人吉・球磨地域公共交通総合連携計画

平成２２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】

序．計画策定の背景と目的 1

Ⅰ．人吉・球磨地域の公共交通を取り巻く現状 2

Ⅱ．基本方針 38

Ⅲ．地域公共交通総合連携計画の区域 41

Ⅳ．地域公共交通総合連携計画の目標 42

Ⅴ．目標を達成するために行う事業及び実施主体 43

Ⅵ．事業スケジュール 48

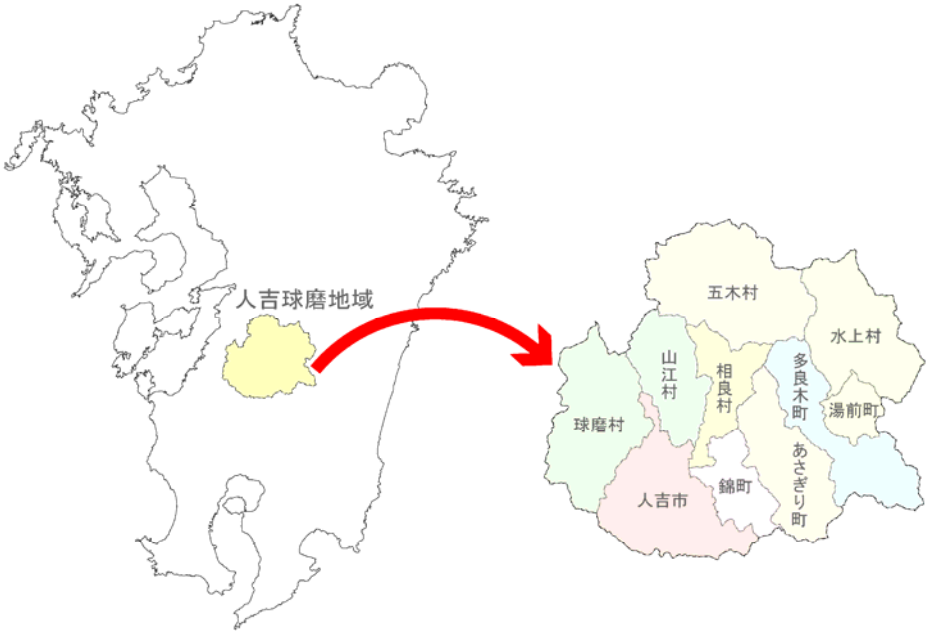
序. 計画策定の背景と目的

人吉・球磨地域においては、人吉市を中心とした公共交通網が構築されており、JR 肥薩線が人吉と八代、吉松方面を結ぶ地域間の軸として位置付けられるほか、くま川鉄道と産交バスの路線バスが人吉を基点として地域内の各方面を結んでいる。また、地域内の 10 の市町村のうち 5 町村では、乗合タクシーや福祉バスなどにより既存の鉄道や路線バスを補完し地域内の移動の足をカバーする公共交通網を構築している。

地域公共交通は地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保のために欠かせない社会基盤であるほか、SL 人吉や KUMA-1,2、じゅぐりっと号の運行などにみられるように、観光など地域間の交流の促進の面からも重要な役割を担っている。しかしながら、現在の公共交通利用者は通学生や高齢者が多くを占めているなかで、少子化や自家用車依存率の高まりを受けて利用者の減少傾向が続いており、各交通事業者を取り巻く経営環境は厳しいものとなっている。今後もこの利用傾向が変わらなければ、路線や運行本数の減少、施設更新の停滞など利便性や安全性の低下を招き、利用者減少に拍車がかかることになり、将来に亘り公共交通を維持していくことが困難な状況に陥ることが予想される。

また、特に、くま川鉄道については、すでに開業 20 年を経過しており、安定的な運行を継続するために、鉄道施設の維持管理・修繕に関する早急な計画策定や資金調達のあり方に関する検討が必要な状況になっている。

そこで、本計画は人吉球磨地域における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、沿線自治体や鉄道事業者などの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である。



Ⅰ．人吉・球磨地域の公共交通を取り巻く現状

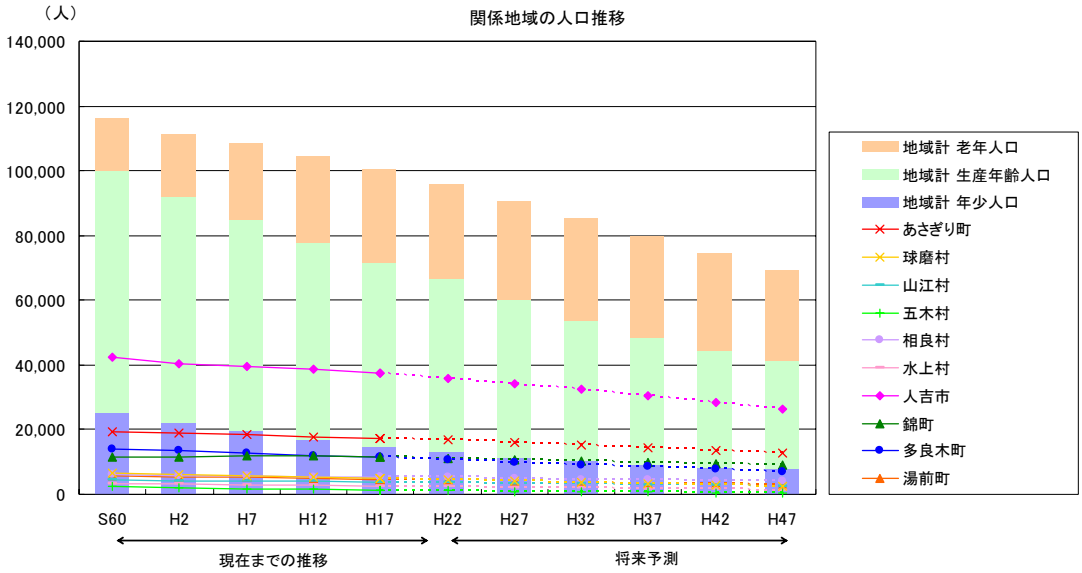
１．人吉・球磨地域の社会的な現状

１－１．人口減少と少子高齢化の進行

地域における人口は、一部の地域を除いて漸減傾向にあり、昭和 60 年時点の人口と比べて約 60～90%の水準にある。

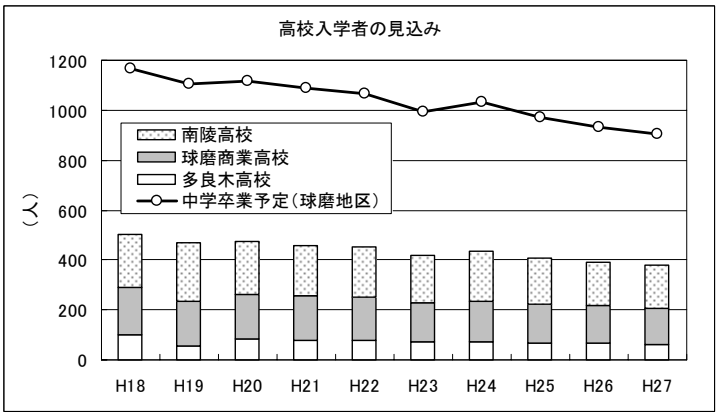
また、対象地域における年齢層別人口比率※に着目すると、年少人口及び生産年齢人口の比率が大きく低下し、昭和 60 年時点の人口に比べて年少人口は全体で 59%、生産年齢人口は 76%となっている。一方、老年人口比率の伸びは著しく、昭和 60 年時点の人口に比べて 1.8 倍に達している。

市町村別に年齢層別の人口を見ると、地域により多少の違いがあるが、水上村、五木村、球磨村では老年人口比率が約 4 割に達している。また、そのほかの地域においても、将来的には 4 割近くに達することが見込まれている。



（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

また、少子化傾向に比例して地域の中学卒業予定者及び沿線高校への入学者数の減少が見込まれている。



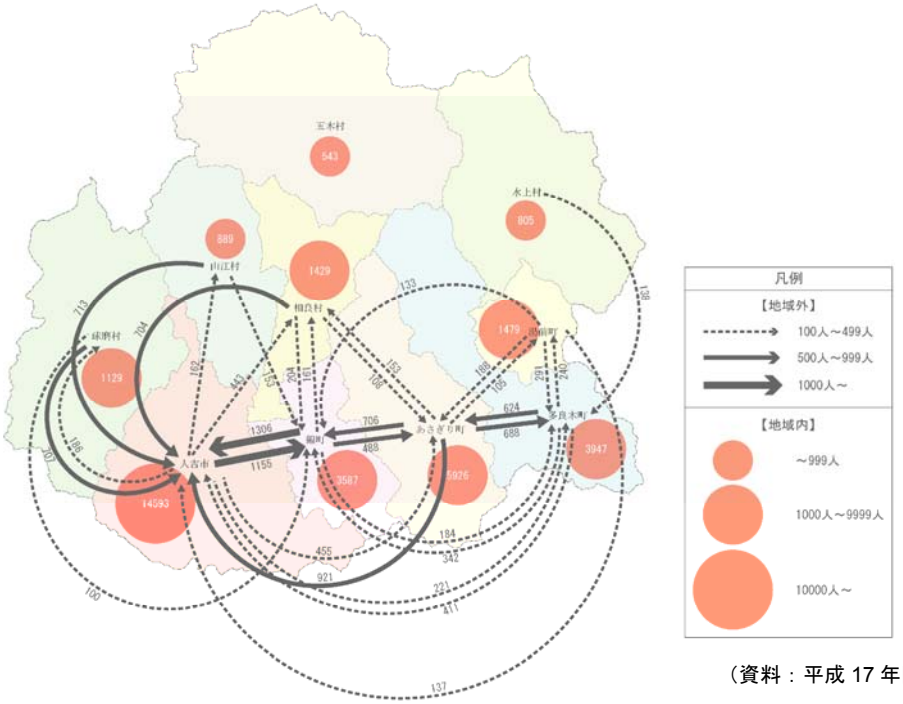
（資料：県立高等学校再編整備等基本計画，平成 19 年,熊本県教育委員会）

※年少人口：0～14 才、生産年齢人口：15～64 才、老年人口：65 才以上と区分する

１－２．人吉市、錦町、多良木町、あさぎり町を拠点とした地域内の流動

（１）通勤の状況

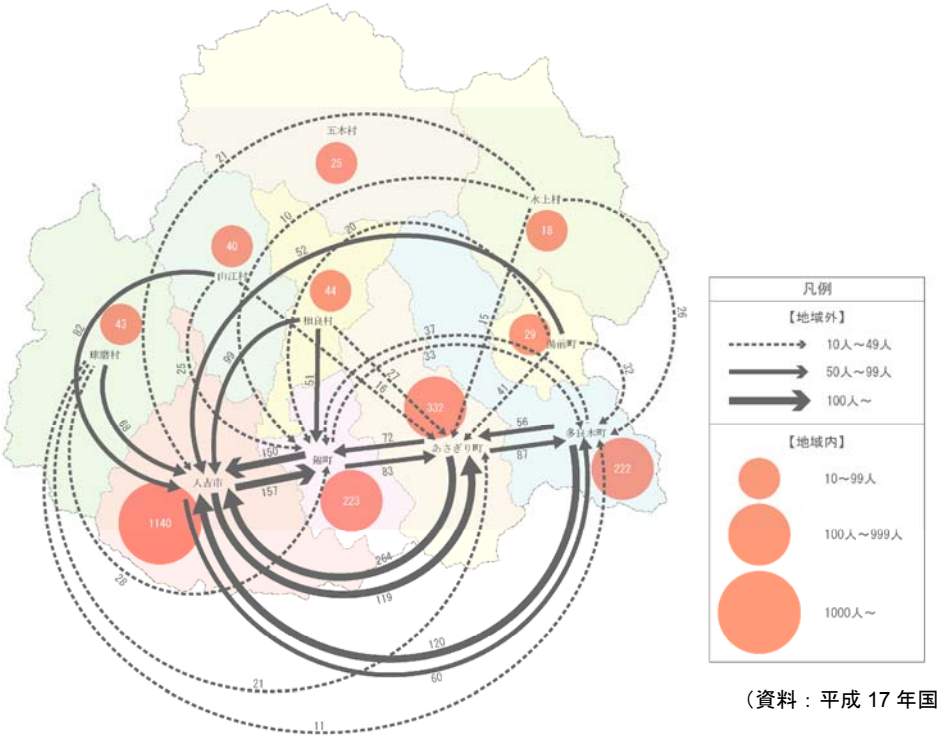
通勤については、常住地と同じ自治体内での流動が最も多くの割合を占めているが、自治体をまたがる流動については、人吉市をはじめ、錦町、あさぎり町、多良木町に係る流動が中心となっている。



（資料：平成 17 年国勢調査）

（２）通学の状況

地域内には、人吉高校、球磨工業高校（人吉市）、多良木高校（多良木町）、球磨商業高校（錦町）、南稜高校（あさぎり町）があり、通学についても人吉市、錦町、多良木町、あさぎり町を拠点とした相互間の流動が中心となっている。



（資料：平成 17 年国勢調査）

（３）購買行動の状況

人吉・球磨地域では、人吉市、錦町、多良木町が商業の主要な核をなしている。

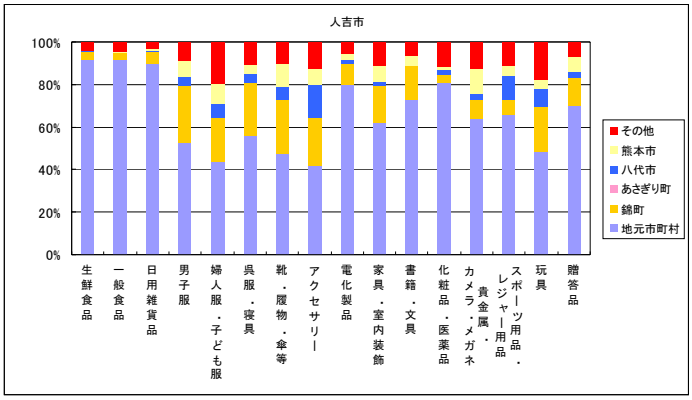
人吉市、錦町、多良木町の消費者は各品目とも地元市町で購買行動を行う傾向が見られるのに対し、その他の町村では、上記の市町への流動が比較的多く見られる。

加えて、湯前町及びあさぎり町に関しては、食料品や日常品などについては地元での購買比率が比較的高い。

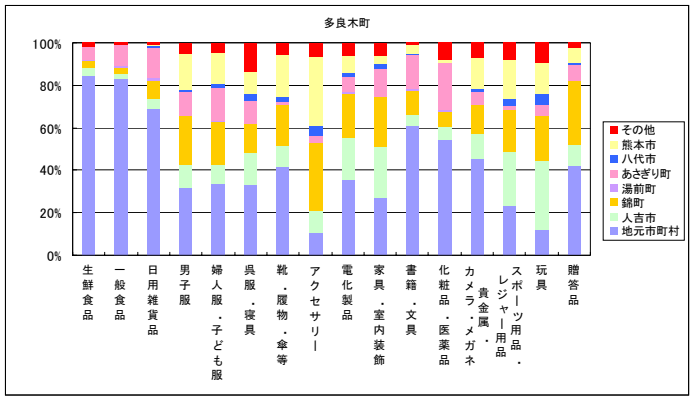
相良村、五木村、山江村、球磨村については、人吉市での購買行動が多く見られる。

衣料品や装飾品等については、熊本市など地域外への購買行動が比較的多く見られる。

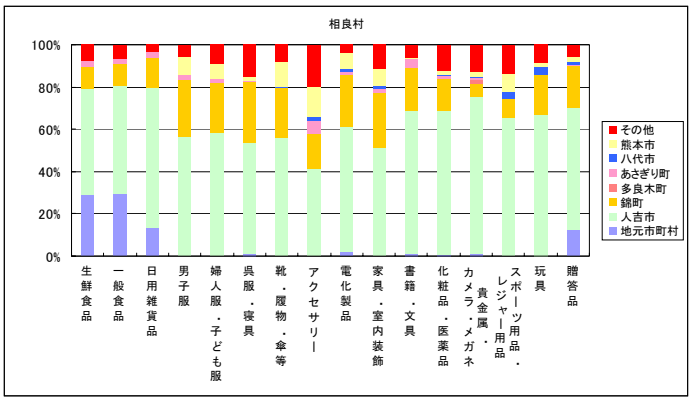
主に地元市町村内で流動が完結している例（人吉市）



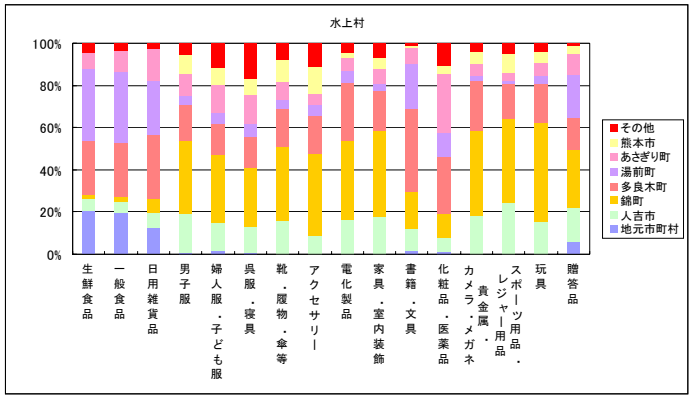
品目によって近隣自治体との流動がみられる例（多良木町）



主に人吉市に依存している流動の例（相良村）



主に近隣自治体に依存している流動の例（水上村）



（資料：平成 19 年度熊本県消費動向調査）

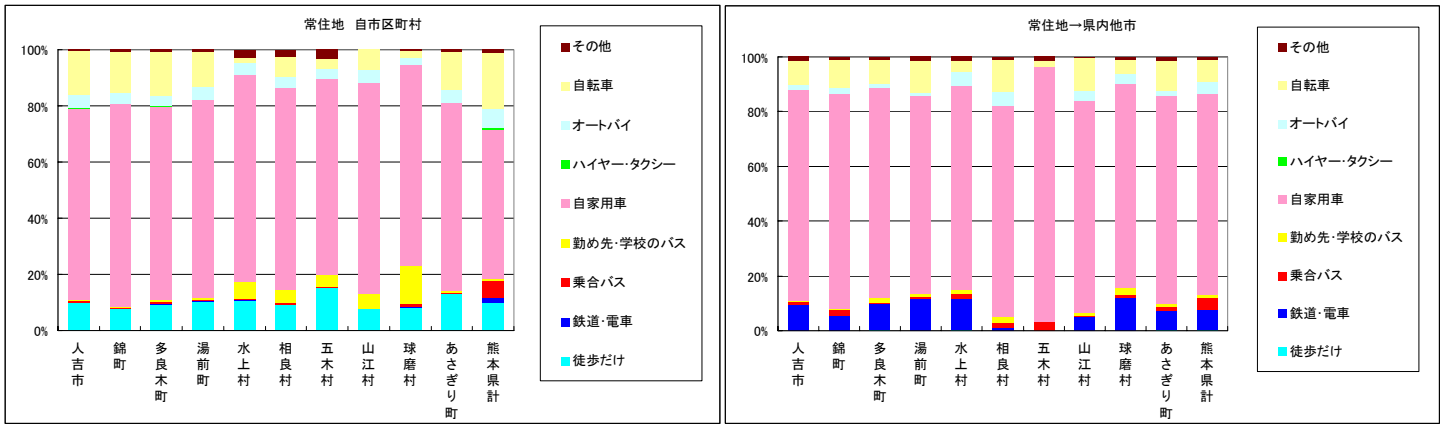
１－３．自家用車に依存した地域住民の移動手段

各地域住民においては、同一の市町村内の移動、県内の他自治体への移動ともに、約7割以上が自家用車での移動に頼っている。

一方、県内他自治体への移動に際しては、鉄道沿線の自治体住民に関しては鉄道利用率が10%程度あるが、日常の移動を徒歩に頼っている人の遠方への移動手段として利用されていることが窺える。

路線バスの利用率はいずれも低調である。

移動時の利用交通手段

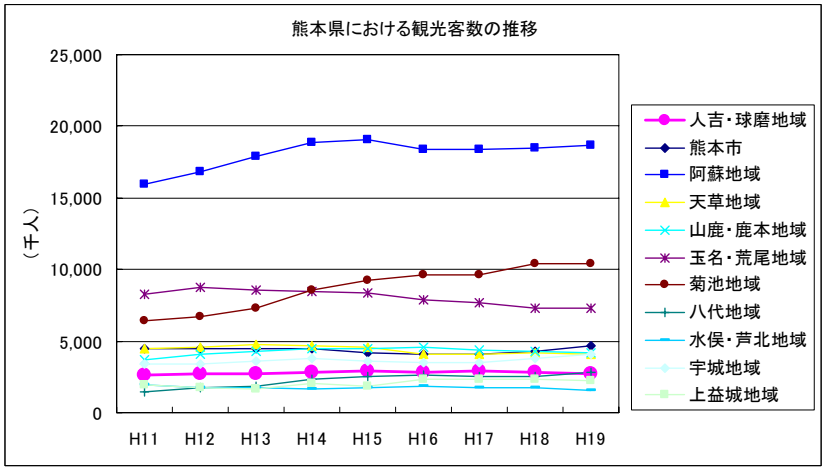


（資料：平成12年度国勢調査）

１－４．年間270万人の観光客が来訪する観光地域

人吉・球磨地域は熊本県の代表的な観光地のひとつであり、年間観光客数は年間およそ270万人の観光客の来訪がある。

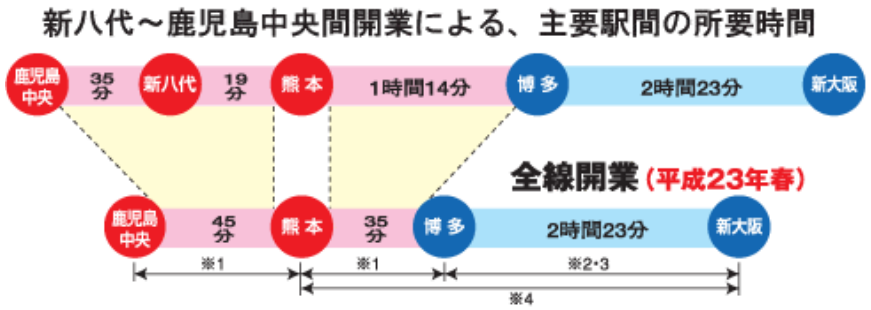
また、平成21年4月より、JR肥薩線においてSL人吉が運行されるなど、地域において観光活性化のテコ入れが図られている。



（資料：熊本県観光統計表）

１－５．九州新幹線の全線開業

平成 22 年度末に九州新幹線鹿児島ルートの全線開業が予定されている。新幹線開業後は所要時間が大幅に短縮されるとともに、大阪方面との直通運転が開始されることにより、博多や関西方面と熊本県との交流活性化が期待されている。



※1 熊本～鹿児島中央及び熊本～博多間は、最速の想定時分
※2 博多～新大阪間は、平成 19 年 7 月ダイヤ改正時の最速「のぞみ」による所要時分
※3 博多駅での停車及び乗換え時分を除く
※4 熊本～新大阪間を最速の直通運転とした場合、3 時間 20 分前後を想定（JR 九州発表）

（資料：熊本県ホームページ）

そこで熊本県では、平成 18 年に「新幹線くまもと創りプロジェクト」を策定し、「交通体系の整備」「交流の促進」「農林水産業・商工業の振興」「住みやすい熊本の実現」の 4 つの分野の取り組みを進め、交流、定住、雇用につなげるため、県内各地で推進してきている。

そのなかで、人吉・球磨地域では、公共交通に関するものとして「利便性の高い交通網の整備（ソフト対策）プロジェクト」を策定しており、人吉球磨地域への交流拡大を図るために、新幹線から JR 肥薩線への乗り継ぎや圏域内交通アクセスの連携強化による利便向上に取り組むとともに、観光列車の運行促進など観光機能強化に取り組むものとしている。

軌道（JR 肥薩線及びくま川鉄道）の活性化と観光機能強化	・JR 肥薩線活性化推進事業 ・肥薩線 100 周年記念事業 ・くま川鉄道活性化推進・観光列車「幸福列車」運行事業
交通事業者の連携強化による交通網再編整備	・交通事業者の連携強化による交通網再編整備

２．人吉・球磨地域の公共交通を取り巻く現状

人吉・球磨地域では、JR 肥薩線、くま川鉄道の 2 つの鉄道路線、人吉市と各地域を結ぶ産交バスの路線バス網のほか、各自治体が中心となって運営されている地域内交通が地域の足を担っている。

２－１．鉄道

（１）くま川鉄道

① 路線の概要

人吉温泉駅～湯前駅を結ぶ 24.8km の路線であり、旧国鉄特定地方交通線であった JR 湯前線を継承する形で平成元年 10 月 1 日に開業した第三セクターの鉄道である。

全 14 駅が設置されており、全線単線で、列車の行き違い設備はあさぎり駅にのみ設置されている。

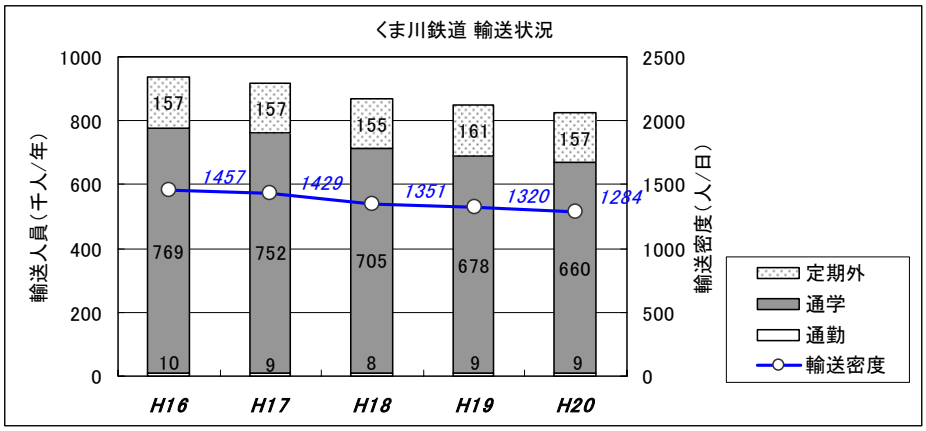
すべて普通列車で運転され、およそ 60～120 分毎に 1 日 14 往復運行されている。

② 利用状況

輸送人員のうち、全体の約 8 割を通学定期旅客が占めている。通勤定期旅客はごくわずかで、通学定期旅客以外のほとんどは定期外旅客で構成されている。

最近 5 ヶ年における輸送人員は、通勤定期及び定期外旅客に大きな変動はないものの、通学定期の減少傾向が続いており、合計で約 1 割強減少している。

今後も少子化の影響により沿線高校入学者数の減少が見込まれている中で、くま川鉄道の利用者を確保していくためには、定期外旅客の積極的な取り込みが課題となっている。



（資料：くま川鉄道）

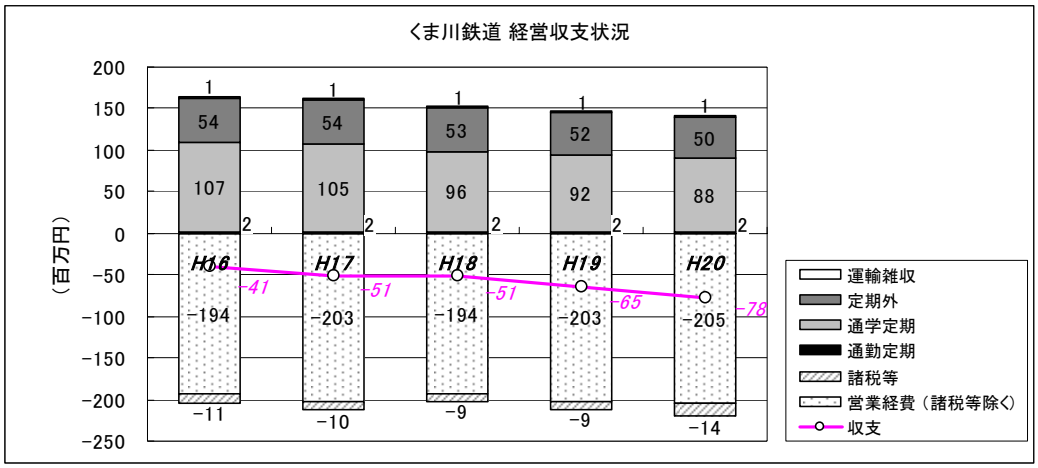
③ 収支状況

輸送人員の傾向と同じく、収入は通学定期が全体の収入に占める割合が全体の約 6 割強、定期外が約 3 割強で推移している。

一方、営業経費は 2 億円程度で推移しており、大幅な変動はみられない。

鉄道事業の収支合計では毎年度約 4～8 千万円の損失が生じているが、収入の減少に伴い、損失額は増加傾向にある。

収支改善に向けては、さらなる経費の削減可能性について検討する必要があるほか、今後も通学定期利用者の減少が見込まれるなかで収入を確保していくために、定期外の増収施策をより積極的に進めていく必要がある。

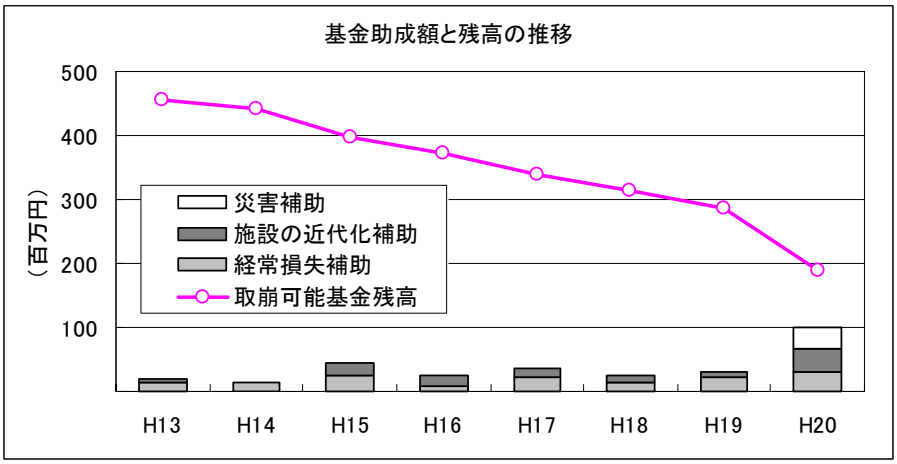


（資料：くま川鉄道）

④ 基金の状況

経営安定基金によるくま川鉄道への助成のうち、経常損失補助については毎年度概ね 2～4 千万円で推移している。しかし、平成 15 年度以降については、施設の近代化補助として毎年度 1～4 千万円程度助成されているほか、平成 20 年度には車両リニューアル費用として約 3 千万円の助成が行われている。

一方、取り崩しができる基金残高は平成 20 年度末現在約 1 億 9 千万円であるが、毎年度取り崩しが進んでおり、災害復旧等への留保金の確保が課題となっている。



（資料：くま川鉄道）

⑤ 保有施設の状況

現在の保有施設については、14 駅の駅設備、8 両の車両、24.8km の線路設備、信号・通信設備、69 箇所の橋りょう（10 箇所の河川、59 箇所の水路）、62 箇所の踏切設備等を保有している。

平成 14 年 2 月に国土交通省鉄道局長通達「地方中小鉄軌道事業者の安全対策について」に示された「安全性緊急評価」の目的に沿って、土木施設（軌道・構造物）・電気設備・車両の安全性評価を実施している。また、その緊急評価の中で中長期に改善すべき事項の中の橋りょうの塗装については、平成 21 年 9 月に「安全計画策定調査」を実施している。

その「安全性緊急評価」の結果に基づき、短期的に改善すべき事項については現在までに改善されている。また、中長期に改善すべき事項については、「安全計画策定調査」の結果も踏まえ、改善計画を策定する必要がある。主な改善すべき事項は、「安全計画策定調査」における 7 箇所の橋りょうの塗装塗替えと現在 20 年以上が経過し耐用年数が過ぎている車両の更新である。

その他の項目については、運行安全上行われる日常の軌道検査（軌道狂い、レール損傷、マクラギ不良等）や電気設備検査に基づき改善を行う必要がある。

そこで、くま川鉄道においては、以下のスケジュールで施設更新を実施していくことを計画している。

くま川鉄道における施設更新計画

年度	箇所	内容	事業費（百万円）
平成 22 年度	球磨川第 4 橋梁	再塗装	44
平成 23 年度	第 1 高柱川橋梁 第 2 高柱川橋梁 免田川橋梁 水無川橋梁 柳橋川橋梁 大谷川橋梁	再塗装	34
平成 25 年度以降	車両更新	保有車両を順次更新	

また、線路設備については人吉駅～相良藩願成寺駅間の約 400m 間について、JR 肥薩線と線路を併用している。人吉駅構内の信号取扱とともに JR 九州の設備を利用しており、運行計画（発車時刻や時間帯など）については JR との協議が必要である。

列車保安装置の面からは、タブレット方式（非自動閉塞）を利用しており、単純で確実な方法である反面、人的な取扱いに頼る部分が大きいシステムとなっている。

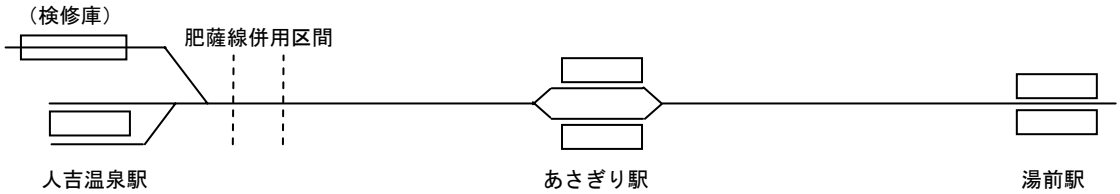


図　配線略図

⑥ 資金計画

安全性確保に係る修繕や車両更新に加え、くま川鉄道の日常の運行・維持管理に係る人件費や各種経費を含めると、くま川鉄道を維持していくためには平成 31 年度までに多額の資金が必要となる。これに対し鉄道業収入のほか、各種補助制度等を活用しながら資金調達を行っていく必要がある。

また、現状の収支傾向で推移した場合、経営安定基金は平成 24 年度までしか維持できないものと推測される。経営安定基金は、経常欠損の補助のほか災害復旧等に備えた資金計画が必要であり、地域の負担のあり方が課題となっている。

（２）JR 肥薩線

① 路線の概要

熊本県八代駅から人吉駅を経由し、鹿児島県隼人駅に至る、全長 124.2km の JR 九州の路線である。

列車の運行は、八代駅～人吉駅／人吉駅～吉松駅／吉松駅～隼人駅の 3 区間で系統が分かれている。また、八代駅～人吉駅間は、球磨川沿いに路線が沿っていることから「川線」と呼ばれる区間である。一方、人吉駅～吉松駅間は「山線」と呼ばれ、日本三大車窓と言われる矢岳越えや、ループ線、スイッチバックなどがある。

② 運行状況

人吉・球磨地域に含まれる球泉洞駅～人吉駅間の状況については、普通列車が 1 日 10.5 往復と特急列車が 6 往復運転されている。また、平成 21 年 4 月より週末・多客期を中心に SL 臨時列車が 1 往復運行されている。

なお、特急列車の停車駅は一勝地、渡、人吉であるが、日中の一部の列車については球泉洞駅にも停車する。

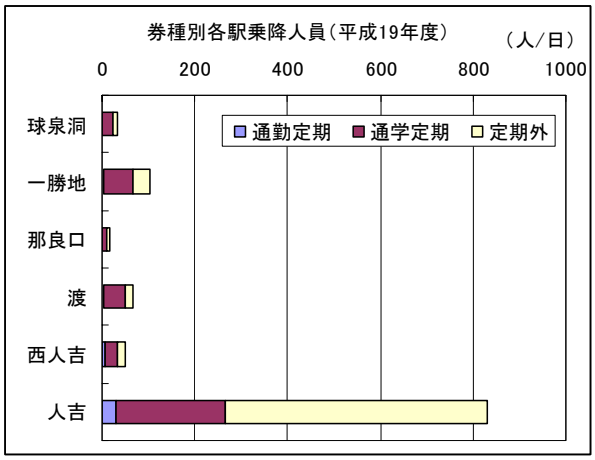
また、人吉駅以南については、普通列車のみの運転であり、1 日 5 往復と運転本数も限られている。さらに日中の 2 往復については、全車指定席（一部自由席スペースあり）の観光に特化した列車（いさぶろう号、しんぺい号）として運転されている。

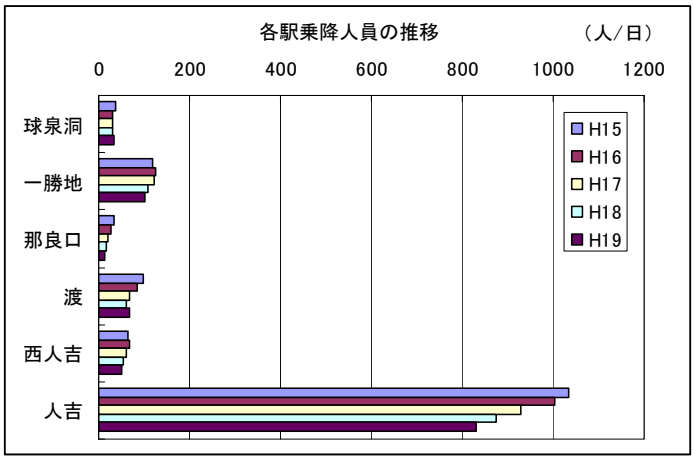
③ 利用状況

券種別の利用状況では、球泉洞駅～西人吉駅間では定期外の利用は 4 割以下であり、実数ベースでも 40 人/日以下である。通学定期による利用の比率が高く、くま川鉄道と同様に、鉄道が通学手段として重要な位置付けにあることがわかる。

一方、人吉駅では定期外比率が 7 割近くを占めており、実数ベースでも 500 人/日以上の利用がある。他駅の状況と比較して定期外旅客は人吉・球磨地域外からの流入が主な流動であることが推察される。

いずれの駅も、平成 15 年度と比較して、利用は減少傾向にある。





（資料：JR 九州）

２－２．路線バス

① 路線の概要

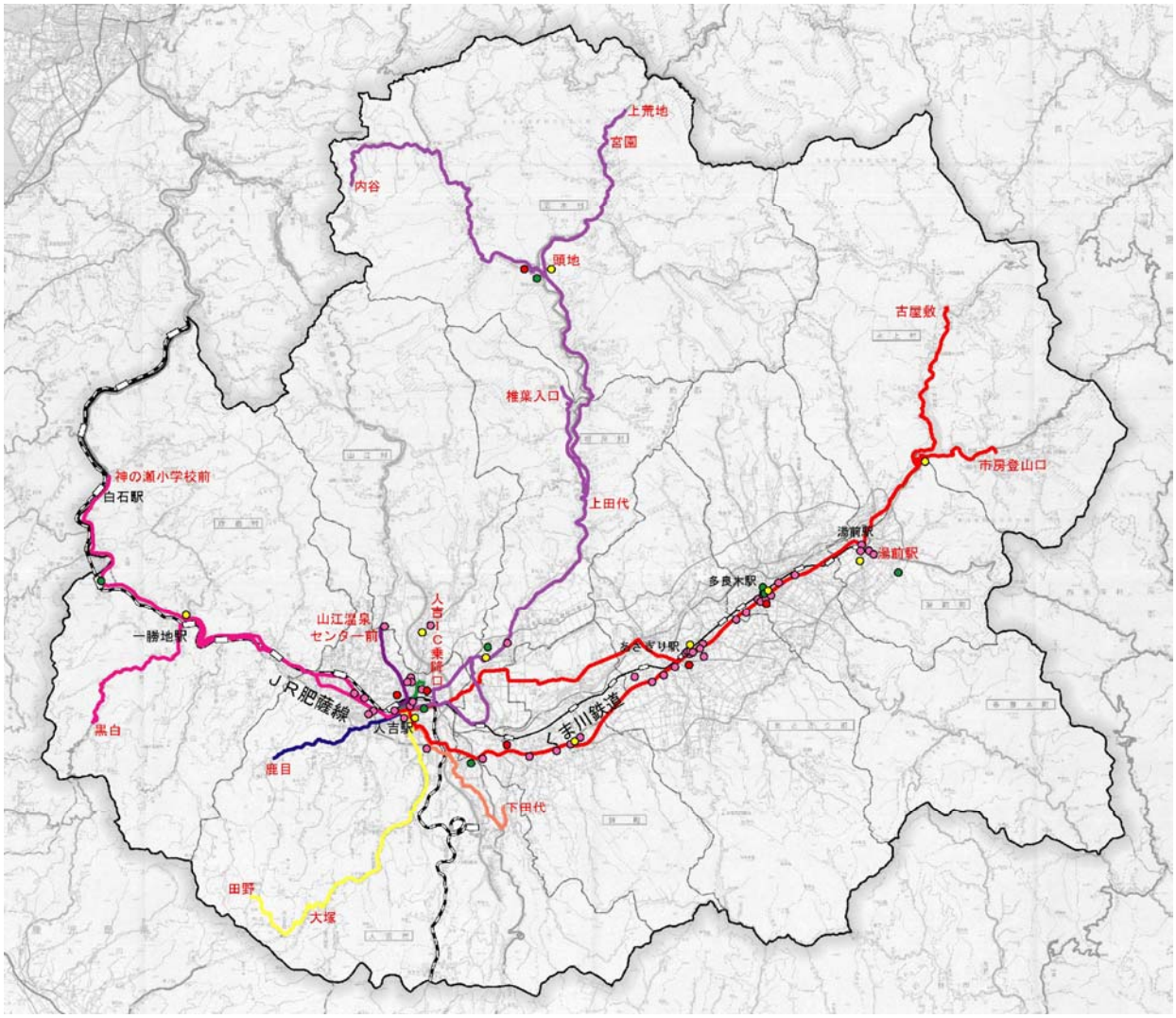
地域内の路線バスは産交バス人吉営業所が運行担っており、人吉産交営業所を基点として錦町・あさぎり町・多良木町・湯前町・水上村方面、球磨村方面、相良村・五木村方面、人吉市市内各方面の系統が運行されている。

なお、合子俣、山田（山江村）方面及び狩所（あさぎり町）方面についても路線バスが運行されていたが、平成 18,19 年に路線短縮または路線廃止が行われ、それぞれ町営・村営の乗合タクシーによる輸送に切り替えられている。

合戦峰（人吉市）方面のバスについては、人吉インターチェンジ止まりの路線に運行ルートが変更されるとともに、人吉インターチェンジ停留所での高速バスとの接利便性向上が図られている。

さらに平成 21 年 4 月より、人吉市内の観光回遊の利便性向上を目的として、「じゅぐりっと号」が運行されている。

産交バス路線図



② 利用状況

各方面ともに、輸送量は減少傾向にあるが、くま川鉄道と並行する路線である人吉産交～湯前駅間は複数の系統（6 系統）が重複して運行されており、平均乗車密度が比較的高い区間である。

方面別輸送人員の推移

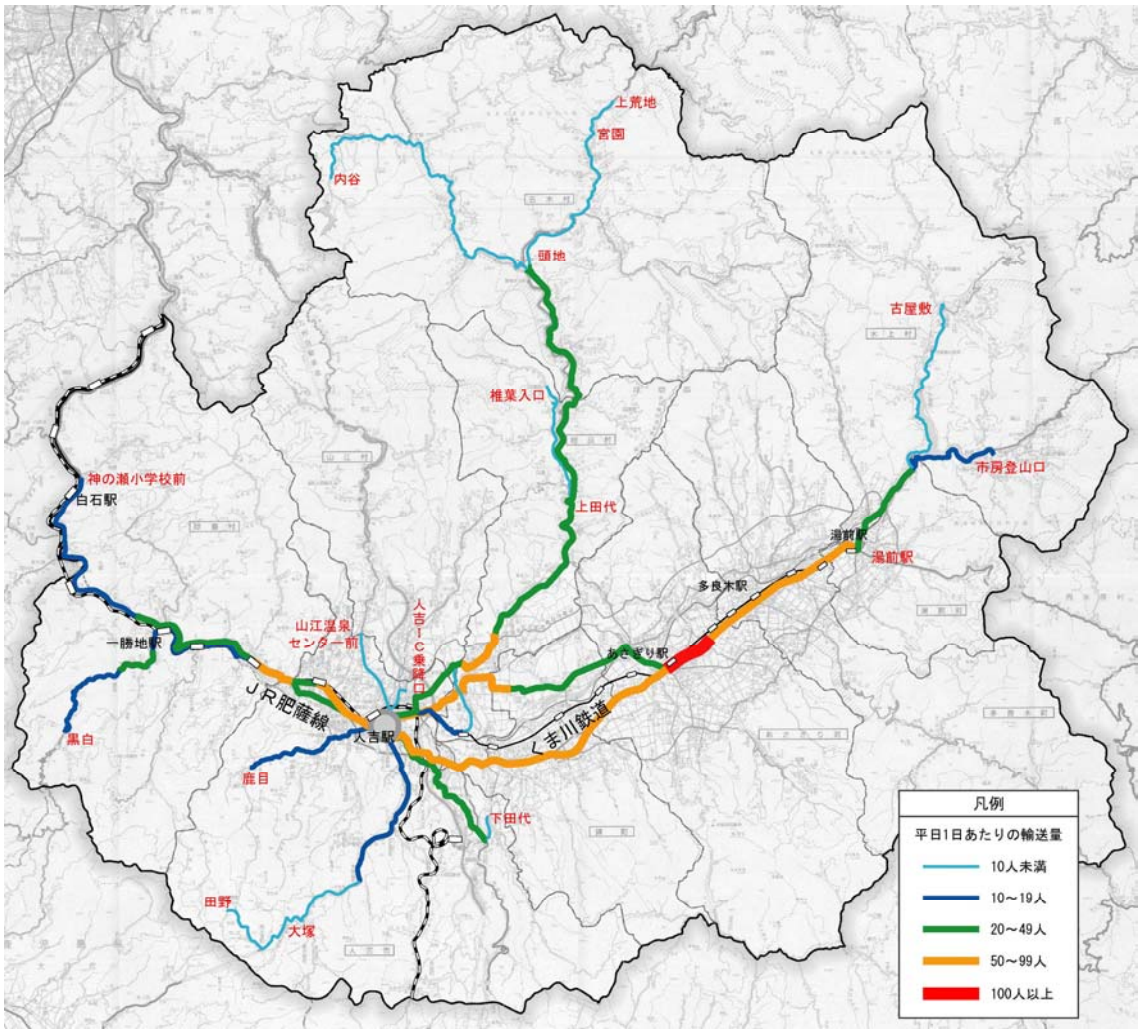
（単位：人）

方　面	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
人吉産交～湯前方面（古屋敷・市房登山口）	165,304	148,207	134,734	129,358
人吉産交～一勝地方面（神の瀬・黒白）	42,993	39,524	39,940	39,138
人吉産交～相良村・五木村方面（上荒地・内谷・椎葉入口等）	50,196	46,015	45,596	42,943
人吉産交～鹿目方面	7,411	6,457	6,191	5,441
人吉産交～田野方面	12,765	10,790	11,309	10,059
人吉産交～下田代方面	16,573	14,809	13,261	11,018
人吉産交～山江温泉センター・合子俣方面（※1）	10,491	6,206	2,717	3,036
人吉産交～合戦峰・山田方面（※2）	5,847	2,944	881	767
人吉産交～狩所方面（※3）	9,483	7,947	3,584	－
合計	321,063	282,899	258,213	241,760

※1 合子俣方面は山江温泉センター行きに路線短縮(H18)
※2 山田方面は合戦峰行きに路線短縮(H18)
※3 狩所方面は路線廃止(H19)

（資料：産交バス）

産交バス区間毎の輸送量



【主な路線の利用状況】

○ 人吉～湯前方面

事業者の乗降調査結果によると、利用者の主な利用区間は人吉市中心部、西村地区、あさぎり駅付近、球磨郡公立多良木病院・多良木駅付近が主な乗降地となっている。

バス路線沿線の主要な公共施設として球磨郡公立多良木病院があり、病院へは特にあさぎり町、多良木町、湯前町、水上村からの利用が中心となっている。

利用人員はあさぎり駅付近がピークであり、人吉市中心部～西村地区～あさぎり駅間ではまんべんなく乗降のニーズがある。

湯前駅から水上村方面への利用については、大きく落ち込みが見られ、水上村方面からの利用者の利用区間は公立多良木病院までに集中している。

○ 人吉～球磨村方面

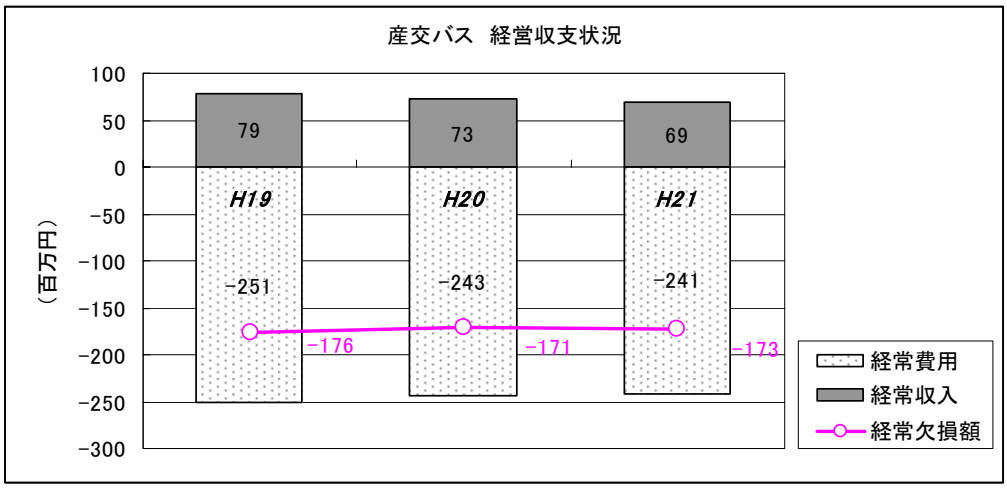
事業者の乗降調査結果によると、利用者の 8 割近くが人吉市中心部と沿線各地域間の乗車であり、球磨村から人吉市内への足として活用されている。

○ 人吉～相良村・五木村方面

事業者の乗降調査結果によると、主な乗降地として相良村・五木村と人吉市中心部相互間で主な利用があるほか、相良村内、五木村内、相良村・五木村相互間の流動も一定量あり、地域間交流の足として活用されている。

③ 収支状況

地域内の路線バスに係る経常欠損額は約 1 億 6～7 千万円で推移している。この欠損額を熊本県と沿線市町村が負担する形で維持されており、沿線市町村の負担は平成 20 年度現在、約 1 億 4 千万円にのぼっている。

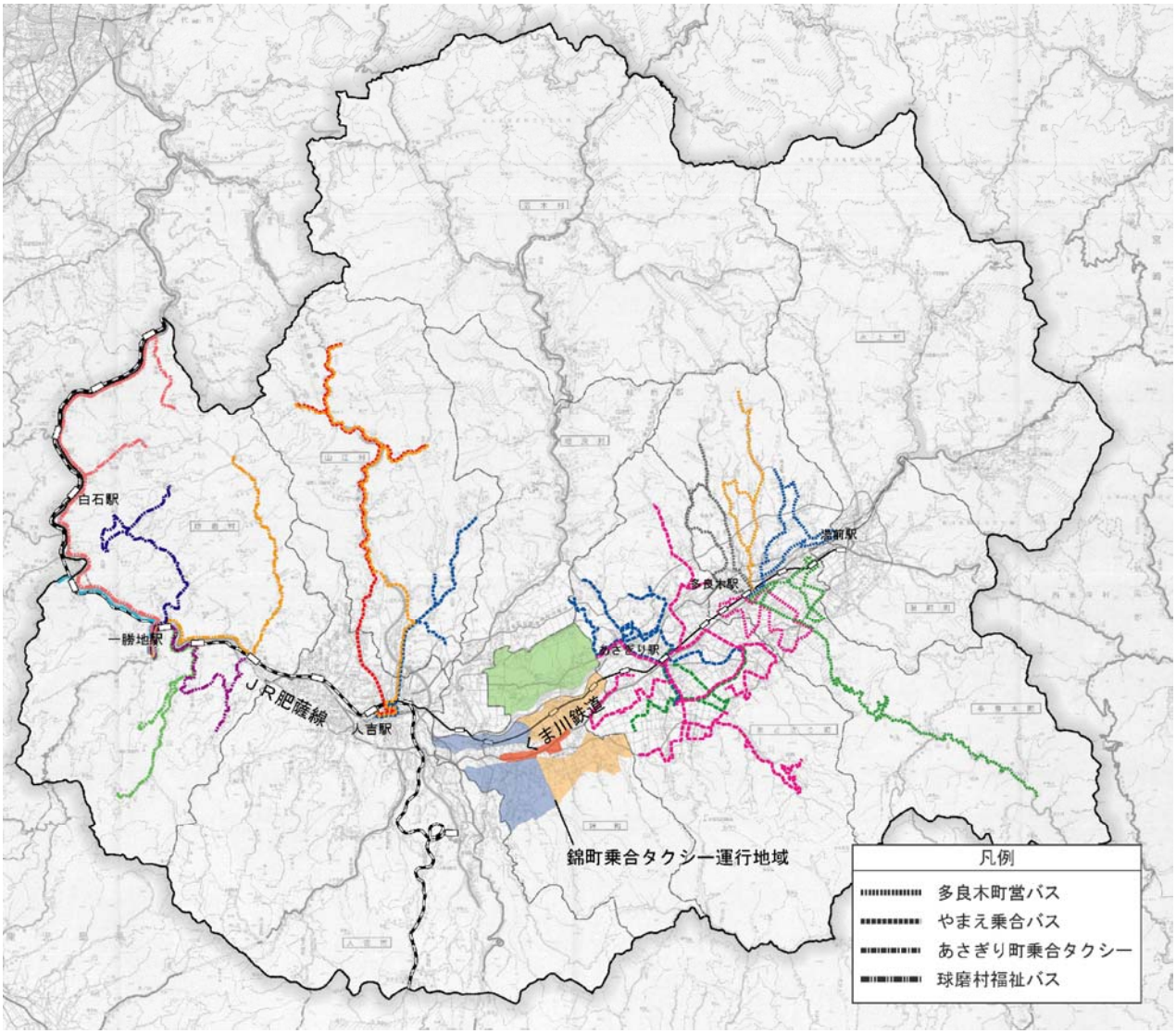


（資料：人吉市）

２－３．地域内交通

路線バスの補完や交通不便地域への対応として、地域内の 5 町村で乗合タクシーや福祉バスなどの地域内交通が運行されている。

地域内交通の運行路線図



（１）にしきまち乗合タクシー「くらんど号」

平成 21 年 10 月より、高齢者等の移動手段確保を目的として運行が開始された。

利用対象者は 70 才以上、身体障がい者手帳、療育手帳、精神障がい者保健福祉手帳等の所持者（と介護人）の制限があり、利用には事前予約が必要である。

町内の主要な公共公益施設、商業施設（役場、郵便局、JA、道の駅、鉄道駅、幼稚園等）を降車場所として運行されている。

路線数	運行日	運行本数	運賃	予約	備考
8 路線	各路線 週 1 日	2 往復 （一部 3 往復）	500 円均一	必要	利用対象者の制限あり

（２）多良木町乗合タクシー「えびすふれあい号」

路線バスに替わる輸送手段として町営バスの運行が開始されたが、平成 21 年 10 月より、予約不要の町営バスから予約が必要なデマンド型乗合タクシーに移行した。

温泉センター（多良木駅近傍）を起終点に、多良木町内を巡回する 6 路線が設定されている。

路線数	運行日	運行本数	運賃	予約	備考
5 路線	各路線 週 2 日	2 往復	100 円均一	必要	
1 路線	平日	2 往復	300 円均一	必要	

（３）やまえ乗合バス「まるおか号」

路線バスに替わる輸送手段としてタクシー事業者に委託して運行される乗合タクシーである。

山江村内と人吉市中心部を結ぶ 3 路線が設定されている。

路線数	運行日	運行本数	運賃	予約	備考
2 路線	毎日	3.5～5 往復	距離制 150 円～900 円	必要	・運行本数は平休日により変動あり ・市内相互間の利用不可
1 路線	平日	1 往復			

（４）球磨村福祉バス

球磨村における山間地福祉対策プロジェクトとして平成 15 年度より運行されている。

路線数	運行日	運行本数	運賃	予約	備考
6 路線	各路線週 1 日	4 往復	200 円均一	不要	

（５）あさぎり町乗合タクシー

平成20年10月より運行が開始されたタクシー事業者に委託して運行される乗合タクシーである。

あさぎり町役場、ポッポー館（あさぎり駅）、ヘルシーランド（日帰り温泉施設）、ふれあい福祉センターを目的地にしたルートで、全 12 路線が設定されている。

うち 9 路線は週 2 日の運行であり、また、4 路線は事前の予約が必要である。

路線数	運行日	運行本数	運賃	予約	備考
9 路線	各路線 週 2 日	各路線 1 往復	200 円均一	一部 必要	
3 路線	毎日	0.5～4 往復		必要	

３．人吉・球磨地域における公共交通利用活性化に関する取組

人吉・球磨地域では、公共交通利用活性化のため、交通事業者及び沿線自治体において以下の取り組みがなされている。

３－１．交通事業者による取り組み

（１）くま川鉄道

① イベント列車

くま川鉄道では、開業以来、以下のイベント列車を運行してきている。

なかでもビール列車については、地元の飲食店や企業の貸切利用比率が高く、シーズン中はほぼ１日おきに実施されるなど、地元に定着しているイベントになっている。

なお、線路施設の制約上、臨時列車増発の余地がないため、車両の貸切を必要とするイベント列車であっても、定期列車に併結する形式で運行されている。

列車名	内容	開始時期	実施時期	備考
ビール列車	車内でビール・焼酎の提供	H2～	7～8 月	・ 毎週土曜日に一般客を対象とした定期催行 ・ 土曜日以外は 25 名以上で催行 ・ 催行回数：年間 30 回程度 ・ 利用者数：875 人（H21 年度）
焼酎列車	車内で焼酎の提供	H20～	12～1 月	・ 毎週土曜日に一般客を対象とした定期催行 ・ 土曜日以外は 25 名以上で催行 ・ ビール列車の冬季版として位置付け
観月列車		H3～	年１回 （9～10 月）	・ 「ゆのまえ観月祭」に合わせて運行
結婚式列車		－	－	・ 催行実績２回
幸福列車	ヘッドマーク取付	～H20	毎日	・ 10 時台に出発する列車に愛称を付け、観光客等への PR を図る（KUMA の運行開始により終了）
KUMA1,2	リニューアル車両	H21～	毎日	・ 水戸岡鋭治氏デザインによる内外装をリニューアルした車両の運行 ・ SL 人吉に接続する列車に基本的に充当されるほか、不定期運用

② 企画切符関係

地元利用促進の観点から、高齢者対象の定額定期券、親子割引が実施されている。また、観光客利用利便性向上並びに増収施策として１日乗車券、幸福切符の発売が実施されている。

名称	内容
パスポートくま	・ 65 才以上対象の１ヶ月定額定期券（全区間有効／3,000 円） ・ 愛称は公募により決定
日曜親子きずな割引	・ 日曜日限定で大人に同行する子供運賃の無料化（大人１名につき子供１名）
１日フリー乗車券	・ １日乗り放題の乗車券（通年発売／1,000 円）
幸福切符	・ 人吉温泉～おかどめ幸福間の台紙付き乗車券（360 円）

③ソフト対策

くま川鉄道においては、地元利用活性化、観光利用客誘致及び鉄道営業外収入の増収施策の面から各種事業が実施されている。

	項目	内容
地元利用活性化	くま鉄ボランティア会（がまんちょ会）の発足	・ 1,000 円の年会費により 1 日フリー乗車券を 1 枚交付（利用促進運動の一環として位置付け） ・ 会としてのボランティア活動の実績は少ない ・ 発足時に機運を高める取組として、湯前町から 100 名程度入会
	利用促進 PR	・ 沿線の保育園、小中学校、病院等に向けて遠足等における利用促進を呼びかける文書を送付
観光利用客の誘致	くま鉄ウォーキング実施	・ 沿線ウォーキングイベントの実施（H21 年度 3 回） ・ うち 1 回は JR 九州ウォーキングとのタイアップ企画
	KUMA 旅	・ くま鉄主催旅行の企画・催行（おかどめ幸福駅までの列車乗車と、バスを利用した焼酎蔵めぐりなど） ・ ひとよし・くま旬夏秋冬キャンペーン事務局の協賛により広告実施 ・ JR 九州との連携により、JR 駅への PR 活動の実施 ・ 旅行会社の企画力、宣伝力を活用するため、将来的に旅行会社のツアーへの組み込みを目指す方針
	レイルフェスタ開催	・ 九州運輸局主催による鉄道の日関連イベントの実施（H21 年度）
	客室乗務員乗務	・ KUMA の運行開始に併せて、日中２往復の列車について客室乗務員乗務 ・ 車内において観光案内、乗降補助、グッズ販売を担当
増収施策	駅名ネーミングライツ導入	・ 提供社名入り駅名標設置、線内の路線案内等への併記、車内放送の実施 ・ 3 駅にて 3 年契約を締結（人吉温泉、川村、おかどめ幸福）
	各種グッズの販売	・ KUMA の運行に併せた、ポストカード、クラフトペーパー、タオル、キーホルダーなどの販売
	レンタサイクル事業	・ 商工会が実施していた事業を移譲し、人吉温泉駅とあさぎり駅にて実施 ・ 将来的に列車利用と連携した企画を検討予定
	車内広告の促進	・ 車内広告枠（シール広告）の販売

リニューアル車両 KUMA-1,2

ネーミングライツを導入した駅名票

（２）JR 九州（肥薩線）

① 観光列車の運転

・ 平成 16 年 3 月より、人吉～吉松間において専用車両を使用した「いさぶろう」「しんぺい」号が毎日運行されており、車内では客室乗務員による乗客案内、車内販売などが行われている。

・ また、平成 21 年 4 月より熊本～人吉間においてレトロ調のリニューアル客車を連結した SL 人吉の運行が開始され、平成 21 年は 4 月～11 月の金・土・日・祝日を中心に運転された。

SL 人吉

② 各種キャンペーンの展開

・ 肥薩線 100 周年、くまもと最高ザンス観光キャンペーン等に併せた観光客誘致の PR 展開を九州内で実施している。

（３）産交バス

① 観光周遊バスの運行

SL 人吉の運行開始に合わせ、平成 21 年 4 月より専用のレトロ調ボンネットバス 1 両を導入し、人吉駅、人吉インターチェンジと人吉市内の主要な観光エリアを巡回する「じゅぐりっと号」の運行が開始されている。

② 人吉 IC 停留所からのアクセスバスの運行

平成 21 年 3 月に人吉～鹿児島空港線の高速バスの定期運行が中止されたことを受け、高速バスの人吉インターチェンジ停留所に接続する形で市内方面へ向けたアクセスバスが設定されている。

また、平成 22 年 3 月からは、人吉インターチェンジと、沿線の公共施設、病院、商業施設、温泉などを経由するタウンバス「さるく人吉」が運行されている。

じゅぐりっと号

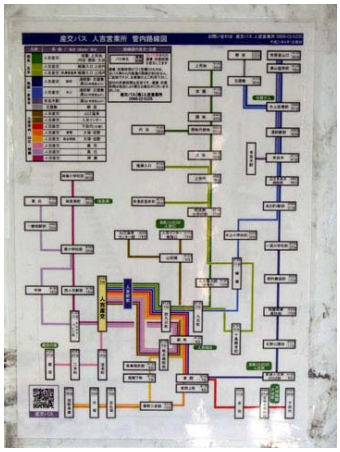
さるく人吉（イメージ）

（資料：産交バス HP）

③ わかりやすい路線図の整備

バス停留所や営業所に掲示されている管内バス路線図について、系統別にカラー化したり沿線の主要な停留所を示した視覚的に路線図を作成し、掲示を進めている。

カラー化したバス路線図



（4）沿線自治体による取り組み

① 地域内交通の運行

錦町、多良木町、球磨村、山江村、あさぎり町において、自治体がタクシー事業者等に委託して運行する地域内交通が運行しており、路線バスに代わる公共交通機関として地域の足を確保している。

② 地域公共交通活性化総合プログラムの実施

平成 20 年度の九州運輸局による公共交通活性化総合プログラム事業において、学識経験者、関係自治体、交通事業者、観光関係者、地域の代表者で構成される検討委員会を設置し、人吉・球磨地域の公共交通のあり方に関する調査を実施した。

そのなかで、公共交通の利用者、高校生、宿泊観光客、自治体関係者へのアンケート調査や交通結節点における点検調査を行い、公共交通に対するニーズや課題を検討した結果、人吉・球磨地域における公共交通活性化の基本方針として、以下の「4 つのルール」を策定している。

「人吉球磨地域における公共交通活性化の 4 つのルール（基本方針）」

○ サイン類の充実
○ 情報発信の充実
○ 地域を巻き込む啓発活動・PR 活動及びこれに連動したソフト対策
○ ニーズに合わせた運行計画の検討

（参考）全国の交通事業者・自治体における利用促進施策の取組事例

MM・運賃割引施策		
【小中学生等に対する利用促進施策】		
	イベント開催日の子供運賃の無償化	金沢市
	定期券所持者に同行する家族の休日割引	岐阜乗合自動車、全但バス
	夏休み期間中の小中学生割引運賃	三原市、北近畿タンゴ鉄道、三陸鉄道　他多数
	学生対象の100円均一運賃実証実験	土佐くろしお鉄道
	小学生に片道乗車券の配布	上毛電鉄
	通学100円バスの運行	頸城自動車
	こども無料券付き公共交通の乗り方ガイドの作成	栃木県
	バス・電車の乗り方教える小学生向け副読本作成	栃木県
	片道通学定期券の発売	北近畿タンゴ鉄道
	乗車マナーや公共交通に対する啓発学習資料の製作	西鉄
	遠足運賃の半額補助	福井鉄道協議会
【自治体職員・企業の協力等による利用促進施策】		
	自治体職員の庁舎間移動の電車利用促進	富山地鉄
	市職員の公共交通利用促進（運行改善と経費補填）	豊岡市
	職員率先の「公共交通で通勤しよう」プロジェクト実施	松江市
	車通勤から転換する社員へのバス定期券助成	豊岡市
	企業の通勤定期一括購入に優遇措置を実施	仙台市
	エコ通勤促進を目的とした毎週水曜日の半額割引パスの発行	鹿児島県
	法人向けの割引定期券発売	神奈川中央交通
	企業の定期券一括購入に対してフリー乗車券の発行	富士急行
	民間企業との協定締結によるノーマイカーデーの設定	樽見鉄道
【高齢者・通院者向けの施策】		
	65才以上のサポーター会員の運賃割引	えちぜん鉄道
	運転免許返上へ向けたバス運賃割引実証実験	佐伯市
	運転免許返上者に対する無料パス配布・無料期間延長	鯖江市、越前市
	通院介助者向け割引乗車券	北近畿タンゴ鉄道
	駅から病院までのタクシー定額輸送	IGRいわて銀河鉄道
	駅舎と一体化した高齢者施設の設置	明知鉄道
【買い物等日常での利用促進施策】		
	休日限定の5人まで乗り放題切符の発売	北近畿タンゴ鉄道
	無記名式年間フリー乗車券の発売	伊賀鉄道
	駅利用者に対するポイント制の導入	舞鶴市
	沿線商店街の割引制度等と連携した公共交通利用促進	福井市、熊本市
	買い物でもバス乗車でもポイント付与	北陸鉄道
	鉄道利用で沿線商店で利用可能なポイント実験	若桜鉄道
	毎月第１日曜日をワンコイン電車の日に設定	土佐電鉄
	休日割引１日乗車券の発売	福岡市
【自動車転換促進施策】		
	エコ宣言をした家庭に対するバス無料券の進呈	越前市
	「車に乗らない１週間」のモニター実験実施	浜松市
【観光利用促進施策】		
	温泉宿泊客に電車フリー切符の提供	えちぜん鉄道
	県外団体客に対する運賃割引	富山ポートラム
【その他利用促進施策】		
	懸賞付き通勤・通学定期券	平成筑豊鉄道
	持参人式通勤定期券の発売	三陸鉄道
	誕生日限定フリー乗車券発売	IGRいわて銀河鉄道
維持管理経費削減・利用者からの資金募集		
	鉄道事業者間での部品の融通や訓練の共催	東北地方中小私鉄各社
	枕木オーナーの募集	天竜浜名湖鉄道
	車両更新一口オーナーの募集	銚子電鉄、肥薩おれんじ鉄道
	上下分離方式の導入	若桜鉄道
	吊革オーナーの募集	平成筑豊鉄道
	レールオーナーの募集	津軽鉄道
接遇改善・利用利便性改善方策		
	女性アテンダント乗務	三陸鉄道、北陸鉄道、樽見鉄道、長良川鉄道、肥薩おれんじ鉄道、津軽鉄道、IGRいわて銀河鉄道、北近畿タンゴ鉄道 など
	共通ICカードの導入	松浦鉄道
	観光バスガイドを駅員に配置	福井鉄道
	JR直通列車の運行	松浦鉄道、肥薩おれんじ鉄道
	バスカードで鉄道乗車を可能に	IGRいわて銀河鉄道
	タクシー会社と提携した自動車回送サービス	津軽鉄道
	市民や企業から寄付による「広告ベンチ」の設置	大阪狭山市
	携帯電話で路線外でも乗降可能なシステム導入	西日本JRバス

販売促進		
	地元産材料の饅頭の販売	天竜浜名湖鉄道
	有名シェフによる弁当の発売	わたらせ渓谷鉄道
	地元特産弁当の発売	銚子電鉄、津軽鉄道
	駅への農産物直売所の開設	しなの鉄道
	駅命名権・鉄道命名権・車両命名権の販売	いすみ鉄道、平成筑豊鉄道
	駅での日曜朝市の開催	京福電鉄
	地元特産物を使用した食料品の販売	明知鉄道、津軽鉄道、三陸鉄道、いすみ鉄道、肥薩おれんじ鉄道
利用啓発・イベント等		
【イベント列車】		
	「歴史コスプレ列車」の運行	会津鉄道
	「婚活列車」の運行	わたらせ渓谷鉄道、三岐鉄道
	車内でのお笑いライブ開催	和歌山電鉄
	「図書館列車」の運行	伊賀鉄道
	「歌舞伎電車」の運行	一畑電鉄
	車内ファッションショーの開催	わたらせ渓谷鉄道
	列車内会議の実施	山形鉄道、いすみ鉄道
	「合格応援電車」の運行	福井鉄道
	地元高校生の協力によるクリスマス電飾列車	福井鉄道
	小中学生の「俳句列車」の運行	伊賀鉄道
	キャラクター列車やスタンプラリーの実施	いすみ鉄道
	沿線イベントに合わせた「ひなまつり列車」の運行	由利高原鉄道
	サンタ列車の運行	山形鉄道
	駅と列車の展示を一体化させた美術館列車	京阪電鉄
	お化け屋敷電車の運行	京福電鉄
	列車内でのライブ	伊賀鉄道
	うたごえ列車	津軽鉄道
【地元高校生による協力・取組】		
	高校生写真大会の開催	秋田内陸縦貫鉄道
	地元高校生による鉄道路線図のデザイン	JR姫新線
	地元高校生による啓発グッズの製作	JR加古川線
	地元高校生による高齢者でも見やすい時刻表の製作	小浜市
	地元高校生による駅待合室の壁画製作	松浦鉄道
	地元高校生による車内での喜劇上演	いすみ鉄道
【ボランティアによる協力・取組】		
	車両清掃ボランティアの募集	わたらせ渓谷鉄道
	「鉄道応援団」の設立	若桜鉄道
	「ボランティア駅長」の募集	わたらせ渓谷鉄道、阿武隈急行
	駅舎でボランティアによる英会話教室の実施	北条鉄道
	ブログ駅長の募集	北近畿タンゴ鉄道
	地元少年団による駅花壇の植え付け	北近畿タンゴ鉄道
	沿線花いっぱい運動	伊賀鉄道
	沿線住民による散策地図や写真集の製作	津軽鉄道
	地元による基金の整備	明知鉄道
	駅業務のNPO委託	IGRいわて銀河鉄道
【その他公共交通に関心を持ってもらうための取組】		
	路線バス乗車を組み込んだツアーの実施	宮古市
	沿線ウォーキングツアーの実施	秋田内陸縦貫鉄道
	年間を通じた車両基地体験ツアーの実施	秋田内陸縦貫鉄道
	海外からの鉄道利用観光ツアーの誘致	秋田内陸縦貫鉄道
	夏休み子供電車教室の開催	和歌山電鉄
	鉄道沿線スタンプラリーの実施	和歌山電鉄
	サブウェイダイエットキャンペーンの実施	福岡市
	駅名改称	三陸鉄道
	地元名産ひょうたんの名入れ贈呈	養老鉄道
	鉄道会社社長が高校への出前授業	山形鉄道
	「笑顔広告」の実施	秋田内陸縦貫鉄道
	鉄道利用者対象の無料コンサート	養老鉄道
	小学生の自画像ラッピングバスの運行	桑名市
	駅の朝市の実施	三陸鉄道
	鉄道沿線百景の作品募集	養老鉄道
	車両デザインコンペの実施	北近畿タンゴ鉄道
	駅に足湯の整備	北近畿タンゴ鉄道

４．地域の公共交通に対するニーズ

公共交通利用者（くま川鉄道、肥薩線、産交バス、地域内交通）、地域内の主要な商業施設等の利用者、地域住民を対象にしたアンケート調査を実施した。この結果と、平成20 年度の公共交通活性化プログラム事業において実施した各種調査結果と合わせて地域公共交通に対するニーズを把握した。

アンケートの実施概要

公共交通利用者	くま川鉄道	平日・休日 各１日	車内にて直接配布・ 直接回収	延べ 30 本 （日中時間帯） ※通学の高校生除く	平日　90 票 休日 204 票 計　294 票
	肥薩線		人吉駅改札口にて 乗車客に聞き取り	8:00～18:00	平日　58 票 休日　86 票 計　144 票
	産交バス		車内にて直接配布・ 直接回収	延べ 36 本 （日中時間帯）	平日　62 票 休日　36 票 計　98 票
	産交バス （じゅぐりっと号）		車内にて直接配布・ 直接回収	延べ 20 本 （全便）	平日　15 票 休日　18 票 計　33 票
	地域内交通	約１週間	車内にて乗務員より 直接配布・郵送回収	地域内全ルート	多良木町 15 票 山江村 33 票 球磨村 34 票 あさぎり町 12 票 計　94 票
主な沿線施設の利用者		平日または 休日 （1 日間）	施設出入口付近等に て直接配布・直接回収	・ジャスコ錦店 ・多良木町温泉センター ・球磨郡公立多良木病院 ・人吉市図書館	計　257 票
地域住民		―	3,450 名（地域内の約 1 割の世帯に相当）を無作為抽出し、郵送配布・郵送回収		計 1,019 票 （回収率 29.5%）

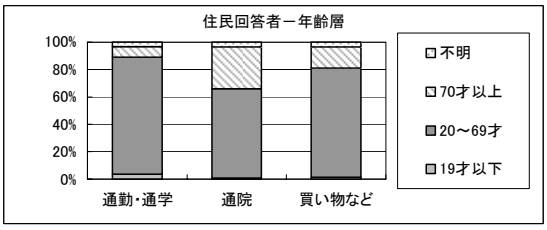
４－１．地域住民の移動ニーズ

（１）移動実態

地域住民へのアンケート結果より、地域内での移動手段として自家用車に依存している実態が示された。

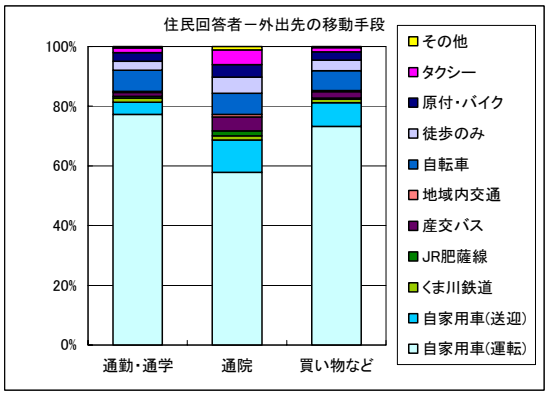
一方で、高齢者に着目すると、家族による自家用車での送迎に頼る部分が高いほか、タクシーを含む公共交通、自転車等の自家用車以外の利用割合も相対的に高く、高齢者等の自家用車が運転できない住民の自立した生活を確保するために、移動手段を確保していく必要性が示されている。

地域住民－移動目的別年齢層		通勤・通学	通院	買い物など
1	19才以下	22	3	10
2	20～69才	541	264	634
3	70才以上	48	124	122
不明		22	14	29
計		633	405	795



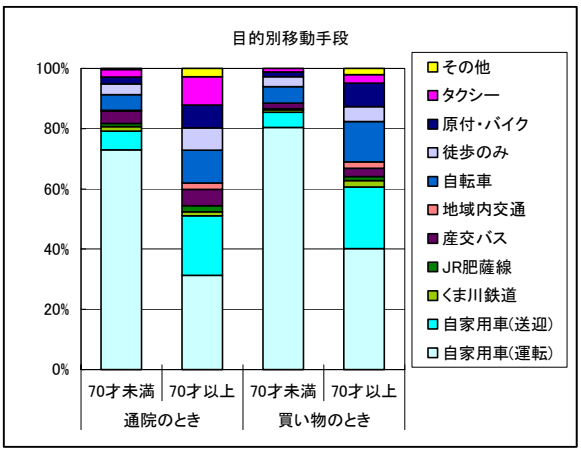
移動手段		通勤・通学	通院	買い物など
1	自家用車(運転)	497	255	637
2	自家用車(送迎)	26	48	69
3	くま川鉄道	9	6	10
4	JR肥薩線	4	7	4
5	産交バス	8	21	18
6	地域内交通	2	4	3
7	自転車	46	31	59
8	徒歩のみ	19	24	31
9	原付・バイク	19	18	24
10	タクシー	10	22	12
11	その他	3	5	3
計		643	441	870

※複数回答あり



移動手段		通院のとき		買い物のとき	
		70才未満	70才以上	70才未満	70才以上
1	自家用車(運転)	200	46	556	57
2	自家用車(送迎)	17	29	35	29
3	くま川鉄道	4	2	6	3
4	JR肥薩線	3	3	2	2
5	産交バス	11	8	13	4
6	地域内交通	1	3	0	3
7	自転車	14	16	38	19
8	徒歩のみ	10	11	23	7
9	原付・バイク	6	11	11	11
10	タクシー	7	14	8	4
11	その他	1	4	0	3
計		274	147	692	142

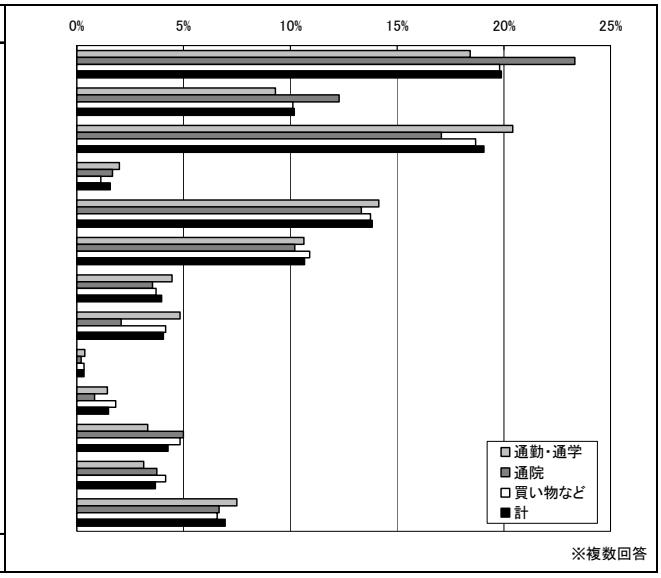
※複数回答



（２）地域内の移動に対するニーズ

地域住民アンケート結果より、現在公共交通を利用していない人が公共交通を使わない理由については、駅やバス停が近くにないなど公共交通を利用できる環境が限られていることや、運行頻度の少なさによる移動の不自由さ、公共交通は時間がかかるといった利便性の低さが主な要因となっている。

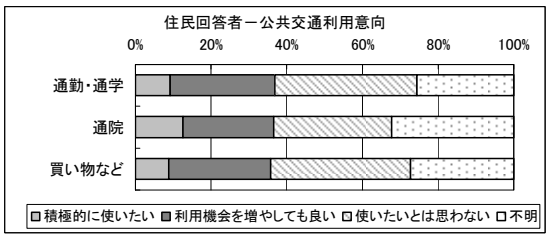
公共交通を利用しない理由		通勤・通学	通院	買い物など	計
1	自宅から駅やバス停が遠い	194	112	229	535
2	目的地から駅やバス停が遠い	98	59	117	274
3	都合の良い時間に鉄道やバスがない	215	82	216	513
4	時間が正確でない	21	8	13	42
5	他の手段より時間がかかる	149	64	159	372
6	本数が少ない	112	49	126	287
7	乗換をする必要がある	47	17	43	107
8	運賃が高い	51	10	48	109
9	始発が遅い	4	1	4	9
10	最終が早い	15	4	21	40
11	時刻やルートがわからない	35	24	56	115
12	時刻やルートを調べるのが面倒	33	18	48	99
13	その他	79	32	76	187
計		1053	480	1156	2689



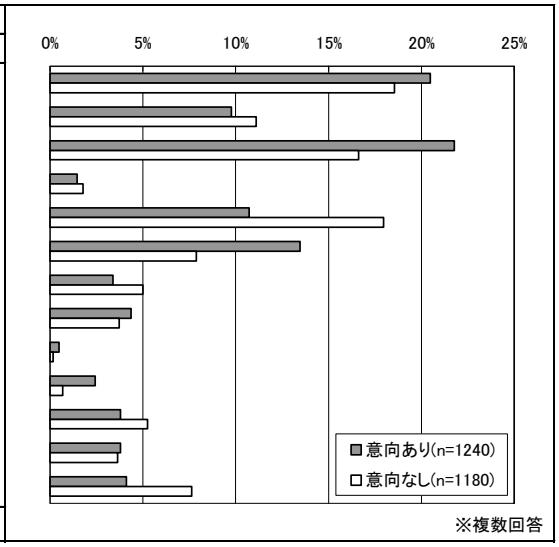
一方、現在公共交通を使っていない人の約 4 割が公共交通の利用環境が整った場合の利用意向を示しており、一定の潜在的な需要はあるものと考えられる。利用意向を持っている人が感じている問題点として、運行本数などの利用頻度や、駅やバス停の位置など利用機会が限られていることに対する意見が多数を占めた。一方、速達性については利用意向を持つ人については比較的ニーズが低い項目である。

利用環境が整った場合の公共交通利用意向

		通勤・通学	通院	買い物など
1	積極的に使いたい	56	47	67
2	利用機会を増やしても良い	169	89	207
3	使いたいとは思わない	230	116	283
不明		156	120	209
計		611	372	766



	公共交通利用時の問題点	利用意向 あり	利用意向 なし
1	自宅から駅やバス停が遠い	254	219
2	目的地から駅やバス停が遠い	121	131
3	都合の良い時間に鉄道やバスがない	270	196
4	時間が正確でない	18	21
5	他の手段より時間がかかる	133	212
6	本数が少ない	167	93
7	乗換をする必要がある	42	59
8	運賃が高い	54	44
9	始発が遅い	6	2
10	最終が早い	30	8
11	時刻やルートがわからない	47	62
12	時刻やルートを調べるのが面倒	47	43
13	その他	51	90
計		1240	1180

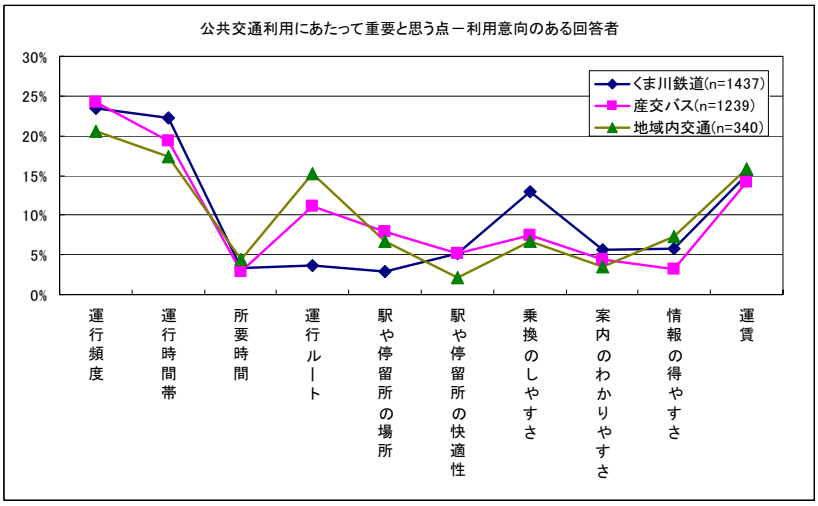


また、公共交通利用意向を持つ人のニーズとしても、運行頻度や適切な運行ルートなどの乗りやすい環境の提供が求められているほか、運賃も重要な指標のひとつである。

公共交通利用にあたって重要と思う点（公共交通の利用意向がある回答者）

		くま川鉄道				産交バス				地域内交通			
		最も重要	2番目に重要	3番目に重要	重み付け	最も重要	2番目に重要	3番目に重要	重み付け	最も重要	2番目に重要	3番目に重要	重み付け
1	運行頻度	74	42	30	336	67	40	19	300	17	8	3	70
2	運行時間帯	59	61	20	319	40	47	26	240	9	10	12	59
3	所要時間	2	12	18	48	4	6	11	35	1	4	4	15
4	運行ルート	8	11	6	52	22	26	20	138	8	10	8	52
5	駅や停留所の場所	7	6	8	41	17	17	14	99	2	6	5	23
6	駅や停留所の快適性	13	11	13	74	9	13	11	64	0	2	3	7
7	乗換のしやすさ	25	37	36	185	11	16	28	93	2	6	5	23
8	案内のわかりやすさ	9	17	20	81	8	7	17	55	2	1	4	12
9	情報の得やすさ	10	12	30	84	3	10	11	40	6	2	3	25
10	運賃	43	26	36	217	32	23	33	175	12	6	6	54

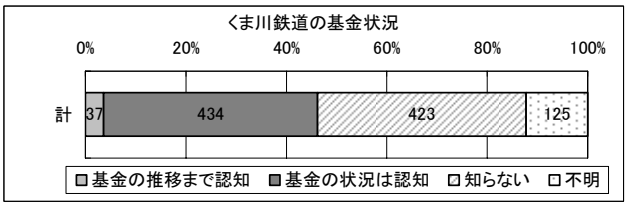
※重み付け：最も重要に3点、2番目に重要に2点、3番目に重要に1点を付与し、求められる施策の優先度を加味した値



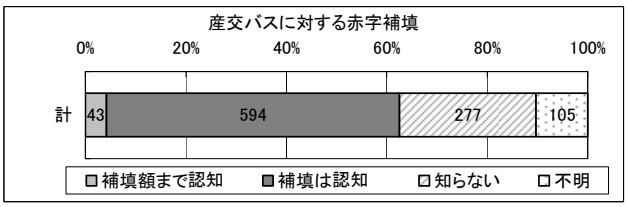
（３）公共交通に対する意識

地域住民のうち、地域の公共交通のあり方について関心を持つとする割合は約半数に上る一方で、公共交通の現状に対する認知は必ずしも充分ではない。

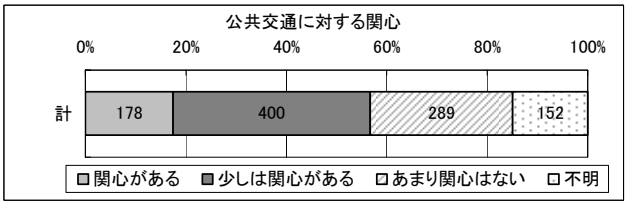
くま川鉄道の経営安定基金の状況		計
1	基金の推移まで認知	37
2	基金の状況は認知	434
3	知らない	423
不明		125
計		1019



産交バスに対する赤字補填		計
1	補填額まで認知	43
2	補填は認知	594
3	知らない	277
不明		105
計		1019



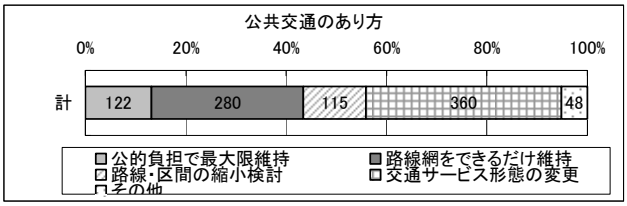
公共交通の運営や維持への関心		計
1	関心がある	178
2	少しは関心がある	400
3	あまり関心はない	289
不明		152
計		1019



また、地域住民の公共交通のあり方に対する考え方は、地域の移動手段としてなんらかの形で今後も維持していく必要があると認識が主流であり、現在自家用車を利用している住民であっても公共交通の維持は必要であると捉えられていると判断される。

これらの結果を踏まえて、利用意向を持つ住民に向けた啓発活動を積極的に実施し、利用者の取り込みを図っていく必要がある。

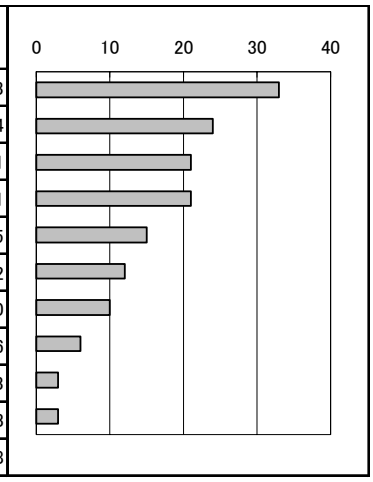
将来の公共交通のあり方		計
1	自治体負担で最大限に路線維持	122
2	利用促進により、路線網をできるだけ維持	280
3	路線・区間の縮小を含めて検討	115
4	交通サービス形態の切り替え	360
5	その他	48



４－２．観光客のニーズ

平成 20 年度に実施した宿泊観光客に対するアンケート調査において、公共交通を利用した観光利便性の向上に関して期待する点を尋ねたところ、市内観光コースの充実や、情報提供の充実、市内巡回バス、宿泊施設との連携などが上位に挙げられている。

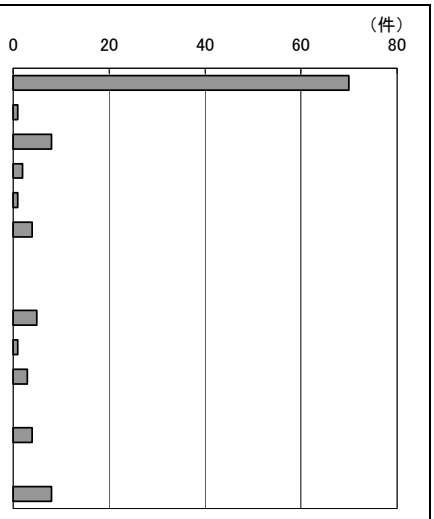
公共交通を利用した観光に期待すること	回答数
鉄道と組み合わせた観光コース	33
情報提供の充実	24
市内巡回バス	21
宿泊施設への送迎	21
沿線施設と連携した切符	15
鉄道・バスの乗継改善	12
必ず座れること	10
列車やバスの増発	6
列車やバスのスピードアップ	3
その他	3
計	148



（複数回答含む）　（※平成20年度実施－宿泊観光客に対する調査）

また、SL 運行日を含む人吉駅における肥薩線を利用した観光客の移動状況をみると、大半が人吉市中心部の移動に留まっており、公共交通を活用した地域の回遊性の確保が課題である。

肥薩線利用観光客の周遊地		
1	人吉中心部	70
2	相良三十三観音	1
3	球磨川下り	8
4	おかどめ幸福駅	2
5	えびす物産館・温泉センター	1
6	湯前温泉	4
7	湯前まんが美術館	0
8	市房ダム・湯山温泉	0
9	クラフトパーク石野公園	5
10	一勝地温泉	1
11	球泉洞	3
12	山江温泉	0
13	五木温泉	4
14	相良温泉	0
15	その他	8



※複数回答

４－３．公共交通利用者のニーズ

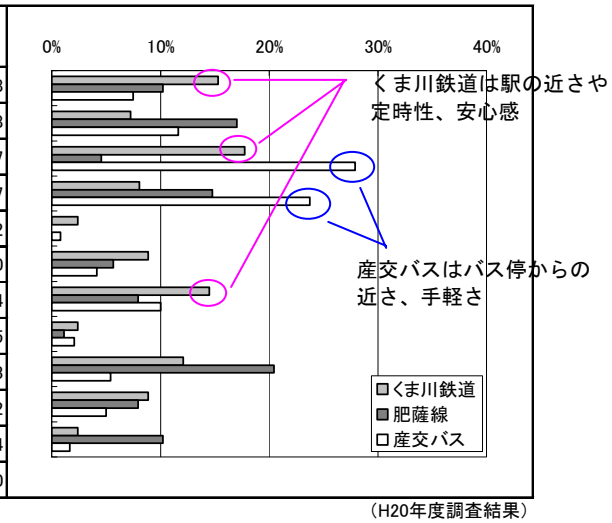
（１）公共交通が選ばれる理由

過年度調査結果から、公共交通利用者にとっては、鉄道は速達性、安全性などの信頼感が期待されている一方、バスはバス停や目的地が近くにあり手軽に乗ることができる利便性が評価されていることが明らかになっている。

交通機関選択理由（公共交通利用者）

公共交通機関を選んだ理由

	くま川鉄道	肥薩線	産交バス
時間が正確である	19	9	18
目的地に早く着ける	9	15	28
自宅から駅・バス停が近い	22	4	67
駅・バス停から目的地が近い	10	13	57
運転本数が多い	3	0	2
他の方法に比べて安い	11	5	10
安心な乗り物である	18	7	24
車内が快適	3	1	5
他に利用できる移動手段がない	15	18	13
ちょうど良い時間に列車があった	11	7	12
その他	3	9	4
計	124	88	240



※複数回答　　（H20年度調査結果）

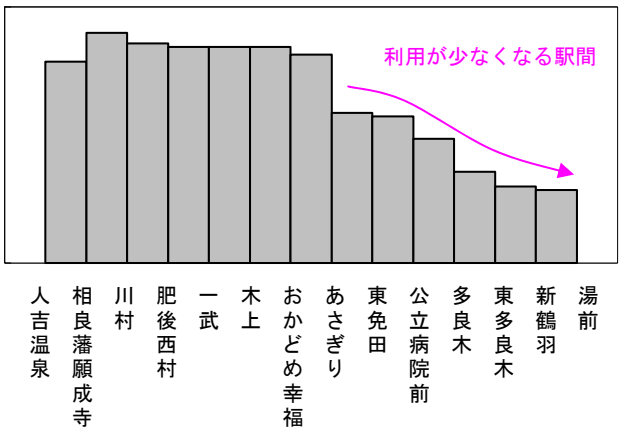
（２）くま川鉄道の利用動向

① 利用区間

各種アンケート調査、事業者データより、一般利用者と高校生のくま川鉄道の利用状況について整理すると、一般利用者は人吉温泉～あさぎり間、高校生は高校が分布している人吉温泉～多良木間に利用が集中しており、多良木～湯前間は相対的に利用の少ない区間となっている。

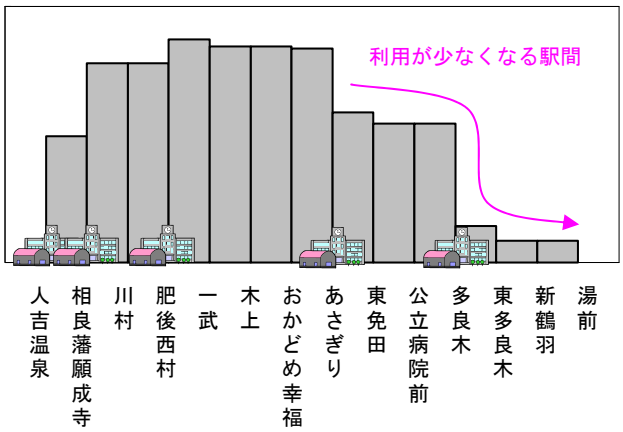
また、利用区間については、一般利用者は人吉温泉～あさぎり・東免田間の利用が主要な区間を占め、高校生については高校の最寄り駅を軸とした状況となっている。

【一般】



※平日アンケート調査結果（平日）より

【高校生（通学）】

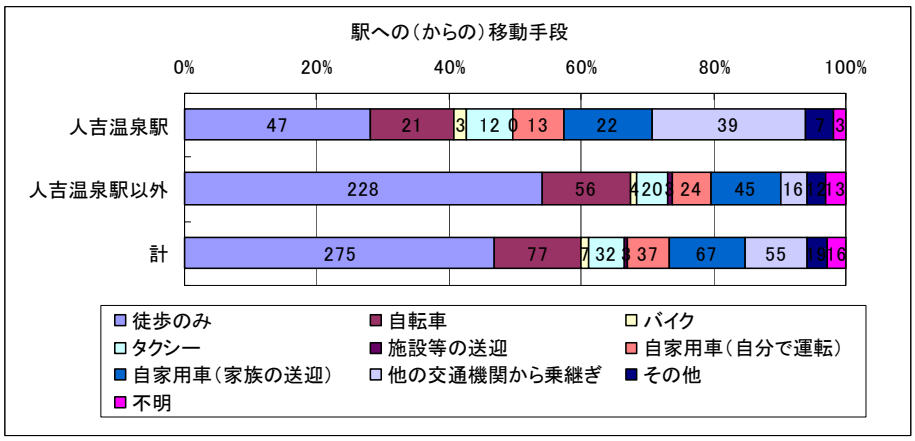


※くま川鉄道定期券発売資料より

※　グラフは異なる調査、サンプルから流動のパターンを図化したものであるため、一般・高校生のグラフ間で数量関係はない

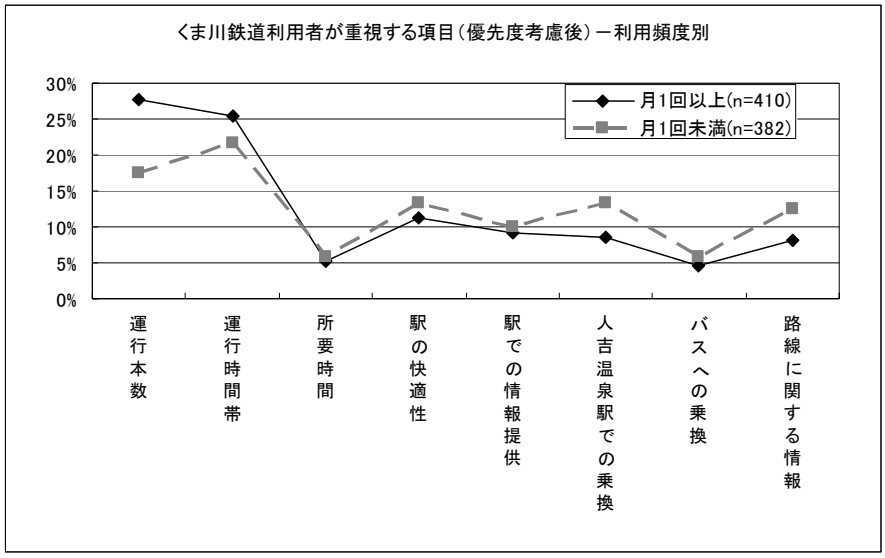
② 端末交通手段

くま川鉄道の日常的な利用者は主に沿線の駅周辺の住民であり、人吉温泉駅以外の端末交通手段は徒歩や自転車が 7 割近くを占める。一方、人吉温泉駅については、他の交通機関や自家用車などの乗り継ぎ利用比率が高く、人吉温泉駅の結節性の強化を高めていく必要がある。



③ 利用者のニーズ

くま川鉄道の利用者が考える改善項目は、日常的に利用する人の視点からは運行本数や運行時間帯などの乗車機会の確保に関するニーズが高い。一方、日常的に利用していない人の視点からみると、駅の快適性や人吉温泉駅での乗換など、快適性に係る項目が相対的に高くなる傾向にある。

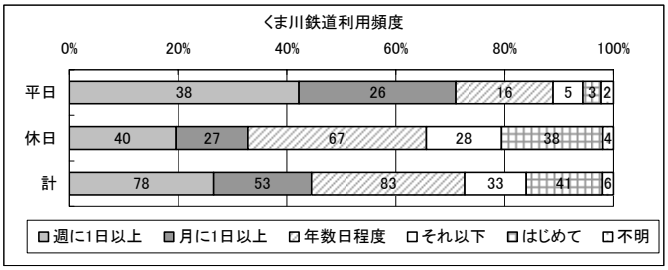


④ 沿線イベントやリニューアル車両による利用促進効果

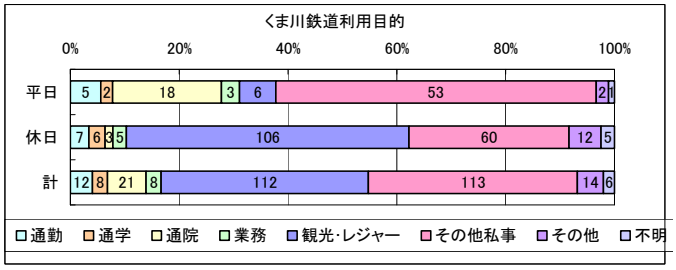
くま川鉄道沿線におけるイベント開催日に実施したアンケート調査結果より、普段くま川鉄道を利用していない人がイベントへの訪問をきっかけにくま川鉄道を利用している動向が確認できた。今後も沿線のイベントとのタイアップにより利用者の取り込みや地域内の交流活性化を図っていくことが有効である。

くま川鉄道の利用頻度

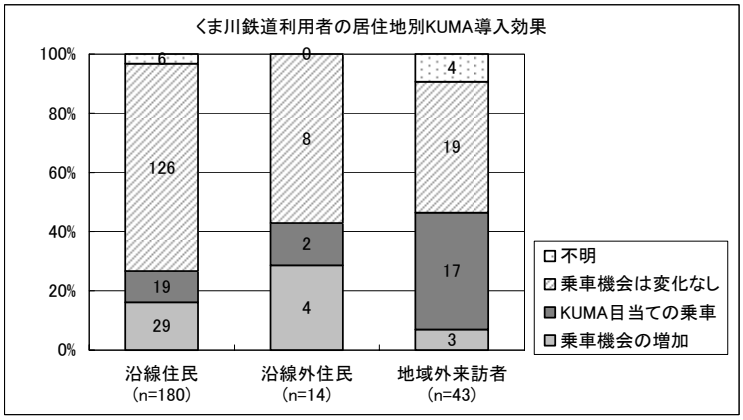
		平日	休日	計
1	週に1日以上	38	40	78
2	月に1日以上	26	27	53
3	年数日程度	16	67	83
4	それ以下	5	28	33
5	はじめて	3	38	41
不明		2	4	6
計		90	204	294



利用目的		平日	休日	計
1	通勤	5	7	12
2	通学	2	6	8
3	通院	18	3	21
4	業務	3	5	8
5	観光･レジャー	6	106	112
6	その他私事	53	60	113
7	その他	2	12	14
不明		1	5	6
計		90	204	294



また、リニューアル車両 KUMA の導入効果については、地域外からの利用者については KUMA 目当てで乗車した割合が 4 割を占める一方､沿線住民においても KUMA の導入が乗車に結びついている割合が約 25%あり、車両の更新が利用促進に一定の効果をもたらしている。



※沿線:人吉市、相良村、錦町、あさぎり町、多良木町、湯前町

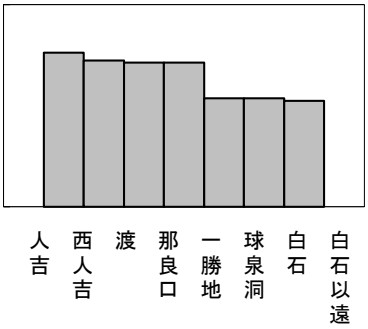
（３）肥薩線の利用動向

① 利用区間

過年度調査結果から、JR 肥薩線の利用状況については、人吉駅と八代駅が流動の拠点となっており、普通列車においても地域外を結ぶ動線として使われている。

地域内の利用では、球磨村の主要駅である一勝地駅の利用の割合が比較的高く、人吉への通院の足として利用されている。

【一般】



※ 高校生はサンプル数が極めて少数であるため、図化はしていない

（平成 20 年度調査結果より）

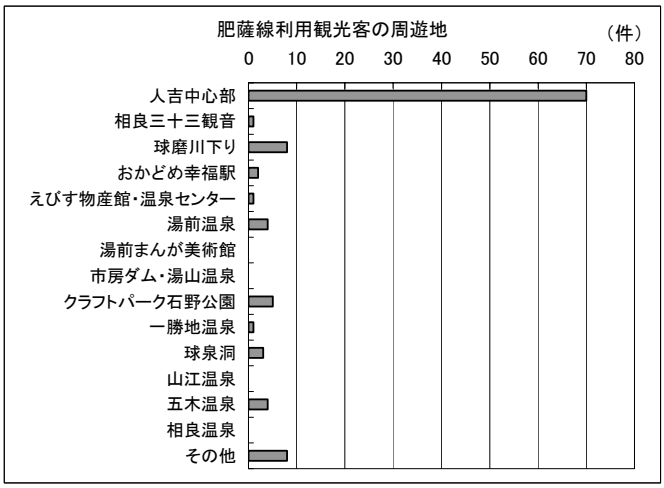
② 観光客の利用動向

人吉・球磨地域外から鉄道を利用して訪問している観光客の大半は人吉市心部の周遊に留まっている。沿線の観光地に足を伸ばしている観光客の割合は少なく、地域活性化のために回遊性を高める工夫が必要である。

肥薩線利用観光客の周遊地

1	人吉中心部	70
2	相良三十三観音	1
3	球磨川下り	8
4	おかどめ幸福駅	2
5	えびす物産館・温泉センター	1
6	湯前温泉	4
7	湯前まんが美術館	0
8	市房ダム・湯山温泉	0
9	クラフトパーク石野公園	5
10	一勝地温泉	1
11	球泉洞	3
12	山江温泉	0
13	五木温泉	4
14	相良温泉	0
15	その他	8

※複数回答



③ ＳＬによる効果

SL 人吉を利用した回答者のうち、約 6 割が SL が運行されていなかった場合には自家用車など別の交通機関の利用意向を示しており、SL の運行が肥薩線の利用に一定の効果をもたらしている。

SLが運行されていなかったら

1	その他の列車を利用した	8
2	他の交通手段を利用した	15
3	人吉には来なかった	1
4	今回の旅行は見合わせた	2
不明		0
計		26

→

1	自家用車	13
2	高速バス	2
計		15

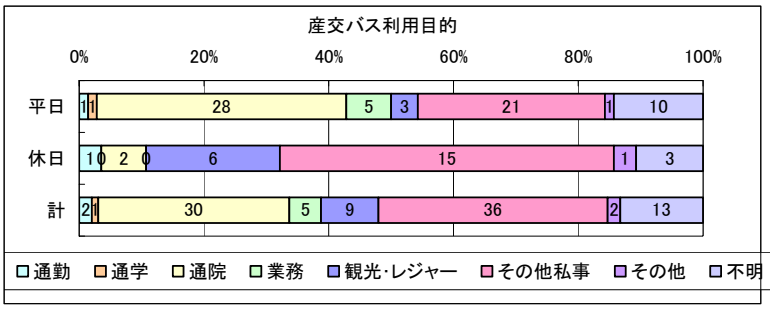
（４）産交バスの利用動向

① 利用状況

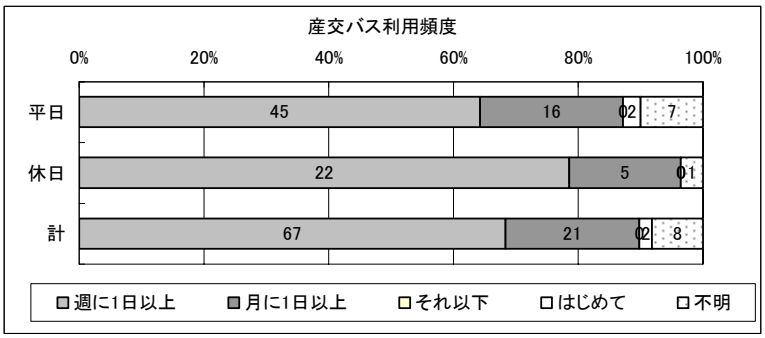
【一般路線バス】

回答者の主な利用目的は、平日は通院や私事、休日は私事利用が中心である。また、多くが定期的に利用しており、路線バスは日常の足として活用されていることが確認された。

産交バス利用目的		平日	休日	計
1	通勤	1	1	2
2	通学	1	0	1
3	通院	28	2	30
4	業務	5	0	5
5	観光･レジャー	3	6	9
6	その他私事	21	15	36
7	その他	1	1	2
不明		10	3	13
計		70	28	98



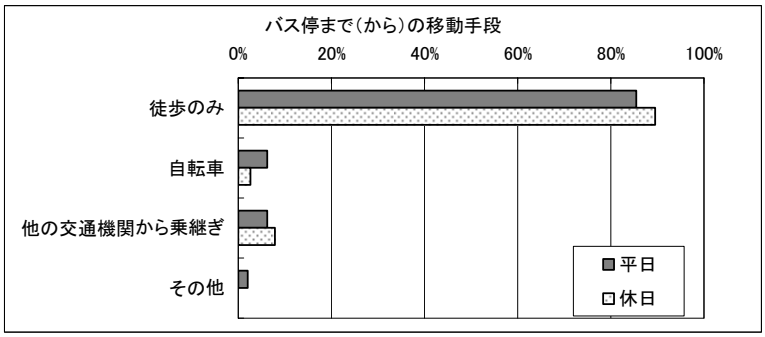
利用頻度		平日	休日	計
1	週に1日以上	45	22	67
2	月に1日以上	16	5	21
4	それ以下	0	0	0
5	はじめて	2	0	2
不明		7	1	8
計		70	28	98



また、バス利用者は他の交通機関との乗り継ぎ利用は少なく、バスだけで移動が完結している行動パターンが多いことも特徴である。

バス停への（からの）移動手段

		平日	休日	計
1	徒歩のみ	41	34	75
2	自転車	3	1	4
3	他の交通機関から乗継ぎ	3	3	6
4	その他	1	0	1
不明		92	18	110



【じゅぐりっと号】

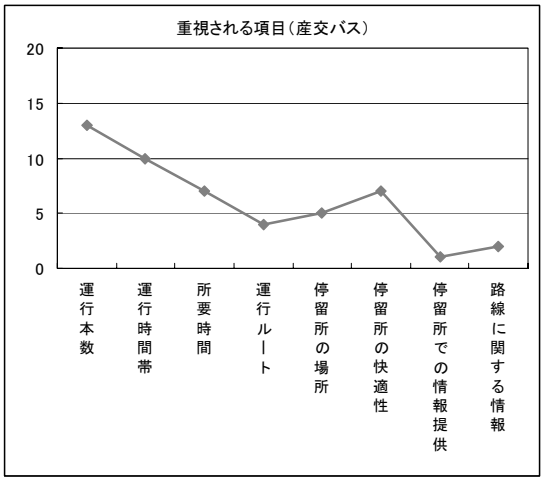
人吉駅前停留所を中心に、人吉インターチェンジ乗降口、九日町などが主な利用停留所となっている。

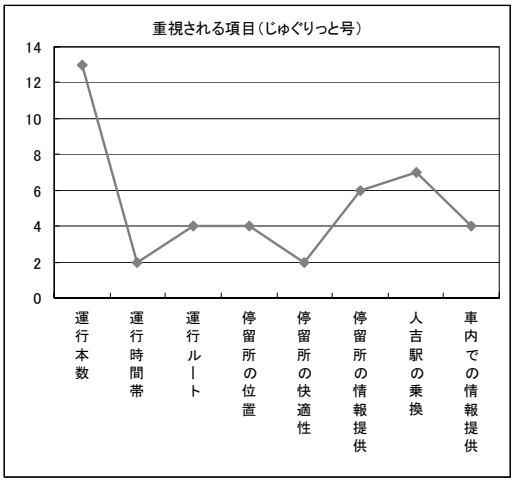
また、人吉駅で乗車して人吉駅で降車する利用が多くあることも、観光循環バスの特徴である。

なお、観光巡回バスという位置付けであるが、平日の市内交通としても一定のニーズがあることが明らかになった。

② 移動ニーズ

利用者の視点からは、運行本数に関するニーズが最も高い。また、一般の路線バスについては停留所の快適性、じゅぐりっと号については停留所での情報提供や人吉駅での乗換のわかりやすさに対するニーズが確認された。





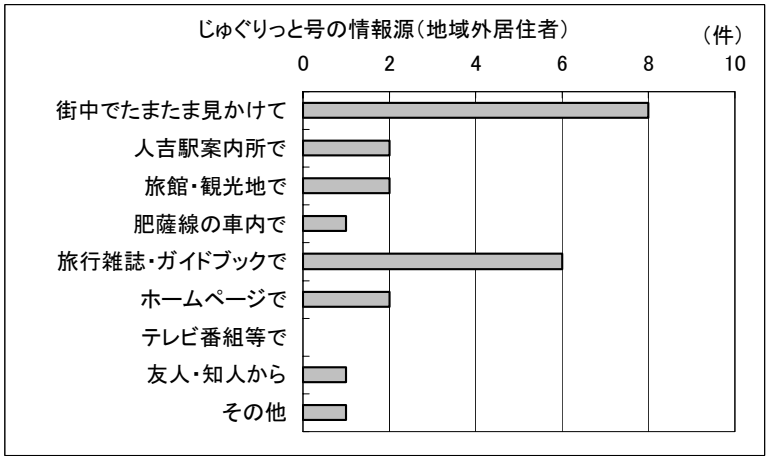
③ じゅぐりっと号の認知

観光客向けのじゅぐりっと号については、たまたま見かけて乗ったという回答が最も多く、その特徴的な外観が利用促進につながっているものと思われる一方、観光案内所や肥薩線車内での PR なども積極的に実施していく必要がある。

じゅぐりっと号の情報源（地域外居住者）

1	街中でたまたま見かけて	8
2	人吉駅案内所で	2
3	旅館・観光地で	2
4	肥薩線の車内で	1
5	旅行雑誌・ガイドブックで	6
6	ホームページで	2
7	テレビ番組等で	0
8	友人・知人から	1
9	その他	1
計		23

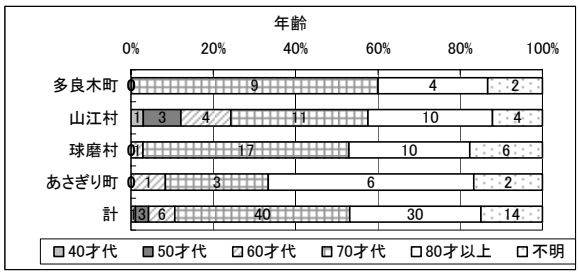
※複数回答



（５）地域内交通の利用動向

いずれの路線も、運転免許や自己で運転できる自動車を持たない 70 才以上の高齢者を中心とした利用実態が示された。

年齢		多良木町	山江村	球磨村	あさぎり町	計
1	19才以下	0	0	0	0	0
2	20才代	0	0	0	0	0
3	30才代	0	0	0	0	0
4	40才代	0	1	0	0	1
5	50才代	0	3	0	0	3
6	60才代	0	4	1	1	6
7	70才代	9	11	17	3	40
8	80才以上	4	10	10	6	30
不明		2	4	6	2	14
計		15	33	34	12	94

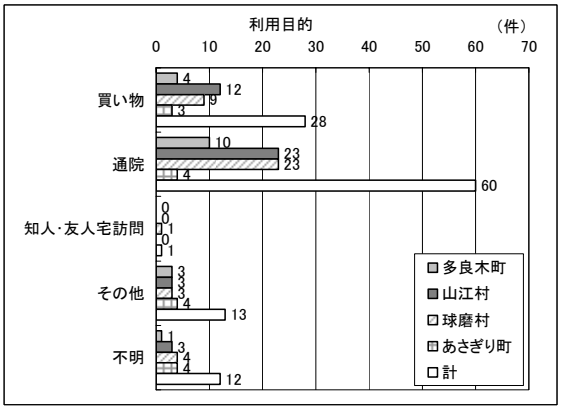


また、買い物及び通院目的の利用が主な利用目的となっている。多良木町乗合タクシー、山江村まるおか号、あさぎり町乗合タクシーの利用者については降車後、徒歩で目的地へ向かう流動が大半である。

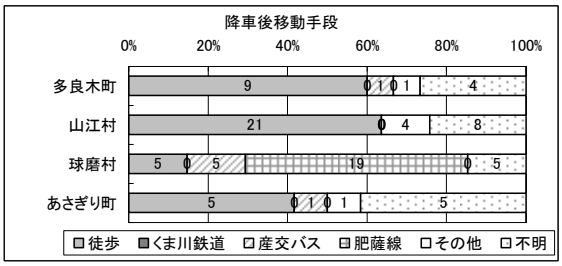
なお、球磨村福祉バスについては肥薩線及び産交バスへの乗り継ぎ利用が主要な移動パターンとなっている。

移動目的		多良木町	山江村	球磨村	あさぎり町	計
1	買い物	4	12	9	3	28
2	通院	10	23	23	4	60
3	知人･友人宅訪問	0	0	1	0	1
4	その他	3	3	3	4	13
不明		1	3	4	4	12

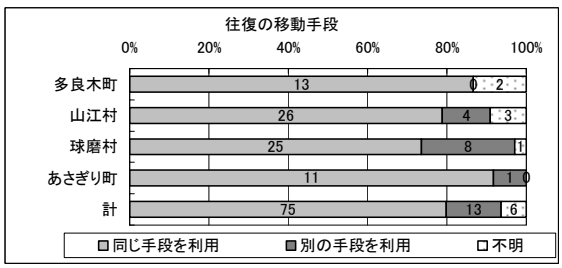
※複数回答



降車後の移動手段		多良木町	山江村	球磨村	あさぎり町	計
1	徒歩	9	21	5	5	40
2	くま川鉄道	0	0	0	0	0
3	産交バス	1	0	5	1	7
4	肥薩線	0	0	19	0	19
5	その他	1	4	0	1	6
不明		4	8	5	5	22
計		15	33	34	12	94



復路の交通手段		多良木町	山江村	球磨村	あさぎり町	計
1	同じ手段を利用	13	26	25	11	75
2	別の手段を利用	0	4	8	1	13
不明		2	3	1	0	6
計		15	33	34	12	94

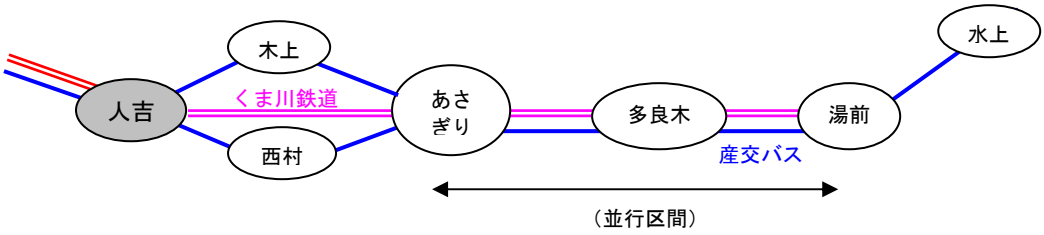


５．公共交通の利便性の視点からみた課題

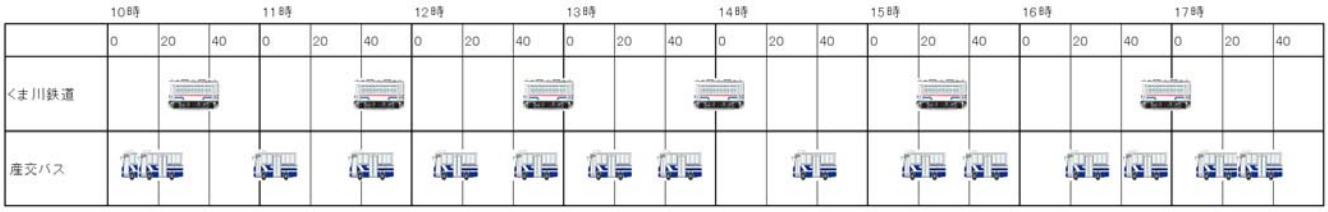
人吉・球磨地域においては、鉄道やバスなどの複数の交通機関が運行されているが、それらは個々の事業者が独自に運行しており、利用者の視点に立ってみたときに事業者間や周辺施設との連携が十分でない箇所がある。

（１）鉄道と路線バスの連携

人吉～湯前間においては、くま川鉄道と産交バスが同じ区間を運行しており、特にあさぎり～湯前間は線路と道路が並行している。そのなかで、くま川鉄道と産交バスの運行時刻はそれぞれの事業者が個々に設定しているため、鉄道とバスが同じ時間帯に運行されたり、鉄道とバスのどちらも運行されない時間帯がある。



あさぎり駅から人吉方面への発車時間帯



あさぎり駅 くま川鉄道・産交バス時刻表の例
人吉方面

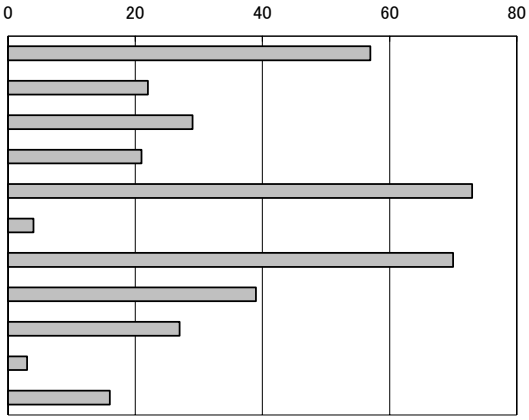
	0分台	10分台	20分台	30分台	40分台	50分台
6時					49	
7時	09				45	56
8時	11			35	46	59
9時		13	29			
10時		15 19		35		
11時	09				45 47	
12時	19					51 57
13時	15				49	
14時	01				41	
15時			25 29		49	
16時			29			51 59
17時		19		35		
18時	00	11			45	
19時	01				49	
20時	01				42	
21時						
22時				35		
23時						

（赤字：くま川鉄道、青字：産交バス）

現状では途中駅でくま川鉄道と産交バスを乗り継ぐ利用は少なく、くま川鉄道の利用者は人吉温泉駅を目的地にする割合が高いことから、鉄道とバスの運行時刻を調整し、鉄道またはバスのどちらかを使えばまんべんなく人吉へ向かうことができる体制を構築することにより、駅周辺の区域にとっては鉄道の増便と同じ効果が期待でき、鉄道の運行本数の少なさに対するニーズに応えられることが期待できる。

なお、くま川鉄道の利用者が産交バスを利用する際のイメージとして、バス停の位置や本数、運賃に対する問題点が多く挙げられており、運行時刻の調整に合わせて駅とバス停の位置や、運賃に対する検討が望まれる。

並行する産交バスを利用する際の問題点		
1	バス停の場所が不便	57
2	バスと鉄道を乗継ぐ必要がある	22
3	バス停と駅が離れている	29
4	バスと鉄道の接続時間がよくない	21
5	バスは本数が少ない	73
6	バス停の環境が良くない	4
7	運賃が高くなる	70
8	時間がかかる	39
9	時間が不正確	27
10	乗り心地が良くない	3
11	その他	16
計		361



※複数回答

（参考）鉄道とバスの運賃比較

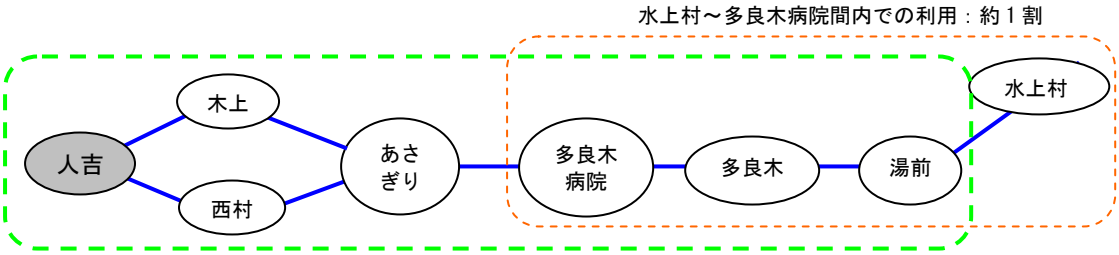
人吉温泉（人吉駅前）から	あさぎり	多良木	湯前
くま川鉄道利用	410 円	560 円	680 円
産交バス利用	590 円	710 円	860 円

（２）鉄道と地域内交通の連携

地域内交通は、錦町、あさぎり町、多良木町、山江村、球磨村で運行されているが、球磨村を除いては複数の交通機関をまたいだ利用は少なく、運行地域内における利便性向上を図っていくことが望ましい。

（３）利用の少ない区間に対する対応

産交バスの人吉～湯前方面への路線のうち、一部の便は水上村方面まで直通で運行しており運行距離が 40km を超える路線となっているが、そのうち湯前～水上村方面の利用者数は路線全体の約 1 割に留まっている。また、湯前～水上村方面で乗降する利用者の 9 割が公立多良木病院前までの区間に集中している。このように、同じ路線のなかでも利用状況に偏りがある路線がある。



（４）バス停留所と沿線施設との連携

① 鉄道駅との連携

産交バスの停留所について、鉄道駅周辺に設置されている停留所にあっても駅前広場まで乗り入れていないケースがあるなど、相互間の位置関係に課題がある。

また、駅前広場に乗り入れている場合においても、人吉駅や湯前駅など、交通結節機能の強化が望まれるような駅にあっては、駅入口と停留所をできるだけ近接させるなど、配置上の工夫が望まれる。

② 沿線施設との連携

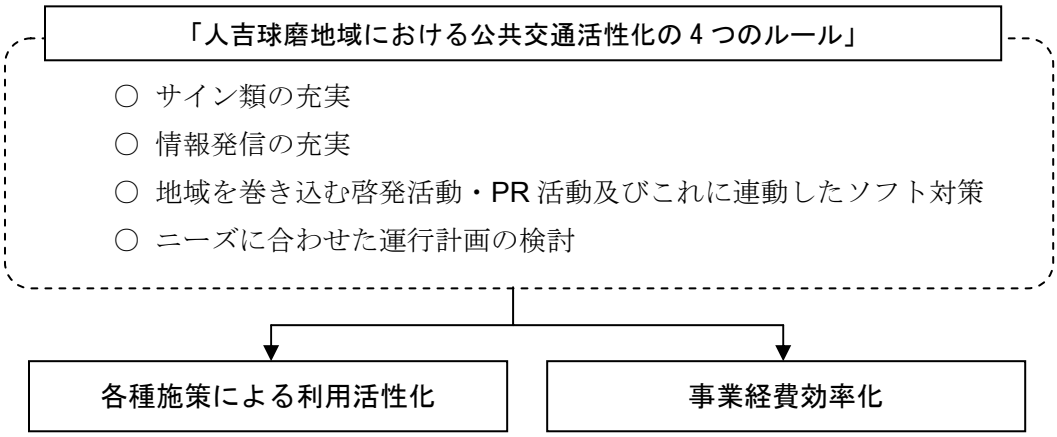
地域内の大型商業施設や主要観光地など、集客が見込める施設の周辺に設置されている停留所にあっては、施設との連携により敷地内へのバス乗り入れと停留所の設置を行うなど、施設利用者の利便性を考慮した工夫が望まれる。

③ 高速道路との連携

人吉・球磨地域の鉄道の玄関は人吉駅であるが、高速バスの玄関口として人吉インターチェンジがある。福岡・熊本～宮崎・鹿児島を結ぶバスが 1 日 96 本停車し、鹿児島空港からのバスも停車するなど、地域外からの訪問客の要衝となっていることから、バス停整備や市内方面へのバスとの結節強化などによる利便性向上が望まれる。

II. 基本方針

人吉・球磨地域を取り巻く社会的な環境や、公共交通の利用状況、各種アンケート調査に基づく公共交通利用者や地域住民のニーズを踏まえ以下の基本方針を策定し、人吉・球磨地域における公共交通活性化の「4 つのルール」に基づき、利用活性化と事業効率向上の視点から事業の展開を図っていく。



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

人吉・球磨地域における公共交通には、鉄道、路線バス、地域内交通（乗合タクシーなど）があり、それぞれの交通機関が持つ役割や特徴は異なっている。

種別	路線	主な利用パターン	主な利用ニーズ
鉄道	くま川鉄道	・ あさぎり、多良木、湯前方面から人吉への利用	・ 通学
	肥薩線	・ 球磨村方面から人吉への利用 ・ 八代、熊本方面と人吉球磨地域相互間の利用	・ 通学 ・ 地域外からの観光、地域外への私事
路線バス	産交バス	・ 各地域から人吉への利用 ・ 水上、湯前、多良木、あさぎりの各市町村から公立多良木病院への利用	・ 通院 ・ 人吉市内の観光（じゅぐりっと号）
地域内交通		・ 運行地域から各自治体の中心部への利用 ・ 球磨村福祉バスにおいては、肥薩線への乗り継ぎを前提とした利用	・ 日常の買い物 ・ 通院

そのなかで、鉄道と路線バスが並行して運行されていながら、異なる事業者によって独立した運行がなされていたり、営業キロが長距離に及ぶバス路線において、路線内で需要の偏りがありながら全線で均質な輸送サービスが提供されているなど、事業効率性向上の観点から見直しを検討すべき部分がある。

また、地域内の住民の多くは日常生活の移動に際しては自家用車に頼っているのが現

状であるが、公共交通が利用されない主な理由として、バス停や駅が徒歩圏内になくそもそも公共交通を使える環境にないということのほかに、本数が少なく好きなときに移動ができないという問題点が挙げられている。

この課題に対して、鉄道やバスの増発といった直接的な施策を実施するには施設改良や車両や運行要員の増加などの大規模な初期投資や経費が必要であり、費用対効果の観点から実現に向けて長期的な課題とせざるを得ない。そこで、例えば鉄道やバスの運行間隔の偏りをできるだけ無くして実質的な乗車機会を増やしたり、バス停留所の移設など、現状の運行体制や運用方法を見直すことで対応できる利便性を高める工夫などを実施することからニーズに応えていく。

また、地域内における交通機関の特徴と、利用実態を鑑み、例えば需要の少ない区間や利用目的が限られている区間などについてはよりふさわしい輸送形態への変更を検討するなど、ニーズと効率性の観点から公共交通体系の見直しについても検討する。

２．地域が一体となったマイレール・マイバス意識の形成

地域住民アンケート結果より、地域における日常の主な交通手段は自家用車に頼っている現状が示されたものの、地域住民の半数以上が地域の公共交通のあり方に関心を持っていることが示された。また、公共交通のあり方については、縮小や廃止を指向する意見は全体の 1 割程度に留まったことから、現在主に自家用車を利用している人であっても公共交通が不要であるということではなく、自家用車を利用しなくても安心した生活ができるよう、地域としてなんらかの形で公共交通を維持していく必要があるという意識が主流であることが示された。

しかし、くま川鉄道や産交バスの利用は減少傾向が続いており、くま川鉄道では経営安定基金の取り崩しが進んでいたり、産交バスの路線についても自治体からの赤字補填が継続的に行われている。沿線の自治体の財政状況を鑑みても将来的に安定的に地域の公共交通を維持していくことは厳しい環境に置かれているのが現状であるが、地域住民がその状況を詳しく把握するまでには至っていないのが現状である。

また、地域住民のうち 4 割程度は機会があれば公共交通の利用意向があることを示しているが、実際に公共交通を利用しようとしても、利用するための機会や情報に触れる機会が限られており、実際には利用しづらい環境にあるものと考えられる。

一方で、くま川鉄道の利用状況調査から、沿線において学園祭やイベントが開催された際には普段はくま川鉄道を利用していない人の割合が 6 割を越えており、沿線のイベントとのタイアップが公共交通の利用に結びつく実態が示されたほか、リニューアル車両 KUMA についても一定の利用促進効果が認められた。

今後、地域の公共交通を維持していくためには、地域住民が主体となった利用が不可欠であり、自治体では地域の公共交通が置かれている現状を分かりやすく伝え、公共交通を守るためにどうすればよいか住民自らが考えていく機運を作っていく。また、地域住民や観光客が公共交通を利用するきっかけを作ることを主眼に置いた情報提供のあり方やイベントの開催などについて、自治体と事業者が連携して検討し、利用促進に結び付けていく。

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

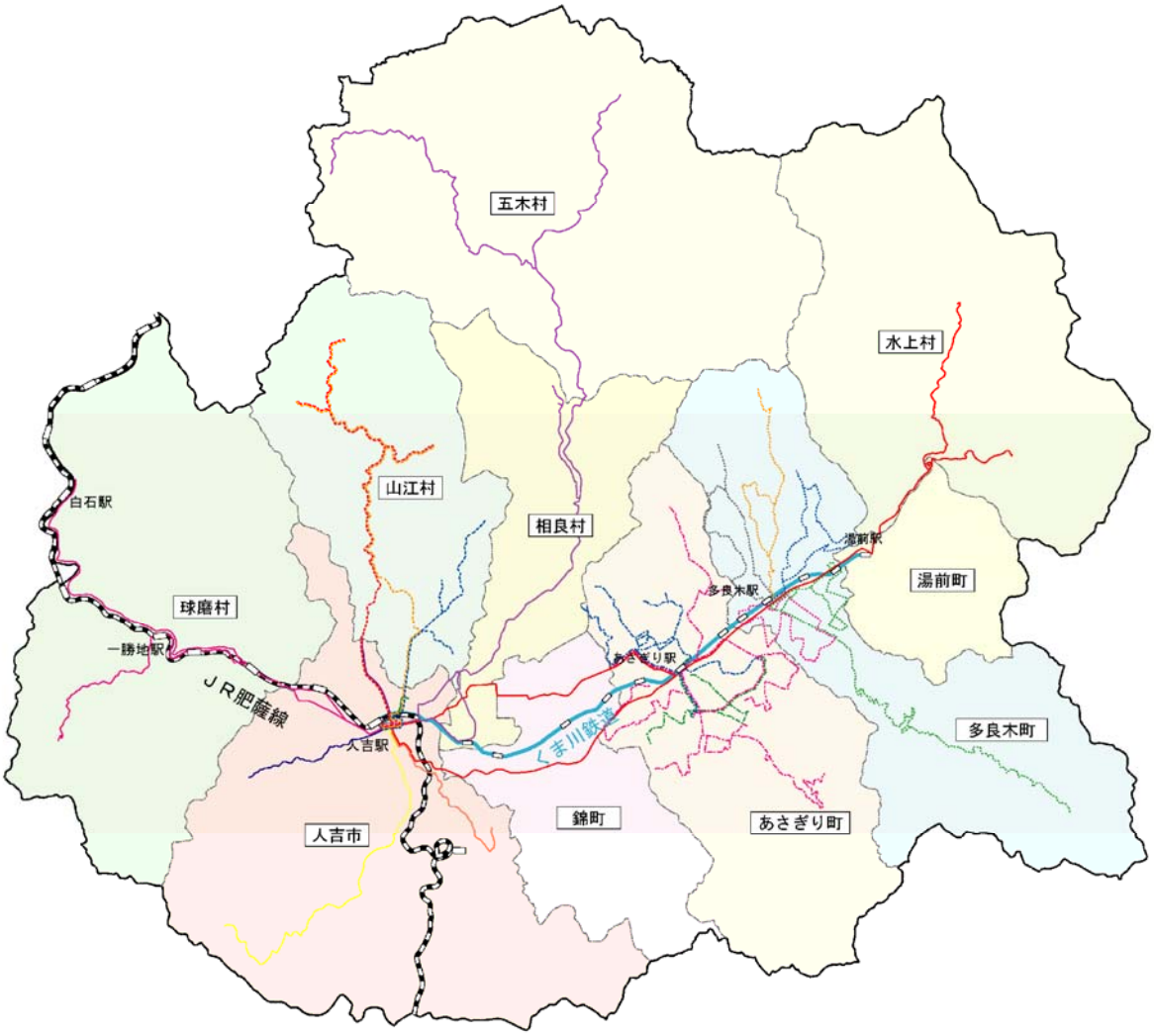
くま川鉄道はJR湯前線の鉄道施設を引き継いでから開業後20年が経過し、路盤や橋梁などの鉄道施設や鉄道車両の老朽化が進んでいることや、列車保安装置の更新時期が遅れるなど、将来に亘って安定して安全な運行環境を維持していくことに課題が生じている。また、車両については老朽化による故障が頻発したり、メンテナンス部品の調達が困難になるなど、維持管理に係る経費も増加していくことが懸念されるほか、旅客サービスの観点からも車両の更新が望まれるところである。

鉄道施設の維持管理や車両の更新は必要となる投資規模が大きく、今後橋梁改修や車両更新を含めて考えると、くま川鉄道の運営には平成31年度までに多額の資金が必要であり、その資金について運賃収入や基金、各種補助制度の活用等により確保していくことが必要である。

通常の施設の維持管理、運営に加えてこれらの計画を実施していくために、中・長期的視野に立った維持管理計画について、国の補助制度の活用などを踏まえながら、熊本県、関係市町村、事業者が三者一体となってその資金調達のあり方等を含めて検討していく。

Ⅲ. 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通総合連携計画の対象区域は、人吉・球磨地域の 10 市町村（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）とする。



Ⅳ. 地域公共交通総合連携計画の目標

目標－１．くま川鉄道の年間利用者４万人増の実現

地域住民アンケートの結果、約 4 割の住民が公共交通の利用意向を持っていると回答している。そこで、くま川鉄道沿線市町村（人吉市、錦町、多良木町、湯前町、相良村、あさぎり町）に居住する 15 才以上の住民約 7 万 3 千人のうち 4 割に相当する約 3 万人をくま川鉄道の「潜在的利用者」として位置付け、利便性向上による利用環境整備に加えて日常の利用機会の提供に努めるとともに、沿線のイベントや行事、ノーマイカーデーの設定などの施策により、積極的な利用促進を図っていく。

また、公共交通は地域全体の財産であるという視点に立ち、沿線地域以外に居住する 15 才以上の住民約 1 万人や、現在は積極的な利用意思を示していない住民に対しても公共交通の現状に関する PR を継続的に行い公共交通への関心を高めるとともに、沿線のイベントや行事に合わせた公共交通利用促進施策を実施し、現在より「1 年に 1 回多く」の乗車を目指す。

これらの方策により、地域全体としてくま川鉄道利用者の年間 4 万人増を図っていく。

なお、定期外利用者の年間 4 万人増加は、1 日乗車券（1,000 円）の利用を想定すると約 4,000 万円の増収に相当し、これは平成 20 年度のくま川鉄道全事業収支を上回る水準である。

また、くま川鉄道の利用促進に合わせて、バスについても鉄道沿線地域以外の住民を中心に、各種啓発活動及び利用促進施策の取り組みを行い、地域の経費負担の軽減を図っていく。

目標－２．公共交通利便性向上による地域交流の活性化

目標－１の達成に向けて公共交通利用に向けた取り組みを実施することにより公共交通網の維持を図り、地域の高齢化の進行により自動車に頼らなくても移動機会が確保された地域の実現を目指し、地域における交流の活性化に繋げていく。

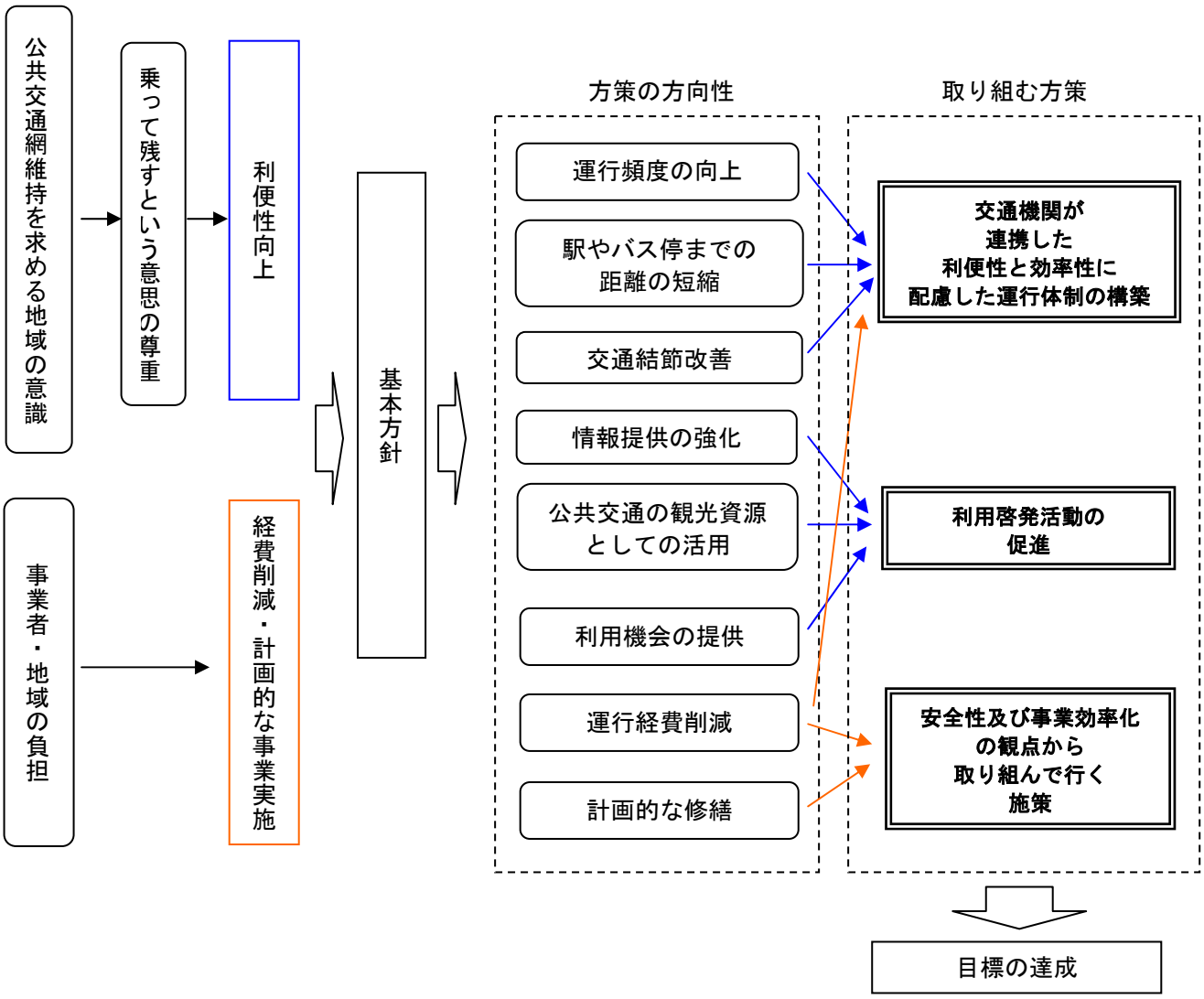
目標－３．公共交通整備との連携による多様な観光客の誘致による地域活性化

九州新幹線全線開業に合わせて人吉・球磨地域への一層の観光客誘致を図るとともに、魅力ある列車の活用と観光ルートの構築により沿線の周遊性を高めていく。地域外からの公共交通を利用した観光客の誘致により目標－１の上積みを図っていくとともに、地域全体の活性化に結び付ける。

V. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1．方策の考え方

地域において公共交通がおかれている状況やニーズを踏まえて設定した基本方針に基づき、目標を達成するための方策として、3 つの柱からなる方策を取り組んでいく。



２．実施事業

【方策１】交通機関が連携した利便性と効率性に配慮した運行体制の構築

１．くま川鉄道と連携したバス運行計画の策定	
① 実施主体	くま川鉄道、産交バス
② 実施時期	平成 23 年度～
③ 事業目的	鉄道とバスが並行している地域については、鉄道とバスの運行時刻が重複しないようなダイヤとすることにより、沿線住民にとって公共交通の乗車機会の向上を図る。 また、時刻表を調べなくても直感的に利用者がバスの時刻を把握しやすいダイヤとして、利便性を高めるとともに運行間隔の平準化を図り、乗車機会の向上を図る。 併せて運賃についても、企画乗車券の発売などにより、鉄道とバスが並行している区間については利用者がどちらの交通手段も選択しやすいような環境整備を図る。
④ 事業内容	・ 人吉産交～湯前間のバス路線について、バス利用者の動向を踏まえながら、くま川鉄道のダイヤとの調整を行う。 ・ 併せて、事業者間の調整の上で、くま川鉄道と産交バスが連携した企画乗車券を発売する。

２．駅やバス停におけるアクセス機能の強化	
① 実施主体	関係市町村、くま川鉄道、産交バス
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	駅やバス停の利便性・快適性を向上させるとともに、くま川鉄道と産交バスが結節する主要駅においては交通結節機能の充実を図り、鉄道・バス利用者双方が利用しやすい環境を提供し、利用者確保を目指す。また、駅をまちの顔として捉え、地域の情報発信拠点としての活用を目指す。 さらに鉄道駅のみならず、県外各方面を結ぶ高速バスと人吉市中心部方面への交通の結節点となっている人吉インターチェンジについても、人吉駅と並ぶ人吉球磨地域の玄関口として捉えて整備を行うことで利便性向上を図るとともに、地域間交流の活性化を目指す。
④ 事業内容	・ あさぎり駅、湯前駅等の産交バス停留所位置を見直し、駅とバス停の距離を短縮する。 ・ 人吉インターチェンジ停留所の高速バス利用者待合所（上屋・ベンチ・時刻表等）の改修に向けて関係機関との調整を図る。

３．地域内交通の運行形態の見直しと新規導入	
① 実施主体	関係市町村、産交バス
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	主に高齢者の通院や日常生活の足として活用されている地域内交通について、利用ニーズに沿った運行形態に見直しを行うことで、外出機会や交流機会の向上を図る。 また、利用者が大変少ないバス路線などについては、運行ルートの見直しや、タクシーなどを活用した新たな交通形態への転換を図り、ニーズに沿った輸送サービスの提供、交通空白地域の解消による利便性の向上や、地域が負担する路線維持経費の軽減を目指す。
④ 事業内容	・ 山江村乗合バス「まるおか号」のルートについて、人吉市中心部主要施設への乗り入れを行う。 ・ 湯前駅前～水上村間の路線バスについて、くま川鉄道や産交バスのダイヤと連携しながら地域内交通への転換を図る。 ・ 人吉市内完結系統の路線バスについて、ニーズに合わせて車両の小型化やルートの見直しを行う。

４．バスのわかりやすさの向上	
① 実施主体	産交バス
② 実施時期	平成 23 年度
③ 事業目的	バス車両に対して、来訪者や高齢者等でも容易に目的地へ向かうバスがわかるような工夫を行い、普段バスを利用していない人でも安心して利用できるような環境を整備し、潜在的な需要の掘り起こしを図る。
④ 事業内容	・ バスの行先表示について、系統番号や代表的な経由地を併記するなどの表示方法の改良などとともに、視認性の高い LED 電光表示装置への更新を進める。

【方策２】利用啓発活動の促進

１．情報発信の充実	
① 実施主体	関係市町村、くま川鉄道、産交バス
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	地域住民や観光客等に対して公共交通に関する情報提供を行い、気軽に利用できるための環境を整える。
④ 事業内容	・ 地域の公共交通の路線図や時刻表、沿線施設の配置状況などを網羅した「公共交通ガイド」を作成し、地域住民へ配布する。 ・ また、各自治体の広報紙やホームページを活用し、公共交通ガイドの内容と合わせて利用啓発記事を継続的に掲載していく。 （利用促進のための地域統一の標語を公募・選定、経営状況の公開、鉄道やバス沿線のイベント紹介コーナー、利用者の声の募集など） ・ 人吉・球磨地域内での観光に関する公共交通の情報（時刻表やモデルプラン、沿線観光地など）について、観光協会等と連携しながらインターネットを活用して発信する。

２．公共交通利用啓発活動の実施	
① 実施主体	関係市町村、熊本県、くま川鉄道、産交バス
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	地域住民に対してマイレール・マイバス意識の啓発を促し、年間乗車機会の向上を図る。
④ 事業内容	以下の内容を含む、公共交通利用啓発に係る各種事業を展開する。 ・ 沿線の高校と連携した高校生のマイレール意識の啓発 （駅清掃ボランティアの実施、駅を活用した発表会の開催など） ・ 自治体職員や沿線事業所等に対してノーマイカーデーの協力要請 ・ 地域の幼稚園・保育園での安全教室開催、小学校や中学・高校での出前講座による利用促進 PR 及びマナー講習の実施 ・ 既存のボランティア組織（くま川鉄道「がまんちょ会」）や、地元の老人会等が連携した駅やバス停の清掃・植栽活動の推進や、公共交通を「乗って残そう」意識の醸成等につながるボランティア活動の拡充 ・ 有料でくま川鉄道のつり革にメッセージを掲示できる「つり革オーナー制度」の導入 ・ 飲酒時の代替交通としての公共交通利用を呼びかける「飲酒運転撲滅キャンペーン」の実施　等

３．イベント列車の運行及び沿線イベントとの連携	
① 実施主体	くま川鉄道
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	くま川鉄道沿線のイベントが公共交通利用機会創出につながっていることを踏まえ、日常的に鉄道を利用していない地域住民に対し、イベント等の実施により利用機会を提供し、年間乗車機会の向上を図る。
④ 事業内容	・ イベント列車の運行（ギャラリー列車、ビール列車、カフェトレインなど） ・ キャラクターショーや沿線高校の文化祭等、沿線の年間行事やイベント開催に合わせた公共交通での来場を呼びかける広報活動

４．　観光誘客施策の展開	
① 実施主体	関係市町村、くま川鉄道、産交バス、JR 九州
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	SL 人吉、KUMA、じゅぐりっと号、タウンバス（さるく人吉）を活用し、地域外から公共交通を利用した観光客の誘客施策を展開するとともに、地域内の観光客の回遊性を向上することにより、公共交通利用活性化、地域経済の活性化を図る。
④ 事業内容	・ 九州新幹線全線開業により、集客が期待できる福岡、広島、関西圏からの観光客をターゲットとして、交通事業者や自治体が連携を図り、焼酎蔵や相良三十三観音、鉄道車両を活用した宿泊施設（開業予定）などの観光資源を活かした旅行企画の提案を行う。

【方策３】安全性及び事業効率化の観点から取り組んで行く施策

１．輸送安全性確保のための鉄道施設維持管理の計画的実施	
① 実施主体	関係市町村、くま川鉄道
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	老朽化が進んでいる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する。
④ 事業内容	くま川鉄道が策定している鉄道施設維持管理計画に基づき、以下の施設修繕・更新を実施する。 ・軌道（橋梁等を含む）の維持管理 ・鉄道保安設備更新

２．老朽化している鉄道車両の更新	
① 実施主体	関係市町村、くま川鉄道
② 実施時期	平成 25 年度～
③ 事業目的	老朽化が進んでいるくま川鉄道の既存鉄道車両の更新を進めることにより、バリアフリー化や自転車の持ち込みなどに対応した旅客サービスの向上を図るとともに、省メンテナンス車両の導入による車両保守経費の削減などの経営効率化を図る。
④ 事業内容	くま川鉄道が保有する車両を段階的に更新する。

３．くま川鉄道の組織活性化	
① 実施主体	くま川鉄道
② 実施時期	平成 22 年度～
③ 事業目的	くま川鉄道の要員体制を見直し、組織の活性化や技術継承を図る。
④ 事業内容	乗務員、維持管理要員等のプロパー社員を雇用、養成する。

Ⅵ. 事業スケジュール

本連携計画の計画期間は、鉄道の維持管理計画など、中期的な視点に基づいて実施することが必要な事業が含まれることから、平成 22 年度～平成 31 年度の 10 ヶ年とする。

また、各事業については下記のスケジュールに基づき実施することを見込む。

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								
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
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	（検討）		実施										
企画乗車券発売	（検討）		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			（駅前広場整備・協議）			移設							
湯前駅バス停留所位置変更	（協議）	移設											
人吉IC停留所高速バス利用者待合所改修	（協議）		協議結果に応じて整備										
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	（調整）	調整結果に応じて実施											
湯前駅前～水上村方面への地域内交通導入	（調整）		実施										
人吉市内完結の路線バス系統のルート変更	（調整）		実施										
人吉市内完結の路線バス系統の車両変更	（調整）		実施										
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			整備										
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			作成・配布		更新・配布		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			実施				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			実施				継続						
自治体職員や沿線事業者への協力要請			実施				継続						
幼稚園・保育園、小学校、中学・高校での講習実施			実施				継続						
ボランティア活動の拡充			実施				継続						
鉄道事業者の取り組み（つり革オーナー等）			実施				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）			実施				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			実施				継続						
イベントと連携した広報活動			実施				継続						
観光誘客施策の展開													
旅行企画の提案	実施	九州新幹線とのタイアップ	実施				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													
車両更新							実施						
くま川鉄道の組織活性化													
社員採用・養成			実施										

総合事業で取り組む事業