

目標達成のための施策

計画目標	施策メニュー	概要	実施主体	スケジュール				
				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	【1-1】公共交通ネットワークの最適化	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る。	八代市 交通事業者 地域住民					
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	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、強化を図る。	八代市、熊本県 交通事業者					
	【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を導入し、二次交通を確保する。	八代市、熊本県 民間事業者					
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、改善を図る。	八代市 交通事業者 地域住民					
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	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る。	八代市、熊本県 交通事業者					
	【4-2】多様な輸送資源の活用	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る。	八代市 交通事業者 民間事業者 地域住民					
計画目標5 公共交通の利用環境を整える	【5-1】交通結節点の機能強化	地域間の移動を円滑にするため、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、乗継拠点の集約化など交通結節点の機能強化を図る。	八代市 交通事業者					
	【5-2】市街地循環バス・乗合タクシーの運行改善	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る。	八代市 交通事業者					
	【5-3】バス停の待合環境の整備や案内の充実	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る。	八代市 交通事業者 道路管理者 民間企業					
	【5-4】情報発信やイベント等の利用促進策の実施	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す。	八代市 交通事業者 教育関係者 民間企業 地域住民					
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	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る。	八代市、熊本県 交通事業者					

第2次八代市地域公共交通計画【概要版】

計画区域：八代市全域(市内外を行き来する鉄道や路線バス等も対象)

計画期間：令和8年4月～令和13年3月

計画策定の背景・目的・位置づけ

公共交通利用の減少やドライバー不足の深刻化、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います。また、県営工業団地の整備や新八代駅周辺の開発などに伴い、今後、交通ニーズの変化が予想されます。

本市では、「八代未来づくりビジョン」に掲げるめざましの姿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、「従来型にこだわらない持続可能な公共交通体系の構築」を推進していくべく、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律などに基づく法定計画として「第2次八代市地域公共交通計画」を策定しました。



八代市における地域公共交通のあり方



八代市における地域公共交通の課題

「地域公共交通のあり方から見た問題点」について、本市における地域公共交通を取り巻く状況の変化や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」」が示す目標設定の視点に従って課題を整理した。

公共交通軸と拠点の充実・保証に関する課題		「交通空白」における移動の確保に関する課題		持続可能性・実現可能性の確保に関する課題							
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	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	課題③	移動制約者や交通不便地域の移動を支える	課題④	運転手不足への対応	課題⑤	公共交通の維持に向けた利用促進策の展開	課題⑥	財源の有効活用と公共交通サービスの効率化

計画の目標

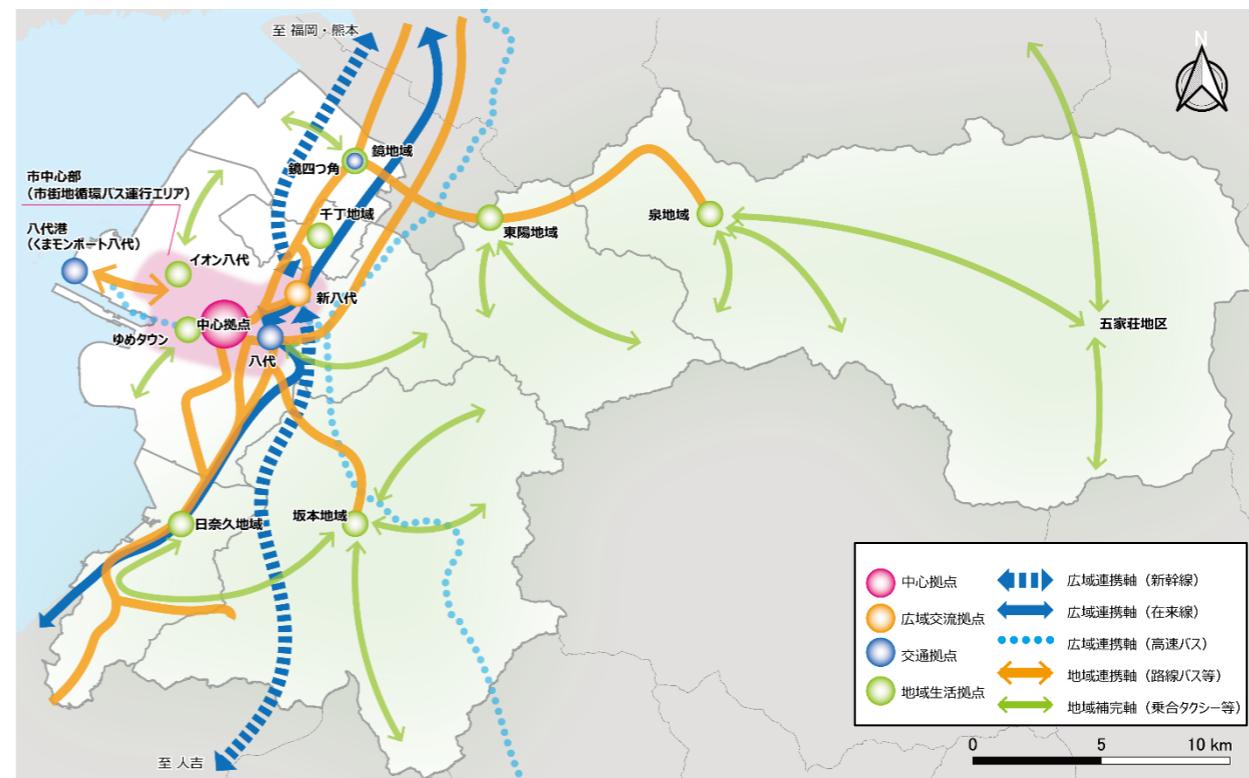
計画目標	評価指標	現況値(R6)	目標値(R12)	目標値の考え方	
計画目標1	地域間の交通ネットワークを維持するため、効率化を図る	中心市街地と連絡する路線数 8路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/東陽・泉)	8路線	現状の水準を維持	
計画目標2	新たな移動ニーズに応じた交通サービスを提供する	開発地への路線の新設・ルートの見直し	1ルート以上	開発にあわせて対応	
	開発地内での移動手段の導入	—	1つ以上	開発にあわせて対応	
計画目標3	地域の身近な移動手段を確保する	地域内交通の維持 (各地域での乗合タクシー等の路線数)	18路線 (日奈久/坂本/鏡・千丁/東陽・泉)	18路線 現状の水準を維持	
		市が指定する交通空白地の数 (R7年4月に国に申請している地域)	4地域 (坂本町/東陽町/泉町/千丁町・鏡町)	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	
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年9月時点)	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(累計) 1件/2年間で導入	
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]	17.6%	24.0%	前回R1調査結果24.0%を目指す
		八代駅の乗車人員	63.1万人/年	63.1万人/年	人口減少下において現状の水準以上を目指す
		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	21.7万人/年	21.7万人/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利用者数	3.5万人/年	3.5万人/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	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	5.8%	5.8%	現状維持を目指す

将来ネットワークイメージ

公共交通ネットワークの基本方針

- 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す。
- 郊外部は、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する。
- 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る。
- 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する。

【ネットワーク図】



国庫補助との関係性(※国庫補助を活用する路線は計画書本編を参照)

- 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する。
- 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する。

※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