

人吉市地域公共交通網形成計画（案）

-概要版-

平成29年7月

人吉市

第1章 はじめに

1. 計画策定の目的

本計画は、交通政策基本法及び改正地域公共交通活性化再生法に基づき、本市における持続可能な地域公共交通網を形成することを目的に、本市の地域公共交通に関する様々な課題に総合的・効果的に対応するため、地域公共交通のマスタープランとして計画を策定するものです。

2. 計画策定の背景

本市を含む、人吉球磨地域（10 市町村）では、古くから人吉市を中心とした生活圏が構成されており、近年でも人吉球磨定住自立圏構想の推進や、（仮称）人吉球磨スマートインターチェンジの整備など 10 市町村が協働で取り組んでいる状況です。地域公共交通に関しても、人吉市を基点として、JR 九州肥薩線及びくま川鉄道湯前線の鉄道、さらには地域を跨ぐ路線バス（以後、地域間路線バス）が運行しており、人吉球磨地域（10 市町村）で取り組むものと、人吉市で取り組むものと整合性を図りながら検討する必要があります。地域間路線バスに関しては、人吉球磨地域と交通事業者等で設立している「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」において、平成 28 年 3 月に「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」を策定しており、この計画では、地域間幹線系統を対象とした持続可能な地域公共交通網の形成を目指しています。併せて、幹線となる鉄道及び地域間路線バスに接続する各市町村で完結する地域公共交通について、それぞれ地域公共交通網形成計画等で検討することとしています。

こうした状況の中、本市においても将来にわたり持続可能な地域公共交通網の形成を目指し「人吉市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。本計画は、本市の地域公共交通のマスタープランとなりますが、「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」との整合性・連携を図りつつ、本市の住民はもとより、球磨郡 9 町村の住民、さらには観光客の移動手段を考慮した計画とします。

3. 計画の区域

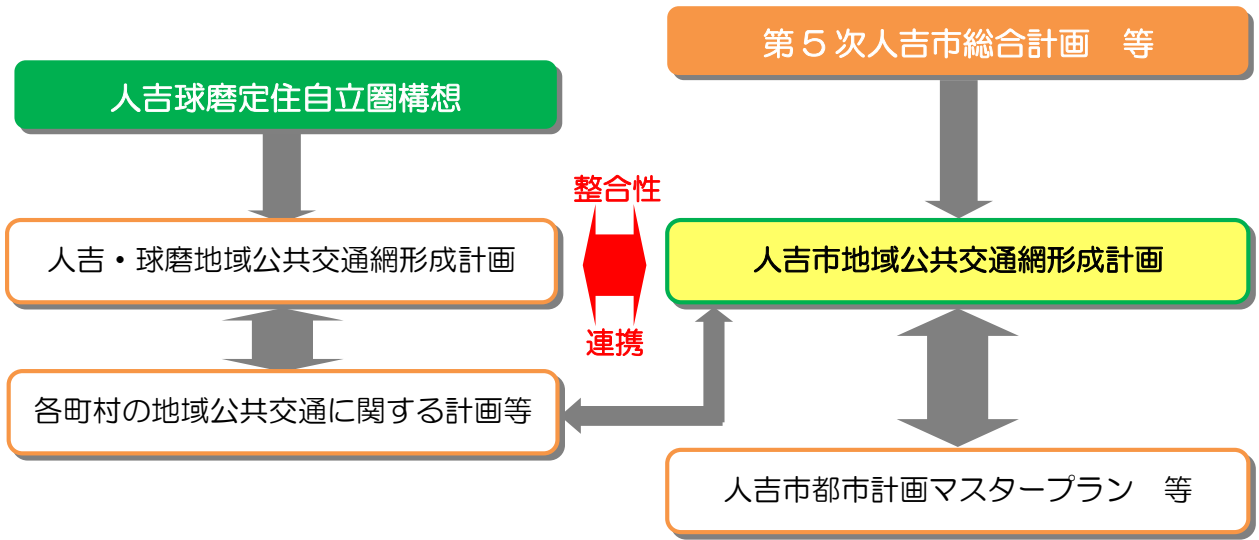
人吉市を対象とするものの、人吉球磨地域（10 市町村）全体の観点も考慮します。

4. 計画の期間

平成 29 年 7 月から平成 34 年 3 月までの概ね 5 年間とします。
なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

5. 計画の位置付け

本計画は、本市の総合計画を上位計画に、人吉市都市計画マスタープラン等を関連計画として定めていきますが、人吉球磨地域全体の観点から人吉・球磨地域公共交通網形成計画との整合性・連携を図るとともに、各町村で策定予定である地域公共交通に関する各種計画においても、本計画と整合を図るものとします。



【参考：人吉市地域公共交通網形成計画策定に向けた検討体制】

人吉市地域公共交通網形成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」において協議するとともに、本市が抱える各分野（まちづくり、福祉、観光、教育）の課題に、効果的・総合的に対応するための方針を反映させるため、庁内関係部署からなる検討委員会を設置し、検討を行いました。

「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：人吉市町内囑託員連合会会長、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鉄道部長、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、大分大学経済学部准教授
- ・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・情報局交通政策課長
- ・オブザーバー：錦町・山江村・球磨村の総務課長

第2章 人吉市の現状等

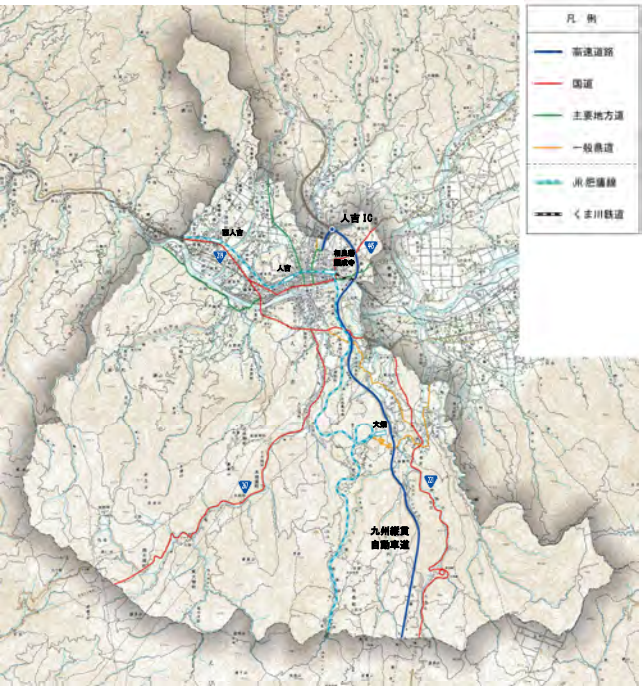
1. 上位関連計画等

第5次人吉市総合計画 後期基本計画	<p>【施策】</p> <p>(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強化 (3) 生活道路の整備と生活交通の確保 (4) 水と緑の環境整備 (5) 魅力的な市街地の形成</p> <p>【施策の目的】</p> <p>全国平均をはるかに上回る高齢化の進展に伴って、高齢者を中心とした通院や買物等、交通手段を持たない方々の効率的な移動手段の確保、加えて、観光やビジネス、二地域居住といった外部からの来訪者の交通手段の確保を図っていく必要があることから、これまでに取り組んできた、バス路線の見直し・乗合タクシーへの転換の検証を行い、利便性の向上により利用促進を図る路線再編に取り組めます。</p> <p>また、少子化に伴う定期通学者減等の課題を抱える「くま川鉄道」においても、定期外の乗客を取り込むために、肥薩線等との連携を図ることにより観光面での利用促進にも努めてもらうとともに、地域としても未来永劫存続できるよう支援に取り組めます。</p>
人吉市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<p>【基本目標2：本市への新しいひとの流れをつくる】</p> <p>人吉球磨の日本遺産を中心とした景観・文化振興戦略及びニューツーリズム戦略の構築・展開</p> <p>【基本目標4：時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する】</p> <ul style="list-style-type: none">都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワークの形成
人吉市都市計画マスタープラン	<p>【交通体系整備の方針】</p> <p>(基本方針)</p> <p>○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</p> <p>⇒自動車を持たない、もしくは運転できない人や、公共交通機関で訪れる遠方からの外来者等の利便性を確保するため、公共交通機関の充実、公共交通機関と自動車等の各種交通機関の連携強化、快適な歩行空間の整備、交通施設におけるユニバーサルデザインの導入等を促進し、誰もが不自由なく使える利便性の高い総合交通体系を確立する。</p> <p>(公共交通機関の整備方針)</p> <p>○鉄道</p> <ul style="list-style-type: none">現在、バスと鉄道、自動車と鉄道等の異種交通機関の乗り継ぎ性が悪いため、バスターミナル、パークアンドライド用駐車場等を鉄道駅に整備することにより、鉄道駅の交通結節機能の向上を図り、利便性が高く効率的な交通体系を確立する。鉄道駅を外来者への情報発信基地として位置づけ、情報端末、情報掲示板等を設置により案内機能の強化に努める。 <p>○バス交通</p> <ul style="list-style-type: none">今後の高齢社会に対応し、より利用しやすい交通機関として活用を図るため、バス路線網の見直しと、バス運行に必要な道路整備等を推進する。市街地内の主要施設や、市街地外の主な集落を結ぶ福祉小型巡回バスの導入により、私営バスと併せた効率的なバス交通体系の確立を検討する。

2. 地理・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。

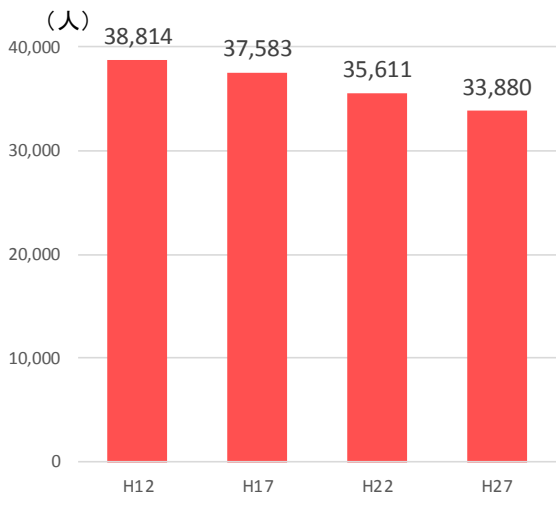
気候は、内陸性気候に属し、年平均気温は 15～16℃ですが、寒暖の差が激しく、濃霧の発生が顕著です。年間降水量は 3,000mm 弱で、その豊富な雨水が大地を潤しています。



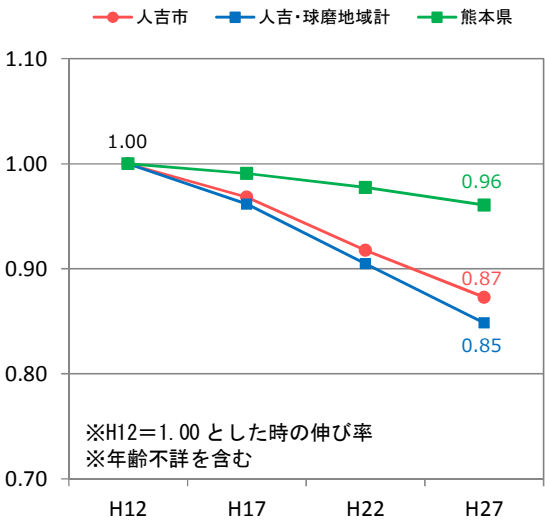
3. 社会情勢・経済状況

(1) 人口

- 本市の総人口（平成 27 年）は、33,880 人となっています。
- 総人口の推移は、過去 15 年で 1 割以上減少しており、熊本県全体と比較して現象が著しい状況です。
- 15 歳未満人口は過去 15 年で約 3 割減少しており、65 歳以上人口は約 2 割増加するなど、少子高齢化の進展が著しい状況です。



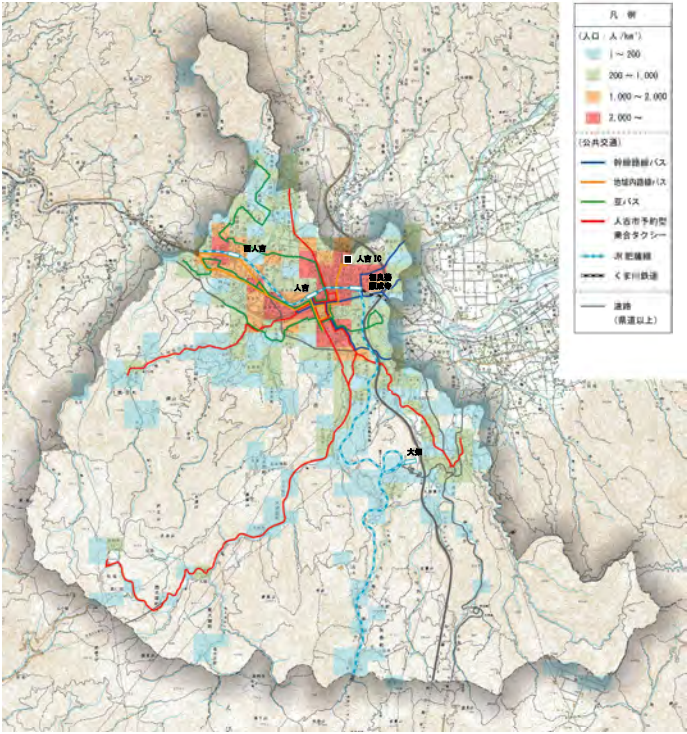
▲人吉市の総人口の推移



▲総人口の推移

資料：国勢調査

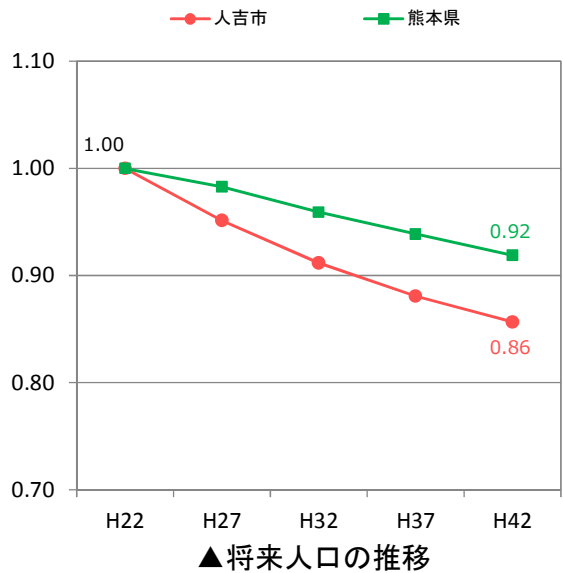
- 人口は主に中心部に多い状況で、その他幹線路線バス沿線や JR 九州肥薩線、くま川鉄道沿線に多く分布している状況です。
- また、幹線道路に接続している道路沿線など、人口は広域にわたって分布していますが、人口密度は低い状況です。



▲総人口の分布（H22）

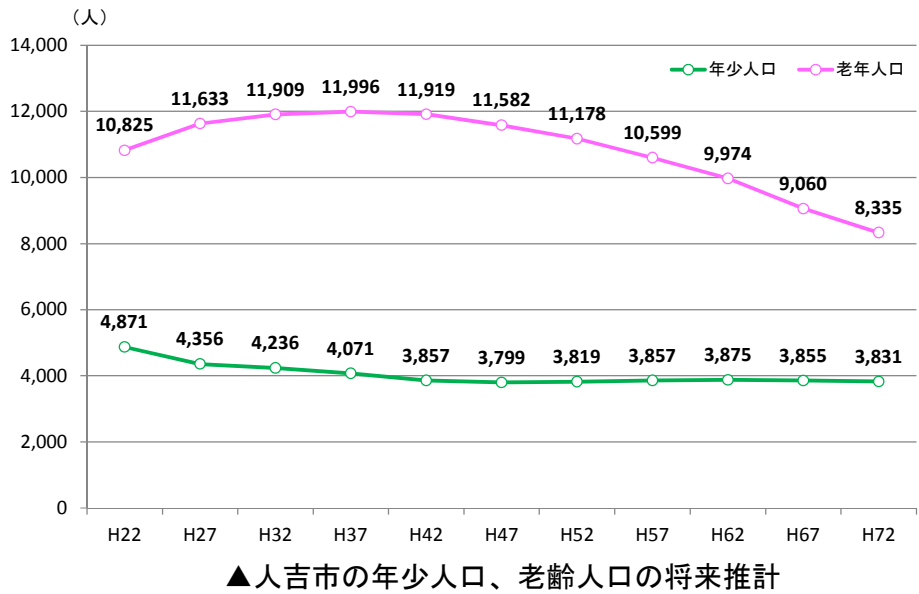
資料：国勢調査（500m メッシュ）

- 将来人口推計は、H42 時点において H22 と比較して 14%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。



資料：H22、27 は国勢調査、H32～H42 はそれぞれ
人吉市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）、
熊本県人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

- 本市の老年人口（65 歳以上）は H37 年にかけて増加する予測となっていますが、それ以降は減少していくと予想されています。
- 一方、年少人口（15 歳未満）は H47 年まで減少しますが、それ以降は横ばいの状況と予想されています。



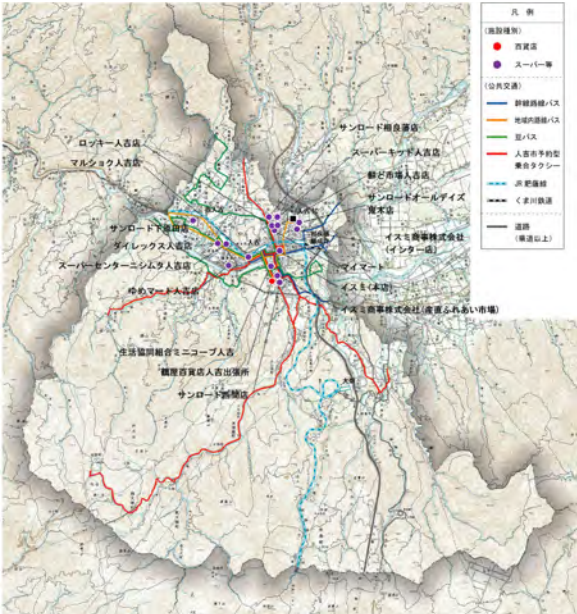
資料：H22、27 は国勢調査、H32 以降は人吉市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

（2）主要施設の立地状況

- 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。
- 医療施設は中心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いるとともに、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。
- 商業施設は国道 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、立地が中心部から周辺部へ分散された状況が伺えます。また、地域公共交通を利用したアクセスが難しい状況です。



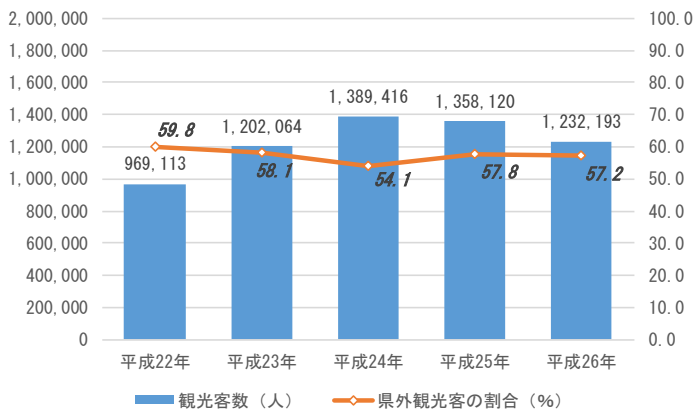
▲公共施設の分布状況



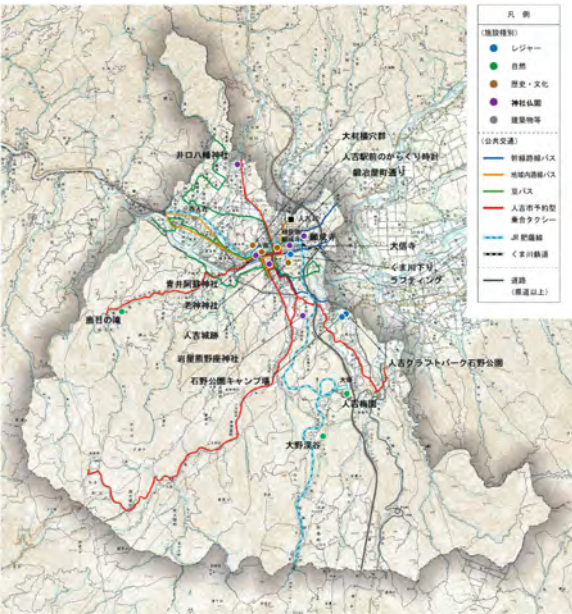
▲商業施設の分布状況

（3）観光特性

- 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る状況です。
- 観光客数は、平成 26 年で年間 1,232 千人となっており半数以上を県外観光客が占めています。平成 24 年以降減少しています。



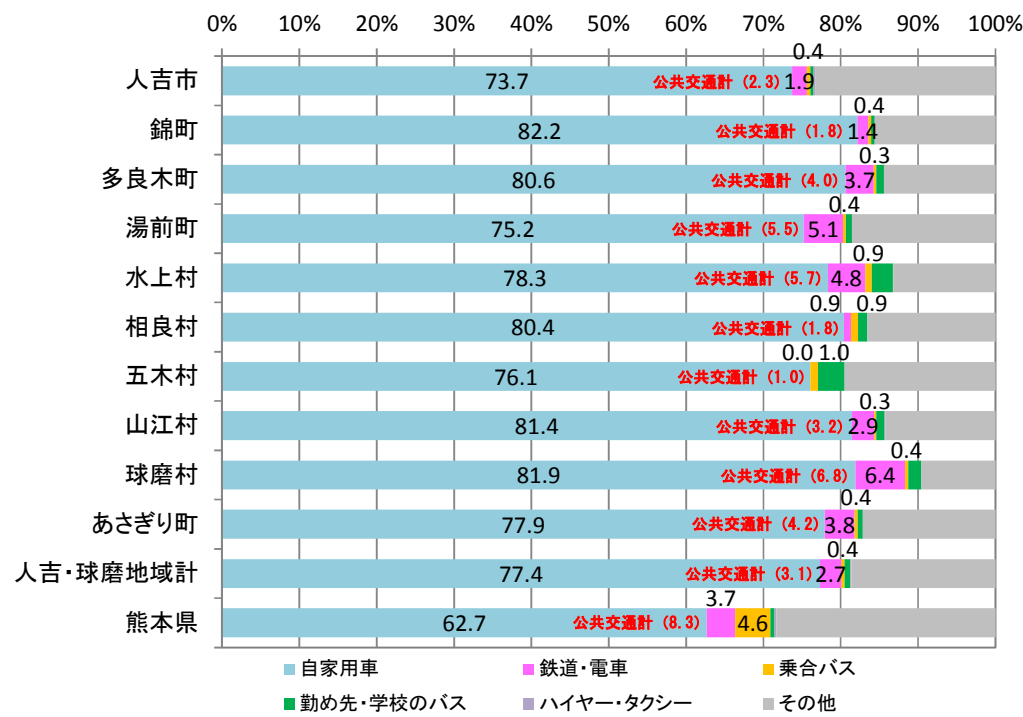
資料：人吉市統計年鑑



▲観光施設の分布状況

4. 道路交通状況

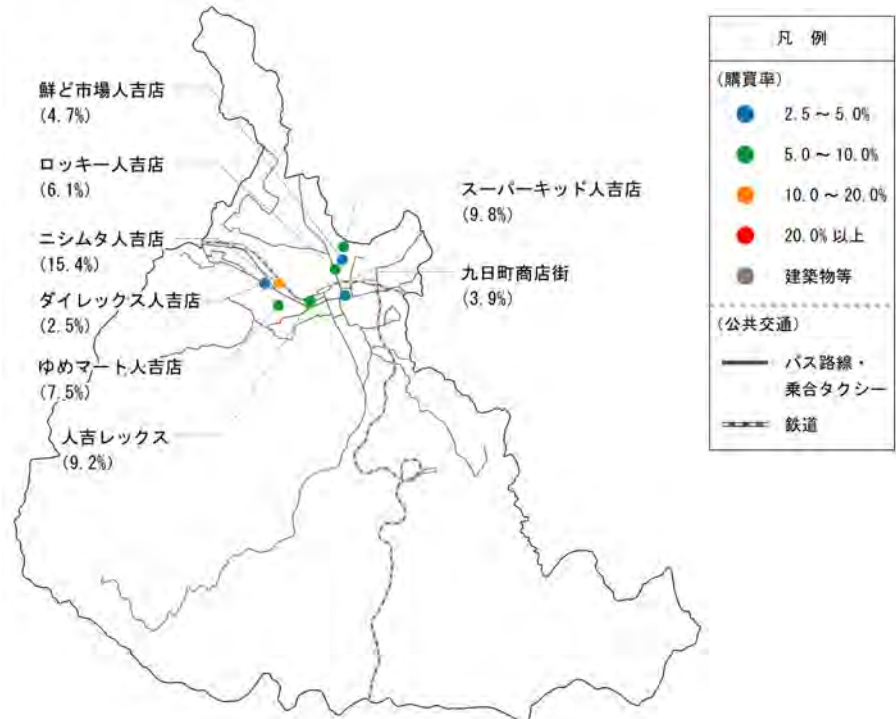
- 本市の通勤通学時の交通手段は、自家用車の割合が約 74%と高く、県全体を大きく上回っている状況であり、公共交通を利用している人は 2.3%と少なく、人吉球磨地域の他町村と比較しても低い状況です。



▲通勤通学時の利用交通手段 (H22)

資料：国勢調査

- 本市における日常的な一般食品の購買先は、下図のとおりであり、瓦屋町、九日町、上薩摩瀬町、西間下町近隣となっており、バス路線沿線にも多くありますが、農免道路沿いの店舗へのアクセスがない状況です。



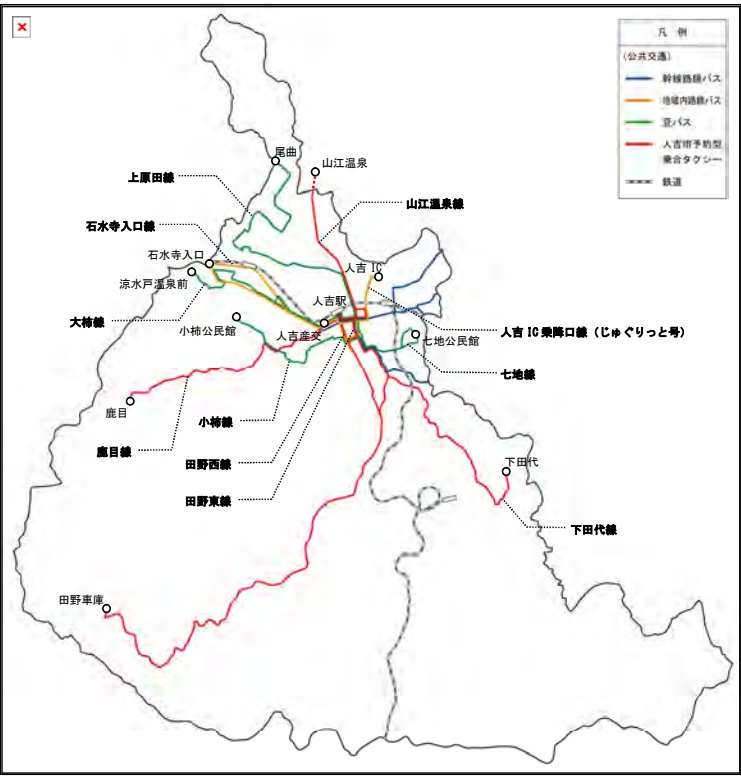
▲人吉市における購買先

資料：平成 27 年度熊本県消費動向調査報告書

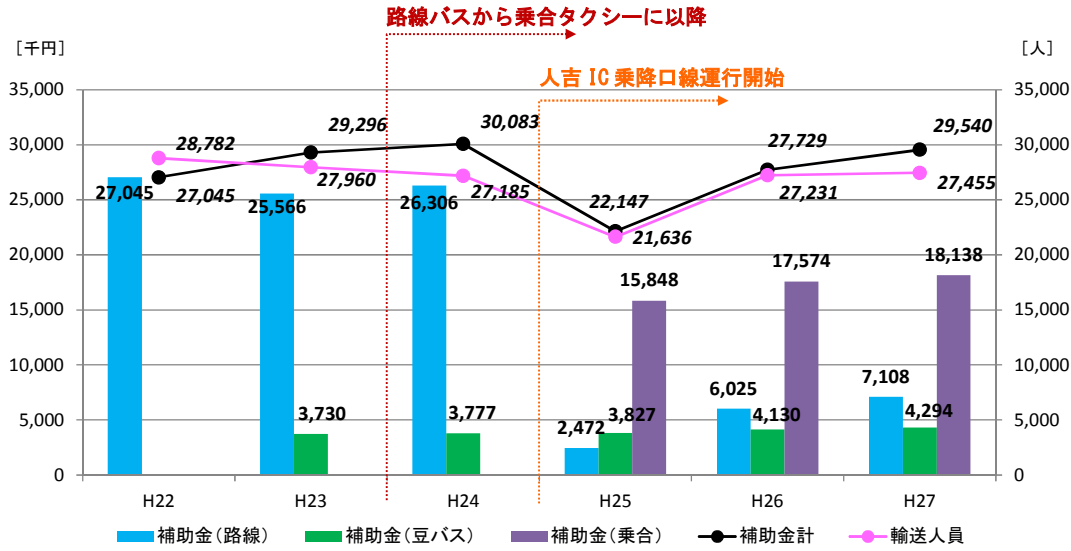
5. 地域公共交通の状況

(1) 人吉市管内の地域公共交通体系

- 本市の地域公共交通は、鉄道、バス、乗合タクシーなど、下記のものから構成されています。
- JR 九州肥薩線
- くま川鉄道湯前線
- 地域間路線バス
- 地域内路線バス
- ※2 系統 4 路線
- 地域内コミュニティバス
- ※通称「豆バス」4 系統 4 路線
- 人吉市予約型乗合タクシー
- ※4 系統 5 路線



(2) 人吉市管内公共交通（幹線除く）の費用及び輸送人員の推移



(3) 人吉市管内公共交通の概要及び課題

地域内路線バス	人吉 IC 乗降口線は、それぞれの利用者の流れ、目的を整理し、路線の位置付けやサービスレベルの検討を行う必要があります。 石水寺入口線（中神（旧道））経由においては、コミュニティバス的な役割となっており、ニーズを踏まえ今後の方針を明確にする必要があります
豆バス	地域住民にも定着してきていますが、特定の利用者（高齢者）が大勢を占めており、利用者が病気等により乗車できなくなった場合は、急激な輸送人員の減少につながる恐れがあります。そのため、ニーズにあった交通手段の検討や地域住民（主に新規利用者）の利用啓発・促進に向けた施策が必要となっています。
人吉市予約型乗合タクシー	平成 28 年 1 月には予約体制の見直しを行い当日予約も受付を開始しています。地域住民にも定着してきており、平成 28 年度は輸送人員が増加に転じてはいますが、今後、利用者のニーズや満足度を調査し、同時に運賃改定や乗合率を高める施策を検討する必要があります。

6. 市民ニーズ


	地区別のニーズ（過年度アンケート調査結果）	地区別懇談会結果（地域公共交通を利用するための方法など）
東校区	東校区は人吉市中心部近隣に位置しており、各方面と公共道路線で結ばれています。ただし、移動の目的地はほとんどが人吉市中心部近隣であり、各種公共交通の利用が少しずつみられますが、徒歩・自転車の利用が高い状況となっています。移動の時間帯は、行き・帰りともばらつきがみられ、公共交通を利用しない理由では「自宅又は目的地から駅・バス停が遠いから」や「利用したい時間帯に便がないから」、「運行ルートがわかりにくいから」が多くなっています。高齢者については、免許なしや自由に使える交通手段がない方については、外出機会が少なくなる傾向にあります。	<p>■平成 28 年 10 月 6 日（木） 東校区 ：参加人数 18 名</p> <p>（ハード面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環線の整備（医療センター、農免道路、九日町など） ・病院を循環するバスやスーパー等を循環するバス ・タクシーの活用 <p>（ソフト面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PR の徹底（説明会、口コミ、乗り方教室野開催など） ・地域で声かけをして一緒に利用する など 
西校区	西校区は人吉市中心部に位置しており、各方面と公共道路線で結ばれています。ただし、移動の目的地はほとんどが人吉市中心部近隣であり、公共交通の利用が低く、徒歩・自転車の利用が高い状況となっています。移動の時間帯は、行き・帰りともばらつきがみられ、公共交通を利用しない理由では「利用したい時間帯に便がないから」、「運行ルートがわかりにくいから」が多くなっています。高齢者については、免許なしや自由に使える交通手段がない方については、外出機会が少なくなる傾向にあります。	<p>■平成 28 年 10 月 11 日（火）西校区 ：参加人数 15 名</p> <p>（ハード面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院とスーパーを巡る環状バスの運行 ※利用者を乗せて、病院やスーパーに直行する便 ・どこでも乗降できるような仕組みの導入 ・自宅前や目的地近くなど、ドア・トゥ・ドアの運行 <p>（ソフト面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の意見を聞き、不便な箇所を改善 ・PR や住民の意識向上など広報が必要 など 
東間校区	東間校区は人吉市中心部の南側に位置しており、多くはないものの、乗合タクシーや路線バスの利用がみられます。目的地は人吉市中心部近隣が多く、移動の時間帯は行き・帰りともばらつきがあり、公共交通を利用しない理由では「利用したい時間帯に便がないから」、「自宅又は目的地から駅・バス停が遠いから」が多くなっています。高齢者については、免許なしや自由に使える交通手段がない方については、外出機会が少なくなる傾向にあります。	<p>■平成 28 年 9 月 29 日（木） 東間校区：参加人数 33 名</p> <p>（ハード面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・じゅぐりっと号の延伸（青果市場まで） ・予約なしの定時定路線での運行 ・中心部の移動を細かく対応できるような循環路線及びバス停設置 ・児童・高齢者を対象とした機能の確保（スクールバスなど） <p>（ソフト面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の負担軽減（割引回数券の配布など） ・PR による周知徹底 ・自分たちで乗り合わせて運行 など
旧大塚校区	大塚校区は人吉市中心部から離れた位置であるものの、公共道路線で結ばれています。回答者数が少ないものの、公共交通を利用する方もいて、移動の目的地は人吉市中心部近隣となっているようです。	
西瀬校区	西瀬校区は地区が山間部にも広がっているため、人吉市中心部への公共道路線は限られており、コミュニティバス等が運行していますが、公共交通で利用されているのは鉄道となっています。目的地は人吉市中心部近隣が多く、発地は地区北東部が多いようです。移動の時間帯は行き・帰りともばらつきがあり、公共交通を利用しない理由では「自宅又は目的地から駅・バス停が遠いから」、「利用したい時間帯に便がないから」が多くなっています。高齢者については、免許なしや自由に使える交通手段がない方については、外出機会が少なくなる傾向にあります。	<p>■平成 28 年 9 月 26 日（月） 西瀬校区：参加人数 22 名</p> <p>（ハード面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心部でもフリー乗降などの制度を導入 ・買い物・病院等を循環するルート ・豆バスのルート一部変更等（団地内への対応、停留所増設など） <p>（ソフト面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PR・案内の充実（ダイヤ設置、マップ作成、老人会等の無料試乗会など） ・イベント時の利用啓発（声かけ、相乗りなど） ・“しくみ”利用の仕方を考える（料金設定、デマンド、タクシー券） など 
中原校区	中原校区は公共道路線で人吉市中心部と結ばれているものの、それほど公共交通の利用は高くない状況となっています。公共交通を利用しない理由では自宅又は目的地から駅・バス停が遠いから」や「利用したい時間帯に便がないから」、「待ち時間が長いから」が多くなっています。移動の時間帯は、行きについては特定の時間帯に集中していますが、帰りについてはばらつきがみられ、目的地は人吉市中心部近隣に集中しているようです。高齢者については、免許なしや自由に使える交通手段がない方については、外出機会が少なくなる傾向にあります。	<p>■平成 28 年 9 月 27 日（火） 中原校区：参加人数 20 名</p> <p>（ハード面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直行できるような公共交通の確保 ・乗合タクシーの導入 <p>（ソフト面）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PR を充実して住民に知らせること・意識醸成 ・公共交通の体験会の実施 ・生活時間をバスの運行時間帯に合わせる ・ネットワーク及びダイヤの見直し ・特に郊外部ではフリー乗降 ・タクシー券の配布が良い ・ベンチ・上屋を自作、場所の提供 など
大畑校区	大畑校区は山間部に位置しているものの、JR 肥薩線、乗合タクシーが人吉市中心部へ運行しており、乗合タクシーの利用が 1～3 割みられます。目的地は人吉市中心部近隣が多く、移動の時間帯は行き・帰りともばらつきがみられます。公共交通を利用しない理由では「利用したい時間帯に便がないから」や「バスに乗っている時間が長いから」、「待ち時間が長いから」が多くなっています。	<p>■平成 28 年 12 月 5 日（月） 大畑地区：参加人数 22 名</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域が本気で必要と思っておらず、地元の頑張りが必要 ・自分で予約できない人もいるので対応が必要 ・地域の方ひとりひとりに利便性を知らせる・体験させること など

7. 関係部署等のニーズ


	市が目指す将来都市構造			
まちづくり (都市計画)	平成 30 年度から人吉市都市計画マスタープランの改定に取り組む予定 ※その中で、公共交通、コンパクトシティ、都市整備に関する方針を整理予定			
	移動等の現状及び課題	移動支援施策等の実態	地域公共交通に求めるニーズ	地域公共交通との連携に関する今後の展開可能性
福祉	地域福祉計画策定に際して平成 26 年度に実施した校区別地域座談会での意見等 (交通手段に関すること) ・公共交通機関が利用しにくい(少ない) ・交通の便があまりよくない ・バスがなくなり乗合タクシーになったが非常に不便になった ・病院に行くのは予約で間に合うが、帰りの予約が難しい など	福祉タクシー事業は利用者数は減少傾向 ・H23：1,892 人 ⇒ H27：1,446 人 買い物支援の利用者数はほぼ横ばい ・H24：77 人 (1 日当たり平均配達件数 6.7 件) ⇒H27：103 人 (1 日当たり平均配達件数 7.2 件)	(交通手段に関して) 自家用車等が使用できない交通弱者の困り感はある。また、路線バス等の便数減による利用しにくさ、便数減の代替えとして登場した予約制乗合タクシーの使いにくさ等の課題がある。また、交通手段に対するニーズは、その態様が個々の実状により多種多様であり、どのような手法で整備すれば利用頻度が上がるのか、これまでの経緯を見ても予測が困難なように思われる。 (買い物支援に関して) 近隣小売店の減少や店舗から自宅までの荷物の搬送が困難、買い物そのものが面倒等多様なニーズによる利用が多く、市街地や遠隔地に関係なく利用者が存在する。よって、地域公共交通網の基盤整備等とのニーズとは、マッチングしない傾向があると考ええる。	地域公共交通と福祉施策の一体化、福祉支援サービスを公共交通として活用等 ・ <u>通所サービスの送迎と地域公共交通に利用する車両の一体化、施設利用者と一般利用者の乗合が法令上可能であるのか、また、今後可能となるのかは不明であるが、それを前提とするならば、展開可能性はあるのではないかと。</u> 具体的には、 <u>交通網の整備にあたって、通所サービスを実施する福祉施設を地域公共交通の「拠点」として位置付け、通所送迎の行き帰り時のクルマを一般の利用に供すること等により、公共交通機関の便数の少なさを補完する手法</u> などが考えられる。 ただし、前述のとおり、乗合が法令上可能となるのか、又、施設側の負担増や本来の福祉支援サービス等との調整が課題となるのではないかと。
教育	登下校時間にあった路線バスが運行していないために、予約型乗り合いタクシーを利用。 ・東間小学校(15 名 木地屋、大塚、田野方面等) ・西瀬小学校(11 名 鹿目方面等) ・第一中学校(4 名 田野方面等) 他の小学校においては、徒歩通学。中学校においては 3km 以上については自転車通学が認められている。 (小学校 3 年生を対象としたアンケート) 休日等に路線バスを利用した経験のある児童(35/145、約 24%、利用目的は家族や友人との買い物や娯楽のため)	本市においてはスクールバスの運行はないが、郡部の水上村、球磨村、あさぎり町においてはスクールバスが運行している。地理的要因のため遠距離通学を余儀なくされる児童・生徒が多いことや学校の統合によって通学区域が広範囲に及んだためである。 ※3 町村とも行政が運営する専用スクールバス	路線バス運行頻度の低い地域においては、現在の予約型乗り合いタクシーは、児童・生徒の安全面や実態に合ったものであり、今後も継続を希望されている家庭がほとんどである。 (市内高等学校の通学手段：公共交通機関利用状況) ・人吉高等学校 列車(くま川鉄道・JR：320 名)、 路線バス：3 名、 徒歩・自転車等：442 名 ・球磨工業高等学校 列車(くま川鉄道・JR：178 名)、 路線バス：0 名、徒歩・自転車等：264 名	マイカーを利用して家族で移動する機会が多い現代の子どもたちは、路線バス等をはじめとした公共交通を利用した経験が非常に少ない。 <u>今後 MM(モビリティ・マネジメント) 教育の推進を図り、公共交通への関心を高め、公共交通を利用することのメリットについて学び、次世代を担う子どもたちに交通や地域とその活性化、まちづくりについて考えていくことが大切である。</u> また、その中での学びや気づきを保護者や地域に発信していくことも重要であると考ええる。
観光	・人吉駅～人吉 IC 間を往復するボンネットバス「じゅぐりっと号」が利用されている。 ・中心部の観光地へのアクセス性はある程度見込めるが、人吉市郊外(石野公園、郊外の焼酎蔵など)へのアクセス性はゼロ。 ・ <u>人吉 IC での停車時間(昼時の便)が長く、観光周遊バスとしての機能は低い。13 時台の便がなく不便である。</u> ・観光客の周遊手段は、自家用車・レンタカーが主流。鉄道でのお客様については徒歩またはレンタサイクルを利用されている。 ・文化財めぐりは自家用車、タクシー、貸切バス等による移動が主と考えられる。	・じゅぐりっと号 1 日乗り放題のフリーパスを販売。大人 500 円、子ども 200 円。観光周遊バス時代は売り上げもよかったが、往復便になってからは片道 210 円ということもあり、売り上げ減少。 ・じゅぐりっと号の路線図および運行時刻を、SL 人吉の観光パフレットに同時掲載。また、人吉駅構内にある観光案内所のほか関係ホームページで案内している。 ・情報提供として、人吉球磨日本遺産活用協議会において、日本遺産構成文化財周辺のアクセスマップを作成。	・ <u>人吉駅及び人吉 IC を拠点と下、書く観光スポットへの定期的なアクセス。</u> ・2day または 3day で利用できるフリーパス。 ・アクセスしやすいホームページや、スマートフォンアプリの充実。見やすい路線図の提供。 ・文化財めぐりは観光の一形態であり、文化財に特化したニーズだとは考えていない。	・ <u>観光列車や鹿児島空港発の高速バス到着後、一時間半くらいで中心部の観光地を周遊するバスを整備できないか。</u> うち土日・祝日の午前・午後 1 本ずつは観光バスに特化し、残りは路線バスとして運行すればだろうか。 ・ <u>観光施設で使えるクーポン付の複数日(2day または 3day) 利用可能な乗車券</u> を企画してはどうか。 ・各観光施設の HP およびパンフレットにバスでの交通アクセスの掲載を徹底する。逆に各バス停に観光施設の案内を掲載しては。 ・文化財めぐりは観光の一形態であり、文化財に特化した展開は考えていない。

8. 公共交通空白地等での実証運行結果

(1) 永野地区

・地域概要	
(1) 該当町丁目	上永野町、下永野町の全部
(2) 人 口	4 3 8 人
(3) 世帯数	1 7 3 世帯
(4) 位 置	中心市街地に近い永野地区（山間地域で道路が狭隘）
・運行計画	
(1) 名称	お試し永野号
(2) 運行期間	平成28年10月18日（火）～11月10日（木）のうち8日間
(3) 運行態様	区域運行（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更認可）
(4) 運行ダイヤ	・ 運行日：週2回（火曜日、木曜日）×4週（8日運行） ・ 運行回数：1日4回（往復）
(5) 運 賃	・ 永野地区内（西瀬小学校前含む）：150円 ・ 永野地区内～市中心部の指定場所（7箇所）：300円
(6) 利用条件	・ 事前に利用登録申請を行った人に限る。 （利用登録申請は、居住地に制限なし（永野地区に居住する人以外も利用可））
	
・実証運行の評価と課題	
利用実績	■利用者数は少なく、車を利用できない高齢者等、公共交通を必要とするであろう人の利用が少ない。 ■目的地や曜日・時間帯で特化した利用形態は確認されなかった。
サービス内容	【運行期間】 ■運行期間（8日間）が短く、身近な交通手段として地域に浸透するまでには至らなかったと考えられる。 【運行態様】 ■「自宅近くで乗降」できる運行を望む人が多く、「区域運行」の適用性は高い。 ■稼働率（利用のある便の割合）は低く、効率性の面から、「事前予約制」の適用性は高い。 【運行ルート】 ■日常移動のニーズが高い目的地（薩摩瀬町周辺）を連絡するルート設定となっていなかった。 【運行日】 ■「週2日」では少なく、「週3日」（1日おき）の運行を望む声が多い。 【ダイヤ】 ■通院等のため目的地に「9時」に到着する便を望む声が多い。「17時」の便を望む声もある。
必要性	■移動手段がなく外出機会を制限されている人や、車の運転に不安を感じる高齢者が存在しており、約9割の人が公共交通の必要性を感じている。 ■今回の運行に対する住民の「全体的な満足度」は高い。
・今後の方向性	
さらに地域との連携を強化することを前提として、サービス内容の改善、一定期間の運行確保、周知徹底と利用方法の丁寧な説明、利用きっかけづくりを盛り込んで、引き続き実証運行を実施し、地域にとって望ましい公共交通のあり方・仕組みを検証します。	

(2) 大畑地区

・地域概要	
(1) 該当町丁目	大畑町、大畑麓町、上田代町、下田代町、上漆田町、下漆田町、東漆田町の全部
(2) 人 口	1, 4 5 9 人
(3) 世帯数	6 4 2 世帯
(4) 位 置	郊外地の大畑地区（人口規模が比較的大きい）
・運行計画	
(1) 名称	お試し大畑号
(2) 運行期間	平成28年10月17日（月）～11月11日（金）のうち12日間
(3) 運行態様	区域運行（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更認可）
(4) 運行ダイヤ	・ 運行日：週3回（月曜日、水曜日、金曜日）×4週（12日運行） ・ 運行回数：1日4回（往復）
(5) 運 賃	・ 大畑地区内：150円 ・ 大畑地区内～市中心部の指定場所（7箇所）：300円
(6) 利用条件	・ 事前に利用登録申請を行った人に限る。 （利用登録申請は、居住地に制限なし（大畑地区に居住する人以外も利用可））
	
・実証運行の評価と課題	
利用実績	■「お試し大畑号」の利用者数は「既存乗合タクシー」に比べて少なく、「既存乗合タクシー」利用者の大半は「お試し大畑号」の有無に係らず、「既存乗合タクシー」を利用するものと想定される。 ■「既存乗合タクシー」との競合、利用転換は少数である。 ■「お試し大畑号」は「エディオン前」への連絡、「ドア・トゥ・ドア」のサービスにより、新規需要を発現させたと考えられる。
サービス内容	【運行態様】 ■「区域運行」では目的地への到着時刻が定まらないため、朝の通院利用には不適であるとの声が多い。 ■一方で、「自宅近くで乗降」できる運行に対する評価は高く、昼間時（時間を気にしない時間帯）での買物利用（荷物がある）をターゲットした「区域運行」の適用性は高い。 【運行ルート】 ■「中心部方面」は「既存乗合タクシー」とほぼ同じであり路線は競合するが、利用転換は少数と想定される。 ■新たな連絡先となった「エディオン前」（サンロードシティ SC）は一定数の利用者がおり、評価も高い。 【運行日】 ■「曜日運行（週3日）」では少なく、休日も含めた運行を希望する声がある。 【ダイヤ】 ■通院等のため、目的地に「9時」までの定時に到着する便を望む声が多い。
必要性	■移動手段がなく外出機会を制限されている人や、車の運転に不安を感じる高齢者が存在しており、約9割の人が公共交通の必要性を感じている。 ■「既存乗合タクシー」は一定の利用者がおり、予約制だが定時運行のため、通院等での利用信頼度が高い。 ■「お試し大畑号」は「イオン錦店（サンロードシティ SC）」の連絡、「ドア・トゥ・ドア」により新規需要を発現させる可能性が高い。
・今後の方向性	
基本的に「既存乗合タクシー（下田代線）」を存続させた上で、より地区の移動ニーズに対応するため、買物目的を主なターゲットとして、時間帯や曜日を限定した「区域運行」（「イオン錦店（サンロードシティ SC）」も連絡）を検討することが妥当と考えられます。	

第3章 基本的な方針

1. 地域公共交通の課題

《地域公共交通の現状》

【本市の地域公共交通体系】

■幹線系統となる JR 九州肥薩線・くま川鉄道湯前線・地域間路線バス、さらには地域内路線バス及び地域内コミュニティバス（豆バス）、予約型乗合タクシーで形成

【地域間幹線系統：人吉・球磨地域公共交通網形成計画より】

■人吉市中心部を起点に複数町村を跨いだ運行
■くま川鉄道は過去5年間で利用者数が約1割減少
■地域間路線バスは、長大路線となっており、全体的に乗車密度が低い
■利用者数は過去5年間で約2割減少し、補助金が約2割増加
⇒ 地域間幹線系統を対象とした路線バス再編を検討中であり、運行本数も減少予定

【地域内路線バス】

■人吉 IC 乗降口線：JR 人吉駅と人吉 IC を結ぶとともに、中心市街地を循環
利用者数は増加傾向
市民のみならず地域住民、さらには地域外の人が利用
便によって利用にばらつきがあり、ターゲットが不明
確な部分あり
■石水寺入口線：人吉市内と球磨村のコミュニティバスとを結ぶ路線
人吉市～球磨村間の利用が多い

【地域内コミュニティバス（豆バス）】

■平成22年10月から交通空白地に導入
■各系統、乗車定員12人、週2日・3往復/日の運行
■平成27年度から利用者数は減少し、補助金は微増傾向
■利用者としては自動車等の免許を保有していない高齢者が中心
■七地環状線：1便あたり1人程度の利用で、浪床町～中心部間の利用が主

■尾曲：1便あたり1人未満の利用で、馬草野・下原田～中心部間の利用が主
■小柿公民館前：1便あたり1人程度の利用で、特定の便かつ西瀬田地からの利用のみ

【予約型乗合タクシー】

■デマンド型での運行で、乗車定員5～10人、予約時には定路線で毎日運行
■平成27年度から利用者数は減少
■小中学生のスクールバスとしての役割を担っている路線もあり
■平成28年1月から当日予約の受付を開始し利用者数が増加している一方、一人利用等に伴う補助金額の増加

《地域ニーズ》

【市民ニーズ】

■通院は中心部に立地する病院へ
■買い物等は、国道219号沿線や農免道路沿線、さらには錦町のイオンへ
■多くの人は現在利用していないが、一人暮らしの高齢者や自分が高齢者になった場合には地域公共交通は必要
■地域公共交通に関して知らない・利用方法が分からない
■朝の通院時など、時間帯が合わず、利用できない
■乗合タクシー等は帰宅時の予約等が問題 など
(ハード面)
■中心部に循環路線を導入し、各方面からの放射状線と結節するようなネットワークの構築
■中心部の循環路線はバス停位置などきめ細かい対応
■郊外部などではドア・トゥ・ドアなどきめ細かい対応 など
(ソフト面)
■PRの徹底
■住民意識の向上（地域と一体的に）
■高齢者などの経済的負担の軽減 など

【関係部署等ニーズ】

■地域公共交通と福祉施策の一体化、福祉支援サービスを公共交通として活用等
■現在の予約型乗合タクシーは、児童・生徒の安全面や実態に応じたものであり、今後も継続を希望
■MM（モビリティ・マネジメント）教育の推進を図り、公共交通への関心を高め、次世代を担う子どもたちに交通や地域とその活性化、まちづくりについて考えていくことが大切
■人吉駅及び人吉 IC を拠点した各観光スポットへのアクセス
■2日もしくは3日利用できるフリーパス
■分かりやすい路線図の提供（スマートフォン等の活用）
■1時間半くらいで中心部の観光地を周遊するバスの整備

《地域公共交通が抱える問題点》

- ①地域公共交通に関して知らない・利用方法が分からない人が多く存在します。
- ②地域公共交通に対する市民意識が低く、移動手段の選択肢の1つになっていない人が多く存在します。
- ③市民及び地域住民、観光客などの移動目的地と現在の地域公共交通体系にミスマッチが見られます。
- ④地域公共交通の運行内容等と市民ニーズ等のミスマッチが見られます。
- ⑤将来的にも利用者数が減少し、市の財政負担がさらに増加するなど、地域公共交通体系の持続性が危惧されます。

《人吉球磨地域全体から見た地域公共交通が果たすべき役割》

- ①地域が目指す将来像への貢献
- ②圏域内外の活発な交流促進への貢献

《人吉市における地域公共交通が果たすべき役割》

- ①高齢者をはじめとする交通弱者など市民の日常生活を支える移動手段
- ②本市が目指す将来都市構造形成を支える移動手段
- ③本市が有する地域資源等を有効に活用し、まちの賑わい創出を支える移動手段

地域公共交通の課題

- 課題① 分かりやすい・利用しやすい地域公共交通システムへの改善
- 課題② 地域公共交通利用者の維持・確保
- 課題③ 地域間幹線系統と一体となった地域公共交通体系の再構築
- 課題④ 地域公共交通機関相互の有機的な連携
- 課題⑤ 地域ニーズに応じた効率的・効果的な運行形態への見直し
- 課題⑥ 地域公共交通に対する市民の意識改善

2. 課題解決に向けた対応方針

(1) 基本方針

《基本方針》

市民のみならず地域住民、観光客が安心して生活・移動できる

“持続的”な地域公共交通の維持・確保及び地域づくりへの貢献

(2) 課題解決に向けた対応方針

- 方針①

分かりやすい・利用しやすい地域公共交通システムの構築

誰もが気軽に安心して利用できるような、情報提供のあり方も含めて、分かりやすい・利用しやすい地域公共交通システムを構築することで、地域公共交通の利用促進・需要創発の促進を目指します。
- 方針②

地域公共交通の利用促進・需要創発の促進

現在の地域公共交通利用者のさらなる利便性向上を図るとともに、非利用者や観光客に対して利用促進や需要創発を図ることで、財政負担の軽減など、持続的な地域公共交通の維持・確保を目指します。特に非利用者に対する地域公共交通利用のきっかけ作りに取り組みます。
- 方針③

人吉球磨地域及び市域での階層的な地域公共交通網の形成

地域間幹線系統を対象とした「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」の考え方と整合・連携を図りながら、市民及び地域住民、さらには観光客の移動ニーズに即した人吉球磨地域及び市域での階層的な地域公共交通網の形成を目指します。
- 方針④

多様な交通モードが有機的に結ばれた地域公共交通網の形成

地域間幹線系統に加え、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなど本市を運行する多様な交通モードに関して、運行ダイヤの接続やその他運賃など各種サービスに関する連携を図り、各交通モードが有機的に結ばれた地域公共交通網の形成を目指します。
- 方針⑤

地域特性を踏まえた、効率的・効果的な運行形態の構築

現在運行しているコミュニティバス（豆バス）や予約型乗合タクシーなどに関して、地理的特性や人口特性など地域特性を総合的に勘案し、地域に適した効率的・効果的な運行形態の構築を目指します。
- 方針⑥

地域（市民）との協働による地域公共交通づくり

地域公共交通に対する市民の意識改善を図るとともに、持続可能な地域公共交通の創出に向けて、地域（市民）との協働による新たな地域公共交通づくりを目指します。

(3) 目指す地域公共交通体系像

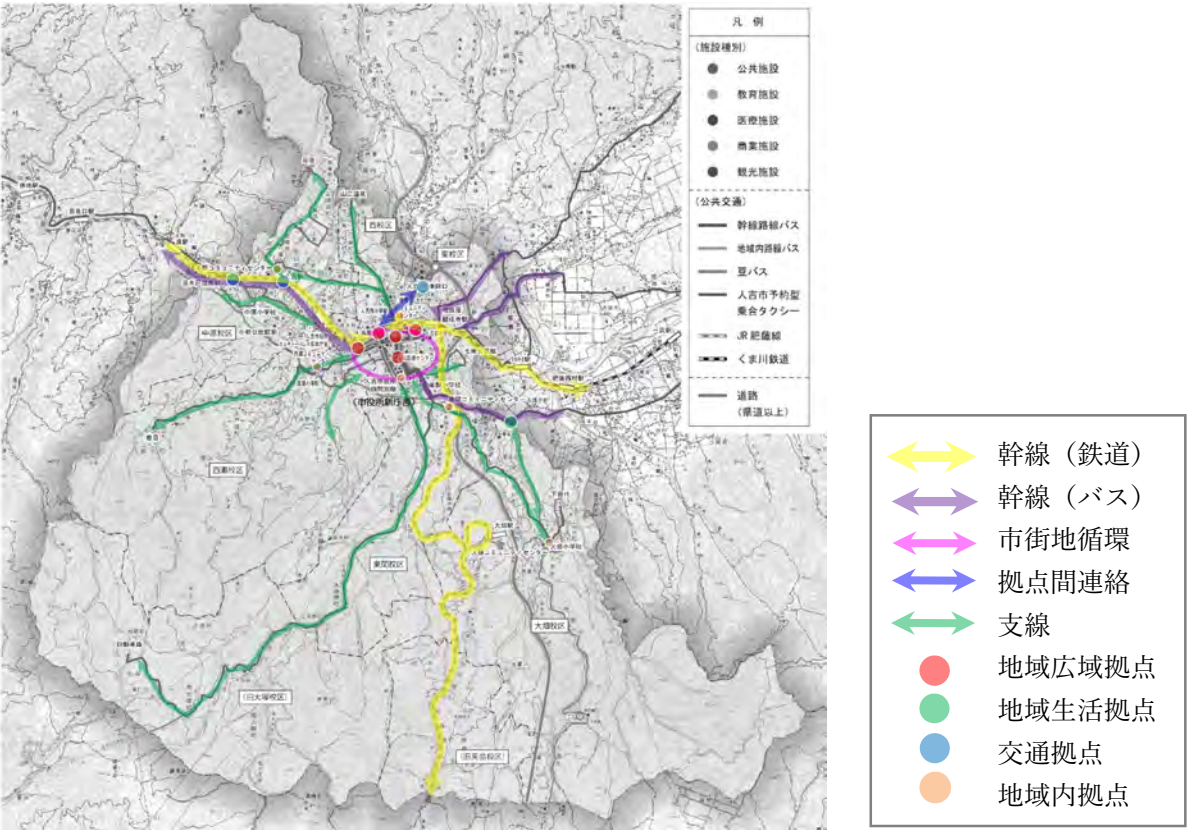
①拠点の配置方針

分類	拠点候補地
地域広域拠点	人吉市中心部（人吉駅・人吉温泉駅、産交バス(株)人吉営業所、人吉医療センター、九日街商店街、その他周辺の医療施設等）
地域生活拠点	イオン錦店（サンロードシティ錦店）
交通拠点	人吉 IC、石水寺入口（人吉市）、西人吉駅
地域内拠点	人吉市役所西間別館、人吉市役所仮本庁舎・カルチャーパレス、各コミュニティセンター

※地域広域拠点・地域生活拠点・交通拠点は人吉球磨地域公共交通網形成計画を基本

②路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針
幹線（鉄道）	JR 九州肥薩線・くま川鉄道湯前線	都市間及び地域間の移動を担う ※主に高校生の通学手段を担うとともに、沿線住民及び観光客の移動手段	人吉市と各町村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線
幹線（バス）	地域間路線バス	地域間の移動を担う ※主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段	
支線	地域内路線バス	地域内における拠点間の移動を担う ※市民のみならず地域住民・観光客の地域内及び拠点間の移動手段	石水寺入口線 人吉市と球磨村を連絡する路線 人吉 IC 乗降口線（見直し） 人吉駅と人吉 IC 間を連絡する路線 人吉市街地循環線（新規） 人吉市街地を循環する路線
	豆バス（地域内コミュニティバス）、予約型乗合タクシー	地域内の移動を担う ※路線バス等でカバーされていない地域等の高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など日常生活における移動手段	各地域から地域内拠点等を経由し、地域広域拠点もしくは地域生活拠点を連絡する路線
タクシー	-	多様な移動ニーズへの対応を担う ※不特定多数の市民の多様な移動ニーズを支える移動手段	-



第4章 計画の目標

1. 計画の目標及び数値目標、目標達成のための施策・事業

目標①：持続可能な地域公共交通網の形成

数値指標	現状値	目標値	出典
①地方バス支援（年間運営費補助）事業の赤字補てん額	約 55 百万円	約 40 百万円	市データ
②人吉市予約型乗合タクシー（年間運営費補助）事業の赤字補てん額	約 18 百万円	約 13 百万円	〃

※第5次人吉市総合計画 後期基本計画より

目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化

数値指標	現状値	目標値	出典
①新たな拠点の創出	-	14 箇所	市及び交通事業者データ
②複数の交通モードが連携した施策数	-	1 施策	〃

※人吉・球磨地域公共交通網形成計画より（目標値は人吉市関連分のみ）

目標③：地域公共交通の利便性向上

数値指標	現状値	目標値	出典
①公共交通の年間利用者数の減少率（H22 に対する比率）	84.0%	約 79%	市及び交通事業者データ

※①は人吉・球磨地域公共交通網形成計画の路線バスに関する目標
H22 を 100 とした場合の数字であり、現状のまま推移した場合はより大きく減少することが予想される。

目標④：新たなターゲットの発掘

数値指標	現状値	目標値	出典
①観光客の公共交通機関利用率（JR、くま川鉄道、路線バス、タクシー）	22.9%	44.0%	アンケート調査結果
②高齢者運転免許証自主返納者数	約 70 人/年	約 80 人/年	市及び交通管理者データ

※①は人吉・球磨地域公共交通網形成計画より
※②は人吉警察署管内の数字。
目標値は現状値×高齢化率の伸び率（H32/H27=36.7/34.4≒1.1）等を考慮して設定。

目標⑤：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

数値指標	現状値	目標値	出典
①地域と連携した利用促進の実施件数	-	1 件	地域、市、交通事業者データ
②乗合タクシーの平均乗車人数（相乗り率）	2.25 人/回	2.5 人/回	〃

※①は人吉・球磨地域公共交通網形成計画より（目標値は人吉市関連分のみ）

《地域公共交通網に関する施策・事業》

- ①幹線系統を対象とした路線バスの再編（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ②支線系統を対象とした路線バス等の再編
 - ・地域内コミュニティバス（豆バス）の見直し（運行形態の見直し含む）
 - ・予約型乗合タクシーの見直し
 - ・公共交通空白地への新たな地域公共交通の導入
 - ・市街地循環路線の導入検討（じゅぐりっと号の見直しなど）

《拠点等に関する施策・事業》

- ①拠点の創出（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ②拠点における乗換情報等の設置・充実（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ④乗り継ぎ運賃割引制度の導入（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ⑤共通定期券の導入（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ⑥人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保

《情報提供に関する施策・事業》

- ①地域公共交通利用ガイドの作成
- ②観光施設と連携した公共交通リーフレットの作成
- ③観光利用促進に向けた情報発信
- ④鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）

《利用促進に関する施策・事業》

- ①事業所や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ②小学生を対象としたバス乗り方教室の実施
- ③高齢者を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施
- ④2 日間（3 日間）のフリーパス等の検討
- ⑤観光周遊ルート（定期観光バス）の検討
- ⑥高齢者運転免許証自主返納制度の推進（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ⑦市街地部におけるレンタサイクルの導入

《地域公共交通の仕組み等に関する施策・事業》

- ①公共交通サポーター制度の導入（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ②地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施（人吉・球磨地域公共交通網形成計画：再掲）
- ③地域公共交通導入に関する指針作成
- ④地域公共交通だよりの継続発行

2. 施策メニューの実施期間及び実施主体、内容

	施策	実施概要	主な事業箇所	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
地域公共交通網	①幹線系統を対象とした路線バスの再編	現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線バスの再編に併せて拠点の創出を行います。	人吉球磨地域全体	市町村、交通事業者 道路管理者、交通管理者					
	②支線系統を対象とした路線バスの再編	既存の地域内コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの見直しを必要に応じて行います。	人吉市全体	市、交通事業者 道路管理者、交通管理者					
拠点等	①拠点の創出	路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。	各コミュニティセンター、 市役所新庁舎など	市町村、地域関係者 交通事業者					
	②拠点における乗換情報等の設置・充実	乗り継ぎ情報提供等の設置や拡充を行うことで、利用者の利便性向上及び乗換抵抗の軽減を図ります。	上記と同様の箇所	市町村 交通事業者					
	③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し	地域公共交通相互の接続ダイヤ等を調整するとともに、運行ダイヤの見直しを行います。	鉄道駅及び拠点	市町村 交通事業者					
	④乗り継ぎ運賃割引制度の導入	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ないます。	地域全体	市町村 交通事業者					
	⑤共通定期券の導入	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ないます。	地域全体	市町村 交通事業者					
	⑥人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保	主に土日祝等を対象に、人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保について検討します。	じゅぐりっと号沿線の関係 機関等の駐車場など	市 交通事業者					
情報提供	①地域公共交通利用ガイドの作成	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の作成について検討します。	人吉市	市 交通事業者					
	②観光施設と連携した公共交通リーフレットの作成	観光施設と連携したリーフレットの作成について検討を行います。	人吉市	市、地域関係者 交通事業者					
	③観光利用促進に向けた情報発信	ホームページや SNS 等を活用し、観光客の地域公共交通利用促進に向けた情報発信を行います。	地域全体	市、地域関係者 交通事業者					
	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	地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、一元的な公共交通マップの導入を検討します。	地域全体	市町村 交通事業者					
利用促進	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	事業所や学校等に対してモビリティマネジメントを実施します。	地域全域の主要な事業所、 学校	市町村、地域住民 交通事業者					
	②小学生を対象としたバス乗り方教室の実施	小学生などの子どもを対象としたバスの乗り方教室等を実施します。	人吉市域	市、地域住民 交通事業者					
	③高齢者を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施	高齢者を対象に路線バスや予約型乗合タクシーなど地域公共交通の乗り方教室等を実施します。	人吉市域	市、地域住民 交通事業者					
	④2 日間（3 日間）のフリーパス等の検討	2 日間もしくは 3 日間利用できるフリーパス等の導入について検討します。	人吉市域	市 交通事業者					
	⑤観光周遊ルート（定期観光バス）の検討	人吉駅などを起点に 1 時間～2 時間で周遊するバス（定期観光バス）の導入等を検討します。	人吉市域	市、地域関係者 交通事業者					
	⑥高齢者運転免許証自主返納制度の推進	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ります。	地域全体	市、交通事業者 交通管理者					
	⑦市街地部におけるレンタサイクルの導入	路線バスバス停等からの交通手段確保を目的に、レンタサイクルの導入について検討します。	人吉市街地部	市、地域関係者 道路管理者					
地域公共交通の 仕組み等	①公共交通サポーター制度の導入	公共交通を支援・応援していただける住民等に公共交通を支えてくれるサポーターになっていただきます。	地域全体	市町村、地域住民 交通事業者					
	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	地域で開催されるイベント等と連携し利用促進キャンペーンを実施します。その他イベント開催における臨時運行や幼稚園等と連携した利用促進を図ります。	地域全体	市町村、地域住民 交通事業者					
	③地域公共交通導入に関する指針作成	各主体が地域公共交通の確保・維持に積極的に関わる仕組みとして、指針を作成します。	人吉市域	市、地域住民 交通事業者					
	④地域公共交通だよりの継続発行	地域公共交通だよりを継続的に発行します。	人吉市域	市、地域住民 交通事業者					

【主な施策メニューの例】

○地域公共交通利用ガイドの作成

地域公共交通をはじめて利用する人でも安心して利用できるような観点から、内容の検討を行います。

その他、ホームページ等を活用し、主要施設等へ地域公共交通を利用したアクセス方法を気軽に検索できるような仕組み等について検討します。

【地域公共交通利用ガイドの内容案】

- ・人吉球磨地域全体図（鉄道、バス、乗合タクシーなど）
- ・人吉市域の拡大図
- ・鉄道及び路線バスに関する紹介
- ・路線バスの乗り方
- ・人吉市域の各路線の概要：路線図、運行ダイヤ、主要区間の運賃
- ・主要な公共施設や観光施設等へのアクセス方法（乗降バス停位置、時刻表、所要時間、運賃など）
- ・鉄道の運行ダイヤ
- ・人吉 IC における高速バスの運行ダイヤ
- ・その他：地域公共交通に関するお得な情報 など

○小学生を対象としたバス乗り方教室の実施

(案) MOZOCA ステーションでの乗り方教室の実施

※土日祝等は家族連れが多く来訪することから、MOZOCA ステーションで産交バス(株)及び JR 九州、くま川鉄道(株)の協力の下、バスのみでなく鉄道への無料乗車等も検討し、地域公共交通全体への意識の醸成を図ります。



▲水俣市でのバス乗り方教室（水俣市HP）

02 日間（3 日間）のフリーパス等の検討

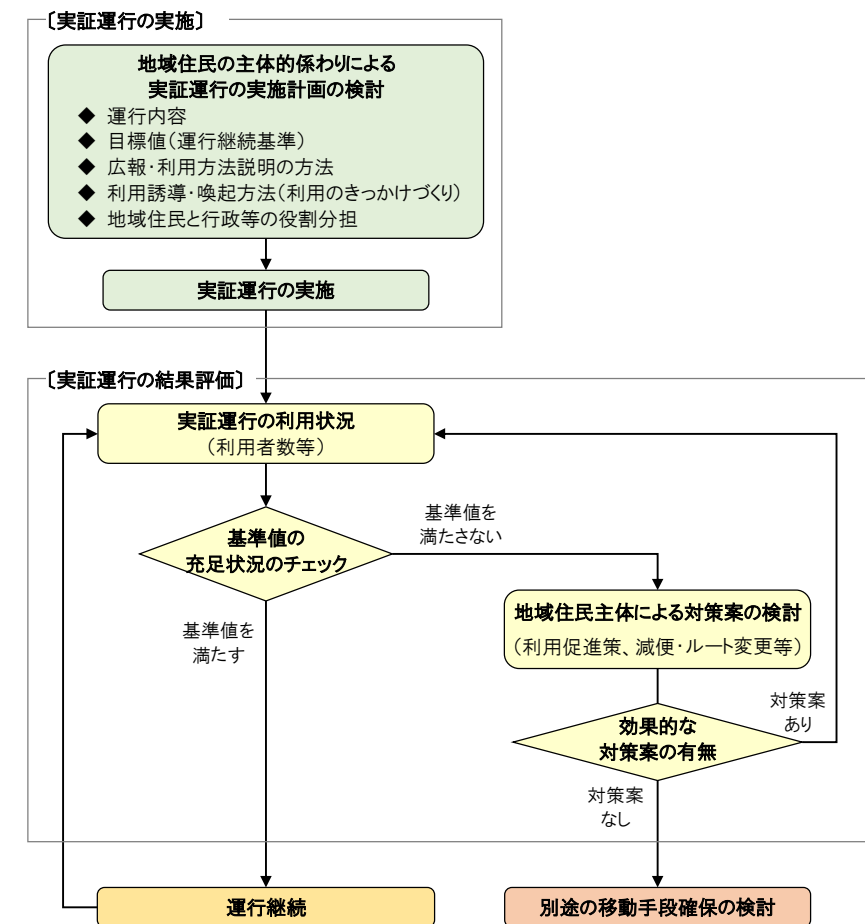
宿泊する観光客等が複数日、地域公共交通を利用して観光等できるよう 2 日間もしくは 3 日間利用できるフリーパス等の導入について検討します。

併せて、主要な観光施設での施設入園料の割引や温泉施設割引、商店街等での特典などについても検討します。

[illegible]

○地域公共交通導入に関する指針作成

【実証運行の実施と評価・見直しのプロセス（案）】



【指針の適用（案）】

- ・新規で地域公共交通等を導入する場合、既存の地域公共交通等を見直す場合

【地域公共交通導入にあたっての基本的な考え方】



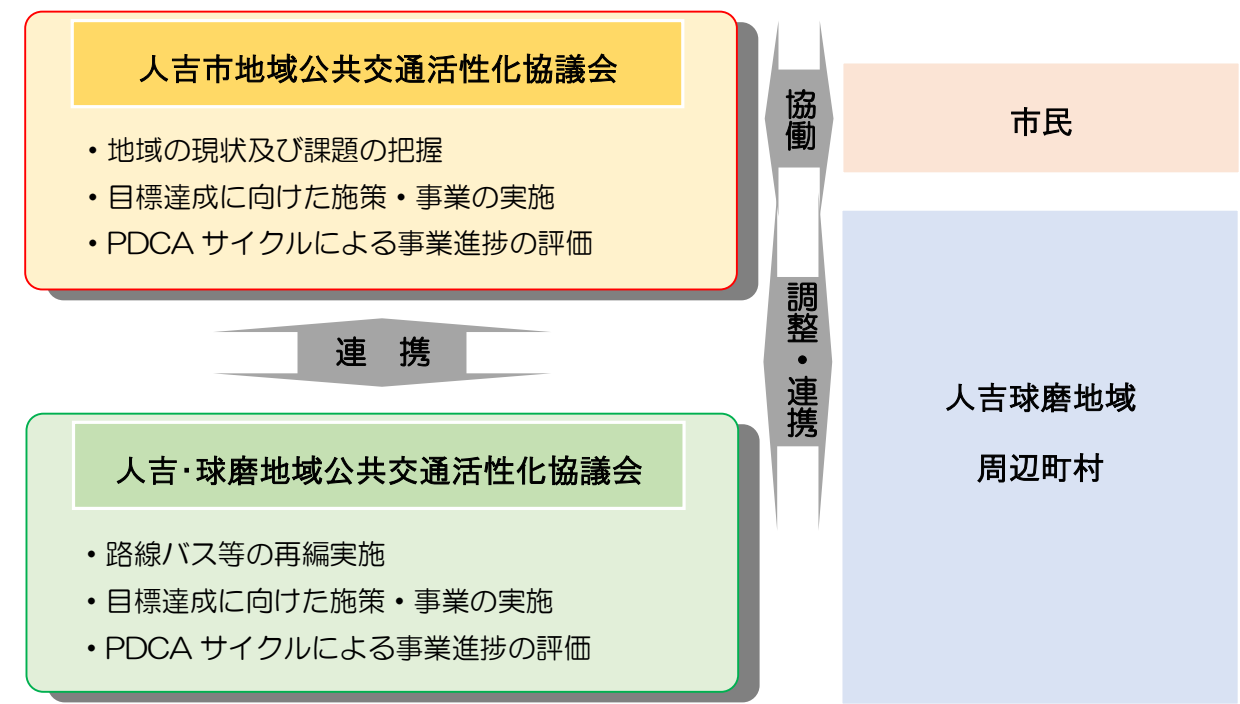
第5章 計画の達成状況の評価

(1) 実施体制

本計画の達成状況の評価は、本計画の法定協議会である「人吉市地域公共交通活性化協議会」において、計画期間の年度毎に、各施策・各事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを行います。

その際には、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・連携を図りながら施策等の推進を図るものとします。

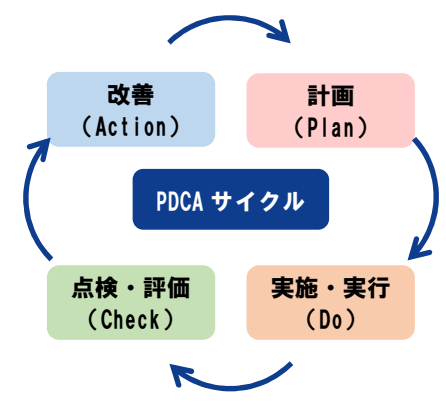
なお、計画の推進にあたっては、行政及び交通事業者のみならず、市民にも積極的に携わっていただき、協働のもと取り組んでいきます。



(2) 実施体制

地域公共交通を取り巻く状況（利用者ニーズ、交通事業者の状況、行政の財政状況等）は、時々刻々と変化することが想定されます。

本計画においても、それらの状況に応じて適宜内容を見直すことが必要であるとともに、施策等実施後においては検証・評価を行い、5 年後の目指す地域公共交通の将来像や目標達成の実現に向けて PDCA を確実に実践し、検討を進めていきます。



(3) 評価指標の評価方法

(2) の PDCA サイクルによる評価方法を基に平成 33 年度に最終評価を実施しますが、事業の実施状況及びその効果、改善の方向性等を把握することを目的に、毎年、進捗状況のモニタリングを行いながら、目標達成に向けた見直し等に取り組んでいきます。

評価指標	評価時期・評価方法
地方バス支援（年間運営費補助）事業の赤字補てん額	【評価時期】毎年 【評価方法】路線バスに係る年間運営費補助金額等について毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
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	【評価時期】毎年 【評価方法】人吉市予約型乗合タクシーに係る年間運営費補助金額等について毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
新たな拠点の創出	【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】創出された新たな拠点等について把握するとともに、利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
複数の交通モードが連携した施策数	【評価時期】毎年 【評価方法】実施した複数の交通モードが連携した施策数について把握するとともに、利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
公共交通の年間利用者数の減少率（H22 に対する比率）	【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】交通事業者から提供される公共交通利用者数を基に毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
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）	【評価時期】平成 33 年度 【評価方法】観光客を対象としたアンケート調査を実施し、観光時における人吉市内での利用交通手段等を把握することで、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
高齢者運転免許証自主返納者数	【評価時期】毎年 【評価方法】交通管理者より運転免許証自主返納者数、交通事業者より免許返納や割引乗車証の発行件数について毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
地域と連携した利用促進の実施件数	【評価時期】毎年 【評価方法】地域と連携した利用促進の実施件数を把握するとともに、地域の声や利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
乗合タクシーの平均乗車人数（相乗り率）	【評価時期】毎年 【評価方法】人吉市予約型乗合タクシーに係る平均乗車人数について毎年もしくは毎月状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。