

人吉・球磨地域公共交通網形成計画

概要版

平成28年3月

人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あさぎり町

第1章 はじめに

1. 1 計画策定の目的

本計画は、交通政策基本法及び改正地域公共交通活性化再生法に基づき、人吉球磨地域における持続可能な地域公共交通網を形成することを目的に、地域交通の基幹となる、地域を跨ぐ路線バスの再編を対象とした計画を策定するものです。

1. 2 計画策定の背景

人吉球磨地域においては、主に3つの地域公共交通が存在します。人吉球磨地域を横断する JR 九州肥薩線及びくま川鉄道湯前線の鉄道、人吉市を基幹とし、球磨郡の各町村を繋ぐ路線バスに加え、各市町村が運営するコミュニティバスや乗合タクシーから形成されています。

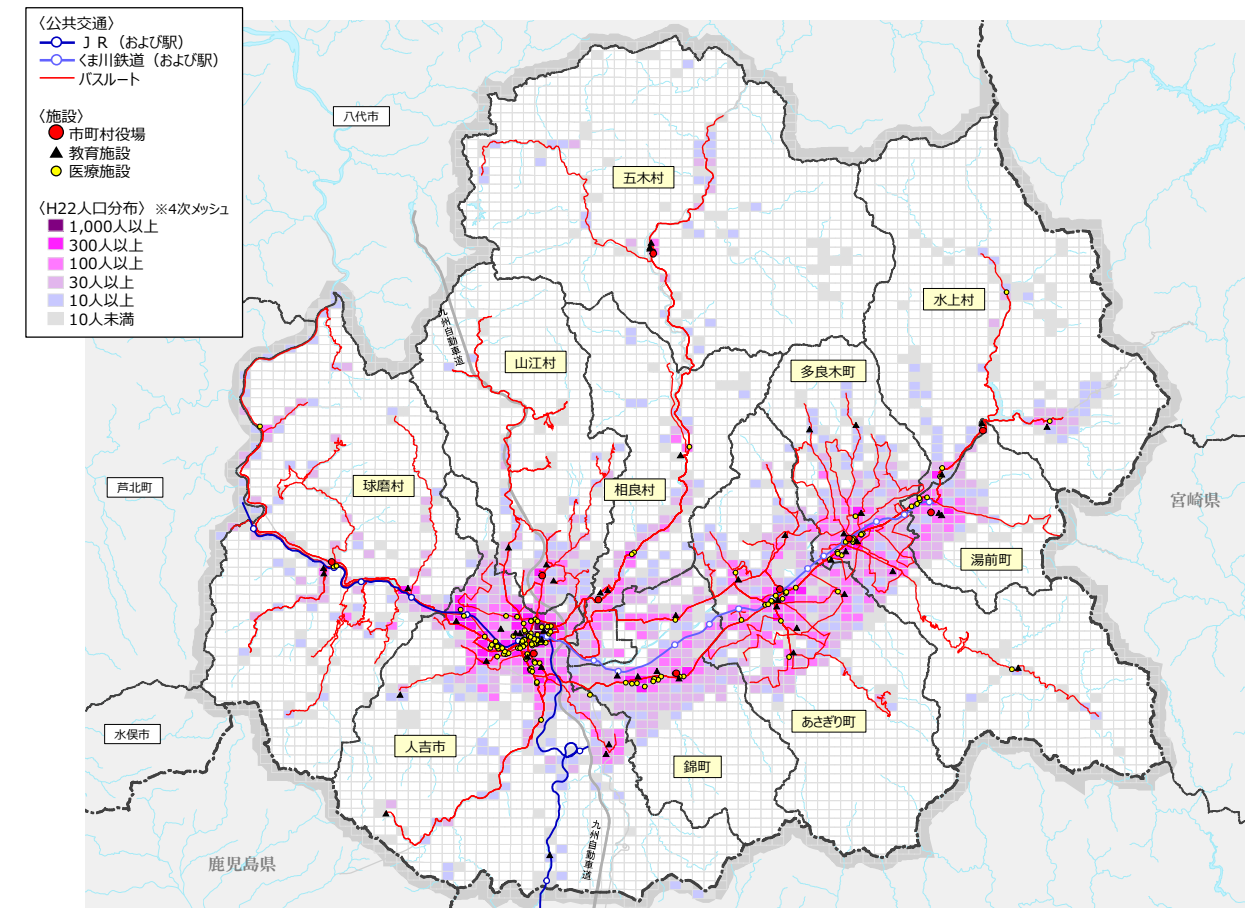
くま川鉄道においては、人吉球磨地域で支える第三セクターであり、平成22年度にくま川鉄道を含めた公共交通機関全体の課題及び改善策を盛り込んだ「人吉・球磨地域公共交通総合連携計画」を策定し、基本方針として「ニーズに合わせた公共交通体系の構築による利便性向上と効率化の実施、地域が一体となったマイレール・マイバス意識の形成、将来的に安定して公共交通維持を図るための基盤づくりとして主にくま川鉄道株の施設維持更新及び経営の安定化を図る。」とし、施策を随時実施しているところです。

一方、路線バスにおいては、人吉市を起点として球磨村方面、山江村・相良村経由の五木村方面、錦町・あさぎり町・多良木町・湯前町経由の水上村方面の系統が産交バス株によって運行されていますが、少子高齢化社会の到来や人口減少が著しい本地域においては、輸送人員の減少が続いており、事業者の経営努力を上回る欠損が発生している状況です。また、経費削減を目的とした減便や路線の廃止等に伴い、さらなる利用者の減少を招く悪循環に陥っています。

こうした状況の中、路線バスは今後も各市町村を繋ぐ幹線路線として重要な役割を担っていますが、従来からの路線体系となっており、現状に即した地域公共交通ネットワークの再構築が求められています。策定にあたっては、将来の地域づくりを見据えた中、将来にわたり持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するために必要な取り組みを体系的に位置付け、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域公共交通網形成のための再編事業等を進めていくため、「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

1. 3 計画の区域

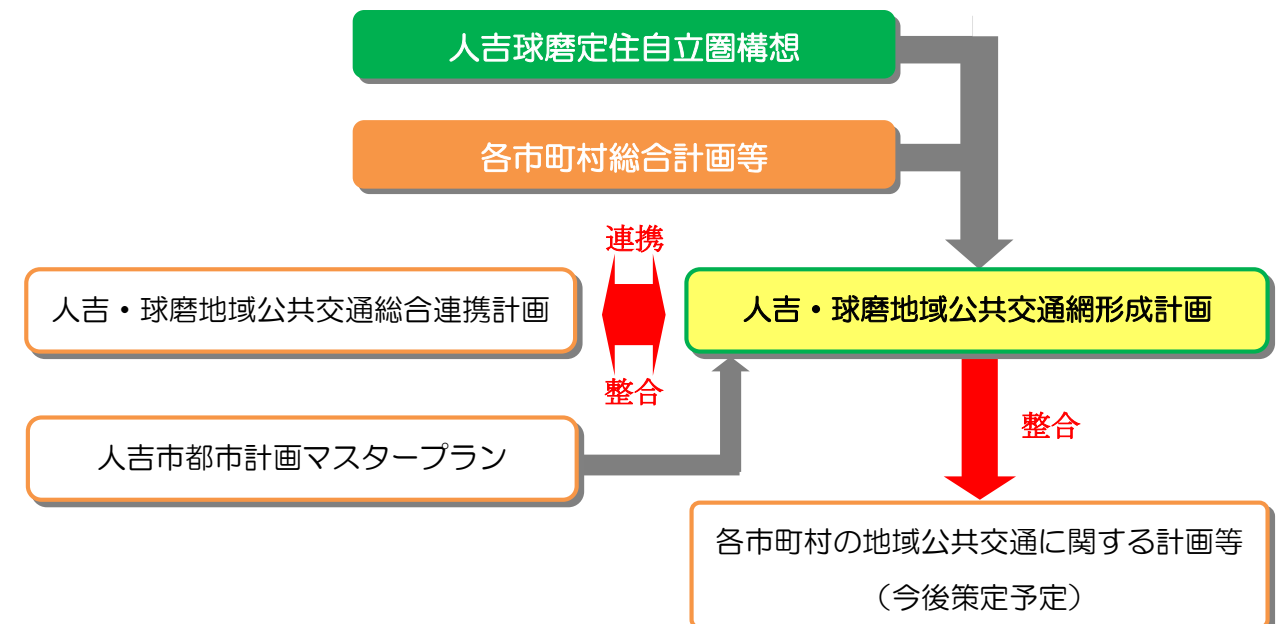
人吉球磨地域の1市4町5村



1. 4 計画の期間

平成28年4月から平成34年3月までの6年間とします。

1. 5 計画の位置付け



第2章 人吉球磨地域の現状等

2. 1 地域が目指す将来像

◆人吉球磨定住自立圏構想

【将来像】

圏域市町村が様々な分野で相互に連携・協力することで、各自治体が共存共栄しながら、将来にわたって安心して暮らし続けられるよう具体的な取組を進めていく。

【具体的な取り組み内容】

『結びつきやネットワークの強化』

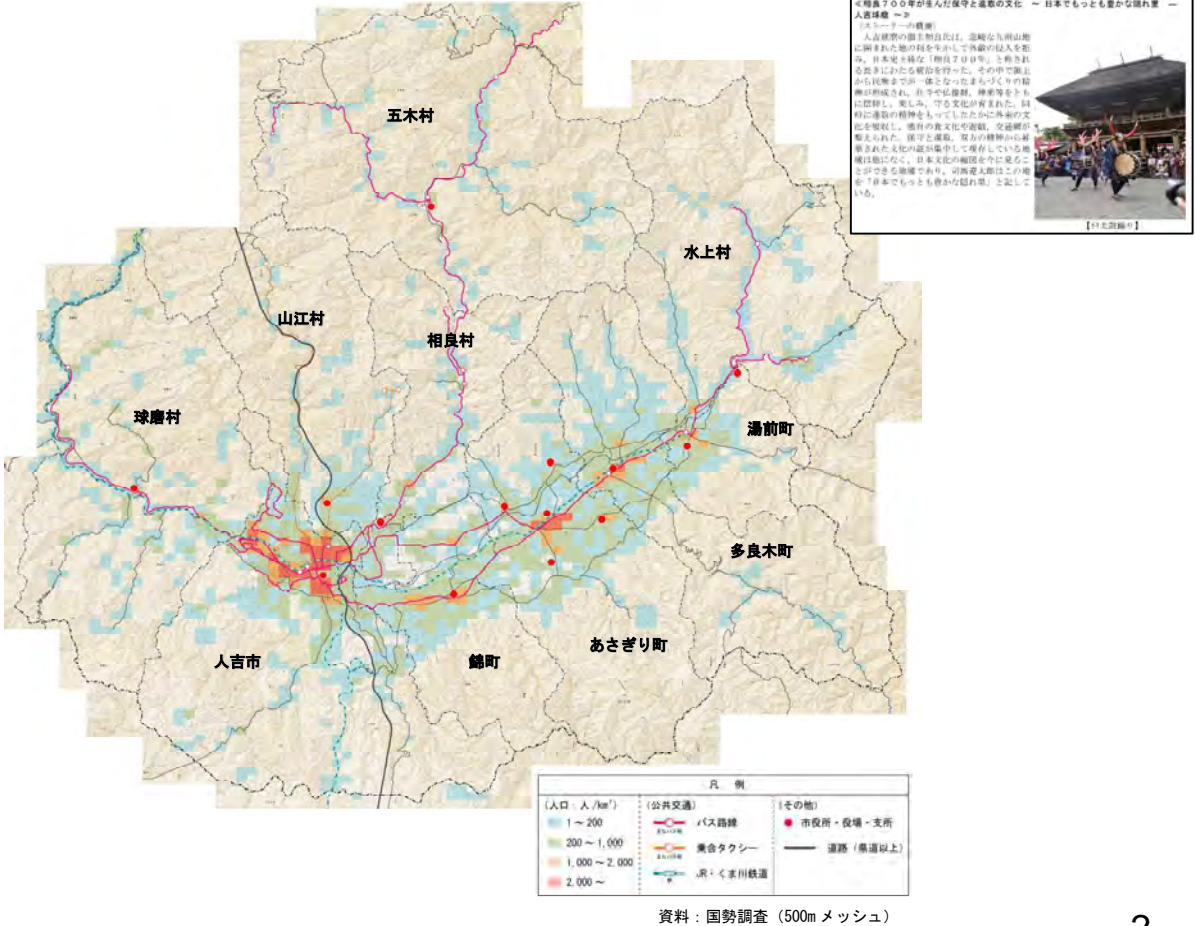
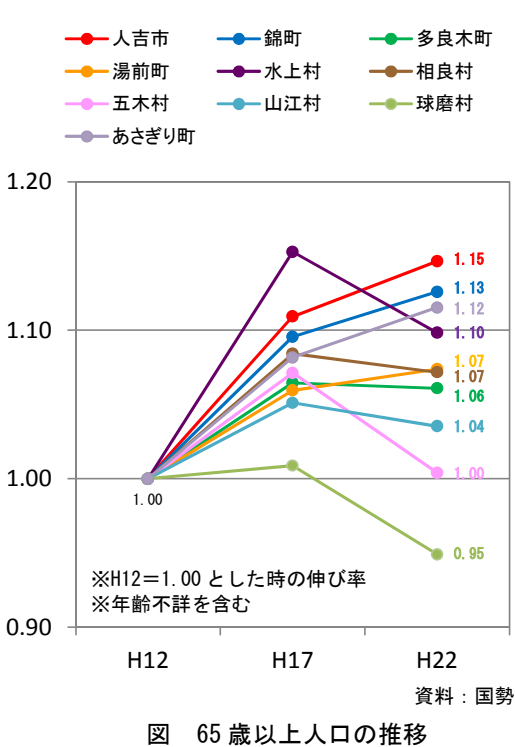
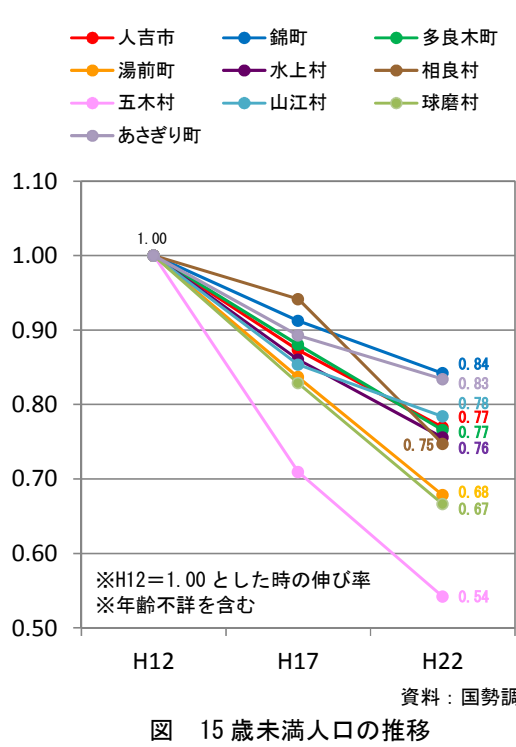
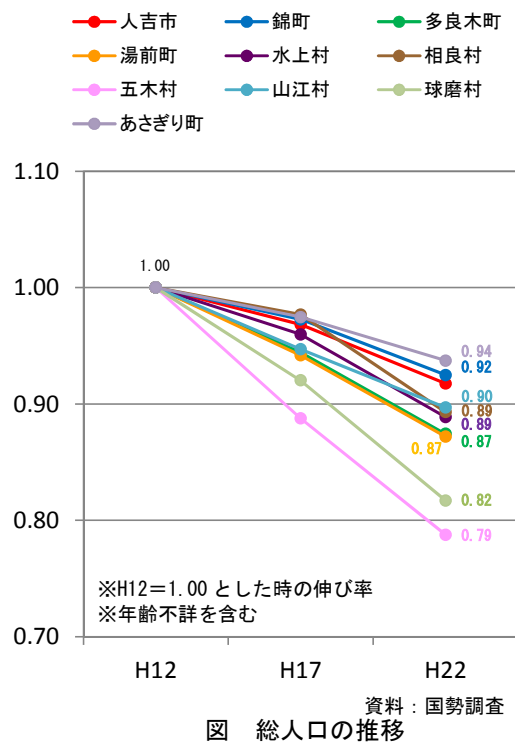
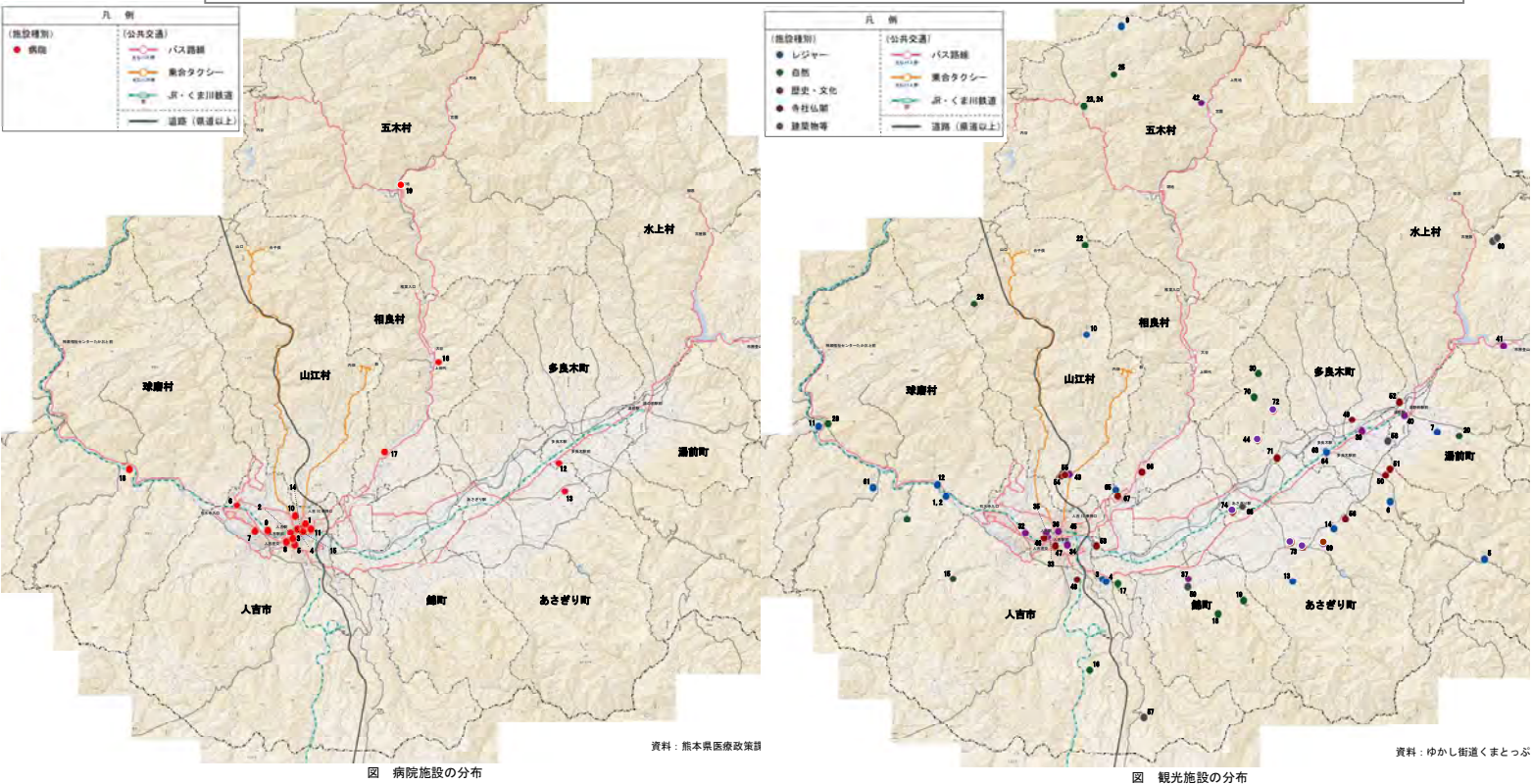
⇒鉄道・路線バスの利用促進

：圏域内外の結びつきやネットワークの強化を目的として、鉄道の利便性向上・路線の確保を図るとともに、圏域自治体をつなぐバス路線の維持・確保を図り、圏域内外の活発な交流を促進します。

○総合病院等の大きな医療施設は主に人吉市内に集中立地し、各市町村に小さな医院や診療所等が立地している状況である。
○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、神社仏閣など多様な資源が存在している状況である。（平成27年度に41構成遺産で日本遺産に登録）

2. 2 地域特性等

○市町村別にみると、H12 に比べて約 1～2 割減少、特に五木村や球磨村は約 2 割減少しており、減少が著しい。
○15 歳未満人口は、H12 に比べて約 2～5 割減少、特に五木村は約 5 割減少しており、非常に減少が著しい。
○65 歳以上人口は、五木村、球磨村を除き、H12 に比べて増加する傾向にあり、特に人吉市、錦町、水上村、あさぎり町は約 1 割増加している。

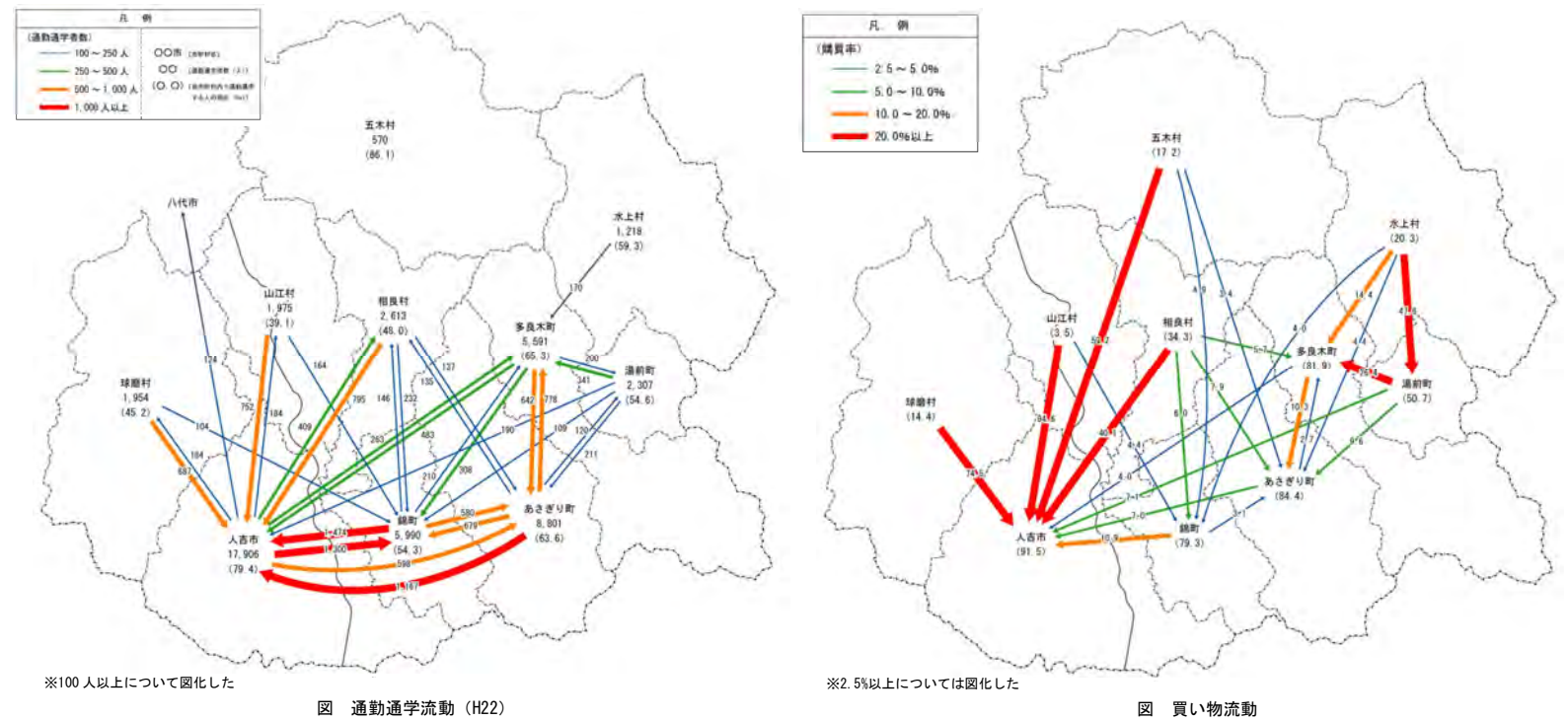


2. 3 道路交通特性等

①交通流動

○通勤通学流動は、各市町村から人吉市への流動が多く、特に人吉市⇄錦町、あさぎり町⇄人吉市の流動が多い状況である。

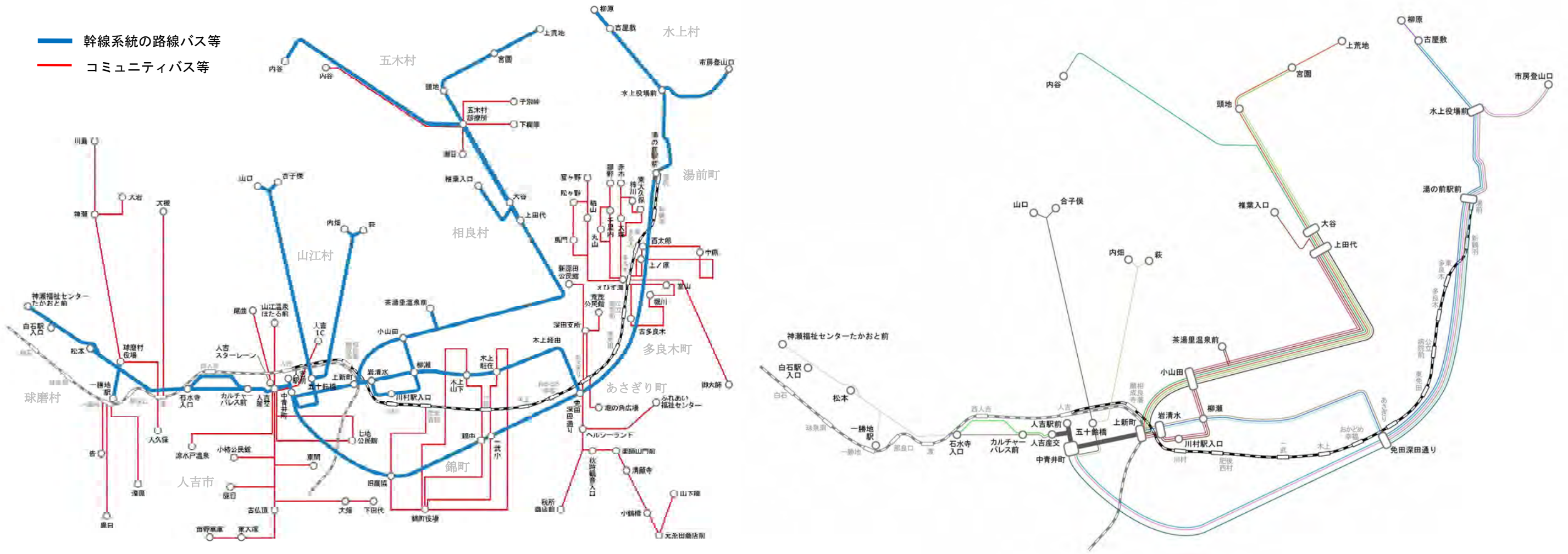
○日常的な一般食品の買い物流動は、人吉市では自市内で9割以上となっているが、相良村や五木村、山江村、球磨村では人吉市での購買率が高い状況である。



②公共交通体系

○人吉球磨地域の公共交通体系は、JR 肥薩線とくま川鉄道、複数市町村を結ぶバス路線を幹線として、各市町村内が独自に市町村内を運行するコミュニティバスや乗合タクシー等で形成されている。

○幹線系統の路線バスは、人吉市～錦町～あさぎり町～多良木町～湯前町～水上村を結ぶバス路線と人吉市～相良村～五木村を結ぶバス路線に加え、山江村の乗合タクシーと球磨村のコミュニティバスにおいて形成されている。



③公共交通の状況

- ・くま川鉄道

○くま川鉄道の輸送人員は、H26 で年間約 700,000 人を切り、年々減少傾向であり、過去 5 年間で約 1 割減少している状況である。

○駅別の乗降者数は 1 日平均 3,800 人程度であり、人吉温泉駅に加え、相良藩願成寺やあさぎり駅など高校が近くに立地する駅で多い状況である。

○主要駅等の乗車人数は、湯前駅を除いて減少傾向となっており、肥後西村駅では 5 年間で 2 割以上の減少、その他駅でも 1 割近く減少しており、少子化の影響が伺える。

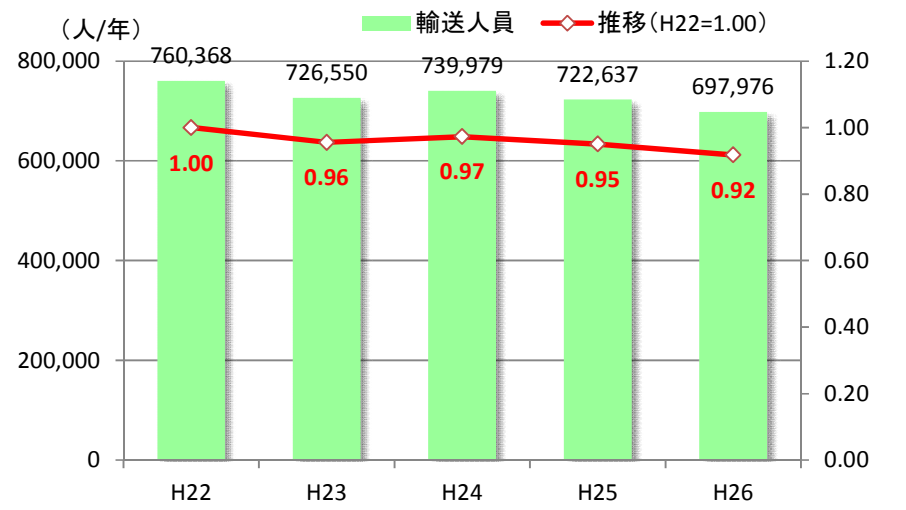


図 くま川鉄道の輸送人員の推移

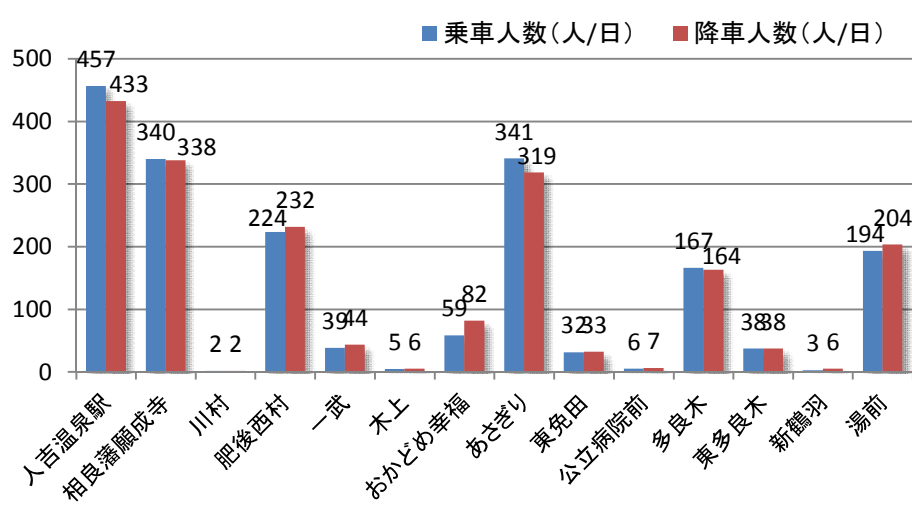


図 くま川鉄道の駅別の乗降者数 (H26)

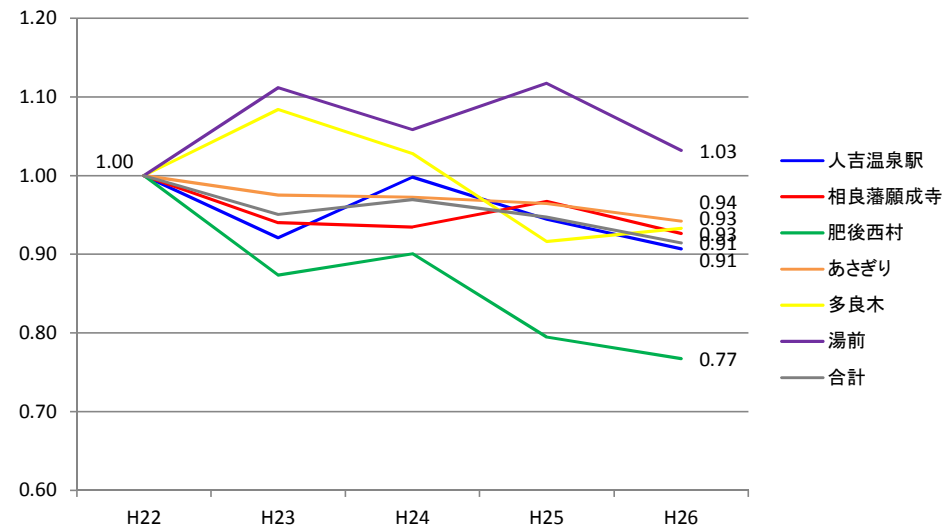


図 主要駅等の乗車人数の推移

- ・路線バス

○一方、路線バスの輸送人員は、H26 で年間約 160,000 人となっており、年々減少傾向している中、過去 5 年間で約 3 割減少している状況である。

○人吉球磨地域の地域間幹線系統を形成する地域公共交通の輸送人員は H26 で 166,013 人/年となっているが、年々減少しており、過去 5 年間で約 16%減少している。

○地域間幹線系統に対する補助金は、H26 で 194,906 千円/年と輸送人員の減少に伴い増加している状況であり、過去 5 年間で約 20%増加している。

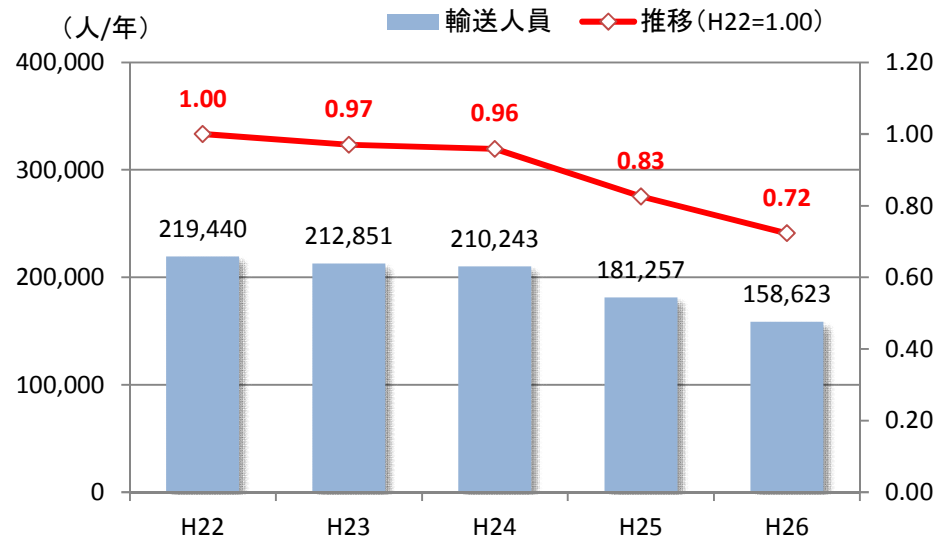


図 路線バスの輸送人員の推移

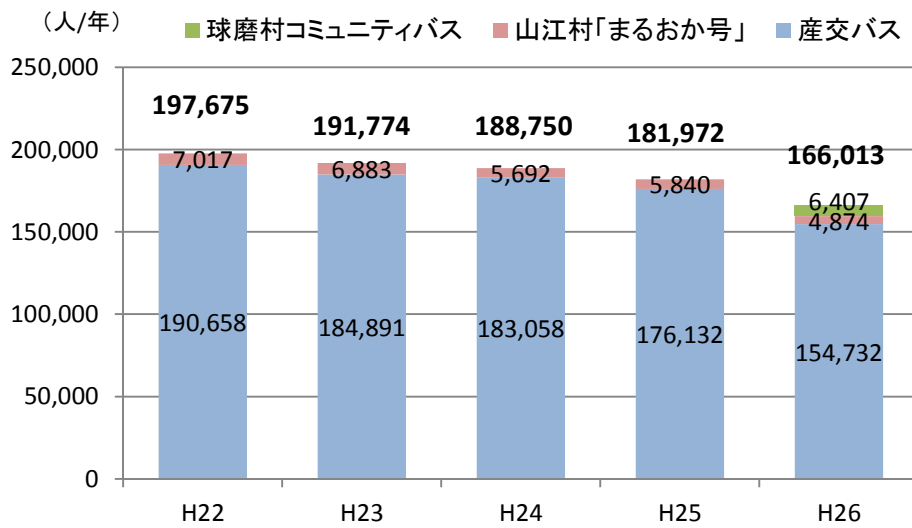


図 地域間幹線系統の輸送人員の推移

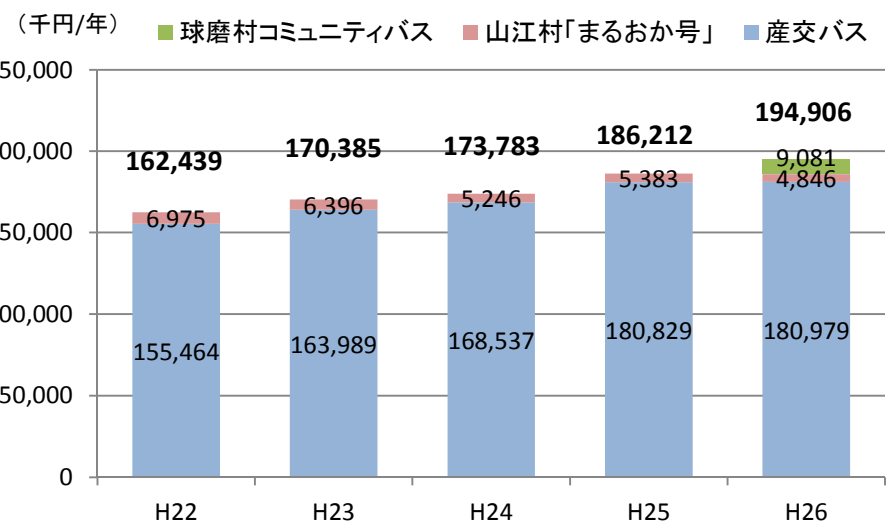
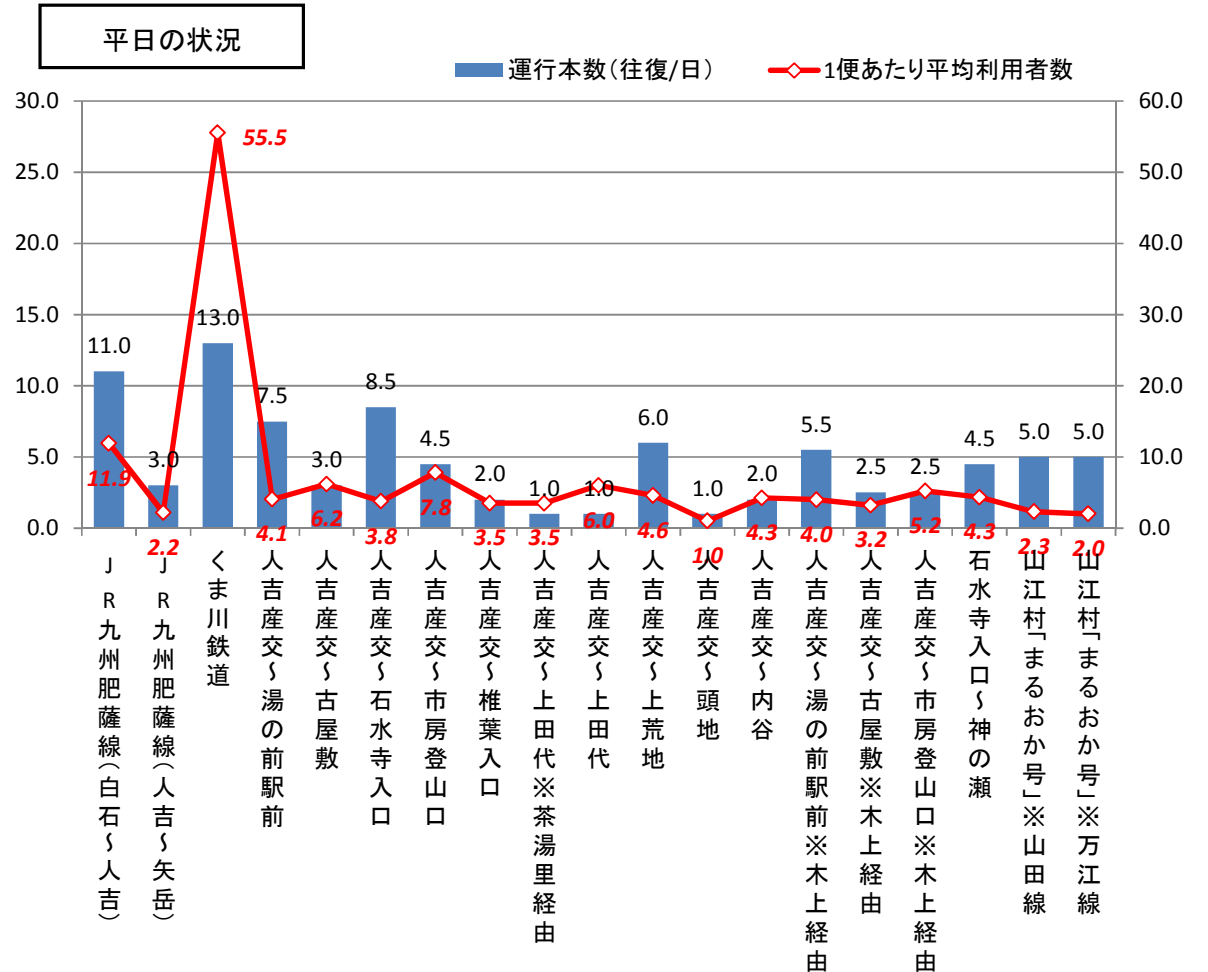
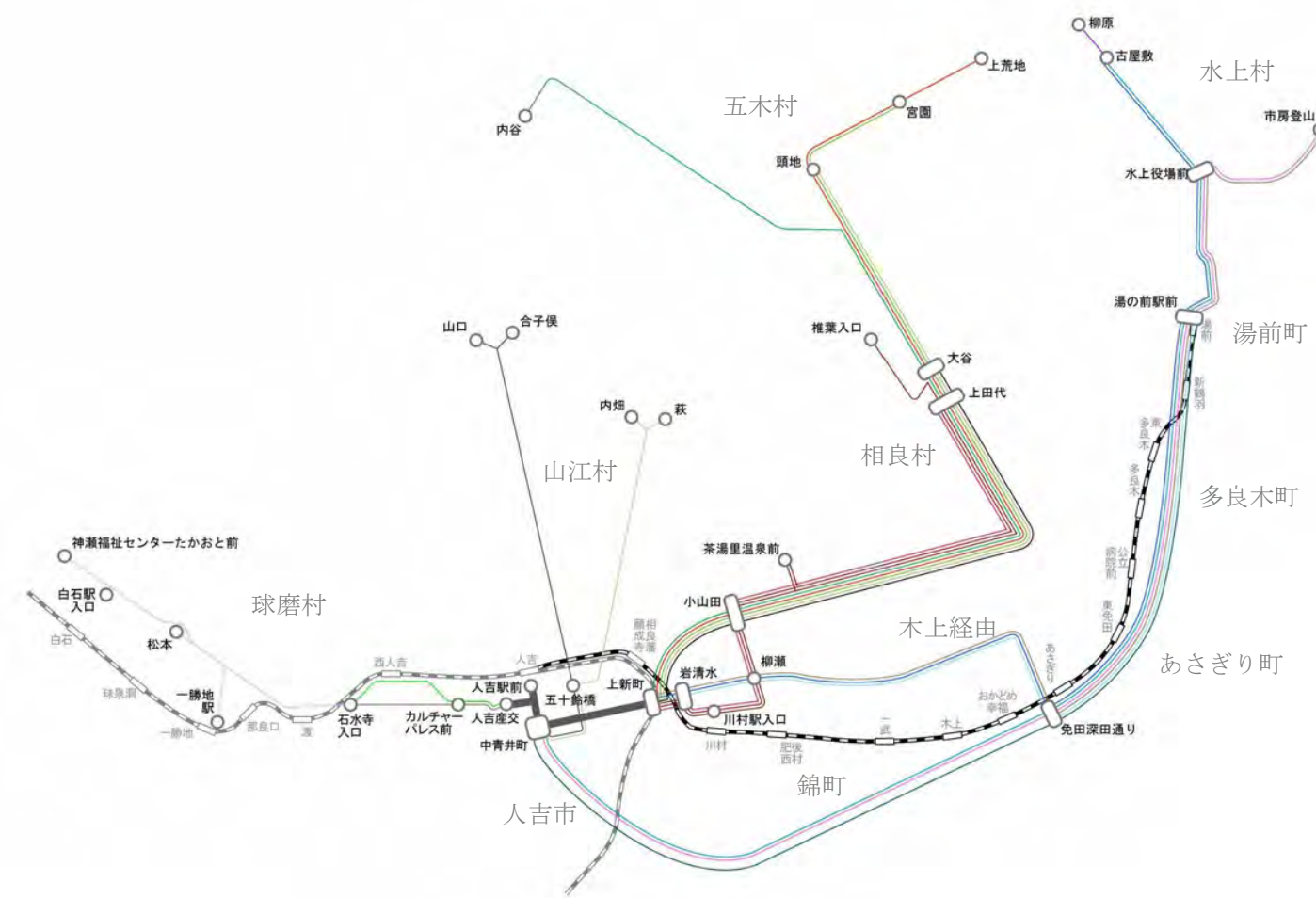


図 地域間幹線系統の補助金額の推移

第3章 各種ニーズ調査結果

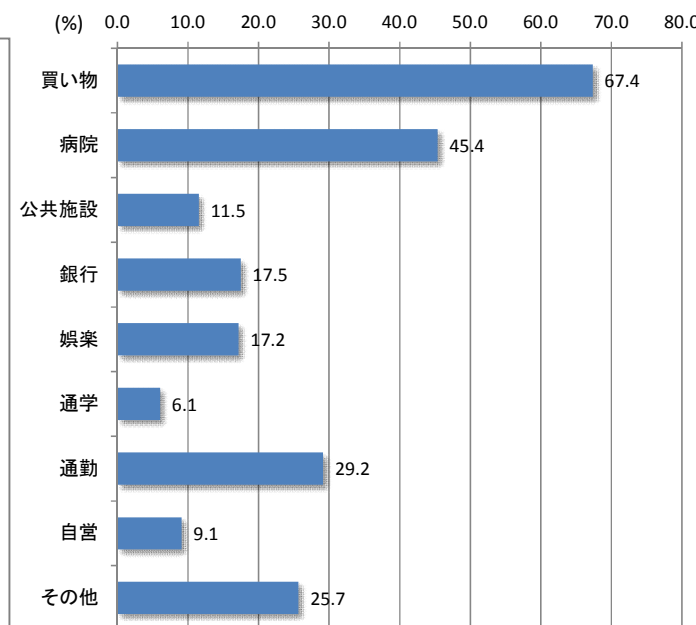
3. 1 鉄道・バス利用者ヒアリング調査（乗込調査）

○JR 肥薩線やくま川鉄道は、主に**高校生の通学手段**となっているとともに、沿線住民の移動手段、かつ観光客の移動手段。
 ○路線バスに関しては、主に**高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段の役割**を担っているが、利用者の多くは人吉市中心部や公立多良木病院に集中。
 ○路線バス全体の乗車密度は低く、JR 肥薩線とくま川鉄道の乗り継ぎは見られるものの、鉄道と路線バスの乗継はほとんど見られない状況。

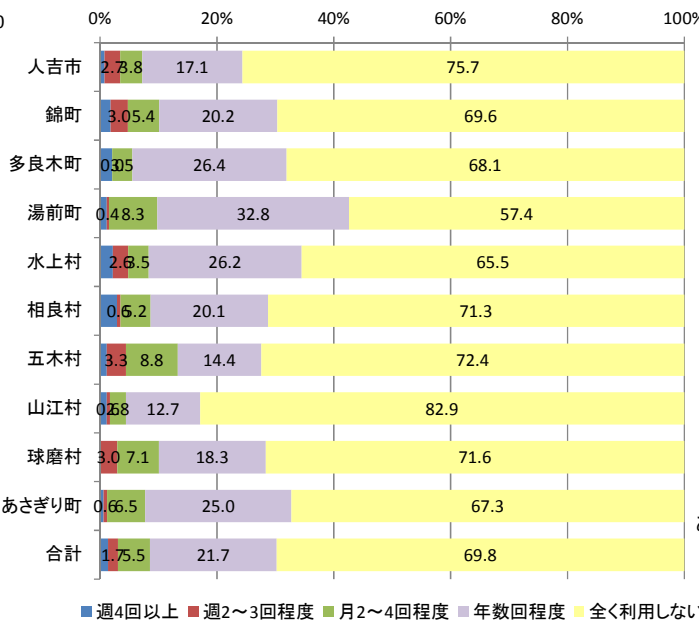


3. 2 地域住民アンケート調査結果

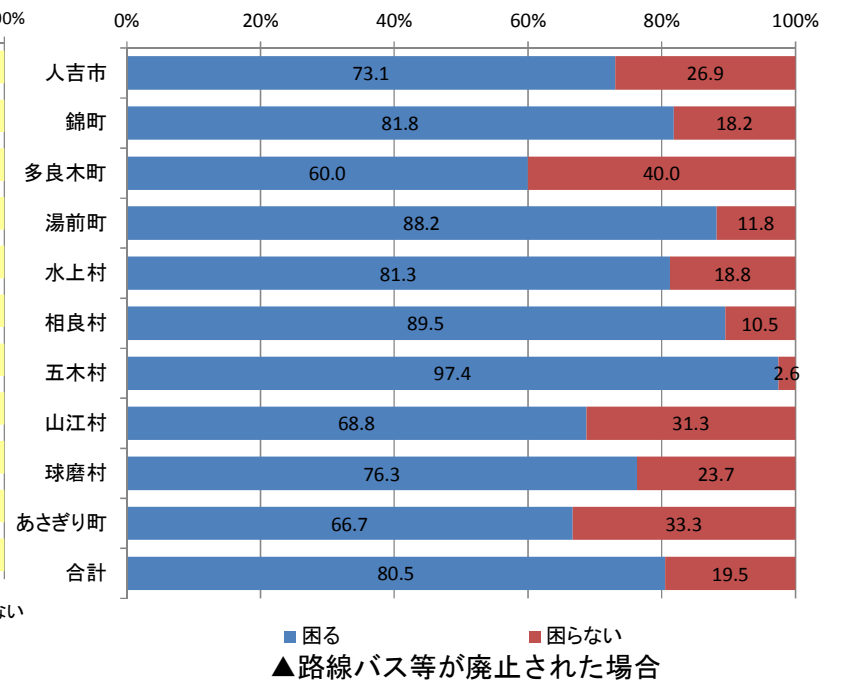
○日常生活における外出目的は、「**買い物**」に次いで「**病院**」が多く、通勤通学等より多くなっていることから、高齢化の進展が伺える。
 ○公共交通を**全く利用しない人が約 7 割**となっており、18 歳以上において**週 2 日以上利用するのは約 3%**と利用頻度が極めて低い状況であり、理由としては、「**他に交通手段がない**」が最も多い。
 ○現在公共交通を利用している人はサービス低下時においても**約 8 割**（サービス次第で利用する含む）が**利用意向**を示しているとともに、**廃止時に約 8 割が困る**と回答している。



▲日常生活における外出目的（世帯票）



▲公共交通の利用状況（個人票）



▲路線バス等が廃止された場合

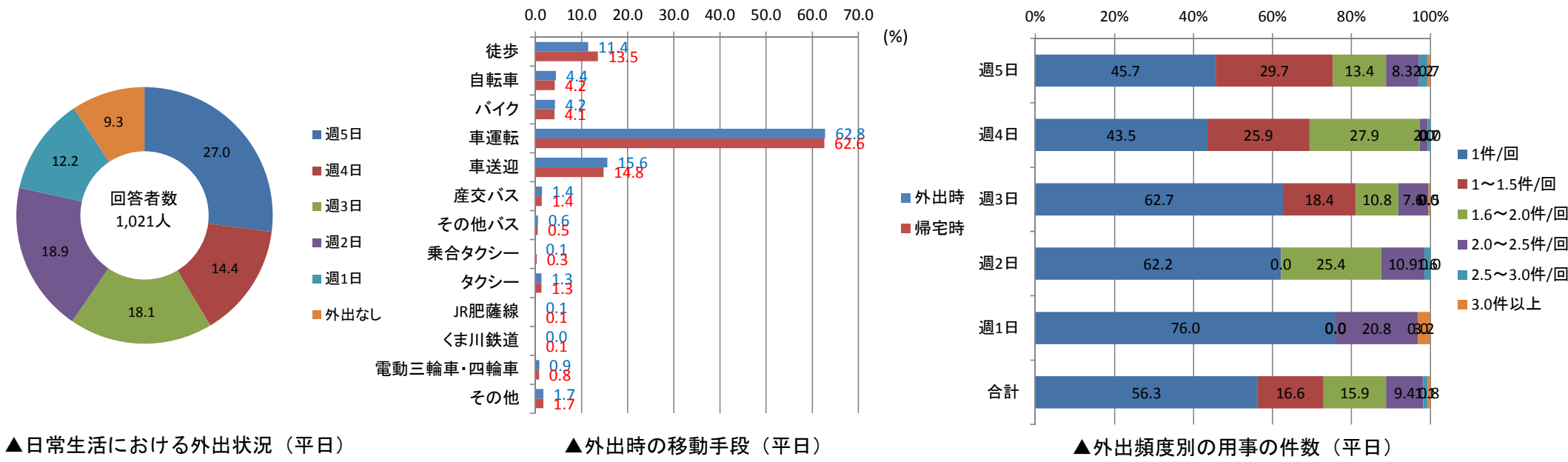
3. 3 高齢者アクティビティダイアリー調査結果

○65 歳以上の高齢者の約 3 割が自動車等の免許を保有していない状況で、自由に使える移動手段も約 2 割が持たない状況である。

○高齢者は、平日はほぼ毎日外出している人が約 3 割と比較的頻度が高い状況であるが、平日に外出をしない人が約 1 割存在する。

○外出時の移動手段は、車運転が 6 割以上で、次いで車送迎となっており、路線バス等の公共交通を利用している人は数%の状況である。

○平日 1 回の外出時において用事を済ませる件数は、週 1～2 日外出している人は 1.5 件/回以上の割合が比較的多く、移動手段の制約等に伴い 1 回あたりの外出で複数の用事を済ませている状況である。

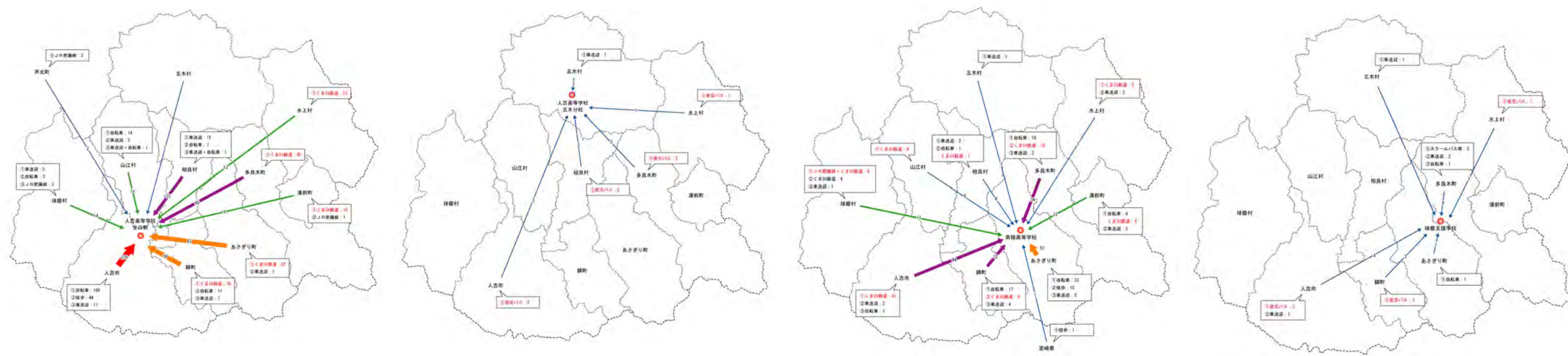


3. 4 高校生通学実態調査

○各高校とも人吉球磨地域全域から学生が通学しており、登校時の交通手段は、自転車が約 39%と多く、次いでくま川鉄道が約 35%となっている。

○産交バスで登校している学生は 0.6%と少なく、人吉高校五木分校に人吉市内等から通う学生や、球磨支援学校に人吉市・錦町・水上村から通う学生が主に利用している。

○その他、車で送迎が約 11%を占める。



3. 5 施設利用者ヒアリング調査（人吉市内の医療施設・商店街、公立多良木病院、イオン錦店等で実施）

○人吉・球磨地域の主要な各施設には地域内での広域的な利用が見られる状況。

○来訪手段としては自家用車への依存が高い状況であるが、高齢者になるほど車で送迎やタクシー利用等が多く、路線バスの利用も若干見られる状況。

3. 6 観光客ヒアリング及びアンケート調査（交通結節点や各観光施設、宿泊施設で実施）

○人吉球磨地域には九州各県さらには関西・関東地方など広域的な観光客が来訪しており、観光形態としては家族旅行が多く、同行人数は 2 人以上。

○人吉・球磨地域への来訪手段は自家用車が約 7 割、人吉・球磨地域内での移動手段は、自家用車が 6 割以上となっており、JR 肥薩線は約 12%、くま川鉄道は約 5%、路線バスは約 3%。

○自家用車やレンタカー利用者は人吉・球磨地域を広域的に観光している状況であるが、公共交通利用者は、人吉市内もしくは JR 肥薩線・くま川鉄道駅周辺に限定。

第4章 基本的な方針

4. 1 地域が目指す将来像

- ・人吉球磨地域では、地域住民の日常生活において一体的な生活圏が形成されているとともに、今後の少子高齢化の進展に伴い、人吉球磨地域全体での生活圏形成の重要性はさらに増してくる。
- ・また、人吉球磨定住自立圏共生ビジョンにおいても、圏域市町村が様々な分野で相互に連携・協力することで、各自自治体が共存共栄しながら将来にわたって安心して暮らし続けられることを目的に様々な取り組みを進めている。

4. 2 地域公共交通が果たすべき役割

役割①	地域が目指す将来像への貢献
役割②	誰もが日常生活を不自由なく送れるための移動手段の確保
役割③	圏域内外の活発な交流促進への貢献

4. 3 地域公共交通の課題

課題①：各種交通機関の役割分担の明確化及び連携

持続可能な地域公共交通の確保に向け、ＪＲ九州肥薩線、くま川鉄道、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシーにおいて役割分担等を明確にしつつ、相互が連携することでより利便性の高い地域公共交通網の形成が求められる。

課題②：路線バスの長大化に伴う非効率な運行

現在の路線バスは従来からの路線体系を引き継いでいるとともに、複数市町村を跨いだ長大路線となっていることから、全体的に乗車密度が低く、提供されるサービス水準への影響が想定されることから、地域住民ニーズを十分踏まえつつ、効率的かつ効果的な路線への見直しが求められる。

課題③：交通弱者以外の地域公共交通利用者の確保

現在の地域公共交通利用者の多くは、高校生や高齢者などの交通弱者となっており、それ以外の利用者は利用頻度が極めて低く、各市町村の財政負担も大きくなっている。持続可能な地域公共交通サービスの提供に向けては、交通弱者以外の地域公共交通利用者の確保が求められる。

課題④：地域内交流及び観光需要への対応

将来に亘って持続可能な地域生活圏の形成に向けた一体的な取り組みが求められる中、圏域内外の活発な交流の促進が必要であり、地域公共交通はその基盤としての役割を担っているが、現状、自家用車への依存が高い状況であることから、地域内交流や観光需要へ対応した地域公共交通が求められる。

4. 4 課題解決に向けた対応方針

基本理念

地域全体の持続的な発展、安心して暮らせる地域づくりを支える基盤として、地域内交流や観光需要への対応・利便性向上を図りつつ、持続可能な地域公共交通体系を創出します

対応方針①：地域づくりと一体となった地域公共交通網の形成

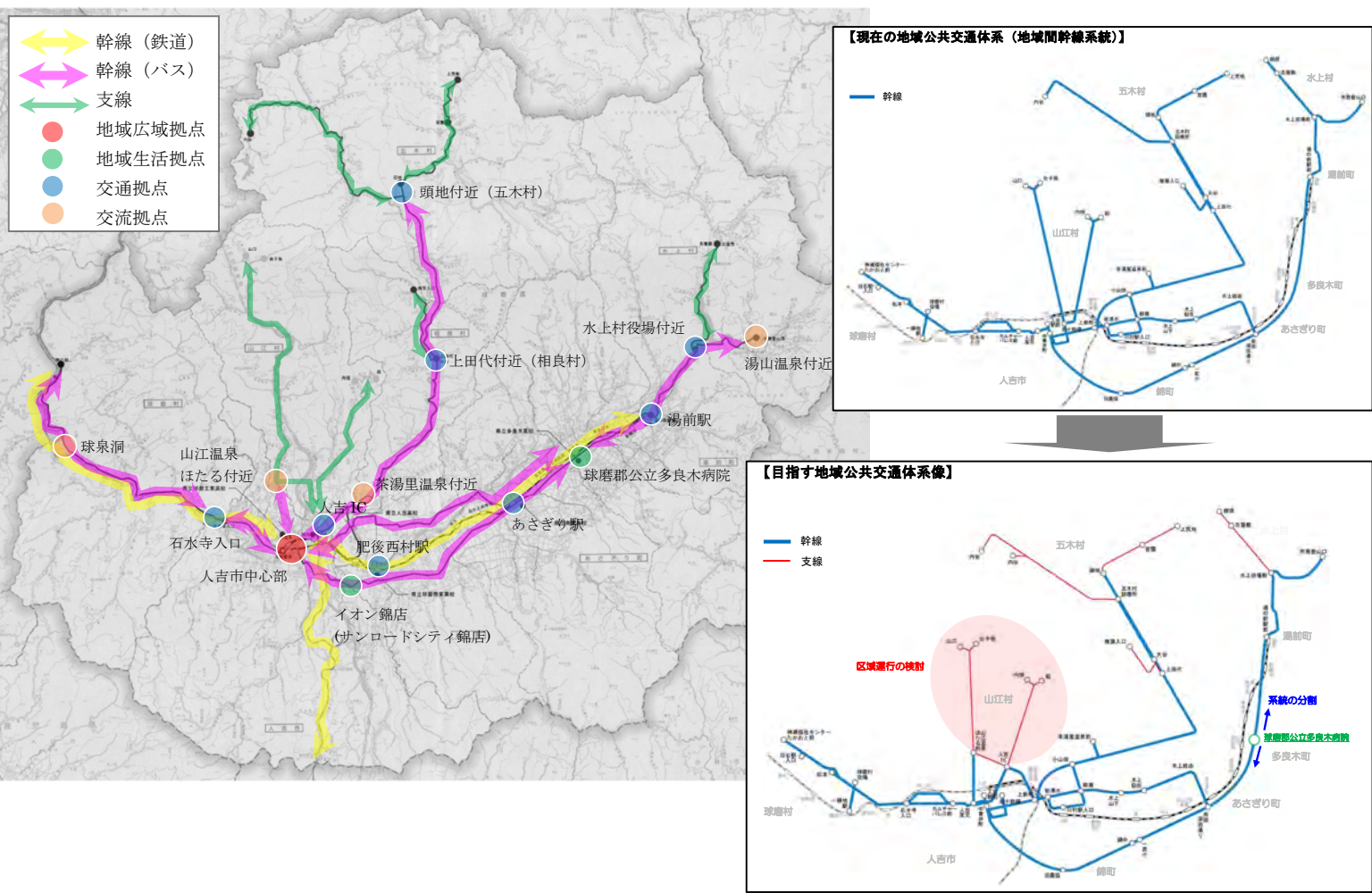
対応方針②：多様な交通モードの連携による地域公共交通網の形成

対応方針③：幹線系統の路線バスを対象とした路線再編

対応方針④：地域公共交通の利用促進・需要創発の促進

対応方針⑤：地域住民・交通事業者・行政の連携・協働による地域公共交通づくり

【目指す地域公共交通体系像】



第5章 計画の目標

5. 1 計画の目標及び数値目標、目標達成に向けた施策メニュー

目標①：持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）の形成：幹線系統を対象に、既存の路線バスの再編を実施することで、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

項 目	現状	目標値 H33 年	出典等
①幹線系統となる公共交通の年間利用者数の減少率（H22 に対する比率）			
くま川鉄道	91.8%	約 86%	交通事業者
路線バス	84.0%	約 79%	交通事業者
②地域間幹線系統（路線バス）の実車走行キロあたり輸送人員	0.15 人/km	0.15 人/km 以上	交通事業者

【目標達成に向けた施策メニュー】

- 幹線系統を対象とした路線バスの再編
- 人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定
- 各町村における地域公共交通計画の検討及び実施計画の作成

目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化：路線バスの再編に併せて、新たな拠点を創出するとともに、地域公共交通相互の交通結節機能の強化を図ります。

項 目	現状	目標値 H33 年	出典等
①新たな拠点の創出	-	15 箇所	市町村、交通事業者
②複数の交通モードが連携した施策数	5 施策	10 施策	市町村、交通事業者

【目標達成に向けた施策メニュー】

- 拠点の創出（医療施設や商業施設との連携、その他拠点整備）
- 拠点における乗換情報等の設置・充実
- 接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し
- 乗り継ぎ運賃割引制度の導入
- 共通定期券の導入
- パーク&（バス）ライド、サイクル&（バス）ライド駐車場等の設置

目標③：公共交通利用環境の向上：地域住民が安心して利用できる公共交通利用環境の向上を図ります。

項 目	現状	目標値 H33 年	出典等
①利用環境等に対する利用者の満足度	22.9%	44.0%	アンケート調査結果
②観光客の公共交通機関利用率（JR、くま川鉄道、路線バス、ｸｸｸ-）	21.9%	30.0%	//

【目標達成に向けた施策メニュー】

- 主要な乗降場所への上屋・ベンチ等の設置
- 乗降場所の見直し、新設
- 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入
- 乗降場所の時刻表等の改善
- 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
- 輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理の計画的実施

目標④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり：持続可能な地域公共交通の実現に向けて、新たな仕組みづくりを行います。

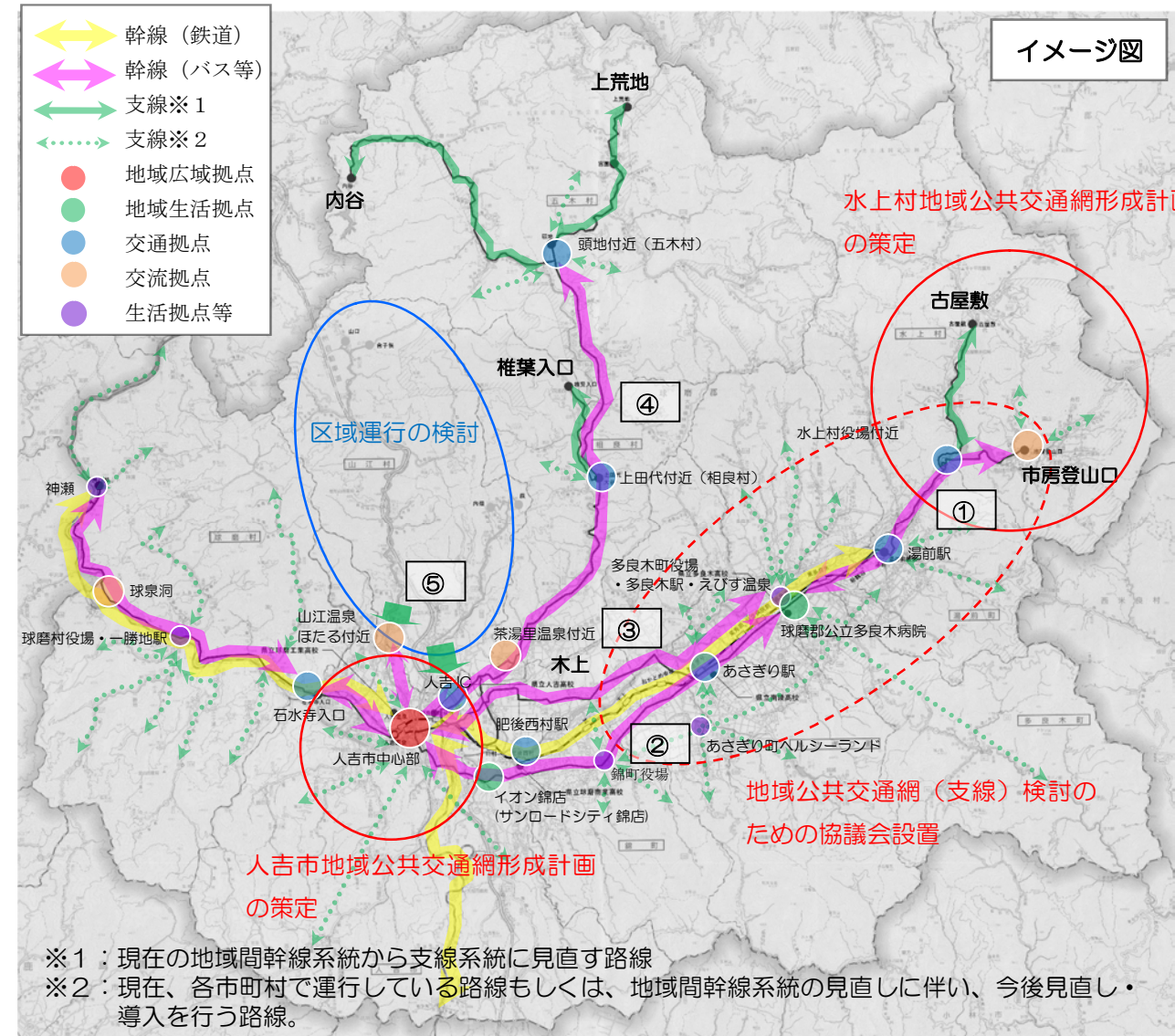
項 目	現状	目標値 H33 年	出典等
①地域と連携した利用促進の実施件数	-	10 件	地域、 市町村、交通事業者
②地域公共交通に関する情報発信数	3 回/年	5 回/年	地域、市町村

【目標達成に向けた施策メニュー】

- 公共交通サポーター制度の導入
- 免許返納制度の推進
- バス車内等を活用した小学生等の作品展示
- 観光、商業施設と連携した企画切符等の導入
- 事業者や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施
- 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
- 地域公共交通だよりの継続発行

5. 2 施策メニューの実施期間及び実施主体、内容

目標	施策	実施概要	主な事業箇所	実施主体	H28	H29	H30	H31	H32	H33
①持続可能な公共交通ネットワークの形成	幹線系統を対象とした路線バスの再編	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。	次頁参照	市町村,交通事業者,道路管理者,交通管理者	再編実施計画策定	変更	実施			
	人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定	人吉市内で完結する路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどを対象に、人吉市地域公共交通網形成計画及び再編実施計画を策定します。	人吉市内	人吉市,地域関係者,交通事業者	形成計画及び実施計画策定	↑ 反映				
	各町村における地域公共交通計画の検討及び実施計画の作成	人吉・球磨地域公共交通網形成計画」との連携・整合性を図るとともに、再編実施に向けて、各町村において地域の実情に応じた地域公共交通計画について検討します。	球磨郡 9 町村	町村,地域関係者,交通事業者	計画検討及び実施計画作成		独自施策等の展開			
②拠点の創出及び交通結節機能の強化	拠点の創出	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。	次頁参照（生活拠点等除く）	市町村,地域関係者,交通事業者	計画	実施				
	拠点における乗換情報等の設置・充実	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。	上記と同様	市町村,交通事業者	計画	実施				
	接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し	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。	鉄道駅及び拠点	市町村,交通事業者	計画	実施				
	乗り継ぎ運賃割引制度の導入	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。	地域全域	市町村,交通事業者	計画	実施				
	共通定期券の導入	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。	地域全域	市町村,交通事業者	検討・計画		実施			
	パーク＆ライド、サイクル＆ライド駐車場等の設置	鉄道駅や主要バス停等において駐車場や駐輪場等を設置し、交通結節性を向上することで、利用者のアクセス性や利便性向上を図ります。	イオン錦店等の地域生活拠点、人吉 IC や湯前駅等の交通拠点	市町村,交通事業者	計画	実施				
③公共交通利用環境の向上	主要な乗降場所への上屋・ベンチ等の設置	利用者が多いバス停や乗り継ぎバス停等において上屋やベンチ等を設置することで利用者の公共交通利用環境の向上を図ります。	商業施設や医療施設等のバス停	市町村,交通事業者,道路管理者,交通管理者	検討・計画		実施			
	乗降場所の見直し、新設	路線バス等を対象にバス停の位置の見直しや増設等を行うことで、利用者の公共交通利用環境の向上を図ります。	地域全域	市町村,交通事業者,道路管理者,交通管理者	計画	実施				
	鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入	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、共通乗車券等の導入を検討します。	地域全域	市町村,交通事業者	検討・計画		実施			
	乗降場所の時刻表等の改善	バス停等の乗降場所において、時刻表や路線図などの情報提供の改善を図り、利用環境の向上を図ります。	地域全域	市町村,交通事業者	計画	実施				
	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	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。	地域全域	市町村,交通事業者	計画	実施				
	輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理計画の計画的実施	くま川鉄道施設の維持管理を計画的に実施することにより、中・長期的に安全性の高い運行環境を整備します。	くま川鉄道全線	市町村,交通事業者	実施					
④地域公共交通に関する新たな仕組みづくり	公共交通サポーター制度の導入	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ます。	地域全域	市町村,地域住民,交通事業者	検討・計画		実施			
	免許返納制度の推進	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所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。	地域全域	市町村,交通事業者,交通管理者	実施					
	バス車内等を活用した小学生等の作品展示	沿線の学校（小学校や幼稚園・保育園など）から募集した絵画作品等を車内広告枠等で展示し、地域住民のバスなど地域公共交通への意識醸成を図ります。	地域全域	市町村,交通事業者	検討・計画		実施			
	観光、商業施設と連携した企画切符等の導入	公共交通の利用促進を目的に、観光施設や商店街、商業施設等と連携し、企画切符等の導入を行い、意識啓発を図ります。	地域全域	市町村,地域関係者,交通事業者	検討・計画		実施			
	事業者や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施	公共交通の利用促進及び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、事業者や学校等に対してモビリティマネジメントを実施します。	地域全域の主要な事業者、学校（小中学校、高校など）	市町村,地域住民,交通事業者	実施					
	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	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。	地域全域	市町村,地域住民,交通事業者	実施					
	地域公共交通だよりの継続発行	H 2 7 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。	地域全域	市町村,地域住民,交通事業者	実施					



No	再編内容等	今後の展開方針
①	湯山温泉（市房登山口）及び古屋敷、湯の前駅前から人吉産交へ運行している系統を集約し、湯山温泉（市房登山口）～球磨郡公立多良木病院間を幹線系統、古屋敷方面は支線へ路線再編を行います。木上経由については③に集約します。	H28：再編実施計画作成 H28～29：拠点整備、各町村における支線部分の詳細検討
②	上記と同様と併せて、球磨郡公立多良木病院～人吉産交間を幹線系統と位置づけます。また、人吉医療センターへの乗り入れを検討します。なお、人吉ICへの乗り入れを検討します。	H30～：地域公共交通確保維持改善事業に基づき事業実施（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統）
③	木上経由の系統を再編し、球磨郡公立多良木病院（一部、あさぎり駅）～人吉産交間を幹線系統と位置づけます。なお、人吉ICへの乗り入れを検討します。	
④	上荒地及び内谷から人吉産交へ運行している系統を集約し、頭地付近～人吉産交間を幹線系統、内谷・上荒地～頭地間は支線へ路線再編を行います。また、椎葉入口方面の系統も支線とします。なお、人吉ICへの乗り入れを検討します。	H28：再編実施計画作成 H28：拠点整備、各町村における支線部分の詳細検討
⑤	山江村「まるおか号」を見直し、人吉IC・山江温泉ほたるを拠点に、人吉IC・山江温泉ほたる～人吉産交間を幹線系統、その他を支線へ路線再編（山江村内での区域運行の検討）を行います。山江温泉ほたる～人吉産交間は人吉市が運行する乗合タクシーと連携を図りながら、一体的な交通体系を構築します。その際には、スムーズな乗り継ぎが可能となるようなダイヤ編成を行います。	H29 下半期～：地域公共交通確保維持改善事業に基づき事業実施（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統）

※各市町村において、地域の実情に応じた運行形態への見直しや新たな地域公共交通の導入について検討します。

※球磨郡公立多良木病院を拠点とした地域公共交通網（支線）は、関係町村等で協議会を設置し、検討を行います。

第6章 計画の達成状況の評価

○実施体制

達成状況の評価は、人吉・球磨地域公共交通活性化協議会を中心として実施する。

また、計画の推進にあたっては、行政及び交通事業者のみならず、地域住民にも積極的に携わっていただき、協働のもと取り組んでいく。

その他、人吉球磨地域の各市町村における地域公共交通に関する協議体とも連携を図りながら、一体的な地域公共交通の構築を目指す。

○達成状況の評価と見直し

公共交通を取り巻く状況（利用者ニーズ、交通事業者の状況、行政の財政状況等）は、今後変化するものと考えられるため、施策導入後においても検証・評価を行い、目指す公共交通の将来像や目標達成に向けてPDCAを実践しながら検討を進めていく。

○評価指標の評価方法

評価指標	評価時期・評価方法
幹線系統となる公共交通の年間利用者数の減少率（H22 に対する比率）（くま川鉄道、路線バス）	【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】交通事業者から提供される公共交通利用者数を基に毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 路線バスに関しては、バス路線再編の状況等に応じて適宜利用状況等についてモニタリングを実施するとともに、必要に応じて便別・系統別等にバスへの乗り込み調査を実施し、利用状況を把握します。
地域間幹線系統の実車走行キロあたり輸送人員	【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】交通事業者から提供される運行系統別輸送実績報告書を基に毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
新たな拠点の創出	【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】創出された新たな拠点等について把握するとともに、利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
複数の交通モードが連携した施策数	【評価時期】毎年 【評価方法】実施した複数の交通モードが連携した施策数について把握するとともに、利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
利用環境等に対する利用者の満足度	【評価時期】平成 33 年度 【評価方法】地域住民を対象としたアンケート調査を実施し、公共交通の利用環境等に対する利用者の満足度を把握することで、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
観光客の公共交通機関利用率（JR、くま川鉄道、路線バス、ｸﾗｼｰ）	【評価時期】平成 33 年度 【評価方法】観光客を対象としたアンケート調査を実施し、観光時における人吉球磨地域内での利用交通手段等を把握することで、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
地域と連携した利用促進の実施件数	【評価時期】毎年 【評価方法】地域と連携した利用促進の実施件数を把握するとともに、地域の声や利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
地域公共交通に関する情報発信数	【評価時期】毎年 【評価方法】地域公共交通に関する情報発信数を把握するとともに、地域住民の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。