

第3章 地域公共交通に対するニーズ

1 地域公共交通利用状況調査結果

①地域内コミュニティバス まめバス

1) 調査対象路線

・4 路線、全便（平日のみ）

2) 調査日

令和4年9月20日（火）：大柿線、小柿線、令和4年9月22日（木）：上原田線、七地線

3) 調査方法

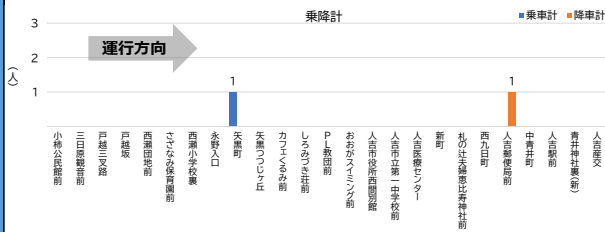
調査員がバスへ乗り込み実施

4) 調査項目

- ①乗降バス停（OD 調査）
- ②地域公共交通の利用実態調査（アンケート調査）

5) 調査結果

路線名	上原田線	大柿線
運行概要	運行曜日：月・木 運行便数：6 便 運行ダイヤ： ・人吉産交発 7:00/10:50/14:00 ・尾曲発 7:45/11:35/14:45	運行曜日：火・金 運行便数：6 便 運行ダイヤ： ・人吉産交発 7:20/11:30/13:30 ・涼水戸温泉前発 8:00/12:10/14:10
利用実態		
利用者特性	・6 便中 2 便の利用であり、各便 1 名のみの利用 ・利用者は運転免許証を保有しない高齢者（60代） ・利用実態は市街地部内での乗降となっており、自宅からバス停までの距離が近く（徒歩 2 分）、他に移動手段がないことから利用 ・利用機会を増やすために必要な事項として、「<u>運行本数の増加</u>」など	・6 便中 2 便の利用であり、各便 1 名のみの利用 ・利用者は運転免許証を保有しない高齢者など ・行きの便で利用した人が帰りの便で利用していない状況 ・利用実態は市街地部内での乗降となっており、自宅からバス停までの距離が近く（徒歩 1～5 分）、他に移動手段がないことから利用 ・利用機会を増やすために必要な事項として、「運行ダイヤの見直し」や「<u>運行本数の増加</u>」など

路線名	小柿線	七地線
運行概要	運行曜日：火・金 運行便数：6 便 運行ダイヤ： ・人吉産交発 7:45/11:00/13:15 ・小柿公民館前発 8:15/11:30/13:45	運行曜日：月・木 運行便数：3 便 運行ダイヤ： ・人吉産交発 7:50/11:15/13:15
利用実態	(人吉産交発の便は乗車なし)  乗降計 運行方向 → 人吉産交 1 青井神社東詰 0 人吉駅前 0 中津井町 0 西九日町 0 人吉駅前 0 新町 0 人吉産交センター 0 人吉市立第一中学校前 0 人吉市役所西側 0 おおかふミンナ前 0 PL駅前 0 しろつぎ荘前 0 かこくみ前 0 矢野つじの丘 0 矢野町 0 矢野入口 1 西津小学校前 0 ささなみ保育園前 0 西津田前 0 戸越坂 0 戸越二又路 0 三日園駅前 0 小柿公民館前 0	- (利用実績なし)
利用者特性	・<u>6 便中 1 便の利用であり、各便 1 名のみの利用</u> ・利用者は<u>運転免許証を今後返納予定の高齢者（80代）</u> ・利用理由として、<u>今後運転免許証を返納するため、公共交通の利用をはじめたとのこと</u> ・<u>自宅からバス停までの距離が近く（徒歩 3 分）、利用しやすい環境に居住</u>	- (利用実績なし)

②周遊バス じゅぐりっと号

1) 調査対象路線

- ・全便（平日+土日祝）

2) 調査日

令和4年9月22日（木）、令和4年9月23日（祝）

3) 調査方法

調査員がバスへ乗り込み実施

4) 調査項目

- ①乗降バス停（OD 調査）
- ②地域公共交通の利用実態調査（アンケート調査）

5) 調査結果

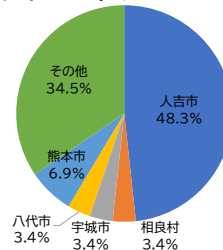
- ・平日、休日ともに1便あたりの利用者数は1.5人程度となっており、休日の方では利用が見られない便がやや多く存在します。
- ・利用区間は、人吉駅前～人吉 IC 乗降口間が多く、その他人吉 IC 乗降口を発着する利用が多くなっており、高速バスとの乗り継ぎ等で利用しています。

曜日	利用者数	乗降特性																																																
平日	・1日の利用者数：35人 ・1便あたり利用者数：1.6人 <table><thead><tr><th colspan="2">人吉駅前発</th><th colspan="2">人吉 IC 乗降口発</th></tr><tr><th>発車時刻</th><th>利用者数</th><th>発車時刻</th><th>利用者数</th></tr></thead><tbody><tr><td>7:40</td><td>0</td><td>8:07</td><td>1</td></tr><tr><td>8:27</td><td>0</td><td>8:47</td><td>2</td></tr><tr><td>9:30</td><td>2</td><td>10:20</td><td>2</td></tr><tr><td>10:40</td><td>1</td><td>11:05</td><td>5</td></tr><tr><td>11:40</td><td>1</td><td>12:55</td><td>2</td></tr><tr><td>13:40</td><td>2</td><td>14:05</td><td>1</td></tr><tr><td>14:43</td><td>4</td><td>15:00</td><td>1</td></tr><tr><td>15:55</td><td>1</td><td>16:15</td><td>2</td></tr><tr><td>16:40</td><td>2</td><td>17:00</td><td>1</td></tr><tr><td>17:20</td><td>2</td><td>17:45</td><td>1</td></tr></tbody></table>	人吉駅前発		人吉 IC 乗降口発		発車時刻	利用者数	発車時刻	利用者数	7:40	0	8:07	1	8:27	0	8:47	2	9:30	2	10:20	2	10:40	1	11:05	5	11:40	1	12:55	2	13:40	2	14:05	1	14:43	4	15:00	1	15:55	1	16:15	2	16:40	2	17:00	1	17:20	2	17:45	1	凡 例 1人 2人 3人 4人 5人以上
人吉駅前発		人吉 IC 乗降口発																																																
発車時刻	利用者数	発車時刻	利用者数																																															
7:40	0	8:07	1																																															
8:27	0	8:47	2																																															
9:30	2	10:20	2																																															
10:40	1	11:05	5																																															
11:40	1	12:55	2																																															
13:40	2	14:05	1																																															
14:43	4	15:00	1																																															
15:55	1	16:15	2																																															
16:40	2	17:00	1																																															
17:20	2	17:45	1																																															
休日	・1日の利用者数：33人 ・1便あたり利用者数：1.5人 <table><thead><tr><th colspan="2">人吉駅前発</th><th colspan="2">人吉 IC 乗降口発</th></tr><tr><th>発車時刻</th><th>利用者数</th><th>発車時刻</th><th>利用者数</th></tr></thead><tbody><tr><td>7:40</td><td>2</td><td>8:07</td><td>1</td></tr><tr><td>8:27</td><td>2</td><td>8:47</td><td>4</td></tr><tr><td>9:30</td><td>1</td><td>10:20</td><td>1</td></tr><tr><td>10:40</td><td>1</td><td>11:05</td><td>0</td></tr><tr><td>11:40</td><td>1</td><td>12:55</td><td>1</td></tr><tr><td>13:40</td><td>0</td><td>14:05</td><td>0</td></tr><tr><td>14:43</td><td>7</td><td>15:00</td><td>4</td></tr><tr><td>15:55</td><td>1</td><td>16:15</td><td>4</td></tr><tr><td>16:40</td><td>0</td><td>17:00</td><td>0</td></tr><tr><td>17:20</td><td>3</td><td>17:45</td><td>0</td></tr></tbody></table>	人吉駅前発		人吉 IC 乗降口発		発車時刻	利用者数	発車時刻	利用者数	7:40	2	8:07	1	8:27	2	8:47	4	9:30	1	10:20	1	10:40	1	11:05	0	11:40	1	12:55	1	13:40	0	14:05	0	14:43	7	15:00	4	15:55	1	16:15	4	16:40	0	17:00	0	17:20	3	17:45	0	凡 例 1人 2人 3人 4人 5人以上
人吉駅前発		人吉 IC 乗降口発																																																
発車時刻	利用者数	発車時刻	利用者数																																															
7:40	2	8:07	1																																															
8:27	2	8:47	4																																															
9:30	1	10:20	1																																															
10:40	1	11:05	0																																															
11:40	1	12:55	1																																															
13:40	0	14:05	0																																															
14:43	7	15:00	4																																															
15:55	1	16:15	4																																															
16:40	0	17:00	0																																															
17:20	3	17:45	0																																															

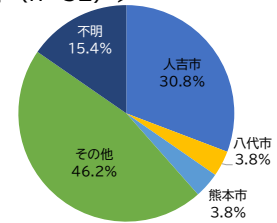
【利用者の居住地】

- ・利用者の居住地は人吉市内が平日約 5 割、休日約 3 割となっており、その他は市外や熊本県外となっています。市民の日常生活における移動手段に加え、観光客や帰省客などの移動手段も担っています。

〔平日 (n=35) 〕



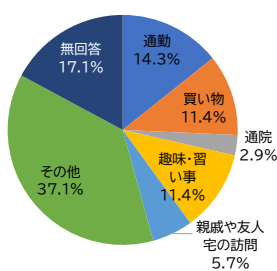
〔休日 (n=32) 〕



【利用目的】

- ・利用する理由としては、観光客等の人吉 IC からの移動手段がじゅぐりつと号もしくはタクシーに限定的となっていることから、「他に移動手段がない」が4割以上と多くなっています。
- ・改善してもらいたい事項としては、「運行本数の充実」や「運行ダイヤの見直し」となっています。
- ・また、高速バス等との乗り継ぎの問題点として、「運行ダイヤの接続（待ち時間）」が多くなっています。
- ・これらの要因として、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・土曜・日祝で92本/日、令和4年10月現在）しているが、じゅぐりつと号のみでは多くの高速バスへの接続をカバーできていないことが考えられます。

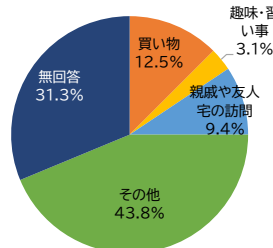
〔平日 (n=35) 〕



その他 (13 件)

観光：8 件
市役所に手続き：2 件
旅行中の移動：1 件
温泉：1 件
山江に実家があるため：1 件

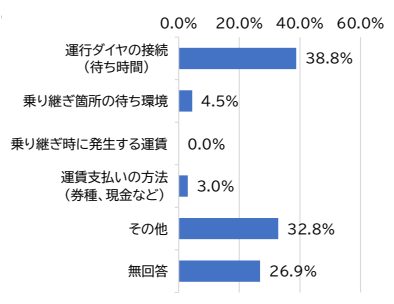
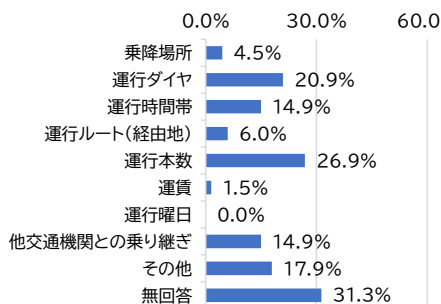
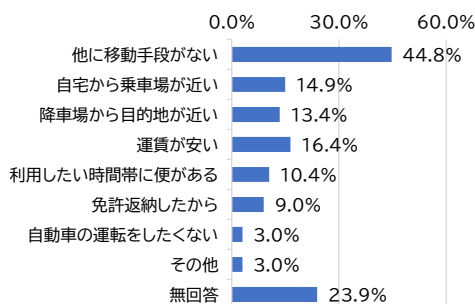
〔休日 (n=32) 〕



その他 (14 件)

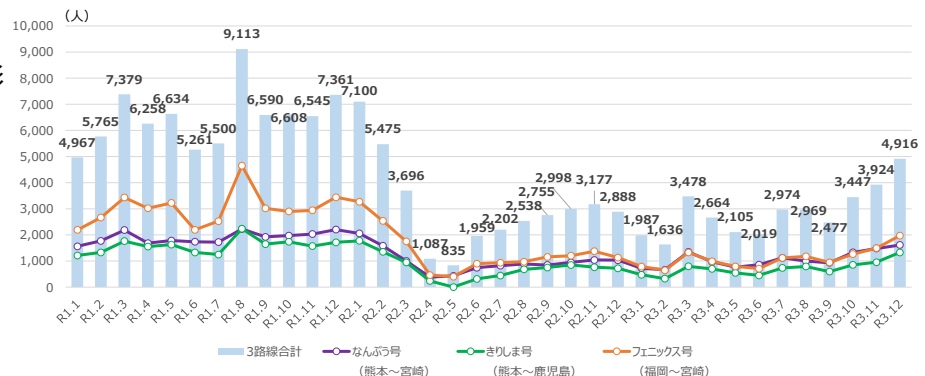
観光：5 件 帰省：4 件
旅行：2 件 お参り：1 件
講演会：1 件
熊本市内に保管中のバイク受取：1 件

【じゅぐりつと号を利用する理由(n=67)】 【改善してもらいたい事項(n=67)】 【乗り継ぎ事の問題点(n=67)】



参考：人吉 IC 乗降者数の推移（人吉・球磨地域公共交通計画、資料：九州産交バス株式会社）

- ・新型コロナウイルス感染症に加え、R2 豪雨災害の影響で乗降者数は低調に推移しているが、令和3年12月時点で約 5,000 人/月（平均 170 人/日程度）の利用



③予約型乗合タクシー

1) 調査対象路線

- ・5 路線

2) 調査期間

令和 4 年 9 月 26 日（月）～令和 4 年 10 月 9 日（日）

3) 調査方法

運転手が利用者に対して調査票を配布し、郵送により回収

4) 調査項目

- ・乗合タクシーの利用実態

5) 調査結果

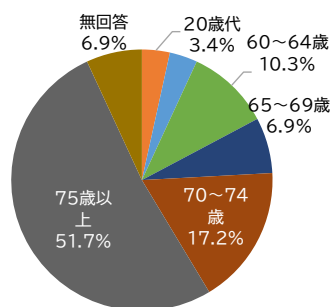
配布：54 件 回収 29 件（回収率：54%）

5) 調査結果

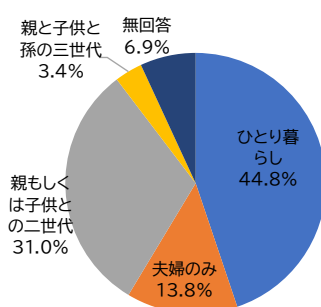
【アンケート回答者（利用者）の属性】

- ・乗合タクシー利用者の約 8 割が 65 歳以上の高齢者となっており、うち 5 割以上が 75 歳以上となっています。
- ・家族構成として、高齢者の「ひとり暮らし」もしくは「夫婦のみ」が多く、運転免許等を保有していない（返納した）人の利用が多くなっています。
- ・乗合タクシーを利用する理由として「他に移動手段がない」が最も多く、乗合タクシーは家族等の送迎など移動手段を持たない高齢者の生活交通としての役割を担っています。

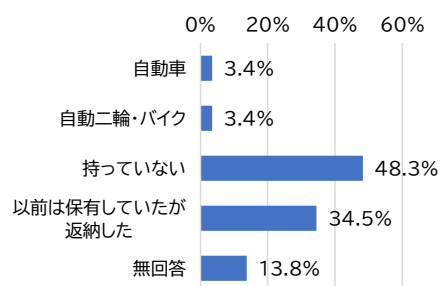
〔年齢（n=29）〕



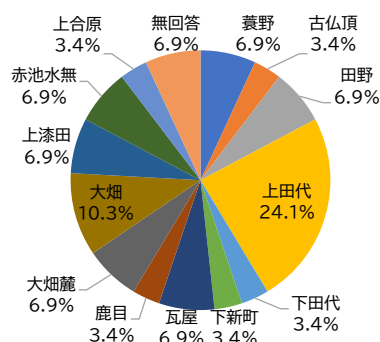
〔家族構成（n=29）〕



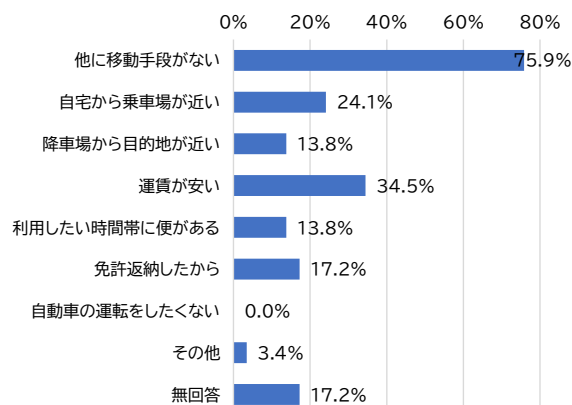
〔免許保有状況（n=29）〕



〔居住地（n=29）〕

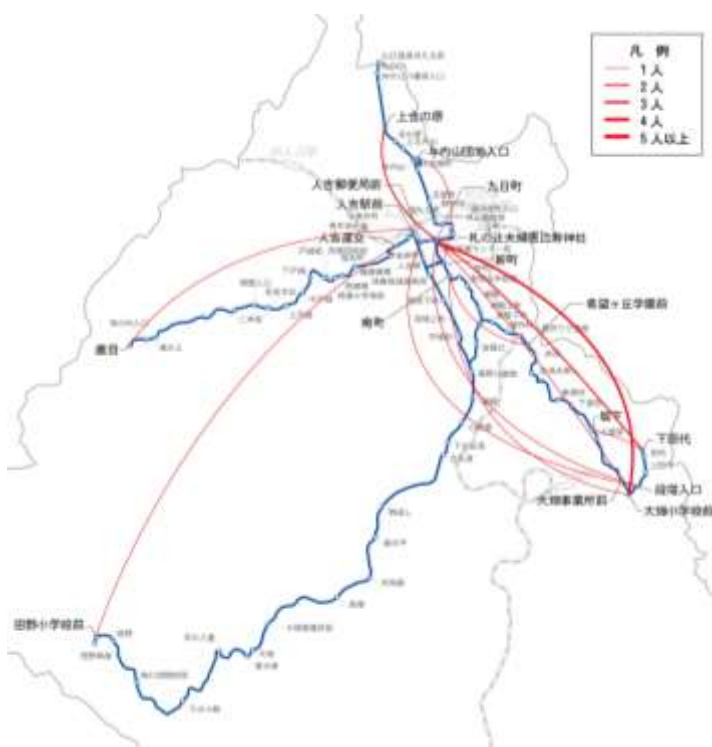


〔乗合タクシーを利用する理由（n=29）〕

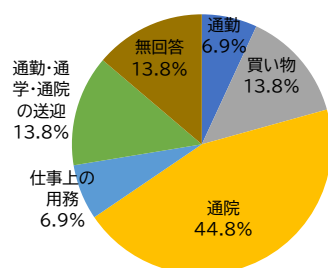


【利用実態】

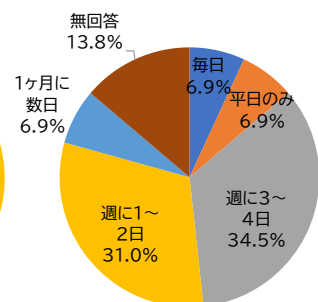
- ・利用目的は、約 4 割が通院となっており、次いで買い物や通勤・通学・通院での送迎となっており、利用頻度は、週に 3 ～ 4 日もしくは週に 1 ～ 2 日が多く、基本的に週数日程度の利用となっています。
- ・ただし、通勤等で利用している人もおり、平日は毎日利用している人も見られます。
- ・乗合タクシーが利用される時間帯としては、自宅から目的地へは 7 ～ 9 時頃に集中しており、目的地から自宅へ帰る際は 11 ～ 13 時頃に集中し、その他時間帯は利用が少なくなっています。
- ・利用区間としては、各路線の端部（地域側）から市街地部の停留所までとなっています。



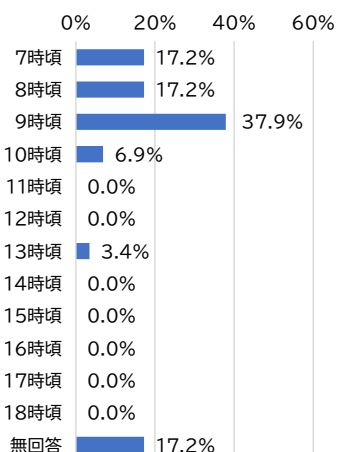
〔利用目的 (n=29)〕



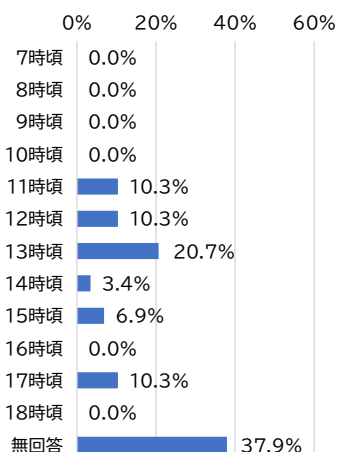
〔利用頻度 (n=29)〕



〔自宅から目的地へ行く際の利用時間帯 (n=29)〕



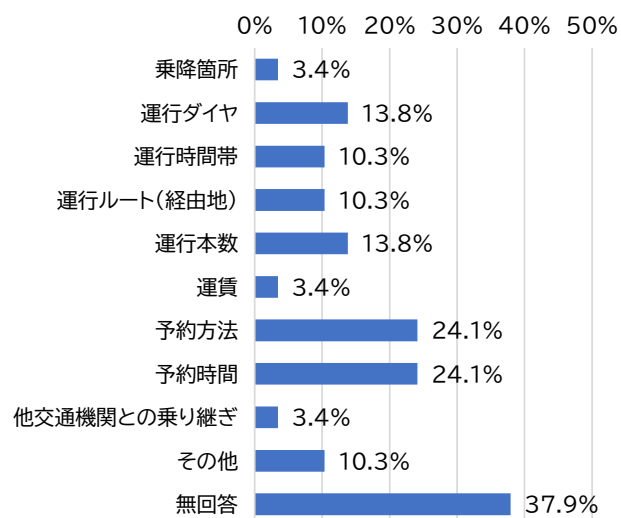
〔目的地から自宅へ帰る際の利用時間帯 (n=29)〕



【利用するにあたって改善してもらいたい事項】

- ・乗合タクシーを今後利用するにあたり改善してもらいたい事項として、「予約方法」「予約時間」が各 2 割と多くなっています。
- ・ただし、予約方法に関しては、「予約するのが面倒」などの意見も含まれています。
- ・その他自由意見等の中には、「自宅からバス停までのアクセスが大変」などの意見も見られます。

〔利用するにあたって改善してもらいたい事項 (n=29)〕



2 市民アンケート調査結果

1) 調査対象

・無作為抽出した市民（18 歳以上） 1,000 人

※高齢者（65 歳以上）を主な対象者として抽出

※東校区 262 人、西校区 173 人、東間校区 186 人、大畑校区 49 人、西瀬校区 128 人、中原校区 199 人、矢岳校区 3 人

2) 調査期間

令和 4 年 9 月 26 日（月）～令和 4 年 10 月 9 日（日）

3) 調査方法

郵送配布・回収

4) 調査項目

属性等基本事項、日常生活の行動特性、地域公共交通の利用状況、地域公共交通を利用するための条件、地域公共交通利用時の問題点・課題、将来的な移動手段に対するニーズ など

5) 調査結果

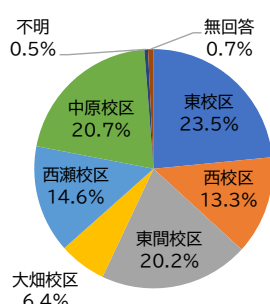
回収：405 票 （回収率：40%）

5) 調査結果

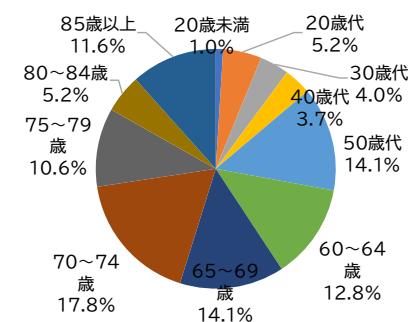
【アンケート回答者の属性（n=405）】

- ・アンケート回答者の属性は、居住地に関して大畑校区のアンケート調査対象者が少ないこともあり割合は低いものの、その他校区については概ね万遍なく取得しています。
- ・年齢は、65 歳上の高齢者で約 6 割を占め、家族構成は「ひとり暮らし」「夫婦のみ」で約 5 割となっています。
- ・運転免許証の保有状況は、約 8 割が自動車運転免許証を保有しており、運転免許証の返納状況は、大畑校区で 1 割以上と若干高く、他の校区は同程度となっています。

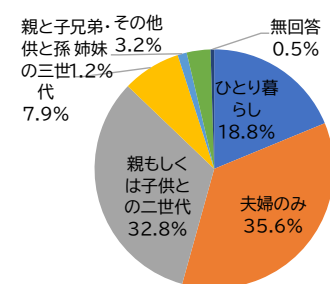
〔居住地〕



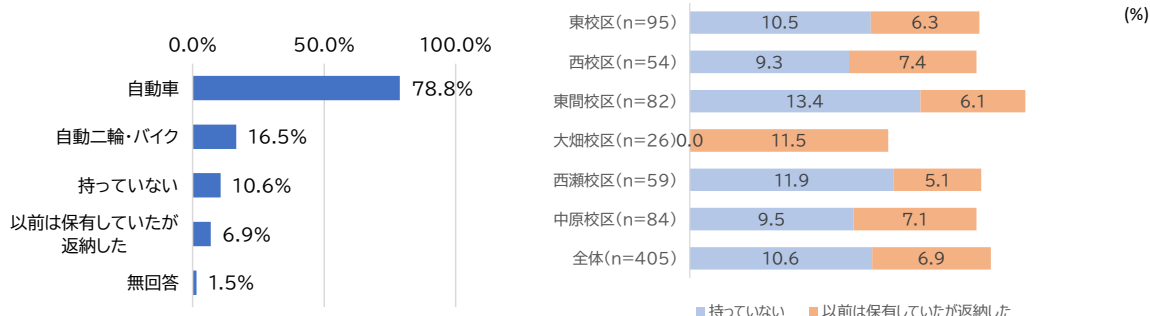
〔年齢〕



〔家族構成〕



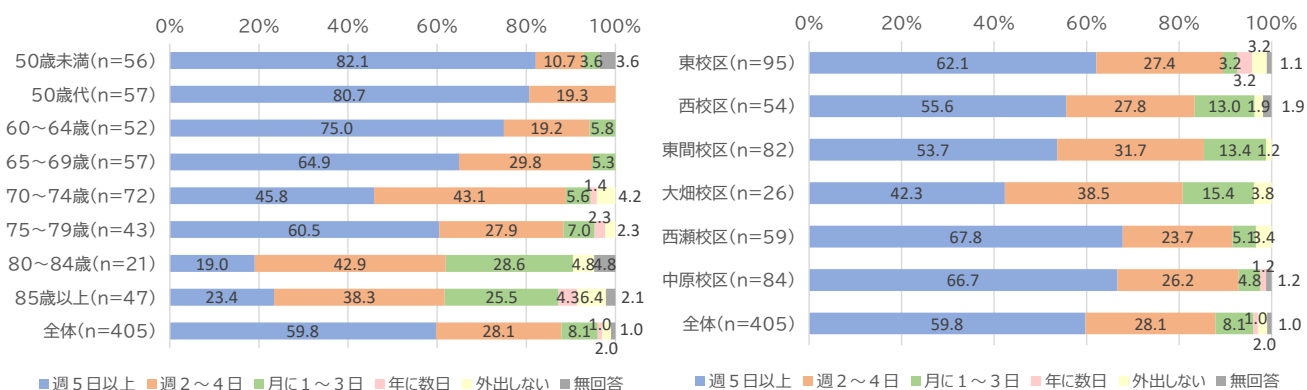
〔運転免許証の保有状況〕



【日常生活の実態】

〔外出頻度〕

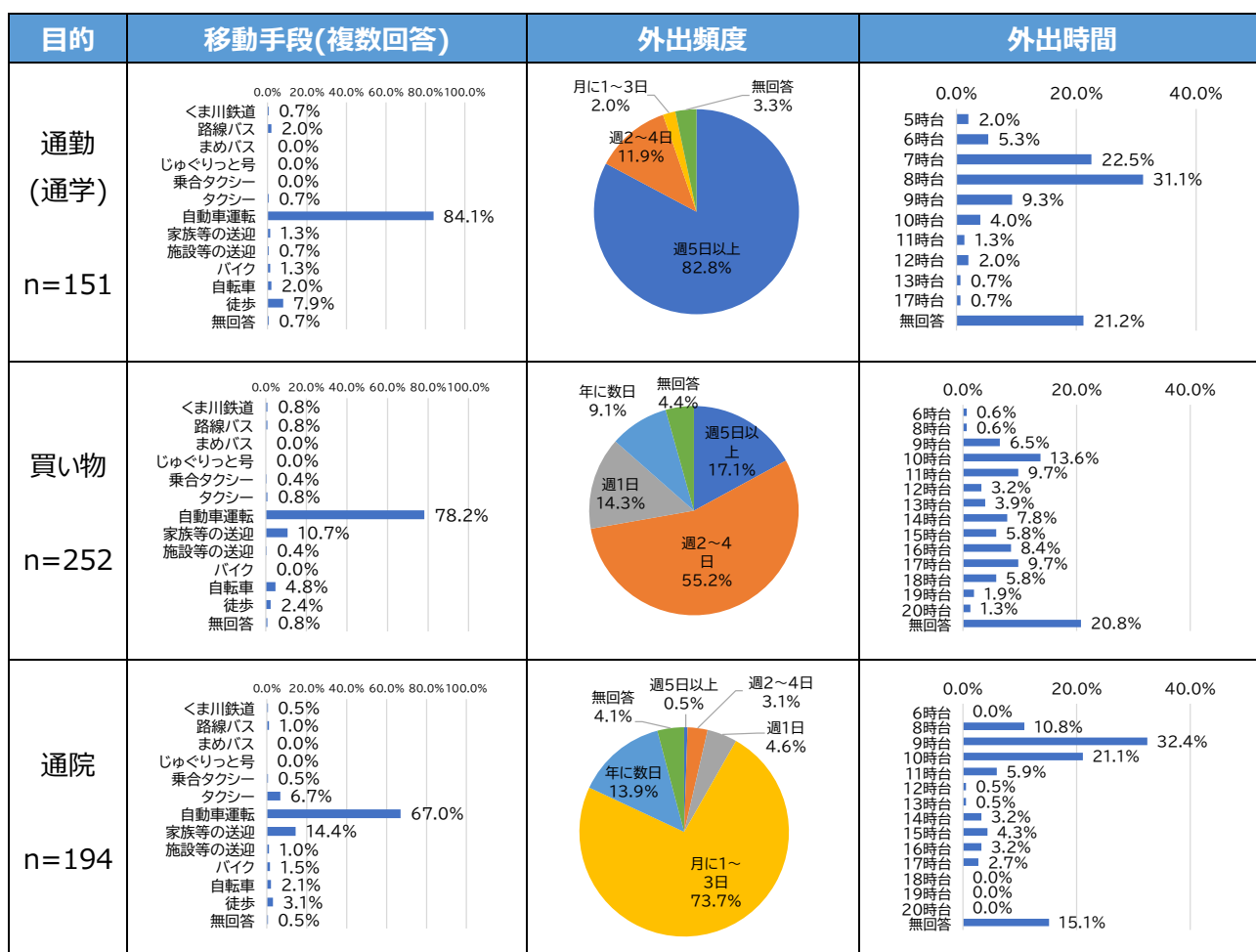
- ・日常生活における外出頻度は、高齢になるほど減少しており、65歳までは週5日以上のほぼ毎日外出する人が約8割となっていますが、80歳以上では週2～4日が約4割、月1～3日が約3割となっています。
- ・校区别の外出頻度では、大畑校区の外出頻度が他校区と比較して低い状況であり、校区によって若干ばらつきが見られます。



〔外出目的別の状況〕

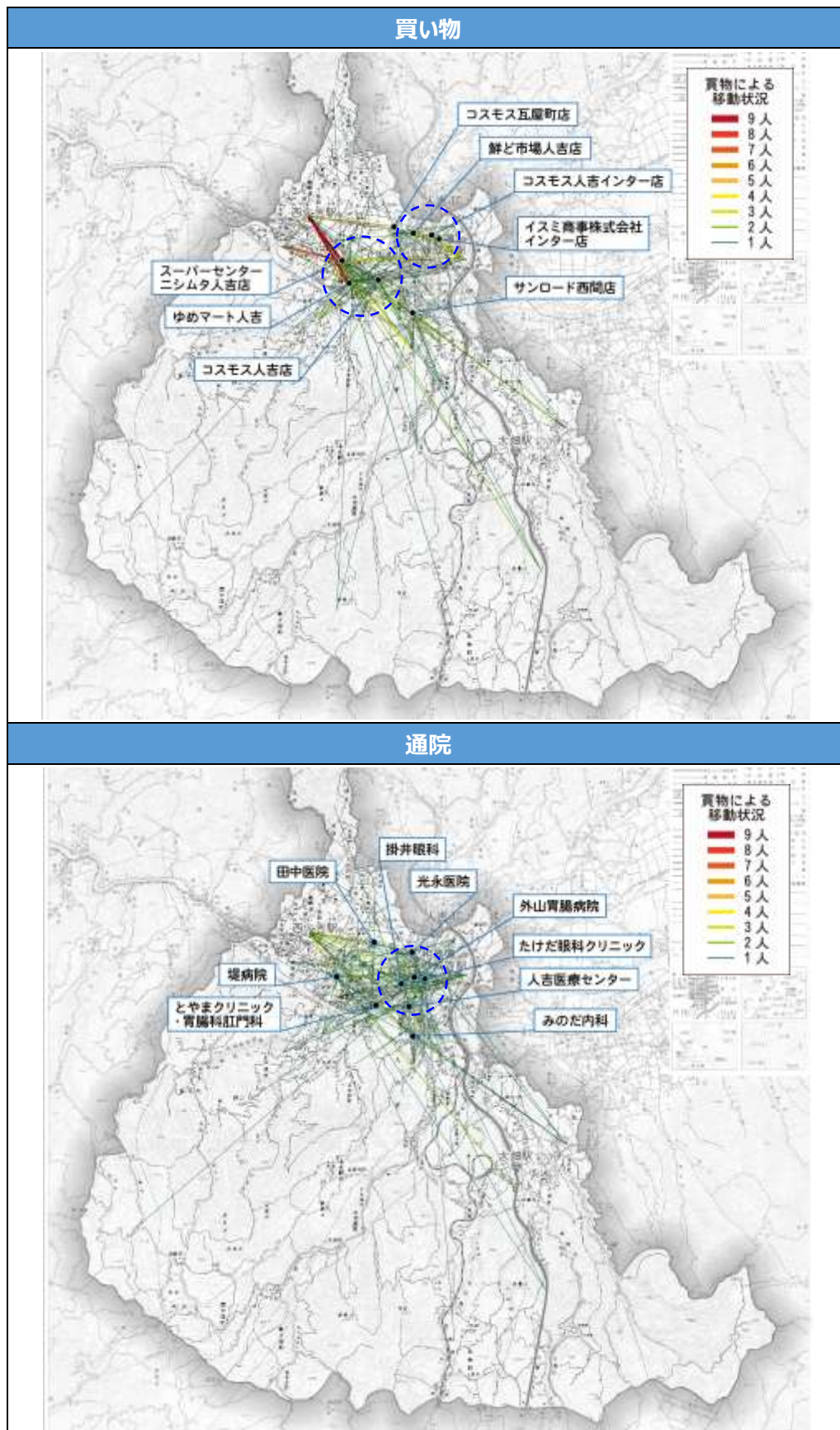
※全体には校区不明のサンプルを含む

- ・通勤(通学)目的では、8割以上が自動車に依存しており、路線バスで2%、くま川鉄道が1%となっています。
- ・買い物及び通院目的では、通勤と比較して「家庭等の送迎」が1割となっていますが、公共交通の利用は、通院でのタクシー利用を除いて1%以下となっています。



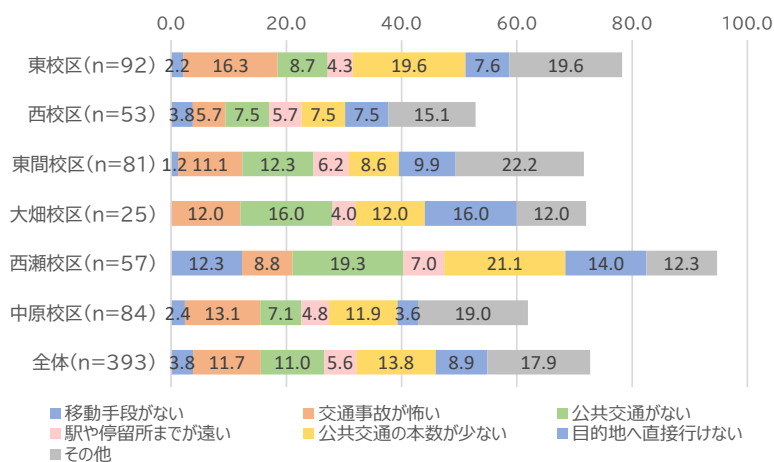
〔主な外出先（外出流動）〕

- ・買い物及び通院の外出先（目的地）は主に市街地部に集中しています。
- ・ただし、買い物先に関しては、中心市街地からやや外れ、国道445号沿いや農免道路沿いに集中しています。



〔外出時に困っている点〕

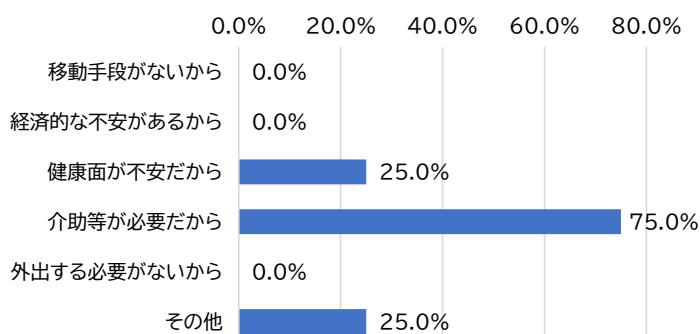
- ・外出時に困っている点は、全体では「公共交通の本数が少ない」が最も多く、次いで「交通事故が怖い」となっています。
- ・特に、「公共交通の本数が少ない」との回答が多い校区は、東校区と西瀬校区となっており、同様に、「公共交通がない」との回答も西瀬校区で他校区と比較して多くなっています。
- ・その他、大畑校区においても「公共交通がない」との回答が比較的多くなっています。



※全体には校区不明のサンプルを含む

〔外出しない理由 (n=8) 〕

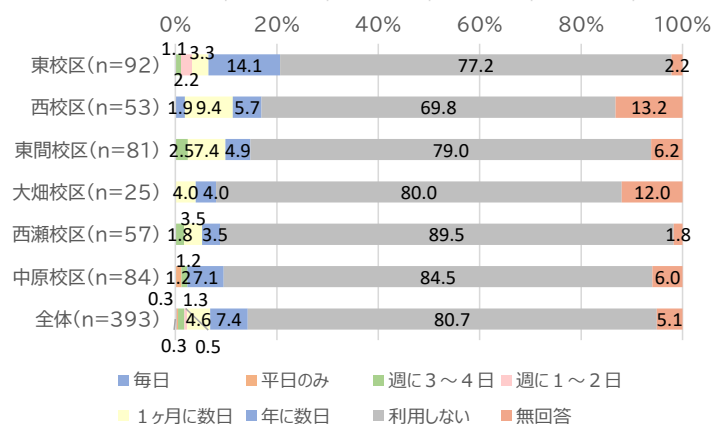
- ・外出しない理由としては、「介助等が必要だから」が7割以上となっており、次いで、「健康面が不安だから」となっています。



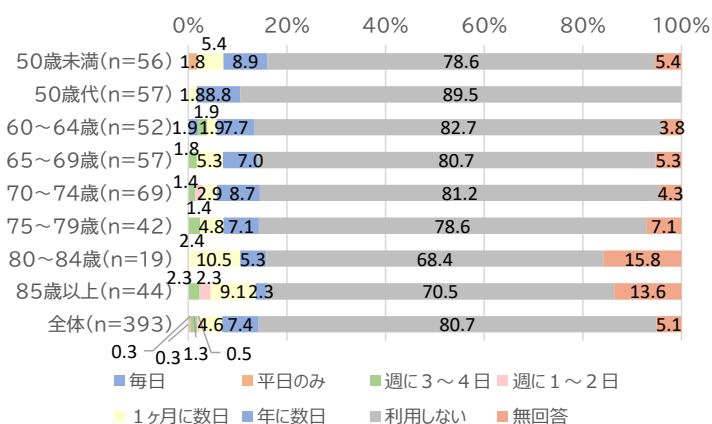
【地域公共交通の利用状況】

〔地域公共交通の利用状況〕

- ・地域公共交通の利用状況は、全体で約8割が「利用しない」状況となっています。
- ・校区別にみると、西瀬校区や中原校区などにおいて利用しない人の割合が多い状況です。
- ・一方、各校区において利用する人が見られるものの、その多くが、「1ヶ月に数日」や「年に数日」となっており、週に5日以上など高頻度で利用する人は全体で0.6%にとどまっています。
- ・年齢別にみると、50歳代において利用しない人の割合が高い状況です。
- ・その他、80歳以上となると、1ヶ月数日など地域公共交通の利用割合が若干高くなっています。



※全体には校区不明のサンプルを含む



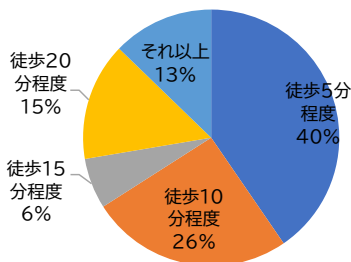
※全体には年齢不明のサンプルを含む

〔自宅から最寄り駅・停留所までの所要時間〕

- ・地域公共交通利用者の自宅から駅もしくは停留所までの所要時間は、徒歩 5 ～ 10 分で約 7 割を占めています。
- ・ただし、地域公共交通を利用しない人においても同様の傾向となっており、駅もしくは停留所までの距離などは地域公共交通の利用状況に大きく影響しない可能性があります。

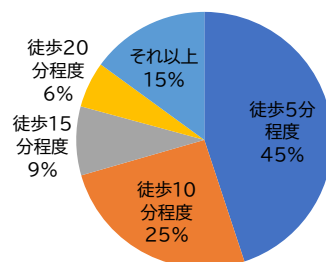
【地域公共交通利用者】

(n=47)



【地域公共交通非利用者】

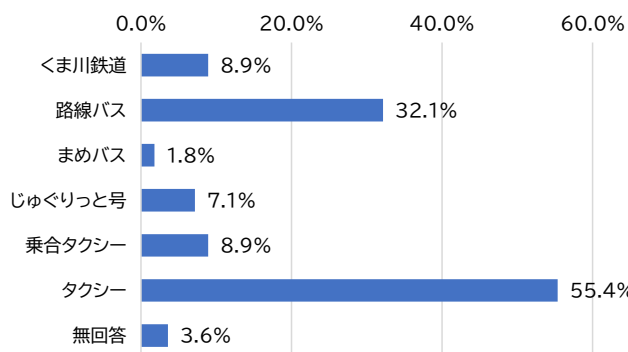
(n=207)



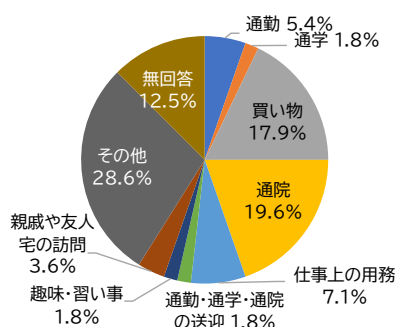
〔地域公共交通の利用実態(n=56)〕

- ・利用する地域公共交通は 5 割以上がタクシーで、次いで路線バスとなっており、まめバスの利用が少ない状況です。
- ・利用目的は、通院や買い物が多いもの、タクシー利用者が多いことから、食事や飲み会等のその他が多くなっています。

(利用する地域公共交通)



(地域公共交通の利用目的)

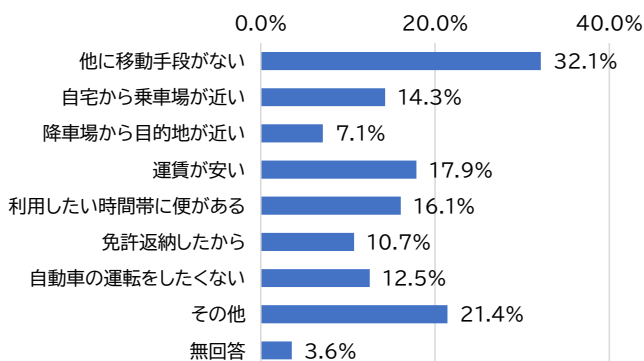


その他(16件)

食事や飲み会:10件
帰省時:1件
講金の集まり:1件
お祭り見学:1件
出張:1件
市役所:1件
無回答:1件

- ・地域公共交通を利用する理由としては、「他に移動手段がない」が約 3 割となっており、次いで、「運賃が安い」「利用したい時間帯に便がある」などが多くなっています。
- ・現在利用している地域公共交通に対して改善してもらいたい事項として、「運行本数」が約 4 割と多くなっています。

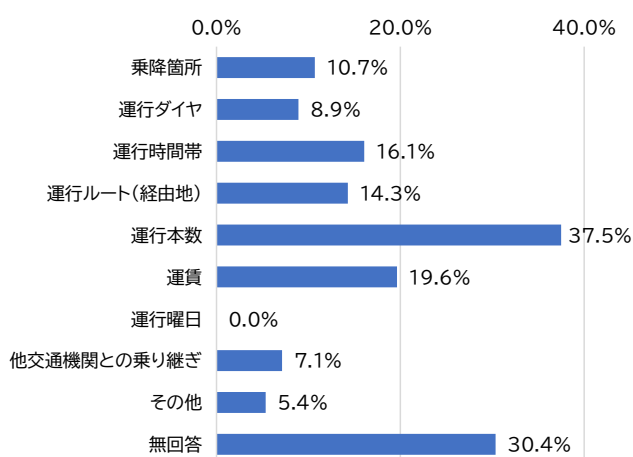
(地域公共交通を利用する理由)



その他

飲酒するため:6件
夜間に徒歩で帰宅したくないため:1件

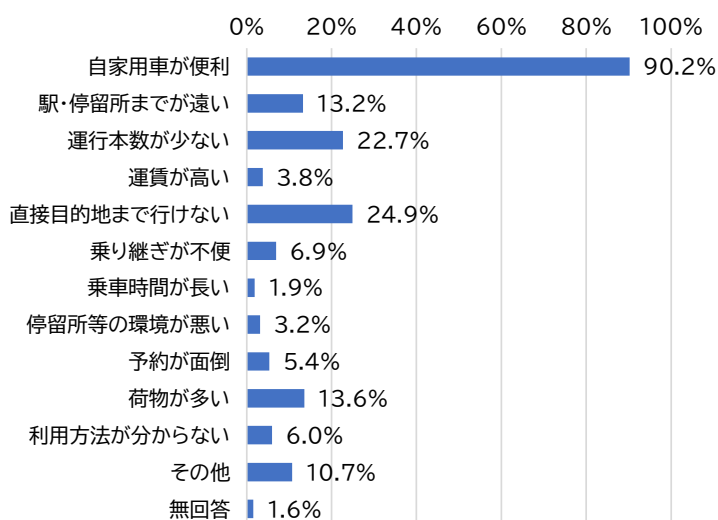
(地域公共交通に対して改善してもらいたい事項)



【地域公共交通非利用者の意向等】

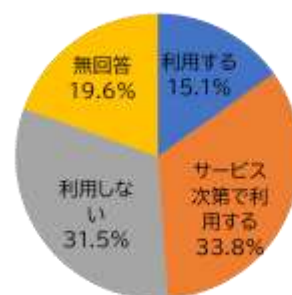
〔地域公共交通を利用しない理由(n=317)〕

- ・地域公共交通を利用しない理由としては、9割が「自家用車が便利」と回答しています。
- ・次いで、「直接目的地まで行けない」や「運行本数が少ない」といった意見が多くなっています。
- ・その他、「家族や知人に送迎してもらえるから」などの意見も見られます。

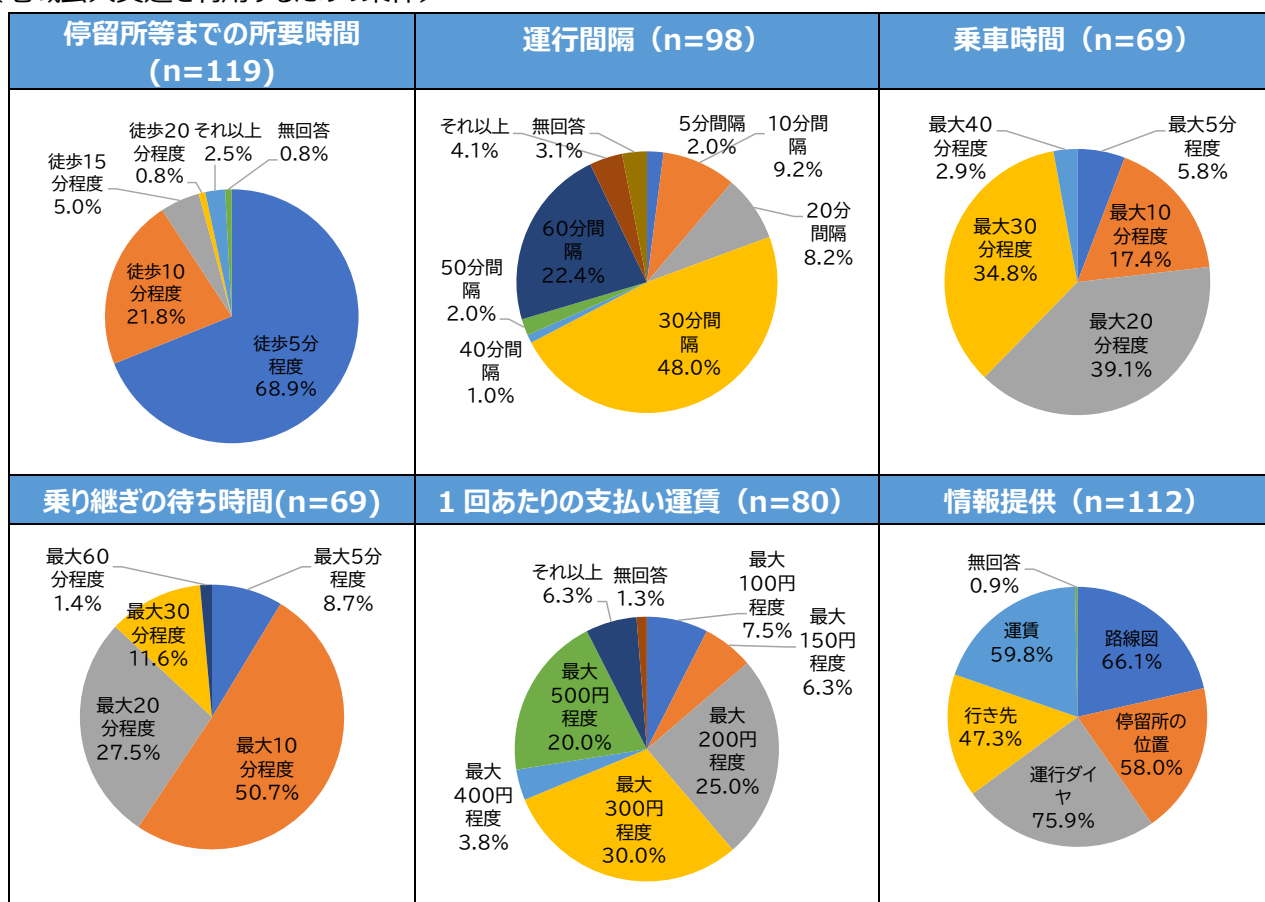


〔地域公共交通サービス改善時の利用意向(n=317)〕

- ・地域公共交通サービス改善時の利用意向は、約3割は利用しないと回答している一方、約3割は「サービス次第で利用する」と回答しています。
- ・ただし、利用するための条件については、運行間隔が30分間隔以上のサービスを求める状況となっています。
- ・一方、情報提供に対するニーズも高く、基本的な路線図や停留所の位置、運行ダイヤ等の情報提供を分かりやすく提供することは有効と考えられます。



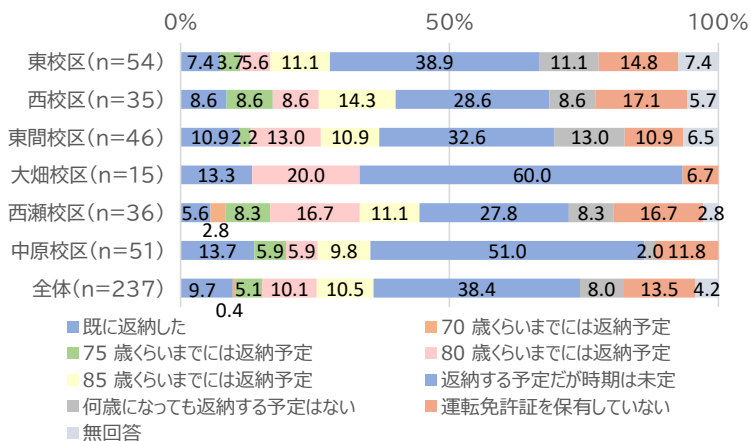
〔地域公共交通を利用するための条件〕



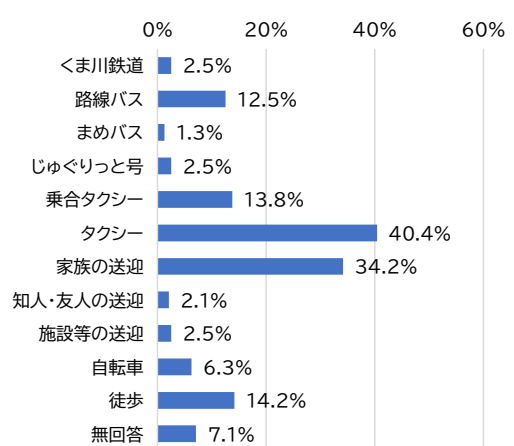
【運転免許返納等に対する意向】

- ・運転免許返納に対する意向については、全体で約 3 割が「85 歳までには返納する」と回答しており、「何歳になっても返納する予定はない」は 1 割未満と少なく、時期は未定を含めると、全体的に返納意向は高い状況です。
- ・校区別に大きな違いは見られないものの、大畑地区では他地区と比較して返納意向が高い状況です。
- ・返納後の移動手段としては、「タクシー」もしくは「家族の送迎」で 7 割以上と占めており、「路線バス」や「乗合タクシー」は各 1 割程度となっています。

〔運転免許返納に対する意向〕

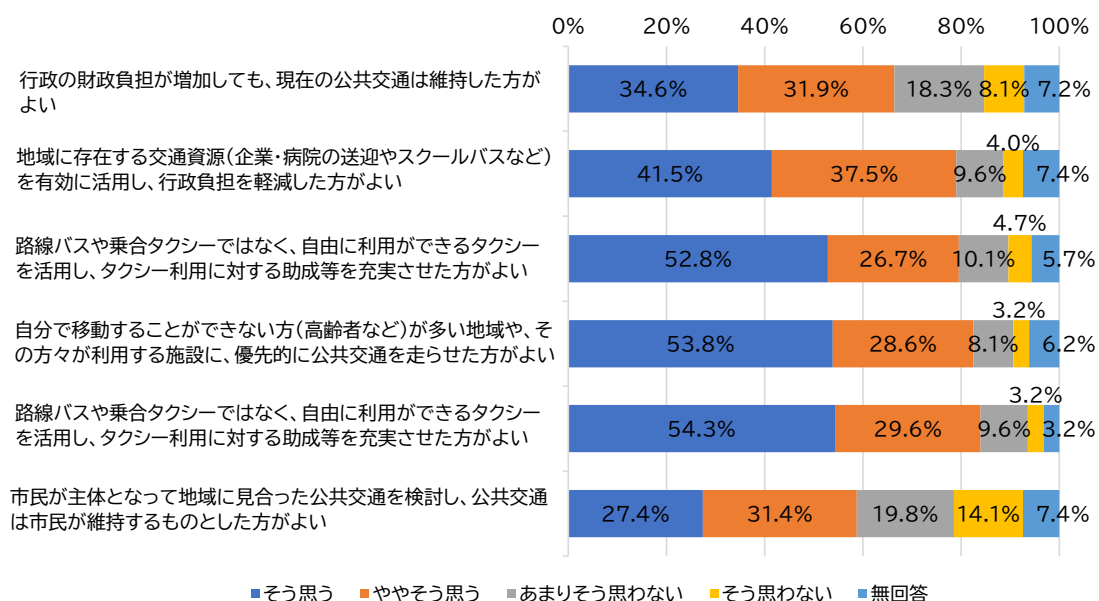


〔免許返納後に考える移動手段(n=237)〕



【今後の人吉市における地域公共交通のあり方(n=405)】

- ・今後の人吉市における地域公共交通のあり方に対して、従来と同じように「行政の財政負担が増加しても、現在の公共交通を維持した方がよい」に対して「そう思う」「ややそう思う」と回答した人は約 6 割以上となっています。
- ・一方で、3 割の人は、「あまりそう思わない」「そう思わない」と回答しています。
- ・「そう思う」の回答が最も多いのは、「路線バスや乗合タクシーではなく、自由に利用できるタクシーを活用し、タクシー利用に対する助成等を充実させた方がよい」となっています。
- ・なお、「市民が主体となって地域に見合った公共交通を検討し、公共交通は市民が維持するものとした方がよい」に対しては、「あまりそう思わない」「そう思わない」との回答が他項目と比較して多くなっており、市民の地域公共交通に対する関心及び主体性の低さがうかがえます。



3 関係機関アンケート調査結果

1) 調査対象施設

- ・福祉施設 29 施設 回収 18 施設
- ・商業施設 9 施設 回収 6 施設
- ・観光施設 22 施設 回収 17 施設

2) 調査日

令和 4 年 10 月 14 日（水）～10 月 28 日（金）

3) 調査方法

郵送配布・回収

	福祉施設
地域公共交通の 利用実態等	・日常的な買い物や通院の際には各自タクシーを利用、もしくは家族と同居もしくは近所に住んでいる場合は送迎。 ・路線バスや乗合タクシーの利用にあたっては、停留所等まで歩いていく必要があり、アクセスが困難（利用している人は停留所が近く、自立度が高い方など）。 ・施設利用者に対する送迎サービスの実施、一人暮らしの高齢者等に対しては買い物支援サービス※を実施。 ※買い物代行は市内限定で 500 円/回で実施しているが、家族が近所におらず支援等が必要な場合などに実施。
地域公共交通に 求めるニーズ	・徒歩などで停留所まで行けない人へのサービスや近距離移動に対するサービスの提供。 ・高齢者向けなどへのタクシー割引サービスの実施。 ・施設や病院等への乗り入れ。 ・路線バス等に関して本数が少なかったり、運賃が高く毎日の利用が困難と言う意見があり、最後の受け皿は福祉施設のみでなく、行政等の公的機関が担ってほしい。
地域公共交通と の連携の可能性	-

	商業施設
地域公共交通の利用実態等	・来訪者の来訪手段は9割程度は自動車。 ・その他、自転車や徒歩での来訪。 ・高齢者に関しては、タクシーを利用する人もあり。 ・施設側の取り組みとして、タクシー配車への対応、高齢者等に対しては荷物を車まで持っていく無償のサービス実施。 ・その他、路線バスを待つための休憩所の提供。
地域公共交通に求めるニーズ	・路線バスや乗合タクシーの施設への乗り入れ。 ・路線バスやじゅぐりっと号に関する運行情報の提供（情報が少なく案内ができていない）。
地域公共交通との連携の可能性	・路線バスや乗合タクシーの施設への乗り入れ。 ・もしくは、施設近くへの停留所の設置（じゅぐりっと号）。

	観光施設
地域公共交通の利用実態等	<u>〔人吉市への来訪手段〕</u> ・自家用車がメイン。 ・その他、レンタカー、高速バス、バイクなど。 ・コロナ前は観光バス利用者も多かったが、現在は少ない。 <u>〔人吉市内での移動手段〕</u> ・自家用車かレンタカーがメイン。 ・タクシー利用は、夜間やICまでの利用、その他、アニメ聖地めぐりで路線バスで行けない場合の利用。 ・路線バスは、アニメ聖地めぐりで利用あり。 ・最近ではレンタサイクルの利用が増加傾向。
地域公共交通に求めるニーズ	・人吉 IC での路線バス（じゅぐりっと号含む）の結節強化。 → B&S みやざき号との接続強化 → 福岡方面行きのフェニックス号への接続強化 ・路線バス等の充実。 → 鉄道等に対する代替手段の確保 ・タクシーを活用した観光案内等の充実。 ・紙媒体も含めた情報提供の強化（観光客への案内時にも活用可能なもの）。 ・くま川鉄道の全線・早期復旧 ・インバウンド、クルーズ船到着による八代港から人吉へのシャトルバス等の運行
地域公共交通との連携の可能性	・公共交通利用者に対する施設内で使用可能な割引券の配布。 例）公共交通＋観光案内所＋MOZOCA が連携した料金割引等 ・施設と連携した利用促進の実施。 ・レンタサイクルとの連携。 ・路線バス等に関する情報提供の強化などによる受入環境の構築。

〔参考：「人吉・球磨地域公共交通計画」市町村ヒアリング調査結果 人吉市分〕

地域住民の移動等に対するニーズ		・免許証返納者や一人暮らしの高齢者等が地域公共交通を求める傾向が強くなる。また、豪雨災害による生活環境の変化が継続し、当初求めていなかった移動手段としての公共交通を求める声が出てきている。郊外部での究極の求めはドアtoドア。 ・一方で、バスを利用する理由がない状況 ⇒ 公立多良木病院や人吉医療センターなど以外 ⇒ 高齢者が受診するかかりつけ医については、停留所から若干離れており、高齢者は利用できるの知らない状況 ⇒ 買い物についても商店街との連携が必要 ⇒ 老人クラブ等で乗り方講座を実施した場合でも、自分の移動目的にマッチしないと利用してもらえない ⇒ 一緒に利用するなどの体験型が必要
地域公共交通の今後の方向性	地域公共交通体系	・将来にわたっての持続可能な地域公共交通体系の創出
	サービス水準	・末端までのサービスを地域公共交通で担うのは限界がある。輸送資源の総動員による公共交通空白地解消といったサービスの充実を図るが、一方で増大する補助金削減のためのバス再編、抜本的見直しを図っていく必要がある。
	運行形態など	・まずは現状のサービス低下にならないような運行形態の維持
市町村の施策等の方向性	まちづくり分野	・復興に向けた地区ごとのまちづくり計画を作成したが、公共交通に関する議論はなし ・まちなか（中心市街地）における来訪者への対応として、交通ネットワークに関する議論はあったが、 ・都市マスタープランに関しては未改訂の状況であるが、今後改訂予定であるとともに、立地適正化計画等も含め、まちづくり計画を踏まえた今後の土地利用や交通体系については検討していく必要がある。 ・まちなか全体をフリンジパーキングという話もあり（JR駅や人吉IC周辺に駐車場を設置し、そこから・・・） ⇒ 恐らく、参加者の関心がないということは、ニーズがないのではないか ⇒ 被災の状況で地域コミュニティは大きく変化しており、復興の流れと合わせて時間をかけて地域コミュニティを形成しつつ、求められる交通体系を検討し、その中で公共交通が担う役割を明確にする必要がある
	観光分野	・令和３年度は観光庁補助金を活用し、民間企業が２次交通の実証実験を実施している。 ・令和４年度は実証実験の検証及び実装を検討することとしているが、観光での事業継続予算化は厳しい。 ・JR肥薩線やくま川鉄道の被災による長期運休により、ほとんどの観光客の交通手段は車やバス等になるため、地域公共交通の利用については、より利便性を高め、利用を促進する環境整備が必要。 ・市の取組として、道の駅石野公園のレンタサイクルに今年度E-Bikeを追加し、通常の自転車よりも行動範囲が広くなるという二次交通としての役割を持たせている。
	福祉分野	・買い物支援事業 ⇒ 買い物支援の利用者は存在するも、地域公共交通の基盤整備等とのニーズとは異なる傾向があると考ええる。 ・福祉タクシー料金助成事業 ⇒ 福祉タクシー利用者は減少傾向にあるものの、交通弱者として障害のある方等のタクシー利用ニーズは一定以上存在する。現行の制度は最重度の障害者に限定したものであるため、事業効果が低いことから、高齢者や難病者等の交通弱者を対象に含めた制度の見直しを行うことで、地域公共交通基盤の整備策として位置付ける方法を検討すべきと考える。

		移動等に関する現状及び課題
移動等に関する現状及び課題、移動支援施策等の実態	観光分野	・JR肥薩線及びくま川鉄道の被災により、鉄道での輸送が長期的に困難。 ・市内周遊バス（じゅぐりつと号）の利用者数の減少（コロナ過及び豪雨被災） ⇒ ルート的には他の観光地に利用できない ⇒ 人吉ICからの二次交通の強化 ・利用者数の伸び悩み
	教育分野	・スクールタクシーの運行 ① 田野地区～東間小学校～第一中学校 - 利用者 12人 - 運行業者：タクシー会社(2社) - 年間予算：約660万円 ② 村山公園仮設団地～西瀬小学校 - 利用者 9人 - 運行業者：タクシー会社(2社) - 年間予算：約100万円 （課題） - タクシー利用料のため、多額の予算を要する。国庫補助（1/2）があるものの、5年間のみのため、その後は全額市負担となる。
	福祉分野	【買い物支援事業】 ・社協が行っている買い物支援は、近隣小売店の減少などにより、自宅から店舗までの荷物の運搬が困難、買い物そのものが困難等多様なニーズによる利用があり、その利用者は市街地、遠隔地に関係なく存在している。 【福祉タクシー料金助成事業】 ・身体障害者手帳1級、療育手帳A1、精神障害者保険福祉手帳1級所持者といった最重度の障害のある方が助成の対象であり、身体障害者1級所持者が助成対象者の9割以上を占めているが、高齢化に伴う身体障害者手帳所持者の減少等により、支給実績が年々減少している。 ・最重度の障害者に対する特典としての意味合いが強い事業であることから、より公平性の高い効果的な事業となるよう、事業の見直しが課題である。
		地域公共交通に対するニーズ
地域公共交通に対するニーズ及び連携に関する今後の展開可能性	観光分野	・路線バスの再編により移動範囲が限定的となっており、運行範囲の拡大 ・アニメツーリズム（聖地巡礼）での運行周知 ・キャッシュレス決済 ・バス、タクシー、（鉄道）の乗換接続向上 ・路線バスの本数増、行き先や経由地が分かりにくい ・運行状況の可視化 ⇒ ほとんどニーズはないと思われるが、利用しようと思う方にとっては上記がニーズ
	福祉分野	【買い物支援事業】 ・買い物支援の利用者は存在するも、地域公共交通の基盤整備等とのニーズとは異なる傾向があると考ええる。 【福祉タクシー料金助成事業】 ・福祉タクシー利用者は減少傾向にあるものの、交通弱者として障害のある方等のタクシー利用ニーズは一定以上存在する。高齢者や難病者等の交通弱者についても同様に利用ニーズはあり、高齢者による免許返納によりさらに増加すると見込まれる。 ⇒ 実際は免許返納は進んでいない ⇒ 車がないと生活できないのが実情