

平成27年度 第4回八代市地域公共交通会議 (路線再編に関する検討の経過報告資料)

- | | |
|--------------------|-------|
| 1. 地域公共交通の課題と施策展開 | p.2~ |
| 2. 乗合タクシー試験運行の結果報告 | p.19~ |
| 3. 路線再編の概要 | p.38~ |
| 1) 面的なネットワークの再編 | p.39~ |
| 2) 公共交通不便地域の包括的な解消 | p.56~ |

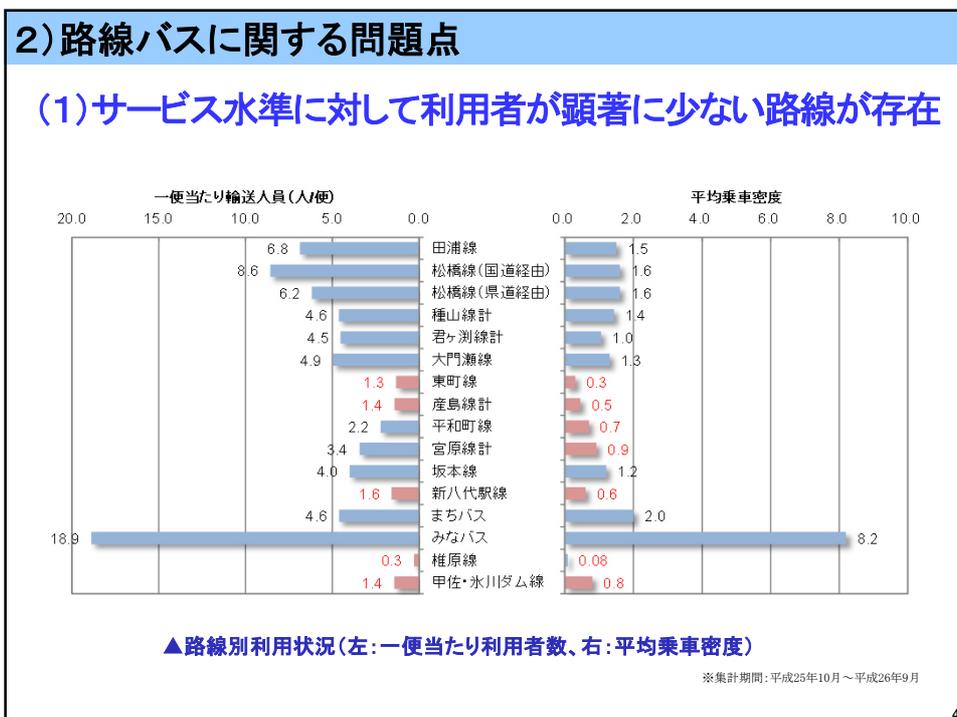
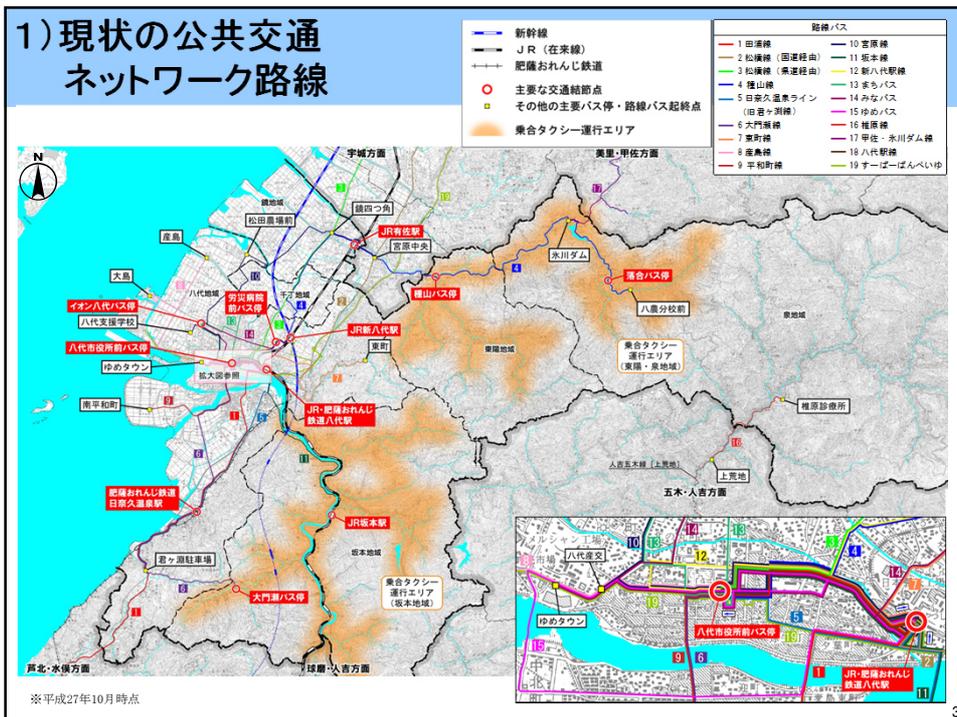
平成28年1月27日(水)

1

1. 地域公共交通の課題と施策展開

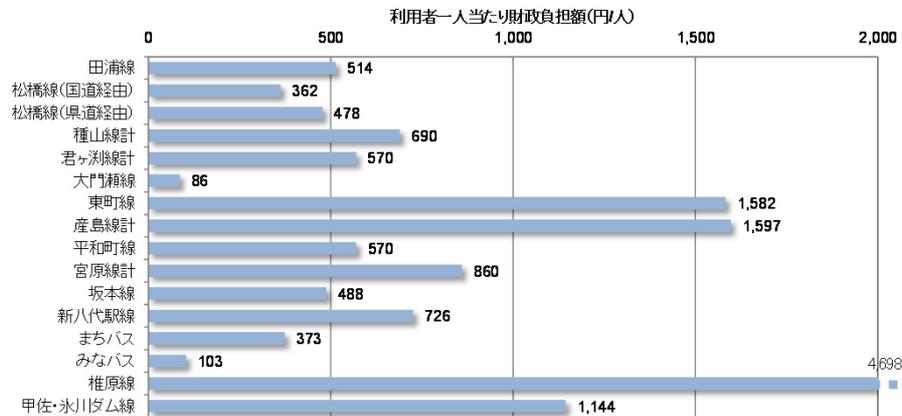
(八代市地域公共交通網形成計画のおさらい)

2



2) 路線バスに関する問題点

(1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在



▲路線別の利用者一人当たり財政負担額

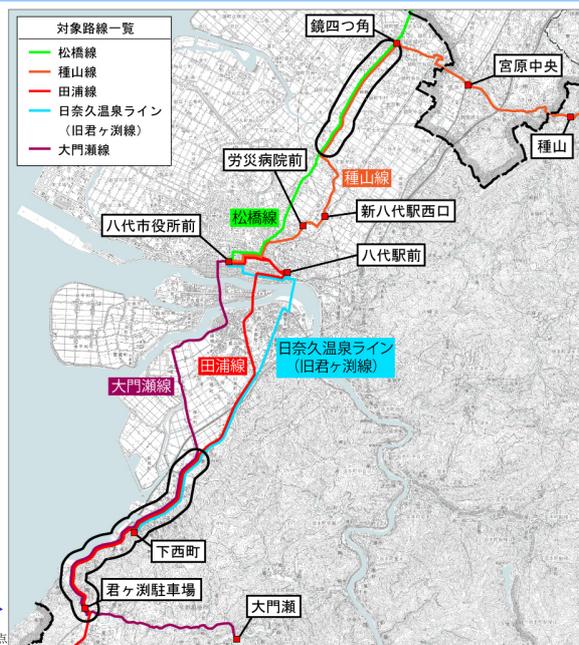
※集計期間:平成25年10月～平成26年9月

5

2) 路線バスに関する問題点

(2) 複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在

主な走行ルート重複区間 ▶



※平成27年10月時点

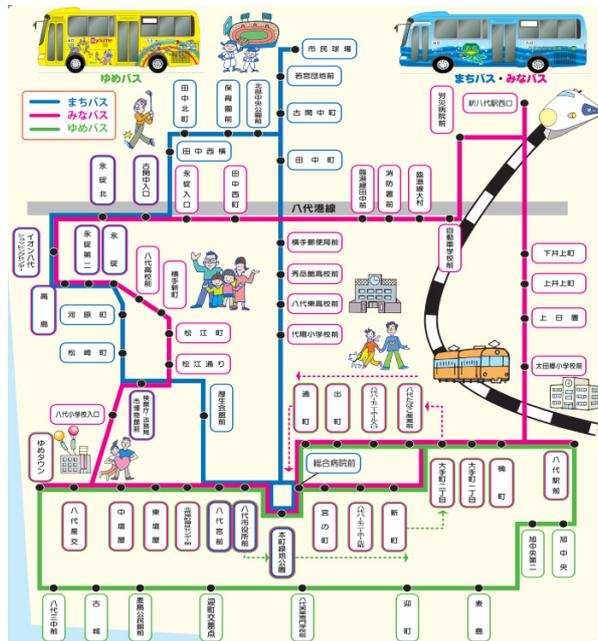
6

2) 路線バスに関する問題点

(3) 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷

① 市街地循環バス

- 起終点を跨ぐ利用の場合に、乗り継ぐ必要がある。
- 乗り継ぎした場合、均一運賃エリア内であっても再度運賃が発生

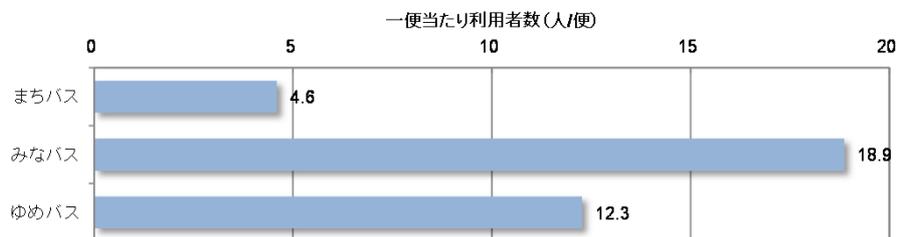


7

2) 路線バスに関する問題点

(3) 利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷

② “まちバス” (市街地循環バス)



▲市街地循環バスの一便当たり利用者数

※集計期間:平成25年10月～平成26年9月

8

2) 路線バスに関する問題点

(4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

① 運賃設定の格差

▼八代市内の公共交通運賃の概要

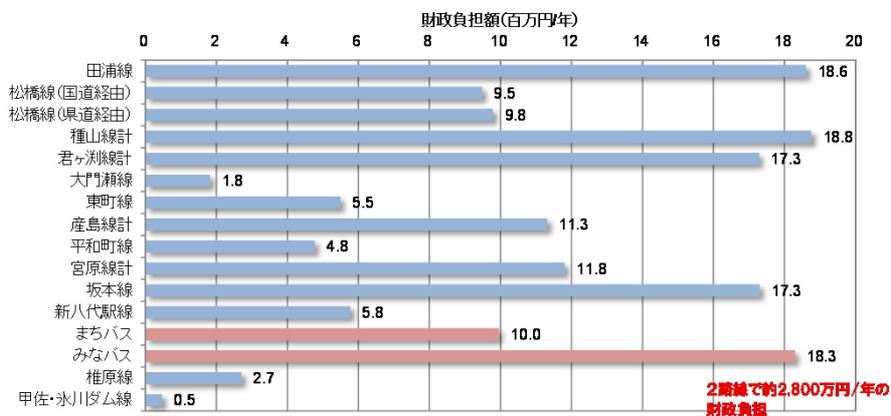
	路線バス		市街地 循環バス	乗合 タクシー
	循環バス 運行区間外	循環バス 運行区間		
初乗り運賃	150円	100円		150円
運賃制	対距離制	均一制		エリア制

9

2) 路線バスに関する問題点

(4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

① 運賃設定の格差



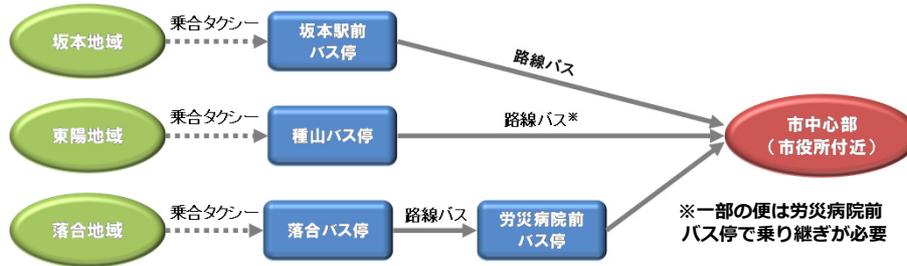
※集計期間:平成25年10月～平成26年9月

10

2) 路線バスに関する問題点

(4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

② 市中心部へのアクセス性の格差

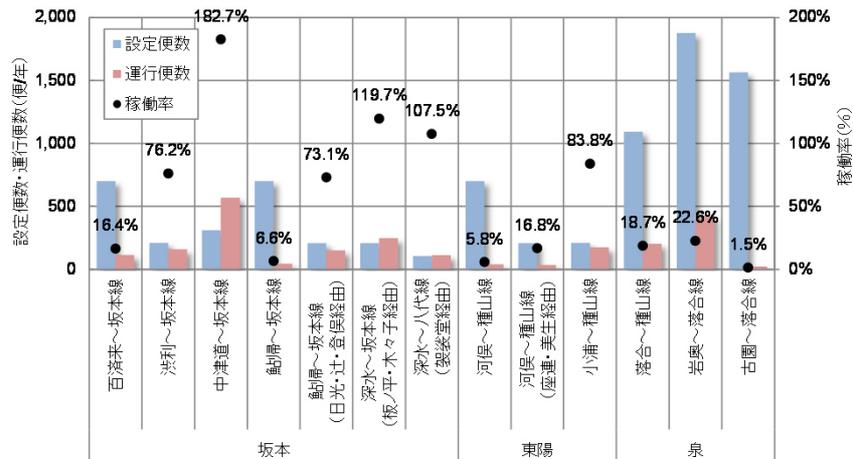


▲各地域から市中心部までのアクセス例

11

3) 乗合タクシーに関する問題点

(1) 予約運行便における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ



▲路線別の運行状況(予約運行便)

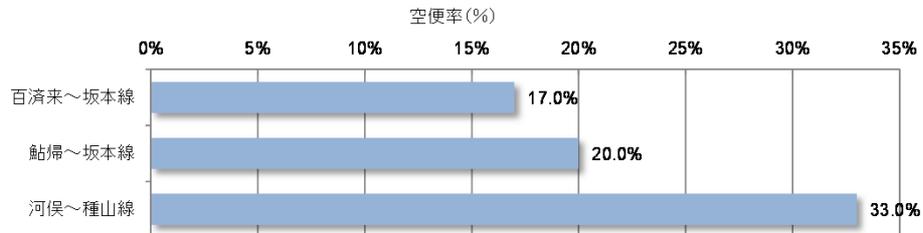
※集計期間:平成25年10月～平成26年9月

※稼働率:設定便数に対する、運行便数の割合(車両1台に乗り切れず後続便が出た場合は後続便も各1便とカウント)

12

3) 乗合タクシーに関する問題点

(2) サービス水準に対して利用者が少ない定期運行便が存在



▲路線別の運行状況(予約運行便)

※集計期間:平成26年4-5月
 ※空便率:運行便数に対する利用者が全くいない便数の割合

13

4) 乗り継ぎに関する問題点

(1) 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在

▼適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点

交通結節点	交通結節点の現状等
JR新八代駅	・新幹線の発着にあわせたダイヤ設定になっていない便が目立つ。
JR有佐駅	・鉄道と路線バスとの乗り継ぎで、待ち時間が5分未満と短い便が目立つ。
八代市役所前バス停	・郊外から来る路線バスから市街地循環バスへの乗り継ぎについては、乗り継ぎ可能な路線が限定される便や待ち時間が長い便が目立つ。
労災病院前バス停	・円滑な乗り継ぎが可能な便が一部にとどまっている。
種山バス停	・路線バス(種山線)と乗合タクシーの乗り継ぎに関して、余裕時間が極端に短い便が見られる。
大門瀬バス停	・路線バス(大門瀬線)から乗合タクシーにスムーズに乗り継ぎ可能な便がほとんどない。

14

4) 乗り継ぎに関する問題点

(2) 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

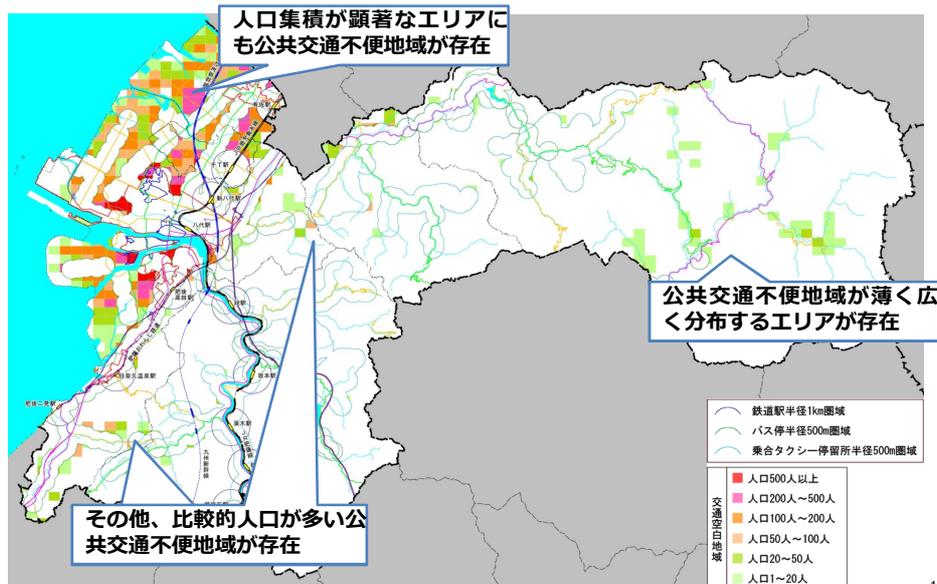
▼円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点

交通結節点	交通結節点の現状等
JR新八代駅	・ 鉄道（新幹線・在来線）改札口付近で路線バスに関する情報がほとんど提供されていない。
JR有佐駅	・ JR駅とバス停が離れており、駅舎内では路線バスに関する情報が提供されていない。
肥薩おれんじ鉄道 日奈久温泉駅	・ 肥薩おれんじ鉄道駅とバス停が離れており、駅舎内では路線バスに関する情報が提供されていない。 ・ バス停の待合環境に問題があり、危険性も高い。
八代市役所前バス停	・ 上下線とも多くのバス路線が発着しているが、乗り場を案内する情報がないため混乱を招く懸念がある。
落合バス停	・ 路線バスのバス停名称と乗合タクシーの停留所名称が異なっており、混乱を招く懸念がある。

15

5) 公共交通不便地域の状況

※公共交通不便地域：居住者が見られるエリアのうち、鉄道駅の半径1kmから外れ、かつ、バス停・乗合タクシー停留所の半径500mから外れている地域



16

6) 路線バスに関する問題点に対する施策展開

【問題点・課題】

サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在

【対象路線】：
東町線、産島線、宮原線、平和町線、
新八代駅線、椎原線、甲佐・氷川ダム線

複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在

【対象区間】：
鏡四つ角～古閑出
(松橋線(県道経由)、種山線)
敷川内～君ヶ淵駐車場
(田浦線、君ヶ淵線(現日奈久温泉
ライン)、大門瀬線)

利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷

【対象路線】：
市街地循環バス、種山線、君ヶ淵線(現
日奈久温泉ライン)

運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

【対象路線】：
市街地循環バス、種山線

【施策展開】

① 利用が低迷するバス路線の改善

利用が著しく低迷するバス路線を対象に、運行形態の変更も含めた路線再編や、サービス水準の見直し、ルートの見直しによる新たな需要の掘り起しなどによる改善を行う。

② 路線バスが重複する区間の運行効率化

複数のバス路線が重複し、過剰な頻度でバスが運行されている区間を対象に、ルートの見直しなどによる運行の効率化を行う。

③ 利便性の向上に向けた起終点・経路の見直し

移動ニーズや市中心部までのアクセス性の地域間格差などに着目し、利便性向上に向けた起終点やルートの見直しを行う。

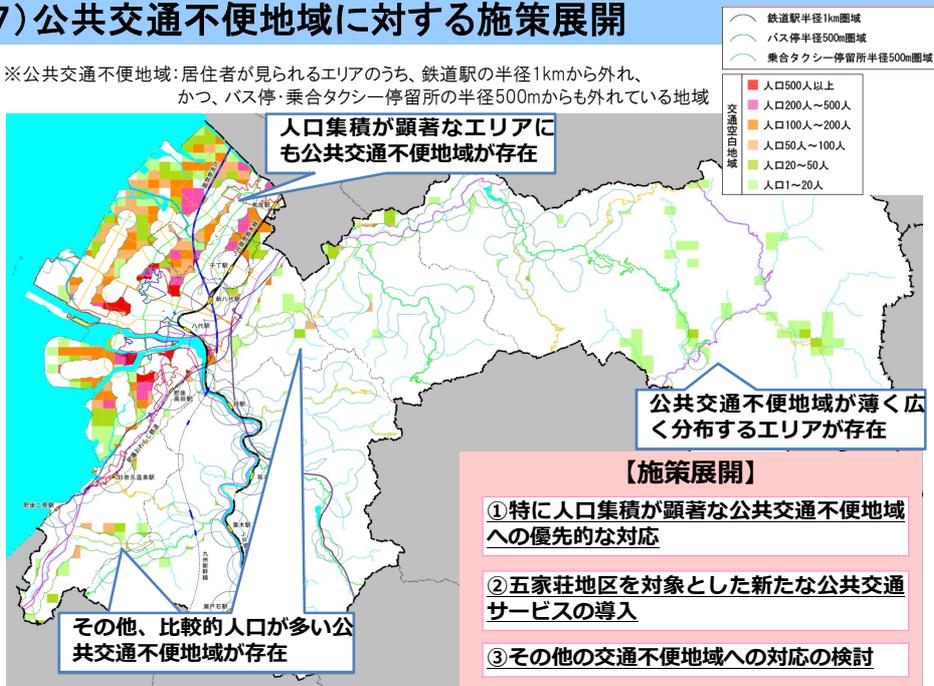
④ 市街地循環バスの運賃設定の適正化

他の路線バス等に比べて割安に設定されている市街地循環バスの運賃見直しを行う。

17

7) 公共交通不便地域に対する施策展開

※公共交通不便地域：居住者が見られるエリアのうち、鉄道駅の半径1kmから外れ、かつ、バス停・乗合タクシー停留所の半径500mから外れている地域



18