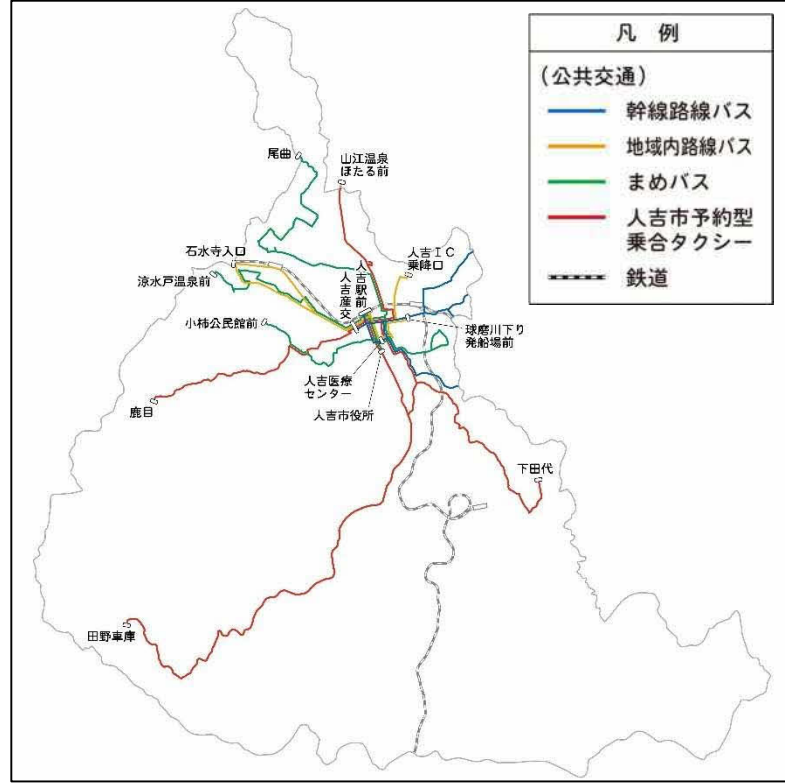


1. 人吉市の地域公共交通等の状況

(1) 地域公共交通体系

- 人吉市の地域公共交通体系は、人吉球磨地域の幹線として JR 九州肥薩線（運休中）、くま川鉄道（部分運行中）、複数市町村を結ぶ路線バスがあり、それらを補完する形で、地域内路線バスである人吉 IC 乗降口線（じゅぐりっと号）、地域内コミュニティバス「まめバス」、人吉市予約型乗合タクシー、タクシーから形成されています。
- 人吉 IC 乗降口線は、人吉駅前と人吉 IC 乗降口を結ぶ形で平日・土日祝日に 11 往復/日運行しています。
- 地域内コミュニティバス「まめバス」は、交通空白地を運行するコミュニティバスで、大柿線、上原田線、小柿線、七地線の 4 路線が、各路線週 2 日、3 往復/日もしくは 3 便/日運行しています。
- 人吉市予約型乗合タクシーは、運行経費等の削減を目的に導入したデマンド（予約型）交通で、西間経由田野線、東間経由田野線、下田代線、鹿目線、山江温泉線の 5 路線が 7:00～19:00 の間に各路線 7～11 往復/日運行しています。
- タクシーに関しては、人吉市内に 2 つの事業所が存在し、各事業所とも 30 台程度の車両を保有している状況です。



(2) 地域が有する交通資源の状況

- 上記地域以外にも地域には交通資源等を有しています。
- ① スクールタクシーの運行
 - 田野地区～東間小学校～第一中学校：利用者 12 人、タクシー会社に委託、年間予算約 606 万円
 - 村山公園仮設団地～西瀬小学校：利用者 7 人、タクシー会社に委託、年間予算約 130 万円
 - * 遠距離通学費補助金は令和 4 年度、激甚災害に伴う補助金は令和 6 年度に終了
- ② 買い物支援事業

社会福祉協議会において、買い物が困難な方を対象に宅配サービスを実施。

 - 登録者数は、令和 2 年度時点で 155 人、令和 3 年度時点で 170 人
 - 配達件数は、令和 2 年度が 1,871 件、1 日当たり平均 7.1 件
令和 3 年度が 2,239 件、1 日当たり平均 9.0 件
- ③ 福祉タクシー

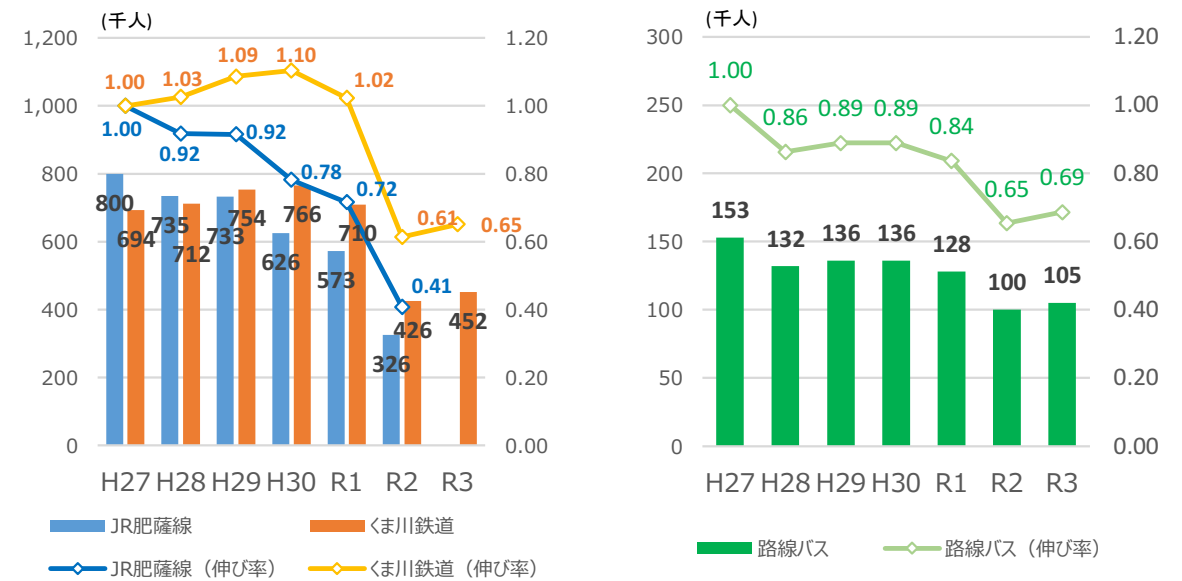
最重度の障害者を対象に、福祉タクシー料金助成事業を実施。

 - 利用者数は、令和 2 年度で 865 人、令和 3 年度で 953 人
 - 料金助成額は、令和 2 年度で 482 千円、令和 3 年度で 534 千円

(3) 地域公共交通の利用状況

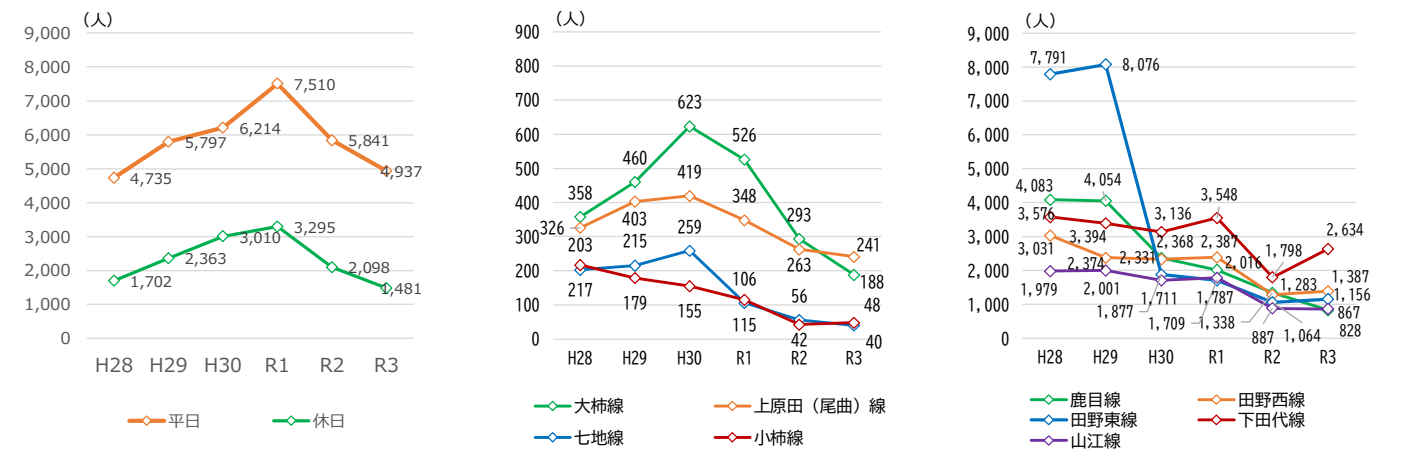
① 幹線系統（JR 九州肥薩線、くま川鉄道、地域間幹線系統路線バス）

- 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。
- 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。



② 支線系統（じゅぐりっと号、まめバス、予約型乗合タクシー）

- じゅぐりっと号は令和元年まで平日・休日ともに増加傾向であったものの、豪雨災害や新型コロナウイルス感染症の影響から減少傾向。
- まめバス、乗合タクシーの利用者数は、一時的に増加している路線もあるものの、全体的に減少傾向。



1. 人吉市の地域公共交通等の状況

(4) 地域公共交通に関する財政負担状況

① 幹線系統（地域間幹線系統路線バス）

- ◆ 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。
- ◆ 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、R2 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。

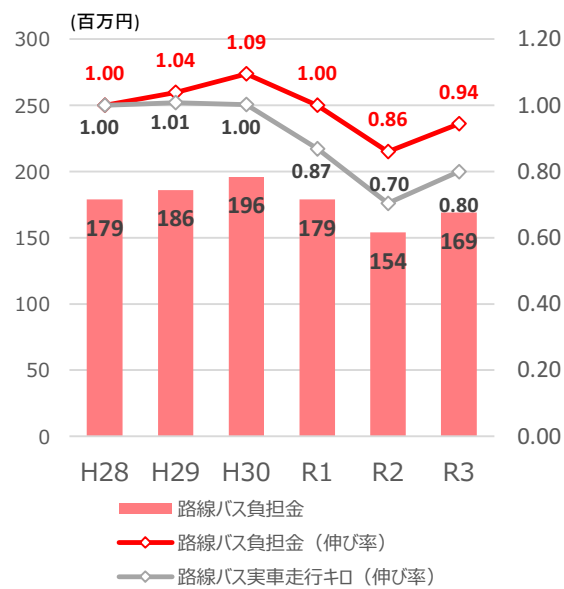


図 地域間幹線系統路線バスの財政負担の推移

② 支線系統（じゅぐりっと号、まめバス、予約型乗合タクシー）

- ◆ じゅぐりっと号への財政負担は、運行単価の上昇に伴い増加しており、近年は利用者数の減少もあることから、大きく増加。
- ◆ まめバスは、利用者数は大きく減少しているものの、財政負担については微増傾向。
- ◆ 乗合タクシーは、利用者数が減少する一方、財政負担も減少傾向となっており、利用がない便（予約がない便）の増加などが要因。
- ◆ なお、利用者一人あたりの財政負担は大きく増加しており、相乗り率（1 台あたりの利用者数）が低下。

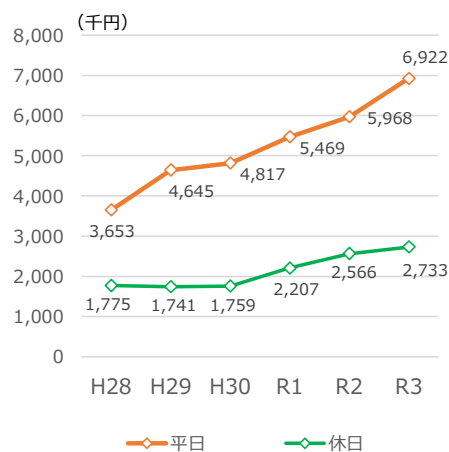


図 じゅぐりっと号財政負担の推移

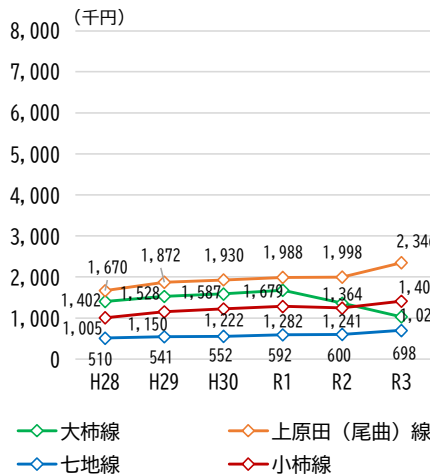


図 まめバス財政負担の推移

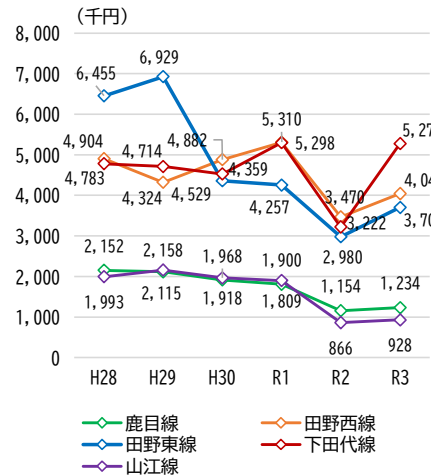


図 乗合タクシー財政負担の推移

資料：人吉市

(5) 地域公共交通に対するニーズ等（令和 3 年度 市町村ヒアリング調査結果）

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を知らない状況 ⇒ 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が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（じゅぐりっと号）の利用者数の減少（コロナ過及び豪雨被災） ⇒ ルー特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及び連携に関する今後の展開可能性	地域公共交通に対するニーズ	
	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

2. 地域公共交通に関する施策・事業の状況(人吉市地域公共交通網形成計画)

目標①：持続可能な地域公共交通網の形成

数値指標	現状値(H28)	目標値(R3)	出典
①地方バス支援（年間運営費補助）事業の赤字補てん額	約 55 百万円	約 40 百万円	市データ
②人吉市予約型乗合タクシー（年間運営費補助）事業の赤字補てん額	約 18 百万円	約 13 百万円	〃

※第 5 次人吉市総合計画 後期基本計画より

目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化

数値指標	現状値(H28)	目標値(R3)	出典
①新たな拠点の創出	-	14 箇所	市及び交通事業者データ
②複数の交通モードが連携した施策数	-	1 施策	〃

※人吉・球磨地域公共交通網形成計画より（目標値は人吉市関連分のみ）

目標③：地域公共交通の利便性向上

数値指標	現状値(H28)	目標値(R3)	出典
①公共交通の年間利用者数の減少率（H22 に対する比率）	84.0%	約 79%	市及び交通事業者データ

※①は人吉・球磨地域公共交通網形成計画の路線バスに関する目標

H22 を 100 とした場合の数字であり、現状のまま推移した場合はより大きく減少することが予想される。

目標④：新たなターゲットの発掘

数値指標	現状値(H28)	目標値(R3)	出典
①観光客の公共交通機関利用率（JR、くま川鉄道、路線バス、タクシー）	22.9%	44.0%	アンケート調査結果
②高齢者運転免許証自主返納者数	約 70 人/年	約 80 人/年	市及び交通管理者データ

※①は人吉・球磨地域公共交通網形成計画より

※②は人吉警察署管内の数字。

目標値は現状値×高齢化率の伸び率（H32/H27=36.7/34.4≒1.1）等を考慮して設定。

目標⑤：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

数値指標	現状値(H28)	目標値(R3)	出典
①地域と連携した利用促進の実施件数	-	1 件	地域、市、交通事業者データ
②乗合タクシーの平均乗車人数（相乗り率）	2.25 人/回	2.5 人/回	〃

※①は人吉・球磨地域公共交通網形成計画より（目標値は人吉市関連分のみ）

《地域公共交通網に関する施策・事業》

- ①幹線系統を対象とした路線バスの再編（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ②支線系統を対象とした路線バス等の再編
 - ・地域内コミュニティバス（豆バス）の見直し（運行形態の見直し含む）
 - ・予約型乗合タクシーの見直し
 - ・公共交通空白地への新たな地域公共交通の導入
 - ・市街地循環路線の導入検討（じゅぐりっと号の見直しなど）

《拠点等に関する施策・事業》

- ①拠点の創出（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ②拠点における乗換情報等の設置・充実（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ④乗り継ぎ運賃割引制度の導入（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ⑤共通定期券の導入（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ⑥人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保

《情報提供に関する施策・事業》

- 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（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）

《利用促進に関する施策・事業》

- 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（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- 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）のフリーパス等の検討
- 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（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ⑦市街地部におけるレンタサイクルの導入

《地域公共交通の仕組み等に関する施策・事業》

- ①公共交通サポーター制度の導入（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- 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（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- 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