

(1) 地域公共交通計画策定の方向性について

第1回 八代市地域公共交通会議

**八代市地域公共交通網形成計画の
概要と実施状況、及び効果検証**

1. 八代市地域公共交通網形成計画の概要と実施状況

八代市地域公共交通網形成計画の概要（計画期間：平成27年4月～令和2年9月）

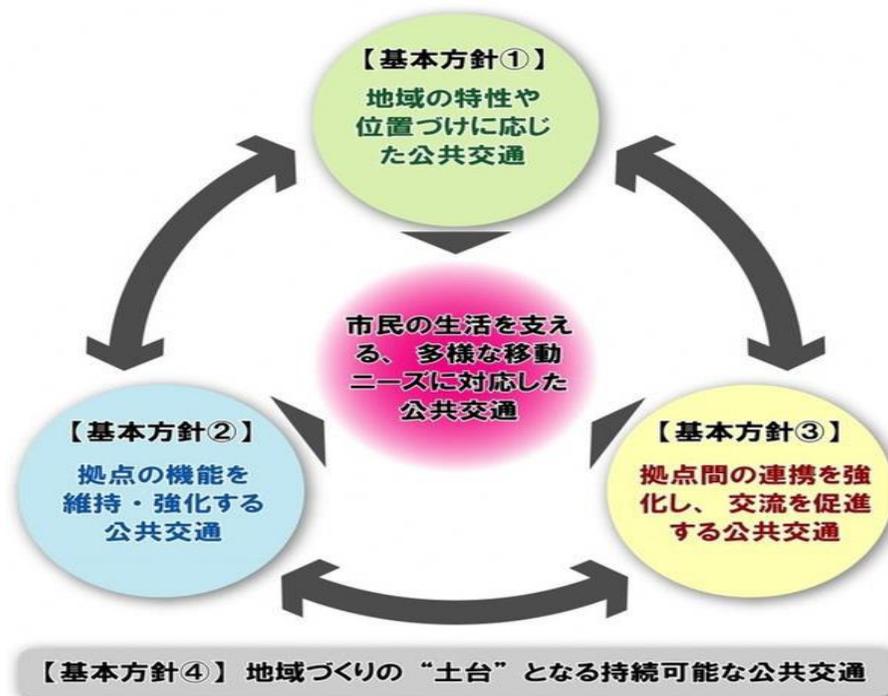
背景

- マイカー利用の増加や人口減少を背景に公共交通利用者は減少傾向。
- 一方で、高齢化社会への対応、低炭素社会への対応、コンパクトなまちづくりの推進など、公共交通に求められる役割は大きくなっている。

目的

- 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総合的な計画として「八代市地域公共交通網形成計画」を策定。

【八代市における公共交通のあり方】



1. 八代市地域公共交通網形成計画の概要と実施状況

八代市内の公共交通

■ バス

八代市内には、市街地循環バス（みなバス・まちバス・ゆめバス）が3路線、路線バスが12路線、合計15路線が運行しています。遠方へのお出かけから日常の買い物まで幅広く利用できます。



■ 鉄道・新幹線

八代市には、JR鹿児島本線、JR肥薩線、肥薩おれんじ鉄道が運行しており、市境をまたいだお出かけにも便利です。また九州新幹線が通っており、新八代駅から利用することができます。博多や鹿児島まで約50分で行くことができます。



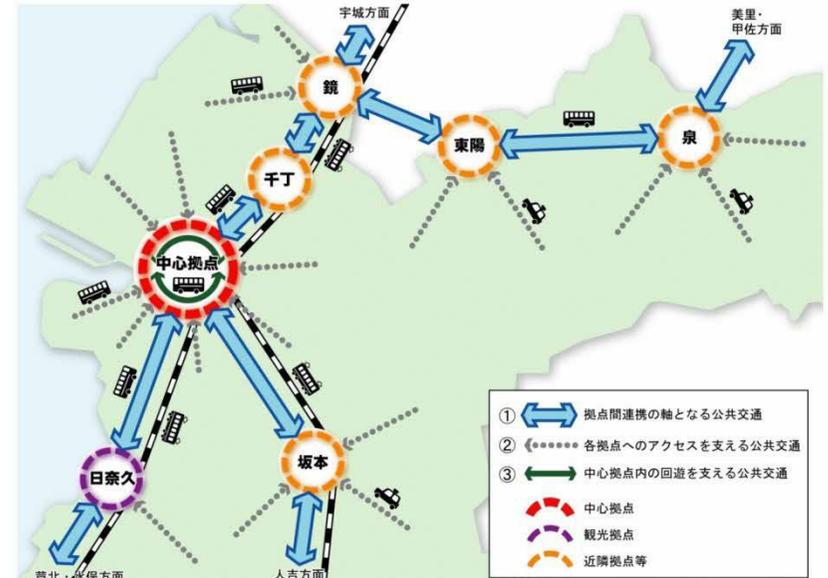
■ 乗合タクシー

東陽・泉方面に6路線、坂本方面では8路線、宮地地区に1路線、郡築地区に1路線、金剛地区に1路線、合計17路線が運行しています。



■ 一般タクシー

タクシーを利用すれば、電話ひとつで玄関から目的地まで移動することができます。



▲ 公共交通の役割分担イメージ

区分	①拠点間連携の軸となる公共交通	②各拠点へのアクセスを支える公共交通	③中心拠点内の回遊を支える公共交通
役割分担	○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	○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	○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、拠点を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
交通モード	鉄道	路線バス	乗合タクシー
			市街地循環バス (路線バス)

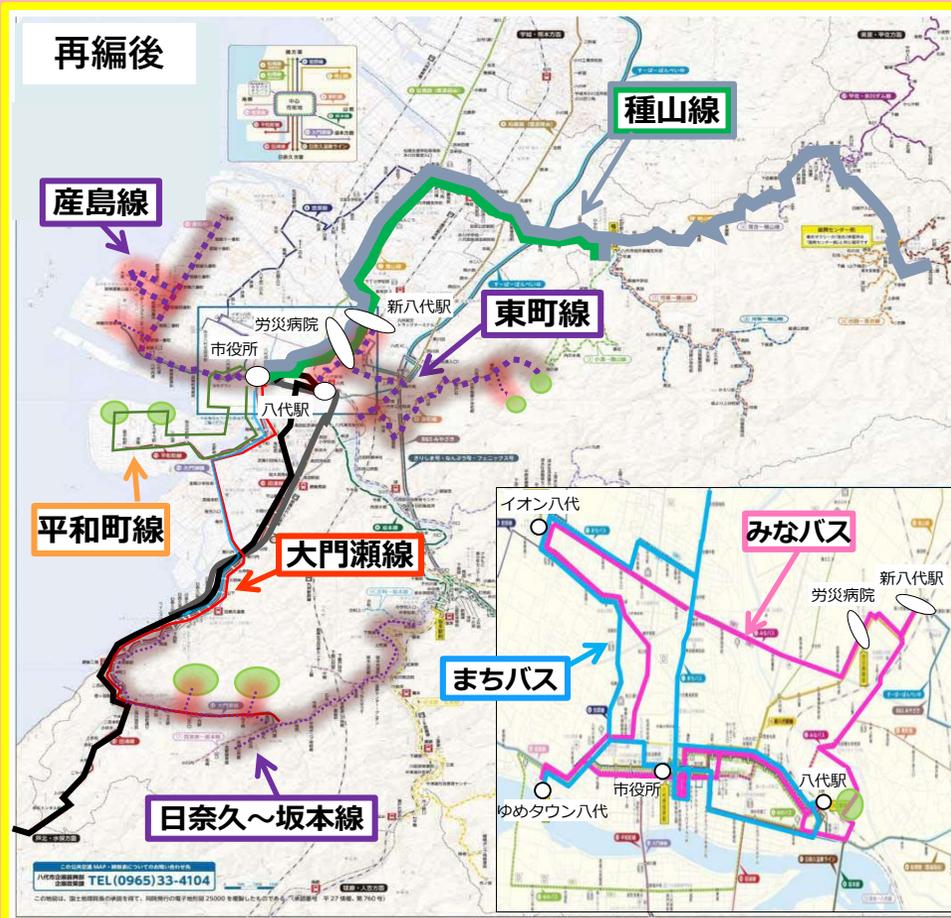
1. 八代市地域公共交通網形成計画の概要と実施状況

平成29年10月再編の主な内容（八代市地域公共交通再編実施計画）

郊外部からの長大な路線や市街地での利用状況が低迷する区間の見直しを行いつつ、上限運賃の設定、公共交通空白地域の解消、乗継ぎ利便の向上を図り、利用者増加を見込む。

【計画区域】 八代市全域

【計画期間】 平成29年10月～令和2年9月



主な再編内容

○種山線

- ・3系統中2系統が労災病院止まりとなっていたため、全系統を八代市役所までの運行とし、市街地へのアクセスを向上
- ・平野・栗林団地、東陽スポーツセンターを經由することで交通空白地域を解消
- ・重複する新八代線を廃止し種山線に統合

○産島線・東町線

- ・路線定期運行をデマンド運行（区域運行）へ変更
- ・産島線：イオン八代を經由
- ・東町線：労災病院，新八代駅を經由

○平和町線

- ・北平和町地区、北原町地区、植柳新町地区、植柳下町地区、ゆめタウン八代、八代市役所を經由する循環型の路線へ

○大門瀬線

- ・他系統と重複が発生していたため朝・夕のみの運行とし、通勤・通学需要に対応
- ・日中は日奈久下西町までの運行とする日奈久温泉ライン（金剛経由）及び「日奈久温泉駅～坂本駅」を運行する乗合タクシーを新設

○市街地循環バス

- ・まちバス：八代駅、ゆめタウン八代を經由するルートに変更
- ・みなバス：福正元町を經由するルートに変更

○上限運賃、均一運賃化

- ・上限運賃200円、均一運賃150円（循環バス・乗合タクシー）の設定
- ・わかりやすい運賃設定により利用者増加を見込む

1. 八代市地域公共交通網形成計画の概要と実施状況

各種事業の実施状況



◆市街地循環バスのラッピング(H29)

※国庫補助事業



◆公共交通絵画コンクールの開催(H30・R1)



◆地域版乗りつき時刻表、公共交通マップ、利用啓発冊子作成(H30)※国庫補助事業



◆市街地循環バス利用促進 (R1) ※国庫補助事業



1. 八代市地域公共交通網形成計画の概要と実施状況

網形成計画及び再編実施計画に掲げる目標・指標

目標1. より多くの市民等への公共交通サービスの提供

指標①-1 公共交通空白地域の居住人口

指標①-2 公共交通(バス・乗合タクシー)の平均利用回数

目標2. 中心拠点内の回遊行動の促進

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

指標③ 乗合タクシーの平均利用回数

目標4. 拠点間交流の活性化

指標④ 拠点間連携の手段となるバス路線の平均利用回数

目標5. 公共交通の持続可能性の向上

指標⑤-1 公共交通サービス提供エリアの人口1人あたり財政負担額

指標⑤-2 直近の1ヶ月で公共交通を利用した人の割合

2. 網形成計画の効果検証（概要）

網形成計画及び再編実施計画の成果

達成した目標

■ 指標④

拠点間連携の手段となるバス路線の平均利用回数

目標値：1.6 → 実績値：1.7

■ 指標⑤-2

直近1ヶ月間で公共交通を利用した人の割合

目標値：20% → 実績値：21%

指標以外の効果

■ 市民の公共交通の利便性に対する評価（P 8）

「上限運賃の設定によって利便性が向上した」と約40%が評価

■ 将来の移動への不安に対する評価（P 8）

「将来の移動への不安が軽減した」と約13%が評価

■ 市民の公共交通に対する興味関心の度合い（P 13）

「関心や利用意欲が高まった」と約24%が評価

■ 市民の公共交通に対する認知度（P 13）

自宅最寄バス停や運賃体系についての認知度が上昇

未達成の目標・課題

市街地循環バスの利用者減少

○まちバスの利用者は大幅に増加したものの、みなバス・ゆめバスが著しく利用者を減らしている。

⇒利用者の減少は運賃収入の減少にもつながっている

【持続可能性に対する課題】

○運賃値上げによる逸走のほか、一般路線バスと重複する区間において利用者が分散しているものと考えられる。

⇒路線の重複による非効率な運行

【効率性に対する課題】

財政負担額の増額

○減収のほか、人件費の高騰等により路線バスのキロ当たり運行経費も増大している。

⇒収入と支出両面から財政負担額の改善に至っていない

【持続可能性に対する課題】

未解消の交通空白地域

○優先して対応する12の公共交通空白地域のうち、9地域に未対応

⇒より多くへの市民に対する交通サービスの提供が不十分

【利便性に対する課題】

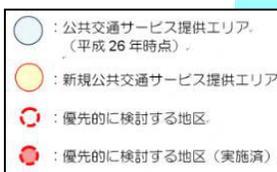
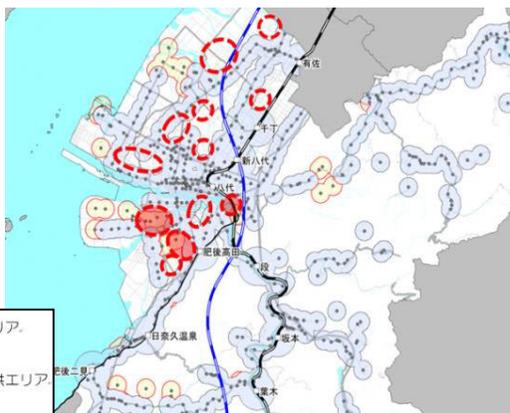
2. 網形成計画の効果検証

目標1 より多くの市民等への公共交通サービスの提供（指標の評価）

■ 指標①-1

公共交通空白地域（注1）の居住人口割合

基準値 (H26)	19.3%	➔
目標値	15.0%	
実績値 (R1)	15.3%	



▲ 公共交通サービス提供エリア（令和元年度時点）

<参考資料 P9参照>

評価【改善】

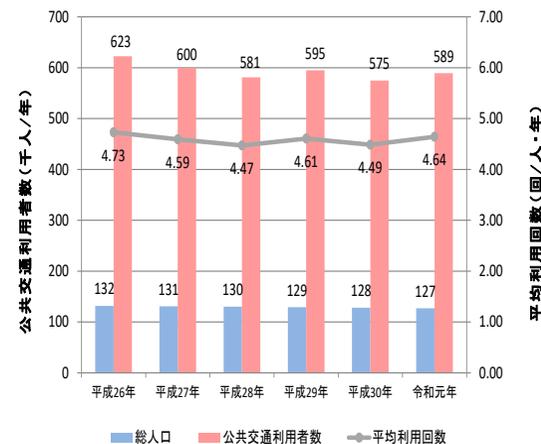
- 産島線、平和町線、東町線、日奈久～坂本線の運行ルート見直しにより公共交通サービスエリアが拡大し、指標は改善している。
- しかし、優先的に対応が必要な地区として位置づけた12地域のうち、3地域のみに対応となっており、目標値は未達成となっている。

注1) 公共交通空白地域：鉄道駅の半径1kmから外れ、かつ、バス・乗合タクシーの停留所の半径500mからも外れている地域のうち、人口密度が1,000人/km²を上回る地域（八代市地域公共交通網形成計画）

■ 指標①-2

公共交通（バス・乗合タクシー）の平均利用回数

基準値 (H26)	4.7回	➔
目標値	5.2回	
実績値 (R1)	4.6回	



▲ 平均利用回数の推移

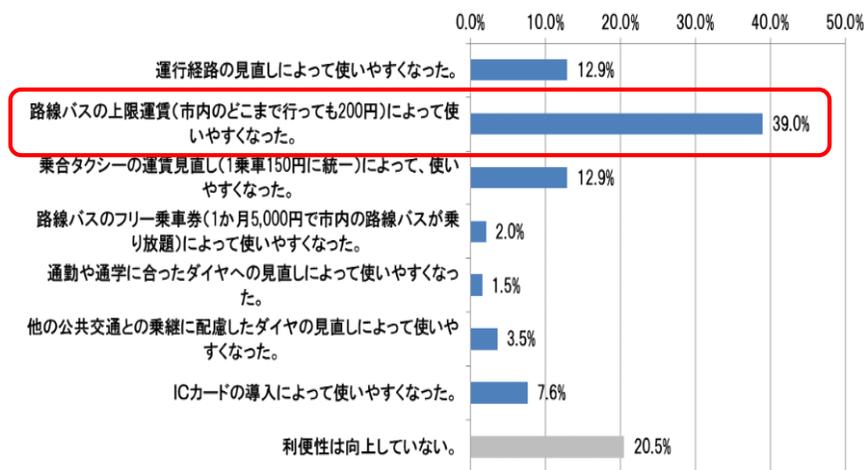
評価【悪化】

- 路線の見直しや上限運賃の設定、乗合タクシーの均一運賃設定により利便性が向上した地域については、利用者数が増加した。
- 一方で、市街地循環バス（みなバス・ゆめバス）や一部乗合タクシーの利用者減少幅の方が大きく、目標値は未達成となっている。

2. 網形成計画の効果検証

目標1 より多くの市民等への公共交通サービスの提供（指標以外の評価）

■ 市民の公共交通の利便性に対する評価

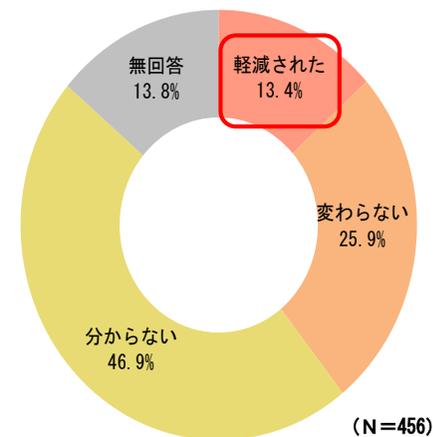


▲ 八代市の公共交通利便性に対する評価（令和元年度）

<参考資料 P4参照>

- 令和元年度に実施した市民アンケート調査結果によると、「上限運賃の設定によって利便性が向上した」と約40%が評価している。
- 経済的な負担が軽減され、旧町村から旧市内に移動する人等にとって利用しやすい環境が評価されたものと考えられる。

■ 将来の移動への不安に対する評価



▲ 将来の移動に対する不安の変化

<参考資料 P8参照>

- 令和元年度に実施した市民アンケート調査結果によると、平成29年10月の路線バス・乗合タクシー再編により「将来の移動への不安が軽減した」と約13%が回答している。
- 昨今、高齢者の運転免許証返納が報道等で取り上げられるようになり、将来の自家用車の運転に不安を感じる市民に対して路線バス・乗合タクシーの再編が将来への一定の安心感を与えることが出来たものと考えられる。

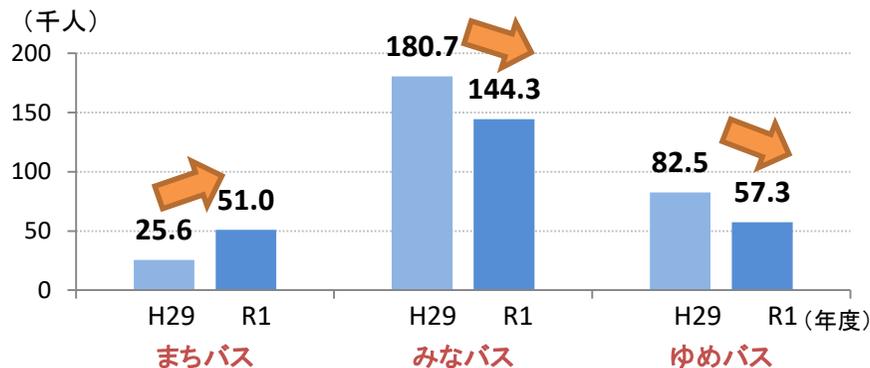
2. 網形成計画の効果検証

目標2 中心拠点内の回遊行動の促進（指標・指標以外の評価）

■ 指標②

市街地循環バスの利用者数

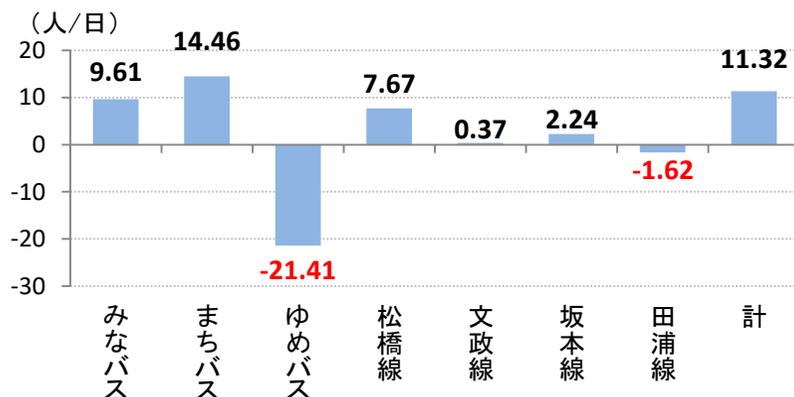
基準値 (H26)	28.4万人	↓
目標値	37.0万人	
実績値 (R1)	25.3万人	



※集計期間：前年9月～当年10月

▲ 市街地循環バスの利用者の変化（再編前後の比較）

■ 市中心部のバス利用者数



※乗車人数は、「八代駅～八代市役所前」間の1日の平均乗車人数を計上

▲ 市街地循環バスと路線バスの重複区間における平均乗車人数の比較（H29-R1）

評価【悪化】

- まちバスの利用者は大幅に増加したものの、みなバス・ゆめバスの著しい利用者減少が起こり、指標は悪化となった。
- 市中心部（市街地循環バスと路線バスが特に重複する区間）の1日あたり平均乗車人数を再編前後で比較すると、11.3人/日増加している。
- 市街地循環バスの運賃値上げによって、短区間の利用であれば運賃面での市街地循環バスの優位性が無くなり、利用者にとって利用路線の選択肢が増えたことから、路線バスに利用が転換したものと考えられる。
- また、種山線の延伸等により、旧町村から乗継無しで市中心部に移動が可能となったことも要因として考えられる。

2. 網形成計画の効果検証

目標3 外出機会の増大（指標・指標以外の評価）

■ 指標③

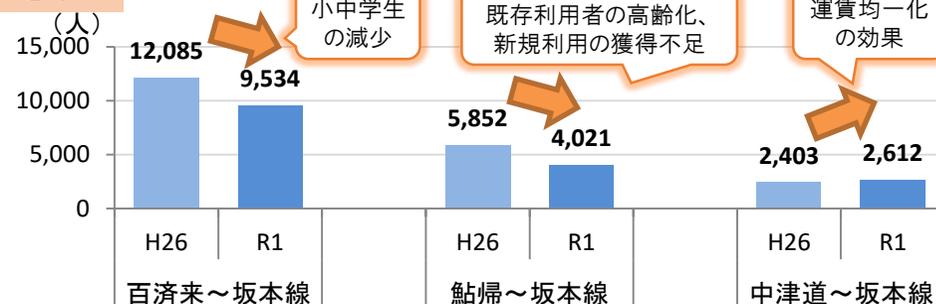
乗合タクシーの平均利用回数

基準値 (H26)	3.1回	➡
目標値	4.1回	
実績値 (R1)	3.0回	

評価【悪化】

- 一部予約便の路線においては、運賃均一化による利用者の増加がみられる。
- また、停留所別にみると、路線再編後に新たに利用されるようになった停留所が29存在し、お出かけ手段の選択肢として公共交通が選択されるようになったものと考えられる。
- 一方で、百済来～坂本線や鮎尾～坂本線といった通学に対応している路線については、沿線の少子化等によって利用者が減少している。
- 全体では、減少率が増加率を上回り、指標は悪化となった。

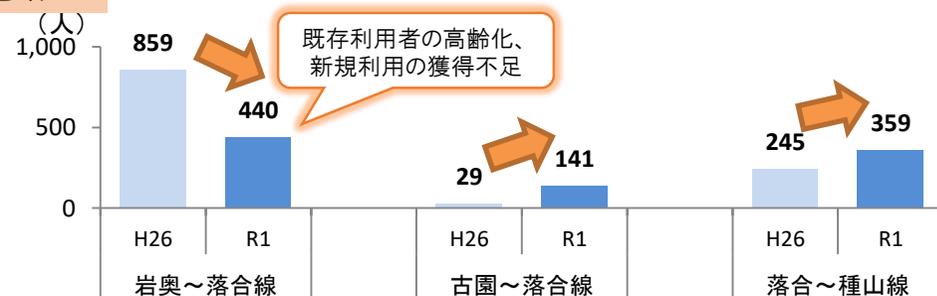
坂本地域



東陽地域



泉地域



▲ 乗合タクシー利用者数の推移

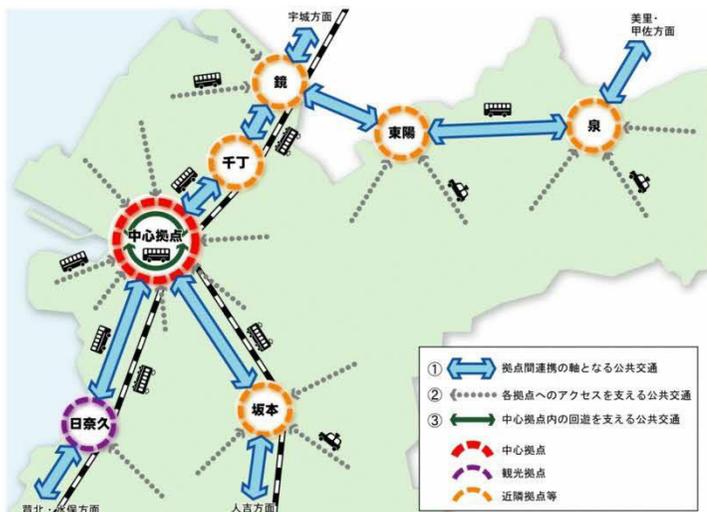
2. 網形成計画の効果検証

目標4 拠点間交流の活発化（指標の評価）

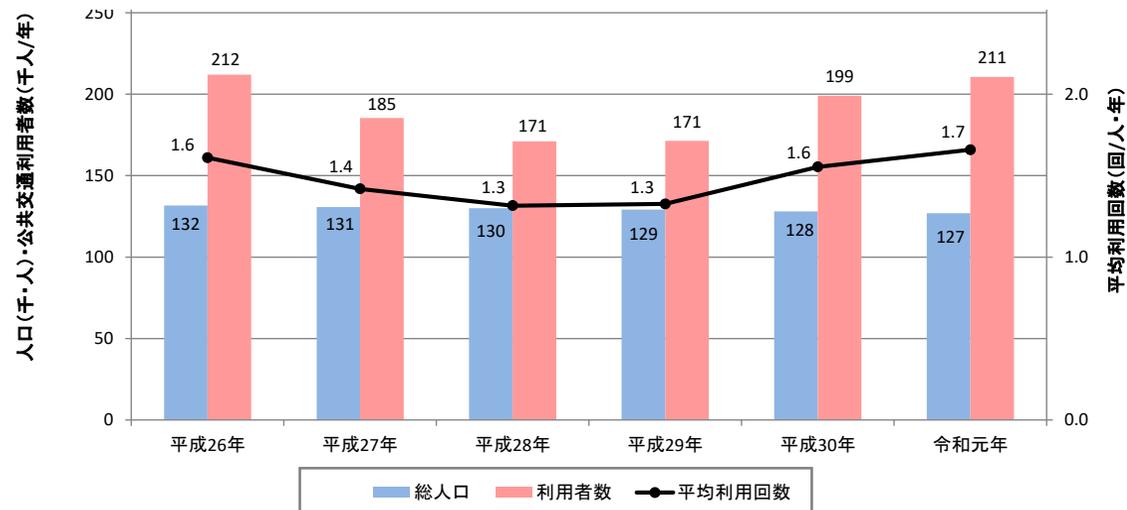
■ 指標④

拠点間連携の手段となるバス路線の平均利用回数

基準値 (H26)	1.6回	➔
目標値	1.6回	
実績値 (R1)	1.7回	



▲ 公共交通の役割分担イメージ



▲ 対象路線[※]の平均利用回数の推移

※対象路線：田浦線、松橋線（国道経由/県道経由）、種山線、坂本線

評価【達成】

- 上限200円運賃設定による経済的負担の軽減が拠点間移動の活性化につながったものと考えられる。
- また、種山線は労災病院前から市役所前に路線を延伸しており、松橋線国道経由については、ゆめタウン八代まで路線を延伸した効果も表れていると考えられる。

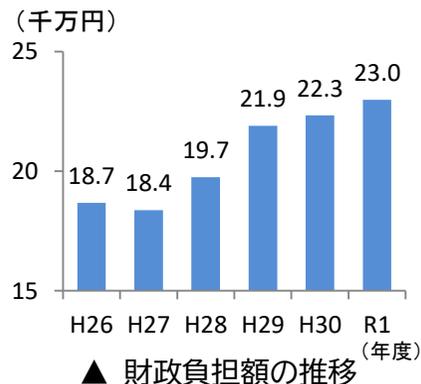
2. 網形成計画の効果検証

目標5 公共交通の持続可能性の向上（指標の評価）

■ 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

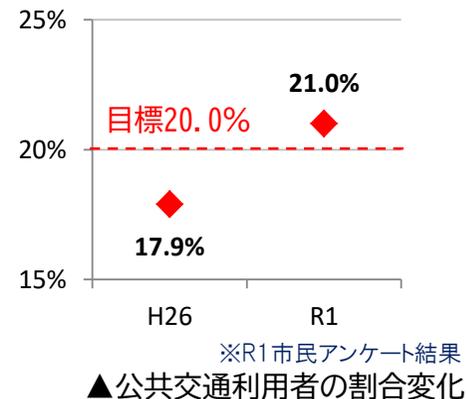
基準値 (H26)	1.7千円	
目標値	1.7千円	
実績値 (R1)	2.1千円	



■ 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

基準値 (H26)	17.9%	
目標値	20.0%	
実績値 (R1)	21.0%	



<参考資料 P3参照>

評価【悪化】

- 利用が低迷する路線バスの乗合タクシーへの転換によって、財政負担額が削減された部分はあるものの、全体では、指標は悪化となった。
- 市街地循環バスの利用者減少、路線バスの上限運賃設定、乗合タクシーの運賃均一化により運賃収入が大きく減少した。
- この他、人件費の高騰等により路線バスのキロ当たり運行経費も増大しており、収入と支出両面から財政負担額の改善に至らなかった。

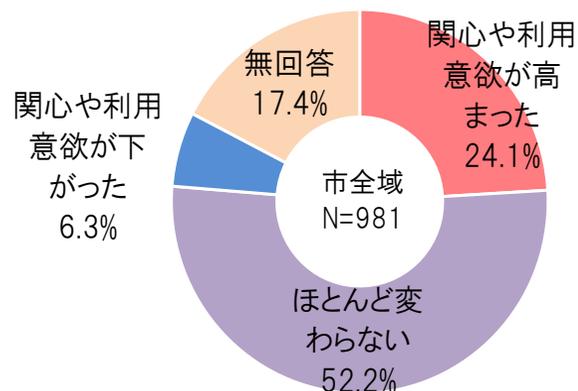
評価【達成】

- 平成26年度の市民アンケートと比較すると直近1か月に利用した公共交通機関として路線バス・乗合タクシー・市街地循環バスを挙げる割合が増加しており、路線の見直しや利用促進の成果が出ているものと考えられる。
- 校区別に見ると路線再編時に新たに公共交通を導入または延伸した植柳校区、金剛校区、昭和校区、太田郷校区での利用回答が増加しており、新たな公共交通サービス導入による効果であると考えられる。

2. 網形成計画の効果検証

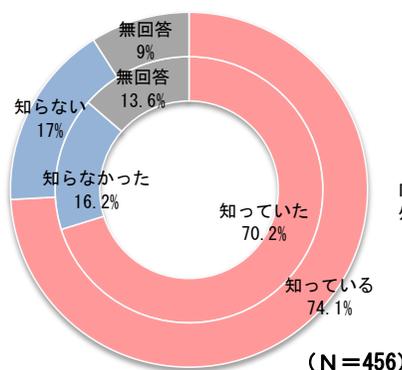
目標5 公共交通の持続可能性の向上（指標以外の評価）

■ 市民の公共交通に対する興味関心の度合い

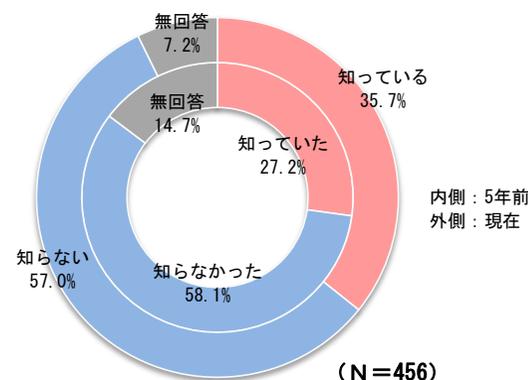


▲現在の公共交通に対する関心や利用意欲

■ 市民の公共交通に対する認知度



▲ 自宅最寄バス停の認知状況の変化



▲ 運賃の認知状況の変化

<参考資料 P4参照>

- 令和元年度に実施した市民アンケートにおいて5年前（網形成計画策定前）と比較して公共交通に対する興味関心に変化があったかを尋ねたところ、約24%が「関心や利用意欲が高まった」と回答している。

<参考資料 P6参照>

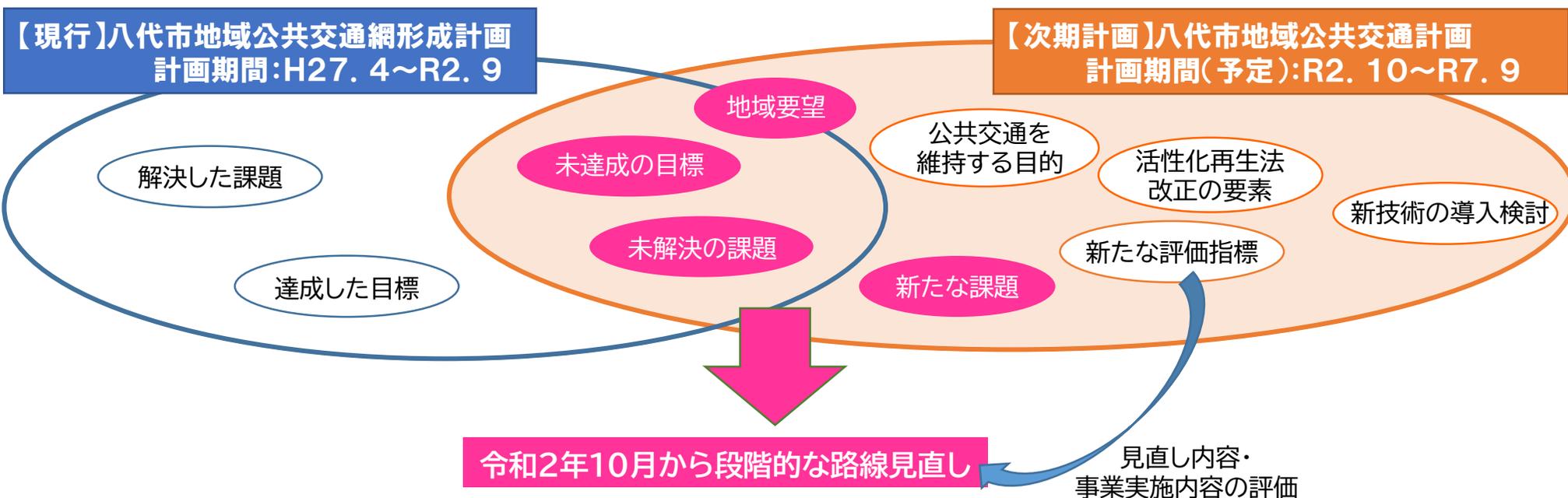
- 令和元年度に実施した市民アンケートにおいて5年前（網形成計画策定前）と比較して自宅の最寄りバス停や上限運賃制・均一運賃制についての認知度を調査したところ、いずれの項目も認知度が上昇している。

網形成計画と次期計画の関連性

- 次期計画は、現行計画の二次計画として策定する。
- 策定にあたっては、次の3点を考慮して作業を進める。

- ①令和元年度に実施したアンケート調査結果
- ②地域要望や八代市地域公共交通会議での意見
- ③現行計画に掲げる目標・評価指標の検証・評価等

- 現行計画で解決できなかった課題に対応するため、次期計画の方向性に基づき、令和2年10月から段階的に路線バス・乗合タクシーの見直しを実施する。



(1) 地域公共交通計画策定の方向性について

第1回 八代市地域公共交通会議

八代市における公共交通に関する問題点・課題
八代市地域公共交通計画の方向性（案）
八代市地域公共交通計画策定のスケジュール（案）

1. 八代市における公共交通に関する問題点・課題

まちづくりを進める上で地域公共交通に求められる役割

第2次八代市総合計画

○安全・安心・快適に暮らせるまち
⇒本市のそれぞれの地域拠点を連携させた
持続可能な公共交通体系の構築

八代市
重点戦略

4 安全・安心で魅力
ある都市を築く

<p>八代市都市計画マスタープラン (H30-R7年度)</p>	<p>八代市人口ビジョン・地方創 生総合戦略 (H27-R2年度)</p>	<p>第2次八代市環境基本計画 (H27-R2年度)</p>	<p>八代市住生活基本計画 (住 宅マスタープラン) (H25-R4年度)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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 調和の取れた都市活動を支援する役割 	<ul style="list-style-type: none"> 「スマート自治体の推進」に向けた持続可能で地域に最適な地域交通の実現 <p>(次期計画掲載予定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> にぎ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
<p>みんなのえがお八代プラン (第4次八代市地域福祉計画・八代市地域福祉活動計画) (R2-R6年度)</p>	<p>第2期八代市教育振興基本 計画 (H30-R3年度)</p>	<p>八代市過疎地域自立促進計 画 (H28-R2年度)</p>	<p>八代市観光振興計画 (後期) (H29-R3年度)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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を支援する役割 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 将来に渡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 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス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

1. 八代市における公共交通に関する問題点・課題

求められる役割を果たしていくためには・・・

〔持続可能性向上のイメージ〕



利便性向上に関する課題

- ・移動特性に応じた公共交通サービスの提供
- ・使いやすい環境の整備

効率性向上に関する課題

- ・鉄道と路線バスが並走する区間・時間が存在
- ・市街地循環バスと一般路線バスの重複
- ・乗合タクシー（予約制）の利用状況と提供サービスのバランスのくずれ

持続可能性に関する課題

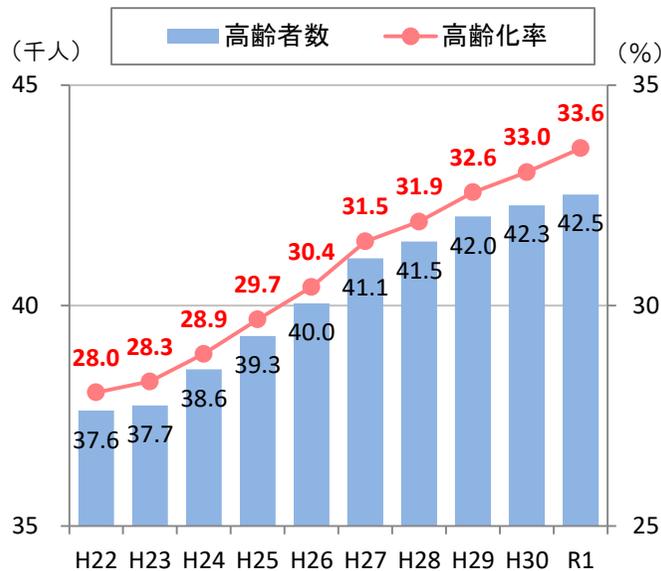
- ・財政負担額の抑制
- ・公共交通への興味・関心のさらなる喚起と利用促進への発展
- ・新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者の減少

1. 八代市における公共交通に関する問題点・課題

利便性に対する課題：移動特性に応じた公共交通サービスの提供

高齢化社会への対応

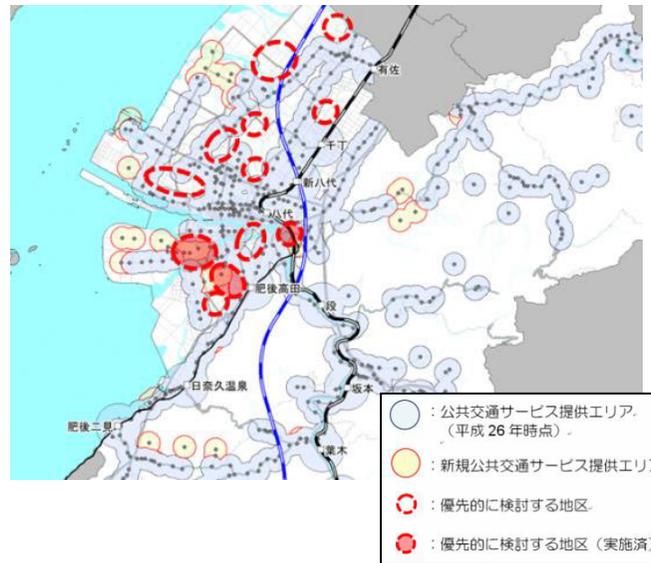
- 高齢者数、高齢化率とも増加傾向で推移



▲高齢者数と高齢化率の推移

公共交通空白地域への対応

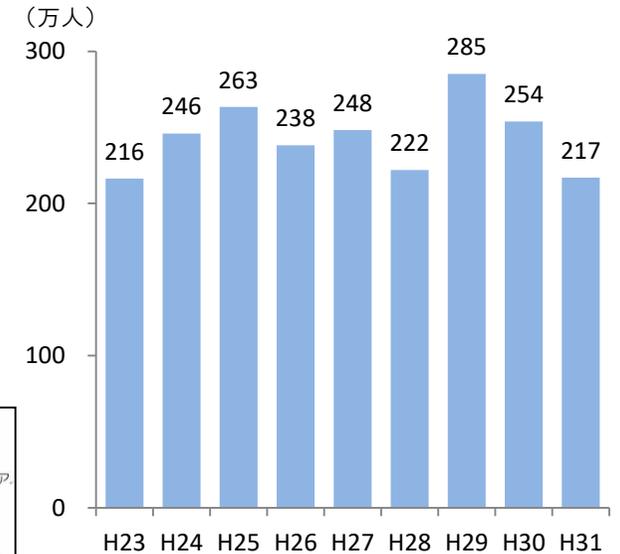
- 乗合タクシーの新規導入により解消が図られたが、未対応の地域が残存



▲公共交通サービス提供エリア (令和元年度時点)

観光客等来訪者への対応

- 220～280万人/年の観光客等来訪者を受け入れる交通サービスの充実が求められる



▲観光入込客数の推移

1. 八代市における公共交通に関する問題点・課題

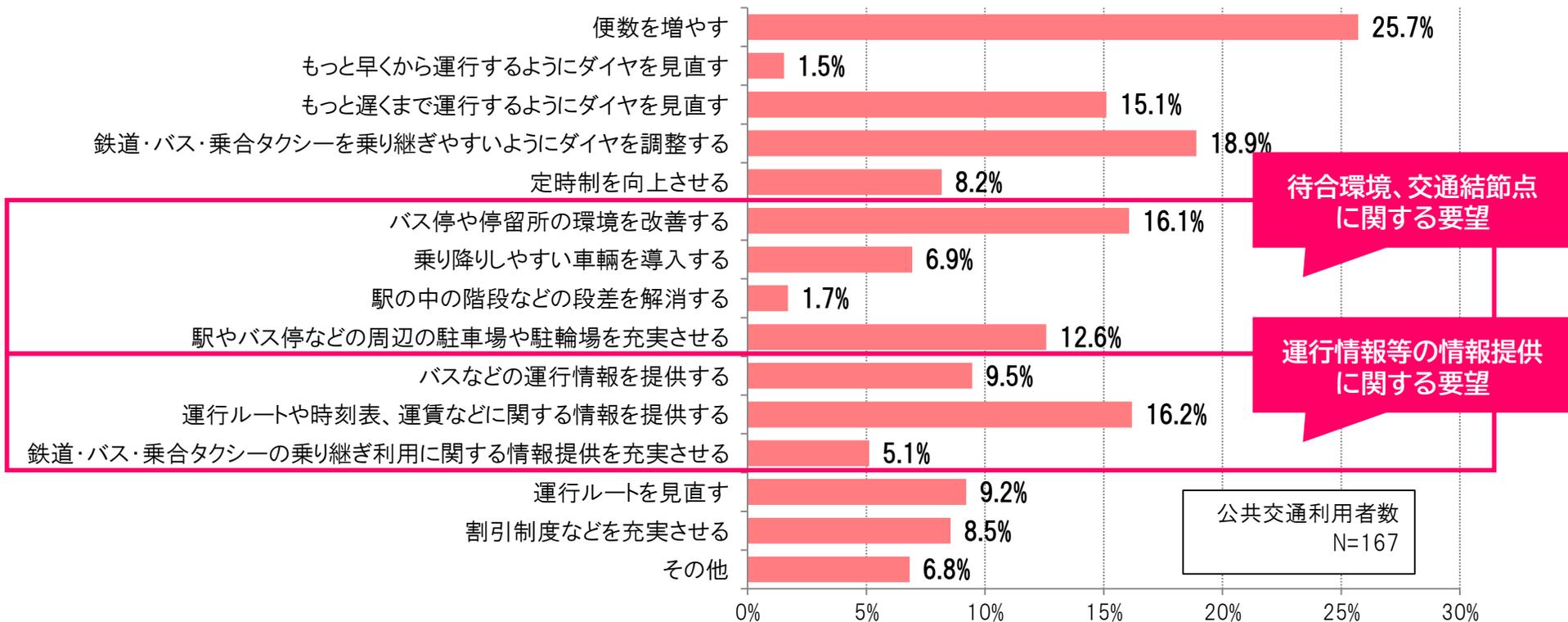
利便性に対する課題：使いやすい環境の整備

情報提供の充実

待合環境、交通結節点の充実

運賃体系や決済方法の充実

- ▶ 公共交通利用者からは、運行情報に関する情報提供の充実やバス停等の環境充実に対する要望が挙げられている。



▲公共交通の改善要望（市全域）

※無効・無回答を除く

1. 八代市における公共交通に関する問題点・課題

効率性向上に関する課題

・鉄道と路線バスが並走する区間・時間が存在

■御立岬公園駅(道の駅たのうら)発(上り)時刻表

	おれんじ鉄道	田浦線		おれんじ鉄道	田浦線
6	04 37		15	30	00
7	16 46		16	25	10 ★
8			17	16	
9	15	00 ★	18	22	20 ★
10	20	20 ★	19	35	
11	32	35 ★	20	23	
12	31	50	21	20	
13	31	45 ★	22	24	
14	24				

★: 競合路線
(発車時刻が前後15分で重複しているもの)

・市街地循環バスと一般路線バスの重複



・乗合タクシー（予約制）の利用状況と提供サービスのバランスのくずれ

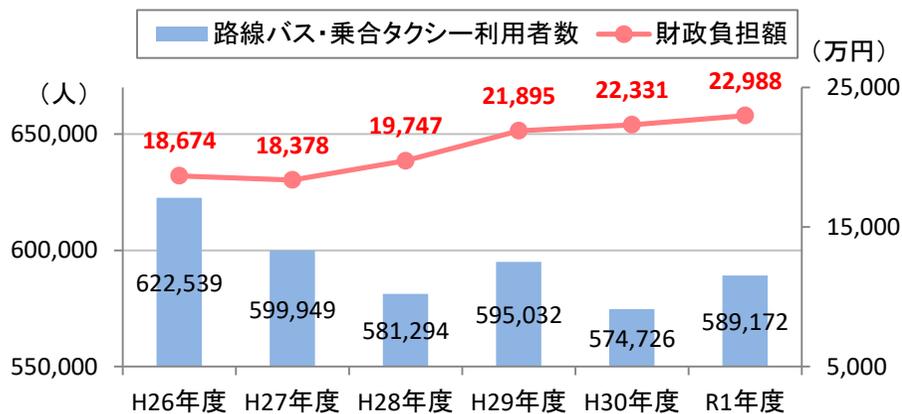


▲運行割合と乗合率

1. 八代市における公共交通に関する問題点・課題

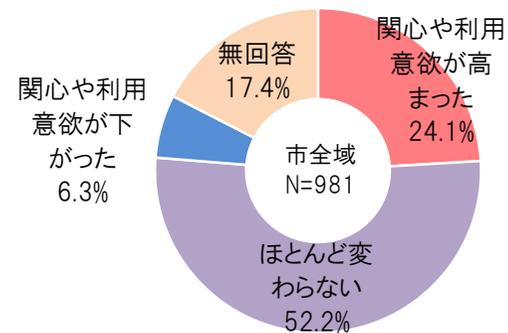
持続可能性に関する課題

・財政負担額の抑制



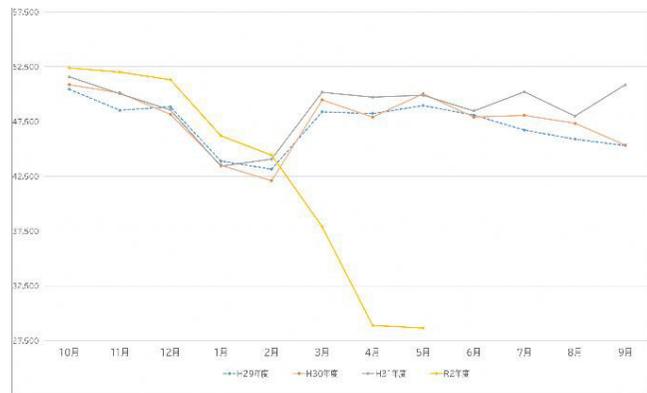
▲公共交通利用者数と財政負担額の推移

・公共交通への興味・関心のさらなる喚起と利用促進への発展

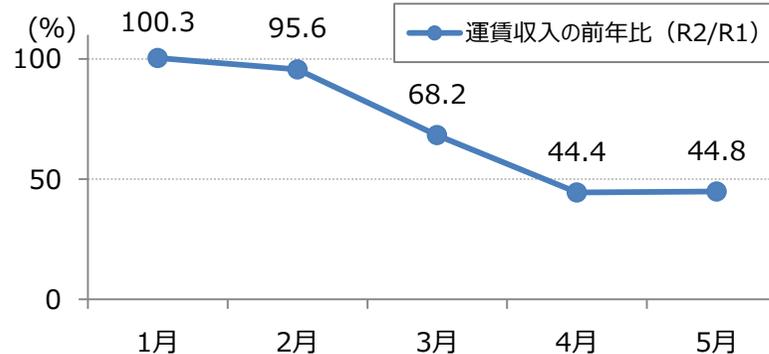


▲現在の公共交通に対する関心や利用意欲

・新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者の減少



▲公共交通（路線バス+乗合タクシー）利用者数推移



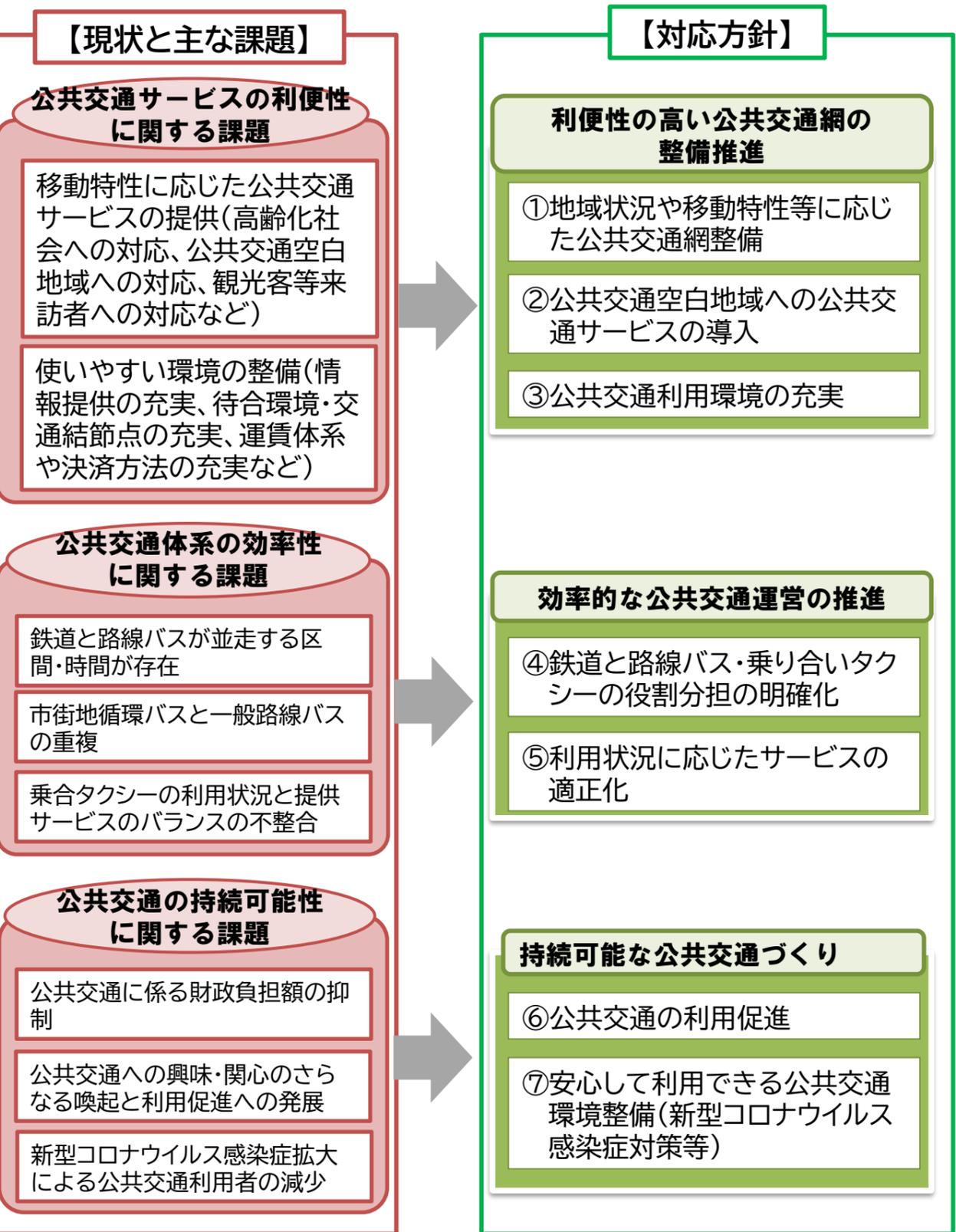
▲タクシー事業者の運賃収入の前年比 (R2/R1)

※八代市内タクシー事業者
新型コロナウイルス影響調査結果
(令和2年5月分は概算)
市内全8社中7社回答

2. 八代市地域公共交通計画策定の方向性（案）

第2次八代市総合計画

○安全・安心・快適に暮らせるまち
⇒本市のそれぞれの地域拠点を連携させた持続可能な公共交通体系の構築



【取組の方向性】

新幹線		①二次交通の維持・充実等による利用促進 ②停車本数の充実(利用促進、要望活動等)
在来線	JR鹿児島本線	①二次交通との接続強化
	JR肥薩線	①鉄道のあり方及び活用方法検討(路線バスとの役割分担の明確化、駅舎の地域拠点としての活用検討など)
	肥薩おれんじ鉄道	①鉄道のあり方及び活用方法検討(路線バスとの役割分担の明確化、駅舎の地域拠点としての活用検討など) ②二次交通との接続強化
高速バス	すーぱーばんぺいゆ	①熊本空港方面とのアクセス機能の確保(現状維持)
	その他	①アクセス交通との接続強化
路線バス	一般路線バス	①路線の延伸、停留所の変更 ②運行時刻の見直し(鉄道との接続改善等) ③運行便数の整理 ④乗合タクシーへの転換
	市街地循環バス	
乗合タクシー	定時定路線	①停留所の移設、新期設置 ②運行日、運航便、運行区域の追加 ③運行時刻の見直し(鉄道、バスとの接続改善等) ④運行便数の整理
	予約制	⑤路線の新設・路線バスからの転換 ⑥路線の統合
一般タクシー		①ICT技術を活用したサービス向上に向けた研究 ②他交通機関と連携した利用促進
その他モビリティ		①新モビリティサービスの導入検討(グリーンスローモビリティ、マイクロモビリティ、カーシェアリング、シェアライド、電動キックボードなど) ②自家用有償運送の導入検討(地域の旅客運送サービスの活用含む)

令和2年10月から
段階的な路線見直し

情報提供の充実

新型コロナウイルス禍からのく字回復

Massの導入に向けた研究

注1)公共交通空白地域:鉄道駅の半径1kmから外れ、かつ、バス・乗合タクシーの停留所の半径500mからも外れている地域のうち、人口密度が1,000人/㎢を上回る地域(八代市地域公共交通網形成計画)

3. 八代市地域公共交通計画策定のスケジュール（案）

7月1日	■第1回八代市地域公共交通会議を開催 （計画の骨子、路線バス等の見直し内容について協議）
7月～8月	■地域、運行事業者、関係官庁等と協議
8月	■第2回八代市地域公共交通会議を開催 （計画の素案、路線バス等の見直しに係る道路運送法上の申請について協議） ■道路運送法上の申請書類を熊本運輸支局に提出
9月	■第3回八代市地域公共交通会議を開催（計画について協議） ■市民への周知
10月以降	■段階的な路線の見直し

※新型コロナウイルス感染症等の情勢の変化によりスケジュールは見直す可能性があります。

(2) 令和2年度 路線バス・乗合タクシー見直し内容（素案）について

◆見直しの基本方針◆

路線バス及び乗合タクシーの見直しは、以下の対応方針により下表のとおり予定しています。

- ① 地域状況や移動特性等に応じた公共交通網整備
- ② 公共交通空白地域への公共交通サービスの導入
- ③ 公共交通利用環境の充実
- ④ 鉄道と路線バス・乗合タクシーの役割分担の明確化
- ⑤ 利用状況に応じたサービスの適正化
- ⑥ 公共交通の利用促進
- ⑦ 安心して利用できる公共交通環境整備（新型コロナウイルス感染症対策等）

※前々頁の「八代市地域公共交通計画策定の方向性（案）」に記載の対応方針と取組の方向性に基づき見直しを行います。

路線バス		
路線名	対応方針	変更内容
坂本線	③ ⑤ ⑥	■運行時刻の見直し及び減便 平日 25便→20便 土日祝 21便→13便
文政線 (イオン八代～宮原系統)	⑤ ⑥	■乗合タクシー(定時定路線)への転換及び減便 平日 7便→5便 土日祝 8便→6便 ※平日に運行する文政線(八代駅～宮原系統)4便は便数を維持したまま引き続き産交バスが運行
日奈久温泉ライン (高田経由)	② ③ ⑤	■土日祝便の起終点変更及び一部乗合タクシー(定時定路線)への転換 土日祝16便中5便の起終点をウインズ八代から平日と同じ日奈久下西町に変更。
日奈久温泉ライン (金剛経由)	① ⑤	■土日祝便の起終点変更 土日祝10便中4便の起終点をウインズ八代から平日と同じ日奈久下西町に変更
まちバス	①	■サテライト八代への乗入
みなバス	③ ④	■運行時刻の見直し 鉄道との接続改善をメインにダイヤの見直しを行う
乗合タクシー(見直し)		
路線名	対応方針	変更内容
平和町線	①	■本町三丁目停留所(黒川製菓前)を桜十字リハビリテーション病院構内に移設
	①	■橋本医院前～九電アパート前間に停留所を新設
産島線	②	■築添町に停留所を新設
百済来～坂本線(土日祝)	①	■鶴喰地区、温泉センタークレオンに区域拡大(平日便と合わせる)
中津道～坂本線	①	■金曜日に坂本病院15:30発を新設 現行は月曜・水曜・金曜に1往復/日運行
深水～八代線	①	■運行日に木曜日を追加 現行は火曜に1往復/日運行
(その他坂本地域路線)	③ ④	■路線バス坂本線のダイヤ見直しに合わせて乗合タクシーのダイヤを調整
小浦～種山線	①	■運行区域を拡大し、赤山地区に停留所を新設
落合～種山線	①	■運行区域を拡大し、五反田、新里、西原地区に停留所を新設
岩奥～落合線 古園～落合線	⑤	■2路線を1路線に統合
乗合タクシー(新設・路線バスからの転換)		
路線名	対応方針	主な内容
鏡町線①		鏡南西部～鏡四つ角～有佐駅(約17km 50分程度)
鏡町線②	②	鏡北西部～鏡四つ角～有佐駅(約9km 20分程度)
鏡町線③		鏡南東部～千丁太牟田～鏡四つ角～有佐駅(約9km 20分程度)
高田線	②	肥後高田駅～本野町～高下東・西町～市役所(約5～6km 20分程度)
文政線	⑤ ⑥	路線バス文政線から転換

※いずれも令和2年10月に実施予定としています。

※担当課の案であり、地域や運輸局、警察、道路管理者との協議、新型コロナウイルス感染症の影響等により見直し内容を変更、延期、中止する場合があります。

※公共交通空白地域(基本方針②)とは、八代市地域公共交通網形成計画の中で、「鉄道駅の半径1kmから外れ、かつ、バス・乗合タクシーの停留所の半径500mからも外れている地域のうち、人口密度が1,000人/k㎡を上回る地域を優先的に対応する」と定められていることから、この基準に該当する地域を指します。

<検討中の事項>

- 肥薩おれんじ鉄道との競合状態解消 ※減便やダイヤ調整等の見直しを検討
- 千丁駅に乗り入れるルートの検討
- ゆめバスの運行内容の見直しを検討

(3) 生活交通確保維持改善計画の認定申請について

1. 生活交通確保維持改善計画とは

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとする場合に策定する計画で、国土交通大臣に認定の申請を行う必要があるもの。

2. 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の概要

※次頁参照

3. 補助対象者

八代市地域公共交通会議

※補助金は、八代地域公共交通会議の口座に一旦入り、その全額を八代市へ納入。

4. 補助対象となる系統

■産島線 ■東町線 ■平和町線 ■日奈久～坂本線

5. 補助要件

①地域間幹線(複数の市町村をまたがる系統(H13.3.31時点))バス交通ネットワークを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。

②地域間幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。

③新たに運行する、または公的支援を受けるものであること。

④乗車人員が2人/1回以上であること。

⑤経常赤字が見込まれること。

※産島線、東町線、平和町線は、補助対象地域間幹線バス系統である田浦線へ接続している。

また、日奈久～坂本線は、交通不便地域を運行している。

6. 補助率

補助対象経費の2分の1

※補助対象経費:補助対象経常費用と経常収益の差額

7. 計画の認定申請から補助金交付までのスケジュール

R2.7	計画認定申請
R2.9	計画認定
R2.10～R3.9	事業実施
R3.11	補助金交付申請
R4.2	補助金交付決定
R4.3	補助金交付

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額



<補助対象経費算定方法>

経常費用
(事業者のキロ当たり経常費用
×システム毎の実車走行キロの実績)
－
経常収益
(システム毎の運送収入、運送雑収
及び営業外収益の実績)

○ 補助率

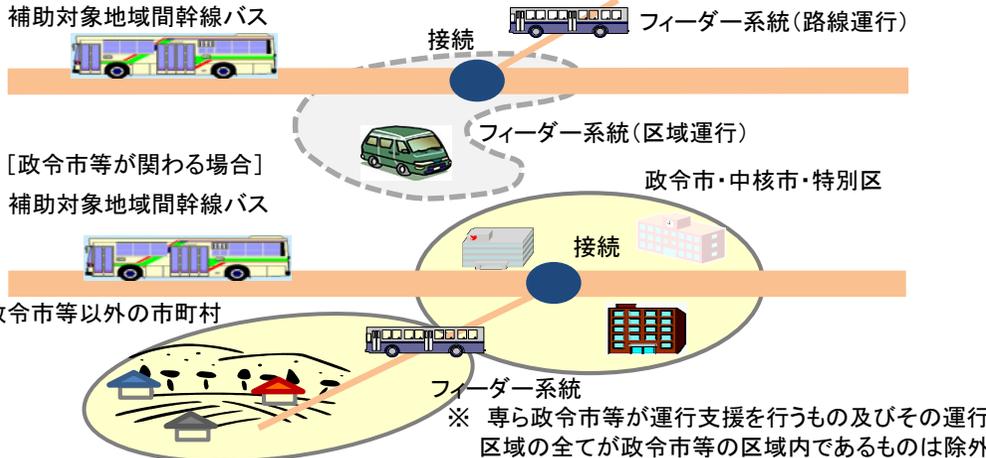
1/2

○ 主な補助要件

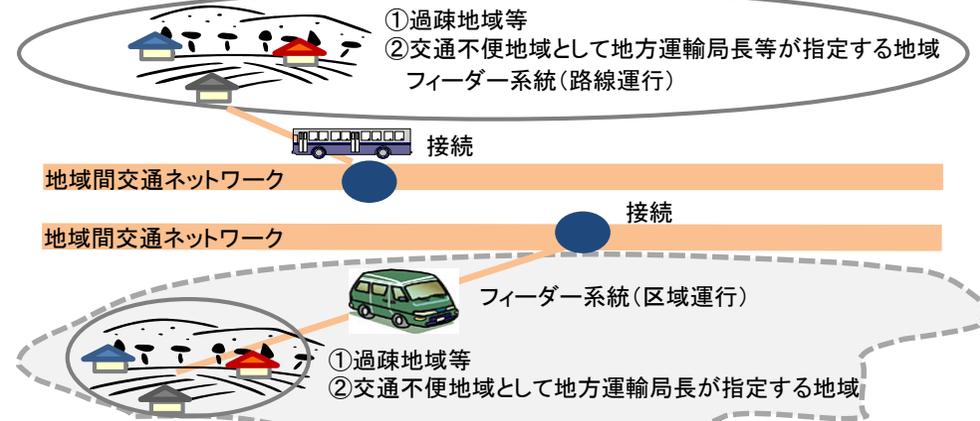
- ・補助対象地域間幹線バスシステムを補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バスシステム等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
- ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バスシステムへの接続



(2) 交通不便地域



* 地域間交通ネットワーク：黒字路線、鉄軌道(JR、大手民鉄等)も含まれるが、地域間幹線バスは、幹線性(複数市町村間、運行頻度)が必要

様式第1-1(日本工業規格A列4番)

八公交第 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 八代市地域公共交通会議
住 所 熊本県八代市松江城町1-25
代表者氏名 会長 田中 浩二

生活交通確保維持改善計画認定申請書

生活交通確保維持改善計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり
定めたので、関係書類を添えて申請します。

※ 本申請に、別添の記載すべき事項を全て記載した生活交通確保維持計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画の名称				
八代市生活交通確保維持改善計画				
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性				
<p>八代市を取り巻く交通の状況は、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、さらには国際旅客船拠点整備港湾に指定された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る。</p> <p>市域を運行するバス路線は、市内の主要施設を結ぶ路線、本市と他市町を結ぶ路線、市街地を循環する路線があり、それらと中山間地等で運行している乗合タクシーが鉄道駅や各地域の主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成している。</p> <p>このことにより、市街地内はもちろん、中山間地等からでも市街地に立地する病院、大型ショッピングセンター及び学校等への移動が可能となっており、市民の日常生活に必要なものとして機能している。</p> <p>しかしながら、人口減少や自家用車の普及により、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による財政負担の増加など様々な問題が発生した。</p> <p>また、地域によっては、サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線、複数の路線が重複し運行頻度が過剰になっている区間または人口集積地であるにも関わらず交通手段が確保されていない区間等が存在し、住民に不便を強いている状況にあった。</p> <p>このような状況を打開すべく、平成29年7月に「八代市地域公共交通再編実施計画」の国土交通大臣の認定を受け、公共交通網の再編を行った。</p> <p>申請する4系統は、再編の中で平成29年10月から、路線バス4系統（東町線、産島線、平和町線、大門瀬線の一部）の廃止に伴い乗合タクシーへ移行した系統である。</p> <p>今後も継続して利用促進に向けた取り組みを行うとともに、再編後のネットワークを維持し、利用者の利便性を維持する必要があることから、地域公共交通確保維持事業を活用し、当該4系統を存続させていくことが必要である。</p>				
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果				
(1) 事業の目標				
<p>八代市地域公共交通再編実施計画により路線バス4系統を廃止することとなったが、沿線地域におけるサービス水準を確保・維持するために、乗合タクシー移行後の系統毎の輸送人員の目標値を下記のとおりとする。</p>				
	(現況)	(R3年度)	(R4年度)	(R5年度)
【東町線】	1,507人/年	1,619人/年	1,731人/年	1,843人/年
【産島線】	2,332人/年	2,558人/年	2,784人/年	3,012人/年
【平和町線】	7,370人/年	8,002人/年	8,634人/年	9,267人/年
【日奈久～坂本線】	2,782人/年	2,782人/年	2,782人/年	2,782人/年
※現況値は（平成30年10月～令和元年9月）の実績値				
令和3年度以降の輸送人員の目標値については、現況値に前年比を乗じて得た値を3年後				

<p>の目標値として算出。 日奈久～坂本線においては、前年比マイナスであったが、運行区域の人口減少を考慮し、今後の利用促進策等により現状を維持することを目標とする。</p> <p>※地域公共交通計画策定に合わせて、計画の目標と整合させます。</p>
<p>(2) 事業の効果</p> <p>2. (1) の4系統を維持することにより、集落の高齢者及び、小学校のスクールバス代わりに利用する児童等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。 また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>
<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> <p>○乗合タクシーの利用方法や、おでかけプランを掲載した「公共交通だより」の町内回覧板への折り込みを行う（八代市） ○利用者数の動向や地域・利用者からの要望を収集・蓄積する（交通事業者・八代市） ○乗合タクシーを導入し、公共交通不便地域を解消するとともに、大型ショッピングセンターや鉄道駅、病院等を経由することで、利便性の向上を図る（交通事業者）</p> <p>※前年度の計画を基に作成。地域公共交通計画策定に合わせて、計画に記載された目標を達成するために行う事業及びその実施主体と整合させます。</p>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p> <p>八代市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p> <p>八代市地域公共交通会議</p>
<p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 <u>【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</u></p> <p>・利用者アンケート ・毎月の乗降者数の集計</p>
<p>8. 別表1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> <p>該当なし</p>

9. 別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目標・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成 21 年 5 月 12 日（平成 21 年度第 1 回） 協議会設立
- ・令和元年 5 月 29 日（令和元年度第 1 回）
生活交通確保維持改善計画の申請及び産島線の見直しについて協議が調う
- ・令和元年 10 月 15 日（令和元年度第 3 回）文書協議
乗合タクシー運賃の値上げについて協議が調う
- ・令和 2 年 1 月 17 日（令和元年度第 4 回）
地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議が調う
- ・令和 2 年 7 月 1 日（令和 2 年度第 1 回）
生活交通確保維持改善計画の申請について協議

21. 利用者等の意見の反映状況

- ・地域公共交通会議のメンバーとして八代市校長会、市民団体及び住民の代表者に参画いただき、広く意見を募っている。
- ・市民を対象とした郵送によるアンケート調査を実施した。
- ・八代市MM推進事業として、市内の高等学校、企業、市外からの転入者、バス路線から乗合タクシーへ移行する地区の周辺住民を対象とした調査を実施した。
その結果、東町線、産島線、平和町線、日奈久～坂本線に関する公共交通の存続や、病院や商店、鉄道駅との接続に関する意見等が多かったため、それらを反映した八代市生活交通確保維持改善計画とした。

19. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	熊本県交通政策・情報局交通政策課
関係市区町村	八代市、氷川町総務課
交通事業者・交通施設管理者等	産交バス、麻生交通、熊本県バス協会、熊本県タクシー協会 熊本県タクシー協会八代支部 熊本河川国道事務所八代維持出張所、県南広域本部、八代警察署 全九州産業交通労働組合、JR 九州熊本支社、肥薩おれんじ鉄道
地方運輸局	熊本運輸支局
その他協議会が必要と認める者	熊本県立大学、八代市校長会 市民団体（地域婦人会連絡協議会、老人クラブ連合会） 住民代表（旧市町村の各地域から 1 名ずつ計 6 名）

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 熊本県八代市鏡町内田 453-1
 (所 属) 八代市総務企画部企画政策課
 (氏 名) 内田 圭亮
 (電 話) 0965-33-4104
 (e-mail) kei-utd@city.yatsushiro.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統キロ程	計画運行 日数	計画運行回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線 系統等との接続確保策	基準二で該当する要 件 (別表7のみ)
八代市	(有)神園交通 (株)八代タクシー	(1) 東町線		東町地区 古麓地区			310日	1095.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの田浦線と八代駅にて接続	③
八代市	(有)昭和タクシー	(2) 産島線		産島地区 郡築地区 昭和地区			358日	1642.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの田浦線と八代市役所前にて接続	③
八代市	(有)西田交通 (有)親和タクシー (有)中央タクシー	(3) 平和町線	ゆめタウン 八代	弥次分校前	ゆめタウン 八代	(循環) 21.4km	365日	2920.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの田浦線と八代市役所前にて接続	③
八代市	(有)神園交通 (有)西田交通 (有)大和タクシー	(4) 日奈久～坂本線		日奈久地区 二見地区 坂本地区			365日	2008.0回		区域	②(2)	肥薩おれんじ鉄道と日奈久温泉駅にて接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	八代市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	72,310
交通不便地域	8,324

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
7,710	坂本町、東陽町、泉町	過疎地域自立促進特別措置法
393	二見下大野	局長指定
221	二見野田崎	局長指定

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
地域公共交通網形成計画	平成27年3月27日	-
地域公共交通再編実施計画	平成29年7月12日	H29

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額

(※) 省略可。

協議会において承認を得る必要があるなど、自治体の必要性に応じて記載可。なお、記載する場合の適用算定式においては直近の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の通知の算定式を用いること。

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(口②(1))に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7(口②(2)(実施要領の2.(1)⑭))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)