

# 第2次八代市地域公共交通計画 (案)

令和8年1月時点

八代市



# 第2次八代市地域公共交通計画

## 目次

<b>1. 計画概要</b> .....	<b>1</b>
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
<b>2. 本市の地域公共交通における基本的な方針</b> .....	<b>5</b>
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
<b>3. 目標達成のための施策</b> .....	<b>31</b>
3-1. 施策メニュー .....	31
3-2. 施策概要 .....	32
<b>4. 計画の推進</b> .....	<b>44</b>
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
<b>参考資料</b>	
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<sup>※1</sup> や、再生エネルギー等の活用による交通 GX<sup>※2</sup>、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。

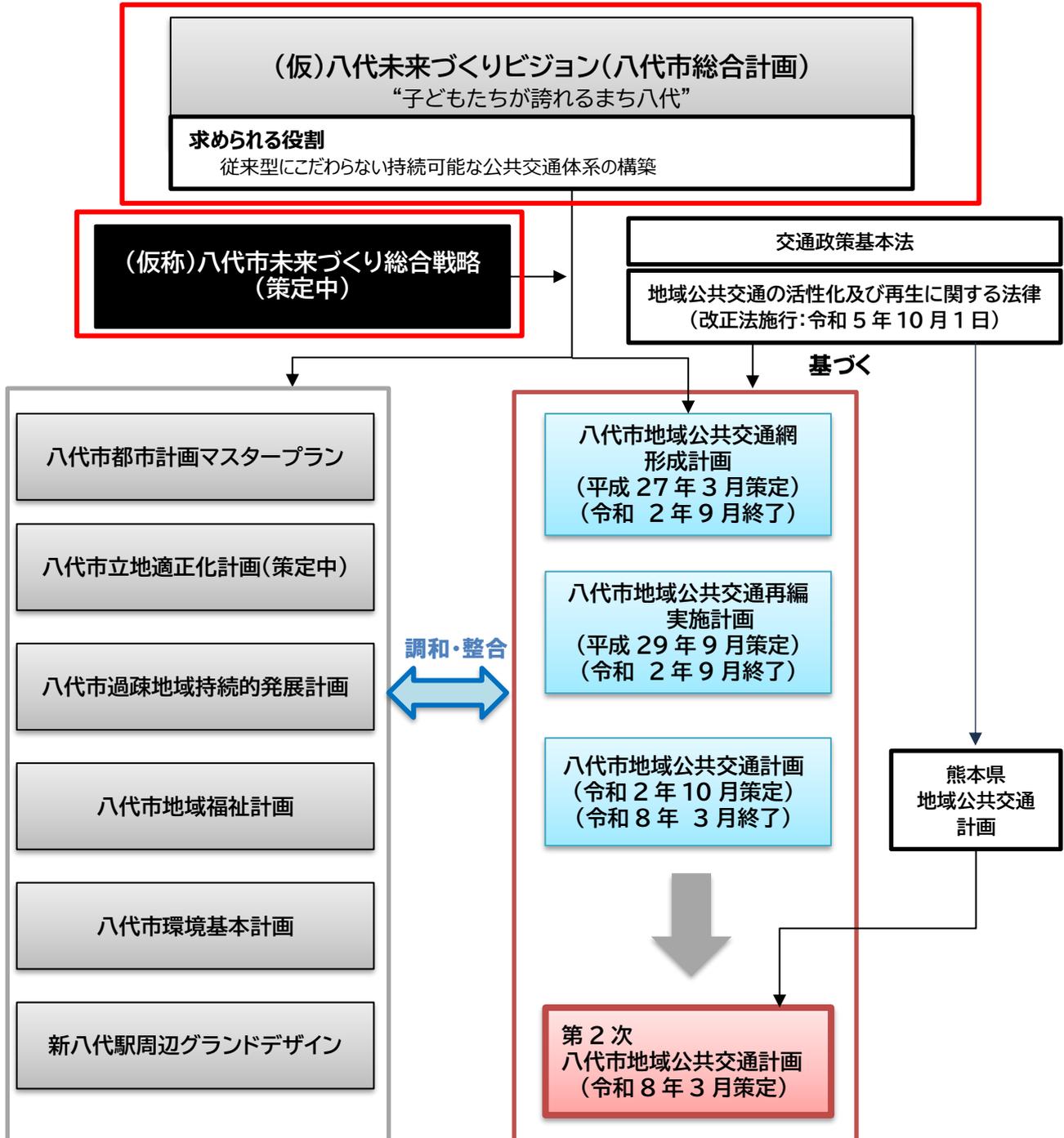
2015 (H27)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)					2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)
八代市地域公共交通網形成計画 (H27.4~R2.9)				八代市地域公共交通再編実施計画 (H29.10~R2.9)				八代市地域公共交通計画 (R2.10~R8.3)				第2次八代市地域公共交通計画 (R8.4~R13.3)			

## 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、「従来型にこだわらない持続可能な公共交通体系の構築」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、計画策定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)	令和2年7月豪雨で不通となった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。
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	22.6 万人/年 (R7)	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	22.1 万人/年 (R7)	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 (R7)	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、上位計画である総合計画や関連計画に示されている将来像、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・都市計画マスタープラン・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】都市計画マスタープラン

- 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



#### ■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



#### ■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



#### 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】都市計画マスタープラン  
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】都市計画マスタープラン、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。
- 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

【上位関連計画】八代市総合計画



**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】八代市総合計画

■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

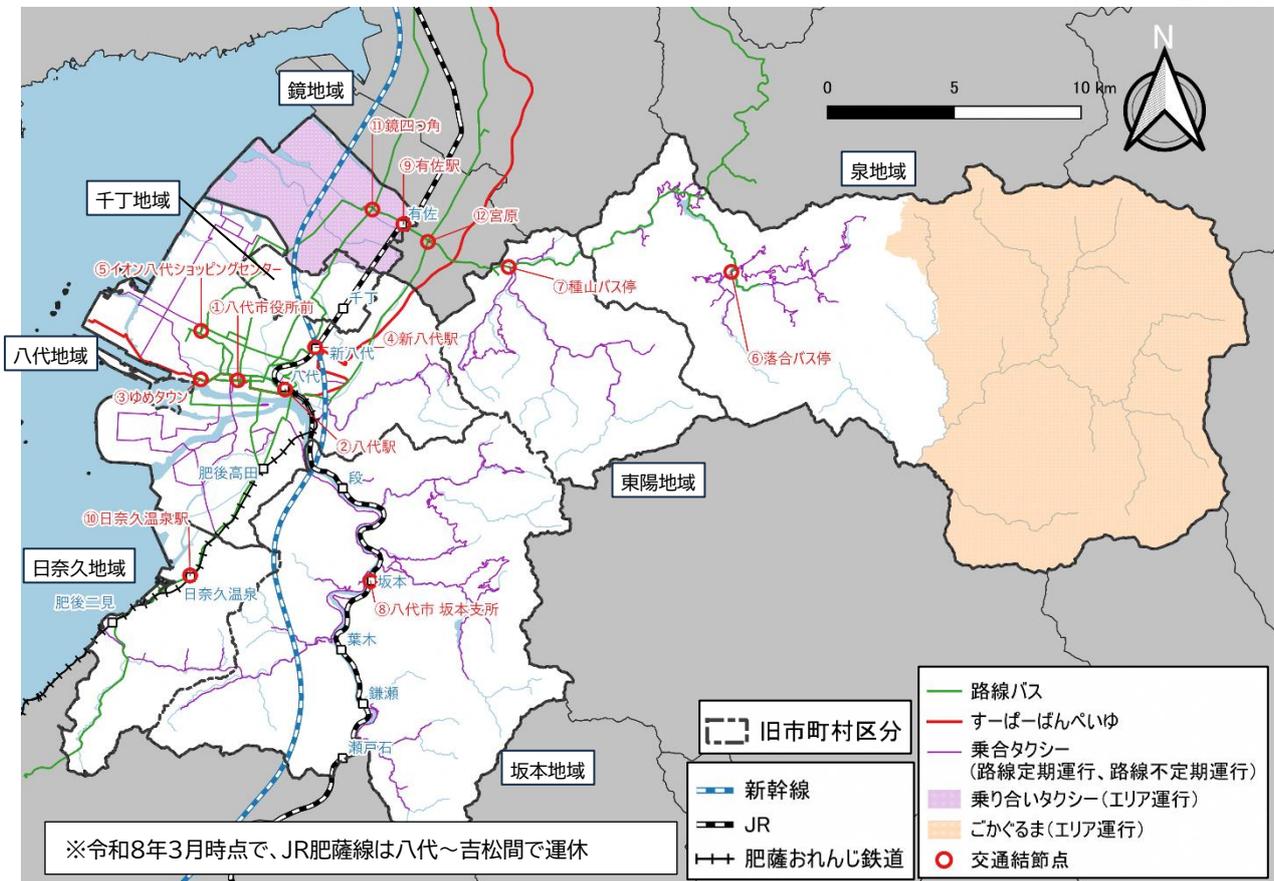
ここでは、本市における地域公共交通の運行状況、利用状況、運営状況などの概況を示した上で、地域公共交通のあり方と現状の比較や地域公共交通を取り巻く状況の変化などから、本市における地域公共交通の課題を整理しました。

### 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を結んでいます。
- 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

【令和7年10月時点】



■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8年3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	循環市街地バス	みなバス	八代産交～新八代駅前～八代駅前～八代産交			左回り：15、右回り：13		
		まちバス	八代産交～八代駅前～八代産交			左回り：8、右回り：8		
		ゆめバス	ゆめタウン～市役所～八代駅前～ゆめタウン			左回り：9、右回り：9		
	一般路線バス	松橋線(国道経由)	八代産交～松橋駅			22	18	
		松橋線(県道経由)	八代市役所前～松橋駅			19	12	
		文政線(八代駅前発着)	八代駅前～支援学校～宮原中央			4	-	
		種山線	種山線	種山～八代市役所前			12	10
			八農分校線	八農分校前～八代市役所前			6	4
		田浦線	八代市役所前～道の駅たのうら			16		
		日奈久温泉ライン(高田経由)	八代市役所前～高田～日奈久下西町(ウインズ八代)			20	16	
甲佐・氷川ダム線	氷川ダム前～熊本バス営業所			10	8			
高速バス	すーぱーばんぺいゆ	(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			20			
	B&S みやざき	宮崎駅～新八代駅			30			

資料：八代市 HP、交通事業者 HP

【乗合タクシー】

【令和8年2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							平	土	日祝
				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		
坂本	7 百済来～坂本線	坂本支所	小川内	○	○	○	○	○	○	○	9	6	
	8 渋利～坂本線	坂本支所	渋利上	○	○	○	○	○	○	○	4	-	
	9 中津道～坂本線	坂本支所	瀬戸石駅	○	○	○	○	○	○	○	月・水・金 3、火・木4		-
	10 鮎尾～坂本線	坂本支所	川原谷	●	●	●	●	●	○	○	7	6	
	11 鮎尾～坂本線(日光・辻・登俣経由)	坂本支所	上登俣	○	○	○	○	○	○	○	4	-	
	12 深水～坂本線(板ノ平・木々子経由)	坂本支所	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	坂本支所	○	○	○	○	○	○	○	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	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	
	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		
親島線	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割程度にとどまっています、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	H30-R7推移
鉄道 ※1,※2	九州新幹線	782,195	757,620	476,325	525,965	639,115	749,934	777,558	-	
		1.00	0.97	0.61	0.67	0.82	0.96	0.99	-	
	JR鹿児島本線	1,841,060	1,820,850	1,293,195	1,370,210	1,533,000	1,702,096	1,378,457	-	
		1.00	0.99	0.70	0.74	0.83	0.92	0.75	-	
	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	396,156	-	
		1.00	0.93	0.59	0.78	0.78	0.84	0.85	-	
バス	市街地循環バス	253,586	252,469	169,781	189,272	194,933	208,847	216,875	221,472	
		1.00	1.00	0.67	0.75	0.77	0.82	0.86	0.87	
	一般路線バス	286,340	300,682	267,257	245,503	251,571	274,085	255,333	226,234	
		1.00	1.05	0.93	0.86	0.88	0.96	0.89	0.79	
	高速バス ※4	258,613	252,202	94,101	98,883	171,020	-	-	-	
		1.00	0.98	0.36	0.38	0.66	-	-	-	
乗合タクシー	定期便	23,654	23,775	17,123	15,087	15,818	14,817	27,121	38,554	
		1.00	1.01	0.72	0.64	0.67	0.63	1.15	1.63	
	予約便	11,144	12,246	11,252	7,948	7,938	8,318	9,248	9,740	
		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 R7 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べいゆ、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
	<b>小計</b>	<b>283,056</b>	<b>300,943</b>	<b>347,622</b>	<b>364,125</b>	<b>403,139</b>
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
	<b>小計</b>	<b>28,664</b>	<b>30,195</b>	<b>27,953</b>	<b>28,318</b>	<b>34,587</b>
<b>収支</b>		<b>-254,392</b>	<b>-270,748</b>	<b>-319,669</b>	<b>-335,807</b>	<b>-368,552</b>

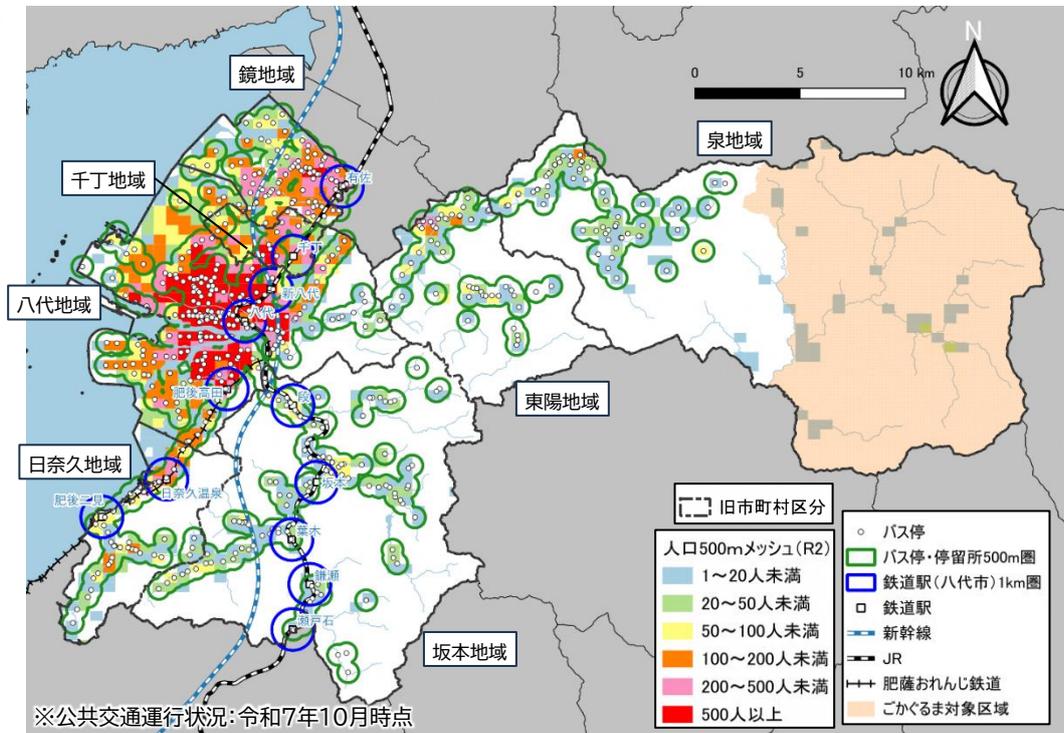
資料：八代市予算支出資料

## 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

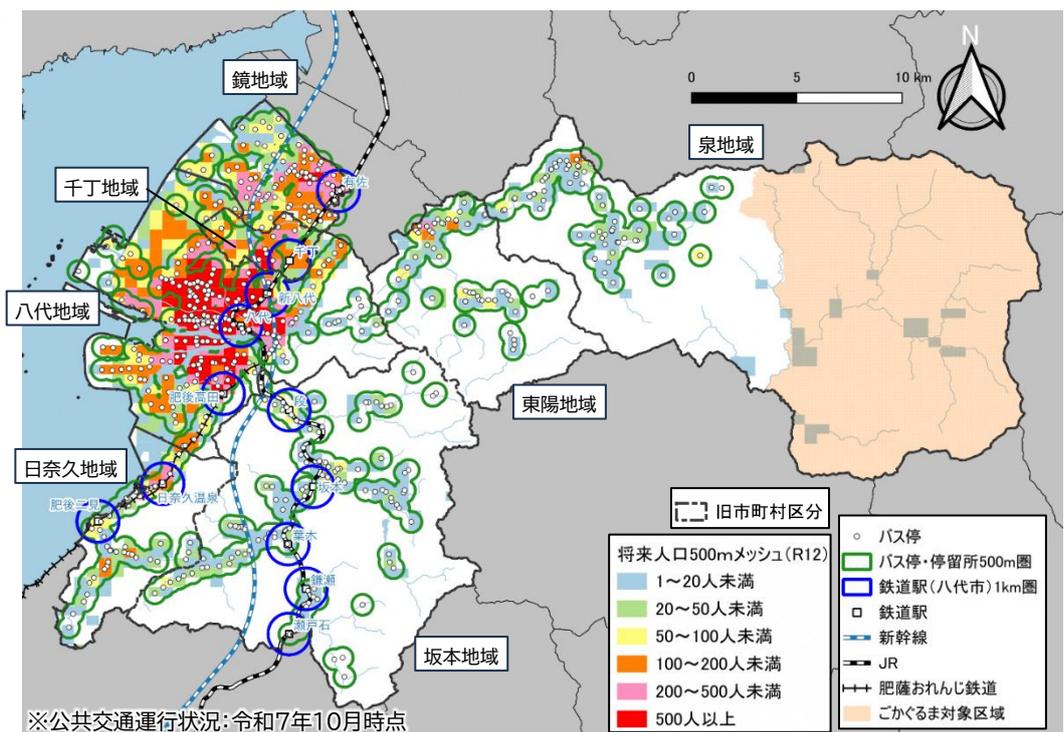
2020(R2)  
現在の人口



- 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を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
	鮎尾停留所	坂本方面	鮎尾～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
		鏡四つ角方面	鏡町線有佐便	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	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	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	鮎尾	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

目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

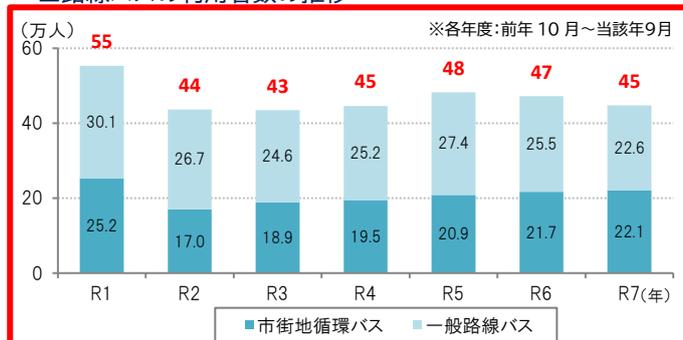
- 本市では、各地域から中心市街地までを鉄道や路線バス、乗合タクシーで連絡しています。中心市街地においては市街地循環バスが運行されており、高いサービス水準を確保しています。市外へも新幹線や在来線、高速バスなどで移動が可能です。
- しかし、各交通機関の利用状況はコロナ禍前の水準まで回復していません。また、路線別では利用者数の減少により、路線バスから乗合タクシーへの転換、路線バスや乗合タクシーの減便など交通サービスが縮小してきています。
- その背景として、人口減少により市内への通勤者数が5年間で2,564人(4.9%)減少、通学者数が785人(16.5%)減少していることがあげられます。過去10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

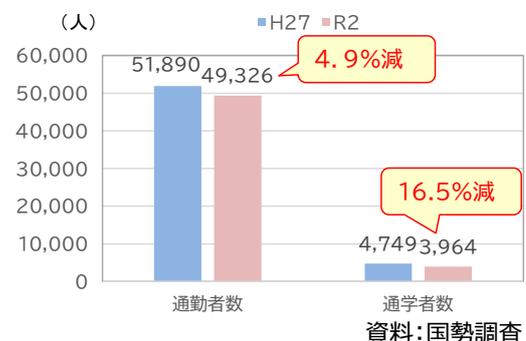
#### 人口減少に伴う公共交通需要の縮小

- ・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。

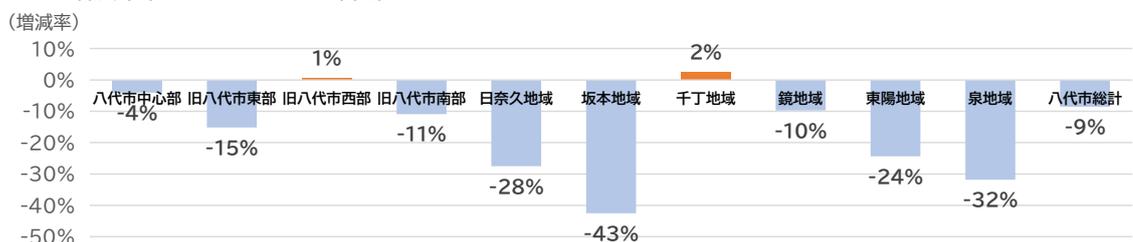
■路線バスの利用者数の推移



■八代市内への通勤者数、通学者数の変化



■地域別の人口増減率(H26⇒R6の10年間)



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

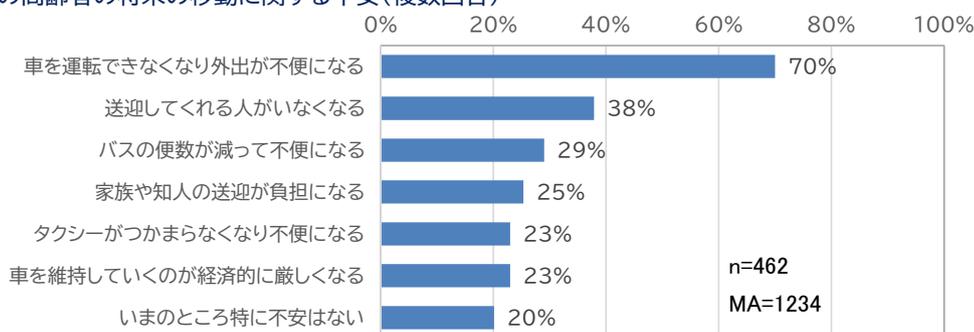
- 本市では、鉄道や路線バスの沿線から離れた公共交通不便地域の移動を乗合タクシーにより確保しています。日奈久地域、坂本地域、鏡・千丁地域、東陽・泉地域では乗合タクシーによって各地域拠点まで交通ネットワークが形成されています。
- 公共交通の主な利用者である高齢者等が利用しやすい環境形成に向けて、一般タクシーや乗合タクシーでは低床車両の導入なども進められています。
- 市民アンケートでは、高齢者の70%が将来の不安に「車を運転できなくなり外出が不便になる」を挙げています。しかし、実際には高齢者の78%は買物時の交通手段として自家用車を選んでおり、公共交通の利用割合は、路線バスは4%、乗合タクシー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

問題点

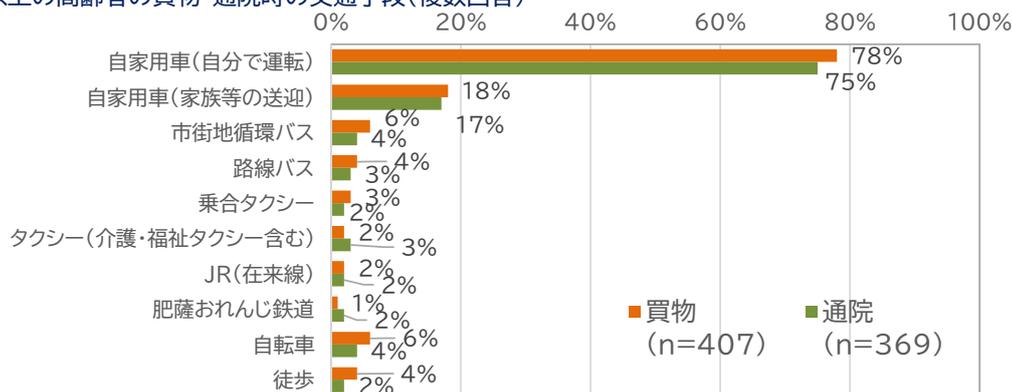
将来の運転に不安を抱える高齢者の低い公共交通利用率

・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

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

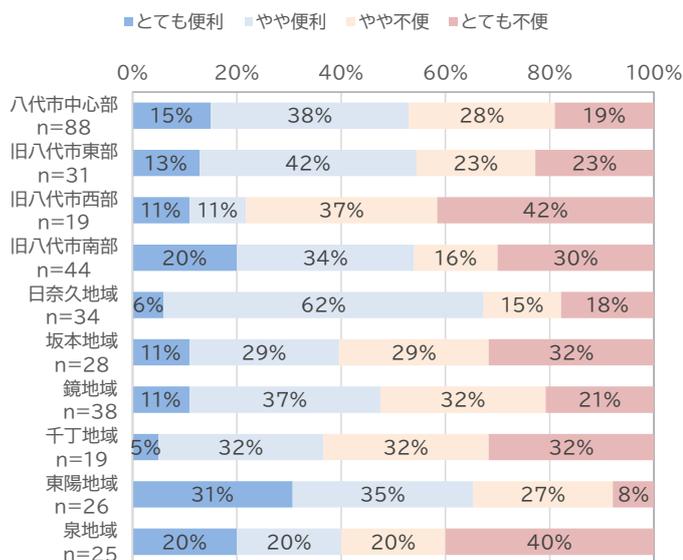
- 各地域から中心市街地までのアクセスに対して、市民アンケートでは、「公共交通での中心部までのアクセスが不便」の回答が多い地域があります。
- 交通事業者からは「商業地などの立ち寄り先が分散していることや、路線バスや乗合タクシーの起終点の設定が細かすぎることで、市民を含む来街者にとってわかりにくさや目的地までの行きにくさに繋がっている」といった指摘が挙げられています。背景には、中心市街地周辺への大型商業店舗の出店や、県道14号線沿線などへのいわゆるロードサイド型店舗の出店など、都市計画と交通計画がうまく連携できていない状況が伺えます。
- 新八代駅は本市の玄関口の一つで、新八代駅から中心市街地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、これに合わせて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が長くなるなど、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



注)わからない、無回答を除く  
資料:R6市民アンケート

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、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

くまモンポートライナー  
最速25分  
予約制だよ

新八代駅東口 9:00, 10:40, 13:10, 14:50  
くまモンポート 9:50, 11:30, 14:00, 16:00

運行期間: 5月3日～10月27日の土日祝  
予約方法: やつしるモビリティアプリ  
利用料金: 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

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。

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

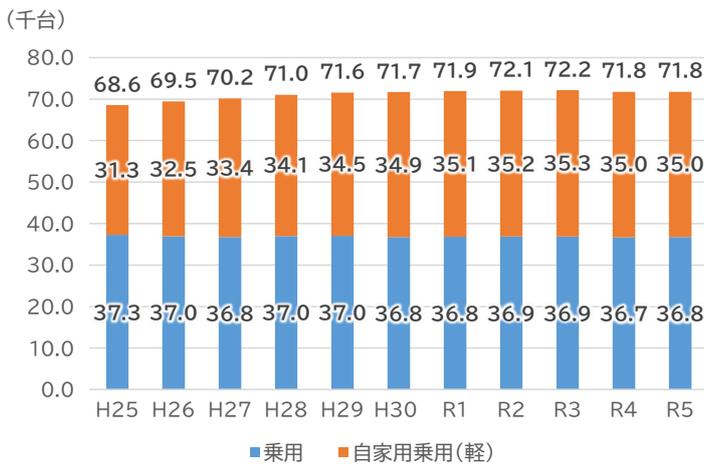
- 本市の自動車登録台数(乗用のみ)は人口減少下にあっても横ばいで推移しています。
- また、市内移動における自家用車(自分で運転)の利用割合は、令和元年時の56%から令和6年時は72%へ増加しています。一方で、路線バスの利用割合は5%から2%に低下しています。

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

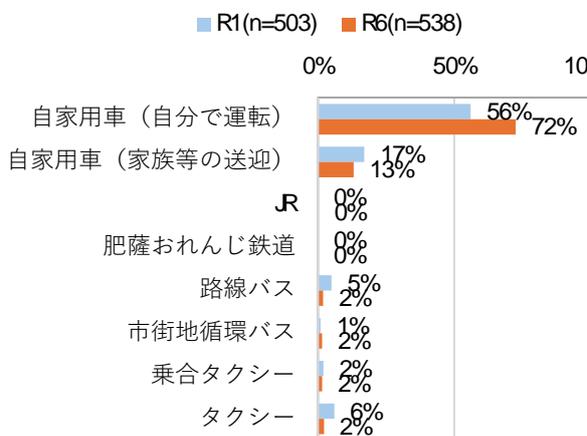
・マイカーから公共交通への転換が進んでおらず、温室効果ガスの排出への貢献ができていません。市民ひとりひとりの環境にやさしい行動への意識醸成や行動変容が一層求められています。

■八代市の自動車登録台数(乗用のみ)の推移



資料:八代市統計年鑑

■市内移動時の利用手段の変化



資料:R1、R6 市民アンケート

■富山県高岡市のノーマイカーデー



**公共交通を利用することで得られるメリット**

**環境にやさしい!**  
1人を見送るのに出る二酸化炭素は、1台の車が1日走るのに出る二酸化炭素の約1/10です。公共交通を利用することで、二酸化炭素排出量を減らすことができます。

**健康に良い!**  
公共交通を利用することで、消費カロリーが増え、手軽にダイエットすることができます。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!**  
クルマを持っていると、いろいろお金がかかります。それに比べて、公共交通は運賃が安い。定額券やお得な割引制度などもあるので、クルマを利用するより安く通勤・通学することができます。

**渋滞がなくなる!**  
みんながクルマを使うと、道路がいっぱいになり、渋滞が発生します。公共交通を利用し、快適な道路環境となるよう心がけましょう。

**事故が減る!**  
クルマを持っていると、いろいろな事故が起きます。それに比べて、公共交通は運賃が安い。定額券やお得な割引制度などもあるので、クルマを利用するより安く通勤・通学することができます。

**市民ノーマイカーフライデーへの参加登録・実績報告方法**

- 参加登録  
参加当日までに、参加登録フォームより参加登録をお願いします。
- 参加方法  
実施日に、マイカーによる移動を控え、徒歩や自転車、公共交通機関等を利用してください。
- 実績報告  
実施後、実績報告フォームより報告をお願いします。  
※参加登録・実績報告はメール・FAXでも可能です。  
高岡市HPに掲載している参加登録書・実績報告書を記入いただき、右記の問合せ先までお送りください。

【お問合せ】 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

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

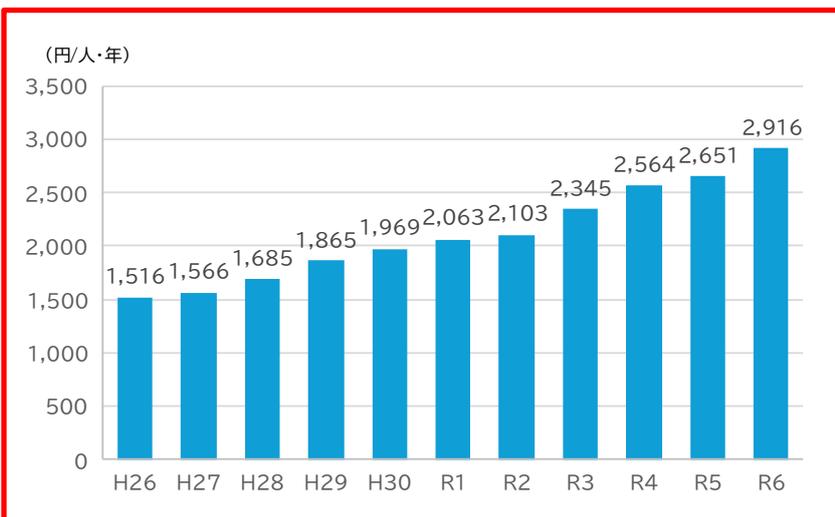
- 鏡地域における乗合タクシーの導入や五家荘地域の自家用有償旅客運送など新たな交通サービスの導入の際には、地域や利用者が検討に参画しながらニーズが反映されたダイヤやルートを地域と行政が協働して検討しました。
- また、鉄道や路線バス、タクシーなど既存交通機関についても行政と交通事業者間で情報を共有しながらサービス維持に努めています。
- 他方で、利用者減による運賃収入の減少や燃料費高騰などを背景に行政負担額が増大し、市民一人あたりの財政負担額は年々増加しています。
- 市民アンケートによると、市民の公共交通を維持・確保するための財政負担の考え方は、「これ以上、市や利用者の負担が増えないようにサ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

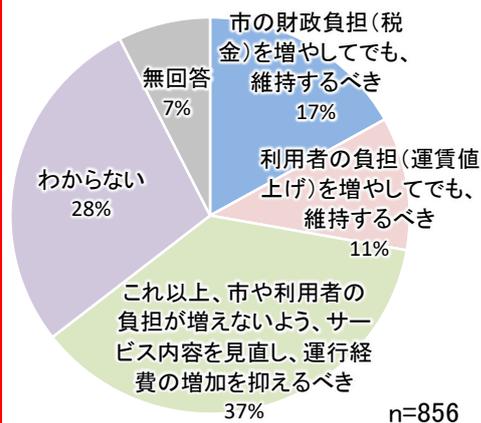
市民一人当たりの公共交通への財政負担額が増加

・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)



出典:企業立地ガイド KUMAMOTO

##### ■新八代駅周辺の整備構想



出典:新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

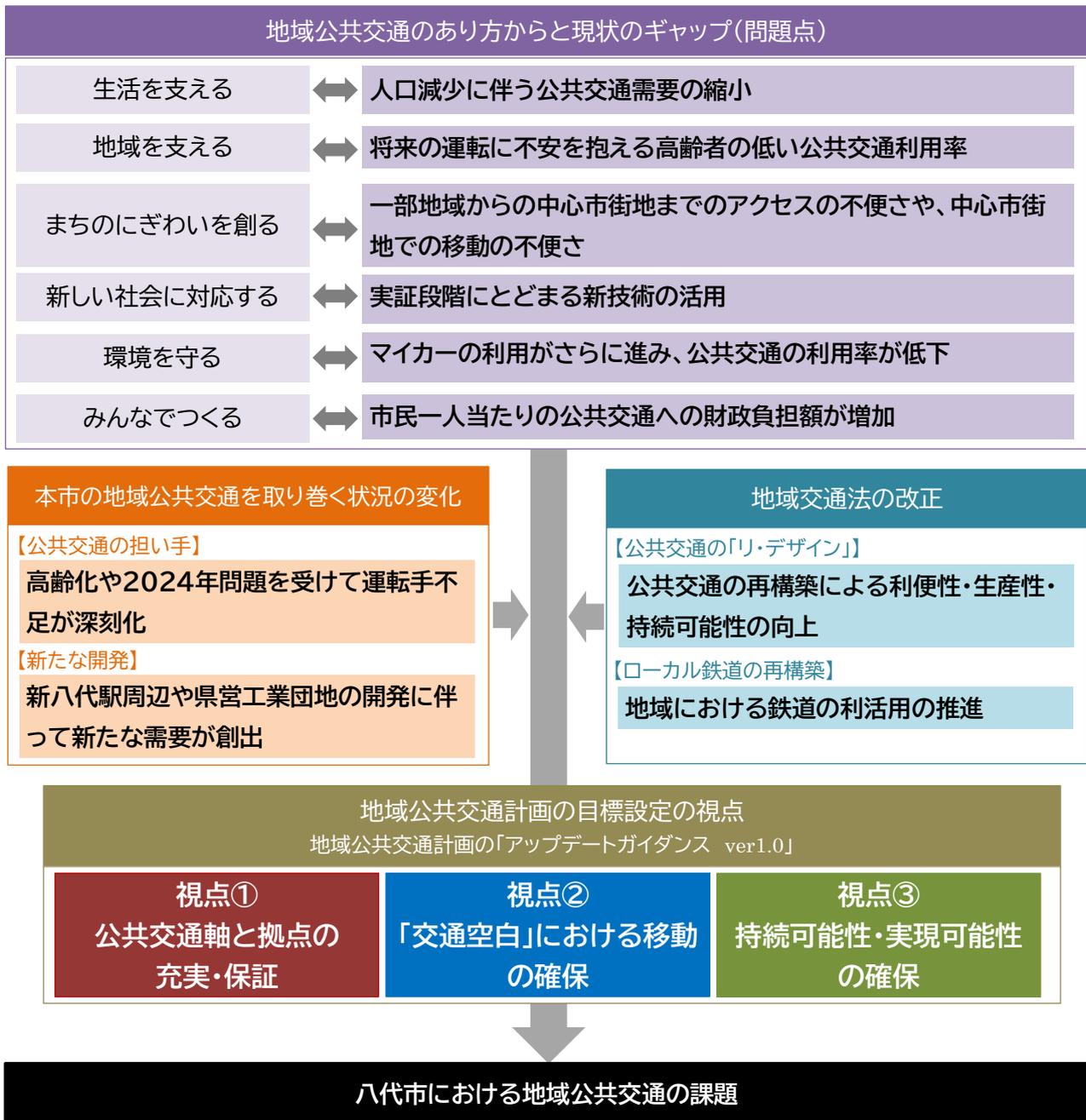
## 2-3. 地域公共交通の課題の整理

### 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「アップデートガイダンス 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 今後の人口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・泉地域の山間部や市南部の日奈久地域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ます。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術の活用

⇒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<sup>※</sup>や自動運転車両の導入などの新技術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

高齢者や障がい者・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ます。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、運賃見直しによる増収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。

<b>課題①</b> 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	➡	<b>計画目標1</b> <b>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</b> 人口減少に伴い縮小する需要に応じてサービス水準の見直しを行うことで、各地域から中心市街地への公共交通軸を維持します。
<b>課題②</b> 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	➡	<b>計画目標2</b> <b>新たな移動ニーズに応じた交通サービスを提供する</b> 開発に伴う新たな移動ニーズに応じて既存路線の見直しや、路線の新設により、公共交通の利用を促し、公共交通軸と拠点を強化します。
<b>課題③</b> 移動制約者や交通不便地域の移動を支える	➡	<b>計画目標3</b> <b>地域の身近な移動手段を確保する</b> 地域内における交通拠点までの移動手段を確保するため、乗合タクシーの継続的な運行や、地域との協働による新たな移動手段の導入を検討し、移動制約者や不便地域の移動手段を確保します。
<b>課題④</b> 運転手不足への対応	➡	<b>計画目標4</b> <b>公共交通維持のための輸送資源を確保する</b> 既存の送迎サービス等の活用や、観光や教育といった他分野との共創、運転手確保に対する支援、自動運転技術の活用等を通じて、公共交通維持のための輸送資源を確保します。
<b>課題⑤</b> 公共交通の維持に向けた利用促進策の展開	➡	<b>計画目標5</b> <b>公共交通の利用環境を整える</b> 公共交通の維持に向け、待合環境の整備や、ダイヤの見直し等といった改善とともに、公共交通に関する情報発信などの利用促進策を実施します。
<b>課題⑥</b> 財源の有効活用と公共交通サービスの効率化	➡	<b>計画目標6</b> <b>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</b> 限られた予算の中で維持していくため、国の補助制度の活用や、運賃の見直し、維持すべき路線の優先順位付けなど、収支改善策の検討を行いながら、財源の有効活用と交通サービスの効率化を図ります。

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	現状の水準を維持	
[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	—	1ルート以上	開発にあわせて対応	
			開発地内での移動手段の導入	—	1つ以上	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)	18路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/ 東陽・泉)	18路線	現状の水準を維持	
			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)	4地域 (坂本/東陽/泉/ 千丁・鏡)	なし	国土交通省「交通空白」解消に向けた取組方針2025、熊本県公共交通計画のKGIに整合	
[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	51人 (R7.9時点)	54人	運行に必要な人数を確保	
			地域の輸送資源を活用した取組件数(※1)	1件	3件	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、やや感じるの回答者の割合]	17%	27%	前回 R1 調査結果 27%を目指す	
			鉄道利用者数				人口減少下において現状の水準以上を目指す
			[八代駅の乗車人員]	63.1万人/年	63.1万人/年		
			[新八代駅の乗車人員]	77.8万人/年	77.8万人/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					
[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(※2)	2,916円/人・年	3,336円/人・年	毎年140円増加のペースを抑制	
			市街地循環バスの収支率	28.3%	28.3%	現状維持を目指す	
			乗合タクシーの収支率	4.0%	4.0%	現状維持を目指す	

※1地域の輸送資源を活用した取組み件数…交通サービスの維持を図るため、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路線バス・乗合タクシーの財政負担額

## 2-4-3. 将来ネットワークイメージ

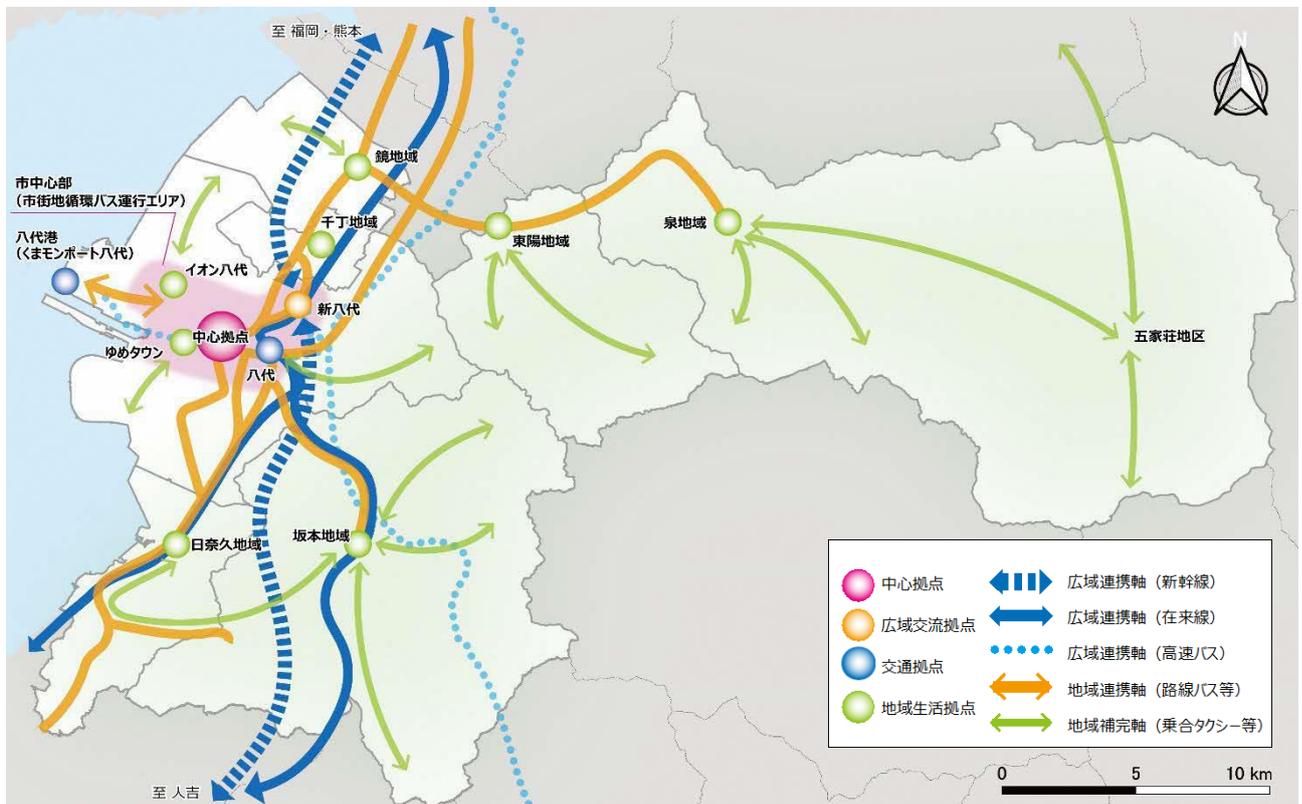
### 1) 市全域の将来ネットワークイメージ

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目指します。

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

**地域の現状**

- 本市の中心部であり多くの公共施設や商業施設、医療施設等の集客施設が立地
- 市内の人口の約3/4が集中しているが、西部地区以外は人口が減少
- 平野部に位置し、市役所周辺～八代駅～新八代駅周辺に市街地を形成
- 新八代駅周辺で開発プロジェクトが進行

**公共交通の現状**

- 鉄道は新幹線、JR 在来線、肥薩おれんじ鉄道が運行
- 各方面からの路線バスや乗合タクシーが集積
- 中心部には市街地循環バスが運行
- 市街地循環バス、一般路線バスともに利用者数は減少傾向

**移動ニーズ・評価**

- 地区によって公共交通の利用状況が異なっており、路線バスは東部地区、南部地区、市街地循環バスは東部地区の利用率が高く、西部地区はともに低い
- 中心部への移動のしやすさは東部、南部は高いが、西部の評価が低い

**公共交通の問題点・課題**

- 商業施設が市街地周辺に分散して立地し、公共交通で連絡しづらい状況となっており、まちづくりからのアプローチも必要
- 県営工業団地周辺や新八代駅周辺の開発に伴う新たなニーズへの対応が求められる
- 西部地区には交通不便地域が広がっており、公共交通の利用率や、中心部までの移動のしやすさの評価が低く、移動利便性の向上が求められる

**公共交通のあり方**

**【広域交通・地域間交通】**  
新幹線、JR 在来線、肥薩おれんじ鉄道、路線バスにより中心市街地や市外とのアクセスを確保

**【地域内交通】**  
市街地循環バスや乗合タクシーが市役所、八代駅、ゆめタウン等に接続することより地域内の移動を確保、西部地区の交通不便地域においては対策の必要性を検討

**【交通拠点】**  
立地適正化計画で中心拠点に位置付けられている八代市役所周辺及び八代駅、交流拠点に位置付けられている新八代駅において広域交通と地域内交通が結節



## ②日奈久地域

### 地域の現状

- 本市の南西部に位置し、平野は狭く、海と山に挟まれて市街地が立地。二見地区は鉄道沿線から離れた内陸部に人口が集積
- 人口減少が進んでおり、高齢率が57%と高い

### 公共交通の現状

- 中心市街地とは肥薩おれんじ鉄道、路線バス、乗合タクシーで連絡
- 地域外とは肥薩おれんじ鉄道、路線バスにより連絡
- 地域内では日奈久駅の利用が最も多いが、八代駅、肥後高田駅の1/5程度の利用であり、肥薩おれんじ鉄道の利用者数は、コロナ禍前よりも減少

### 移動ニーズ・評価

- 路線バスの利用率は高いが、乗合タクシーの利用率は低い。満足度も同様の傾向を示しており、市街地循環バスについては69%がとても満足又はやや満足と評価
- 公共交通による中心市街地へのアクセスのしやすさの評価は高い

### 公共交通の問題点・課題

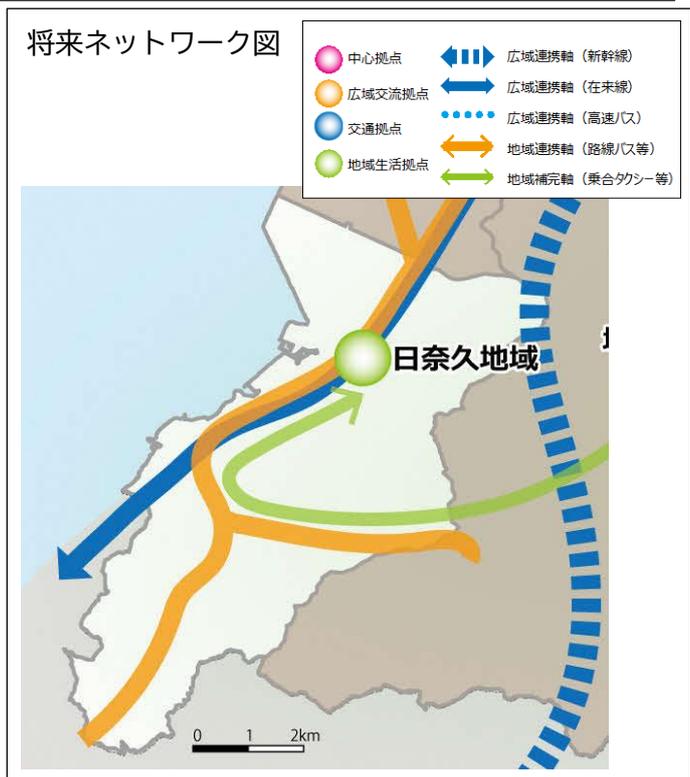
- 人口減少下における肥薩おれんじ鉄道や路線バス等の維持
- 利用率、満足度が低い乗合タクシーの改善

### 公共交通のあり方

**【広域交通・地域間交通】**  
肥薩おれんじ鉄道、路線バスにより中心市街地や市外（水俣方面）とのアクセスを確保

**【地域内交通】**  
乗合タクシーが日奈久駅に接続することにより地域内の移動を確保

**【交通結節点】**  
立地適正化計画で地域拠点に位置付けられている日奈久駅において、広域交通と地域内交通が結節



③坂本地域

**地域の現状**

- 本市の南東部に位置し、大部分が山林で、球磨川沿いに集落が形成
- 豪雨災害の影響もあり、人口が大きく減少しており、高齢化率が66%と非常に高い
- 復興に向けたまちづくりが進行中

**公共交通の現状**

- JR肥薩線は上下分離での復旧が決定
- JR肥薩線代替として乗合タクシー坂本線が運行。利用者数最多の路線
- 駅や停留所までのアクセスが難しく、それぞれの便数も少ないなど、日常的な外出に不便を来している

**移動ニーズ・評価**

- 乗合タクシーの利用率が15%と高く、満足度も高い

**公共交通の問題点・課題**

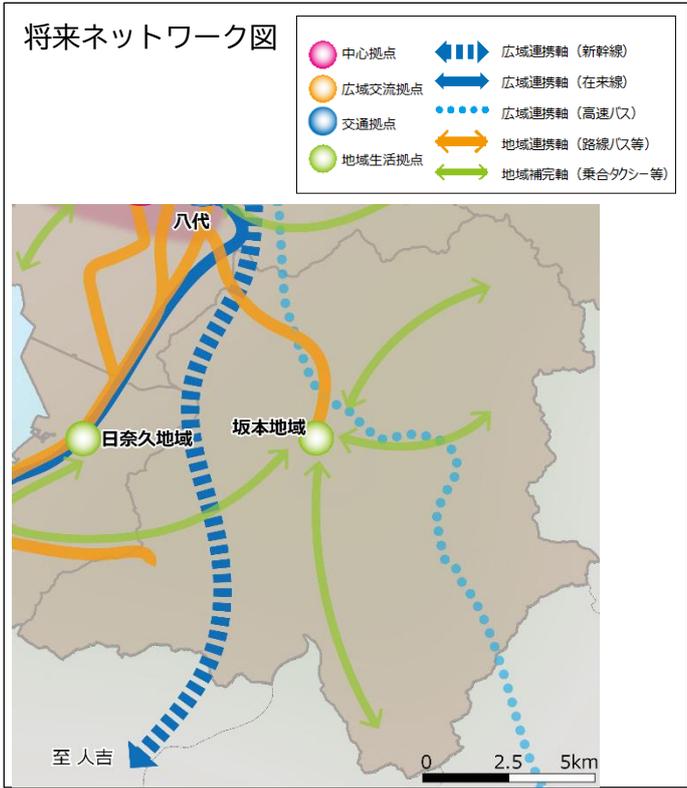
- JR肥薩線復旧（2033年）までの八代市中心部までの乗合タクシーの維持
- 人口減少下における広域交通、地域内交通の維持
- 既存交通サービスの見直しにより交通空白の解消を目指す

**公共交通のあり方**

**【広域交通】**  
JR肥薩線が復旧するまでの当面の間は、乗合タクシーが中心市街地と連絡する広域交通の役割を果たす

**【地域内交通】**  
乗合タクシーが地域の中心と地域内の各方面を連絡することにより地域内の移動を確保

**【交通結節点】**  
坂本支所や道の駅坂本などの公共施設を拠点に、広域交通と地域内交通が結節



#### ④鏡・千丁地域

##### 地域の現状

- 本市の北西部の平野部に位置し、県道14号沿線に市街地を形成
- 八代地域に隣接する千丁地区では人口が増加
- 千丁駅が最寄り駅となる地域において、県営工業団地の開発に着手（令和10年度分譲開始予定）

##### 公共交通の現状

- JR 鹿児島本線、路線バスが南北方向に走行
- 鏡で東陽・泉方面の路線バス等が分岐
- 地区内では乗合タクシーが面的にカバー
- 路線バス松橋線（県道経由、国道経由）は利用者数がコロナ禍前にほぼ回復。有佐駅ではコロナ禍前を下回る
- 西部はバス停まで遠く、不便な状況

##### 移動ニーズ・評価

- 千丁地区の公共交通の利用率が低く、満足度も低い

##### 公共交通の問題点・課題

- 沿岸地域に人口密度は低いものの、交通空白地域が広がっており、対策の整理が必要
- 県営工業団地開発に伴う新たな移動ニーズへの対応が必要

##### 公共交通のあり方

**【広域交通】**  
JR 鹿児島本線、路線バスにより中心市街地や市外（松橋方面）とのアクセスを確保

**【地域内交通】**  
乗合タクシーが有佐駅や千丁駅に接続することにより地域内の移動を確保  
千丁駅においては、県営工業団地開発に伴うアクセス手段を確保

**【交通結節点】**  
立地適正化計画で地域拠点に位置付けられている鏡四つ角周辺において、南北方向と東西方向の路線バスや、地域内交通が結節。有佐駅においては JR 鹿児島本線と路線バスが結節



⑤東陽・泉地域

**地域の現状**

- 本市の東部の山間部に位置し、特に泉地区は、中心市街地から離れている
- 人口減少が進んでおり、高齢化率が50%を超えている

**公共交通の現状**

- 路線バスが地域の北西部を走行、中心市街地方面と美里町方面に接続。地域内では、乗合タクシーが運行（利用者は少なく減少傾向で推移）
- 地域内にタクシー事業者はなく配車に時間を要する
- 一部地域で自家用有償旅客運送「ごかぐるま」運行
- バス、乗合タクシー、ごかぐるまの便数、運行時間帯は限られ、日常的な外出に不便を来している

**移動ニーズ・評価**

- 東陽地域は、路線バス、乗合タクシーの満足度は高いが、泉地区はどちらも満足度が低い

**公共交通の問題点・課題**

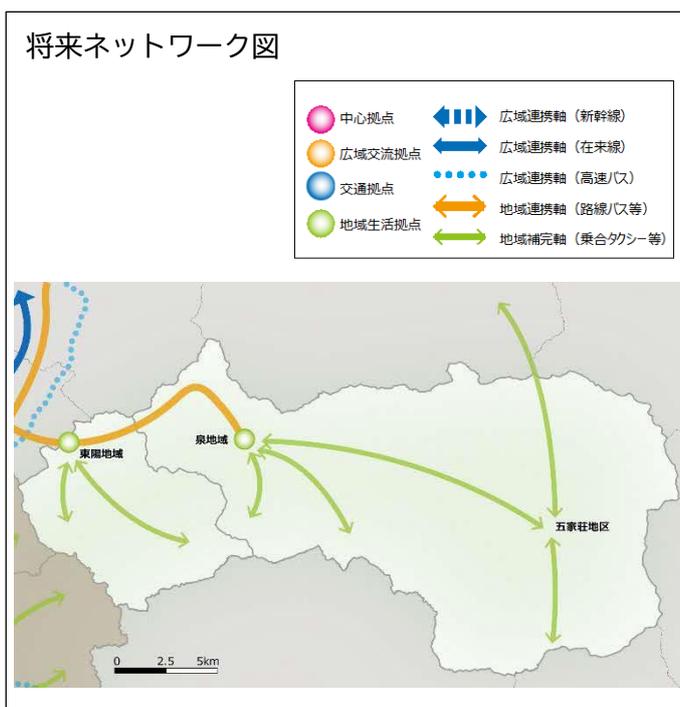
- 人口減少下における広域交通、地域内交通の維持
- 既存交通サービスの見直しや地域の輸送資源の活用により交通空白の解消を目指す

**公共交通のあり方**

**【地域連携交通】**  
 路線バスにより中心市街地や市外（美里方面）とのアクセスを確保

**【地域内交通】**  
 乗合タクシーが種山バス停で路線バスに接続することにより地域内の移動を確保。また、五家荘地域では「ごかぐるま」が地域内外の移動を確保

**【交通結節点】**  
 立地適正化計画で地域拠点に位置付けられている東陽支所周辺（種山バス停）において、広域交通と地域内交通が結節



### 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 【2-2】開発地における新たな移動手段の導入検討	開発地への路線の新設・ルートの見直し	—	1ルート以上
		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 (坂本/東陽/泉/鏡・千丁)	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 【4-2】多様な輸送資源の活用	路線バスの運転手の数	51人	54人
		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]	63.1万人/年 77.8万人/年	63.1万人/年 77.8万人/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
		市民一人当たりの財政負担額	2,916円/人・年	3,336円/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						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>						
施策の概要						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・利用実態によっては乗り継ぎによる接続も検討します。</li> <li>・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。</li> <li>・肥薩おれんじ鉄道については、鉄道事業再構築事業の実施により、沿線にある観光資源を活かした誘客や広域的な交流人口の拡大を図るため、二次交通の充実など鉄道との接続強化による利便性の向上、利用促進を進めていきます。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>						
関連する評価指標						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地と連絡する路線数</li> </ul>						
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、スーパ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きます。

#### 「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

**高森町** タクシー不足を解消します!! 電話でも!配車アプリでも!

**ライドシェア**

タクシーが不足する週末などの時間帯を登録された一般ドライバーが専用車両でカバーします。高森町在住の方はもちろん、観光で町を訪れた方など、どなたでもご利用できます!

対応可能な時間帯	金曜日・祝前日 18時(午後6時)～24時(午前0時)
土曜日	10時(午前10時)～24時(午前0時)
日曜日・祝日	10時(午前10時)～18時(午後6時)

料金 タクシー料金と同等(申し込み時に料金確定)

支払方法 配車アプリをご利用⇒キャッシュレス決済のみ  
・コールセンター(電話)をご利用⇒現金でのお支払いのみ

対応(運行)エリア **高森町全域**  
ただし売地・墓地のいづれかが高森町内の場合に限り、南阿蘇村も利用可



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で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。

資料：兵庫県尼崎市 HP

#### ■京都市のバス・タクシー運転手募集の広報

資料：京都市 HP

#### ■肥薩おれんじ鉄道の運転手募集

資料：肥薩おれんじ鉄道提供

### 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、**スクールバス等の送迎サービスの活用策や観光、医療、福祉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

スクールバスへの地域住民の混乗や、スクールバスの空き時間に地域住民のための運行を行っている事例【愛媛県大洲市】



資料：国土交通省「交通空白」解消・官民連携 PF シンポジウム講演資料

- ・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	技術の発展	社会実装のための環境整備	事業の展開
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	2024～ モビリティ・ロードマップ 2024	2025～ モビリティ・ロードマップ 2025
レベル4 限定条件下での完全自動運転	・自動運転システムの高度化 ・効率的な物流サービスの実現 ・無人自動運転移動サービスの実現	・自動運転の事業化の検討 課題の相互関係の整理 必要なアジェンダの整理 ・事故発生時のルールの検討 事故発生時の法的責任 事故情報の共有化、専門 捜査機関 など	・事業化の対策の進捗管理 社会的ルール リース・レンタル方式 降車協調技術等の開発 など ・ビジネスモデルの検討 需給横断的な交通商社機能 配車管理・運行調整 など

#### ●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
- ・スーパ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いように配慮しながら、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きます。

#### 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
- ・スーパ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
バス停下屋、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「肥薩線サポーターズクラブ」の会員募集などマイル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
- ・スーパ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
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。

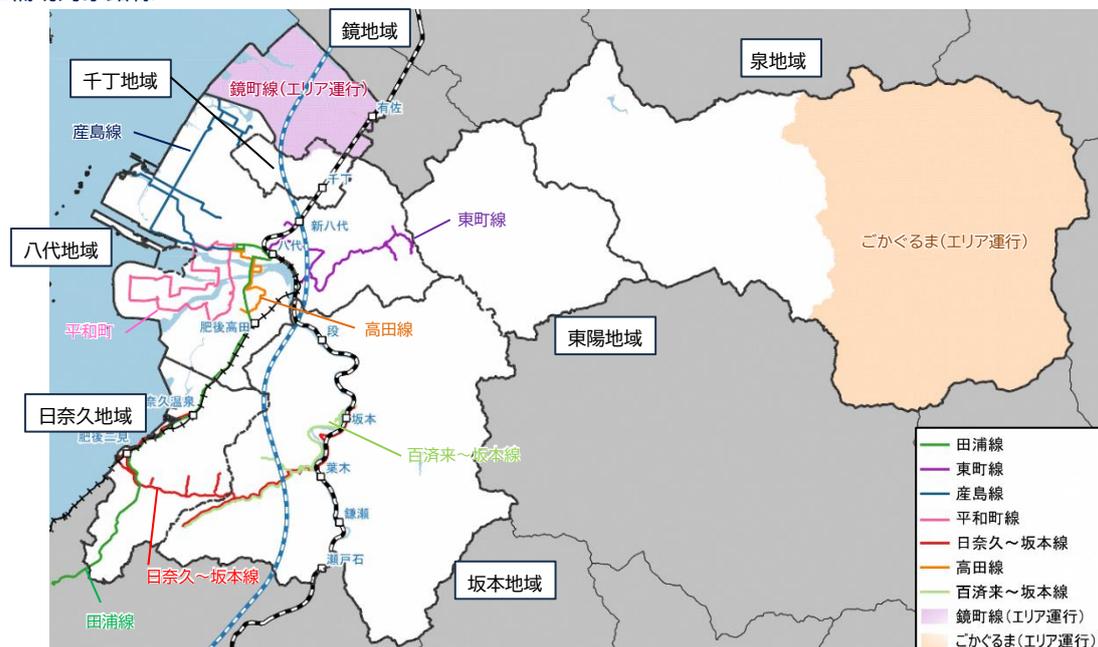
### 関連する評価指標

- ・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 交通	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、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。

#### 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	交通サービスを楽しむだけでなく、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ター役として、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。	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

## 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。

### 計画の推進PDCA

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下	上 中 下		
PDCAサイクル	Do (実施)									Check (評価)	Action (改善)	Plan (計画)		
当年度事業	準備		実施									評価	改善策の検 討・見直し	次年度計画 の作成
当年度予算	予算執行													
次年度予算	予算編成										議決			
			6月 定例会 (市議会)			9月 定例会 (市議会)			12月 定例会 (市議会)			3月 定例会 (市議会)		
			必要に応じ補正予算措置						次年度予算の議決					
八代市公共交通会議	議題に応じて開催（年2回程度）													

### 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]						実績値
	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						
すーぱーばんべいゆ号利用者数							
【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

# 八代市地域公共交通計画

---

発行年月  
作成

令和8年●月  
八代市地域公共交通会議