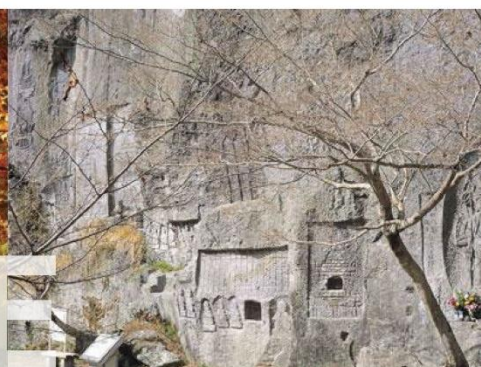
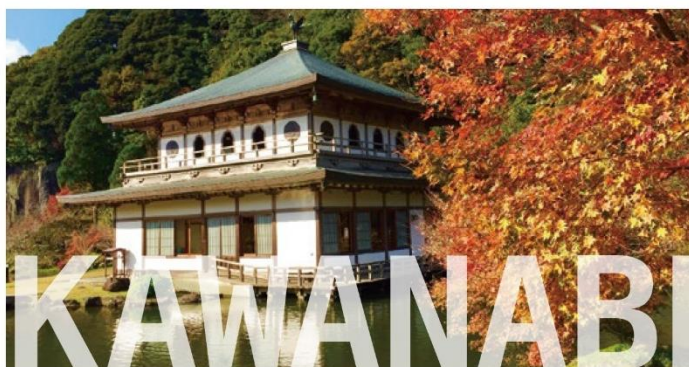
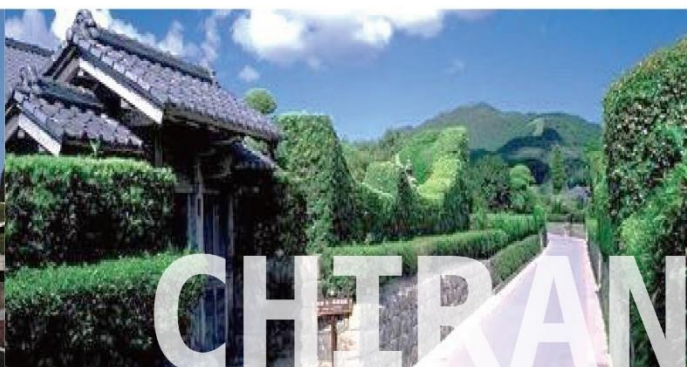


南九州市 地域公共交通計画



令和4年8月策定
令和7年6月改定

[目 次]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の目的・位置づけ	2
1-3 計画期間と区域	2
1-4 本市の上位計画・関連計画	3
2. 南九州市の概況	7
2-1 地域の現状	7
2-2 公共交通の現状	21
3. これまでの地域公共交通の取組の検証	37
3-1 第3次南九州市地域公共交通総合連携計画の概要	37
3-2 第3次南九州市地域公共交通総合連携計画の検証	38
3-3 新型コロナウイルス感染症の影響	53
3-4 公共交通を取り巻く社会情勢	54
4. 南九州市の公共交通に関する意向等の把握	55
4-1 市民・来訪者の乗継や運賃に関する許容範囲	55
4-2 自治会が必要と考える支援策と共助の可能性	56
4-3 市民意向にみる「タクシー」への期待度合い	57
4-4 公共交通を利用しない理由	58
4-5 公共交通の改善指摘	59
4-6 民間サービス提供者が把握している利用者の要望とサービスの課題	61
4-7 事業者の意向や抱えている課題	61
4-8 中学3年生の来春からの高校通学手段と市内高校からの問題指摘等	62
5. 南九州市の公共交通に関する課題	63
5-1 南九州市が優先的に解決すべき5つの課題	64
6. 南九州市地域公共交通計画が目指すもの	66
6-1 本市における地域公共交通の基本方針	66
6-2 計画の目標	70
6-3 目標を達成するために行う取組の概要	71
6-4 取組の内容	72
6-5 目標達成に向けたマネジメント	75
【参考資料①】 令和3年度に実施した調査の概要	77
【参考資料②】 南九州市地域公共交通協議会	80
【用語集】	83

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の背景と目的

薩摩半島の南部にある本市は、旧潁娃町、旧知覧町、旧川辺町が合併し平成19年12月1日に誕生しました。県都である鹿児島市の南西約30kmに位置し、南は東シナ海に面し、東に鹿児島市・指宿市、西は枕崎市・南さつまに接しています。

道路網をみると、鹿児島市と枕崎市を結ぶ国道225号が川辺地域を縦断し、海岸線に沿って国道226号が鹿児島市・指宿市・南九州市・枕崎市・南さつま市を結んでいます。また、指宿スカイラインが鹿児島市との境界に沿って走っており、潁娃地域・知覧地域・川辺地域それぞれにインターチェンジがあります。さらに地域高規格道路「南薩縦貫道」が川辺地域・知覧地域を縦断しており、市内に5つのインターチェンジがあります。その他、地域内外を結ぶ幹線路線としては、主要地方道石垣加世田線、潁娃川辺線、谷山知覧線、枕崎知覧線、鹿児島川辺線、加世田川辺線等があり、それらを中心に県道・市道等が分岐しています。

このような地域性や道路ネットワークと連動しつつ、本市の公共交通としては、JR指宿枕崎線、路線バス（鹿児島交通）、コミュニティバス「ひまわりバス」、予約型乗合タクシー「ひまわりタクシー」、タクシー等が運行されています。

本市においては、公共交通の利用者の減少や運転手不足・高齢化などにより、公共交通のサービス縮小が懸念される一方で、高齢者等の運転免許返納の促進等を考えると、公共交通が果たす役割は重要さを増しています。

そのような中、本市は、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指し、平成30（2018）年3月に「第3次南九州市地域公共交通総合連携計画」を策定し、各種取組を進めてきました。

また我が国では、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。当該法では、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地域などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すこととなっています。

そこで本計画を策定し、「南九州市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするとともに、市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら様々な取組を推進します。

なお、本市の上位計画である「第2次南九州市総合計画」では、3つの基本目標を掲げており、本計画を通じて市民の移動手段の確保、JR指宿枕崎線と路線バスの維持確保、高齢者や障がい者の社会参加の促進、持続可能な地域コミュニティの形成等を図ります。

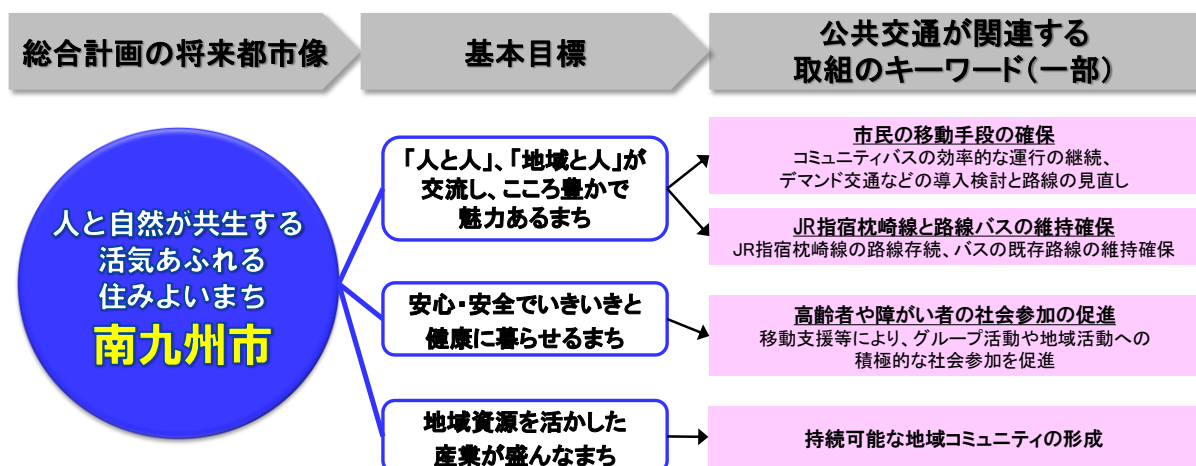
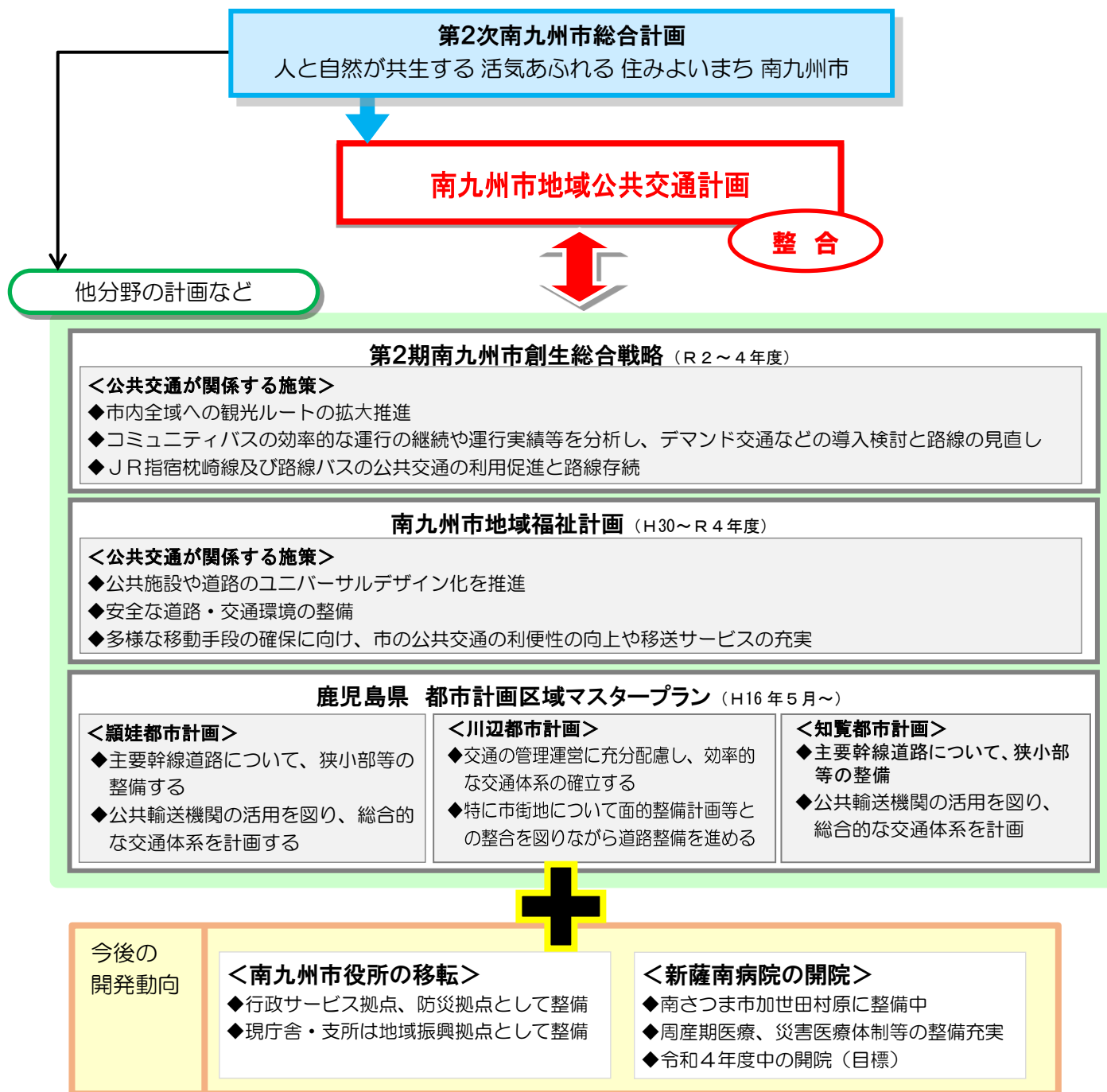


図 南九州市がめざす「まちづくりの目標」と公共交通が関連する政策・事業（一部抜粋）

1-2 計画の目的・位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「改正地域公共交通活性化再生法」に則り、南九州市のまちづくりの将来像を示す「南九州市総合計画」の推進に向けた「南九州市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにする地域公共交通の基本計画（マスタープラン）です。

「第2次南九州市総合計画」を最上位計画としつつも、「南九州市総合戦略」や「南九州市地域福祉計画」等の関係計画との一体性を確保し、整合を図っています。



1-3 計画期間と区域

計画期間：2022（令和4）年度～2027（令和9）年度

〔上位計画である第2次南九州市総合計画の期間に合わせて設定します〕

計画区域：南九州市全域

※計画区域中（南九州市内）には、運行費の国庫補助を受けて、市外との往来を目的とする幹線とその幹線に接続し、市内における移動を目的とする支線（フィーダー）が存在する。

1-4 本市の上位計画・関連計画

1-4-1 上位計画「第2次南九州市総合計画」

第2次南九州市総合計画（平成30年3月）																					
計画概要等	○計画期間 基本構想：平成30年度～令和9年度 前期基本計画：平成30年度～令和4年度 ○基本目標 「人と自然が共生する 活気あふれる 住みよいまち 南九州市」 1. 「人と人」、「地域と人」が交流し、こころ豊かで魅力あるまち 2. 安心・安全でいきいきと健康に暮らせるまち 3. 地域資源を活かした産業が盛んなまち ○分野別目標 Ⅰ 豊かな自然 活力ある農村 未来に向けて発展する まちづくり Ⅱ 魅力と活力にあふれ にぎわう まちづくり Ⅲ 人と物が行き交い 快適で暮らしやすい まちづくり Ⅳ 安全で安心して 住みやすい まちづくり Ⅴ みんなで支えあい いきいきと健やかに暮らせる まちづくり Ⅵ 心の豊かさと想像力を育む 教育・文化の まちづくり Ⅶ みんなで創る協働と自立の まちづくり																				
公共交通に関する記述	〈分野別目標Ⅱ ③観光の振興〉 ・知覧地域の観光施設と連動した観光周遊ルートの拡大を図る。 ・障がい者や高齢者、妊婦など、誰もが自由に観光を楽しめるよう、観光施設等のバリアフリー化や多目的トイレを設置するなどユニバーサルツーリズムを推進する。 ・広域観光化に対応するため、近隣の観光施設や団体と連携し、誘客活動や情報発信、広域観光ルートの開発、交通基盤の整備に取り組む。 ☑ 指標と目標値 <table><tr><th></th><th>《現状値》</th><th>《目標値（2022年）》</th><th>【数値の根拠等】</th></tr><tr><td>知覧地域内有料施設の 入り込み客数</td><td>510,000人</td><td>1,000,000人</td><td>知覧地域有料施設による統計</td></tr><tr><td>訪日外国人数</td><td>18,000人</td><td>30,000人</td><td>【数値の根拠等】 武家屋敷外国人入園者数</td></tr><tr><td>観光ツアー受入件数</td><td>55件</td><td>75件</td><td>【数値の根拠等】 市内体験ツアー（有料）受入件数</td></tr><tr><td>修学旅行生民泊受入数</td><td>789人</td><td>1,000人</td><td>【数値の根拠等】 市内「ザリム」協議会受入生徒数</td></tr></table> 〈分野別目標Ⅲ ②公共交通機関の充実〉 ・コミュニティバスの効率的な運行を継続する。 ・運行実績等を分析しデマンド交通などの導入検討と路線の見直しを行う。 ・JR九州と連携し、市内各駅の環境整備に努めるとともに、沿線自治体とも連携しながら利用促進を図る。 ・JR指宿枕崎線の路線存続、バスの既存路線の維持確保に努める。 ・JR西郷娃駅については、市民や高校生の利便性確保のため、市の管理の継続に努める。 〈分野別目標Ⅴ ③高齢者福祉の充実 ④障がい者（児）福祉の充実〉 ・生きがいづくりや社会参加の促進 ・移動支援などにより、グループ活動や地域活動への積極的な社会参加を促進		《現状値》	《目標値（2022年）》	【数値の根拠等】	知覧地域内有料施設の 入り込み客数	510,000人	1,000,000人	知覧地域有料施設による統計	訪日外国人数	18,000人	30,000人	【数値の根拠等】 武家屋敷外国人入園者数	観光ツアー受入件数	55件	75件	【数値の根拠等】 市内体験ツアー（有料）受入件数	修学旅行生民泊受入数	789人	1,000人	【数値の根拠等】 市内「ザリム」協議会受入生徒数
	《現状値》	《目標値（2022年）》	【数値の根拠等】																		
知覧地域内有料施設の 入り込み客数	510,000人	1,000,000人	知覧地域有料施設による統計																		
訪日外国人数	18,000人	30,000人	【数値の根拠等】 武家屋敷外国人入園者数																		
観光ツアー受入件数	55件	75件	【数値の根拠等】 市内体験ツアー（有料）受入件数																		
修学旅行生民泊受入数	789人	1,000人	【数値の根拠等】 市内「ザリム」協議会受入生徒数																		

1-4-2 主な関連計画「第2期南九州市創生総合戦略」

第2期南九州市創生総合戦略（令和2年3月）		
計画概要等	○計画期間：令和2年度～令和4年度 ○基本目標：「人と自然が共生する 活気あふれる 住みよいまち 南九州市」	
公共交通に関する記述	<目標2：地域資源を活用した新しい人の流れの創造> ○市内全域への観光ルートの拡大推進 ・観光ルートの拡大と新たな顧客獲得を目指すとともに、観光案内施設、便益施設の整備や外国人向けの案内体制を充実する。 ・新たな観光地づくりと周遊ルートの開発促進を図る。	
	<目標4：安心・安全で住み続けたいまち> ○交流促進のための交通体系及び情報環境整備 ・安心・安全な地域間の交流を促進するため、交通体系の整備を図る。 ○広域連携の推進 ・市民の活動範囲の広域化にあわせ、複数の地方自治体との連携による広域連携を推進する。 ○道路・交通体系の整備 ・地域間の連絡、公共施設へのアクセス向上のため幹線道路や交通網の整備を進め、地域経済の活性化を図る。 ○公共交通機関の充実 ・高齢者など交通弱者の移動手段としてコミュニティバスの効率的な運行を継続する。 ・運行実績等を分析し、デマンド交通などの導入検討と路線の見直しを図る。 ・日常生活の交通手段の確保を図るため、JR指宿枕崎線及び路線バスの公共交通の利用促進と路線存続に努める。	
	項目	基準値（現状値）
	コミュニティバスの平均乗車人数	4.3 人／本
	JR西郷駐駅停車の列車本数（本）	14 本
		目標値（令和4年度）
		4.9 人／本
		維持

1-4-3 主な関連計画「南九州市地域福祉計画」

南九州市地域福祉計画（平成 30 年 3 月）			
計画概要等	○計画期間：平成 30 年度～令和 4 年度 ○基本目標：「みんなで支え合い いきいきと健やかに暮らせるまちづくり」		
公共交通に関する記述	<目標3：安全安心に暮らし続けられる環境づくり>		
	○基本施策3 暮らしやすい環境のまちづくり		
	・ 公共施設や道路のユニバーサルデザイン化を推進する。		
	・ 全ての市民が地域の交流の様々な機会に出向くことができるよう、安全な道路・交通環境の整備に努める。		
	・ 多様な移動手段の確保に向け、市の公共交通の利便性の向上や移送サービスの充実に努める。		
	指 標	平成 28 年度（現況年度）	令和 4 年度（目標年度）
	道路や公共交通機関が充実していると 感じる市民の割合	32.5%	39.0%
	公共施設の利用が便利であると 感じる市民の割合	37.7%	45.2%

1-4-4 主な関連計画「都市計画区域マスタープラン」

頤娃都市計画：区域マスタープラン（平成 16 年 5 月）	
計画概要等	○計画期間：平成 16 年 5 月～ ○基本目標：「安全で安心な生きがいのあるまちづくり」 ・交通基盤と生活環境が整備された緑豊かなまちづくり ・心身ともに健康で安心して暮らせるまちづくり ・産業の振興と人と物が交流するまちづくり
公共交通に関する記述	〈交通施設の都市計画の決定の方針〉 ・公共輸送機関の活用を図りつつ、各種交通機関の適正な機能分担のもとに、総合的な交通体系を計画する。

川辺都市計画：区域マスタープラン（平成 16 年 5 月）	
計画概要等	○計画期間：平成 16 年 5 月～ ○基本目標：「住民がしあわせを創るまち」 ・立地条件を活かした多様な文化との交流によるまちづくり ・鹿児島市近郊の条件を活かした住みよいまちづくり ・自然と調和した環境に配慮するまちづくり
公共交通に関する記述	〈交通施設の都市計画の決定の方針〉 ・施設計画にあっては、交通の管理運営に充分配慮し、効率的な交通体系の確立に努める。施設整備にあたっては、既存施設の有効利用を図りつつ、計画的、段階的整備を図る。 ・歩行者空間の整備にあたっては、生活環境と調和したバリアフリー対策も考慮した都市交通施設の整備を図る。

知覧都市計画：区域マスタープラン（平成 16 年 5 月）	
計画概要等	○計画期間：平成 16 年 5 月～ ○基本目標：「個性と魅力が輝く、質の高い暮らしとにぎわいに満ちた交流のまちづくり」 ・豊かな自然と共生し、住民同士のふれあいと質の高い暮らしがあるまちづくり ・歴史や景観を活かし、だれもが訪れたくなる、にぎわいのある交流のまちづくり
公共交通に関する記述	〈交通施設の都市計画の決定の方針〉 ・都市計画区域内の軸となり、鹿児島市等の広域・周辺都市を結び、利便性の向上を図る広域的な幹線道路の整備を図る。 ・安全性の高い市街地を形成し、円滑な交通処理と地域間の連絡を強化する都市内幹線道路網の形成を図る。 ・環境負荷の軽減を図り、だれもが安全に移動できるよう、既存の公共交通を活用しつつ、総合的な交通体系の確立を図る。 ・歩行者の安全性、快適性を確保するため、交通施設等のユニバーサルデザインに配慮した施設整備に努める。 ・道路については、交通体系の整備方針に基づき、地域高規格道路、主要幹線道路、都市幹線道路について、整備中区間の早期完成を図り、未着手区間の早期整備を目指す。

瀬戸市都市計画
都市計画区域の
整備、開発及び保全の方針



知覚都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針



川辺都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図



2. 南九州市の概況

2-1 地域の現状

2-1-1 人口特性

1) 総人口の推移

●令和2年国勢調査によると、本市の総人口は33,080人、高齢化率は40.1%となっており、人口は減少傾向となっている一方、高齢化率は上昇傾向にあります。

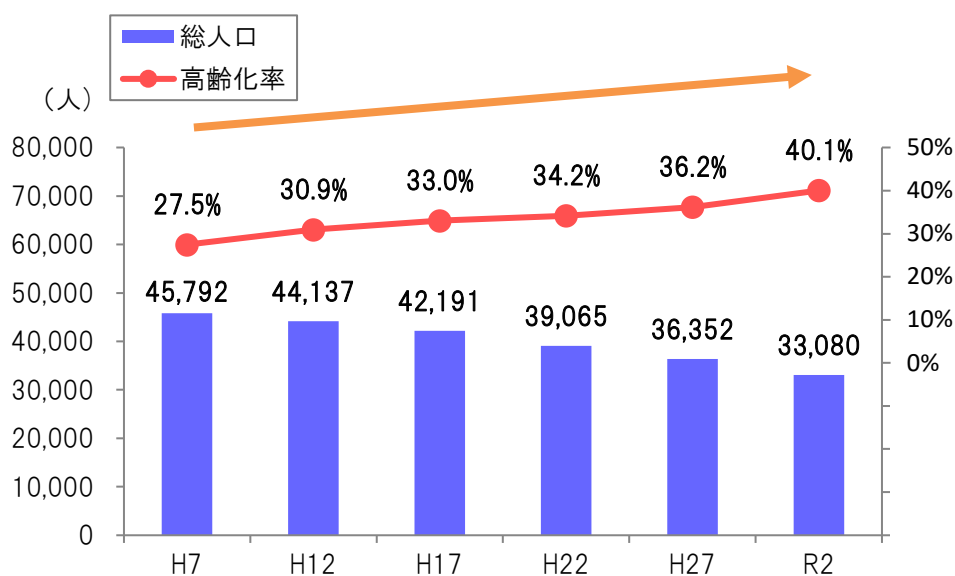


図 市の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査

※H7～12 総人口：旧穎娃町・旧知覧町・旧川辺町の総人口合計値

H7～12 高齢化率：旧穎娃町・旧知覧町・旧川辺町の高齢化率

2) 将来人口の予測

●人口ビジョンによると、総人口に加え老年人口も令和7（2025）年から減少する予測結果になっています。

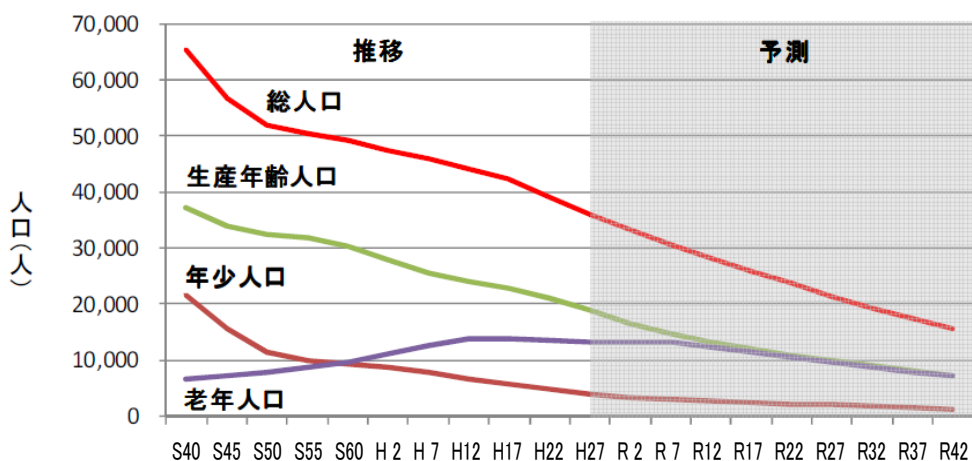


図 年齢3区分別人口の推移と予測

出典：「南九州市人口ビジョン」（H28年1月）

3) 人口分布

- 総人口は、川辺地域・知覧地域の中心部及び国道 225 号線沿いに集中しています。
- また、頴娃地域では鉄道（ＪＲ指宿枕崎線）沿線にも多く分布しており、特に「頴娃駅」「西頴娃駅」「石垣駅」「頴娃大川駅」の周辺では人口 500 人以上のエリアもみられます。

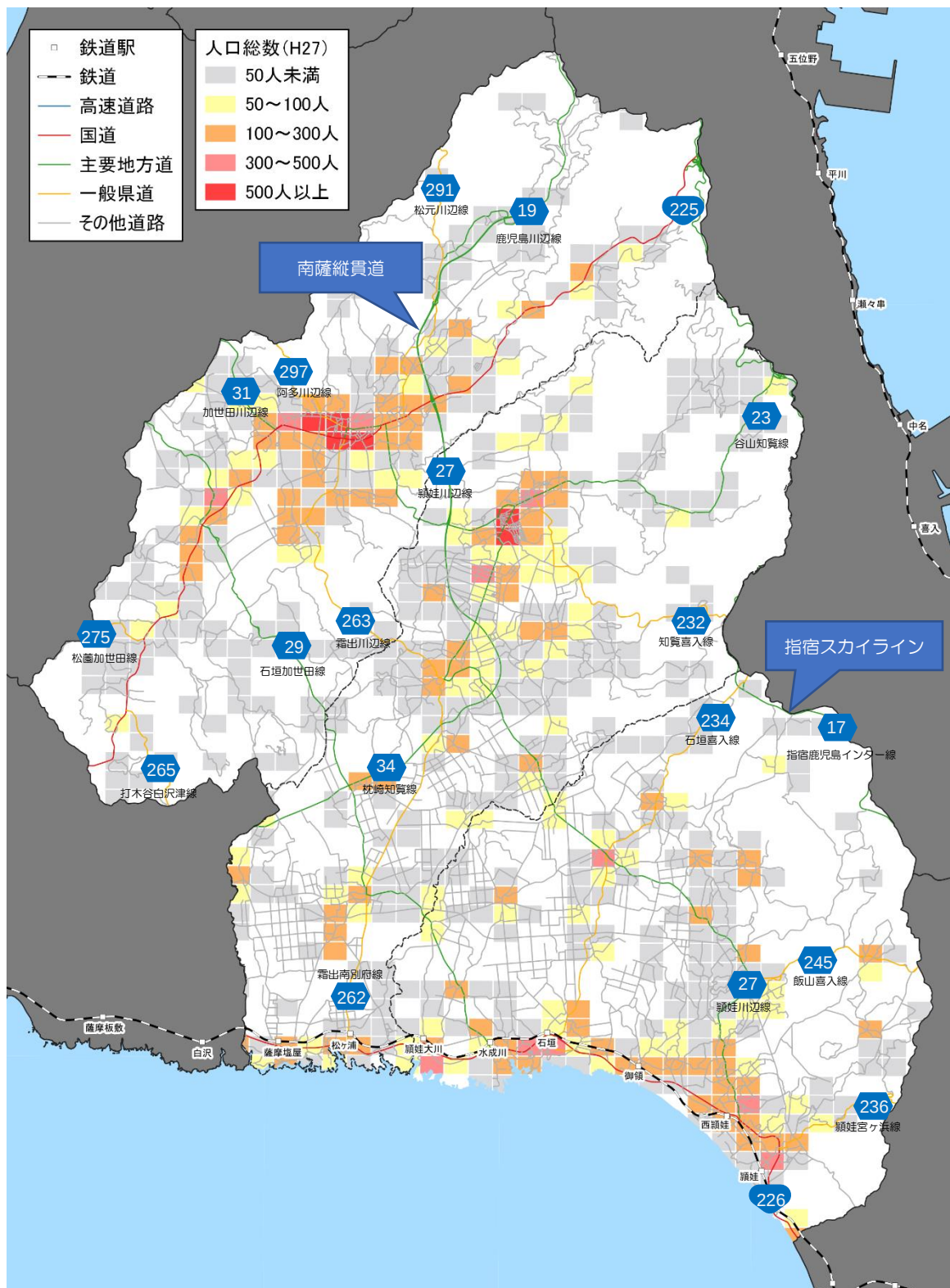


図 南九州市の人口分布（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査

4) 高齢者分布

- 高齢者人口は、人口分布と同様に、川辺地域・知覧地域の中心部に集中しています。
- 頴娃地域では鉄道（ＪＲ指宿枕崎線）沿線にも多く分布しており、特に「石垣駅」「頴娃大川駅」の周辺では高齢者人口 200 人以上のエリアもみられます。

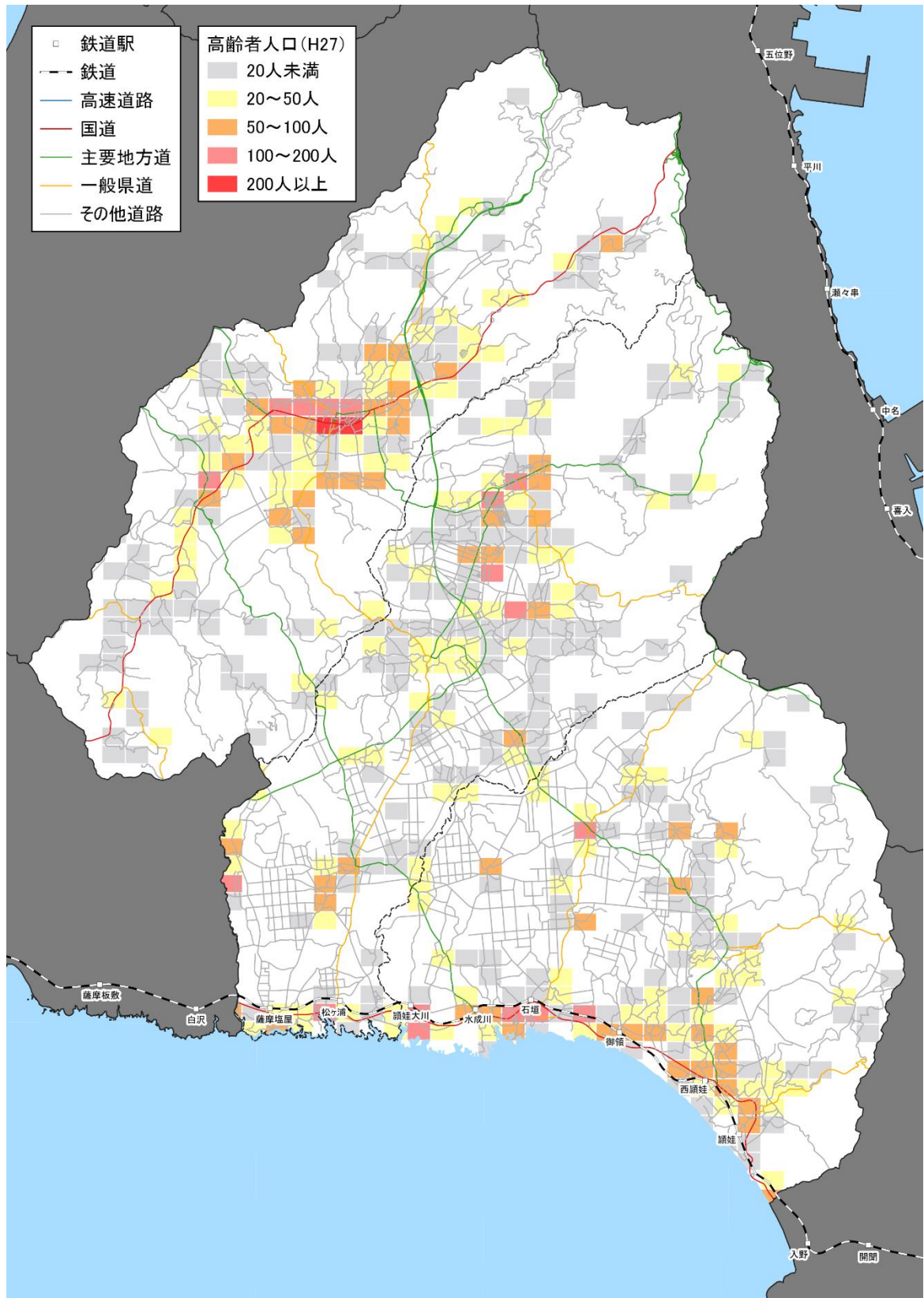


図 南九州市の高齢者人口の分布（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査

5) 高齢化率分布

- 高齢化率の分布状況を見ると、高齢化率 30%以上のエリアが市内全域に分布しており、高齢化が進んでいることが分かります。
- 一方で、知覧地域中心部では、高齢化率 10%～20%に抑えられているエリアがあります。

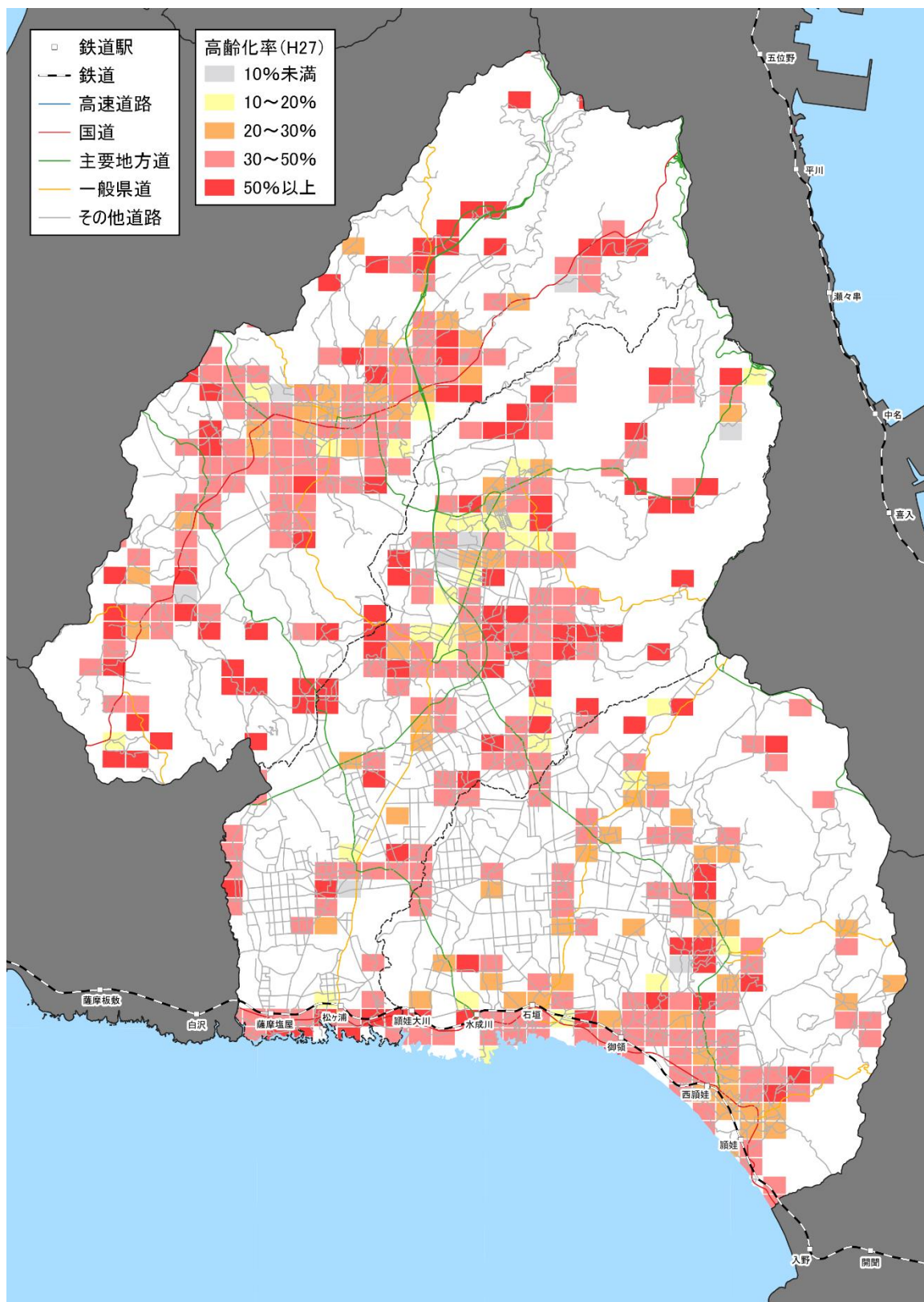


図 南九州市の高齢化率の分布（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査

2-1-2 施設立地状況

1) 教育施設

- 教育施設の立地状況をみると、中学校や高等学校は国県道沿線に立地しています。瀬々庁舎の最寄り駅となるJR西瀬々駅周辺に高校が立地しています。
- 小学校は国県道沿線のみならず、そこから奥まった市道に立地しています。

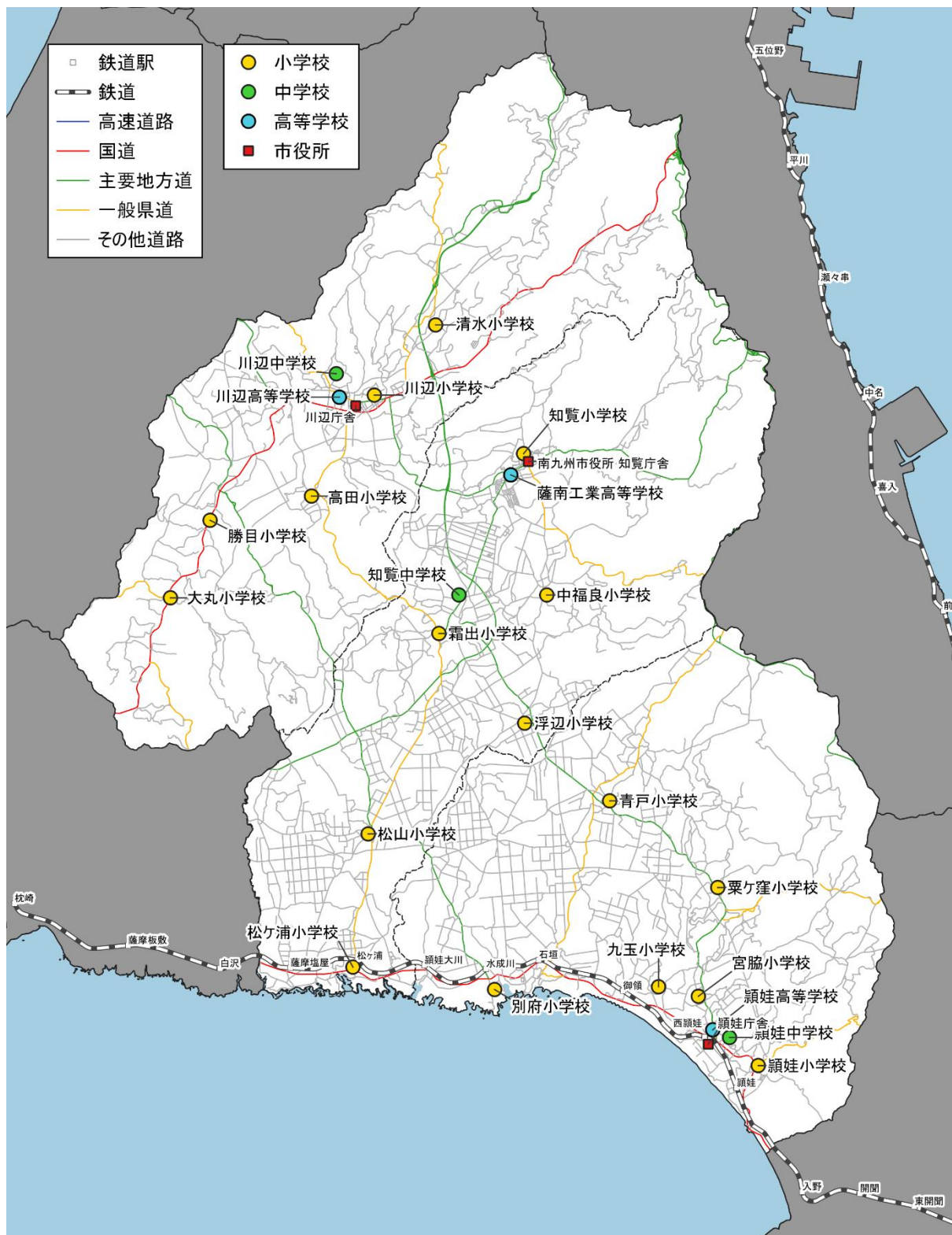


図 教育施設の分布状況（令和3年度）

資料：南九州市資料

2) 医療施設・入浴施設

- 医療施設・入浴施設の立地状況を見ると、潁娃地域・知覧地域・川辺地域の庁舎周辺、国道 225 号線及び鉄道（JR 指宿枕崎線）沿線に多く分布しています。
- 一部の施設は、県道から奥まった市道に立地しています。

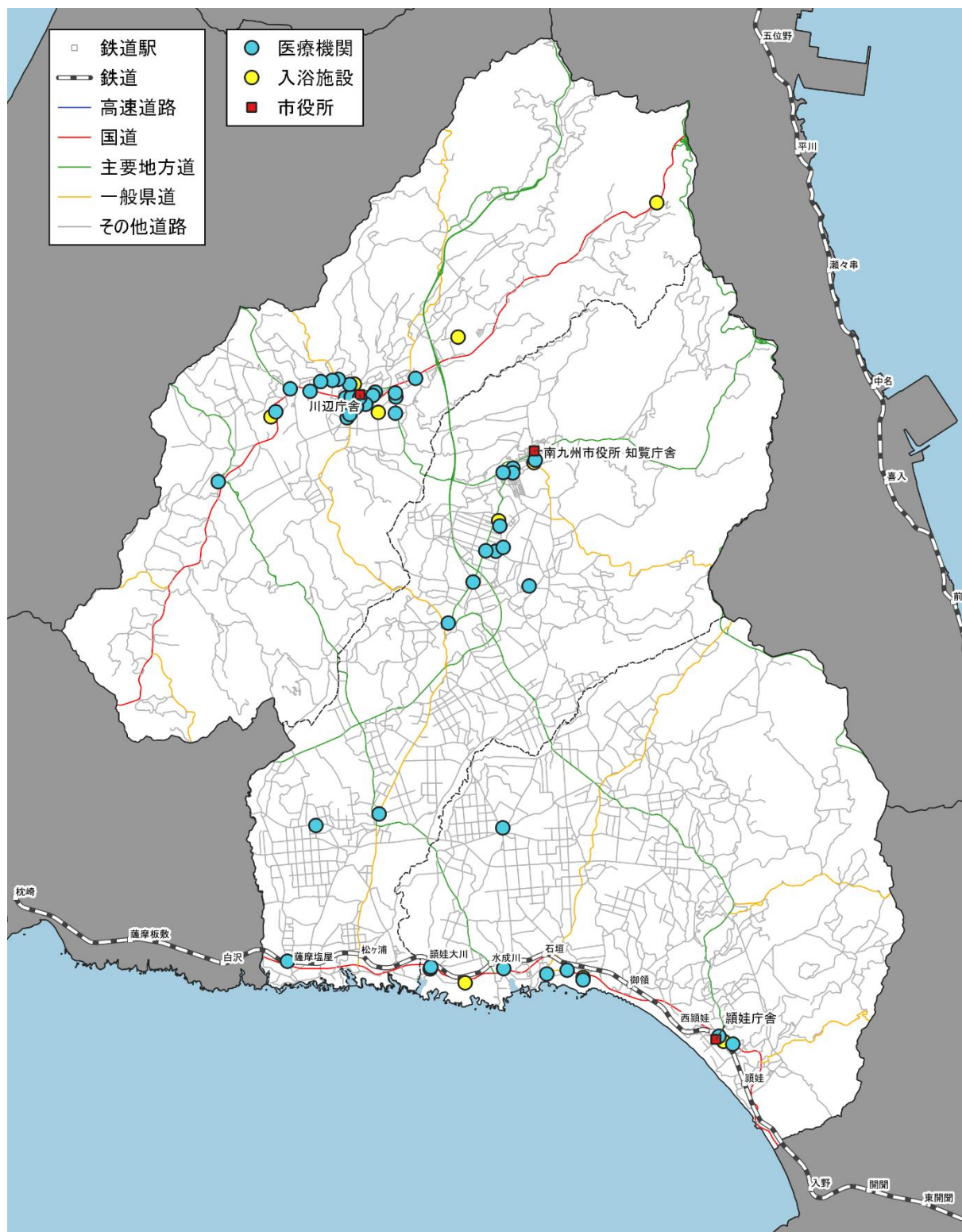


図 医療施設・入浴施設の分布状況（令和３年度）

資料：南九州市資料

3) 商業施設

●商業施設の立地状況をみると、医療施設と同様に、颯娃地域・知覧地域・川辺地域の庁舎周辺、国道 225 号線及び鉄道（JR 指宿枕崎線）沿線に多く分布しています。

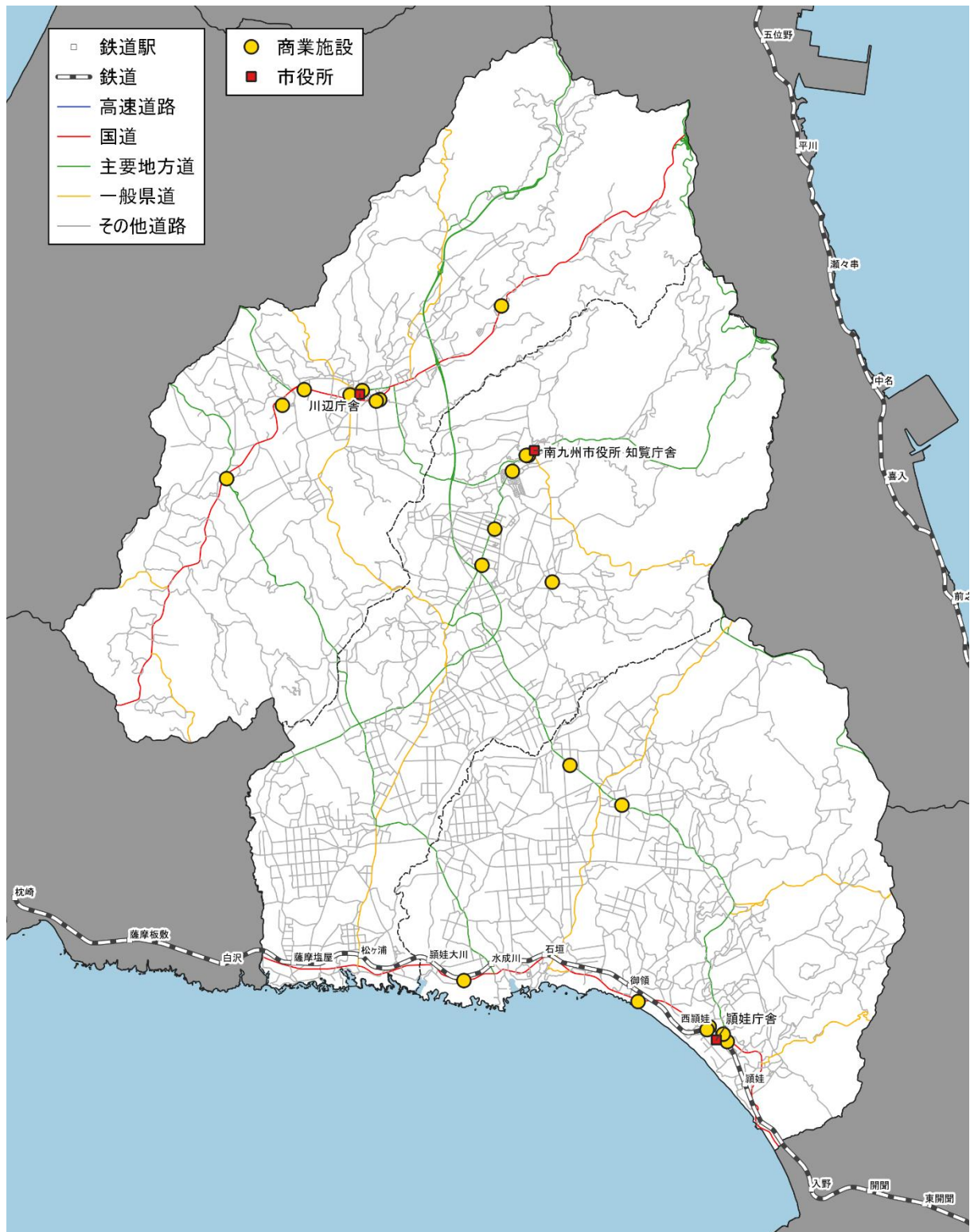


図 商業施設の分布状況（令和3年度）

資料：南九州市資料

2-1-3 日常生活における市町村間の結びつき

1) 通勤流動

- 南九州市の通勤者（13,208人）の71.2%（9,399人）が市内に通勤しており、それ以外に鹿児島市と南さつま市にそれぞれ1割ずつ通勤しています。
- また、鹿児島市（1,436人）、南さつま市（1,051人）、枕崎市（875人）等から南九州市に通勤しています。

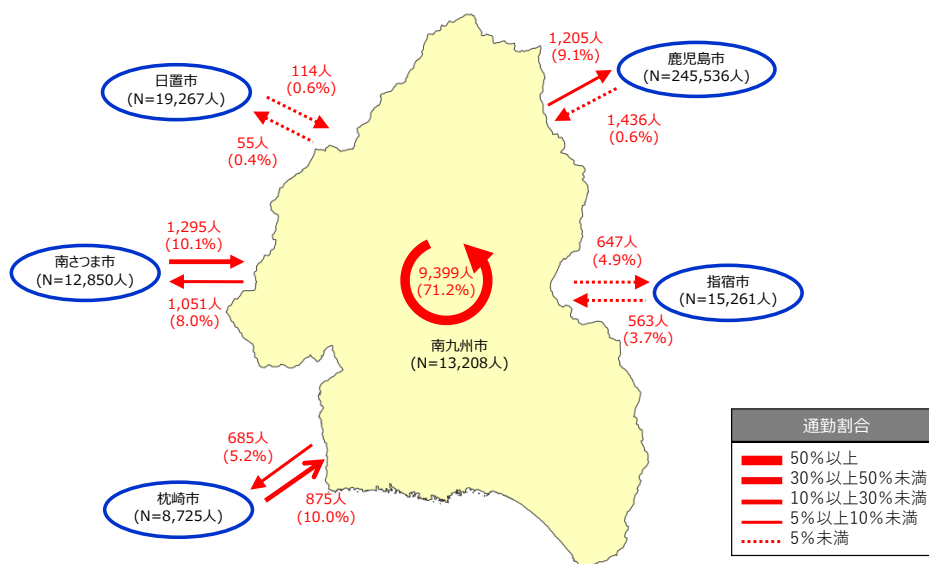


図 通勤流動

資料：平成27年 国勢調査

2) 通学流動

- 南九州市の通学者（1,341人）の46.9%（629人）が市内に通学しており、それ以外に鹿児島市と南さつま市にそれぞれ2割ずつ通学しています。
- また、南さつま市（125人）、指宿市（92人）、枕崎市（86人）等から南九州市に通学しています。

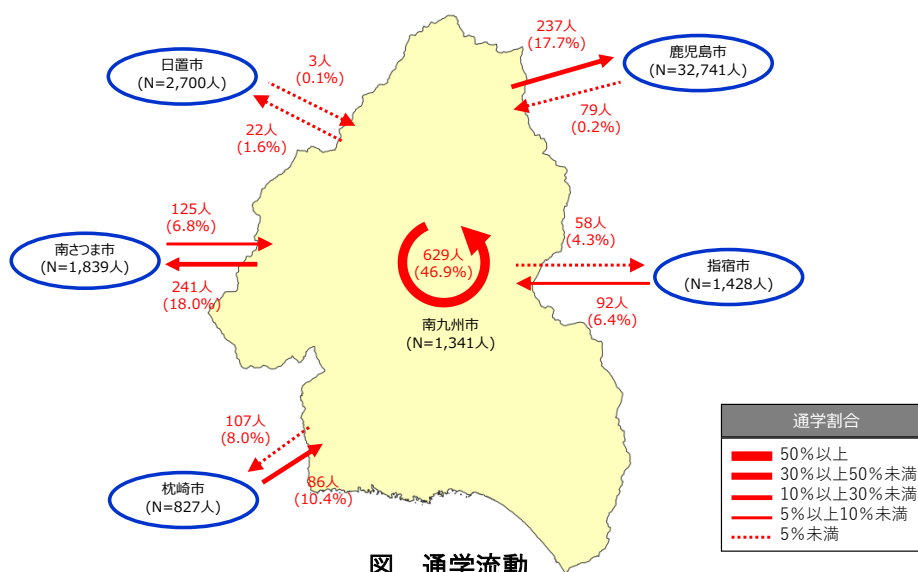


図 通学流動

資料：H27 国勢調査

●令和3年度に実施したアンケート結果によると、令和4年春に高校入学予定者の進学希望先としては、居住している自地域内の高校進学は3割、市内全体でみても概ね5割前後となっており、残り5割は南さつま市や鹿児島市、指宿市、枕崎市等の市外への進学希望がみられます。

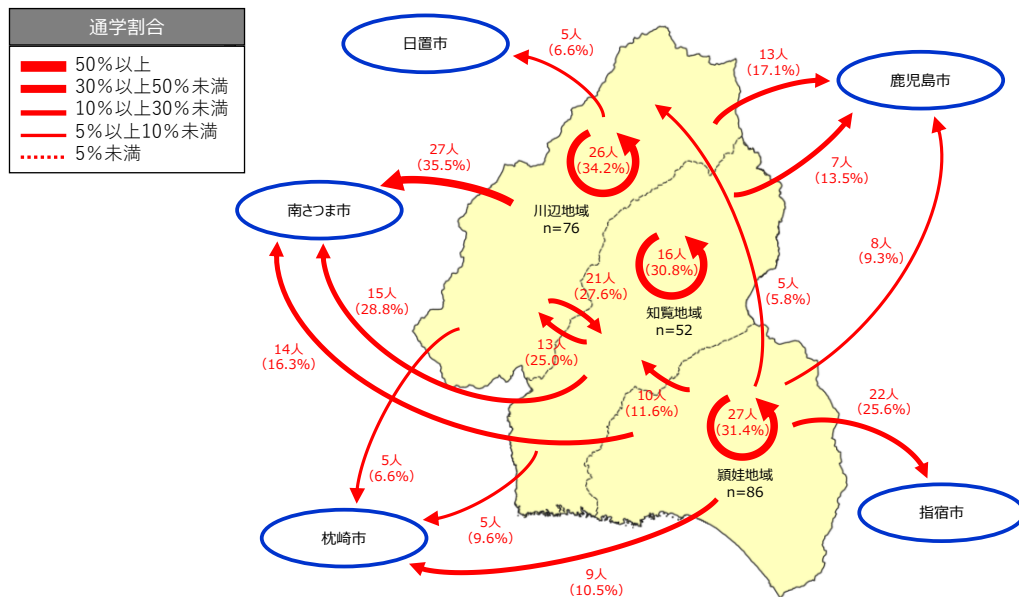


図 令和4年春に高校入学予定者の進学希望先（市内の高校通学流動）

資料：令和3年度中学3年生保護者アンケート結果

注）指摘割合1%以上かつ回答者数3人以上を図化の対象とした

3) 買い物流動

- 市民アンケート結果によると、市民の自地域内での買い物は、川辺地域 91.2%、知覧地域 54.4%、額賀地域 84.9%となっています。
- 自地域内での買い物が比較的少ない知覧地域では、川辺地域に 20.8%、枕崎市に 13.3%、額賀地域に 6.9%と分散傾向にあります。

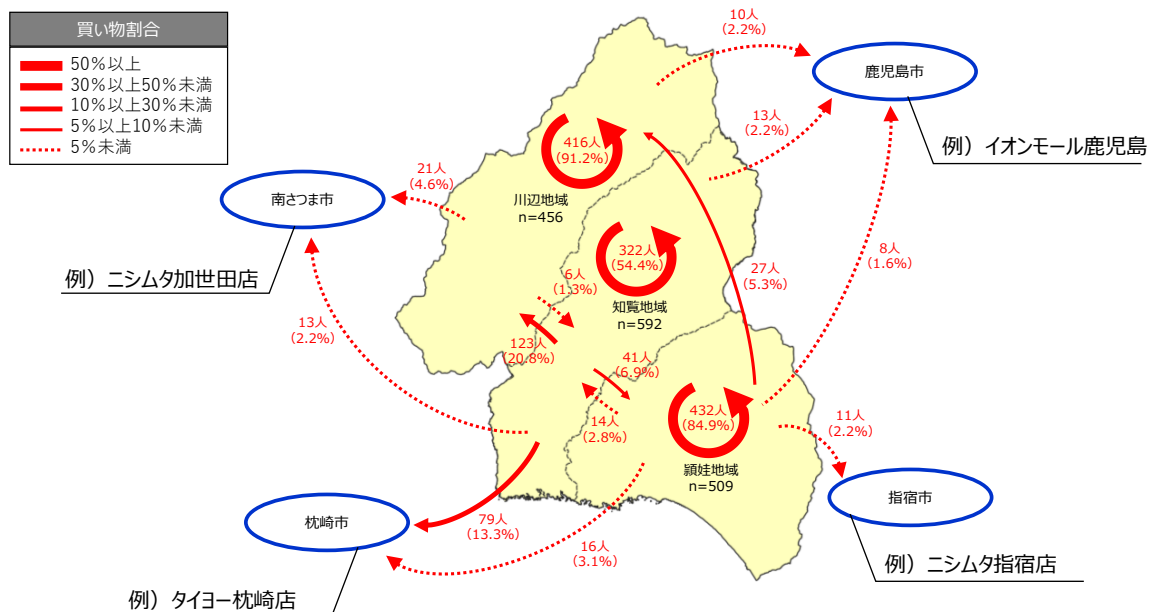


図 買い物流動

資料：市民アンケート調査結果

注）指摘割合1%以上を図化の対象とした。n値は有効票数

注）市外の主要目的施設を図中に示しているが、各市の指摘割合1位のみを表示した。

4) 通院流動

- 市民アンケート結果によると、市民の自地域内での通院は、川辺地域 62.7%、知覧地域 19.7%、頤娃地域 44.7%となっています。
- 川辺地域は、自地域内が最も多いですが、それ以外にも南さつま市（15.7%）や鹿児島市（14.0%）等の流動がみられます。
- 同様に、頤娃地域も自地域内が最も多いですが、指宿市（20.6%）や鹿児島市（11.0%）枕崎市（10.3%）等の流動がみられます。
- 一方で、知覧地域は、枕崎市 28.4%、川辺地域 20.2%、南さつま市 14.5%となっており、自地域よりも他地域の方が多く、流動が分散している傾向にあります。

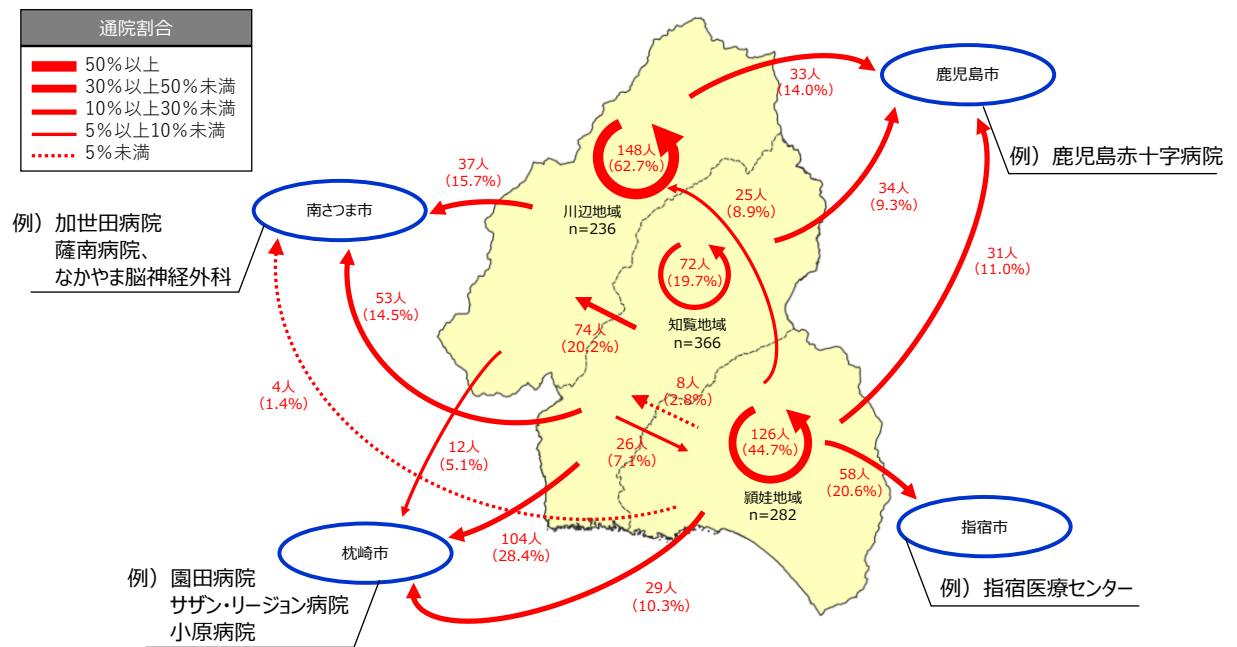


図 通院流動

資料：市民アンケート調査結果

注) 指摘割合 1%以上を図化の対象とした。n 値は有効票数

注) 市外の主要目的施設を図中に示しているが、各市の指摘割合上位 3 位以内かつ指摘数が 8 以上のみを表示した。

2-1-4 観光

- 本市は、知覧地域中心部や国道 225 号線沿い、鉄道（ＪＲ指宿枕崎線）沿線に観光施設が分布しています。
- 川辺地域や瀬娃地域にはキャンプ場や公園等の広大な自然を生かした施設が多く分布しており、知覧地域には重要伝統的建造物群保存地区に選定されている「知覧武家屋敷庭園群」や陸軍特攻基地が置かれた地として「知覧特攻平和会館」等の歴史的観光資源が存在しています。

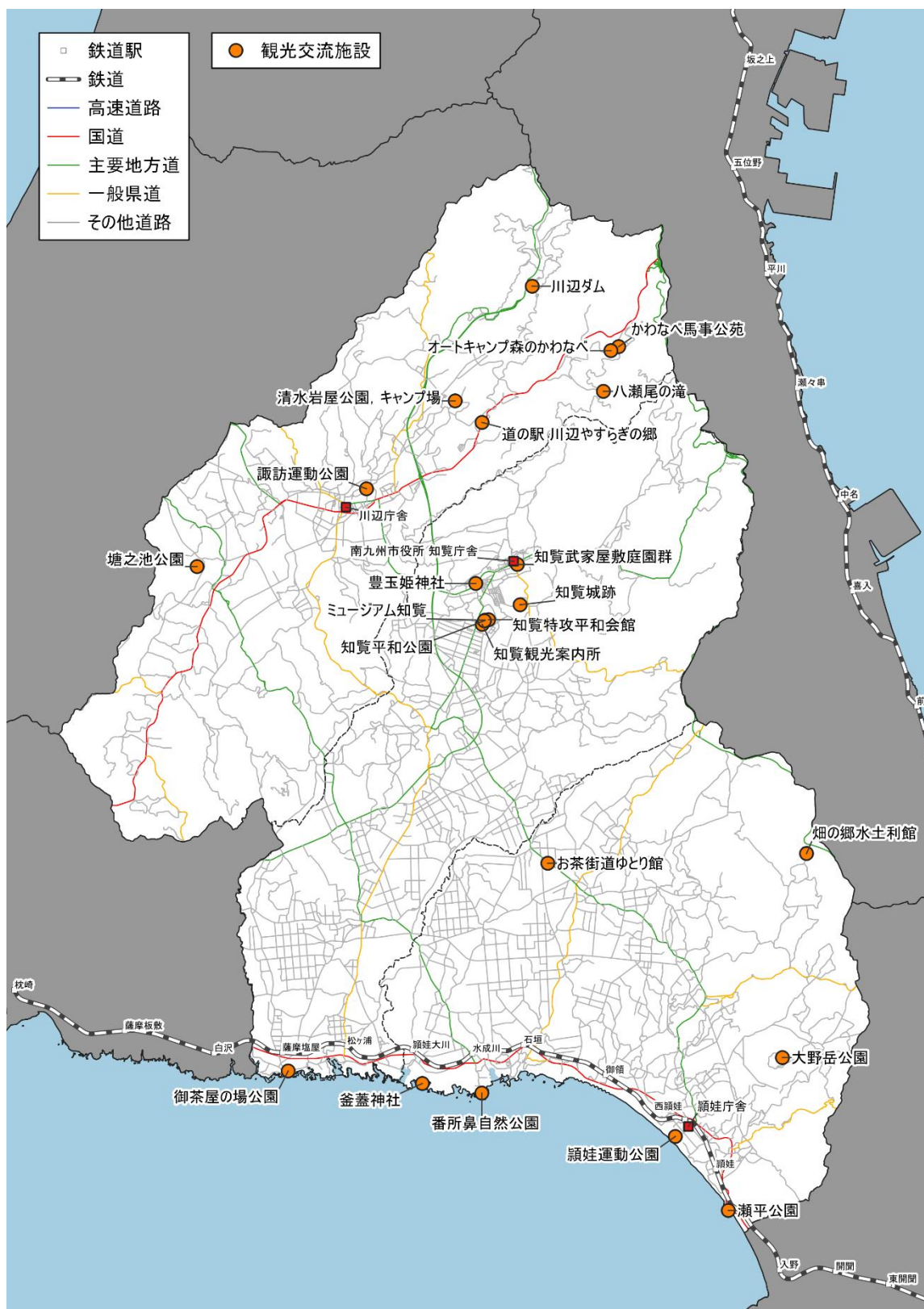


図 主要な観光資源の分布状況

資料：南九州市資料

●観光入込客数の推移をみると、H29 年度から H30 年度にかけては増加していますが、全体的に減少傾向となっています。

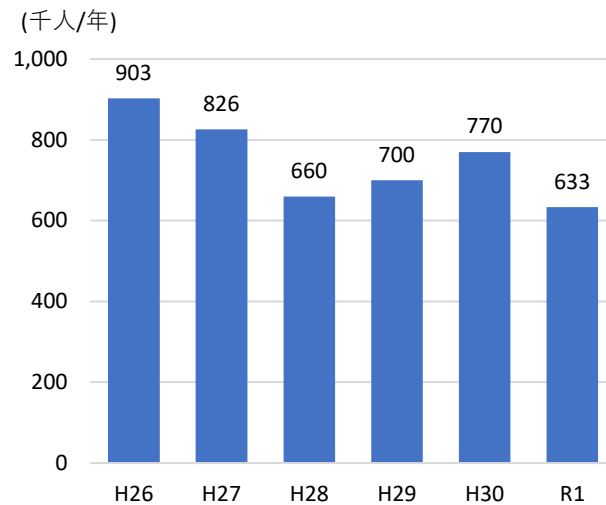


図 南九州市の観光入り込み客数の推移

資料：統計南九州（R2）

●以下は地域経済分析システム（RESAS）を用いて、2017 年 8 月～2018 年 7 月における「外国人メッシュ」（1 時間以上滞在した外国人の分布）を図示したものです。
●これによると、南九州市を訪れる観光客の多くは主として知覧地域に滞在していることが分かります。

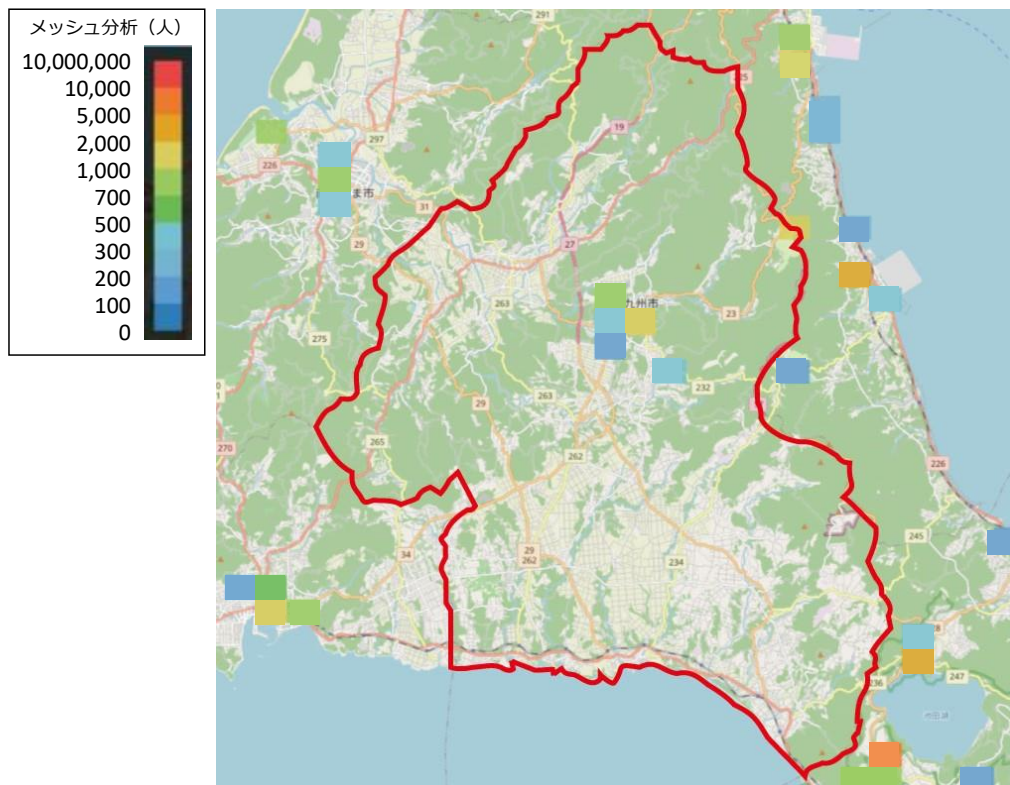


図 南九州市に訪れた外国人の分布（※）

※2017 年 8 月～2018 年 7 月の期間中、1 時間以上滞在した人の分布

資料：まち・ひと・しごと創生本部事務局 地域経済分析システム（RESAS）

2-1-5 今後の施設立地や移転動向

1) 南九州市役所の移転

●新庁舎建設が検討されているなか、新庁舎を拠点とした公共交通網の整備や拠点設備の充実化が必要です。特に、頤娃方面や南さつま市（加世田）方面からのバスが現状では新庁舎建設予定地を経由していないため、**まちづくりと連動したバス網の構築に向け、バス事業者等との協議のもと、可能な限りのルートの変更が必要**です。



図 現庁舎と新庁舎建設予定地（知覧農業振興センター）における現状のバス乗り入れ状況

2) 新薩南病院の開院：新薩南病院基本構想（R1年10月、鹿児島県県立病院局）

- 新薩南病院が令和4年中に開院します。本市にとっては、バスで直接アクセスしにくい場所に新病院が建設されます。
- 加世田方面行の路線バスのルート見直しや南さつま市内バス路線の新規乗り入れ等により、高度な医療サービスを享受できる環境づくり等が求められます。



図 新薩南病院の外観（完成予想図）



図 建設される場所と路線バスとの関係性

2-2 公共交通の現状

2-2-1 公共交通の運行状況

●本市の公共交通は、ＪＲ指宿枕崎線のほか、バス交通として路線バスやコミュニティバス（ひまわりバス）、予約制乗合タクシー（ひまわりタクシー）、タクシーがあります。その他、小中学校のスクールバス、民間事業者が実施しているサービス（利用者送迎、商品の宅配、訪問診療）があります。

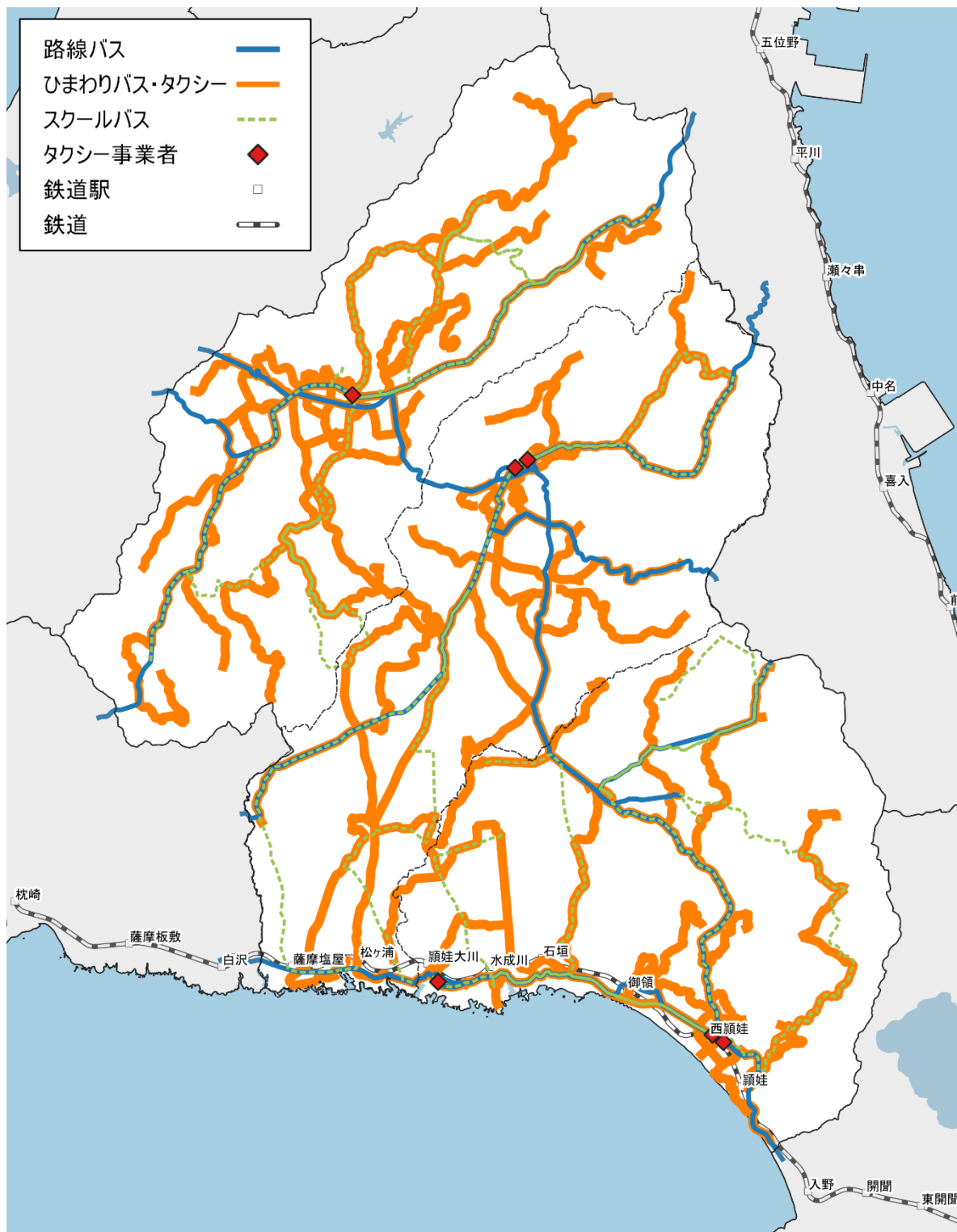


図 南九州市の公共交通

2-2-2 JR

- JR指宿枕崎線は海岸線に沿って走っており、鹿児島市の鹿児島中央駅から枕崎市の枕崎駅を結んでいます。
- 市内には8か所の駅が設置されており、このうち、西穎娃駅のみが有人駅、残りの7駅（穎娃駅、御領駅、石垣駅、水成川駅、穎娃大川駅、松ヶ浦駅、薩摩塩屋）は無人駅となっています。

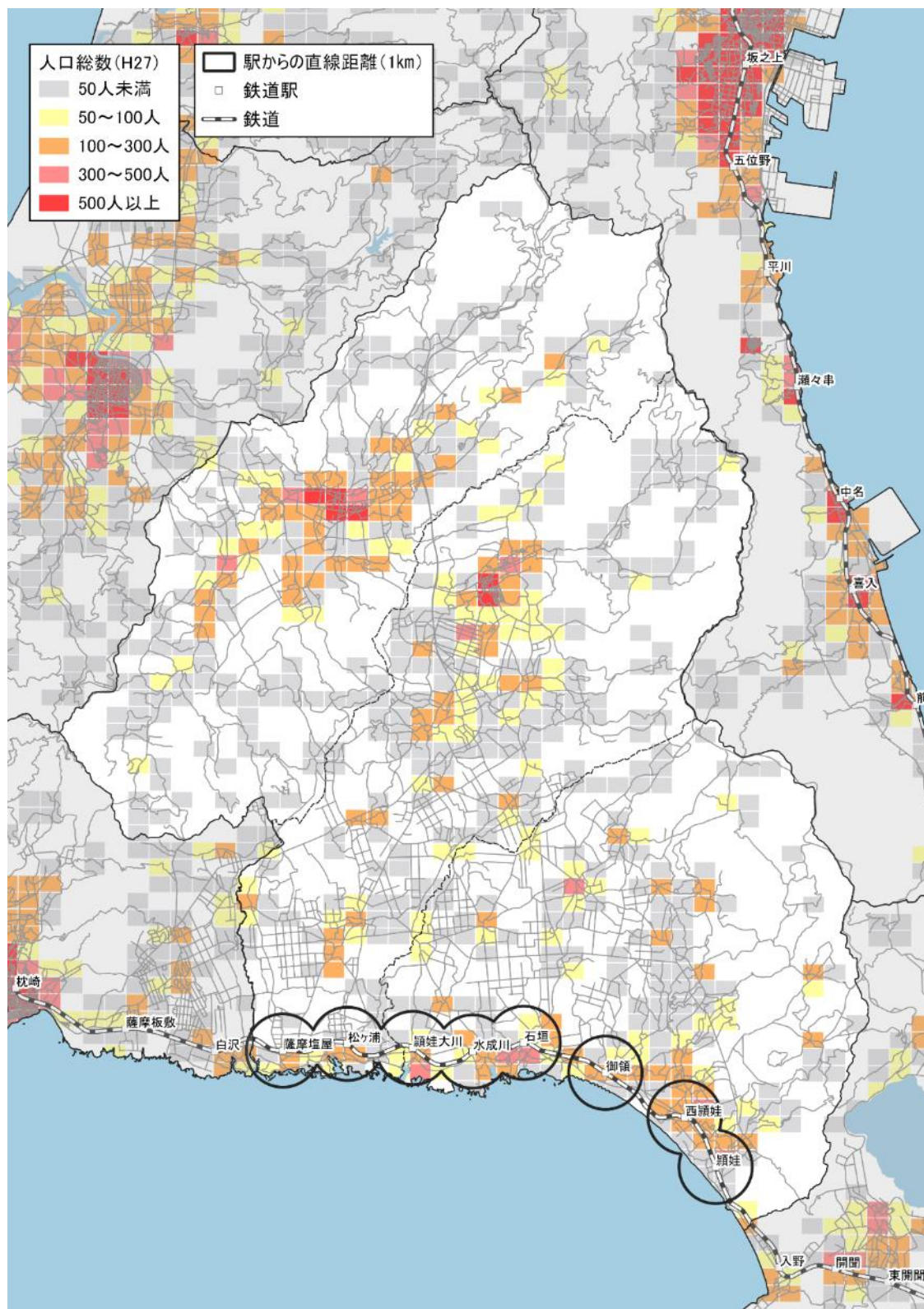


図 JRの運行状況と人口分布

資料：平成27年国勢調査

2-2-3 路線バス

- 鹿児島交通㈱が運行している路線バスが南九州市内に 10 系統あります。
- 川辺地域を通過し、鹿児島市と枕崎市を結んでいる系統は 2 系統あります。
- J R 指宿枕崎線と並行して、東大川で乗継を行い、枕崎市と指宿市を結んでいる系統は 2 系統あります。
- 歴史的観光資源が点在している知覧地域を起終点とする系統は 6 系統が運行されています。

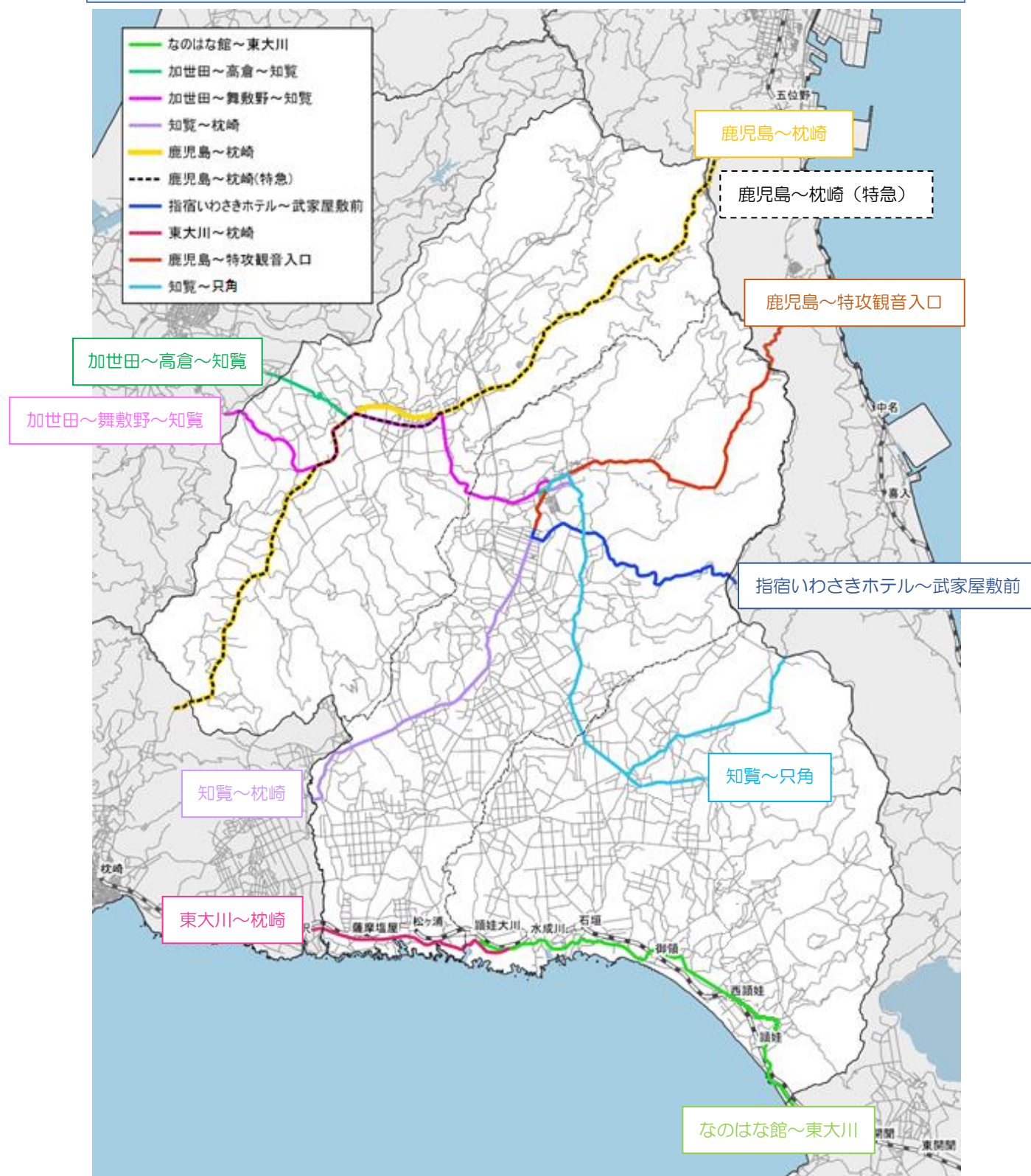


図 路線バスの運行状況

表 路線バスの運行概要

系統名	平日運行便数 (便/日)
なのはな館～指宿～利永～唐船峡～開聞口～瀬娃～大川～東大川 (※)	12
加世田～高倉～川辺～知覧	4
加世田～舞敷野～知覧	3
知覧～霜出～垂水～枕崎	2
鹿児島～中央駅～新屋敷～枕崎	3
鹿児島～川辺～枕崎 (特急) (※)	9
指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～知覧～武家屋敷前 (※)	8
東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎	5
鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口 (※)	16
知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角	2

(※) の系統は、国庫補助対象地域間幹線バス系統に該当している

- 下図は、薩摩半島における鹿児島交通の主要バス網を整理したものです。
- 市内3地域から鹿児島方面、枕崎方面及び指宿方面等への広域バスアクセスができる上、加世田バスターミナルを経由することで、日置市や鹿児島空港へのバス利便性がさらに高まるネットワーク構造となっています。
- そのため、南九州市を発着・経由するバス路線のみならず、周辺市を運行する路線の情報発信も必要性です。

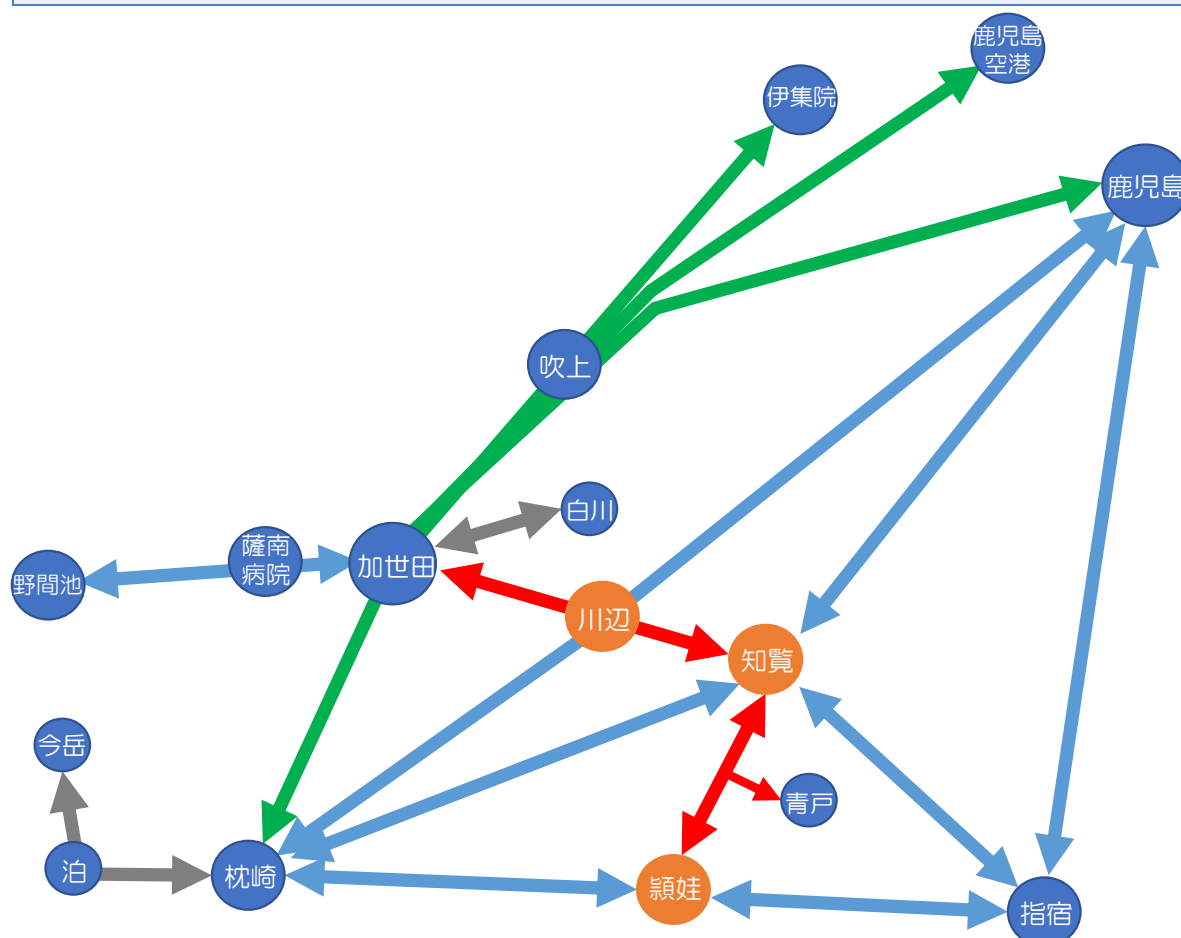


図 薩摩半島における路線バス網の概要整理

注) 起終点の見分けがつきにくいものは便宜上線を塗り分けている

2-2-4 コミュニティバス(ひまわりバス)

- 本市では、平成 21 年 9 月から、市内の公共交通空白地域・不便地域を解消するために、各地区の拠点を結ぶ「拠点間バス（2 系統）」と地域内の通院・買い物・温泉施設等の日常生活に必要な行動を支援する「生活交通バス（28 系統）」の 2 種類を運行しています。全 30 系統が国庫補助対象地域内フィーダー系統に該当します。
- なお、令和 7 年 10 月から「生活交通バス」は各地域（川辺地域・知覧地域・額娃地域）全域を運行する予約型乗合タクシーに転換する計画です。
- 市役所の各庁舎や主要施設のある地点間を連絡する「拠点間バス」は 1 日 4 往復 8 便（「額娃・川辺線」は平日に早朝便を運行しています。）、「生活交通バス」は各地区から週 1～2 往復便運行しています。
- 料金は全区一律で、大人（高校生以上）100 円、小・中学生 50 円、未就学児と障がい者は無料となっています。

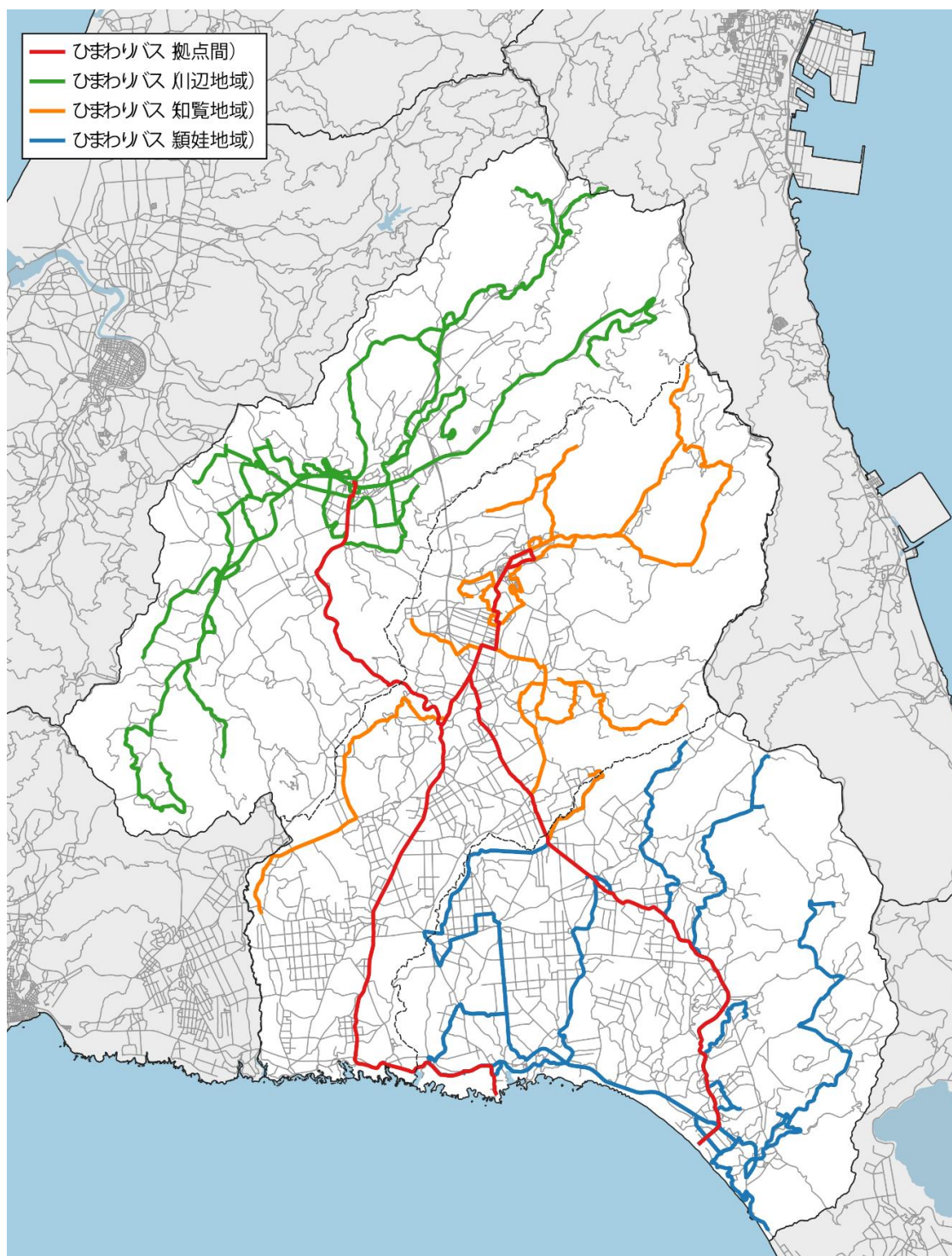


図 ひまわりバスの運行状況

1) 拠点間バス

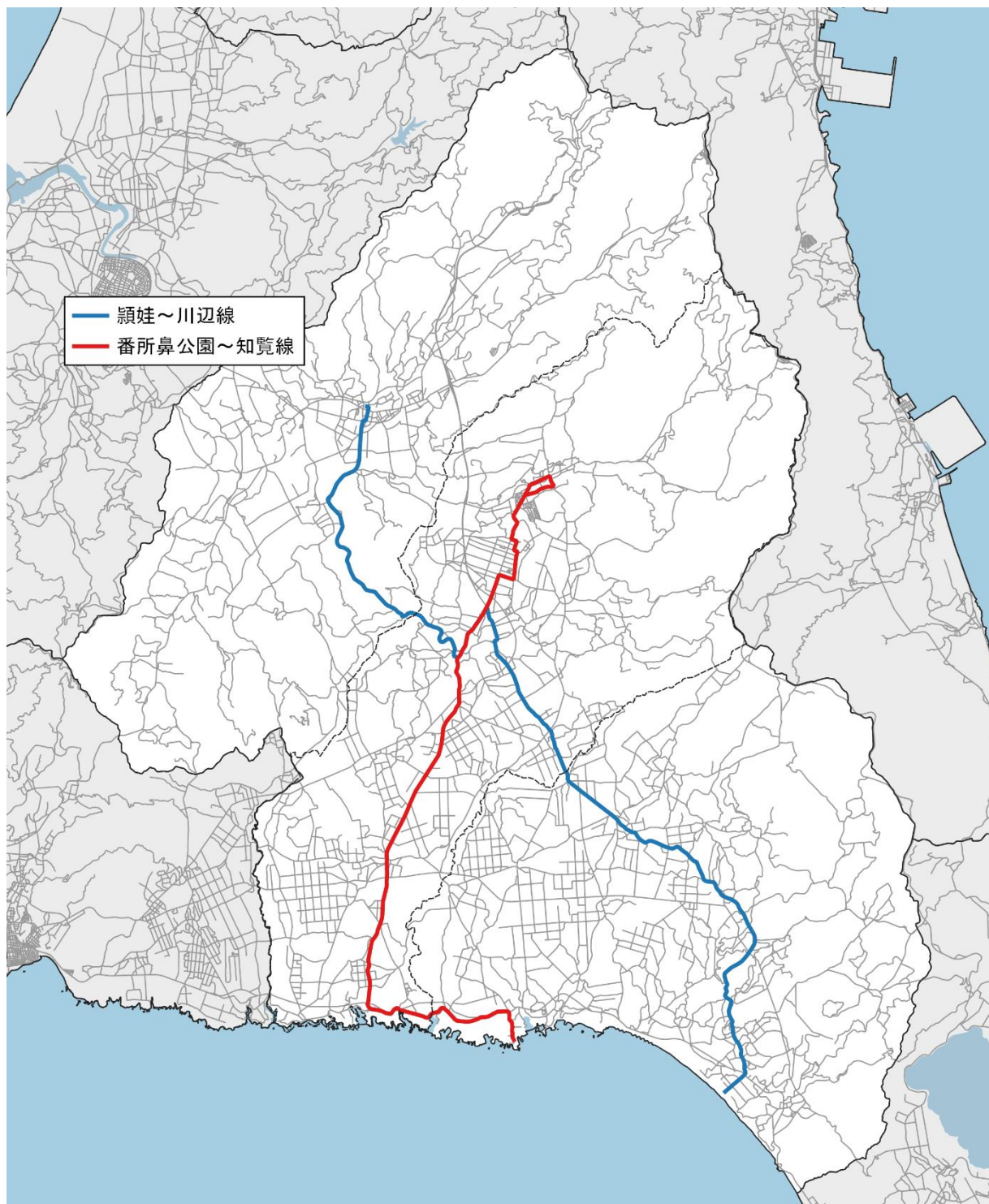


図 ひまわりバスの運行状況：拠点間バス

表 ひまわりバスの運行概要：拠点間バス

系統	路線	片道キロ数 (km)	運行日	平日運行便数 (便/日)	運行事業者
拠点間バス	頤娃～川辺線	27.6	月～土	9 (4.5往復) ※朝便含む	【～R7. 9. 30】 ・鹿児島交通(株) 【R7. 10. 1～】 ・(株)南九州あづま交通 ・(有)池田観光 ・(有)さつま観光バス
	番所鼻公園～知覧線	22.3	月～土	8 (4往復)	

2) 生活交通バス

①川辺地域

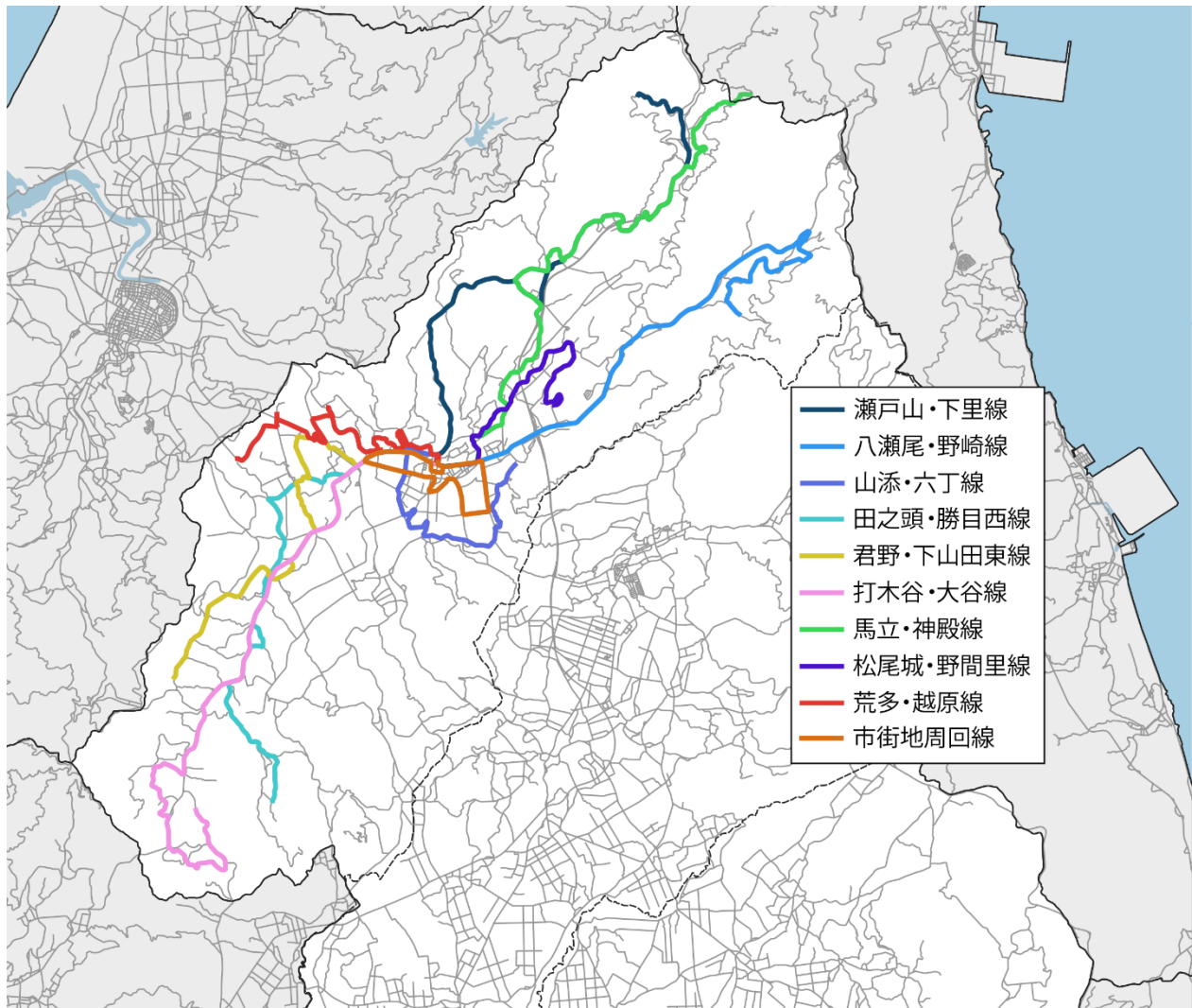


図 ひまわりバスの運行状況：生活交通バス（川辺地域）

表 ひまわりバスの運行概要：生活交通バス（川辺地域）※令和7年10月1日予約型乗合タクシーへ転換

系統	路線	片道キロ数 (km)	運行日	平日運行便数 (便/日)	運行事業者
川辺	① 瀬戸山・下里線	15.1	月・木	2 (1往復)	鹿児島交通(株)
	③ 八瀬尾・野崎線	14.3	月・木	2 (1往復)	(株)宇都自動車商会
	④ 山添・六丁線	7.3	金	2 (1往復)	
	⑦ 田の頭・勝目西線	12.5	月・木	2 (1往復)	
	⑧ 君野・下山田東線	11.6	月・木	2 (1往復)	鹿児島交通(株)
	⑨ 打木谷・大谷線	16.5	火・金	2 (1往復)	
	⑩ 馬立・神殿線	16.0	火・金	2 (1往復)	(株)宇都自動車商会
	⑪ 松尾城・野間里線	7.3	火・金	2 (1往復)	
	⑫ 荒多・越原線	9.5	月・木	2 (1往復)	鹿児島交通(株)
	⑭ 市街地周回線	8.9	月・火・木・金	3	

②知覧地域

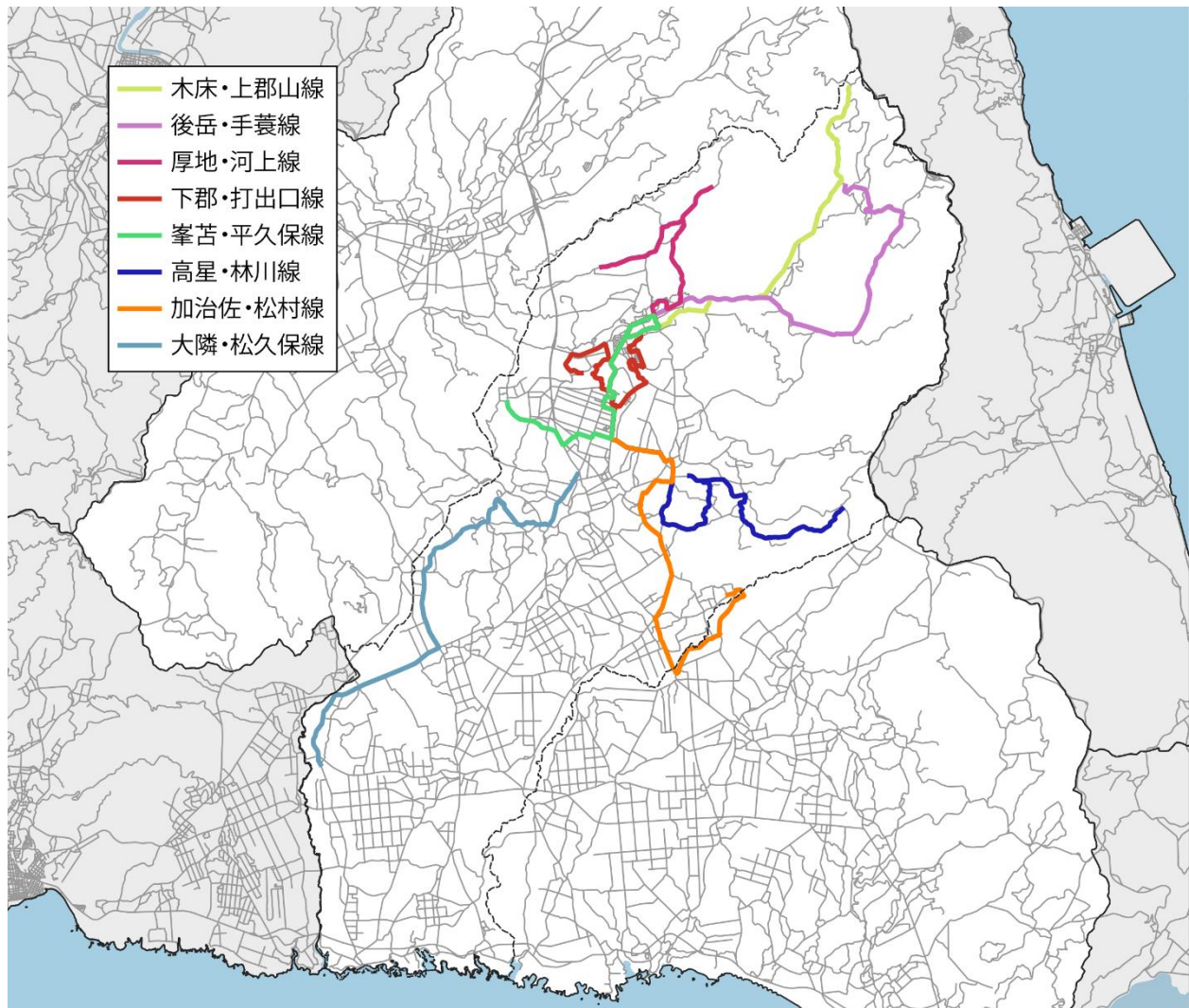


図 ひまわりバスの運行状況：生活交通バス（知覧地域）

表 ひまわりバスの運行概要：生活交通バス（知覧地域）※令和7年10月1日予約型乗合タクシーへ転換

系統	路線	片道キロ数 (km)	運行日	平日運行便数 (便/日)	運行事業者
知覧	① 木床・上郡山線	12.1	水・金	2（1往復）	㈱宇都自動車商会
	② 後岳・手蓑線	14.0	火・金	2（1往復）	鹿児島交通㈱
	③ 厚地・河上線	11.1	火・木	2（1往復）	㈱宇都自動車商会
	④ 下郡・打出口線	11.2	水・金	2（1往復）	
	⑤ 峯苔・平久保線	7.5	水	2（1往復）	
	⑦ 高星・林川線	15.0	水・金	2（1往復）	
	⑧ 加治佐・松村線	14.9	火・金	2（1往復）	鹿児島交通㈱
	⑩ 大隣・松久保線	11.2	水	2（1往復）	㈱宇都自動車商会

③ 颯娃地域

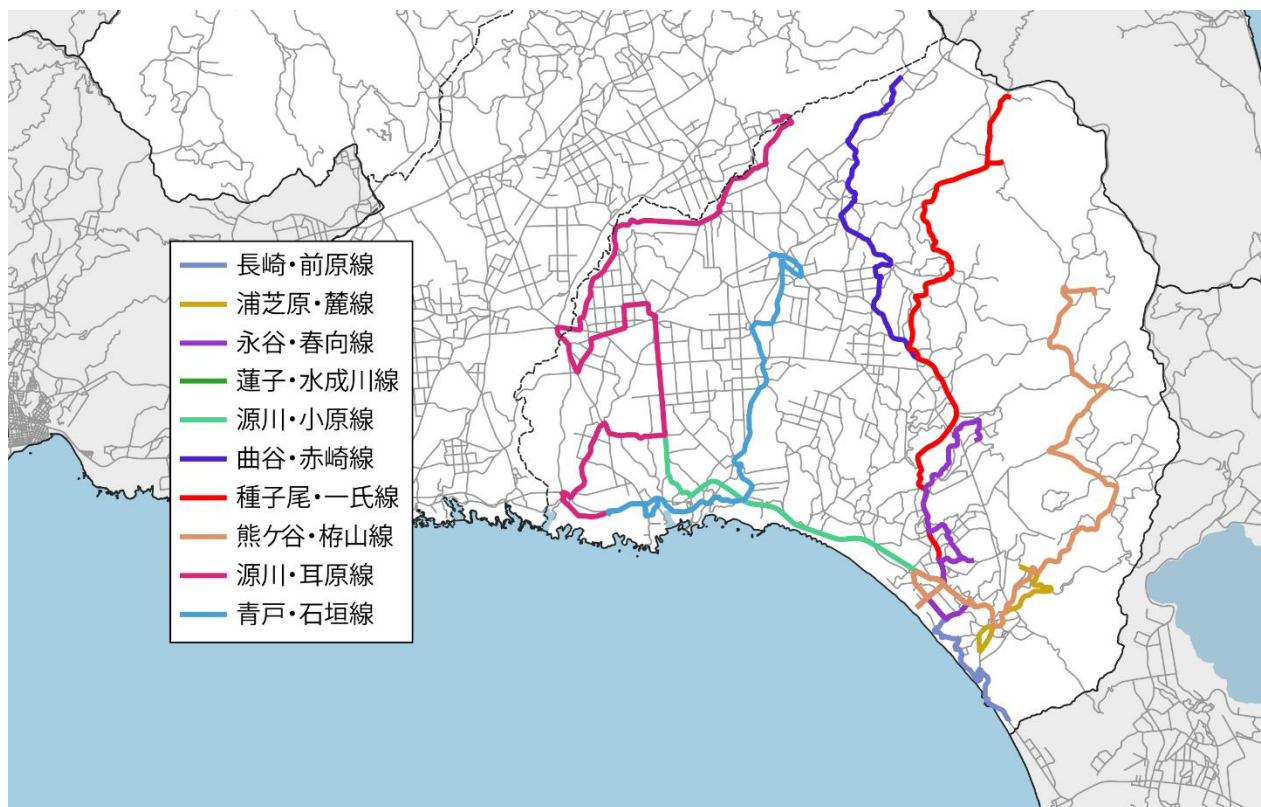


図 ひまわりバスの運行状況：生活交通バス（颯娃地域）

表 ひまわりバスの運行概要：生活交通バス（颯娃地域）※令和7年10月1日予約型乗合タクシーへ転換

系統	路線	片道キロ数 (km)	運行日	平日運行便数 (便/日)	運行事業者
颯娃	① 長崎・前原線	7.5	火・木	2 (1往復)	(有)池田観光
	② 浦芝原・麓線	8.7	水・金	2 (1往復)	(株)南九州あづま交通
	③ 永谷・春向線	9.7	火・木	2 (1往復)	(有)池田観光
	⑦ 蓮子・水成川線	15.2	火	2 (1往復)	(株)南九州あづま交通
	⑨ 源川・小原線	22.8	水	2 (1往復)	
	⑩ 曲谷・赤崎線	16.9	金	2 (1往復)	
	⑪ 種子尾・一氏線	16.6	木	2 (1往復)	
	⑬ 熊ヶ谷・梶山線	15.3	水・金	2 (1往復)	(有)池田観光
	⑮ 源川・耳原線	17.4	金	2 (1往復)	(株)南九州あづま交通
	⑲ 青戸・石垣線	11.1	木	2 (1往復)	

2-2-5 予約型乗合タクシー（ひまわりタクシー・新ひまわりタクシー・AI デマンド交通）

- 自宅からバス停までを往復する予約型乗合タクシー「ひまわりタクシー」は令和元年10月に運行を開始し、現在は4系統（川辺地域1系統、知覧地域2系統、顚娃地域1系統）を運行しています。全4系統が国庫補助対象地域内フィーダー系統に該当します。
- 令和6年10月からは自宅から目的地までを往復する予約型乗合タクシー「新ひまわりタクシー」を3系統（川辺地域1系統、知覧地域1系統、顚娃地域1系統）を運行しており、3系統全てが国庫補助対象地域内フィーダー系統に該当します。
- 令和7年10月からは、各ミーティングポイントを繋ぐAI デマンド交通の実証運行を各地域（川辺地域・知覧地域・顚娃地域）全域で行い、令和8年2月からは本格運行とする計画です。（ひまわりタクシー及び新ひまわりタクシーからの転換となります。）なお、AI デマンド交通全てが国庫補助対象地域内フィーダー系統に該当します。
- 予約型乗合タクシーは事前に利用者登録を行い、指定された時間までに指定の事業者まで予約の連絡が必要となります。

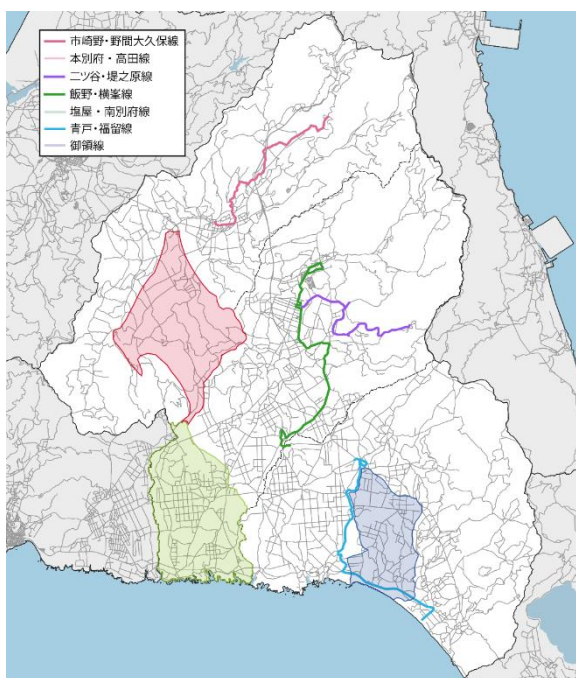


図 （新）ひまわりタクシーの運行図

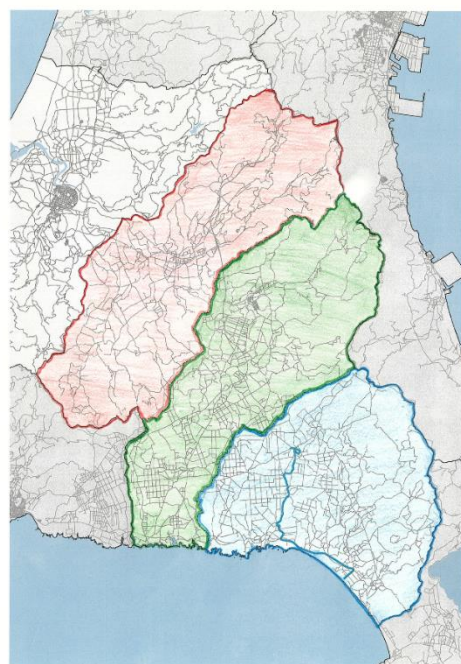


図 AI デマンド交通の運行図

表 （新）ひまわりタクシー及びAI デマンド交通の運行概要

【～令和7年9月30日～】

系統	路線	運行日	平日運行便数 (便/日)	運行事業者
川辺	② 市崎野・野間大久保線	火・金	2 (1往復)	株宇都自動車商会
	新 本別府・高田線	月・木	5 (2.5往復)	
知覧	⑥ ニツ谷・堤之原線	火	2 (1往復)	株宇都自動車商会
	⑨ 飯野・横峯線	火・木	2 (1往復)	
	新 塩屋・南別府線	火・木	5 (2.5往復)	
顚娃	⑧ 青戸・福留線	火	2 (1往復)	株南九州あづま交通
	新 御領線	火・木	5 (2.5往復)	

【令和7年10月1日～】

系統	路線	運行日	運行事業者
川辺	川辺町全域	週3日	株宇都自動車商会
知覧	知覧町全域	週3日	株宇都自動車商会
顚娃	顚娃町全域	週3日	株南九州あづま交通

2-2-6 タクシー

- 鹿児島県タクシー協会に所属している南九州市内のタクシー事業者は4社あり、タクシー車両は特大車10台、普通車25台の計35台です。
- 輸送人員は年々減少傾向にありますが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度（70,798人）と比べ、令和2年度（48,417人）は大きく減少しています。

表 タクシー事業者数及び車両数

	人口	事業者数	車両数						一車当人口
			特大車	大型車	普通車	中型車	小型車	計	
南九州市	33,451	4	10	0	25	0	0	35	956

注）人口は鹿児島県「県推計人口及び人口動態（市町村別）」（令和2年4月1日現在）

資料：業務概要 令和2年度版（九州運輸局 鹿児島運輸支局）

表 市内のタクシー事業者

業者名	住所	市からの委託		主なタクシー営業地域
		コミバス	スクールバス	
(株)宇都自動車商会	【川辺本社】 南九州市川辺町平山 3206 番地 【知覧車庫】 南九州市知覧町郡 16772 番地	○	川辺	川辺 知覧
(株)南九州あづま交通	南九州市瀬谷町牧之内 2919	○	知覧	瀬谷
(有)池田観光	南九州市瀬谷町別府 6682 番地	○	瀬谷	瀬谷
ちらんタクシー	南九州市 知覧町郡 129-1	—	—	知覧

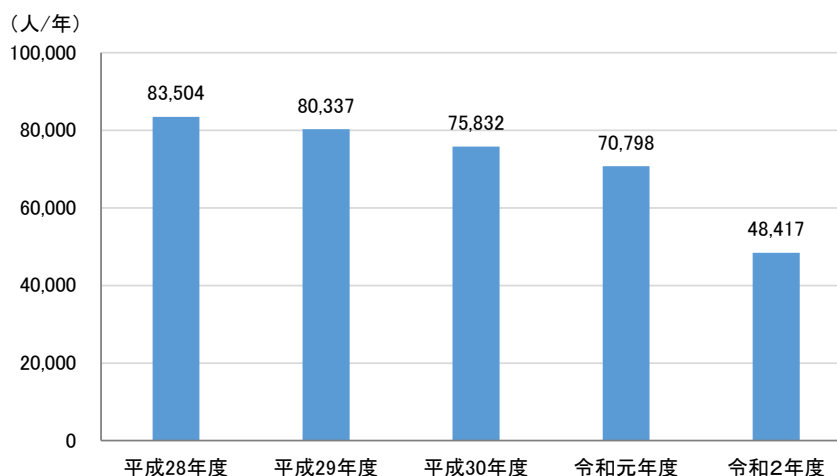


図 タクシー輸送人員の推移

2-2-7 その他輸送資源

1) スクールバス

- 川辺地域で3校、知覧地域で2校、顓娃地域で3校の計8校行きの、スクールバス（16路線）を運行しています。
- 小・中学校への通学支援として運行するスクールバス・タクシーは事業者所有の車両が活用されています。
- スクールバスの運行エリアと市内のバス路線をみると、区間によって路線バスルートと重なっている状況にありますが、旧小学校区単位など、地区の更に細かいエリアを運行している状況にあります。

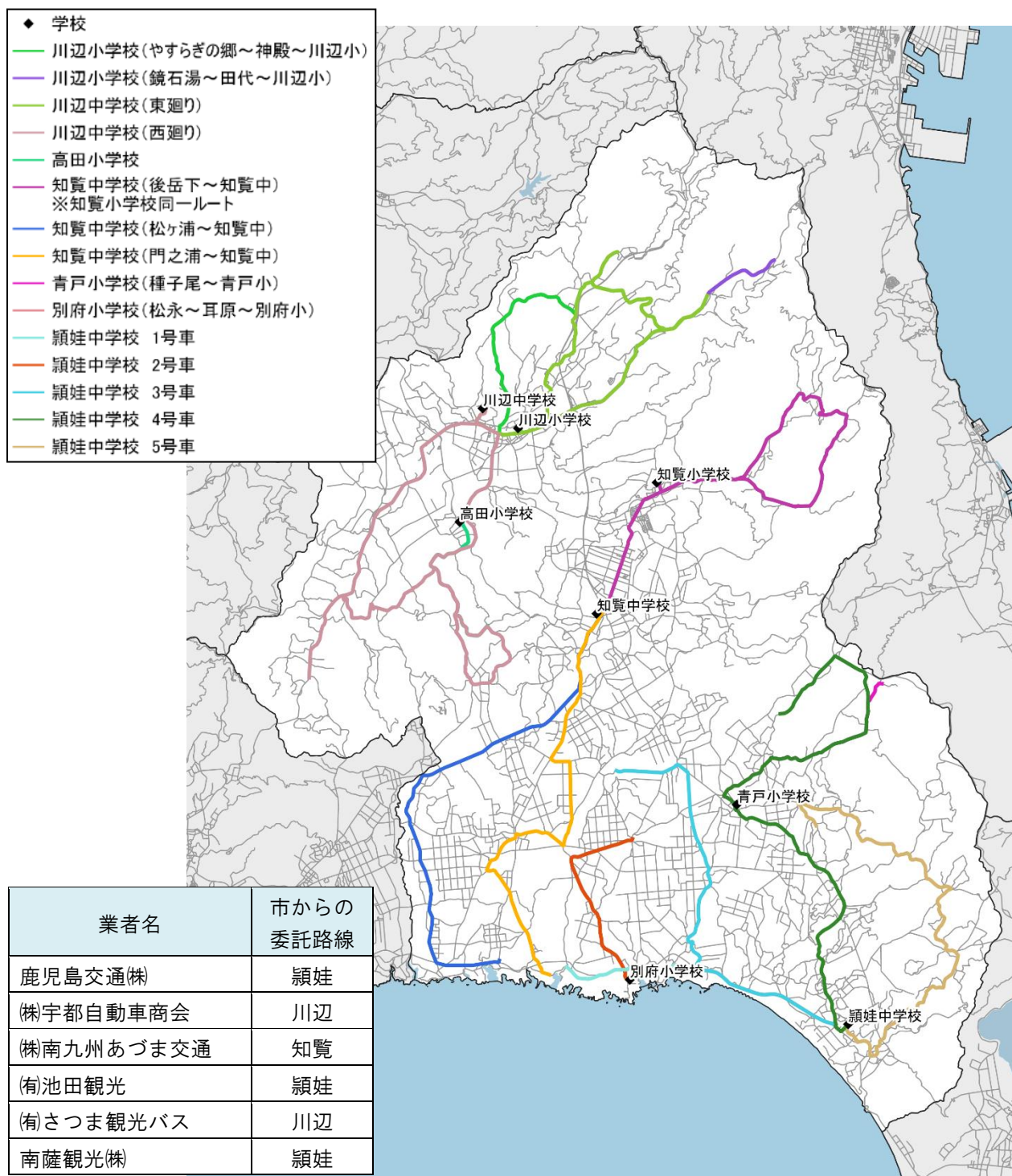


図 スクールバスの運行状況

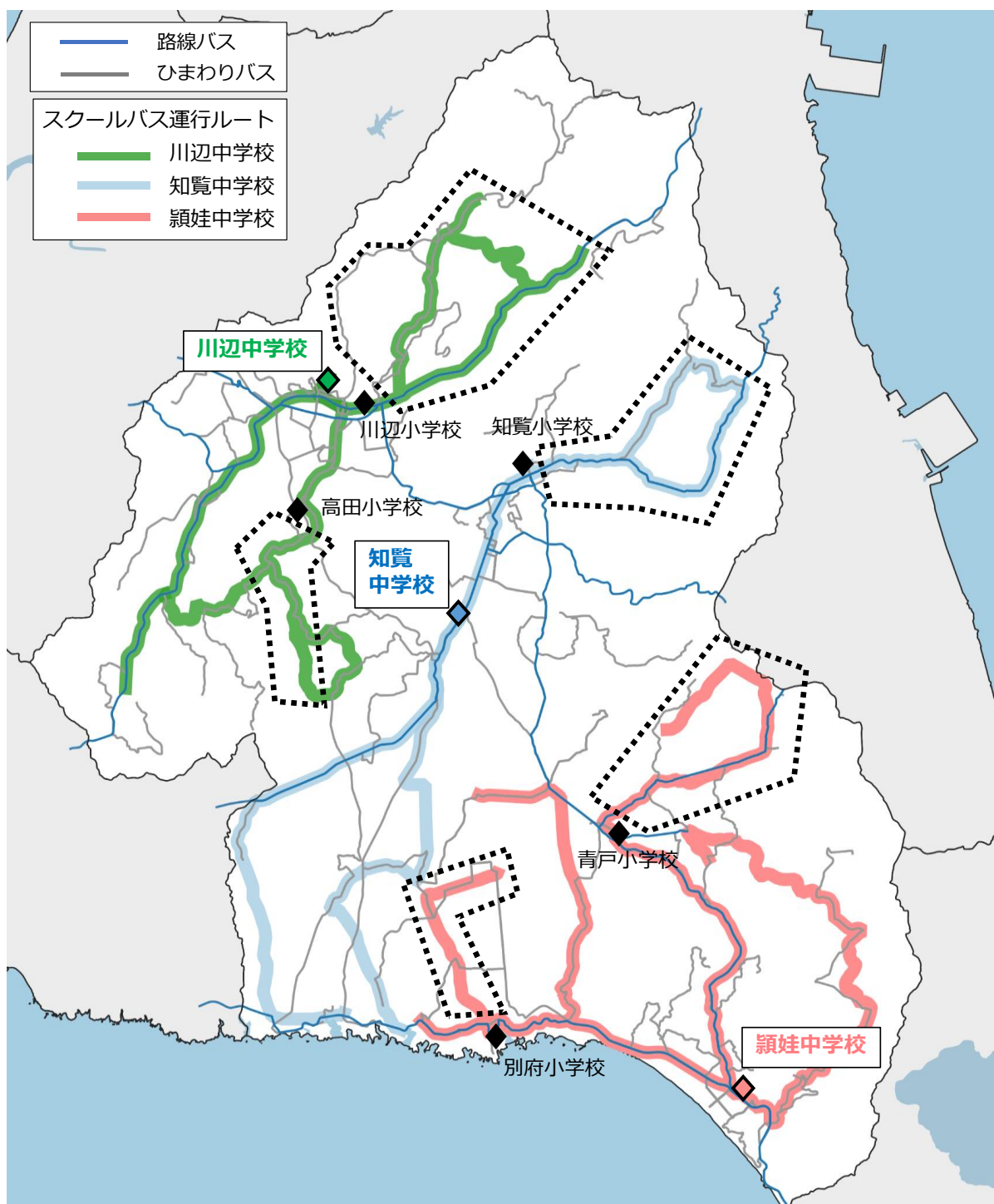


図 スクールバスの運行エリアと市内のバス路線の関係性

注) 点線囲みは最寄り◆の小学校へのスクールバスルート範囲を指しており、各地域の中学校のルートと重複しているのが分かる

2) 利用者送迎サービス

- 市内の病院・社会福祉法人等7事業所において、本市の全エリアにサービスを提供しています。
- アンケート結果によると、現状のサービス提供事業者は「お客様の減少」「車両更新」「費用」等について問題を抱えています。
- また、一部事業者からは往来が大変なエリア（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として「7 郡（知覧）」「26 牧之内」「28 御領」「29 郡（顚娃）」「30 上別府」の一部地域が挙げられています。
- 現在サービスを提供している7事業所のほかに、「実施していないが、実施は可能」という事業者が1社確認されました



図 利用者送迎サービスの実施エリア

表 実施している事業者等

ジャンル		所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
医療施設	A社	川辺	・お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている	
	B社	知覧	・お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている	
	C社	知覧	・9月から送迎開始したばかりで声かけをしている状況である。家族送迎希望者も多い。	
	D社	知覧	・ドライバーの負担が大きい ・車両が老朽しており、買い替え時期に来ている ・車両の買い替えが必要だが、その資金がなく買い替えができない	往来が大変なエリアあり
	E社	顚娃	・人件費、車両費等	
社会福祉法人	F社	川辺	・問題なし	
	G社	知覧	・人手が足りない ・車両が老朽しており、買い替え時期に来ている	往来が大変なエリアあり

表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル		所在地	具体的な意向
児童福祉施設	H社	顚娃	・実施していないが、実施は可能

3) 荷物の宅配サービス

- 市内の商業施設1事業所において、本市の全エリアにサービスを提供しています。
- アンケート結果によると、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）はないものの、サービス提供事業者からは「今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できていない」との意見が上がっています。
- 現在サービスを提供している1事業所のほかに、宅配サービスの実施意向がある事業所は見られませんでした。



図 荷物の宅配サービスの実施エリア

表 実施している事業者等

ジャンル		所在地	サービス実施上の問題指摘
商業施設	1社	瀬娃	・今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できていない

4) 訪問診療サービス

- 市内の医療施設8事業所において、本市の全エリアにサービスを提供しています。
- アンケート結果によると、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）はないものの、サービス提供事業者からは「人手不足」「車両の老朽化」「お客様の減少」等の問題が挙げられています。
- 現在サービスを提供している8事業所のほかに、訪問医療サービスの実施意向がある事業所は見られませんでした。



図 訪問診療サービスの実施エリア

表 実施している事業者等

ジャンル		所在地	サービス実施上の問題指摘
医療施設	J社	川辺	・ 現在利用者なし
	K社	川辺	・ 人手が足りない ・ 今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できていない ・ 今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できていない ・ 車両が老朽しており、買い替え時期に来ている
	L社	川辺	・ お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている
	M社	知覧	・ お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている
	N社	知覧	・ 人手が足りない ・ 車両が老朽しており、買い替え時期に来ている ・ お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている ・ 車両の買い替えが必要だが、その資金がなく買い替えができない
	O社	瀬谷	・ 人材（自分自身を含む）が高齢化しており、身体的にきつくなっている
	P社	瀬谷	・ 人手が足りない ・ 人材（自分自身を含む）が高齢化しており、身体的にきつくなっている ・ 看護師、介護士等の人手不足が問題、交通状況とは関連なし
	Q社	瀬谷	・ 希望者のみ1週間または、2週間に1回のみ訪問診療を行っている ・ 現状維持。縮小も拡大も予定していない

3. これまでの地域公共交通の取組の検証

3-1 第3次南九州市地域公共交通総合連携計画の概要

- ・計画の区域 南九州市全域
- ・計画期間 2018（平成30）年度～2021（令和3）年度
- ・目標・事業 下図のとおり

【目標】

◆市民の移動手段の確保

- ・交通弱者に対し、コミュニティバスなどを運行することにより、日常生活に必要な交通手段を確保

◆JR指宿枕崎線と路線バスの維持確保

- ・日常生活の交通手段の確保を図るため、JR指宿枕崎線及び路線バスの利用促進と存続

◆地域ぐるみによる持続可能な公共交通の実現

- ・行政、事業者、住民が一体となって公共交通の課題について協議・協働して利用促進や改善

【事業】

- ①交通弱者の生活移動に対応した移動手段の確保
- ②地域ニーズに対応した公共交通システムの見直し
- ③公共交通のサービス水準の明確化と平準化
- ④市民にとって安心して利用しやすい環境づくり

- ①JR指宿枕崎線の路線存続
- ②バスの既存路線の維持確保

- ①市民意識の醸成
- ②民間事業者等との協力・連携
- ③持続可能な公共交通の取組

【事業概要】

■拠点間バスの実証・本格運行

- 番所鼻公園～知覧ルート
- 頼娃～川辺ルート
- ・頼娃図書館、南九州市役所、川辺文化会館、番所鼻公園を起点。
- ・広域・地域間の路線バスとの連絡、乗継ぎを考慮。
- ・2ルートが交差する霜上げんき館で乗り換え可能。
- ・1日4往復8便、平日及び土曜日に運行。
- ・料金は100円の均一料金。

■生活交通バスの実証・本格運行

- ・旧町単位のエリアで運行し、各地区と市役所及び支所、温泉施設等を連絡するルート。起点は、頼娃地域は頼娃図書館、知覧地域は鹿児島交通知覧車庫又は知覧保健センター、川辺地域は川辺文化会館とする。
- ・平日のみ運行。料金は100円均一。
- ・頼娃地域は、各地区から週2往復又は週1往復とし、頼娃支所、えい中央温泉センター、えい別府温泉センター、アグリ温泉を立寄。
- ・知覧地域は、各地区から週2往復又は週1往復とし、南九州市役所・知覧支所及び知覧温泉センターを立寄所とする。但し、一部の系統で、霜上げんき館、松山において拠点間連絡バスと乗換。
- ・川辺地域は、各地区から週2往復とし、市街地周回線については週4日3循環便とする。
- ・その他の利用者の少ない路線については、統合等の見直しを検討。

■生活交通バスの実証・本格運行

- ・市民自らが守り育てる公共交通という意識（マイバス意識）を醸成させるとともに、利用の促進を図るため、PR活動やイベント等を実施する。
- ・時刻表やルート図、ポスター等の作成・配布。
- ・南九州市ホームページや市報による広報や利用案内。
- ・新たなバス停の設置。

3-2 第3次南九州市地域公共交通総合連携計画の検証

第3次南九州市地域公共交通総合連携計画を3つの視点で評価し、これまでの市の公共交通政策を分析・検証し、今後の課題や対応の方向を抽出しました。

第3次南九州市地域公共交通総合連携計画の取組

第1段:サービス評価 ～公共交通の利便性を評価～

【評価項目①】鉄道とバス交通による人口カバー状況

- ・市民の大多数が鉄道・バスのサービスを身近で享受できる環境が構築できています。

【評価項目②】人口カバー率 99%のバス交通と市民の外出実態の適合分析

- ・日常生活の移動時間帯とバスダイヤ（ひまわりバス）はほとんど合致しておらず、利用者目線にたったバスサービスの運行が出来ていませんでした。
- ・各地域の住民がよく利用する施設に、バス停がそもそもない、バス停から 500m以上離れていて利用しにくい路線が多く存在しています。

【評価項目③】市内各地域の住民の多様な生活移動が確認された鹿児島方面のバス接続状況

- ・路線バスとひまわりバスのダイヤ接続が合致していません。移動に必要なトータルサービスとしての連続性の確保を実施していく必要があります。

第2段:事業評価 ～サービス提供が事業に及ぼす影響を利用・運営面から評価～

【評価項目④】公共交通の利用結果

- ・JR・バスについて利用者数は伸びておらず、むしろ年々悪化している傾向にあり、計画事業の効果が発現しているとは言い難い状況にあります。

【評価項目⑤】バスの系統別利用状況分析

- ・市内のバス系統の中には路線バス系統で利用が増加しているものもありますが、1年間で3割以上も利用が減少しているバス系統が複数あり、当該系統の存続が危ぶまれている状況にあります。

【評価項目⑥】バスの乗降実態からみた評価

- ・1年間で3割以上も利用が減少しているバス系統【知覧～只角】は10便中6便で利用が皆無であり、小学生・未就学児・高齢者の少人数利用ということもあり、路線バス事業者としては“バスで対応困難な区間”として挙げられています。
- ・ひまわりバスのバス停別乗降客数が1日あたり1人以下であるバス停は全体の9割を占めており、バスサービスの見直しをしつつ、利用促進を図り、それでも利用が顕在化しない場合は、地域の合意のもと、効率化等の見直しが必要です。

【評価項目⑦】ひまわりバスの運行効率性評価（系統別）

- ・“相乗りしていない利用実態”となっているのは、ひまわりバス系統の5割を占めています。
- ・利用者一人あたりの助成金額をタクシーに乗車した場合の運賃と比較した場合、タクシー運賃を上回る系統は18系統あり、タクシー半額運賃を上回る系統も10系統あります。
- ・これらの系統は優先度を高めて、運行の見直し等を行う必要があります。

第3段:政策評価 ～市が実施した公共交通政策の成果が市民に享受できたかという達成度を評価～

【評価項目⑧】地区代表者（自治会長）による取組評価

- ・公共交通政策を実施していますが、「移動手段がなくて困っている人がいる」と指摘している自治会が全体の44%を占めており、未だ「日常生活に必要な交通手段の確保」が不十分な地区があることが分かりました。

【評価項目⑨】市民による取組評価

- ・「自家用車を含む移動」の満足度（5割）に対し、「公共交通のみの移動」は3%以下となっており、「自家用車以外の生活移動の選択肢」の1つに公共交通が未だなりえていないことが分かりました。
- ・公共交通政策を進めているものの、多くのクリアすべき問題・課題を抱えているのが本市の状況です。

3-2-1 サービス評価

【評価項目①】 鉄道とバス交通による人口カバー状況

- 平成 27 年国勢調査のメッシュ人口と、現行のＪＲ駅とバス停の勢力圏を重ね合わせて、公共交通による人口カバー率を算出しました。
- ＪＲ駅の人口カバー率は全人口の 21.8%、路線バス・ひまわりバス（ひまわりタクシー含む）の場合は、98.6%となりました。
- ＪＲ駅とバス停がお互いに重なり合ってカバーしているエリアもあり、結果的に南九州市の人口カバー率は 99.1%となっています。
- つまり、**市民の大多数(99%)が鉄道やバスのサービスを身近で享受できる環境が構築できている**ことになります。

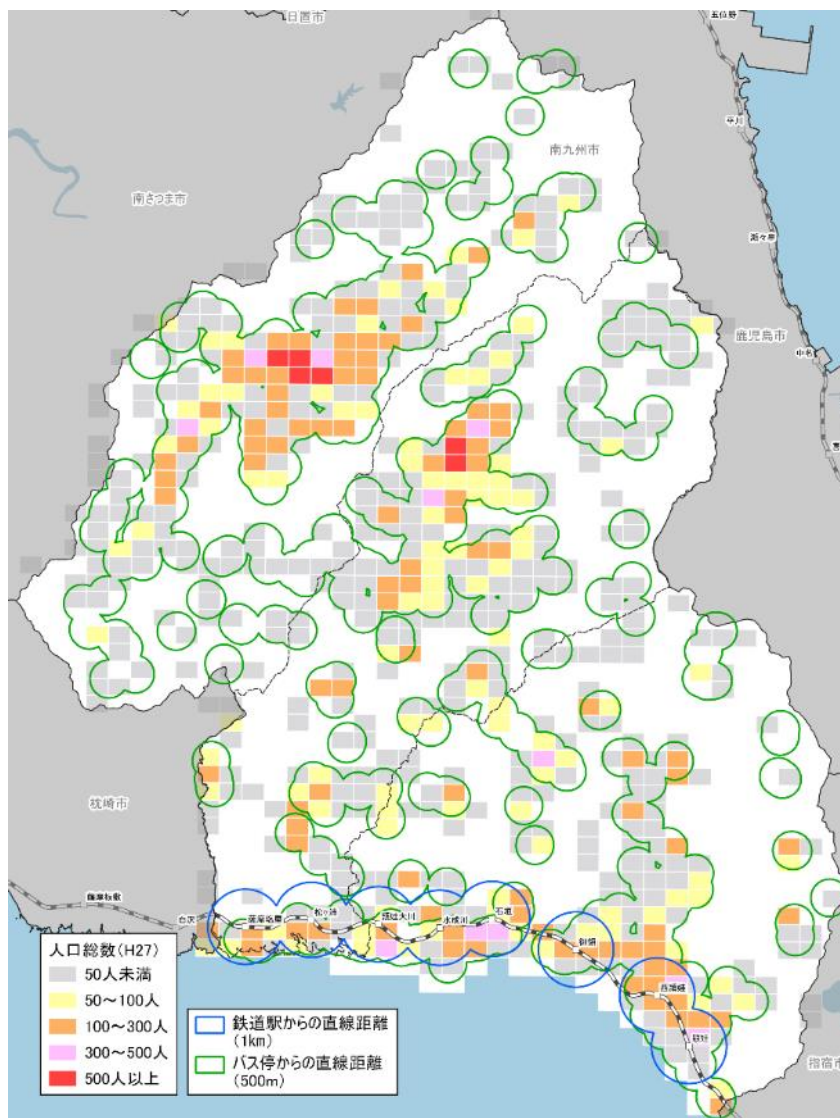


図 人口分布状況と鉄道・バス勢力圏の関係性

資料：平成 27 年国勢調査

注）鉄道駅から 1 km 圏域、バス停（路線バスとひまわりバス等）から 500m 圏域を含むメッシュの人口をカバー人口として定義

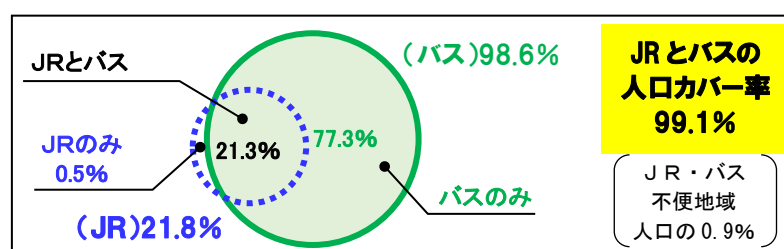


図 公共交通の人口カバー状況

【評価項目②】人口カバー率 99%のバス交通と市民の外出実態の適合分析

- 市民アンケート結果を踏まえつつ、市民の外出実態とバスサービスの適合状況を分析しました。下図から明らかなとおり、**通勤・通学時間帯や買い物・通院時間帯とバスダイヤ(ひまわりバス)はほとんど合致していない**状況にあることが分かりました。
- つまり、**利用者目線にたったバスサービスの運行が出来ていない**ことが分かりました。

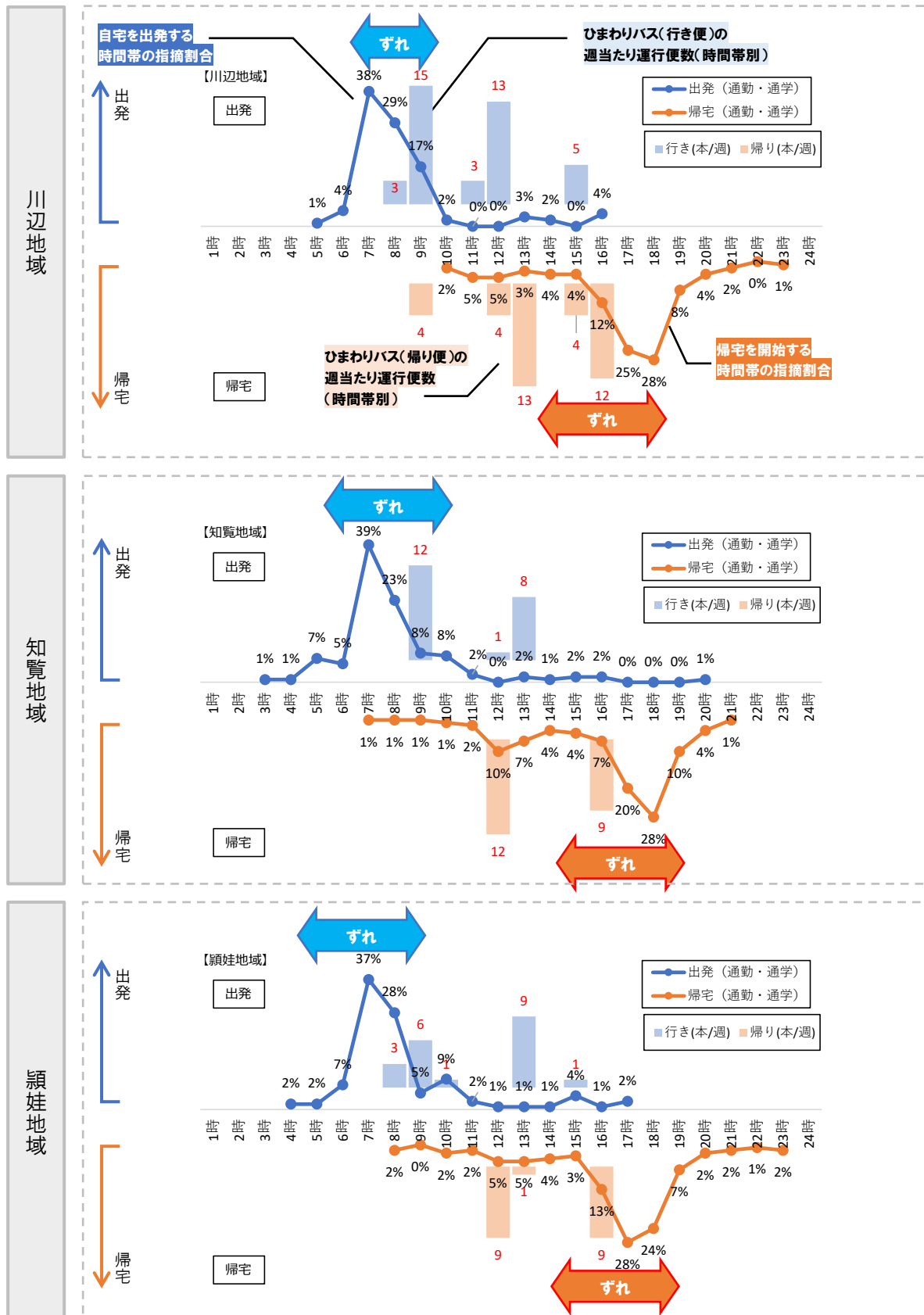


図 通勤通学の時間帯(地域別)とひまわりバスのダイヤの適合状況

資料：市民アンケート調査結果

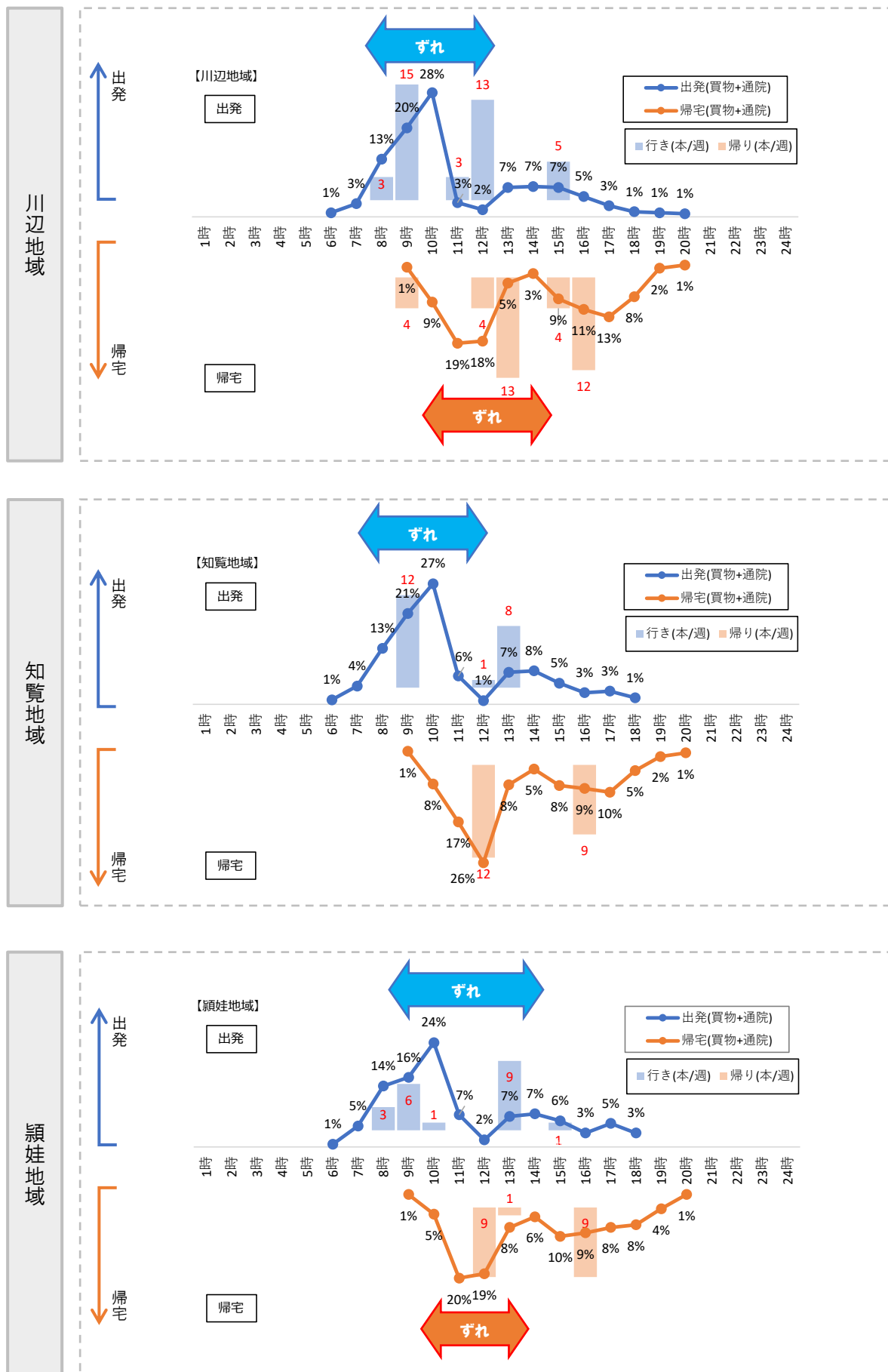


図 買い物・通院の時間帯（地域別）とひまわりバスのダイヤの適合状況

資料：市民アンケート調査結果

- さらに、南九州市内の商業施設や医療施設のうち、**各地域の住民がよく利用する施設（上位5施設）に着目すると、バス停から500m以上離れていて利用しにくい路線が多く存在すること**が分かりました。
- 各地域の買い物先・通院先の上位3施設に着目しても、全てに乗り入れているひまわりバスは皆無です。一方で、ほとんどのひまわりバスは路線バスに乗り換えて、目的地近くまでアクセスできます。そのため、路線バス等で可能な限り施設寄りにバス停を設置・移設することができるとさらに利便性が高まります。

表 ひまわりバスのバス停と市民の主要な買い物先・通院先との近接状況

◎	近くにバス停がある
○	500m以内にバス停がある
△	離れたバス停がある(直線距離)
×	近くにバス停がない

川辺地域住民 がよく行く施設 （上位5施設）		①瀬戸山・下里線	※②市崎野・野間大久保線	③八瀬尾・野崎線	④山添・六丁線	⑤西の原・高田線	⑥東木場・大久保線	⑦田の頭・勝目西線	⑧君野・下山田東線	⑨打木谷・大谷線	⑩馬立・神殿線	⑪松尾城・野間里線	⑫荒多・越原線	⑬本別府・宮線	⑭市街地周回線	拠点間バス	路線バス	
		川辺地域の各生活交通バスと⑭市街地周回線の乗り継ぎが可能																
主要 買物先	1	A-Z川辺店	×	×	×	×	○	×	○	△(670m)	○	×	×	×	×	△(700m)	×	○
	2	タイヨー川辺店	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◎	○	○
	3	コスモス川辺店	×	×	×	△(720m)	◎	×	○	○	○	×	×	×	×	◎	×	○
	4	さえんばたけ川辺店	△(800m)	○	○	△(800m)	△(800m)	△(700m)	△(800m)	△(800m)	△(800m)	○	○	△(800m)	△(700m)	○	△(720m)	○
	5	ニシムタ加世田店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎
主要 通院先	1	かわなべ共立内科	○	○	○	◎	◎	○	◎	◎	◎	○	○	○	○	◎	○	◎
	2	南薩ケアほすびたる	△(600m)	△(600m)	△(600m)	△(600m)	△(600m)	○	△(600m)	△(600m)	△(600m)	◎	◎	△(600m)	○	◎	◎	◎
	3	川辺生協病院	×	○	○	△(600m)	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×	×	◎
	4	松岡救急クリニック	×	×	×	×	△(600m)	×	△(600m)	△(740m)	◎	×	×	×	×	×	×	◎
	5	菊野病院	△(900m)	△(900m)	△(900m)	○	△(900m)	◎	△(900m)	△(900m)	△(900m)	△(900m)	△(900m)	△(900m)	◎	◎	◎	◎
知覧地域住民 がよく行く施設 （上位5施設）		①木床・上郡上線	②後岳・手袋線	③厚地・河上線	④下郡・打出口線	⑤峯吉・平久保線	※⑥デマンド・堤之原線	⑦高星・林川線	⑧加治佐・松村線	※⑨飯野・横峯線	⑩大隣・松久保線	⑪竹迫・立山線	⑬中渡瀬・木原線	拠点間バス	路線バス			
		知覧地域の生活交通バス⑩⑪⑬と拠点間バスの乗り継ぎが可能																
主要 買物先	1	タイヨー知覧店	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	×	×	◎	○		
	2	A-Z川辺店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○		
	3	タイヨー枕崎店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎		
	4	Aコープえい大川店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎		
	5	Aコープちらん店	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	×	×	◎	◎		
主要 通院先	1	国田病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○		
	2	江平クリニック	◎	◎	◎	◎	○	◎	○	○	◎	×	×	×	◎	◎		
	3	小原病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎		
	4	サザン・リージョン病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○		
	5	川辺生協病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎		
頼娃地域住民 がよく行く施設 （上位5施設）		①長崎・前原線	②浦芝原・麓線	③永谷・春向線	④佃・奥園線	⑤下出・木之元線	⑥矢越・山下線	⑦蓮子・水成川線	※⑧青戸・福留線	⑨源川・小原線	⑩曲谷・赤崎線	⑪種子尾・一氏線	⑬熊ヶ谷・栲山線	⑭源川・耳原線	⑮青戸・石垣線	拠点間バス	路線バス	
主要 買物先	1	Aコープえい店	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	×	○	◎	
	2	タイヨーえい店	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	×	×	○	◎	
	3	コスモス頼娃店	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	×	○	◎	
	4	A-Z川辺店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○		
	5	新留スター	△(550m)	△(550m)	○	△(550m)	○	△(550m)	△(550m)	△(550m)	△(550m)	○	○	△(550m)	×	○	◎	
主要 通院先	-	Aコープ別府店												◎	◎			
	1	中村温泉病院	×	×	×	×	×	△(600m)	×	×	×	×	×	×	×	△(790m)	×	◎
	2	青木医院	×	×	×	×	×	×	◎	×	×	×	×	×	×	◎	×	◎
	3	指宿医療センター	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎
	4	国田病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	
	5	菊野病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎
		横口皮膚科	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	

【評価項目③】市内各地域の住民の多様な生活移動が確認された鹿児島方面のバス接続状況

- 市内各地域の住民の多様な生活移動が確認された鹿児島方面のバス・鉄道との接続状況（鹿児島交通・ＪＲ指宿枕崎線⇄拠点間バス・生活交通バス）をみると、乗継待ち時間が10分程度※の接続パターンは川辺地域のひまわりバスから鹿児島交通への行きの便で若干みられる程度です。評価対象42系統の中で、行き又は帰りに接続余裕時間が10分以内となっているのは4系統であり、全体の9.5%にとどまっています。
- 路線バス・ＪＲ指宿枕崎線とひまわりバスのダイヤ接続が良くないため、移動に必要なトータルサービスとしての連続性の確保を実施していくことが必要**です。

※施設利用者ヒアリングで把握した市民・来訪者の6割以上が許容できる乗継待ち時間

【評価基準】

- A評価：ニーズの高い10分以内に乗継可能
- B評価：30分以内に乗継可能（11分以上）
- C評価：60分以内に乗継可能（31分以上）
- D評価：乗り継ぎできない（61分以上）など

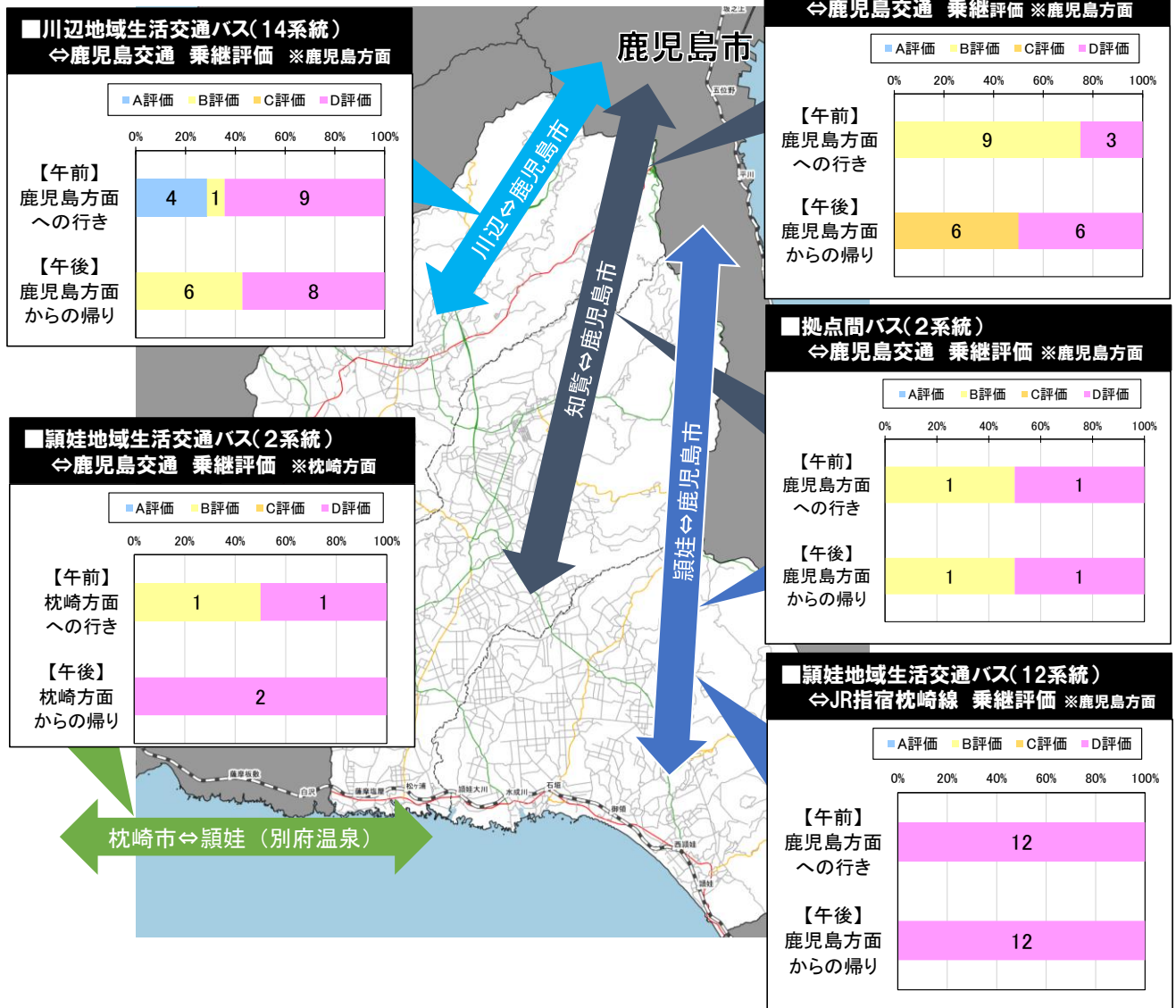


図 南九州市と鹿児島市の往来におけるバス・鉄道との接続余裕時間

備考) 鹿児島方面に向け平日午前中に自宅を出発し、正午以降に鹿児島市を帰宅開始するケースを想定して乗り継ぎをチェックした

注) 川辺地域生活交通バス沿線において、鹿児島方面に乗り継ぎできない系統があるため、川辺方面との接続を参考として提示した

3-2-2 事業評価

【評価項目④】公共交通の利用結果

- 鉄道（ＪＲ指宿枕崎線）の【指宿～枕崎】の平均通過人員は令和２年度では255人/日となっており、ＪＲ九州管内の線区ではワースト４位となっています。なお、【鹿児島中央～喜入】は6,631人/日、【喜入～指宿】は1,661人となっており、【指宿～枕崎】が著しく少ないことが分かります。
- 南九州市を走行する路線バス（10系統）の年間乗車人数は、平成30年度と令和元年度は75万人程度と横ばいで推移していましたが、令和２年度は約４割減少しています。
- ひまわりバスの年間乗車人数は、平成30年度から２年連続して約１割減少しています。
- ＪＲ・バスについて **利用者数は伸びておらず、むしろ年々減少している傾向にあり、計画事業の効果が発現しているとは言えない状況**にあります。
- そのような中、第２弾市民アンケート結果によると、公共交通を「月に数回以上」利用している割合は13.1%となっている状況です。

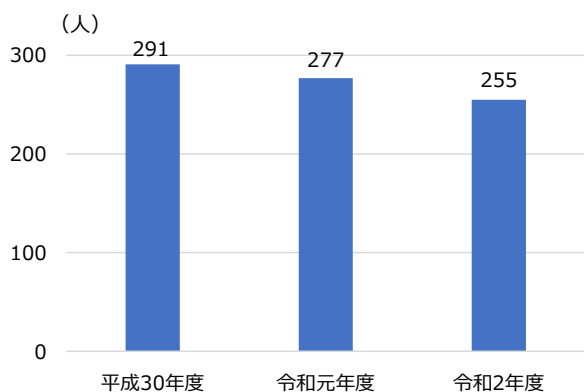


図 ＪＲ指宿枕崎線の利用者数（指宿～枕崎間の平均通過人員）の推移

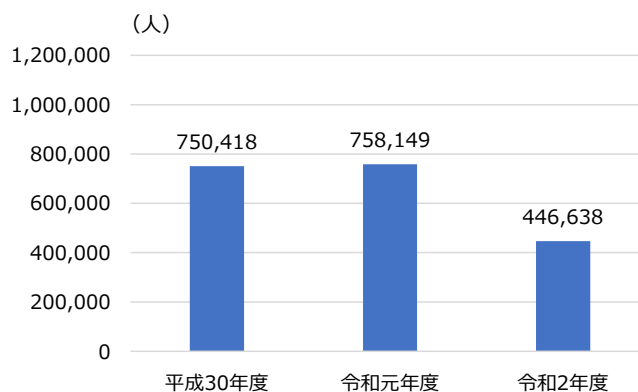


図 路線バス利用者数（乗車人数）の推移

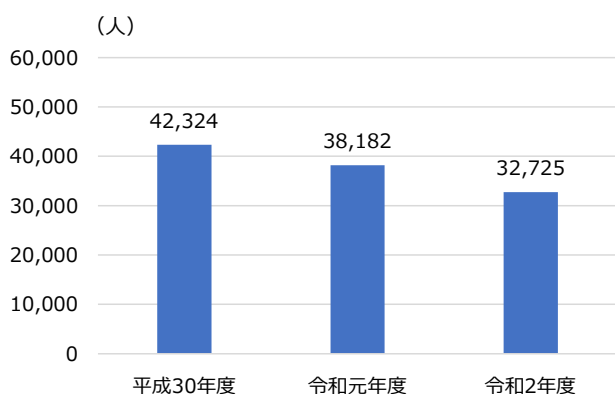


図 ひまわりバスの利用者数（乗車人数）の推移

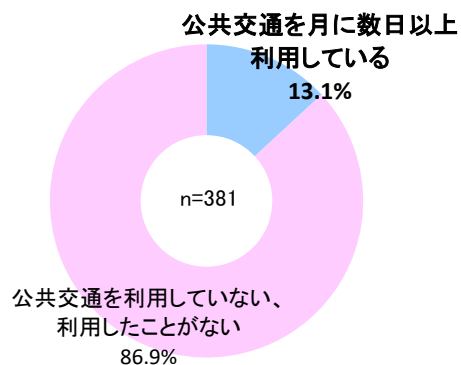


図 市民の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用頻度

資料：第２弾市民アンケート

【評価項目⑤】バスの系統別利用状況分析

①路線バス

- 路線バスの系統別利用者数について平成30年度と令和2年度の変化をみると、鹿児島～川辺～枕崎（特急）と指宿～知覧、加世田～知覧の3系統を除く7系統で50%前後の落ち込みがみられます。なお、加世田～知覧は利用が増えている状況にあります。
- ただし、当該7系統について、**平成30年度と令和元年度を比較すると、枕崎～知覧や顚娃～枕崎は利用が微増**しているものがある一方で、**知覧～只角は1年間で2割利用が減少**している状況にあります。

表 路線バスの系統別利用者数の変化

系統番号	運行系統	平成30年度	令和元年度	令和2年度
34	鹿児島～川辺～枕崎（特急）	59,069	65,276	39,768
87	なのはな館～指宿～利永～開聞口～顚娃～大川～東大川	91,847	88,387	50,776
135	加世田～高倉～川辺～知覧	46,321	40,613	25,096
149	知覧～霜出～垂水～枕崎	33,878	34,199	17,860
161	鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高校～枕崎	118,463	111,061	64,843
400	指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～喜入駅前～知覧～武家屋敷入口	52,548	52,543	34,044
432	加世田～加世田高校～川辺～知覧	59,130	57,859	40,404
482	東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎	67,107	69,611	36,871
498	鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口	239,225	220,576	125,857
699	知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角	22,830	18,024	11,119

平成30年を1とした場合

系統番号	運行系統	平成30年度	令和元年度	令和2年度
34	鹿児島～川辺～枕崎（特急）	1.00	1.11	0.67
87	なのはな館～指宿～利永～開聞口～顚娃～大川～東大川	1.00	0.96	0.55
135	加世田～高倉～川辺～知覧	1.00	0.88	0.54
149	知覧～霜出～垂水～枕崎	1.00	1.01	0.53
161	鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高校～枕崎	1.00	0.94	0.55
400	指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～喜入駅前～知覧～武家屋敷入口	1.00	1.00	0.65
432	加世田～加世田高校～川辺～知覧	1.00	0.98	0.68
482	東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎	1.00	1.04	0.55
498	鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口	1.00	0.92	0.53
699	知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角	1.00	0.79	0.49

：平成30年度から利用者が半減している系統

②ひまわりバス

- ひまわりバスの系統別利用者数について平成30年度と令和2年度の変化をみると、川辺地域1系統、知覧地域2系統、顚娃地域5系統で50%前後の落ち込みがみられます。
- また、当該8系統について、平成30年度と令和元年度を比較すると、**1年間で3割以上利用が減少している系統**もあります。

表 コミバスの系統別利用者数の変化

系統番号	平成30年度	令和元年度	令和2年度
系統① 瀬戸山・下里線	871	914	668
系統② 市崎野・野間大久保線	38	26	テマンド化
系統③ 八瀬尾・野崎線	383	521	854
系統④ 山添・六丁線	277	337	269
系統⑤ 西の原・高田線	377	320	218
系統⑥ 東木場・大久保線	920	928	609
系統⑦ 田之頭・勝目西線	694	717	613
系統⑧ 君野・下山田東線	901	934	692
系統⑨ 打木谷・大谷線	726	743	500
系統⑩ 馬立・神殿線	581	662	374
系統⑪ 松尾城・野間里線	794	1,029	540
系統⑫ 荒多・越原線	284	388	315
系統⑬ 本別府・宮線	462	577	298
系統⑭ 市街地周回線	1,918	2,277	1,658
観音堂公園～知覧線	11,708	10,178	9,237
顚娃～川辺線	11,548	9,338	8,860

系統番号	平成30年度	令和元年度	令和2年度
系統① 木床・上郡上線	186	163	282
系統② 後岳・手裏線	717	712	628
系統③ 厚地・河上線	831	700	468
系統④ 下郡・打出線	139	190	169
系統⑤ 峯吉・平久保線	180	140	129
系統⑥ ニツ谷・堤之原線	28	46	テマンド化
系統⑦ 高里・林川線	501	414	452
系統⑧ 加治佐・松村線	469	257	253
系統⑨ 飯野・横峯線	7	13	29
系統⑩ 大隅・松久保線	96	95	92
系統⑪ 竹迫・立山線	154	243	215
系統⑫ 中渡瀬・木原線	114	66	92

系統番号	平成30年度	令和元年度	令和2年度
系統① 長崎・前原線	313	247	260
系統② 浦芝原・麓線	262	171	140
系統③ 永谷・春向線	309	163	130
系統④ 佃・奥園線	346	379	209
系統⑤ 下出・木之元線	510	441	347
系統⑥ 矢越・山下線	386	376	155
系統⑦ 蓮子・水成川線	1,326	1,230	897
系統⑧ 青戸・福留線	17	31	91
系統⑨ 瀬川・小原線	200	162	236
系統⑩ 曲谷・赤崎線	223	142	166
系統⑪ 種子尾・一氏線	337	305	221
系統⑫ 熊ヶ谷・栢山線	289	166	170
系統⑬ 瀬川・耳原線	616	449	352
系統⑭ 青戸・石垣線	1,035	992	860

平成30年を1とした場合

系統番号	平成30年度	令和元年度	令和2年度
系統① 瀬戸山・下里線	1.00	1.05	0.77
系統② 市崎野・野間大久保線	1.00	0.68	テマンド化
系統③ 八瀬尾・野崎線	1.00	1.36	2.23
系統④ 山添・六丁線	1.00	1.22	0.97
系統⑤ 西の原・高田線	1.00	0.85	0.58
系統⑥ 東木場・大久保線	1.00	1.01	0.66
系統⑦ 田之頭・勝目西線	1.00	1.03	0.88
系統⑧ 君野・下山田東線	1.00	1.04	0.77
系統⑨ 打木谷・大谷線	1.00	1.02	0.69
系統⑩ 馬立・神殿線	1.00	1.14	0.64
系統⑪ 松尾城・野間里線	1.00	1.30	0.68
系統⑫ 荒多・越原線	1.00	1.37	1.11
系統⑬ 本別府・宮線	1.00	1.25	0.65
系統⑭ 市街地周回線	1.00	1.19	0.86
観音堂公園～知覧線	1.00	0.87	0.79
顚娃～川辺線	1.00	0.81	0.77

系統番号	平成30年度	令和元年度	令和2年度
系統① 木床・上郡上線	1.00	0.88	1.41
系統② 後岳・手裏線	1.00	0.99	0.88
系統③ 厚地・河上線	1.00	0.84	0.56
系統④ 下郡・打出線	1.00	1.37	1.22
系統⑤ 峯吉・平久保線	1.00	0.78	0.72
系統⑥ ニツ谷・堤之原線	1.00	1.64	テマンド化
系統⑦ 高里・林川線	1.00	0.83	0.90
系統⑧ 加治佐・松村線	1.00	0.55	0.54
系統⑨ 飯野・横峯線	1.00	1.86	4.14
系統⑩ 大隅・松久保線	1.00	0.99	0.96
系統⑪ 竹迫・立山線	1.00	1.58	1.40
系統⑫ 中渡瀬・木原線	1.00	0.58	0.78

系統番号	平成30年度	令和元年度	令和2年度
系統① 長崎・前原線	1.00	0.79	0.83
系統② 浦芝原・麓線	1.00	0.65	0.53
系統③ 永谷・春向線	1.00	0.53	0.42
系統④ 佃・奥園線	1.00	1.10	0.60
系統⑤ 下出・木之元線	1.00	0.86	0.68
系統⑥ 矢越・山下線	1.00	0.97	0.40
系統⑦ 蓮子・水成川線	1.00	0.93	0.68
系統⑧ 青戸・福留線	1.00	1.82	5.35
系統⑨ 瀬川・小原線	1.00	0.81	1.18
系統⑩ 曲谷・赤崎線	1.00	0.64	0.74
系統⑪ 種子尾・一氏線	1.00	0.91	0.66
系統⑫ 熊ヶ谷・栢山線	1.00	0.57	0.59
系統⑬ 瀬川・耳原線	1.00	0.73	0.57
系統⑭ 青戸・石垣線	1.00	0.96	0.83

：平成30年度から利用者が半減している系統

【評価項目⑥】バスの乗降実態からみた評価

①路線バス

- 平成30年度と令和元年度で利用が微増している【枕崎～知覧】と2割以上利用が減少している【知覧～只角】の利用（乗降）実態が、下図となります。
- 【枕崎～知覧】の場合、枕崎発の1便目と知覧発の3便目は高校生の利用が多い一方で、日中は、高齢者や一般の方1～2人の利用となっています。
- 【知覧～只角】の場合、10便中6便で利用が皆無であり、知覧発の1便目は、小学生と未就学児の利用のみとなっています。日中は、知覧発の2便目と頤娃発の1便目に高齢者1人の利用がありましたが、どちらも同じ方のご利用でした。
- 交通事業者へのヒアリングでは、「バスで対応困難な区間」に、【知覧～只角・頤娃】と【知覧～枕崎】が挙げられており、事業者との協議等が今後必要になります。

系統番号149 知覧～霜出～垂水～枕崎 8便

枕崎⇒知覧			知覧⇒枕崎		
便	枕崎発	乗車人数	便	知覧発	乗車人数
1便	7:40	17人	1便	6:40	0人
2便	11:50	1人	2便	13:00	3人
3便	16:40	0人	3便	16:20	11人
4便	17:20	0人	4便	18:10	3人

枕崎⇒知覧1便目			知覧⇒枕崎1便目		
枕崎駅	7:40発	枕崎市内	南九州市内	11人（高校生10人、一般者1人）	知覧
				5人（高校生3人、一般者2人）	
				1人（一般者）	
					知覧

枕崎⇒知覧2便目			知覧⇒枕崎2便目		
枕崎駅	11:50発	枕崎市内	南九州市内	1人（高齢者）	知覧
					知覧

知覧⇒枕崎2便目			枕崎⇒知覧3便目		
枕崎駅		枕崎市内	南九州市内	6人（高校生）	知覧
				4人（高校生）	
				1人（高校生）	
					知覧

知覧⇒枕崎3便目			枕崎⇒知覧4便目		
枕崎駅		枕崎市内	南九州市内	2人（高校生、一般者）	知覧
				1人（高校生）	
					知覧

資料：路線バス利用者アンケート調査結果

系統番号699 知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角 10便

知覧⇒頤娃			頤娃⇒知覧		
便	知覧発	乗車人数	便	頤娃発	乗車人数
1便	7:15	5人	1便	10:25	1人
2便	9:40	1人	2便	11:45	0人
3便	11:00	0人	3便	13:25	0人
4便	12:40	0人	4便	15:31	0人
5便	14:00	0人	5便	16:28	2人

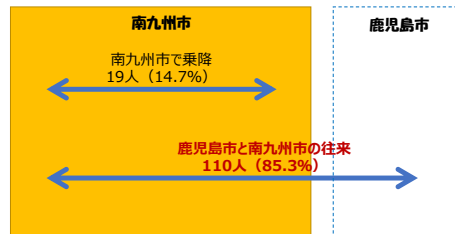
知覧⇒頤娃1便目			頤娃⇒知覧1便目		
知覧	7:15発	新牧 2人（小学生） 青戸小前 2人（未就学児） 果ヶ窪 1人（未就学児）	頤娃	10:25発	同じ方

知覧⇒頤娃2便目			頤娃⇒知覧2便目		
知覧	9:40発	上ノ町 1人（高齢者） 永里	頤娃	10:25発	同じ方

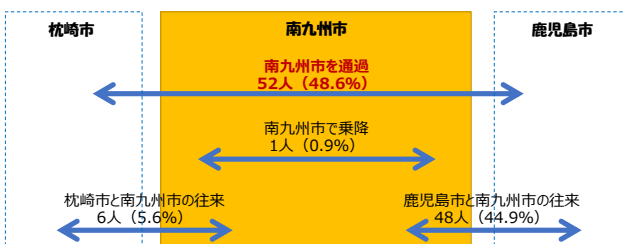
頤娃⇒知覧1便目			知覧⇒頤娃5便目		
知覧		試験場前 1人（高齢者） 永里	知覧		上ノ町 2人（高齢者）

- 平成30年度と令和元年度の変化で比較利用減少の幅が大きくなかった【鹿児島～川辺～枕崎（特急）】と【鹿児島～知覧】、【鹿児島～川辺高校～枕崎】の乗降実態を確認したところ、本市に関係する乗降は各系統で5割以上となっており、本市に起終点を持つ系統、通過する系統について、本市に大きな効果・影響を与えていることが分かりました。

系統番号498 鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口 17便



系統番号34 鹿児島～川辺～枕崎（特急） 1日7便



系統番号161 鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高校～枕崎 1日7便

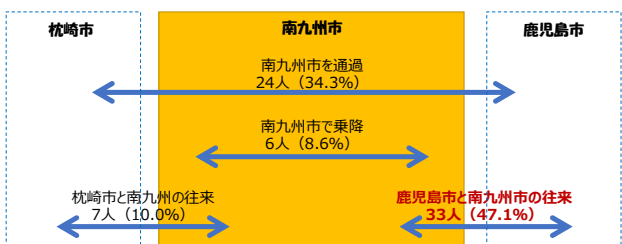


図 鹿児島市・枕崎市の往来に必要な幹線バス系統の利用特性

資料：路線バス利用者アンケート調査結果

②ひまわりバス

- バス停別の乗降客数をみると、1年間で全く利用がないバス停が全体の42か所（13.0%）となっています。
- 1日あたりのバス停別乗降客数の割合をみると、「0～0.1人」が110か所（34.1%）と最も多く、10日に1人の頻度でしか乗車（または降車）が発生しないのが全体の3割を占める計算となります。
- 乗降客数が1日あたり1人以下であるバス停は全体の9割を占めていることから、バスサービスの見直しをしつつ、利用促進を図り、それでも利用が顕在化しない場合は、地域の合意のもと、効率化等の見直しが必要となります。

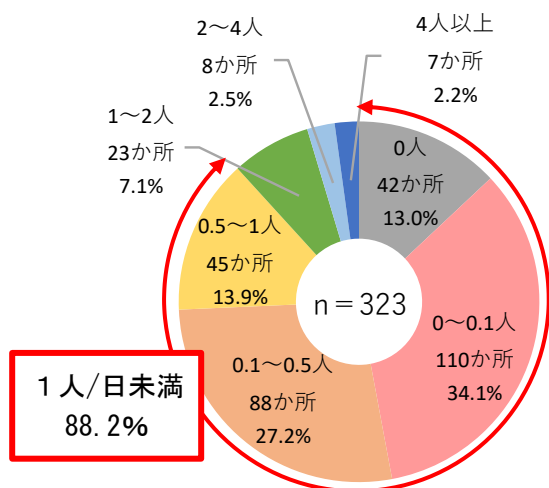


図 1日あたりのバス停別乗降客数 割合

表 乗降客数が1日2人以上のバス停

バス停名	乗降客数
文化会館	31.25
別府温泉	11.99
三俣東	11.42
中央温泉	7.74
中松	4.68
霜出げんき館	4.57
温泉センター	4.22
南組	2.99
田代	2.77
桑代	2.48
西瀬娃駅	2.40
吉崎	2.24
瀬娃高校前	2.22
摺木	2.16
鶴成	2.08

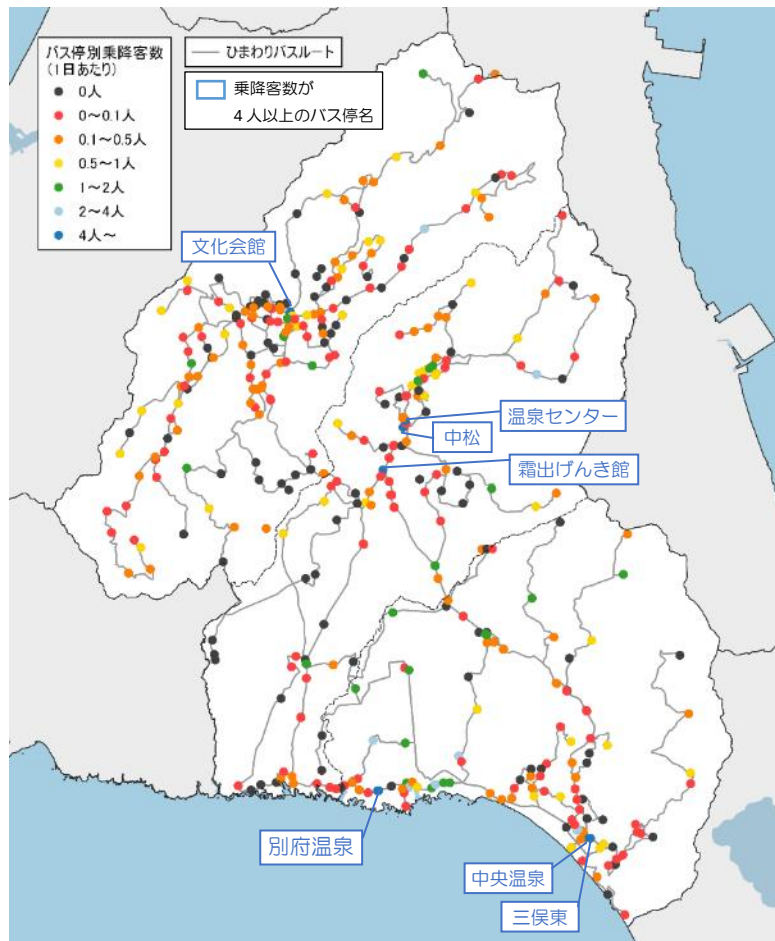


図 1日あたりのバス停別乗降客数

【評価項目⑦】 ひまわりバスの運行効率性評価（系統別）

- 年間乗車人員は、拠点間バス（番所鼻～知覧）が最も多く、9,237人/年となっています。最も少ないのは、顚娃地域を走行する⑮永谷・栗ヶ窪線、⑯上淵・雪丸線、⑰曲谷・新牧線であり、利用者は0人となっています。（顚娃⑮、⑯、⑰は、令和3年9月末で廃止）
- 1便あたりの利用者数をみると、コミバスの45系統のうち、5割以上が2人以下の利用となっています。
- 1便あたりの利用者数が1人未満の系統は、知覧地域で3系統、顚娃地域で3系統となっており、それぞれ運行の見直しを行う必要があります。

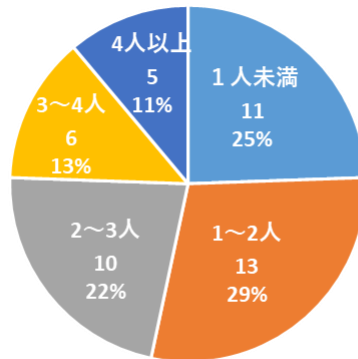


図 便当たり利用者数の路線別割合

表 コミバスの運行実績（年間乗車人員、便当たり利用者数）

区分		実績 運行本数 (本/年)	乗車人員 (人/年)	便当たり 利用者数 (人/便)	区分		実績 運行本数 (本/年)	乗車人員 (人/年)	便当たり 利用者数 (人/便)
拠点間	顚娃～川辺	2,467	6,762	2.74	知覧	⑦高星・林川線	208	452	2.17
	番所鼻～知覧	2,467	9,237	3.74		⑧加治佐・松村線	206	253	1.23
	顚娃～川辺(早1便)	244	1,087	4.45		⑨飯野・横峯線			
	顚娃～川辺(朝2便)	244	1,011	4.14		⑩大隅・松久保線	108	92	0.87
川辺	①瀬戸山・下里線	204	668	3.27	顚娃	⑪竹迫・立山線	206	215	1.04
	②市崎野・野間久保線					⑫中渡瀬・木原線	206	89	0.43
	③八瀬尾・野崎線	204	854	4.19		⑬長崎・前原線	206	260	1.26
	④山添・六丁線	102	269	2.64		⑭浦芝原・麓線	208	140	0.67
	⑤西の原・高田線	204	218	1.07		⑮永谷・春向線	206	130	0.63
	⑥東木場・大久保線	206	609	2.96		⑯佃・奥園線	206	209	1.01
	⑦田の頭・勝目西線	204	613	3.00		⑰下出・木之元線	208	347	1.67
	⑧君野・下山田線	204	692	3.39		⑱矢越・山下線	206	155	0.75
	⑨打木谷・大谷線	206	500	2.43		⑲蓮子・水成川線	104	897	8.63
	⑩馬立・神殿線	206	374	1.82		⑳青戸・福留線			
	⑪松尾城・野間里線	206	540	2.62		㉑源川・小原線	106	236	2.23
	⑫荒多・越原線	204	315	1.54		㉒曲谷・赤崎線	102	166	1.63
	⑬本別府・宮線	204	298	1.46		㉓種子尾・一氏線	102	221	2.17
	⑭市街地周回線	615	1,658	2.70		㉔熊ヶ谷・梶山線(1便)	159	170	1.07
知覧	①木床・上郡上線	208	262	1.26		㉕永谷・栗ヶ窪線	108	0	0.00
	②後岳・手養線	206	628	3.05		㉖上淵・雪丸線	102	0	0.00
	③厚地・河上線	206	468	2.27		㉗曲谷・新牧線	102	0	0.00
	④下郡・打出口線	208	169	0.81		㉘源川・耳原線	102	352	3.45
	⑤峯古・平久保線	106	129	1.22		㉙青戸・石垣線	102	860	8.43
	⑥ニッ谷・堤之原線								

青字はデマンドタクシー

赤字は1便当たりの乗車数が1人以下の系統

- 利用者一人あたりの助成金額をみると、5,000円を超えている系統が、川辺地域では1系統、知覧地域では4系統、顚娃地域では5系統あり、令和3年10月からデマンド化になった2系統も含まれています。
- タクシーに乗車した場合の運賃と比較した場合、タクシー運賃を上回る系統(下表の×)は18系統あり、タクシー半額運賃を上回る系統(下表の△)も10系統**あります。
- これら計28系統は、他系統よりも優先度を高めて運行の見直し等を行う必要があります。

表 利用者1人当たりの助成金額とタクシー運賃との比較検証(1/2)

区分		利用者一人当たりの助成金額(円)	タクシーに乗車した場合の運賃		見直し必要性の検証結果 ○:見直し不要 △:財政力削減が市の課題であれば見直しが必要 ×:見直しが必要
		市の助成金	タクシー運賃	タクシー運賃(半額)	
		$d=b/c$	$e=640+(a*1000-1300)/181*50$	$e/2$	○: $e/2>d$ △: $e/2<d<e$ ×: $e\leq d$
拠点間	顚娃～川辺	1,863	7,910	3,955	○
	番所鼻～知覧	1,102	5,910	2,955	○
	顚娃～川辺(早1便)	1,146	4,920	2,460	○
	顚娃～川辺(朝2便)	1,233	7,250	3,625	○
川辺	①瀬戸山・下里線	853	4,080	2,040	○
	②市崎野・野間大久保線				
	③八瀬尾・野崎線	1,561	3,880	1,940	○
	④山添・六丁線	1,265	2,110	1,055	△
	⑤西の原・高田線	5,773	3,680	1,840	×
	⑥東木場・大久保線	920	3,980	1,990	○
	⑦田の頭・勝目西線	770	3,420	1,710	○
	⑧君野・下山田線	633	3,200	1,600	○
	⑨打木谷・大谷線	1,258	4,440	2,220	○
	⑩馬立・神殿線	4,027	4,310	2,155	△
	⑪松尾城・野間里線	1,273	2,110	1,055	△
	⑫荒多・越原線	2,812	2,670	1,335	×
	⑬本別府・宮線	3,535	3,120	1,560	×
	⑭市街地周回線	611	2,510	1,255	○
知覧	①木床・上郡上線	4,390	3,320	1,660	×
	②後岳・手蓑線	850	3,800	1,900	○
	③厚地・河上線	2,233	3,070	1,535	△
	④下郡・打出口線	6,300	3,100	1,550	×
	⑤峯苔・平久保線	2,816	2,160	1,080	×
	⑥ニツ谷・堤之原線				

青字はデマンドタクシー

赤字は1便当たりの乗車数が1人以下の系統

見直し必要性の検証結果で×になった系統

注) 鹿児島県全域の小型車(距離制運賃): 初乗1,300mまで640円、以降181m毎に50円
(タクシーサイト(<https://www.taxisite.com/>)より)

表 利用者1人当たりの助成金額とタクシー運賃との比較検証 (2/2)

区分		利用者一人当たりの助成金額 (円)	タクシーに乗車した場合の運賃		見直し必要性的検証結果 ○:見直し不要 △:財政力削減が市の課題であれば見直しが必要 ×:見直しが必要
		市の助成金	タクシー運賃	タクシー運賃(半額)	○:e/2>d △:e/2<d<e ×:e≤d
		d=b/c	e=640+(a*1000-1300)/181*50	e/2	
知覧	⑦高星・林川線	3,154	4,420	2,210	△
	⑧加治佐・松村線	2,245	4,400	2,200	△
	⑨飯野・横峯線				
	⑩大隣・松久保線	5,897	3,370	1,685	×
	⑪竹迫・立山線	7,488	5,000	2,500	×
	⑫中渡瀬・木原線	7,616	2,270	1,135	×
顛娃	①長崎・前原線	2,750	2,350	1,175	×
	②浦芝原・麓線	6,052	2,680	1,340	×
	③永谷・春向線	7,113	2,960	1,480	×
	④佃・奥蘭線	4,246	2,820	1,410	×
	⑤下出・木之元線	1,803	2,080	1,040	△
	⑥矢越・山下線	5,476	2,710	1,355	×
	⑦蓮子・水成川線	825	4,480	2,240	○
	⑧青戸・福留線				
	⑨源川・小原線	4,795	6,580	3,290	△
	⑩曲谷・赤崎線	4,862	4,950	2,475	△
	⑪種子尾・一氏線	3,587	4,870	2,435	△
	⑫熊ヶ谷・栢山線(1便)	6,583	4,510	2,255	×
	⑬熊ヶ谷・栢山線(2,3便)	7,119	4,810	2,405	×
	⑭永谷・栗ヶ窪線	-	2,410	1,205	-
	⑮上淵・雪丸線	-	3,100	1,550	-
	⑯曲谷・新牧線	-	4,480	2,240	-
	⑰源川・耳原線	2,361	5,090	2,545	○
	⑱青戸・石垣線	616	3,350	1,675	○

青字はデマンドタクシー

見直し必要性的検証結果で×になった系統

赤字は1便当たりの乗車数が1人以下の系統

注) 鹿児島県全域の小型車(距離制運賃): 初乗1,300mまで640円、以降181m毎に50円
(タクシーサイト(<https://www.taxisite.com/>)より)

3-2-3 政策評価

【評価項目⑧】地区代表者(自治会長)による取組評価

- 「移動手段がなくて困っている人がいる」と指摘している自治会は、全体の44%を占めています。地域別にみても、回答に顕著な差異はない状況です。
- 公共交通政策を実施していますが、**未だ「日常生活に必要な交通手段の確保」が不十分な地区がある**ことが分かりました。

表 移動手段がなくて困っている人の割合

	いる	今はいない	分からない	無回答
全体(n=199)	43.7%	41.7%	14.1%	0.5%
川辺地域(n=89)	42.7%	40.4%	16.9%	0.0%
知覧地域(n=50)	46.0%	38.0%	16.0%	0.0%
顛娃地域(n=59)	42.4%	47.5%	8.5%	1.7%

【評価項目⑨】市民による取組評価

- 拠点間バスと生活交通バスへの取組については、高齢者・生産年齢人口ともに認知度が50%を下回っており、コミュニティバスへの関心が低いことが分かります。
- 利用促進活動の認知度も2割程度であり、**幅広い年齢層への周知徹底が必要**です。

表 拠点間バスと生活交通バスの取組認知度（上段：高齢者、下段：生産年齢人口）

① 拠点間バスへの取組評価

■ 拠点間バス・高齢者（n=756）

	① 知っている
頼娃図書館、知覧市街地、川辺文化会館、番所鼻公園を起点	31.9%
広域・地域間の路線バスとの連絡、乗継ぎを考慮	14.6%
2ルートが交差する霜出げんき館で乗り換え可能	16.1%
1日4往復8便、月曜日～土曜日に運行	14.6%
料金は100円の均一料金	36.6%

② 生活交通バスへの取組評価

■ 生活交通バス・高齢者（n=756）

	① 知っている
旧町単位で運行、市役所及び支所、温泉施設等を連絡する	24.6%
起点は頼娃図書館、知覧市街地・知覧保健センター、川辺文化会館	21.7%
頼娃地域は週1～2往復、頼娃支所・えい中央温泉センター・えい別府温泉センターを立寄る	15.3%
知覧地域は週1～2往復、南九州市役所・知覧支所・知覧温泉センターを立寄る	13.6%
川辺地域は週2～1往復、市街地・周回線は週4日3循環便	10.8%
月曜日～金曜日に運行している	14.4%
料金は100円の均一料金	30.8%

③ 公共交通の利用促進への取組評価

■ 公共交通の利用促進活動・高齢者（n=756）

	① 知っている
マイバス意識を醸成、利用の促進を図るためPR活動等を実施	9.5%
時刻表やルート図の作成・配布	15.5%
南九州市ホームページや市報による広報や利用案内	14.4%

■ 拠点間バス・生産年齢人口（n=205）

	① 知っている
頼娃図書館、知覧市街地、川辺文化会館、番所鼻公園を起点	43.4%
広域・地域間の路線バスとの連絡、乗継ぎを考慮	20.0%
2ルートが交差する霜出げんき館で乗り換え可能	23.9%
1日4往復8便、月曜日～土曜日に運行	18.5%
料金は100円の均一料金	49.3%

■ 生活交通バス・生産年齢人口（n=205）

	① 知っている
旧町単位で運行、市役所及び支所、温泉施設等を連絡する	28.3%
起点は頼娃図書館、知覧市街地・知覧保健センター、川辺文化会館	26.8%
頼娃地域は週1～2往復、頼娃支所・えい中央温泉センター・えい別府温泉センターを立寄る	17.6%
知覧地域は週1～2往復、南九州市役所・知覧支所・知覧温泉センターを立寄る	14.1%
川辺地域は週2～1往復、市街地・周回線は週4日3循環便	13.2%
月曜日～金曜日に運行している	22.0%
料金は100円の均一料金	39.0%

■ 公共交通の利用促進活動・生産年齢人口（n=205）

	① 知っている
マイバス意識を醸成、利用の促進を図るためPR活動等を実施	9.8%
時刻表やルート図の作成・配布	21.5%
南九州市ホームページや市報による広報や利用案内	20.5%

資料：市民アンケート調査結果

- 上記の調査結果を踏まえて、より詳細な状況把握をするため、第2弾市民アンケートを実施した結果、「20～30代」の4割、「40～84歳」の2割が「自宅最寄りバス停を知らない」との回答でした。地域別にみると、「川辺地域」が1割であるのに対し、「頼娃地域」と「知覧地域」は2割となっており、バス停の認知度にも地域による差異があることが分かりました。

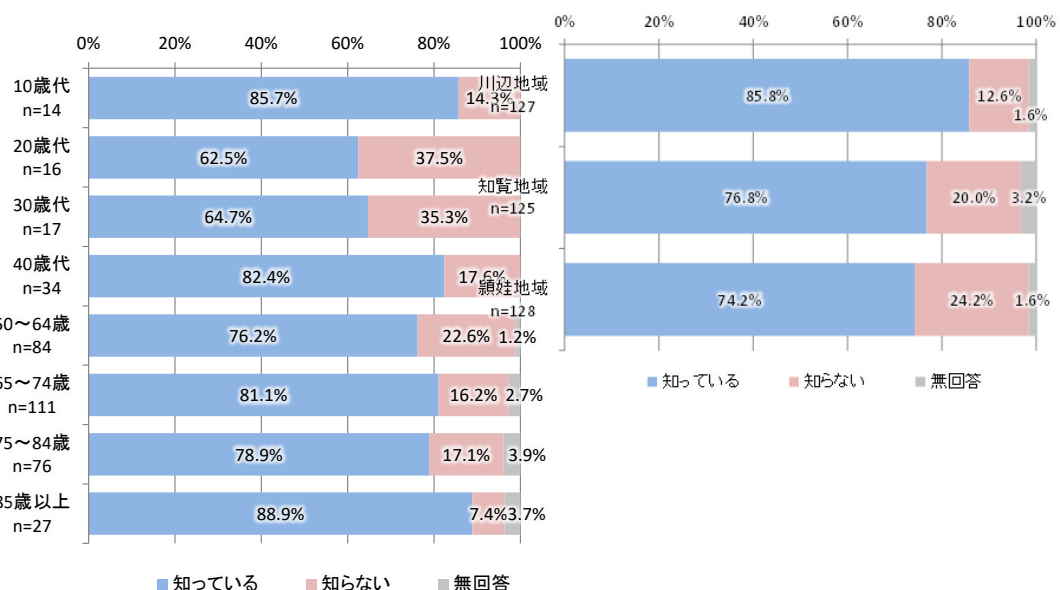


図 自宅最寄りバス停の認知度（左：年代別、右：地域別）

資料：第2弾市民アンケート

- 市民アンケート結果によると、市内を生活移動する際の「快適性」に関する満足度について、高齢者・生産年齢人口ともに「自家用車を含む移動」の場合の満足度（満足+やや満足の指摘割合の計）は50%前後であるのに対し、「公共交通のみの移動」の場合は2%前後の結果となりました。
- 「自家用車以外の生活移動の選択肢」の1つに公共交通が未だ十分なりえていない**ことが明らかになりました。
- 誰もが快適に暮らせるまちづくりの手段としての公共交通を創り上げるにはまだ道半ば**といった状況にあります。

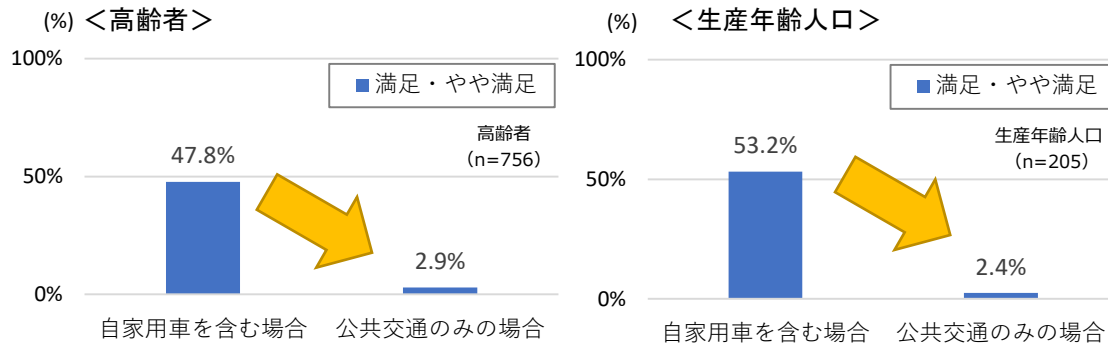


図 市内を生活移動する際の「快適性」の満足度（自家用車を含む場合・公共交通のみの場合）

資料：市民アンケート調査結果

3-3 新型コロナウイルス感染症の影響

3-3-1 交通事業者データにみる影響

- 九州全体の令和2年度の輸送実績について、特にバス事業、タクシー事業は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、令和元年度の7割程度にとどまっています。
- 同様に、南九州市内の路線バスにおいては、R2年度の輸送実績が大幅に減少しています。
- JR九州指宿～枕崎線や南九州市のコミュニティバス（ひまわりバス）の輸送実績については、コロナウイルスによる影響は少ないものの、年々減少傾向にあります。

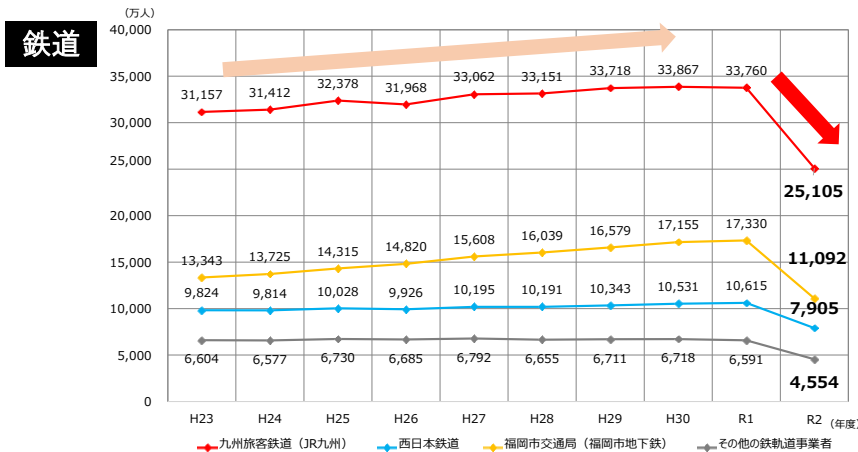


図 九州の鉄道軌道の乗車人員の変化

出典：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、令和3年8月）

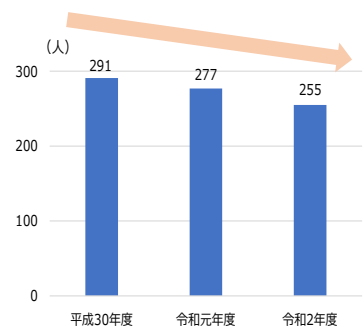


図 JR指宿枕崎線の平均通過人員の変化

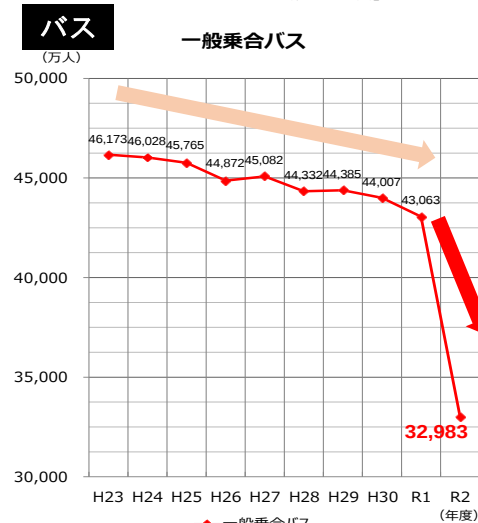


図 九州の一般乗合バスの乗車人員の変化

出典：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、令和3年8月）

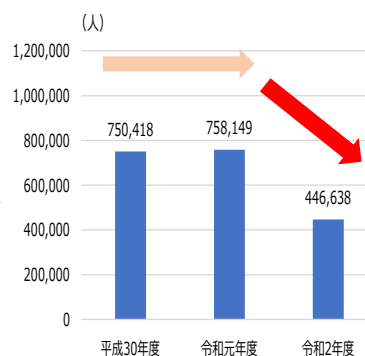


図 市内の路線バスの乗車人員の変化

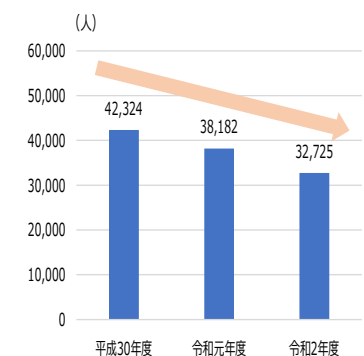


図 ひまわりバスの乗車人員の変化

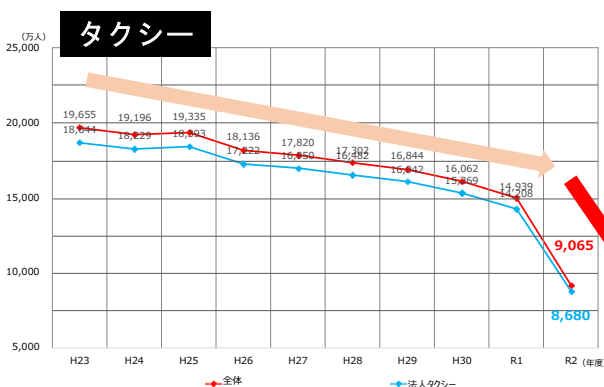


図 九州のタクシーの乗車人員の変化

出典：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、令和3年8月）

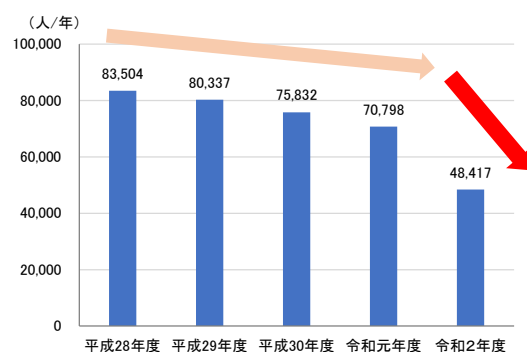


図 市内のタクシーの乗車人員の変化

3-4 公共交通を取り巻く社会情勢

3-4-1 持続可能な開発目標SDGs

平成 27(2015)年 9 月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中核をなす SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。

■SDGs が定める 17 のゴール



3-4-2 カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。2020 年 10 月、政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

近年、国内外で様々な気象災害が発生しています。個々の気象災害と気候変動問題との関係を明らかにすることは容易ではありませんが、気候変動に伴い、今後、豪雨や猛暑のリスクが更に高まることが予想されています。日本においても、農林水産業、水資源、自然生態系、自然災害、健康、産業・経済活動等への影響が出ると指摘されています。

気候変動の原因となっている温室効果ガスは、経済活動・日常生活に伴い排出されています。国民一人ひとりの衣食住や移動といったライフスタイルに起因する温室効果ガスが、我が国全体の排出量の約 6 割を占めるという分析もあり、国や自治体、事業者だけの問題ではありません。

将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

4. 南九州市の公共交通に関する意向等の把握

4-1 市民・来訪者の乗継や運賃に関する許容範囲

- 乗継許容回数は、1回以下の要望がほとんどです。
- 乗継で待てる最大時間は、市内在住者、市外在住者共に10分を目安としている方が多くなっています。（市民の6割以上、交流人口の6割以上の許容）
- 先述のとおり、通勤通学が多い鹿児島市方面の外出時間帯とバス同士の乗り継ぎをみると、10分以内の乗り継ぎはほとんどできていません。

表 乗継で許容できる待ち時間

（市民）

（来訪客）

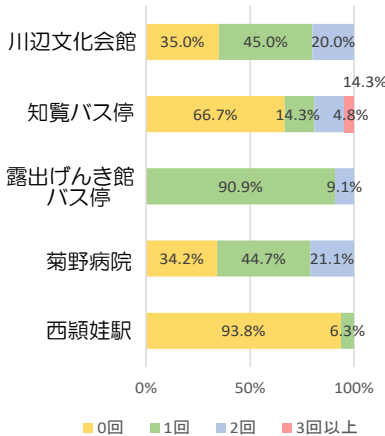


図 乗継許容回数の割合

資料：施設利用者ヒアリング調査結果

	件数		割合	
	行き	帰り	行き	帰り
0分	10	10	15.9%	15.9%
1分	1	1	1.6%	1.6%
2分	1	0	1.6%	0.0%
3分	1	4	1.6%	6.3%
5分	17	10	27.0%	15.9%
10分	14	19	22.2%	30.2%
13分	1	0	1.6%	0.0%
15分	5	7	7.9%	11.1%
20分	2	2	3.2%	3.2%
30分	7	7	11.1%	11.1%
40分	1	1	1.6%	1.6%
50分	2	1	3.2%	1.6%
60分	1	1	1.6%	1.6%
合計	63	63	100.0%	100.0%

	件数		割合	
	行き	帰り	行き	帰り
0分	5	5	18.5%	18.5%
1分	0	0	0.0%	0.0%
2分	0	0	0.0%	0.0%
3分	0	0	0.0%	0.0%
5分	0	0	0.0%	0.0%
10分	8	8	29.6%	29.6%
13分	0	0	0.0%	0.0%
15分	3	3	11.1%	11.1%
20分	4	3	14.8%	11.1%
30分	3	4	11.1%	14.8%
40分	1	1	3.7%	3.7%
50分	0	0	0.0%	0.0%
60分	3	3	11.1%	11.1%
合計	27	27	100.0%	100.0%

- 公共交通に支払える1日最大の金額について、回答者の平均額をみると、市内居住者は1,236円であり、市外居住者は1,420円となっています。また、回答者数は「901円以上1,000円まで」が市内外居住者ともに最も多く、今後の料金の見直しを検討する際の基礎データとなります。

表 公共交通に支払える金額（1日最大の金額）

	市内居住者		市外居住者	
	件数	割合	件数	割合
100円まで	1	1.6%	0	0.0%
101円以上 200円まで	2	3.2%	0	0.0%
201円以上 300円まで	3	4.8%	0	0.0%
301円以上 400円まで	1	1.6%	0	0.0%
401円以上 500円まで	12	19.0%	6	13.6%
501円以上 600円まで	2	3.2%	0	0.0%
601円以上 700円まで	0	0.0%	1	2.3%
701円以上 800円まで	6	9.5%	0	0.0%
801円以上 900円まで	0	0.0%	0	0.0%
901円以上 1000円まで	17	27.0%	23	52.3%
1001円以上 1500円まで	4	6.3%	4	9.1%
1501円以上 2000円まで	9	14.3%	7	15.9%
2001円以上 3000円まで	4	6.3%	2	4.5%
3001円以上 4000円まで	2	3.2%	0	0.0%
4001円以上 5000円まで	1	1.6%	0	0.0%
5001円以上	0	0.0%	1	2.3%
合計	63	100.0%	44	100.0%
平均	1,236	-	1,420	-

資料：施設利用者ヒアリング調査結果

4-2 自治会が必要と考える支援策と共助の可能性

- 先述のとおり、「移動手段がなくて困っている人がある」と指摘している自治会は、全体の44%を占めています。
- 交通弱者や買い物弱者への支援策として、5割以上の自治会が「現状の路線バスやコミュニティバスの維持」が必要だと考えています。また「タクシー代の一部助成」や「移動販売サービスの実施・拡充」も約4割の自治会から要望があります。出歩きたい時すぐに移動できる交通手段の確保や近くまで来てもらえる移動販売に関する支援策が求められています。
- なお、これらの支援策は地域によって若干回答の傾向が異なっており、実施にあたっては地域の意向の差異を念頭に置いて進める必要があることが分かりました。
- 「地域住民同士が助け合って移動手段を確保」や「自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保すること」については、実施意向がある自治会はそれぞれ5.0%、1.0%であり、「興味がある・もう少し勉強してみたい」との意向もそれぞれ2割以上となっています。

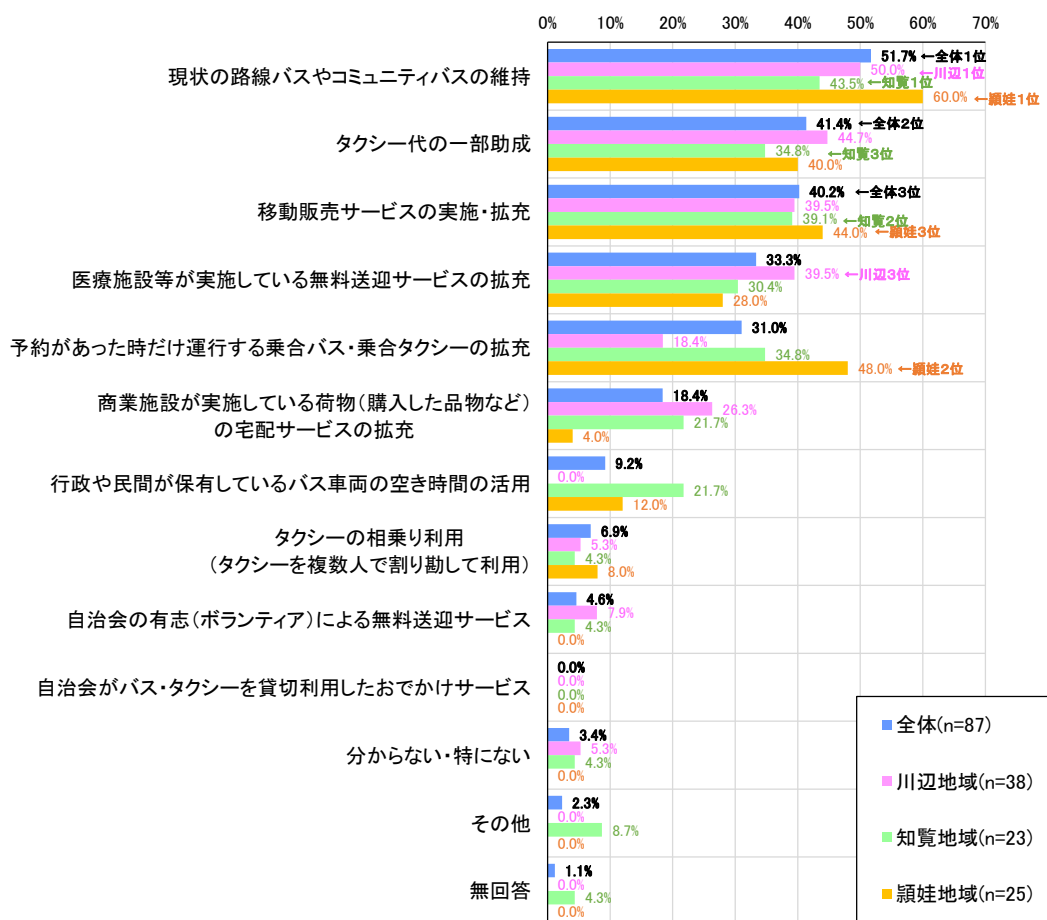


図 交通弱者や買い物弱者への支援策

表 地域住民同士が助け合って移動手段を確保

	すでに実施している	実施する意向がある	興味はある・もう少し勉強してみたい	実施する意向はない	分からない	無回答
全体(n=199)	5.0%	4.0%	38.7%	22.6%	26.6%	3.0%
川辺地域(n=89)	3.4%	3.4%	38.2%	24.7%	28.1%	2.2%
知覧地域(n=50)	8.0%	4.0%	34.0%	24.0%	24.0%	6.0%
顚娃地域(n=59)	5.1%	5.1%	44.1%	16.9%	27.1%	1.7%

資料：自治会長アンケート調査結果

表 自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保

	すでに実施している	実施する意向がある	興味はある・もう少し勉強してみたい	実施する意向はない	分からない	無回答
全体(n=199)	1.0%	1.0%	24.6%	44.2%	27.6%	1.5%
川辺地域(n=89)	0.0%	1.1%	22.5%	47.2%	28.1%	1.1%
知覧地域(n=50)	0.0%	2.0%	28.0%	42.0%	26.0%	2.0%
顚娃地域(n=59)	3.4%	0.0%	25.4%	40.7%	28.8%	1.7%

※すでに実施している地域（顚娃）
小長田、鶴田

4-3 市民意向にみる「タクシー」への期待度合い

- 市民の年齢別外出頻度をみると、85歳以上において「月に数回程度」の外出が全体の4割を占め、外出頻度が極端に変わることが分かります。それと連動するように、免許返納意向（既に免許返納している又は今後免許返納をするつもりである）の割合も高くなっています。
- タクシーの今後のあり方について、回答者全体でみると、「行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する」（33.3%）と「分からない、特に考えはない」（28.6%）に意見が割れていますが、高齢になるにつれて「タクシー補助券への支給」への要望が高くなる傾向はないようです。

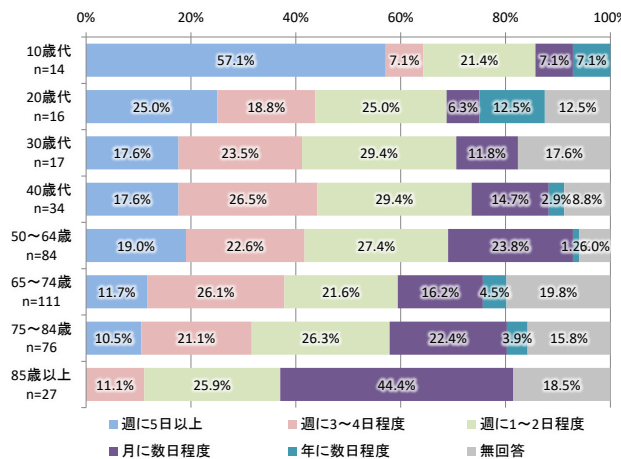


図 年齢別外出頻度

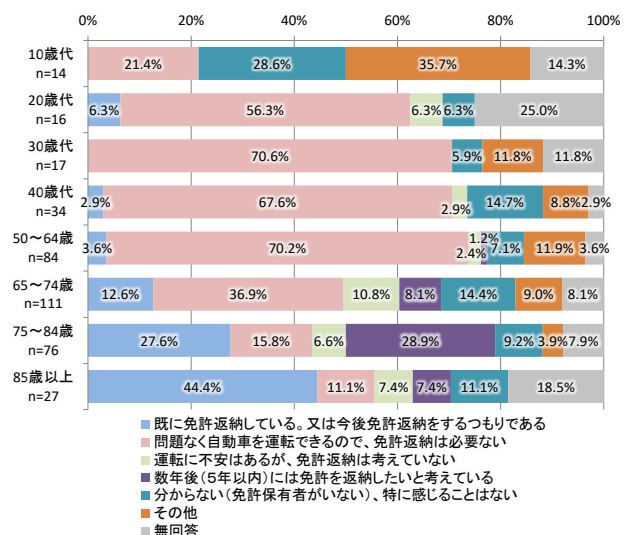


図 回答者自身の免許返納意向

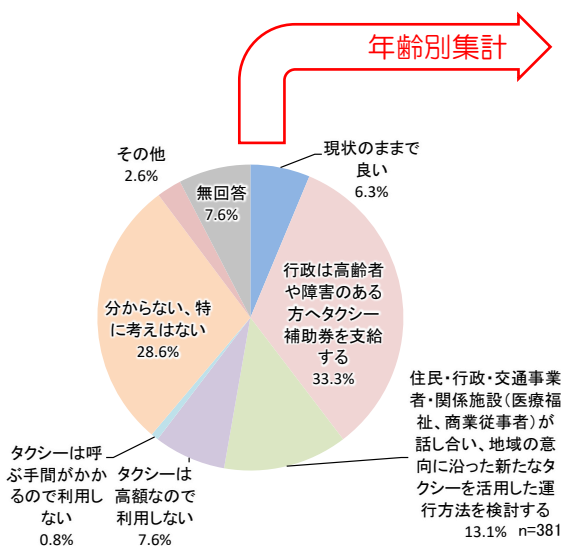
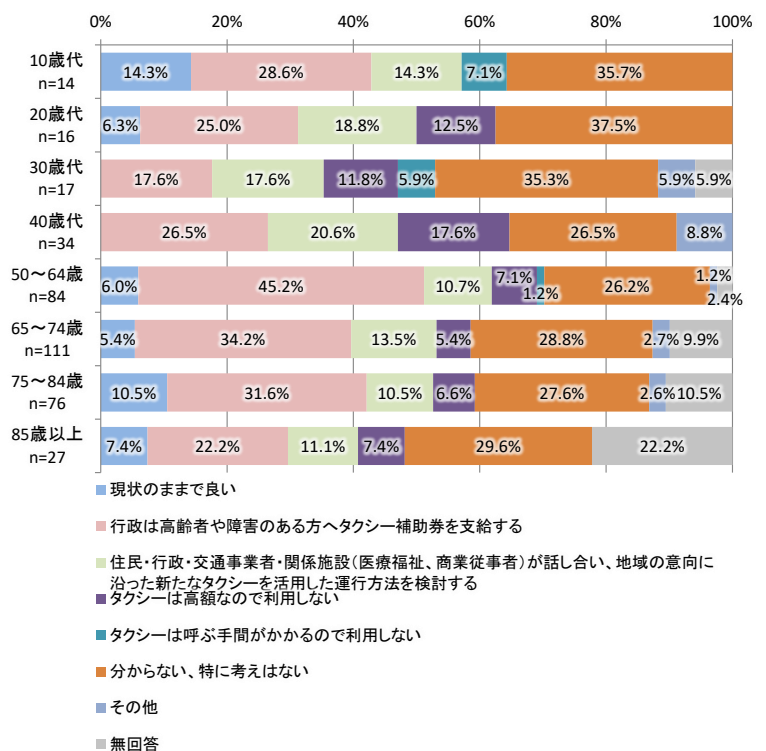


図 タクシーの今後のあり方



4-4 公共交通を利用しない理由

- 市民のうち、公共交通を利用しない方の「利用しない理由」を整理したものが下図です。
- 路線バス・鉄道・ひまわりバスともに「自家用車を利用するから」が最も多くなっています。また、「便数が少ないから」も各モードで5位以内に入っています。
- 指摘の中では、「どこを運行しているのか分からないから」という回答が路線バスとひまわりバスそれぞれの3位となっており、周知徹底の必要性を垣間見ることができます。
- また、先述の分析のとおり、ひまわりバスについて「利用したい日・時間に運行していないから」が5位になっているほか、路線バスの4位に「自宅や目的地の近くにバスがないから」が入っており、今後の外出実態に合致したサービス見直しが求められます。

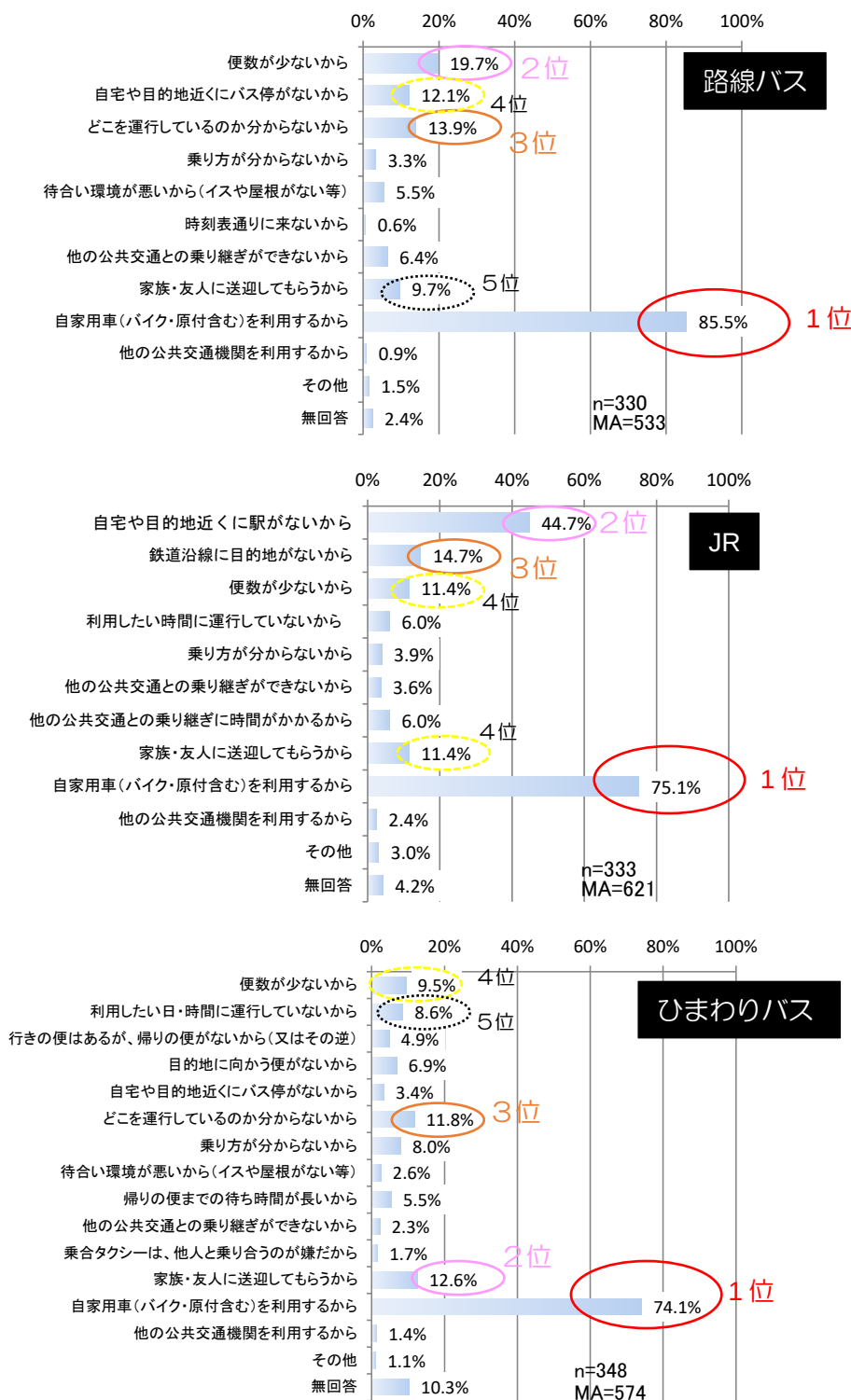


図 市民のうち公共交通を利用しない方の「利用しない理由」

4-5 公共交通の改善指摘

- 路線バスの改善指摘をみると、「便数を増やす」（26.0%）と「時刻表や路線図、乗り方を周知する」（22.3%）が多く、次いで「待合い環境を改善する」（14.2%）と「コミバス・乗合タクシーとの乗り継ぎを改善する」（13.1%）が多い結果となりました。各地域の回答に差異は見られません。
- 各改善指摘内容について、利用者と非利用者の回答比率をみると、「時刻表どおりに運行する」について、利用者からの回答比率が圧倒的に高い結果となりました。
- 「時刻表どおりに運行する」は全体の回答では最も指摘割合が少なく見落としがちですが、その回答の多くは利用者からであり、「実際にバスを利用しているからこそ分かる」改善指摘となっています。

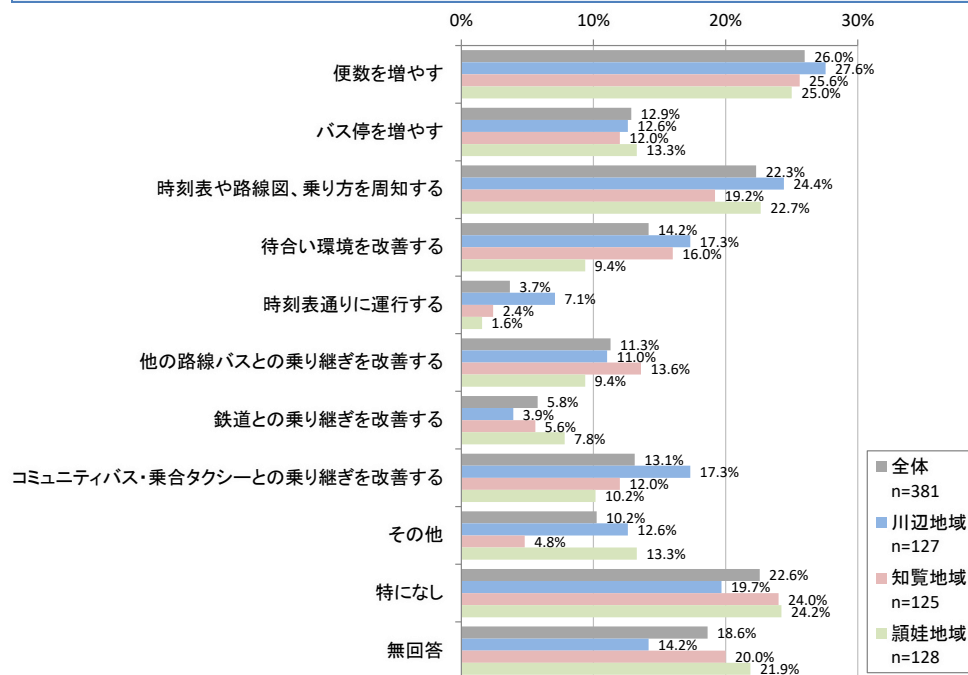


図 路線バスの改善指摘

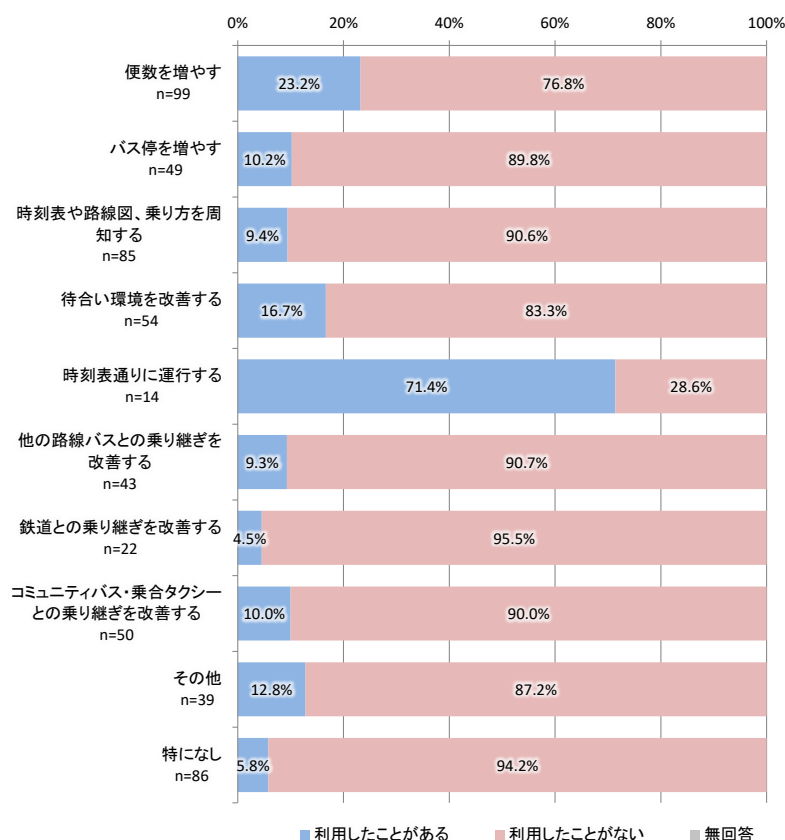


図 路線バスの改善指摘（利用者・非利用者の回答比率）

- タクシーに必要なサービスをみると、「介護・福祉タクシー」（37.0%）と「買い物代行サービス」（28.1%）が多く、高齢社会に密着したサービス展開を望む意向が顕著にあることがうかがえます。地域別にみると、川辺地域では「UDタクシー」と「アプリを活用した配車サービス」、颯娃地域でも「アプリを活用した配車サービス」に一定の指摘がありました。
- また、市民が今後も安心して暮らしていくための移動手段の確保・維持に向けて必要と感じる取組については、「移動販売サービスの実施・拡充」（34.9%）と「予約があった時だけ運行する乗合バス・乗合タクシーの拡充」（28.1%）、「現状の路線バスや鉄道、コミュニティバスの維持」（27.6%）、「荷物の宅配サービス」（24.7%）と意見が分散しています。各地域の回答に差異は見られません。
- 「ヒトが動く」のか「モノが動くのか」については、“どちらも求められている傾向”にあり、市民の多くは“選択肢の多い豊かな生活”を求めていることがうかがえます。

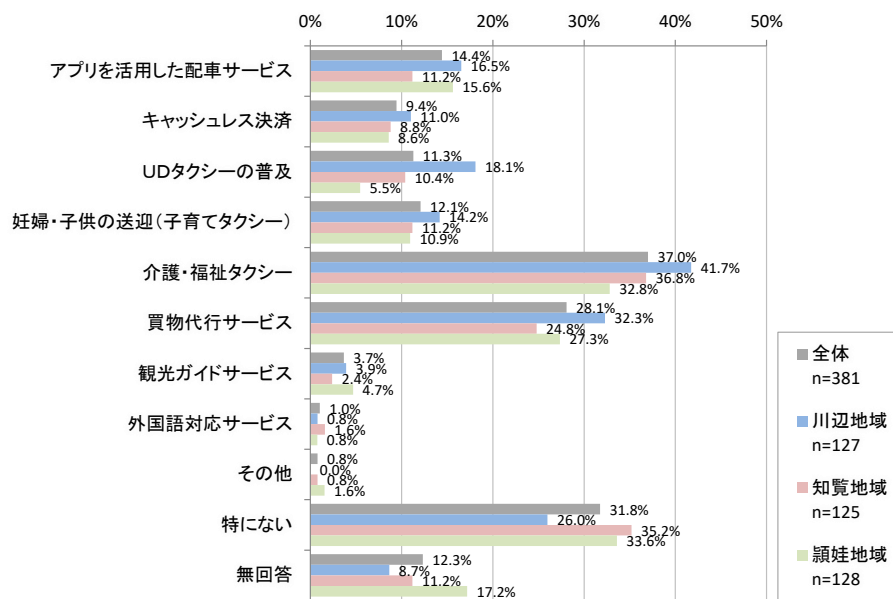


図 タクシーに必要なサービス

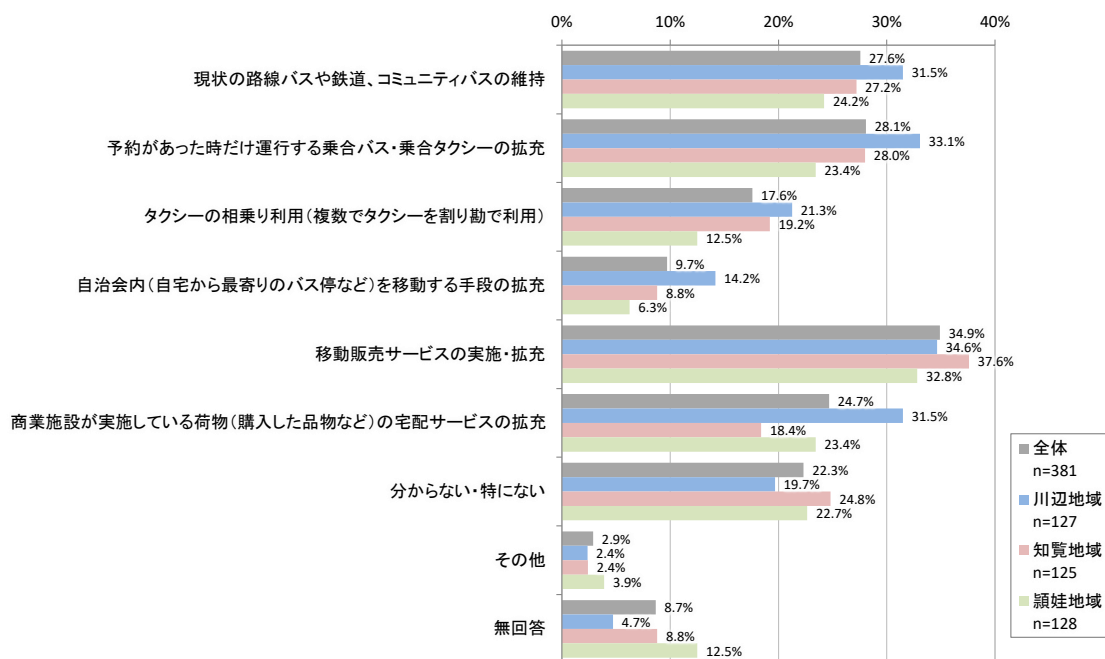


図 今後必要な取組

4-6 民間サービス提供者が把握している利用者の要望とサービスの課題

- 民間サービス提供者が把握している利用者の要望として、「事業所⇄自宅間以外の送迎」や「利用者側での時間指定」があげられています。
- サービスの問題・課題としては、「人材不足」や「利用者の減少」等があげられており、サービスを縮小せざるを得ない状況となっています。

表 サービスの問題・課題

問題・課題	利用者送迎サービス	宅配サービス	訪問診療サービス
	n=6	n=1	n=7
人手が足りない		1	3
お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている	2		3
車両が老朽しており、買い替え時期に来ている	1		2
ドライバーの負担が大きい	1	1	
車両の買い替えが必要だが、その資金がなく買い替えができない	1		1
今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できていない			1
今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できていない			1
人材（自分自身を含む）が高齢化しており、身体的にきつくなっている			1
人件費、車両費等	1		
家族送迎希望者も多い	1		
看護師、介護士等の人手不足が問題			1
後継者がいない			
現状のサービスを縮小させざるをえない			
競合相手が増えている			
本当はやりたくない（しょうがなくしている）			

※「移動販売サービス」は実施している事業者からの回答なし

資料：民間サービス提供者アンケート調査結果

4-7 事業者の意向や抱えている課題

- 路線バス・コミバス・タクシー共通：新型コロナウイルス感染症の影響もあり、昨年度からの利用者の減少幅は以前より大きくなっています。
運転者の高齢化や人材不足は、過去・現在・将来を通じて課題となっています。
- コミバス・タクシー共通：車両についても維持更新が難しい状況です。
- 路線バス：先進技術の意向として、自動運転技術の可能性やグリーンスローモビリティ等への取組みを検討する必要があります。
- コミバス：利用者が減少していることもあり、効率的な運行を行うため見直しを行ったが、デマンド化の拡充や系統廃止の検討を行う必要があります。
利用者を取り込むために、今まで以上に積極的にプロモーションを行う必要があります。
- タクシー：先進技術としてバーコード決済を導入しています。

	連携計画期間の 評価	現状の課題や問題	今後短・中・長期的 な課題や問題	事業者の現状・行政 への要望	DX推進と今後の市・ 交通事業者の 協働事業実施に 向けた意向
路線バス事業者 コミュニティバス事業者 (4社)	・路線において新型コロナウイルスの影響による利用出控え等により利用者の減少 ・運行見直しによるダイヤ改正は実施したが、運転者確保やバス利用客数の減少は依然として続いている	・運行内容の見直し（限界に近い状況） ・慢性的な人材不足及び運転者の高齢化問題 ・車両の老朽化（更新ができない）	・バス運転者の要員不足や高齢化。路線バスやコミュニティバス運行の現状維持が厳しくなる。 ・運行の見直し（廃止やデマンドタクシーへの転換など）	・利用者が少ない路線の見直し ・コミュニティバス、乗合タクシーの利用者数増につながる取組み ・系統に対する新たな補助金制度の導入検討 ・ひまわりバスの積極的なPR活動 ・新たな補助の導入	・データにより可能 ・静的データ（系統、時刻、停留所、運賃等）は可能 ・輸送実績（収入、経費、輸送人員等）はオープン化が難しい ・自動運転技術の可能性、グリースロー等
タクシー事業者 (3社)	・新型コロナウイルスの影響による利用出控え等により利用者の減少 (外国人を含む観光客の利用がほぼなし)	・慢性的な人材不足及び運転者の高齢化問題 ・車両の老朽化（更新ができない）	・コミュニティバスのデマンドタクシー化による事業形態の変化	・無料送迎等が増えているためタクシーへの支援・サポート	・オープンデータ化についてまだ検討していない ・バーコード決済導入済

資料：事業者ヒアリング調査結果

4-8 中学3年生の来春からの高校通学手段と市内高校からの問題指摘等

- 令和4年度に高校進学予定の、中学3年生の保護者に対して行ったアンケート調査の結果は下表のとおりです。
- ほとんどの家庭で自家用車を保有している状況の中で、日常生活に公共交通についての情報に触れる機会が少ないこと等により、通学定期券に関する周知が不足していることが読み取れます。
- 回答をみると「早めに子供に自立して通学して欲しい」という意識が多く、高校通学時の公共交通利用について「利用した方がいい」との回答が7割を占めています。
- 公共交通での高校通学環境について、「できる・頑張ればできる」が「できない」に比べ若干多いものの、「できない」と回答した方も3割みられます。
- 公共交通の利用について、「利用する」または「悪天候等状況によって利用する」と回答した方は約6割となっています。
- 今後必要なサービスとしては、「通学時間帯に合わせたサービス」、「自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス」、「時刻表・路線図などの情報提供」の指摘が多い結果となりました。
- 市内の高校からは、公共交通の利用促進について協力意向を確認できたほか、高校生の実際の通学においては、特定方面における登下校時の増便希望等があることが分かりました。

表 中学3年生保護者アンケート概要

設問	選択肢	指摘割合	設問	選択肢	指摘割合
自家用車の保有台数	1台	17.8%	公共交通での通学の検討	検討する	90.2%
	2台	62.1%		検討しない	8.9%
	3台	13.6%	高校通学での公共交通利用の有無	利用する	46.3%
	4台	2.3%		悪天候時等状況によって利用する	12.1%
	5台以上	2.3%		利用しない	33.6%
	保有していない	1.4%	高校通学での公共交通利用に必要なサービス	通学時間帯に合わせた運行サービス	89.8%
通学定期券の割引率の認知	認知している	36.4%		自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス	46.4%
	認知していない	63.1%		他の交通機関への乗り継ぎ時間の改善	12.0%
高校通学時の公共交通利用	利用した方がいい	70.1%		時刻表・路線図などの情報提供	52.8%
	利用しなくてもいい	6.5%	高校通学に公共交通を利用しない理由	公共交通の交通費が高い	8.3%
	わからない	22.9%		通学時間帯のダイヤが合わない	26.4%
子供が自立して通学することについて	早めに自立してほしい	85.5%		自宅付近に公共交通が運行されていない	23.6%
	いつまでも親を頼ってほしい	0.9%		乗り継ぎ時間が悪い	13.9%
	わからない	13.1%		知らない人と一緒に乗りたくない	0.0%
公共交通での高校通学環境	できる	33.2%		新型コロナウイルス感染症の影響があるから	0.0%
	頑張ればできる	28.5%			
	できない	25.7%			
	わからない	12.1%			

※市内高校から頂いた公共交通の現状問題と今後の学校としての連携意向

薩南工業高	・ダイヤに合わせて、登下校の時刻を決定している。 ・番所花公園・知覧線、頤娃・川辺線について、登校で利用できるのが1便しかないほか、考査期間等の早帰りの際に利用できるのが1便しかないため、単車通学をせざるを得ない状況。 ・公共交通に関する情報の校内掲示は可能。 ・便数が増え、料金が安くなれば利用者が増えるのではないだろうか。 ・小学生や中学生が日頃からバスを利用していれば、高校生になっても利用するのではないだろうか。
頤娃高校	・公共交通のダイヤを意識し、放課後の指導や部活動、早朝の指導をしている。 ・夕方に知覧方面へのバスが少なく、部活動入部できない生徒や自転車通学を選択した生徒がいた。夕方便がもう少しあれば利用したいとの声あり。16時台が最終便なので、部活動後の便がほしい。 ・テスト期間などの12時台の便がほしい。 ・知覧からの直通があるといい。 ・公共交通に関する情報の校内掲示は可能。 ・入学前の説明会で公共交通の情報を紹介することも大事。
川辺高校	・生徒数(乗客数)減少により、採算性とのかねあいから、スクールバスの維持が厳しくなっている。 ・土・日の部活動などは専ら路線バスを利用しているが、部員数の減少から連合チームで合同練習をする場合には不便な思いをしているようだ。 ・「ひまわりバス」もありたいが、バス停までの距離が遠いこともあり、バイク通学をする生徒が多い。 ・公共交通に関する情報の校内掲示は可能。

※施設管理者ヒアリング結果より

5. 南九州市の公共交通に関する課題

南九州市の将来人口は、人口ビジョンによると、総人口に加え老年人口も令和7（2025）年から減少する予測結果になっています。

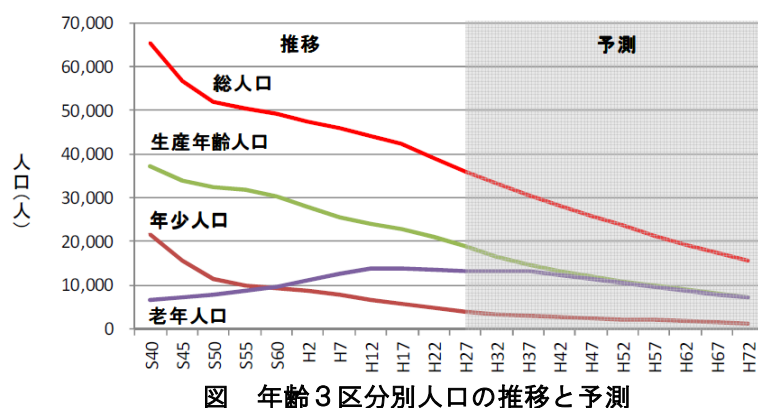


図 年齢3区分別人口の推移と予測

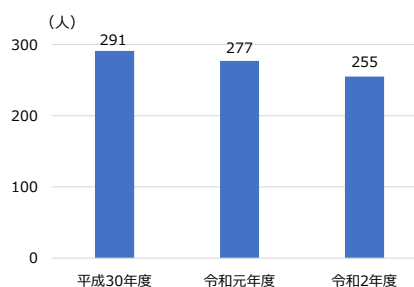
出典：「南九州市人口ビジョン」（H28年1月）

そのような中、コロナ前からJR指宿枕崎線や路線バス、ひまわりバスは利用が減少しており、南九州市の赤字負担が下表のとおり年々増加傾向にあり、人口・利用者1人あたり2,000円近く負担している計算となります。

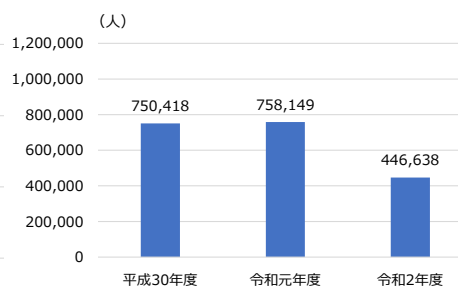
それ以外にも「§3-2 第3次南九州市地域公共交通総合連携計画の検証」に整理したとおり、様々なサービス問題等を抱えています。

■JR 指宿枕崎線

（指宿～枕崎間の平均通過人員）



■路線バス



■ひまわりバス

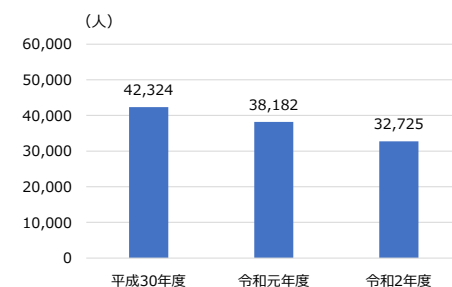


図 公共交通の利用推移

表 ひまわりバスの運行にかかる、【市民・利用者】一人あたりの経費

	地域公共交通協議会 決算額	南九州市人口 (3月末日現在)	ひまわりバス ・タクシー 利用者数	人口一人あたり 経費	利用者一人あたり 経費
	a	b	c	a/b	a/c
	(円)	(人)	(人)	(円)	(円)
R2	63,276,611	33,811	32,728	1,871.5	1,933.4
R1	58,734,453	34,452	38,182	1,704.8	1,538.3
H30	60,857,664	35,065	42,324	1,735.6	1,437.9
H29	60,301,686	35,643	43,898	1,691.8	1,373.7
H28	59,051,309	36,233	49,086	1,629.8	1,203.0

5-1 南九州市が優先的に解決すべき5つの課題

5-1-1 基軸である鉄道と広域幹線バス系統を確保・維持することが必要

南九州市ひいては薩摩半島において、鉄道と幹線バスが無くなってしまうと、半島として致命的なダメージを負ってしまいます。

そのため、幹線軸（鉄道・バス）と支線（コミュニティバス等）は特定拠点・施設で乗継円滑化させ、支線が幹線軸に客を集めるという役割を基本としつつ、コロナ禍での利用低迷の打開策として、利用促進（コロナ禍でも公共交通は安心安全な乗り物というPR等）、定期券の販売促進、市・薩摩半島の魅力向上と誘客促進をさらに進めていく必要があります。

5-1-2 住民の外出実態に合致した市内移動サービスの見直しと利用の少ないエリアにおける行効率化基準が必要

市内3地域は鹿児島市（谷山・喜入）や南さつま市、枕崎市、指宿市と隣接しています。

これら都市との交流連携を促進すべく整備されてきた国県道に加え、高規格道路とのアクセス道路が複雑にネットワークされていることもあり、路線バス網が複雑に形成されています。特に本市への玄関口が複雑であり、来訪者が幹線バスの経路を理解できにくい状況にあります。

- * 川辺地区 ⇨ 鹿児島市（谷山）、南さつま市、枕崎市
- * 知覧地区 ⇨ 鹿児島市（喜入）、枕崎市
- * 穎娃地区 ⇨ 鹿児島市（喜入）、指宿市

市内3地域の
玄関口
が複雑化

よりシンプルな支線バス網を構築するためには、現状の市内移動サービスに対して、運行効率化と合わせた見直しが必要になりますが、それを実行するためには沿線地域住民との合意形成が求められます。また、建設予定である新庁舎を拠点とした移動サービスの再構築が必要です。

5-1-3 利用者の乗継の負担軽減が必要

利用者が許容できる接続待ち時間を考慮しつつ、不安要素や利用にあたっての障壁（バリア）をなるべく除去することが必要です。

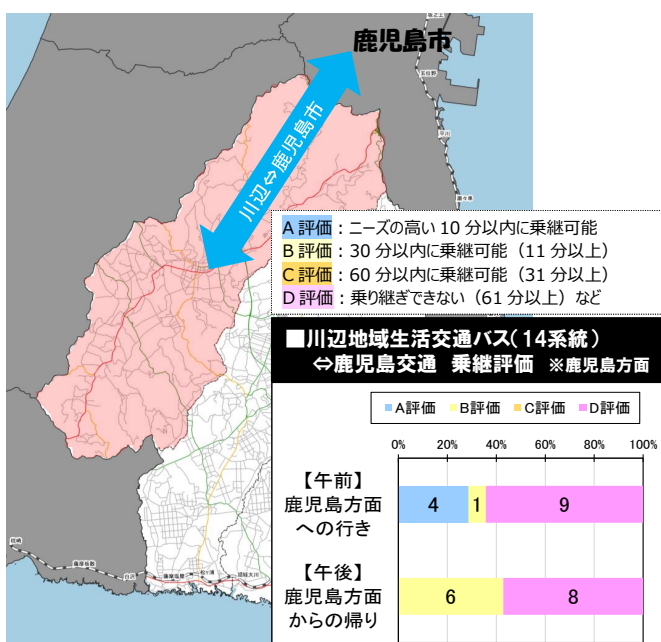


図 乗継で許容できる待ち時間

表 接続で乗継で許容できる待ち時間（市民）

	件数		割合	
	行き	帰り	行き	帰り
0分	10	10	15.9%	15.9%
1分	1	1	1.6%	1.6%
2分	1	0	1.6%	0.0%
3分	1	4	1.6%	6.3%
5分	17	10	27.0%	15.9%
10分	14	19	22.2%	30.2%
13分	1	0	1.6%	0.0%
15分	5	7	7.9%	11.1%
20分	2	2	3.2%	3.2%
30分	7	7	11.1%	11.1%
40分	1	1	1.6%	1.6%
50分	2	1	3.2%	1.6%
60分	1	1	1.6%	1.6%
合計	63	63	100.0%	100.0%

5-1-4 来訪者における公共交通での移動の不安解消が必要

インターネットや SNS 等を活用した効果的な情報発信（メディアミックス）や受け入れ体制の強化により、来訪者における公共交通での移動の不安解消が必要です。



5-1-5 公共交通を移動の選択肢の1つとして認識してもらい、「月に1日でも利用する習慣」をつくる必要がある

市民一人ひとりが利用して守り育てる公共交通という意識の醸成を図っていく必要があります。

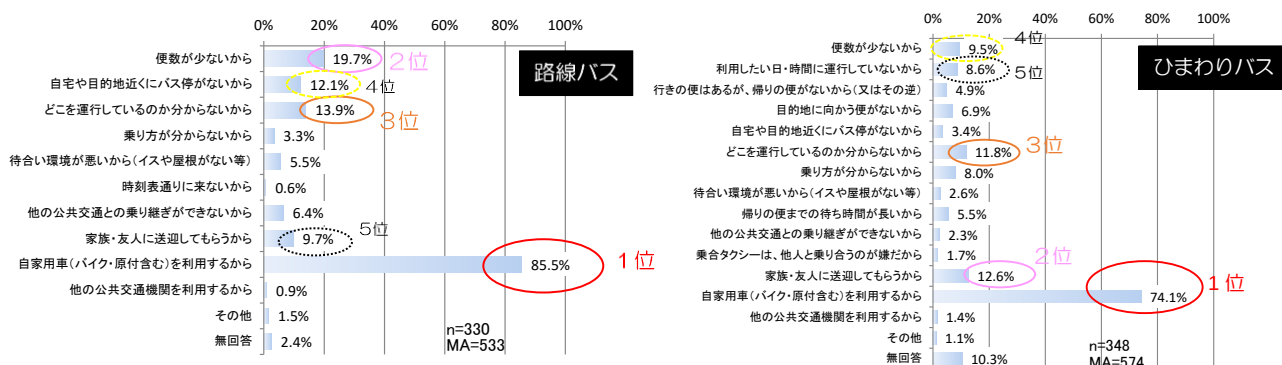


図 市民のうち公共交通を利用しない方の「利用しない理由」

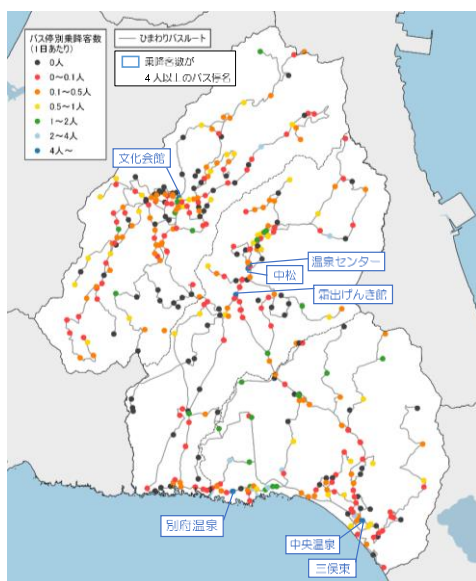


図 1日あたりのバス停別乗降客数

表 中学3年生保護者アンケート概要

設問	選択肢	指摘割合
公共交通での通学の検討	検討する	90.2%
	検討しない	8.9%
高校通学での公共交通利用の有無	利用する	46.3%
	悪天候時等状況によって利用する	12.1%
	利用しない	33.6%
高校通学での公共交通利用に必要なサービス	通学時間帯に合わせた運行サービス	89.6%
	自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス	46.4%
	他の交通機関への乗り継ぎ時間の改善	12.0%
	時刻表・路線図などの情報提供	52.8%
高校通学に公共交通を利用しない理由	公共交通の交通費が高い	8.3%
	通学時間帯のダイヤが合わない	26.4%
	自宅付近に公共交通が運行されていない	23.6%
	乗り継ぎ時間が悪い	13.9%
	知らない人と一緒に乗りたくない	0.0%
	新型コロナウイルス感染症の影響があるから	0.0%

6. 南九州市地域公共交通計画が目指すもの

6-1 本市における地域公共交通の基本方針

【1】鉄道と広域幹線バス系統を基軸とした公共交通網の構築

- 本市の広域的な幹線軸となるJR指宿枕崎線や鹿児島交通の幹線バス系統について、厳しい経営状況の中で必死に路線を守ってくれている交通事業者に加え、本市、沿線市、県、関係機関等と連携し、鉄道と幹線バス系統を基軸としたまちづくり、公共交通網の構築を目指します。

【2】住民の外出実態に合致した市内移動サービスの見直しと利用の少ないエリアにおける運行効率化

- 住民の外出実態に合致した市内移動サービスを提供することを目指します。
- 地域と一体となってコミュニティバスの見直しを行い、地域のニーズに沿った改善を進めることで、住民が積極的に利用しやすい市内移動サービスを目指します。
- 新庁舎建設が計画されており、今後、建設予定となる新庁舎を拠点とした公共交通網の整備や拠点設備の充実化を目指します。
- 本市は「ゼロカーボンシティ」を宣言しており、温室効果ガス排出実施ゼロの脱炭素社会の実現に向け、公共交通の利用促進と効率的な運行を目指します。

【3】利用者の乗継の負担を減らし、安心して市外移動できる環境整備

- 利用者が許容できる接続待ち時間を考慮しつつ、不安要素や利用にあたっての障壁（バリア）をなるべく除去し、安心して移動できる環境づくりを目指します。

【4】来訪者が円滑に不安なく公共交通で観光周遊できる情報発信と受入体制の強化

- インターネットやSNS等を活用した効果的な情報発信（メディアミックス）や受け入れ体制の強化により、来訪者にわかりやすい交通情報の提供を目指します。

【5】公共交通を活用した移動需要の創出と公共交通の利用促進

- 市民一人ひとりが利用して守り育てる公共交通という意識の醸成を進めます。
- 庁内横断体制のもと、市が実施しているサービスやタクシー、民間サービス（宅配サービス、送迎サービス、訪問診療サービス等）との役割分担・連携を図り、地域の日常生活をサポートすることを目指します。

※地域公共交通網の再構築及び将来に渡っての維持の観点から、運行費の国庫補助（地域間幹線系持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金。以下同じ）を活用する必要性があります。

第2次南九州市総合計画

地域公共交通の基本方針

将来都市像

基本目標

分野別目標

人と自然が共生する
活気あふれる
住みよいまち
南九州市

ひと
「人と人」、「地域と人」が
交流し、「こころ豊かで
魅力あるまち

まち
安心・安全でいきいきと
健康に暮らせるまち

活力
地域資源を活かした
産業が盛んなまち

農林
豊かな自然 活力ある農村
未来に向けて発展する
まちづくり

商工観光
魅力と活力にあふれ
にぎわう
まちづくり

社会基盤
人と物が行き交い
快適で暮らしやすい
まちづくり

生活環境
安全で安心して
住みやすい
まちづくり

保健福祉
みんなで支え合い
いきいきと健やかに暮らせる
まちづくり

教育文化
心の豊かさと創造力を育む
教育・文化の
まちづくり

協働参画
みんなで創る
協働と自立の
まちづくり

【1】鉄道と広域幹線バス系統
を基軸とした公共交通網
の構築

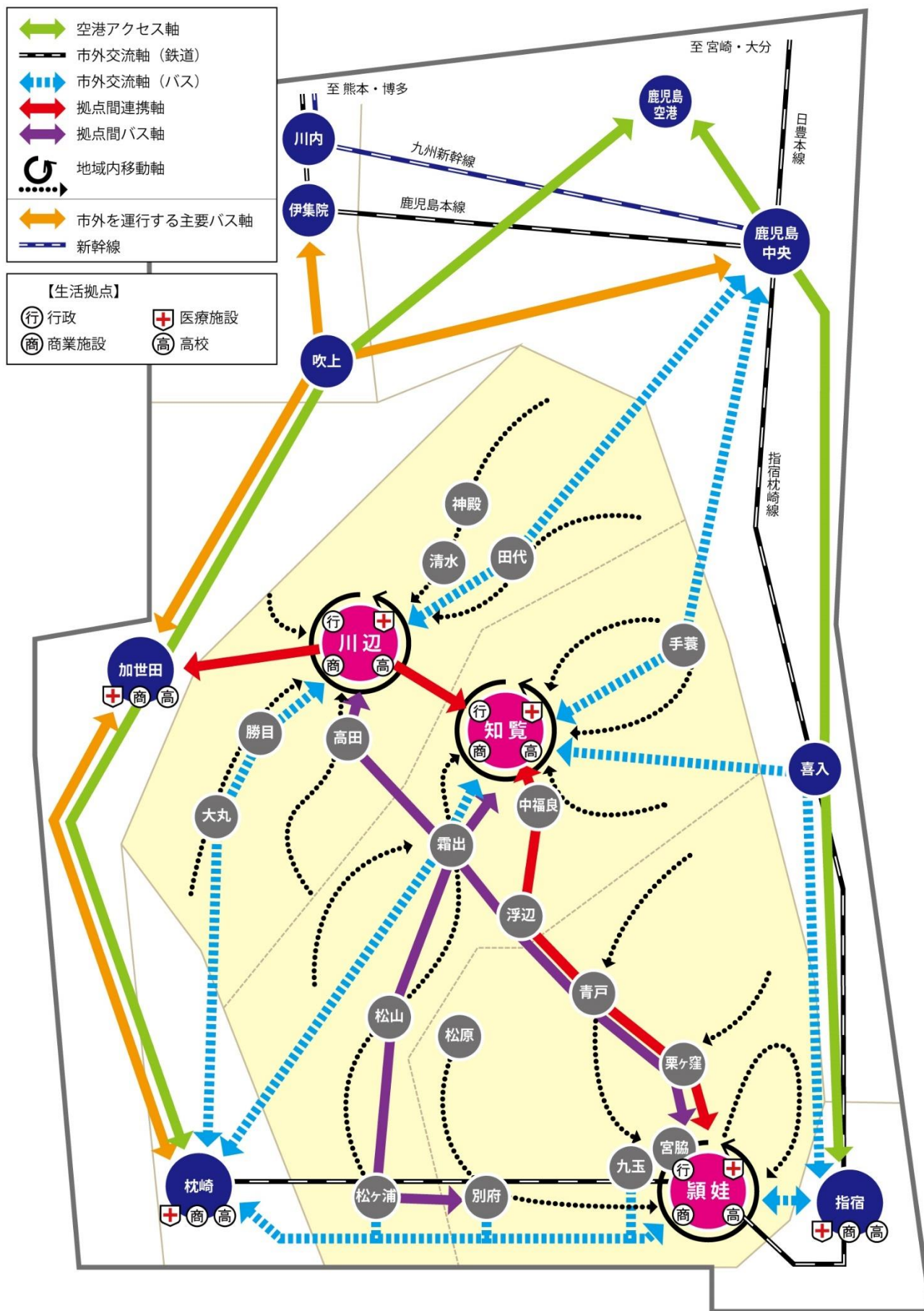
【2】住民の外出実態に合致した
市内移動サービスの見
直しと利用の少ないエリ
アにおける運行効率化

【3】利用者の乗継の負担を
減らし、安心して市外移
動できる環境整備

【4】来訪者が円滑に不安なく
公共交通で観光周遊で
きる情報発信と受入体制
の強化

【5】公共交通を活用した移動
需要の創出と公共交通の
利用促進

■南九州市の将来公共交通ネットワークイメージ



注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとする

■南九州市における公共交通の機能分担（案）

交通モード		役割	該当路線
地域間交通	空港アクセス軸	・ 鹿児島県の空の玄関口である鹿児島空港等を連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担う。	○ 空港アクセスバス
	市外交流軸（鉄道）	・ 県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	○ JR 指宿枕崎線
	市外交流軸（バス）	・ 圏域内外の拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担う。 ・ 端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	○ 鹿児島交通 （なのはな館～東大川） （知覧～霜出～枕崎） （鹿児島～枕崎） （鹿児島～川辺～枕崎（特急）） （指宿～武家屋敷前） （東大川～枕崎） （鹿児島～特攻観音入口）
	拠点間連携軸	・ 南九州市の各地域の中心市街地等を結ぶ。 ・ 通勤や通学等の移動、市民や来訪者の地域間移動を担う。	○ 鹿児島交通 （加世田～知覧） （知覧～瀬戸）
	拠点間バス軸	・ 上記拠点間連携軸を補完し、各地域の中心市街地等を結ぶ。 ・ 通勤や通学等の移動、市民や来訪者の地域間移動を担う。	○ 拠点間バス （ひまわりバス） （瀬戸～川辺線） （番所鼻公園～知覧線）
地域内交通	地域内移動軸	・ 市内の中心市街地（地区拠点）と各自治会を連絡する。 ・ 高齢者等の日常生活の移動を担う。 ・ 地域間交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有する。	○ 生活交通バス （ひまわりバス） ○ ひまわりタクシー
	タクシー	・ タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ・ 鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。 ・ きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者への対応を行う。 ・ 戸口輸送サービスを提供する。 ・ 駅や主要バス停を拠点とし、地域内外への複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。	○ 宇都自動車商会 ○ 南九州あづま交通 ○ 池田観光 ○ ちらんタクシー
その他	スクールバス	・ 小・中学校の登下校時の移動手段。 ・ 学校行事など学校教育にかかる様々な用途で活用できる交通資源。	○ 市内スクールバス路線
	民間事業者の各種輸送サービス ・ 利用者送迎サービス ・ 荷物の宅配サービス ・ 訪問診療サービス	・ 利便性の向上や移動が困難な利用者等を対象として実施する民間事業者の送迎、宅配、訪問診療等のサービス。 ・ 公共交通との連携によりサービスの持続性を高め、かつ市民のニーズに応じたサービスを提供することで、市民の日常生活をサポートする。	○ 市内の医療施設・社会福祉法人・商業施設等の利用者送迎サービス ○ 市内の医療施設の訪問医療サービス ○ 商業施設等の荷物宅配サービス
	※ スクールバスや民間事業者による輸送サービス等も輸送資源としてとらえ、既存の公共交通によるサービスの提供が困難となる場合は、当該輸送資源との連携も検討する。		

6-2 計画の目標

本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

基本方針	評価指標	現況値	目標値 (R9)	備 考
1 鉄道と広域幹線バス系統を基軸とした公共交通網の構築	J R西穎娃駅でのイベント来場者数	150 人 (R3 実績)	200 人	
	路線バスの乗降客数	758, 149 人 (R1 実績)	721, 000 人	減少を5%程度に抑える 本市の人口減少の見込みが、R02→R07で約10%であることから、その1/2程度に抑える
2 住民の外出実態に合致した市内移動サービスの見直しと利用の少ないエリアにおける運行効率化	ひまわりバス・タクシーの利用者数	38, 213 人 (R1 実績)	38, 000 人	現状維持
	ひまわりバス・タクシーの運行にかかる利用者一人あたりの経費	1, 933. 4 円 (R2 実績)	1, 500 円	九州管内のデマンド交通の平均値
3 利用者の乗継の負担を減らし、安心して市外移動できる環境整備	乗り継ぎ拠点の整備数	— (整備実績なし)	5ヶ所	
4 来訪者が円滑に不安なく公共交通で観光周遊できる情報発信と受入体制の強化	来訪者に対する公共交通の情報発信や、観光事業と連携した取組み等の年間実施件数	— (取組実績なし)	年2回以上	
5 公共交通を活用した移動需要の創出と公共交通の利用促進	多様な関係者によるサービスの実施件数	— (実績なし)	1件以上	
	公共交通を定期的に利用している市民の割合	13. 1% (R3 アンケート調査結果)	20%	「定期的に利用している」とは、1ヶ月に数日以上利用していることを指す。

※公共交通の利用者数を評価指数とするものについては、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない令和元年度の実績を現況値とする。

※運行費の国庫補助対象系統に関しては別紙に記載。

※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載。

6-3 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次のとおりです。

表 取組の実施時期及び実施主体

基本方針	取組	実施時期						実施主体								
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	南九州市	協議会	鹿児島県	住民等	地域団体	観光関係者	鉄道	バス	タクシー
1 鉄道と広域幹線バス系統を基軸とした公共交通網の構築	①JR 指宿枕崎線の維持	継続実施（R4～）						◎	◎	◎	○	○	○	◎		
	②既存路線バスの維持確保	継続実施（R4～）						◎	◎	◎	○	○	○		◎	
2 住民の外出実態に合致した市内移動サービスの見直しと利用の少ないエリアにおける運行効率化	①利用実態や市民ニーズを踏まえたひまわりバスの運行見直し	検討	実証実験（R5～）					◎	◎		○	○			◎	
	②地域と一体となり利用を促進し支える仕組みづくりの導入	検討（R4-5）		実証実験（R6～）				◎	◎		◎	◎			○	
3 利用者の乗継の負担を減らし、安心して市外移動できる環境整備	①乗り継ぎ拠点の充実化	検討	実施（R5～）					◎	◎		○	○		○	○	
4 来訪者が円滑に不安なく公共交通で観光周遊できる情報発信と受入体制の強化	①来訪者にわかりやすい交通情報の発信	実施（R4～）						◎	◎				○	○	○	○
5 公共交通を活用した移動需要の創出と公共交通の利用促進	①市民への情報発信とモビリティマネジメントの実施	検討						◎	◎		◎	◎		○	○	○
		実施（R4～）														
	②宅配サービス、送迎サービス等他分野との連携	検討（R4-5）		実証実験（R6～）				◎	◎			○		○	○	○

注) 実施主体の凡例：◎・・・中心的な立場で実施、○・・・積極的な協力

6-4 取組の内容

【方針Ⅰ】鉄道と広域幹線バス系統を基軸とした公共交通網の構築

①JR指宿枕崎線の維持

- 本市の広域的な幹線軸となるＪＲ指宿枕崎線について、事業者や国、県、沿線自治体及び地域住民などの関係者と連携しながら利用促進を図ることで、引き続き路線の維持・向上を図っていきます。
- ＪＲ西頴娃駅については、市民や高校生など利用者の利便性の確保を図るため、引き続き市の管理を継続していきます。
- 鉄道事業者との協力体制を構築し、ＪＲ西頴娃駅の活用（イベント開催）に取り組むことで、駅の魅力を高め、地域活性化及び指宿枕崎線の利用促進を図ります。

②既存路線バスの維持確保

- 同じく本市の広域的な幹線軸となる既存路線バスについても、事業者や国、県及び沿線自治体との連携により、維持確保に努めるとともに、利用促進に向けた各種取組を展開していきます。

※運行費の国庫補助対象系統に関しては、別表に記載。

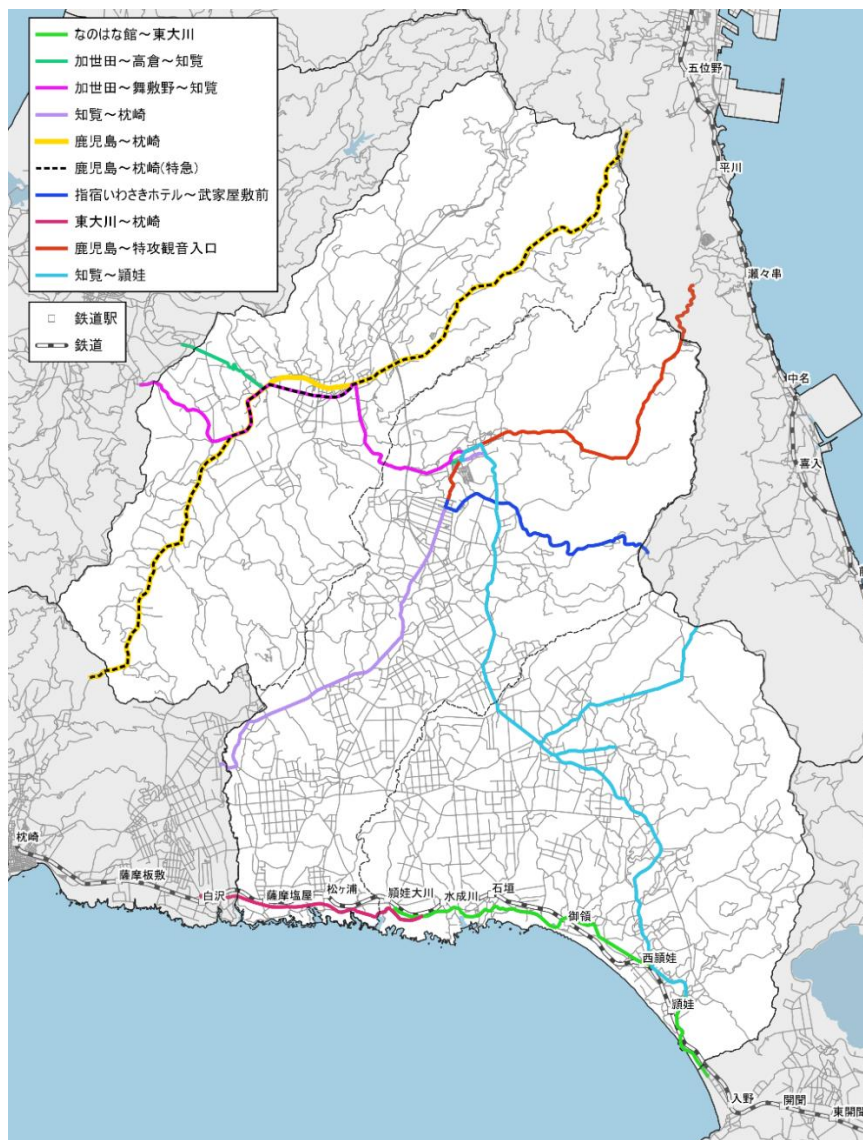


図 本市の広域幹線軸（JR・路線バス）

【方針 2】住民の外出実態に合致した市内移動サービスの見直しと利用の少ないエリアにおける運行効率化

①利用実態や市民ニーズを踏まえたひまわりバスの運行見直し

- 高齢者等の移動手段を有しない方の市内移動手段として運行しているコミュニティバス（ひまわりバス）は、平均利用者が1人以下となる路線が見られるなど、系統毎に利用格差が生じている状況です。
- 今後、利用促進のために、アンケート調査等を基に商業施設や医療施設等への路線の延伸や乗り入れといった、利便性の向上を図ります。
- なお、本市では新庁舎建設が計画されており、今後、新庁舎を拠点とした公共交通網の整備や拠点設備の充実化についても検討していきます。

※運行費の国庫補助対象系統に関しては、別表に記載。

②地域と一体となり利用を促進し支える仕組みづくりの導入

- 平均利用者数や利用者一人あたりの運行経費等を基に、見直しが必要とされる系統を選定し、沿線地域と一体となって改善案や運行目標を検討します。なお、見直し後の運行実績を検証し、目標に達しなかった場合は、運行方式の見直し等について、改めて地域住民との協議を行います。
- 改善後に地域住民にも積極的に利用してもらうために、地域の移動実態やニーズを正確に把握するための協議や各種調査等を綿密に行います。

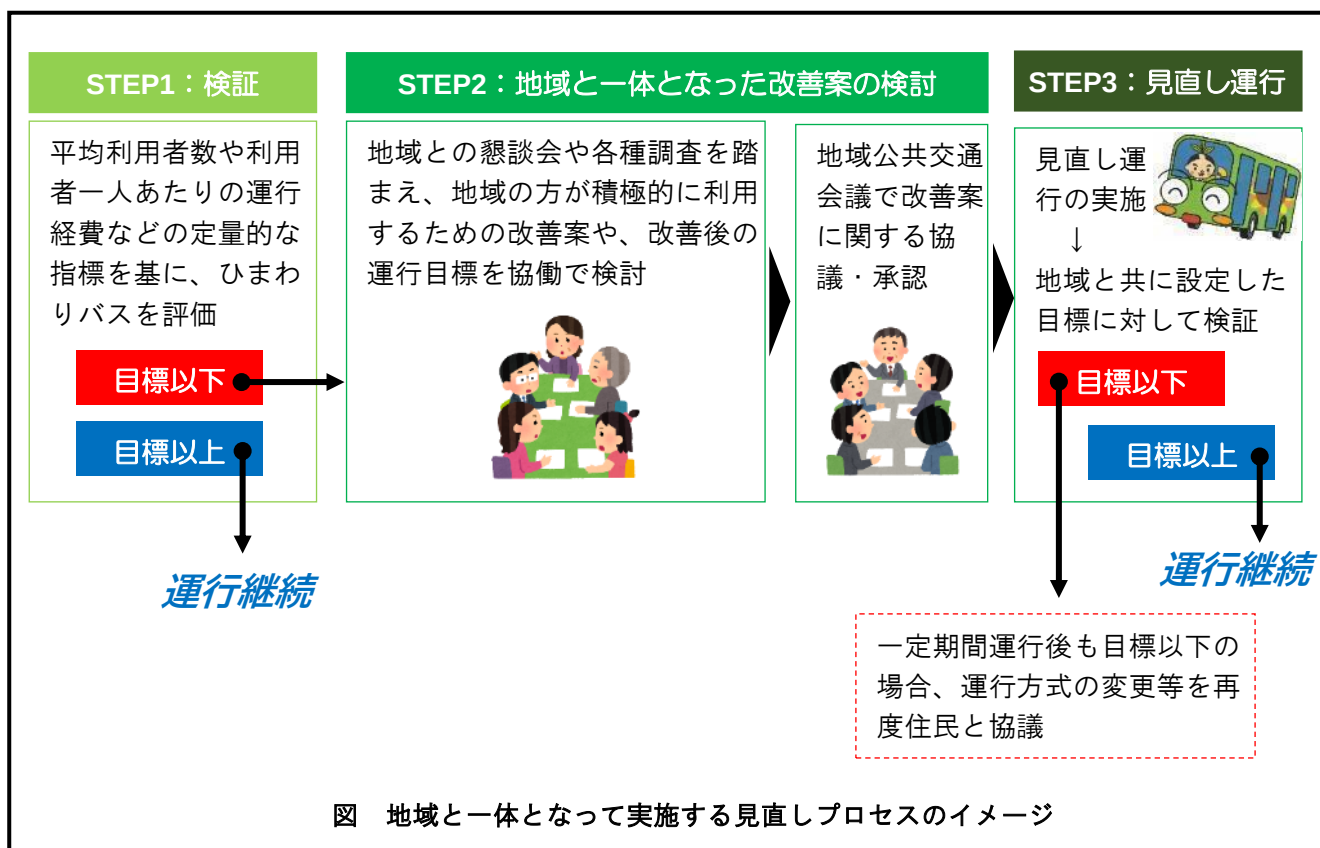


図 地域と一体となって実施する見直しプロセスのイメージ

【方針 3】利用者の乗継の負担を減らし、安心して市外移動できる環境整備

①乗り継ぎ拠点の充実化

- 鉄道又は路線バスとひまわりバス・タクシーの主要な接続地点となる駅やバス停を「乗り継ぎ拠点」として整備し、待合空間の充実化を図るとともに、時刻表や案内図など乗り継ぎに関する情報発信の充実化を図っていきます。さらには、観光案内機能や魅力を向上させる取り組みについて、公共交通の枠組みにとどまらず、観光やまちづくりなど総合的な視点で検討、実施していきます。
- 乗り継ぎ拠点において特定の鉄道又は路線バスと接続するよう、ひまわりバス・タクシーの運行の見直しを行い、住民が公共交通を利用して市外へ移動しやすい環境を整えるとともに、接続する鉄道や路線バスの利用者の増加にも寄与することを目指します。

【方針 4】来訪者が円滑に不安なく公共交通で観光周遊できる情報発信と受入体制の強化

①来訪者にわかりやすい交通情報の発信

- 観光客をはじめとした来訪者の公共交通利用促進や認知向上のため、HP等における観光地に行くための公共交通の利用方法の掲載や、駅や主要バス停といった交通結節点における交通情報や観光情報の発信など、来訪者にわかりやすい交通情報を提供していきます。
- 都市部のように、運行時刻表を確認しなくても公共交通が高頻度で運行するような環境整備は難しいですが、公共交通を乗り継ぐことで、楽しく観光できる「モデルコース」を観光関係者等と連携して構築し、インターネットやSNS等を活用した効果的な情報発信を行います。

【方針 5】公共交通を活用した移動需要の創出と公共交通の利用促進

①市民への情報発信とモビリティマネジメントの実施

- 時刻表の配布やインターネットによる情報発信、広報紙、チラシなどの様々なツールを用いて、地域の様々な年代に向けた公共交通の情報発信を進めていきます。
- 座談会などの地域住民と意見交換を行う場を設け、地域の移動ニーズや公共交通の在り方等を協議することで、住民に寄り添った運行を目指し、また、住民のモビリティマネジメントのきっかけとして、地域が守り育てる公共交通という意識の醸成を進めます。
- 市内の高齢者団体等へ公共交通の周知や乗り方指導などの支援を行うことで、公共交通の利用を促進します。
- 市内の小中学生に対し公共交通に親しみを持ってもらうための機会を提供することで、公共交通の利用を促進するほか、交通事業者の課題である「運転手不足」の解消に向けた足掛かりとします。また、高校進学における通学手段として、公共交通の利用についての周知を図ります。

②宅配サービス、送迎サービス等の他分野との連携

- 民間事業者の実施する宅配、送迎、訪問診療等のサービスと公共交通が連携して市民のニーズに応じたサービスを提供するなど、多様な関係者等が協働して市民の日常生活をサポートすることができるような仕組みについて検討します。
- 現在、市内で送迎等のサービスを実施している事業者においては、人材不足や車両にかかる費用等が課題となっており、一方コミュニティバスやタクシー事業者においては、利用者の減少が大きな問題となっています。そこで、両者の連携による住民のニーズに応じたサービスの提供について、関係者が連携できるよう検討します。

6-5 目標達成に向けたマネジメント

6-5-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「南九州市地域公共交通協議会」で行います。

6-5-2 マネジメントの進め方

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

5カ年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

表 PDCA サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概 要
大きなPDCA サイクル	計画期間 (6カ年)	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCA サイクル	毎 年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

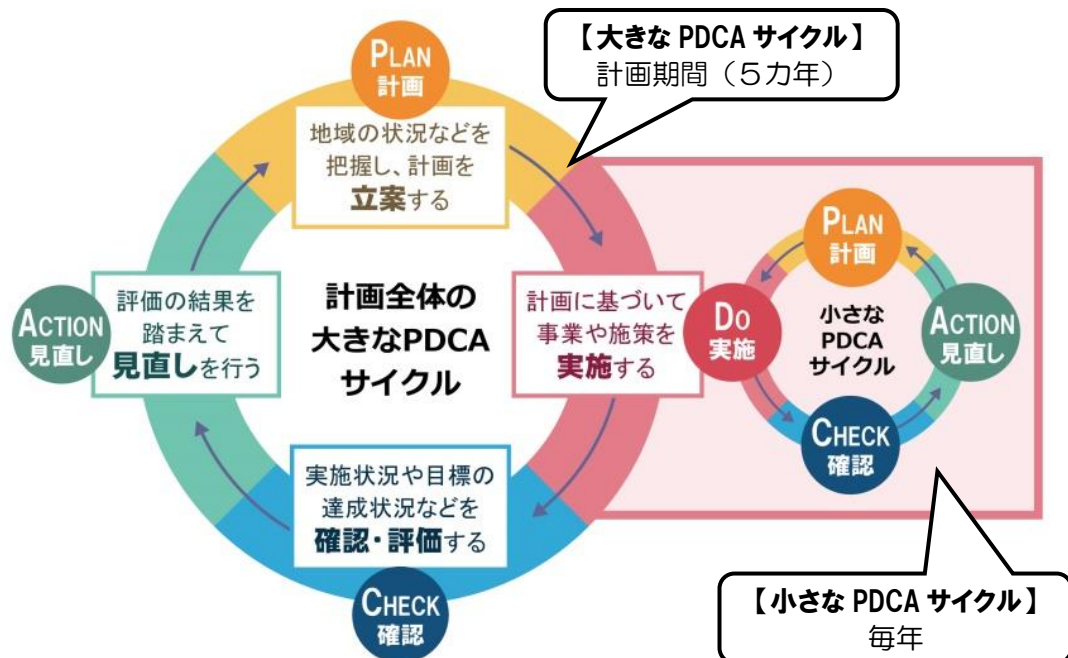


図 PDCA サイクルのイメージ

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

基本方針	評価指標	モニタリング実施時期
1 鉄道と広域幹線バス系統を基軸とした公共交通網の構築	J R西瀬娃駅でのイベント来場者数	毎年 (市保有データによる)
	路線バスの乗降客数	毎年 (交通事業者保有データによる)
2 住民の外出実態に合致した市内移動サービスの見直しと利用の少ないエリアにおける運行効率化	ひまわりバス・タクシーの利用者数	毎年 (市保有データによる)
	ひまわりバス・タクシーの運行にかかる利用者一人あたりの経費	毎年 (市保有データによる)
3 利用者の乗継の負担を減らし、安心して移動できる環境整備	乗り継ぎ拠点の整備数	毎年 (市保有データによる)
	乗り継ぎ拠点での接続待ち時間が10分程度となるコミュニティバス系統の割合	毎年 (現状調査による)
4 来訪者が円滑に不安なく公共交通で観光周遊できる情報発信と受入体制の強化	来訪者に対する公共交通の情報発信や、観光事業と連携した取組み等の年間実施件数	毎年 (市又は事業者等への実施状況の調査による)
5 公共交通を活用した移動需要の創出と公共交通の利用促進	鉄道の乗降客数	毎年 (交通事業者保有データによる)
	路線バスの乗降客数	毎年 (交通事業者保有データによる)
	タクシーの利用者数	毎年 (交通事業者保有データによる)
	多様な関係者によるサービスの実施件数	令和9年度 (事業者等へのヒアリング調査による)
	公共交通を定期的に利用している市民の割合	令和9年度 (市民アンケート調査による)

【参考資料①】 令和3年度に実施した調査の概要

(1) 交通拠点利用者アンケート調査

調査目的	- 交通拠点での乗り継ぎ利用者の実態と外出特性を把握 - 知覧バス停、霜出げんき館バス停、西嶺娃駅、菊野病院・川辺文化会館バス停の利用者の公共交通の利用状況や、市の公共交通政策の評価、問題点等を把握
調査箇所	知覧バス停、霜出げんき館バス停、西嶺娃駅、菊野病院、川辺文化会館
調査日	令和3年10月12日（火）
調査項目	- お住まい、外出目的、移動手段、外出時間、外出頻度 - 乗継利用（路線バス⇔JR、路線バス⇔ひまわりバス・路線バス） - 乗継許容回数、乗継に待てる時間 - 公共交通の問題点、公共交通に支払える金額 - 属性（性別、年代）
調査結果（回収数）	111票

(2) 路線バス乗り込み調査

調査目的	地域内のバス利用者の移動実態やニーズを把握するため利用者実態調査（ヒアリング調査）を実施する。
調査対象者	路線バス利用者
調査路線	- 知覧～露出～垂水～枕崎（南九州市内のみ） - 知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角～嶺娃（全区間） - 鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口（南九州市内のみ） - 鹿児島～川辺～枕崎（特急）（南九州市内のみ） - 鹿児島～中央駅～新屋敷～枕崎（南九州市内のみ）
調査日	令和3年11月5日（金）
調査項目	- お住まい、外出目的、移動手段、外出時間、外出頻度 - 乗継利用（路線バス⇔JR、路線バス⇔ひまわりバス・路線バス） - ひまわりバスの認知度・利用頻度・利用する理由 - 乗降バス停、属性（性別、年齢等）
調査結果（回収数）	- 知覧～露出～垂水～枕崎（37票） - 知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角～嶺娃（9票） - 鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口（189票） - 鹿児島～川辺～枕崎（特急）（109票） - 鹿児島～中央駅～新屋敷～枕崎（71票）

(3) 交通事業者ヒアリング調査

調査目的	- 連携計画の取組の実施状況や評価を把握。 - 現状の課題や問題点、今後バスサービスの大幅な縮減等を考えているエリア・路線等を把握。 - 事業者が課題や問題と考える事象の定量的裏付けデータの収集 - 公共交通政策における今後のモニタリングの効率的実施に向けた、データのオープン化についての可否意向
調査対象	バス・タクシー事業者（4社）
調査期間	令和3年9月
調査項目	- 事業者視点で連携計画期間を評価 - 現状の課題や問題 - 今後短・中・長期的な課題や問題 - 事業者の現状・将来の意向 - DX推進と今後の市・交通事業者の協働事業実施に向けた意向

(4) 全自治会長アンケート調査

調査目的	- 地域によって移動問題や対応方策についてのニーズが異なること、さらには市民アンケートではきめ細かい地域の実情が把握しにくいこと等を予め想定し、自治会長を対象にアンケートを行う。 - 自治会ごとの移動弱者の特徴や困りごとを把握するとともに、そのような方々に自治会としてどのような支援が可能であるかを把握する。
調査対象者	市内の全自治会長（247人）
調査期間	令和3年10月
調査方法	調査票を郵送配布、郵送回収
調査項目	- 外出に利用できる公共交通の有無 - 所属する自治会内の交通弱者の有無 - 日頃の生活移動目的施設（特に買い物、通院） - 移動弱者のターゲット（地区として誰のどんな移動を支援する必要があると考えるか） - 行政に望むサポート：必要と考える移動支援策（ヒトの移動）、 - 自助共助交通の実施意向・実現条件 - 自治会の会費を用いた地区内交通の運営の賛否 等
調査結果（回収数）	199票（回収率：80.6%）

(5) 市民アンケート調査（第1弾）

調査目的	- 市民の外出実態の把握に加え、公共交通の利用実態を把握 - 公共交通非利用者を中心に潜在需要を把握 「乗り合う行為自体への許容度」の把握 - 予約型など許容できる移動サービスの把握 - アフターコロナにおける、現時点の市民の公共交通の利用意向を明らかにし、更なる利用促進に向けた方策を検討するための基礎データを収集
調査対象者	市民 3,300人 - 高齢者（65歳以上）：2,400人 - 生産年齢人口（15～64歳）：900人
調査期間	令和3年10月
調査方法	調査票を郵送配布、郵送回収
調査項目	- 属性 - 日常の移動手段・外出目的地・外出頻度 - 新型コロナウイルス感染症の拡大前と比べた外出の変化 - 公共交通（鉄道、バス、タクシー）の利用状況 - コロナ禍の公共交通の利用頻度とコロナ終息後の利用頻度 - 市民の計画期間中の取組評価（政策評価） - 乗合交通や予約型乗合交通への許容度 - 公共交通についての意見
調査結果（回収数）	961票（回収率：29.1%）

(6) 中学3年生保護者アンケート調査

調査目的	・公共交通による高校通学の利用促進 ・【公共交通利用予定者】公共交通による通学計画や公共交通を利用するのにあると良いサービス等の把握 ・【公共交通未利用予定者】公共交通を利用せず通学する理由等の把握
調査対象者	中学3年生の保護者（生徒数3校合計 282 人） ※来春から公共交通での通学が予想されるターゲットの保護者（通学手段決定者）
調査期間	令和3年 10 月
調査方法	・調査票作成する ・調査票を市から教育委員会を通じて各中学校へ送付する ・回収も教育委員会を通じて行う
調査項目	・属性（中学校、居住地、自動車保有状況、進学希望、志望高校） ・公共交通（JR、バス）の定期券の割引率（特定の OD を想定） ・公共交通に対する意見 ・予定の通学手段 ・公共交通の必要なサービス ・公共交通を利用しない理由
調査結果（回収数）	214 票（回収率：75.9%）

(7) 日常生活施設運営事業者意向調査

調査目的	・施設利用者の移動に関する問題点等の把握 ・移動サービスや宅配サービス、移動販売サービスの実施状況（今後の導入意向の確認含む）と運営状況の評価（問題点等）の把握 ・まち全体の「輸送」の生産性向上に寄与する公共交通や拠点整備との連携意向等の把握 ・商業施設においては、移動販売サービスの新規運用可能性
調査対象者	・市内の医療施設、商業施設(コンビニ含む)、社会福祉法人：77 施設 ・高校：3施設
調査期間	令和3年 10 月
調査方法	調査票を郵送配布、郵送回収
調査項目	・施設利用者の移動に関する問題点 ・移動サービスや宅配サービス、移動販売サービスの実施状況と運営状況の評価 ・公共交通や拠点整備との連携意向 ・移動サービスの新規運用可能性
調査結果（回収数）	・医療・商業・福祉施設：21 票（回収率：28.8%） ・高校：3 票（回収率：100%）

(8) 第2弾市民アンケート調査

調査目的	・第1 段アンケートに入りきれなかった市民意識に特化した設問の追加把握
調査対象者	市民 1,200 人 ※川辺地区、知覧地区、鰐娃娃地区で各 400 票配布
調査期間	令和4年 1 月
調査方法	調査票を郵送配布、郵送回収
調査項目	・公共交通を利用しない理由や改善ニーズ、潜在需要の把握 ・免許返納意向 ・タクシーの利活用市民が行政に求めていることの網羅的な把握
調査結果（回収数）	381 票（回収率：31.8%）

【参考資料②】南九州市地域公共交通協議会

(1) 委員名簿(令和7年5月26日現在)

(敬称略)

No.	氏 名	所 属 ・ 役 職	規約第4条
1	江平 恒博	南九州市 副市長	南九州市長又はその指名する者
2	三倉 康	鹿児島交通株式会社 乗合営業部 課長	一般乗合旅客自動車運送事業者
3	宇都 和久	株式会社 宇都自動車商会 代表取締役 有限会社 さつま観光バス 代表取締役	一般乗合旅客自動車運送事業者 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
4	東 俊昭	株式会社 南九州あづま交通 代表取締役	一般乗合旅客自動車運送事業者 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
5	種子田 浩二	有限会社 池田観光 代表取締役	一般乗合旅客自動車運送事業者 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
6	鳩野 浩一郎	公益社団法人 鹿児島県バス協会 専務理事	公益社団法人鹿児島県バス協会の代表者
7	山口 俊則	一般社団法人 鹿児島県タクシー協会 専務理事	社団法人鹿児島県タクシー協会の代表者
8	岡 良二	私鉄鹿児島交通労働組合 執行委員長	一般乗合旅客自動車運送事業者の運転者組織
9	宮崎 恵介	九州旅客鉄道株式会社 鹿児島支社 副支社長	鉄道事業者又はその指名する者
10	倉内 勇	九州地方整備局 鹿児島国道事務所 指宿維持出張所長	道路管理者
11	川畑 哲郎	鹿児島県 南薩地域振興局 建設部 建設総務課長	道路管理者
12	前原 久志	南九州市 建設課長	道路管理者
13	川原 知浩	南九州警察署 交通課長	南九州警察署長又はその指名する者
14	大坪 三郎	霜出地区公民館 館長	地域住民の代表者
15	園田 邦子	南九州市民生委員児童委員協議会連合会 会長	地域住民の代表者
16	沢津橋 哲郎	南九州市ゴルフクラブ連合会 会長	地域住民の代表者
17	原田 弘志	南九州市商工会 副会長	地域住民の代表者
18	福元 睦美	南九州市 長寿介護課長	その他市長が必要と認める者
19	谷口 誠一	九州運輸局 鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	その他市長が必要と認める者
20	榊 登志幸	九州運輸局 鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	その他市長が必要と認める者
21	竹下 真佳	鹿児島県 総合政策部 交通政策課 陸上交通係長	その他市長が必要と認める者
22	蔵元 慎一	一般社団法人 南九州市観光協会 副会長	その他市長が必要と認める者
23	富永 慎次	社会福祉法人 南九州市社会福祉協議会 総務課長	その他市長が必要と認める者
24	葛岡 克紀	一般公募	地域公共交通の利用者

（２）規約

南九州市地域公共交通協議会規約

（目的）

第１条 南九州市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

（事務所）

第２条 協議会は、事務所を南九州市知覧町郡 6204 番地に置く。

（協議事項）

第３条 協議会は、第１条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- （１） 地域公共交通に関する計画の策定及び変更の協議に関すること
- （２） 地域公共交通に関する計画の実施に係る連絡調整に関すること
- （３） 地域公共交通に関する計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- （４） 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- （５） 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （６） 前３号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

（組織）

第４条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

（任期）

第５条 委員の任期は、次のとおりとする。ただし再任は妨げない。

- （１） 別表に掲げる委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- （２） 前号以外の委員については、２年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存期間とする。

（会長及び副会長）

第６条 会長は、第４条に定める委員のうち、南九州市長又はその指名する者とする。

２ 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

３ 副会長は、委員の中から会長が指名する。

４ 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

（会議）

第７条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

２ 会議は、半数以上が出席しなければ開催することができない。

３ 会議の議事は、総意をもって決する。ただし、総意が得られない場合において、議長が会議の運営上やむを得ないと認めたときは、出席委員の過半数をもってこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによるものとする。

４ 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

５ 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

６ 会議の議事が軽微な場合、又は会議を開催することが困難である場合において、書面による会議とすることができる。

７ 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

（協議結果の尊重義務）

第8条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員は、その結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、南九州市企画課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、負担金及び補助金等をもって充てる。

(監査)

第11条 協議会に監査委員2名を置く。

2 監査委員は、会長が別に委嘱する。

3 監査委員は、協議会の出納監査を行い、その結果を会長に報告するものとする。

4 会長は、監査の結果を会議において報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成20年6月4日から施行する。

附 則

この規約は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成25年5月14日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年5月20日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年5月25日から施行する。

別表（第4条関係）

委員
南九州市長又はその指名する者
一般乗合旅客自動車運送事業者又はこれらの組織する団体の代表者
一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者又はこれらの組織する団体の代表者
公益社団法人鹿児島県バス協会の代表者又はその指名する者
社団法人鹿児島県タクシー協会の代表者又はその指名する者
一般乗合旅客自動車運送事業者の運転者組織の代表者又はその指名する者
道路管理者又はその指名する者
南九州警察署長又はその指名する者
地域公共交通の利用者及び地域住民の代表者
学識経験者
その他市長が必要と認める者

【用語集】

【あ行】

●SDGs（Sustainable Development Goals）

持続可能な開発目標。17 の世界的目標、169 の達成基準、232 の指標からなる持続可能な開発のための国際的な開発目標。

●オープンデータ

誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）でき、営利・非営利を問わず二次利用が可能かつ、機械判読に適しており、無償で利用できる形で公開されたデータを指す。

【か行】

●改正地域公共交通活性化再生法・持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律。

●交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

●交通弱者

自動車中心社会において、移動を制約される人。

●交通政策基本法

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもの。（平成 25 年 12 月 4 日施行）

●コミュニティ

一般的には、「地域社会」や「近隣社会」、「地域共同体」などのこと。日常的に広く使われているため、その概念は多義にわたっている。

●コミュニティバス

地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

【さ行】

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

●実証実験

実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること。

●醸成

ある機運・情勢をつくり出すこと。

●人口カバー率

公共交通の乗降場所（鉄道駅・バス停）から一定の範囲に含まれる人口の割合のこと。（公共交通でカバーできる人口）

【た行】

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

●デマンドタクシー

ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービス。

【な行】

●二次交通

複数の交通機関を利用する場合の、2つ目に利用する交通機関のこと。拠点となる空港や鉄道の駅等から、観光地や学校までの交通をいうことが多い。

●乗合タクシー

決まった路線・運賃・運行時刻で不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の車両が利用されているもの。

【は行】

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCAサイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

●マスタープラン

基本計画のこと。

●マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

●モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

●モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自動車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

【～令和7年9月30日】

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
南九州市 (交通事業者へ委託)	拠点間バス願娃～川辺線	願娃図書館	霜出	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	拠点間バス番所鼻公園～知覧線	番所鼻公園	霜出	知覧	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統①瀬戸山・下里線	瀬戸山	下里	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑦田の頭・勝目西線	田の頭	勝目西	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑧君野・下山田東線	君野西	大山入口	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑨打木谷・大谷線	打木谷	上之口	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑭市街地周回線（右廻り）	文化会館	病院前	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑭市街地周回線（左廻り）	文化会館	病院前	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統②後岳・手藝線	伊川三叉路	市役所	保健センター	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統⑧加治佐・松村線	加治佐	保健センター	知覧	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統②市崎野・野間久保線		清水・神殿・古殿・野間		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統③八瀬尾・野崎線	滝の前	野崎公民館	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統④山添・六丁線	山添	平山六丁	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑩馬立・神殿線	火之河原	中服良	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑪松尾城・野間里線	松尾城橋	野間里	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統⑫荒多・越原線	荒田	越原	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	川辺系統（新）本別府・高田線		本別府・高田		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統①木床・上郡上線	木床	上郡上	保健センター	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統③厚地・河上線	寺園	河上	保健センター	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統④下郡・打出線	小金園	打越	保健センター	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統⑤峯苔・平久保線	峯苔	平久保	知覧	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統⑥二ツ谷・堤之原線		東別府・永里		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統⑦高星・林川線	高星	林川	知覧	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統⑨飯野・横峯線		永里・東別府・上別府		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	知覧系統（新）塩屋・南別府線		塩屋・南別府		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統②浦芝原・麗線	浦芝原	麗南	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑦蓮子・水成川線	蓮子	水成川	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑧青戸・福留線		上別府・別府		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑨源川・小原線	加治佐	小原	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑩曲谷・赤崎線	曲谷	赤崎	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑪種子尾・一氏線	種子尾	一氏	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑭源川・耳原線	加治佐	耳原	別府温泉	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑭青戸・石垣線	青戸農村公園	石垣	別府温泉	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統（新）御領線		御領		区域	フィーダー補助	30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統①長崎・前原線	長崎	前原	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統③永谷・春向線	永谷	春向	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	願娃系統⑬熊ヶ谷・梔山線	熊ヶ谷	梔山	願娃図書館	路線定期	フィーダー補助	25頁から29頁に記載

(備考)

- ・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

【令和7年10月1日～】

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
南九州市 (交通事業者へ委託)	拠点間バス(額賀～川辺線) 【朝・4・5便】	額賀図書館	霜出	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から26頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	拠点間バス(額賀所鼻公園～知 覧線)【4・5・8便】	番所鼻公園	霜出	知覧	路線定期	フィーダー補助	25頁から26頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	拠点間バス(額賀～川辺線) 【1～3・6～8便】	額賀図書館	霜出	文化会館	路線定期	フィーダー補助	25頁から26頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	拠点間バス(額賀所鼻公園～知 覧線)【1・4～7便】	番所鼻公園	霜出	知覧	路線定期	フィーダー補助	25頁から26頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	AIデマンド交通(額賀系統)		額賀町全域		区域	フィーダー補助	25頁及び30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	AIデマンド交通(知覧系統)		知覧町全域		区域	フィーダー補助	25頁及び30頁に記載
南九州市 (交通事業者へ委託)	AIデマンド交通(川辺系統)		川辺町全域		区域	フィーダー補助	25頁及び30頁に記載

(備考)

- ・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。