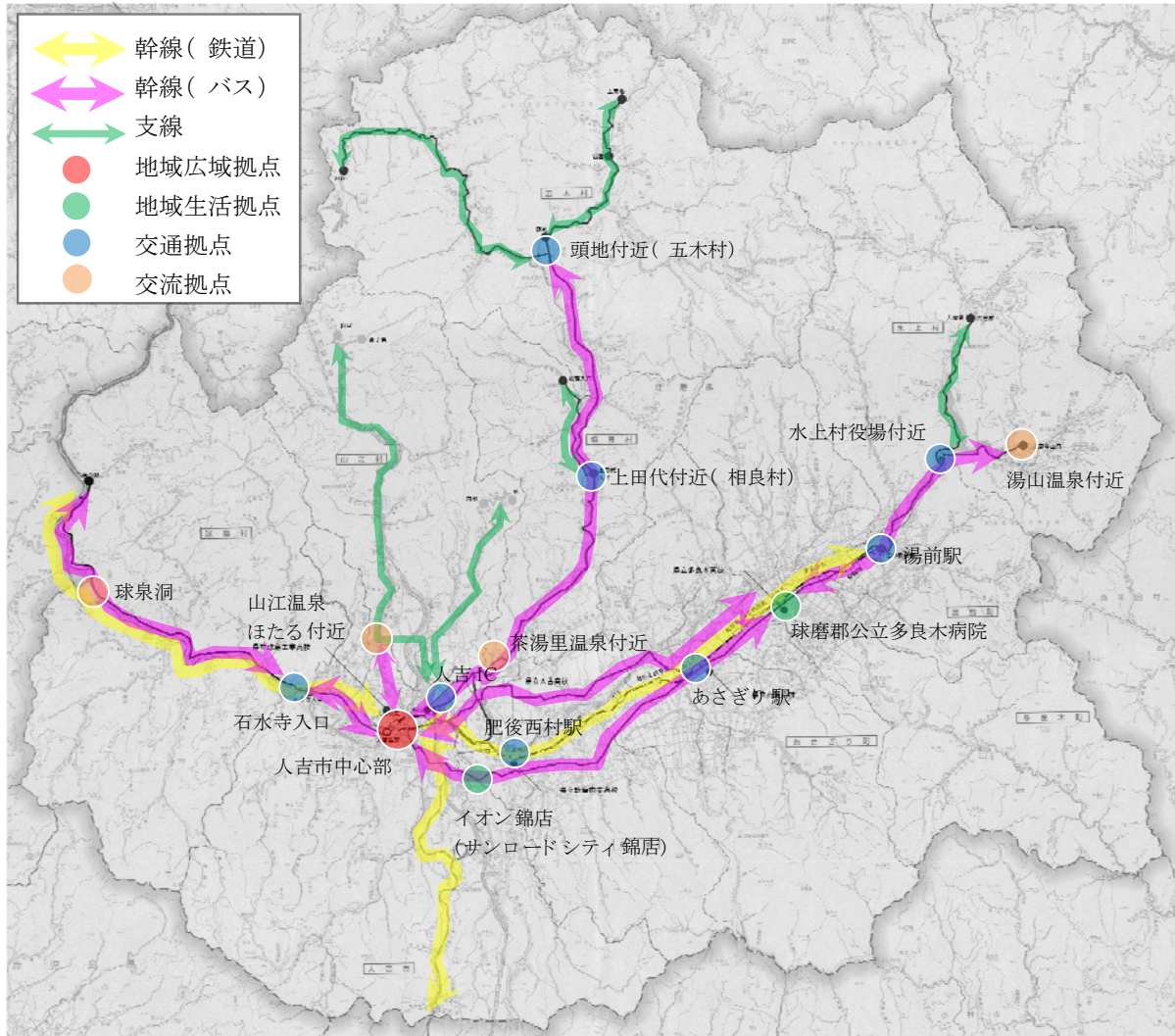


# 1. 地域が目指す将来像

## (1)人吉・球磨地域公共交通網形成計画 目指す地域公共交通体系像

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



## (2)水上村まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 基本目標Ⅰ 水上村に安定した雇用を創出する
- 基本目標Ⅱ 水上村への新しいひとの流れをつくる
- 基本目標Ⅲ 水上村に住む若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 基本目標Ⅳ 時代にあった地域をつくり、水上村の安心なくらしを守るとともに、地域と地域を結ぶ

## 2. 地域公共交通が果たすべき役割

第5次水上村総合計画においては、「第1章 豊かな自然と共生する村づくり」の「第3節 安全で快適な居住環境づくり」における地域のモビリティ確保として、下記の通りとなっています。

### 3 地域のモビリティ（※）確保（総務課）

#### 現状と課題

現在、本村唯一の公共交通機関である路線バス利用者は、昭和40年代をピークに減少を続けており、運行欠損は拡大傾向にあります。また、人吉市から湯前町まで運行する「第3セクターくま川鉄道」は、住民生活、特に学生の通学にとって欠かせない重要な足となっているため、今後も維持確保して行くことが必要となっています。

一方では、マイカーの利用ができず、買い物や通院といった日常の外出にも不便を感じている人が増加しています。こうした中、将来にわたって住民の交通手段を維持していくためには、コスト削減等の取り組みが必要となります。

今後は、関係機関、自治体、事業者等が協議する機会を設け、福祉、観光等いろんなニーズに即した本村独自の運送サービスの形態、運賃等を協議していく必要があります。

#### 基本方針

公共交通の問題解消のため、地域住民のニーズを踏まえ、持続可能な地域の交通体系の構築を目指します。

また、交通事業者との協議については、自治体がサポート役として臨みます。

#### 具体的施策

##### 1 調査検討委員会の設置

(1) 関係機関による検討委員会を設け、意見、情報を収集します。

##### 2 路線バス・鉄道運行の維持

(1) 現在運行している系統について、乗車率の低い路線は、他町村との協議を踏まえながら検討し、骨格となるバス路線の維持に努めます。

(2) くま川鉄道の維持存続を図るため、多方面からの利用促進に努めます。

##### 3 交通弱者の移動手段

(1) 車を運転しない交通弱者のため、福祉バス運行等の移動手段を検討します。

上記を踏まえた場合、本村における地域公共交通が果たすべき役割は以下の通り考えます。

### 《本村における地域公共交通が果たすべき役割》

- ①高齢者等をはじめとする交通弱者など村民の日常生活を支える移動手段
- ②観光客など、村内外の活発な交流促進を支える移動手段

### 3. 地域公共交通の課題

本村の現状や地域が目指す将来像、地域公共交通が果たすべき役割を踏まえると、本村における地域公共交通の課題は以下の通りと考えます。

#### 課題① 地域公共交通空白地への対応

本村においては、現在古屋敷方面と湯山方面から人吉市まで地域間幹線バス（路線バス）が運行していますが、岩野方面など地域公共交通でカバーできていない地域が存在するとともに、地域間幹線バスが運行している地域においても、バス停から離れている地域が存在する状況です。

そうした中、人吉・球磨地域公共交通網形成計画における路線バスの再編では、地域間幹線バスが湯山方面のみとなる予定です。

今後、高齢社会のさらなる進展が予想される中、高齢者等をはじめとする交通弱者などの日常生活を支える移動手段の確保は必須であり、地域公共交通空白地への対応が求められます。

#### 課題② 行政界を跨いだ移動ニーズへの対応

本村の移動ニーズとしては、村内の移動のみならず、湯前町への買い物移動、多良木町への通院移動、さらには人吉市への移動など行政界を跨いだニーズとなっています。

そうした中、上述したとおり、今後、路線バスの再編が進む中、村内での移動のみならず、行政界を跨いだ移動ニーズへの対応が求められます。

さらには、村民の移動のみならず、観光客など村内外の移動ニーズへの対応が求められます。

#### 課題③ 地域公共交通に要するコストの縮減

本村の地域間幹線バス（路線バス）に要する費用は、年間 2,000 万円程度となっており、村の財政負担も大きくなっています。

そうした中、少子・高齢化が進展する将来において村民の移動手段を維持・確保していくためには、持続可能な地域公共交通体系への転換が求められるとともに、地域公共交通によるコストの縮減が求められます。

#### 課題④ 地域公共交通に対する村民の意識改善

現在の地域公共交通の利用者の多くは、高齢者もしくは通学する学生などの交通弱者となっており、それ以外の利用者は利用頻度が極めて低い状況です。利用されない理由の1つとして、地域公共交通に関して知らない・利用方法が分からない人も多く存在するなど、村民の意識が極めて低くなっています。

そうした中、将来にわたり持続可能な地域公共交通とするためには、村全体で公共交通利用者を増やすなど、交通弱者以外の利用が求められます。

## 4. 課題解決に向けた対応方針

本村が抱える地域公共交通の課題に対して、『持続可能な地域公共交通体系の創出』を基本とした課題解決に向けた対応方針は以下の通りと考えます。

### 方針① 人吉球磨地域及び村内での階層的な地域公共交通網の形成

地域間幹線系統を対象とした「人吉・球磨地域公共交通網形成計画」の考え方と整合・連携を図りながら、村民のみならず地域住民、さらには観光客の移動ニーズに対応した階層的な地域公共交通網の形成を目指します。

### 方針② 地域公共交通空白地域の解消

現状及び地域間幹線バスの再編後に生じる地域公共交通空白地域に対して、地域の実情に応じた地域公共交通を導入することで、地域公共交通空白地域の解消を図ります。

### 方針③ 幹線系統と支線系統の接続強化

地域公共交通空白地域への地域公共交通導入にあたっては、くま川鉄道及び地域間幹線バスを幹線系統とし、村内の地域公共交通を支線系統と位置づけ、それぞれの接続強化を図ることで、利用者の利便性確保を図ります。

### 方針④ 地域の実情に応じた、効果的・効率的な運行形態の構築

村内に導入する地域公共交通に関しては、地域の需要や地理的特性など地域の実情を総合的に勘案し、地域の実情に応じた交通モードの導入など、効果的・効率的な運行形態の構築を目指します。

### 方針⑤ 分かりやすい・利用しやすい地域公共交通システムの構築

誰もが気軽に安心して利用できるような、分かりやすい・利用しやすい地域公共交通システムを導入することで、地域公共交通の利用促進・需要創発の促進し、持続可能な地域公共交通を目指します。

### 方針⑥ 地域と協働による地域公共交通づくり

地域公共交通に対する村民の意識改善を図るとともに、持続可能な地域公共交通体系の創出に向けて、地域と協働による新たな地域公共交通づくりを目指します。



## 5. 目指す地域公共交通体系

### ①拠点の配置方針

分類	拠点候補地
地域広域拠点	人吉市中心部
地域生活拠点	球磨郡公立多良木病院、イオン錦店（サンロードシティ錦店）
交通拠点	湯前駅、水上村役場付近 ※水上村のみ
交流拠点	湯山温泉付近 ※水上村のみ

※地域広域拠点・地域生活拠点・交通拠点は人吉球磨地域公共交通網形成計画を基本

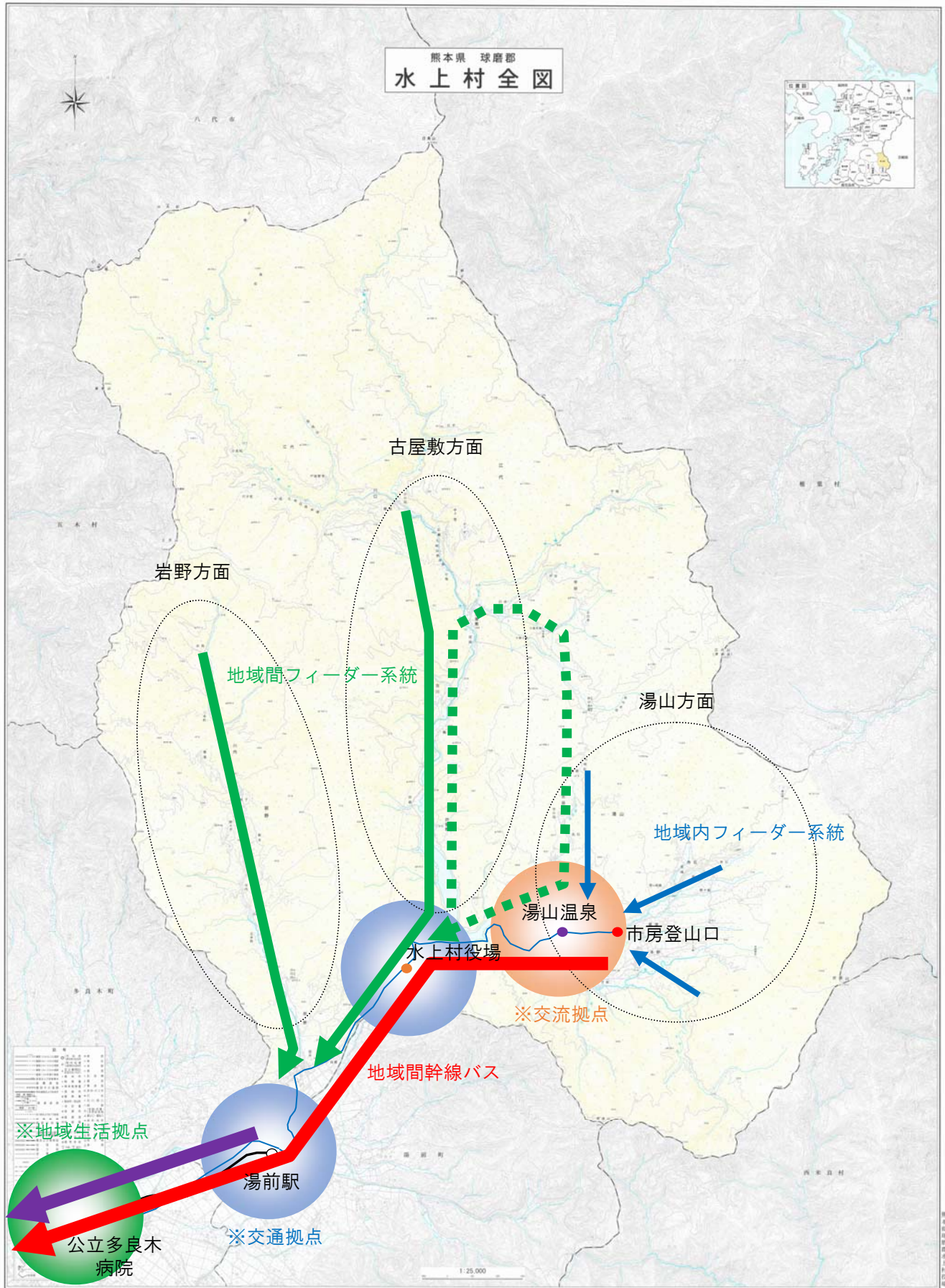
### ②路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針
幹線 (鉄道)	JR九州肥薩線・ くま川鉄道湯前線	都市間及び地域間の移動を担う ※主に高校生の通学手段を担う とともに、沿線住民及び観光客 の移動手段	湯前駅を拠点に人吉方面 を結ぶ路線
幹線 (バス)	地域間幹線バス	地域間の移動を担う ※主に高齢者の買い物や通院な ど日常生活における移動手段	市房登山口を拠点に人 吉方面を結ぶ路線
支線	地域間フィーダー系統 ：コミュニティバス、 乗合タクシー、 スクールバス など	村内から村外の地域幹線系統の 拠点までの移動を担う ※村民のみならず地域住民・観 光客の拠点間の移動手段	岩野方面～湯前駅 古屋敷方面～湯前駅
	地域内フィーダー系統 ：コミュニティバス、 乗合タクシー、 スクールバス など	村内から村内の地域幹線系統な どへの移動を担う ※路線バス等でカバーされてい ない地域等の高齢者をはじめ とする交通弱者の買い物や通 院など日常生活における移動 手段	湯山地区内において、各 集落から地区内の拠点 までを結ぶ路線

### ③村内における地域区分

大きな区分として、岩野方面、古屋敷方面、湯山方面の3方面を基本

④目指す地域公共交通体系（イメージ）





○水上村の地域公共交通のあり方(案) ※以下の案については地域の実情等に応じて複数の交通モードを組み合わせ導入するなど想定する。例)コミュニティバスと乗合タクシー、タクシーチケットなど

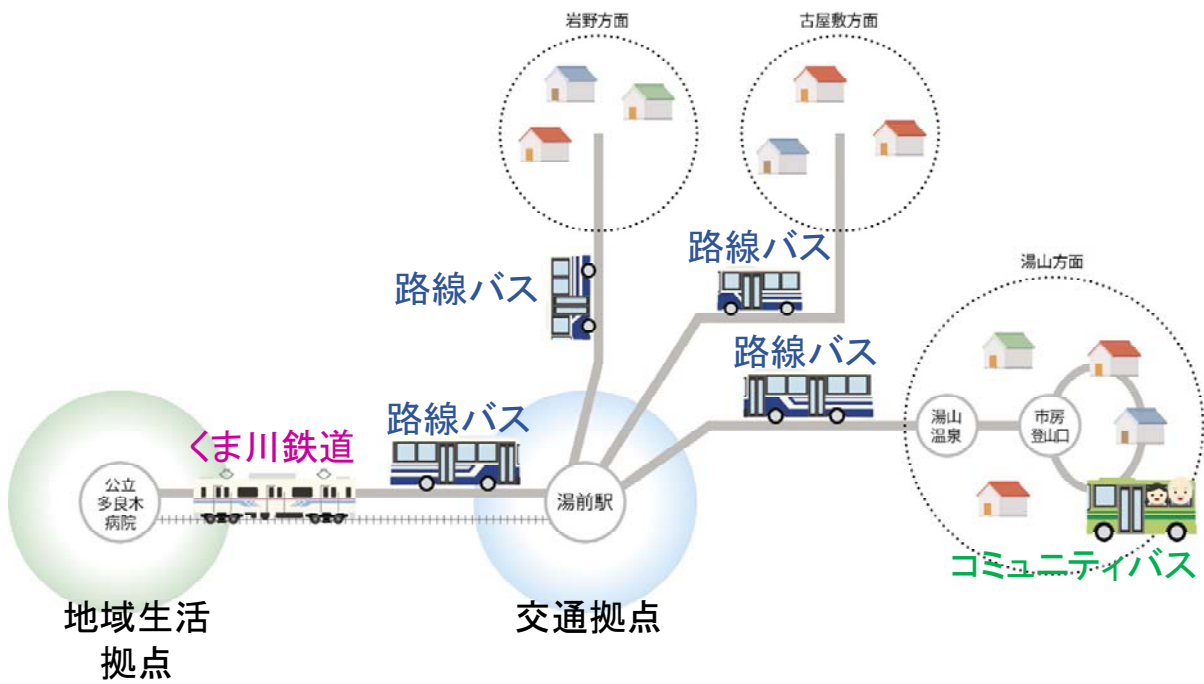
	案1	案2	案3	案4	案5	案6
地域間幹線系統	くま川鉄道：人吉温泉～湯前 路線バス：人吉産交～市房登山口 ※従来の運行補助	くま川鉄道：人吉温泉～湯前 左同	くま川鉄道：人吉温泉～湯前 左同	くま川鉄道：人吉温泉～湯前 路線バス：人吉産交～湯の前駅前 もしくは行政境 ※従来の運行補助	くま川鉄道：人吉温泉～湯前 路線バス：人吉産交～市房登山口 ※従来の運行補助	くま川鉄道：人吉温泉～湯前 左同
地域間フィーダー系統	路線バス ※産交バスへ契約運行 ※路線定期運行	左同	乗合タクシー ※タクシー事業者へ運行委託等 ※路線定期・不定期・区域運行	コミュニティバス ※産交バスへ契約運行 ※路線定期運行	スクールバス混乗もしくは統合 ※村で運行責任 ※特定旅客自動車運送事業 福祉タクシー混乗もしくは統合 ※一般乗用旅客自動車運送事業	自家用有償運行 ※公共交通空白地有償：NPO等 市町村運営有償：自治体車両 福祉有償：NPO等
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性が確保可能</li> <li>需要があれば1度に多くの人を輸送可能</li> </ul>	左同	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭小な地域でも運行可能</li> <li>路線バスと比較して運行経費が安価</li> <li>その他案2と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内フィーダー系統と一体となった柔軟な料金体系の構築が可能</li> <li>重複区間において地域間幹線系統への影響なし</li> <li>その他案1～5と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の資源等を有効に活用することで、村全体としての経費削減が可能</li> <li>利用者にとっては無料で利用となる(登録制)※有償の場合は道路運送法に基づく</li> <li>個別ニーズへの対応が柔軟に可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の事業性が低い過疎地域の移動手段として有効</li> <li>運行コストが安い(公共交通空白地・市町村)</li> <li>利用者が移動制約者に限定されない(市町村)</li> <li>住民は誰もが利用可能</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路状況が狭小な地域への運行が困難</li> <li>利用者数が少ない場合、運行経費が高価となり非効率</li> <li>重複区間等において地域間幹線系統利用者への影響が想定される</li> <li>料金の整合が必要</li> </ul>	左同	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統が運行する区間においては乗降制限がかかり特定箇所のみでしか利用できない</li> <li>その他案2と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路状況が狭小な地域への運行が困難</li> <li>村の負担金額が増加する可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ある一定のサービスを提供するためには、新たな車両及び運転手の確保が必要</li> <li>保護者等の理解を得る必要がある</li> <li>運行に際して学校の行事の影響を受ける</li> <li>重複区間において乗降制限がかかる可能性がある</li> <li>高齢者等の福祉ニーズと一般利用者のニーズの調整が必要</li> <li>有償で運行する場合、道路運送法の手続きが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(公共交通空白地)</li> <li>NPO等に対して輸送の安全確保に関する指導・助言が必要</li> <li>会員制のため誰もが自由に利用できない(市町村)</li> <li>市町村が運行責任・安全管理・人員や車両の確保が必要(福祉)</li> <li>会員制かつ移動制約者のみのため自由に利用できない</li> <li>1両で運べるのが1名のみ</li> </ul>
地域内フィーダー系統	コミュニティバス ※産交バスへ契約運行 ※路線定期運行	乗合タクシー ※タクシー事業者への運行委託 ※運行形態： 路線定期運行、路線不定期運行、区域運行 ※その他、車両村で準備し、運送業務のみタクシー事業者へ委託・運行管理は村で実施	乗合タクシー ※案2の運行形態	コミュニティバス ※産交バスへ契約運行 ※路線定期運行 乗合タクシー ※案2の運行形態	スクールバス混乗もしくは統合 福祉タクシー混乗もしくは統合 ※地域間フィーダー系統と同様	自家用有償運行 ※地域間フィーダー系統と同様
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性が確保可能</li> <li>需要があれば1度に多くの人を輸送可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性が確保可能</li> <li>利用者が多い場合は、1人あたりの運行経費が安価</li> <li>需要に応じた運行で、予約制の場合は運行しないため、効率的</li> <li>狭小な地域でも運行可能</li> <li>ドア・トゥ・ドアで利用可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案2と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス</li> <li>地域間フィーダー系統と一体となった路線構築が可能</li> <li>その他案1と同様</li> <li>乗合タクシー</li> <li>案2と同様</li> </ul>	※地域間フィーダー系統と同様	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間フィーダー系統と同様</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路状況が狭小な地域への運行が困難</li> <li>利用者数が少ない場合、運行経費が高価となり非効率</li> <li>停留所まで行く必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数が少ない場合、運行経費が高価となり非効率</li> <li>予約制の場合は事前予約の手間が発生</li> <li>オペレータ等の固定費が発生</li> <li>需要が多い場合は経費増加</li> <li>運行管理者の資格が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案2と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス</li> <li>案1と同様</li> <li>乗合タクシー</li> <li>案2と同様</li> </ul>	※地域間フィーダー系統と同様	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間フィーダー系統と同様</li> </ul>

※その他案7: 地域間・地域内フィーダー系統に対して「タクシーチケット助成」

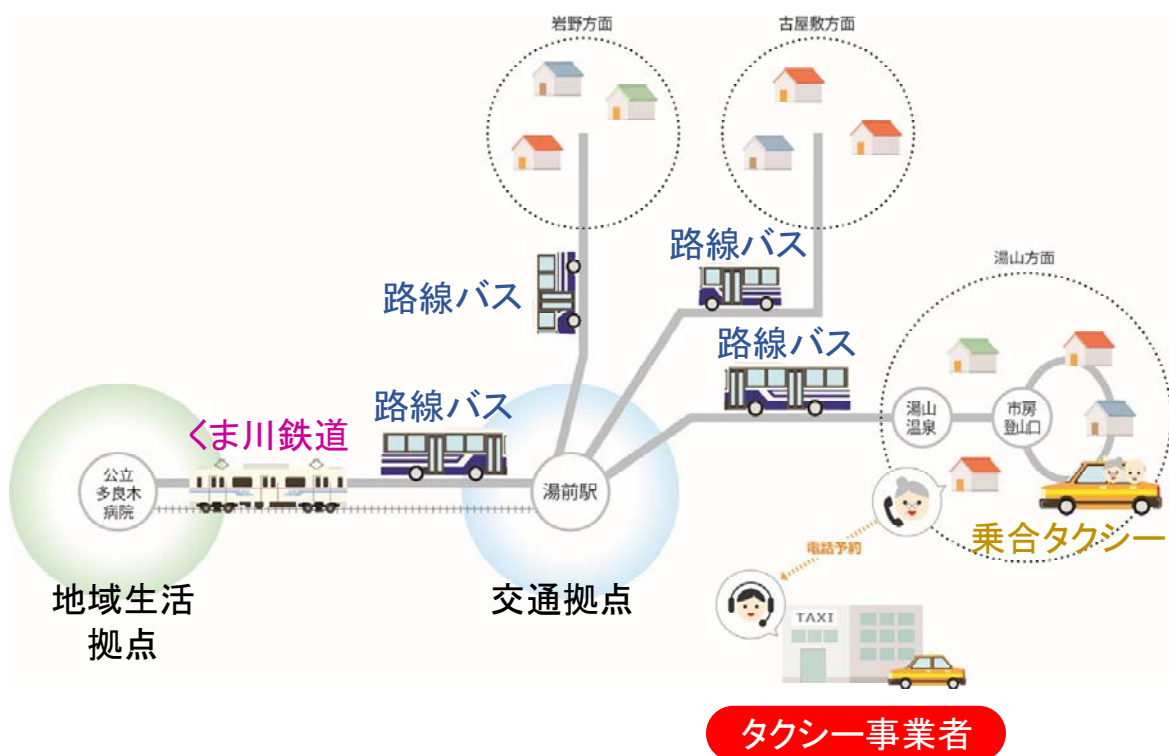
○メリット: 個別ニーズへの対応が柔軟に可能 など

○デメリット: 村の費用負担が増加する可能性がある、地域コミュニティの形成ができない、村外の人が利用できない など

【案1】

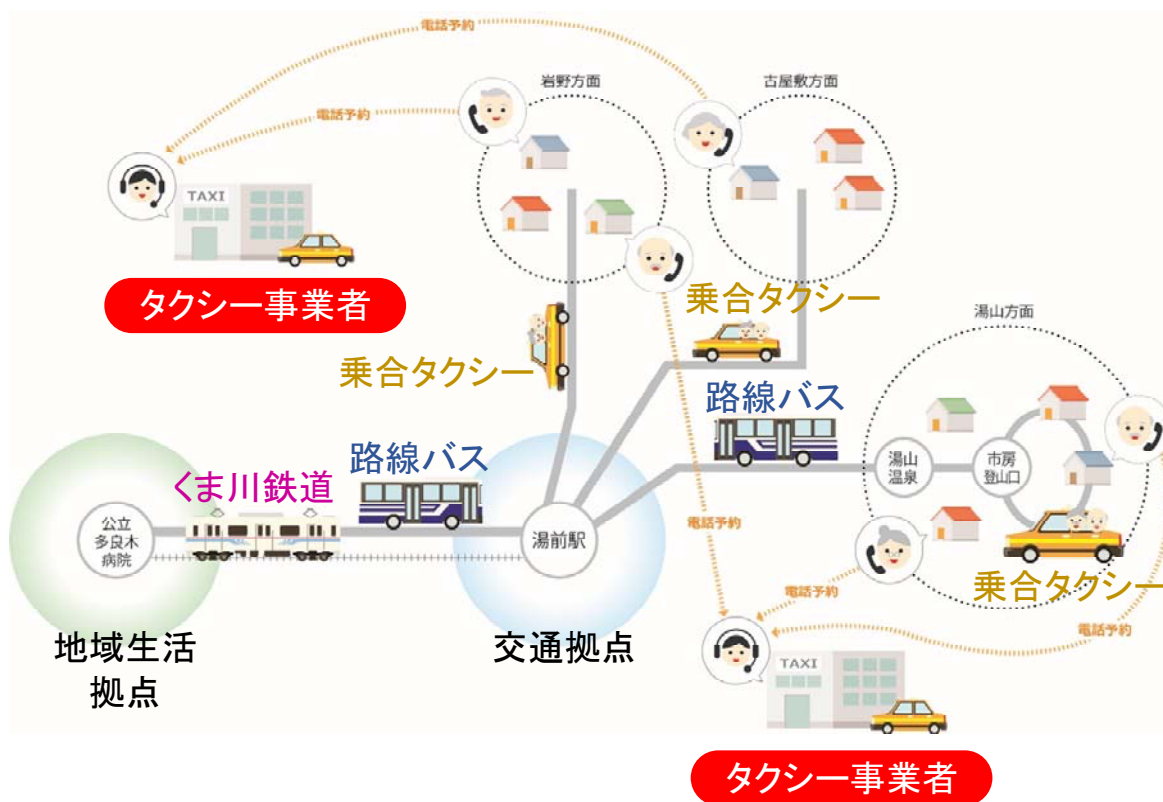


【案2】

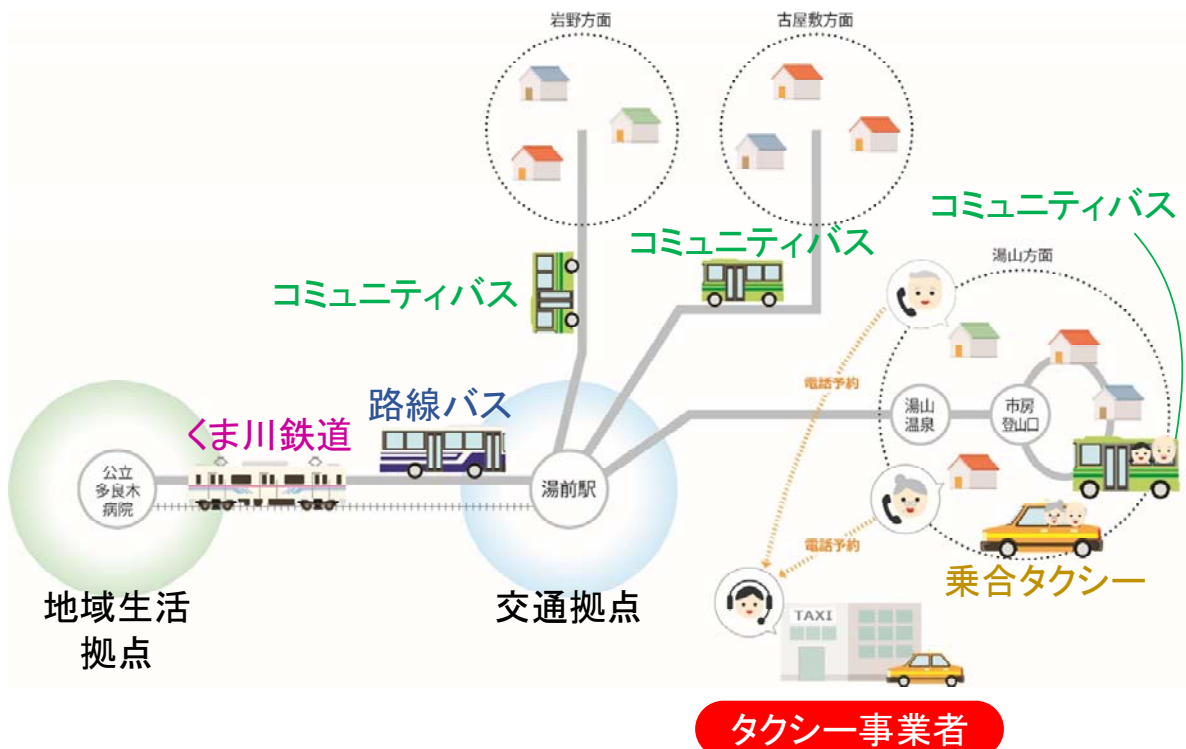




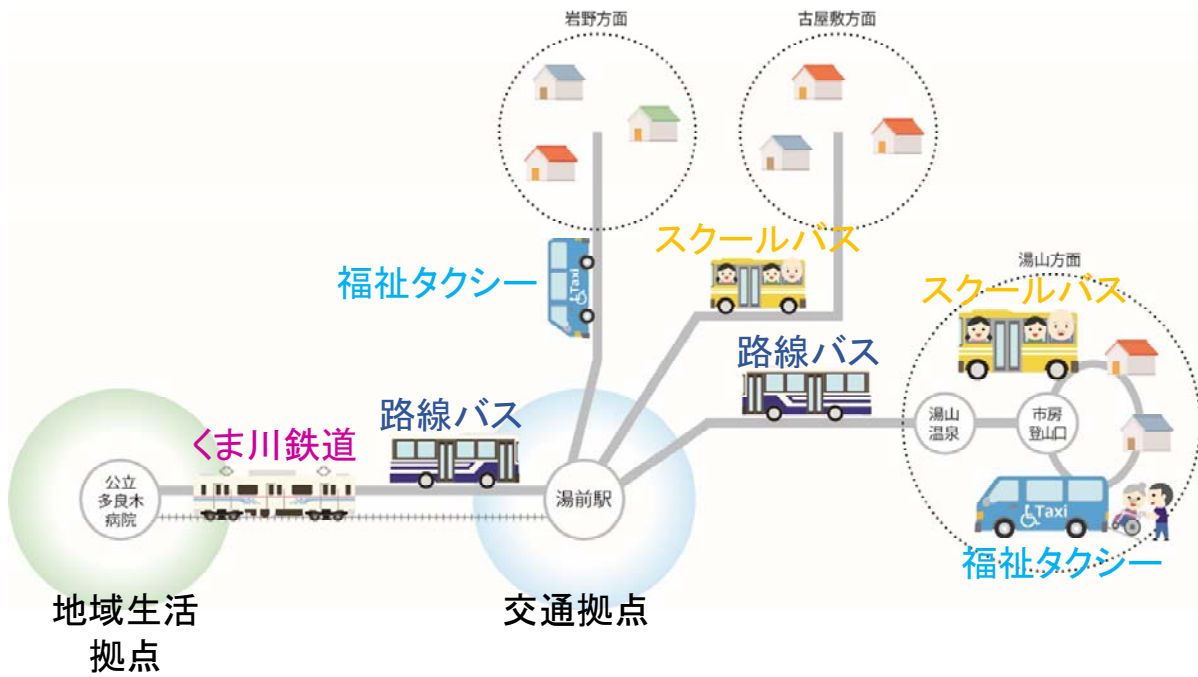
【案3】



【案4】



【案5】



【案6】

