

人吉市地域公共交通計画の方向性（案）

（１）人吉市の地域公共交通に関する基本方針（案）

《基本方針(案)》

誰もが暮らしやすい都市の実現、希望ある復興を支える基盤として、持続的な移動サービスの提供に向けた地域公共交通の構築を地域一丸となり目指します

（２）地域公共交通が抱える課題の解決に向けた方向性（目標）（案）

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。

（具体的な対応例）

- ・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連携した地域公共交通の再構築による利便性の向上
- ・地域間幹線系統路線バスの見直しに応じた地域公共交通の見直しによる利便性向上
- ・じゅぐりっと号のサービス向上による中心市街地～人吉 IC 間の移動利便性向上
- ・農免道路沿線など市民の日常移動に対応した新たな移動サービスの導入による生活利便性向上 など

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。

（具体的な対応例）

- ・地域公共交通マップの作成及びホームページ等を活用したサービス強化による利用促進
- ・新たな運賃制度や決済方法の導入による利用促進（人吉・球磨地域公共交通計画）
- ・地域公共交通に関する情報提供サービスの充実による利用促進（人吉・球磨地域公共交通計画） など

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。

（具体的な対応例）

- ・地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携（人吉・球磨地域公共交通計画）
 - ：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、高齢者を対象とした乗り方教室の実施、お出かけ企画の実施、多分野での意見交換会
- ・地域公共交通を活用したイベント等の開催（人吉・球磨地域公共交通計画）
 - ：地域公共交通に関するイベント開催、地域公共交通と連携した地域でのイベント開催
- ・観光施設や宿泊施設との連携
 - ：１～２日フリー乗車券の開発（施設入場料の割引、飲食施設等でのサービスなど）、宿泊施設での企画乗車券の販売など
- ・レンタサイクルやシェアサイクルとの連携（主要な停留所付近等へのポートの設置）など

1. 調査結果

(1) 地域公共交通利用状況調査

①地域内コミュニティバス まめバス

<div>1) 調査対象路線</div> <div>・4 路線、全便（平日のみ）</div> <div>2) 調査日</div> <div>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</div> <div>3) 調査方法</div> <div>調査員がバスへ乗り込み実施</div> <div>4) 調査項目</div> <div>①乗降バス停（OD 調査）</div> <div>②地域公共交通の利用実態調査（アンケート調査）</div>

5) 調査結果

路線名	運行概要	利用実態	利用者特性
上原田線	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		・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、「運行本数の増加」が挙げられている
大柿線	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		・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「運行本数の増加」が挙げられている
小柿線	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	(人吉産交発の便は乗車なし) 	・6 便中 1 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今後返納予定の高齢者(80 代) ・利用理由として、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 ・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
七地線	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	- (利用実績なし)	- (利用実績なし)

1. 調査結果

(1) 地域公共交通利用状況調査
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)

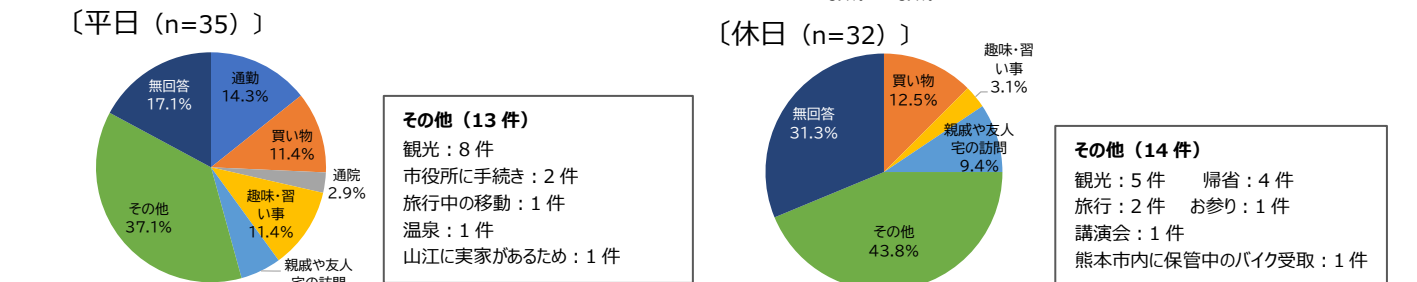
5) 調査結果

- 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
- 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の利用

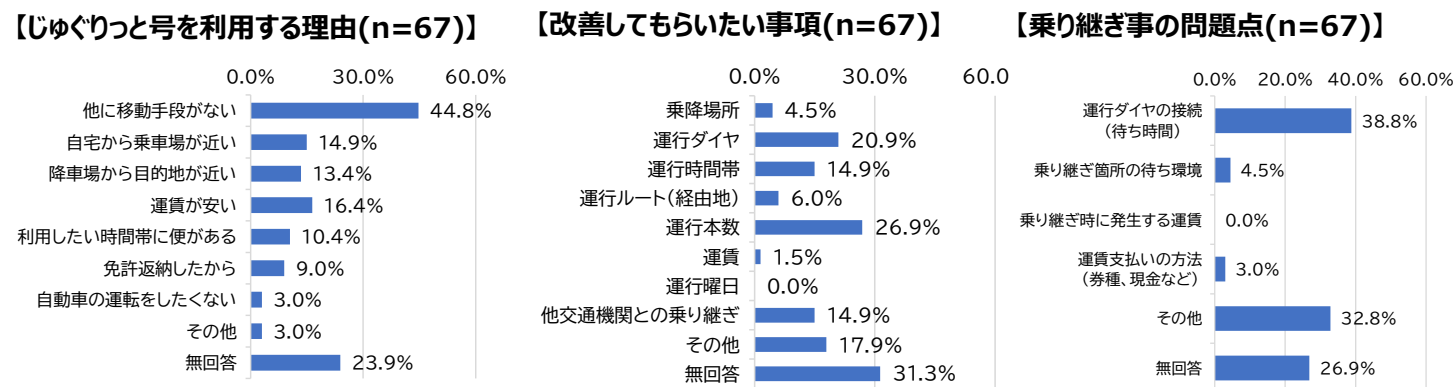
曜日	利用者数	乗降特性																																																
平日	<div>・1 日の利用者数：35 人</div> <div>・1 便あたり利用者数：1.6 人</div> <table><tr><th colspan="2">人吉駅前発</th><th colspan="2">人吉 IC 乗降口発</th></tr><tr><th>発車時刻</th><th>利用者数</th><th>発車時刻</th><th>利用者数</th></tr><tr><td>7:40</td><td>0</td><td>8:07</td><td>1</td></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></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	<div>凡 例</div> <div>— 1 人</div> <div>— 2 人</div> <div>— 3 人</div> <div>— 4 人</div> <div>— 5 人以上</div>
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	<div>・1 日の利用者数：33 人</div> <div>・1 便あたり利用者数：1.5 人</div> <table><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><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></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	<div>凡 例</div> <div>— 1 人</div> <div>— 2 人</div> <div>— 3 人</div> <div>— 4 人</div> <div>— 5 人以上</div>
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おり、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る

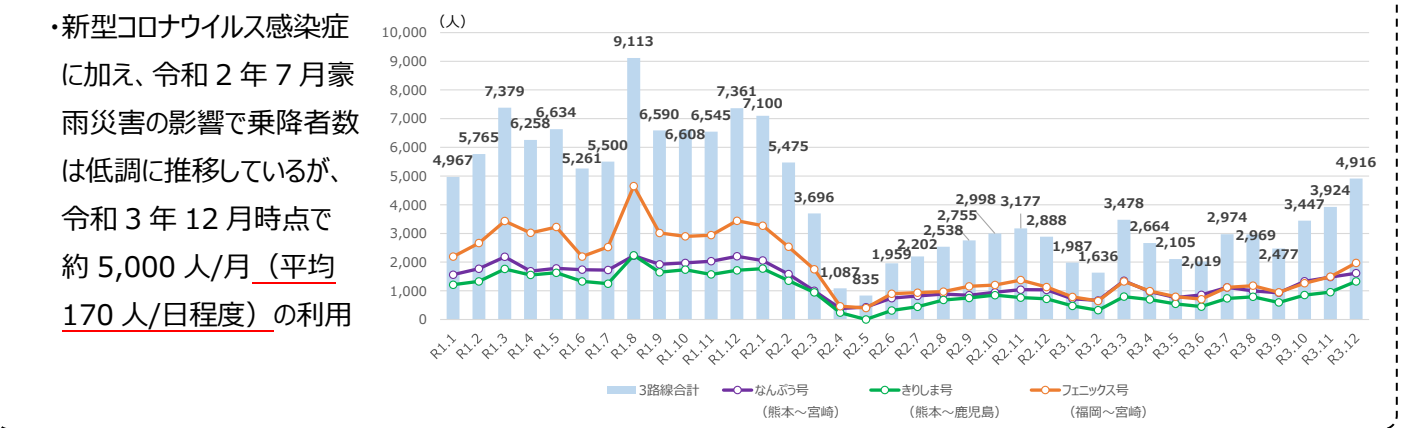
【利用目的】



- 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っ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る
- 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」となっている
- 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)」が多くなっている
- 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、じゅぐりっ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える



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)



1. 調査結果

(1) 地域公共交通利用状況調査

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

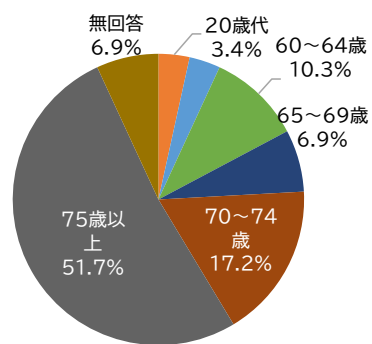
配布：54 件 回収 29 件 (回収率：54%) ※10 月 31 日時点

5) 調査結果

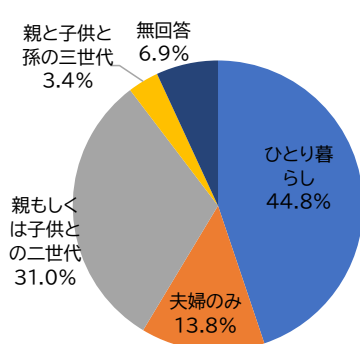
【アンケート回答者（利用者）の属性】

- ・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 歳以上となっている
- ・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る
- ・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る

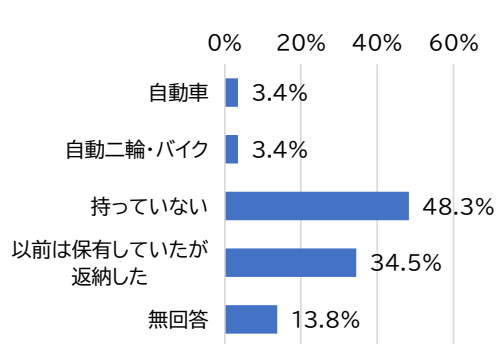
〔年齢 (n=29)〕



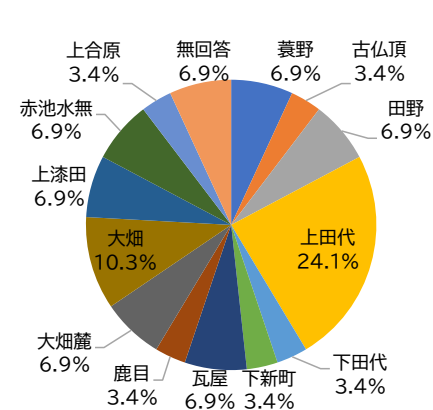
〔家族構成 (n=29)〕



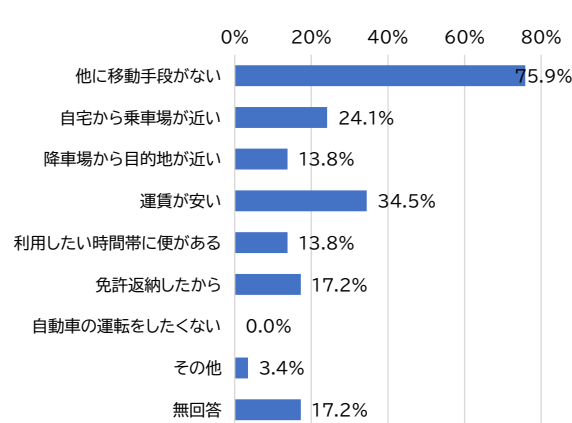
〔免許保有状況 (n=29)〕



〔居住地 (n=29)〕

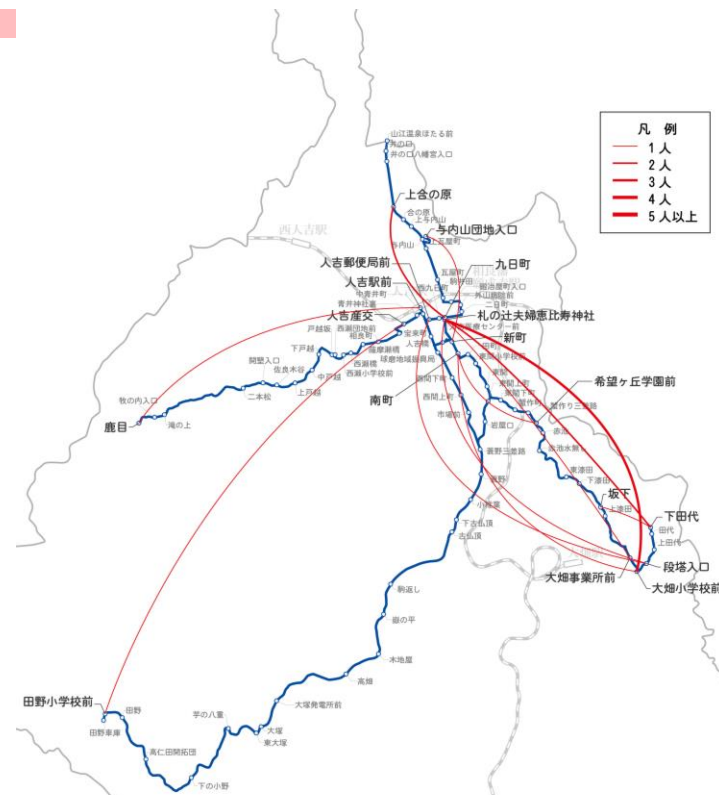


〔乗合タクシーを利用する理由 (n=29)〕

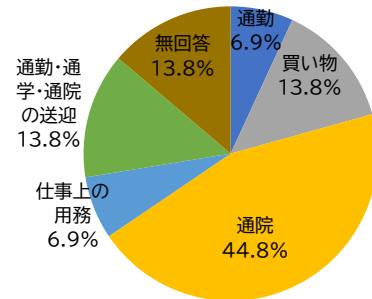


【利用実態】

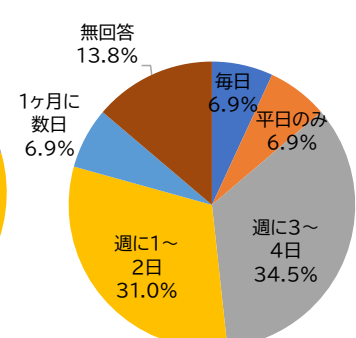
- ・利用目的は、約 4 割が通院となっており、次いで買い物や通勤・通学・通院での送迎となっており、利用頻度は、週に 3 ～ 4 日もしくは週に 1 ～ 2 日が多く、基本的に週数日程度の利用となっている
- ・ただし、通勤等で利用している人もおり、平日は毎日利用している人も見られる
- ・乗合タクシーが利用される時間帯としては、自宅から目的地へは 7 ～ 9 時頃に集中しており、目的地から自宅へ帰る際は 11 ～ 13 時頃に集中し、その他時間帯は利用が少なくなっている
- ・利用区間としては、各路線の端部（地域側）から市街地部の停留所までとなっている



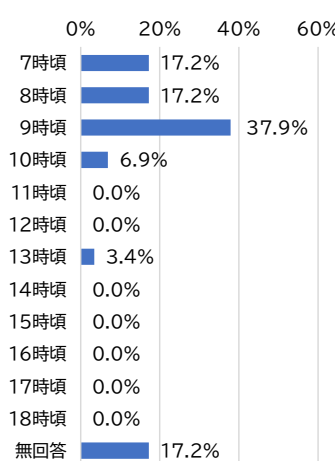
〔利用目的 (n=29)〕



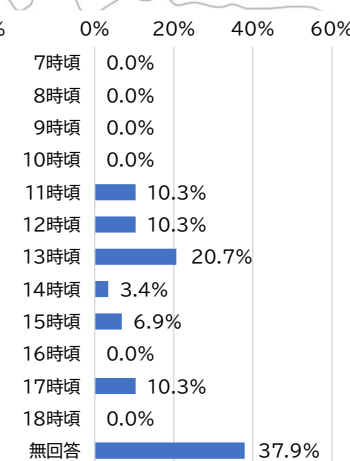
〔利用頻度 (n=29)〕



〔自宅から目的地へ行く際の
利用時間帯 (n=29)〕



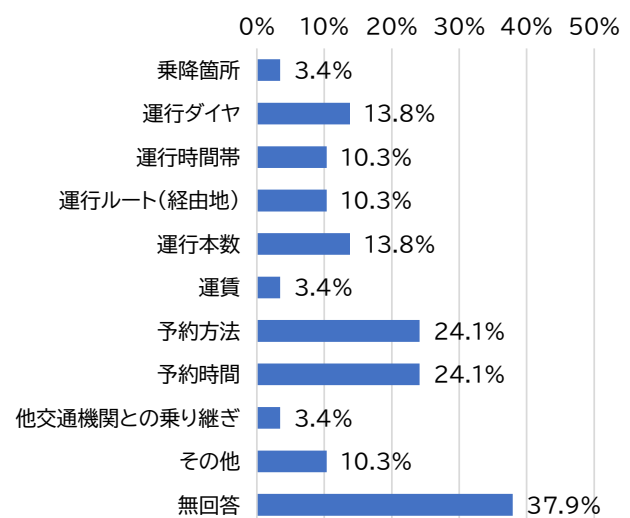
〔目的地から自宅へ帰る際の
利用時間帯 (n=29)〕



【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 割と多くなっている
- ・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る
- ・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る

〔利用するにあたって改善してもらいたい事項 (n=29)〕



1. 調査結果

(2) 市民アンケート調査

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） ※調査票の発送日は 9 月 21 日（水）

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

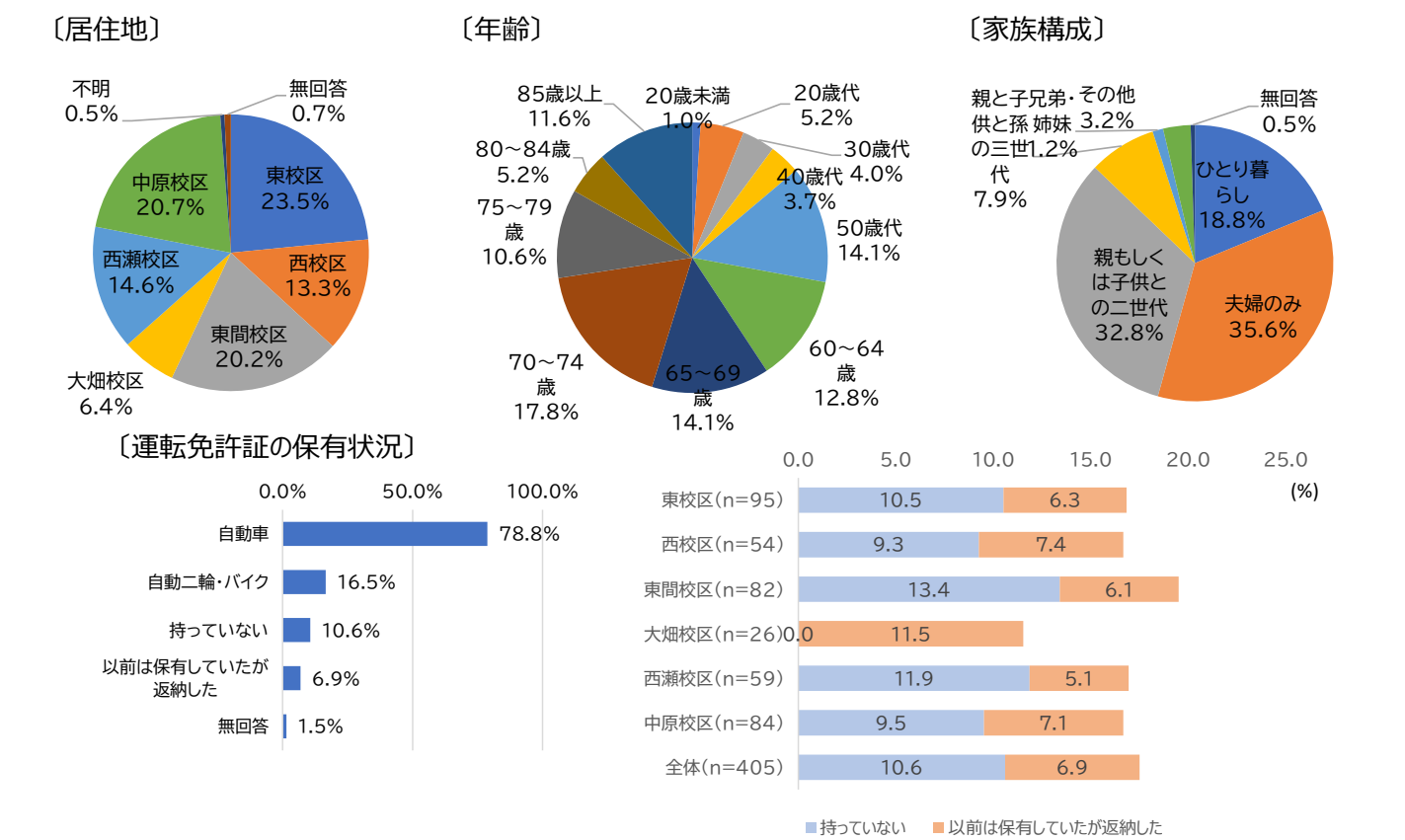
5) 調査結果

回収：405 票 （回収率：40%） ※10 月 31 日時点

5) 調査結果

【アンケート回答者の属性（n=405）】

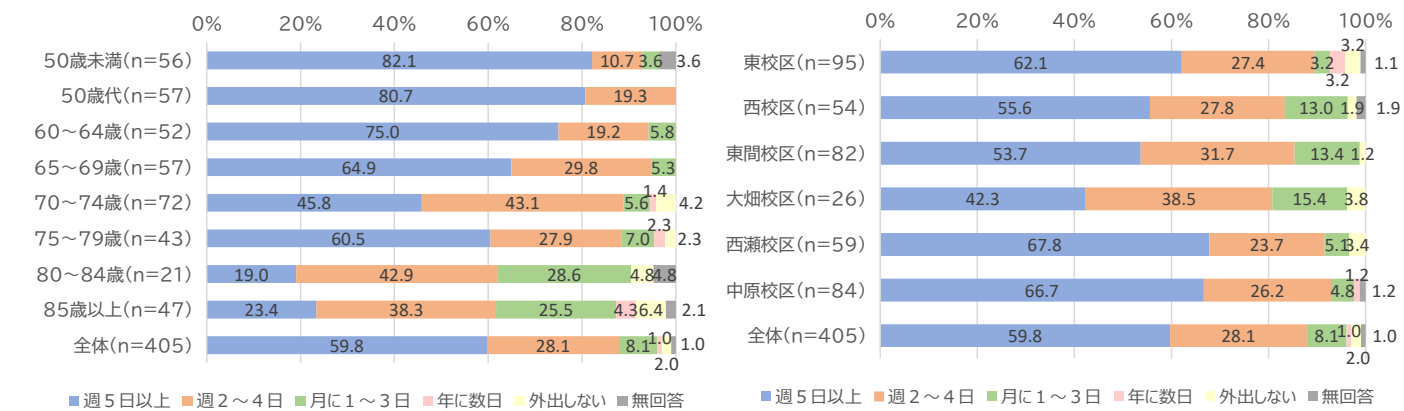
- ・アンケート回答者の属性は、居住地に関して大畑校区のアンケート調査対象者が少ないこともあり割合は低いものの、その他校区については概ね万遍なく取得
- ・年齢は、65 歳上の高齢者で約 6 割を占め、家族構成は「ひとり暮らし」「夫婦のみ」で約 5 割
- ・運転免許証の保有状況は、約 8 割が自動車運転免許証を保有しており、運転免許証の返納状況は、大畑校区で 1 割以上と若干高く、他の校区は同程度となっている



【日常生活の実態】

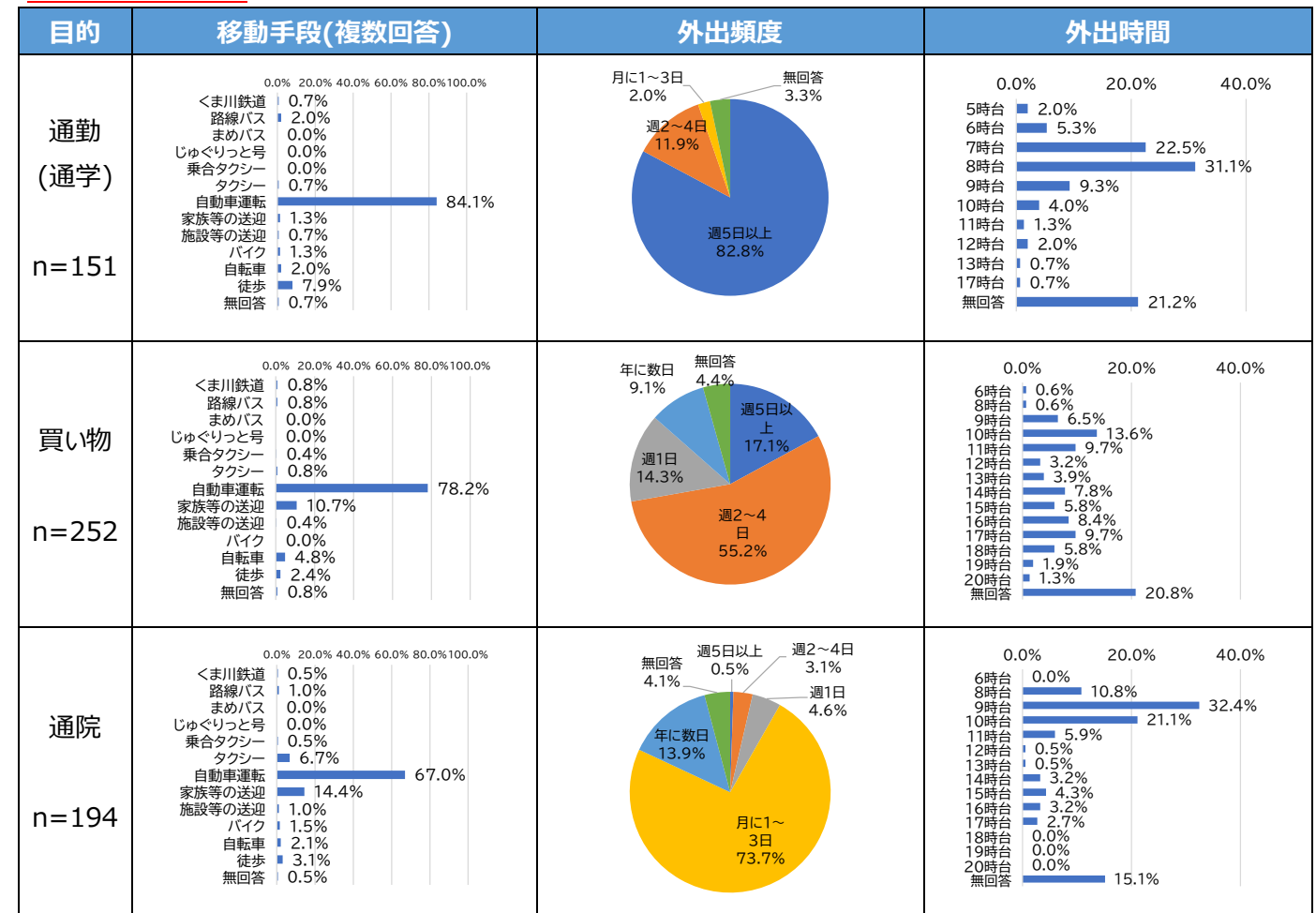
〔外出頻度〕

- ・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 割となっているが、80 歳以上では大きく減少し、週 2 ～ 4 日が約 4 割、月 1 ～ 3 日が約 3 割となっている
- ・校区別の外出頻度では、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る



〔外出目的別の状況〕

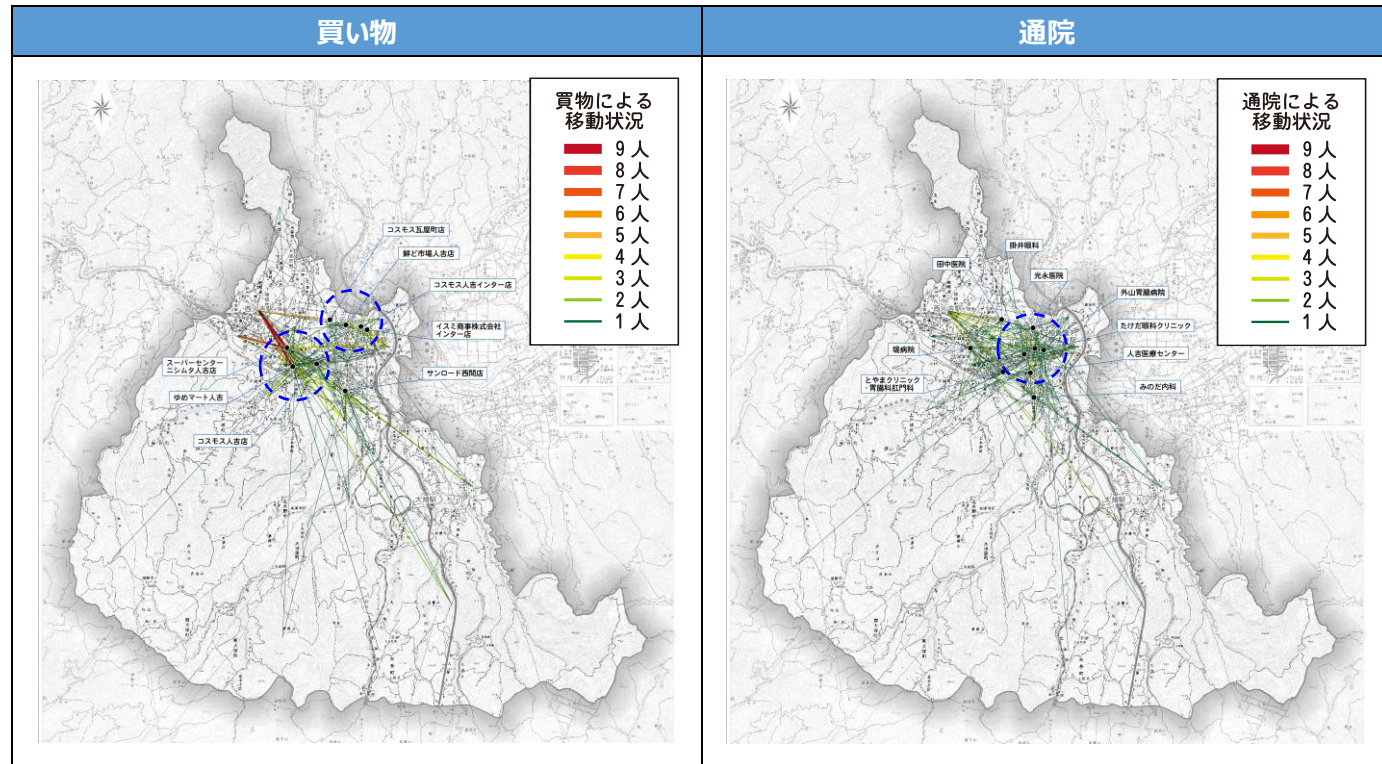
- ・通勤(通学)目的では、8 割以上が自動車に依存しており、路線バスで 2%、くま川鉄道が 1%
- ・買い物及び通院目的では、通勤と比較して「家庭等の送迎」が 1 割となっているが、公共交通の利用は、通院でのタクシー利用を除いて 1%以下（外出頻度は、買い物は約 9 割が週 1 日以上、通院は月に数回程度）



I. 調査結果

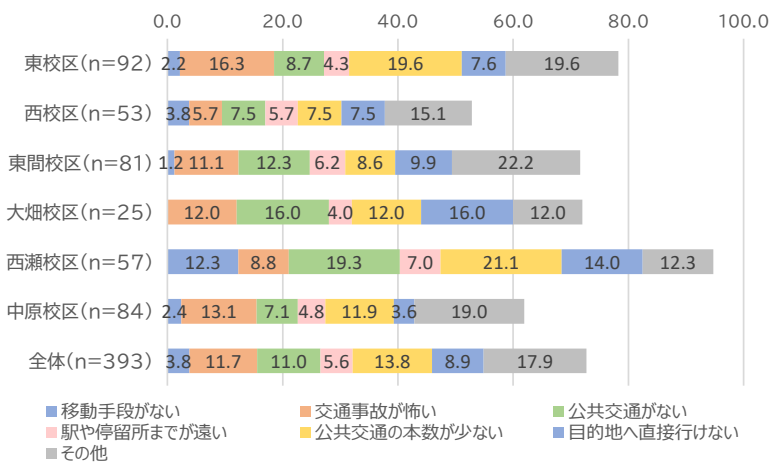
〔主な外出先（外出流動）〕

- ・買い物及び通院の外出先（目的地）は主に市街地部に集中
- ・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



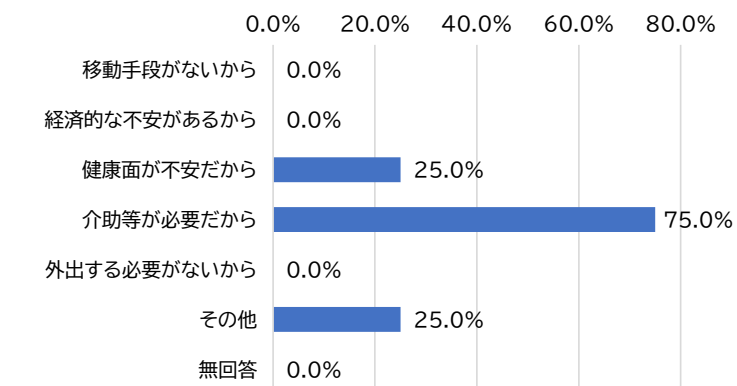
〔外出時に困っている点〕

- ・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」となっている
- ・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る
- ・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る



〔外出しない理由（n=8）〕

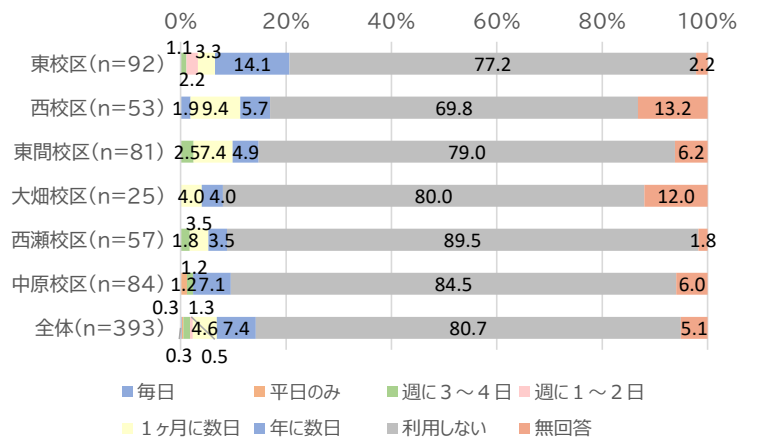
- ・外出しない理由としては、「介助等が必要だから」が7割以上となっており、次いで、「健康面が不安だから」となっている



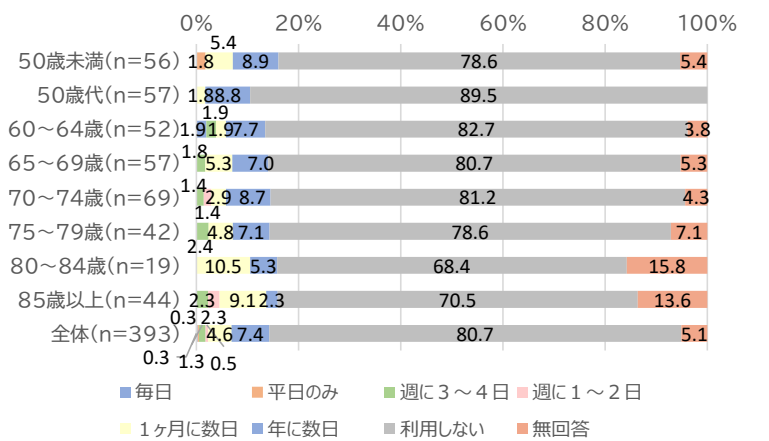
〔地域公共交通の利用状況〕

〔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」状況となっている
- ・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
- ・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%にとどまる



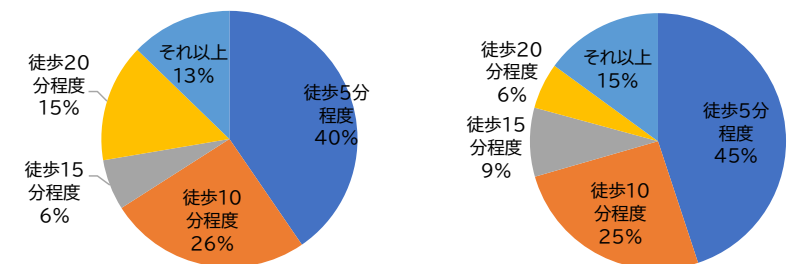
- ・年齢別にみると、50歳代において利用しない人の割合が高い状況である
- ・その他、80歳以上となると、1ヶ月数日など地域公共交通の利用割合が若干高くなっている



〔自宅から最寄り駅・停留所までの所要時間〕

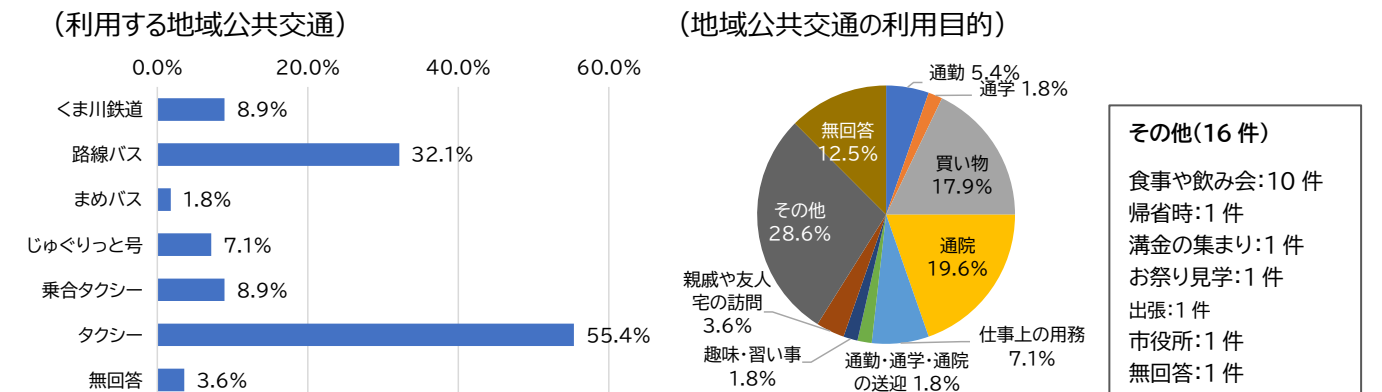
- ・地域公共交通利用者の自宅から駅もしくは停留所までの所要時間は、徒歩5～10分で約7割を占めている
- ・ただし、地域公共交通を利用しない人においても同様の傾向となっており、駅もしくは停留所までの距離などは地域公共交通の利用状況に大きく影響しない可能性あり

（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)〕

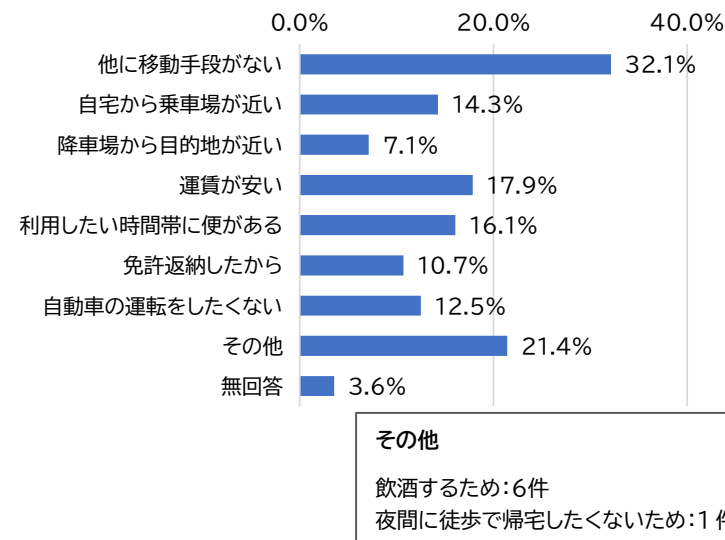
- ・利用する地域公共交通は、5割以上がタクシーで、次いで路線バスとなっており、まめバスの利用が少ない状況
- ・利用目的は、通院や買い物が多いもの、タクシー利用者が多いことから、食事や飲み会等のその他が多くなっている



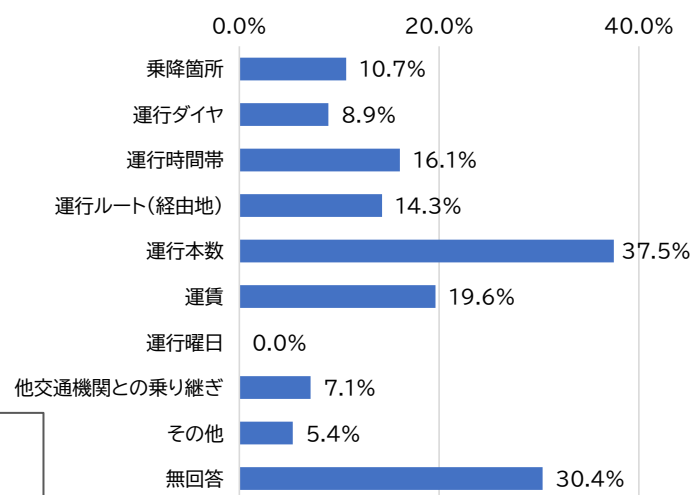
1. 調査結果

- ・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る
- ・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 割と多くなっている

〔地域公共交通を利用する理由〕



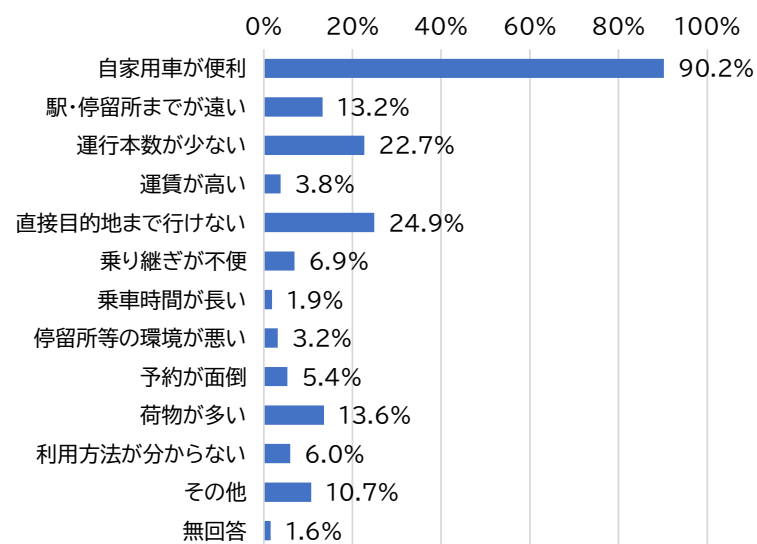
〔地域公共交通に対して改善してもらいたい事項〕



〔地域公共交通非利用者の意向等〕

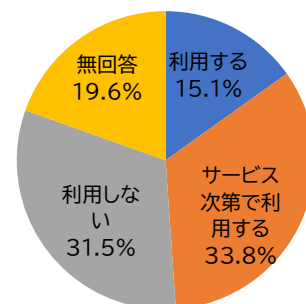
〔地域公共交通を利用しない理由(n=317)〕

- ・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」と回答している
- ・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る
- ・その他、「家族や知人に送迎してもらえから」などの意見も見られる

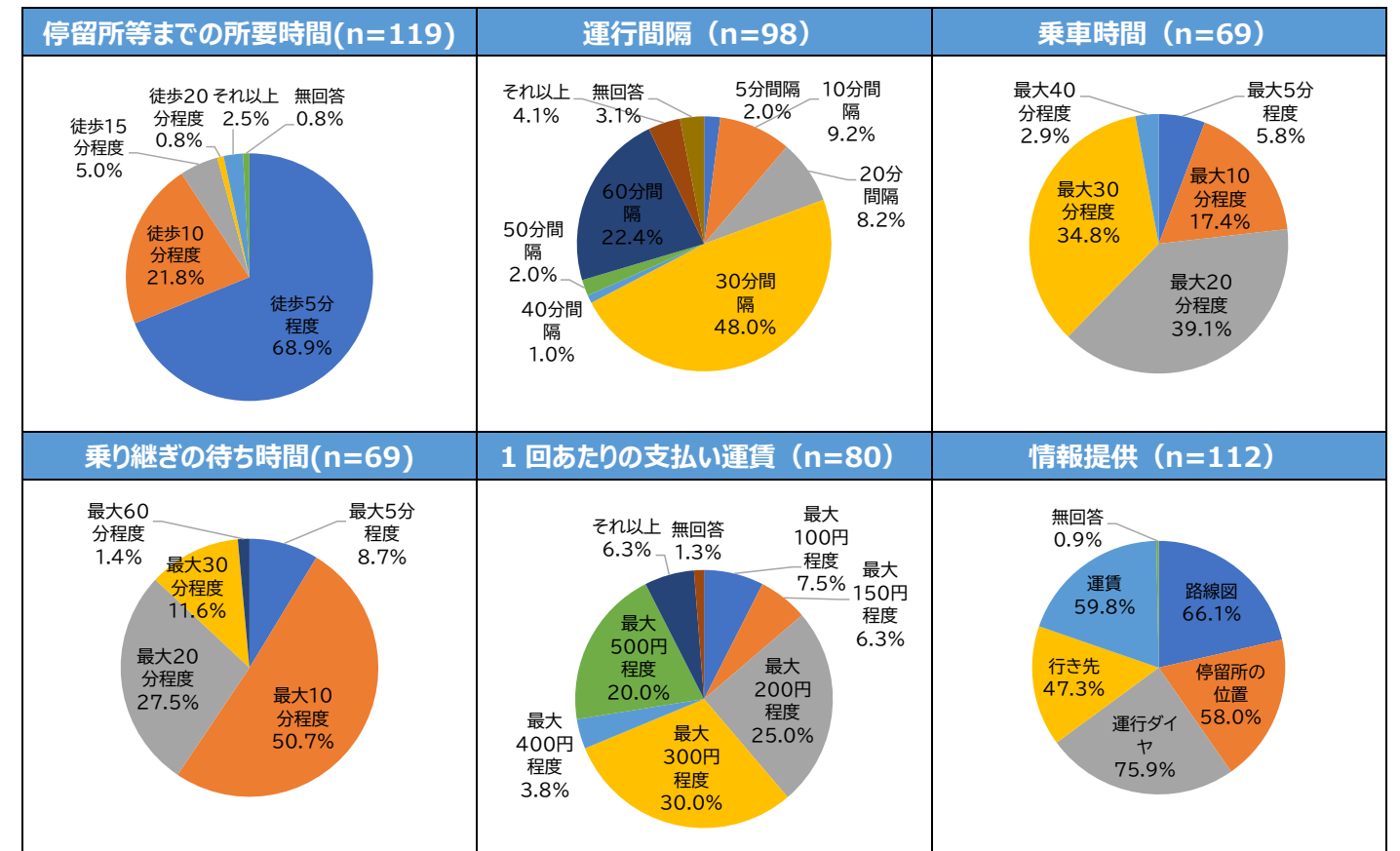


〔地域公共交通サービス改善時の利用意向(n=317)〕

- ・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
- ・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る
- ・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である



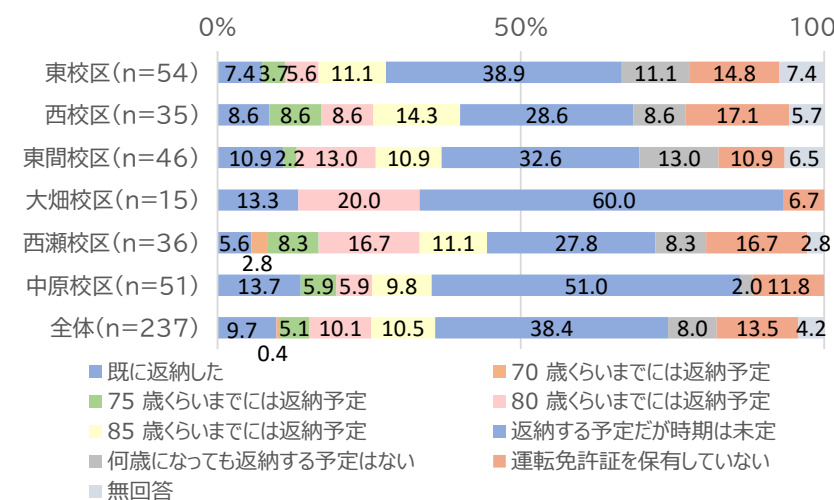
〔地域公共交通を利用するための条件〕



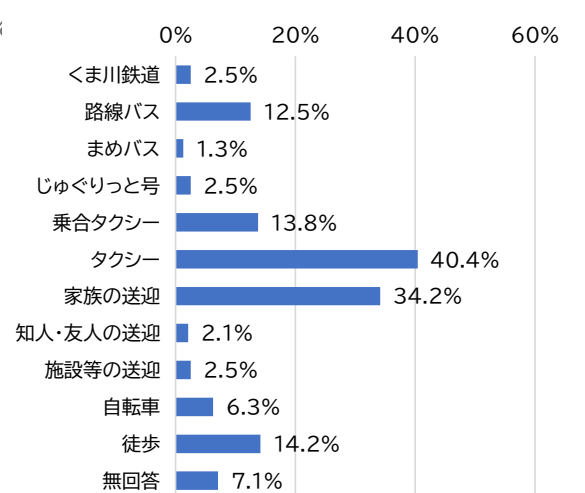
〔運転免許返納等に対する意向〕

- ・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
- ・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
- ・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 割程度となっている

〔運転免許返納に対する意向〕



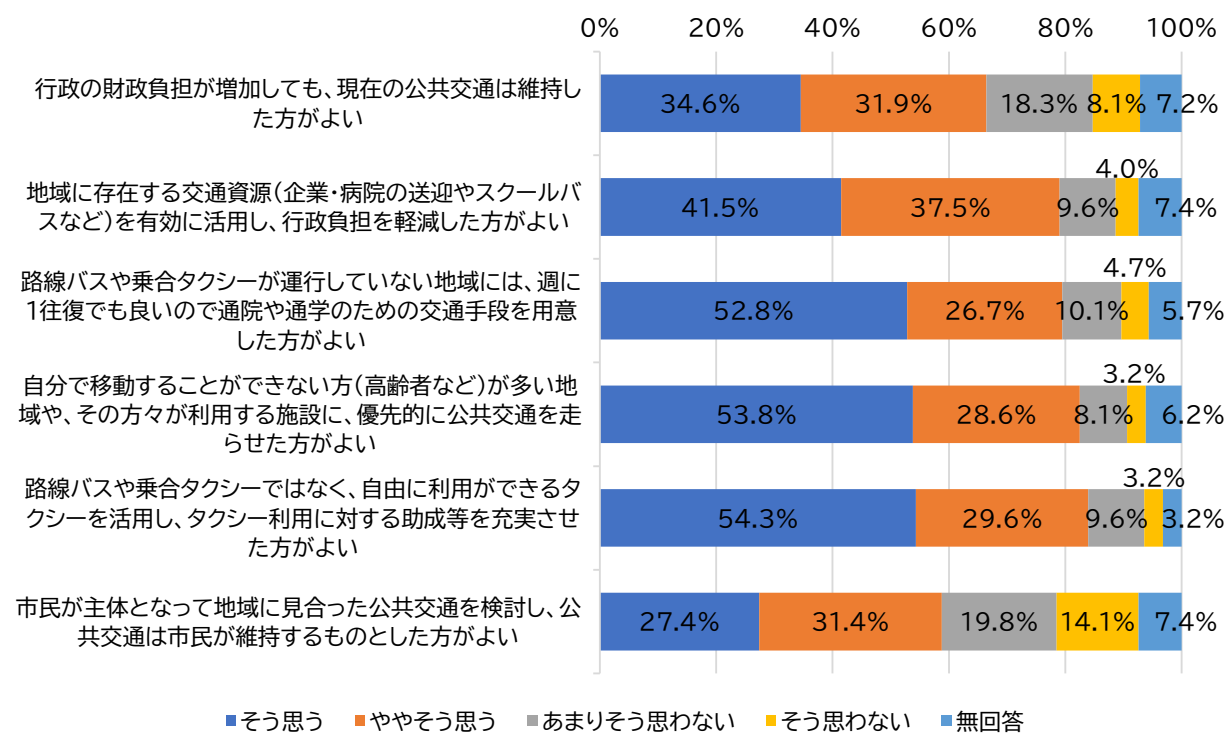
〔免許返納後に考える移動手段(n=237)〕



I. 調査結果

【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
- ・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
- ・「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、自由に利用が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」となっている
- ・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る



I. 調査結果

(3) 関係機関アンケート調査

1) 調査対象施設

・福祉施設 29 施設 回収 18 施設 ※10 月 31 日時点

・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	商業施設	観光施設
地域公共交通の 利用実態等	<div><div>・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。</div><div>・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）。</div><div>・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。</div><div>※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。</div></div>	<div><div>・来訪者の来訪手段は 9 割程度は自動車。</div><div>・その他、自転車や徒歩での来訪。</div><div>・高齢者に関しては、タクシーを利用する人もあり。</div><div>・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。</div><div>・その他、路線バスを待つための休憩所の提供。</div></div>	<div><div>【人吉市への来訪手段】</div><div>・自家用車がメイン。</div><div>・その他、レンタカー、高速バス、バイクなど。</div><div>・コロナ前は観光バス利用者も多かったが、現在は少ない。</div><div>【人吉市内での移動手段】</div><div>・自家用車かレンタカーがメイン。</div><div>・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。</div><div>・路線バスは、アニメ聖地めぐりで利用あり。</div><div>・最近ではレンタサイクルの利用が増加傾向。</div></div>
地域公共交通に 求めるニーズ	<div><div>・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。</div><div>・高齢者向けなどへのタクシー割引サービスの実施。</div><div>・施設や病院等への乗り入れ。</div><div>・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。</div></div>	<div><div>・路線バスや乗合タクシーの施設への乗り入れ。</div><div>・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）。</div></div>	<div><div>・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</div><div>・路線バス等の充実。 → 鉄道等に対する代替手段の確保</div><div>・タクシーを活用した観光案内等の充実。</div><div>・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）。</div><div>・くま川鉄道の全線・早期復旧</div><div>・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</div></div>
地域公共交通との 連携の可能性		<div><div>・路線バスや乗合タクシーの施設への乗り入れ。</div><div>・もしくは、施設近くへの停留所の設置（じゅぐりっと号）。</div></div>	<div><div>・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</div><div>・施設と連携した利用促進の実施。</div><div>・レンタサイクルとの連携。</div><div>・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。</div></div>

2. 人吉市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 計画の目標及び数値目標、目標達成のための施策・事業

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	目標値	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	目標値	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	目標値	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	目標値	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	目標値	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

2. 人吉市地域公共交通網形成計画の評価

(2) 目標達成のための施策・事業の実施状況

《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

実施主体	市町村・交通事業者・道路管理者 ・交通管理者	主な事業箇所	人吉球磨地域全体
実施概要	現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。 なお、路線バスの再編に併せて、拠点の創出を行います。		
【施策・事業の実施状況】 平成 31 年 4 月に一部路線(五木方面、水上方面、相良方面)において、運行区間の短縮や運行本数の見直しを実施。			

②支線系統を対象とした路線バス等の再編

実施主体	市・交通事業者・道路管理者・交通管理者	主な事業箇所	人吉市全体
実施概要	地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の地域内コミュニティバス（豆バス）及び予約型乗合タクシーの見直しを必要に応じて行います。 さらには、公共交通空白地等に対しては、「地域公共交通導入に関する指針の方向性」に基づき新たな地域公共交通の導入を検討します。 市街地循環路線に関しては、地域間幹線系統における人吉 IC への乗り入れ（接続）方法を踏まえ、必要に応じてじゅぐりっと号の見直しや新たな循環路線の導入を検討します。		
【施策・事業の実施状況】 地域間幹線系統の見直しは市外区域であったため地域内への直接的な影響はなかった。公共交通空白地帯等については、H29・H30に予約型乗合タクシー（区域運行）の実証運行を永野地区と大畑地区で実施。			

：実施済 ：一部実施 ：未実施

《拠点等に関する施策・事業》

①拠点の創出

実施主体	市・地域関係者・交通事業者
実施概要	路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。 なお、現時点で乗り換え拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。
主な事業箇所	地域広域拠点：人吉市中心部（人吉駅・人吉温泉駅、産交バス（株）人吉営業所）、人吉医療センター、九日町商店街 地域生活拠点：イオン錦店（サンロードシティ錦店） 交 通 拠 点：人吉 IC、西人吉駅、石水寺入口（人吉市） 地 域 内 拠 点：各コミュニティセンター、市役所新庁舎、カルチャーパレス
【施策・事業の実施状況】 路線バスの再編に伴う拠点の創出はなかったが、市役所新庁舎への路線バスの乗り入れ実施。他の拠点対策等については、財政的な課題が大きく協議が整わなかった。	

②拠点における乗換情報等の設置・充実

実施主体	市・交通事業者	主な事業箇所	①と同様の箇所
実施概要	創出する拠点において乗り継ぎ情報提供等の設置や充実を行うことで、利用者の利便性向上及び乗換抵抗の軽減を図ります。		
【施策・事業の実施状況】 人吉ＩＣバス待合所や産交バス(株)人吉営業所等に予約型乗合タクシーの案内やじゅぐりっと号時刻表、くま川鉄道代替バスの乗り継ぎや情報などを掲示。			

③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し

実施主体	市町村・交通事業者	主な事業箇所	鉄道駅及び拠点
実施概要	路線バスの再編に併せて、鉄道及び路線バス、路線バス相互など地域公共交通相互の接続ダイヤ等を調整するとともに、運行ダイヤの見直しを行います。		
【施策・事業の実施状況】			
地域間幹線系統の見直しは実施されたが、接続ダイヤ等を調整するための全体的な運行ダイヤの見直しには至っていない。			

2.人吉市地域公共交通網形成計画の評価

④乗り継ぎ運賃割引制度の導入

実施主体	市町村・交通事業者	主な事業箇所	地域全体
実施概要	路線バスの再編に併せて、鉄道及び路線バス、路線バス相互における乗り継ぎ割引運賃等の導入について検討を行います。		
【施策・事業の実施状況】 乗り継ぎ割引運賃等については、導入についての検討には至っていない。			

⑤共通定期券の導入

実施主体	市・交通事業者	主な事業箇所	地域全体
実施概要	路線バスの再編に併せて、鉄道及び路線バス、路線バス相互における共通定期券の導入について検討を行います。		
【施策・事業の実施状況】 共通定期券の導入については、導入についての検討には至っていない。			

⑥人吉 I C 利用者に対する P & B R 駐車場の確保

実施主体	市・交通事業者
実施概要	主に土日祝等を対象に、人吉 IC 利用者に対する P&BR(※)駐車場の確保について検討します。現在の人吉 IC に隣接する民間駐車場は、土日祝等において満車状態となっているとともに、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に P&BR 駐車場の確保を行います。 ※パーク・アンド・バスライド…車でバス停に行き、バスに乗換えること
主な事業箇所	じゅぐりっと号沿線における関係機関等の駐車場もしくは公有地など
【施策・事業の実施状況】 じゅぐりっと号沿線において駐車場用地の確保のための関係機関等との調整に至っていない。	

：実施済 ：一部実施 ：未実施

《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

実施主体	市・交通事業者	主な事業箇所	人吉市
実施概要	人吉市における地域公共交通に関する情報をわかりやすくまとめた地域公共交通利用ガイド（冊子）の作成について検討を行います。 作成にあたっては、地域公共交通をはじめて利用する人でも安心して利用できるような観点から、内容の検討を行います。 その他、ホームページ等を活用し、主要施設等へ地域公共交通を利用したアクセス方法を気軽に検索できるような仕組み等について検討します。		
【施策・事業の実施状況】 人吉市ホームページで地域公共交通の情報を発信はしているが、地域公共交通を一体的にまとめたガイドの作成については未実施である。			

②観光施設と連携した公共交通リーフレットの作成

実施主体	市・地域関係者・交通事業者	主な事業箇所	人吉市
実施概要	観光客等を対象に、路線バスの利用促進等を図ることを目的に、観光施設と連携したリーフレットの作成について検討を行います。 リーフレット作成にあたっては、一枚のリーフレットに様々な情報を詰め込むのではなく、テーマ等を設定し、テーマに沿ったリーフレットの作成を検討します。 その他、各観光施設のパンフレット等へ公共交通でのアクセス掲載を充実します。		
【施策・事業の実施状況】 公共交通を使った観光プランリーフレットを作成し、人吉市ホームページに掲載。			

③観光利用促進に向けた情報発信

実施主体	市・地域関係者・交通事業者	主な事業箇所	地域全体
実施概要	ホームページや SNS 等を活用し、観光客の地域公共交通利用促進に向けた情報発信を行います。情報発信は、各種イベント開催時において地域公共交通でのアクセス方法等を提供するとともに、お得な切符等について発信します。		
【施策・事業の実施状況】 機会を通してSNSやホームページで情報を発信。			

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

実施主体	市・交通事業者	主な事業箇所	地域全体
実施概要	鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、一元的な公共交通マップの導入を検討します。		
【施策・事業の実施状況】 人吉市ホームページで地域公共交通の情報を発信はしているが、地域公共交通を一元的にまとめた公共交通マップの導入についての検討には至っていない。			

2. 人吉市地域公共交通網形成計画の評価

《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

実施主体	市・地域住民・交通事業者
実施概要	公共交通の利用促進や地域住民の公共交通に対する意識醸成を図ることを目的に、事業者学校等に対してモビリティマネジメントを実施します。
主な事業箇所	地域全域の主要な事業者、学校（幼稚園・保育園、小中学校、高校など）
【施策・事業の実施状況】 未実施。	

②小学生を対象としたバス乗り方教室の実施

実施主体	市・地域住民・交通事業者	主な事業箇所	人吉市域
実施概要	①と同様に、小学生などの子どもを対象としたバスの乗り方教室等を実施します。その他、小学生をターゲットに、日曜・祝日、夏休み等を活用し、無料乗車体験等を実施することで、小学生のみならず保護者をはじめとする家族との外出機会を創出し、地域公共交通に対する理解を深めてもらうとともに、利用時のマナー等の教育を図ります。		
【施策・事業の実施状況】 H29・R2 中原保育園、R1 東間小学校においてバスの乗り方教室を実施。			

③高齢者を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施

実施主体	市・地域住民・交通事業者
実施概要	高齢者を対象に路線バスや予約型乗合タクシーなど地域公共交通の乗り方教室等を実施します。 特に、乗合タクシーに関しては予約方法をはじめシステムに関する理解が高齢者にとって難しい状況であることから、地域と連携して住民へ丁寧に行なうことが求められます。
主な事業箇所	人吉市域 ※町内会（自治会）の集まりの場を活用
【施策・事業の実施状況】 R1に瓦屋町老人クラブで予約型乗合タクシーに関する講座を実施。	

：実施済 ：一部実施 ：未実施

④2日間（3日間）のフリーパス等の検討

実施主体	市・交通事業者	主な事業箇所	人吉市域
実施概要	宿泊する観光客等が複数日、地域公共交通を利用して観光等できるよう２日間もしくは３日間利用できるフリーパス等の導入について検討します。 併せて、主要な観光施設での施設入園料の割引や温泉施設割引、商店街等での特典などについても検討します。		
【施策・事業の実施状況】 未実施			

⑤観光周遊ルート（定期観光バス）の検討

実施主体	市・地域関係者・交通事業者	主な事業箇所	人吉市域
実施概要	観光客をターゲットに、人吉駅もしくは人吉 IC などの交通拠点を起点に 1 時間～2 時間で人吉市内の主要な観光施設を周遊できるバス（定期観光バス）の導入等を検討します。 例）焼酎の蔵元を巡るバスなど （運行形態イメージ） <ul style="list-style-type: none">・定期観光バス・土日祝の午前・午後 1 便、車内での放映・音声案内 等		
【施策・事業の実施状況】 未実施			

⑥高齢者運転免許証自主返納制度の推進

実施主体	市・交通事業者・交通管理者	主な事業箇所	地域全域
実施概要	現在、産交バス(株)が実施している免許返納者割引乗車証（熊本県在住 65 歳以上の方で運転免許証を自主返納した場合、バスが半額で利用可能）について推進を図ります。		
【施策・事業の実施状況】 運転免許証自主返納者の支援制度について、チラシの配布やホームページ等で周知している。			

⑦市街地部におけるレンタサイクルの導入

実施主体	市・地域関係者・道路管理者	主な事業箇所	人吉市街地部
実施概要	市街地部において、路線バスバス停等からの交通手段を確保することを目的に、レンタサイクルの導入について検討します。		
【施策・事業の実施状況】 市街地部においてレンタサイクルは導入済み。（人吉駅・MOZOCO・鍛冶屋町通り外）			

2. 人吉市地域公共交通網形成計画の評価

《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

実施主体	市町村・地域住民・交通事業者	主な事業箇所	地域全域
実施概要	公共交通を支援・応援していただける住民、自治会、地域の商業施設、病院等に安定的な運営と運行を支えてくれるサポーターになっていただき、地域と一体となった地域公共交通の維持・活性化を図ります。		
	<p>（サポーターにお願いする事項）</p> <ul style="list-style-type: none">・公共交通の積極的な利用・自動車等の運転マナーを守り、公共交通の安全確保に努めてもらう・公共交通のPR・バス停等の清掃や草刈り など		
【施策・事業の実施状況】			
未実施			

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

実施主体	市町村・地域住民・交通事業者	主な事業箇所	地域全域
実施概要	地域公共交通の利用促進を目的に、地域で開催されるイベント等と連携し、小学校等への出前講座やオープンハウス等による利用促進キャンペーンの実施等、意識啓発を図ります。 その他、イベント開催時において臨時で路線バス等を運行させるとともに、幼稚園や保育園等と連携し、親子バス登園日の設置、さらには遠足・遠征時における路線バス等の利用促進を図るなど、地域公共交通を利用するきっかけを作るとともに、利用習慣の育成を図ります。※併せて、圏内移動に対する団体割引等の実施検討。		
【施策・事業の実施状況】 未実施			

③地域公共交通導入に関する指針作成

実施主体	市・地域住民・交通事業者	主な事業箇所	人吉市域
実施概要	住民と交通事業者、行政等の役割分担等を明確にし、各主体が地域公共交通の確保・維持に積極的に関わる仕組みとして、地域公共交通導入に関する指針を作成します。		
【施策・事業の実施状況】 網形成計画で示された指針の方向性に沿って運用。			

④地域公共交通だよりの継続発行

実施主体	市・地域住民・交通事業者	主な事業箇所	人吉市域
実施概要	H28 年度より発行している地域公共交通だよりについて、継続的な発行を行い、地域住民への意識啓発等を図ります。		
【施策・事業の実施状況】 年1回のペースで継続的に発行。			

：実施済 ：一部実施 ：未実施

2.人吉市地域公共交通網形成計画の評価

(4) 計画の目標達成状況

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	目標値(R3)	R3年度値	出典	評価結果
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	約 54 百万円	市データ	平成 3 1 年 4 月の路線バスの一部区間見直しにより一時的に減少したものの、 <u>利用者数の減少及び燃料費の高騰など運行単価の増加</u> により未達成。
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	約 15 百万円	〃	<u>相乗り率（1 台あたりの利用者数）の低下</u> や燃料費の高騰など運行単価の増加により未達成。

※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	目標値(R3)	R3年度値	出典	評価結果
①新たな拠点の創出	-	14 箇所	1 箇所	市及び交通事業者データ	市役所新庁舎にバス停を設置。他の拠点については財政的な課題が大きく、 <u>協議が整わず未達成</u> 。
②複数の交通モードが連携した施策数	-	1 施策	1 施策（累計）	〃	拠点における乗換情報等の掲示（人吉 IC、産交バス(株)人吉ターミナル）を実施しており、 <u>目標値は達成</u> 。

※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	目標値(R3)	R3年度値	出典	評価結果
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%	約 58%	市及び交通事業者データ	人口減少、更には新型コロナウイルス感染症や R2 豪雨災害の影響等もあり未達成。

※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	目標値(R3)	R3年度値	出典	評価結果
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	新型コロナウイルス感染症や R2 豪雨災害の影響で調査未実施のため評価できず。 ※JR 肥薩線、くま川鉄道等の運休もあり、利用できる地域公共交通機関が減少している状況。
② <u>高齢者</u> 運転免許証自主返納者数	約 70 人/年	約 80 人/年	-（203 人/年）	市及び交通管理者データ	運転免許証自主返納者数に関しては、現在は人吉警察署で受理した数となっているおり、人吉市域内の高齢者の数値は不明であるため評価できず。 <u>施策・事業の実施状況の影響等は検証が必要</u> 。

※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（管轄：人吉市、錦町、球磨村、山江村、相良村、五木村）で受理した総数（高齢者以外も含む）。

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。

2.人吉市地域公共交通網形成計画の評価

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	目標値(R3)	R3年度値	出典	評価結果
①地域と連携した利用促進の実施件数	-	1 件	5 件（累計）	地域、市、 交通事業者データ	R2～3は新型コロナウイルス感染症や豪雨災害の影響で未実施であるものの、それ以前において実施しており、 <u>目標達成</u> 。 ・観光プランリーフレット作成、スタンプラリー、クイズラリー外
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	1.30 人/回	〃	<u>利用者数減少（実利用者数の減少）に加え、新型コロナウイルス感染症の影響</u> などもあり目標未達成。

※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）

（5）評価

①目標達成のための施策・事業の実施状況

- 地域公共交通に関する利活用や制度等に関して、市民に対して広く情報発信を行う機会は確保できたものの、「未実施」の施策・事業もある状況
- 未実施の施策・事業の多くは、複数自治体や他関係部署（観光系など）と連携した取り組みとなっており、関係機関等との協議にまで至らない状況
- さらには、担当部署の人員不足や施策・事業実施にあたっての財源未確保等も要因の一つ
- 今後の施策・事業の展開にあたっては、他関係部署の予算など多様な観点から活用可能な財源を視野に入れつつ、関係機関との連携を重視し、持続可能性を考慮したメリハリのある取り組みが必要

②今後も継続的に取り組むべき課題

1）地域公共交通の再構築

- ・地域公共交通は、幹線系統路線バスの見直しは取り組まれたものの、市内のじゅぐりっと号やまめバス、予約型乗合タクシーにおいては乗降場の移設は行ったが、大きな見直し等は実施していない状況
- ・一方で、地域公共交通利用者は、全体的に減少傾向
- ・そのため、利用者利便性の維持・確保を図りつつ、財政負担等を考慮し、利用実態に応じた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

2）地域公共交通の利用促進

- ・利用者数の減少の要因としては、地域公共交通の利用者は固定客となっており、新規需要の獲得が進んでいないことが想定される
- ・一方で、市内のみならず人吉球磨地域全体において、地域公共交通に関する情報提供などは各交通機関において連携がとれていないなど不十分な状況
- ・人吉市域内及び人吉・球磨圏域の地域公共交通を網羅的に案内するガイド（パンフレット）がなく、利用しづらい状況となっている
- ・そのため、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発信するとともに、その他利用促進策を今後も継続的に実施することで、地域公共交通の利用促進を図ることが必要

3）市民も含めた地域公共交通の仕組みの構築（地域公共交通に対する市民の意識醸成）

- ・運転免許証自主返納者数の増加など、地域公共交通に対するニーズは高まっている中、地域公共交通の利用者は減少し、運行の維持にかかる財政負担は増加している状況
- ・R2 豪雨災害による鉄道の運休や運転免許証自主返納等により地域公共交通に関心を持つ人は増えたと思われるが、現状の運行形態やサービスでは利用向上につながっていない状況
- ・そのため、地域公共交通は市民・交通事業者・行政等が一体となって支えていくという意識の醸成を図るとともに、市民が積極的に地域公共交通の維持・確保に関わる仕組みの構築が必要

4）観光分野など他関係機関との積極的な連携

- ・新型コロナウイルス感染症やR2 豪雨災害に伴う鉄道の運休等に伴い、市の観光産業は深刻な影響を受けている状況
- ・また、これまでの取り組み状況等を見ても、観光分野での取り組みは主に鉄道との連携となっており、路線バスを活用した取り組みは少ない状況
- ・今後の復興等に向けて、観光分野など他関係機関との積極的な連携を図り、路線バスなどを活用した地域公共交通サービスの提供に向けた取り組みが必要

3. 人吉市の地域公共交通が抱える問題点・課題

(1) 地域公共交通が果たすべき役割

① 地域 の 特性 等

〔人口特性〕

- ・人口は約 31,000 人で、65 歳以上の高齢化率は約 37%。
- ・5 年間で 5～7 % 減少し、豪雨災害の影響で人口流出が加速。
- ・なお、人口減少の動向は地区によって大きくことなり、西瀬校区や大畑校区では人口減少が著しい。
- ・高齢化の進展も著しく、R7 には 40% 以上となる見込み。
- ・65 歳以上人口は R7 をピークにそれ以降は減少する見込み。
- ・人口は市街地部に集中し、その他幹線道路沿線などに分布。
- ・地域公共交通がカバーできていない交通空白地域も一部存在。

〔施設の立地特性〕

- ・公共、医療、商業施設など多様な施設が市街地部に集中。
- ・主に地域公共交通沿線に立地しているものの、商業施設に関しては豪雨災害の影響により中心部に施設がなくなり、国道 219 号沿線及び農免道路沿線などに主に立地。

〔観光特性〕

- ・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・文化など多様な施設が存在し、市全域に分散立地。
- ・観光客数は R 元年において約 1,450 千人と増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の影響に加え、豪雨災害の影響から大きく減少。

〔日常生活の特性〕

- ・市民の日常生活は、買い物や通院などは市街地部に依存。
- ・人吉球磨地域全体においては、通勤、通院、買い物等の日常生活において一体的な生活圏を形成。
- ・特に、他町村から人吉市への依存が高い状況。

② 地域公共交通に対するニーズ

〔市民等の日常生活〕

- ・高齢者をはじめとする運転免許証等を保有しない交通弱者にとって欠かせない、通院や買い物など日常生活の移動手段。
- ・運転免許証自主返納者数の増加など今後もニーズが高まる。
- ・高齢者等に対する近距離移動支援（タクシーに対する割引サービスの実施など）。

〔観光関連〕

- ・人吉球磨地域への玄関口となる人吉 IC での路線バス等との接続強化。
- ・紙媒体も含めた地域公共交通に対する情報提供の強化。

〔その他〕

- ・路線バスや乗合タクシーの施設等への乗り入れ。
- ・地域公共交通に対する情報提供の強化。

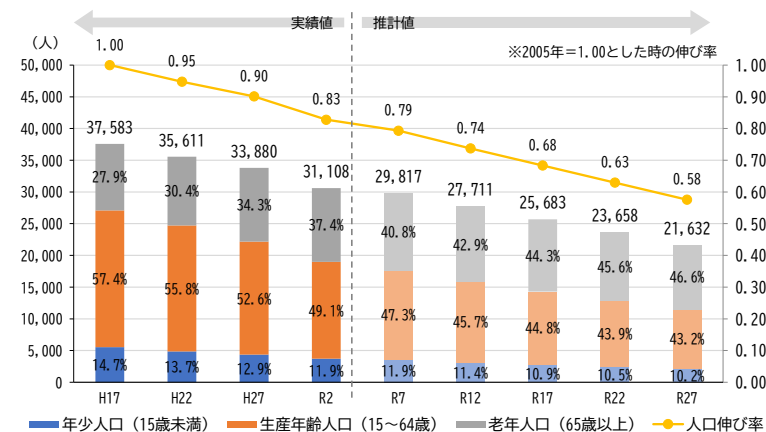


図 人口の推移(国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所)

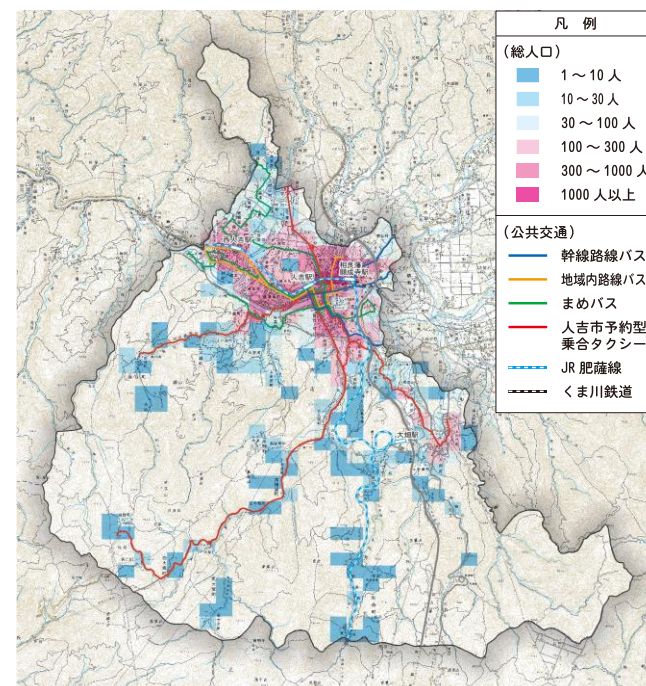


図 人口の推移(H27 国勢調査)

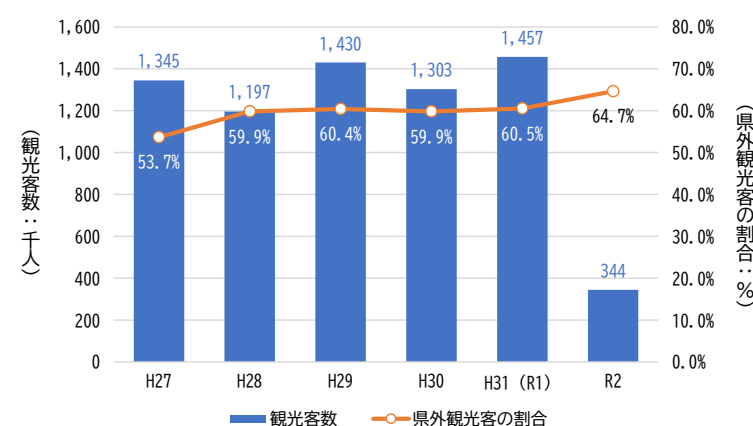


図 観光客数の推移(人吉市統計年鑑)

③ 地域が目指す将来像

〔第 6 次人吉市総合計画〕

(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)

- ・地域公共交通ネットワークの充実

〔人吉市復興計画(第 1 期)〕

(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

(公共交通に関する内容)

- ・公共交通機関の復旧

〔人吉市都市計画マスタープラン(作成中)〕

(目指すべき将来像)

～誰もが安全・快適に暮らせる定住環境都市～

- ・中心市街地を核としてコンパクトでスマートな市街地の形成
- ・居心地が良く利便性の高い生活圏の形成

〔人吉市立地適正化計画(作成中)〕

〔人吉・球磨地域公共交通計画〕

(地域公共交通の将来像)

- ① 地域の各拠点が地域公共交通ネットワークで結ばれた状態
- ② 地域公共交通体系が持続可能に再編された状態

(計画の目標)

- ① 地域公共交通の再構築と利便性向上
- ② 地域公共交通に関するサービス充実
- ③ 多分野連携による利用機運の醸成

〔地域公共交通が果たすべき役割〕

- ① 人吉球磨地域全体での人の交流促進を図る役割
- ② 高齢者等をはじめとする交通弱者など市民の日常生活を支える役割
- ③ 中心市街地の活性化などまちの賑わいを創出し、市民全体の安全・快適な生活環境の構築を支える役割
- ④ 豪雨災害からの復興に向けた観光振興を支える役割

