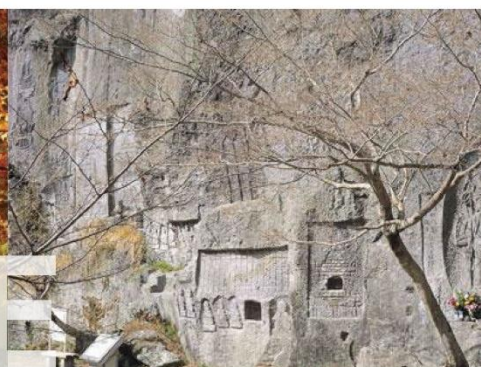
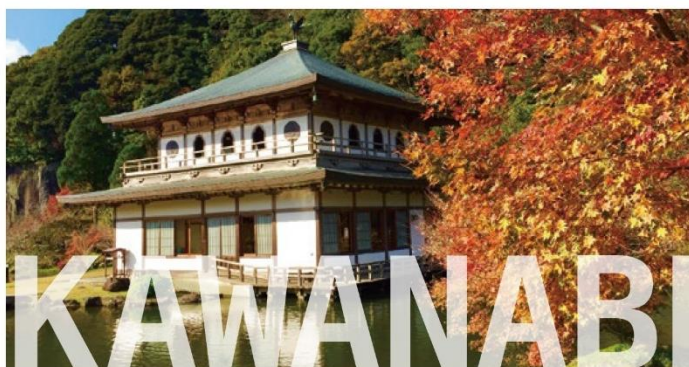
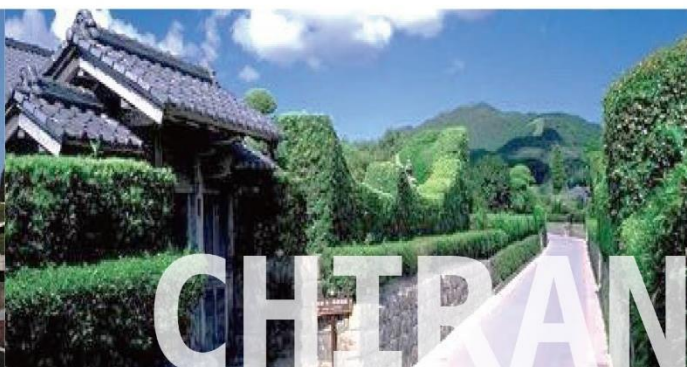


南九州市 地域公共交通計画 【概要版】



令和4年8月

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

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。

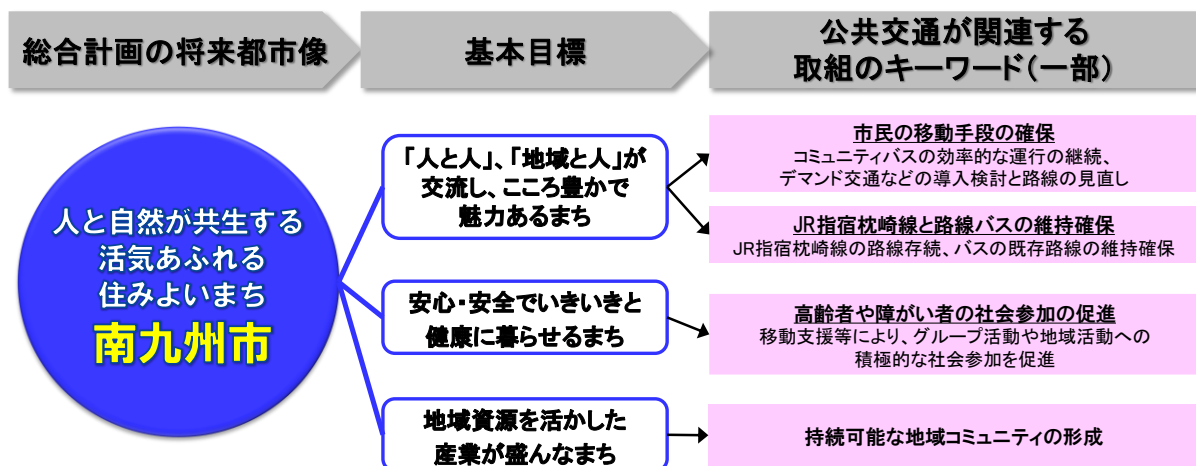


図 南九州市がめざす「まちづくりの目標」と公共交通が関連する政策・事業（一部抜粋）

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。

2. 南九州市が優先的に解決すべき5つの課題

2-1-1 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。

2-1-2 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。

2-1-3 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。

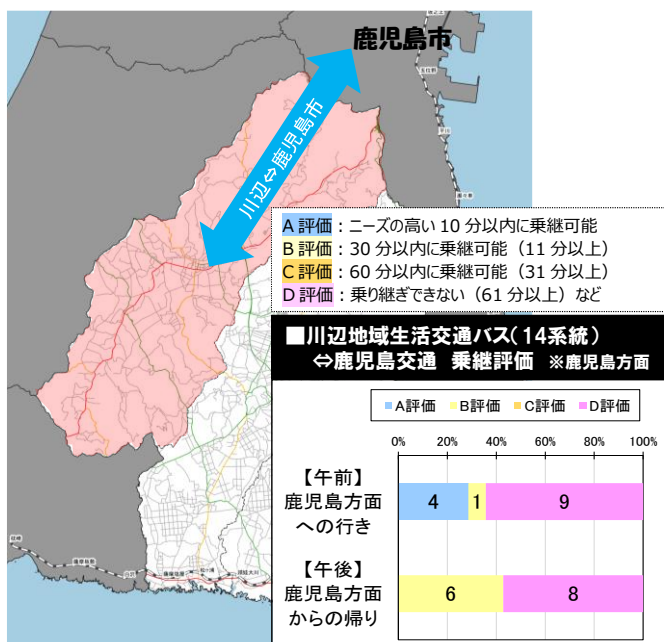


図 乗継で許容できる待ち時間

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%

2-1-4 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。



2-1-5 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。

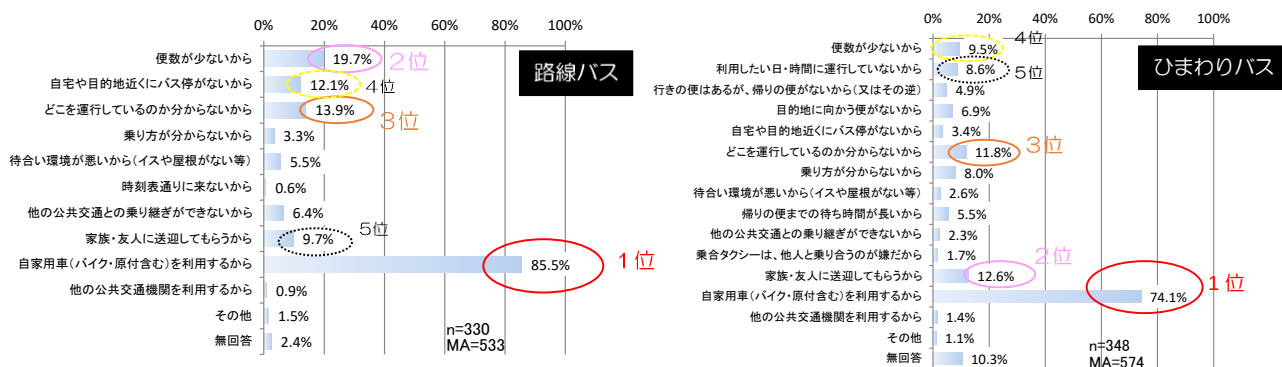


図 市民のうち公共交通を利用しない方の「利用しない理由」

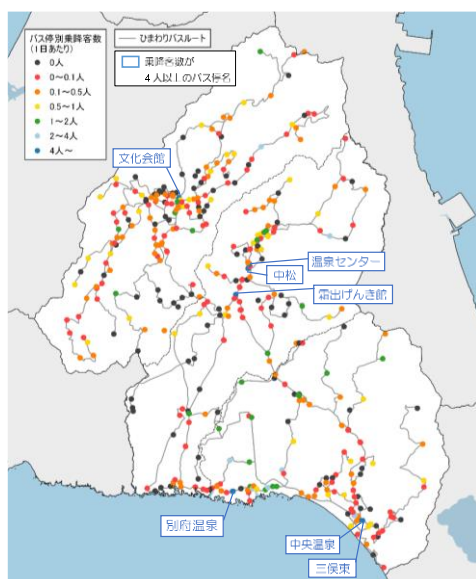


図 1日あたりのバス停別乗降客数

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%

3. 南九州市地域公共交通計画が目指すもの

3-1 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

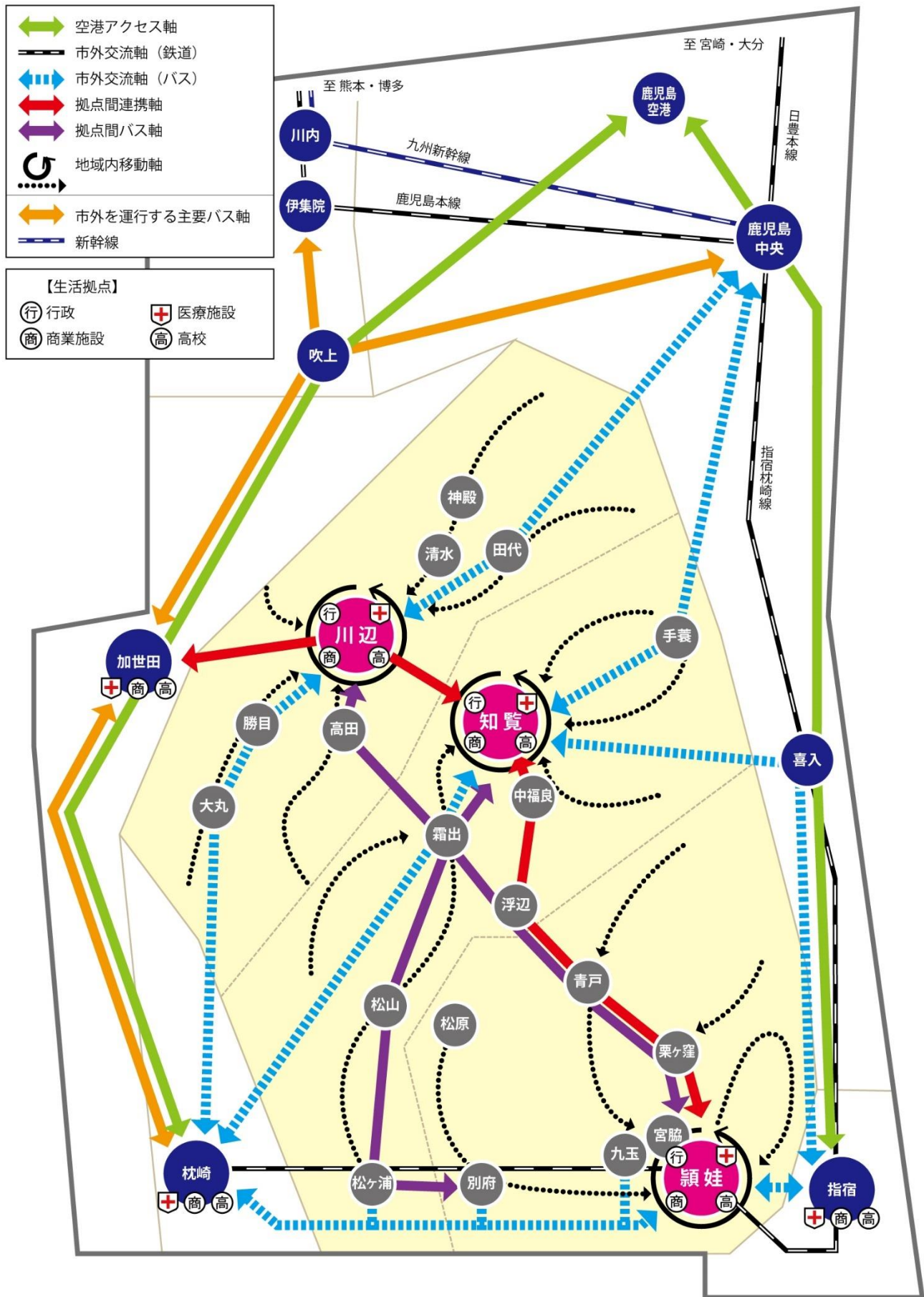
- インターネットやSNS等を活用した効果的な情報発信（メディアミックス）や受け入れ体制の強化により、来訪者にわかりやすい交通情報の提供を目指します。

【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。

■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

3-2 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。

3-3 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