

相良村地域公共交通計画

令和 5 年 3 月

相良村

目次

第1章 はじめに.....	1
(1) 計画策定の背景・目的.....	1
(2) 計画の区域.....	1
(3) 計画期間.....	1
第2章 地域の現状.....	2
(1) 本村の現状.....	2
(2) 本村の地域公共交通について.....	6
第3章 地域ニーズ.....	12
(1) 地域ニーズ.....	12
(2) 地域に対する調査結果.....	24
第4章 地域公共交通が抱える課題.....	26
第5章 地域が目指す将来像.....	28
(1) 基本的な方針.....	28
(2) 地域が目指す将来像.....	28
第6章 目標及び目標達成に向けた施策・事業.....	31
(1) 目標及び評価指標.....	31
(2) 目標達成に向けた施策・事業.....	33
(3) 施策・事業のスケジュール.....	37

第1章 はじめに

(1) 計画策定の背景・目的

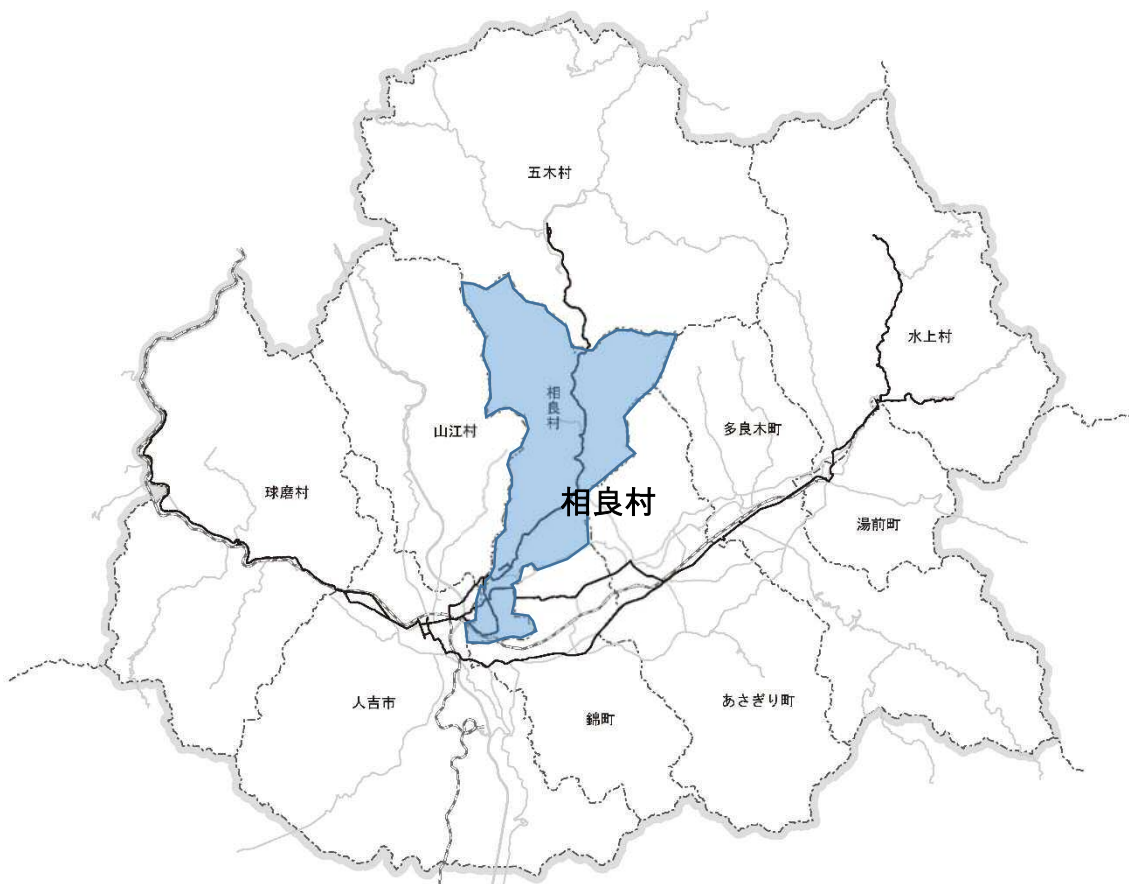
本村では、人口減少や少子高齢化が進展しており、公共交通機関の輸送人員の減少による公共交通ネットワークの縮小や、サービス水準の一層の低下が懸念されています。公共交通地域の居住者をはじめとする交通弱者への移動手段確保支援事業である予約運行型乗合タクシーについては、移動状況などのニーズを把握・検討し、利用促進を図る必要があります。また、公共交通機関の根幹をなす路線バスは、人口減少や少子高齢化、自家用車等の普及により利用者が年々減少している状況です。

このような厳しい状況の中、幹線と支線が一体となった、持続可能かつ体系的な公共交通ネットワークの在り方を検討する必要があります。

本計画は、平成30年3月に策定した「相良村地域公共交通計画」に関して、最新の情勢等の変化や、乗合タクシー導入後の状況、さらには令和4年3月に策定した「人吉・球磨地域公共交通計画」との整合等を考慮し、実現可能な実施計画を策定するものです。

(2) 計画の区域

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



(3) 計画期間

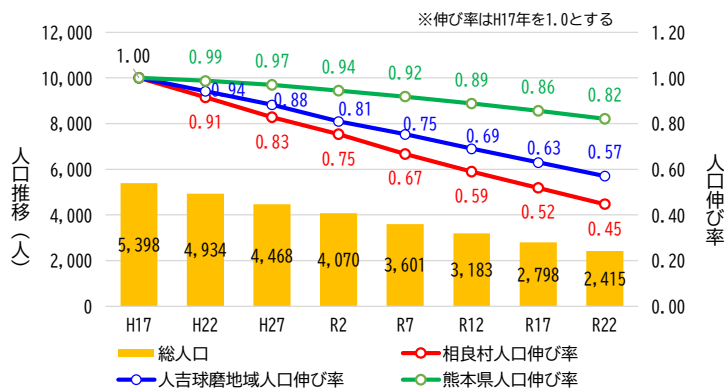
令和5年4月 ~ 令和10年3月 (5年間)

第2章 地域の現状

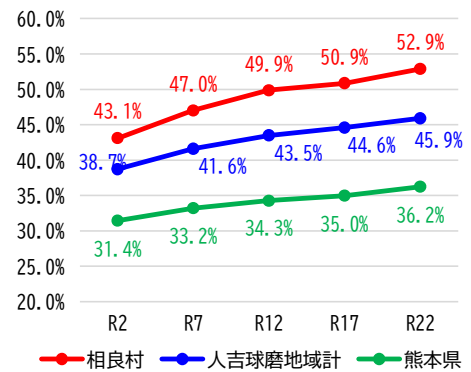
(1) 本村の現状

○人口減少・少子高齢化に伴う過疎化の進展

- ・本村の人口は令和2年において約4,000人となっています。
- ・人口は5年間で約1割減少しており、10年後の令和12年には約3,200人まで減少する予測となっております。人吉球磨地域全体や熊本県全体と比較しても減少傾向が顕著です。
- ・65歳以上の高齢化率も令和2年で40%を超えており、10年後の令和12年には2人に1人が高齢者と予測されています。



人口推移

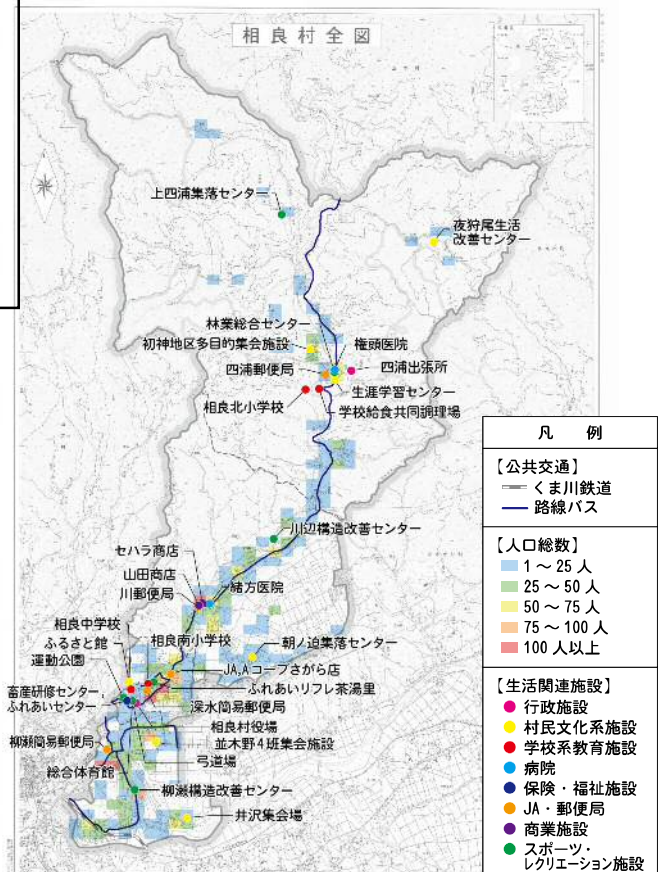


高齢化率の推移

出典：国勢調査、R7以降は日本の地域別将来人口推計

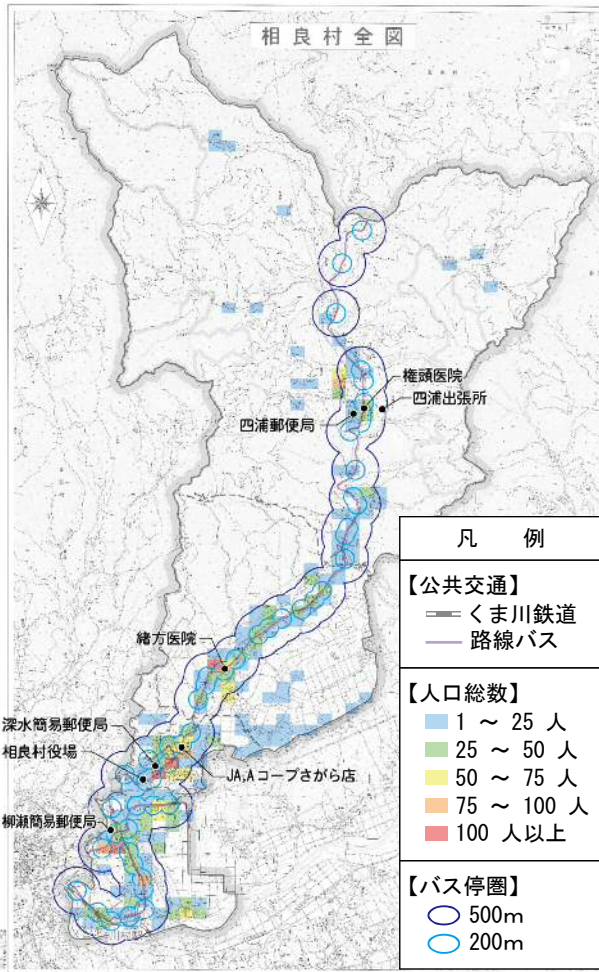
○生活関連施設は特定地域に集中立地

- ・村内の生活関連施設は深水地域に集中して立地しており、役場に加え、JAさがら、その他公共施設等が立地しています。
- ・村内の病院は、四浦地域に権頭医院、川辺地域に緒方医院が立地しています。

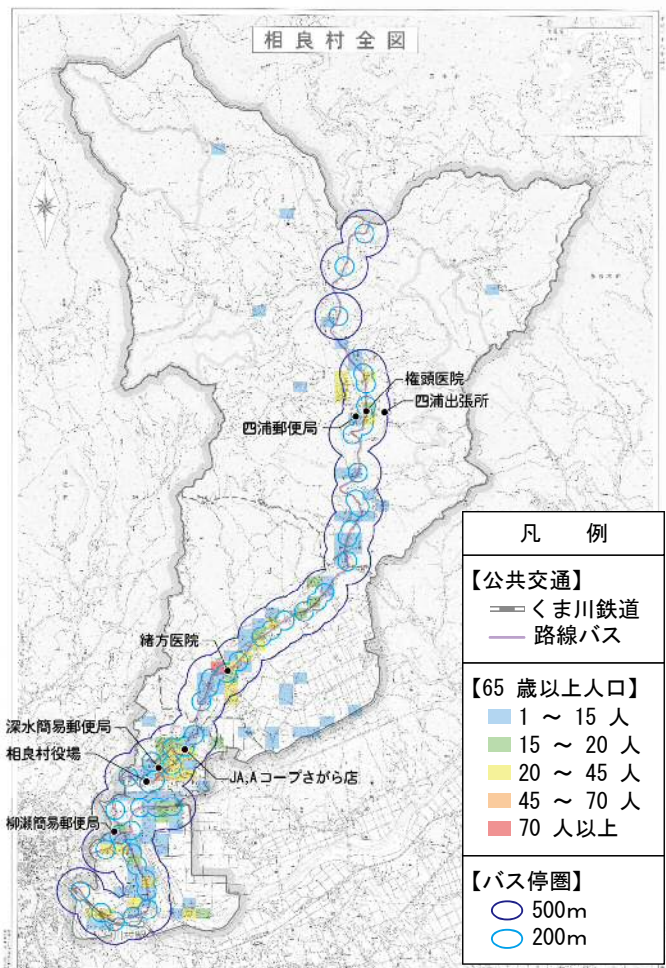


○交通弱者等の点在

- ・本村の人口は路線バス沿線にかけて南北に分布しています。
- ・四浦地域においては山地部に集落が点在している状況であるとともに、川辺地域においてもバス停から離れた地域に集落が存在します。
- ・深水地域や柳瀬地域においては比較的集落が密集していますが、村全体において地形的特性などによりバス停までのアクセスが遠い集落が点在している状況です。



人口分布

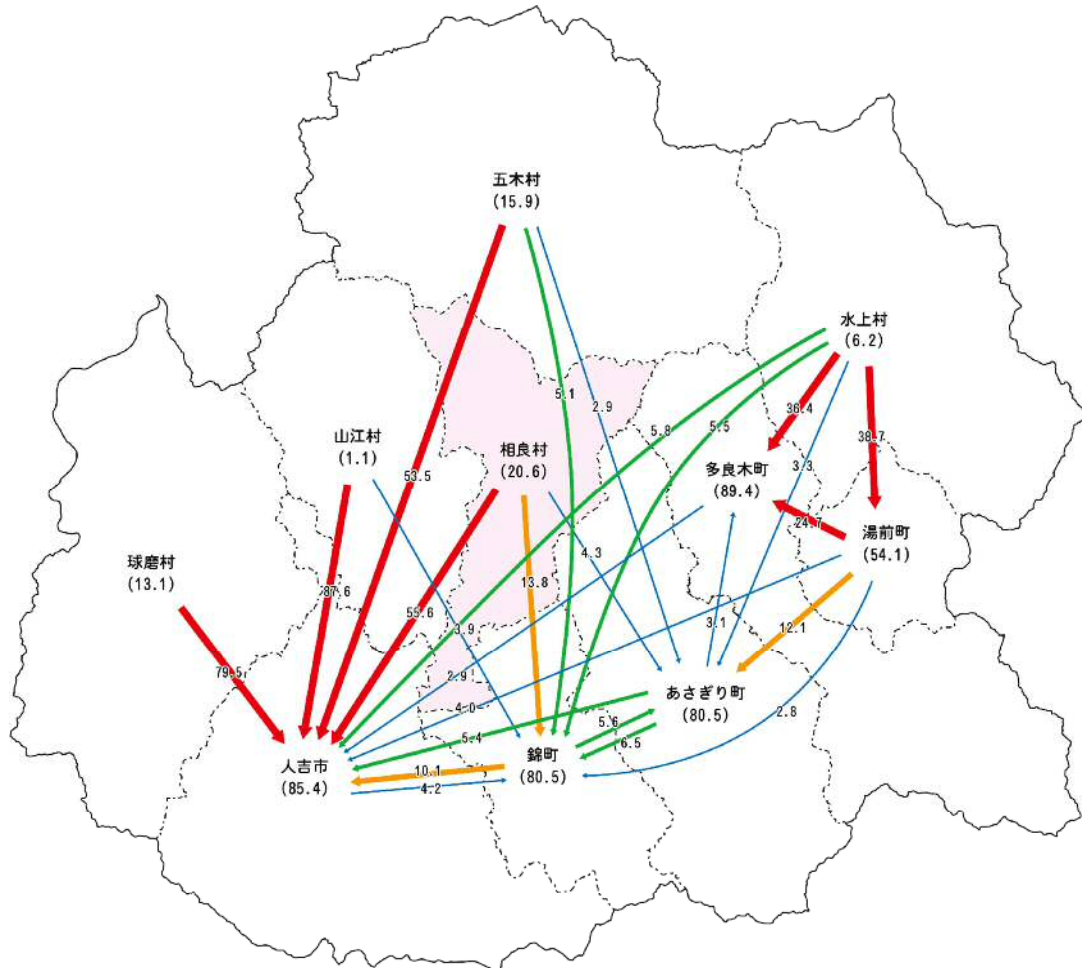


65歳以上の人口分布

出典：R2 国勢調査 500m メッシュ

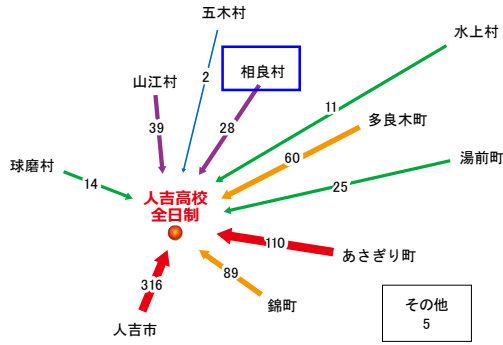
○日常生活は人吉市をはじめ周辺市町村に依存

- ・村内での買い物に関する消費行動は約 2 割で、人吉市が約 5 割、錦町が約 1 割となっています。
- ・村内に居住する高校生の通学先は、人吉球磨地域内の各高校に見られます。

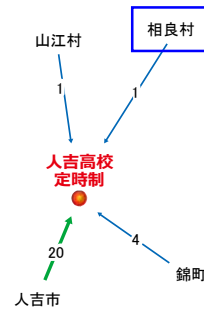


買物（一般食品）の移動状況

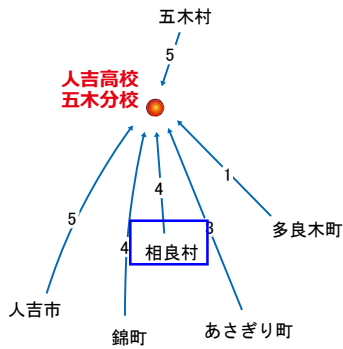
出典：平成 27 年熊本県消費動向調査



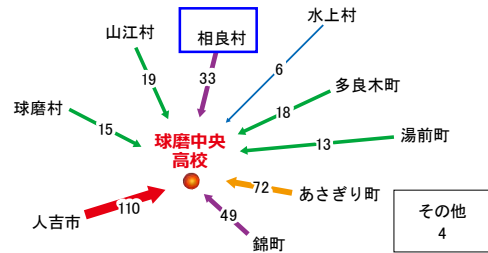
▲人吉高校（全日制）



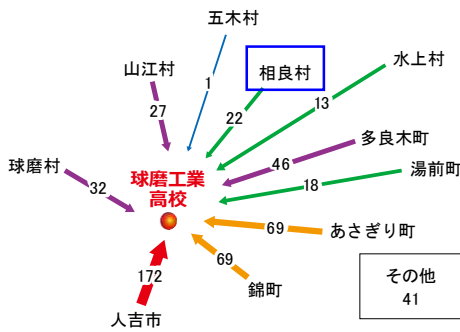
▲人吉高校（定時制）



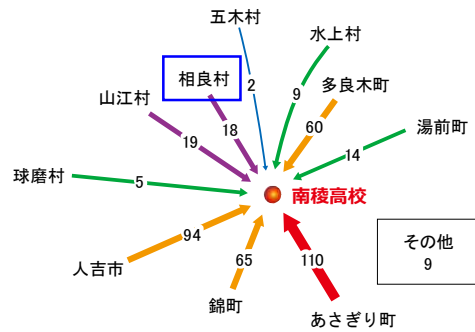
▲人吉高校 五木分校



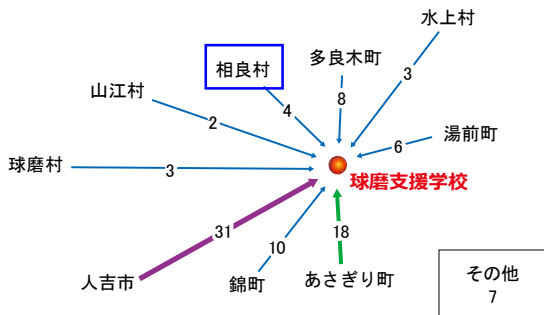
▲球磨中央高校



▲球磨工業高校



▲南陵高校



▲球磨支援学校



出典：R3 各学校への通学実態調査結果
 ※人吉・球磨地域公共交通計画

(2) 本村の地域公共交通について

- ・本村における地域公共交通は、鉄道、路線バス、そして予約型乗合タクシーが運行しています。
- ・人吉-湯前間を結ぶくま川鉄道は令和 2 年 7 月豪雨災害により設備等が被災しましたが、令和 3 年 11 月 28 日に肥後西村駅～湯前駅間での部分運行が再開され、13 便/日（休日 17 便/日）で運行中です。運休区間においては、バスやタクシーによる代替輸送が行われており、令和 7 年の全線復旧に向けて取り組まれている状況です。
- ・産交バスが運営する本村を經由する路線バスは、人吉-五木間を結ぶ五木線（柳瀬経由、茶湯里温泉経由、変電所経由）、そして人吉-湯前間を結ぶ湯前線、人吉-多良木間を結ぶ多良木線があります。いずれも運行便数は往復 10 便/日前後であり、移動手段を持たない高齢者や高校生の通院・通学手段として利用されています。
- ・その他、本村の交通施策として予約型乗合タクシーの運行をしており、運行はタクシー事業者に依託し、事前登録・予約制で自宅から病院、JA くま相良店、茶湯里温泉、役場まで利用可能です。

図. 路線バスの系統別運行状況

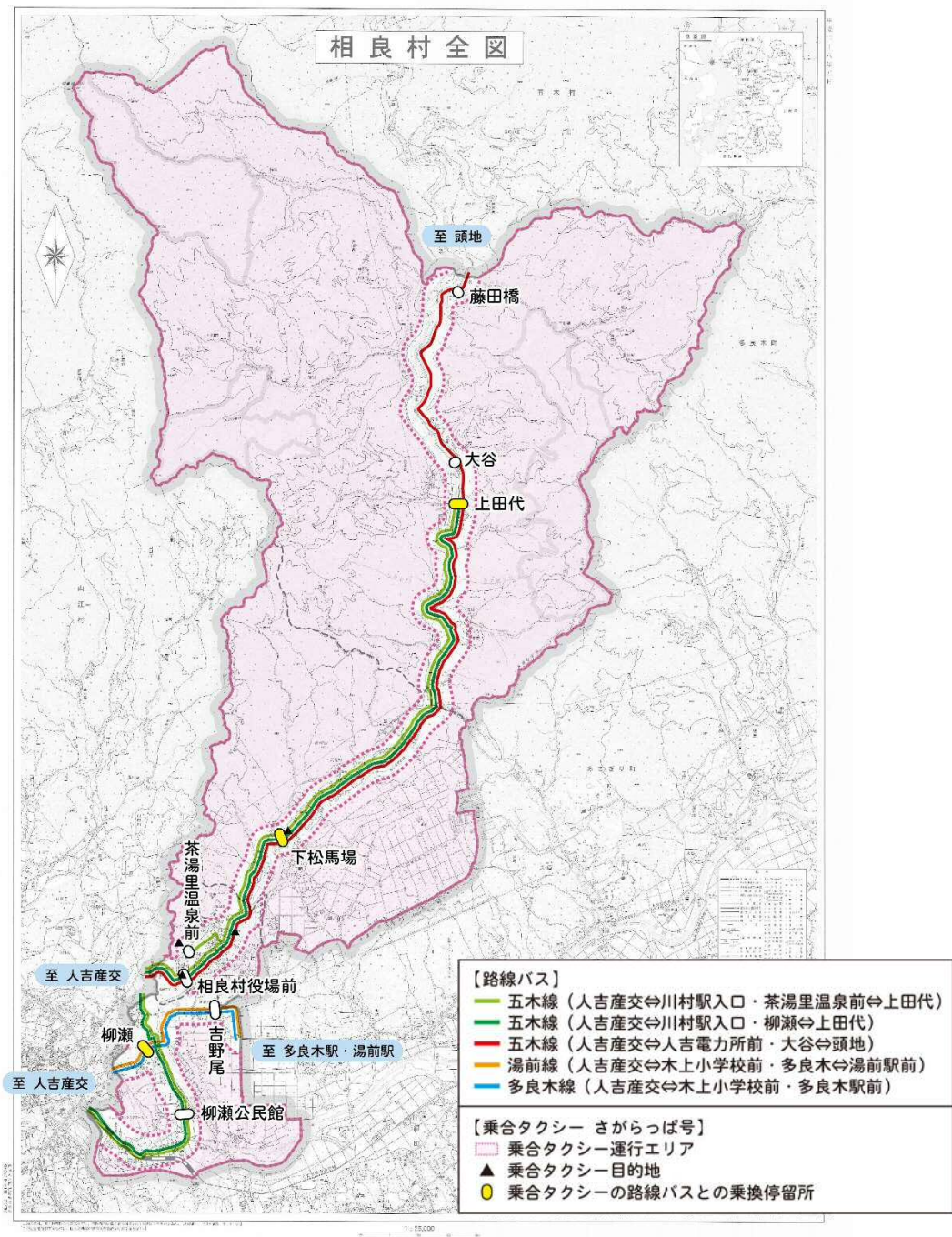


表. 相良村における地域公共交通

交通モード		事業者	サービス水準等	主な利用者	利用実態 (令和3年10月5日(火))
鉄 道		くま川鉄道株式会社	13 便/日 (平日)	高校生の通学等	-
路線バス	五木線：人吉産交～茶湯里温泉前～上田代	産交バス株式会社	6 便/日 (平日・休日)	一般及び高齢者	3 名/日 (一般約 7 割,高齢者約 3 割)
	五木線：人吉産交～柳瀬～上田代		2 便/日 (平日・休日)	〃	4 名/日 (一般約 8 割,高齢者約 2 割)
	五木線：人吉産交～変電所前～頭地		14 便/日 (平日) 10 便/日 (休日)	高齢者及び高校生	51 名/日 (高校生約 6 割,高齢者約 2 割)
	湯前線：人吉産交～木上～湯の前駅前		10 便/日 (平日) 8 便/日 (休日)	〃	41 名/日 (高校生約 4 割,高齢者約 3 割)
	多良木線：人吉産交～木上～多良木駅前		9 便/日 (平日) 7 便/日 (休日)	〃	22 名/日 (高校生約 2 割,高齢者約 2 割)

表. 相良村における乗合タクシーの状況

運行地域	運行本数 曜日	運行ダイヤ				目的地	
		便	時間帯	予約締切時間	人吉方面へ	村内の目的地	
四浦地域	3便/日 (月・水)	行き 自宅→目的地	1 便	8:00頃	前日 18 時	権頭医院 (上田代バス停)	緒方医院 JA くま相良店 茶湯里温泉 相良村役場
		帰り 目的地→自宅	2 便 3 便	9:40頃 11:40頃	乗車 1 時間 30 分 前		
川辺地域	3便/日 (月・金)	行き 自宅→目的地	1 便	8:30頃	前日 18 時	緒方医院 (下松馬場バス停)	JA くま相良店 茶湯里温泉 相良村役場
		帰り 目的地→自宅	2 便 3 便	10:20頃 11:50頃	乗車 1 時間 30 分 前		
深水・柳瀬地域	5便/日 (水・金)	行き 自宅→目的地	1 便 2 便	8:00頃 12:00頃	乗車 1 時間 30 分 前	石倉(柳瀬バス停) 茶湯里温泉 相良村役場 JA くま相良店	緒方医院
		帰り 目的地→自宅	3 便	10:00頃			
			4 便	13:05頃			
			5 便	16:45頃			

①路線バスの利用状況

○路線バスの利用者数は減少し、負担金額は増加

- ・路線バスの利用者数は、人口減少、少子化の影響に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり、年々減少しています。
- ・一方、本村における路線バスの運行に係る負担金額は、年間 40,000 千円となっており、年々増加している状況です（熊本県からの補助が 1 割弱となっているとともに、特別交付税を活用しています）。

図. 路線バス（五木方面）の輸送人員の推移

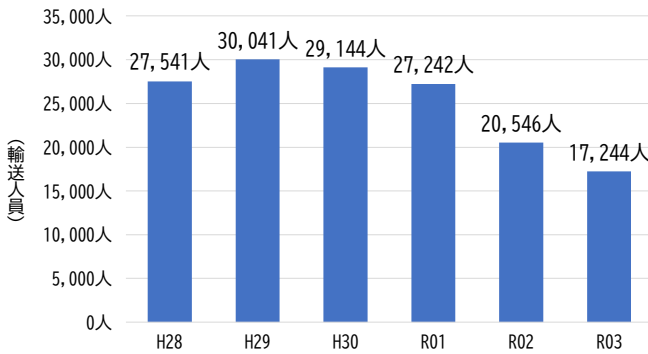
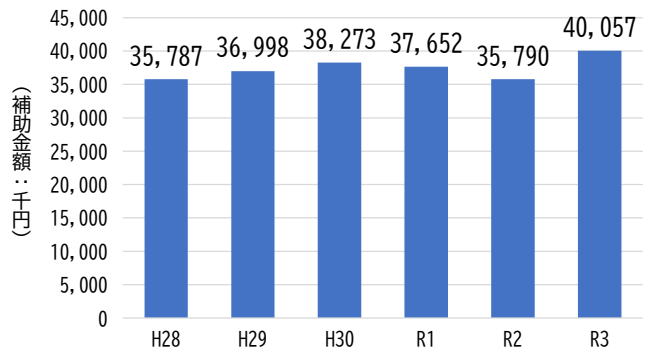


図. 路線バスに対する負担金額の推移



②予約型乗合タクシー「さがらっば号」の利用状況

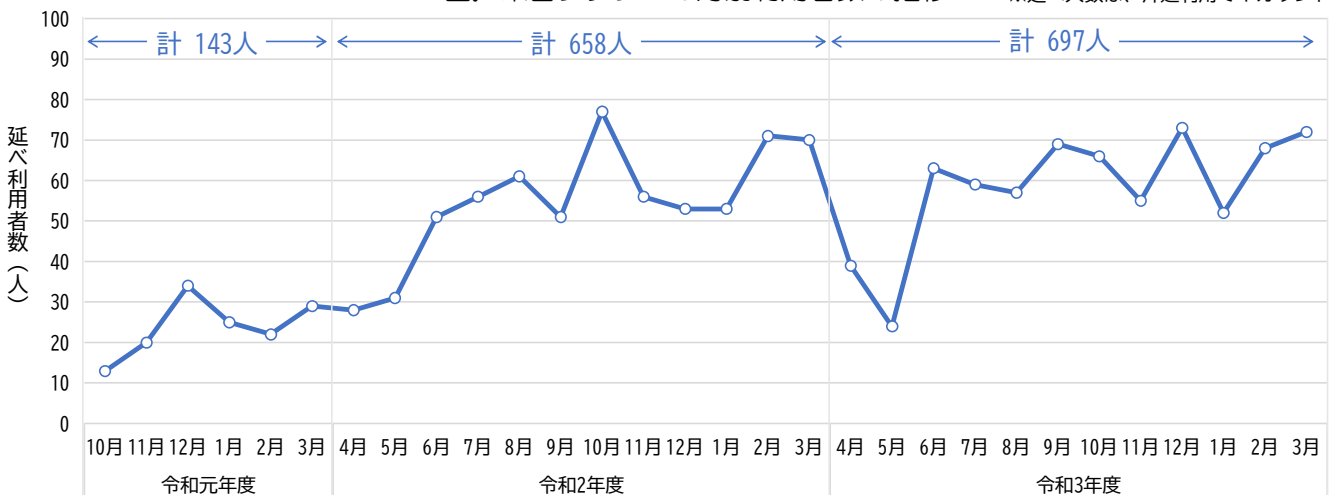
- ・月別利用者数の推移

○乗合タクシーの利用は低調

- ・乗合タクシーの利用状況は、令和 3 年度は年間 697 人利用しており、1 ヶ月の平均は約 60 人と導入当初と比較して利用者数は増加している状況ですが、1 日あたり 3 人程度の利用と少ないです。
- ・なお、利用登録者数は 90 名（令和 4 年 9 月 26 日現在）となっており、乗合タクシー導入検討時に想定した利用対象者数（約 160 名）より少ない状況です。

図. 乗合タクシーの月別利用者数の推移

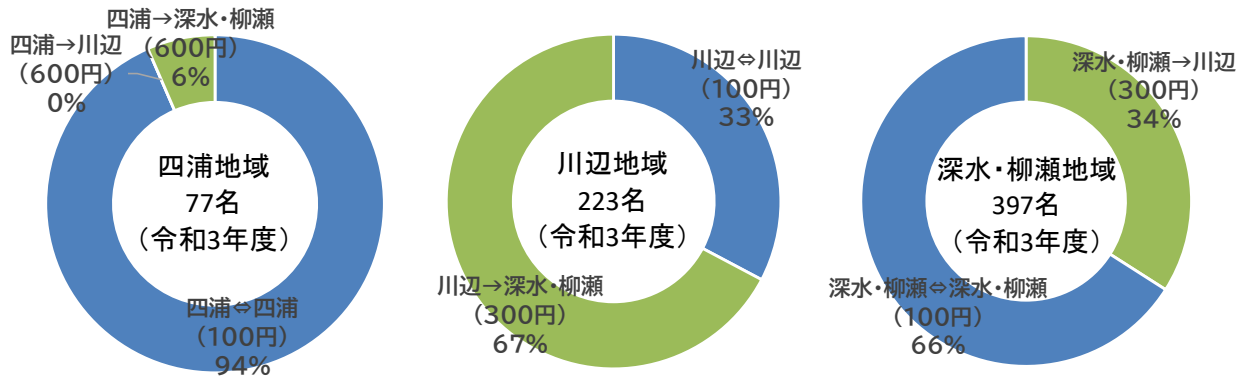
※延べ人数は、片道利用で1カウント



・地域別・利用区間別の状況（令和3年度）

○地域によって利用状況が異なる

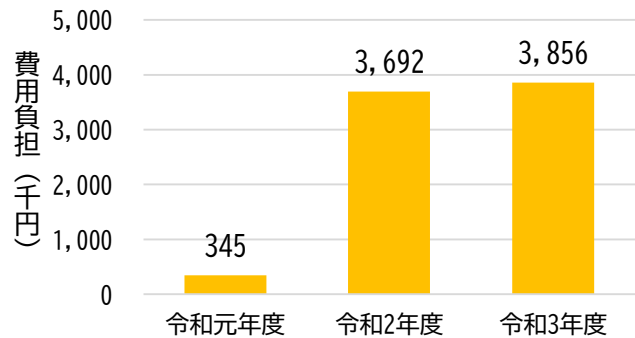
- ・四浦地域は、地域内（権頭医院）の利用が9割以上となっています。
- ・川辺地域では、地域内の利用は3割程度で、深水・柳瀬方面が約7割となっています。
- ・深水・柳瀬地域は地域内での利用が約7割見られますが、川辺方面（緒方医院）なども3割程度見られます。



・運行に係る費用負担の推移

○費用負担は増加傾向

- ・乗合タクシーの運行に係る費用負担として、令和3年度は3,856千円となっており、燃料費の高騰など運行単価の増加により、増加傾向となっています。



※令和元年度は10～3月までの実績

③タクシー事業者の状況

○交通事業者の運転手不足、運転手の高齢化

- ・村内にはタクシー事業者が 1 社となっています。
- ・車両保有台数 5 台に対して運転手は 3 人となっており、運転手の平均年齢も 60 歳を超えています。

むつみ交通株			
タクシー事業者の概要	営業区域		球磨郡
	車両保有台数		5 台 (小型)
	運転手の状況	人数	3 人
		平均年齢	62 歳
	R2 年度の輸送実績	輸送人員	1,195 人/年
		輸送距離	6,480km/年
	乗合免許の保有		あり
	運賃支払いへの対応	現金	○
		クレジットカード	○
paypay 等		-	
IC カード		-	
タクシー利用者の利用実態	利用者の年齢層		65 歳以上
	利用時間帯		8 時 30 分～16 時
	利用者の特徴		病院送迎、買物送迎
	主な目的地		村内医院、A コープ
	乗り換え等が多い駅・バス停		-
タクシー事業が抱える課題や課題解決策	経営面	抱える課題	乗務員の確保
		課題解決策	-
	利用促進面	抱える課題	-
		課題解決策	-
	需要創発面	抱える課題	観光開発
		課題解決策	人吉球磨外への積極的 PR

④その他交通資源の状況

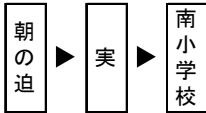
○スクールバスなど特定目的に対する移動支援を実施

- ・小学校へのスクールバスとして3台が運行しており、年間委託料は約9,500千円となっています。
- ・その他、重症者などを対象としたタクシー初乗り運賃の助成を実施しています。

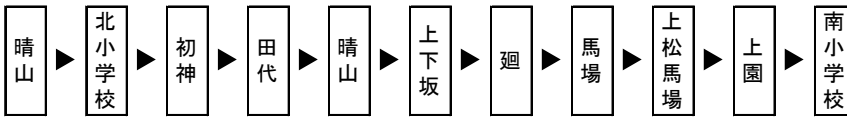
○スクールバスの運行状況

1) 路線図

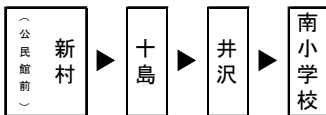
【1号車】



【2号車】



【3号車】



2) スクールバスの利用者数と運行経費

表. 利用者数 (R3.4 時点)

	定員(運転手含)	乗車人数
1号車	14人	4人
2号車(大型)	46人	30人
3号車(中型)	29人	18人

利用者合計：52名

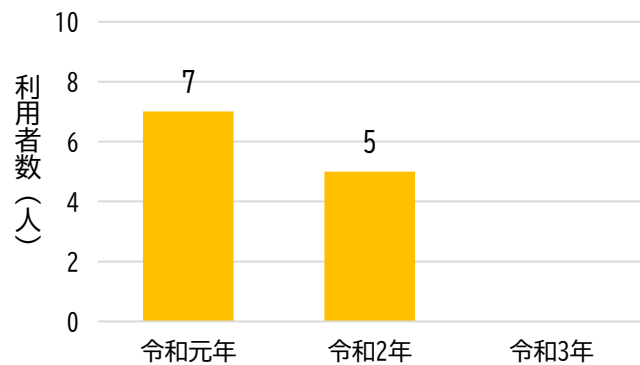
表. 運行経費

項目	経費
委託料	9,504千円(年間)
点検整備料	1,200千円(見込み)
燃料費	700千円(見込み)
手数料	120千円(見込み)

○移動支援施策

- ・本村における外出支援事業は、乗合タクシーの運行にあわせて廃止となり、現在は重症者などを対象に、タクシー初乗り運賃の助成を実施しています。

図. 移動支援サービスの利用者数の推移



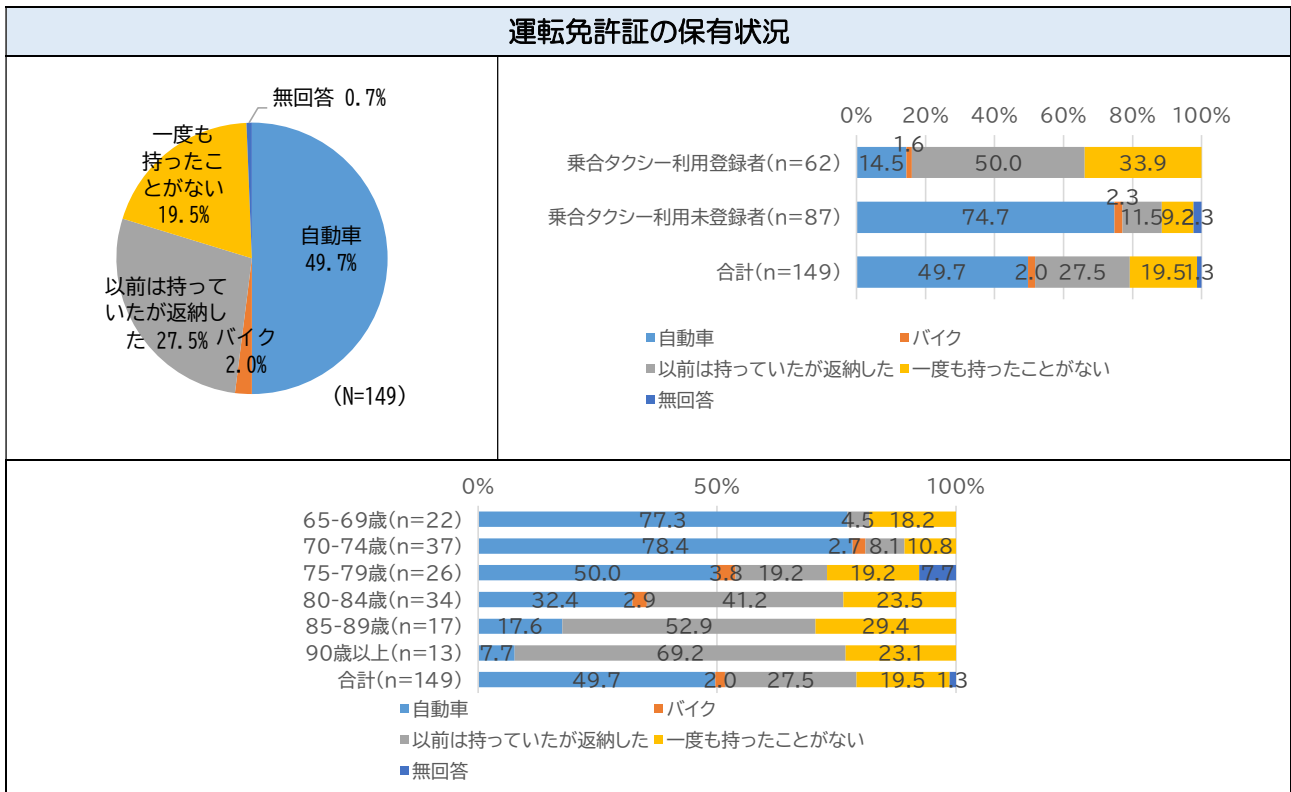
第3章 地域ニーズ

(1) 地域ニーズ

1) 調査対象	200名：①乗合タクシーの利用登録者（約60名程度）、 ②65歳以上の高齢者 ※5～10年後に交通弱者となる方
2) 調査期間	令和4年11月8日（火）～令和4年11月10日（木） 計3日間
3) 実施方法	調査員の訪問による聞き取り調査
4) 調査項目	運転免許証保有状況、日常生活の行動特性、乗合タクシーの認知度及び利用状況、乗合タクシーを利用するための条件、将来的な移動手段に対するニーズ など
5) 調査結果	回収：149票（回収率：75%）

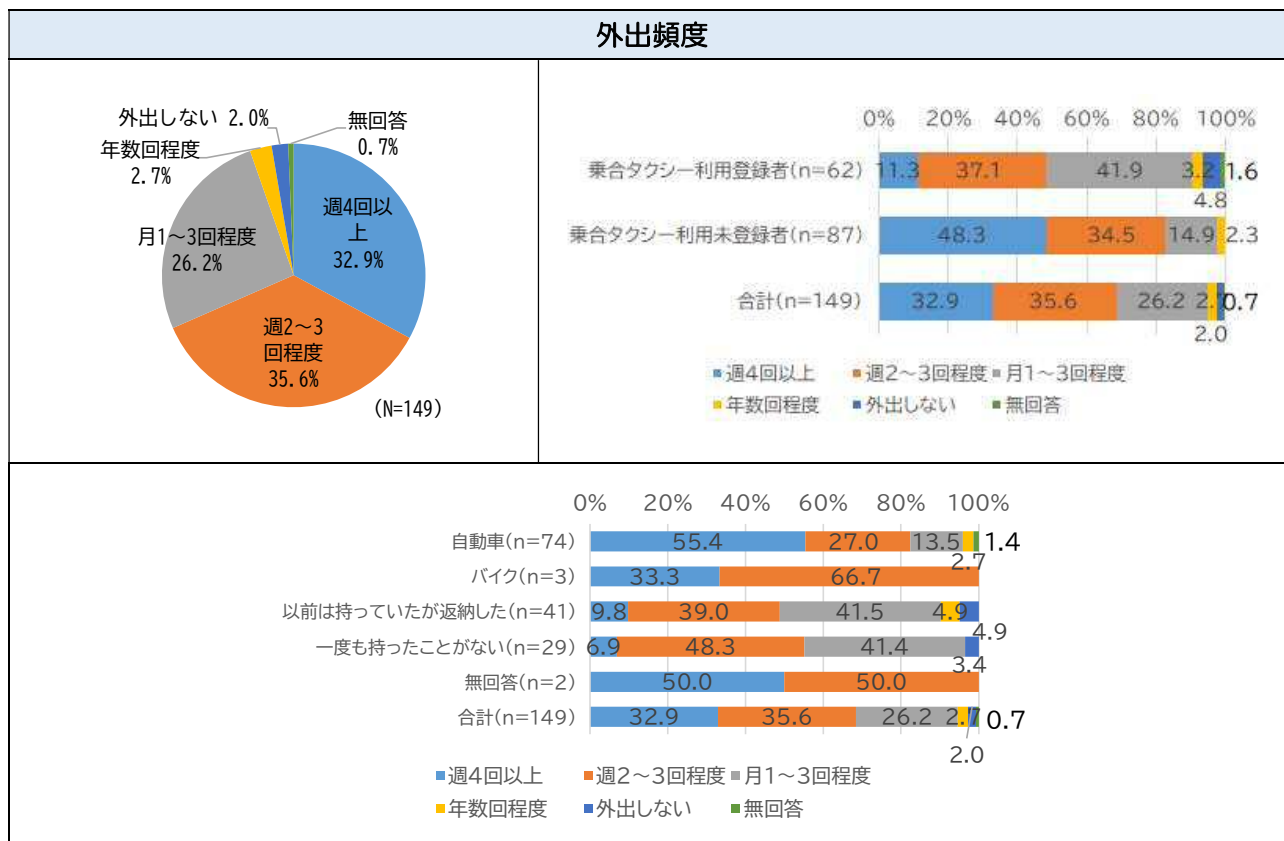
○乗合タクシー利用登録者の多くは運転免許証未保有者である一方、未登録者の多くは運転免許証を保有（85歳までは保有率が高い）

- 運転免許証の保有状況は、全体で約5割が自動車等の免許を保有していますが、残り約5割は返納等も含め免許を保有していない状況です。
- 運転免許証を保有していない人の多くは乗合タクシーの利用登録を行っている状況ですが、免許を保有していない人でも登録していない人が約2割程度となっています。
- なお、高齢になるほど免許を未保有の状況であり、85歳以上では8割以上が未保有となっています。



○乗合タクシー利用登録者の外出頻度は未登録者（自動車利用者）と比較して低く、乗合タクシーのサービス水準が利用登録等に影響を及ぼしている可能性あり

- 普段の外出頻度は、週2回以上で約7割となっており、「年数回程度」や「外出しない」人は数%となっています。
- 運転免許証を未保有の人は保有している人と比較して外出頻度が低く、乗合タクシー利用登録者においては、運転免許証を保有していない人が多いことから、外出頻度が未登録者と比較して低くなっています。
- 外出時の移動において困っている点として、「特になし」の人が多いものの、乗合タクシーの「料金が高い」「利用方法が分からない」や路線バスに対する意見が若干見られます。

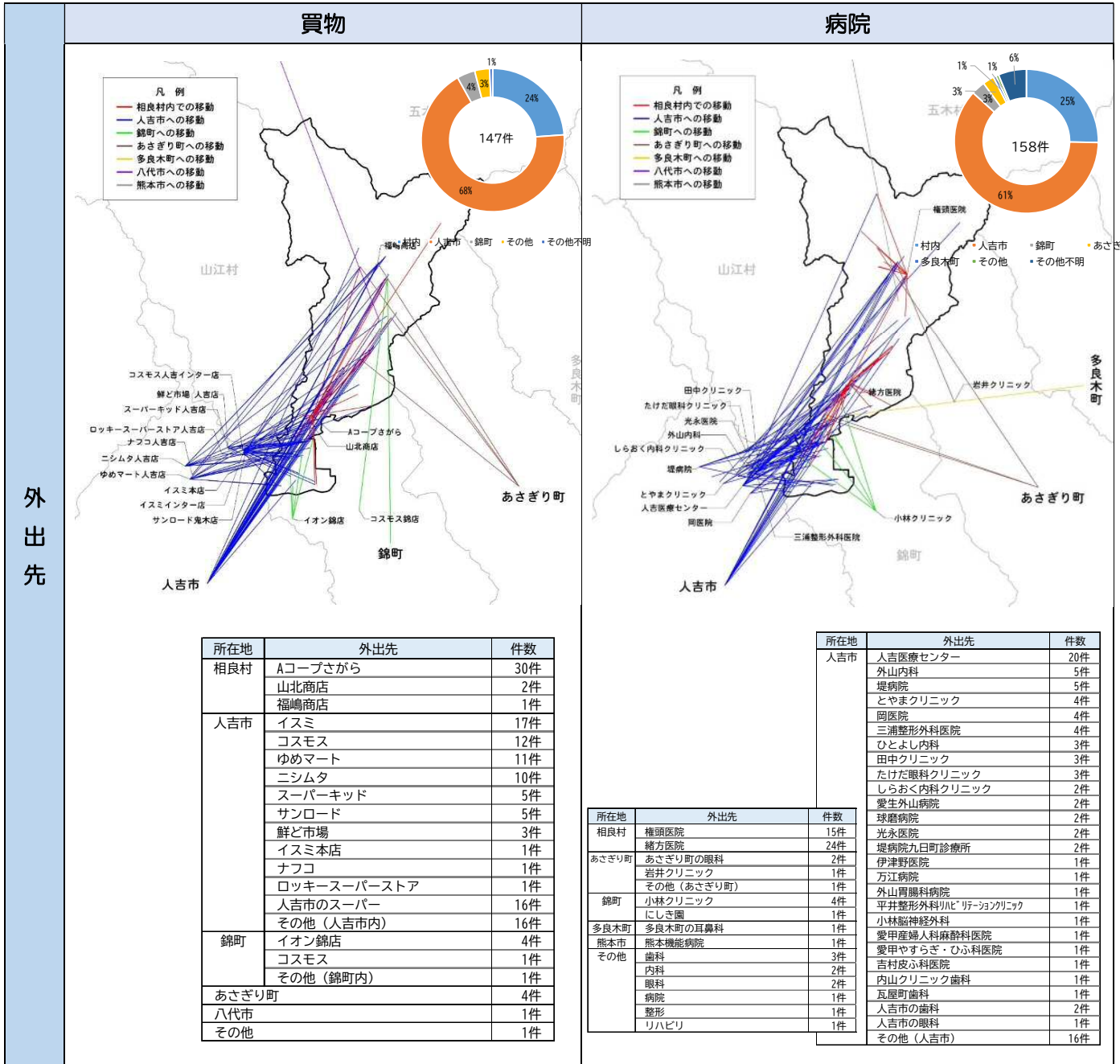


〔外出時の移動における困っていること〕

具体的な内容	件数
特になし	41件
困っていない、家族の手伝いがある等	7件
身体の自由がきかない	4件
料金が高い	4件
面倒、不便等	2件
利用方法がわからない	2件
先々に不安がある	3件
路線バスが自由がきかない	2件
路線バスを利用したいが停留所が遠い	2件
バスの時間が合わない	2件
その他 (回答数1件の内容)	6件

○買い物や病院などの日常生活においては人吉市に依存

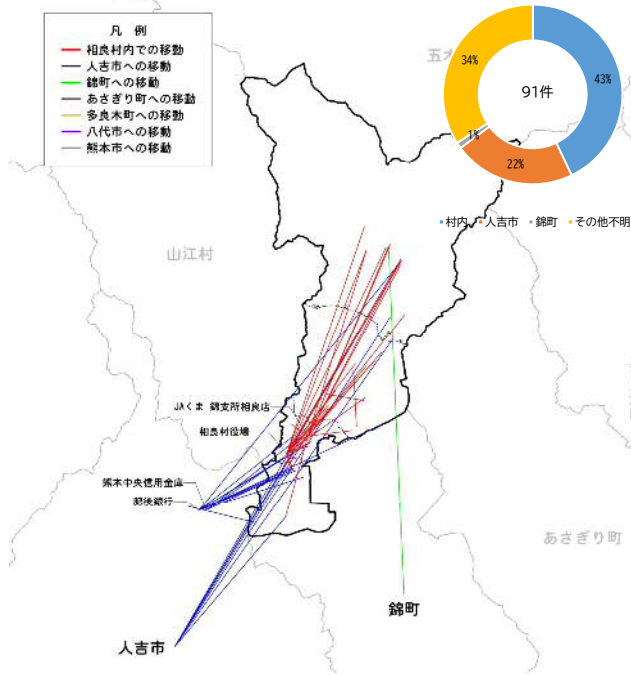
- 買物に関しては、村内での行動は約 2 割となっており、人吉市への依存が高くなっています。
- 病院に関しても同様ですが、人吉市内の行先はばらついている状況であり、その他周辺町まで通院している人も見られます。
- その他、公共施設・病院等に関しては、比較的村内での行動が多くなっています。



公共施設・銀行等

その他

- 凡例
- 相良村内での移動
 - 人吉市への移動
 - 錦町への移動
 - あさぎり町への移動
 - 多良木町への移動
 - 八代市への移動
 - 熊本市への移動

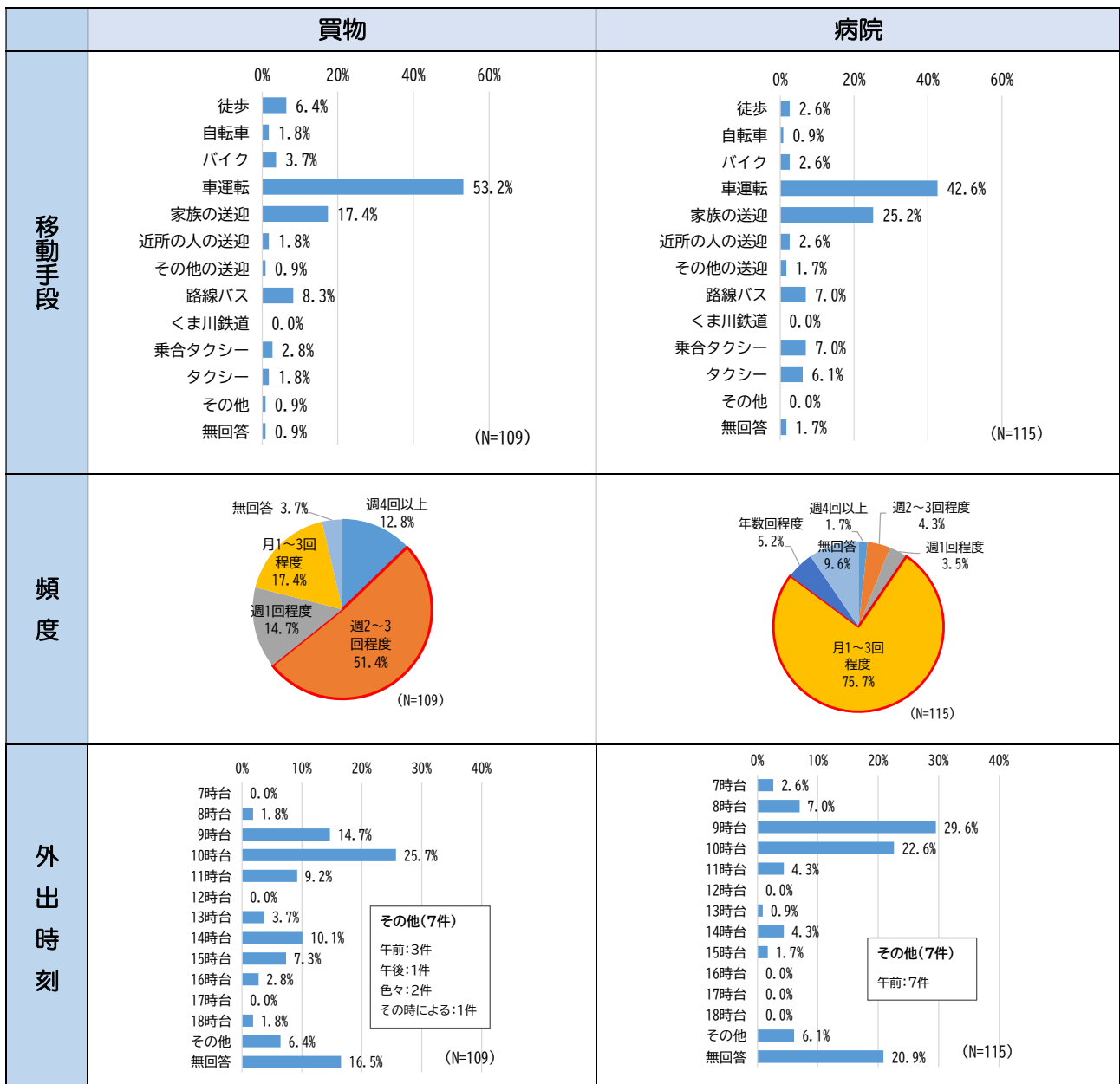


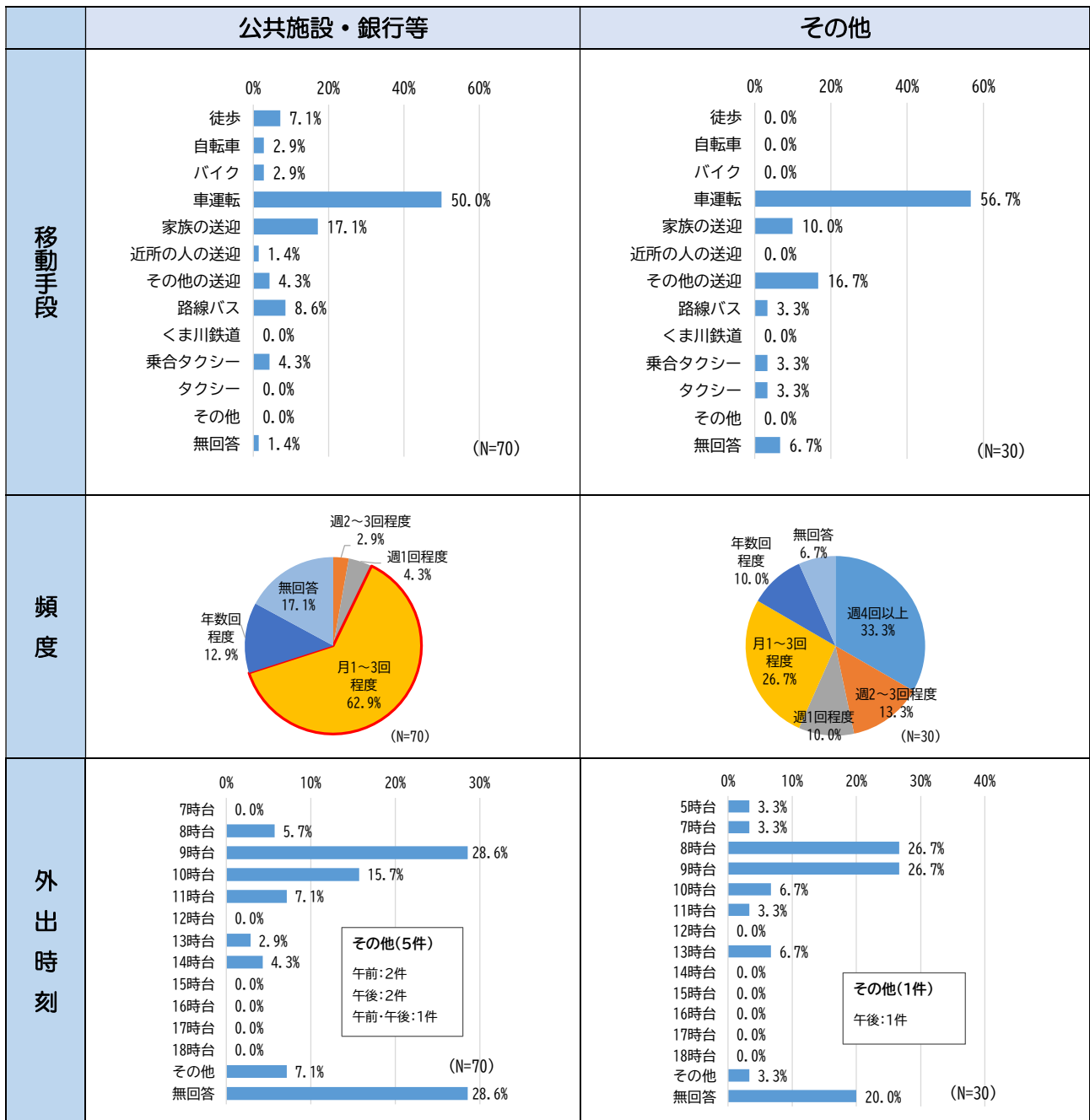
所在地	外出先	件数
相良村	相良村役場	20件
	JAくま 錦支所相良店	16件
	相良村川辺構造改善センター	1件
	サンライフのみり	1件
人吉市	肥後銀行	9件
	熊本中央信用金庫	3件
	熊本県信用組合 人吉支店	1件
	人吉市の郵便局	2件
	人吉市の銀行	2件
	その他（人吉市）	3件
錦町		1件
その他	郵便局	18件
	銀行	8件
	ゆうちょ銀行	2件
	ATM	2件
	コンビニ	1件

所在地	外出先	件数
仕事	仕事	4件
	仕事（さゆり温泉）	1件
	仕事（サロン応援）	1件
	仕事（人吉市）	1件
	仕入れ	1件
	配達	1件
	農家	1件
	熊本市	2件
親族・友人宅	子供の家（熊本市）	1件
	友人の家（人吉市）	1件
趣味・娯楽	ゴルフ等の趣味	2件
	いきいき運動	1件
	カラオケ	1件
	グランドゴルフ	1件
	公園	1件
	さがら温泉 茶湯里	1件
	体操	1件
その他	デイサービス	2件
	動物病院	1件
	郵便局	1件
	図書館	1件
	薬局	1件
	理容院	1件
	コインランドリーきりん	1件
	介護施設	1件
	老人ホーム	1件

- 日常生活の移動手段は「車運転」及び「家族の送迎」に依存し、路線バス利用者は1割程度、乗合タクシーは病院や公共施設・銀行等で利用
- 外出時刻については午前中の特定時間帯に集中

- 平日外出時における移動手段は、「車運転」が各目的で4～5割と多くなっていますが、「家族の送迎」も2～3割と多い状況です。
- 一方、公共交通の利用状況は、路線バスに関して各目的で1割程度（人吉方面への移動と想定）見られますが、乗合タクシーやタクシーに関しては病院への利用は比較的多いものの、その他目的では少ない状況です。
- 外出頻度は、買物では週2回以上が6割程度と高くなっていますが、病院や公共施設・銀行等に関しては、月1～3回程度が6～8割を占めています。その他に関しては仕事目的も含まれるため、「週4回以上」が多くなっています。
- 外出時刻においては、全体的に午前10時までの移動が多く、午後に関しては買物目的での行動は見られませんが、全体的に少ない状況です。

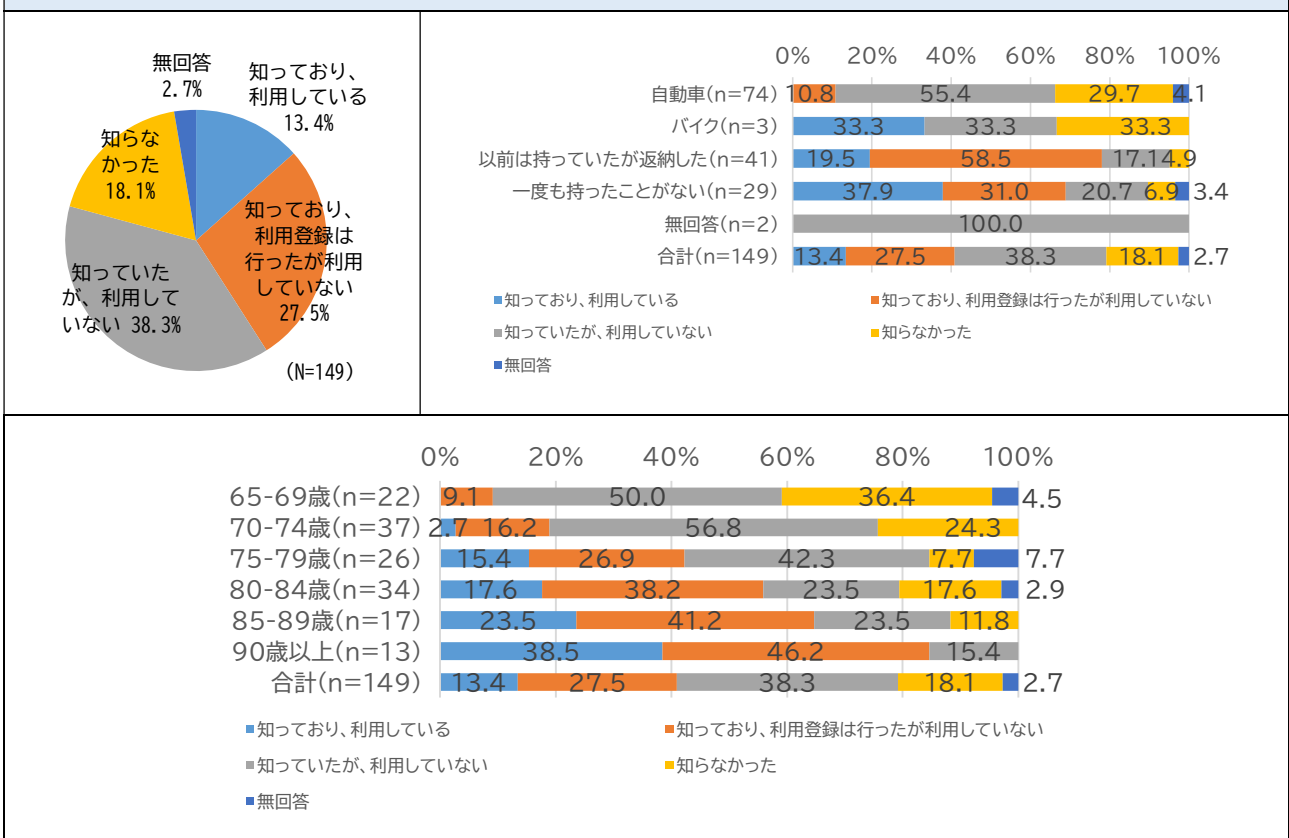




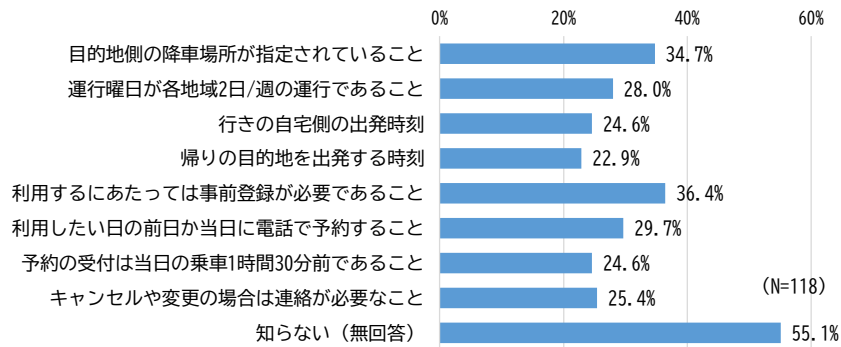
- 乗合タクシーを利用している人は全体の約 1 割、利用登録後未利用の人や知っているも未利用の人が多く存在
- 利用者の多くは運転免許証を一度も保有したことがない人となっており、免許返納者の多くは利用するまでに至らず、公共交通利用に対する高いハードルが存在

- さがらっぱ号の認知度は、約 4 割の人が知っていて利用登録まで行っているものの、うち 7 割は利用していない状況となっています。
- また、知っいても利用していない人が約 4 割存在し、知らない人は 2 割程度であることから、さがらっぱ号の村内での認知度は高くなっています。
- 利用している人の割合が多いのは、運転免許証を一度も持ったことがない人となっており、返納した人の約 6 割は利用登録までにとどまっています。また、自動車運転免許証の保有者は、登録をした人は 1 割存在しますが、利用している人は見られません。
- 年代別では、高齢になるほど利用している人、利用登録を行った人が増加しており、75 歳以上を超えると比較的に利用されることがうかがえます。
- さがらっぱ号について知っていることは、各項目について認知されている状況ですが、利用登録をしていない人の多くが知らない（無回答）となっています。
- なお、さがらっぱ号を利用しない理由としては、「車などの交通手段が便利だから」が約 5 割を占めており、その他、「利用したい時間帯に運行していないから」「運行本数が少ないから」が 1 割程度となっています。
- さがらっぱ号の利用頻度は、年数回が 5 割を占め、週 1～2 回利用する人は 1.5 割となっています。
- また、路線バスと乗り継いで利用する人も 1.5 割と少ない状況です。

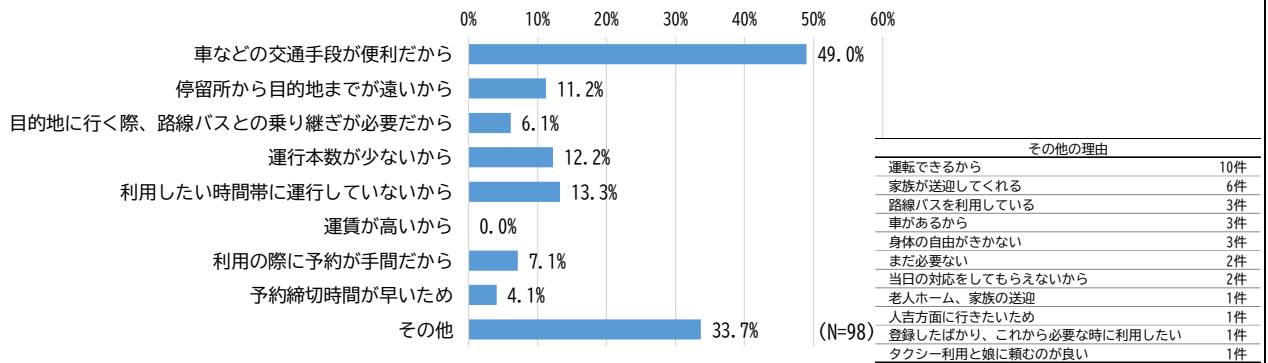
予約型乗合タクシー「さがらっぱ号」の認知度



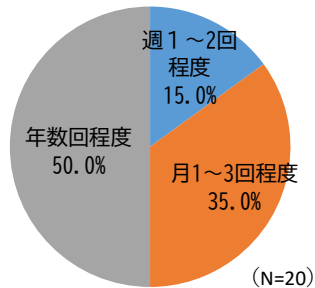
「さがらっば号」について知っていること



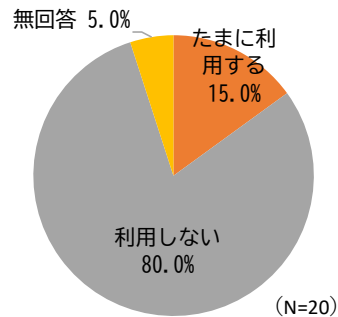
「さがらっば号」を利用しない理由



利用頻度



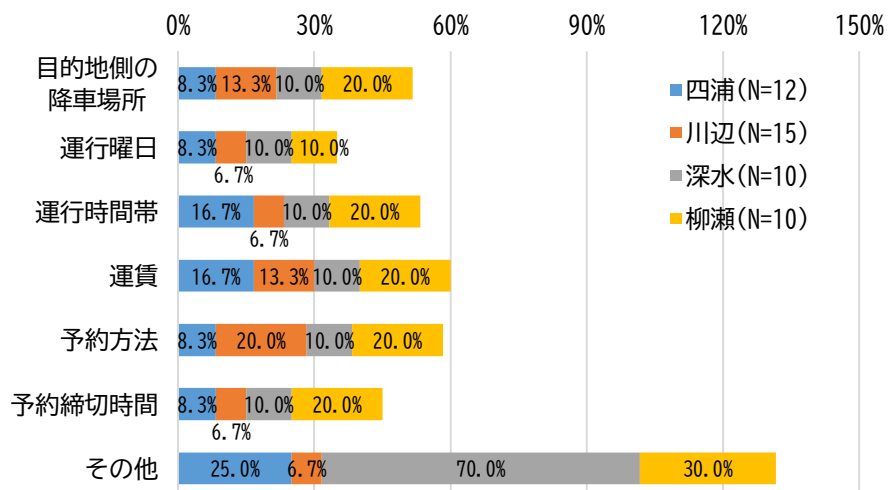
路線バスとの乗り継ぎ



- 乗合タクシーへの改善要望として、運賃や予約方法、さらには降車場所としての人吉方面の追加、午前中の運行の充実があがっている
- 現在自動車を運転している人においても、将来的には乗合タクシー等の利用を想定

- さがらっぱ号を利用するにあたり改善してもらいたい項目として、運賃や予約方法に対するニーズが高くなっています。
- 運賃に関しては特に四浦地域や柳瀬地域でニーズが高くなっています。
- その他、目的地側の降車場所に関しては人吉市内へのニーズが高く、運行時間帯に関しては、自宅出発を9時頃（現在は8時～8時半）へのニーズが高く、予約締切時間は乗車1時間前となっています。
- 将来、自動車やバイクを運転できなくなった場合の移動については、「家族や知人等に送迎してもらう」が最も多くなっていますが、現在さがらっぱ号を利用していない、利用登録していない人も含め「路線バスや乗合タクシーを利用する」との回答も多く見られます。
- 今後の地域公共交通のあり方としては、「タクシーチケットの配布」へのニーズが最も高く、次いで「路線バスや乗合タクシーを活用して人吉方面まで直接行けるような運行」に対するニーズが高くなっています。

予約型乗合タクシー「さがらっぱ号」について改善してもらいたい項目とその内容

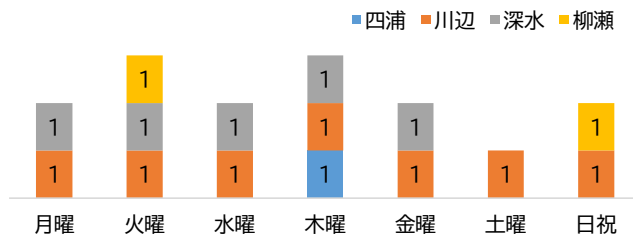


1. 目的地側の降車場所：

（具体的に希望する場所）人吉市、相良村全域、イスミ、下新町

2. 運行曜日：

(N=4)

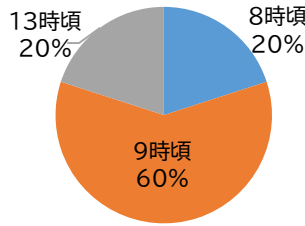


予約型乗合タクシー「さがらっぱ号」について改善してもらいたい項目とその内容

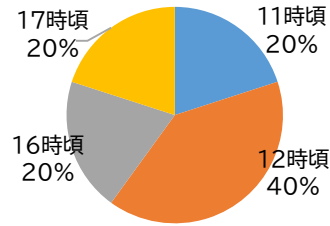
3. 運行時間帯：

(N=5)

自宅出発

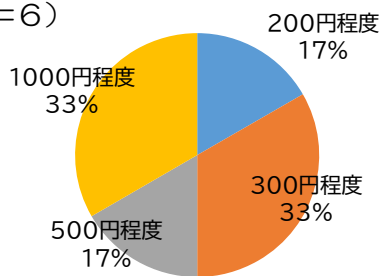


自宅到着



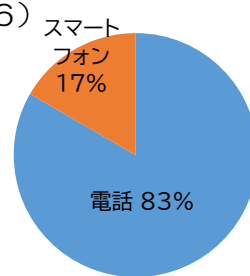
4. 運賃： 1回あたりの最大運賃

(N=6)



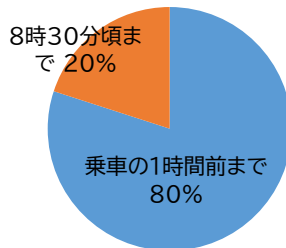
5. 予約方法：

(N=6)



6. 予約締切時間：

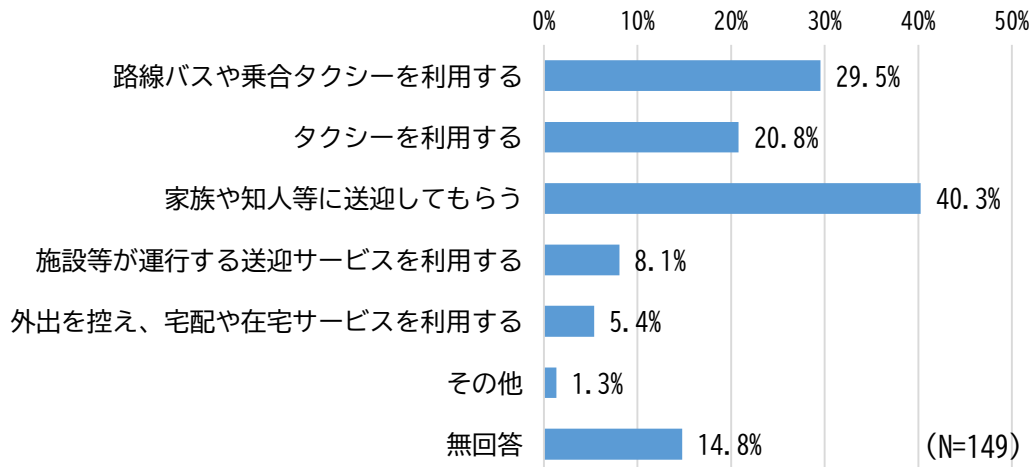
(N=5)



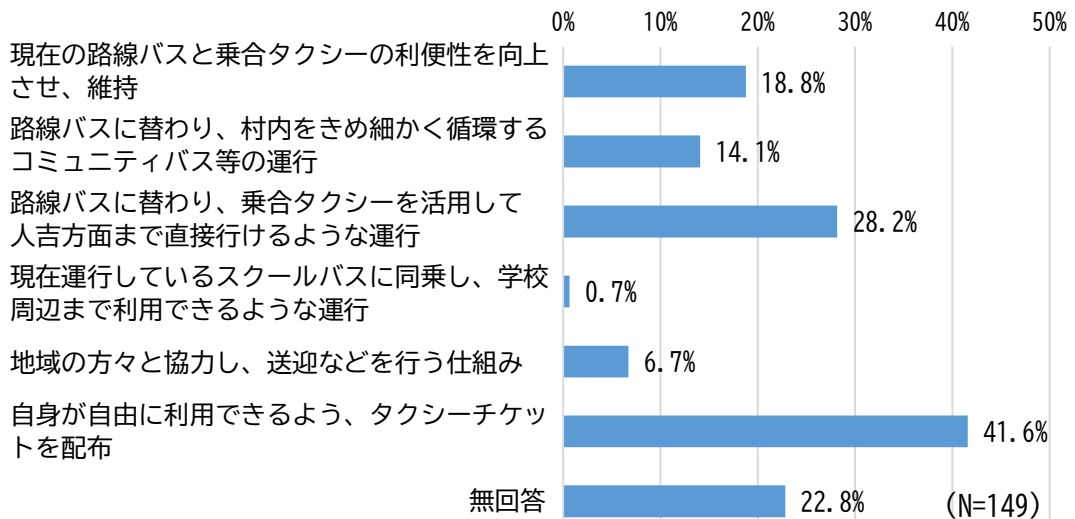
7. その他 (N=14)

- ・時間通りに来るので助かっている：1件
- ・外出できない：1件
- ・病院以外外出できないのでわからない：1件
- ・予約をする際、電話に出てもらえない：1件
- ・さがらっぱ号の運行に合わせて行動するので現状で良い：1件
- ・現状で満足：1件
- ・今のままで仕方ないと思う：1件
- ・わからない：3件
- ・特になし：4件

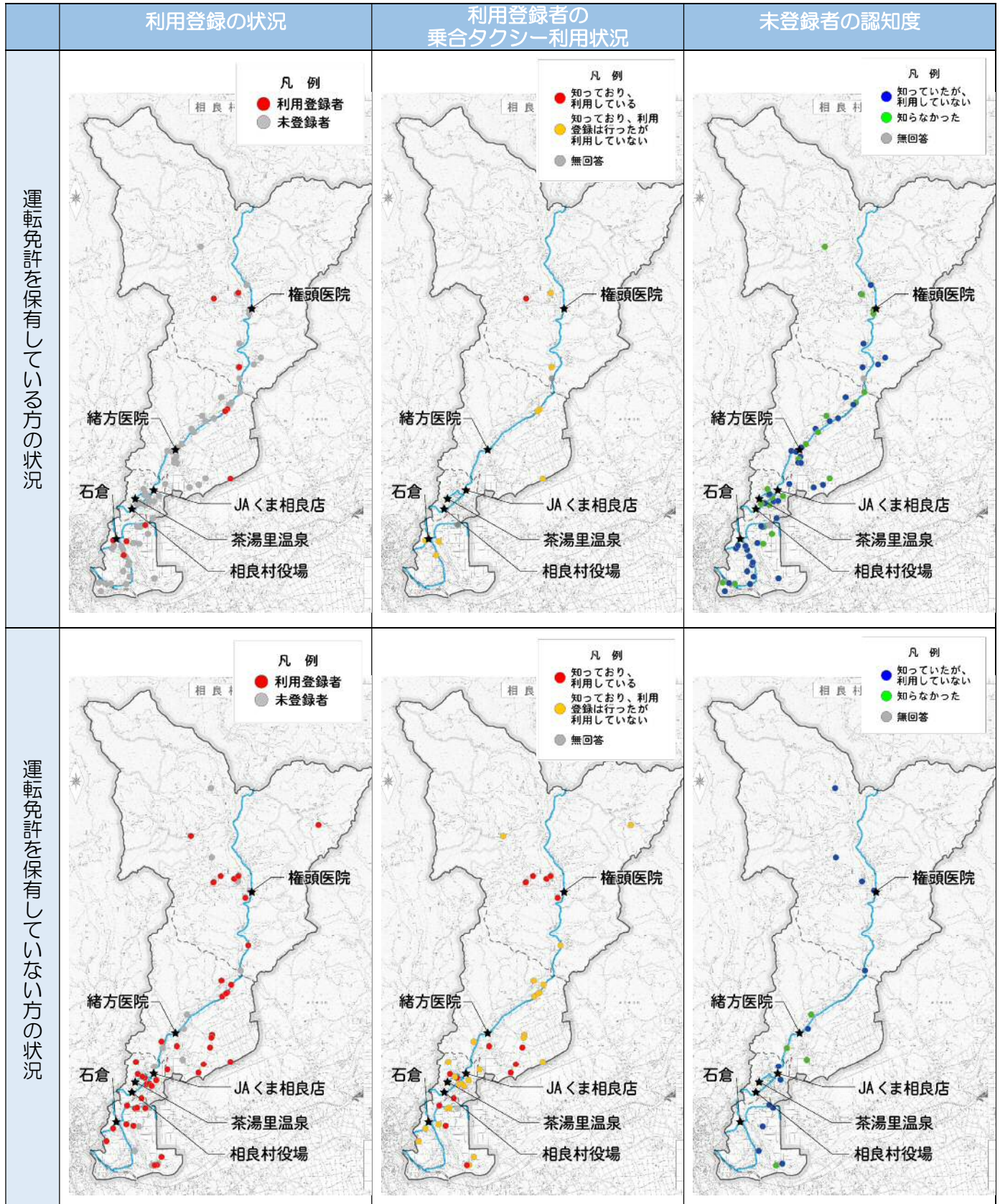
将来、運転できなくなった場合の移動について



今後の相良村における地域公共交通のあり方



- 運転免許保有者では乗合タクシーの利用登録は少なく、登録している人の多くが未利用
- 運転免許未保有者の多くは乗合タクシーの利用登録は行っているものの、利用している人は限定的でかつ特定の集落に集中
- なお、乗合タクシーに関して「知らない」方も依然として存在



(2) 地域に対する調査結果

項目	商業施設	金融施設	医療施設	観光施設
地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> 施設への来訪手段は自家用車がほとんど その他、自転車やバイク タクシー利用は見られるが少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣の人は徒歩、離れている人は自家用車 車を手放した人は送迎に頼る必要があり、来訪頻度が減少 公共交通利用者は高齢者などに限定的 	<ul style="list-style-type: none"> 家族の送迎や自家用車が多い 近隣の方は徒歩や電動カー 路線バスや乗合タクシーで来院する人も存在（路線バスは五木方面からの利用もあり） タクシー利用はたまに見られるが少ない ※近所の方の乗り合わせによる来院もあり 	<ul style="list-style-type: none"> 施設への来訪手段は自家用車がほとんど 路線バスに関しては乗り入れ本数も少なく、地域の方はたまに利用しているが、観光客等の利用はなし 観光客への案内として、送迎もしくはタクシー利用を提案
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から利用可能であれば利便性は高いと思うが、もっとPRが必要 待合場所への時刻表の提示など 高齢者の免許返納を推進するにあたり、返納後の移動手段確保は必要 	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段がない高齢者にとって公共交通は必要 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数の充実など乗合タクシーなどもっと便利になってほしいものの、費用面等から難しいことも理解している 現在のサービス水準に合わせて行動することが基本 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの本数が少なく中途半端な状況のため、サービス水準の向上もしくは運行ルートの見直し 高速バス利用者が利用可能となるように、人吉IC経由の交通手段確保 ※人吉市のじゅぐりっと号のようなイメージ
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 待合所の提供は実施中 併せて、時刻表の提示などPRが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 待合所の提供は実施中 時刻表等の情報提供は可能 	<ul style="list-style-type: none"> 待合所等の提供 時刻表等の情報提供は可能 現状、公共交通での来院者に対して受付時に帰りの便の時刻を確認し、帰りの便に間に合うように診察 その他、30分単位等であれば乗合タクシーの運行と合わせた診察の予約制などは考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と連携した観光周遊ルートの設定
その他	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者に対するATM機器の操作補助は職員で対応 人吉球磨管内にJAが4箇所のみとなっており、移動販売を実施 食材センターの配達は、1ヶ月分の注文をとりまとめて配達 	<ul style="list-style-type: none"> 他都市では自治体と郵便局が協定を結び、スーパーの宅配業務を実施 その他、見守りサービス等は事業として存在 野菜等の無人販売を実施するための場所の提供は可能 	<ul style="list-style-type: none"> 送迎サービスはなし（職員不足、事故リスクが大きいなど） 在宅医療は通院が困難な方を対象に実施中 	-

※観光施設に関しては、人吉・球磨地域公共交通計画作成時の施設管理者ヒアリング結果

項目	福祉分野	教育分野	観光分野
施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な高齢者等へのデジタル化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な児童・生徒数などを考慮した学校再編等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・くま川鉄道が運休中のため観光バスをメインとした取り組み（人吉 IC からのアクセス手段の確保） ・村内の観光スポットを活用したアクセス手段の確保及び情報発信 ・人吉球磨全体が連携した広域周遊チケット
移動等の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援や買い物支援等はない（社会福祉協議会） ・買い物や配食サービスに関しては施設に事業者委託しているが、人材不足等が発生 ・65歳以上を対象とした元気クラブの開催時は、送迎時に10人乗りの福祉車両で送迎 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスを3台保有 ・スクールバスは、部活動の遠征時や職員の村外への研修等にも活用 ・行きは小中学生が混乗しており、帰りは下校時刻に合わせて運行 ・交通事業者委託している、運転手不足や車両の老朽化が問題 ・同様に小学校への給食の配送も委託 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的に自家用車がメイン ・人吉 IC からのアクセス確保が必要 ・自転車の活用なども考えられるが、情報が不足
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・チケット制の導入や有償ボランティア等による運行体制の充実に向けた運転手の確保 ・四浦地域の拠点化 ・人吉 IC からはじゅぐりつと号が人吉市内の主な病院等をカバーする形で運行しているため、人吉 IC までの接続強化 ・元気クラブは週4回開催であり、空き時間等を公共交通して活用することは考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、学校の部活動が社会体育へ移行することに伴い、生徒の移動などの問題が生じる ・現在、塾や習い事に関して人吉方面がメインであり、保護者が送迎しているが負担は大きいと考えられる ・スクールバスに関しては、乗合タクシーと一体的な運用・事業者への委託等による運転手不足などのサービス低下の回避は考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・夏目友人帳のスポットなどを活用したスタンプラリーの実施 ・グリーンスローモビリティなどを活用した茶畑などの運行

第4章 地域公共交通が抱える課題

・本村の現状

○人口減少・少子高齢化に伴う過疎化の進展

○生活関連施設は特定地域に集中立地

○交通弱者等の点在

○日常生活は人吉市をはじめ周辺市町村に依存

課題①：持続可能な地域公共交通運行に係る仕組みの構築

本村では人口減少・少子高齢化に伴う過疎化の進展など地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっています。しかし、地域公共交通は、村民の日常生活を支える基盤として重要な役割を担っており、今後、運転免許証を保有しない交通弱者の増加が見込まれる中、それらの重要性はますます高まる状況です。

一方で、地域公共交通にかかる財政負担は年々増加するとともに、運行を担う交通事業者においては運転手不足などの問題を抱えており、持続的なサービス提供が懸念されます。

そのため、路線バスや乗合タクシー、その他送迎サービスなど一体的な活用等を考慮し、関係機関と連携することで、持続可能な地域公共交通運行に係る仕組みの構築が求められています。

課題②：地域公共交通サービスの利便性確保

現在、路線バス及び乗合タクシー等の地域公共交通を利用する人は限定的となっています。

なお、地域公共交通体系は人吉市方面への移動、さらには村内の移動などにマッチしているとともに、地域公共交通利用に対するニーズ等は存在する状況です。ただし、乗り継ぎの問題、運行本数や運行ダイヤの問題、予約の問題など利用するにあたってのサービスが、地域公共交通を利用するハードルをあげていることが考えられます。

そのため、地域公共交通の各種サービスに関して、様々な工夫・連携を図ることによるハードルの低下など、利便性を確保することが求められています。

課題③：地域公共交通に関するコミュニケーションの充実

現在、村民の多くは運転免許証を保有しているとともに、自動車に依存した生活形態となっています。

乗合タクシーに関して「知らない」高齢者も依然として存在する一方、将来的な移動手段として乗合タクシー等の地域公共交通を想定している人も多く見られます。

しかし、従来地域公共交通を利用しない（知らない）人が運転免許証返納後に地域公共交通の利用することへのハードルは高いことが想定され、結果的に自動車に依存した生活形態からの脱却が困難と考えます。

そのため、村民に対して日常的に地域公共交通と接する機会の創出など、地域公共交通に関するコミュニケーションの充実が求められています。

・地域公共交通の現状及び問題点

○路線バスの利用者数は減少し、負担金額は増加

○乗合タクシーの利用は低調

○地域によって利用状況が異なる

○費用負担は増加傾向

○交通事業者の運転手不足、運転手の高齢化

○スクールバスなど特定目的に対する移動支援を実施

・地域ニーズ

○乗合タクシー利用登録者の多くは運転免許証未保有者である一方、未登録者の多くは運転免許証を保有（85歳までは保有率が高い）

○乗合タクシー利用登録者の外出頻度は未登録者（自動車利用者）と比較して低く、乗合タクシーのサービス水準が利用登録等に影響を及ぼしている可能性あり

○買い物や病院などの日常生活においては人吉市に依存

○日常生活の移動手段は「車運転」及び「家族の送迎」に依存し、路線バス利用者は1割程度、乗合タクシーは病院や公共施設・銀行等で利用

○外出時刻については午前中の特定時間帯に集中

○乗合タクシーへの改善要望として、運賃や予約方法、さらには降車場所としての人吉方面の追加、午前中の運行の充実があがっている

○現在自動車を運転している人においても、将来的には乗合タクシー等の利用を想定

○運転免許保有者では乗合タクシーの利用登録は少なく、登録している人の多くが未利用

○運転免許未保有者の多くは乗合タクシーの利用登録は行っているものの、利用している人は限定的でかつ特定の集落に集中

○なお、乗合タクシーに関して「知らない」方も依然として存在

○高齢者も含め、施設等への移動に関しては自家用車もしくは家族の送迎に依存

○地域公共交通利用者は一部の高齢者等に限定的

○運転免許証返納の推進のためには地域公共交通サービスの充実が必要

○情報発信の強化やPR等の実施が必要

○人吉ICまでのアクセス確保

○各分野において車両や運転手等の交通資源を有しており、連携・活用の可能性あり

第5章 地域が目指す将来像

(1) 基本方針

基本方針

高齢者をはじめとする交通弱者が自動車等に頼らなくても暮らし続けられる地域を目指し、
 地域の生活基盤として、
 地域に存在する多様な資源等の活用や関係機関等との連携などを図り、
 持続性と利便性が両立した地域旅客輸送サービスの実現

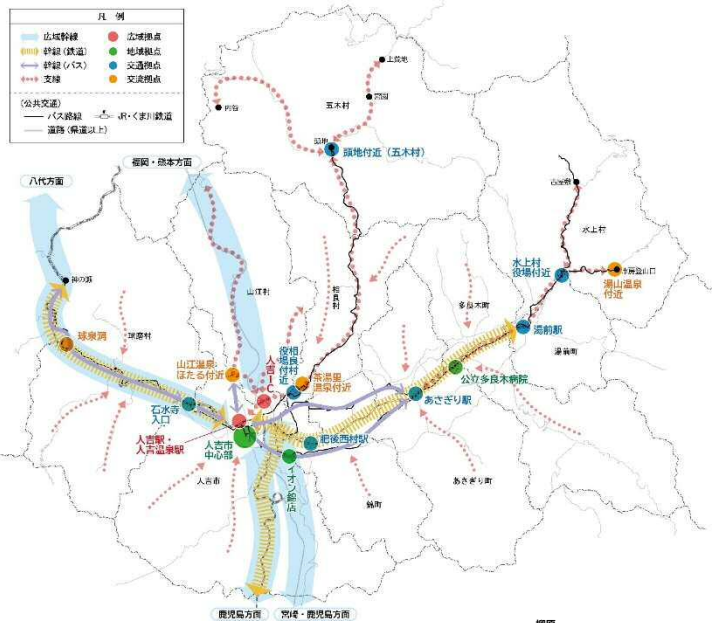
(2) 地域が目指す将来像

〔人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像〕

人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像では、「①地域の各拠点が地域公共交通ネットワークで結ばれた状態」及び「②地域公共交通体系が持続可能に再編された状態」が示されています。

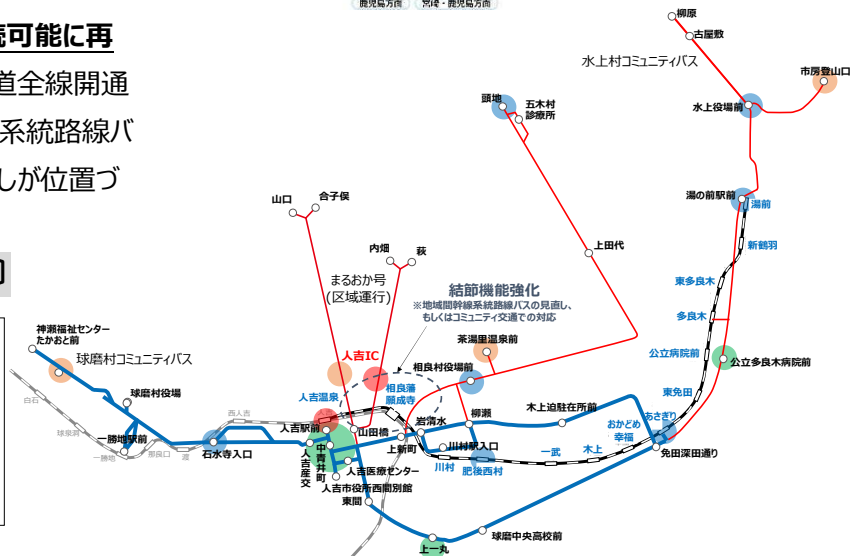
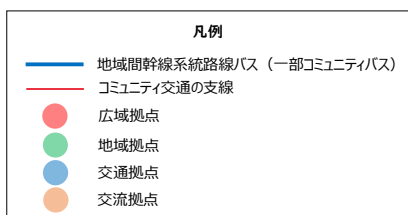
「①地域の各拠点が地域公共交通ネットワークで結ばれた状態」においては、豪雨災害からの復興、人吉球磨地域の住民の日常生活、地域外からの交流人口の移動にあたり、地域内の様々な役割を持つ拠点が、幹線と支線の地域公共交通ネットワークで結ばれた状態を目指しています。

そうした中、「相良村役場付近」が交通拠点として地域公共交通相互が結節し、乗り換え機能等を有する拠点、「茶湯里温泉付近」が交流拠点として地域住民や観光客などの交流人口が集まる拠点として位置付けられています。

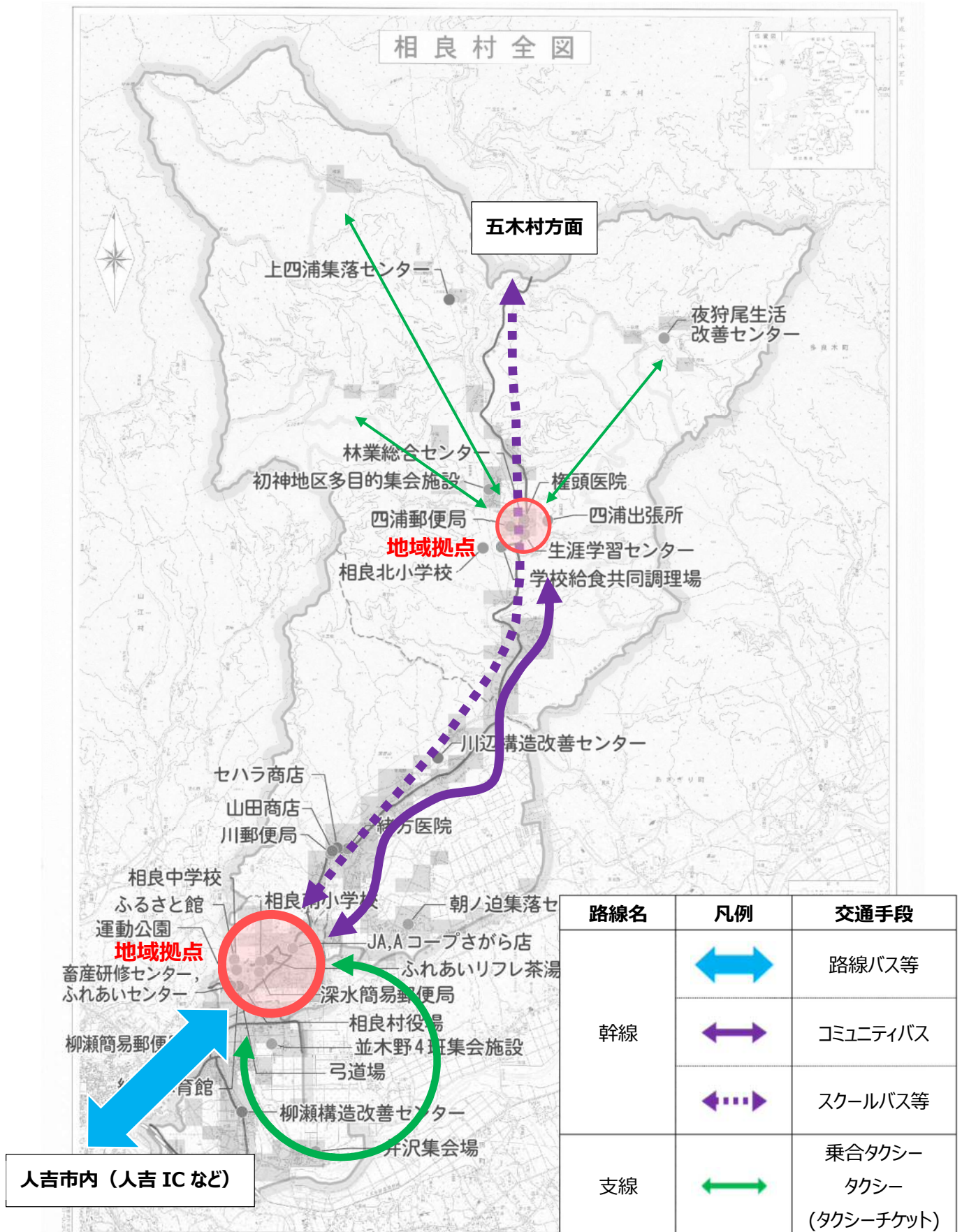


また、「②地域公共交通体系が持続可能に再編された状態」として、将来（くま川鉄道全線開通時）において、五木線など地域間幹線系統路線バスを対象としたコミュニティ交通への見直しが位置づけられています。

〔将来（くま川鉄道全線開通時）〕



人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像に対して、本村が抱える地域公共交通の課題や基本方針等を踏まえ、本村が目指す将来像は以下の通り設定しました。



〔拠点〕

- ・本村における拠点として、人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像及び村内における公共施設やその他日常生活に関する施設の集積状況を踏まえ、「相良村役場付近」と「四浦付近」を地域拠点として位置付けます。

〔地域公共交通ネットワーク〕

①幹線

- ・幹線においては、人吉・球磨地域公共交通計画に基づき、地域間幹線系統路線バス「五木線」をコミュニティ交通へ見直しを行い、以下のとおり位置付けます。




- ・なお、コミュニティ交通の運行に関しては、以下のような方策について関係機関と協議を行い、今後検討します。

1) 路線バスとコミュニティバスの一体的運行

- 人吉市内～相良村役場間は幹線系統路線バスとして残す場合、村内は路線バスと同一車両でコミュニティバスとして運行委託で運行（球磨村や水上村と同様）

2) コミュニティバスみの運行

- 五木線を完全に廃止する場合、村内及び相良村～人吉市中心部（もしくは人吉 IC において人吉市内を運行するじゅぐりっと号に接続）を運行するコミュニティバスを運行委託で運行

路線名	凡例	交通手段	役割・位置づけ
幹線		路線バス等	本村と人吉市内（人吉 IC など）を連絡し、地域住民の日常生活の移動を支えるとともに、交流人口の移動を支えます。
		コミュニティバス	村内の拠点間を連絡するとともに、国道 445 号沿線のみでなく、集落等をカバーする形での運行し、地域住民の日常生活の移動を支えます。
		スクールバス等	村内高校生の人吉高校五木分校への通学手段としての役割を担います。

②支線

- ・集落と地域拠点間を連絡し、地域住民の日常生活の移動を支えます。

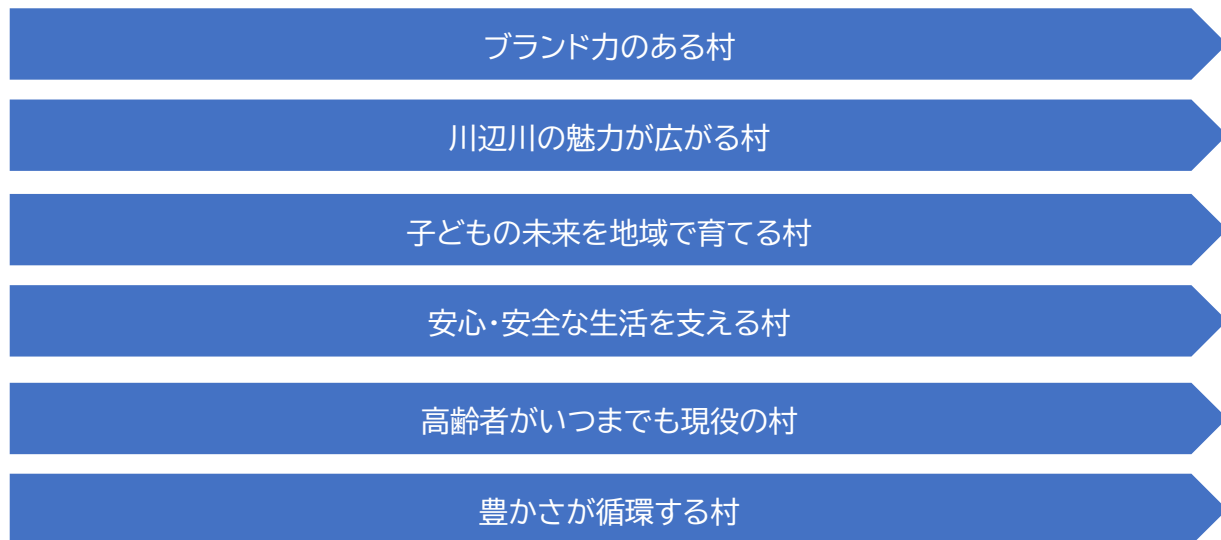
- ・なお、幹線との接続強化等を図ることで、村内及び人吉市内への一体的で利便性が高い地域公共交通体系を構築します。

第6章 目標及び目標達成に向けた施策・事業

(1) 目標及び評価指標

[第6次 相良村総合計画]

○基本構想



○基本計画



前総合計画からの課題

- ・路線バス便数の減少と補助金の増加
- ・増加する免許返納者への支援
- ・交通空白地帯対策

施策の方針

- ・人や環境にやさしい、公共交通の利用者促進のため、民間バスや鉄道と村独自の乗合タクシー等との連携した運行をめざします。
- ・新たな取り組みとして、各企業との連携協定や、IT^{※1}などの新技術の利用、カーシェアリング^{※2}といった共有サービスの普及が想定されるため、村民が便利に利用できるような施策に取り組んでいきます。
- ・高齢化による免許返納者については、産交バスの運賃半額補助制度の周知を行い、路線バスの利用を促します。
- ・スクールバスの運行は今後も継続し、状況に応じては混乗も検討しながら、効率的な利用を進めていきます。

※1:インターネットなどの通信とコンピュータなどを駆使する情報技術のこと。

※2:特定の自動車を共同で使用するサービスやシステムのこと。

事業の内容

- 乗合タクシーなどの地域公共交通運行
- 免許返納者対策
- 産交バスとの連携、乗り継ぎの利便性向上
- ITなどの新技術の応用
- スクールバス運行の充実
- 集落による見守り送迎の体制づくり

基本方針

高齢者をはじめとする交通弱者が自動車等に頼らなくても暮らし続けられる地域を目指し、
地域の生活基盤として、
地域に存在する多様な資源等の活用や関係機関等との連携などを図り、
持続性と利便性が両立した地域旅客輸送サービスの実現

目標①：安心・安全な生活を支える地域公共交通サービスの充実

高齢者をはじめ、子どもや他その住民が将来にわたり、自家用車等に頼らなくても安心・安全に生活できる地域社会の実現に向けて、日常生活を支える移動手段として地域公共交通サービスの充実を目指します。

〈評価指標〉

・高齢者における**日常生活（買い物、通院）における公共交通の利用率の向上**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
12.9～20.1%	25%以上

※地域ニーズ調査より、買い物や通院目的での外出時の移動手段の割合（路線バス、乗合タクシー、タクシーを対象）

目標②：地域の資源が循環する地域公共交通に関する仕組みの構築

地域に存在する人材やその他交通に係る多様な資源を関係機関等との連携により循環させることで、地域住民にとって利便性が高く、持続性を確保した地域公共交通に関する仕組みの構築を目指します。

〈評価指標〉

・地域公共交通を含めた**移動支援等に係る費用の有効活用**を目指します。

現況値	目標値(令和9年度)
54,000 千円/年	54,000 千円/年以下

※路線バス、乗合タクシー、スクールバスの運行に係る費用

(2) 目標達成に向けた施策・事業

1) 地域公共交通サービスの充実

①幹線

- ・人吉・球磨地域公共交通計画に基づき、地域間幹線系統路線バス「五木線」を対象に、関係町村（人吉市、五木村、山江村）と協議を行い、コミュニティ交通を見直します。

〔運行サービス（案）〕

交通手段	運行区間	運行形態	運行サービス	運行事業者等
路線バス等	相良村役場付近 ～ 人吉市内(人吉 IC など)	定時定路線	毎日 6～8往復/日程度	バス事業者
コミュニティバス	相良村役場付近 ～ 四浦付近	定時定路線 or 予約型区域運行	毎日 4～6 往復/日程度	バスもしくはタクシー 事業者
スクールバス等	相良村役場付近 ～ 人吉高校五木分校	定時定路線	毎日 (学校が休校時除) 1～2 往復/日	バスもしくはタクシー 事業者

※運行事業者に関しては、交通事業者の運転手の確保可能性等も含めて検討します。

※路線バスやコミュニティバスの運行に関しては、P30 に記載した内容以外に、現在小中学校を対象に運行しているスクールバスの空き時間の活用（運転手、車両）なども含めて検討します。

※人吉高校五木分校へのスクールバス等は、関係市町村（人吉市、五木村、山江村）と連携して検討します。

②支線

- ・現在の予約型乗合タクシー「さがらっぱ号」を基本に、運行サービスの充実（運行日の拡大、運行本数の増加など）など運行内容の見直しを行うとともに、地域によっては、特定の人を対象としたタクシー利用への助成（タクシーチケット）への見直しなどを行います。

〔見直しの方向性（案）〕

地域	見直しの方向性
四浦地域	・各集落から拠点（四浦付近）までの移動手段として、既存の予約型乗合タクシーの運行サービスの充実、もしくは特定の人を対象としたタクシー利用への助成を行います。
川辺地域	・既存の予約型乗合タクシーを見直し、コミュニティバス（幹線）を運行することで、地域住民の移動手段を確保します。
深水・柳瀬地域	・既存の予約型乗合タクシーの運行サービスの充実を図ります。 例) 週 2 日 (水・金) ⇒ 週 3 日 (月・水・金) 運行、行きのを 2 便 ⇒ 3 便運行など

<水上村で実施する「水上村高齢者タクシー利用助成事業」の例>

- ・対象者：生活保護受給者及び村税滞納者ではない 70 歳以上の高齢者又は障害手帳等を保有している人
- ・助成額：利用者負担額 1,000 円、補助額 5,000 円の計 6,000 円まで乗車可能 ※6,000 円を超えた場合は自己負担、券は 1 人 1 回発行の 60 枚綴り
- ・助成利用範囲：上球磨（水上村、湯前町、多良木町、あさぎり町）

2) 地域公共交通サービスの高度化

①新技術等の活用

- ・コミュニティバスや予約型乗合タクシーの運行にあたり、利用者利便性の向上さらには運行効率性の向上の観点から、AI（人工知能）等の新技術の活用について検討します。
- ・なお、検討にあたっては、国土交通省の「デジタル田園都市国家構想交付金」の活用も視野に入れて取り組みます。

どなたでも・荒尾市全域でご利用できる
IOMOYAI タクシーも運行します!!

AI（人工知能）を活用し、状況に応じて自動で乗り降りで最適なルートに自動で変更し、乗客の利便性を高めることで、従来のタクシーと合わせて、ぜひご利用ください。

EV 採用

運行開始 2020年10月1日(木) START
運行時間 毎日 8:00～17:00
予約時間 受付 7:30～16:30

運行区域 荒尾市全域（どこでも乗り降りできます）

利用料金 お一人ずつ、以下の料金が必要となります
乗車時に先払い（相乗りにならないでください）

2Km未満	300円/人
2Km以上3Km未満	400円/人
3Km以上4Km未満	500円/人
4Km以上5Km未満	600円/人
5Km以上	700円/人

※スマートフォン予約料 50円引（現金）
※バス乗降料 50円引（現金）

新型コロナウイルス対策を徹底しています。

ご利用方法は裏面をご覧ください。

おもやい タクシー ご利用方法

予約年度の最終乗降で利用された方は、登録する必要はありません。

スマートフォンで予約する場合

Step1 QRコードもしくは IOMOYAI タクシーアプリから申し込みサイトへアクセスしてください。
Step2 予約日時・乗車人数・乗降地点・乗降時刻を入力してください。
Step3 予約完了メールが届きます。
Step4 乗降時刻前、乗降地点・乗降時刻を確認し、乗降時刻前にお乗りください。

お電話で予約する場合

Step1 090-3547-2039へお電話ください。
Step2 予約日時・乗車人数・乗降地点・乗降時刻を入力してください。
Step3 予約完了メールが届きます。
Step4 乗降時刻前、乗降地点・乗降時刻を確認し、乗降時刻前にお乗りください。

予約の時間、場所に目的地のマークが貼ってあるおもやい(IOMOYAI)タクシーがお迎えに来ます!

ご利用にあたっての注意事項

- 通常のタクシーとは異なり、乗降前予約のサービスです。
- 乗降時刻前にお乗りください。遅刻はキャンセルとなります。
- 乗降時刻前にお乗りください。遅刻はキャンセルとなります。
- 乗降時刻前にお乗りください。遅刻はキャンセルとなります。
- 乗降時刻前にお乗りください。遅刻はキャンセルとなります。

ご予約・ご利用に関するお問い合わせはこちら
受付窓口 ☎090-3547-2039
所在地、おもやい IOMOYAI タクシーに関するお問い合わせ先は、荒尾市観光協会 0964-63-1773

広がる送迎サービス 新しい乗り合いタクシーが始まる!
チョイソコまで、ごいっしょに

チョイソコ くもと天明

熊本市 ToKuRoo 熊本トヨタ自動車 Aisin

ご利用のタイミングで行きたい場所に利用いただけます。

決まった時間や時刻は無い
他の方と乗り合い
乗降所から乗降所へ移動
乗降所から乗降所へ移動
乗降所から乗降所へ移動

チョイソコくもと天明って何?

- 乗降所から乗降所までの乗合い送迎サービスです。
- ご利用には乗降の会員登録と乗降予約が必要です。
- 交通事情や他のお客様の乗合いなどにより、乗降時刻が前後することがあります。
- 車が到着した際にお客様が不在の場合、お待ちできないことがあります。
- 状況によりご希望に添えない場合もありますので予めのご予約をお勧めします。
- キャンセルの場合も、お電話で連絡をお願いします。

会員登録が必須
乗降予約が必須

ちょっと違い・荷物が重い・歩くのが大変...こんなとき便利です!

- 会員登録制 無料
- 運賃 1日1回 300円
- 電話・インターネット受付 受付時間 月～金 8:00～18:00 土・日・祭日 9:00～17:00
- 乗り合いでご希望の目的地へ 月～金 8:00～16:00

＜荒尾市で運行する AI を活用した乗合タクシー＞

＜熊本市天明地域で運行する AI を活用した乗合タクシー＞

②観光客等への対応

- ・観光客等をターゲットに、DX（デジタルトランスフォーメーション：デジタル技術によって、社会や生活のスタイル等を変えること）や GX（グリーントランスフォーメーション：再生可能エネルギーや脱炭素ガスへの転換で経済社会を変えること）を活用した地域公共交通サービスの高度化を図ります。

例）運賃決済のクレジットカード決済、地図 API サービス等を活用した公共交通に関する情報提供（NAVITIME など）、グリーンスローモビリティを活用した脱炭素地域づくり など



＜熊本市電で実証実験を行っているタッチ決済＞

一般社団法人 でんき宇奈月プロジェクト

宇奈月温泉において、自然エネルギーとEVバスによる公共交通事業を導入し、先進的な工口温泉リゾートとして観光客を誘致するとともに、エネルギーの地産地消による自立した地域づくりを推進するプロジェクト

2009年7月活動開始、2013年7月法人化

EVバスの走る街

- 公共の交通機関としてEVバスが温泉街を巡回し観光客を運びます。
- 蓄電・充電が迅速でなくエコな車体としての魅力も高めます。

低炭素電気バス

地熱資源で温泉発電や温水供給

- 豊富な地熱資源を利用した温泉発電を推進します。
- 温泉の熱利用による降雪や積雪により高コストで発生する住宅を温暖化を促進します。

小水力発電でエネルギー自給

- 温泉街を流れる小さな流れを利用して、小水力発電を行います。
- 発電した電気エネルギーは電気自動車の充電に利用したり、街中の街灯と連携するなど地元で活用されます。

スローモビリティ&EV推進

- 温泉街への電気自転車の導入を促進します。
- 電動全体を20km/h程度のスローモビリティとし、多人数乗用のクリーンで安全な温泉車を形成します。

小水力発電

＜宇奈月温泉におけるグリスロを活用したプロジェクト＞

移動支援×脱炭素（エネルギー地産地消）×（地域防災力強化）

3) 地域公共交通づくりの強化

①地域座談会等の定期的開催

- ・高齢者等を対象に、地域公共交通に関する座談会等を定期的に開催し、地域公共交通の利用実態やニーズ等を把握し、運行内容等の見直しに適宜活用します。
- ・なお、座談会等の開催にあたっては、高齢者の集まりの場（元気くらぶなど）を活用し、地域公共交通に関する乗り方教室等を実施することで、運転免許証自主返納を検討されている方をサポートします。

②地域公共交通を活用したイベント等の開催

・地域公共交通に関するイベント開催

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

例) 定期的な地域公共交通利用デーの実施：年1回無料、年数回料金100円など
夏休みなどにおける小学生を対象としたスタンプラリーの開催 など

・地域公共交通と連携した地域でのイベント開催

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

例) 朝市の開催、食や文化等と連携した取り組み など



＜東三河地域における夏休みを対象としたイベント企画の実施事例＞



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



③地域公共交通に関する情報提供の強化

- ・今後導入するコミュニティバスや予約型乗合タクシー「さがらっぱ号」の待合所として活用している施設等と連携し、路線図や運行ダイヤ、運賃など地域公共交通に関する情報提供の強化を図ります。
- ・さらには、MaaS（Mobility as a Service）などの新たな技術を活用し、情報提供に加え、キャッシュレス決済、その他観光や飲食等のサービスとの連携など、利便性の高い地域公共交通利用環境を構築します。

例) 待合所等における地域公共交通に関する情報の掲示、施設 HP での地域公共交通に関する HP へのリンク参照

④教育・福祉・医療分野との共創

- ・地域公共交通サービスの提供にあたり、教育分野や福祉分野、さらには医療分野との連携など、お出かけ等も含めた地域における一体的な仕組みの構築を検討します。



マイカーを活用した共助型公共交通 ノッカルあさひまち

サービスコンセプト

住民ドライバーの普段のマイカーでのお出かけに、予約をして「のっかる」ことで目的地まで移動できる。
住民同士の助け合いの気持ちを形にした公共交通

利用方法

ドライバーの予約をシステムに登録し、利用者がLINEが電話で前日17時までに予約。利用料は1回600円。

- 電話もしくはWEBで乗車予約
※乗車料は1回120円に固定されます。
- 最寄りの指定乗降場所乗車
※乗降料は1回120円に固定されます。
- 目的地で降車・支払い

サービスにおける役割

移動の課題を持続的に解決するために、行政が一方的に提供するのではなく、住民も参加し、地域内外の企業と連携して行う、**共助・共創型の公共サービス**

運行主体 行政 (朝日町役場)	共助 & 共創	ドライバー・車両 住民 (朝日町民)
運行管理/予約受付 交通事業者 (黒東自動車商会)		サービス/システム設計 外部企業 (博報堂)

使用システム

ドライバーと利用者をマッチングさせるための運行管理システムを使用。ドライバーは専用アプリで運行情報を把握し、**利用者はLINEで予約が可能。**

- ・事業者協力型自家用有償旅客運送
- ・会員制、事前予約（前日の午後5時まで）、15コース
- ・有料（回数券：一人で利用する場合は回数券3枚（600円）、二人の場合は回数券2枚（400円））
- ・その他、「こどもノッカル」において子どもの送迎課題や子育ての課題解決を図る取り組みを実施

＜富山県朝日町におけるデジタル田園都市構想の取り組み＞

(3) 施策・事業のスケジュール

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
幹線の見直し	関係機関との調整	運行準備	くま川鉄道の全線開通に併せて、コミュニティ交通として運行開始		
支線の見直し	内容反映 見直し検討・運行準備		幹線の見直しと併せて運行開始		
新技術等の活用	幹線の見直しと併せて検討		幹線の見直しと併せて運用開始		
観光客等への対応	幹線の見直しと併せて検討		幹線の見直しと併せて運用開始		
地域座談会等の定期的開催			適宜実施		
地域公共交通を活用したイベント等の開催			適宜実施		
地域公共交通に関する情報提供の強化	適宜検討・実施		幹線の見直しと併せて運用開始		
教育・福祉・医療分野との共創			適宜検討・実施		

① 幹線系統（五木線）に関する関係自治体との協議

- ・地域が目指す将来像の実現に向け、幹線系統（五木線）の今後のあり方に関して、関係自治体（人吉市、五木村、山江村）、さらには、交通事業者（産交バス）との協議・調整を行います。

② 村内の幹線系統に関する協議

- ・①での協議結果を踏まえ、村内の幹線系統に関する協議を交通事業者（産交バス、むつみタクシー等）及び関係自治体（人吉市）と行います。

③ 支線に関する協議

- ・②の協議結果等を踏まえ、地域住民及び交通事業者（むつみタクシー等）と支線の見直しについて協議・調整を行います。
- ・なお、地域住民との協議にあたっては、地域別等に座談会等を開催し、サービス内容等も含めて協議を行います。