

人吉市地域公共交通網形成計画（案）

平成29年7月

人吉市

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の目的	2
2. 計画策定の背景	2
3. 計画の区域	3
4. 計画の期間	3
5. 計画の位置付け	4
第2章 人吉市の現状等	5
1. 上位関連計画等	6
2. 地勢・地理	12
3. 社会情勢・経済状況	14
4. 道路交通状況	28
5. 地域公共交通の状況	33
6. 市民ニーズ	49
7. 関係部署等のニーズ	65
8. 公共交通空白地等での実証運行結果	69
第3章 基本的な方針	92
1. 地域が目指す将来像	93
2. 地域公共交通が果たすべき役割	96
3. 地域公共交通の課題	97
4. 課題解決に向けた対応方針	100
第4章 計画の目標	103
1. 計画の目標及び数値目標	104
2. 目標達成のための施策・事業	105
第5章 計画の達成状況の評価	125

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。

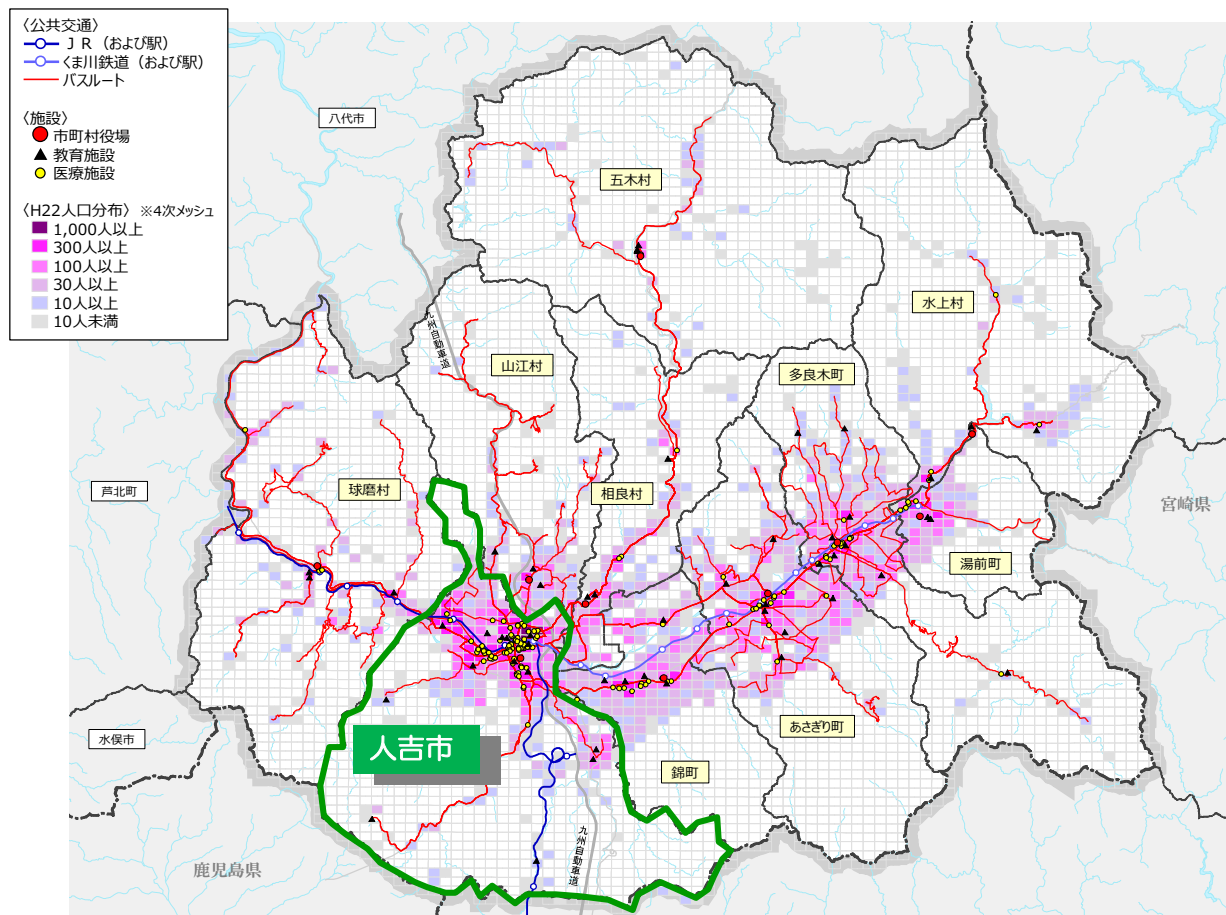
2. 計画策定の背景

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。



▲計画の区域

4. 計画の期間

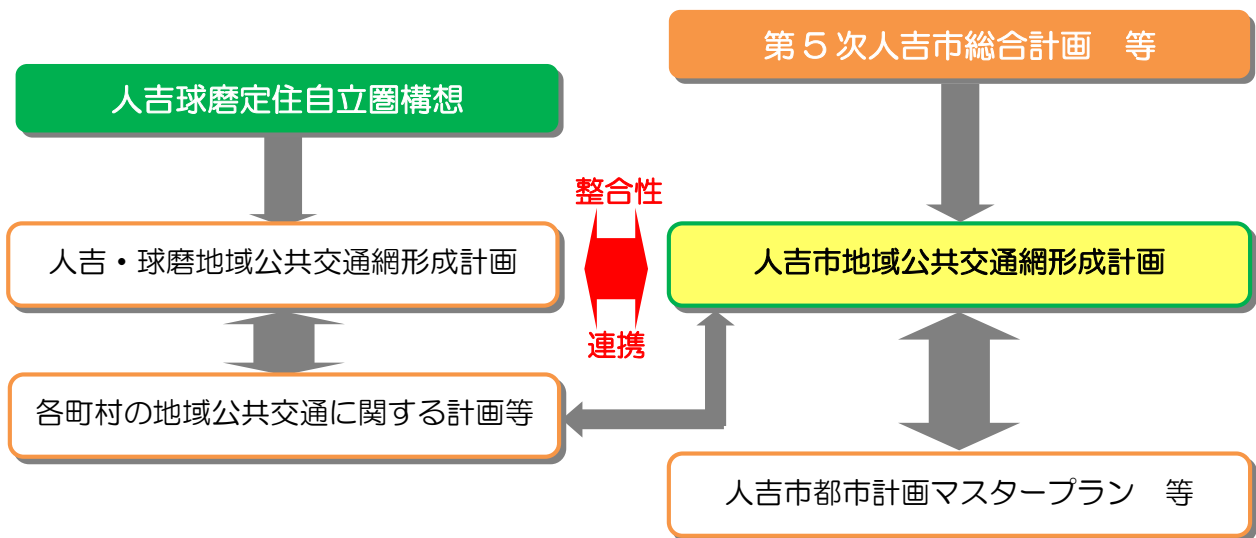
平成29年7月から平成34年3月までの概ね5年間とします。

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。

※人吉・球磨地域公共交通網形成計画の計画期間が平成28年4月から平成34年3月までの6年間であることから、整合を図ります。

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します。



▲計画の位置付け

【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

(1) 第5次人吉市総合計画 後期基本計画

目標年度	平成31年度
基本構想	<p>【まちづくりの理念】</p> <p>市民みんなが健康で笑顔で暮らせるまち</p> <p>【目指すべき将来都市像】</p> <p>自然と相良文化が輝く美しき千年都市ひとよし</p>
まちづくりの政策（戦略）	<p>戦略1（産業・経済）：農業と観光で稼ぐ・儲かる経済都市ひとよし</p> <p>戦略2（教育・文化）：美しき相良700年の歴史文化都市ひとよし</p> <p>戦略3（自然環境・安全）：母なる清流球磨川が輝く自然安全都市ひとよし</p> <p>戦略4（健康・福祉）：笑顔があふれ、幸せいっぱい健康福祉都市ひとよし</p> <p>戦略5（都市基盤・建設）：便利で住みやすいふるさと定住都市ひとよし</p> <p>戦略6（地域・自治）：信頼と連携で力を合わせる市民主役都市ひとよし</p>
戦略5の施策	<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みます。</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みます。</p> <p>【主な事務事業】</p> <p>○くま川鉄道 鉄道施設等維持管理事業</p> <p>○くま川鉄道 利用促進事業</p> <p>○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</p>

(2) 人吉市まち・ひと・しごと創生総合戦略

目標年度	平成31年度
今後の施策の方向	<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> <p>・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</p>

(3) 人吉市都市計画マスタープラン

目標年次	平成 34 年
基本理念	よみがえる歴史 光輝く水と緑 ゆたかな暮らし ～魅力あふれる定住都市 ひとよし～
都市整備の 目標	住み続けたいまち ～基盤整備による住み良いまちづくり～ 誰もが安心できるまち ～福祉のまちづくり、防災のまちづくり～ 活気にあふれるまち ～中心市街地の活性化、交流人口の増加～ 自然と共存するまち ～自然環境の保全・活用～ 人吉らしさを活かしたまち ～歴史、文化のまちづくりへの活用～ 行政・市民が協働してつくり育てていくまち ～住民参加の促進～
都市整備の 方針	<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。

(4) 人吉球磨定住自立圏構想

将来像	<p>圏域市町村が様々な分野で相互に連携・協力することで、各自治体が共存共栄しながら、将来にわたって安心して暮らし続けられるよう具体的な取組を進めていく。</p> <p>(人吉球磨定住自立圏共生ビジョン(平成27年5月))</p>
具体的な 取り組み内容	<p>『結びつきやネットワークの強化』</p> <p>1. 地域公共交通</p> <p>：圏域内外の結びつきやネットワークの強化を目的として、鉄道の利便性向上・路線の確保を図るとともに、圏域自治体をつなぐバス路線の維持・確保を図り、圏域内外の活発な交流を促進します。</p> <p>(1) 圏域における効率的で持続可能な交通体系の検討</p> <p>【具体的な取り組み】</p> <p>○「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」等策定事業</p> <p>(2) 鉄道やバス路線の確保・維持(鉄道)</p> <p>【具体的な取り組み】</p> <p>○くま川鉄道経営安定化補助金</p> <p>(3) 鉄道やバス路線の確保・維持(バス)</p> <p>【具体的な取り組み】</p> <p>○地方バス運行等特別対策(運行費)補助金</p> <p>(4) 鉄道やバス路線の確保・維持(コミュニティバス等)</p> <p>【具体的な取り組み】</p> <p>○人吉市地方バス運行等特別対策(運行費)補助金</p> <p>○予約制乗合タクシー運行事業</p> <p>○コミュニティバス運行事業 等</p> <p>(5) 人吉・球磨地域公共交通活性化協議会の開催</p> <p>【具体的な取り組み】</p> <p>○人吉・球磨地域公共交通活性化協議会</p> <p>(人吉球磨定住自立圏共生ビジョン(平成27年5月))</p>

(5) 人吉・球磨地域公共交通網形成計画

目標年度	平成 33 年度
地域公共交通が果たすべき役割	役割① 地域が目指す将来像への貢献 役割② 誰もが日常生活を不自由なく送れるための移動手段の確保 役割③ 圏域内外の活発な交流促進への貢献
対応方針	<p>【基本理念】</p> <p>地域全体の持続的な発展、安心して暮らせる地域づくりを支える基盤として、地域内交流や観光需要への対応・利便性向上を図りつつ、持続可能な地域公共交通体系を創出します</p> <p>【課題解決に向けた対応方針】</p> <p>対応方針①：地域づくりと一体となった地域公共交通網の形成</p> <p>対応方針②：多様な交通モードの連携による地域公共交通網の形成</p> <p>対応方針③：幹線系統の路線バスを対象とした路線再編</p> <p>対応方針④：地域公共交通の利用促進・需要創発の促進</p> <p>対応方針⑤：地域住民・交通事業者・行政の連携・協働による地域公共交通づくり</p> <p>【目指す地域公共交通体系像】</p>
計画の目標	目標①：持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）の形成 目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化 目標③：公共交通利用環境の向上 目標④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

<p>目標達成のための 施策・事業</p>	<p>目標①：持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○幹線系統を対象とした路線バスの再編 ○人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定 ○各町村における地域公共交通計画の検討及び実施計画の作成 <p>目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○拠点の創出（医療施設や商業施設との連携、その他拠点整備） ○拠点における乗換情報等の設置・充実 ○接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し ○乗り継ぎ運賃割引制度の導入 ○共通定期券の導入 ○パーク＆（バス）ライド、サイクル＆（バス）ライド駐車場等の設置 <p>目標③：公共交通利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主要な乗降場所への上屋・ベンチ等の設置 ○乗降場所の見直し、新設 ○鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入 ○乗降場所の時刻表等の改善 ○鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成 ○輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理の計画的実施 <p>目標④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通サポーター制度の導入 ○免許返納制度の推進 ○バス車内等を活用した小学生等の作品展示 ○観光、商業施設と連携した企画切符等の導入 ○事業者が学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施 ○地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施 ○地域公共交通だよりの継続発行
---------------------------	---

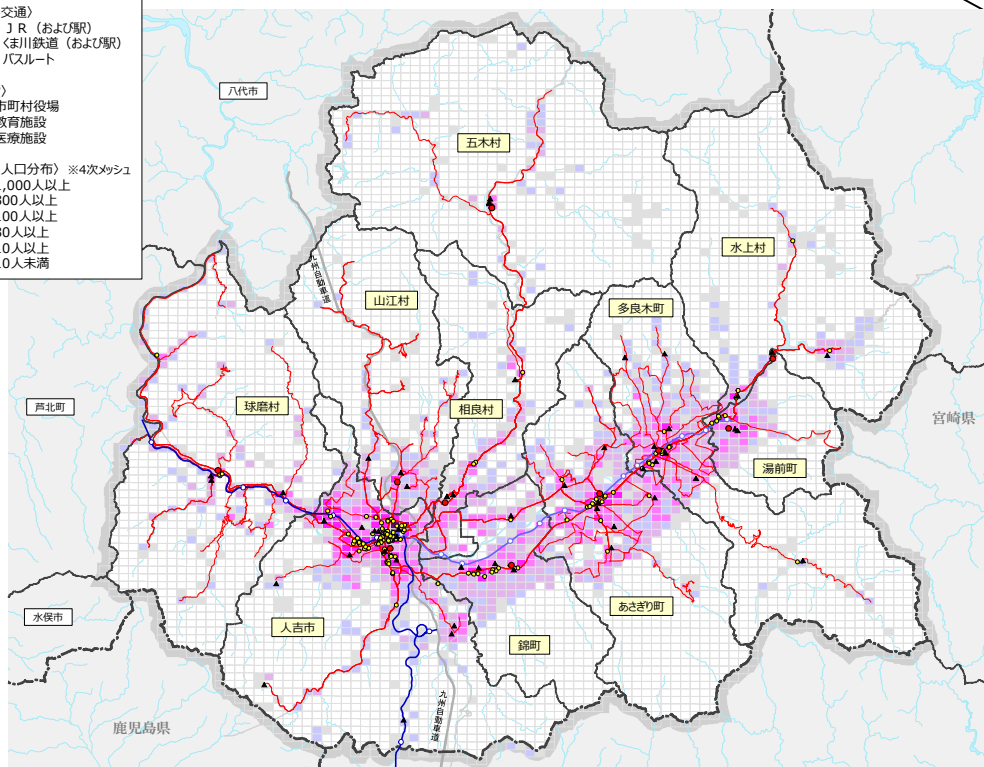
(6) 人吉・球磨地域公共交通総合連携計画

目標年度	平成31年度
基本方針	1.ニーズに合わせた公共交通体系の構築による利便性向上と効率化 2.地域が一体となったマイレール・マイバス意識の形成 3.将来的に安定して公共交通維持を図るための基盤づくり
目標	目標-1.くま川鉄道の年間利用者4万人増の実現 目標-2.公共交通利便性向上による地域交流の活性化 目標-3.公共交通整備との連携による多様な観光客の誘致による地域活性化
目標達成のための方策と事業	【方策1.交通機関が連携した利便性と効率性に配慮した運行体制の構築】 ①くま川鉄道と連携したバス運行計画の策定 ②駅やバス停におけるアクセス機能の強化 ③地域内交通の運行形態の見直しと新規導入 ④バスのわかりやすさの向上 【方策2.利用啓発活動の促進】 ①情報発信の充実 ②公共交通利用啓発活動の実施 ③イベント列車の運行及び沿線イベントとの連携 ④観光誘客施策の展開 【方策3.安全性及び事業効率化の観点から取り組んで行く施策】 ①輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理の計画的実施 ②老朽化している鉄道車両の更新 ③くま川鉄道の組織活性化

2. 地勢・地理

(1) 位置

本市は、熊本県の南部、人吉盆地の最南端、鹿児島県と宮崎県の県境に位置しており、熊本市、鹿児島市、宮崎市へいずれも約70kmの等距離の九州の内陸部に位置しています。

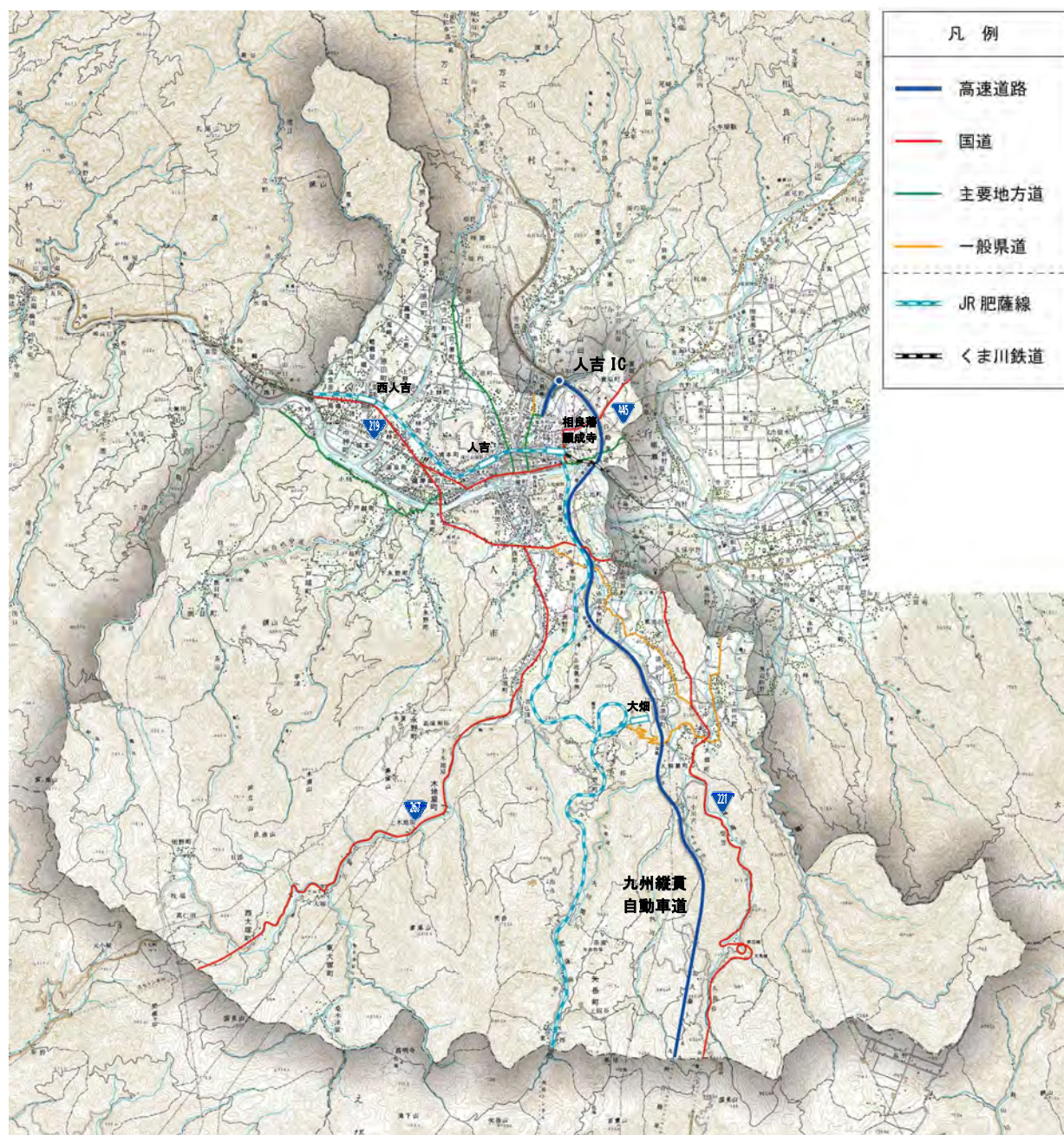


▲人吉市の位置

(2) 地勢・気候

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。



▲人吉市の地勢

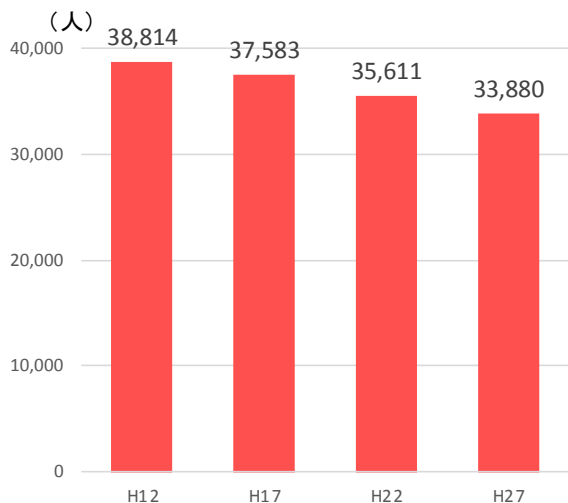
3. 社会情勢・経済状況

(1) 人口

①総人口

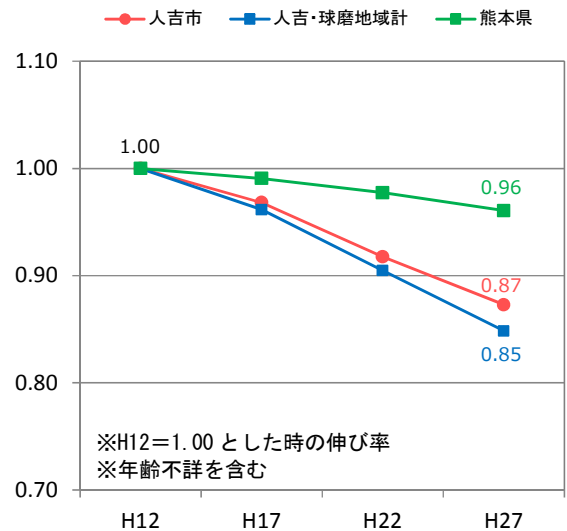
本市の総人口（平成 27 年）は、33,880 人となっています。

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減少が著しい状況です。



▲人吉市の総人口の推移

資料：国勢調査



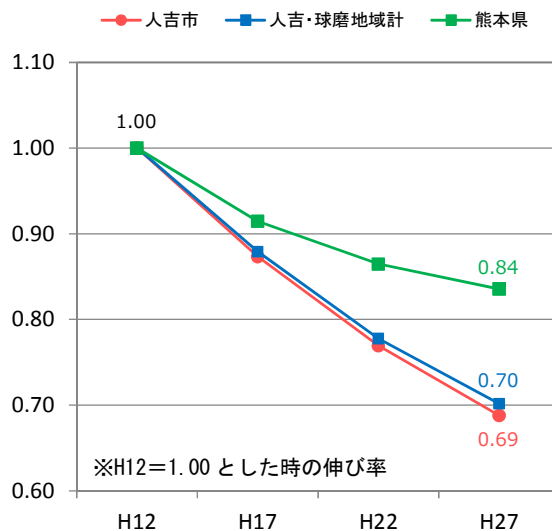
▲総人口の推移

資料：国勢調査

②年齢別人口の推移

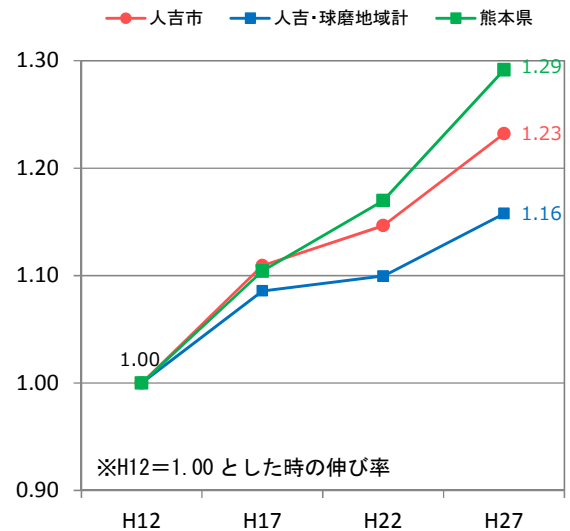
15 歳未満人口は、過去 15 年で約 3 割減少しており、熊本県全体と比較して減少が著しく、少子化の進展が著しい状況です。

一方、65 歳以上人口は、過去 15 年で約 2 割増加しています。



▲15 歳未満人口の推移

資料：国勢調査

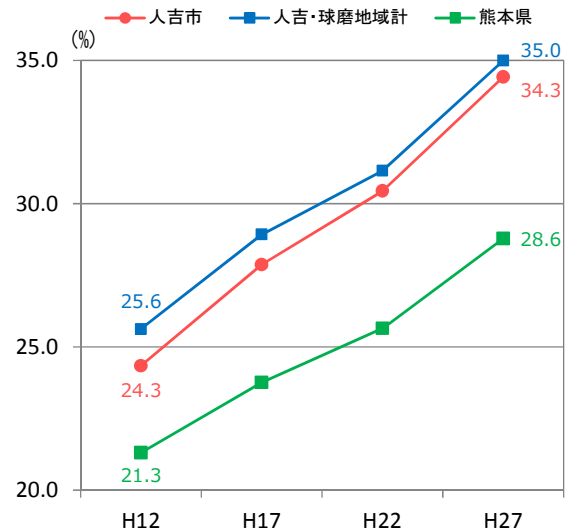


▲65 歳以上人口の推移

資料：国勢調査

③高齢化率の推移

65 歳以上の高齢化率は、約 34% 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。



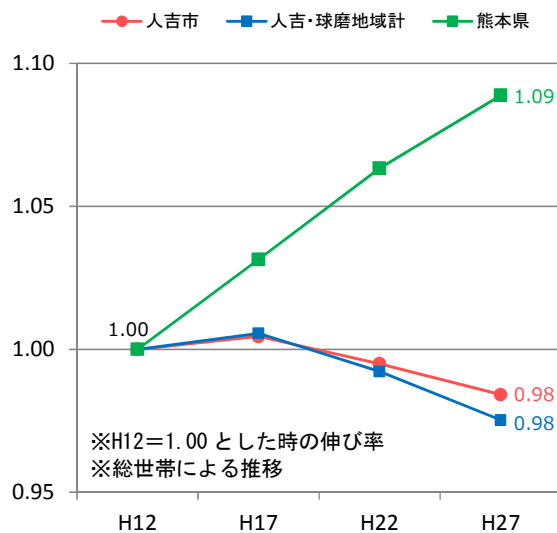
▲高齢化の推移

資料：国勢調査

④世帯数の推移と世帯構成員の状況

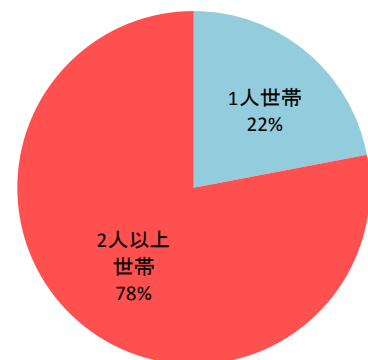
世帯数は、地域全体でほぼ横ばいとなっています。

ただし、世帯構成員の状況では、1人世帯が20%以上となっており、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。



▲世帯数の推移

資料：国勢調査



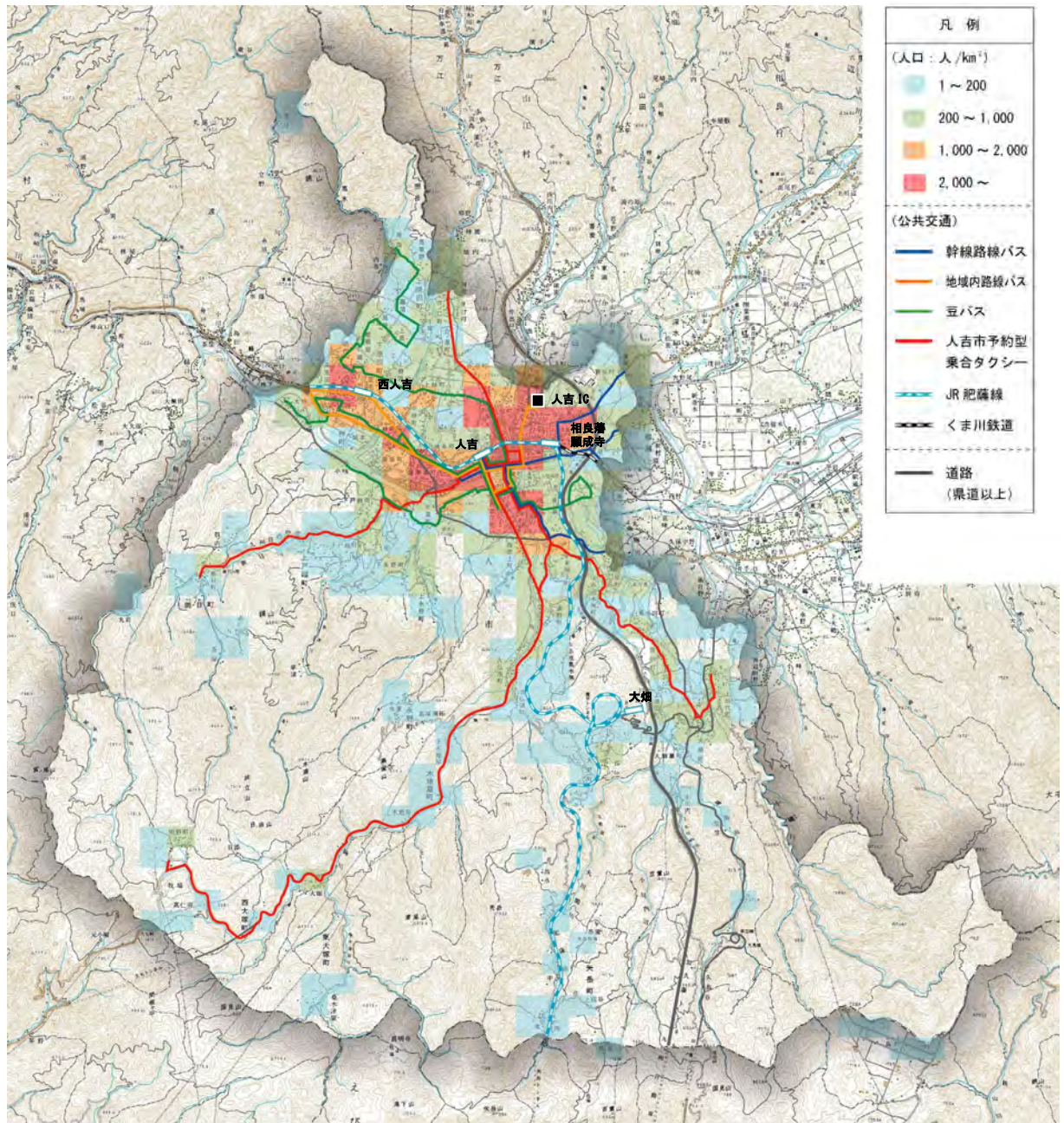
▲世帯構成員の状況

資料：人吉市提供資料 (H27.8)

⑤人口の分布

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。

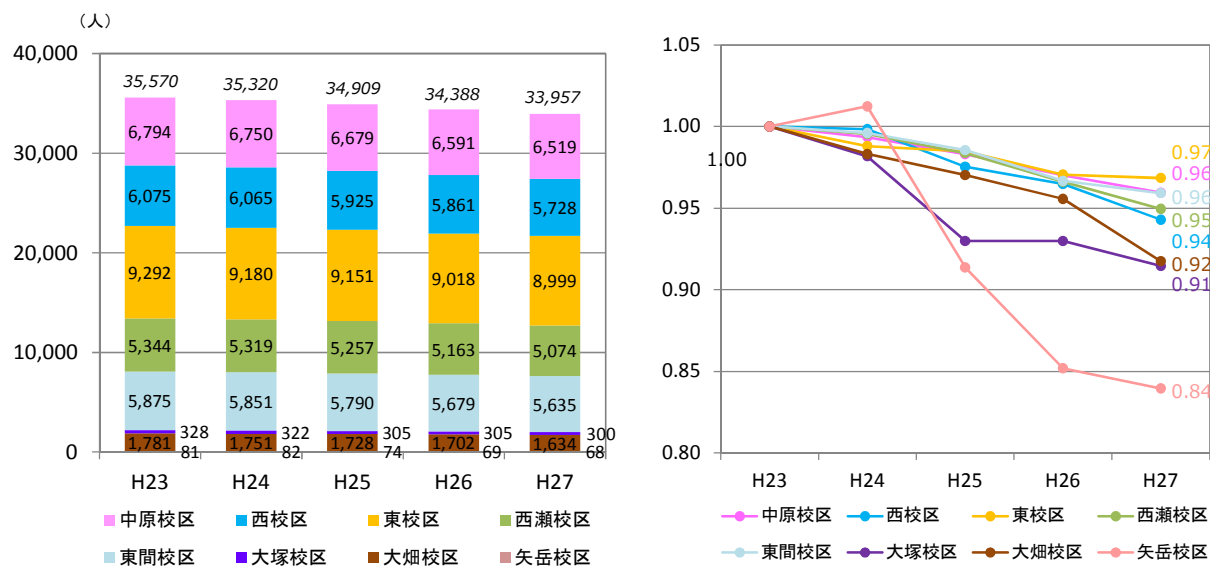


▲総人口の分布 (H22)

資料：国勢調査 (500m メッシュ)

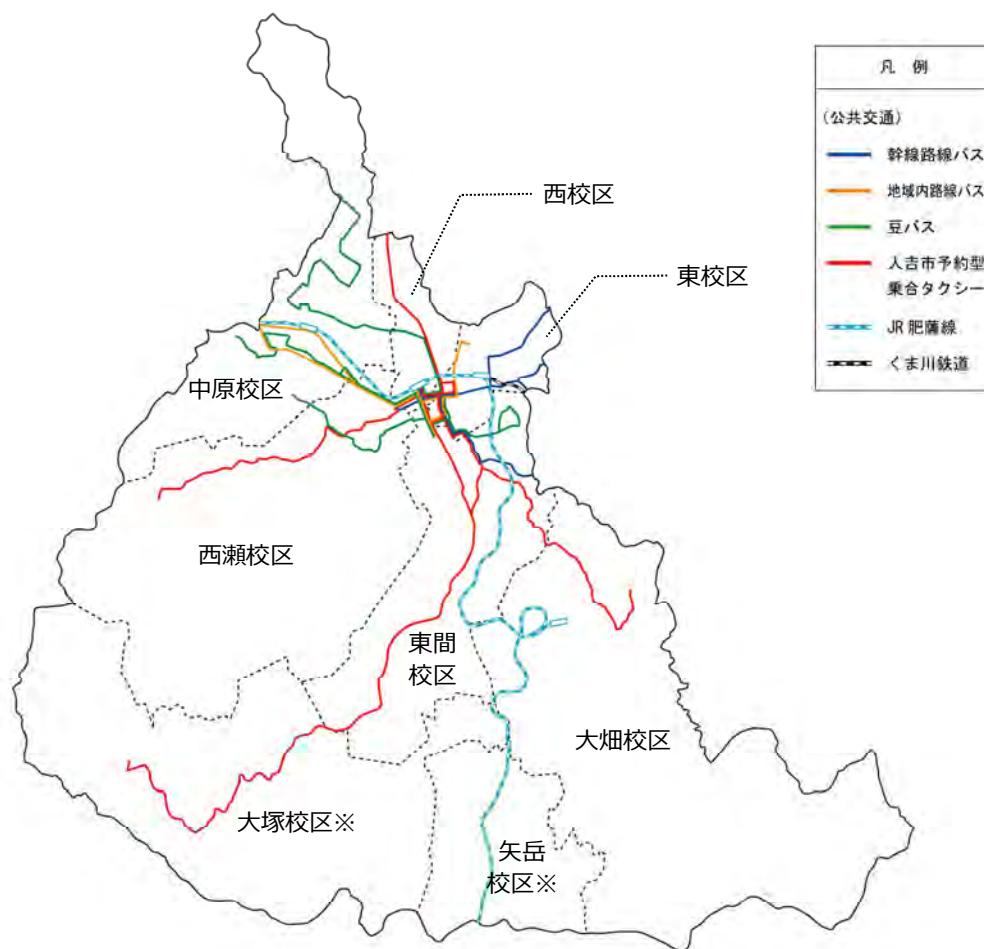
⑥地区別人口の推移

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、特に矢岳校区での人口減少が著しい状況です。



▲地区別人口の推移

資料：人吉市市民課

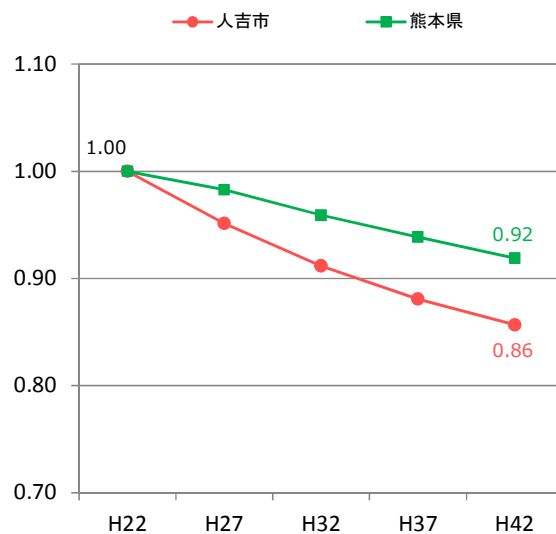


▲地区の位置と公共交通路線

※大塚校区と矢岳校区は旧小学校区

⑦将来推計人口

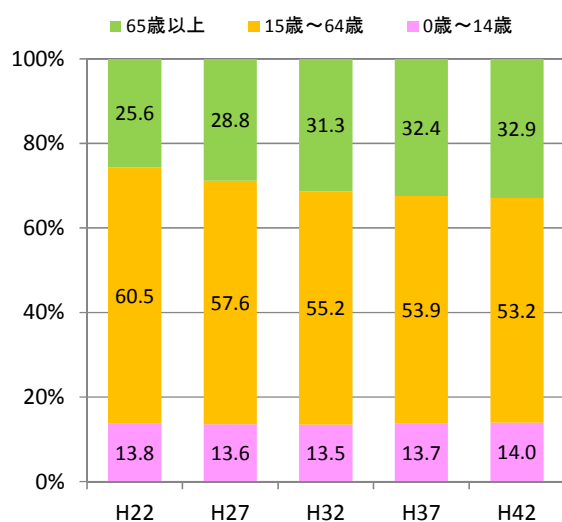
将来人口推計は、H42 時点において H22 と比較して 14%減少すると予測されており、熊本県全体と比較して減少傾向が顕著な状況です。



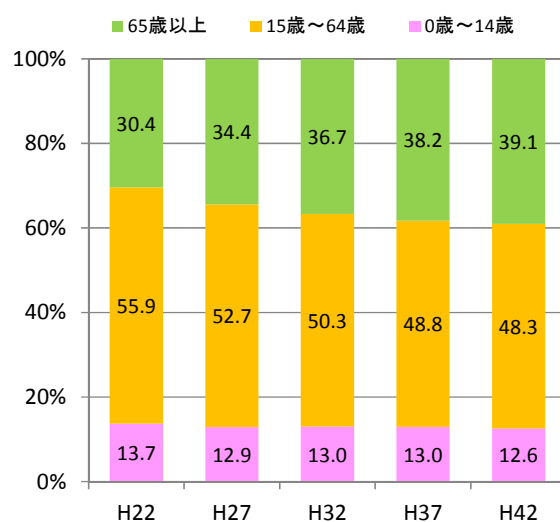
▲将来人口の推移

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）

年齢 3 区分別構成では、H22 時点で 65 歳以上人口が約 30%、15 歳未満人口が約 14%であったのに対して、約 20 年後の H42 においては 65 歳以上人口が約 39%、15 歳未満人口が約 13%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。



▲熊本県の年齢 3 区分別構成の将来推計

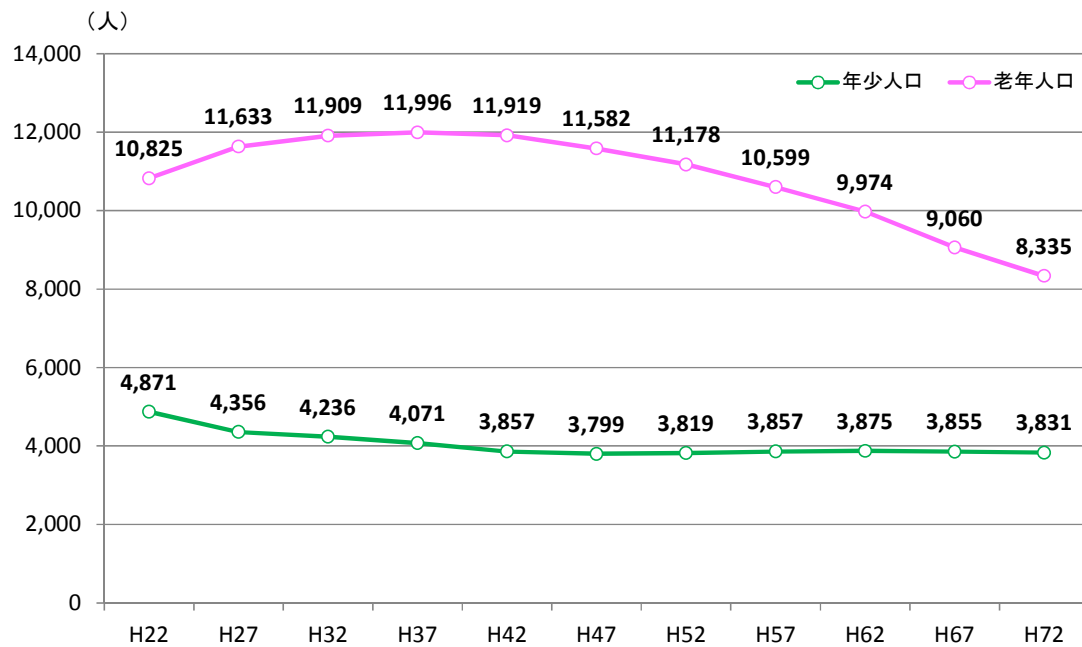


▲人吉市の年齢 3 区分別構成の将来推計

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）

なお、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。



▲人吉市の年少人口、老齢人口の将来推計

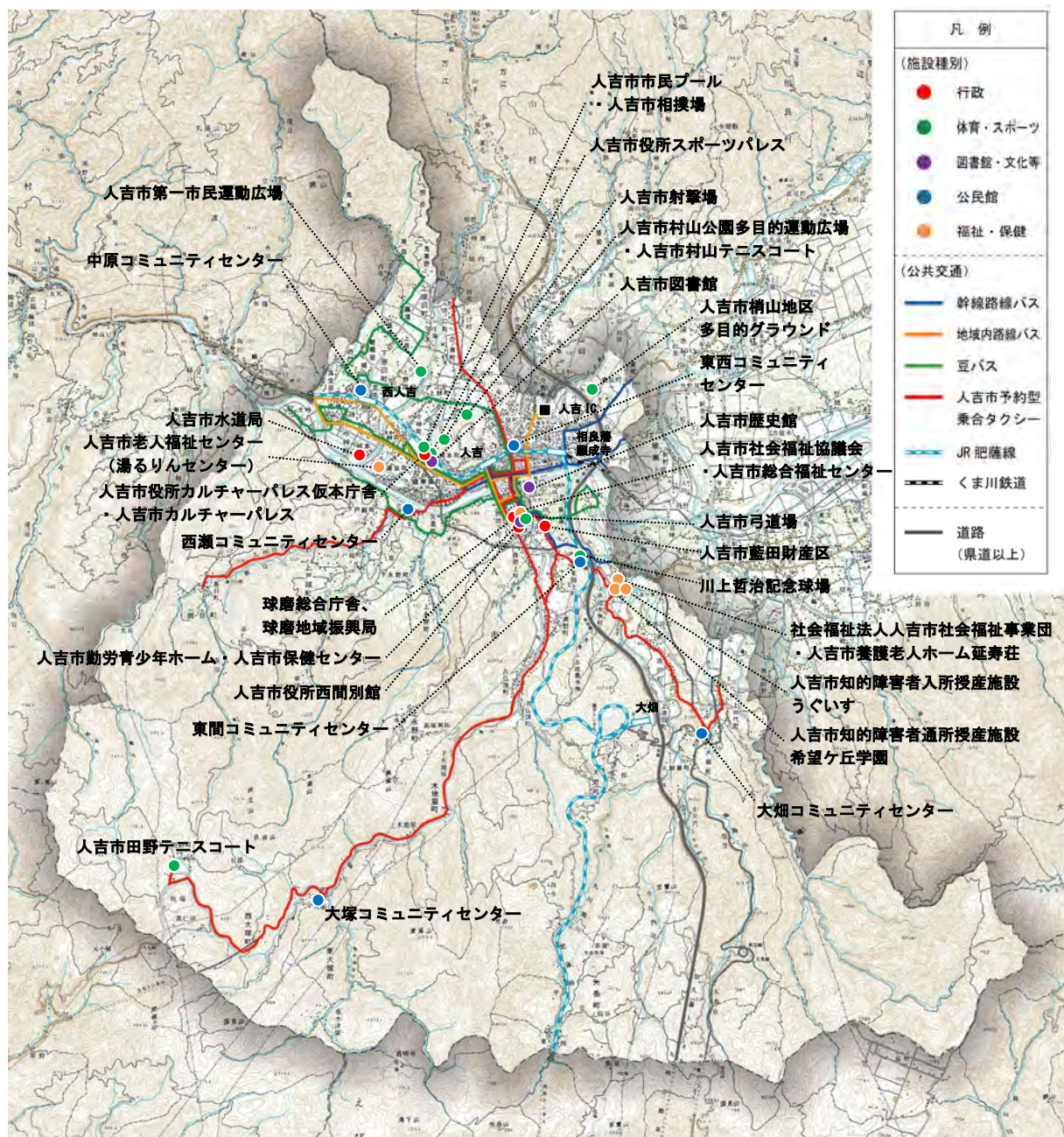
資料：H22、27 は国勢調査、H32 以降は
人吉市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

(2) 主要施設の立地状況

① 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使用できない状況となっていますが、人吉市役所西間別館へは地域内路線バス（じゅぐりっと号）や予約型乗合タクシーで一部アクセス可能となっています。



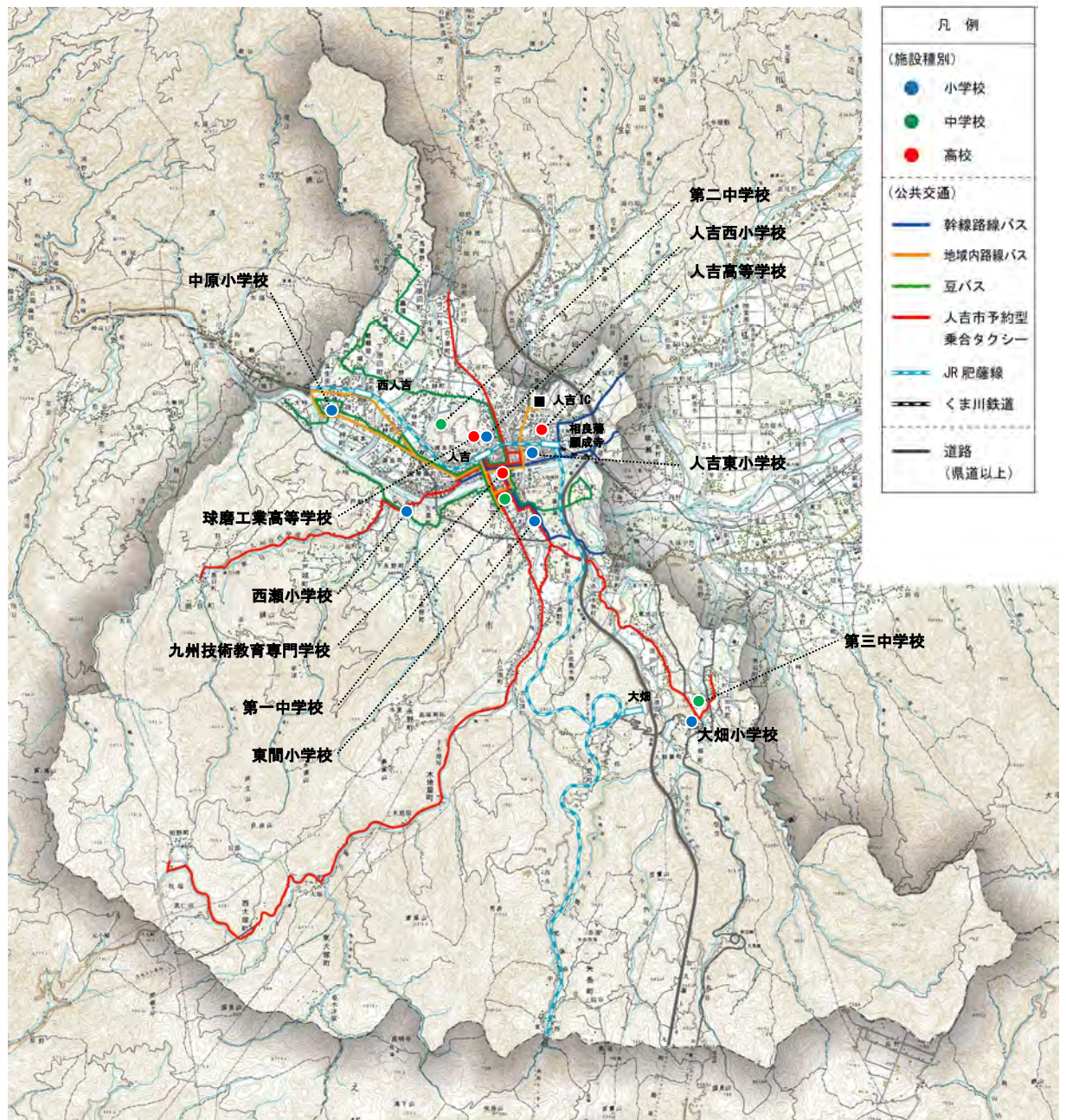
▲ 公共施設の分布状況

資料：人吉市役所 HP 等

②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、西瀬小学校鹿目分校、大塚小学校、田野小学校、矢岳小学校は廃校となっており、旧大塚校区などで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。

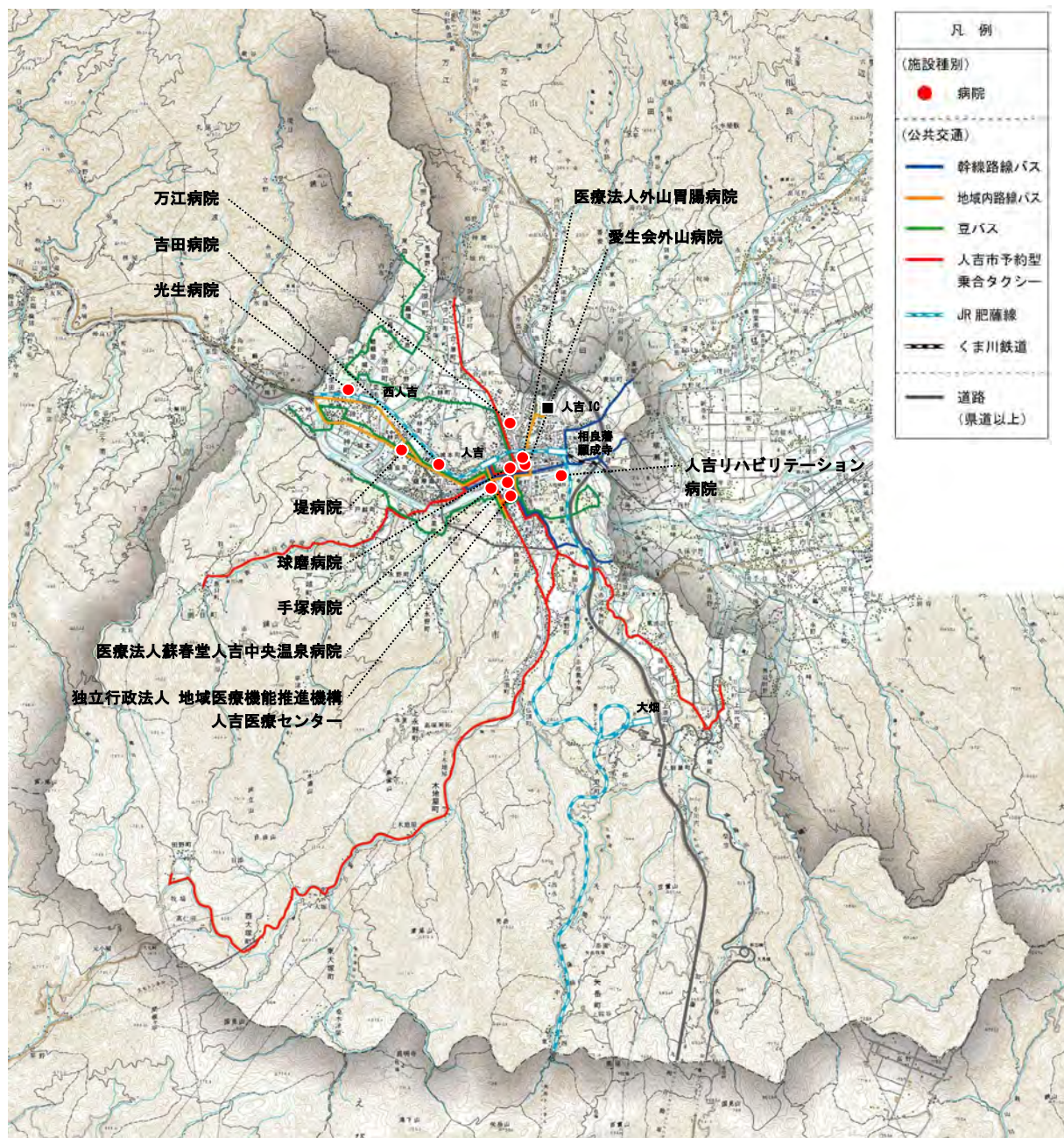


▲教育施設の分布状況

資料：人吉市役所 HP 等

③医療施設

本市の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。



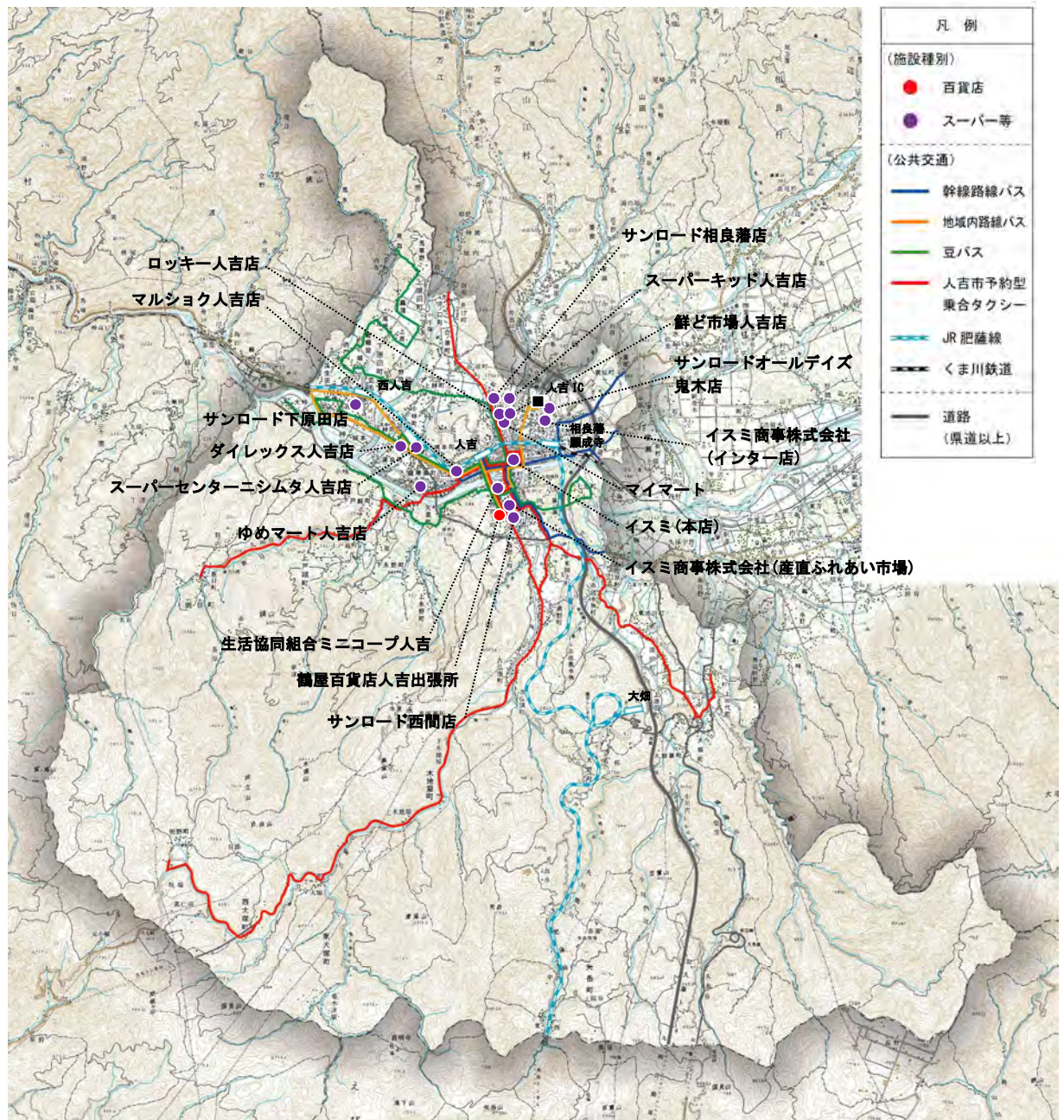
▲医療施設の分布状況

資料：熊本県医療政策課 HP（H28.4.1 現在）

④商業施設

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。

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。



▲商業施設の分布状況

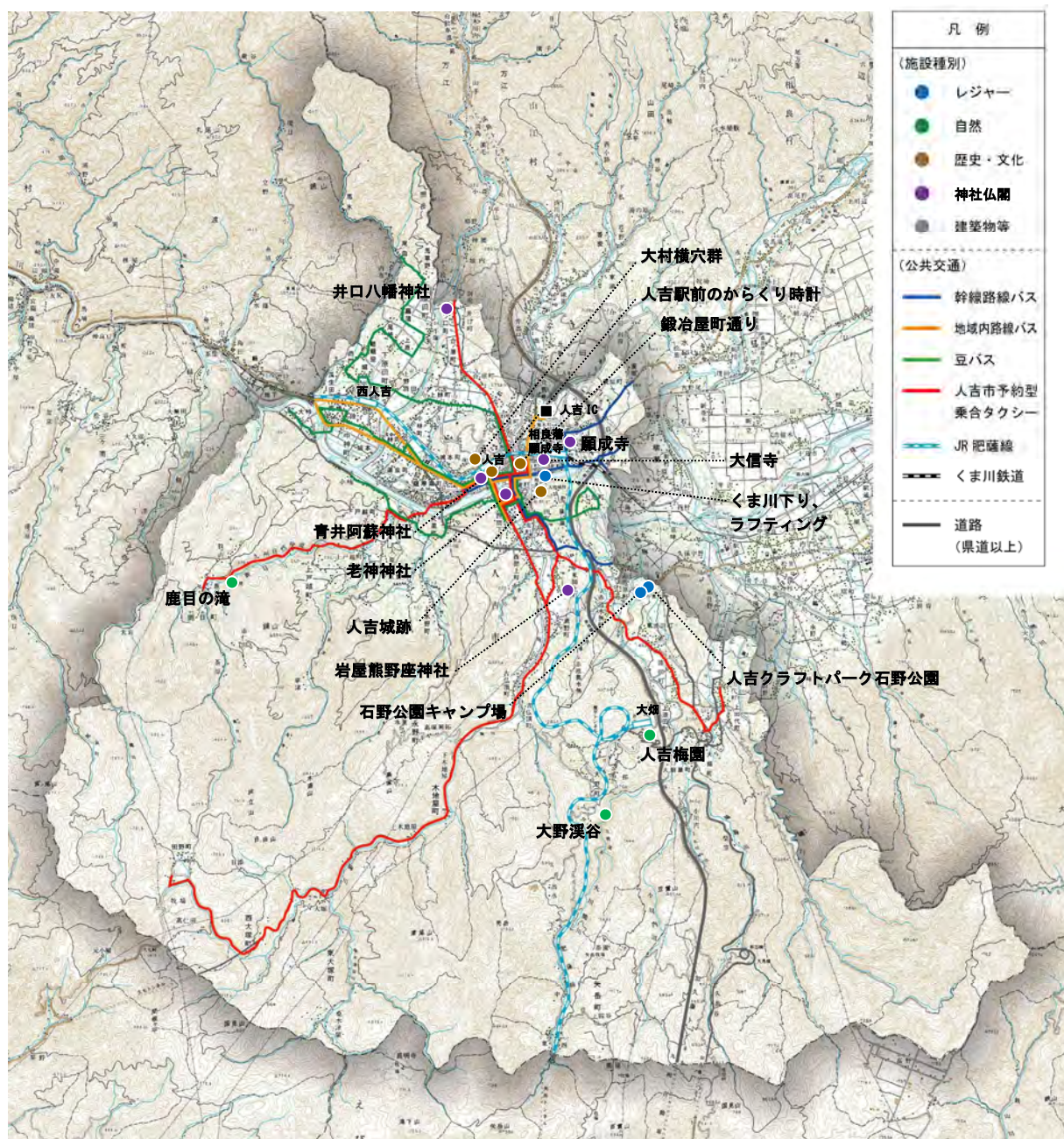
資料：iタウンページ、熊本県消費者動向調査等

(3) 観光特性

①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る状況です。

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。

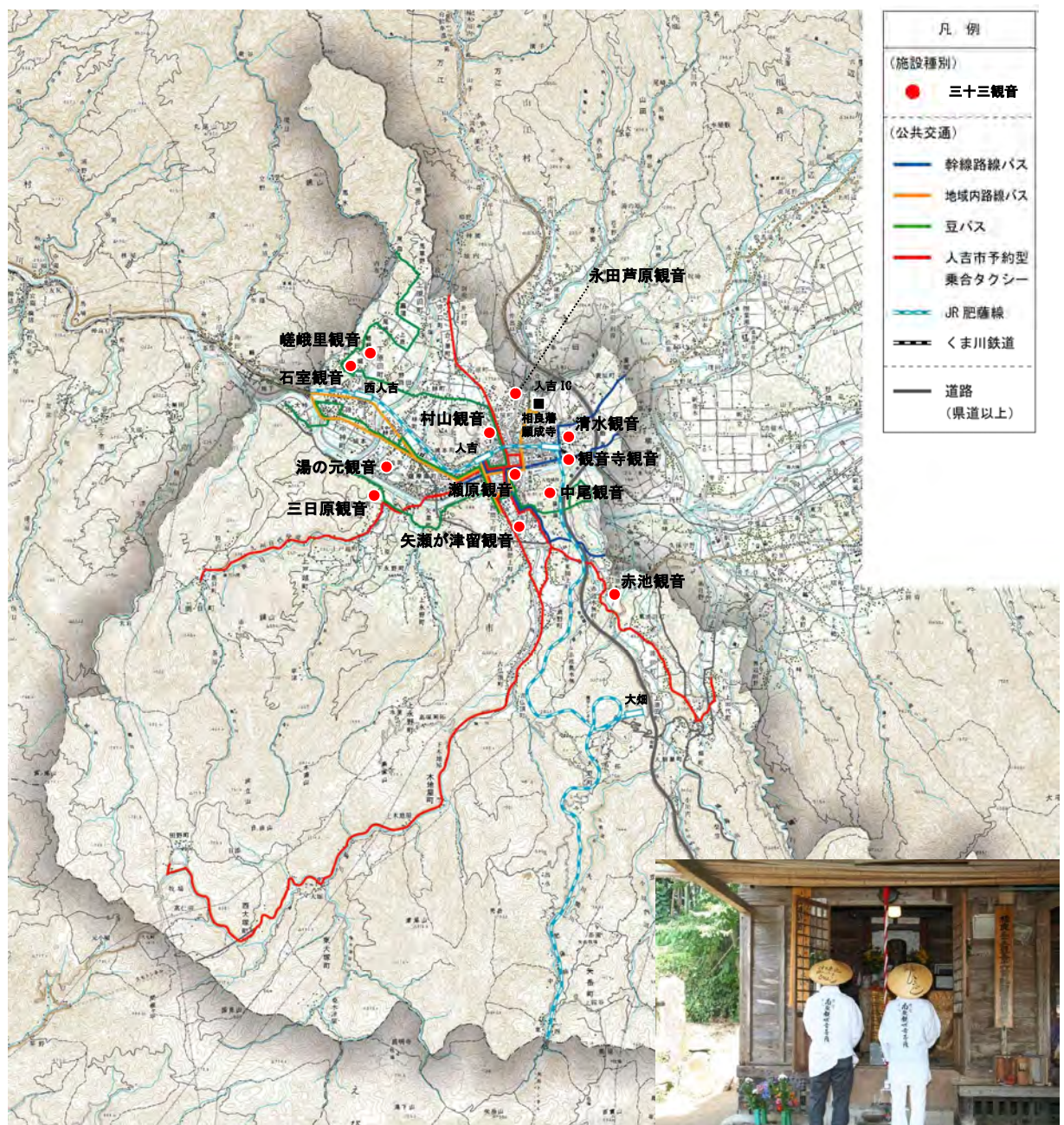


▲観光施設の分布状況

資料：奥ゆかし街道くまとっぷ、人吉市役所ヒアリング結果

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。

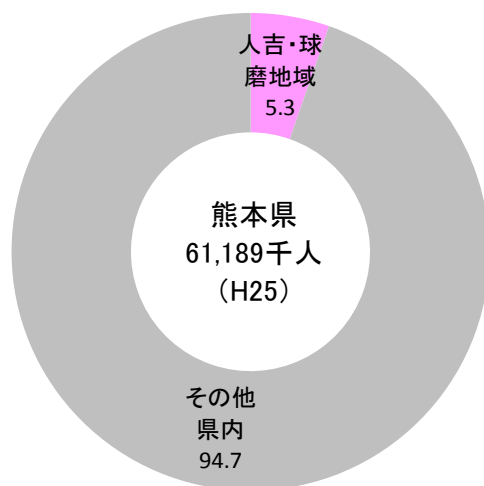


▲相良三十三観音めぐり札所の分布状況

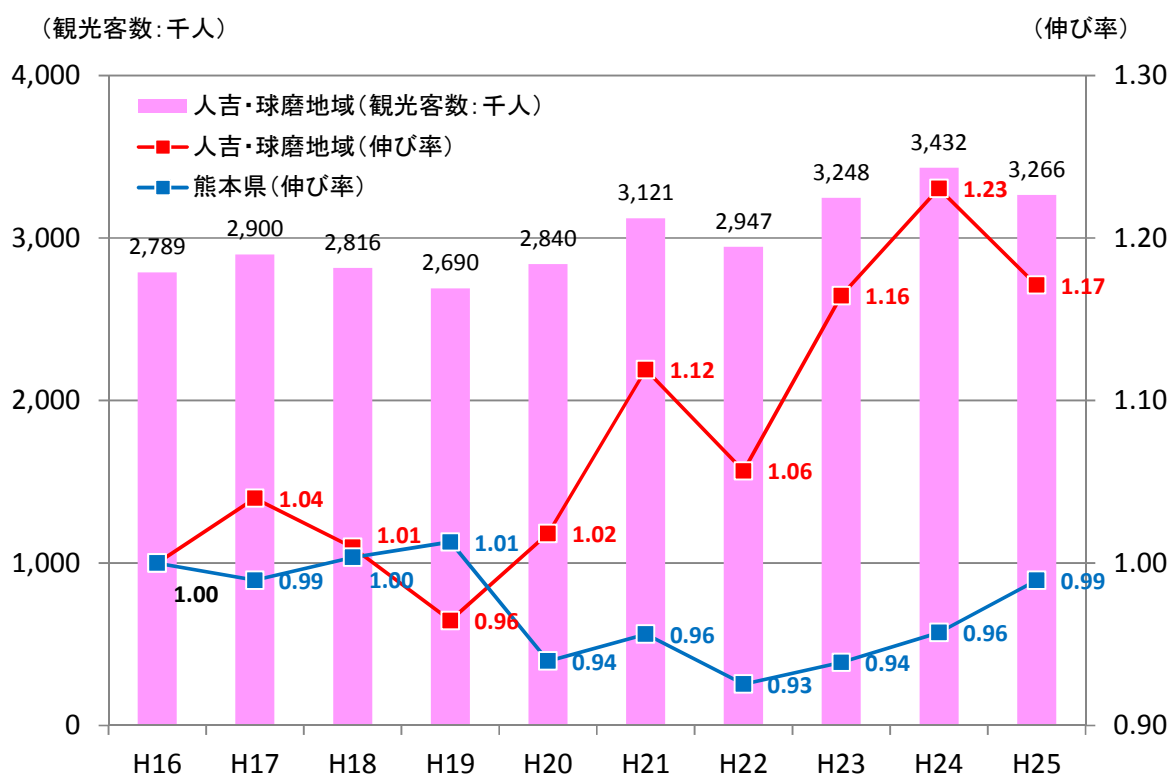
②観光動向

人吉球磨地域への観光客数は、熊本県全体の約 5%を占め、年間 3,266 千人となっています。

観光客数の推移は、H19 以降増加傾向となっており、熊本県全体を大きく上回る伸び率となっています。



▲熊本県全体に占める観光客数の割合

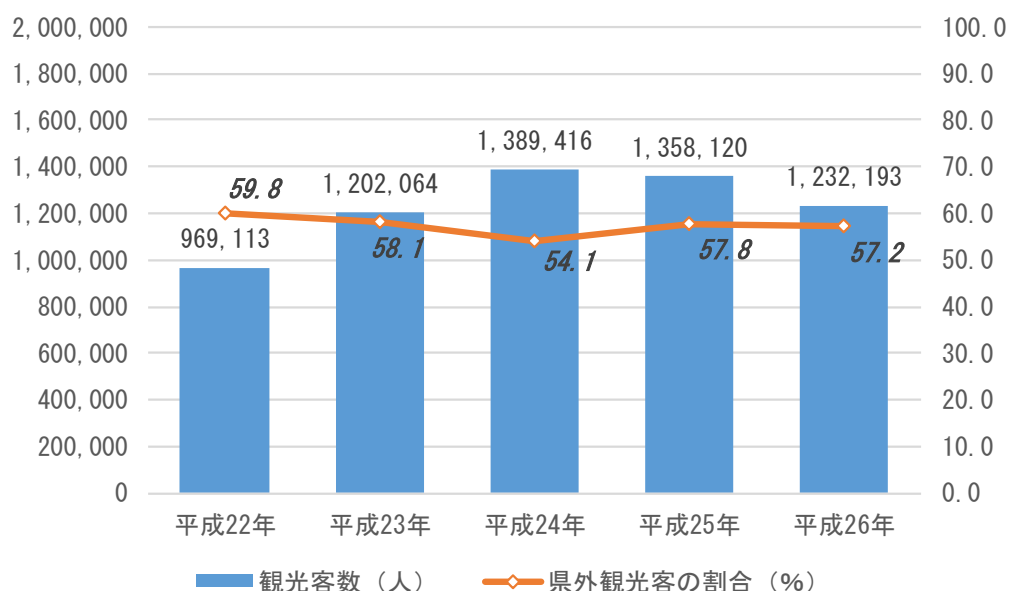


▲観光客数の推移

資料：熊本県観光統計表

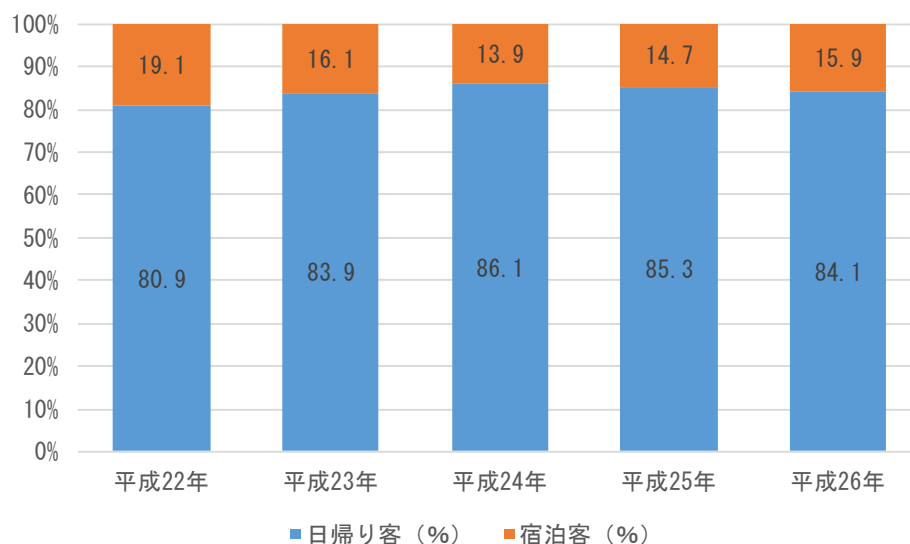
本市への観光客数は、平成 26 年で年間 1,232 千人となっており半数以上を県外観光客が占めていますが、平成 24 年以降減少しています。

また、観光客の旅行形態は、日帰り客が 80%以上を占めている状況です。



▲観光客数の推移（人吉市）

資料：人吉市統計年鑑



▲観光客の旅行形態（人吉市）

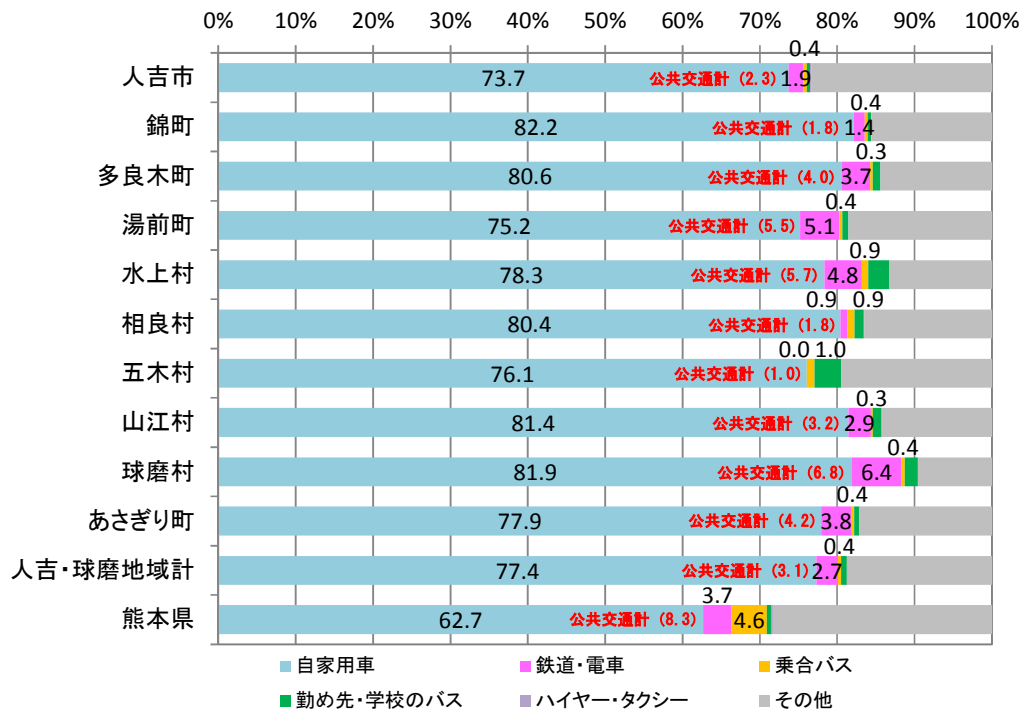
資料：人吉市統計年鑑

4. 道路交通状況

(1) 通勤通学特性

①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 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

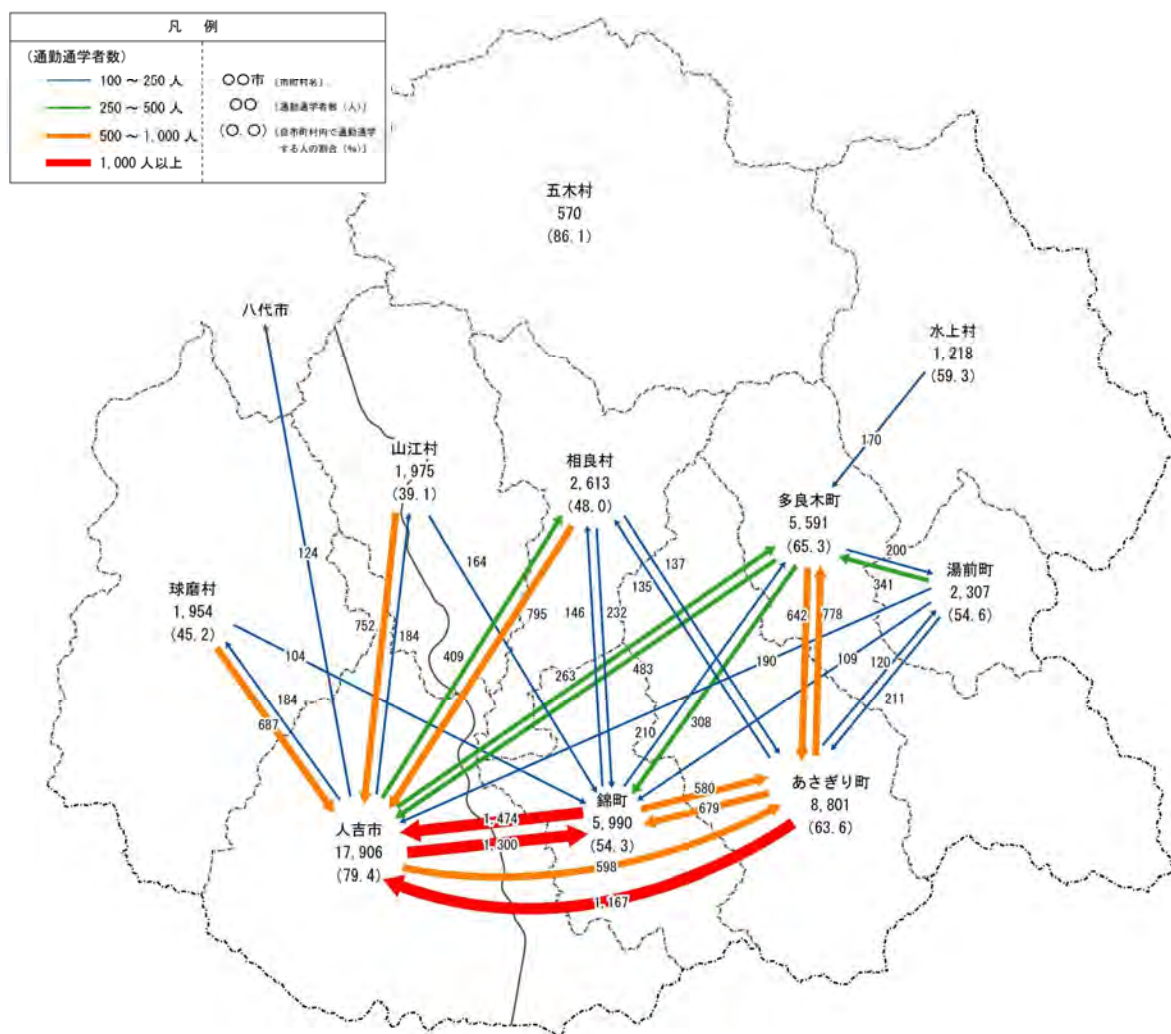
※その他は徒歩だけ、オートバイ、自転車、その他、不詳の合計

※自家用車、鉄道・電車、乗合バスのみ数値を表示

②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状況です。

通勤通学者の約 80%は本市内での通勤通学となっています。



▲通勤通学流動 (H22)

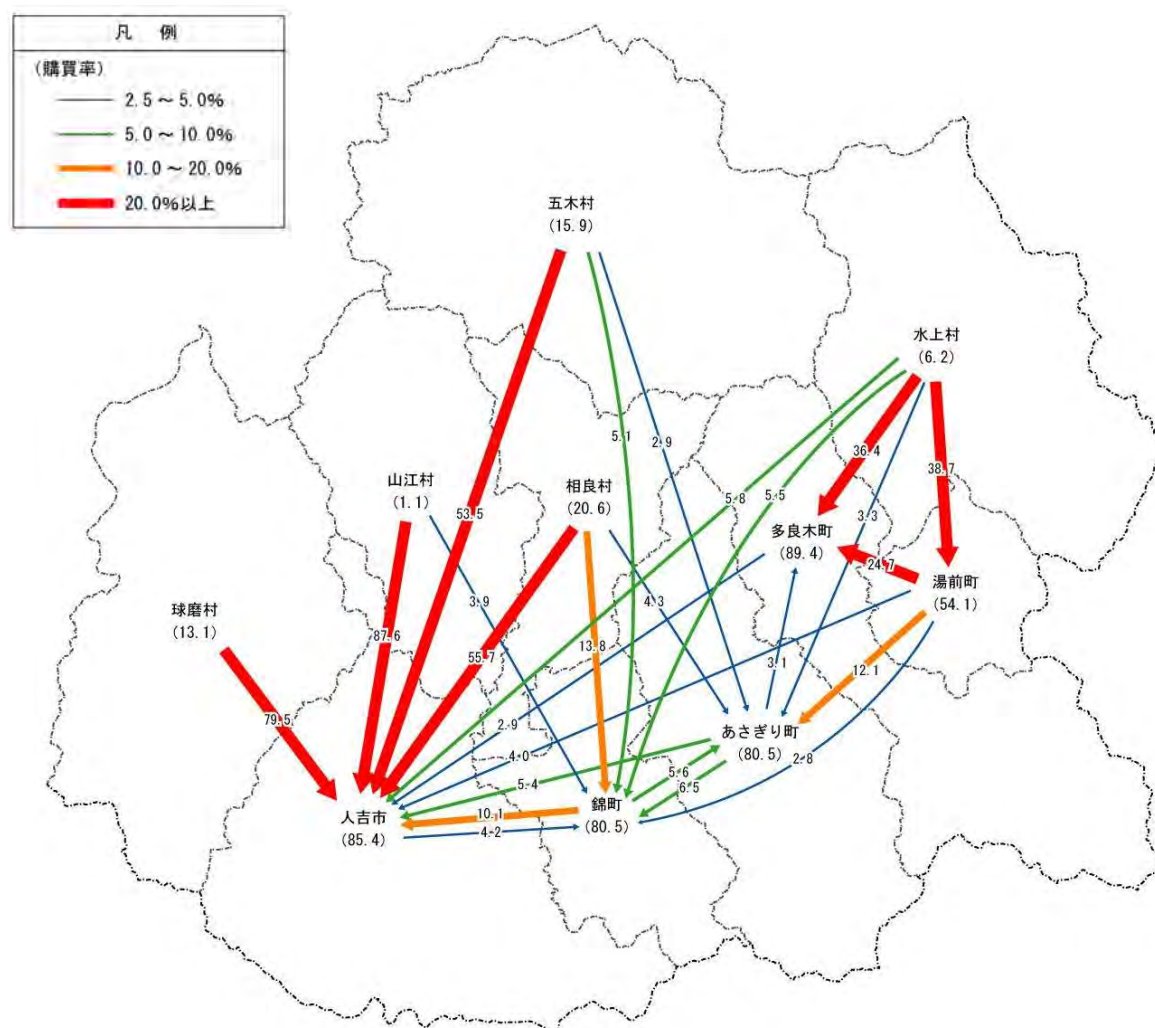
資料：国勢調査

※100 人以上について図化

(2) その他交通特性

① 買い物物流動

日常的な一般食品の買い物物流動は、本市では自市内で 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、相良村などの隣接町村居住者の本市での購買率が高い状況です。



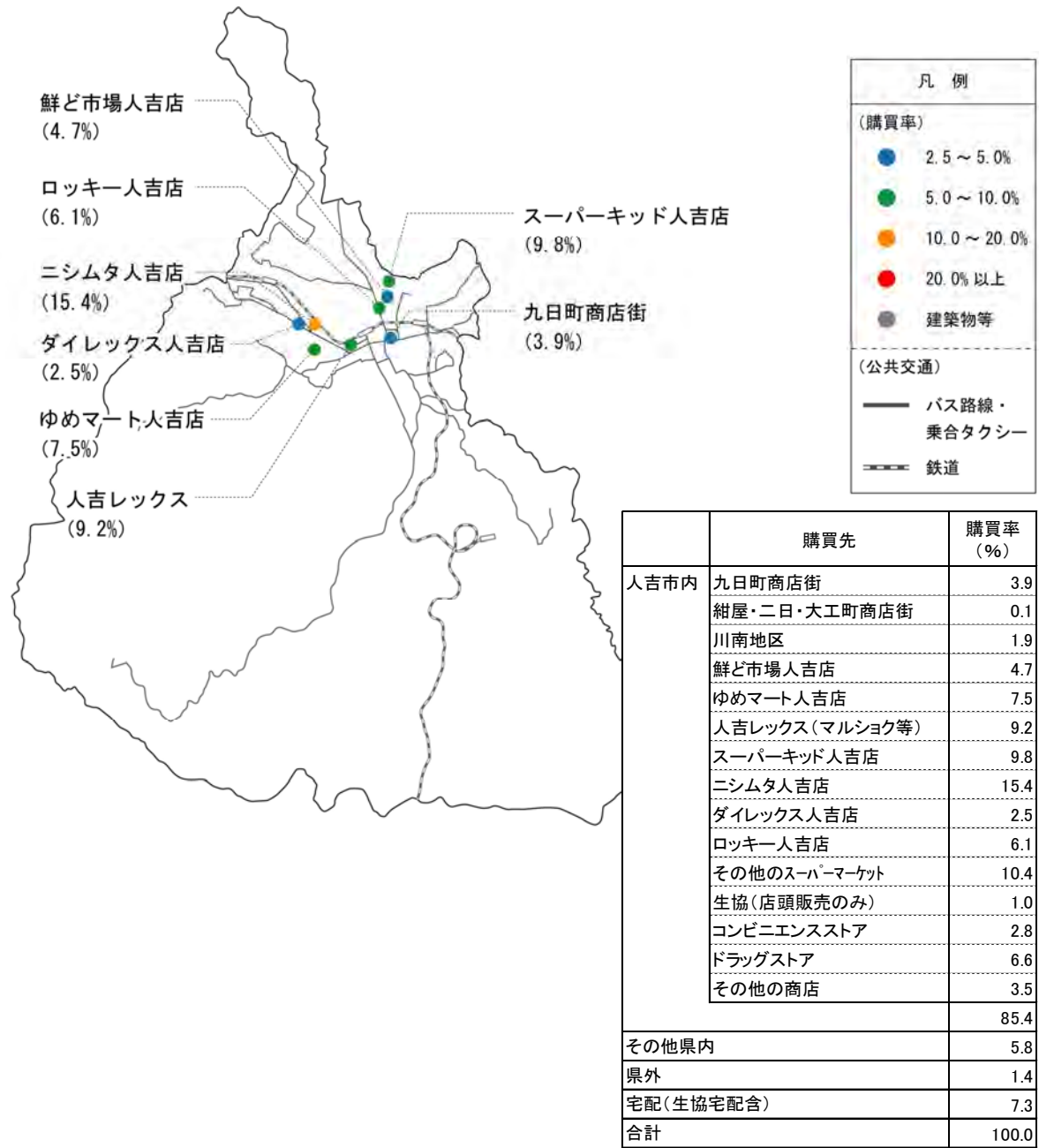
▲ 買い物物流動

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

		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	その他
居住地	人吉市	85.4	4.2							10.4	100.0	
	錦町	10.1	80.5							5.6	3.8	100.0
	多良木町	2.9	1.1	89.4						1.5	5.1	100.0
	湯前町	4.0	2.8	24.7	54.1					12.1	2.3	100.0
	水上村	5.8	5.5	36.4	38.7	6.2				3.3	4.1	100.0
	相良村	55.7	13.8	1.6			20.6			4.3	4.0	100.0
	五木村	53.5	5.1					15.9		2.9	22.6	100.0
	山江村	87.6	3.9						1.1		7.4	100.0
	球磨村	79.5	1.4							13.1	6.0	100.0
	あさぎり町	5.4	6.5	3.1						80.5	4.5	100.0

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。



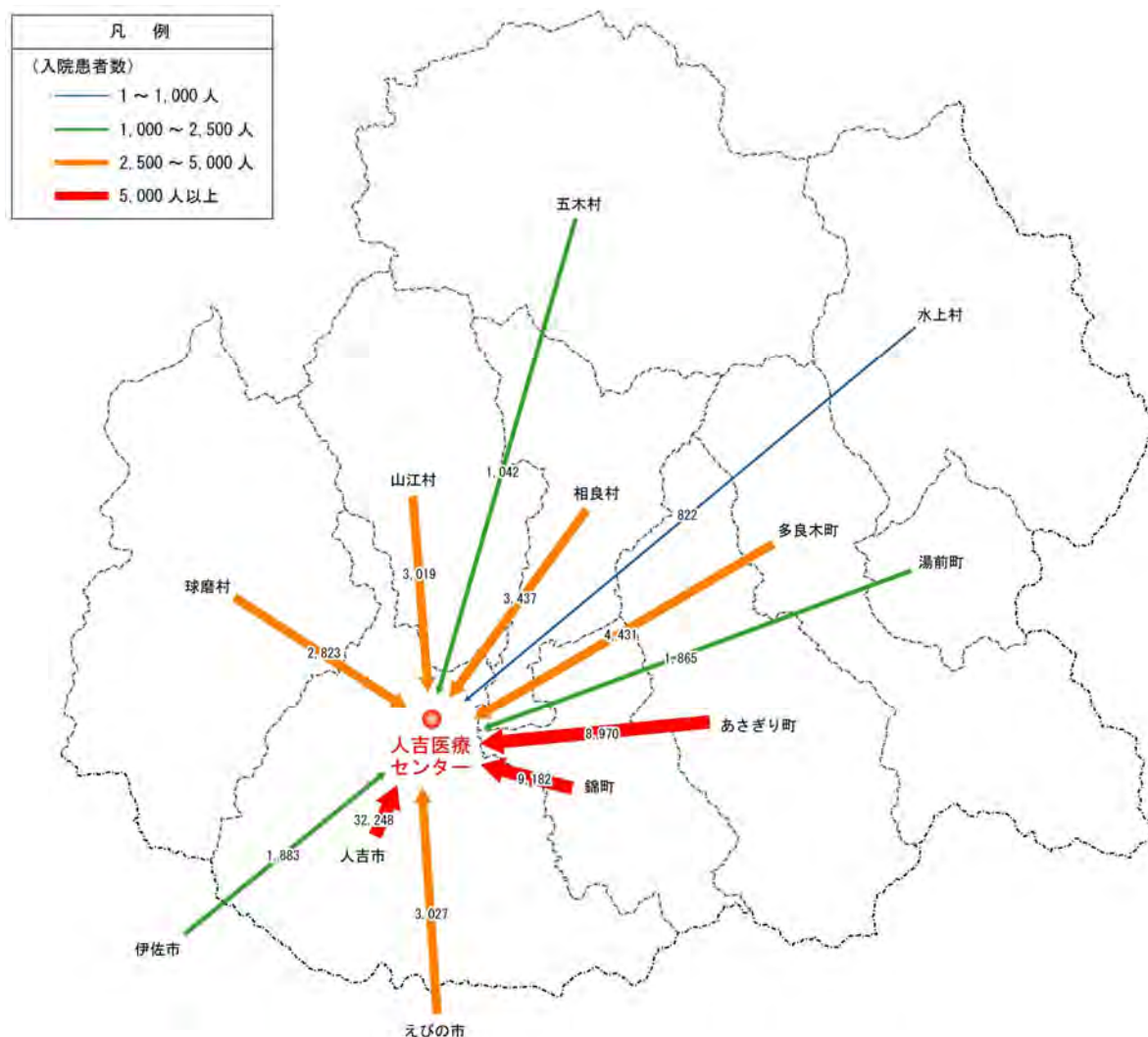
▲人吉市における購買先

資料：平成 27 年度熊本県消費動向調査報告書

※2.5%以上について図化

②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 32,248 人となっているとともに、各町村からそれぞれ 1,000 人～9,000 人程度の人を訪れており、地域の基幹病院となっていることが伺えます。



▲人吉医療センターへの患者数（H26 年度、外来患者数）

資料：人吉医療センター

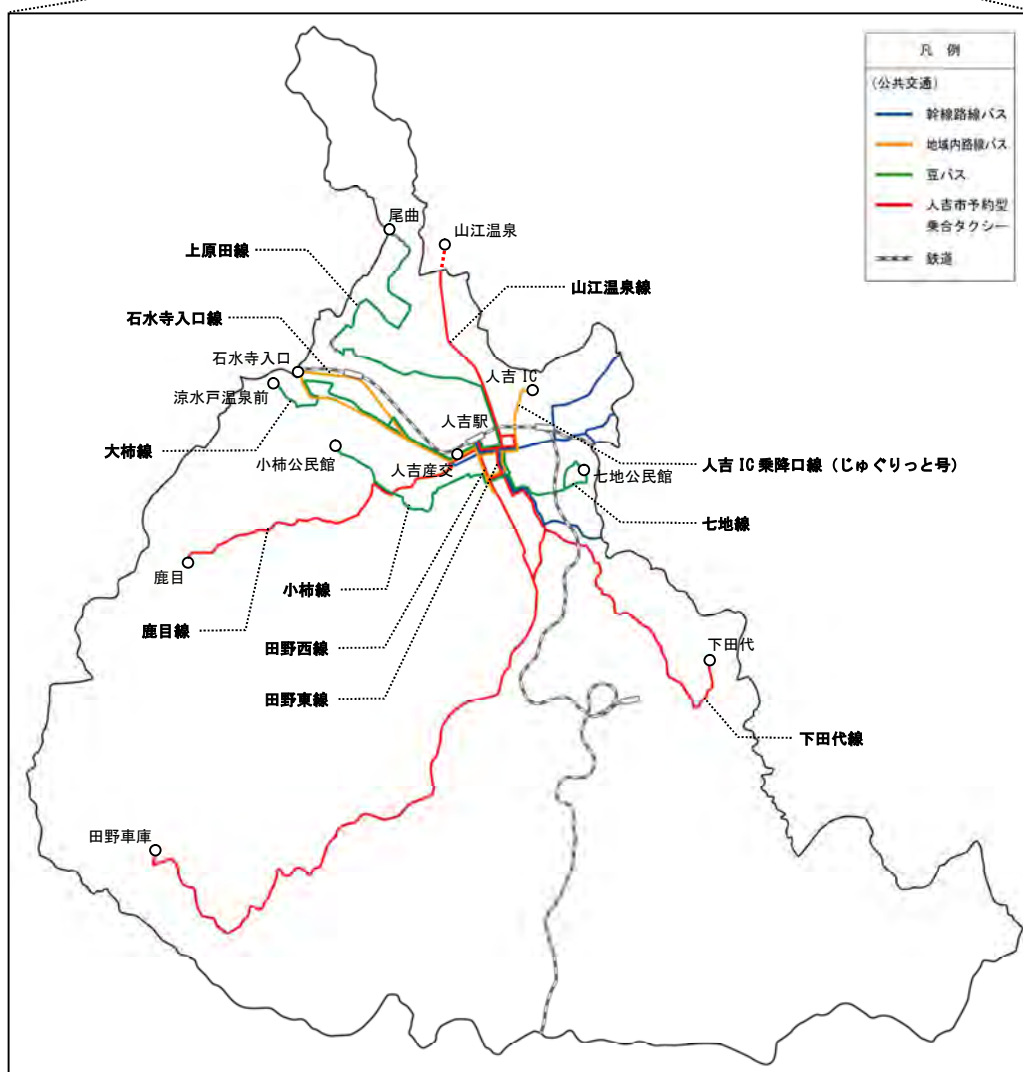
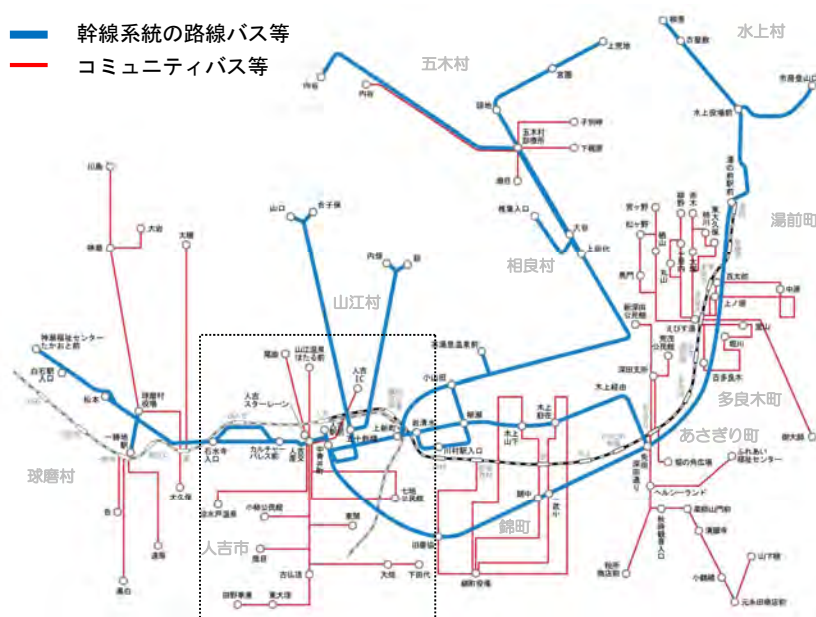
5. 地域公共交通の状況

(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
- 地域内コミュニティバス
- 人吉市予約型乗合タクシー

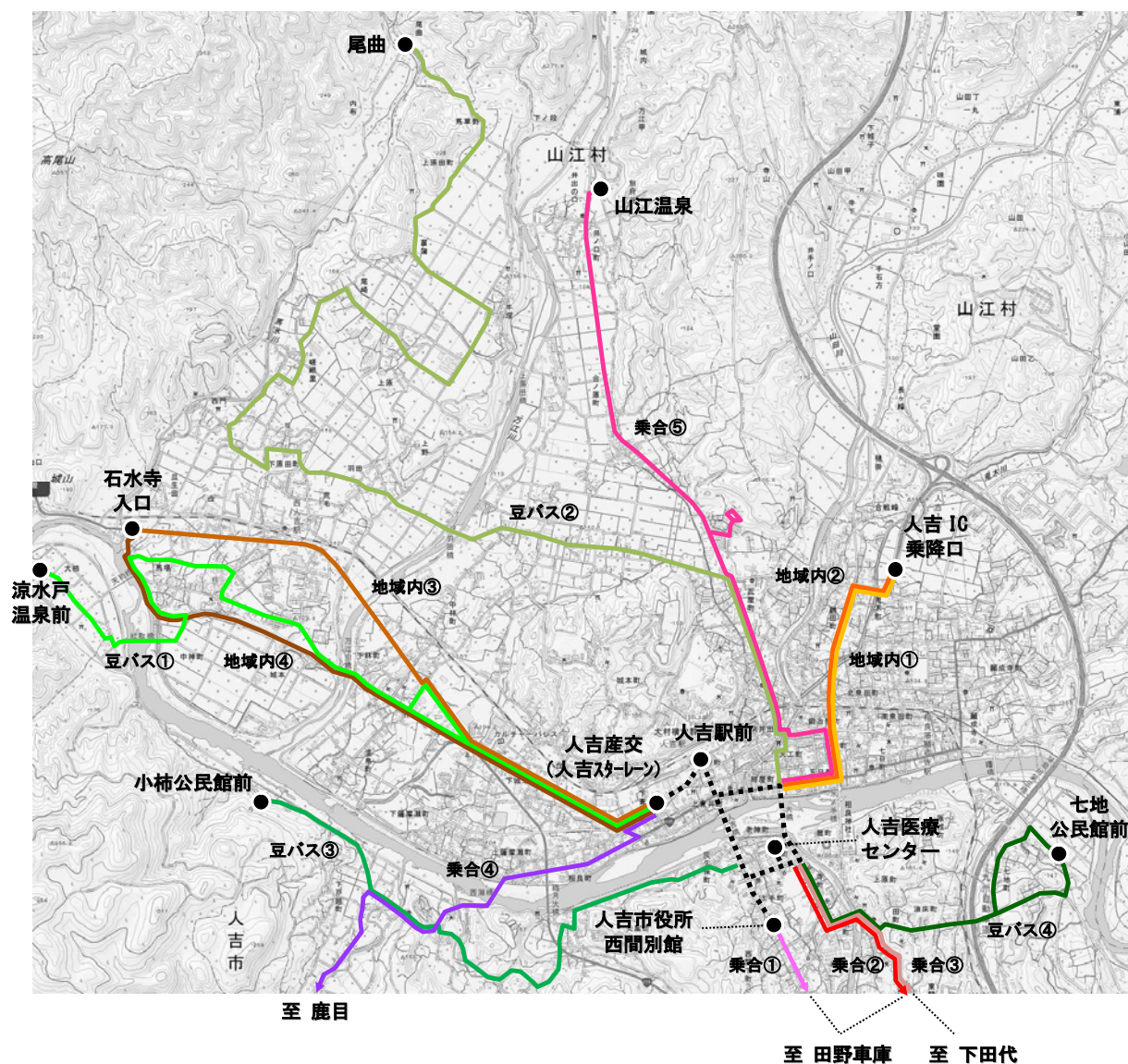
■ 幹線系統の路線バス等
■ コミュニティバス等



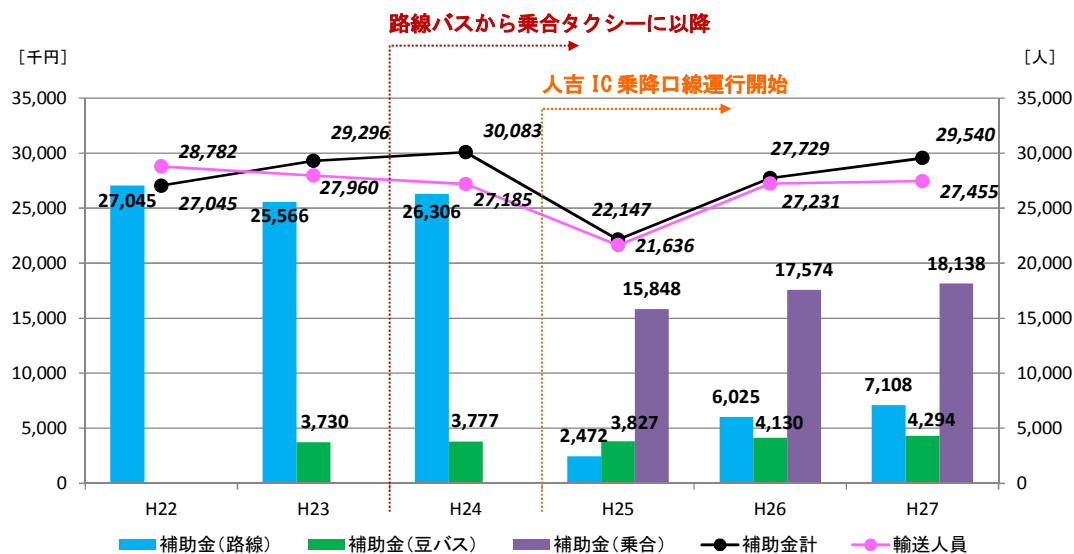
(2) 人吉市管内のバス・乗合タクシー路線網

本市管内は、産交バス(株)の運営する路線バスが2系統4路線、コミュニティバス(通称「豆バス」)が4系統4路線、タクシー事業者の運行する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 類	下図路線 NO	系 統	起 点	經由地 1	經由地 2	終 点
地域内路線	地域内①	1	人吉 IC 乗降口	鬼木町	人吉医療センター	人吉駅前
	地域内②		人吉 IC 乗降口	鬼木町		人吉駅前
バス	地域内③	2	人吉産交	人吉医療センター	中神（旧道）	石水寺入口
	地域内④		人吉産交	人吉医療センター	下林（新道）	石水寺入口
豆バス	豆バス①	1	人吉産交	人吉医療センター	中神町段	涼水戸温泉前
	豆バス②	2	人吉産交	瓦屋町	馬草野	尾曲
	豆バス③	3	人吉産交	人吉医療センター	西瀬団地前	小柿公民館前
	豆バス④	4	人吉産交	浪床町公民館前		人吉産交
人吉市予約型 乗合タクシー	乗合①	1	人吉スターレーン	西間上町		田野車庫
	乗合②		人吉スターレーン	東間上町		田野車庫
	乗合③	2	人吉スターレーン	大畑小学校		下田代
	乗合④	3	人吉スターレーン	西瀬小学校		鹿目
	乗合⑤	4	人吉スターレーン	上瓦屋町		山江温泉



(3) 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

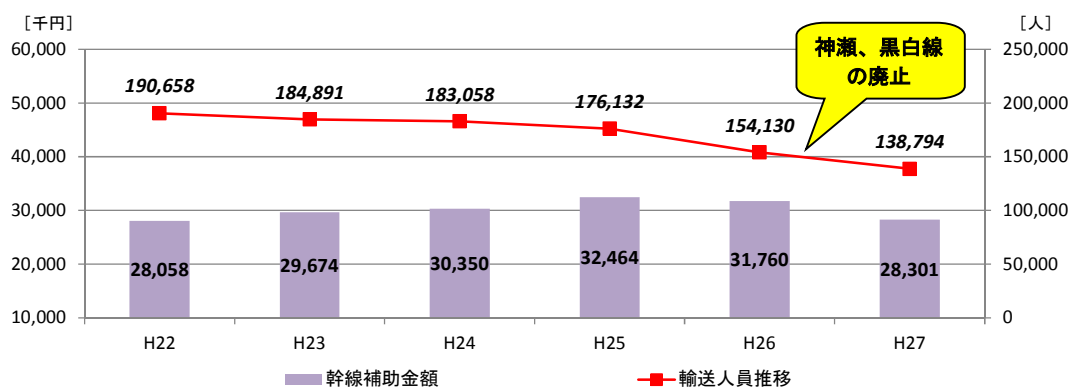


▲人吉市内完結交通網（支線）補助金・輸送人員の推移

（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

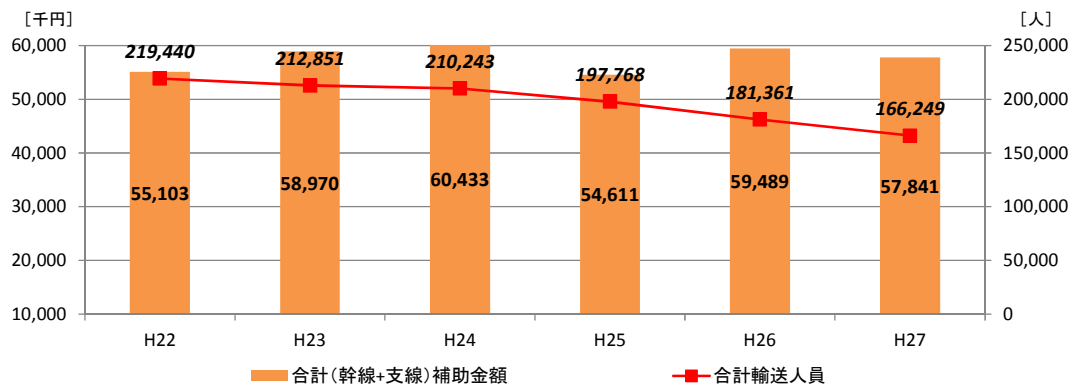
※補助金額は人吉市のみ、輸送人員は人吉市外住民含む

<参考>



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

※補助金額は人吉市のみ、輸送人員は人吉市外住民含む



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

※補助金額は人吉市のみ、輸送人員は人吉市外住民含む

(4) 人吉市管内公共交通の概要及び課題

①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 IC 乗降口線と人吉市内と球磨村のコミュニティバスとを結ぶ石水寺入口線（中神(旧道経由)と下林(新道経由)）の 2 系統が運行しています。それぞれ平成 25 年度、平成 26 年度から運行を開始した路線であり、平成 27 年度の輸送人員及び補助金は、人吉 IC 乗降口線（2 系統）で約 7,640 人、5,002 千円。石水寺入口線では 1,139 人、2,106 千円となっています。

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

また、石水寺入口線（中神（旧道））経由においては、平成 25 年度に廃止した幹線（黒白線）の、人吉市内の代替路線であり、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。

■地域内路線バス路線概要

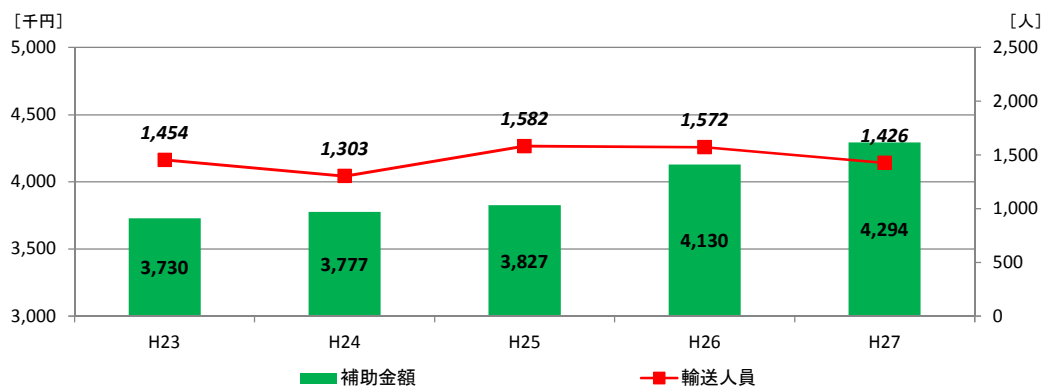
系統 NO.	路線 NO.	起 点	経由地 1	経由地 2	終 点	系統 キロ程	配置車両 乗車定員	運行日/回数
1	1	人吉 IC 乗降口	鬼木町	人吉医療センター	人吉駅前	5.0 [km]	32 [人]	平日/10 回
	2	人吉 IC 乗降口	鬼木町		人吉駅前	3.8 [km]	32 [人]	土日祝・10 回
2	3	人吉産交	人吉医療センター	中神（旧道）	石水寺入口	9.9 [km]	32 [人]	平日・2 回
	4	人吉産交	人吉医療センター	下林（新道）	石水寺入口	8.7 [km]	32 [人]	平日・7 回

②豆バス

豆バスは、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に基づき、人吉市内の公共交通網の再編として交通空白地に導入したコミュニティバスです。平成 22 年 10 月から運行開始しており、輸送人員は平成 27 年度に減少に転じています。補助金額は微増傾向が続いています。運行開始から 6 年目を迎え、地域住民にも定着してきていますが、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、二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。

■豆バス路線概要

路線 NO.	起 点	経由地 1	経由地 2	終 点	系統 キロ程	配置車両 乗車定員	運行日/回数
1	人吉産交	人吉医療センター	中神町段	涼水戸温泉前	12.0 [km]	12 [人]	火・金/3 回
2	人吉産交	瓦屋町	馬草野	尾曲	15.1 [km]	12 [人]	月・木/3 回
3	人吉産交	人吉医療センター	西瀬団地前	小柿公民館前	8.8 [km]	12 [人]	火・金/3 回
4	人吉産交	浪床町公民館前		人吉産交	9.0 [km]	12 [人]	月・木/3 回



▲豆バス補助金・輸送人員の推移（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

③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、経費の削減目的で人吉市が導入したデマンド（予約型）交通です。平成 24 年 10 月から運行開始しており、輸送人員は導入 2 年目で最高の 18,214 人、平成 27 年度は 964 人減少し、17,250 人となっています。それとは逆に補助金額は増えており、乗合率の低下や、タクシー運賃の改定などの影響があると思われます。

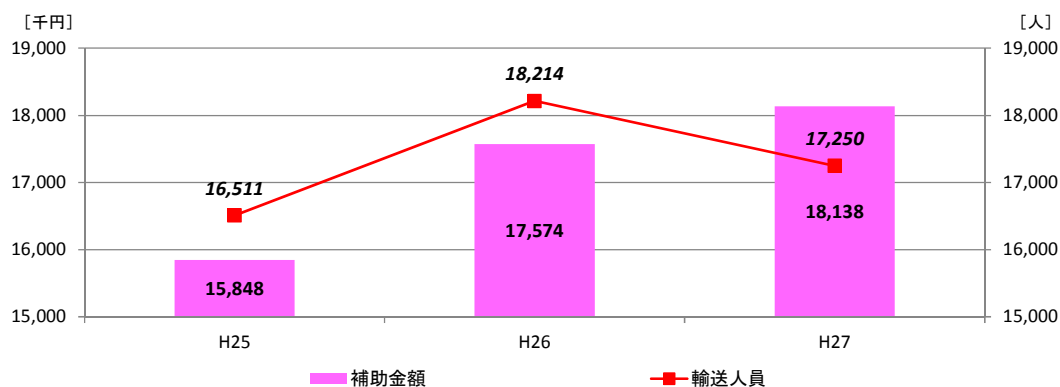
また、人吉スターレーン～下田代線においては、路線バスから乗合タクシーに移行した結果、輸送人員が半分以上にまで減少しており、地域住民からは定時・定路線見直しを求める声が挙がったこともあり、現在も協議が続いています。

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

運行開始から 4 年目を迎え、平成 28 年 1 月には予約体制の見直しを行い当日予約も受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。

■人吉市予約型乗合タクシー路線概要

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



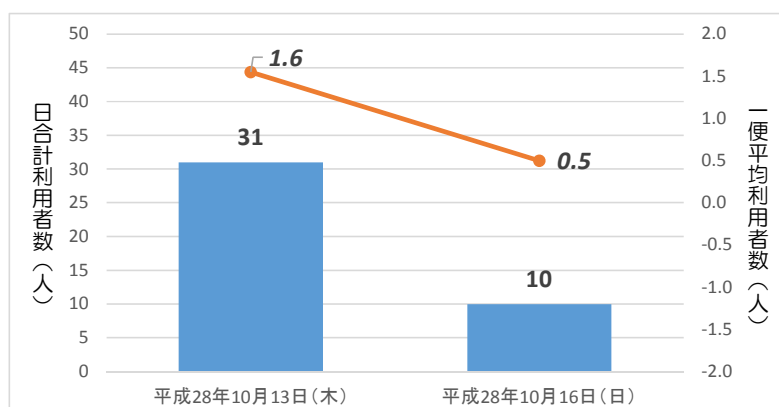
▲人吉市予約型乗合タクシー補助金・輸送人員の推移（単年度 10 月 1 日～9 月 30 日）

(5) 地域内路線バス及び豆バス利用者の実態等（乗込調査結果）

①地域内路線バス（じゅぐりっと号：平成 28 年 10 月 13 日（木）、16 日（日））

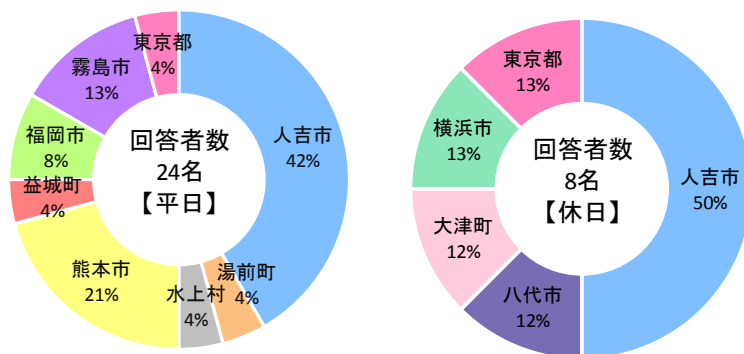
【曜日別の利用状況】

平日が 1.6 人/便、休日が 0.5 人/便の利用者数であり、休日の利用が少ない状況です。



【利用者の居住地】

平日休日ともに人吉市民の利用者が多くを占めていますが、平日では人吉球磨地域の利用も見られます。その他、地域外の利用も多く見られる状況です。

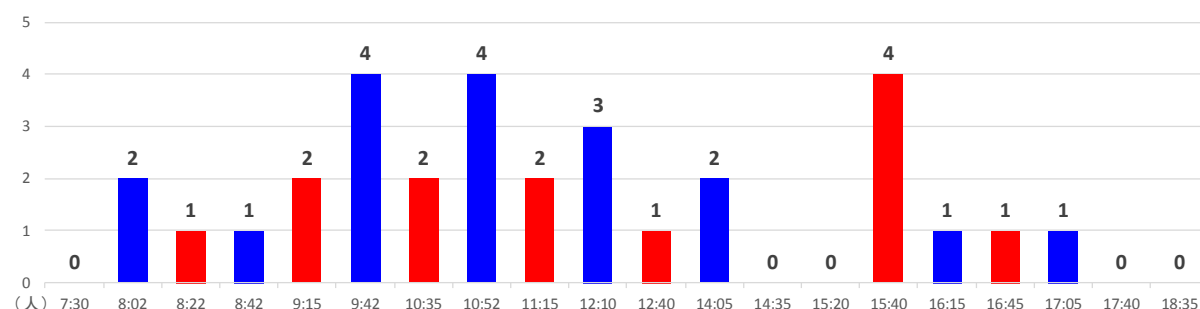


【便別の利用状況】 **人吉 IC 乗降口行** **人吉駅行**

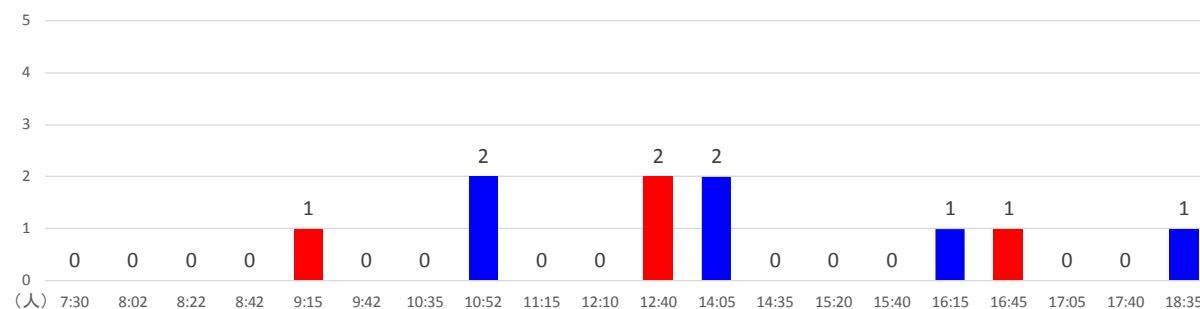
平日は、1 便あたり 1～4 人の利用となっていますが、利用されない便も存在し、人吉 IC 乗降口行の便の利用が少ない状況です。

休日は多くの便で利用されていない状況です。

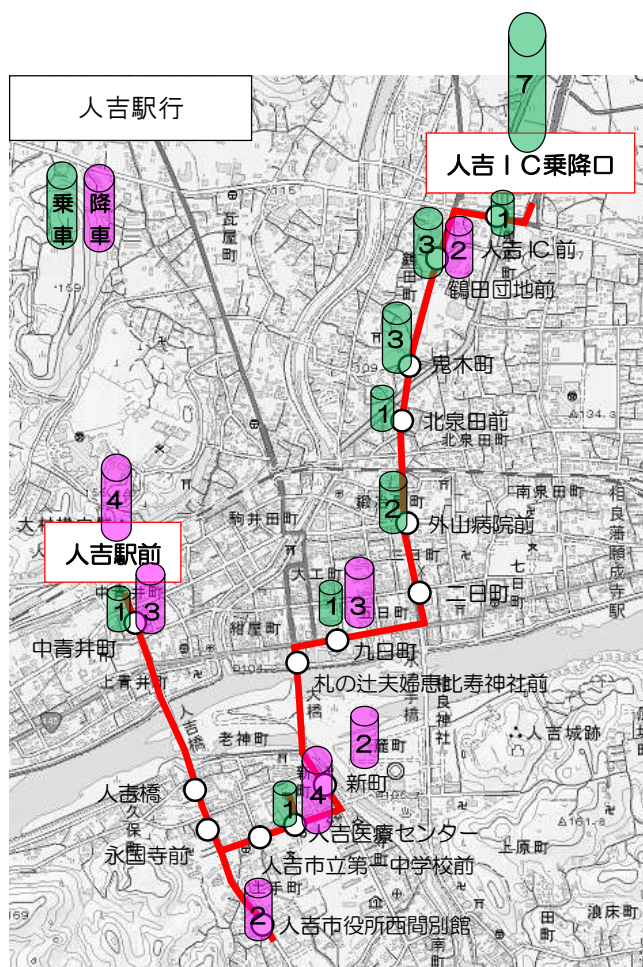
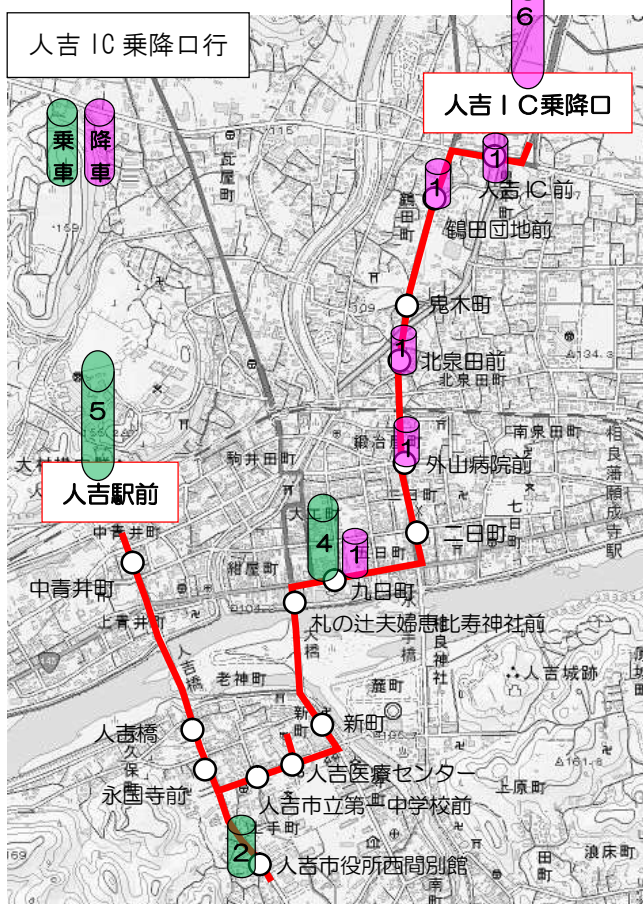
（平日：平成 28 年 10 月 13 日（木））



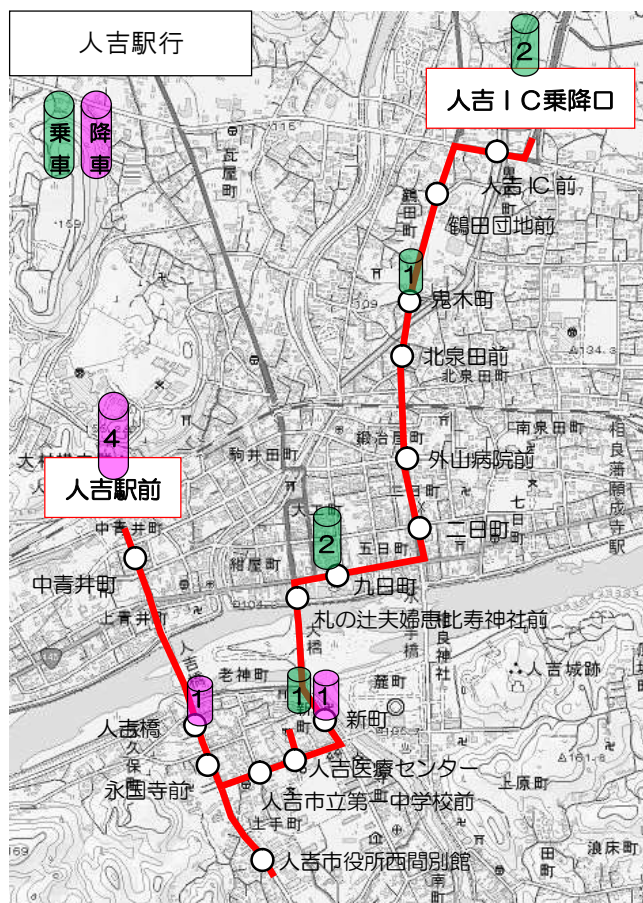
（休日：平成 28 年 10 月 16 日（日））



【バス停ごとの乗降状況：平日】



【バス停ごとの乗降状況：休日】

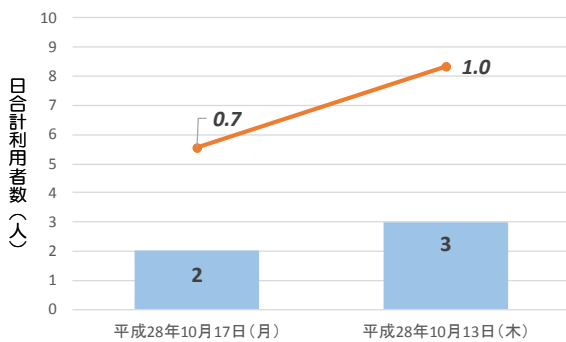


②豆バス（七地環状線：平成 28 年 10 月 13 日（木）、17 日（月））

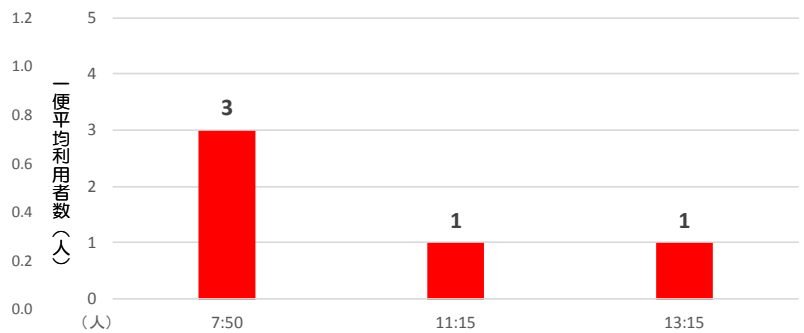
【利用実態】

調査日における利用者数は、1 日あたり 2～3 人、1 便あたりでは 1.0 人以下となっており、便別の利用者数は、7:50 発の便は 3 人見られるものの、その他便は 1 人となっています。

（利用者数）

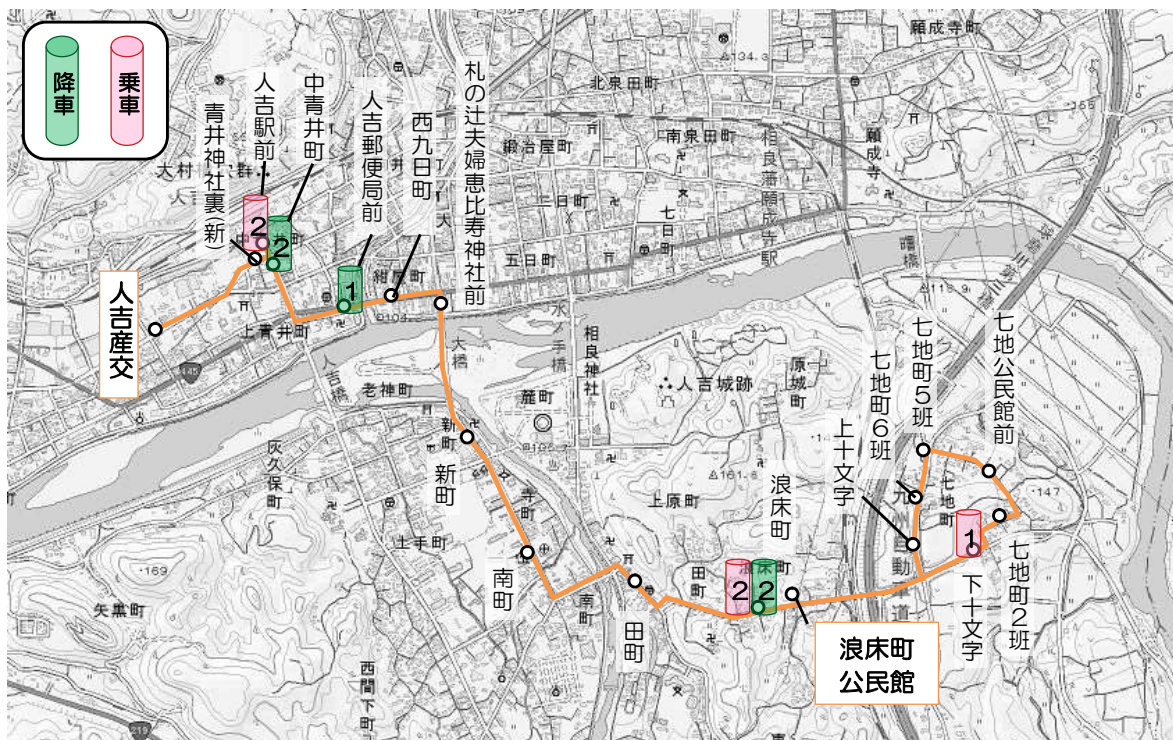


（便別の利用者数：2 日間計）



【乗降特性】

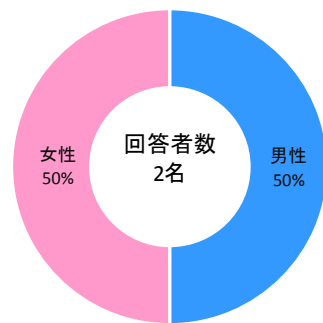
乗降場所は、中心部を除き、浪床町バス停や下十文字バス停のみとなっています。



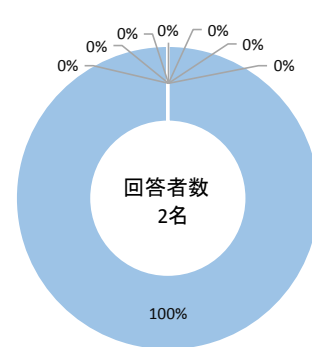
【利用者特性】

利用者は、男性と女性が半々となっており、全員が 70 代、免許保有状況は、自動車もしくはバイクを持っている状況です。

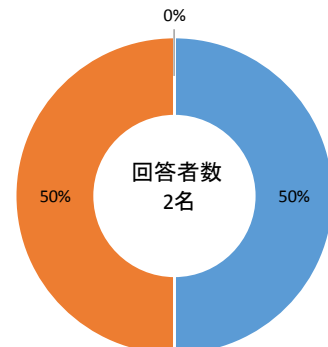
（性別）



（年代）



（免許保有状況）



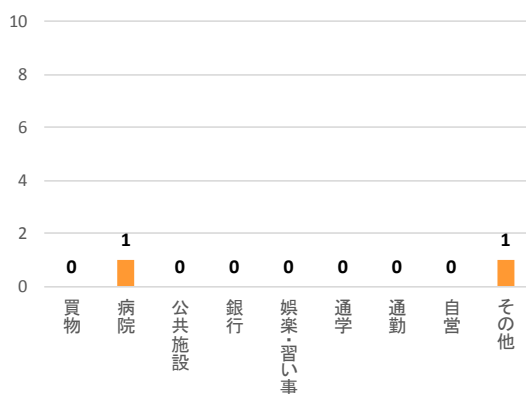
18歳未満 18～29歳 30代 40代 50代 60代 70代 80代

自動車 バイク 持っていない

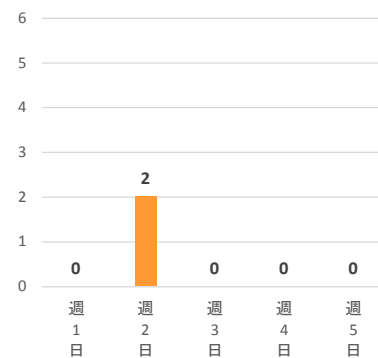
【利用特性】

利用目的は病院が主となっており、路線バス等の利用頻度は週 2 日程度となっています。利用する理由としては、「自宅からバス停が近い」「運賃が安い」が理由となっています。

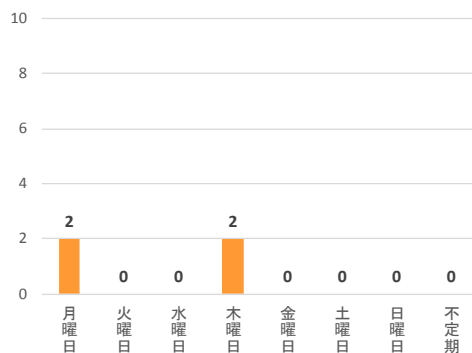
（利用目的）



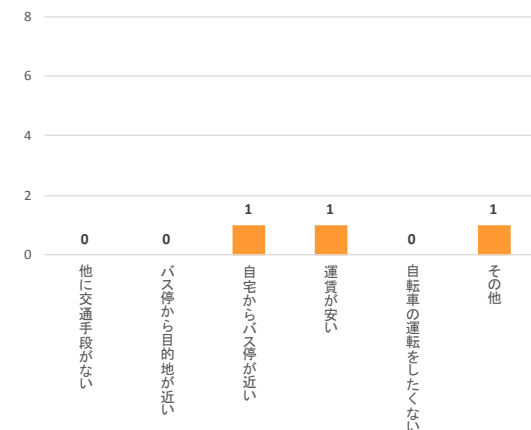
（利用頻度）



（利用曜日）



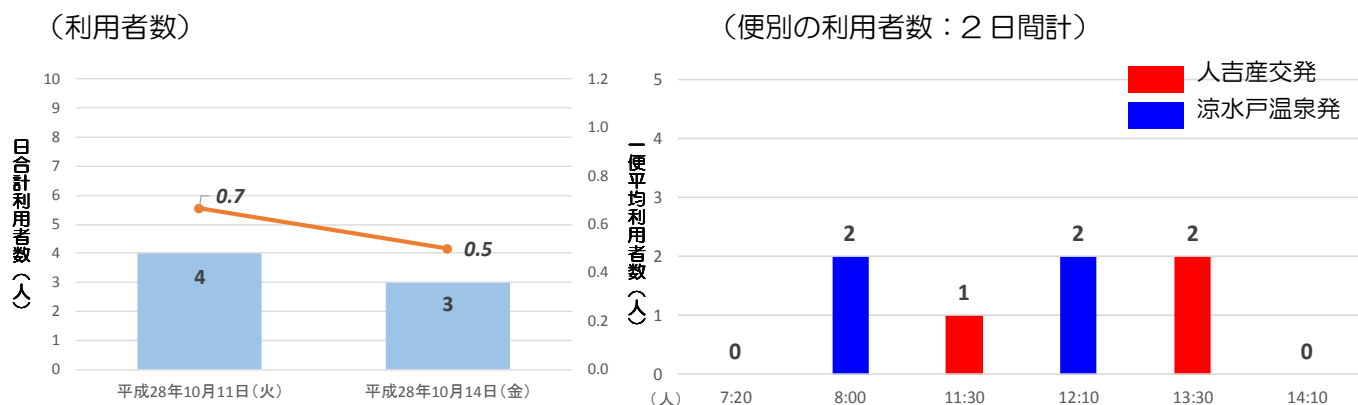
（利用理由）



③豆バス（人吉産交～涼水戸温泉前：平成 28 年 10 月 11 日（火）、14 日（金））

【利用実態】

調査日における利用者数は、1 日あたり 3～4 人、1 便あたりでは 1.0 人以下となっており、便別の利用者数は、7:20 人吉産交発と 14:10 涼水戸温泉前発の便は利用が見られず、その他便は 1～2 人となっています。



【乗降特性】

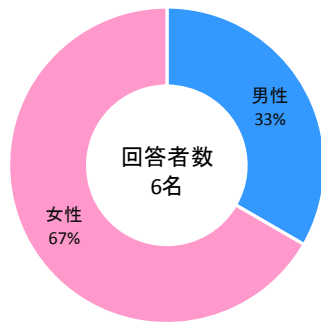
乗降場所は、天狗橋、段地域学習センター前、中神町段などであり、大柿地区での利用は見られない状況です。降車場所は、中心部以外では林バス停で多く見られますが、乗車バス停と一致していない状況です。



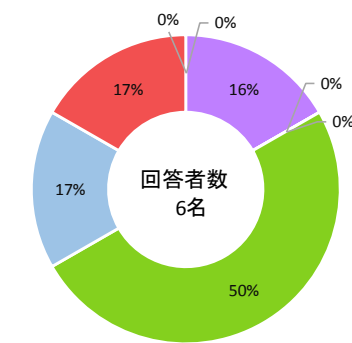
【利用者特性】

利用者は、女性が多くなっており、80%以上が60歳以上、免許保有状況は、バイクは持っているが自動車の免許は持っていない状況です。

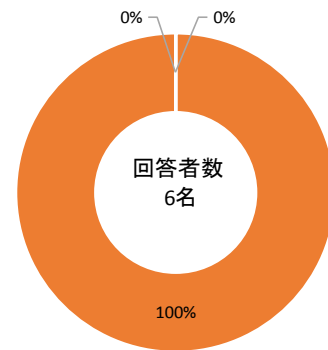
（性別）



（年代）



（免許保有状況）



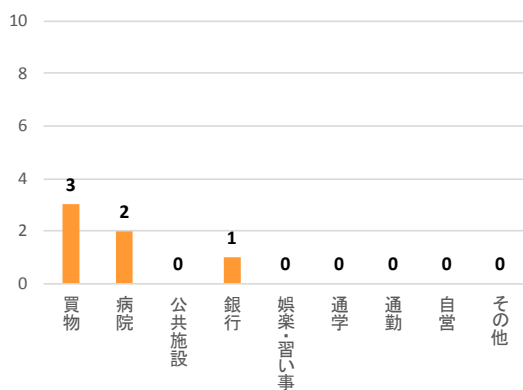
18歳未満 18～29歳 30代 40代
50代 60代 70代 80代

自動車 バイク 持っていない

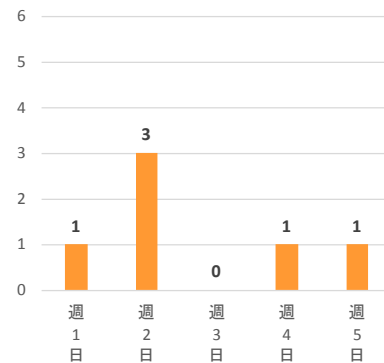
【利用特性】

利用目的は買物や病院が主となっており、利用頻度は週2日程度となっていますが、他の路線バスを含め4～5日も見られます。利用する理由としては、「他に交通手段がない」が最も多い理由となっています。

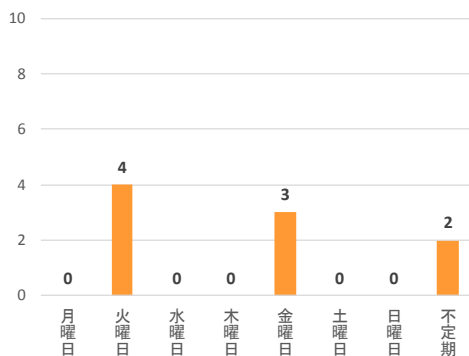
（利用目的）



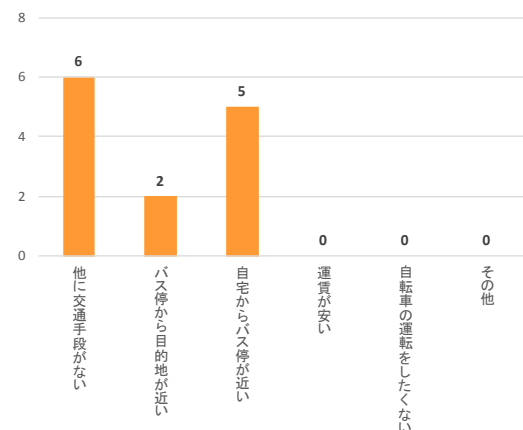
（利用頻度）



（利用曜日）



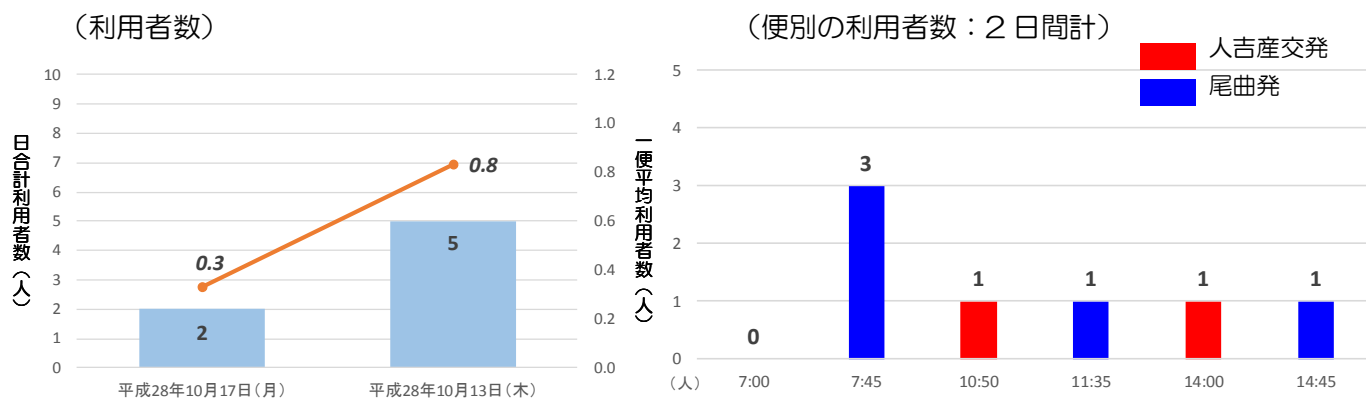
（利用理由）



④豆バス（人吉産交～尾曲：平成 28 年 10 月 13 日（木）、17 日（月））

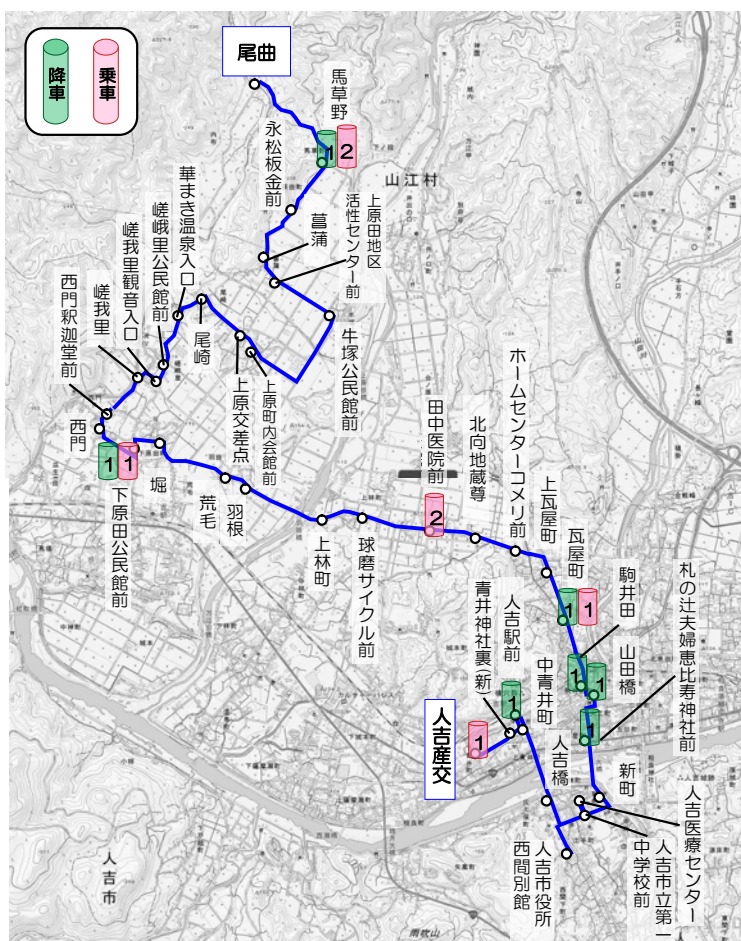
【利用実態】

調査日における利用者数は、1 日あたり 2～5 人、1 便あたりでは 1.0 人以下となっており、便別の利用者数は、7:00 人吉産交発の便は利用が見られず、7:45 尾曲発の便以外は、2 日間で 1 人となっています。



【乗降特性】

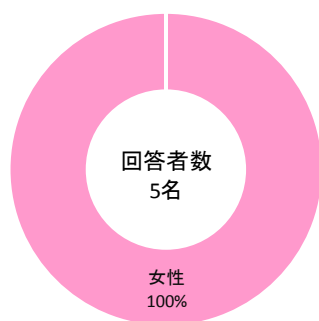
乗降場所は、馬草野バス停、下原田公民館前バス停、田中医院前バス停となっており、主に中心部で降車しています。その他、人吉産交⇒山田橋、瓦屋町⇒札の辻夫婦恵比寿神社前など中心部での乗降も見られます。



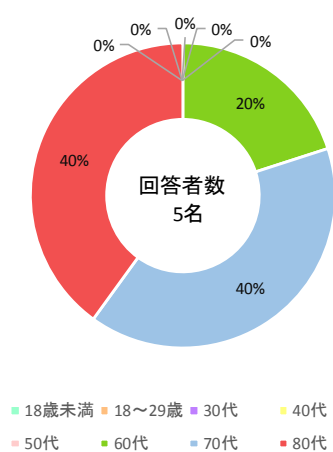
【利用者特性】

利用者は、女性で 60 歳以上の高齢者となっており、免許保有状況は、バイクは持っているが自動車は持っていない状況です。

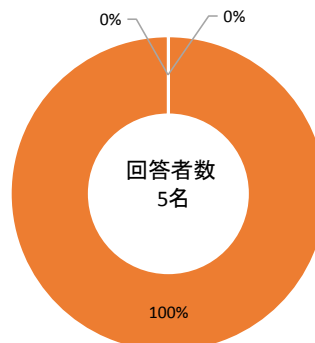
（性別）



（年代）



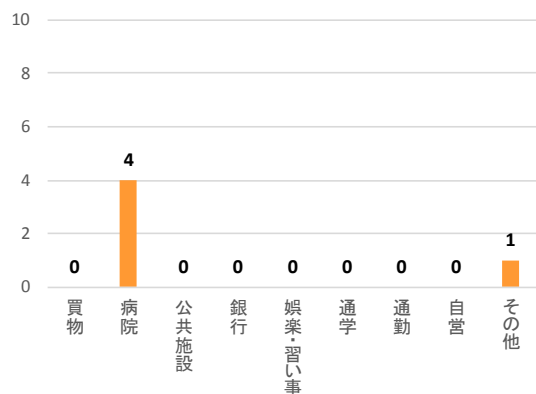
（免許保有状況）



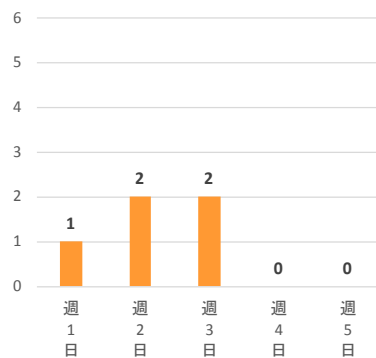
【利用特性】

利用目的は病院が主となっており、路線バスも含めた利用頻度は週 2～3 日程度となっています。利用する理由としては、「自宅からバス停までが近い」、次いで「他に交通手段がない」が理由となっています。

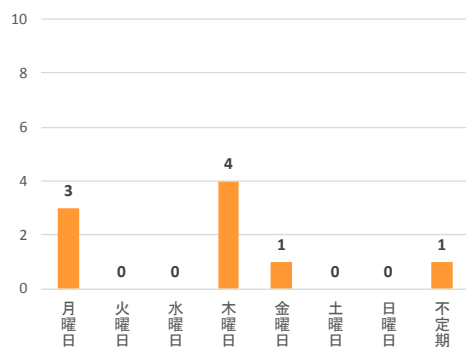
（利用目的）



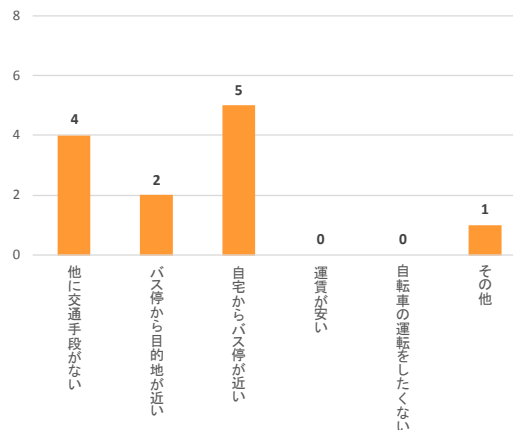
（利用頻度）



（利用曜日）



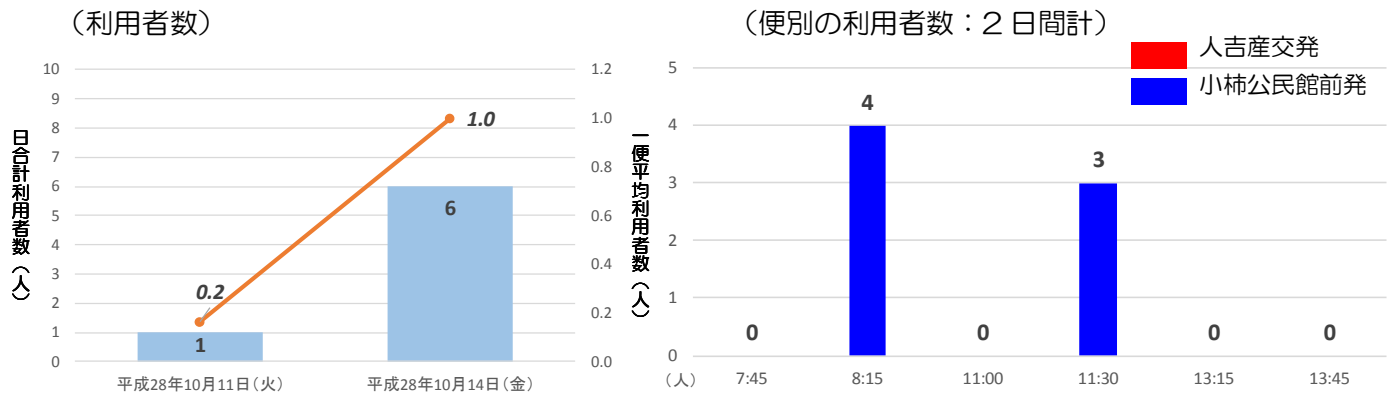
（利用理由）



⑤豆バス（人吉産交～小柿公民館前：平成 28 年 10 月 11 日（火）、14 日（金））

【利用実態】

調査日における利用者数は、火曜日は 1 人と少なく、金曜日は 6 人、1 便あたりでは 1.0 人以下となっており、便別の利用者数は、特定の便に集中しており、8:15 小柿公民館前発及び 11:30 小柿公民館前発の便のみとなっています。



【乗降特性】

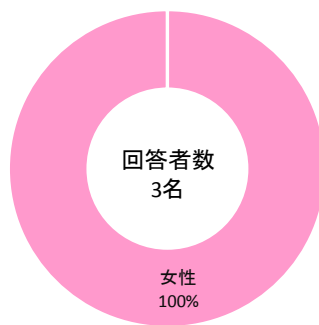
乗車場所は全員が西瀬団地前となっており、8:15 小柿公民館前発の便はさざなみ保育園園前まで親子 4 人が利用、11:30 小柿公民館前発の便は中心部まで利用しており、帰宅時の利用が見られない状況です。



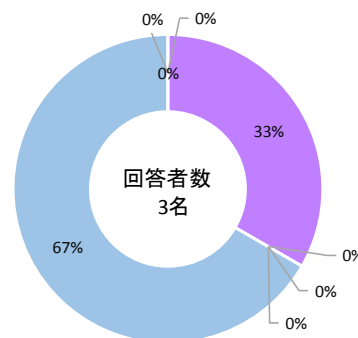
【利用者特性】

利用者は、女性で、30代の主婦（子供3人同乗）と70代となっており、免許保有状況は、バイクを持っているが自動車は持っていない状況です。

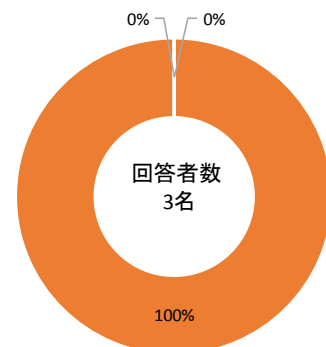
（性別）



（年代）



（免許保有状況）



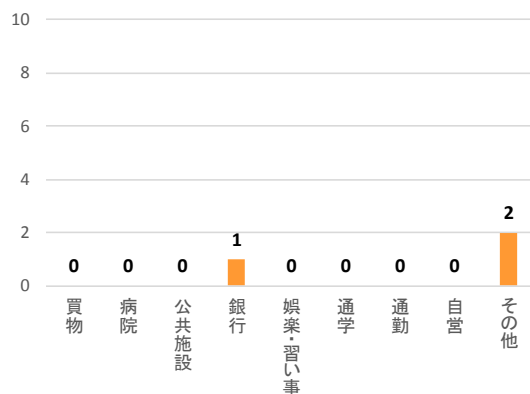
18歳未満 18～29歳 30代 40代 50代 60代 70代 80代

自動車 バイク 持っていない

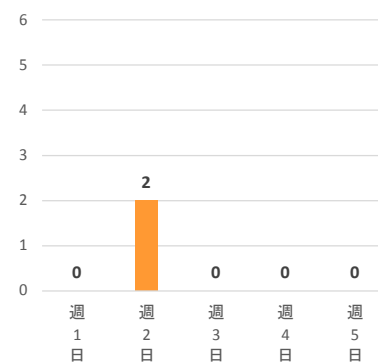
【利用特性】

利用目的は銀行及びその他（保育園への送迎）となっており、利用頻度は週2日となっています。利用する理由としては、「自宅からバス停が近い」「バス停が目的地が近い」が理由となっています。

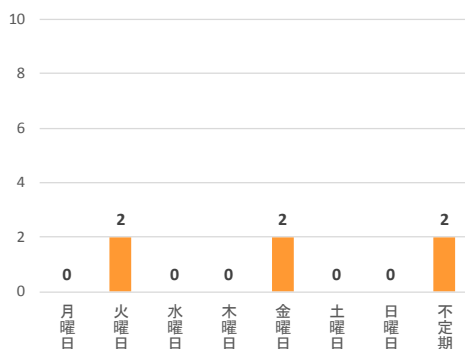
（利用目的）



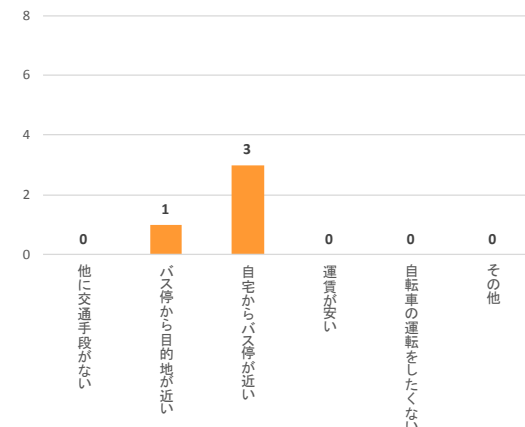
（利用頻度）



（利用曜日）



（利用理由）



6. 市民ニーズ

(1) 地区別のニーズ

※人吉・球磨地域公共交通網形成計画作成時に実施したアンケート調査結果等を活用し、地区別のニーズについて整理しました。

整理した結果は次頁以降に示します。下記に、各調査の概要を示します。

○地域住民アンケート調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ <u>地域住民</u> （18 歳以上） ■配布数： <u>860 世帯（1 世帯当たり 2 票）</u> ■回収数： <u>243 世帯</u> （回収率：28.3%）
調査時期	■配布：平成 27 年 <u>8 月 20～21 日</u> ～ 回収期限： <u>9 月 7 日</u>
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
調査内容	・属性（性別、年齢、職業、免許保有状況、自動車保有状況など） ・日常の交通行動（目的・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯など） ・地域公共交通の利用状況（目的・目的地、時間帯、頻度など） ・地域公共交通を利用する・しない理由 ・地域公共交通の満足度 ・地域公共交通へのニーズ（最低限必要なサービス）、今後の利用意向 ・地域公共交通維持への協力（人的・金銭的負担等）の意向 など

○高齢者アクティビティダイアリー調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ <u>地域住民</u> （65 歳以上の高齢者） ■配布数： <u>400 票</u> ■回収数： <u>177 票</u> （回収率：44.3%）
調査時期	■配布：平成 27 年 <u>9 月上旬</u> ～ 回収期限： <u>9 月中旬</u> <u>※9 月 9 日（水）～9 月 15 日（火）の 1 週間分</u>
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
調査内容	・個人属性（性別、年齢、住所、免許保有状況、自動車等の保有状況） ・1 週間の生活状況、活動状況

校区名

東校区

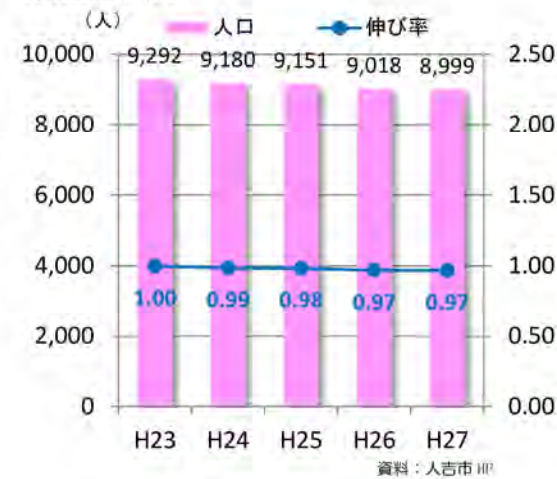
1. 地区の概況

東校区の人口は約9,0千人（人吉市全体の約27%）であり、人口は年々減少しています。

当該地区は人吉市中心部に近接しており、JR 肥薩線（相良藩願成寺駅）や路線バスが運行し、人吉市中心部と公共交通路線で結ばれています。

また、当該地区周辺から放射状に路線バス等が運行しており、他地区とも公共交通路線で結ばれています。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

資料：地域住民アンケート調査

(1) 移動目的別交通手段

全ての目的とも車関連での移動が多いものの、徒歩や自転車といった移動も1〜2割と比較的多くなっています。

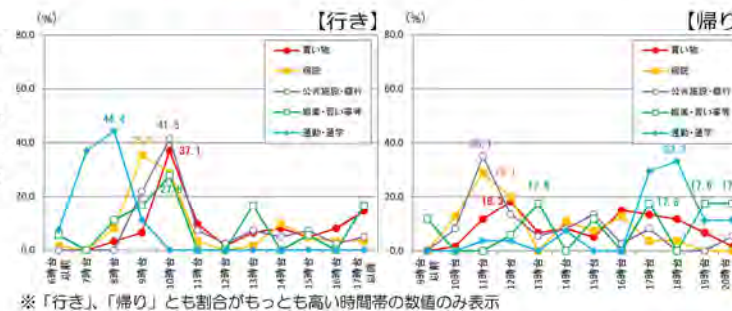
また、通勤通学を除くと、わずかながら公共交通の利用がみられます。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR 肥薩線	くま川鉄道	電動三輪車・四輪車	その他
買い物（N=73）	19.2%	12.3%	1.4%	55.3%	8.2%	9.0%	1.4%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
病院（N=68）	13.0%	13.0%	1.4%	46.7%	13.0%	10.1%	0.0%	1.4%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	1.4%
公共施設・銀行（N=52）	13.5%	11.5%	1.9%	38.8%	9.6%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	1.9%
娯楽・買い物等（N=25）	4.0%	12.0%	4.0%	44.0%	8.0%	4.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
通勤・通学（N=29）	6.9%	13.8%	6.9%	56.2%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(2) 行き帰りの時間帯

行きについては、全目的とも8〜10時台に集中しています。

帰りについては、公共施設・銀行（11時台）や病院（11〜12時台）、通勤通学（17〜18時台）については特定の時間が多くなっていますが、買い物や娯楽については、多い時間帯が複数みられます。



(3) 公共交通の利用状況

約8割の回答者が全く利用しないとの回答でしたが、年数回程度の利用が約23%など、全体の約3割は公共交通を利用しています。利用する理由では「自宅から駅もしくはバス停が近いから」がもっとも多く、次いで「他に交通手段がないから」や「自動車の運転をしたくないから」が多く、利用しない理由では「車など交通手段が便利だから」が多いものの、次いで「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」も多くなっています。



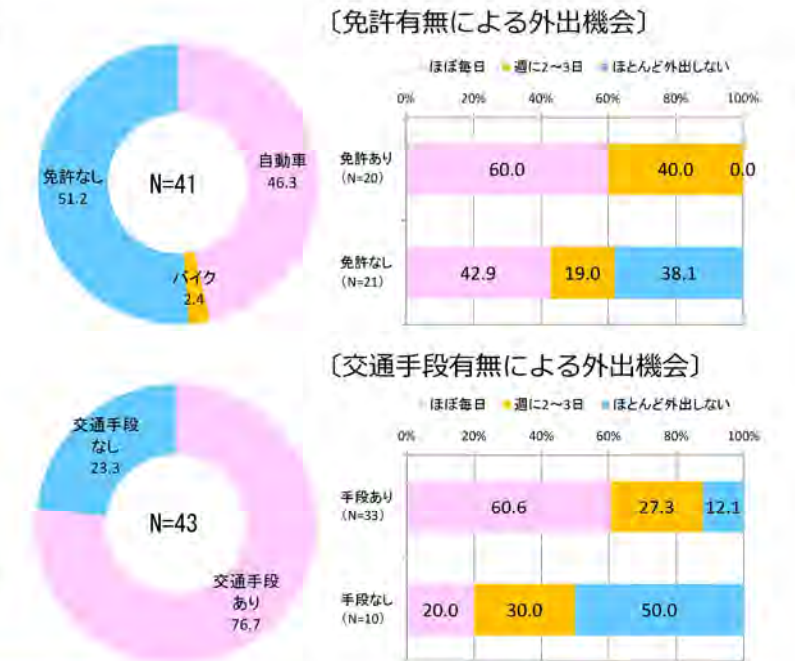
3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

免許なしとの回答が約51%となっており、人吉市全体では免許なしが約41%。

また、外出機会については、免許ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が免許ありでは0%なのに対し、免許なしでは約38%となっています。



(2) 自由に使える交通手段の状況

自由に使える交通手段なしとの回答が約23%となっています（人吉市全体では交通手段なしが約23%）。

また、外出機会については、交通手段ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が交通手段ありでは約12%なのに対し、交通手段なしでは50%となっています。

4. 出発地と目的地

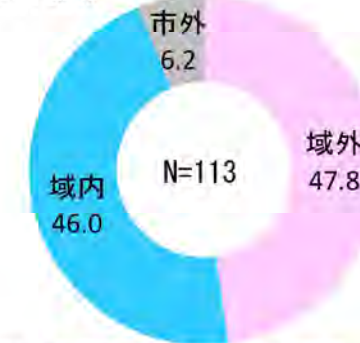
資料：地域住民アンケート調査

〔域外移動の出発地と目的地〕

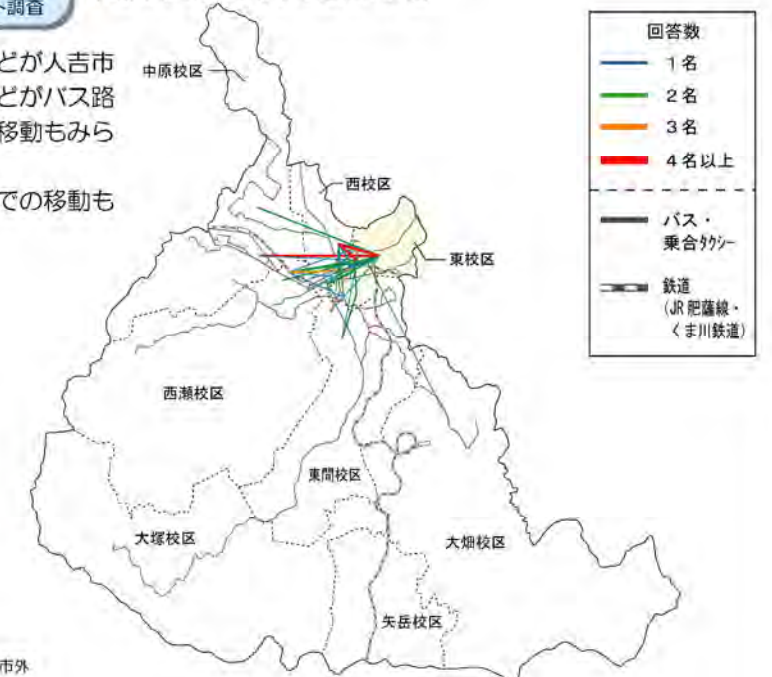
移動の目的地は約5割が域外であり、そのほとんどが人吉市中心部近隣となっています。また、発着地のほとんどがバス路線沿線となっています。中心部から離れた場所への移動もみられますが、これもバス路線沿線となっています。

なお、当該地区は人吉市中心部近隣であり、域内での移動も約5割を占めています。

〔目的地の内訳〕



※域外：人吉市内で当該地区外、域内：当該地区内、市外：人吉市外



5. 当該地区の移動の実態

東校区は人吉市中心部近隣に位置しており、各方面と公共交通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。

校区名

西校区

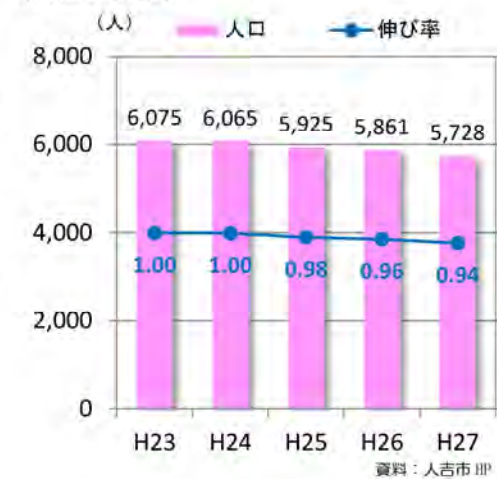
1. 地区の概況

西校区の人口は約5,7千人（人吉市全体の約17%）であり、人口は年々減少しています。

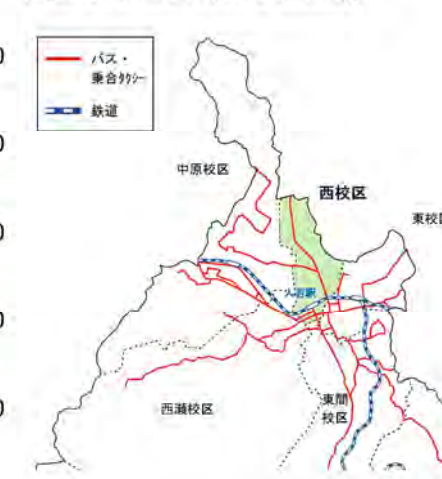
当該地区は人吉市中心部に位置し、地区内を南北方向、東西方向に路線バスが運行しています。

また、当該地区から放射状に路線バス等が運行しており、他地区とも公共交通路線で結ばれています。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

資料：地域住民アンケート調査

(1) 移動目的別交通手段

全ての目的とも車関連での移動が多いものの、目的によっては徒歩や自転車といった移動も2〜3割と比較的多くなっています。

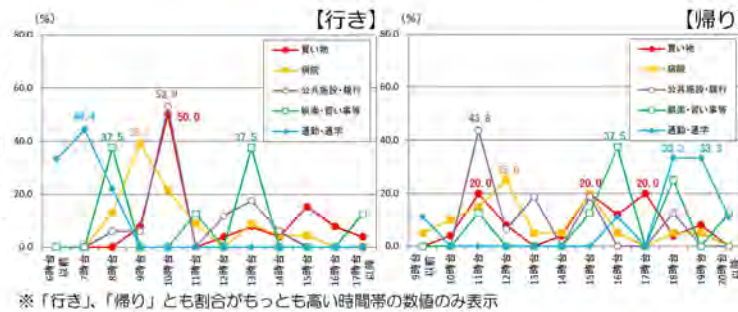
また、病院の移動については、JR肥薩線も利用されています。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR肥薩線	くま川鉄道	電動三輪車・四輪車	その他
買い物(N=29)	34.5%	24.1%	3.4%	55.2%	31.0%	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院(N=29)	31.0%	6.9%	6.9%	44.8%	24.1%	3.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公共施設・銀行(N=22)	31.8%	13.6%	4.5%	54.5%	4.5%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
娯楽・習い事等(N=9)	0.0%	0.0%	0.0%	77.8%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
通勤・通学(N=9)	11.1%	0.0%	11.1%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(2) 行き帰りの時間帯

行きについては、買い物や公共施設・銀行は10時台、病院は9時台、娯楽・習い事は8時台と13時台、通勤通学は7時台がそれぞれ多くなっています。

帰りについては公共施設・銀行(11時台)や通勤通学(18〜19時台)は特定の時間帯が多くなっていますが、買い物、病院、娯楽・習い事は多い時間帯が複数みられます。



(3) 公共交通の利用状況

約8割の回答者が全く利用しないとの回答でしたが、年数回程度の利用が約14%など、全体の約2割は公共交通を利用しています。利用する理由では「他に交通手段がないから」が最も多く、次いで「自宅から駅もしくはバス停が近いから」、「自動車の運転をしたくないから」が多く、利用しない理由では「車など交通手段が便利だから」が多いものの、次いで「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」も多くなっています。



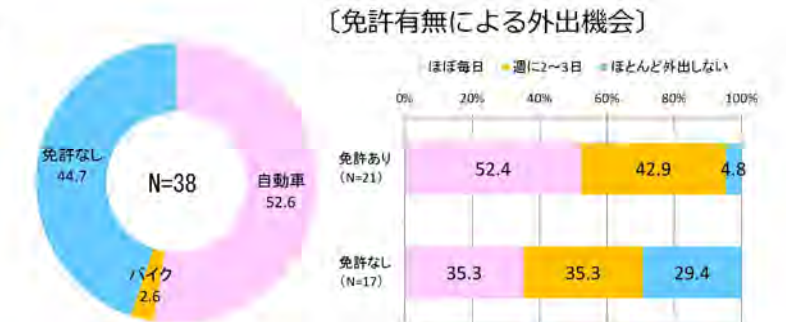
3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

免許なしとの回答が約45%となっています（人吉市全体では免許なしが約41%）。

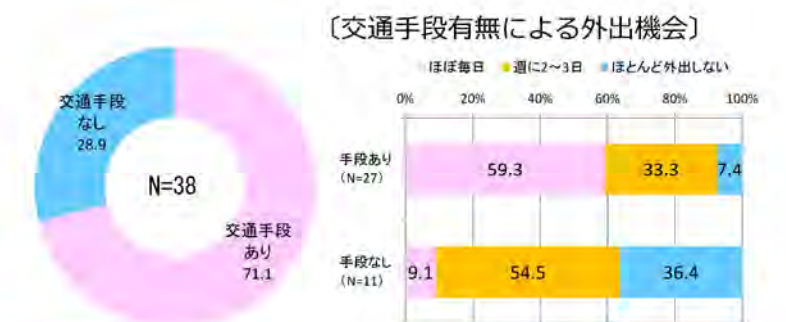
また、外出機会については、免許ありの方が多い傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が免許ありでは約5%なのに対し、免許なしでは約29%となっています。



(2) 自由に使える交通手段の状況

自由に使える交通手段なしとの回答が約29%となっています（人吉市全体では交通手段なしが約23%）。

また、外出機会については、交通手段ありの方が多い傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が交通手段ありでは約7%なのに対し、交通手段なしでは約36%となっています。



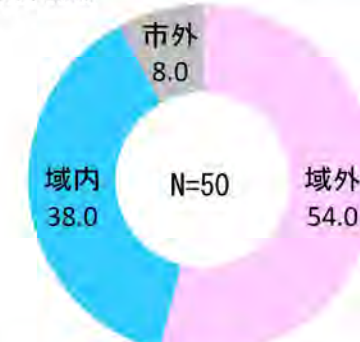
4. 出発地と目的地

資料：地域住民アンケート調査

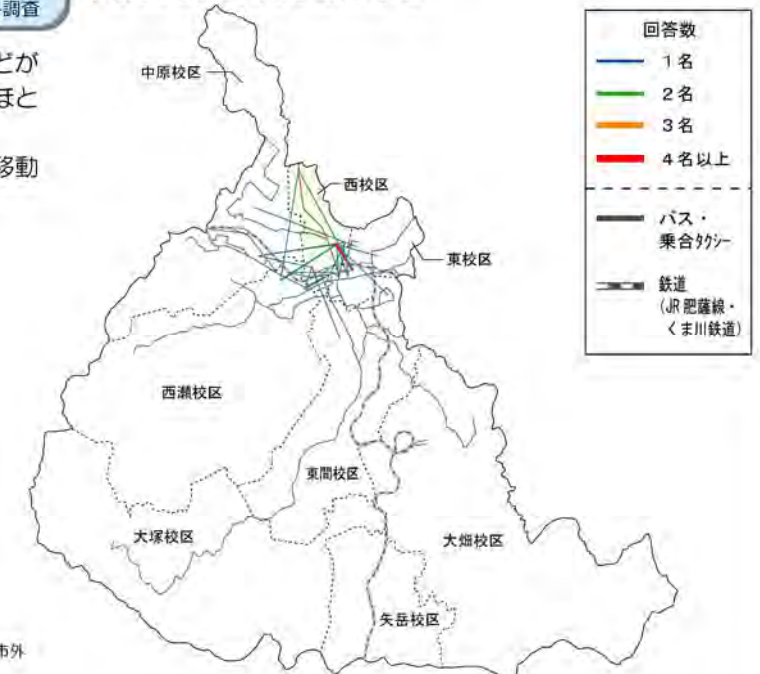
移動の目的地は約5割が域外であり、そのほとんどが人吉市中心部近隣となっています。また、発着地のほとんどがバス路線沿線となっています。

なお、当該地区は人吉市中心部であり、域内での移動も約4割を占めています。

〔目的地の内訳〕



〔域外移動の出発地と目的地〕



5. 当該地区の移動の実態

西校区は人吉市中心部に位置しており、各方面と公共交通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。

校区名

東間校区

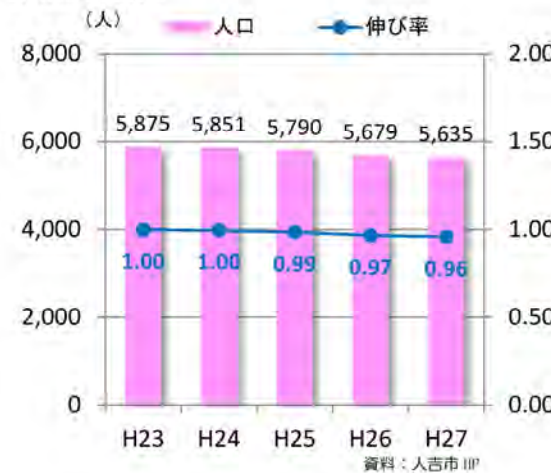
1. 地区の概況

東間校区の人口は約5,6千人（人吉市全体の約17%）であり、人口は年々減少しています。

当該地区は山間部にも広がっているものの、地区内の各拠点に路線バス等が運行しており、人吉市中心部との公共交通路線で結ばれています。

ただし、市東西部方面には公共交通路線が直通していないため、市中心部を経由する必要があります。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

資料：地域住民アンケート調査

(1) 移動目的別交通手段

全ての目的とも車関連での移動が多いものの、徒歩や自転車といった移動も1～2割程度みられる。

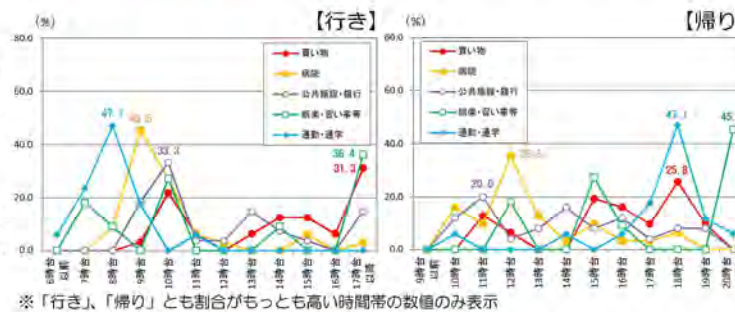
また、買い物や病院、公共施設・銀行の移動では路線バス等、公共交通の利用がみられます。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR肥後線	くま川鉄道	電動三輪車・四輪車	その他
買い物 (N=37)	16.2%	16.2%	8.1%	78.4%	5.4%	5.4%	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%
病院 (N=22)	9.1%	3.0%	3.0%	69.7%	15.2%	15.2%	3.0%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%
公共施設・銀行 (N=30)	6.7%	13.3%	3.3%	73.3%	6.7%	10.0%	0.0%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%
病院・買い物等 (N=15)	6.7%	6.7%	0.0%	93.3%	0.0%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%
通勤・通学 (N=20)	15.0%	15.0%	0.0%	75.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(2) 行き帰りの時間帯

行きについては、買い物は17時台以降、病院は9時台、公共施設や銀行は10時台、娯楽・習い事は17時台以降、通勤通学は8時台がそれぞれ多く、目的別にばらつきがみられます。

帰りについても、買い物は18時台、病院は12時台、公共施設・銀行は11時台、娯楽・習い事は20時台以降、通勤通学は18時台がそれぞれ多く、目的別にばらつきがみられます。



(3) 公共交通の利用状況

約8割の回答者が全く利用しないとの回答でしたが、年数回程度の利用が約12%など、全体の約1割は公共交通を利用しています。利用する理由では「自宅から駅もしくはバス停が近いから」や「利用したい時間帯に便があるから」等が多く、利用しない理由では「車など交通手段が便利だから」が多いものの、次いで「利用したい時間帯に便がないから」や「自宅又は目的地から駅・バス停が遠いから」も多くなっています。



3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

免許なしとの回答が25%となっています（人吉市全体では免許なしが約41%）。

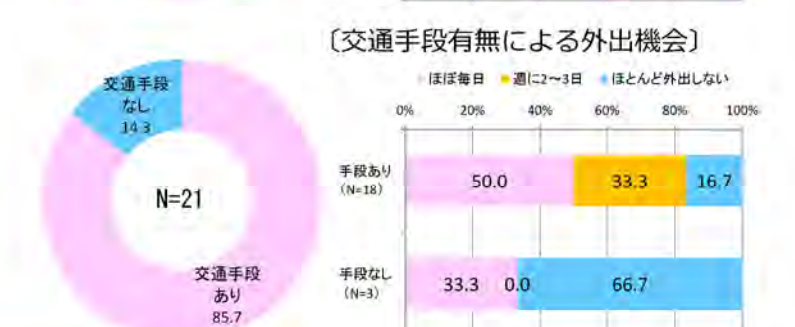
また、外出機会については、免許ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が免許ありでは20%なのに対し、免許なしでは40%となっています。



(2) 自由に使える交通手段の状況

自由に使える交通手段なしとの回答が約14%となっています（人吉市全体では交通手段なしが約23%）。

また、外出機会については、交通手段ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が交通手段ありでは約17%なのに対し、交通手段なしでは約67%となっています。

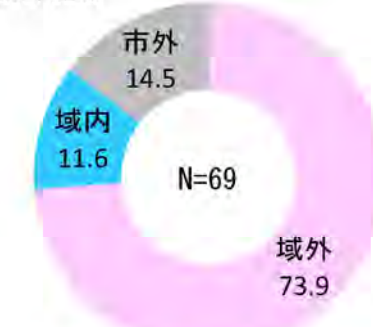


4. 出発地と目的地

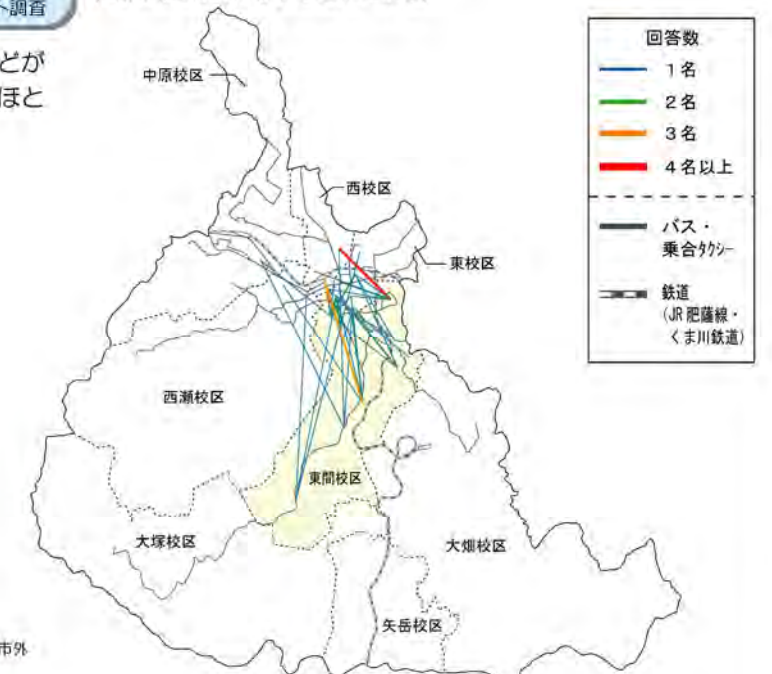
資料：地域住民アンケート調査

移動の目的地の約7割が域外であり、そのほとんどが人吉市中心部近隣となっています。また、発着地のほとんどがバス路線沿線となっています。

〔目的地の内訳〕



〔域外移動の出発地と目的地〕



5. 当該地区の移動の実態

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。

校区名

旧大塚校区

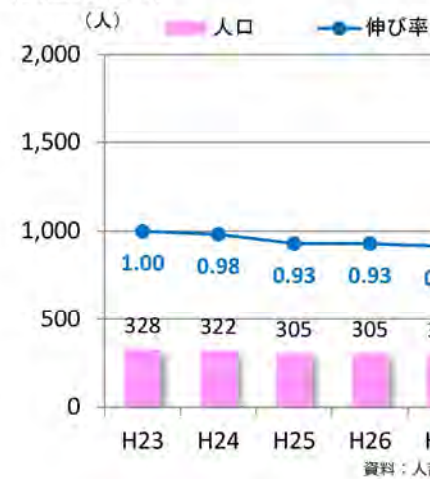
1. 地区の概況

大塚校区の人口は約0.3千人（人吉市全体の約1%）であり、人口は年々減少しています。

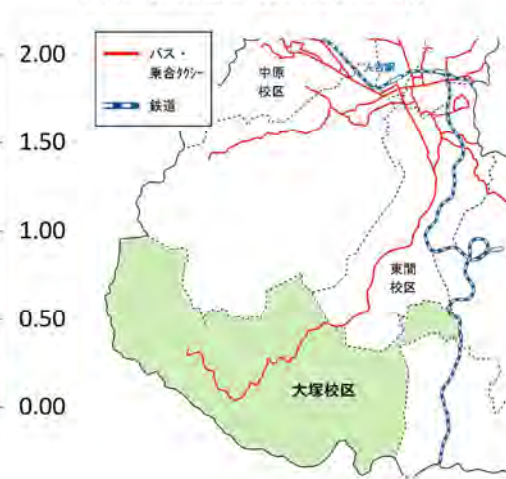
当該地区は山間部にも広がっており、路線バス等が運行しているものの、人吉市中心部とはかなり離れた位置であり、また、公共交通路線は限られています。

さらに、市西部方面には公共交通路線が直通していないため、市中心部を経由する必要があります。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

資料：地域住民アンケート調査

(1) 移動目的別交通手段

回答者数が少ないものの、買い物では乗合タクシーの利用がみられます。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR肥薩線	くま川鉄道	電動三輪車・四輪車	その他
買い物 (N=1)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院 (N=1)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公共施設・銀行 (N=1)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
娯楽・買い物等 (N=0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
通勤・通学 (N=0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(2) 行き帰りの時間帯

該当サンプルなし

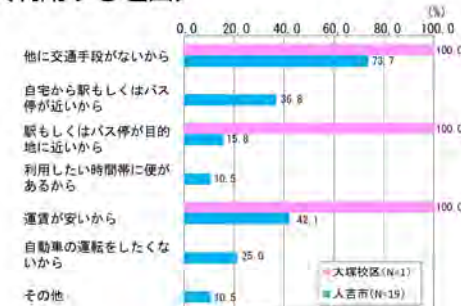
(3) 公共交通の利用状況

回答者が1名でしたが、その1名は公共交通を月に2〜4回利用すると回答しています。

利用する理由は「自宅から駅もしくはバス停が近いから」や「駅もしくはバス停が目的地に近いから」、「運賃が安いから」となっています。



〔利用する理由〕



〔利用しない理由〕

該当サンプルなし

3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

自動車の免許を保有している、免許を保有していないとの回答がそれぞれ1名であり（人吉市全体では免許なしが約41%）、外出機会に違いはみられません。



〔免許有無による外出機会〕



(2) 自由に使える交通手段の状況

自由に使える交通手段ある、なしとの回答がそれぞれ1名であり（人吉市全体では交通手段なしが約23%）、外出機会に違いはみられません。



〔交通手段有無による外出機会〕



4. 出発地と目的地

資料：地域住民アンケート調査

移動の目的地は域外となっており、その目的地は人吉市中心部となっています。

回答者数が少なく、域内移動に関する回答はありませんでした。

〔目的地の内訳〕



※域外：人吉市内で当該地区外、域内：当該地区内、市外：人吉市外

〔域外移動の出発地と目的地〕



5. 当該地区の移動の実態

大塚校区は人吉市中心部から離れた位置であるものの、公共交通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。

校区名

西瀬校区

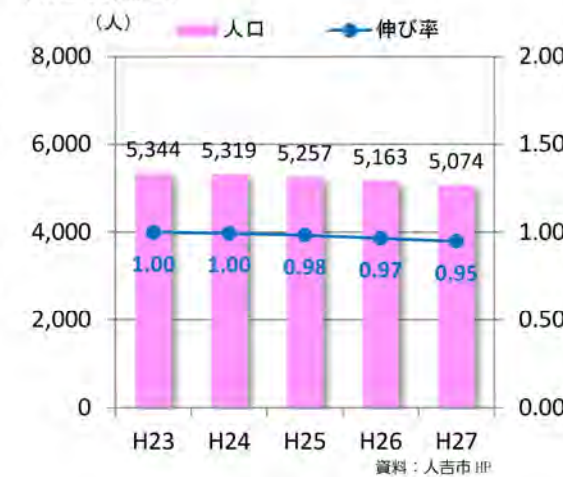
1. 地区の概況

西瀬校区の人口は約5,1千人（人吉市全体の約15%）であり、人口は年々減少しています。

当該地区は山間部にも広がっており、路線バス等が運行しているものの、人吉市中心部との公共交通路線は限られています。

また、市南東部方面には公共交通路線が直通していないため、市中心部を経由する必要があります。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

(1) 移動目的別交通手段

全ての目的とも車関連での移動が多いものの、目的によっては徒歩や自転車といった移動も1〜2割と比較的多くなっています。

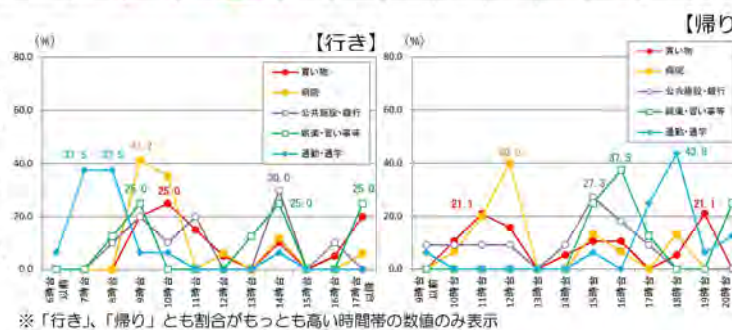
また、公共施設・銀行や娯楽・習い事の移動では鉄道の利用がみられます。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR肥薩線	くま川鉄道	電動三輪車・自転車	その他
買い物（N=27）	7.4%	11.1%	7.4%	24.1%	3.7%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院（N=25）	16.0%	12.0%	4.0%	52.0%	24.0%	12.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公共施設・銀行（N=17）	0.0%	11.8%	5.9%	76.6%	11.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%	5.9%	0.0%	0.0%
娯楽・習い事等（N=11）	0.0%	9.1%	0.0%	72.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	9.1%	0.0%	0.0%
通勤・通学（N=15）	0.0%	11.1%	5.6%	53.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(2) 行き帰りの時間帯

行きについては、病院（9〜10時台）や公共施設・銀行（14時台）、通勤通学（7〜8時台）については特定の時間が多くなっていますが、買い物や娯楽・習い事については、多い時間帯が複数みられます。

帰りについては、買い物が11時台、19時台、病院が12時台、公共施設が15時台、娯楽・習い事が16時台、通勤通学が18時台と目的別にばらつきがみられます。



(3) 公共交通の利用状況

約8割の回答者が全く利用しないとの回答でしたが、年数回程度の利用が約12%など、全体の約1割は公共交通を利用しています。利用する理由では「自宅から駅もしくはバス停が近いから」が多く、利用しない理由では「車など交通手段が便利だから」が多いものの、次いで「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」も多くなっています。



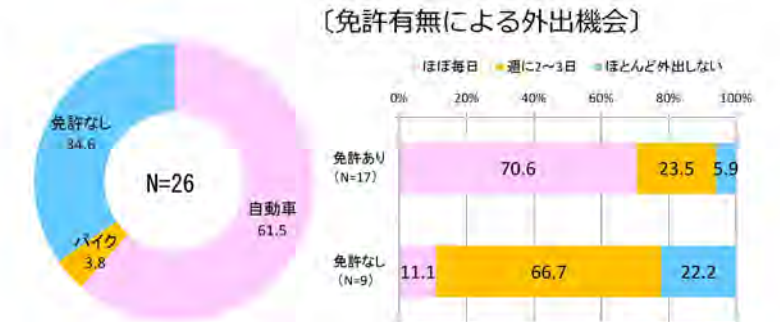
3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

免許なしとの回答が約35%となっています（人吉市全体では免許なしが約41%）。

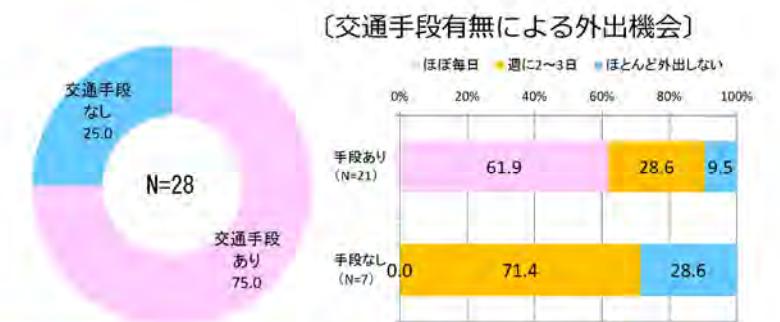
また、外出機会については、免許ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が免許ありでは約6%なのに対し、免許なしでは約22%となっています。



(2) 自由に使える交通手段の状況

自由に使える交通手段なしとの回答が25%となっています（人吉市全体では交通手段なしが約23%）。

また、外出機会については、交通手段ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が交通手段ありでは約10%なのに対し、交通手段なしでは約29%となっています。



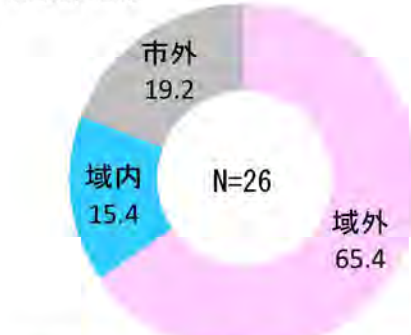
4. 出発地と目的地

資料：地域住民アンケート調査

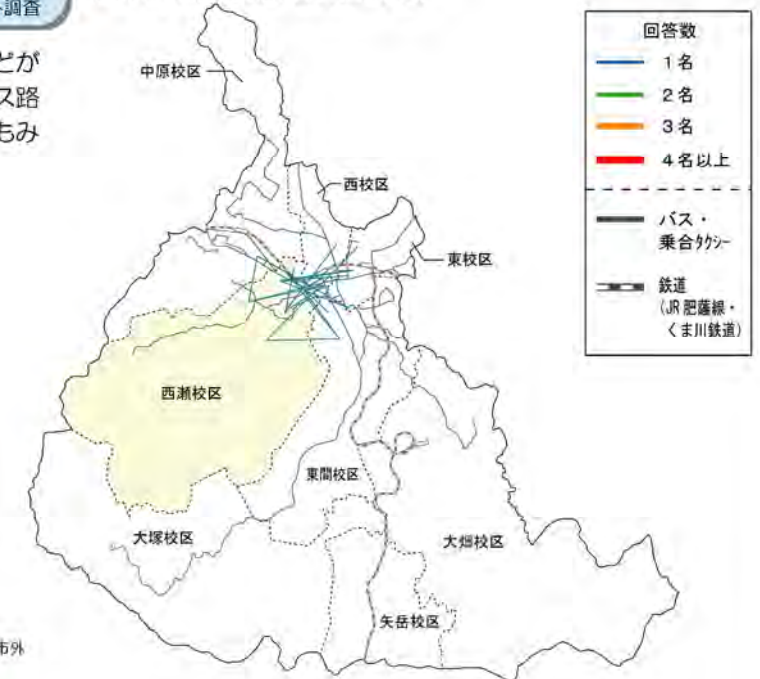
移動の目的地の約7割が域外であり、そのほとんどが人吉市中心部近隣となっています。当該地区は、バス路線が限られており、発地がバス路線沿線でない場合もみられます。

また、発地が地区北東部に集中しています。

〔目的地の内訳〕



〔域外移動の出発地と目的地〕



5. 当該地区の移動の実態

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交通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。

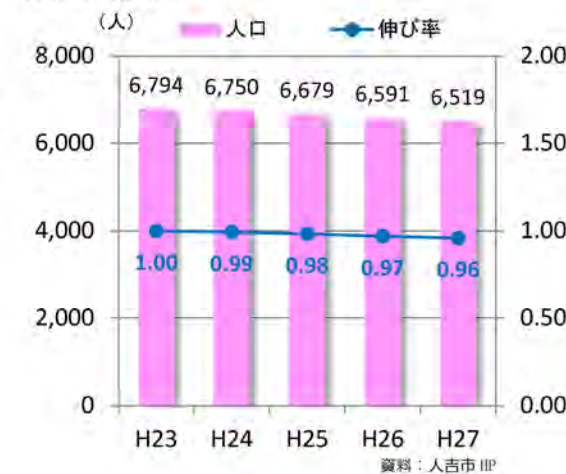
校区名

中原校区

1. 地区の概況

中原校区の人口は約 6.5 千人（人吉市全体の約 19%）であり、人口は年々減少しています。当該地区は人吉市中心部の近隣であり、JR 肥薩線（西人吉駅）や路線バス等が運行し、人吉市中心部と公共交通路線で結ばれています。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

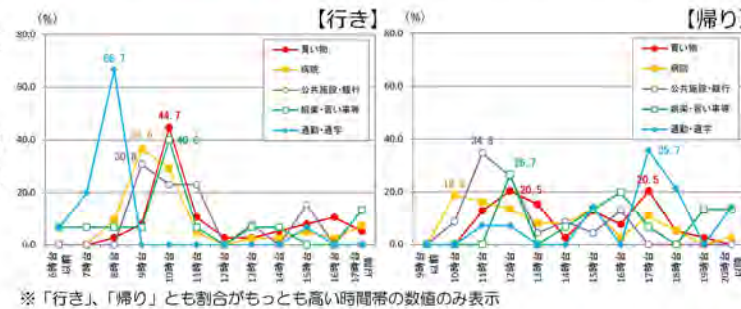
(1) 移動目的別交通手段

全ての目的とも車関連での移動が多く、徒歩や自転車といった移動もみられます。また、買い物や病院、公共施設・銀行の移動については路線バス、くま川鉄道といった公共交通が利用されています。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR 肥薩線	くま川鉄道	電動三輪車・四輪車	その他
買い物 (N=55)	12.5%	8.9%	5.4%	56.9%	10.7%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	1.8%
病院 (N=43)	4.7%	7.0%	4.7%	55.1%	11.8%	4.7%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%
公共施設・銀行 (N=21)	12.9%	9.7%	6.5%	34.5%	0.0%	3.2%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
娯楽・買い物等 (N=17)	5.9%	5.9%	5.9%	70.5%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%
通勤・通学 (N=19)	10.5%	0.0%	10.5%	37.9%	21.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

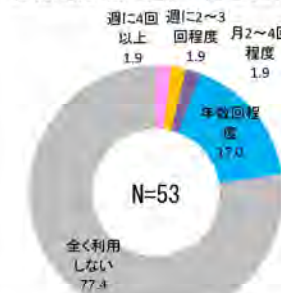
(2) 行き帰りの時間帯

行きについては、全目的とも 8~10 時台に集中しています。帰りについては、買い物は 12 時台前後、17 時台、病院は 10 時台、公共施設・銀行は 11 時台、娯楽・買い物は 12 時台、通勤・通学は 17~18 時台がそれぞれ多く、目的によって時間帯がばらついています。



(3) 公共交通の利用状況

約 8 割の回答者が全く利用しないとの回答でしたが、年数回程度の利用が 17% など、全体の約 2 割は公共交通を利用して利用する理由では「運賃が安いから」や「自宅から駅もしくはバス停が近いから」が多く、利用しない理由では「車など交通手段が便利だから」が多いものの、次いで「自宅又は目的地から駅・バス停が遠いから」や「利用したい時間帯日便がないから」、「待ち時間が長いから」も多くなっています。



〔利用する理由〕



〔利用しない理由〕



3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

免許なしとの回答が約 46% となっています（人吉市全体では免許なしが約 41%）。また、外出機会については、免許ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が免許ありでは約 22% なのに対し、免許なしでは 40% となっています。



〔免許有無による外出機会〕



(2) 自由に使える交通手段の状況

自由に使える交通手段なしとの回答が約 21% となっています（人吉市全体では交通手段なしが約 23%）。また、外出機会については、交通手段ありの方が多く傾向にあり、ほとんど外出しないとの回答が交通手段ありでは約 27% なのに対し、交通手段なしでは約 43% となっています。



〔交通手段有無による外出機会〕

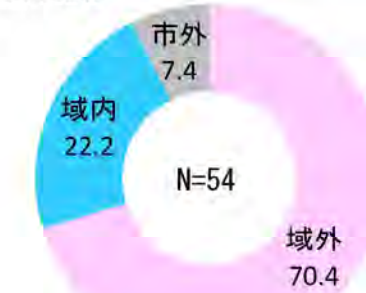


4. 出発地と目的地

資料：地域住民アンケート調査

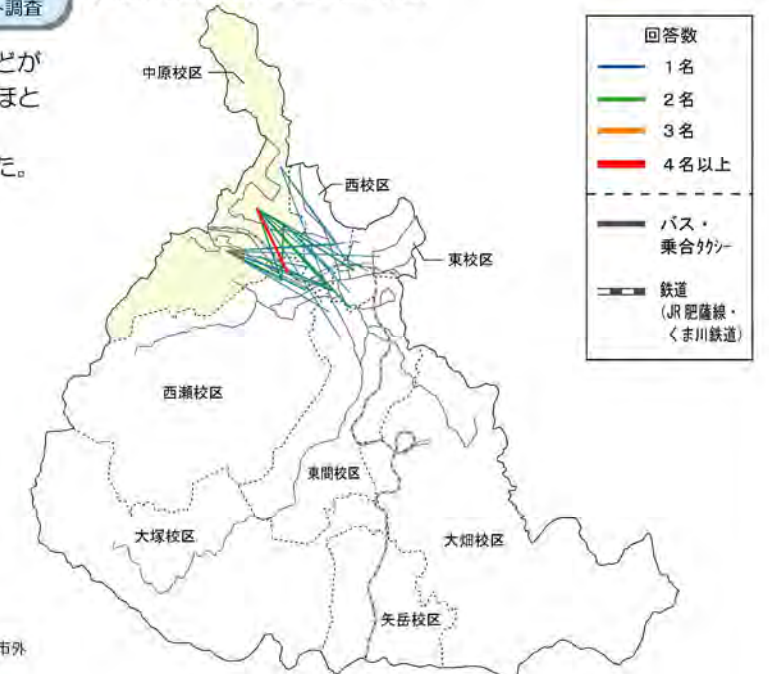
移動の目的地は約 7 割が域外であり、そのほとんどが人吉市中心部近隣となっています。また、発着地のほとんどがバス路線沿線となっています。なお、地区内北部からの移動はみられませんでした。

〔目的地の内訳〕



※域外：人吉市内で当該地区外。域内：当該地区内。市外：人吉市外

〔域外移動の出発地と目的地〕



5. 当該地区の移動の実態

中原校区は公共交通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「利用したい時間帯日便がないから」、「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。

校区名

大畑校区

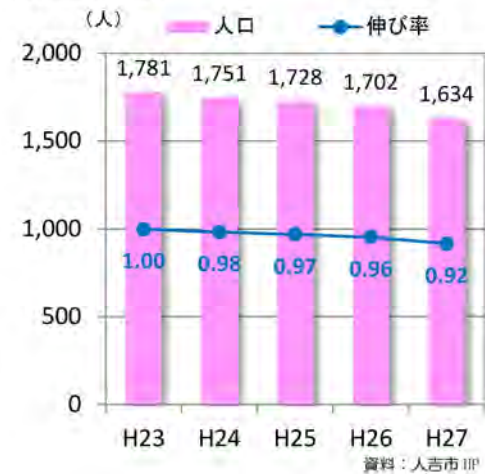
1. 地区の概況

大畑校区の人口は約1,6千人（人吉市全体の約5%）であり、人口は年々減少しています。

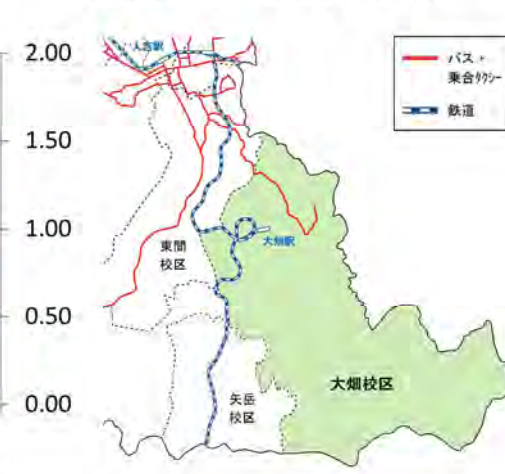
当該地区は山間部に位置し、JR肥薩線（大畑駅）や路線バス等が運行しているものの、地区北部に限られており、人吉市中心部との公共交通路線は限られています。

また、市西部方面には公共交通路線が直通していないため、市中心部を経由する必要があります。

〔人口の推移〕



〔地区の位置と公共交通路線〕



2. 地域住民の移動の現状

資料：地域住民アンケート調査

(1) 移動目的別交通手段

全ての目的とも車関連での移動が多いものの、目的によっては徒歩や自転車といった移動も1〜3割程度みられます。

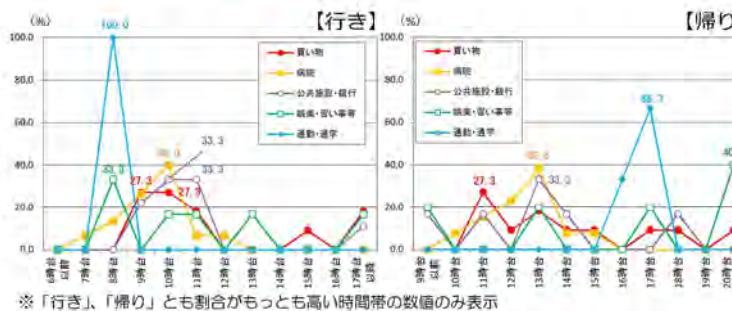
また、通勤通学以外では、乗合タクシーの利用が1〜3割と公共交通の利用も多くなっています。

	徒歩	自転車	バイク	車運転	車送迎	タクシー	乗合タクシー	路線バス	コミュニティバス	JR肥薩線	くま川鉄道	電動三輪車・四輪車	その他
買い物 (N=14)	14.3%	28.6%	7.1%	42.9%	14.3%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院 (N=18)	12.5%	12.5%	0.0%	43.8%	12.5%	12.5%	31.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公共施設・銀行 (N=9)	0.0%	11.1%	0.0%	66.7%	0.0%	11.1%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
娯楽・習い事等 (N=6)	16.7%	0.0%	0.0%	60.0%	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
通勤・通学 (N=3)	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(2) 行き帰りの時間帯

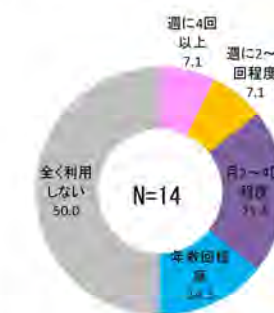
行きについては、買い物は9〜10時台、病院は10時台、公共施設・銀行は10〜11時台、娯楽・習い事や通勤通学は8時台がそれぞれ多くなっています。

帰りについては、買物が11時台、病院が12〜13時台、公共施設・銀行が13時台、娯楽・習い事が20時台以降、通勤通学が16〜17時台がそれぞれ多くなっています。



(3) 公共交通の利用状況

月2〜4回程度など、公共交通を5割が利用しています。利用する理由では「自宅から駅もしくはバス停が近いから」が多く、利用しない理由では「車など交通手段が便利だから」が多いものの、次いで「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」なども多くなっています。



〔利用する理由〕



〔利用しない理由〕



3. 高齢者の移動の現状

資料：高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 免許保有の状況

全ての回答者が免許保有者であり（人吉市全体では免許なしが約41%）、回答者の80%がほぼ毎日外出すると回答しています。



〔免許有無による外出機会〕



(2) 自由に使える交通手段の状況

全ての回答者が自由に使える交通手段があり（人吉市全体では交通手段なしが約23%）、回答者の80%がほぼ毎日外出すると回答しています。



〔交通手段有無による外出機会〕



4. 出発地と目的地

資料：地域住民アンケート調査

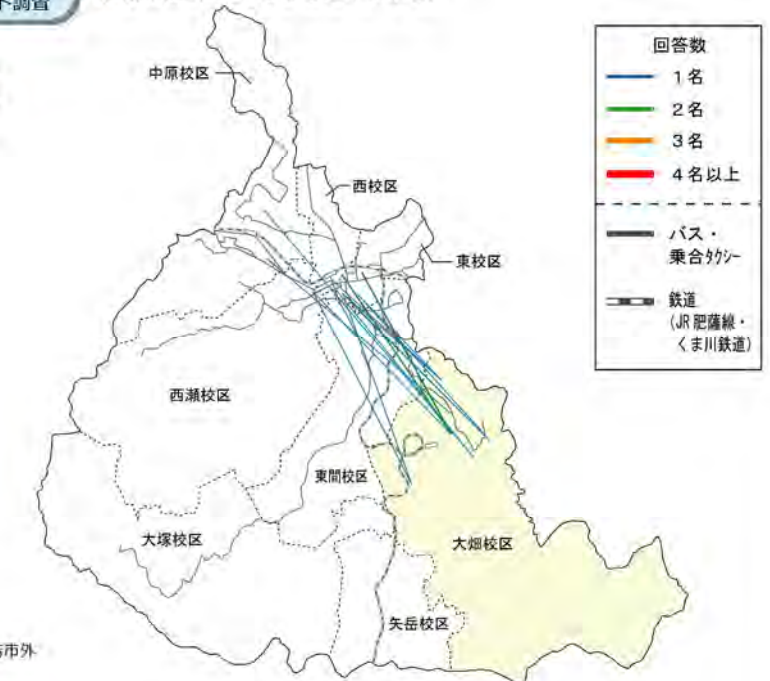
〔域外移動の出発地と目的地〕

移動の目的地の約7割が域外であり、そのほとんどが人吉市中心部近隣となっています。また、発着地のほとんどがバス路線沿線やJR肥薩線の沿線となっています。

〔目的地の内訳〕



※域外：人吉市内で当該地区外、域内：当該地区内、市内：人吉市内



5. 当該地区の移動の実態

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。

(2) 地区別懇談会結果

地区別の地域公共交通の利用実態、さらにはニーズ等を把握することを目的に、地区別懇談会を実施しました。

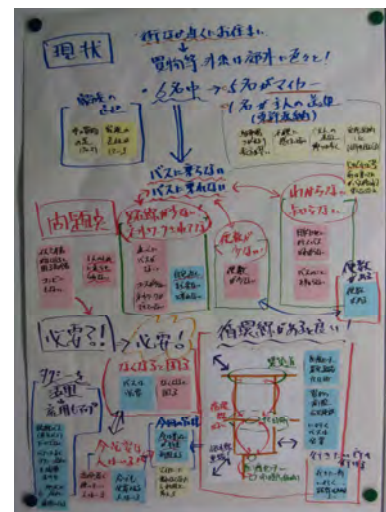
地区別懇談会の実施概要は下表に示すとおりです。

項 目	実施方法・内容等
対象地区	<p>■<u>小学校区 5 校区の住民</u> ※東校区、西校区、東間校区、西瀬校区、中原校区</p> <p>■<u>公共交通空白地等における乗合タクシー（区域運行）実証運行実施 2 地区における利用登録者</u> ※大畑地区、永野地区</p>
実施回数	■各地区 1 回
実施方法	■ワークショップ形式
実施結果	<p>■平成 28 年 9 月 26 日（月） 西瀬校区：参加人数 22 名</p> <p>■平成 28 年 9 月 27 日（火） 中原校区：参加人数 20 名</p> <p>■平成 28 年 9 月 29 日（木） 東間校区：参加人数 33 名</p> <p>■平成 28 年 10 月 6 日（木） 東校区 ：参加人数 18 名</p> <p>■平成 28 年 10 月 11 日（火） 西校区 ：参加人数 15 名</p> <p style="text-align: right;">合計 ：参加人数 108 名</p> <p>■平成 28 年 12 月 5 日（月） 大畑地区：参加人数 22 名</p> <p>■平成 28 年 12 月 6 日（火） 永野地区：参加人数 11 名</p>
実施内容	<p>■<u>小学校区 5 校区</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の実態（通院や買い物など日常生活での目的地、移動手段等） ・移動に際して地域公共交通利用の有無及び利用時の問題点 ・地域公共交通を利用もしくは維持するための方法 <p>■<u>公共交通空白地等における実証運行実施 2 地区</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・お試し号（実証運行）の利用状況、利用の有無 ・お試し号の評価・感じたこと ・地域にとって必要な公共交通、ふさわしいと思うサービス ・地域公共交通の確保・維持のための地域のかかわり方



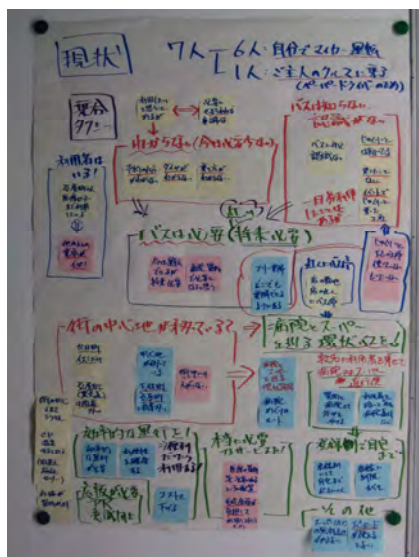
①東校区

項目	主な意見等
日常生活の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部に立地する病院もしくは農免道沿線のスーパーへ基本的に自動車利用 ・ 居住地から近い場所には自転車利用 ・ 願成寺はICへ便利であるが、医療センターや市役所仮庁舎へ不便
地域公共交通の利用状況及び利用時の問題点	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ほとんど利用せず、免許返納者でも家族の送迎等で不便はない <p>(利用しない理由・問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの利用方法が分からない、知らない ・ 路線が少なく、ネットワークされていない ・ 利用したいが、朝7時に病院に行く際などタイミングがあわない ・ 高齢者にとって経済的負担が大きい ・ その他：本数が少ない、バス停が遠い、荷物が多い など
地域公共交通を利用するための方法など	<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



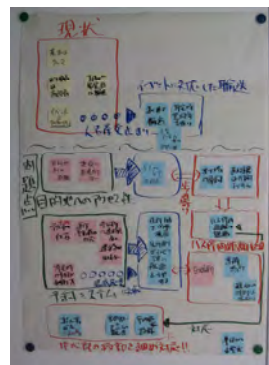
②西校区

項 目	主な意見等
日常生活の実態	・ 中心部に立地する病院もしくは農免道沿線のスーパーへ基本的に自動車利用
地域公共交通の利用状況及び利用時の問題点	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 豆バスは利用しない ・ 乗合タクシーは利用したいと思うことがあるが基本的に利用しない <p>※瓦屋町の人などは医療センターまで利用している</p> <p>(利用しない理由・問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスに関しては知らない・認識がない ・ 乗合タクシーに関しては予約の方法などが分からない ・ 現在は元気だから利用しないが、将来的には利用するかもしれない ・ 時間が自由でないとともに、荷物があるから ・ 街の中心地が九日街以外に移ってきている ・ その他：乗継が不便、バス停から目的地までが遠い など
地域公共交通を利用するための方法など	<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 ・ 体が不自由な方が利用できるもの、福祉的なサービスのもの ・ PR や住民の意識向上など広報が必要 など



③東間校区

項 目	主な意見等
日常生活の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部に立地する病院もしくは農免道及び国道 219 号沿線のスーパーへ ・ 基本的に自動車利用
地域公共交通の利用状況及び利用時の問題点	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 以前は利用していたが、現在は家庭に車があり、利用者は高齢者のみ ・ 乗合タクシーを利用することが楽しみな人がある ・ 路線バスは利用している人がある ・ カルチャーパレスでイベント開催時に人吉産交止まりで利用できない <p>(利用しない理由・問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各自がわがままになっている ・ 乗合タクシーに関しては特に帰りの予約などが問題 ・ 高齢者にとっては経済的な負担が大きい ・ 利用方法が分からないとともに、興味がない ・ その他：バス停から目的地までが遠い、自由に移動できない、荷物 など
地域公共交通を利用するための方法など	<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 ・ イベント時に対応した輸送の確保 ・ 区域運行等によるドア・トゥ・ドアの対応 ・ 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 ・ タクシー利用に対する補助（割引券） ・ 自分たちで乗り合わせて運行 など



④西瀬校区

項 目	主な意見等
日常生活の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部に立地する病院もしくは国道 219 号沿線のスーパーへ ・ 基本的に自動車利用 <p>※日常生活においては校区内での移動が多い</p>
地域公共交通の利用状況及び利用時の問題点	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 人 2 人の高齢世帯は車が運転できずに困っている ・ 家族がいる人は送迎可能だがいない人にとっては公共交通は必要 <p>(利用しない理由・問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 帰宅時の便で時間が合わないので結局タクシーを利用 ・ バスに関して知らない（ルート、バス停、乗り継ぎ方法など） ・ 足が不自由な人など 100m 歩くことも困難 ・ 行き先が駅もしくは IC のみであり、利用しにくい ・ その他：車が便利・早い、飲み会のときなども時間が合わない など
地域公共交通を利用するための方法など	<p>(ハード面)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドア・トゥ・ドアでの対応 ・ 中心部でもフリー乗降などの制度を導入 ・ 「ここに行けば分かる！」という拠点を形成。 ・ 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"> ・ 自発的（個人的）に支援している人もいるが、保険など課題が多い ・ 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



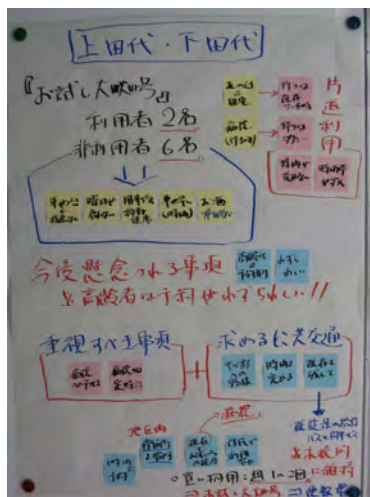
⑤中原校区

項 目	主な意見等
日常生活の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部に立地する病院もしくは国道 219 号及び農免道路沿線のスーパーへ ・ 基本的に自動車利用、近くは自転車利用 <p>※買い物ではあまり中心部に行かない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 人暮らしの高齢者等へ移動販売や送迎サービスなど出向いていくのが基本
地域公共交通の利用状況及び利用時の問題点	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者はタクシーで買い物や病院に行っている ・ 1 人暮らしの高齢者等へ移動販売や送迎サービスなど出向いていくのが基本 ・ 以前はくunchi開催時など、各町内でバスに乗りましようとして声掛けを実施 <p>(利用しない理由・問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーのほうが早い・便利 ・ 自動車のほうが自由が利くから ・ 豆バスは遠回りで時間がかかる ・ その他：本数が少ない、時刻が不明、バス停が遠い など
地域公共交通を利用するための方法など	<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 ・ ネットワーク及びダイヤの見直し ・ 乗合タクシーの導入 ・ 特に郊外部ではフリー乗降 <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 ・ タクシー券の配布が良い ・ 生活時間をバスの運行時間帯に合わせる ・ ベンチ・上屋を自作、場所の提供 など



⑥大畑地区

項目	主な意見等
日常生活の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部に立地する病院もしくは国道 219 号沿線のスーパーへ ・ イオン錦店 ・ 基本的に自動車利用、もしくは乗合タクシーなど
お試し号の利用状況・評価	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録はしたが利用しなかった人多数 <p>※利用しなかった人の理由：機会がなかった、曜日が合わなかった など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 行きは既存の乗合タクシーを利用するなど片道利用者もあり <p>(良かった点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 家の前まで運行されたので便利だった ・ 制度としては良かった など <p>(悪かった点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時間が読めなかった（定時性が不安） ・ 時間帯が合わなかった（朝の早い時間帯が必要） ・ 高齢者だけでなく小中学生なども利用できるようにすべき ・ エディオン内での乗降場所が遠くて不便 など
地域にとって必要なサービス等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の乗合タクシーと使い分けできるとよい <p>(もしくは、既存の乗合タクシーが病院、お試し号が買い物など統合)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 札の辻より東にいけると良い ・ 従来の路線バスと同程度のサービスが必要 など
地域公共交通を利用するための方法など	<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永野地区

項 目	主な意見等
日常生活の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部に立地する病院もしくは国道 219 号沿線もしくは西間別館方面のスーパー等へ ・ 基本的に自動車利用 <p>※公共交通がなくマイカー利用が当たり前であり公共交通に慣れていない</p>
お試し号の 利用状況・評価	<p>(利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録はしたが利用しなかった人多数 <p>※利用しなかった人の理由：機会がなかった、曜日が会わなかった、ルートなど地域の声ではなかった など</p> <p>(良かった点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバーが親切だった など <p>(悪かった点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自分の移動時間と運行時間帯が合わない ・ 週 2 日では利用できない(週 3 日は必要) ・ 利用するだろう人の理解不足・周知不足 など <p>※チラシでは理解できない、慣れが必要</p>
地域にとって必要なサービス等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、高齢者等のことを考えた場合、公共交通は必要 ・ 利用しやすいサービスの提供 ・ 高齢の方などへは丁寧な説明が必要 など
地域公共交通を利用するための方法など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域と市が一体となって、地域ができること(住民への説明など)は地域で実施する ・ 公共車両を地域に貸し出し、地域で運行する など



7. 関係部署等のニーズ

分野	項目	回答
まちづくり (都市計画)	・市が目指す将来都市構造	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
福祉	移動等の現状及び課題	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
	移動支援施策等の実態	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)
	地域公共交通に求めるニーズ	(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られる。
	地域公共交通との連携に関する今後の展開可能性	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考える。</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カラ車両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などが考えられる。</u> 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考える。

分野	項目	回答
教育	移動等の現状及び課題	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>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。</p> <p>（小学校3年生を対象としたアンケート）</p> <p>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）</p>
	移動支援施策等の実態	<p>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。</p> <p>※3町村とも行政が運営する専用スクールバス</p>
	地域公共交通に求めるニーズ	<p>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応じたものであり、今後も継続を希望されている家庭がほとんどである。</p> <p>（市内高等学校の通学手段：公共交通機関利用状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
	地域公共交通との連携に関する今後の展開可能性	<p>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ます。</p>

分野	項目	回答
観光	移動等の現状及び課題	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	移動支援施策等の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	過去の移動支援等に関する取り組み事例	<ul style="list-style-type: none"> ・じゅぐりっと号は、平成 21 年 4 月から観光バスとしてスタート。翌年 3 月からは人吉駅を拠点とした観光周遊バスに特化。しかし平成 23 年 8 月から土日祝日限定に縮小した。それでも採算がとれず、平成 24 年 11 月に運休。その後、平成 25 年 3 月から現在の形で運行を再開した。<u>運休までは、車内で観光地の案内（映像及びアナウンス）を行っていた。</u> ・観光バスだけでは成り立たなかったため、路線バスとの融合を試みたが、バスを利用しない地域性なども影響し、うまくいかなかった。 ・バス停間の距離が短く、運行間隔が長かったため、歩いて移動した方が早かった面も。

分野	項目	回答
観光	地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>人吉駅及び人吉 IC を拠点とした、各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。
	地域公共交通との連携に関する今後の展開可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・ <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どうか。 ・ <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) 実証運行の概要

①実施目的

本計画の策定にあたり、市内の公共交通空白地への対応が課題の一つとなっており、地域住民と連携した新たな交通システムの導入についての検討が求められているところでした。

そのため、地域のニーズ・実情に即した新たな公共交通体系を立案するための基礎データや知見を得ることを目的として、本市でこれまで取り組んだことがない「予約型乗合タクシーの区域運行（以下「デマンドタクシー）」を地域住民との連携により試験的に運行し、その効果や影響を検証するとともに、導入の課題や可能性を把握しました。

②運行態様

予約型乗合タクシー（事前登録式）の区域運行

③運行区域

以下の区域と市中心部（永野地区の「西瀬小学校前」含む。）の乗降場所を結ぶ運行とする。

区 域	該当町丁目	運行区域の選定理由
① 永野地区	上永野町、下永野町の全部	・公共交通の運行がなされていない地区であり、以前から改善要望が強いため。
② 大畑地区	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	・現行の予約型乗合タクシー路線不定期運行との比較検討を行うため。 ・これまでに公共交通体系について最も協議を重ねてきた地区であり、実証運行についても住民の主体的協力を得られる可能性が最も高いため。

④運行計画

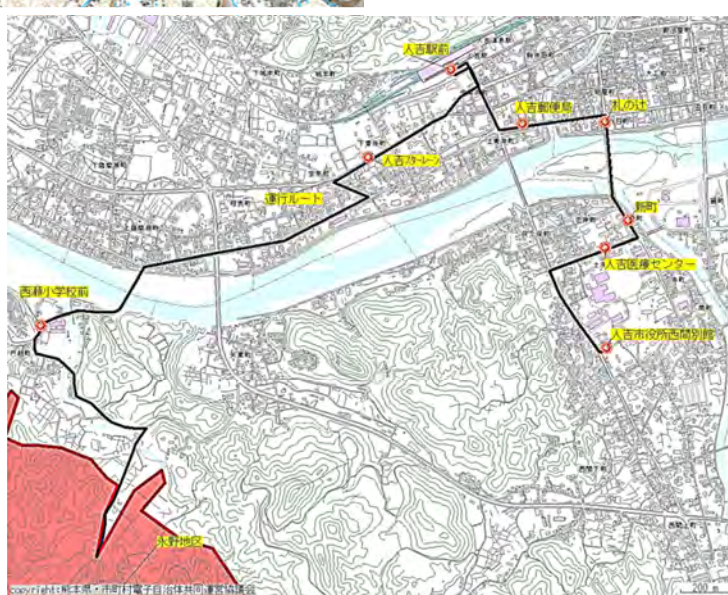
1) 永野地区

・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) 運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 永野地区内は乗降自由とし、そこから西瀬小学校前及び市中心部へは人吉市予約型乗合タクシーの運行ルート及び停留所（鹿目線）を踏襲し人吉市役所西間別館へ。 ・ 市中心部では循環はせず、乗降場所を7か所（⇒「人吉スターレーン」⇒「人吉駅前」⇒「人吉郵便局」⇒「札の辻」⇒「新町」⇒「人吉医療センター」⇒「人吉市役所西間別館」）に指定。 ・ 市中心部の乗降指定場所7か所と西瀬小学校前は、乗降制限あり（上りは降車のみ、下りは乗車のみ）。



(5)運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・ダイヤ： <ul style="list-style-type: none"> 〔上り〕 <ul style="list-style-type: none"> ・09時：永野⇒市役所別館着（9：00～10：00） ・11時：永野⇒市役所別館着（11：00～12：00） ・13時：永野⇒市役所別館着（13：00～14：00） ・15時：永野⇒市役所別館着（15：00～16：00） 〔下り〕 <ul style="list-style-type: none"> ・10時：市役所別館発⇒永野（10：00～11：00） ・12時：市役所別館発⇒永野（12：00～13：00） ・14時：市役所別館発⇒永野（14：00～15：00） ・16時：市役所別館発⇒永野（16：00～17：00）
(6)運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・小学生未満：無料（ただし、保護者同伴） ・小学生：大人運賃の半額（5円の端数は10円単位で切り上げ） ・免許返納、身障者割引の割引は実施しない
(7)利用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・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））
(8)使用車両	<ul style="list-style-type: none"> ・小型タクシー（乗車定員 4名、予約状況によってはジャンボタクシー（乗車定員 9名）を使用） ・車両側方に「お試し永野号」を標示（マグネット貼り付け）
(9)停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の乗降場所7か所のうち6ヶ所（人吉スターレーン、人吉駅前、人吉郵便局、札の辻、新町、人吉医療センター（総合病院前））は、既存の乗合タクシーの停留所標示板に「お試し永野号」案内（時刻表・予約連絡先等）を掲出（下りのみ） ・市中心部の乗降場所7か所のうち1ヶ所（人吉市役所西間別館）は、建物敷地内にデマンドタクシー停留所標示板を新設し、「お試し永野号」案内（時刻表・予約連絡先等）を掲出 （「西瀬小学校前」は、中心部→永野地区方向の既設停留所表示板がないため、停留所標示はしない）
(10)運行事業者 （委託運行）	<ul style="list-style-type: none"> ・つばめタクシー株式会社
(11)予約・配車	<ul style="list-style-type: none"> ・全て運行事業者で対応（連絡先：0966-22-5161） ・予約受付は、前日または当日の7時～18時（発車時刻の1時間前まで） ・1人で複数人の予約は可能（予約時に利用者全員の氏名と利用者登録済みであることを確認する） ・予約の変更・キャンセルにも対応 ・運行経路が変わる場合を除いて、乗車後の降車場所の変更は可能とする

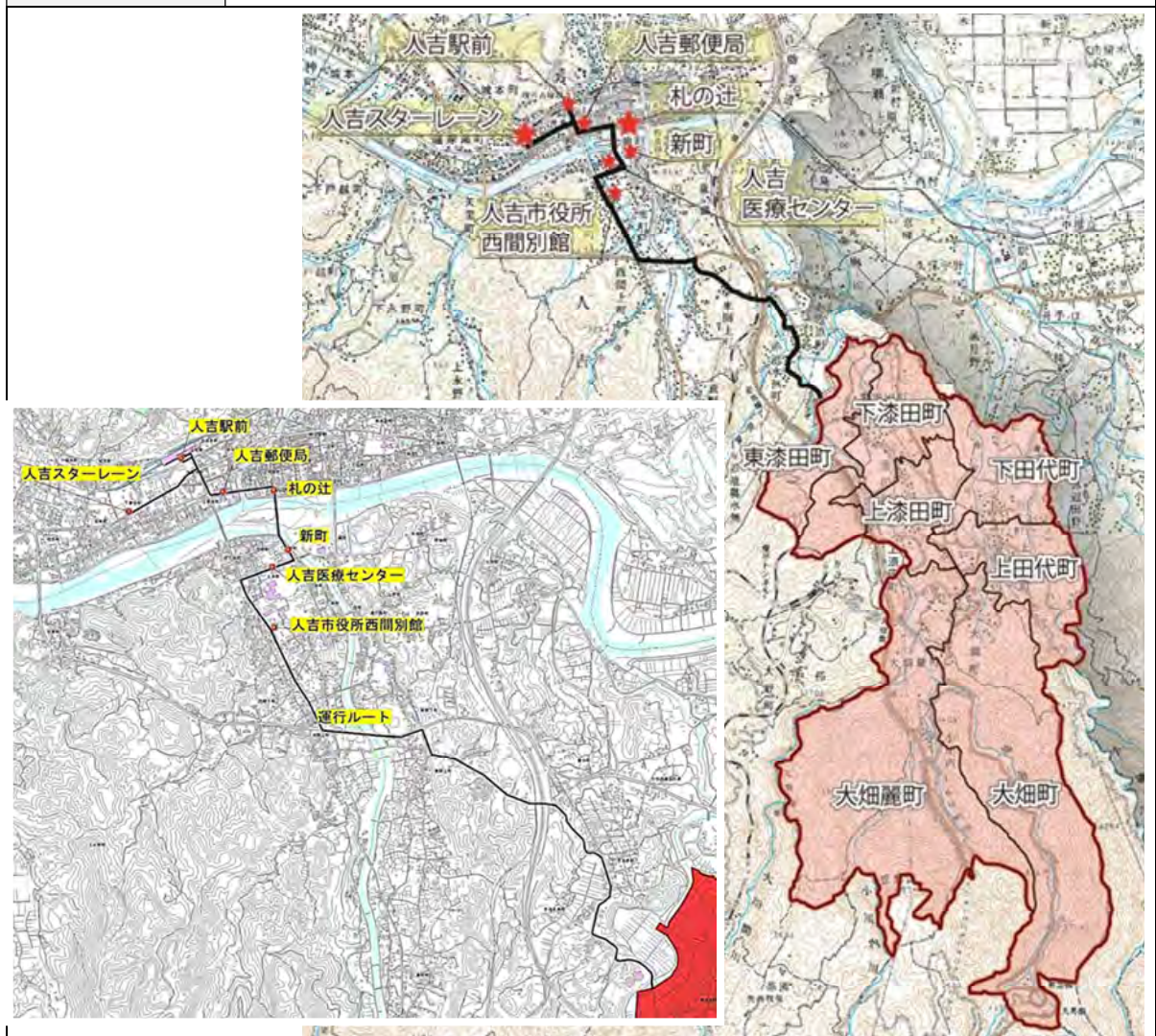
2) 大畑地区

・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) 運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・大畑地区内は乗降自由とし、大畑地区から市中心部へは人吉市予約型乗合タクシーの運行ルート及び停留所（下田代線）を踏襲し人吉スターレーンへ。 ・市中心部では乗降場所を7か所（⇒「人吉市役所西間別館」⇒「人吉医療センター」⇒「新町」⇒「札の辻」⇒「人吉郵便局」⇒「人吉駅前」⇒「人吉スターレーン」）に指定。 ・市中心部の乗降指定場所7か所は、乗降制限あり（上りは降車のみ、下りは乗車のみ）。



(5)運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・ダイヤ： <ul style="list-style-type: none"> 〔上り〕 <ul style="list-style-type: none"> ・09時：大畑⇒人吉スターレーン着（9：00～10：00） ・11時：大畑⇒人吉スターレーン着（11：00～12：00） ・13時：大畑⇒人吉スターレーン着（13：00～14：00） ・15時：大畑⇒人吉スターレーン着（15：00～16：00） 〔下り〕 <ul style="list-style-type: none"> ・10時：人吉スターレーン発⇒大畑（10：00～11：00） ・12時：人吉スターレーン発⇒大畑（12：00～13：00） ・14時：人吉スターレーン発⇒大畑（14：00～15：00） ・16時：人吉スターレーン発⇒大畑（16：00～17：00）
(6)運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・小学生未満：無料（ただし、保護者同伴） ・小学生：大人運賃の半額（5円の端数は10円単位で切り上げ） ・免許返納、身障者割引の割引は実施しない
(7)利用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・事前に利用登録申請を行った人に限る。 <p>（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））</p>
(8)使用車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ジャンボタクシー（乗車定員 9名、予約状況によっては小型タクシー（乗車定員 4名）を使用） ・車両前方・側方に「お試し大畑号」を標示（マグネット貼り付け）
(9)停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の乗降場所7か所のうち6ヶ所（人吉スターレーン、人吉駅前、人吉郵便局、札の辻、新町、人吉医療センター（総合病院前））は、既存の乗合タクシーの停留所標示板に「お試し大畑号」案内（時刻表・予約連絡先等）を掲出（下りのみ） ・市中心部の乗降場所7か所のうち1ヶ所（人吉市役所西間別館）は、建物敷地内にデマンドタクシー停留所標示板を新設し、「お試し大畑号」案内（時刻表・予約連絡先等）を掲出
(10)運行事業者（委託運行）	<ul style="list-style-type: none"> ・人吉タクシー株式会社
(11)予約・配車	<ul style="list-style-type: none"> ・全て運行事業者で対応（連絡先：0966-24-6767） ・予約受付は、前日または当日の7時～18時（発車時刻の1時間前まで） ・1人で複数人の予約は可能（予約時に利用者全員の氏名と利用者登録済みであることを確認する） ・予約の変更・キャンセルにも対応 ・運行経路が変わる場合を除いて、乗車後の降車場所の変更は可能とする

3) その他：お試し乗車券（無料乗車券）

その他、運行前に地区住民に対して、下記内容のお試し乗車券を配布し、利用喚起を図りました。

	内 容 等
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 1 人 1 乗車（片道 1 回）を無料とする「お試し乗車券」を配布 （利用区間、大人・小学生の別に係らず 1 人 1 乗車を無料）・ 1 世帯あたり 4 枚（4 人分）を配布
配布方法	<ul style="list-style-type: none">・ 市広報誌の配布と併せて、全世帯に配布（チラシ、Q & A（大畑地区のみ）、電話予約のしかた（説明書）、利用登録申請書と併せて）
その他	<ul style="list-style-type: none">・ お試し乗車券を利用する際には、裏面に利用者の住所・氏名を記載していただくとともに、アンケート（利用理由）に回答していただく。・ 予約時にお試し乗車券利用であることを伝えていただき、1 人 1 回の利用に限ることを伝え確認する。

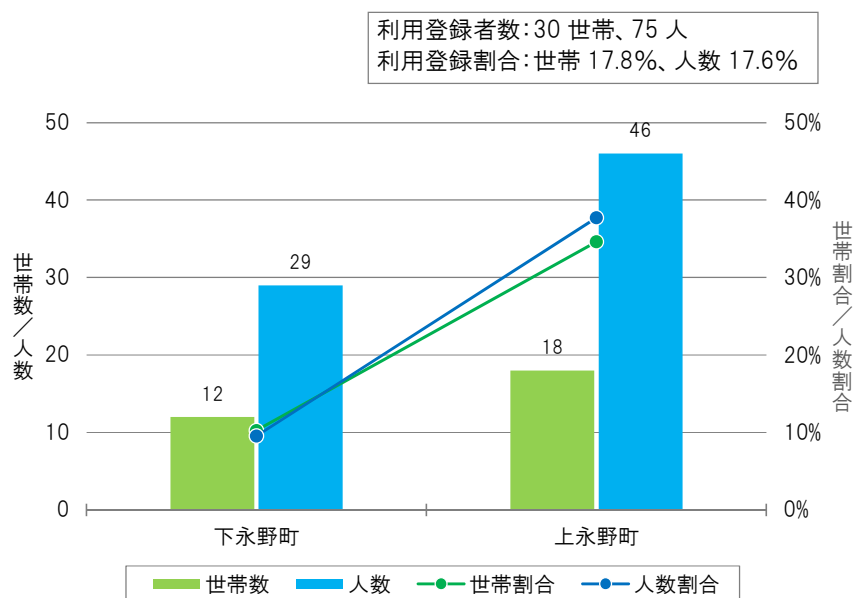
(2) 実証運行結果

1) 永野地区

・利用登録者数

利用登録者数は30世帯、75人（1世帯あたり平均人数：2.5人）であり、居住者に占める割合は2割弱でした。

居住地別に見ると、「上永野町」は「下永野町」に比べて居住する世帯数・人数が少ないものの、利用登録者数は上回っている状況です。



▲ 利用登録のあった世帯数・人数と居住者に対する割合

・総利用者数・運行便数

実証運行期間中（8日間）の総利用者数は15人に留まり、1日当たり平均で1.9人/日、実車1便当たり平均で2.1人/便でした。

運行便数を見ると、計画総運行便数64便に対して、実運行便数は7便となっており、稼働率は10.9%でした。

▼ 利用者数・運行便数等一覧

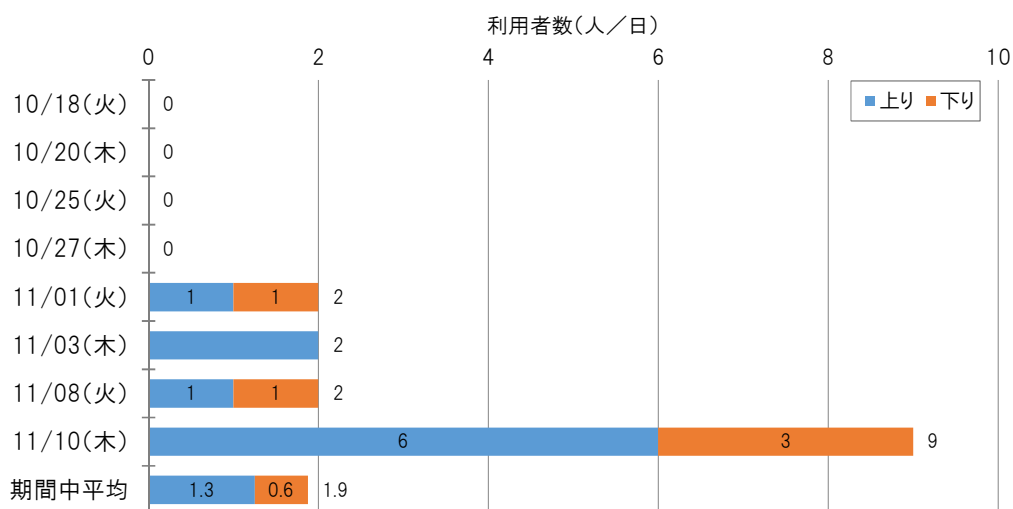
総利用者数	15人
実運行便数(実車)	7便
(計画)総運行日数	8日
(計画)日運行便数	8便/日
(計画)総運行便数	64便
1日当たり平均利用者数	1.9人/日
実車1便当たり平均利用者数	2.1人/便
稼働率(実運行便数/計画運行便数)	10.9%



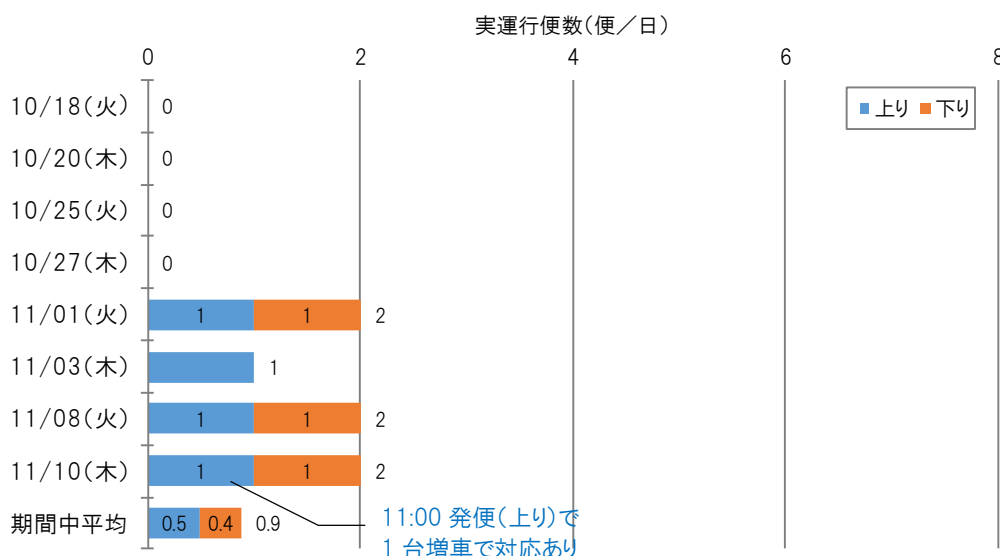
・日別の利用者数・運行便数

日別の利用状況を見ると、実証運行期間の前半 4 日間（2 週間）は全く利用がなく、後半 4 日間（2 週間）のみに利用があり、最終日（11/10）には 1 日 9 人の利用がありました。その際、11:00 発便（上り）には利用者が集中し、2 台（増車）で対応しています。

上下線別の利用状況は、「上り（中心部行き）」が平均 1.3 人/日で、「下り（居住地区行き）」の 0.6 人/日に比べ相対的に多い傾向にあります。



▲ 日別・上下線別の利用者数

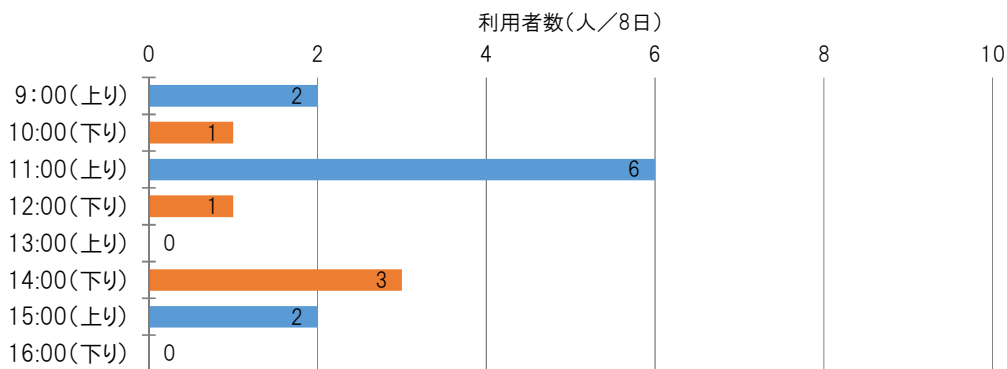


▲ 日別・上下線別の実運行便数

• 便別の利用者数

便別利用者数は、最終日（11:00（上り）、14:00（下り））に突出した利用があったため、11:00（上り）と 14:00（下り）の利用が多くなっているが、これ以外の利用では 2 人／便・8 日以下の利用に留まっています。

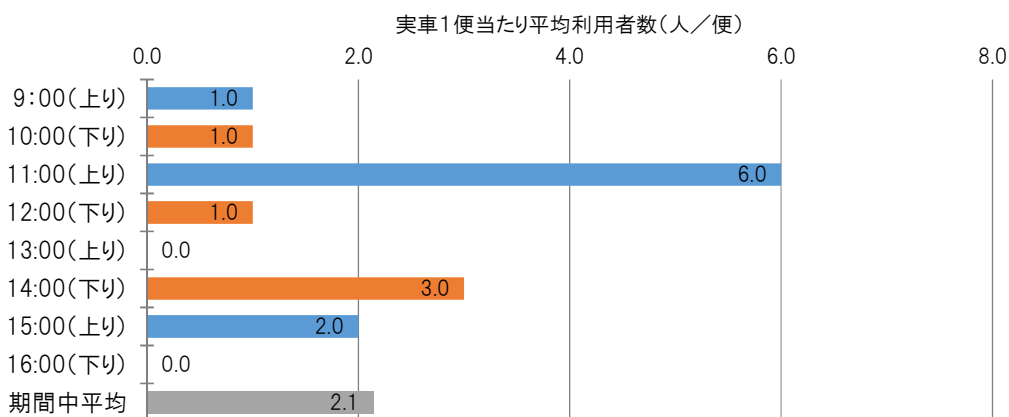
実証運行期間中全体での便別の実運行便数は 1～2 便/8 日程度に留まり、運行回数は極めて少ない状況です。



▲ 実証運行期間中の便別の利用者数



▲ 実証運行期間中の便別の実運行便数



※ 「実車 1 便当たり平均利用者数」は、便別の「利用者数／実運行便数」により算出している。

▲ 便別の実車 1 便当たり平均利用者数

・利用者特性

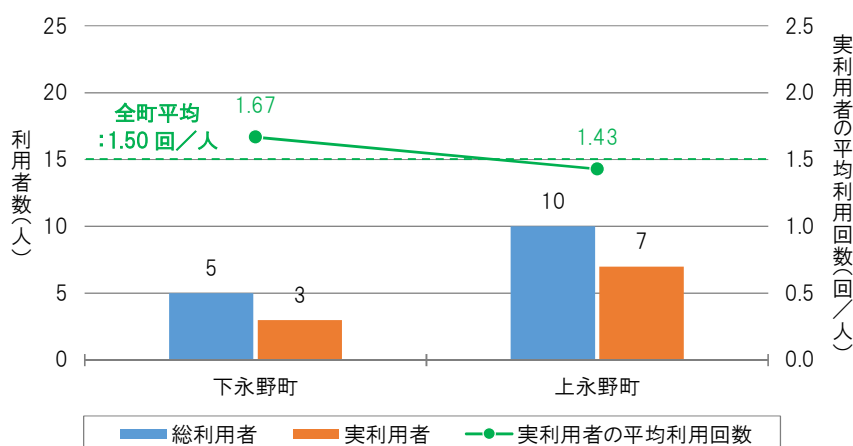
実証運行期間中の実利用人数（実際に 1 回以上利用した人の数）は 10 人であり、利用者の 1 人当たり平均利用回数は 1.5 回/人でした。

利用登録者に対する実利用者の割合（利用登録者のうち実際に利用した人の割合）は 13.3%であり、利用登録者の 8 割以上は利用していない結果となっています。

▼ 実利用者等の状況

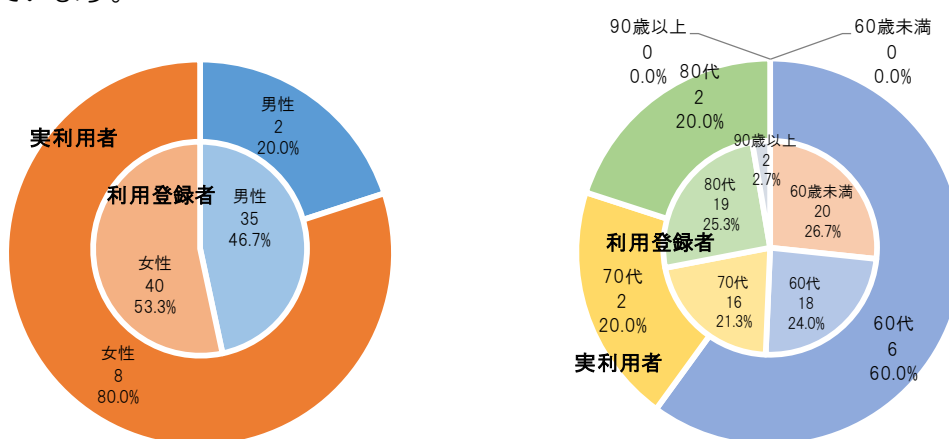
実利用人数	10 人
総利用者数(延べ)	15 人
利用登録者数	75 人
居住者数	426 人
実利用者1人当たり平均利用回数	1.5 回/人
利用登録者に対する実利用者の割合	13.3 %
居住者に対する利用登録者の割合	17.6 %
居住者に対する実利用者の割合	2.3 %

居住地別の実利用人数を見ると、「上永野町」が 7 人で「下永野町」(3 人) に比べて多くなっています。



▲ 居住地別の実利用者数等

性別構成は「女性」が 8 割と大半を占めており、年齢別構成では「60 代」～「80 代」に限られています。



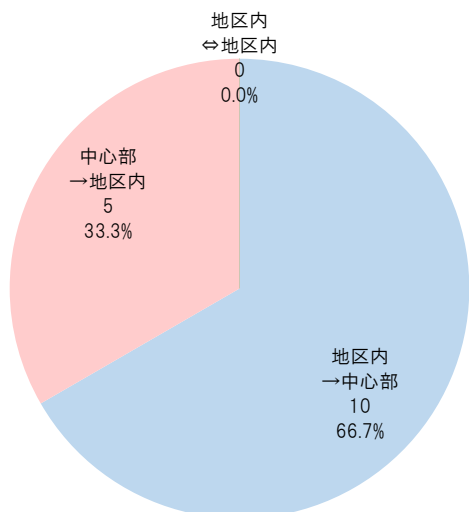
▲ 実利用者と利用登録者の性別構成の比較

▲ 実利用者の利用登録者の年齢別構成の比較

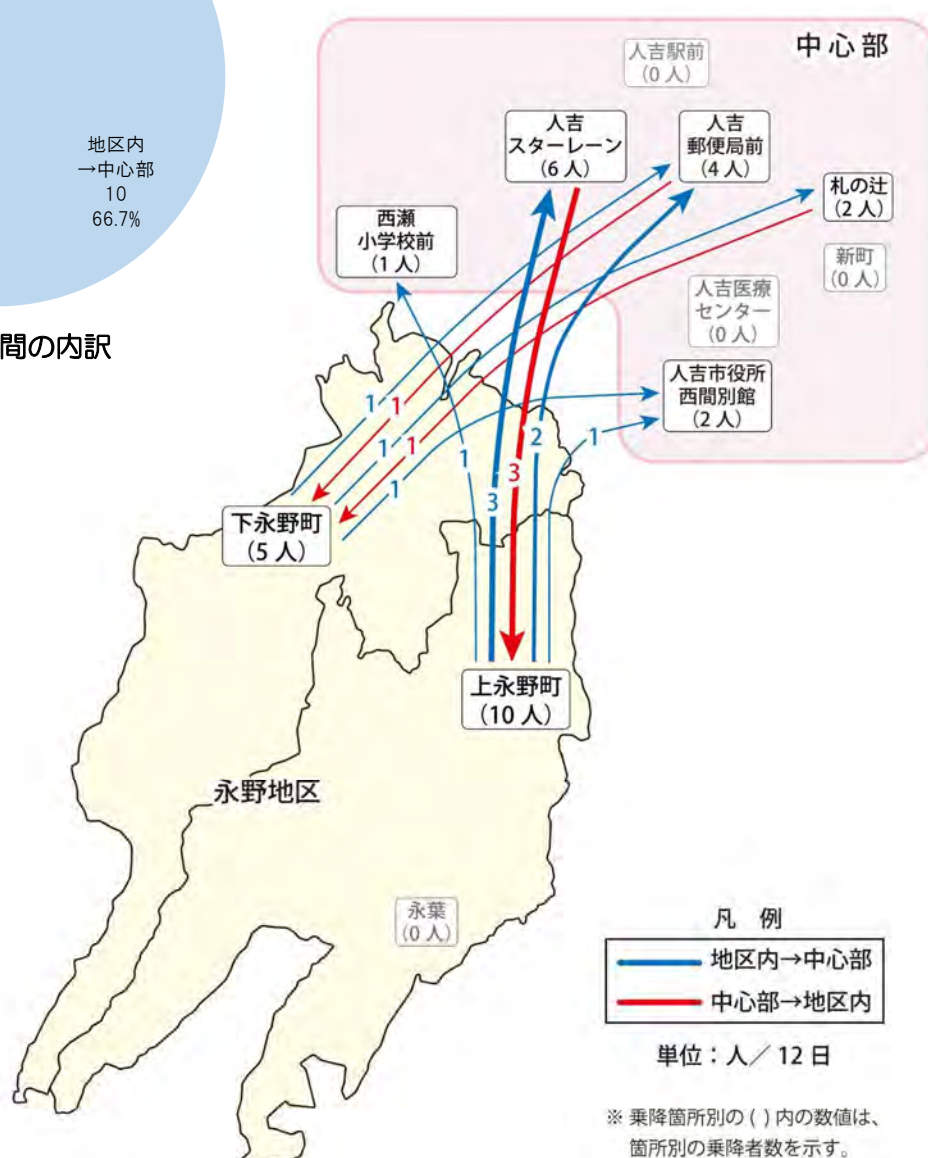
・利用区間

利用区間は、全て「地区内⇄中心部」の利用となっており、「地区内⇄地区内」の利用は見られませんでした。

「地区内⇄中心部」の内訳では、「地区内→中心部（上り）」が66.7%を占め、「中心部→地区内（下り）」（33.3%）とのアンバランスが生じており、「地区内→中心部（上り）」に利用が偏っています。



▲ 利用区間の内訳



▲ 区間別の利用者

・地域・利用者のニーズや意見

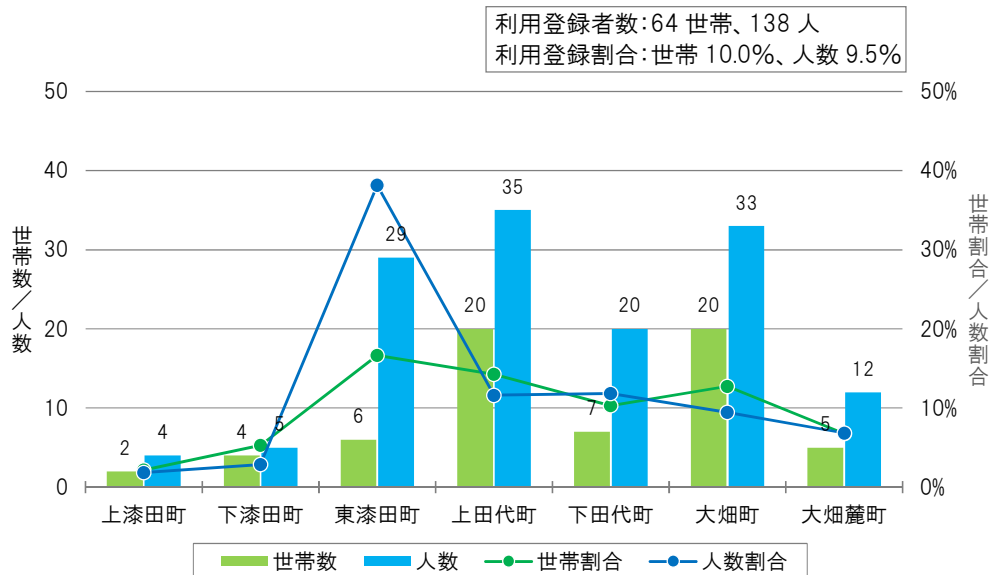
利用者アンケート	利用者特性	<ul style="list-style-type: none"> ・「車（自運転）」が利用できる人は約6割 ・約9割の人が「週2～3日以上」外出、約8割の人が「通院目的」で外出 ・「自分で車を運転することが苦になる人」も少数であるが存在 ・交通が不便なことにより「外出をあきらめたことがある」人は約8割と多数
	実証運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的は「買物・食事」が44%で最多（マルシヨク等） ・利用理由は「自宅付近で乗り降りできるから」と「無料お試し乗車券があったので」が最多（各々62.5%） ・全体的な満足度は高い（満足・やや満足が8割強）が、「運行ダイヤ」、「運行本数」、「運行日」で不満度が高い ・改善要望では「運行本数」と「運行日」の指摘が最多（各々75%） ・外出機会が「増えると思う」と回答した人は過半数の約6割 ・「今後も利用したい」と回答した人は約9割と多数
地区住民アンケート	世帯特性	<ul style="list-style-type: none"> ・世帯構成員（住民）の約7割が「60歳代以上」、「1人暮らし」と「夫婦のみ」の世帯が各々約2割 ・約9割の世帯が「自動車」を所有、うち約8割が「2台以上所有」 ・本人又は同居者の「自動車の利用を控えたい（控えさせたい）」と回答した世帯が約1割存在 ・交通が不便なことで「外出をあきらめたことがある人（本人・同居者）がいる」と回答した世帯は約3割存在
	外出状況（世帯員）	<ul style="list-style-type: none"> ・約9割の人が「週1日以上」外出、約7割の人が「買物目的」で外出（通院は約5割） ・よく行く場所は「市内中心部」が約9割で最多、「人吉駅西側周辺（下薩摩瀬町・上薩摩瀬町・下林町周辺）」が多い ・日常の交通手段は「車（自分で運転）」が約8割で最多、次いで「車（送迎）」が約3割
	実証運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・95%の世帯で「お試し永野号」を認知、「回覧板」で知った人が約8割で最多 ・利用条件や運行内容があわないため「利用をあきらめた人（本人・同居者）がいる」と回答した世帯が34%存在 ・利用をあきらめた理由は「利用したい時間に運行しないから」が約7割で最多、改善要望では「利用したい日に運行しないこと」が60%で最多
	地区の公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・地区に公共交通は「必要だと思う」と回答した世帯は約9割と多数 ・「地区に必要な公共交通の区間」としては、「地区と中心部との連絡」をあげる人が多い ・「最低限必要な公共交通のサービス水準」として、運行日数では「週に3日」で7割の人が許容、運行便数では「1日2往復」で約6割の人が許容、運行時間帯では、「行き」が「9時台」と「10時台」、「帰り」が「12時台」と「16時台」、「17時台」をあげる人が多い ・「公共交通の確保・維持のための費用負担」については、「利用者が負担する」が65%で最多、「行政が負担する」も50%存在 ・「公共交通の確保・維持のための協力」については、「できるだけ公共交通を利用する」が約7割で最多 ・「地区にふさわしい公共交通の運行形態」としては、「自宅近くまで迎えに来てくれる運行」が約7割で最多、次いで「事前に予約があった時だけの運行」が約6割で多い
地区住民懇談会（主な意見）	実証運行の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・「週2日」の運行では少ない、運行日・ダイヤがニーズにあわない（利用したいと思ってもスケジュールがあわない） ・行き先（目的地）がニーズにあわない ・周知が不十分で高齢者等の利用するだろう人が利用方法を理解していない、チラシだけの説明では通じない
	地区の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢ドライバーの事故多発や、自分が運転できなくなった時・免許返納後等を考えると公共交通は必要 ・「週3日」の運行、「国道219号沿い（下薩摩瀬町・上薩摩瀬町・下林町周辺）」のルートが望ましい ・利用方法については丁寧な説明が必要であり、地域と市が連携すべき ・利用するには慣れが必要で、まずは乗ってみることが必要
	地区住民の係わり	<ul style="list-style-type: none"> ・利用方法をわかる人がわからない人に伝える（地域で住民に利用方法を説明できる人を育てる）、誘い合って乗る ・地域は地域で考えるべき、実行しながら市と相談して改善していくべき
事業者ヒアリング（主な意見）		<ul style="list-style-type: none"> ・朝1便が9時発では遅いとの要望あり、ただし8時の便を設ける場合は前日予約となる ・利用の予約が1時間前までだと特に午前中は混乱するため、2時間前までが望ましい

2) 大畑地区

・利用登録者数

利用登録者数は 64 世帯、138 人（1 世帯あたり平均人数：2.3 人）であり、居住者に占める割合は 1 割程度でした。

居住地別に見ると、「上田代町（20 世帯・35 人）」、「大畑町（20 世帯・33 人）」が多い状況です。



▲ 利用登録のあった世帯数・人数と居住者に対する割合

・総利用者数・運行便数

実証運行期間中（12 日間）の総利用者数は 49 人であり、1 日当たり平均で 4.1 人/日、実車 1 便当たり平均で 2.2 人/便でした。

運行便数を見ると、計画総運行便数 96 便に対して、実運行便数は 22 便となっており、稼働率は 22.9%でした。

▼ 利用者数・運行便数等一覧

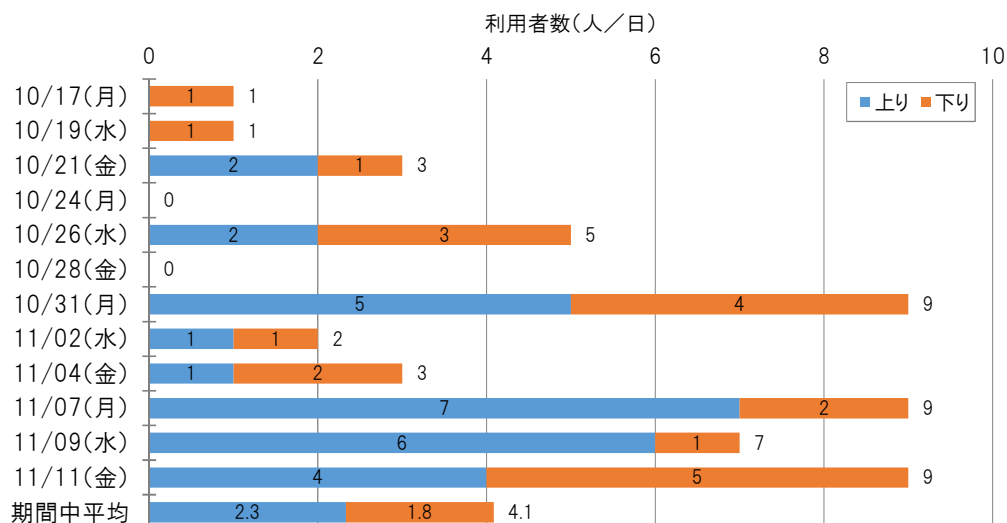
総利用者数	49 人
実運行便数	22 便
(計画)総運行日数	12 日
(計画)日運行便数	8 便/日
(計画)総運行便数	96 便
1 日当たり平均利用者数	4.1 人/日
実車 1 便当たり平均利用者数	2.2 人/便
稼働率(実運行便数/計画運行便数)	22.9 %



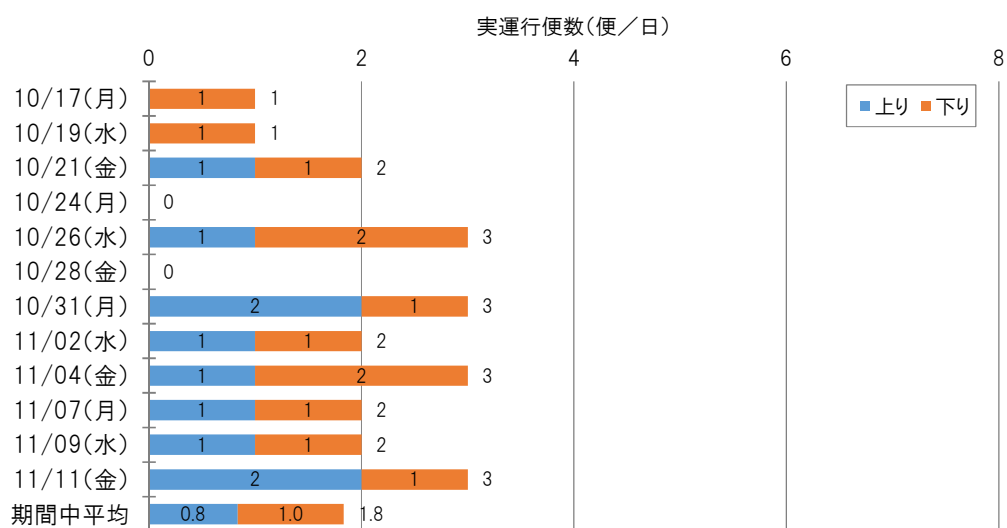
・日別の利用者数・運行便数

日別の利用状況を見ると、実証運行期間の中程から後半にかけて利用が増加しており、1日9人程度の利用も見られます。

上下線別の利用状況は、日によってばらつきがあるものの、「上り（中心部行き）」が平均2.3人/日で、「下り（居住地区行き）」の1.8人/日に比べ若干に多い傾向にあります。



▲ 日別・上下線別の利用者数

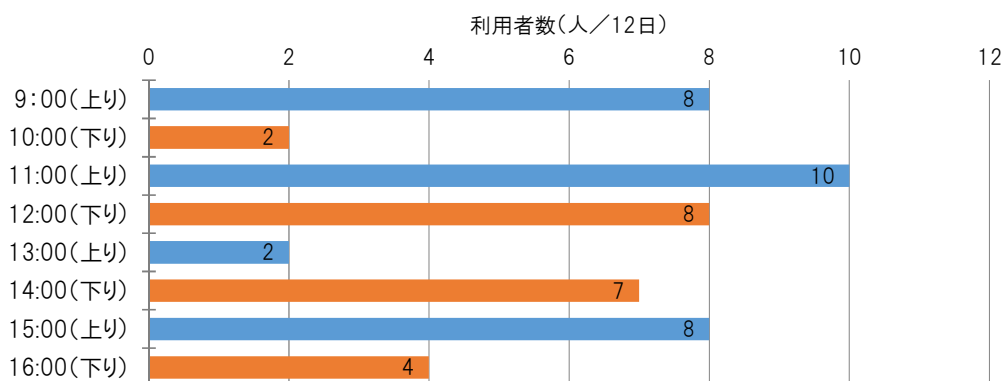


▲ 日別・上下線別の実運行便数

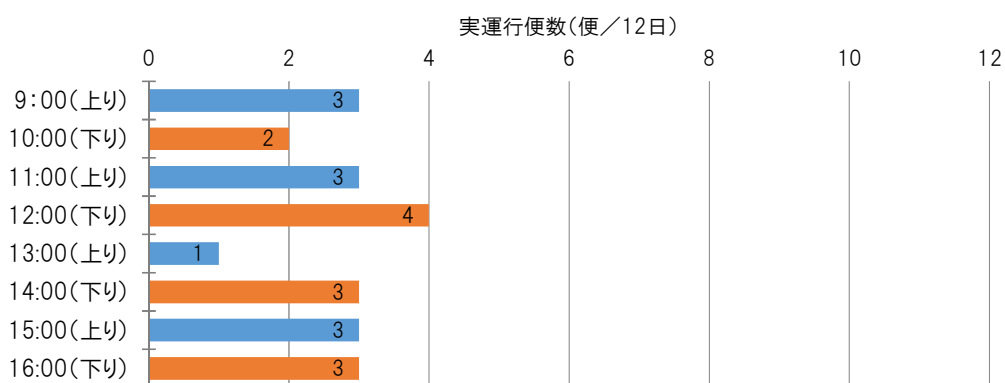
• 便別の利用者数

便別利用者数は、総じて「上り」は「下り」に比べて利用が多い傾向にありますが、「上り」のうち 13:00 の便は他の 3 便に比べて利用が少ない状況にあります。

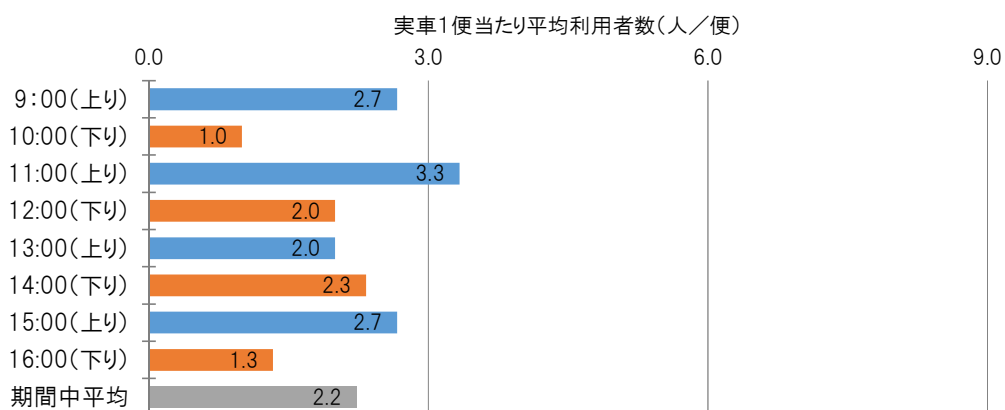
実車 1 便当たり平均利用者数を見ると、「上り」では 11:00 の便が 3.3 人/便で最も多く、「下り」では 14:00 の便が 2.3 人/便で利用が最も多い状況です。



▲ 実証運行期間中の便別の利用者数



▲ 実証運行期間中の便別の実運行便数



※ 「実車 1 便当たり平均利用者数」は、便別の「利用者数/実運行便数」により算出している。

▲ 便別の実車 1 便当たり平均利用者数

・利用者特性

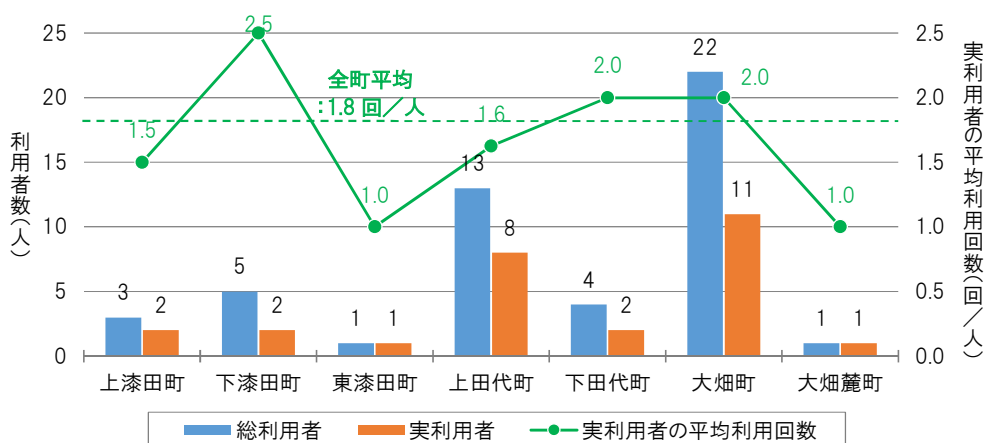
実証運行期間中の実利用人数（実際に 1 回以上利用した人の数）は 27 人であり、利用者の 1 人当たり平均利用回数は 1.8 回/人でした。

利用登録者に対する実利用者の割合（利用登録者のうち実際に利用した人の割合）は 19.6%であり、利用登録者の約 8 割は利用していない結果となっています。

▼ 実利用者等の状況

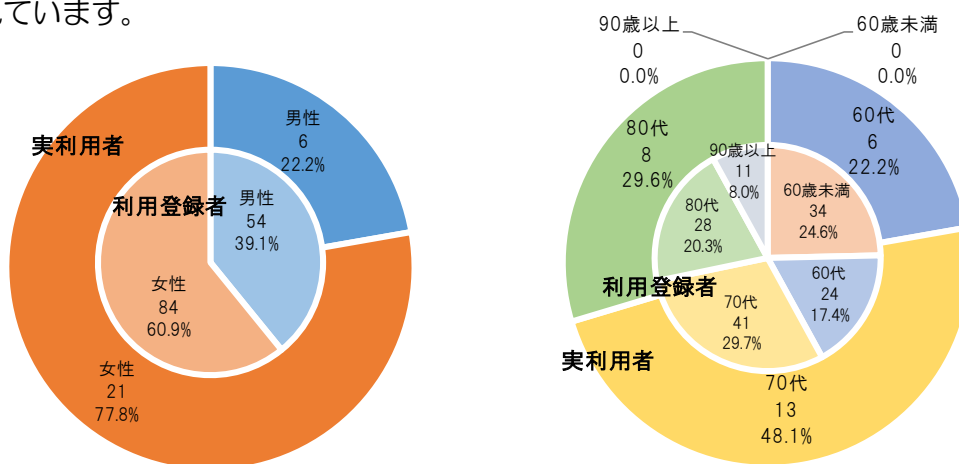
実利用人数	27 人
総利用者数(延べ)	49 人
利用登録者数	138 人
居住者数	1,459 人
実利用者1人当たり平均利用回数	1.8 回/人
利用登録者に対する実利用者の割合	19.6 %
居住者に対する利用登録者の割合	9.5 %
居住者に対する実利用者の割合	1.9 %

居住地別の実利用人数を見ると、「大畑町」が 11 人と最も多く、次いで「上田代町」（8 人）が多くなっています。



▲ 居住地別の実利用者数等

性別構成は「女性」が約 8 割と大半を占めており、年齢別構成では「60 代」～「80 代」に限られています。



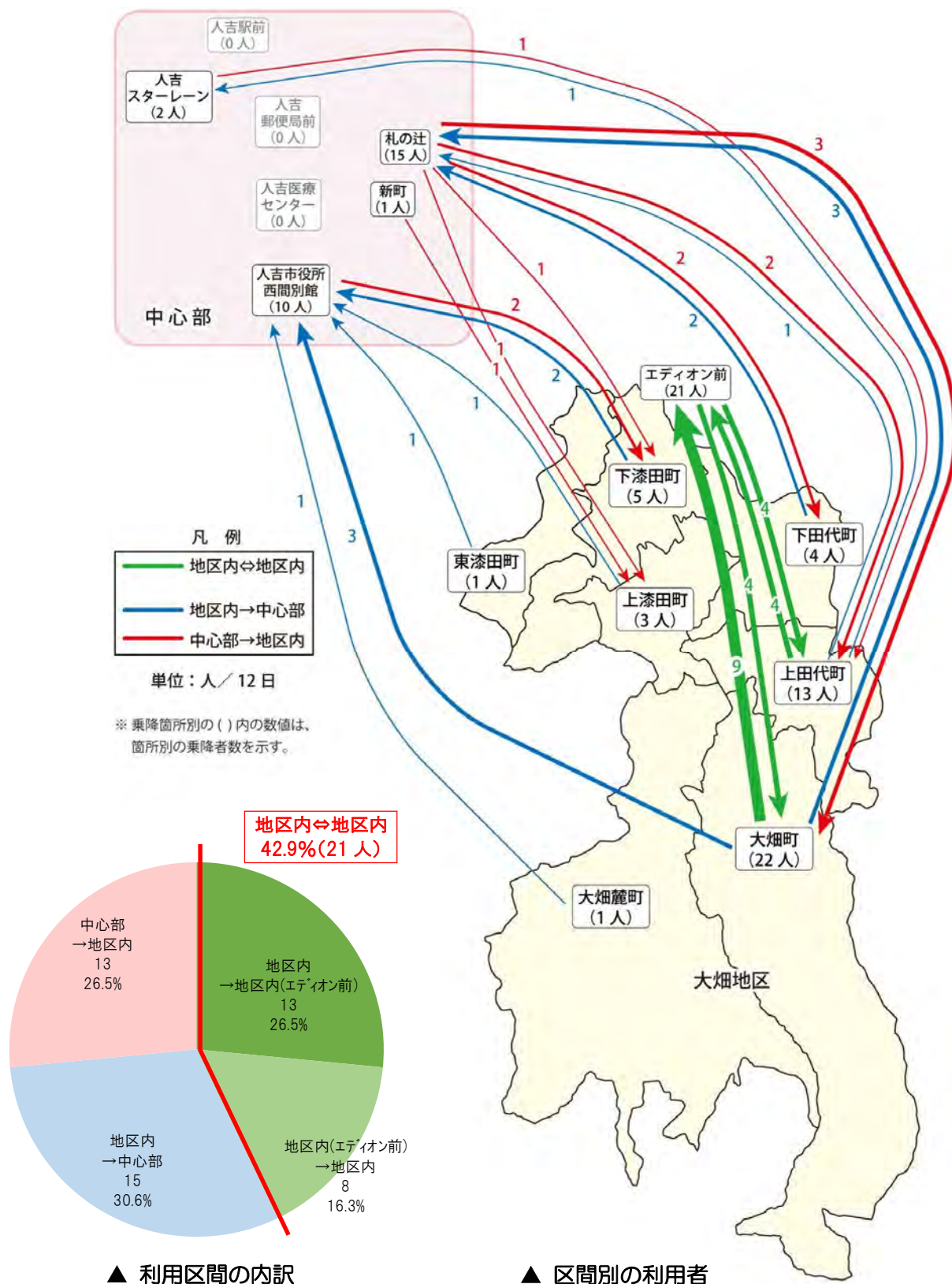
▲ 実利用者と利用登録者の性別構成の比較

▲ 実利用者の利用登録者の年齢別構成の比較

・利用区間

利用区間は、「地区内⇄中心部」の利用が57.1%となっており、残りの42.9%は地区内移動であり、そのうち「地区内（大畑町・上田代町）⇄地区内（エディオン前）」の利用が大半を占めています。

「地区内⇄中心部」の内訳では、「札の辻」「市役所西間別館」の利用が多くなっています。



・地域・利用者のニーズや意見

既存乗合タクシー（下田代線）の比較		<ul style="list-style-type: none"> ・「既存乗合タクシー」から「お試し大畑号」への利用転換は少数と想定される ・「お試し大畑号」は、「エディオン前」への連絡、ドア・トゥ・ドアにより新たな需要を喚起したと想定される
利用者アンケート	利用者特性	<ul style="list-style-type: none"> ・「車（自運転）」が利用できる人は概ね3人に1人（35.3%） ・「週1日以上」外出する人は約4割で全体的に外出頻度は少ない、9割の人が「通院目的」で外出 ・交通が不便なことにより「外出をあきらめたことがある」人は8割と多数
	実証運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的は「買物・食事」が約7割で最多、「エディオン前」（サンロードシティ SC）の影響が大きいものと想定される ・利用理由は「無料お試し乗車券があったので」が最多（35.7%）、次いで「自宅付近で降り降りできるから」と「便利かどうか確かめるため」が多い（各々28.6%） ・全体的な満足度は高い（満足・やや満足が8割）が、「運行日」、「運行本数」、「運行ダイヤ」、「事前に予約が必要なこと」で不満度が高い ・改善要望では「運行本数」（85.7%）と「運行ダイヤ」（71.4%）の指摘が多い ・外出機会が「増えると思う」と回答した人は約8割と多数 ・「お試し大畑号」と「既存乗合タクシー（下田代線）」との比較では、「お試し大畑号」を利用したい人が過半数の約6割
地区住民アンケート	世帯特性	<ul style="list-style-type: none"> ・世帯構成員（住民）の約6割が「60歳代以上」、「1人暮らし」の世帯は約2割 ・約9割の世帯が「自動車」を所有、うち約7割が「2台以上所有」 ・本人又は同居者の「自動車の利用を控えたい（控えさせたい）」と回答した世帯が約1割存在 ・交通が不便なことにより「外出をあきらめたことがある人（本人・同居者）がいる」と回答した世帯は約3割存在
	外出状況（世帯員）	<ul style="list-style-type: none"> ・約9割の人が「週1日以上」外出、約6割の人が「買物目的」で外出（通院は約4割） ・よく行く場所は「市内中心部」が約7割で最多、人吉駅周辺のほか薩摩瀬長周辺（西部）やIC周辺（北部）にも分散 ・日常の交通手段は「車（自分で運転）」が約7割で最多、次いで「車（送迎）」が約3割
	実証運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・95%の世帯で「お試し永野号」を認知、「回覧板」で知った人が約8割で最多 ・利用条件や運行内容があわないため「利用をあきらめた人（本人・同居者）がいる」と回答した世帯が44%存在 ・利用をあきらめた理由は「事前に予約が必要なこと」が43%で最多、改善要望でも「事前に予約が必要なこと」が45%で最多
	地区の公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・「既存乗合タクシー」を知っている世帯は80%、このうち「利用者がいる」世帯は29%（全体の23%） ・「お試し大畑号」と「既存乗合タクシー」の必要性の比較では、「既存乗合タクシー」（32%）に比べ「お試し大畑号」（42%）の支持がやや多い ・地区に公共交通は「必要だと思う」と回答した世帯は約9割と多数 ・「地区に必要な公共交通の区間」としては、「地区と中心部との連絡」をあげる人が多い ・「最低限必要な公共交通のサービス水準」として、運行日数では「週に3日」で5割が許容、運行便数では「1日3往復」で約6割が許容 ・「公共交通の確保・維持のための費用負担」については、「行政が負担する」が56%で最多、「利用者が負担する」も49%存在 ・「公共交通の確保・維持のための協力」については、「できるだけ公共交通を利用する」が約6割で最多 ・「地区にふさわしい公共交通の運行形態」としては、「決まったルートとダイヤによる運行」が約6割で最多
地区住民懇談会（主な意見）	実証運行の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・曜日運行（週3日）の運行では少ない（休日も運行して欲しい）、ダイヤがニーズにあわない（利用したいと思ってもスケジュールがあわない） ・目的地への到着時刻が決まっていないため、通院利用などでは使えない ・予約制は煩わしい（自分で予約できない人もいる）、「帰り」の予約が困難 ・「サンロードシティ（エディオン前）に行けること」、「自宅前で乗降できること」はよい
	地区の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・定時に病院等に行くことができる公共交通が必要、定時定路線が理想 ・定時に通院できる公共交通（既存乗合タクシー）と、ドア・トゥ・ドアの買物用の公共交通（お試し大畑号）の組み合わせもよい ・サンロードシティでは「エディオン前」以外での乗降場所があるよい、乗降場所にショッピングカート置き場があるとよい
	地区住民の係わり	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が本気で考えることが必要 ・地域住民が主体となって、利用機会を増やす、利用の呼びかけを行う、体験乗車や利用運動展開を行う、等の活動を行うことが必要
事業者ヒアリング（主な意見）		<ul style="list-style-type: none"> ・地域への周知が不十分、利用の方法がわからない・どうしてよいかわからない人が多かった、一軒一軒の世帯を回って利用方法を伝えるべき ・朝1便の時間が、病院の時間に合わない（遅い）という声が多かった ・利用の予約が1時間前までだと対応が辛い

(3) 実証運行の評価と課題

1) 永野地区

利用実績	<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>→ニーズとサービス内容のミスマッチ、周知不足と利用時の予約等に対する抵抗感により、日常移動での利用が顕在化しなかったことが想定される。</p> <p>→サービス内容の改善、利用方法の丁寧な説明と利用のきっかけづくりが必要と考えられる。</p>
サービス内容	<p>■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。</p> <p>→地域との協働により、運行内容や利用方法の丁寧な説明、利用のきっかけづくりを積極的に行うことを前提として、再度一定期間の実証運行を行い、ニーズを検証することも有効である。</p>
	<p>■「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。</p> <p>■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。</p> <p>→需要低密地域のサービスであり、乗降場所までの移動負担の軽減と運行効率性を考慮して、今回同様の「事前予約制の区域運行」のほか、「タクシー利用支援」による移動手段確保を検討する。</p>
	<p>■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。</p> <p>→「中心部」のほか、地区住民が買物や通院等で日常よく行く場所である「薩摩瀬町周辺」を取り込んだルート設定とすることが有効である。</p>
	<p>■「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。</p> <p>→利便性向上により需要を喚起するため、「週3回」の運行とすることが有効と考えられる（地区住民アンケートによると、最低限必要な運行日数として「週2回」を許容する人は23%であるのに対し、「週3回」まででは約3倍の70%となる）。</p>
	<p>■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。</p> <p>→運行効率性の面から「事前予約制」を前提として、利便性向上により需要を喚起するため、「8時台」、「17時台」の便を設置することが有効である。</p>
必要性	<p>■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。</p> <p>■今回の運行に対する住民の「全体的な満足度」は高い。</p> <p>→引き続き、実証運行等を通して、地区に最適な公共交通（移動手段確保）を検討することが必要である。</p>

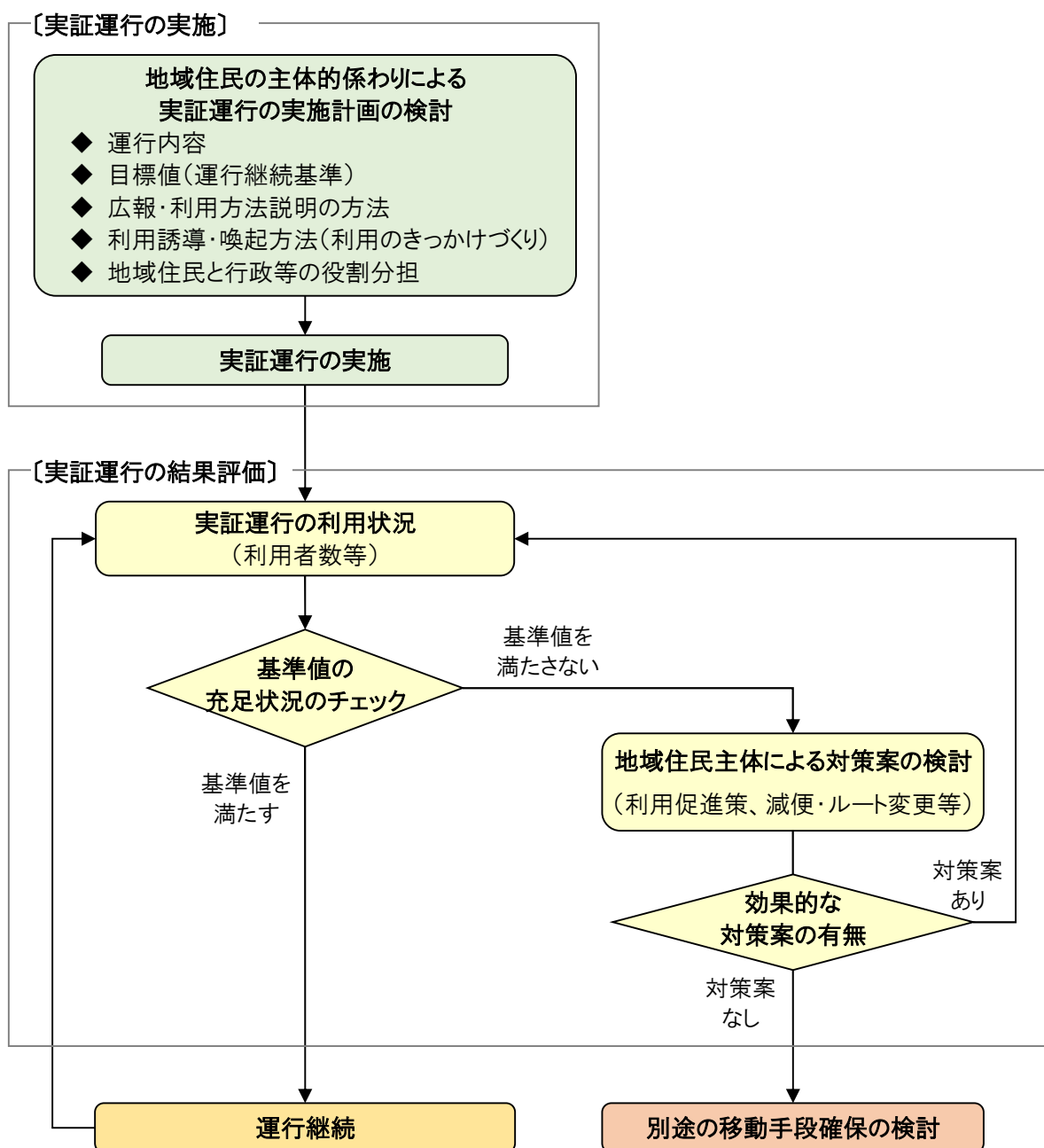
2) 大畑地区

利用実績	<p>■「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。</p> <p>■「既存乗合タクシー」との競合、利用転換は少数である。</p> <p>■「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。</p> <p>→「既存乗合タクシー」を基本とした上で、昼間時間帯等で「買物目的」を主なターゲットとした「区域運行」（サンロードシティも連絡）の導入の有効性が高い。</p>
サービス内容	<p>■「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。</p> <p>■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）をターゲットとした「区域運行」の適用性は高い。</p> <p>→「既存乗合タクシー」を基本とした上で、昼間時間帯等で「買物目的」を主なターゲットとした「区域運行」（サンロードシティも連絡）の導入の有効性が高い。</p>
	<p>■「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。</p> <p>■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）は一定程度の利用者がおり、評価も高い。</p> <p>→「既存乗合タクシー」を基本とした上で、昼間時間帯等で「買物目的」を主なターゲットとした区域運行（サンロードシティも連絡）の導入の有効性が高い。</p>
	<p>■「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。</p> <p>→「既存乗合タクシー」は「毎日運行」であり、この運行を基本とした対応を存続させることが妥当と考えられる。</p>
	<p>■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。</p> <p>→「既存乗合タクシー」は大畑地区 7:45 発、8:45 発があり、この運行を基本とした対応を存続させることが妥当と考えられる。</p> <p>→その上で、時間帯や曜日を限定とした買物目的用の「区域運行」の導入の有効性は高い。</p>
必要性	<p>■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。</p> <p>■「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。</p> <p>■「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。</p> <p>→引き続き「既存乗合タクシー」による対応を基本とする。</p> <p>→その上で、時間帯や曜日を限定とした買物目的用の「区域運行」の導入を検討することが妥当と考えられる。</p>

(4) 今後の方向性

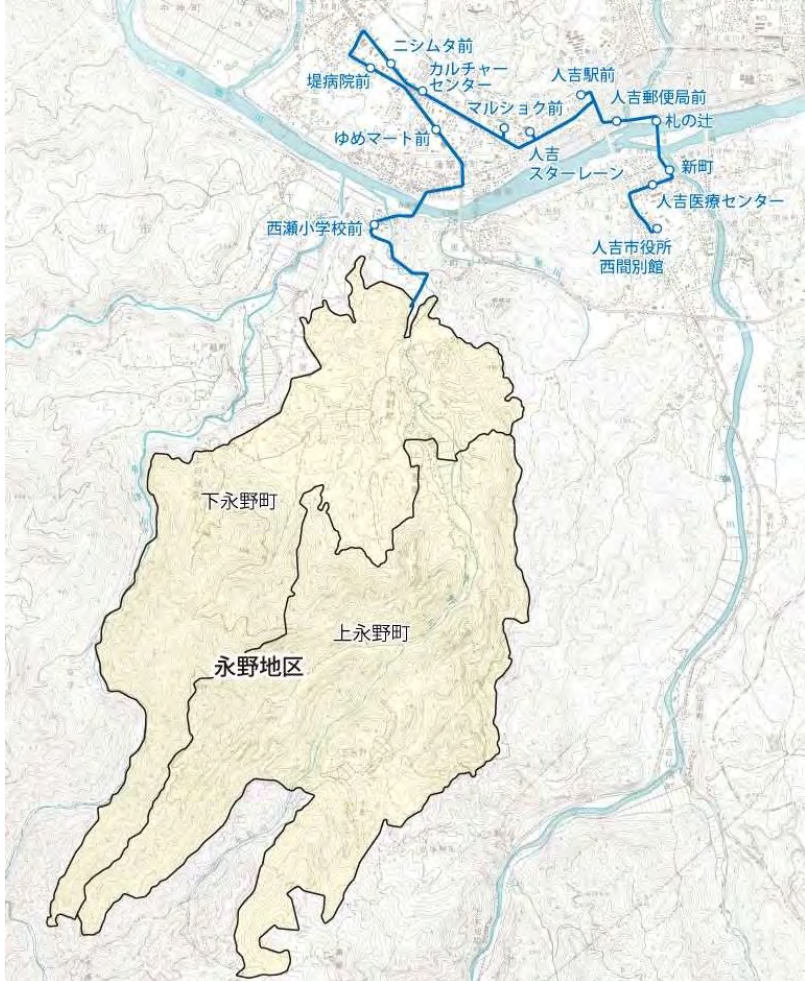
1) 永野地区

- ・現在、永野地区には公共交通がなく、何らかの移動手段を確保する必要があります。
- ・今回の「お試し永野号」の実証運行により、公共交通の導入課題が明らかになったところであり、これらを踏まえた改善によって、より地域に相応しい移動手段となり得る可能性があります。
- ・このため、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・仕組みを検証することとします。
- ・ただし、実証運行の実施に当たっては、本格運行のための目標値（運行継続基準）を設定し、これを達成できない場合は、タクシーの活用や住民主体による移動手段確保等、の別途方策を検討することとします。



▲ 実証運行の実施と評価・見直しのプロセス（案）

■ 実証運行の実施（案）

①名称	・ お試し永野号
②運行区域	・ 永野地区（上永野町、下永野町の全部）
③運行期間	・ 3ヶ月～6ヶ月
④運行態様	・ 路線不定期運行（予約型）、区域運行
⑤運行事業者	・ 既存の予約型乗合タクシーの運行事業者（運行委託）
⑥運行ルート	<div>・ 永野地区内は乗降自由とし、地区外は指定の場所でのみ乗降</div> <div>・ 地区外⇄地区外の乗降は不可</div> <div></div>
⑦運行ダイヤ	<div>・ 運行日：週3回（月・水・金）</div> <div>・ 運行回数：1日5回（往復）</div> <div>・ ダイヤ：</div> <div><div>〔上り〕</div><div><div>・ 8：00 永野地区発</div><div>・ 9：00 永野地区発</div><div>・ 11：00 永野地区発</div><div>・ 13：00 永野地区発</div><div>・ 15：00 永野地区発</div></div><div>〔下り〕</div><div><div>・ 10：00 中心部発</div><div>・ 12：00 中心部発</div><div>・ 14：00 中心部発</div><div>・ 16：00 中心部発</div><div>・ 17：00 中心部発</div></div></div>
⑧運賃	<div>・ 永野地区内：150円</div> <div>・ 永野地区内～中心部の指定場所：300円</div>
⑨利用条件	・ 事前に利用登録申請を行った人に限る。
⑩予約	・ 予約受付は、前日または当日の7時～18時（発車時刻の1時間前まで）
⑪地域住民の係わり	・ 地域住民が主体的に広報活動や、高齢者等への乗り方説明、利用声かけ等を行うことを前提とし、事前にその方法や体制等を検討します。
⑫目標値	<div>・ 1便当たり平均乗車人数：2.0人／便以上（乗合利用の促進）</div> <div>・ 1日当たり平均利用者数：8.0人／日以上</div>

2) 大畑地区

- ・現在、大畑地区には「予約型乗合タクシー（下田代）」（毎日運行、上り：9 便／日、下り：8 便／日）が運行されており、中心部への通院・買物等で利用されています。
- ・今回の実証運行では、「お試し大畑号」と「既存乗合タクシー（下田代線）」とで競合や利用転換はほとんど確認されず、むしろ「お試し大畑号」の独自のサービス内容（「エディオン前」連絡、「ドア・トゥ・ドア」サービス）により、潜在的な需要が顕在化したものと想定されます。
- ・このため、「大畑地区」においては、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。
- ・なお、その導入に当たっては、地域住民との連携のもとで実証運行等を行い、より地域のニーズに即した運行内容とすることが望まれます。

■ 大畑地区の公共交通の改善（案）

	【案 1】「既存乗合タクシー」の特定時間帯での「区域運行」化	【案 2】「既存乗合タクシー」＋「区域運行」
①概要	・「既存乗合タクシー」の運行を基本としつつ、昼間時間帯のみ「区域運行」（「イオン錦店（サンロードシティ SC）」も連絡）とする案	・「既存乗合タクシー」は引き続き運行し、その上で曜日を限定して「区域運行」（「イオン錦店（サンロードシティ SC）」も連絡）を導入する案

第 3 章

基本的な方針

1. 地域が目指す将来像

(1) 人吉球磨定住自立圏構想 中心市宣言書

人吉球磨地域では、地域住民の日常生活において一体的な生活圏が形成されているとともに、今後の少子高齢化の進展に伴い、人吉球磨地域全体での生活圏形成の重要性はさらに増してくるものと思われます。

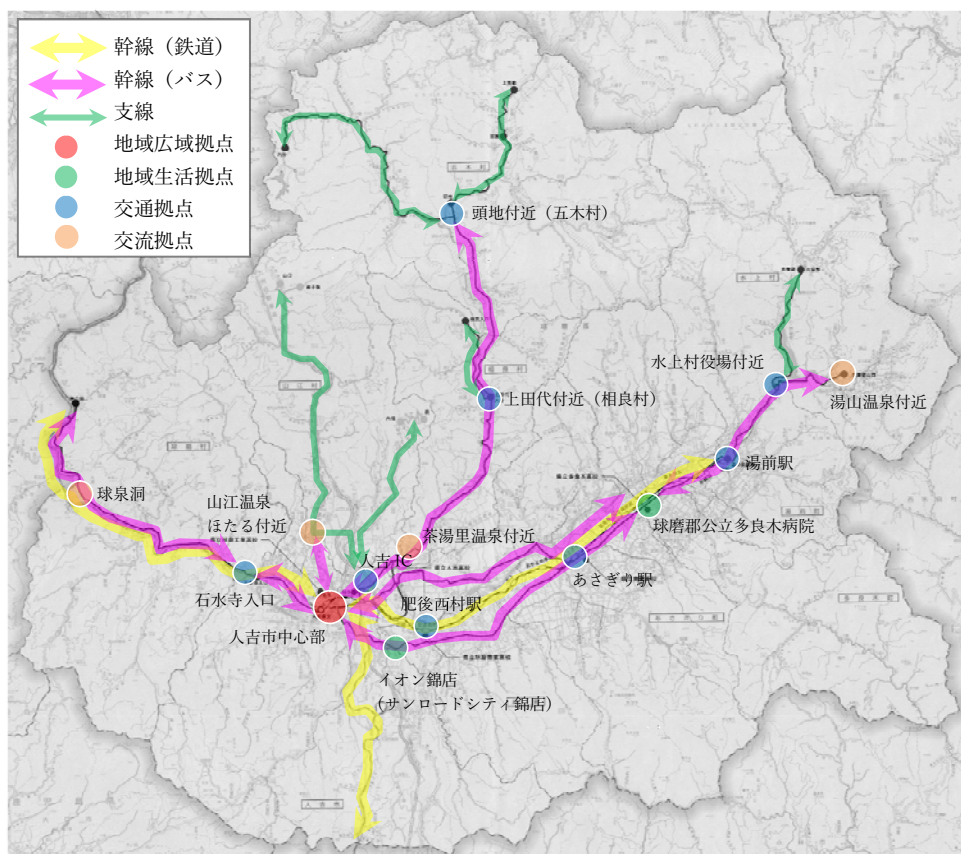
また、人吉球磨定住自立圏共生ビジョンにおいても、圏域市町村が様々な分野で相互に連携・協力することで、各自治体が共存共栄しながら将来にわたって安心して暮らし続けられることを目的に様々な取り組みを進めているところです。

そうした中、本市においては、今後の人吉球磨地域全体の発展のために、定住自立圏構想における中心的な役割を担い、生活圏や経済圏を共にする信頼性のある圏域自治体と、これまでに培われてきた連携や協力関係を尊重しつつ、中心市としての都市機能の充実を図るとともに、連携する自治体の特性をいかした魅力溢れる地域づくりを進め、圏域全体の発展による一体感のあるまちづくりに全力を尽くします。

※平成 26 年 3 月 24 日 「定住自立圏構想 中心市宣言」より

(2) 人吉・球磨地域公共交通網形成計画 目指す地域公共交通体系像

人吉球磨地域では、JR 九州肥薩線・くま川鉄道と路線バスから幹線系統が形成されています。JR 九州肥薩線・くま川鉄道は主に高校生の通学手段となっているとともに、沿線住民の移動手段の役割を担っており、路線バスは主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段を担っています。



(3) 第5次人吉市総合計画 後期基本計画

【目指すべき将来都市像】

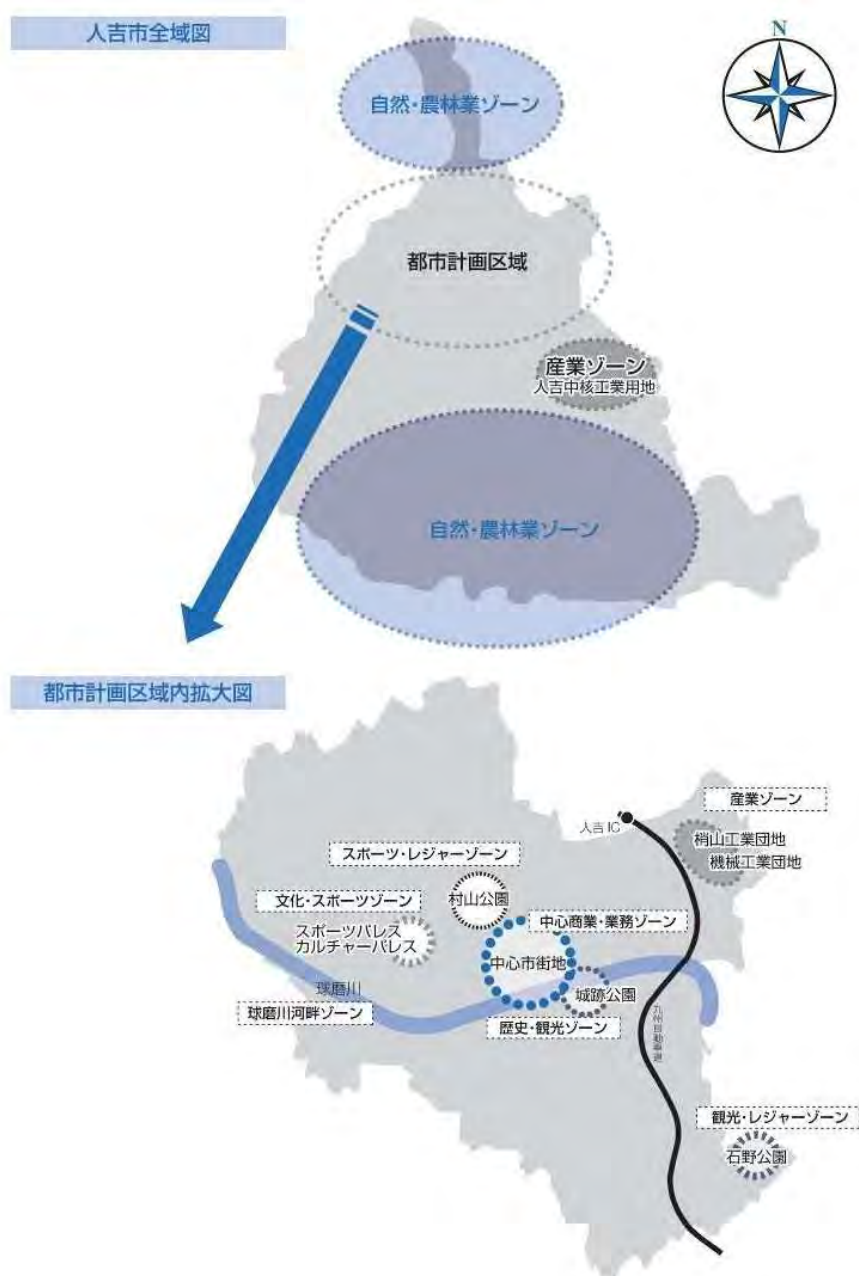
「自然と相良文化が輝く美しき千年都市ひとよし」

【将来都市像のイメージ】

初代の相良長頼公、近世の礎を築いた相良清兵衛公の志を大切に受け継ぎ、鎌倉時代から続く相良700年の歴史、城下町、球磨川、更には文化といった本市の宝物を、過去（鎌倉時代）から千年は守っていくという意味と、また、一方で、その宝物を今後、現在から未来へ向けて、千年守っていくという両方のニュアンスで将来都市像を掲げます。

【土地利用構想（ランドデザイン）】

・イメージ図



(4) 各分野における地域公共交通に求めるニーズ

分野	地域公共交通に求めるニーズ
福祉	<p>(交通手段に関して)</p> <p>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。</p> <p>(買い物支援に関して)</p> <p>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。</p>
教育	<p>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応じたものであり、今後も継続を希望されている家庭がほとんどである。</p>
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>人吉駅及び人吉 IC を拠点とした、各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。

(5) 人吉市新市庁舎移転建設基本構想

敷地条件面、防災安全面や建設コストなどを総合的な見地から判断し、新市庁舎の建設位置については、現有庁舎敷地である「市役所別館地一帯」を適地として位置づけ整備することに決定しました。

【新市庁舎に導入する機能】

- ・ 行政機能：市民サービス機能、防災・災害対策拠点機能、環境共生・省エネルギー機能、執務機能、情報管理機能、付帯設備機能
- ・ 議会機能

【想定職員数】

- ・ 平成 32 年度時点：380 人

2. 地域公共交通が果たすべき役割

人吉球磨地域においては、生活圏や経済圏が一体的に形成されているとともに、その中で、本市においては中心市としての役割を担っており、都市機能の充実を図るとともに、圏域内外の結びつきやネットワークの強化に加え、市域内における市民及び地域住民全体の移動を支える地域公共交通が求められています。

そのため、地域公共交通が果たすべき役割は、人吉球磨地域全体から見た視点と本市のみの視点から下記のように定めます。

なお、人吉球磨地域全体から見た視点については、「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」において定められた役割を継承するものとします。

《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

さらには、本市の地域公共交通網を形成する交通モード別の果たすべき役割については下記の通り考えます。

位置づけ	交通モード	果たすべき役割
幹線 (鉄道)	JR 九州肥薩線・くま川鉄道湯前線	<u>都市間及び地域間の移動を担う</u> ※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
幹線 (バス)	地域間路線バス	<u>地域間の移動を担う</u> ※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	<u>地域内における拠点間の移動を担う</u> ※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
	豆バス（地域内コミュニティバス）、予約型乗合タクシー	<u>地域内の移動を担う</u> ※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
タクシー	-	<u>多様な移動ニーズへの対応を担う</u> ※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

3. 地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通が抱える問題点

地域公共交通の現状等を踏まえた地域公共交通が抱える問題点は下記の通りです。

《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
- 涼水戸温泉前：1 便あたり 1 人未満の利用で、路線沿線各地域～中心部間の利用
- 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、特定の便かつ西瀬団地からの利用のみ

【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。

(2) 地域公共交通の課題

上述した地域公共交通の問題点に対して、地域公共交通が果たすべき役割を踏まえると、本市における地域公共交通の課題は下記の通りと考えます。

《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

4. 課題解決に向けた対応方針

(1) 基本方針

地域公共交通の課題に対して、「持続可能な地域公共交通体系の創出」を基本とした本市における基本方針は下記の通りです。

《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

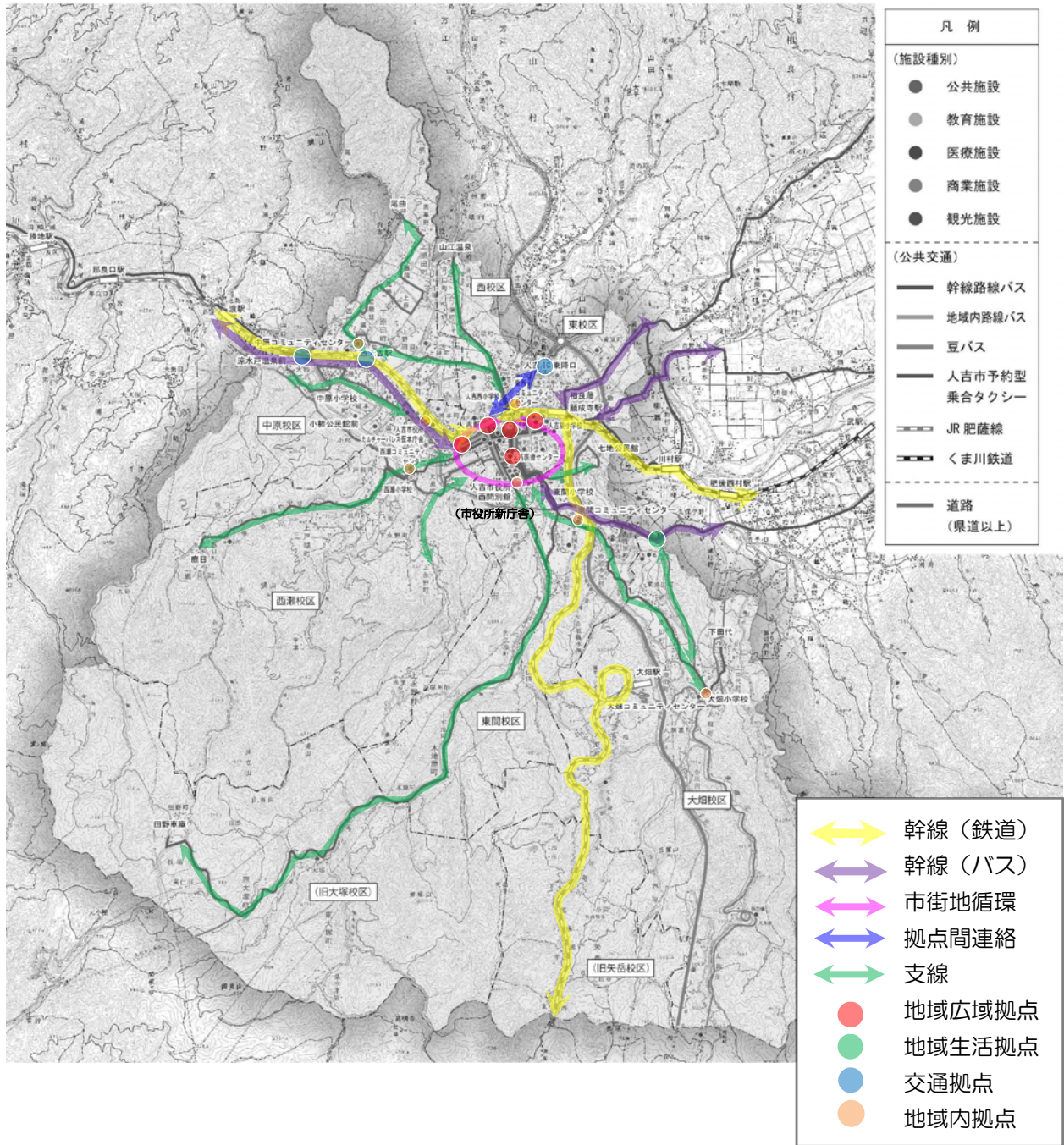
① 拠点の配置方針

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 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

《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

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。

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）

2. 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	〃

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	〃

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

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

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	〃

《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

(1) 施策メニューの実施期間及び実施主体

本計画において、目標達成に向けた施策メニューは下記のスケジュールで進めていきます。

なお、下記に示す期間は施策の実施期間であり、「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」との整合を図るとともに、実施に向けた事前検討が必要です。

《地域公共交通網に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①幹線系統を対象とした路線バスの再編	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	市 交通事業者 道路管理者 交通管理者					

《拠点等に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①拠点の創出	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	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	市町村 交通事業者					
④乗り継ぎ運賃割引制度の導入	市町村 交通事業者					
⑤共通定期券の導入	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	市 交通事業者					

《情報提供に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①地域公共交通利用ガイドの作成	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	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	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	市町村 交通事業者					

《利用促進に関する施策・事業》


施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
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	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	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	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	市 交通事業者					
⑤観光周遊ルート（定期観光バス）の検討	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	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	市 地域関係者 道路管理者					

《地域公共交通の仕組み等に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①公共交通サポーター制度の導入	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	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	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	市 地域住民 交通事業者					

(2) 施策メニューの内容

《地域公共交通網に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①幹線系統を対象とした路線 バスの再編	市町村 交通事業者 道路管理者 交通管理者					

【実施概要】

現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。

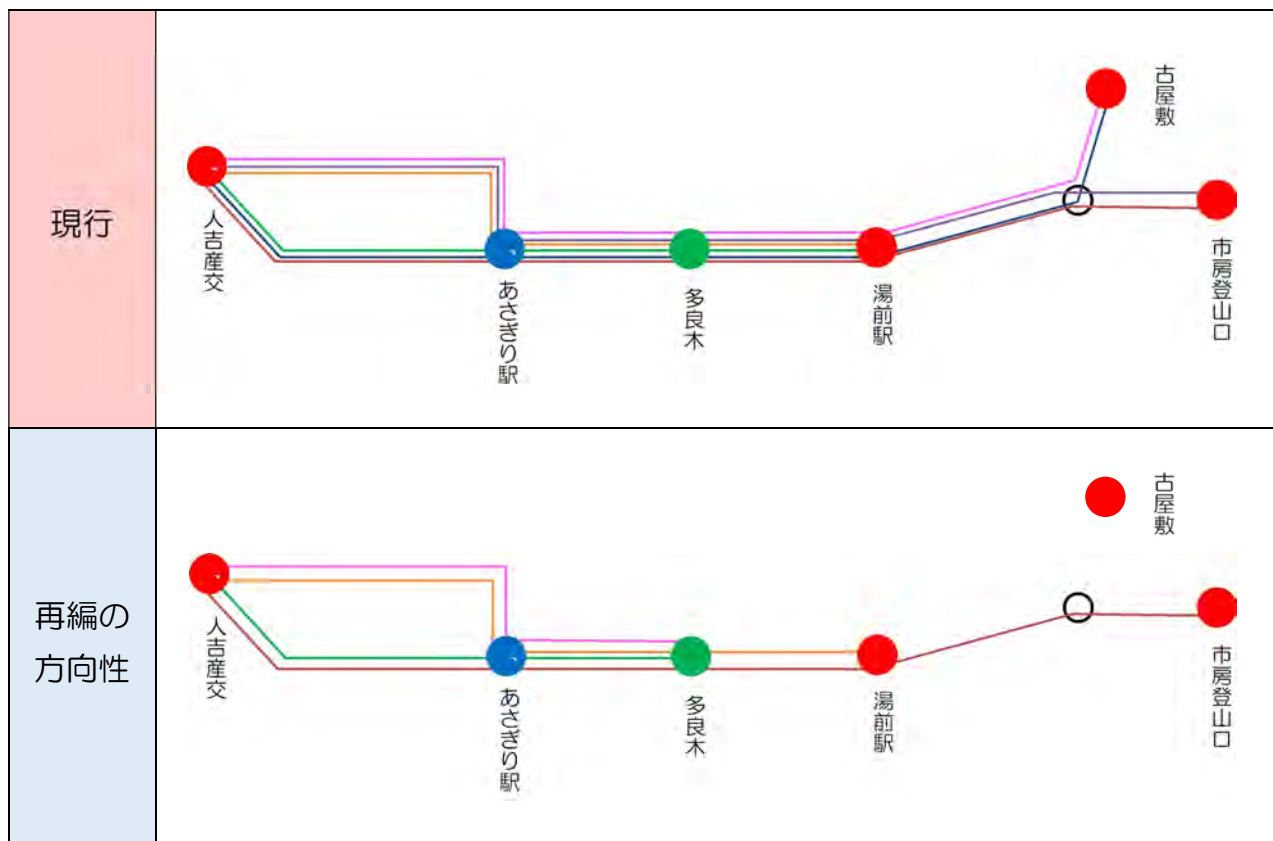
なお、路線バスの再編に併せて、拠点の創出を行います。

【主な事業箇所】

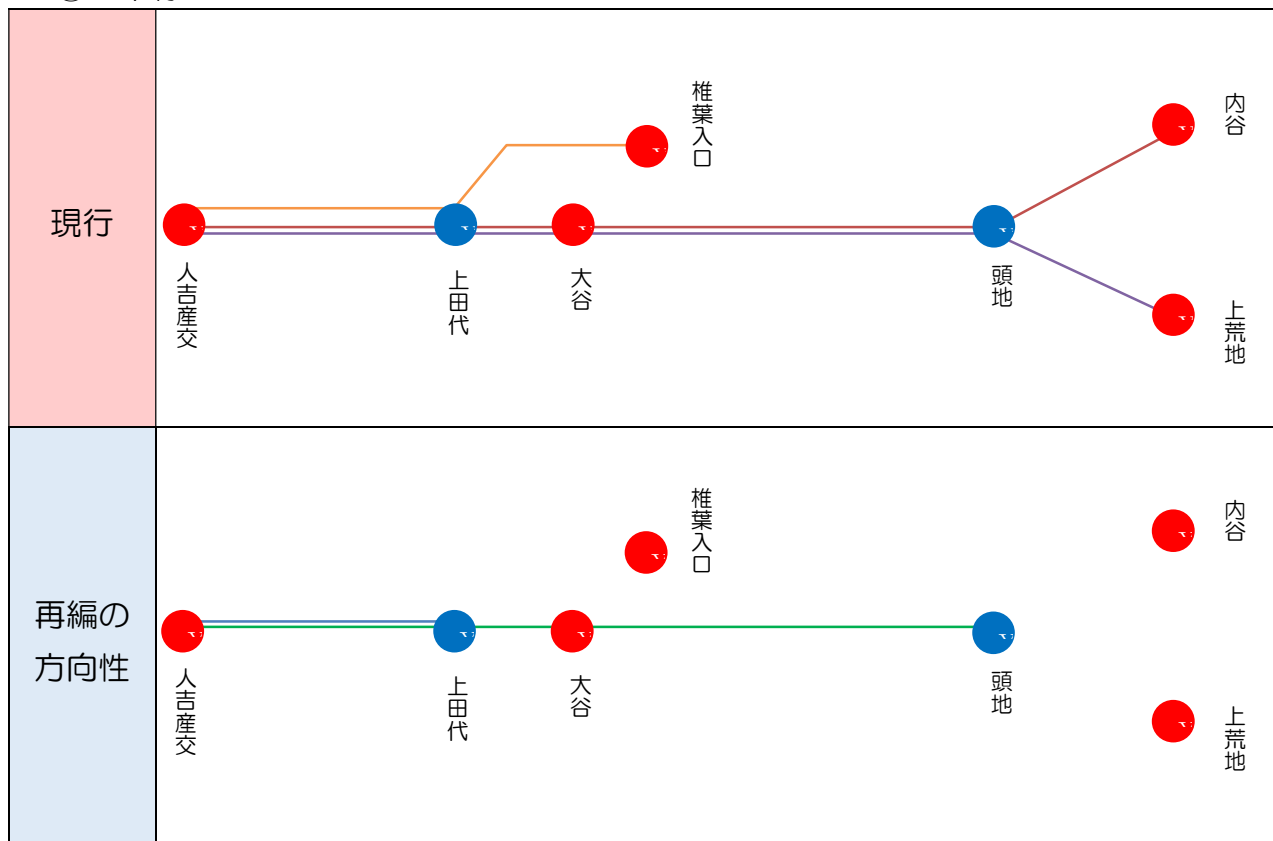
人吉球磨地域全体


【路線再編の方向性：人吉・球磨地域公共交通再編に向けたアクションプランより】

①湯前線：西村経由、木上経由



②五木線



施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
②支線系統を対象とした路線 バスの再編	市 交通事業者 道路管理者 交通管理者					

【実施概要】

地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の地域内コミュニティバス（豆バス）及び予約型乗合タクシーの見直しを必要に応じて行います。

さらには、公共交通空白地等に対しては、P122以降で示す考え方等に基づき新たな地域公共交通の導入を検討します。

市街地循環路線に関しては、地域間幹線系統における人吉 IC への乗り入れ（接続）方法を踏まえ、必要に応じてじゅぐりっと号の見直しや新たな循環路線の導入を検討します。

【主な事業箇所】

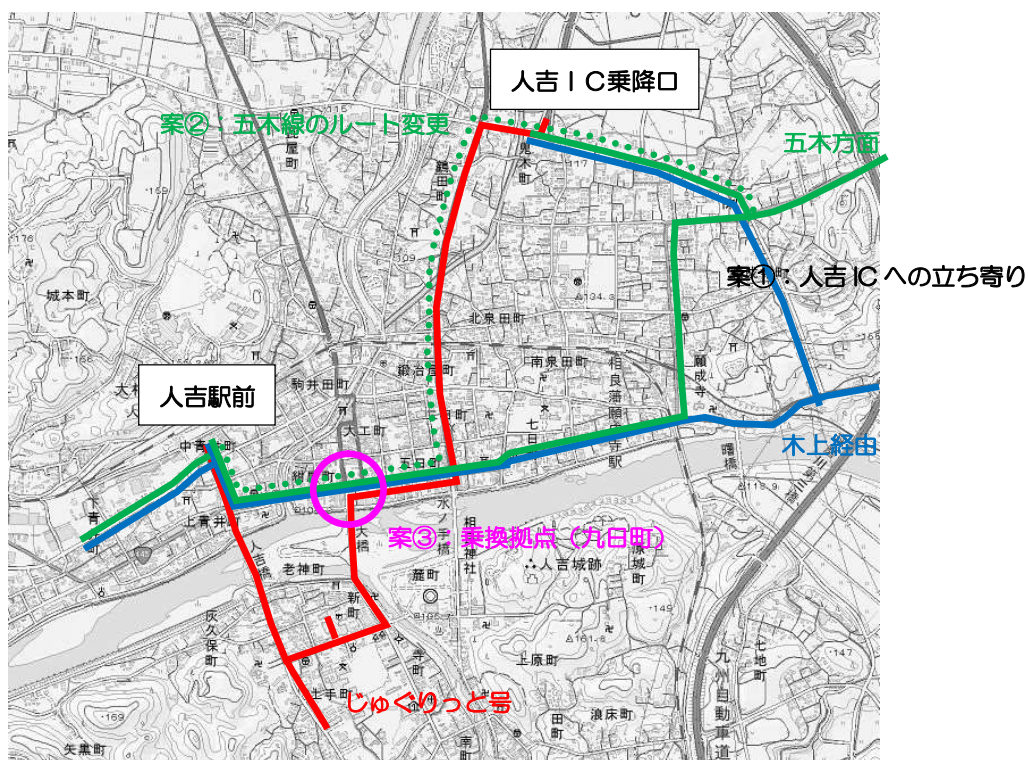
人吉市全体

【人吉 IC への乗り入れ（接続）方法

：人吉・球磨地域公共交通再編に向けたアクションプランより】

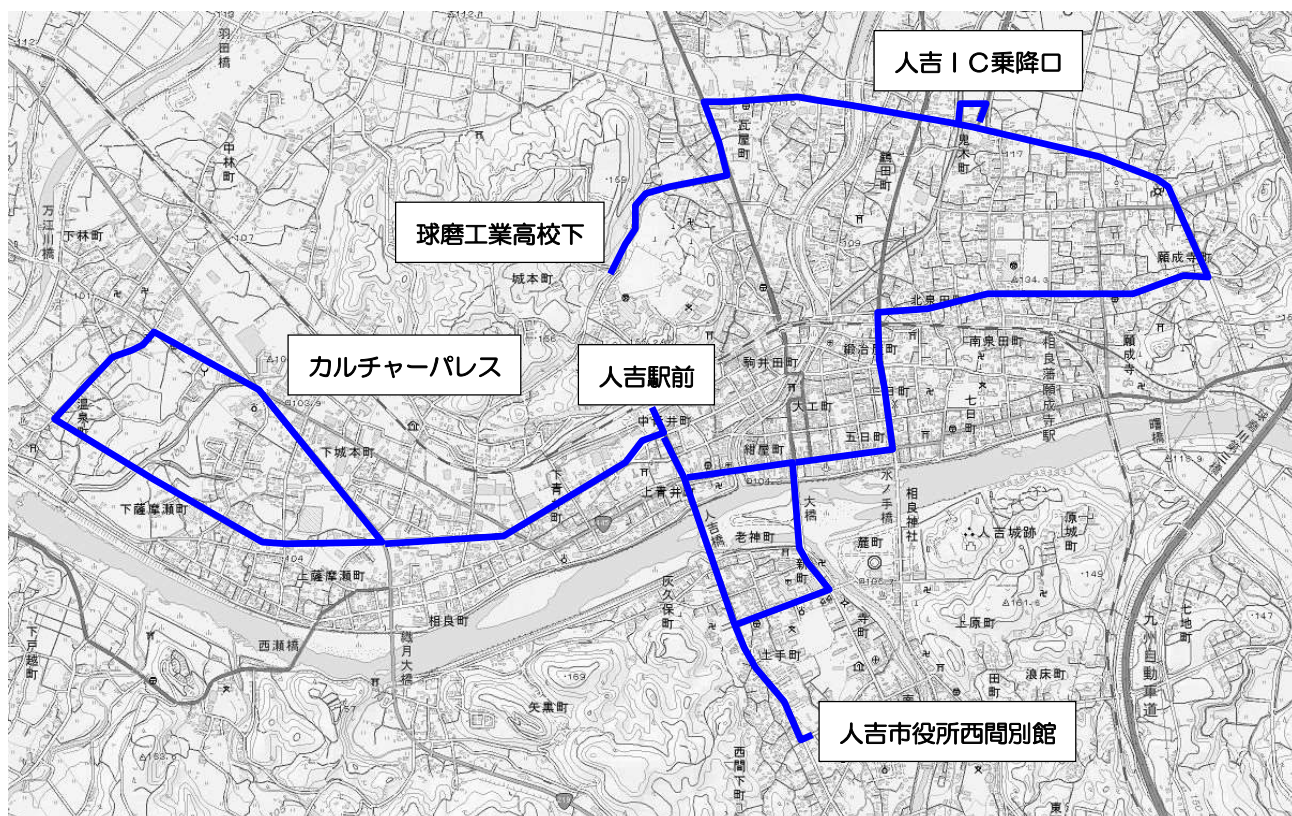
- ①現行の運行ルートを中心に、湯前線木上経由と五木線の系統を乗り入れる案
- ②五木線の運行ルートを変更する案
- ③じゅぐりっと号など人吉市街地を運行する路線バス等と接続させ、乗り継ぐ案

	案①	案②	案③
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 五木村や相良村、さらには湯前町・多良木町・あさぎり町・錦町方面からは乗り換えなしで直接人吉 IC にアクセス可能 	<ul style="list-style-type: none"> 五木村や相良村方面から乗り換えなしで直接人吉 IC にアクセス可能 	<ul style="list-style-type: none"> 系統の新設等が不要 現行の運行系統への影響がない 人吉 IC からのアクセス手段として「じゅぐりっと号」が軸的役割を担う
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 現行の運行ルートを基本とする場合、湯前線木上経由では往復 20 分、五木線では往復 10 分程度の迂回が生じるため、現行の利用者へ影響が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> じゅぐりっと号と重複する区間が発生 五木線の運行ルートを変更することで、現行の利用者へ影響が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> 九日町バス停での乗換環境等整備が必要 五木村や相良村、さらには湯前町・多良木町・あさぎり町・錦町方面から乗り換える際には、一旦人吉 IC を通り過ぎる必要がある 現行 1 台での運行であり、1 台ではサービス提供に限界があるとともに、車両を増加するためには費用が発生




【以前運行していた人吉タウンバス「さるく人吉」の路線図（平成23年8月1日～）】

※下記の人吉タウンバス等を参考に、地域間幹線系統の見直しやじゅぐりっと号の見直しなどを踏まえ、市街地の主要施設等を循環する路線の導入について検討します。



《拠点等に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①拠点の創出	市 地域関係者 交通事業者					

【実施概要】

路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。

なお、現時点で乗り換え拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。


【主な事業箇所】

地域広域拠点：人吉市中心部（人吉駅・人吉温泉駅、産交バス（株）人吉営業所）、人吉医療センター、九日町商店街

地域生活拠点：イオン錦店（サンロードシティ錦店）

交通拠点：人吉 IC、西人吉駅、石水寺入口（人吉市）

地域内拠点：各コミュニティセンター、市役所新庁舎、カルチャーパレス


施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
②拠点における乗換情報等の設置・充実	市 交通事業者					

【実施概要】

創出する拠点において乗り継ぎ情報提供等の設置や充実を行うことで、利用者の利便性向上及び乗換抵抗の軽減を図ります。

【主な事業箇所】

①と同様の箇所


施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
③接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し	市町村 交通事業者					

【実施概要】

路線バスの再編に併せて、鉄道及び路線バス、路線バス相互など地域公共交通相互の接続ダイヤ等を調整するとともに、運行ダイヤの見直しを行います。

【主な事業箇所】

鉄道駅及び拠点


施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
④乗り継ぎ運賃割引制度の導入	市町村 交通事業者					

【実施概要】

路線バスの再編に併せて、鉄道及び路線バス、路線バス相互における乗り継ぎ割引運賃等の導入について検討を行います。

【主な事業箇所】

地域全体


施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
⑤共通定期券の導入	市町村 交通事業者					

【実施概要】

路線バスの再編に併せて、鉄道及び路線バス、路線バス相互における共通定期券の導入について検討を行います。

【主な事業箇所】

地域全体

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
⑥人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保	市 交通事業者					

【実施概要】

主に土日祝等を対象に、人吉 IC 利用者に対する P&BR 駐車場の確保について検討します。現在の人吉 IC に隣接する民間駐車場は、土日祝等において満車状態となっているとともに、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に P&BR 駐車場の確保を行います。

【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
例) 産交バス(株)人吉営業所の職員用駐車場など

《情報提供に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①地域公共交通利用ガイドの作成	市 交通事業者		➡			

【実施概要】

人吉市における地域公共交通に関する情報をわかりやすくまとめた地域公共交通利用ガイド（冊子）の作成について検討を行います。

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

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

【主な事業箇所】

人吉市



【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

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
②観光施設と連携した公共交通リーフレットの作成	市 地域関係者 交通事業者		➡			

【実施概要】

観光客等を対象に、路線バスの利用促進等を図ることを目的に、観光施設と連携したリーフレットの作成について検討を行います。

リーフレット作成にあたっては、一枚のリーフレットに様々な情報を詰め込むのではなく、テーマ等を設定し、テーマに沿ったリーフレットの作成を検討します。

その他、各観光施設のパンフレット等へ公共交通でのアクセス掲載を充実します。

【主な事業箇所】


人吉市



【リーフレットテーマ例】

- ・鉄道遺産巡り
- ・球磨焼酎巡り
- ・人吉温泉巡り
- ・三十三観音巡り など

人吉市公共交通ポータルサイトで紹介されている各種リーフレット


施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
③観光利用促進に向けた情報発信	市 地域関係者 交通事業者					

【実施概要】

ホームページや SNS 等を活用し、観光客の地域公共交通利用促進に向けた情報発信を行います。情報発信は、各種イベント開催時において地域公共交通でのアクセス方法等を提供するとともに、お得な切符等について発信します。

【主な事業箇所】

地域全体

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
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	市町村 交通事業者					

【実施概要】

鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、一元的な公共交通マップの導入を検討します。

【主な事業箇所】

地域全体

《利用促進に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
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	市町村 地域住民 交通事業者	➡				

【実施概要】

公共交通の利用促進や地域住民の公共交通に対する意識醸成を図ることを目的に、事業者学校等に対してモビリティマネジメントを実施します。

【主な事業箇所】

地域全域の主要な事業者、学校（幼稚園・保育園、小中学校、高校など）

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
②小学生を対象としたバス乗り方教室の実施	市 地域住民 交通事業者	➡				

【実施概要】

①と同様に、小学生などの子どもを対象としたバスの乗り方教室等を実施します。その他、小学生をターゲットに、日曜・祝日、夏休み等を活用し、無料乗車体験等を実施することで、小学生のみならず保護者をはじめとする家族との外出機会を創出し、地域公共交通に対する理解を深めてもらうとともに、利用時のマナー等の教育を図ります。

【主な事業箇所】

人吉市域

（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）

※その他、小学校の総合的な学習の時間を活用し、地域公共交通について考える学習、クルマ社会の問題について考える学習、まちづくりと交通について考える学習などについて検討します。これらを通じて、本市の将来を担う子ども達にとって、地域の色々な問題点を発見・解決し、改善していく学びの中で、まちづくりについて考える契機となることが期待されます。

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
⑥高齢者運転免許証自主返納制度の推進	市 交通事業者 交通管理者					

【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（熊本県在住 65 歳以上の方で運転免許証を自主返納した場合、バスが半額で利用可能）について推進を図ります。

【主な事業箇所】

地域全域

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
⑦市街地部におけるレンタサイクルの導入	市 地域関係者 道路管理者					

【実施概要】

市街地部において、路線バスバス停等からの交通手段を確保することを目的に、レンタサイクルの導入について検討します。

【主な事業箇所】

人吉市街地部




▲鹿児島市で導入されているコミュニティサイクル（かごりん HP）

※JR 九州等が実施しているレンタサイクルとの連携も視野に入れる。

※その他候補地（案）

人吉 IC、産交バス㈱人吉営業所、九日町バス停など

《地域公共交通の仕組み等に関する施策・事業》

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
①公共交通サポーター制度の導入	市町村 地域住民 交通事業者					

【実施概要】

公共交通を支援・応援していただける住民、自治会、地域の商業施設、病院等に安定的な運営と運行を支えてくれるサポーターになっていただき、地域と一体となった地域公共交通の維持・活性化を図ります。

（サポーターにお願いする事項）


- ・公共交通の積極的な利用
- ・自動車等の運転マナーを守り、公共交通の安全確保に努めてもらう
- ・公共交通のPR
- ・バス停等の清掃や草刈り など

（サポーターへのメリット）

- ・情報配信、施設等でのサービス券配布 など

【主な事業箇所】

地域全域

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
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	市町村 地域住民 交通事業者					


【実施概要】

地域公共交通の利用促進を目的に、地域で開催されるイベント等と連携し、小学校等への出前講座やオープンハウス等による利用促進キャンペーンの実施等、意識啓発を図ります。

その他、イベント開催時において臨時で路線バス等を運行させるとともに、幼稚園や保育園等と連携し、親子バス登園日の設置、さらには遠足・遠征時における路線バス等の利用促進を図るなど、地域公共交通を利用するきっかけを作るとともに、利用習慣の育成を図ります。※併せて、圏内移動に対する団体割引等の実施検討。

【主な事業箇所】

地域全域

施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
④地域公共交通だよりの継続発行	市 地域住民 交通事業者					

【実施概要】

H28 年度より発行している地域公共交通だよりについて、継続的な発行を行い、地域住民への意識啓発等を図ります。

【主な事業箇所】

人吉市域

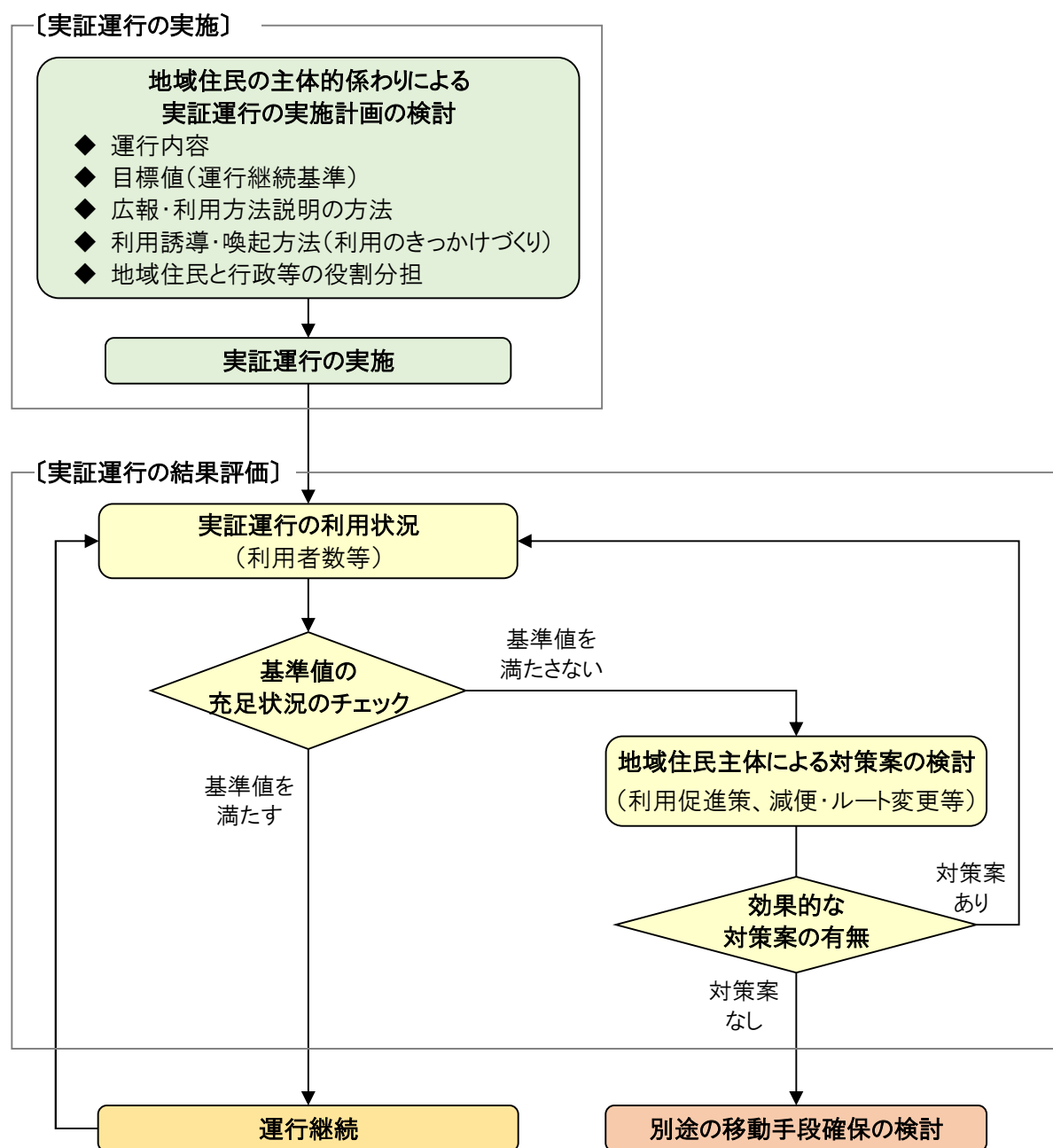
施策	実施主体	H29	H30	H31	H32	H33
③地域公共交通導入に関する指針作成	市 地域住民 交通事業者	➡				

【実施概要】

住民と交通事業者、行政等の役割分担等を明確にし、各主体が地域公共交通の確保・維持に積極的に関わる仕組みとして、地域公共交通導入に関する指針を作成します。

【主な事業箇所】

人吉市域



▲ 実証運行の実施と評価・見直しのプロセス（案）

地域公共交通導入に関する指針の方向性

地域公共交通導入に関しては、先に示したフロー等を基本と考えますが、永野地区で再度予定する実証運行結果等を踏まえ仕組みの検証を行い、それらに基づき市全域を対象とした指針を作成します。

下記に示すのは、現時点における指針の方向性となりますので、今後変更となる可能性があります。

指針の適用

地域からの発案を基本としますが、概ね下記のケースを想定します。

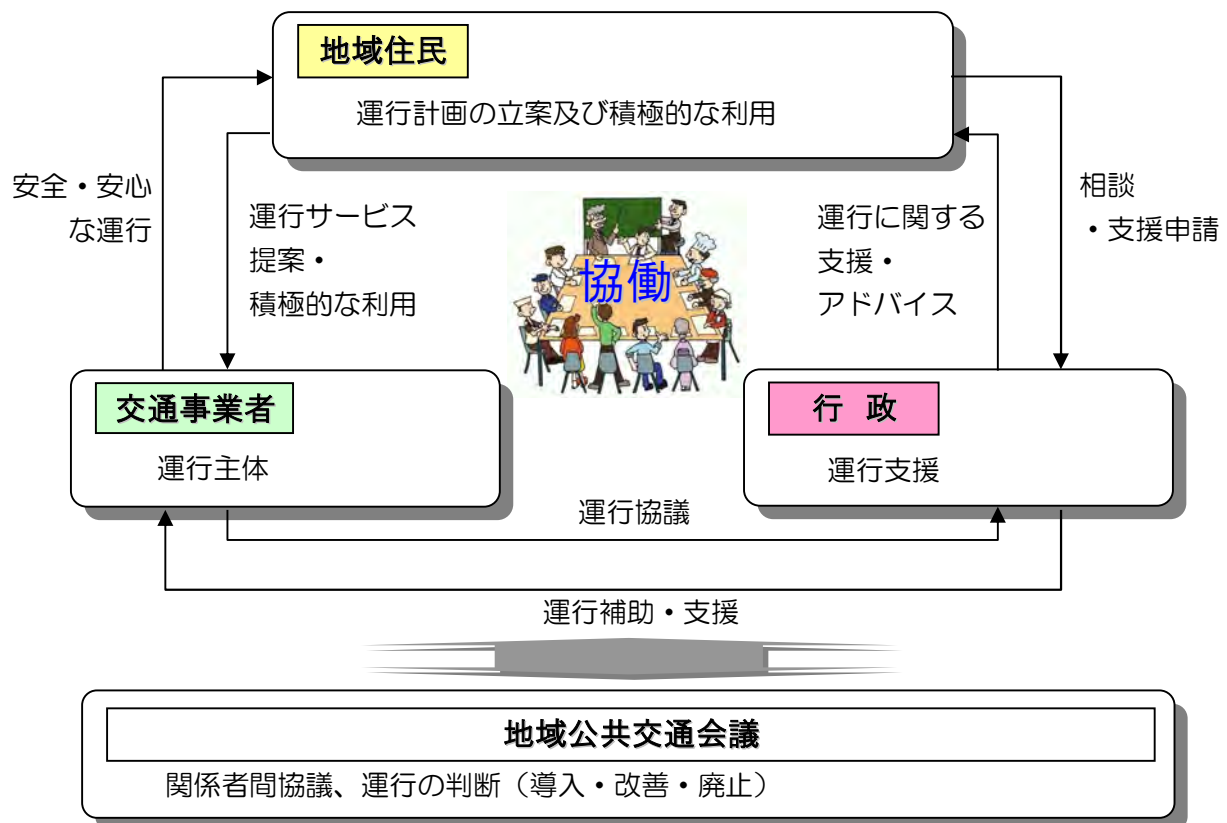
- 新規で地域公共交通等を導入する場合
- 既存の地域公共交通等を見直す場合

地域公共交通導入にあたっての基本的な考え方

従来の地域公共交通は、交通事業者が運行主体となり、行政がそれら運行の補助及び支援を行うことで、市民の方々に安全・安心なサービスを提供する体系をとってきました。

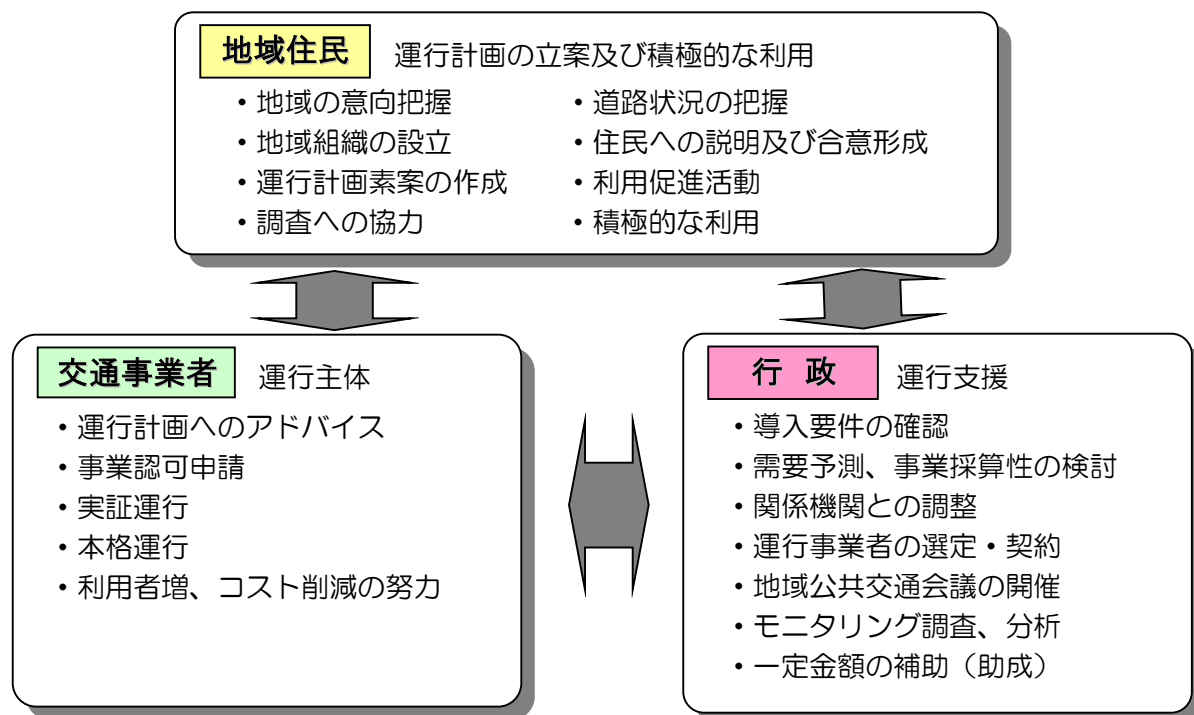
しかし、従来の体系では市民の地域公共交通に対する意識の醸成が図られないとともに、運行する側も地域のニーズに即したサービスが提供できず、ニーズとサービスにギャップが生じ、結果として補助金等の増加につながっていると考えます。

そのため、今後、新たな地域公共交通の導入を進めるにあたっては、地域が積極的に関与する仕組みが必要であると考え、地域の方々が主体となり、自らの地域公共交通を考え、行政はそのような地域を積極的にサポートしていく体系を構築していきたいと思います。



地域公共交通の導入検討概要と役割分担

新たに地域公共交通を導入し、継続的に運行していくにあたっては、発議・調査・計画・実証運行などの各段階において、地域住民、交通事業者、行政がそれぞれの役割分担を担い、協働で取り組んでいくことが重要と考えます。



導入の流れ	役割分担		
	地域住民	交通事業者	行政
ステップ1: 事前準備 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の意向把握 ・導入要件の確認 ・地域組織の設立 	<ul style="list-style-type: none"> ・検討の発議 ・地域の意向把握 ・地域組織の設立 		<ul style="list-style-type: none"> ・住民の発議を受け、適宜アドバイス ・導入要件の確認
ステップ2: 運行計画の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・運行計画素案の作成 ・需要調査の実施・分析・採算性の検討 ・運行計画の作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行形態の検討 ・道路状況の調査 ・運行計画素案の作成 ・需要調査等への協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行計画作成にあたっての技術支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行計画素案作成にあたっての技術支援 ・需要調査の実施 ・事業採算性の検討 ・関係機関との調整 ・運行計画の作成
ステップ3: 実証運行の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の準備 ・実証運行の実施 ・実証運行中の調査・分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進活動 ・調査への協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業認可申請 ・実証運行 ・利用者数等の把握・報告 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の選定 ・関係機関との調整 ・実証運行の実施 ・実証運行中の調査/分析 ・会議の開催 ・一定金額の補助
ステップ4: 今後の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・基準値を満たす場合 → 運行継続 ・基準値を満たさない場合 → 対策検討など 	<ul style="list-style-type: none"> ・基準値満たす場合 → 利用促進活動 ・基準値満たさない場合 → 対策案の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・継続の場合は、引き続き上記と同様の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・アドバイス ・継続の場合は、引き続き上記と同様の支援

対象地域の考え方

- 基本的に市内全域とします。
- ただし、既存のバス路線や乗合タクシー等と競合が発生しない事を前提とするとともに、既に地域公共交通が導入されている地域においては、それらの見直しを前提とします。
- また、道路幅員や道路形状において、路線バスやタクシー等が運行可能な地域であることを前提とします。

地域組織の考え方

- 地域住民からなる地域組織を形成してもらいます。
- 地域組織には代表者 1 名を選任してもらいます。
- また、運行地域内に構成される全ての自治会の合意が得られていることを前提とします。

実証運行期間の考え方

- 実証運行期間は、運行開始から利用者の定着までの期間等を考慮して、「3 ヶ月～6 ヶ月」とします。
- また、利用状況が芳しくなく、運行計画を見直しながら実証運行が可能な最大の期間としは、最大 2 年間とします。
- 最大 2 年間で運行基準を確保できない場合には、地域公共交通は廃止し、その他の対策（タクシー利用の補助券交付など）について検討を行うものとします。

運行継続基準（基準値）の考え方

- 基準値は、地域の実情等に応じて設定しますが、下記のような指標を基本とします。
 - 1 便当たり平均乗車人数
 - 1 日当たり平均利用者数

運行事業者

- 先に示した役割分担等を踏まえ、交通事業者（バスもしくはタクシー事業者）に運行を依頼するものとします。

費用負担の考え方

- 費用負担につきましては、最初の実証運行時においては、運行費用から利用者から得られる料金収入を差し引いた欠損分の全額を市の方で補助します。
- その際、補助金は運行事業者が市に対して申請し、交付を受けるものとします。
- ただし、2回目以降の実証運行時においては、運行費用に関する年間の補助上限額（例えば、収支率の▲%もしくは〇〇万円まで等）を設定し、その分のみを市の方で補助します。
- 利用者から得られる料金収入での不足分については、地域からの拠出金や商店・病院等の協賛金で地域で確保してもらいます。

第5章

計画の達成状況の評価

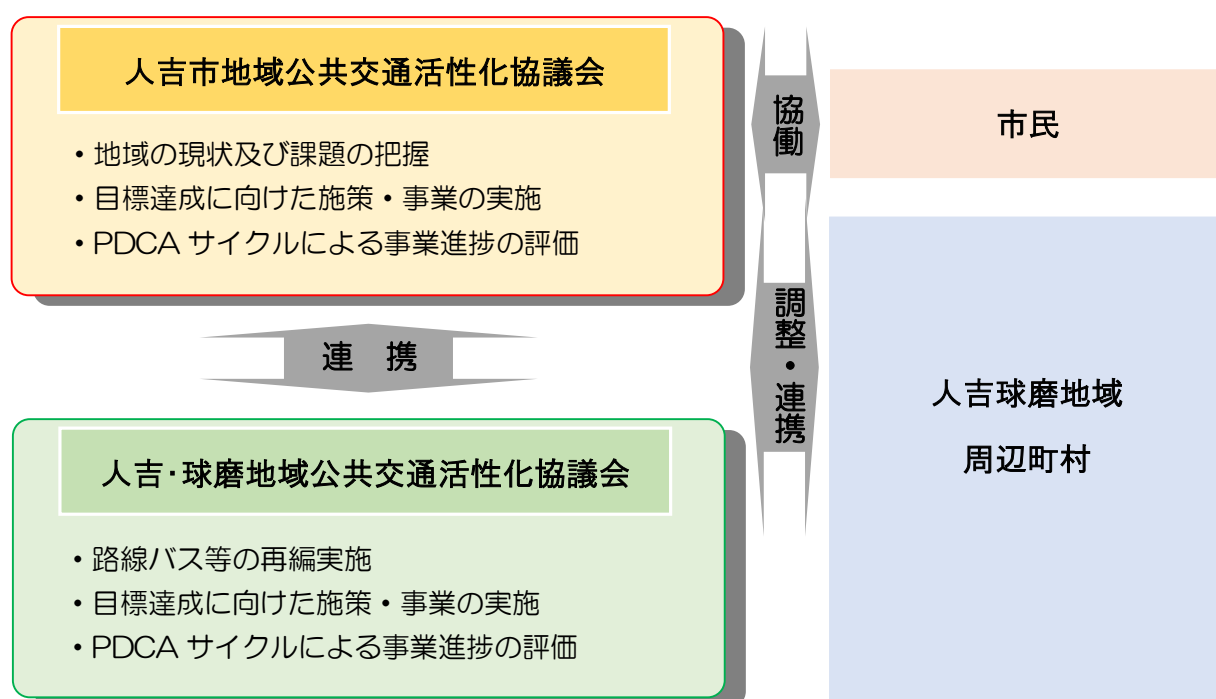
計画の達成状況の評価

(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。

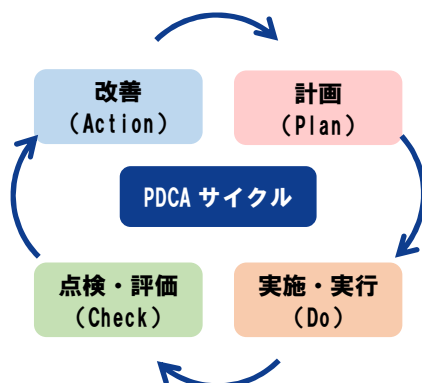
なお、計画の推進にあたっては、行政及び交通事業者のみならず、市民にも積極的に携わっていただき、協働のもと取り組んでいきます。



(2) 達成状況の評価と見直し

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。



▲PDCA サイクルの概念図

▼PDCA サイクルの考え方

項 目	考え方
計画 (Plan)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情や目指す将来像を基にした計画の策定 ・ 事業の実施計画作成 ・ 計画の定期的見直し
実施・実行 (Do)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画に基づく各種事業の実施
点検・評価 (Check)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実施した事業の効果を計測し、計画に即しているか確認 ・ 即していない場合は課題や問題点を整理
改善 (Action)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画に即していない部分や社会情勢の変化等に併せて適宜見直し ・ 改善策の検討・実施

(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。