

地域公共交通の課題と展望

～JR連合地方議員とともに考える地域交通のあり方～

VOL. 10 熊本県 人吉市（宮崎保 市議会議員）

JR連合及びJR九州労組は、1月17日、熊本県人吉市を訪問し、組織内議員である宮崎保市議会議員とともに同市の交通政策担当者等との意見交換を行った。JR連合から吉田組織部長と政所政策部長、JR九州労組から延時中央執行副委員長と大久保教育・広報部長及び仲本熊本地本書記長が参画した。



■熊本県人吉市と、同市における公共交通の状況

人吉市は、熊本市から直線距離で真南に約70kmの内陸部、熊本県の最南端に位置し、鹿児島県と宮崎県の県境に位置している。九州山地に囲まれた盆地で、「人吉・球磨地方（10市町村）」の中心地である。同市の中央部（東西）を日本三大急流の1つ球磨川が貫流、寒暖の差が激しく濃霧の発生が顕著である。観光資源も豊かで、球磨川沿いの温泉と川下り、鮎等で有名であるほか、中心部は旧人吉藩相良氏の城下町として栄えた町並みが残り「小京都」と呼ばれる。国指定史跡の人吉城跡のほか、中心部には熊本県唯一の国宝「青井阿蘇神社」があり、2015年4月には近隣の球磨郡各町村と並び「相良700年が生んだ保守と進取の文化～日本でもっとも豊かな隠れ里一人吉球磨～」が日本遺産に認定された。人口は1955年の国勢調査約4万8千人をピークに減少が続き、2017年1月現在人口は約3万4千人（世帯数は約1万6千世帯）で、65歳以上人口が約1万1千人を上回り、高齢化率は33%強と国・県の平均を上回り進んでいる。



人吉市作成資料より転載

交通状況は、人吉ICを有する「九州自動車道」が南北に縦貫し、東から南東にかけてJR九州「肥薩線」、人吉市から東部の湯前町までを運行する「くま川鉄道（第3セクター）」がある。その他、産交バス（株）が運営する路線バスが人吉市を起点に展開し（路線バス2系統4路線）、フィーダー（支線）的な役割をコミュニティバス（通称「豆バス」、4系統4路線）や予約型乗合タクシー等が担い、人吉市を中心とした公共交通体系となっている。また周遊観光バスも1台運行している。



JR九州肥薩線「人吉駅」前

なお、JR九州「肥薩線」は、熊本県の八代駅と鹿児島県の隼人駅間（計28駅、124.2km）を結ぶ、南九州3県を縦貫する路線であり、沿線に種々の豊富な鉄道・観光資源を擁し、観光列車である「SL人吉」や「いさぶろう・しんぺい」等が走行する重要な観光路線でもある。本年3月からは新観光列車「かわせみ やませみ」が運行開始予定となっている。

また同市内では、2013 年を境に幹線バス路線等の整理（乗合タクシーへ移行等）が実施され、その後新設された2系統のうち、JR人吉駅と人吉ICを結ぶ「人吉IC乗降口線」の利用者は増加傾向だが、総じてみれば公共交通の利用者数は減少。高齢化・人口減少社会に多くみられる傾向（利用者減、補助金増）が散見され、住民や観光客等の利用者の流れや目的等を整理し、各機関やサービスレベルの検討、利用促進策が求められている。そうした中で、2016年3月、同市が中心となり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）が「人吉・球磨地域公共交通網形成計画（2016年4月～2022年3月までの6年間）」を策定した。現在はそれを具現化・実行するための「地域公共交通再編実施計画」策定に向けて「人吉・球磨地域公共交通活性化協議会」のもと策定作業が進められており、また人吉市の公共交通マスタープランとして「人吉市地域公共交通網形成計画」の策定も進められている。

■人吉市の公共交通現地踏査と課題等

	平日	土曜	日曜
6時			
7時	30	30	30
8時	22	22	22
9時	15	15	15
10時	35	35	35
11時	15	15	15
12時	40	40	40
13時			
14時	35	35	35
15時	40	40	40
16時	45	45	45
17時	40	40	40
18時			
19時			



1月17日、JR連合・九州労組一行は人吉市へ入り、同市の公共交通と取り巻く環境等を把握するべく現地踏査を行った。人吉・球磨地域の中核である人吉駅における鉄道・路線バス・コミュニティバスの運行頻度やダイヤ構成、乗り継ぎの接続状況、利用者の流動、バスの利用状況等を視察した。

人吉駅前並びに構内は、バリアフリー化も含めて非常に綺麗に整備されており（P.1写真）、また一昨年には市営の「MOZOCAステーション868（人吉鉄道ミュージアム）」が開業し、休祝日は子供連れで賑わう模様。一方で、JR九州肥薩線は八代・熊本方面については1時間に1本、吉松方面には2～3時間に1本という列車運行頻度であり、平日の日中であったこともあり、列車の乗降客や駅前にいた観光客とおぼしき人も疎らであった。

現行では、鉄道ダイヤ（JR肥薩線、くま川鉄道）とバスダイヤとの間で接続がうまく確保されておらず、地域住民・観光客を問わず、利用者にとっては利便性が良いとは言えない状況が垣間見えた（現在、「再編実施計画」の策定を進める中で、改善に向けた検討・調整が行われている）。



列車番号	発時刻	着	列車番号	発時刻	着
1D	5:39		15D	14:32	
3D	6:19		17D	15:21	
5D	7:22		19D	16:27	
7D	8:21		21D	17:27	
9D	10:30		23D	18:34	
11D	11:11	熊本県庁前（シンフォニー）	25D	19:41	
13D	12:43		27D	21:35	

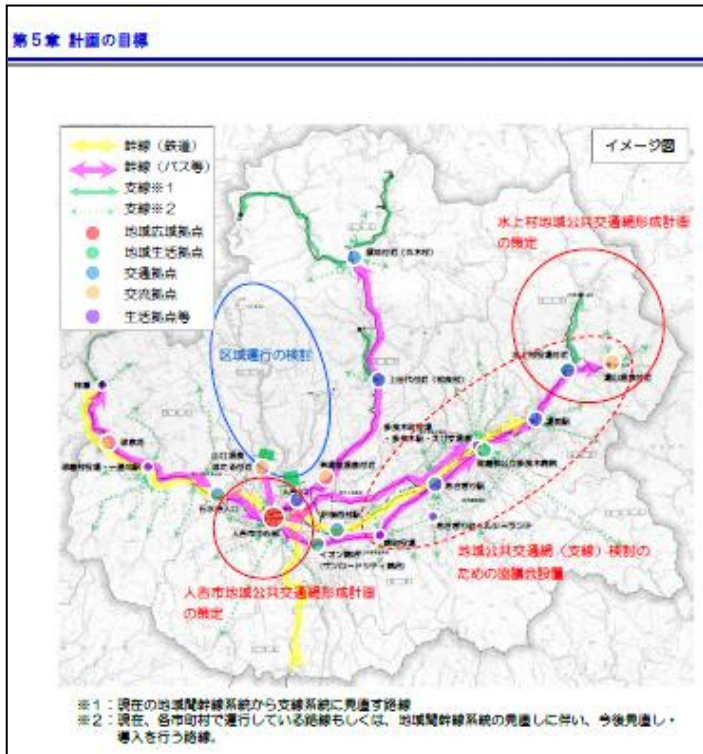
本日の1D 11:11後列車
普通列車

■人吉市長及び交通政策担当者との意見交換

1月17日、JR連合及びJR九州労組（中央本部・熊本地本）は、JR連合地方議員団連絡会に所属する宮崎保・人吉市議会議員とともに、人吉市を訪問し、松岡隼人市長及び交通政策担当者との意見交換を実施した。JR連合・吉田部長からの組織・活動紹介を行ったあと、松岡市長からは、同市を取り巻く情勢や交通政策の経緯と概要、課題認識の紹介を含めた挨拶があり、10市町村で策定した地域公共交通網形成計画をベースとして、公共交通を街づくりの中心として位



置付け、車に依存しない市をめざし計画策定を進めていることや、3月から運行開始が予定されている新観光列車「かわせみ やませみ」に対する期待と、連動した観光施策を実施する予定であることなどについても言及された。また、財政状況が厳しく経費節減が求められる中で、公共交通を支え続けるという‘相反する課題’に直面していることに触れられ、市の交通政策への協力要請を受けた。その後JR連合からは、「チーム公共交通」の形成や「チーム地域共創」を掲げ主張する内容を説明し、意見交換を行った。



▲ 人吉市・球磨地域公共交通網形成計画より転載
「目指す地域公共交通体系像（イメージ）」

10 もの市町村が広域に亘って地域公共交通網形成計画を策定し、その再編実施計画の策定に向けた取り組みを共同で進めている事例は貴重な事例であり、経緯と計画の内容は注目に値する。一方で、広域になりステークホルダーが多いほど、それぞれのエリア・自治体では抱える事情が大きく異なるため、自治体間や関係者間では利害と様々な主張が混在するため取りまとめにあたっての苦労を感じた。また、地域住民アンケートや、高齢者の日常の外出に関する調査、高校生の通学実態調査、施設利用者ヒアリング調査、観光客ヒアリング&アンケート調査等が実施され、公共交通の利用者・利用目的の偏り実態や、公共交通の利用率が極めて低い状況（全く利用しない人が7割、18歳以上で週2日以上利用する人は約3%）を踏まえ、いかにして利用促進を行うかを課題として認識し、メスを入れようとしている点が伺えた。一例として免許返納制度も話題となったが、65歳以上の方の自主返納のメリットとして、産交バスの利用対象路線や乗合タクシーの利用料金が半額となることや、「くま川鉄道」が1か月間3千円で乗り放題となる（「パスポートくま」）等の特典があるが、認知度は高くはなく周知活動がカギと感じた。路線バスをはじめとする公共交通の利用方法等についても合わせて周知を図るべく、自治体や事業所の枠を超えた‘総合的な公共交通ガイド’の作成や周知活動も検討されており、利用者に知ってもらう活動の必要性についても双方から言及。また、観光客を取り込む戦略の必要性・重要性についても話題となり、現時点でも公共交通利用促進のためにできることが、事業者サイドの視点からも多くあることも感じた。また、交通政策に精通した専門担当者が不在であり、部外の方も借りて調査・集約等をしていることや、再編実施計画策定・実行段階ではその影響が大きいこと、他自治体の事例等も研究しながら調整が進められていること、直近では鉄道ミュージアムや各種イベントを利用して公共交通利用促進の方策を試行錯誤していることなども伺えた。その他計画策定後の計画変更は3年間でできないという中での緻密な計画策定の難しさも話題にあがった。

厳しい状況にありながらも、人吉市が中心となった人吉・球磨地域の取り組みは、「チーム公共交通」形成と「チーム地域共創」の体現に向けた取り組みとして極めて興味深く、期待をしたいケースでもあり、地方の実情を目の当たりにすることもできた。今後も継続的にウォッチしつつ、JR連合としての政策立案と各方面への提言活動に活かしていく。