

平成 2 8 年度

人吉市地域公共交通網形成計画の策定に向けて

(案)

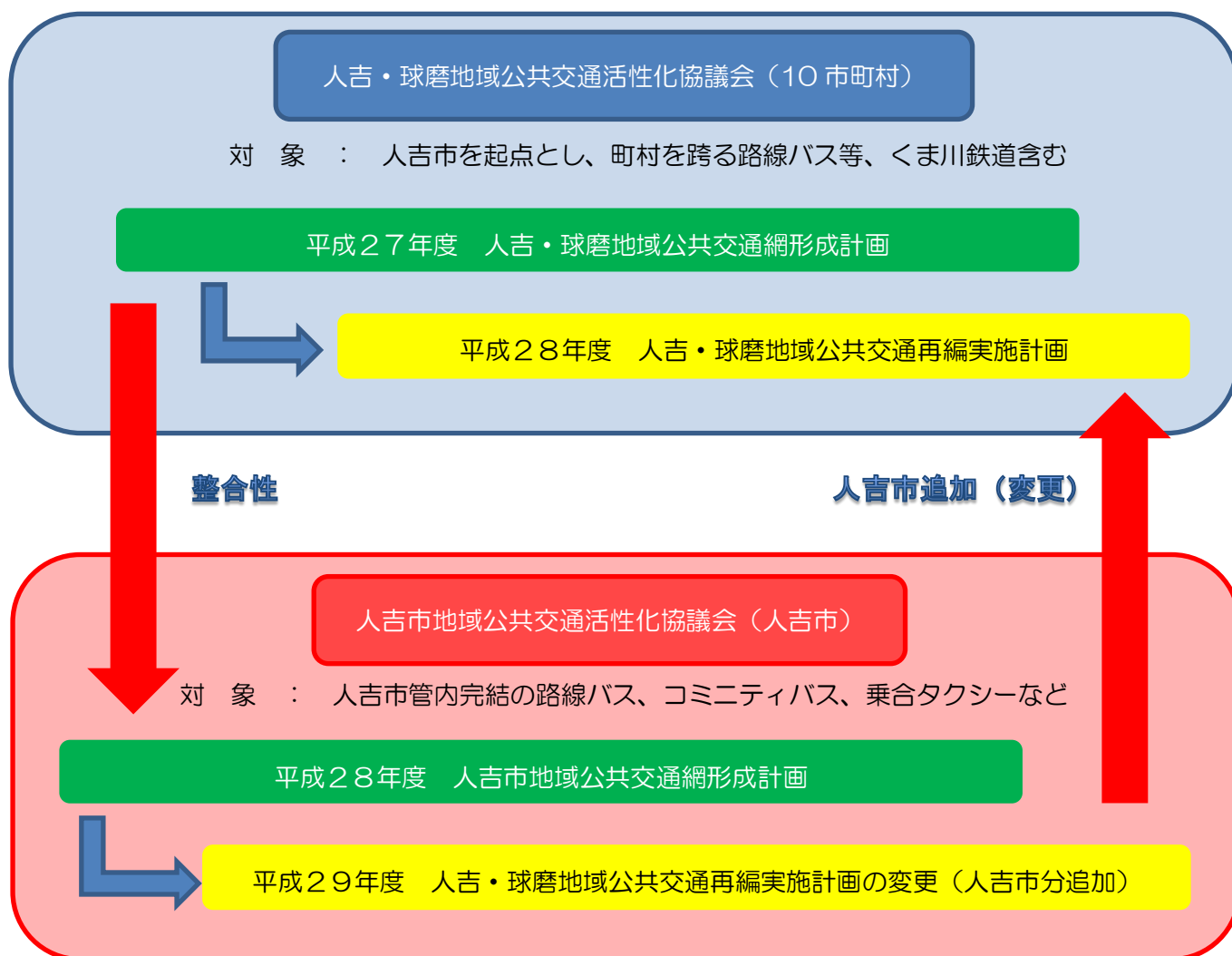
表 紙	P 1
はじめに	P 2
1. 人吉市の概要	P 3
2. 人吉市の交通概要と課題	
(1) 人吉市公共交通概要	P 5
(2) 人吉市管内公共交通の費用及び輸送人員の推移	P 5
(3) 地域内路線バスの概要及び課題	P 7
(4) 豆バスの概要及び課題	P 8
(5) 人吉市予約型乗合タクシーの概要及び課題	P 9
(6) 医療・福祉分野等が抱える課題及びニーズ	P 10
(7) その他の課題	P 11
3. 課題解決に向けた今後の取り組み方針	P 14
(1) 人吉市地域公共交通活性化協議会の設立	P 15
(2) 人吉市地域公共交通網形成計画の策定	P 16
(3) 市民協働の仕組み作りの検討	P 19

平成 2 8 年 2 月 2 6 日

はじめに

人吉市を含む、人吉球磨地域（10 市町村）では、古くから人吉市を中心とした生活圏が構成されており、近年でも人吉球磨定住自立圏構想の策定や、（仮称）人吉球磨スマートインターチェンジの整備など 10 市町村が共同で取り組んでいる。交通に関しても、人吉市を起点として、地域を跨る路線バスやくま川鉄道が運行しており、人吉球磨地域（10 市町村）で取り組むものと、人吉市で取り組むものと整合性を保ちながら検討する必要がある。前者においては、人吉球磨地域と交通事業者等で設立している「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」において、平成 27 年度に「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」を策定することとしている。この計画では、主に地域を跨る路線バス等を対象に持続可能な交通網の形成を目指しており、その幹線となる路線バスやくま川鉄道に接続する各市町村の管内で完結する公共交通については、それぞれの地域公共交通網形成計画等にて検討することとしている。

このことを踏まえ、人吉市においても将来に渡り持続可能な交通網の形成を目指し「人吉市地域公共交通網形成計画」を策定する。計画については、人吉市管内の公共交通のマスタープランとなるが、「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」との整合性・連携を図り、人吉市の住民はもとより、球磨郡 9 町村の住民、観光客の移動手段を考慮した計画とする必要がある。



1. 人吉市の概要

1-(1) 位置

熊本県の南部、人吉盆地の最南端、鹿児島県と宮崎県の県境に位置している。北緯 32 度 12 分 36 秒、東経 130 度 45 分 45 秒の位置にあり、熊本市、鹿児島市、宮崎市へいずれも約 70 km の等距離の九州の内陸部に位置している。

1-(2) 地勢・気候

人吉市は、九州山地の連山に囲まれた盆地で、市域の面積は 210.48 平方キロメートル、市域の約 75% は森林で、市の中央部を日本三急流のひとつ、球磨川が東西に貫流し、南北からは多くの支流が本流である球磨川に注ぎ込んでいる。

気候は、内陸性気候に属し、年平均気温は、15～16℃であるが、寒暖の差が激しく、濃霧の発生が顕著である。年間降雨量は 3,000mm 弱で、一年中温暖多雨となっている。



《人吉市区域》

1-(3) 歷史・沿革

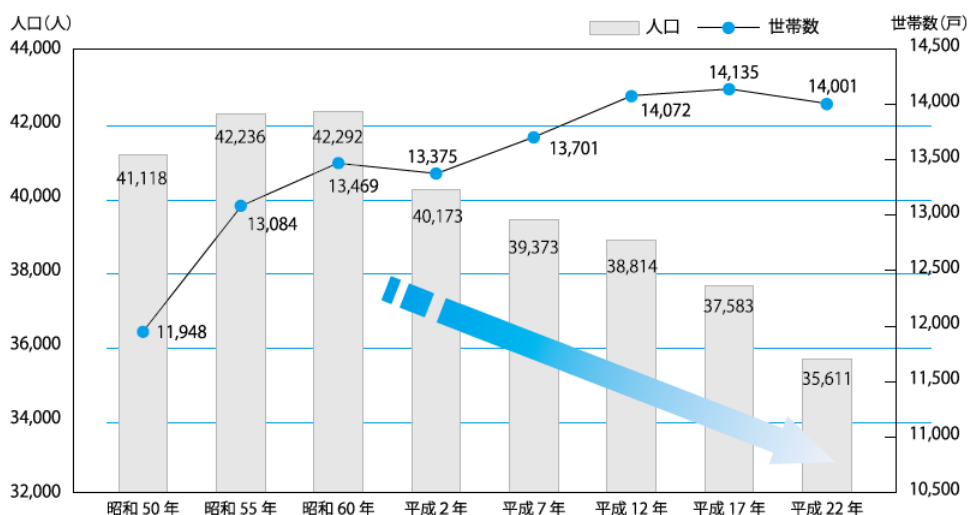
紀元前 5～6 千年前の狩猟を主とした生活の時代から既に人々が住み着き、弥生時代には、発展的な農耕社会が形成されていたと想定される。鎌倉初期からは、幕府の命を受け地頭として入荘した相良氏が統治するところとなり、明治維新まで実に 700 年余に亘り継承されている全国でも珍しい地域である。そのため、国指定史跡の人吉城跡をはじめ、相良 700 年の歴史を物語る数多くの重要文化財が存在し、神社、仏閣、古い町並みが点在しており、九州の小京都と称されている。

また、人吉市を中心に周辺の 9 町村とともに平成 27 年 4 月 24 日に「相良 700 年が生んだ保守と進取の文化」のストーリーが日本遺産に認定されている。

1-(4) 人口動態

人吉市の人口は、昭和 30 年の国勢調査 47,877 人をピークに減少が続いている。また、急速に高齢化が進み、65 歳以上の人口の割合が国、県の平均を上回っている。

平成 28 年 1 月現在（住民基本台帳）、人口 33,943 人、世帯数 15,719 世帯、65 歳以上の人口が 11,243 人（高齢化率は 33.1%）となっている。推計では、平成 32 年度（2020 年）には 32,200 人、平成 37 年度には 30,000 人を割り込み、平成 47 年には 26,419 人程度と予測されている。



※国勢調査調べ

1-(5) 交通アクセス

九州自動車道 福岡 I.C⇄人吉 I.C 180km(2 時間)

熊本 I.C ⇔ 人吉 I.C 80km (1 時間)

鹿児島 I.C ⇔ 人吉 I.C 90km (1 時間 10 分)

高速バス 熊本交通センター⇄人吉 I.C(1 時間 30 分)

博多 BST ⇄ 人吉 I.C (2 時間 30 分)

鹿児島空港⇔人吉 I.C (1 時間)

J R九州 肥薩線、九州新幹線（新八代駅）経由高速バス（B&S）

航空機 阿蘇熊本空港（東京、大阪、名古屋、沖縄）

鹿児島空港（東京、大阪、関西、名古屋、沖縄）



2. 人吉市の交通概要と課題

人吉市の交通状況は、人吉 I.C を有する九州自動車道が南北に縦貫し、東から南東にかけて J R 九州肥薩線、そして、人吉市から湯前町までを運行するくま川鉄道がある。また、産交バス(株)が運営する路線バスが人吉市を起点として展開し、それらのフィーダー（支線）的な役割を各市町村のコミバス等が担っており、人吉市を中心とした公共交通体系が構築されている。

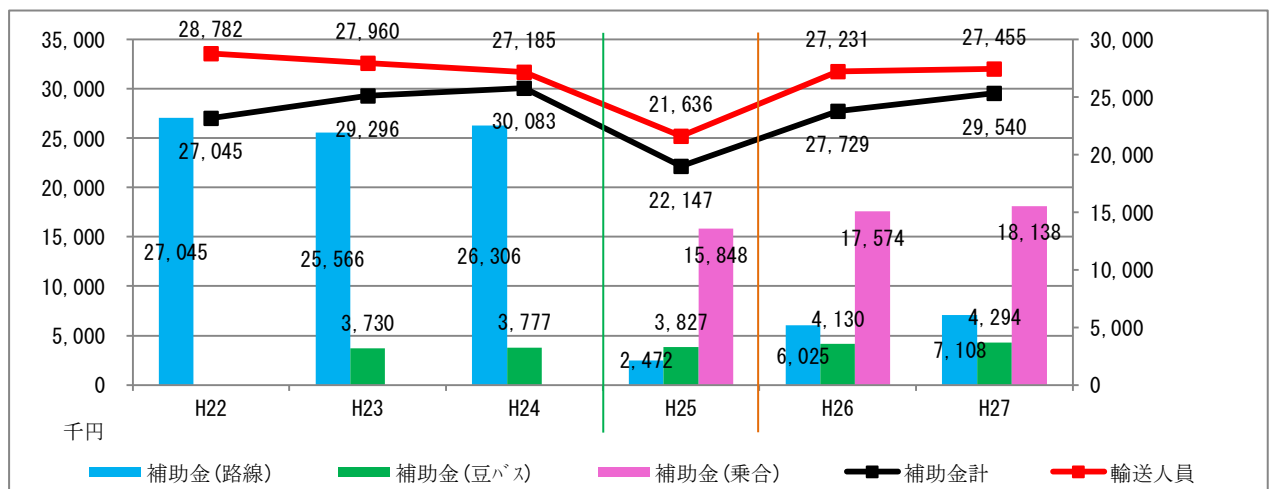
また、人吉市管内では、産交バス(株)が運営する路線バスが 2 系統 4 路線で運行し、コミュニティバス、通称「豆バス」が 4 系統 4 路線で運行している。その他、タクシー事業者が運行する人吉市予約型乗合タクシーの 4 系統 5 路線が運行している。

なお、今後、人吉市及び圏域を取り巻く環境の変化として、人吉市蟹作町において「(仮称) 人吉球磨スマートインターチェンジ」の整備が予定されており、平成 31 年度開通を目指し、圏域の取り組みとして事業が進められている。

2-(1) 人吉市公共交通概要（次項参照）

- J R 九州肥薩線
- くま川鉄道湯前線
- 地域間路線バス
- 地域内路線バス
- 地域内コミュニティバス（以下、「豆バス」という。）
- 人吉市予約型乗合タクシー（2 路線で小中学生通学定期代助成（教育施策））
- ※その他医療・福祉施策（人吉市福祉タクシー料金助成事業等）

2-(2) 人吉市管内公共交通（幹線除く）の費用及び輸送人員の推移

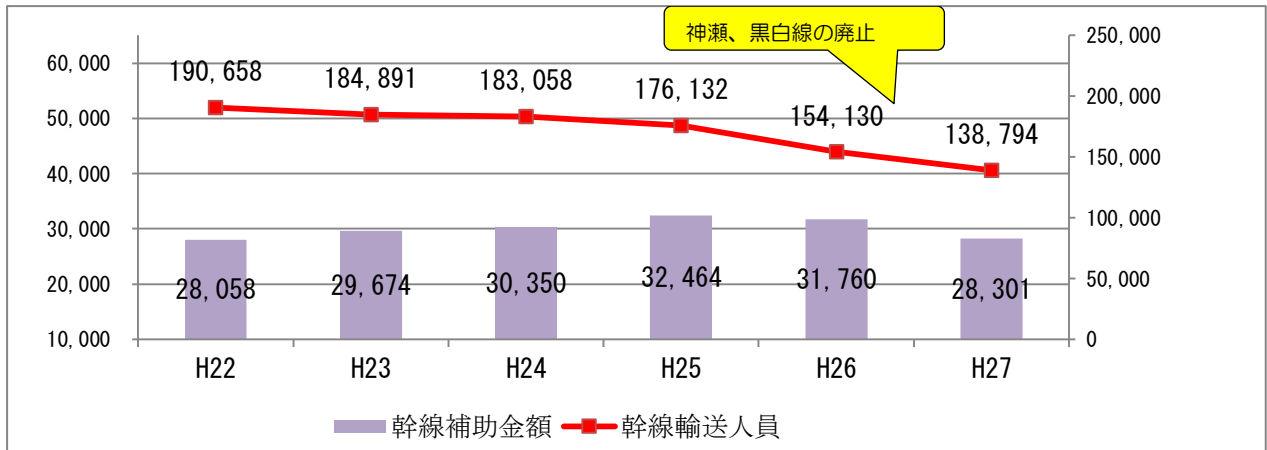


— 路線バスから乗合タクシーへ移行 — 人吉 I C 乗降口線の運行開始

[人吉市内完結交通網（支線）補助金・輸送人員推移]（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

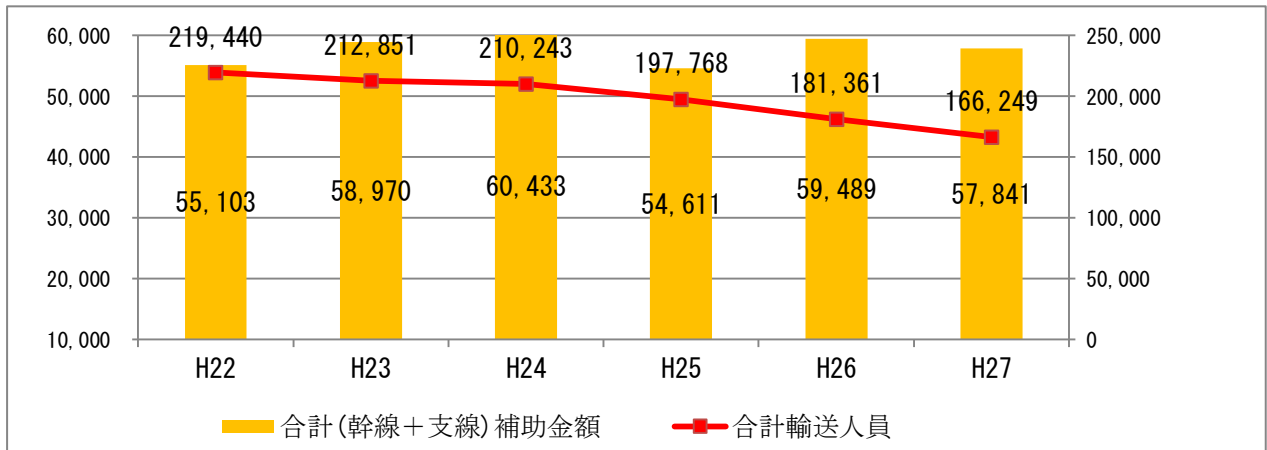
※補助金額は人吉市のみ ※輸送人員は人吉・球磨住民

(参 考)



〔幹線路線バス補助金・輸送人員推移〕（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

※補助金額は人吉市のみ ※輸送人員は人吉・球磨住民



〔人吉市公共交通施策補助金・輸送人員推移〕（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

※補助金額は人吉市のみ ※輸送人員は人吉・球磨住民

2-(3) 地域内路線バスの概要及び課題

人吉市内の路線バスは主に JR 人吉駅と人吉 I.C を結ぶ人吉 IC 乗降口線と人吉市内と球磨村のコミュニティバス（以下「コミバス」という。）とを結ぶ石水寺入口線（中神（旧道経由））の 2 系統がある。それぞれ平成 25 年度、平成 26 年度から運行を開始した路線であり、データの集積が進んでいないが、平成 27 年度の輸送人員及び補助金は、人吉 IC 乗降口線（2 系統）で約 7,640 人、5,002 千円。石水寺入口線では 1,139 人、2,106 千円となっている。

人吉 IC 乗降口線は、中心市街地を循環し、二つの交通結節点を結ぶ重要な交通手段であり、利用者は増加傾向にあるが、人吉・球磨地域公共交通網形成計画策定業務の調査事業の結果では、JR 人吉駅は観光客の利用が多く、逆に人吉 I.C は圏域の住民の利用が多い。そのため、それぞれの利用者の流れ、目的を整理し、路線の位置付けやサービスレベルの検討を行う必要がある。

また、石水寺入口線（中神（旧道））経由においては、平成 25 年度に廃止した幹線、黒白線の、人吉市内の代替路線である。コミバスの役割となっており、ニーズを踏まえ今後の方針を明確にする必要がある。

地域内路線バス路線概要

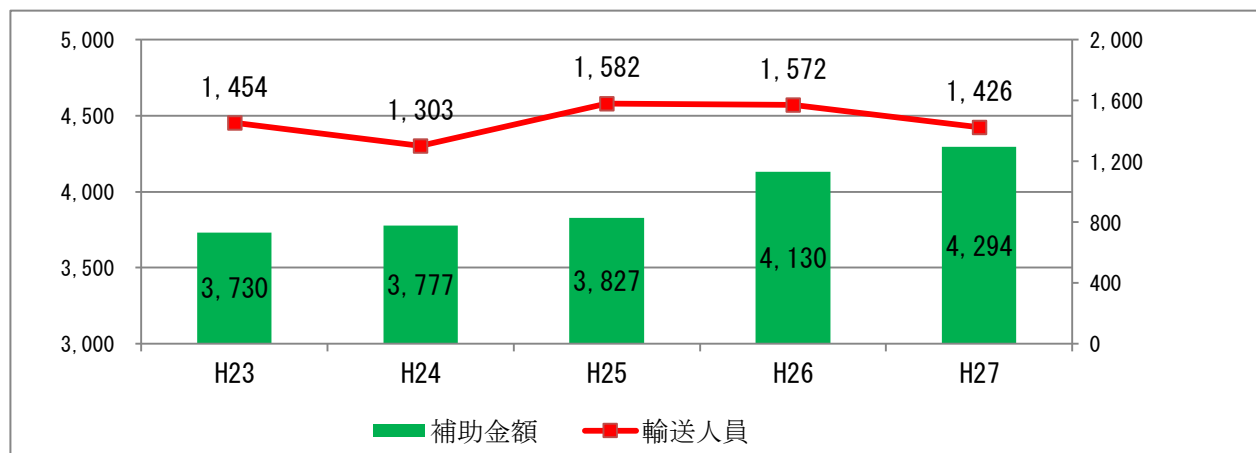
系統 No.	路線 No.	起 点	経由地 1	経由地 2	終 点	系統 キロ程	配置車両 乗車定員	運行日／回数
1	1	人吉 IC 乗降口	鬼木町	人吉医療センター	人吉駅前	4.1[km]	32[人]	平日／10 回
	2	人吉 IC 乗降口	鬼木町		人吉駅前	3.8[km]	32[人]	土日祝・10 回
2	3	人吉産交	人吉医療センター	中神(旧道)	石水寺入口	9.0[km]	32[人]	平日・2 回
	4	人吉産交	中神(旧道)		石水寺入口	8.7[km]	32[人]	土日祝・1 回

2-(4) 豆バスの概要及び課題

豆バスは、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に基づき、人吉市内の公共交通網の再編として交通空白地に導入したコミバスである。平成 22 年 10 月から運行開始しており、輸送人員は平成 27 年度に減少に転じている。補助金額は微増傾向が続いている。運行開始から 6 年目を迎え、地域住民にも定着してきている。予想では、高齢者による特定の利用者が大勢を占めており、そういった方が高齢や病気等により乗車できなくなった場合は、急激な輸送人員の減少につながる恐れがある。そのため、ニーズにあった交通手段の検討や地域住民（主に新規利用者）の利用啓発・促進に向けた施策が必要と思われる。

豆バス路線概要

系統 No.	路線 No.	起 点	経由地 1	経由地 2	終 点	系統 キロ程	配置車両 乗車定員	運行日／回数
	1	人吉産交	人吉医療センター	中神町段	涼水戸温泉前	11.1[km]	12[人]	火・金／3 回
	2	人吉産交	瓦屋町	馬草野	尾曲	14.2[km]	12[人]	月・木／3 回
	3	人吉産交	人吉医療センター	西瀬団地前	小柿公民館前	7.9[km]	12[人]	火・金／3 回
	4	人吉産交	浪床町公民館前		人吉産交	9.0[km]	12[人]	月・木／3 回



[豆バス補助金・輸送人員推移] (単年度 10 月 1 日～9 月 30 日)

2-(5) 人吉市予約型乗合タクシーの概要及び課題

人吉市予約型乗合タクシー（以下「乗合タクシー」という。）は、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に基づき、経費の削減目的で人吉市が導入を推進したデマンド（予約型）交通である。平成 24 年 10 月から運行開始しており、輸送人員は導入 2 年目で最高の 18,214 人、平成 27 年度は 964 人減少し、17,250 人となっている。それとは逆に補助金額は増えており、乗り合い率の低下や、タクシー運賃の改定などの影響があると思われる。

また、人吉スターレーン～下田代線においては、路線バスから乗合タクシーに移行した結果、輸送人員が半分以上にまで減少している。原因については、今となっては分析が難しくなっている。地域住民からは定時・定路線を求める声も挙がっている。

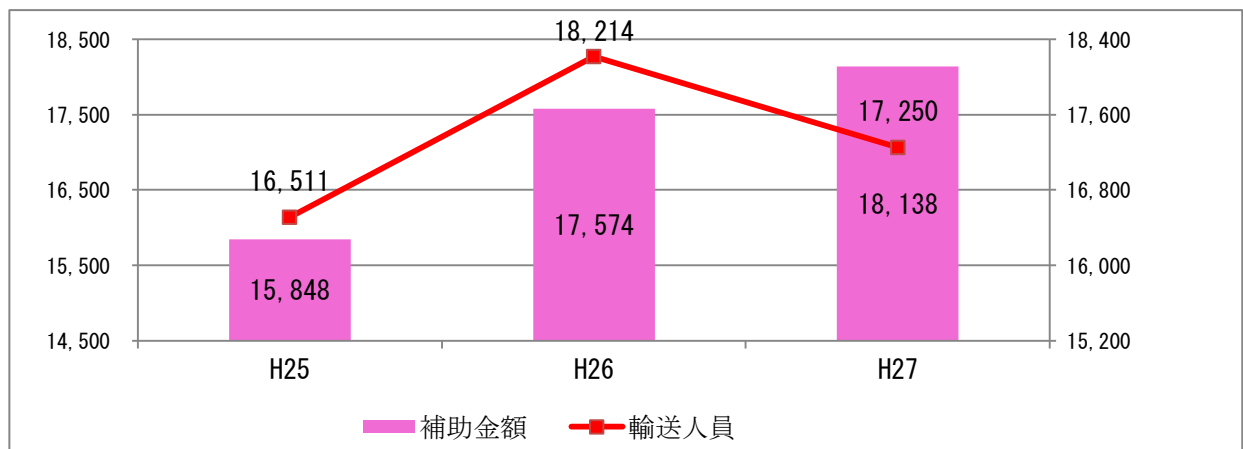
その他、乗合タクシーは、小中学生のスクールバスの役割を担っている。学校関係者からは定時・定路線を求める声もあるが、費用面では課題が多く、詳細な分析も含め、委託運行等を検討する必要がある。

運行開始から 4 年目を迎え、平成 28 年 1 月には予約体制の見直しを行い当日予約も受け付けを開始している。地域住民にも定着してきているが、今年度は輸送人員が減少に転じており、利用者のニーズや満足度を調査し、同時に運賃改定や乗り合い率を高める施策を検討する必要がある。平成 28 年 3 月に簡易ではあるが、利用者の意向調査を実施予定である。



人吉市予約型乗合タクシー路線概要

系統 No.	路線 No.	起 点	経由地 1	経由地 2	終 点	系統 キロ程	配置車両 乗車定員	運行日／回数
1	1	人吉スターレーン	西間上町		田野車庫	20.8[km]	5～10[人]	予約時・毎日
	2	人吉スターレーン	東間上町		田野車庫	20.9[km]		
2	3	人吉スターレーン	大畑小学校		下田代	10.2[km]		
3	4	人吉スターレーン	西瀬小学校		鹿目	11.3[km]		
4	5	人吉スターレーン	上瓦屋町		山江温泉	8.5[km]		



〔人吉市予約型乗合タクシー補助金・輸送人員推移〕（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

2-(6)-① 医療・福祉分野等が抱える課題及びニーズ

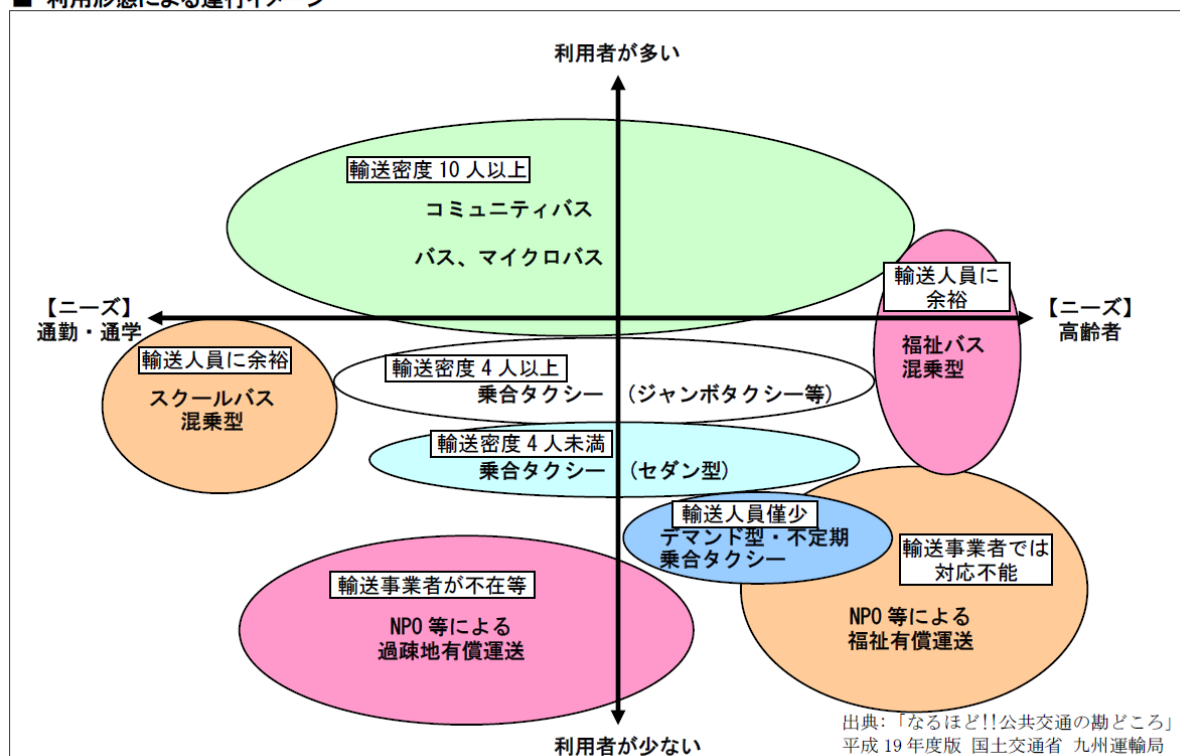
No.	項目	現状及び課題	ニーズ	所管
1	買い物支援等	交通手段が無く、近隣に店舗もない。体が不自由になられた高齢者で、自宅からの外出が困難な方を対象に買い物支援事業を実施。依頼を受け、商品を揃えて自宅まで届ける事業。	買い物支援事業を利用されている方は、福祉施策として対応しており、公共交通へのニーズはない。	人吉市社会福祉協議会
		「東・西・東間・大畑」圏域は、高齢者一人世帯の割合が20%を超えている。特に東間・大畑圏域は、公共交通機関の整備が不十分で、自家用車に依存した生活が営まれており、高齢になり運転できなくなって買い物など日常生活に支障をきたしている方が多い。	運転ができなくなっても、必要なときに買い物など日常生活に必要な外出ができる交通網の整備が必要。	高齢者支援課
2	医療・福祉分野	福祉施策事業（訪問介護事業所（ヘルパー））を実施	福祉施策事業を利用されている方は、福祉施策として対応しており、公共交通へのニーズはない。	人吉市社会福祉協議会
		市中心部と遠隔地の医療や介護サービス事業所の整備に偏りがあり、大畑圏域は特に医療機関1箇所、介護事業所2箇所のみで、医療機関受信や介護サービス利用時は、市中心部の施設に対する依存度が高い状態である。	介護予防事業所が少ないため、訪問型、通所型サービス及び生活支援事業拠点となるべく基盤整備を急ぐ必要があり、併せて、必要な医療機関受診のための交通網の整備が必要である。	高齢者支援課
		重度の障害を持つ方への助成として、福祉タクシー事業を実施。公平性の高い助成支援となるように見直しが必要。 費用削減のため縮小も検討	重度の持つ方への助成であるため、移動支援事業や介護給付サービスで担えない障害福祉サービスを補完するものであり、公共交通へのニーズは無い。	福祉課
3	観光分野	S L人吉、くま川鉄道への観光が多い。	人吉球磨、日本遺産を周遊する公共交通機関の整備	観光振興課

2-(6)-② 公共交通と福祉施策の目的・対象者の明確化

現在、人吉市では、公共交通施策による対応と福祉施策による対応との位置付けがなく、子供や高齢者などの交通弱者への対応の方針及び範囲が明確になっていない。また、交通弱者においては、市の中心部にも存在し、公共交通が近くても地形的な問題（急な坂など）で利用しにくいなど、様々な要因がある。また、福祉施策においては、関係法令に準じるサービスが行われているが、適用基準まで達していない人の対応など課題が残っている。

これらの課題を解決するためには、まずは、交通空白地、交通弱者などの地域特性を踏まえた定義付を行い、公共交通（モードの検討）で対応するのか、福祉施策で対応するのか検討を行う必要がる。検討の際は、幅広い対応が必要になるため、タクシーも公共交通を補完するものとするなどの位置付けも必要と考えられる。

■ 利用形態による運行イメージ



2-(7) その他の課題

2-(7)-① 人吉・球磨地域の中心都市としての役割

人吉市は、人吉球磨地域 10 市町村の中心都市であり、その役割は、人吉球磨地域定住自立圏構想の中でも示されているように、地域の生活、医療・福祉の拠点である。公共交通においても、ＪＲやくま川鉄道、幹線路線バスを利用して、人吉市に移動することはできる。ただ、人吉市内の移動については、路線バス、豆バス、乗合タクシーの３つの交通手段があるが、主に人吉市民を対象として検討されたものであり、周辺地域住民のニーズ、移動特性も考慮し、公共交通施策を検討する必要がある。

- ◆路線バス：人吉市内の交通結節点を結ぶ路線バスの利用目的、利用者特性が把握できていない。
- ◆豆バス：豆バスは週二日の運行であり、幹線系統からの日常的な乗継が難しいと思われる。
- ◆乗合タクシー：中心市街地での乗降制限もあるため、中心部での利用は難しい。

2-(7)-② 都市計画・まちづくりとの連携

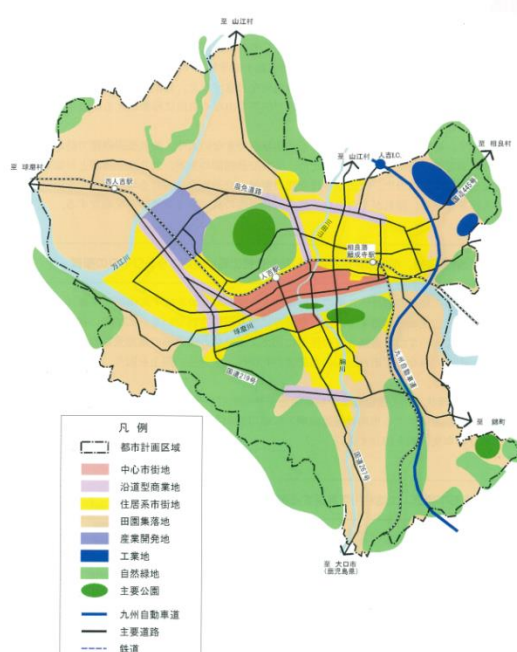
・人吉市都市計画マスタープランの概要

計画期間 20 年（2003 年～2022 年）

【 将来都市構造 】

- 都市拠点の配置、機能強化
- 骨格的土地利用（商業・住居・田園・工業ゾーン）
- 骨格交通網（I.C と市内交通網、周辺地域と人吉市を結ぶ放射状幹線道路の有機的な結合）
- 自然環境骨格（自然環境の積極的な保全・活用）

■土地利用方針図



■将来都市構造図



【 土地利用方針 】

- 中心市街地を核に、コンパクトにまとまった市街地の形成
- 明確な土地利用区分による、計画的な市街化と自然環境保全の両立

【 交通体系整備の方針 】

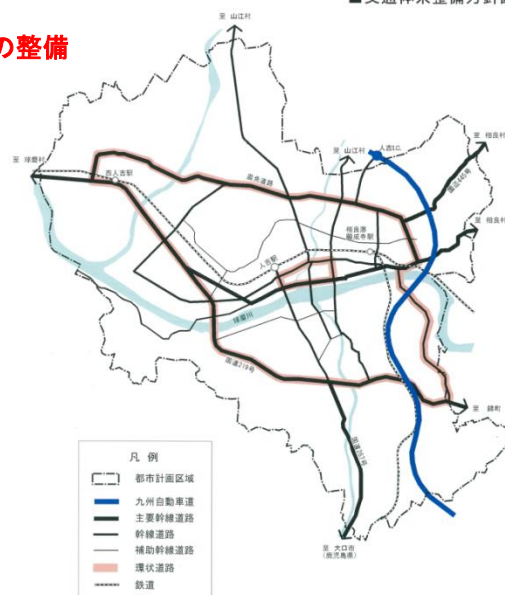
○誰もが不自由なく利用できる利便性の高い総合交通体系の整備

自動車を持たない、若しくは運転できない人や、公共交通機関で訪れる遠方からの外来者等の利便性を確保するため、公共交通機関の充実、公共交通機関と自動車等の各種交通機関の連携強化、快適な歩行空間の整備、交通施設におけるユニバーサルデザインの導入等を促進し、誰もが不自由なく使える利便性の高い総合交通体系を確立する。

- 広域幹線道路、市内道路網が連携した利便性の高い道路ネットワークの整備

- 将来都市構造、土地利用を実現する適切な道路配置

■交通体系整備方針図



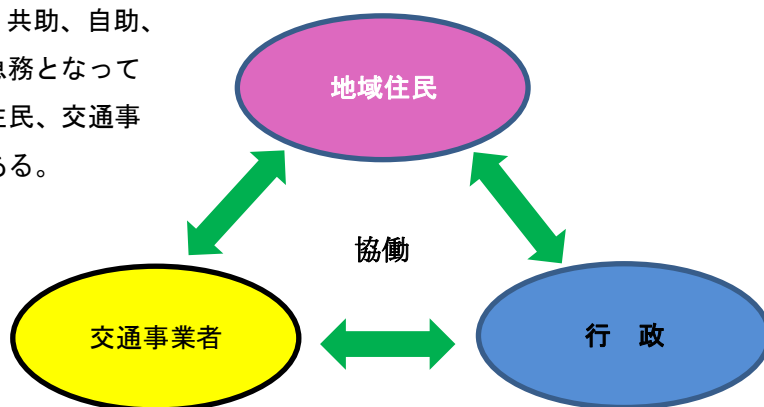
【都市計画・まちづくりとの連携】

これら都市計画マスタープランの方針を踏まえ、現在の交通体系がその方針と整合しているかを精査するとともに、将来都市構造、土地利用方針を実現するための施策の検討が必要と思われる。

また、都市計画マスタープラン策定年次から15年が経過しようとする中で、新たな課題もでてきているため、今後の人吉市のまちづくりを想定し、柔軟な対応ができる交通体系が必要である。

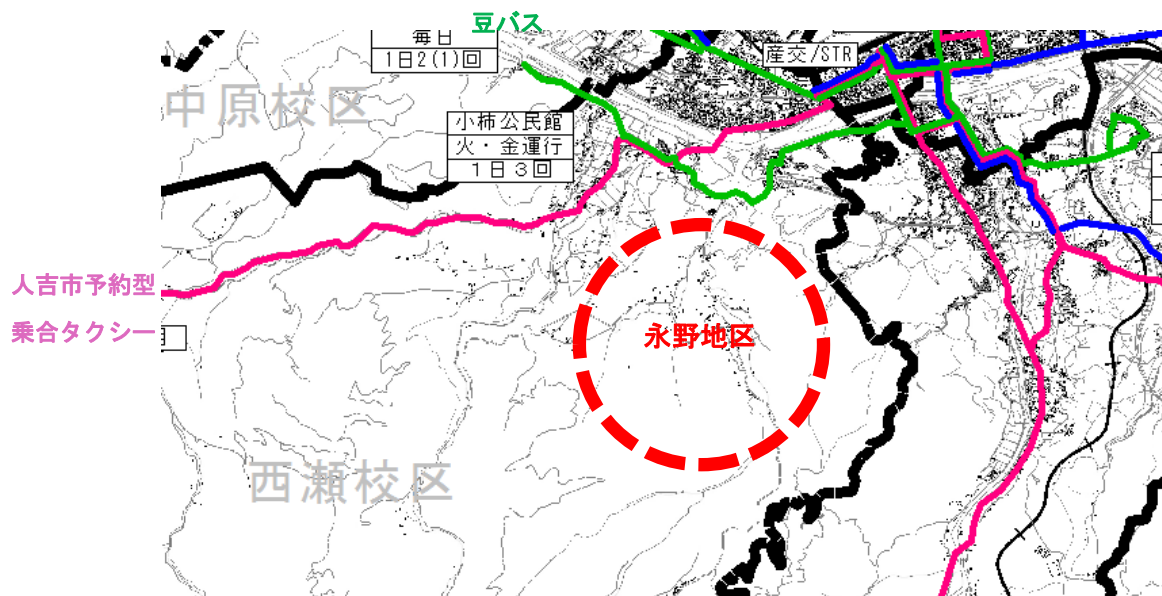
2-(7)-③ 公共交通に対する地域住民、交通事業者の役割

現在、人吉市においては、他の地方都市同様に少子高齢社会の到来を受け、財政の硬直化に陥っており、限られた財源の中で、効率的で有効な施策を検討しなければならない。そのため、将来に渡り持続可能な交通体系の実現を目指すため、公助、共助、自助、努力で補完しあう運営体制の構築が急務となっている。そのためには、まずは、地域住民、交通事業者、市の役割を明確にする必要がある。



2-(7)-④ 公共交通空白地への対応

現在、人吉市が公共交通空白地（定義は無）として位置付けしている地域に永野地区がある。この永野地区では、以前から、公共交通を求める声が寄せられているが、その地形的な要因、道路状況から公共交通が導入できなかった経緯がある。今後はデマンド路線運行や区域運行、乗継の工夫などにより公共交通空白地を解消するための施策の検討を行う必要がある。



3. 課題解決に向けた今後の取り組み方針

◆人吉市の主な課題

(1) 広域的な観点について

・人吉・球磨の中心都市としての公共交通の整備

(2) 路線バスについて

・交通結節点を結ぶ路線、コミバス化している路線の目的の整理

(3) 豆バス（コミバス）について

・ニーズに即した交通モードの検討。地域住民の利用啓発・促進、新規利用者の掘り出し

(4) 乗合タクシーについて

・利便性・乗合率の向上、小中学生の通学利用との整合性

(5) 医療・福祉について

・東間・大畑地区での交通セーフティネットの確保

・公共交通施策と医療・福祉施策の役割分担

(6) 観光について

・日本遺産や観光名勝へのアクセス

(7) 都市計画について

・都市計画マスタープランとの整合性、まちづくりと連携した柔軟な公共交通施策

(8) 持続可能な公共交通を構築について

・持続可能な公共交通を構築する上での地域住民、交通事業者、行政の役割分担の明確化

(9) 公共交通空白地への対応

・永野地区への公共交通の整備

◆人吉市の地域公共交通に対する課題解決に向けた取り組み方針

上記に掲げた課題に総合的・効果的に対応するため、以下の取り組み方針に基づき施策を検討・展開していくこととする。

人吉市地域公共交通活性化協議会の設立

平成27年12月設立

人吉市地域公共交通網形成計画の策定

平成28年度策定予定



市民協働の仕組み作りの検討

平成28年度以降検討

3-(1) 人吉市地域公共交通活性化協議会の設立

人吉市の地域公共交通を協議する「場」として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会「人吉市地域公共交通活性化協議会」を平成27年度中に設立する。**H27.12 設立済**

法令根拠	地域公共交通の活性化再生に関する法律第6条第1項
目 的	地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行う
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通事業者等に対する協議会への参加要請応諾義務 ・協議会参加者の協議結果の尊重義務 ・公共交通事業者や利用者等による地域公共交通網形成計画の作成・変更の提案制度 ・法律上の特例や予算措置などの支援
対象交通	鉄道、バス、タクシーなど多様なモード
主宰	人吉市（複数可）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・人吉市（地域公共交通網形成計画を作成しようとする市町村） ・関係する公共交通事業者・道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれるもの。 ・関係する公安委員会 ・地域公共交通の利用者 ・学識経験者（コーディネーター、アドバイザー） ・その他人吉市が必要と認めるもの（市民、医療・福祉関係者など）

平成27年度スケジュール

時 期	会 議	内 容	協議事項
H27.12.21	第1回会議	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の設立 ・H27年度事業計画・予算 	規約・財務規定の制定、監査員の任命
H28.02.26	第2回会議	<ul style="list-style-type: none"> ・広域計画の説明 ・H28年度事業計画・予算 	人吉市地域公共交通網形成計画の策定について

平成28年度スケジュール（予定）

時 期	会 議	内 容	協議事項
H28.05	第1回会議	<ul style="list-style-type: none"> ・H27事業報告、決算報告 ・H28事業計画（変更）、補正予算 ・計画の策定方針 	補助金の採択・査定を踏まえた変更協議。 計画の策定方針の協議。
H28.11	第2回会議	<ul style="list-style-type: none"> ・調査結果の報告 ・計画（案） 	アンケート調査等の報告。調査結果を踏まえた計画案の協議
H29.02	第3回会議	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の決定 ・H29年度事業計画・予算 	計画の決定について 平成29年度の事業スケジュール等

3-(2) 人吉市地域公共交通網形成計画の策定

①計画の必要性・目的

人吉市の前述した課題を踏まえ、まずは、地域公共交通の基本方針を明確にする必要がある。また、地域公共交通の現状調査・分析、課題の整理を踏まえ、多様な公共交通ネットワークを利便性を保ちながら総合的・効率的に形成し、**人吉市の公共交通のマスタープラン**とすると共に将来に渡り持続可能な交通網を整備することを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「人吉市地域公共交通網形成計画」を策定する必要がある。

②計画の策定主体

人吉市地域公共交通活性化協議会

③計画の策定費用（予算に応じて補助対象経費の10割補助※上限20,000千円）

- ・委託調査費 予算書参照
- ・協議会開催費 予算書参照

④計画に定める事項






- ・基本的な方針（まちづくり、観光との一体性、住民との連携などを記載）
- ・区域（人吉市管内）
- ・目標（具体的、明確に記載）
- ・事業及び事業主体
- ・計画の達成状況の評価（評価の方法、実施時期を記載）
- ・計画期間（原則5年間）／平成28年度策定（平成29年度～33年度）

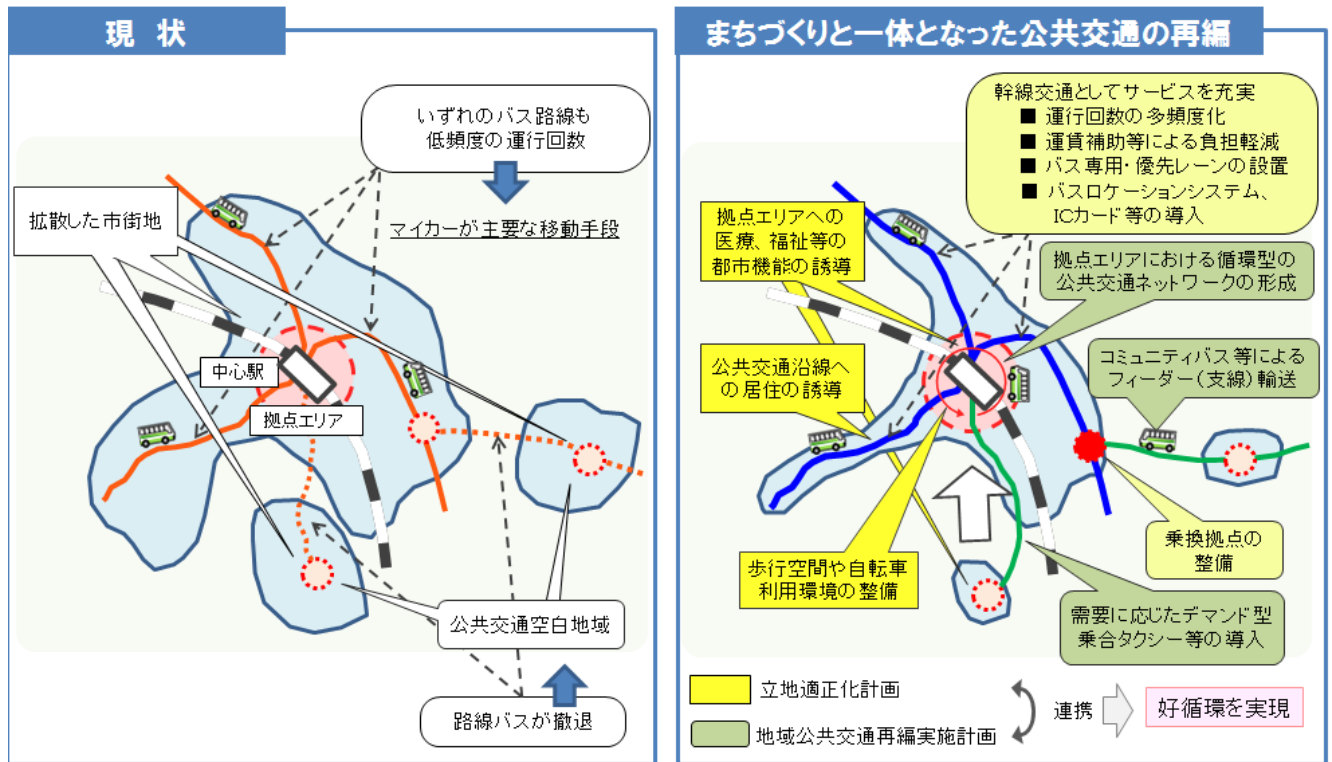
⑤計画の策定に係る作業項目

※人吉・球磨地域公共交通網形成計画での調査結果を活用し、市内を補完する調査を実施

- ・現況調査（既存資料等の収集・整理、上位関連計画の整理、地域特性の整理、地域公共交通等の整理）
- ・公共交通空白地（永野地区）等での実証運行
- ・市民ニーズの把握（地域内公共交通利用者のニーズ調査。地区別懇談会等の開催）
- ・人吉市地域公共交通網形成計画のとりまとめ
（課題の整理、基本方針の検討、計画目標の設定、目標達成の施策、達成状況の評価方法）
- ・人吉市地域公共交通活性化協議会の開催（年間3～4回）

⑥策定スケジュール

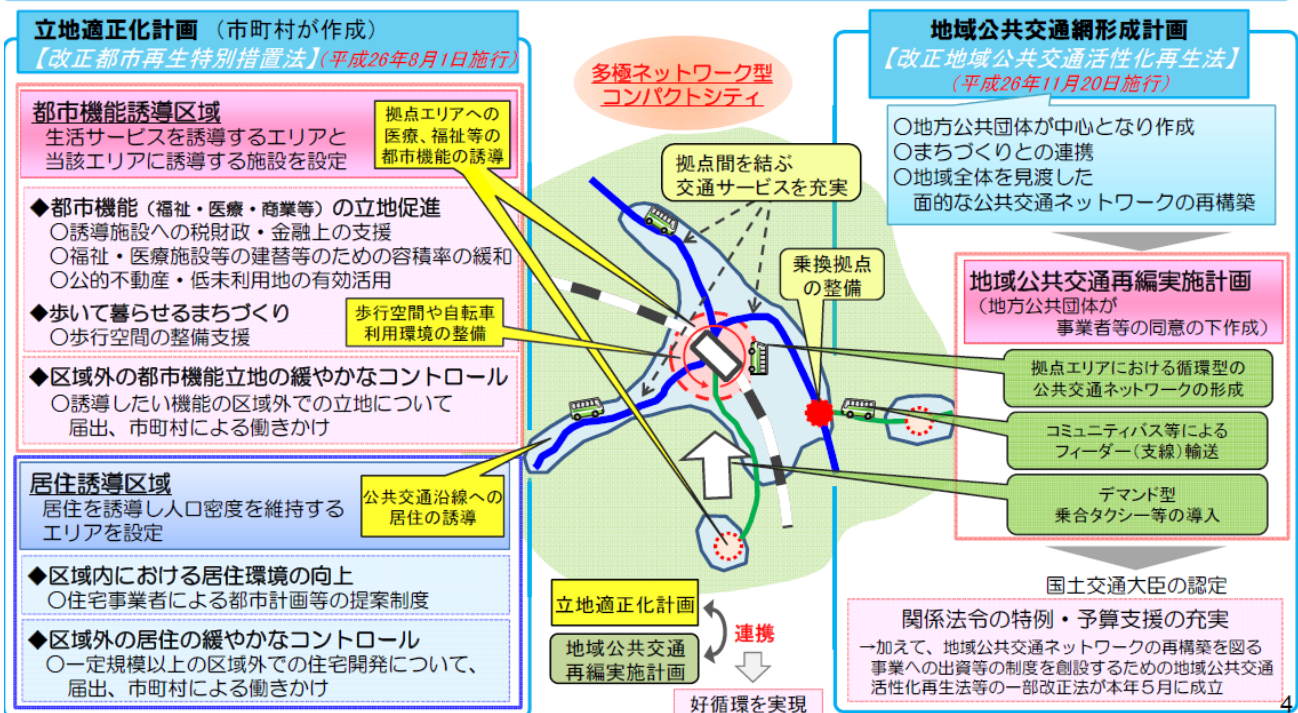
項 目		4～6 月	7～9 月	10～12 月	1～3 月	備考
準 備						7° 10° 実施
調査事業 (補助)	現況調査					
	実証運行					
	市民ニーズの把握					
	計画のとりまとめ					
	協議会開催	★		★	★	2 月策定
庁内担当課長会議		★	★	★		



※ 富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

コンパクトシティ・プラス・ネットワークのための計画制度

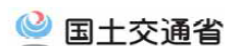
- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。



※立地適正化計画について

本市においては、立地適正化計画の策定予定は無いため、人吉市都市計画マスタープラン（平成13年度）に基づき、現在の都市構造、将来への推察を踏まえ、時には柔軟に変更できるような「形成計画」の策定が必要となる。同様に、都市計画区域外の地域においても以下のような方針により検討を行う必要がある。

※ まちづくりとの連携について（中山間地の場合）

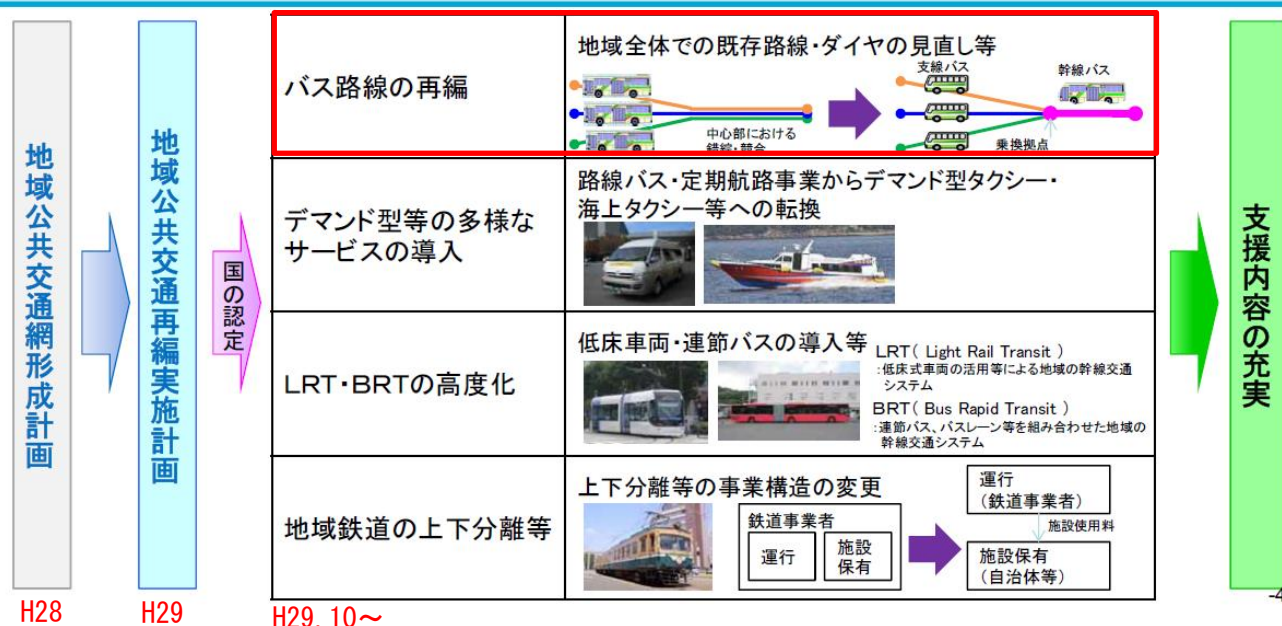
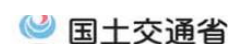


- 網形成計画は、まちづくりとの連携等について記載が求められている（法第5条第3項）
- 仮に都市計画等の上位計画が存在しない場合（例えば、中山間地等）でも、生活サービスを立地させるエリアと居住エリアの配置を考慮し、公共交通網の形成を行うことが重要。

《具体的イメージ》



基本的考え方



3-(3) 市民協働の仕組み作りの検討

地域公共交通体系の、将来に渡り持続可能な運営体制を構築するため、地域住民、交通事業者、行政の役割を明確にし、その中で、地域住民が主体となって運行計画の提案や利用促進活動を実施し、地域住民自らの手で地域公共交通を支える仕組み作りを検討し、形成計画に位置付ける。

また、検討に当たっては、地域住民の主体性を引出すと共に、交通事業者が企画提案を行い積極的に運行することにより、ノウハウや自主性を引出し、地域住民、交通事業者、人吉市の3者で持続可能な交通体系の運営体制を目指す。その後、基本条例の制定も視野に人吉市全域での取り組みにつなげていく。

