

平成28年度

第3回 八代市地域公共交通会議

資料一覧

資料番号	資料名	ページ
資料1	再編実施計画（H29.10.1実施予定）について	1
資料2	運賃見直しについて(1)	2
資料3	路線バスを活用して上限運賃を導入し、乗客を2倍に増加【京都府京丹後市】	3~6
資料4	運賃見直しについて(2)	7
資料5	地域公共交通再編実施計画の策定に伴う地域公共交通網形成計画の修正事項	8
資料6	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画推進に係る事業）について	9~11

平成29年1月24日

八代市 企画振興部 企画政策課

# 再編実施計画について

## ■なぜバス路線再編を実施するのか？

- ▶ 八代市内を運行する路線バスは平成 18 年度から平成 22 年度の 4 年間で、利用者が 3 割減少する一方財政負担が 5 割増加、金額も約 2 億円となっていたことから、市街地循環バスや乗合タクシーを導入する形で抜本的なバス路線の再編を実施し、約 1 億 5 千万円まで財政負担が減少。
- ▶ その後、5 年が経過し、利用者が 67 万人から 60 万人に減少、H26、H27 は、財政負担額が 1 億 8 千万円を超えてきている状況。(乗換え等も減少の一因。)
- ▶ H28.10 からは国の補助を受けていたバス路線(地域間幹線)も対象(1 日 15 人以上)から外れた。
- ▶ 八代市では、今まで、公共交通に関して、地域間幹線以外に、国の補助を受けていなかった。そこで、国の補助制度を活用することも視野に入れ、H26 年度に「八代市地域公共交通網形成計画」を策定し、現在、「再編実施計画」の認定を受けることで補助を受けることが可能となることから、調整を行っているところ。

## ■今回のバス路線再編のポイント



利便性向上とコスト削減を図る!!

### 【バス路線の見直し】

- ▶ 利便性向上に向けた取り組み

#### ◇ バス路線変更

- 利用が見込める地域へ乗入れ
- 起終点(乗継場所)の変更
- 常時循環に近づける仕組みの構築

主に市街地

- ▶ 利用が低迷しているバス路線

- ▶ バス路線が重複する区間

- ◇ 乗合タクシーに移行 ⇒ 無駄な運行を減らす。
- (柔軟な運行が可能) ⇒ 公共交通不便地域もカバー
- ⇒ 目的地の追加

- ◇ 減便、バス路線短縮、統合 ⇒ 空便、空区間が減り、コスト削減

主に郊外

### 【運賃の見直し】

- ▶ 課題

- ◇ 100 円エリア(市街地)と郊外(バス・乗合タクシー初乗り 150 円)の格差
- ◇ 市街地循環バスは利用多いが、単価が安く財政負担も多い。
- ◇ 郊外のバス路線は運賃が距離制で分かりにくい。
- ◇ 市民の多くは、「そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない」。

- ▶ 見直し内容 ⇒ 資料 4 参照

運賃見直しについて(1)

※ H28.8.4 作成：H26 データ使用

■現在

- 市街地循環バス エリア内 … 100 円
- 市街地循環バス エリア外 … 距離制 (150 円～南平和町 350 円、坂本駅前 540 円、種山 670 円、八農分校前 1,030 円)
- 乗合タクシー運行エリア … 150 円・250 円・350 円・450 円・650 円

※ 以下の表については、単純に比較できない点があるため、「ゆめバス」、「椎原線」(五家荘地区)、「氷川ダム線」(泉地域)を除いております。

八代市全域 … 利用者 515,924 人 (路線バス+乗合タクシー) 経費 3 億 2,395 万円 - 収入 8,470 万円 = 約 2 億 4 千万円

市街地循環バス エリア内 利用者：256,257 人 <b>100 円</b> 「みなバス」の利用者は 177,825 人。 しかし、赤字も 1,886 万円と多い。	市街地循環バス エリア外 利用者：233,218 人 <b>距離制</b> (150 円 ~ 大村 200 円、南平和町 350 円、坂本 540 円、種山 670 円、労災病院前、八農分校 1,030 円)	乗合タクシー 運行エリア 利用者：26,449 人 <b>エリア制</b> (150 円・250 円・350 円・450 円・650 円)
50%	45%	5%

路線バス利用者：489,475 人

■収入の割合 (推計)

【現状】

- ※ 推計としているのは、循環以外の路線については、正確な乗降・運賃データが把握できないため。
- ※ 市街地循環バス以外の路線での 100 円エリア内での移動は、上限の 100 円で計算。

八代市全域 … 運賃収入 8,470 万円 (路線バス+乗合タクシー)

市街地循環バスエリア内 運賃収入(推計)： 2,254 万円 <b>100 円</b>	市街地循環バス エリア外 運賃収入(推計)：5,535 万円 <b>距離制</b>	乗合タクシー 運行エリア 運賃収入： 681 万円 (8%) <b>エリア制</b>
27%	65%	8%

路線バス運賃収入：7,789 万円

■1人あたりの平均運賃 (推計)

No.	区分	運行形態	H27 実績					
			利用者数 (人)	経常収入(1) (円)	経常収入(2) (円)	1人あたり (円)	経費 (円)	収支 (円)
①	市街地循環バス(みなバス・まちバス)	バス	204,268	17,340,478	17,340,478	85	46,294,053	-28,953,575
②	路線バス総線(大門瀬含む)の100円エリア	バス	42,651	55,179,722	※3-4,265,100	※3-100	207,864,646	-152,684,924
③	100円エリア外の路線バス総線(大門瀬含む)	バス	212,138		50,914,622	240		
④	乗合移行路線(大門瀬除く)の100円エリア	バス	9,338	5,375,569	※3-933,800	※3-100	40,200,143	-34,824,574
⑤	乗合移行路線(大門瀬除く)	バス	21,080		4,441,769	211		
⑥	坂本・東陽・泉	乗合タクシー	26,449	6,808,330	6,808,330	257	29,587,458	-22,779,128
		合計	515,924	84,704,099	84,704,099	164	323,946,300	-239,242,201

※1 ゆめバス、椎原線、麻生交通は除いてあります。

※2 収支は、国補助等考慮していませんため、実際の補助額とは異なります。

※3 ②④の「経常収入(2)」については、利用者数×100円で計算。実際はもっと低いものと思われる。

## 路線バスを活用して上限運賃を導入し、乗客を2倍に増加【京都府京丹後市】

バスの利用促進施策を、アンケートや関係者合同の現地調査により共通認識を醸成しながら、コミュニティバスではなく路線バスの再生を目指して展開。

その際、上限を200円とする料金設定とし、多くの人に乗ってもらうことで、「バスの運行」ではなく「乗車する人」に対する補助という発想に転換。

様々な利用促進のための工夫を同時に講じることにより、乗客が2倍超に。

### キーポイント: 担当者の明確な問題意識とその遂行に向けた熱意と実行力が関係者を動かし好循環を生み出す

#### ○背景・経緯

京都府の日本海側、丹後半島に位置する京丹後市では、路線バスの利用者が減少する中で、事業者への維持補助額が増加傾向にあった。(年間8500万円)

このような状況下で平成16年に新市長が誕生。行政改革を進める中で、他の助成等と比較してバスの維持補助額が突出していたことを問題視。「同じ補助をするなら、乗っていただけるバスに補助しよう」という考え方を持つようになる。

#### ○コミュニティバスではなく「路線バス」

自治体による公共交通施策と言えばコミュニティバスとなりがちだが、京丹後市では、

- ①既存のサービス水準を引き継ごうとすると、バス車両などの初期投資が膨大となる。
  - ②地元では、安価に受託可能な事業者が存在しない。
  - ③既存バスの運行事業者は、地域の観光交通も担っている。路線バスをないがしろにすると、観光産業にも悪影響を及ぼす。
  - ④路線バスは車両が大きく、乗り心地が良いという、コミュニティバスにないメリットがある。
- との考えから、路線バスを地域資源の一つとしてとらえ、有効に活用することで、まちづくりを進めることが重要と判断した。

一般にコミュニティバスの単価の方が安いという議論があるが、民間会社で必要な様々な経費がコミュニティバスでは含まれておらず、単純には比較できない。

中山間地域等物理的な制約がある場合等、小型車両が活躍する場面はある。

しかし、路線バスの事業者の方が安全管理面でもしっかりしているのではないかと。

#### ○「上限200円バス」の導入へ

既存の路線バスの再生のため、「上限200円バス」の取組を開始するに当たり、平成17年12月に「京丹後市地域交通会議」(会長:京丹後市長)を設立。その1ヶ月前には、「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワークを実現会議」(京都府を事務局とした広域的な連携組織。以下、「実現会議」)が設立された。

料金について、市民へのアンケート調査を実施(平成17年12月)。ニーズの精度を高めるため、バスを利用すると考えられる(ニータゲットとなる)高校生や高齢者に対象を絞った。また、料金について聞く設問では、安易に低料金が回答されないよう、市の財政状況を説明した上で選択するようにした。

## アンケートの設問

住所、性別、年齢、職業、自家用車等の保有の有無、  
バスの利用頻度、利用する目的・理由、バスを利用しての満足度、  
(バスを利用したい人に) 利用しない理由、  
(低額運行を行う場合の) 希望料金※・運行間隔、利用目的、利用区間、  
目的地に行くときのバスの希望時間帯(行き・帰り)

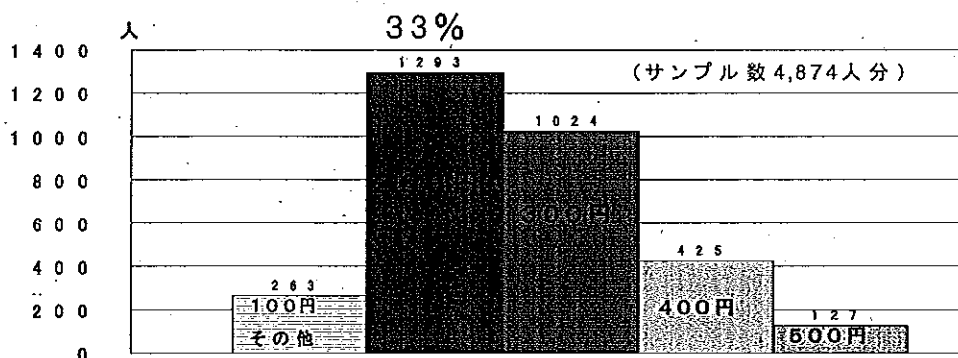
### ※(低額運行を行う場合の) 希望料金を聞く設問での説明

「現在、市内の生活路線バスでは、すべて運賃収入だけでは運行経費をまかなえない状態(いわゆる赤字)で、利用者数が少ないため生活路線バスに市が多額の財政負担を行っています。

このため、市は、多くの方にバスを利用していただくため、低額運行の導入の可能性を検討(その場合、区間均一運賃も想定しています。)しており、これにより多くの方にバスを利用していただけると、市の財政負担の軽減につながります。

ここで、仮に低額運行を行う場合、あなたは、いくら運賃なら利用したいと思いますか。(当てはまるものに○をつけてください。)

[選択肢：200円、300円、400円、500円、その他、  
金額の如何に関わらず利用しない。]



導入に当たっては、これまで前例が無かったこともあり、近畿運輸局との調整に時間を要したが、理解をいただき、結局、路線を限定して試行的に行うこととなり、市民のアンケート結果を踏まえて、高校や病院が立地する市中心部の路線で行うこととした。

この時、値下げで赤字となった分は市が負担することとし、了解を得た。

また、1年間に限り、収入が減少した場合の損失の半分を京都府がもつというリスク分担を行った。名称は、「上限200円バス」がコンセプトを明確に表しているため、愛称は無い。

## ○財政負担額の試算

上限200円、300円のケースで、利用者の増加目標を算出した。

200円とした場合は1.9倍の増加が必要との結果であった。

しかし、こうした取組を実施する上ではインパクトも重要であると考えて、200円とした。→通学定期代が年間26万円になるケースが、6万円になる。

## ○関係機関の合意形成

京丹後市の内部組織として、所管課だけでなく、組織横断的に議論できる場（プロジェクトチーム）を設置。（メンバー：バス所管課のほか、子育て支援、高齢者福祉、観光振興、商工振興、教育総務、総合戦略の所管課）

公共交通の検討には、土地勘（どこからどこに人が移動しているのか）が不可欠。

そういう面では、地域のことを熟知している地方自治体の職員がプロ意識を持って頑張ることが重要。また、日常的にバスに乗ることで、問題点も分かってくる。

「実現会議」のメンバー合同で現地調査を行い、いかにバスサービスが使いづらいか（これでは人が乗らないはずという感覚）を共有した。

この調査により自治体は、これまで「公共交通をどうするか」という意識で交通事業者に接してこなかった姿勢を反省した。（利用者の声や乗降調査をしていなかった。）

地域住民に対しては、説明会を開催するとコミュニティバスへの要望が多いが、幹線を動脈に、枝線を毛細血管に例えて、幹線がしっかりしてはじめて枝線であるコミュニティバスが成立する。幹線がしっかり育つまで待ってくださいと説明している。

低額実証運行希望路線の試算	乗車人員	財政支出額 (百万円)
H17実績額 (従来の負担)		45
300円バス では	1.00倍	59
	1.25倍	53
	1.50倍	47
200円バス では	2.00倍	36
	1.00倍	62
	1.25倍	58
	1.50倍	53
	1.90倍	45
	2.00倍	43

## ○交通事業者との信頼関係

交通事業者との信頼関係をつくることも重要。

京丹後市では、バス事業者と一緒に、バス路線を一つ一つスクリーンに映して、この路線がなぜ必要なのか、なぜこのルートになっているのか、なぜこのようなダイヤになっているのかを、全便チェックした。



## ○利用促進のための工夫

バス停及びバス停待合所の増設、バス停の名称変更（バス停の名称とその地域のイメージが合致しないところが多々あった）、フリー乗降区間の設定を行った。また、バス車内での回数券販売を行なった（利用者満足度高い）。

運行サービス面では、増便、パターンダイヤ化、鉄道との連絡強化（特急との接続時間を51分から3分に短縮）を行った。ダイヤの変更は、不便になる人も少なからず発生するため勇気がいる。

ノンステップバスの導入を行った。

<時刻表>

時刻表は、利用促進のための重要なツール。にもかかわらず、従来の時刻表は全てのバス停が掲載されていなかった。家の近くのバス停に何時バスが来るか分からない状況で、利用するはずがない。

このため、全てのバス停が掲載されている時刻表を市で作成し、全戸配布した。年2回の頻度で更新版を発行している。路線図は、利用者にとって分かり易いものとするため、通常の地図をベースにしている。ほとんど直営で行い、経費を下げている。

これには、当初財政担当が難色を示したが、時刻表は市民に路線バスを知ってもらうための施策であり、「釣りをするのに餌がないのと同じだ」と説明し、了解を得た。

市の広報誌でも宣伝している。地域住民へのPRでは、どのようにバスを利用するのかという「シーン」を具体的にイメージさせることも重要であり、子供たちが乗っている写真や老人会で利用してもらった写真を掲載した。→「時刻表」でも使用。担当課ではいつでもデジカメを携帯している。

### <戦略的な施策>

利用者をカテゴリー分けして、戦略と戦術を作成。体系的に施策を見返し・修正するクセを付けた。キーワードは、「知ってもらう」「乗ってもらう」「愛用してもらう（回数の増）」

A：常時利用者<2分類>（通勤・通学、高齢者）

B：サムタイムズ利用者<5分類>（雨天時利用者、レジャー・来訪者等）

C：不利用者<4分類>（価格・バス停等条件的不利用者、利用不要者等）

### ○地域に与えた効果

実施前の年間15万人が、2年目には、30万人を突破（2倍以上）。

高校の選択の幅が広がったことが最も大きい。以前は、定期代で年間26万円を超えるなど、経済面から通える高校に限られていた。また、バス通学ができるようになったことにより、送迎していた親の負担も軽減されたと思われる。



実証運行開始1年後に高校生へアンケート調査を実施したところ、回答した668人中294人が新たにバスの利用者となり、そのうち71人が毎日利用し、翌年の調査（定点観測）では、さらに31名が毎日利用していることが確認できた。

### ○行政の方針

公共交通の活性化で重要なことは、運行収支でその価値を判断しないこと。赤字なのは当たり前、まちづくりの面で様々な波及効果があればよい。

即ち、「700円×2人」ではなく「200円×7人」の発想で、多くの市民が乗っていただくことで、住民福祉の増進を図ることができると考えている。

京丹後市では、以下のような方針（公共交通施策の「かきくけこ」）を掲げている。

か：観光・環境保全・過疎対策

き：協働体制の確立・客観的評価主義の確立（運行収支のみで、そのよし悪しを判断しない）

く：車社会からの脱却

け：経済基盤整備・健康増進対策

こ：高齢者福祉・子育て支援・交通安全対策・交流人口の増加対策・国際化（外国人観光客の誘客）

また、「実証運行」という位置づけは、地域住民の方々の意識を常に高く持って頂くためにも、掲げ続ける。

### ○今後の展開方向

昼間はあまり乗っていない状況であり、日中の買い物客の利用者増が課題。

人口が減少する中では、交流人口を拡大しないと公共交通は支えていけない。そのためにも公共交通を魅力ある商品となるよう、まずは、地域意識の醸成が必要である。公共交通が優良な観光資源となるよう、そのための投資は行政も行う。

鉄道とも連携し、京都府にある丹後の地域資源（ポテンシャル）を活かしていきたい。交流による地域経済効果は、公共交通の維持費用よりはるかに大きく、観光などと連携し、マーケットも全世界に広げていきたい。丹後地域全体の活性化を目指すという観点で考えれば、バスとタクシーで客を奪い合うという発想にはならない。

今後は、本格的な高齢化社会の到来にあたり、公共交通の充実へ向けた、さらなる利便性向上策が必要であると認識している。

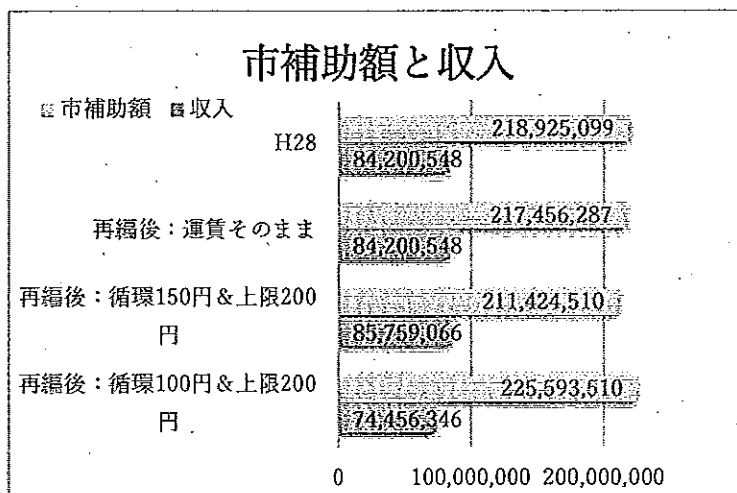
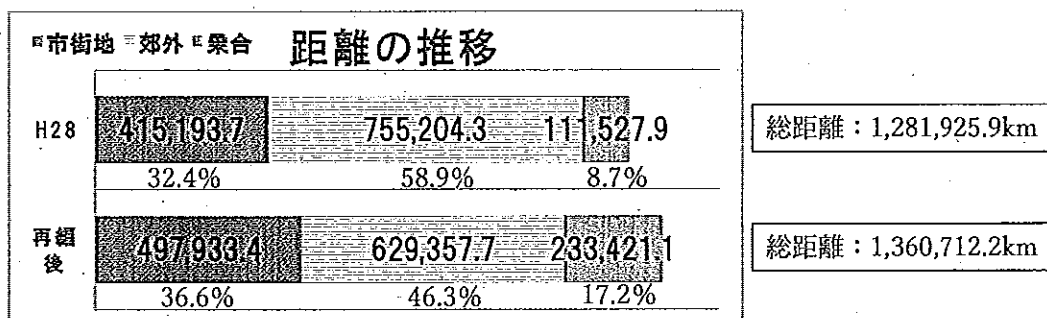
[京丹後市企画総務部企画政策課公共交通係]

## 運賃見直しについて(2)

※ H27.10～H28.9の運行実績 及び H28.12月末時点の再編内容で資料を作成。

### ■「路線再編」及び「運賃見直し」後の補助金額について

- 路線再編を行う際の運賃パターンとして3つの案を検討
  - ① 運賃は現行どおり、市街地循環バスが100円、その他の路線バスが距離制、乗合タクシーはエリア運賃（新設路線はバス路線時の運賃が目安）で設定。
  - ② 運賃見直し：市街地循環バスが150円、その他の路線バスが150～200円の上限制、乗合タクシーを150円で設定
    - ※ 乗合タクシーは、予約しなければならないなど、路線バスに比べて、利用者の手間等、制約が多いことを考慮し、下限で設定。
  - ③ 値上げなし：路線バスの均一区間が100円、その他の路線バスが150～200円の上限制、乗合タクシーを150円で設定。



### ■割引等について

- 市街地循環バスエリアの値上げに対する不満を軽減するため、市街地循環バスエリアには、1,000円で10回乗れる（実質100円）回数券を発行。
  - ※ 対応できることを産交バスにも確認済み。
- 市街地循環バスの後続バスへの乗り継ぎ券を発行し、1乗車分の運賃で発着点をまたぐ利用を可能にする。（減収分の補填が必要になるが、赤字分と相殺される。）
- 市域全体での利用促進を図るため、1ヶ月フリーパス（5,000円）の発行を検討中。
  - （125円×2回（往復）×20日＝5,000円）
  - ※ 現在は、市街地循環バスエリアでのみ1ヶ月フリーパス（4,000円）が販売されている。（100円×2回（往復）×20日＝4,000円）
- 産交バスのICカードの仕組み上、バス同士の乗り継ぎ割引（20円）も適用される。
- 現在実施している、路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎ割引（1回50円）は廃止予定。



地域公共交通再編実施計画の策定に伴う地域公共交通網形成計画の修正事項

掲載頁	修正箇所	修正事項
表紙	策定年月の下	・平成29年3月 変更の表記
P3	(2)計画期間	・計画終了年度を平成32年9月に変更 ・合わせて、計画期間を5年6ヶ月に変更
P76~77	①利用が低迷するバス路線の改善 ◆対象路線	・対象路線の追加(松橋線(県道経由)、田浦線、坂本線) ・対象路線を追加するために、「利用が低迷する路線の基準」を「利用が低迷する路線の目安」に変更 ・路線位置図に追加路線を反映
P79	◆バス路線改善の概要	・対応の考え方の次に、「改善の方向性」欄を設けて、再編実施計画P4に記載している再編の概要を記載 ・その次に「地域公共交通再編事業として行われるもの」欄を設けて、対象路線に丸印を記載
P80	②路線バスが重複する区間の運行効率化 ◆対象区間	・新八代駅~八代市役所前区間を追加し、対象路線である、種山線と新八代線に関する記述を追加
P80	◆運行効率化の概要	・新八代駅~八代市役所前区間に関する区間の現状、効率化の方向性を追加 ・敷川内~君ヶ淵駐車場区間の「効率化の方向性」を、再編実施計画に記載している再編の概要に修正 ・効率化の方向性の次に「地域公共交通再編事業として行われるもの」欄を
P81		・路線位置図に追加路線を反映
P82	③利便性向上に向けた起終点・経路の見直し	・起終点の見直しに松橋線(国道経由)を追加 ・経路の見直しに種山線を追加 ・見直しの方向性の次に「地域公共交通再編事業として行われるもの」欄を設けて、対象路線に丸印を記載
P83	取り組み内容の概要が書かれている部分(青枠部分)	・末尾に「【地域公共交通再編事業と関連して実施される事業として実施】」を追記
P85	①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤの調整など	・対象バス停に、ゆめタウン、イオン八代、日奈久温泉前、坂本を追加 ・路線再編に合わせて、乗り継ぎに配慮したダイヤ調整を行うことを記載 ・ダイヤの調整等の次に、「地域公共交通再編事業として行われるもの」欄を設けて、対象バス停に丸印を記載
P89	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	・詳細で分かりやすい情報提供等の実施の下に、「路線再編に合わせた情報提供」を追加 ・概要には、路線再編に合わせて公共交通マップや時刻表を作成・配布することを記載。また、末尾には「【地域公共交通再編事業と関連して実施される事業として実施】」を追記 ・さらに、その下に「路線ナンバリングの設定」を追加。 ・概要には、路線再編と合わせて、方面別にアルファベットと行き先番号からなる路線ナンバリングを設定し、バス車両の行先表示や時刻表に反映することを追記 ・末尾には「【地域公共交通再編事業と関連して実施される事業として実
P91	③モビリティマネジメントの実施	・居住者MMの概要の末尾に「【地域公共交通再編事業と関連して実施される事業として実施】」を追記
P95	実施期間	・実施期間に平成32年度の欄を設ける。 ・再編事業の分を平成32年9月まで延伸。(その他の取り組みは現状のま

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

平成29年1月24日

協議会名: 八代市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画推進事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
<p>【八代市モビリティ・マネジメント推進事業】</p> <p>◆転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>【配布ツール】</p> <p>・[路線図及び時刻表]昨年度作成した路線図及び時刻表に、昨年度のモビリティ・マネジメントで出た意見や八代市への転入者を集めたワークショップで出た意見を踏まえ、改良を行った。</p> <p>・[啓発冊子]転入者が公共交通を使って、市内の観光地などにおでかけができるよう、観光地の最寄バス停やバスの乗り方などを記載した啓発冊子を作成した。</p> <p>【市民課での配布】400世帯</p> <p>・市民課で転入手続きをされた方に配布。</p> <p>【アンケートの実施】</p> <p>・配布物の中にアンケートを同封。当初はアンケートの回答について、スマートフォン等から回答いただく仕組みだったが、回答が難しい方も多かったため、途中からハガキでも回答できるよう改善を行った。</p> <p>◆居住者(再編予定路線沿線の住民)を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>【配布ツール】</p> <p>・[冊子]地域を走るバス路線の現状(費用や利用状況)と再編の内容を記載した冊子を作成。</p> <p>【市報と一緒に配布】2000世帯</p> <p>・対象地域の市政協力員を通じて市報と一緒に配布。</p> <p>【アンケートの実施】</p> <p>・冊子とあわせてアンケートを配布。回収は、地域の公民館に提出いただく方法とした。</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>転入者MMTで作成した配布ツール「路線図及び時刻表」については、各路線の全バス停の時刻を掲載するなど、とても詳細で分かりやすいものができた。</p> <p>市民課から、転入者に配布した際、「公共交通の情報があると助かる。」との声があったとの報告を受けている。</p> <p>次年度は、路線再編を実施予定であるため、再編の内容を反映させた上で、再編実施の前月に市報とあわせて市内全戸に配布予定。また、同様に、今回作成した「啓発冊子」も全戸配布する予定。</p> <p>居住者MMTについては、再編の内容をお知らせするとともに、その内容について、アンケートにて意見をいただく機会としても有効であったと考えている。</p> <p>事業自体は、計画どおりに実施できたものの、改善点としては、転入者の行動の変化を調べるためのアンケートについては、回答まで誘導することが難しかったことから、回答方法や回答に対するインセンティブなど、工夫する必要があると考えている。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成29年1月24日

協議会名:	八代市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通調査事業(計画推進事業)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>平成22年度の路線再編、平成26年度の「八代市地域公共交通網形成計画」の策定、平成27年度の「再編計画策定事業」の実施など、財政負担を抑えながら、持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて取り組んでいるところである。</p> <p>しかしながら、市民アンケートの結果でも「公共交通を利用していない」人が75%を超え、公共交通を利用しない一番多い理由は「そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない」(24.6%)であることを考えると、もつと多くの市民に、公共交通のことを知ってもらい、今後、外出時の選択肢の一つとなるような働きかけが重要であると考えている。</p> <p>そのためにも、「網形成計画」に記載しているとおり、市民に対し「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」、「モビリティ・マネジメントの実施」を継続し、少しでも多くの市民が八代市の地域公共交通について、意識し、考えていただけたら環境づくりを進めていきたいと考えている。</p>

### 概要

【八代市モビリティ・マネジメント推進事業】

- ◆ 転入者MMの実施：[対象]400世帯
- 転入者MMで配布するツールとして、公共交通マップと路線バス・乗合タクシーの時刻表を作成。
- 公共交通マップ・時刻表ともに、昨年度、企業・学校MM用に作成したものをベースとして、昨年度実施した際にいただいた意見や転入者ワークショップを実施していただいた意見を参考に改良を加えた。
- また、八代の観光地等に公共交通を使っている行き方などを掲載した啓発冊子も作成し、公共交通マップとあわせて配布した。
- 配布方法は、市民課にて転入手続きをされた方(外国人を除く)に配布。転入者の声として、「公共交通の情報はありがたい」との声があった。
- 転入者の行動変容を調査するために、スマートフォンからアンケートにアクセスし、回答いただく仕組みで実施したが、回答の集まりが悪かったため、途中から回答用のハガキを同封した。
- 今後、アンケート回答者に対し、2回目のアンケートを実施し、行動変容などを調査していく予定。
- ◆ 転入者MMの実施：[対象]産島線(再編予定)沿線地域住民2,000世帯
- 対象地域のバス路線がどのように再編されるのか、再編内容を記載した冊子を作成。
- アンケートをあわせて配布し、再編内容に関する意見や公共交通に対する意識調査を行う。

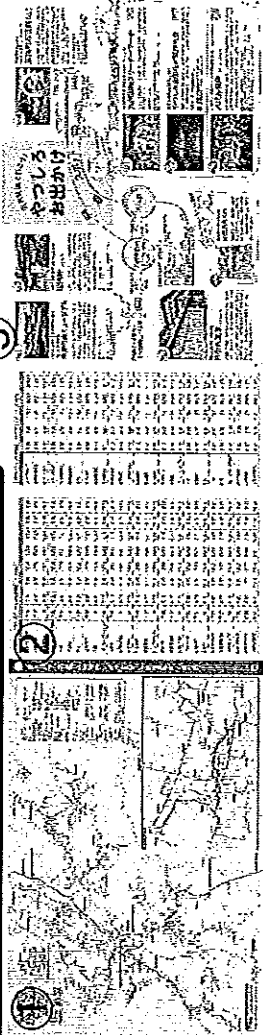
### 基礎データ

合併状況：平成17年8月に旧八代市、旧坂本村、旧千丁町、旧鏡町、旧東陽村、旧泉村の1市2町3村が合併  
 人口：129,922人(平成28年12月末現在：住民登録人口)  
 面積：680km<sup>2</sup>  
 過疎地域等指定：過疎地域、特定農山村、振興山村(いずれも一部指定)  
 高齢化率：31.9%(平成28年12月末現在)  
 補助対象の系統数：対象系統なし  
 自治体負担額：対象系統なし  
 協議会開催回数：協議会3回

### 計画推進事業に込める取組内容(PIDm)

転入者 及び 居住者(再編予定路線沿線住民)に対するMMの実施。

### 計画推進事業の実施状況(Do)



- ↑ ①②③は転入者MMで配布したツール。
- ①は公共交通マップ。昨年度作成したものに、病院や買い物施設等の情報を追加した。
  - ②は時刻表を冊子で作成。バス停を省くと、「その路線では止まらないと思った。」との意見があったため、全てのバス停を掲載した。
  - ③は啓発冊子。公共交通を利用してお出かけ情報を提供。

④は居住者MMで再編情報を掲載した冊子  
 ←

### 目標の達成(Check)

- いずれの指標についても、基準値はH26年度、実績値はH28年度、目標値はH31年度を指す。
- 指標①-1：公共交通不便地域の居住人口割合(%) 基準値：19.3 実績値：19.3 目標値：15.0
  - 指標①-2：公共交通の平均利用回数(回/人・年) 基準値：4.7 実績値：4.5 目標値：5.2
  - 指標②：市街地循環バスの利用者数(万人/年) 基準値：28.4 実績値：27.8 目標値：37.0
  - 指標③：乗合タクシーの平均利用回数(回/人・年) 基準値：3.1 実績値：3.1 目標値：4.1
  - 指標④：拠点間運携の軸となるバス路線の平均利用回数(回/人・年) 基準値：1.6 実績値：1.4 目標値：1.6
  - 指標⑤-1：公共交通サービス提供エリアの人口一人あたりの財政負担額(千円/人・年) 基準値：1.7 実績値：1.7 目標値：1.7
  - 指標⑤-2：直近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) 基準値：17.9% 目標値：20.0% ※計画最終年度にアンケートを実施する予定のため実績値なし。
- また、働きかけを始めたばかりであり、効果が発現するまでには至っていない状況。

### 今後の課題・対応(Action)

H29.10にバス路線の再編を行う予定であるため、H27、H28で取り組んだモビリティ・マネジメントで作成したツールや対象者から得られた意見等を活かして、再編内容の周知や、再編後の公共交通の利用促進につなげるような取り組みを行ってきたい。

※PDCAを記入する際、枠が足りない場合は、次頁に作成することも可能とします。