「通勤・通学」目的では「ほぼ毎日」が最も多くなっています。



▲目的別の外出状況



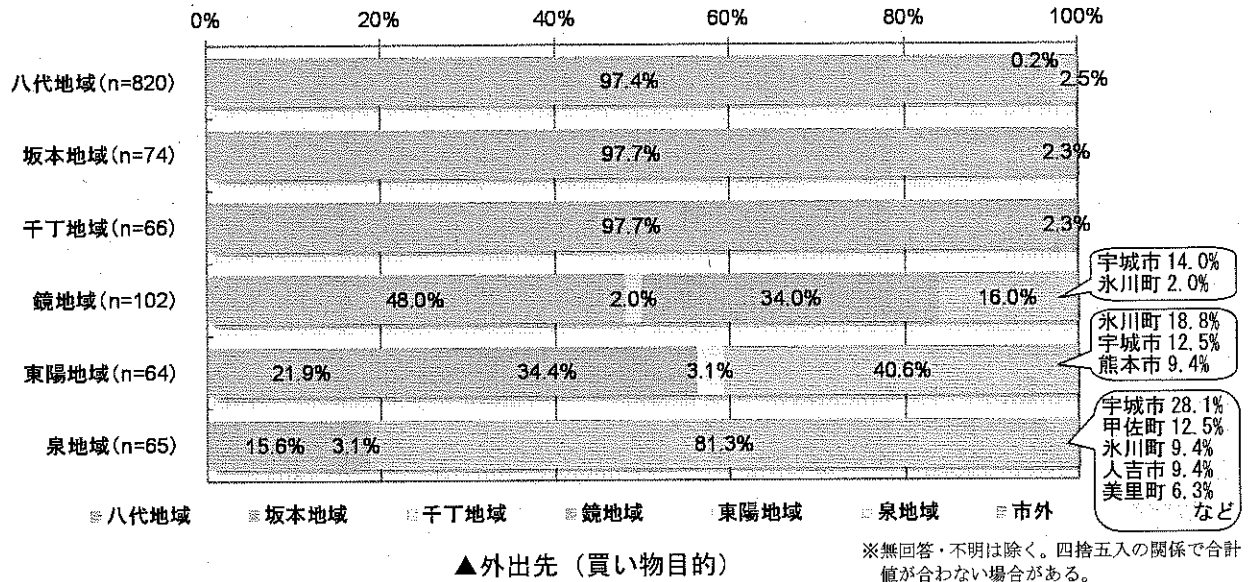
▲目的別の外出頻度

(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。

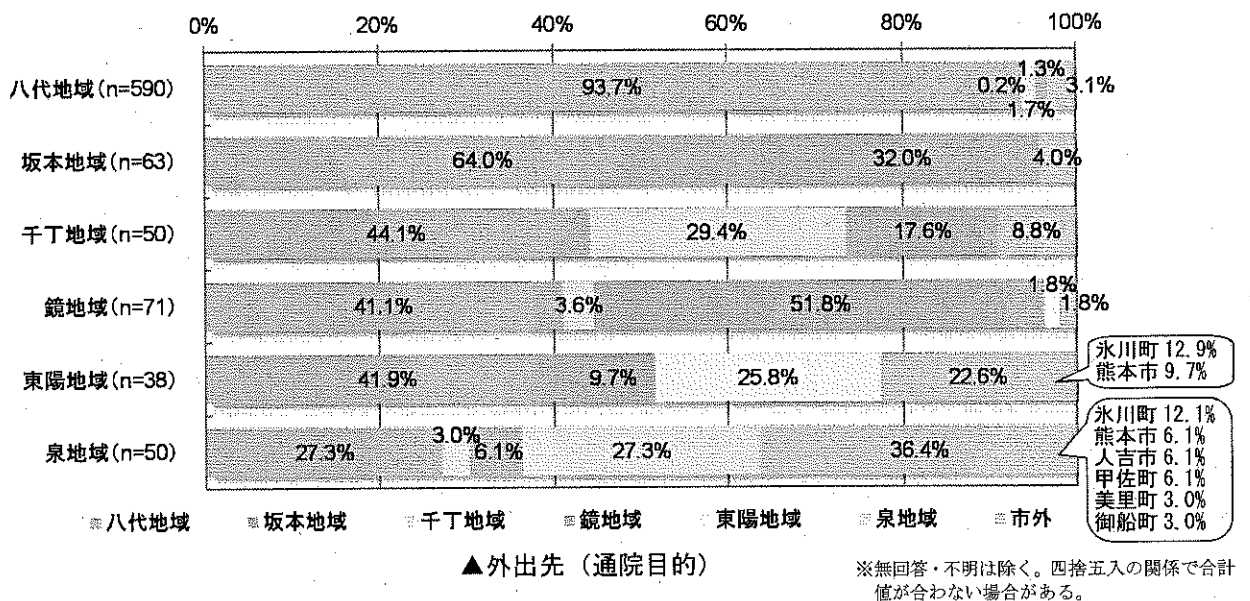
○また、泉地域については8割が市外となっており、内訳を見ると宇城市や甲佐町、氷川町、人吉市などとなっています。



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。

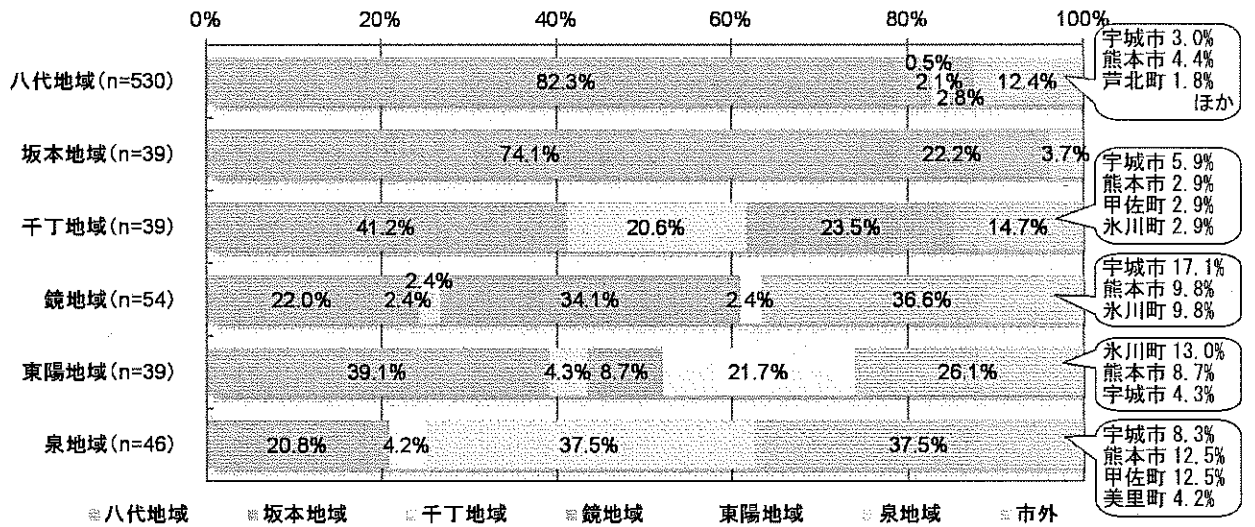
○東陽・泉地域については市外への外出も見られますが、内訳はいずれの地域も氷川町や熊本市への外出が見られるほか、泉地域では人吉市や甲佐町などへも外出しています。



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、鏡・東陽・泉の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）

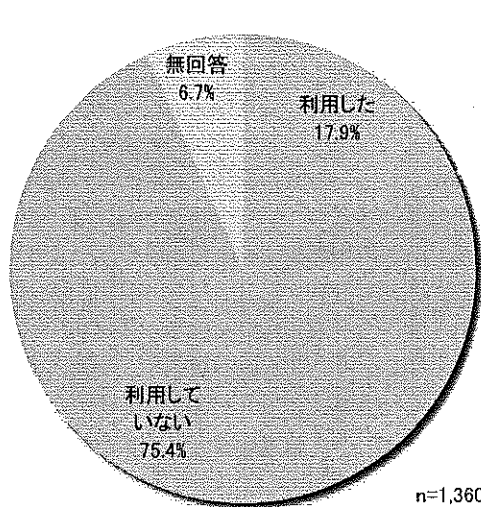
※無回答・不明は除く。四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

3-3公共交通の利用状況等について

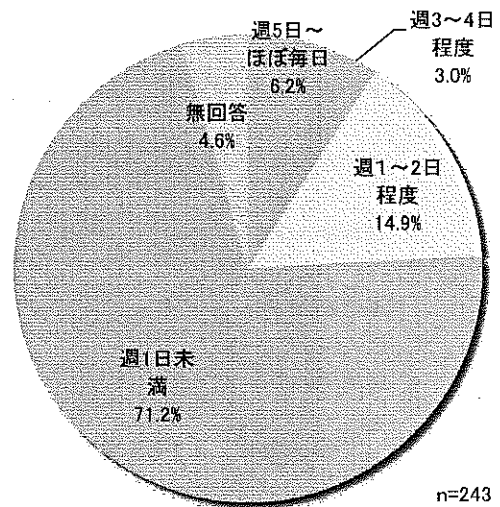
(1)公共交通の利用状況

○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。



▲直近1か月の公共交通利用状況

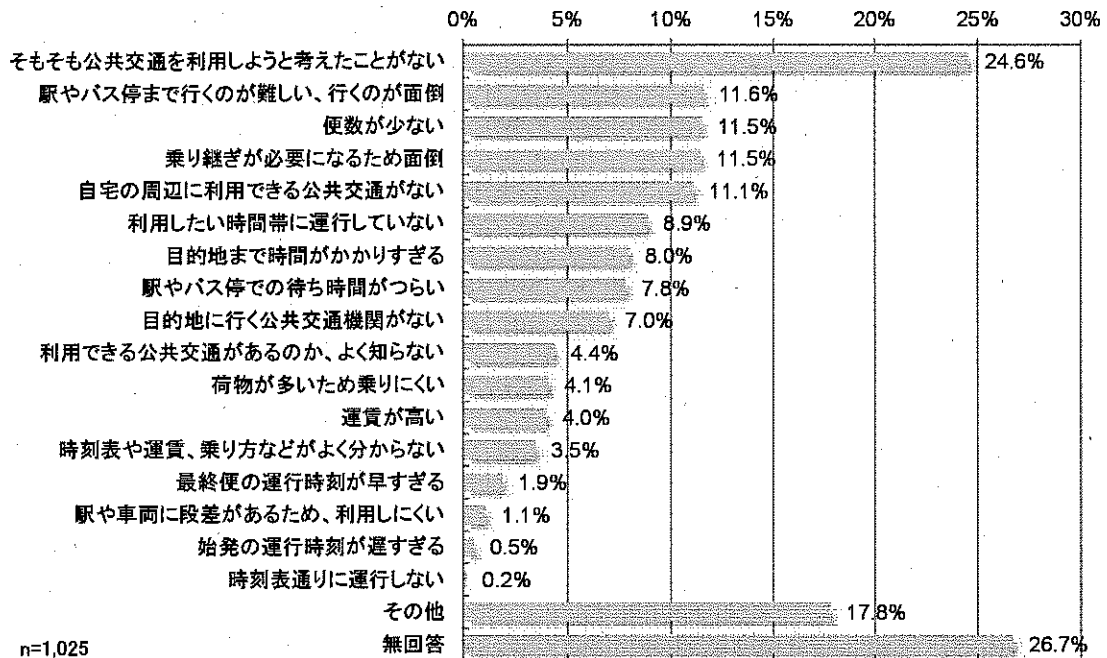


▲公共交通の利用頻度

(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。

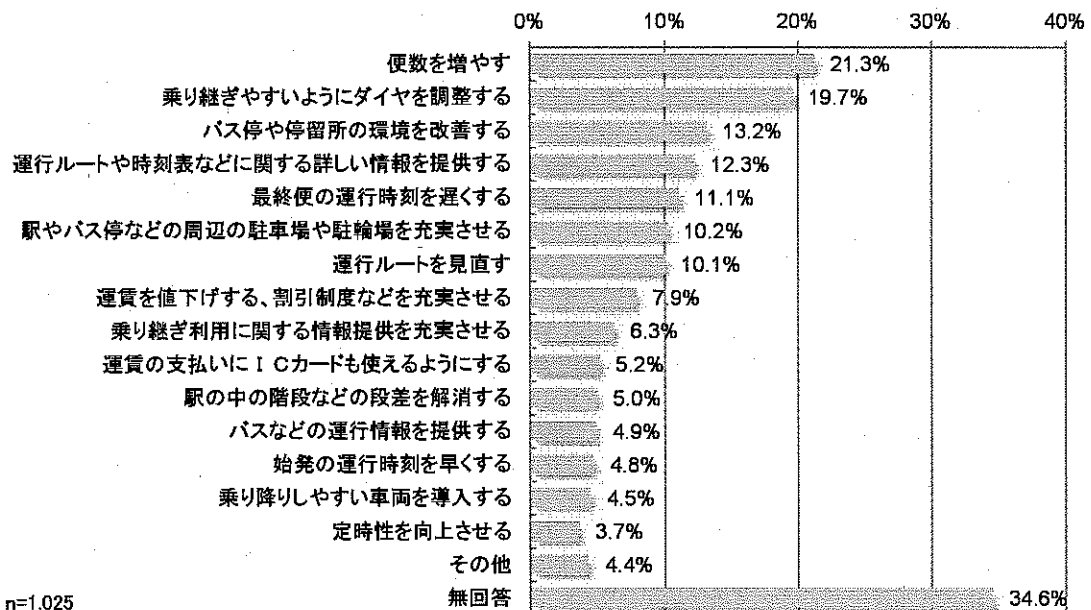


▲公共交通を利用しない理由

(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。

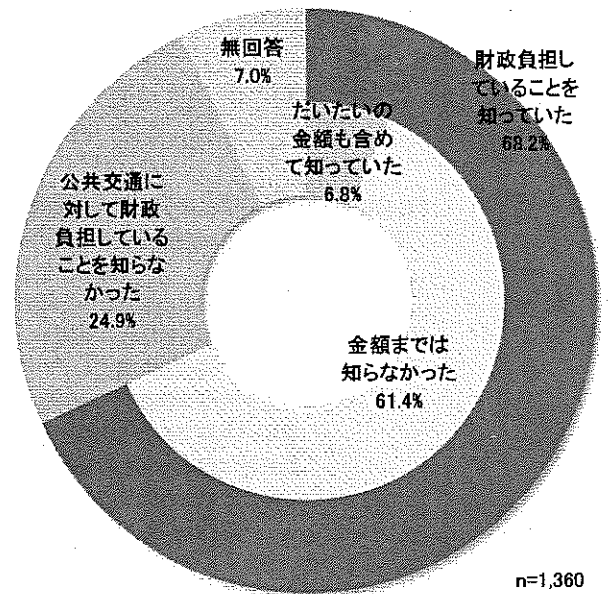


▲公共交通に対する改善要望

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

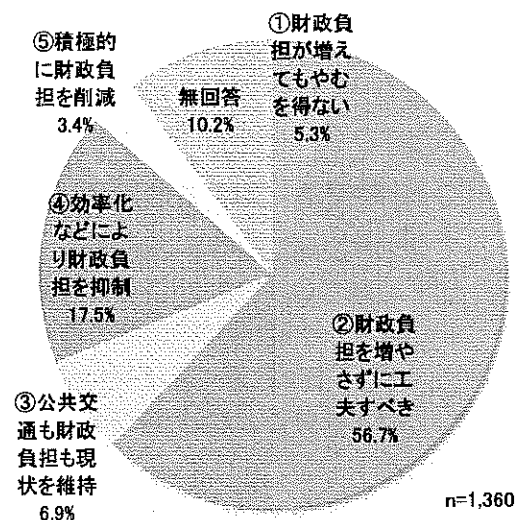
- 公共交通を維持するために市が財政負担を行っていること「知らなかった」回答者が約4分の1となっています。
- 「財政負担していることを知っていた」回答者が約7割となっていますが、「だいたいの金額まで含めて知っていた」という回答は約7%にとどまっています。



▲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

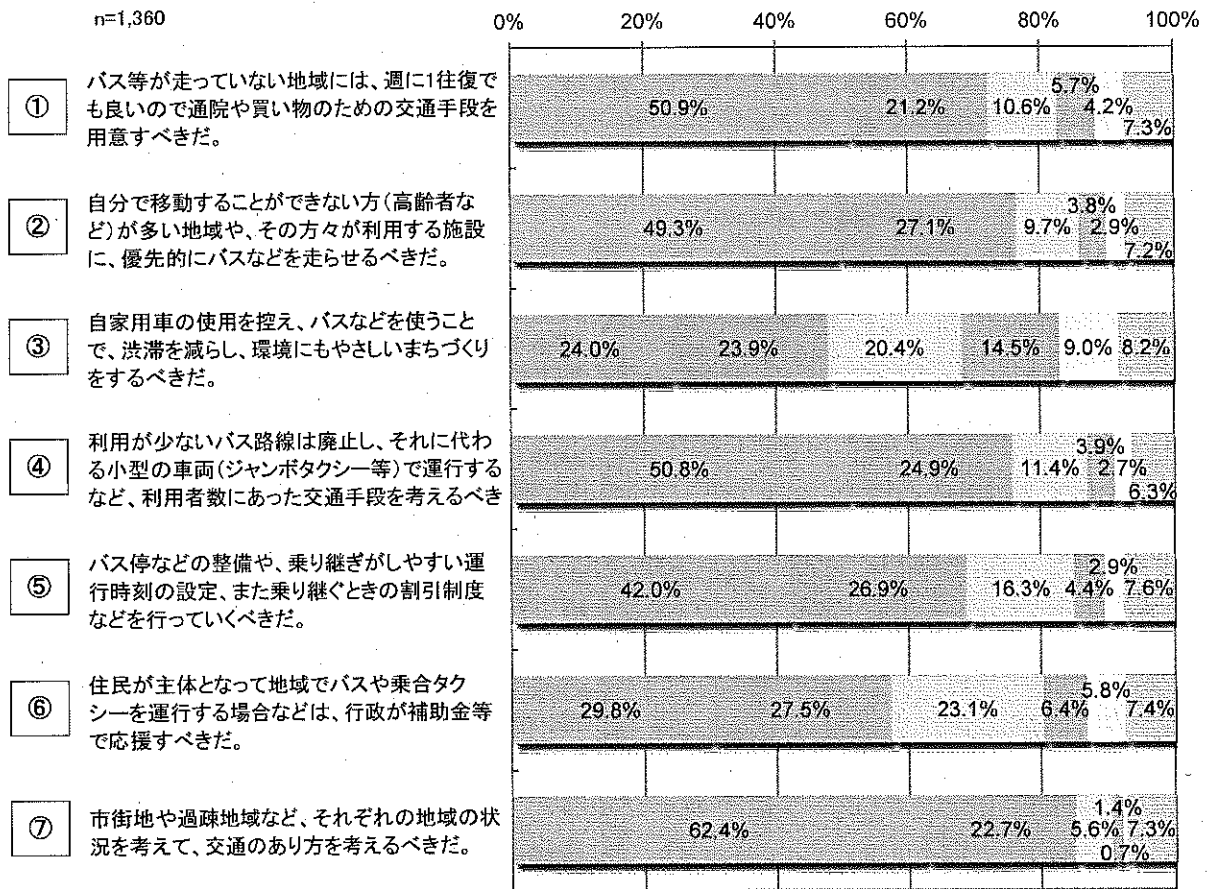
- ①これまで以上に公共交通を充実させる必要があり、そのためには今よりも財政負担が増えてもやむを得ない
- ②財政負担は増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき
- ③公共交通も財政負担も現在の状況ができるだけ維持していくべき
- ④必要な公共交通は確保しながらも、利用者が少ない路線は廃止するなど、財政負担を減らす取り組みを進めていくべき
- ⑤公共交通の全体規模を縮小してでも、積極的に財政負担の削減を進めていくべき

(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往復でも良いので通院や買い物のための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。



■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらでもない・わからない ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答

▲八代市の今後の公共交通のあり方

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

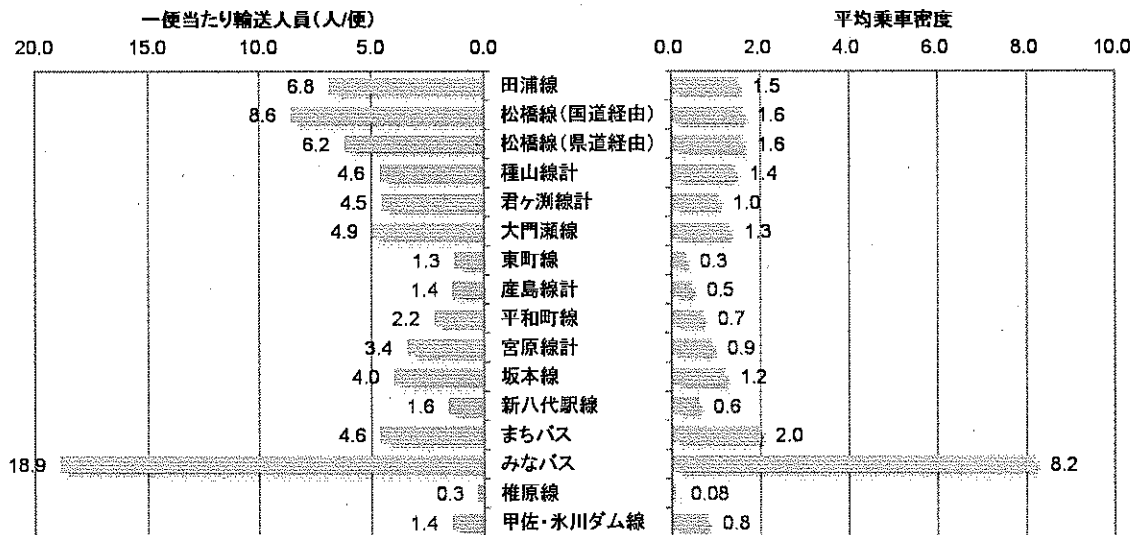
(1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在

○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。

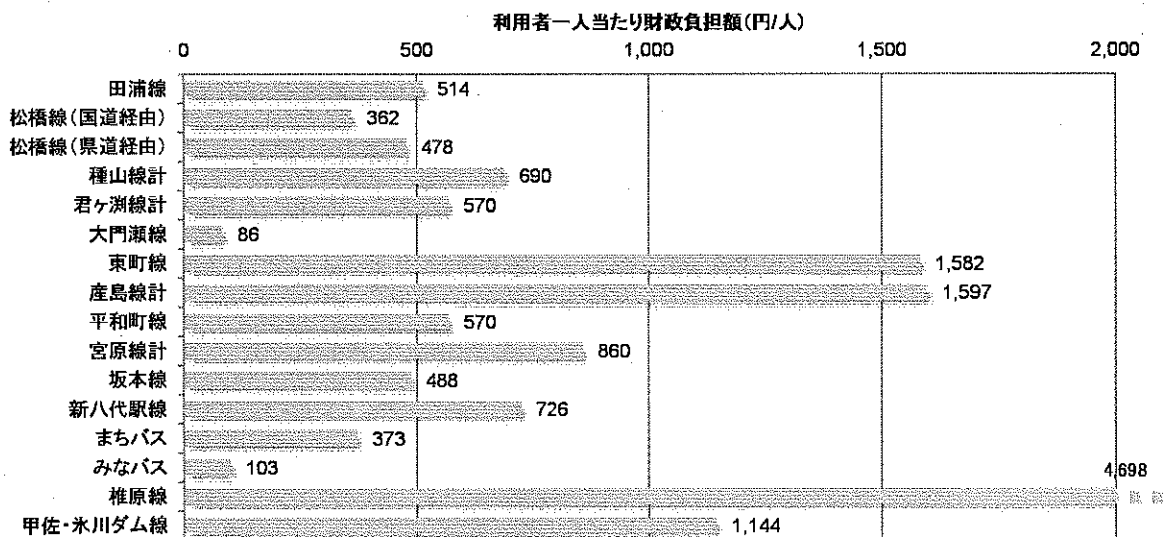
○これらの路線では、利用者一人当たりの財政負担額※2も多くなっており、公共交通に対する市の財政負担が増大する一因になっています。

※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となります。

※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。

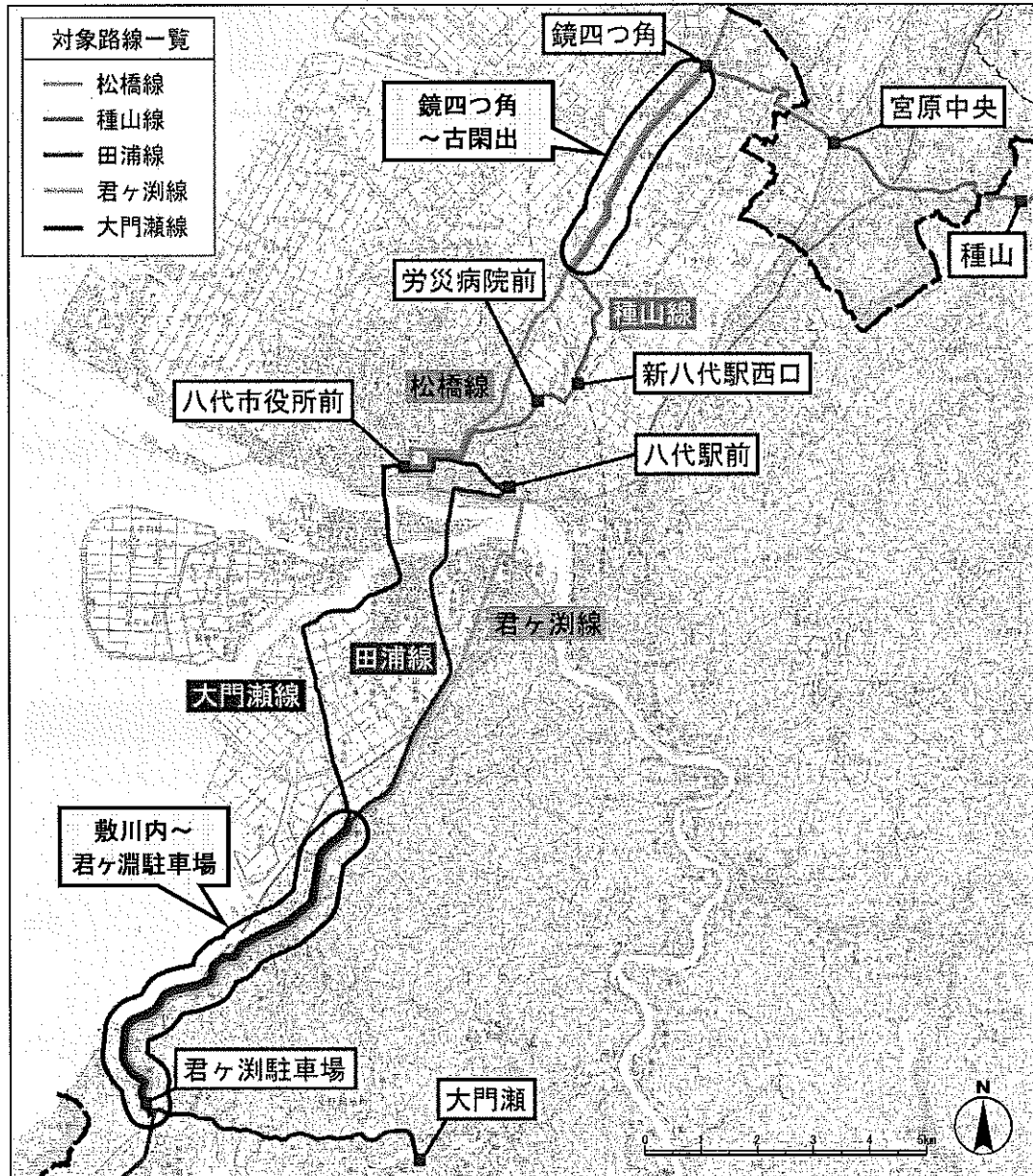
○こうした区間では、利用状況に対して運行頻度が過剰になる傾向が見られ、より効率的な運行に向けた改善の余地があるものと考えられます。

▼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

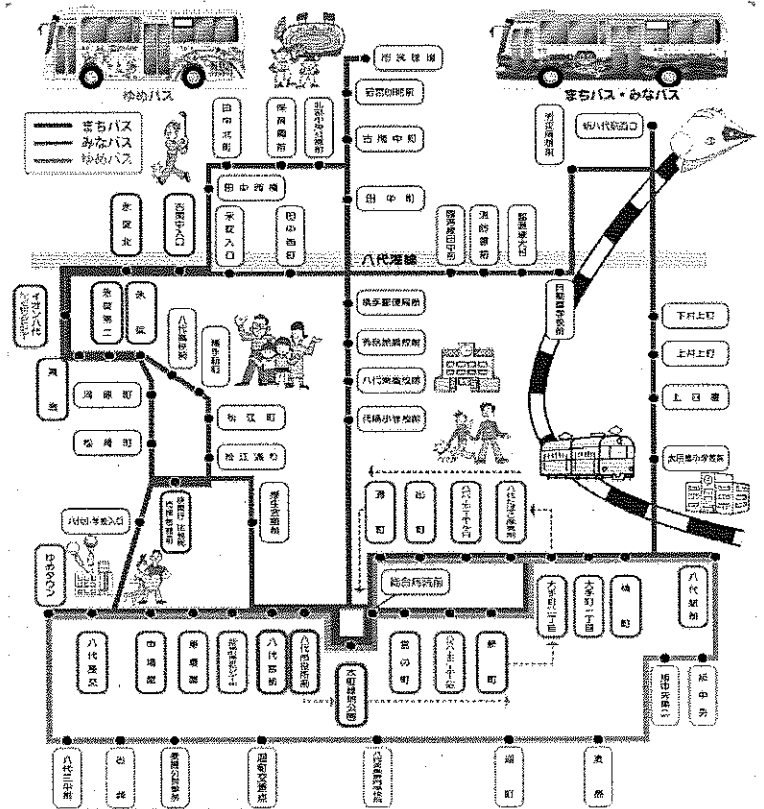


▲主な走行ルート重複区間

(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

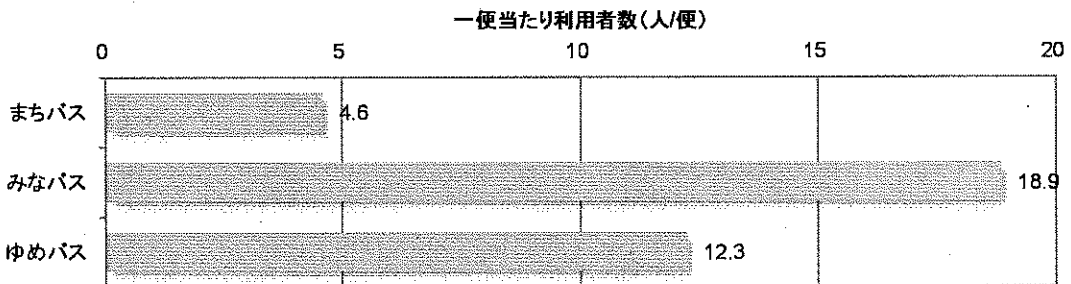
- 市街地循環バス3路線(まちバス・みなバス・ゆめバス)は八代市役所前バス停、または、ゆめタウンバス停が起終点となっており、終点到着後は一時的に回送車両となります。
- このため、起終点を跨ぐ形で利用する場合には一度降車して後続便などに乗り継ぐ必要があり、利用者の利便性の阻害する要因になっています。
- また、乗り継ぎを行った場合、均一運賃エリア内であっても再度運賃の支払いが必要になるため、利用者からは改善要望も寄せられています。



▲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人当たり利用者数

※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すが、甲佐・氷川ダム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

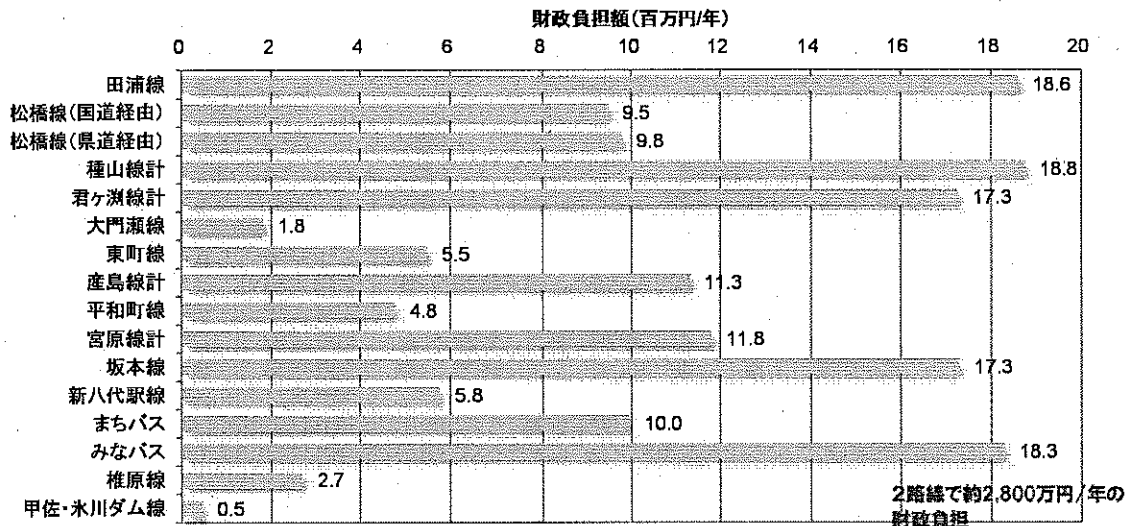
○ “対距離運賃制”の路線バス、“エリア運賃制”の乗合タクシーについては、初乗り運賃がいずれも150円（平成26年度現在）であるのに対して、市街地循環バスは100円の“均一運賃制”となっており、運賃設定に格差が生じています。

▼八代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

○また、路線バス運賃は平成26年4月の消費税増税にともない改定（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、運行費用を運賃収入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。



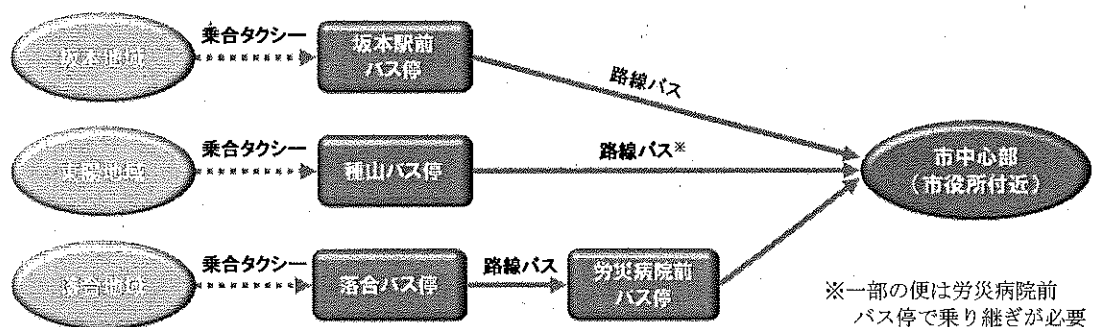
▲路線別の市の財政負担額

※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。



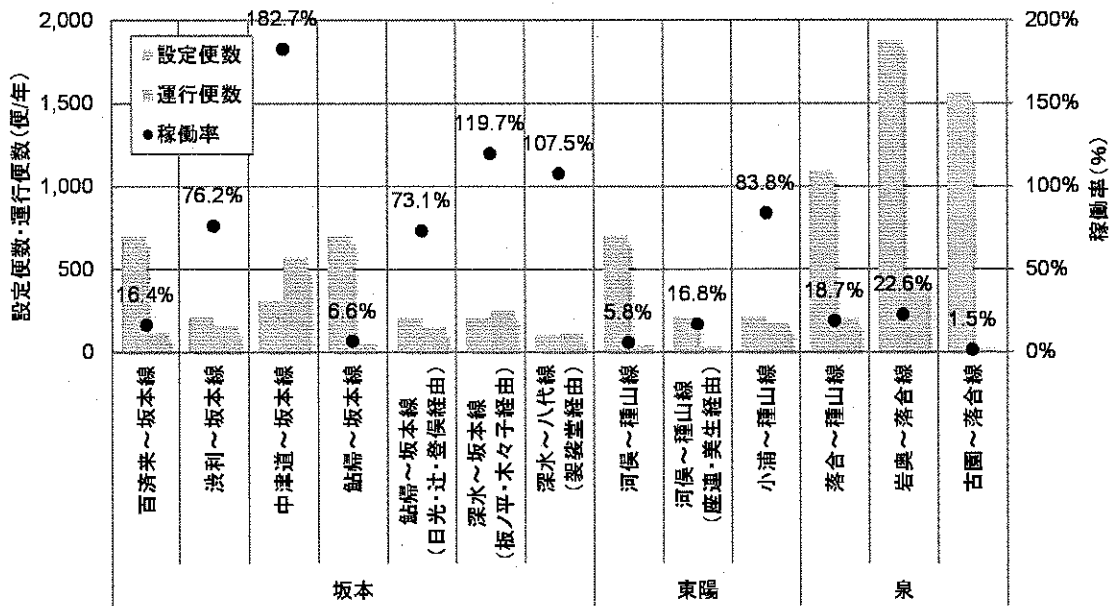
▲各地域から市中心部までのアクセス例

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

○坂本地域、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、坂本地域の中津道～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）

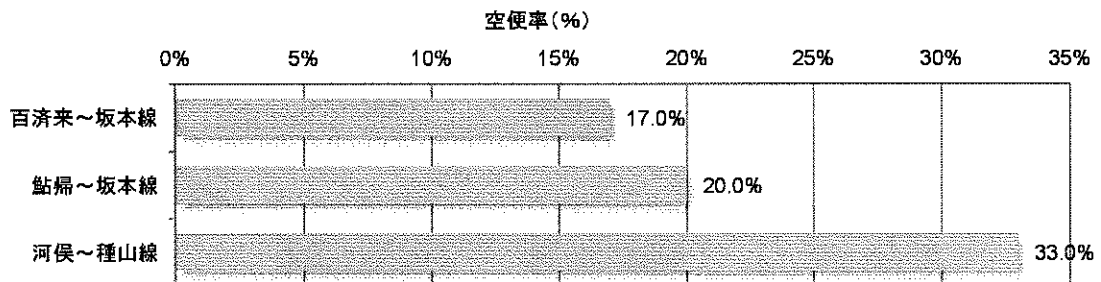
※集計期間：平成25年10月～平成26年9月

※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～種山線で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。また、河俣～種山線については、他の2路線に比べて一便当たりの利用者数も少ない状況です。



▲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

(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が限られ、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。
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。
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。
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。
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。
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。

※各交通結節点の位置については p.6・7 参照

(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）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。
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。
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。
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。
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。

※各交通結節点の位置については p.6・7 参照

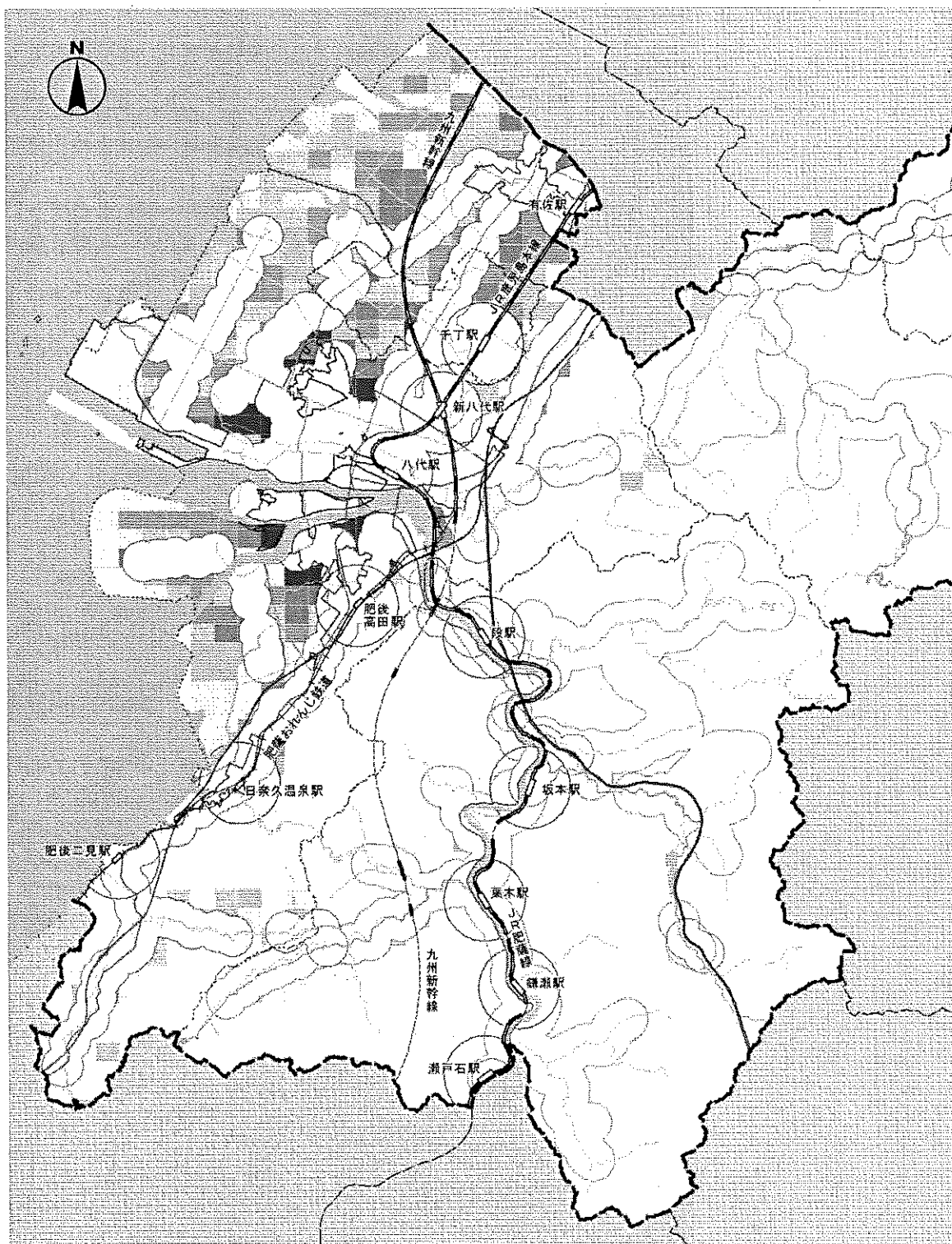
4-4 公共交通不便地域の状況

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。



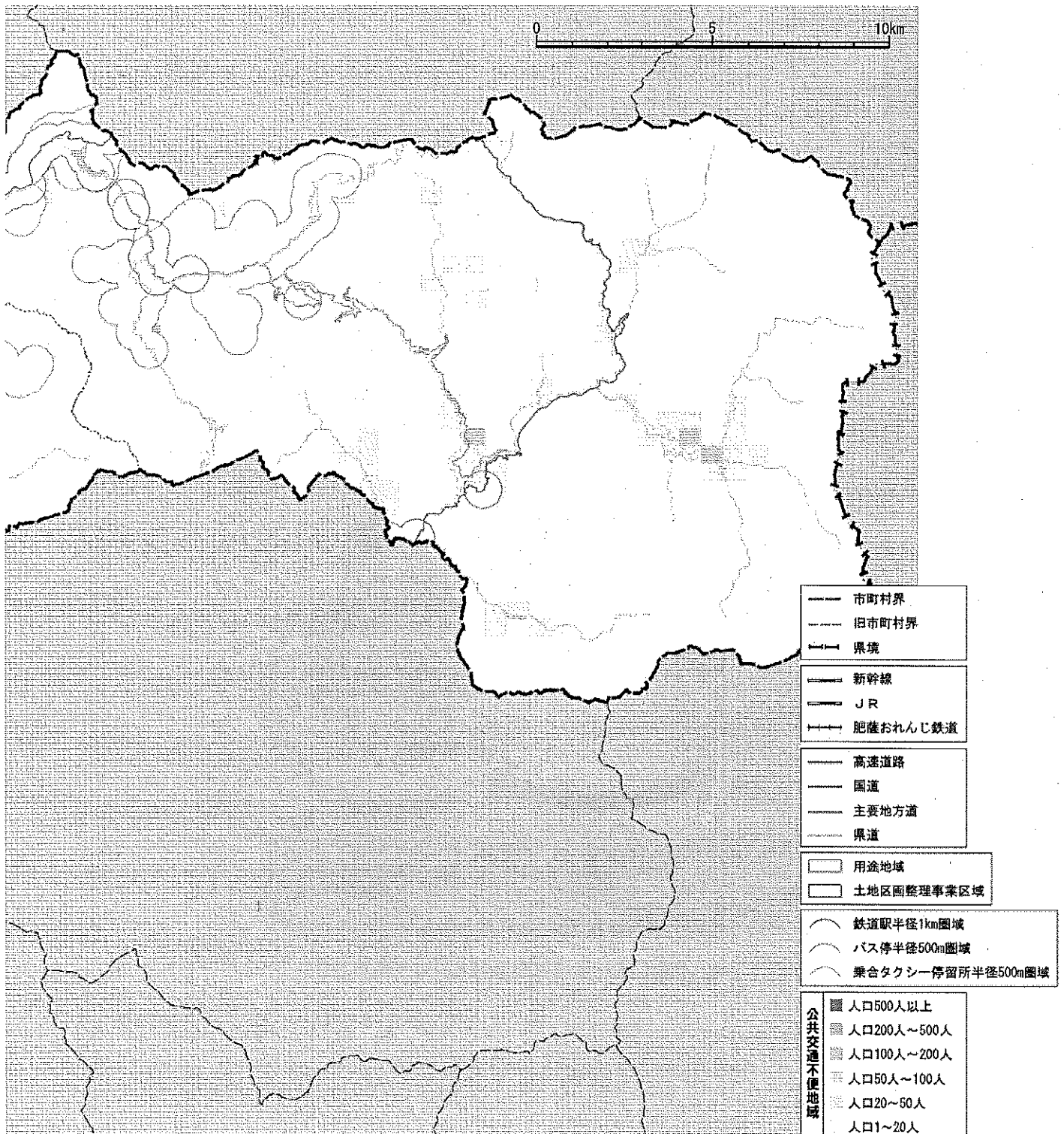
(2)公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在

○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、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。

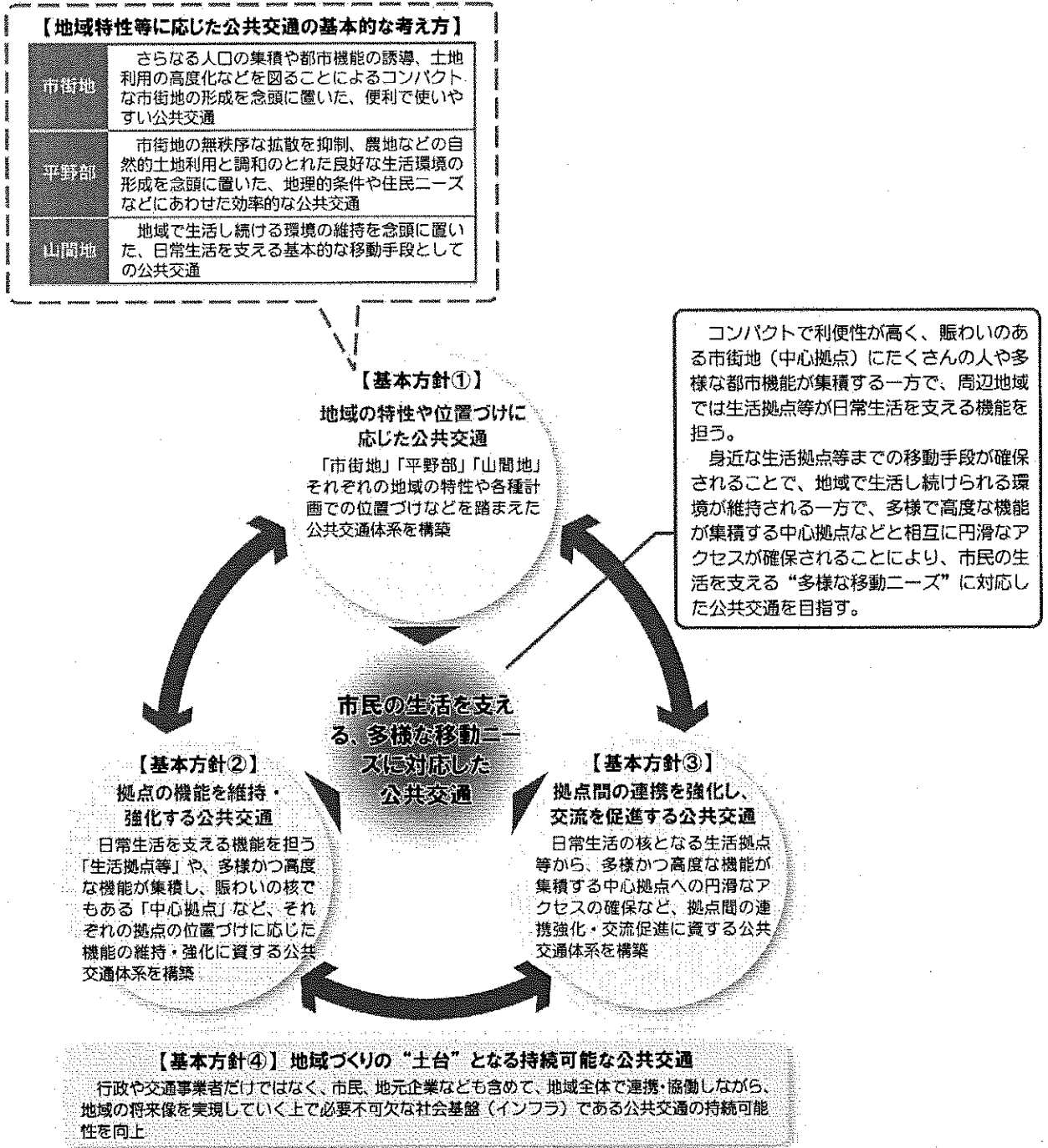
○また、五家荘地区を除く山間地に分布する集落の大部分については、乗合タクシーにより日常生活を支える基本的な移動手段が確保されていますが、一部では比較的人口が多いにも関わらず公共交通不便地域となっている集落が見られます。



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)

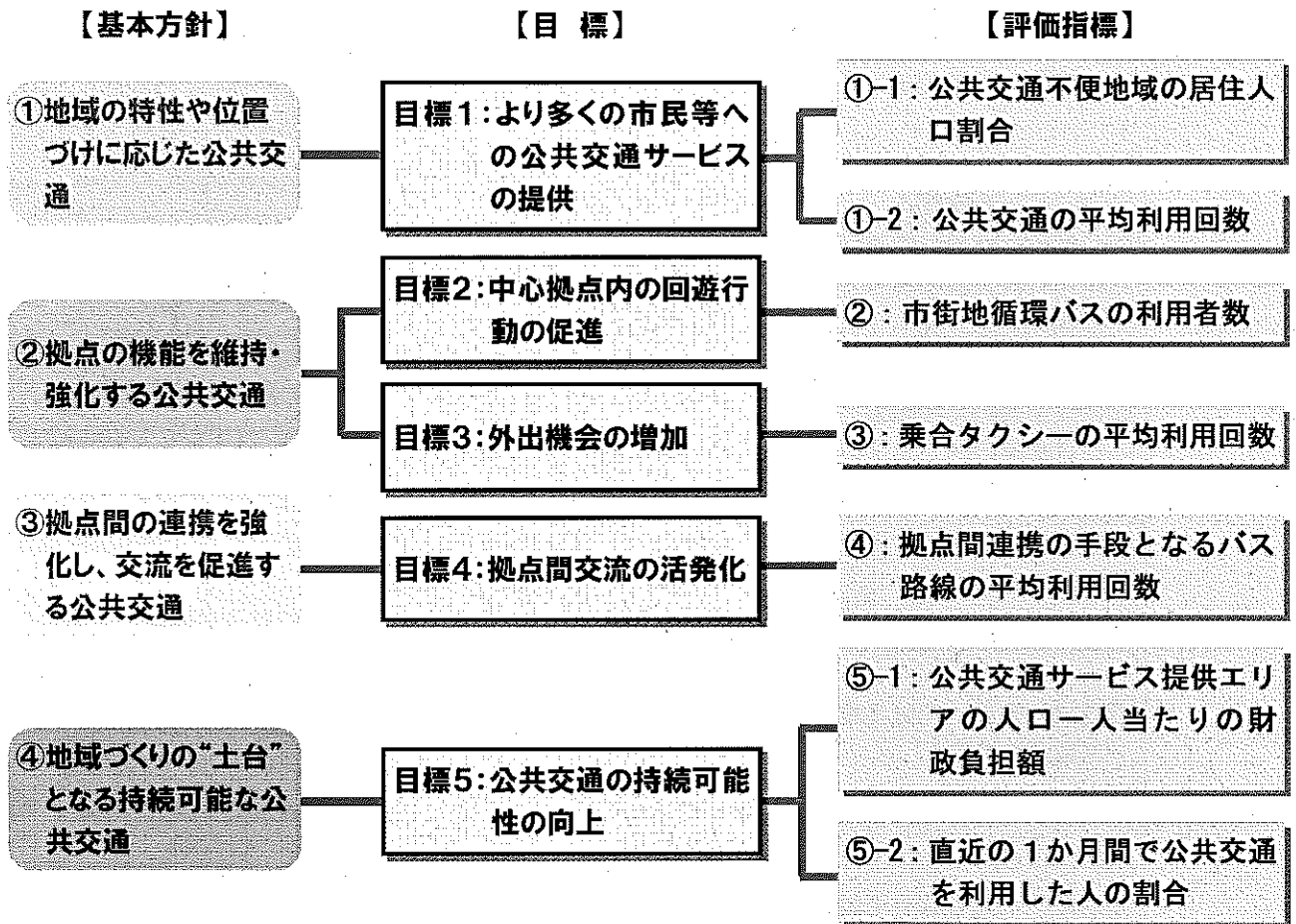
八代市総合計画における地域が目指す将来像や、関連する各種計画における公共交通に求められる役割、地域の特性などを踏まえ、本市における公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。



▲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

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指標を以下のとおり定めます。



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、公共交通不便地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」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

*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。

▼公共交通に関する取り組みの方向性

方向性	概要
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	○様々な交通サービスを有機的に組み合わせ、“まちづくり”の視点に基づいて役割を分担することで、地域が目指す将来像の実現を推進する。
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	○運行の効率化や需要の拡大を図ることで、利用需要とサービス水準のバランスを改善し、公共交通の持続可能性を高める。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> ◆公共交通の利用需要にあ わせた運行の効率化 </div> ↔ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 10px;"> ◆公共交通の利用促進によ る需要の拡大 </div>
③移動ニーズを踏まえた利便性の向上	○移動ニーズを踏まえつつ、各拠点へのアクセスや中心拠点内での回遊等の利便性向上を図る。
④公共交通不便地域への対応	○交通不便地域に対して、拠点へのアクセス手段等となる公共交通サービスを確保する。
⑤交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上	○円滑に乗り継ぎできる環境を形成することで、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る。
⑥公平性にも配慮した運賃設定の見直し	○運賃設定の適正化により、財政負担を抑制するとともに、利用者の負担の公平性改善を図る。
⑦地域が一丸となって公共交通を支える仕組みづくり	○地域が一体となって公共交通を支えていく機運を醸成し、関係者が連携・役割分担しながら更なる改善を継続的に進めていく仕組みを構築する。

(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。

▼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	○中心拠点の魅力・活力の向上 ○“小さな拠点”の維持・充実
福祉分野	○福祉分野における移動手段としての公共交通の利活用
教育分野	○児童・生徒の通学手段としての公共交通の利活用 ○スクールバスの公共交通としての有効活用の検討
観光分野	○観光客等に対する公共交通情報の発信など
環境分野	○公共交通への低公害車・低燃費車の導入の検討

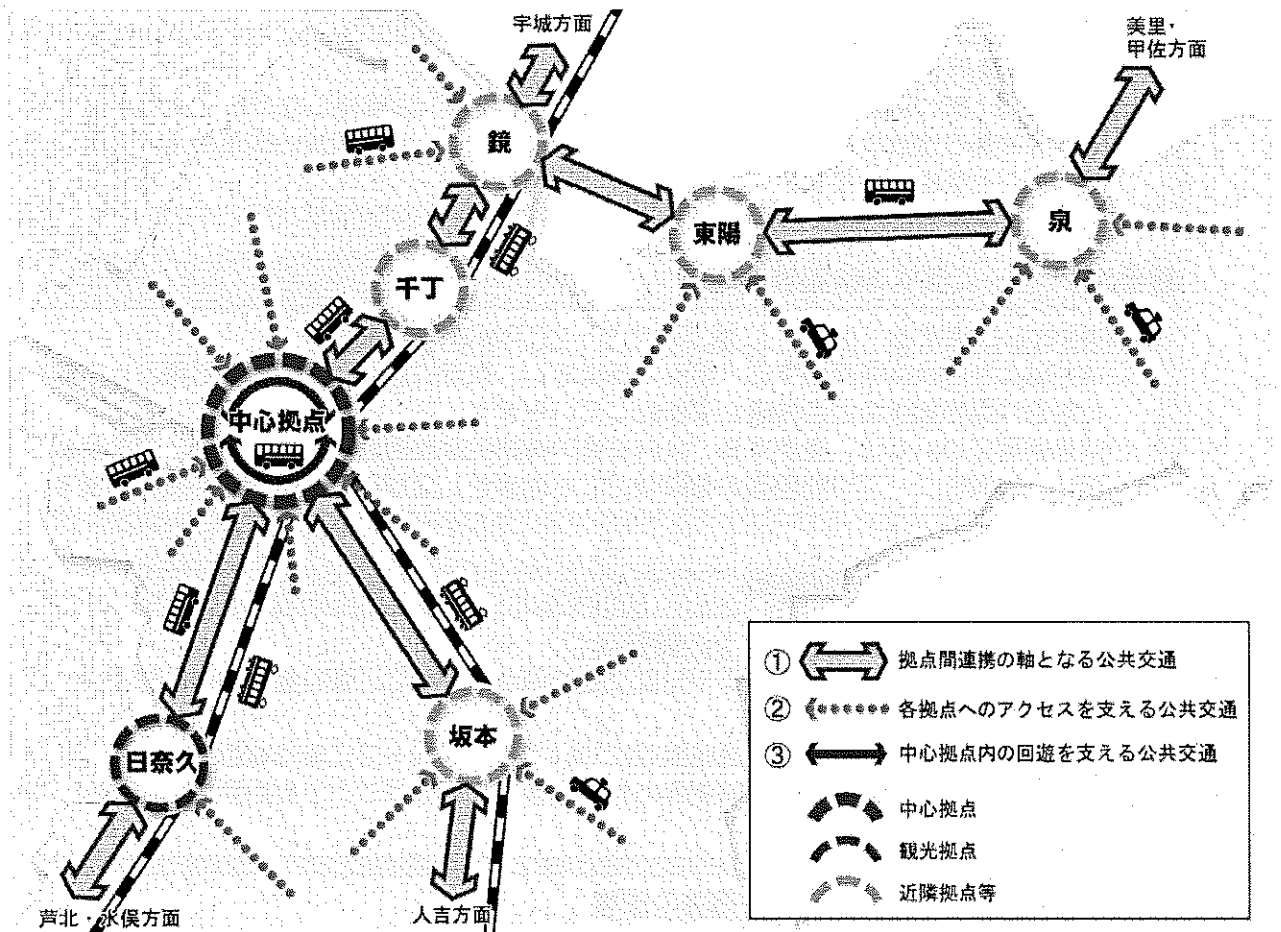
(3)公共交通の役割分担

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、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、本市の公共交通に求められる役割は大きく以下の3つに区別されることから、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。

▼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
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	路線バス 乗合タクシー
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	市街地循環バス (路線バス)



▲公共交通の役割分担イメージ

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。

■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路線バス：7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進めます。
※対象路線：東町線、産島線、宮原線、平和町線、新八代駅線、椎原線、甲佐・氷川ダム線

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、ルートの見直しや路線再編などによる運行の効率化を進めていきます。
※対象区間：鏡四つ角バス停～古閑出バス停（松橋線(県道経由)、種山線）
敷川内バス停～君ヶ淵駐車場バス停（田浦線、君ヶ淵線、大門瀬線）

③利便性の向上に向けた起終点・経路の見直し

○移動ニーズや利用状況、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進めていきます。
・市街地循環バス（3路線）：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
・種山線・君ヶ淵線：利用者のニーズなどを踏まえた起終点の見直しを検討
・まちバス：利用者のニーズなどを踏まえた経路見直しを検討

④市街地循環バスの運賃設定の適正化

○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。

■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

○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を見直しを検討していきます。
○対象路線については、後述する“公共交通の継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見直し内容を検討します。

■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

○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。

②交通結節点における乗り継ぎ環境の改善

○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、乗り継ぎに関する情報提供の充実や、バス停の移設による乗り継ぎ利便性向上などの乗り継ぎ環境の改善を行います。

■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

- 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、地域の特性等も踏まえた効果的・効率的な対策を検討します。

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

- 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、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。

■公共交通の有効活用に関する施策展開

①積極的な候補・分かりやすい情報提供や利用の“きっかけ”づくりの実施

- 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、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や、公共交通の利用を幅広く呼び掛ける広報、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”づくりを行います。

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

- 「公共交通の日」などのイベント・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

- 住民や企業、学校などを対象として、「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[※]」を実施します。
- ※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）

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します。

■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

- 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。

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

- 改善要望などを積極的に収集・活用していくため、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

- 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。

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。

▼実施期間および事業主体

	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

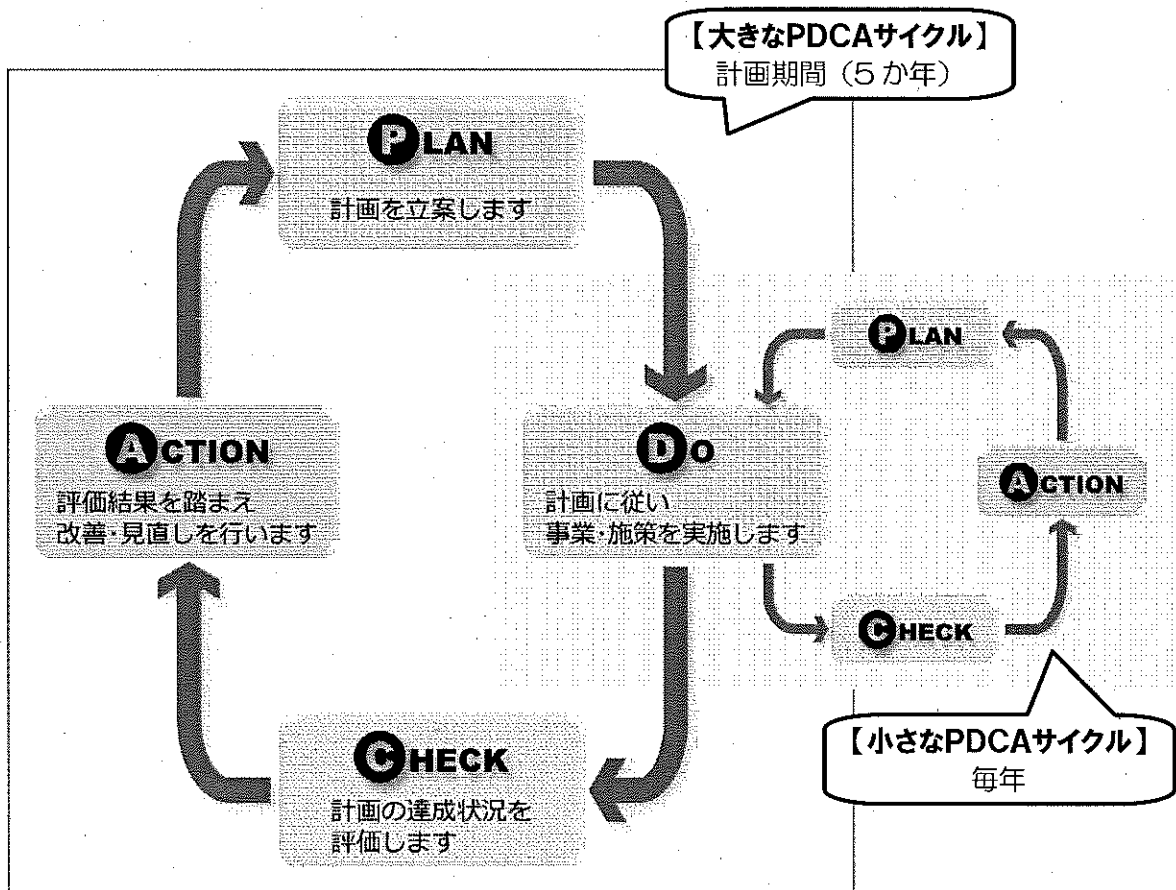
7. 計画達成状況の評価について

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。

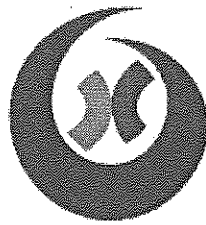
▼PDCAサイクルによる継続的な改善

	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. 23 参照



▲PDCAサイクルの構築イメージ



八代市
YATSUSHIRO