

人吉・球磨地域公共交通計画

【概要版】

令和4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

1 はじめに (計画の概要)

人吉球磨地域ではこれまで、平成22年度に地域公共交通総合連携計画を、平成27年度には地域公共交通網形成計画を策定し、持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成に向けた施策に組んできました。

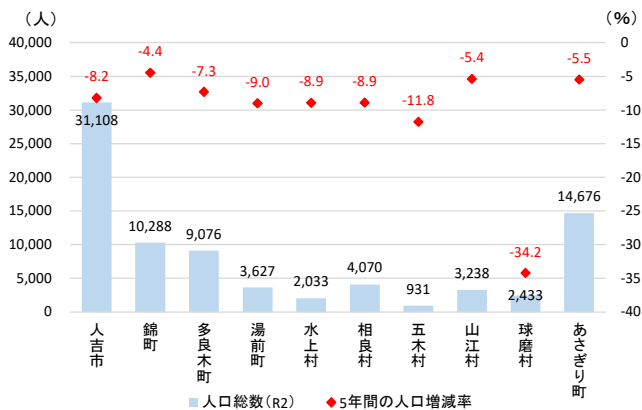
現在、令和2年からの新型コロナウイルス感染拡大による影響、また令和2年7月豪雨による鉄道路線の甚大な被害により、地域公共交通を取り巻く環境や地域公共交通網が大きく変化しています。このような状況と令和2年11月の地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、人吉・球磨地域公共交通計画を策定するものです。

計画期間
令和4年4月～令和9年3月
(5年間)

計画区域
人吉球磨地域の1市4町5村
※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

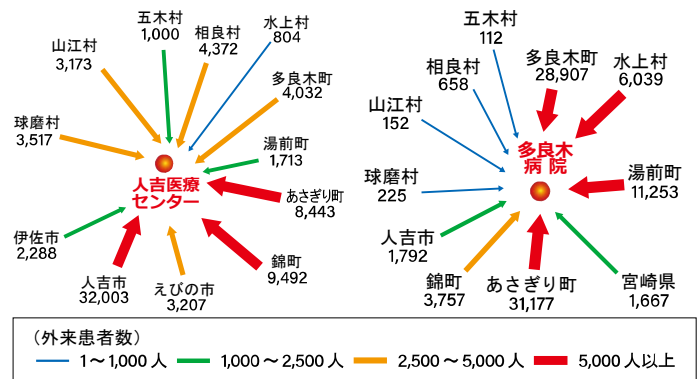
2 人吉球磨地域の現状と問題点

①人口減少、少子高齢化の進展が著しいなか、豪雨災害により人口流出が加速。



▲市町村別の人口動向 (H27～R2) 資料：R2国勢調査

②通勤、通院、買い物等の日常生活において一体的な生活圏を形成しているものの、移動手段は学生や高齢者を除いて自家用車へ依存。

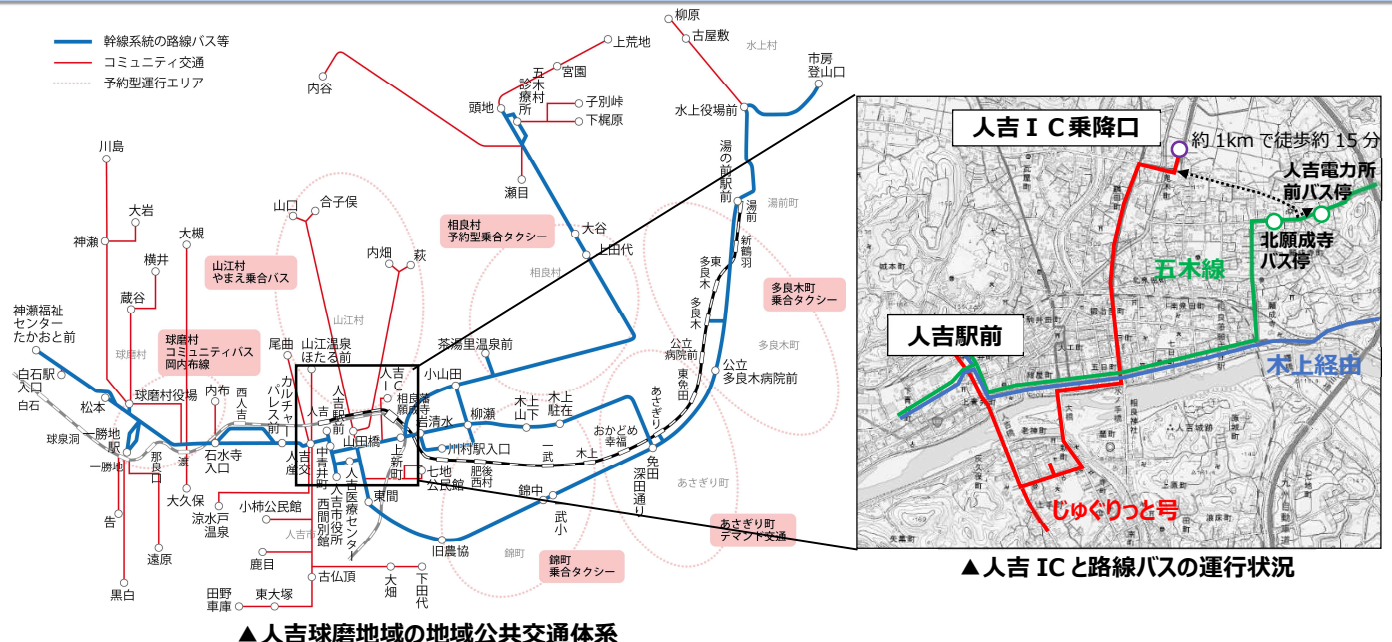


▲人吉医療センター・公立多良木病院への患者数 (R2)

③地域間を結ぶ公共交通として、JR九州肥薩線、くま川鉄道、路線バスが存在するものの、豪雨災害の影響で鉄道の全線復旧の見通しが立っていない状況。

④地域への玄関口は人吉 IC に依存しているものの、人吉 IC と地域間の路線バス等の移動は不便な状況。

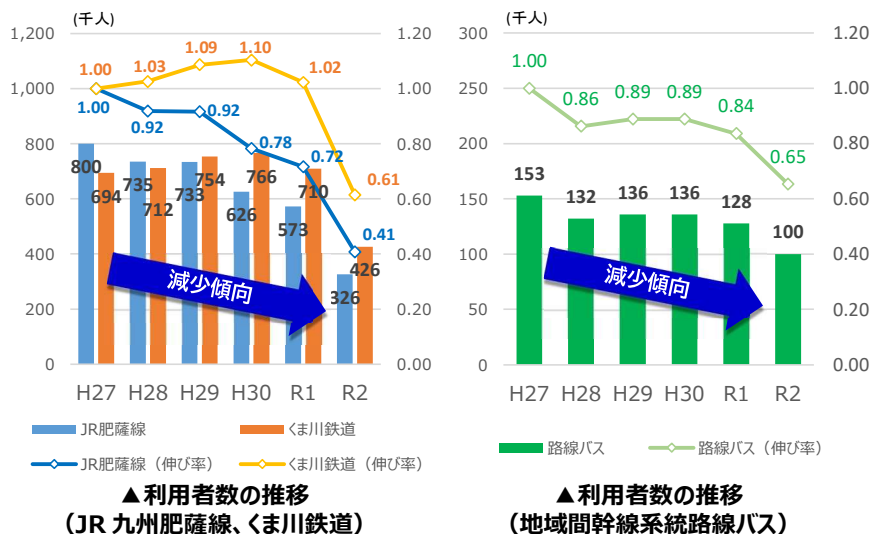
⑤各市町村において地域間幹線を補完する形でコミュニティバスや乗合タクシー等を運行しているものの、幹線系統と支線系統で連携が不十分な状況。



▲人吉球磨地域の地域公共交通体系

▲人吉 IC と路線バスの運行状況

⑥利用者数の減少(新規利用の未獲得)・低迷や運行単価の上昇等に伴い、各市町村の財政負担は増加(一部横ばい)しており、行政運営を圧迫。



市町村名	財政負担状況(R2 実績)	
	地域間幹線系統 路線バス	支線 (乗合タクシー等)
人吉市	約 35,300 千円	約 36,000 千円
錦町	約 21,800 千円	約 1,500 千円
多良木町	約 12,900 千円	約 8,600 千円
湯前町	約 3,700 千円	-
水上村	約 10,200 千円	約 11,600 千円
相良村	約 35,800 千円	約 3,700 千円
五木村	約 8,100 千円	約 15,000 千円
山江村	約 1,200 千円	約 5,000 千円
球磨村	-	約 38,500 千円
あさぎり町	約 24,600 千円	約 15,500 千円

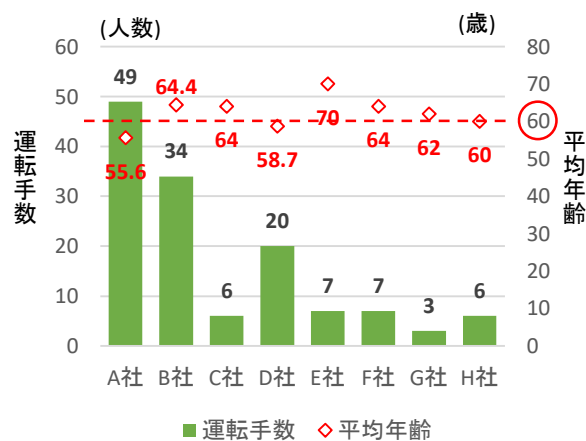
▲各市町村の財政負担状況

※球磨村の支線に対する財政負担は R1 実績
 ※上記の他、市町村によっては、移動手段への支援策として、
 タクシー等への利用助成を行っています

⑦交通事業者においても、運転手不足や運転手の高齢化といった人材面の問題、さらには計画的な車両更新に関する費用面の問題あり。

⑧鉄道 (JR 肥薩線、くま川鉄道) は地域の基幹産業である観光面に大きな影響を及ぼしており、早期復旧を期待。

⑨鉄道や路線バスなども含めた地域公共交通全般の情報発信不足により、地域住民の地域公共交通に対する関心も低い状況。



3 地域公共交通が抱える課題

①多様な交通モードの連携・活用による地域公共交通体系の再構築

地域公共交通に係る財政負担や交通事業者の経営状況等を鑑みた場合、人吉球磨地域に存在する鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の多様な交通モードを連携・活用させ、鉄道の復旧段階等に応じて、地域住民の日常生活への対応、さらには地域内交流や観光需要へ対応するような地域公共交通体系への再構築が必要です。

②地域公共交通に関する情報発信の強化

人吉球磨地域全体における地域公共交通の一元的かつ一体的な情報提供が未実施の状況です。地域全体での移動ニーズ等を考慮した情報発信を行うとともに、自家用車依存からの脱却に向けて地域公共交通が一丸となった情報発信の強化が必要です。

③地域公共交通利用促進に向けた機運の醸成

人吉球磨地域における現在の地域公共交通利用者は、小中学生や高校生、高齢者といった運転免許証等を保有しない人に限定的となっています。また、地域住民の地域公共交通に対する関心も低く、地域公共交通の利用促進、さらには新規利用者の獲得に向けて地域全体で地域公共交通利用促進に向けた機運の醸成が必要です。

基本方針

地域に必要・利用してもらえる地域公共交通への再デザイン
-豪雨災害からの復興、地域の持続的発展の基盤として-

人吉球磨地域が目指す地域公共交通の将来像

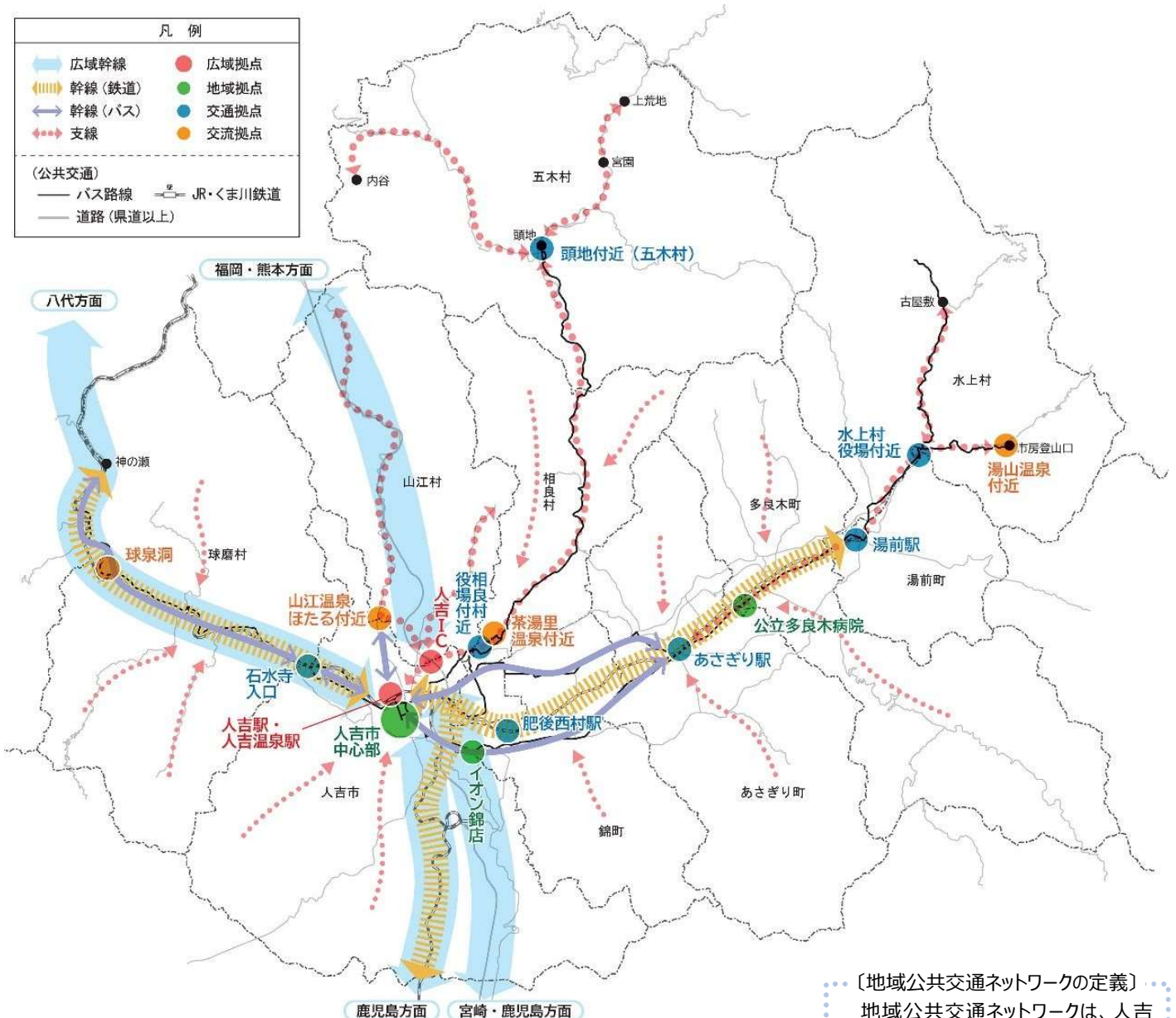
- ① 地域の各拠点が地域公共交通ネットワークで結ばれた状態
- ② 地域公共交通体系が持続可能に再編された状態

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

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などにあたり、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ます。

凡 例	
	広域幹線
	幹線(鉄道)
	幹線(バス)
	支線
	広域拠点
	地域拠点
	交通拠点
	交流拠点

(公共交通)
 バス路線 JR・くま川鉄道
 道路(県道以上)



〔拠点の定義〕

人吉球磨地域への玄関口となる「広域拠点」、人吉球磨地域内における日常生活等における「地域拠点」「交通拠点」、観光客などの交流人口が集まる「交流拠点」の4拠点を設定します。
 なお、各市町村内における拠点の位置づけ及び整備については、各市町村において検討します。

〔地域公共交通ネットワークの定義〕

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

②地域公共交通体系が持続可能に再編された状態

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、現況（くま川鉄道部分運行）と将来（くま川鉄道全線開通時）の段階別に、地域公共交通体系を持続可能な体系に再編します。

なお、JR九州肥薩線においては、今後の復旧方針等を踏まえ検討します。

現況（くま川鉄道部分運行）

- ・くま川鉄道の部分運行時においては、くま川鉄道の運行本数が通常ダイヤよりも少ないことから、現在の地域公共交通体系を維持します。
- ・さらに、人吉温泉～肥後西村駅間が運休であることから、代替バスの運行を継続しつつ、くま川鉄道「肥後西村駅」と路線バス「球磨中央高校前バス停」の結節強化を図ります。

例) 駅もしくはバス停における、乗り場案内（駅やバス停の位置と移動経路や距離・徒歩時間など）と時刻表の掲示など



将来（くま川鉄道全線開通時）

- ・くま川鉄道の全線開通時を目標に、地域間幹線系統路線バスとくま川鉄道のサービス圏が重複する区間（あさぎり駅～湯前駅）、さらには五木線において地域間幹線系統路線バスをコミュニティ交通へ見直しを進めます。
- ・なお、コミュニティ交通への見直しにあたっては、今後、**沿線自治体（運行主体）が連携し、運行の担い手となる交通事業者の確保可能性等**も含め検討しますが、現在の地域間幹線系統路線バス利用者の利便性低下とならないよう（特に五木線においては人吉高校五木分校への通学対応確保）、**運賃体系や地域間幹線系統路線バスとの運行ダイヤの接続等に十分留意**するとともに、地域の実情等に応じて柔軟な地域公共交通サービスの提供を図ります。
- ・併せて、**幹線系統と支線との連携や結節機能強化を図ることを目的に**、各市町村が運行するコミュニティバスや乗合タクシーなどの支線についても必要に応じて見直しを行います。
- ・さらには、地域間幹線系統路線バスの見直しやコミュニティ交通での対応など**人吉 IC への結節機能強化**を図ります。

例) 複数市町村が連携したバス事業者への運行委託によるコミュニティバスの運行、タクシー事業者への運行委託による乗合タクシーやデマンド型乗合タクシーなど



〔コミュニティ交通とは〕

コミュニティバスや乗合タクシーなどの路線バスに類する運行形態に加え、予約があった際に運行する**デマンド型の運行**、さらには**タクシーの活用**（タクシー利用助成など）や**スクールバスや企業・病院送迎など特定目的の旅客運送への混乗や合間運行での活用**、**自家用有償運送**（既存の公共交通事業者が存在しない交通不便地域）などが含まれます。

5 計画の目標

目標① 地域公共交通の再構築と利便性向上

地域住民の日常生活への対応や交流人口の確保・拡大に向けて、人吉球磨地域に存在する鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の輸送資源を活用しつつ、役割分担の明確化や連携、さらには便利で持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築により、地域公共交通の利便性向上を図ります。

数値指標	現況値	目標値(令和8年度)
1) コミュニティ交通の新規導入もしくはサービス見直し等を行った市町村数	-	10市町村 (新規)
2) くま川鉄道の年間利用者数	710千人/年 (R1年度実績)	710千人/年以上 (維持)
3) 地域間幹線系統路線バス等の利用者数	128千人/年 (R1年度実績)	128千人/年以上 (維持)
4) 市町村が運行するコミュニティ交通の年間利用者数	約74千人/年 (R1年度実績)	74千人/年以上 (維持)
5) 地域間幹線系統路線バス等に係る年間財政負担額	153,608千円/年 (R2年度実績)	153,608千円/年 以下 (削減)

目標② 地域公共交通に関するサービス充実

地域住民のみならず観光客が気軽に、かつ簡単に地域公共交通を利用できるよう、情報提供や運賃面でのサービスの充実を図ります。

さらには、人吉球磨地域全体において地域公共交通のみならずその他施設等と一体的なサービスを提供することで、地域公共交通の利用促進を図ります。

数値指標	現況値	目標値(令和8年度)
6) 地域間幹線系統路線バス等のICカード利用率	34% (R2年度実績)	50%以上 (増加)
7) 観光客の地域公共交通機関利用率	-	21.9%以上 (増加)

目標③ 多分野連携による利用機運の醸成

地域公共交通の利用促進、さらには地域公共交通の維持・確保に向けて、地域住民、交通事業者、行政、その他まちづくり・福祉・教育・観光分野の関係機関との連携強化を図り、地域住民のみならず人吉球磨地域全体で地域公共交通に対する利用機運の醸成を図ります。

数値指標	現況値	目標値(令和8年度)
8) 地域住民の地域公共交通に対する認知度(今後の見直し等に対する認知度)	17.5%	35.0%以上 (増加)

6 目標達成に向けた施策・事業

目標① 地域公共交通の再構築と利便性向上

1) 各市町村における地域公共交通計画の検討

「人吉・球磨地域公共交通計画」や地域の実情等を踏まえ、各市町村もしくは必要に応じて複数市町村が連携し、地域公共交通計画の検討を行い、地域公共交通を再構築します。

2) 被災鉄道路線の復旧・復興

JR 九州肥薩線及びくま川鉄道を対象に、鉄道事業者や熊本県と連携し、復旧・復興に向けた検討を行います。

くま川鉄道に関しては、「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」に基づき、経営の改善や事業継続に向けた取り組み、さらには支援を行います。

さらには、鉄道事業再構築実施計画を作成し、計画に基づき事業を実施（事業構造の変更）します。

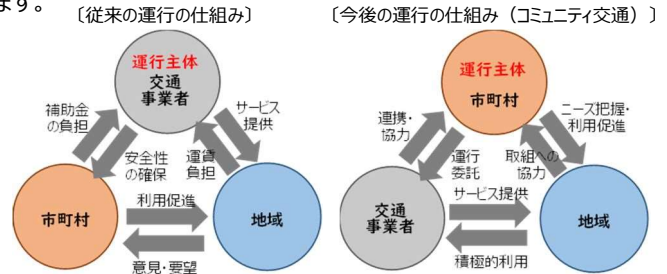
■事業構造の変更（上下分離方式）

- ・10市町村及び熊本県が設立する新法人が第三種鉄道事業者となり、鉄道施設及び鉄道用地を保有
- ・くま川鉄道株式会社は、第二種鉄道事業者として、新法人が保有する資産以外の列車の運行に必要な資産を保有
- ・くま川鉄道株式会社は、新法人に全区間の鉄道施設及び鉄道用地を無償譲渡
- ・新法人は、くま川鉄道株式会社へ当該鉄道施設及び鉄道用地を無償貸与

3) コミュニティ交通の充実

地域間幹線系統路線バスの見直しや既存のコミュニティバス、乗合タクシーの見直しなど、幹線と支線が一体なり、コミュニティ交通の充実を図ります。

なお、必要に応じて複数市町村が連携してコミュニティ交通の充実を図ります。



4) 交通拠点の機能強化

- ①バス停や駅での他地域公共交通に関する情報提供の充実
- ②既存施設等を活用し、待合スペースの提供及び時刻表等の情報提供
- ③人吉 IC における地域公共交通の接続強化

湯前駅における観光案内所で
の情報提供の実施事例▶



目標② 地域公共交通に関するサービス充実

5) 新たな運賃制度や決済方法の導入

鉄道や路線バス、コミュニティ交通を対象に、定額乗車券（1日乗車券など）や定額運賃など新たな運賃制度を導入することで、地域公共交通利用者の利便性向上を図ります。

さらには、交通系 IC カードの普及を図り、地域公共交通利用者の利便性向上、さらには施設等と連携した新たな決済方法を導入します。

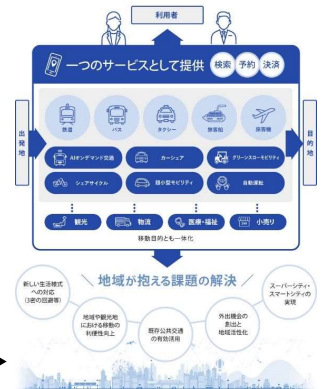
熊本県阿蘇地域での観光と
地域公共交通が連携した実施事例▶



6) 地域公共交通に関する情報提供サービスの充実

- ①既存ホームページを活用した一元的な情報提供の実施
- ②MaaS(Mobility as a Service) などの新たな技術を活用し、一元的な情報提供に加え、キャッシュレス決済、その他観光や飲食等のサービスとの連携など、利便性の高い地域公共交通利用環境の構築

日本版 MaaS の推進▶
(国土交通省)



目標③ 多分野連携による利用機運の醸成

7) 地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携

- ①保育園・認定こども園・幼稚園・小学校を対象とした乗り方教室の実施
- ②高齢者を対象とした乗り方教室の実施
- ③お出かけ企画の実施
- ④多分野での意見交換会



▲小学校を対象とした人吉市での実施事例

8) 地域公共交通を活用したイベント等の開催

- ①地域公共交通に関するイベント開催

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

- ②地域公共交通と連携した地域でのイベント開催
例) 朝市の開催、商店街と連携した取り組み、食や文化等と連携した取り組みなど



▲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

目標達成に向けた施策・事業	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
1) 各市町村における地域公共交通計画の検討	人吉市地域公共交通計画作成 各町村で地域公共交通計画検討			モニタリング・評価・見直し	
2) 被災鉄道路線の復旧・復興	くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画に基づく事業継続 復旧後に全線開通、全線開通後は鉄道事業再構築事業を活用				
3) コミュニティ交通の充実				運行準備・運行開始	
4) 交通拠点の機能強化	肥後西村駅等で優先実施 各市町村の計画と併せて検討			運行開始	
5) 新たな運賃制度や決済方法の導入	運賃制度の計画 決済方法の計画	一部実施		コミュニティ交通運行に伴う対象拡大 運用開始	
6) 地域公共交通に関する情報提供サービスの充実	HP等での整備 MaaSに関する研究		運用開始 実施に向けた整備	運用開始	
7) 地域公共交通に関する福祉・教育分野との連携			適宜実施		
8) 地域公共交通を活用したイベント等の開催			適宜実施		

7 計画の達成状況の評価

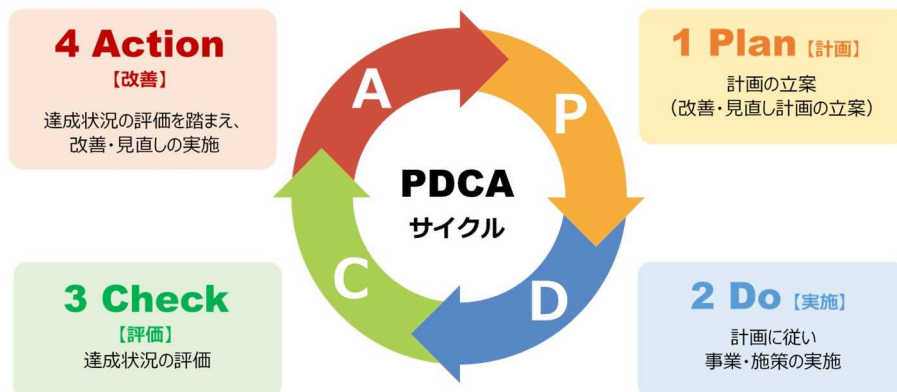
【達成状況の評価と見直し】

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

その他、毎年度、事業の進捗状況のモニタリングを実施するとともに、利用状況の把握や利用者・関係機関の声の定期的な収集を実施し、目標達成に向けて取り組んでいきます。

なお、各市町村における事業の進捗状況の管理として、以下をモニタリング指標として設定し、評価等に活用します。

- ・多分野が連携した地域公共交通に関する取組件数 : 毎年、各市町村が 1 件以上実施
- ・地域公共交通と連携した地域のイベント開催件数 : 毎年、各市町村が 1 件以上実施



本資料に関するお問い合わせ