

人吉・球磨地域公共交通網形成計画

平成28年3月

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

目次

| | | |
|------------|-------------------|------------|
| 第1章 | はじめに | 1 |
| 1. | 計画策定の目的 | 3 |
| 2. | 計画策定の背景 | 3 |
| 3. | 計画の区域 | 4 |
| 4. | 計画の期間 | 4 |
| 5. | 計画の位置づけ | 5 |
| 第2章 | 人吉球磨地域の現状等 | 7 |
| 1. | 上位関連計画等 | 9 |
| 2. | 地勢・地理 | 22 |
| 3. | 社会情勢・経済状況 | 24 |
| 4. | 道路交通状況 | 38 |
| 5. | 公共交通の現況 | 43 |
| 第3章 | 各種ニーズ調査結果 | 53 |
| 1. | 鉄道/バス利用者ヒアリング調査 | 55 |
| 2. | 地域住民アンケート調査 | 61 |
| 3. | 高齢者アクティビティダイアリー調査 | 65 |
| 4. | 高校生通学実態調査 | 68 |
| 5. | 施設利用者ヒアリング調査 | 72 |
| 6. | 観光客ヒアリング調査 | 75 |
| 7. | 関係機関ヒアリング調査 | 79 |
| 第4章 | 基本的な方針 | 83 |
| 1. | 地域が目指す将来像 | 85 |
| 2. | 地域公共交通が果たすべき役割 | 86 |
| 3. | 地域公共交通の課題 | 88 |
| 4. | 課題解決に向けた対応方針 | 89 |
| 第5章 | 計画の目標 | 99 |
| 1. | 計画の目標 | 101 |
| 2. | 数値目標 | 102 |
| 3. | 目標達成のための施策・事業 | 106 |
| 第6章 | 計画の達成状況の評価 | 127 |

第1章 はじめに

- 1 計画策定の目的
- 2 計画策定の背景
- 3 計画の区域
- 4 計画の期間
- 5 計画の位置づけ

1 計画策定の目的

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

2 計画策定の背景

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

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

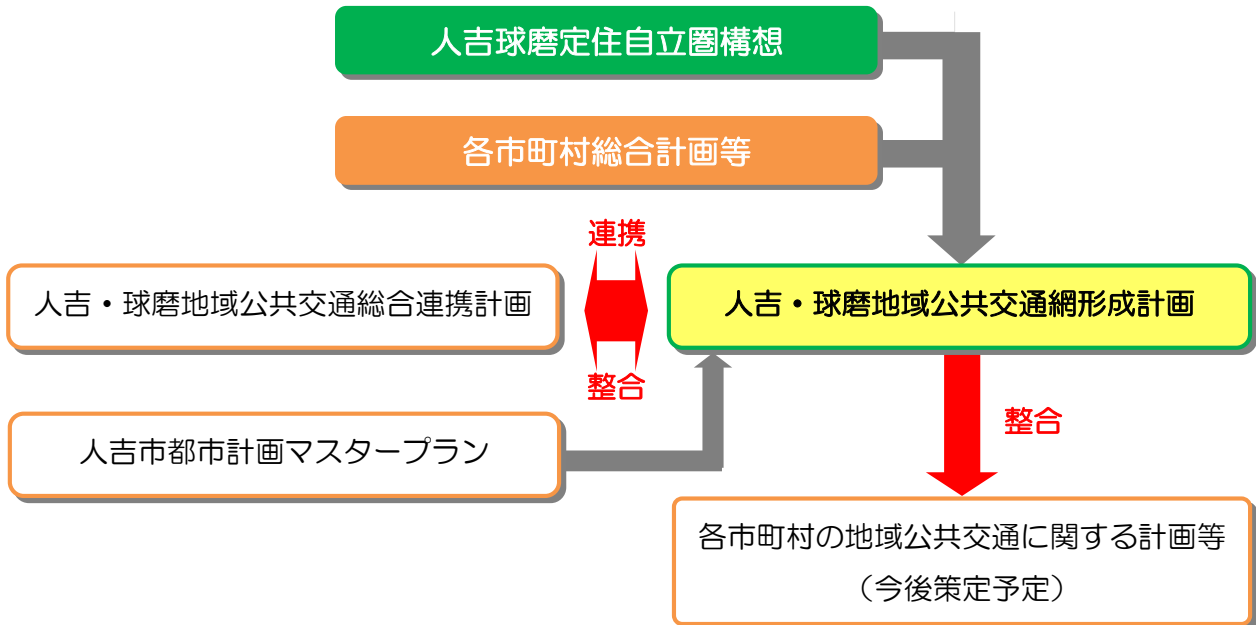
一方、路線バスにおいては、人吉市を起点として球磨村方面、山江村・相良村経由の五木村方面、錦町・あさぎり町・多良木町・湯前町経由の水上村方面の系統が産交バス(株)によって運行されていますが、少子高齢化社会の到来や人口減少が著しい本地域においては、輸送人員の減少が続いており、事業者の経営努力を上回る欠損が発生している状況です。また、経費削減を目的とした減便や路線の廃止等に伴い、さらなる利用者の減少を招く悪循環に陥っています。

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

5 計画の位置付け

本計画は、人吉球磨定住自立圏構想や各市町村の総合計画を上位計画に、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画や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。

なお、各市町村で策定予定である地域公共交通に関する各種計画においても、本計画と整合を図るものとします。



▲計画の位置づけ

【参考：人吉・球磨地域公共交通網形成計画策定に向けた検討体制】

人吉・球磨地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、関係自治体に加え、学識経験者、交通事業者、地域住民、熊本県、交通管理者等を構成メンバーとする「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」において協議するとともに、協議会の議事審査機関である幹事会や計画策定に係る内容に関して協議する分科会を設置し、検討を行いました。

「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」構成メンバー

- 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、大分大学経済学部経営システム学科准教授
- 熊本県：熊本県県南広域本部球磨地域振興局長
- 関係自治体：人吉市長、錦町長、多良木町長、湯前町長、水上村長、相良村長、五木村長、山江村長、球磨村長、あさぎり町長
- 広域行政組合：人吉球磨広域行政組合事務局長
- 警察：熊本県人吉警察署長、熊本県多良木警察署長
- 交通事業者：九州旅客鉄道株式会社熊本支社取締役支社長、くま川鉄道株式会社取締役社長、九州産交バス株式会社営業部長、産交バス株式会社営業企画部長、人吉球磨タクシー協会会長
- 地域住民その他：地域住民、一般社団法人人吉温泉協会副代表理事、熊本県立人吉高等学校校長、人吉医療センター総務企画課長、公立多良木病院企画財務課長
- オブザーバー：国土交通省九州運輸局熊本運輸支局長、国土交通省九州運輸局交通政策部交通企画課長、国土交通省九州運輸局鉄道部計画課長、熊本県企画振興部交通政策・情報局交通政策課長、人吉市建設部長

第2章

人吉球磨地域の現状等

- 1 上位関連計画等
- 2 地勢・地理
- 3 社会情勢・経済状況
- 4 道路交通状況
- 5 公共交通の現況

1 上位関連計画等

(1) 人吉球磨定住自立圏構想

人吉球磨定住自立圏構想（「定住自立圏構想 中心市宣言書」や「人吉球磨定住自立圏共生ビジョン」）の中では、地域公共交通に関する取り組みが示され、具体的なメニューの中では「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」の策定が明示されています。

| | |
|------------|---|
| 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 style="text-align: right;">（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>⇒鉄道・路線バスの利用促進</p> <p style="text-align: center;">：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 style="text-align: right;">（定住自立圏構想 中心市宣言書（平成26年3月））</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>1. 地域公共交通</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 style="padding-left: 20px;">【具体的な取り組み】</p> <p style="padding-left: 40px;">○「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 style="padding-left: 20px;">【具体的な取り組み】</p> <p style="padding-left: 40px;">○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 style="padding-left: 20px;">【具体的な取り組み】</p> <p style="padding-left: 40px;">○地方バス運行等特別対策（運行費）補助金</p> <p>(4) 鉄道やバス路線の維持・確保（コミュニティバス等）</p> <p style="padding-left: 20px;">【具体的な取り組み】</p> <p style="padding-left: 40px;">○人吉市地方バス運行等特別対策（運行費）補助金</p> <p style="padding-left: 40px;">○予約制乗合タクシー運行事業</p> <p style="padding-left: 40px;">○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 style="padding-left: 20px;">【具体的な取り組み】</p> <p style="padding-left: 40px;">○人吉・球磨地域公共交通活性化協議会</p> <p style="text-align: right;">（人吉球磨定住自立圏共生ビジョン（平成27年5月））</p> |

(2) 各市町村総合計画等

①人吉市

・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 ○くま川鉄道 利用促進事業 ○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> |

・人吉市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月）

| | |
|----------|--|
| 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> |

②錦町

・第5次錦町総合計画 後期基本計画

| | |
|--------------|---|
| 目標年度 | 平成30年度 |
| 基本構想 | 【目指すべき将来都市像】 人の和を大切にし 老いても安心して暮らせる町 若人に夢と希望が持てる町 |
| 政策 (基本方針) | ①美しい自然と調和したまちづくり ②人の和を大切に快適に暮らせるまちづくり ③安心していきいきと暮らせるまちづくり ④人づくりでまちづくり ⑤誰もが夢と希望をもって働けるまちづくり ⑥行財政改革と町民主役のまちづくり |
| 政策①の施策 | ①計画的な土地利用の推進 ②道路基盤の整備 ③自然景観・環境の保全 ④公共交通の充実 【施策④の基本方針】 今後、高齢化のさらなる進展にともない、公共交通機関の利用頻度が高まることが予想されます。 バス交通は、 交通事業者に対する支援等により生活交通の維持・確保を図り、町民の視点に立って、利用しやすい公共交通体系を推進 します。 また、鉄道については、沿線市町村の観光資源等を開発するなど、 地域間交流を主体とした利用の促進 を図ることで、観光路線としての運行も推進します。 【重点施策】 ○乗合タクシー（くらんど号）の拡充 ○鉄道を軸とした公共交通網の構築 ○利用促進のためのPR活動 |

・にしき・まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月）

| | |
|----------|--|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | 【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】 ○買物弱者のための交通手段の確保 ・平成21年度より実施している「乗合タクシー事業」を拡大し、住民の生活利便性の向上を図ります。具体的には、既存路線の延長のほか、新規路線（買物用路線、病院路線）の開設等による買物利便性、通院利便性向上を実施します。 |

③多良木町

・第五次多良木町総合開発計画

| | |
|------------|---|
| 目標年度 | 平成 32 年度 |
| 基本構想 | <p>【基本目標】</p> <p>健康で、明るく、住みよい、誇りの持てるまちづくり</p> <p>【施策の大綱】</p> <p>I. 地域力の向上</p> <p>II. 産業力の向上</p> <p>III. 定住力の向上</p> |
| 大綱別の施策 | <p>I. 地域力の向上</p> <p>(1) 基礎的条件の整備</p> <p>(2) 人材の育成で地域の力をつくる</p> <p>(3) 町民総意によるまちづくり</p> <p>II. 地域力の向上</p> <p>(1) 活力ある産業づくり</p> <p>(2) 交流・観光の推進</p> <p>III. 定住力の向上</p> <p>(1) 暮らしやすい環境づくり</p> <p>(2) 子育て環境の整備</p> <p>(3) 健康と福祉のまちづくり</p> <p>(4) 男女共同参画社会の推進</p> |
| 公共交通に関する内容 | <p>○『II. 地域力の向上』の『(1) 活力ある産業づくり（商業の振興）』の中で、『公共交通機関の整備により、外出しやすい環境を整えるなど、買い物弱者へのサポートを図るとともに、農商工連携を推進し、地元で生産された農林産物を活用した商品の開発を行い、多良木町の新しい特産品として位置付け、多良木町のブランド化を目指します』と明示されている。</p> <p>○『III. 定住力の向上』の『(1) 暮らしやすい環境づくり』の中で、『交通や地域産業を支える道路の整備、交通弱者対策としての公共交通の整備、快適な生活を支える上下水道の整備、さらに「心の豊かさ」を実感でき、安全で安心して暮らせる生活環境の整備など、生活者の視点で推進していきます』と明示されている。</p> |

・多良木町総合戦略（平成 27 年 10 月）

| | |
|----------|---|
| 目標年度 | 平成 31 年度 |
| 今後の施策の方向 | <p>(4) 多良木町で安心して暮らせる地域づくり</p> <p>事業名：交通手段の確保支援事業</p> <p>交通手段を持たない高齢者や障害者の方が安心して多良木町に住み続けられるよう、移動手段の確保や買い物支援策の検討を行い、制度化を目指します。</p> |

④湯前町

・第5次湯前町総合計画 基本計画（後期）

| | |
|------|---|
| 目標年度 | 平成32年度 |
| 基本構想 | <p>【将来像（まちづくりのキャッチフレーズ）】 活き活きと輝き 誇れる町 ゆのまえ ～「ここが好き」誇りと笑顔の住む町 ゆのまえ～</p> <p>【基本姿勢】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本町の美しい自然環境、豊かな歴史、ものづくりの技術など地域資源を活かしたまちづくり ○暮らしやすい生活環境や安全・安心して生活が送れる、地域力の強いまちづくり ○住民との協働による、住民ニーズの変化に対応した効率的行財政運営を行うまちづくり <p>【施策の大綱】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 匠の技と思いが拓く産業づくり 2. 水とみどり豊かな住環境づくり 3. ほっとする笑顔あふれる福祉づくり 4. 未来へとつなぐ人づくり 5. とともに考え、ともに創るまちづくり |
| 基本計画 | <p>第1章 匠の技と思いが拓く産業づくり</p> <p>第5節 観光の振興</p> <p>（1）周遊ルートの整備</p> <p>奥球磨広域連携推進協議会を始めとする広域的な取り組みによる周遊ルートの整備のほか、町内の周遊ルートや受入体制を整備し、観光客の入り込み増加と滞在時間の延長を促し、経済効果をもたらす施策を展開します。</p> <p>第2章 水とみどりの豊かな住環境づくり</p> <p>第3節 交通体系の整備</p> <p>（4）地域交通体系の充実</p> <p>高齢化・過疎化が進むなか、路線バスやくま川鉄道等を含む公共交通機関の「人吉・球磨地域公共交通総合連携計画」に沿った広域的な取り組みを行うと共に、交通弱者対策としての公共交通の整備と利用しやすい移動手段の確保を進めます。</p> <p>第5章 とともに考え、ともに創るまちづくり</p> <p>第4節 広域行政及び広域連携の推進</p> <p>（2）近隣市町村等との連携強化</p> <p>人吉球磨のみならず、隣接する宮崎県の自治体とも広域の共通課題の解決に向けた取り組みについて連携を図ります。</p> |

・湯前町総合戦略（平成27年10月）

| | |
|----------|--|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | <ul style="list-style-type: none"> ○観光タクシー実験運行事業 くま川鉄道を利用して訪れる観光客の2次アクセスの改善と、観光列車「田園シンフォニー」の利用促進を図り、利用者向け観光ルートの開発と観光タクシーの実験運行を行い、交流人口の増加を図ります。 ○交通弱者の交通手段の確保支援事業 交通手段を持たない高齢者等への移動手段確保や買い物支援策の検討を行って、制度の構築を行います。 |

⑤水上村

・第5次水上村総合計画

| | |
|------|---|
| 目標年度 | 平成 37 年度 |
| 基本構想 | <p>【テーマ】 人と自然が輝く未来へ</p> <p>【施策の大綱】</p> <p>第1節 豊かな自然と共存する村づくり 第2節 健康でいきいきと暮らせる村づくり 第3節 交流の持続と地域活性化の推進 第4節 活力ある産業の振興 第5節 ふるさとに親しみ、人と地域をはぐくむ教育 第6節 高度情報化社会に応じた環境整備 第7節 村民と行政の協働による村づくり</p> |
| 基本計画 | <p>第1章 豊かな自然と共生する村づくり 第3節 安全で快適な居住環境づくり</p> <p>3 地域のモビリティ確保 (基本方針) 公共交通の問題解消のため、地域住民のニーズを踏まえ、持続可能な地域の交通体系の構築を目指します。 また、交通事業者との協議については自治体がサポート役として臨みます。 (具体的施策)</p> <p>1 調査検討委員会の設置 (1) 関係機関による検討委員会を設け、意見、情報を収集します。</p> <p>2 路線バス・鉄道運行の維持 (1) 現在運行している系統について、乗車率の低い路線は、他町村との協議を踏まえながら検討し、骨格となるバス路線の維持に努めます。 (2) くま川鉄道の維持存続を図るため、多方面からの利用促進に努めます。</p> <p>3 交通弱者の移動手段 (1) 車を運転しない交通弱者のため、福祉バス運行等の移動手段を検討します。</p> <p>第6章 高度情報化社会に応じた環境整備 第1節 道路交通体系の整備</p> <p>1 道路 (基本方針) 住民の生活行動の広域化に対応した交通手段を確保するために、路線バス、くま川鉄道の運行の維持強化に努めていきます。 (具体的施策)</p> <p>4 バス・鉄道運行の維持 (1) 住民生活に密着したバス路線の確保を今後も続けていきます。 (2) くま川鉄道の維持存続を図るため、多方面からの利用促進に努めます。</p> |

・水上村まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 10 月）

| | |
|----------|---|
| 目標年度 | 平成 31 年度 |
| 今後の施策の方向 | <p>3) 地域のモビリティ確保</p> <p>公共交通の問題解消のため、地域住民のニーズを踏まえ、持続可能な地域の交通体系の構築を目指します。</p> <p>また、交通事業者との協議については、自治体がサポート役として臨みます。</p> |

⑥相良村

・第5次相良村総合計画

| | |
|---------|---|
| 目標年度 | 平成30年度 |
| 基本構想 | <p>【むらづくりの理念】 住民自治を基礎に、積極的な行財政改革を進め、住民と行政とが協働する足腰の強いむらづくり</p> <p>【目指すべき将来都市像】 自然と産業が調和し、みんなで創る心豊かなむら</p> |
| 目標 | <p>I. 住民と行政とが協働する足腰の強いむら ○住民とともに歩み、コミュニティを重視するむらづくり</p> <p>II. 自然と産業が調和し、活力のある住みよいむら ○自然と共生した安全なむらづくり ○地域経済の安定を生み出す産業づくり</p> <p>III. 人がやさしく、思いやりのあるむら ○安心して暮らせる地域社会づくり ○個性と創造力あふれる、心豊かな人づくり</p> <p>IV. 交通網を活用し、発展するむら ○交通の利便性を活かした産業と交流のむらづくり ○快適な生活を支える基盤づくり</p> |
| 目標IVの施策 | <p>【施策】 ○交通の利便性を活かした産業と交流のむらづくり ⇒地域内外交流の促進、集客交流 ○快適な生活を支える基盤づくり ⇒道路・交通網の整備、情報通信網の整備</p> <p>【交通網の整備】 〔課題〕 地域内での交通格差は解消されていますが、利用者数も少ないことから、公共交通機関と連携した新たな交通体系を築くなど、より利用が期待できる環境をつくることで、生活路線としてのバス路線の維持を図ることが必要です。</p> <p>〔施策の方針〕 ○人や環境にやさしい交通体系の実現を目指し、高齢者や子どもの移動手段の確保を図るなど、村民のニーズにあった路線バスの運行に努めます。 ○地域における公共交通の重要性を周知し、関係機関と積極的に連携することで、利便性の向上に努めます。</p> <p>〔事業の内容〕 ○地域公共交通の活性化 ○産交バスとの連携 ○スクールバス運行の充実</p> |

・相良村総合戦略（平成27年10月）

| | |
|----------|---|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | <p>4-4 地域コミュニティの活性化</p> <p>○地域住民自らが地域の課題解決のため、自主的で主体的な活動に対する支援を行い、自立したむらづくりを推進するとともに、地域住民の活動拠点である地域集会所等の整備を支援します。</p> <p>○四浦地区の地域振興とコミュニティの活性化に向けて、交流スペースや特産品の直売所、路線バス等のコミュニティ拠点などの整備を図ります。</p> |

⑦五木村

・ふるさと五木村づくり計画

| | |
|-------------|--|
| 目標年度 | 平成30年度 |
| 将来像 | 恵まれた自然を活かし、元気で生き生きと働き、ともにふれあい、支え合いながら、安心して住み続けることができる誇れる『ふるさと五木村』 |
| 施策の方向性と取組 | <p>I. 雇用の拡大や所得の向上をめざす「働く場づくり」</p> <p>○観光・交流の促進 ○農林水産業の振興</p> <p>○商工業の振興</p> <p>II. 安心して住み続けられるむらづくりをめざす「暮らしづくり」</p> <p>○安心して住み続けるための環境整備 ○保健・医療・福祉等の充実</p> <p>○コミュニティの維持・再生</p> <p>III. 村の振興を支える人材育成をめざす「ひとづくり」</p> <p>○村民が主体となったひとづくり</p> <p>○村外資源の活用によるひとづくり</p> |
| IIの実現のための施策 | <p>【施策の方針】</p> <p>村民が五木村に安心して住み続けることができるとともに、U・Iターン希望者が、安心して移り住むことができるためには、「働く場」の確保とともに「暮らしの場（生活環境）」の整備が不可欠である。</p> <p>そのため、情報通信基盤や公共交通網、簡易給水施設、生活排水処理施設等の生活環境の整備や防災対策の充実等に取り組むことで、安心して住み続けることができる環境整備を実現していく。</p> <p>また、村民の4割を超える高齢者が、地域において元気に生き生きと安心して暮らしたいけるよう、近隣地域と連携して保健・医療・福祉施策の充実に取り組んでいく。</p> <p>さらに、急速な人口減少と少子高齢化により、村の様々な分野で担い手不足が深刻になる中で、今後も村や集落を支え続けることができるよう、住民相互の支え合いの仕組みづくりなどに取り組んでいく。</p> <p>【①安心して住み続けるための環境整備】</p> <p>〔イ 公共交通網の整備による村民の移動手段の確保〕</p> <p>高齢化が進む中、通勤、買い物、通院など、村民の暮らしの中で移動手段を確保することが必要であり、コミュニティバスの運行など村内の各集落の生活ニーズに即した交通網を整備していく。</p> |

・五木村まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月）

| | |
|----------|--|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | <p>◆公共交通網の整備による村民の移動手段の確保</p> <p>高齢化が進む中、通勤、買い物、病院など、村民の暮らしの中で移動手段を確保することが必要であり、村内の各集落の生活ニーズに即した交通網を整備していきます。</p> <p>さらには、村中心部への機能が集約された状態でも住み慣れた環境で安心して暮らし続けられるよう、コミュニティバス運行のネットワーク構築に取り組めます。</p> |

⑧山江村
・第5次山江村総合振興計画

| | |
|----------|--|
| 目標年度 | 平成30年度 |
| 施策の方向性 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 活力を想像するむらづくり ○農林水産業の振興 ○商工業の振興 ○観光・グリーンツーリズムの推進 2. 未来を拓き、輝く人材を育むむらづくり ○学校教育の推進 ○社会教育の推進 ○社会体育の推進 ○歴史的文化遺産の保全と活用 3. いきいきと安心して暮らせるむらづくり ○保健の推進 ○地域医療の推進 ○福祉の推進 4. 人と自然が共生するむらづくり ○自然環境保全の推進 ○ゴミ処理対策と資源化の推進 ○環境教育の推進 ○上水道の整備 ○下水処理施設の整備 5. 安全で快適に暮らせるむらづくり ○道路網の整備 ○住環境整備 ○公共交通体系の充実 ○情報通信基盤の充実 ○消防・防災の推進 ○交通安全の推進 ○防犯の推進 6. 村民と共に歩むむらづくり ○村民主体のむらづくりの推進 ○男女共同参画の推進 ○行財政運営の推進 7. ユニバーサルデザインの推進 |
| 5の具体的な施策 | <p>【安全で快適に暮らせるむらづくり】</p> <p>〔公共交通の課題〕</p> <p>本村では、廃止代替路線バスに替り、平成18年10月から乗合バス「まるおか号」の運行を開始し、経費削減を図っています。</p> <p>導入から今日に至るまでに路線やダイヤ、運賃の見直しを数回にわたって実施しており、今後も地域住民の要望を踏まえ、より良い運行形態への見直しを行うことが必要です。</p> <p>〔基本方針〕</p> <p>公共交通体系については、導入した村独自の交通手段を充実させることで、村民の交通手段の確保を目指します。</p> <p>〔基本施策の方向（村内交通手段の確保と充実）〕</p> <p>現在運行している乗合バス「まるおか号」の運用について、住民の要望を取り入れた運行ルートの見直しや便数の拡大などの検討を行い、利便性の高いコミュニティ交通の確保に努めます。</p> |

・山江村まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年11月）

| | |
|----------|--|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | <ol style="list-style-type: none"> 4 安心な暮らしを実現するむらづくり 4-2 住んでよかった、住み続けたいと思えるむらづくり <p>○村内を運行する乗り合いバス「まるおか号」の利便性を高めるため、運行ルートの見直しや村内事業所への停車などを行います。</p> |

◎球磨村

・第5次球磨村総合計画

| | |
|------------------|--|
| 目標年度 | 平成30年度 |
| 基本構想 | <p>【将来像】 水と緑と人がきらめく球磨村 ～自然と文化につつまれて～</p> <p>【基本理念】 環境、活力、共育・共生</p> |
| むらづくりの基本方針と施策の大綱 | <ol style="list-style-type: none"> 安全で快適な暮らしの環境づくり <ol style="list-style-type: none"> ①居住環境の整備 ②交通基盤の整備 ③交通安全対策 ④防災・消防対策 ⑤自然環境との共生 豊かで活力に満ちた産業づくり <ol style="list-style-type: none"> ①農業の振興 ②林業の振興 ③商工業・水産業の振興 ④観光の振興 やすらぎと思いやりのある地域社会づくり <ol style="list-style-type: none"> ①健康づくりの推進 ②地域医療の充実 ③児童福祉の充実 ④障害者福祉の充実 ⑤高齢者福祉の充実 ⑥社会福祉の充実 明日を拓く人づくり <ol style="list-style-type: none"> ①学校教育の充実 ②生涯学習の振興 ③地域教育力の活性化推進 ④生涯スポーツの振興 ⑤文化の振興 行財政運営 <ol style="list-style-type: none"> ①効率的・効果的な行財政基盤の構築 ②協働による地域づくり |
| 基本方針1の具体的な施策 | <p>【安全で快適な暮らしの環境づくり（交通基盤の整備）】</p> <p>〔基本方針〕 高齢化、過疎化が顕著ななか、核家族化が進み、高齢者世帯や高齢者の一人暮らし世帯が増加しつつあることから、公共交通機関の運行維持のための働きかけや公共交通機関が整備されていない集落へのコミュニティ交通体系の確立を進めます。具体的には、福祉バスの運行を含めた、住民の移動手段確保の検討を進めます。</p> <p>〔主な取り組み〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○福祉バスの運行 ○JR、路線バスの維持 ○新しい交通体系の検討 |

・球磨村まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月）

| | |
|----------|---|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | <p>(4) 集約と連携により時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る</p> <p>②高齢者にやさしい生活環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス運行の充実を図ると共に、公共交通機関を利用することが困難な者に対し、福祉有償運送などの移動支援に取り組みます。 |

⑩あさぎり町

・第2次あさぎり町総合計画 前期基本計画

| | |
|----------------|--|
| 目標年度 | 平成29年度 |
| 基本構想 | <p>【将来像】 若いまち 豊かなまち そして、幸せを感じる「あさぎり町」</p> <p>【基本目標】</p> <p>(1) 幸せを感じる就業空間の構築 (2) 幸せを感じる生活空間の構築 (3) 幸せを感じる交流空間の構築</p> |
| 基本目標別の目標 | <p>(1) 幸せを感じる就業空間の構築</p> <p>①ゆとりと魅力ある農業・農村をめざして ②豊かな森林資源の活用 ③快適な商工業環境の創出</p> <p>(2) 幸せを感じる生活空間の構築</p> <p>①高度な健康福祉社会の構築 ②快適な生活環境づくり</p> <p>(3) 幸せを感じる交流空間の構築</p> <p>①新しい時代を担う人づくりと生涯学習環境の充実 ②交流と連携による地域づくり</p> |
| 基本目標(2)の具体的な施策 | <p>【幸せを感じる生活空間の構築（快適な交通体系、ゆとりある住宅・住環境の整備）】</p> <p>〔公共交通機能の利便性の向上〕</p> <p>町民の生活に重要な役割を果たしている公共交通の維持、利便性の向上、安全確保を図るため、長期的な視点に立ち、地域公共交通会議や関係市町村との連携により、将来の公共交通機関のあり方を検討します。</p> <p>その中で、バス路線等については、乗合タクシーを活用することにより、既存の路線にとらわれない路線の見直しを行います。また、鉄道についても、県や関係市町村と連携を図りながら、存続や利用者の拡大策等について検討を行っていきます。</p> <p>また、交通空白地の拡大を防止するうえで、交通弱者対策として、採算性を検討しながら乗合タクシーの更なる充実を図ります。</p> |

・あさぎり町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年1月）

| | |
|----------|---|
| 目標年度 | 平成31年度 |
| 今後の施策の方向 | <p>基本目標 健康なまちを創る</p> <p>○今後の公共交通網の再編にあわせ、利用しやすい交通機関の構築・充実を図り、集落の機能維持を図り、生きがいのある健康な生活を支援します。</p> |

(3) 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 | <ol style="list-style-type: none"> 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 | <p>目標-1. くま川鉄道の年間利用者4万人増の実現</p> <p>目標-2. 公共交通利便性向上による地域交流の活性化</p> <p>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</p> |
| 目標達成のための方策と事業 | <p>【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】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>【方策2. 利用啓発活動の促進】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>【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】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 |

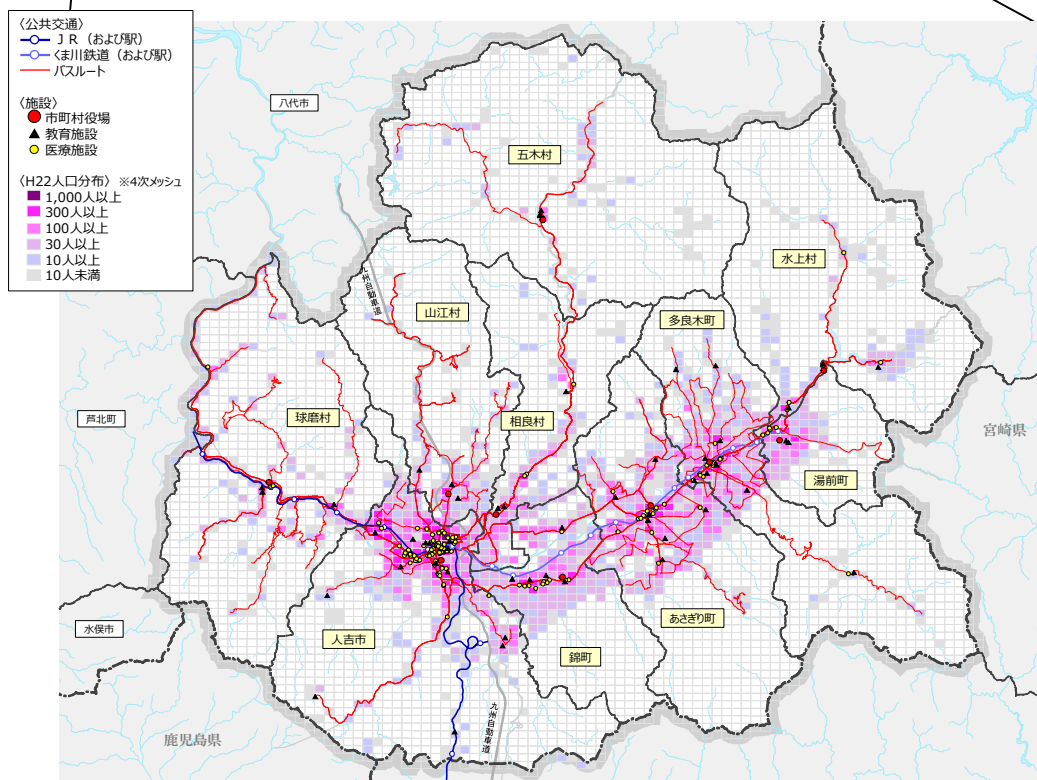
(4) 人吉市都市計画マスタープラン

| | |
|---------|---|
| 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】 (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 ⇒自動車を持たない、もしくは運転できない人や、公共交通機関で訪れる遠方からの外来者等の利便性を確保するため、公共交通機関の充実、公共交通機関と自動車等の各種交通機関の連携強化、快適な歩行空間の整備、交通施設におけるユニバーサルデザインの導入等を促進し、誰もが不自由なく使える利便性の高い総合交通体系を確立する。</p> <p>(公共交通機関の整備方針)</p> <p>○鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、バスと鉄道、自動車と鉄道等の異種交通機関の乗り継ぎ性が悪いため、バスターミナル、パークアンドライド用駐車場等を鉄道駅に整備することにより、鉄道駅の交通結節機能の向上を図り、利便性が高く効率的な交通体系を確立する。 ・鉄道駅を外来者への情報発信基地として位置づけ、情報端末、情報掲示板等を設置により案内機能の強化に努める。 <p>○バス交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の高齢社会に対応し、より利用しやすい交通機関として活用を図るため、バス路線網の見直しと、バス運行に必要な道路整備等を推進する。 ・市街地内の主要施設や、市街地外の主な集落を結ぶ福祉小型巡回バスの導入により、私営バスと併せた効率的なバス交通体系の確立を検討する。 |

2 地勢・地理

(1) 位置

人吉球磨地域は、南九州三県都（熊本市、宮崎市、鹿児島市）のほぼ中心部に当たり、東南を宮崎県、南を鹿児島県と境し、熊本県の東南端に位置する「人吉盆地」一帯となっています。



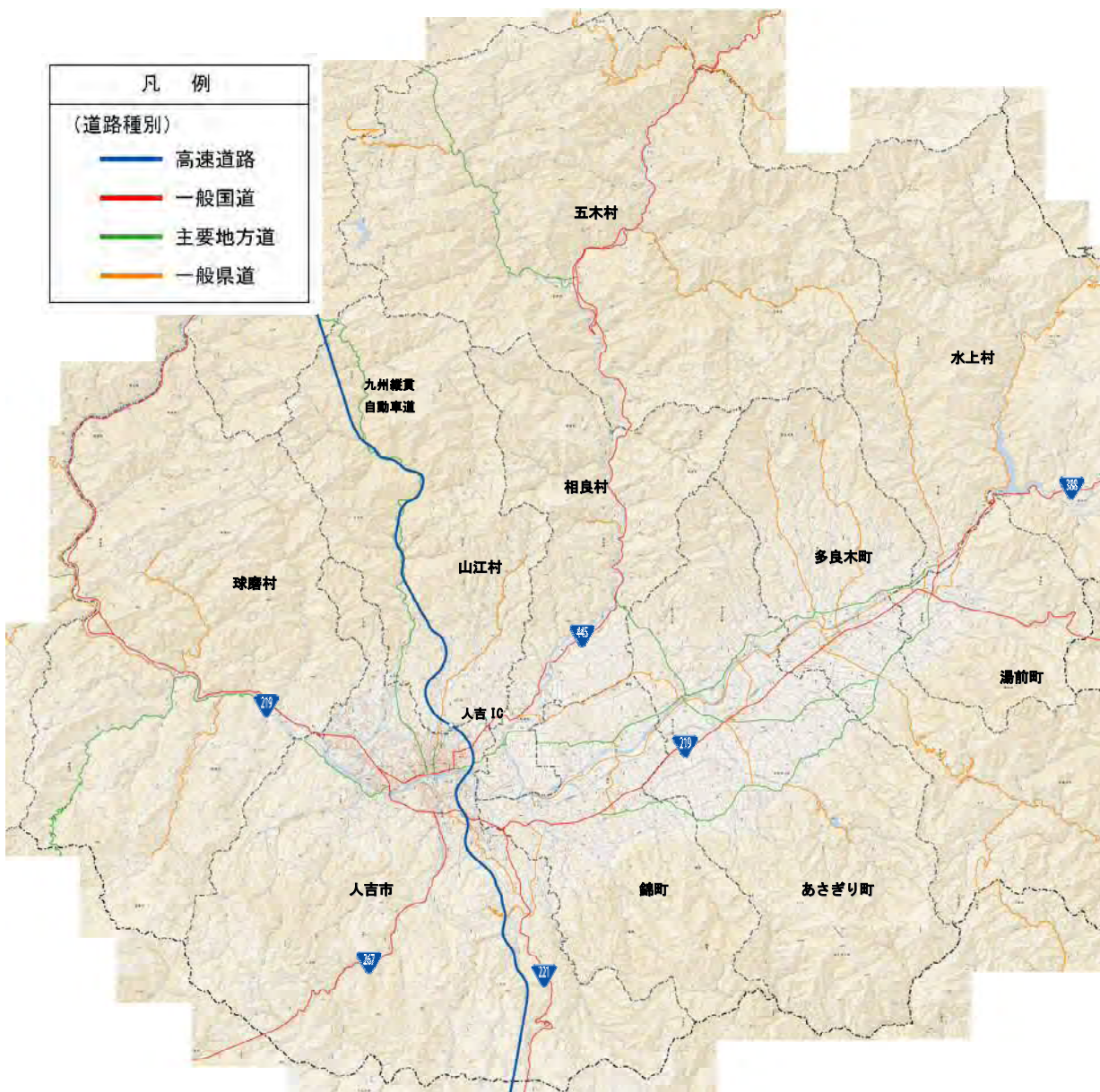
▲人吉球磨地域の位置

(2) 地勢

人吉球磨地域は、総面積 1,536.56 km²で、うち森林面積は全体の約 82%を占めています。地勢は、九州中央山地の脊梁を成す山々と日本三急流の一つである球磨川水系が作り出した平地とによって成り、典型的な盆地を形成しています。

球磨地方は、人吉地方を中心とした内陸的な気候と山地型の気候となっており、平均気温は 15.5℃、年間降水量 2,879mm と多く、その豊富な雨水が大地を潤しています。

また、地形上から気温差が大きいため、霧の発生数が多くなっています。



▲人吉球磨地域の地勢

3 社会情勢・経済状況

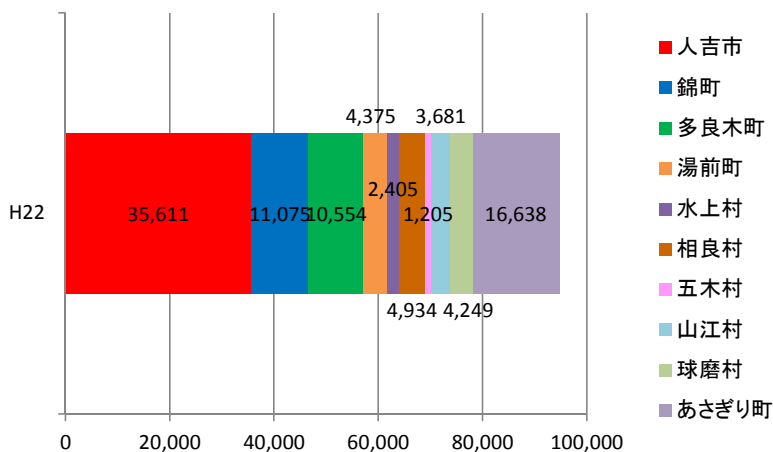
(1) 人口

① 総人口

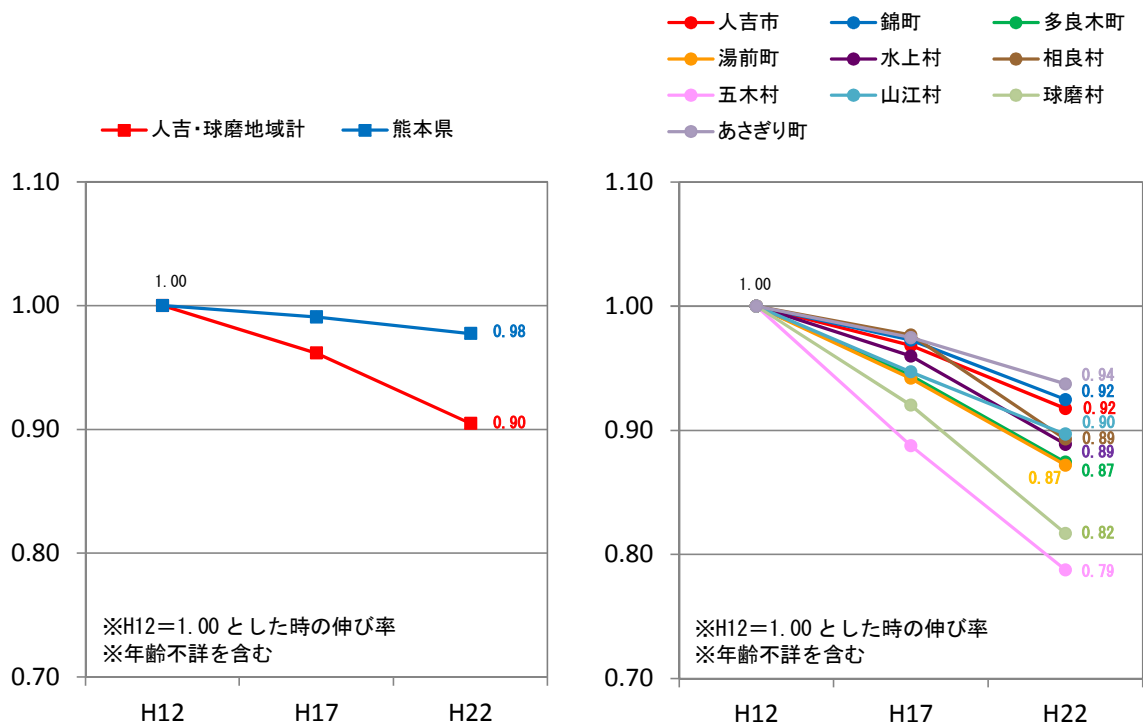
総人口は、人吉球磨地域全体で94,727人となっています。

総人口の推移は、地域全体で見た場合、過去10年で約1割減少しており、熊本県全体と比較して減少が著しい状況です。

市町村別では、H12と比較して約1～2割減少しており、特に五木村や球磨村では約2割減少するなど、著しい状況です。



▲人吉球磨地域の人口構成



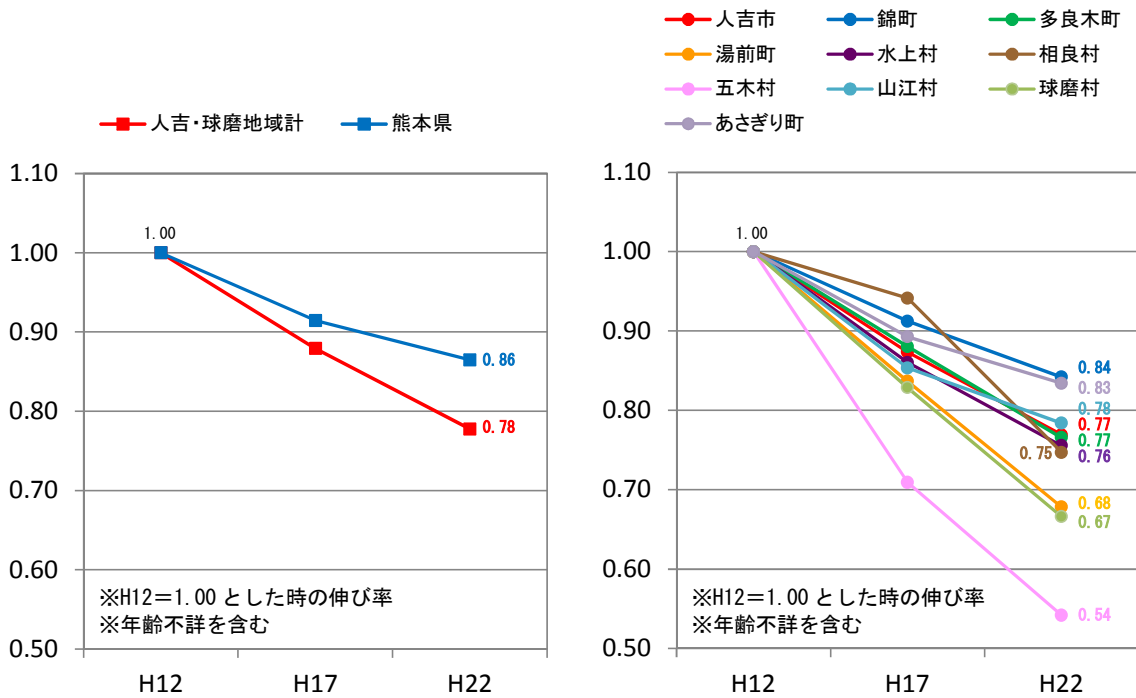
▲総人口の推移

資料：国勢調査

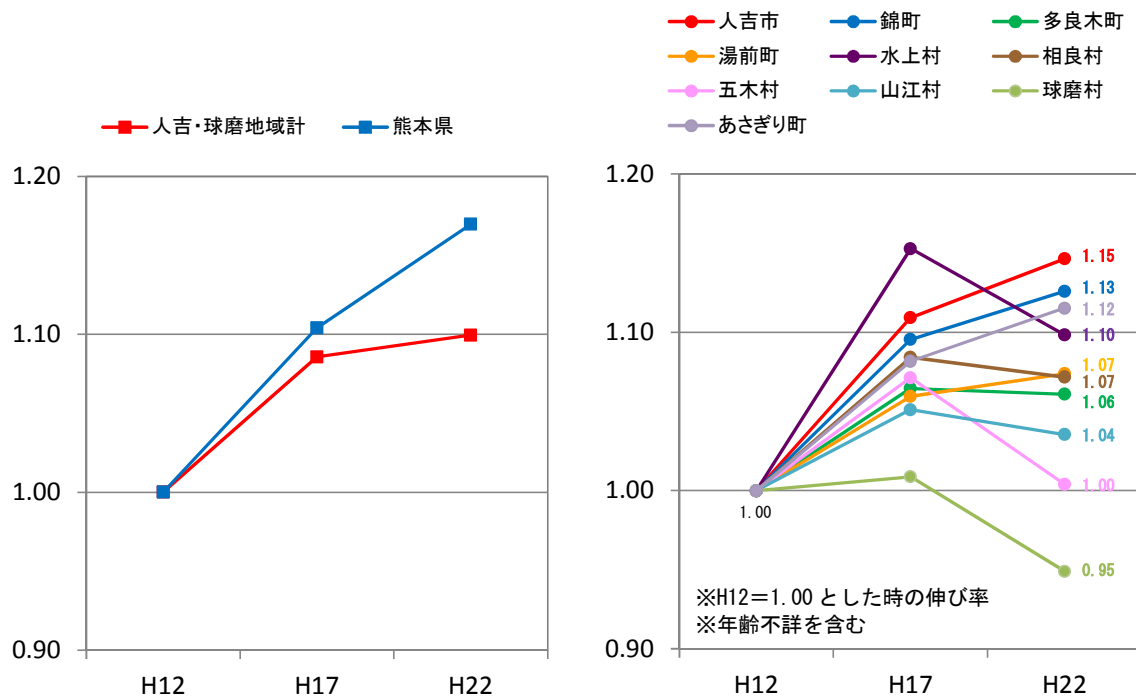
②年齢別人口の推移

15歳未満人口は、地域全体で見た場合、過去10年で約2割減少しており、熊本県全体と比較して減少が著しい状況です。市町村別では、H12と比較して約2～5割減少しており、特に五木村では約5割減少するなど、少子化の進展が著しい状況です。

65歳以上人口は、地域全体で見た場合、過去10年で約1割増加しています。市町村別では、五木村と球磨村を除きH12と比較して増加しており、特に人吉市、錦町、水上村、あさぎり町では約1割増加しています。



▲15歳未満人口の推移

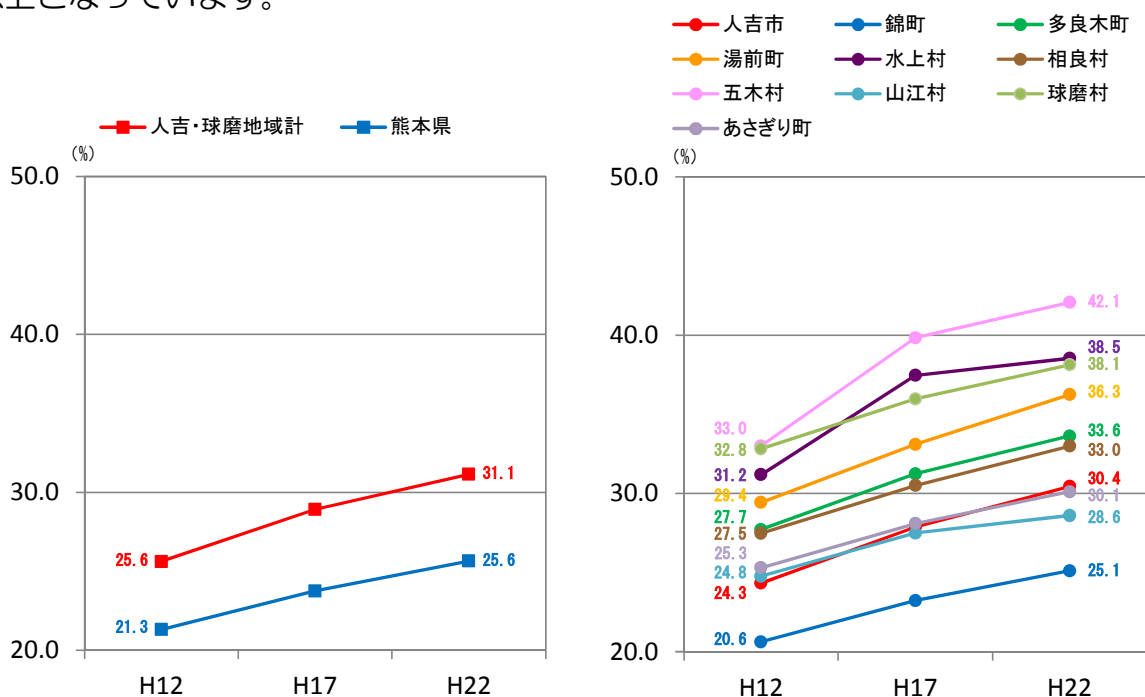


▲65歳以上人口の推移

資料：国勢調査

③高齢化率の推移

65歳以上の高齢化率は、地域全体で約31%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。市町村別に見ると、錦町、山江村を除き高齢化率が30%以上となっています。

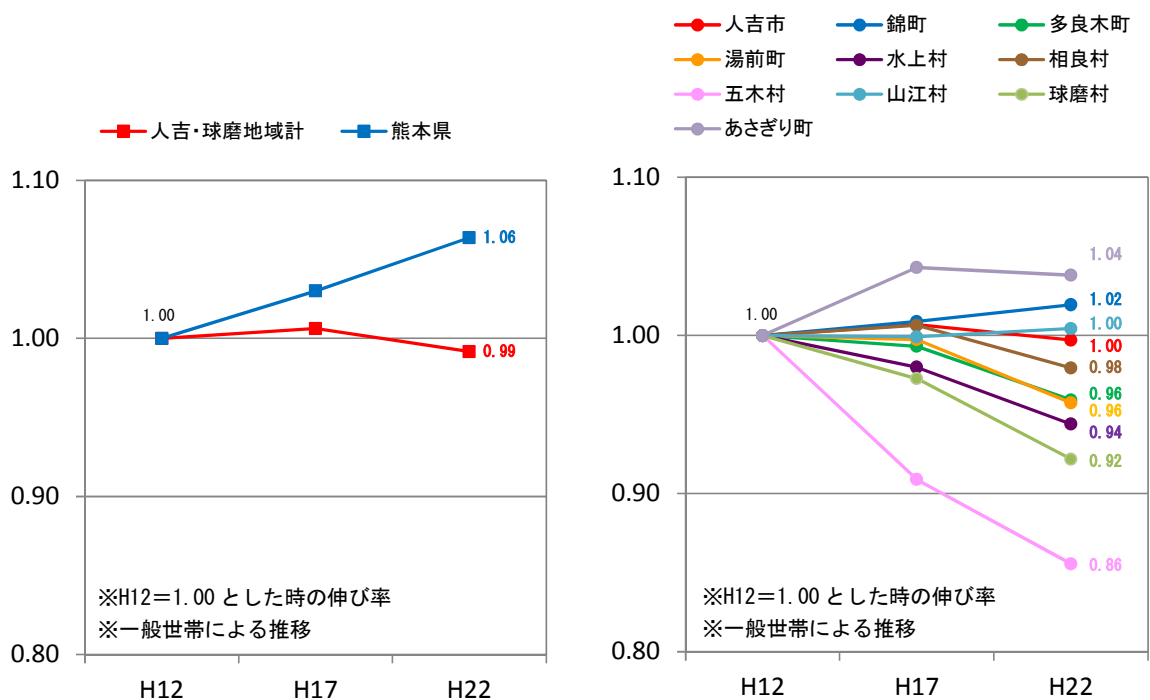


▲高齢化率の推移

資料：国勢調査

④世帯数の推移

世帯数は、地域全体で近年減少傾向となっています。市町村別にみると、五木村では約1.5割減少していますが、その他市町村では微減の状況です。

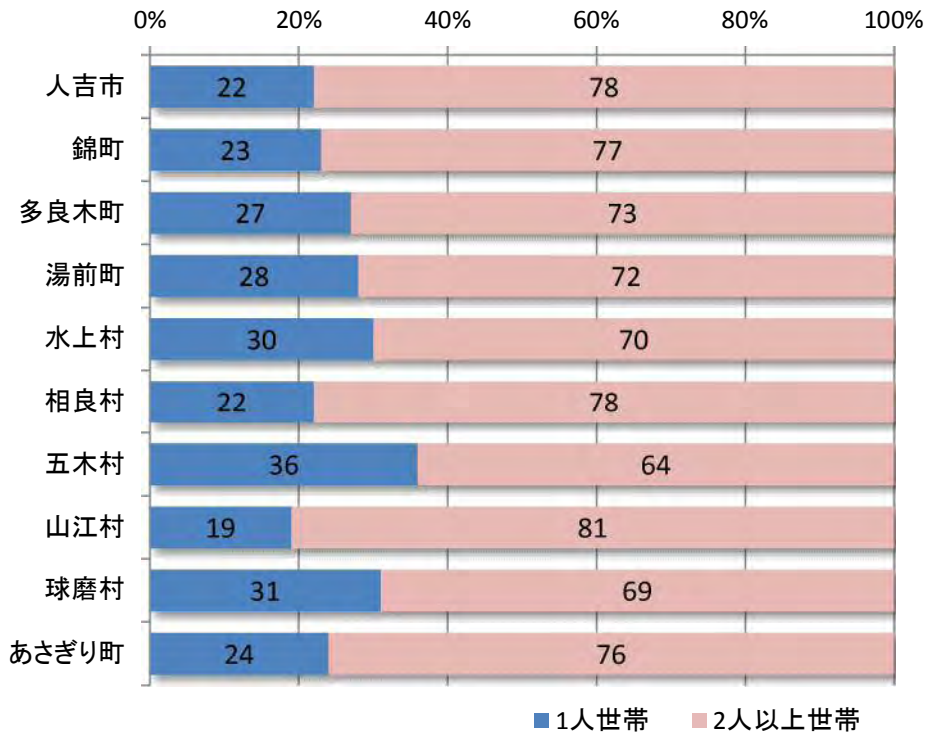


▲世帯数の推移

資料：国勢調査

⑤世帯構成員の状況

市町村別の世帯構成員は、水上村や五木村、球磨村では1人世帯が30%以上となっており、高齢者の単身世帯が多いことが伺えます。その他市町村においても概ね20%以上となっており、高齢化社会の進展に伴い、将来的には高齢者単身世帯の増加が懸念される状況です。



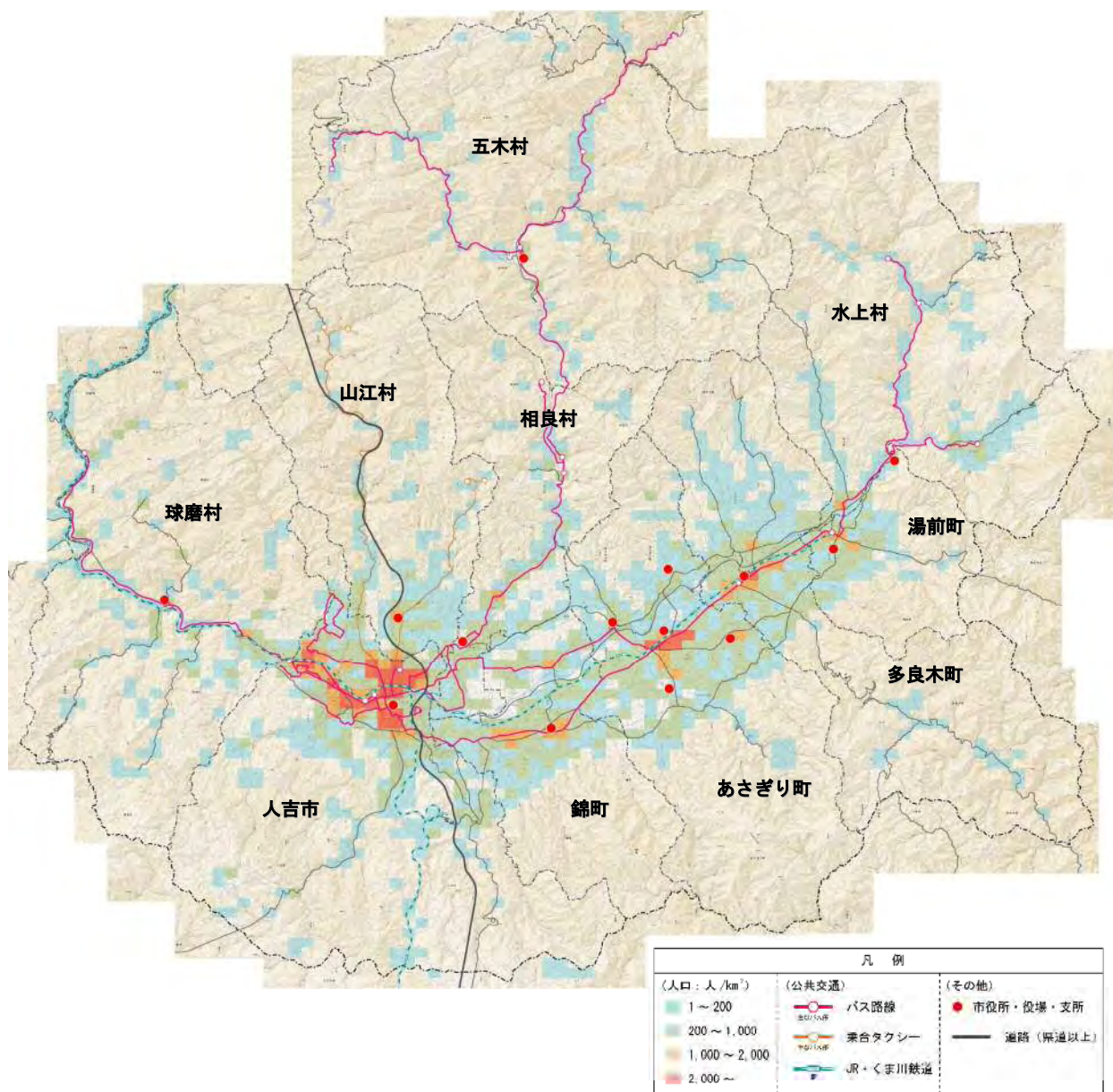
▲世帯構成員の状況

資料：各市町村提供資料

⑥人口の分布

人口は主に幹線バス路線沿線に多く分布しており、JR 九州肥薩線やくま川鉄道沿線よりも人口が多い状況です。

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。

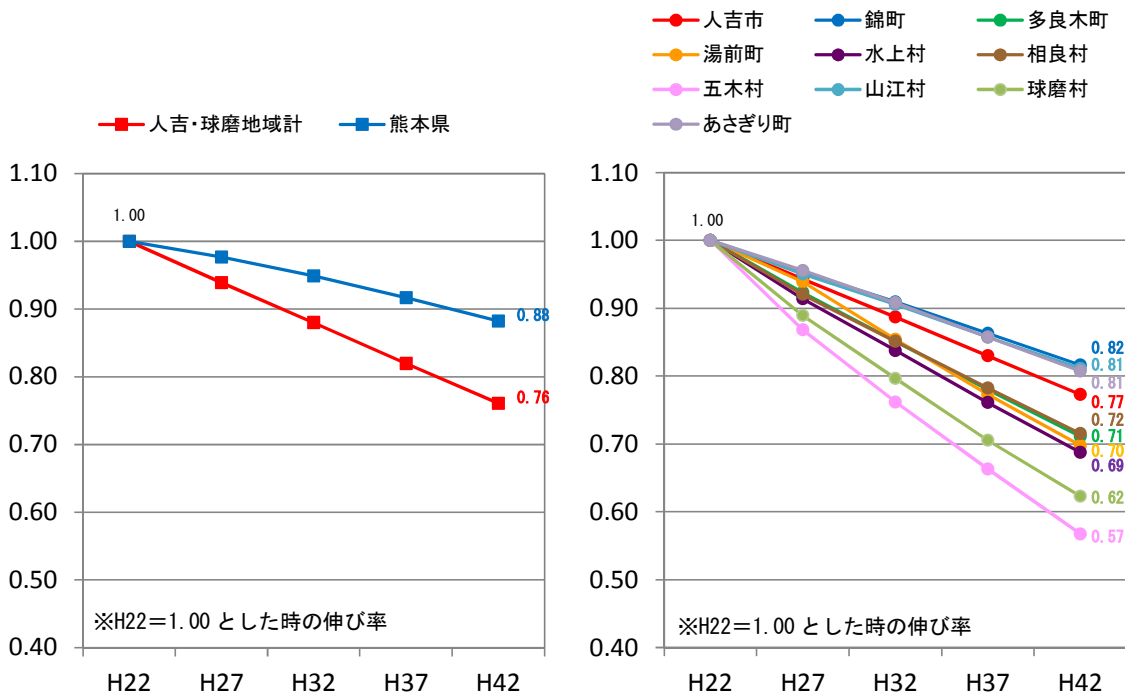


▲総人口の分布 (H22)

資料：国勢調査 (500mメッシュ)

⑦将来人口推計

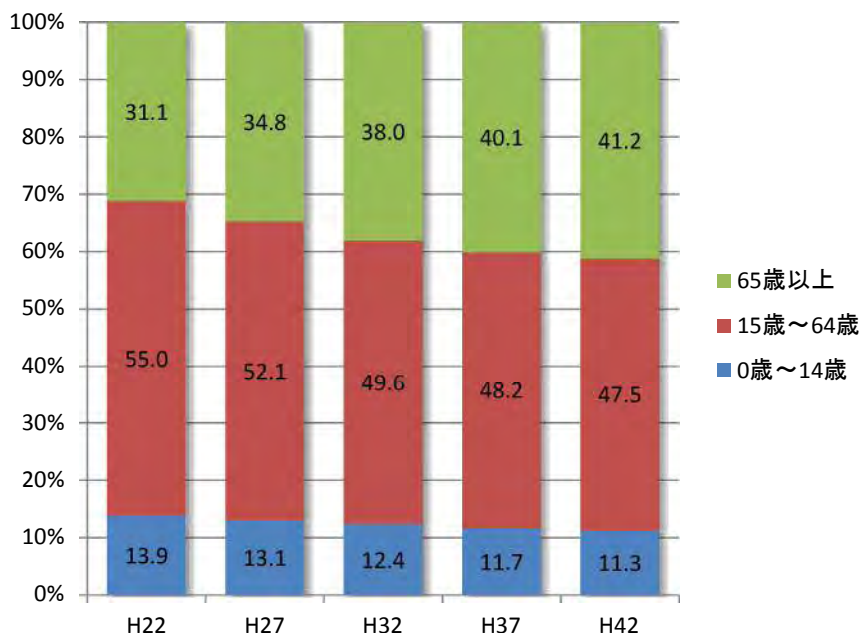
将来人口推計は、地域全体で見た場合、H42 時点においてH22 と比較して約 2 割減少すると予測されており、熊本県全体と比較して減少傾向が顕著な状況です。市町村別に見た場合、全体的に約 2～4 割減少すると予測されており、特に五木村や球磨村では約 4 割減少するという予測となっています。



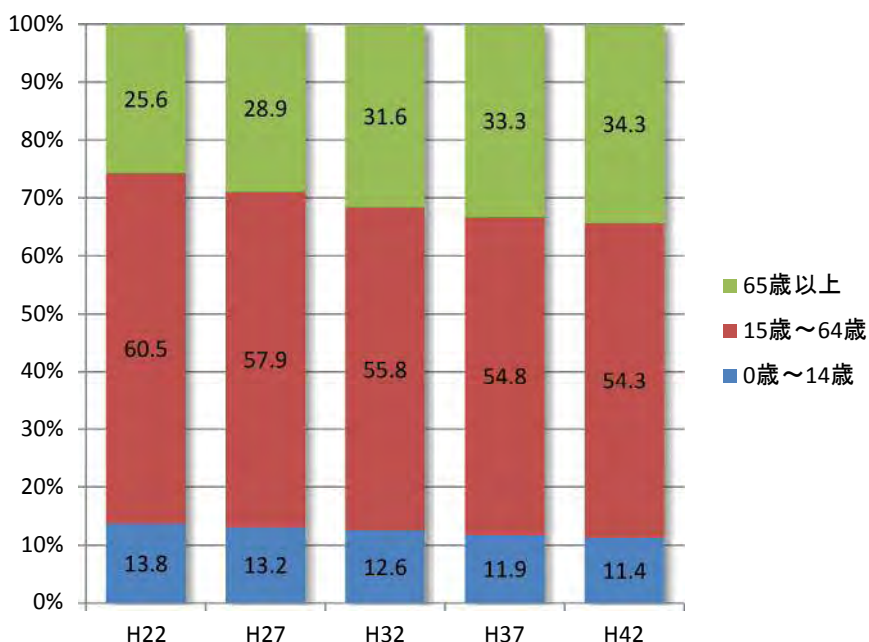
▲将来人口の推移

資料：H22は国勢調査、H27以降は日本の地域別将来推計人口（平成25年3月）

将来人口の年齢3区分別構成では、地域全体で見た場合、H22時点で65歳以上人口が約31%、15歳未満人口が約14%であったのに対して、約15年後のH42においては65歳以上人口が約41%、15歳未満人口が約11%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。



▲人吉球磨地域の年齢3区分別構成の将来推計



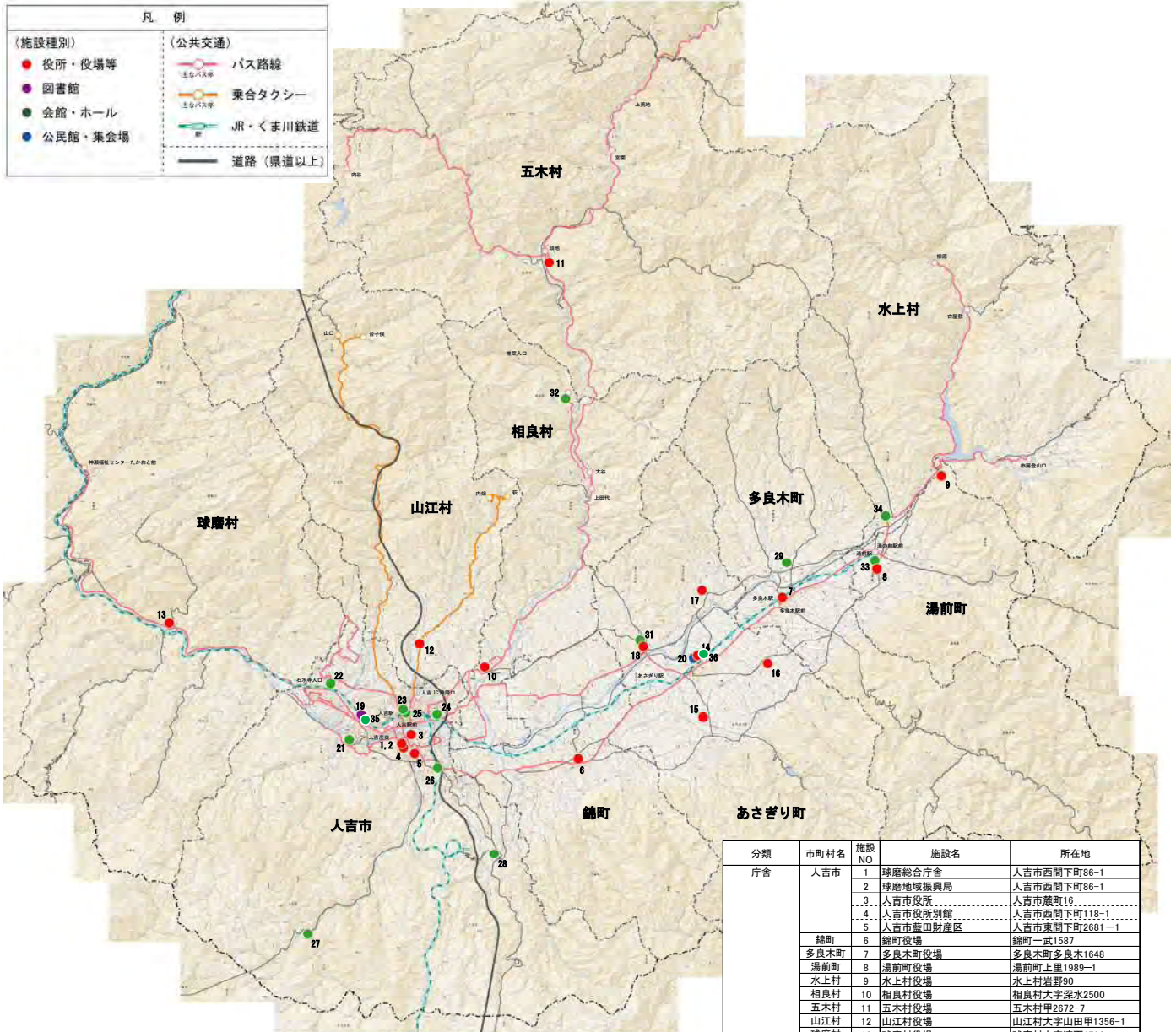
▲熊本県の年齢3区分別構成の将来推計

資料：H22は国勢調査、H27以降は日本の地域別将来推計人口（平成25年3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、あさぎり町の支所（上支所、岡原支所等）や一部の公民館（大畑コミュニティセンター等）など、公共交通沿線に立地しない施設も見られる状況です。



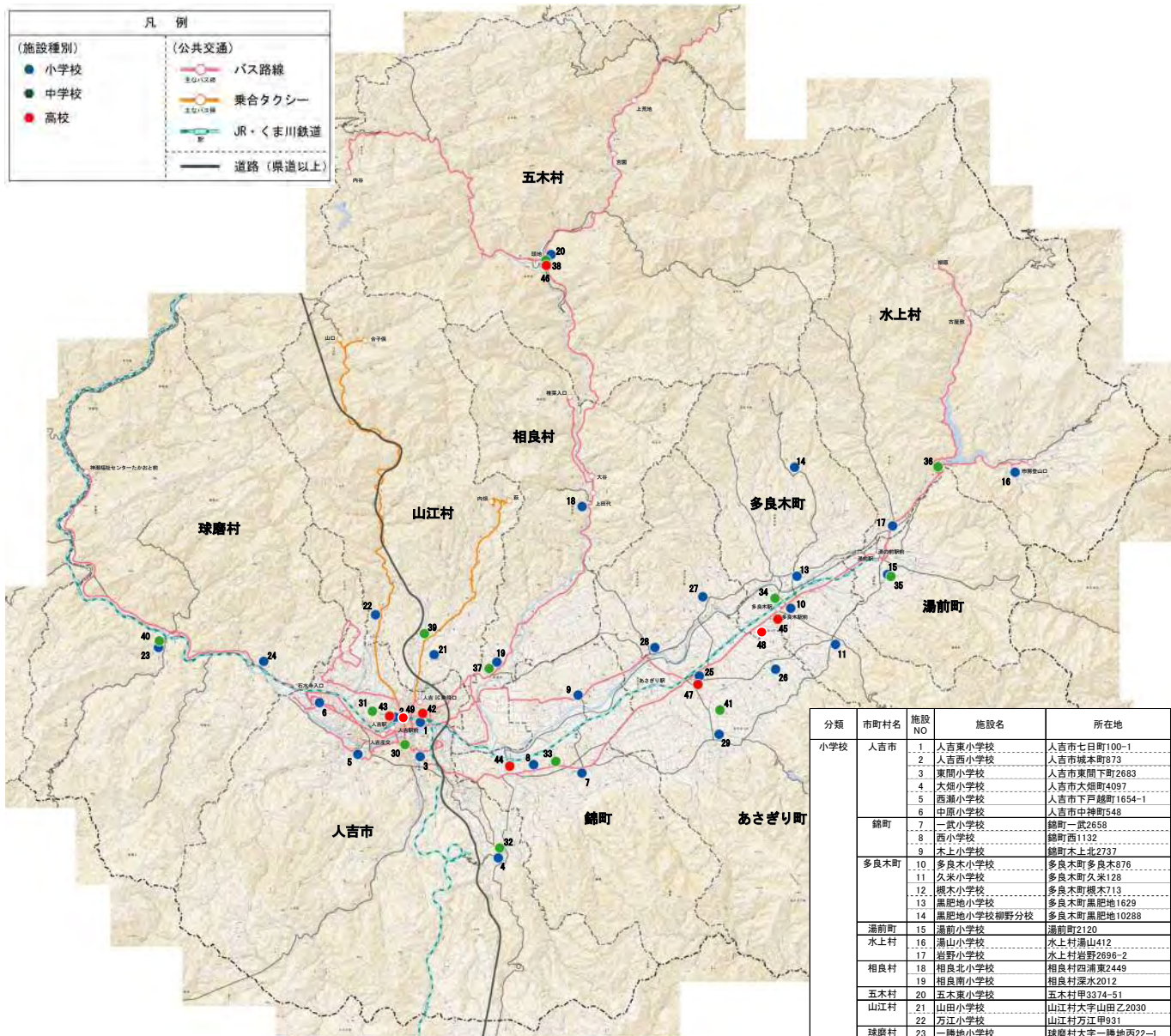
▲ 公共施設の分布状況

資料：自治体 HP、i タウンページ

| 分類 | 市町村名 | 施設NO | 施設名 | 所在地 | |
|---------|-------|-------|---------------|----------------|----------------|
| 庁舎 | 人吉市 | 1 | 球磨総合庁舎 | 人吉市西間下町86-1 | |
| | | 2 | 球磨地域振興局 | 人吉市西間下町86-1 | |
| | | 3 | 人吉市役所 | 人吉市東町19 | |
| | | 4 | 人吉市役所別館 | 人吉市西間下町119-1 | |
| | | 5 | 人吉市藍田財産区 | 人吉市東間下町2681-1 | |
| | 錦町 | 6 | 錦町役場 | 錦町一宮1587 | |
| | 多良木町 | 7 | 多良木町役場 | 多良木町多良木1648 | |
| | 湯前町 | 8 | 湯前町役場 | 湯前町上里1989-1 | |
| | 水上村 | 9 | 水上村役場 | 水上村岩野90 | |
| | 相良村 | 10 | 相良村役場 | 相良村大字深木2500 | |
| | 五木村 | 11 | 五木村役場 | 五木村甲2672-7 | |
| | 山江村 | 12 | 山江村役場 | 山江村大字山田甲1356-1 | |
| | 球磨村 | 13 | 球磨村役場 | 球磨村大字深西1730 | |
| | あさぎり町 | 14 | あさぎり町役場 | あさぎり町免田東1199 | |
| | 15 | 上支所 | あさぎり町上北1874 | | |
| | 16 | 岡原支所 | あさぎり町岡原北929 | | |
| | 17 | 須恵支所 | あさぎり町須恵1227 | | |
| | 18 | 深田支所 | あさぎり町深田西955-1 | | |
| 図書館 | 人吉市 | 19 | 人吉市図書館 | 人吉市下城本町1578-1 | |
| 会館・ホール | あさぎり町 | 20 | 須恵文化ホール | あさぎり町須恵1227 | |
| | | 21 | あさぎり町生涯学習施設 | あさぎり町免田東1774 | |
| 公民館・集会場 | 人吉市 | 21 | 西瀬コミュニティセンター | 人吉市下戸越町1063-1 | |
| | | 22 | 中原コミュニティセンター | 人吉市下原田町2136 | |
| | | 23 | 東西コミュニティセンター | 人吉市城本町108 | |
| | | 24 | 南願成寺町公民館 | 人吉市願成寺町1025 | |
| | | 25 | 人吉市瓦屋町内会事務所 | 人吉市瓦屋町1126-1 | |
| | | 26 | 東間コミュニティセンター | 人吉市崖作町1531-1 | |
| | | 27 | 大畑コミュニティセンター | 人吉市大畑町4071-2 | |
| | | 28 | 大塚コミュニティセンター | 人吉市東大塚町2752-7 | |
| | | 35 | 人吉球磨カルチャーパレス | 人吉市下城本町1578-1 | |
| | | 多良木町 | 29 | 黒肥地公民館 | 多良木町大字黒肥地4406 |
| | | 30 | 黒肥地七区公民館 | - | |
| | | あさぎり町 | 31 | せきれい館 | あさぎり町深田西955-1 |
| | | 相良村 | 32 | 上四浦地区集落センター | 相良村大字四浦西4522-2 |
| | | 湯前町 | 33 | 中央公民館 | 湯前町1834-1 |
| 水上村 | 34 | 岩野公民館 | 水上村大字岩野2678 | | |

②教育施設

教育施設の多くは、JR九州肥薩線、くま川鉄道、路線バス沿線に立地しており、特に高校に関しては、JR九州肥薩線及びくま川鉄道の駅から比較的近くに立地しています。ただし、球磨商業高校や南稜高校、多良木高校などは国道219号の幹線バス路線沿線ともなっています。



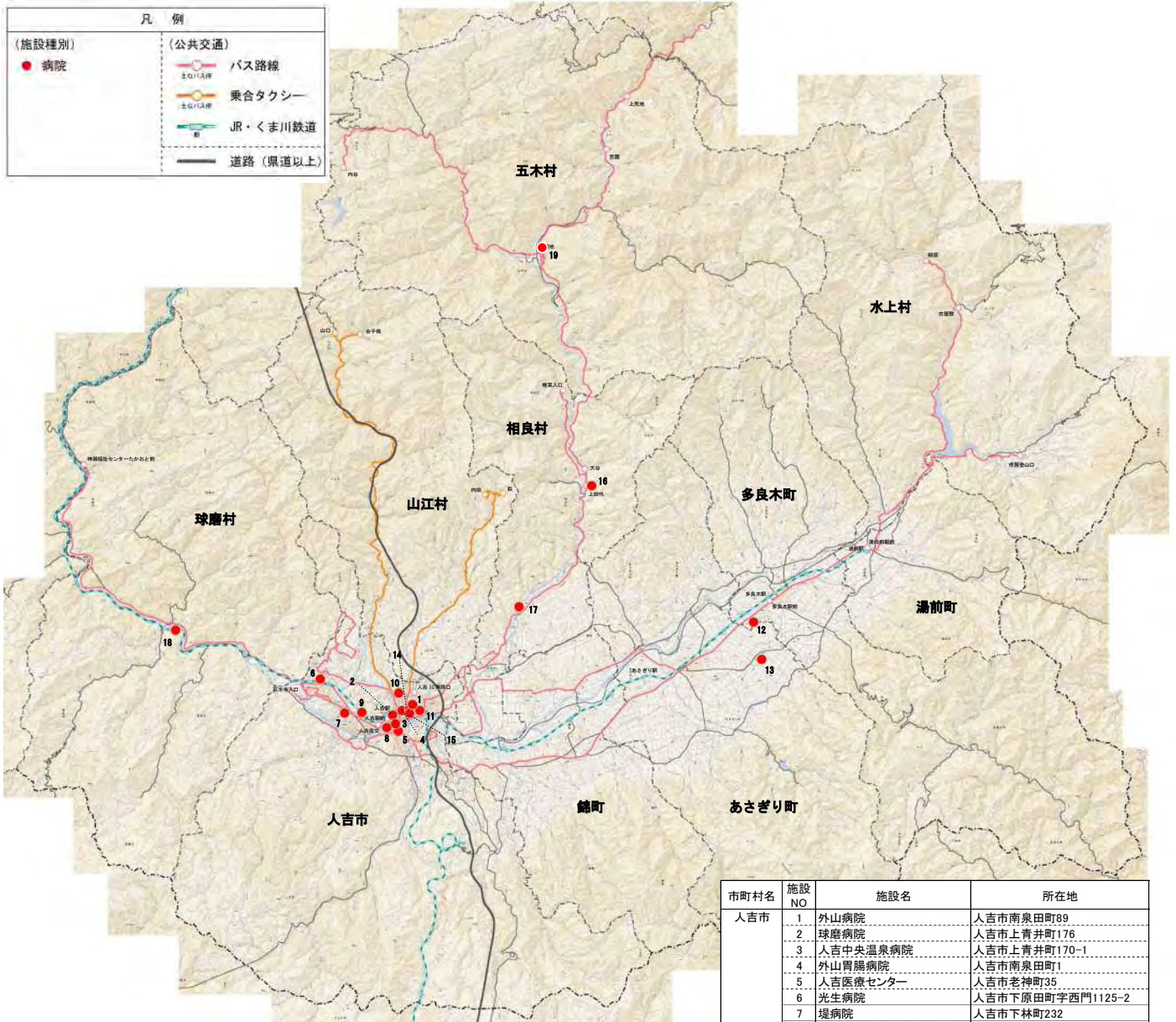
▲教育施設の分布状況

資料：自治体HP 等

| 分類 | 市町村名 | 施設NO | 施設名 | 所在地 |
|-------|------|------------|---------------|---------------|
| 小学校 | 人吉市 | 1 | 人吉東小学校 | 人吉市七日町100-1 |
| | | 2 | 人吉西小学校 | 人吉市城本町873 |
| | | 3 | 東間小学校 | 人吉市東間下町2683 |
| | | 4 | 大畑小学校 | 人吉市大畑町4097 |
| | | 5 | 高瀬小学校 | 人吉市下戸越町1654-1 |
| | | 6 | 中原小学校 | 人吉市中神町548 |
| | 錦町 | 7 | 豊小学校 | 錦町一豊2558 |
| | | 8 | 西小学校 | 錦町西1132 |
| | 多良木町 | 9 | 木上小学校 | 錦町木上北2737 |
| | | 10 | 多良木小学校 | 多良木町多良木876 |
| | | 11 | 久米小学校 | 多良木町久米128 |
| | | 12 | 柳木小学校 | 多良木町柳木713 |
| | | 13 | 黒肥地小学校 | 多良木町黒肥地1629 |
| | | 14 | 黒肥地小学校柳野分校 | 多良木町黒肥地10288 |
| 15 | | 湯前小学校 | 湯前町2120 | |
| 16 | | 湯山小学校 | 水上村湯山412 | |
| 相良村 | 17 | 岩野小学校 | 水上村岩野2696-2 | |
| | 18 | 相良北小学校 | 相良村四浦東2449 | |
| 山江村 | 19 | 相良南小学校 | 相良村深水2012 | |
| | 20 | 五木東小学校 | 五木村甲3374-51 | |
| | 21 | 山田小学校 | 山江村大字山田乙2030 | |
| | 22 | 万江小学校 | 山江村万江931 | |
| 球磨村 | 23 | 一勝地小学校 | 球磨村大字一勝地丙22-1 | |
| | 24 | 渡小学校 | 球磨村大字渡乙1836 | |
| あさぎり町 | 25 | 免田小学校 | あさぎり町免田東1719 | |
| | 26 | 岡原小学校 | あさぎり町岡原北1313 | |
| | 27 | 須藤小学校 | あさぎり町須藤今村1230 | |
| | 28 | 深田小学校 | あさぎり町深田東787 | |
| | 29 | 上小学校 | あさぎり町上南2370 | |
| | 30 | 人吉第一中学校 | 人吉市土手町36-3 | |
| 中学校 | 人吉市 | 31 | 人吉第二中学校 | 人吉市上林町622 |
| | | 32 | 人吉第三中学校 | 人吉市上田代町2008 |
| | | 33 | 錦中学校 | 錦町一豊1115 |
| | 34 | 多良木中学校 | 多良木町多良木1736 | |
| | 35 | 湯前中学校 | 湯前町2643 | |
| | 36 | 水上中学校 | 水上村湯山1 | |
| | 37 | 相良中学校 | 相良村深水2130 | |
| | 38 | 五木中学校 | 五木村甲2913-1 | |
| | 39 | 山江中学校 | 山江村山田丁60 | |
| | 40 | 球磨中学校 | 球磨村大字一勝地丙123 | |
| 高等学校 | 人吉市 | 41 | あさぎり中学校 | あさぎり町上北2144 |
| | | 42 | 人吉高等学校 | 人吉市北泉田町350 |
| | | 43 | 球磨工業高等学校 | 人吉市城本町800 |
| | 44 | 九州技術教育専門学校 | 人吉市鶴井田町218-12 | |
| | 45 | 球磨商業高等学校 | 錦町西192 | |
| | 46 | 多良木高等学校 | 多良木町多良木1212 | |
| | 47 | 南稜高等学校 | あさぎり町上北310 | |

③医療施設

総合病院等の大きな医療施設は主に人吉市内に集中立地しており、その他、多良木町に公立多良木病院が立地しており、国道219号沿線市町村からは幹線バス路線でアクセス可能な状況です。その他、各市町村に小さな医院や診療所等が立地している状況です。



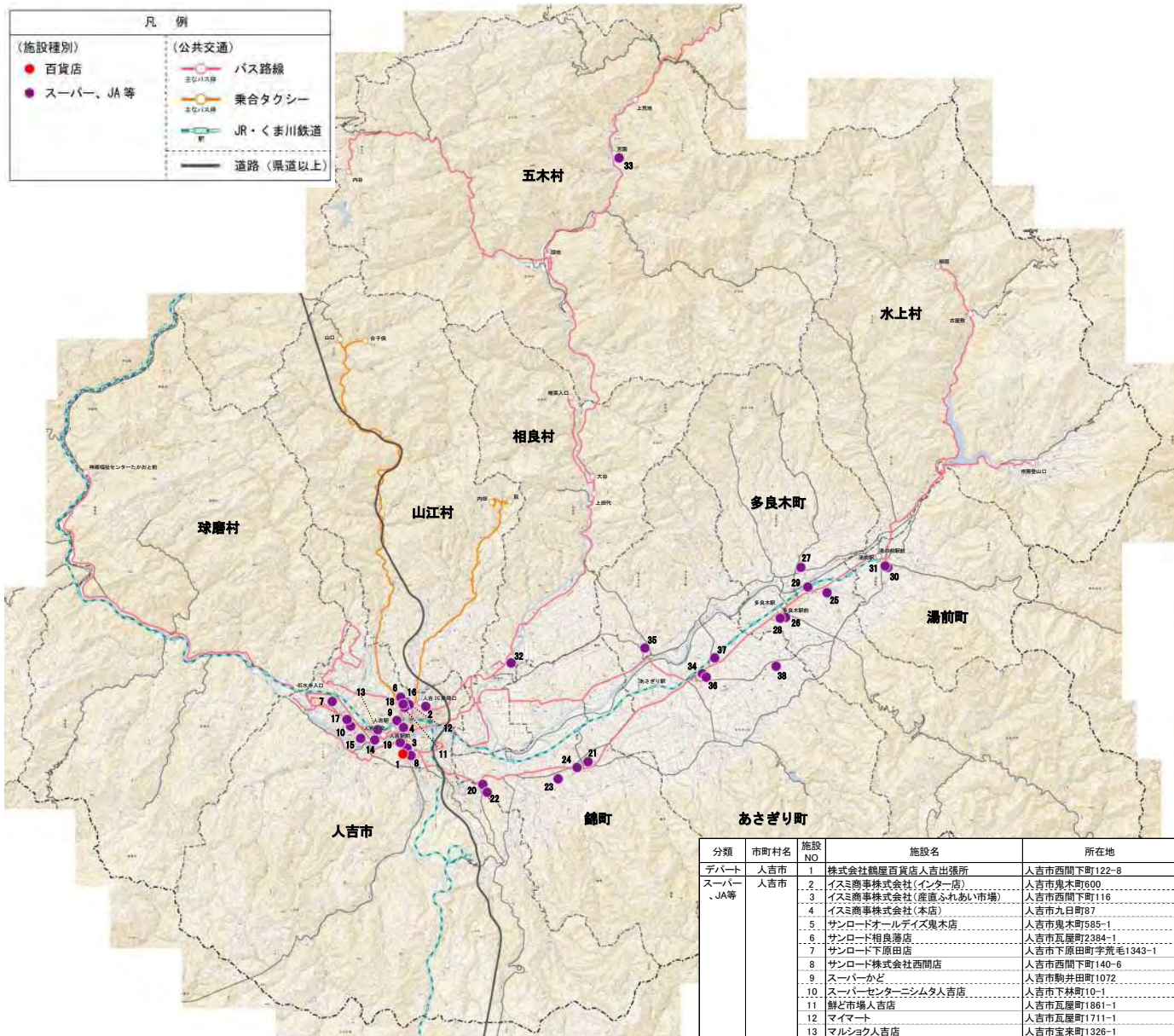
▲医療施設の分布状況

資料：熊本県医療政策課、自治体ヒアリング結果

| 市町村名 | 施設NO | 施設名 | 所在地 | |
|-------|------|---------------|------------------|-------------|
| 人吉市 | 1 | 外山病院 | 人吉市南泉田町89 | |
| | 2 | 球磨病院 | 人吉市上青井町176 | |
| | 3 | 人吉中央温泉病院 | 人吉市上青井町170-1 | |
| | 4 | 外山胃腸病院 | 人吉市南泉田町1 | |
| | 5 | 人吉医療センター | 人吉市老神町35 | |
| | 6 | 光生病院 | 人吉市下原田町字西門1125-2 | |
| | 7 | 堤病院 | 人吉市下林町232 | |
| | 8 | 手塚病院 | 人吉市上青井町161 | |
| | 9 | 吉田病院 | 人吉市下城本町1501 | |
| | 10 | 万江病院 | 人吉市瓦屋町字典子1718-1 | |
| | 11 | 人吉リハビリテーション病院 | 人吉市下新町359 | |
| | 14 | ただだ眼科クリニック | 人吉市南泉田町39 | |
| | 15 | 豊永耳鼻咽喉科医院 | 人吉市南泉田町120 | |
| | 多良木町 | 12 | 多良木病院 | 多良木町多良木4210 |
| | 相良村 | 16 | 権頭病院 | 相良村四浦東2815 |
| 17 | | 緒方医院 | 相良村川辺1764 | |
| 球磨村 | 18 | 球磨村診療所 | 球磨村大字一勝地甲77-17 | |
| 五木村 | 19 | 五木村診療所 | 五木村甲2971-1 | |
| あさぎり町 | 13 | 東病院 | あさぎり町岡原北946 | |

④商業施設

商業施設は主に人吉市内に集中立地していますが、幹線バス路線である国道219号沿線にも多く立地している状況です。ただし、相良村にはAコープのみ、五木村にも個人商店のみしか立地しておらず、水上村や球磨村においても商業施設の立地が見られない状況です。



▲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

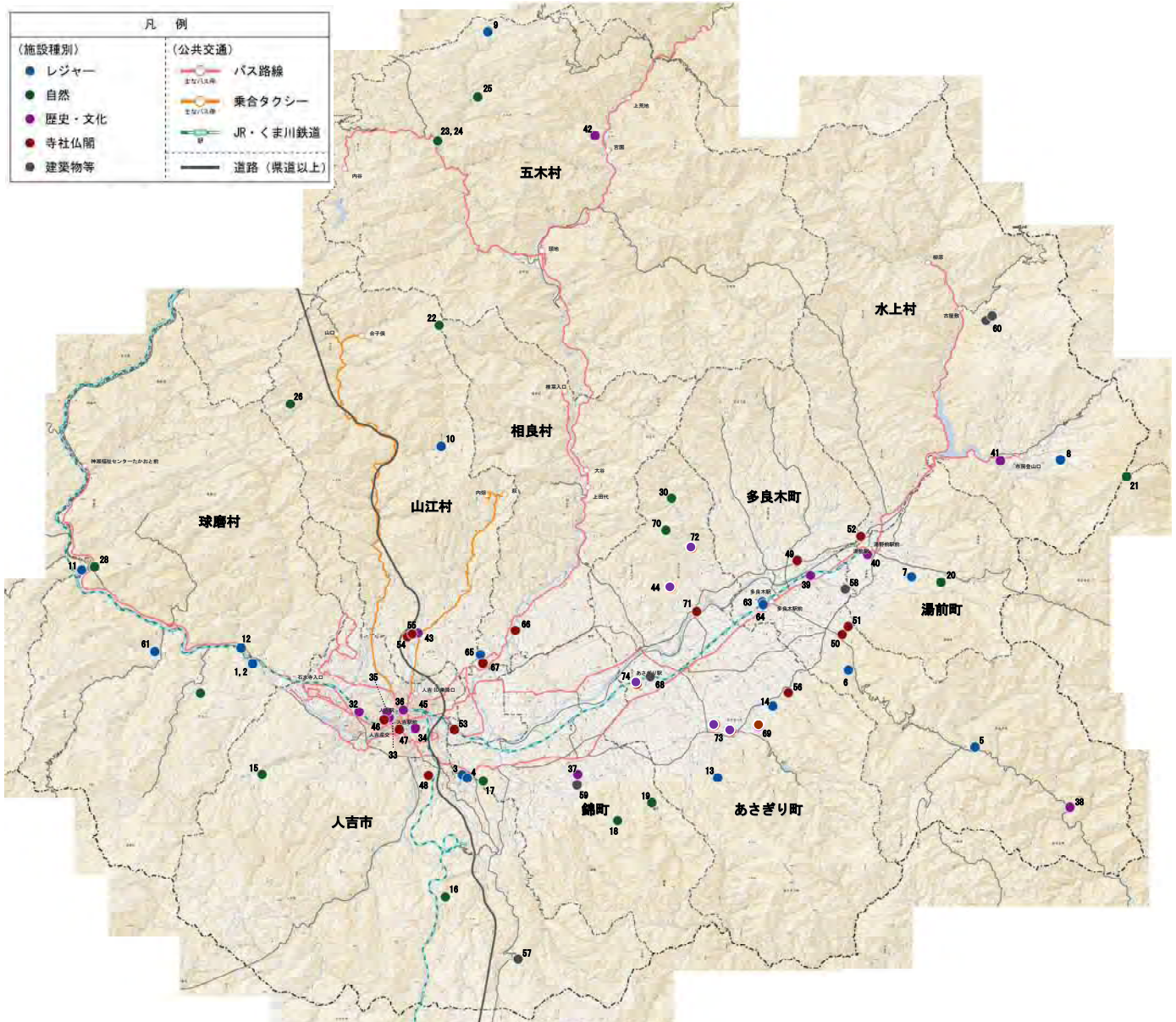
| 分類 | 市町村名 | 施設NO | 施設名 | 所在地 |
|------------------|-------|------|---------------------|-------------------|
| デパート スーパー、JA等 | 人吉市 | 1 | 株式会社鶴屋百貨店人吉出張所 | 人吉市西間下町122-8 |
| | | 2 | イスマ商事株式会社(インター店) | 人吉市鬼木町600 |
| | | 3 | イスマ商事株式会社(産直ふれあい市場) | 人吉市西間下町116 |
| | | 4 | イスマ商事株式会社(本店) | 人吉市九日町87 |
| | | 5 | サンロードオールイズ鬼木店 | 人吉市鬼木町585-1 |
| | | 6 | サンロード相良湯前店 | 人吉市長瀬町2384-1 |
| | | 7 | サンロード下原田店 | 人吉市下原田町字荒巻1343-1 |
| | | 8 | サンロード株式会社西間店 | 人吉市西間下町140-6 |
| | | 9 | スーパーかど | 人吉市駒井田町1072 |
| | | 10 | スーパーセンターニシムタ人吉店 | 人吉市下林町10-1 |
| | | 11 | 鮮ど市場人吉店 | 人吉市瓦屋町1861-1 |
| | | 12 | マイマート | 人吉市瓦屋町1711-1 |
| | | 13 | マルシヨク人吉店 | 人吉市宝来町1326-1 |
| | | 14 | マルナカ | 人吉市宝来町1340 |
| | | 15 | ゆめマート人吉 | 人吉市上藤原瀬町880 |
| | | 16 | スーパーキッド人吉店 | 人吉市瓦屋町1843 |
| | | 17 | ダイレックス人吉店 | 人吉市下林町251 |
| | | 18 | ロッキー人吉店 | 人吉市瓦屋町字典子1713-1 |
| | | 19 | 生活協同組合くまもとミニコープ人吉 | 人吉市匠久保町3-1 |
| 錦町 | 錦町 | 20 | イオン錦店 | 錦町大字西715-1 |
| | | 21 | イスマ錦店 | 錦町大字一武1950-1 |
| | | 22 | サンロードシティ店 | 錦町大字西715-32 |
| | | 23 | 株式会社しんせつ屋錦町店 | 錦町大字西3603 |
| | | 24 | Aコープいちぶ | 錦町一武1448-1 |
| 多良木町 | 多良木町 | 25 | サンロード多良木店 | 多良木町多良木字友村1602-6 |
| | | 26 | サンロード多良木店 | 多良木町大字多良木1007 |
| | | 27 | ファミリーショップ魚住 | 多良木町大字黒肥地1662 |
| | | 28 | ゆめマート多良木 | 多良木町大字多良木1385-2 |
| 湯前町 | 湯前町 | 29 | Aコープたらぎ | 多良木町多良木2741-2 |
| | | 30 | サンロード湯前店 | 湯前町上里2214 |
| 相良村 | 相良村 | 31 | Aコープゆめま | 湯前町上里1838-1 |
| | | 32 | Aコープさくら | 相良村深木1240 |
| 五木村 | 五木村 | 33 | 村山商店 | 五木村甲5659-4 |
| あさぎり町 | あさぎり町 | 34 | Aコープなかくま | あさぎり町免田東大正町1482-3 |
| | | 35 | ここストア | あさぎり町深田東438-1 |
| | | 36 | サンロード免田店 | あさぎり町免田東八幡町1253-1 |
| | | 37 | ハロー免田店 | あさぎり町免田東吉井3156-1 |
| | | 38 | ハピスト | あさぎり町岡原北875 |

(3) 観光特性

① 観光施設の立地状況

観光施設は、温泉等のレジャー・宿泊施設に加え、自然や歴史・文化、神社仏閣など多様な資源が存在しており、地域全体に分散立地している状況です。

JR 九州肥薩線沿線には球泉洞や人吉駅周辺に施設が立地するものの、くま川鉄道や国道 219 号沿線には観光施設が立地しておらず、地域内に入り込んだ箇所によく立地する状況です。



▲観光施設の分布状況

資料：奥ゆかし街道くまとっぴ、自治体ヒアリング結果

②観光動向

人吉球磨地域では、「相良 700 年が生んだ保守と進取の文化 ～ 日本でもっとも豊かな隠れ里 ー 人吉球磨 ～」として 41 構成遺産で平成 27 年度に日本遺産に登録されています。

〈相良 700 年が生んだ保守と進取の文化 ～ 日本でもっとも豊かな隠れ里 ー 人吉球磨 ～〉

〈ストーリーの概要〉

人吉球磨の領主相良氏は、急峻な九州山地に囲まれた地の利を生かして外敵の侵入を拒み、日本史上稀な「相良 700 年」と称される長きにわたる統治を行った。その中で領主から民衆までが一体となったまちづくりの精神が形成され、社寺や仏像群、神楽等とともに信仰し、楽しみ、守る文化が育まれた。同時に進取の精神をもってしたたかに外來の文化を吸収し、独自の食文化や遊戯、交通網が整えられた。保守と進取、双方の精神から昇華された文化の証が集中して現存している地域は他になく、日本文化の縮図を今に見ることができる地域であり、司馬遼太郎はこの地を「日本でもっとも豊かな隠れ里」と記している。



【白太鼓踊り】

資料：文化庁 報道発表資料（平成 27 年 4 月 22 日）

その他、相良三十三観音めぐりは、毎年春と秋のお彼岸にすべての観音堂を一斉開帳するなど、地域資源を活かした取り組みが行なわれています。



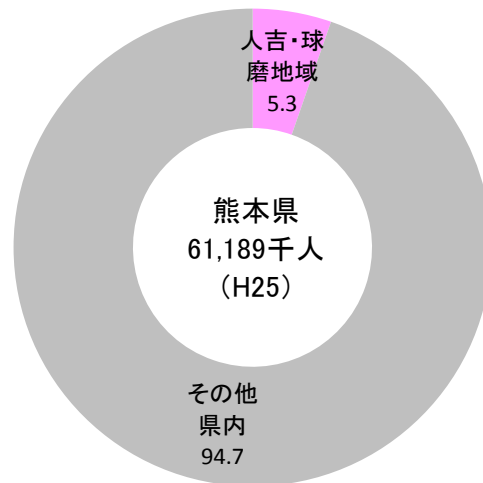
資料：

【日本遺産の活用に向けた関係者の声（人吉市歴史遺産課）】

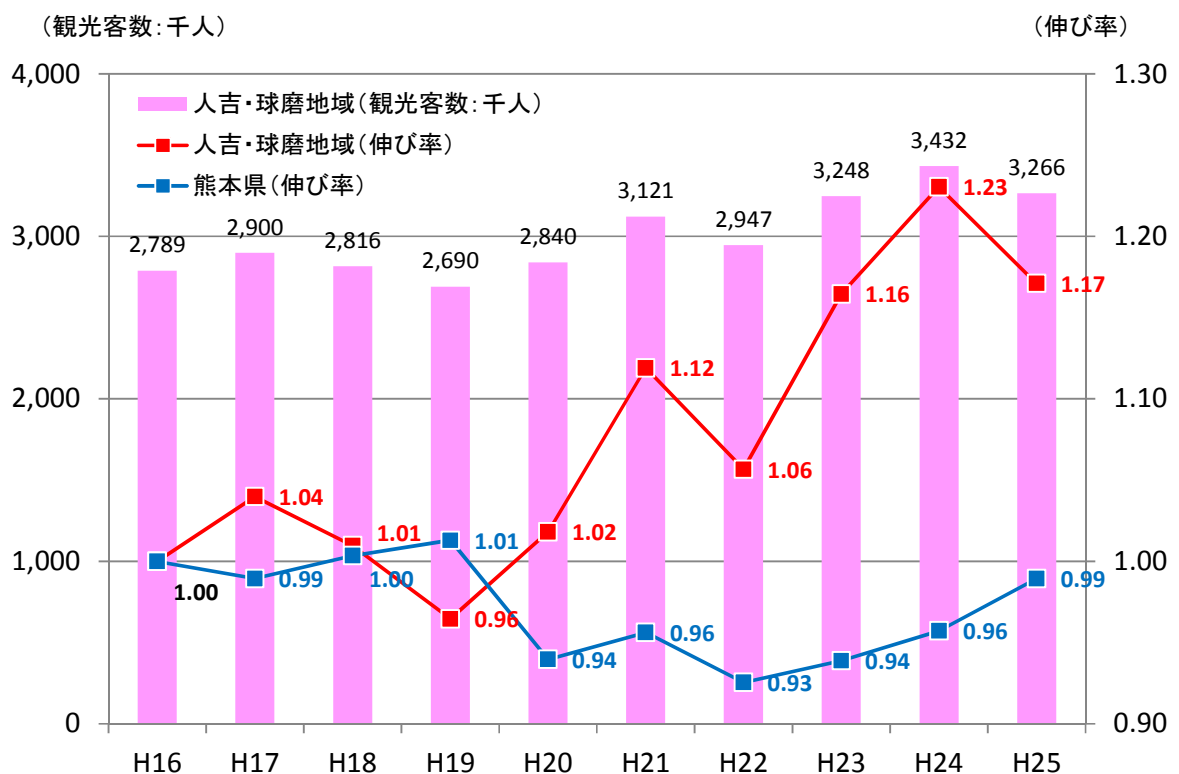
- 日本遺産の構成文化財は人吉球磨の広域エリアに点在しており、そこへ行くルートが分かりにくい状況です。周遊ルートづくりの検討が必要であり、構成文化財を巡る公共交通手段があれば、マイカー以外の来訪も増えることが期待されます。
- 日本遺産を活用することで、人吉球磨一帯を巡る人の動きを作りたいです。

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

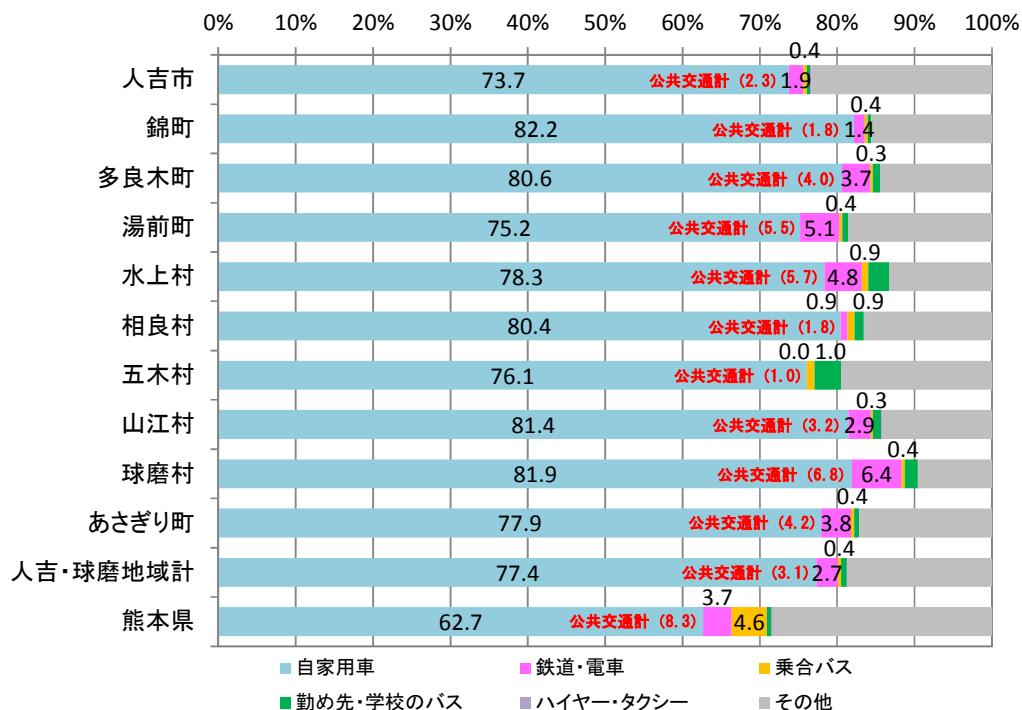
資料：熊本県観光統計表

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

通勤通学時の交通手段は、自家用車の割合が高く、県全体を大きく上回っている状況です。市町村別では、湯前町と水上村、球磨村で公共交通の分担率が5%を上回っているものの、その他市町村では5%未満となっています。



▲通勤通学時の利用交通手段 (H22)

資料：国勢調査

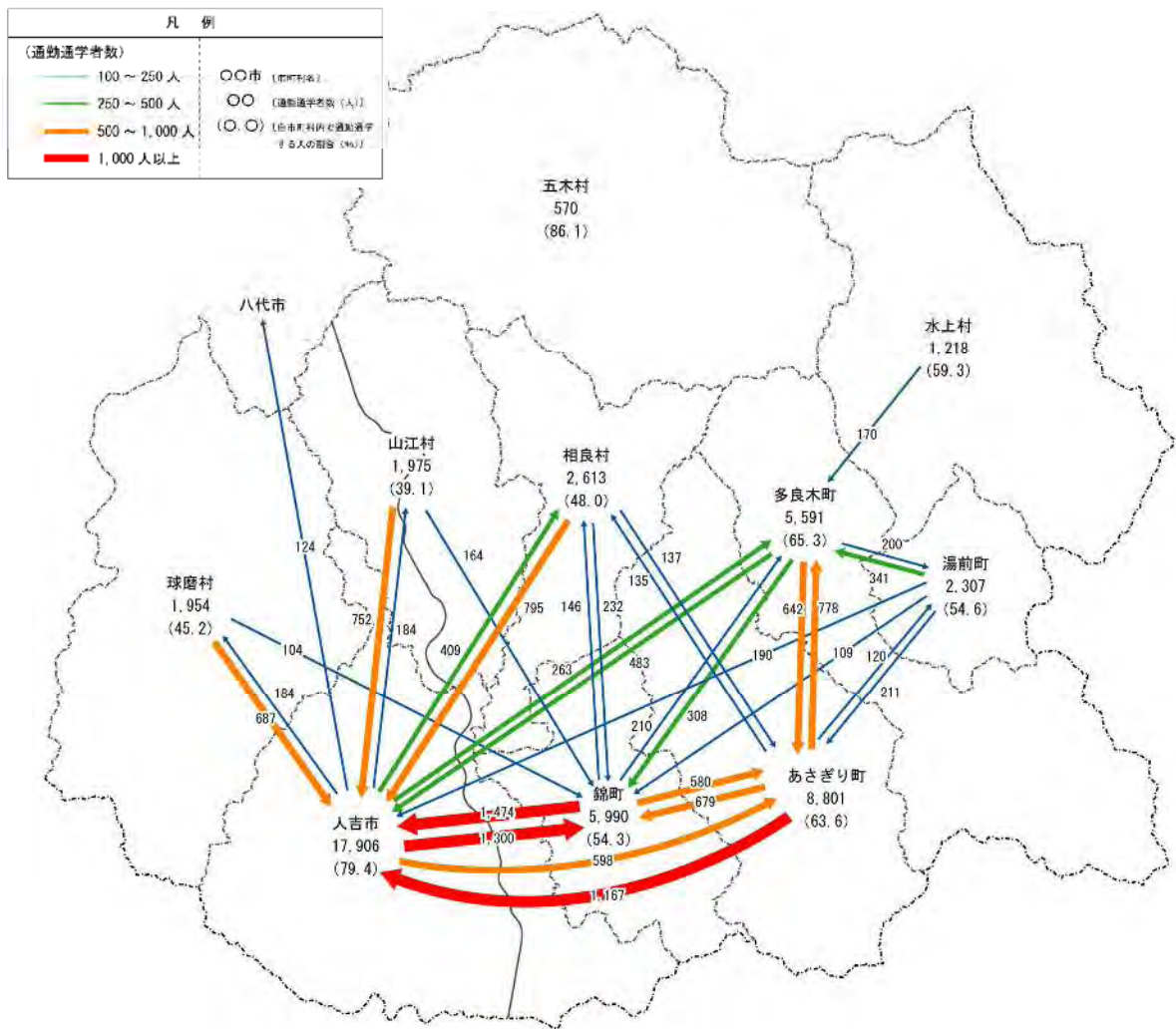
※その他は徒歩だけ、オートバイ、自転車、その他、不詳の合計

※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、各市町村から人吉市への流動が多く、特に人吉市⇔錦町、あさぎり町⇒人吉市の流動が多い状況です。

その他、多良木町～あさぎり町やあさぎり町～錦町間の結びつきも強い状況です。



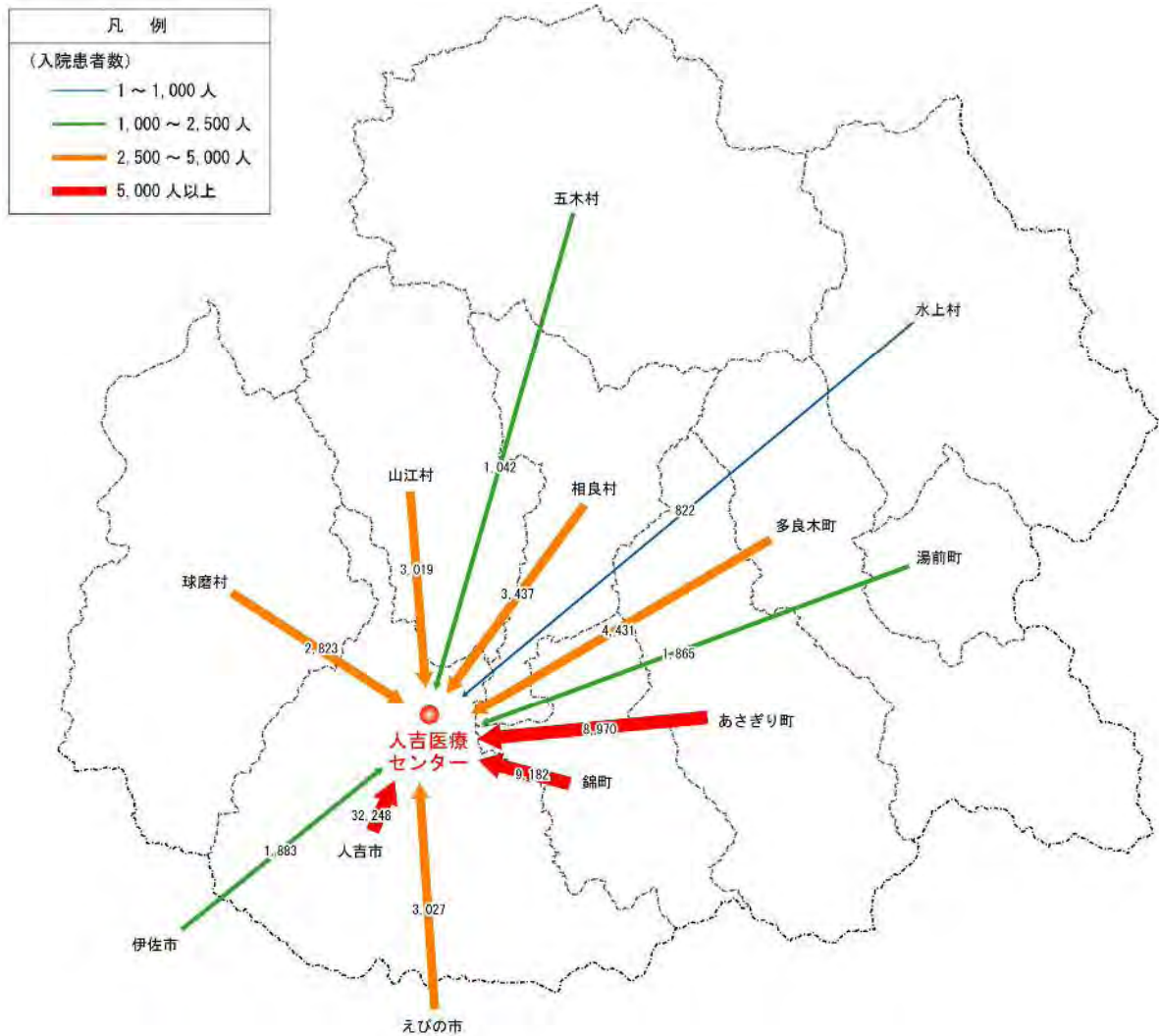
▲通勤通学流動 (H22)

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、各町村から概ね 1,000 人以上の人が訪れており、地域の基幹病院となっていることが伺えます。

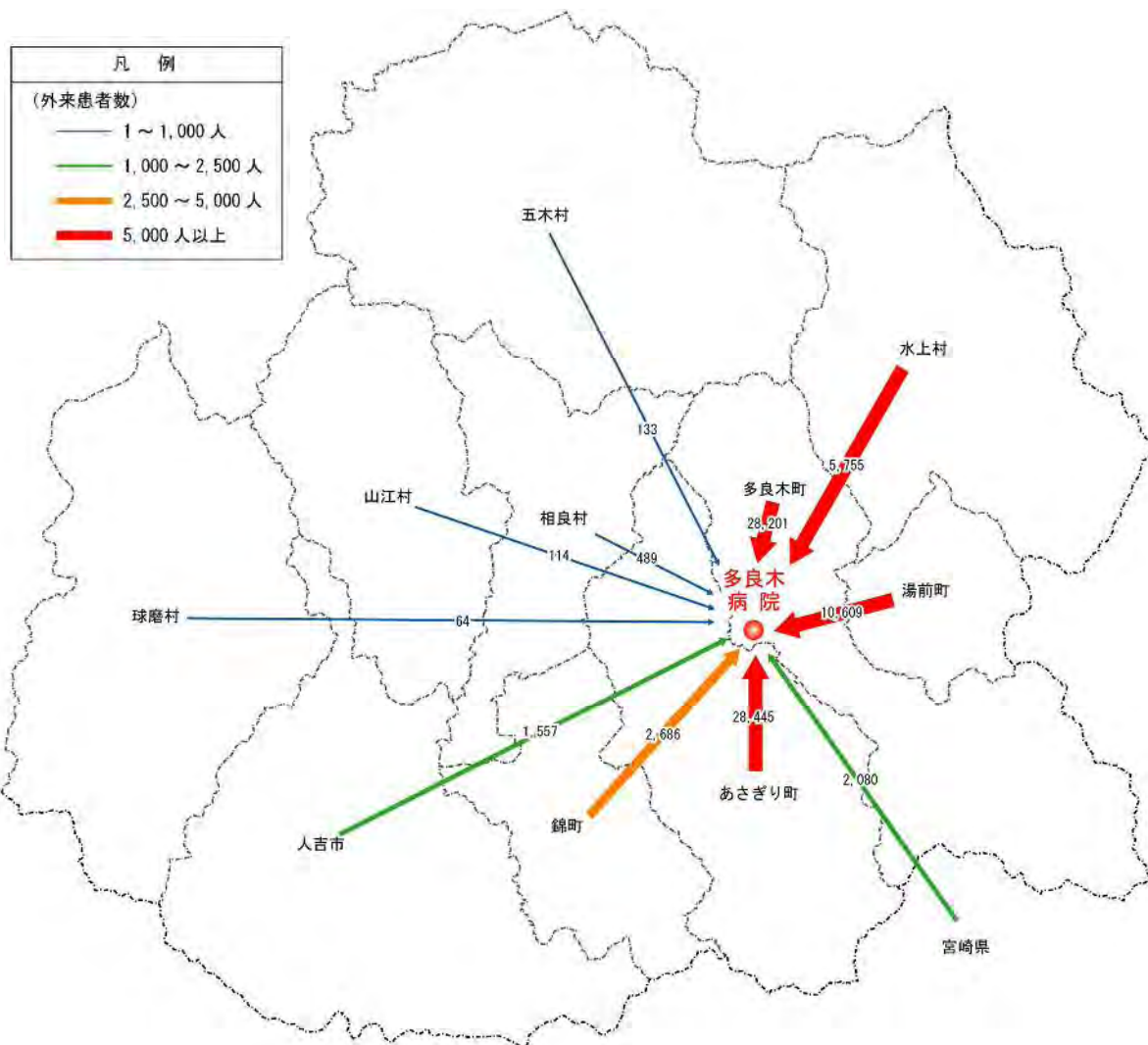


▲人吉医療センターへの患者数 (H26 年度、外来患者数)

資料：人吉医療センター

③公立多良木病院への患者数

公立多良木病院への年間の外来患者数は、多良木町に加え隣接するあさぎり町で年間約 28,000 人、湯前町で約 10,000 人となっており、その他人吉市や錦町、水上村でも 5,000 人以上となっており、地域全体の基幹病院となっています。



▲公立多良木病院への患者数 (H26 年度、外来患者数)

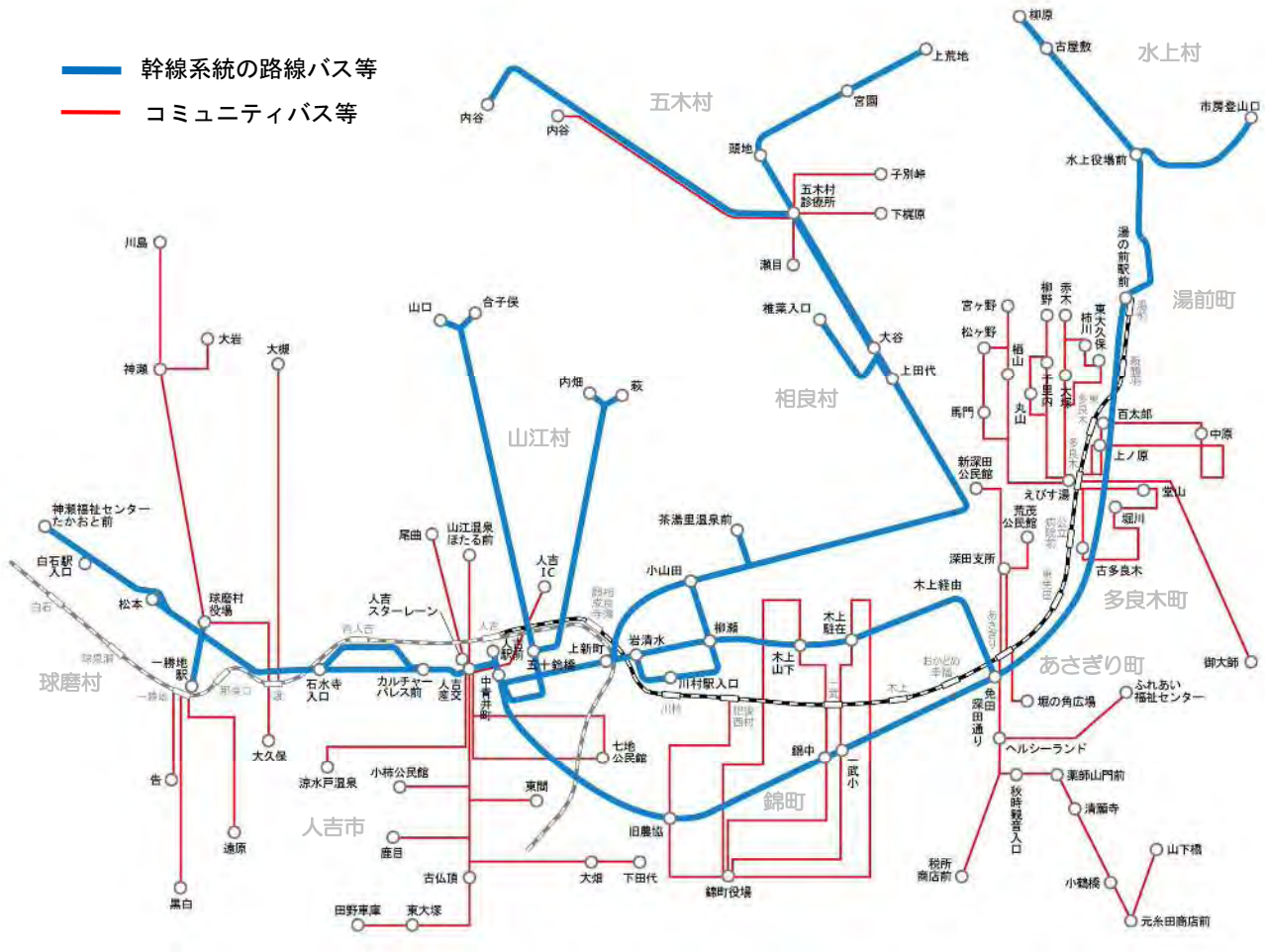
資料：球磨郡公立多良木病院企業団

5 公共交通の現況

(1) 公共交通体系

① 人吉球磨地域全体

人吉球磨地域の公共交通体系は、JR 九州肥薩線とくま川鉄道、複数市町村を結びバス路線を幹線として、各市町村内が独自に市町村内を運行するコミュニティバスや乗合タクシー等で形成されています。



▲人吉球磨地域全体の公共交通体系

※人吉市：地域内路線バス、コミュニティバス（豆バス）、乗合タクシーを運行

錦町：乗合タクシー

多良木町：乗合タクシー

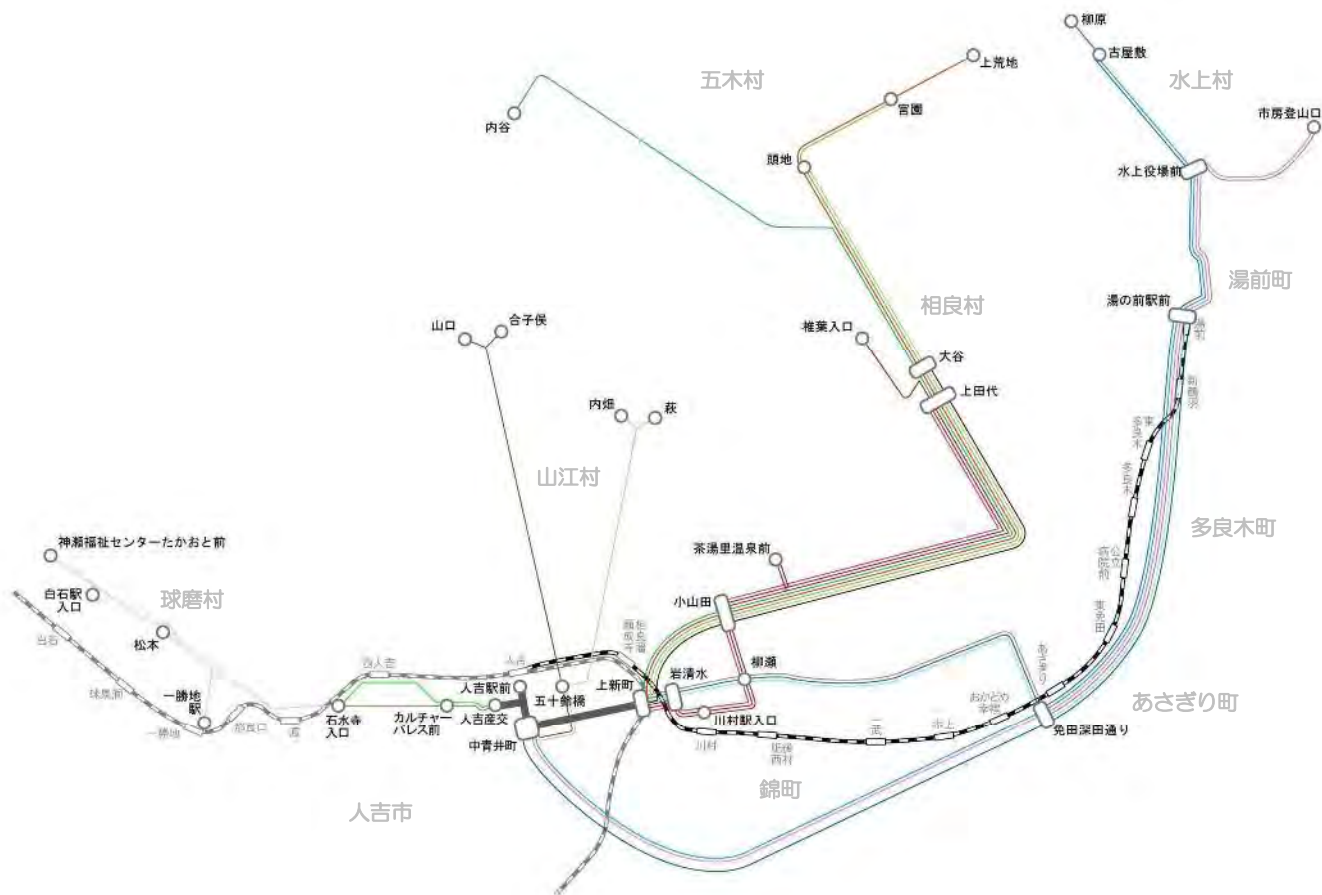
あさぎり町：乗合タクシー

球磨村：コミュニティバス

五木村：コミュニティバス

②幹線系統の路線バス

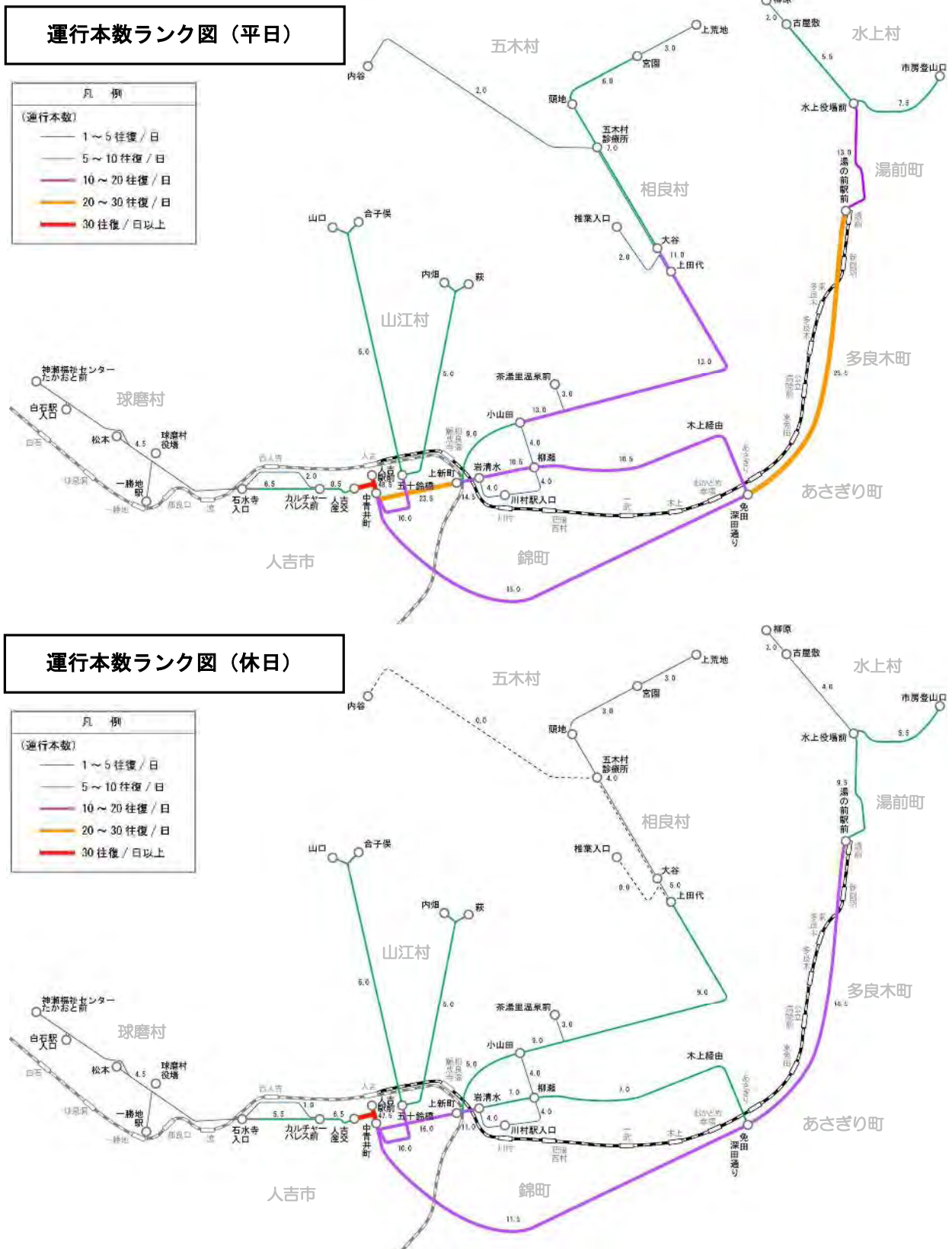
幹線系統の路線バスは、人吉市～錦町～あさぎり町～多良木町～湯前町～水上村を結ぶバス路線と人吉市～相良村～五木村を結ぶバス路線（16系統）に加え、山江村の乗合タクシー「まるおか号」と球磨村のコミュニティバスにおいて形成されています。バス路線に関しては、複数市町村を跨いだ運行となっているため、一部系統では長大路線となっているとともに、くま川鉄道と重複する区間も存在する状況です。



③幹線系統の路線バスの運行本数

路線バスの平日の運行本数は、各バス路線が集中する人吉中心部を除いては、免田深田通り～湯の前駅前間が最も多くなっています。

水上村では、5.5～7.5 往復/日の運行となっており、相良村・五木村方面では、大谷付近までは 10 往復/日以上の本数となっています。



(2) 公共交通の利用状況

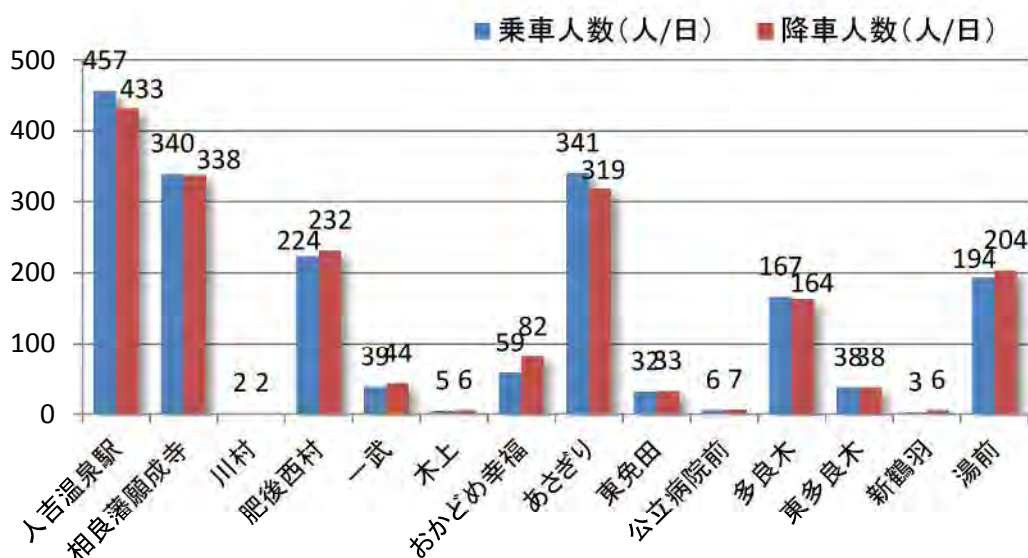
①くま川鉄道

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

駅別の乗降者数は1日平均3,800人程度であり、人吉温泉駅に加え、相良藩願成寺やあさぎり駅など高校が近くに立地する駅で多い状況です。ただし、川村や木上、公立病院前など10人未満の駅も見られる状況です。



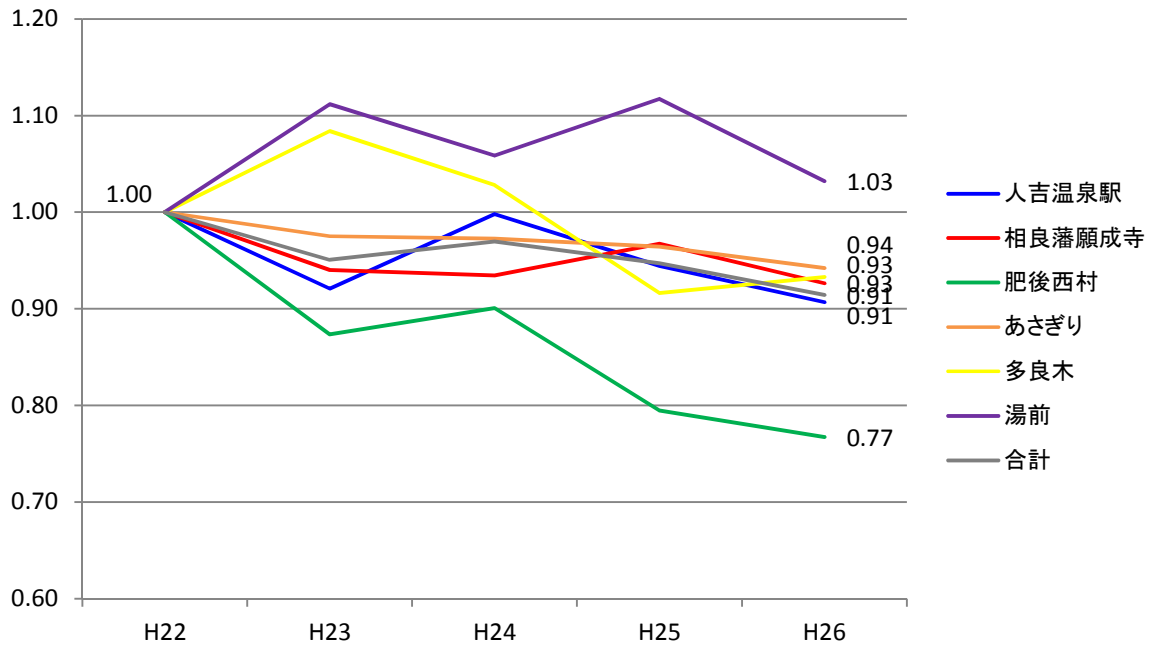
▲くま川鉄道の輸送人員の推移



▲くま川鉄道の駅別の乗降者数 (H26)

資料：くま川鉄道(株)提供資料

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



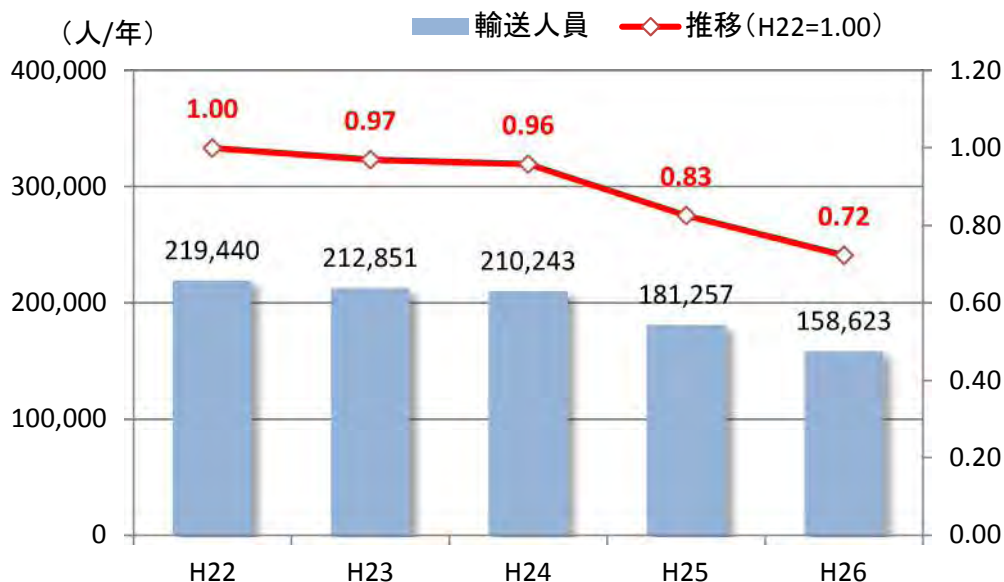
▲主要駅等の乗車人数の推移

資料：くま川鉄道(株)提供資料

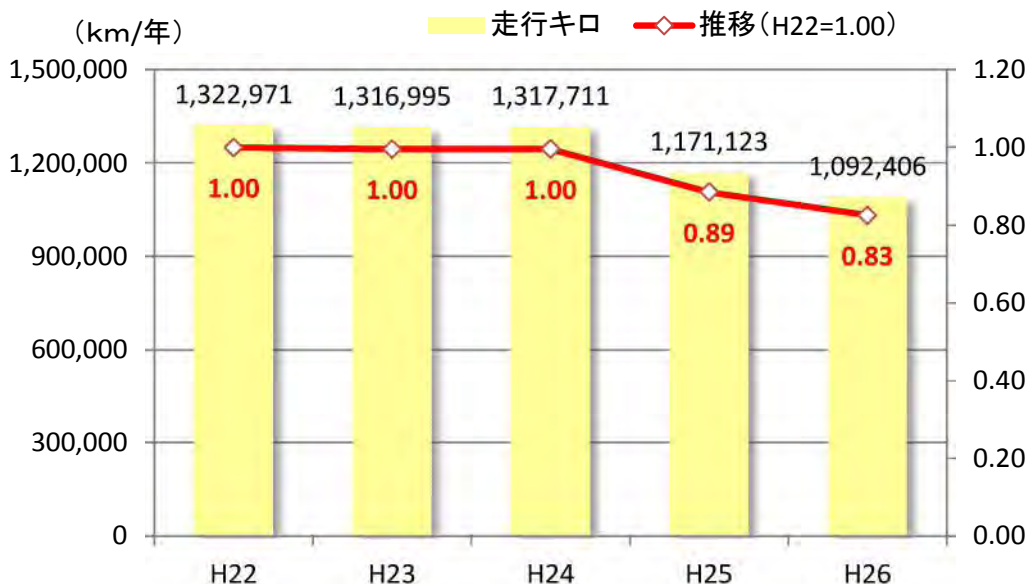
②路線バス

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

路線バス利用者の減少に伴い路線バスの走行キロも減少しており、過去5年間で約2割減少している状況です。



▲路線バスの輸送人員の推移

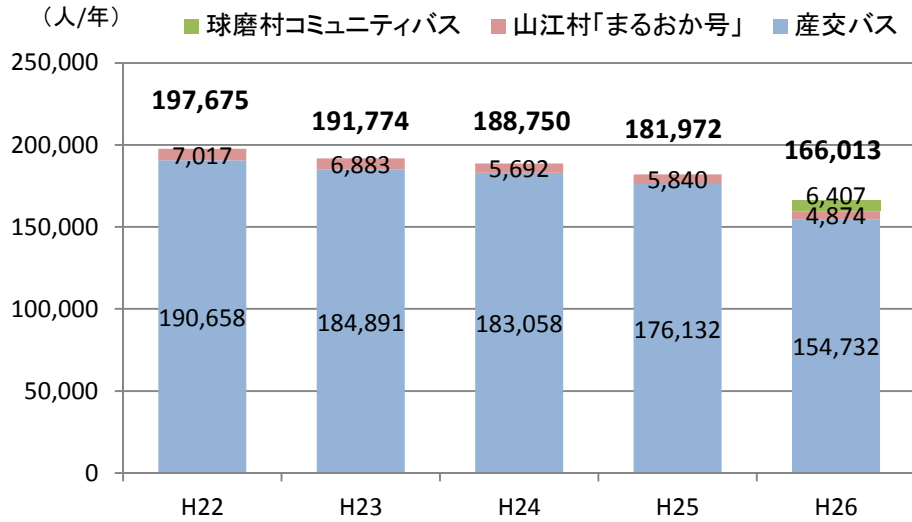


▲路線バスの走行キロの推移

資料：くま川鉄道(株)提供資料

③地域間幹線系統

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



▲輸送人員の推移

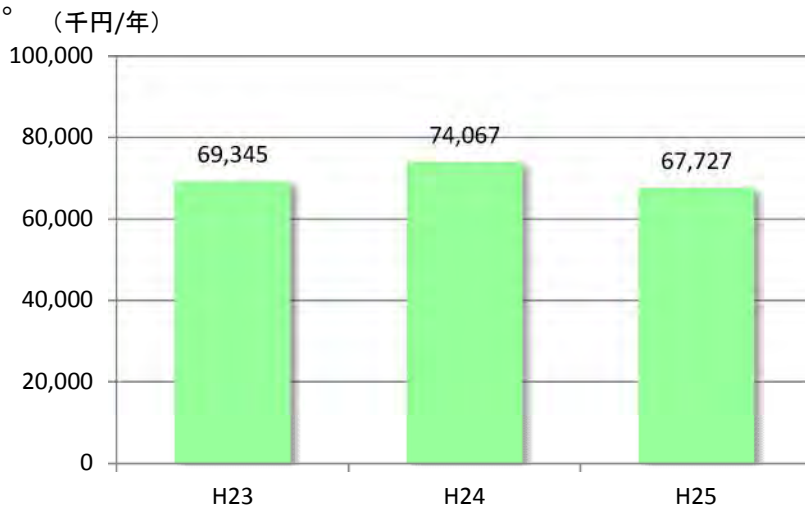
※産交バスは、毎年10月1日から9月30日までの実績
 山江村「まるおか号」は毎年4月1日から3月31日までの実績
 球磨村コミュニティバスは平成26年4月1日～9月30日までの実績

(3) 公共交通に対する負担状況

①くま川鉄道

くま川鉄道に対しては、平成22年度に基金に頼らない補助制度「くま川鉄道経営安定化補助制度」が創設され、10市町村で補填を行っています。補助金は、平成25年度において67,727千円となっており概ね横ばいで推移している状況です。

なお、施設整備費については、市町村の補助とは別に国・熊本県からも補助金を受けています。



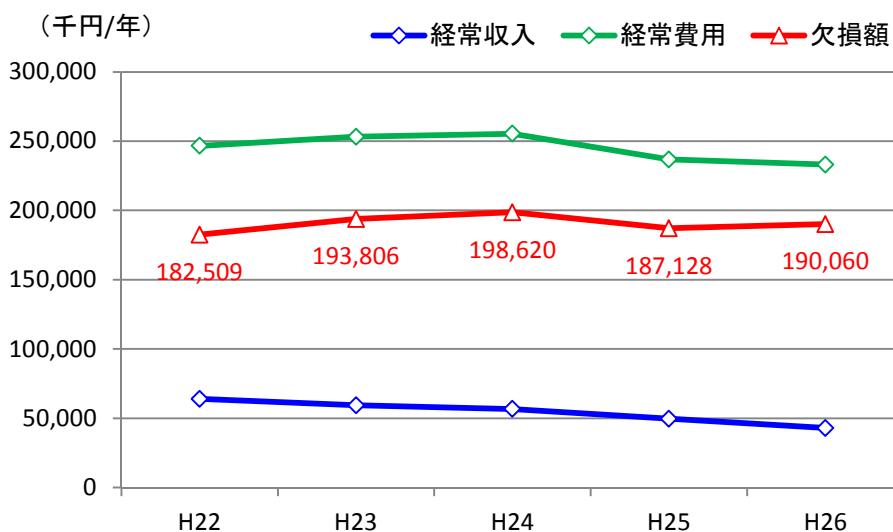
▲くま川鉄道への補助金額の推移

※補助金額には、経常損失分と施設整備等が含まれる

②路線バス

路線バスに関しては、利用者数の減少に伴う経常収入が年々減少しており、経常費用との差額分にあたる欠損額を関係市町村で負担している状況です。平成26年度において190,060千円となっています。

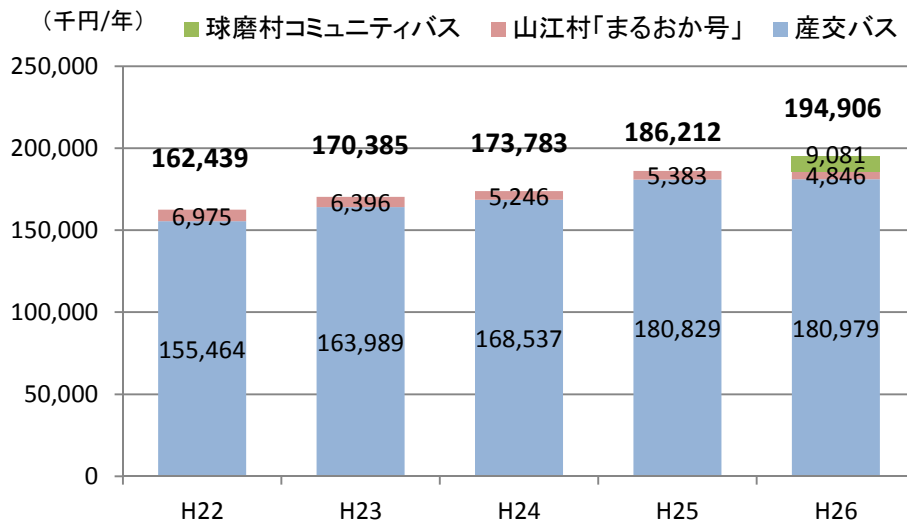
なお、市町村の負担に対しては、熊本県の補助金や国からの特別交付税の支援も受けています。



▲路線バスの欠損額等の推移

③地域間幹線系統

地域間系統に対する補助金は、平成26年度で194,906千円/年と輸送人員の減少に伴い増加している状況であり、過去5年間で約20%増加しています。



▲補助金額の推移

※産交バスは、毎年10月1日から9月30日までの実績
 山江村「まるおか号」は毎年4月1日から3月31日までの実績
 球磨村コミュニティバスは平成26年4月1日～9月30日までの実績

第3章 各種ニーズ調査結果

- 1 鉄道/バス利用者ヒアリング調査
- 2 地域住民アンケート調査
- 3 高齢者アクティビティダイアリー調査
- 4 高校生通学実態調査
- 5 施設利用者ヒアリング調査
- 6 観光客ヒアリング調査
- 7 関係機関ヒアリング調査

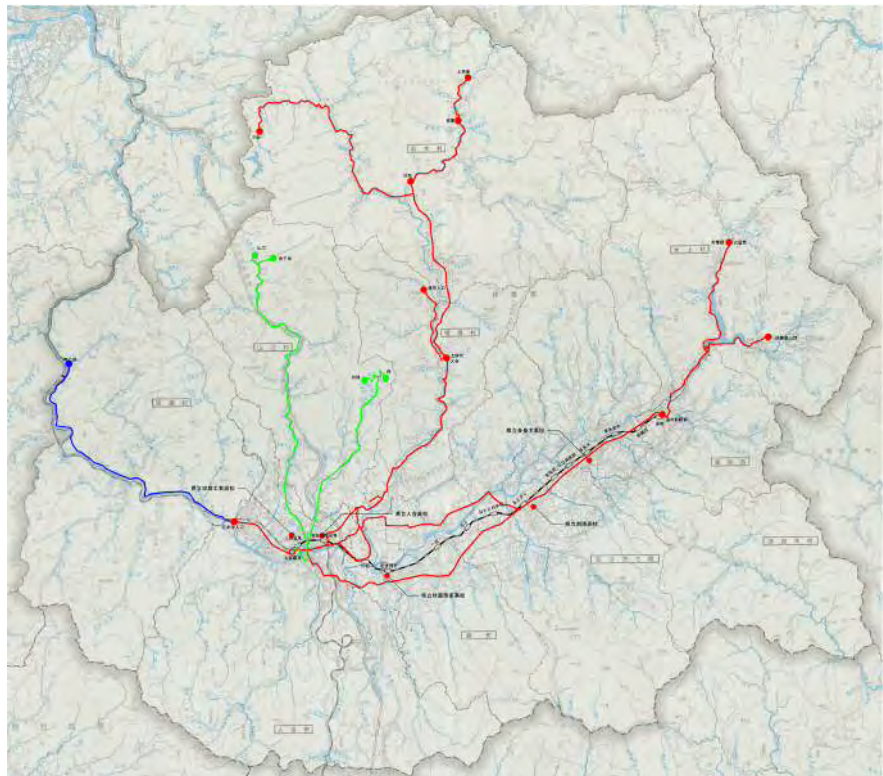
1 鉄道/バス利用者ヒアリング調査

(1) 調査概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|---|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ■ JR九州肥薩線・くま川鉄道・路線バス・乗合タクシーの全利用者 ■ 平日1日：全便（地域内で乗降する人のみ） ■ 休日1日：全便（地域内で乗降する人のみ） |
| 調査方法 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 調査員が車内に乗り込み、可能な範囲で聞き取り調査 ※乗車時間内に聞き取り困難な場合は、予め返信用封筒を準備しておき、郵送回収 ※郵送先：人吉・球磨地域公共交通活性化協議会 事務局（人吉市） |
| 調査時期 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 平成27年 9月27日（日）：休日 <li style="padding-left: 20px;">10月1日（木）：平日 |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 属性（居住地、性別、年齢、職業など） ・ 利用状況（目的・目的地、頻度、利用区間、利用時間帯など） ・ 自宅から乗車駅・乗車バス停までの交通手段 ・ 降車駅・降車バス停から目的地までの交通手段 ・ 地域公共交通の満足度 （運賃、便数、運行時間、経路、バス待ち・乗り継ぎ環境など） ・ 地域公共交通に対する要望、意見 など |

(2) 調査対象

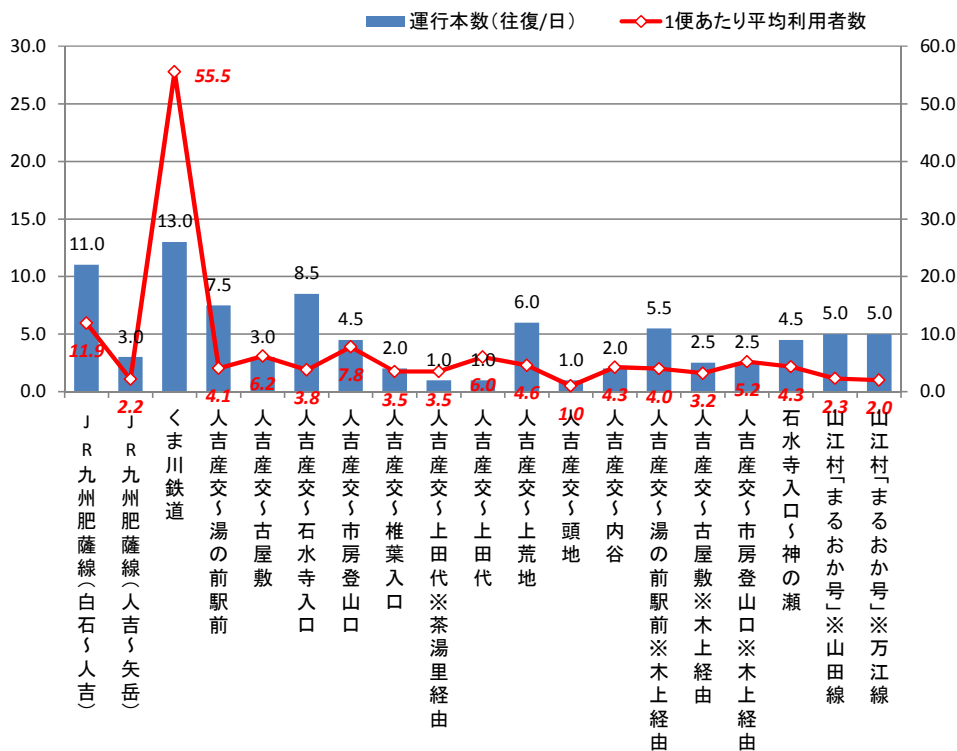
- JR九州肥薩線
 - ・ 白石駅～人吉駅
 - ・ 人吉駅～矢岳駅
- くま川鉄道
 - ・ 人吉温泉駅～湯前駅
- 路線バス
 - ・ 幹線17系統
- 乗合タクシー
 - ・ 山江村
 - 「まるおか号」
 - ※平日のみ



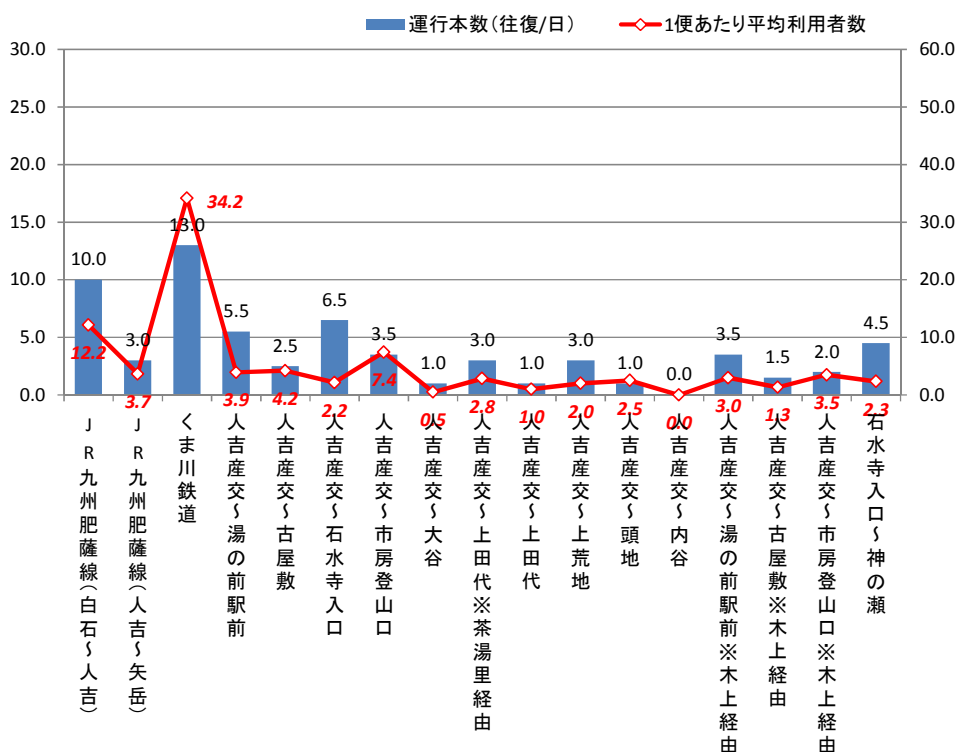
(3) 調査結果

①系統別の利用状況

1 便あたり平均利用者は、平休ともにくま川鉄道が最も多くなっています。路線バスに関しては、平日では人吉産交～古屋敷・市房登山口（水上村）や上田代（相良村）への系統で5人/便以上利用していますが、休日は人吉産交～市房登山口（水上村）の系統を除き、5人/便未満となっています。



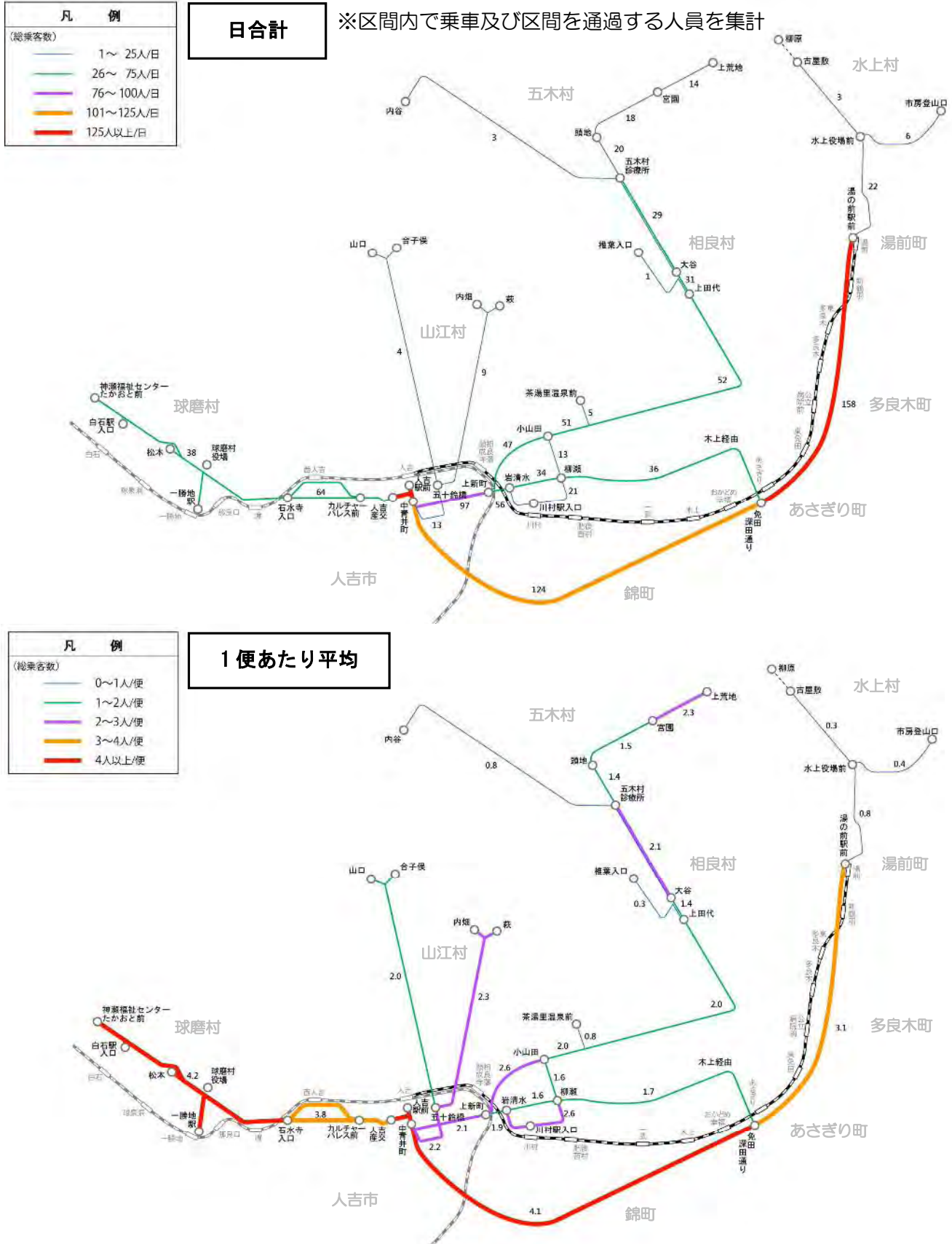
▲平日の系統別の利用状況



▲休日の系統別の利用状況

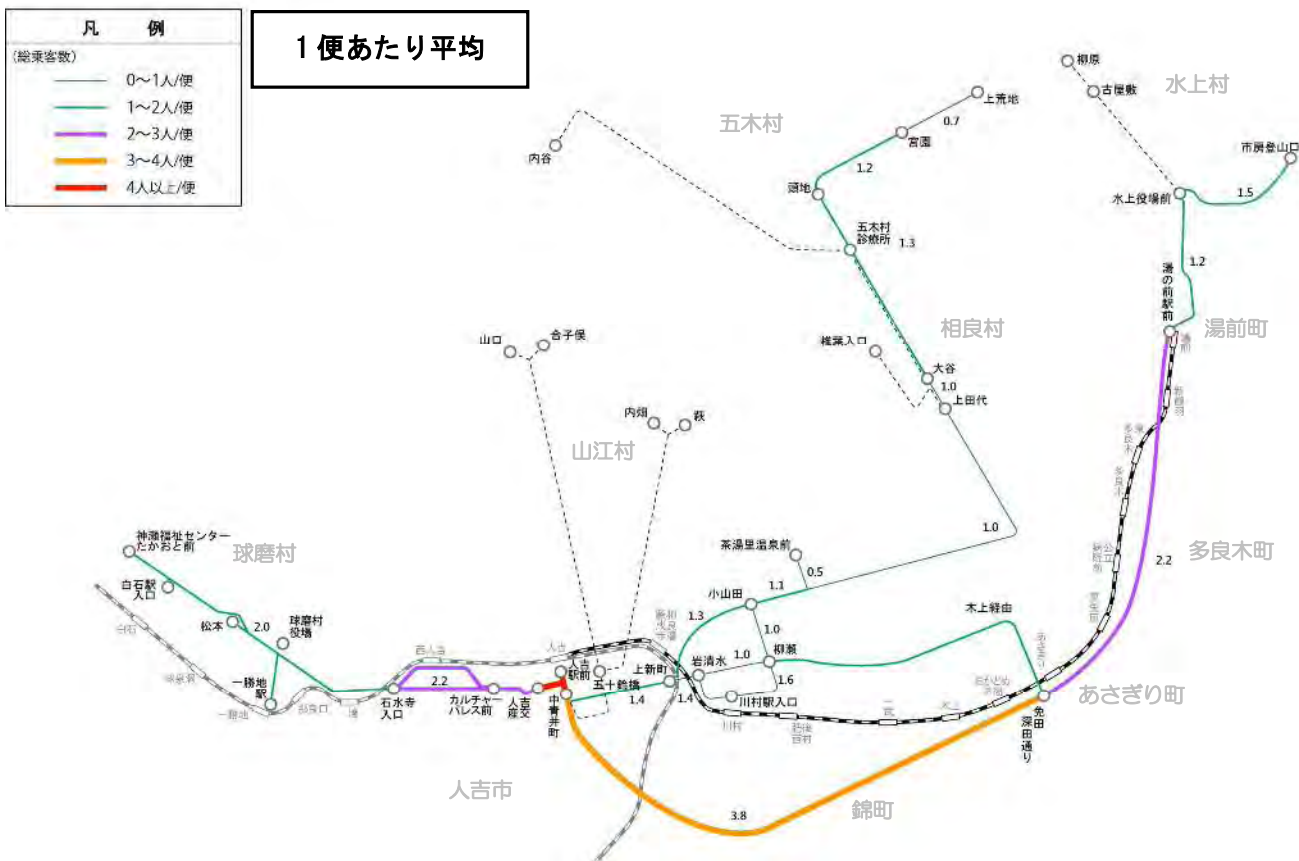
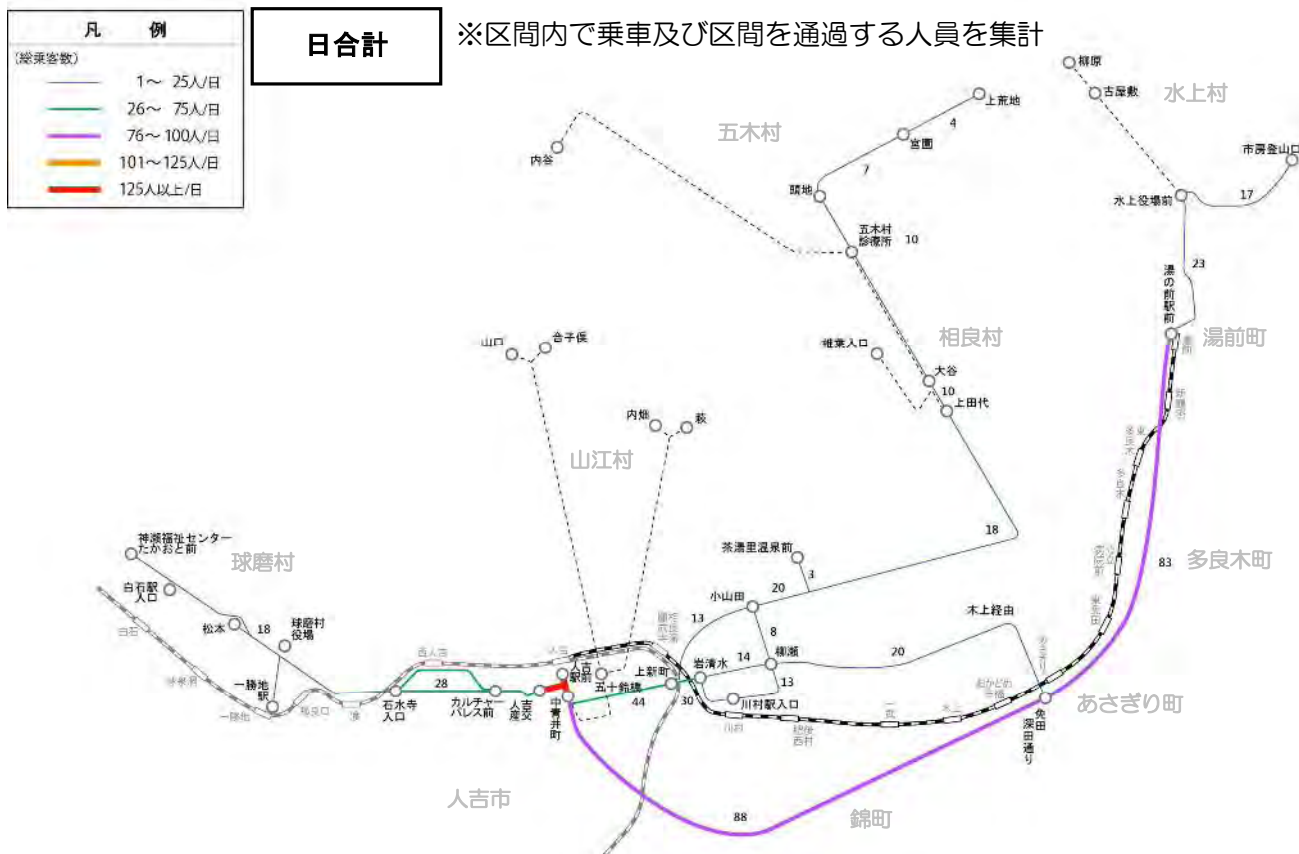
②区間別の利用状況（平日）

区間別の利用状況では、湯の前駅前～免田深田通りの区間が最も多く、次いで免田深田通り～人吉産交の区間となっており、その他区間では概ね 75 人/日未満となっています。しかし、1 便あたりで見ると、全区間 5 人/便未満となっています。



③区間別の利用状況（休日）

休日の区間別の利用状況も平日と同様に、湯の前駅前～免田深田通りや免田深田通り～人吉産交の区間が多くなっていますが、全区間で100人/日未満であるとともに、1便あたりでは多くの区間で2人/便以下となっています。



④利用者特性

JR九州肥薩線やくま川鉄道は、主に高校生の通学手段となっているとともに、沿線住民の移動手段、かつ観光客の移動手段となっています。

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の役割を担っていますが、利用者の多くは人吉市中心部や公立多良木病院を目的地としております。なお、路線バス全体の乗車密度は低く、JR九州肥薩線とくま川鉄道の乗り継ぎは見られるものの、鉄道と路線バスの乗り継ぎはほとんど見られない状況です。

▼系統毎の利用者特性等とりまとめ①

| 対象路線 | 利用特性 | 乗降特性 |
|-----------------------|---|---|
| JR九州肥薩線 | <ul style="list-style-type: none"> 朝夕の時間帯に利用が集中 高校生の利用が主 | <ul style="list-style-type: none"> 地域外～人吉間の利用が基本的に多い 平日は、一勝地～人吉、渡～人吉等の利用も多い |
| | <ul style="list-style-type: none"> 多様な年代が利用しており、観光等の利用も想定 | <ul style="list-style-type: none"> 地域外～人吉間の利用が基本的に多い |
| くま川鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> 朝夕の時間帯に利用 高校生が90%以上 | <ul style="list-style-type: none"> 相良藩願成寺、肥後西村、あさぎり、多良木など近くに高校が立地している駅の利用が多い |
| | <ul style="list-style-type: none"> 高校生が50%程度、その他多様な年代が利用 | <ul style="list-style-type: none"> 高校が立地している駅に加え、湯前駅の利用が多い（イベント開催の影響） |
| ①人吉産交～湯の前駅前 | <ul style="list-style-type: none"> 朝夕の便の利用が多い 通勤通学、病院が多い | <ul style="list-style-type: none"> 人吉・錦方面から多良木病院への利用が多いが、帰宅時には病院からの利用は少ない 各市町内での乗降も比較的多い |
| | <ul style="list-style-type: none"> 11～13時や16時頃の便の利用が多い 買い物が多い | <ul style="list-style-type: none"> 上一丸（錦町）での乗車が多い |
| ②人吉産交～古屋敷（水上村） | <ul style="list-style-type: none"> 6:50 人吉産交発、8:38 古屋敷発の便に利用が集中 通学や病院等の目的で利用 | <ul style="list-style-type: none"> 錦方面からあさぎり駅や多良木病院への利用が多く、水上村からは村内もしくは湯前町やあさぎり町への利用も見られる |
| | <ul style="list-style-type: none"> 10:05 人吉産交発と8:38 古屋敷発に利用が集中 買い物目的で主に利用 | <ul style="list-style-type: none"> 上一丸（錦町）での降車が多く、水上村からの利用は見られない |
| ③人吉産交～石水寺入口（医療センター経由） | <ul style="list-style-type: none"> 球磨村方面へは11:20の便、人吉方面では9:12便等に利用が集中 病院目的が多く通勤も見られる | <ul style="list-style-type: none"> 多くの利用者が球磨村のコミュニティバスを乗り継いで人吉～球磨間を利用 人吉市内～西人吉駅間の利用も比較的多い |
| | - | - |
| ④人吉産交～石水寺入口 | <ul style="list-style-type: none"> 小学生も含め多様な年代が利用 利用目的は買い物が多いが通勤も見られる | <ul style="list-style-type: none"> 多くの利用者が球磨村のコミュニティバスを乗り継いで人吉～球磨間を利用 |
| | - | - |
| ⑤人吉産交～市房登山口（水上村） | <ul style="list-style-type: none"> 高校生も含め多様な年代が利用 病院や買い物、通勤通学で利用 | <ul style="list-style-type: none"> 多良木病院から人吉方面への利用が多く、その他はばらついているが、水上村からは多良木・湯前までの利用は見られる |
| | <ul style="list-style-type: none"> 高校生も含め多様な年代が利用 主に買い物で利用 | <ul style="list-style-type: none"> 上一丸（錦町）や湯山温泉（水上村）での乗降が多い |
| ⑥人吉産交～大谷（相良村） | <ul style="list-style-type: none"> - | - |
| | <ul style="list-style-type: none"> 80歳以上の高齢者で、買物目的で利用 利用頻度は週数回 | <ul style="list-style-type: none"> 乗降は相良村から人吉方面へ利用 |

▼系統毎の利用者特性等とりまとめ②

| 対象路線 | 利用特性 | 乗降特性 |
|--------------------------------|--|--|
| ⑦人吉産交～椎葉入口 (相良村) | <ul style="list-style-type: none"> 60歳以上の高齢者が多く利用 17:30 椎葉入口発の便は1人 | <ul style="list-style-type: none"> 人吉市内中心部と相良村の利用であり、深山橋(相良村)での利用も見られる |
| ⑧人吉産交～上田代 (相良村) ※茶湯里経由 | <ul style="list-style-type: none"> 高齢者が利用 高校生も含め多様な年代が利用 10:00 上田代発と16:30 人吉産交発に利用が集中 | <ul style="list-style-type: none"> 人吉市内中心部と相良村の利用 人吉市内中心部と相良村の利用であり、山本神社前(相良村)での利用も見られる |
| ⑨人吉産交～上田代 (相良村) | <ul style="list-style-type: none"> 60歳以上の高齢者が多く、非免許保有の人が病院へ利用 休日は18～29歳と50代が通勤目的で利用 | <ul style="list-style-type: none"> 人吉市内中心部と相良村の利用 <p>同上</p> |
| ⑩人吉産交～上荒地 : 宮園止め含む (五木村) | <ul style="list-style-type: none"> 9:00 上荒地発の便に利用者集中 高校生も含め多様な年代が利用し、病院や買い物、通学で利用 1人/便も多く見られる 30～70代の利用で主に買い物で利用 | <ul style="list-style-type: none"> 五木村中心部付近から人吉中心部への利用が多いが、上荒地から人吉方面への利用や五木村内での移動も見られる <p>同上</p> |
| ⑪人吉産交～頭地 (五木村) | <ul style="list-style-type: none"> 利用者は高齢者が多い 利用頻度は週数回程度 <p>同上</p> | <ul style="list-style-type: none"> 人吉市内と相良村のみの利用 五木村から人吉市内への利用 |
| ⑫人吉産交～内谷 (五木村) | <ul style="list-style-type: none"> 小学生や高校生も含めた多様な年代が利用 通学に加え、買い物や病院が多い <p>-</p> | <ul style="list-style-type: none"> 人吉市内や相良村内が多いものの、五木村内での乗降や五木村中心部と人吉市や相良村での利用も見られる <p>-</p> |
| ⑬人吉産交～湯の前駅前 ※木上経由 | <ul style="list-style-type: none"> 午前中の人吉産交発の便に利用が集中 60歳以上の高齢者が病院へ利用 休日は買い物目的で利用 | <ul style="list-style-type: none"> 九日町で乗車し木上経由沿線での降車や多良木病院からあさぎり町への利用が多い 人吉市内から多良木・湯前町への利用や木上経由沿線での乗降も見られる |
| ⑭人吉産交～古屋敷 (水上村) ※木上経由 | <ul style="list-style-type: none"> 15:50 人吉産交発に利用が集中 多様な年代が利用 免許を持たない高齢者が利用 目的は買い物が多い | <ul style="list-style-type: none"> 九日町で乗車し木上経由沿線での降車や多良木病院から湯前町への利用が多い 水上村村内での利用も見られる 人吉～湯前間のみの利用 |
| ⑮人吉産交～市房登山口 (水上村) ※木上経由 | <ul style="list-style-type: none"> 高校生も含め多様な年代が利用 通勤通学で利用されるとともに、病院での利用が多い 買い物での利用が多い | <ul style="list-style-type: none"> 人吉方面から多良木病院への利用や水上方面から多良木病院への利用が多い 湯山温泉(水上村)から人吉方面や各町内及び人吉方面への利用が多い |
| ⑯石水寺入口～神の瀬 ※球磨村コミュニティバス | <ul style="list-style-type: none"> 多様な年代が利用 病院と買い物で主に利用 多様な年代が利用 買い物で主に利用 | <ul style="list-style-type: none"> 多くの利用者が人吉市内の路線バスを乗り継いで人吉市～球磨村間を利用 平日では一勝地駅からの利用も多い 多くの利用者が人吉市内の路線バスを乗り継いで人吉市～球磨村間を利用 |
| ⑰山江村「まるおか号」 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者は70歳以上の高齢者 利用目的は病院が多いが、利用頻度は月数回と比較的低い | <ul style="list-style-type: none"> 山間部の集落から人吉市内への利用も見られるが、山江村役場から人吉市内側での乗降も多い |

2 地域住民アンケート調査

(1) 調査概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|---------|---|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>地域住民</u>（18歳以上） ■ <u>配布数</u>：<u>4,350世帯（1世帯当たり2票）</u> <ul style="list-style-type: none"> ・人吉市：750世帯、錦町：400世帯、多良木町：400世帯、湯前町：400世帯、水上村：400世帯、相良村：400世帯、五木村：400世帯、山江村：400世帯、球磨村：400世帯、あさぎり町：400世帯 ■ <u>回収目標</u>：<u>3,300票</u>（回収率：40%想定） <ul style="list-style-type: none"> ・人吉市：600票、錦町：300票、多良木町：300票、湯前町：300票、水上村：300票、相良村：300票、五木村：300票、山江村：300票、球磨村：300票、あさぎり町：300票 |
| 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 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 郵送による配布・回収 ※ 郵送先：人吉・球磨地域公共交通活性化協議会 事務局（人吉市） |
| 調査方法 | ■ 調査票への記入式 |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 （運賃、便数、運行時間、経路、バス待ち・乗り継ぎ環境など） ・ 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 |

(2) 配布回収結果

| | 配布世帯数 | 回収世帯数 | 回収率 |
|-------|-------|-------|------|
| 人吉市 | 860 | 243 | 28.3 |
| 錦町 | 461 | 141 | 30.6 |
| 多良木町 | 472 | 134 | 28.4 |
| 湯前町 | 475 | 205 | 43.2 |
| 水上村 | 480 | 209 | 43.5 |
| 相良村 | 459 | 172 | 37.5 |
| 五木村※ | 515 | 154 | 29.9 |
| 山江村 | 451 | 162 | 35.9 |
| 球磨村 | 483 | 169 | 35.0 |
| あさぎり町 | 464 | 170 | 36.6 |
| 合計 | 5,120 | 1,759 | 34.4 |

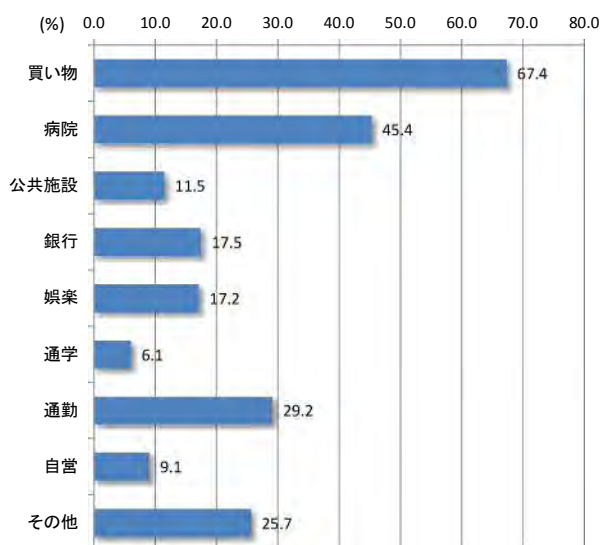
※9月27日回収時点

※住所不明等を除く

(3) 調査結果

①日常生活における外出目的 (N=3,986 複数回答)

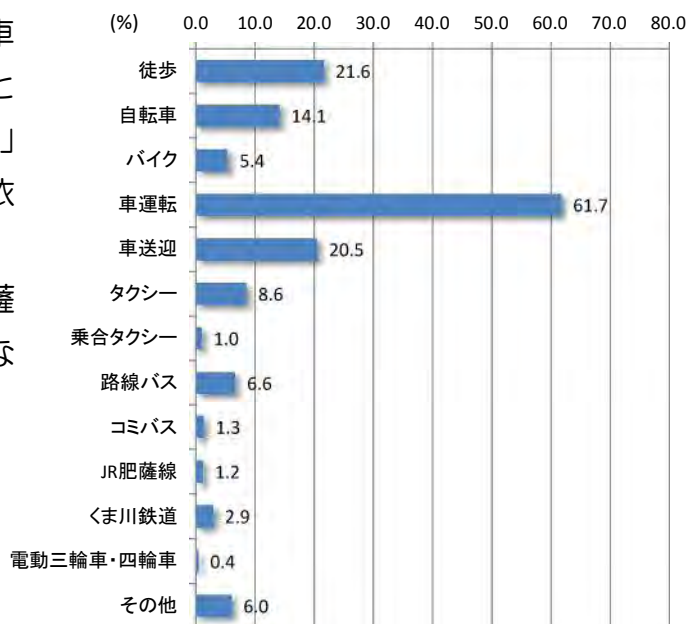
日常生活における外出目的は、「買い物」が最も多く、次いで「病院」が多く、通勤通学等より多くなっていることから、高齢化の進展が伺えます。



②日常生活における移動手段 (N=3,986 複数回答)

日常生活における移動手段は、「車運転」が6割以上と他の交通手段と比較して圧倒的に多く、次いで「徒歩」や「車送迎」となっており、自動車依存の高さが伺えます。

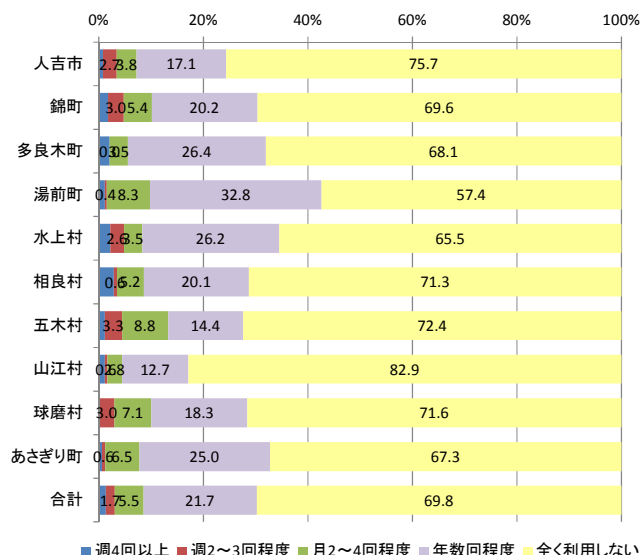
路線バスは全体で6.6%、JR肥薩線は1.2%、くま川鉄道が2.9%となっています。



③公共交通の利用状況 (N=1,942)

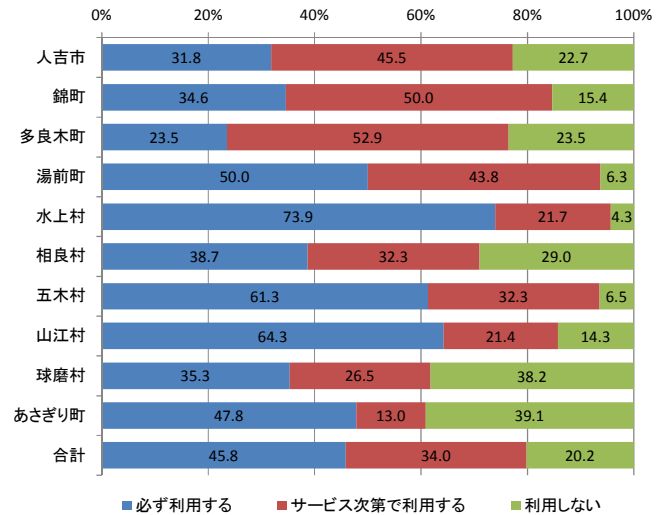
公共交通の利用状況は、地域全体で全く利用しない人が約7割となっており、18歳以上において週2日以上利用する人は約3%と利用頻度が極めて低い状況です。

利用する理由としては、「他に交通手段がない」が最も多く、公共交通は移動手段等がない交通弱者が多く利用していることが伺えます。



④路線バス等のサービス低下時における利用意向（公共交通利用者）

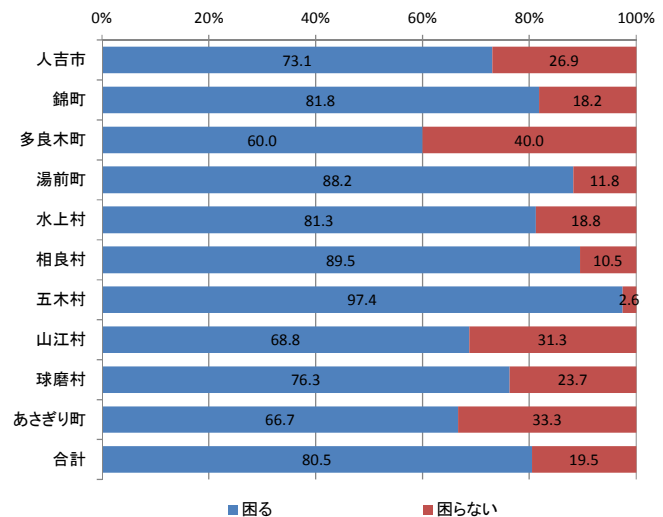
現在、公共交通を利用している人は、サービス等が低下した場合にでも地域全体で約 8 割が利用すると回答しています。市町村別では、水上村や相良村、五木村で他市町村より若干高い傾向となっています。



⑤路線バス等が廃止された場合に困るか否か（公共交通利用者）

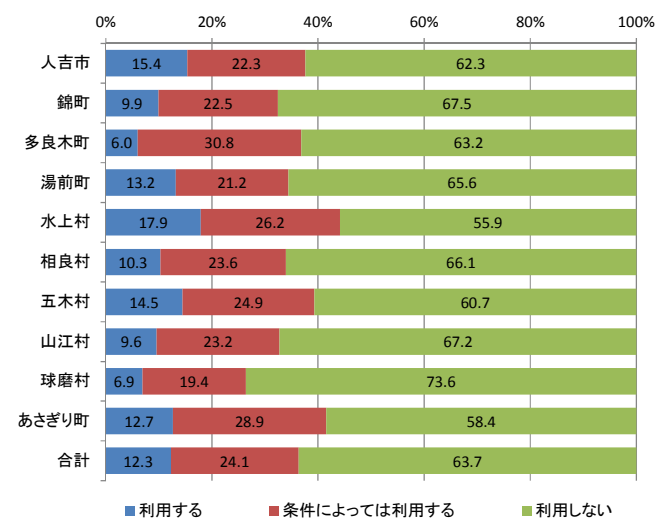
現在、公共交通を利用している人は、路線バス等が廃止された場合に約 8 割が困ると回答しています。市町村別では、湯前町や水上村、相良村、五木村で他市町村より高い傾向となっています。

なお、困る理由としては、「他に交通手段がない」や「日常生活において不便」が多く挙がっています。



⑥路線バス等のサービス改善にともなう利用意向（非公共交通利用者）

現在、公共交通を利用していない人は、今後、路線バス等のサービス水準が改善されれば利用すると回答した人が約 1 割であり、条件によっては利用する人は約 2 割の状況です。



⑦調査結果とりまとめ

・日常生活の実態（地域全体）

- 日常生活における外出目的は、「買い物」に次いで「病院」が多く、通勤通学等より多くなっていることから、高齢化の進展が伺えます。
- 外出時の移動手段としては、「車運転」が最も多く、次いで「徒歩」「車送迎」となっており、路線バスは全体で6.6%、JR 肥薩線は1.2%、くま川鉄道が2.9%となっています。
- 目的別では、「買い物」目的での路線バスや乗合タクシー、その他公共交通の利用は高いものの、その他通学を除く目的での利用は極めて低く、自動車依存の高さが伺えます。
- 通勤通学を除き、地域住民の移動時間帯は、行きは9～11時台、帰りは10～12時台もしくは15時頃に集中しています。

・公共交通の利用実態（地域全体）

- 公共交通を全く利用しない人が約7割となっており、18歳以上において週2日以上利用するのは約3%と利用頻度が極めて低い状況です。
- 公共交通を利用する理由は、「他に交通手段がない」が最も多く、公共交通は移動手段等がない交通弱者が多く利用していることが伺えます。
- 一方、公共交通を利用しない理由としては、「車などの交通手段が便利」が多くを占めています。
- ただし、現在公共交通を利用している人はサービス低下時においても約8割（サービス次第で利用する含む）が利用意向を示しているとともに、廃止時に約8割が困ると回答しており、「他に交通手段がない」に加え、「日常生活において不便」が理由となっていることから、地域住民が日常生活を安心して暮らせるために必要不可欠な存在となっています。
- 公共交通のサービスに対して、自宅からのバス停の距離や運行ルート等に対しては満足度は高いものの、運行間隔・本数、運行時間帯といったサービス水準に加え、鉄道とバスの待ち環境や乗継環境、情報提供に対する不満が高い状況であり、改善が求められます。
- また、現在公共交通を利用していない人でも、将来的には路線バスや乗合タクシーを移動手段として考えている状況です。

・公共交通へのニーズ（地域全体）

- 路線バス等の維持に対して、「公共交通機関は住民の交通手段として維持すべきで、行政支援は致し方ないと思う」との回答が約6割を占める状況です。
- 廃止にならないための協力意向として、「地域の行事等の団体移動で路線バスの利用を行なうなど、利用促進を図る活動に参加する」が最も多く、路線バス等の維持に向けた利用促進や地域住民の意識醸成が必要です。
- 地域に望ましい公共交通の運用方法は、デマンド型乗合タクシーへのニーズより、小型バスでも構わないので定時定路線での路線バス等へのニーズが高い状況です。

3 高齢者アクティビティダイアリー調査

(1) 調査概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|---------|--|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ■<u>地域住民</u>（65歳以上の高齢者） ■<u>配布数</u>：2,200票 <ul style="list-style-type: none"> ・人吉市：400票、錦町：200票、多良木町：200票、湯前町：200票、水上村：200票、相良村：200票、五木村：200票、山江村：200票、球磨村：200票、あさぎり町：200票 ■<u>回収目標</u>：880票（回収率：40%想定） <ul style="list-style-type: none"> ・人吉市：160票、錦町：80票、多良木町：80票、湯前町：80票、水上村：80票、相良村：80票、五木村：80票、山江村：80票、球磨村：80票、あさぎり町：80票 |
| 調査時期 | <ul style="list-style-type: none"> ■<u>配布</u>：平成27年9月上旬～<u>回収期限</u>：9月中旬 ※9月9日（水）～9月15日（火）の1週間分 |
| 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 ※時間軸と活動分類軸（自宅で行った行動、移動、自宅外で行った行動など）に沿って、活動内容と同行者、移動先、手段等を該当する部分に記入して頂きます。 |

(2) 配布回収結果

| | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|-------|-------|-------|------|
| 人吉市 | 400 | 177 | 44.3 |
| 錦町 | 200 | 107 | 53.5 |
| 多良木町 | 200 | 97 | 48.5 |
| 湯前町 | 200 | 119 | 59.5 |
| 水上村 | 200 | 105 | 52.5 |
| 相良村 | 200 | 79 | 39.5 |
| 五木村 | 200 | 75 | 37.5 |
| 山江村 | 200 | 100 | 50.0 |
| 球磨村 | 200 | 85 | 42.5 |
| あさぎり町 | 200 | 77 | 38.5 |
| 合計 | 2,200 | 1,021 | 46.4 |

※9月27日回収時点

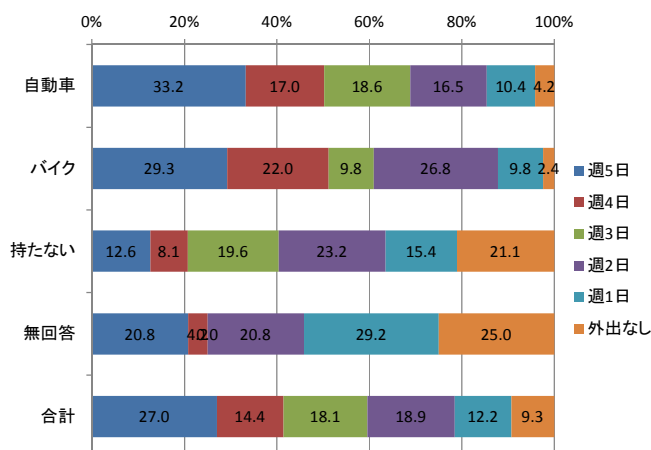
(3) 調査結果

①日常生活における外出状況

平日は、ほぼ毎日外出している人が約3割と比較的外出頻度が高い状況ですが、平日に外出をしない人が約1割存在します。

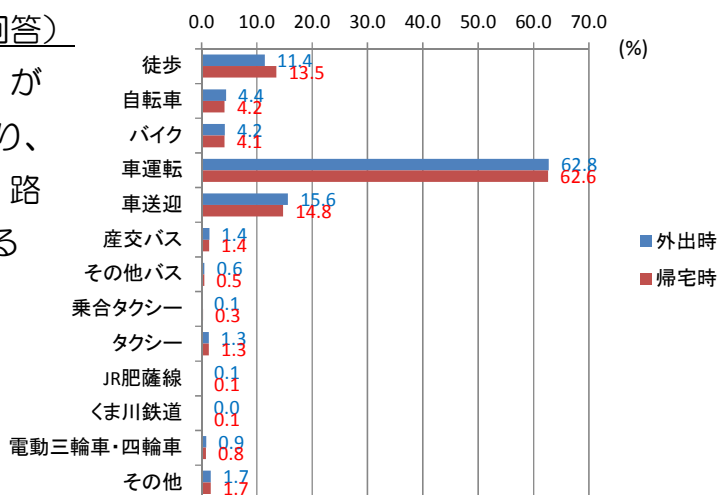
土曜日と日曜日に関しては、外出している人が約6割を占める状況です。

免許保有状況別では、免許を持たないの方が全体的に外出頻度が少なく、週4日以上外出している人は2割程度となっています。



②外出時の移動手段（平日 複数回答）

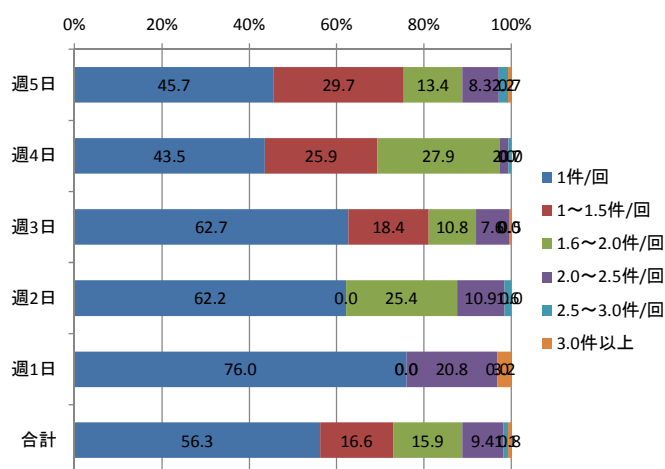
外出時の移動手段は、「車運転」が6割以上と圧倒的に多くなっており、次いで「車送迎」となっています。路線バス等の公共交通を利用している人は数%の状況です。



③外出日数別の平日外出時の平均的な用事の件数（目的数）

平日1回の外出時において用事（目的）を済ませる件数は、外出日数が少ないほど1件/回の割合が増加する一方、週2日や週1日外出している人は、1.5件/回以上の割合が比較的多い状況です。

移動手段の制約等に伴い1回あたりの外出で複数の用事を済ませていることが伺える状況です。



④調査結果とりまとめ

・高齢者の状況

- 65歳以上の高齢者の約3割が自動車等の免許を保有していない状況であり、自転車等も含めた自由に使える移動手段も約2割が持たない状況です。
- 免許保有状況は、高齢になるほど持たない状況であるとともに、特に女性において免許を非保有の状況です。

・高齢者の外出状況

- 高齢者は、平日はほぼ毎日外出している人が約3割、週3日以上でも約6割と比較的頻度が高い状況ですが、平日に外出をしない人が約1割存在します。
- 土曜日や日曜日に外出する人は半分程度となっています。
- 年齢別では、高齢になるほど外出頻度が減少し、90歳以上では約4割が平日外出しない状況です。
- また、免許を持たない人の方が全体的に外出頻度が少なく、外出しない人が約2割存在します。

・高齢者の行動特性

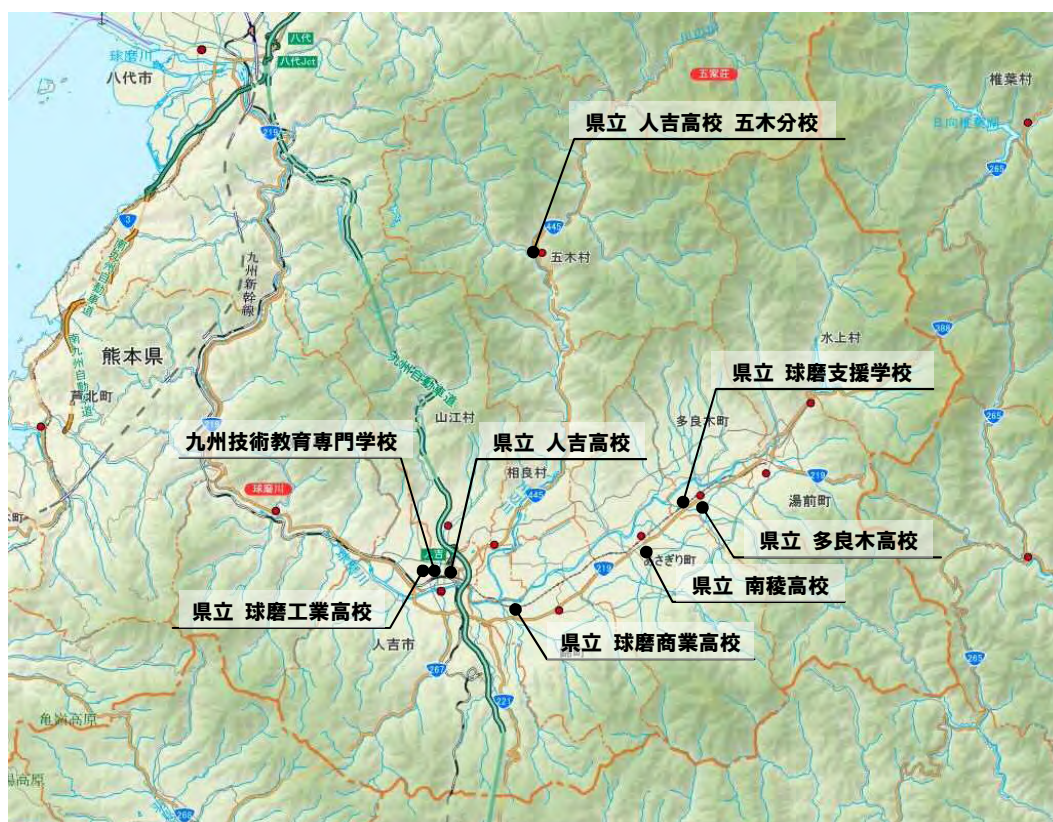
- 外出時の移動手段は、車運転が6割以上で、次いで車送迎となっており、路線バス等の公共交通を利用している人は数%の状況です。
- 移動目的は、全体として買物目的が多く、次いで病院となっています。
- 買物目的は、平日より土曜日・日曜日において若干割合が多く、その他目的においては平日の曜日によって違いが見られない状況です。
- 病院目的では、月曜・水曜・金曜で若干多い状況です。
- 平日1回の外出時において用事（目的）を済ませる件数は、外出日数が少ないほど多くなる傾向にあり、移動手段の制約等に伴い1回あたりの外出で複数の用事を済ませている状況です。
- 移動時間帯は、概ね8:00~10:00に自宅を出発し、平日は午前中に帰宅、土曜日・日曜日は午後に分散して帰宅している状況です。

4 高校生通学実態調査

(1) 調査概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|---------|---|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>地域内の高校に通う1, 2年生 (年齢は問いません)</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県立人吉高等学校 (五木分校、定時制含む) ・ 県立球磨工業高等学校 ・ 県立球磨商業高等学校 ・ 県立南稜高等学校 ・ 県立多良木高等学校 ・ 県立球磨支援学校 ・ 九州技術教育専門学校 |
| 調査時期 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 配布：平成27年9月10日(木) ■ 回収：平成27年9月17日(木) |
| 配布・回収方法 | ■ 学校を通じた配布・回収 |
| 調査方法 | ■ 調査票への記入式 |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 個人属性 ・ 通学時の交通特性 (利用交通手段、時間帯など) ・ 通学以外での公共交通利用状況及び行動特性 など |

(2) 調査対象位置図



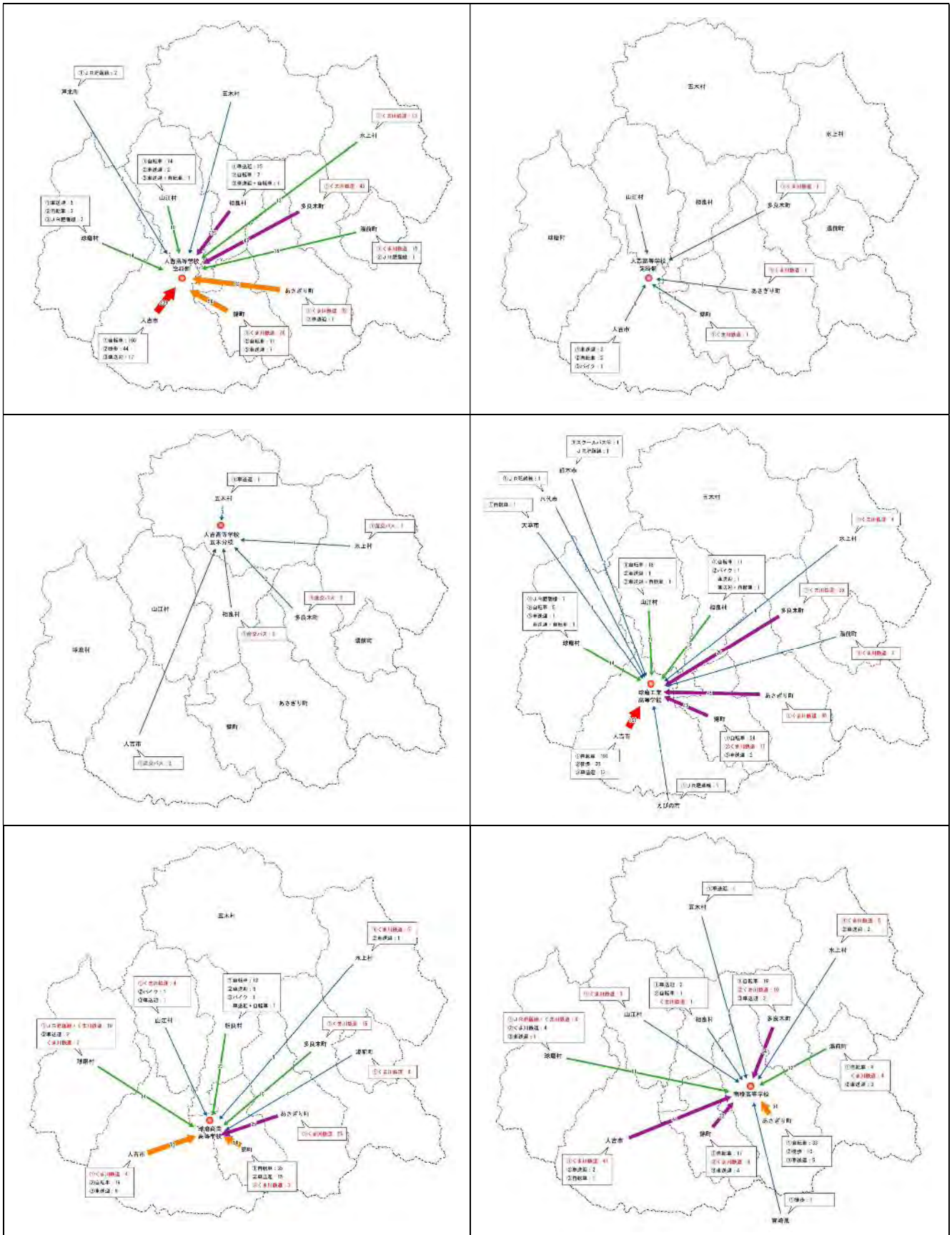
(3) 配布回収結果

| | | 1年生 | | 2年生 | | 計 | |
|------------|------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|
| | | 配布数 | 回収数 | 配布数 | 回収数 | 配布数 | 回収数 |
| 県立人吉高等学校 | 全日制 | 254 | 247 | 275 | 269 | 529 | 516 |
| | 五木分校 | 6 | 6 | 4 | 4 | 10 | 10 |
| | 定時制 | 9 | 6 | 4 | 4 | 13 | 10 |
| 県立球磨工業高等学校 | | 181 | 178 | 166 | 165 | 347 | 343 |
| 県立球磨商業高等学校 | | 128 | - | 98 | - | 226 | 221 |
| 県立南稜高等学校 | | 112 | 65 | 146 | 141 | 258 | 206 |
| 県立多良木高等学校 | | 69 | 61 | 63 | 63 | 132 | 124 |
| 県立球磨支援学校 | | 16 | 13 | 4 | 3 | 20 | 16 |
| 九州技術教育専門学校 | | 5 | 5 | 14 | 13 | 19 | 18 |
| 合計 | | 780 | 581 | 774 | 662 | 1,554 | 1,464 |

(4) 調査結果とりまとめ

- 各高校とも人吉球磨地域全域から学生が通学しています。
- 登校時の交通手段は、自転車が約39%と多く、次いでくま川鉄道が約35%となっています。
- 特に、くま川鉄道沿線町村で多い状況です。
- 産交バスで登校している学生は0.6%と少ない状況です。
- 産交バスを利用している学生は、人吉高校五木分校に人吉市内等から通う学生や、球磨支援学校に人吉市・錦町・水上村から通う学生が主となっています。
- その他、車での送迎が約11%を占める状況です。
- 自宅からバス停・駅までの交通手段は、車送迎が多く、次いで自転車となっています。
- バスと鉄道を乗り継ぐ学生はほとんどいない状況です。
- バス停・駅から学校までの交通手段は基本的に徒歩だが、鉄道利用者では自転車も見られる状況です。
- 登校時は、6:00～7:00に自宅を出発した学生は7:30前くらいに到着し、7:00以降に自宅を出発した学生は、8:00前後に学校に到着している状況です。
- 下校時は、18:30頃と19:00～19:30が全体的に多い傾向となっています。
- バスが5.5%、鉄道が6.6%と公共交通利用意向は約1割あり、自転車・車送迎で現在登校している学生の意向が高い状況です。
- バス利用を意向している人は、6:30前後において現在の出発時刻より早い時刻を希望し、下校時は19:00頃や19:30以降などより遅い時間帯を希望しています。
- 現在、登校時に産交バスを利用している人は、6:00頃などより早い時間帯や、7:40以降の遅い時間帯を希望しています。

※学校別の居住地別・交通手段別通学実態



5 施設利用者ヒアリング調査

(1) 調査概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|---|
| 調査対象 | <p>■ 主要施設：8 施設（高校生以上）</p> <p>病 院：人吉医療センター、堤病院、外山胃腸病院、公立多良木病院 五木診療所</p> <p>商 業：九日町商店街、サンロードシティ錦店・イオン錦店、 サンロード免田店</p> |
| 調査方法 | <p>■ 調査員が現地で利用者に聞き取り調査</p> <p>■ 診療所に関しては、調査票の留置き・郵送回収</p> |
| 調査時期 | <p>■ 平成 27 年 10 月 1 日（木）</p> <p>病 院：8:30～17:00（人吉医療センター、多良木病院は 13 時まで） 商 業：9:00～17:30</p> |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 属性（性別、年齢、職業など） ・ 行動特性（利用交通手段、利用頻度・時間帯など） ・ 地域公共交通の利用実態・利用満足度 ・ 地域公共交通を利用する・しない理由 ・ 地域公共交通の利用意向・要件 ・ 地域公共交通に対する考え方、要望、意見 など |

(2) 調査対象位置図



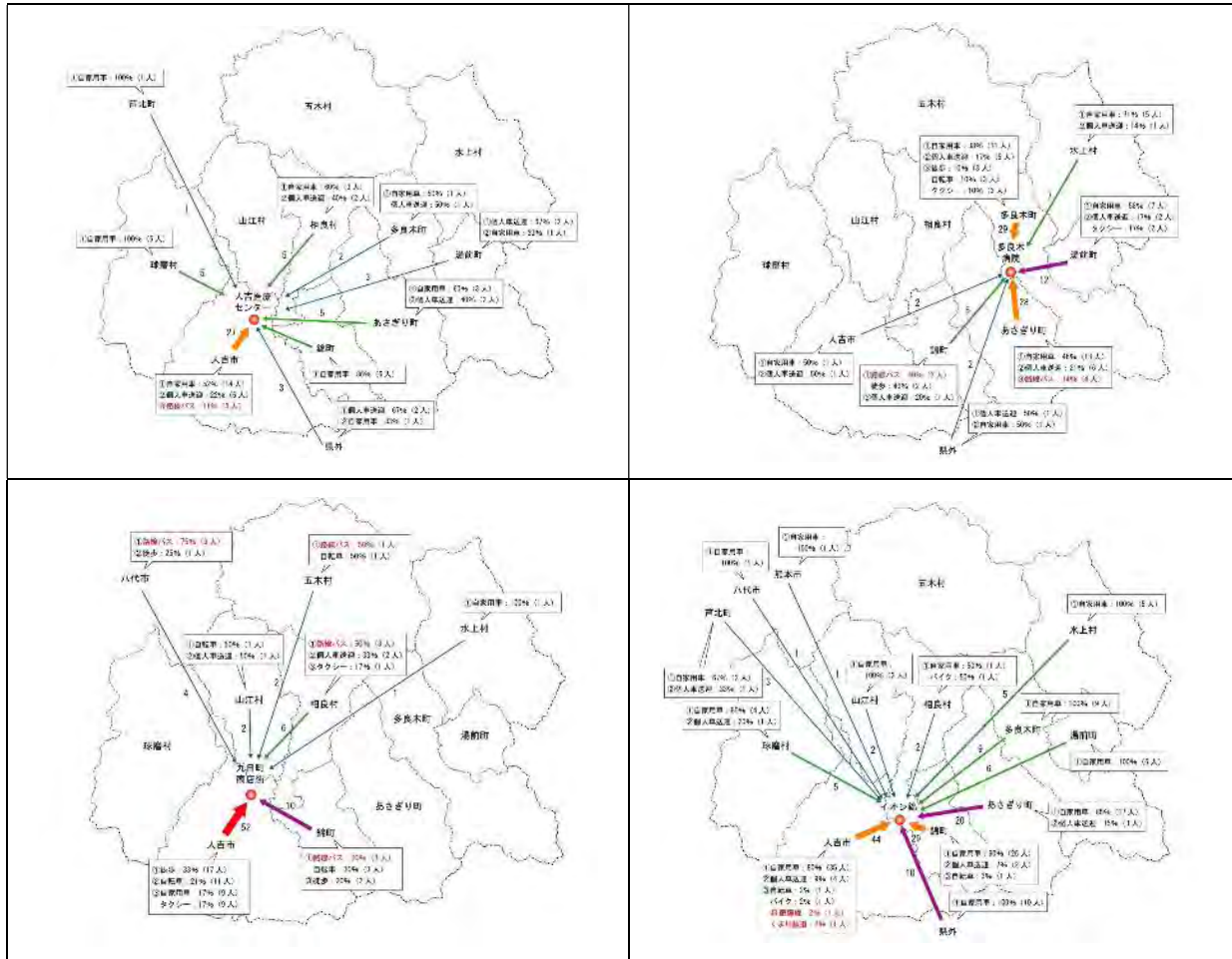
(3) 配布回収結果

| | | 回答者数 |
|----|-----------------------|------|
| 病院 | 人吉医療センター | 58 |
| | 堤病院 | 45 |
| | 外山胃腸病院 | 49 |
| | 公立多良木病院 | 79 |
| | 五木診療所 | 13 |
| 商業 | 九日町商店街 | 73 |
| | サンロードシティ錦店 (イオン錦店) | 118 |
| | サンロードシティ免田店 | 130 |
| 合計 | | 698 |

(4) 調査結果とりまとめ

- 人吉・球磨地域の主要な各施設には地域内での広域的な利用が見られる状況です。
- 来訪手段としては**自家用車への依存が高い**状況ですが、**高齢者になるほど車での送迎やタクシー利用等が多く**、路線バスの利用も若干見られる状況です。
- 公共交通の利用意向としては、施設によってばらつきが見られるものの、1～2本/h程度の運行本数を希望している状況です。
- 病院では午前中に出発し帰宅するのを希望しており、商業施設では午前中に出発し、帰宅時は午後の時間帯で分散している状況です。

※施設別・居住地別の利用者数と主な交通手段



※施設別の状況等とりまとめ

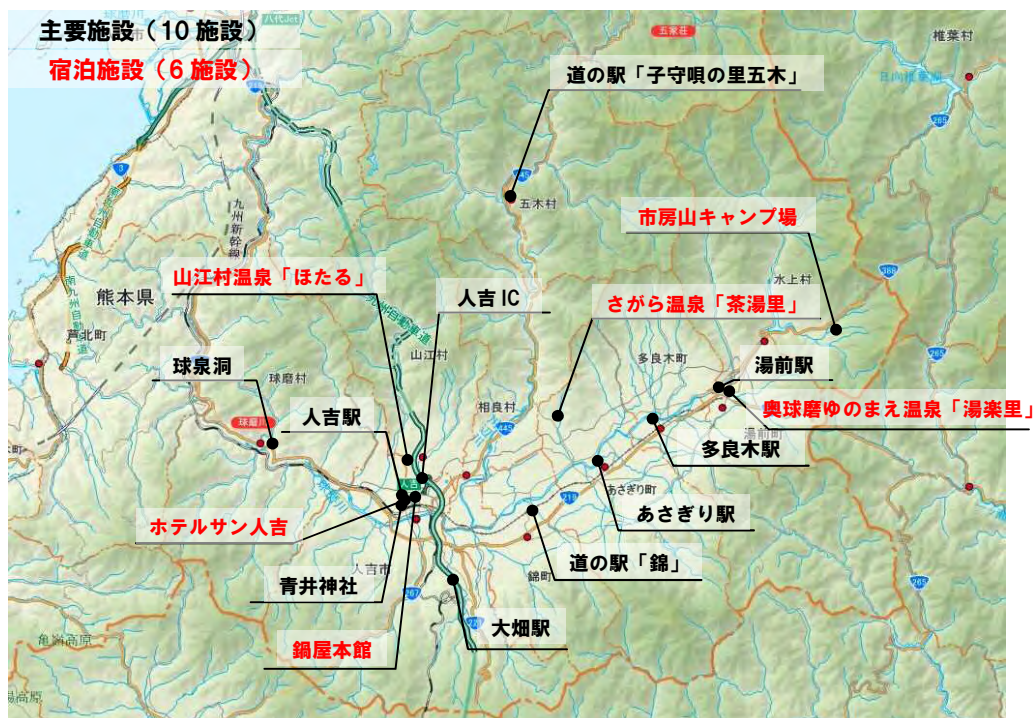
| 対象施設 | 来訪者の特性 | 来訪手段の特性 | 公共交通利用意向 |
|-------------|--|---|--|
| 人吉医療センター | <ul style="list-style-type: none"> 地域全体から来訪 年代は60歳以上で7割以上 免許非保有者は3割弱 | <ul style="list-style-type: none"> 自家用車が約6割、車送迎が3割弱 路線バスは5%で主に人吉市内居住者 時間帯は午前中に集中 | <ul style="list-style-type: none"> 約3割が利用意向があり、1時間に2本以上が約8割 |
| 堤病院 | <ul style="list-style-type: none"> 概ね地域全体から来訪だが、人吉市内が主 年代は60歳以上が8割以上 免許非保有者は3割弱 | <ul style="list-style-type: none"> 自家用車が6割以上 路線バスでの来訪は見られず、あさぎり方面からくま川鉄道利用者は存在 | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は1割未満と低い |
| 外山胃腸病院 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪者は人吉市及びその周辺町村 年代は60歳以上が約8割 免許非保有者は3割弱 | <ul style="list-style-type: none"> 自家用車が約6割 その他、車送迎やタクシー利用も比較的多い 公共交通利用者はなし | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は1割未満と低い 1本/hが約5割で、行きは午前中に集中 |
| 公立多良木病院 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪者は多良木町及び周辺市町村 年代は60歳以上が8割以上 免許非保有者は4割弱 | <ul style="list-style-type: none"> 自家用車が約4割で車送迎が約2割 路線バスは約1割と多く、錦町やあさぎり町等から利用 | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は1割 1本/hが8割以上と多く、行きは午前中、帰りは15時以降に集中 |
| 五木診療所 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪者は五木村村民 年代は60歳以上が7割以上 免許非保有者は4割以上 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスが約2割、コミュニティバスが約1割（頭地等で降車） 70歳以上は自家用車を非利用 | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は4割 運賃は300円未満が5割を占め、1本/h程度の運行を希望 |
| 九日町商店街 | <ul style="list-style-type: none"> 概ね地域全体から来訪だが、人吉市内が主 年代は60歳以上が7割以上 免許非保有率は5割 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪手段は徒歩や自転車が多いものの、年齢が高くなるほどタクシーや路線バスを利用 各町村から路線バスを利用 | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は約3割 1本/hが5割以上 行きは午前中、帰りは14時以降に集中 |
| イオン錦店 | <ul style="list-style-type: none"> 地域全体から来訪 多様な年代が来訪 免許非保有率は1割未満 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪手段は約9割が自家用車 高齢者はで車送迎の割合が高まる | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は1割強 2本/hが6割以上 行きは午前中、帰りは16時以降に集中 |
| サンロードシティ錦店 | <ul style="list-style-type: none"> 地域全体から来訪 多様な年代が来訪 免許非保有率は約1割 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪手段は約8割が自家用車 路線バスは1%未満で高齢者が利用 | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は1割強 2本/hが約7割 行きは午前中、帰りは午前中から午後に分散 |
| サンロードシティ免田店 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪者はあさぎり町及び周辺市町村 年代は60歳以上が6割以上 免許非保有率は約2割 | <ul style="list-style-type: none"> 来訪者手段は約7割が自家用車 路線バスは2%で、高齢者が主に利用 | <ul style="list-style-type: none"> 利用意向は割以上 2本/hが7割以上 行きは午前中、帰りは午後の時間帯に分散 |

6 観光客ヒアリング調査

(1) 調査概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|--|
| 調査対象 | <p>■ 主要施設：10 施設（高校生以上、地域住民・団体客除く） 結節点：人吉 IC、人吉駅（MOZOCA ステーション含）、あさぎり駅、多良木駅、湯前駅、大畑駅 ※主に JR 特急利用者やくま川鉄道の観光列車利用者を対象に実施 施設：青井阿蘇神社、道の駅「錦」、道の駅「子守唄の里五木」、球泉洞</p> <p>■ 宿泊施設：6 施設（高校生以上、地域住民・団体客の除く） 鍋屋本館、ホテルサン人吉、山江村温泉「ほたる」、さがら温泉「茶湯里」、奥球磨ゆのまえ温泉「湯楽里」、市房山キャンプ場</p> |
| 調査方法 | <p>■ 調査員が現地で利用者に聞き取り調査</p> <p>■ 宿泊施設に関しては、調査票 50 票の留置き（1 週間程度）</p> |
| 調査時期 | <p>■ 主要施設：平成 27 年 8 月 22 日（土） 実施時間帯：9:00～18:30</p> <p>■ 宿泊施設：平成 27 年 8 月 22 日（土）～30 日（日） ※宿泊施設はアンケート票（50 票）が無くなり次第終了</p> |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 属性（性別、年齢、職業など） ・ 来訪特性（利用交通手段、来訪頻度・時間帯など） ・ 地域公共交通の利用実態・利用満足度 ・ 地域公共交通を利用する・しない理由 ・ 地域公共交通の利用意向・要件 ・ 地域公共交通に対する考え方、要望、意見 など |

(2) 調査対象位置図



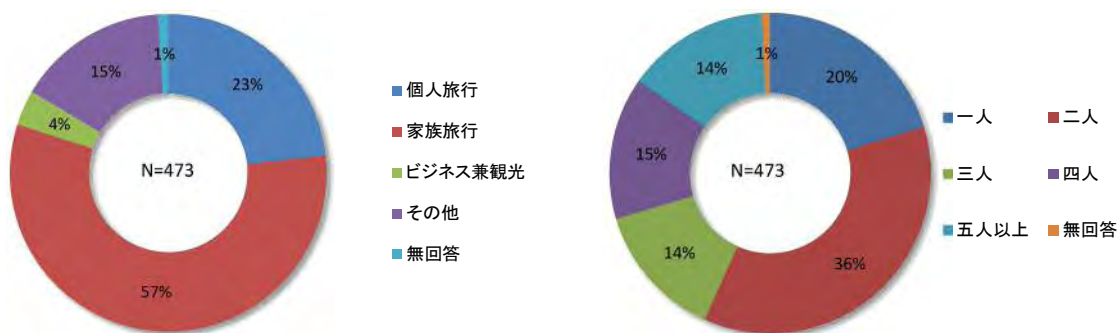
(3) 配布回収結果

| 地点No. | 地点名 | 聞き取り分 | 配布数 | 回収数 | サンプル数 |
|-------|--------------|-------|-----|-----|-------|
| 1 | 人吉IC | 11 | 0 | - | 11 |
| 2 | 人吉駅 | 84 | 16 | 2 | 86 |
| 3 | あさぎり駅 | 10 | 3 | - | 10 |
| 4 | 多良木駅 | 6 | 0 | - | 6 |
| 5 | 湯前駅 | 22 | 0 | - | 22 |
| 6 | 大畑駅 | 14 | 57 | 13 | 27 |
| 7 | 青井阿蘇神社 | 73 | 17 | 4 | 77 |
| 8 | 道の駅「にしき」 | 41 | 0 | - | 41 |
| 9 | 道の駅「子守唄の里五木」 | 68 | 0 | - | 68 |
| 10 | 球泉洞 | 84 | 5 | - | 84 |
| 11 | ホテルサン人吉 | - | - | 7 | 7 |
| 12 | 鍋屋本館 | - | - | 11 | 11 |
| 13 | さがら温泉「茶湯里」 | - | - | 10 | 10 |
| 14 | 山江村温泉「ほたる」 | - | - | 0 | 0 |
| 15 | ゆのまえ温泉「湯楽里」 | - | - | 9 | 9 |
| 16 | 市房山キャンプ場 | - | - | 3 | 3 |
| 17 | 施設不明 | - | - | 1 | 1 |
| | | 413 | 98 | 60 | 473 |

(4) 調査結果

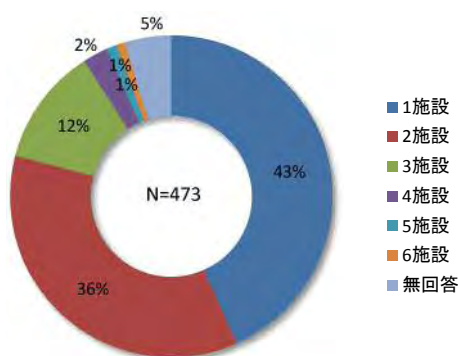
①観光形態等

観光形態としては家族旅行が5割以上を占めており、同行人数も2人以上で約8割を占める状況です。



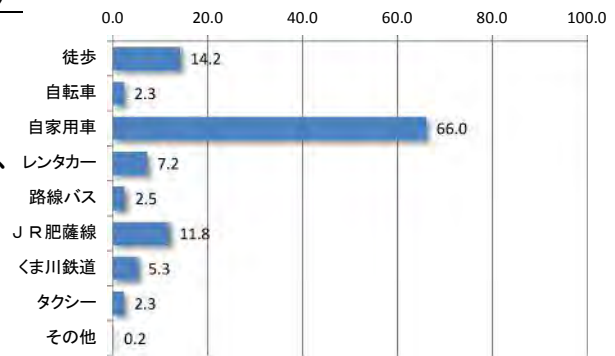
②立寄り施設数

観光客の立寄り施設数は、1施設のみが約4割を占め、次いで2施設が4割弱の状況であり、地域全体での回遊性は低い状況が伺えます。



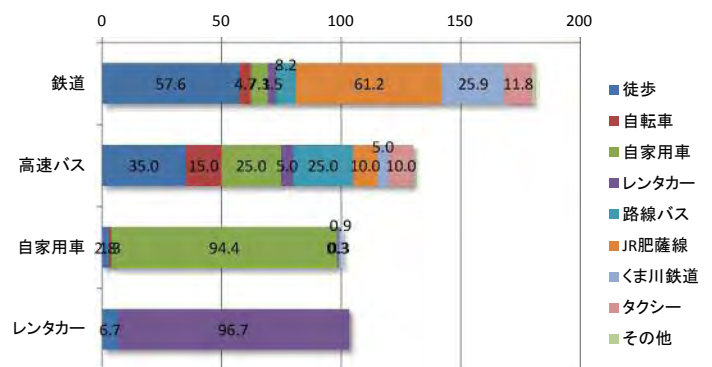
③人吉球磨地域での移動手段（複数回答）

人吉球磨地域での移動手段は、自家用車が6割以上と他の交通手段より多くなっており、JR九州肥薩線は約12%、くま川鉄道は約5%、路線バスは約3%といった状況です。



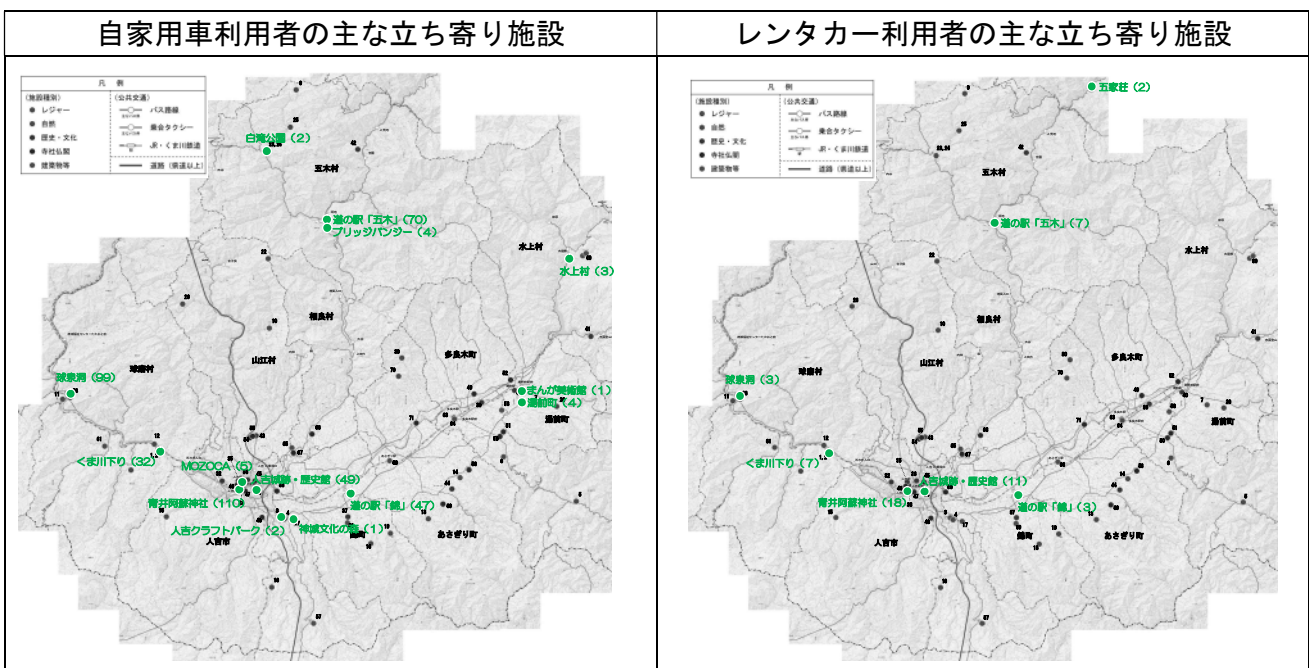
④人吉球磨地域への来訪手段別の人吉球磨地域での移動手段

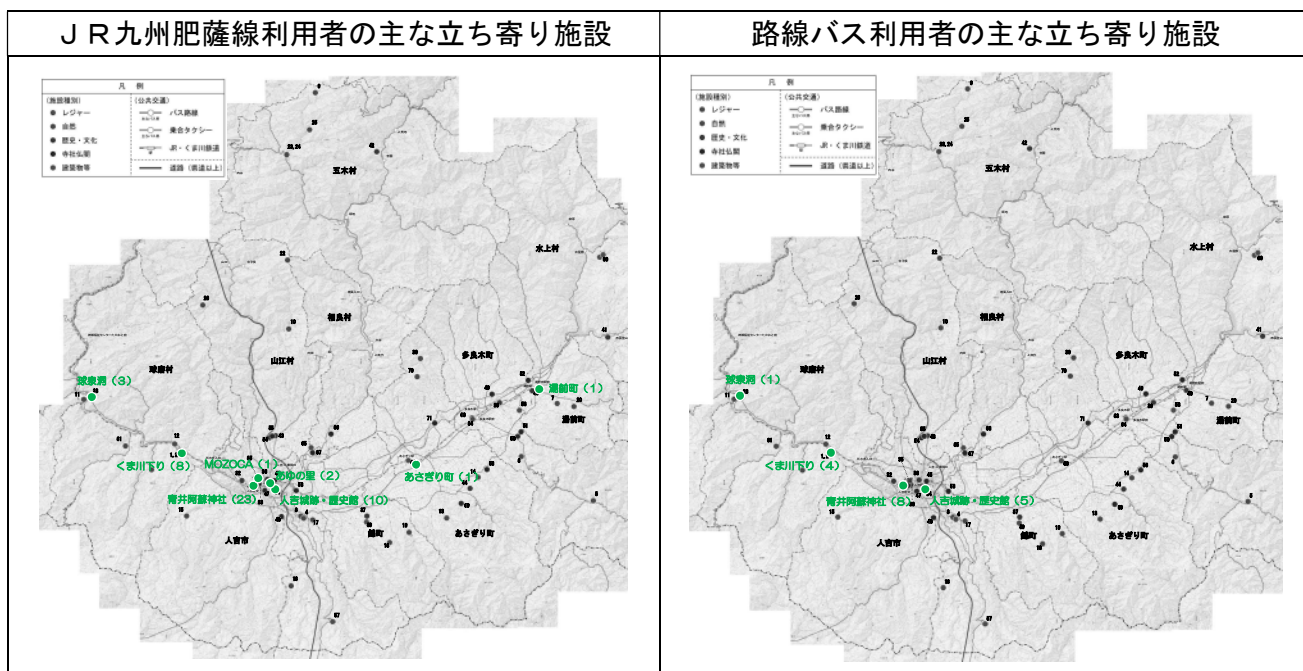
人吉球磨地域への来訪手段別では、鉄道や高速バスなど公共交通機関を利用して来訪した人は地域内でも公共交通を多く利用している傾向にありますが、鉄道での来訪者は徒歩での観光も多い状況です。



⑤人吉球磨地域での移動手段別の主な立ち寄り施設

自家用車やレンタカー利用者は人吉球磨地域を広域的に観光している状況ですが、公共交通利用者は、人吉市内もしくはJR九州肥薩線・くま川鉄道駅周辺に立ち寄り施設が限定されている状況です。





⑥調査結果とりまとめ

・観光客の特性

- 人吉・球磨地域には九州各県さらには関西・関東地方など**広域的な観光客が来訪**しています。
- 観光形態としては**家族旅行**が多く、**同行人数は2人以上**となっています。
- 個人旅行も2割程度存在します。
- 宿泊については約半分が行なっています。

・観光客の立ち寄り施設

- 立ち寄り施設では、**青井阿蘇神社が最も多く、その他人吉市内の観光施設も多い**状況です。
- 立ち寄り施設数では**1施設のみが約4割、2施設も約4割**となっており、全体的に回遊性が低い状況です。

・観光客の交通手段

- 人吉・球磨地域への**来訪手段は自家用車が約7割**を占めています。
- 人吉・球磨地域内での移動手段は、**自家用車が6割以上**となっており、**JR肥薩線は約12%、くま川鉄道は約5%、路線バスは約3%**の状況です。
- 特に、九州各県からの来訪者は自家用車が多く、中国地方から以东になるほど鉄道や飛行機で熊本県へ来訪し、そこからレンタカーを利用している状況です。
- 高速バスでの来訪は相対的に少ない**状況です。
- 個人旅行やビジネス兼観光などでは路線バスや鉄道などの公共交通利用者が多いとともに、**1人で行動する場合にも公共交通利用者が多い傾向**にあります。
- 人吉市内では公共交通利用者が見られますが、**その他町村の観光施設へ自家用車かレンタカー利用が多く**を占めています。
- 自家用車やレンタカー利用者は人吉・球磨地域を**広域的に観光**している状況ではありますが、公共交通利用者は、人吉市内もしくは**JR肥薩線・くま川鉄道駅周辺に限定**されています。

7 関係機関ヒアリング調査

(1) 関連市町村

| | 地域公共交通が抱える課題 | 地域公共交通へのニーズ |
|------|--|---|
| 人吉市 | <ul style="list-style-type: none"> 減便や路線の廃止など、地域公共交通のサービス水準は悪化の一途をたどっている。 ただし、財政面から大幅な増便や延伸は難しいため、将来に渡り持続可能なサービス水準の検討が必要。 併せて、交通空白地以外にも福祉輸送と公共交通の合間に交通弱者は存在しており、目的と対象者を明確にし、公平なサービスとする必要がある。 大畑地区での路線バスに対する要望。 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道については、少子化の影響による通学客の減少は避けられないため、その他事業で収支を改善。 市内完結路線は、さらなる需要の掘り起こしのための利用啓発等の実施。 乗合タクシーに対しては効率的なダイヤ編成等。 公共交通の対象者、福祉輸送の対象者、交通手段の選択、目的を明確にした基本方針を検討するため、人吉市地域公共交通網形成計画の策定を行いたい。 |
| 錦町 | <ul style="list-style-type: none"> 国道 219 号を路線バスが運行しており、主要施設まで乗合タクシー等を運行する場合、重複が生じる 既存の乗合タクシーの利用者増に向けて住民への周知徹底 | <ul style="list-style-type: none"> 各市町村の乗合タクシーと連携し、乗り継ぎ無しで国道 219 号沿線の施設へ行くことができるようにしたい 町内の拠点としては位置的には道の駅やイオンであり、鉄道駅周辺は農地であり拠点にしにくい |
| 多良木町 | <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーについては 1 日午前・午後ともに運行が 1 本のため買い物等に利用するには不便 乗合タクシーの運行委託料 乗合タクシー検討時に国道 219 号の路線バスとの競合が生じる | <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーを町外へも利用可能としたい 路線バスの見直しに伴い、乗合タクシーを利用して沿線 4 町で公立病院を経由するルート等を検討したい |
| 湯前町 | <ul style="list-style-type: none"> 高校生等の通学時の利用以外ほぼ無いのが現状 公共交通機関相互の連携不足 行政負担が年々増加傾向にある 商店街から離れた高齢者や障がい者の方々は買い物や通院に不便を感じており、交通手段の提供が必要（移動販売も手段の一つであるが、人件費や車両代などコストが大きくなり黒字化は難しい） | <ul style="list-style-type: none"> 観光客に対する駅からの二次交通の確保（小型モビリティやレンタサイクルなど含む） 観光客と町民の両方が利用できるような新たな交通手段の導入 湯前町～水上村～多良木を周遊するような交通手段の導入 人吉 IC までの交通手段の確保 IT を使った買い物支援の検討や、新たな交通手段の検討を福祉や介護保険事業の観点から総合的に計画 |
| 水上村 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの乗車率の低さ 湯前町以降路線バスを廃止された場合の対応の検討が必要であり、湯前町には施設があるが運行路線が長くなってしまふ | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスを廃止された場合の対応 乗換発生時における利用者負担の問題 サービス水準の確保 |

| | 地域公共交通が抱える課題 | 地域公共交通へのニーズ |
|-------|---|---|
| 相良村 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスが国道 445 号を運行しているが、バス停から自宅までの距離が長く、利用者が少ない バスの運行本数が少なく不便であるとともに、バスの運賃も高い 路線バス補助金に対して費用対効果の面で疑問あり 村内の道路網ではバス等の効率的運用が困難 各市町村で独自にコミバス等で対応する場合、村外へのアクセスが悪くなるとともに、村外からの利用者が利用しにくくなるのが懸念（路線は繋がっていないと意味がない） | <ul style="list-style-type: none"> バス停から自宅までの輸送路の確保が必要 <ul style="list-style-type: none"> → くま川鉄道や路線バスへの自転車の持ち込み利用 路線バスを活用し、他の路線との接続をよくする必要がある 市町村間を結んだルート <ul style="list-style-type: none"> → 人吉 IC 経由～願成寺～IC～人吉市内 → 山江村のホテル～役場～蓑原～人吉市内（環状線） <p>※くま川鉄道川村駅での自転車を活用した観光地めぐり（県立大学が提案）→車両への持ち込み不可</p> |
| 五木村 | <ul style="list-style-type: none"> 高齢化が非常に高く、バス停までの移動手段確保が一番の問題 また、現在のコミバスでは朝利用したら夕方まで帰れない状況であり、サービス面に課題があるが、スクールバス等を活用しているため学校行事に左右される 人吉医療センターまで交通手段が確保できれば良い | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスはバスが存在する事が重要 例えば、頭地付近を拠点に、幹線をそこまで運行する場合、幹線と支線部分をどのように結びつけるか検討していきたい その際、費用面も現在の負担内でどこまでのサービスが提供できるかが重要 地域づくりとして住民が便利になった、良くなったと実感できる対策を行いたい |
| 山江村 | <ul style="list-style-type: none"> H22 をピークに利用者が減少しており、新規利用者が伸び悩み <ul style="list-style-type: none"> → 外出支援サービスの開始の影響や停留所から遠いのが問題あり 産交バスやくま川鉄道との接続がとれていない 観光客はタクシーもしくはレンタカー利用が多く、まるおか号の利用なし | <ul style="list-style-type: none"> 人吉市内での乗降の自由化 スーパーなどの買物拠点での停留所の設置 料金システムの連携 産交バスとの環状線（蓑原、鬼木町など） ほたるや役場から人吉市内の産交バスへ接続 <p>※人吉・球磨全体でのボンネットバスの活用</p> |
| 球磨村 | <ul style="list-style-type: none"> 幹線系統に関して人吉市との行政界付近の利用者は負担が増加する 八代や芦北方面への路線の確保（延伸） 観光地を巡る場合、バスでアクセス可能なのは球泉洞のみであり、ほとんどの場合車が必要 高校生に対して通学補助を行っており、JR とくま川鉄道の定期割引 | <ul style="list-style-type: none"> 八代や芦北方面への路線の確保（現在は八代市の病院を利用する一部高齢者にタクシー券補助） 社会福祉法人へ福祉有償運送を利用した輸送手段を働きかけ 人吉駅などに人吉球磨地域広域の観光案内所を設置し、そこを拠点とした巡回バスの運行 |
| あさぎり町 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関を必要とする交通弱者はいるが、カバーしきれていない状況 行政負担金が増加しているものの、交通弱者のニーズ解消はできていない状況 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道を主体に路線バスは支線としての役割も考えられ、乗り換えも分かりやすさが必要 鉄道や路線バスの負担金は増加しているが、本町は経由地であり単独では対応できないため、隣接市町村との連携が必要 拠点はあさぎり駅とし、温泉施設～ヘルシーランドを経由する路線 |

(2) 交通事業者

| | 課題及びニーズ | 事業に関する将来展望及び提案 |
|------------|---|---|
| JR 九州 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅及び車内でのマナー（特に外国人） ・特別企画商品の告知及び地区別キャンペーンの設定（人口減による利用者減少の解消） ・B&S 運行後は利用者数も右肩上がりで増加しており、JR 利用者はほぼ横ばい ・新八代からクルマで来ていた人が B&S に転換した可能性が高い ・本数は現状維持していきたいが、利用者が減少すれば必然的に列車本数が減少する ・人吉 IC～経由地～人吉駅の接続面を強化してもらいたいとともに、乗り場等の明確化、ダイヤ統一を図ってもらいたい | <ul style="list-style-type: none"> ・人吉、球磨地域は過疎地区にならないように観光客の誘致と企業誘致等に力を入れ、減少する人口の歯止め対策に取り組んでもらいたい ・自家用車利用が多いこと、MOZOCA ステーションの影響か駐車場が足りない日があるので拡大（パチンコ屋等の活用など） ・日曜日に駅前の飲食店が休みであり、聞かれたときに対応ができない ・駅前から各施設への案内サインを充実させ、動線を明確にしてもらいたい ・ガイド等の人材育成を図り、安くいける観光タクシー等に取り組んでもらいたい |
| くま川 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ・少子化の影響により通学に伴う利用者が50%近く減少しており、経費節減等を含め、車両の効率的な運用を図っていききたい ・観光列車としてのインパクトを高め、更に地域の足としての鉄道をアピールし、高めていく必要がある ・現状、他の交通機関との連携については殆ど実施していない状況であり、バス会社とも話をしながら利用促進を図る上で、お年寄りが無理なく利用しやすい時間帯の設定を含め検討していきたい（駅からの交通手段がないのがネック） ・さらに遅い時間帯までの運行 | <ul style="list-style-type: none"> ・少子化に伴い、通学定期収入の減少や他の列車利用者の減少に伴う収入の減、燃料代の高騰などで年々厳しい状況であり、旅行事業に力を入れ、年々取り扱い収益も少しずつ増加傾向にあり、鉄道事業の赤字分を旅行事業でカバーできるように充実を図る ・地域の足として高校生や高齢者においては必要不可欠な乗り物であり、どのように将来にわたり安定的に維持・確保していくか検討していかなければならない ・他の交通機関と連携しながら結節性の検討・充実を踏まえ、利用者のニーズにこたえていく |
| 産交バス | <ul style="list-style-type: none"> ・水上村から木上経由で途中下車する人は少ないため、路線の見直しは考えられる ・湯山からあさぎり方面への利用は見られるため、路線を見直す際には待合環境の確保等が必要である ・神の瀬～人吉間では石水寺入口で一旦下車が必要であるが、現状、待合環境が不十分であるため乗換環境の整備や乗換拠点や渡駅に見直すなども必要である ・高齢者の利用がほとんどあるため乗換抵抗はできるだけ少なくする必要があるとともに、2 回の乗り換えはしてもらえないと思う ・あさぎり駅前の広場はバス停車場に一般車両が停車しており困っている | <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能なものにしていくためには、ある程度抜本的な見直しも必要と考える ・その際には、バスと乗合タクシーの役割分担等も明確にしつつ、それぞれ適した方法で対応していく必要があると思う ・公立多良木病院を乗換拠点とするためには、現在 1 台しか停車できるスペースがないため、スペース等の確保が必要である ・五木線や木上経由等については人吉 IC 経由に変更可能と考える ・イオン錦店への乗り入れも距離等は伸びるが可能 ・人吉医療センターへの乗り入れも可能 |
| 人吉 タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・受付～運行までの対応を 3 社分を行っているが、問合せ等におけるミスが起りやすい状況（人吉市乗合タクシー） ・バスと乗合タクシーの路線が重複している区間の乗降禁止が分かりにくい ・事前予約に対する面倒というイメージがあるため、路線バスと違う運賃体系の導入 ・鉄道、路線バス、乗合タクシーが路線・時刻表で相互に補完・連携 ⇒ 鉄道とバスの連携＋乗合タクシーとの連携 | <ul style="list-style-type: none"> ・過疎化、高齢化を考えた場合、きめの細かい路線と時刻表を採用できる乗合タクシーの需要は高まると思う。 ・鉄道、路線バス、乗合タクシーそれぞれの特性を活かした交通手段を充実しないと、利用者にとって不便で補助金も無駄になる |

第4章 基本的な方針

- 1 地域が目指す将来像
- 2 地域公共交通が果たすべき役割
- 3 地域公共交通の課題
- 4 課題解決に向けた対応方針

1 地域が目指す将来像

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

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。

第3章 人吉球磨定住自立圏の将来像

圏域の将来

全国的に見られるように、急速な少子高齢化の進行や人口減少社会を迎えており、平成26年5月8日に発表された全国の人口減少の将来の姿『成長を続ける21世紀のために「ストップ少子化・地方元気戦略」(日本創成会議・人口減少問題検討分科会)』においては、「若年女性(20～39歳)」が2040年までに50%以上減少する市町村は急増し、その自治体数は49.8%に上ると推計されています。

熊本県の人口も、2010年10月に実施された国勢調査では、前回調査の5年前に比べ約24,800人減少しており、今後も、少子化が進行し老年人口が増加する中、生産年齢人口が減少していくことが予想されています。

本圏域においてもその傾向は顕著であり、若年女性が50%以上減少すると推計される市町村に圏域の全ての市町村が該当しており、悩みである人口流出による地域活力の低下が、構成する市町村にとって避けては通れない大きな課題となっています。

今後予想される人口減少社会に対応し定住人口を確保するためには、圏域の市町村が相互に役割を分担しながら連携し、圏域全体で住民の暮らしに必要な機能を確保するとともに、圏域全体のさらなる活性化を図ることが重要となります。また、定住人口の確保だけでなく、人口が集積する大都市圏からの人の流れを創出し、交流人口の拡大を図っていくことが圏域の発展に向けては不可欠となります。そのためには、圏域が有する多様な地域資源や特性を十分に生かし、圏域に潜在している発展の可能性を着実に実現していくことが必要です。

このような観点から、本圏域においては、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きます。

資料：人吉球磨定住自立圏共生ビジョン

2 地域公共交通が果たすべき役割

人吉球磨定住自立圏共生ビジョンでは、地域が目指す将来像に対して、『**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の促進を目指しています。

また、各市町村においても、地域間交流の促進や交通弱者対策等を目的に、地域の実情に応じた地域公共交通体系の構築を目指しています。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を下記のように定めます。

役割① 地域が目指す将来像への貢献

- 地域公共交通は将来的な地域づくりの実現に向けて欠かせない存在です。
- 特に、地域住民の買い物や病院等の日常生活においては、現在、人吉市に大きく依存しているとともに、人吉市においては定住自立圏構想の中心市宣言を行っている状況です。
- こうした状況の中、人吉市を中心に各町村を結ぶ幹線系統バス路線は重要な役割を担っていることから、『**地域が目指す将来像への貢献**』を地域公共交通が果たすべき役割とします。



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

- 通勤、通学、通院、買い物など誰もが日常生活を送る上で、様々な場面で自宅と目的地間を移動する必要があります。
- 地域公共交通は、自動車等の運転免許を保有していない方々が日常生活を送る上で欠かせない交通手段であるとともに、今後の高齢社会において担う役割はますます高まってくると考えます。
- このため、『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』を地域公共交通が果たすべき役割とします。



役割③ 圏域内外の活発な交流促進への貢献

- 地域公共交通は、地域住民の移動手段のみならず観光客や地域外からの来訪者にとっても重要な移動手段です。
- 特に、人吉球磨地域では地域全体での構成遺産において日本遺産に登録されるなど、今後の地域活性化に向けては観光需要への対応などが重要な役割を担います。
- このため、『圏域内外の活発な交流促進への貢献』を地域公共交通が果たすべき役割とします。



3 地域公共交通の課題

地域が目指す将来像や地域公共交通が果たすべき役割に対して、人吉球磨地域の地域特性や地域公共交通の現状、地域ニーズ等を踏まえた場合、人吉球磨地域の地域公共交通の課題として以下の4項目を抽出しました。

課題①：各種交通機関の役割分担の明確化及び連携

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

課題②：路線バスの長大化に伴う非効率な運行

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

課題③：交通弱者以外の地域公共交通利用者の確保

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

課題④：地域内交流及び観光需要への対応

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

4 課題解決に向けた対応方針

(1) 基本理念

『持続可能な地域公共交通体系の創出』を基本に、地域公共交通が抱える課題を踏まえた場合、地域公共交通に関する基本理念として下記の通り設定しました。

基本理念

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

(2) 課題解決に向けた対応方針

上記の基本理念を踏まえ、課題解決に向けた対応方針として、以下の5項目を設定しました。

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

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、地域全体が目指す地域づくりと一体となった地域公共交通網の形成を目指します。

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

JR九州肥薩線、くま川鉄道、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシーなど地域内に存在する多様な交通モードの役割分担を明確にするとともに、運行ダイヤ面やその他サービス面において相互が連携することで、利用者にとって利便性が高い地域公共交通網の形成を目指します。

対応方針③：幹線系統の路線バスを対象とした路線再編

上記①、②を踏まえつつ、幹線系統の路線バスを対象にバス路線の経路・起終点の見直しやダイヤ調整など廃止を含めた路線再編を行うことで、効率的かつ効果的なバス路線の実現を目指します。

なお、路線廃止の場合は、代替輸送手段の確保も同時に行うことになります。

対応方針④：地域公共交通の利用促進・需要創発の促進

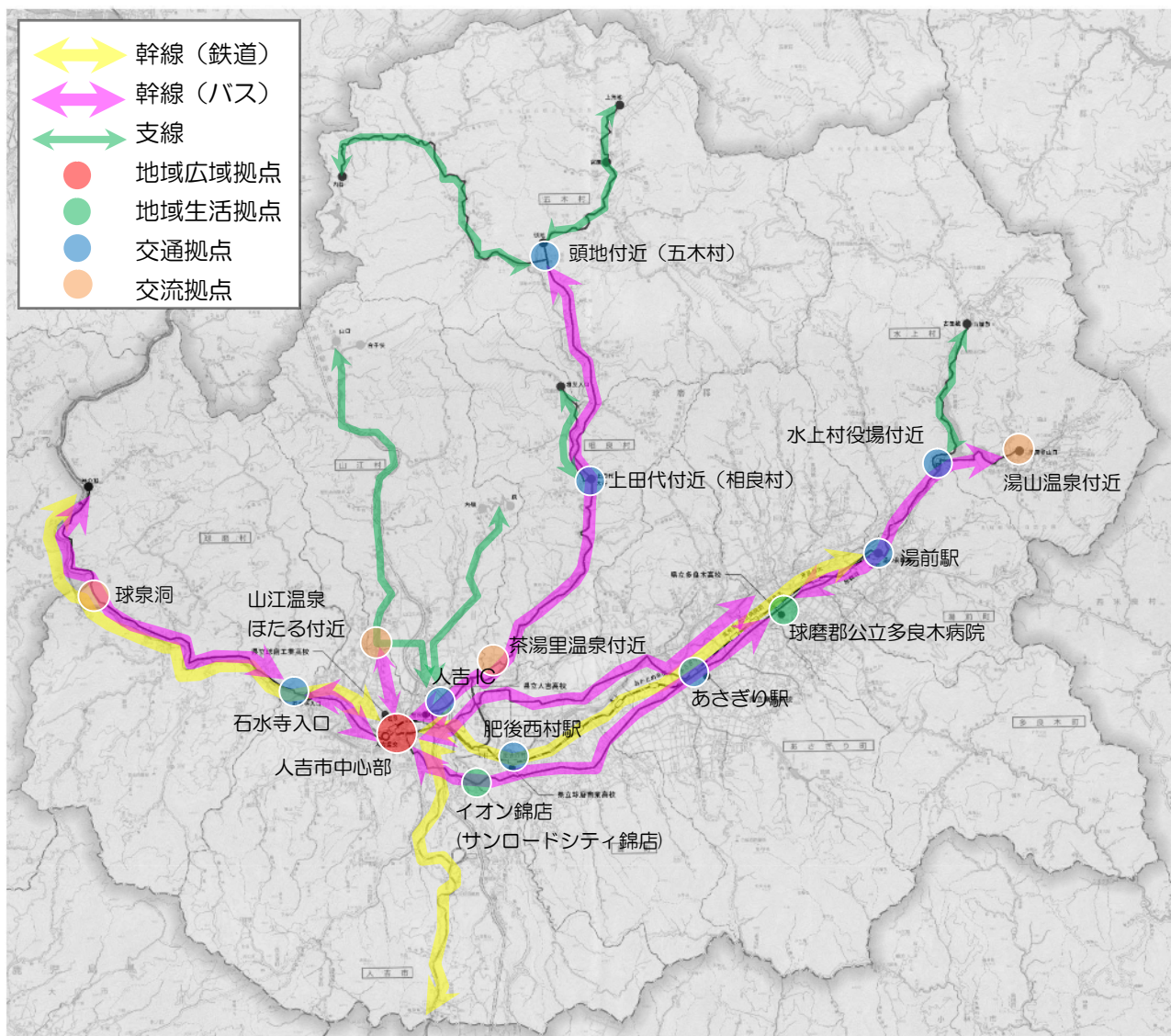
現在の地域公共交通利用者のさらなる利便性向上を図るとともに、非利用者や観光客などに対して利用促進や需要創発に向けた取り組みを行うことで、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

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

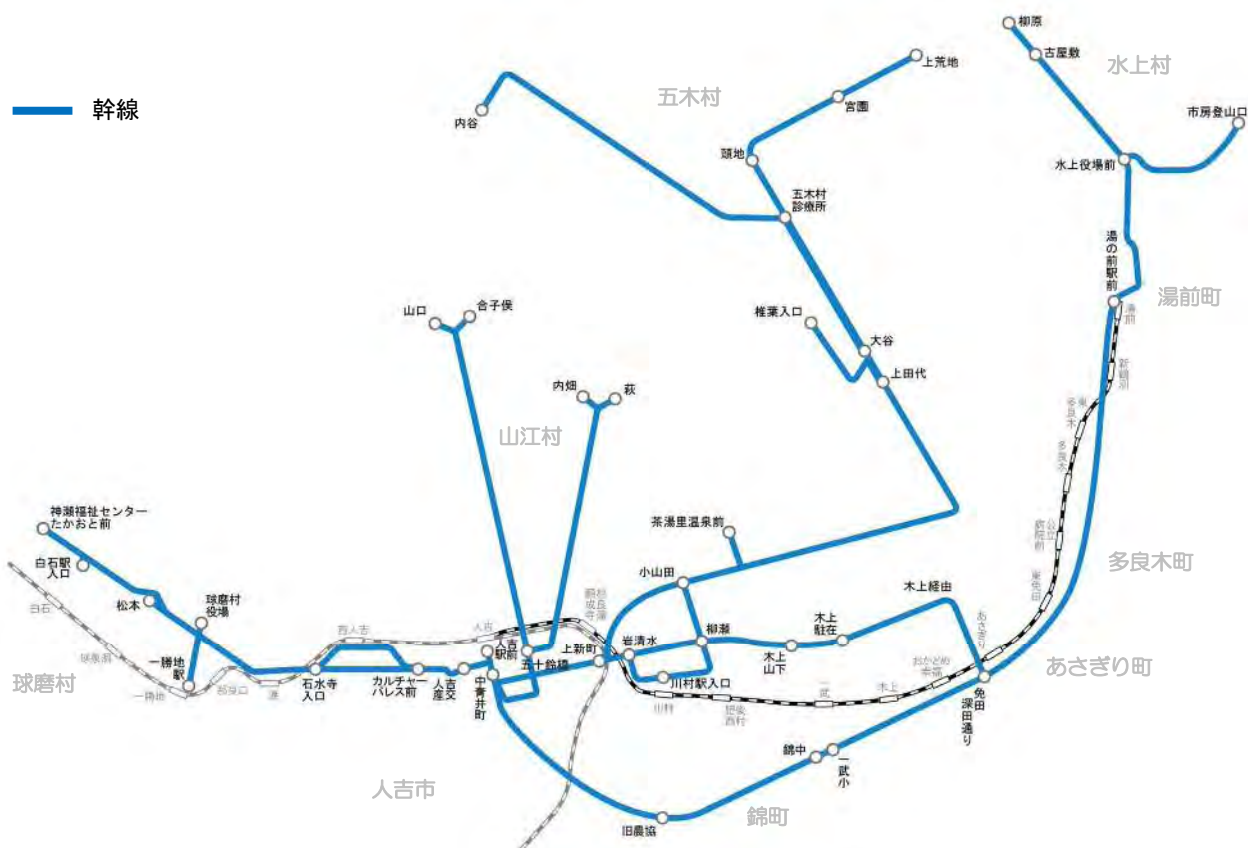
持続可能な地域公共交通の創出に向けて、地域住民（地域の商業・医療・観光施設等を含む）・交通事業者・行政が連携・協働するような場や雰囲気醸成など、新たな地域公共交通づくりを目指します。

(3) 目指す地域公共交通体系像

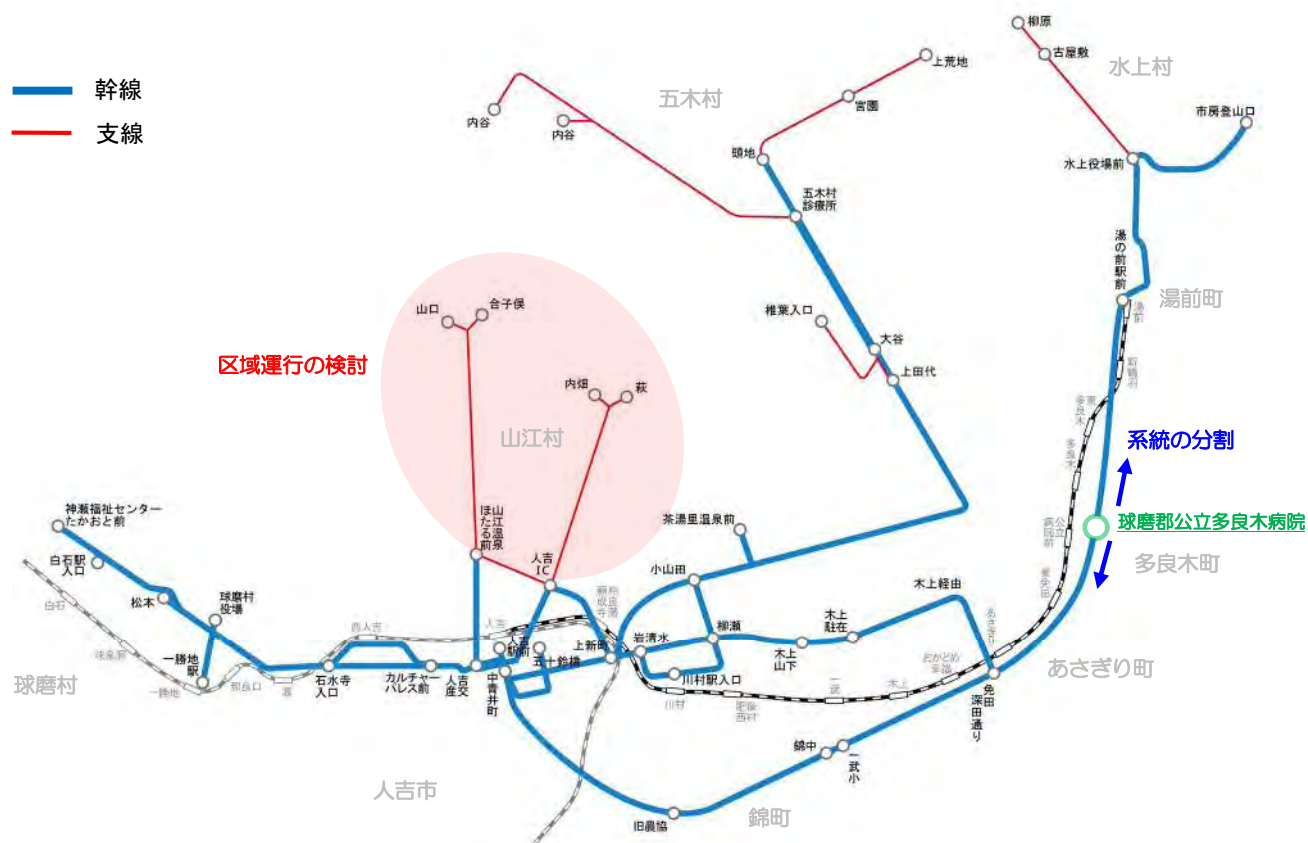
人吉球磨地域では、JR 九州肥薩線・くま川鉄道と路線バスから幹線系統が形成されています。JR 九州肥薩線・くま川鉄道は主に高校生の通学手段となっているとともに、沿線住民の移動手段の役割を担っており、路線バスは主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段を担っています。また、平成 27 年 8 月の台風 15 号の影響による JR 九州肥薩線の運行見合わせ時など、路線バスは鉄道災害時における代替輸送としての機能も担っています。両者に関しては一部並行・近接して運行している区間がありますが、利用者やその利用目的が異なるなど担う役割が異なるとともに、相互補完的な役割を担っていることから、連携を図りつつ、両者が共存共栄することが重要です。



【現在の地域公共交通体系（地域間幹線系統）】



【目指す地域公共交通体系像】



▼拠点分類及び候補地

| 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、九日町商店街） |
| 地域生活拠点 | 球磨郡公立多良木病院、イオン錦店（サンロードシティ錦店） |
| 交通拠点 | 人吉 IC、くま川鉄道肥後西村駅・あさぎり駅・湯前駅、石水寺入口（人吉市）、水上村役場付近、上田代付近（相良村）、頭地付近（五木村） |
| 交流拠点 | 湯山温泉付近、茶湯里温泉付近、山江温泉ほたる付近、球泉洞 |

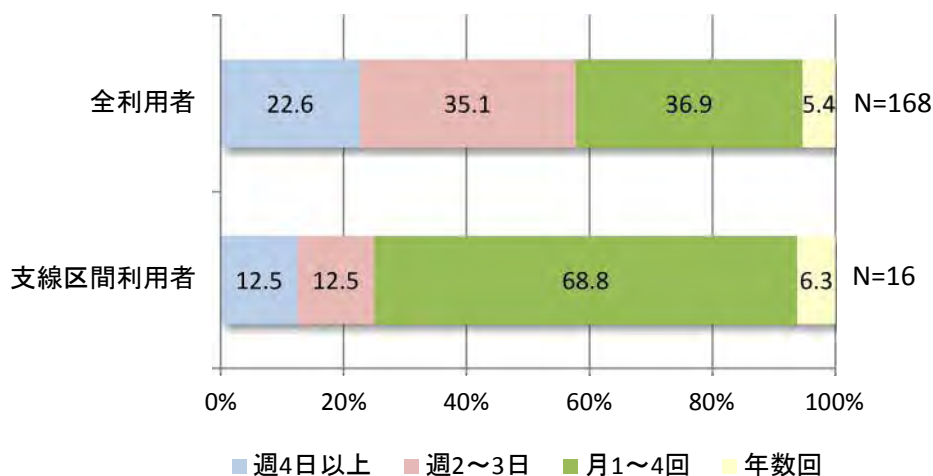
▼路線分類及び考え方

| 分類 | 考え方 |
|----|---|
| 幹線 | 鉄道等の広域交通と一体となって市町村間を連絡し、地域公共交通の骨格を形成する路線 |
| 支線 | <ul style="list-style-type: none"> ・集落等と幹線（拠点）を結ぶ路線 ・地域内を面的にカバーする路線 |

なお、現在の地域間幹線系統（バス）を拠点を設定し、幹線と支線に区分する考え方は、下記の観点より総合的に判断しております。

- ・乗車人員（乗車密度）
- ・路線バスの利用頻度
- ・路線バスの利用区間（乗車人員が大きく変化する地点）
- ・拠点性 など

【参考：路線バス利用者の利用頻度】

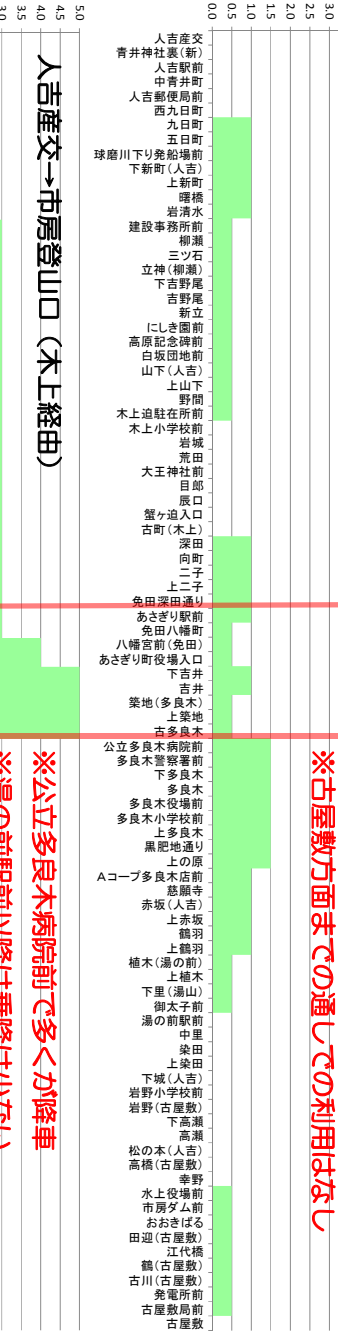
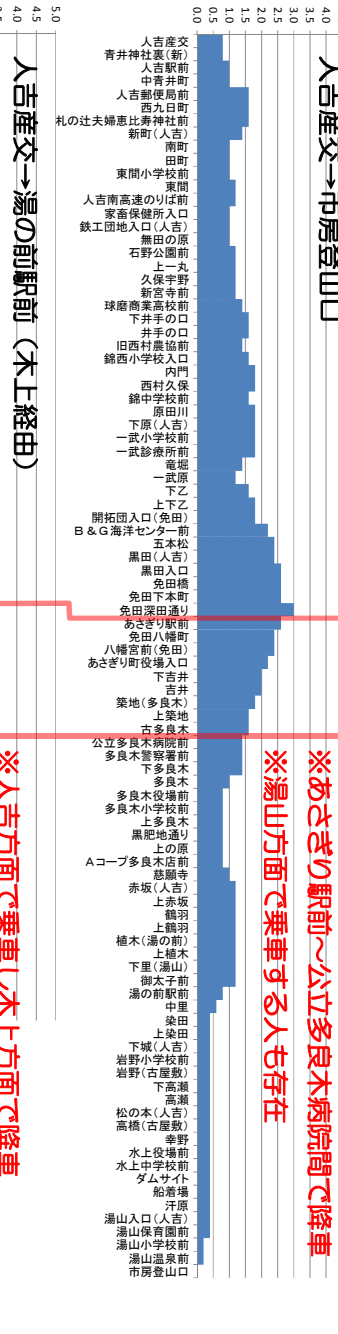
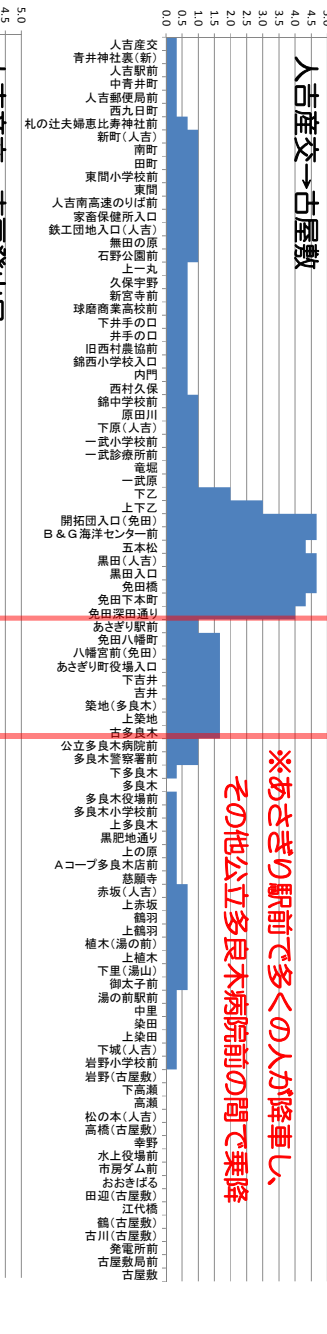
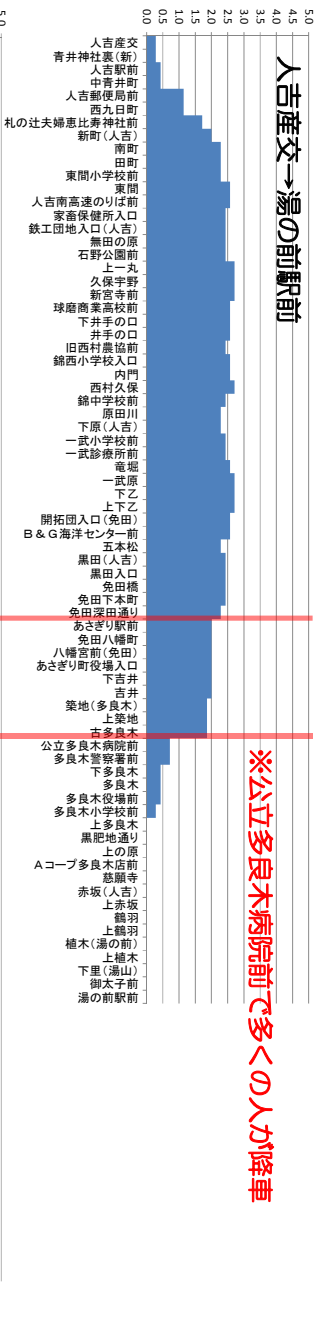


※利用頻度は、バス利用者ヒアリング調査（平日）結果

※全利用者は、調査日におけるバス利用者のうちヒアリング対象者全てのデータ

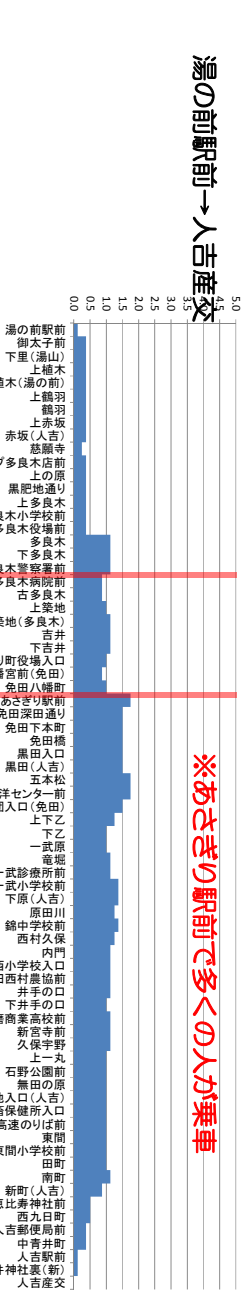
※支線区間利用者は、P91において地域間幹線から支線とした区間で利用する人のデータ

【参考：地域間幹線系統/バスの系統別/バス車内人員（単位：人/便）】
 ○人吉産交⇒水上村方面（湯の前駅前、古屋敷、市房登山口）



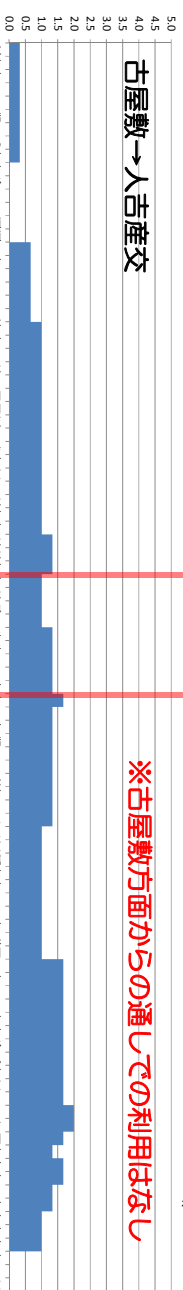
○水上村方面（湯の前駅前、古屋敷、市房登山口）⇒人吉産交

湯の前駅前→人吉産交



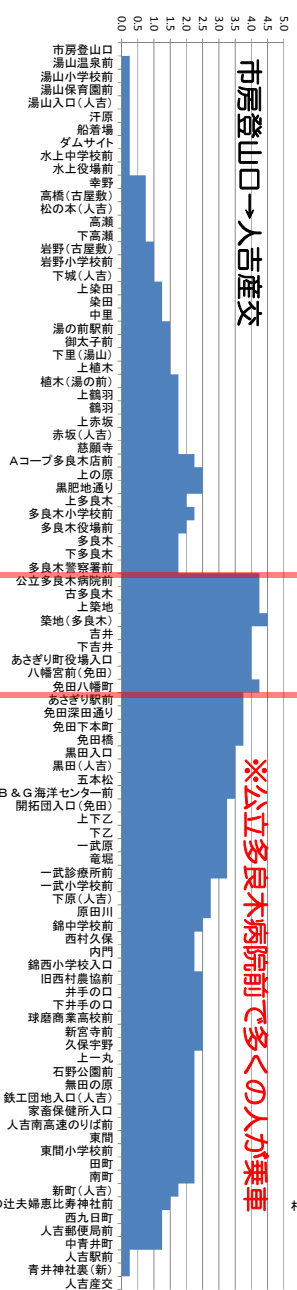
※あさぎり駅前で多くの人が乗車

古屋敷→人吉産交



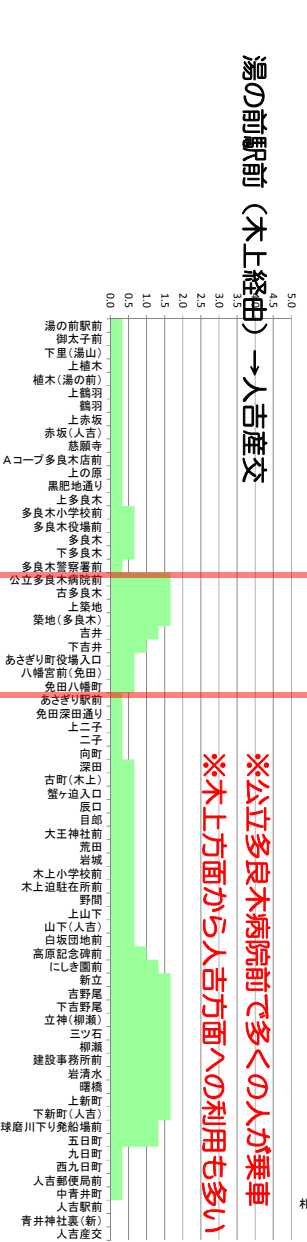
※古屋敷方面からの通しでの利用はなし

市房登山口→人吉産交



※公立多良木病院前で多くの人が乗車

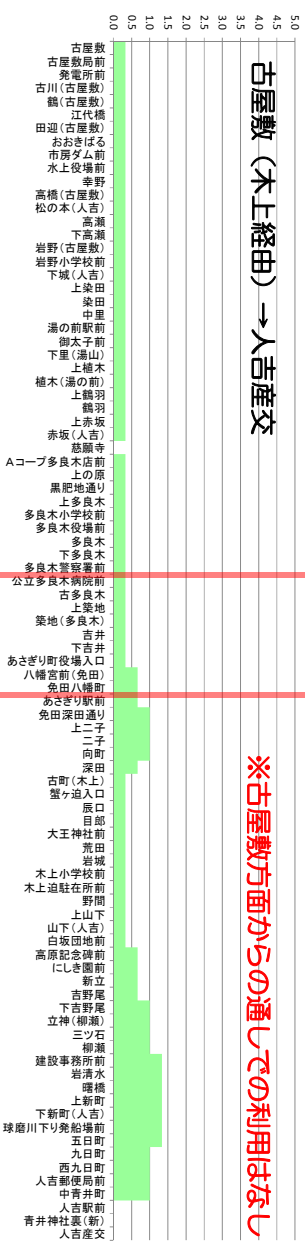
湯の前駅前（木上経由）→人吉産交



※公立多良木病院前で多くの人が乗車

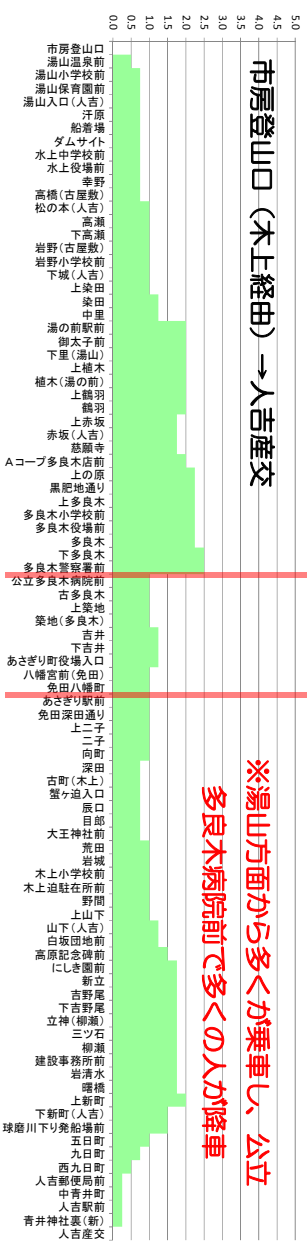
※木上方面から人吉方面への利用も多い

古屋敷（木上経由）→人吉産交



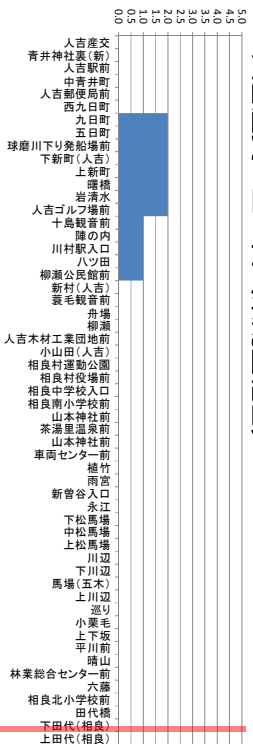
※古屋敷方面からの通しでの利用はなし

市房登山口（木上経由）→人吉産交



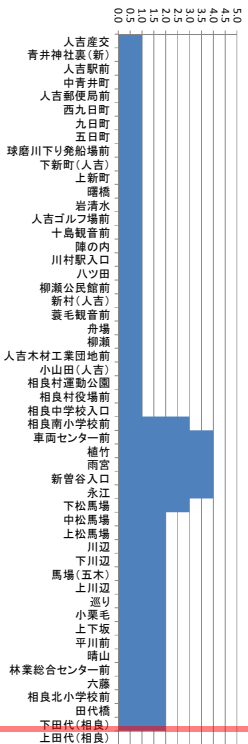
※湯山方面から多くが乗車し、公立多良木病院前で多くの人が降車

○人吉産交⇒五木村方面



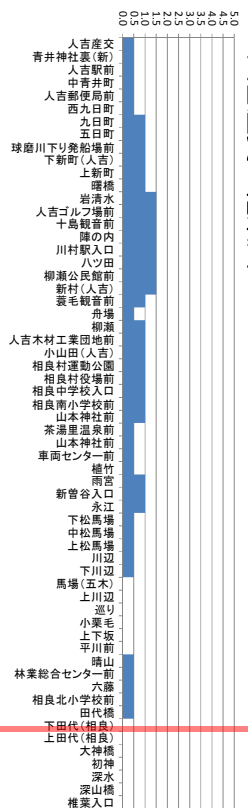
※人吉・錦方面での乗降のみ

人吉産交⇒上田代



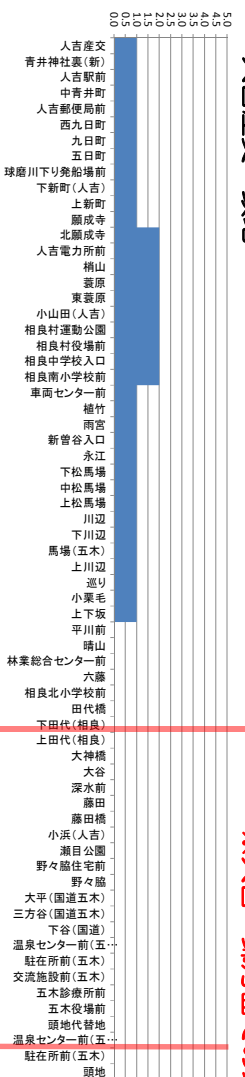
※相良村内での乗降が多い

人吉産交⇒推葉入口



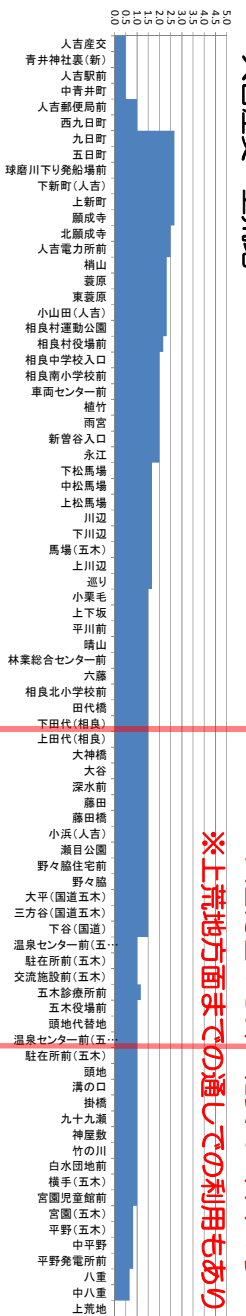
※推葉入口方面への通しでの利用は見られない

人吉産交⇒頭地



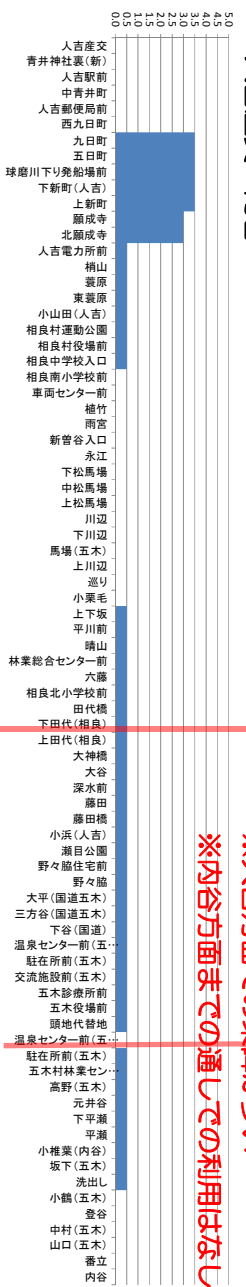
※人吉・錦方面での乗降のみ

人吉産交⇒上荒地



※人吉方面から錦・相良での降車が多い
※上荒地方面までの通しでの利用もあり

人吉産交⇒内容



※人吉方面での乗降が多い
※内容方面までの通しでの利用はなし

○五木村方面⇒人吉産交

上田代（茶湯里経由）→人吉産交

※相良方面から人吉方面への利用が多い

上田代→人吉産交

※相良方面から人吉方面への利用が多い

椎葉入口→人吉産交

※相良・錦方面から人吉方面への利用が多い

※椎葉入口方面から人吉方面への利用は見られない

頭地→人吉産交

※調査実施日においては利用者なし

上荒地→人吉産交

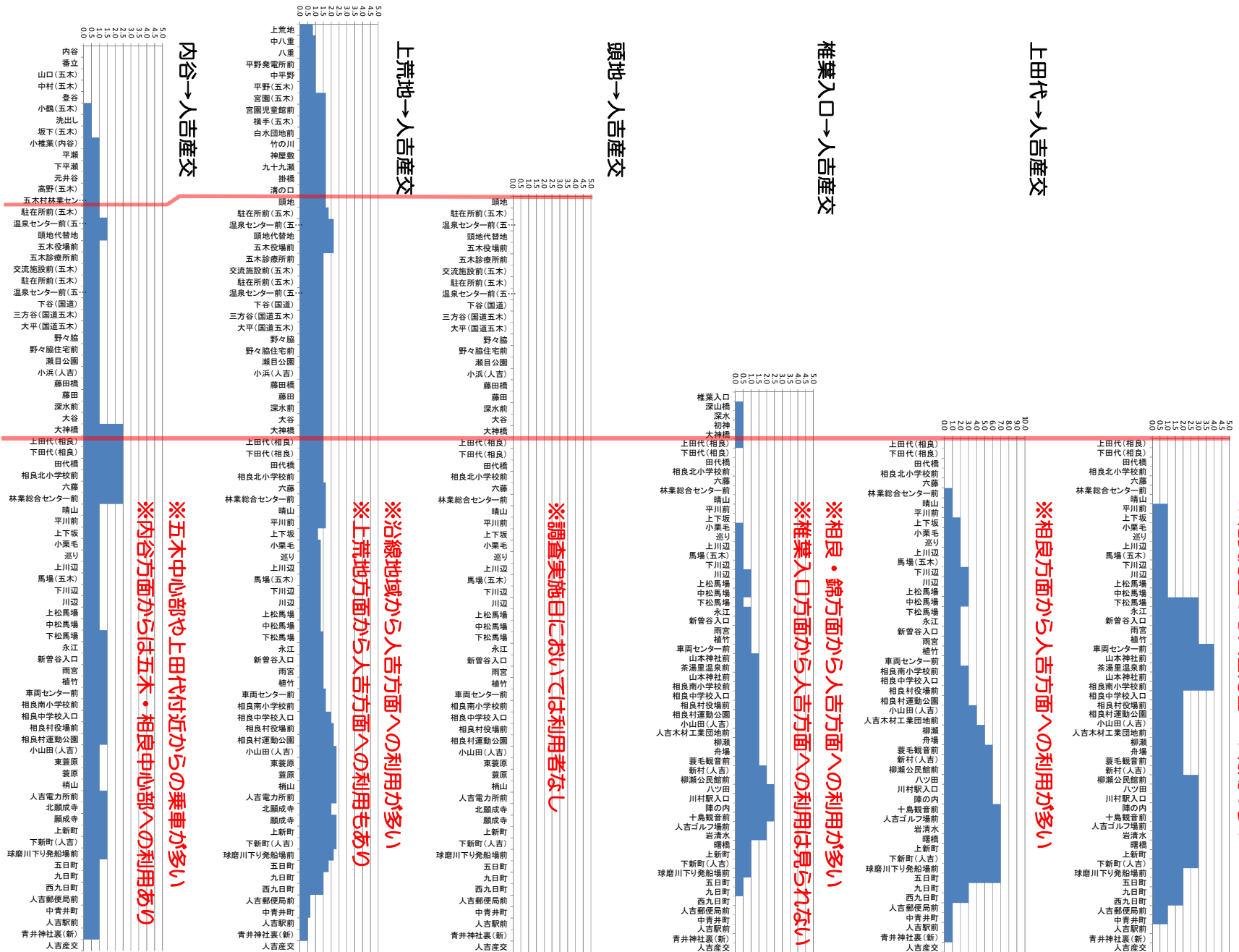
※沿線地域から人吉方面への利用が多い

※上荒地方面から人吉方面への利用もあり

内容→人吉産交

※五木中心部や上田代付近からの乗車が多い

※内容方面からは五木・相良中心部への利用あり



第5章 計画の目標

- ① 計画の目標
- ② 数値目標
- ③ 目標達成のための施策・事業

1 計画の目標

本計画の目標は、「課題解決に向けた対応方針」を踏まえ、以下の通り定めます。

対応方針①：地域づくりと一体となった地域公共交通網の形成

対応方針②：多様な交通モードの連携による地域公共交通網の形成

対応方針③：幹線系統の路線バスを対象とした路線再編

目標①：持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）の形成

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

目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化

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

目標③：公共交通利用環境の向上

地域住民が安心して利用できる公共交通利用環境の向上を図ります。

対応方針④：地域公共交通の利用促進・需要創発の促進

対応方針⑤：地域住民・交通事業者・行政の連携・協働による地域公共交通づくり

目標③：公共交通利用環境の向上（再掲）

地域住民が安心して利用できる公共交通利用環境の向上を図ります。

目標④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、新たな仕組みづくりを行います。

2 数値目標

『1 目標』で掲げた目標の達成度を数値として確認・検証し、更に効果的な取り組みにつなげるため、以下の数値目標を設定します。

目標①：持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）の形成

○幹線系統を対象とした路線バスの再編に伴い、路線バスの効率的な運行を目指すことで、持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）を形成します。

○なお、路線バスの再編にあたっては、運行効率性の向上を図る一方、利用者の利便性が著しく低下しないよう十分考慮します。

【数値目標】

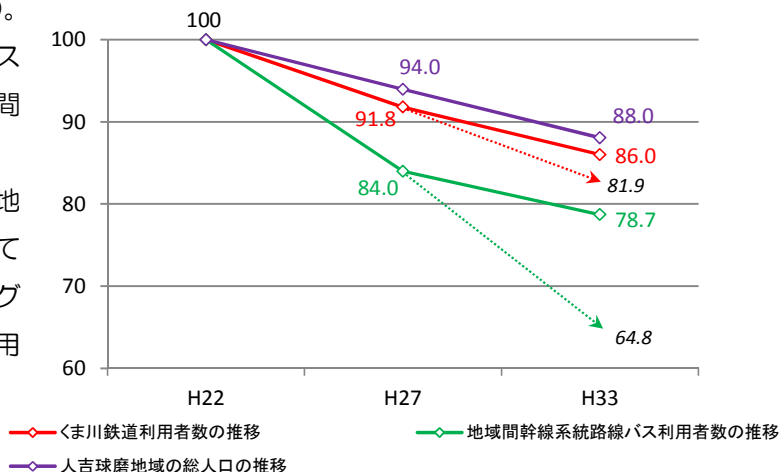
| 項目 | 現状 | 目標値 H33年 | 出典等 |
|-------------------------------------|------------------------|-----------------------|-------|
| ①幹線系統となる公共交通の年間利用者数の減少率（H22 に対する比率） | | | |
| くま川鉄道 | 91.8% (参考:697,976人) | 約86% (参考:654,000人) | 交通事業者 |
| 路線バス | 84.0% (参考:152,742人) | 約79% (参考:143,000人) | 交通事業者 |
| ②地域間幹線系統（路線バス）の実車走行キロあたり輸送人員 | 0.15人/km | 0.15人/km以上 | 交通事業者 |

※①の年間利用者数は、現状のまま推移した場合、人吉球磨地域の総人口の推移より大きく減少することが予想されます（くま川鉄道では対 H22 比で 81.9%、地域間幹線系統路線バスでは対 H22 比で 64.8%）。

※目標値としては、様々な施策等を実施し公共交通利用者数の減少を抑制することを目指し、人吉球磨地域の総人口の推移と同程度とします（くま川鉄道では対 H22 比で**約 86%**、地域間幹線系統路線バスでは対 H22 比で**約 79%**）。

※路線バスは、P91～92 で示したバス路線再編イメージにおける幹線区間の利用者数を対象とします。

※現状の年間利用者数の値は、現在の地域間幹線系統の利用者数に対して P55 の鉄道/バス利用者ヒアリング調査結果を基に対象区間のみの利用者を推計したものです。



※②の実車走行キロあたり輸送人員は運行効率を示す指標です。なお評価対象とする系統は、路線バスの再編後は地域間幹線系統のみとします。

| 系統 | 運行区間 | H26実績値 | | |
|----|------------------|-------------|---------|-----------------|
| | | 走行キロ(km) | 輸送人員(人) | キロあたり輸送人員(人/km) |
| 1 | 石水寺入口～神瀬福祉センター | 78,052.5 | 11,810 | 0.15 |
| 2 | 人吉産交～石水寺入口 | 27,257.1 | 13,206 | 0.48 |
| 3 | 人吉産交～石水寺入口 | 11,407.2 | 3,264 | 0.29 |
| 4 | 人吉産交～石水寺入口 | 8,676.0 | 1,040 | 0.12 |
| 5 | 人吉産交～石水寺入口 | 2,105.4 | 94 | 0.04 |
| 6 | 人吉産交～大谷 | 4,719.0 | 120 | 0.03 |
| 7 | 人吉産交～椎葉入口 | 27,763.2 | 1,994 | 0.07 |
| 8 | 人吉産交～上田代 | 28,629.6 | 2,971 | 0.10 |
| 9 | 人吉産交～上田代 | 15,710.8 | 2,491 | 0.16 |
| 10 | 人吉産交～上荒地 | 94,354.5 | 11,060 | 0.12 |
| 11 | 人吉産交～頭地 | 24,040.1 | 1,101 | 0.05 |
| 12 | 人吉産交～富園 | 58,151.1 | 4,814 | 0.08 |
| 13 | 人吉産交～内谷 | 48,086.5 | 4,160 | 0.09 |
| 14 | 人吉産交～湯前駅前(西村経由) | 145,445.2 | 25,888 | 0.18 |
| 15 | 人吉産交～湯前駅前(木上経由) | 100,377.0 | 13,552 | 0.14 |
| 16 | 人吉産交～古屋敷(西村経由) | 92,250.0 | 15,901 | 0.17 |
| 17 | 人吉産交～古屋敷(木上経由) | 69,462.4 | 6,704 | 0.10 |
| 18 | 人吉産交～市房登山口(西村経由) | 125,465.6 | 26,541 | 0.21 |
| 19 | 人吉産交～市房登山口(木上経由) | 69,080.1 | 8,041 | 0.12 |
| 合計 | | 1,031,033.3 | 154,752 | 0.15 |

目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化

○路線バス等の再編に併せて、多様な交通モードが連携し、利便性が高い地域公共交通を実現するため、拠点の創出や交通結節機能の強化を行います。

【数値目標】

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

※①の新たな拠点の創出は、P91で示す拠点の内、地域生活拠点、交通拠点、交流拠点を対象とします。

※②の複数の交通モードが連携した施策は、現状は人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に基づいて取り組んだ施策数（P107～108参照）。

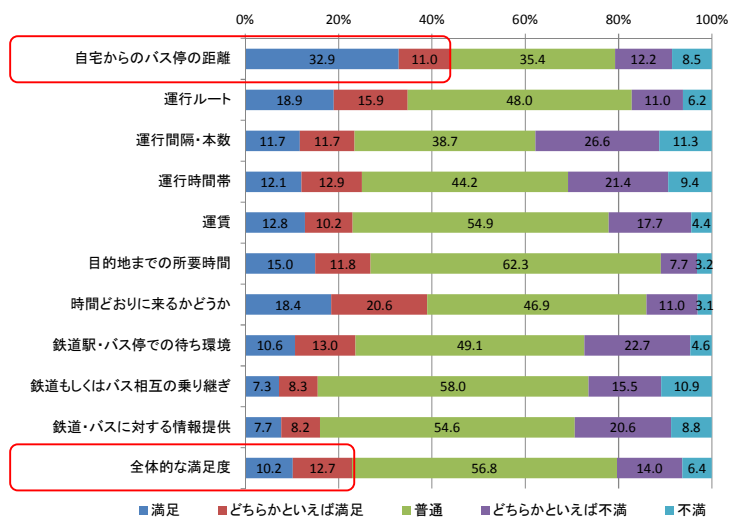
目標③：公共交通利用環境の向上

○地域公共交通の利用促進や新たな需要創発等に向けて公共交通の利用環境の向上を図ります。

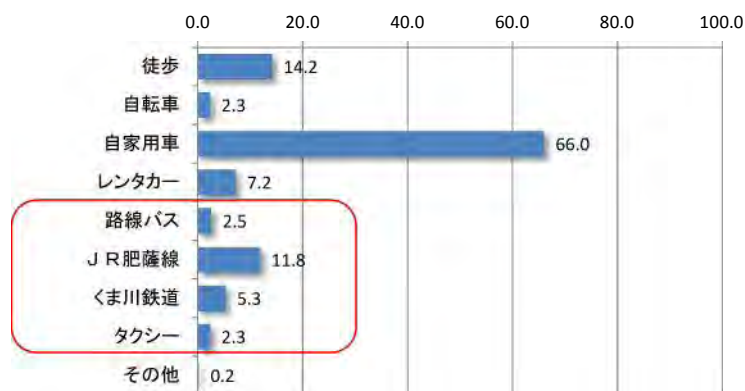
○対象としては、地域住民のみならず観光客等もターゲットに検討します。

【数値目標】

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



※地域住民アンケート調査結果より、現状は「全体的な満足度」で満足・どちらかといえば満足の合計値。目標値は、最も満足度が高い「自宅からのバス停の距離」に対する満足度とします。



※観光客ヒアリング調査より、現状は路線バス・JR 肥薩線・くま川鉄道・タクシーの合計値。目標値は、現在のレンタカー利用者の割合程度の転換を目指します。

目標④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

○持続可能な地域公共交通の実現に向けて、地域住民（施設等の地域を含む）・事業者・行政が連携・協働で取り組む、新たな仕組みづくりに取り組みます。

【数値目標】

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

※①の地域と連携した利用促進の実施件数は、第5章の目標達成のための施策・事業を踏まえ、人吉球磨地域の10市町村が各1件、実施することを目標とします。

※②の地域公共交通に関する情報発信数は、現状は「地域公共交通だより」の3回とし、目標値としてはそれ以外にも情報誌やweb等を活用した発信等を実施することを目標とします。

3 目標達成のための施策・事業

(1) 目標達成に向けた施策メニュー

目標達成に向けた施策メニューは下記に示す通りです。

目標①：持続可能な公共交通ネットワーク（路線バス）の形成

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

目標②：拠点の創出及び交通結節機能の強化

- 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

※パーク&（バス）ライドとは、拠点等において自動車駐車場・自転車駐輪場を設置し、拠点までは自動車もしくは自転車で行き、そこから鉄道やバスに乗り換えてもらうシステム

目標③：公共交通利用環境の向上

- 主要な乗降場所への上屋・ベンチ等の設置
- 乗降場所の見直し、新設
- 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入
- 乗降場所の時刻表等の改善
- 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成
- 輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理の計画的実施

目標④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

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

※モビリティマネジメントとは、一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

◆人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に関する実施状況の整理（フォローアップ）

⇒ 未実施の事業や継続実施が必要な事業に対して、今後の施策展開を検討

| 事業内容 | 総合事業による実施期間 | | | | | | 中期的な展望 | | | | | | |
|---------------------------------|-------------|-----|-------|-----|-------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H22年度 | | H23年度 | | H24年度 | | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 |
| | 上半期 | 下半期 | 上半期 | 下半期 | 上半期 | 下半期 | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| くま川鉄道と連携したバス運行計画の策定 | | | | | | | | | | | | | |
| 産交バス時刻変更 | | | | | | | | | | | | | |
| 企画乗車券発売 | | | | | | | | | | | | | |
| 駅やバス停におけるアクセス機能の強化 | | | | | | | | | | | | | |
| あさぎり駅バス停留所位置変更 | | | | | | | | | | | | | |
| 湯前駅バス停留所位置変更 | | | | | | | | | | | | | |
| 人吉IC停留所高速バス利用者待合所改修 | | | | | | | | | | | | | |
| 地域内交通の運行形態の見直しと新規導入 | | | | | | | | | | | | | |
| 山江村乗合バス「まるおか号」ルート変更 | | | | | | | | | | | | | |
| 湯前駅前～水上村方面への地域内交通導入 | | | | | | | | | | | | | |
| 人吉市内完結の路線バス系統のルート変更 | | | | | | | | | | | | | |
| 人吉市内完結の路線バス系統の車両変更 | | | | | | | | | | | | | |
| バスのわかりやすさの向上 | | | | | | | | | | | | | |
| 行き先表示器のLED電光表示装置への更新 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 利用啓発活動の促進 | | | | | | | | | | | | | |
| 情報発信の充実 | | | | | | | | | | | | | |
| 「公共交通ガイド」の作成 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 広報紙・インターネットを活用した情報発信・利用啓発 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 公共交通利用啓発活動の実施 | | | | | | | | | | | | | |
| 高校生のマイレール意識の啓発 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 自治体職員や沿線事業者への協力要請 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 幼稚園・保育園、小学校、中学・高校での講習実施 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| ボランティア活動の拡充 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 鉄道事業者の取り組み（つり革オーナー等） | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| その他の啓発活動（飲酒運転防止キャンペーンとのタイアップ等） | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| イベント列車の運行及び沿線イベントとの連携 | | | | | | | | | | | | | |
| イベント列車の運行 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| イベントと連携した広報活動 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 観光誘客施策の展開 | | | | | | | | | | | | | |
| 旅行企画の提案 | | | | | | | 継続 | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| 橋梁改修 | | | | | | | 実施 | | | | | | |
| 鉄道保安設備更新 | | | | | | | 実施 | | | | | | |
| 老朽化している鉄道車両の更新 | | | | | | | 実施 | | | | | | |
| 車両更新 | | | | | | | 実施 | | | | | | |
| くま川鉄道の組織活性化 | | | | | | | | | | | | | |
| 社員採用・養成 | | | | | | | | | | | | | |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画は、地域公共交通のあり方について、既存の交通網を効率的に活用しながら、地域の公共交通活性化を図るとともに、基幹となるくま川鉄道を将来に亘って安定的に維持していくために、人吉球磨 10 市町村で関係者が連携して取り組むべき方針や具体的な施策について定めたもの（平成 22 年 3 月策定）。

第5章 計画の目標

| 項目 | 事業内容 | 実施状況 | 今後の対応方針 |
|---------------------------|---------------------------|----------------------|-------------------|
| くま川鉄道と連携したバス運行計画の策定 | 産交バス時刻変更 | 未実施 | 路線再編に合わせて実施 |
| | 企画乗車券発売 | 未実施 | 〃 |
| 駅やバス停におけるアクセス機能の強化 | あさぎり駅バス停留所位置変更 | H27 実施 | |
| | 湯前駅バス停留所位置変更 | 要確認 | |
| | 人吉ⅠC停留所高速バス利用者待合所改修 | H23 整備、 H25 トイレ増設 | アクセス性向上に向けた路線再編実施 |
| 地域内交通の運行形態の見直しと新規導入 | 山江村乗合バス「まるおか号」ルート変更 | 要確認 | |
| | 湯前駅前～水上村方面への地域内交通導入 | 未実施 | |
| | 人吉市内完結の路線バスシステムのルート変更 | H23 実施 | |
| | 人吉市内完結の路線バスシステムの車両変更 | H23 実施 | |
| バスの分かりやすさの向上 | 行き先表示機のLED電光表示装置への更新 | 未実施 | 路線再編に併せて実施 |
| 情報発信の充実 | 「公共交通ガイド」の作成 | H23 バス案内冊子 | 〃 |
| | 広報誌・インターネットを活用した情報発信・利用啓発 | H22～27 | 継続実施 |
| 公共交通利用啓発活動の実施 | 高校生のマイレール意識の啓発 | 〃 | 〃 |
| | 自治体職員や沿線事業者への協力要請 | 〃 | 〃 |
| | 幼稚園・保育園、小学校、中学・高校での講習実施 | 〃 | 〃 |
| | ボランティア活動の拡充 | 〃 | 〃 |
| | 鉄道事業者の取り組み（つり革オーナー等） | H22～24 | 車両更新により終了 |
| | その他の啓発活動 | H22～27 | 継続実施 |
| イベント列車の運行及び沿線イベントとの連携 | イベント列車の運行 | 〃 | 〃 |
| | イベントと連携した広報活動 | 〃 | 〃 |
| 観光誘致施策の展開 | 旅行企画の提案 | 〃 | 〃 |
| 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 | 橋梁改修 | H22～23 | 適正管理 |
| | 鉄道保安設備更新 | H26～27 | 継続実施 |
| 老朽化している鉄道車両の更新 | 車両更新 | H25～26 | 適正管理 |
| くま川鉄道の組織活性化 | 社員採用・養成 | H22～27 | 継続実施 |

(2) 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。

| 目標 | 施策 | 実施主体 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 |
|----------------------|--------------------------------|-----------------------|--------------|-------|-----|----------|-----|-----|
| ①持続可能な公共交通ネットワークの形成 | 幹線系統を対象とした路線バスの再編 | 市町村,交通事業者,道路管理者,交通管理者 | 再編実施計画策定 | 変更 | 実施 | | | |
| | 人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定 | 人吉市,地域関係者,交通事業者 | 形成計画及び実施計画策定 | 反映 | | | | |
| | 各町村における地域公共交通計画の検討及び実施計画の作成 | 町村,地域関係者,交通事業者 | 計画検討及び実施計画作成 | | | 独自施策等の展開 | | |
| ②拠点の創出及び交通結節機能の強化 | 拠点の創出 | 市町村,地域関係者,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 拠点における乗換情報等の設置・充実 | 市町村,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し | 市町村,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 乗り継ぎ運賃割引制度の導入 | 市町村,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 共通定期券の導入 | 市町村,交通事業者 | | 検討・計画 | | 実施 | | |
| | パーク&ライド、サイクル&ライド駐車場等の設置 | 市町村,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| ③公共交通利用環境の向上 | 主要な乗降場所への上屋・ベンチ等の設置 | 市町村,交通事業者,道路管理者,交通管理者 | | 検討・計画 | | 実施 | | |
| | 乗降場所の見直し、新設 | 市町村,交通事業者,道路管理者,交通管理者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入 | 市町村,交通事業者 | | 検討・計画 | | 実施 | | |
| | 乗降場所の時刻表等の改善 | 市町村,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成 | 市町村,交通事業者 | 計画 | 実施 | | | | |
| | 輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理計画の計画的実施 | 市町村,交通事業者 | 実施 | | | | | |
| ④地域公共交通に関する新たな仕組みづくり | 公共交通サポーター制度の導入 | 市町村,地域住民,交通事業者 | | 検討・計画 | | 実施 | | |
| | 免許返納制度の推進 | 市町村,交通事業者,交通管理者 | 実施 | | | | | |
| | バス車内等を活用した小学生等の作品展示 | 市町村,交通事業者 | | 検討・計画 | | 実施 | | |
| | 観光、商業施設と連携した企画切符等の導入 | 市町村,地域関係者,交通事業者 | | 検討・計画 | | 実施 | | |
| | 事業者や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施 | 市町村,地域住民,交通事業者 | 実施 | | | | | |
| | 地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施 | 市町村,地域住民,交通事業者 | 実施 | | | | | |
| | 地域公共交通だよりの継続発行 | 市町村,地域住民,交通事業者 | 実施 | | | | | |

(3) 施策メニューの内容

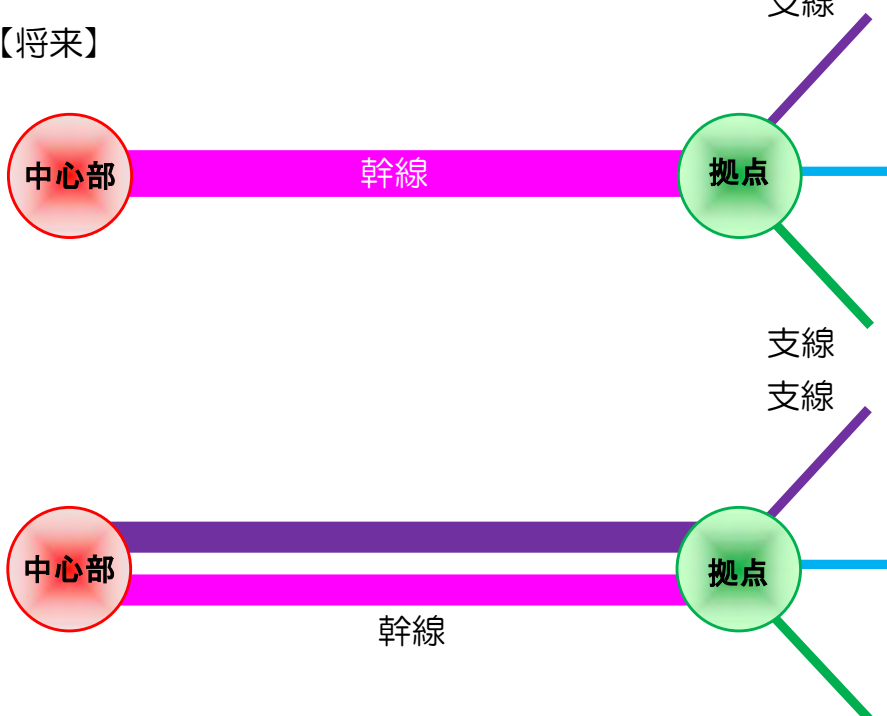
| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | 幹線系統を対象とした路線バスの再編 |
| 実施概要 | 現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。 なお、路線バスの再編に併せて、拠点の創出を行います |
| 主な事業箇所 | 下図参照 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者、道路管理者、交通管理者 |
| 実施時期 | H28 再編実施計画策定（幹線部分） H29上半期 再編実施計画変更（幹線、各市町村支線） H29下半期以降 再編実施 |

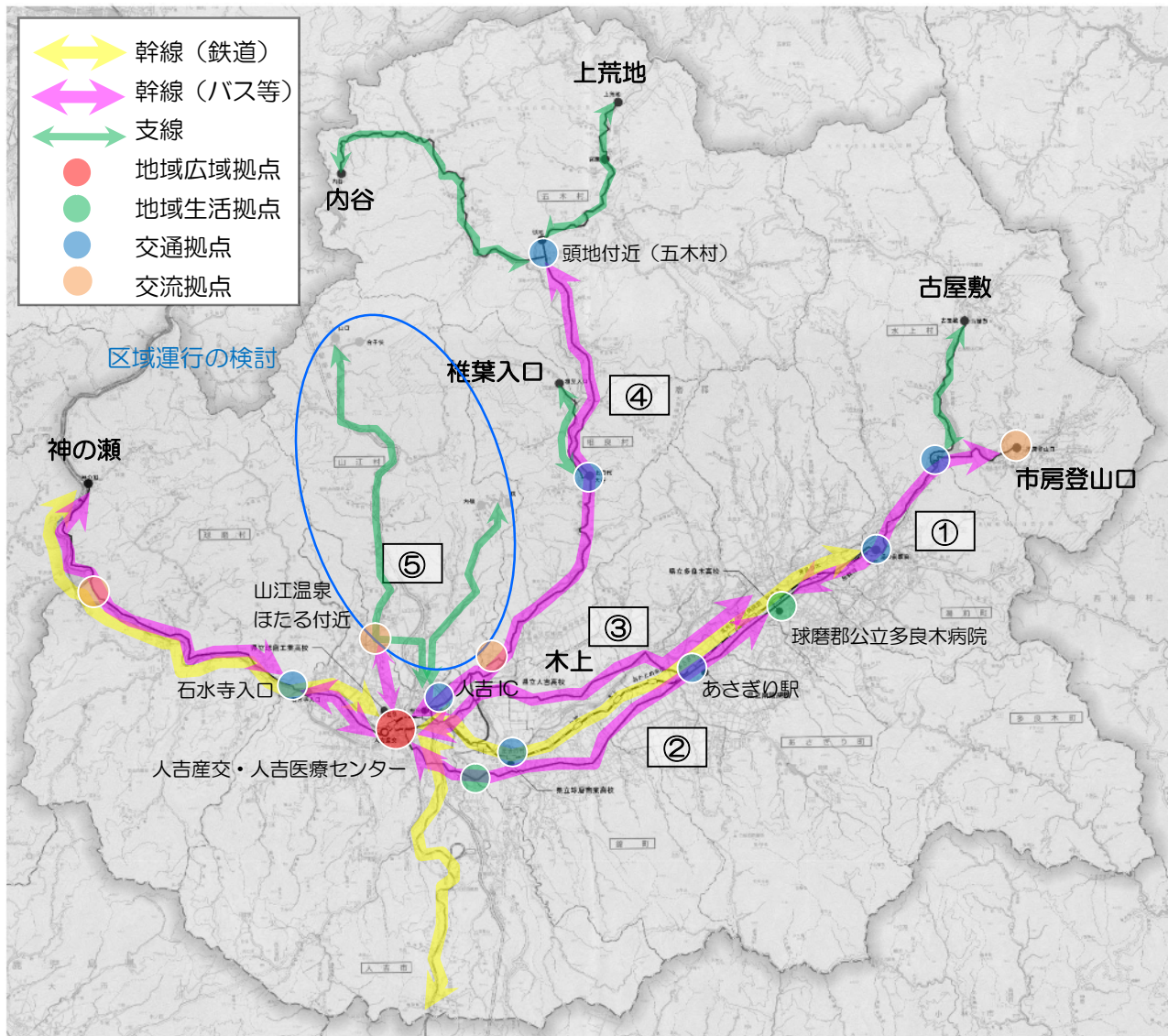
【路線再編のイメージ】

【現況】



【将来】





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

【参考：高速バスの利用に関するアンケート調査結果（人吉市建設部都市計画課実施）】

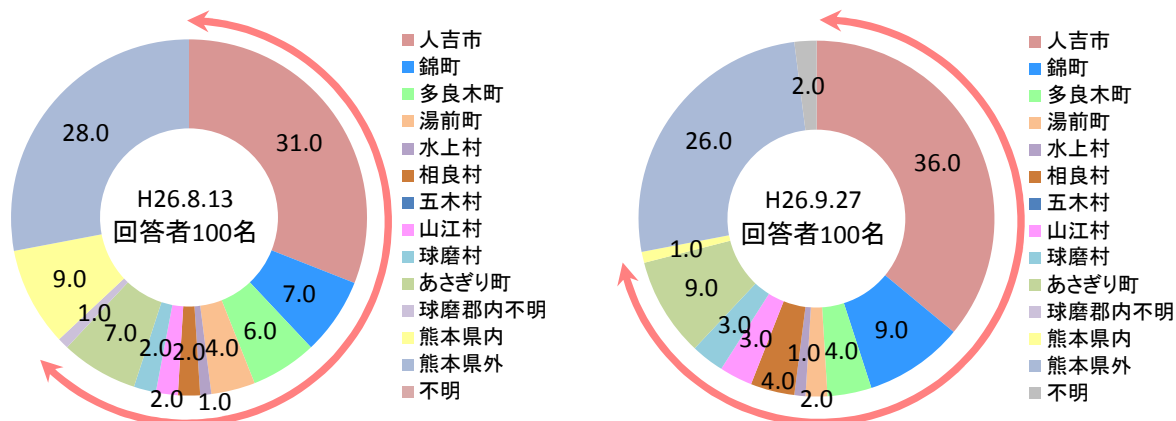
調査日：平成26年8月13日（水）午前8時～午後7時まで

平成26年9月27日（土）午前6時30分～正午まで

調査方法：高速バス利用者による直接記入（回答者数:100）

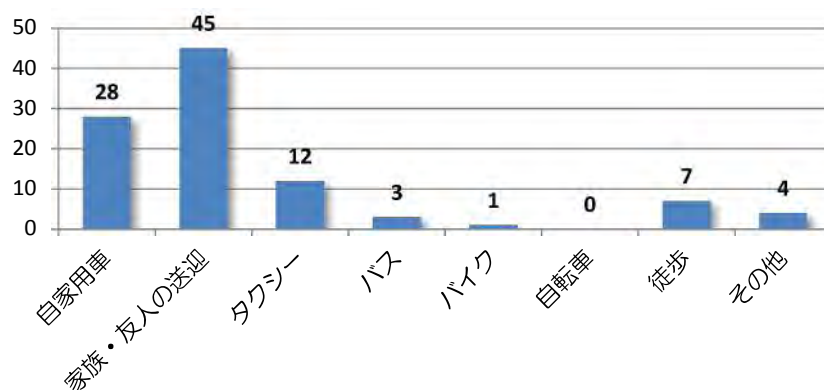
・利用者の居住地

人吉ICにおける高速バス利用者の居住地は、人吉市内居住者が最も多いものの、人吉球磨地域全体で平日は63%、土曜日は71%を占める状況です。



・人吉ICまでの交通手段（9月27日調査分）

人吉ICまでの交通手段は、「家族・友人の送迎」が最も多く、次いで「自家用車」となっており、バスに関しては各町村から直接アクセスができないことから、少ない状況です。

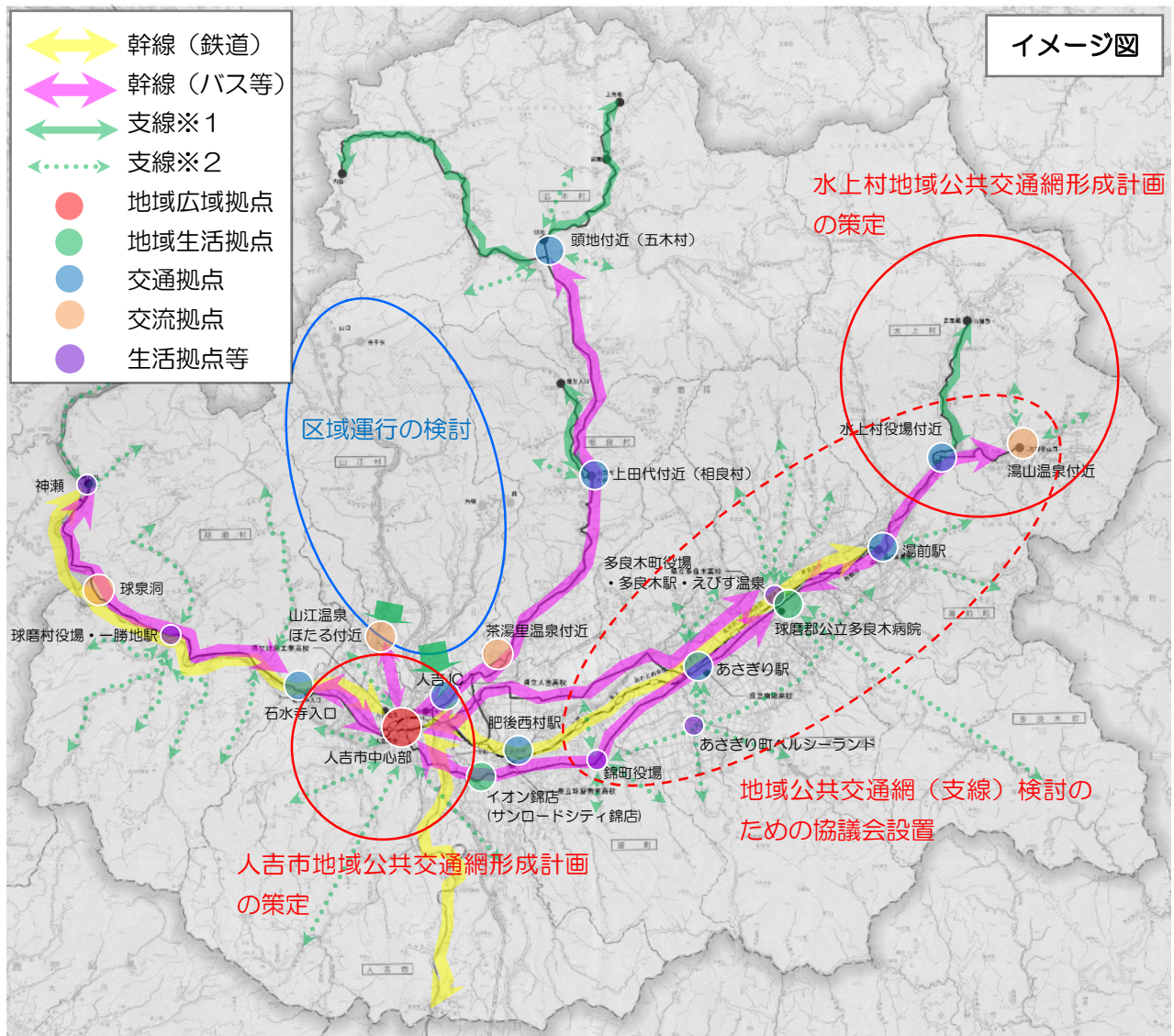


| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | 人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定 |
| 実施概要 | 人吉市内で完結する路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどを対象に、人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画を策定します。策定にあたっては、「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」との連携・整合性を図るとともに、人吉市民のみならず球磨郡9町村の住民、観光客の移動手段確保に考慮します。 |
| 主な事業箇所 | 人吉市内 |
| 実施主体 | 人吉市、地域関係者、交通事業者 |
| 実施時期 | H28 地域公共交通網形成計画策定 H29上半期 実施計画策定及び人吉・球磨地域再編実施計画へ反映 H29下半期以降 再編実施 |

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 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 |
| 実施概要 | 「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」との連携・整合性を図るとともに、再編実施に向けて、各町村において地域の実情に応じた地域公共交通計画の検討及び支線部分の実施計画について作成します。 |
| 主な事業箇所 | 球磨郡9町村 |
| 実施主体 | 町村、地域関係者、交通事業者 |
| 実施時期 | H28 計画等の検討 H29上半期 実施計画策定及び人吉・球磨地域再編実施計画へ反映 H29下半期以降 再編実施 |

| | 地域公共交通に関する方向性等 |
|-------|--|
| 人吉市 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の地域内路線バスの運行ルート等の見直しを行うとともに、コミュニティバスや乗合タクシー等に関して地域の実情に応じた運行形態への見直し等を行います（人吉市地域公共交通網形成計画の作成）。 |
| 錦町 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の乗合タクシーを活用した町内における地域公共交通の見直しを行います。また、他町村（あさぎり町・多良木町・湯前町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。 |
| 多良木町 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の乗合タクシーを活用した町内における地域公共交通の見直しを行います。また、他町村（錦町・湯前町・あさぎり町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。 |
| 湯前町 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、交通弱者の移手段の確保のため町内における新たな地域公共交通の導入を検討します。また、他町村（錦町・多良木町・あさぎり町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。 |
| 水上村 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、乗合タクシーなど村内における新たな地域公共交通の導入を検討します（水上村地域公共交通網形成計画の作成）。また、他町（錦町・多良木町・湯前町・あさぎり町）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。 |
| 相良村 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、乗合タクシーなど村内における新たな地域公共交通の導入を検討します。 |
| 五木村 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、既存のコミュニティバス等を活用した村内における新たな地域公共交通の導入を検討します。 |
| 山江村 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、村内においてはまるおか号の運行形態（不定時定路線から不定時不定路線（区域運行））を見直し・検討します。 |
| 球磨村 | 当面、平成26年から運行するコミュニティバスを基本とし、今後の状況を踏まえて必要に応じて見直し等を行います。 |
| あさぎり町 | 地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の乗合タクシーを活用した町内における地域公共交通の見直しを行います。また、他町村（錦町・多良木町・湯前町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。 |

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



※1：現在の地域間幹線系統から支線系統に見直す路線

※2：現在、各市町村で運行している路線もしくは、地域間幹線系統の見直しに伴い、今後見直し・導入を行う路線。

| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | 拠点の創出 |
| 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※幹線系統の乗り入れ検討、九日町商店街） 地域生活拠点：球磨郡公立多良木病院、イオン錦店（サンロードシティ錦店） 交通拠点：人吉 IC、くま川鉄道肥後西村駅・あさぎり駅・湯前駅、石水寺入口（人吉市）、水上村役場付近、上田代付近（相良村）、頭地付近（五木村） 交流拠点：湯山温泉付近、茶湯里温泉付近、山江温泉ほたる付近、球泉洞 |
| 実施主体 | 市町村、地域関係者、交通管理者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |

| 設置タイプ | 設置箇所 | イメージ |
|--------|---|--|
| ターミナル型 | ○鉄軌道とバスの乗換拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ○バス待機場、回転場 ○乗り場案内 ○上屋ベンチ ○情報提供（簡易的な通過情報） ○駐車場、駐輪場 ○その他（トイレ、待合施設、集客施設など）  |
| 施設活用型 | <ul style="list-style-type: none"> ○生活拠点等と一体となった乗換拠点（鉄軌道とバス、バス相互） ○幹線バスと支線バスの乗換拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ○バス待機場、回転場 ○上屋、ベンチ ○情報提供（簡易的な通過情報） ○駐車場、駐輪場（施設活用） ○その他（併設施設を活用したトイレ・待合施設など）  |
| 路上型 | <ul style="list-style-type: none"> ○生活拠点等と一体となった乗換拠点（バス相互） ○幹線と支線の乗換拠点 ○バス相互が交差するような地点での乗換拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ○バスベイ ○上屋、ベンチ ○バス停標識を活用した情報提供 ○駐輪場  |

第5章 計画の目標

| 設置タイプ | メリット | デメリット |
|--------|--|---|
| ターミナル型 | <ul style="list-style-type: none"> ○各種交通機関相互のシームレスな乗り換えが可能 ○バスの処理能力等が向上し、より多くの本数等が運行可能 ○バスの待機場や回転場を一体的に確保可能 ○道路交通等に与える影響が小さい（出入口等の円滑な交通処理確保は必要） | <ul style="list-style-type: none"> ○整備に必要な一定規模の用地等が必要であるとともに、整備費用がある程度必要 ○乗り場案内等の適切な情報提供が必要 ○歩行者や自転車、バス車両の動線等が輻輳しないような安全性の確保が必要 ○周辺環境と一体となった整備が必要（交通拠点のみでは閑散として安全面に問題が生じる可能性がある） ○ターミナル使用料など、管理者への事業者の負担が必要 |
| 施設活用型 | <ul style="list-style-type: none"> ○バスの待機場や回転場を一体的に確保可能 ○道路交通等に与える影響が小さい（出入口等の円滑な交通処理確保は必要） ○生活関連施設等と一体となった整備を行うことで、利用者の利便性が向上するとともに、拠点の魅力が向上し、路線バス等の利用者増が期待される | <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者や自転車、バス車両の動線等が輻輳しないような安全性の確保が必要 ○周辺環境と一体となった整備が必要（交通拠点のみでは閑散として安全面に問題が生じる可能性がある） |
| 路上型 | <ul style="list-style-type: none"> ○簡易的に乗換拠点が設置可能 ○同一バス停での乗り換えが可能となり、高齢者をはじめ乗り換え抵抗（移動にかかる負担）が軽減可能 | <ul style="list-style-type: none"> ○バス処理能力に伴い道路交通への影響が生じる可能性があるため、バスベイ等の確保が必要 ○バス停相互が離れており視認性が悪い場合など、適切な乗り場案内が必要 ○バス停標柱など限られたスペースでの情報提供となるため、煩雑とならないよう乗換等に関する適切な情報提供が必要 ○快適なバス待ち環境の確保が必要 ○終点となる場合には、別途、待機場や回転場の確保が必要 |

| 分類 | 拠点名 | 設置タイプ |
|--------|--|--------|
| 地域広域拠点 | 人吉駅・人吉温泉駅、産交バス(株)人吉営業所 | ターミナル型 |
| | 人吉医療センター | 施設活用型 |
| | 九日町商店街 | 路上型 |
| 地域生活拠点 | 球磨郡公立多良木病院、イオン錦店（サンロードシティ錦店） | 施設活用型 |
| 交通拠点 | くま川鉄道肥後西村駅・あさぎり駅・湯前駅 | ターミナル型 |
| | 人吉IC、上田代付近（相良村：整備予定の交流センター）、頭地付近（五木村：道の駅等） | 施設活用型 |
| | 石水寺入口（人吉市）、水上村役場付近 | 路上型 |
| 交流拠点 | 湯山温泉付近、茶湯里温泉付近、山江温泉ほたる付近、球泉洞 | 施設活用型 |

| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | 拠点における乗換情報等の設置・充実 |
| 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 | 拠点の創出箇所と同様 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |



まもなくマーク・あしあとマーク
1つの行先方面に4つまでの系統番号が登録可能です。路線に合わせてそれぞれ細かな動作時間が設定できます。

ともしびランプ
各マークの動作に合わせて「ともしびランプ」が点灯します。高輝度LEDの点灯で夜間に照明がなくても確認できます。

【バスロケで初めて乾電池による接近情報提供を実現】※AC電源のないバス停でも乾電池運用が可能です。安定した日照があればオプションのソーラーバッテリーを併用することもできます。(※当社調べ)

【その他の機能】タイマー自動ON & OFF機能。乾電池切れの場合のサービス停止マーク

簡易的情報提供の例

(ITS アライアンス株式会社：あしあとランプ)



鉄道とバスの一元的な情報提供の例（松山市）

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 接続ダイヤの調整、運行ダイヤの見直し |
| 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 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |

※現在、人吉駅に接続しているダイヤ等について、その他鉄道駅からの二次交通等を考慮して他の駅等への見直しします。

※人吉市内完結の路線バスは人吉駅で接続します。

※路線再編に伴い経路予定の人吉ICについては、じゅぐりっと号と調整し、人吉ICでの高速バスと接続します。

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 乗り継ぎ割引運賃制度の導入 |
| 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 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 共通定期券の導入 |
| 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 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H30検討・計画、 H31以降実施 |

| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | パーク&（バス）ライド、サイクル&（バス）ライド駐車場等の設置 |
| 実施概要 | 鉄道駅や主要バス停等において駐車場や駐輪場等を設置し、交通結節性を向上することで、利用者のアクセス性や利便性向上を図ります。 |
| 主な事業箇所 | イオン錦店等の地域生活拠点、人吉 IC や湯前駅等の交通拠点 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |

| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | 主要な乗降場所への上屋・ベンチ等の設置 |
| 実施概要 | 利用者が多いバス停や乗り継ぎバス停等において上屋やベンチ等を設置することで利用者の公共交通利用環境の向上を図ります。 |
| 主な事業箇所 | 商業施設や医療施設等のバス停 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者、道路管理者、交通管理者 |
| 実施時期 | H28～H30検討・計画、 H31以降実施 |



上屋の背面側に設置されたベンチの例（松山市）

上屋の背面側に設置されたベンチの例（新潟市）

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入 |
| 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、共通乗車券等の導入を検討します。 検討にあたっては、主に観光客等をターゲットとすることで、交流人口の拡大を図ります。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H30検討・計画、 H31以降実施 |



対象：北九州モノレール、九州旅客鉄道、西鉄バス北九州、西鉄バス筑豊、北九州市交通局、筑豊電気鉄道、関門汽船
 金額：大人 1,500 円
 小児 750 円
 特典：市内の主な観光地等でお得なサービスを受けることが可能
 期間：平成 25 年 10 月 1 日
 ～平成 25 年 12 月 8 日

北九州市で導入された公共交通 1 日フリー乗車券

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 乗降場所の時刻表等の改善 |
| 実施概要 | バス停等の乗降場所において、時刻表や路線図などの情報提供の改善（文字の大きさ、分かりやすさ、その他工夫など）を図り、利用環境の向上を図ります。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |



現在のバス停での情報提供例

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 鉄道、路線バス、乗合タクシー等の一元的な公共交通マップの作成 |
| 実施概要 | 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 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H29上半期計画、H29下半期以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

- ・「公共交通ガイド」の作成

と同様の施策であり、バス路線の再編に併せて実施します。



自治体・事業者の枠を超えた公共交通マップ（久留米広域定住自立圏）

第5章 計画の目標

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 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 |
| 実施概要 | くま川鉄道施設の維持管理を計画的に実施することにより、中・長期的に安全性の高い運行環境を整備します。 <ul style="list-style-type: none"> ・軌道（橋梁等を含む）の維持管理 ・鉄道保安設備更新 |
| 主な事業箇所 | くま川鉄道全線 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

・「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」

と同様の施策であり、くま川鉄道の輸送安全性の確保のために継続的に取り組みます。

| 区分 | 整備概要 | 整備対象箇所 | | | | | |
|--------|------------|------------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| | | H28年度 | H29年度 | H30年度 | H31年度 | H32年度 | H33年度 |
| 線路設備 | TPCまくらぎ交換 | | 肥後西村～あさぎり間 400本 | おかどめ幸福～湯前駅間 300本 | 多良木～湯前駅間 300本 | あさぎり～公立病院駅間 300本 | 東免田～多良木駅間 300本 |
| 線路設備 | レール交換 | | | 川村・肥後西村間レール交換 (500m) | おかどめ幸福・あさぎり間レール交換 (800m) | 東多良木・新鶴羽間レール交換 (800m) | 相良藩願成寺・川村間レール交換 (500m) |
| 防護設備 | 土留擁壁新設 | | | | | | |
| 車両保存費 | 重要部検査 | KT501重要部検査 | KT502、503重要部検査 | KT504、505重要部検査 | | KT501全般検査 | KT502、503全般検査 |
| 信号保安設備 | 構内信号機LED化 | 人吉温泉駅 他1信号機LED化改良工事 | | | | | |
| 信号保安設備 | 踏切警報機遮断機取替 | | 十島第一、中福良踏切警報機、遮断機取替 | | | | |

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 公共交通サポーター制度の導入 |
| 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) <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の積極的な利用 自動車等の運転マナーを守り、公共交通の安全確保に努めてもらう 公共交通のPR バス停等の清掃や草刈り など (サポーターへのメリット) <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| 実施主体 | 市町村、地域住民、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H30検討・計画、 H31以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

- ・「ボランティア活動の拡充」

と同様の施策であり、これまでの取り組み結果等も含め継続実施します。

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 免許返納制度の推進 |
| 実施概要 | 現在、産交バス(株)が実施している免許返納者割引乗車証(熊本県在住65歳以上の方で運転免許所を自主返納した場合、バスが半額で利用可能)について推進を図ります。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者、交通管理者 |
| 実施時期 | H28以降実施(一部実施中) |

| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | バス車内等を活用した小学生等の作品展示 |
| 実施概要 | 沿線の学校(小学校や幼稚園・保育園など)から募集した絵画作品等を車内広告枠等で展示し、地域住民のバスなど地域公共交通への意識醸成を図ります。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H30検討・計画、 H31以降実施 |

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 観光施設や商業施設等と連携した企画切符等の導入 |
| 実施概要 | 公共交通の利用促進を目的に、観光施設や商店街、商業施設等と連携し、企画切符等の導入を行い、意識啓発を図ります。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、地域関係者（観光協会、商業施設等）、交通事業者 |
| 実施時期 | H28～H30検討・計画、 H31以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

- ・「企画乗車券発売」

と同様の施策であり、バス路線の再編に併せて実施します。



概要：対象商業施設で買い物をし、買い物 1,000 円ごとに 1 つスタンプを押印してもらい、スタンプが 10 個貯まると、天神までの片道乗車券「またくる券」または対象駐車場が 5 時間無料になる「フリンジ駐車券」と引き換えることができるもの。
※西鉄電車、または西鉄バスの片道（天神までの）乗車券＜上限 1,000 円＞

福岡市天神地区での取り組みの例（We Love 天神協議会）

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 事業者や学校等を対象としたモビリティマネジメントの実施 |
| 実施概要 | 公共交通の利用促進及び地域住民の公共交通に対する意識醸成を図ることを目的に、事業者や学校等に対してモビリティマネジメントを実施します。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域の主要な事業者、学校（小中学校、高校など） |
| 実施主体 | 市町村、地域住民、交通事業者 |
| 実施時期 | H28以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

- ・「高校生のマイレール意識の啓発」
- ・「自治体職員や沿線事業者への協力要請」
- ・「幼稚園・保育園、小学校、中学・高校での講習実施」

と同様の施策であり、これまでの取り組み結果等も含め継続実施します。

▼モビリティマネジメントの対象

| |
|---|
| <p>■居住地域</p> <p>居住者を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず地域に固有な交通問題の改善が期待できます。</p> |
| <p>■学校</p> <p>学校教育等を通じて児童に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善可能性が期待できます。</p> |
| <p>■職場</p> <p>就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待できます。</p> |
| <p>■特定路線</p> <p>バスや鉄道、あるいは、高速道路の特定路線の利用者や沿線住民などを対象にすることで、当該路線の効率的な利用促進を期待することができます。</p> |

資料：国土交通省「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決に向けて」

| 項目 | 内容等 |
|--------|---|
| 施策名 | 地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施 |
| 実施概要 | 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。 |
| 主な事業箇所 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、地域住民、交通事業者 |
| 実施時期 | H28以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

- ・「その他の啓発活動」
- ・「イベント列車の運行」
- ・「イベントと連携した広報活動」

と同様の施策であり、これまでの取り組み結果等も含め継続実施します。



概要：「バスの日」（9月20日）に合わせ、熊本県バス協会や交通事業者により毎年約1ヶ月間実施。

「街頭イベント」（ボンネットバス試乗会、落書きバス等）や「ノーマイカーデー」（毎週水曜日、参加者による公共交通利用半額券配布）、「協賛店舗による公共交通利用者に対する各種サービス」等、多彩な取り組みを実施。

公共交通利用促進キャンペーンの例（熊本市）

| 項目 | 内容等 |
|--------|--|
| 施策名 | 地域公共交通だよりの継続発行 |
| 実施概要 | H27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 | 地域全域 |
| 実施主体 | 市町村、地域住民、交通事業者 |
| 実施時期 | H28以降実施 |

※人吉・球磨地域公共交通総合連携計画の施策との関連性

- ・「広報誌・インターネットを活用した情報発信・利用啓発」

と同様の施策であり、これまでの取り組み結果等も含め継続実施します。

第6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

達成状況の評価は、人吉・球磨地域公共交通活性化協議会を中心として実施します。

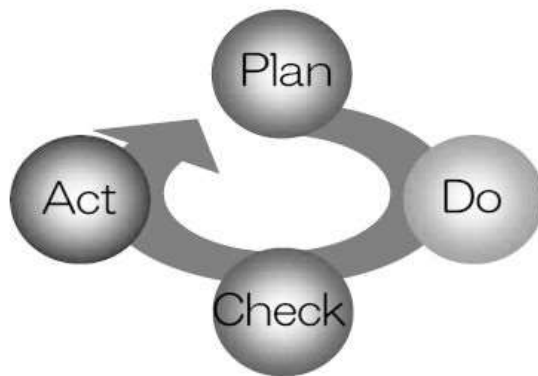
また、計画の推進にあたっては、行政及び交通事業者のみならず、地域住民にも積極的に携わっていただき、協働のもと取り組んでいきます。

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



(2) 達成状況の評価と見直し

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



| | 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計画を作成 • 事業の実施計画作成 |
| 実施・実行 (Do) | <ul style="list-style-type: none"> • 計画に基づき、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則しているか確認 • 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"> • 計画に則していない部分や社会情勢の変化等に併せて見直し • 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 |
|---|---|
| 幹線系統となる公共交通の年間利用者数の減少率（H22に対する比率） （くま川鉄道、路線バス） | 【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】交通事業者から提供される公共交通利用者数を基に毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 路線バスに関しては、バス路線再編の状況等に応じて適宜利用状況等についてモニタリングを実施するとともに、必要に応じて便別・系統別等にバスへの乗り込み調査を実施し、利用状況を把握します。 |
| 地域間幹線系統の実車走行キロあたり輸送人員 | 【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】交通事業者から提供される運行系統別輸送実績報告書を基に毎年状況を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |
| 新たな拠点の創出 | 【評価時期】毎年（再編実施後） 【評価方法】創出された新たな拠点等について把握するとともに、利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |
| 複数の交通モードが連携した施策数 | 【評価時期】毎年 【評価方法】実施した複数の交通モードが連携した施策数について把握するとともに、利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |
| 利用環境等に対する利用者の満足度 | 【評価時期】平成33年度 【評価方法】地域住民を対象としたアンケート調査を実施し、公共交通の利用環境等に対する利用者の満足度を把握することで、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |
| 観光客の公共交通機関利用率 （JR、くま川鉄道、路線バス、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球磨地域内での利用交通手段等を把握することで、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |
| 地域と連携した利用促進の実施件数 | 【評価時期】毎年 【評価方法】地域と連携した利用促進の実施件数を把握するとともに、地域の声や利用者の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |
| 地域公共交通に関する情報発信数 | 【評価時期】毎年 【評価方法】地域公共交通に関する情報発信数を把握するとともに、地域住民の評価等を把握し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。 |

