

第5章 持続可能な地域公共交通網のあり方

5-1 基本理念及び基本方針

<基本理念>

将来にわたって持続可能な公共交通体系の再構築

水俣市の公共交通は、市民の日常生活に欠かすことの出来ない移動手段として長年支え続けられ、市民の外出行動に合わせて運行内容の見直しなどに取り組んできました。しかし、社会情勢や市民ニーズの変化によって公共交通の利用は低迷しており、市民の利便性に配慮が行き届いていない運行サービスが存在しています。今後、路線を維持していくために、市民ニーズに対応した運行サービスの向上が必要です。

本計画では、市民の暮らしや生活行動の変化に合わせて持続可能な公共交通体系の再構築を実現し、市民・来訪者に利用しやすい交通サービスの構築や交通事業者等と連携した利用促進を図り、公共交通体系の再構築に取り組みます。また、SDGs^(※)の考え方に基づき、「住み続けられるまちづくり」を推進していきます。

※SDGs…国連加盟193か国が2016年～2030年までの15年間で達成するために掲げた国際目標
持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成されている

<基本方針>

基本方針1 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

市民の外出行動に合わせた運行サービスの見直しを図り、ルートの再検証や運行内容の見直しなど運行の効率化を進めます。

- 目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続
- 目標2 路線維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上

基本方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上

過度な自家用車利用の解消に向けて、ターゲットに応じた公共交通を利用するきっかけとなるイベントの実施により、意識の転換を進めます。

- 目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化
- 目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換

基本方針3 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

地域の乗り継ぎ拠点において、市民・来訪者にとって分かりやすい公共交通の利用案内、乗り継ぎ案内を充実し利用案内の強化を進めます。

- 目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上
- 目標2 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなる情報案内の提供

基本方針4 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

交通事業者・施設関係者と協力したモビリティマネジメントの実施、公共交通の利用を推進するための宣伝や公共交通の利用案内を強化し、地域公共交通の維持を目指します。

- 目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進
- 目標2 市内のイベント・行事における地域関係者との連携促進

＜水俣市の地域公共交通を取り巻く現状と課題＞

市民アンケート調査 乗降調査

- 高齢者の外出時間は8～10時に出発し11～12時に帰宅（買い物/通院）
- 外出時間と合わない運行時間が存在
- みなくるバス/乗合タクシーの運行内容の改善に関する要望が寄せられる
- ダイヤに関する不満の割合が高い

4-1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善
 ○市民の外出行動に合わせた運行ダイヤの改善
 ○ニーズに合わせた乗り場の位置・ルートの見直しを検証

市民アンケート調査 利用度分析

- 路線沿線の利用ニーズが離れている現状（主に郊外部で利用減少）
- 事業者・行政・住民で話し合って公共交通を考える場が必要

4-2 市民ニーズを把握する機会の確保
 ○利用が低迷している路線の沿線ニーズ等を把握し、ニーズ等を踏まえた運行内容の見直し

市民アンケート調査 収支分析

- 年間の公的資金投入額は1.0億円
- 1人当り損補てんが大きい路線が存在
- 今後の事業継続・維持は負担の軽減に向けた工夫と効率化が求められる

4-3 公共交通の維持に向けた収支の改善
 ○収支改善による生活路線の維持・持続性向上

サービス提供度-利用度分析

- 便平均利用者が2人に満たない路線が存在する（乗り合って利用されない）
- 利用者が少ない・いない便が存在
- 路線の廃止・見直し基準の周知と運用が実施できていない

4-4 利用低迷路線の運行内容を効率化
 ○利用の低迷が著しい路線の運行形態の見直し
 ○路線の廃止・見直し基準運用による効率化

利用状況の分析 来訪拠点ヒアリング

- 自転車市民共同利用システムの利用者数が減少傾向にある
- 来訪拠点までの（からの）移動手段は主に自家用車の利用が多い

4-5 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進
 ○市内拠点・主要施設で自転車の利用案内を充実

市民アンケート調査 事業者ヒアリング

- 高齢者の自家用車に対する依存度は高い（バス非利用者の約7割以上）
- 今後は高齢化が進むため高齢者に向けた利用促進が必要

4-6 公共交通を利用してもらうきっかけづくり
 ○意識啓発を図るモビリティマネジメント
 ○外出目的を創出するような利用促進の企画

市民アンケート調査

- 高齢者の約6割が自家用車を日常利用
- 返納の必要性を感じる割合は約3割
- 免許返納特典の申請者数は増加傾向

4-7 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進
 ○免許返納特典制度の積極的な周知・広報活動

来訪拠点ヒアリング調査

- 来訪者の公共交通利用割合は減少傾向
- 新幹線から降りた際のバス連絡が不足

4-8 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実
 ○駅における公共交通の乗り継ぎ案内の充実
 ○イベント時の公共交通の利用を促す周知

市民アンケート調査 乗降調査

- バス利用者の約4割、乗合タクシー利用者の約3割が仮庁舎までの移動に不便を感じている

4-9 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備
 ○仮庁舎までのアクセスを検討、本庁舎完成後の乗り継ぎ拠点機能の強化

事業者ヒアリング

- タクシー事業者に1,000円得タクシーの再開を望む声が挙げられる

4-10 観光タクシーの企画・検討
 ○1,000円得タクシーの代替手段の企画・検討

取組み状況 事業者ヒアリング 乗降調査

- イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画を実施できていない
- 高齢者の外出を促進してバスを利用してもらうような企画が必要
- 鉄道を利用しない理由として“鉄道を使う移動目的がない”（81.3%）

4-11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化
 ○イベントに合わせた公共交通の利用促進企画
 ○公共交通を利用する目的の創出・利用促進企画

＜本計画の基本理念＞

将来にわたって持続可能な公共交通体系の再構築

＜4つの基本方針と目標＞

基本方針1 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

- 目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続**
 目標値① みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数
 現況値：104,767人 ▶ 目標値：約90,000人
 目標値② 利用者1人当たりの公的資金投入額
 現況値：バス交通881円 乗合タクシー56,589円
 ▶ 目標値：現況値以下に抑制
- 目標2 路線の維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上**
 目標値③ 利用低迷路線（便平均利用者数2.0人未満）の解消
 現況値：該当6路線 ▶ 目標値：該当0路線

基本方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上

- 目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化**
 目標値④ 自転車市民共同利用システムの1台当たりの稼働率
 現況値：46.2% ▶ 目標値：現況値以上
- 目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換**
 目標値⑤ 運転免許返納特典の申請者数
 現況値：107人/年 ▶ 目標値：149人/年
 目標値⑥ モビリティマネジメントの実施数
 現況値：7回/年 ▶ 目標値：10回/年

基本方針3 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

- 目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上**
 目標値⑦ 市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数
 現況値：－ ▶ 目標値：3事業
- 目標2 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなる情報案内の提供**
 目標値⑧ 来訪者の公共交通の利用割合
 現況値：14.8% ▶ 目標値：現況値以上

基本方針4 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

- 目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進**
 目標値⑨ 公共交通の利用促進に関係者と協力した回数
 現況値：－ ▶ 目標値：2回/年
- 目標2 市内のイベント・行事における地域関係者との連携促進**
 目標値⑩ イベントに合わせて地域関係者と連携した公共交通の利用促進の企画
 現況値：0回/年 ▶ 目標値：2回/年

＜目標を達成するための事業＞

- 事業1 みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善**
 ①運行ダイヤの見直し
 ②利用者の需要に合わせた運行の効率化
- 事業2 乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討**
 ①デマンド型運行の検討
 ②路線の見直し・廃止基準の通知・運用
- 事業3 意見交換会の開催**
 ①意見交換会の実施
- 事業4 自転車と公共交通の連携促進**
 ①鉄道利用者・バス利用者に向けた情報案内の強化
 ②一時利用会員の申請窓口を増設
- 事業5 多角的なモビリティマネジメントの実施**
 ①継続した乗り方教室の実施
 ②路線沿線の施設情報案内
 ③免許返納特典制度の周知・広報活動
- 事業6 市役所庁舎の乗り継ぎ拠点整備**
 ①市役所庁舎の拠点整備
- 事業7 来訪者の目に触れる公共交通の情報提供**
 ①新水俣駅の公共交通利用案内を充実
 ②イベントにおける公共交通の利用案内・PRの強化
- 事業8 観光振興とタイアップした移動手段の確保**
 ①実現可能な運行形態を検討
- 事業9 施設関係者と連携した公共交通の利用促進企画**
 ①市関連部局・施設関係者と連携した利用促進・お出かけ企画
 ②観光施設と連携した企画乗車券の検討
- 事業10 市内のイベント・行事における公共交通の利用促進**
 ①イベントや行事の需要に応じたバス臨時便の運行
 ②イベント時の公共交通利用者への特典

5-2 計画の目標

- ◆本計画の基本方針に基づき、取組みを推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。

(1) 基本方針1 ▶ 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続

目標値① みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数

現況値（2019） 104,767人 ▶▶▶ 目標値（2024） 約90,000人

- ◆前計画の目標に掲げている水俣市民の公共交通利用の促進により、利用者の減少を抑制し路線の持続性向上を目指してきましたが、目標値を下回る結果となりました。
- ◆今後は、本計画で実施した市民ニーズの再検証結果を踏まえて、ニーズに合わせた運行サービスの見直し・改善を行い、路線の維持を目指します。

※現状維持が望ましいが、過去の利用実績・人口減少などの社会情勢の変化を考慮して、前計画の「年間減少割合-3.0%以下に抑制」を継続的な目標として設定

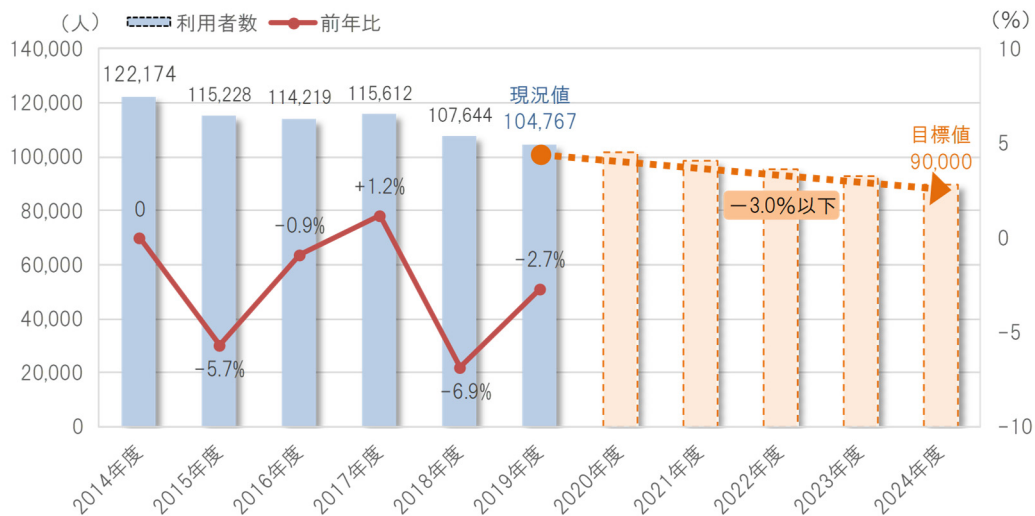


図 みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者の推移

目標値② 利用者1人当たりの公的資金投入額

現況値（2019） バス交通881円 乗合タクシー56,589円

▶▶▶ 目標値（2024） 現況値以下に抑制

- ◆前計画の目標に掲げている運行効率化による公共交通の持続性の向上により、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指してきましたが、目標値を下回る結果となりました。
- ◆今後は、利用が著しく低迷する乗合タクシー路線を主な対象に運行形態の見直しや路線の見直し・廃止基準の運用を行い、運行の効率化を目指します。

※利用を高めながら運行効率の改善に取り組み、財政負担の低減を目標として設定
(利用者1人当たりの公的資金投入額…年間運行欠損額÷年間利用者数)

目標2 路線維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上

目標値③ 利用低迷路線（便平均利用者2.0人未満）の解消

現況値（2019） 該当6路線 ▶▶▶ 目標値（2024） 該当0路線

◆みなくるバス及び乗合タクシーは、市民の生活等を支える重要な交通ネットワークです。交通ネットワークのうち、利用が低迷している路線（便平均利用者2.0人未満）の運行改善を図るとともに、路線の廃止・見直し基準の運用を行い、沿線地区にとって必要とされる地域交通の実現を目指します。

分類	利用低迷路線	
乗合 タクシー	①大迫・牧ノ内線（便平均利用者数0.20人）	④鬼岳線（便平均利用者数0.90人）
	②市木線（便平均利用者数1.02人）	⑤坂口・八ノ窪（便平均利用者数0.14人）
	③小津奈木線（便平均利用者数0.16人）	⑥神川・湯堂線（便平均利用者数0.01人）

※H30.10～R1.9の年間利用実績より

(2) 基本方針2 ▶ 地域公共交通に対する利用意識の向上

目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化

目標値④ 自転車市民共同利用システムの自転車1台当たりの稼働率

現況値（2019.9時点） 46.2% ▶▶▶ 目標値（2024） 現況値以上

- ◆市内の回遊手段として利用されている自転車市民共同利用システムの利用者数は、市内の利用者、一時利用者（観光客等）ともに減少傾向にあります。
- ◆市民・観光客等の利用の減少に歯止めをかけ、自転車市民共同利用システムの維持を目指します。

※自転車の稼働台数の維持を目標として設定(1ヶ月の稼働率…利用回数÷月間日数÷稼働台数)

目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換

目標値⑤ 運転免許返納特典の申請者数

現況値（2019.12末時点） 107人/年 ▶▶▶ 目標値（2024） 149人/年

- ◆高齢者の主な移動手段として、自家用車の利用が最も多い割合を占めています。
- ◆高齢者が持つ自家用車への高い依存度の低減、免許返納による公共交通へ利用を転換する意識啓発に取り組み、高齢者の公共交通利用の推進を目指します。

※R1市民アンケートの結果より、「5年以内に返納意思のある方」の割合分が増加するとして目標を設定

目標値⑥ モビリティマネジメントの実施数

現況値（2019） 7回/年 ▶▶▶ 目標値（2024） 10回/年

- ◆みなくるバス・乗合タクシーの主な利用者層である高齢者を中心として、幅広い層をターゲットに公共交通を利用してみようという意識の醸成を図り、持続可能な地域公共交通を目指します。

※園児・高齢者などの幅広い層を対象にモビリティマネジメントの実施を目標として設定

(3) 基本方針3 ▶ 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上

目標値7 市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数

現況値(2019) — ▶▶▶ 目標値(2024までに) 3事業

- ◆公共交通が相互に乗り継ぎしやすい交通結節点としての機能充実に向けて、待ち時間を快適に過ごせる待合環境の充実とともに、乗り継ぎ機能の強化を目指します。
- ◆公共交通を利用する市民の乗り継ぎ拠点として、バスロケーションシステムの導入やバス時刻表の設置、イベントに対応した公共交通の情報発信などの利便性向上を目指します。

目標2 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなる情報案内の提供

目標値8 来訪者の公共交通の利用割合

現況値(2019) 14.8% ▶▶▶ 目標値(2024) 現況値以上

- ◆水俣ICの開通など、来訪者にとって自家用車の移動による利便性が向上しています。H26年時よりも来訪者の自家用車利用が増加しており、公共交通の利用割合が減少しています。
- ◆来訪者の目に触れる公共交通の利用案内の強化に取り組み、公共交通を利用するきっかけとなるような情報案内の提供を目指します。

※水俣駅・新水俣駅を訪れる来訪者が公共交通を利用する割合(2024年にアンケート調査を実施して把握)
対象:路線バス、みなくるバス、乗合タクシー、一般タクシー、レンタサイクル

(4) 基本方針4 ▶ 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進

目標値9 公共交通の利用促進に関係者と協力した回数

現況値(2019) — ▶▶▶ 目標値(2024) 2回/年

- ◆高齢者の主な外出目的である買い物や通院など、市民の外出目的を創出して公共交通を利用する利用促進企画に取り組み、施設関係者や関係団体と連携強化を目指します。

※買い物で利用する商業施設と通院の病院施設、または趣味・娯楽の温泉施設などを対象として目標を設定

目標2 市内のイベント・行事における地域関係者との連携促進

目標値10 イベントに合わせて地域関係者と連携した公共交通の利用促進の企画

現況値(2019) 0回/年 ▶▶▶ 目標値(2024) 2回/年

- ◆イベントや市内の行事に合わせた公共交通の利用促進企画などに取り組み、市民・来訪者に公共交通利用の動機付けを図るとともに、公共交通の維持を目指します。

※交通事業者、施設関係者、市関連部局が協力して行う利用促進の企画(ローズフェスタ等を想定)として目標を設定

5-3 公共交通の役割と再編イメージ

(1) 公共交通の役割

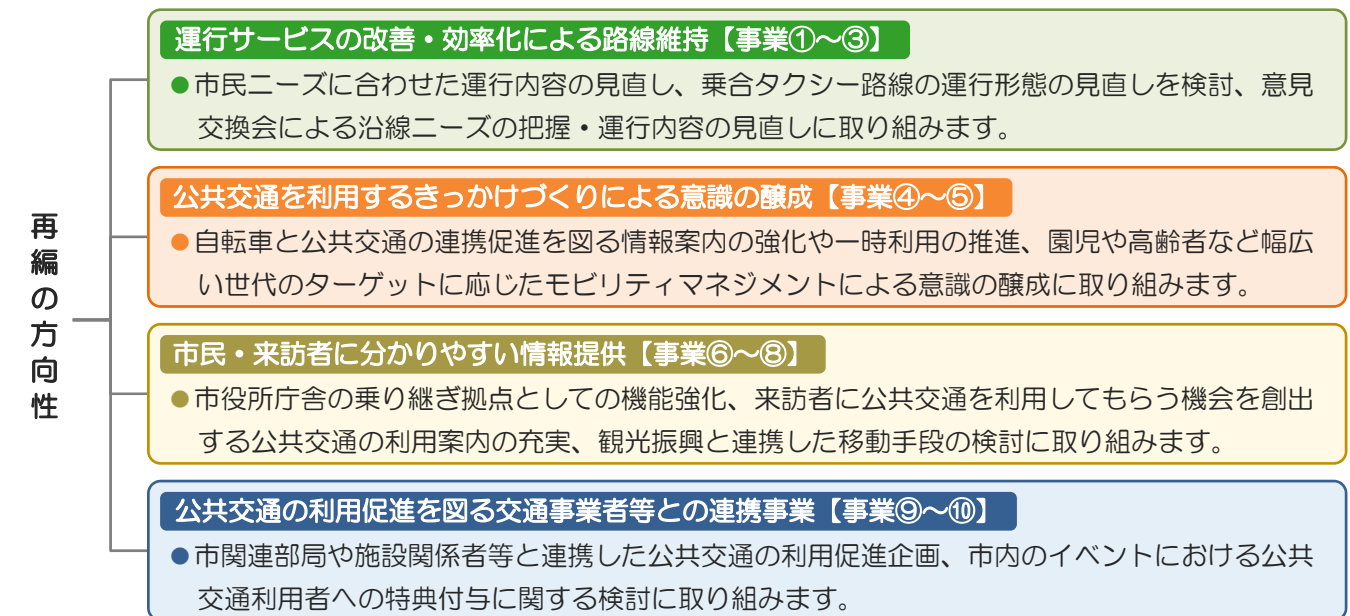
◆地域が目指す将来像の実現に向けて、様々な公共交通の役割分担を明確にしなが、効果的・効率的な公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

表 公共交通の役割分担

区分	交通モード	路線名	役割分担
広域幹線交通	鉄道	JR九州新幹線	他都市（県内外）への広域移動を支える幹線
		肥薩おれんじ鉄道	他都市（八代～川内）への広域移動を支える幹線
幹線交通	幹線バス	産交バス(株)	津奈木方面及び鹿児島方面、中心市街地の移動を支える幹線
		南国交通(株)	
支線交通	支線バス	みなくるバス	市内の拠点間及び市内拠点から中心市街地・観光拠点への移動を支える幹線
		乗合タクシー	郊外部における市内拠点までの移動を支える幹線
	フィーダー	スクールバス（一般混乗）	既存資源の活用を前提として、郊外部から幹線交通の乗り場までの移動を支える幹線
		一般タクシー	市内全域

(2) 路線の再編イメージ

◆市民ニーズの再検証結果を踏まえながら、運行内容の改善・効率化・運行形態の見直し等を行い、持続可能な地域公共交通網の再構築を目指して路線の再編を行っていきます。



現状

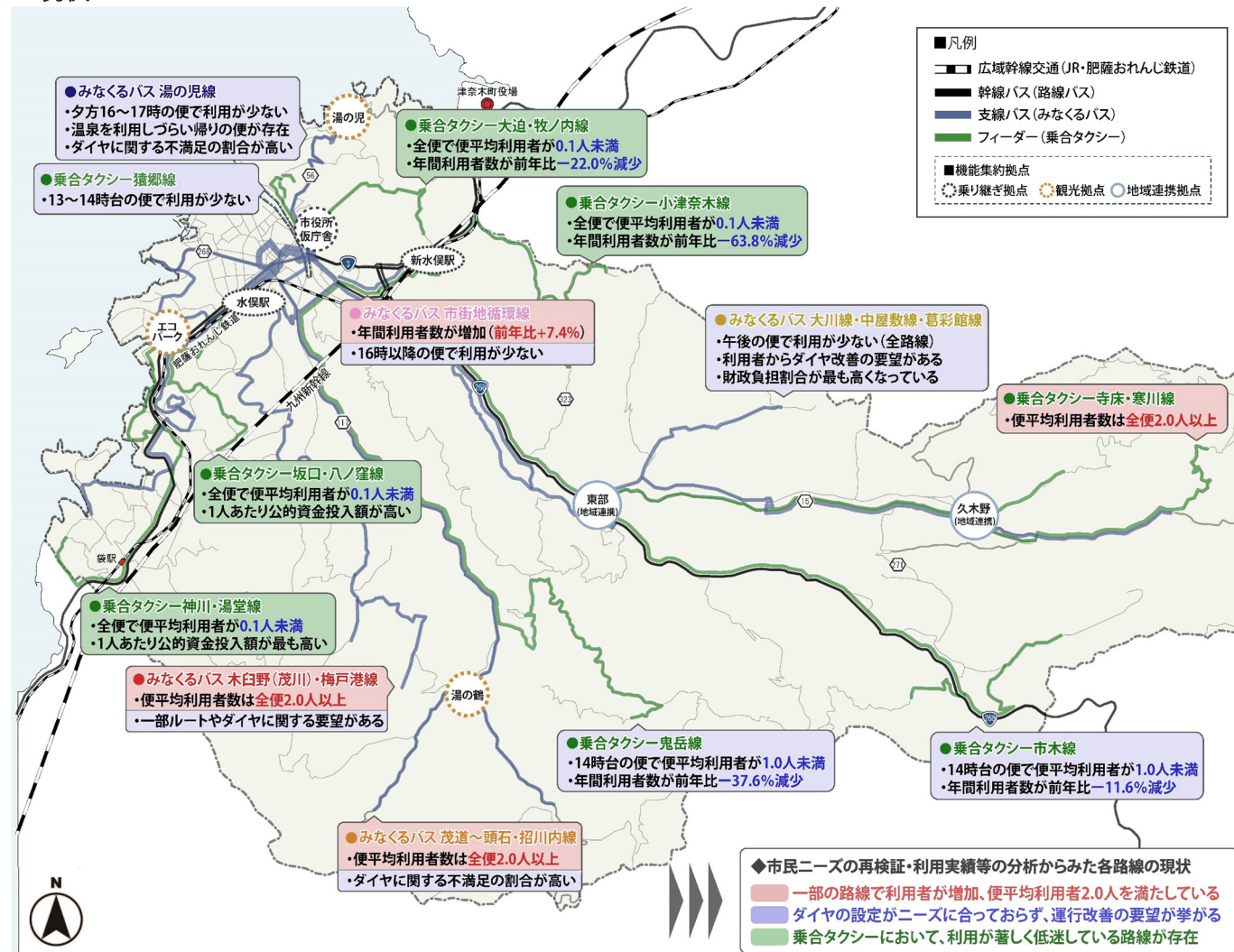


図 各路線の現状図

将来

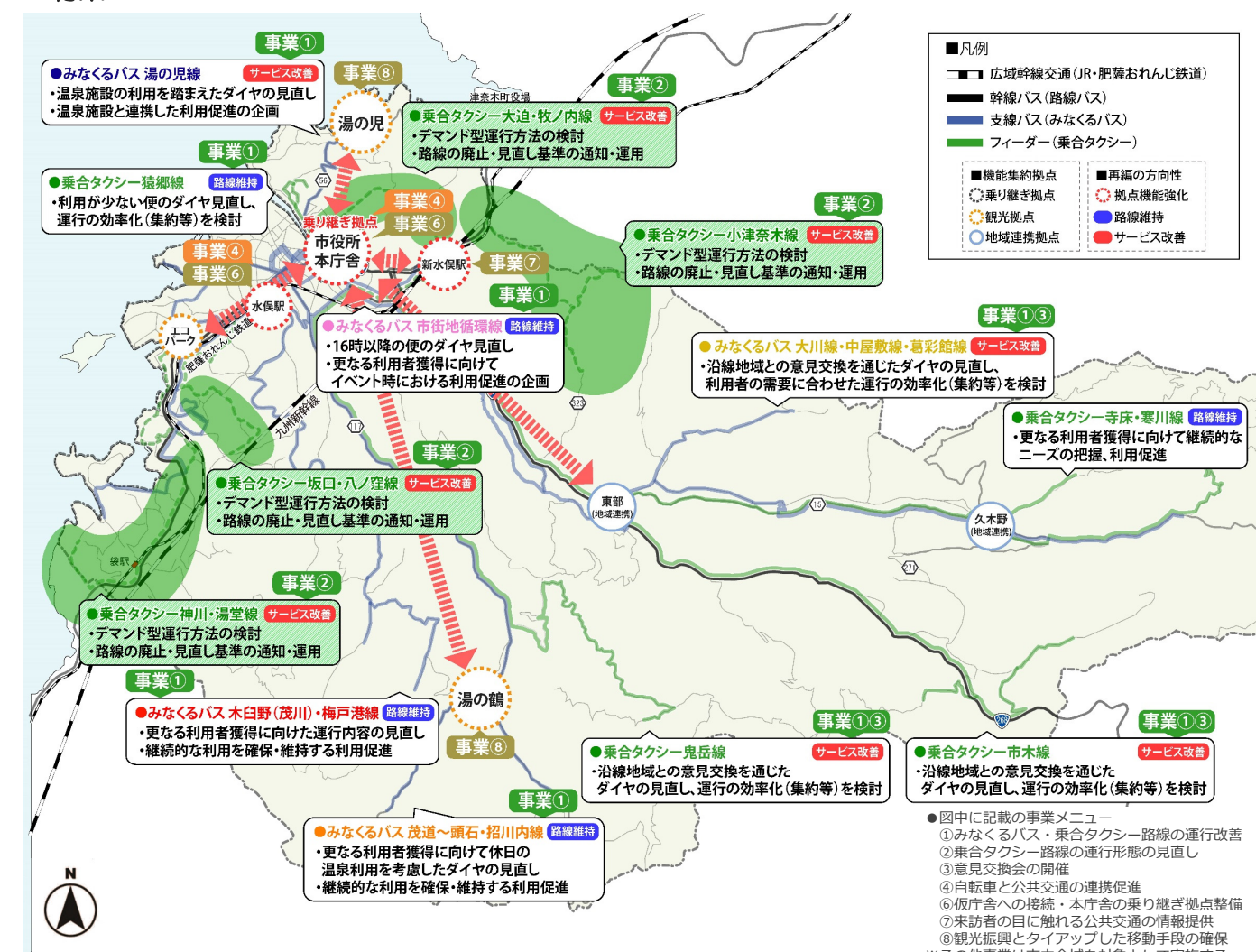


図 各路線の将来図