

【協議事項 1】

八代市地域公共交通計画の策定について

＜協議いただく内容＞

令和２年度第２回八代市地域公共交通会議でお示した「八代市地域公共交通計画（骨子案）」を基に計画の策定作業を進めてまいりました。骨子案の内容をさらに拡充させ、問題点や課題、施策について具体的な記載をしています。

「八代市地域公共交通計画」に基づき、路線の見直し等の施策に取り組むため、計画の策定について同意をいただくものです。

＜添付資料＞

- 八代市地域公共交通計画の策定について 概要説明資料
- 八代市地域公共交通計画（案）

※概要説明資料内に「八代市地域公共交通計画（案）」において内容を詳細に記載しているページ番号を記載しておりますので、そちらもあわせてご覧ください。

令和２年度 第３回八代市地域公共交通会議

＜協議事項１＞

八代市地域公共交通計画の策定について 概要説明資料

同封しております「八代市地域公共交通計画(案)」とあわせてご覧ください。



八代市地域公共交通計画の概要

1－1．計画の背景と目的（P.1）

本市においては、平成27年3月に策定した「八代市地域公共交通網形成計画」、平成29年7月に策定した「八代市地域公共交通再編実施計画」に基づき、“持続可能な公共交通体系”の構築を目指した路線バス・乗合タクシーの見直しや利用促進事業を実施し、いずれの計画も令和2年9月で計画期間が終了します。

一方で、これまでの取組で解決できなかった公共交通に関する諸課題や、新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の低迷への対策、令和2年7月豪雨からの坂本地域の復旧・復興といった新たな課題への対応が引き続き求められます。

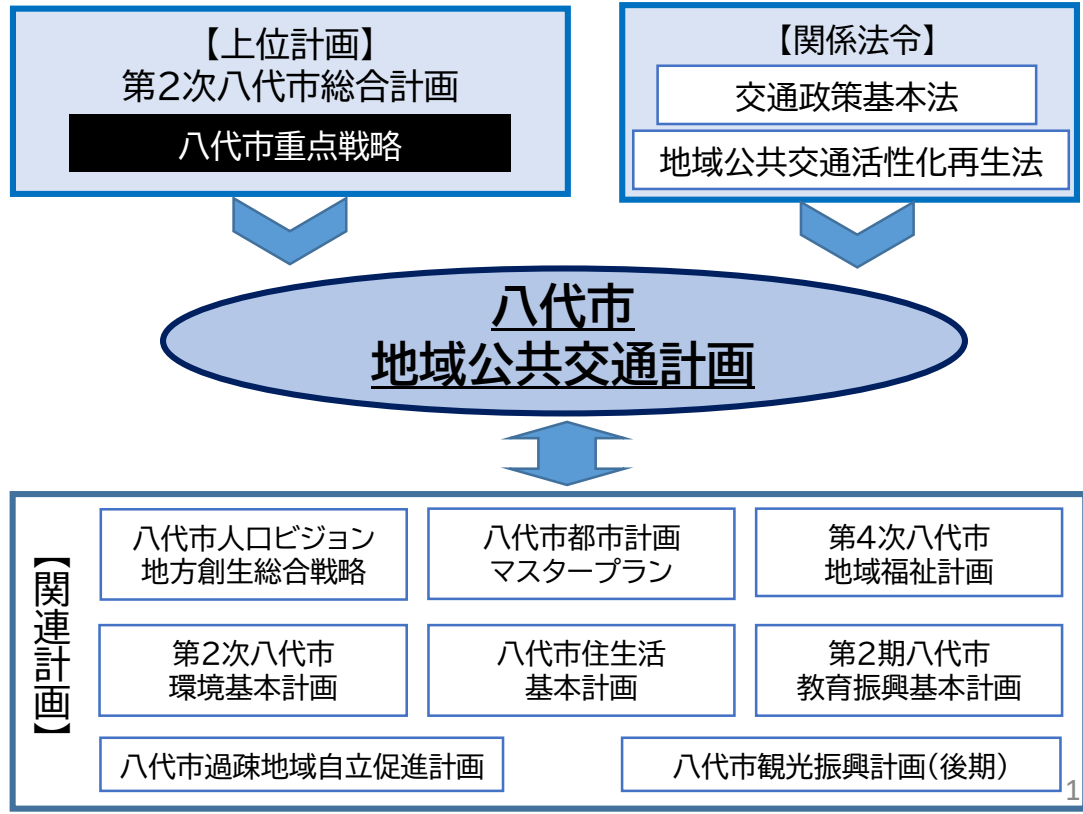
これまで解決に取り組んできた公共交通に関する諸課題に継続的に対応しつつ、新しく生じた諸課題の解決を図り「第二次八代市総合計画」に掲げる「しあわせあふれるひと・もの交流拠点都市“やつしろ”」の実現に寄与する公共交通体系の構築及びその確保維持を目的に「八代市地域公共交通網形成計画」の第二次計画として「八代市地域公共交通計画」を策定します。

1－3．計画期間（P.2）

○令和2年10月から令和7年9月の5年間とします。

1－4．計画の位置づけ（P.3）

- 本計画は、「第二次八代市総合計画」を上位計画として策定します。
- 本市で策定されている各分野の関連計画と整合をとり、各種計画の推進を交通の面から支援します。
- 各種計画で公共交通に求められる役割を果たすために公共交通の維持・活性化を図り、本市の将来像の実現に寄与します。



3. 地域公共交通の問題点・課題（P.23）

○各種計画で公共交通に求められる役割を果たしていくためには、公共交通体系の「持続可能性」を高めていく必要があります。

○「持続可能性」の向上には「利便性」「効率性」をバランスよく改善していくことが重要です。

○こうしたことから、本市における地域公共交通の問題点と課題を「利便性」「効率性」「持続可能性」の観点から整理しました。

○特に、「持続可能性」に係る新たな課題として「新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用減少からの回復」「令和2年7月豪雨からの復旧・復興」を盛り込んでいます。

八代市における地域公共交通の課題

利便性に関する課題	① 移動特性に応じた公共交通サービスの確保
	・高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保
	・公共交通空白地域における公共交通サービスの充実
効率性に関する課題	・観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える交通サービスの確保
	② より利用しやすい利用環境への改善
	③ 並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの運行の効率化
持続可能性に関する課題	④ 重複する市街地循環バスと一般路線バスの運行の効率化
	⑤ 乗合タクシーの需要に応じた運行内容の調整
	⑥ 財政負担額の抑制
	⑦ 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
	⑧ 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用減少からの回復
	⑨ 令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

⑧新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者減少からの回復（P.31）

【問題点】

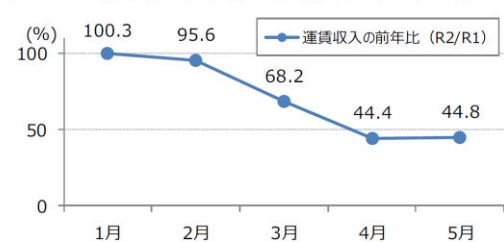
○新型コロナウイルス感染症拡大により、路線バスと乗合タクシーの利用者は令和2年5月時点で前年比43%まで落ち込み、タクシーの運賃収入も前年比45%まで落ち込んでいます。

【課題】

○公共交通事業者の経営体力が落ち込むと市民の移動を支えることが困難になります。

○市民の移動手段を維持するためにも交通事業者の経営体力の早期回復に向けた取組が課題です。

(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

資料：八代市

⑨令和2年7月豪雨からの復旧・復興（P.32）

【問題点】

○令和2年7月豪雨により坂本町は甚大な被害を受け、既存の公共交通機関の運休や道路の流出等により、生活交通としての移動手段確保が求められます。

【課題】

○今後の坂本町の復旧・復興のステップに合わせて、段階的かつ柔軟な公共交通体系の構築が課題となります。

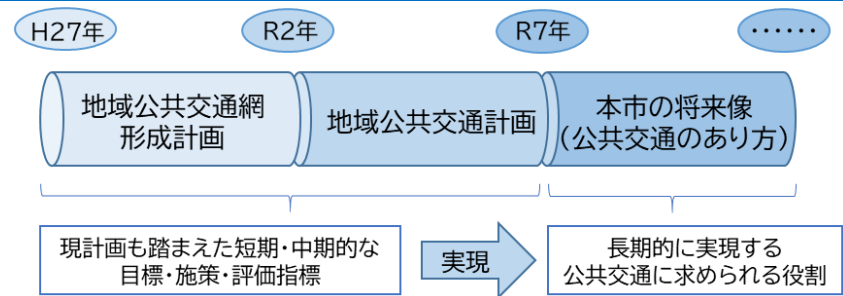


八代市における地域公共交通のあり方及び計画の目標

4. 八代市における地域公共交通のあり方及び計画の目標（P.34）

○各種計画等で長期的な観点から公共交通に求められる役割を「公共交通のあり方」として位置づけます。

○短期・中期的な問題点・課題の解決に着実に取り組むことで長期的には公共交通に求められる役割を実現します。



4-1. 八代市における地域公共交通のあり方（P.35）

【生活を支える】市民の多様なニーズに対応し、日常生活を支える公共交通

→中心部や商業地域、中山間地域といった生活環境に応じた交通体系を構築します

【地域を支える】地域の暮らしを支える公共交通

→地域拠点間までのアクセスの確保や高齢者等が利用しやすい交通環境を構築します

【まちのにぎわいを創る】中心市街地の活性化や観光振興によるにぎわいを創る公共交通

→観光客等来訪者を意識した交通体系や、中心市街地の周遊性を高める交通体系を構築します

【新しい社会に対応する】新しい社会生活に対応する公共交通

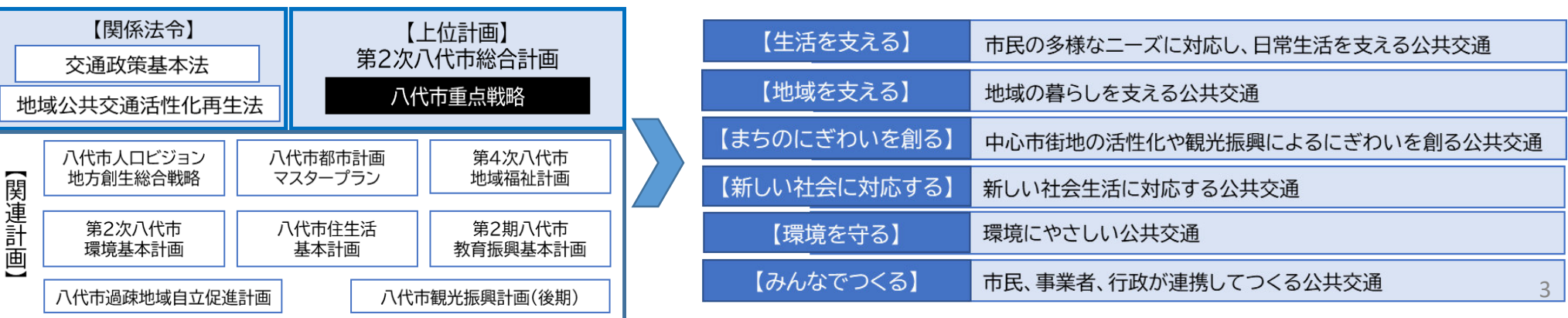
→ICT等の新技術を活用するほか、新型コロナウイルス感染症による「新しい生活様式」を取り入れた公共交通環境を構築します

【環境を守る】環境にやさしい公共交通

→過度な自動車利用の抑制により温室効果ガス排出量の削減に寄与します

【みんなでつくる】市民、事業者、行政が連携してつくる公共交通

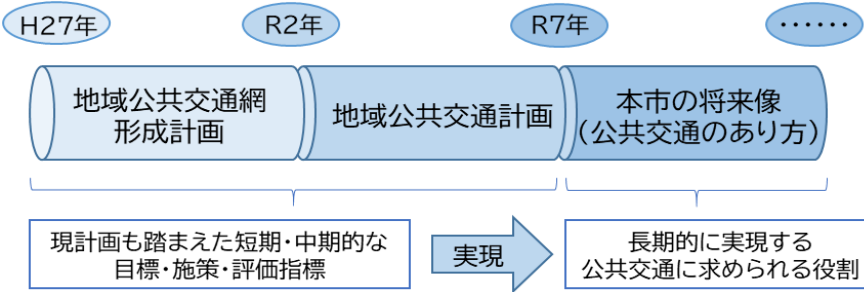
→それぞれの主体が公共交通に高い関心を持つことで、持続可能な公共交通体系を構築します



八代市における地域公共交通のあり方及び計画の目標

4-3. 計画の目標 (P.45)

- 先述の「地域公共交通の問題点・課題」「地域公共交通のあり方」を踏まえて本計画における目標を設定します。
- 短期・中期的な「計画の目標」を達成することで長期的には「地域公共交通のあり方」の実現を目指します。



計画の目標の具体内容 (P.47) ※抜粋

- <目標2> 中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
 - 乗合タクシーの維持により地域生活拠点までのアクセスを確保
 - 五家荘地域における自家用有償運送の導入検討
 - 交通空白地域への乗合タクシー等の導入検討
- <目標3> 変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る
 - 利用状況に応じた運行効率化
 - 新たな公共交通需要への対応
- <目標4> 鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
 - 鉄道との乗継利便性向上を目的としたダイヤ調整
 - 交通結節点における情報提供の充実

- <目標7> 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る
 - 安全・安心な公共交通の利用環境を確保する
 - 市民に対して事業者の安全確保の取組等の周知に取組む
- <目標8> 令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供
 - 公共交通機関の復旧状況に応じた移動手段確保の見直し
 - 復旧・復興の状況に応じた路線バス・乗合タクシーの見直し

問題点・課題

【効率性】 【利便性】
【持続可能性】



地域公共交通のあり方

- <目標1> 市街地における地域公共交通サービスの利用増進を図る
- <目標2> 中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
- <目標3> 変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る
- <目標4> 鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
- <目標5> 新技術の積極的な導入によって利便性を高める
- <目標6> 市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
- <目標7> 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る
- <目標8> 令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

目標を達成するための施策・指標／計画の推進体制

5. 目標を達成するための施策・指標（P.49）

- 施策は公共交通機関ごとに設定**をします。
- 複数の公共交通機関が関わる施策（情報提供の充実、新型コロナウイルス禍からのV字回復等）も設定します。
- 進捗や達成状況を把握するための**評価指標を施策ごとに設定**します。
- ここに掲げる**施策に基づき、令和2年10月からの路線バス・乗合タクシーの段階的な見直しを実施**します。

※前計画からの見直し点

- 網形成計画は路線バス・乗合タクシーに関する施策、評価項目を主たるものとしていましたが、本計画では**鉄道や一般タクシーについても「公共交通」として位置づけ、施策を展開**します。
- 網形成計画では複雑な指標設定により、施策の効果を測りかねる部分があったことから、本計画では**施策(公共交通機関)ごとに評価指標を設定し、施策の評価を明確化**します。
- 上位計画である「第二次八代市総合計画」に付随する「八代市重点戦略」の中で定める数値指標を盛り込むことで、**上位計画と一体となった施策の展開**を目指します（右図参照）。

6-3. 計画の推進方法（P.103）

- 設定した指標による事業評価を毎年実施し、**4年目の後期には最終評価を行い、必要に応じて次期計画策定の検討**を行います。
- 事業評価は八代市地域公共交通会議において行い、評価に基づく施策の見直しや方向性について協議を行います。

本計画の改訂（P.104）

- 本計画は、本市の公共交通のマスタープランとして「八代市における地域公共交通のあり方」等の基礎は揺るぎないものとして維持しつつ、新型コロナウイルス感染症や令和2年7月豪雨のような**外的要因に対しては柔軟かつ状況に応じて段階的に対応することが求められます**。
- 特に直近では、**令和2年7月豪雨からの坂本地域の復興の方向性を示す「坂本町復興計画」の策定が予定**されていることから、当該計画との整合性を取るための本計画の改訂については、八代市地域公共交通会議で協議します。

【数値目標(重点戦略で定める指標)】

「八代市重点戦略」では、平成30年度～令和3年度までの目標値が定められています。本計画ではこの指標を基礎に現況値や過年度の推移を踏まえて、令和7年度までの目標値を示します。

市民指標：路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合

運行サービスの見直し、情報提供の充実、利用環境の改善などの結果として、市民の公共交通に対する満足度が向上することを目指します

路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合

〔現況〕

24.0%
(R1年度)

〔目標〕

30.0%
(R7年度)

統計指標：市民一人当たりの公共交通(路線バス・乗合タクシー)の年間利用回数

公共交通サービスの改善に加え、継続的な利用促進策に取り組むことで、利用者数が増加することを目指します。

市民一人当たりの公共交通(路線バス・乗合タクシー)の年間利用回数

〔現況〕

4.2回/人・年
(R1年度)

〔目標〕

4.6回/人・年
(R7年度)

八代市地域公共交通計画

(案)

令和 2 年●月

八 代 市

八代市地域公共交通計画

目 次

1. 計画の概要	1
1－1. 計画の背景と目的.....	1
1－2. 対象区域.....	2
1－3. 計画期間.....	2
1－4. 計画の位置づけ.....	3
2. 地域特性及び地域公共交通の現状	5
2－1. 人口特性.....	5
2－2. 移動特性.....	8
2－3. 観光動向.....	13
2－4. 公共交通の運行状況・利用状況・運営状況.....	15
3. 地域公共交通の問題点・課題	23
3－1. 利便性に関する課題.....	24
3－2. 効率性に関する課題.....	28
3－3. 持続可能性に関する課題.....	30
4. 八代市における地域公共交通のあり方及び計画の目標	34
4－1. 八代市における地域公共交通のあり方.....	35
4－2. 将来ネットワーク.....	41
4－3. 計画の目標.....	45
5. 目標を達成するための施策・指標	49
6. 計画の推進体制	102
6－1. 関係する主体と基本的な役割.....	102
6－2. 計画の推進・管理体制.....	102
6－3. 計画の推進方法.....	103

1. 計画の概要

1-1. 計画の背景と目的

八代市では、マイカー利用の拡大や人口減少などを背景にした公共交通利用の減少傾向が続いていたことを受け、また、急速に進展する高齢化や低炭素社会への移行、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が大きくなってきている状況も踏まえ、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として、平成 27 年 3 月に「八代市地域公共交通網形成計画」を策定しました。平成 29 年 7 月には、このアクションプランとして「八代市地域公共交通再編実施計画」を策定し、路線バス・乗合タクシーの再編を行いました。

これらの計画期間中も高齢化や人口減少等の社会状況は変化し続け、高齢者の運転免許証返納が注目される等、公共交通に期待される役割は大きくなってきています。このような中で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の公共交通関連法が改正され、新技術や地域の輸送資源を活用しながら持続可能な公共交通体系を整備することが求められています。

本市においては、平成 29 年の路線バス・乗合タクシーの再編後もなお、残存する交通空白地域や、公共交通の確保維持に係る財政負担額の増大、利用者の減少といった本市の将来にわたる公共交通の持続可能性を揺るがす未解決の問題点・課題が散見されます。

更に、令和2年2月頃から日本国内において広がりはじめた新型コロナウイルス感染症を受けた政府からの外出自粛要請等により公共交通利用者が激減し、各交通事業者は大きな打撃を受けました。加えて、令和2年7月豪雨により、本市においては坂本地域が甚大な被害を受け、JR肥薩線や肥薩おれんじ鉄道も鉄道施設に大きな被害を受けています。

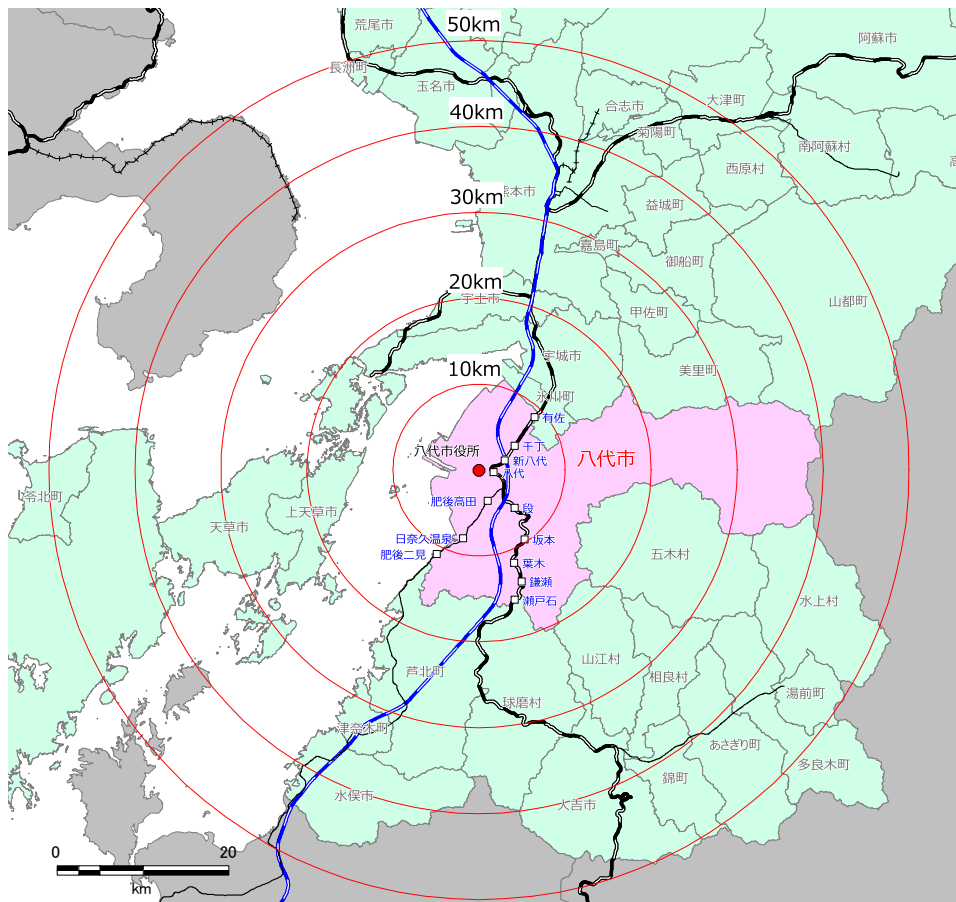
これまで解決に取り組んできた公共交通の諸課題に継続的に対応しつつ、新しく生じた諸課題の解決を図り「第2次八代市総合計画」に掲げる「しあわせあふれるひと・もの交流拠点都市”やつしろ”」の実現に寄与する公共交通体系の構築及び確保・維持を目的に「八代市地域公共交通網形成計画」の二次計画として「八代市地域公共交通計画」を策定します。

1－2. 対象区域

本計画は、八代市全域を対象とします。

これに加え、市内外を行き来する鉄道や路線バスも対象とし、広域での移動にも考慮します。

(八代市の位置)



1－3. 計画期間

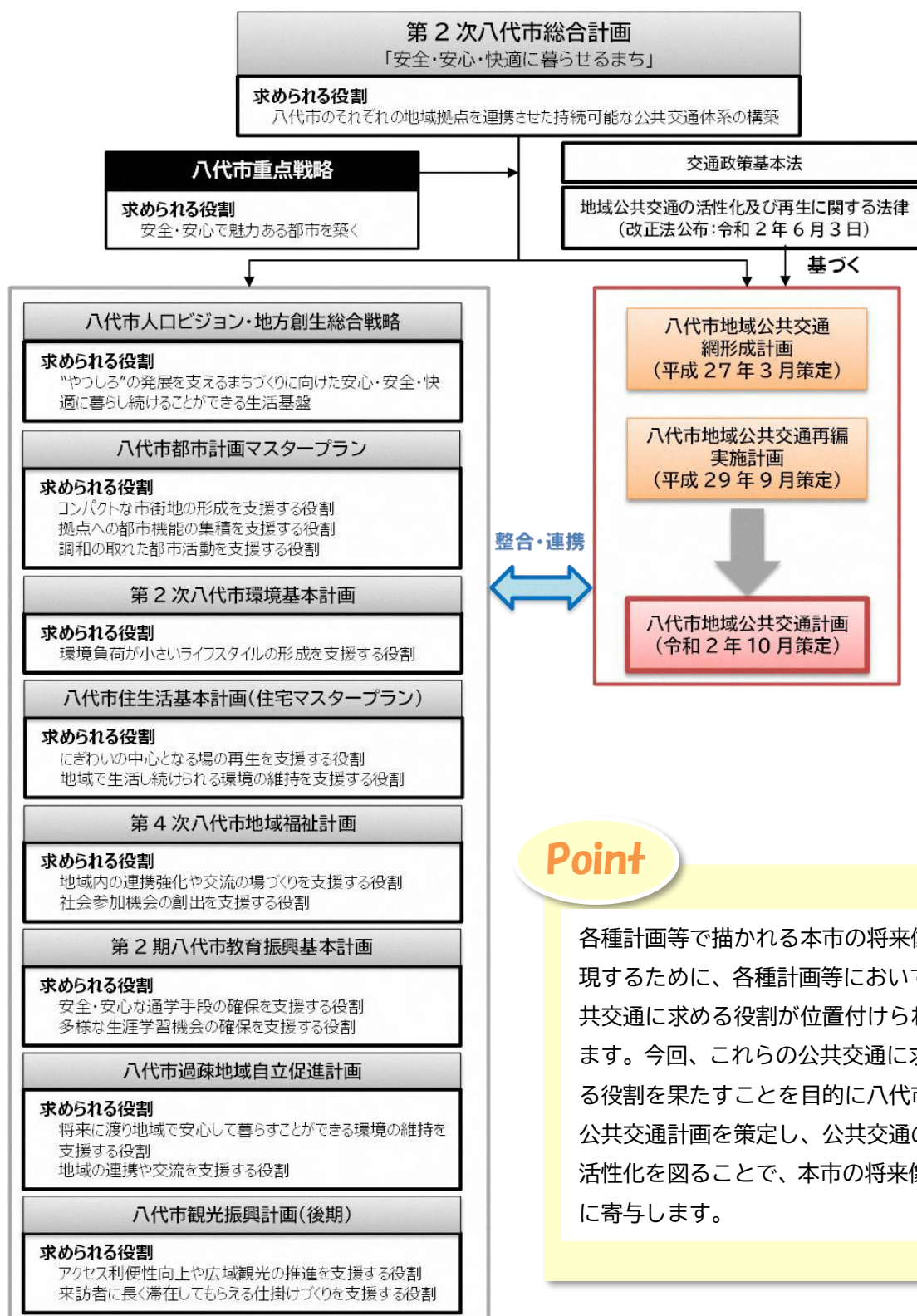
本計画の計画期間は、令和 2 年 10 月から令和 7 年 9 月の 5 年とします。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、「第2次八代市総合計画」を上位計画として、「公共交通の充実したまちづくり」を推進していくための計画です。

また、都市計画や地方創生、環境、住宅、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。

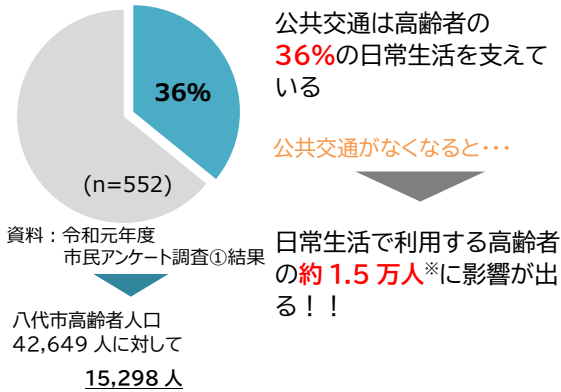


コラム 公共交通がまちづくりにもたらす効果

鉄道やバスってどうして必要なのでしょう。地域公共交通がなくなるとどんなことが困るのか考えてみましょう。

高齢者の日常生活を支える

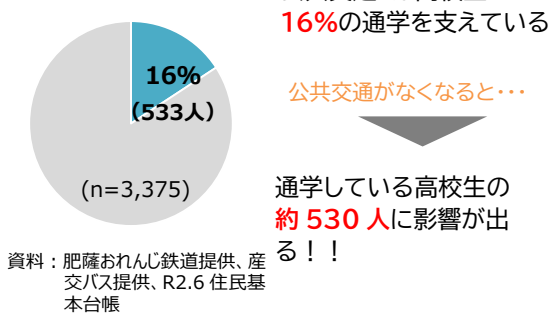
【高齢者の運転免許非保有率】



※八代市 65 歳以上人口（42,649 人/R2.6 月末）に対する推計値

子どもの通学を支える

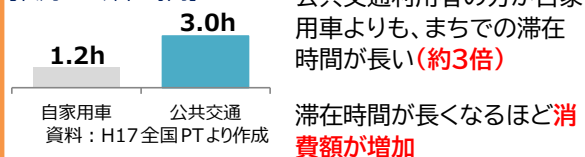
【高校生の通学定期券利用者の割合】



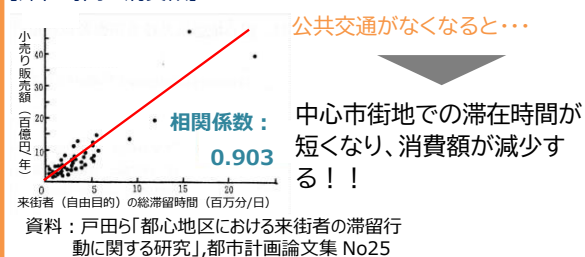
※八代市の 15 歳から 17 歳の人口に対するおれんじ鉄道と産交バスの定期券利用者数

中心市街地の活性化を支える

【私用での滞在時間】

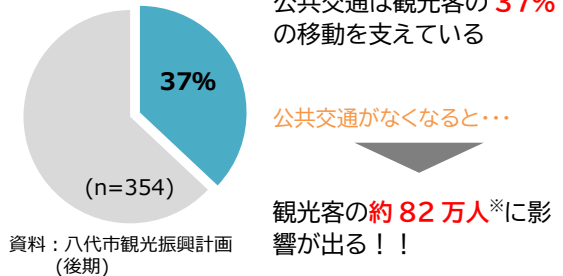


【滞在時間と消費額】



観光振興を支える

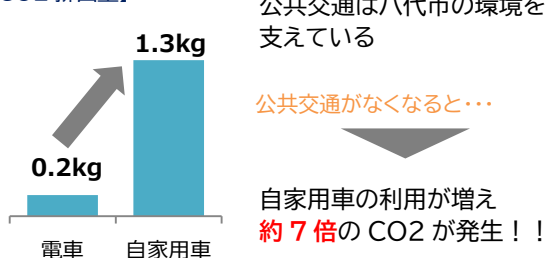
【観光客の来訪手段公共交通利用者の割合】



※八代市観光入込客数（2,169,748 人/ H31）に対する推計値

環境負荷低減を支える

【CO2 排出量】※



資料：国土交通省 HP

※10km 移動した場合の CO2 排出量を算出



2. 地域特性及び地域公共交通の現状

2-1. 人口特性

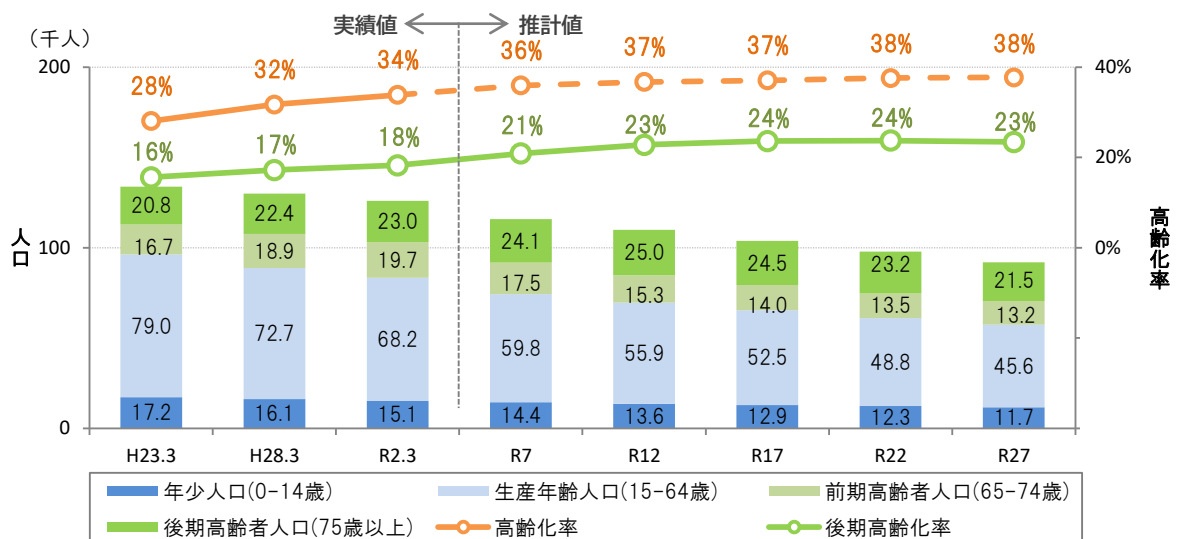
2-1-1. 人口推移

八代市の人口は減少が続いており、令和2年3月時点で約12.6万人となりました。今後も減少が続き、令和7年時点では約11.6万人となる見込みです。

年齢別では、年少人口と生産年齢人口は減少傾向にあり、今後も減少する見込みです。また、高齢人口はこれまで増加傾向にありましたが、今後は減少に転じることが予測されています。ただし、75歳以上の後期高齢人口は令和12年まで増加していく見込みです。

高齢化率は令和2年時点で34%ですが、今後も増加し令和7年時点では36%まで上昇、特に後期高齢化率は一貫して増加し、令和7年には20%を超える見込みとなっています。

(八代市の年齢階層別人口の推移)



※H22～R1 年度：経年人口、R2～R27 年：将来推計人口

資料：経年人口／八代市住民基本台帳（各年度末時点）

将来推計人口／国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30（2018）年推計）

2. 地域特性及び地域公共交通の現状

地域別では、坂本地域(高齢化率57.5%)、泉地域(同54.1%)、日奈久地域(同53.3%)は人口の半数以上が高齢者となっています。また、東陽地域(同45.3%)、八代市東部(同40.0%)は4割以上が高齢者となっています。

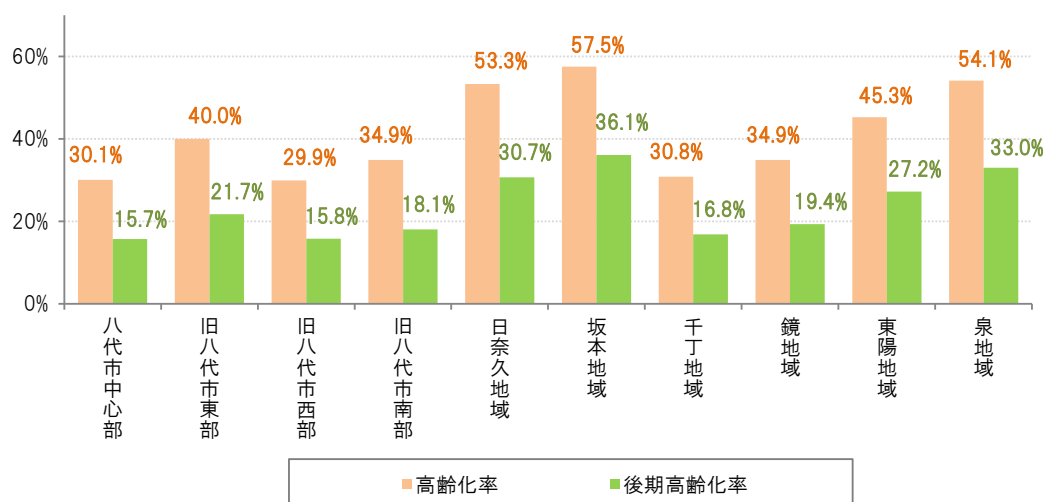
(八代市の地域別人口構成)

(単位:人)

	八代市 中心部	旧八代 市東部	旧八代 市西部	旧八代 市南部	日奈久 地域	坂本 地域	千丁 地域	鏡地域	東陽 地域	泉地域
0～14歳	8,509	521	585	2,117	230	134	1,041	1,752	158	100
15～64歳	35,540	2,427	3,737	10,162	1,748	1,286	4,001	7,624	943	707
65～74歳	9,061	895	869	3,168	957	717	1,019	2,234	363	371
75歳以上	9,898	1,068	974	3,403	1,298	1,206	1,228	2,786	548	581
計	63,008	4,911	6,165	18,850	4,233	3,343	7,289	14,396	2,012	1,759

資料：八代市住民基本台帳

(八代市の地域別高齢化率)



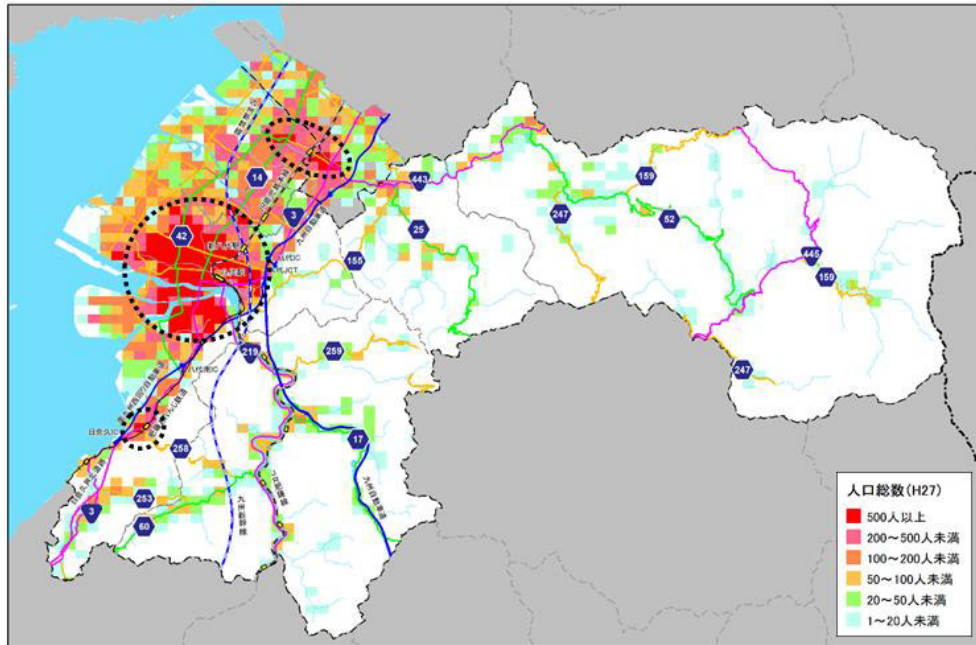
資料：八代市住民基本台帳

2-1-2. 人口分布

人口は平野部に広く分布しており、その中でも八代市中心部に高い人口集積がみられます。その他、鏡地域の中心部や日奈久地域の中心部でも比較的高い集積がみられます。

また、山間部では国道や主要地方道、県道沿線に人口が薄く分布しています。

(八代市の500mメッシュ総人口(H27))

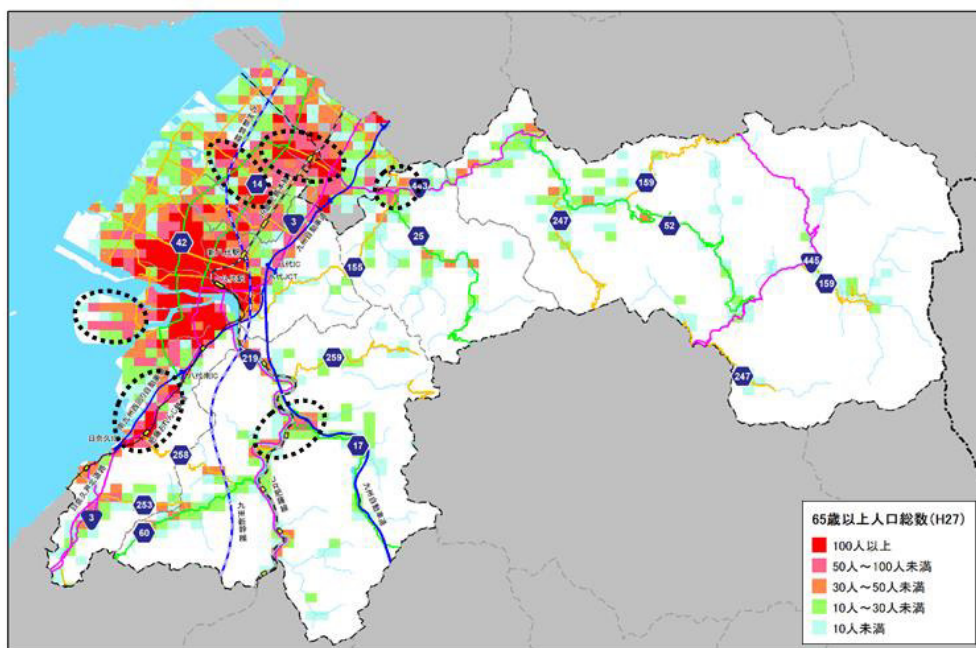


資料：H27 国勢調査

高齢者人口も八代市中心部に高い集積がみられるほか、鏡地域の中心部や日奈久地域の中心部、文政地区でも比較的高い集積がみられます。

山間部では、東陽地域や坂本地域の一部に高い集積がある地区がみられます。

(八代市の高齢者数の分布(H27))



資料：H27 国勢調査

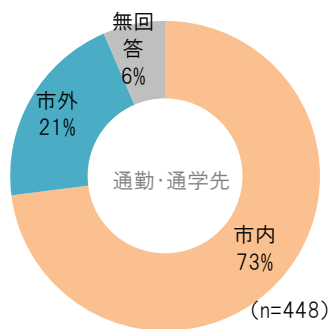
2-2. 移動特性

2-2-1. 通勤・通学

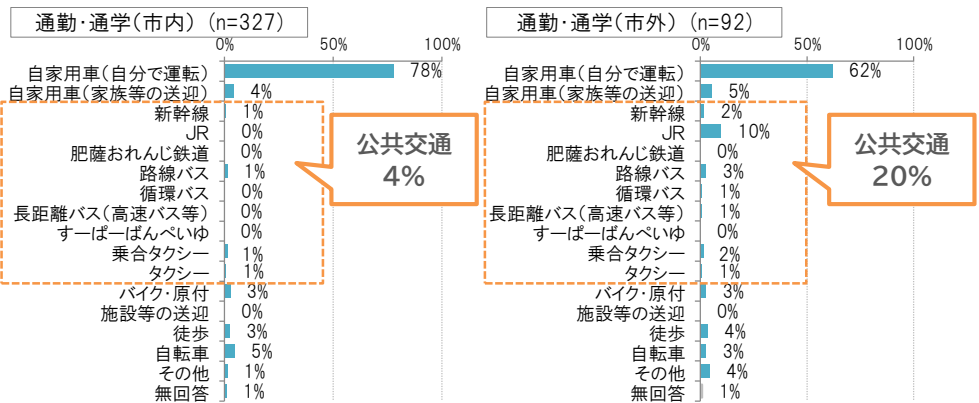
市民の通勤・通学先は、73%が市内、21%が市外(主に熊本市、宇城市)です。

市内・市外とも自家用車が主な通勤・通学手段となっています(市内:78%、市外:62%)。そうした中で、「市外」への通勤・通学では、「市内」に比べ JR を中心に公共交通が利用されています。(20%)

(通勤・通学先の内訳)



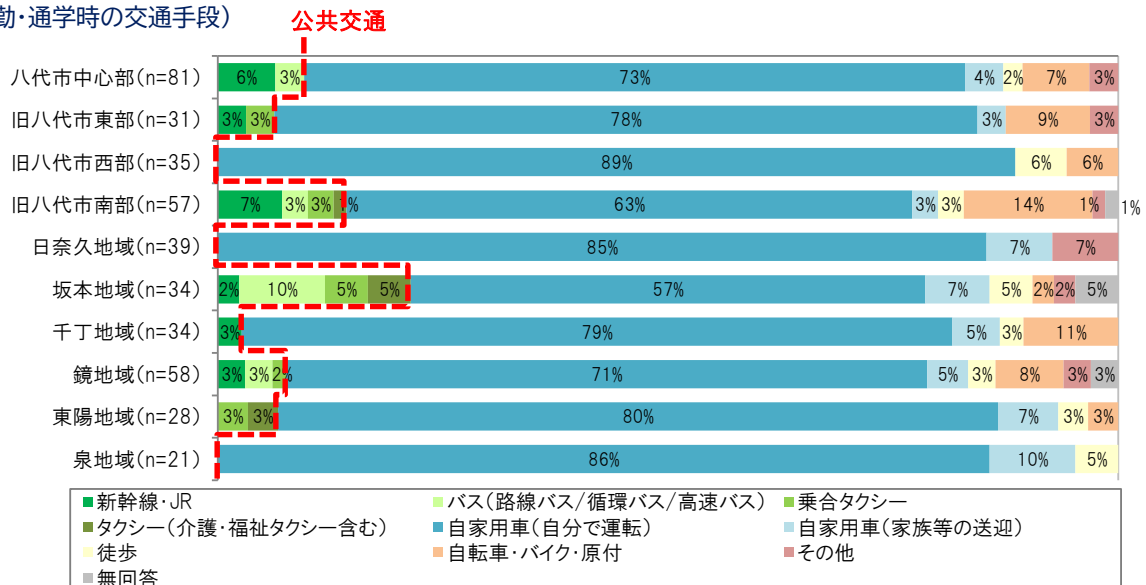
(通勤・通学時の交通手段)



資料：R1 年市民アンケート調査①

地域別にみると、各地域とも最も利用されている交通手段は自家用車ですが、その中で八代市中心部や旧八代市東部、旧八代市南部、坂本地域、鏡地域、東陽地域では、約 6～21%程度が地域公共交通を利用しています。

(通勤・通学時の交通手段)



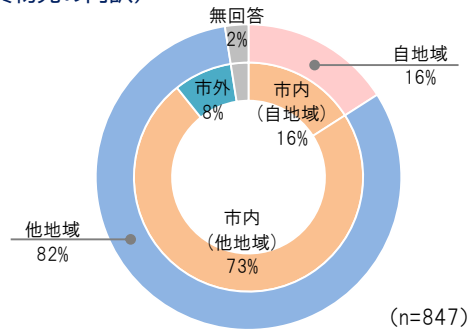
資料：R1 年市民アンケート調査①

2-2-2. 買物

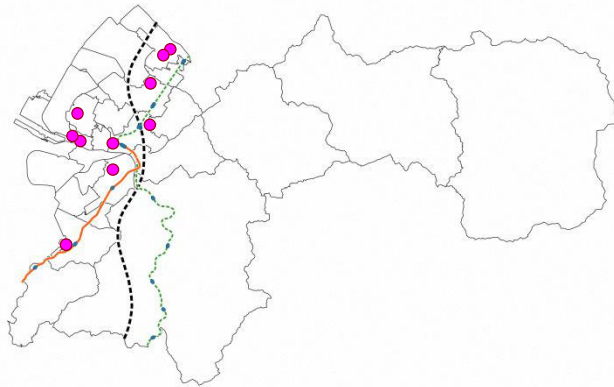
市民の 89%が市内で買物をしており、主に八代市中心部や旧八代市南部、鏡地域が買物先となっています。また、82%は居住地域以外で買物しており、長距離移動が伴っています。

主な交通手段は自家用車(送迎含む)(77%)となっています。公共交通は8%が利用しており、主に路線バス、市街地循環バスが利用されています。

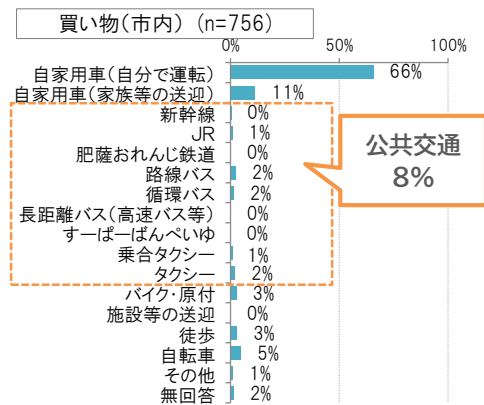
(買物先の内訳)



(主な買物先(上位 10 位))



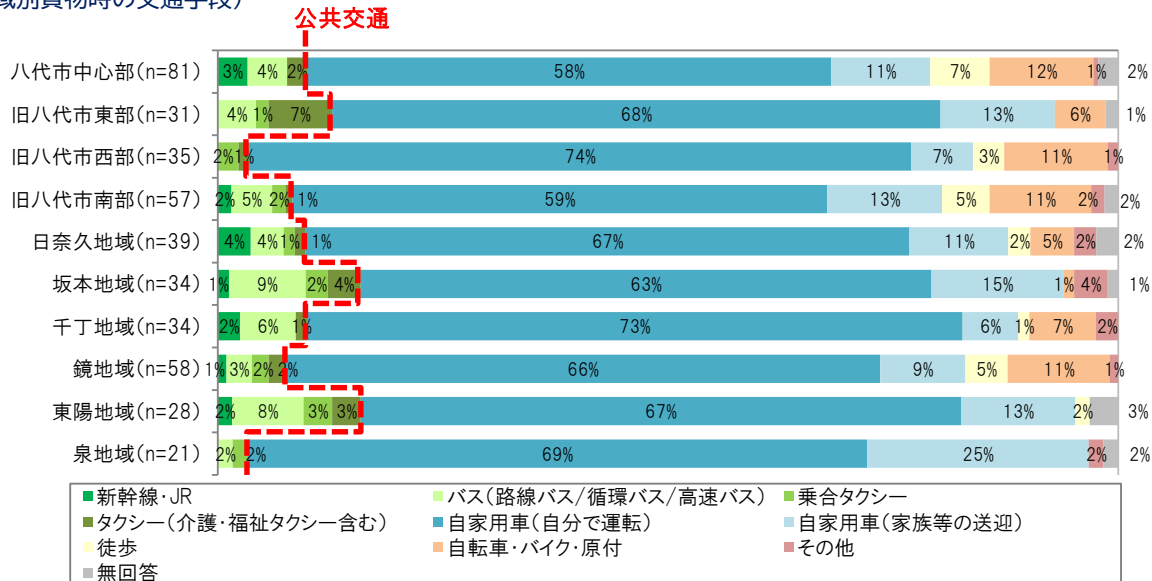
(買物時の交通手段(市内))



資料：R1 年市民アンケート調査①

地域別にみると、各地域とも自家用車を最も利用していますが、その中で地域公共交通は概ね 10%程度が利用しています。特に、旧八代市東部や坂本地域、東陽地域は 15%程度と他地域よりも多く利用しています。

(地域別買物時の交通手段)



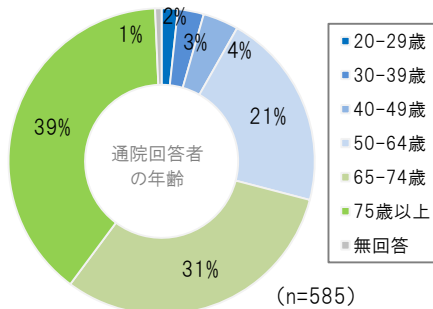
資料：R1 年市民アンケート調査①

2-2-3. 通院

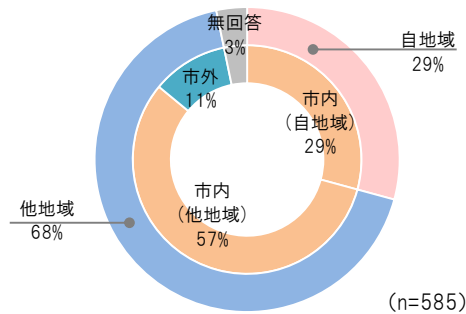
通院をしている人は70%が高齢者で、市民の86%が市内の医療機関に通院しており、主に八代市中心部や千丁地域、鏡地域が通院先となっています。また、68%は居住地域以外に通院しており、長距離移動しています。

市内通院者の主な交通手段は、自家用車(送迎含む)(73%)となっています。公共交通は14%が利用しており、主に路線バスやタクシーが利用されています。

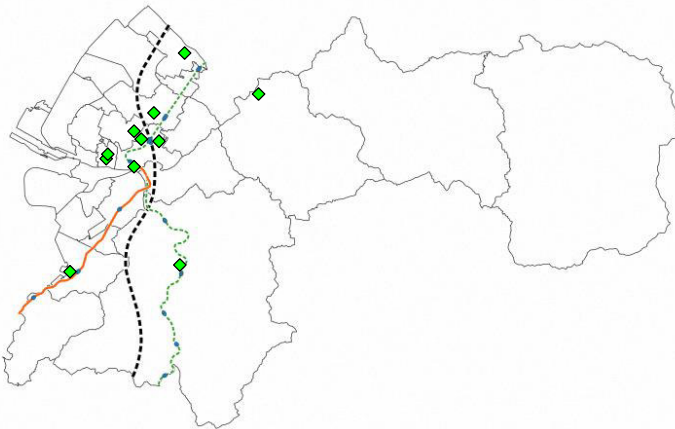
(通院回答者の年齢)



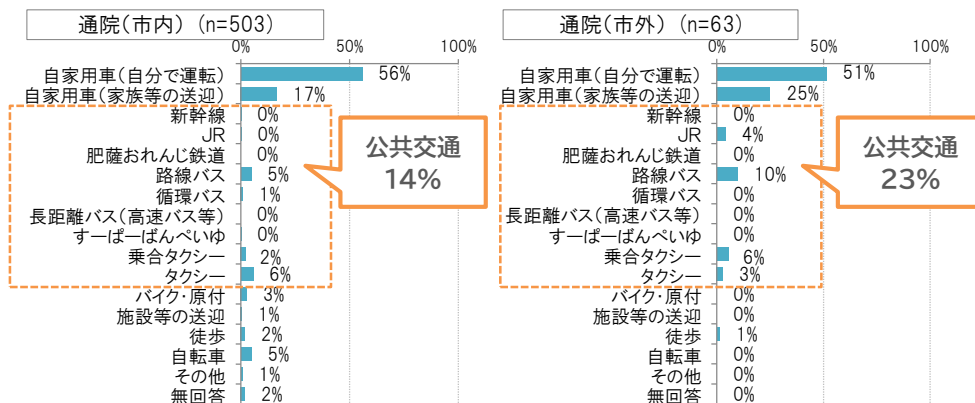
(通院先の内訳)



(主な通院先(上位10位))(市内)



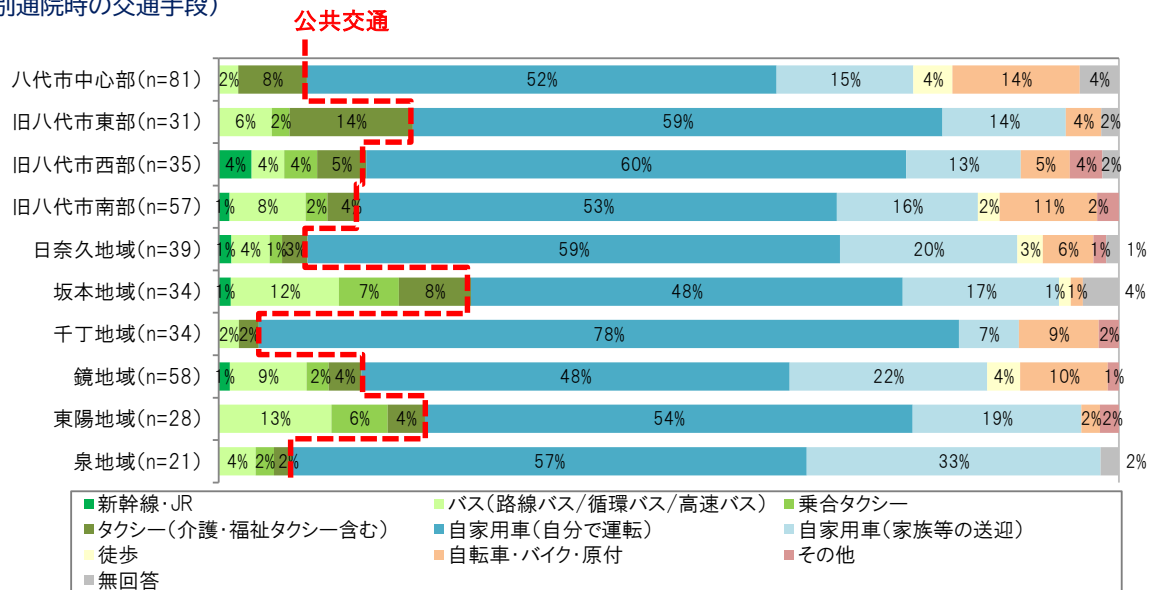
(通院時の交通手段)



資料 : R1 市民アンケート調査①

地域別にみると、各地域とも自家用車を最も利用しています。地域公共交通は地域によって利用状況が異なり、坂本地域(28%)、東陽地域(23%)、旧八代市東部(22%)では他地域に比べて多く利用されています。

(地域別通院時の交通手段)



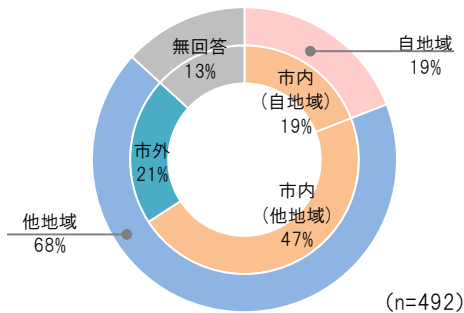
資料：R1 市民アンケート調査①

2-2-4. その他

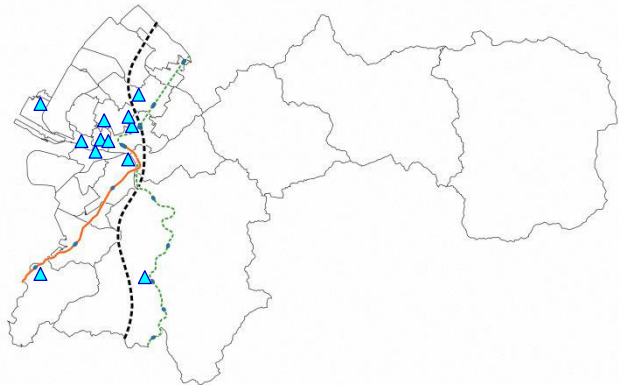
習い事・スポーツ・サークルや買物(日常の買物以外)、飲食などでの外出では、市民の66%が市内に外出先を持ち、主に八代市中心部や旧八代市西部、旧八代市南部などに出かけています。市外も含め居住地域以外への外出は68%を占め、長距離移動をしています。

交通手段は主に自家用車(送迎含む)となっています。地域公共交通は、市内移動時は6%、市外では16%が利用しており、市内は路線バス、市外はJRが主に利用されています。

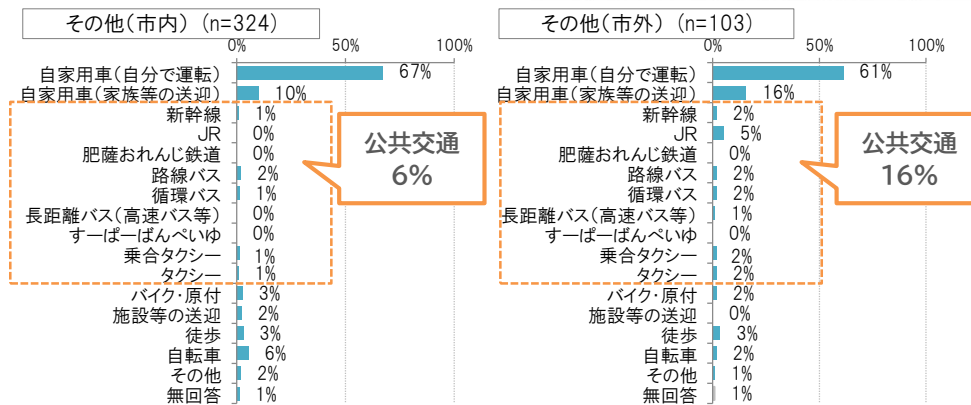
(その他目的の外出先の内訳)



(主なその他目的の外出先(上位5位))(市内)



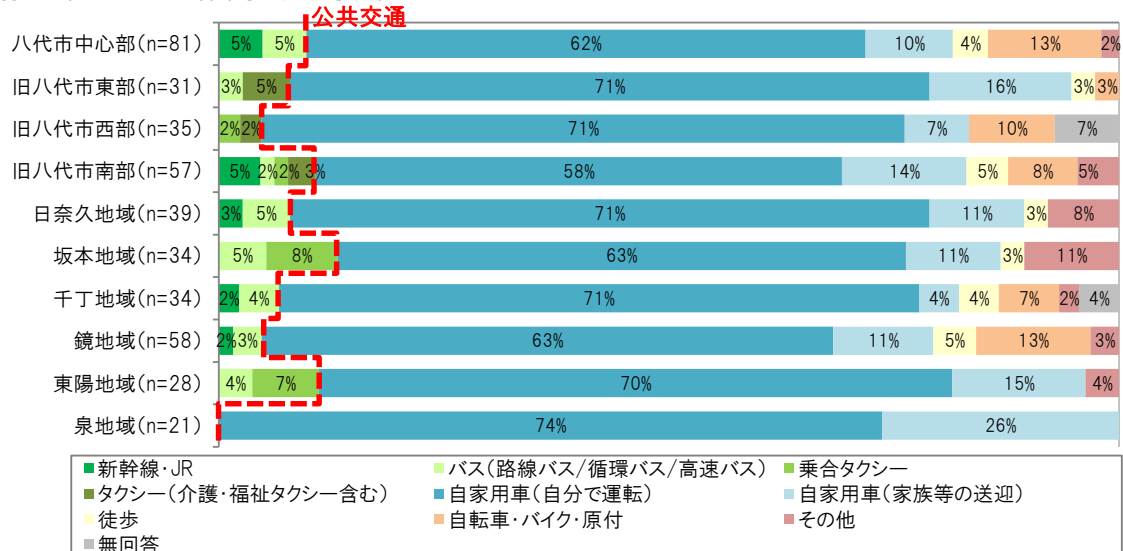
(その他目的の外出での交通手段)



資料：R1 市民アンケート調査①

地域別にみると、各地域とも自家用車を最も利用していますが、その中で地域公共交通は概ね10%程度を占めます。そうした中、旧八代市南部や坂本地域、東陽地域では他地域よりも多く利用しています。

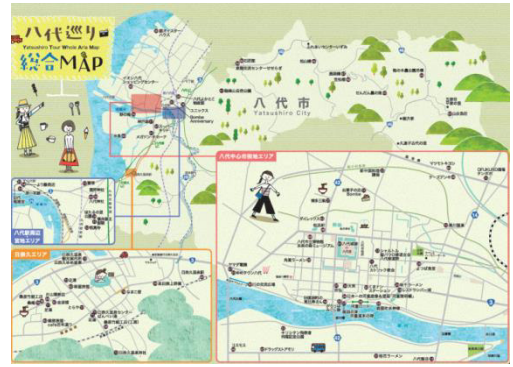
(地域別その他目的での外出時の交通手段)



資料：R1 市民アンケート調査①

2-3. 観光動向

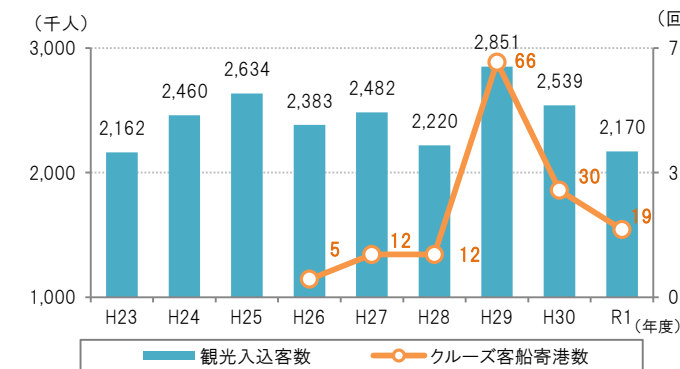
市内には、日奈久温泉や観光列車で注目されている JR 肥薩線・肥薩おれんじ鉄道、八代城址・松浜軒、五家荘などの観光地があり、やつしろ全国花火競技大会やユネスコ無形文化遺産登録された妙見祭などのイベントも多数開催されており、豊富な観光資源を有しています。



資料：DMO やつしろ HP

観光入込客数は、平成 25 年以降、平成 28 年の熊本地震の影響もあり減少傾向が続いていましたが、クルーズ船寄港の増加により平成 29 年は約 285 万人へ急増しました。しかし、翌年の平成 30 年はクルーズ船寄港数が減少し、観光入込客数は減少しています。また、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大防止による海外旅行客の入国制限や国内の外出自粛等を受け、大幅に減少している状況にあります。

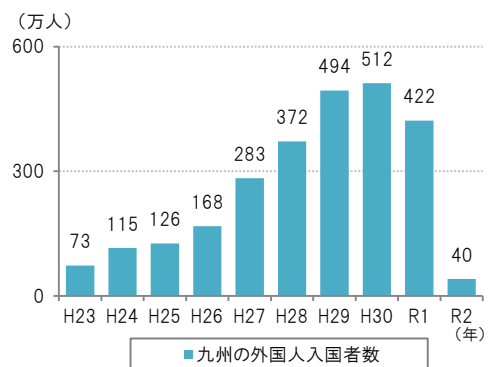
（八代市の観光入込客数及び八代港のクルーズ客船の寄港数の推移）



※集計期間：各年 1 月 1 日～ 12 月 31 日 資料：八代市提供

九州クルーズ客船 出入港実績一覧（九州クルーズ振興協議会）

（九州の外国人入国者数の推移）

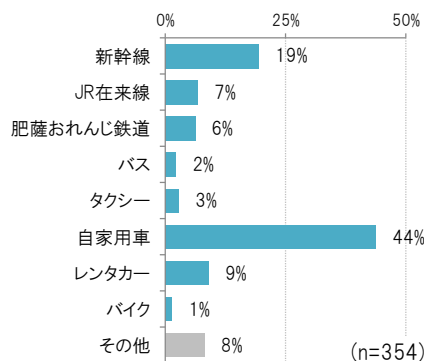


※R2 年の集計期間：2020 年 1 月～6 月

資料：国土交通省九州運輸局 HP

観光客の来訪手段は、自家用車が 44%と最も多く利用されています。公共交通は、新幹線(19%)、JR 在来線(7%)、肥薩おれんじ鉄道(6%)など 37%を占めており、観光を支える重要な交通機関となっています。

（観光客の八代市までの交通手段）



資料：八代市観光振興計画（後期）

2－4. 公共交通の運行状況・利用状況・運営状況

2－4－1. 運行状況

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。また、高速バスやタクシーなど多様な交通サービスがあります。

路線バスは 12 路線運行していて、うち 3 路線は市中心部を運行する市街地循環線です。乗合タクシーは、坂本地域、東陽地域、旧八代市域で、計 17 路線運行しています。

異なる公共交通機関、または同じ公共交通機関相互が接続する交通結節点は全部で 13 箇所あります。

（八代市の公共交通ネットワーク）

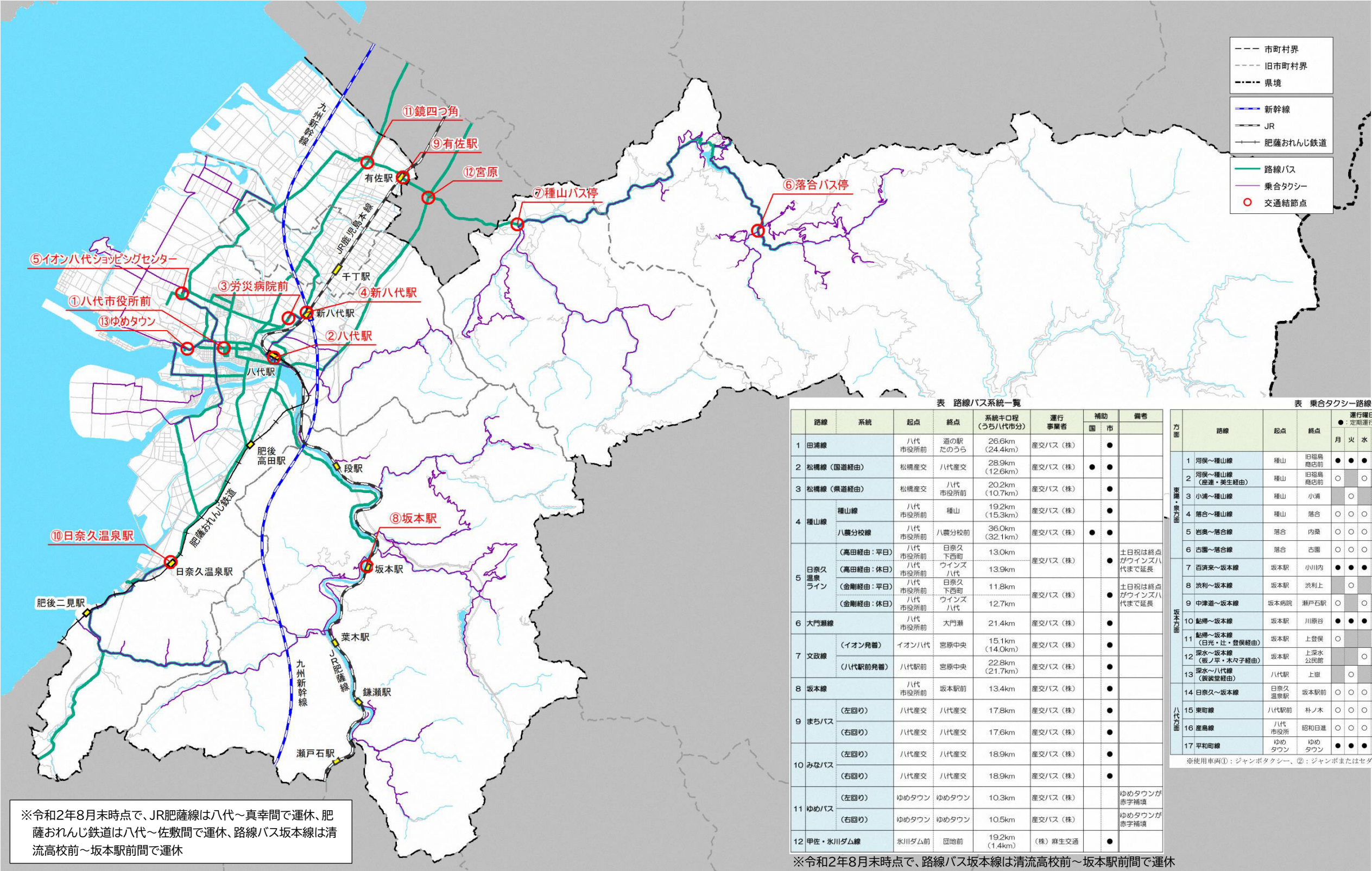


表 路線バス系統一覧							
路線	系統	起点	終点	系統キロ程 (うち八代市分)	運行 事業者	補助 国 市	備考
1 田浦線		八代 市役所前	道の駅 たのうら	26.6km (24.4km)	産交バス（株）	●	
2 松橋線（国道経由）		松橋産交	八代産交	28.9km (12.6km)	産交バス（株）	● ●	
3 松橋線（県道経由）		松橋産交	八代 市役所前	20.2km (10.7km)	産交バス（株）	●	
4 種山線	種山線	八代 市役所前	種山	19.2km (15.3km)	産交バス（株）	●	
	八農分校線	八代 市役所前	八農分校前	36.0km (32.1km)	産交バス（株）	● ●	
5 日奈久温泉 ライン	（高田経由：平日）	八代 市役所前	日奈久 下西町	13.0km	産交バス（株）	●	土日祝は終点 がウインズ八 代まで延長
	（高田経由：休日）	八代 市役所前	ウインズ 八代	13.9km	産交バス（株）	●	
	（金剛経由：平日）	八代 市役所前	日奈久 下西町	11.8km	産交バス（株）	●	土日祝は終点 がウインズ八 代まで延長
	（金剛経由：休日）	八代 市役所前	ウインズ 八代	12.7km	産交バス（株）	●	
6 大門瀬線		八代 市役所前	大門瀬	21.4km	産交バス（株）	●	
7 文政線	（イオン発着）	イオン八代	宮原中央	15.1km (14.0km)	産交バス（株）	●	
	（八代駅前発着）	八代駅前	宮原中央	22.8km (21.7km)	産交バス（株）	●	
8 坂本線		八代 市役所前	坂本駅前	13.4km	産交バス（株）	●	
9 まちバス	（左回り）	八代産交	八代産交	17.8km	産交バス（株）	●	
	（右回り）	八代産交	八代産交	17.6km	産交バス（株）	●	
10 みなバス	（左回り）	八代産交	八代産交	18.9km	産交バス（株）	●	
	（右回り）	八代産交	八代産交	18.9km	産交バス（株）	●	
11 ゆめバス	（左回り）	ゆめタウン	ゆめタウン	10.3km	産交バス（株）		ゆめタウンが 赤字補填
	（右回り）	ゆめタウン	ゆめタウン	10.5km	産交バス（株）		ゆめタウンが 赤字補填
12 甲佐・氷川ダム線		氷川ダム前	団地前	19.2km (1.4km)	（株）麻生交通	●	

※令和2年8月末時点で、路線バス坂本線は清流高校前～坂本駅前間で運休

表 乗合タクシー路線一覧										
方面	路線	起点	終点	運行曜日・運行形態 ●：定期運行 ○：予約運行						
				月	火	水	木	金	土	日祝
東陽・泉方面	1 河俣～種山線	種山	旧福島商店前	●	●	●	●	●	○	○
	2 河俣～種山線 （座運・美生経由）	種山	旧福島商店前	○	○					
	3 小浦～種山線	種山	小浦	○				○		
	4 落合～種山線	種山	落合	○	○	○	○	○	○	○
	5 岩奥～落合線	落合	内桑	○	○	○	○	○	○	○
	6 古園～落合線	落合	古園	○	○	○	○	○	○	○
坂本方面	7 百済来～坂本線	坂本駅	小川内	●	●	●	●	●	○	○
	8 洗利～坂本線	坂本駅	洗利上		○	○				
	9 中津道～坂本線	坂本病院	瀬戸石駅	○	○	○	○			
	10 船場～坂本線	坂本駅	川原谷	●	●	●	●	○	○	○
	11 船場～坂本線 （日光・辻・登保経由）	坂本駅	上登保	○			○			
	12 深木～坂本線 （板ノ平・木ノ子経由）	坂本駅	上深木 公民館			○	○			
八代方面	13 深木～八代線 （親家堂経由）	八代駅	上根	○						
	14 日奈久～坂本線	日奈久温泉駅	坂本駅前	○	○	○	○	○	○	○
	15 東町線	八代駅前	朴ノ木	○	○	○	○	○	○	○
	16 産島線	八代市役所	昭和日進	○	○	○	○	○	○	○
	17 平和町線	ゆめタウン	ゆめタウン	●	●	●	●	●	●	●

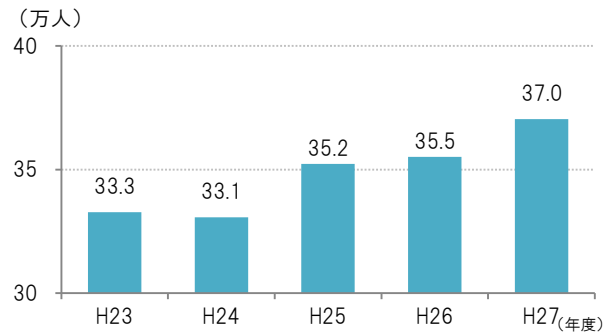
※使用車両①：ジャンボタクシー、②：ジャンボまたはセダン型タクシー、③：中型バス

2-4-2. 利用状況

【九州新幹線(新八代駅)】

新八代駅の年間乗車人員数は、入手可能な平成 27 年度までの状況をみると、年々増加傾向にあり、平成 27 年時点では年間 37 万人が利用しています(平成 28 年度以降は非公表)。

(九州新幹線(新八代駅)の年間乗車人員数の推移)



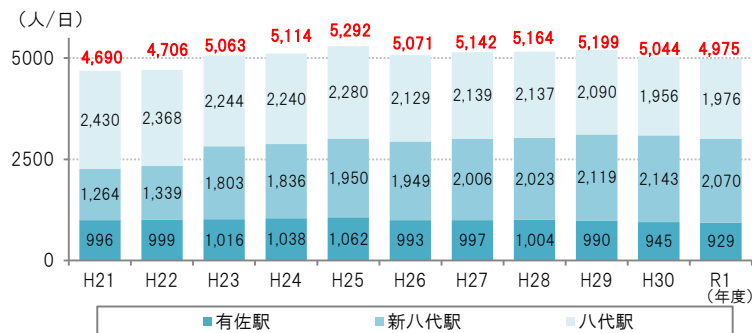
資料：八代市統計年鑑

【在来線】

●JR 鹿児島本線

市内駅(有佐駅、新八代駅、八代駅)の乗車人員数は、1 日当たり約 5,000 人の利用があります。中でも、新八代駅と八代駅の利用が多く、それぞれ約 2,000 人/日が利用しています(千丁駅は非公表)。

(JR 鹿児島本線(市内駅)の 1 日の乗車人員数の推移)

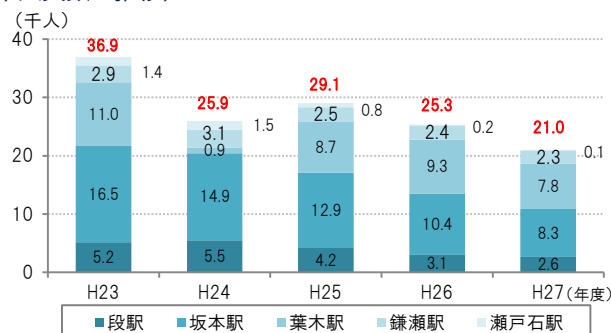


資料：JR 九州提供

●JR 肥薩線

市内駅(段駅、坂本駅、葉木駅、鎌瀬駅、瀬戸石駅)の年間乗車人員数は、入手可能な平成 27 年度までの状況をみると、減少傾向にあり、平成 27 年時点では年間 21 万人が利用しています(平成 28 年度以降は非公表)。

(JR 肥薩線(市内駅)の年間乗車人員数の推移)

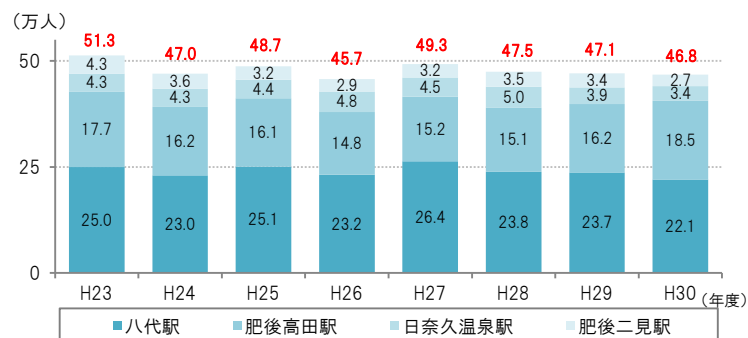


資料：八代市統計年鑑

●肥薩おれんじ鉄道

市内駅(八代駅、肥後高田駅、日奈久温泉駅、肥後二見駅)の年間乗降人員数は、近年減少傾向にあり平成30年度は46.8万人となっています。駅別には、八代駅や肥後高田駅の利用が多くなっています。

(肥薩おれんじ鉄道(市内駅)の年間乗降人員数の推移)



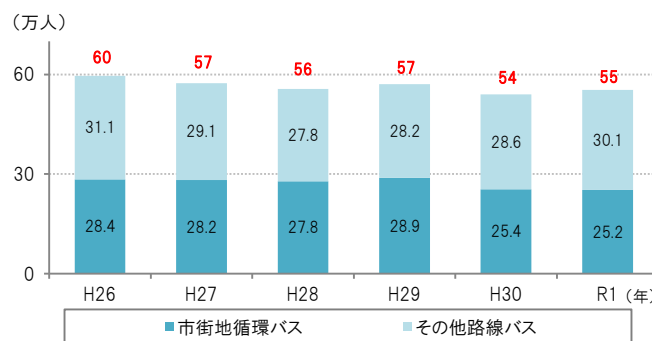
資料：八代市統計年鑑

【路線バス】

路線バスは八代市地域公共交通網形成計画策定以降、平成27年度の君ヶ淵線の日奈久温泉ラインへの変更や平成29年10月の大規模再編にて東町線、産島線、平和町線の乗合タクシーへの転換、新八代駅線の種山線への統合、松橋線(国道経由)の起終点の見直しなど、運行効率化や利便性向上を目的に大小様々な運行見直しを行っています。

路線バスの年間利用者数は、平成26年以降、増減しながらも全体的には微減傾向にあり、令和元年度時点で年間55万人となっています。内訳をみると、市街地循環バス(まちバス、みなバス、ゆめバス)が半数弱を占めており、利用の多い路線となっています。その他の路線では、松橋線(国道経由)や田浦線、日奈久温泉ラインが多く利用されています。

(路線バスの年間利用者数の推移)



(単位:人/年)

路線名	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年
市街地循環バス(まちバス)	26,679	26,443	24,897	25,595	49,287	50,792
市街地循環バス(みなバス)	177,651	177,825	174,089	180,683	143,110	144,338
市街地循環バス(ゆめバス)	79,711	77,740	79,186	82,465	61,189	57,339
松橋線_国道経由	64,334	59,678	56,992	56,541	62,709	63,696
松橋線_県道経由	38,691	35,799	32,105	31,925	29,071	31,080
文政線_八代駅～宮原中央					6,639	5,920
文政線_イオン八代～宮原中央					5,354	5,694
種山線	20,612	20,050	19,203	20,331	28,926	33,897
八農分校線	13,382	13,380	13,952	16,348	18,196	19,429
坂本線	35,472	34,253	30,095	28,743	32,516	31,843
田浦線	39,476	35,584	32,631	33,998	45,308	50,054
日奈久温泉ライン_高田経由			34,260	35,313	37,792	39,672
大門瀬線	21,290	18,973	18,414	18,632	4,374	3,814
日奈久温泉ライン_金剛経由					10,200	10,958
君ヶ淵線	30,344	29,064				
東町線	3,471	3,372	2,753	3,060		
産島線	7,086	6,792	6,863	5,970		
平和町線	8,371	7,009	6,389	5,719		
宮原線	14,703	13,245	11,453	11,629		
新八代駅線	7,955	8,008	6,975	7,951		
椎原線	576	955	916	605	587	407
氷川線	5,708	5,330	4,836	5,039	4,668	4,218
計	595,512	573,500	556,009	570,547	539,926	553,151

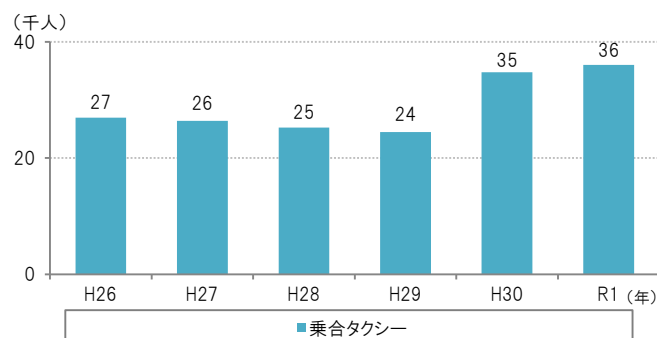
※集計期間：前年10月～当年9月

資料：八代市

【乗合タクシー】

乗合タクシーについても、八代市地域公共交通網形成計画に基づいて、平成 29 年 10 月に路線バスの運行効率化や公共交通空白地域の解消を目的に、平和町線、日奈久～坂本線、東町線、産島線が新設され、平成 29 年まで減少傾向にあった年間利用者数は、平成 30 年に大幅に増加し、令和元年時点で年間約 3.6 万人となっています。

(乗合タクシーの年間利用者数の推移)



(単位: 人/年)

路線名	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年
河俣～種山線(平日): 定期運行	2,960	2,956	2,752	2,765	2,542	2,850
百済来～坂本線(平日): 定期運行	12,085	12,556	12,309	11,854	10,877	9,534
鮎婦～坂本線(平日): 定期運行	5,852	5,247	5,046	4,964	4,374	4,021
河俣～種山線(土日祝): 予約便	52	36	42	35	61	114
百済来～坂本線(土日祝): 予約便	228	216	178	148	94	79
鮎婦～坂本線(土日祝): 予約便	47	47	78	70	48	132
小浦～種山線: 予約便	460	346	327	316	209	184
落合～種山線: 予約便	245	185	100	101	169	359
岩奥～落合線: 予約便	859	702	503	368	290	440
古園～落合線: 予約便	29	49	25	7	60	141
渋利～坂本線: 予約便	326	289	246	128	157	189
中津道～坂本線: 予約便	2,403	2,356	2,174	2,162	2,472	2,612
鮎婦～坂本線(日光・辻・登俣経由): 予約便	380	401	609	580	621	505
深水～坂本線: 予約便	733	775	651	654	602	520
深水～八代線: 予約便	310	263	229	333	460	350
平和町線: 予約便					5,861	7,370
日奈久～坂本線: 予約便					2,864	2,782
東町線: 予約便					1,232	1,507
産島線: 予約便					1,805	2,332
計	26,969	26,424	25,269	24,485	34,798	36,021

※集計期間: 前年 10 月～当年 9 月

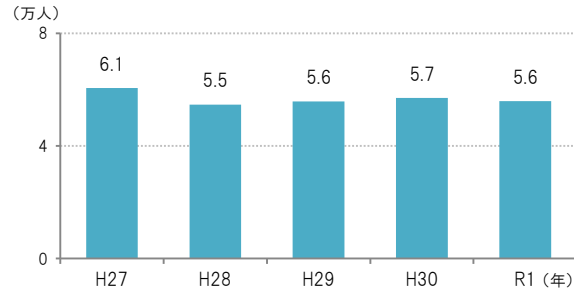
資料: 八代市

【高速バス】

●すーぱーばんぺいゆ

高速バス(すーぱーばんぺいゆ)は、年間 6 万人弱の利用があり、横ばいで推移しています。

(すーぱーばんぺいゆの年間利用者数の推移)

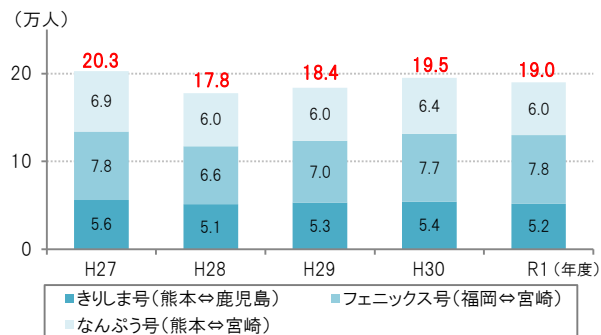


資料：神園交通提供

●その他高速バス

その他高速バスの年間利用者数は、平成 28 年度は減っているものの、年間約 19 万人前後で横ばい状態となっています。

(その他高速バスの年間利用者数の推移)



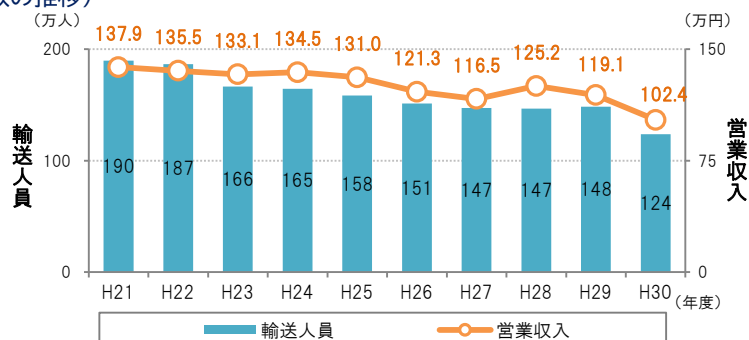
資料：九州産交バス提供

【タクシー】

八代交通圏(八代市及び八代郡)のタクシー輸送人員は、平成 21 年度は約 190 万人でしたが平成 30 年度は約 124 万人と減少傾向にあります。

輸送人員の減少に伴い、営業収入も減少しています。

(タクシーの年間利用者数の推移)



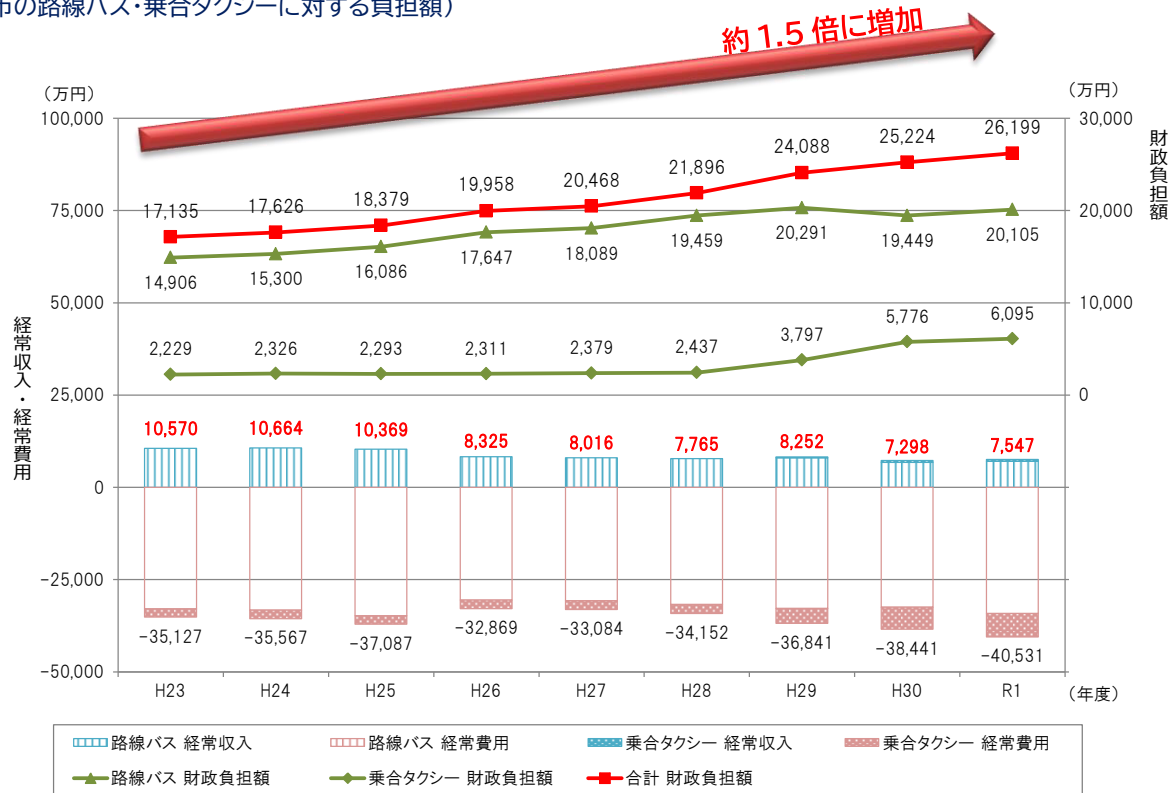
資料：九州運輸局 運輸実績集計表(八代交通圏)

2-4-3. 運営状況

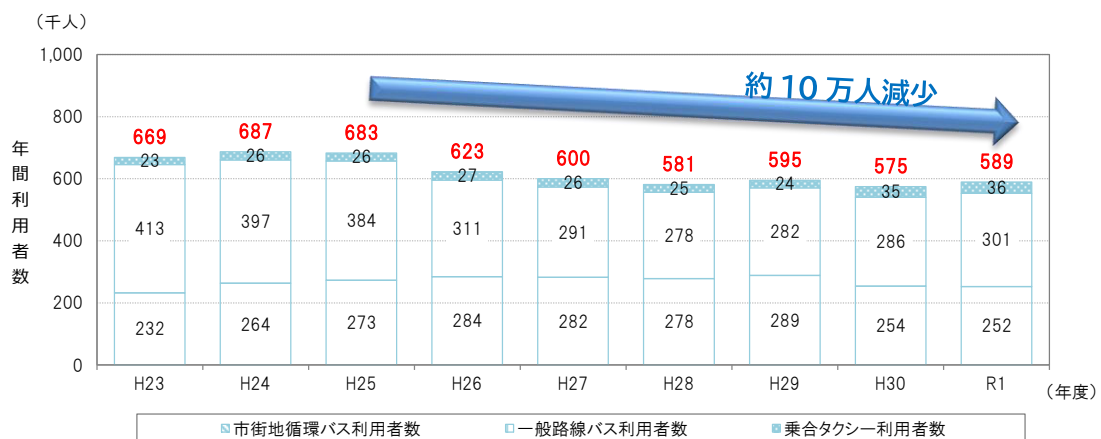
路線バス・乗合タクシーに対する市の負担額は増加傾向にあり、令和元年度は平成 23 年度の約 1.5 倍にあたる、約 2.6 億円/年となっています。

その要因は、総利用者数がピーク時から年間約 10 万人減少するなどの利用減少に伴う赤字額の増加や、路線バスの上限運賃の設定¹、乗合タクシーの運賃均一化²による投資などがあります。

(八代市の路線バス・乗合タクシーに対する負担額)



(路線バス・乗合タクシーの年間利用者数)



¹ 上限運賃の設定：平成 29 年 10 月から路線バスの運賃は、乗車距離に伴って運賃が高くなる距離制運賃から、距離制運賃とするものの上限を 200 円とする上限運賃制を導入している。

² 乗合タクシーの運賃均一化：平成 29 年 10 月から乗合タクシーの運賃は乗車地域ごとに運賃が設定されるエリア制運賃から 1 回乗車 150 円の均一制運賃になっている。（現在の市街地循環バス、乗合タクシーの運賃は 1 回 160 円均一となっている）

3. 地域公共交通の問題点・課題

本市の将来像の実現に向けてまちづくりを推進するべく、地域公共交通が求められる役割を果たしていくためには公共交通体系の「持続可能性」を高めていく必要があり、この持続可能性の向上には、「効率性」と「利便性」を両輪として改善していく必要があります。

また、令和2年度になり、新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通の利用が大きく落ち込む中、感染症の収束が見込めない状況下においても安全・安心に利用できる公共交通の確保が求められています。さらに、令和2年7月豪雨災害により熊本県南部、特に本市坂本地区で甚大な被害が出ており、本市に関係するJR肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス(坂本線)、乗合タクシーなど各公共交通機関の早期復旧が求められます。

本章では、2章で整理した本市の地域特性や公共交通の現状を基に、「利便性」「効率性」「持続可能性」の観点から、問題点と課題を整理しました。

本計画における問題点と課題とは以下のように定義付けます。

問題点	理想的な状況と現状(マイナスの状況)の差を問題点として定義し、特に下記の2つの視点から問題点を整理します。 【現状発生している問題】 ○現在、客観的に認知している理想的な状況と現状の差を指します。 【将来的に発生する可能性がある問題】 ○現在は客観的に認知されていませんが、将来的に本市において発生しうるマイナスの状況を指します。
課題	理想的な状況とマイナスの状況の差を埋めるための方向性を指します。

なお、問題点における理想的な状況を計画の目標として4-3(P45)で整理し、課題を解決するための具体的なアクションを施策として5(P49)で示します。

八代市における地域公共交通の課題	
利便性に関する課題	① 移動特性に応じた公共交通サービスの確保
	・高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保
	・公共交通空白地域における公共交通サービスの充実
	・観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える交通サービスの確保
効率性に関する課題	② より利用しやすい利用環境への改善
	③ 並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの運行の効率化
	④ 重複する市街地循環バスと一般路線バスの運行の効率化
	⑤ 乗合タクシーの需要に応じた運行内容の調整
持続可能性に関する課題	⑥ 財政負担額の抑制
	⑦ 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
	⑧ 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用減少からの回復
	⑨ 令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

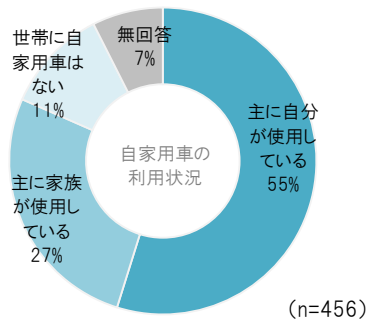
3-1. 利便性に関する課題

① 移動特性に応じた公共交通サービスの確保

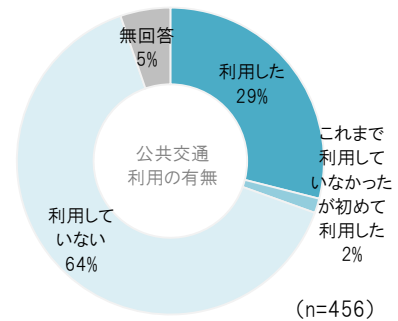
(1) 高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保

問題点	- 全国的に高齢化が進む中、本市においても高齢者数、高齢化率ともに増加傾向が続いています。<u>高齢化が進むと、これまでは自家用車を運転していた人、家族や近所の知人等を送迎していた人も高齢となって自家用車で自由な移動ができなくなるなどの問題が懸念されます。</u> - 市民アンケートでは、<u>自家用車が運転できない場合の外出について、69%が「不安がある」と回答</u>しています。また、39%は将来の移動に対する不安について、八代市地域公共交通網形成計画策定以前から13%は「軽減した」と回答していますが、<u>26%は「変わっていない」と回答</u>しています。
課題	高齢者などをはじめとする交通弱者が、将来にわたって安心して暮らしていける移動手段の確保が課題となります。

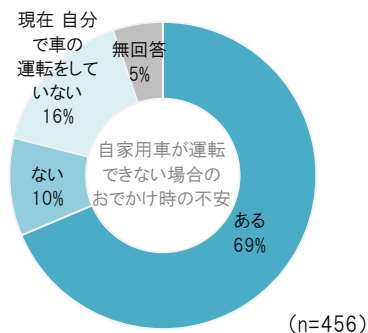
(自家用車の利用状況)



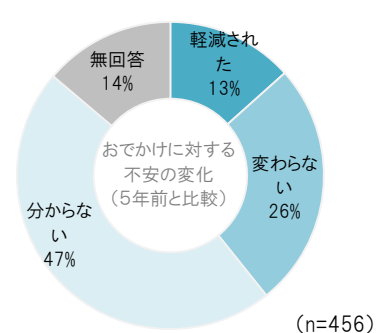
(公共交通利用の有無)



(自家用車が運転できない場合のおでかけ時の不安)



(おでかけに対する不安の変化(5年前と比較))



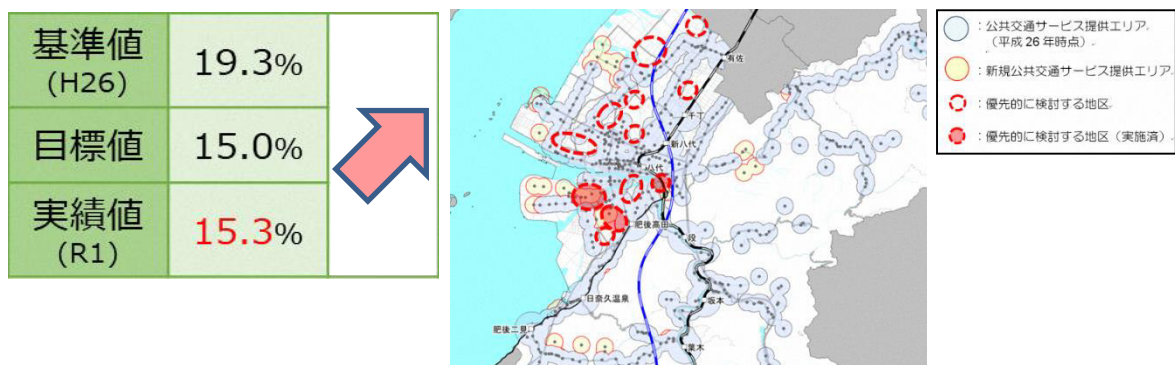
資料：R1 市民アンケート調査②

(2) 公共交通空白地域³における公共交通サービスの充実

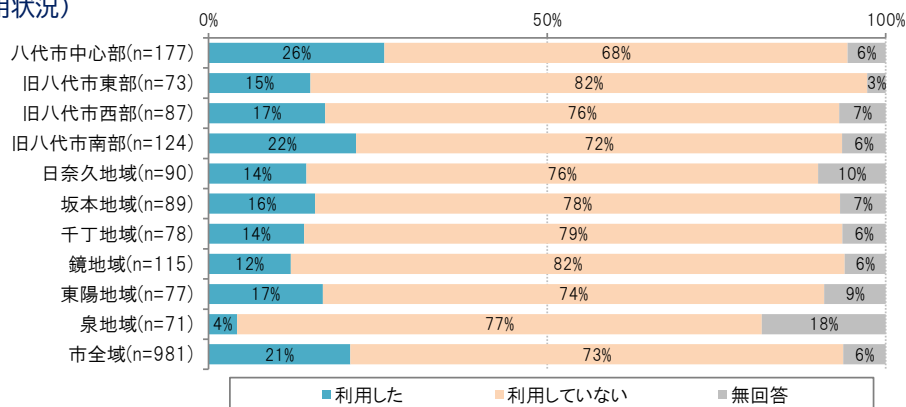
- 問題点**
- 八代市地域公共交通網形成計画に基づく、乗合タクシーの導入等により、公共交通空白地域の解消を進めた結果、公共交通サービスが提供されている人口が4%改善されました。しかしながら、鏡地域や高田地域などにおいて公共交通空白地域が存在しており、公共交通サービスを利用しにくい市民がいます。
 - 市民アンケートでは、公共交通の利用状況について、鏡地域や千丁地域では他地域よりも「利用しない」の割合が高く、さらに公共交通を利用しない理由について「自宅周辺に公共交通がないから」との回答が多くなっています。

- 課題**
- 将来にわたって住み慣れた地域で安心・快適に暮らしていくために、公共交通空白地域の解消が課題となります。

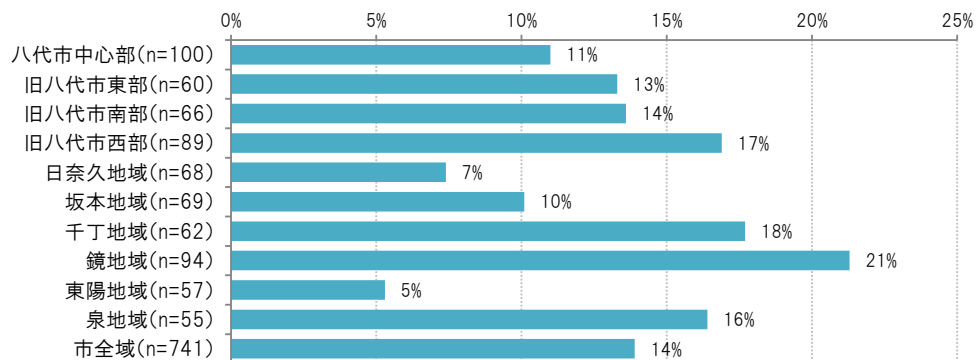
(公共交通サービス提供エリア(令和元年度時点))



(公共交通の利用状況)



(公共交通を利用しない理由「自宅の周辺に利用できる公共交通がない」と回答した人の割合)



資料：R1 市民アンケート調査①

³ 公共交通空白地域：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

(3) 観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える交通サービスの確保

問題点	● 本格的な人口減少社会の到来により、地域活力の維持・向上が困難となっています。 ● 今後、観光によるまちづくり等により交流人口の拡大や地域経済の活性化を目指す中で、<u>観光客等来訪者のアクセス拠点となる新八代駅や八代駅、くまモンポートやつしろから観光施設等への二次交通や乗継利便性の確保は不十分な状態</u>です。
課題	● さらなる誘客に向けて、熊本空港から本市への交通アクセスの維持、新八代駅や八代駅、くまモンポートやつしろといった交通拠点からまちなか、観光施設等までの観光客等来訪者の円滑なアクセスと周遊を支える交通ネットワークの確保が課題となります。

(八代市内の交通サービス)



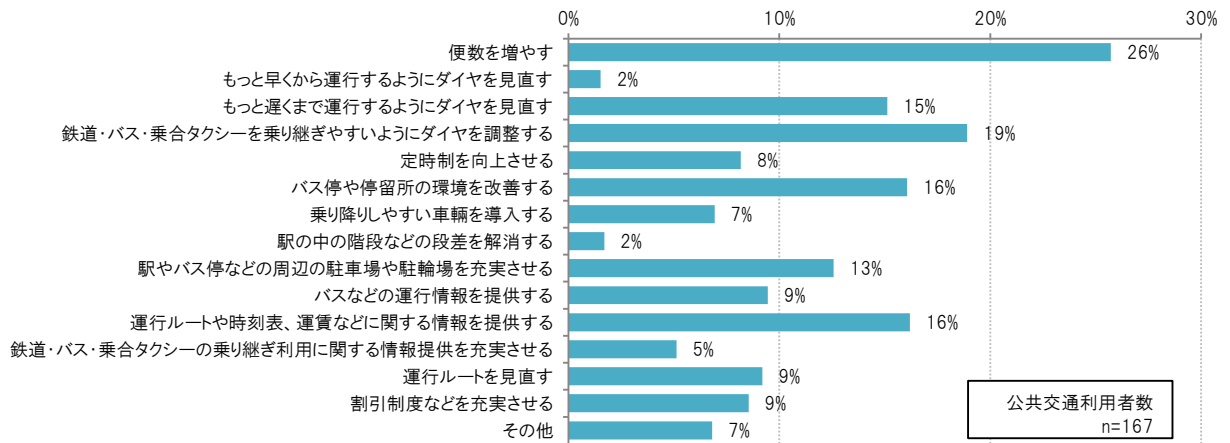
② より利用しやすい利用環境への改善

問題点 ● 八代市地域公共交通網形成計画に基づいて様々な施策に取り組み(※)、公共交通の利用率が増加するなど一定の効果がありましたが、市民アンケートによると「ダイヤ調整」や「バス停等の環境改善」、「運行ルート等の情報提供の充実」等についての改善要望が多く指摘されています。

課題 ● 市民がより利用しやすい公共交通を実現するために継続的なニーズ把握や利用環境の改善が課題となります。

(※)八代市地域公共交通網形成計画に基づいて、鉄道のダイヤに合わせた路線バス・乗合タクシーのダイヤ改正や市民の要望に応えた路線バス・乗合タクシーのルートの見直しなどの運行サービスの見直し、低床車両の導入やICカードの導入などの利用環境の充実、公共交通マップや総合時刻表の作成や交通事業者によるバスロケーションシステムの導入などの情報提供の充実に取り組みました。

(公共交通への改善要望)



資料：R1 市民アンケート調査①

3-2. 効率性に関する課題

③並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの運行の効率化

- 問題点** ● JR 肥薩線と路線バス坂本線、肥薩おれんじ鉄道と路線バス田浦線及び日奈久温泉ラインなど、鉄道と路線バスが並走する区間が存在しています。さらに、運行時間についても同じ時間帯で運行している便もあり、機能が重複して非効率な運行となっています。

- 課題** ● 双方の役割を明確にした上で、運行の効率化が課題となります。

(肥薩おれんじ鉄道と路線バス田浦線の並走区間の時刻表)

■御立岬公園駅(道の駅のうら)発(上り) 時刻表

	おれんじ鉄道	田浦線
6	04 37	
7	16 46	
8		
9	15	00 ★
10	20	20 ★
11	32	35 ★
12	31	50
13	31	45 ★
14	24	

★：競合路線
(発車時刻が前後15分で重複しているもの)

■坂本駅(坂本駅前)発(上り) 時刻表

	JR肥薩線	坂本線
6	34	
7	40	10
8		00 50
9		35
10	20	30
11	21	30 ★
12		30
13	31	30 ★
14	24	50

※赤文字：特急やませみ・かわせみ、特急しんべい

※R2.6月末時点

資料：JR 九州、肥薩おれんじ鉄道、産交バス時刻表

④重複する市街地循環バスと一般路線バスの運行の効率化

- 問題点** ● 八代駅～八代市役所前区間は、市街地循環バスも一般路線バスも運行しており、サービスが過剰となっています。
- 重複する一般路線バスの利用者数は概ね増加傾向にある一方で、市街地循環バス「みなバス」「ゆめバス」の利用者数が大幅に減少しています。

- 課題** ● 中心拠点の回遊を支える市街地循環バスの利便性と効率性の両立が課題となります。
- まちづくりの面では、中心市街地の活性化に向けて、中心拠点内の魅力を高めるとともに、その回遊行動を支えるきめ細かい交通サービスの充実が課題となります。

(市街地循環バスと一般路線バスの運行路線)

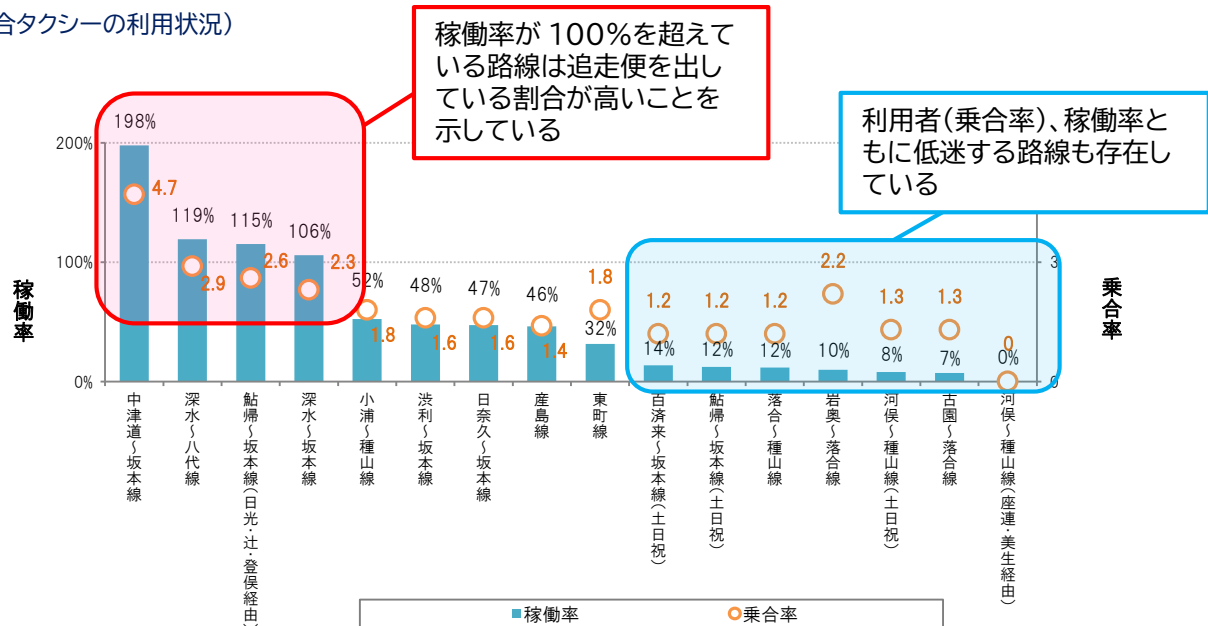


⑤乗合タクシーの需要に応じた運行内容の調整

問題点 ● 乗合タクシーの利用状況を見ると、車両定員数以上の利用申込みがあり追走便の運行が発生しているといった、需要量に供給量が追いついていないケースがあります。逆に、設定便数に対して利用が少なく、稼働率が低迷しているケースもあり、どちらも非効率な運行となっています。

課題 ● 需要に応じた運行内容の調整が課題となります。

(乗合タクシーの利用状況)



資料：八代市

3-3. 持続可能性に関する課題

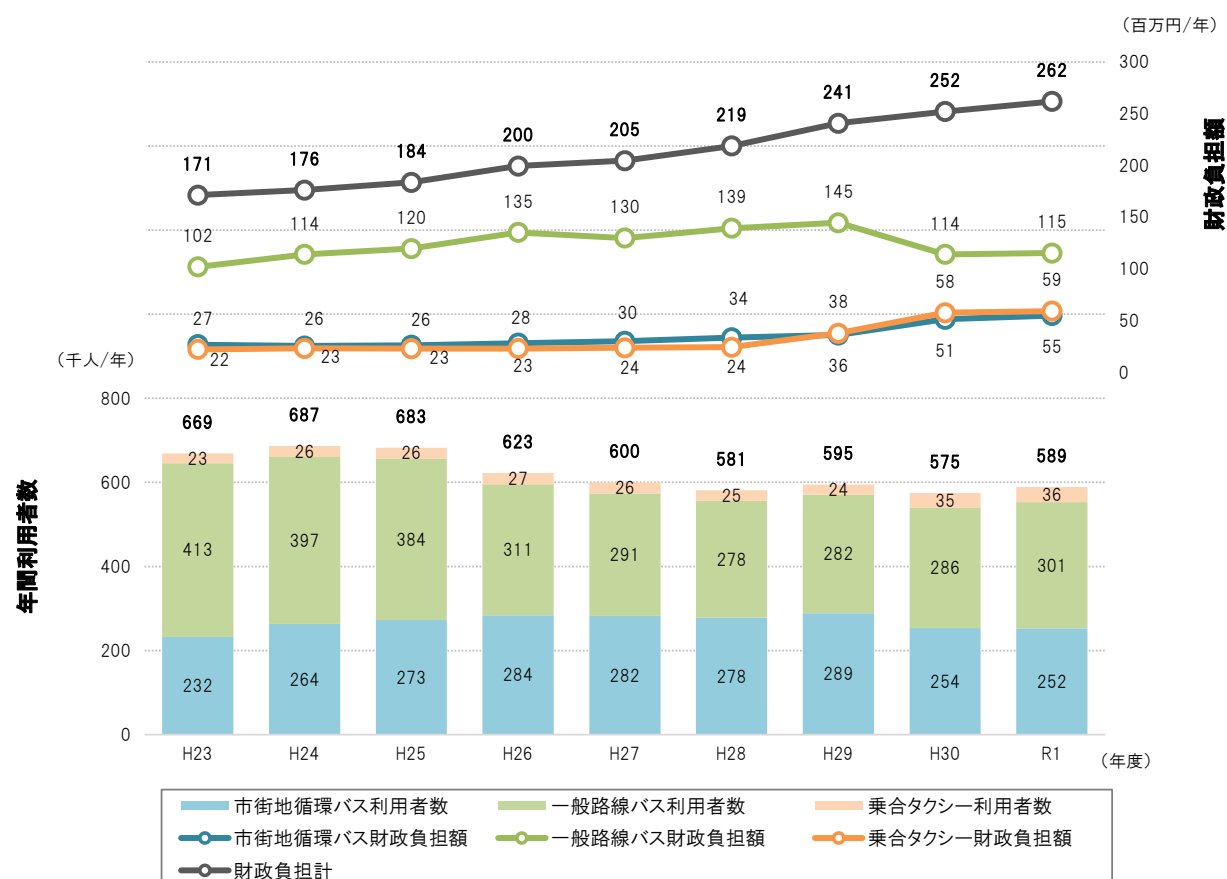
⑥ 財政負担額の抑制

問題点 ● 本市の公共交通に対する財政負担額は年々増加傾向にあり、令和元年度では年間 2 億 6 千万円となっています(平成23年度比約1.5倍)。主な要因としては、利用者数が最も多かった平成25年度と令和元年度を比較すると利用者が約10万人減少していることや八代市地域公共交通再編実施計画に基づいて導入した路線バスの上限運賃の設定⁴による運賃収入の減少等が挙げられます。

課題 ● 財政負担額は、公共交通の赤字額に対する補てんではあるものの、公共交通の利便性を高めていくための必要な経費でもあります。公共交通の持続可能性を確保するためには利便性と効率性のバランスをとりながら財政負担額の抑制を進めることが課題となります。

再編実施計画では、路線バスから乗合タクシーへの転換によって財政負担額の抑制を図っています。

(財政負担額の推移)



資料：八代市

⁴ 上限運賃の設定：平成 29 年 10 月から路線バスの運賃は、乗車距離に伴って運賃が高くなる距離制運賃から、距離制運賃とするものの上限を 200 円とする上限運賃制を導入している。

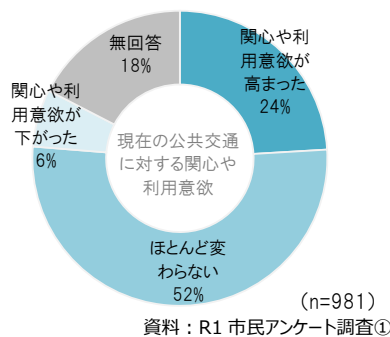
⑦ 公共交通への興味・関心のさらなる喚起と利用促進への発展

問題点 ● 地域公共交通網形成計画に基づいてモビリティ・マネジメント⁵に取り組んできた結果（※）、市民アンケートでは24%が「公共交通に対する関心や利用意欲が高まった」と回答していますが、利用者数の増加には直結していません。

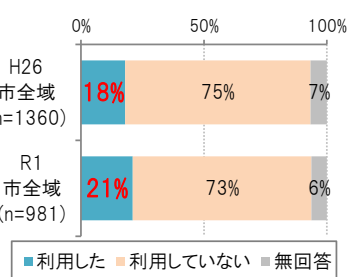
課題 ● 今後も継続的に啓発活動に取り組み、公共交通への興味・関心のさらなる喚起を行い、実際の利用につなげていくことが課題となります。

（※）地域公共交通網形成計画では、高校生、通勤者、転入者等を対象にしたモビリティ・マネジメントに取り組んできました。また、地域版公共交通マップ・総合時刻表を作成し、公共交通への興味・関心を喚起し、利用促進を図ってきました。さらには、市街地循環バスのラッピングや市内イベント等で公共交通のPR等にも取り組みました。

（現在の公共交通に対する関心や利用意欲）



（公共交通の利用状況）



（市内イベント等）

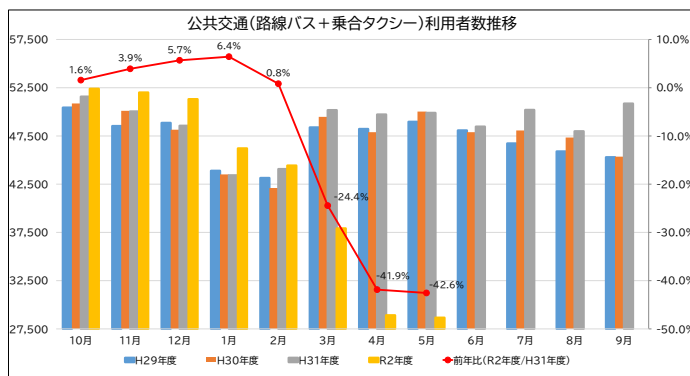


⑧ 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用減少からの回復

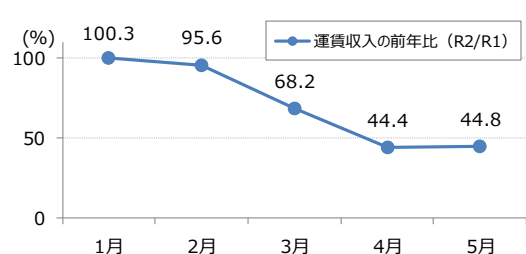
問題点 ● 令和2年4月18日の新型コロナウイルス感染症拡大防止を目的とした、政府の緊急事態宣言の発出による、外出自粛の要請を受け、公共交通利用は大きく減少しました。市内では、路線バスと乗合タクシーの利用者数の合計は5月時点で前年比の43%まで落ち込み、タクシーの運賃収入も前年比約45%まで落ち込んでいます。

課題 ● 公共交通事業者の経営体力が落ち込むと市民の移動を支えることが困難となります。こうしたことから、公共交通事業者の経営体力の早期回復に向けた取組が課題となります。

（公共交通（路線バス＋乗合タクシー）利用者数の推移）



（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

資料：八代市

⁵ モビリティ・マネジメント：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）

⑨ 令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

問題点 ● 令和2年7月豪雨により、球磨川水系の河川が氾濫・決壊し、本市坂本町では土砂崩れや床下・床上浸水などの甚大な被害が生じました。JR 肥薩線をはじめとする公共交通機関も運休を余儀なくされており(令和2年〇月時点)、早急な移動手段の確保が求められています。

課題 ● 今後の坂本町の復旧・復興のステップに合わせて、住民の生活に合わせた公共交通を構築することが課題となります。

(令和2年7月豪雨による被災状況)

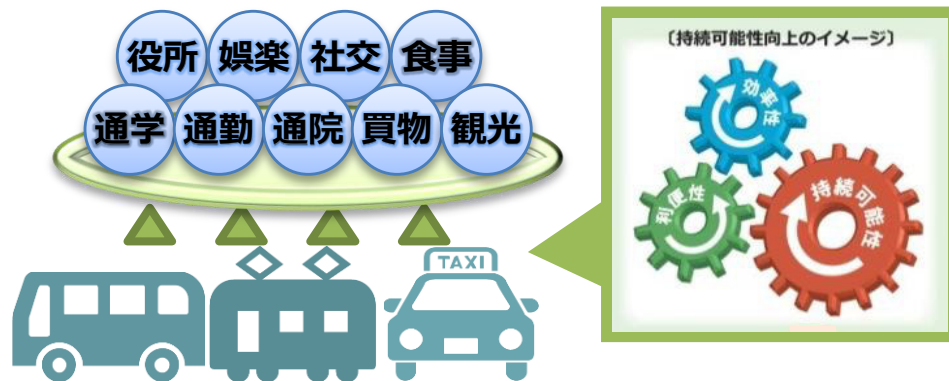


公共交通機関	令和2年7月豪雨による被害	運行状況	復旧時期
JR肥薩線	球磨川第一橋梁ほか、駅舎、鉄道施設の流出等	八代～真幸間運休	未定
肥薩おれんじ鉄道	佐敷トンネル出口での大規模な土砂崩れ、佐敷駅の浸水等	八代～佐敷間運休	11月頃
路線バス(産交バス坂本線)	国道219号線の不通及び代替路の通行制限により運休、停留所の流出等	清流高校前～坂本駅前運休	未定
乗合タクシー・一般タクシー(大和タクシー)	営業所・ジャンボタクシーを含む車両4台が浸水・流出等	随時、運行を回復	

資料：八代市

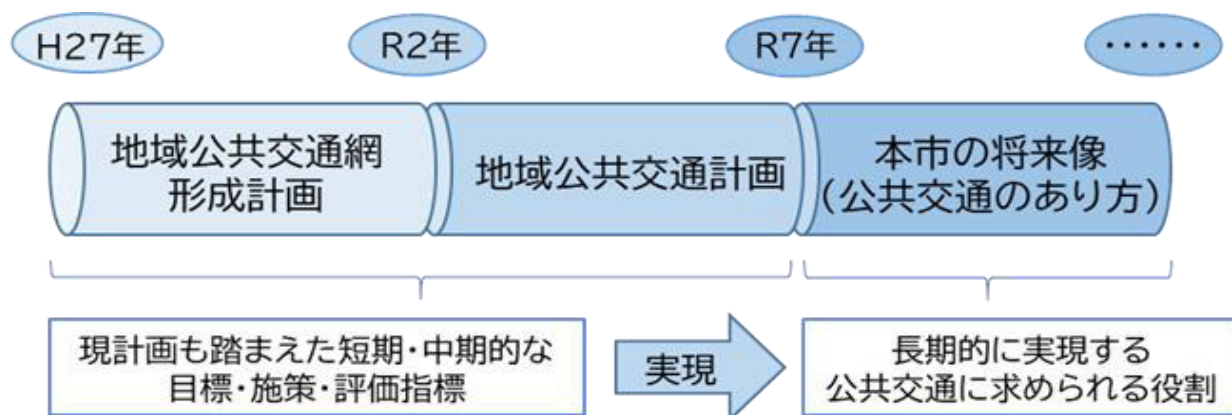
※令和2年8月12日時点

(地域公共交通がまちづくりの推進に向けた役割を果たすために必要な「効率性」「持続可能性」「利便性」の向上)



4. 八代市における地域公共交通のあり方及び計画の目標

八代市における公共交通の長期的な方針(公共交通のあり方)と本計画期間中に取り組む短期・中期的な方針(計画の目標)を示します。



Point

各種計画等で長期的な観点から公共交通に求められる役割を「公共交通のあり方」として位置づけます。本計画においては、短期・中期的な問題点・課題の解決に着手に取り組むことで長期的には公共交通に求められる役割を実現します。

公共交通のあり方を整理するにあたっては、第2次八代市総合計画や関連計画において公共交通に求められる役割とあわせて「持続可能な開発目標(SDGs)」を考慮します。

SDGs

持続可能な開発目標(SDGs)とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。



4－1. 八代市における地域公共交通のあり方

第2次八代市総合計画で示す市の目指す将来像及び関連計画から求められる地域公共交通の役割等を踏まえ、まちの将来像を実現するための地域公共交通のあり方(果たすべき役割)を整理しました。

求められる役割	
第2次八代市総合計画 (H30-R7年度) 八代市重点戦略	○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 4 安全・安心で魅力ある都市を築く
八代市人口ビジョン・地方創生総合戦略 (H27-R2年度)	・“やつしろ”の発展を支えるまちづくりに向けた安心・安全・快適に暮らし続けることができる生活基盤
八代市都市計画マスタープラン (H21-R10年度)	・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
第2次八代市環境基本計画 (R1-R8年度)	・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
八代市住生活基本計画（住宅マスタープラン） (H25-R4年度)	・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
第4次八代市地域福祉計画・八代市地域福祉活動計画（みんなのえがお八代プラン） (R2-R6年度)	・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
第2期八代市教育振興基本計画 (H30-R3年度)	・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 (H28-R2年度)	・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
八代市観光振興計画（後期） (H29-R3年度)	・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



生活を支える

市民の多様な移動ニーズに対応し、日常生活を支える公共交通

- 通勤、通学、買物、通院、趣味、社会活動への参加など日常生活における様々な外出での移動に対応した交通サービスを提供し、社会インフラとしての機能を果たす。

【関連する上位関連計画・法律】総合計画・住生活基本計画・八代市地域福祉計画・教育振興基本計画

- 住宅や商業地域においては高いサービス水準を確保し、利便性の高い住環境を形成する。

【関連する上位関連計画・法律】都市マス・総合戦略・住生活基本計画

- 中山間地域では、需要に応じたサービスを確保し、日常生活における移動が可能な環境を形成する。

【関連する上位関連計画・法律】住生活基本計画・過疎地域自立促進計画

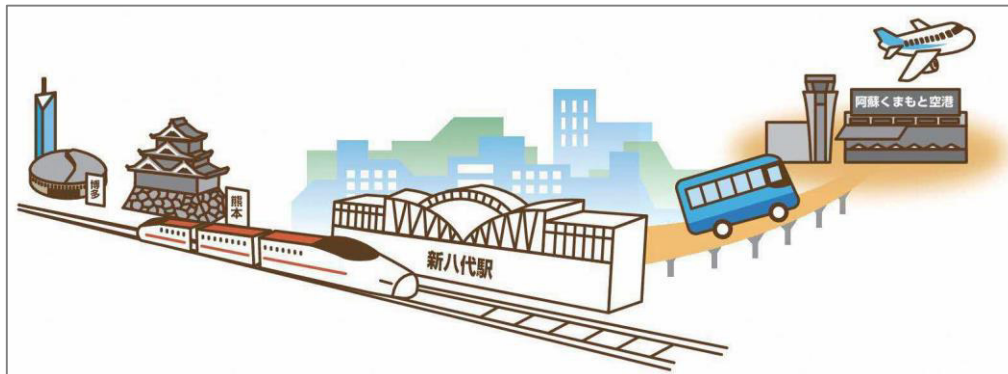
(市街地での通勤、通学、買物、通院などの移動ニーズのイメージ)



(山間部の拠点までの買い物や通学等の移動ニーズのイメージ)



(熊本や福岡、空港等市外への移動ニーズのイメージ)



地域を支える

地域の暮らしを支える公共交通

- 日奈久地域、坂本地域、千丁地域、鏡地域、東陽地域、泉地域における各地域拠点までのアクセス及び各地域拠点から中心部までの地域間移動に対応した交通サービスを提供することで、各地域の拠点機能の確保と拠点間のネットワーク形成に貢献する。

【関連する上位関連計画・法律】都市マス・住生活基本計画・過疎地域自立促進計画

- 高齢者等が利用しやすい低床車両やステップ付き車両の導入、バリアフリーに対応したバス乗り場や鉄道駅の環境整備を促進することで、積極的に外出しやすい環境を形成する。

【関連する上位関連計画・法律】八代市地域福祉計画

(小さな拠点と拠点間ネットワークのイメージ)



まちのにぎわいを創る

中心市街地の活性化や観光振興によるにぎわいを創る公共交通

- 市内各地から中心市街地までのアクセスや交通拠点から観光施設までのアクセスに対応した交通サービスを提供し、中心市街地の活性化や観光振興などまちのにぎわいづくりに貢献する。

【関連する上位関連計画・法律】都市マス・総合戦略・住生活基本計画・観光振興計画

(中心部でのイベントや周遊のイメージ)



(観光客(新八代駅、八代駅、クルーズ船)からの観光客の移動のイメージ)



新しい社会に対応する 新しい社会生活に対応する公共交通

- AI や ICT などの新技術を活用した利便性の高い交通サービスを提供し、Society5.0 社会における、新しい生活様式にも対応した社会生活が営めるスマートなまちづくりに貢献する。

【関連する上位関連計画・法律】 地域公共交通活性化再生法

(新技術を活用した利便性の高い交通サービスのイメージ)



環境を守る 環境にやさしい公共交通

- 過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用を推奨することで、二酸化炭素(Co2)の排出を軽減し、地球温暖化防止に貢献する。

【関連する上位関連計画・法律】 環境基本計画

(地球温暖化防止のイメージ)



みんなでつくる

市民、事業者、行政が連携してつくる公共交通

- 市民、事業者、行政(国・県・市)が公共交通に高い関心を持ち、積極的な利用や公共交通体系の見直し、情報共有等を行うことで、必要で持続可能な公共交通を確保する。

【関連する上位関連計画・法律】交通政策基本法、八代市総合戦略

(みんなで公共交通を支えるイメージ)



4-2. 将来ネットワーク

地域内の様々な公共交通機関や旅客輸送サービスを有機的に組合せ、市民の日常生活や観光客等来訪者の移動を支え、まちの活性化に資する持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。

(八代市の将来ネットワークイメージ)



- 課題に対するネットワーク関連の対応方針
- 公共交通空白地域の解消に向けた乗合タクシー等の公共交通サービスを導入
 - 利用状況に応じた路線バスのサービス適正化
 - 交通結節点の充実による公共交通利用環境の充実

拠点の考え方		
中心拠点	● 本市の中心として、都市機能が集積する場所。	・市役所及び本町周辺
交通拠点	● 広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点。	・新八代駅：九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、スーパーばんぺいゆ ・八代駅：JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、スーパーばんぺいゆ、乗合タクシー、タクシー ・ゆめタウン：路線バス各路線、市街地循環バス、乗合タクシー産島線、平和町線 ・イオン八代ショッピングセンター：路線バス文政線、市街地循環バス、乗合タクシー産島線、タクシー
地域生活拠点	● 行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所。	・坂本地域：坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ・東陽地域：種山バス停周辺 ・泉地域：落合バス停周辺 ・日奈久地域：日奈久出張所周辺 ・鏡地域：鏡四つ角周辺 ・千丁地域：千丁支所周辺

各交通機関の担うべき役割

			まちの将来像の実現に向けた役割						
			る 生活を支え	る 地域を支え	わいの創る まちのにぎ	新しい社会 に対応する	環境を守る	みんなであつくる	
広域幹線 市内幹線 地域内交通 支線交通	新幹線	● 鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う	●		●		●	●	
	高速バス	● 福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ● 宮崎、人吉方面への広域移動を担う（新幹線からの二次交通）			●		●	●	
	JR 鹿児島本線	● 県央・県北等への広域移動を担う ● 鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●	
	JR 肥薩線	● 人吉や鹿児島等への広域移動を担う ● 坂本地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●	
	肥薩おれんじ鉄道	● 水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ● 日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●	
	すーぱーばんぺいゆ	● 阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ● 中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通	●		●		●	●	
	路線バス	● 市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う	●	●			●	●	
	市街地循環バス	● 市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う	●		●		●	●	
	乗合タクシー	● 市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供が可能な支線交通を担う	●	●			●	●	
	一般タクシー	● 鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う	●	●	●	●	●	●	

将来ネットワークを担うことが期待される交通の役割

	交通機関	概要	まちの将来像の 実現に向けた役割					
			る 生活を支え	る 地域を支え	わいの まちのにぎ	新しい社会 に対応する	環境を守る	みんなであつ
補完交通	地域内の旅客輸送サービス	● 小規模な需要やバス・乗合タクシーでは対応が難しい場合に、民間の送迎サービスや自家用有償運送などで対応する輸送サービス		●			●	●
	新たな交通サービス	● AI を活用したデマンド交通や自動運転化された小型車両による交通サービスなどこれまでの公共交通を補完することが期待される			●	●	●	●

八代市における地域公共交通のあり方

八代市地域公共交通計画の目標

目標	内容	生活を支える	地域を支える	まちのにぎわいを創る	新しい社会に対応する	環境を支える	みんなでつくる
目標 1	市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る	●		●			
目標 2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する	●	●				
目標 3	変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る	●	●				●
目標 4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める	●	●	●		●	
目標 5	新技術の積極的な導入によって利便性を高める					●	●
目標 6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する						●
目標 7	新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る	●			●		
目標 8	令和 2 年 7 月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供	●	●				●

生活を支える

地域を支える

まちのにぎわいを創る

新しい社会に対応する

環境を支える

みんなでつくる

数値目標(重点戦略に定める指標)

	指標名	現状値(R1年度)	目標値(R7年度)
市民指標	路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合	24.0%	30.0%
統計指標	市民一人当たりの公共交通(路線バス・乗合タクシー)の年間利用回数	4.2回／人・年	4.6回／人・年

<計画の目標の具体内容>

目標1 市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る

- 路線バスと市街地循環バスの市街地における運行内容サービスを見直し、市街地における利便性の向上を図る(短距離区間の利用、きめ細かいルート設定)。
- 鉄道、路線バス、乗合タクシーに加え、一般タクシーや自転車の共同利用など多様な交通体系が組み合わせて利用できる環境を整え、市街地における利便性を高める。

目標2 中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する

- 坂本地域、東陽地域、泉地域の乗合タクシーの運行を維持し、地域生活拠点までのアクセスを確保する。
- 既存の公共交通機関で移動手段確保が困難な五家荘地域においては、自家用有償運送の活用を検討し、地域生活拠点までのアクセスを確保する。
- 公共交通空白地域において乗合タクシー等を導入し、地域生活拠点までのアクセスを確保する。
- 路線バスや鉄道により地域生活拠点から中心拠点までのアクセスを確保する。

目標3 変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る

- 少子化や高齢化等によって変化するニーズを適宜モニタリングし、路線バス、乗合タクシーについてニーズに応じた見直しを適宜行い、運行効率化を図る。
- 地域や交通事業者と協力して潜在需要を把握しながら、新たな需要の獲得を図る。

目標4 鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める

- 鉄道のダイヤ改正に応じて路線バス・乗合タクシーのダイヤを調整し、円滑なダイヤ接続を確保する。
- 交通結節点における待合環境、各種情報提供、誘導案内等を整備し、円滑な乗り継ぎ環境を確保する。

目標5 新技術の積極的な導入によって利便性を高める

- 公共交通情報の一元化や乗換案内など MaaS(P97参照)の考え方を活用して利便性の向上を図る。
- グリーンスローモビリティ⁶や超小型モビリティ⁷により狭い道路が多い地区にも公共交通サービスを確保する。
- 無人自動運転移動サービスの社会実装など、新技術導入に向けた研究に積極的に取り組む。

⁶ グリーンスローモビリティ：電動で時速 20 km未満で公道を走る 4 人乗り以上の車両

⁷ 超小型モビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両

目標6 市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

- 必要な地域で、必要な交通サービスが提供されるよう、市民、事業者、行政が、公共交通の改善、利用促進等に一体となって取り組む。

目標7 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る

- 新型コロナウイルスをはじめとする感染症対策を講じ、安全・安心な公共交通の利用環境を確保する。
- 市民に対して安全・安心な公共交通利用環境確保に向けた事業者の取組等の周知に取り組む。

目標8 令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

- 運休しているJR肥薩線・路線バス坂本線の復旧状況に応じた代替となる移動手段の見直しを適宜行う。
- 復旧・復興の状況に応じたバス・乗合タクシーの運行サービスの見直しを適宜行う。

【数値目標(重点戦略で定める指標)】

「八代市重点戦略」では、平成30年度～令和3年度までの目標値が定められています。本計画ではこの指標を基礎に現況値や過年度の推移を踏まえて、令和7年度までの目標値を示します。

市民指標：路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合

運行サービスの見直し、情報提供の充実、利用環境の改善などの結果として、市民の公共交通に対する満足度が向上することを目指します

路線バスや乗合タクシーなどの公共交通機関を利用しやすいと感じる割合

〔現況〕

24.0%
(R1年度)

〔目標〕

30.0%
(R7年度)

統計指標：市民一人当たりの公共交通(路線バス・乗合タクシー)の年間利用回数

公共交通サービスの改善に加え、継続的な利用促進策に取り組むことで、利用者数が増加することを目指します。

市民一人当たりの公共交通(路線バス・乗合タクシー)の年間利用回数

〔現況〕

4.2回/人・年
(R1年度)

〔目標〕

4.6回/人・年
(R7年度)

5. 目標を達成するための施策・指標

各交通機関における目標達成に向けた施策を整理します。各施策については、進捗状況並びに達成状況を的確にモニタリングしていくことを想定し、KPI(重要業績指標)を設定します。

目標達成に向けた施策			該当目標								KPI(重要業績指標)		
			目標1	目標2	目標3	目標4	目標5	目標6	目標7	目標8	指標	現況値※1	目標値 (令和 7 年度)
新幹線	①二次交通の維持・充実等による利用促進 ②観光等との連携による利用促進					●		●		新幹線との接続性を確保したバスの便数の割合	24%	29%	
在来線	JR 鹿児島本線	①鉄道のあり方及び活用方法検討 ②二次交通との接続強化		●		●		●		八代駅の乗車人員	1,976 人/日	2,000 人/日	
	JR 肥薩線	①肥薩線運休期間中の地域内交通の確保 ②鉄道のあり方及び活用方法検討		●	●	●		●	●	八代駅～坂本駅間の輸送サービスの便数	16 便/日	16 便/日	
	肥薩おれんじ鉄道※2	①鉄道のあり方及び活用方法検討 ②二次交通との接続強化		●	●	●		●		市内駅乗降者数	46.8 万人/年	47.0 万人/年	
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				●		●		すーぱーばんぺいゆ 利用者数	5.6 万人/年	5.6 万人/年	
	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	●	●	●	●		●	●	利用者数	30.1 万人/年	30.1 万人/年	
	市街地循環バス	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	●			●		●		利用者数	25.2 万人/年	28.8 万人/年	
乗合タクシー	①停留所の移設、新期設置 ②運行日、運行便、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 ⑤路線の新設・路線バスからの転換 ⑥路線の統合			●	●	●		●	●	利用者数	3.6 万人/年	4.7 万人/年	
一般タクシー	①他交通機関と連携した利用促進 ②ICT 技術を活用したサービス向上に向けた研究		●			●		●		利用者数	124 万人/年	124 万人/年	
その他 モビリティ	①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) ②くまモンポートやつしろから八代市街地への移動手段の確保		●	●		●	●	●		新たな交通サービスの 導入検討数	－	2 件	
情報提供の充実							●	●	●	公共交通マップ&総合時刻表の更新	最新情報に更新	最新情報に更新	
新型コロナウイルス禍からの V 字回復								●	●	肥薩おれんじ鉄道、路線バス、乗合タクシーの利用者数	111.9 万人/年	111.9 万人/年	
MaaS の導入に向けた研究			●				●	●		MaaS の導入に向けた取組件数	－	1 件	

※1現況値の計測時点は各指標で異なる。次頁以降に記載する。
※2 肥薩おれんじ鉄道は、運休している八代―佐敷間について、自社で代行バスの運行を確保している(令和 2 年 8 月現在)

新幹線に関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

市民がビジネスや旅行等での鹿児島や福岡、関西等への移動がしやすく、市内への観光客が市内や県南地域の観光施設へアクセスしやすい公共交通ネットワークの形成に向けて、新幹線から鉄道在来線や路線バス等への円滑な乗継環境を確保し、市内外の移動利便性を高めていきます。

新幹線と二次交通とのダイヤ接続の確保や、新八代駅構内の案内誘導の充実を図ります。また、観光客や市民の新幹線の利用促進を図ります。

〔新幹線に関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

新幹線に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 新幹線との接続性を確保したバスの便数の割合		
新八代駅における新幹線各便に対して、新八代駅西口バス停を経由する路線バスのダイヤ接続が取れている状況を計測します。 なお、乗り換え時間が 10～30 分以内の便を“接続性が確保された”ものとします。		
目標値	現況値(令和2年)	目標値(令和7年)
	24%	29%
各路線の中でも特に市街地循環バス みなバスの接続状況を改善することを重点的に取り組み、50%まで向上させることで、目標値の達成を目指します。		

〔新幹線に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 二次交通の維持・充実等による利用促進 ①乗り換えしやすいダイヤの設定 ②乗り場までの案内誘導の充実	連携体制の構築 & 定期的なダイヤ調整 企画・準備 → 実施						八代市 交通事業者
事業2 観光等との連携による利用促進 ①観光イベント等との連携 ②JR九州との定期的な意見交換	年間1件程度取り組む ● ● ● ● ● ● 年1回開催する						八代市 DMOやつしろ 交通事業者

〔新幹線に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1: 二次交通の維持・充実等による利用促進

新幹線利用者の利便性向上を目的に新幹線と二次交通とのダイヤ接続の確保や、新八代駅構内の案内誘導の充実を図ります。

① 乗り換えしやすいダイヤの設定

新八代駅西口バス停を経由する路線バス(種山線、みなバス)について、新幹線のダイヤに合わせて適宜見直しを行います。

各交通機関のダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間(交通事業者、行政)でのダイヤ改正情報を共有する体制をつくります。



② のりばまでの案内誘導の充実

新八代駅西口バス停は、JR 鹿児島本線を挟んだ反対側にあるため、新幹線改札口からは階段やエレベーター等を使って跨線橋を渡る必要があります。

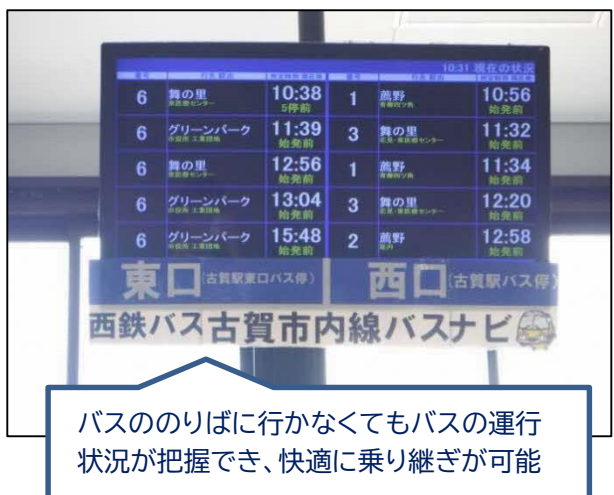
観光客などの不慣れな人や公共交通を普段あまり使わない人でも乗継利用しやすくするために、バス停までの案内誘導を充実させます。

(新八代駅の改札口周辺の案内状況)



経路案内はあるものの JR 在来線や路線バスの運行情報案内がない

(改札口付近に設置してあるバスロケーションシステム : JR 古賀駅:福岡県古賀市)



バスののりばに行かなくてもバスの運行状況が把握でき、快適に乗り継ぎが可能

事業2：観光等との連携による利用促進

新幹線の利用者増を目的に、観光客等来訪者や市民向けの利用促進事業、JR 九州との意見交換に取り組めます。

①観光イベント等との連携

観光客向けに、やつしろ全国花火競技大会や妙見祭などのイベント、日奈久温泉や五家荘、肥薩おれんじ鉄道・JR 肥薩線の観光列車などの観光資源と新幹線を組み合わせた旅行商品の企画・造成を推進します。

また、市民向けにも、新幹線を利用した他都市でのイベントへのアクセス情報の提供等新八代駅からの乗車人員増加を目的とした利用促進を図ります。

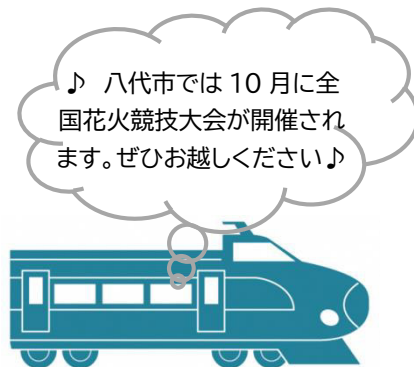
こうした観光客向けまたは市民向けの新幹線利用促進を目的とした事業を年間1件程度取り組むことを目指します。

(イベント入場券と新幹線往復切符の企画券：JR 東日本)

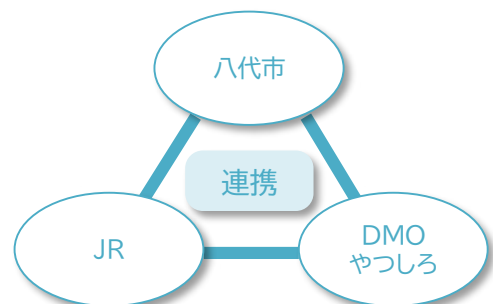


資料：JR 東日本

(車内アナウンスで八代で開催されるイベントを PR)



(JR、DMO やつしろ、八代市の連携体制)



②JR 九州との定期的な意見交換

新幹線で来訪する観光客の円滑な二次交通確保とあわせて、今後増加が見込まれるクルーズ船のFIT⁸の熊本市内等への移動需要の充足、情報提供や円滑な乗継環境の構築が必要となります。

こうした環境整備には運行事業者であるJR九州の協力が不可欠であるため、新八代駅における新幹線停車本数の拡充や情報共有を目的にJR九州と定期的な意見交換を行います。

⁸ FIT：Foreign Independent Tour の頭文字の略。団体旅行やパッケージツアーを利用することなく個人で海外旅行に行くこと。

在来線：JR 鹿児島本線に関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた地域公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える公共交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

通勤や通学、特別な買い物やレジャーなどでの市内から県央・県北等への移動や八代地域内の移動がしやすい公共交通ネットワークの形成に向けて、JR鹿児島本線については路線バスとの役割分担明確化を図ります。また、市内各駅における二次交通との接続強化を図ります。

〔在来線：JR 鹿児島本線に関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

在来線：JR 鹿児島本線に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 八代駅の乗車人員		
JR 鹿児島本線の利用促進や利便性向上等を測る指標として、八代駅の乗車人員を計測します		
目標値	現況値(令和元年)	目標値(令和7年)
	1,976 人/日	2,000 人/日
現在の減少傾向が続き、令和7年時点で約1,700人/日まで減少することが見込まれる中で、利用促進や二次交通の確保などにより、減少傾向に歯止めをかけ現状維持を目指し、実質300人増を目指します。		

〔在来線：JR 鹿児島本線に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 鉄道のあり方及び活用方法検討 ①JR鹿児島本線と路線バスの役割分担の明確化	検討 →						八代市 交通事業者
事業2 二次交通との接続強化 ①乗り換えしやすいダイヤの設定 ②駅へのアクセス確保	連携体制の構築&定期的なダイヤ調整 乗合タクシー導入 各駐車場・駐輪場の維持・確保 →						八代市 交通事業者

〔在来線:JR 鹿児島本線に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1:鉄道のあり方及び活用方法検討

運行の効率性向上を目的に JR 鹿児島本線と路線バスの役割分担の明確化、八代市内各駅の地域拠点としての活用に取り組みます。

①JR 鹿児島本線と路線バスの役割分担の明確化

JR 鹿児島本線と並行する路線バス(種山線、松橋線(国道経由)、松橋線(県道経由))との役割分担を明確にし、役割に見合ったネットワークの強化や駅の機能強化を進めます。

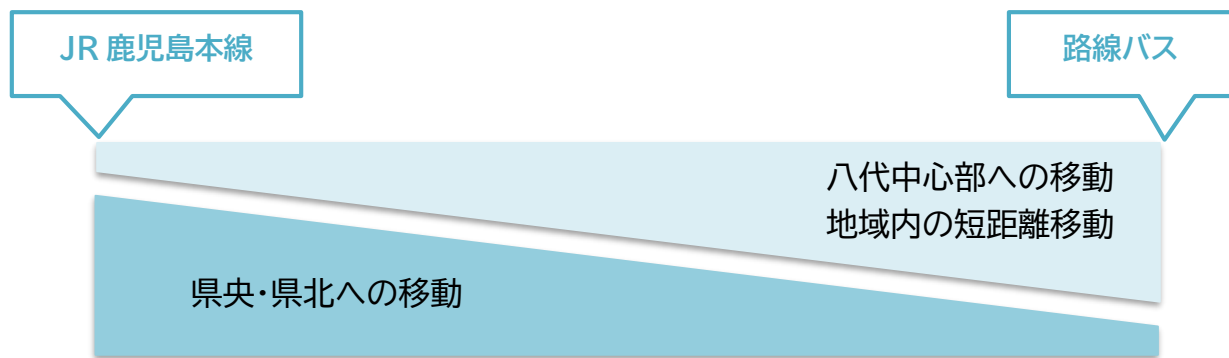
(JR鹿児島本線と路線バスの役割分担)

JR 鹿児島本線	・主に県央・県北地域への移動を担う。
路線バス	・主に八代市中心部への移動や地域内の短距離移動を担う。
種山線	・東陽地域、鏡地域、千丁地域から八代市中心部への直接的なアクセスを確保する。 ・八代市中心部から新八代駅への直接的なアクセスを確保する。
松橋線(国道経由)	・龍峯校区、宮地校区、太田郷校区から八代市中心部への直接的なアクセスを確保する。
松橋線(県道経由)	・鏡地域、千丁地域から八代市中心部への直接的なアクセスを確保する。

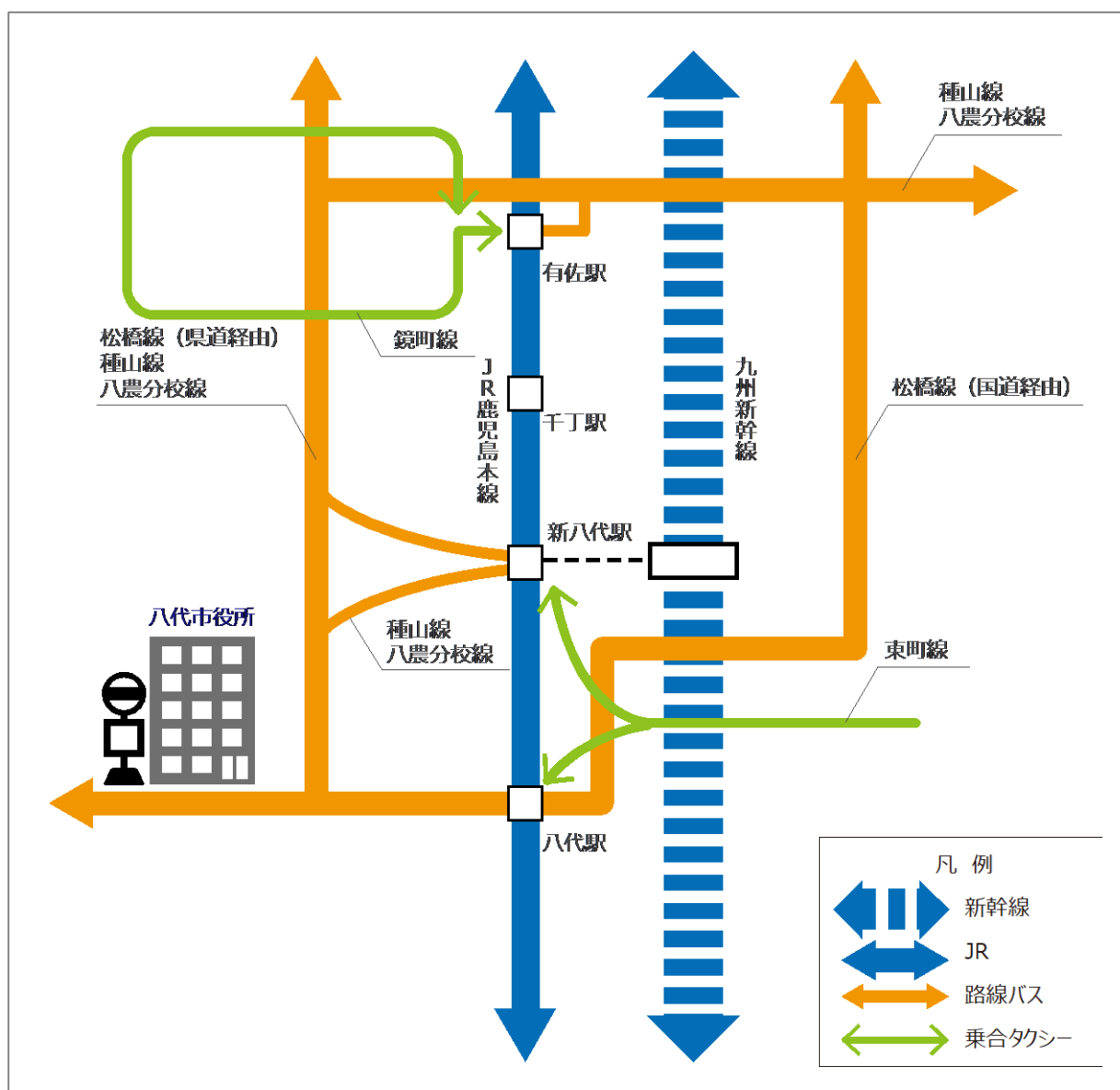
(各駅が有する機能)

有佐駅	・東陽地域、鏡地域から県央・県北地域への移動の交通拠点 ・路線バス(種山線)、乗合タクシー(新規導入)、一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点
千丁駅	・千丁地域から県央・県北地域への移動の交通拠点 ・一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点
新八代駅(在来線)	・JR 鹿児島本線と新幹線への乗継拠点 ・八千把校区、太田郷校区から県央・県北地域への移動の交通拠点 ・路線バス(種山線)、乗合タクシー(東町線)、一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点
八代駅	・八代市中心部から県央・県北地域への移動の交通拠点 ・JR 鹿児島本線から JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道への乗継拠点 ・路線バス(各路線)、乗合タクシー(東町線、深水八代線)、一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点

(JR 鹿児島本線と路線バスの役割分担イメージ)



(JR 鹿児島本線と路線バスのネットワーク図)



事業2：二次交通との接続強化

利便性向上を目的に路線バスや乗合タクシー、一般タクシーなどとの接続強化を図ります。

①乗り換えしやすいダイヤの設定

有佐駅と新八代駅、八代駅における鉄道と路線バスとのダイヤ接続を円滑にするために、路線バスのダイヤを見直します。特に、通学時間帯におけるダイヤ接続に重点をおいて取り組みます。各交通機関のダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間(交通事業者、行政)での調整を行う体制をつくります。

	主なターゲット	対象系統
有佐駅	・東陽地域から熊本方面の高校への通学 ・鏡地域から熊本方面の高校への通学 ・市外からの八代農業高校、八農分校、松橋支援学校氷川分教室への通学	・種山線 ・八農分校線 ・文政線
新八代駅 (在来線)	・市外からの八代市内の高校等への通学 ・市中心部から熊本方面の高校・大学等への通学	・種山線
八代駅	・市外からの八代市内の高校等への通学 ・市中心部から熊本方面の高校・大学等への通学	・八代駅を経由する路線 ・まちバス

②駅へのアクセス確保

(路線バス、乗合タクシーの施策でも再掲)

JR 鹿児島本線利用者の利便性向上を目的に各駅へのアクセス確保に向けた路線バスや乗合タクシー、一般タクシー等との接続や乗継環境の充実を進めます。

	主な交通サービスの充実
有佐駅	・種山線、八農分校線、文政線の維持・確保 ・鏡町乗合タクシーの新規導入
新八代駅 (在来線)	・種山線、乗合タクシー(東町線)の維持・確保 ・タクシー乗り場、自転車置き場の維持・確保 ・パークアンドライド駐車場の維持・確保
八代駅	・路線バス各路線、乗合タクシー(東町線、深水八代線)の維持・確保 ・自転車置き場の維持・確保

在来線：JR 肥薩線に関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた地域公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える公共交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
効率性の課題	③並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの運行の効率化
持続可能性の課題	⑦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
	⑨令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

関連する目標	
目標2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
目標3	変化するニーズに応じて適宜、交通サービスの適正化を図る
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
目標8	令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

JR肥薩線は、坂本地域と八代地域をつなぐ地域内交通としての役割と、人吉・鹿児島地域とつながる幹線交通として生活を支える移動手段です。JR九州のD&S列車(観光列車)が運行する等、観光面においても本市の魅力を高める役割を担っています。

令和2年7月豪雨により駅舎、橋梁をはじめとする鉄道施設に大きな被害を受けており、JR九州は「鉄道としての復旧には1年以上がかかる」という見通しを示している(令和2年7月28日JR九州青柳俊彦社長定例記者会見)ことから、肥薩線の復旧には中・長期的な対応が求められます。そのため、肥薩線運休期間中の代替となる地域内交通を確保するとともに、復旧のステップに合わせて肥薩線の役割や活用策、二次交通の接続等について検討・協議を進めます。

〔JR 肥薩線に関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

JR 肥薩線に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 八代駅～坂本駅間の輸送サービスの便数

八代～坂本間の幹線交通の確保状況を測る指標として、八代駅～坂本駅間の輸送サービスを計測します。

目標値

現況値(令和2年)	目標値(令和7年)
16 便/日	16 便/日

現状のサービスレベルを鉄道もしくは代替手段で確保することを目標とします。

〔JR 肥薩線に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 肥薩線運休期間中の地域内交通の確保 ①肥薩線運休期間中の移動手段確保	検討 肥薩線運行開始まで運行						八代市 交通事業者
事業2 肥薩線の復旧に向けた協議及び復旧後のあり方・活用方法の検討 ①地域交通としての肥薩線復旧後のあり方及び活用方法の検討 ②幹線交通としての肥薩線復旧後のあり方及び活用方法の検討	あり方 & 活用方法検討 利活用推進 あり方 & 活用方法検討 利活用推進						八代市 交通事業者 沿線自治体

〔JR 肥薩線に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1: 肥薩線運休期間中の地域内交通の確保

肥薩線が運休している期間中の地域内交通を確保するため、坂本地域と八代地域とをつなぐ移動手段の確保に取り組めます。

① 肥薩線運休期間中の移動手段確保

JR九州や熊本県等が確保する代替移動手段により対応することができない坂本地域から八代地域への通院・買い物を目的とした移動や、八代地域等に避難している住民が生活再建を目的に坂本地域に移動する手段として道路状況等に応じてジャンボタクシー等を用いた移動手段確保を行います。

事業2：肥薩線の復旧に向けた協議及び復旧後のあり方・活用方法の検討

肥薩線の復旧に向けて、肥薩線利用促進・魅力発信協議会等の枠組みを活用し、肥薩線復旧後のあり方や活用方法まで見据えて、JR九州や沿線自治体との協議・検討を行います。

①地域交通としての肥薩線復旧後のあり方及び活用方法の検討

肥薩線と路線バス・乗合タクシーの役割分担の明確化や、八代駅や坂本駅での乗合タクシーや一般タクシー等の二次交通の円滑なネットワーク形成について検討を行います。

②幹線交通としての肥薩線復旧後のあり方及び活用方法の検討

JR九州や沿線自治体とともに人吉・鹿児島方面をつなぐ肥薩線のあり方について検討を行います。沿線住民の利便性や収支面、観光による経済効果等も含めて広い視点から肥薩線の将来像を協議します。

(肥薩線復旧後のあり方及び活用方法を検討する論点)

肥薩線の役割	・人吉や鹿児島等への広域移動を担う ・坂本地域と八代地域の市内地域間移動を担う
路線バスとの役割分担	・運行時間帯による相互補完(道路渋滞が発生する通勤・通学時間帯は肥薩線が対応など)
駅舎の活用方法	・坂本地域から人吉地域への移動の交通拠点 ・乗合タクシー、一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点 ・地域住民の交流機能の付加により地域コミュニティの充実等に寄与する施設として活用
二次交通との円滑なネットワークの形成	・乗合タクシーとのダイヤ接続 ・タクシー乗り場、自転車置き場の維持・確保 ・パークアンドライド駐車場の維持・確保 ・送迎車用駐車場の整備
利用促進	・イベント開催 ・モビリティ・マネジメントの実施

在来線：肥薩おれんじ鉄道に関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた地域公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える公共交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
	③並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの運行の効率化
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
目標3	変化するニーズに応じて適宜、交通サービスの適正化を図る
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

肥薩おれんじ鉄道は、地域内交通としての役割のほか、芦北・水俣・鹿児島方面との通勤・通学等の生活幹線交通としての役割を担っています。おれんじ食堂や企画切符、台湾鉄路管理局との姉妹鉄道協定締結等、観光面でも沿線自治体に寄与する事業展開を行っていますが、令和2年7月豪雨では、土砂崩れや鉄道施設の浸水により大きな被害を受け八代～佐敷間が運休しています(令和2年8月末時点)。この区間については、令和2年11月に復旧する見込みであり、運休区間については、肥薩おれんじ鉄道が代行バスでの輸送を行っています。

全線復旧後の肥薩おれんじ鉄道と路線バスとの役割分担や二次交通との接続強化、利用促進等について沿線自治体も巻き込んで議論を進め、運行の効率性と利用者の利便性向上を図ります。

〔肥薩おれんじ鉄道に関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

肥薩おれんじ鉄道に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 市内駅乗降者数

肥薩おれんじ鉄道の利活用状況を測る指標として、市内駅の乗降者数を計測します。

目標値

現況値(平成 30 年度)	目標値(令和7年)
46.8 万人/年	47.0 万人/年

現在の減少傾向が続き、令和 7 年時点で約 41 万人/年まで減少することが見込まれる中で、路線バスとの役割分担、二次交通との接続強化などにより、減少傾向に歯止めをかけ現状維持を目指し、実質 6 万人増を目指します。

〔肥薩おれんじ鉄道に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 鉄道のあり方及び活用方法検討							
①肥薩おれんじ鉄道と路線バスの役割分担の明確化		検討					八代市 交通事業者
②利便性向上に向けた路線バスとのダイヤ調整		検討	実施	定期的なダイヤ調整			
③利用者増に向けた利用促進				利用促進等実施			
事業2 二次交通との接続強化							
①乗り換えしやすいダイヤの設定			連携体制の構築&定期的なダイヤ調整				八代市 交通事業者
②駅へのアクセス確保			各駐車場・駐輪場の維持・確保				

〔在来線:肥薩おれんじ鉄道に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1:鉄道のあり方及び活用方法検討

効率的かつ利便性の高い交通体系の確保を目的とした肥薩おれんじ鉄道と路線バスとの役割分担の明確化、全線運行再開後の利用促進に肥薩おれんじ鉄道沿線活性化協議会などの既存の枠組みを活用しながら取り組みます。

①肥薩おれんじ鉄道と路線バスの役割分担の明確化

肥薩おれんじ鉄道と並行する路線バス(田浦線、日奈久温泉ライン、大門瀬線)の役割分担を明確にし、役割に応じた運行体系の確保を進めます。

(肥薩おれんじ鉄道と路線バスの役割分担)

	役割
肥薩おれんじ鉄道	・水俣、出水、薩摩川内への移動を担う。 ・日奈久校区、二見校区から八代市中心部への地域間移動を担う。 ・八代駅までつなぎ、県央・県北地域へのネットワークを構成する。
路線バス	・主に八代市中心部への移動や地域内の短距離移動を担う。
田浦線	・日奈久校区、高田校区から八代市中心部への直接的なアクセスを確保する。 ・八代市内から芦北町への移動を担う。
日奈久温泉ライン	・日奈久校区、高田校区、金剛校区から八代市中心部への直接的なアクセスを確保する。
大門瀬線	・大門瀬、二見校区から八代市中心部への直接的なアクセス(通学)を確保する。

(各駅が有する機能)

	位置づけ
八代駅	・市南部地域から八代市中心部への移動の交通拠点(通勤、通学) ・市南部地域から県央・県北地域への移動の交通拠点(JR、バス)
肥後高田駅	・高田校区から八代市中心部への移動の交通拠点 ・市内外から中九州短期大学、熊本高等専門学校への通学拠点 ・一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点
日奈久温泉駅	・日奈久校区、二見校区、大門瀬から八代市中心部への移動の交通拠点 ・市内外から日奈久温泉への観光客のアクセス拠点 ・乗合タクシー、一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点
肥後二見駅	・二見校区、大門瀬から八代市中心部への移動の交通拠点 ・乗合タクシー、一般タクシー、自転車、送迎との乗継拠点

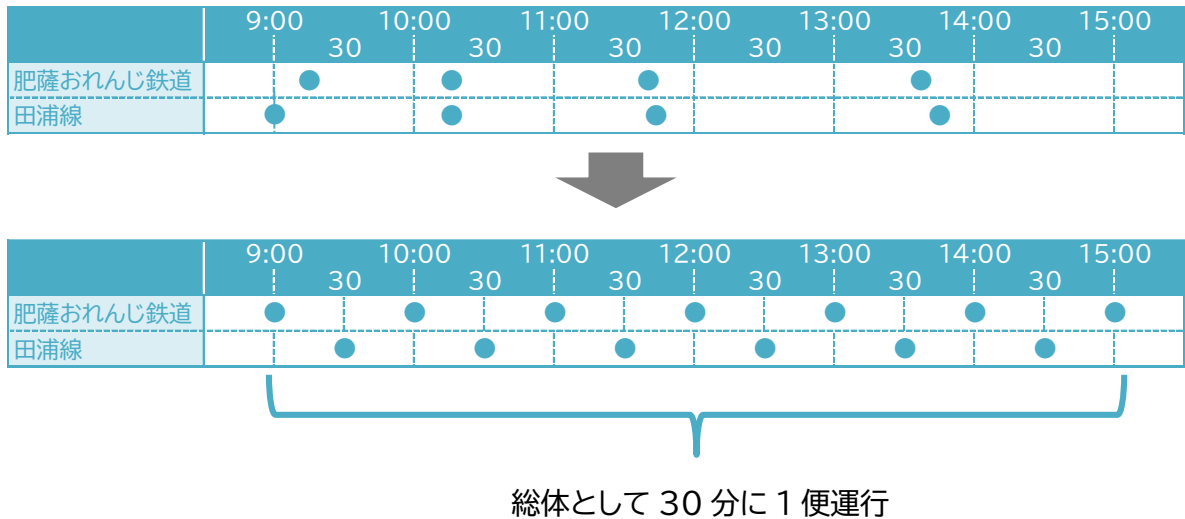
(肥薩おれんじ鉄道と路線バスの役割分担イメージ)



②利便性向上に向けた路線バスとのダイヤ調整

肥薩おれんじ鉄道と路線バスが相互補完し、総体としての利便性の向上を図ることができるよう、肥薩おれんじ鉄道と路線バス(田浦線、日奈久温泉ライン(高田経由、金剛経由))とのダイヤを調整し、その最適化を行います。

(ダイヤ調整のイメージ)



③利用者増に向けた利用促進

肥薩おれんじ鉄道は新型コロナウイルス感染症による利用者減や令和2年7月豪雨による鉄道施設への被害等、外的要因により厳しい状況に陥っています。こうした状況下からの回復を目的として肥薩おれんじ鉄道や熊本県、沿線自治体が一体となって利用促進等に取り組めます。

また、定期外利用者の獲得を目的として観光と連携した利用促進についても積極的に実施していきます。

事業2:二次交通との接続強化

肥薩おれんじ鉄道利用者の利便性向上を目的に路線バス、乗合タクシー、一般タクシーなどとの接続強化を図ります。

①乗り換えしやすいダイヤの設定

八代駅、日奈久温泉駅における鉄道と路線バス、乗合タクシーとのダイヤ接続を維持・確保します。各交通機関のダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間(交通事業者、行政)でのダイヤ改正情報を共有する体制をつくります。

	主なターゲット	対象系統
八代駅	・市外からの八代市内の高校・八代中学校への通学 ・市中心部から芦北方面の高校への通学	・八代駅を経由する路線バス
日奈久温泉駅	・二見地域、大門瀬地区から八代市中心部への日中の外出	・乗合タクシー日奈久坂本線

②駅へのアクセス確保

(乗合タクシーの施策でも再掲)

肥薩おれんじ鉄道の役割を果たすために、各駅へのアクセスの確保に向けた交通サービスの充実を進めます。

	主な交通サービスの充実
八代駅	・路線バス各路線、乗合タクシー(東町線、深水八代線)の維持・確保 ・タクシー乗り場、自転車置き場の維持・確保 ・パークアンドライド駐車場の維持・確保 ・送迎車用駐車場の維持・確保
日奈久温泉駅	・路線バス(大門瀬線、日奈久温泉ライン、田浦線)の維持・確保 ・乗合タクシー(日奈久坂本線)とのダイヤ接続 ・駅舎内における路線バス時刻表等の情報提供の継続

高速バスに関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

ビジネスや旅行等での福岡や熊本、鹿児島等への移動や、新幹線からの宮崎、人吉方面へのアクセスが確保された公共交通ネットワークの形成に向けて、すーぱーばんぺいゆなど各路線を維持していきます。

〔高速バスに関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

高速バスに関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) すーぱーばんぺいゆ利用者数

高速バスによる市外とのアクセス確保状況を測る指標として、すーぱーばんぺいゆの利用者数を計測します。

目標値

現況値(令和2年)	目標値(令和7年)
5.6 万人/年	5.6 万人/年

運行サービスを維持し、現在の利用者数を維持することを目指します。

〔高速バスに関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 熊本空港方面とのアクセス機能の確保							交通事業者
①運行サービスの現状維持	飛行機のダイヤ改正に応じたダイヤ見直し						
②他交通機関や観光面と連携した情報提供の充実	適宜実施						

〔高速バスに関わる施策の個別事業内容〕

事業 1: 熊本空港方面とのアクセス機能の確保

八代市内と熊本空港・運転免許センター間の移動利便性を確保するため、すーぱーばんぺいゆのサービスを維持し、熊本空港方面とのアクセス機能を確保します。

① 運行サービスの現状維持

八代市街地と阿蘇くまもと空港及び運転免許センターを結ぶ交通サービスを継続的に維持します。飛行機のダイヤ改正に応じたダイヤ改正について必要に応じて運行事業者と協議を行います。

② 他交通機関や観光面と連携した情報提供の充実

阿蘇くまもと空港での情報提供、観光イベント等でのタイアップなど他交通機関や観光面と連携した情報提供の充実を進め、利用促進を図ります。

路線バスに関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える公共交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
効率性の課題	③並走する区間・時間が存在する鉄道と路線バスの運行の効率化 ④重複する市街地循環バスと一般路線バスの運行の効率化
	⑥財政負担額の抑制
持続可能性の課題	⑦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 ⑨令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

関連する目標	
目標1	市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る
目標2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
目標3	変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
目標8	令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

通勤や通学、買い物、通院、レジャーなど日常の様々な場面での移動手段として、地域内移動や市内地域間移動、市内地域生活拠点と中心拠点の移動をしやすい公共交通ネットワークの形成に向けて、ニーズに応じた運行サービスの見直しを継続的に行い、効率性の改善や市内の移動利便性の向上を図っていきます。

一般路線バスは、ニーズに応じたルートの見直しや鉄道等との円滑な接続ダイヤへの見直しなどの利便性向上事業や需要量に見合った乗合タクシー等への転換などの効率性向上事業に取り組めます。

市街地循環バスについても、ニーズに応じたルートの見直しや鉄道等とのアクセス性向上のためのダイヤ見直しなどの利便性向上事業に取り組むとともに、路線バスとの機能重複解消に向けた市街地循環バスのサービスの見直し等も進めます。

令和2年7月豪雨により、路線バス坂本線は八代清流高校前～坂本駅前まで運休をしています(令和2年8月現在)。JR肥薩線も運休し、代行輸送を実施される中で、JR九州とも連携して八代市中心部と坂本地域をつなぐ幹線交通の確保することが必要です。路線バス坂本線の運行再開後は、坂本地域の復旧・復興の進捗状況や地域の需要に合わせて段階的かつ柔軟な移動手段確保を検討します。

【路線バスに関わる施策の KPI(重要業績指標)】

路線バスに関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 路線バスの利用者数

路線バスの市内における基本的な移動を確保するサービスの提供状況を測る指標として、路線バスの利用者数を計測します。

目標値

現況値(令和2年)	目標値(令和7年)
30.1 万人/年	30.1 万人/年

平成 29 年の再編以降、一部路線については、上限運賃の設定等による利用者の増加がみられるものの、全体的には減少傾向が続いており、この傾向が続いた場合に令和 7 年時点で約 28.3 万人/年まで減少することが見込まれます。これに加えて路線バスから乗合タクシーへの転換等運行サービスの見直しによる減少が想定されます。こうした見直しに対し、利便性向上に向けた運行サービスの見直しを進め、利用者数減少を食い止め、現状値を維持し、路線バス利用者数の実質約 2 万人増を目指します。

市街地循環バスに関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 市街地循環バスの利用者数

市街地循環バスの市中心部における移動を確保するサービスの提供状況を測る指標として、市街地循環バスの利用者数を計測します。

目標値

現況値(令和元年)	目標値(令和7年)
25.2 万人/年	28.8 万人/年

値上げ等によって減少した利用者数を、ニーズに応じた運行サービスの改善などにより、平成 29 年の再編前の水準に回復させることを目指します。

【路線バスのうち、複数市町村を跨ぐ系統⁹の取扱について】

本市を運行する路線バス12系統(市街地循環バスを除く)のうち、当該系統として位置付けることができるのは以下の10系統です。

系統番号	系統名	起点	終点
4	松橋線(国道経由)	松橋産交	八代産交
5	松橋線(県道経由)	松橋産交	八代市役所前
6	文政線(八代駅系統)	八代駅前	宮原中央
7	文政線(イオン系統)	イオン八代SC	宮原中央
8	種山線	八代市役所前	種山
9	八農分校線	八代市役所前	八農分校前
10	坂本線	八代市役所前	坂本駅前
11	田浦線	八代市役所前	道の駅たのうら
13	大門瀬線	八代市役所前	大門瀬
-	甲佐・氷川ダム線	氷川ダム前	熊本バス営業所

これらの系統は利便性・効率性・持続可能性の面からそれぞれ継続的な課題を有していることから、本章に記載する施策を実施することで課題の解決とKPIの達成を目指すことが求められます。

持続可能性の観点から国庫補助金等を活用する必要性は高く、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象となる場合には、熊本県バス対策協議会において協議のうえ、具体的な事業・目標等を熊本県地域間幹線系統確保維持計画に記載することとします。

⁹ ここでは、平成13年3月31日における市町村の状態において複数市町村を跨ぐ系統を指します。

〔路線バスに関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 利便性向上に向けた運行サービスの見直し							八代市 交通事業者 市民（利用者）
①運行時刻の見直し	連携体制の構築 & 定期的なダイヤ調整						
②運行ルートの見直し	適宜実施						
③市民等からの意見収集	仕組み構築 意見収集 & 適宜対応						
事業2 効率性向上に向けた運行サービスの見直し							八代市 交通事業者 市民（利用者）
①運行ルートの見直し	適宜実施						
②運行便数の調整	適宜実施						
③運行形態の変更	適宜実施						
④利用状況のモニタリング	適宜実施						

〔路線バスに関わる施策の個別事業内容〕

事業 1:利便性向上に向けた運行サービスの見直し

利便性向上を目的にニーズに応じたルートの見直しや鉄道等との円滑な接続ダイヤへの見直しを行います。

①運行時刻の見直し

鉄道や市街地循環バスなどとの接続を改善するためにダイヤを見直します。

各交通機関のダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間(交通事業者、行政)でのダイヤ改正情報を共有する体制をつくります。



当面の見直し

- ・日奈久温泉ライン（高田経由）：市街地循環バスとの接続改善
- ・市街地循環バスみなバス：新八代駅、八代駅における JR 鹿児島本線、肥薩おれんじ鉄道との接続改善

②運行ルートの見直し

新規オープンする施設や市民の要望等に応じて、運行ルートを見直します。

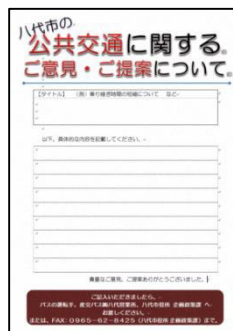
当面の見直し

- ・市街地循環バスまちバス：サテライト八代への乗り入れ

③市民等からの意見収集・バスの話題作り

現在取り組んでいる路線バスに関する要望等の受付を継続させます。

加えて、SNS等を用いて、市民等からの路線バス関連の写真や出来事の投稿により、話題性を作ります。



資料：みなくるバス インスタグラム

資料：八代市

事業2:効率性向上に向けた運行サービスの見直し

運行の効率性向上を目的に利用状況に応じた運行ルートの見直しや需要量に見合った乗合タクシー等への転換などに取り組めます。

①運行ルートの見直し

利用されていない区間の短縮などの運行ルートの見直しを行います。

当面の見直し

- ・日奈久温泉ライン（高田経由）：起終点の見直し
- ・日奈久温泉ライン（金剛経由）：起終点の見直し

②運行便数の調整

利用状況に応じて、適切な運行便数に調整します。

③運行形態の変更

利用が著しく少なく、路線バスでは過剰なサービスとなっている路線については、乗合タクシー等の小規模な需要に対応した交通機関に転換を行います。

当面の見直し

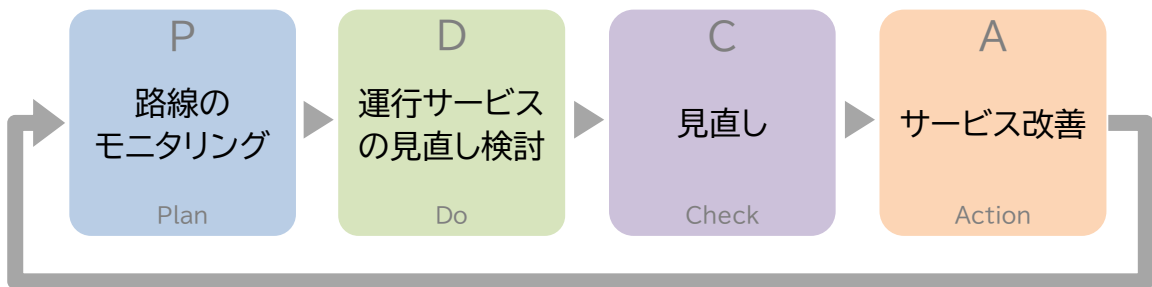
- ・文政線：乗合タクシー（定時定路線）へ転換

④利用状況のモニタリング

現状の路線バスの利用状況を把握するデータは、交通事業者の所有する年数回実施する OD 調査¹⁰データや IC カードデータがありますが、乗車バス停と降車バス停などの移動の量的データは把握できるものの、利用者の属性や利用目的などの質的データは把握できません。また、八代地域における IC カード利用率は2～3割程度と、実態を捉えるには不十分です。

利用者のニーズを答えつつ、効率的な運行を検討していくためには、質的データを含み、かつ継続的にモニタリングしたデータが必要となります。そのため、ICT を活用した持続的な計測手法を取り入れ、路線ごとのモニタリングを実施していきます。

(利用状況のモニタリングの PDCA サイクル)



ICT を活用したモニタリング手法には、バス停毎の乗降数、利用者の属性、利用者の外出目的、バスに対する意向などが把握できるものとして、タブレットを用いたアンケート型計測手法を想定します。

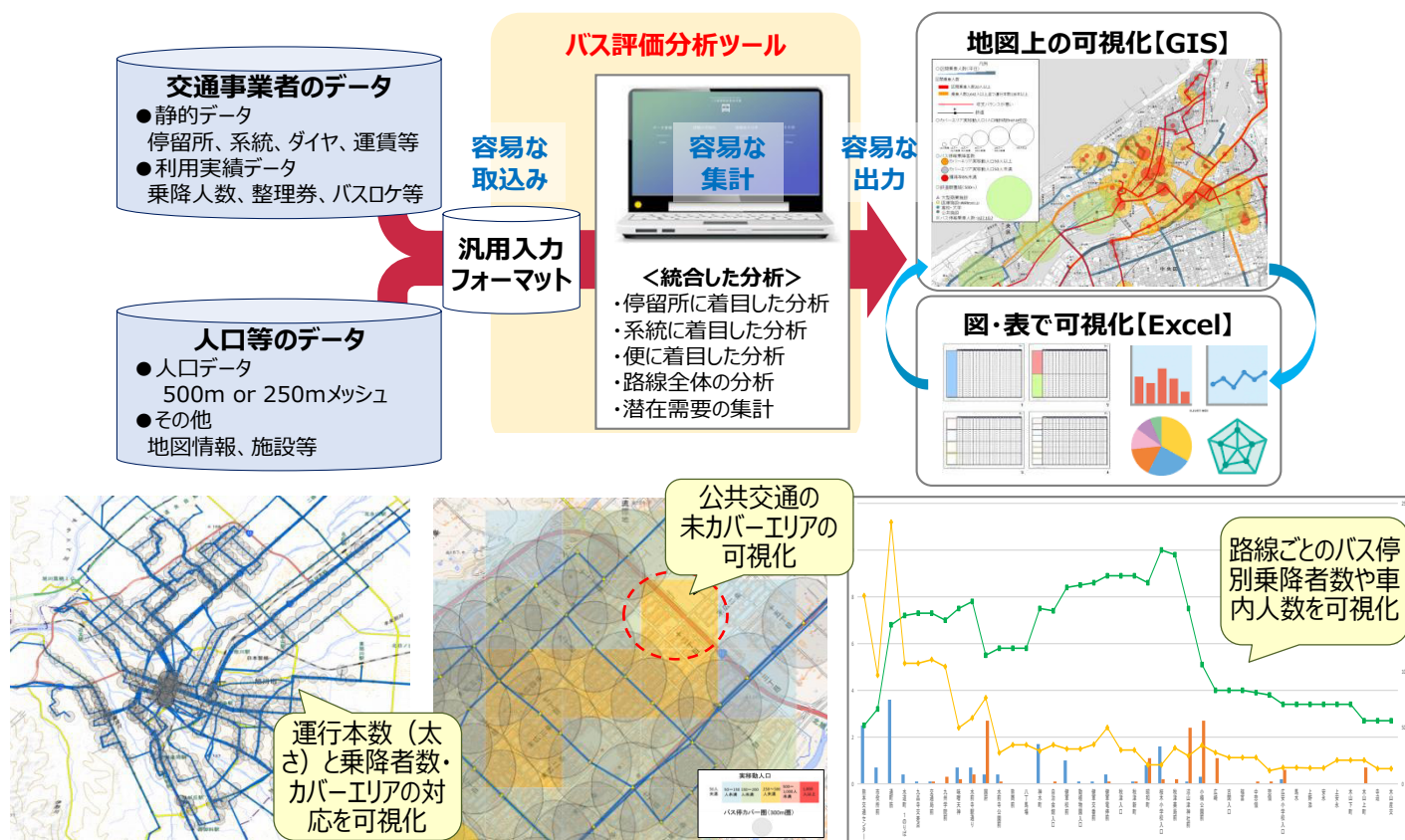
(ICT 活用モニタリング事例:ASHIYA(福岡県芦屋町))

地域	福岡県遠賀郡芦屋町
実施主体	芦屋町 九州産業大学
特徴	利用者参加型の利用実態等を調査するシステムであり、タブレット端末に表示されたボタンを利用者が押して回答することで、GPS による位置情報と連動して、バス停別の利用実態（路線の利用実態）の把握が可能。 資料出典：九州産業大学産業経営研究所報(49 号)
使用するセンサー	タブレット端末 (GPS)

資料：国土交通省 九州運輸局

¹⁰ OD 調査：O は起点 (origin)、D は終点 (destination) を表し、別名「自動車 OD 調査」または「自動車起終点調査」と呼ばれます。ここでは路線バス利用者の利用区間、時間帯、属性、利用状況などを把握すること。

IC カードが普及してくると、IC カードデータがビッグデータとなり、より精度の高い分析が可能となり、効率性の向上や潜在ニーズへの対応(利便性の向上)などが期待されます。



乗合タクシーに関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (2)公共交通空白地域における公共交通サービスの充実
	②より利用しやすい利用環境への改善
効率性の課題	⑤乗合タクシーの需要に応じた運行内容の調整
持続可能性の課題	⑥財政負担額の抑制
	⑦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
	⑨令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興

関連する目標	
目標2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
目標3	変化するニーズに応じて適宜、公共交通サービスの適正化を図る
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
目標8	令和2年7月豪雨で被害を受けた坂本町の復興に応じた公共交通サービスの提供

買い物や通院、通学など日常生活の様々な外出時の移動手段として、地域内移動や市内地域間移動、市内地域生活拠点と中心拠点の移動のしやすい公共交通ネットワークの形成に向けて、広域幹線や市内幹線、中心拠点へのアクセス機能を確保していきます。

現在運行している路線について、ニーズに応じた運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを行い、利便性の向上を図ります。

需要と供給のバランスの不均衡が生じている路線バスからの転換や公共交通空白地域の解消を図るため、乗合タクシーの新規路線の設定を行います。

令和2年7月豪雨により、坂本地域の乗合タクシーは一部運休しています(令和2年8月現在)。JR 肥薩線や路線バス坂本線も運休する中道路や住居、生活拠点等の復旧・復興に合わせて順次運行を再開します。また、今後のまちづくりにあわせて運行内容を柔軟かつ段階的に検討します。

〔乗合タクシーに関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

乗合タクシーに関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 乗合タクシーの利用者数

乗合タクシーによる基本的な移動を確保するサービスの提供状況を測る指標として、乗合タクシーの利用者数を計測します。

目標値

現況値(令和元年)	目標値(令和7年)
3.6 万人 /年	4.7 万人 /年

路線バスからの転換によって、乗合タクシー全体利用者数は増加しているものの、各路線は減少傾向にある。そのような中で、現況値に今後再編予定の文政線の利用者数を見込んだ水準を維持することを目指します。

【乗合タクシーの基本的な役割・接続先について】

乗合タクシーは、主に鉄道や路線バスへの接続、地域生活拠点・中心拠点へのアクセスを目的として各地域を運行する支線交通です。当面の見直しで新設する路線も含めると以下の20路線が該当します。

これらの路線は、市域内に点在する居住地域における通院・買い物・通学等を目的とした移動の確保に寄与しています。

接続先	路線名
坂本 (坂本支所周辺)	百済来～坂本線
	渋利～坂本線
	中津道～坂本線
	鮎尾～坂本線
	鮎尾～坂本線 (日光・辻経由)
	深水～坂本線 (板ノ平・木々子経由)
坂本・日奈久 (坂本支所周辺・ 日奈久温泉駅)	日奈久～坂本線
八代駅	深水～八代線 (袈裟堂経由)
	東町線
八代市役所	高田線(★)

接続先	路線名
種山 (東陽支所周辺)	河俣～種山線
	河俣～種山線 (座連・美生経由)
	小浦～種山線
種山・落合 (東陽・泉支所周辺)	落合～種山線
落合 (泉支所周辺)	岩奥～落合線
	古園～落合線
八代市役所 ゆめタウン八代	産島線
	平和町線
有佐駅・鏡四つ角	鏡町線(★)
	文政線(イオン系統) (★)

※(★)の路線は当面の見直しで新設予定の路線

既存の路線については、利便性・効率性・持続可能性の面からそれぞれ継続的な課題を有していることから、本章に記載する施策を実施することで課題の解決とKPIの達成を目指すことが求められます。

当面の見直しで新設する路線については、持続可能な系統とするために利用促進等に取組むことが求められます。

持続可能性の観点から国庫補助金等を活用する必要性は高く、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象となる場合には、八代市地域公共交通会議において協議のうえ、路線ごとの具体的な目標値等を八代市生活交通確保維持改善計画に記載することとします。

また、計画期間中において交通空白地域の解消等を目的に路線を新設した場合には、必要に応じて八代市地域公共交通会議で協議を調えたうえで、本計画に追記することとします。

〔乗合タクシーに関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 利便性向上に向けた運行サービスの見直し ①運行ルートの見直し ②運行便数・ダイヤの見直し ③市民等からの意見収集							八代市 交通事業者 市民（利用者）
事業2 路線の転換・新設 ①路線バスからの転換 ②公共交通空白地域の解消							八代市 交通事業者 市民（利用者）
事業3 坂本地域における地域内交通の確保 ①坂本地域の復旧・復興のステップに合わせた地域内交通の確保 ②坂本地域における持続可能な地域内交通の確保							八代市 交通事業者

〔乗合タクシーに関わる施策の個別事業内容〕

事業 1:利便性向上に向けた運行サービスの見直し

利便性向上を目的に現在運行している路線について、ニーズに応じた運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを行います。

①運行ルートの見直し

新規オープンする施設や市民の要望等に応じて、運行ルートを見直します。

当面の見直し

- ・平和町線：桜十字リハビリテーション病院への乗り入れ&本町商店街へのアクセス改善
- ・平和町線：停留所の新設（植柳下一自治公民館）
- ・産島線：停留所の新設（築添町）
- ・百済来～坂本線（土日祝）：運行区域の見直し（鶴喰地区、温泉センタークレオン方面）
- ・小浦～種山線：停留所の新設（赤山）
- ・落合～種山線：停留所の新設（西原地区、五反田地区、新里地区1、新里地区2）
- ・日奈久～坂本線：百済来地域への乗り入れ
- ・日奈久～坂本線：停留所新設（26分団車庫）

②運行便数・ダイヤの見直し

利用状況や市民の要望等に応じて、運行便数やダイヤを見直します。

当面の見直し

- ・ 中津道～坂本線：増便
- ・ 深水～八代線：運行曜日の追加
- ・ 岩奥～落合線及び古園～落合線：車両減車によるダイヤ調整

(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	30% ▶
	低	△
予約運行便	高	○
	稼働率	80% ▶
	低	×

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市民等からの意見収集

乗合タクシーのルートやダイヤ等に対する見直し要望等を受け付ける仕組みを作ります。現在、路線バスで導入している意見収集の仕組みを適用して行います。



資料：産交バス八代営業所、八代市

事業2:路線の転換・新設

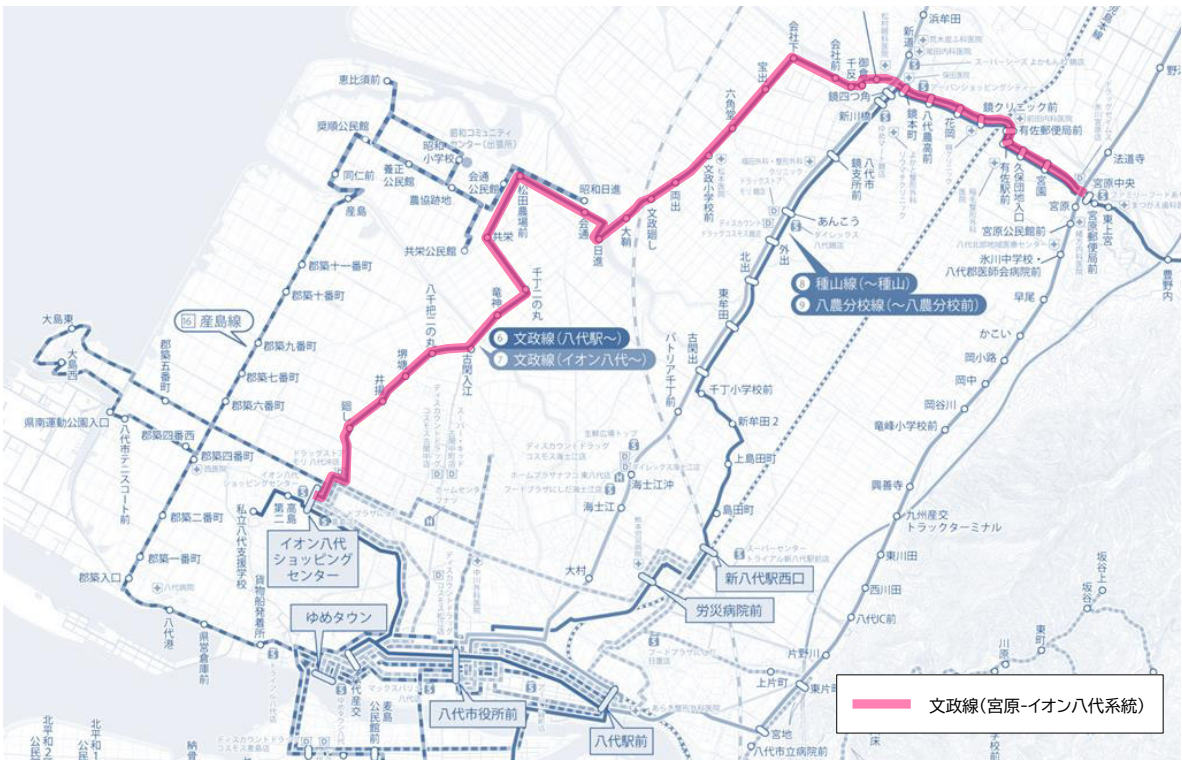
運行の効率性向上を目的に利用状況等を踏まえた路線バスから乗合タクシーへの転換や、公共交通空白地域の解消を目的とした乗合タクシー新規路線の設定等を行います。

①路線バスからの転換

1便あたりの利用者数が減少している路線バスについて、移動手段は確保しつつ、効率化を図るために、乗合タクシーへの転換を行います。

当面の路線新設

- ・路線バス文政線（宮原－イオン八代系統）⇒乗合タクシー文政線



②公共交通空白地域の解消

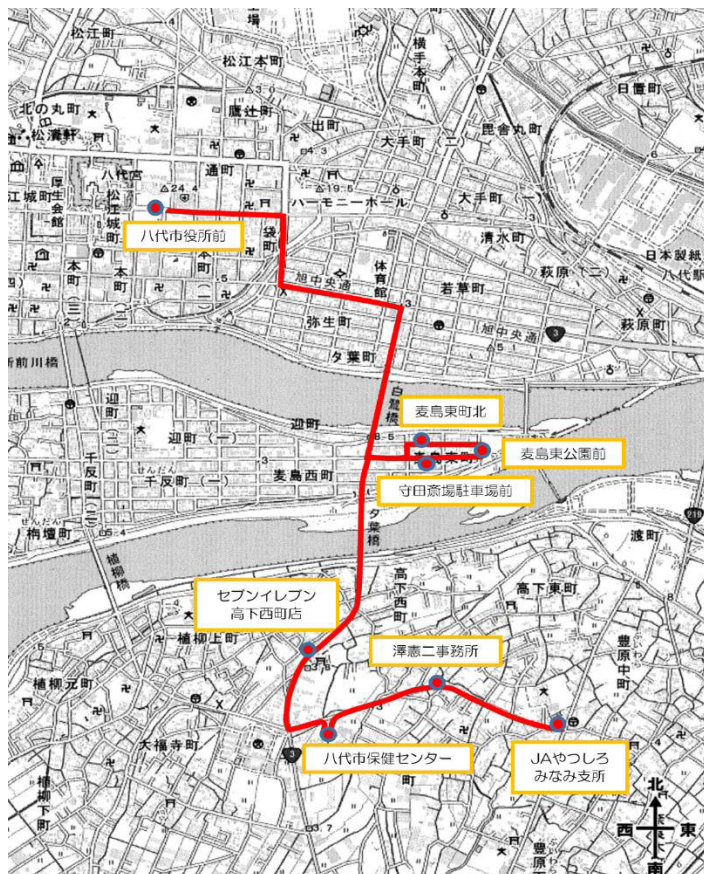
公共交通空白地域となっている地域に乗合タクシーを運行させて解消を図ります。

乗合タクシーでは対応が難しい公共交通空白地域や市民からの多様なニーズについては、地域の旅客運送サービス^{注)}の活用も視野に引き続き検討を進めます。

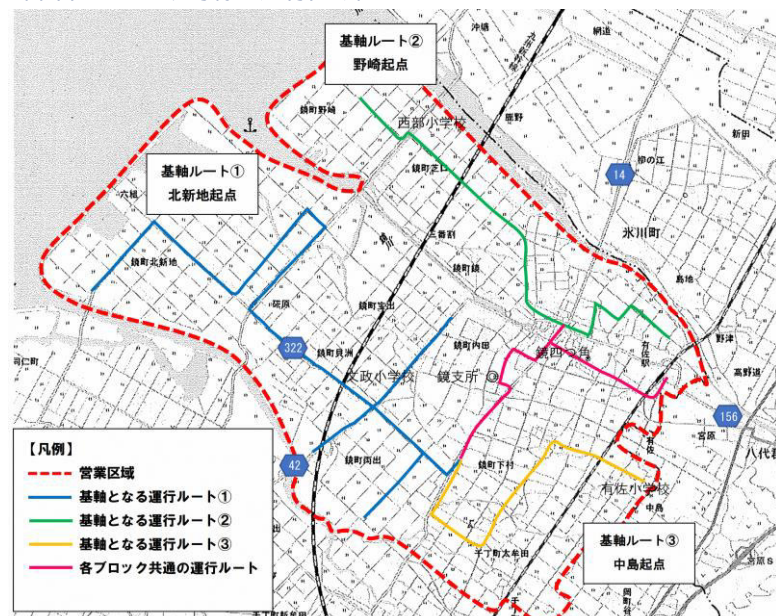
当面の路線新設

- ・乗合タクシー高田線
- ・乗合タクシー鏡町線

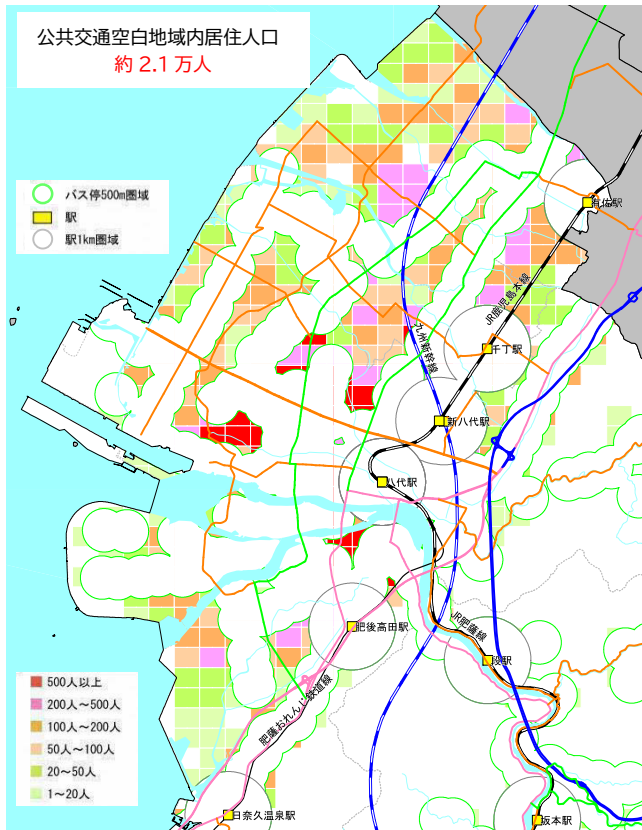
(乗合タクシー高田線の運行区域)



(乗合タクシー鏡町線の運行区域)

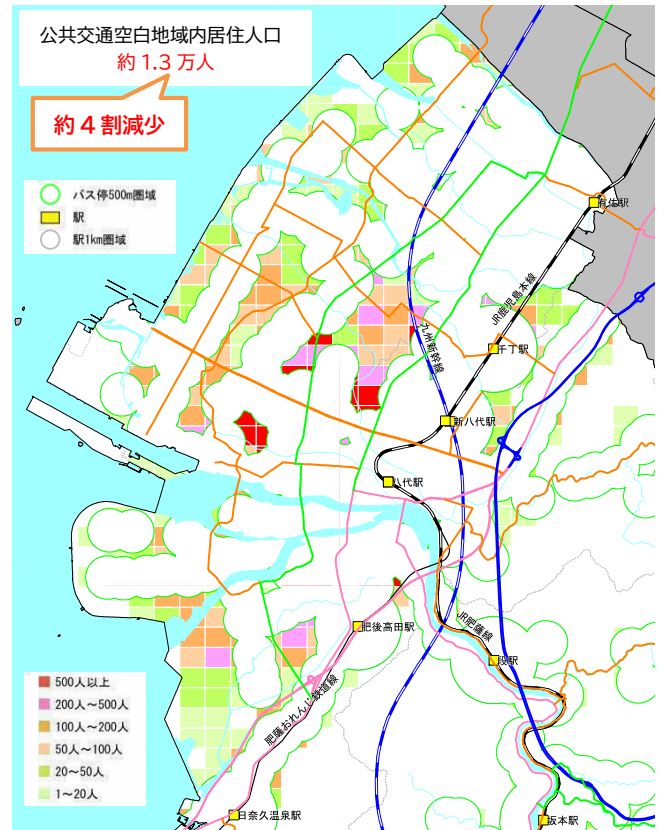


(公共交通空白地域(R1))



資料：平成 27 年国勢調査

(公共交通空白地域(R2))



資料：平成 27 年国勢調査

注) 【地域の旅客運送サービスの活用(移動手段の総動員)】

乗合タクシーでは対応が難しい公共交通空白地域や市民からの多様なニーズについては、地域の旅客運送サービスの活用(移動手段の総動員)も視野に引き続き検討を進めます。

活用を想定する旅客運送サービス

- ✓ 医療機関の送迎サービス
- ✓ 福祉施設の送迎サービス
- ✓ スクールバス
- ✓ NPO 法人等の外出支援サービス など

事業3:坂本地区における地域内交通の確保

令和2年7月豪雨により、坂本地区の乗合タクシーは一部運休しています(令和2年8月現在)。JR 肥薩線や路線バス坂本線も運休する中、道路や住居、生活拠点等の復旧・復興の進捗に合わせて順次運行を再開します。また、今後のまちづくりにあわせて弾力的に運行内容の見直しを検討します。

① 坂本地区の復旧・復興のステップに合わせた地域内交通の確保

坂本地区の各集落から坂本駅前をつなぐ乗合タクシーについて、道路や住居、生活拠点等の復旧・復興の進捗に合わせて柔軟かつ段階的に対応します。

② 坂本地区における持続可能な地域内交通の確保

地域の需要や、今後の坂本地区のまちづくりに合わせて、利便性と効率性の観点から乗合タクシーの運行体系や運行時刻を見直し、坂本地区に最適な地域内交通の構築に取り組みます。

一般タクシーに関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (2)公共交通空白地域における公共交通サービスの充実 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標1	市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

市民や観光やビジネス等での来訪者の様々な移動に対応した公共交通ネットワークの形成に向けて、鉄道や路線バス、乗合タクシー等では網羅することができない移動需要を満たす支線交通としてサービスを確保していきます。

鉄道やバスなどと連携した利用促進に取り組めます。また、ICT 技術を活用したサービス向上に向けた研究を進め、利便性向上を図ります。

〔一般タクシーに関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

一般タクシーに関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 一般タクシーの利用者数

タクシーによる基本的な移動を確保するサービスの提供状況を測る指標として、タクシーの利用者数を計測します。

目標値	現況値(平成 30 年)	目標値(令和7年)
	124 万人	124 万人

今後も人口減少等を背景に減少傾向が続くと見込まれる中、他交通機関と連携した利用促進や ICT 技術を活用した利便性向上等のサービス向上を行うことで、減少に歯止めをかけ現状の水準を維持することを目指します。

〔一般タクシーに関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 他交通機関と連携した利用促進 ①交通拠点での円滑な乗継 ②鉄道等の利用促進イベントとのタイアップ			システム導入検討 → 適宜実施				八代市 交通事業者
事業2 ICT技術を活用した利便性向上 ①配車アプリ、AIデマンドタクシーによる効率性向上 ②キャッシュレス決済による利便性向上		導入検討 →		導入検討 →			交通事業者

〔一般タクシーに関わる施策の個別事業内容〕

事業 1: 他交通機関と連携した利用促進

利便性向上を目的に鉄道やバスなどと連携した利用促進に取り組めます。

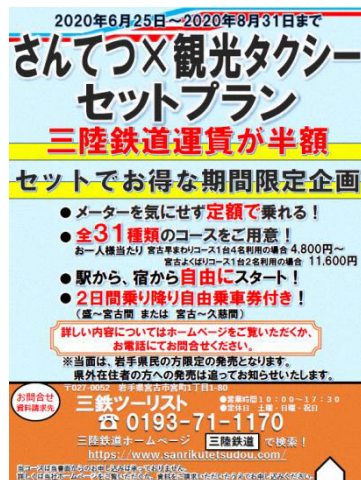
①交通拠点での円滑な乗継

JR 各駅、肥薩おれんじ鉄道各駅における二次交通として円滑な乗継を確保します。
各駅でのタクシー会社の電話番号の掲示を推進します。



②鉄道等の利用促進イベントとのタイアップ

鉄道事業者が企画する利用促進イベントの際に、タクシー側でもイベント等の周知を行い、鉄道側で駅からの二次交通としてタクシー情報等を発信し、双方のメリットにつながるタイアップを行います。



資料：三陸鉄道



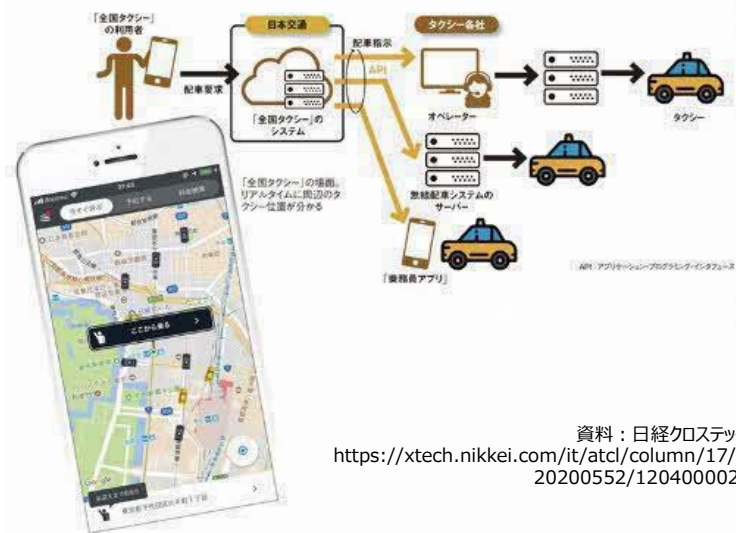
資料：北海道鉄道観光資源研究会

事業2:ICT 技術を活用したサービス向上に向けた研究

タクシー運転手が減少する中、タクシーの運行効率性が求められています。ICT 技術を活用したサービス向上に向けた研究を進め、利便性向上を促進します。

①配車アプリ、AI デマンドタクシーによる効率性向上

配車アプリを導入し、利便性の向上を図ります。また、事務作業の効率化も図ります。



資料：日経クロステック
<https://xtech.nikkei.com/it/atcl/column/17/120200552/120400002/>

AI(人工知能)や情報通信技術の発展により、予約に応じて効率的に輸送を行う等、公共交通に係る様々な技術開発が進んでいます。本市においても、他自治体での導入事例の情報収集や、導入可能エリアの調査・検証等を行い、技術導入に向けて研究を進めるとともに、実現化に向けた実証運行等にも積極的に取り組みます。

<新たな技術の例>

AI オンデマンドバス [事例:西鉄バス「のるーと」、MONET(モネ)、docomo]



- ・利用者の予約に応じて AI(人工知能)が最短経路を検索・設定することで効率的な運行を支援する技術。
- ・沿岸部や団地等、面的な道路網が形成されており、経路選択の余地が大きい地域での活用を推進することで、ニーズに合わせた効率的な運行が可能になることが期待される

②キャッシュレス決済による利便性向上

クレジットカードや電子マネー、アプリによる QR コード決済などのキャッシュレス決済の普及に伴い、タクシーにおいても積極的な導入を促進していきます。

前述の配車アプリと組み合わせることで、予約-配車-決済までが円滑に進み、省力化につながることが期待されます。また、外国人旅行客とそれを迎える運転手の安心感も高まります。

加えて、直接の金銭の受け渡しを行わない支払いにより新型コロナウイルス感染症対策につながることも期待されます。



資料：SoftBank 株式会社
https://www.softbank.jp/biz/future_stride/entry/technology/20190520/

その他モビリティに関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (2)公共交通空白地域における公共交通サービスの充実 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標1	市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る
目標2	中山間地域における日常生活を支える公共交通サービスを確保する
目標4	鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗継を確保し、市内外の移動利便性を高める
目標5	新技術の積極的な導入によって利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

これまでの公共交通を補完する交通サービスの提供として、自動運転技術や AI 技術、新型の輸送手段・移動手段などの活用や、民間の送迎サービスや自家用有償運送などの活用、スポット的な観光需要に対応したサービスなどを導入し、多様なニーズに対応した公共交通ネットワークの形成をより一層推進します。

山間部において需要が広く薄く広がる五家荘地域において、自家用有償運送あるいは自動運転車両の導入を検討します。また、小規模貨物等の客貨混載による輸送等も検討し、物流との総合的な検討を進めます。

八代港のクルーズ船の外国人旅行客の移動手段として、くまモンポートやつしろから市街地までのシャトルバスを運行します。

〔その他モビリティに関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

その他モビリティに関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 新たな交通サービスの導入検討数

取り組み状況を測る指標として、導入検討数を計測します。

目標値

現況値(令和2年)

目標値(令和7年)

—

2 件

予定する事業の着実な実行を目指します。

〔その他モビリティに関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 新たな交通サービスの導入							八代市 交通事業者
①五家荘地域における移動手段の確保							
②くまモンポートやつしろから八代市街地への移動手段の確保							

〔その他モビリティに関わる施策の個別事業内容〕

事業 1: 新たな交通サービスの導入

五家荘地域における自家用有償運送の導入検討、くまモンポートやつしろから市街地までのシャトルバスの運行検討など、新技術を活用し移動に関する地域課題の解決を目的とした検討を行います。

①五家荘地域における移動手段の確保

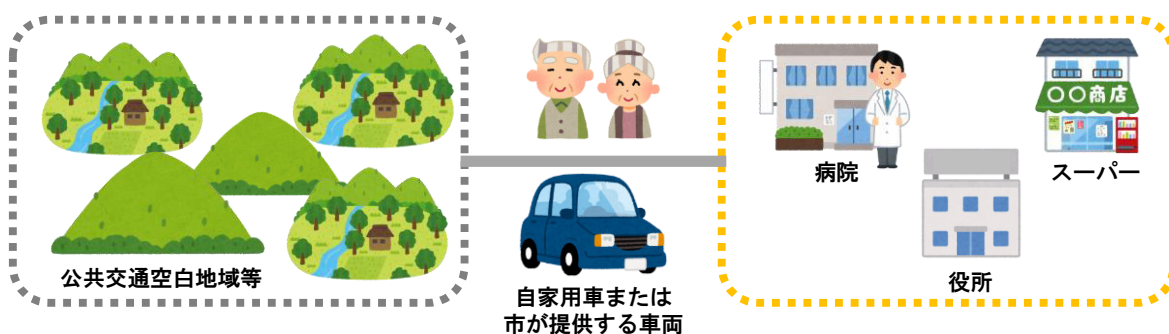
過疎化が進む五家荘地域では、交通事業者による対応が難しくなっています。また、山間部において需要が広く薄く広がっており、需要を集約した乗合型の運送は成立しにくい状況です。そのため、住民が運転手を担い、他の住民を輸送する自家用有償旅客運送の導入を検討していきます。

自家用有償旅客運送とは…

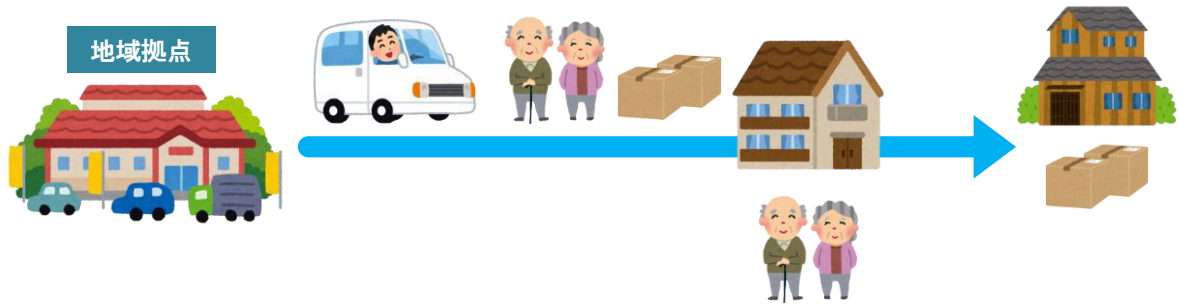
- ・バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
- ・旅客から収受する対価は実費の範囲内(※)。

(※)ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内

資料：自家用有償旅客運送ハンドブック（R1.12 国交省自動車局旅客課）



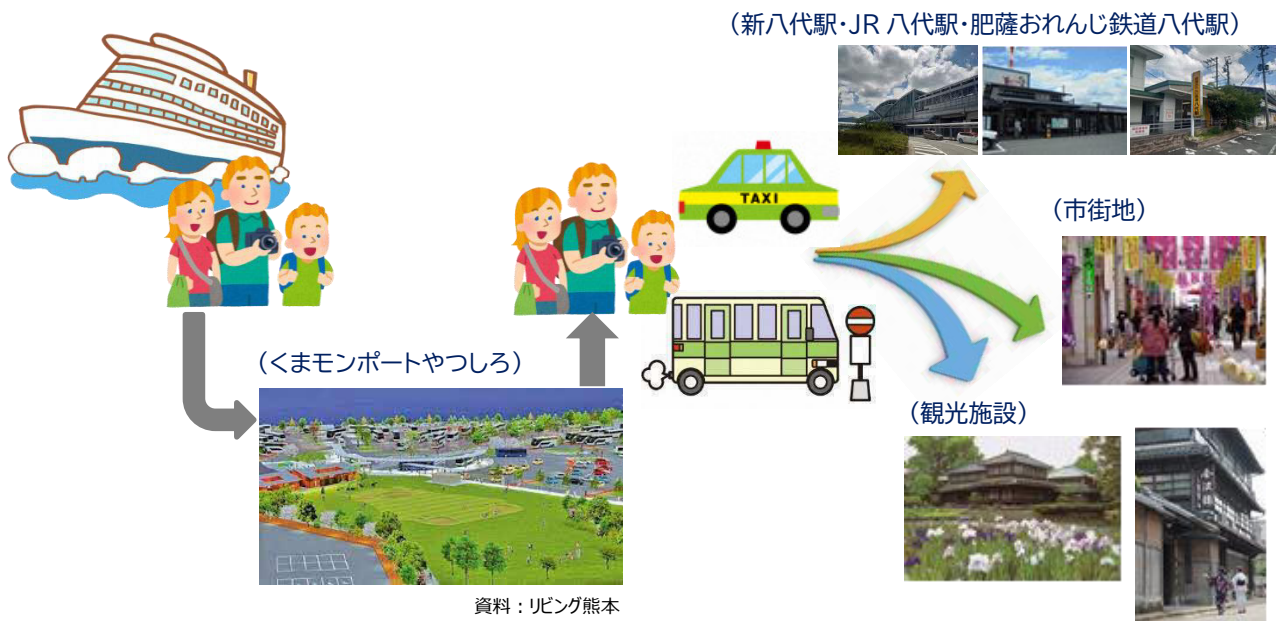
自家用有償旅客運送を運行していくためには、運賃だけでは運行経費を賄えません。そのため、住民の移動(旅客輸送)だけでなく、地域への貨物等の運搬(貨物輸送)も担って収入を得る(客貨混載)などの仕組みも併せて検討していきます。



また、五家荘地域は高齢化率も 50%を越えており、担い手不足も深刻な問題です。そのため、将来的な自動運転技術の導入なども検討していきます。

②くまモンポートやつしろから八代市街地への移動手段の確保

八代港のクルーズ船の外国人旅行客の移動手段として、タクシーやシャトルバスの運行により、くまモンポートやつしろから市街地や交通結節点までの移動手段を確保します。



また、くまモンポートやつしろへの来訪者の移動手段の確保も検討していきます。

情報提供に関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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
	⑧新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者減少からの回復

関連する目標	
目標5	新技術の積極的な導入によって利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
目標7	新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る

各種公共交通を利用するための運行情報の提供を充実させます。

公共交通マップ、総合時刻表の継続的な改訂、バスロケーションシステムの利用周知、乗り継ぎ情報の充実に取り組みます。

バスの日に合わせたイベント、モビリティ・マネジメント、出前講座など利用促進活動に継続的に取り組みます。

〔情報提供に関わる施策のKPI(重要業績指標)〕

情報提供に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 公共交通マップ&総合時刻表の更新

取り組み状況を測る指標として、公共交通マップ&総合時刻表の更新状況を計測します。

目標値

現況値(令和2年)

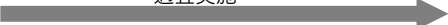
目標値(令和7年)

最新情報に更新

最新情報に更新

ダイヤ改正等の度に最新情報に更新を行い、常に正確な情報を市民等に知らせることを目標にします。

〔情報提供に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 情報提供の充実 ①公共交通マップ等の継続的な改訂 ②バスロケーションシステムの利用周知 ③乗り継ぎ情報の充実	適宜実施  継続的に周知  ダイヤ改正に合わせて対応 						八代市 交通事業者
事業2 利用促進 ①利用促進イベントの開催 ②モビリティ・マネジメントの実施 ③出前講座の実施	毎年実施  毎年地域を変えて実施  適宜実施 						八代市 交通事業者

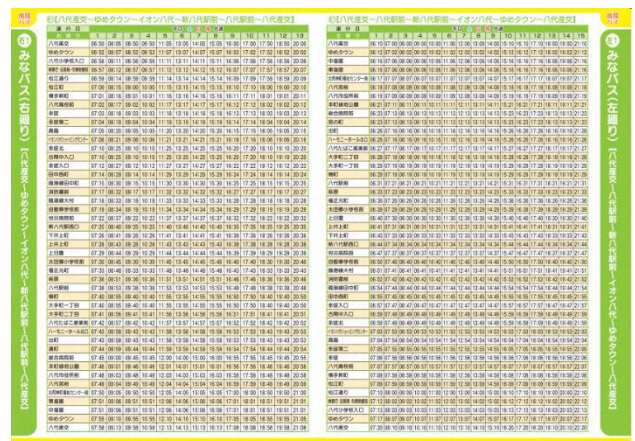
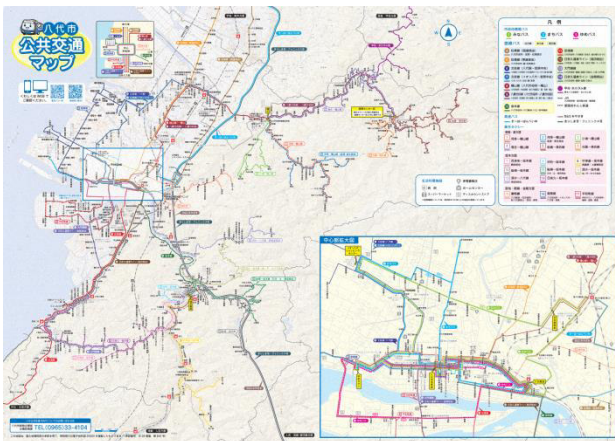
〔情報提供に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1: 情報提供の充実

利便性向上を目的に公共交通マップ、総合時刻表の継続的な改訂、バスロケーションシステムの主要交通拠点における配備、乗り継ぎ情報の充実に取り組みます。

①公共交通マップ、総合時刻表の継続的な改訂

これまでに作成している公共交通マップ(市全体版、地域版)、総合時刻表、乗り継ぎ時刻表を、各交通機関のダイヤ改正に合わせて更新します。



②バスロケーションシステムの利用周知

ICT等を活用した利便性の高い情報提供手段を提供していきます。熊本県バス協会で制作しているバスロケーションシステム「バスきたくまさん」を有効に活用していくために、利用周知を図ります。



資料：熊本市



資料：熊本市

③乗り継ぎ情報の充実

市内を運行する路線バス及び乗合タクシーの運行情報を、オープンデータ化し、民間活力によってより検索が便利なツール等の開発をしやすい状況を整えます。

具体的には、標準的なバス情報フォーマット「GTFS-JP形式」に対応したデータを作成し、ダイヤ等の改正に応じて、データを更新していきます。

また、Google等の検索エンジンで外出先の検索とあわせて移動手段として公共交通を選択することが可能となるよう、データ作成に取り組みます。

出発 16:00発	八代市役所前	周辺地図	時刻表
産交バス 八代坂本駅線 坂本駅前（熊本県）行			
31分		運賃	200円
大雨・土砂災害に伴う運休等について 途中の停留所			
16:31着 16:35発	坂本駅前	周辺地図	時刻表
八代市乗合タクシー 百済来-坂本線 小川内（熊本県）行			
36分		運賃	160円
大雨に伴う運休について 交通機関からのお知らせ 途中の停留所			
17:11着 到着	大門瀬	周辺地図	時刻表

資料：NAVITIME

事業2:利用促進

公共交通の周知による利用者増を目的にバスの日や市内で開催される各種イベントに合わせたモビリティ・マネジメントや出前講座など利用促進活動に継続的に取り組みます。

①利用促進イベントの開催

バスの日に合わせたイベントの開催や、市内各地で開催されるイベントへのブース出展など、公共交通への興味・関心を喚起する取り組みを継続的に実施します。

必要に応じて、イベント等で配布するノバルティや掲出するパネル、ポスターなどを作成します。



②モビリティ・マネジメントの実施

様々な年代をターゲットに取り組んできたモビリティ・マネジメントについて、今後も主に高校生や高齢者をターゲットに、細やかな情報提供を行いながら、継続的に啓発活動を実施します。また、新たな働きかけ方も取り入れながら高い効果を目指して取り組んでいきます。

モビリティ・マネジメント(MM)とは・・・

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)

本市ではこれまでに、高校生、通勤者、転入者、住民を対象にして、実証実験を行ってきており、「公共交通への関心の高まり」「利用意向をもった」などの成果が上がっています。



③出前講座の実施

各地域に出向き、移動に関する困りごとや公共交通の使い方などを説明する、出前講座を継続的に実施します。

新型コロナウイルス禍からの V 字回復に関わる施策

関連する課題	
持続可能性の課題	⑦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
	⑧新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者減少からの回復

関連する目標	
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する
目標7	新型コロナウイルス感染症の影響を受けた公共交通事業の回復を図る

令和2年2月頃から猛威を奮い、計画策定時点で今なお終息が見えない新型コロナウイルス感染症の拡大によって、公共交通の利用者数は大きく減少しています。

新型コロナウイルス感染症によって大きく減少した利用状況を回復させ、感染症の流行下でも安全・安心に公共交通が利用できるよう、市民に対して事業者の取組の周知や車内での会話を控える等の啓発に取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症終息後には利用促進キャンペーンを展開していきます。

〔新型コロナウイルス禍からの V 字回復に関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

新型コロナウイルス禍からの V 字回復に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) 肥薩おれんじ鉄道、路線バス、乗合タクシーの利用者数		
回復状況を測る指標として、肥薩おれんじ鉄道、路線バス、乗合タクシーの合計利用者数を計測します。		
目標値	現況値(令和元年)	目標値(令和7年)
	111.9 万人/年	111.9 万人/年
新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少した利用を、利用促進キャンペーンの展開などにより、令和元年度の利用水準まで回復させることを目指します。		

〔新型コロナウイルス禍からの V 字回復に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 安全・安心に利用できる環境の形成							八代市 交通事業者
①新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発	支援実施						
②感染症終息後の利用促進キャンペーンの展開	収束後実施						

〔新型コロナウイルス禍からの V 字回復に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1:安全・安心に利用できる環境の形成

感染症流行下でも安全・安心に公共交通が利用できるよう、会話等を控える、時差出勤を行うといった啓発に取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症終息後には利用促進キャンペーンを展開していきます。

①新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

交通事業者が実施する、車内の消毒、運転手に対する点呼時の検温などの取組について広く周知します。また、利用者に対してもマスク着用、手指消毒、会話を控えるなど、安全で安心して利用できる公共交通の環境整備づくりに向けた啓発を行います。



資料：公益社団法人 日本バス協会 国土交通省

②感染症終息後の利用促進キャンペーンの展開

新型コロナウイルス感染症の終息後、大幅に減ってしまった公共交通利用を回復させるための利用促進キャンペーンを展開します。

想定される利用促進キャンペーン(案)

- 行政職員の通勤時の公共交通利用促進
- アルコールを伴う会合や旅行時の公共交通利用促進
- 会議等の公共交通の時間に合わせた開催
- 啓発活動

など

MaaS の導入に向けた研究に関わる施策

関連する課題	
利便性の課題	①移動特性に応じた公共交通サービスの確保 (1)高齢者が安心して暮らしていける移動手段の確保 (3)観光客等来訪者の円滑なアクセス及び周遊を支える交通サービスの確保
	②より利用しやすい利用環境への改善
持続可能性の課題	⑦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

関連する目標	
目標1	市街地における地域公共交通サービスの利便増進を図る
目標5	新技術の積極的な導入によって利便性を高める
目標6	市民、事業者、行政が一体となって取り組む体制を強化する

交通をその種別などにかかわらず移動のための一連の手段として位置づけ、それらを ICT(情報通信技術)の活用により一つの統合されたサービスとしてとらえる概念である MaaS(Mobility as a Service)が普及しつつあります。

また、交通に結びつく観光や飲食、体験などの外出目的と一体となって捉えることで、あらゆるサービスが結びつき、混雑状況や利用予約、そこまでの移動手段の検索と予約、決済などをワンストップで行うことが可能となり、移動の利便性が格段に向上することが期待されます。

本市においても、MaaS の活用可能性を検討し、導入に向けた研究を進めていきます。

〔MaaS に関わる施策の KPI(重要業績指標)〕

MaaS に関わる施策の達成状況を図る KPI として、次の指標を設定します。

KPI(重要業績指標) MaaS の導入に向けた取組件数

取り組み状況を測る指標として、MaaS の導入に向けた取組件数を計測します。

目標値

現況値(令和2年)	目標値(令和7年)
—	1件

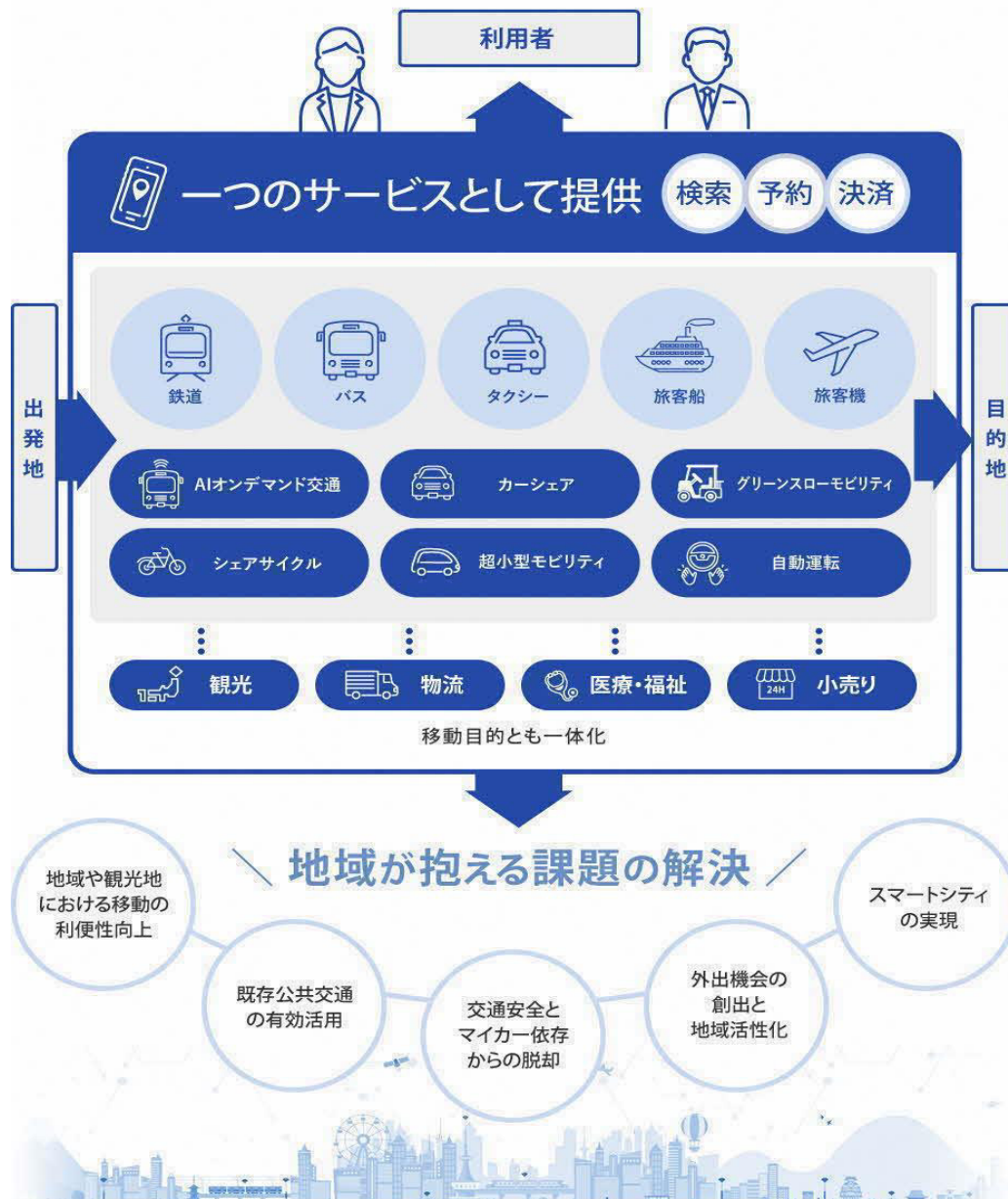
予定する事業の着実な実行を目指します。

〔MaaS に関わる施策の具体的な事業〕

事業	スケジュール						実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
事業1 MaaSの導入に向けた研究							八代市 交通事業者
①活用可能性の検討			検討				
②実証運用					実証実験		

MaaS とは・・

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。(国土交通省 日本版 MaaS の推進 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>)



資料：国土交通省 日本版 Maas の推進

予想される MaaS による社会・個人への影響(一例)

都市・地域の 持続可能性の 向上	(1)都市部での渋滞の 解消	公共交通機関やコンパクト・モビリティ等の新しいクルマ等による効率的な移動が可能になることで、自家用車による移動が減少し都市の交通渋滞が減少する。
	(2)環境への影響	自動車による排気ガスの減少により、都市の大気汚染、温室効果ガス排出が抑制される。また自家用車保有台数が減少することで駐車場面積を減らすことができ、緑地等への転用が可能になる。
	(3)地方での交通手段 の維持	サービスカーとしての自動運転車が導入されたり、データの活用によって最適なバス等の運用が実現すれば、交通手段が少ない地域に住む人々にとって駅や停留所と目的地の間のラストワンマイルの移動が可能になる。
交通機関の 効率化	(4)公共交通機関の収 入増加	公共交通機関の利用が増加すれば、運賃収入が増加し、税金による公的資金の投入が低く抑えられる可能性がある。
	(5)公共交通機関の運 営効率の向上	路線バス等の大量輸送を前提とした交通機関を維持することが難しい地域で路線を廃止し、その分の運用・維持資金をオンデマンドバスや自動運転車に投資することで、より効率的な運営が可能になる。
個人の 利便性向上	(6)検索、予約、乗車、 決済のワンストップ 化	複数の交通機関を乗り継いだ移動において、移動経路の検索、予約、乗車、決済までが1つのサービスで完結する。
	(7)家計への影響	高額な自家用車の維持費の負担がなくなることで、その他の支出に充当する余裕が生まれる。
	(8)交通費精算の簡易 化	企業が従業員に支払う通勤手当の一律支給が可能になり、また既定の通勤経路以外の交通経路の把握等も容易になるため、企業・従業員双方にとって経費精算手続きが簡略化される。

〔MaaS に関わる施策の個別事業内容〕

事業 1:MaaS の導入に向けた研究

MaaS の活用可能性を検討し、導入に向けた研究を進めていきます。

①活用可能性の検討

本市における MaaS の導入によるメリット等を検討、整理します。

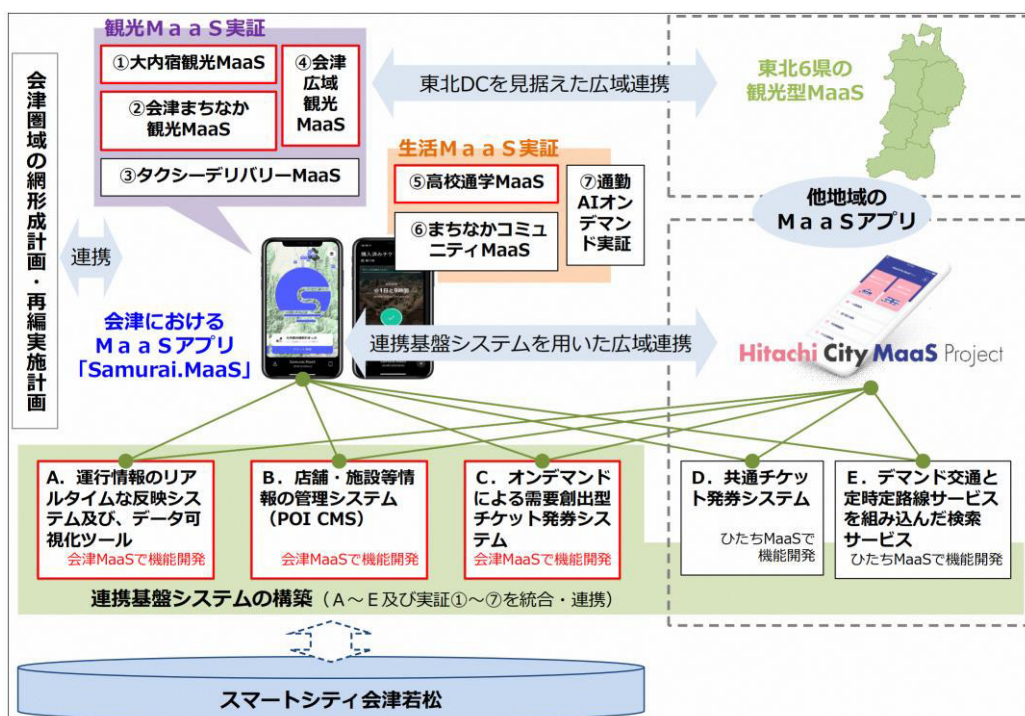
(全国で取り組まれている MaaS・スマートシティの事例)

健康 MaaS	移動と健康を ICT で結び付け、健康に関する情報を適宜提供しながら、運動への心掛けを生み出し、社会全体の福祉が向上する。
農業 MaaS	高齢者の移動を自動運転技術で支え、その技術を基に、無人作付けや自動耕作、鳥獣監視などを ICT で結び付け、高齢農家の生産性向上を図る
スマートコンパクトシティ	データ活用に向けた都市 OS の構築により、スマート・コンパクトシティを実現 AI による河川の水位監視データを基にした危険予測、AI 活用オンデマンド交通による中山間地域の移動手段の確保、様々なデータを基にした人流解析による効率的なインフラ整備 など
中山間自立 MaaS	自家用旅客運送サービスを軸として、シームレスな乗継、客貨混載、コミュニティ活性化を図る。
観光 MaaS	観光客の移動、宿泊、飲食、体験などのあらゆる情報を一元化することで、円滑な旅行が可能になる。まちの活性化への寄与も期待される。

②実証運用

交通の周辺領域も含めた八代 MaaS を構築し、実証実験を行います。

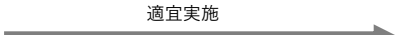
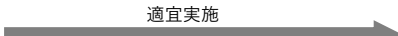
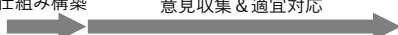
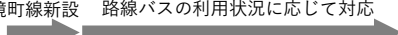
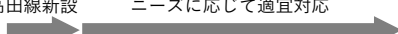
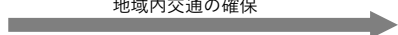
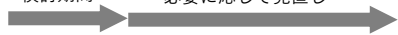
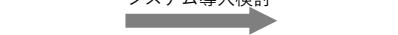
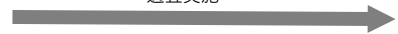
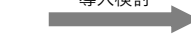
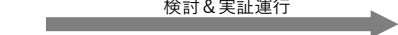
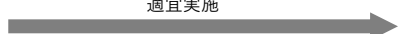
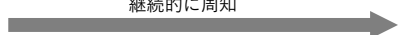
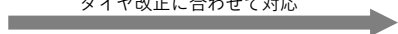
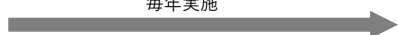
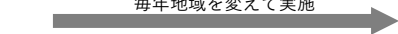
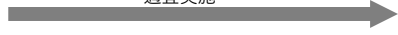
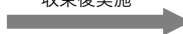
(会津地域における観光・生活 MaaS 事例:Samurai MaaS)



資料：国土交通省

各種施策の実施スケジュール

施策	事業	スケジュール						実施主体
		R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
新幹線 に関わる施策	事業1 二次交通の維持・充実等による利用促進 ①乗り換えしやすいダイヤの設定 ②乗り場までの案内誘導の充実	連携体制の構築 & 定期的なダイヤ調整 企画・準備 実施						八代市 交通事業者
	事業2 観光等との連携による利用促進 ①観光イベント等との連携 ②JR九州との定期的な意見交換	年間1件程度取り組む 年1回開催する						八代市 DMOやつしろ 交通事業者
JR鹿児島本線 に関わる施策	事業1 鉄道のあり方及び活用方法検討 ①JR鹿児島本線と路線バスの役割分担の明確化	検討						八代市 交通事業者
	事業2 二次交通との接続強化 ①乗り換えしやすいダイヤの設定 ②駅へのアクセス確保	連携体制の構築 & 定期的なダイヤ調整 乗合タクシー導入 各駐車場・駐輪場の維持・確保						八代市 交通事業者
JR肥薩線 に関わる施策	事業1 肥薩線運休期間中の地域内交通の確保 ①肥薩線運休期間中の移動手段確保	検討 肥薩線運行開始まで運行						八代市 交通事業者
	事業2 肥薩線の復旧に向けた協議及び復旧後のあり方・活用方法の検討 ①地域交通としての肥薩線復旧後のあり方及び活用方法の検討 ②幹線交通としての肥薩線復旧後のあり方及び活用方法の検討	あり方 & 活用方法検討 利活用推進 あり方 & 活用方法検討 利活用推進						八代市 交通事業者 沿線自治体
肥薩おれんじ鉄道 に関わる施策	事業1 鉄道のあり方及び活用方法検討 ①肥薩おれんじ鉄道と路線バスの役割分担の明確化 ②利便性向上に向けた路線バスとのダイヤ調整 ③利用者増に向けた利用促進	検討 検討 実施 定期的なダイヤ調整 利用促進等実施						八代市 交通事業者
	事業2 二次交通との接続強化 ①乗り換えしやすいダイヤの設定 ②駅へのアクセス確保	連携体制の構築 & 定期的なダイヤ調整 各駐車場・駐輪場の維持・確保						八代市 交通事業者
高速バス に関わる施策	事業1 熊本空港方面とのアクセス機能の確保 ①運行サービスの現状維持 ②他交通機関や観光面と連携した情報提供の充実	飛行機のダイヤ改正に応じたダイヤ見直し 適宜実施						交通事業者
路線バス に関わる施策	事業1 利便性向上に向けた運行サービスの見直し ①運行時刻の見直し ②運行ルートの見直し ③市民等からの意見収集	連携体制の構築 & 定期的なダイヤ調整 適宜実施 仕組み構築 意見収集 & 適宜対応						八代市 交通事業者 市民（利用者）
	事業2 効率性向上に向けた運行サービスの見直し ①運行ルートの見直し ②運行便数の調整 ③運行形態の変更 ④利用状況のモニタリング	適宜実施 適宜実施 適宜実施 適宜実施						八代市 交通事業者 市民（利用者）

施策	事業	スケジュール						実施主体
		R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年	
乗合タクシー に関わる施策	事業1 利便性向上に向けた運行サービスの見直し ①運行ルートの見直し ②運行便数・ダイヤの見直し ③市民等からの意見収集	  						八代市 交通事業者 市民（利用 者）
	事業2 路線の転換・新設 ①路線バスからの転換 ②公共交通空白地域の解消	 						八代市 交通事業者 市民（利用 者）
	事業3 坂本地域における地域内交通の確保 ①坂本地域の復旧・復興のステップに合わせた地域内交通の確保 ②坂本地域における持続可能な地域内交通の確保	 						八代市 交通事業者
一般タクシー に関わる施策	事業1 他交通機関と連携した利用促進 ①交通拠点での円滑な乗継 ②鉄道等の利用促進イベントとのタイアップ	 						八代市 交通事業者
	事業2 ICT技術を活用した利便性向上 ①配車アプリ、AIデマンドタクシーによる効率性向上 ②キャッシュレス決済による利便性向上	 						交通事業者
その他モビリティ に関わる施策	事業1 新たな交通サービスの導入 ①五家荘地域における移動手段の確保 ②くまモンポートやつしろから八代市街地への移動手段の確保	 						八代市 交通事業者
情報提供 に関わる施策	事業1 情報提供の充実 ①公共交通マップ等の継続的な改訂 ②バスロケーションシステムの利用周知 ③乗り継ぎ情報の充実	  						八代市 交通事業者
	事業2 利用促進 ①利用促進イベントの開催 ②モビリティ・マネジメントの実施 ③出前講座の実施	  						八代市 交通事業者
新型コロナ禍からの V字回復 に関わる施策	事業1 安全・安心に利用できる環境の形成 ①新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発 ②感染症終息後の利用促進キャンペーンの展開	 						八代市 交通事業者
MaaS導入 に関わる施策	事業1 MaaSの導入に向けた研究 ①活用可能性の検討 ②実証運用	 						八代市 交通事業者

6. 計画の推進体制

6-1. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、交通政策基本法の第6条(連携等による施策の推進)に則り、「市民」「行政」「交通事業者」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

(関係する主体と基本的な役割)

主 体	役 割	関連法等
市民	交通サービスを享受するだけではなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。	交通政策基本法第11条
行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法第9条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法第10条
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針第2条第2項第3号
有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法第8条、第9条
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法第10条

6-2. 計画の推進・管理体制

本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

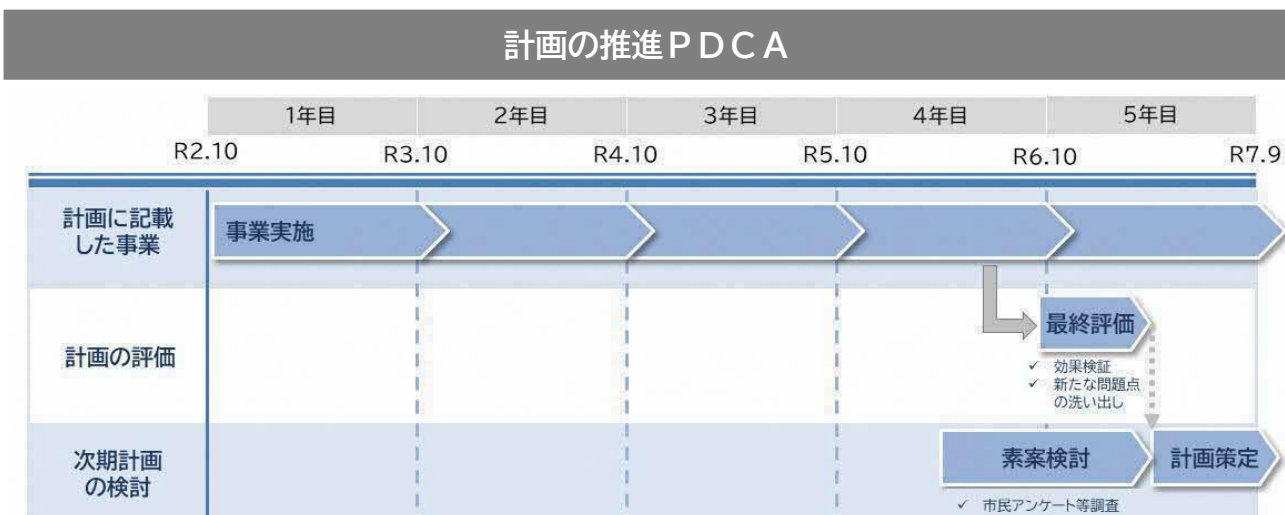
(推進・管理体制)

	八代市地域公共交通会議
構成員	八代市、市民代表、学識経験者、交通事業者、道路管理者、庁内関係課 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に検討する。

6-3. 計画の推進方法

本計画は、目標及びその数値指標(P45参照)、並びに各施策のKPI(重要業績指標)(P49参照)を設定し、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

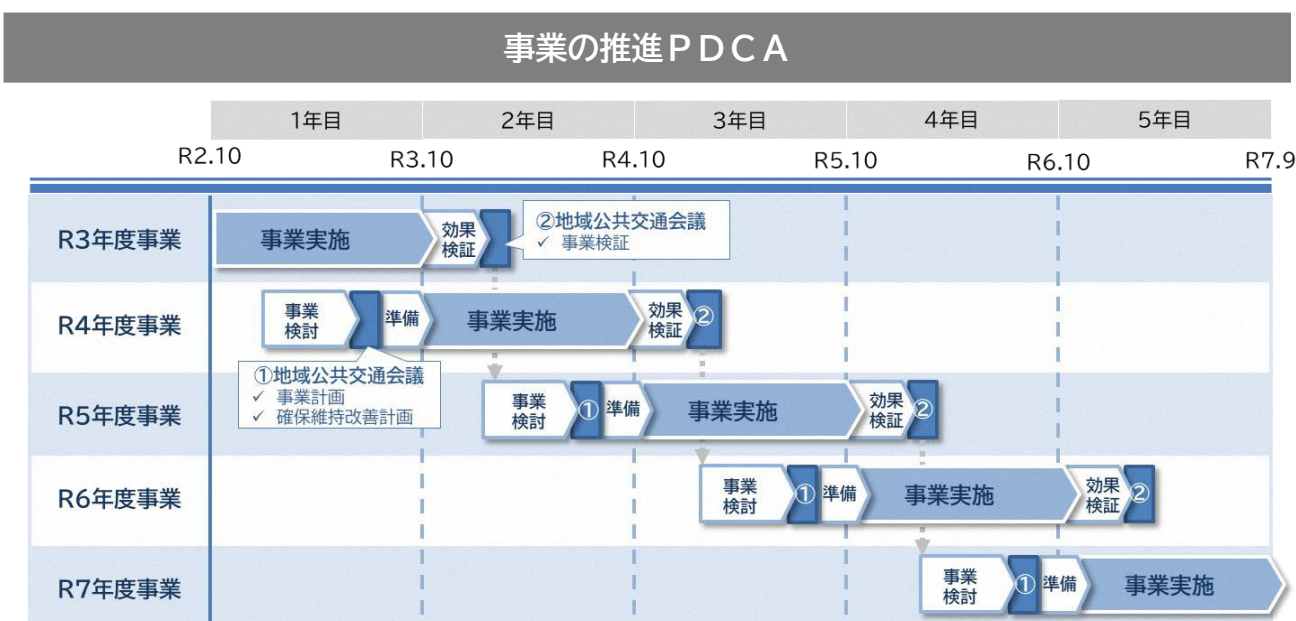
計画4年時点には最終評価を行い、計画5年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



数値指標及びKPIの目標値は、計画期間中(令和7年度まで)に達成するものですが、毎年度1月頃に開催する八代市地域公共交通会議にて前年の実施事業の評価とあわせて達成状況を確認します。

また、公共交通会議6月頃に開催する公共交通会議においては、前年の事業及び数値指標・KPIの達成状況や地域要望等を踏まえて事業年度に推進する施策を整理し、当該事業年度の方向性を示します。

数値指標・KPIが計画期間中に2年度連続で目標値を達成した場合には、目標達成とみなし、新たな目標値を八代市地域公共交通会議において設定して新たな目標値の達成に向けた施策を展開していきます。



Point

毎年度開催する八代市地域公共交通会議にて事業の進捗状況等の評価を定期的に実施します。

本計画の改訂

本計画は「1－1. 計画の背景と目的」に記載のとおり、「これまで解決に取り組んできた公共交通の諸課題に継続的に対応しつつ、新しく生じた諸課題の解決を図り「第2次八代市総合計画」に掲げる「しあわせあふれるひと・もの交流拠点都市”やつしろ”」の実現に寄与する公共交通体系の構築及び確保・維持を目的」に公共交通のマスタープランとして策定するものです。

本計画を策定する令和2年度においても、新型コロナウイルス感染症や令和2年7月豪雨など、予期せぬ外的要因により、本市を取り巻く状況は大きく変化しています。

本計画は、本市の公共交通のマスタープランとして、「八代市における地域公共交通のあり方」等の基礎を揺るぎないものとして維持し、計画に掲げる施策を着実に実行しながらも先述のような外的要因には柔軟かつ状況に応じて段階的に対応することが求められます。

特に、今後、令和2年7月豪雨からの坂本地域の復興の方向性を示す「坂本町復興計画」の策定が予定されていることから、当該計画との整合性をとるために本計画の改訂を八代市地域公共交通会議において協議することが必要となります。

八代市地域公共交通計画

発行日 令和 2 年〇月
作 成