

第2次八代市地域公共交通計画 (案)

令和 7 年 11 月時点

八 代 市

第2次八代市地域公共交通計画

目 次

1. 計画概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的.....	1
1-2. 計画の区域.....	1
1-3. 計画の期間.....	1
1-4. 計画の位置づけ	2
1-5. 前計画の評価（令和5年度時点の中間評価）	3
2. 本市の地域公共交通における基本的な方針	5
2-1. 八代市における地域公共交通のあり方	5
2-2. 地域公共交通の現状診断	7
2-3. 地域公共交通の課題の整理	20
2-4. 計画目標と評価指標の設定	23
3. 目標達成のための施策	31
3-1. 施策メニュー	31
3-2. 施策概要	32
4. 計画の推進	44
4-1. 計画の推進体制	44
4-2. PDCAサイクルによる継続的な改善	45
4-3. 計画の評価方法	46

参考資料

1. 地域の概要.....	参考-1
2. 地域の移動ニーズの概要.....	参考-10
3. 地域公共交通の概要	参考-15
4. 上位関連計画における公共交通の位置づけ.....	参考-22

1. 計画概要

1-1. 計画策定の背景と目的

平成25年に施行された「交通政策基本法」において、地方自治体は国との適切な役割分担のもと、地域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた交通に関する施策を策定し、実施する責務を有するようになりました。また、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「地域交通法」という)」の改正において、地域公共交通のマスター・プランである「地域公共交通計画」(本計画)の策定が努力義務化されました。

八代市では、平成27年3月に「八代市地域公共交通網形成計画」を策定、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。

令和2年10月に「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、これまでに再編後の路線バス・乗合タクシーのダイヤ改善や、路線バスから乗合タクシーへの転換など移動ニーズに応じた改善を進め、効率化を図ってきました。しかしながら、計画期間中に広がったコロナ禍の影響により、公共交通の利用者は大きく減少しました。その後、行動制限が緩和され、徐々に利用者数も増えてきたものの、コロナ禍以前の利用者数には戻っていない状況となっています。加えて、運転手の労働時間に関する2024年問題や、ドライバー不足の深刻化、燃料費や人件費高騰による運行経費の上昇など公共交通を取り巻く環境は非常に厳しくなっており、運行サービス水準の維持が難しい状況となっています。このような中、令和5年に地域交通法が改正され、デジタル技術を活用した交通 DX^{※1} や、再生エネルギー等の活用による交通 GX^{※2}、3つの共創(官民共創、交通事業者間共創、他分野との共創)すなわち、地域の関係者との連携を通じて利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)が推進されるようになりました。

また、市内においては県営工業団地整備のプロジェクトや、新八代駅周辺グランドデザインにもとづく駅周辺の開発も進められており、今後、これらのプロジェクトに伴う交通ニーズの変化も予想されます。

このような状況を背景に、これまでの公共交通の諸課題はもとより、新しく生じた諸課題の解決に向け、従来型にこだわらない柔軟な公共交通の導入を図り、「八代市総合計画」に掲げる将来像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、「第2次八代市地域公共交通計画」を策定しました。

※1 交通 DX(デジタル・トランスフォーメーション):デジタル技術を活用して交通システムを革新し、利便性や効率性を向上させる取り組み。
※2 交通 GX(グリーン・トランスフォーメーション):環境負荷を低減し、持続可能な交通システムを構築するための取り組み。

1-2. 計画の区域

本計画は、八代市全域を対象とします。加えて、市内外を行き来する鉄道や路線バス等も対象とします。

1-3. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和8年4月から令和13年3月の5年とします。

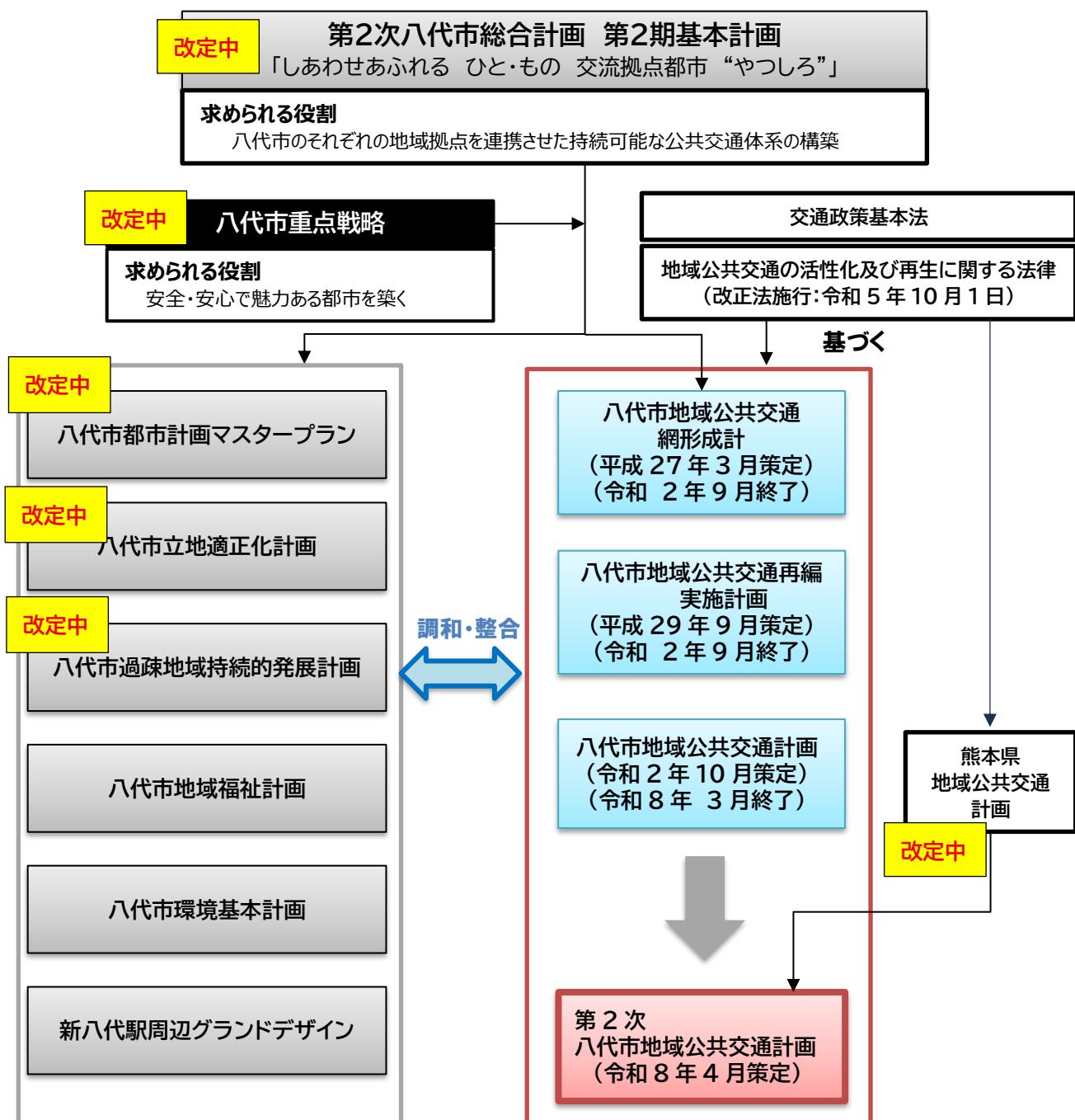


1-4. 計画の位置づけ

本計画は、「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、地方創生や都市計画、福祉、教育、観光、環境などの本市の各分野の計画との調和・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、地域交通法に基づく法定計画として策定します。



1-5. 前計画の評価(令和6年度時点の中間評価)

前計画では8つの目標を設定し、全体的な数値指標と交通機関個別の数値指標をもって達成状況を計測することとしていました。ここでは、各数値指標の実績を確認し、令和6年度時点における前計画の目標達成見込み状況を整理しました。整理の結果、公共交通の需要がコロナ禍による行動変容や中長期的な人口減少によって縮小しており、総じて目標未達となる見込みです。

1) 全体的な数値指標(重点戦略に定められている指標)

指標		従前値 (R1)	目標値 (R7)	実績値	達成見込み
市民指標	路線バスや乗合タクシーなどの公共交通を利用しやすいと感じる割合	24%	30%	18% (R6)	利用しやすいと感じる割合は年々低下している。サービス改善に向けた見直しを適宜行っているものの、目標値の達成見込みは低い。
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	4.2回 /人・年 (R6)	全体的に公共交通利用が減少傾向にあり、また市民アンケート(R6.10)では外出時の公共交通利用割合の低下が確認された。これらの傾向から目標値の達成見込みは低い。

2) 交通機関等個別の数値指標

指標		従前値 (R1)	目標値 (R7)	実績値	達成見込み
新幹線	新幹線との接続性を確保したバスの便数の割合	24%	29%	63% (R6)	計画通り、みなバスを中心にダイヤを改正して接続を確保したことで目標値を大きく上回る見込み。
JR鹿児島本線	八代駅の乗車人員	1,976 人/日	2,000 人/日	1,729 人/日 (R6)	コロナ禍から回復傾向にあるが、人口減少などの影響も受け、従前値までの回復は難しく、目標値の達成見込みは低い。
JR肥薩線	八代駅～坂本駅間の輸送サービスの便数	16 便/日	16 便/日	13 便/日 (R6)	肥薩線の代替輸送サービスを確保してきたものの、利用者が少なく減便となっている。目標値の達成見込みは低い。ただし需要に応じたサービスが供給されており、幹線交通の機能は確保されている。
肥薩おれんじ鉄道	市内駅乗降者数	46.8 万人/年	47.0 万人/年	39.6 万人/年 (R6)	沿線地域の人口減少、コロナ禍の影響もあり、減少傾向に歯止めがかかっていない。従前値よりも下回る見込みで目標値の達成見込みは低い。
すーぱーばんぺいゆ	利用者数	5.6 万人/年	5.6 万人/年	3.5 万人/年 (R6)	阿蘇くまもと空港のダイヤ改正と合わせて適宜接続を確保してきたが、23便から20便に減便したこともあり利用が減少した。観光需要の回復による利用増が期待されるが、目標達成の見込みは低い。

指標		従前値 (R1)	目標値 (R7)	実績値	達成見込み
一般路線バス	利用者数	30.1万人/年	30.1万人/年	25.5万人/年 (R6)	沿線人口の減少、コロナ禍の影響に加え、路線バスの乗合タクシー転換などから、利用者数が減少しており、目標値の達成見込みは低い。
市街地循環バス	利用者数	25.2万人/年	28.8万人/年	21.7万人/年 (R6)	一般路線バスや鉄道とのダイヤ接続改善、まちバスのサテライト八代への乗り入れなどに取り組んだものの、3路線ともに利用が減少し目標値の達成見込みは低い。
乗合タクシー	利用者数	3.6万人/年	4.7万人/年	4.8万人/年	鏡町線、高田線の新規路線導入等があるものの、泉地域、東陽地域の山間部、産島線や東町線などの市街地郊外部の路線などで大幅に減少している。しかし、R7年度は4.8万人/年となり目標を達成した。
一般タクシー	利用者数	124万人/年	124万人/年	86万人/年 (R5)	キャッシュレス決済の導入など利便増進に取り組むものの、コロナ禍や運転手不足が影響して利用者数は減少しており、目標値の達成見込みは低い。
その他モビリティ	新たな交通サービス導入検討数	-	2件	7件 (R6までの累計)	五家荘地域の自家用有償旅客運送、くまモンポート八代へのアクセス改善など、新たな取り組みに挑戦しており、目標値を達成。

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	更新済み	ダイヤ改正の都度、着実に取り組んでおり目標を達成する見込み。
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	90.4万人/年 (R6)	各交通における上記の要因等から、目標値の達成見込みは低い。
MaaS※の導入に向けた研究	MaaSの導入に向けた取組件数	—	1件	7件 (R6)	九州 MaaSへ参画し、市内のコミュニティ交通や実証サービスにおいて情報連携を行っており、目標を達成。

※MaaS(マース):ITを用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

2. 本市の地域公共交通における基本的な方針

2-1. 八代市における地域公共交通のあり方

本市では、総合計画など上位関連計画に示されている将来像や、まちづくりの方向性、公共交通に関する施策等を踏まえ、地域公共交通のあり方を設定しています。

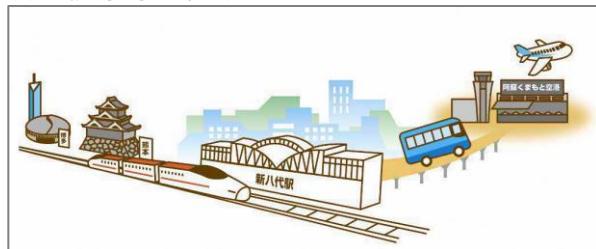


生活を支える

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。
【上位関連計画】総合計画・都市計画マスターplan・立地適正化計画・過疎地域持続的発展計画・地域福祉計画
- 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。
【上位関連計画】都市計画マスターplan
- 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。
【上位関連計画】過疎地域持続的発展計画

■広域の移動を担う社会インフラとしてのイメージ



■中山間地域における日常生活を支える交通サービスのイメージ



■市街地での通勤、通学、買物、通院などの移動ニーズに対応する交通サービスのイメージ



地域を支える

地域の暮らしを支える公共交通

- 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。

【上位関連計画】都市計画マスターplan
過疎地域持続的発展計画

■地域拠点と拠点間ネットワークのイメージ



- 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。

【上位関連計画】地域福祉計画



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

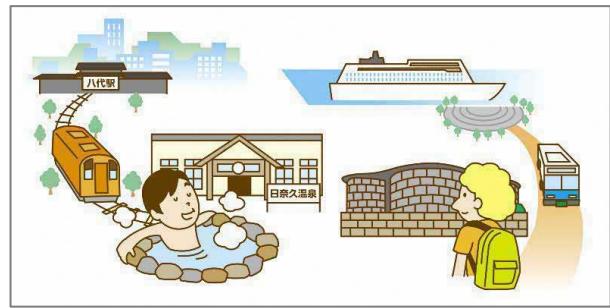
- 市内各地から中心市街地までのアクセスや交通拠点から観光施設までのアクセスに対応した交通サービスを提供し、中心市街地の活性化や観光振興などまちのにぎわいづくりに貢献する。

【上位関連計画】都市計画マスターplan、観光振興計画

■中心市街地の活性化や観光振興などのまちのにぎわいづくりのイメージ



■交通拠点から観光施設までのアクセスに対応する交通サービスのイメージ



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。

【上位関連計画】八代市総合計画

■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、温室効果ガスの排出を軽減し、地球温暖化防止に貢献する。

【上位関連計画】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。

【上位関連計画】総合計画

■みんなで公共交通を支えるイメージ



※Society 5.0(ソサエティ 5.0):日本政府が提唱する未来社会の構想。デジタル技術を活用して、経済発展と社会課題の解決を両立させることを目指すもの。

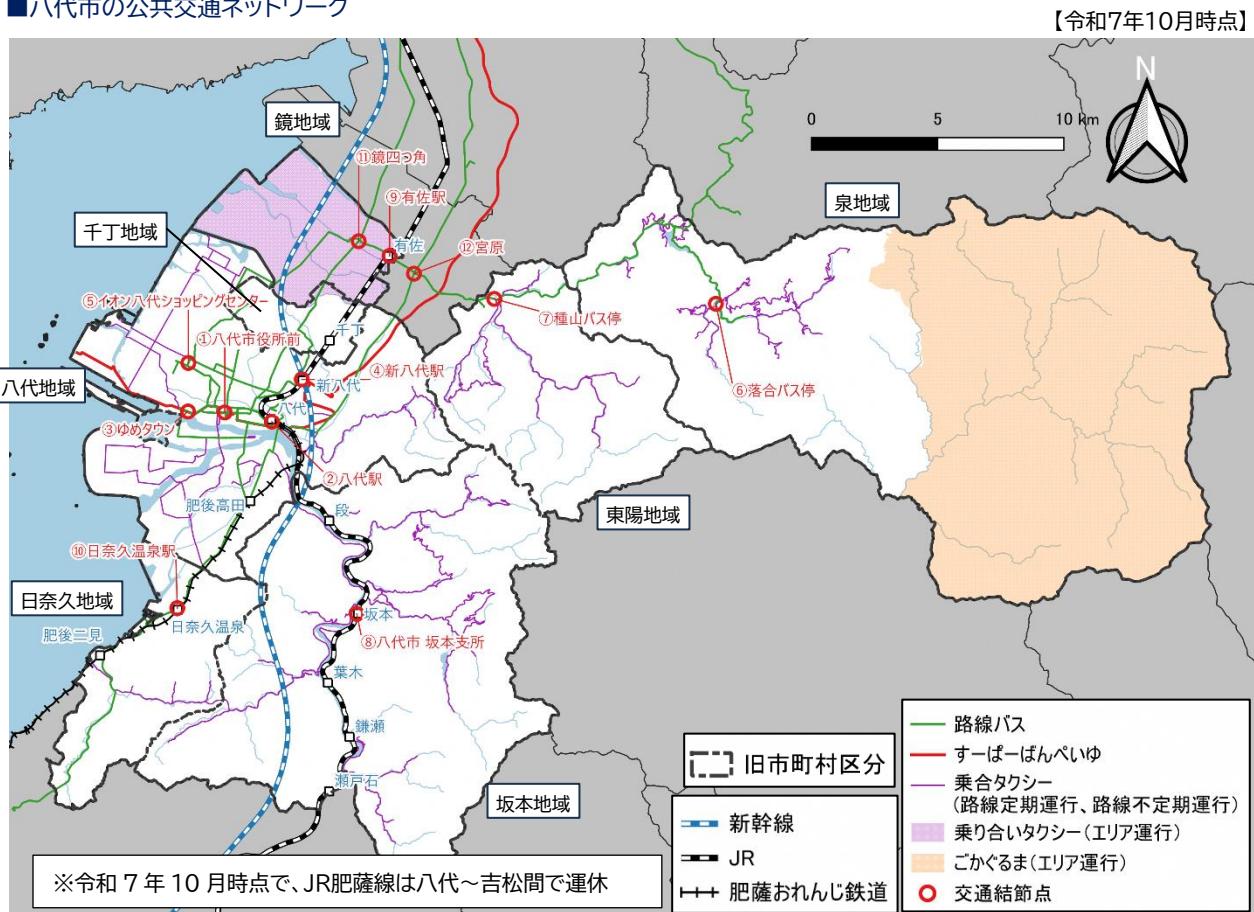
2-2. 地域公共交通の現状診断

ここでは、本市における地域公共交通の運行状況、利用状況、運営状況などの概況を示した上で、地域公共交通のあり方と現状の比較や地域公共交通を取り巻く状況の変化などから、本市における地域公共交通の課題を整理しました。

2-2-1. 概況

- 本市の地域公共交通は、鉄道、一般路線バス、市街地循環バス、乗合タクシーなど様々な交通サービスで構成されています。鉄道は、九州新幹線と在来線の JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道が通っており、新八代駅で九州新幹線と JR 鹿児島本線が、八代駅で JR 鹿児島本線と JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道が接続しています。
- なお、JR 肥薩線は、令和2年7月災害以降運休となっておりますが、八代～人吉間については、上下分離方式で鉄道として復旧することが決定しています。
- また、高速バスのすーぱーばんぺいゆ号が阿蘇くまもと空港及び運転免許センターと本市の新八代駅や八代駅、くまモンポート八代、宿泊施設などの中心部と結んでいます。
- 路線バスは10 路線運行しており、うち3路線は市中心部を運行する市街地循環バス、7路線は一般路線バスです。乗合タクシーは、21 路線運行しています。
- また、五家荘地域においては、自家用有償旅客運送の「ごかぐるま」が地域の団体により運行されています。
- 鉄道と路線バスなど異なる公共交通機関や同じ公共交通機関相互が接続する交通結節点は全部で12箇所あります。

■八代市の公共交通ネットワーク



■八代市の公共交通の運行状況

【令和7年10月時点】

分類	名称	路線	運行頻度(便/日)		
			平	土	日祝
鉄道	九州新幹線	博多駅～鹿児島中央駅	44	45	44
	JR 鹿児島本線	門司港駅～八代駅		99	
	JR 肥薩線	※令和7年10月末時点で八代～吉松間不通		—	
	肥薩おれんじ鉄道	川内駅～八代駅		34	
路線バス	循環バス	みなバス まちバス ゆめバス	八代産交～新八代駅前～八代駅前～八代産交 八代産交～八代駅前～八代産交 ゆめタウン～市役所～八代駅前～ゆめタウン	左回り：15、右回り：13 左回り：8、右回り：8 左回り：9、右回り：9	
	一般路線バス	松橋線（国道経由） 松橋線（県道経由） 文政線（八代駅前発着） 種山線 八農分校線	八代産交～松橋駅 八代市役所前～松橋駅 八代駅前～支援学校～宮原中央 種山～八代市役所前 八農分校前～八代市役所前	22 19 4 12 6	18 12 — 10 4
		田浦線 日奈久温泉ライン（高田経由） 甲佐・氷川ダム線	八代市役所前～道の駅たのうら 八代市役所前～高田～日奈久下西町（ウインズ八代） 氷川ダム前～熊本バス営業所		16 20 16 10 8
	高速バス	すーぱーばんぱいゆ B&Sみやざき	（運転免許センター）阿蘇熊本空港～新八代駅～八代駅～くまモンポート八代 宮崎駅～新八代駅		20 30

資料:八代市 HP、交通事業者 HP

【乗合タクシー】

【令和7年10月時点】

方面	路線	起点	終点	運行曜日・運行形態							運行頻度(便/日)				
				●	定期運行	○	予約運行	月	火	水	木	金	土	日祝	
東陽・泉	1 河俣～種山線	種山	旧福島商店前	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	7	6
	2 河俣～種山線（座連・美生経由）	種山	旧福島商店前	○		○								2	—
	3 小浦～種山線	種山	小浦		○					○				2	—
	4 岩奥～種山線（古園・落合経由）	種山	落合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	1	
		種山	内桑	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	5	
		落合	内桑	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	2	—
坂本	7 百済来～坂本線	新開橋	小川内	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	9	6
	8 渋利～坂本線	新開橋	渋利上		○		○							2	—
	9 中津道～坂本線	新開橋	瀬戸石駅	○		○		○						3	—
	10 鮎帰～坂本線	新開橋	川原谷	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	7	6
	11 鮎帰～坂本線（日光・辻・登俣経由）	新開橋	上登俣	○			○							2	—
	12 深水～坂本線（板ノ平・木々子経由）	新開橋	上深水公民館			○		○						2	—
	13 深水～八代線（袈裟堂経由）	八代駅	上嶽		○		○	○						3	—
八代	14 日奈久～坂本線	日奈久温泉駅	新開橋	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	12	
	15 東町線	八代駅前	朴ノ木	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	8	
	16 産島線	八代市役所	昭和日進	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	11	
	17 平和町線	ゆめタウン	ゆめタウン	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	左回り：4 右回り：4	
鏡	18 鏡町線（文政便）	有佐駅	北新地			○				○				4	—
	鏡町線（鏡便）	有佐駅	野崎	○			○							4	—
	鏡町線（有佐便）	鏡支所	中島		○			○						4	—
八代	19 高田線	八代市役所	流藻川団地	○	○	○	○	○	○					4	—
鏡	20 文政線（イオン八代発着）	イオン八代	宮原中央	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	5	6
坂本	21 坂本線	八代市役所前	新開橋	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	20	13
東陽・泉	22 日奈久温泉ライン（金剛経由）	八代市役所前	日奈久下西町（ウインズ八代）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	12	
	23 種山線	八代市役所前	種山	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	4	2

資料:八代市 HP

●コロナ禍によって、令和2年度の利用者数は、平成30年度と比べ、6割程度まで激減しましたが、感染状況が落ち着くにつれて徐々に回復し、令和5年5月の5類感染症移行を機にさらに回復が進みました。しかし、コロナ禍前(平成30年度)の8~9割程度にとどまつていて、従来の水準までには回復していません。

■市内の公共交通の年間利用者数

		H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	上段：年間利用者数（人）、下段：対H30比
鉄道 ※1,※2	九州新幹線	782,195	757,620	476,325	525,965	639,115	749,934	-	-	
		1.00	0.97	0.61	0.67	0.82	0.96	-	-	
	JR鹿児島本線	1,841,060	1,820,850	1,293,195	1,370,210	1,533,000	1,702,096	-	-	
		1.00	0.99	0.70	0.74	0.83	0.92	-	-	
JR肥薩線 ※3		-	-	-	-	-	-	-	-	
		-	-	-	-	-	-	-	-	
肥薩おれんじ鉄道		468,002	436,853	276,832	365,276	365,036	393,247	-	-	
		1.00	0.93	0.59	0.78	0.78	0.84	-	-	
バス	市街地循環バス	253,586	252,469	169,781	189,272	194,933	208,847	216,875	-	
		1.00	1.00	0.67	0.75	0.77	0.82	0.86	-	
	一般路線バス	286,340	300,682	267,257	245,503	251,571	274,085	255,333	-	
		1.00	1.05	0.93	0.86	0.88	0.96	0.89	-	
高速バス ※4		258,613	252,202	94,101	98,883	171,020	37,304	-	-	
		1.00	0.98	0.36	0.38	0.66	0.14	-	-	
乗合タクシー	定期便	23,654	23,775	17,123	15,087	15,818	14,817	27,121	27,396	
		1.00	1.01	0.72	0.64	0.67	0.63	1.15	1.16	
乗合タクシー	予約便	11,144	12,246	11,252	7,948	7,938	8,318	9,248	9,656	
		1.00	1.10	1.01	0.71	0.71	0.75	0.83	0.87	
自家用有償旅客運送							498	577	-	
タクシー ※5		1,235,989	1,197,003	760,706	761,459	855,607	860,723	-	-	
		1.00	0.97	0.62	0.62	0.69	0.70	-	-	

資料:八代市統計年鑑、交通事業者提供資料

※1:集計対象駅:九州新幹線:新八代駅、JR 鹿児島本線:八代駅、新八代駅、有佐駅、肥薩おれんじ鉄道:八代駅、肥後高田駅、日奈久温泉駅、肥後二見駅

※2:鉄道の R6, 7 は未公表

※3:JR 肥薩線はH28 以降非公表(令和2年7月以降運休中)

※4:高速バスはすーぱーばんぺいゆ、B&Sみやざきを集計、高速バスの R6 は未公表

※5:タクシーの R6, 7 は未公表

●市の公共交通に対する負担額は年々増加しており、令和6年度は3.68億円となっています。前計画に基づき、路線バスや乗合タクシーの見直し(路線バスから乗合タクシーへの転換、減便、廃止など)を進め効率化を図ってきましたが、燃料費の高騰などにより補助額算定単価が上昇し路線バスへの負担額が大きくなり、結果的に全体としての財政負担額が増加しています。

■八代市の公共交通への財政負担額

単位:千円

		R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
支出	肥薩おれんじ鉄道	19,279	416	32,211	32,223	33,003
	路線バス	207,214	226,182	237,281	246,569	260,051
	乗合タクシー	56,263	74,002	76,730	82,217	106,969
	五家荘地域交通サービス	300	343	1,400	3,116	3,116
	小計	283,056	300,943	347,622	364,125	403,139
歳入	県補助(路線バス)	18,629	21,959	18,913	18,757	24,248
	国補助(乗合タクシー)	10,035	7,836	8,539	9,054	9,807
	氷川町負担(乗合タクシー)	-	400	501	507	532
	小計	28,664	30,195	27,953	28,318	34,587
収支		-254,392	-270,748	-319,669	-335,807	-368,552

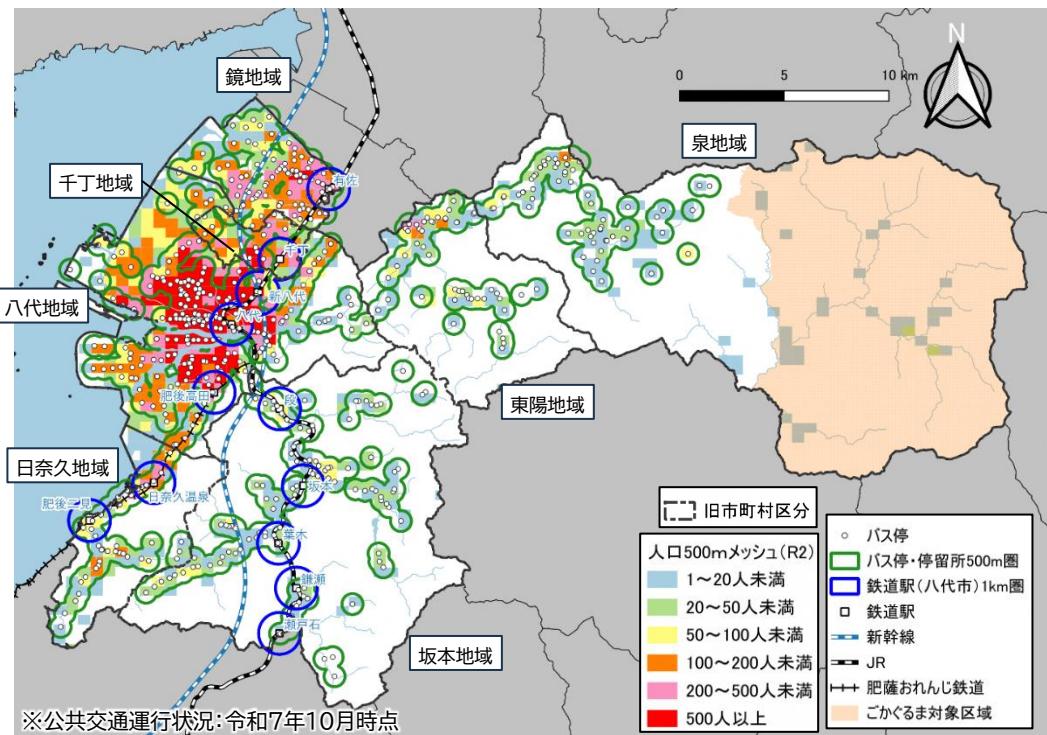
資料:八代市予算支出資料

2-2-2. 公共交通のサービス提供状況

- 公共交通利用圏(鉄道駅 1000m圏+バス停 500m圏)を見ると、駅・バス停から離れている地区が八代地域沿岸部や千丁地域などにありますが、人口集積が高い地区は概ねカバーされています。
- 山間部は、地理的な交通空白地域が少なく、概ね乗合タクシーなどでカバーされていますが、時間的な交通空白が存在しています。

■公共交通利用圏の状況

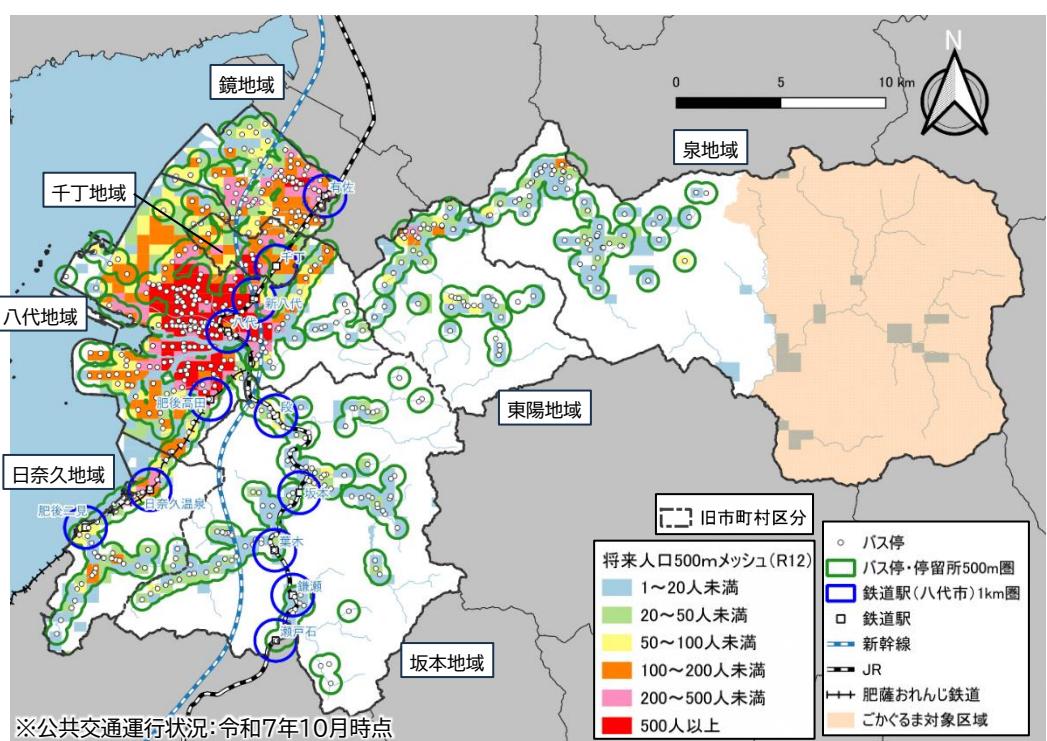
2020(R2)
現在の人口



- 2030年も人口分布は大きく変わらず、八代地域沿岸部などで公共交通空白地域が認められます。
- 将来の人口分布は、新八代駅周辺開発や、千丁駅近くでの県営工業団地の開発によって大きく変わってくる可能性があり、開発状況をみながら公共交通空白地域での対応を検討する必要があります。

■公共交通利用圏の状況

2030(R12)
将来人口



- 各地域の運行ダイヤを見ると、便数が少なく、時間帯によっては公共交通での移動ができない状況があります。泉地域では種山方面への外出は9時台の1便と夕方の2便のみとなっています。東陽地域や坂本地域、鏡地域では乗合タクシーが運行していますが、運行しているのは午前中がメインとなっており、午後の外出が不便な状況があります。
- また、タクシーを利用しようとしても、地域に営業所がなく、待機場所からの距離があつて配車に時間がかかる状況もあります。泉地域では30分程度かかります。
- 市内には、このような時間的観点や地理的観点から公共交通が利用しづらい地域が存在します。

■交通結節点における路線バス・乗合タクシーの運行本数(※)

【令和7年10月時点、平日ダイヤ】

地域	計測バス停	方向	路線	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
泉地域	落合バス停	種山方面	八農分校線	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	岩奥停留所	落合方面	岩奥～落合線	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
東陽地域	種山バス停	八代方面	種山線 八農分校線	1	1	2	1	1	1	1	1	0	1	0	1
	河俣停留所	種山方面	河俣～種山線	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	小浦停留所	種山方面	小浦～種山線	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
坂本地域	新開橋バス停	八代方面	坂本線	1	2	1	1	0	1	0	2	0	1	1	0
	鮎帰停留所	坂本方面	鮎帰～坂本線	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
	小川内停留所	坂本方面	百済来～坂本線	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	上深水公民館停留所	坂本方面	深水～坂本線	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	上嶽停留所	八代方面	深水～八代線	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	渋利上停留所	坂本方面	渋利～坂本線	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千丁・ 鏡地域	古閑出バス停	八代方面	松橋線 種山線 八農分校線	1	2	3	3	2	0	1	3	1	0	2	3
		鏡四つ角方面	松橋線 種山線 八農分校線	2	2	2	2	2	2	2	2	0	4	2	0
		中島停留所	鏡四つ角方面	鏡町線有佐便	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	鏡本町バス停	八代方面	文政線	2	3	4	2	3	1	1	2	2	0	2	3
	北新地停留所	鏡四つ角方面	鏡町線文政便	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

※各地域から交通結節点に向かう便について整理している。

■各地域までのタクシー配車時間

地域	呼び出し場所	タクシー待機場所	配車道のり	所要時間
泉地域	泉支所	有佐駅	20.3km	30分
東陽地域	東陽支所	有佐駅	5.8km	9分
坂本地域	鮎帰	坂本支所	4.6km	7分
千丁地域	千丁支所	千丁駅	1.5km	2分
鏡地域	北新地	鏡四ツ角	6.1km	9分

※タクシー待機場所として最寄り鉄道駅、地域の中心部を想定

※道のりはGoogle mapsで計測した最短距離を計上

※所要時間は40km/hで計算

2-2-3. 地域公共交通のあり方からみた問題点の整理

自指そうとしている地域公共交通のあり方に対して、地域公共交通の現状を比較しながら、本市における地域公共交通の課題を整理しました。

【八代市における地域公共交通のあり方①】

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

- ◆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。
- ◆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。
- ◆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。

現状

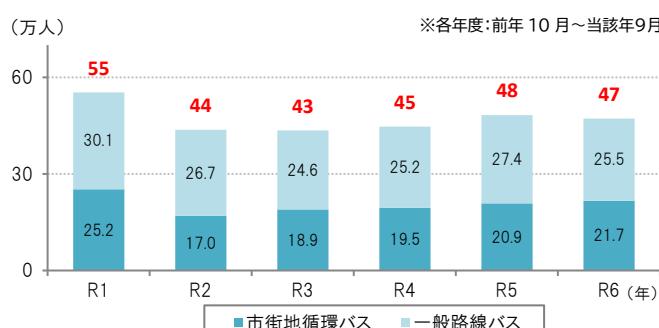
- 本市では、各地域から中心市街地までを鉄道や路線バス、乗合タクシーで連絡しています。中心市街地においては市街地循環バスが運行されており、高いサービス水準を確保しています。市外へも新幹線や在来線、高速バスなどで移動が可能です。
- しかし、各交通機関の利用状況はコロナ禍前の水準まで回復していません。また、路線別では利用者数の減少により、路線バスから乗合タクシーへの転換、路線バスや乗合タクシーの減便など交通サービスが縮小してきています。
- その背景として、人口減少により市内への通勤者数が5年間で2,564人(4.9%)減少、通学者数が785人(16.5%)減少していることがあげられます。過去10年間の人口推移をみると坂本地域で43%、泉地域で32%、日奈久地域で28%と大きく人口が減少しており、今後も同様の傾向が続くと思われます。

問題点

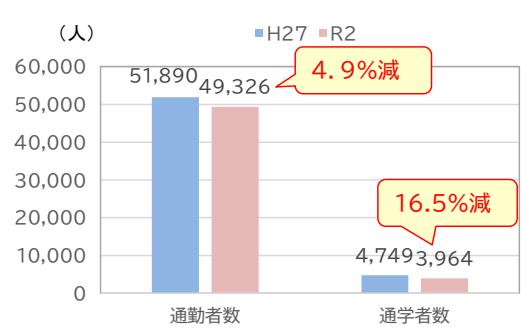
人口減少に伴う公共交通需要の縮小

- ・現状では地域に公共交通サービスが供給されていますが、今後も人口減少などにより公共交通の需要が縮小していくと利便性が低下し、さらに深刻化すると日常生活を支える公共交通自体の確保も難しくなる状況が懸念されます。

■路線バスの利用者数の推移

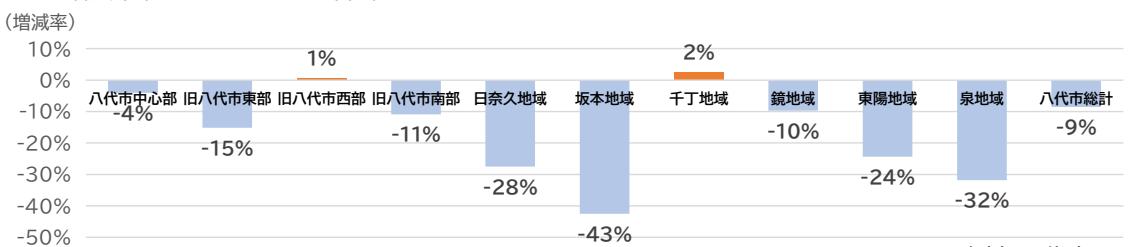


■八代市内への通勤者数、通学者数の変化



資料:国勢調査

■地域別の人口増減率(H26⇒R6の10年間)



資料:八代市 HP

【八代市における地域公共交通のあり方②】

地域を支える

地域の暮らしを支える公共交通

- ◆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。
- ◆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。

現状

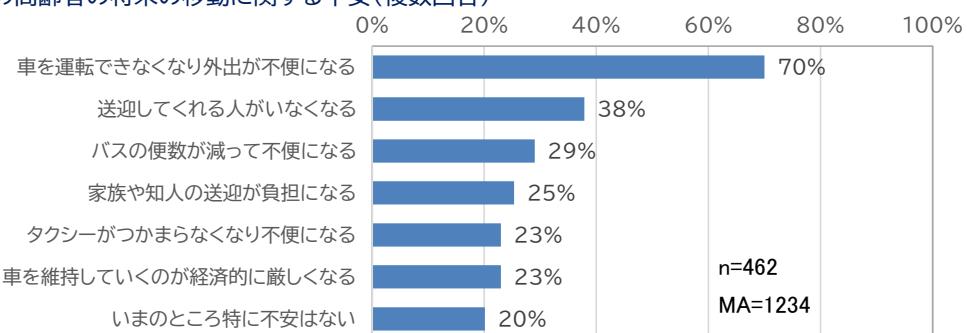
- 本市では、鉄道や路線バスの沿線から離れた公共交通不便地域の移動を乗合タクシーにより確保しています。日奈久地域、坂本地域、鏡・千丁地域、東陽・泉地域では乗合タクシーによって各地域拠点まで交通ネットワークが形成されています。
- 公共交通の主な利用者である高齢者等が利用しやすい環境形成に向けて、一般タクシーや乗合タクシーでは低床車両の導入なども進められています。
- 市民アンケートでは、高齢者の70%が将来の不安に「車を運転できなくなり外出が不便になる」を挙げています。しかし、実際には高齢者の78%は買物時の交通手段として自家用車を選んでおり、公共交通の利用割合は、路線バスは4%、乗合タクシーは3%など僅少です。

問題点

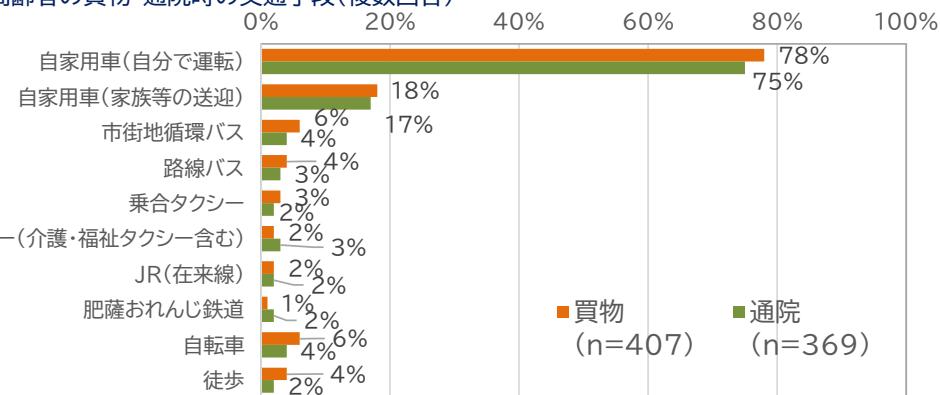
将来の運転に不安を抱える高齢者の低い公共交通利用率

・乗合タクシーの運行やバリアフリー車両の導入など高齢者が利用しやすい公共交通環境の形成は進んできていますが、高齢者の公共交通利用は低い状況です。将来への不安を抱える中、どのような交通サービスであれば利用してもらえるのかを引き続き検討することが必要です。

■65歳以上の高齢者の将来の移動に関する不安(複数回答)



■65歳以上の高齢者の買物・通院時の交通手段(複数回答)



資料:R6 市民アンケート

【八代市における地域公共交通のあり方③】

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。

現状

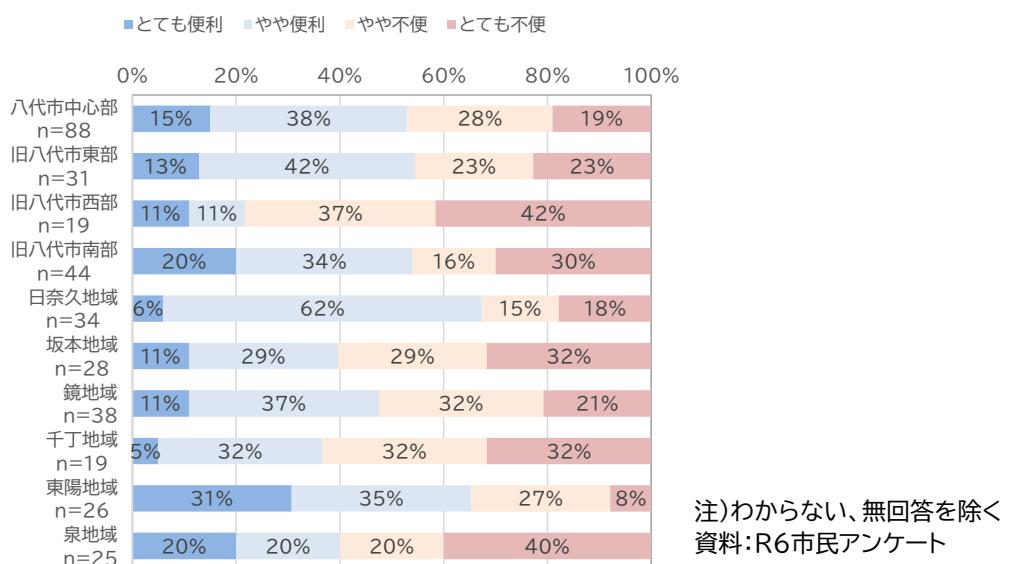
- 各地域から中心市街地までのアクセスに対して、市民アンケートでは、「公共交通での中心部までのアクセスが不便」の回答が多い地域があります。
- 交通事業者からは「商業地などの立ち寄り先が分散していることや、路線バスや乗合タクシーの起終点の設定が細かすぎることで、市民を含む来街者にとってわかりにくさや目的地までの行きにくさに繋がっている」といった指摘が挙げられています。背景には、中心市街地周辺への大型商業店舗の出店や、県道14号線沿線などへのいわゆるロードサイド型店舗の出店など、都市計画と交通計画がうまく連携できていない状況が伺えます。
- 新八代駅は本市の玄関口の一つで、新八代駅から中心市街地へのアクセスは市街地循環バス等で確保されていますが、路線バス乗り場は在来線を超えた西口側にあり、特に観光客等の来訪者にわかりにくく、不便な状況となっています。

問題点

一部地域からの中心市街地までのアクセスの不便さや、中心市街地での移動の不便さ

- ・各地域から中心部まで公共交通サービスが確保されている状況にはあるものの、その利便性については市民から評価が得られていません。また、中心部内の移動についても、商業施設等の郊外への立地が進み、これに追従する形で交通サービスを確保していった結果、バス路線が複雑化したり運行距離の長くなるなど、わかりづらさや利用のしづらさの指摘につながっているなど、便利さの実感まで至っていません。

■公共交通による中心部への移動しやすさに対する評価



【八代市における地域公共交通のあり方④】

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。

現状

- 全国的に自動運転技術を取り入れたバスの運行やAIを活用した乗合タクシーや一般タクシーの配車、キャッシュレス決済の多様化、運行情報検索の高度化などの実証実験や社会実装など公共交通を取り巻く技術革新が目覚ましく進んでいます。
- 本市においても、新八代駅からくまモンポート八代を結ぶ新しい交通サービスとしてAIを活用したオンデマンドバス(くまモンポートライナー)と、鏡地域におけるAIオンデマンド交通※の実証運行に取り組みました。

問題点

実証段階にとどまる新技術の活用

- ・公共交通サービスの担い手不足の深刻化に対する運行のより一層の効率化や、外国人観光客や市外からの来訪者等の交流人口拡大に向けた交通サービスのさらなる利便性向上のためには新技術の活用が必要です。しかしながら、現時点では導入に至っていません。

■AIオンデマンド「くまモンポートライナー」実証実験の概要

八代市の玄関口である新八代駅からくまモンポート八代へのアクセス向上を図るため、AIオンデマンド車両による実証実験が行われました。

【運行区間】

新八代駅東口～くまモンポート

【運行ダイヤ】

新八代駅東口発 9:00、10:40、13:10、14:50

くまモンポート発 9:50、11:30、14:00、16:00

【実施期間】

令和6年5月3日～10月27日の土日祝

【利用料金(1日フリー乗車券)】

アプリ予約の場合 1,500円

電話(アプリ予約以外)の場合 2,000円

※小学生以下は無料



資料:神園交通 HP

■交通事業者の運転手不足に関する意見

【交通事業者ヒアリング結果】

- ・運転手を含め、信号通信や電力、保線などの工務関係の人員確保に苦労している（鉄道）
- ・人員不足、ドライバーの高齢化で苦労している（路線バス）
- ・他の業種に比べて、かなり高齢化している（タクシー）

※AIオンデマンド交通: デマンド交通にAI(人工知能)を組み合わせた、利用者の予約に応じた配車時間やルート設定を行い最適な運行ルートを実現するサービス。

【八代市における地域公共交通のあり方⑤】

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、温室効果ガスの排出を軽減し、地球温暖化防止に貢献する。

現状

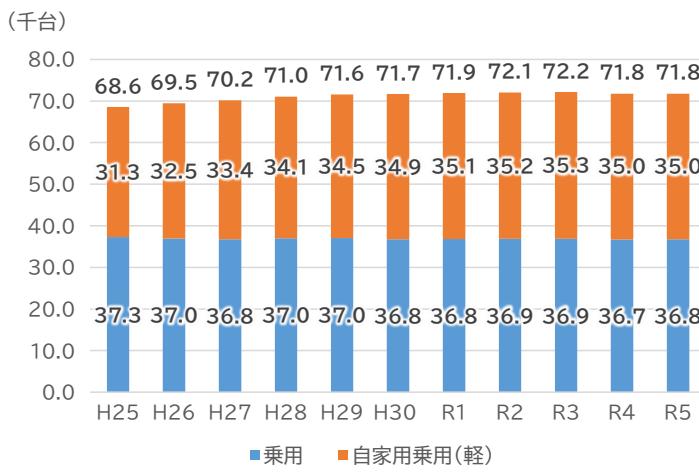
- 本市の自動車登録台数(乗用のみ)は人口減少下にあっても横ばいで推移しています。
- また、市内移動における自家用車(自分で運転)の利用割合は、令和元年時の56%から令和6年時は72%へ増加しています。一方で、路線バスの利用割合は5%から2%に低下しています。

問題点

マイカーの利用がさらに進み、公共交通の利用率が低下

- ・マイカーから公共交通への転換が進んでおり、温室効果ガスの排出への貢献ができていません。市民ひとりひとりの環境にやさしい行動への意識醸成や行動変容が一層求められています。

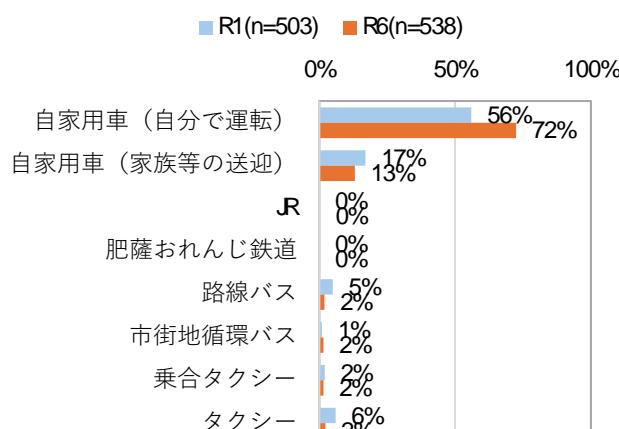
■八代市の自動車登録台数(乗用のみ)の推移



■富山県高岡市のノーマイカーデー



■市内移動時の利用手段の変化



公共交通を利用して得られるメリット

環境にやさしい!

公共交通を利用することで、二酸化炭素排出量を抑えることができます。環境の負担を軽減するため、公共交通を利用し、二酸化炭素の削減に取り組みましょう。

健康に良い!

公共交通を利用することによって、消費カロリーが増え、手足のエクササイズができるようになります。また、生活習慣病予防のため、公共交通を利用し、運動する機会を増やしましょう。

経済的!

公共交通と自家用車にかかる年間費用の一覧

渋滞がなくなる!

みんなが自転車を使うと、道路がいい感じになります。公共交通を利用し、快適な通勤環境となるよう心掛けましょう。

事故が減る!

交通事故でけがをした人の割合

【お問い合わせ】 高岡市未来政策部総合交通課
電話 0766-20-1139
FAX 0766-20-1414
メール kotsu@city.takaoka.lg.jp

資料:高岡市 HP

【八代市における地域公共交通のあり方⑥】

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。

現状

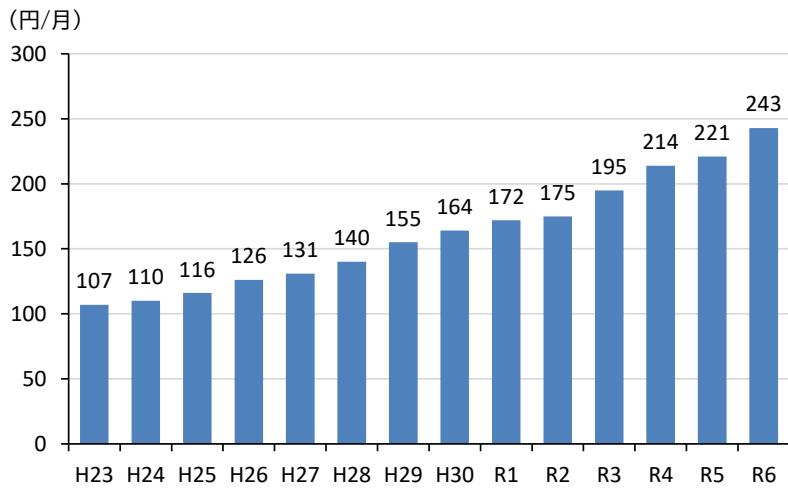
- 鏡地域における乗合タクシーの導入や五家荘地域の自家用有償旅客運送など新たな交通サービスの導入の際には、地域や利用者が検討に参画しながらニーズが反映されたダイヤやルートを地域と行政が協働して検討しました。
- また、鉄道や路線バス、タクシーなど既存交通機関についても行政と交通事業者間で情報を共有しながらサービス維持に努めています。
- 他方で、利用者減による運賃収入の減少や燃料費高騰などを背景に行政負担額が増大し、市民一人あたりの財政負担額は年々増加しています。
- 市民アンケートによると、市民の公共交通を維持・確保するための財政負担の考え方は、「これ以上、市や利用者の負担が増えないようにサービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべき」の回答が約4割と最も多くなっています。

問題点

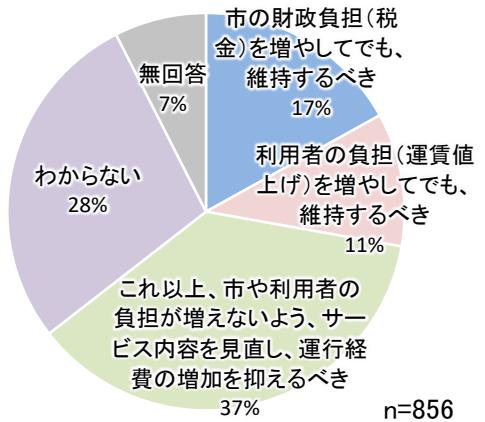
市民一人当たりの公共交通への財政負担額が増加

- ・交通サービスの改善などにおける行政、地域、交通事業者の関係性の構築はできつつあります。今後は地域の公共交通を維持していくために、お互いが何をやるべきかを考え実践していく体制の構築が求められます。

■市民一人当たりの公共交通への財政負担額の推移



■公共交通を維持・確保するための財政負担の考え方



資料:R6 市民アンケート

2-2-4. 課題整理にあたっての留意点

本市における地域公共交通の課題を整理するにあたって、留意しておくべきポイントとして、本市における地域公共交通を取り巻く状況の直近の変化や、令和5年10月施行の地域交通法の改正に伴う国の方針の変化について整理しました。

1) 本市における地域公共交通を取り巻く状況の直近の変化

① 公共交通の担い手

運転手の高齢化や、働き方改革に伴う運輸業界の2024年問題※もあり、全国的に運転手不足が顕在化しています。本市においても、交通事業者へのヒアリングを通じ、運転手不足が大きな問題となっていることを確認しました。

【交通事業者ヒアリングにおける運転手不足に関する意見】

- ・運転手を含め、信号通信や電力、保線などの工務関係の人員確保に苦労している（鉄道）
- ・人員不足、ドライバーの高齢化で苦労している（路線バス）
- ・他の業種に比べて、かなり高齢化している（タクシー）

課題整理にあたって
の留意点

高齢化や2024年問題を受けて運転手不足が深刻化

※2024年問題：2024年4月から働き方改革関連法の規制により物流・建設業界に大きな影響を与える問題。

② 新たな開発

千丁駅近くの県道246号沿線では、県営工業団地の整備が進められています。

新八代駅周辺では、「新八代駅周辺グランドデザイン」に基づき、県南における広域交流拠点の形成が推進されています。

■県営工業団地

規 模：約25ヘクタール
整備期間：令和6年度～9年度（予定）



■新八代駅周辺の整備構想



資料：広報やつしろ（令和6年11月号）

資料：八代駅周辺グランドデザイン

課題整理にあたって
の留意点

県営工業団地や新八代駅周辺の開発に伴って新たな需要が創出

2)地域交通法の改正

①公共交通のリ・デザイン

令和5年10月施行の地域交通法改正においては、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるため、公共交通の「リ・デザイン(再構築)」が推進されています。

本市においては、減便等による利便性の低下や、運転手不足の深刻化、公共交通の維持費の高騰による生産性及び持続可能性がさらに低下しています。

課題整理にあたって
の留意点

公共交通の再構築による利便性・生産性・持続可能性の向上

②ローカル鉄道の再構築

地域交通法改正に伴い、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・充実が図られました。

肥薩おれんじ鉄道においては、法定協議会が設立され、令和8年度より同鉄道の沿線地域公共交通計画及び鉄道事業再構築実施計画に基づいた事業が実施されています。

また、JR 肥薩線(八代～人吉間)は上下分離方式による鉄道での復旧が決定しており、2033 年度の運行再開を目指し、「JR肥薩線復興アクションプラン」を県や沿線市町村、JR 九州などの関係者で推進していくこととなっています。

課題整理にあたって
の留意点

地域における鉄道の利活用の推進

2-3. 地域公共交通の課題の整理

2-3-1. 課題整理の考え方

「2-2.地域公共交通の現状診断」の結果として整理した『地域公共交通のあり方からみた問題点』について、本市における地域公共交通を取り巻く状況の直近の変化や、令和5年10月施行の地域交通法の改正に伴う国の方針の変化を踏まえつつ、「地域公共交通計画の「アップデートガイドンス ver1.0」が示す地域公共交通計画の目標設定の視点に従って、地域公共交通の課題を整理しました。

なお、計画期間中に新たな課題が生じた場合には、毎年度の計画の進捗管理を通じて、施策・事業の追加や内容の見直しなどにより柔軟に対応していきます。

■八代市における地域公共交通の課題の導出の考え方



2-3-2. 課題の整理

【公共交通軸と拠点の充実・保証に関する課題】

課題① 今後の人団減少を見据えた公共交通ネットワークの再構築

⇒関連する問題：人口減少に伴う公共交通需要の縮小

⇒関連する変化：公共交通の再構築による利便性・生産性・持続可能性の向上

本市では、坂本地域や東陽・泉地域の山間部や日奈久地域の市南部で人口が大きく減少しており、今後もこの傾向が続いていきます。運転手不足で路線の維持が厳しい状況において、限られた輸送資源の有効活用を図るには、需要が見込めるエリアに集約することが効果的な対応と考えられます。一方で、市民の日常生活を支えていくには、中心市街地と地域間を連絡する交通サービスを維持する必要があり、利用が多いエリアと少ないエリアで、メリハリのあるサービス提供を考える必要があります。

また、JR 肥薩線沿線、肥薩おれんじ鉄道沿線はともに人口減少が進んでいる地域で、肥薩おれんじ鉄道については、すでに再構築に向けた検討が進められています。沿線地域における取組と連携して二次交通の整備等を進め、鉄道の利活用を推進していく必要があります。

課題② 県営工業団地、新八代駅周辺の開発に伴う新たな移動ニーズへの対応

⇒関連する問題：実証段階にとどまる新技术の活用

⇒関連する変化：新八代駅周辺や、県営工業団地開発に伴って新たな需要が創出

県営工業団地及び周辺における開発や、新八代駅周辺における広域交流拠点化に向けた開発により、通勤需要や、休日の買い物需要等が増加することが想定されます。このため、歩行者や自転車等の安全確保とあわせて、渋滞対策も先行的に実施していく必要があります。対策にあたっては、開発地と交通拠点間のみでなく、面的に広がる開発地内における移動手段の確保にも留意が必要であり、グリーンスローモビリティ※や自動運転車両の導入などの新技术の活用も考えられます。

※グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走る電動の小型車のこと。環境に優しく、安全で、観光地や住宅街、高齢者の移動手段として活躍している。

【「交通空白」における移動の確保に関する課題】

課題③ 移動制約者や交通不便地域の移動を支える

⇒関連する問題：将来の運転に不安を抱える高齢者の低い公共交通利用率／マイカーの利用がさらに進み、公共交通の利用率が低下

高齢者や児童・生徒など移動制約者の日常生活を支えるため、買い物や通院、通学等のための移動手段を確保する必要があり、フィーダー交通として乗合タクシーの活用や、新たなコミュニティ交通の導入が考えられます。公共交通空白地域においては、概して移動ニーズが小さいことから、デマンド交通等の面的にカバーする移動手段の導入が考えられます。特定の時間帯でバスも乗合タクシーも利用しにくい状況に対して、地域の輸送資源を活用した交通サービスの確保も考えられます。

また、高齢化などで将来的に車を運転できなくなった場合に備えて、日頃から公共交通を利用する機会を設け、車を運転できなくなった場合の不安を軽減していくことも重要です。

【持続可能性・実現可能性の確保に関する課題】

課題④ 運転手不足への対応

⇒関連する問題: 実証段階にとどまる新技術の活用
⇒関連する変化: 高齢化や2024年問題を受けて、運転手不足が深刻化

人件費や燃料費等の高騰に加え、運転手不足への対応は交通事業者にとって喫緊の課題であり、運転手不足により路線や便の維持が難しい状況となってきています。このため、交通事業者以外の輸送資源の活用や、2種免許取得に対する支援、自動運転技術の活用などの取組が必要とされています。

課題⑤ 公共交通の維持に向けた利用促進策の展開

⇒関連する問題: 人口減少に伴う公共交通需要の縮小/一部地域からの中心部までのアクセスの不便さや、中心市街地での移動の不便さ/
⇒関連する変化: 地域における鉄道の利活用の推進

公共交通の利用者数減少と減便による負のスパイラルからの脱却を図るため、公共交通の利用促進を図るための取組が求められます。公共交通を利用しやすくするためのルートの見直しやダイヤの調整に加え、待合環境の整備といったハード施策や、普段、公共交通を利用していない人に、利用してもらうきっかけづくりとなるイベントや、情報提供などソフト施策による利用者の底上げを図る必要があります。

課題⑥ 財源の有効活用と公共交通サービスの効率化

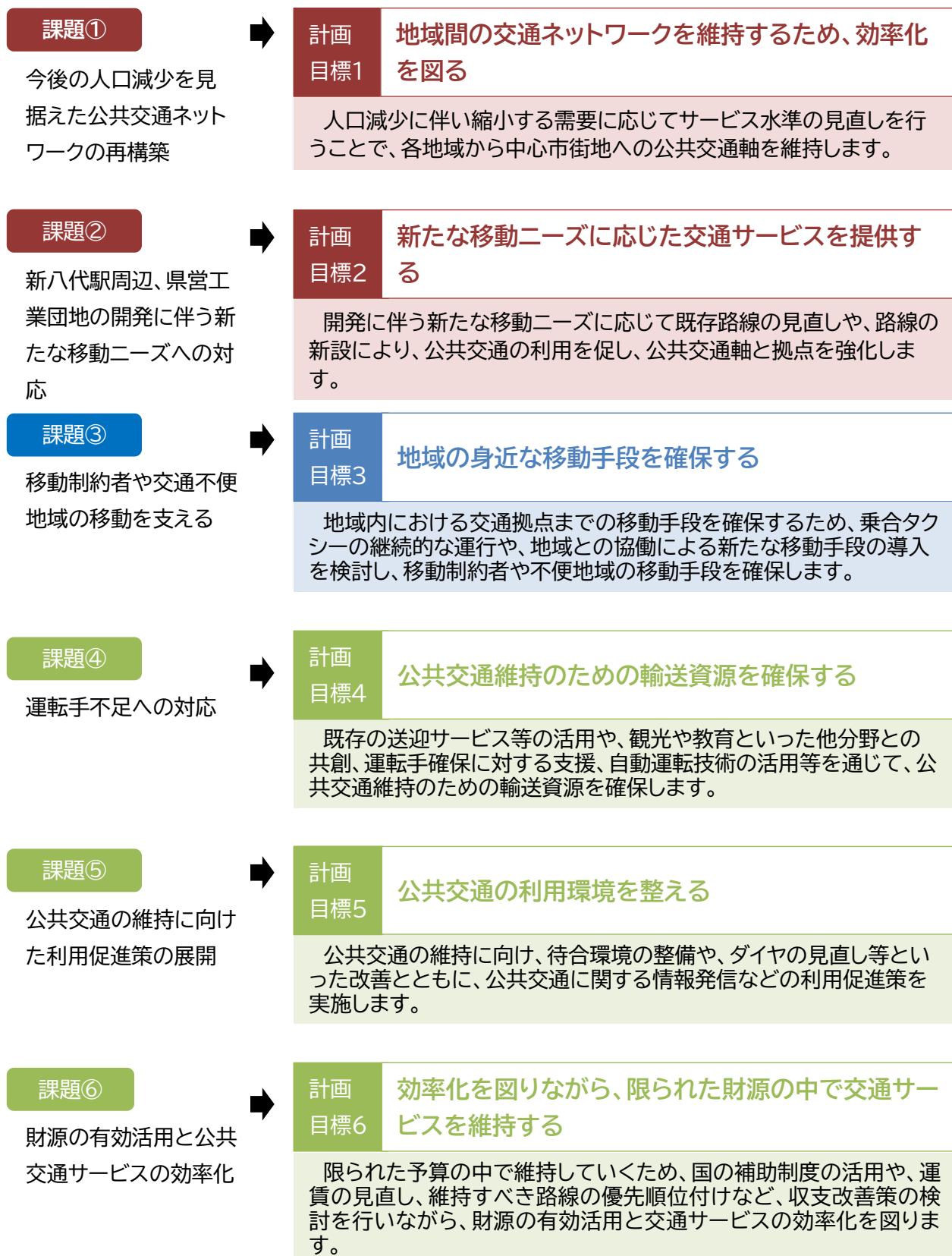
⇒関連する問題: 市民一人当たりの公共交通への財政負担が増加

今後も財政負担の増加が見込まれる状況において、財政負担に見合う利用や、運行形態の見直し、運賃見直しによる增收など効率化策が求められます。

2-4. 計画目標と評価指標の設定

2-4-1. 計画目標

2-3で整理した地域公共交通の課題をもとに、計画目標を設定しました。



2-4-2. 評価指標

計画目標の達成状況を評価するための指標及び目標値を以下のように設定します。

■計画目標と評価指標

関連する問題・変化	課題	計画目標	評価指標	現況値 R6	目標値 R12	目標値の考え方
[問題]人口減少に伴う公共交通需要の縮小 [変化]公共交通の再構築による利便性・生産性・持続可能性の向上	【課題①】今後の人口減少を見据えた公共交通ネットワークの再構築	【計画目標1】地域間の交通ネットワークを維持するため、効率化を図る	中心市街地と連絡する路線数	8路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/東陽・泉)	8路線	現状維持
[問題]実証段階にとどまる新技術の活用 [変化]新八代駅周辺や、県営工業団地開発に伴って新たな需要が創出	【課題②】新八代駅周辺、県営工業団地の開発に伴う新たな移動ニーズへの対応	【計画目標2】新たな移動ニーズに応じた交通サービスを提供する	開発地への路線の新設・ルートの見直し 開発地内での移動手段の導入	— —	1ルート以上 1つ以上	開発にあわせて対応 開発にあわせて対応
[問題]将来の運転に不安を抱える高齢者の低い公共交通利用率 マイカーの利用がさらに進み、公共交通の利用率が低下	【課題③】移動制約者や交通不便地域の移動を支える	【計画目標3】地域の身近な移動手段を確保する	地域内交通の維持(各地域での乗合タクシー等の路線数) 市が指定する交通空白地の数 (R7.4月に国に申請している地域)	18路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/東陽・泉) 4地域	18路線 2地域	現状維持 熊本県公共交通計画のKGIに整合、坂本/千丁・鏡地域で解消
[問題]実証段階にとどまる新技術の活用(再掲) [変化]高齢化や2024年問題を受けて、運転手不足が深刻化	【課題④】運転手不足への対応	【計画目標4】公共交通維持のための輸送資源を確保する	路線バスの運転手の数 地域の輸送資源を活用した取組件数(※)	51人 (R7.9時点) 1件	54人 3件	運行に必要な人数を確保 1件/2年間で導入
[問題]人口減少に伴う公共交通需要の縮小(再掲) 一部地域からの中心部までのアクセスの不便さや、中心市街地での移動の不便さ [変化]地域における鉄道の利活用の推進	【課題⑤】公共交通の維持に向けた利用促進策の展開	【計画目標5】公共交通の利用環境を整える	路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ [とても感じる、やや感じる回答者の割合] 鉄道利用者数 [八代駅の乗車人員] [新八代駅の乗車人員] 一般路線バス利用者数 市街地循環バス利用者数 乗合タクシー利用者数 すーぱーばんぺいゆ号利用者数	17% 1,690人/日 74.9万人/年 (R5時点) 25.5万人/年 21万人/年 3.6万人/年 3.7万人/年	27% 1,690人/日 74.9万人/年 25.5万人/年 21万人/年 3.6万人/年 3.7万人/年	前回 R1 調査結果27%を目指す 人口減少下において現状維持を目指す
[問題]市民一人当たりの公共交通への財政負担が増加	【課題⑥】財源の有効活用と公共交通サービスの効率化	【計画目標6】効率化を図りながら、限られた財源の中で交通サービスを維持する	市民一人当たりの財政負担額 市街地循環バスの収支率 乗合タクシーの収支率	243円/人・月 28.3% 4.0%	250円/人・月 28.3% 4.0%	毎年10.5円増加のペースを抑制 現状維持を目指す 現状維持を目指す

※地域の輸送資源を活用した取り組み件数…交通サービスの維持を図るために、病院・福祉施設等の送迎サービスの活用策や、観光・教育など他分野との共創による輸送資源の確保策を検討、導入した件数を指す。

2-4-3. 将来ネットワークイメージ

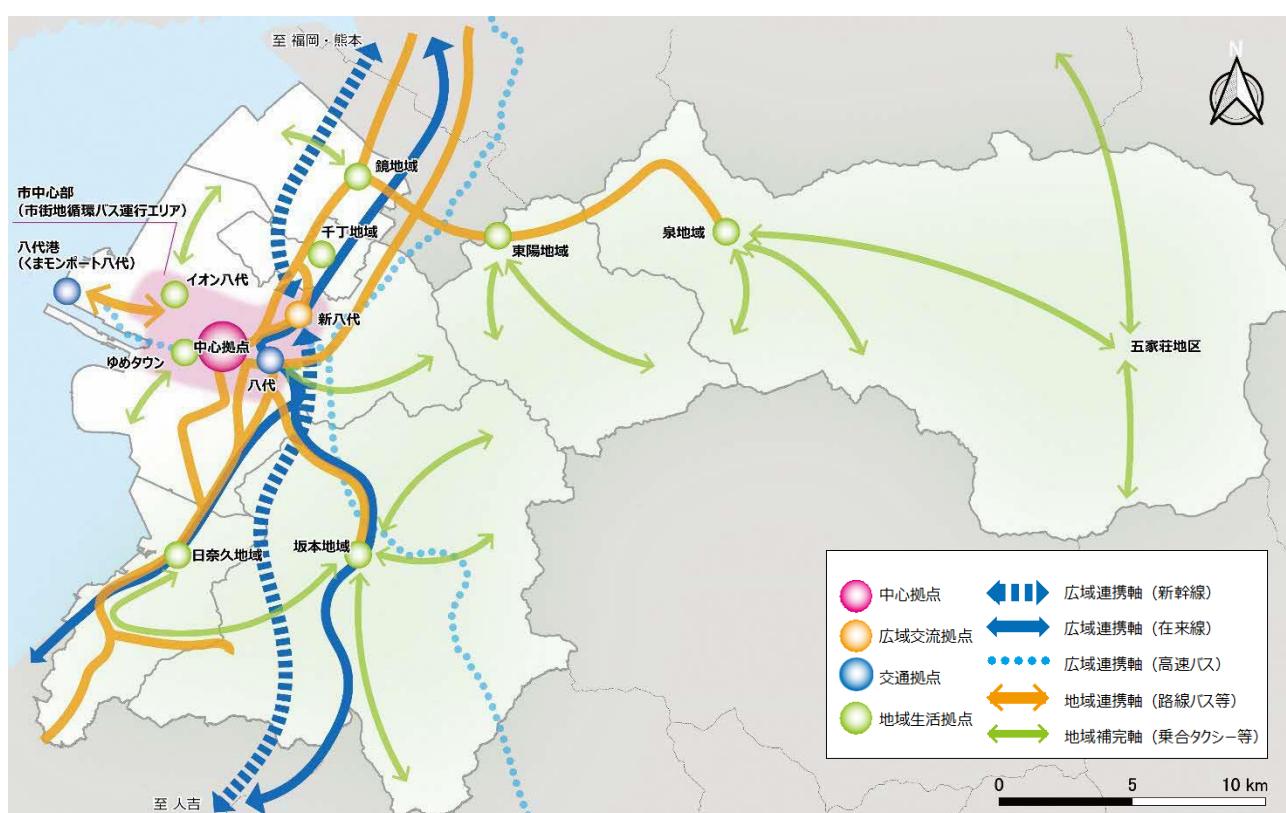
1) 市全域の将来ネットワークイメージ

計画目標を達成することで、市役所周辺を「中心拠点」に、市内外を連絡する将来ネットワークイメージの形成をめざします。

また、郊外部においては、鉄道(JR 肥薩線は 2033 年度に復旧予定)、路線バス、乗合タクシーで市の中心部との連絡を維持するとともに、乗合タクシー等の交通サービスにより地域内の各拠点へのアクセスを確保します。また、乗合タクシーとの役割分担のもと、福祉や教育など他分野における送迎サービスや輸送サービスと連携して地域内の細かな移動を支えます。

なお、多くの交通需要が発生することが予想される県営工業団地周辺や、広域交流拠点の形成を目指す新八代駅周辺地域、インバウンド観光客の玄関口となる八代港(くまモンポート八代)などの拠点間を結ぶルートについては、今後の状況に応じてアクセス強化等の対応を検討します。

■八代市の将来ネットワークイメージ



将来ネットワークの構築を目指し、地域間の移動手段を確保するため、地域間を連絡する路線バスについては、地域間幹線系統補助を活用します。また、地域内の移動を確保するため、乗合タクシーについては、地域内フィーダー系統補助を活用します。

2) 地域別のネットワークイメージ

①八代地域



②日奈久地域



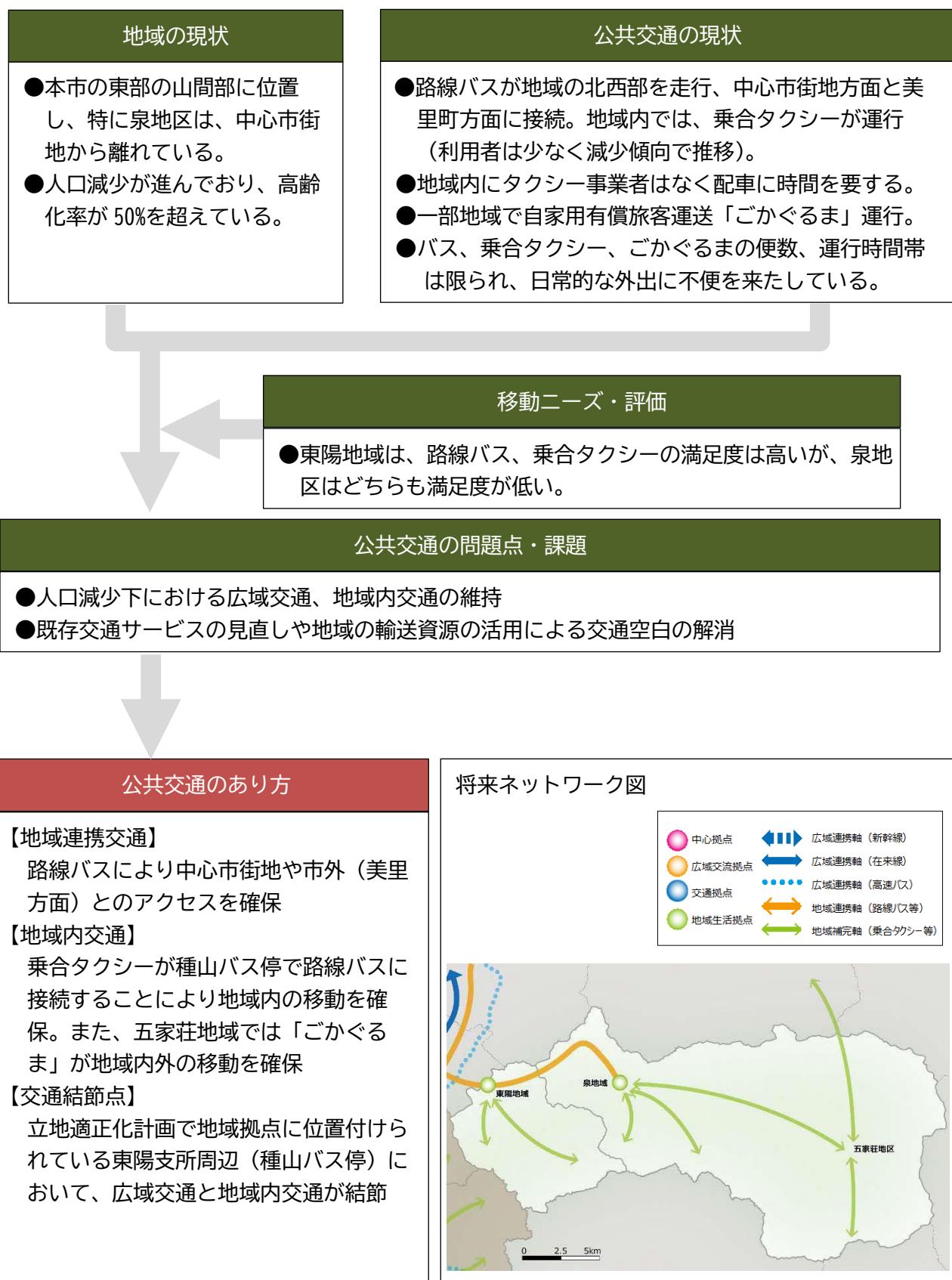
③坂本地域



④鏡・千丁地域



⑤東陽・泉地域



3. 目標達成のための施策

3-1. 施策メニュー

6つの計画目標の達成に向け、関係機関との連携のもと、11 の施策を推進していきます。

■計画目標と施策メニュー

計画目標	施策メニュー	評価指標	現況値 R6	目標値 R12
【計画目標1】 地域間の交通ネットワークを維持するため、効率化を図る	【1-1】 公共交通ネットワークの最適化	中心市街地と連絡する路線数	8路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/東陽・泉)	8路線
【計画目標2】 新たな移動ニーズに応じた交通サービスを提供する	【2-1】 開発動向に応じたバス路線網の見直し	開発地への路線の新設・ルートの見直し	—	1ルート以上
	【2-2】 開発地における新たな移動手段の導入検討	開発地内での移動手段の導入	—	1つ以上
【計画目標3】 地域の身近な移動手段を確保する	【3-1】 地域との協働による地域内交通の維持・改善	地域内交通の維持(各地域での乗合タクシー等の路線数)	18路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/東陽・泉)	18路線
		市が設定する交通空白地の数 (R7.4月に国に申請している地域)	4地域	2地域
【計画目標4】 公共交通維持のための輸送資源を確保する	【4-1】 運転手確保に向けた支援	路線バスの運転手の数	51人	54人
	【4-2】 多様な輸送資源の活用	地域の輸送資源を活用した取組件数	1件	3件
【計画目標5】 公共交通の利用環境を整える	【5-1】 交通結節点の整備と機能強化 【5-2】 市街地循環バス・乗合タクシーの運行改善 【5-3】 バス停の待合環境の整備や案内の充実 【5-4】 情報発信やイベント等の利用促進策の実施	路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ[とても感じる、やや感じる回答者の割合]	17%	27%
		鉄道利用者数 [八代駅の乗車人員] [新八代駅の乗車人員]	1,690人/日 74.9万人/年 (R5時点)	1,690人/日 74.9万人/年
		一般路線バス利用者数	25.5万人/年	25.5万人/年
		市街地循環バス利用者数	21万人/年	21万人/年
		乗合タクシー利用者数	3.6万人/年	3.6万人/年
		すーぱーばんぺいゆ号利用者数	3.7万人/年	3.7万人/年
【計画目標6】 効率化を図りながら、限られた財源の中で交通サービスを維持する	【6-1】 持続可能性を高めるための収支の改善	市民一人当たりの財政負担額	243円/人・月	250円/人・月
		市街地循環バスの収支率	28.3%	28.3%
		乗合タクシーの収支率	4.0%	4.0%

3-2. 施策概要

施策 1-1 公共交通ネットワークの最適化

施策の目標

- ・各地域から中心部までの公共交通による移動手段について、今後のニーズを見据えて最適化を図ります。

施策の概要

- ・八代市中心部と、日奈久地域、坂本地域、鏡・千丁地域、東陽・泉地域を連絡する路線バス、乗合タクシーのネットワークを、利用状況を踏まえて、見直しを行いながら維持していきます。具体的には、利用が少ない乗合タクシーのデマンド化等を想定しています。
- ・利用実態によっては乗り継ぎによる接続も検討します。
- ・一方で、限られた輸送資源の有効活用を図るため、市中心部や八代駅、新八代駅などのエリアに輸送資源を集約し、基幹軸を形成することを検討します。
- ・また、肥薩おれんじ鉄道については、再構築事業の活用により、同鉄道を軸とした公共交通ネットワークの実現を図ります。
- ・交通サービスの見直しにあたっては、便数の大幅な減少等により利用が極端に減らないよう、一定のサービス水準を維持するよう留意します。
- ・なお、公共交通ネットワークの最適化にあたっては、公共交通の利用状況や、他分野における移動に関するデータなどのモビリティ・データの利活用を検討します。

関連する評価指標

- ・中心市街地と連絡する路線数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
公共交通ネットワークの再検討	八代市 交通事業者 地域住民					

施策2-1 開発動向に応じたバス路線網の見直し

施策の目標

- ・主要な拠点を連絡するバス路線網を形成し、市内の公共交通軸の形成、強化を図ります。

施策の概要

- ・県営工業団地や新八代駅周辺グランドデザインの事業進捗をみながら、一般路線バスや、市街地循環バス、すーぱーばんぺいゆ号などにより、中心部や、新八代駅、千丁駅と県営工業団地等へのアクセス手段の導入を検討します。
- ・上記の見直しに合わせて、接続する路線バスや乗合タクシーのルートについても、適宜見直しを検討します。

関連する評価指標

- ・開発地への路線の新設・ルートの見直し

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
開発に応じた路線の見直し案の検討	八代市 交通事業者					
開発状況を踏まえた路線の一部見直し実施	八代市 交通事業者					
上記に関連する接続路線の見直し	八代市 交通事業者					

施策2-2 開発地における新たな移動手段の導入検討

施策の目標

- ・開発地内での移動手段を導入し、二次交通を確保します。

施策の概要

- ・県営工業団地や、新八代駅周辺グランドデザインの事業進捗をみながら、開発地区内を周遊する新たな移動手段の導入を検討します。
- ・導入する移動手段は、既存の路線バスや乗合タクシーのみならず、シェアサイクルや小型モビリティなどパーソナルモビリティの導入に加え、安全性の確保や、運行効率の向上を図るために自動運転技術の活用も含めて検討します。

関連する評価指標

- ・開発地内での移動手段の導入

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
開発地内における移動手段の導入	八代市 熊本県 民間事業者					

施策3-1 地域との協働による地域内交通の維持・改善

施策の目標

- ・地域内から路線バス等の地域間交通へのアクセスを確保するため、地域内交通の確保・維持、改善を図ります。

施策の概要

- ・地域内の交通結節点に接続する乗合タクシーや自家用有償旅客運送等の維持方策を検討します。
- ・交通事業者における運転手不足が続いている状況を鑑み、地域との協働により、ライドシェア等の導入を検討します。
- ・地域内の乗合タクシー等の利便性を高め、より利用してもらうために、地域住民との意見交換等を通じて、適宜、改善を図ります。
- ・各種取り組みは、国土交通省の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトを活用しながら進めています。

■「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト



資料：国土交通省 HP

■高森町でのライドシェア実証実験のチラシ



お問い合わせ 高森町役場 政策推進課交通政策係 TEL. 0967-62-2913

資料：高森町 HP

関連する評価指標

- ・地域内交通の維持(各地域での乗合タクシー等の路線数)
- ・市が設定する交通空白地の数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
乗合タクシーの継続運行	八代市 交通事業者					
地域内交通の維持・拡充方 策の検討	八代市 地域住民					

施策4-1 運転手確保に向けた支援

施策の目標

- ・交通事業者の運転手確保に対する支援を行うことで、公共交通の持続可能性を高めます。

施策の概要

- ・運転手募集の広報などの協力や、移住定住促進など他の分野と連携しながら、運転手確保を支援します。

■兵庫県尼崎市での市営住宅支援策

全国初！路線バス事業者へ市営住宅の空き室提供

バス運転士確保を支援し持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます

最も身近な公共交通機関として地域内の移動に欠かせない路線バスは、全国的に深刻化する運転士不足を背景に急速に減便・廃止が進んでいます。

尼崎市は、令和6年3月に策定した尼崎市総合交通計画に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、上屋やベンチ設置支援等に取り組んでいますが、この度、市内を運行する路線バス事業者と連携し、全国初の取組として同事業者が運転士として新規採用する市外からの転入者に対して、市営住宅の空き室提供を開始します。

■京都市のバス・タクシー運転手募集の広報

資料:兵庫県尼崎市 HP



資料:京都市 HP

関連する評価指標

- ・路線バスの運転手の数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
運転手確保に向けた支援策の検討・実施	八代市 交通事業者					

施策4-2 多様な輸送資源の活用

施策の目標

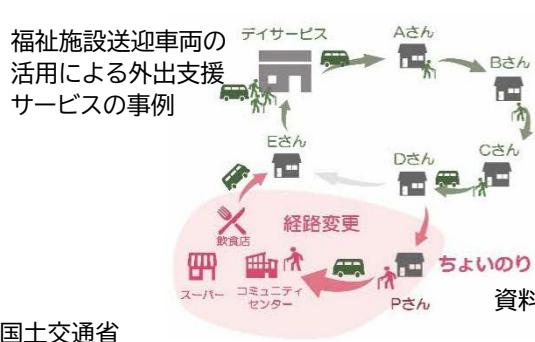
- ・運転手不足で公共交通の維持が難しくなっている状況下で、他分野と連携し輸送資源を確保するなど、従来型にとらわれない柔軟な公共交通の導入により地域公共交通の維持を図ります。

施策の概要

- ・交通サービスの維持を図るため、病院や福祉施設等の送迎サービスの活用策や、観光や、教育など他分野との共創による輸送資源の確保策を検討します。



資料：国土交通省



資料：豊岡スマートコミュニティ推進機構

- ・運転手不足及び公共交通の維持に対応するため、国・県の制度活用や関係機関との協働のもと、自動運転技術を活用した交通サービスの実証・導入を検討し、移動の確保を図ります。

●自動運転等新たなモビリティサービス関係の動き

自動運転レベル

レベル5 条件のない完全自動運転	～2021 官民ITS構想・ロードマップ
レベル4 限定条件下での完全自動運転	2024～ モビリティ・ロードマップ 2024
レベル3 条件付き自動運転 (渋滞時の電話可等)	2025～ モビリティ・ロードマップ 2025
レベル2 部分的自動運転 (前者追従、電線維持等)	2027～ モビリティ・ロードマップ XXXX
レベル1 運転支援 (自動ブレーキ等)	

技術の発展

社会実装のための環境整備

事業の展開

●様々な車両への自動運転技術の活用例



資料：デジタル庁

資料：デジタル庁

関連する評価指標

- ・地域の輸送資源を活用した取組件数

実施主体とスケジュール

	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
多様な輸送資源の活用策の検討・実施	八代市 交通事業者 民間事業者 地域住民					

施策5-1 交通結節点の整備と機能強化

施策の目標

- ・地域間の移動を円滑にするため、交通結節点の整備と機能強化を図ります。
- ・市内各地域に居住する市民や、市外からの来訪者がスムーズに公共交通で移動できるようにするため、乗継拠点の集約化を図ります。

施策の概要

- ・地域間を連絡する路線相互の乗継や、地域内の移動に利用される路線との乗継を円滑にするため、交通結節点における待合環境の整備や、案内の充実を検討します。
- ・また、中心市街地においては、周辺の路線バス、乗合タクシーの起終点の集約化の検討など乗継機能の強化を検討します。
- ・広域移動における利便性向上を図るため、新八代駅や八代 IC 周辺のパークアンドライド用駐車場の整備や、接続する路線バス等の充実を検討します。
- ・交通結節点へのアクセス強化を図るため、シェアサイクルの導入や、駐輪場の整備等も検討します。

関連する評価指標

- ・路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ
- ・鉄道利用者数
- ・一般路線バス利用者数
- ・市街地循環バス利用者数
- ・乗合タクシー利用者数
- ・すーぱーばんぺいゆ号利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
交通結節点での乗継案内等の強化	八代市 交通事業者					
中心市街地での乗継拠点の集約化策の検討	八代市 交通事業者					

施策5-2 市街地循環バス・乗合タクシーの運行改善

施策の目標

- ・市街地循環バス、乗合タクシーの利便性向上と利用促進を図るため、運行内容の改善を進めます。

施策の概要

- ・利用者のニーズを踏まえ、市街地循環バス、乗合タクシーのルートの見直しや、停留所の設置、鉄道に合わせたダイヤの調整などの改善を進めます。
- ・市街地循環バスについては、運行に伴う所要時間や、他路線との重複区間が長くならないよう配慮しながら、利用のしやすい運行内容へ見直しを行います。
- ・乗合タクシーについては、運行曜日の見直しや、運行形態(定期便・予約便)の見直しも検討します。

関連する評価指標

- ・路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ
- ・市街地循環バス利用者数
- ・乗合タクシー利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
市街地循環バス・乗合タクシーの運行改善策の検討	八代市 交通事業者					
運行改善策の実施	八代市 交通事業者					

施策5-3 バス停の待合環境の整備や案内の充実

施策の目標

- ・バスの利用促進を図るため、待合環境の整備や案内の充実を図ります。

施策の概要

- ・交通結節点や、利用者が多いバス停などで、立地条件をみながら、上屋の整備や、ベンチの整備、案内板の整備等を検討します。
- ・待合環境の整備にあたっては、必要に応じてバス停近隣の公共施設や、商業施設などの集客施設との連携を図りながら検討を進めています。

関連する評価指標

- ・路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ
- ・一般路線バス利用者数
- ・市街地循環バス利用者数
- ・乗合タクシー利用者数
- ・すーぱーばんぺいゆ号利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
バス停上屋、ベンチ等の設置検討	八代市 交通事業者 道路管理者					
集客施設等の待合場所としての活用	八代市 民間企業 交通事業者					

施策5-4 情報発信やイベント等の利用促進策の実施

施策の目標

- ・情報発信や、イベント等の施策を実施し、市民の公共交通利用を促します。

施策の概要

- ・ダイヤ改正、運賃改正等にあわせて定期的に公共交通マップや時刻表を更新し、八代市HPで公開します。
- ・公共交通利用のきっかけづくりとして、交通事業者と連携した乗り方教室や、公共交通利用促進イベントを実施します。
- ・公共交通の利用習慣を身につけてもらうため、学校と連携したモビリティ・マネジメントの実施なども検討します。
- ・肥薩おれんじ鉄道については、肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画にもとづき、日常生活の移動だけではなく、駅を中心としたまちづくりや観光振興の観点も含めた利用促進策を実施します。
- ・肥薩線については、「JR 肥薩線復興アクションプラン」に掲げる具体施策を推進するとともに、地域住民との結びつきを強化するため「肥薩線サポートーズクラブ」の会員募集などマイレール意識の醸成に向けた取組を実施します。

関連する評価指標

- ・路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ
- ・鉄道利用者数
- ・一般路線バス利用者数
- ・市街地循環バス利用者数
- ・乗合タクシー利用者数
- ・すーぱーばんぱいゆ号利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
公共交通マップの継続的な更新	八代市					
学校でのモビリティ・マネジメントの検討・実施	八代市 交通事業者 教育関係者					
地域と連携した公共交通利用促進イベント等の検討・実施	八代市 地域住民 交通事業者 民間企業					

施策 6-1 持続可能性を高めるための収支の改善

施策の目標

- ・収入源の確保や効率化により、公共交通の持続可能性を高めます。

施策の概要

- ・地域間を連絡する路線及び地域内のフィーダー路線の維持を図るため、地域間幹線系統の補助及び地域内フィーダー系統の補助を活用します。
- ・乗合タクシーや、自家用有償旅客運送の維持、路線バスの運賃上限制度等を運用するため、市からの補助を実施します。
- ・受益者負担の考えに基づいて上限運賃、均一運賃で運行されている一般路線バス、市街地循環バス、乗合タクシーの運賃の見直しを検討します。あわせて、利便性を確保するため、エリア運賃の導入など運賃見直しによる影響の緩和策も検討します。

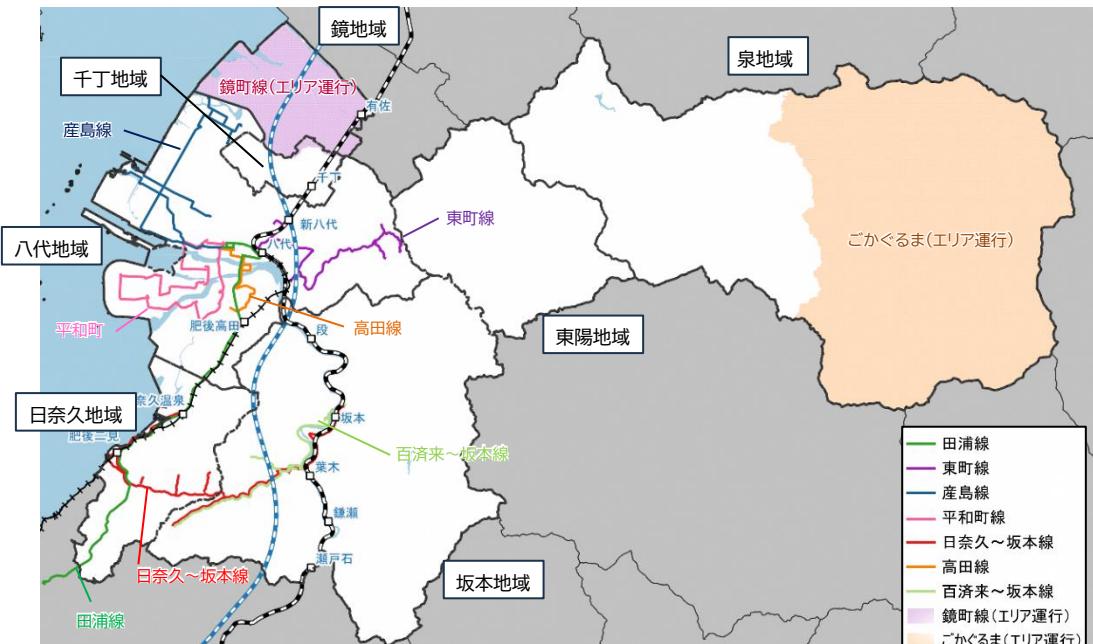
関連する評価指標

- ・市民一人当たりの財政負担額
- ・市街地循環バスの収支率
- ・乗合タクシーの収支率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
国庫補助事業の活用	八代市 熊本県 交通事業者					
市独自の補助の実施	八代市 交通事業者					
路線バス・乗合タクシーの運賃見直し	八代市 交通事業者					

■補助対象路線



【補助対象路線一覧】

位置づけ	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	実施主体	補助事業の活用	役割
地域幹線	田浦線	八代市役所前	日奈久地区	道の駅たのうら	路線定期運行 (4条乗合)	産交バス(株)	地域間幹線系統	本市中心部と隣接する芦北町田浦地区を結ぶ路線で、日奈久地域の地域連携軸を形成する。
支線交通	東町線		東町地区 古麓地区		区域運行 (4条乗合)	(株)神園交通	フィーダー補助	主に東町地区及び古麓地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	産島線		産島地区 大島地区 郡築地区		区域運行 (4条乗合)	(有)昭和タクシー	フィーダー補助	主に産島地区、大島地区、郡築地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	平和町線 (右回り)	ゆめタウン八代	弥次分校前	ゆめタウン八代	路線定期運行 (4条乗合)	(有)西田交通 (有)親和タクシー	フィーダー補助	主に金剛地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	平和町線 (左回り)	ゆめタウン八代	南平和町	ゆめタウン八代	路線定期運行 (4条乗合)	(有)西田交通 (有)親和タクシー	フィーダー補助	主に金剛地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	日奈久～坂本線		日奈久地区 二見地区 坂本地区		区域運行 (4条乗合)	(株)神園交通 (有)西田交通 (有)大和タクシー	フィーダー補助	主に交通不便地区である二見地区、坂本地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	高田線		高田地区 麦島地区		区域運行 (4条乗合)	(株)神園交通	フィーダー補助	主に高田地区、麦島地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	百済来～坂本線		坂本地区		区域運行 (4条乗合)	(株)神園交通	フィーダー補助	主に交通不便地区である坂本地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	鏡町線		文政地区 鏡地区 有佐地区		区域運行 (4条乗合)	(株)八代タクシー (有)千丁タクシー	フィーダー補助	主に交通不便地区である鏡地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	ごかぐるま		五家荘地域		区域運行 (79条登録)	(一社) 五家荘地域プロジェクト	フィーダー補助	主に交通不便地区である五家荘地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。 なお、本系統は複数市町村に跨っているものの、八代市以外の沿線市町村の経費負担はなく、利用の実態として、八代市民以外の利用者はいないため、沿線市町村の交通計画には位置づけられていない。

4. 計画の推進

4-1. 計画の推進体制

4-1-1. 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、府内関係課 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。

4-1-2. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法の第6条(連携等による施策の推進)にのっとり、「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

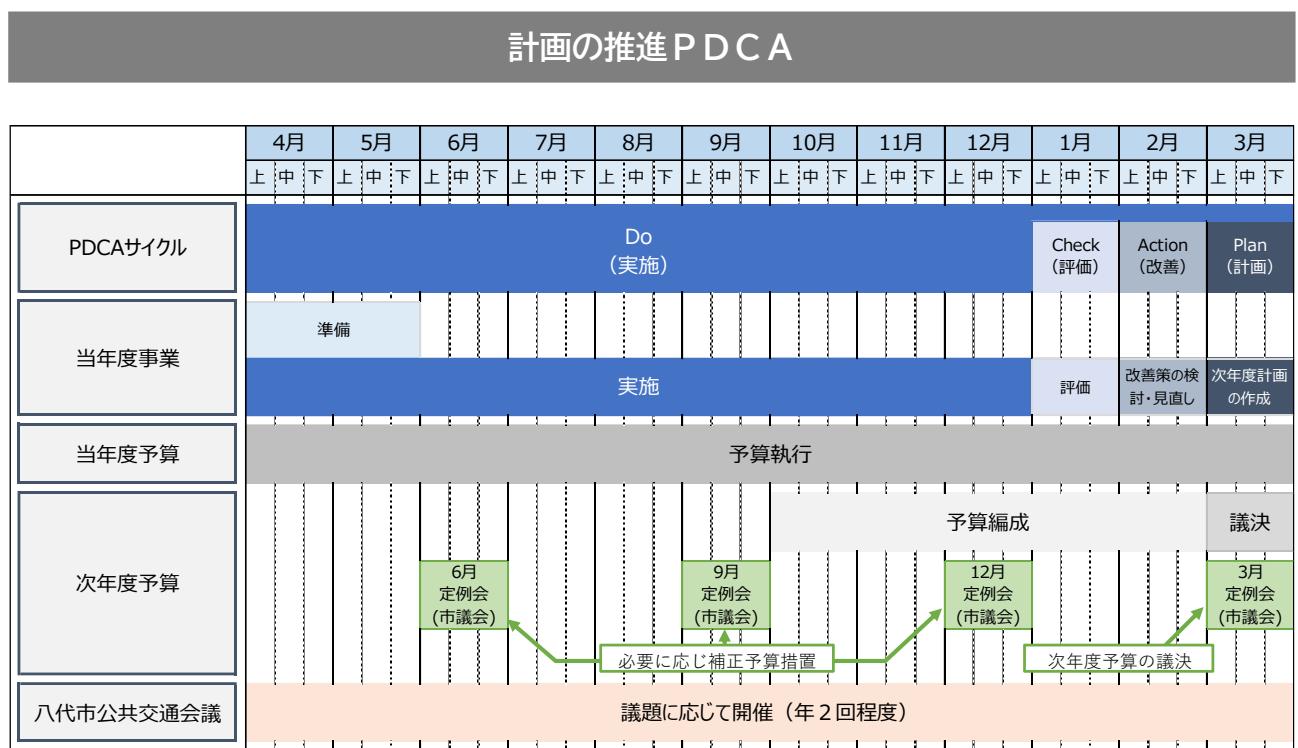
■関係する主体と基本的な役割

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。	交通政策基本法 第8条、第9条
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。	交通政策基本法 第10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

4-2. PDCA サイクルによる継続的な改善

本計画は、目標及びその数値指標並びに各施策のKPI(重要業績指標)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。



4-3. 計画の評価方法

■評価指標の把握方法・評価の時期

計画目標	評価指標	把握年度					評価方法
		R8	R9	R10	R11	R12	
【計画目標1】 地域間の交通ネットワークを維持するため、効率化を図る	中心市街地と連絡する路線数	●	●	●	●	●	実績値
【計画目標2】 新たな移動ニーズに応じた交通サービスを提供する	開発地への路線の新設・ルートの見直し	●	●	●	●	●	実績値
	開発地内での移動手段の導入	●	●	●	●	●	実績値
【計画目標3】 地域の身近な移動手段を確保する	地域内交通の維持(各地域での乗合タクシー等の路線数)	●	●	●	●	●	実績値
	市が設定する交通空白地の数	●	●	●	●	●	実績値
【計画目標4】 公共交通維持のための輸送資源を確保する	路線バスの運転手の数	●	●	●	●	●	実績値
	地域の輸送資源を活用した取り組み件数	●	●	●	●	●	実績値
【計画目標5】 公共交通の利用環境を整える	路線バス・乗合タクシーの利用のしやすさ [とても感じる、やや感じるの回答者の割合]		●		●		市民アンケート
	鉄道利用者数 [八代駅の乗車人員] [新八代駅の乗車人員]						
	一般路線バス利用者数	●	●	●	●	●	実績値
	市街地循環バス利用者数						
	乗合タクシー利用者数						
	すーぱーばんぺいゆ号利用者数						
【計画目標6】 効率化を図りながら、限られた財源の中で交通サービスを維持する	市民一人当たりの財政負担額	●	●	●	●	●	実績値
	市街地循環バスの収支率	●	●	●	●	●	実績値
	乗合タクシーの収支率	●	●	●	●	●	実績値

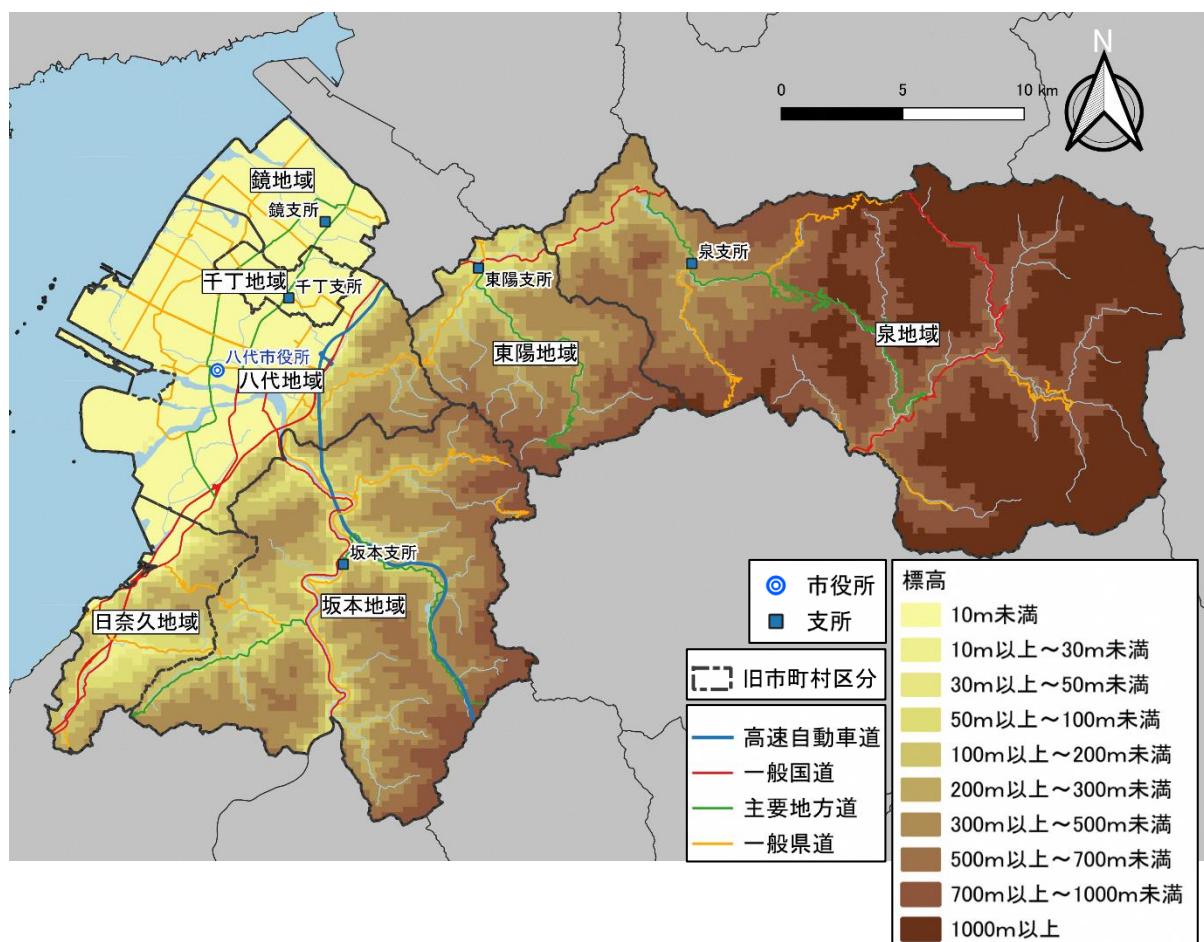
参考資料

1. 地域の概要……………参考-1
2. 地域の移動ニーズの概要……………参考-10
3. 地域公共交通の概要……………参考-15
4. 上位関連計画における公共交通の位置づけ……………参考-22

1. 地域の概要

(1) 地形

■標高



(2)人口特性

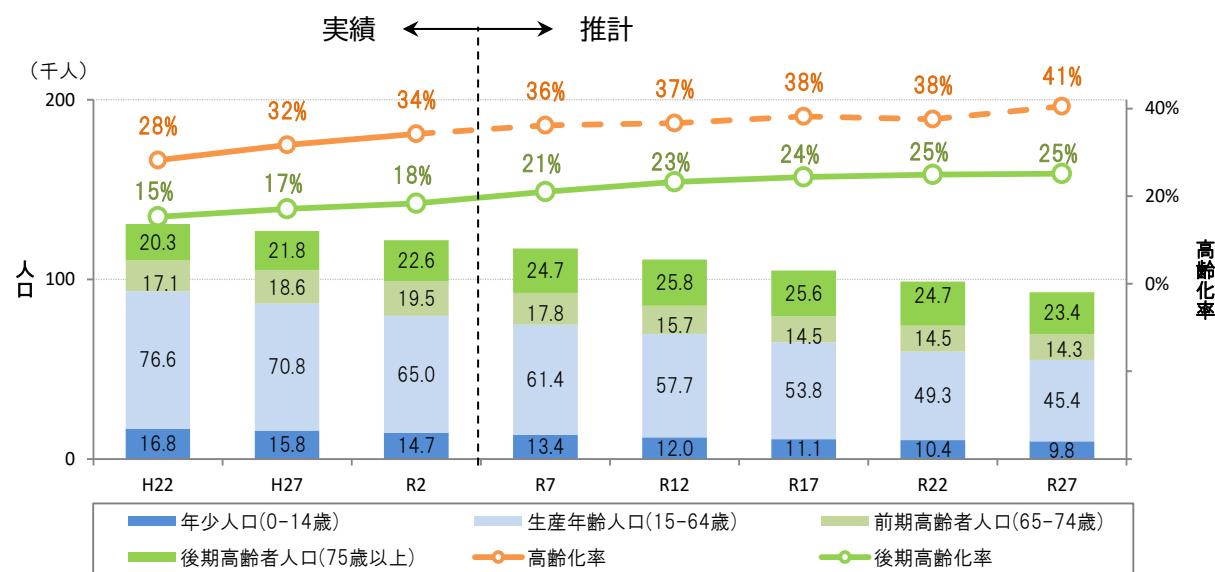
①人口推移

八代市の人口は減少が続いているおり、令和2年時点で約12.3万人となりました。今後も減少が続き、令和7年時点では約11.7万人となることが見込まれています。

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、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%まで上昇す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～R2 年度：経年人口、R7～R27 年：将来推計人口

資料：経年人口／国勢調査

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」(令和5(2023)年推計)

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%)、旧八代市東部(同40.0%)は4割以上が高齢者となっています。

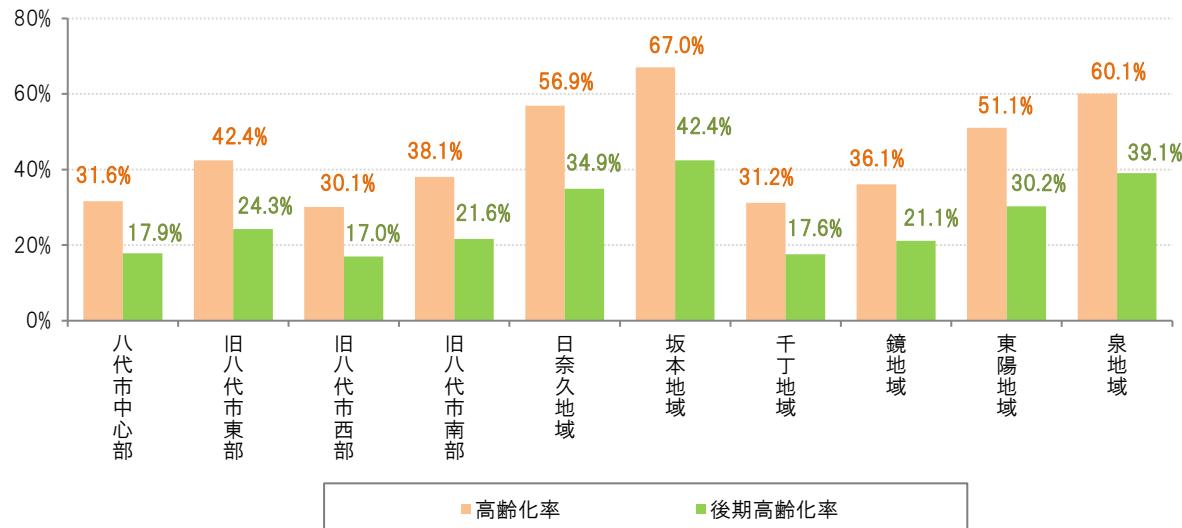
■八代市の地域別人口構成

(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	7,491	443	493	1,823	170	36	1,046	1,590	116	52
15~64歳	34,224	2,140	3,862	8,943	1,347	704	3,946	7,165	734	495
65~74歳	8,411	813	814	2,857	774	551	982	2,049	362	288
75歳以上	10,897	1,088	1,059	3,757	1,230	952	1,277	2,888	525	535
計	61,023	4,484	6,228	17,380	3,521	2,243	7,251	13,692	1,737	1,370

資料:八代市住民基本台帳(2025.9.1)

■八代市の地域別高齢化率



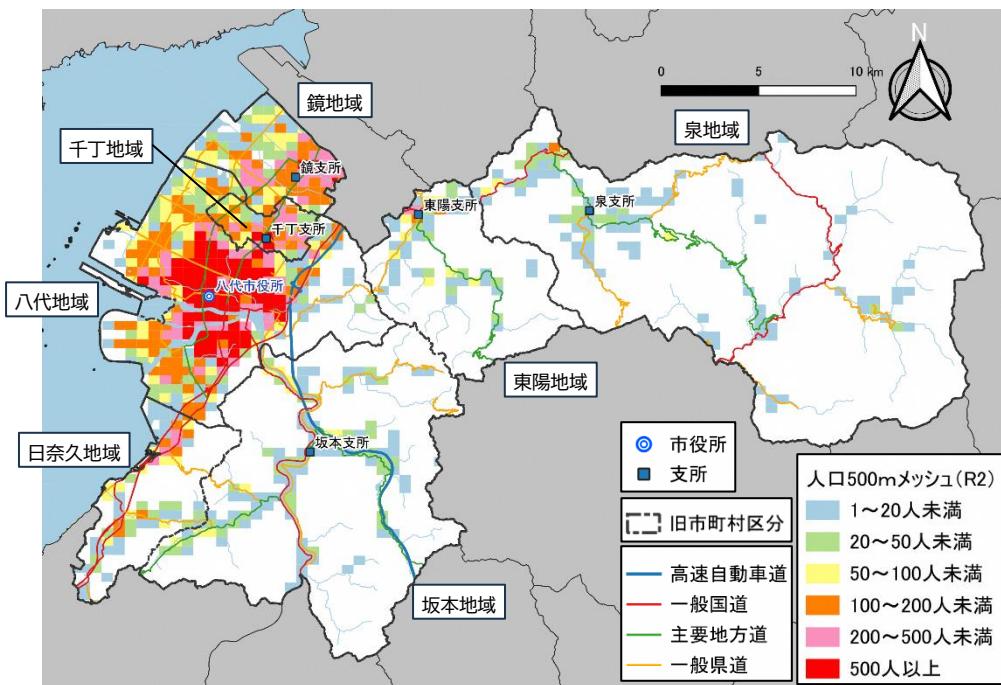
資料:八代市住民基本台帳(2025.9.1)

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。

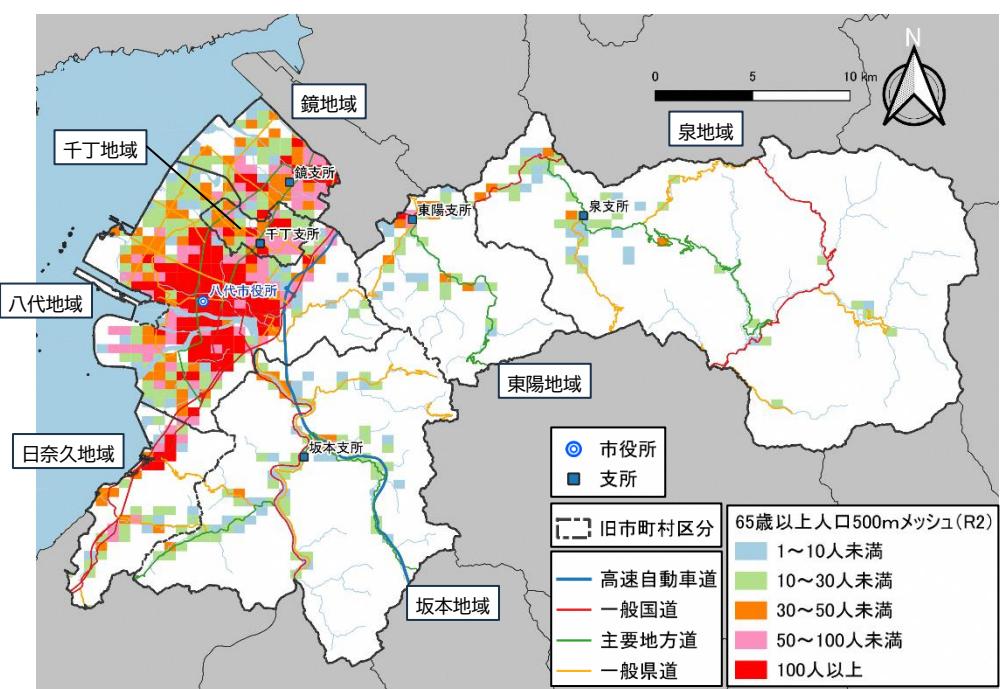
■八代市の500m メッシュ総人口(R2)



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。

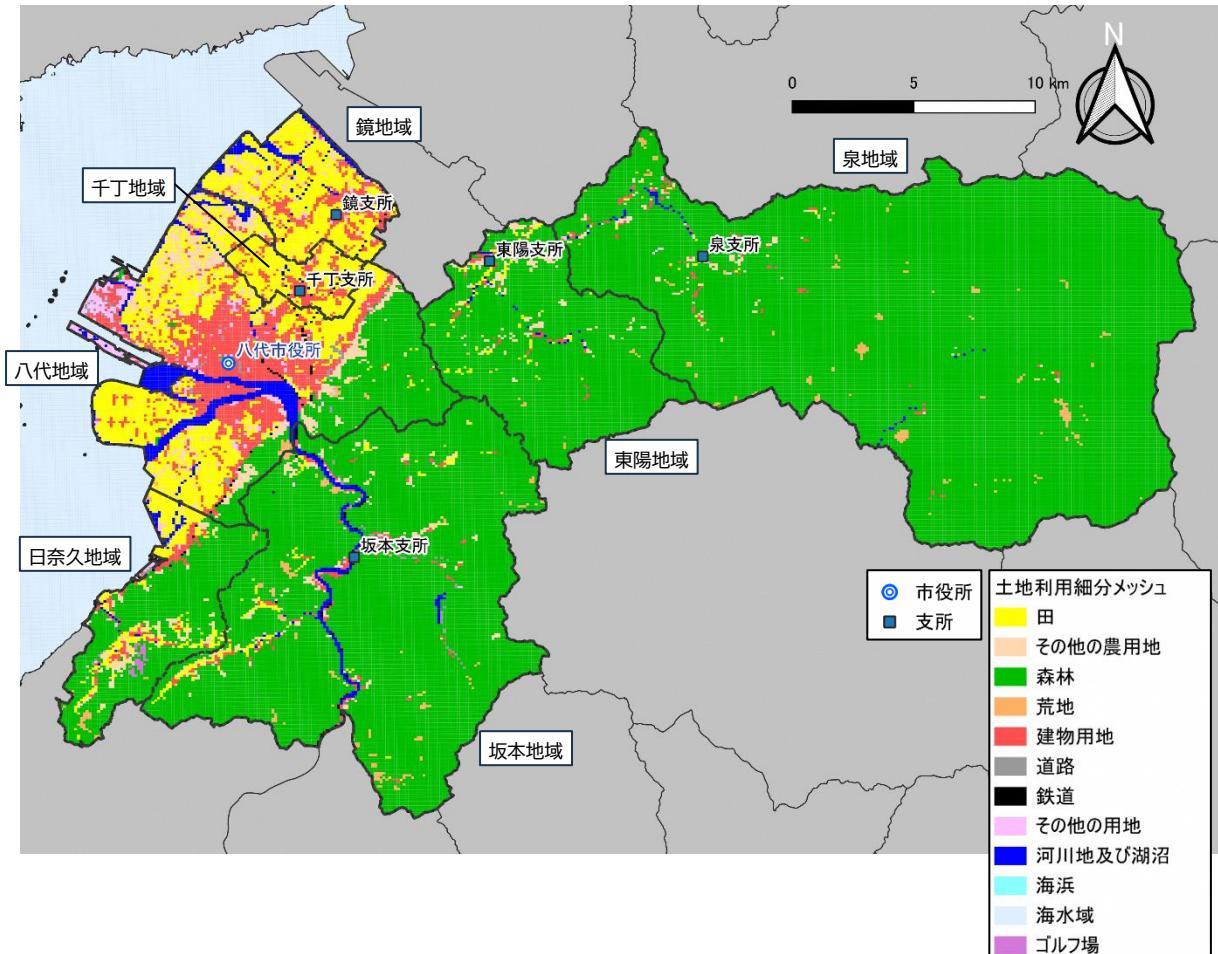
山間部では、東陽地域や坂本地域の一部に高い集積がある地区がみられます。

■八代市の高齢者数の分布(R2)



(3) 土地利用

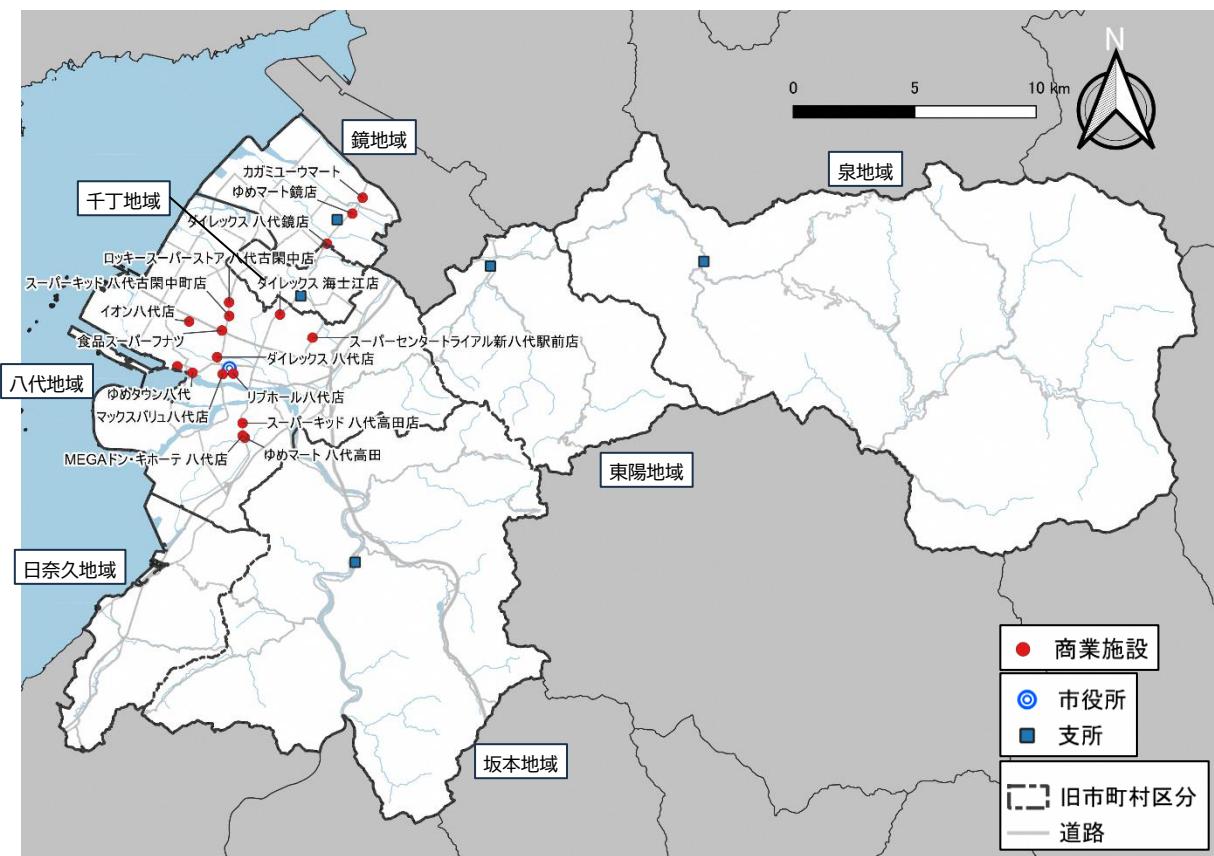
■ 土地利用



(4) 施設立地

① 商業施設

■ 商業施設



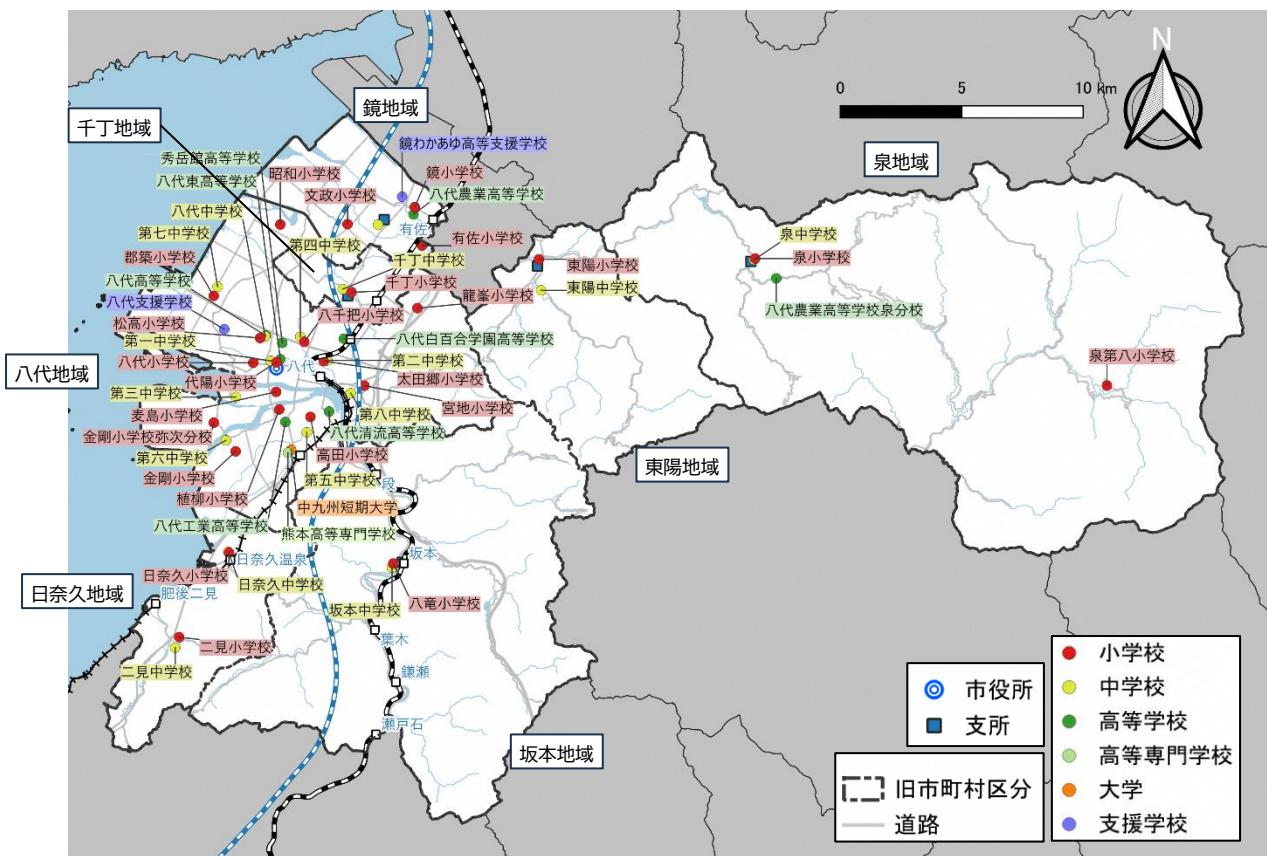
資料:「全国大型小売店総覧 2024」より食料品が購入できる店舗を抜粋

■ 地域別商業施設一覧

地域名	名称
八代地域	ゆめタウン八代
	イオン八代ショッピングセンター本棟(イオン八代店)
	スーパーセンタートライアル八代店
	ゆめマート 八代高田
	スーパーセンタートライアル新八代駅前店
	MEGA ドン・キホーテ 八代店
	リブホール八代店
	ダイレックス 八代店
	マックスバリュ八代店
	ダイレックス 海士江店
	スーパーキッズ 八代古閑中町店
	ロッキースーパーストア 八代古閑中町店
	食品スーパー ファーナツ
	スーパーキッズ 八代高田店
鏡地域	カガミユーマート
	ダイレックス 八代鏡店
	ゆめマート鏡店

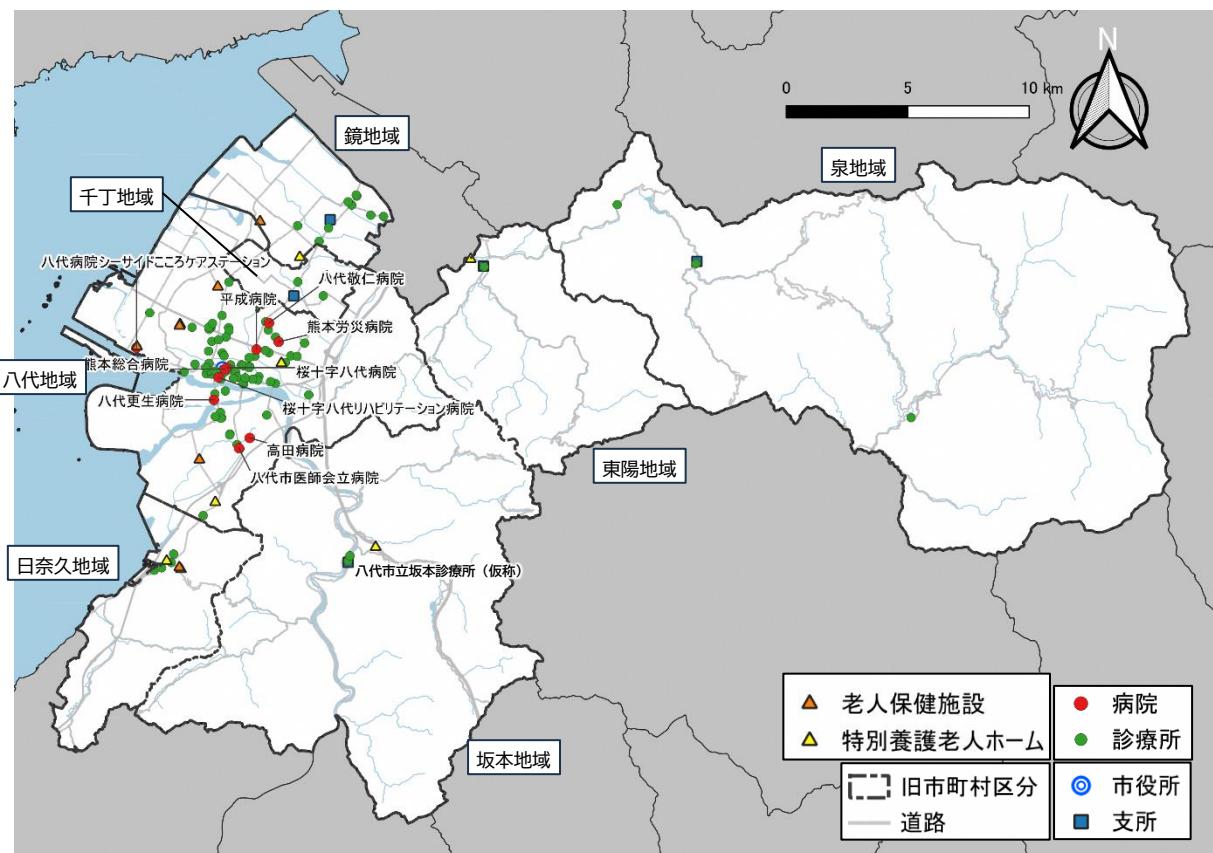
②教育施設

■教育施設



③医療・福祉施設

■医療・福祉施設



資料: 医療施設／地域医療システム、福祉施設／八代市 HP「八代市介護保険事業所一覧」の施設サービス

■地域別医療・福祉施設一覧

地域名	区分	名称
鏡地域	診療所	尾田内科医院
		松本医院
		松村眼科医院
		荒木皮ふ科医院
		保田医院
		鏡クリニック
		くろだ耳鼻咽喉科医院
		前田内科医院
		福田外科・整形外科クリニック
	福祉施設	老人保健施設 かがみ苑
		特別養護老人ホーム 安寿の里
千丁地域	診療所	宮城循環器内科
		丸田医院
	福祉施設	特別養護老人ホーム 康和苑

地域名	区分	名称
日奈久地域	診療所	大塚内科クリニック
		伊達整形外科医院
		しおさき内科胃腸科クリニック
		福田クリニック・産婦人科内科
	福祉施設	介護老人保健施設 ハピネスケア日南
		特別養護老人ホーム 行楽園
坂本地域	診療所	特別養護老人ホーム みなみ園
	福祉施設	八代市立坂本診療所(仮称)
		特別養護老人ホーム坂本の里 一灯苑
東陽地域	診療所	井上医院
	福祉施設	特別養護老人ホーム ひかわの里
		八代市立下岳診療所
泉地域	診療所	八代市立椎原診療所
		横田診療所

■地域別医療・福祉施設一覧(八代地域)

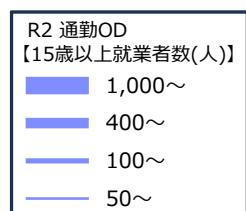
地域名	区分	名称	名称
八代地域	病院	熊本労災病院	八代敬仁病院
		熊本総合病院	八代病院シーサイドこころケアステーション
		高田病院	平成病院
		八代更生病院	八代市医師会立病院
	診療所	桜十字八代リハビリテーション病院	桜十字八代病院
		ひらきクリニック	八代市医師会地域外来・検査センター
		泉内科医院	大平眼科医院
		八代レディースクリニック	保元内科クリニック
		久原外科胃腸科医院	田渕整形外科医院
		岡村医院	春野医院
		あらき整形外科医院	西医院
		片岡レディスクリニック	岡崎皮ふ科医院
		日置町クリニック	くわはら小児科
		磧本胃腸科外科医院	きはら眼科
		鶴田胃腸科内科	高野整形外科
		松岡内科クリニック	ありの内科呼吸器科
		田中泌尿器科外科医院	前田医院
		右田クリニック	市村皮膚科医院
		大手町クリニック	小沢内科医院
		むらたクリニック	持永消化器内科内視鏡内科外科医院
		有田大津眼科	荒木医院
		太田こどもクリニック	うえの内科・胃腸内科
		高田胃腸内科・内科	大平小児科医院
		織田胃腸外科	相良中村クリニック
		旭中央通りクリニック	上野耳鼻咽喉科医院
		増田内科・胃腸内科	堀内眼科医院
		八代市医師会健診センター	田渕内科クリニック
		熊本県八代保健所	ふくとみクリニック
		まきたクリニック	福満内科医院
		せきがみ内科・糖尿病内科	中村内科医院
		ふくろ町クリニック	たかの呼吸器科内科クリニック
		本田クリニック	後藤整形外科医院
		八代ハートクリニック	和田小児科医院
		わたなべ内科クリニック	桑原医院
		こだま小児科クリニック	橋本医院
		いでアレルギー・ぜんそくクリニック	久野内科医院
		熊本総合病院附属クリニック	久原内科消化器科クリニック
		ごとう脳神経外科・痛みのクリニック	後藤胃腸科肛門科クリニック
		もちろんこどもクリニック	本町眼科
		くはら循環器内科・くはら皮フ科	長谷川整形外科医院
	福祉施設	特別養護老人ホーム みやび園	老人保健施設 向春苑
		特別養護老人ホーム ま心苑	老人保健施設 皇寿園
		特別養護老人ホーム すずらんの里	老人保健施設 とまと
		特別養護老人ホーム あさひ園	介護老人保健施設 リハリート桜十字八代

2. 地域の移動ニーズの概要

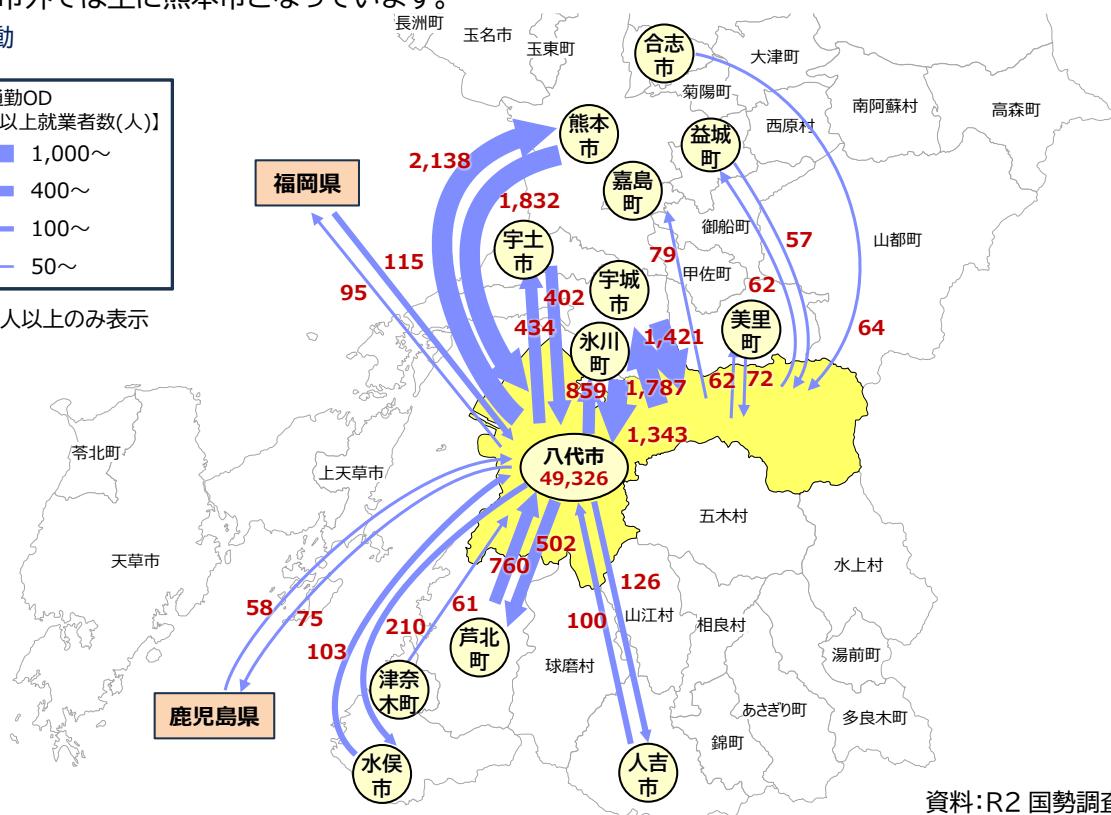
(1) 通勤流動(R2 国勢調査)

八代市全体の通勤者数は 56,898 人で、そのうち 87%(49,326 人)が市内に通勤しています。市外では主に熊本市となっています。

■ 通勤流動



※50 人以上の表示

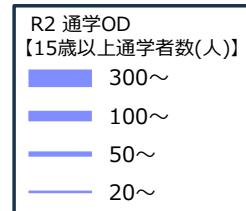


資料:R2 国勢調査

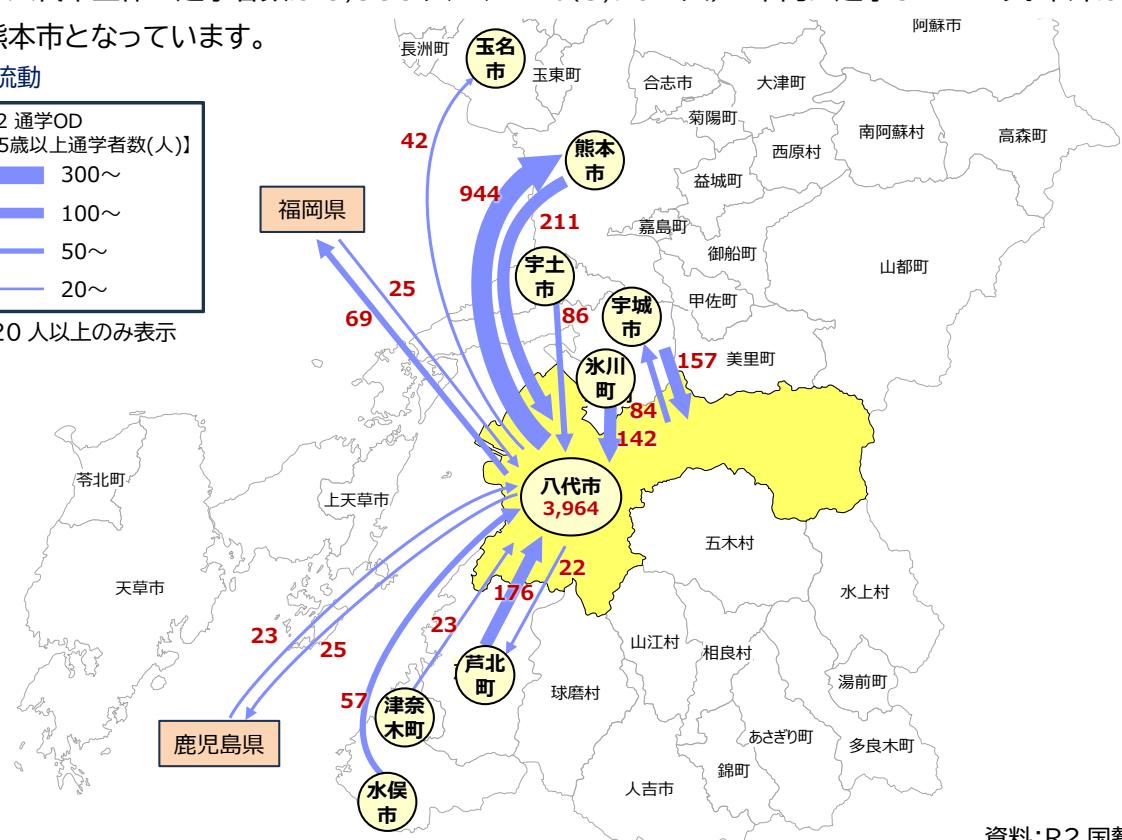
(2) 通学流動(R2 国勢調査)

八代市全体の通学者数は 5,335 人で、74%(3,964 人)が市内に通学しています。市外は主に熊本市となっています。

■ 通学流動



※20 人以上の表示

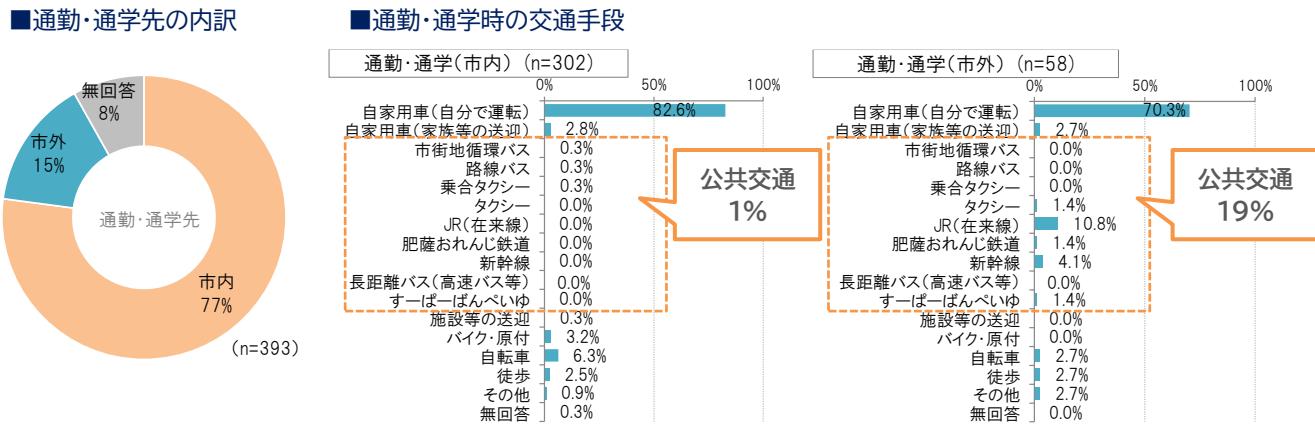


資料:R2 国勢調査

(3)通勤・通学の移動特性

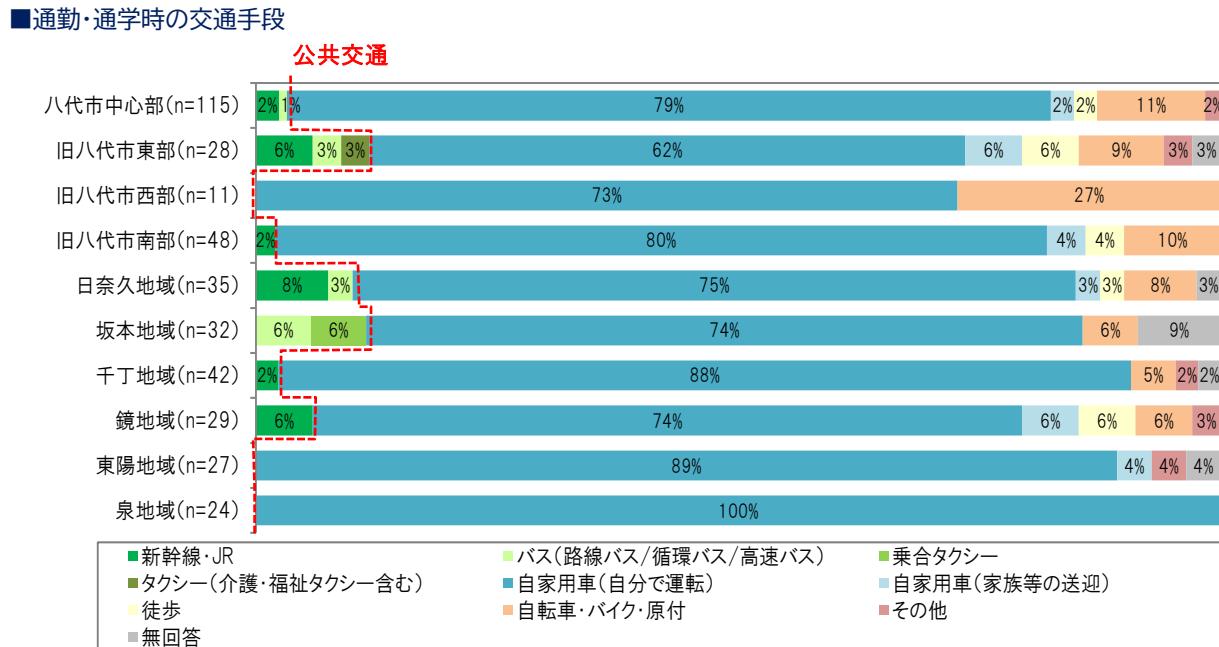
市民の通勤・通学先は、77%が市内、15%が市外(主に熊本市、宇城市)です。

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:83%、市外:70%)。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。(19%)



資料:R6 市民アンケート調査

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、その中で旧八代市東部、日奈久地域、坂本地域、鏡地域では、6~12%程度が地域公共交通を利用しています。

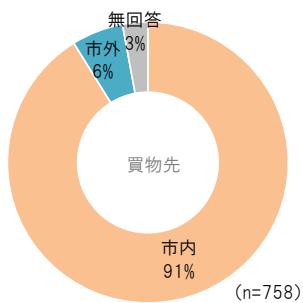


資料:R6 市民アンケート調査

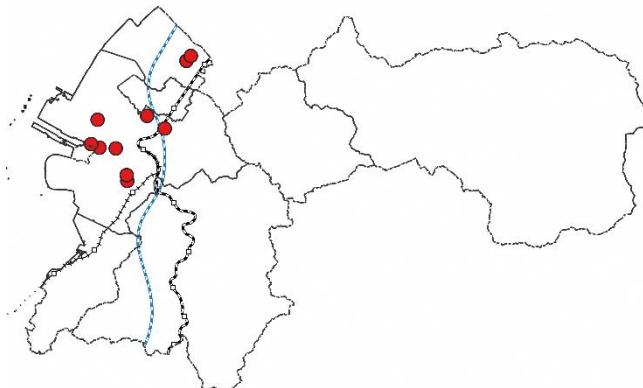
(4) 買物の移動特性

市民の 91%が市内で買物をしています。主な交通手段は自家用車(送迎含む)(85%)となっています。公共交通は 5%が利用しており、主に路線バス、市街地循環バス、タクシーが利用されています。

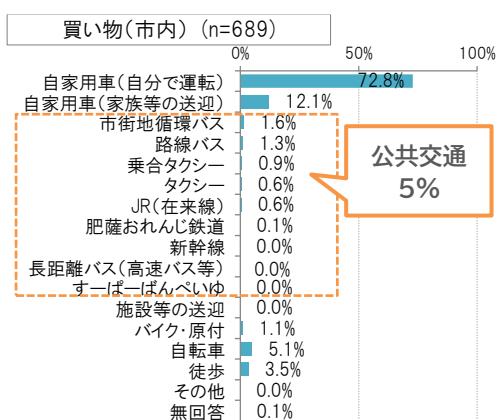
■買物先の内訳



■主な買物先(上位 10 位)(市内)



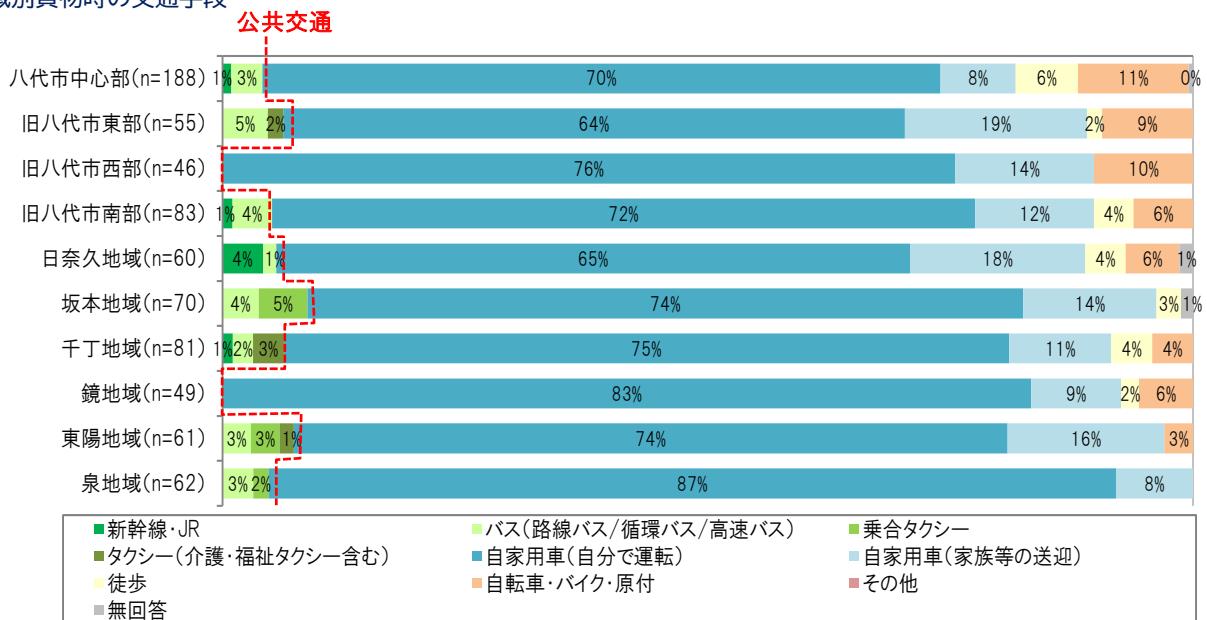
■買物時の交通手段(市内)



資料:R6 市民アンケート調査

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 5%程度が利用しています。特に、旧八代市東部、坂本地域、東陽地域は 7~9%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



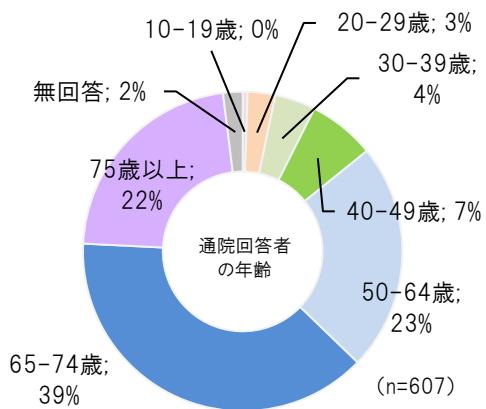
資料:R6 市民アンケート調査

(5)通院の移動特性

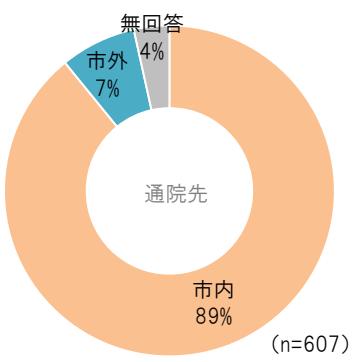
通院をしている人は 61%が高齢者で、市民の 89%が市内の医療機関に通院しています。

市内通院者の主な交通手段は、自家用車(送迎含む)(85%)となっています。公共交通は 7%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。

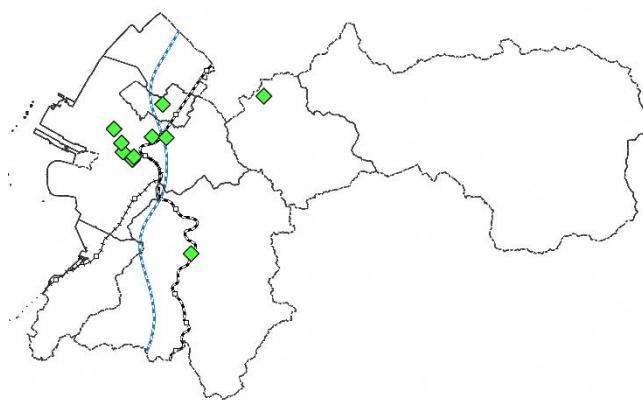
■通院回答者の年齢



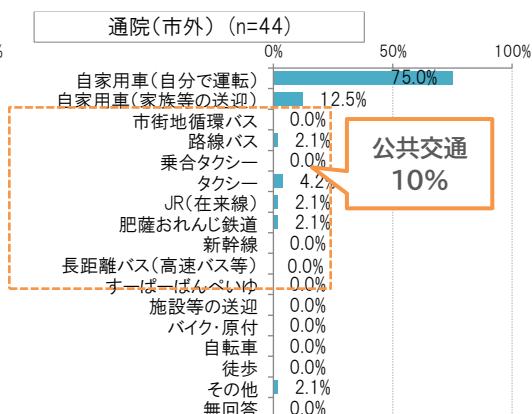
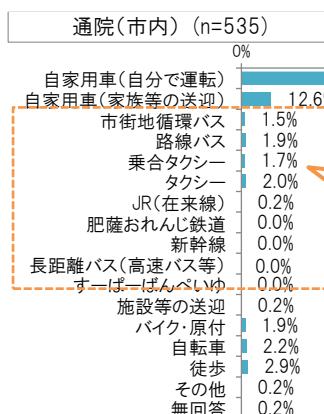
■通院先の内訳



■主な通院先(上位 10 位)(市内)



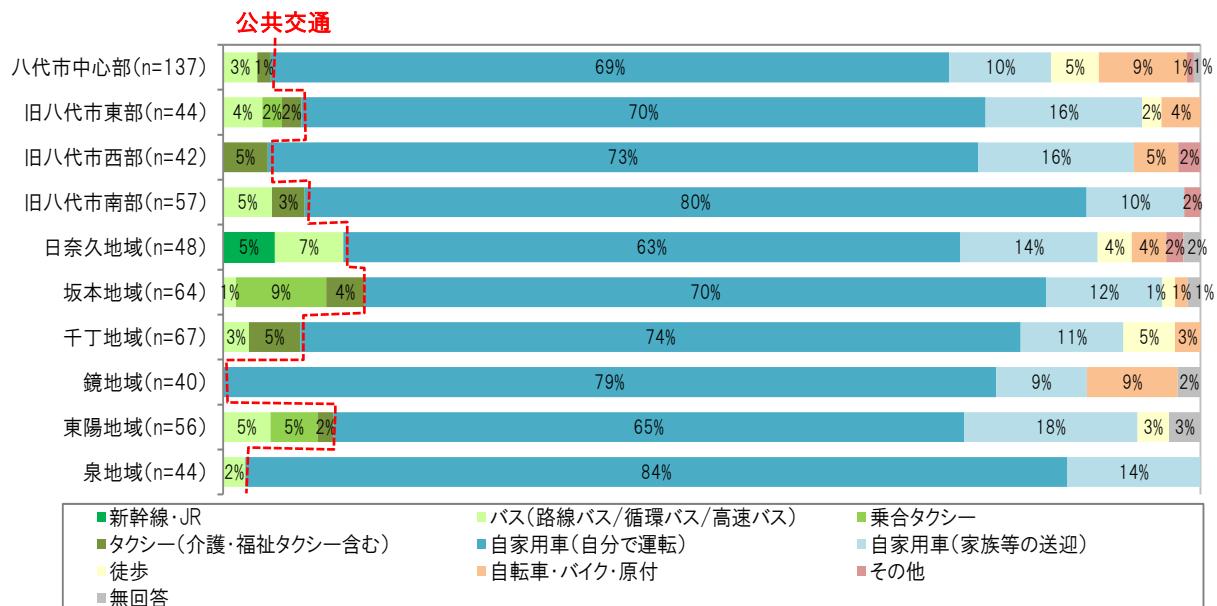
■通院時の交通手段



資料:R6 市民アンケート調査

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(14%)、東陽地域(12%)、日奈久地域(12%)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：R6 市民アンケート調査

3. 地域公共交通の概要

(1) 運行状況

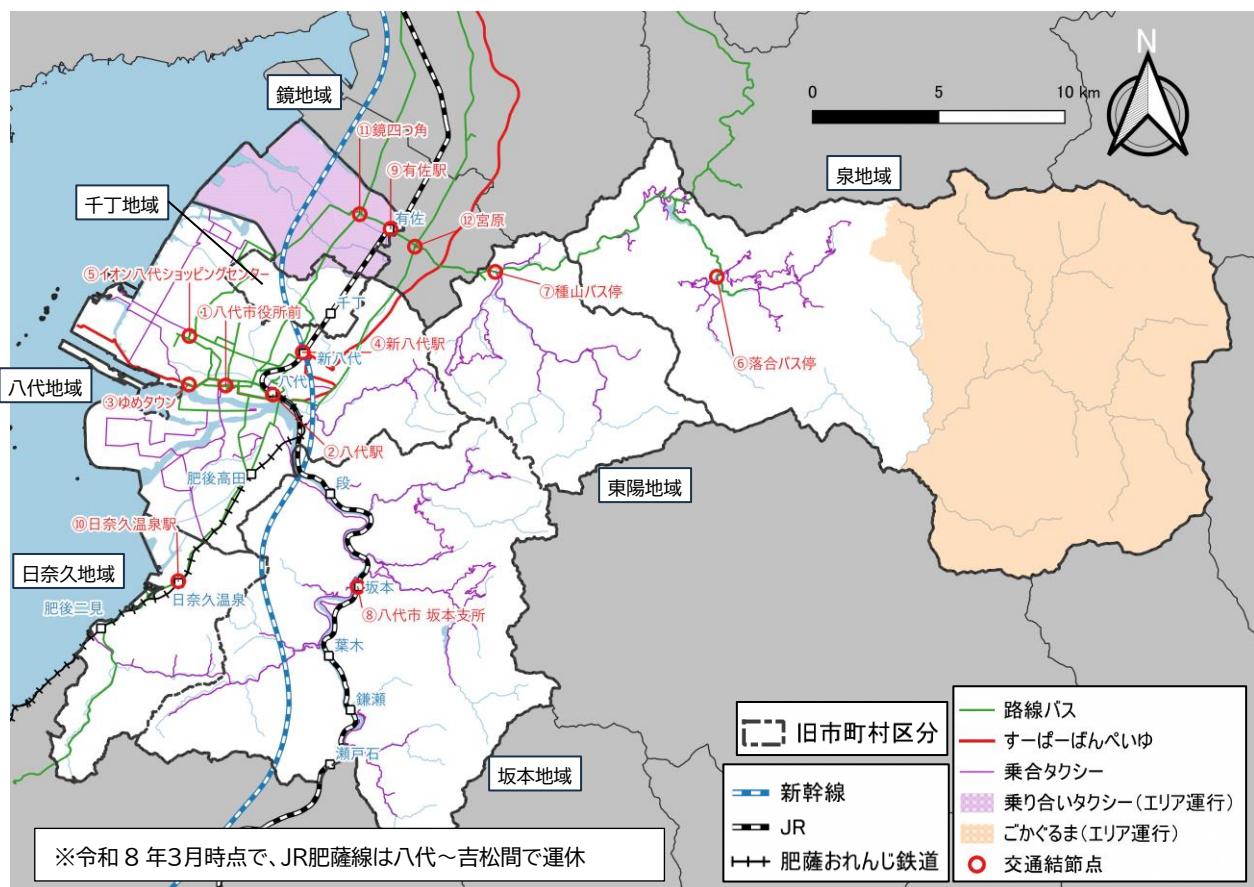
市内には、九州新幹線、在来鉄道(JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道)、路線バス、乗合タクシーといった公共交通があり、鉄道駅や主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成しています。また、高速バスやタクシーなど多様な交通サービスがあります。

路線バスは10路線運行しており、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、計21路線運行しています。

異なる公共交通機関や同じ公共交通機関相互が接続する交通結節点は全部で12箇所あります。

■八代市の公共交通ネットワーク

【令和8年3月時点】

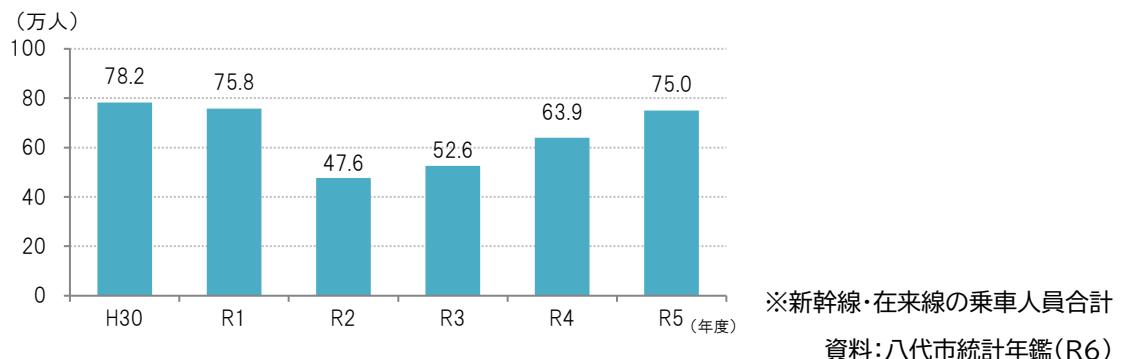


(2)利用状況

【九州新幹線(新八代駅)】

新八代駅の年間乗車人員数は、令和5年度時点では74.9万人となっています。

■九州新幹線(新八代駅)の年間乗車人員数の推移



【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4,600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1,600~2,000人/日が利用しています(千丁駅は非公表)。

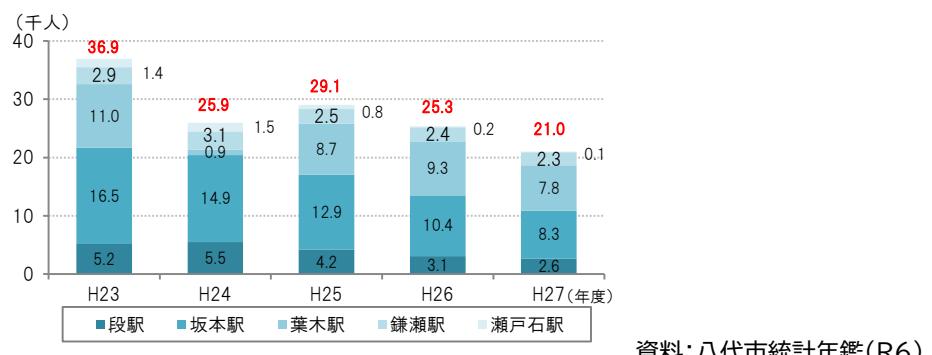
■JR 鹿児島本線(市内駅)の1日の乗車人員数の推移



●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)。

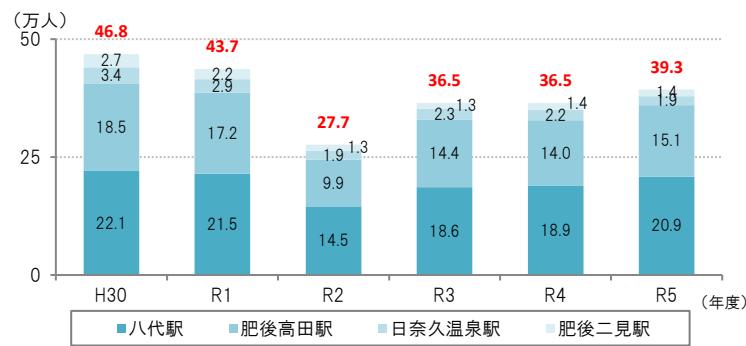
■JR 肥薩線(市内駅)の年間乗車人員数の推移



●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ます。令和5年度は39.3万人となっています。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)の年間乗車人員数の推移



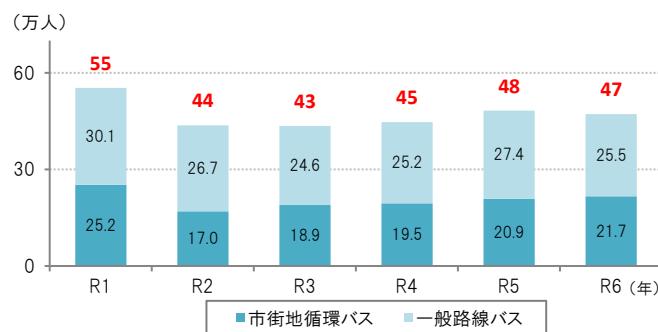
資料:八代市統計年鑑(R6)

【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月の東町線、産島線及び平和町線の一般路線バスから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、令和2年度以降、増減しながらも微増を続けている状況で、令和6年度時点で年間47万人となっています。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。一般路線バスでは、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		R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
市街地循環バス	まちバス	50,792	44,385	41,341	41,092	42,639	45,479
	みなバス	144,338	119,061	109,599	113,611	123,705	126,158
	ゆめバス	57,339	6,335	38,332	40,230	42,503	45,238
	計	252,469	169,781	189,272	194,933	208,847	216,875
一般路線バス	松橋線_国道経由	63,696	58,575	55,186	57,783	61,928	63,374
	松橋線_県道経由	31,080	27,152	25,053	23,055	27,589	30,933
	文政線_八代駅～宮原中央	5,920	5,636	7,367	7,898	6,553	5,949
	文政線_イオン八代～宮原中央	5,694	4,511	838	-	-	-
	種山線	33,897	29,197	25,313	25,113	29,867	31,421
	八農分校線	19,429	17,729	18,111	17,687	19,282	20,640
	坂本線	31,843	23,331	11,467	20,078	20,364	-
	田浦線	50,054	48,379	49,013	47,236	51,153	49,613
	日奈久温泉ライン_高田経由	39,672	34,554	36,592	34,570	37,091	33,286
	大門瀬線	3,814	3,134	3,086	3,306	3,650	4,017
	日奈久温泉ライン_金剛経由	10,958	9,734	8,327	9,492	11,042	11,464
	椎原線	407	-	-	-	-	-
	氷川線	4,218	5,325	5,150	5,353	5,566	4,636
	計	300,682	267,257	245,503	251,571	274,085	255,333
総計		553,151	437,038	434,775	446,504	482,932	472,208

※集計期間:前年10月～当年9月

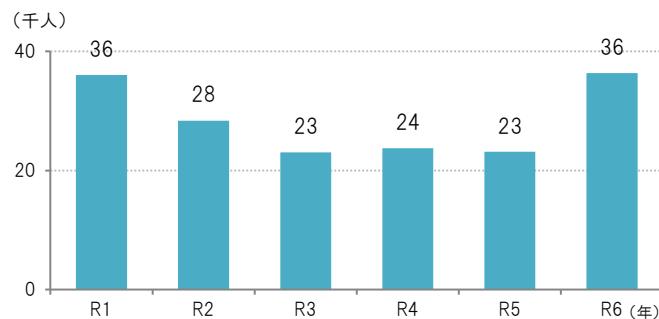
資料:八代市

【乗合タクシー】

乗合タクシーについても、令和4年4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、高田線が予約制になりました。令和2年度以降は利用者数が戻らない状況が続いていましたが、令和6年時点で年間約3.6万人と回復しています。

定時定路型の路線には、利用者数が2,000人/年前後と、予約制の路線と利用者数に差がない路線もみられます。

■乗合タクシーの年間利用者数の推移



(単位:人/年)

	路線名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
定時定路線	河俣～種山線	2,850	2,784	2,548	2,367	2,210	2,079	1,447
	百済来～坂本線	9,534	5,479	2,952	3,501	2,301	-	-
	鮎帰～坂本線	4,021	3,305	2,506	2,504	2,257	2,091	2,130
	平和町線	7,370	5,555	4,967	5,164	6,098	6,267	7,202
	高田線(R403まで)	-	-	330	162	0	-	-
	文政線	-	-	1,784	2,120	1,951	1,805	1,758
	坂本線(R5.10～新設)	-	-	-	-	-	14,879	14,859
	種山線	-	-	-	-	-	-	1,851
予約制	日奈久温泉ライン(金剛経由)	-	-	-	-	-	-	9,228
	河俣～種山線(土日祝)	114	106	76	56	61	52	47
	百済来～坂本線(土日祝)	79	4	2	12	13	-	-
	百済来～坂本線(R5.10～平日も予約便に変更)	-	-	-	-	-	349	257
	鮎帰～坂本線(土日祝)	132	106	0	7	11	52	147
	河俣～種山線(座連・美生経由)	-	0	1	1	0	0	0
	小浦～種山線	184	131	134	114	34	14	114
	落合～種山線	359	247	413	384	236	224	129
	岩奥～落合線							
	古園～落合線	581	556	453	548	427	344	269
	渋利～坂本線	189	167	34	0	0	72	151
	中津道～坂本線	2,612	1,886	807	939	1,186	1,954	1,841
	鮎帰～坂本線(日光・辻・登俣経由)	505	404	113	225	225	129	163
	深水～坂本線	520	549	135	156	157	84	108
	深水～八代線	350	285	357	464	350	433	544
	日奈久～坂本線	2,782	2,837	1,778	1,810	1,983	2,317	2,995
	東町線	1,507	1,246	1,133	763	662	711	736
	産島線	2,332	2,728	2,140	1,673	1,922	1,458	1,039
	鏡町線	-	-	372	697	878	890	952
	高田線(R404～)	-	-	-	89	173	165	164
計		36,021	28,375	23,035	23,756	23,135	36,369	48,131

※集計期間:前年10月～当年9月

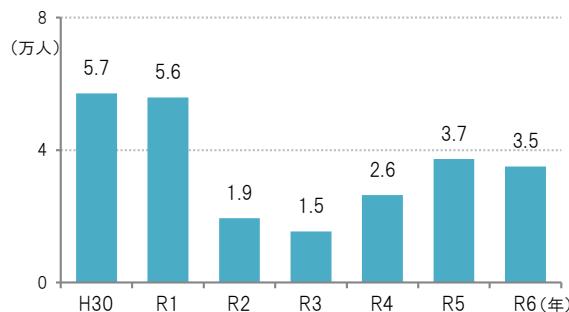
資料:八代市

【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したが、コロナ禍の影響を受け令和2年には1.5万人まで減少しました。その後利用者数は増加し、令和6年は3.5万人となりましたが、コロナ禍前の水準までは回復していません。

■すーぱーばんぺいゆの年間利用者数の推移

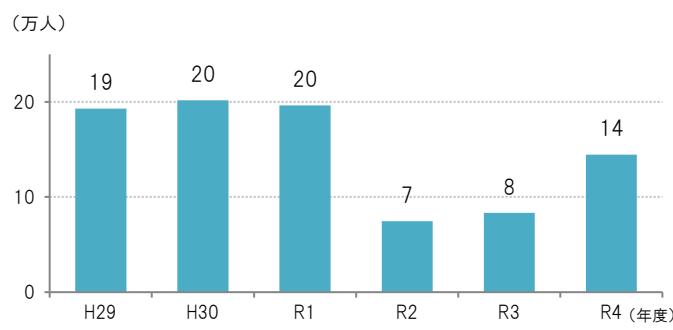


資料:神園交通提供

●その他高速バス

その他高速バス(B&S みやざき)は、年間20万人弱の利用があり、横ばいで推移していましたが、令和2年に7万人に減少し、令和4年で14万人となっています。

■その他高速バスの年間利用者数の推移



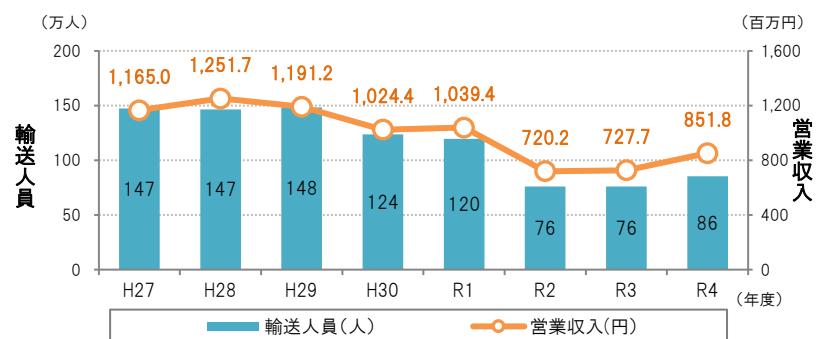
資料:宮崎県 HP

【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27年度は約147万人でしたが令和4年度は約86万人と減少しています

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



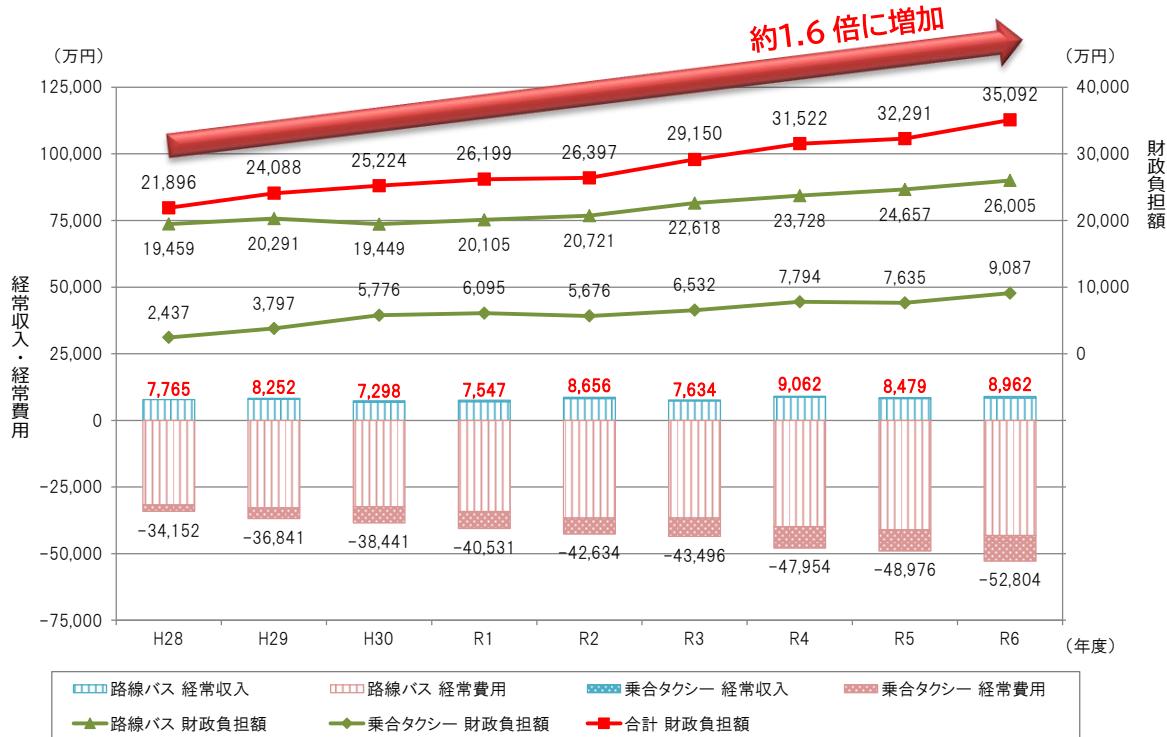
資料:九州運輸局 運輸実績集計表

(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6年度は平成28年度の約1.6倍にあたる、約3.5億円/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}などがあります。

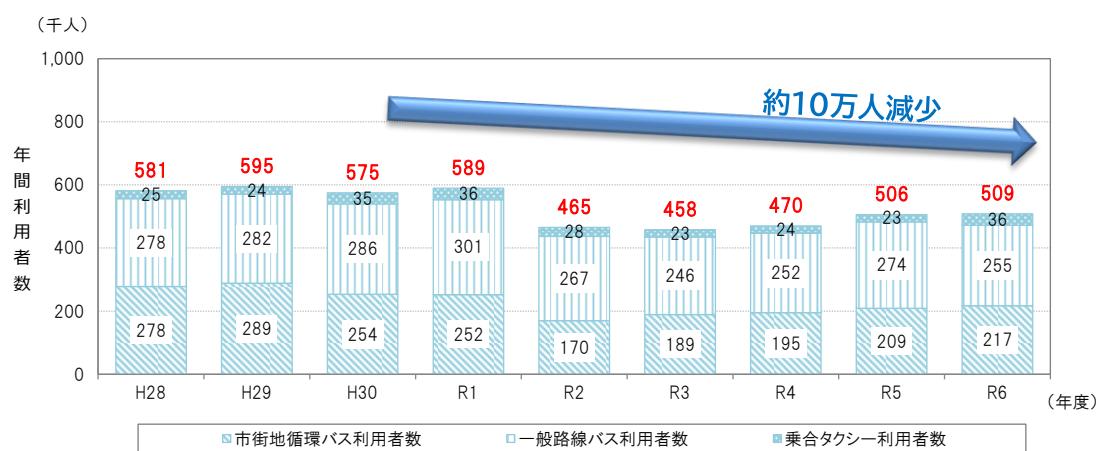
■八代市の路線バス・乗合タクシーに対する負担額



※集計期間:前年10月～当年9月

資料:八代市

■路線バス・乗合タクシーの年間利用者数



※集計期間:前年10月～当年9月

資料:八代市

※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定めた上限運賃制を導入している。(現在の上限額は350円となっている。)

※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200円均一となっている)

4. 上位関連計画における公共交通の位置づけ

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調和・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、地域交通法に基づく法定計画として策定します。

■上位・関連計画一覧

上位・関連計画		計画期間
1	第2次八代市総合計画 第2期基本計画	改定中 令和4年度～令和7年度
2	八代市都市計画マスターplan	改定中 平成21年度～令和10年度
3	八代市立地適正化計画	改定中 令和7年度～令和27年度
4	八代市過疎地域持続的発展計画	改定中 令和3年度～令和7年度
5	第5次八代市地域福祉計画	令和7年度～令和11年度
6	第2次八代市環境基本計画	令和元年度～令和8年度
7	新八代駅周辺グランドデザイン	
8	熊本県地域公共交通計画	改定中 令和3年度～令和7年度

【上位・関連計画】

■第2次八代市総合計画 第2期基本計画

第2次八代市総合計画 第2期基本計画(令和4年2月)

改定中

計画概要等

■計画期間

- ◆基本構想:8年(平成30年度～令和7年度)
- ◆第2期基本計画:4年(令和4年度～令和7年度)

■将来像

しあわせあふれる ひと・もの 交流拠点都市“やつしろ”

■基本目標

- 誰もがいきいきと暮らせるまち
- 郷土を担い学びあう人を育むまち
- 安全・安心・快適に暮らせるまち
- 地域資源を活かし発展するまち
- 人と自然が調和するまち

公共交通に関する記述

【安全・安心・快適に暮らせるまち】

- 交通については、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を進める。

○災害に強く安全・安心なまちづくり

[18]坂本町の創造的復興

- 地域のニーズを踏まえ、道路・鉄道の早期復旧を国、県、JR九州に働きかける。

○快適に暮らせるまちづくり

[25]秩序ある土地利用の推進

- まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を図ることで、安全で快適な都市環境の形成に努める。

[30]景観まちづくりの推進と良好な市街地形成

- 東西アクセス道路(竜西東西12号線、新牟田西牟田線)を整備することで、県道を含む、新八代駅への道路ネットワークが整備されることにより、新八代駅へのアクセス強化を図る。

○暮らしを支えるまちづくり

[32]道路環境の整備と計画的な維持管理・更新の推進

- 新八代駅へのアクセス強化を図り、国・県道との道路ネットワークの構築のため、南北アクセス道路、東西アクセス道路の整備を進める。

[33]港湾振興と八代港・地方港湾の利用促進

■成果指標

指標名	現状値(R2)	目標値(R7)
クルーズ船寄港数	19回(R1)	100回
日奈久港・鏡港の整備率	55.7%	100%

- 八代港の整備促進については、水深14m 航路の早期完成、加賀島地区の開発に向け、国・県に対して継続した要望活動を行う。

- 日奈久港、鏡港については、港湾施設の維持管理計画に基づき、港湾機能の維持に努めます。また、航路と泊地浚渫を行い、港湾機能の充実を図る。

○公共交通の充実したまちづくり

[34]公共交通体系の整備

■成果指標

指標名	現状値(R2)	目標値(R7)
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市民の割合	26.4%	30.0%
バス・乗合タクシーの年間利用者数	58.9万人(R1)	63.6万人
新たな交通サービスの導入に向けた取組件数	0件	3件

- 駅や市役所などの交通結節点と各地域拠点間を結ぶ交通サービスを維持・確保するとともに、接続便との円滑な乗り継ぎ環境を整備することで移動利便性の向上に努める。

- 多様な移動ニーズやそれぞれの地域の特性に応じた、新たなモビリティサービスやICTなどを活用した、公共交通サービスの提供に取り組む。

- 積極的な情報発信を行い公共交通の利用促進を促すとともに、乗り方教室などの実施により、市民(地域)、交通事業者、行政が一体となって利用者数の増加に取り組む。

- AIなどを活用することで公共交通の効率化を行い、利用しやすく、将来的に持続可能な公共交通サービスの実現を目指す。

- JR肥薩線については、県や沿線自治体とも連携しながら、早期復旧に向けてJR九州や国などへの働きかけを行う。

■八代市都市計画マスタープラン

八代市都市計画マスタープラン(平成22年3月)

改定中

計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■計画期間 平成21年度～令和10年度 ■将来の都市像 『やすらぎと活力にみちた魅力かがやく元気都市”やつしろ”』 ■理念 <ol style="list-style-type: none"> 1.全ての市民が安全で快適に暮らすことができる都市づくり 2.農林業や自然環境と一体となった合理的な土地利用の実現 3.市民が積極的に都市づくりに参加できる環境づくりと、住みたい、住み続けたいと思う都市づくり
	<p>III 全体構想</p> <p>2-1 土地利用の方針</p> <p>2)都市的空間の土地利用方針</p> <p>○交通結節商業地:新八代駅及び八代駅周辺を交通結節商業地と位置づけ、周辺の良好な居住環境と一体的な市街地を形成するとともに、商業・業務施設などの民間施設の立地を促進することにより、交通結節点としての機能強化を図る。</p> <p>2-3 道路等交通体系の方針</p> <p>1)道路等交通体系の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州新幹線や南九州西回り自動車道の整備促進に努めるとともに、JR 在来線や肥薩おれんじ鉄道、路線バスの利用促進に向けた取組を行う。 <p>○公共交通機能の確保と交通結節点における乗り換え利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球規模での環境問題や高齢化社会に対応して、鉄道やバスなどの公共交通機関の必要性が高まっていることから、自動車を利用できない交通弱者の方の移動手段確保のためにも、生活路線の維持・存続に努める。 ・路線バスについては、市民ニーズにあった運行形態・路線の再構築を行うとともに、利用者が少ない路線については、代替策も含め生活路線の確保に努める。 ・公共交通の強化を図るため、駅、バス拠点などの交通結節点においては、継ぎ目のない安全で円滑な移動に資する施設整備を進めるとともに、乗り換え利便性に配慮した施設の配置やシステムの導入に取り組む。 <p>6)公共交通の整備方針</p> <p>○鉄道:肥薩おれんじ鉄道利用促進のための乗車運動の展開や、沿線地域への入り込み客数が増加するための観光振興策を展開していく。八代駅を起点とし球磨川沿いを走るJR 肥薩線(八代～隼人間)についても、現在、熊本、宮崎、鹿児島の3県沿線市町が協力し、利用促進及び存続のための諸活動を行っており、今後も利用客増加のための事業を展開していく。</p> <p>○バス:市民のニーズを把握し、利用しやすい運行形態・バス路線網の形成を目指し、関係機関との調整を行うとともに、利用者が少ない路線や公共交通空白地域については、効率的かつ効果的な代替策を含めて公共交通の確保を進める。</p> <p>7)その他の交通施設の整備</p> <p>○駅:本市の交通結節機能の中心であるJR 八代駅、新八代駅については、自動車・自転車交通、バス交通、歩行者交通相互の動線確保や、安全性、利便性を向上させるとともに、本市の玄関口として、ユニバーサルデザインに基づく魅力的な空間となるよう整備をすすめる。</p> <p>○港湾:八代港、日奈久港、鏡港において、港湾機能の強化や適切な管理を行うとともに、市民に親しまれる港づくりをすすめる。特に、国際貿易港である八代港については、水深14m 岸壁の整備を促進するとともに、熊本県や経済団体と連携して、集荷活動や情報提供、定期航路の誘致などに取り組む。</p> <p>2-7 都市環境・都市景観形成の方針</p> <p>○資源・エネルギー消費の削減:九州新幹線の整備に伴い、交通結節点の整備を進め、バスや鉄道などの公共交通機関の利便性向上と利用増を図る。</p> <p>V 地域別構想</p> <p>2 中央地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新八代駅及び八代駅周辺は、周辺の良好な住環境と一体的な市街地形成をするとともに、商業・業務施設などの民間施設の立地を促進する。 ・八代駅、新八代駅は、乗り換え利便の向上を図るとともに、ユニバーサルデザインに基づく魅力的な空間の形成を図る。 ・八代港の水深 14m 岸壁の整備促進を図る。 <p>4 東部地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域については、代替策を含めて公共交通の確保を進める。 <p>5 南部地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域については、代替策を含めて公共交通の確保を進める。

■八代市立地適正化計画

八代市立地適正化計画(令和6年6月)

改定中

公共交通に関する記述	<p>■計画期間 令和7年度～令和27年度</p> <p>■まちづくりの方針 恵まれた資源を活かして、多様な暮らし方・働き方を選択できるまち</p> <p>■誘導方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ●拠点形成の方針:多様な交流を促進する魅力ある拠点の形成 ●居住地形成の方針:安心して暮らし、働き、子育てができる良好な居住環境の形成 ●公共交通ネットワークの方針:日常生活を支える効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 														
	<p>○公共交通ネットワークの方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の各拠点を結ぶ交通サービスを維持・確保するとともに、スムーズな乗り継ぎ環境を整備することで、交通結節機能の強化と移動利便性の向上に努める。 ・多様な移動ニーズやそれぞれの地域の特性に応じた、新たなモビリティサービスやICTなどを活用した、公共交通サービスの提供に取り組む。 ・積極的な情報発信により公共交通の利用促進を図るとともに、市民(地域)、交通事業者、行政が一体となって利用者数の増加に取り組む。 <p>○目指すべき都市の骨格構造</p> <p>■基幹的な公共交通軸の考え方</p>														
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; background-color: #d3d3d3;">軸名</th> <th style="text-align: center; background-color: #d3d3d3;">基本的な方針</th> <th style="text-align: center; background-color: #d3d3d3;">路線等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">広域連携軸</td><td>鉄道や高速バス等については、広域的な公共交通による周辺都市との連携を支える軸として、機能の維持・強化を図るとともに、交通結節点において、路線バスや乗合タクシー等、多様な公共交通との連携を図ります。</td><td>九州新幹線、在来線・(JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道)、高速バス 既存路線バス</td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">地域連携軸</td><td>中心拠点とその他の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの軸として、一定のサービス水準の確保による利便性の高い路線を目指します。</td><td></td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">地域補完軸</td><td>乗合タクシーや一般タクシーにより、各拠点と山間部、田園部等の公共交通が不便な居住地までを結び、買い物や通院等のための移動手段として地域の実情にあったサービスの提供を目指します。</td><td>乗合タクシー等</td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">中心部循環エリア</td><td>市中心部の駅、商業施設等の主要な都市機能をつなぐエリア内の交通サービスの充実を図ります。</td><td>市街地循環バス</td></tr> </tbody> </table>	軸名	基本的な方針	路線等	広域連携軸	鉄道や高速バス等については、広域的な公共交通による周辺都市との連携を支える軸として、機能の維持・強化を図るとともに、交通結節点において、路線バスや乗合タクシー等、多様な公共交通との連携を図ります。	九州新幹線、在来線・(JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道)、高速バス 既存路線バス	地域連携軸	中心拠点とその他の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの軸として、一定のサービス水準の確保による利便性の高い路線を目指します。		地域補完軸	乗合タクシーや一般タクシーにより、各拠点と山間部、田園部等の公共交通が不便な居住地までを結び、買い物や通院等のための移動手段として地域の実情にあったサービスの提供を目指します。	乗合タクシー等	中心部循環エリア	市中心部の駅、商業施設等の主要な都市機能をつなぐエリア内の交通サービスの充実を図ります。
軸名	基本的な方針	路線等													
広域連携軸	鉄道や高速バス等については、広域的な公共交通による周辺都市との連携を支える軸として、機能の維持・強化を図るとともに、交通結節点において、路線バスや乗合タクシー等、多様な公共交通との連携を図ります。	九州新幹線、在来線・(JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道)、高速バス 既存路線バス													
地域連携軸	中心拠点とその他の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの軸として、一定のサービス水準の確保による利便性の高い路線を目指します。														
地域補完軸	乗合タクシーや一般タクシーにより、各拠点と山間部、田園部等の公共交通が不便な居住地までを結び、買い物や通院等のための移動手段として地域の実情にあったサービスの提供を目指します。	乗合タクシー等													
中心部循環エリア	市中心部の駅、商業施設等の主要な都市機能をつなぐエリア内の交通サービスの充実を図ります。	市街地循環バス													
<p>○公共交通ネットワーク形成に係る施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活を支える効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、「八代市地域公共交通計画」と連携しながら、以下のようないくつかの施策に取り組みます。 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; background-color: #d3d3d3;">No.</th> <th style="text-align: center; background-color: #d3d3d3;">施策名</th> <th style="text-align: center; background-color: #d3d3d3;">概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td><td>まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・在来線・路線バス・乗合タクシー等の役割分担を明確化し、役割に見合った交通体系を再構築します。 ・中心拠点と新八代交流拠点、各地域拠点を結ぶ公共交通利便性の確保を図るために、鉄道や路線バス、乗合タクシー等の運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを図ります。 ・公共交通空白地域の解消に向け、乗合タクシーなど地域住民の日常生活を支える公共交通サービスの充実を図ります。 ・AIを活用したデマンド交通や自動運転車両による交通サービスなど、新たな交通サービスの導入について検討します。 ・肥薩おれんじ鉄道の法定協議会による実施計画に基づき、利用促進及び利便性の向上を図ります。 </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td><td>交通結節点の機能向上</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・八代駅、新八代駅、有佐駅、肥後高田駅、日奈久温泉駅等においては、交通結節点として鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗り継ぎ環境の確保を図ります。 ・主要なバス停におけるバス待合環境の改善を図ります。 </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td><td>公共交通の利用促進</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上を目的として、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を図ります。 ・公共交通の周知による利用者増を目指し、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。 ・「運転免許証返納者割引制度」の周知を図ります。 </td></tr> </tbody> </table>		No.	施策名	概要	1	まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> ・在来線・路線バス・乗合タクシー等の役割分担を明確化し、役割に見合った交通体系を再構築します。 ・中心拠点と新八代交流拠点、各地域拠点を結ぶ公共交通利便性の確保を図るために、鉄道や路線バス、乗合タクシー等の運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを図ります。 ・公共交通空白地域の解消に向け、乗合タクシーなど地域住民の日常生活を支える公共交通サービスの充実を図ります。 ・AIを活用したデマンド交通や自動運転車両による交通サービスなど、新たな交通サービスの導入について検討します。 ・肥薩おれんじ鉄道の法定協議会による実施計画に基づき、利用促進及び利便性の向上を図ります。 	2	交通結節点の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・八代駅、新八代駅、有佐駅、肥後高田駅、日奈久温泉駅等においては、交通結節点として鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗り継ぎ環境の確保を図ります。 ・主要なバス停におけるバス待合環境の改善を図ります。 	3	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上を目的として、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を図ります。 ・公共交通の周知による利用者増を目指し、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。 ・「運転免許証返納者割引制度」の周知を図ります。 	
No.	施策名	概要													
1	まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> ・在来線・路線バス・乗合タクシー等の役割分担を明確化し、役割に見合った交通体系を再構築します。 ・中心拠点と新八代交流拠点、各地域拠点を結ぶ公共交通利便性の確保を図るために、鉄道や路線バス、乗合タクシー等の運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを図ります。 ・公共交通空白地域の解消に向け、乗合タクシーなど地域住民の日常生活を支える公共交通サービスの充実を図ります。 ・AIを活用したデマンド交通や自動運転車両による交通サービスなど、新たな交通サービスの導入について検討します。 ・肥薩おれんじ鉄道の法定協議会による実施計画に基づき、利用促進及び利便性の向上を図ります。 													
2	交通結節点の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・八代駅、新八代駅、有佐駅、肥後高田駅、日奈久温泉駅等においては、交通結節点として鉄道・路線バス・乗合タクシー等の円滑な乗り継ぎ環境の確保を図ります。 ・主要なバス停におけるバス待合環境の改善を図ります。 													
3	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上を目的として、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を図ります。 ・公共交通の周知による利用者増を目指し、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。 ・「運転免許証返納者割引制度」の周知を図ります。 													

八代市立地適正化計画(令和6年6月)

計画の目標値

■公共交通ネットワークの目標

・日常生活を支える効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けては、人口減少下においても公共交通利用者の利用者を維持・確保することが重要となることから、「鉄道乗車人員」及び「バス利用者数」及び「乗合タクシー利用者数」を目標指標として設定します。

目標指標	現況値	令和17年 (中間目標)	令和27年 (最終目標)
鉄道乗車人員 (八代駅・新八代駅・有佐駅の合計)	4,656人／日 (令和5年度)	4,656人／日	4,656人／日
一般路線バス利用者数	27万人／年 (令和6年)	27万人／年	27万人／年
市街地循環バス利用者数	21万人／年 (令和6年)	21万人／年	21万人／年
乗合タクシー利用者数	2.3万人／年 (令和6年)	2.3万人／年	2.3万人／年

■八代市過疎地域持続的発展計画

八代市過疎地域持続的発展計画(令和6年6月一部改訂)

改定中

計画概要等

■計画期間

令和3年度～令和7年度

■基本方針

- 1.公共施設の適正配置と施設総量の縮減
- 2.公共施設の計画的な予防保全等の実施による長寿命化
- 3.公共施設等の効率的な管理運営

公共交通に関する記述

5.交通施設の整備、交通手段の確保

(2)交通手段

- ・地域住民の日常生活を支える公共交通サービスを確保するため、一部過疎地域における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していくとともに、地域の移動特性に応じて、自家用有償旅客運送事業や、MaaS の考え方を活用した新たなモビリティ技術の導入に向けた検討を進めるなど、地域住民の利便性の向上を図るための取組を進めていく。
- ・坂本地域においては、JR肥薩線の復旧に向けた取組を推進するとともに、一日も早い地域の再建と、将来にわたって地域で安心して暮らすことができるための仕組みづくりとして、復旧・復興の進捗や地域の需要に合わせた段階的かつ柔軟な移動手段の確保に努めていく。

持続的発展 施策区分	事業名	事業内容	事業 主体
4.交通施設の整備、交通手段の確保	(9)過疎地域持続的発展特別事業[公共交通]	乗合タクシー運行事業補助 市民の交通手段を確保し、日常生活における利便性の向上を図るため、乗合タクシーを運行する事業者に対し経費の一部を補助する。 自家用有償旅客運送事業 地域住民の移動手段を確保するため、市から運行委託を受けた地域団体等が有償で運送を行い、公共交通を補完する交通サービスを提供するもの。	八代市

10集落の整備

(1)集落の整備

- ・買い物支援や生活交通の維持・確保、ICTを活用した新たな取組についても検討を進め、住民が住み慣れた地域に住み続けることができる仕組みづくりを展開していく。

■第4次八代市地域福祉計画**第4次八代市地域福祉計画 八代市福祉活動計画(令和2年3月)**

計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■計画期間 令和3年度～令和5年度 ■基本理念 「地域のつながりと支え合いで築く 安全・安心な暮らし」 ■計画の柱 <ol style="list-style-type: none"> 1.地域福祉への理解促進と人材の活躍機会の提供 2.地域支え合い活動の推進 3.連携した支援体制の構築 4.地域課題への対応
公共交通に関する記述	<p>4. 地域課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動・買い物手段の確保、地域活性化など具体的な生活課題について、地域住民と市や関係機関等で対応を進める。

■第2次八代市環境基本計画**第2次八代市環境基本計画(平成31年2月)**

計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■計画期間 令和元年度～令和8年度 ■環境像 人と自然が調和するまち やつしろ ■環境目標 <ol style="list-style-type: none"> 1.環境学習・環境保全行動の促進 2.自然環境の保全 3.生活環境の保全・創造 4.地域環境問題への対応 5.循環型社会の推進
公共交通に関する記述	<p>環境目標 4 地球環境問題への対応</p> <p>(1)地球市民として温暖化対策に取り組みます</p> <p>○市の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車や公共交通機関の利用を促進するなど、エコ通勤を推進する。[環境課、企画政策課] ・地域の特性や移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供を進め、公共交通機関の利用を促進する。[企画政策課]

■八代市デジタル化推進基本計画

八代市デジタル化推進基本計画(令和6年2月一部変更)

総合計画に統合

計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■計画期間 令和4年度～令和7年度 ■基本理念 ICT等の先端技術を活用し、地域課題の解決とサービスの効率化・高度化を図り、「安全・安心で、持続的に発展するまち“スマートシティやつしろ”」を目指します ■取組の方向性 <ol style="list-style-type: none"> 1.地域課題の解決 2.行政サービスの変革 3.協働と連携によるデジタル社会の実現
	<p>第3章 デジタル化における課題と解決に向けた方向性</p> <p><医療・保健・福祉></p> <ul style="list-style-type: none"> ・条件不利地域では、医療部屋までの交通アクセスの確保についても十分に配慮しながら取り組んでいく。 <p><交通></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の多様な移動ニーズに対応するためには、公共交通の利便性を高めるとともに、公共交通以外のカーシェア、レンタ（シェア）サイクル、電動キックボードシェア等、更には自動運転技術による輸送サービスの導入等、人・物の移動に関するあらゆる交通手段の導入を検討していく必要がある。そのためには、交通事業者と連携し、AIなどを活用した公共交通のデジタル化を進めるとともに、あらゆる交通手段をICTを用いてシームレスに結び付けるシステムであるMaaSの構築を検討・実施し、利用者の移動の利便性向上に努める。 <p>第4章 ICT等の活用による個別施策の概要</p> <p>8 交通分野</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすために、行政と交通事業者が連携し、SNSを活用した利用啓発を行うとともに、定額利用制度の導入などを検討する。また、交通事業者へのキャッシュレス決済、AIによる予約・配車システム導入などのデジタル化による効率化を促すことで、交通事業者の事業継続性を高め、利用者にとって、利用しやすく、将来的に持続可能な公共交通サービスの実現を目指す。

■新八代駅周辺グランドデザイン

新八代駅周辺グランドデザイン(令和6年3月)

計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■計画期間 平成21年度～令和10年度 ■将来像 「未来を切り拓き活躍する新世代が飛翔する交流・創造の拠点」 ■基本目標 <ol style="list-style-type: none"> 1.にぎわい・楽しみ 2.交流・創造
	<p>1.3 社会環境の変化</p> <p>○デジタル予約アプリを活用したモビリティ・ハブ実証実験</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポストコロナ社会における関係人口の拡大を見据え、新八代駅において、デジタル予約アプリを活用したモビリティ・ハブ実証実験を行っている。この実験では、AIオンデマンドバスやタクシー、レンタサイクル等、多様な交通手段を接続させ、デジタル予約アプリを介してシームレスに利用可能とするモビリティ・ハブを整備することにより、駅周辺の回遊性を高めるとともに、新八代駅からくまモンポート八代までの移動手段の確保につなげることを目指している。 <p>2.1 新八代駅周辺の今後の方向性</p> <p>○交通の要衝としての強みの最大化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八代港では国際クルーズ拠点「くまモンポート八代」が2020(R2)年4月に供用開始されたことで、アジアに向けたゲートウェイ機能が強化されている。さらに、将来、八代地域と天草地域を結ぶ「八代・天草シーライン」が実現した際には、八代港を起点とした経済圏の拡大や九州の西岸軸と東岸軸を結ぶ新たな交通ネットワークの形成など、大きな効果が期待されている。そのため、その効果の最大化が図られるよう、八代港と新八代駅周辺や中心市街地との接続をより強化していく。

■熊本県地域公共交通計画

熊本県地域公共交通計画(令和6年6月一部改訂)

改定中

計画概要等	■計画期間 令和3年度～令和7年度																																												
	■将来像 「新しいくまもと」の創造に資する県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築																																												
	■計画の目標 1.持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築 2.輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実																																												
公共交通に関する記述	<p>目標①:持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築 県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通(鉄軌道・路線バス等)について、その役割を明確に定義したうえで、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。 また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。</p> <p>【数値指標・目標値】</p> <p><目標①の達成を測る指標></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>数値指標</th> <th>現状値</th> <th>目標値</th> <th>目標設定の考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幹線公共交通利用者数の維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>指標Ⅰ:路線バスの年間輸送人員 (バス事業者5社^{※1}の合計輸送人員)</td> <td>26,737 千人/年 (R1年度)</td> <td>26,737 千人/年以上 (R7年度)</td> <td>人口減少が進む中 にあっても、現状の水準を維持する</td> </tr> <tr> <td>指標Ⅱ:鉄道の年間輸送人員 (鉄道事業者4社^{※2}の合計輸送人員)</td> <td>3,611 千人/年 (R1年度)</td> <td>3,813^{※3} 千人/年以上 (R7年度)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>幹線公共交通の収益性の向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>指標Ⅲ:路線バスの収支率 (バス事業者5社^{※1}の合計経常収入/合計経常費用)</td> <td>63.9% (R1年度)</td> <td>63.9%以上 (R7年度)</td> <td>持続可能性の観点から、現状の水準を維持する</td> </tr> <tr> <td>指標Ⅳ:鉄道の収支率 (鉄道事業者4社^{※2}の合計鉄道事業収入/鉄道事業費用)</td> <td>71.2% (R1年度)</td> <td>71.2%以上 (R7年度)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>利用者一人当たりの行政負担額の縮減</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>指標Ⅴ:路線バス利用者一人当たりの行政負担額(バス事業者5社^{※1}の合計行政負担額/合計輸送人員数)</td> <td>113円/人 (R1年度)</td> <td>113円/人以下 (R7年度)</td> <td>持続可能性の観点から、現状の水準を維持する</td> </tr> <tr> <td>広域での地域公共交通計画数の増加</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>指標VI:複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数</td> <td>3 (R2年度末)</td> <td>7以上 (R7年度末)</td> <td>概ねP70～73の地域ごとに各1つ以上、広域の取組(計画)数を増加</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 バス事業者5社:九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス (高速バス・空港リムジンバスの数値は除く。)</p> <p>※2 鉄道事業者4社:熊本電気鉄道、南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道</p> <p>※3 南阿蘇鉄道は熊本地震以前の平成27年度、他社は令和元年度の輸送人員の合計</p>	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方	幹線公共交通利用者数の維持				指標Ⅰ:路線バスの年間輸送人員 (バス事業者5社 ^{※1} の合計輸送人員)	26,737 千人/年 (R1年度)	26,737 千人/年以上 (R7年度)	人口減少が進む中 にあっても、現状の水準を維持する	指標Ⅱ:鉄道の年間輸送人員 (鉄道事業者4社 ^{※2} の合計輸送人員)	3,611 千人/年 (R1年度)	3,813 ^{※3} 千人/年以上 (R7年度)		幹線公共交通の収益性の向上				指標Ⅲ:路線バスの収支率 (バス事業者5社 ^{※1} の合計経常収入/合計経常費用)	63.9% (R1年度)	63.9%以上 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する	指標Ⅳ:鉄道の収支率 (鉄道事業者4社 ^{※2} の合計鉄道事業収入/鉄道事業費用)	71.2% (R1年度)	71.2%以上 (R7年度)		利用者一人当たりの行政負担額の縮減				指標Ⅴ:路線バス利用者一人当たりの行政負担額(バス事業者5社 ^{※1} の合計行政負担額/合計輸送人員数)	113円/人 (R1年度)	113円/人以下 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する	広域での地域公共交通計画数の増加				指標VI:複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数	3 (R2年度末)	7以上 (R7年度末)	概ねP70～73の地域ごとに各1つ以上、広域の取組(計画)数を増加
数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方																																										
幹線公共交通利用者数の維持																																													
指標Ⅰ:路線バスの年間輸送人員 (バス事業者5社 ^{※1} の合計輸送人員)	26,737 千人/年 (R1年度)	26,737 千人/年以上 (R7年度)	人口減少が進む中 にあっても、現状の水準を維持する																																										
指標Ⅱ:鉄道の年間輸送人員 (鉄道事業者4社 ^{※2} の合計輸送人員)	3,611 千人/年 (R1年度)	3,813 ^{※3} 千人/年以上 (R7年度)																																											
幹線公共交通の収益性の向上																																													
指標Ⅲ:路線バスの収支率 (バス事業者5社 ^{※1} の合計経常収入/合計経常費用)	63.9% (R1年度)	63.9%以上 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する																																										
指標Ⅳ:鉄道の収支率 (鉄道事業者4社 ^{※2} の合計鉄道事業収入/鉄道事業費用)	71.2% (R1年度)	71.2%以上 (R7年度)																																											
利用者一人当たりの行政負担額の縮減																																													
指標Ⅴ:路線バス利用者一人当たりの行政負担額(バス事業者5社 ^{※1} の合計行政負担額/合計輸送人員数)	113円/人 (R1年度)	113円/人以下 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する																																										
広域での地域公共交通計画数の増加																																													
指標VI:複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数	3 (R2年度末)	7以上 (R7年度末)	概ねP70～73の地域ごとに各1つ以上、広域の取組(計画)数を増加																																										

熊本県地域公共交通計画(令和6年6月一部改訂)

目標②:輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実を図る。

【数値指標・目標値】

<目標①の達成を測る指標>

数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進			
指標Ⅶ:コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数※1	—	45 市町村 (R7 年度末)	計画期間中において、県内全域のコミュニティ交通施策について、必要な改善が図られる
コミュニティ交通利用者数の増加			
指標Ⅷ:コミュニティ交通の年間利用者数(市町村交通施策状況調査における全市町村のコミュニティ交通利用者実績の合計※2)	694 千人/年 (R1 年度)	694 千人/年以上 (R7 年度)	人口減少が進む中においても、現状の水準を維持する

※1 計画期間内において、コミュニティ交通施策を新たに導入した、若しくは施策導入後の利用実態等を踏まえ、路線・ダイヤ・運賃等のサービス内容について何らかの見直しを行った市町村数。

※2 市町村交通施策状況調査で回答のあった交通施策のうち、利用者を限定しないコミュニティバス、乗合タクシー等の利用者数の合計。(有償・無償は問わない。利用者が小中学生等に限定されるスクールバスや、高齢者に限定される福祉バス等は集計対象外。)

計画策定に向けて実施した調査概要

調査項目	調査実施概要	実施状況																																																				
市民 アンケート	<p>18歳以上の八代市民2,000人を対象に実施することとし、住民基本台帳をもとに地域別・年齢層別に無作為に抽出</p> <p>地域の分けについては、旧2町・3村と、旧八代市を5つに分けた地域の計10地域とした。</p> <p>■各地域別配布数・回収数・回収率</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 2px;">地域名</th><th style="text-align: center; padding: 2px;">配布数</th><th style="text-align: center; padding: 2px;">回収数</th><th style="text-align: center; padding: 2px;">回収率</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">八代市中心部</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">450票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">207票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">46.0%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">旧八代市東部</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">58票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">38.7%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">旧八代市西部</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">53票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">35.3%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">旧八代市南部</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">250票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">94票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">37.6%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">日奈久地域</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">67票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">44.7%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">坂本地域</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">80票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">53.3%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">鏡地域</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">250票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">94票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">37.6%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">千丁地域</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">52票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">34.7%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">東陽地域</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">69票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">46.0%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">泉地域</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">150票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">67票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">44.7%</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">不明</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">-</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">15票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">-</td></tr> <tr> <td style="padding: 2px;">計</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">2,000票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">856票</td><td style="text-align: center; padding: 2px;">42.8%</td></tr> </tbody> </table> <p>※調査票には、WEB上で回答できる二次元バーコードも掲載</p>	地域名	配布数	回収数	回収率	八代市中心部	450票	207票	46.0%	旧八代市東部	150票	58票	38.7%	旧八代市西部	150票	53票	35.3%	旧八代市南部	250票	94票	37.6%	日奈久地域	150票	67票	44.7%	坂本地域	150票	80票	53.3%	鏡地域	250票	94票	37.6%	千丁地域	150票	52票	34.7%	東陽地域	150票	69票	46.0%	泉地域	150票	67票	44.7%	不明	-	15票	-	計	2,000票	856票	42.8%	<p>令和6年10月4日～ 10月20日 (約2週間)</p> <p>【回収】856票 (回収率：42.8%)</p>
地域名	配布数	回収数	回収率																																																			
八代市中心部	450票	207票	46.0%																																																			
旧八代市東部	150票	58票	38.7%																																																			
旧八代市西部	150票	53票	35.3%																																																			
旧八代市南部	250票	94票	37.6%																																																			
日奈久地域	150票	67票	44.7%																																																			
坂本地域	150票	80票	53.3%																																																			
鏡地域	250票	94票	37.6%																																																			
千丁地域	150票	52票	34.7%																																																			
東陽地域	150票	69票	46.0%																																																			
泉地域	150票	67票	44.7%																																																			
不明	-	15票	-																																																			
計	2,000票	856票	42.8%																																																			
公共交通 事業者 ヒアリング	<p>市内を運行する鉄道事業者2社、路線バス事業者2社、タクシー事業者7社の計11社を対象に、直接訪問による聞き取りを実施</p> <p>鉄道事業者__JR九州、肥薩おれんじ鉄道</p> <p>路線バス・高速バス事業者__産交バス、麻生交通、神園交通</p> <p>乗合タクシー・乗用タクシー__昭和タクシー、大和タクシー、西田交通、親和タクシー、八代タクシー、千丁タクシー、中央タクシー</p>	<p>令和6年10月28日 ～ 11月8日</p>																																																				

八代市地域公共交通計画

発行年月

令和8年●月

作 成

八代市地域公共交通会議