

人吉・球磨地域公共交通計画

令和6年3月改正

人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村
相良村・五木村・山江村・球磨村・あさぎり町

目 次

第1章 はじめに.....	1
1 計画策定の背景・目的.....	2
2 計画の区域・期間・位置づけ	3
第2章 人吉球磨地域の現状等	5
1 上位関連計画等	6
2 地勢・地理	19
3 地域の概況	21
4 地域公共交通の概況	40
第3章 地域公共交通に対するニーズ.....	51
1 地域公共交通利用者調査結果	52
2 地域公共交通利用者アンケート結果.....	56
3 施設管理者ヒアリング結果	59
4 交通事業者ヒアリング結果	60
5 市町村ヒアリング結果	61
第4章 人吉球磨地域の地域公共交通が抱える課題.....	65
1 前計画の評価.....	66
2 人吉球磨地域の地域公共交通が抱える課題	69
第5章 基本方針と将来像	71
1 人吉球磨地域の地域公共交通に関する基本方針	72
2 人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像	72
第6章 計画の目標.....	77
1 計画の目標	78
2 目標に対する数値指標・目標値	79
第7章 目標達成に向けた施策・事業.....	81
第8章 計画の達成状況の評価	97
1 推進体制	98
2 達成状況の評価と見直し	99

第1章

はじめに

- 1 計画策定の背景・目的
- 2 計画の区域・期間・位置づけ

第1章 はじめに

1 計画策定の背景・目的

人吉球磨地域ではこれまで、平成22年度に地域公共交通総合連携計画を、平成27年度には地域公共交通網形成計画を策定し、持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成に向けた施策に取り組んできました。

現在、令和2年からの新型コロナウイルス感染拡大による影響、また令和2年7月豪雨による鉄道路線の甚大な被害により、地域公共交通を取り巻く環境や地域公共交通網が大きく変化しています。このような状況と令和2年11月の地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、人吉・球磨地域公共交通計画を策定するものです。

1. 鉄道の施設被害状況

《 主な施設の被害状況 》

■JR九州

◇肥薩線

・球磨川第1橋りょう 橋りょう流失 ……①

・第2球磨川橋りょう 橋りょう流失 ……②

◇久大線

・第2野上川橋りょう 橋りょう流失 ……③

◇鹿児島線

・上伊集院駅～広木駅間 土砂流入 ……④

・玉名駅～肥後伊倉駅間 土砂流入 ……⑤

◇日南線

・大隅夏井駅～志布志駅間 切取崩壊 ……⑥

◎ 被害件数:345件※今後、増加の可能性あり。

■くま川鉄道

◇湯前線

・人吉温泉駅において土砂流入、線路冠水、車両床下浸水(5両) ……⑦

・球磨川第4橋りょう 橋りょう流失 ……⑧

◎ 被害件数:調査中

■肥薩おれんじ鉄道

◇肥薩おれんじ鉄道線

・佐敷トンネル 土砂流入 ……⑨

◎ 被害件数:63件※今後、増加の可能性あり。

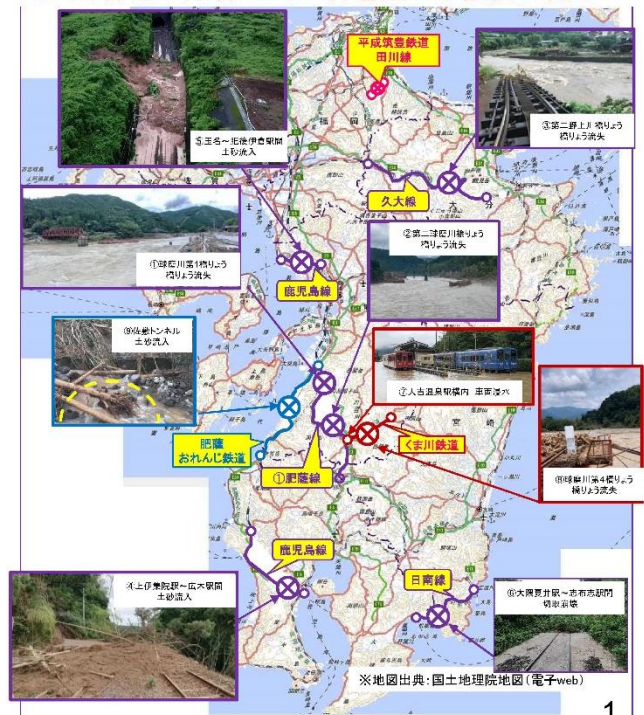
■平成筑豊鉄道

◇田川線

・犀川駅～油須原駅間 土砂流入

◎ 被害件数:3件

< 九州各地の路線で400件を超える被害が発生 >



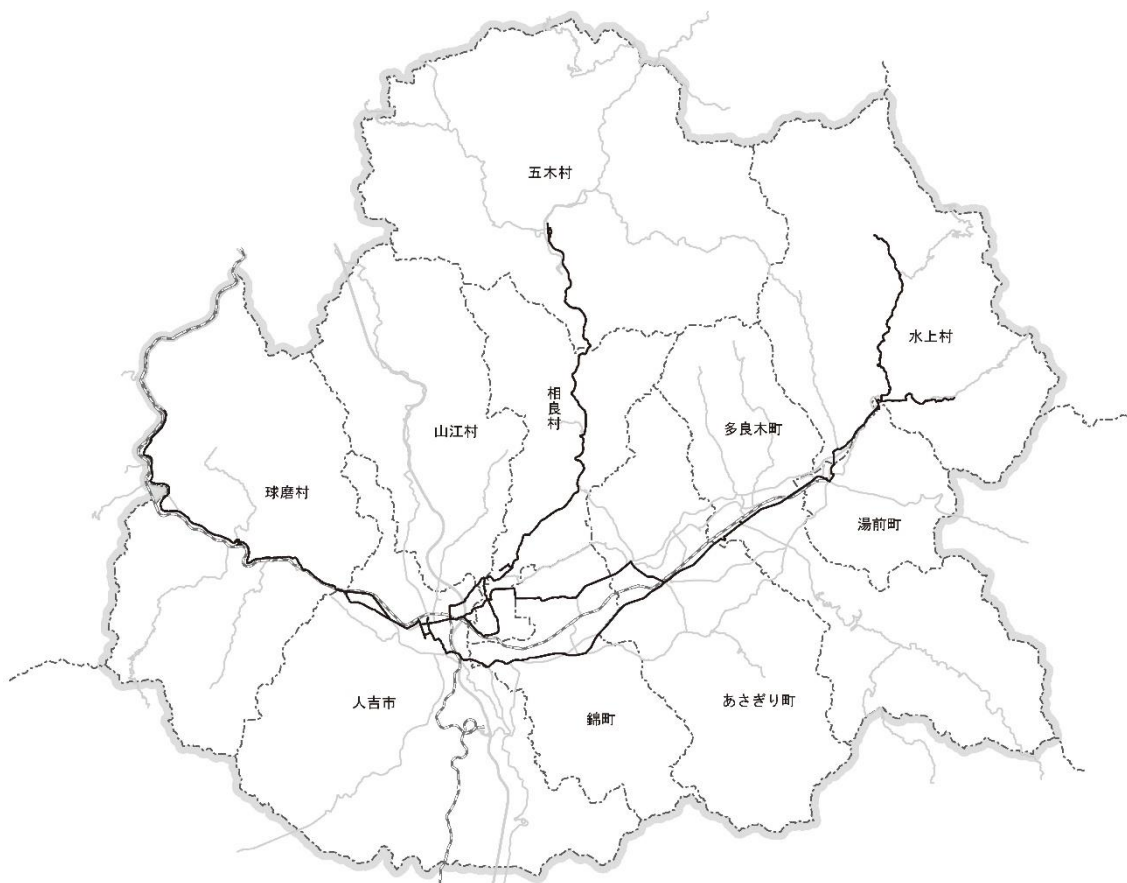
資料：「令和2年7月豪雨による九州の観光・交通分野の被災状況」九州運輸局（令和2年7月17日）

2 計画の区域・期間・位置づけ

(1) 計画の区域

計画の区域は、人吉球磨地域の 1 市 4 町 5 村とします。

※人吉市、錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村、あさぎり町



(2) 計画の期間

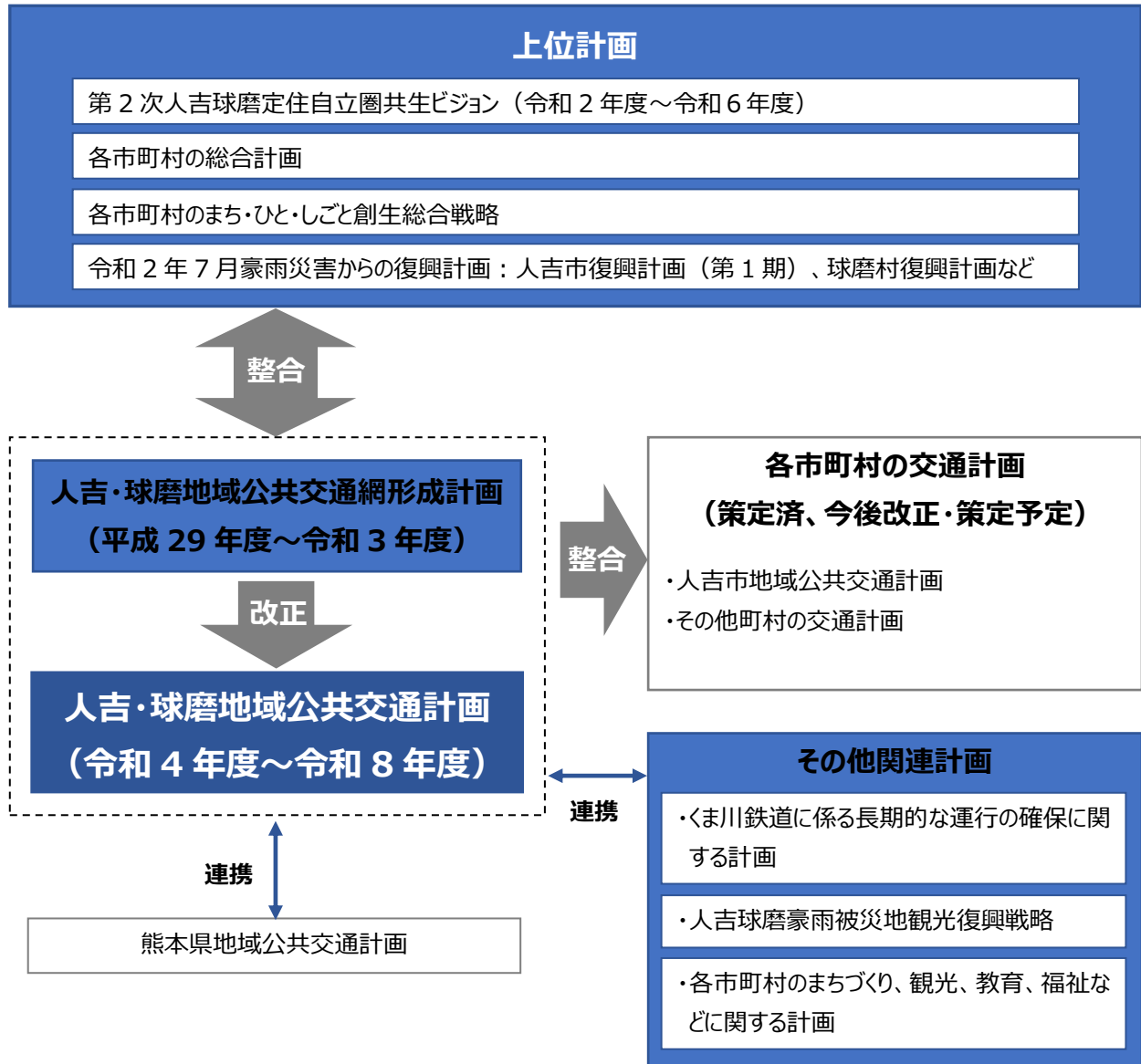
計画の期間は、令和 4 年 4 月から令和 9 年 3 月までの 5 年間とします。

なお、今後の社会情勢の変化や地域公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、適宜、本計画の検証及び見直しを行います。

(3) 計画の位置づけ

本計画は、第 2 次人吉球磨定住自立圏共生ビジョン、各市町村の総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略、さらには令和 2 年 7 月からの豪雨災害からの復興計画を上位計画に、各市町村のまちづくりや観光、教育、福祉などの関連計画との整合を図りつつ策定します。

さらには、各市町村で策定されている、もしくは今後改正・策定予定の地域公共交通に関する計画との整合も図ります。



第2章

人吉球磨地域の現状等

- 1 上位関連計画等
- 2 地勢・地理
- 3 地域の概況
- 4 地域公共交通の概況

第2章 人吉球磨地域の現状等

1 上位関連計画等

(1) 第2次人吉球磨定住自立圏共生ビジョン

第2次人吉球磨定住自立圏共生ビジョン	
令和2年度～令和6年度	
【将来像】 圏域市町村が様々な分野で相互に連携・協力することで、各自治体が共存共栄しながら、将来にわたって安心して暮らし続けられるよう具体的な取組を進め、人口減少及び高齢化率上昇の抑制を目指す。	
【政策】 1 生活機能の強化に係る政策分野 2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 3 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野	
【取組事項】 (1) 圏域における効果的で持続可能な交通施策の推進 (2) 鉄道の確保・維持 (3) バス路線の確保・維持（球磨村は除く） (4) コミュニティバス等の確保・維持（湯前町と相良村は除く） (5) 人吉・球磨地域公共交通活性化協議会の開催	
【具体的な事業】 人吉球磨地域 公共交通活性化事業 圏域住民の通学、通勤、通院、買い物等の交通手段となっている地域間を跨ぐ鉄道やバス路線等、また、それに接続する各市町村のコミュニティバスや乗合タクシー等について、人吉球磨の自治体及び交通事業者等、関連団体で組織する人吉・球磨地域公共交通活性化協議会において、地域間で連携した交通体系づくりを進めていくことで、利用者の利便性の維持・向上に努める。	
第3章 人吉球磨定住自立圏の将来像 1 圏域の将来像 全国的に見られるように、急速な少子高齢化の進行や人口減少社会を迎えており、平成26年5月8日に発表された全国の人口減少の将来の姿『成長を続ける21世紀のために「ストップ少子化・地方元気戦略」(日本創成会議・人口減少問題検討分科会)』においては、「若年女性(20～39歳)」が2040年までに50%以上減少する市町村が急増し、その自治体数は49.8%に上ると推計されています。 熊本県の人口も、2015年10月に実施された国勢調査では、前回調査の5年前に比べ31,256人減少しており、今後も、少子化が進行し老年人口が増加する中、生産年齢人口が減少していくことが予想されています。本圏域においてもその傾向は顕著であり、悩みである人口流出による地域活力の低下が、構成する市町村にとって避けては通れない大きな課題となっています。 今後予想される人口減少社会に対応し、定住人口を確保するためには、 <u>圏域の市町村が相互に役割を分担しながら連携し、圏域全体で住民の暮らしに必要な機能を確保するとともに、圏域全体のさらなる活性化を図ることが重要となります。また、定住人口の確保だけでなく、人口が集積する大都市圏からの人の流れを創出し、交流人口の拡大を図っていくことが圏域の発展に向けては不可欠となります。</u> そのためには、圏域が有する多様な地域資源や特性を十分に活かし、圏域に潜在しているそれらの可能性を着実に発展させていくことが必要です。 このような観点から、本圏域においては、圏域市町村が様々な分野で相互に連携・協力することで、各自治体が共存共栄しながら、将来にわたって安心して暮らし続けられるよう具体的な取組を進め、国立社会保障・人口問題研究所推計準拠により推計された将来の圏域人口に対して下表のとおり人口減少及び高齢化率上昇の抑制を目指します。	

(2) 各市町村の総合計画

人吉市	錦町	多良木町	湯前町	水上村
第6次 人吉市総合計画	第6次 錦町総合計画	第5次多良木町総 合開発計画	第6次 湯前町総合計画	第5次 水上村総合計画
令和2年度～ 令和9年度	令和2年度～ 令和9年度	平成22年度～ 令和3年度	令和3年度～ 令和9年度	平成27年度～ 令和7年度
【まちづくりの理念】 みんなが幸せを感じるまち。ずっと住み続けたいまち。ひとよし 【将来都市像】 ～新たな価値の創造次なる挑戦へ～ 未来協創都市ひとよし 【公共交通に関する内容】 戦略5 (2) 地域公共交通ネットワークの充実 本市の住民はもとより、球磨郡9町村の住民、さらには観光客の移動手段として、バスや乗合タクシーの見直しを行い、利便性の向上を図る。 また、くま川鉄道においては、定期利用者のほか、観光客の利用促進に努めていただくとともに、路線の維持について市町村で連携して支援に取り組む。 ◇主要な事務事業 ・くま川鉄道 利用促進事業 ・くま川鉄道 鉄道施設等維持管理事業 ・路線バス・地域内交通（人吉市予約型乗合タクシー等）の路線見直し・再編事業	【将来都市像】 人の和を大切にし老いても安心して暮らせる町 若人に夢と希望が持てる町 【政策方針】 ○ひと ひとが集い暮らしやすい町 ○しごと ひとが安心して働ける町 ○まち ひとが夢・希望・誇りを持てる町 【公共交通に関する内容】 基本政策8 まちの基盤整備対策 ①道路等の整備 ・くま川鉄道各駅の周辺整備 ③公共交通の整備 ・乗合タクシーの充実 ・タクシー呼出専用電話の設置 ・高齢者の移動手段の確保・支援	【基本目標】 健康で、明るく、住みよい、誇りの持てるまちづくり 【施策の大綱】 Ⅰ．地域力の向上 Ⅱ．産業力の向上 Ⅲ．低重力の向上 【公共交通に関する内容】 Ⅱ．地域力の向上 (1) 活力ある産業づくり（商業の振興） ・公共交通機関の整備により、外出しやすい環境を整えるなど、買い物弱者へのサポートを図るとともに、農商工連携を推進し、地元で生産された農林産物を活用した商品の開発を行い、多良木町の新しい特産品として位置付け、多良木町のブランド化を目指す。 Ⅲ．定住力の向上 (1) 暮らしやすい環境づくり ・交通や地域産業を支える道路の整備、交通弱者対策としての公共交通の整備、快適な生活を支える上下水道の整備、さらに「心の豊かさ」を実感でき、安全で安心して暮らせる生活環境の整備など、生活者の視点で推進する。	【将来像】 「マイ ホームタウン ゆのまえ」 ～人と自然と歴史が調和し、未来を創造する町～ 【基本目標】 ○命を守る安心安全のまちづくり ○次世代につながる持続可能な産業づくり ○ずっと住み続けられる安らぎの住環境づくり ○ささえ愛で心温まる福祉づくり ○地域をつなぐ人づくり ○みんなで描き育むまちづくり 【公共交通に関する内容】 第3章 第2節 交通体系の整備 ・産業の発展と町民福祉の向上を目指し、一般道路や農道の整備の推進や長寿命化での維持修繕費（ライフサイクルコスト）削減に努める。 ・また持続可能な地域公共交通体系の構築を図る。 ◇施策 ①国道・県道の整備促進 ②町道の整備・補修 ③農道の整備・補修 ④交通体系の充実	【テーマ】 人と自然が輝く未来へ 【施策の大綱】 第1節 豊かな自然と共存する村づくり 第2節 健康でいきいきと暮らせる村づくり 第3節 交流の持続と地域活性化の推進 第4節 活力ある産業の振興 第5節 ふるさとに親しみ、人と地域をはぐくむ教育 第6節 高度情報化社会に応じた環境整備 第7節 村民と行政の協働による村づくり 【公共交通に関する内容】 第1章 豊かな自然と共生する村づくり 第3節 安全で快適な居住環境づくり 3 地域のモビリティ確保 ◇具体的施策 1 調査検討委員会の設置 2 路線バス・鉄道運行の維持 3 交通弱者の移動手段 第6章 高度情報化社会に応じた環境整備 第1節 道路交通体系の整備 1 道路 ◇具体的施策 4 バス・鉄道運行の維持

相良村	五木村	山江村	球磨村	あさぎり町
第6次 相良村総合計画	ふるさと五木村 づくり計画	第6次 山江村総合振興計 画	第6次 球磨村総合計画	第2次 あさぎり町総合計 画 (実施計画)
令和元年度～ 令和10年度	令和元年度～ 令和5年度	令和元年度～ 令和10年度	令和元年度～ 令和10年度	令和元年度～ 令和3年度
【コンセプト】 10年後への贈り物 となる総合計画 【基本構想】 ○ブランド力のあ る村 ○川辺川の魅力が 広がる村 ○子どもの未来を 地域で育てる村 ○安心・安全な生活 を支える村 ○高齢者がいつま でも現役の村 ○豊かさが循環す る村 【公共交通に関する 内容】 基本計画（暮らし） 4 公共交通 ◇事業の内容 ・乗合タクシーな どの地域公共交 通運行 ・産交バスとの連 携、乗り継ぎの利 便性向上 ・スクールバス運 行の充実 ・免許返納者対策 ・ITなどの新技術 の応用 ・集落による見守 り送迎の体制づ くり	【めざす姿】 村民ひとりひとりの 見える姿を利点 と捉え、活き活きと 暮らせる『ひかり輝 く五木村』 ◇実現のための施 策 ＜ソフト事業＞ (1)観光・物産振興 ①観光振興 ②物産振興 (2)林業振興 ①五木産材のブ ランド化 ②林業従事者の 雇用確保と人 材育成 ③森林管理 (3)商工業振興 (4)移住・定住の促進 ①移住・定住の促進 ②住宅等の確保 ＜ハード事業＞ 生活環境のさら なる向上のため道 路ネットワーク整 備や住宅建設等、残 された事業に継続 して取り組む。	【将来像】 ひと×資源×暮ら しつながら 活力・魅力生まれる 山江村 【基本目標】 1 産業「人と資源 を活かし、活力 を生む」むらづ くり 2 生活基盤「誰も が安全で、快適 に過ごすこと ができる」むら づくり 3 自然環境「人と 自然が共生す る」むらづくり 4 健康・福祉「誰 もが心身健康 に暮らせる」む らづくり 5 教育・文化「未 来を拓き、輝く 人材を育む」む らづくり 6 行政「村民との 協働による持 続可能な」むら づくり 【公共交通に関する 内容】 第2章 生活基盤 基本目標 2-5 生活交通手段の 確保・充実 ◇課題に対するチ ャレンジ ①村内外交通手段 の確保と充実 ②交通空白地等の 対策 ◇役割・使命 ・まるおか号の 利便性向上 ・交通弱者に対 する支援	【将来像】 豊かな心と美しい 水と緑が輝く 酸素ちよっと濃い めの生き活き山村 くまむら 【基本目標】 1 共助のむらづ くり 2 農林業の振興 と観光資源の 活用 3 安心、安全な暮 らしの環境づ くり 4 健康・長寿のむ らづくり 5 子どもは村の 宝 【公共交通に関する 内容】 施策の大綱2 交通基盤の整備 (2)公共交通網の充 実 ・人吉・球磨地域の 広域的な取り組 みも併せた総合 的な公共交通対 策の充実 ・交通弱者の利便 性の向上を図る、 コミュニティバ スの運行 ・福祉有償運送事 業の利用促進 ・JRの効率的な運 行について、継続 的に要望を行う ◇関連する個別計 画 ・過疎地域自立促 進計画 ・人吉球磨定住自 立圏共生ビジョ ン ・山村振興計画 ・まち・ひと・しご と創生総合戦略 ・人吉・球磨地域公 共交通網形成計 画	【将来像】 若いまち 豊かなま ち そして、幸せ感 じる「あさぎり町」 【基本目標】 (1) 幸せ感じる就 業空間の構築 (2) 幸せ感じる生 活空間の構築 (3) 幸せ感じる交 流空間の構築 【公共交通に関する 内容】 基本目標 (2) 第2節 快適な生 活環境づ くり ◇主要施策 快適な交通体系、 河川環境の整備 ⑤公共交通機能の 利便性の向上 ・地方バス運行 等特別対策補 助事業 ・くま川鉄道経 営安定化補助 事業 ・地域公共交通 各種協議会負 担金 ・乗合タクシー 運送事業

(3) 各市町村のまち・ひと・しごと創生総合戦略

人吉市	錦町	多良木町	湯前町	水上村
第2次 人吉市まち・ひと・ しごと創生総合戦 略	にしき・まち・ひ と・しごと創生総 合戦略	多良木町総合戦略	第二期湯前町 総合戦略	第2期 水上村まち・ひと・ しごと創生総合戦 略
令和2年度～ 令和5年度	平成27年度～ 平成31年度	平成27年度～ 令和3年度	令和2年度～ 令和6年度	令和2年度～ 令和6年度
【基本目標】 1 稼ぐ地域をつ くるとともに、安 心して働けるよ うにする ①地域企業の生産 性革命の実現 ②農林水産業の成 長産業化 ③「海外から稼ぐ」 地域の実現 ④地域の魅力のプ ラント化の推進 ⑤新たなビジネス モデルを生み出 す創業の活性化 と円滑な事業承 継 ⑥専門人材の確 保・育成 ⑦働きやすい魅力 的な就業環境と 多様な働き方の 実現 2 つなぐを築 き、本市への新し いひとの流れを つくる ①地方移住の推進 ②若者の地元修 学・就業の促進 ③「関係人口」の創 出・拡大 ④本市への資金の 流れの創出・拡 大 3 結婚・出産・子 育ての希望をかな える ①結婚・出産・子育て の支援 ②仕事と子育て両 立 4 ひとが集う、安 心して暮らすこ とができる魅力 的な地域をつく る ①魅力的な生活圏 の形成 ②地域間連携によ る魅力的な地域 圏の形成 ③地域資源を活か した個性あふれ る地域の形成	【基本目標】 ①錦町における安 定した雇用を創 出する ②錦町への新しい ひとの流れをつ くる ③若い世代の結婚・ 出産・子育ての希 望をかなえる ④時代に合ったま ちをつくり、安心 な暮らしを守る とともに、地域と 地域を連携する 【公共交通に関する 内容】 基本目標④ (ア)暮らしの場と しての機能強化 ○交通弱者のため の交通手段の確 保 ・平成21年度より 実施している「乗 合タクシー事業」 を拡大し、住民の 生活利便性の向 上を図る。具体的 には、既存路線の 延長のほか、新規 路線（買物用路 線、病院路線）の 開設等による買 物利便性、通院利 便性向上を実施。	【基本目標】 1 多良木町を支え る安定した雇用 を創出する 2 多良木町への新 しい人の流れを 作る 3 多良木町での結 婚・出産・子育て の希望をかなえ る 4 多良木町で安心 して暮らせる地 域づくり 【公共交通に関する 内容】 (4) 多良木町で安 心して暮らせる地 域づくり ■高齢者の安全安 心な生活 ・交通手段の確保支 援事業 交通手段を持たない 高齢者や障害者 の方が安心して多 良木町に住み続け られるよう、移動 手段の確保や買い 物支援策の検討を 行い、制度化を目 指します。	【基本目標】 1 力強い産業とし ごと創生 2 誇れる・選ばれ るまち創生 3 未来を担う若い 世代の希望創生 【施策の新たな視点】 ①地域の産業成長 の強化 ②新しい時代の流 れへの対応 ③地方創生のため の人材育成と地 域共生社会の実 現 ④SDGs の理念に 沿った地方創生 の推進 【施策】 基本目標 1 ・地域産業力向上 のための支援 ・安定した雇用の 創出のための支 援 基本目標 2 ・魅力づくりと発 信 ・移住・定住の促進 ・安全・安心で快適 な住みよいまち づくり 基本目標 3 ・子どもを安心して 生み育てられ る環境の整備 ・湯前ならではの 特色ある教育の 展開	【基本目標】 I 水上村に安定 した雇用を創 出する II 水上村への新 しいひとの流 れをつくる III 水上村に住む 若い世代の結 婚・出産・子育 ての希望をかな える IV 時代にあった 地域をつくり、 水上村の安心 なくらしを守る 【横断的な目標】 I 新しい時代の 流れへの対応 II 多様な人材の 活躍を推進す る 【公共交通に関する 内容】 6 実現に向けた 施策 <取組みの方向性> 「高度情報化社会 に応じた環境整備」 1 道路交通体系 の整備 ④バス・鉄道運行の 維持 ・村民生活に密着 したバス路線の 確保を継続。 ・くま川鉄道の維 持存続を図るた め、多方面からの 利用促進に努め る。

相良村	五木村	山江村	球磨村	あさぎり町
第2期相良村まち・ひと・しごと創生総合戦略	五木村まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020	第2期山江村まち・ひと・しごと創生総合戦略	第2期球磨村まち・ひと・しごと創生総合戦略	第2期あさぎり町まち・ひと・しごと創生総合戦略
令和2年度～令和6年度	令和2年度～令和6年度	令和2年度～令和6年度	令和2年度～令和6年度	令和2年度～令和6年度
【基本目標】 1 安定した雇用を創出する 2 新たな人の流れをつくる 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4 時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守る 【公共交通に関する内容】 4-2 快適な生活環境の整備 ○高齢者や子どもの移動手段の確保を図るため、住民のニーズにあった路線バス及びスクールバスの運行を確保する。 ○交通空白地域の居住者などをはじめとする交通弱者への移動手段確保支援事業である予約運行型乗合タクシーについては、移動状況などのニーズを把握・検討し、利用促進を図る。	【基本目標】 1 五木村の発展を支える産業と、魅力ある雇用を創出する 2 五木村への人の流れを創るとともに、人材の流出を抑制する 3 村民の結婚・出産・子育ての希望を実現する 4 村民が誇りを持ち安心して暮らし続けられる地域を創る 【取組みの方向性】 ○経済の活性化(雇用の拡大と所得の向上) ○生活環境の整備(安心して住み続けられるむらづくり) ○人の活性化(村の振興を支える人材育成) 【公共交通に関する内容】 6 実現に向けた施策 (2) 生活環境の整備 ◆公共交通網の整備による村民の移動手段の確保 ・高齢化が進む中、通勤、買い物、病院など、村民の暮らしの中で移動手段を確保することが必要であり、村内の各集落の生活ニーズに即した交通網を整備していく。 ・さらには、村中心部への機能が集約された状態でも住み慣れた環境で安心して暮らし続けられるよう、コミュニティバス運行のネットワーク構築に取り組む。	【基本目標】 1 むらの活力につながる雇用づくり 2 移住・定住の促進 3 結婚・出産・子育ての希望をかなえ、笑顔のたえないむらづくり 4 安心な暮らしを実現するむらづくり 【公共交通に関する内容】 第5章 具体的な施策の展開 4-2 住んでよかった、住み続けたいと思えるむらづくり ○村内を運行する乗り合いバス「まろおか号」の利便性を高めるため、運行ルートの見直しを随時行う。	【基本目標】 (1) 地域資源を活かした「しごと」づくり (2) 移住・定住の促進による「ひと」の流れづくり (3) 高齢者に幸福感・若い世代に希望を与える「むら」づくり 【公共交通に関する内容】 2 第2期総合戦略の推進の方策 (3) 高齢者に幸福感・若い世代に希望を与える「むら」づくり ③ 高齢者の生活の質・幸福感を高める ・65歳以上の高齢者が球磨村で暮らしていく上で、生活の質・幸福感が高まるような施策を講じる。 ・一例として、前期高齢者には希望する人たちに対して、年金収入にプラスαになる就業機会の斡旋・提供に努め生活の質の向上を図る。 ・後期高齢者には村での暮らしを維持でき、幸福感を感じつつけられるような生活上の利便性を確保する。	【目指す方向】 地方創生の流れに乗り「活力あるまち・ひと・しごと」を実現する →人とお金と幸福感を都会からあさぎり町へ呼び込む 【基本方針】 ① 第1期総合戦略の継続 ② 新たな視点を踏まえた戦略の追加 【基本目標】 1 人口減少を和らげる(若者が活躍するまち) 2 新しい時代の流れを力にする(豊かなまち) 3 全ての町民が生きがいを感じ、安心安全で豊かな生活を送れる(幸せを感じるまち) 【公共交通に関する内容】 5. 具体的な施策と重要業績評価指標 <基本目標3> ① 公共インフラの整備 ◇具体的な事業 ・国道沿いの歩道整備事業 ・町道の整備事業 ・自転車道整備事業 ・デマンド交通の利用促進 ・公共施設のユニバーサルデザイン化

(4) 令和2年7月豪雨災害からの復興計画

人吉市	相良村	山江村	球磨村
人吉市復興計画 (第1期)	相良村復興計画	山江村復興計画	球磨村復興計画
令和2年度～ 令和9年度	令和2年度～ 令和6年度	令和3年度～ 令和12年度	令和2年度～ 令和10年度
【復興の将来像 (復興ビジョン)】 ～希望ある復興を目指して～ 球磨川と共に創る みんなが安心して住み続けられるまち 【復興の基本方針】 (1) 安全・安心な地域づくりに向けた復興 (2) 未来への希望につながる復興 (3) 市民一丸となって取り組む復興 【復興に向けての3つの柱】 ①被災者のくらし再建とコミュニティの再生 ②力強い地域経済の再生 ③災害に負けないまちづくり 【公共交通に関する 内容】 第4章 ① 3 暮らしを支える生活基盤等の復旧 (2) 公共交通機関の復旧 ①甚大な被害を受けたくま川鉄道やJR肥薩線は地域の生活を支え、観光路線として重要な交通インフラであることから、代替手段を確保するとともに早期の全線復旧・復興を目指し、国、県、沿線自治体、関係機関と連携しながら再生に取り組む。 ②応急仮設住宅への入居等、被災に伴う転居の実態を踏まえ、バス路線の見直しや日常生活における移動手段の確保に係る関係機関と取り組む。 ③持続可能で利便性が高く、災害にも強い公共交通の在り方について関係機関と検討を行い、より良い地域公共交通網の整備に取り組む。	【基本理念】 未来につなげるむらづくり 【基本方針】 1 安心安全なすまいの確保 2 災害に強いむらづくり 3 地域産業の再生 【公共交通に関する 内容】 5. 復興に向けた主要な施策・ロードマップ 施策1 安心して暮らせる住環境の整備 カ.交通手段(公共交通機関)の確保 ＜主な取組み＞ ●くま川鉄道については、同社と熊本県や地元自治体10市町村でつくる「くま川鉄道再生協議会」が令和2年12月に発足し、運転再開に向けた協議を始めており、全線の早期復旧に向けて、国・県・地元自治体等と連携して支援します。 ●JR肥薩線については、国に対して財政支援を働きかける等、早期復旧に向けて支援します。 ●復興併せて、地域の基幹的な交通手段の一つである路線バスについては、利便性向上や運行形態の見直しに向けて、人吉球磨圏域での地域公共交通網形成計画の見直し(再編)を行い、被災者の交通手段確保に努めます。 ●村事業として実施する乗合タクシーの活用等、被災者に寄り添った支援を実施します。	【基本理念】 「鎮山親水(ちんさんしんすい)」自然との共生意識や畏敬の念を持ち、自然と親しむと同時に怖さを知り、自然との関わり方を見直す。人と自然の調和。 【基本方針】 (1) 生活インフラ・住まいの再興 (2) 道路・河川・農地・森林の強靱化 (3) より安全な暮らし・持続可能な山江村の次世代への継承 【村の将来像】 『未来へ みんなでつなぐ 自己治癒力の高いむらづくり』 ○山を活かす村 ○イエを活かす村 ○江を活かす村 【公共交通に関する 内容】 第4章 復旧・復興に向けた取組み 2 行政が主体となった取組み【復旧期】 (11) 公共交通機関の再開 ・今回の災害で、橋梁流出や車両の浸水など甚大な被害を受けた第三セクター「くま川鉄道」は、沿線の高校に通う学生に欠かせないものであり、くま川鉄道の全線復旧に向け、「くま川鉄道再生協議会」の構成市町村として取り組む。	【基本理念】 災害に強く、豊かな地域資源を後世に継承し、住民が安全に安心して住み続けられる山里「球磨村」の復興 【基本目標】 ①: 村民の生活再建 ②: 村を支える産業の再生と新たな雇用の創出 ③: 災害に強く、安全に安心して暮らせる新たな球磨村の創造 【取組みの方向性】 1. 【くらし】 被災者の生活再建 2. 【きずな】 地域コミュニティの再生と脱炭素のむらづくり 3. 【にぎわい】 球磨川と共生する村の自然を活かした観光むらづくり 4. 【なりわい】 山の暮らしと農林業・商工業の生業(なりわい)再生 5. 【そなえ】 災害に強いむらづくりに向けた復旧と備え 【公共交通に関する 内容】 5-2 復興に向けた取組み方針 1. 【くらし】 被災者の生活再建 1-5 日常生活や移動等生活環境の早期復旧と利便性向上 ①交通環境の早期復旧 ・JR肥薩線・くま川鉄道の早期復旧 ・利便性の高いコミュニティバスへの見直し

(5) 各市町村の交通計画

人吉市	相良村	多良木町	水上村
人吉市地域 公共交通網形成計画	相良村地域 公共交通再編計画	多良木町地域 公共交通計画	水上村地域 公共交通網形成計画
平成 29 年度～ 令和 4 年度	平成 30 年度～ 令和 4 年度	平成 30 年度～ 令和 4 年度	平成 29 年度～ 令和 4 年度
【目指すべき将来都市像】 自然と相良文化が輝く 美しき千年都市ひとよし 【計画の目標】 目標①：持続可能な地域公共交通網の形成 目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化 目標③：地域公共交通の利便性向上 目標④：新たなターゲットの発掘 目標⑤：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり 【目標達成のための施策・事業】 《地域公共交通網》 ①幹線系統を対象とした路線バスの再編 ②支線系統を対象とした路線バス等の再編 《拠点等》 ①拠点の創出 ②拠点における乗換情報等の設置・充実 ③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し ④乗り継ぎ運賃割引制度の導入 ⑤共通定期券の導入 ⑥人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保 《情報提供》 ①地域公共交通利用ガイドの作成 ②観光施設と連携した公共交通リーフレットの作成 ③観光利用促進に向けた情報発信 ④鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成 《利用促進》 ①事業所や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施 ②小学生を対象としたバス乗り方教室の実施 ③高齢者を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施 ④2 日間（3 日間）のツアーバスの検討 ⑤観光周遊ルート（定期観光バス）の検討 ⑥高齢者運転免許証自主返納制度の推進 ⑦市街地部におけるインサイクルの導入 《地域公共交通の仕組み等》 ①公共交通サポーター制度の導入 ②地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施 ③地域公共交通導入に関する指針作成 ④地域公共交通だよりの継続発行	【目指す姿】 路線バスを幹線として、路線バスへの接続や村内の主要な目的地までのアクセスを強化し、交通空白地域居住者などの交通弱者に対して誰もが地域公共交通を利用して移動できる姿を目指す。 【導入する交通モード】 予約型乗合タクシー 【運行形態】 区域運行 【運行エリア】 ・四浦エリア ・川辺エリア ・深水・柳瀬エリア 【運行日数】 ●エリアごとに週 2 日 ※対象日が祝日の場合も運行 四浦：月曜日、水曜日 川辺：月曜日、金曜日 深水・柳瀬：水曜日、金曜日 【運行便数】 ●往路 1 便/日 復路 2 便/日 ※深水・柳瀬については往路 2 便/日、復路 3 便/日 【その他の施策】 （１）拠点施設における待合環境・停留所等の整備 （２）地域公共交通の利用促進策	【基本方針】 住み慣れた地域で生活し続けるために、町民の移動手段を維持し続けることができる公共交通 【基本目標】 1 維持し続けることができる公共交通 今後ますます進展する高齢者人口の増加は、自ら運転できない人が増えます。高齢のため自家用車から他の交通手段への移行を検討する際、地域公共交通が維持・運行されている必要があります。 2 安心・安全な生活を支える公共交通 昨今、高齢者による交通事故が多発しています。高齢者の交通事故防止の観点から、高齢者の運転免許証の返納を促進するとともに移動手段として乗合タクシーをはじめとした公共交通への利用促進を図ります。 3 交通結節点の強化と地域公共交通の利用促進 交通結節点の環境整備により乗合タクシーと鉄道や路線バス（幹線交通）との接続強化と乗合タクシーをはじめとした地域公共交通の利用促進を図ります。	【地域公共交通が果たすべき役割】 ①高齢者等をはじめとする交通弱者など村民の日常生活を支える移動手段 ②観光客など、村内外の活発な交流促進を支える移動手段 【計画の目標】 目標①：持続可能な地域公共交通体系の構築 目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化 目標③：地域公共交通空白地の解消 目標④：地域公共交通の利便性向上 目標⑤：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり 【目標達成のための施策・事業】 《地域公共交通網》 ①幹線系統を対象とした路線バスの再編 ②支線系統を対象とした路線バスの再編 《拠点等》 ①拠点の創出 ②拠点における乗換情報等の設置・充実 ③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し ④乗り継ぎ運賃割引制度の導入 ⑤共通定期券の導入 《情報提供》 ①観光施設と連携した公共交通リーフレットの作成 ②観光利用促進に向けた情報発信 ③鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成 《利用促進》 ①事業所や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施 ②日帰りバスパックの企画・作成 ③高齢者運転免許証自主返納制度の推進 ④宿泊施設等と連携した企画乗車券の企画・作成 《地域公共交通の仕組み等》 ①公共交通サポーター制度の導入 ②地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施 ③地域公共交通だよりの継続発行

(6) 各市町村の福祉に関する計画

人吉市	錦町	多良木町	湯前町	水上村
人吉市いきいき高齢プラン(第8期人吉市介護保険事業計画・高齢者福祉計画)	第8期 錦町高齢者福祉計画・介護保険事業計画	多良木町老人福祉計画・介護保険事業計画(第8期)	湯前町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画	第8期水上村高齢者福祉計画・介護保険事業計画
令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度
【重点目標】 高齢者が健やかにいきいきと地域で支え合いながら安心して住み続けられるまちへ向けた地域包括ケアシステムの深化 【基本目標】 1 高齢者主役の地域包括ケアシステムの深化 2 高齢者のありたい姿を実現するための生活支援、介護予防の推進 3 生きがいのある安心安全な暮らしの実現 4 介護保険制度の適正な運営 5 災害や感染症に負けないまちづくり 【公共交通に関する内容】 第4章 施策の推進 3 生きがいのある安心安全な暮らしの実現 (3) 住まい等における生活環境改善の推進 ②移動できる手段の検討 ・移動手段の確保による生活環境改善 ・生活支援体制整備事業の生活支援コーディネーターなどと連携し、ニーズ、地域資源の活用状況等の把握、移動支援を検討 ・公共交通と支え合いによる移動支援の連動を目指し、移動支援サービス(訪問型サービスD等)に取り組む意向のある団体、事業者に対し、情報提供、支援	【基本理念】 「どぎゃんな」「だんだんなあ」やさしいまちづくり 【基本目標】 1 生涯現役社会の実現と自立支援、健康づくりの推進 2 認知症になっても安心して暮らせる体制の構築 3 在宅でも安心して暮らせるための医療と介護の連携・在宅医療基盤の充実 4 住民の希望、地域の実情に応じた多様な住まい・サービス基盤の整備・活用 5 多様な介護人材の確保・定着や介護サービスの質の確保・向上 【公共交通に関する内容】 第1章 高齢者施策の推進 第4節-3 高齢者等の移動手段の確保 (1) 高齢者の外出を支援する公共交通施策の推進 ◇事業の内容 ①高齢者タクシー助成事業 ②錦町乗り合いタクシー事業	【めざす姿】 高齢者が生きがいを持って生活し、社会の一員として活躍できる たらぎまち 【基本理念】 ●高齢者の生き方の尊重・尊厳の保持 ●高齢者の自立支援・社会参加の促進 ●医療・介護の一体的な提供 ●高齢者を地域全体で支える環境づくり 【基本目標】 1 生涯現役社会の実現 2 自立支援の推進と重度化防止の推進 3 認知症施策の推進 4 在宅医療と介護の連携推進 5 多様な住まい・サービス基盤の整備 6 介護人材の確保と介護サービスの質の向上 7 災害や感染症への対応 【公共交通に関する内容】 第4章 施策の展開 基本目標5 (2) 高齢者等の移動手段の確保 ◇主な取り組み ①公共交通の維持・確保 ②移動手段の確保のための支援	【基本理念】 ささえ愛で心温まる福祉づくり 【キャッチフレーズ】 みんなで支え合う安心できるまち 【基本目標】 1 いきいきと暮らすことができるまち 2 安心して暮らすことができるまち 3 安全に暮らすことができるまち 4 住み続けることができるまち 5 支えあいの体制ができるまち 【公共交通に関する内容】 第4章 計画の基本目標及び施策の展開 基本目標4 1 移動手段の確保 (1) 高齢者等の移動支援 ・福祉タクシー利用助成事業 ◇事業の内容 重度心身障がい者(児)及びタクシー以外の交通手段の確保が困難な高齢者に対するタクシー利用料金助成制度の適正利用のための実態把握に努めるとともに、より安価に利用できるよう生活支援サービスによる送迎サービスの創出などを検討します。	【全体目標】 地域包括ケアシステムの強化 ～高齢者が尊厳を保ちながら暮らし続けることができる地域社会の実現～ 【基本目標】 1 高齢者の社会参加の促進と生きがい創出 2 健康寿命の延伸と介護予防の推進 3 認知症予防と認知症に対する支援体制の充実 4 在宅サービスの基盤と在宅サポート体制の強化 5 安心を支える介護人材の確保と介護サービスの質の向上 【公共交通に関する内容】 第4章 地域包括ケアの強化に向けた取組 基本目標3 ◆主な取組 (3) 高齢者の移動手段の確保 ①福祉部局・交通部局等関係者の連携強化 ②高齢者等タクシー利用助成事業の充実 ③移動支援サービスの情報提供

相良村	五木村	山江村	球磨村	あさぎり町
相良村高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画	五木村高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画	山江村第8期高齢者福祉計画及び介護保険事業計画	第8期 球磨村高齢者福祉計画及び介護保険事業計画	あさぎり町高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画
令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度	令和3年度～令和5年度
【めざす姿】 高齢者になっても住み慣れた地域で暮らし続けられる地域社会を構築し、高齢者が健康で生きがいを持って安心して暮らせるむらづくり 【基本目標】 1 生涯現役社会の実現と自立支援の充実 2 認知症施策の推進 3 在宅医療と介護の連携推進 4 多様な住まい・サービス基盤の整備 5 介護人材の確保とサービスの質の向上 6 災害や感染症への対応 【公共交通に関する内容】 第4章 施策の展開 基本目標4 (2) 高齢者等の移動手段の確保 ◇具体的な取り組み ①福祉部局・交通部局等関係者の連携強化 ②公共交通サービスの充実 ③移動支援サービスの情報提供	【基本理念】 いつまでも地域と共に自分らしく生きられる村 【基本目標】 1 健やかで生きがいのある暮らしを実現できるむらづくり 2 安心して在宅生活を送ることができるむらづくり 3 介護や支援が必要な人に適切なサービスを提供できるむらづくり 【公共交通に関する内容】 各論 第2章 安心して在宅生活を送ることができるむらづくり 第2節 安全・安心な暮らしを支えるむらづくり 2. 高齢者の移動手段の確保 ・コミュニティバス（スクールバス）の運行 ・診療所通院タクシー料金助成事業 ・福祉タクシー料金助成事業 ・リフト付き福祉車両貸出事業 ・電動カート貸出事業	【基本理念】 誰もが住み慣れた地域で心身健康に暮らせる たっしやかむら山江 【基本方針】 1 高齢者のいきがい・健康づくりと社会参加の促進 2 介護予防施策の充実と推進 3 認知症の予防と共生（認知症になっても安心して暮らせる体制の構築） 4 住み慣れた地域で生活するための環境づくり 5 在宅医療・介護連携の強化 6 高齢者虐待の防止 7 地域包括支援センターの機能と保険者機能の強化 8 多様な介護人材の確保・定着や介護サービスの質の確保・向上 【公共交通に関する内容】 各論 第4章 住み慣れた地域で生活するための環境づくり 第2節 高齢者の安全な住まいと移動手段の確保 4. 高齢者の移動手段の確保 「まるおか号」の停留所や便数について定期的な見直しを行い、交通弱者への交通手段の確保・充実を図るとともに、広報紙やケーブルテレビなどで運行方法の周知を行う。 ◇高齢者福祉事業の提供 ・外出支援サービス	【基本理念】 健康・長寿生き活き山村 くまむら 【基本目標】 1 生涯現役社会の実と自立支援、健康づくり推進 2 認知症になっても安心して暮らせる体制づくり 3 安心して暮らせるための医療と介護の連携・充実 4 地域の実情に応じた多様なサービスの充実 5 介護保険制度の円滑な運営 6 災害や感染症への対応 【公共交通に関する内容】 第4章 施策の展開 基本目標4 (2) 高齢者等の移動手段の確保 ◇主な取組 ①福祉部局・交通部局等関係者の連携強化 ②福祉有償運送事業の充実 ③移動支援サービスの情報提供	【基本理念】 みんなが、地域の人々とふれあいながら、いきいきと安心して暮らすことが出来る 【基本目標】 1 生涯現役社会の実現と自立支援、健康づくりの推進 2 認知症の発症を遅らせ、認知症になっても安心して暮らせる体制の整備 3 在宅でも安心して暮らせるための医療と介護の連携・在宅医療基盤の充実 4 住民の希望、地域の実情に応じた多様な住まい・サービス基盤の整備・活用 5 多様な介護人材の確保・定着や介護サービスの質の確保・向上 【公共交通に関する内容】 各論 第4章 住民の希望、地域の実情に応じた多様な住まい・サービス基盤の整備・活用 第5節 高齢者の移動手段の確保 1. デマンド交通事業の推進 ・令和元年10月よりデマンド交通へ切り替え（ほのぼの号） ・他の公共交通機関との乗り継ぎ・併用の工夫について案内・周知を行うなど、より多くの利用が促進されるよう見直しを図っていく

(7) 各市町村のまちづくりに関する計画

人吉市	球磨村	多良木町	湯前町	水上村
人吉市復興まちづくり計画	球磨村復興まちづくり計画	多良木町過疎地域持続的発展計画	湯前町過疎地域持続的発展計画	水上村過疎地域持続的発展計画
令和3年度～令和9年度	平成29年度～令和8年度	令和3年度～令和7年度	令和3年度～令和7年度	令和3年度～令和7年度
【復興の将来像】 ～希望ある復興を目指して～ 球磨川と共に創るみんなが安心して住み続けられるまち 【復興の基本方針】 (1) 安全・安心な地域づくりに向けた復興 (2) 未来への希望につながる復興 (3) 市民一丸となって取り組む復興 【復興に向けての3つの柱】 ○被災者のくらしの再建とコミュニティの再生 ○力強い地域経済の再生 ○災害に負けないまちづくり 【復興まちづくりの視点】 1 暮らしを支える住まいの再建 2 地域を支えるコミュニティの再生 3 持続可能な地域経済の再生 4 都市活動を支える土地利用の実現 5 防災性の高い建て方の誘導 6 命を守る避難方法の見直し 【公共交通に関する内容】 第4章 重点地区における復興まちづくり計画 2-②青井地区 (2) 課題解決のための取組 ◇具体的取組 ・公共交通によるアクセス性の向上 ・災害時に活躍する公共交通の体制構築	【基本理念】 災害に強い むらづくり 【基本方針】 1 「防災ひと・むらづくり」 2 「防災拠点の防災機能強化」 3 「防災関連施設の整備」 ◇施策 方針1 「防災ひと・むらづくり」 1) 防災ひとづくり 2) 防災むらづくり 方針2 「防災拠点の防災機能強化」 1) 役場庁舎の防災機能強化 重点施策1： (仮称) 防災センターの設置 2) 指定緊急避難場所の整備 重点施策2： 指定緊急避難場所の防災機能強化 3) その他の公共施設等の防災機能強化 方針3 「防災関連施設の整備」 1) 防災ヘリポートの整備 重点施策3： 防災ヘリポートと中央備蓄倉庫・物資供給拠点等の整備 2) 中央備蓄倉庫・物資供給拠点等 3) 防災無線の更新 重点施策4： 防災無線のデジタル化 4) 避難路の整備 (村が管理する道路の整備) 5) 国・県との連携	【基本方針】 ア 安全で安心できるまちづくり イ 生涯をとおして学べるまちづくり ウ 健康で充実した福祉のまちづくり エ 文化を大切に、地域資源を活かした、活力あるまちづくり オ 持続可能なまちの行政財運営 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 ⑧地域公共交通の要である地域の鉄道や路線バスが維持できるよう支援します。また、本町が運営している乗り合いタクシーの運行及びその拡充等を図り交通が不便な地域住民の利便性の向上を図ります。	【基本方針】 ・恵まれた地域資源を生かしながら個性豊かな活力ある町づくりを目指す。 ・歴史的文化資源や恵まれた自然環境を生かし、それらと共生する新たな多自然居住地域の創造に向けた施策を展開する。 ・都市からの移住を促すことをはじめ、周辺地域とも多様な連携・交流を深め、住民と行政の協働による施策を展開する。 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 ◇対策 ・「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」に沿った公共交通機関の広域的な取り組みを行うとともに、くま川鉄道の復旧に向けて人吉・球磨公共交通活性化協議会やくま川鉄道再生協議会と連携しながら推進する。 ・買い物、通院などの移動手段の確保が困難な方々のニーズを把握し、対策の検討を引き続き行う。 ・生活路線バスやくま川鉄道などを含む公共交通機関の「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」に沿った広域的な取り組みを行うとともに、交通弱者対策としての公共交通の整備、利用しやすい移動手段の確保を進める。	【基本方針】 ア 環境・自然保護・景観に配慮した村づくり イ 地域資源を活かした活力ある産業づくり ウ 高齢化対策 エ 若者対策、定住促進対策 オ 交流・連携を活かした村づくり カ 住民参加による村づくり キ 計画的・効率的な行財政運用 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 ◇対策 ・民間で運営していた路線バスにおいて、バス路線の再編に伴い、役場から江代地区までの区間が廃止となったため、村単独によりコミュニティバスの運行の委託をおこなっている。 ・また、バス停までの距離が遠い高齢者や障がい者については、設定された区間の範囲内でのタクシー料金の助成を行っており、継続して高齢者の移動手段の確保を行っていく。 ◇具体的な事業 ・地方バス路線運行対策事業 ・地域公共交通活性化事業 ・高齢者等タクシー利用助成事業

相良村	五木村	山江村	球磨村	あさぎり町
相良村過疎地域持続的発展計画	五木村過疎地域持続的発展計画	山江村過疎地域持続的発展計画	球磨村過疎地域持続的発展計画	あさぎり町過疎地域持続的発展計画
令和3年度～令和7年度	令和3年度～令和7年度	令和3年度～令和7年度	令和3年度～令和7年度	令和3年度～令和7年度
【基本方針】 ア 重点施策 イ 地域の特性を活かした産業振興 ウ 土地利用及び施設整備 エ 美しい景観を活かしたツーリズム、地域文化の振興等による個性豊かな地域づくり オ 基本方針決定について住民以降の把握と施策の実施に対する住民参加の確保 カ 防災対策の推進 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 イ 地域公共交通に関しては、利用状況や利用者のニーズ等を把握し地域の様々な関係者と連携及び協力することで、地域の実情に応じた公共交通サービスの提供や人吉球磨地域公共交通計画策定を通じた持続可能な公共交通ネットワークの形成を実現する。 村が運行している相良村地域公共交通計画に示している予約型乗合タクシー事業については、登録及び利用者は年々増加しているが、さらなる利便性向上のため、利用者の動向を把握し、運行形態も含めた改善を目指す。	【基本方針】 ・「五木の子守唄」と山・川・里の恵み”を活用し、観光入込客の増大につなげる ・第一次産業と観光産業との連携を強化 ・景観の保全と整備を図る ・観光を中心とする活性化を図る ・自立した地域づくり 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 ◇対策 ・近隣自治体と協力して路線を維持し、それ以外についてはコミュニティバス等の運行により利便性を確保し、高齢者層の生活ニーズに即した整備を図る。 ・コミュニティバス等については、デマンド交通についても検討していく。 ・タクシー事業者のデマンド交通の検討を踏まえ、村内駐在の必要性を検討。 ・くま川鉄道に対しては、支援に向けた予算の確保を図る。	【基本方針】 1 むらの活力につながる雇用づくり 2 移住・定住の促進 3 結婚・出産・子育ての希望をかなえ、笑顔のたえないむらづくり 4 安心な暮らしを実現するむらづくり 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 ◇対策 ・安心して暮らせる地域づくりを支える基盤として、また地域内交流や観光需要への柔軟な対応・利便性向上を図る手段として、まるおか号の運行を継続していく ・利用者の多くを占めている高齢者や障がい者の方々が利用しやすい予約方法や利用方法等について検討する	【基本方針】 (1) 地域資源を活かした「しごと」づくりによる持続可能な地域経済活動の実現 (2) 移住・定住の促進による「ひと」の流れづくりによる人材の確保と育成 (3) 若い世代の希望をかなえる「むら」づくりによる地域の持続的発展の実現 (4) 村民皆が活躍し幸福を感じる「むら」づくりによる安全安心な暮らしの確保 【公共交通に関する内容】 第5 交通施設の整備、交通手段の確保 ・JR 肥薩線、コミュニティバスなど公共交通機関の役割は大きく、存続を含め、村民の利便性を考慮した運行について関係機関と協議しその対策を講じる。 ・特に JR 肥薩線については、廃線とないように JR へ強く要望していく。 ・また、住民や交通弱者がその地域で安心して生活できるよう、公共交通網の整備をさらに図る必要がある。 ・ただし、公共交通については、地域別・交通手段別に検討していくだけでなく、各交通手段の総合的な再構築・再編成についても検討する。	【基本方針】 ①人口減少を和らげる（若者が活躍するまち） ②新しい時代の流れを力にする（豊かなまち） ③全ての町民が生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れる（幸せを感じるまち） 【公共交通に関する内容】 5 交通施設の整備、交通手段の確保 ・地域公共交通のあり方や利用者増への対策については、あさぎり町地域公共交通会議や人吉球磨地域公共交通活性化協議会など広域的に連携しながら検討していきます。 ・路線バスについては、他の公共交通機関との接続性を高め、さらなる利用促進を行うとともに、街が運行しているデマンド交通の乗降場を路線バスの乗降場の近くに設定するなど、相互に補完する取り組みを図ります。 ・デマンド交通事業については、先述の乗降場の設置箇所の見直しも含めて、町外に立地する医療機関（公立多良木病院）に直接乗り入れができるよう関係者と協議を行っており、早期の実現を目指します。

(8) その他関連計画

人吉球磨豪雨被災地観光復興戦略	
令和3年度～令和5年度	
【観光復興への取組みの方向性】 - 復興に向けた観光資源の柱 - まち並み・伝統工芸・おもてなし文化 - さまざまなアクティビティと自然が生み出す食文化 - 温泉と地元の営み人吉 - 復興の取組みの方向性 - 豊かな資源を生かした球磨川ゆかりの新たなツーリズムの創造 - まち並みや地域の資源を生かした宿泊を促す観光コンテンツの充実 - 伝統や文化とIoTを融合したスマート観光の推進 【戦略テーマと具体的な取組み】 - グリーンリバーパーク戦略 ①球磨川くだりと球磨洞の再興 ②新たな急流アクティビティの導入 ③旅行者が清流の豊かさを感じられる環境の確保 ④サイクルツーリズムの推進 ⑤恵まれた泉質（温泉）と豊富な食を組み合わせたウェルネスツーリズムの推進 ⑥防災を学ぶ教育旅行誘致 - ファミリーナイトパーク戦略 ①令和・IT時代だからこそ新しく感じる相良文化・城下町を意識したまち並み（景観）や商店街の賑わいの復活 ②高齢者から子供まで安心して楽しめる夜市やまち歩きメニュー等、夜型コンテンツの開発 ③球磨焼酎をはじめとする特産品のブランディング ④思わず泊まりたくなる、歩きたくなる上質な“まち灯り”の整備 ⑤アニメツーリズムの展開 - スマートツーリズム戦略 ①子供も大人も安心して楽しむIoTおもてなし ②欲しい人に、欲しいタイミングで、欲しい情報を提供する旅ナカデジタルマーケティングの導入 ③コンパクトなまち並みに合わせた周遊バスやデマンド交通の導入 ④観光地で仕事ができるデジタル環境の整備	

Ⅲ. 観光復興への取組みの方向性

○復興に向けた観光資源の柱

- ①球磨川流域が育てたまち並み・伝統工芸・おもてなし文化
- ②球磨川アクティビティ
- ③球磨川が生み出す食文化
- ④球磨川流域に広がる温泉

新たな球磨川ブランドの創造に向けて、地域観光資源の積極的な活用を図る。

○復興の取組みの方向性

- 1 豊かな自然を生かした球磨川ゆかりの新たなツーリズムの創造
- 2 まち並みや地域の資源を生かした宿泊を促す観光コンテンツの充実
- 3 伝統や文化とIoTを融合したスマート観光の推進

Ⅳ. 3つの戦略テーマ

1 グリーンリバーパーク戦略

○戦略の骨子

- ・球磨川くだりと球磨洞の再興
- ・新たな急流アクティビティの導入
- ・旅行者が清流の豊かさを感じられる環境の確保
- ・サイクルツーリズムの推進
- ・恵まれた泉質（温泉）と豊富な食を組み合わせたウェルネスツーリズムの推進
- ・防災を学ぶ教育旅行誘致

○本戦略が地域にもたらす効果

- ・Withコロナ時代にふさわしいアウトドア型コンテンツの強化
- ・これまでに人吉球磨エリアを訪れなかった年代層の集客と、若い年代層の情報拡散力の活用
- ・高付加価値の体験コンテンツ提供による地域経済の活性化
- ・アクティビティ×温泉との融合がもたらす長時間滞在による宿泊客の増加（回遊・消費促進）

2 ファミリーナイトパーク戦略

○戦略の骨子

- ・令和・IT時代だからこそ新しく感じる相良文化・城下町を意識したまち並み（景観）や商店街の賑わいの復活
- ・高齢者から子供まで安心して楽しめる夜市やまち歩きメニュー等、夜型コンテンツの開発
- ・球磨焼酎をはじめとする特産品のブランディング
- ・思わず泊まりたくなる、歩きたくなる上質な“まち灯り”の整備
- ・アニメツーリズムの展開

○本戦略が地域にもたらす効果

- ・通年型、滞在型観光への転換のきっかけとなる
- ・市民や観光客に夜間の回遊を動機付けることで、新たな消費や賑わいを創出することができる
- ・夜を美しく照らすことで、防犯と交通の安全（住環境の向上）と夜間景観の形成（滞在の魅力向上）が図られる
- ・埋もれがちな相良文化・城下町の個性や風致を、優しく丁寧に照らすことで、直感的かつ印象的な夜間体験として維持と伝承に繋げられる
- ・映える写真等の拡散で新たな集客が期待できる

3 スマートツーリズム戦略

○戦略の骨子

- ・子供も大人も安心して楽しむIoTおもてなし
ex) スマホ等を使ったLIVEガイド、災害時の避難誘導にも活用
- ・欲しい人に、欲しいタイミングで、欲しい情報を提供する旅ナカデジタルマーケティングの導入
ex) IoT観光案内所、デジタルデータ活用
- ・コンパクトなまち並みに合わせた周遊バスやデマンド交通の導入
- ・観光地で仕事ができるデジタル環境の整備
ex) ワーケーション等

○本戦略が地域にもたらす効果

- ・IoTおもてなし活用や旅ナカデジタルマーケティングにより、多様な観光客への利便性、快適性、安全性の向上
- ・デジタル活用により蓄積されたデータをマーケティングへ活用
- ・非接触促進による感染症予防対策の実現
- ・周遊バスやデマンド交通による、新たな観光スタイルの創出と回遊/消費促進
- ・データの活用による旅行時期の分散や地元産品売上拡大

(9) その他

熊本県地域公共交通計画

令和3年度～令和7年度

【目指すべき将来像】

「新しいくまもと」の創造に資する県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築

5. 計画の基本的な方針

社会動態の変容によって絶えず変化・多様化する県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～

目指すべき将来像

「新しいくまもと」の創造に資する県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築

6. 計画の目標

計画の目標① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通（鉄軌道・路線バス等）について、その役割を明確に定義した上で、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。

数値指標・目標値（目標1の達成を測る指標）

幹線公共交通利用者数の維持

指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員

■目標値 26,737千人/年以上（※前年度：26,737千人/年）

指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員

■目標値 3,813千人/年以上（※前年度：3,813千人/年）

利用者一人当たりの行政負担額の削減

指標Ⅲ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額

■目標値 113円/人以下（※前年度：113円/人）

幹線公共交通の収益性の向上

指標Ⅳ：路線バスの収支率

■目標値 63.9%以上（※前年度：63.9%）

指標Ⅴ：鉄道の収支率

■目標値 71.2%以上（※前年度：71.2%）

広域での地域公共交通計画数の増加

指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数

■目標値 7以上（※前年度：3）

計画の目標② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実を図る。

数値指標・目標値（目標2の達成を測る指標）

コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進

指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数

■目標値 4.5市町村以上

コミュニティ交通利用者数の増加

指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数

■目標値 694千人以上（※前年度：694千人）

数値指標・目標値（目標1・2の達成を測る共通指標）

公共交通に対する県民満足度の向上

指標Ⅸ：県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度

■目標値 70%以上（※前年度：68%）

7. 目標を達成するための施策・事業

幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備

幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定

複数市町村にまたがる広域での検討の推進

幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し

共同経営による

「あるべきバス路線網」の構築

複数事業者による重複区間の最適化

利便性向上のための新たな運賃施策の導入

事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置

鉄道路線ネットワークの整備と持続可能性の向上

被災鉄道路線の復旧・復興

空港アクセス鉄道の検討推進

鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用

交通モード間の連携性の強化

交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備

シームレスな乗継を可能にする情報提供

交通モード間をまたいだ運賃施策の導入

地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入

コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定

青結バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング

既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化

新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入

コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実

コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討

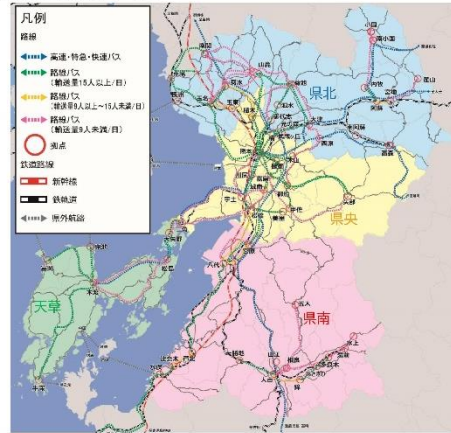
本県における幹線公共交通ネットワークの考え方

【幹線公共交通手段の役割と維持・確保の方針】

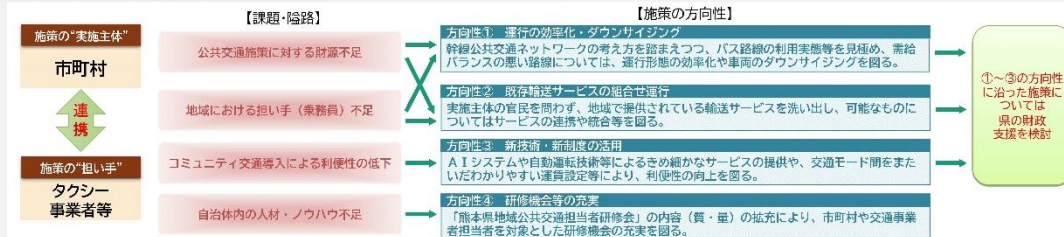
交通機関	役割	維持・確保の方針
① 鉄軌道	大量輸送性、定時性、遠達性等の強みを活かし、「幹線公共交通ネットワーク」の主要な骨格として、近距離・遠距離にかかわらず、拠点間の幅広い輸送を担う。	各事業者の成り立ち等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要となる支援を行いながら維持・確保を図る。 （財政的な支援に限らず、地域の資源として鉄道を活用する取組については、路線を問わず自治体が積極的に取り組む必要がある。）
② 快速バス	迅速性や安価な運賃等の強みを活かし、比較的遠距離の拠点間を連絡する輸送を担う。	主に、事業者の自助努力等により維持・確保を図るが、県内の拠点間を連絡する路線（区間）については、必要に応じて、事業者と行政が連携した維持・確保のあり方を検討する。
③ 路線バス	県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。	1日当たりの乗車人員 15人以上 国・県による支援を中心に維持・確保を図る。 9人以上～15人未満 県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。 9人未満 沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。

※輸送量：平均乗車密度（1km当たりの平均乗車人数）×運行区間

【幹線公共交通ネットワーク図】



コミュニティ交通の充実に向けた指針



2 地勢・地理

(1) 位置

人吉球磨地域は、南九州三県都（熊本市、宮崎市、鹿児島市）のほぼ中心部に当たり、東南を宮崎県、南を鹿児島県と境し、熊本県の東南端に位置する「人吉盆地」一帯となっています。

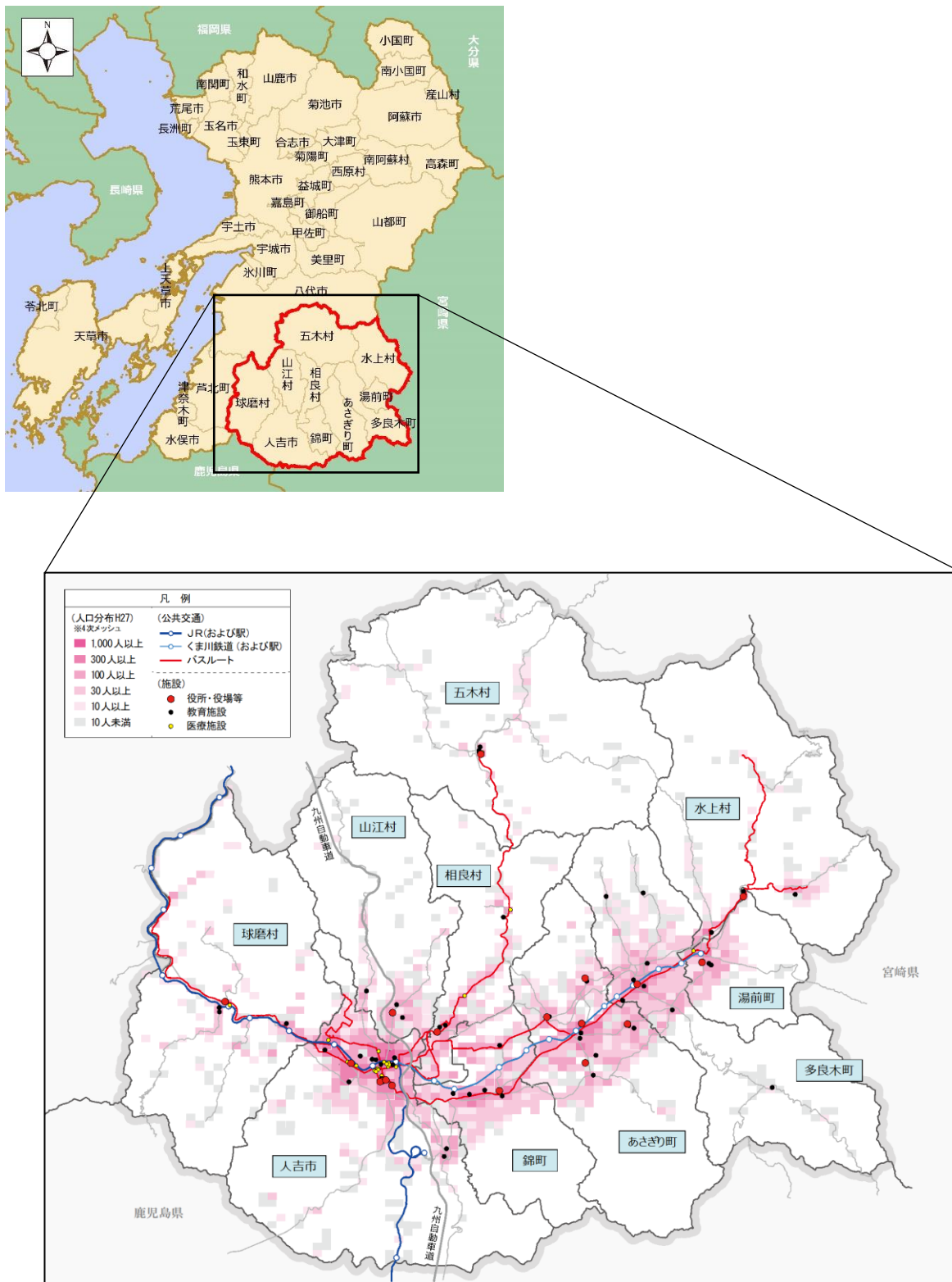


図 人吉球磨地域の位置

(2) 地勢

人吉球磨地域は、総面積 1,536.57 km²で、うち森林面積は全体の約 80%を占めています。地勢は、九州中央山地の脊梁を成す山々と日本三急流の一つである球磨川水系が作り出した平地とによって成り、典型的な盆地を形成しています。

気候は、人吉地方を中心とした内陸的な気候と山地型の気候となっており、平均気温は 13～15℃、年間降水量 2,706mm（人吉観測所、2021 年）と多く、その豊富な雨水が大地を潤しています。

また、地形上から気温差が大きいため、霧の発生数が多くなっています。

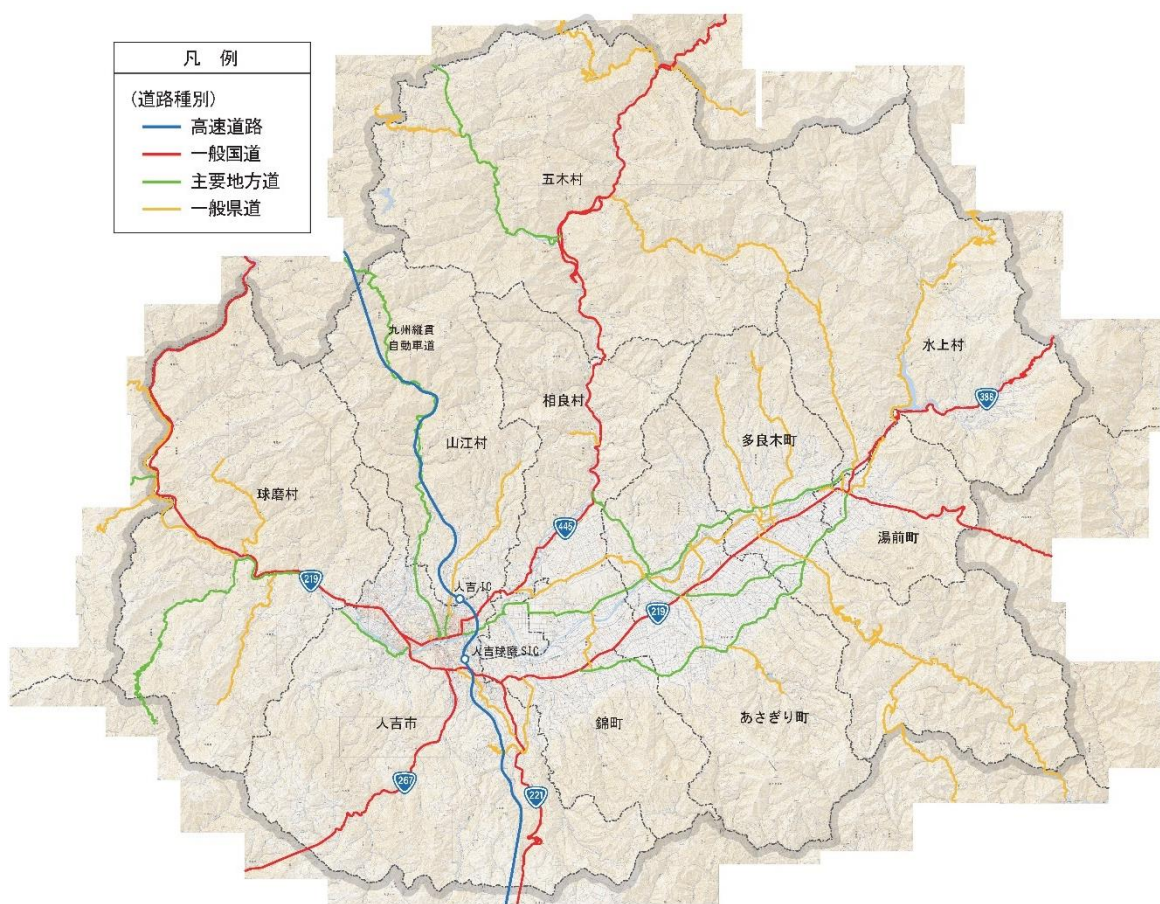


図 人吉球磨地域の地勢

3 地域の概況

(1) 人口動向等

① 総人口

- ◆ 総人口は、令和 2 年国勢調査において、人吉球磨地域全体で約 81,500 人となっています。
- ◆ 平成 27 年から令和 2 年の 5 年間は、各市町村で人口が減少しており、特に、令和 2 年 7 月豪雨災害の影響から球磨村では 3 割以上減少しています。
- ◆ 総人口は、地域全体で見た場合、過去 10 年間で約 2 割減少しており、熊本県平均と比較して人口減少が著しい状況です。

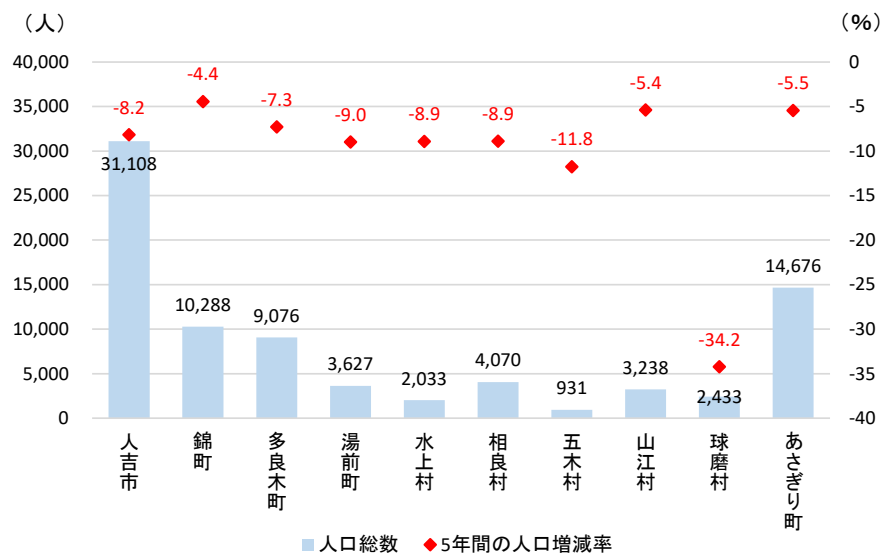


図 市町村別の人口動向

資料：R 2 国勢調査

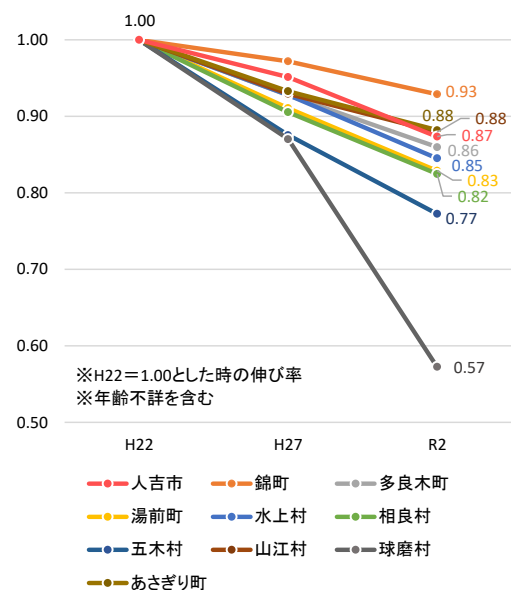
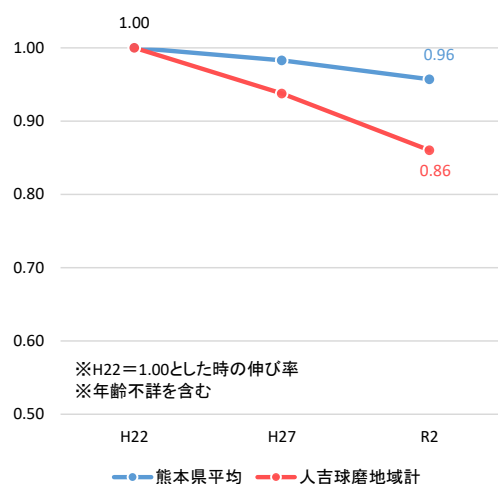


図 総人口の推移

資料：国勢調査

②年齢別人口の推移

- ◆ 15 歳未満人口は、地域全体で見た場合、過去 10 年間で約 2 割減少しており、熊本県平均と比較して減少が著しい状況です。市町村別では、平成 22 年と比較して約 1～5 割減少しており、特に球磨村では約 5 割減少するなど、少子化の進展が著しいです。
- ◆ 65 歳以上人口は、過去 10 年間で約 1 割増加しています。市町村別では、水上村、五木村、球磨村を除き平成 22 年と比較して増加しており、特に錦町では 2 割以上増加しています。

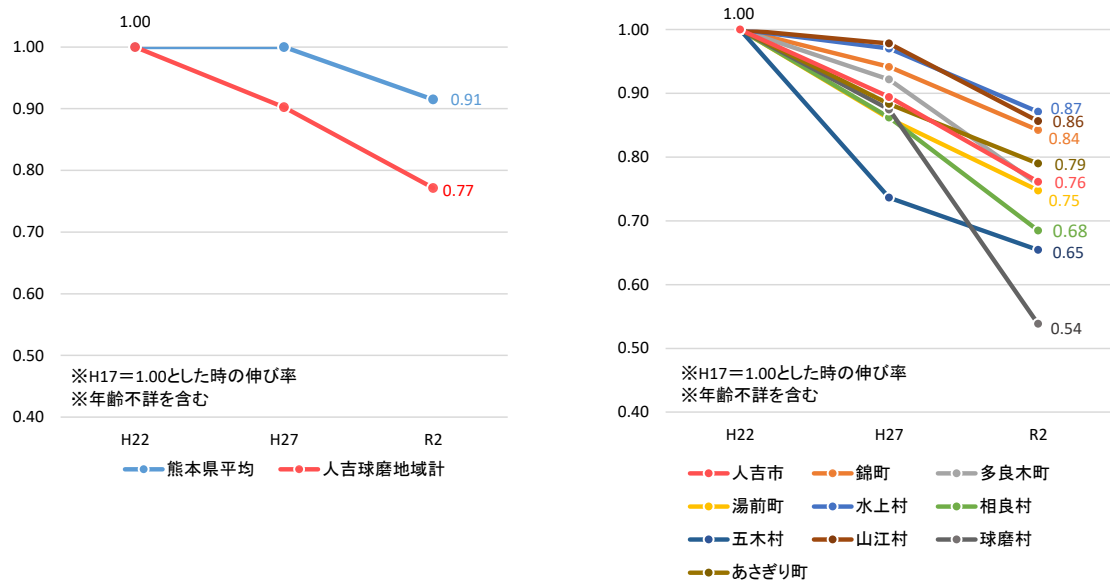


図 15 歳未満人口の推移

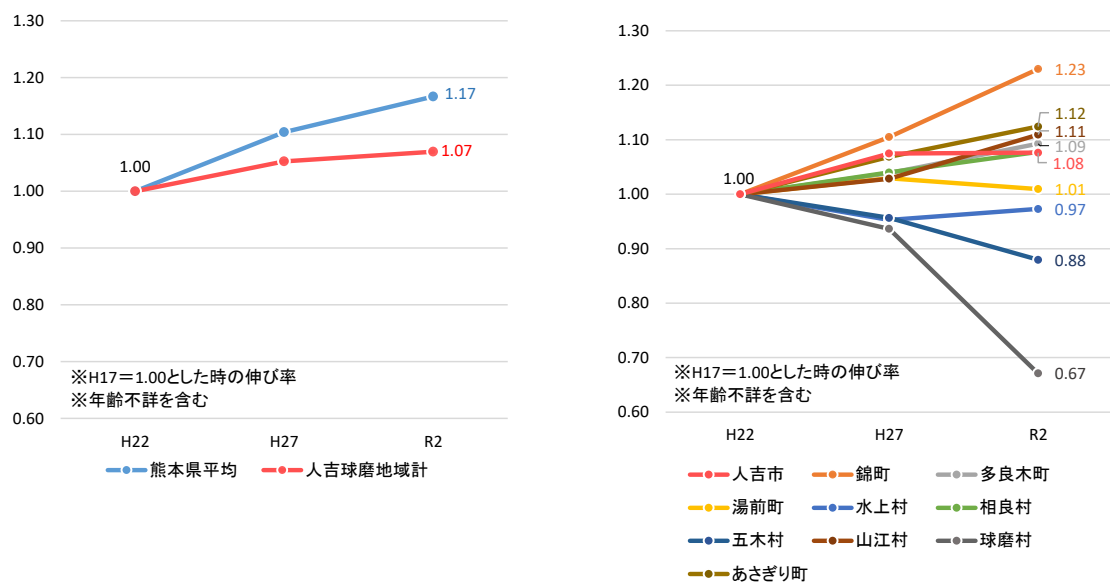


図 65 歳以上人口の推移

資料：国勢調査

③高齢化率の推移

- ◆ 65 歳以上の高齢化率は、地域全体で約 39%となっており、熊本県平均よりも高齢化の進展が著しい状況です。
- ◆ 市町村別に見ると、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、球磨村で高齢化率が 40%以上となっています。

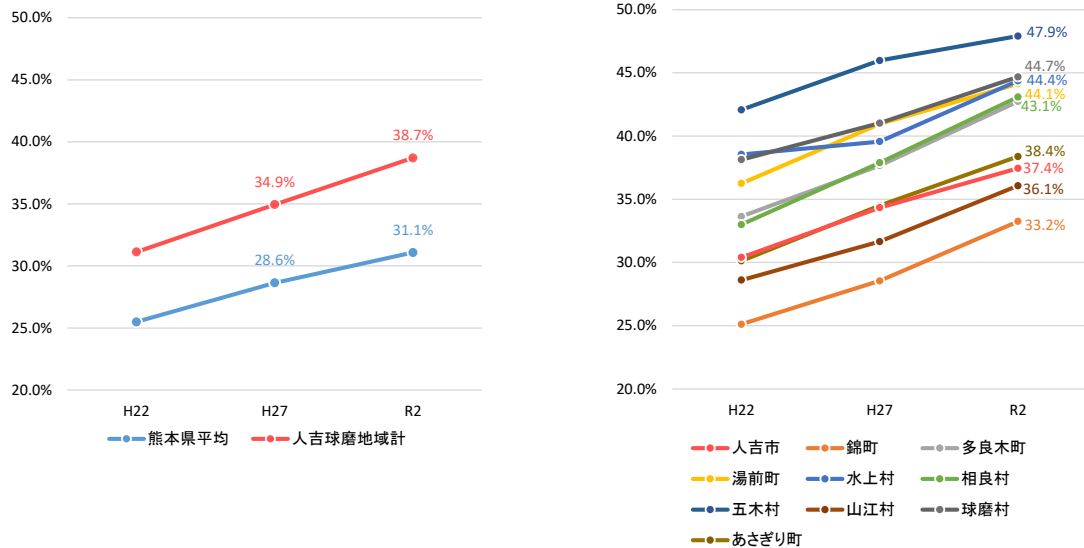


図 高齢化率の推移

資料：国勢調査

④世帯数の推移

- ◆ 世帯数は、地域全体で減少傾向となっています。
- ◆ 市町村別にみると、錦町では微増となっていますが、その他市町村では減少しており、特に球磨村では過去 10 年間で約 3 割減少しています。

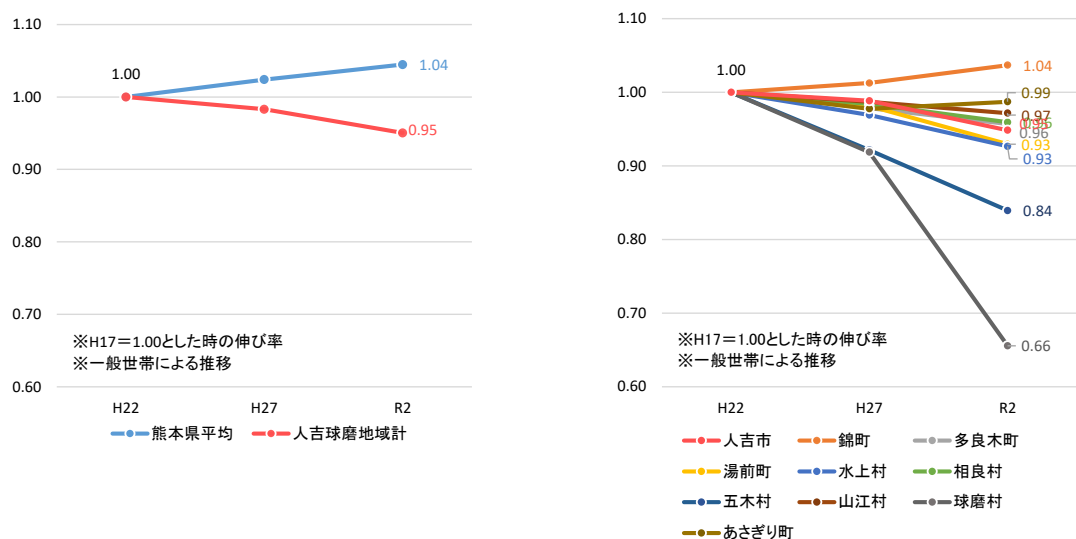


図 世帯数の推移

資料：国勢調査

⑤世帯構成員の状況

- ◆ 世帯構成員は、人吉市や五木村では 1 人世帯が 30%以上となっており、高齢者の単独世帯が多いことが伺えます。
- ◆ その他市町村においても 20%以上となっており、少子高齢社会の進展に伴い、将来的には高齢者単独世帯の増加が懸念される状況です。

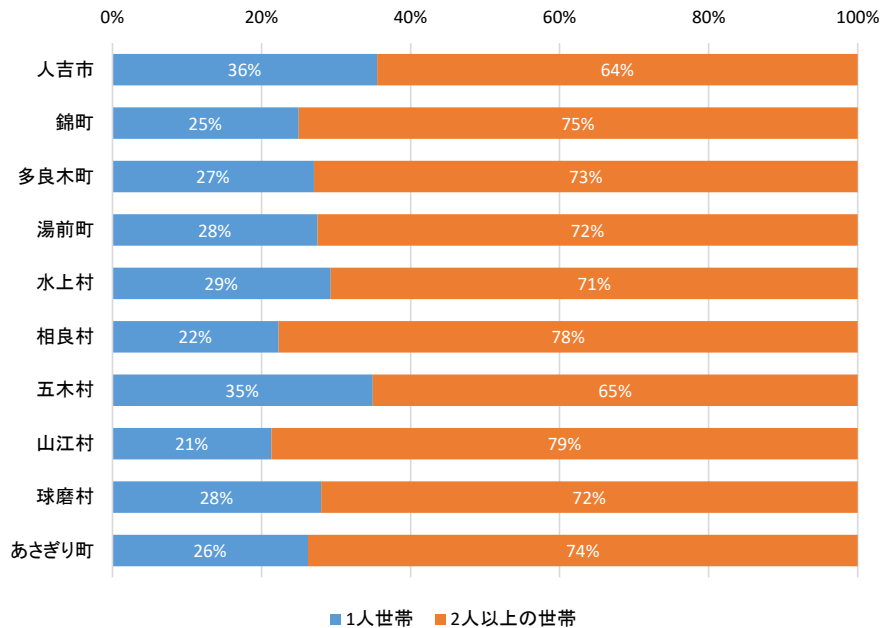


図 世帯構成員の状況

資料：R2 国勢調査

⑥人口の分布

- ◆ 人口は主に路線バス沿線に多く分布しており、JR 九州肥薩線やくま川鉄道沿線よりも人口が多い状況です。
- ◆ また、幹線道路に接続している道路沿線など、人口が広域にわたって分布していますが、人口密度は低い状況です。

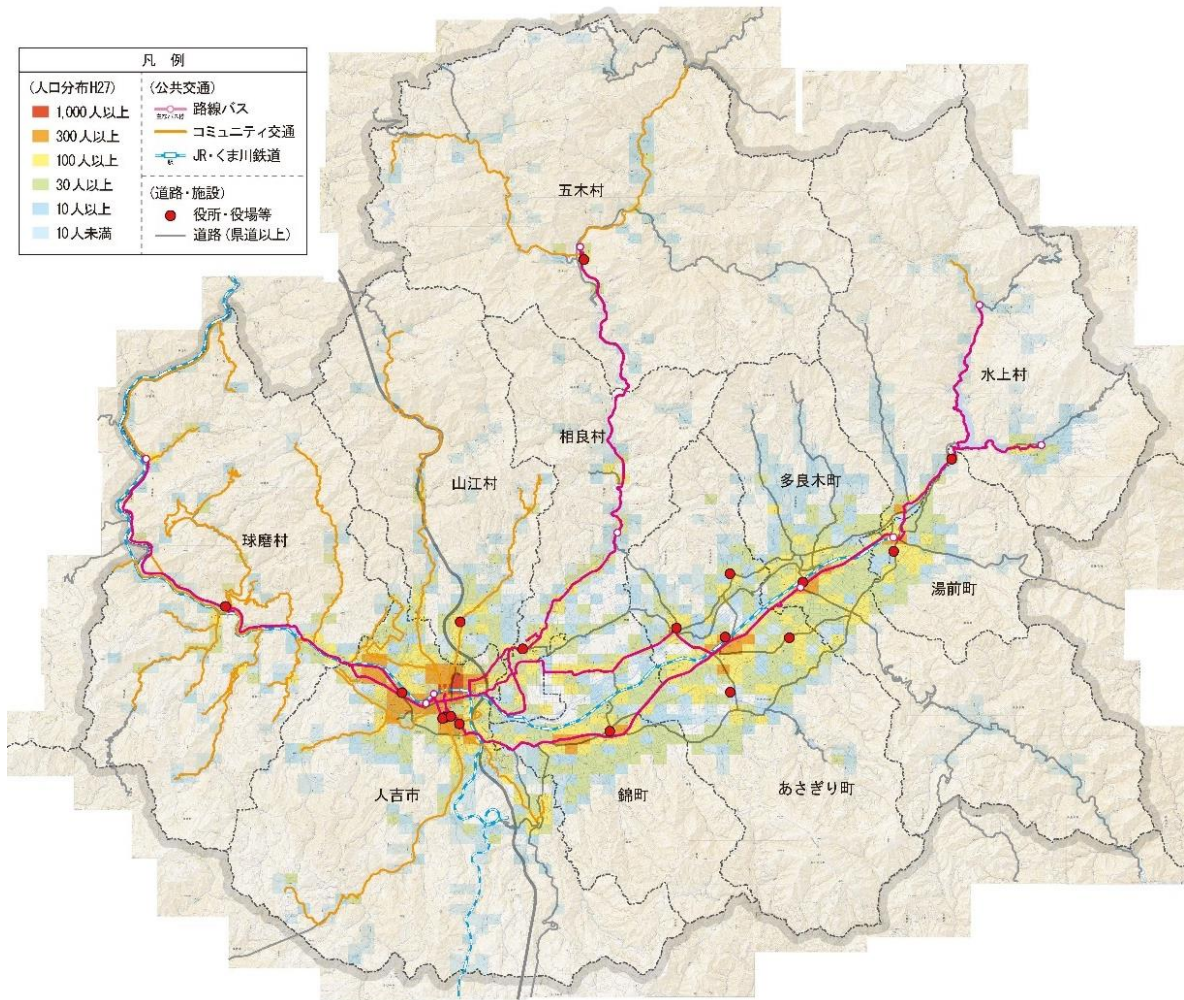


図 総人口の分布 (H27)

資料：国勢調査 (500m メッシュ)

⑦将来人口推計

- ◆ 将来人口推計は、地域全体で見た場合、令和 22 年時点において令和 2 年と比較して約 3 割減少すると予測されており、熊本県平均と比較して減少傾向が顕著です。
- ◆ 市町村別に見た場合、全体的に約 2～4 割減少すると予測されており、特に五木村や球磨村では 5 割以上減少するという予測となっています。

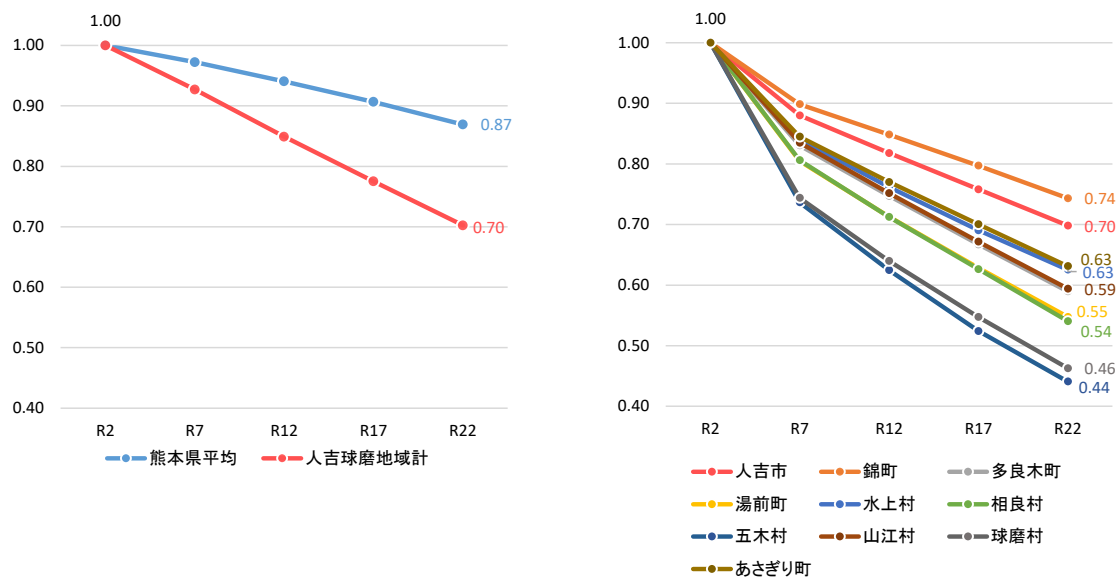


図 将来人口の推移

資料：H27 国勢調査を基にした地域別将来人口推計結果

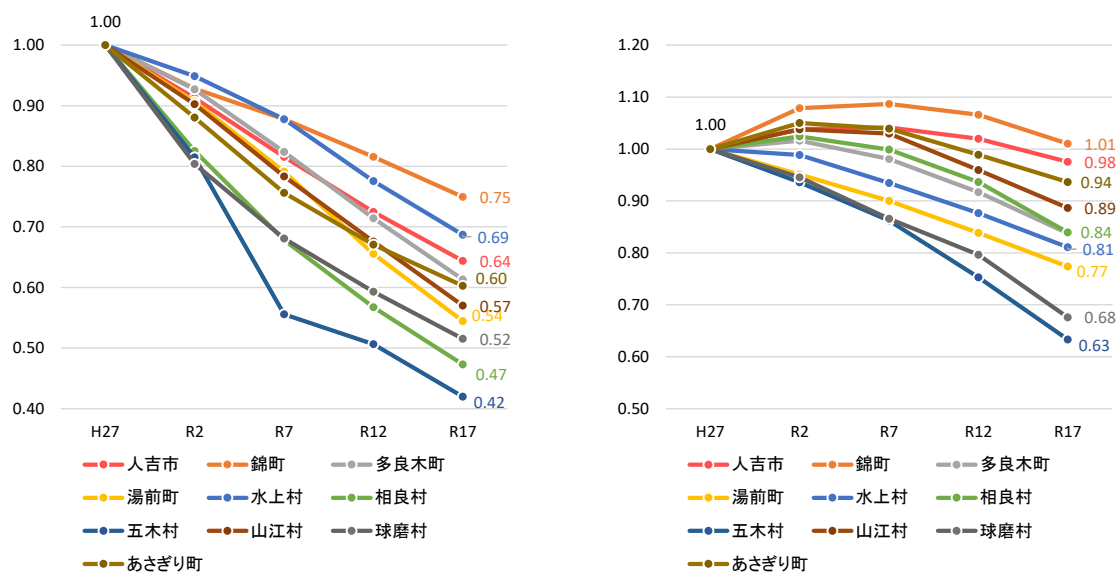


図 15 歳未満人口の推移

図 65 歳以上人口の推移

資料：H27 国勢調査を基にした地域別将来人口推計結果

- ◆ 将来人口の年齢 3 区分別構成では、地域全体で見た場合、令和 2 年時点で 65 歳以上人口が約 39%、15 歳未満人口が約 13%であったのに対して、約 20 年後の令和 22 年においては 65 歳以上人口が約 45%、15 歳未満人口が約 11%と予測されており、特に高齢化の進展が熊本県平均と比較して著しい状況です。

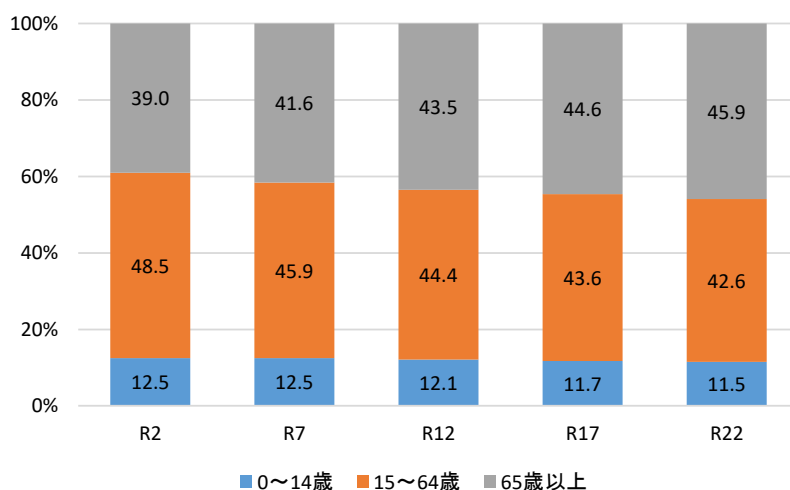


図 人吉球磨地域の年齢 3 区分別構成の将来推計

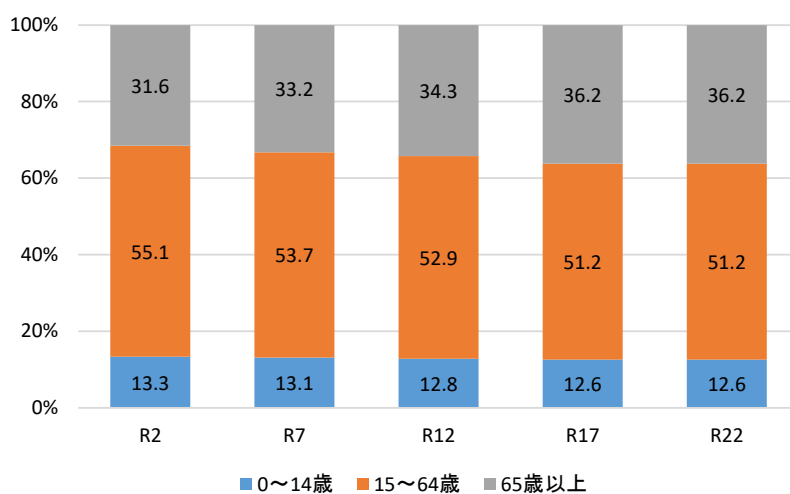


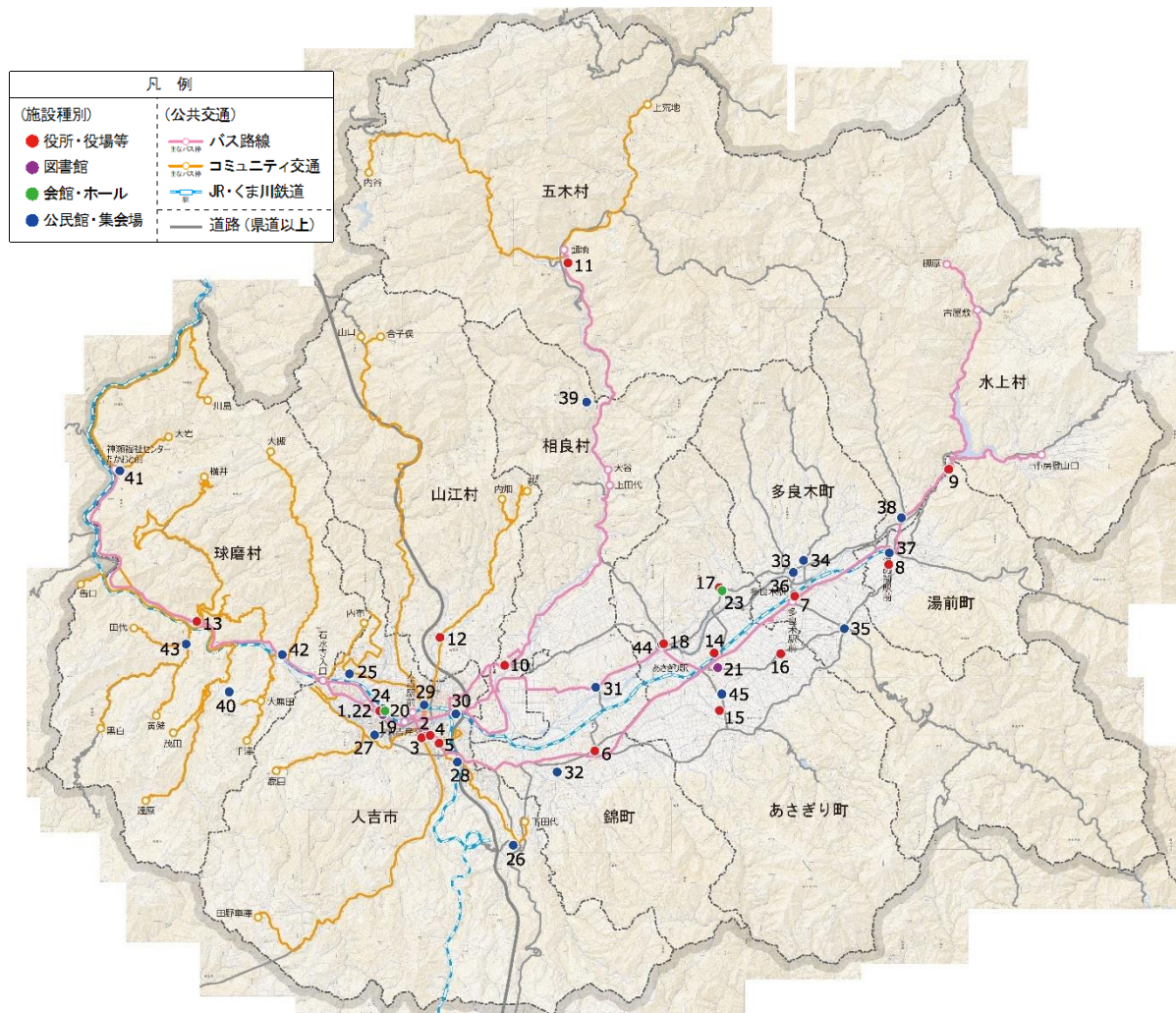
図 熊本県平均の年齢 3 区分別構成の将来推計

資料：R2 は国勢調査、R7 以降は日本の地域別将来推計人口

(2) 日常生活の特性

① 公共施設

- ◆ 公共施設の多くは、公共交通沿線に立地している状況にあるものの、あさぎり町の支所（上支所、岡原支所等）や一部の公民館（球磨村コミュニティセンター等）など、公共交通沿線に立地しない施設も見られます。



分類	市町村名	施設NO	施設名	所在地
行政	人吉市	1	人吉市役所	人吉市下城本町1578-1
		2	人吉市役所西岡別館	人吉市西岡下町118-1
		3	球磨総合庁舎	人吉市西岡下町86-1
		4	球磨地域振興局	人吉市寺町12-1
		5	人吉市藍田財産区	人吉市東岡下町2681-1
	錦町	6	錦町役場	錦町大字一武1587
		7	多良木町役場	多良木町大字多良木1648
	湯前町	8	湯前町役場	湯前町上里3区1989-1
		9	水上村役場	水上村大字岩野90
	相良村	10	相良村役場	相良村大字深木2500-1
		11	五木村役場	五木村甲2672-7
	山江村	12	山江村役場	山江村大字山田甲1356-1
		13	球磨村役場	球磨村大字渡内1730
	あさぎり町	14	あさぎり町役場	あさぎり町免田東1199
		15	上支所	あさぎり町上北1874
		16	岡原支所	あさぎり町岡原北929
		17	須恵支所	あさぎり町須恵1227
		18	深田支所	あさぎり町深田西955-1
図書館	人吉市	19	人吉市図書館	人吉市下城本町1578-1
		20	錦町図書館	球磨郡錦町一武1587
	あさぎり町	21	あさぎり町生涯学習センター 図書館	球磨郡あさぎり町免田東1199
		22	人吉市カルチャーパレス	人吉市下城本町1578-1
会館・ホール	あさぎり町	23	あさぎり町須恵文化ホール	球磨郡あさぎり町須恵1227
		24	人吉市役所スポーツパレス別館	人吉市下城本町1566-1
公民館・集会場	人吉市	25	人吉市中原コミュニティセンター	人吉市下原田町字荒毛2136
		26	人吉市大畑コミュニティセンター	人吉市大畑町4071-2
		27	人吉市西岡コミュニティセンター	人吉市下戸越町1063-1
		28	人吉市東岡コミュニティセンター	人吉市蟹作町1531-1
		29	人吉市東西コミュニティセンター	人吉市城本町1088
	錦町	30	南願成寺町公民館	人吉市願成寺町1025
		31	木上コミュニティセンター	球磨郡錦町大字木上北2737番地
	多良木町	32	西コミュニティセンター	球磨郡錦町大字西266
		33	黒肥地七区公民館	球磨郡多良木町黒肥地1454
		34	黒肥地公民館	球磨郡多良木町黒肥地4406
		35	久米公民館	球磨郡多良木町久米331
		36	多良木町中央公民館	球磨郡多良木町大字多良木 1648
	湯前町	37	湯前町中央公民館	球磨郡湯前町湯前1834-1
		38	岩野公民館	球磨郡水上村大字岩野2678
	相良村	39	上四浦地区集落センター	球磨郡相良村大字四浦西4522-2
		40	球磨村コミュニティセンター清流館	球磨郡相良村大字渡内1734番地
	球磨村	41	球磨多目的集会所	球磨郡球磨村大字神瀬甲1080番地1
		42	渡多目的集会所	球磨郡球磨村渡乙1762
	あさぎり町	43	ふさと集落センター	球磨郡球磨村一勝地235
		44	深田地区公民館「せきれい館」	球磨郡あさぎり町深田西955-1
		45	上校区公民館	球磨郡あさぎり町上北1855

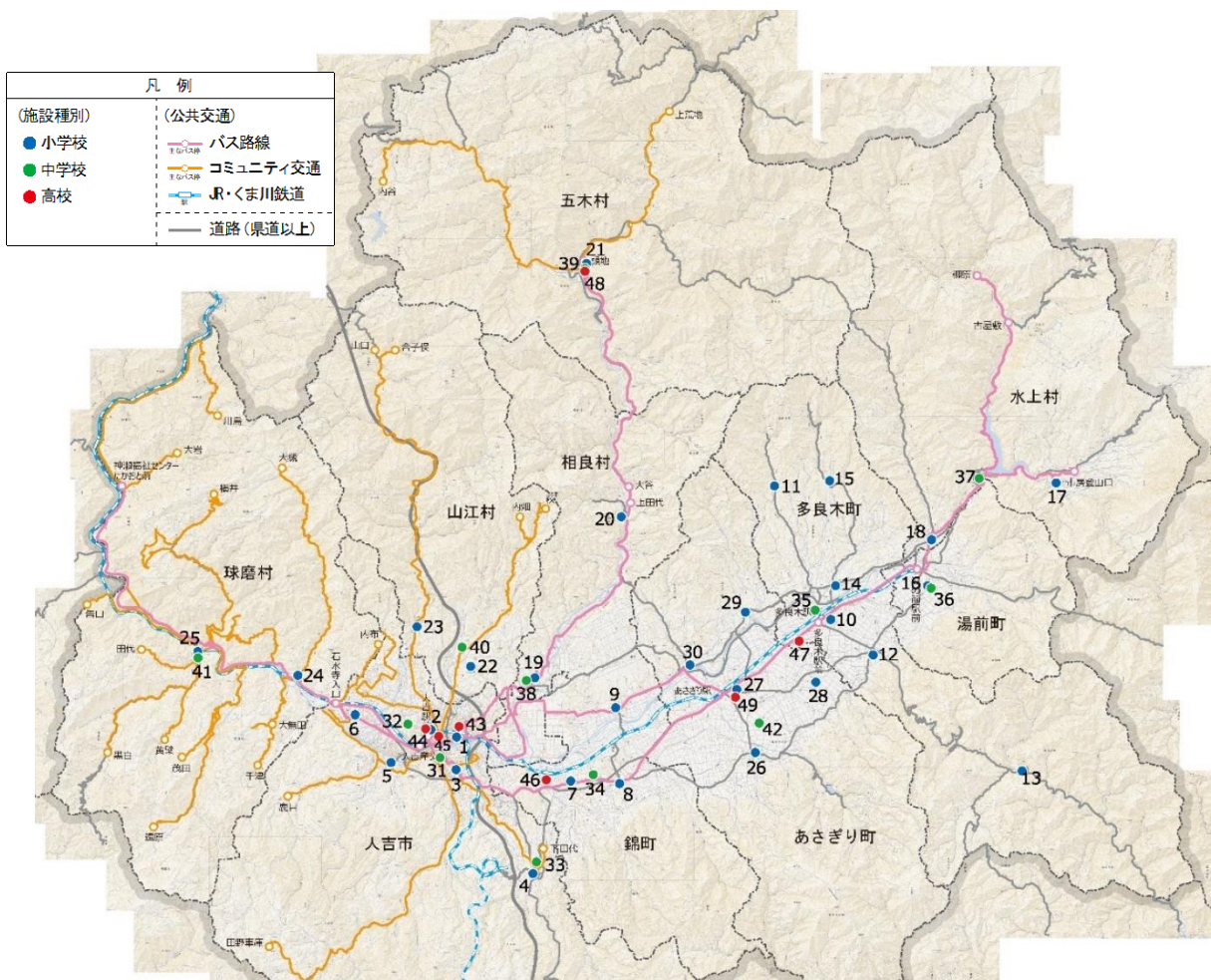
図 公共施設の分布状況

資料：自治体 HP、国土数値情報、公共施設等総合管理計画、

i タウンページ等

②教育施設

- ◆ 教育施設の多くは、J R九州肥薩線、くま川鉄道、路線バス沿線に立地しており、特に高校に関しては、J R九州肥薩線及びくま川鉄道の駅から比較的近くに立地しています。球磨中央高校や南陵高校、球磨支援学校などは国道 219 号の幹線バス路線沿線ともなっています。
- ◆ 平成 31 年 4 月に、球磨商業高校・南陵高校・多良木高校の 3 校を、球磨中央高校・南陵高校の 2 校に再編統合しています。



分類	市町村名	施設 NO	施設名	所在地
小学校	人吉市	1	人吉東小学校	人吉市七日町100-1
		2	人吉西小学校	人吉市城本町873
		3	東間小学校	人吉市東間下町2683
		4	大畑小学校	人吉市大畑町4097
		5	西瀬小学校	人吉市下瀬町1654-1
		6	中瀬小学校	人吉市中瀬町字段548
	錦町	7	西小学校	球磨郡錦町西1132
		8	一武小学校	球磨郡錦町一武2658
		9	木上小学校	球磨郡錦町木上北2737
	多良木町	10	多良木小学校	球磨郡多良木町多良木876
		11	宮々野小学校	球磨郡多良木町多良木3272
		12	久米小学校	球磨郡多良木町久米128
		13	榎木小学校	球磨郡多良木町榎木713-1
		14	黒肥地小学校	球磨郡多良木町黒肥地1629
		15	黒肥地小学校柳野分校	球磨郡多良木町黒肥地10288
	湯前町	16	湯前小学校	球磨郡湯前町2120
		17	湯山小学校	球磨郡湯前町湯山412
	水上村	18	岩野小学校	球磨郡水上村岩野2696-2
		19	相良南小学校	球磨郡相良村深木2012
	相良村	20	相良北小学校	球磨郡相良村四浦東2449
		21	五木東小学校	球磨郡五木村甲3374-51
	山江村	22	山田小学校	球磨郡山江村山田乙2030
		23	万江小学校	球磨郡山江村万江甲931
中学校	球磨村	24	渡小学校	球磨郡球磨村渡乙1836
		25	一勝地小学校	球磨郡球磨村一勝地丙22-1
		26	上小学校	球磨郡あさぎり町上南2370
	あさぎり町	27	免田小学校	球磨郡あさぎり町免田東1719
		28	岡原小学校	球磨郡あさぎり町岡原北1313
		29	須恵小学校	球磨郡あさぎり町須恵1230
		30	深田小学校	球磨郡あさぎり町深田東787
	人吉市	31	第一中学校	人吉市土手町36-3
		32	第二中学校	人吉市上林町622
		33	第三中学校	人吉市上田代町2008
	錦町	34	錦中学校	球磨郡錦町一武1115
		35	多良木中学校	球磨郡多良木町多良木1736
	湯前町	36	湯前中学校	球磨郡湯前町2643
		37	水上中学校	球磨郡水上村湯山1
	相良村	38	相良中学校	球磨郡相良村深木2130
		39	五木中学校	球磨郡五木村甲2913-1
	山江村	40	山江中学校	球磨郡山江村山田丁60
		41	球磨中学校	球磨郡球磨村一勝地丙123
	あさぎり町	42	あさぎり中学校	球磨郡あさぎり町上北2144
		43	人吉高等学校	人吉市北泉田町350
	人吉市	44	球磨工業高等学校	人吉市城本町800
		45	九州技術教育専門学校	人吉市駒井町216-12
	錦町	46	球磨中央高等学校	球磨郡錦町西192
		47	球磨支援学校	球磨郡多良木町多良木4217
	五木村	48	人吉高等学校五木分校	球磨郡五木村甲2672-61
		49	南陵高等学校	球磨郡あさぎり町上北310

図 教育施設の分布状況

資料：熊本県学校一覧（R3.5 時点）

高校生の通学実態

- ◆ 人吉球磨地域に立地する高校へは、一部の高校を除き、人吉球磨地域全域から通学しています。
- ◆ 人吉高校五木分校においては、五木村を除き、人吉市や錦町、相良村からの通学が多い状況です。
- ◆ 通学手段では、人吉高校五木分校では約 8 割がバスとなり、球磨支援学校では約 3 割となっています。
- ◆ その他、人吉高校定時制を除いては、鉄道での通学が 3 割以上となり、バス利用は数%となっています。

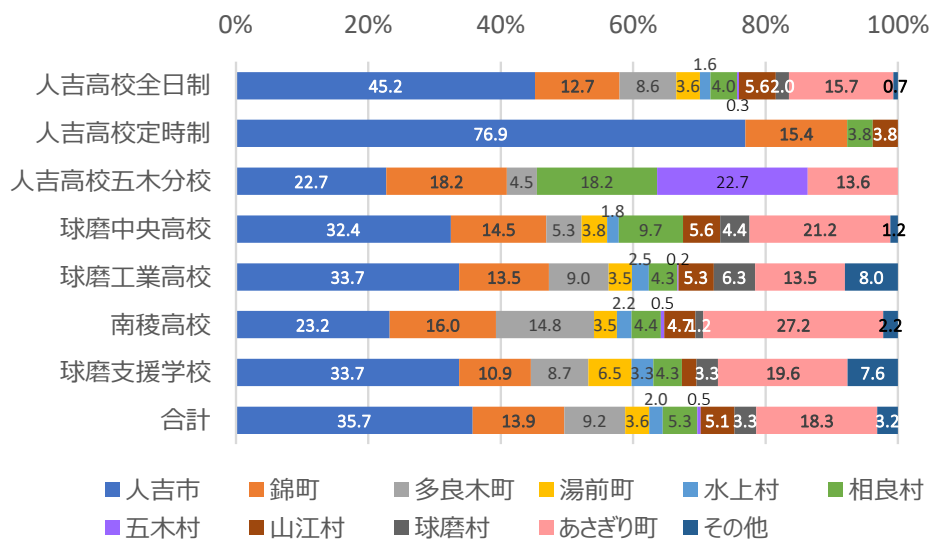


図 学校別の居住地

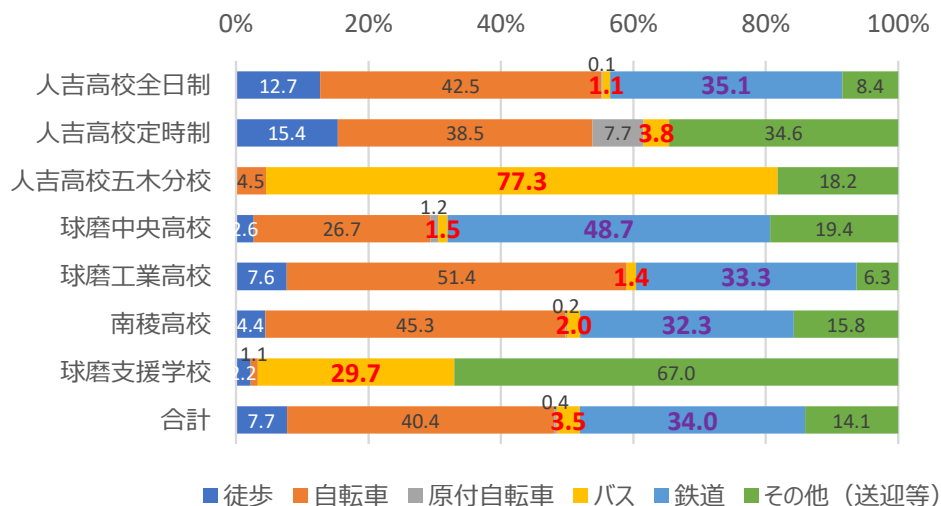
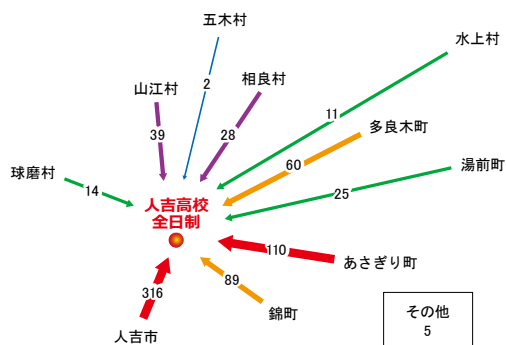
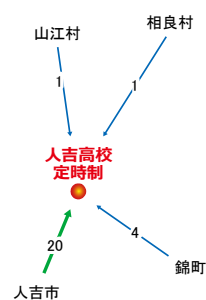


図 学校別の通学手段

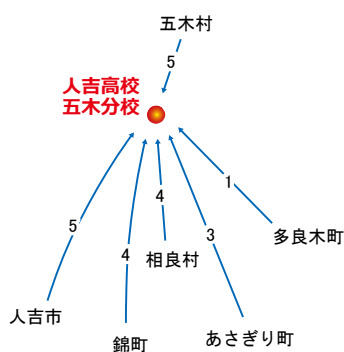
資料：各高校への通学実態調査結果



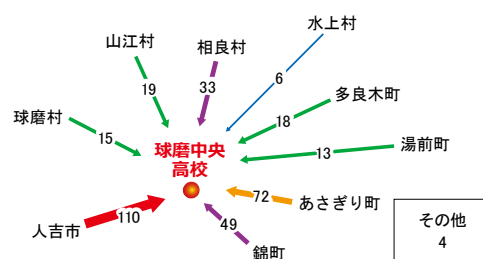
▲人吉高校（全日制）



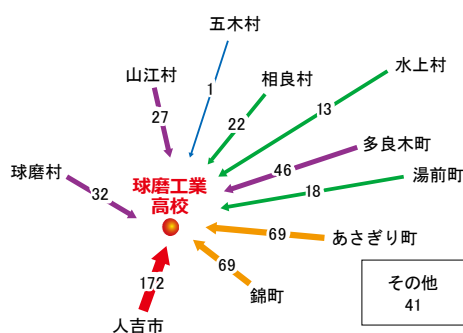
▲人吉高校（定時制）



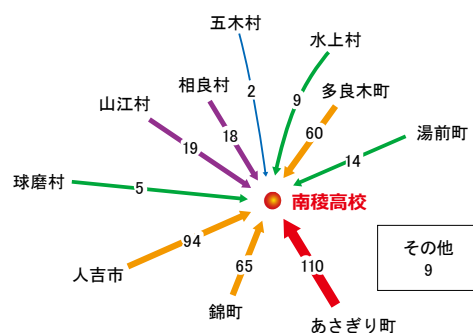
▲人吉高校 五木分校



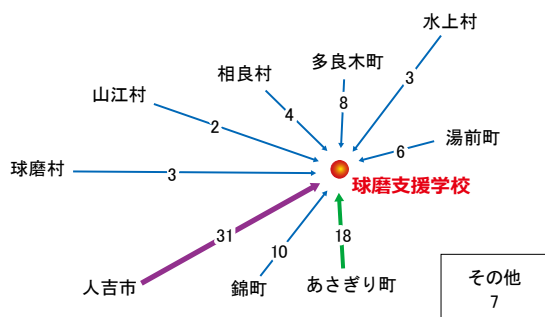
▲球磨中央高校



▲球磨工業高校



▲南陵高校



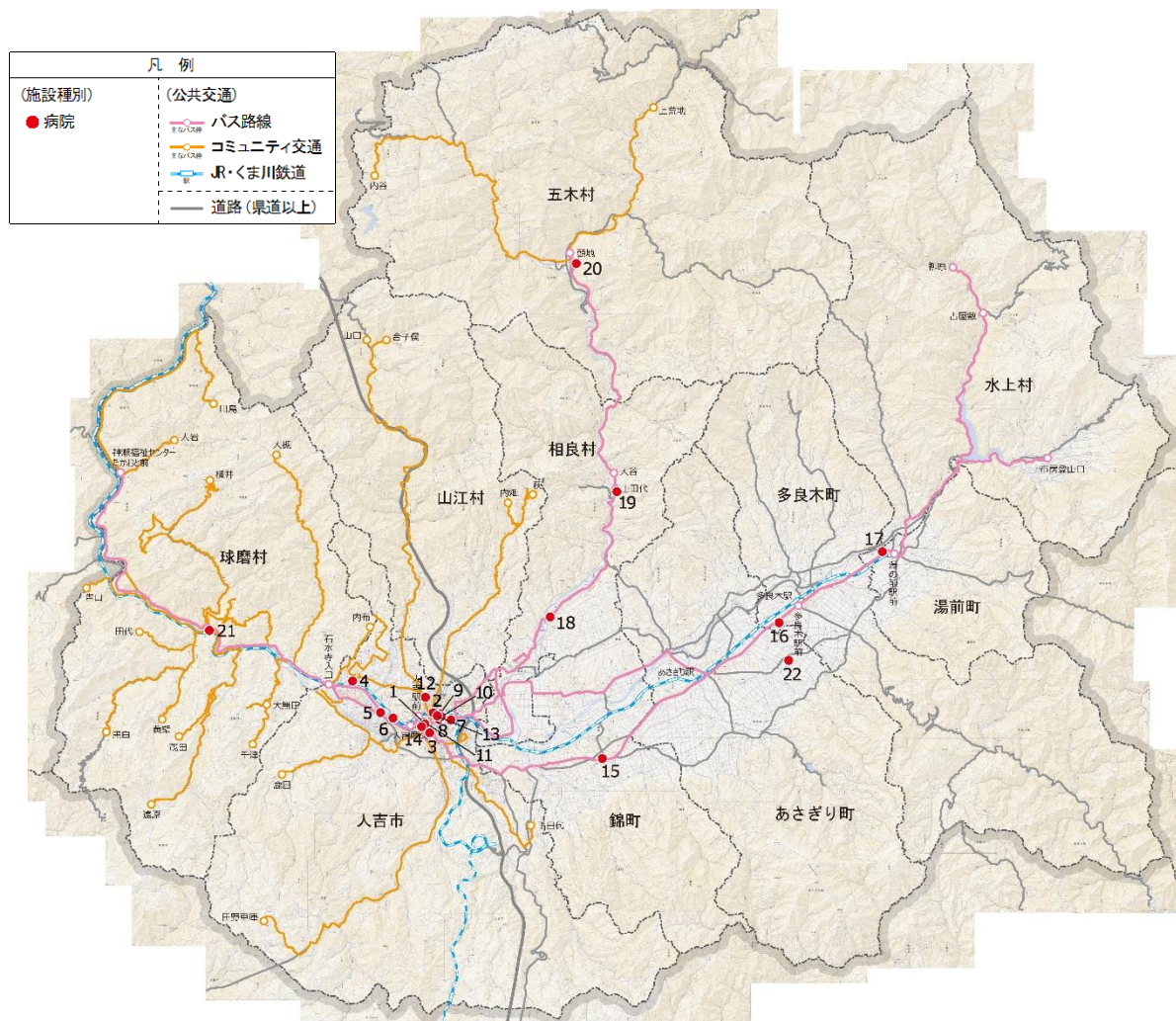
▲球磨支援学校



図 学校別の居住地別・交通手段別通学実態

③医療施設

- ◆ 総合病院等の大きな医療施設は主に人吉市内に集中立地し、多良木町に公立多良木病院があります。いずれも地域内の市町村から幹線バス路線でアクセス可能な状況です。その他、各市町村に小さな医院や診療所等が立地しています。



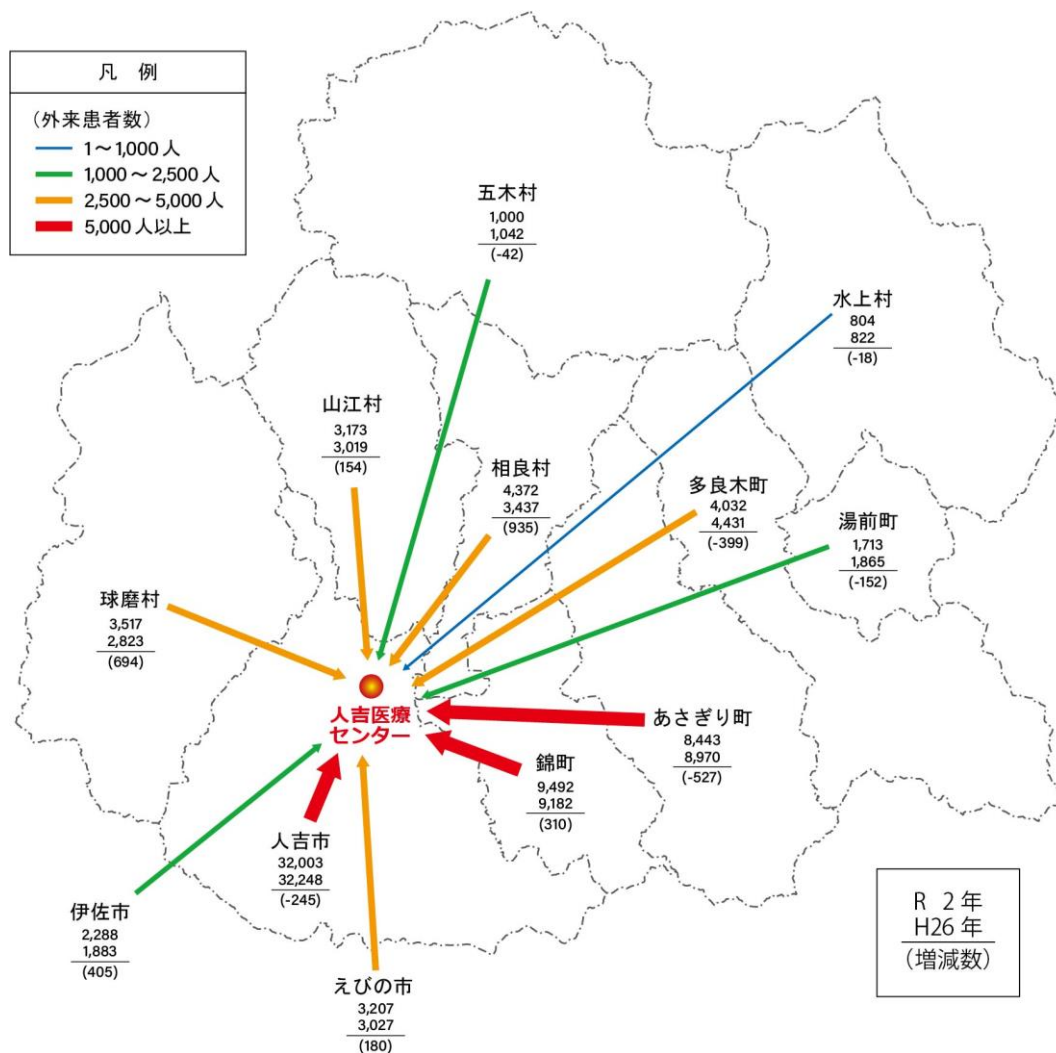
市町村名	施設NO	施設名	所在地
人吉市	1	医療法人蘇春堂球磨病院	人吉市上青井町176
	2	医療法人外山昌陽病院	人吉市南泉田町1
	3	独立行政法人 地域医療機能推進機構 人吉医療センター	人吉市老神町35
	4	光生病院	人吉市下原田町西門1125-2
	5	堤病院	人吉市下林町232
	6	吉田病院	人吉市下城本町1501
	7	人吉リハビリテーション病院	人吉市下新町359番地
	8	外山内科	人吉市二日町22
	9	たけだ眼科クリニック	人吉市南泉田町39
	10	豊永耳鼻咽喉科医院	人吉市南泉田町120
	11	医療法人蘇春堂人吉中央温泉病院	人吉市上青井町170-1
	12	万江病院	人吉市瓦屋町字典子1718-1
	13	愛生記念病院	人吉市南泉田町89
	14	医療法人蘇春堂人吉記念病院	人吉市上青井町163番地
錦町	15	錦町第一診療所	球磨郡錦町一武1502番地錦町保健センター
多良木町	16	球磨郡公立多良木病院	球磨郡多良木町多良木4210
湯前町	17	そのた医院	球磨郡湯前町953-1
相良村	18	医療法人仙寿会緒方医院	球磨郡相良村川辺1764
	19	権頭医院	球磨郡相良村四浦2815四浦東
五木村	20	五木村診療所	球磨郡五木村甲字下手2672-11
球磨村	21	医療法人蘇春堂球磨診療所	球磨郡球磨村一勝地77-17
あさぎり町	22	東病院	球磨郡あさぎり町岡原北946

図 医療施設の分布状況

資料：熊本県医療施設一覧（R3.4 時点）

人吉医療センターへの患者数の実態

- ◆ 人吉医療センターへの年間の外来患者数は、各町村から概ね 1,000 人以上の人が訪れており、地域の基幹病院となっています。
- ◆ さらには、伊佐市やえびの市など県外からの患者も多く、増加している状況です。
- ◆ 人吉医療センターへの外来患者数は、過去 5 年間に於いて錦町、相良村、山江村、球磨村において増加している状況です。



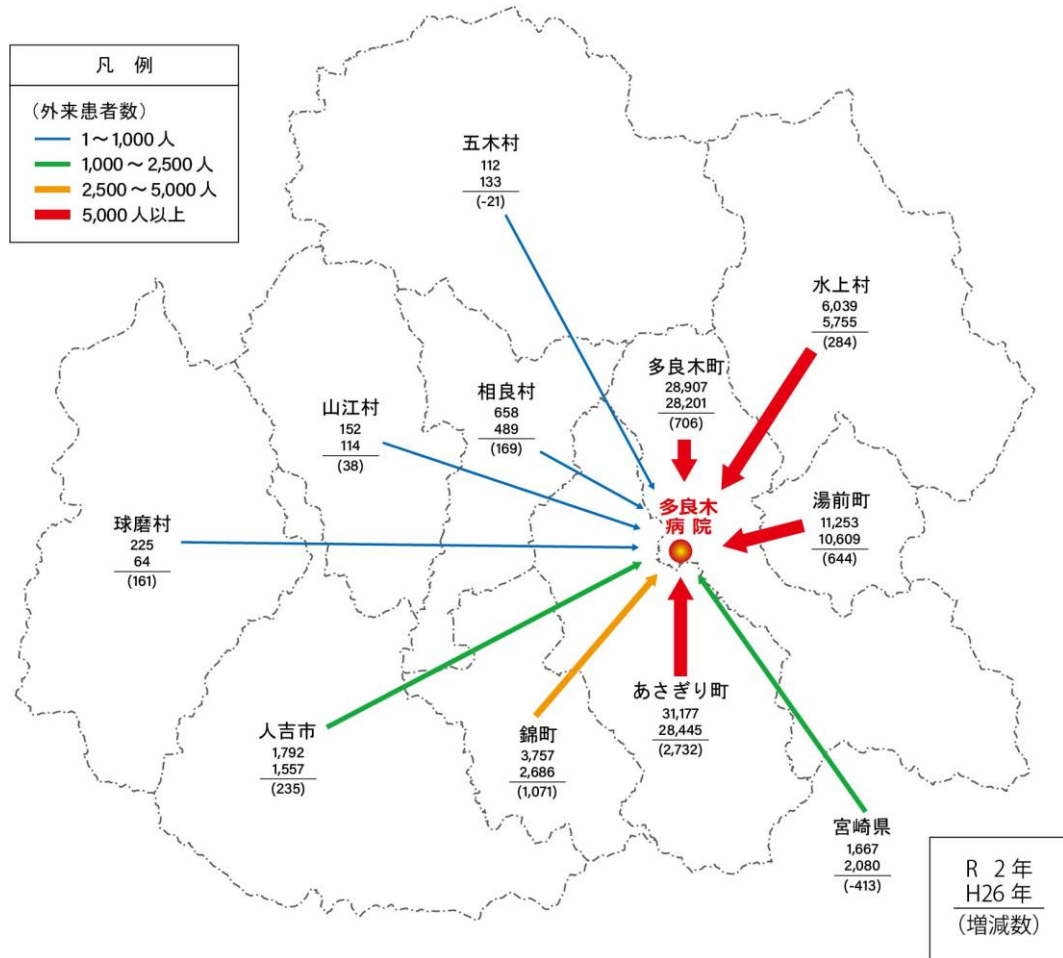
※外来患者数、H26とR2の比較

図 人吉医療センターへの患者数と変化

資料：人吉医療センター

公立多良木病院への患者数の実態

- ◆ 公立多良木病院への年間の外来患者数は、多良木町に加え隣接するあさぎり町で年間約 31,000 人、湯前町で約 11,000 人となっており、その他湯前町や水上村でも 5,000 人以上となっており、地域全体の基幹病院となっています。
- ◆ 過去 5 年間でも、五木村を除き、各市町村からの外来患者数は増加している状況です。



※外来患者数、H26 と R2 の比較

図 公立多良木病院への患者数と変化

資料：球磨郡公立多良木病院企業団

④商業施設

- ◆ 商業施設は主に人吉市内に集中立地していますが、幹線バス路線である国道 219 号沿線にも多く立地しています。相良村には A コープ、五木村には個人商店のみの立地であり、水上村や球磨村においては分類上商業施設としての立地は見られません。

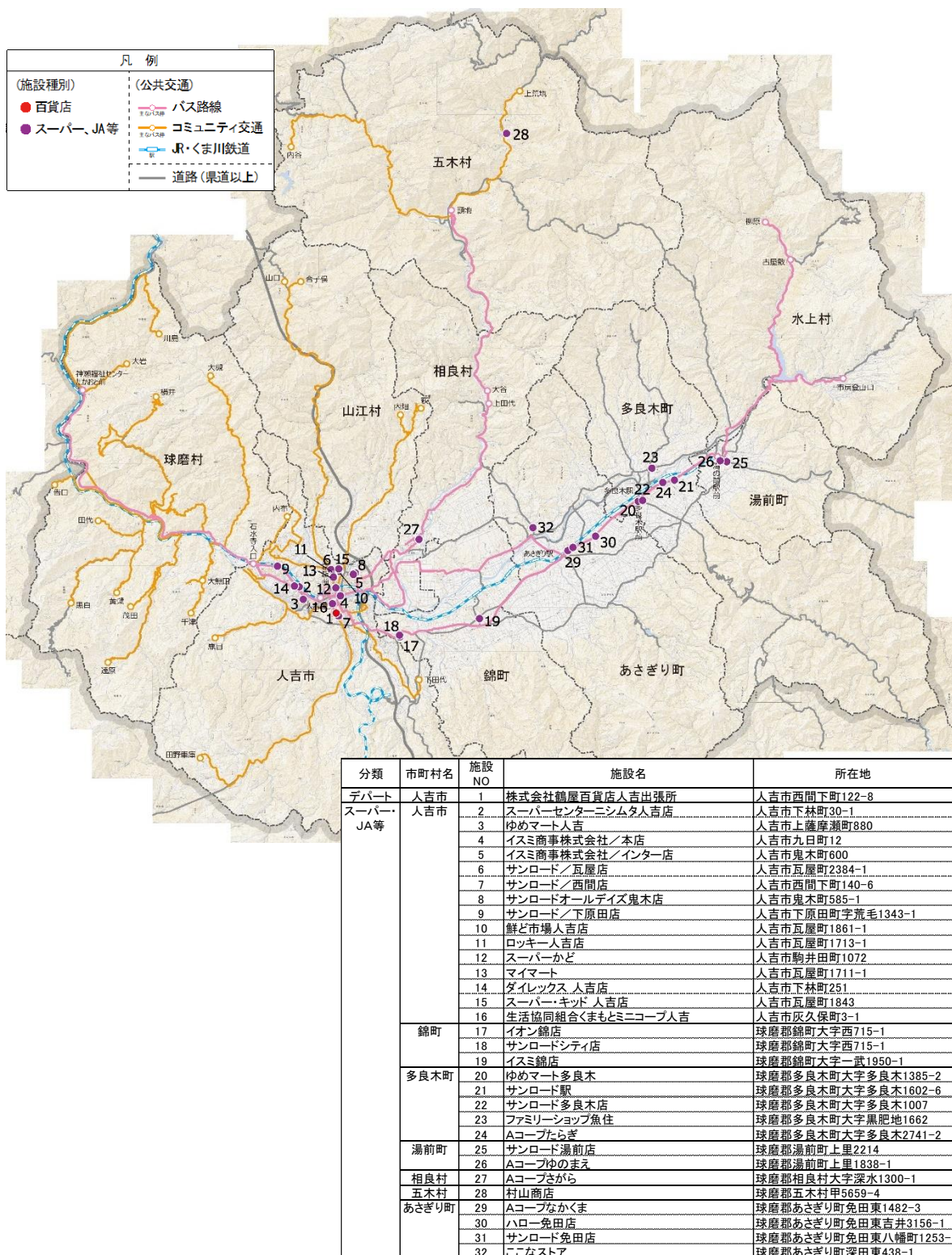
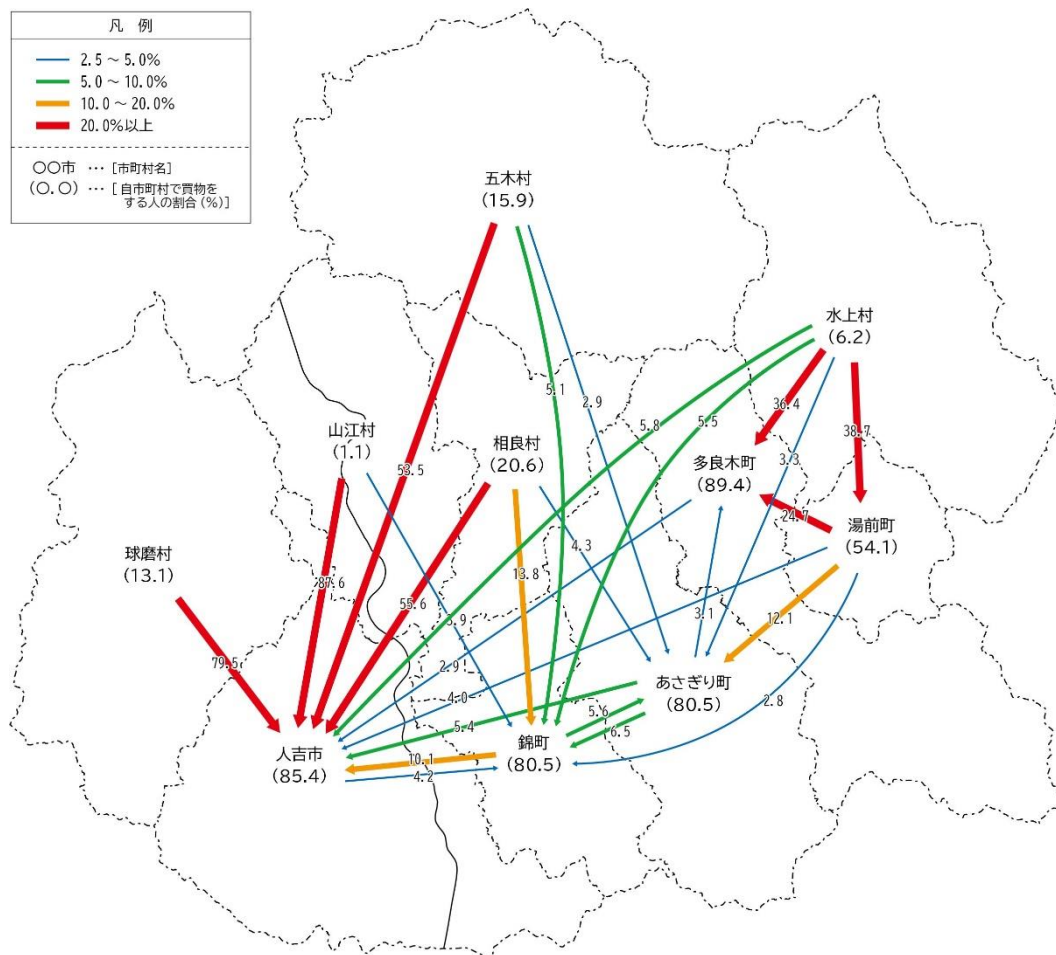


図 商業施設の分布状況

資料：iタウンページ

買い物流動

- ◆ 人吉球磨地域では一体的な日常生活圏が形成されています。
- ◆ 特に、日常的な買い物においては周辺町村の人吉市への依存、その他水上村から多良木町・湯前町への依存などが高い状況です。



※2.5%以上について図化

図 買い物流動

資料：H27 熊本県消費者動向調査報告書

(3) 観光特性

① 観光施設の立地状況

- ◆ 観光施設は、温泉等のレジャー・宿泊施設に加え、自然や歴史・文化、神社仏閣など多様な資源が存在しており、地域全体に分散立地している状況です。
- ◆ 人吉球磨豪雨被災地観光復興戦略においては、まち並み・伝統工芸・おもてなし文化、様々なアクティビティと自然が生み出す食文化等を観光資源の柱として、取り組みをすすめています。

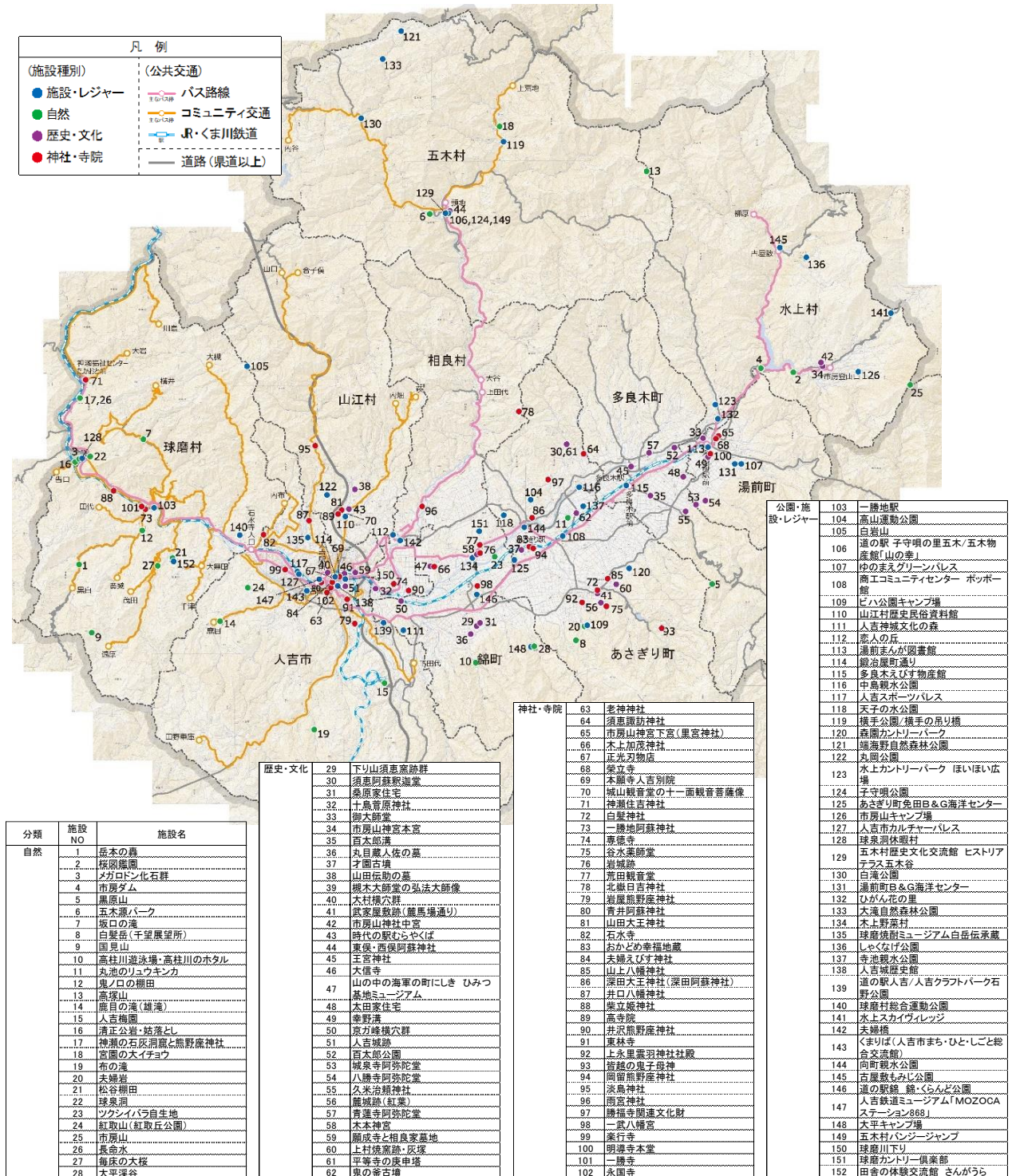
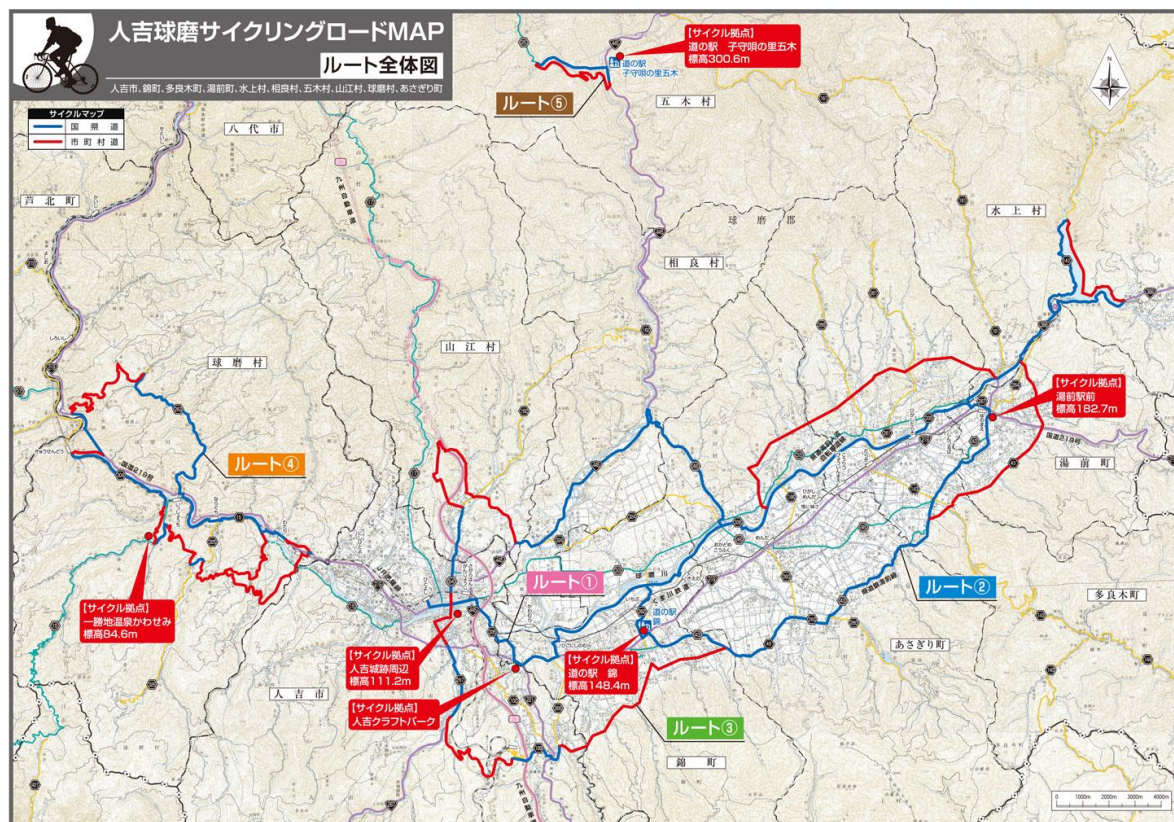


図 観光施設の分布状況

資料：人吉球磨ガイド

- ◆ 具体的な取り組みとして、サイクルツーリズムやコンパクトなまち並みに合わせた周遊バスやデマンド交通導入等が掲げられています。
- ◆ 令和2年7月豪雨災害により、多くの宿泊施設や観光施設等が被災しましたが、復旧復興が進められているところです。



資料：人吉球磨ガイド

②観光動向

- ◆ 人吉球磨地域への観光入込客数は、令和元年度において年間 2,106 千人となっており、熊本県全体の約 4%を占めている状況ですが、減少傾向となっています。
- ◆ 近年では、令和 2 年 7 月豪雨災害により、観光入込客数が大きく減少していることが予想されます。

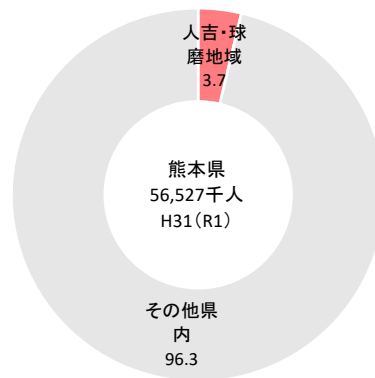


図 熊本県全体に占める観光客数の割合

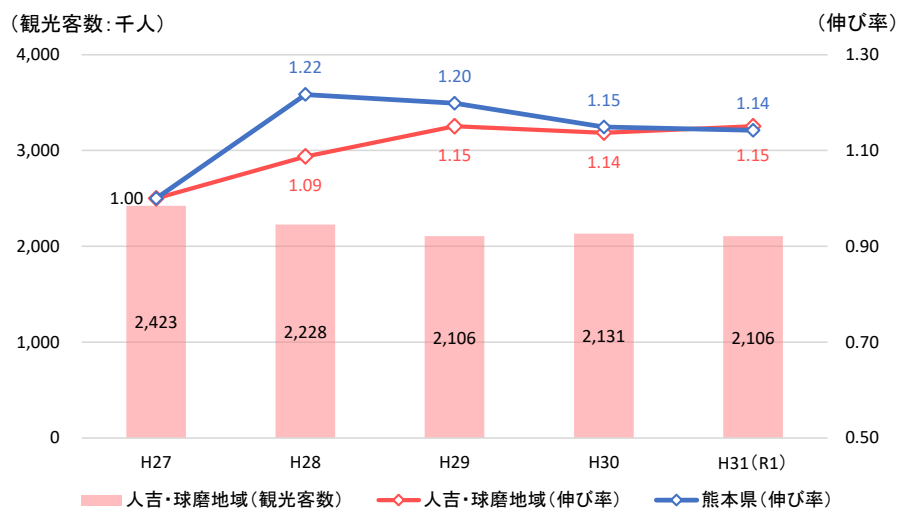


図 観光入込客数の推移

資料：平成 31 年（令和元年）熊本県観光統計表

4 地域公共交通の概況

(1) 人吉球磨地域の地域公共交通の幹線・支線

- ◆ 地域公共交通体系の幹線は JR 九州肥薩線とくま川鉄道、複数市町村を結ぶ路線バスです。
- ◆ くま川鉄道と路線バスは、あさぎり駅～湯前駅間で運行エリアが重複しています。
- ◆ 幹線系統でカバーできないエリアは、各市町村が運行するコミュニティバスや乗合タクシーが支線として幹線までを結んでいます。

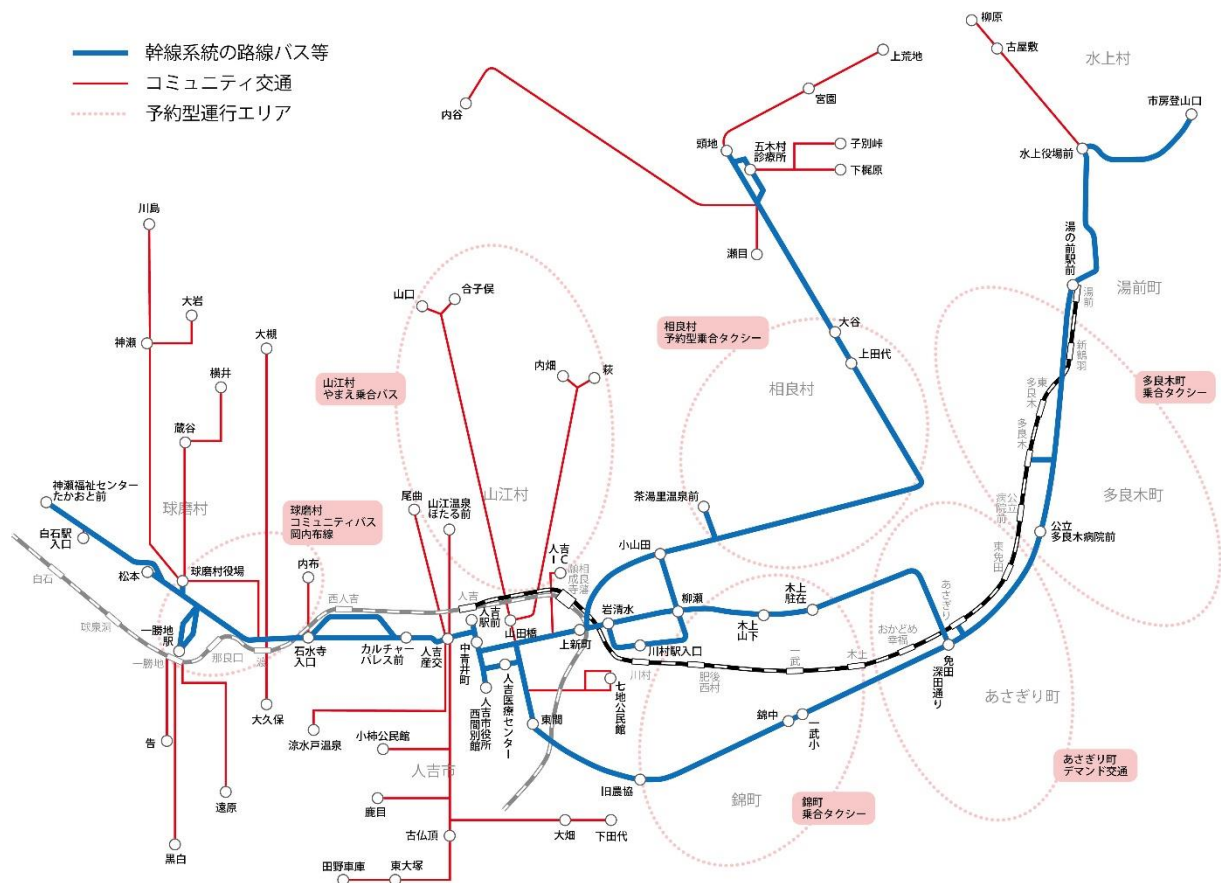


図 人吉球磨地域の地域公共交通体系

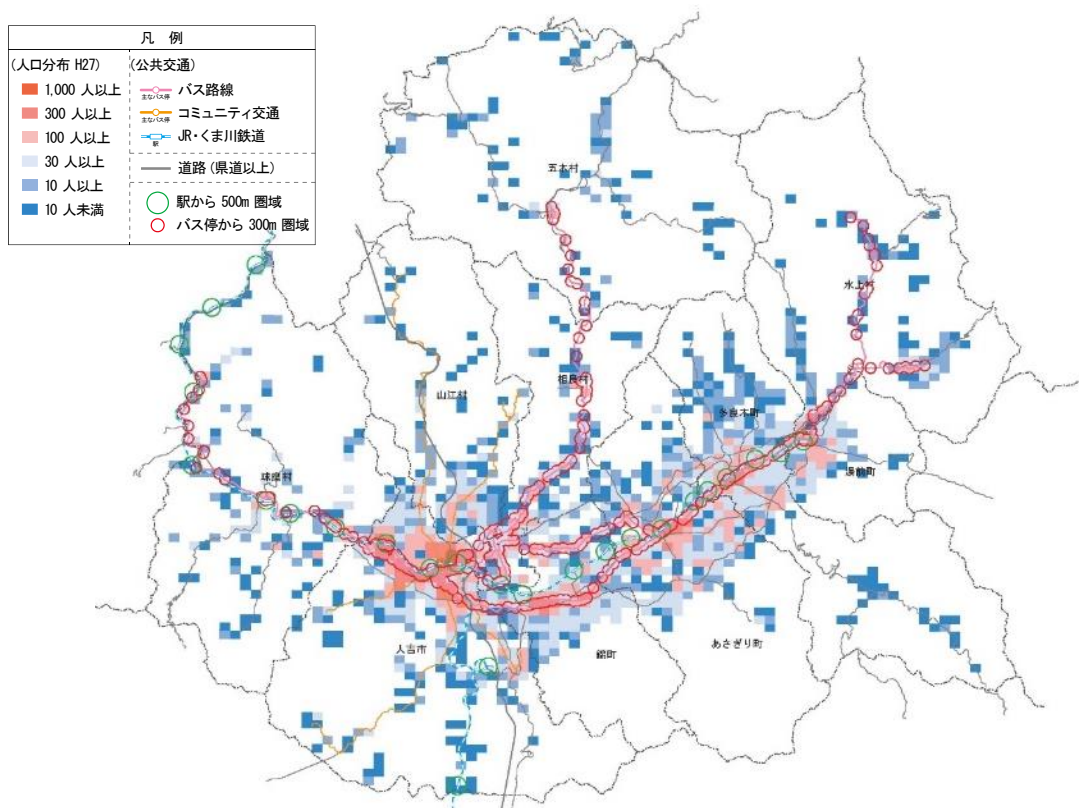


図 地域間幹線系統のカバー状況

表 各市町村が運行する支線等の状況

市町村名	運行内容
人吉市	地域内コミュニティバスであるまめバスを 4 路線、人吉 IC 乗降口線のじゅぐりつと号、予約型乗合タクシー（定路線、停留所設置 ※フリー乗降区間あり）を 5 路線運行。
錦町	予約型乗合タクシーを 5 つのエリアで運行。各地区、週 3 日運行で 3 往復/日運行。自宅付近で乗降可能で、中心部側は施設近くの 9 つの停留所で乗降可能。
多良木町	予約型乗合タクシーを 6 つのエリアで運行。槻木エリアは毎日、2 往復/日運行。その他エリアでは、週 2 日運行で、1 往復/日運行。えびすの湯発着を原則、予約があれば役場や公立多良木病院（降車のみ）も可。
湯前町	運行なし。
水上村	地域内コミュニティバス（水上役場前～古屋敷・柳原）を運行。水上役場前～柳原を 3 便/日、水上役場前～古屋敷を 4 便/日運行。※従来の路線バスと同様。
相良村	予約型乗合タクシーを 3 つのエリアで運行。各地区、週 2 日運行で、行きが 1～2 便、帰りが 2～3 便運行。自宅付近で乗降可能で、中心部は役場、JA、温泉施設、病院等で乗降可能。
五木村	無料のコミュニティバスやスクールバスへの混乗、路線バスの廃止に伴うリレーバスを運行。
山江村	予約型乗合タクシーを 3 路線で運行。山田線と万江線は 13 便/日運行、山江線は 6 便/日運行。自宅付近で乗降可能であり、人吉市内中心部でも乗降可能。 ※運行に際しては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用しています。
球磨村	コミュニティバスとして路線バス（石水寺入口～神瀬福祉センターたかおと前）と各地区から路線バスへ接続する自家用有償運送の路線を 6 路線、週 2～3 日で運行。現在は事前予約制の無料運行を試験運行中。
あさぎり町	予約乗合タクシーを 5 つの地区で運行。平日は毎日運行し、午前 9～12 時まで、午後は 13 時～17 時まで運行。自宅付近で乗降可能で、行先は 32 箇所を指定。一部地区は公立多良木病院へ乗り入れ。

-
- JR九州肥薩線**
- 八代方面 ← 白石 → 球泉洞 → 一勝地 → 那良口 → 渡 → 西人吉 → 人吉 → 人吉温泉 → 相良藩願成寺 → 川村 → 肥後西村 → 一武 → 木上 → おかどめ幸福 → あさぎり → 東免田 → 公立病院前 → 多良木 → 東多良木 → 新鶴羽 → 湯前
- 下り ↑ 上り ↓
- 大畑
矢岳
- 鹿児島方面
- 令和2年7月豪雨災害前
・八代～人吉間
平日：上り11本/日、下り11本/日
土休日：上り11本/日、下り11本/日
・人吉～吉松間
平日：上り3本/日、下り3本/日
土休日：上り3本/日、下り3本/日
- くま川鉄道
- 令和2年7月豪雨災害前
平日：上り14本/日、下り14本/日
土休日：上り14本/日、下り14本/日
- 令和3年11月28日以降（現在）
平日：上り6本/日、下り7本/日
土休日：上り8本/日、下り9本/日



位置図(全体)

九州新幹線
八代駅
ひきつ 肥後橋
ゆのまえ 湯前駅
くま川鉄道湯前橋
ひとれふんせん 人吉温泉駅

位置図(拡大)

ひこにむら 肥後西村駅
かわむら 川村駅
ホーム流出等
ひとよしおん 人吉温泉駅
土砂流入等
くま川第4橋りょう流失
くま川第4橋りょう調査

被災状況調査

川村駅の調査
球磨川第4橋りょう(人吉温泉駅方)の調査
球磨川第4橋りょう(湯前駅方)の調査
川村駅～球磨川第4橋りょうの調査

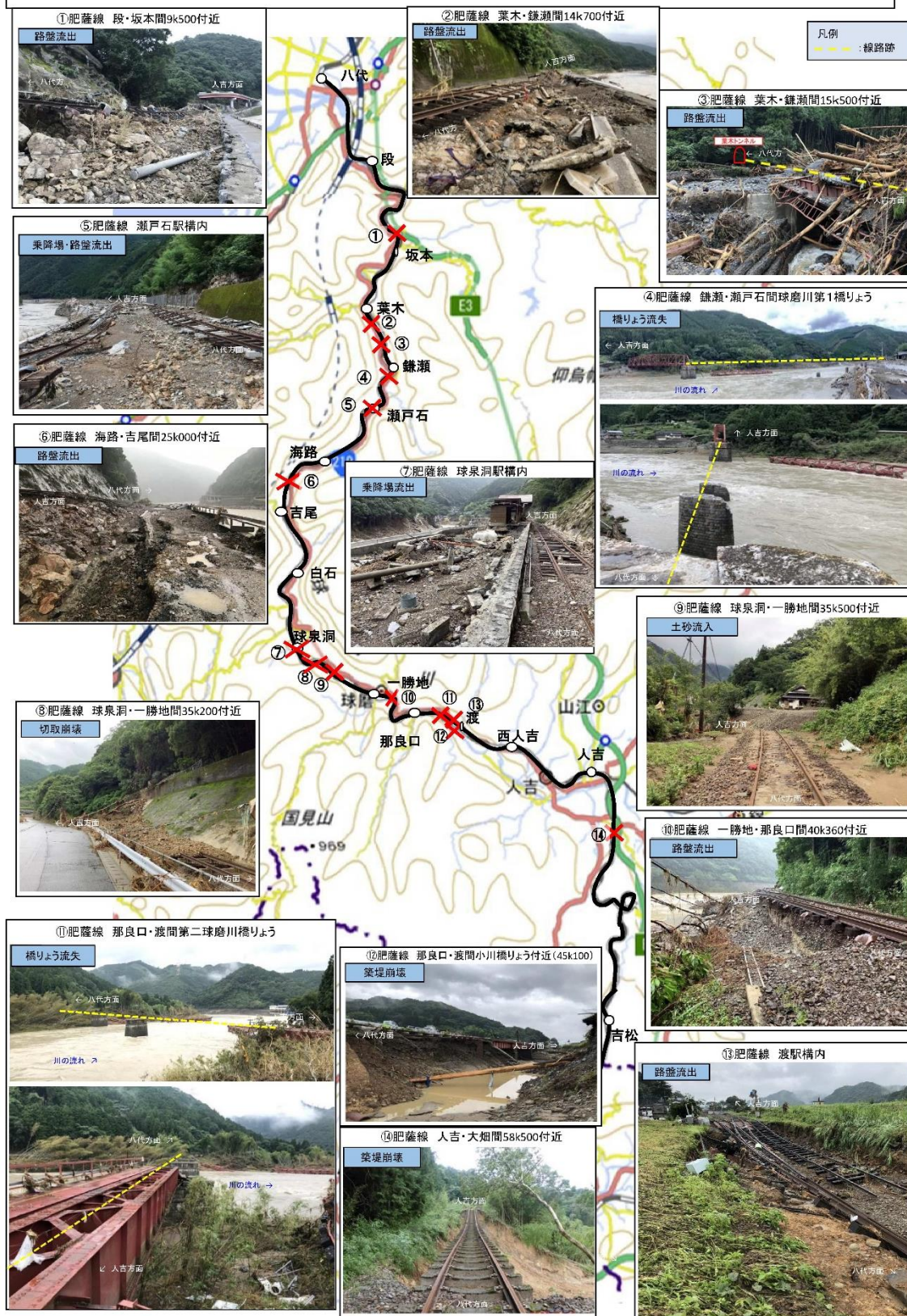
鉄道事業者との情報交換

川村駅
球磨川第4橋りょう(湯前駅方)
ドローン撮影

- ◆ そのため、現在、地域外から人吉球磨地域への地域公共交通による玄関口は、人吉 IC に依存しています。
- ◆ 人吉 IC では、福岡・熊本・宮崎・鹿児島・新八代駅などを目的地とする高速バスが多く経由（平日で 85 本/日、令和 4 年 1 月現在）していますが、人吉 IC からもしくは人吉 IC への地域公共交通は人吉市の地域内路線バス「じゅぐりっと号」もしくはタクシーのみとなっており、幹線系統の路線バスとは接続していません。
- ◆ なお、人吉市の地域内路線バス「じゅぐりっと号」は 11 往復/日（令和 4 年 1 月現在）、人吉駅～人吉 IC 間を運行していますが、多くの高速バスへの接続をカバーできない状況です。

42

令和2年7月豪雨による主な災害発生箇所(肥薩線)



資料：九州旅客鉄道株式会社（2020年7月21日記者発表資料）

- ◆ 幹線系統の路線バスは、人吉市～錦町～あさぎり町～多良木町～湯前町～水上村を結ぶバス路線と人吉市～相良村～五木村を結ぶバス路線（12 系統）に加え、山江村の乗合タクシー「まるおか号」と球磨村のコミュニティバスにおいて形成されています。
- ◆ バス路線に関しては、複数市町村を跨いだ運行となっているため、一部系統では長大路線となっているとともに、くま川鉄道と重複する区間（あさぎり駅～湯前駅）が存在します。

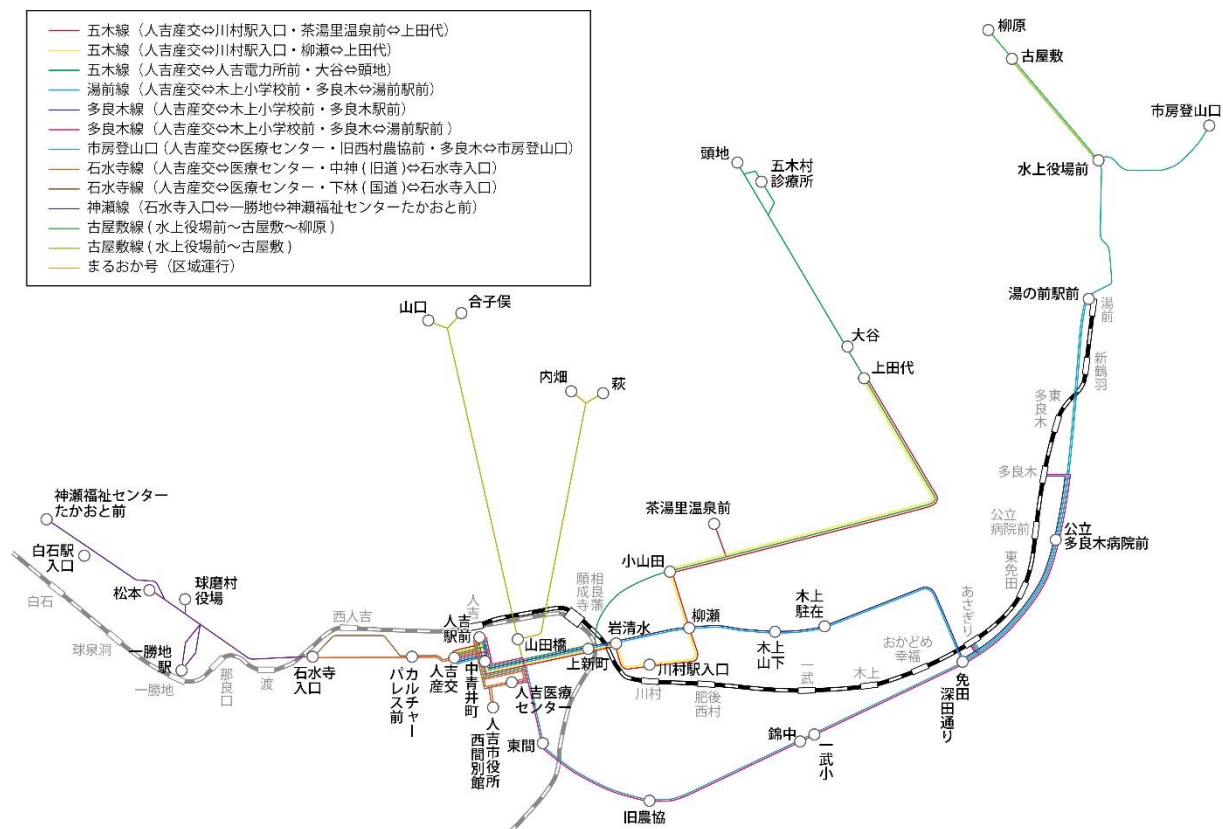
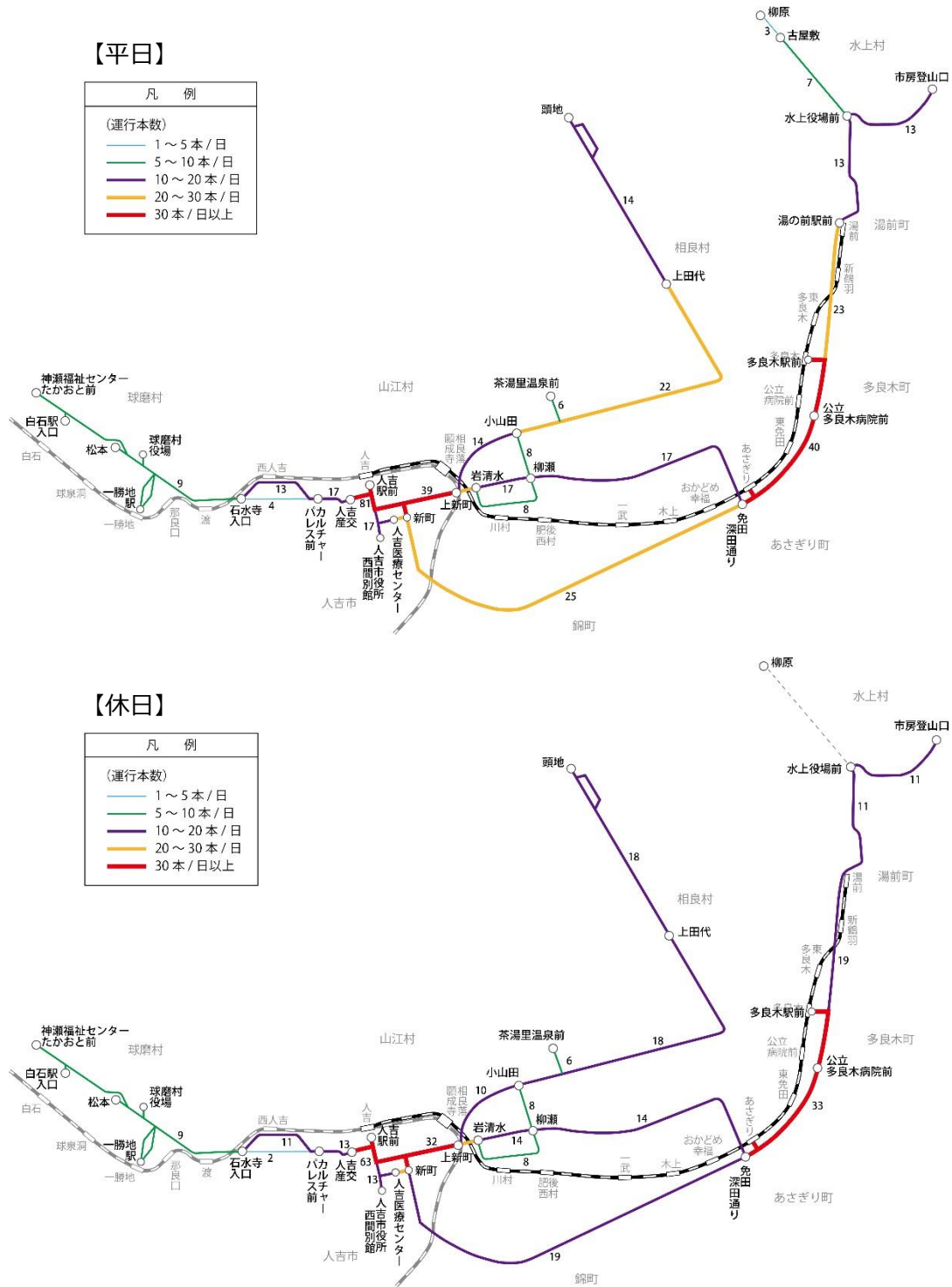


図 地域間幹線系統路線バス

(2) 地域間幹線系統路線バスのサービス水準

- ◆ 地域間幹線系統路線バス等のサービス水準は、各運行路線が集中する人吉市中心部、西村経由と木上経由の路線が運行する免田深田通り～多良木駅までの運行本数が多く、1～2往復/時間程度の運行となっています。
- ◆ その他区間では概ね 1 往復/時間以下の運行となっており、休日は平日と比較して 7～8 割程度のサービス水準となっています。



(3) 地域公共交通の利用状況

- ◆ くま川鉄道の利用者数は、平成 27 年度以降増加傾向で推移していました。
- ◆ また、路線バスの利用者数は、平成 27 年度から平成 28 年度にかけて減少したものの、それ以降は横ばいで推移していました。
- ◆ しかし、全体的に令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症や豪雨災害の影響から利用者が大きく落ち込んでいる状況です。

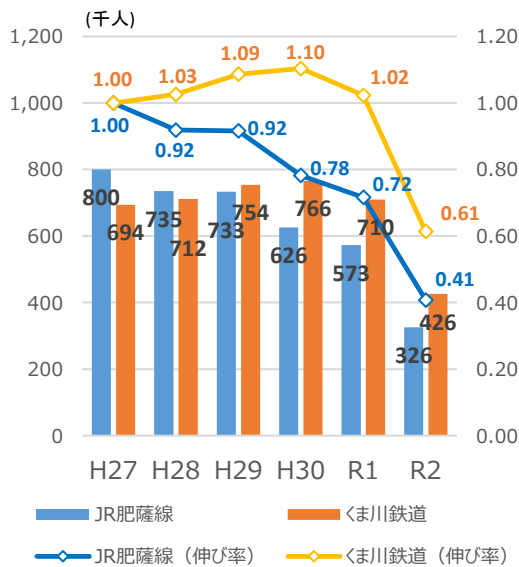


図 利用者数の推移
(JR 肥薩線、くま川鉄道)

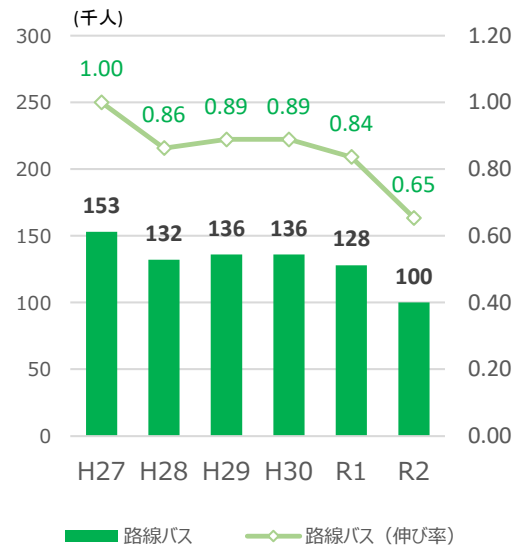


図 利用者数の推移
(地域間幹線系統路線バス)

資料：JR 九州株式会社、くま川鉄道株式会社、産交バス株式会社

- ◆ 高速バス人吉 IC の乗降者数は、新型コロナウイルス感染症の影響以前では 5,000 人/月以上の利用が見られ、多い月では約 9,000 人/月（R1.8）となっています。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症に加え令和 2 年 7 月豪雨災害の影響で乗降者数は低調に推移していますが、直近の令和 3 年 12 月では約 5,000 人/月となっています。

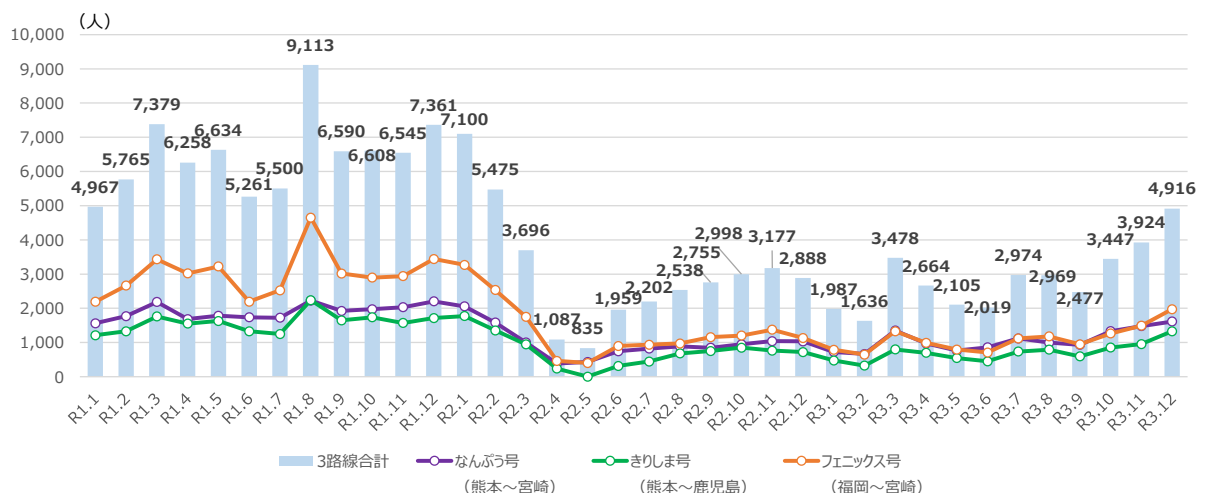


図 高速バス人吉 IC 乗降者数の推移
(なんぷう号（熊本～宮崎）、きりしま号（熊本～鹿児島）、フェニックス号（福岡～宮崎）)

資料：九州産交バス株式会社

(4) 地域公共交通に関する財政負担状況

- ◆ 地域間幹線系統路線バスの運行に係る財政負担は、H28 から H30 にかけて利用者数や実車走行キロに大きな変化はないものの、運行単価の上昇（10 円/km・年上昇）に伴い増加しています。
- ◆ 一方で R1 以降は路線バスの見直しに伴う実車走行キロの減少、さらには豪雨災害等の影響による実車走行キロの減少により、負担金は減少しています。
- ◆ その他、各市町村においては、支線等の運行に対して財政負担を行っています。

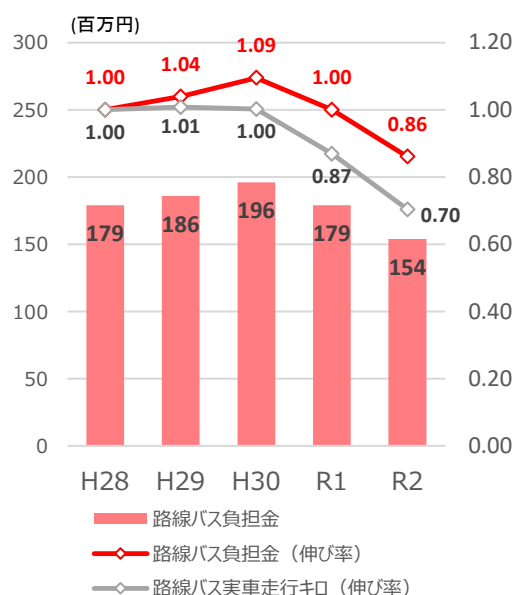


図 地域間幹線系統路線バスの財政負担の推移

表 各市町村の財政負担状況

市町村名	財政負担状況(R2 実績)	
	地域間幹線系統 路線バス	支線 (乗合タクシー等)
人吉市	約 35,300 千円	約 36,000 千円
錦町	約 21,800 千円	約 1,500 千円
多良木町	約 12,900 千円	約 8,600 千円
湯前町	約 3,700 千円	-
水上村	約 10,200 千円	約 11,600 千円
相良村	約 35,800 千円	約 3,700 千円
五木村	約 8,100 千円	約 15,000 千円
山江村	約 1,200 千円	約 5,000 千円
球磨村	-	約 38,500 千円
あさぎり町	約 24,600 千円	約 15,500 千円

※球磨村の支線に対する財政負担は R1 実績

※上記の他、市町村によっては、移動手段への支援策として、タクシー等への利用助成を行っています

(5) 交通事業者（鉄道及びバス）の状況

- ◆ 各事業者において車両の計画的な更新等が必要な状況です。
- ◆ さらには、運転手不足や運転手の高齢化などの人材面の課題を抱えており、定期的な人材確保が求められています。

表 交通事業者の状況（資料：交通事業者ヒアリング結果）

事業者名	車両保有状況	運転手等の状況
JR 九州	-	-
くま川鉄道	・現在の保有車両は 5 両 ・今後も 5 両運行で計画しており、15～20 年くらいの周期での計画的な更新計画が必要	・定期的な人材確保 ・運転手でも駅業務等が可能な一人二役でできる人材の確保が必要（人材育成）
産交バス	・人吉営業所管内で 32 台 ※現在は、貸切バスを代替輸送や支援学校への送迎で活用しており、通常の貸切等の予約対応が困難な状況	・運転手不足や運転手の高齢化 ※平均年齢 55 歳（産交バス全体）

(6) タクシー事業者の状況

- ◆ タクシー事業者が人吉球磨管内に 8 事業者存在しますが、車両数が 10 台以下の事業者が多くなっています。
- ◆ 運転手の平均年齢も多くの事業者が 60 歳以上となっており、高齢化の問題を抱えています。
- ◆ 運賃支払いへの対応は、paypay 等の電子決済に対応した事業者も存在しますが、IC カードへの対応は 1 社のみとなっています。

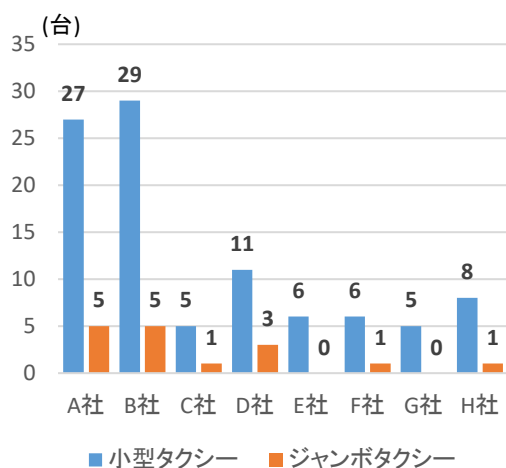


図 車両保有状況

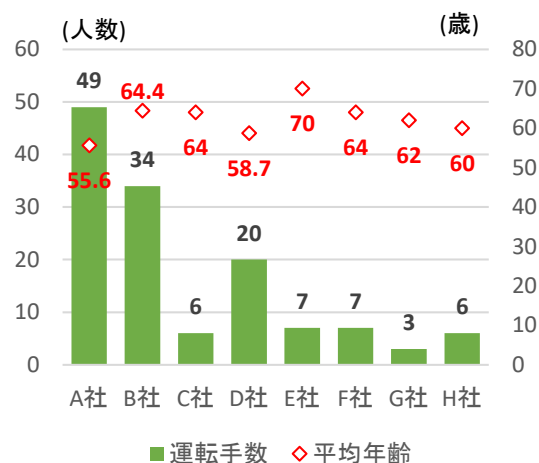


図 運転手の状況

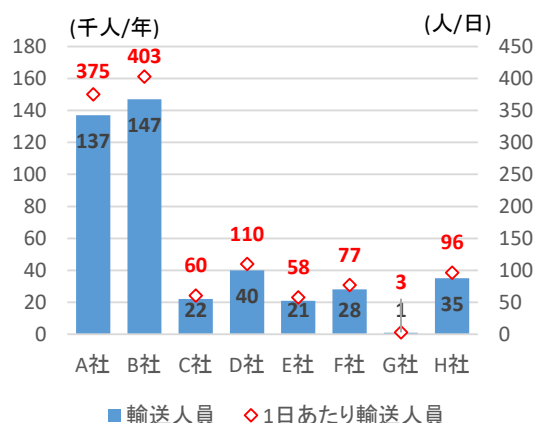


図 輸送実績状況

表 運賃支払いへの対応状況

	現金	クレジットカード	paypay等	ICカード
A社	○	○	○	○
B社	○	○	○	
C社	○	○	○	
D社	○	○	○	
E社	○	○	○	
F社	○	○		
G社	○	○		
H社	○	○		

資料：タクシー事業者アンケート結果、8 社

(7) 地域公共交通の利用実態

- ◆ 地域公共交通の利用者は、観光客等を除いては小中学生、高校生、高齢者といった人が主となっています。
- ◆ 特にくま川鉄道は高校生の通学、路線バスやタクシーは高齢者の利用が多いことが想定されます。
- ◆ 利用時間帯も、朝早い段階（～9 時まで）に集中している状況で、昼間時間帯の利用は少ないことが想定されます。

表 地域公共交通の利用実態（資料：交通事業者ヒアリング結果）

項目	JR 肥薩線(運休前)	くま川鉄道(運休前)	産交バス	タクシー
利用者層	・幅広い年代が利用 ※観光客 5 割、ビジネス客 3 割、学生・地元 2 割	・高校生が 8 割	・小中学生、高齢者 ※高校生は土日等にイオン等へ利用	・主に高齢者
利用時間帯	・学生や地元：朝夕の通勤通学時間帯 ・観光客：観光列車や SL が運行する時間 ・ビジネス客：昼前	・6:30～8:30、16:30～19:30	・通勤通学は 6～8 時 ・帰宅は 14～20 時 ・通院は 7～9 時、帰宅は 10～12 時	・朝早い段階の利用
利用者の特徴	・観光客は年配の方が温泉利用等で利用 ・ラフティングは幅広い年代が利用 ・駅からは観光客は徒歩やホテル等の送迎が多い	・高校生の通学利用 ・駅までの移動手段は自転車もしくは送迎 ・駅からは徒歩	・人吉市内での乗降が多いが、災害の影響で買い物等での利用は減少	・高齢者や免許返納者の通院や買い物のための送迎 ・その他年金支給日

(8) 地域が有する交通資源等の状況

- ◆ 各市町村において、コミュニティバスや乗合タクシーの運行以外にスクールバスを運行している地域が多い状況で、五木村では一般の人も混乗可能となっています（ただし、一般の人の利用は少ない）。
- ◆ その他、高齢者や運転免許証返納者への支援等が実施されています。

表 各市町村が運行する支線等への財政状況

市町村名	スクールバス等の運行状況	その他輸送等の状況
人吉市	・2 地区でスクールバスを運行	・買い物支援事業や福祉タクシー料金助成
錦町	・スクールバスなし	・高齢者に対するタクシー利用の助成
多良木町	・スクールバスなし（高校生には通学定期券購入補助）	・運転免許証自主返納支援事業の実施
湯前町	・スクールバスなし（高校生への通学定期の購入補助）	・高齢者等移動支援助成事業
水上村	・小中学生へのスクールバス運行	・高齢者及び障害者へのタクシー利用助成
相良村	・小中学生へのスクールバス運行	・重症者へのタクシー初乗り運賃の助成
五木村	・スクールバス運行（一般の人が混乗可能）	・65 歳以上への診療所までのタクシー助成
山江村	・スクールバス運行（万江）、スクールタクシー（山田）	・運転免許証自主返納支援事業の実施
球磨村	・スクールバス運行 ※ハイスクールバスは運休中	・社会福祉協議会の福祉有償運送
あさぎり町	・スクールバス運行（路線バスへの定期券購入補助）	-

第3章

地域公共交通に対するニーズ

- 1 地域公共交通利用者調査結果
- 2 地域公共交通利用者アンケート結果
- 3 施設管理者ヒアリング結果
- 4 交通事業者ヒアリング結果
- 5 市町村ヒアリング結果

第3章 地域公共交通に対するニーズ

1 地域公共交通利用者調査結果

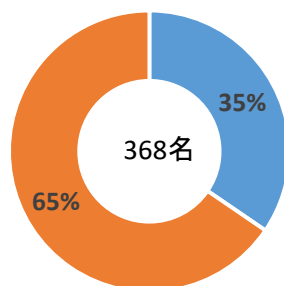
(1) 調査概要

調査日	令和3年10月5日（火）
調査方法	調査員が車内に乗り込み、調査員の目視により把握
調査対象	人吉球磨地域において幹線系統を担う路線バスに加え、地域間幹線系統として一体的な役割を担う球磨村コミュニティバス（石水寺入口～神瀬福祉センターたかおと前）、水上村コミュニティバス（古屋敷線）を調査対象

(2) 地域公共交通利用者調査結果

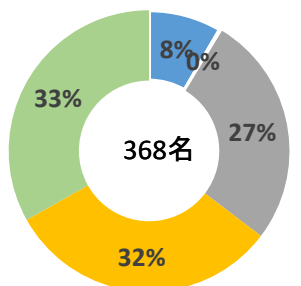
① 地域公共交通の利用者特性

- ◆ 地域間幹線系統路線バスの利用者数は、平日1日で約400人弱（往復利用含む）となっています。
- ◆ 利用者は、高齢者が最も多く、次いで一般の人や高校生も同程度の利用となっています。
- ◆ 運賃支払い方法は5割以上が現金となっています（交通事業者提供資料によるとIC利用率は約34%）。



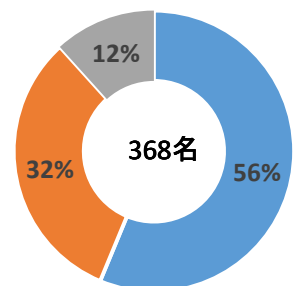
■ 男性 ■ 女性

図 性別



■ 小児 ■ 中学生 ■ 高校生
■ 一般 ■ 高齢者

図 年齢層



■ 現金 ■ ICカード ■ 定期券

図 運賃支払い方法

②区間別の利用状況（バス車内人員）

- ◆ 区間別の利用者数では、あさぎり駅前～免田深田通り間が最も多く、その他西村経由の路線が多い状況です。
- ◆ しかし、1 便あたりの平均車内人員では、最も多い区間の五本松～免田深田通り間で 4.2 人/便と少なく、その他多くの区間で 3 人/便未満となっています。

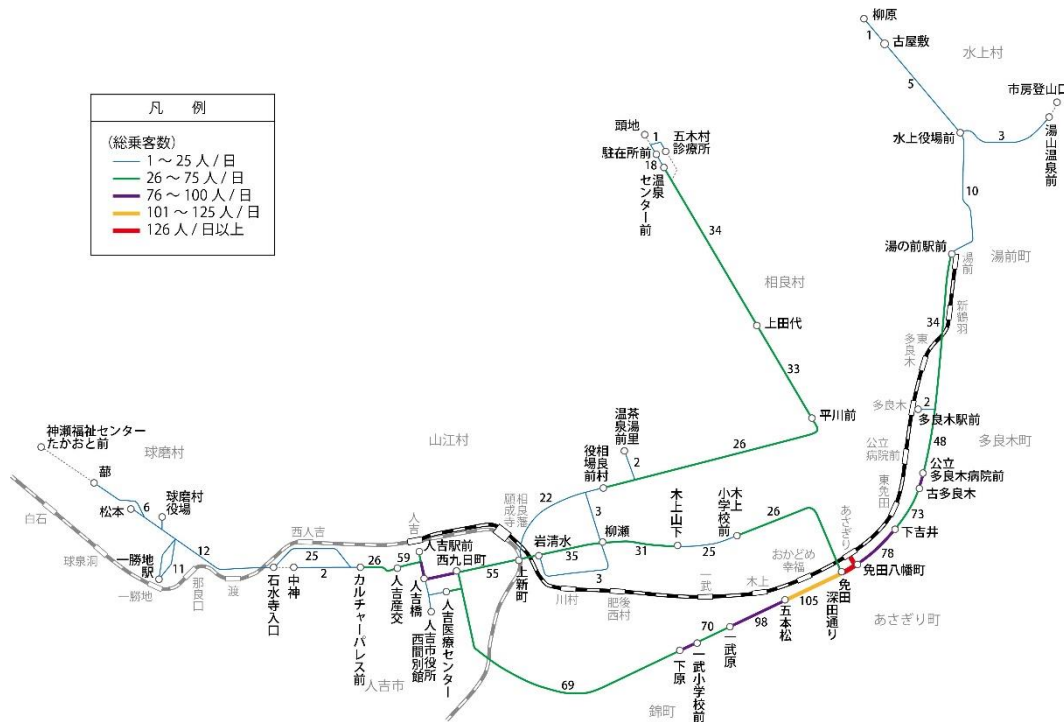


図 日合計（区間別の車内人員）

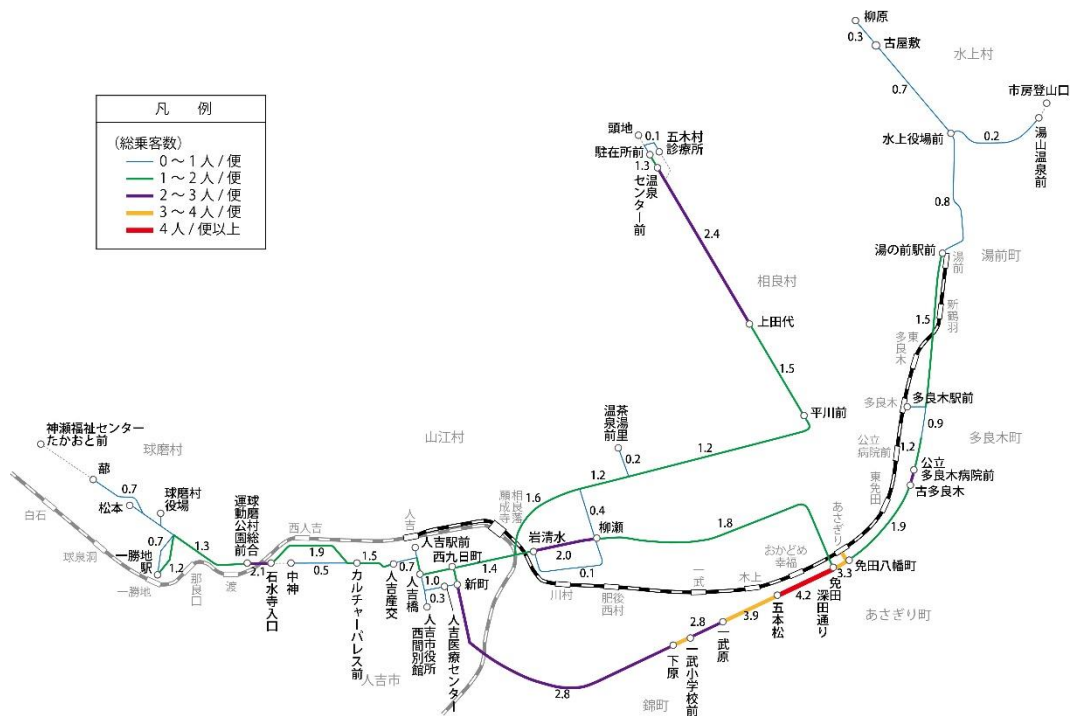


図 1 便あたり平均（区間別の車内人員）

③乗降状況

- ◆ 乗降が多いバス停は、あさぎり駅前、公立多良木病院前、人吉産交となっており、降車のみで見ると人吉駅前や温泉センター前（五木）が多い状況です。
- ◆ あさぎり駅前は町内での利用が多く、公立多良木病院前は人吉方面、さらには水上村・湯前方面など広域的な利用となっています。
- ◆ 五木方面へは、人吉市や相良村方面から五木分校等への通学利用が多い状況です。

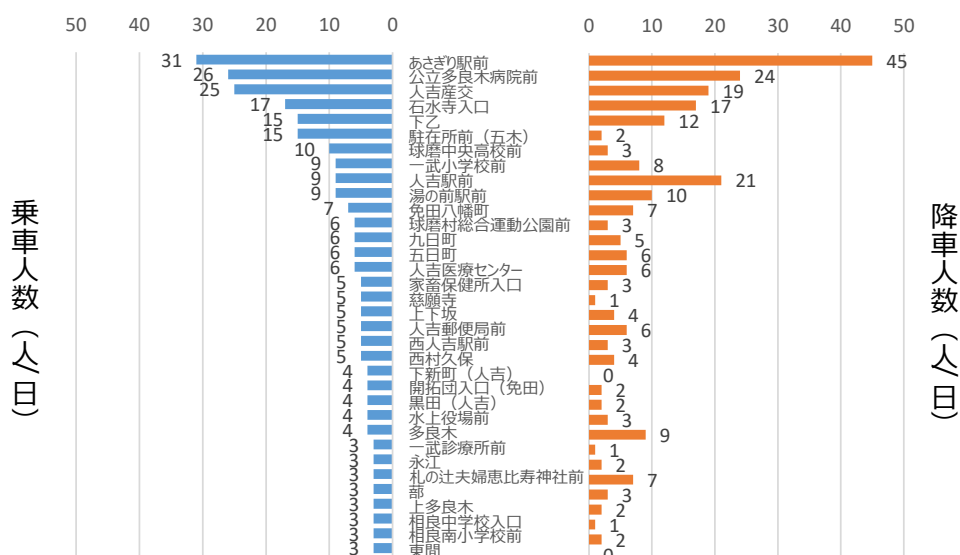


図 バス停ごとの乗降人数（乗車人数3人以上のみ）

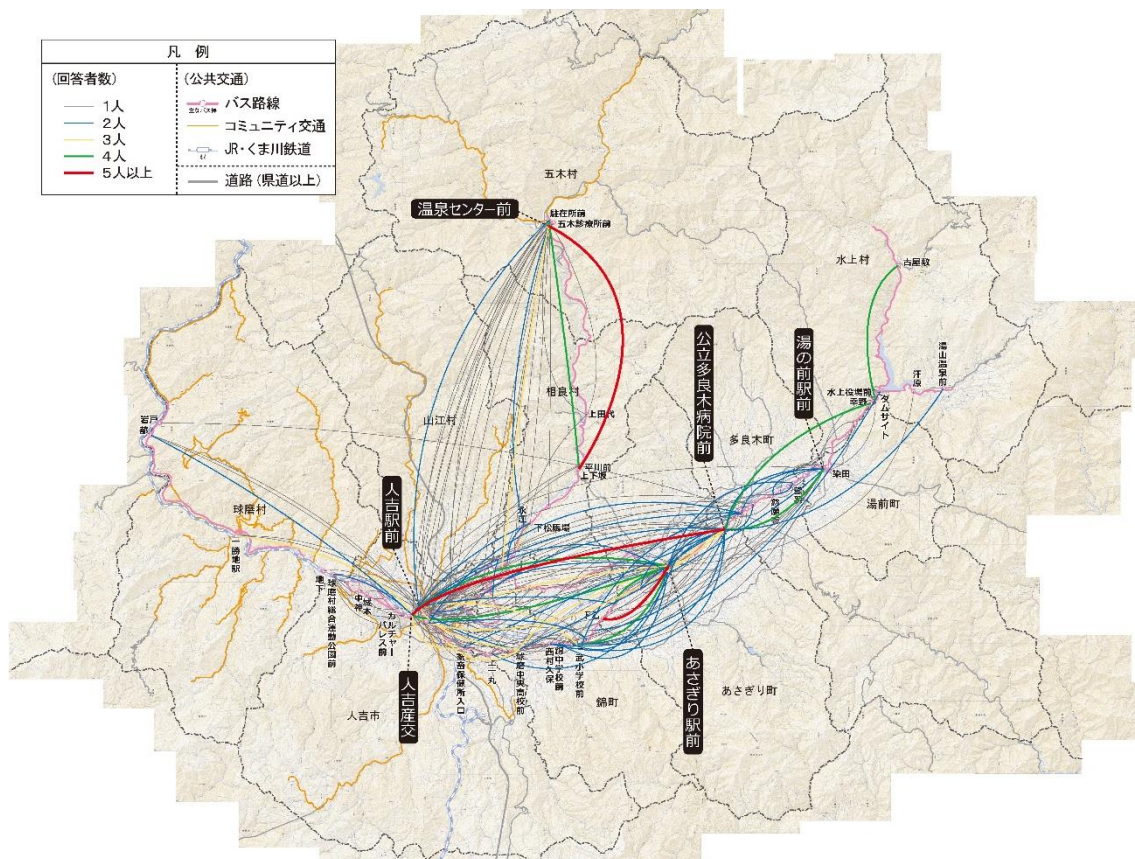


図 乗降状況

④路線バスの利用状況

- ◆ 路線別の利用状況は、人吉産交～市房登山口や多良木駅前（西村経由）においては 1 便あたり 5.0 人以上の利用となっていますが、その他路線においては、5.0 人/便未満と少ない状況です。

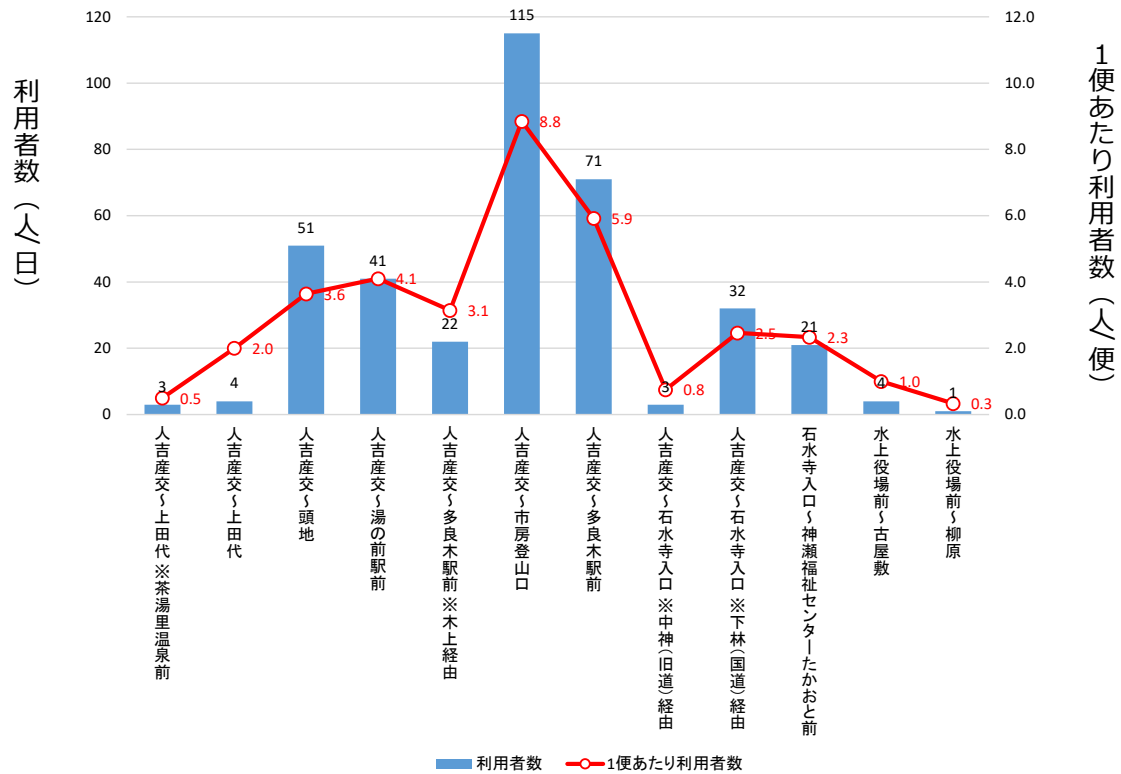


図 路線バスの利用者数

2 地域公共交通利用者アンケート結果

(1) 調査概要

調査日	令和3年10月5日（火）
調査方法	調査員が車内に乗り込み、調査員が利用者へ配布し、利用者が直接記入
調査対象	人吉球磨地域において幹線系統を担う路線バスに加え、地域間幹線系統として一体的な役割を担う球磨村コミュニティバス（石水寺入口～神瀬福祉センターたかおと前）、水上村コミュニティバス（古屋敷線）を調査対象

(2) 地域公共交通利用者アンケート結果

① 利用者の年齢・免許保有状況

- ◆ 地域間幹線系統路線バス利用者の約8割は運転免許証を保有していない人となっており、うち1割強については高齢者の免許返納者となっています。

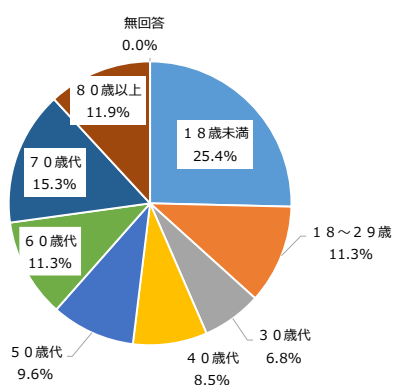


図 年齢 (n=177)

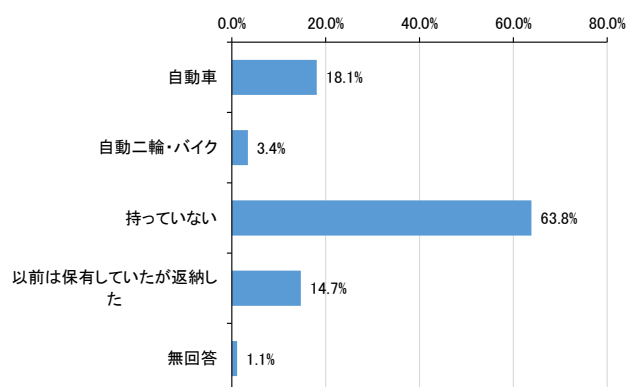


図 免許保有状況 (n=177)

②利用者の利用目的・利用頻度・利用する理由

- ◆ 利用目的としては、通勤及び通学で約 5 割を占めており、平日含めほぼ毎日利用している人が約 4 割となっています。
- ◆ その他、通院目的で約 2 割、買い物で約 1 割利用しており、利用する理由としては「他に交通手段がない」が約 6 割となっています。

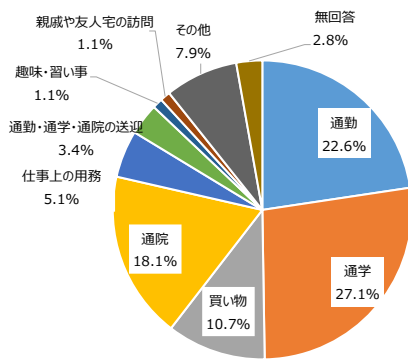


図 利用目的 (n=177)

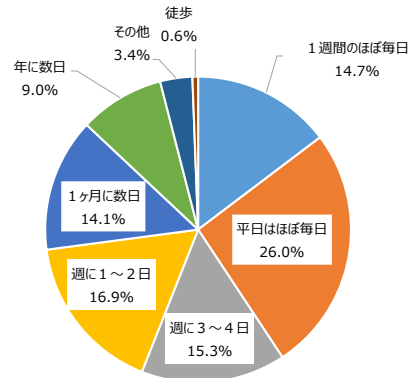


図 利用頻度 (n=177)

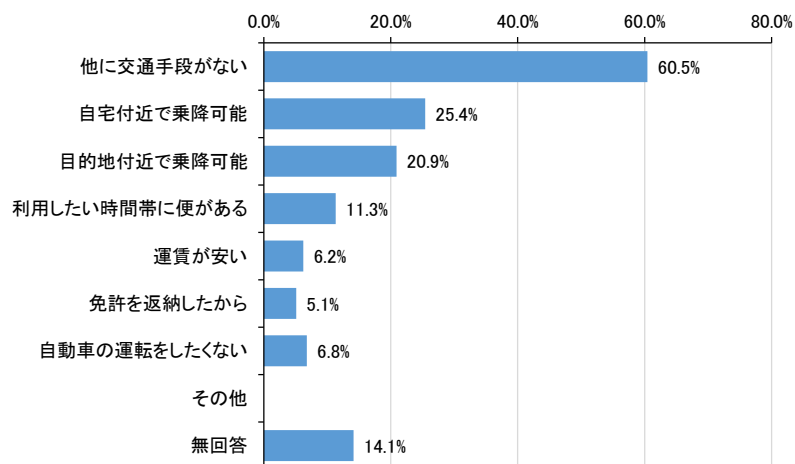


図 利用する理由 (n=177)

③路線再編・見直しの認知度と利用の変化

- ◆ 平成 31 年 4 月の路線バスの再編・見直しに対する認知度は 2 割未満と低くなっています。
- ◆ また、再編・見直しに伴い「変化なし」と回答した人が約 8 割を占めますが、約 2 割は利用機会が減少しています。
- ◆ 5 年間で地域公共交通の利用等変化は約 5 割が変化なしという状況です。

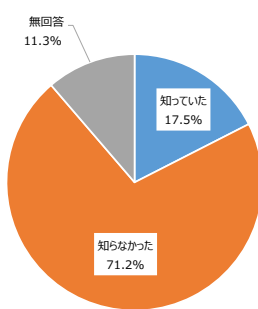


図 路線再編・見直しの認知度
(n=177)

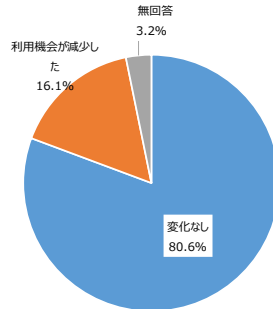


図 地域公共交通の利用の
変化 (n=31)

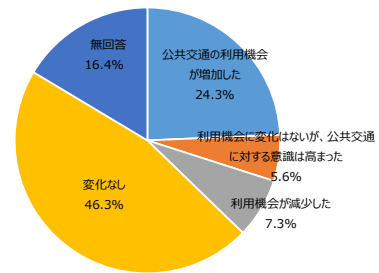


図 5 年間での利用の変化
(n=177)

④鉄道運休に伴う路線バス利用の変化

- ◆ 鉄道運休の影響として約 5 割が変化なしと回答していますが、約 2 割は路線バスの利用機会が増加したと回答しています。
- ◆ 利用機会を増やすために重要な事項として、「運行本数」や「運行ダイヤ」が多くなっています。

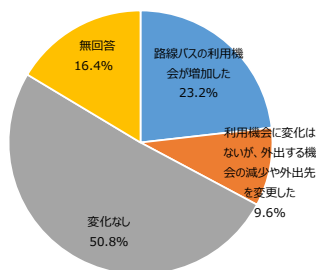


図 鉄道運休に伴う
路線バス利用の変化(n=177)

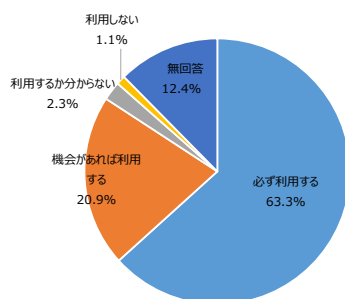


図 今後の利用意向(n=177)

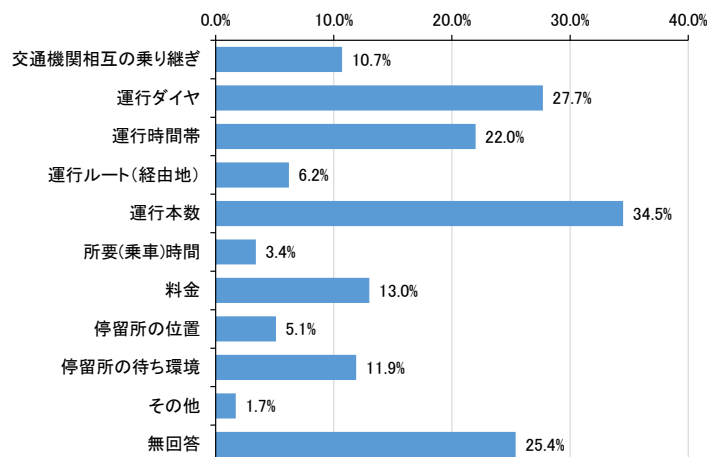


図 利用機会を増やすために重要な事項
(n=177)

3 施設管理者ヒアリング結果

- ◆ 地域公共交通の利用実態として、医療施設に関しては路線バスや乗合タクシー、タクシー等の利用実態が見られますが、商業施設や観光施設については自家用車依存が顕著な状況です。
- ◆ 観光施設に関しては鉄道の運休の影響も見られます。
- ◆ 地域公共交通に求めるニーズとして、運行本数の増加などサービス水準の向上を図らないと、連携・活用等は難しい状況がうかがえます。
- ◆ 一方で、情報提供の充実といった基礎となるニーズが依然として高くなっています。

表 施設管理者ヒアリング結果

項目	商業施設	医療施設	観光施設
地域公共交通の利用実態等	・来訪手段の多くは自家用車 ・高齢者でタクシー利用者は存在するものの、路線バス利用者はかなり少ない	・自家用車や家族等の送迎が多くを占める ・路線バスの利用やタクシー利用者は一定程度存在 ・その他、各町村で乗り入れている乗合タクシー等を利用している人も存在	・施設への来訪手段は自家用車がほとんど ・災害前は鉄道利用者は存在 ・路線バス等での来訪はほとんどなし ・路線バスは本数が少なく不便 ・高速バス利用時も IC からの利用手段がない ・人吉球磨管内の周遊も自家用車やレンタカー利用がメイン
地域公共交通に求めるニーズ	・路線バス等の地域公共交通を利用してもらうためには、サービスの充実（運行本数の増加、施設への乗り入れなど）が必要 ・将来的な買い物難民や高齢者の交通事故等への対応を考えると、路線バスやタクシーでの来訪が基本となると考える	・路線バスの利用を推進しようとしても利便性が悪くできない状況 ・路線バスの小型化、ノンステップバスの導入 ・タクシー利用者への助成や乗合タクシー等の充実	・路線バス等の地域公共交通を活用するのであれば、運行本数の充実や運賃の低料金化などが必要 ・その他、高速バス等との接続強化や利用しない人でもわかるような情報提供の充実 ・アプリ等を活用した情報提供や、運賃定額制など ・施設等への乗り入れや各町村内を循環するバス
地域公共交通との連携の可能性	・運転免許返納者への対応や IC カードの活用などは連携等可能であるが、個別事業者での対応でなく、人吉球磨全体で取り組みが必要 ・特に IC カードについては、交通系以外の用途での利用を期待	・バス停への時刻表やバス路線図等の設置 ・フリー乗降等にすることで、利用者の利便性向上	・旅行会社等と連携し宿泊先と移動手段がセットとなった企画や、施設と連携した企画切符など ・併せて、公共交通利用者への割引券の配布や 1 日乗車券等の販売など、個別のモードとの連携でなく、多様なモードとの連携が必要 ※自転車等とも連携

4 交通事業者ヒアリング結果

- ◆ 交通事業者が抱える課題として、運転手不足や運転手の高齢化といった人材確保に関する事項が共通として挙がっています。
- ◆ 一方で、人口減少・少子高齢化が進展する中、利用者数の確保も重要な課題となっています。
- ◆ そうした課題解決にあたり、地域や各交通事業者間での連携、さらには同一事業者内での連携が求められています。

表 交通事業者ヒアリング結果

項目	鉄道	路線バス	タクシー
事業者が抱える課題	〔経営面〕 ・安全安心の最優先 ・人材育成 ・線路修繕費の増加 〔利用促進面〕 ・地域住民の意識の低さ ・二次交通との連携 〔需要創発面〕 ・利用者の減少 ・地域との連携不足	〔経営面〕 ・運行経費の増加（車両の更新や燃料費の高騰等） ・それに伴う自治体の補助金額の増加 ・運転手不足や運転手の高齢化 〔利用促進面〕 ・利用者の減少 〔需要創発面〕 -	〔経営面〕 ・経営環境の悪化 ・運転手不足及び高齢化 〔利用促進面〕 ・観光客の呼び込み ・人の流出の抑制 〔需要創発面〕 ・地域の過疎化 ・観光面の新規開発
事業に関する将来展望	〔人材及び車両確保〕 ・新技術の活用による車両の効率化 ・計画的な車両更新 ・定期的な人材確保・教育 〔他公共交通との連携〕 ・地域や事業者との連携 ・ダイヤの見直しや共通乗車券等の発行 〔その他〕 ・沿線地域との連携 ・イベント等を活用した意識醸成	〔人材及び車両確保〕 ・運転手不足の解消 ※10代の採用など ・古い車両の計画的更新 〔他公共交通との連携〕 - 〔その他〕 ・バスを知ってもらい、触れてもらうための機会の創出	〔人材及び車両確保〕 ・運転手の確保（給与面の改善） ・乗合タクシーへの積極的対応（一般タクシーへの影響考慮） 〔他公共交通との連携〕 ・事業者間のテリトリーの撤廃 ・タクシー事業者内での連携（一般管理費の削減） 〔その他〕 ・観光地で様々なモビリティに乗りこえる工夫（グリスロ、自動運転など）
人吉・球磨地域の地域公共交通に対する提案	・協議会等を通じた関係者間との情報共有を図り、通常時、観光時の利用者確保 ・他交通事業者との連携	・実車走行キロが減少しても走行単価等の増加の影響、さらには利用者の減少などの影響が想定されるため、一定期間路線を維持するための方策検討	・JR肥薩線の運休への対応 ・実証実験中の周遊バスの本格運行化 ・複数自治体が連携した支援

資料：交通事業者ヒアリング結果

5 市町村ヒアリング結果

- ◆ 市町村の多くで地域公共交通で解決すべき課題としては、「路線バス等への財政負担の削減」が挙がっており、特に、路線バスの再編・見直しによって財政負担の軽減につながっていない地域でそのような意向が強い状況です。
- ◆ その他、地域公共交通利用者の新規獲得等が多くの地域で課題として挙がっています。
- ◆ 地域公共交通の今後の方向性として、特に支線部分については現状維持の市町村が多い状況ですが、ニーズ等に応じた見直し（乗り入れてきてない施設や地域への対応など）などが求められています。
- ◆ 各分野における地域公共交通へのニーズとして、観光分野では鉄道の活用・連携等が挙がっており、鉄道は人吉球磨地域の観光を支える基盤であることがうかがえます。
- ◆ その他、各市町村で独自にスクールバス等を運行していますが、現時点での連携・活用といった視点は少ない状況です。

表 市町村ヒアリング結果①

項目	人吉市	錦町
地域公共交通で解決すべき課題	・地域公共交通取り組みに対する人材不足 ・年々増加する地域公共交通維持費の削減 ・地域一体となった取り組み	・利用状況等を踏まえた乗合タクシーの改善 ・路線バスへの財政負担の削減
地域住民の移動等に対するニーズ	・運転免許返納者や一人暮らしの高齢者への移動手段の確保 ・郊外部では究極はドア to ドア対応 ・路線バス利用理由の創出	・施設への乗り入れ ・毎日運行等への対応（費用負担や事業者の対応可能性）
地域公共交通の今後の方向性	・将来にわたって持続可能な地域公共交通体系の創出 ・末端部分への輸送資源の総動員による対応 ・財政負担削減に向けた路線バスの見直し	・乗合タクシーの維持・充実 ・周辺町と連携したコミュニティ交通の導入可能性検討
各分野等における地域公共交通へのニーズ等	〔観光面〕 ・路線バスの運行範囲の拡大やアニメツーリズムによる運行周知 ・各モードの接続強化 ・運行可視化 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 ・交通弱者対策として地域公共交通基盤の整備策	〔観光面〕 ・ひみつ基地への確保 ・サイクルトレインの普及 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 -

※表中の網掛け部分は、結果とりまとめと特に関係する事項

表 市町村ヒアリング結果②

項目	多良木町	湯前町	水上村	相良村
地域公共交通で解決すべき課題	・利用者の減少と新規利用者の獲得 ・財政負担の削減 ・町外への広域交通への対応 ・地域公共交通の周知	・移動支援事業の利用者の利用状況の実態把握 ・利用者ニーズの把握	・新規利用者の獲得	・新規利用者の獲得 ・人吉方面へのニーズへの対応 ・路線バスへの財政負担の削減
地域住民の移動等に対するニーズ	・利用者ニーズに対応した運行形態への見直し（曜日限定や時間帯など）	・幹線との接続強化 ・通院や買い物などの利便性向上	・特に要望ナシ	・通院や買い物での人吉方面へのニーズ
地域公共交通の今後の方向性	・現状維持（高齢化等への対応に向けた町内公共交通の充実） ・公共交通利用環境の整備と地域公共交通の利用促進 ・利用者ニーズ等に対応した乗合タクシーの見直し	・現状維持	・現状維持 ※運行便等に対しては要検討	・乗合タクシーの見直し（人吉方面への乗り継ぎ、タクシーチケット制度など） ・路線バス見直しに伴う村内コミュニティ交通の充実
各分野等における地域公共交通へのニーズ等	〔観光面〕 ・季節的イベントへの対応 ・サイクルトレインの普及 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 ・福祉分野のみでなくまち全体での取り組み	〔観光面〕 ・くま川鉄道との連携 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 -	〔観光面〕 ・路線バスを活用したツアー等（実施可能性あり） 〔教育面〕 ・スクールバス車両の活用方策の検討 〔福祉面〕 -	〔観光面〕 ・温泉施設の周遊など地域全体での取り組み ・茶湯里を拠点とした取り組み 〔教育面〕 ・路線バスとスクールバスとの比較検証による今後のあり方検討 〔福祉面〕 ・利便性向上

※表中の網掛け部分は、結果とりまとめと特に関係する事項

表 市町村ヒアリング結果③

項目	五木村	山江村	球磨村	あさぎり町
地域公共交通で解決すべき課題	・新たな運行形態への見直し（デマンド化など） ・村民以外の利用への対応 ・路線バスの利便性確保	・利用者数増加に合わせた補助金額の増加 ・スマホ等を活用した予約システムの構築	・利用者数の停滞と便数の確保 ・利用者ニーズの把握 ・高校生への対応	・幹線系統路線バスやくま川鉄道との役割分担の明確化 ・人吉・錦方面へのニーズへの対応
地域住民の移動等に対するニーズ	・運行本数が少なく、人吉方面へ不便（公共交通利用機会の喪失） ※特に土日祝	・大型商業施設等への乗り継ぎなしでの移動	・希望時間帯への対応 ・ドア to ドアでの対応	・乗合タクシーの公立多良木病院への乗り入れ ※幹線系統との役割分担・連携
地域公共交通の今後の方向性	・現状維持 ※村民以外の利用やデマンド交通等への対応について要検討	・現状維持 ※利用者ニーズを踏まえた見直し	・現状維持 ※災害前の運行体系への復旧	・路線バスの再編やコミュニティ交通の充実
各分野等における地域公共交通へのニーズ等	〔観光面〕 ・自家用車やレンタカーが主流 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 ・人吉方面への利便性向上	〔観光面〕 ・人吉球磨地域全体の公共交通に関する一元的な情報発信 〔教育面〕 ・スクールバスの土日の活用方法 〔福祉面〕 ・軽度な障害者への外出支援事業	〔観光面〕 ・JR と連携した取り組みに代わるもの 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 -	〔観光面〕 ・くま川鉄道と連携した取り組み（おかどめ幸福駅、あさぎり駅） 〔教育面〕 - 〔福祉面〕 ・高齢者サロン等との連携 ・運転免許証返納の推進

※表中の網掛け部分は、結果とりまとめと特に関係する事項

第4章

人吉球磨地域の地域公共交通が抱える課題

1 前計画の評価

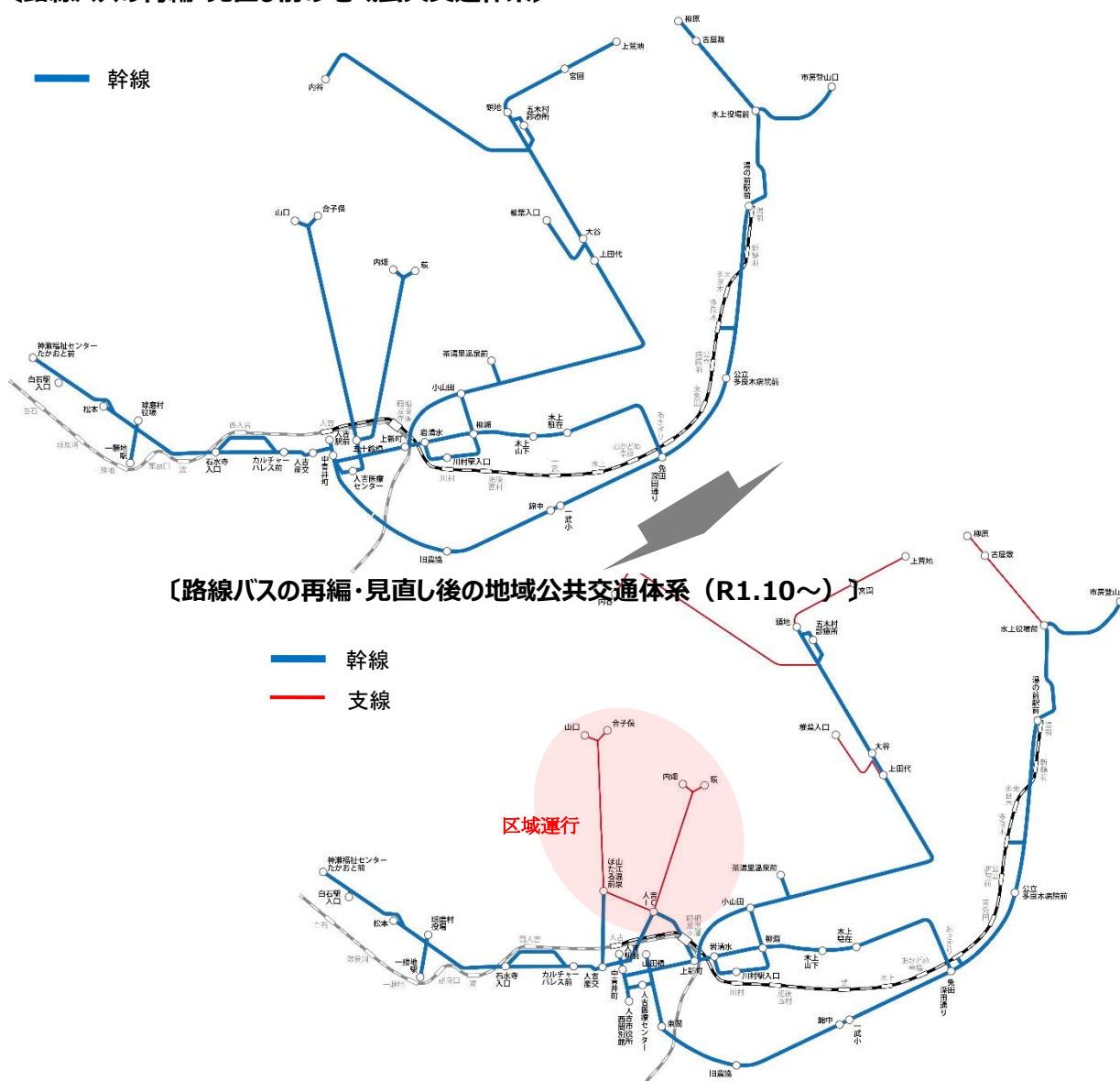
2 人吉球磨地域の地域公共交通が抱える課題

第4章 人吉球磨地域の地域公共交通が抱える課題

1 前計画の評価

- ◆ 前計画（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：平成28年度～令和3年度）に掲げた施策メニューの実施状況は、路線バスの再編・見直しに合わせて、各市町村でコミュニティバスや乗合タクシー等の新規導入、さらには既存乗合タクシー等の見直し、それらの運行に合わせた拠点の創出やダイヤの見直し、広報等については実施されている状況です。
- ◆ 一方で、複数の交通モードが連携した取り組みや路線バス等を対象とした利用促進策（広報等）、さらには広報活動等の定期的実施に関しては、地域公共交通担当部署の人材不足や予算等の都合より未実施となっています。
- ◆ そうした状況の中、新型コロナウイルス感染症や豪雨災害等の影響もありますが、地域間幹線系統路線バスにおいては、路線再編・見直しに伴い、運行効率性は向上したものと考えます。
- ◆ しかし、路線バスへの財政負担状況は市町村によってばらつきが見られる状況（減少していない市町村もあり）であるとともに、今後の需要の動向、地域ニーズ等を踏まえたあり方検討が必要と考えます。

〔路線バスの再編・見直し前の地域公共交通体系〕



目標① 持続可能な公共交通ネットワークの形成

数値目標	目標値	評価値
①幹線系統となる公共交通の年間利用者数の減少率：くま川鉄道、路線バス	くま川鉄道：約 86% ※対 H22 比	くま川鉄道 約 93%(710 千人) ※R1 実績値
	路線バス：約 79% ※対 H22 比	路線バス 約 67%(128 千人) ※R1 実績値

【評価結果】

- ・新型コロナウイルス感染症の影響がある中、くま川鉄道に関しては地域と連携したイベント開催や各種企画等で目標値を上回る結果（R2 は豪雨災害の影響で減少）
- ・路線バスに関しては計画策定時に想定した趨勢型（約 65%）より若干上回るものの、利用促進策等が十分実施できていない状況もあり、目標値より下回る結果

数値目標	目標値	評価値
②地域間幹線系統（路線バス）の実車走行キロあたり輸送人員	0.15 人/km 以上	0.153 人/km ※R1 実績値 ※路線バス＋球磨村コミュニティバス

【評価結果】

- ・利用者数は減少しているものの、路線再編等で実車走行キロが減少し、運行効率性は維持

目標② 拠点の創出及び交通結節機能の強化

数値目標	目標値	評価値
①新たな拠点の創出	15 箇所	新規 3 箇所 (水上役場前、相良村役場、渡駅)

【評価結果】

- ・対象とする拠点については当初より拠点となっている箇所が多く存在し、新規については路線バス再編等に合わせて 3 箇所設置
- ・一方で、人吉 IC やイオン錦店のような広域的な拠点は未整備

数値目標	目標値	評価値
②複数の交通モードが連携した施策数	10 施策	4 施策 ※接続ダイヤの見直し、乗り継ぎ運賃割引、時刻表等の改善、マップ作成等に関して一部の市町村が実施

【評価結果】

- ・各市町村において路線バス再編に合わせた支線部分の見直し（ダイヤの接続等）、さらには拠点整備等を行っているものの、情報提供面、運賃面等への取り組みはなし

目標③ 公共交通利用環境の向上

数値目標	目標値	評価値
①利用環境等に対する利用者の満足度	44.0%	- ※豪雨災害、新型コロナウイルス感染症の影響で未評価

【評価結果】

- ・ アンケート調査は未実施であるものの、施策等の実施状況を踏まえると満足度の向上は期待できない

数値目標	目標値	評価値
②観光客の公共交通機関利用率	30.0%	- ※豪雨災害、新型コロナウイルス感染症の影響で未評価

【評価結果】

- ・ アンケート調査は未実施であるものの、くま川鉄道利用者数の増加等を踏まえると若干の増加は期待されるが、全体としては大きな増加は期待できない

目標④ 地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

数値目標	目標値	評価値
①地域と連携した利用促進の実施件数	10 件	一部実施 ※各市町村で多様な関係機関等と連携し、主に支線系統を対象とした利用促進（免許返納含む）を実施

【評価結果】

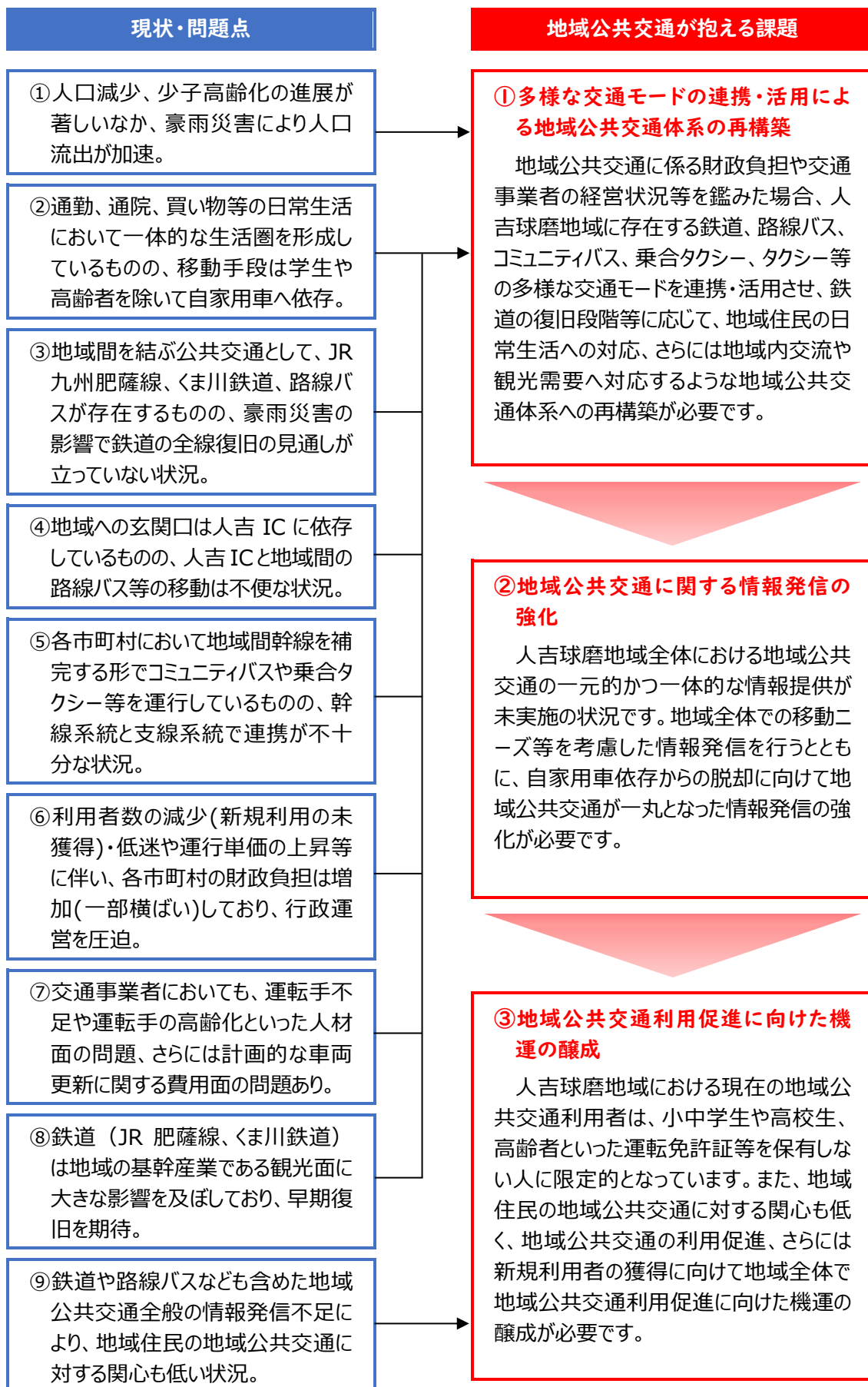
- ・ 各市町村で学校や老人クラブ、商工会など多様な関係機関と連携し利用促進に取り組んでいる
- ・ 一方で、対象となる地域公共交通は支線系統が多い状況

数値目標	目標値	評価値
②地域公共交通に関する情報発信数	5 回/年	不定期に実施 ※一部市町村では広報誌等を活用した広報実施。ただし、定期的な広報でなく、支線系統見直し等に応じた実施。 ※人吉球磨全体では未実施

【評価結果】

- ・ 各市町村において支線系統の見直し等に応じて様々な媒体を活用して広報活動を実施
- ・ 一方で、定期的な発信は未な状況であるとともに、路線バス等に関する発信は少ない状況

2 人吉球磨地域の地域公共交通が抱える課題



第5章

基本方針と将来像

- 1 人吉球磨地域の地域公共交通に関する基本方針
- 2 人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像

〔拠点の定義〕

人吉球磨地域への玄関口となる「広域拠点」、人吉球磨地域内における日常生活等における「地域拠点」「交通拠点」、観光客などの交流人口が集まる「交流拠点」の4拠点を設定します。

なお、各市町村内における拠点の位置づけ及び整備については、各市町村において検討します。

表 拠点の考え方

拠点名	役割				位置づけ (配置方針)	求められる機能	拠点候補地
	経済活動	日常生活	交通結節	地域交流			
広域拠点	◎	○	◎	○	広域幹線、 幹線、支線	多様な交通手段が結節し、人吉球磨地域の玄関口となる拠点	人吉駅・人吉温泉駅、 人吉 IC
地域拠点	○	◎	○	○	幹線、支線	日常生活において人吉球磨地域全体から地域住民が集まる拠点	人吉市中心部(産交バス(株)人吉営業所、人吉医療センターなど)、 球磨郡公立多良木病院、 イオン錦店
交通拠点	○	○	◎	○	幹線相互、 幹線と支線 が結節	地域公共交通相互が結節し、乗り換え機能等を有する拠点	くま川鉄道駅(肥後西村駅、あさぎり駅、湯前駅)、石水寺入口、 水上村役場付近、相良村役場付近、頭地付近
交流拠点	○	-	-	◎	支線	上記拠点以外で地域住民や観光客などの交流人口が集まる拠点	湯山温泉付近、茶湯里温泉付近、 山江温泉ほたる付近、球泉洞

〔地域公共交通ネットワークの定義〕

地域公共交通ネットワークは、人吉球磨地域と地域外の移動を支える「広域幹線」、人吉球磨地域内の移動を支える「幹線(鉄道)」「幹線(バス)」「支線」を設定します。

表 交通ネットワークの考え方

路線名	果たすべき役割	主な利用者	交通手段
広域幹線	・人吉球磨地域と地域外の交流人口の移動を支えます。	観光客などの来訪者、 その他地域住民	JR 九州肥薩線、 高速バス
幹線(鉄道)	・人吉球磨地域の骨格を形成。 ・市町村間を連絡するとともに、交流人口の移動を支えます。	高校生の通学者、 その他地域住民、 観光客などの来訪者	JR 九州肥薩線、 くま川鉄道
幹線(バス)	・市町村間を連絡し、地域住民の日常生活の移動を支えます。	通勤・通学者、 高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用	路線バス
支線	・市町村間の移動や地域内での移動を支え、幹線系統と連携し、一体的な地域公共交通体系を構築します。	高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用	コミュニティバス、 乗合タクシー、 タクシー

②地域公共交通体系が持続可能に再編された状態

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、現況（くま川鉄道部分運行）と将来（くま川鉄道全線開通時）の段階別に、地域公共交通体系を持続可能な体系に再編します。

なお、JR 九州肥薩線においては、今後の復旧方針等を踏まえ検討します。

〔現況（くま川鉄道部分運行）〕

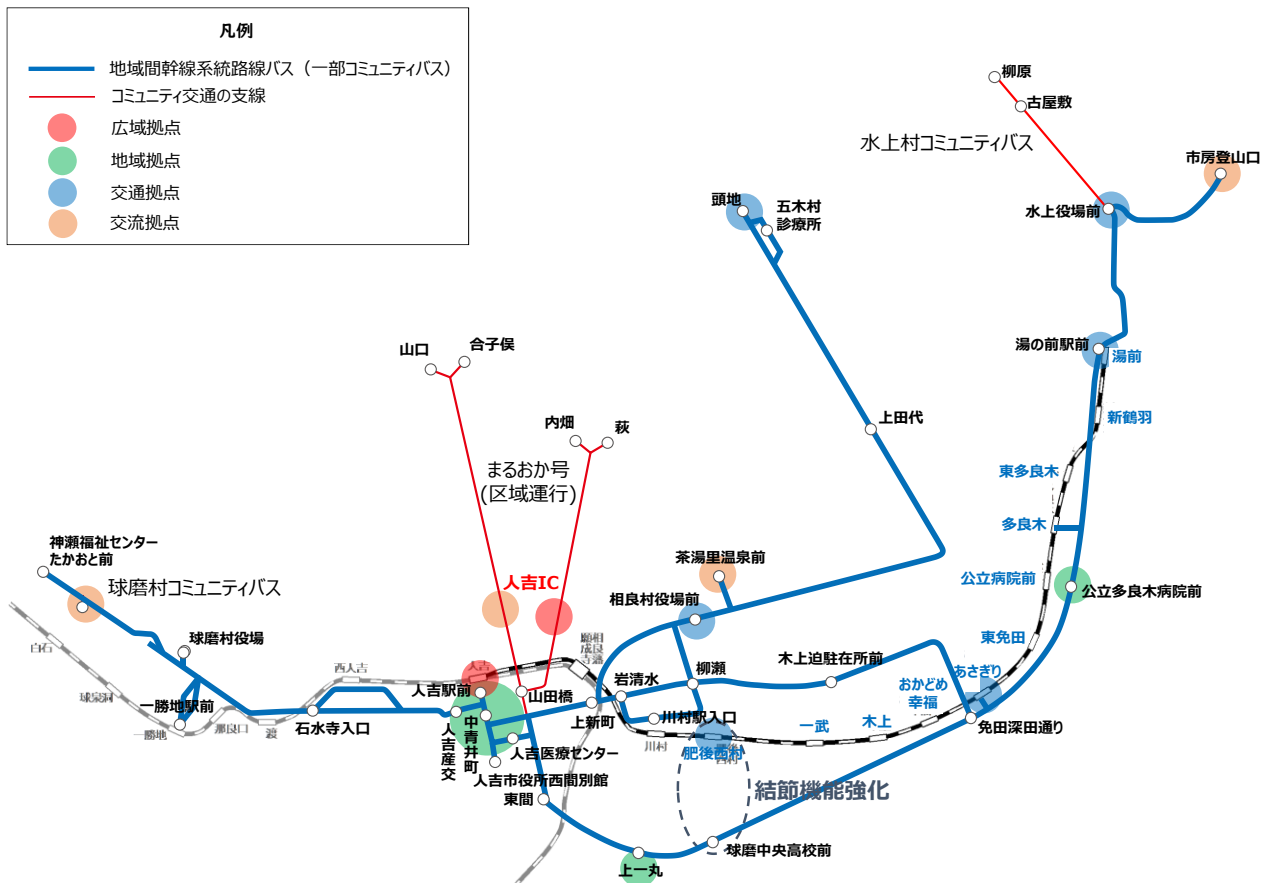
・くま川鉄道の部分運行時においては、くま川鉄道の運行本数が通常ダイヤよりも少ないことから、現在の地域公共交通体系を維持します。

・さらに、人吉温泉～肥後西村駅間が運休であることから、代替バスの運行を継続しつつ、くま川鉄道「肥後西村駅」と路線バス「球磨中央高校前バス停」の結節強化を図ります。

※肥後西村駅～球磨中央高校前バス停間の距離は約 700m、徒歩で 10 分程度。

例）駅もしくはバス停における、乗り場案内（駅やバス停の位置と移動経路や距離・徒歩時間など）と時刻表の掲示など

〔現況（くま川鉄道部分運行）〕

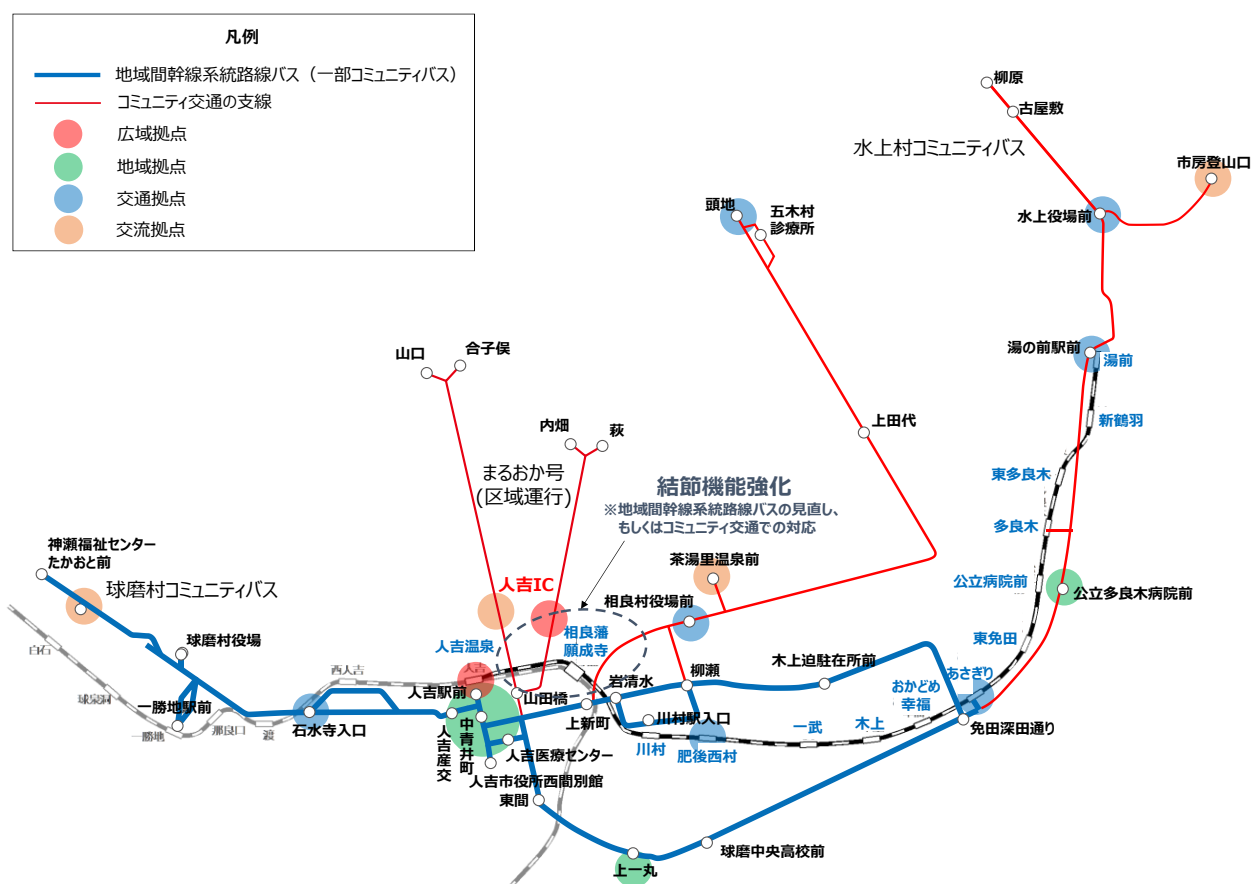


〔将来(くま川鉄道全線開通時)〕

- ・くま川鉄道の全線開通時を目途に、地域間幹線系統路線バスとくま川鉄道のサービス圏が重複する区間（あさぎり駅～湯前駅）、さらには五木線において地域間幹線系統路線バスをコミュニティ交通へ見直しを進めます。
- ・なお、コミュニティ交通への見直しにあたっては、今後、沿線自治体（運行主体）が連携し、運行の担い手となる交通事業者の確保可能性等も含め検討しますが、現在の地域間幹線系統路線バス利用者の利便性低下とならないよう（特に、五木線においては人吉高校五木分校への通学対応確保）、運賃体系や地域間幹線系統路線バスとの運行ダイヤの接続等に十分留意するとともに、地域の実情等に応じて柔軟な地域公共交通サービスの提供を図ります。
- ・併せて、幹線系統と支線との連携や結節機能強化を図ることを目的に、各市町村が運行するコミュニティバスや乗合タクシーなどの支線についても必要に応じて見直しを行います。
- ・さらには、地域間幹線系統路線バスの見直しやコミュニティ交通での対応など人吉 IC への結節機能強化を図ります。

例) 複数市町村が連携したバス事業者への運行委託によるコミュニティバスの運行、タクシー事業者への運行委託による乗合タクシーやデマンド型乗合タクシーなど

〔将来(くま川鉄道全線開通時)〕



※コミュニティ交通とは

コミュニティバスや乗合タクシーなどの路線バスに類する運行形態に加え、予約があった際に運行するデマンド型の運行、さらにはタクシーの活用（タクシー利用助成など）やスクールバスや企業・病院送迎など特定目的の旅客運送への混乗や合間運行での活用、自家用有償運送（既存の公共交通事業者が存在しない交通不便地域）などが含まれます。

第6章 計画の目標

- 1 計画の目標
- 2 目標に対する数値指標・目標値

第6章 計画の目標

1 計画の目標

地域公共交通が抱える課題に対して、「基本方針と将来像」を踏まえ、本計画の目標は以下のとおり設定します。

地域公共交通が抱える課題

①多様な交通モードの連携・活用による地域公共交通体系の再構築

地域公共交通に係る財政負担や交通事業者の経営状況等を鑑みた場合、人吉球磨地域に存在する鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の多様な交通モードを連携・活用させ、鉄道の復旧段階等に応じて、地域住民の日常生活への対応、さらには地域内交流や観光需要へ対応するような地域公共交通体系への再構築が必要です。

②地域公共交通に関する情報発信の強化

人吉球磨地域全体における地域公共交通の一元的かつ一体的な情報提供が未実施の状況です。地域全体での移動ニーズ等を考慮した情報発信を行うとともに、自家用車依存からの脱却に向けて地域公共交通が丸となった情報発信の強化が必要です。

③地域公共交通利用促進に向けた機運の醸成

人吉球磨地域における現在の地域公共交通利用者は、小中学生や高校生、高齢者といった運転免許証等を保有しない人に限定的となっています。また、地域住民の地域公共交通に対する関心も低く、地域公共交通の利用促進、さらには新規利用者の獲得に向けて地域全体で地域公共交通利用促進に向けた機運の醸成が必要です。

計画の目標

目標①

地域公共交通の再構築と利便性向上

地域住民の日常生活への対応や交流人口の確保・拡大に向けて、人吉球磨地域に存在する鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の輸送資源を活用しつつ、役割分担の明確化や連携、さらには便利で持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築により、地域公共交通の利便性向上を図ります。

目標②

地域公共交通に関するサービス充実

地域住民のみならず観光客が気軽に、かつ簡単に地域公共交通を利用できるよう、情報提供や運賃面でのサービスの充実を図ります。

さらには、人吉球磨地域全体において地域公共交通のみならずその他施設等と一体的なサービスを提供することで、地域公共交通の利用促進を図ります。

目標③

多分野連携による利用機運の醸成

地域公共交通の利用促進、さらには地域公共交通の維持・確保に向けて、地域住民、交通事業者、行政、その他まちづくり・福祉・教育・観光分野の関係機関との連携強化を図り、地域住民のみならず人吉球磨地域全体で地域公共交通に対する利用機運の醸成を図ります。

2 目標に対する数値指標・目標値

1 で設定した目標に対して、管理・評価する数値指標とその目標値を以下のとおり設定します。

なお、国庫補助対象系統については、毎年度の補助申請において、各系統に関する目標を計画「別紙」に記載し、認定を受けることとなっています。

数値指標	現況値	目標値 (令和 8 年度)	設定の考え方
1) コミュニティ交通の新規導入 もしくはサービス見直し等 を行った市町村数	-	10 市町村 (新規)	幹線系統と一体となりコ ミュニティ交通の充実を 図ります
2) くま川鉄道の 年間利用者数	710 千人/年 (R1 年度実績)	710 千人/年以上 (維持)	人口減少が進展する 中、現在の水準（豪雨 災害以前の水準）を維 持します
3) 地域間幹線系統路線バス 等の利用者数	128 千人/年 (R1 年度実績)	128 千人/年以上 (維持)	
4) 市町村が運行するコミュニ ティ交通の年間利用者数	約 74 千人/年 (R1 年度実績)	74 千人/年以上 (維持)	
5) 地域間幹線系統路線バス 等に係る年間財政負担額	153,608 千円/年 (R2 年度実績)	153,608 千円/年 以下 (削減)	運行単価が増加する 中、現在の水準を維持 します

6) 地域間幹線系統路線バス 等の IC カード利用率	34% (R2 年度実績)	50%以上 (増加)	IC カードの普及を図り、 利用率を向上させます
7) 観光客の地域公共交通機 関利用率	-	21.9%以上 (増加)	豪雨災害からの復興に向 けて、観光客の公共交通 利用率を向上させます

8) 地域住民の地域公共交通 に対する認知度 (今後の見直し等に対する認 知度)	17.5%	35.0%以上 (増加)	地域と一体となった取り組 みにより、認知度向上を 図ります
---	-------	-----------------	-------------------------------------

- 1) 今後、地域間幹線系統路線バスの見直しと併せて、コミュニティ交通の新規導入や現在のコミュニティバス、乗
合タクシーなどの路線、ダイヤ、運賃等のサービス内容について見直しを行った市町村数
- 3) 目標値には五木線及びあさぎり駅前～市房登山口間見直し後のコミュニティ交通の輸送人員含む
- 4) 人吉市（まめバス、じゅぐりっと号、乗合タクシー）、錦町乗合タクシー、多良木町乗合タクシー、水上村コミュニ
ティバス、相良村乗合タクシー、五木村（コミュニティバス、リレータクシー）、山江村乗合タクシー、球磨村コミュ
ニティバス、あさぎり町乗合タクシー が対象
- 5) 目標値は、五木線及びあさぎり駅前～市房登山口間見直し後のコミュニティ交通の運行に係る委託費等含む
- 7) 現況値は不明（豪雨災害により鉄道が運休であることから、高速バスを除き少ないことが想定）
目標値は平成 27 年に実施した観光客ヒアリング調査結果より、JR・くま川鉄道・路線バス・タクシーの利用率
- 8) 本計画を踏まえて実施する地域公共交通の見直しなどに対する認知度
現況値は平成 31 年 4 月の路線バスの再編・見直しに対する認知度（令和 3 年度利用者アンケート調査結果）

第7章

目標達成に向けた施策・事業

第7章 目標達成に向けた施策・事業

第6章で設定した目標の達成に向けて実施する施策・事業は以下のとおりです。

計画の目標	数値指標
目標① 地域公共交通の再構築と利便性向上 地域住民の日常生活への対応や交流人口の確保・拡大に向けて、人吉球磨地域に存在する鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の輸送資源を活用しつつ、役割分担の明確化や連携、さらには便利で持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築により、地域公共交通の利便性向上を図ります。	1) コミュニティ交通の新規導入もしくはサービス見直し等を行った市町村数 2) くま川鉄道の年間利用者数 3) 地域間幹線系統路線バス等の利用者数 4) 市町村が運行するコミュニティ交通の年間利用者数 5) 地域間幹線系統路線バス等に係る年間財政負担額
目標② 地域公共交通に関するサービス充実 地域住民のみならず観光客が気軽に、かつ簡単に地域公共交通を利用できるよう、情報提供や運賃面でのサービスの充実を図ります。 さらには、人吉球磨地域全体において地域公共交通のみならずその他施設等と一体的なサービスを提供することで、地域公共交通の利用促進を図ります。	6) 地域間幹線系統路線バス等の IC カード利用率 7) 観光客の地域公共交通機関利用率
目標③ 多分野連携による利用機運の醸成 地域公共交通の利用促進、さらには地域公共交通の維持・確保に向けて、地域住民、交通事業者、行政、その他まちづくり・福祉・教育・観光分野の関係機関との連携強化を図り、地域住民のみならず人吉球磨地域全体で地域公共交通に対する利用機運の醸成を図ります。	8) 地域住民の地域公共交通に対する認知度（今後の見直し等に対する認知度）

現況値	目標値
-	10 市町村 (新規)
710 千人/年 (R1 年度実績)	710 千人/年以上 (維持)
128 千人/年 (R1 年度実績)	128 千人/年以上 (維持)
約 74 千人/年 (R1 年度実績)	74 千人/年以上 (維持)
153,608 千円/年 (R2 年度実績)	153,608 千円/年以下 (削減)

目標達成に向けた施策・事業
1) 各市町村における地域公共交通計画の検討
2) 被災鉄道路線の復旧・復興
3) コミュニティ交通の充実
4) 交通拠点の機能強化

34% (R2 年度実績)	50%以上 (増加)
-	21.9%以上 (増加)

5) 新たな運賃制度や決済方法の導入
6) 地域公共交通に関する情報提供サービスの充実

17.5%	35.0%以上 (増加)
-------	-----------------

7) 地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携
8) 地域公共交通に関するイベント等の開催

(1) 施策・事業の内容

1) 各市町村における地域公共交通計画の検討

〔事業概要〕

「人吉・球磨地域公共交通計画」や地域の実情等を踏まえ、各市町村もしくは必要に応じて複数市町村が連携し、地域公共交通計画の検討を行い、地域公共交通を再構築します。

〔事業主体〕

市町村、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域 10 市町村

〔事業内容〕

人吉市	・「人吉市地域公共交通計画」を作成し、人吉市内で完結する路線バスやコミュニティ交通について検討します。 ・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。
錦町	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(あさぎり町、多良木町、湯前町、水上村)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。 ・併せて、現在運行している乗合タクシーの見直しなど地域公共交通計画を検討します。
多良木町	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(錦町、あさぎり町、湯前町、水上村)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。 ・併せて、現在運行している乗合タクシーの見直しなど地域公共交通計画を検討します。
湯前町	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(錦町、あさぎり町、多良木町、水上村)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。
水上村	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(錦町、あさぎり町、多良木町、湯前町)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。 ・併せて、現在運行しているコミュニティバスの見直しなど地域公共交通計画を検討します。
相良村	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(人吉市、五木村、山江村)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。 ・併せて、現在運行している乗合タクシーの見直しなど地域公共交通計画を検討します。
五木村	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(人吉市、相良村、山江村)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。 ・併せて、現在運行している乗合タクシーの見直しなど地域公共交通計画を検討します。
山江村	・現在運行している「まるおか号」に関して、利用者の声等も踏まえ、適宜見直し・検討します。 ・必要に応じて、他市町村と連携したコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。
球磨村	・現在運行しているコミュニティバスを基本とし、今後の豪雨災害からの復興等も踏まえ、見直し・検討を行います。
あさぎり町	・コミュニティ交通の充実に伴う地域間幹線系統の見直しに伴い、関係町村(錦町、多良木町、湯前町、水上村)とコミュニティ交通の充実にに向けた検討を行います。 ・併せて、現在運行している乗合タクシーの見直しなど地域公共交通計画を検討します。

2) 被災鉄道路線の復旧・復興

〔事業概要〕

JR 九州肥薩線及びくま川鉄道を対象に、鉄道事業者や熊本県と連携し、復旧・復興に向けた検討を行います。

くま川鉄道に関しては、「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」に基づき、経営の改善や事業継続に向けた取り組み、さらには支援を行います。

※JR 九州肥薩線は今後の復旧方針等を踏まえ検討

〔事業主体〕

市町村、熊本県、くま川鉄道株式会社

〔事業箇所〕

くま川鉄道全線及び沿線地域

〔事業内容〕

「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」

(1) 安全な輸送サービスの確保、鉄道施設の整備に関する事項

- ・施設保有する自治体と連携した老朽施設（橋梁、踏切設備、車両等）の更新投資の計画的な実施
- ・維持修繕の着実な実施
- ・安全管理の積極的推進

(2) 輸送サービスの改善に関する事項

- ・主要駅から2次交通（路線バス、乗合タクシー、シェアサイクル等）への乗継利便性の向上（接続ダイヤ、運行ダイヤの調整、運賃体系の整備等）
- ・乗継運賃割引制度並びに共通定期券の導入の検討
- ・鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入の検討
- ・免許自主返納者への利用推奨施策の実施
- ・Wi-Fi等の通信環境設備の整備拡大（駅及び車両内）

(3) その他の収益増加策に関する事項

- ・地元自治体及び沿線施設等と連携したイベント開催やイベント列車の運行並びに割引乗車券の発行
- ・駅舎を活用したイベントの開催並びに環境整備
- ・サイクルトレインを活用した観光振興
- ・インバウンド等観光需要の取り込み（多言語案内の強化、タブレット端末等の整備）
- ・域外観光利用の拡大
- ・地域の魅力等の国内外への情報発信
- ・企画切符、グッズ販売及び関連事業の展開
- ・キャッシュレス決済への対応
- ・鉄道事業以外の利益増収策の検討

(4) 経営合理化に関する事項

- ・人員の適正管理による経費削減（技術継承の取り組み強化）
- ・運行ダイヤ等の見直しによる運行経費の削減
- ・経営体制の強化

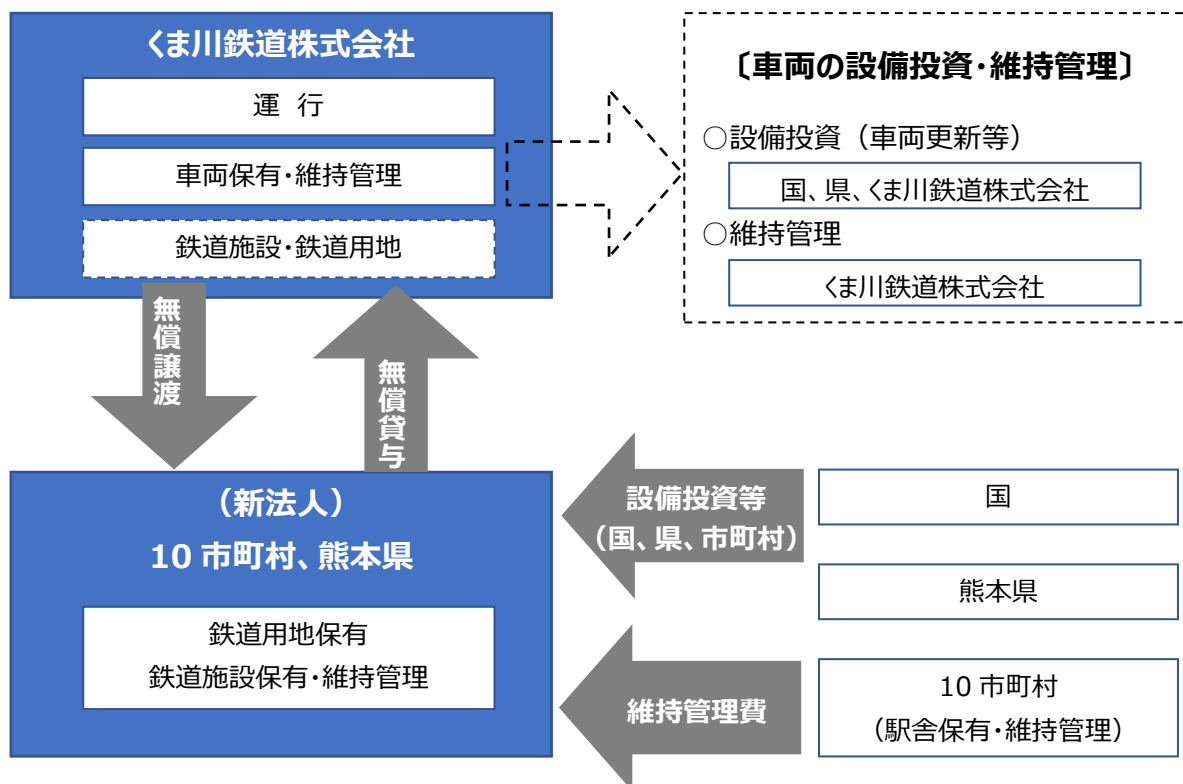
※施設整備に関しては、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」を活用予定

※利用促進に関しては、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」、「幹線鉄道等活性化事業費補助」を活用予定

〔鉄道事業再構築事業の実施〕

- ・鉄道事業再構築実施計画の作成
- ・計画に基づく鉄道事業再構築事業の実施
 - 事業構造の変更（上下分離方式）
 - ・ 10 市町村及び熊本県が設立する新法人が第三種鉄道事業者となり、鉄道施設及び鉄道用地を保有
 - ・ くま川鉄道株式会社は、第二種鉄道事業者として、新法人が保有する資産以外の列車の運行に必要な資産を保有
 - ・ くま川鉄道株式会社は、新法人に全区間の鉄道施設及び鉄道用地を無償譲渡
 - ・ 新法人は、くま川鉄道株式会社へ当該鉄道施設及び鉄道用地を無償貸与
- 計画予定期間
 - ・ 全線復旧後 10 年間

■ 事業構造変更後のスキーム図



3) コミュニティ交通の充実

〔事業概要〕

地域間幹線系統路線バスの見直しや既存のコミュニティバス、乗合タクシーの見直しなど、幹線と支線が一体なり、コミュニティ交通の充実を図ります。

なお、必要に応じて複数市町村が連携してコミュニティ交通の充実を図ります。

※コミュニティ交通の運行にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用も含めて検討します。

〔事業主体〕

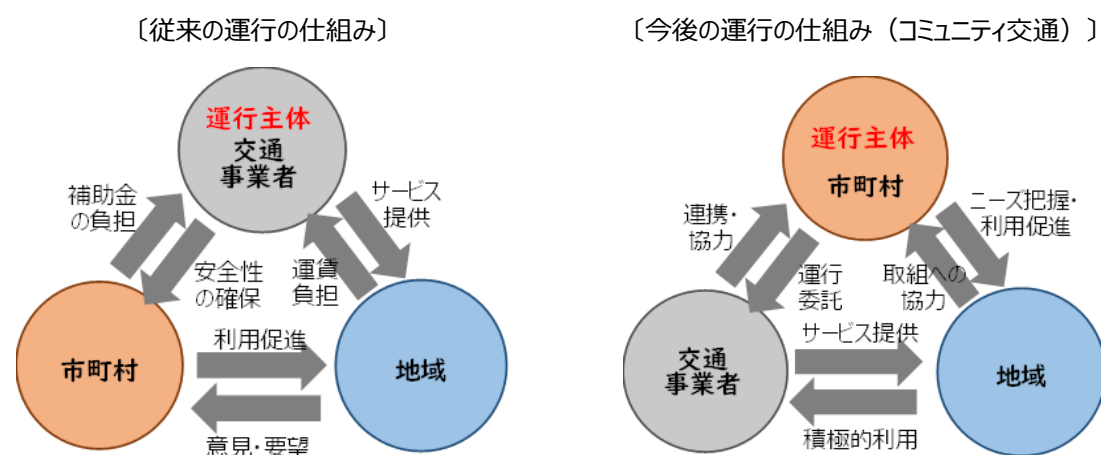
市町村、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域 10 市町村

〔事業内容〕

- ・地域間幹線系統路線バスの一部路線をコミュニティ交通へ見直しを行います。
- ・コミュニティ交通への見直しにあたっては、今後、**沿線自治体（運行主体）が連携し、運行の担い手となる交通事業者の確保可能性、さらには運行費用面等**も含め検討しますが、現在の地域間幹線系統路線バス**利用者の利便性低下とならないよう、運賃体系や地域間幹線系統路線バスとの運行ダイヤの接続等に十分留意**するとともに、地域の実情等に応じて柔軟な地域公共交通サービスの提供を図ります。
- ・併せて、**幹線系統と支線との連携や結節機能強化を図ることを目的**に、各市町村が運行するコミュニティバスや乗合タクシーなどの支線についても必要に応じて見直しを行います。



対象路線	コミュニティ交通の例	留意事項
五木線 ・人吉産交～茶湯里温泉前～上田代 ・人吉産交～柳瀬～上田代 ・人吉産交～大谷～頭地	・複数市町村が連携したスクールバスの運行 ・複数市町村が連携したコミュニティバスや乗合タクシーの運行	・人吉高校五木分校への通学手段確保 ・幹線との接続強化
湯前線：西村経由、木上経由 2 系統 多良木線：西村経由、木上経由 2 系統 市房登山口線	・複数市町村が連携したコミュニティバスや乗合タクシーの運行	・幹線（くま川鉄道の駅含むとの）接続強化 ・公立多良木病院への通院への対応

- ・地域間幹線系統路線バスを見直し後のコミュニティ交通の運行にあたっては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）の活用等も検討します。
- ・なお、次の運行系統については、現在も国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用していることから、引き続き活用することで、維持・確保を図ります。

【補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表】

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
くま川鉄道(株) (運行は交通事業者に委託)	人吉・錦線	JR 人吉駅前ロータリー	柳瀬バス停	肥後西村駅	路線定期運行	フィーダー補助	沿線地域の高校生の通学手段としてだけでなく、沿線地域の生活に必要な路線として運行し、くま川鉄道の肥後西村駅発着便に接続する
山江村 (運行は交通事業者に委託)	山田線		山田地区		区域運行	フィーダー補助	通院や買い物支援として山江村と人吉市とを運行し、人吉ICバス停において、高速バス（B&S、なんぷう号、きりしま号、フェニックス号）、人吉産交バス停において五木線、湯前線と接続する
	万江線		万江地区		区域運行	フィーダー補助	

やまえ乗合バス

令和2年11月版

山江村
まるおか号

利用方法

山田線 1時間前
万江線 2時間前
山江線 2時間前

受付時間 午前8時から午後6時まで

電話番号 (フリーダイヤル) **0120-80-5066**

までに電話で予約をします

(ただし、山田線1号、万江線1号、2号、7号は前日予約が必要です)

運行図

A 合子俣 山口 熊の原 大川内 水無 水無出口 白岳

B 沢 尾崎 鳥屋 日 楠木川内 葛

C 足算 淡筈 小柳 神城 下井手の口

D 萩内 大川内 尾崎 高陸 大平

E 湯の原 下駄 岩ヶ野 香腰 稚谷

F 小山田 東瀬 新原 北永シ切

G 一丸 西川内 蔵野 寺の下 寺山 本城 井出口 堂園 長ヶ峰 合戦 下城子 味園

時刻表

山田線	万江線	山江線																																																																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th>番号</th><th>人吉</th><th>山田</th><th>山江</th></tr> <tr><td>1</td><td>8:00</td><td>8:10</td><td>8:20</td></tr> <tr><td>2</td><td>9:50</td><td>10:00</td><td>10:10</td></tr> <tr><td>3</td><td>12:40</td><td>12:50</td><td>13:00</td></tr> <tr><td>4</td><td>15:30</td><td>15:40</td><td>15:50</td></tr> <tr><td>5</td><td>18:30</td><td>18:40</td><td>18:50</td></tr> <tr><td>6</td><td>17:50</td><td>18:00</td><td>18:10</td></tr> </table>	番号	人吉	山田	山江	1	8:00	8:10	8:20	2	9:50	10:00	10:10	3	12:40	12:50	13:00	4	15:30	15:40	15:50	5	18:30	18:40	18:50	6	17:50	18:00	18:10	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th>番号</th><th>人吉</th><th>万江</th><th>山江</th></tr> <tr><td>7</td><td>9:00</td><td>9:10</td><td>9:20</td></tr> <tr><td>8</td><td>11:30</td><td>11:40</td><td>11:50</td></tr> <tr><td>9</td><td>13:30</td><td>13:40</td><td>13:50</td></tr> <tr><td>10</td><td>14:30</td><td>14:40</td><td>14:50</td></tr> <tr><td>11</td><td>16:40</td><td>16:50</td><td>17:00</td></tr> <tr><td>12</td><td>18:40</td><td>18:50</td><td>19:00</td></tr> <tr><td>13</td><td>21:20</td><td>21:30</td><td>21:40</td></tr> </table>	番号	人吉	万江	山江	7	9:00	9:10	9:20	8	11:30	11:40	11:50	9	13:30	13:40	13:50	10	14:30	14:40	14:50	11	16:40	16:50	17:00	12	18:40	18:50	19:00	13	21:20	21:30	21:40	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th>番号</th><th>人吉</th><th>山江</th><th>山田</th></tr> <tr><td>1</td><td>7:30</td><td>7:40</td><td>7:50</td></tr> <tr><td>2</td><td>9:20</td><td>9:30</td><td>9:40</td></tr> <tr><td>3</td><td>10:50</td><td>11:00</td><td>11:10</td></tr> <tr><td>4</td><td>14:20</td><td>14:30</td><td>14:40</td></tr> <tr><td>5</td><td>16:10</td><td>16:20</td><td>16:30</td></tr> <tr><td>6</td><td>17:40</td><td>17:50</td><td>18:00</td></tr> </table>	番号	人吉	山江	山田	1	7:30	7:40	7:50	2	9:20	9:30	9:40	3	10:50	11:00	11:10	4	14:20	14:30	14:40	5	16:10	16:20	16:30	6	17:40	17:50	18:00
番号	人吉	山田	山江																																																																																							
1	8:00	8:10	8:20																																																																																							
2	9:50	10:00	10:10																																																																																							
3	12:40	12:50	13:00																																																																																							
4	15:30	15:40	15:50																																																																																							
5	18:30	18:40	18:50																																																																																							
6	17:50	18:00	18:10																																																																																							
番号	人吉	万江	山江																																																																																							
7	9:00	9:10	9:20																																																																																							
8	11:30	11:40	11:50																																																																																							
9	13:30	13:40	13:50																																																																																							
10	14:30	14:40	14:50																																																																																							
11	16:40	16:50	17:00																																																																																							
12	18:40	18:50	19:00																																																																																							
13	21:20	21:30	21:40																																																																																							
番号	人吉	山江	山田																																																																																							
1	7:30	7:40	7:50																																																																																							
2	9:20	9:30	9:40																																																																																							
3	10:50	11:00	11:10																																																																																							
4	14:20	14:30	14:40																																																																																							
5	16:10	16:20	16:30																																																																																							
6	17:40	17:50	18:00																																																																																							

山江線から人吉市内へはご利用できません。

4) 交通拠点の機能強化

〔事業概要〕

コミュニティ交通の充実と併せて、地域公共交通相互が接続する交通拠点等において、ダイヤ調整や情報提供の充実など結節性向上を図るなど交通拠点の機能強化を図り、利用者の利便性向上及び乗換抵抗の軽減を図ります。

〔事業主体〕

市町村、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

肥後西村駅、あさぎり駅前、人吉 IC、その他コミュニティ交通の充実に併せて乗り換え拠点となる交通拠点など

〔事業内容〕

- ①バス停や駅での他地域公共交通に関する情報提供の充実
：乗り場案内（駅やバス停の位置と移動経路や距離・徒歩時間など）と時刻表の掲示



〔バス停を活用した乗り場案内の実施事例〕



〔湯前駅における観光案内所での情報提供の実施事例〕

- ②既存施設等を活用し、待合スペースの提供及び時刻表等の情報提供



〔役場のロビーを活用した乗り換え拠点の実施事例〕
左写真：相良村役場内、右写真：水上村役場内

- ③人吉 IC における地域公共交通の接続強化

地域外から人吉球磨地域への玄関口である人吉 IC では、福岡・熊本・宮崎・鹿児島・新八代駅などを目的地とする高速バスが多く経由する状況ですが、人吉 IC からもしくは人吉 IC への地域公共交通は人吉市の地域内路線バス「じゅぐりっと号」もしくはタクシーのみとなっており、接続が弱い状況です。そのため、地域間幹線系統路線バスもしくはコミュニティ交通などでの接続強化を図ります。

5) 新たな運賃制度や決済方法の導入

〔事業概要〕

鉄道や路線バス、コミュニティ交通を対象に、定額乗車券（1 日乗車券など）や定額運賃など新たな運賃制度を導入することで、地域公共交通利用者の利便性向上を図ります。

さらには、交通系 IC カードの普及を図り、地域公共交通利用者の利便性向上、さらには施設等と連携した新たな決済方法を導入します。

〔事業主体〕

市町村、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域 10 市町村

〔事業内容〕

以下の内容について検討します。

- ・人吉球磨地域の地域公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー）が 1 日もしくは 2 日で自由に何度でも利用可能な乗車券。
- ・コミュニティ交通の料金均一化を図るとともに、複数のコミュニティ交通を乗り継いで利用した場合でも追加料金不要といった定額運賃化。 など



〔熊本県阿蘇地域での観光と地域公共交通が連携した実施事例〕

- ・交通系 IC カード（熊本地域振興 IC カード「くまモンの IC カード」や全国相互利用サービス対応の 10 カードなど）を鉄道及びタクシー事業者を導入。
- ・さらには、商業施設等にも普及を図り、交通系 IC カードの有効活用を図るとともに、その他、運転免許返納者に対して、交通系 IC カードを進呈 など

※「施策・事業 6）地域公共交通に関する情報提供サービスの充実」における MaaS などを活用した新たな技術の活用（キャッシュレス決済）なども含めて今後適切な方法について検討します。



〔全国相互利用交通系 IC カード〕

令和元年10月1日(火)開始!

宇城市免許返納者公共交通利用促進キャンペーン

宇城市では、バス会社の窓口で「免許返納者割引乗車証」の交付と更新を受けた市民を対象に「くまモンの IC カード」(1,500 円分使用可能)を進呈します!

対象者

- (1) バス会社の窓口で「免許返納者割引乗車証」の交付・更新を受けた人
※この制度による「くまモンの IC カード」の進呈は一人様1枚限りです。
- (2) 交付・更新時に宇城市に住所を有する人
※窓口で「住所の更新等」を申告してください。土曜・日曜・祝日の場合は、後日窓口で必要書類を提出し、郵送でお送りいたします。

免許返納者割引乗車証とは

- (1) 発行対象者
① 熊本県内に住所の満65歳以上の方、② 運転免許証を自主返納した際の証明書「申請による運転免許の取消通知書」または「運転経歴証明書」を所持する方
- (2) 乗車証により受けられる割引(障がい者等、その他の割引はありません)
乗車証の表示により、対象路線(※)が半額で乗車できます。
※九州産交バス・産交バスの一般路線バスをはじめ、熊本バス、電鉄バス、電鉄、熊本県内バス(市町村バス含む)、市電等が対象です。
- (3) 乗車証の交付に必要な手続
① 運転免許センターや警察署等で「申請による運転免許の取消通知書」または「運転経歴証明書」の発行を受ける。
② ①の証明書と顔写真1枚(縦3cm、横2.5cm・6ヶ月以内に撮影したもの)をバス会社の窓口へ提出する。

〔熊本県宇城市での実施事例〕

6) 地域公共交通に関する情報提供サービスの充実

〔事業概要〕

人吉球磨地域における鉄道、路線バス、コミュニティ交通に関して、既存のホームページ等を活用し一元的な情報提供（既存ホームページのリンク集など、人吉球磨地域公共交通サイトの設置）を行います。

さらには、MaaS(Mobility as a Service)などの新たな技術を活用した、利便性の高い地域公共交通利用環境を構築します。

〔事業主体〕

市町村、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域 10 市町村

〔事業内容〕

① 既存ホームページを活用した一元的な情報提供の実施

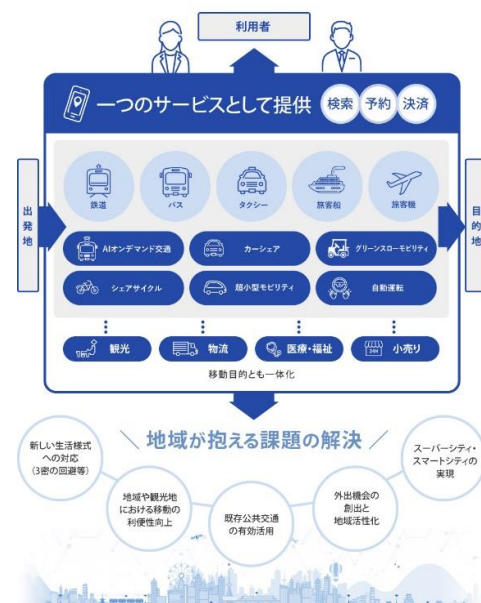
：鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティ交通（コミュニティバス、乗合タクシー）、タクシー、その他施設等の情報など

② MaaS(Mobility as a Service)などの新たな技術を活用し、一元的な情報提供に加え、キャッシュレス決済、その他観光や飲食等のサービスとの連携など、利便性の高い地域公共交通利用環境の構築

※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



〔公共交通時刻表として公共交通マップと各交通機関の運行状況と時刻表などの一元的な情報提供の実施事例〕
（熊本県八代市）



〔日本版 MaaS の推進：国土交通省〕

- 公共交通マップ（令和2年12月1日版）
（全体的）八代市公共交通マップ（PDF：23.53メガバイト）
- （中心部版）公共交通マップ（PDF：1.99メガバイト）
※市街地循環バスを中心に掲載しています。
- （版本地域版）公共交通マップ（PDF：7.92メガバイト）
坂本町の公共交通に関する情報は以下のページをご覧ください。
[坂本地域を運行する公共交通について（八代市HP）](#)
- （八代市南部版）公共交通マップ（PDF：4.41メガバイト）
- （八代市北部版）公共交通マップ（PDF：5.82メガバイト）
- （市街地版）公共交通マップ（PDF：3.99メガバイト）
- （東地域版）公共交通マップ（PDF：5.5メガバイト）

八代市内のバス・乗合タクシーの路線や時刻表が、乗り換え案内サイトNAVITIMEで検索できるようになりました。
NAVITIMEバス乗り換え案内（外部リンク）<https://www.navitime.co.jp/bustransit/>

7) 地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携

〔事業概要〕

保育園・認定こども園・幼稚園・小学校や高齢者などを対象に、地域公共交通の乗り方教室や利用体験（お出かけ企画）等を実施するとともに、福祉・教育分野との定期的な意見交換等による課題の共有化など、地域公共交通に対する連携を図ります。

〔事業主体〕

市町村、地域住民、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域 10 市町村及び保育園・認定こども園・幼稚園・小学校、その他高齢者福祉施設など

〔事業内容〕

① 保育園・認定こども園・幼稚園・小学校を対象とした乗り方教室の実施

園児や生徒を対象に、鉄道や路線バス、コミュニティ交通へ触れ合ってもらう機会を創出することを目的に、乗り方教室を実施します。

② 高齢者を対象とした乗り方教室の実施

高齢者の地域公共交通の利用促進、さらには運転免許証の返納促進等を目的に、老人クラブ活動などと連携し、乗り方教室を実施します。



〔小学校を対象とした人吉市での実施事例〕



〔佐賀市交通局での実施事例〕

③ お出かけ企画の実施

高齢者などを対象に、鉄道や路線バス、コミュニティ交通などを活用したお出かけ企画を実施します。

④ 多分野での意見交換会

福祉・教育分野との定期的な意見交換等を行い、地域住民の移動等に関する課題や地域公共交通に対するニーズ等の共有を図り、地域公共交通の検討に活用します。



〔福祉部局と連携したお出かけ企画の実施事例〕
(宮崎県延岡市)

8) 地域公共交通を活用したイベント等の開催

〔事業概要〕

地域公共交通を活用した観光等ツアー企画、さらには地域公共交通利用デーの実施（無料もしくは100円など）などイベント等を開催し、意識啓発を図ります。

さらには、それらイベントと連携し、地域側での催し開催などを行うことで、外出機会の創出や外出意欲の向上を図ります。

〔事業主体〕

市町村、地域住民、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域 10 市町村

〔事業内容〕

① 地域公共交通に関するイベント開催

既存イベントとの連携や新たな地域公共交通を活用したイベントなどを開催します。

例) 定期的な地域公共交通利用デーの実施：年 1 回無料、年数回料金 100 円など

夏休みなどにおける小学生を対象としたスタンプラリーの開催

② 地域公共交通と連携した地域でのイベント開催

地域公共交通に関するイベントと連携し、地域住民の外出機会の創出や外出意欲の向上を図ることを目的に、地域側での催し等を開催します。

例) 朝市の開催、商店街と連携した取り組み、食や文化等と連携した取り組みなど



〔熊本県内で実施されるバス・電車子ども無料（大人 100 円）の日の企画事例〕
※新型コロナウイルス感染症の影響で中止



〔くま川鉄道によるイベント企画の実施事例〕
※マルシェやスタンプラリーなどを実施



(2) 施策・事業の実施期間及び実施主体

本計画において、目標達成に向けた施策・事業は、下記のスケジュールで進めていきます。

なお、詳細なスケジュール等に関しては、くま川鉄道の全線開通時期によって今後調整・変更予定です。

目標達成に向けた施策・事業	事業主体	事業箇所
1) 各市町村における地域公共交通計画の検討	市町村、 地域関係者、 交通事業者	人吉球磨地域 10 市町村
2) 被災鉄道路線の復旧・復興	市町村、 熊本県、 くま川鉄道株式会社	くま川鉄道全線 及び沿線地域
3) コミュニティ交通の充実	市町村、 地域関係者、 交通事業者	人吉球磨地域 10 市町村
4) 交通拠点の機能強化	市町村、 地域関係者、 交通事業者	乗り換え拠点となる 交通拠点など
5) 新たな運賃制度や決済方法の導入	市町村、 地域関係者、 交通事業者	人吉球磨地域 10 市町村
6) 地域公共交通に関する情報提供サービスの充実	市町村、 地域関係者、 交通事業者	人吉球磨地域 10 市町村
7) 地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携	市町村、 地域住民、 交通事業者	人吉球磨地域 10 市町村、 保育園・認定こども園・幼稚園・小学校、その他高齢者福祉施設など
8) 地域公共交通に関するイベント等の開催	市町村、 地域住民、 交通事業者	人吉球磨地域 10 市町村

事業スケジュール(案)				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
くま川鉄道の全線開通時期に応じて要調整				
人吉市地域公共交通計画作成				
各町村での地域公共交通計画検討			モニタリング・評価・見直し	
	くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画に基づく事業継続			
	復旧後に全線開通、全線開通後は鉄道事業再構築事業を活用			
		くま川鉄道の全線開通に併せて、コミュニティ交通の運行準備・運行開始		
肥後西村駅等で優先実施				
各市町村の計画と併せて検討		くま川鉄道の全線開通及びコミュニティ交通の運行に併せて、運用開始		
運賃制度の計画	一部の地域公共交通で実施		コミュニティ交通運行に伴う対象拡大	
決済方法の計画		くま川鉄道の全線開通に併せて、運用開始		
ホームページ等での整備		運用開始		
熊本県の動向など MaaS に関する研究		実施に向けた整備	運用開始	
		適宜実施		
		適宜実施		

第8章

計画の達成状況の評価

- 1 推進体制
- 2 達成状況の評価と見直し

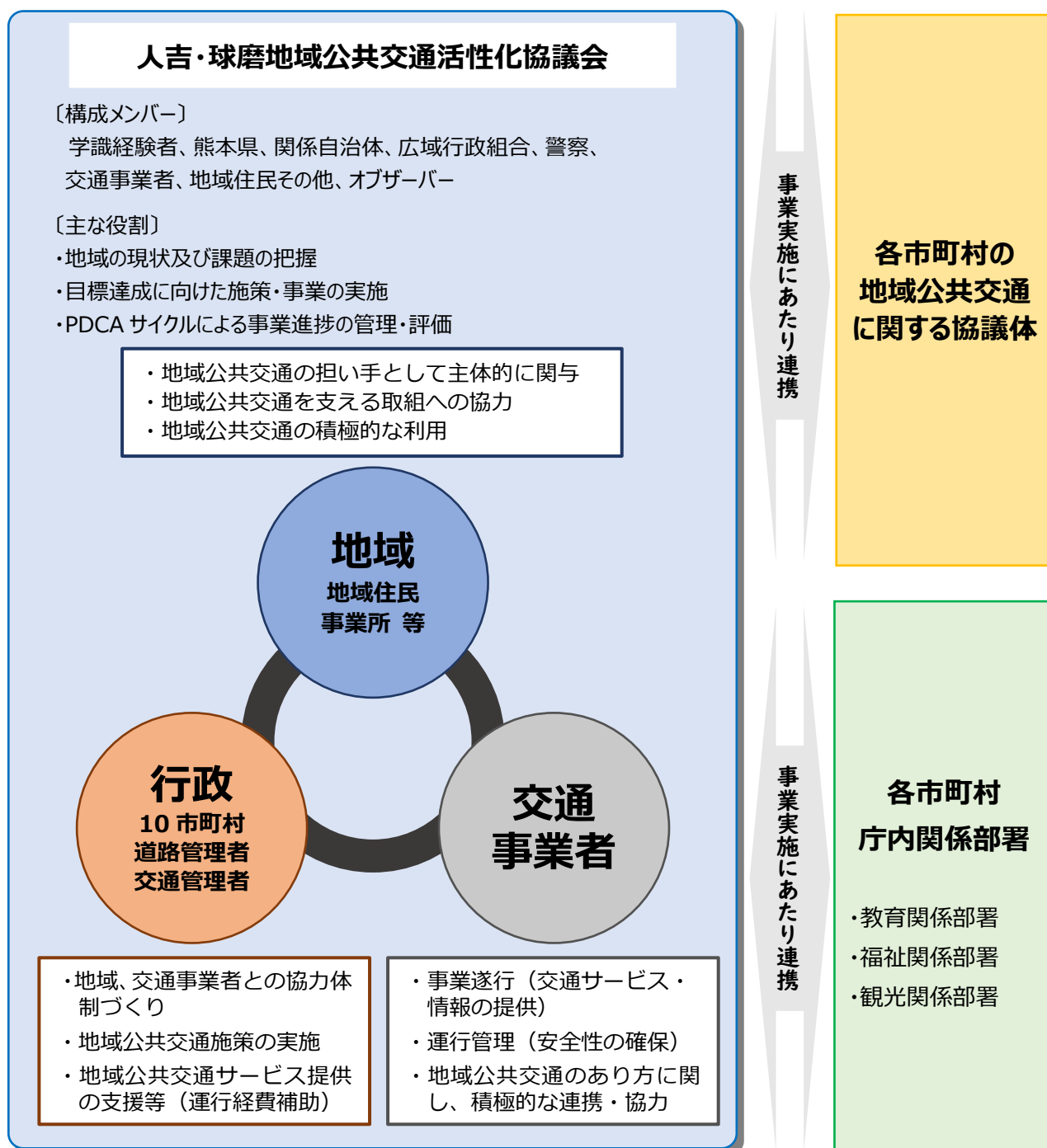
第8章 計画の達成状況の評価

1 推進体制

本計画の推進体制は、法定協議会である「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

一方で、計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成にあたっては、行政のみならず、地域（住民・企業）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。

なお、事業実施にあたっては、各市町村の関係部署や地域公共交通に関する協議体と連携を図りながら推進します。



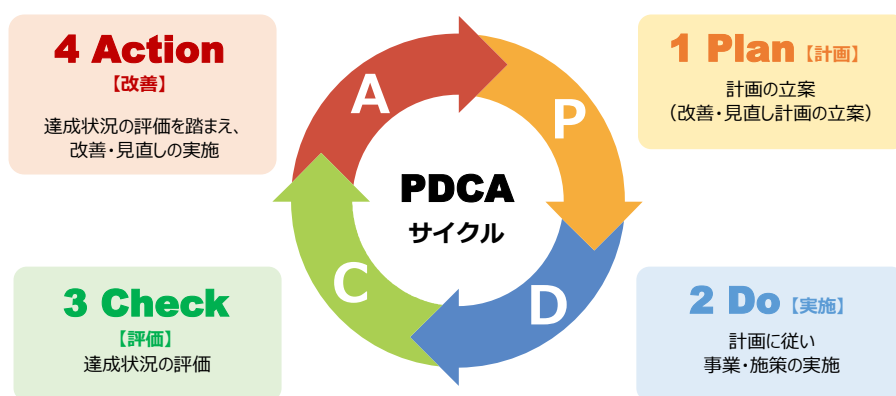
2 達成状況の評価と見直し

本計画は、目標及びその数値指標並びに目標値を設定しており、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

その他、毎年度、事業の進捗状況のモニタリングを実施するとともに、利用状況の把握や利用者・関係機関の声の定期的な収集を実施し、目標達成に向けて取り組んでいきますが、毎年度の取組目標等については、協議会で毎年度協議・決定します（計画「別冊」に記載し認定を受けます）。

なお、各市町村における事業の進捗状況の管理として、以下をモニタリング指標として設定し、評価等に活用します。

- ・多分野が連携した地域公共交通に関する取組件数：毎年、各市町村が1件以上実施
- ・地域公共交通と連携した地域のイベント開催件数：毎年、各市町村が1件以上実施



数値指標	評価時期	評価方法
1) コミュニティ交通の新規導入もしくはサービス見直し等を行った市町村数	毎年度	市町村提出資料等から確認
2) くま川鉄道の年間利用者数	毎年度	交通事業者提供データで確認
3) 地域間幹線系統路線バス等の年間利用者数	毎年度	〃
4) 市町村が運行するコミュニティ交通の年間利用者数	毎年度	〃
5) 地域間幹線系統路線バス等に係る年間行政負担額	毎年度	交通事業者提出資料等から確認
6) 地域間幹線系統路線バス等の IC カード利用率	毎年度	交通事業者提出資料等から確認
7) 観光客の地域公共交通機関利用率	最終年度	観光客アンケート調査を実施し、確認
8) 地域住民の地域公共交通に対する認知度	最終年度	利用者アンケート調査を実施し、確認

なお、毎年度のマネジメントに関しては、実施計画を作成し、事業の実施・評価・改善策の検討・見直しを行うことで、次年度の計画等に反映するなど、年度間管理を行います。

