

人吉市地域公共交通計画

令和5年3月

人吉市

目 次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の区域・期間・位置づけ	1
第2章 人吉市の現状等.....	4
1 上位関連計画等	4
2 地域の特性等	14
3 地域公共交通の現状.....	33
第3章 地域公共交通に対するニーズ	45
1 地域公共交通利用状況調査結果	46
2 市民アンケート調査結果	51
3 関係機関アンケート調査結果	58
第4章 人吉市の地域公共交通が抱える問題点・課題.....	61
1 人吉市地域公共交通網形成計画の評価.....	61
2 地域公共交通が果たすべき役割.....	70
3 地域公共交通が抱える問題点・課題	71
第5章 基本方針と将来像.....	72
1 地域公共交通に関する基本方針.....	72
2 本市が目指す地域公共交通の将来像.....	72
第6章 計画の目標	76
1 計画の目標	76
2 目標に対する数値指標・目標値	78
第7章 目標達成に向けた施策・事業	86
第8章 計画の達成状況の評価	101
1 推進体制.....	101
2 達成状況の評価と見直し	102

第1章 はじめに

1 計画策定の背景・目的

本市は、地域間幹線バスやくま川鉄道湯前線、JR 九州肥薩線の公共交通も含めた生活圏が球磨地域と一体となって形成されていることから、平成27年度に策定された「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」と整合を図り、平成29年7月に「人吉市地域公共交通網形成計画」を策定したところです。

計画策定から5年が経過し、令和2年からの新型コロナウイルス感染症や令和2年7月豪雨災害による鉄道路線の甚大な被害などにより地域公共交通を取り巻く環境は大きく様変わりしています。また、令和2年11月に地域公共交通活性化再生法が改正され、その改正を踏まえて令和4年3月には「人吉・球磨地域公共交通計画」が策定されました。

本計画は、本市における地域公共交通のあり方等を検討し、人吉球磨地域の計画及び他の計画と整合を図り、本市の実情に応じた計画として策定するものです。

2 計画の区域・期間・位置づけ

①計画の区域

計画の区域は人吉市全域を対象としますが、人吉球磨地域全体の観点も考慮します。



②計画の期間

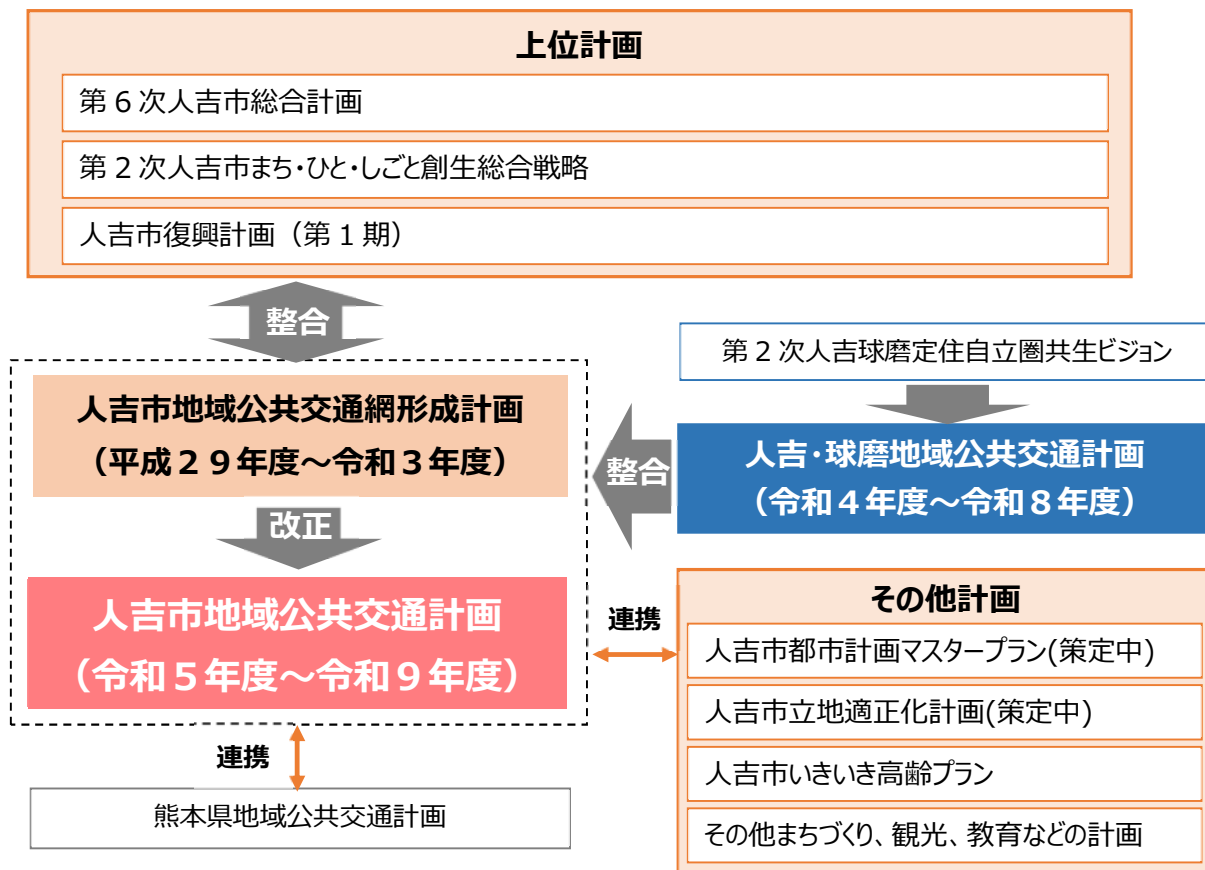
計画の期間は、人吉・球磨地域公共交通計画の計画期間の整合等を考慮し、令和5年4月から令和10年3月までの5年間とします。

なお、計画期間内においても、地域公共交通を取り巻く環境の変化や施策・事業等の実施状況・結果等を踏まえ、適宜計画の見直し等を行うものとします。

	令和2年度 2020年	令和3年度 2021年	令和4年度 2022年	令和5年度 2023年	令和6年度 2024年	令和7年度 2025年	令和8年度 2026年	令和9年度 2027年	令和10年度以降 2028年以降
上位関連 計画	第6次人吉市総合計画(2020年～2027年)								
	前期計画				後期計画				
	人吉市復興計画(第1期)(2020年～2027年)								
	人吉市復興まちづくり計画(2021年～2027年)								
	人吉市都市計画マスタープラン(目標年次 2042年)※策定中								
	人吉市立地適正化計画(目標年次 2042年)※策定中								
	人吉・球磨地域公共交通計画(2022年～2026年)								
交通計画				人吉市地域公共交通計画 (2023年～2027年)					

③計画の位置づけ

本計画は、本市の総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略、さらには令和2年7月からの豪雨災害の復興計画を上位計画に、人吉・球磨地域公共交通との整合・連携、さらには本市のまちづくりや観光、教育、福祉などの関連計画との整合を図ります。



【参考：人吉市地域公共交通計画策定に向けた検討体制】

人吉市地域公共交通計画の策定にあたっては、学識経験者、交通事業者、地域住民、道路管理者、交通管理者等を構成メンバーとする「人吉市地域公共交通活性化協議会」において協議しました。

「人吉市地域公共交通活性化協議会」構成メンバー

- ・ 市民・利用者：人吉市町内会長連合会会長、人吉市老人クラブ連合会会長、公共交通利用者
- ・ 交通事業者：九州旅客鉄道株式会社熊本支社人吉駅長、くま川鉄道株式会社副社長、
産交バス株式会社人吉営業所長、人吉球磨タクシー協会会長、
人吉市予約型乗合タクシー運行事業者代表
- ・ 道路管理者：熊本県県南広域本部球磨地域振興局土木部維持管理調整課長、
人吉市復興建設部道路河川課長
- ・ 警察：熊本県人吉警察署交通課長
- ・ 学識経験者：熊本高等専門学校建築社会デザイン工学科准教授、大分大学経済学部門教授
- ・ その他：一般社団法人人吉温泉観光協会副代表理事、人吉市社会福祉協議会事務局長、
人吉医療センター総務企画課長、国土交通省九州運輸局熊本運輸支局首席運輸企
画専門官（企画調整担当、輸送・監査担当）、
熊本県企画振興部交通政策・統計局交通政策課長
- ・ オブザーバー：錦町・山江村の総務課長、球磨村の復興推進課長

第2章 人吉市の現状等

1 上位関連計画等

①第6次人吉市総合計画

項目		内容
計画期間		計画期間：令和2年度～令和9年度（8年間） 【前期計画】令和2年度～令和5年度（4年間） 【後期計画】令和6年度～令和9年度（4年間）
基本理念		みんなが幸せを感じるまち。ずっと住みたいまち。ひとよし
将来像		～新たな価値の創造 次なる挑戦へ～ 未来協創都市ひとよし
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	<分野別施策> 戦略5) 都市基盤・建設 まちに愛着を持ち、景観を醸し出す都市基盤づくり 【基本計画（施策）】 (1) 快適な住宅・住環境づくり (2) 地域公共交通ネットワークの充実 (3) 道路の整備と交通の安全確保 (4) 公園と歩道空間の整備 (5) 誇りと愛着を持てる魅力的なまちづくり <主要な事務事業> <u>くま川鉄道 利用促進事業</u> 少子化に伴う通学者減の影響で利用者が少なくなっていることから、国内外からの観光客や地域住民のイベントでの利用促進を図る事業 <u>くま川鉄道 鉄道施設等維持管理事業</u> 開業以来30年が経過していることから、中長期的に線路設備、電気設備、駅設備等を定期的な保守管理の中で補修を実施し、安全運行管理につなげていく事業 <u>路線バス・地域内交通（人吉市予約型乗合タクシー等）の路線見直し・再編事業</u> 利便性と効率性を考慮し、地域の実情に適した公共交通網の再編を図っていく事業

②第2次人吉市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容
計画期間	令和2年度～令和5年度（4年間）
基本目標	【基本目標1】 稼ぐ地域をつくとともに、安心して働けるようにする ①地域企業の生産性革命の実現 ②農林水産業の成長産業化 ③「海外から稼ぐ」地域の実現 ④地域の魅力のブランド化の推進 ⑤新たなビジネスモデルを生み出す創業の活性化と円滑な事業承継 ⑥専門人材の確保・育成 ⑦働きやすい魅力的な就業環境と多様な働き方の実現 【基本目標2】 つながりを築き、本市への新しいひとの流れをつくる ①地方移住の推進 ②若者の地元修学・就業の促進 ③「関係人口」の創出・拡大 ④本市への資金の流れの創出・拡大 【基本目標3】 結婚・出産・子育ての希望をかなえる ①結婚・出産・子育ての支援 ②仕事と子育て両立 【基本目標4】 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる ①魅力的な生活圏の形成 ②地域間連携による魅力的な地域圏の形成 ③地域資源を活かした個性あふれる地域の形成

③人吉市復興計画（第1期）

項目		内容
計画期間		令和2年度～令和9年度（8年間）
将来像・基本方針	将来像	～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
	基本方針	（1）安全・安心な地域づくりに向けた復興 （2）未来への希望につながる復興 （3）市民一丸となって取り組む復興
復興に向けての3つの柱		①被災者のくらし再建とコミュニティの再生 ②力強い地域経済の再生 ③災害に負けないまちづくり
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	＜復旧・復興に向けた基本施策＞ ①被災者のくらし再建とコミュニティの再生 - 被災者に寄り添った生活支援 - 住まいの再建・確保 ③暮らしを支える生活基盤等の復旧 - 地域コミュニティの再生 - 子ども達に向けた支援 【具体的な取組】 <u>公共交通機関の復旧</u> ①甚大な被害を受けたくま川鉄道や JR 肥薩線は地域の生活を支え、観光路線として重要な交通インフラであることから、代替手段を確保するとともに早期の全線復旧・復興を目指し、国、県、沿線自治体、関係機関と連携しながら再生に取り組みます。 ②応急仮設住宅への入居等、被災に伴う転居の実態を踏まえ、バス路線の見直しや日常生活における移動手段の確保に関係機関と取り組みます。 ③持続可能で利便性が高く、災害にも強い公共交通の在り方について関係機関と検討を行い、より良い地域公共交通網の整備に取り組みます。

④第2次人吉球磨定住自立圏共生ビジョン

項目		内容																																																
計画期間		令和2年度～令和6年度（5年間）																																																
将来像・政策	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、人口減少及び高齢化率上昇の抑制を目指す。																																																
	政策	1 生活機能の強化に係る政策分野 2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 3 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野																																																
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	＜圏域における効果的で持続可能な交通施策の推進＞ ○人吉球磨地域公共交通活性化事業 圏域住民の通学、通勤、通院、買い物等の交通手段となっている地域間を跨ぐ鉄道やバス路線等、また、それに接続する各市町村のコミュニティバスや乗合タクシー等について、人吉球磨の自治体及び交通事業者等、関連団体で組織する人吉・球磨地域公共交通活性化協議会において、地域間で連携した交通体系づくりを進めていくことで、利用者の利便性の維持・向上に努める。 具体的な取組内容の体系図 <table><tr><th>政策</th><th>分野</th><th>取組事項</th><th>具体的な取組</th></tr><tr><td rowspan="12">生活機能の強化</td><td rowspan="2">1 保健・医療</td><td>(1)圏域医療体制の充実</td><td>救急医療体制充実化事業 医療従事者育成支援事業</td></tr><tr><td>(2)乳幼児発達相談、発達医療体制の充実</td><td>発達小児科外来診療体制の充実及び発達支援専門職の確保</td></tr><tr><td rowspan="3">2 福祉</td><td rowspan="3">障がい者(児)の総合支援の推進</td><td>障がい者相談・支援事業</td></tr><tr><td>障がい児療育支援事業</td></tr><tr><td>障がい者(児)地域生活支援拠点整備事業</td></tr><tr><td>3 文化</td><td>文化財の保護及び活用</td><td>文化財保護活用事業</td></tr><tr><td rowspan="2">4 観光</td><td rowspan="2">観光の振興</td><td>観光地域づくり推進事業</td></tr><tr><td>サイクルツーリズム推進事業</td></tr><tr><td rowspan="4">5 産業振興</td><td rowspan="2">(1)農業の振興</td><td>農業生産物(水田・畑作・畜産)振興事業</td></tr><tr><td>地域特産物産地づくり事業</td></tr><tr><td rowspan="2">(2)林業の振興</td><td>担い手育成事業</td></tr><tr><td>(3)地場産業支援及び企業誘致等の推進</td><td>圏域内林業振興事業</td></tr><tr><td rowspan="3">6 その他</td><td rowspan="3">(4)鳥獣害対策</td><td>地場産業支援・企業誘致・雇用創出推進事業</td></tr><tr><td>有害鳥獣対策事業</td></tr><tr><td>消費生活相談業務</td></tr><tr><td rowspan="2">結びつきやネットワークの強化</td><td rowspan="2">1 地域公共交通</td><td rowspan="2">圏域における効果的で持続可能な交通施策の推進</td><td>消費生活相談業務</td></tr><tr><td>人吉球磨地域公共交通活性化事業</td></tr><tr><td rowspan="3">圏域マネジメント能力の強化</td><td rowspan="3">1 圏域における人材の育成及び活用</td><td>(1)人材育成の推進</td><td>合同職員研修開催事業</td></tr><tr><td>(2)外部の専門的人材等の活用の推進</td><td>外部専門的人材等活用事業</td></tr><tr><td>(3)国・県等との人事交流</td><td>国・県等との人事交流事業</td></tr></table>	政策	分野	取組事項	具体的な取組	生活機能の強化	1 保健・医療	(1)圏域医療体制の充実	救急医療体制充実化事業 医療従事者育成支援事業	(2)乳幼児発達相談、発達医療体制の充実	発達小児科外来診療体制の充実及び発達支援専門職の確保	2 福祉	障がい者(児)の総合支援の推進	障がい者相談・支援事業	障がい児療育支援事業	障がい者(児)地域生活支援拠点整備事業	3 文化	文化財の保護及び活用	文化財保護活用事業	4 観光	観光の振興	観光地域づくり推進事業	サイクルツーリズム推進事業	5 産業振興	(1)農業の振興	農業生産物(水田・畑作・畜産)振興事業	地域特産物産地づくり事業	(2)林業の振興	担い手育成事業	(3)地場産業支援及び企業誘致等の推進	圏域内林業振興事業	6 その他	(4)鳥獣害対策	地場産業支援・企業誘致・雇用創出推進事業	有害鳥獣対策事業	消費生活相談業務	結びつきやネットワークの強化	1 地域公共交通	圏域における効果的で持続可能な交通施策の推進	消費生活相談業務	人吉球磨地域公共交通活性化事業	圏域マネジメント能力の強化	1 圏域における人材の育成及び活用	(1)人材育成の推進	合同職員研修開催事業	(2)外部の専門的人材等の活用の推進	外部専門的人材等活用事業	(3)国・県等との人事交流	国・県等との人事交流事業
		政策	分野	取組事項	具体的な取組																																													
生活機能の強化	1 保健・医療	(1)圏域医療体制の充実	救急医療体制充実化事業 医療従事者育成支援事業																																															
		(2)乳幼児発達相談、発達医療体制の充実	発達小児科外来診療体制の充実及び発達支援専門職の確保																																															
	2 福祉	障がい者(児)の総合支援の推進	障がい者相談・支援事業																																															
			障がい児療育支援事業																																															
			障がい者(児)地域生活支援拠点整備事業																																															
	3 文化	文化財の保護及び活用	文化財保護活用事業																																															
	4 観光	観光の振興	観光地域づくり推進事業																																															
			サイクルツーリズム推進事業																																															
	5 産業振興	(1)農業の振興	農業生産物(水田・畑作・畜産)振興事業																																															
			地域特産物産地づくり事業																																															
		(2)林業の振興	担い手育成事業																																															
			(3)地場産業支援及び企業誘致等の推進	圏域内林業振興事業																																														
6 その他	(4)鳥獣害対策	地場産業支援・企業誘致・雇用創出推進事業																																																
		有害鳥獣対策事業																																																
		消費生活相談業務																																																
結びつきやネットワークの強化	1 地域公共交通	圏域における効果的で持続可能な交通施策の推進	消費生活相談業務																																															
			人吉球磨地域公共交通活性化事業																																															
圏域マネジメント能力の強化	1 圏域における人材の育成及び活用	(1)人材育成の推進	合同職員研修開催事業																																															
		(2)外部の専門的人材等の活用の推進	外部専門的人材等活用事業																																															
		(3)国・県等との人事交流	国・県等との人事交流事業																																															

⑤人吉・球磨地域公共交通計画

項目	内容
計画期間	令和４年度～令和８年度（５年間）
基本方針	地域に必要・利用してもらえる地域公共交通への再デザイン ー豪雨災害からの復興、地域の持続的発展の基盤としてー
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 The map illustrates a comprehensive network connecting various parts of the city. Key features include: Legend (凡例): - 広域幹線 (Wide Area Main Line) - 幹線(鉄道) (Main Line - Rail) - 幹線(バス) (Main Line - Bus) - 支線 (Branch Line) - 広域拠点 (Wide Area Hub) - 地域拠点 (Local Hub) - 交通拠点 (Transportation Hub) - 交流拠点 (Exchange Hub) Public Transport (公共交通): - バス路線 (Bus Route) - JR・くま川鉄道 (JR/Kumagawa Railway) - 道路(県道以上) (Road - Prefectural Road or above) Geographical Labels: 八代方面 (Yatsushiro direction), 福岡・熊本方面 (Fukuoka/Kumamoto direction), 山江村 (Yamagata Village), 相模村 (Saijō Village), 水上村 (Minakami Village), 湯前駅 (Tsumaki Station), 湯山温泉 (Yusui Onsen), 公立多良木病院 (Kokuritsu Taramiki Hospital), あさぎり町 (Asagiri Town), 人吉市 (Nagasaki City), 人吉駅前 (Nagasaki Station Front), 人吉中心部 (Nagasaki Center), イオン商店 (Iono Store), 鍋町 (Nabe Town), 鹿兒島方面 (Kagoshima direction), 宮崎・鹿兒島方面 (Miyazaki/Kagoshima direction).
目標達成に向けた施策・事業	目標① 地域公共交通の再構築と利便性向上 - 各市町村における地域公共交通計画の検討 - 被災鉄道路線の復旧・復興 - コミュニティ交通の充実 - 交通拠点の機能強化 目標② 地域公共交通に関するサービス充実 - 新たな運賃制度や決済方法の導入 - 地域公共交通に関する情報提供サービスの充実 目標③ 多分野連携による利用機運の醸成 - 地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携 - 地域公共交通に関するイベント等の開催

⑥人吉市都市計画マスタープラン

項目	内容
目標年次	令和24年（2042年）
基本理念・将来像	基本理念 安全・安心 賑わい 水と緑 歴史と文化 ～みんなで創る魅力あふれる定住都市 美しき千年都市ひとよし
	○目指すべき都市構造 ～誰もが安全・快適に暮らせる定住環境都市～ ■骨格的土地利用 用途地域が指定されている区域を市街地と位置づけ、求心力を発揮する中心市街地の整備とともに商業系、住居系、工業系土地利用を適切に配分し、利便性が高く良好な住環境を有する市街地の形成と市街地周辺の農地、緑地等の自然環境の保全を図ります。 ・都市的土地利用ゾーン ・自然・農林業ゾーン ・球磨川河畔ゾーン ■都市拠点 市民による様々な生産、消費、買い物、交流等、人々の多様な都市活動の場として、市内に都市活動の核となる拠点を配置し、各拠点の機能を強化する事により、人々の都市活動を活発化し、都市の活力再生と本市の魅力向上を図ります。 ・中心商業・業務拠点 ・産業拠点 ・アメニティ拠点 ■骨格的な交通軸 九州自動車道人吉 IC と、令和元年8月に完成した人吉球磨スマート IC を活かし市内道路交通網、周辺地域と人吉市を連絡する放射状の幹線道路の有機的な結合により、利便性の高い物流・交流ネットワークを確立します。また、災害時には緊急避難道路や緊急物資輸送のルートとしての機能も持たせます。 ・骨格道路 ・主要交通網
交通体系整備の基本方針	誰もが自由に移動できる交通体系を確立するため、公共交通機関の充実等を目指すとともに、将来都市構造を実現するための広域幹線道路、利便性の高い道路ネットワークの整備を進めます。 ■ 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 ■ 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

※令和5年度中に策定予定。

⑦人吉市いきいき高齢プラン(第8期人吉市介護保険事業計画・高齢者福祉計画)

項目		内容
計画期間		令和3年度～令和5年度（3年間）
重点目標・基本目標	重点目標	高齢者が健やかにいきいきと 地域で支え合いながら 安心して住み続けられるまちへ向けた 地域包括ケアシステムの深化
	基本目標	1 高齢者主役の地域包括ケアシステムの深化 2 高齢者のありたい姿を実現するための生活支援、介護予防の推進 3 生きがいのある安心安全な暮らしの実現 4 介護保険制度の適正な運営 5 災害や感染症に負けないまちづくり
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	第4章 施策の推進 3 生きがいのある安心安全な暮らしの実現 （1）生きがいづくりの推進 （2）社会参加・就労支援の促進 （3）住まい等における生活環境改善の推進 ②移動できる手段の検討 買物や病院受診だけでなく、趣味活動や人との交流など、高齢者の自己実現や生きがいづくりには移動手段の有無が大きく関わることから、移動手段の確保による生活環境改善を図る必要があります。本市の交通状況は、地域の環境によって大きく異なるため、生活支援体制整備事業の生活支援コーディネーターなどと連携して、ニーズ、地域資源の活用状況等の把握を行い、住民の支え合い活動の中での移動支援を検討します。 また、交通部局との意見交換を行い、公共交通と支え合いによる移動支援の連動を目指します。さらに、移動支援サービス（訪問型サービスD等）に取り組む意向のある団体、事業者に対し、積極的に情報提供を行い、支援します。

⑧人吉市復興まちづくり計画

項目		内容																																				
計画期間		令和3年度～令和9年度（6年間）																																				
将来像・基本方針	将来像	～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																																				
	基本方針	（１）安全・安心な地域づくりに向けた復興 （２）未来への希望につながる復興 （３）市民一丸となって取り組む復興																																				
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	第4章 重点地区における復興まちづくり計画 2－②青井地区 【復興まちづくりの目標】 青井阿蘇神社を中心とした歴史文化・賑わいの形成 <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区の主な課題</th><th>取組方針</th><th>具体的取組</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住まいの再建と安全性の向上</td><td>安全な住まいの確保</td><td>安全性を高める建て方の誘導 災害公営住宅等の導入検討</td></tr> <tr> <td>地域コミュニティの再生</td><td>コミュニティの拠点の再生</td><td>地域の集会所等の再建</td></tr> <tr> <td>なりわいの再建と賑わいの再生 観光資源の活用促進</td><td>なりわいの再生に向けた環境づくり</td><td>個々の事業所の再建支援 地域が連携した賑わい創出 公共交通によるアクセス性の向上</td></tr> <tr> <td>安全な避難ルートの確保</td><td>安全な避難路の整備</td><td>地域の安全性の向上に資する道路の整備</td></tr> <tr> <td>避難場所や避難施設の確保・機能の改善</td><td>複数の避難場所の確保</td><td>垂直避難や車での移動を考慮した避難場所の確保 避難所の運用ルールの見直しや機能強化 村山台地を活用した避難場所の確保</td></tr> <tr> <td>安全な避難の仕組みづくりと体制の強化</td><td>防災情報の伝達機能強化 自助共助の避難体制の構築</td><td>適切な情報伝達手段の確保 自助共助の避難体制の構築 災害時に活躍する公共交通の体制構築 実働的な防災訓練の実施 地域特性を踏まえたマイ・タイムライン、地区防災計画の作成</td></tr> <tr> <td>河川の氾濫対策</td><td>本川・支川の水位低下への取組 小河川の氾濫の抑制</td><td>流域治水プロジェクトの推進 小河川の氾濫対策の推進・促進</td></tr> <tr> <td>急傾斜地周辺の安全確保</td><td>危険性の高い急傾斜地への対策</td><td>急傾斜地対策</td></tr> <tr> <td>地区の魅力の再生とさらなる向上</td><td>地域が一体となった復興まちづくり方針の共有</td><td>「人吉市まちなかグランドデザイン」に基づく地区間連携の強化</td></tr> <tr> <td>地域資源や特性の積極的活用</td><td>地域特性を活かした魅力ある復興まちづくりの推進</td><td>青井阿蘇神社を核とした賑わい拠点と回遊性の強化 球磨川を活かしたまちづくり 国道445号の整備と連携した沿道環境の向上 安全で快適な市街地環境の形成 土地の高度利用を推進する手法の検討 良好なまちなみ景観の誘導 面的なまちづくり手法の活用検討</td></tr> <tr> <td>空き地等の増大によるまちなか空洞化への対応 地区にふさわしい国道のあり方検討</td><td>安全で快適な市街地環境とまちなみ景観の形成</td><td></td></tr> </tbody> </table>	地区の主な課題	取組方針	具体的取組	住まいの再建と安全性の向上	安全な住まいの確保	安全性を高める建て方の誘導 災害公営住宅等の導入検討	地域コミュニティの再生	コミュニティの拠点の再生	地域の集会所等の再建	なりわいの再建と賑わいの再生 観光資源の活用促進	なりわいの再生に向けた環境づくり	個々の事業所の再建支援 地域が連携した賑わい創出 公共交通によるアクセス性の向上	安全な避難ルートの確保	安全な避難路の整備	地域の安全性の向上に資する道路の整備	避難場所や避難施設の確保・機能の改善	複数の避難場所の確保	垂直避難や車での移動を考慮した避難場所の確保 避難所の運用ルールの見直しや機能強化 村山台地を活用した避難場所の確保	安全な避難の仕組みづくりと体制の強化	防災情報の伝達機能強化 自助共助の避難体制の構築	適切な情報伝達手段の確保 自助共助の避難体制の構築 災害時に活躍する公共交通の体制構築 実働的な防災訓練の実施 地域特性を踏まえたマイ・タイムライン、地区防災計画の作成	河川の氾濫対策	本川・支川の水位低下への取組 小河川の氾濫の抑制	流域治水プロジェクトの推進 小河川の氾濫対策の推進・促進	急傾斜地周辺の安全確保	危険性の高い急傾斜地への対策	急傾斜地対策	地区の魅力の再生とさらなる向上	地域が一体となった復興まちづくり方針の共有	「人吉市まちなかグランドデザイン」に基づく地区間連携の強化	地域資源や特性の積極的活用	地域特性を活かした魅力ある復興まちづくりの推進	青井阿蘇神社を核とした賑わい拠点と回遊性の強化 球磨川を活かしたまちづくり 国道445号の整備と連携した沿道環境の向上 安全で快適な市街地環境の形成 土地の高度利用を推進する手法の検討 良好なまちなみ景観の誘導 面的なまちづくり手法の活用検討	空き地等の増大によるまちなか空洞化への対応 地区にふさわしい国道のあり方検討	安全で快適な市街地環境とまちなみ景観の形成	
地区の主な課題	取組方針	具体的取組																																				
住まいの再建と安全性の向上	安全な住まいの確保	安全性を高める建て方の誘導 災害公営住宅等の導入検討																																				
地域コミュニティの再生	コミュニティの拠点の再生	地域の集会所等の再建																																				
なりわいの再建と賑わいの再生 観光資源の活用促進	なりわいの再生に向けた環境づくり	個々の事業所の再建支援 地域が連携した賑わい創出 公共交通によるアクセス性の向上																																				
安全な避難ルートの確保	安全な避難路の整備	地域の安全性の向上に資する道路の整備																																				
避難場所や避難施設の確保・機能の改善	複数の避難場所の確保	垂直避難や車での移動を考慮した避難場所の確保 避難所の運用ルールの見直しや機能強化 村山台地を活用した避難場所の確保																																				
安全な避難の仕組みづくりと体制の強化	防災情報の伝達機能強化 自助共助の避難体制の構築	適切な情報伝達手段の確保 自助共助の避難体制の構築 災害時に活躍する公共交通の体制構築 実働的な防災訓練の実施 地域特性を踏まえたマイ・タイムライン、地区防災計画の作成																																				
河川の氾濫対策	本川・支川の水位低下への取組 小河川の氾濫の抑制	流域治水プロジェクトの推進 小河川の氾濫対策の推進・促進																																				
急傾斜地周辺の安全確保	危険性の高い急傾斜地への対策	急傾斜地対策																																				
地区の魅力の再生とさらなる向上	地域が一体となった復興まちづくり方針の共有	「人吉市まちなかグランドデザイン」に基づく地区間連携の強化																																				
地域資源や特性の積極的活用	地域特性を活かした魅力ある復興まちづくりの推進	青井阿蘇神社を核とした賑わい拠点と回遊性の強化 球磨川を活かしたまちづくり 国道445号の整備と連携した沿道環境の向上 安全で快適な市街地環境の形成 土地の高度利用を推進する手法の検討 良好なまちなみ景観の誘導 面的なまちづくり手法の活用検討																																				
空き地等の増大によるまちなか空洞化への対応 地区にふさわしい国道のあり方検討	安全で快適な市街地環境とまちなみ景観の形成																																					

⑨第3次人吉市教育振興基本計画

項目		内容
計画期間		令和3年度～令和6年度（4年間）
基本理念・教育目標	基本理念	みんなが幸せを感じるまち。ずっと住み続けたいまち。ひとよし
	教育目標	I 生きがいを持って活躍できる生涯学習とスポーツ環境の整備 II 家庭・地域の教育力の向上と協働の推進 III 「知・徳・体」の調和のとれた生きる力を育む学校教育の推進 IV 人吉市民としての誇り、郷土愛を育む歴史・文化環境の整備
主要施策の内容		I 生きがいを持って活躍できる生涯学習とスポーツ環境の整備 1) 学習機会・情報の提供 2) 学習成果を生かす環境づくり 3) 人権教育の推進 4) 図書館機能の充実 5) 生涯スポーツの普及・振興 6) スポーツを通じた交流推進 II 家庭・地域の教育力の向上と協働の推進 1) 家庭教育の支援 2) 地域教育力の向上 3) 学校・家庭・地域社会の連携 III 「知・徳・体」の調和のとれた生きる力を育む学校教育の推進 1) 確かな学力の育成 2) 豊かな心の育成 3) 健やかな体の育成 4) 特別支援教育の充実 5) 安全・安心で良好な教育環境の整備 IV 人吉市民としての誇り、郷土愛を育む歴史・文化環境の整備 1) 文化財の次世代への確実な継承、地域振興などへの活用 2) 人吉城歴史館の充実と活用 3) 歴史文化遺産の広域的な保存活用 4) 文化芸術の各分野の振興 5) 文化芸術の拠点づくり

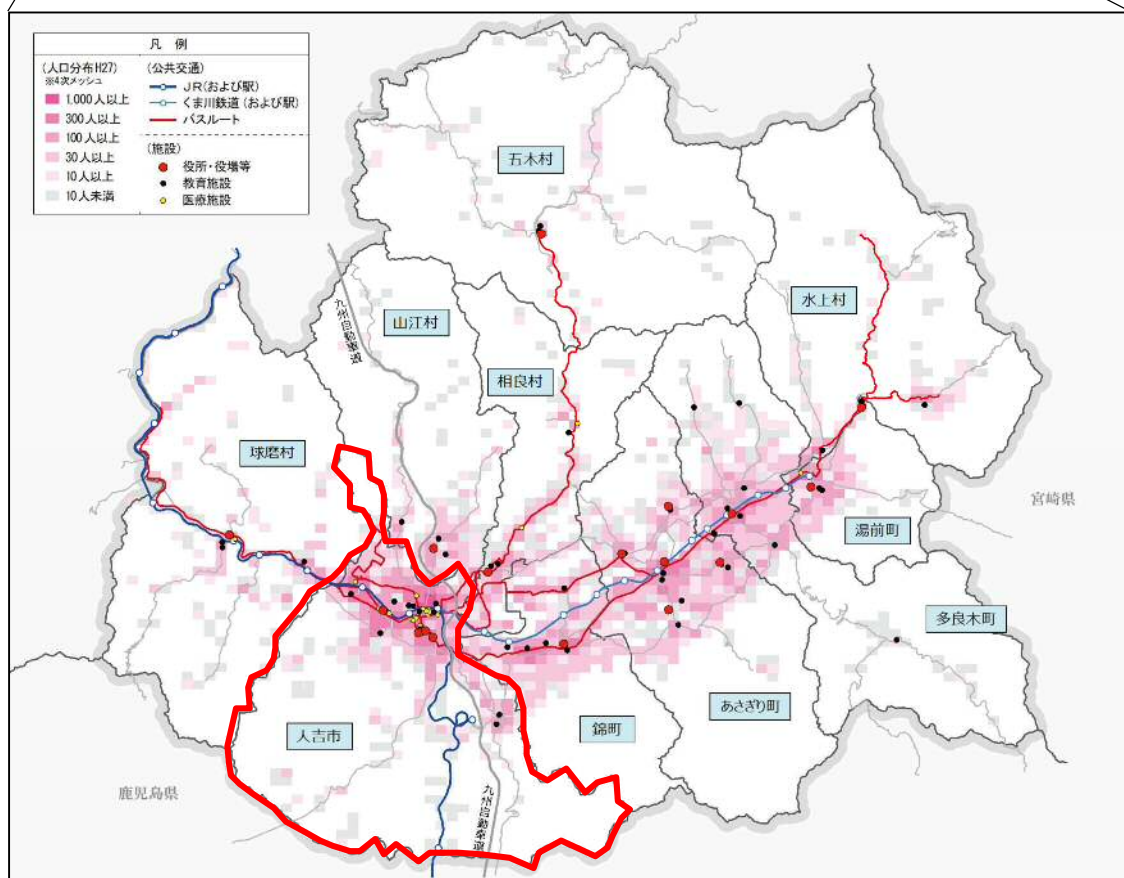
⑩人吉市過疎地域持続的発展計画

項目	内容
計画期間	令和４年度～令和７年度（４年間）
基本方針	本市では、第６次人吉市総合計画（計画期間：令和２年度～令和９年度。以下「総合計画」という。）において、国の総合戦略で課題となっている人口減少問題や地方における安定した雇用の創出など、本市として喫緊に取り組む必要のある施策を「地方創生施策」として位置づけ、総合的かつ計画的に市政運営を推進するために、総合計画と総合戦略を統合した新たな総合計画としています。本市が目指すべきまちづくりの目標「みんなが幸せを感じるまち。ずっと住み続けたいまち。ひとよし」の実現に向け、これまで様々な施策を展開しています。 また、豪雨災害により甚大な被害を受けましたが、令和３年３月策定した「人吉市復興計画（第１期）」（計画期間：令和２年度～令和５年度。以下「復興計画」という。）では、単なる復旧に留まらず、総合計画のまちづくりの理念の実現に向け、本市を更に発展させ、将来の希望につながる未来型の復興に取り組むための計画としています。加えて、復興計画の実現のため市民の皆様との協働により策定した復興まちづくり計画において、地域ごとに取り組むべき事業やまちづくりの方向性を定め、着実な復旧・復興を進めています。
公共交通に関する内容	①くま川鉄道やＪＲ肥薩線、路線バスは人吉球磨地域あるいは３県を跨ぐ地域公共交通であることから、人吉・球磨地域公共交通計画に基づき、圏域自治体と連携・協力し、地域住民が利用しやすい地域公共交通の再構築に取り組みます。 ②地域住民のみならず観光客が気軽に、かつ容易に地域公共交通を利用できるよう、情報提供サービスの充実や新たな運賃制度、決済方法の導入を目指します。 ③甚大な被害を受けたくま川鉄道やＪＲ肥薩線は地域の生活を支え、観光路線として重要な交通インフラであることから、代替手段を確保するとともに早期の全線復旧・復興を目指し、国、県、沿線自治体、関係機関と連携しながら再生に取り組みます。 ④持続可能で利便性が高く、災害にも強い公共交通の在り方について関係機関と検討を行い、鉄道、路線バス、乗合タクシー等の連携、充実により、より良い地域公共交通網の整備に取り組みます。

2 地域の特徴等

①位置

本市は、熊本県の南部、人吉盆地の最南端で、鹿児島県と宮崎県の両県に接しており、熊本市・鹿児島市及び宮崎市へいずれも約 70km の等距離の内陸部に位置しています。

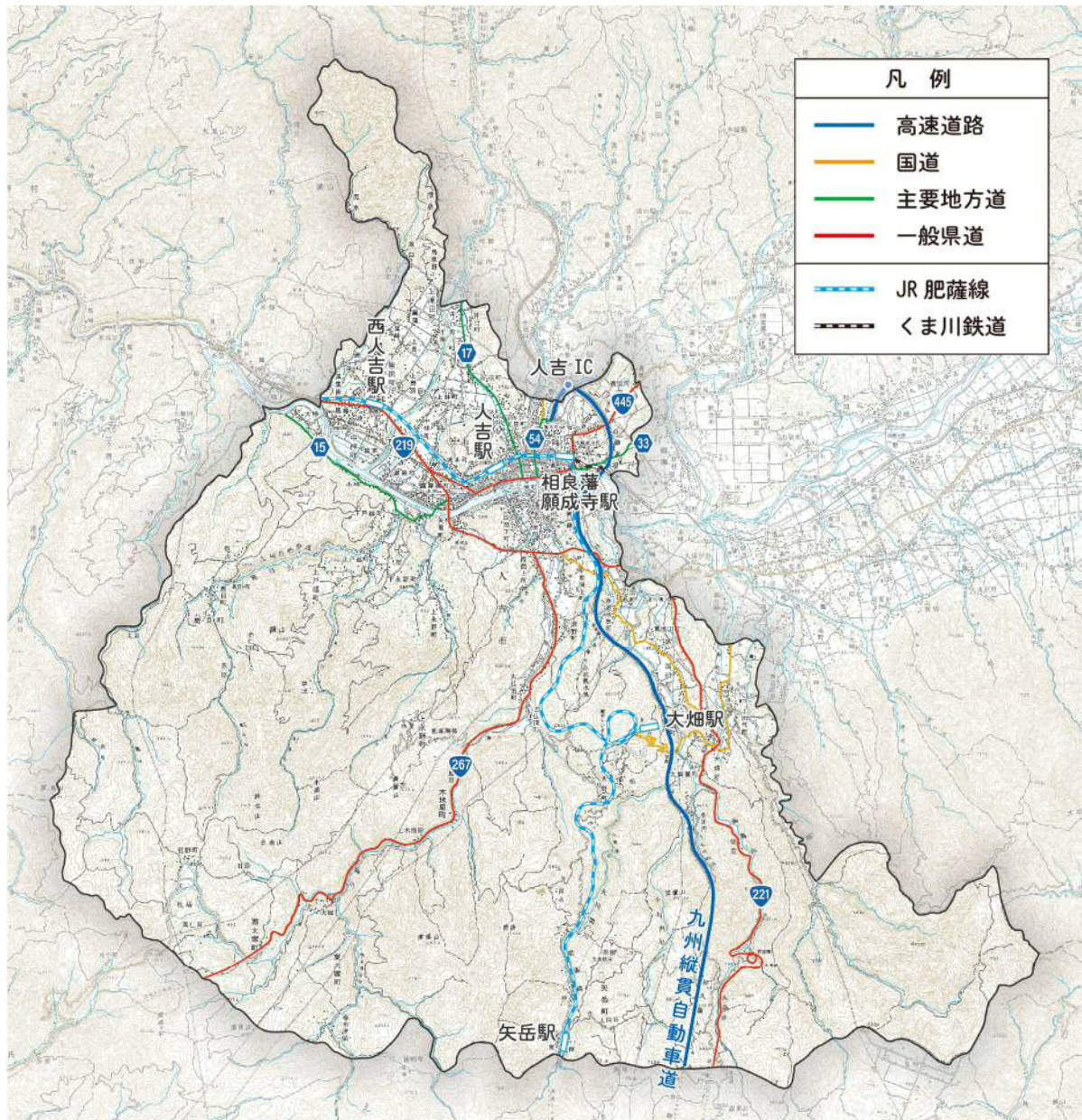


②地勢

本市は、九州山地の連山に囲まれた盆地で、市域の面積は 210.55km² で、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ます。

気候は、内陸性気候に属し、年平均気温は 15～16℃ですが、寒暖の差が激しく、濃霧の発生が顕著です。年間降水量は 3,000mm 弱で、その豊富な雨水が大地を潤しています。

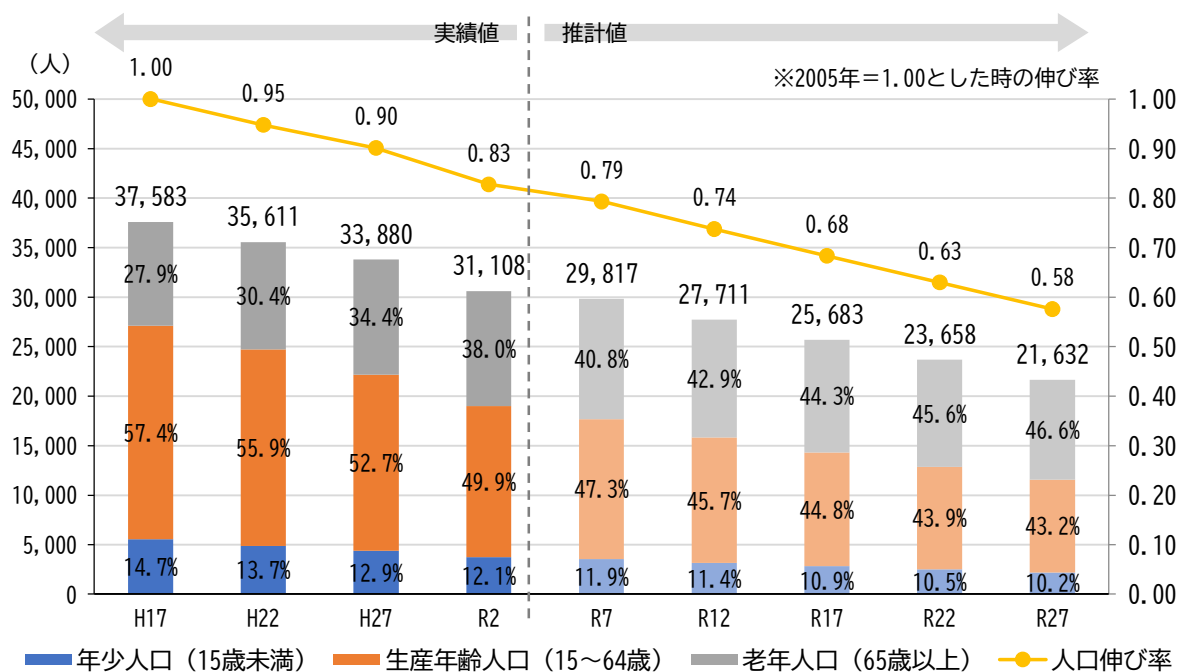
図 人吉市の地勢



③人口の推移

本市の人口は、令和2年では31,108人で年々減少しており、15年間で約2割減少しています。
特に、平成27年から令和2年にかけて8%減少しており、豪雨災害の影響から人口流出が加速しています。

図 総人口の推移・年齢3区分別人口割合



資料：国勢調査（H17～R2）

国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口（～R27）

年少人口（15歳未満）は、平成17年から約3割減少しており、熊本県全体と比較して減少が著しい状況です。

老年人口（65歳以上）も横ばいで推移していますが、老年人口も令和7年をピークに減少が見込まれます。

図 年少人口（15歳未満）の推移

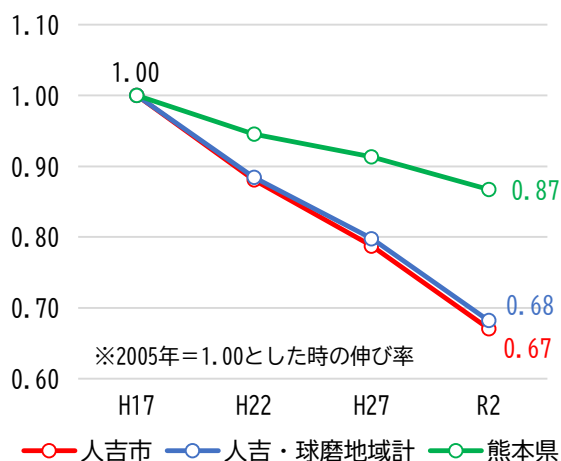
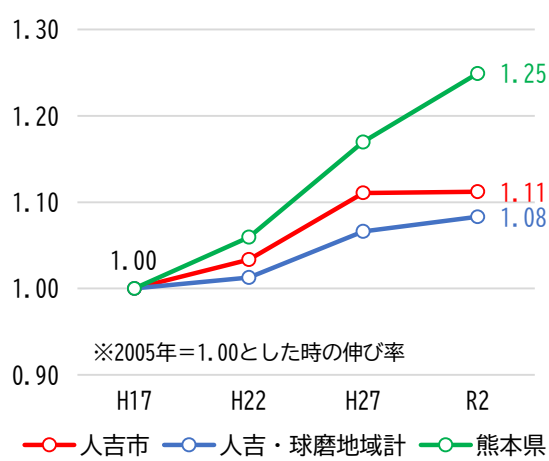


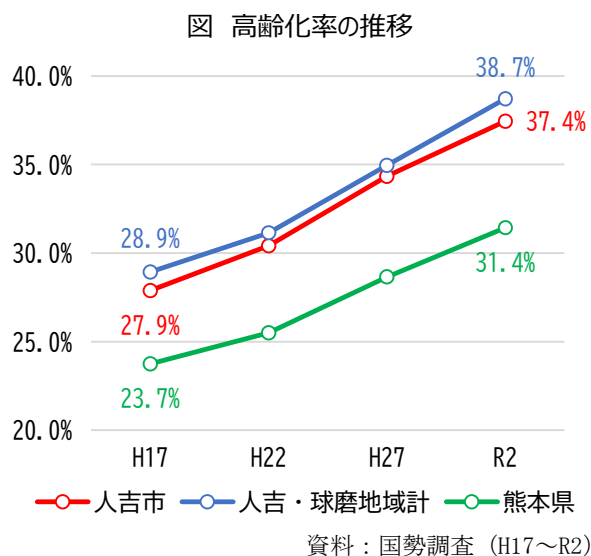
図 老年人口（65歳以上）の推移



資料：国勢調査（H17～R2）

④高齢化率の推移

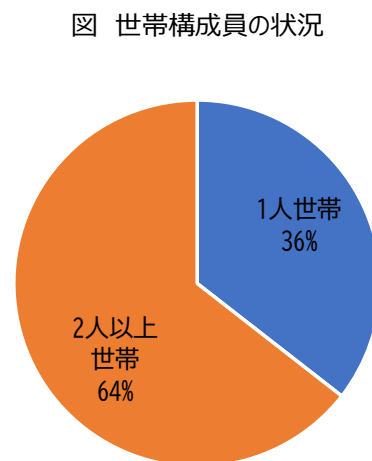
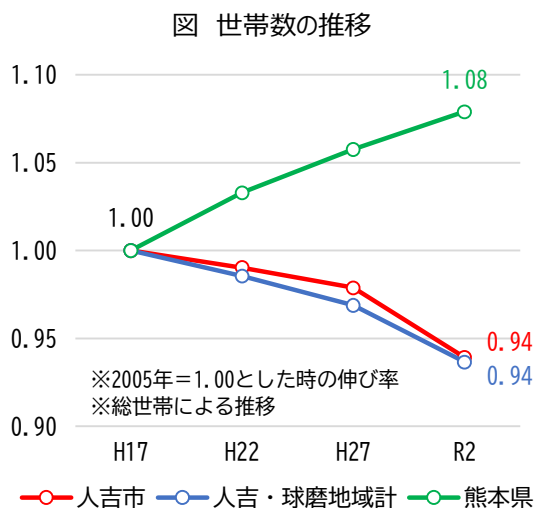
65歳以上の高齢化率は37%となっており、熊本県全体よりも高齢化の進展が著しい状況です。



⑤世帯数の推移と世帯構成員の状況

世帯数も減少傾向となっています。

ただし、世帯構成員の状況は、1人世帯が36%となっており、高齢者が多い状況を鑑みれば、高齢者の単独世帯が多いことが予想されます。そのため、今後の高齢社会の進展に伴い、将来的には高齢者単独世帯の増加が懸念される状況です。



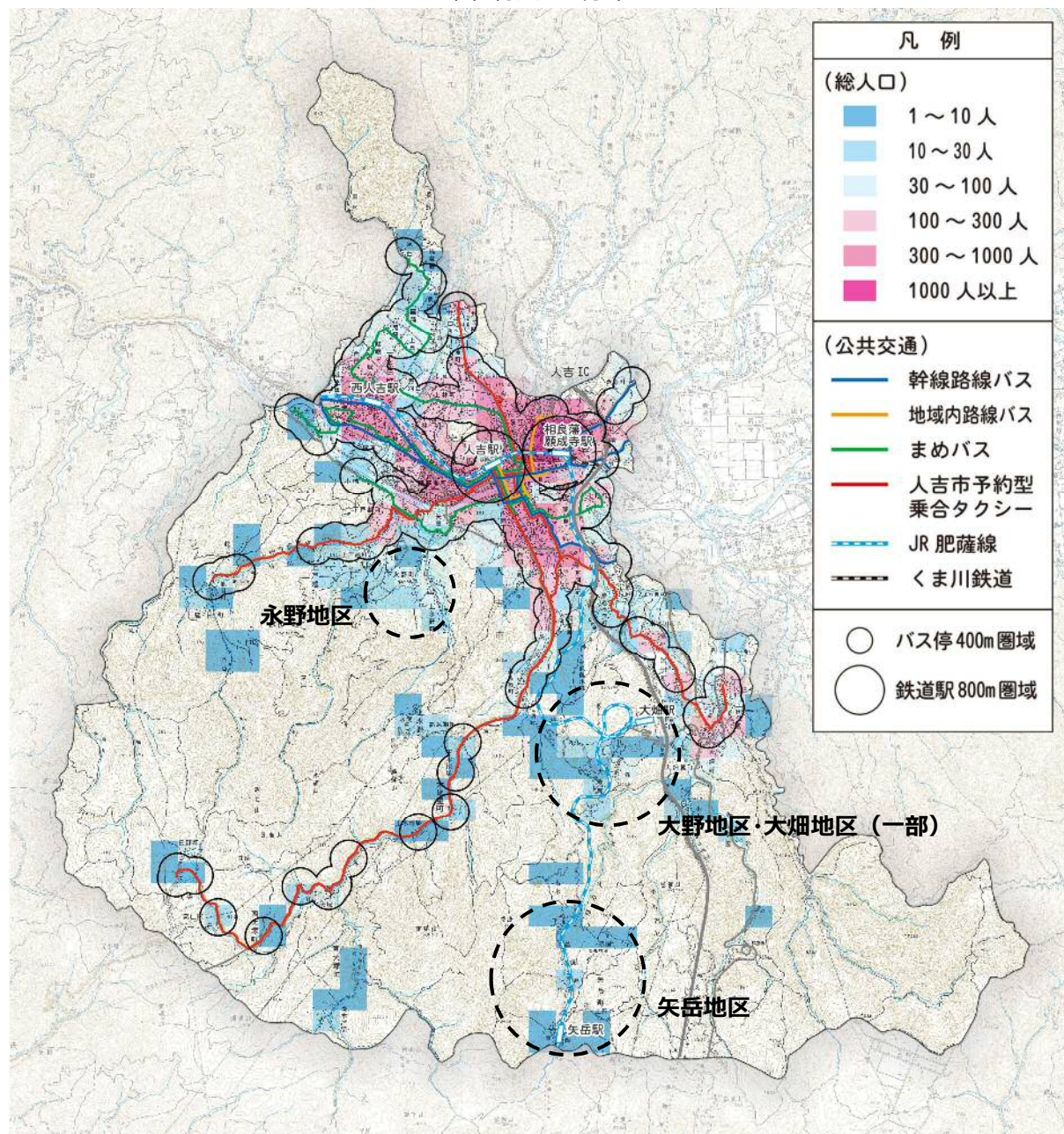
資料：国勢調査（H17～R2）

⑥人口の分布

人口は主に市街地部に多く集中し、その他幹線路線バス沿線や JR 九州肥薩線、くま川鉄道沿線に多く分布していますが、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している状況です。

さらには、JR 九州肥薩線の運休に伴い、新たな交通空白地域も発生しています。

図 総人口の分布



資料：R2 国勢調査（500m メッシュ）

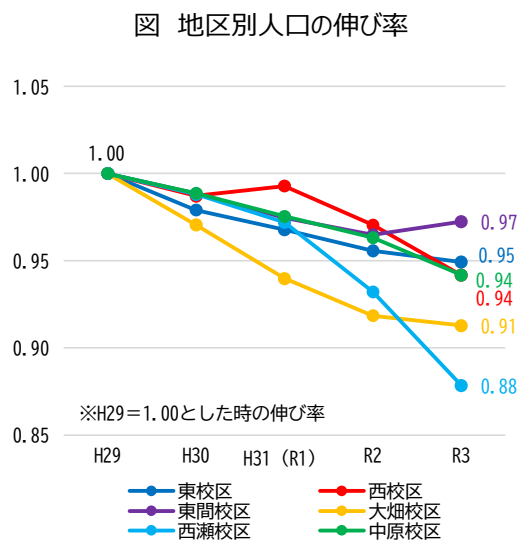
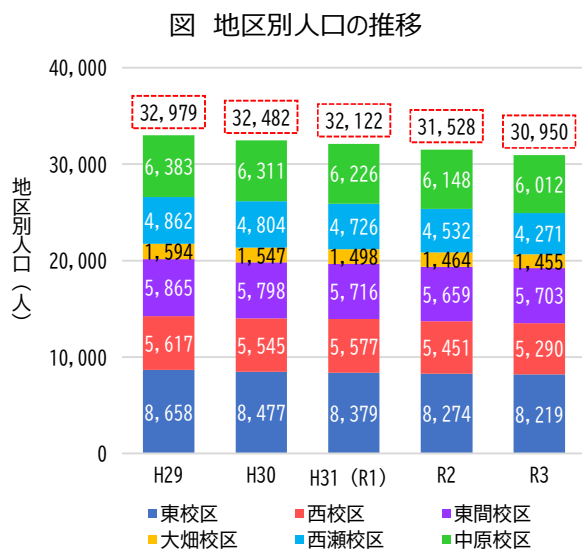
※JR 九州肥薩線が現在運休中であることから、肥薩線の駅は含まない。

※鉄道駅は、施設等に対する徒歩圏を考慮し 800m 圏域と設定。

※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。

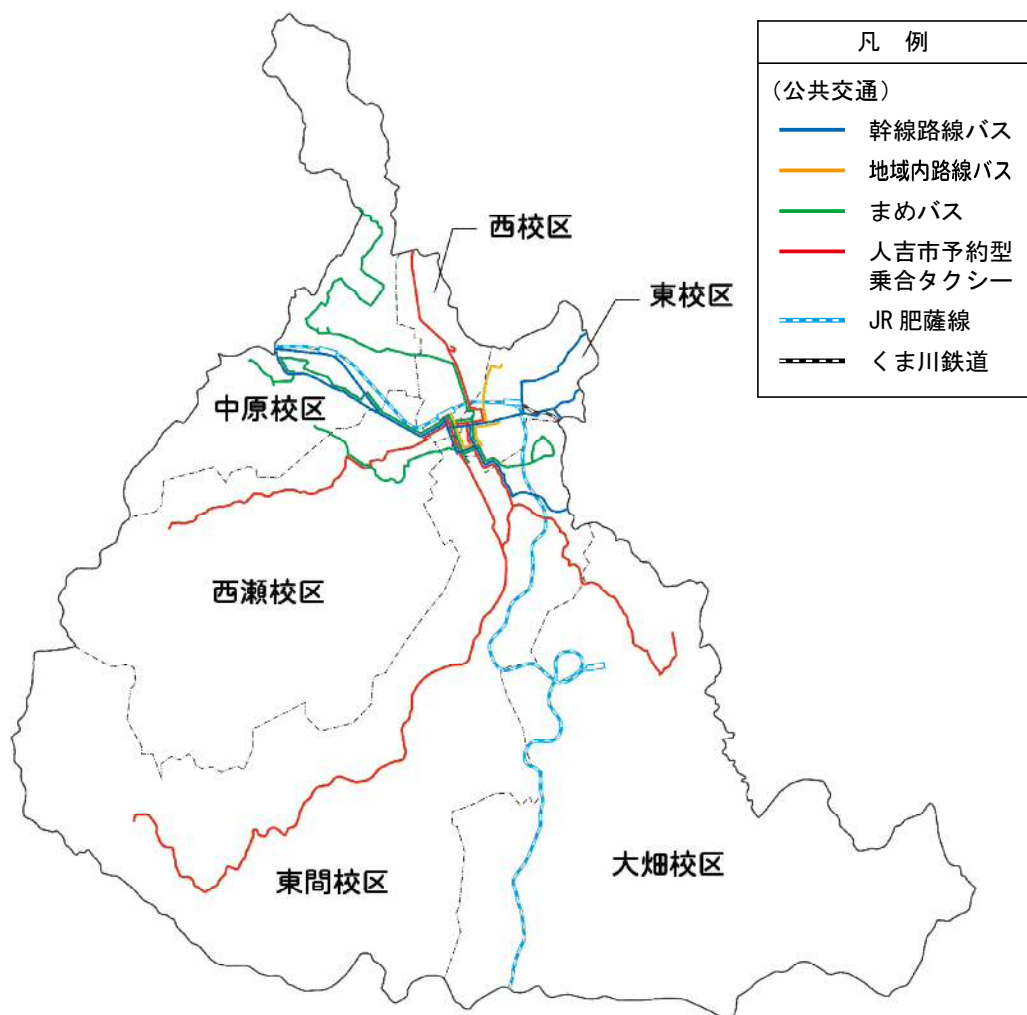
⑦地区別人口の推移

地区別では、東校区の人口が最も多く、次いで中原校区となっていますが、各地区とも年々減少しており、特に西瀬校区や大畑校区では人口減少が著しいです。



資料：人吉市統計年鑑

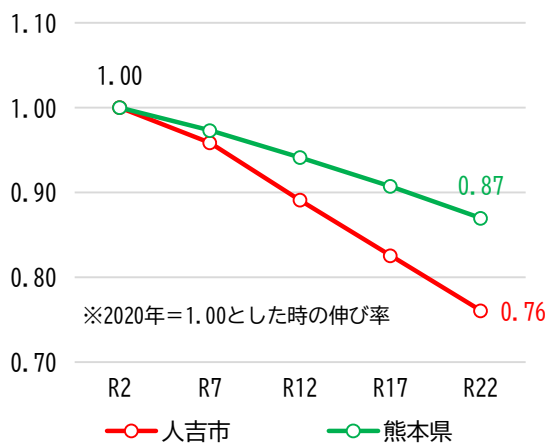
図 地区の位置と公共交通路線



⑧将来推計人口

将来人口推計は、令和22年において令和2年と比較して24%減少すると予測されており、熊本県全体と比較して減少傾向が顕著な状況です。

図 将来推計人口の推移



資料：国勢調査（R2）、国立社会保障・人口研究所
日本の地域別将来人口（R7～R22）

年齢3区分別構成では、令和2年で65歳以上人口が38.0%、15歳未満人口が12.1%であったのに対して、20年後の令和22年においては65歳以上人口が45.6%、15歳未満人口が10.5%と予測されており、特に高齢化の進展が県全体と比較して著しい状況です。

図 人吉市の年齢3区分別構成の将来推計

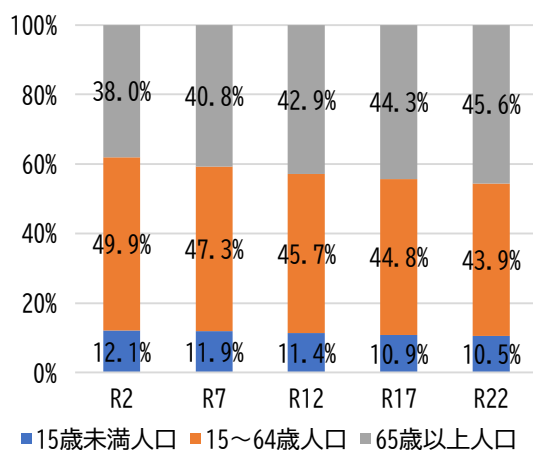
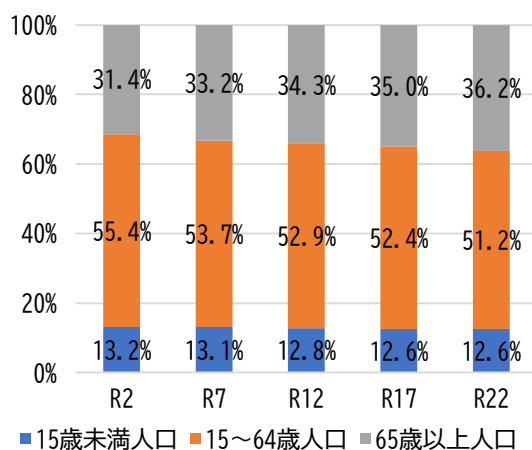


図 熊本県の年齢3区分別構成の将来推計



資料：国勢調査（R2）、国立社会保障・人口研究所
日本の地域別将来人口（R7～R22）

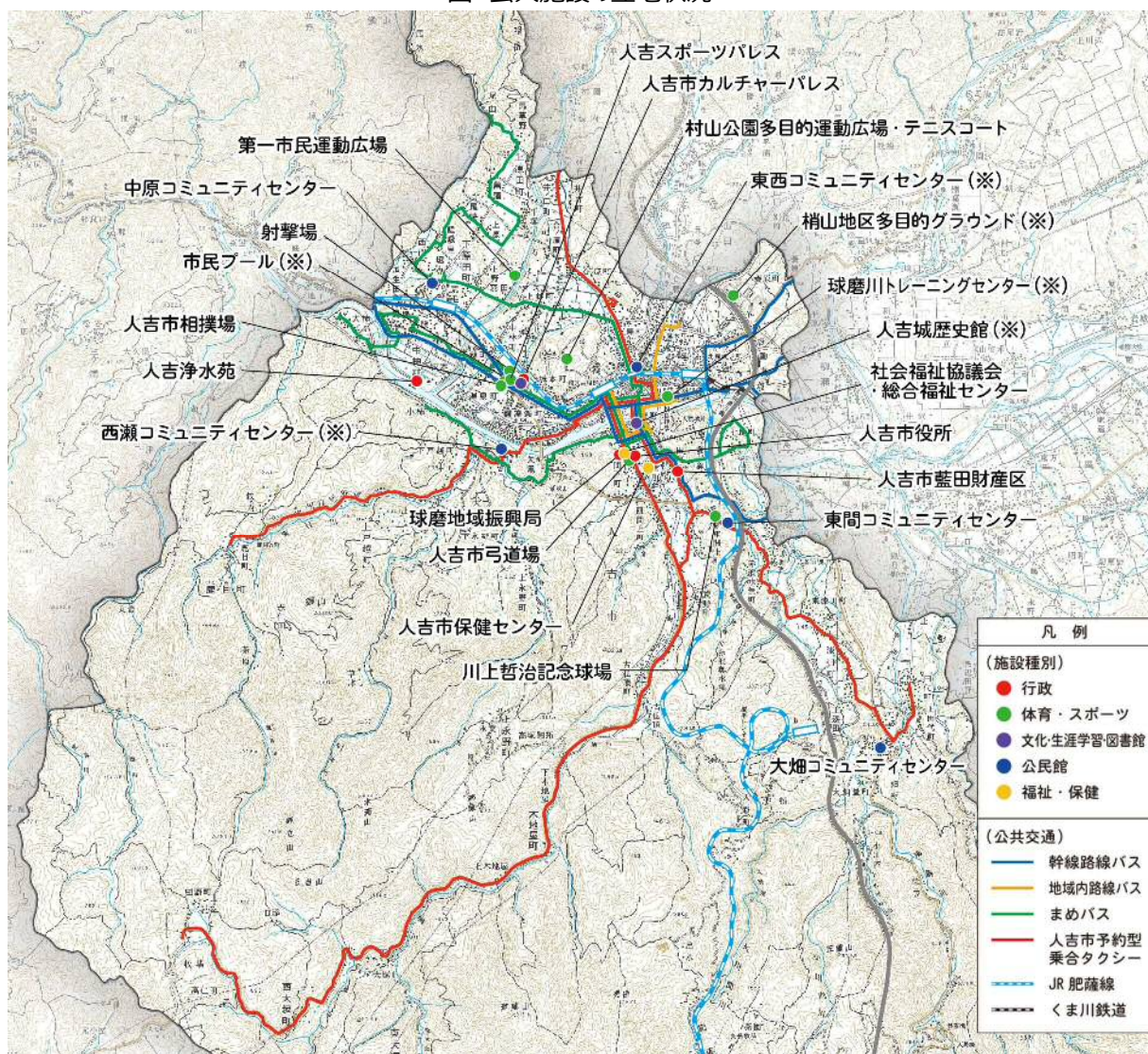
⑨主要施設の立地状況

〔公共施設〕

公共施設の多くは、公共交通路線の沿線に立地している状況にあるものの、人吉市第一市民運動広場など、一部については公共交通沿線に立地していない状況です。

なお、熊本地震の影響に伴い人吉市役所本庁舎が被災し、使用できない状況となっていました。新市庁舎が令和4年3月に完成し、5月6日から供用を開始しています。

図 公共施設の立地状況



※R2豪雨災害により施設が被災、または被災者仮設住宅の建設により利用できない施設があります。

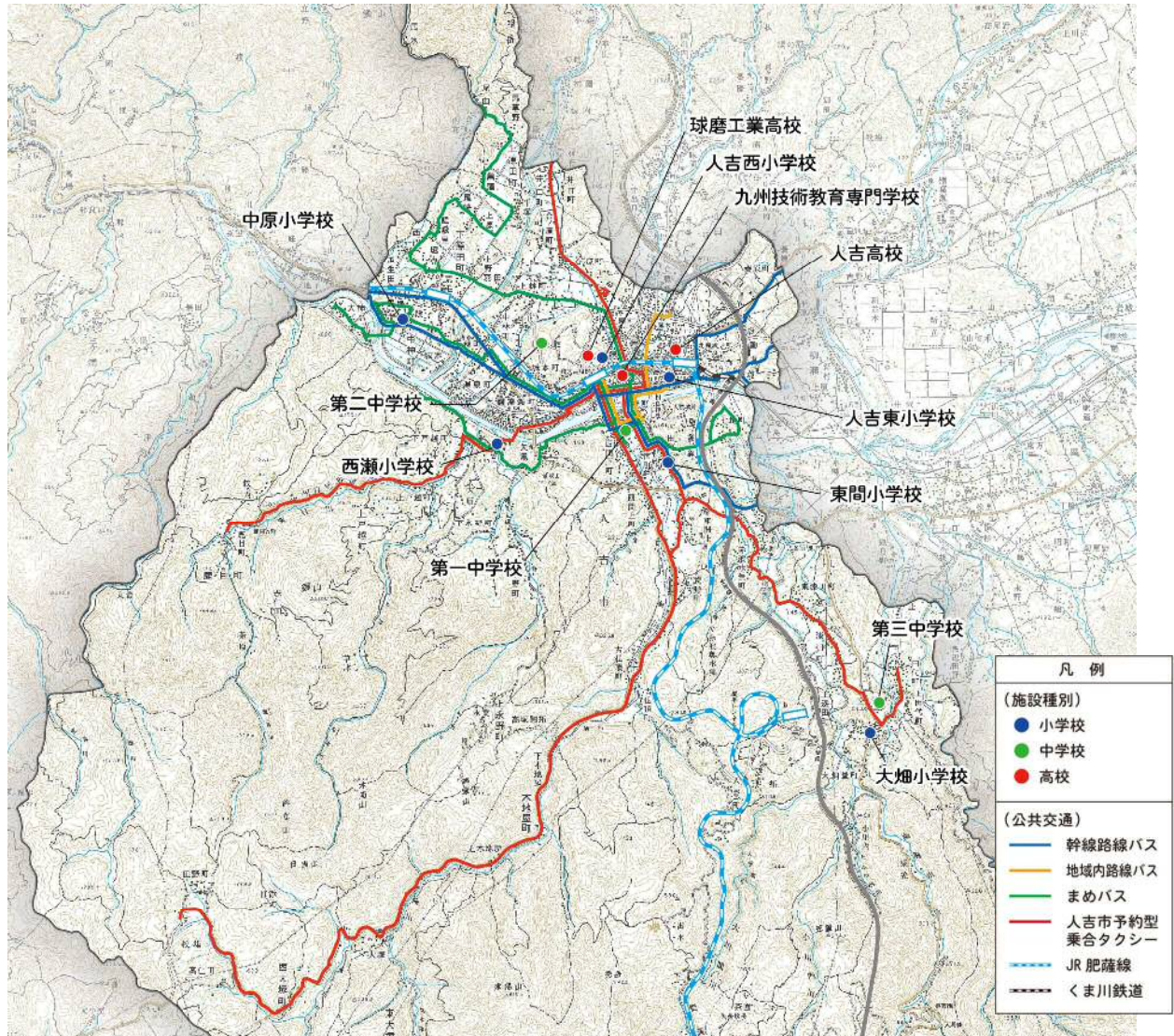
資料：人吉市 HP

〔教育施設〕

教育施設の多くは、公共交通路線の沿線に立地している状況にあるものの、第二中学校や球磨工業高校など、一部については公共交通路線の沿線に立地していない状況です。

なお、鹿目地区においては、予約型乗合タクシーがスクールバスとしての機能を担っています。

図 教育施設の立地状況

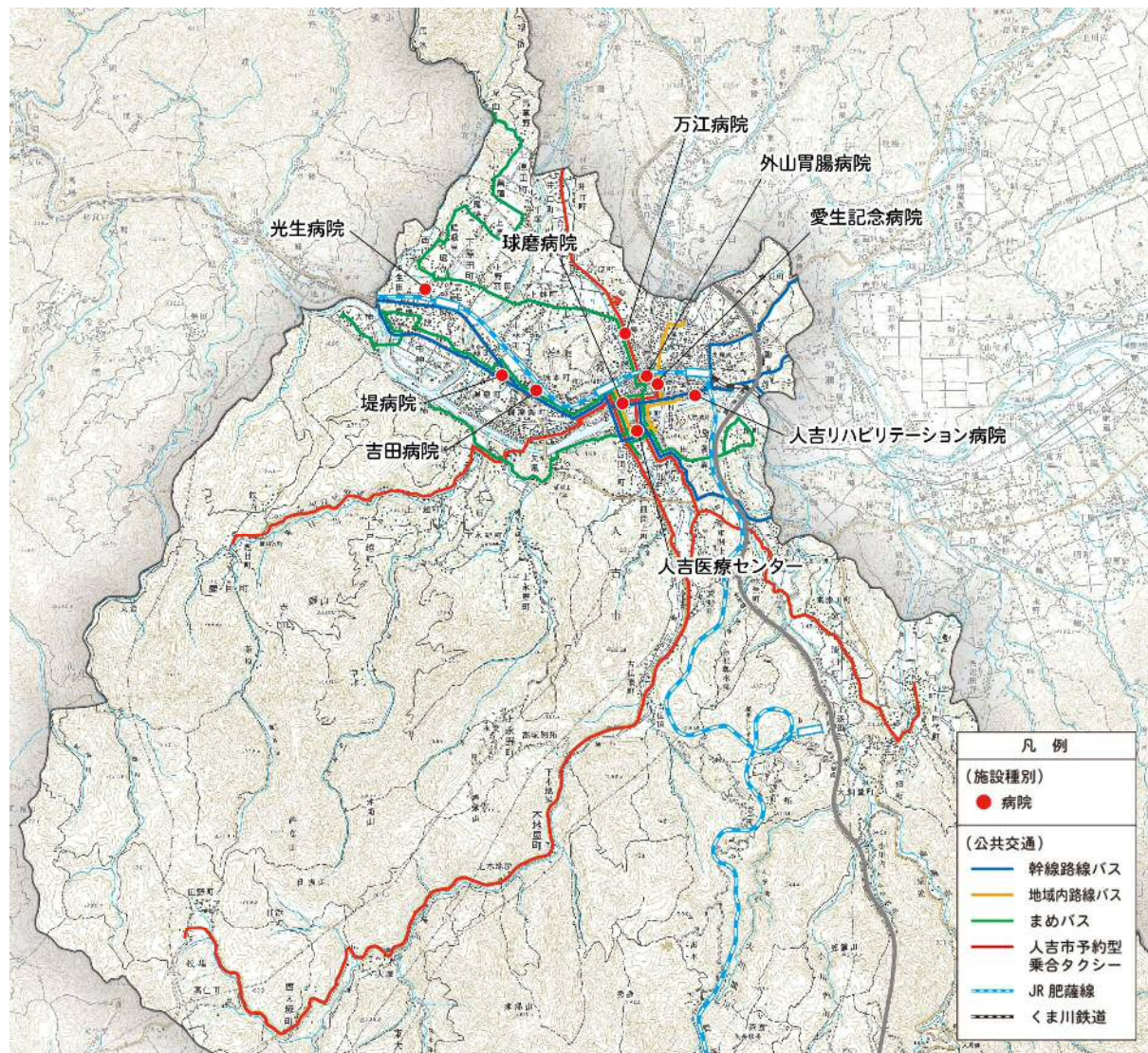


資料：熊本県学校一覧

〔医療施設〕

本市の医療施設は市街地部に集中立地しており、人吉球磨地域の各町村から来院する状況となっており、市内各地区からもバスもしくは予約型乗合タクシーを利用することでアクセス可能となっています。

図 医療施設の立地状況



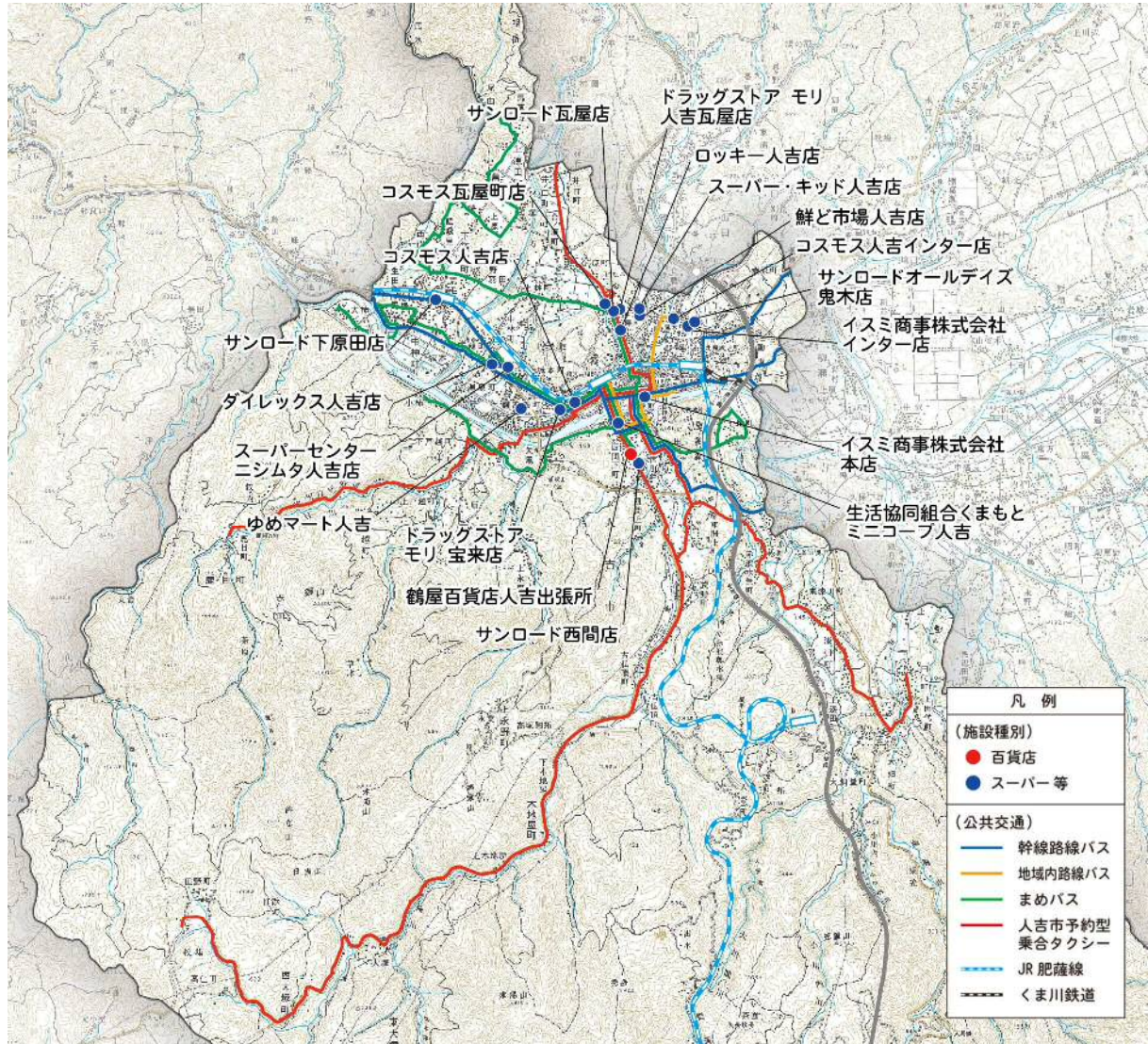
資料：熊本県医療施設一覧（病院） 令和4年4月1日時点

〔商業施設〕

商業施設は、豪雨災害の影響から中心部に施設がなくなり、国道 219 号や農免道路沿線など幹線道路沿いに多く集中しており、地域公共交通を利用したアクセスが難しい状況です。

その他、隣接する錦町にイオン錦店等が立地しており、本市の住民の買い物先としてもよく利用されている状況です。

図 商業施設の立地状況



資料：i タウンページ

⑩観光特性

〔観光施設の立地状況〕

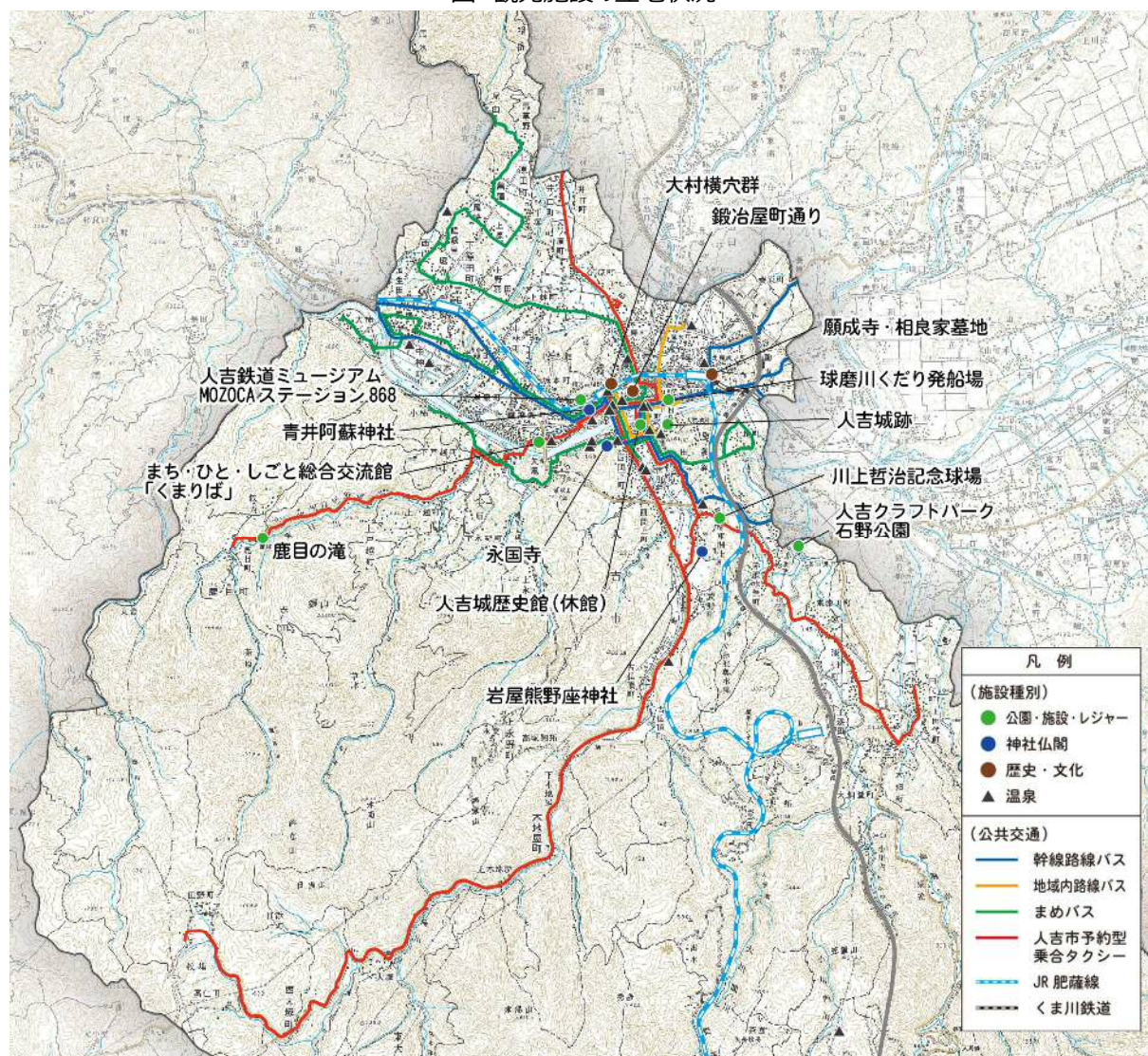
本市には、温泉等のレジャー・宿泊施設に加え、自然や歴史・文化、神社仏閣など多様な資源が存在し、それらは市域内全体に分散立地しています。

地域内に入り込んだ箇所にも多くの観光施設が立地しており、地域公共交通ではアクセスできない観光施設も多くあります。

人吉球磨地域では春と秋のお彼岸に、点在する一番札所から三十三番札所までの観音堂が一斉開帳され、「相良三十三観音めぐり」が行われます。多くの方々が参拝に訪れ、地元によるお茶の接待があります。人吉球磨地域の人々により繋ぎ守られてきた無形民族文化財であり、日本遺産人吉球磨ストーリーの構成文化財ともなっています。

相良三十三観音めぐりの人吉市内の札所については、ほとんどが公共交通路線の沿線に立地していますが、村山観音や湯の元観音等については公共交通沿線には立地していない状況です。

図 観光施設の立地状況



資料：人吉市 HP、人吉市総合観光パンフレット

〔観光動向〕

令和元年度における人吉球磨地域への観光客数は、熊本県全体の 3.7%を占め、年間 2,106 千人となっています。

観光客数の推移は、平成 27 年以降減少傾向となっており、令和 2 年に熊本県全体を下回る伸び率となっています。

図 熊本県全体に占める観光客数の割合

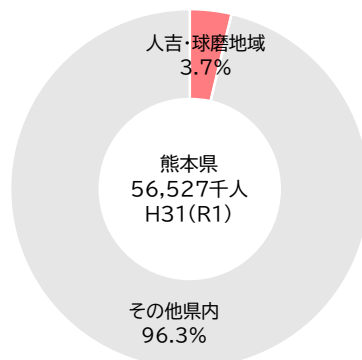
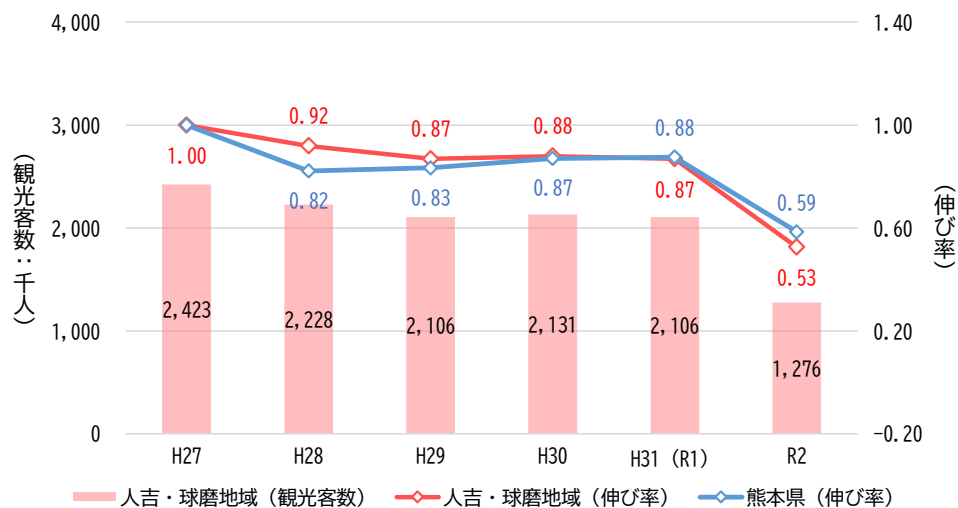


図 観光客数の推移

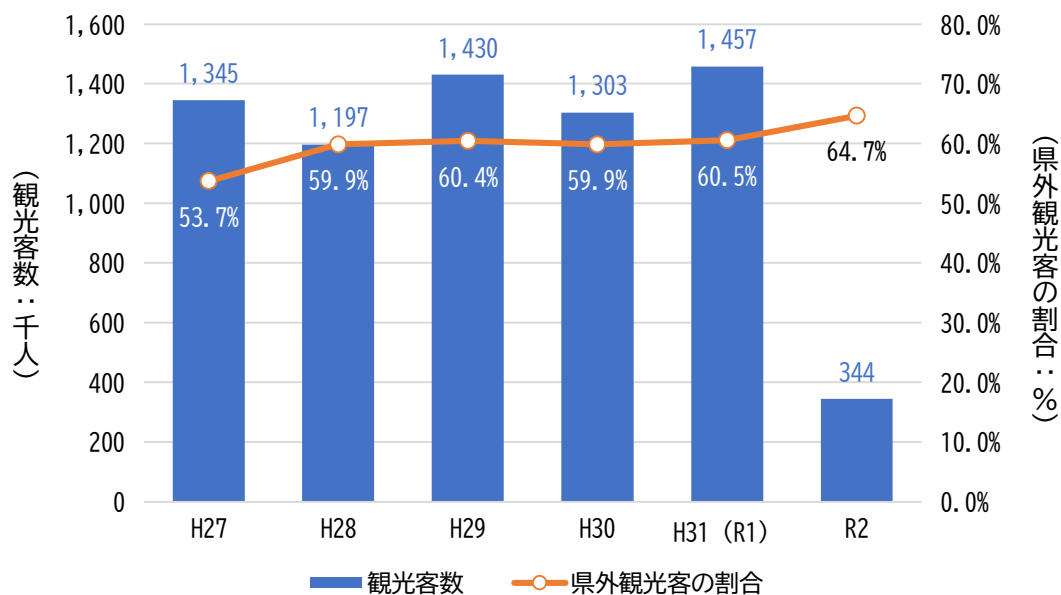


資料：熊本県観光統計表

本市への観光客数は、令和元年において 1,457 千人と増加傾向にあったものの、令和 2 年は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しています。

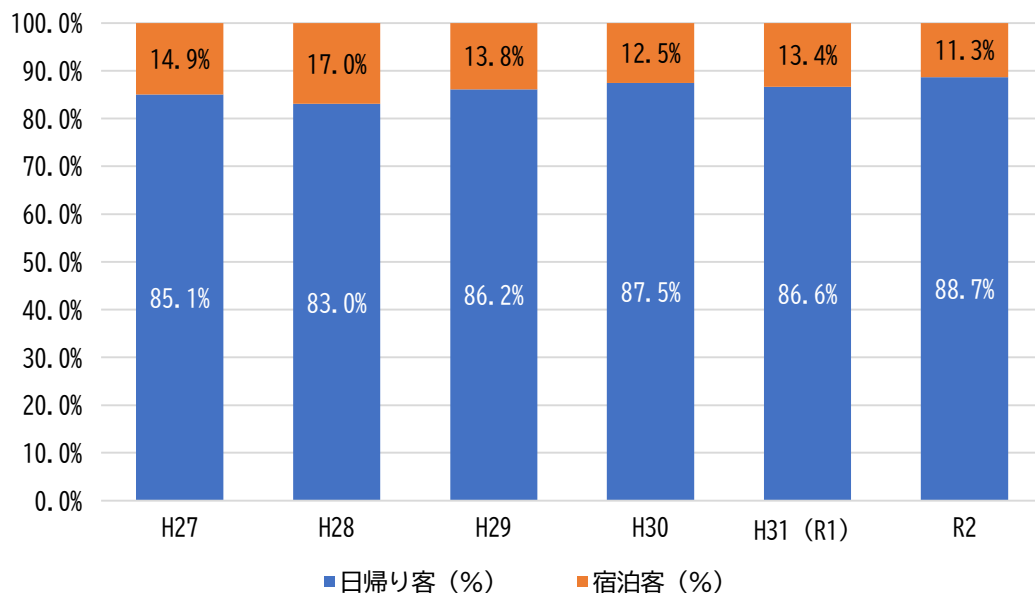
また、観光客の旅行形態は、日帰り客が約 9 割を占めています。

図 人吉市の観光客数の推移



資料：人吉市統計年鑑

図 人吉市の観光客の旅行形態

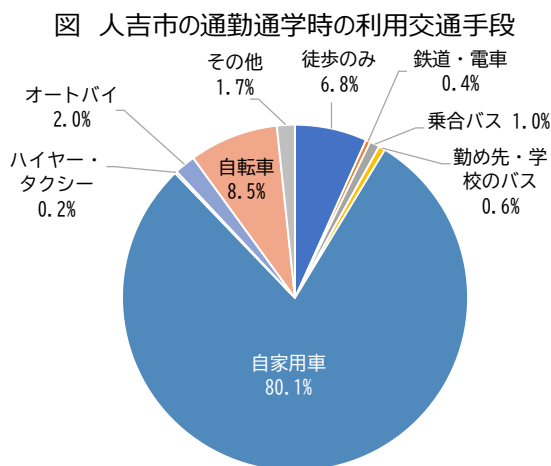


資料：人吉市統計年鑑

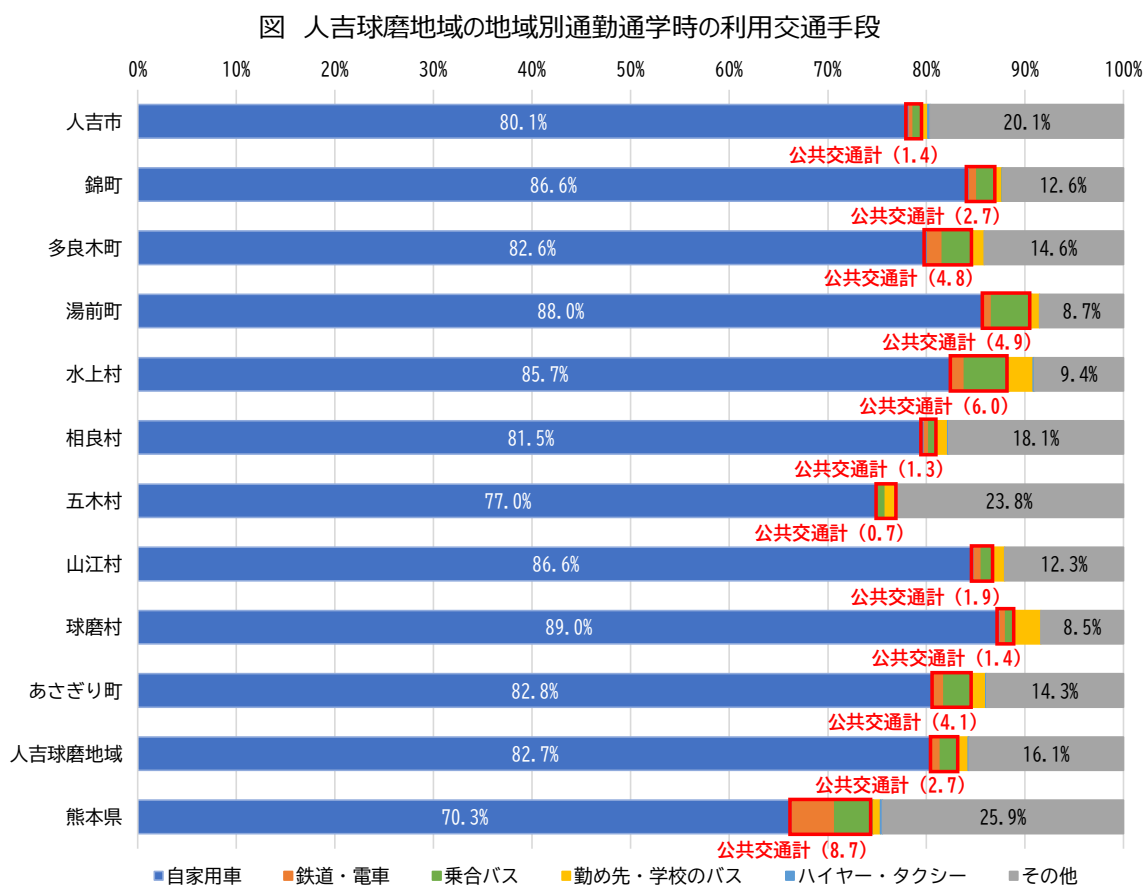
⑪通勤通学特性

〔通勤通学時の交通手段〕

本市の通勤通学時の交通手段は、自家用車の割合が約 80%と高く、県全体を大きく上回っており、公共交通を利用している人は 1.4%と少なく、人吉球磨地域の他町村と比較しても低い状況です。



資料：国勢調査（R2）



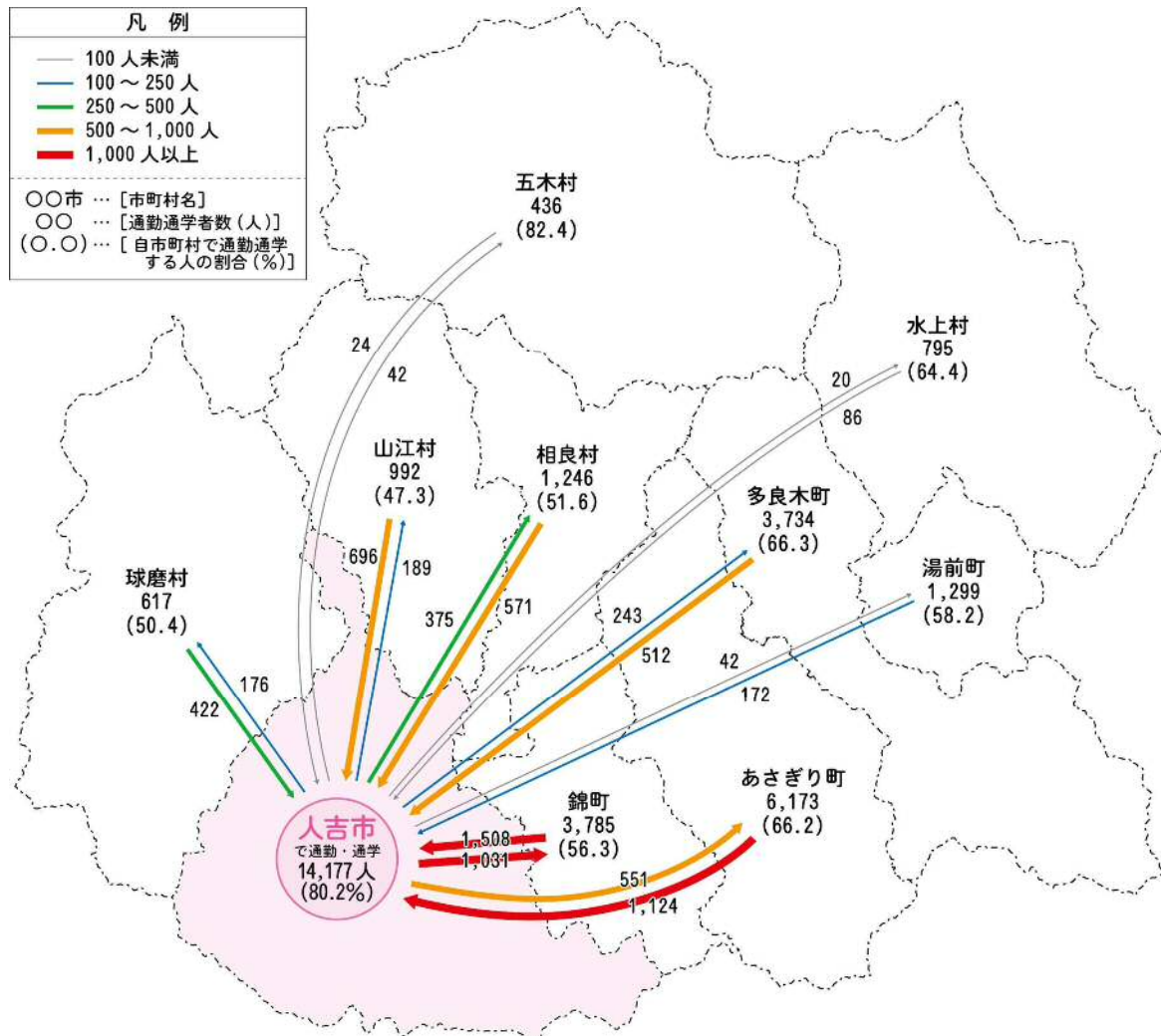
資料：国勢調査（R2）

〔通勤通学流動〕

通勤通学流動は、各市町村から本市への流動が多く、特に人吉市⇔錦町、あさぎり町⇒人吉市の流動が多いです。

通勤通学者の80.2%は本市内での通勤通学となっています。

図 通勤通学流動



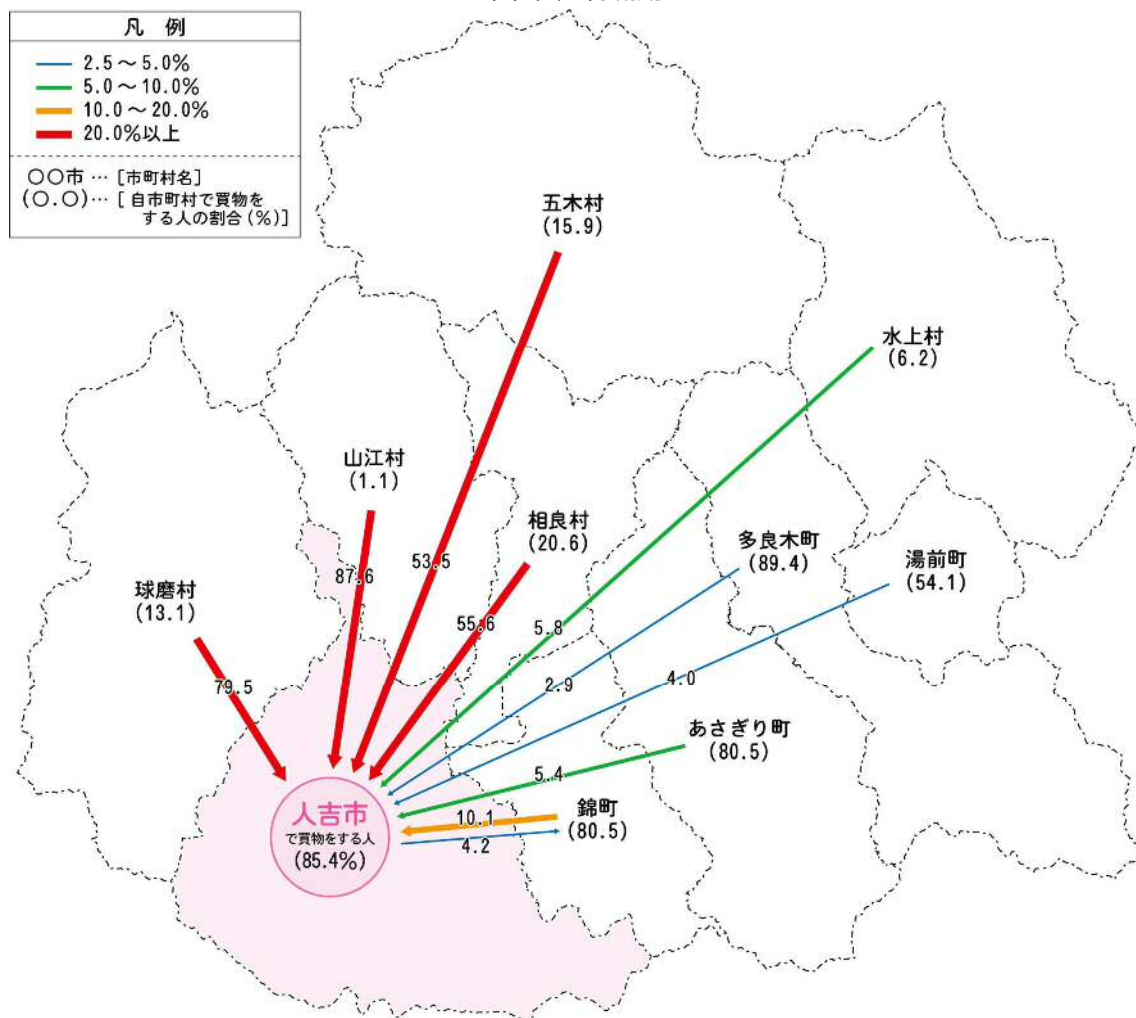
資料：国勢調査 (R2)

⑫その他交通特性

〔買い物物流動〕

日常的な買い物物流動は本市内で8割以上となっていますが、相良村や五木村、山江村、球磨村などの隣接町村居住者の本市での購買率が高くなっています。

図 買い物物流動



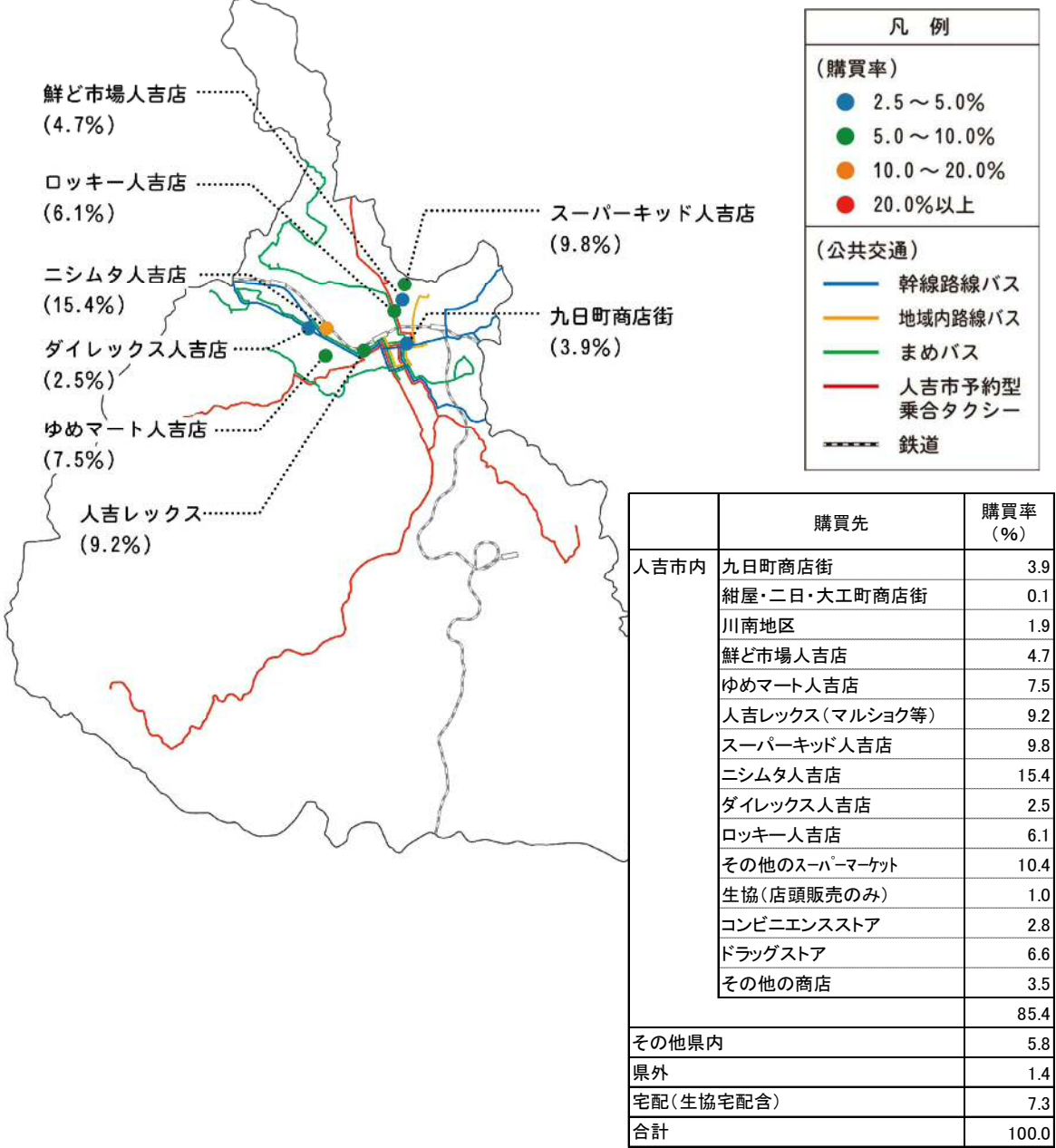
資料：H27 熊本県消費動向調査報告書

※2.5%以上について図化

		買 物 先									
		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
居 住 地	人 吉 市	85.4	4.2								
	錦 町	10.1	80.5								5.6
	多 良 木 町	2.9	1.1	89.4							1.5
	湯 前 町	4	2.8	24.7	54.1						12.1
	水 上 村	5.8	5.5	36.4	38.7	6.2					3.3
	相 良 村	55.6	13.8	1.6			20.6				4.3
	五 木 村	53.5	5.1					15.9			2.9
	山 江 村	87.6	3.9						1.1		
	球 磨 村	79.5	1.4							13.1	
	あさぎり町	5.4	6.5	3.1							80.5
											10.4
											3.8
											5.1
											2.3
											4.1
											4.0
											22.6
											7.4
											6.0
											4.5

本市における日常的な一般食品の購買先は、主に瓦屋町、九日町、上薩摩瀬町、西間下町近隣となっていますが、農免道路沿いの店舗は公共交通ではアクセスできない状況です。

図 人吉市における購買先

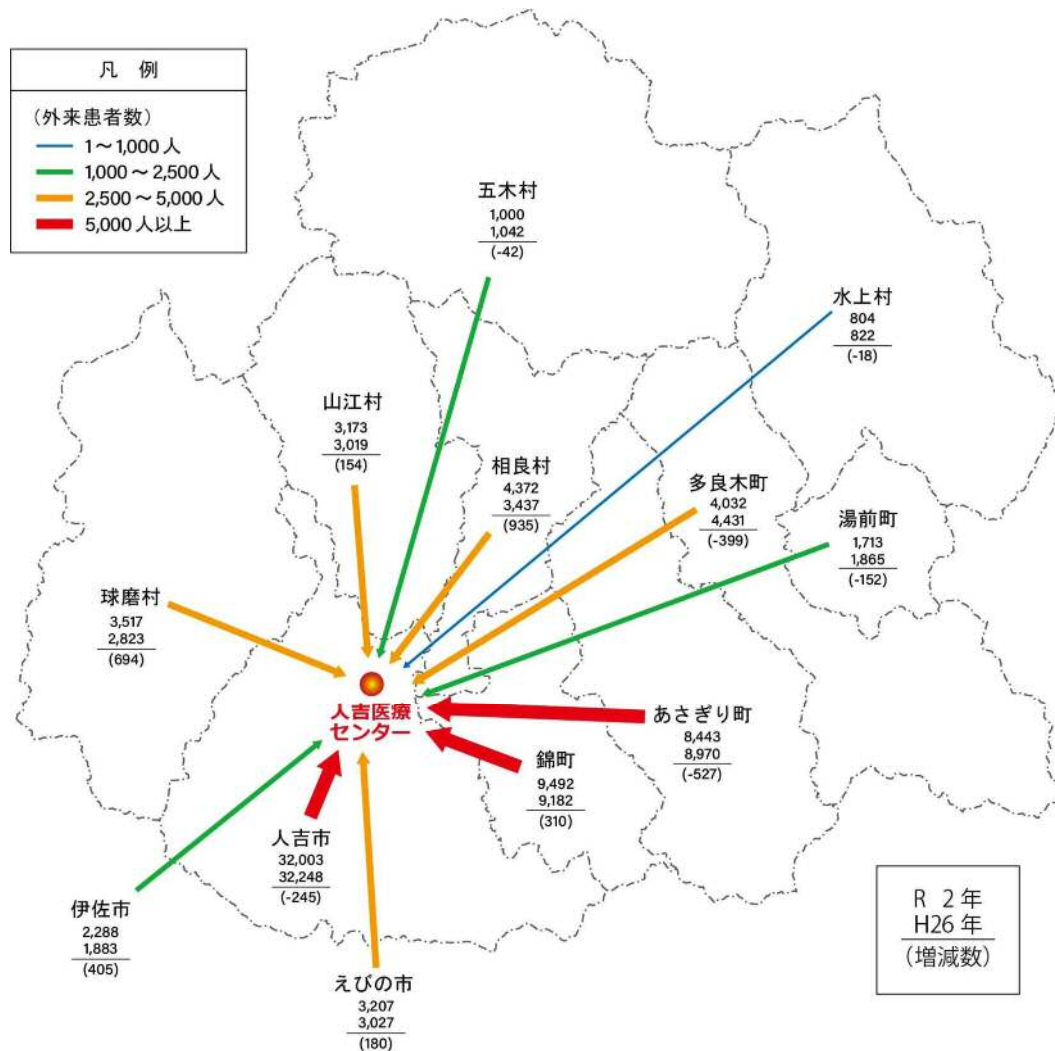


資料：平成 27 年度熊本県消費動向調査報告書
※2.5%以上について図化

〔人吉医療センターへの患者数〕

人吉医療センターへの年間の外来患者数は、本市では年間 32,003 人となっており、各町村からもそれぞれ 1,000～9,000 人程度利用しており、地域の基幹病院となっていることが伺えます。

図 人吉医療センターへの患者数



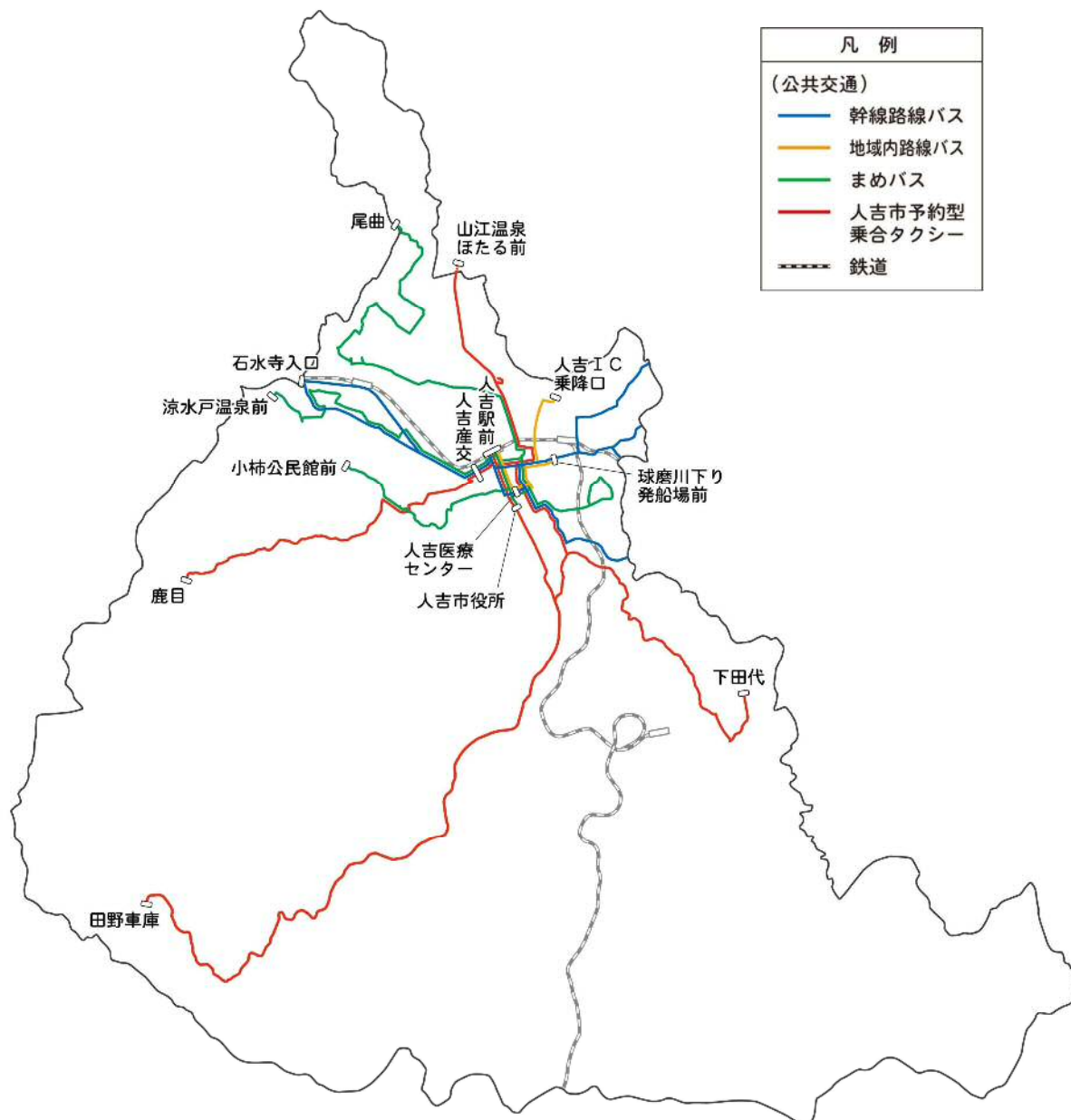
資料：人吉医療センター

3 地域公共交通の現状

①人吉市管内の地域公共交通体系

本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。

図 人吉市管内の地域公共交通体系



②人吉市内の鉄道・バス・乗合タクシー路線網

本市内は、鉄道が2系統2路線（JR九州肥薩線は運休中、くま川鉄道は部分運行中）、幹線路線バスが5系統9路線、地域内路線バスが1系統1路線、コミュニティバス（通称「まめバス」）が4系統4路線、人吉市予約型乗合タクシーが4系統5路線となっています。

種別	NO	路線名	経路	経由地	終点
鉄道	1	JR九州肥薩線	人吉駅	八代方面, 吉松・隼人方面	
	2	くま川鉄道湯前線	人吉温泉駅	（人吉～肥後西村間は代替バス運行）	湯前駅
幹線路線バス	1	五木線	人吉産交	川村駅入口	茶湯里温泉前
	2		人吉産交	川村駅入口	柳瀬
	3		人吉産交	人吉電力所前	大谷
	4	湯前線	人吉産交	木上小学校前	多良木
	5	多良木線	人吉産交	木上小学校前	
	6		人吉産交	人吉医療センター	旧西村農協前
	7	市房登山口	人吉産交	人吉医療センター	旧西村農協前
	8	石水寺線	人吉産交	人吉医療センター	下林(国道)
	9		人吉産交	人吉医療センター	中神(旧道)
地域内路線バス	1	人吉周遊バス じゅぐりっと号	人吉駅前	鬼木町	人吉医療センター
まめバス	1	大柿線	人吉産交	人吉医療センター	大柿
	2	上原田線	人吉産交	人吉医療センター	馬草野
	3	小柿線	人吉産交	人吉医療センター	西瀬団地前
	4	七地線	人吉産交	浪床公民館	七地公民館
人吉市予約型 乗合タクシー	1	田野西線	人吉産交前	西間	
	2	田野東線	人吉産交前	東間	
	3	下田代線	人吉産交前	大畑	
	4	鹿目線	人吉産交前	西瀬小学校	
	5	山江温泉線	人吉産交前	上瓦屋町	

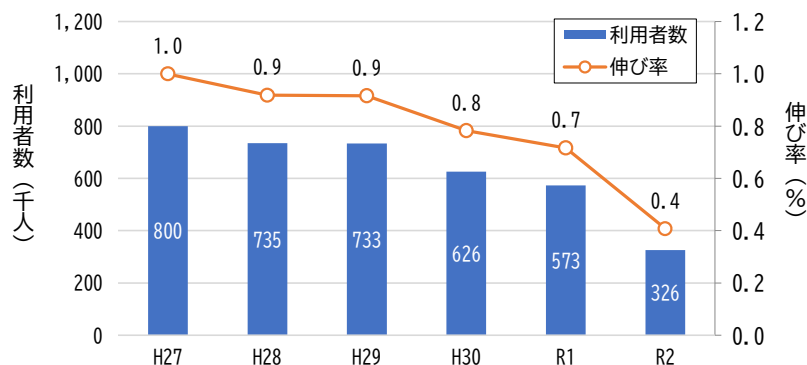


③人吉市管内公共交通の概要及び利用状況

〔JR 九州肥薩線〕

JR 九州肥薩線は現在、R 2 豪雨災害の影響で運休していますが、利用者数は年々減少している状況でした。
 なお、肥薩線は、学生の通学利用に加え、観光客等の来訪手段としての役割を担っていました。

図 JR 九州肥薩線利用者の推移



資料：JR 九州株式会社

〔くま川鉄道〕

くま川鉄道の利用者数は、平成 2 7 年度以降増加傾向で推移していました。

しかし、R 2 豪雨災害により鉄道路線が甚大な被害を受け運休となり、利用者数がおよそ半分まで減少し、令和 3 年 1 1 月 2 8 日に肥後西村駅～湯前駅間での部分運行が再開され、令和 3 年度の利用者数は 452,479 人となっています。

なお、通学定期での利用が 9 割以上を占めており、学生の移動手段を担っています。

図 くま川鉄道利用者の推移 ※ R 2・R 3 は、代替バス利用者の数も含まれています。

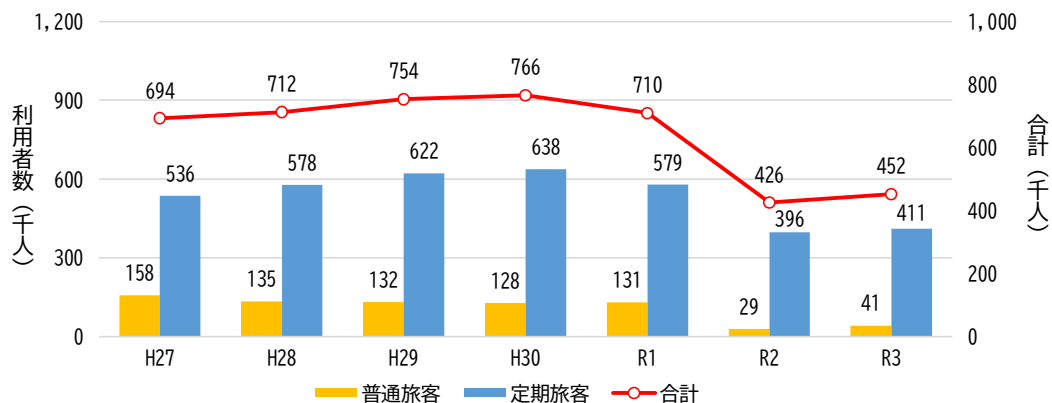
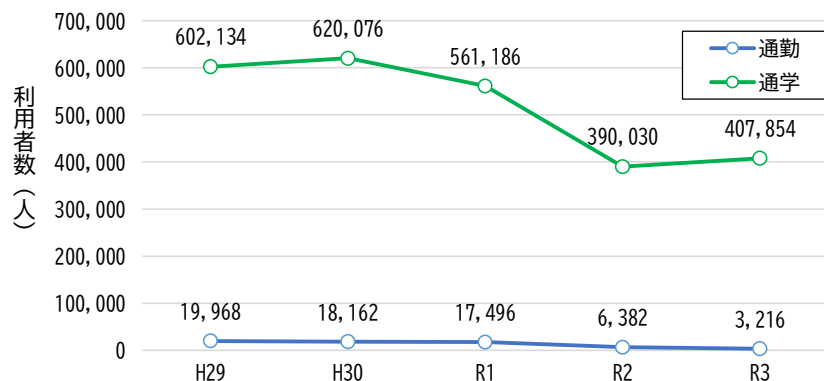


図 定期旅客（通勤・通学）利用者の推移



〔地域間幹線系統路線バス〕

地域間幹線系統路線バスの利用者数は、平成 28 年度から横ばいで推移していましたが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症や R 2 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です。

運行に係る財政負担は、平成 28 年度から平成 30 年度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）に伴い増加しています。一方で、令和元年度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、豪雨災害等の影響による実車走行キロの減少により、負担金は減少しています。

図 輸送人員の推移

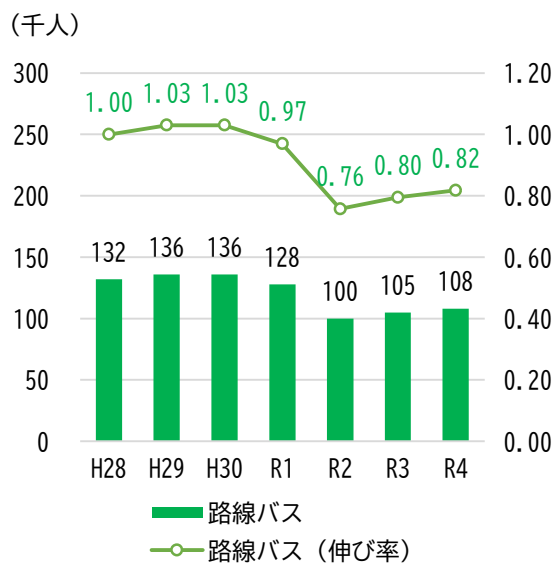


図 財政負担の推移（人吉球磨全域）

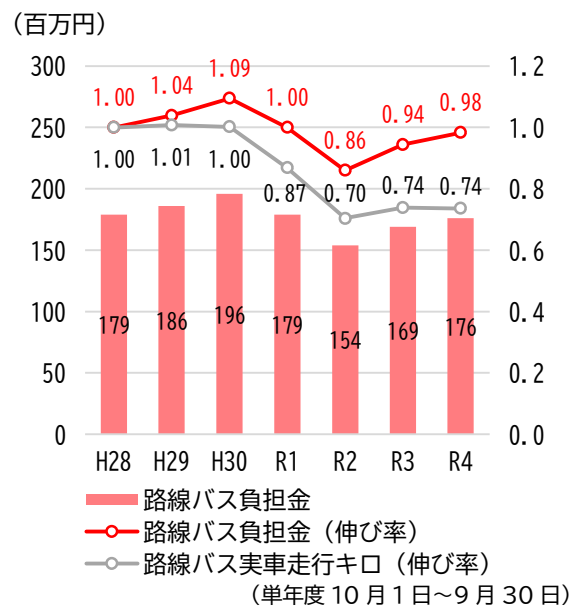
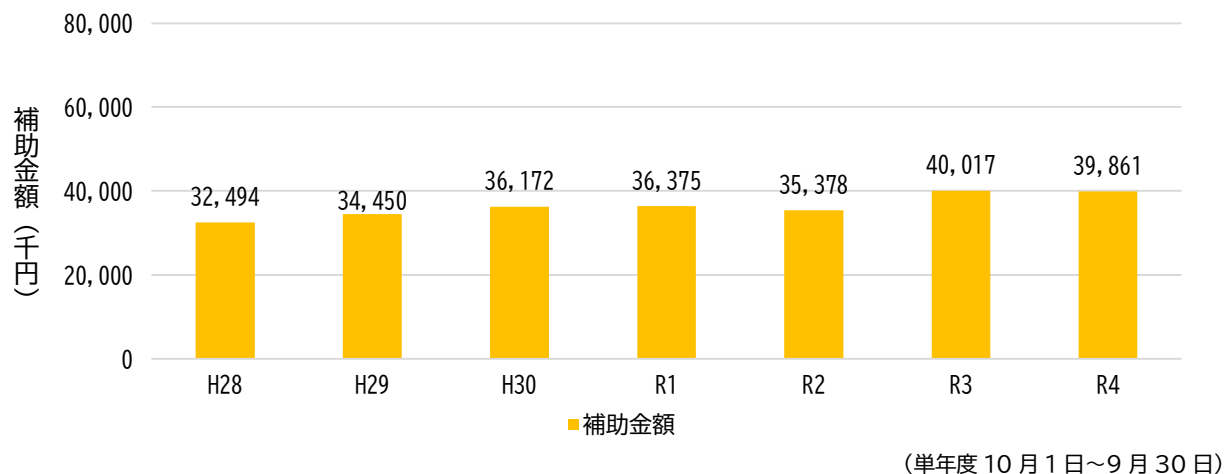


図 地域間幹線系統路線バス補助金（人吉市分）の推移



〔地域内路線バス〕

人吉市内の路線バスは主に JR 人吉駅と人吉 IC を結ぶ人吉周遊バスじゅぐりっと号が平成 25 年度から運行しています。

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となっていました、令和 4 年度は若干増加しています。

なお、じゅぐりっと号に関しては、人吉駅前と人吉 IC 乗降口を結ぶ形で平日・土日祝日に 1 1 往復/日運行していますが、人吉 IC を経由する多くの高速バスへの接続をカバーできていない状況です。

■ 地域内路線バス路線概要

種別	路線名	経路	経由地		終点	所要時間	運行本数 合計	最大運賃
地域内路線バス	人吉周遊バス じゅぐりっと号	人吉駅前	鬼木町	人吉医療センター	人吉IC乗降口	16分	平日/22本	220円

図 地域内路線バスの財政負担・輸送人員の推移

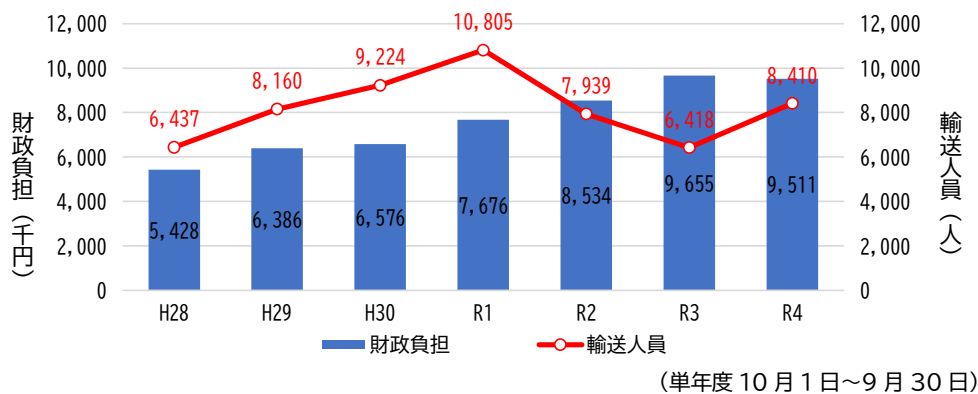


図 じゅぐりっと号利用者数の推移

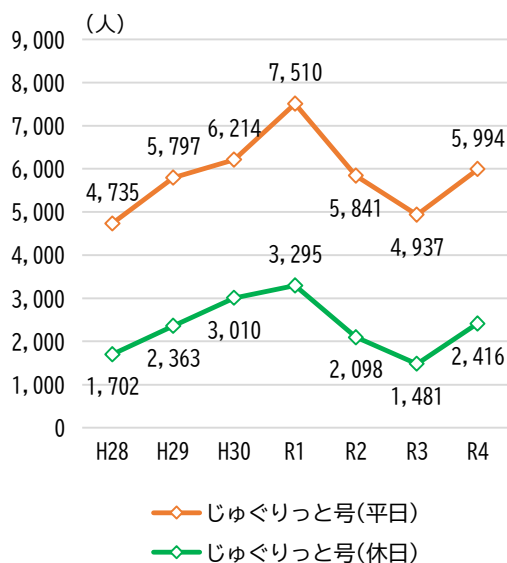
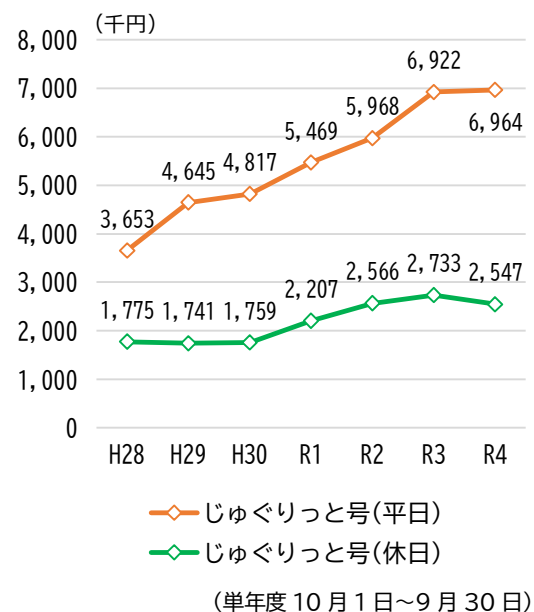


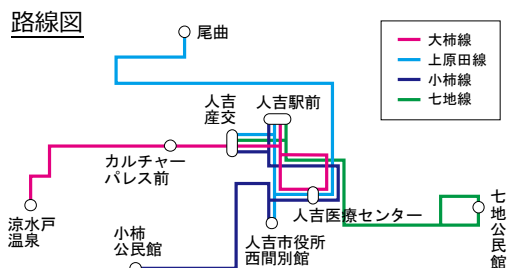
図 じゅぐりっと号財政負担の推移



〔まめバス〕

まめバスは、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画（平成 22～31 年度）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ュニティバスです。平成 22 年 10 月から運行を開始しており、輸送人員は平成 30 年度から減少に転じており、令和 4 年度は 513 人とピーク時のおよそ 3 分の 1 となっています。

利用者数は大きく減少していますが、財政負担は微増傾向となっています。



■まめバス路線概要

NO	路線名	経路	経由地		終点	所要時間	運行日	運行本数 合計
1	大柿線	人吉産交	人吉医療センター	大柿	涼水戸温泉	34分	火・金	6
2	上原田線	人吉産交	人吉医療センター	馬草野	尾曲	38分	月・木	6
3	小柿線	人吉産交	人吉医療センター	西瀬団地前	小柿公民館前	24分	火・金	6
4	七地線	人吉産交	浪床公民館	七地公民館	人吉産交	26分	月・木	3

図 まめバスの財政負担・輸送人員の推移

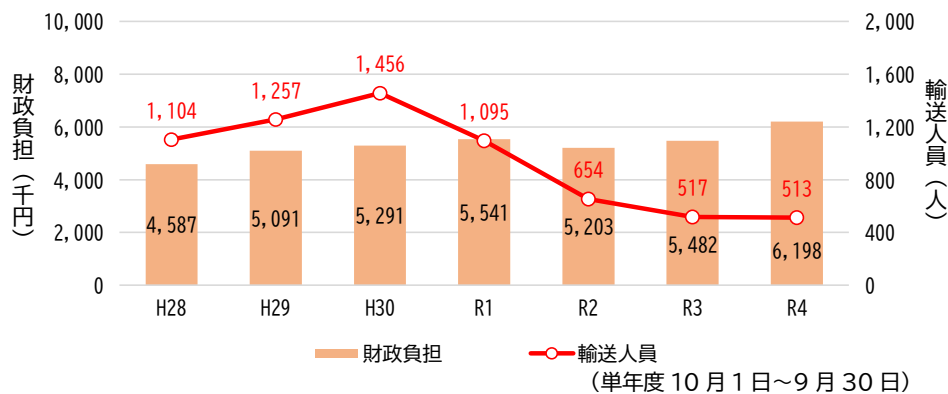


図 路線別の輸送人員の推移

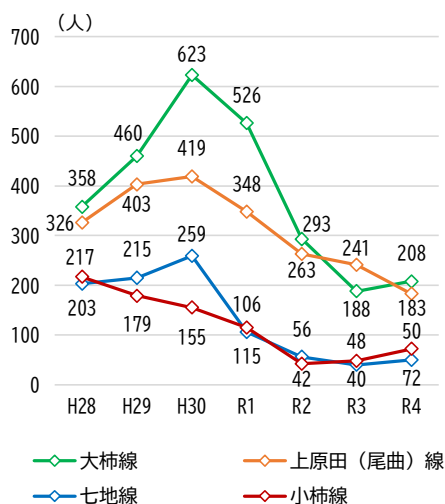
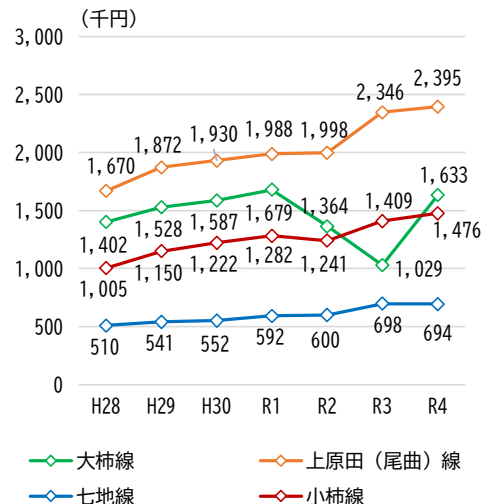


図 路線別の財政負担の推移



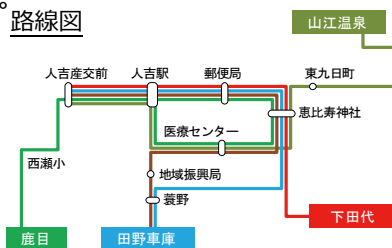
（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

〔人吉市予約型乗合タクシー〕

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、乗車密度の低いバス路線の廃止に代わる移動手段として人吉市が導入したデマンド（予約型）交通です。平成24年10月から運行を開始しており、輸送人員は平成29年度に約20,000人でしたが、その後半以下まで減少し、令和3年度は7,363人となっており、特に田野東線は、児童・生徒の通学がスクールタクシー（教育委員会が実施）に移行したことにより大きく減少しています。

財政負担は、予約に基づく運行数に応じて減少するため、利用者の減少に伴い減少しています。

路線図



■ 人吉市予約型乗合タクシー路線概要

NO	路線名	経路	経由地	終点	所要時間	運行日	運行本数 合計	最大運賃
1	田野西線	人吉産交前	西間	田野	43分	予約時 毎日	14	690円
2	田野東線	人吉産交前	東間	田野	43分		13	690円
3	下田代線	人吉産交前	大畑	下田代	28分		17	410円
4	鹿目線	人吉産交前	西瀬小学校	鹿目	31分		16	360円
5	山江温泉線	人吉産交前	上瓦屋町	山江温泉ほたる前	25分		21	320円

図 人吉市予約型乗合タクシーの財政負担・輸送人員の推移

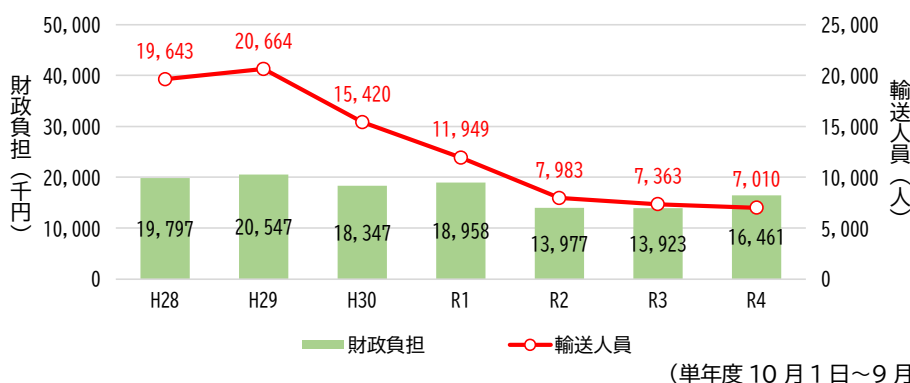


図 路線別の輸送人員の推移

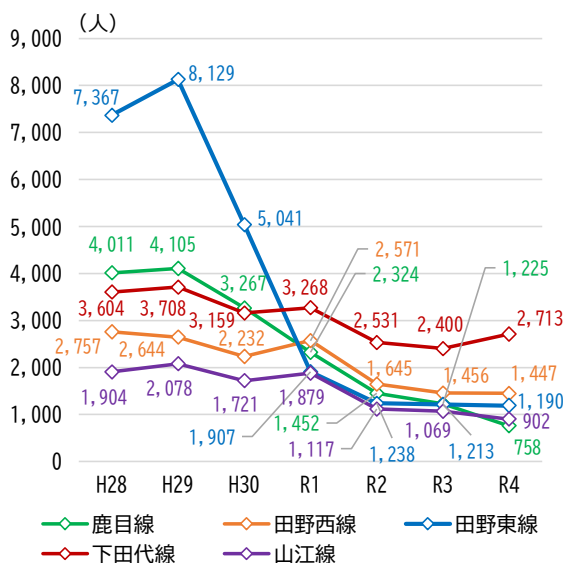
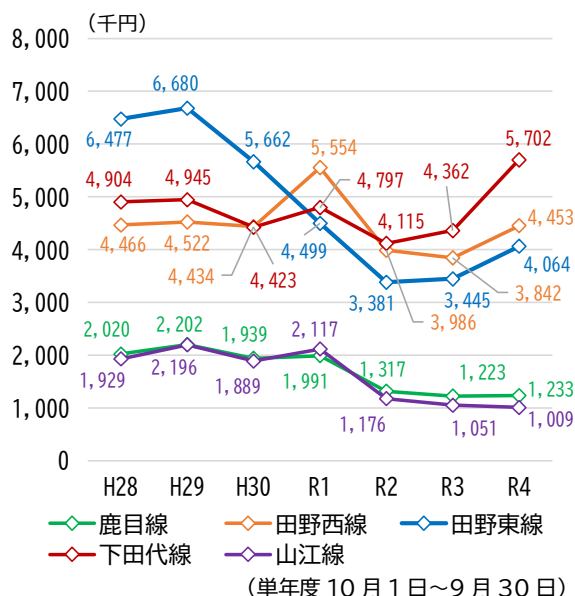


図 路線別の財政負担の推移



〔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〕

図 人吉市内完結交通網（支線）補助金・輸送人員の推移

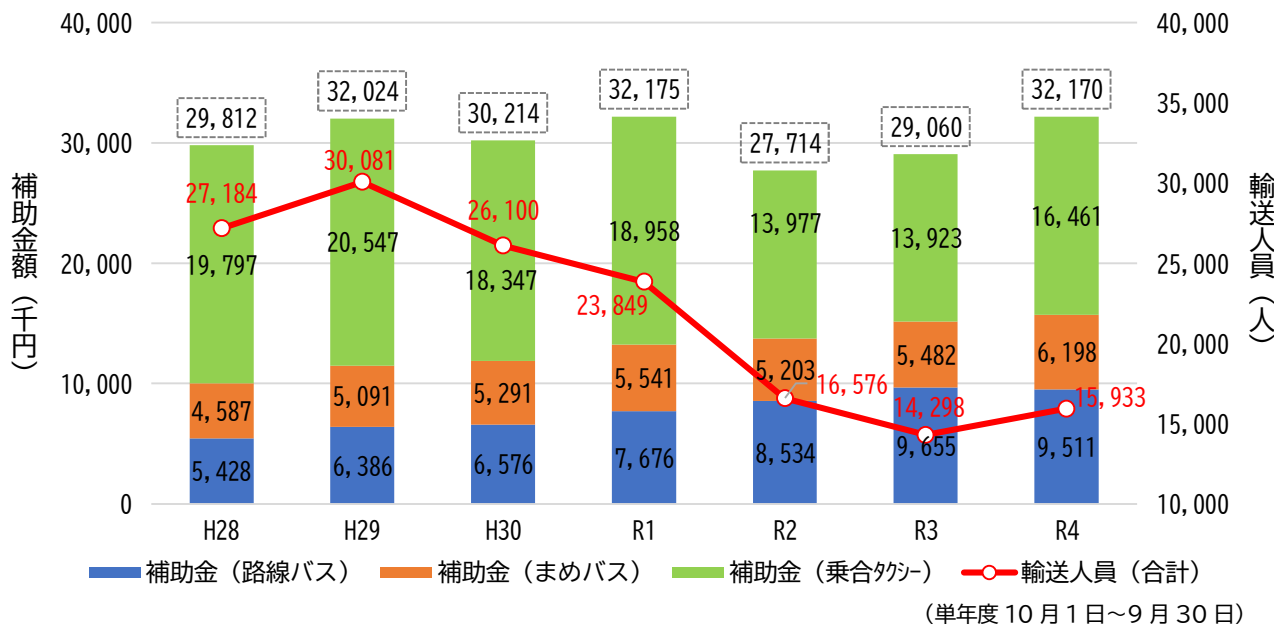


図 地域間幹線系統路線バス補助金・輸送人員の推移

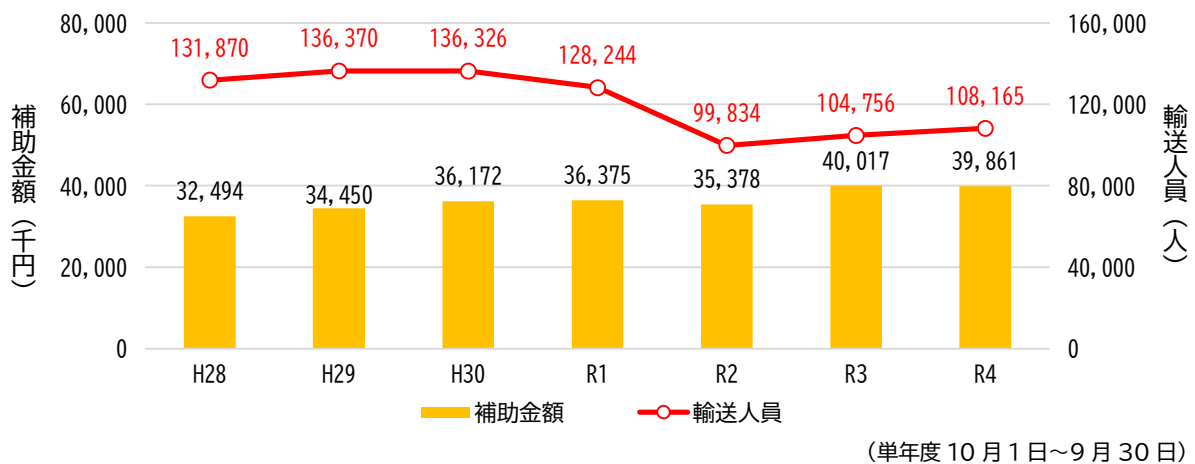
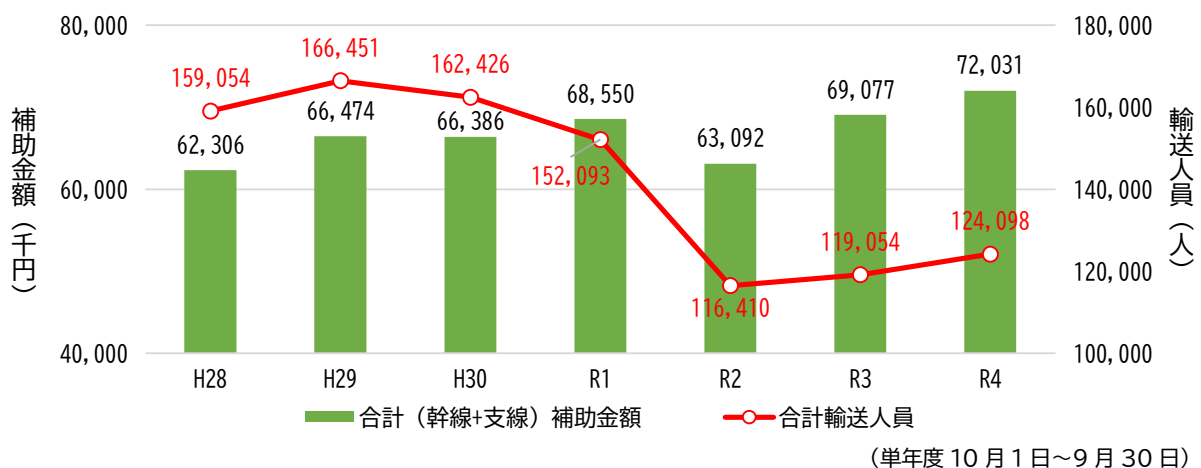


図 人吉市公共交通施策補助金・輸送人員の推移



〔タクシー〕

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。

なお、運転手の平均年齢も高くなっており、担い手確保が問題となっています。

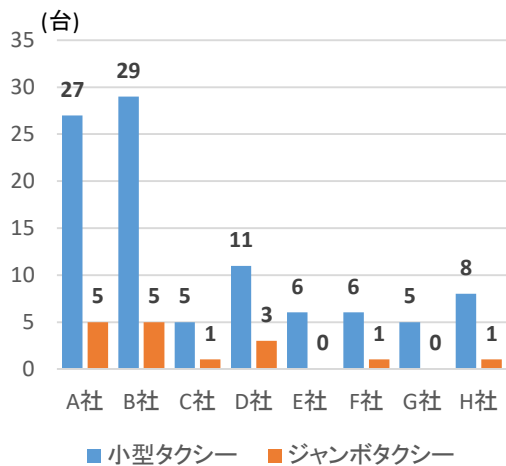


図 車両保有状況

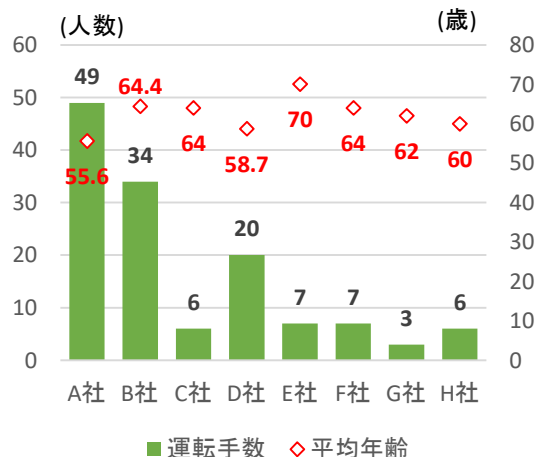


図 運転手の状況

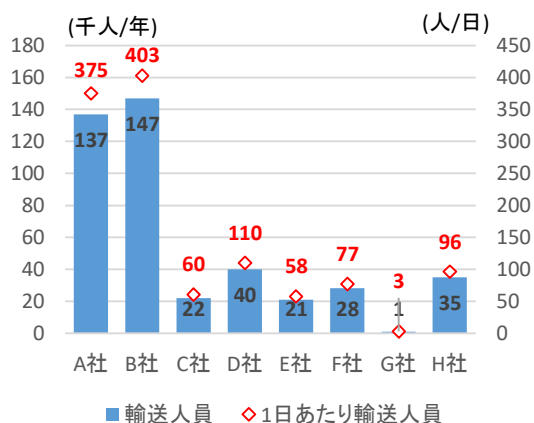


図 輸送実績状況

表 運賃支払いへの対応状況

	現金	クレジットカード	paypay等	ICカード
A社	○	○	○	○
B社	○	○	○	
C社	○	○	○	
D社	○	○	○	
E社	○	○	○	
F社	○	○		
G社	○	○		
H社	○	○		

資料：「人吉・球磨地域公共交通計画」タクシー事業者アンケート結果、8社

⑤公共交通以外の交通資源の運行状況

〔スクールタクシーの状況〕

- ・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

〔福祉タクシーの状況〕

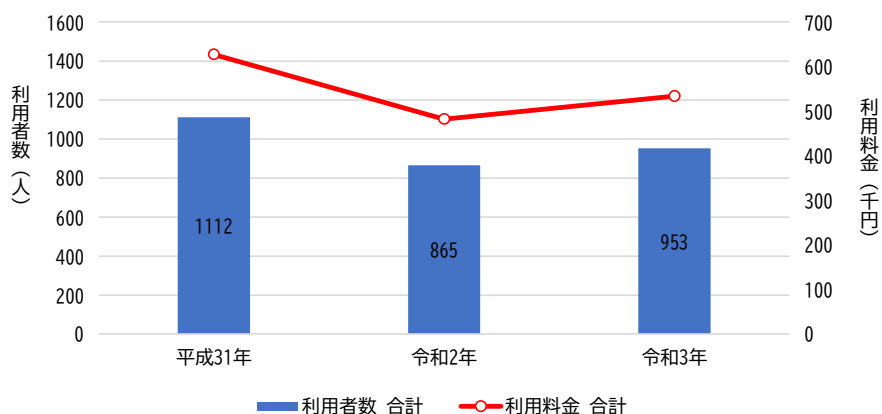
本市内で福祉タクシーを行っている事業者は、(株)TaKuRoo、つばめタクシー(株)、いずみ福祉タクシー、福祉タクシー 隼、あいらく福祉タクシーの 5 事業者となっています。

人吉市福祉タクシー全体の利用者数は、平成 31 年時点で 1,112 人であったのに対して、令和 3 年においては 953 人となっており、減少している状況です。

■ 人吉市福祉タクシーの概要

事業者名	所在地	一般車両	車いす対応	ストレッチャー対応
(株)TaKuRoo	人吉市中林町1902-2	34台	-	-
つばめタクシー(株)	人吉市中青井町306-6	24台	2台	1台
いずみ福祉タクシー	人吉市南泉田町70-3	-	2台	
福祉タクシー 隼	人吉市下城本町1660-6	-	1台	-
あいらく福祉タクシー	人吉市温泉町2549	-	1台	

図 人吉市福祉タクシーの利用者数と利用料金の推移



資料：福祉課

〔買物支援事業（宅配サービス）の状況〕

買物支援事業では、日常的に買い物に困っている人に対して、宅配サービスと見守り支援（御用聞き）を行っています。登録者数は平成24年度から増加傾向が続いており、令和3年度の登録者数は170人、配達件数が2,239件となっており、1日あたり平均8.8件となっています。

令和3年度の見守り支援（御用聞き）については、見守り訪問557回、電話での対応を35回行っており、高齢者等で買い物弱者の不安解消ができ、ちょっとした困りごとの解決ができています。さらに、定期的な見守り訪問によって対象者の様子が把握できたことで、公的サービスや相談窓口の紹介、消費者被害の防止等につながっています。

また、地元商店の商品を取り扱うことで、商店街の活性化につながっています。

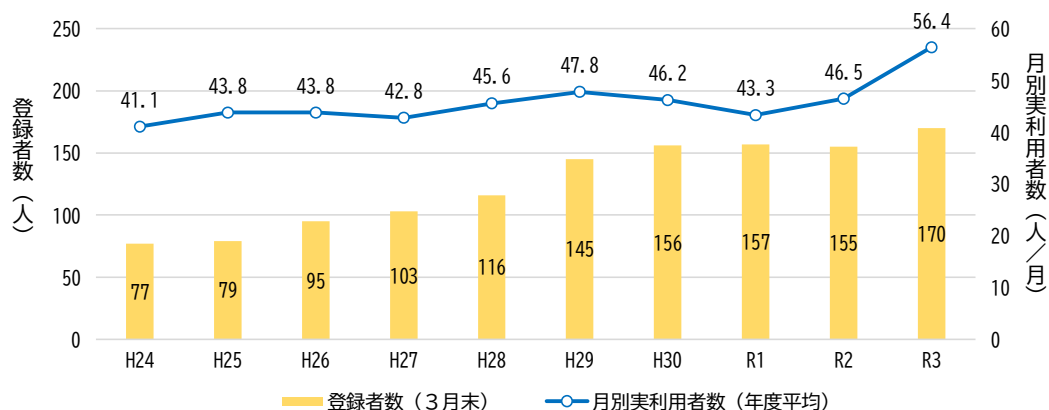
■買物支援事業（宅配サービス）の概要

- 【登録】 必須(無料)
- 【配達料】 1回/200円(令和4年9月改定)
- 【注文方法】 訪問時(電話・ファックス可)
- 【支払方法】 商品お届け時・代金引換
- 【配達日】 原則月曜～金曜(祝日は除く)のうち、地域ごとに週1回
- 【配達する物】 日用品・食品などの協力店舗での取扱い商品
- 【その他】 宅配以外に、見守り支援とちょっとした困りごとにも対応

＜買物支援事業実績(令和3年度)＞

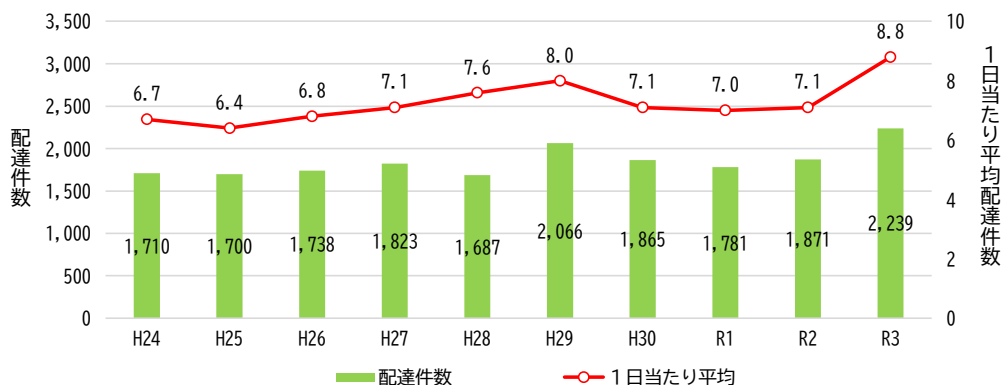
登録者	170人
実利用者	677人
配達件数	2,239件
1日平均配達件数	8.8件
見守り支援(訪問)	557回
〃(電話)	35回
配達手数料	223,900円

図 買物支援事業の登録者数と利用者数の推移



資料：福祉課

図 買物支援事業の配達件数の推移



資料：福祉課

⑥交通事業者の状況等

交通事業者が抱える課題として、運転手不足や運転手の高齢化といった人材確保に関する事項が共通として挙がっています。

一方で、人口減少・少子高齢化が進展する中、利用者数の確保も重要な課題となっています。

そうした課題解決にあたり、地域や各交通事業者間での連携、さらには同一事業者内での連携が求められています。

表 交通事業者ヒアリング結果

項目	鉄道	路線バス	タクシー
事業者が抱える課題	〔経営面〕 ・安全安心の最優先 ・人材育成 ・線路修繕費の増加 〔利用促進面〕 ・地域住民の意識の低さ ・二次交通との連携 〔需要創発面〕 ・利用者の減少 ・地域との連携不足	〔経営面〕 ・運行経費の増加（車両の更新や燃料費の高騰等） ・それに伴う自治体の補助金額の増加 ・運転手不足や運転手の高齢化 〔利用促進面〕 ・利用者の減少 〔需要創発面〕 -	〔経営面〕 ・経営環境の悪化 ・運転手不足及び高齢化 〔利用促進面〕 ・観光客の呼び込み ・人の流出の抑制 〔需要創発面〕 ・地域の過疎化 ・観光面の新規開発
事業に関する将来展望	〔人材及び車両確保〕 ・新技術の活用による車両の効率化 ・計画的な車両更新 ・定期的な人材確保・教育 〔他公共交通との連携〕 ・地域や事業者との連携 ・ダイヤの見直しや共通乗車券等の発行 〔その他〕 ・沿線地域との連携 ・イベント等を活用した意識醸成	〔人材及び車両確保〕 ・運転手不足の解消 ※10代の採用など ・古い車両の計画的更新 〔他公共交通との連携〕 - 〔その他〕 ・バスを知ってもらう、触れてもらうための機会の創出	〔人材及び車両確保〕 ・運転手の確保（給与面の改善） ・乗合タクシーへの積極的対応（一般タクシーへの影響考慮） 〔他公共交通との連携〕 ・事業者間のテリトリーの撤廃 ・タクシー事業者内での連携（一般管理費の削減） 〔その他〕 ・観光地で様々なモビリティに乗りできるような工夫（グリスロ、自動運転など）
人吉・球磨地域の地域公共交通に対する提案	・協議会等を通じた関係者間との情報共有を図り、通常時、観光時の利用者確保 ・他交通事業者との連携	・実車走行キロが減少しても走行単価等の増加の影響、さらには利用者の減少などの影響が想定されるため、一定期間路線を維持するための方策検討	・JR 肥薩線の運休への対応 ・実証実験中の周遊バスの本格運行化 ・複数自治体が連携した支援

資料：「人吉・球磨地域公共交通計画」交通事業者ヒアリング結果

第3章 地域公共交通に対するニーズ

1 地域公共交通利用状況調査結果

①地域内コミュニティバス まめバス

1) 調査対象路線

・4 路線、全便（平日のみ）

2) 調査日

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

3) 調査方法

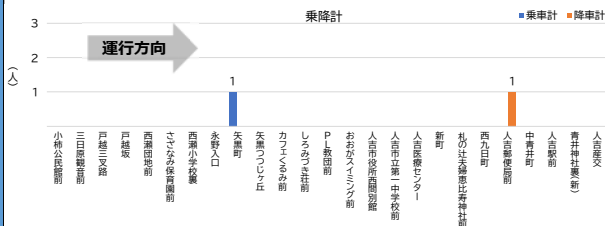
調査員がバスへ乗り込み実施

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

路線名	上原田線	大柿線
運行概要	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	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
利用実態	乗降実態グラフ：上原田線。乗車（青）と降車（赤）の棒グラフ。乗車は1箇所、降車は1箇所。	乗降実態グラフ：大柿線。乗車（青）と降車（赤）の棒グラフ。乗車は1箇所、降車は1箇所。
利用者特性	・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」など	・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」など

路線名	小柿線	七地線
運行概要	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	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
利用実態	(人吉産交発の便は乗車なし)  乗降計 運行方向 → 乗車計 降車計 1 1 小柿公民館前 三日産交前 戸越二支路 戸越坂 西瀬田地前 ささみなみ保育園前 西瀬小学校前 矢野入口 矢野町 矢野つじヶ丘 カノコみみ前 しらべ荘前 PL新田前 おおたけイミダ前 人吉市役所西園別荘 人吉市立第二中学校前 人吉産交センター 新町 札の辻産交比寿社前 西九日町 人吉産交前 中津井町 人吉駅前 青井社（産交） 人吉産交	- (利用実績なし)
利用者特性	・6 便中 1 便の利用であり、各便 1 名のみの利用 ・利用者は<u>運転免許証を今後返納予定の高齢者（80代）</u> ・利用理由として、<u>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</u>とのこと ・<u>自宅からバス停までの距離が近く（徒歩 3 分）、</u>利用しやすい環境に居住	- (利用実績なし)

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

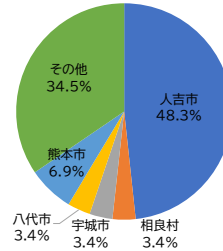
- ・平日、休日ともに1便あたりの利用者数は1.5人程度となっており、休日の方では利用が見られない便がやや多く存在します。
- ・利用区間は、人吉駅前～人吉 IC 乗降口間が多く、その他人吉 IC 乗降口を発着する利用が多くなっており、高速バスとの乗り継ぎ等で利用しています。

曜日	利用者数	乗降特性																																																
平日	・1 日の利用者数：35 人 ・1 便あたり利用者数：1.6 人 <table><thead><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></thead><tbody><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></tbody></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	凡 例 1 人 2 人 3 人 4 人 5 人以上
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	・1 日の利用者数：33 人 ・1 便あたり利用者数：1.5 人 <table><thead><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></thead><tbody><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></tbody></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	凡 例 1 人 2 人 3 人 4 人 5 人以上
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																																															

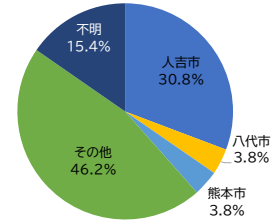
【利用者の居住地】

- ・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います。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ます。

〔平日 (n=35) 〕



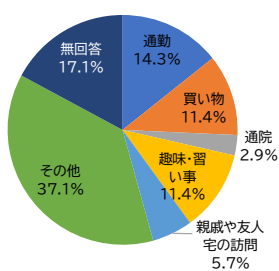
〔休日 (n=32) 〕



【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ます。
- ・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」となっています。
- ・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）」が多くなっています。
- ・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 9 2 本/日、令和 4 年 1 0 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れます。

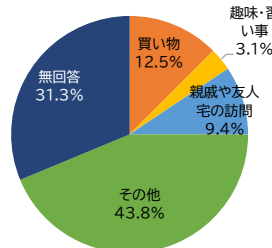
〔平日 (n=35) 〕



その他 (13 件)

観光：8 件
市役所に手続き：2 件
旅行中の移動：1 件
温泉：1 件
山江に実家があるため：1 件

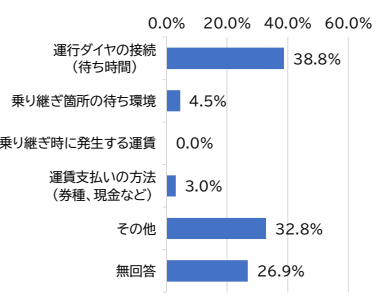
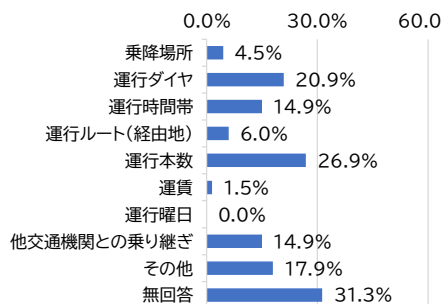
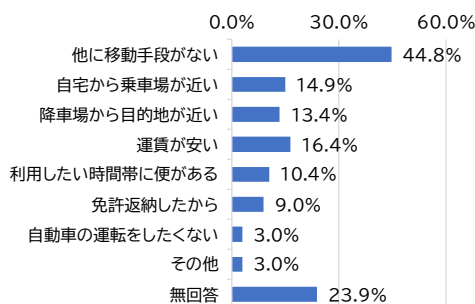
〔休日 (n=32) 〕



その他 (14 件)

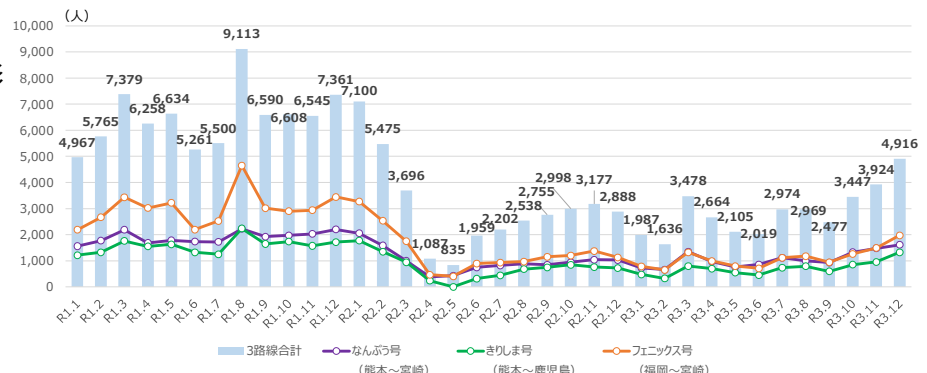
観光：5 件 帰省：4 件
旅行：2 件 お参り：1 件
講演会：1 件
熊本市内に保管中のバイク受取：1 件

【じゅぐりっと号を利用する理由(n=67)】 【改善してもらいたい事項(n=67)】 【乗り継ぎ事の問題点(n=67)】



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）

- ・新型コロナウイルス感染症に加え、R2 豪雨災害の影響で乗降者数は低調に推移しているが、令和 3 年 1 2 月時点で約 5,000 人/月（平均 170 人/日程度）の利用



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

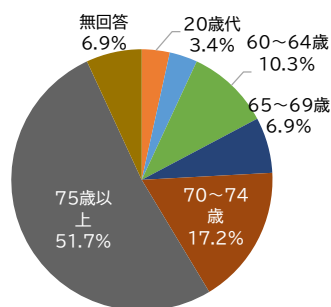
配布：54 件 回収 29 件（回収率：54%）

5) 調査結果

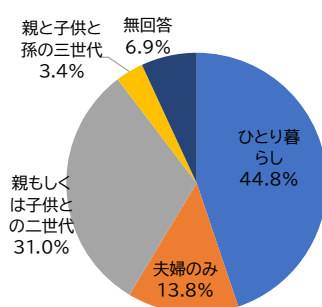
【アンケート回答者（利用者）の属性】

- ・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 歳以上となっています。
- ・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ます。
- ・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ます。

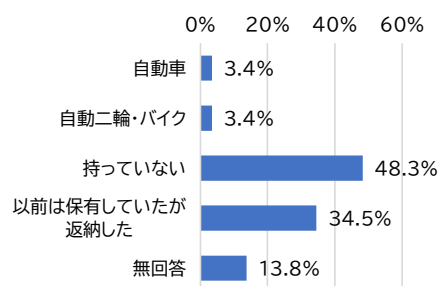
〔年齢（n=29）〕



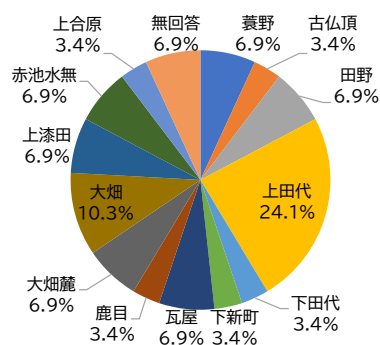
〔家族構成（n=29）〕



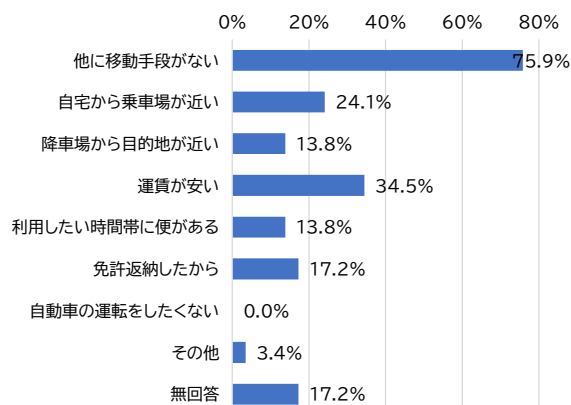
〔免許保有状況（n=29）〕



〔居住地（n=29）〕

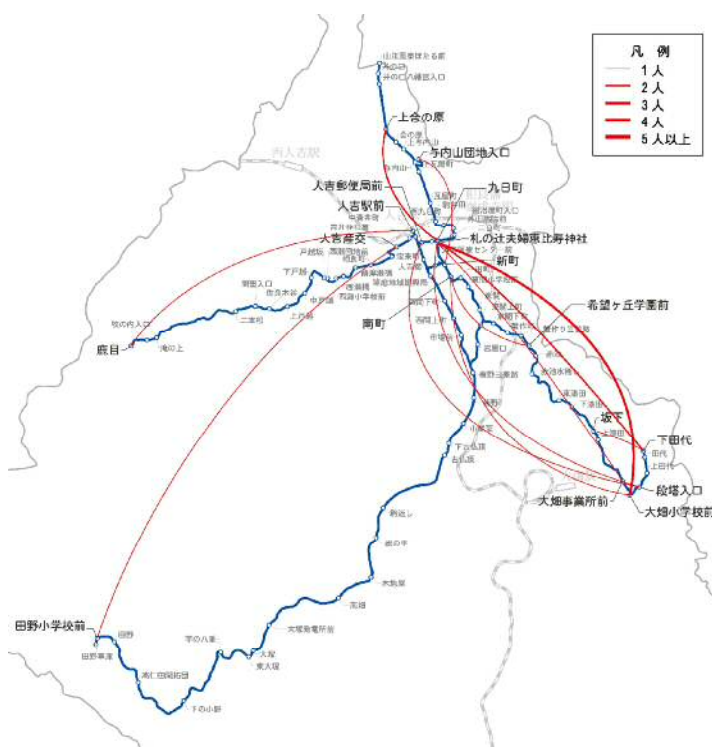


〔乗合タクシーを利用する理由（n=29）〕

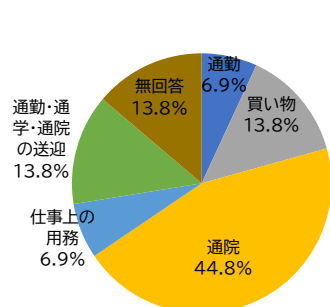


【利用実態】

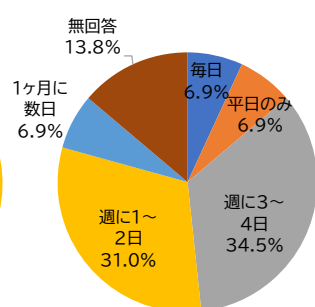
- ・利用目的は、約 4 割が通院となっており、次いで買い物や通勤・通学・通院での送迎となっており、利用頻度は、週に 3 ～ 4 日もしくは週に 1 ～ 2 日が多く、基本的に週数日程度の利用となっています。
- ・ただし、通勤等で利用している人もおり、平日は毎日利用している人も見られます。
- ・乗合タクシーが利用される時間帯としては、自宅から目的地へは 7 ～ 9 時頃に集中しており、目的地から自宅へ帰る際は 11 ～ 13 時頃に集中し、その他時間帯は利用が少なくなっています。
- ・利用区間としては、各路線の端部（地域側）から市街地部の停留所までとなっています。



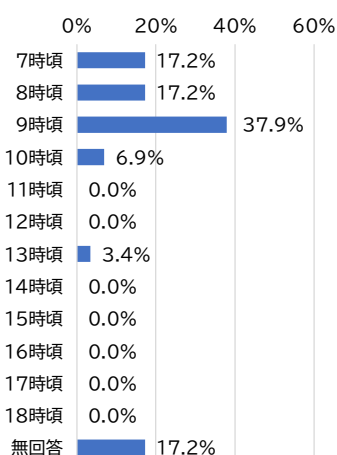
〔利用目的 (n=29)〕



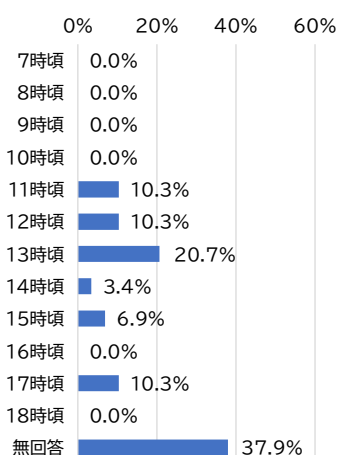
〔利用頻度 (n=29)〕



〔自宅から目的地へ行く際の利用時間帯 (n=29)〕



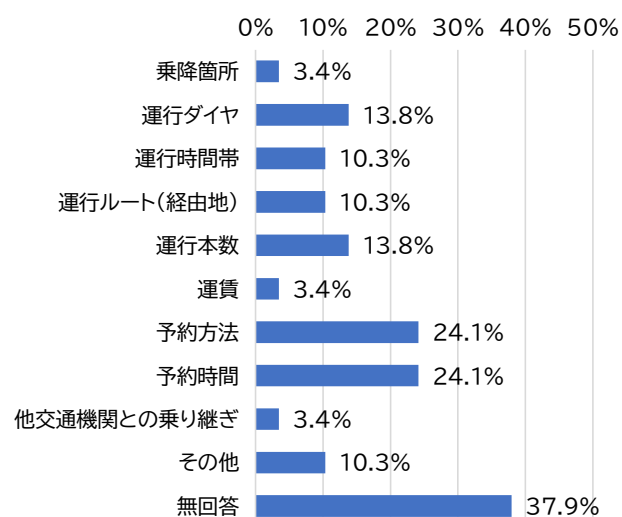
〔目的地から自宅へ帰る際の利用時間帯 (n=29)〕



【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 割と多くなっています。
- ・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ます。
- ・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ます。

〔利用するにあたって改善してもらいたい事項 (n=29)〕



2 市民アンケート調査結果

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）

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

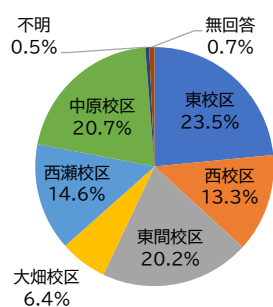
回収：405 票 （回収率：40%）

5) 調査結果

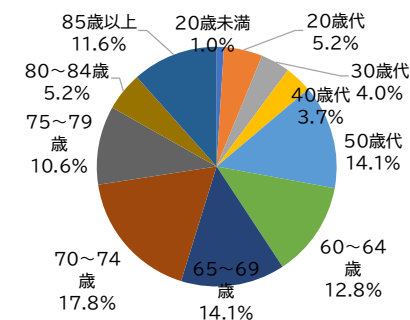
【アンケート回答者の属性（n=405）】

- ・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しています。
- ・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 割となっています。
- ・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ます。

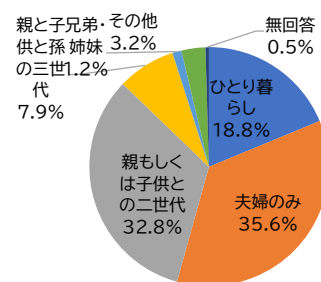
〔居住地〕



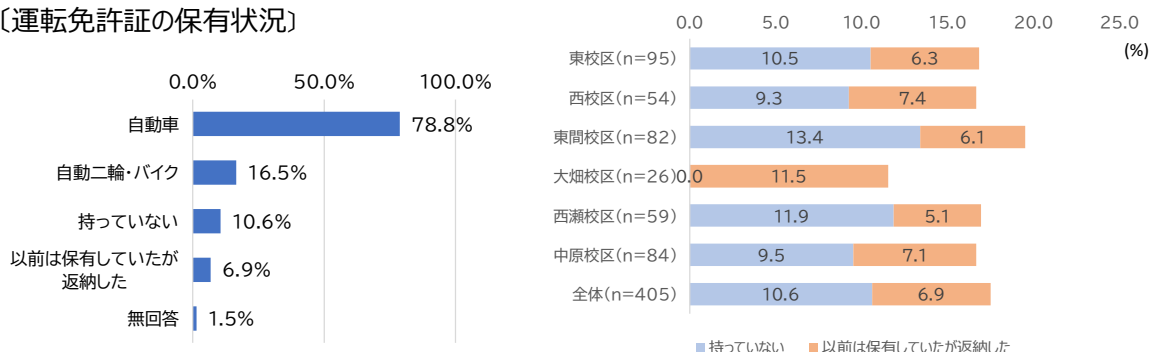
〔年齢〕



〔家族構成〕



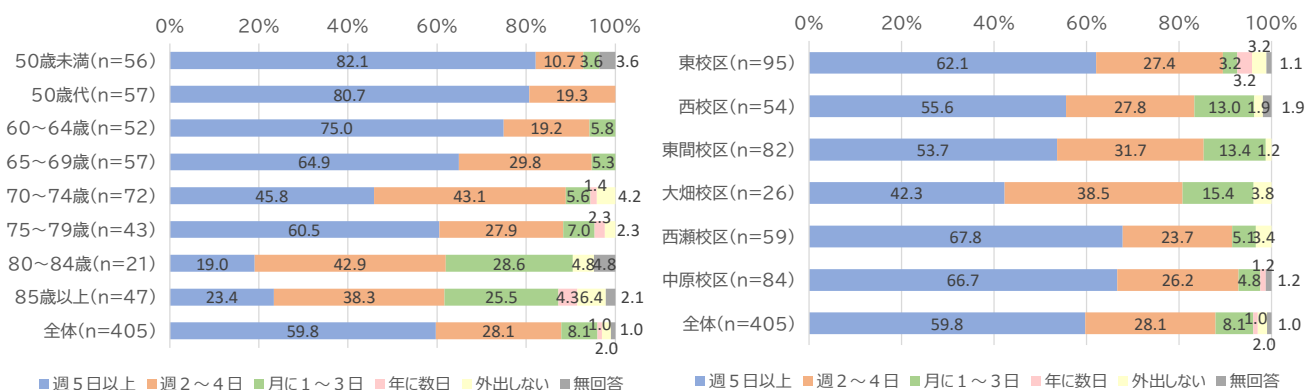
〔運転免許証の保有状況〕



【日常生活の実態】

〔外出頻度〕

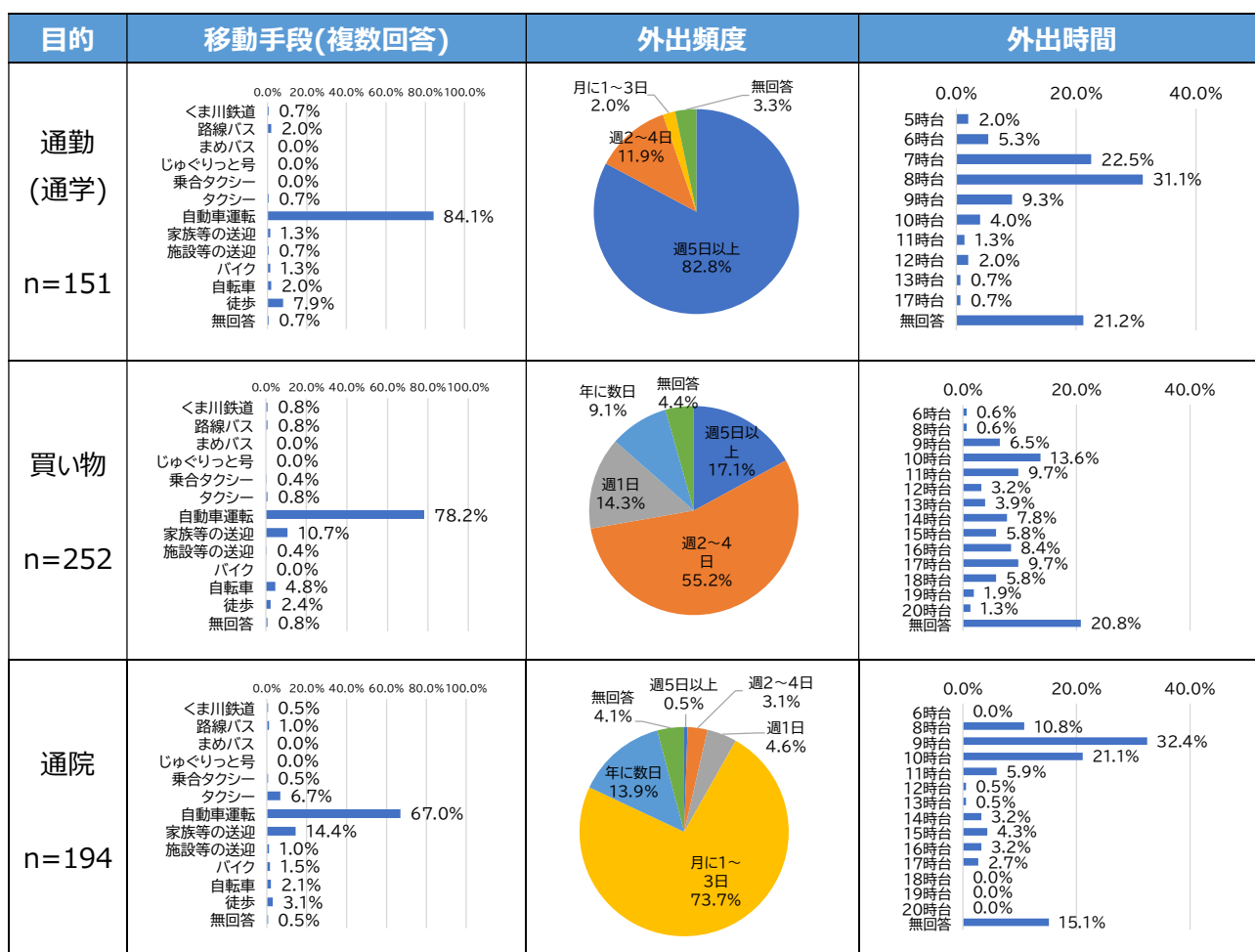
- ・日常生活における外出頻度は、高齢になるほど減少しており、65歳までは週5日以上のほぼ毎日外出する人が約8割となっていますが、80歳以上では週2～4日が約4割、月1～3日が約3割となっています。
- ・校区别の外出頻度では、大畑校区の外出頻度が他校区と比較して低い状況であり、校区によって若干ばらつきが見られます。



〔外出目的別の状況〕

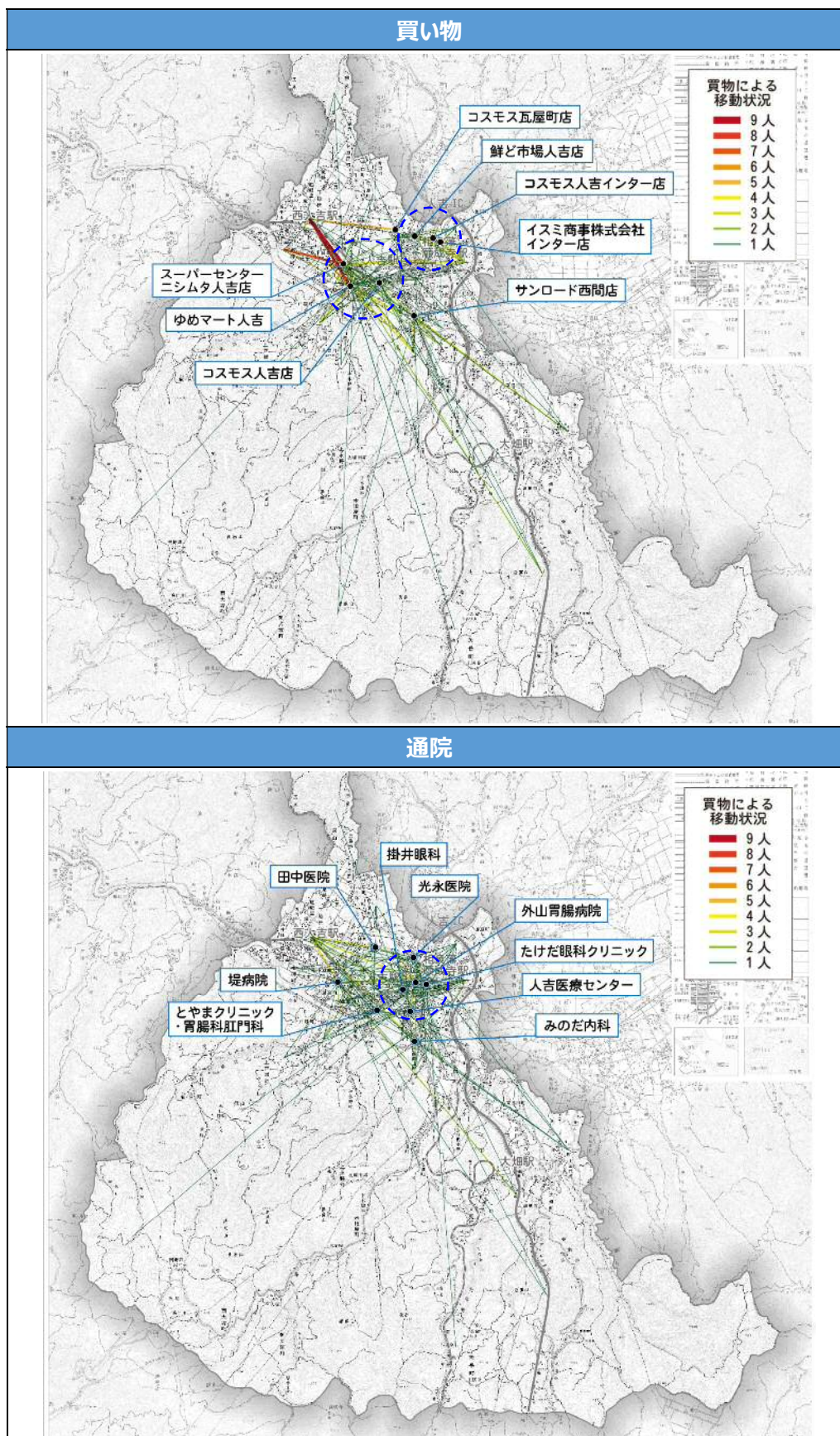
※全体には校区不明のサンプルを含む

- ・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%となっています。
- ・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割となっていますが、公共交通の利用は、通院でのタクシー利用を除いて1%以下となっています。



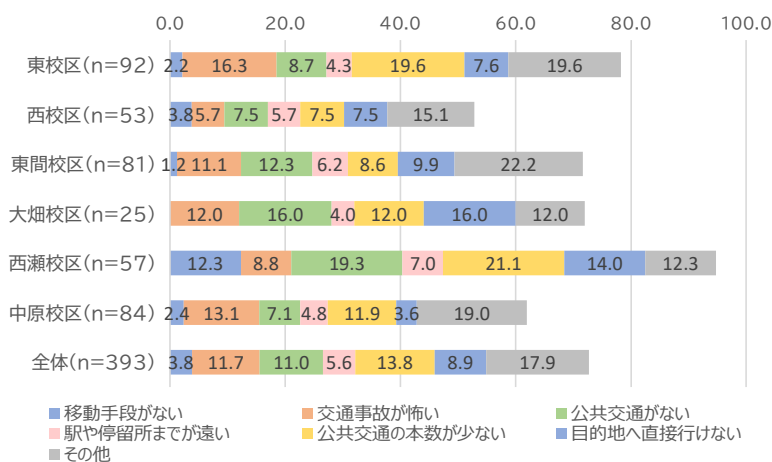
〔主な外出先（外出流動）〕

- ・買い物及び通院の外出先（目的地）は主に市街地部に集中しています。
- ・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しています。



〔外出時に困っている点〕

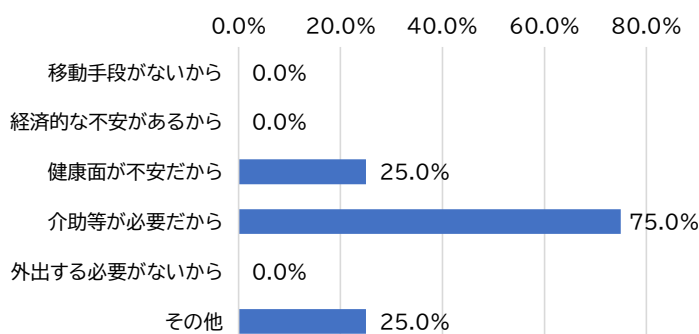
- ・外出時に困っている点は、全体では「公共交通の本数が少ない」が最も多く、次いで「交通事故が怖い」となっています。
- ・特に、「公共交通の本数が少ない」との回答が多い校区は、東校区と西瀬校区となっており、同様に、「公共交通がない」との回答も西瀬校区で他校区と比較して多くなっています。
- ・その他、大畑校区においても「公共交通がない」との回答が比較的多くなっています。



※全体には校区不明のサンプルを含む

〔外出しない理由 (n=8) 〕

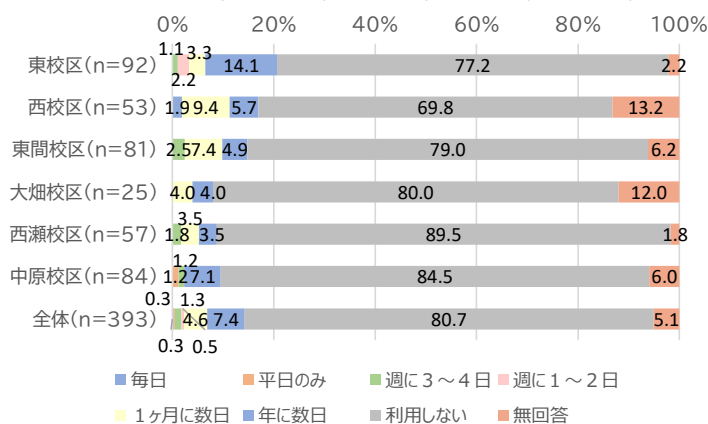
- ・外出しない理由としては、「介助等が必要だから」が7割以上となっており、次いで、「健康面が不安だから」となっています。



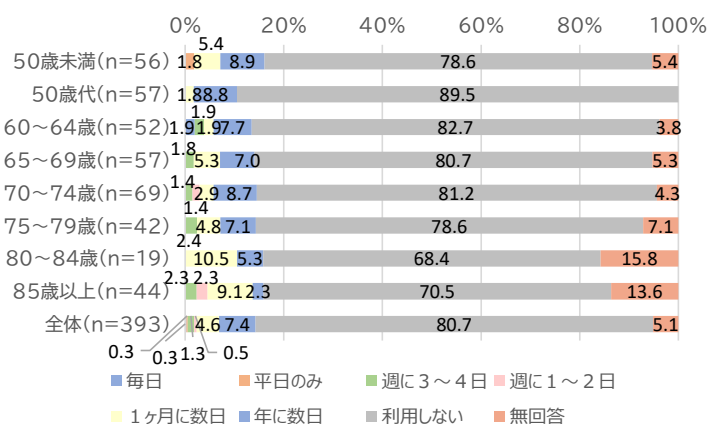
【地域公共交通の利用状況】

〔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」状況となっています。
- ・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です。
- ・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%にとどまっています。
- ・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す。
- ・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ます。



※全体には校区不明のサンプルを含む



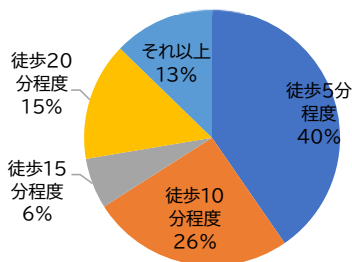
※全体には年齢不明のサンプルを含む

〔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 割を占めています。
- ・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があります。

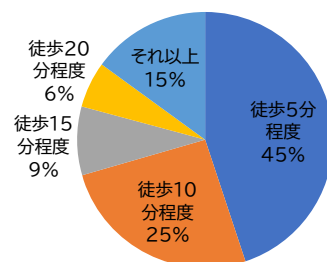
【地域公共交通利用者】

(n=47)



【地域公共交通非利用者】

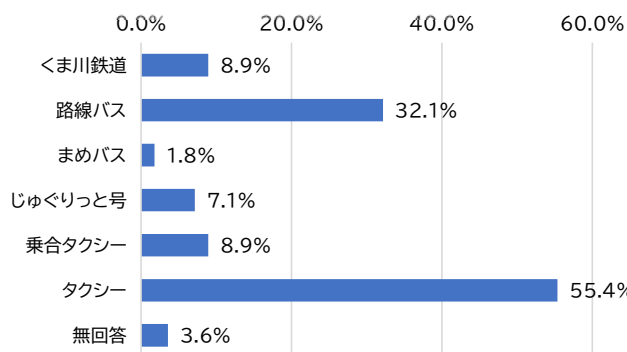
(n=207)



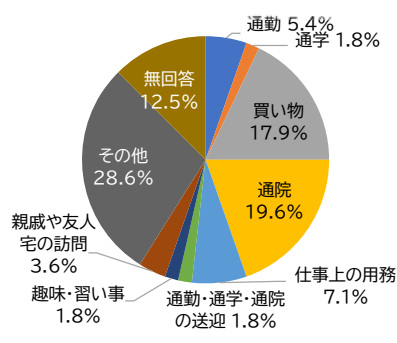
〔地域公共交通の利用実態(n=56)〕

- ・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です。
- ・利用目的は、通院や買い物が多いものの、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ます。

(利用する地域公共交通)



(地域公共交通の利用目的)

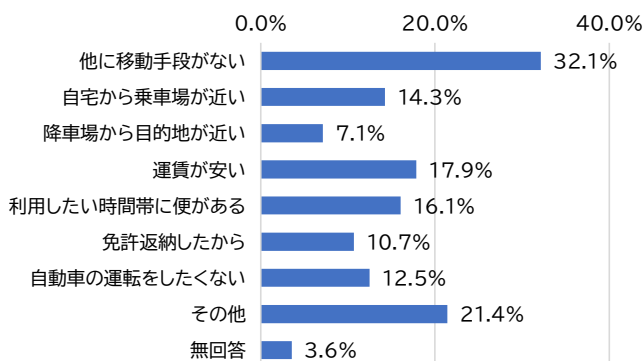


その他(16件)

食事や飲み会:10件
帰省時:1件
講金の集まり:1件
お祭り見学:1件
出張:1件
市役所:1件
無回答:1件

- ・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ます。
- ・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 割と多くなっています。

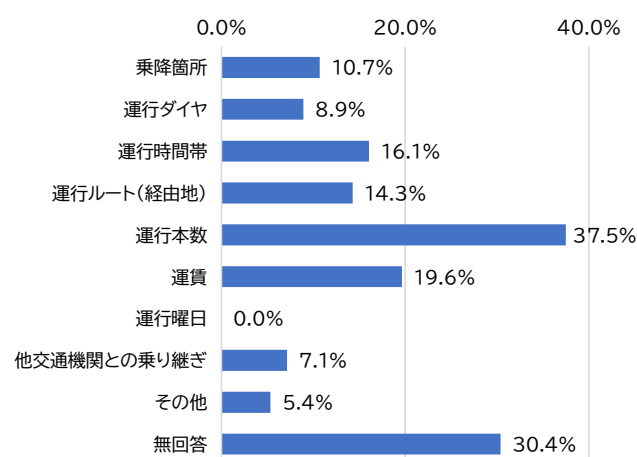
(地域公共交通を利用する理由)



その他

飲酒するため:6件
夜間に徒歩で帰宅したくないため:1件

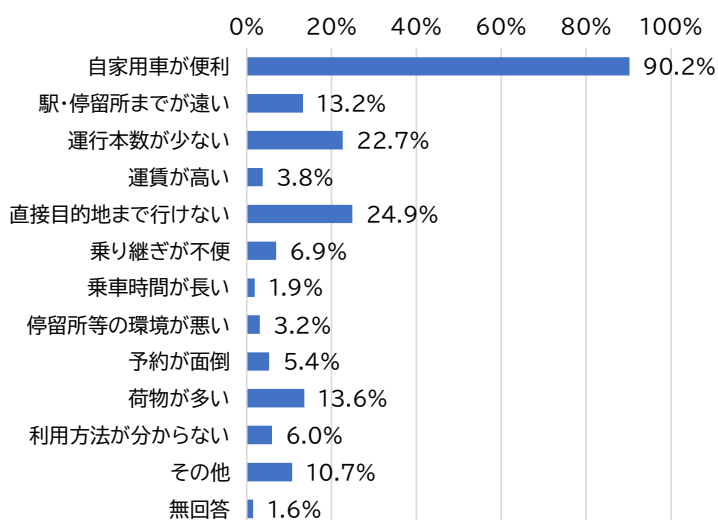
(地域公共交通に対して改善してもらいたい事項)



【地域公共交通非利用者の意向等】

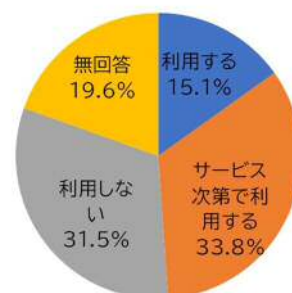
〔地域公共交通を利用しない理由(n=317)〕

- ・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」と回答しています。
- ・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ます。
- ・その他、「家族や知人に送迎してもらえるから」などの意見も見られます。

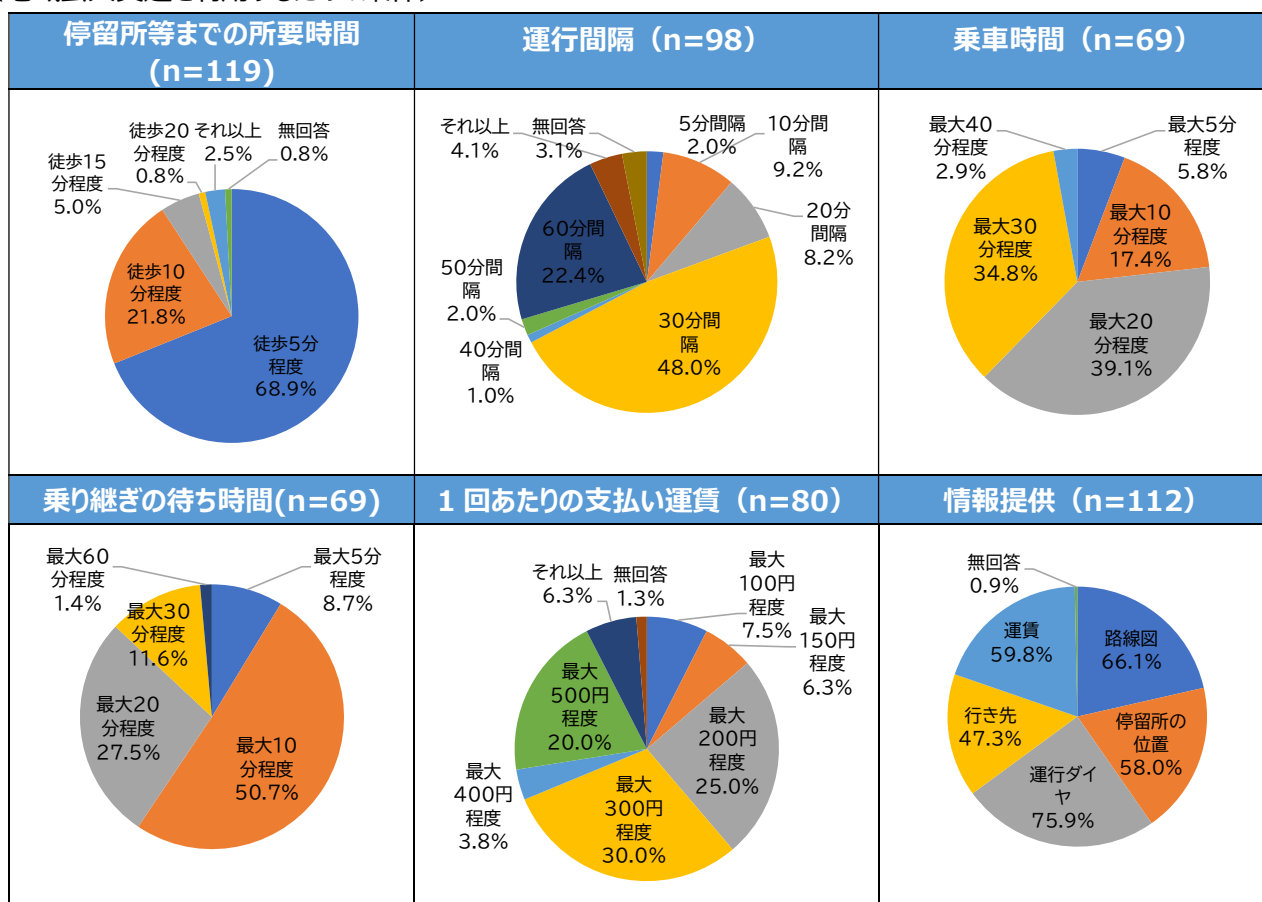


〔地域公共交通サービス改善時の利用意向(n=317)〕

- ・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」と回答しています。
- ・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ます。
- ・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と考えられます。



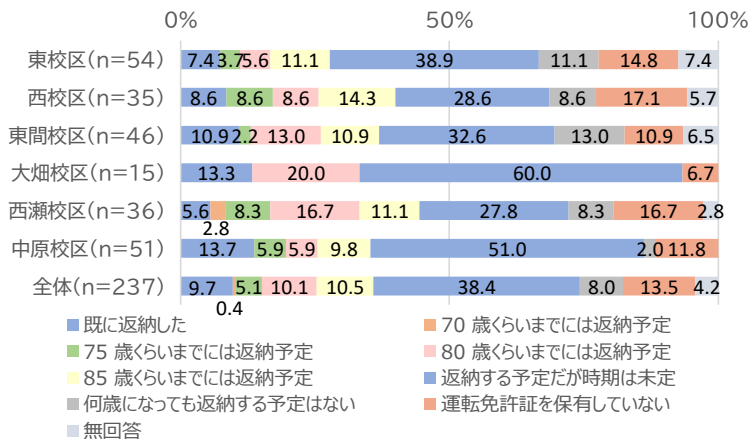
〔地域公共交通を利用するための条件〕



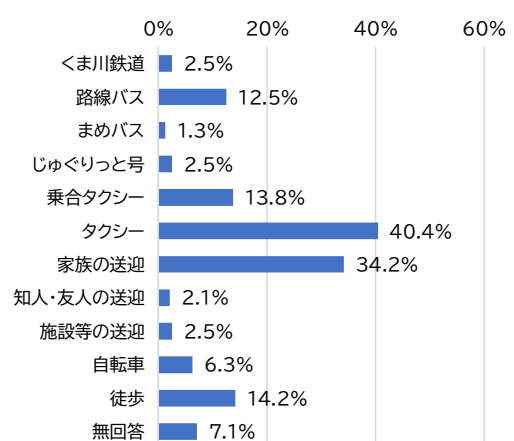
【運転免許返納等に対する意向】

- ・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です。
- ・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です。
- ・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 割程度となっています。

〔運転免許返納に対する意向〕

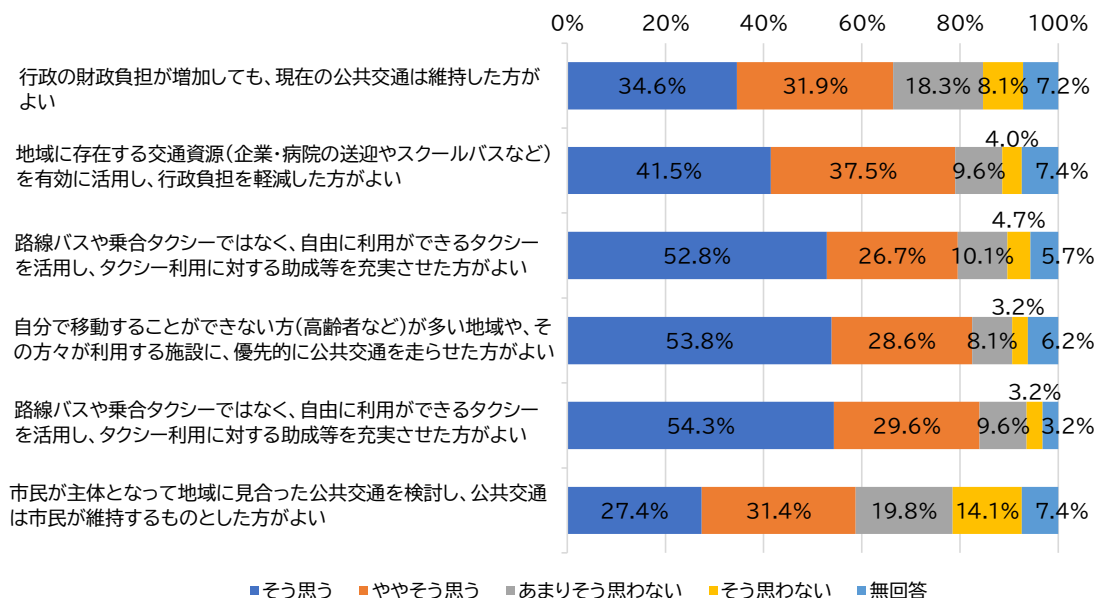


〔免許返納後に考える移動手段(n=237)〕



【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 割以上となっています。
- ・一方で、3 割の人は、「あまりそう思わない」「そう思わない」と回答しています。
- ・「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」となっています。
- ・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なっており、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ます。



3 関係機関アンケート調査結果

1) 調査対象施設

- ・福祉施設 29 施設 回収 18 施設
- ・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
地域公共交通の 利用実態等	・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。 ・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）。 ・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。 ※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。
地域公共交通に 求めるニーズ	・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。 ・高齢者向けなどへのタクシー割引サービスの実施。 ・施設や病院等への乗り入れ。 ・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。
地域公共交通と の連携の可能性	-

	商業施設
地域公共交通の利用実態等	・来訪者の来訪手段は9割程度は自動車。 ・その他、自転車や徒歩での来訪。 ・高齢者に関しては、タクシーを利用する人もあり。 ・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。 ・その他、路線バスを待つための休憩所の提供。
地域公共交通に求めるニーズ	・路線バスや乗合タクシーの施設への乗り入れ。 ・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）。
地域公共交通との連携の可能性	・路線バスや乗合タクシーの施設への乗り入れ。 ・もしくは、施設近くへの停留所の設置（じゅぐりっと号）。

	観光施設
地域公共交通の利用実態等	<u>〔人吉市への来訪手段〕</u> ・自家用車がメイン。 ・その他、レンタカー、高速バス、バイクなど。 ・コロナ前は観光バス利用者も多かったが、現在は少ない。 <u>〔人吉市内での移動手段〕</u> ・自家用車かレンタカーがメイン。 ・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。 ・路線バスは、アニメ聖地めぐりで利用あり。 ・最近ではレンタサイクルの利用が増加傾向。
地域公共交通に求めるニーズ	・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 ・路線バス等の充実。 → 鉄道等に対する代替手段の確保 ・タクシーを活用した観光案内等の充実。 ・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）。 ・くま川鉄道の全線・早期復旧 ・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
地域公共交通との連携の可能性	・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 ・施設と連携した利用促進の実施。 ・レンタサイクルとの連携。 ・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。

〔参考：「人吉・球磨地域公共交通計画」市町村ヒアリング調査結果 人吉市分〕

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くな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（じゅぐりつと号）の利用者数の減少（コロナ過及び豪雨被災） ⇒ ルート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
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	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

第4章 人吉市の地域公共交通が抱える問題点・課題

1 人吉市地域公共交通網形成計画の評価

(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する。また、路線バスの再編に併せて、拠点の創出を行う。		
【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した。			

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、まめバス及び予約型乗合タクシーの見直しを行う。公共交通空白地等に対しては、新たな地域公共交通の導入を検討する。市街地循環路線に関しては、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する。		
【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、平成２９～３０年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した。			

《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た拠点の創出。また、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する。
主な事業箇所	地域広域拠点：人吉市中心部、人吉医療センター外、地域生活拠点：イオン錦店、交通拠点：人吉IC、石水寺入口（人吉市）外、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を実施した。他の拠点对策等については、財政的な課題が大きく協議が整わなかった。	



：実施済



：一部実施



：未実施

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い、利用者の利便性向上及び乗換抵抗の軽減を図る。		
【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の掲示を行った。			

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、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う。		
【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らなかった。			

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う。		
【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らなかった。			

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う。		
【施策・事業の実施状況】 共通定期券の導入については、制度設計の検討には至らなかった。			

⑥人吉 IC 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	人吉 IC 利用者に対する P&BR(※)駐車場の確保について検討する。 ※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らなかった。	

 : 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う。 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する。		
【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う。 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させる。		
【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へ掲載した。			

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、各種イベントへの地域公共交通でのアクセス方法等の情報発信等を行う。		
【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の発信を行った。			

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	地域公共交通相互の利用環境の向上に向けた一元的な公共交通マップの導入を検討する。		
【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らなかった。			

《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する。
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】 「公共交通を便利に使う！」をテーマに市職員出前講座のメニューに準備していたが、期間中に申込みがなく実施できなかった。	

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	小学生などの子どもを対象としたバスの乗り方教室等や無料乗車体験等を実施することで、地域公共交通に対する理解を深め、利用時のマナー等の教育を図る。		
【施策・事業の実施状況】 平成29年・令和2年 中原保育園、令和元年 東間小学校においてバスの乗り方教室を実施した。			

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する。
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】 令和元年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した。	

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や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する。		
【施策・事業の実施状況】 平成29～30年の実証運行等事業後に検討を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動自粛や行動制限、R2豪雨災害の影響もあり未実施。			

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）の導入等を検討する。例）焼酎の蔵元を巡るバスなど		
【施策・事業の実施状況】 平成29～30年の実証運行等事業後に検討を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動自粛や行動制限、R2豪雨災害の影響もあり、地域関係者等との協議の場を設けることができず未実施。			

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㈱が実施している免許返納者割引乗車証について推進を図る。		
【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。			

: 実施済
 : 一部実施
 : 未実施

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する。		
【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・MOZOCA・鍛冶屋町通り外）			

《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・活性化を図る。		
【施策・事業の実施状況】 平成29～30年の実証運行等事業後の取組みを予定していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動自粛や行動制限、R2豪雨災害の影響もあり未実施。			

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	地域で開催されるイベント等と利用促進を目的とした連携や小学校等と連携した遠足・遠征時の路線バス等利用など、地域公共交通の利用機会の創出とともに利用習慣の育成・意識啓発を図る。		
【施策・事業の実施状況】 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動自粛や行動制限、R2豪雨災害の影響もあり、イベント等の開催が自粛され、公共交通機関の利用控えもあったこともあり未実施。			

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、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する。		
【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を行った。			

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	継続的に地域公共交通だより発行を行い、地域住民への意識啓発等を図る。		
【施策・事業の実施状況】 年1回のペースで継続的に発行した。			

(2) 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
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
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

出典：市データ

【評価結果】

- ①平成31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、利用者数の減少及び燃料費の高騰など運行単価の増加により未達成。
- ②相乗り率（1台あたりの利用者数）の低下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
①新たな拠点の創出	-	14 箇所	1 箇所
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)

出典：市及び交通事業者データ

【評価結果】

- ①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、協議が整わず未達成。
- ②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、目標値は達成。

※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
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%

出典：市及び交通事業者データ

【評価結果】

①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

平成22年度を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
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%	-
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)

出典：①アンケート調査結果、②市及び交通管理者データ

【評価結果】

①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。

②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。施策・事業の実施状況の影響等は検証が必要。

※JR 肥薩線、くま川鉄道の運休もあり、利用できる地域公共交通機関が減少している状況。

※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（平成32年/平成27年＝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(R3)	R3年度値
①地域と連携した利用促進の実施件数	-	1 件	5 件（累計）
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

出典：地域、市、交通事業者データ

【評価結果】

- ①令和2～3年は新型コロナウイルス感染症やR2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、目標達成。
・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）

（３）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・事業もある状況でした。
- 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、さらに新型コロナウイルス感染症やR2豪雨災害の影響もあり、関係機関等との協議にまで至らない状況でした。
- 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となっています。
- 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です。

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いましたが、大きな見直し等は実施していない状況です。
- ・ 一方で、地域公共交通利用者数は、全体的に減少傾向です。
- ・ 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です。

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ます。
- ・ 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です。
- ・ 人吉市域内及び人吉球磨地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ます。
- ・ 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です。

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数は減少し、運行の維持にかかる財政負担は増加している状況です。
- ・ 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ますが、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です。
- ・ 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です。

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です。
- ・ 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です。
- ・ 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です。

2 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%となっています。
- ・5 年間で 5～8%減少し、R2 豪雨災害の影響で人口流出が加速しています。
- ・なお、人口減少の動向は地区によって大きく異なり、西瀬校区や大畑校区では人口減少が著しい状況です。
- ・高齢化の進展も著しく、令和 7 年には 40%以上となる見込みです。
- ・65 歳以上人口は令和 7 年をピークにそれ以降は減少する見込みです。
- ・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しています。
- ・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します。

〔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しています。
- ・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 R2 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しています。

〔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、市全域に分散立地しています。
- ・観光客数は R 元年において 1,457 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、R2 豪雨災害の影響から大きく減少しています。

〔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しています。
- ・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しています。
- ・特に、他町村から人吉市への依存が高い状況です。

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となっています。
- ・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っています。
- ・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）を望んでいます。

〔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を望んでいます。
- ・紙媒体も含めた地域公共交通に対する情報提供の強化を望んでいます。

〔その他〕

- ・路線バスや乗合タクシーの施設等への乗り入れなどを望んでいます。
- ・地域公共交通に対する情報提供の強化を望んでいます。

〔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を担っています。
- 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を担っています。
- 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を担っています。
- ④R2 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。

3 地域公共交通が抱える問題点・課題

①地域公共交通の問題点

〔地域公共交通のサービス〕

- ・じゅぐりっと号は、人吉駅前と人吉 IC 乗降口を結ぶ形で平日・土日祝日に 1 1 往復/日運行していますが、人吉 IC を経由する多くの高速バスへの接続をカバーできていない状況です。
- ・まめバスは、交通空白地を運行するコミュニティバスで、4 路線が各路線週 2 日、3 往復/日もしくは 3 便/日で運行など提供するサービスは限定的です。
- ・一部地域（西瀬地区）において交通空白地が依然として存在します。
- ・さらには、JR 九州肥薩線の運休に伴い、新たな交通空白地も発生しています。

〔地域公共交通の利用状況〕

- ・くま川鉄道の利用者数は平成 27 年度以降増加傾向で、路線バスは平成 28 年度以降横ばいで推移していたものの、新型コロナウイルス感染症や R2 豪雨災害の影響から大きく減少しています。
- ・じゅぐりっと号は、令和 2～3 年度は減少したものの、令和 4 年度は増加に転じています。
- ・まめバス、乗合タクシーは一時的に増加している路線もあるものの、全体的に減少傾向です。

〔地域公共交通に関する財政負担状況〕

- ・地域間幹線系統路線バスの運行に係る財政負担は、平成 28 年度から平成 30 年度にかけて運行単価の上昇に伴い増加し、その後は路線バスの見直しに伴い減少したものの、再度増加傾向です。
- ・じゅぐりっと号は、利用者数の減少等に伴い大きく増加しています。
- ・まめバスの財政負担は増加傾向です。
- ・乗合タクシーは利用者数が減少した結果、財政負担も減少しています。

②地域公共交通に対する市民の意識等

- ・市民の約 8 割が地域公共交通を利用しない状況です（80 歳以上でも約 7 割が利用しない）。
- ・外出時の問題として、「公共交通がない」「公共交通の運行本数が少ない」が挙がっています。
- ・運転免許証返納に対する意向はあり、返納後の移動手段としてタクシーなど地域公共交通を想定している人が多く存在します（ただし、路線バスや乗合タクシーは各 1 割程度）。
- ・市民の地域公共交通の維持・確保に向けた関心及び主体性については低い状況です。

〔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。

【拠点の定義】

本市のみでなく人吉球磨地域への玄関口となる「広域拠点」、日常生活等において市民が集まるとともに、観光客等が訪れる「地域拠点」、さらには駅などの「交通拠点」の3拠点を設定します。

表 拠点の考え方

拠点名	位置づけ (配置方針)	求められる機能	拠点候補地
広域拠点	広域幹線、 幹線、支線	多様な交通手段が結節し、本市並びに人吉球磨地域の玄関口となる拠点	人吉駅・人吉温泉駅、人吉 IC
地域拠点	幹線、支線	日常生活において市全体から市民が集まる拠点 さらには、観光客などの来訪者が訪れる拠点	中心市街地地区、青井地区、麓・老神地区、 その他中心部、産交バス(株)人吉営業所、 人吉医療センター、人吉市役所、 人吉市カルチャーパレス、農免道路沿線
交通拠点	幹線相互、 幹線と支線 が結節	地域公共交通相互が結節し、乗り換え機能等を有する拠点	鉄道駅（西人吉駅、相良藩願成寺駅、大畑駅、矢岳駅）、石水寺入口

【地域公共交通ネットワークの定義】

地域公共交通ネットワークは、人吉球磨地域と地域外の移動を支える「広域幹線」、人吉球磨地域内の移動を支える「幹線（鉄道）」「幹線（バス）」「支線」を設定します。

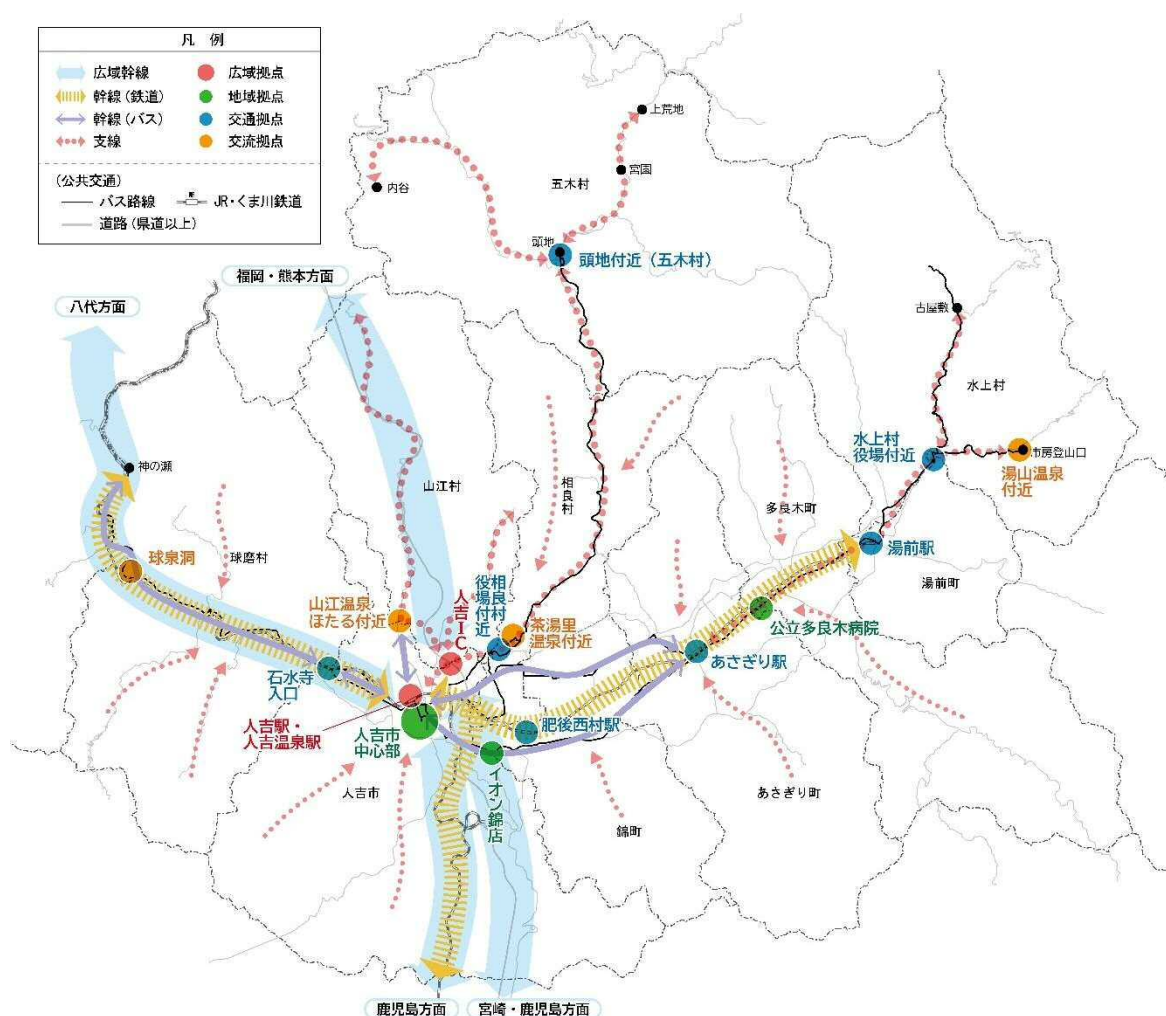
表 交通ネットワークの考え方

路線名		果たすべき役割	主な利用者	交通手段
広域幹線		・人吉球磨地域と地域外の交流人口の移動を支えます。	観光客などの来訪者、市民及び地域住民	JR 九州肥薩線、高速バス
幹線（鉄道）		・人吉球磨地域の骨格を形成。 ・市町村間を連絡するとともに、交流人口の移動を支えます。	高校生の通学者、市民及び地域住民、観光客などの来訪者	JR 九州肥薩線、くま川鉄道
幹線（バス）		・市町村間を連絡し、市民及び地域住民の日常生活の移動を支えます。	通勤・通学者、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用	路線バス
支線	拠点間 連絡路線	・広域拠点間を連絡し、市民の日常生活及び交流人口の移動を支えます。	観光客などの来訪者、市民及び地域住民	じゅぐりっと号、タクシー
	地域内 路線	・市街地エリア内における拠点間を連絡し、市民の日常生活の移動を支えます。	観光客などの来訪者、市民全般	コミュニティバス、タクシー
	地域間 路線	・地域間の移動や地域内での移動を支えます。	高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院・通学などの利用	コミュニティバス(まめバス)、乗合タクシー、タクシー、自家用有償運送

参考：人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像

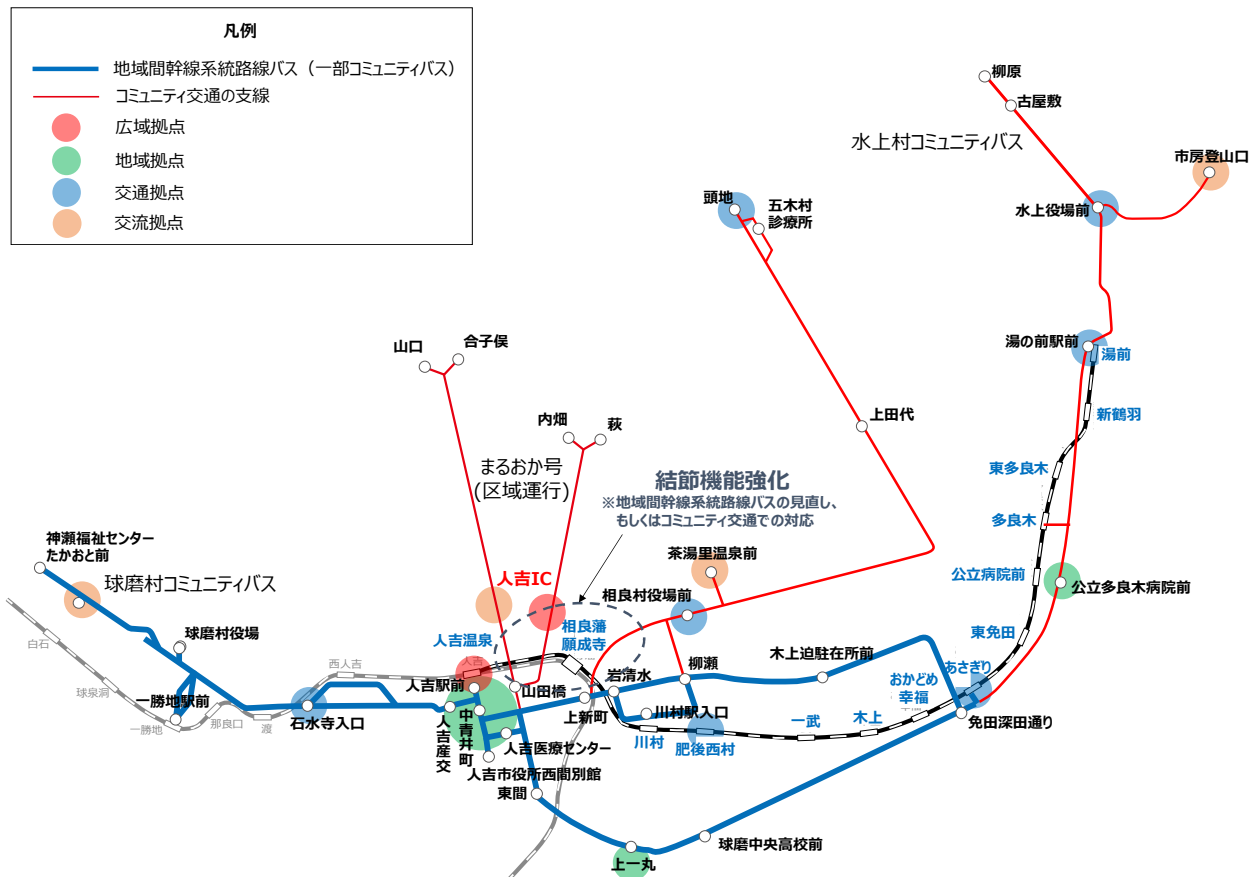
人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像では、「**①地域の各拠点が地域公共交通ネットワークで結ばれた状態**」を目指しており、本市においては、人吉球磨地域への玄関口となる「広域拠点」として人吉駅・人吉温泉駅、さらには人吉 IC、日常生活において人吉球磨地域全体から地域住民が集まる「地域拠点」として人吉市中心部（産交バス(株)人吉営業所、人吉医療センターなど）が役割を担っています。

人吉球磨地域と地域外の移動を支える「広域幹線」として JR 九州肥薩線及び高速バス、人吉球磨地域内の移動を支える「幹線（鉄道）」として JR 九州肥薩線・くま川鉄道、「幹線（バス）」として路線バス、その他市内の移動や地域内での移動を支える「支線」として、コミュニティバスや乗合タクシー、タクシーが地域公共交通ネットワークとしての役割を担っています。



また、「②地域公共交通体系が持続可能に再編された状態」として、将来（くま川鉄道全線開通時）において、五木線など地域間幹線系統路線バスを対象としたコミュニティ交通への見直し、さらには、人吉 IC への結節機能強化などが位置付けられています。

〔将来（くま川鉄道全線開通時）〕



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との連携、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、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。

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との連携、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

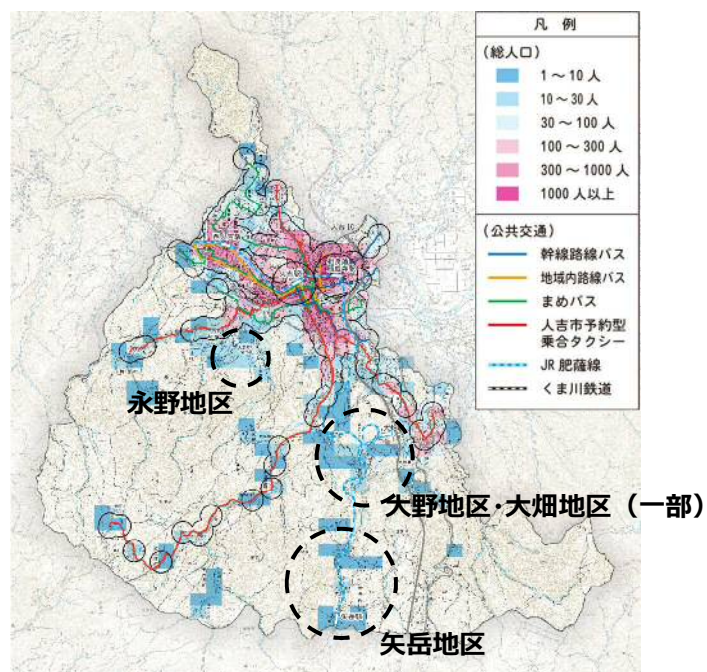
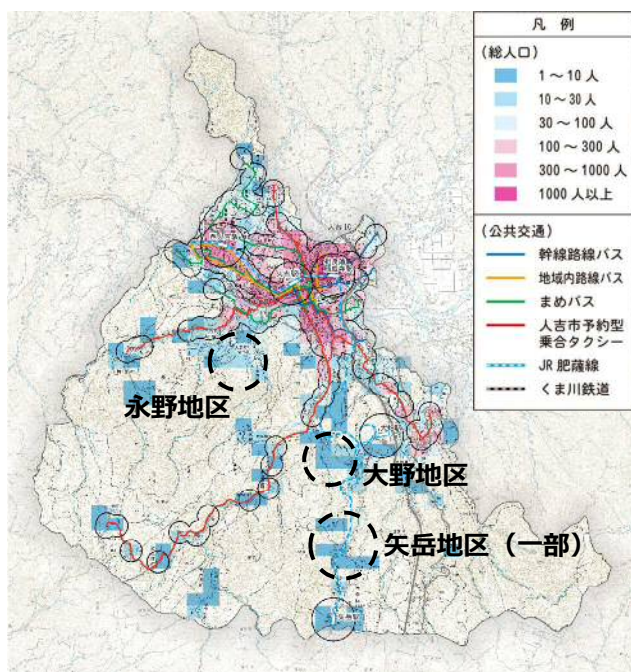
- ・本市においては、鉄道及び路線バス、乗合タクシーなどの地域公共交通でカバーできていない交通空白地が存在します。
- ・また、R 2 豪雨災害の影響により JR 九州肥薩線が運休していることから、新たな交通空白地も発生しています。
- ・そうした状況を踏まえ、人吉市復興計画や人吉市都市計画マスタープランなどとも連携を図り、地域の実情に応じた適切な地域公共交通の検討・導入を図ることで、**交通空白地の解消**を目指します。

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	なんぶ号	熊本	16:03	なんぶ号	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	なんぶ号	熊本	16:03	なんぶ号	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	なんぶ号	宮崎	17:35			
	18:20	18:40	B&Sみやざき	宮崎	17:59	なんぶ号	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。

第7章 目標達成に向けた施策・事業

第6章で設定した目標の達成に向けて実施する施策・事業は以下のとおりです。

方向性①：地域公共交通の再構築による利便性の向上

目標①：地域公共交通の再構築による利便性向上

数値指標①：交通空白地

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

目標②：市街地エリアにおける移動環境の向上

数値指標①：日常生活における地域公共交通の利用率

数値指標②：高速バスとじゅぐりっと号の接続本数

数値指標③：じゅぐりっと号の年間利用者数

方向性②：地域公共交通のサービス強化による利用促進

目標③：地域公共交通に関する情報発信の強化

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

数値指標②：地域公共交通利用方法の認知度

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

数値指標①：観光客の地域公共交通機関利用率

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

方向性③：地域との共創による地域公共交通の維持・確保

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

数値指標①：地域公共交通の利用頻度

数値指標②：地域と連携したイベント等の取り組み件数

目標達成に向けた施策・事業

1) コミュニティ交通の充実

- ①地域間幹線系統路線バスの見直しに併せたコミュニティ交通の導入
- ②交通空白地への新たなコミュニティ交通の導入
- ③既存コミュニティ交通（まめバス、乗合タクシー）の地域の実情に応じた改善

2) 新たな地域公共交通の創出

- ①市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入
- ②じゅぐりっと号のサービス強化

3) 地域公共交通に関する情報提供の充実

- ①地域公共交通マップの作成
- ②ホームページによる一元的な情報提供の実施及び広報周知
- ③MaaSなどの新たな技術を活用した地域公共交通利用環境の構築

4) 地域公共交通に関する新たなサービスの導入・検討

- ①観光施設や宿泊施設と連携した地域公共交通 1 ～ 2 日フリー乗車券の導入
- ②コミュニティ交通の料金体系の見直し
- ③交通系 IC カード等の普及・促進

5) 地域公共交通に関する多分野との連携

- ①保育園・認定こども園・幼稚園・小学校、高齢者を対象とした乗り方教室の実施
- ②多分野での意見交換会
- ③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

(1) 施策・事業の内容

1) コミュニティ交通の充実

① 地域間幹線系統路線バスの見直しに併せたコミュニティ交通の導入

〔事業概要〕

「人吉・球磨地域公共交通計画」に基づき、地域間幹線系統路線バスの一部路線をコミュニティ交通へ見直します。見直しにあたっては、沿線市町村と連携してコミュニティ交通の充実を図ります。

※コミュニティ交通の運行にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用も含めて検討します。

〔事業主体〕

市、相良村、五木村、地域住民、交通事業者

〔事業箇所〕

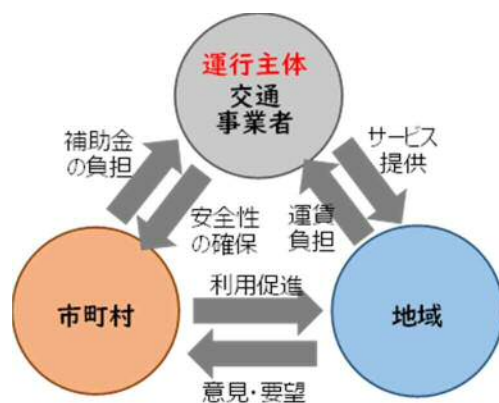
五木線

- ・人吉産交～茶湯里温泉前～上田代
- ・人吉産交～柳瀬～上田代
- ・人吉産交～大谷～頭地

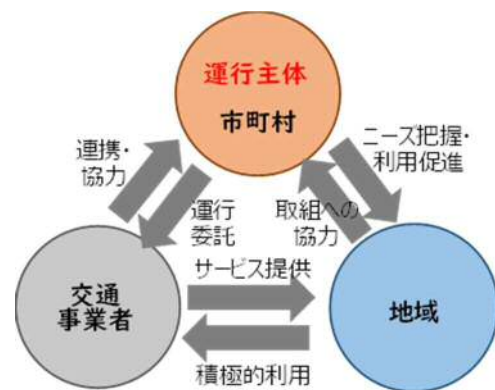
〔事業スケジュール〕

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	くま川鉄道の全線開通に併せて、コミュニティ交通の運行準備・運行開始			

〔従来の運行の仕組み〕



〔今後の運行の仕組み（コミュニティ交通）〕



対象路線	コミュニティ交通の例	留意事項
五木線 ・人吉産交～茶湯里温泉前～上田代 ・人吉産交～柳瀬～上田代 ・人吉産交～大谷～頭地	・複数市町村が連携したスクールバスの運行 ・複数市町村が連携したコミュニティバスや乗合タクシーの運行	・人吉高校五木分校への通学手段確保 ・幹線との接続強化

1) コミュニティ交通の充実

② 交通空白地への新たなコミュニティ交通の導入

〔事業概要〕

本市の交通空白地を対象に、コミュニティ交通を導入します。コミュニティ交通の導入にあたっては、既存のコミュニティ交通（まめバス、乗合タクシー）の活用なども含めて検討します。

※コミュニティ交通の運行にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用も含めて検討します。

〔事業主体〕

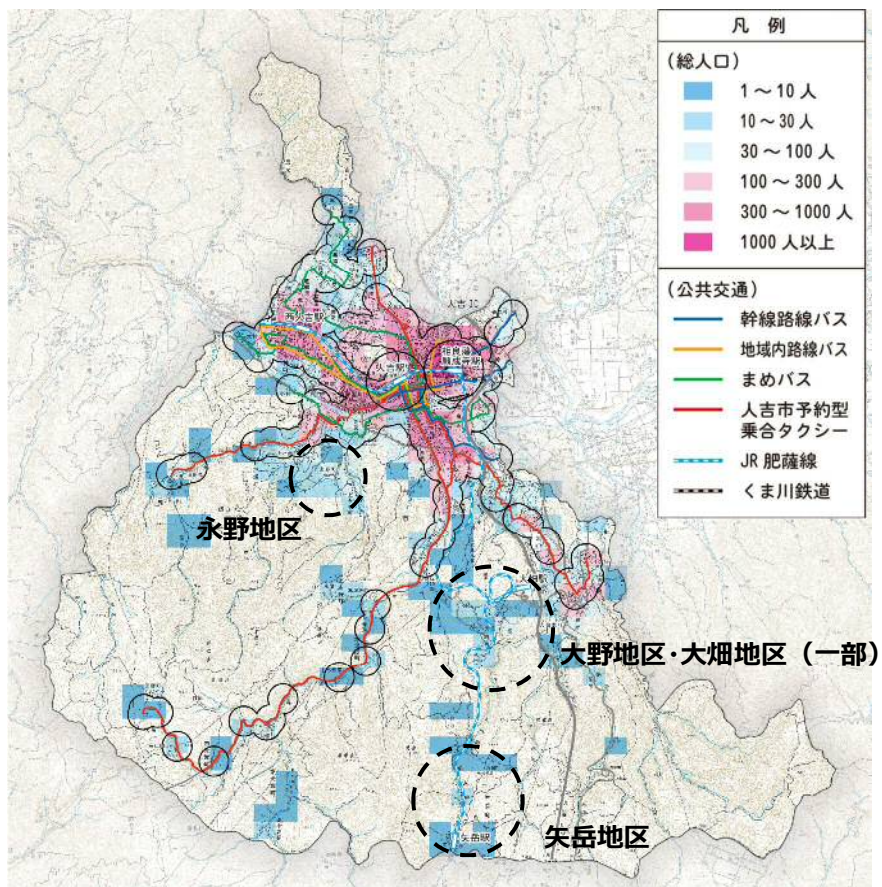
市、地域住民、交通事業者

〔事業箇所〕

交通空白地：4地区（永野地区・大野地区・大畑地区（一部）・矢岳地区）

〔事業スケジュール〕

令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度	
導入検討		実証実験		実証実験結果を踏まえた本格導入					



対象地区	コミュニティ交通の例
永野地区	まめバスもしくは予約型乗合タクシー、自家用有償運送の導入
大野地区・大畑地区（一部）	既存予約型乗合タクシーの見直し
矢岳地区・（大野地区）	予約型乗合タクシーの導入

1) コミュニティ交通の充実

③既存コミュニティ交通（まめバス、乗合タクシー）の地域の実情に応じた改善

〔事業概要〕

既存のコミュニティ交通（まめバス、乗合タクシー）を対象に、利用実態や地域の実情に応じて見直しを行い、利便性が高いコミュニティ交通への改善を図ります。

〔事業主体〕

市、地域住民、交通事業者

〔事業箇所〕

まめバス4路線、乗合タクシー5路線

〔事業スケジュール〕

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
			改善検討					①も踏まえたコミュニティ交通の見直し						

（改善例）

コミュニティ交通	路線名	改善例
まめバス	大柿線	運行内容の改善（運行曜日や運行本数の増加、運行ルートの見直しなど）もしくは予約型乗合タクシーへの見直し
	上原田（尾曲）線	運行内容の改善（運行曜日や運行本数の増加、運行ルートの見直しなど）もしくは予約型乗合タクシーへの見直し
	七地線	運行内容の改善（運行曜日や運行本数の増加、運行ルートの見直しなど）もしくは予約型乗合タクシーへの見直し
	小柿線	運行内容の改善（運行曜日や運行本数の増加、運行ルートの見直しなど）もしくは予約型乗合タクシーへの見直し
乗合タクシー	鹿目線	現在の運行内容を継続し、さらなる利用促進
	田野西線	現在の運行内容を継続し、さらなる利用促進
	田野東線	現在の運行内容を継続し、さらなる利用促進
	下田代線	現在の運行内容を継続し、さらなる利用促進 交通空白地と一体となった運行内容への見直し
	山江線	運行ルートの見直しなど

2) 新たな地域公共交通の創出

①市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入

【事業概要】

市街地エリアにおいて、市民の日常生活における買い物や通院先等を連絡する新たな移動サービスを導入します。
 なお、導入にあたっては、「②じゅぐりっと号のサービス強化」と一体的に取り組みます。

【事業主体】

市、地域関係者（商業施設・医療施設関係者）、交通事業者

【事業箇所】

市街地エリア

【事業スケジュール】

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
導入検討・実証実験			実証実験結果を踏まえた本格導入	

（導入イメージ）

- ・市街地エリア内の主要施設（商業施設、医療施設、公共施設）をカバーする形で運行（次頁参照）
- ・施設内への乗り入れも含めて検討
- ・サービス水準：1時間に1本程度、運賃 150～200 円
- ・対象施設と連携したスポンサー制度（バス停設置→スポンサー料金の徴収→バス車内等への広告）



チラシのイメージ。市街地エリアの主要施設をカバーする形で運行するイメージ。



文京区コミュニティバス協賛企業。協賛メニュー・メリットを掲載。



協賛メニュー・メリット。Aコース（3年契約）年間3,000,000円、Bコース（3年契約）年間378,000円、Cコース（3年契約）年間252,000円、Dコース（1年契約）年間150,000円。



バス停設置イメージ。バス停設置のイメージ。



バス車内イメージ。バス車内のイメージ。



バス停設置イメージ。バス停設置のイメージ。

コース	年間料	バス停設置	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外	バス車内	バス車外
A	3,000,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
B	378,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
C	252,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
D	150,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

【コミュニティバスを活用した企業サポーター制度の実施事例】（東京都文京区）

2) 新たな地域公共交通の創出

②じゅぐりっと号のサービス強化

〔事業概要〕

じゅぐりっと号を対象に、人吉 IC 乗降口での高速バスとの接続強化など、観光客をはじめとする来訪者の利便性向上に向けたサービス強化を図ります。なお、じゅぐりっと号の運行ルート見直しにあたっては、「①市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入」と一体的に取り組みます。

〔事業主体〕

市、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

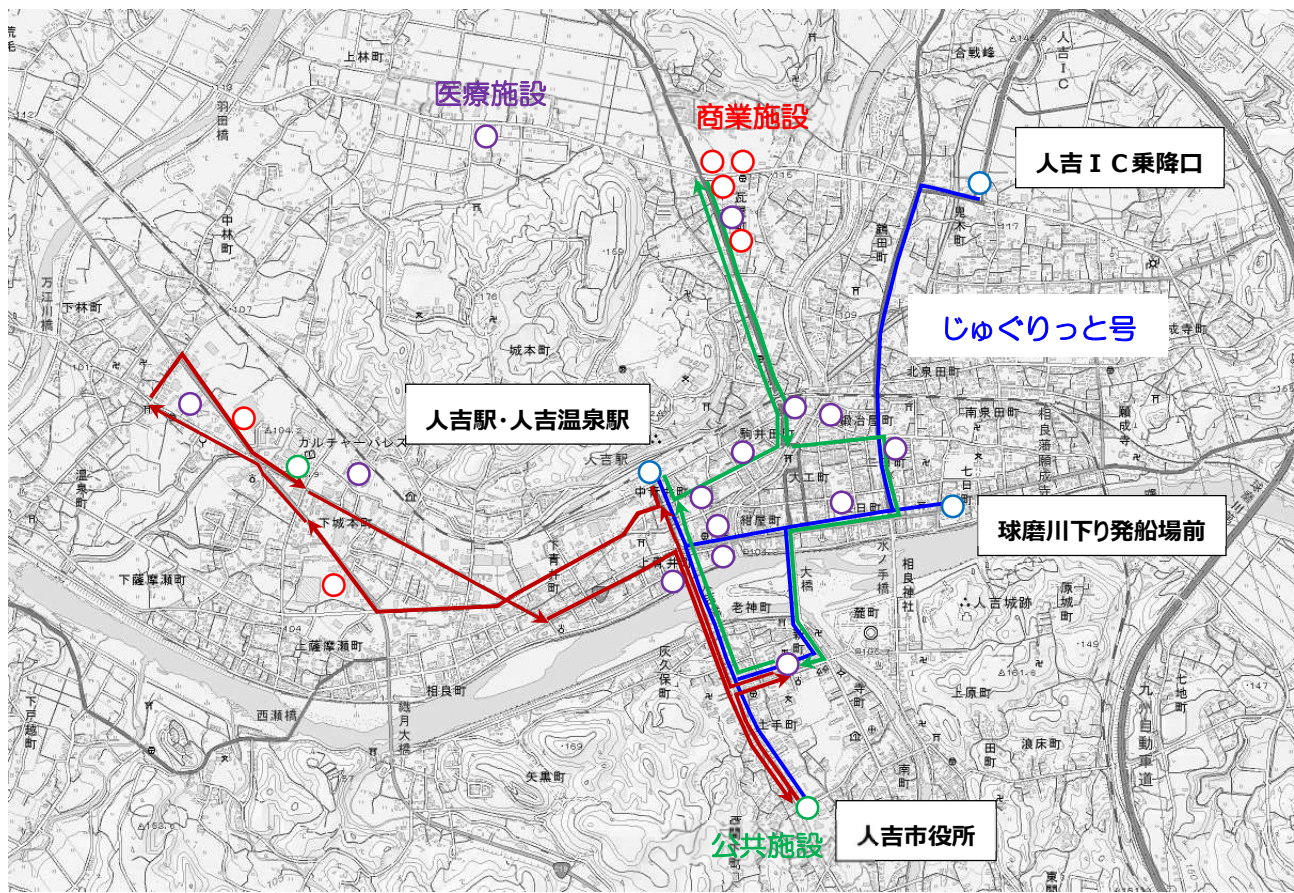
じゅぐりっと号

〔事業スケジュール〕

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
改善・導入検討									実施					

(改善例)

- ・運行本数の増加：平日・土曜・日祝日 10往復/日 → 15往復/日程度
※JR 九州バスが運行する「B&S みやざき」への接続強化
- ・市街地運行ルート（案）



3) 地域公共交通に関する情報提供の充実

①地域公共交通マップの作成

〔事業概要〕

本市における地域公共交通に関する情報、さらには観光施設や宿泊施設等も一緒になった分かりやすく便利な地域公共交通マップを作成します。

作成にあたっては、市民のみならず観光客等も利用できるよう、人吉球磨地域全体での移動も含めた内容となるよう留意します。

その他、レンタサイクルやシェアサイクル等の情報も一元的に提供することで、利用者のアクセス利便性の向上を図ります。

〔事業主体〕

市、地域関係者（観光関係者）、交通事業者

〔事業箇所〕

市全域

〔事業スケジュール〕

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
作成		配布・適宜更新		

（取り組みイメージ）

・中学生などと連携した地域公共交通マップづくり

→ 地域の資源や公共交通に関するフィールドワークを実施し、公共交通を活用したマップ（すごろく）作成



3) 地域公共交通に関する情報提供の充実

②ホームページによる一元的な情報提供の実施及び広報周知

〔事業概要〕

既存のホームページ等を活用し、本市の HP より一元的な情報提供を行うとともに、ホームページへのアクセス利便性を考慮し、QR コード等を活用したチラシを作成・配布します。

ホームページに関しては、人吉球磨地域の地域公共交通に関するホームページ等のリンク集などを整理するとともに、「①地域公共交通マップ」と連携し、一元的な情報提供を実施します。

その他、SNS（Instagram、Twitter、LINE など）を活用し、地域公共交通に関する PR 動画やその他情報発信を定期的実施し、地域公共交通の利用推進（ナッジによる取組み）を実施します。

〔事業主体〕

市、交通事業者

※ナッジとは、「そっと後押しする」意味であり、行動科学の知見の活用により、人々が自分自身にとってより良い選択肢を自発的に取れるように手助けする政策手法のことです。

〔事業箇所〕

市ホームページ他

〔事業スケジュール〕

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
整備		運用開始		

（取り組みイメージ）



〔公共交通時刻表として公共交通マップと各交通機関の運行状況と時刻表などの一元的な情報提供の実施事例〕
（熊本県八代市）



〔ナッジによる公共交通利用促進の事例〕
（国土交通省中国運輸局）

3) 地域公共交通に関する情報提供の充実

③MaaSなどの新たな技術を活用した地域公共交通利用環境の構築

〔事業概要〕

MaaS(Mobility as a Service)など新たな技術を活用し、一元的な情報提供に加え、キャッシュレス決済、その他観光や飲食等のサービスとの連携など、利便性の高い地域公共交通利用環境を構築します。

構築にあたっては、熊本県が阿蘇エリアで実証事業を行った（令和4年10月～11月）「熊本型観光MaaS」などとの連携も含めて検討します。

〔事業主体〕

市、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

市全域

〔事業スケジュール〕

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
熊本県の動向などの研究	実施に向けた準備		運用開始	

（取り組みイメージ）



〔日本版 MaaS の推進：国土交通省〕

〔熊本型観光 MaaS の実証事業〕
（熊本県）

※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

4) 地域公共交通に関する新たなサービスの導入・検討

① 観光施設や宿泊施設と連携した地域公共交通 1～2 日フリー乗車券の導入

【事業概要】

本市及び人吉球磨地域の地域公共交通を対象に、定額乗車券（1～2 日フリー乗車券）を導入し、地域公共交通利用者の利便性向上を図ります。

また、観光施設や宿泊施設と連携し、観光施設の施設入園料の割引や温泉施設の入浴料割引、商店街や飲食店での特典などについても検討します。併せて、フリー乗車券の販売を施設と連携することで、利用促進を図ります。

【事業主体】

市、球磨地域 9 町村、地域関係者、交通事業者

【事業箇所】

人吉球磨地域全域

【事業スケジュール】

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
		導入検討							運用開始					

② コミュニティ交通の料金体系の見直し

【事業概要】

コミュニティ交通を対象に、料金均一化、さらには複数のコミュニティ交通を乗り継いで利用した場合でも追加料金不要と言った定額運賃化など料金体系の見直しを検討し、地域公共交通利用者の利便性向上を図ります。

【事業主体】

市、球磨地域 9 町村、交通事業者

【事業箇所】

人吉球磨地域全域

【事業スケジュール】

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
		導入検討							運用開始					

4) 地域公共交通に関する新たなサービスの導入・検討

③交通系 IC カード等の普及・促進

〔事業概要〕

交通系 IC カード（熊本地域振興 IC カード「くまモンの IC カード」や全国相互利用サービス対応の 10 カードなど）等を鉄道及びタクシー事業者等に導入し、地域公共交通利用者の利便性向上を図ります。

さらには、商業施設等と連携した新たな決済方法の導入など、交通系 IC カード等の有効活用を図ります。

※「③MaaS などの新たな技術を活用した地域公共交通利用環境の構築」など、新たな技術の活用（キャッシュレス決済）なども含めて今後適切な方法について検討します。

〔事業主体〕

市、球磨地域 9 町村、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

人吉球磨地域全域

〔事業スケジュール〕

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
決済方法の計画		くま川鉄道の全線開通に併せて、運用開催		

（取り組みイメージ）



〔全国相互利用交通系 IC カード〕



電車に乗り込む前に、車体ステッカーをチェック!!



〔熊本市電で実証実験を行っているタッチ決済〕
(熊本市交通局)

5) 地域公共交通に関する多分野との連携

① 保育園・認定こども園・幼稚園・小学校、高齢者を対象とした乗り方教室の実施

【事業概要】

保育園・認定こども園・幼稚園・小学校の園児や児童を対象に、鉄道や路線バス、コミュニティ交通へ触れ合ってもらう機会を創出することを目的に、乗り方教室を実施します。

さらには、高齢者を対象に、地域公共交通の利用促進を目的に、老人クラブ活動などと連携し、乗り方教室を実施します。

また、乗合タクシー導入地域において、座談会等の実施による意見交換会を行い、利用状況の把握に加え、予約方法などの仕組みや改善点の把握など、地域と連携して地域住民へ丁寧な対話を実施します。

【事業主体】

市、地域住民、地域関係者（教育関係者、高齢者福祉施設関係者など）、交通事業者

【事業箇所】

市全域

- ・小学生は総合的学習の時間の活用（年度末に教育委員会等を通じて学校を募集）
- ・高齢者に関しては老人クラブ活動や町内会（自治会）の集まりの場の活用

【事業スケジュール】

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
						適宜実施								

② 多分野での意見交換会

【事業概要】

福祉・教育分野や観光・まちづくり分野、環境分野（ゼロカーボン）との定期的な意見交換等を行い、地域住民の移動等に関する課題や地域公共交通に対するニーズ等を共有します。

また、交通事業者も含めた意見交換会を開催し、地域公共交通の見直し・改善を図ります。

【事業主体】

市、地域関係者（福祉・教育・観光関係者）、交通事業者

※交通関係：復興支援課、教育関係：学校教育課、福祉関係：福祉課・高齢者支援課

その他：商工観光課・都市計画課・地域コミュニティ課、環境課など

【事業箇所】

市全域

【事業スケジュール】

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
						適宜実施								

5) 地域公共交通に関する多分野との連携

③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

〔事業概要〕

地域公共交通を活用した観光等ツアー企画、さらには地域公共交通利用デーの実施（無料もしくは 100 円など）などイベント等を開催し、意識啓発を図ります。

さらには、それらイベントと連携し、地域側での催し開催などを行うことで、外出機会の創出や外出意欲の向上を図ります。

〔事業主体〕

市、地域住民、地域関係者、交通事業者

〔事業箇所〕

市全域

〔事業スケジュール〕

令和5年度			令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度		
						適宜実施								

（取り組み内容）

・地域公共交通に関するイベント開催

既存イベントとの連携や新たな地域公共交通を活用したイベントなどを開催します。

例）定期的な地域公共交通利用デーの実施：年 1 回無料、年数回料金 100 円など

夏休みなどにおける小学生を対象としたスタンプラリーの開催、

子育て世代を対象とした親子バスツアーイベントの開催、

MOZOCA ステーションを活用した乗車体験会の開催 など

・地域公共交通と連携した地域でのイベント開催

地域公共交通に関するイベントと連携し、地域住民の外出機会の創出や外出意欲の向上を図ることを目的に、地域側での催し等を開催します。

例）朝市の開催、商店街と連携した取り組み、食や文化等と連携した取り組みなど



〔利用促進に向けた親子バスツアーイベントの実施事例〕
（兵庫県播磨町）



〔くま川鉄道によるイベント企画の実施事例〕
※マルシェやスタンプラリーなどを実施

〔施策・事業の全体スケジュール〕

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1)コミュニティ交通の充実					
①地域間幹線系統路線バスの見直しに併せたコミュニティ交通の導入		くま川鉄道の全線開通に併せて、コミュニティ交通の運行準備・運行開始			
②交通空白地への新たなコミュニティ交通の導入		導入検討・実証実験		実証実験結果を踏まえた本格導入	
③既存コミュニティ交通の地域の実情に応じた改善			改善検討	①も踏まえたコミュニティ交通の見直し	
2)新たな地域公共交通の創出					
①市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入		導入検討・実証実験		実証実験結果を踏まえた本格導入	
②じゅぐりつと号のサービス強化		改善・導入検討		実施	
3)地域公共交通に関する情報提供の充実					
①地域公共交通マップの作成		作成		配布・適宜更新	
②ホームページによる一元的な情報提供の実施及び広報周知		整備		運用開始	
③MaaSなどの新たな技術を活用した地域公共交通利用環境の構築		熊本県の動向などの研究	実施に向けた準備	運用開始	
4)地域公共交通に関する新たなサービスの導入・検討					
①観光施設や宿泊施設と連携した地域公共交通1～2日フリー乗車券の導入		導入検討		運用開始	
②コミュニティ交通の料金体系の見直し		導入検討		運用開始	
③交通系ICカード等の普及・促進		決済方法の計画		くま川鉄道の全線開通に併せて、運用開催	
5)地域公共交通に関する多分野との連携					
①保育園・認定こども園・幼稚園・小学校、高齢者を対象とした乗り方教室の実施			適宜実施		
②多分野での意見交換会			適宜実施		
③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			適宜実施		

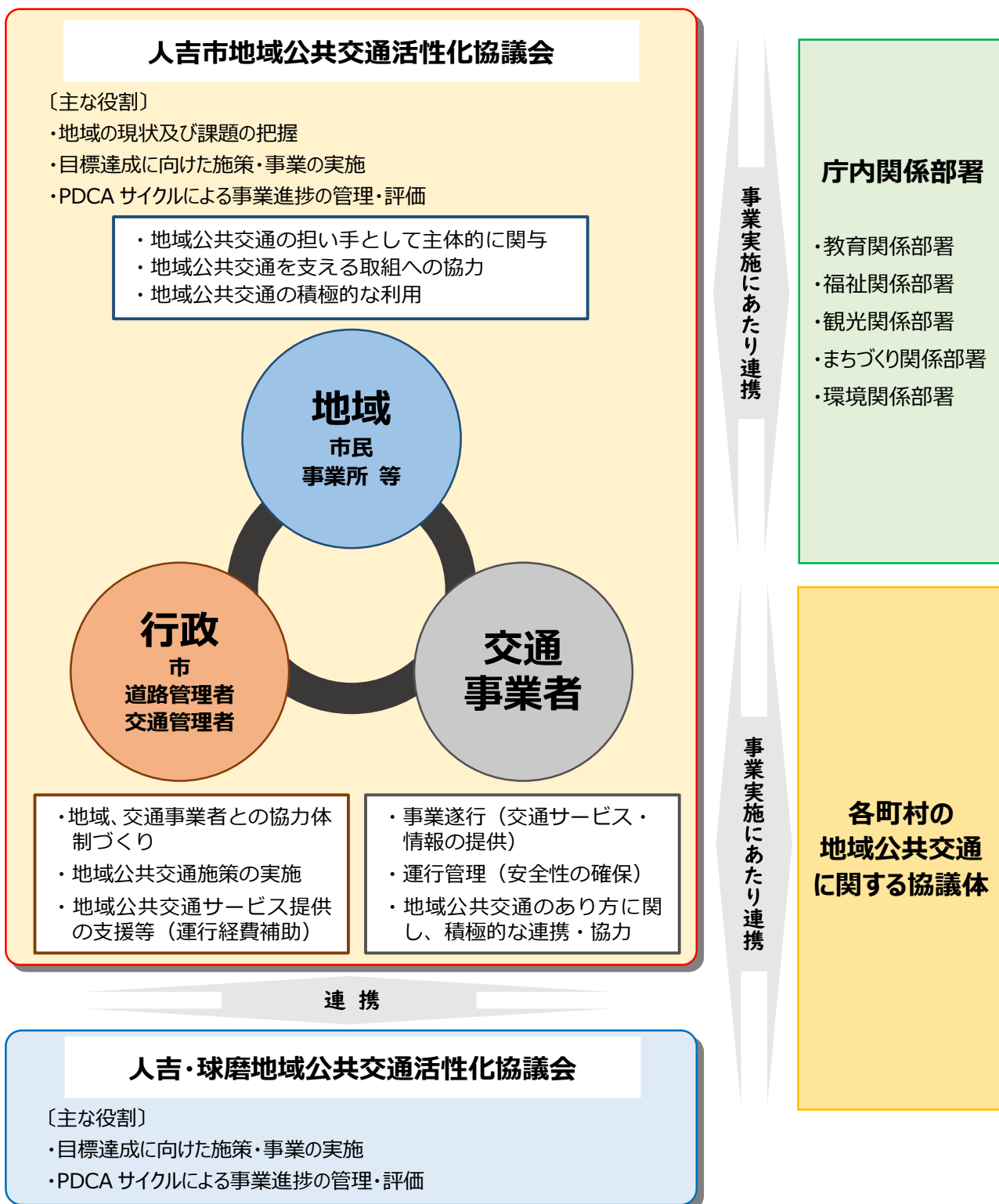
第8章 計画の達成状況の評価

1 推進体制

本計画の推進体制は、法定協議会である「人吉市地域公共交通活性化協議会」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

なお、施策・事業の推進にあたっては、人吉球磨地域10市町村で形成する「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」との連携を図るとともに、必要に応じて各町村と調整・連携を図りながら取り組みます。

併せて、計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成にあたっては、行政のみならず、地域（住民・企業）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。

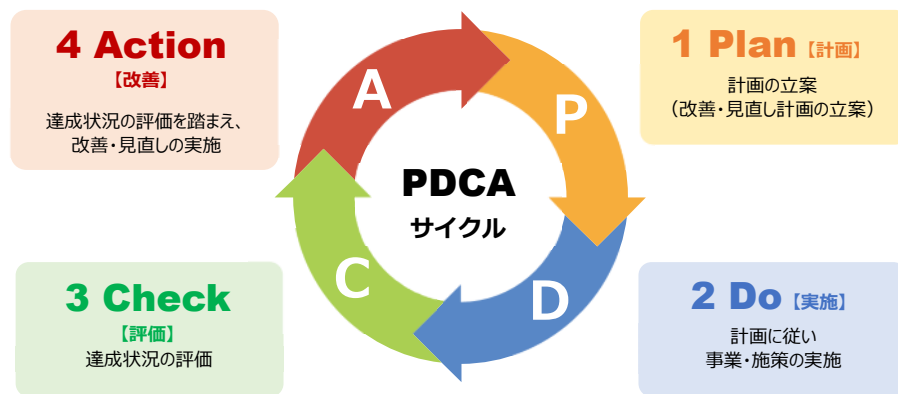


2 達成状況の評価と見直し

本計画は、目標及びその数値指標並びに目標値を設定しており、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

なお、施策・事業に対しては、適宜、その効果や課題等を検証するとともに、それらの結果を踏まえた改善を行うことで、目標達成に向けて取り組みます。

その他、毎年度、事業の進捗状況のモニタリングを実施するとともに、利用状況の把握や利用者・関係機関の声の定期的な収集を実施し、目標達成に向けて取り組んでいきますが、毎年度の取組目標等については、協議会で毎年度協議・決定します。



なお、毎年度のマネジメントに関しては、実施計画を作成し、事業の実施・評価・改善策の検討・見直しを行うことで、次年度の計画等に反映するなど、年度間管理を行います。

4月													5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月																																																														
上													中			下			上			中			下			上			中			下			上			中			下			上			中			下																																																					
PDCAサイクル	Do (実施)												Check (評価)			Action (改善) ※改善策の			Plan (計画) ※次年度計画			Do (実施) ※次年度準備を含む																																																																																			
当年度予算	予算執行																																																																																																								
次年度予算																			予算編成												議決																																																																										
議会																			6月定例会																					9月定例会																					12月定例会																					3月定例会																							
																																					必要に応じ補正予算措置																																										次年度予算の議決																										
人吉・球磨 地域公共交通 活性化協議会																			会議開催 ・年間実施計画作成																					その他必要に応じた会議開催																					会議開催 ・次年度実施計画案作成 ・予算編成																																										年度末開催 ・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認		
適宜報告・連携																																																																																																									
人吉市地域公共交通 活性化協議会																			会議開催 ・年間実施計画作成																					その他必要に応じた会議開催																					会議開催 ・次年度実施計画案作成 ・進捗状況の確認																																										年度末開催 ・次年度実施計画及び予算案の承認		

〔数値指標の評価方法等〕

目標	数値指標	評価時期	評価方法
目標①： 地域公共交通の再構築 による利便性 向上	数値指標①： 交通空白地	毎年度	交通空白地への地域公共交通導入状況より確認
	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	毎年度	交通事業者からの提供データを基に確認
	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	毎年度	市及び交通事業者からの提供データを基に確認
目標②： 市街地エリア における移動 環境の向上	数値指標①： 日常生活における地域公共交通の利用率	最終年度	市民アンケート調査を実施し、日常生活における地域公共交通の利用状況を確認
	数値指標②： 高速バスとじゅぐりっと号の接続本数	毎年度	高速バスとじゅぐりっと号の運行ダイヤより接続状況を確認
	数値指標③： じゅぐりっと号の年間利用者数	毎年度	交通事業者からの提供データを基に確認
目標③： 地域公共交通に関する情報発信の強化	数値指標①： 地域公共交通ホームページのアクセス件数	毎年度	市ホームページへのアクセス件数を確認
	数値指標②： 地域公共交通利用方法の認知度	最終年度	市民アンケート調査を実施し、地域公共交通を利用しない理由「利用方法が分からない」の項目を確認
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	数値指標①： 観光客の地域公共交通機関利用率	最終年度	人吉球磨地域で実施する観光客アンケート調査結果を活用し、確認
	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	毎年度	交通事業者からの提供データを基に確認
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	数値指標①： 地域公共交通の利用頻度	最終年度	市民アンケート調査を実施し、日常生活における地域公共交通の利用状況を確認
	数値指標②： 地域と連携したイベント等の取り組み件数	毎年度	イベント等の取り組み状況より確認

〔施策・事業に対する効果等の検証方法〕

施策	事業	効果等の検証方法
コミュニティ交通の充実	①地域間幹線系統路線バスの見直しに併せたコミュニティ交通の導入	導入もしくは改善後、利用状況や利用者の声を把握し、利便性を検証。必要に応じて見直し実施 〔検証データ〕 ・利用者数：交通事業者提供データ ・利用者の声：乗り込み調査等を実施 ・その他：運行経費等についても確認
	②交通空白地への新たなコミュニティ交通の導入	
	③既存コミュニティ交通の地域の実情に応じた改善	
新たな地域公共交通の創出	①市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入	
	②じゅぐりっと号のサービス強化	
地域公共交通に関する情報提供の充実	①地域公共交通マップの作成	定期的に利用者の声を把握し、更新のタイミング等に応じて適宜見直し実施 〔検証データ〕 ・利用者の声：関係機関からの意見収集、必要に応じてアンケート調査等を実施 ・その他：HP やサービスの利用実態
	②ホームページによる一元的な情報提供の実施及び広報周知	
	③MaaS などの新たな技術を活用した地域公共交通利用環境の構築	
地域公共交通に関する新たなサービスの導入・検討	①観光施設や宿泊施設と連携した地域公共交通 1 ～ 2 日フリー乗車券の導入	新たなサービス導入後、利用状況や利用者の声を把握し、利便性や改善点等を検証。 〔検証データ〕 ・利用者数：交通事業者提供データ、施設等の利用実態データ ・利用者の声：アンケート調査等を実施 ※乗車券へ QR コードの掲載など ・その他：費用面等についても確認
	②コミュニティ交通の料金体系の見直し	
	③交通系 IC カード等の普及・促進	
地域公共交通に関する多分野との連携	①保育園・認定こども園・幼稚園・小学校、高齢者を対象とした乗り方教室の実施	実施後、参加者の声を把握するとともに、その後利用状況などについても把握し、効果等の検証。 〔検証データ〕 ・参加者の声：アンケート調査等を実施、関係機関の声を収集 ・利用状況：定期的な乗り込み調査等もしくは交通事業者提供データによるモニタリング
	②多分野での意見交換会	
	③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	