

第2次八代市地域公共交通計画

令和8年3月

令和8年10月変更

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6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	47
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基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、「八代未来づくりビジョン(八代市総合計画基本構想)」(以下、「八代未来づくりビジョン」という)に掲げるめざすまち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、「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。

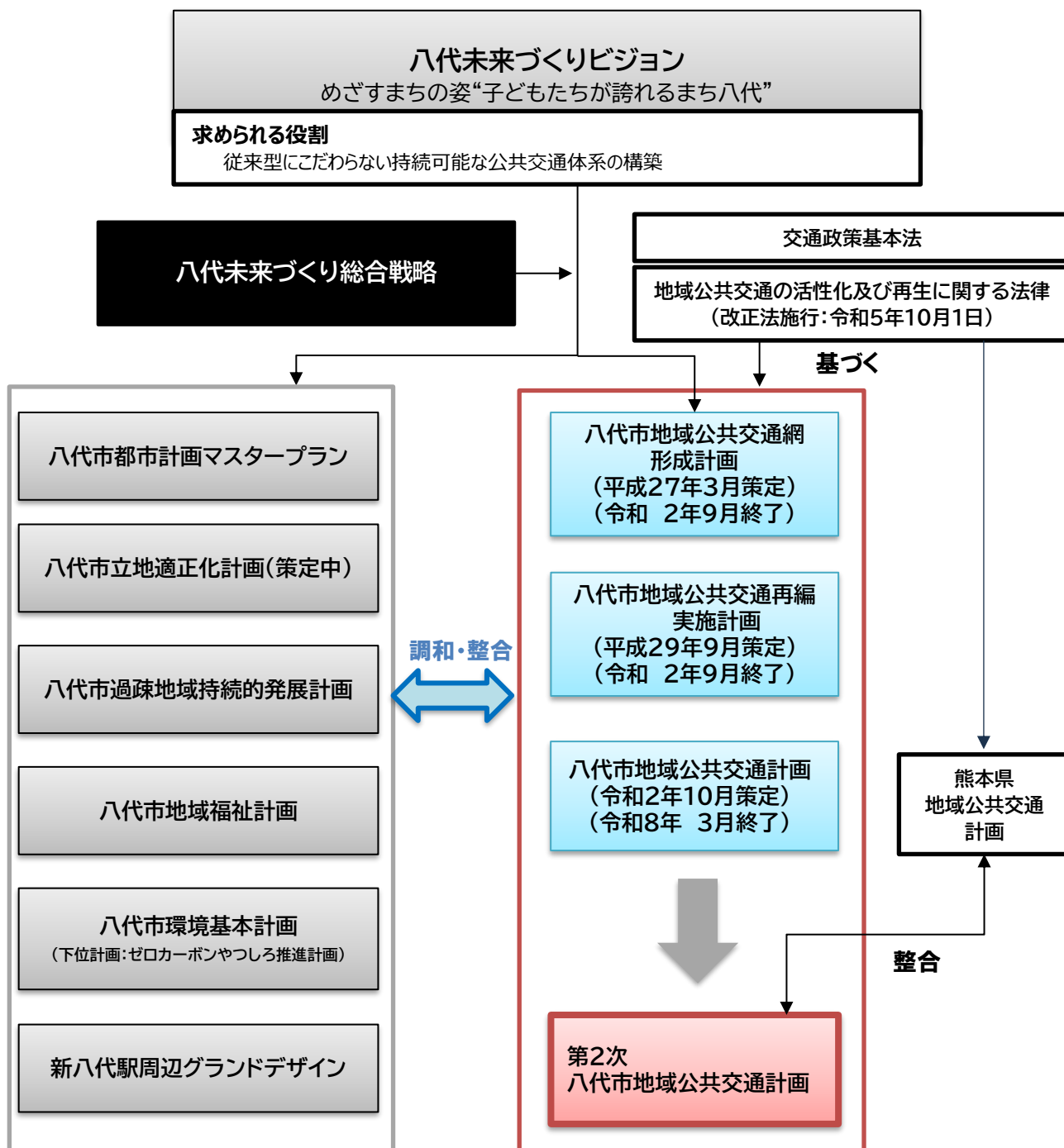
2015 (H27)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)					2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)
八代市地域公共交通 網形成計画 (H27.4~R2.9)					八代市 地域公共交通計画 (R2.10~R8.3)					第2次八代市 地域公共交通計画 (R8.4~R13.3)					
		八代市地域公共 交通再編実施計画 (H29.10~R2.9)													

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、「八代未来づくりビジョン」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、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、目標未達となる見込み。
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未達となる見込み。

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、目標未達となる見込み。
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。目標未達となる見込み。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、目標未達となる見込み。

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、目標未達となる見込み。
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未達となる見込み。
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の他、路線バスからの転換を行ったことで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	79 万人/年 (R6)	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、目標未達となる見込み。
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	90.5 万人/年 (R6)	各交通における上記の要因等から、目標未達となる見込み。
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、上位計画である八代未来づくりビジョンや関連計画に示されているめざすまちの姿や将来像、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】八代未来づくりビジョン・都市計画マスタープラン・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】八代未来づくりビジョン・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】八代未来づくりビジョン・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】八代未来づくりビジョン
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】八代未来づくりビジョン・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

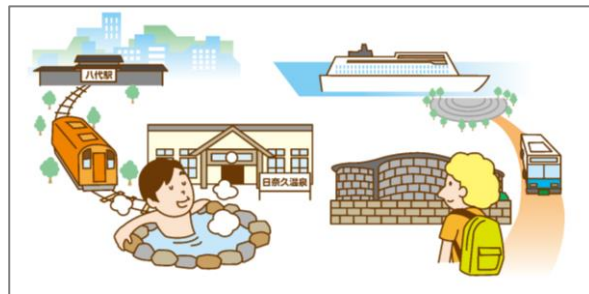
- 市内各地から中心市街地までのアクセスや交通拠点から観光施設までのアクセスに対応した交通サービスを提供し、中心市街地の活性化や観光振興などまちのにぎわいづくりに貢献する。

【上位・関連計画】八代未来づくりビジョン・都市計画マスタープラン

■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】八代未来づくりビジョン

■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】八代未来づくりビジョン・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】八代未来づくりビジョン

■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

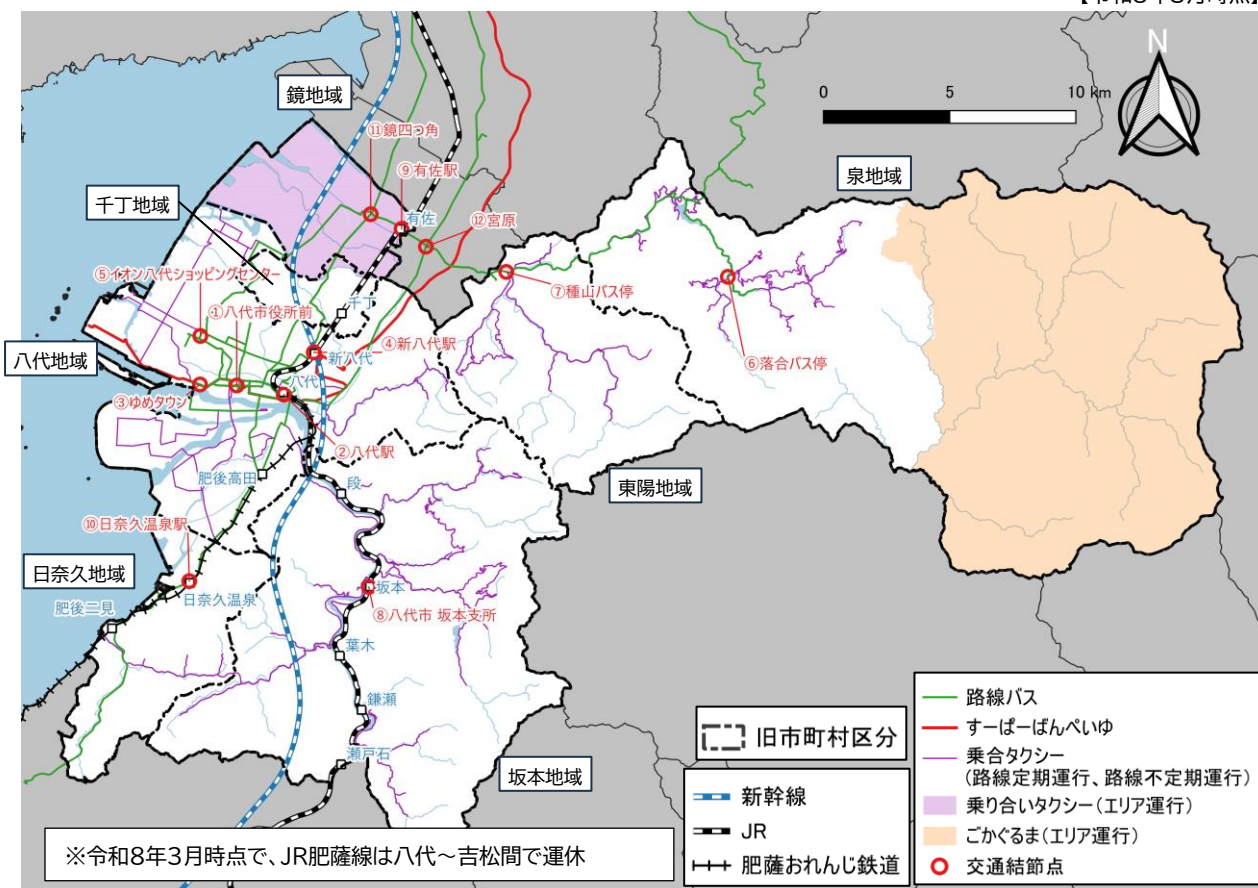
ここでは、本市における地域公共交通の運行状況、利用状況、運営状況などの概況を示した上で、地域公共交通のあり方と現状の比較や地域公共交通を取り巻く状況の変化などから、本市における地域公共交通の課題を整理しました。

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月豪雨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「ごかくるま」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8年3月時点】



■八代市の公共交通の運行状況

【令和8年3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			
	JR 鹿児島本線		熊本駅～八代駅	91			
	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	30			
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	20	5	
				八代市役所前～高田～ウインズ八代	-	11	
		甲佐・氷川ダム線		氷川ダム前～団地前	10		8
	高速バス	すーぱーばんべいゆ		（運転免許センター）阿蘇くもと空港～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3月時点】

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

		上段：年間利用者数（人）、下段：対H30比								
		H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	H30-R7推移
鉄道 ※1,※2	九州新幹線	396,049	378,746	188,999	222,173	304,249	375,977	382,303	-	
		1.00	0.96	0.48	0.56	0.77	0.95	0.97	-	
	JR鹿児島本線	1,444,980	1,442,284	1,104,192	1,148,073	1,228,648	1,326,179	1,378,457	-	
		1.00	1.00	0.76	0.79	0.85	0.92	0.95	-	
	JR肥薩線 ※3	-	-	-	-	-	-	-	-	
バス	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	-	
	市街地循環バス	253,586	252,469	207,631	189,272	194,933	208,847	216,875	221,472	
		1.00	1.00	0.82	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	
乗合タクシー		1.00	1.05	0.93	0.86	0.88	0.96	0.89	0.79	
	高速バス ※4	258,944	249,094	85,928	101,186	174,545	230,706	238,348	-	
		1.00	0.96	0.33	0.39	0.67	0.89	0.92	-	
	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	
タクシー ※5	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	790,108	-	
		1.00	0.97	0.62	0.62	0.69	0.70	0.64	-	

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ぺいゆ、B&S みやざきを集計、高速バスの R7は未公表、
 ※5：タクシーの R7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3.69億円となっています。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伴い路線バスの補助額算定単価が上昇し、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

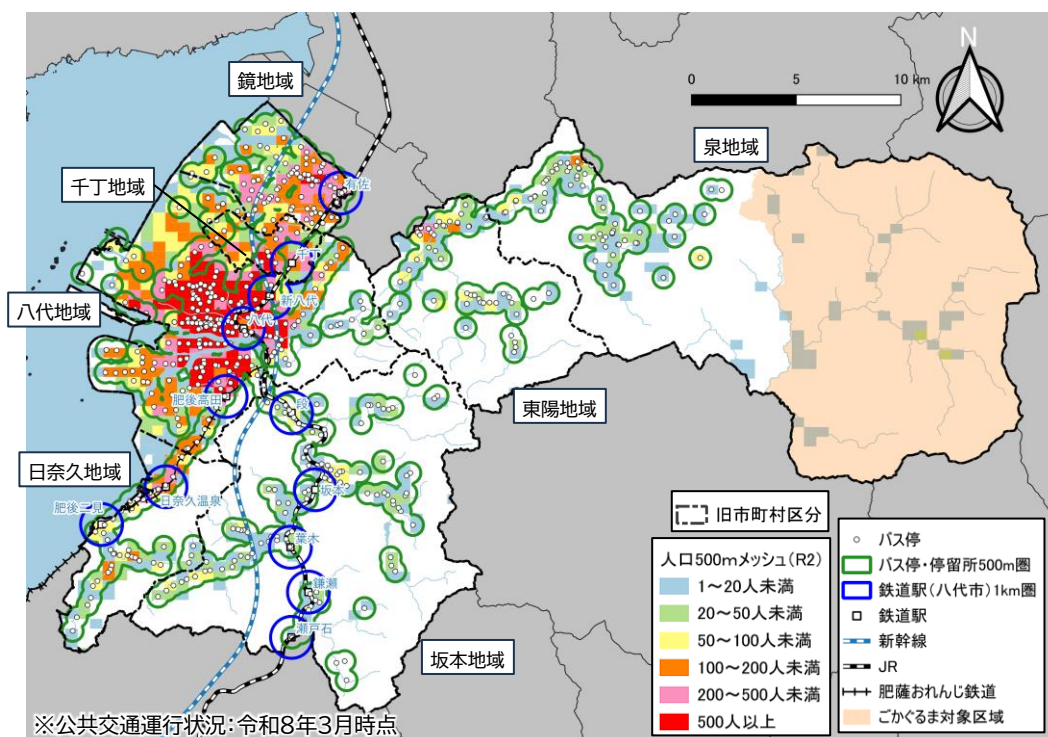
資料：八代市予算支出資料

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1km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

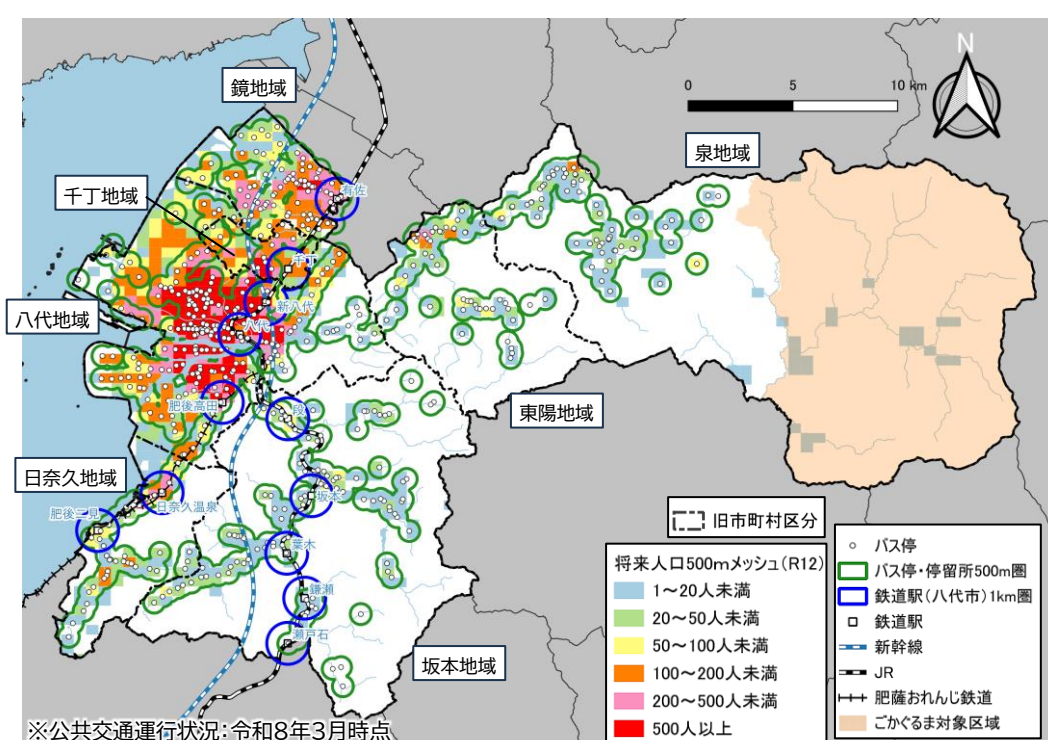
2020(R2)
現在の人口



- 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っ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8年3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～種山線	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	坂本支所停留所	八代方面	坂本線	1	2	1	1	0	1	0	2	0	1	1	0
	川原谷停留所	坂本方面	鮎婦～坂本線	2	2	0	0	1	0	1	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	1	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	1	0	0	0	0	0	0
鏡・千丁地域	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	3	2	2	1	1	2	1	2	1	3	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
	鏡本町バス停	八代方面	文政線 種山線 八農分校線	2	1	3	1	2	1	1	1	1	0	1	1
	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	鮎婦	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	鏡四つ角	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

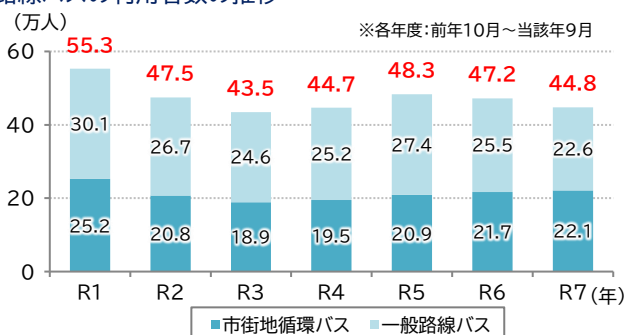
- 本市では、各地域から中心市街地までを鉄道や路線バス、乗合タクシーで連絡しています。中心市街地においては市街地循環バスが運行されており、高いサービス水準を確保しています。市外へも新幹線や在来線、高速バスなどで移動が可能です。
- しかし、各交通機関の利用状況はコロナ禍前の水準まで回復していません。また、路線別では利用者数の減少により、路線バスから乗合タクシーへの転換、路線バスや乗合タクシーの減便など交通サービスが縮小してきています。
- その背景として、人口減少により市内への通勤者数が5年間で2,564人(4.9%)減少、通学者数が785人(16.5%)減少していることが挙げられます。過去10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

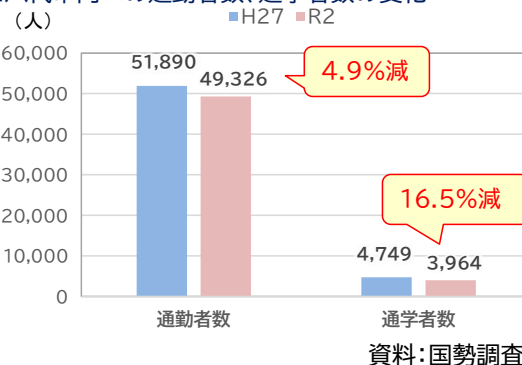
人口減少に伴う公共交通需要の縮小

- ・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。

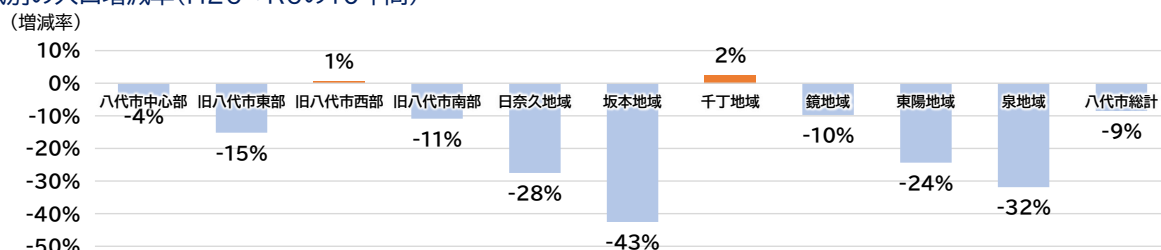
■路線バスの利用者数の推移



■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

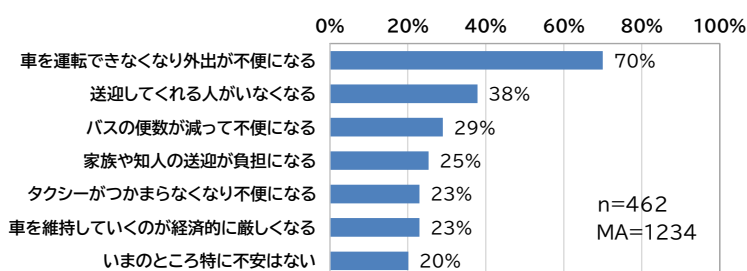
- 本市では、鉄道や路線バスの沿線から離れた公共交通不便地域の移動を乗合タクシーにより確保しています。日奈久地域、坂本地域、鏡・千丁地域、東陽・泉地域では乗合タクシーによって各地域拠点まで交通ネットワークが形成されています。
- 公共交通の主な利用者である高齢者等が利用しやすい環境形成に向けて、一般タクシーや乗合タクシーでは低床車両の導入なども進められています。
- 市民アンケートでは、高齢者の70%が将来の不安に「車を運転できなくなり外出が不便になる」を挙げています。しかし、実際には高齢者の78%は買物時の交通手段として自家用車を選んでおり、公共交通の利用割合は、路線バスは4%、乗合タクシー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

問題点

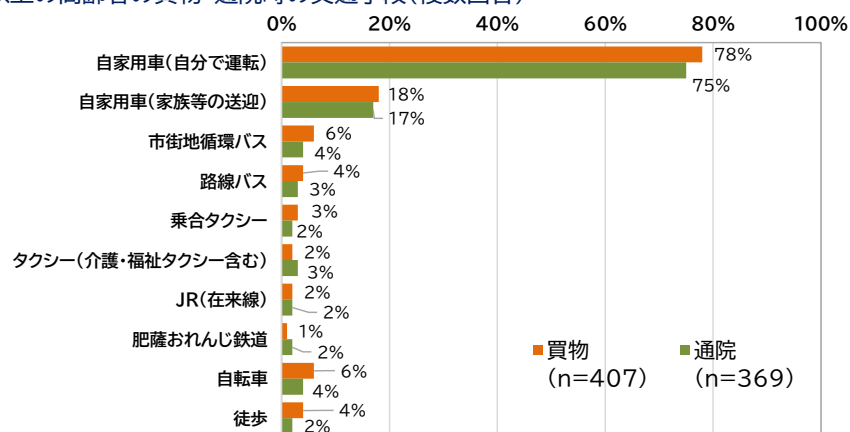
将来の運転に不安を抱える高齢者の低い公共交通利用率

- ・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

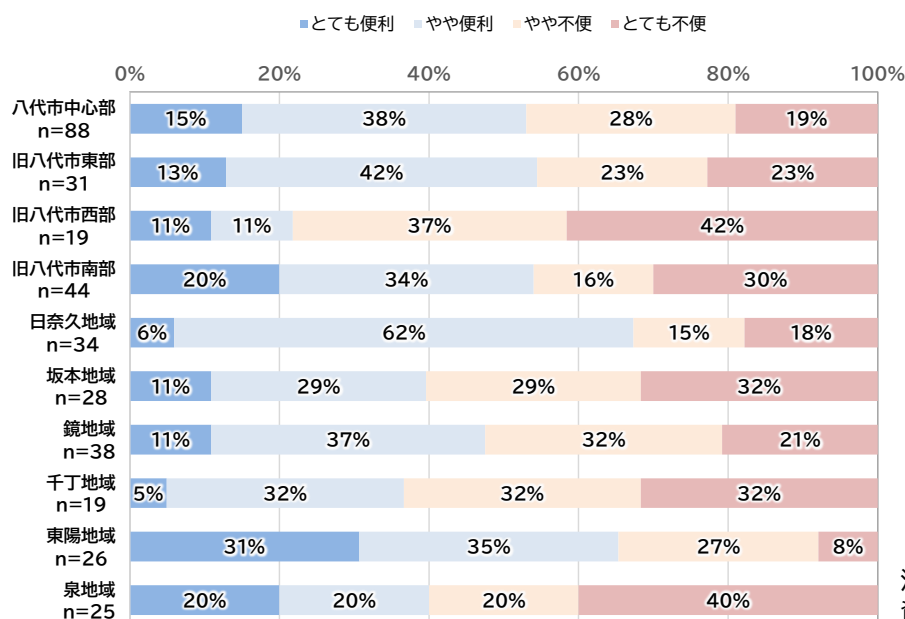
- 各地域から中心市街地までのアクセスに対して、市民アンケートでは、「公共交通での中心部までのアクセスが不便」の回答が多い地域があります。
- 交通事業者からは「商業地などの立ち寄り先が分散していることや、路線バスや乗合タクシーの起終点の設定が細かすぎることで、市民を含む来街者にとってわかりにくさや目的地までの行きにくさに繋がっている」といった指摘が挙げられています。背景には、中心市街地周辺への大型商業店舗の出店や、県道14号線沿線などへのいわゆるロードサイド型店舗の出店など、都市計画と交通計画がうまく連携できていない状況が伺えます。
- 新八代駅は本市の玄関口の一つで、新八代駅から中心市街地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

予約制だよ

新八代発
9:00
10:40
13:10
14:50

くまモンポート
9:50
11:30
14:00
16:00

※予約に応じて経由します

運行期間
5月3日～10月27日の土日祝

※夏休み期間の8/5～8/23は平日も運行
※運行日は変更になることがあります
※予約時にご確認ください

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

予約方法
やっしるモビリティアプリ
【アプリ版コード】
予約は運行の2時間前まで
電話で予約(受付時間 8:30～17:30)
神園交通 TEL 080-6449-2201

【お問い合わせ】 八代市地域公共交通課(八代市地域公共交通係)
電話: 0865-33-4188 メール: chilikity_ratsushin@city.yasue.lg.jp

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

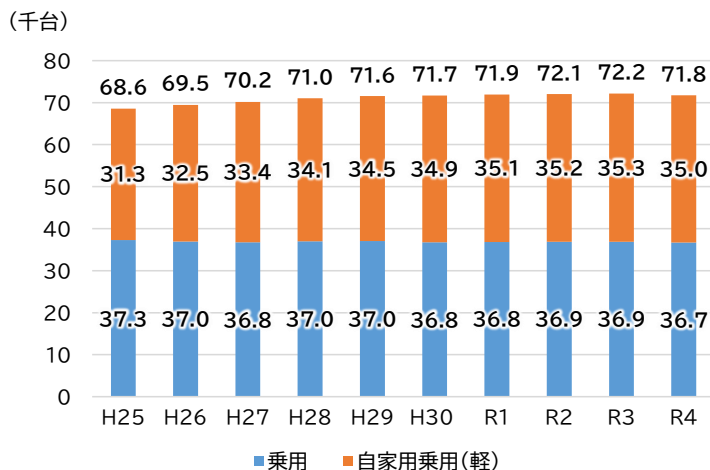
- 本市の自動車登録台数(乗用のみ)は人口減少下にあっても横ばいで推移しています。
- また、市内移動における自家用車(自分で運転)の利用割合は、令和元年時の56%から令和6年時は72%へ増加しています。一方で、路線バスの利用割合は5%から2%に低下しています。

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抑制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。

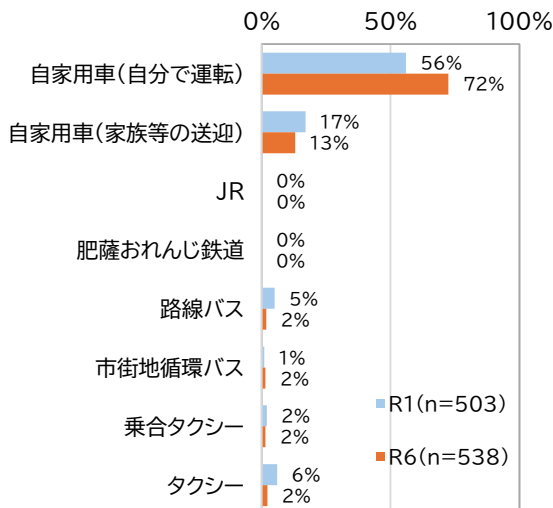
■八代市の自動車登録台数(乗用のみ)の推移



■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



公共交通を利用することで得られるメリット

環境にやさしい!

1人車を減らすのにある二酸化炭素削減率

1台車を減らすのにある二酸化炭素削減率

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。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。

健康的に良い!

移動に伴う消費カロリー

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!

クルマを減らすと、いろいろなお金がかかります。それに比べて、公共交通は運賃だけで、送迎費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移動・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!

交通事故で怪我をした人の割合

公共交通を利用することで、事故にあうリスクが減り、安全に通勤・通学することができます。また、運転の負担もなく、新車や本を扱うなど時間を有効に活用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

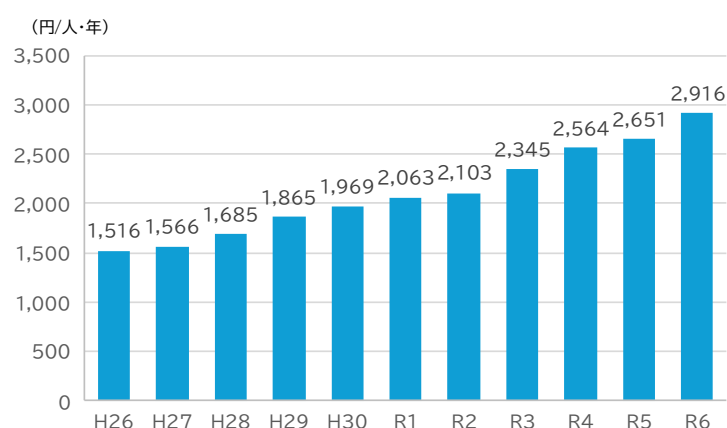
- 鏡地域における乗合タクシーの導入や五家荘地域の自家用有償旅客運送など新たな交通サービスの導入の際には、地域や利用者が検討に参画しながらニーズが反映されたダイヤやルートを地域と行政が協働して検討しました。
- また、鉄道や路線バス、タクシーなど既存交通機関についても行政と交通事業者間で情報を共有しながらサービス維持に努めています。
- 他方で、利用者減による運賃収入の減少や燃料費高騰などを背景に行政負担額が増大し、市民一人あたりの財政負担額は年々増加しています。
- 市民アンケートによると、市民の公共交通を維持・確保するための財政負担の考え方は、「これ以上、市や利用者の負担が増えないようにサ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

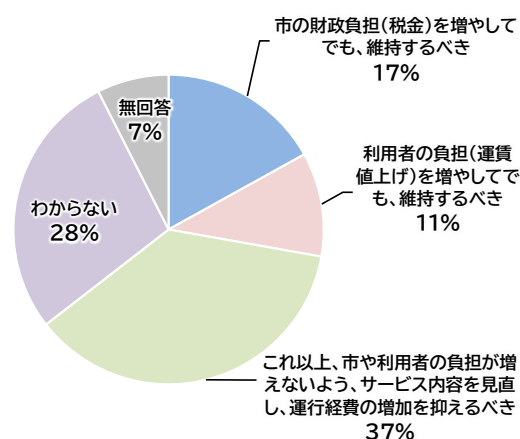
市民一人当たりの公共交通への財政負担額が増加

・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



n=856

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：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

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ました。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

⇒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額が増加

今後も財政負担額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。

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 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。
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	➡	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。
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。
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 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。
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 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。
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 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
			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
[問題]実証段階にとどまる新技術の活用 [変化]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	【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	【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	開発地内での移動手段の導入	—	1つ以上	開発にあわせて対応
			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
[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	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
			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
[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	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
			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
[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 [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	鉄道利用者数	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
			[八代駅の乗車人員]	77.8万人/年	77.8万人/年	
			[新八代駅の乗車人員]	25.5万人/年	25.5万人/年	
			一般路線バス利用者数	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	
[問題]市民一人当たりの公共交通への財政負担額が増加	【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	5.8%	5.8%	現状維持を目指す

※1地域の輸送資源を活用した取組件数…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

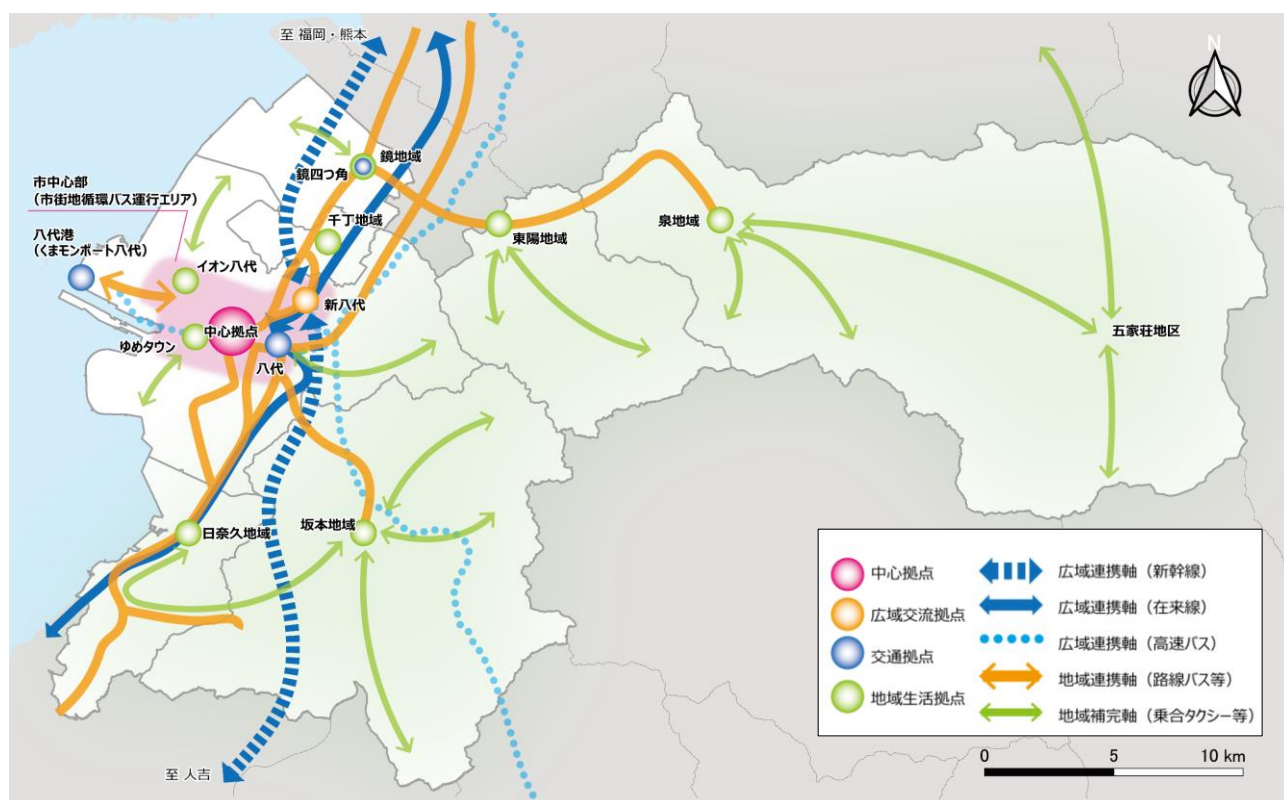
1) 市全域の将来ネットワークイメージ

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	公共交通の現状
●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	●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に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（策定中）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

将来ネットワーク図



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（策定中）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

将来ネットワーク図



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67%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（令和15年度）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	公共交通の現状
●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）	●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の水準にほぼ回復。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（策定中）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

将来ネットワーク図



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
【地域間交通】 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（策定中）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	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 (坂本町/東陽町/泉町/千丁町・鏡町)	なし
【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 (R7年9月時点)	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 (累計)
【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 【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]	17.6%	24.0%
		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	21.7 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	【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	2,916 円/人・年	3,336 円/人・年
		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	5.8%	5.8%

3-2. 施策概要

施策 1-1 公共交通ネットワークの最適化						
施策の概要						
・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。						
施策の内容						
・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。 ・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。 ・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

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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 熊本県 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

施策の概要

- ・開発地内での移動手段を導入し、二次交通を確保します。

施策の内容

- ・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検討

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 の検討・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

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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**
ただし発地・目的地のいず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 交通事業者 地域住民					

施策4-1 運転手確保に向けた支援

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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 熊本県 交通事業者					

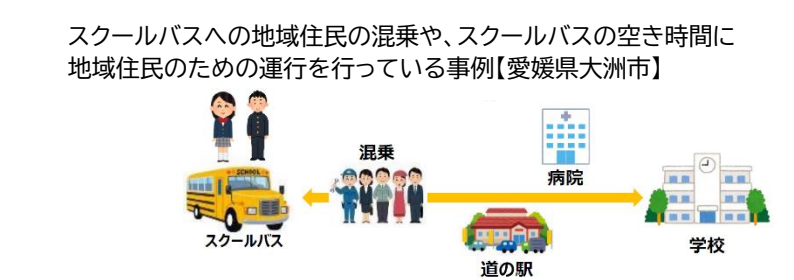
施策4-2 多様な輸送資源の活用

施策の概要

・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。

施策の内容

・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「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
レベル3 条件付き自動運転 (渋滞時の電話可等)			2027～ モビリティ・ロードマップ XXXX
レベル2 部分的自動運転 (前者追従、 電線維持等)			
レベル1 運転支援 (自動ブレーキ等)			

●様々な車両への自動運転技術の活用例

乗用車	グリーンスローモビリティ	小型シャトル	小型バス	大・中型バス

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 交通結節点の機能強化

施策の概要

- ・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ります。

施策の内容

- ・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、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機能の強化	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

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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

施策の概要

- ・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。

施策の内容

- ・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、路線の見直しを行うとともに、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。

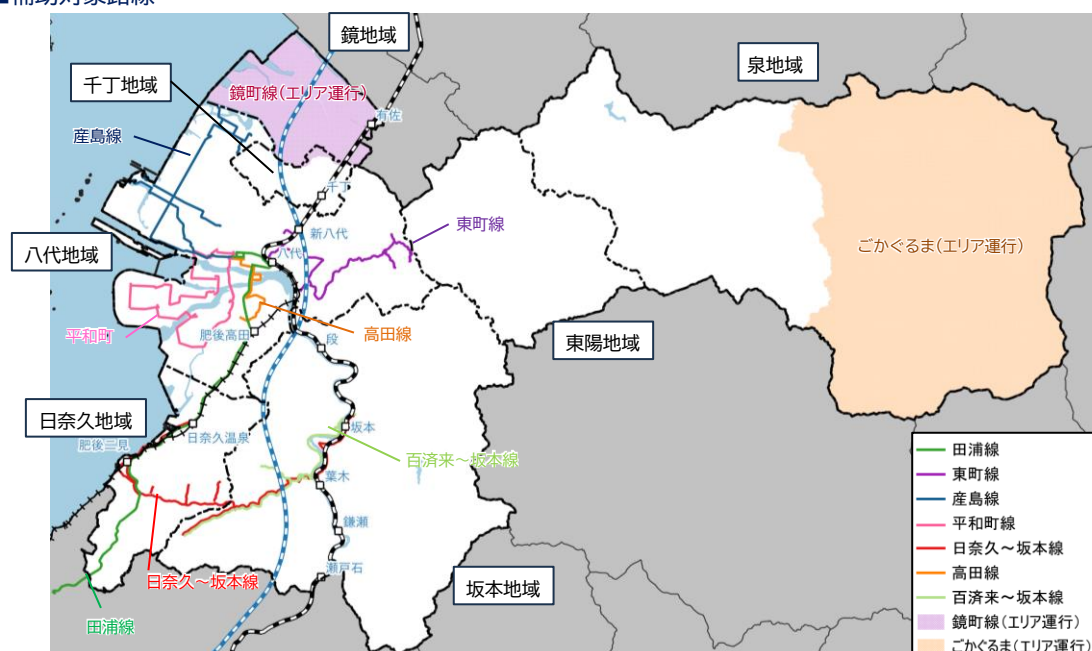
関連する評価指標

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

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。

45

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	●	●	●	●	●	路線図・時刻表により、中心市街地へ接続・経由する路線数を毎年整理
【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	●	●	●	●	●	路線新設・変更に係る届出/認可資料及びダイヤ改正資料により、新設・見直しの有無(件数)を毎年整理
	開発地内での移動手段の導入	●	●	●	●	●	導入計画書・運行開始に関する資料により、導入の有無・種類・開始時期を毎年確認
【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・運行事業者が保有する路線一覧に基づき、地域別の路線数を毎年整理
	市が設定する交通空白地の数	●	●	●	●	●	市が定義する交通空白地の判定基準に基づき、GIS等により地理的交通空白地を毎年整理 時刻表より各地域の時間ごとの交通機関の運行本数を集計し、時間的交通空白地を毎年整理
【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	●	●	●	●	●	運行事業者が保有する運転手数データにより毎年計測
	地域の輸送資源を活用した取組件数	●	●	●	●	●	市・協議会の事業実施報告に基づき、年度内の実施件数を毎年計測
【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]		●		●		市民アンケートの結果より調査実施年に比較
	鉄道利用者数 [八代駅の乗車人員] [新八代駅の乗車人員]						各運行事業者保有の利用データにより毎年計測
	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	●	●	●	●	●	一般会計決算より毎年整理
	市街地循環バスの収支率	●	●	●	●	●	運行事業者が作成する運行収支資料により収支率を毎年整理
	乗合タクシーの収支率	●	●	●	●	●	

参考資料

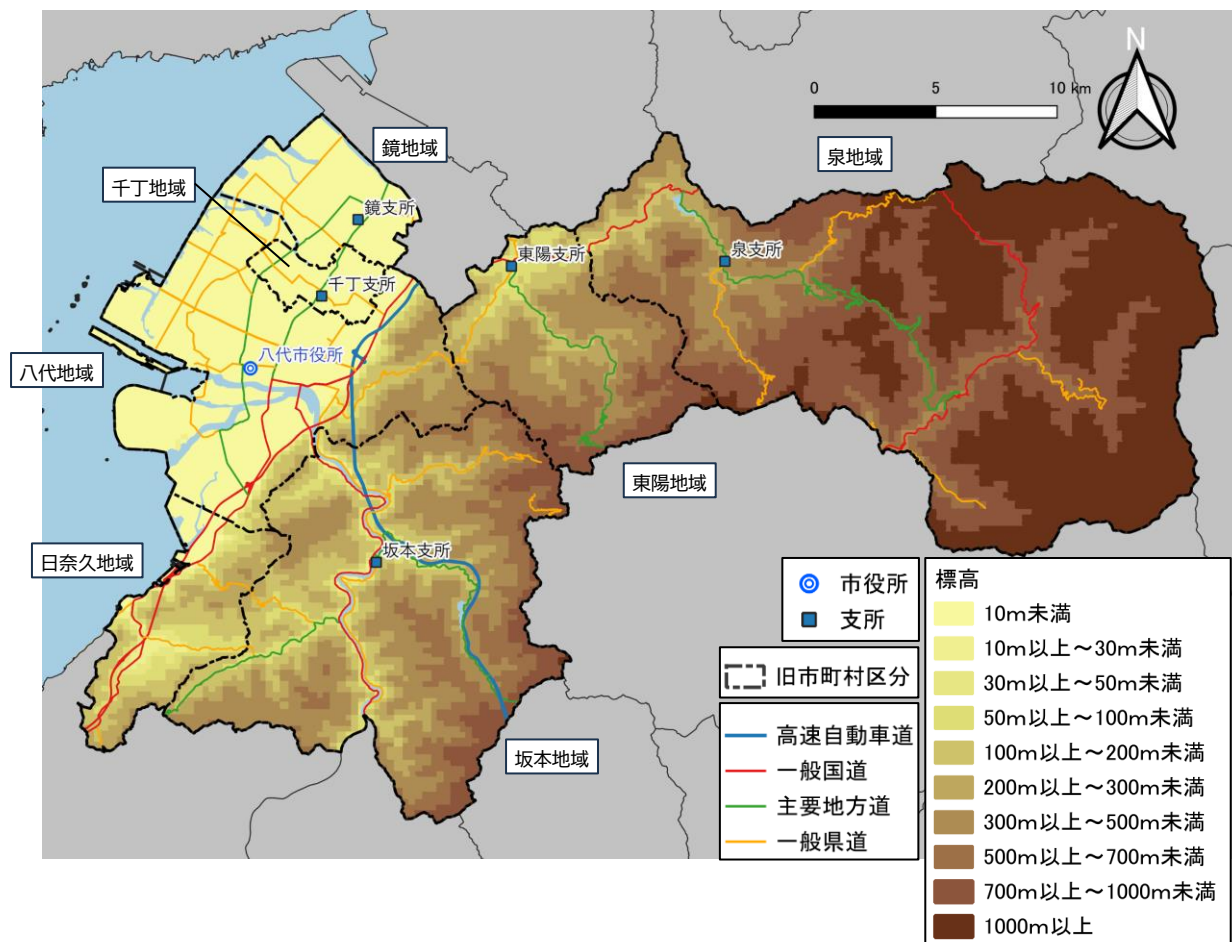
1. 地域の概要……………参考-1
2. 地域の移動ニーズの概要……………参考-10
3. 地域公共交通の概要……………参考-15
4. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ……………参考-22

1. 地域の概要

(1) 地形

八代市は、県都熊本市の南約40kmに位置し、東西約50km、南北約30km、面積約680km²を有し、西は八代海に臨み、北は八代郡、宇城市、上益城郡、下益城郡、東は宮崎県東臼杵郡、南は球磨郡、葦北郡に接しています。日奈久断層崖によって東の山間地と西の平野部に区分され、全面積の約70%が山間地、約30%が平野部で形成されています。

■ 標高



(2)人口特性

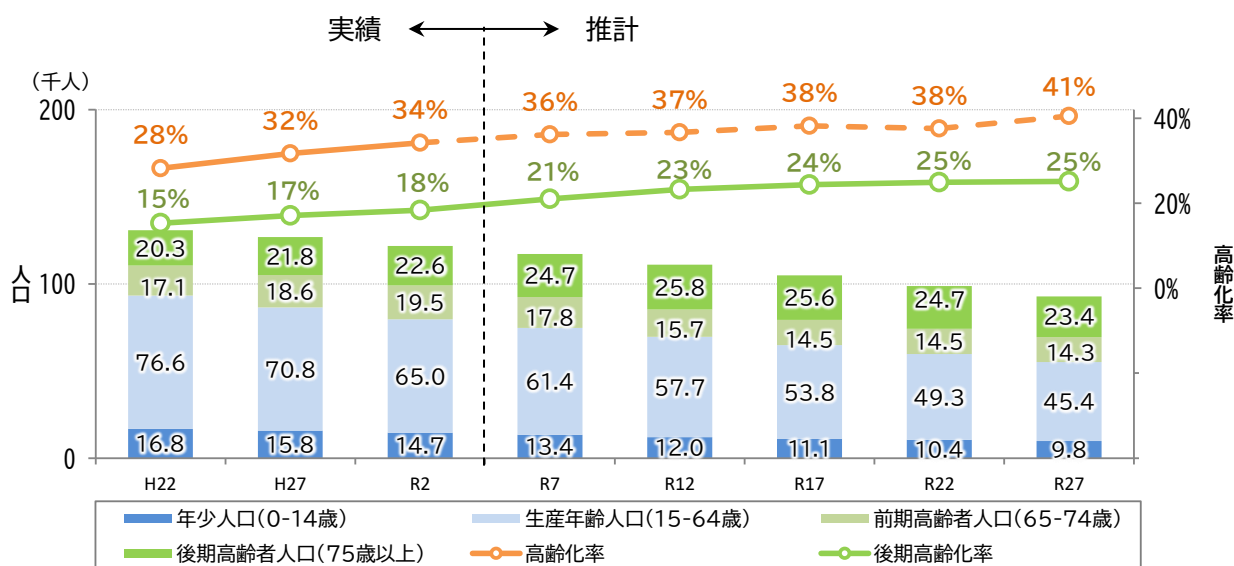
①人口推移

八代市の人口は減少が続いており、令和2年時点で約12.2万人となりました。今後も減少が続く、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が、今後は減少に転じることが予測されています。ただし、75歳以上の後期高齢人口は令和12年まで増加していく見込みです。

高齢化率は令和2年時点で34%ですが、今後も増加し令和7年時点では36%まで上昇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67.0%)、泉地域(同60.1%)、日奈久地域(同56.9%)は人口の半数以上が高齢者となっています。また、旧八代市東部(同42.4%)、東陽地域(同51.1%)は4割以上が高齢者となっています。

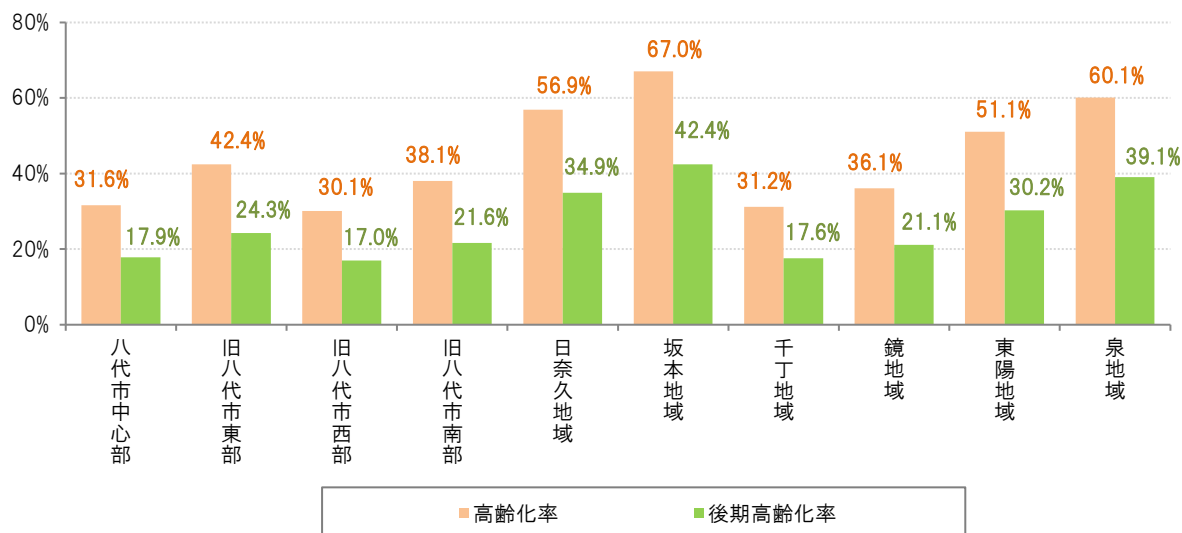
■八代市の地域別人口構成

(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(R7.9.1)

■八代市の地域別高齢化率



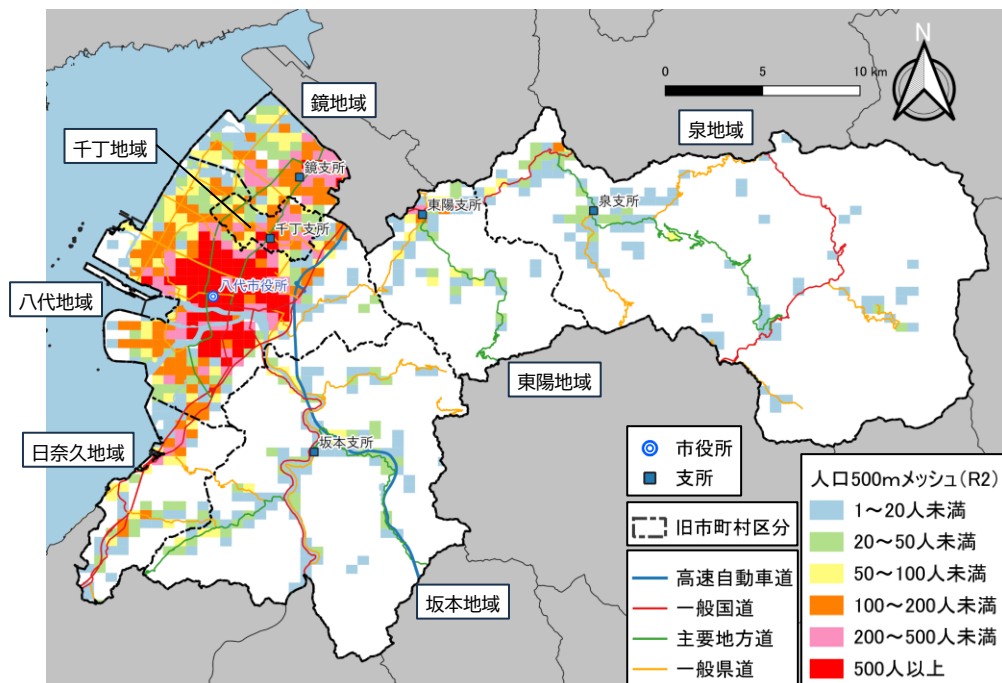
資料:八代市住民基本台帳(R7.9.1)

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)

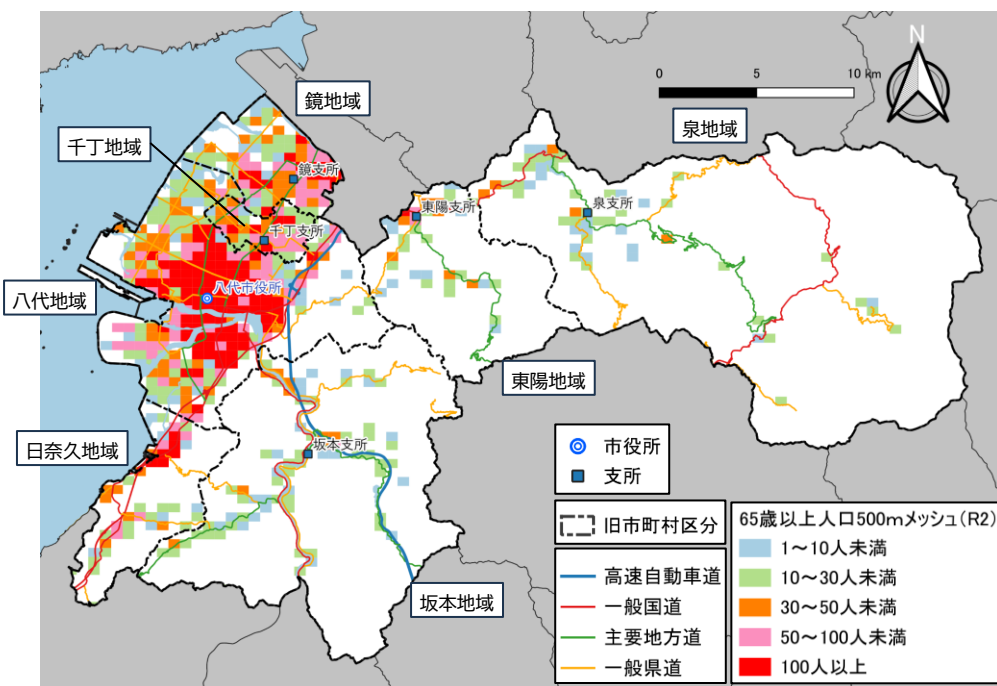


資料：R2国勢調査

高齢者人口も八代市中心部に高い集積がみられるほか、鏡地域の中心部や日奈久地域の中心部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)

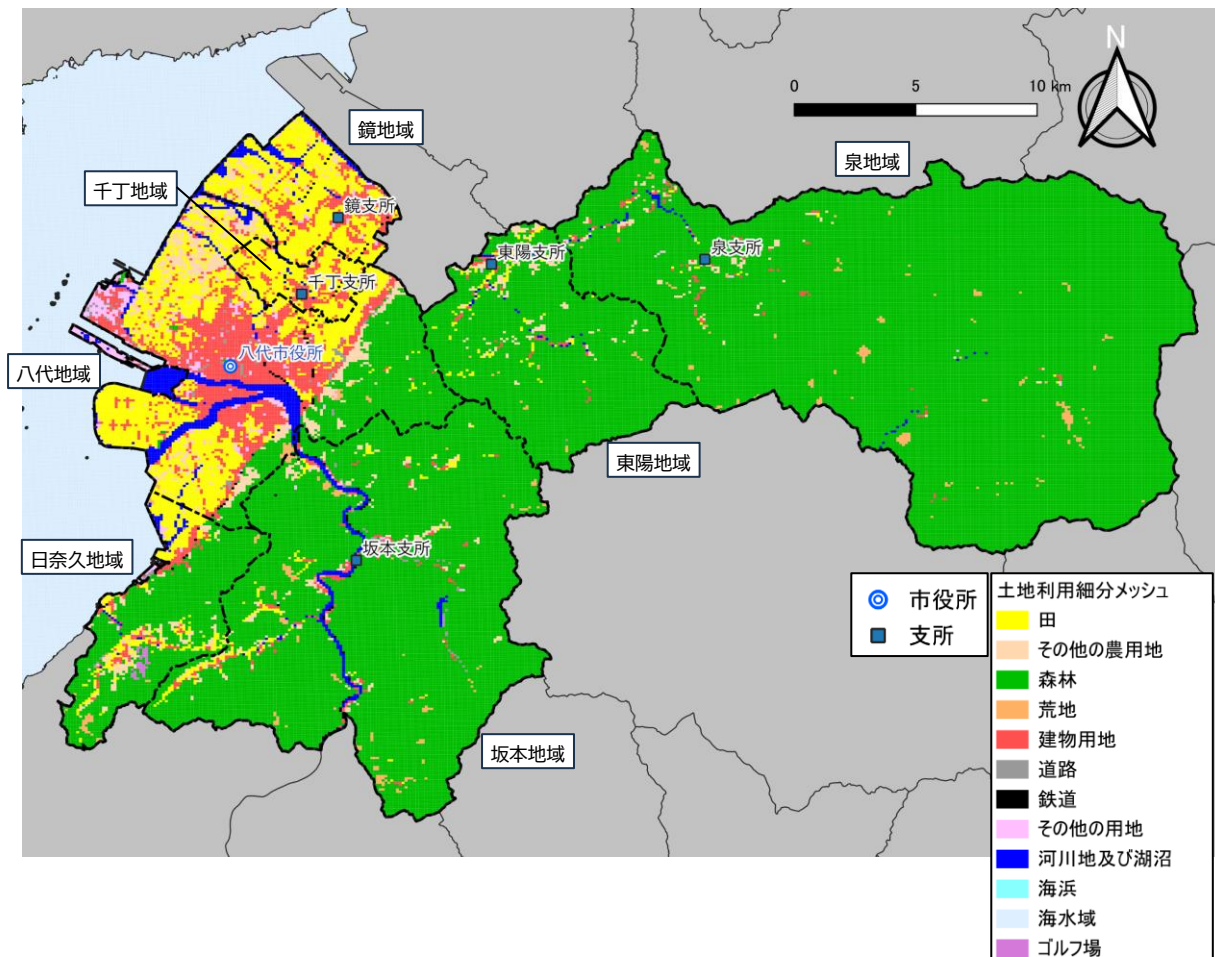


資料：R2国勢調査

(3)土地利用

八代市は、国道3号を境に東部には山地が広がり、主に森林となっています。西部には広大な平野が形成されており、中心部は建物用地が集積し、郊外部は田やその他の農用地として利用されています。

■土地利用

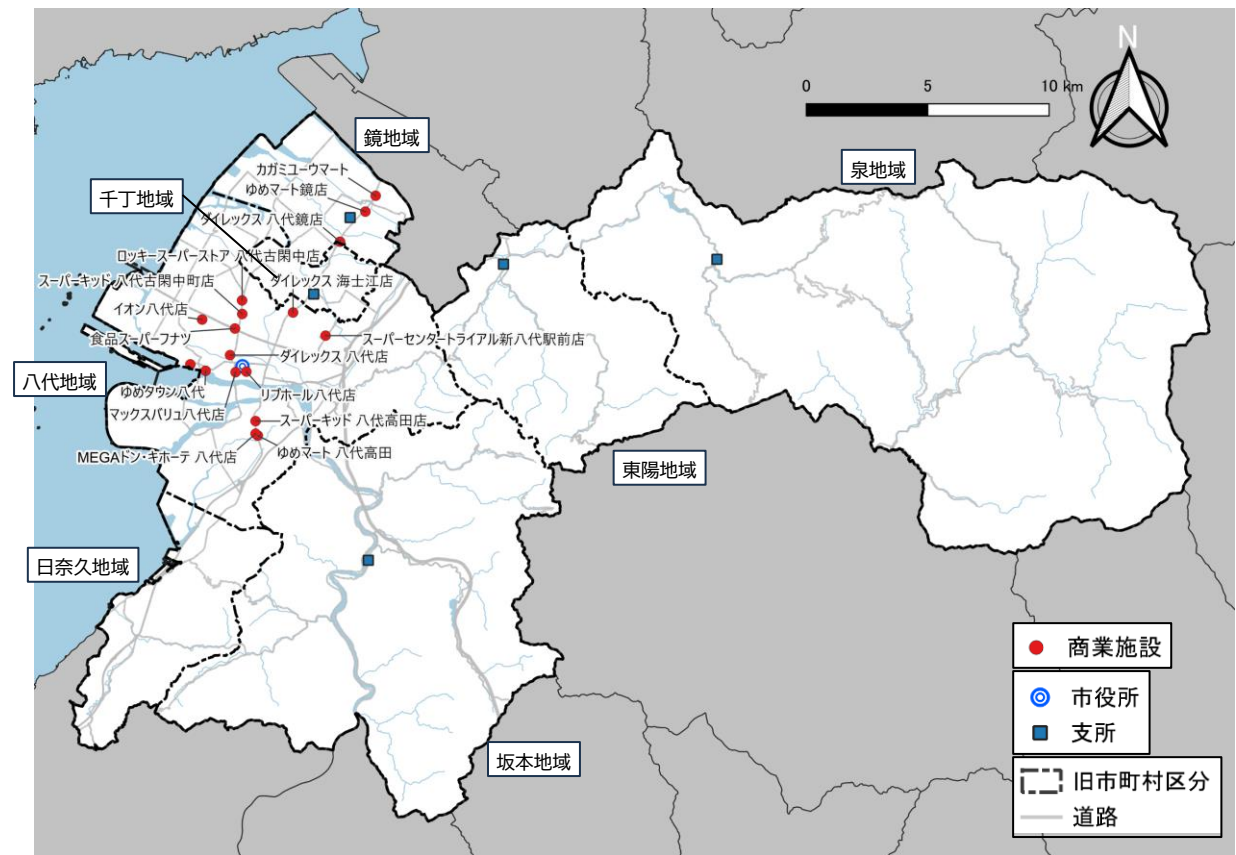


資料: R3国土数値情報

(4)施設立地

①商業施設

■商業施設



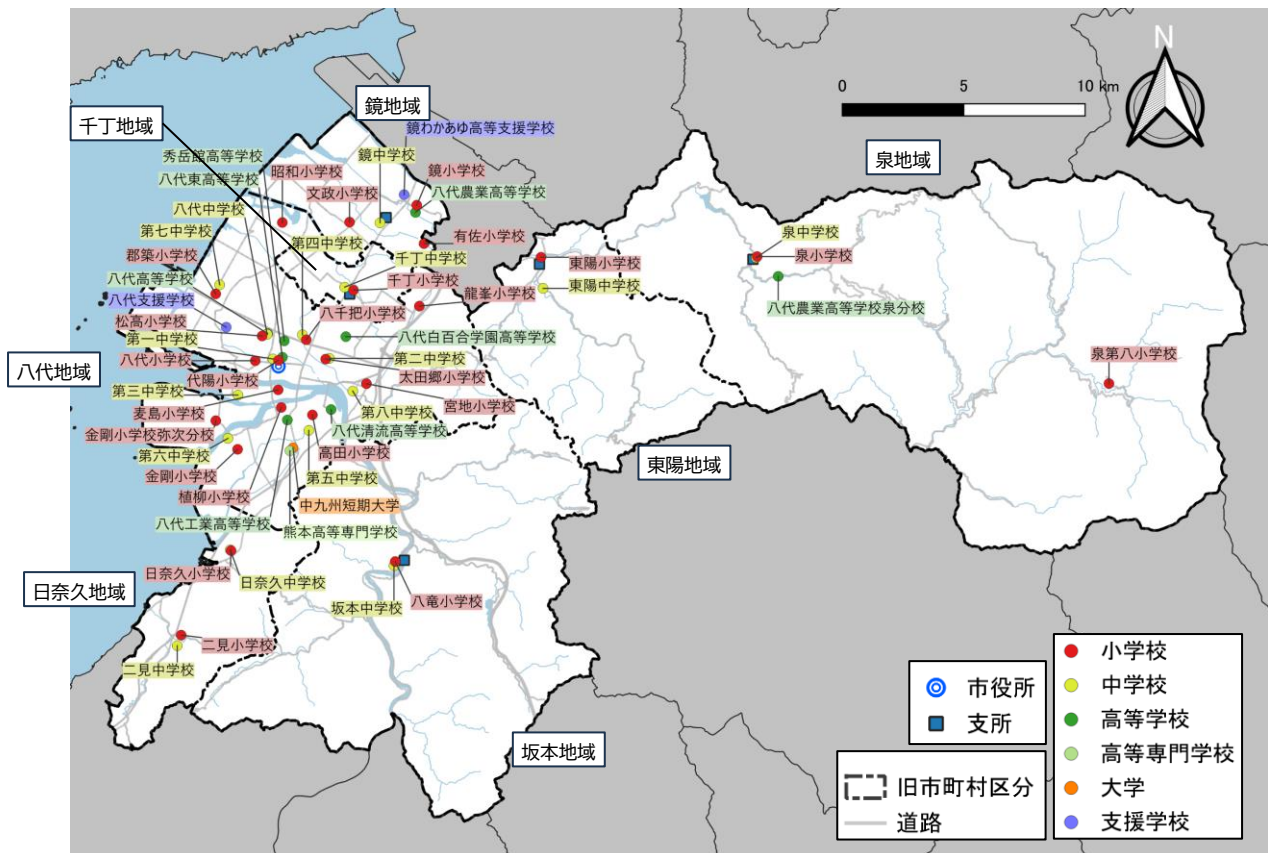
資料:「全国大型小売店総覧2024」より食料品が購入できる店舗を抜粋

■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
	スーパーキッド 八代古閑中町店
	ロッキースーパーストア 八代古閑中店
	食品スーパーフナツ
	スーパーキッド 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

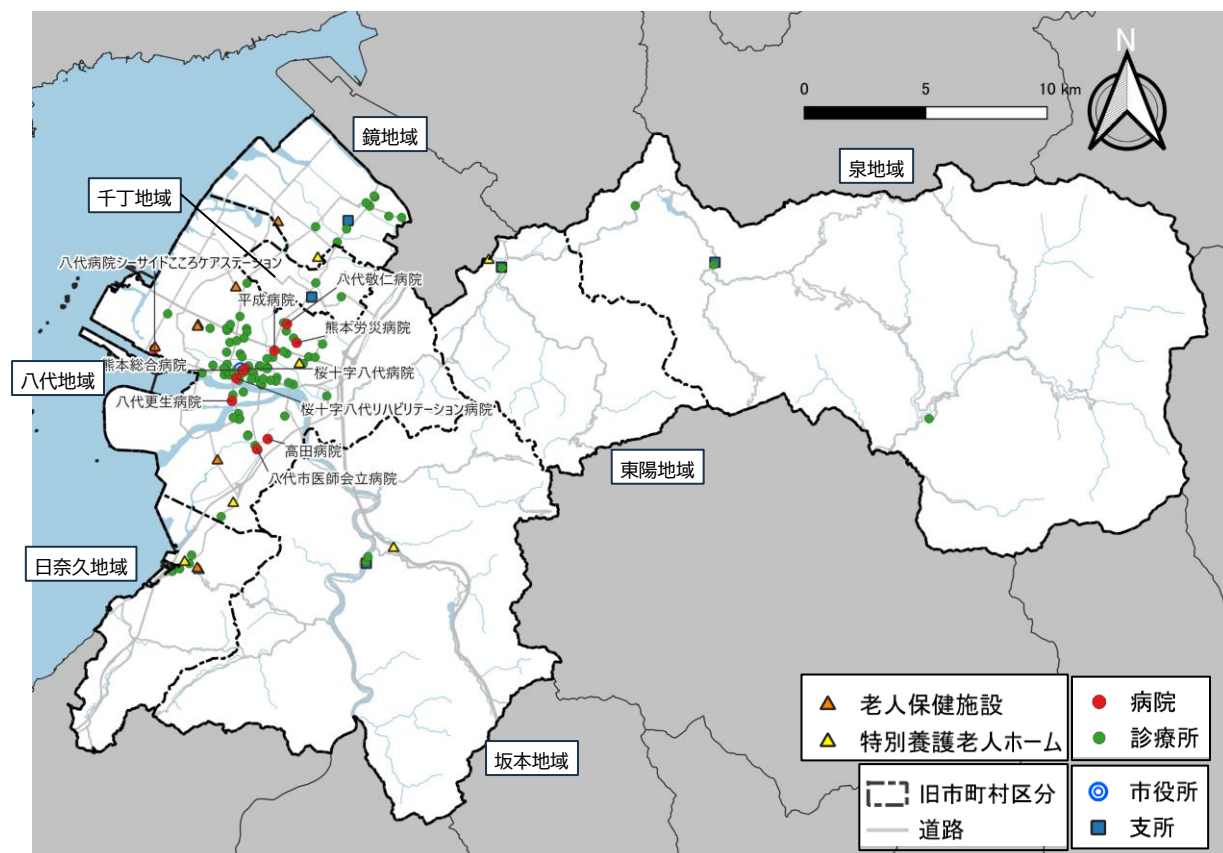
■教育施設



資料: R5国土数値情報

③医療・福祉施設

■医療・福祉施設



資料：医療施設／厚生労働省、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	前田内科医院
		松村眼科医院
		松本医院
		尾田内科医院
		医療法人社団保真会保田医院
		鏡クリニック
		よかと整形外科リウマチクリニック
		荒木皮ふ科医院
		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	丸田医院
		宮城循環器内科
		救護施設千草寮
	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 ハビネスケア日南
		特別養護老人ホーム 行楽園
		特別養護老人ホーム みなみ園
坂本地域	診療所	八代市立坂本診療所
		高橋医院
東陽地域	福祉施設	特別養護老人ホーム坂本の里 一灯苑
		特別養護老人ホーム ひかわの里
泉地域	診療所	井上医院
		八代市立下岳診療所
		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
		桜十字八代リハビリテーション病院	桜十字八代病院
	診療所	荒木医院	田淵内科クリニック
		ありの内科呼吸器科	積本胃腸科外科医院
		市村皮膚科医院	大平小児科医院
		上野耳鼻咽喉科医院	きはら眼科
		大平眼科医院	日置町クリニック
		木屋内科医院	和田小児科医院
		桑原医院	医療法人セント・ソフィア 片岡レディスクリニック
		後藤整形外科医院	高野整形外科
		相良中村クリニック	浜田呼吸器科内科クリニック
		たかの呼吸器科内科クリニック	岡村医院
		医療法人社団 田中泌尿器科外科医院	田淵整形外科医院
		西医院	有田大津眼科
		久野内科医院	太田こどもクリニック
		堀内眼科医院	本町眼科
		後藤胃腸科肛門科クリニック	みやもと泌尿器科クリニック
		うらべ・むらたクリニック	高田胃腸内科・内科
		医療法人社団 腎愛会 大手町クリニック	ふくとみクリニック
		右田クリニック	放射線科・内科まきたクリニック
		橋本医院	春野医院
		福満内科医院	増田内科・胃腸内科
		泉内科医院	旭中央通りクリニック
		八代レディースクリニック	せきがみ内科・糖尿病内科
		久原外科胃腸科医院	織田胃腸外科
		長谷川整形外科医院	ひらきクリニック
		松岡内科クリニック	うえの内科・胃腸内科
		小沢内科医院	八代ハートクリニック
		ふくろ町クリニック	本田クリニック
		持永消化器内科内視鏡内科外科医院	わたなべ内科クリニック
		前田医院	もちながこどもクリニック
		久原内科消化器科クリニック	いでアレルギー・呼吸器クリニック
		くわはら小児科	こだま小児科クリニック
		中村内科医院	くはら循環器内科・くはら皮フ科
		八代中央クリニック	あらき整形外科医院
		保元内科クリニック	独立行政法人地域医療機能推進機構熊本総合病院附属クリニック
		岡崎皮ふ科医院	ごとう脳神経外科・痛みのクリニック
		鶴田胃腸科内科	峯苔医院
	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

(1)通勤流動(R2国勢調査)

市外では主に熊本市となっています。

R2 通勤OD
【15歳以上就業者数(人)】

通勤距離	就業者数(人)
1000m以下	1,000~
1000m以上2000m以下	400~
2000m以上3000m以下	100~
3000m以上	50~

[illegible]

(2)通学流動(R2国勢調査)

R2 通学OD
【15歳以上通学者数(人)】

Category	Count (人)
300~	300~
100~	100~
50~	50~
20~	20~

[illegible]

参考-10

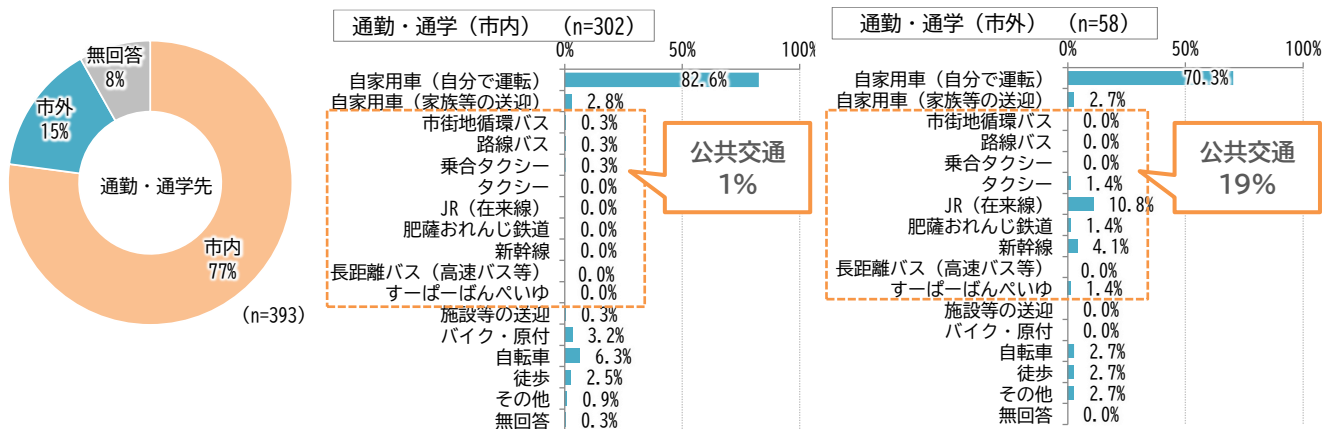
(3)通勤・通学の移動特性

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%)

■通勤・通学先の内訳

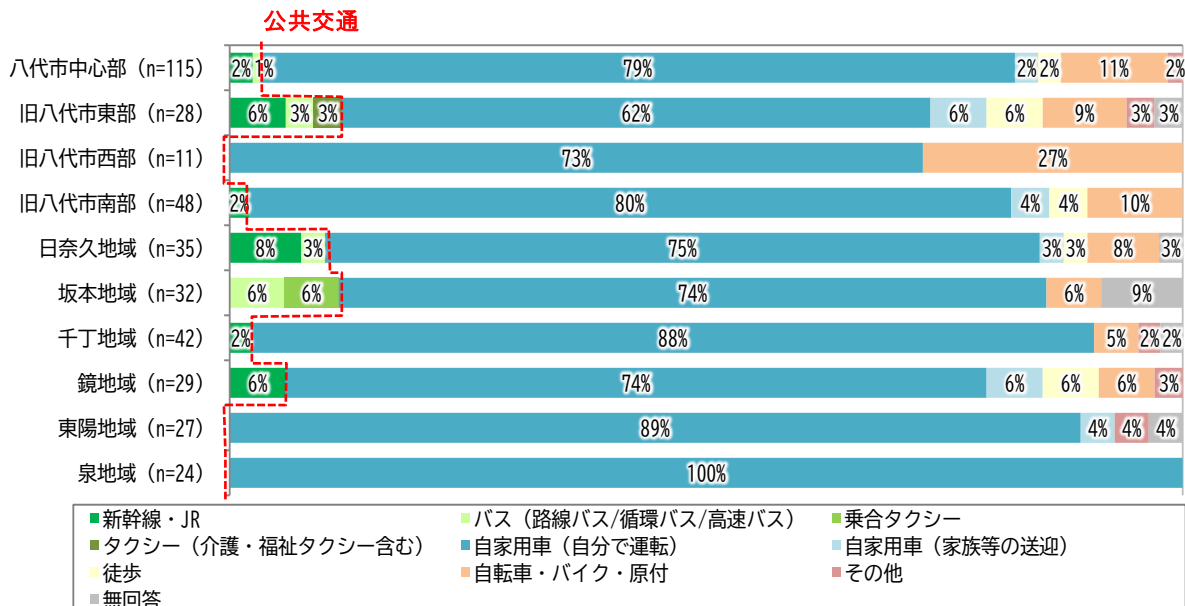
■通勤・通学時の交通手段



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。

■通勤・通学時の交通手段

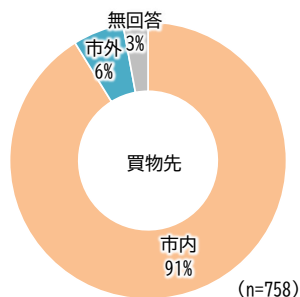


資料:R6市民アンケート調査

(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。

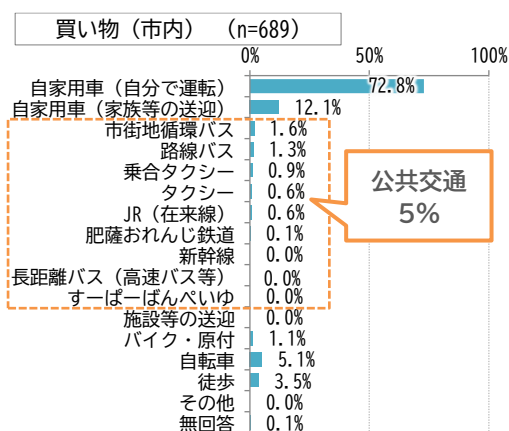
■買物先の内訳



■主な買物先(上位 10 位)(市内)



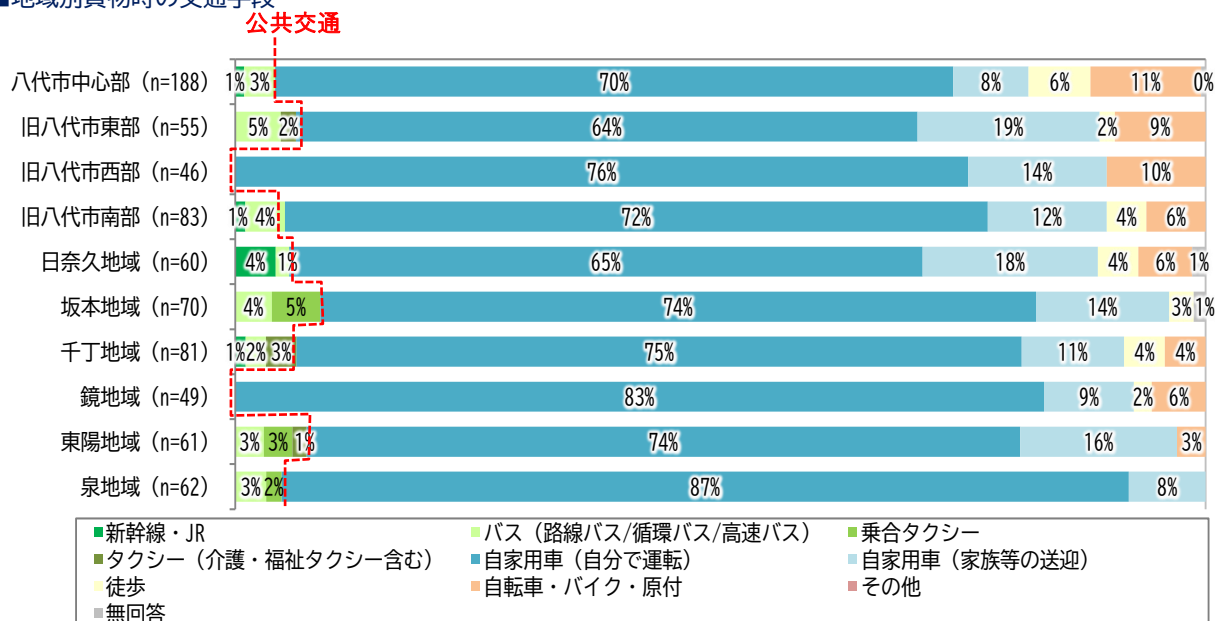
■買物時の交通手段(市内)



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



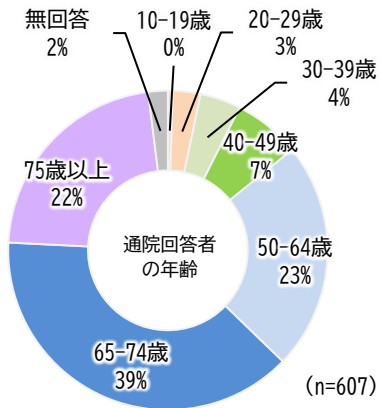
資料: R6市民アンケート調査

(5) 通院の移動特性

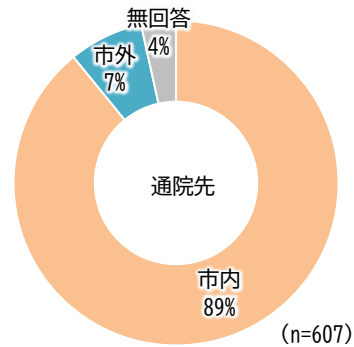
通院をしている人は61%が高齢者で、市民の89%が市内の医療機関に通院しています。

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。

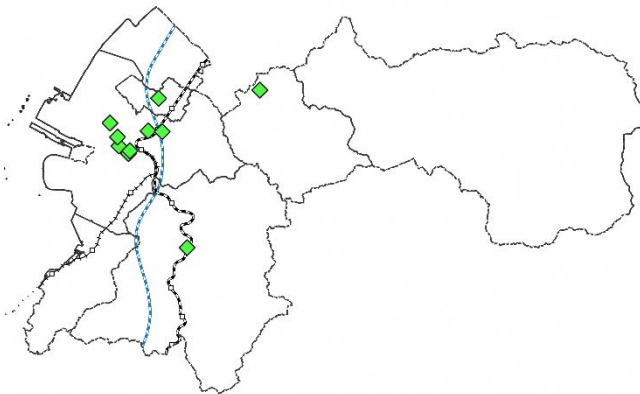
■通院回答者の年齢



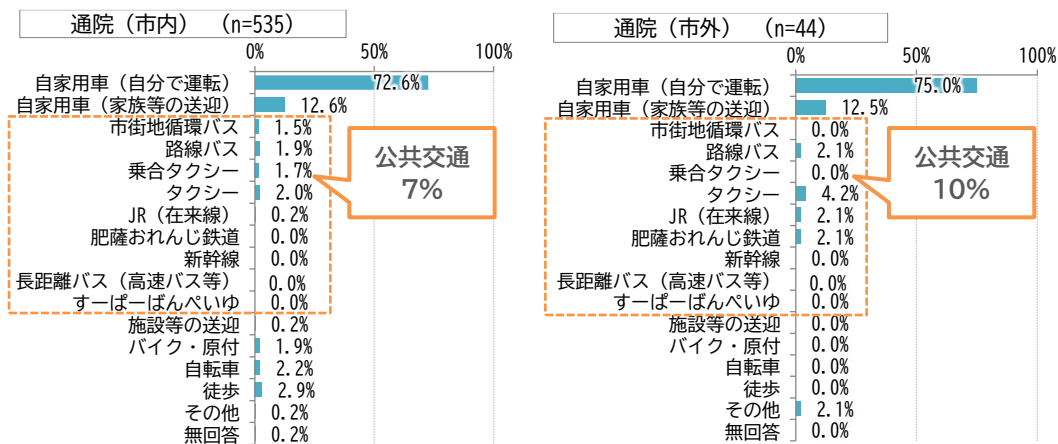
■通院先の内訳



■主な通院先(上位 10 位)(市内)



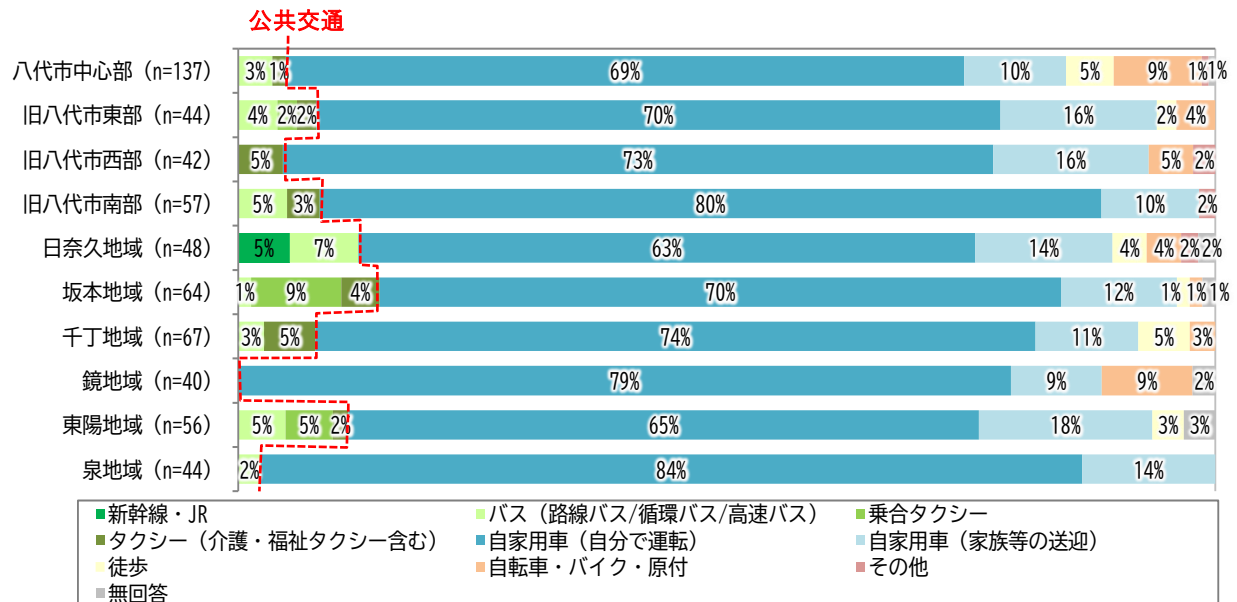
■通院時の交通手段



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

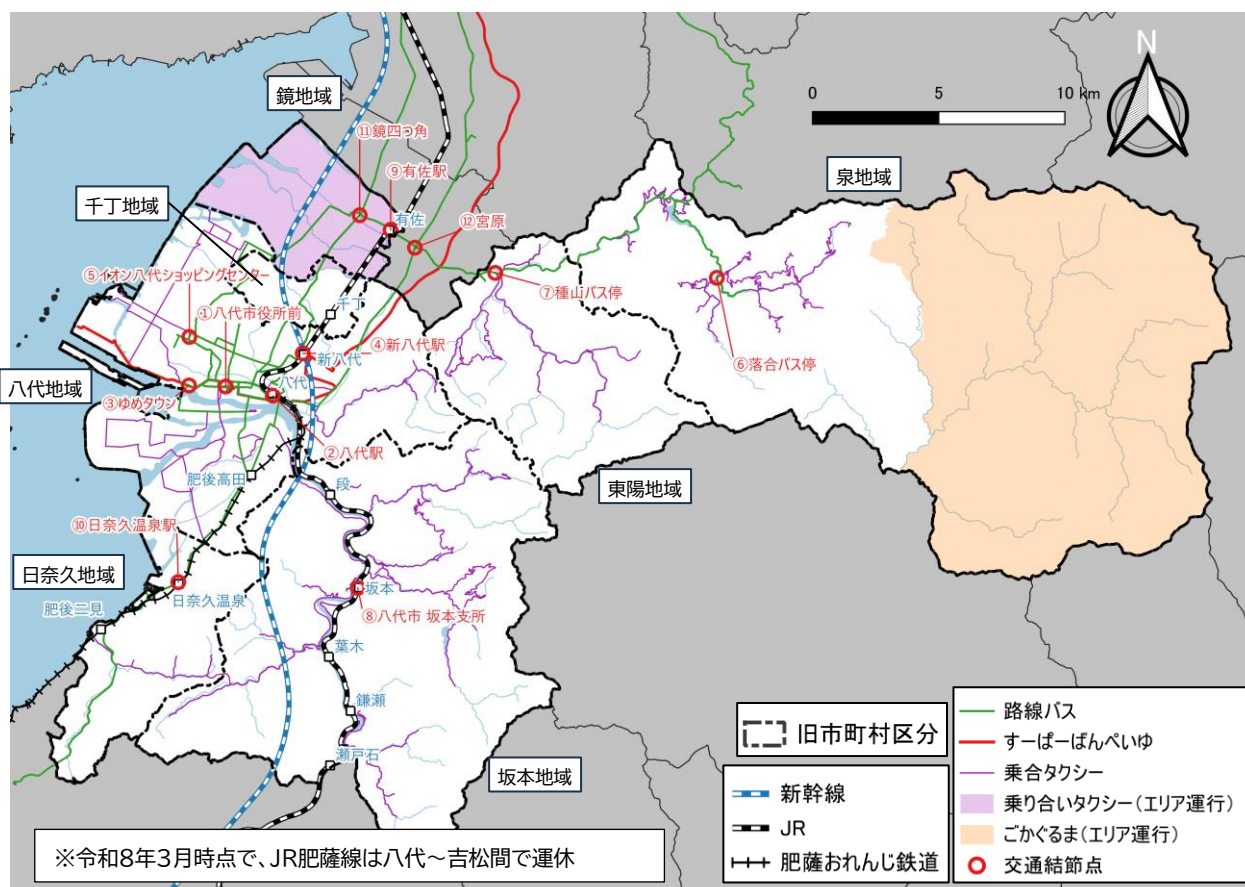
市内には、九州新幹線、在来鉄道(JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道)、路線バス、乗合タクシーといった公共交通があり、鉄道駅や主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成しています。また、高速バスやタクシーなど多様な交通サービスがあります。

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】

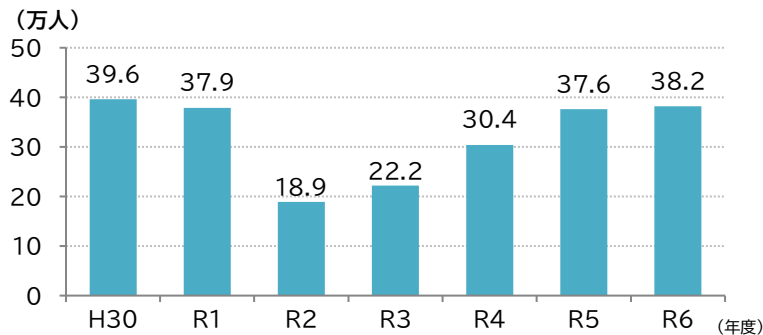


(2)利用状況

【九州新幹線(新八代駅)】

新八代駅の年間乗車人員数は、令和6年度時点で38.2万人となっています。

■九州新幹線(新八代駅)の年間乗車人員数の推移



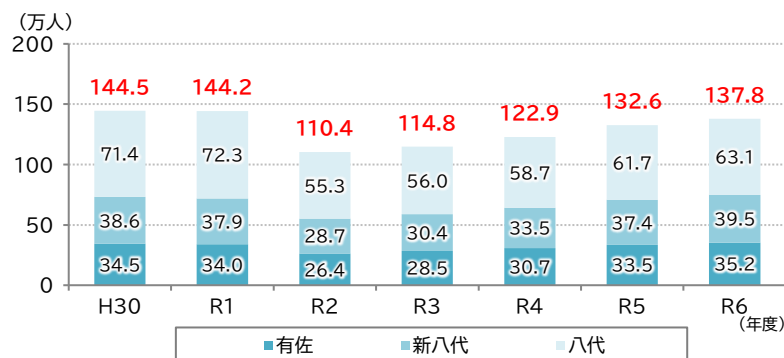
資料:九州旅客鉄道株式会社

【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、令和6年度時点で年間約138万人となっています。中でも、八代駅と新八代駅の利用が多く、八代駅は約63.1万人/年、新八代駅は約39.5万人/年が利用しています(千丁駅は非公表)。

■JR 鹿児島本線(市内駅)の年間乗車人員数の推移

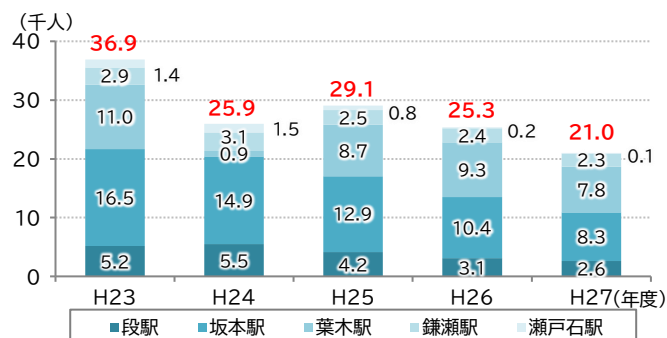


資料:九州旅客鉄道株式会社

●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21.0万人が利用しています(平成28年度以降は非公表)。

■JR 肥薩線(市内駅)の年間乗車人員数の推移

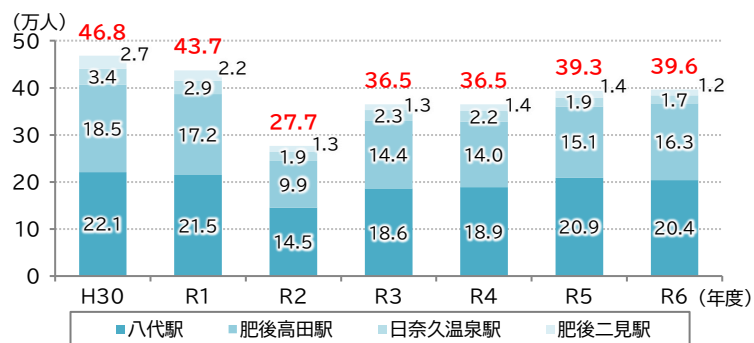


資料:八代市統計年鑑

●肥薩おれんじ鉄道

市内駅(八代駅、肥後高田駅、日奈久温泉駅、肥後二見駅)の年間乗降人員数は、コロナ禍以降、回復傾向にあり令和6年度は39.6万人となっています。駅別には、八代駅と肥後高田駅の利用が多くなっています。

■肥薩おれんじ鉄道(市内駅)の年間乗降人員数の推移



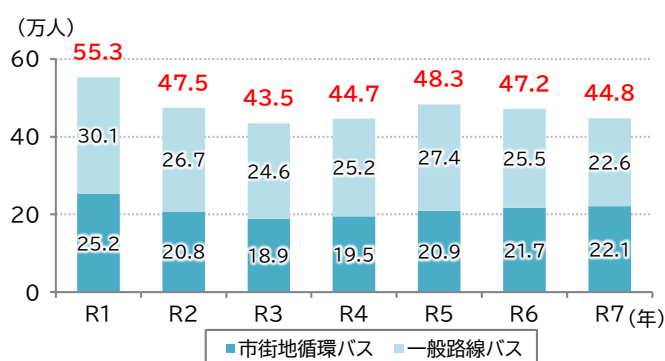
資料:八代市統計年鑑

【路線バス】

路線バスは八代市地域公共交通網形成計画策定以降、平成27年度の君ヶ淵線の日奈久温泉ラインへの変更や平成29年度の東町線、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年度以降回復傾向が続いていましたが直近2か年は微減していて、令和7年度時点で年間44.8万人となっています。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、年々微増しています。一方で、一般路線バスは減少が続いています。路線別では、松橋線(国道経由)や田浦線、日奈久温泉ラインが利用の多い路線となっています。

■路線バスの年間利用者数の推移



(単位:人/年)

路線名		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
市街地循環バス	まちバス	50,792	44,385	41,341	41,092	42,639	45,479	46,049
	みなバス	144,338	119,061	109,599	113,611	123,705	126,158	130,325
	ゆめバス	57,339	44,185	38,332	40,230	42,503	45,238	45,098
	計	252,469	207,631	189,272	194,933	208,847	216,875	221,472
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	61,178
	松橋線 県道経由	31,080	27,152	25,053	23,055	27,589	30,933	28,274
	文政線 八代駅～宮原中央	5,920	5,636	7,367	7,898	6,553	5,949	5,782
	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	24,117
	八農分校線	19,429	17,729	18,111	17,687	19,282	20,640	22,079
	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	48,361
	日奈久温泉ライン 高田経由	39,672	34,554	36,592	34,570	37,091	33,286	32,302
	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	4,141
	計	300,682	267,257	245,503	251,571	274,085	255,333	226,234
総計		553,151	474,888	434,775	446,504	482,932	472,208	447,706

※集計期間:前年10月～当年9月

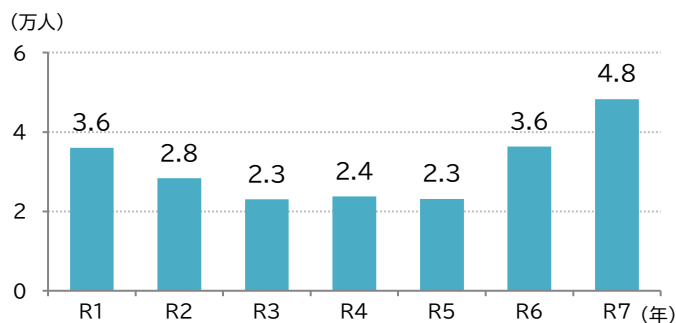
資料:八代市

【乗合タクシー】

乗合タクシーのほとんどの既存路線は、令和2年度以降、利用者が戻らない状況が続いています。そうした中、文政線(R3)、坂本線(R5)、種山線(R7)、日奈久温泉ライン(金剛経由)(R7)で運行効率化のため路線バスからの転換による新設や、鏡町線(R3)で公共交通空白地域の解消のための新設などを行い、乗合タクシーの利用者数は令和7年時点で年間約4.8万人となっています。

定時定路線には、利用者が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年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
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	-	-
	鮎尾～坂本線	4,021	3,305	2,506	2,504	2,257	2,091	2,209
	平和町線	7,370	5,555	4,967	5,164	6,098	6,267	7,202
	高田線(R4. 3 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
	日奈久温泉ライン(金剛経由)	-	-	-	-	-	-	9,228
	計	36,021	28,375	23,035	23,756	23,135	36,369	48,294
予約制	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
	鮎尾～坂本線(土日祝)	132	106	0	7	11	52	153
	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	581	556	453	548	427	344	269
	古園～落合線	189	167	34	0	0	72	155
	中津道～坂本線	2,612	1,886	807	939	1,186	1,954	1,909
	鮎尾～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	2,990
	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	963
	高田線(R4. 4～)	-	-	-	89	173	165	164
	計	36,021	28,375	23,035	23,756	23,135	36,369	48,294

※集計期間:前年10月～当年9月

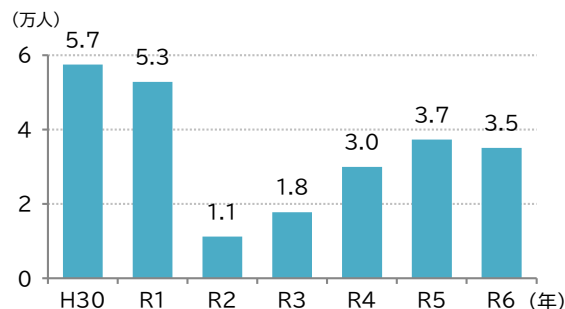
資料:八代市

【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年度には1.1万人まで減少しました。その後利用者数は増加し、令和6年度は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

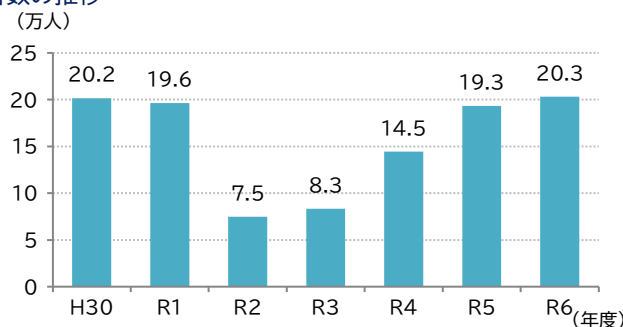


資料:神園交通提供

●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6年度で20万人とコロナ禍前の水準まで回復しています。

■その他高速バスの年間利用者数の推移



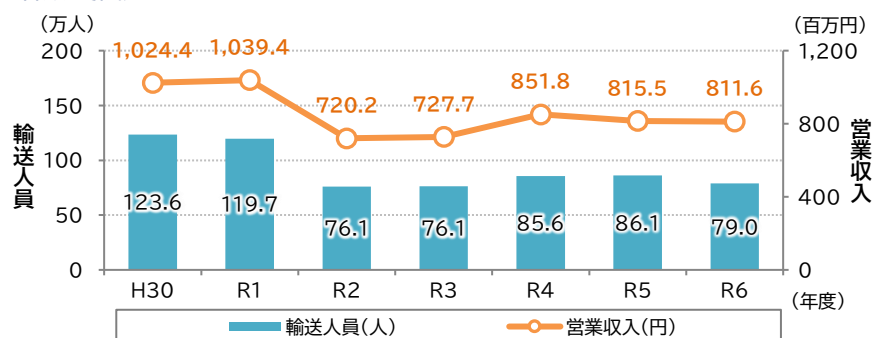
資料:宮崎県 HP(H30~R4)、交通事業者提供(R5~R6)

【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30年度は約124万人でしたが令和6年度は約79.0万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



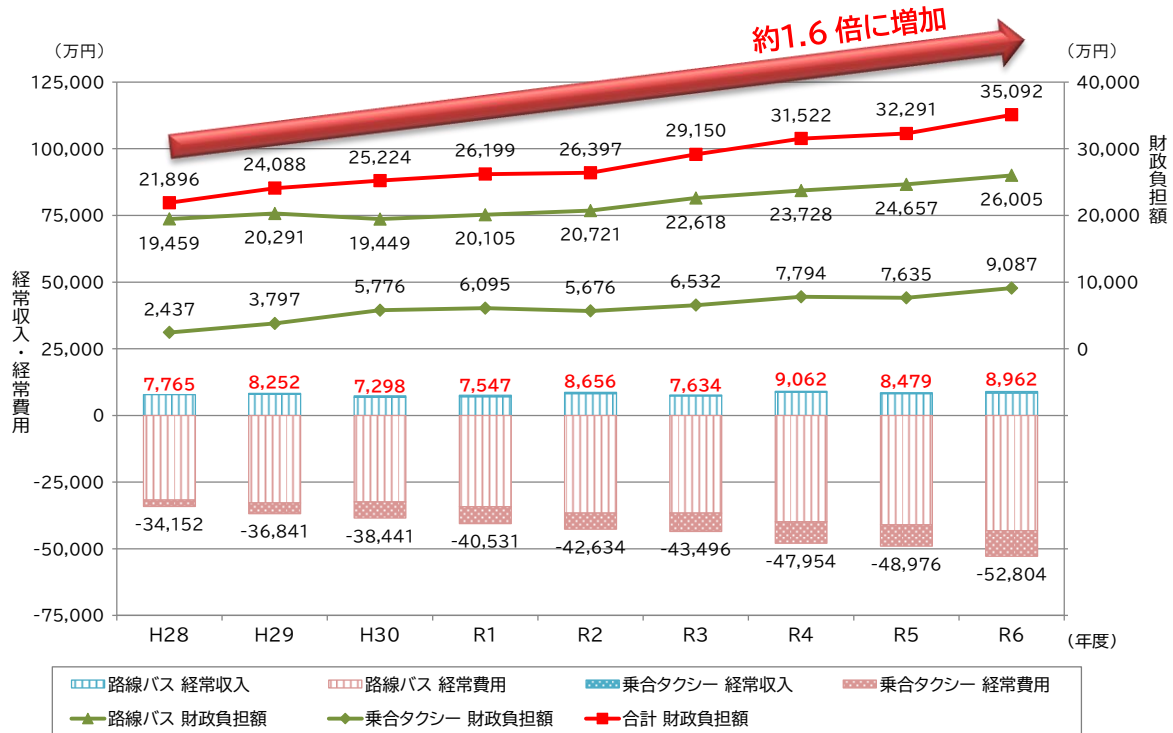
資料:九州運輸局 運輸実績集計表

(3)運営状況

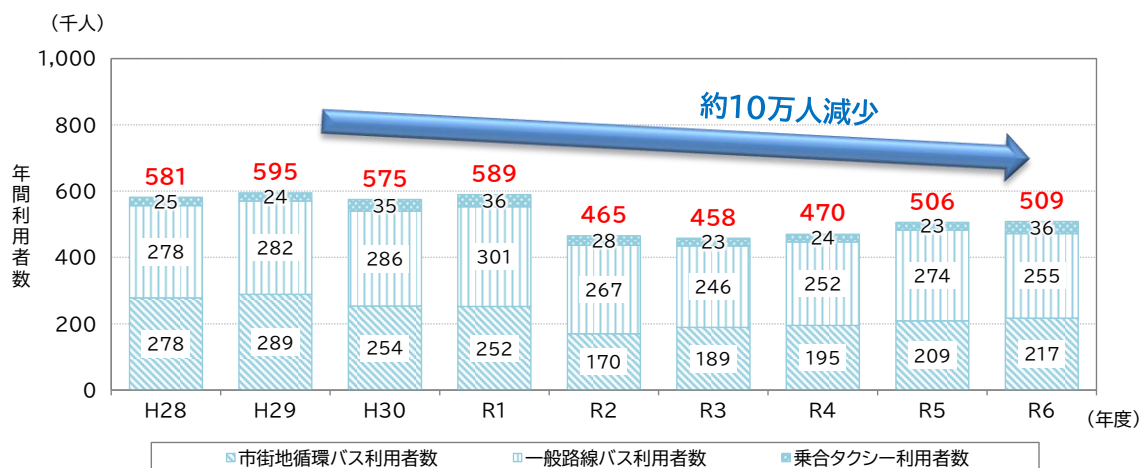
路線バス・乗合タクシーに対する市の負担額は増加傾向にあり、令和6年度は平成28年度の約1.6倍にあたる、約3.5億円/年となっています。

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



■路線バス・乗合タクシーの年間利用者数



※1 上限運賃の設定：平成29年10月から路線バスの運賃は、乗車距離に伴って運賃が高くなる距離制運賃から、距離制運賃とするものの上限を定めた上限運賃制を導入している。（令和8年3月時点での上限額は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。（令和8年3月時点での市街地循環バス、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、「八代未来づくりビジョン」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、都市計画や地方創生、環境、福祉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	八代未来づくりビジョン	令和8年度～令和11年度
2	八代未来づくり総合戦略	令和8年度～令和11年度
3	八代市都市計画マスタープラン	平成21年度～令和10年度
4	八代市立地適正化計画(策定中)	令和8年度～令和28年度
5	八代市過疎地域持続的発展計画	令和8年度～令和12年度
6	第5次八代市地域福祉計画	令和7年度～令和11年度
7	第2次八代市環境基本計画 (下位計画:ゼロカーボンやつしろ推進計画)	令和元年度～令和8年度 (令和5年度～令和12年度)
8	新八代駅周辺グランドデザイン	
9	熊本県地域公共交通計画	令和8年度～令和12年度

【上位・関連計画】

■八代未来づくりビジョン

八代未来づくりビジョン(令和8年4月)

計画概要等	■計画期間 ◆4年(令和8年度～令和11年度) ■めざすまちの姿 子どもたちが誇れるまち 八代 ■基本目標 1.市民から見える、市民の声を聞く 信頼されるまちづくり 2.地の利・人の利を活かしたまちづくり 3.市民格を高める文化薫るまちづくり 4.災害からの復旧・復興まちづくり 5.産み・育て・学べてよかったまちづくり 6.元気な暮らしと持続可能なまちづくり 7.危機に即応できる安全なまちづくり
公共交通に関する記述	【元気な暮らしと持続可能なまちづくり】 ○従来型にこだわらない持続可能な公共交通体系の構築 ・今後、利用者の多様なニーズや新たな開発に伴う移動需要の変化などにも対応していくために、従来型にこだわらない柔軟な公共交通の導入を検討するなど、持続可能な公共交通の構築に努めます。 ○本市の強みや魅力を活かした移住・定住の促進 ・八代市を移住先として選んでもらえるよう、子育て、仕事、住まい等に関する支援の充実に取り組むとともに、豊かな自然の中での子育てをしやすい環境や交通アクセスの良さなど、本市の強みや魅力を積極的に発信し、地の利・人の利を活かしながら、移住・定住の促進を図ります。

■八代未来づくり総合戦略

八代未来づくり総合戦略(令和8年4月)

計画概要等	■計画期間 ◆4年(令和8年度～令和11年度) ■めざすまちの姿 子どもたちが誇れるまち 八代 ■基本目標 1.市民から見える、市民の声を聞く 信頼されるまちづくり 2.地の利・人の利を活かしたまちづくり 3.市民格を高める文化薫るまちづくり 4.災害からの復旧・復興まちづくり 5.産み・育て・学べてよかったまちづくり 6.元気な暮らしと持続可能なまちづくり 7.危機に即応できる安全なまちづくり
公共交通に関する記述	【元気な暮らしと持続可能なまちづくり】 [施策 20]地域に即した公共交通体系の整備 <従来型にこだわらない柔軟な公共交通の導入> ・運転手が不足する中で、交通手段を確保していくため、送迎バス等の地域の輸送資源を活用した多様な輸送サービスやライドシェアの導入等に取り組めます。 ・利用者にとって利便性が高く、効率的な移動手段の確保を目的に、乗合タクシーに AI を活用した予約配車システムの導入を検討します。また、新八代駅や整備中の県営工業団地周辺等における自動運転技術を活用した新たな輸送サービスの検討、路線バス乗車券等のデジタルチケット化にも取り組めます。 <肥薩おれんじ鉄道の活性化> ・肥薩おれんじ鉄道の安定的な運行のため、安全対策として鉄道基盤の設備維持に対し支援を行います。また、運転士の確保についても、側面的な支援を行います。 ・肥薩おれんじ鉄道沿線活性化協議会での利用促進に向けた取組をはじめ、新たな旅行商品の開発等、県や沿線自治体、同鉄道と一体となって利用促進策を実施します。 ・路線バスや乗合タクシー等、他の公共交通機関との乗継を改善することで、通勤・通学、通院等の利便性向上を図ります。

計画概要等	■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 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
公共交通に関する記述	Ⅲ 全体構想 2-1 土地利用の方針 2)都市的空間の土地利用方針 ○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。 2-3 道路等交通体系の方針 1)道路等交通体系の基本方針 ・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。 ○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 ・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。 6)公共交通の整備方針 ○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、鹿児島との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。 ○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、効果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。 7)その他の交通施設の整備 ○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。 ○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。 2-7 都市環境・都市景観形成の方針 ○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。 V 地域別構想 2 中央地域 ・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。 4 東部地域 ・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。 5 南部地域 ・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。

計画概要等	■計画期間 令和8年度～令和28年度 ■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 ■誘導方針 ●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																											
公共交通に関する記述	○公共交通ネットワークの方針 ・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。 ○目指すべき都市の骨格構造 ■基幹的な公共交通軸の考え方<table><tr><th>軸名</th><th>基本的な方針</th><th>路線等</th></tr><tr><td>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</td></tr><tr><td>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>既存路線バス</td></tr><tr><td>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>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></table> ○公共交通ネットワーク形成に係る施策 ・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、以下のような施策に取り組みます。 <table><tr><th>No.</th><th>施策名</th><th>概要</th></tr><tr><td>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> ・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、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>2</td><td>交通結節点の機能向上</td><td> ・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>3</td><td>公共交通の利用促進</td><td> ・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></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	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。	既存路線バス	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	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	・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、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	・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	・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。
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																										
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。	既存路線バス																										
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																										
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	・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、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	・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	・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。																										

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、「鉄道利用者数」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6年度)	令和17年 (中間目標)	令和27年 (最終目標)
鉄道利用者 八代駅の乗車人員	63.1万人/年	63.1万人/年	63.1万人/年
鉄道利用者 新八代駅の乗車人員	77.8万人/年	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	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	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	3.6万人/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8年4月)

計画概要等	■計画期間 令和8年度～令和12年度 ■基本方針 一部過疎地域の持続的発展のため、その実現に向けた施策を八代未来づくりビジョン(総合計画)及び八代未来づくり総合戦略の基本目標等に準じ、総合的かつ計画的に展開する。										
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、従来型にこだわらない柔軟な公共交通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。 ・肥薩おれんじ鉄道については、沿線にある観光資源の魅力を発信することで、鉄道を利用した誘客を図るとともに、観光を軸とした広域的な交流人口の拡大につなげるために、一部過疎地域と結ぶ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、利用促進に取り組んでいく。 ・JR 肥薩線については、八代～人吉間の 2033 年度の運行再開に向け、熊本県及び沿線市町村、JR 九州等の関係団体と一丸となって、「JR 肥薩線復興アクションプラン」を推進する。 ・定住自立圏共生ビジョンに基づき、圏域市町での公共交通の維持に努め、利用者の利便性の確保を図っていく。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>持続的発展 施策区分</th><th>事業名</th><th>事業内容</th><th>事業 主体</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4.交通施設の 整備、交通 手段の確保</td><td>(9)過疎地域持続 的発展特別事 業[公共交通、 交通施設維持 等]</td><td> ○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、有償で運送を行う地域団体等に対し、経費の一部を補助する。 ○肥薩おれんじ鉄道運行支援等対策事業 安全で安定的な輸送継続、及び利用者の利便確保のため、鉄道施設の整備・維持や沿線地域における利用促進などを行うもの。 </td><td>八代市</td></tr> </tbody> </table> 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。			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、 交通施設維持 等]	○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、有償で運送を行う地域団体等に対し、経費の一部を補助する。 ○肥薩おれんじ鉄道運行支援等対策事業 安全で安定的な輸送継続、及び利用者の利便確保のため、鉄道施設の整備・維持や沿線地域における利用促進などを行うもの。	八代市
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、 交通施設維持 等]	○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、有償で運送を行う地域団体等に対し、経費の一部を補助する。 ○肥薩おれんじ鉄道運行支援等対策事業 安全で安定的な輸送継続、及び利用者の利便確保のため、鉄道施設の整備・維持や沿線地域における利用促進などを行うもの。	八代市								

■第5次八代市地域福祉計画

第5次八代市地域福祉計画・八代市福祉活動計画(令和7年3月)

計画概要等	■計画期間 令和7年度～令和11年度 ■基本理念 「地域のつながりと思いやりで 誰もがいきいきと暮らせるまち やつしろ」 ■計画の柱 1.地域福祉の担い手づくり 2.身近な支え合い活動の推進 3.連携による福祉力の充実 4.支え合いの地域づくり						
公共交通に関する記述	4. 支え合いの地域づくり ②移動・買物手段等生活基盤の確保 ・高齢者や障がい者をはじめとする移動困難者が、医療機関への通院や買い物、社会参加の場にアクセスするためには公共交通機関の確保は非常に重要な課題である。買い物支援も同様に生活基盤の基礎であり、日常の買物手段が不足することは生活の質を低下させる原因となる。自治体や地域住民、民間企業が協力し、持続可能な仕組みを構築することが必要である。 <table><tr><th>方針</th><th>市の主な取組</th><th>社会福祉協議会の主な取組</th></tr><tr><td>移動や買い物をはじめとする生活基盤の確保を図ります。</td><td>・自宅から最寄りのバス停等への移動支援も含めた、利用者のニーズに応じた安全で安心な公共交通の維持確保 ・買い物が困難な状況にある中山間地域等における移動販売について社会福祉協議会と連携し支援</td><td>・住民主体による支え合い活動に関する研修の実施 ・地域での公共交通や移動販売等への要望等の取りまとめ</td></tr></table>	方針	市の主な取組	社会福祉協議会の主な取組	移動や買い物をはじめとする生活基盤の確保を図ります。	・自宅から最寄りのバス停等への移動支援も含めた、利用者のニーズに応じた安全で安心な公共交通の維持確保 ・買い物が困難な状況にある中山間地域等における移動販売について社会福祉協議会と連携し支援	・住民主体による支え合い活動に関する研修の実施 ・地域での公共交通や移動販売等への要望等の取りまとめ
方針	市の主な取組	社会福祉協議会の主な取組					
移動や買い物をはじめとする生活基盤の確保を図ります。	・自宅から最寄りのバス停等への移動支援も含めた、利用者のニーズに応じた安全で安心な公共交通の維持確保 ・買い物が困難な状況にある中山間地域等における移動販売について社会福祉協議会と連携し支援	・住民主体による支え合い活動に関する研修の実施 ・地域での公共交通や移動販売等への要望等の取りまとめ					

■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	■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 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	環境目標 4 地球環境問題への対応 (1)地球市民として温暖化対策に取り組みます ○市の取組 ・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]

■ゼロカーボンやつしろ推進計画

ゼロカーボンやつしろ推進計画(令和5年11月)

計画概要等	■計画期間 令和5年度～令和12年度 ■将来像 みんなで創る 持続可能で快適なゼロカーボン やつしろ ■取組の方向性 1.次世代を担うひとづくりの推進 2.再生可能エネルギーの導入・利用の推進 3.省エネルギーの推進 4.脱炭素なまちづくりの推進 5.循環型社会形成の推進 6.豊かな森・海づくりの推進
公共交通に関する記述	取組の方向性 4 脱炭素なまちづくりの推進 (2)低炭素な地域環境の整備 ○市の取組 ・市民の日常生活や観光客等来訪者の移動を支え、まちの活性化に資する持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。 ・通勤・通学時の公共交通機関や自転車の利用など、エコ通勤の実施及び普及・啓発に取り組みます。

■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	■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 1.にぎわい・楽しみ 2.交流・創造
公共交通に関する記述	1.3 社会環境の変化 ○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 ・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。 2.1 新八代駅周辺の今後の方向性 ○交通の要衝としての強みの最大化 ・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。

計画概要等

■計画期間

令和8年度～令和12年度

■目指す公共交通網の姿

交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会

■長期的(10年後)に目指す目標①:公共交通 2 倍

10年後までに「熊本都市圏の公共交通分担率 2倍、県内全域における公共交通利用者数 2 倍」を達成する。

長期的(10年後)に目指す目標②:各市町村が設定する交通空白地の数 0

10年後までに県内の交通空白地ゼロを達成する。

■計画目標①:都市圏幹線が目指すサービス水準

熊本都市圏都市交通マスタープランに位置付けられた、熊本市中心市街地から放射8方向への基幹公共交通軸を運行する、拠点間の1日当たり輸送量が150人以上(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人以上)の路線バスや鉄軌道を「都市圏幹線」と定義し、計画期間中にこれらのサービス水準を1.3倍以上(令和6年度比)とすることを旨とする。自家用車から公共交通への積極的な転換を目指し、「運行回数の基準の考え方」によるランク分類に基づきメリハリを付けながら高水準のサービスを提供する。

計画目標②:地域幹線が目指すサービス水準

県内の各拠点間を運行する路線バス(拠点間の複数系統を束ねる)や地域鉄道について、1日当たり輸送量が15人以上150人未満(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人未満)のものを「地域幹線」と定義し、計画期間中にこれらのサービス水準を 1.3 倍以上(令和6年度比)とすることを旨とする。「運行回数の基準の考え方」に基づきランク分類を行い、路線の性質や地域における役割に応じ、積極的にサービス水準を向上させる。

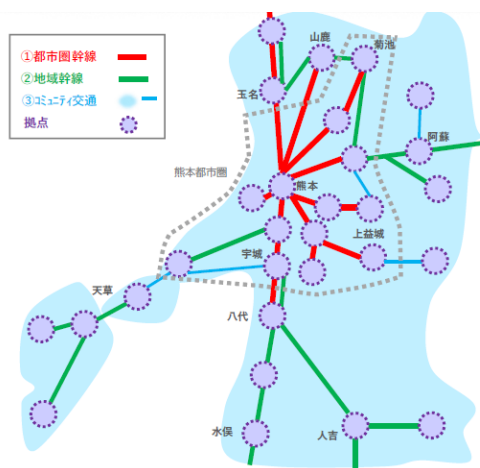
計画目標③:コミュニティ交通が目指すサービス水準

地域内の居住地、生活便利施設、観光地等を結ぶ輸送量15人未満の路線をはじめ、行政・地域・交通事業者等が連携し、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行を「コミュニティ交通」と定義する。コミュニティ交通は、国や県による伴走支援のもと、交通事業者・市町村において地域の実情に応じた必要なサービス水準を確保しつつ、計画期間中に「60分以内で公共交通にアクセス可能なサービス水準」を達成することを旨とする。

■計画の方針

1. 県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用への追求
2. 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上
3. 上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保

■3種類の公共交通ネットワークイメージ図



公共交通に関する記述	○目標を達成するための施策・事業																																																																											
	3つの計画目標の達成に向け、下表に示す個別事業を実施する。各個別事業については、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとする。																																																																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">実施事業</th><th>実施主体</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">方針①：県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求</td></tr> <tr> <td>運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化</td><td></td><td>県</td></tr> <tr> <td>各地域における路線別のサービス水準の設定・強化</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>共同経営の深化(車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等)</td><td></td><td>県、市町村、共同経営推進室</td></tr> <tr> <td>複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取り組みへの支援</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>分野間での共創の推進</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者等</td></tr> <tr> <td colspan="3">方針②：投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上</td></tr> <tr> <td>幹線バスの利便性向上に向けた公的支援の検討</td><td></td><td>県、市町村</td></tr> <tr> <td>コミュニティ交通の導入や利便性向上に向けた公的支援の検討</td><td></td><td>県、市町村</td></tr> <tr> <td>南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>JR 肥薩線の復旧・復興の推進</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>JR 豊肥本線の輸送力強化</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>空港アクセス鉄道の整備の推進</td><td></td><td>県(第三セクター等法人)</td></tr> <tr> <td>生活航路の維持・確保に向けた支援</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>天草エアラインの安定的な運行に向けた支援</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた支援</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>「九州 MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者、九州 MaaS 協議会</td></tr> <tr> <td colspan="3">方針③：上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保</td></tr> <tr> <td>共同経営の深化【再掲】</td><td></td><td>県、市町村、共同経営推進室</td></tr> <tr> <td>交通連合の創設に向けた検討</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援</td><td></td><td>県、市町村、交通事業者</td></tr> <tr> <td>交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究</td><td></td><td>県</td></tr> </tbody> </table>		実施事業		実施主体	方針①：県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求			運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化		県	各地域における路線別のサービス水準の設定・強化		県、市町村、交通事業者	共同経営の深化(車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等)		県、市町村、共同経営推進室	複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取り組みへの支援		県、市町村、交通事業者	分野間での共創の推進		県、市町村、交通事業者等	方針②：投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上			幹線バスの利便性向上に向けた公的支援の検討		県、市町村	コミュニティ交通の導入や利便性向上に向けた公的支援の検討		県、市町村	南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進		県、市町村、交通事業者	JR 肥薩線の復旧・復興の推進		県、市町村、交通事業者	JR 豊肥本線の輸送力強化		県、市町村、交通事業者	空港アクセス鉄道の整備の推進		県(第三セクター等法人)	生活航路の維持・確保に向けた支援		県、市町村、交通事業者	天草エアラインの安定的な運行に向けた支援		県、市町村、交通事業者	都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進		県、市町村、交通事業者	運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援		県、市町村、交通事業者	自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた支援		県、市町村、交通事業者	「九州 MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進		県、市町村、交通事業者、九州 MaaS 協議会	方針③：上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保			共同経営の深化【再掲】		県、市町村、共同経営推進室	交通連合の創設に向けた検討		県、市町村、交通事業者	市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援		県、市町村、交通事業者	交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究	
実施事業		実施主体																																																																										
方針①：県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求																																																																												
運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化		県																																																																										
各地域における路線別のサービス水準の設定・強化		県、市町村、交通事業者																																																																										
共同経営の深化(車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等)		県、市町村、共同経営推進室																																																																										
複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取り組みへの支援		県、市町村、交通事業者																																																																										
分野間での共創の推進		県、市町村、交通事業者等																																																																										
方針②：投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上																																																																												
幹線バスの利便性向上に向けた公的支援の検討		県、市町村																																																																										
コミュニティ交通の導入や利便性向上に向けた公的支援の検討		県、市町村																																																																										
南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進		県、市町村、交通事業者																																																																										
JR 肥薩線の復旧・復興の推進		県、市町村、交通事業者																																																																										
JR 豊肥本線の輸送力強化		県、市町村、交通事業者																																																																										
空港アクセス鉄道の整備の推進		県(第三セクター等法人)																																																																										
生活航路の維持・確保に向けた支援		県、市町村、交通事業者																																																																										
天草エアラインの安定的な運行に向けた支援		県、市町村、交通事業者																																																																										
都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進		県、市町村、交通事業者																																																																										
運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援		県、市町村、交通事業者																																																																										
自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた支援		県、市町村、交通事業者																																																																										
「九州 MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進		県、市町村、交通事業者、九州 MaaS 協議会																																																																										
方針③：上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保																																																																												
共同経営の深化【再掲】		県、市町村、共同経営推進室																																																																										
交通連合の創設に向けた検討		県、市町村、交通事業者																																																																										
市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援		県、市町村、交通事業者																																																																										
交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究		県																																																																										

公共交通に関する記述

目標の達成に向け、以下の数値指標を設定し、計画期間における施策・事業の進捗や達成状況を毎年評価する。

<KPI>

数値指標		現状値 (令和6年度)	中間地 (令和10年度末)	目標値 (令和12年度末)
公共交通の利用者数				
	都市圏幹線(※1)	29,337千人/年	33,842千人/年	35,651千人/年
	地域幹線(※1)	2,398 千人/年	2,598 千人/年	2,624千人/年
	コミュニティ交通	6,486千人/年	6,551千人/年	6,594千人/年
公共交通に従事する運転士数				
	鉄軌道と路線バスの運転士数(※1)	914人	1,045人	1,095人
公共交通に対する公的資金投入額				
	鉄軌道、路線バス、コミュニティ交通に対する公的資金投入額(※2)	約71億円/年	約549億円/5年	
県内路線における九州 MaaS チケットの利用者数				
	九州 MaaS チケットの利用者数(チケット販売数)	10,614枚	12,675枚	13,975枚
公共交通に対する県民満足度				
	公共交通に対する県民満足度	18.6%	24%	26%

※1 JR 九州は数値目標に含めないが、自家用車から公共交通への転換を促すべく、連携して公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組む。

※2 加えて空港アクセス鉄道の整備及び JR 肥薩線の復旧に取り組む。

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	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 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。 ■各地域別配布数・回収数・回収率 <table><tr><th>地域名</th><th>配布数</th><th>回収数</th><th>回収率</th></tr><tr><td>八代市中心部</td><td>450票</td><td>207票</td><td>46.0%</td></tr><tr><td>旧八代市東部</td><td>150票</td><td>58票</td><td>38.7%</td></tr><tr><td>旧八代市西部</td><td>150票</td><td>53票</td><td>35.3%</td></tr><tr><td>旧八代市南部</td><td>250票</td><td>94票</td><td>37.6%</td></tr><tr><td>日奈久地域</td><td>150票</td><td>67票</td><td>44.7%</td></tr><tr><td>坂本地域</td><td>150票</td><td>80票</td><td>53.3%</td></tr><tr><td>鏡地域</td><td>250票</td><td>94票</td><td>37.6%</td></tr><tr><td>千丁地域</td><td>150票</td><td>52票</td><td>34.7%</td></tr><tr><td>東陽地域</td><td>150票</td><td>69票</td><td>46.0%</td></tr><tr><td>泉地域</td><td>150票</td><td>67票</td><td>44.7%</td></tr><tr><td>不明</td><td>-</td><td>15票</td><td>-</td></tr><tr><td>計</td><td>2,000票</td><td>856票</td><td>42.8%</td></tr></table> ※調査票には、WEB 上で回答できる二次元バーコードも掲載	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%	令和6年10月4日～10月20日 (約2週間) 【回収】856票 (回収率:42.8%)
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	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 鉄道事業者:JR九州、肥薩おれんじ鉄道 路線バス・高速バス事業者:産交バス、麻生交通、神園交通 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	令和6年10月28日～11月8日																																																				

第2次八代市地域公共交通計画

発行日	令和8年3月
変更日	令和8年10月変更
作 成	八代市地域公共交通会議