

## 第6章 計画の目標

### 1 計画の目標

計画の目標は、地域公共交通が抱える課題に対して、課題解決に向けた方向性、さらには地域公共交通の将来像実現に向けた目標を次のとおり設定します。

#### 〔地域公共交通が抱える課題〕

- ①人口構成や施設の立地状況など地域の都市構造の変化への対応、さらには目指す将来像の実現に向けた、路線再編、さらには運行形態やサービス内容の見直しなど地域公共交通の再構築が必要です。
- ②地域公共交通サービスや情報提供など地域公共交通相互の連携を図るとともに、情報発信などの継続的な取り組みによる地域公共交通の利用促進が必要です。
- ③市民の地域公共交通に対する意識醸成を図るとともに、市民が地域公共交通を利用するきっかけづくりなど、市民が地域公共交通の維持・確保に携わる仕組みの構築が必要です。
- ④移動需要の創出とそれら移動を支える地域公共交通サービスの一体的な提供など、観光分野も含めた他関係機関との連携が必要です。

#### 方向性①：

##### 地域公共交通の再構築による利便性の向上

- ・高齢社会への対応や市民の日常生活の変化への対応、さらには観光客等への移動手段確保に向け、地域の都市構造の変化を考慮するとともに、災害からのまちづくり全体の復旧段階に応じて、地域の輸送資源を有効活用した地域公共交通の再構築に取り組むことで、利便性の向上を図ります。

#### 方向性②：

##### 地域公共交通のサービス強化による利用促進

- ・地域公共交通を利用するための基礎的な情報等を分かりやすく、かつ簡単に取得できるような情報発信を強化するとともに、人吉球磨地域全体における地域公共交通相互の連携などサービス強化に取り組むことで、地域公共交通の利用促進を図ります。

#### 方向性③：

##### 地域との共創による地域公共交通の維持・確保

- ・市民・交通事業者・行政、さらには観光分野など他関係機関が一体となって創り・支えていくことで、地域公共交通の維持・確保を図ります。

### 目標①：地域公共交通の再構築による利便性向上

人吉市復興計画や人吉市都市計画マスタープランなどの連携、さらには、人吉球磨地域全体における地域間幹線系統路線バスの見直しに応じて関係町村との連携によるコミュニティ交通を導入するなど、地域公共交通の再構築による利便性向上を目指します。

### 目標②：市街地エリアにおける移動環境の向上

市街地エリア内において高齢社会等に対応した誰もが暮らしやすい都市の実現、さらには、R2豪雨災害からの復興に向けて、市民の生活利便性の確保、さらには観光客等をはじめとする来訪者の移動環境の向上を目指します。

### 目標③：地域公共交通に関する情報発信の強化

市民や人吉球磨地域の住民、さらには観光客等をはじめとする来訪者など、誰もが利用しやすい地域公共交通の利用環境を構築し、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に、多様な情報提供媒体等を活用した情報発信の強化を目指します。

### 目標④：地域公共交通に関する新たなサービスの導入による利便性向上

運賃制度の見直しや地域公共交通の利用環境を改善し、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に、新たなサービスの導入等に取り組むことで利用者の利便性向上を目指します。

### 目標⑤：多様な関係機関と連携した地域公共交通の利用機会の創出

人口減少・少子高齢化が進展する中、地域が一体となって地域公共交通の維持・確保に取り組み、市民等の地域公共交通に対する意識の醸成、さらには利用促進を図ることを目的に、福祉・教育分野や観光分野、その他関係機関と連携し、地域公共交通の利用機会の創出を目指します。

## 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次のとおり設定します。

### 目標①：地域公共交通の再構築による利便性向上

人吉市復興計画や人吉市都市計画マスタープランなどの連携、さらには、人吉球磨地域全体における地域間幹線系統路線バスの見直しに応じて関係町村との連携によるコミュニティ交通を導入するなど、地域公共交通の再構築による利便性向上を目指します。

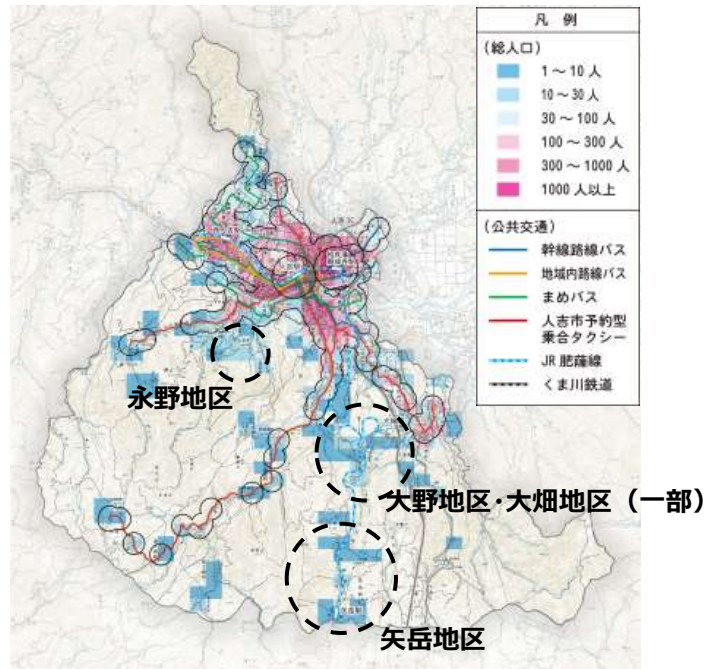
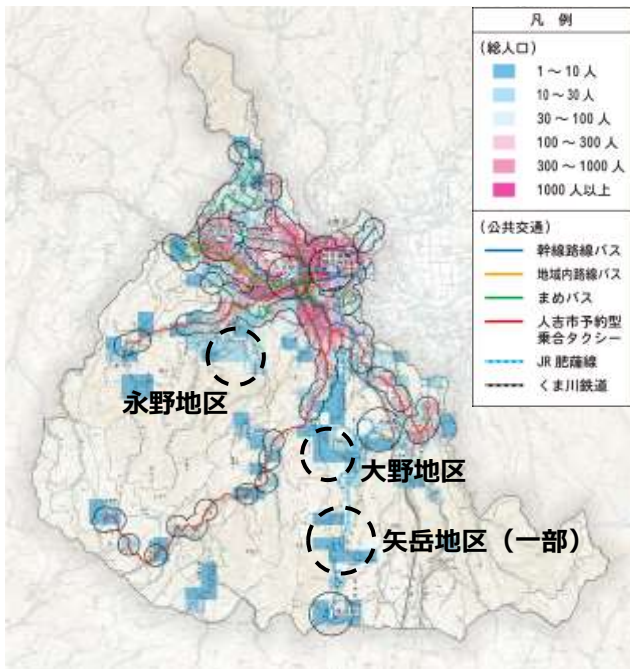
#### 数値指標①：交通空白地

- ・本市においては、鉄道及び路線バス、乗合タクシーなどの地域公共交通でカバーできていない交通空白地が存在します。
- ・また、R2豪雨災害の影響によりJR九州肥薩線が運休していることから、新たな交通空白地も発生しています。
- ・そうした状況を踏まえ、人吉市復興計画や人吉市都市計画マスタープランなどとも連携を図り、地域の実情に応じた適切な地域公共交通の検討・導入を図ることで、**交通空白地の解消**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
4地区	0地区

※現況は、永野地区・大野地区・大畑地区（一部）・矢岳地区の4地区。

〔地域公共交通のカバー状況（肥薩線の駅含む）〕      〔地域公共交通のカバー状況（肥薩線の駅含まない）〕



※鉄道駅は、施設等に対する徒歩圏を考慮し800m圏域と設定します。

※バス・乗合タクシーの停留所は、市民アンケートの調査結果から、地域公共交通の利用者の約7割、地域公共交通非利用者の約9割が所要時間徒歩10分以内と回答しており、高齢者の歩行速度を40m/分程度と考え、400m圏域と設定します。

### 数値指標②：コミュニティ交通（まめバス、乗合タクシー）の年間利用者数

- ・本市のコミュニティ交通であるまめバスと乗合タクシーの利用者数は、人口減少に加え、R 2 豪雨災害や新型コロナウイルス感染症の影響から大きく減少しています。
- ・その結果、まめバスについては財政負担が微増傾向となっているとともに、乗合タクシーに関しては利用者一人あたりの財政負担が大きく増加しています。
- ・そうした状況を踏まえ、人吉球磨地域全体での地域間幹線系統路線バスの見直しとの連携や地域の実情に応じた適切な地域公共交通への見直しを図ることで、**コミュニティ交通（まめバス、乗合タクシー）の年間利用者数の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
7,523 人（令和4年度実績）	13,000 人以上

※人吉・球磨地域公共交通計画では、数値指標「4）市町村が運行するコミュニティ交通の年間利用者数」を令和元年度実績値に対して、人口減少が進展する中、R 2 豪雨災害等以前の水準を維持することを目標として掲げています。

※そのため、人吉・球磨地域公共交通計画との整合を図ることを目的に、令和元年度実績値 13,044 人を踏まえ、13,000 人以上を目標値として設定します。

※なお、今後のコミュニティ交通の新規導入及び見直しに伴い、路線の追加やその他交通手段等への変更が行われた場合には、それらの利用者数も含めて評価します。

表 まめバスと乗合タクシーの年間利用者数の推移（各年 10 月 1 日～9 月 30 日）

	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04
まめバス	1,104人	1,257人	1,456人	1,095人	654人	517人	513人
乗合タクシー	19,643人	20,664人	15,420人	11,949人	7,983人	7,363人	7,010人
合計	20,747人	21,921人	16,876人	13,044人	8,637人	7,880人	7,523人

### 数値指標③：地域内公共交通に係る収支率及び市の財政負担額

- ・じゅぐりっと号、まめバス、乗合タクシーは、本市内域で運行される地域公共交通であり、市民や観光客等の来訪者の交通手段となっています。
- ・しかし、利用者の減少によって収支率（経常費用と経常収入の割合）は低下しており、それに伴い市の財政負担は増加傾向となっています。
- ・地域公共交通の維持には、公共交通の収支率を向上させることで、財政負担が増加しないよう取り組んでいく必要があります。
- ・既存の本市域内における地域公共交通の見直しや利用機会の創出を行うことで利用者の増加を図り、**収支率と財政負担額は現況値以上の改善**を目指します。

指標	現況値	目標値(令和9年度)
収支率	10.9%（令和4年度実績）	10.9%以上
財政負担額	32,170 千円（令和4年度実績）	32,170 千円以下

※本市の地域内公共交通であるじゅぐりっと号、まめバス、乗合タクシーに対する収支率（経常費用と経常収入の割合）及び補助金額を用います（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）。

※今後、新たな交通手段の導入などが行われた場合は、それらの収支率、財政負担額も含め評価します。

## 目標②：市街地エリアにおける移動環境の向上

市街地エリア内において高齢社会等に対応した誰もが暮らしやすい都市の実現、さらには、R 2 豪雨災害からの復興に向けて、市民の生活利便性の確保、さらには観光客等をはじめとする来訪者の移動環境の向上を目指します。

### 数値指標①：日常生活における地域公共交通の利用率

- ・市民の多くが買い物や通院などの日常生活において市街地エリア内に大きく依存しています。
- ・一方で、地域の都市構造の変化や市民ニーズなどに対して、現在の地域公共交通ではカバーできていない状況となっています。
- ・そうした状況を踏まえ、市街地エリア内において日常移動に対応した新たな移動サービスの導入等を図ることで、**地域公共交通の利用率の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
4.9%	8.7%以上

※現況値は、市民アンケート調査結果における「買い物」・「通院」・「通勤（通学）」目的での移動手段で地域公共交通（くま川鉄道、路線バス、まめバス、じゅぐりっと号、乗合タクシー、タクシー）の利用率の平均値。

※目標値は、市民アンケート調査結果で利用率が最も高かった「通院」目的の 8.7%を設定します。

### 数値指標②：高速バスとじゅぐりっと号の接続本数

- ・現在、地域公共交通における人吉球磨地域への玄関口は人吉 IC のみであり、人吉 IC を経由する高速バスは 102 本/日（令和 4 年 1 2 月現在）となっています。
- ・一方で、現行のじゅぐりっと号（1 1 往復/日：令和 4 年 1 2 月現在）では多くの高速バスをカバーできていない状況であるとともに、利用者からのニーズとして「運行本数の充実」「運行ダイヤの接続（待ち時間改善）」などが多く挙がっています。
- ・そうした状況を踏まえ、人吉 IC 乗降口での高速バスとじゅぐりっと号の接続強化を図ることで、**30 分以内での接続本数の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
60 本/日	85 本/日以上

※現況値は、高速バスの乗降への対応を考慮した場合、評価対象となる高速バスの運行本数は 174 本/日となり、上記で示した人吉 IC を経由する本数と異なります。また、B&S みやざきは、人吉 IC においては乗降のどちらか一方の利用として評価します。

※目標値は、じゅぐりっと号を 1 5 往復/日に増便した場合の接続本数（8 2 ページ参照）。

**数値指標③：じゅぐりっと号の年間利用者数**

- ・同様に、じゅぐりっと号の利用者数は、人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症やR 2 豪雨災害の影響から令和元年度をピークに大きく減少しています。
- ・そうした状況を踏まえ、人吉 IC 乗降口での高速バスとじゅぐりっと号の接続強化を図ることで、**じゅぐりっと号の年間利用者数の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
8,410 人 (令和 4 年度実績)	11,000 人以上

※人吉・球磨地域公共交通計画では、数値指標「4）市町村が運行するコミュニティ交通の年間利用者数」を令和元年度実績値に対して、人口減少が進展する中、R 2 豪雨災害等以前の水準を維持することを目標として掲げています。

※そのため、人吉・球磨地域公共交通計画との整合を図ることを目的に、令和元年度実績値 10,805 人を踏まえ、11,000 人以上を目標値として設定します。

表 じゅぐりっと号の年間利用者数の推移（各年 10 月 1 日～9 月 30 日）

	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04
平日	4,735人	5,797人	6,214人	7,510人	5,841人	4,937人	5,994人
休日	1,702人	2,363人	3,010人	3,295人	2,098人	1,481人	2,416人
合計	6,437人	8,160人	9,224人	10,805人	7,939人	6,418人	8,410人

〈参考：じゅぐりっと号の高速バスとの接続状況及び増便例〉

※平日の運行ダイヤ 令和4年12月現在

○人吉駅前→人吉 IC 乗降口

	運行ダイヤ		30分以内で接続する高速バス											
	人吉駅前発	人吉IC乗降口着	名称	行先	時刻	名称	行先	時刻	名称	行先	時刻	名称	行先	時刻
1便	7:40	7:57	きりしま号	鹿児島	7:57	なんぶう号	熊本	8:05	フェニックス号	福岡	8:25			
2便	8:27	8:44	B&Sみやざき	八代	8:52	フェニックス号	福岡	8:55	なんぶう号	熊本	9:03			
3便	9:30	9:51	B&Sみやざき	八代	9:54	フェニックス号	福岡	9:55	なんぶう号	熊本	10:03	フェニックス号	宮崎	10:18
	10:10	10:27	きりしま号	熊本	10:37	きりしま号	鹿児島	10:38	フェニックス号	福岡	10:55	B&Sみやざき	八代	10:56
4便	10:40	11:01	フェニックス号	宮崎	11:12	フェニックス号	福岡	11:28						
5便	11:40	11:57	なんぶう号	熊本	12:03	フェニックス号	宮崎	12:18	フェニックス号	福岡	12:25			
6便	12:30	12:51	フェニックス号	福岡	12:55	なんぶう号	熊本	13:03	フェニックス号	宮崎	13:12			
	12:55	13:12	フェニックス号	福岡	13:28									
7便	13:40	14:01	なんぶう号	宮崎	14:15	フェニックス号	宮崎	14:18	フェニックス号	福岡	14:25			
8便	14:43	15:00	なんぶう号	熊本	15:03	フェニックス号	宮崎	15:12	フェニックス号	福岡	15:28			
	15:25	15:42	B&Sみやざき	八代	15:55	なんぶう号	熊本	16:03	なんぶう号	宮崎	16:05	きりしま号	熊本	16:07
9便	15:55	16:12	フェニックス号	宮崎	16:18	フェニックス号	福岡	16:25						
10便	16:40	16:57	なんぶう号	熊本	17:03	フェニックス号	宮崎	17:12	B&Sみやざき	八代	17:23			
11便	17:20	17:37	なんぶう号	熊本	18:03									
	17:55	18:12	フェニックス号	宮崎	18:18	B&Sみやざき	八代	18:18	きりしま号	熊本	18:22	フェニックス号	福岡	18:25

増便例

○人吉 IC 乗降口→人吉駅前

	運行ダイヤ		30分以内で接続する高速バス											
	人吉IC乗降口発	人吉駅前着	名称	行先	時刻	名称	行先	時刻	名称	行先	時刻	名称	行先	時刻
1便	8:07	8:24	きりしま号	鹿児島	7:57	なんぶう号	熊本	8:05						
2便	8:47	9:04	フェニックス号	福岡	8:25	フェニックス号	宮崎	8:28	B&Sみやざき	宮崎	8:31	なんぶう号	宮崎	8:35
	9:40	9:57	フェニックス号	宮崎	9:22	フェニックス号	福岡	9:28	B&Sみやざき	宮崎	9:33	なんぶう号	宮崎	9:35
3便	10:20	10:37	フェニックス号	福岡	9:55	なんぶう号	熊本	10:03	B&Sみやざき	宮崎	10:14	フェニックス号	宮崎	10:18
4便	11:05	11:22	きりしま号	熊本	10:37	きりしま号	鹿児島	10:38	フェニックス号	福岡	10:55	B&Sみやざき	宮崎	11:04
5便	12:00	12:17	なんぶう号	宮崎	11:45	フェニックス号	福岡	11:55						
6便	12:55	13:12	フェニックス号	福岡	12:25	きりしま号	熊本	12:37	きりしま号	鹿児島	12:38			
	13:20	13:37	フェニックス号	福岡	12:55	なんぶう号	熊本	13:03	フェニックス号	宮崎	13:12			
7便	14:05	14:22	B&Sみやざき	宮崎	13:40									
8便	15:00	15:17	B&Sみやざき	宮崎	14:48									
	15:40	15:57	フェニックス号	宮崎	15:12	フェニックス号	福岡	15:28	B&Sみやざき	宮崎	15:39			
9便	16:15	16:32	なんぶう号	熊本	16:03	なんぶう号	宮崎	16:05	きりしま号	熊本	16:07	きりしま号	鹿児島	16:08
10便	17:00	17:17	なんぶう号	宮崎	16:55	B&Sみやざき	宮崎	16:59						
11便	17:45	18:02	B&Sみやざき	八代	17:23	フェニックス号	福岡	17:28	なんぶう号	宮崎	17:35			
	18:20	18:40	B&Sみやざき	宮崎	17:59	なんぶう号	熊本	18:03	きりしま号	鹿児島	18:08	フェニックス号	宮崎	18:18

増便例

### 目標③：地域公共交通に関する情報発信の強化

市民や人吉球磨地域の住民、さらには観光客等をはじめとする来訪者など、誰もが利用しやすい地域公共交通の利用環境を構築し、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に、多様な情報提供媒体等を活用した情報発信の強化を目指します。

#### 数値指標①：地域公共交通ホームページへのアクセス件数

- ・現在、市民の約8割が地域公共交通を利用しない状況となっており、それらの要因の一つとして、鉄道や路線バス、乗合タクシーなど各地域公共交通に関する情報を一元的に把握することが困難、さらには基本的な路線図や停留所の位置、運行ダイヤ等が分からないなどの原因が考えられます。
- ・そうした状況を踏まえ、多様な情報提供媒体等を活用した情報発信の強化を図り、まずは地域公共交通に関する情報を得ようと思ってもらえるような環境とすることで、**地域公共交通ホームページ（人吉市ホームページ）へのアクセス件数の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
70,828 件/年	100,000 件/年以上

※現況値は、令和3年度人吉市の「公共交通」のサイトへのアクセス件数

※目標値は、令和3年度の月平均アクセス数が6,000件であるので、毎年1月分にあたるアクセス数を伸ばすことを目標に、5年間で30,000件の増加を目標値として設定します。

#### 数値指標②：地域公共交通利用方法の認知度

- ・市民が地域公共交通を利用しない理由として、「直接目的地まで行けない」や「運行本数が少ない」などの運行サービスに対する意見が多い中、「利用方法が分からない」と回答した人も一定程度存在しています。
- ・そうした状況を踏まえ、数値指標①と同様に、多様な情報提供媒体等を活用した情報発信の強化を図り、まずは地域公共交通に関する情報を得ようと思ってもらえるような環境とすることで、現在、地域公共交通を利用しない人においても、**地域公共交通利用方法の認知度向上**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
94%	98%以上

※現況値は、市民アンケート調査結果より、地域公共交通を利用しない理由として「利用方法が分からない」と回答した人が6%であり、その数値を基に設定します。

※目標値は、上記質問の中で、最も回答が少なかったのが「乗車時間が長い」が1.9%であることから、最も原因として少ない項目以上の数値を目標として設定します。



#### 目標④：地域公共交通に関する新たなサービスの導入による利便性向上

運賃制度の見直しや地域公共交通の利用環境を改善し、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に、新たなサービスの導入等に取り組むことで利用者の利便性向上を目指します。

##### 数値指標①：観光客の地域公共交通機関利用率

- ・現在、本市もしくは人吉球磨地域へ地域外から来訪する人の多くは、JR九州肥薩線の運休の影響などもあり、自家用車等に大きく依存しています。
- ・一方で、観光施設等においては、地域公共交通サービス等の充実に対するニーズも高く、地域公共交通が果たすべき役割として、R 2 豪雨災害からの復興に向けた観光振興を支える役割を担っています。
- ・そうした状況を踏まえ、運賃制度の見直しや地域公共交通の利用環境の改善を図ることで、**観光客の地域公共交通機関利用率の向上**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
-	21.9%以上

※人吉・球磨地域公共交通計画における、数値指標「7）観光客の地域公共交通機関利用率」との整合を図ります。

※現況値は不明（R 2 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・タクシーの利用率を設定します。

##### 数値指標②：地域間幹線系統路線バス等のICカード等利用率

- ・現在、全国的に普及が進んでいる交通系ICカードやキャッシュレス決済などが利用可能な交通機関は、JR九州肥薩線（運休中）、路線バス、一部のタクシーに限定的となっています。
- ・都市部などからの観光客をはじめとする来訪者の多くは、交通系ICカードの利用率が高いとともに、知らない地域において運賃等を不明な状況のまま地域公共交通を利用するのには抵抗があると考えます。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利用環境の改善を図ることで、**地域間幹線系統路線バス等のICカード等利用率の向上**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
34%	50%以上

※人吉・球磨地域公共交通計画における、数値指標「6）地域間幹線系統路線バス等のICカード利用率」との整合を図ります。

## 目標⑤：多様な関係機関と連携した地域公共交通の利用機会の創出

人口減少・少子高齢化が進展する中、地域が一体となって地域公共交通の維持・確保に取り組み、市民等の地域公共交通に対する意識の醸成、さらには利用促進を図ることを目的に、福祉・教育分野や観光分野、その他関係機関と連携し、地域公共交通の利用機会の創出を目指します。

### 数値指標①：地域公共交通の利用頻度

- ・市民の約8割が地域公共交通を利用しない（80歳以上でも約7割が利用しない）状況であるとともに、市民の地域公共交通の維持・確保に向けた関心は低い状況です。
- ・そうした状況を踏まえ、市民の地域公共交通に対する意識の醸成、さらには利用促進を関係機関と連携して図ることで、市民の地域公共交通の利用頻度の増加を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
2.4%	4.6%以上

※現況値は、市民アンケート調査結果より、日常生活における地域公共交通の利用状況として、「週に1～2日」以上（毎日、平日のみ、週3～4日、週1～2日）と回答した人の割合2.4%とします。

※目標値は、同設問への年代別集計結果より、85歳以上が4.6%と最も高いことから、全ての世代において4.6%以上を目標として設定します。

### 数値指標②：地域と連携したイベント等の取り組み件数

- ・市民の約8割が地域公共交通を利用しない（80歳以上でも約7割が利用しない）状況であるとともに、市民の地域公共交通の維持・確保に向けた関心は低い状況です。
- ・そうした状況を踏まえ、福祉・教育分野や観光分野、その他関係機関と連携し、地域公共交通の利用機会の創出を目的に、地域と連携したイベント等の取り組み件数の増加を目指します。

例) 地域公共交通の乗り方教室（学校関係者）

地域公共交通に関するイベント開催（観光関係者）

地域公共交通と連携した地域でのイベント開催（商業施設等関係者、観光関係者） など

現況値	目標値(令和9年度)
-	年1回以上

※目標値は、年1回以上の実施を目標として設定します。