

薩摩川内市地域公共交通計画

令和 5 年 3 月

薩摩川内市地域公共交通活性化協議会

目次

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. 計画の概要 | 1 |
| 1 計画策定の背景・目的 | 2 |
| 2 計画区域 | 2 |
| 3 計画期間 | 3 |
| 4 地域公共交通計画の位置づけ | 3 |
| 2. 薩摩川内市の概況 | 4 |
| 1 人口等の特性 | 5 |
| 2 流出入特性 | 7 |
| 3 施設の立地状況 | 8 |
| 3. 地域公共交通の現況 | 11 |
| 1 地域公共交通体系 | 12 |
| 2 各地域間のアクセス | 13 |
| 3 地域公共交通のサービス水準 | 14 |
| 4 地域公共交通の利用環境 | 15 |
| 5 地域公共交通の運行状況・利用状況 | 17 |
| 4. 薩摩川内市地域公共交通網形成計画の評価 | 22 |
| 1 薩摩川内市地域公共交通網形成計画の概要 | 23 |
| 2 目標達成に向けた施策・事業の実施状況 | 25 |
| 3 数値目標の達成状況 | 27 |
| 4 薩摩川内市地域公共交通網形成計画から残存する課題 | 28 |
| 5. アンケート等調査結果 | 32 |
| 1 市民アンケート調査 | 33 |
| 2 施設利用者アンケート調査 | 50 |
| 3 高校・大学・短期大学利用者アンケート調査 | 57 |
| 4 運行事業者ヒアリング調査 | 68 |

| | |
|-----------------------------------|------------|
| 6. 地域公共交通に関する問題・課題 | 71 |
| 1 地域公共交通に関する問題・課題 | 72 |
| 7. 上位・関連計画 | 74 |
| 1 上位・関連計画 | 75 |
| 8. 地域公共交通体系の将来像と計画目標 | 78 |
| 1 薩摩川内市が目指す将来像 | 79 |
| 2 薩摩川内市における地域公共交通の基本方針 | 81 |
| 3 地域公共交通体系の将来像 | 81 |
| 4 計画の目標・目標値 | 85 |
| 9. 目標達成に向けた施策・事業 | 88 |
| 1 目標達成に向けた施策・事業 | 89 |
| 10. 計画のスケジュール・推進体制 | 100 |
| 1 事業スケジュール | 101 |
| 2 計画の推進体制 | 102 |
| 附属資料 | 104 |
| 1 用語解説 | 105 |
| 2 薩摩川内市地域公共交通活性化協議会 規約 | 106 |
| 3 薩摩川内市地域公共交通活性化協議会 委員名簿 | 109 |

1

計画の概要

- 1 計画策定の背景・目的
- 2 計画区域
- 3 計画期間
- 4 地域公共交通計画の位置づけ

1

計画策定の背景・目的

本市の地域公共交通は、鉄道や航路、路線バス、タクシー、デマンド交通などがあり、通勤・通学・通院・買い物等の市民の日常生活を支える「足」として重要な役割を果たしています。

一方、人口減少や高齢化等の影響による利用者の減少や、それに伴う収支状況の悪化、さらには運転手不足などにより、地域公共交通の維持・確保が厳しい状況にあります。

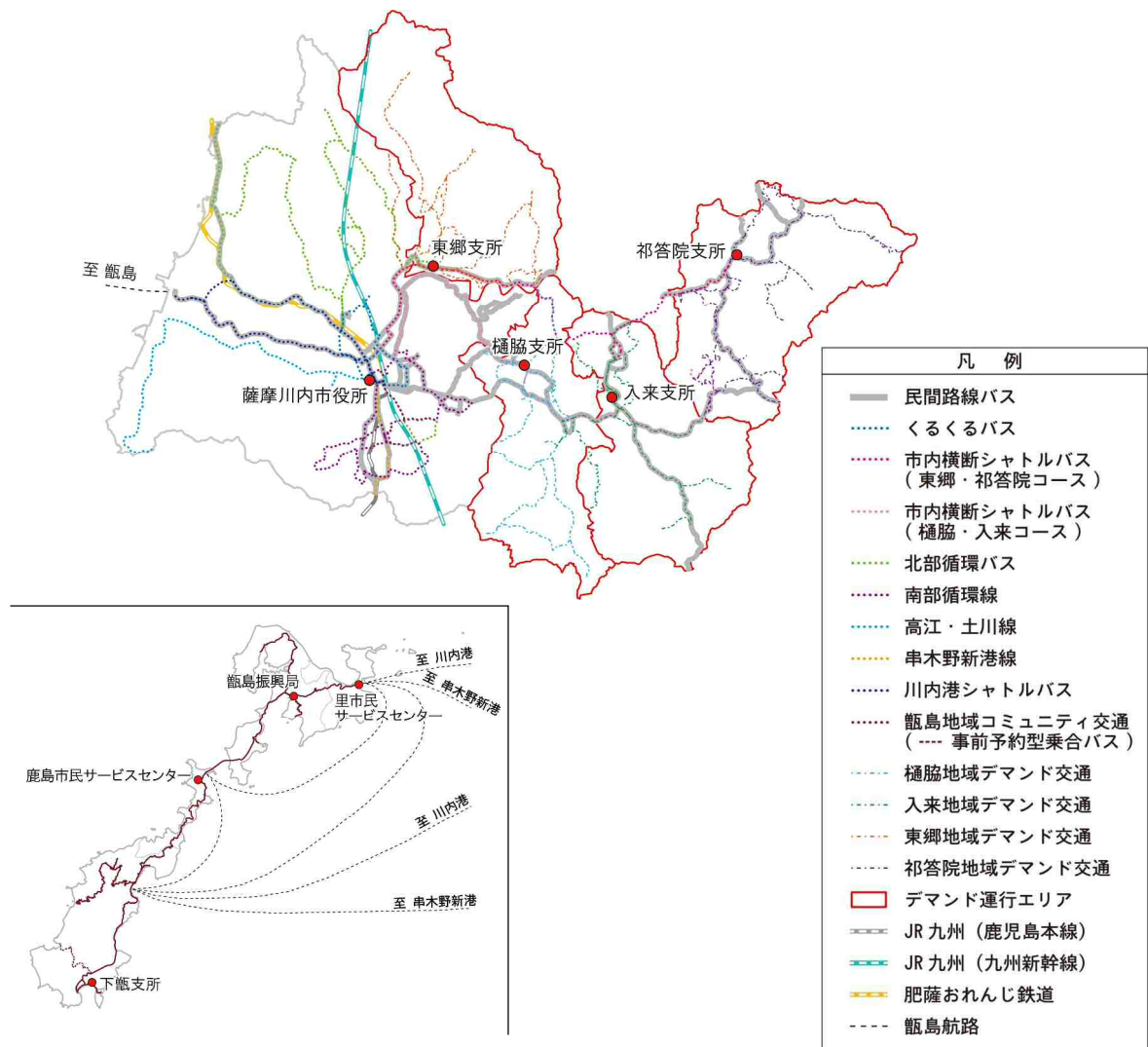
このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが求められています。

本計画は、平成 27 年度に策定した「薩摩川内市地域公共交通網形成計画」の後継計画として、持続可能な地域公共交通の提供・確保のために、市民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域の課題に応じた地域公共交通の形成を目指し、策定するものです。

2

計画区域

計画区域は、甑島を含む本市全域とします。



(令和4年11月時点)

3

計画期間

計画期間は、令和5年度から令和10年度までの6年間とします。

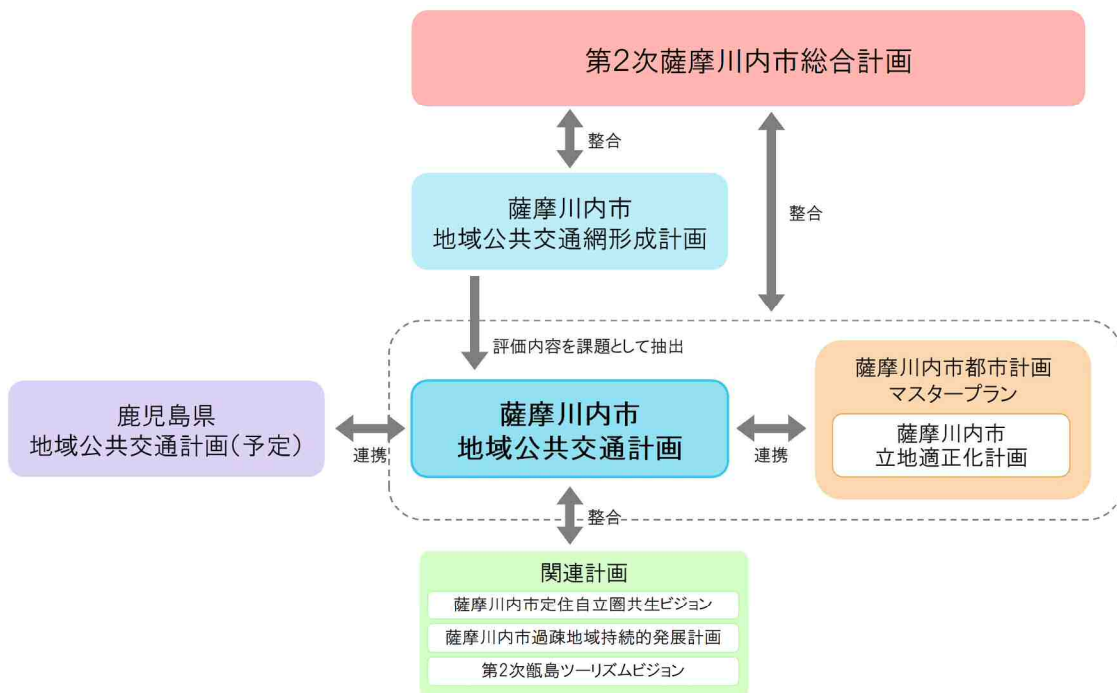
なお、今後の社会情勢の変化や事業の進捗状況により、本計画の検証及び見直しを行います。

| | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 | 令和11年 | 令和12年 |
|--------|-------------------------------|-------|--------|----------------------------|----------------------|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 | 2026年 | 2027年 | 2028年 | 2029年 | 2030年 |
| 上位関連計画 | 第2次薩摩川内市総合計画(2015年～2024年) | | | | | | 次期計画 | | | | | |
| | 前期基本計画 | | 後期基本計画 | | | | | | | | | |
| | 薩摩川内市都市計画マスタープラン(2016年～2036年) | | | | | | | | | | | |
| 交通計画 | 薩摩川内市地域公共交通網形成計画(2016年～2020年) | | | 薩摩川内市地域公共交通計画(2023年～2028年) | | | | | | 次期計画 | | |
| 評価・検証 | 計画評価 | | | | 毎年度、補助事業を含む評価・見直しを行う | | | | | 計画評価 | | |
| 県計画 | | | | | | 鹿児島県 地域公共交通計画 (予定) | | | | | 次期計画 | |

4

地域公共交通計画の位置づけ

本計画は、「第2次薩摩川内市総合計画」を上位計画とし、前回の計画である「薩摩川内市地域公共交通網形成計画」や「薩摩川内市都市計画マスタープラン」をはじめとする関連計画との整合を図りながら、本市として目指すべき地域公共交通体系を実現するために定めるものです。



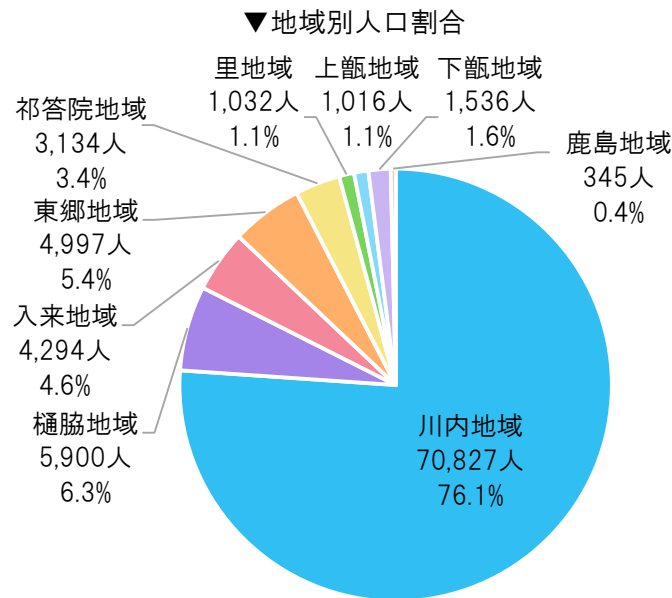
2

薩摩川内市の概況

- 1 人口等の特性
- 2 流出入特性
- 3 施設の立地状況

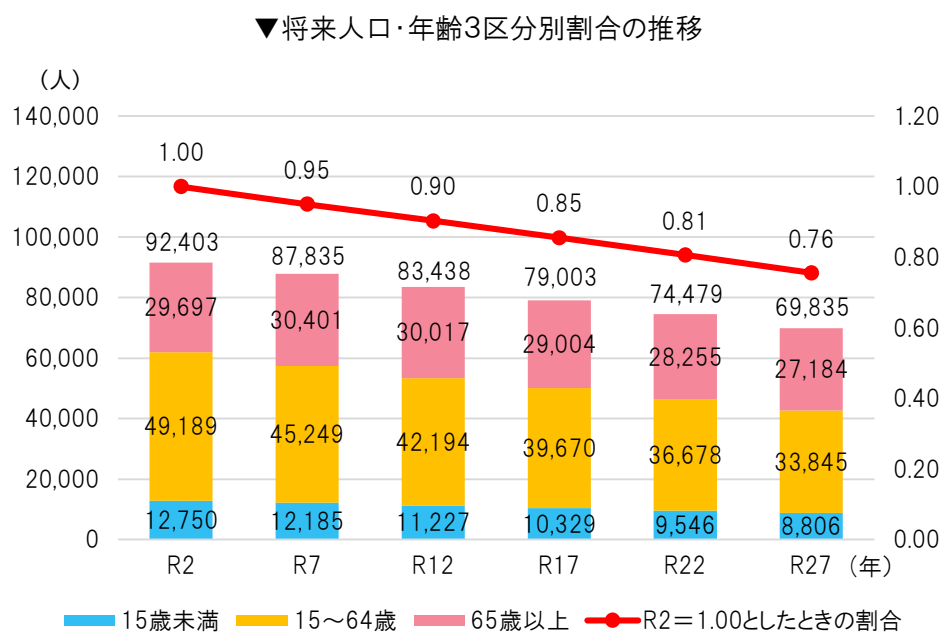
(1) 人口の推移

本市の人口は令和4年3月時点で93,081人であり、その76.1%を川内地域が占めています。



出典：住民基本台帳人口(令和4年3月)

人口の推移は全体的に減少傾向にあり、令和27年には令和2年の人口から約24%減少し、高齢者についても、令和7年をピークに減少傾向に転じると予想されています。



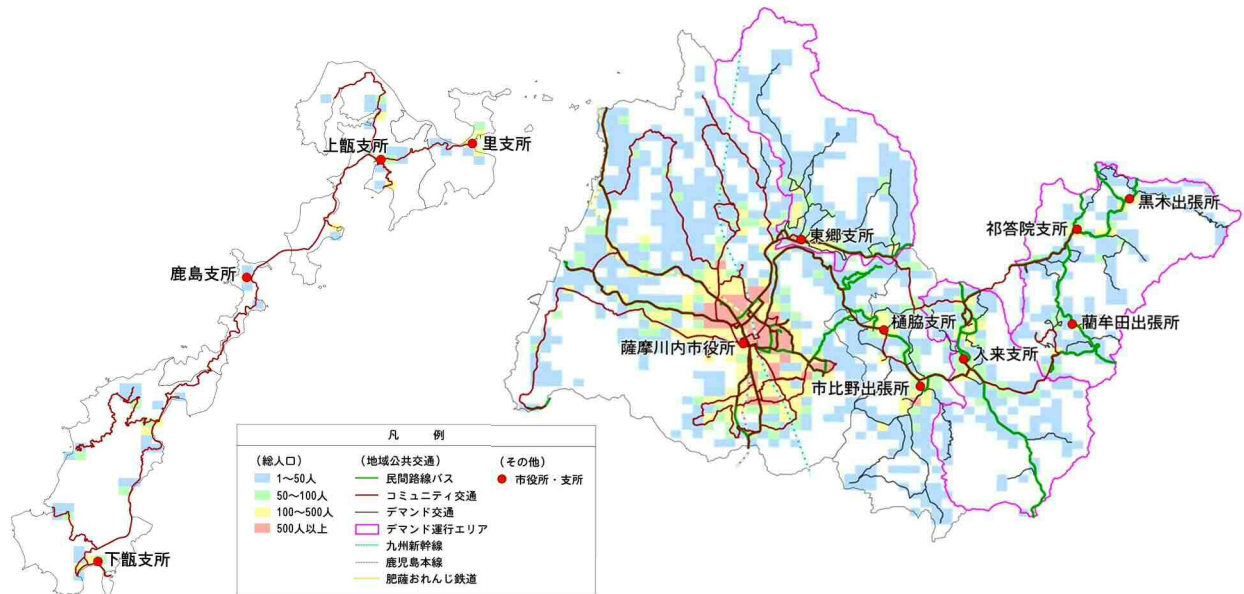
出典：国勢調査(R2)、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』(R7~R27)

(2) 人口分布の変化

本市の人口は川内地域に集中していますが、その他の地域では支所等周辺を除いて人口密度が低くなっています。

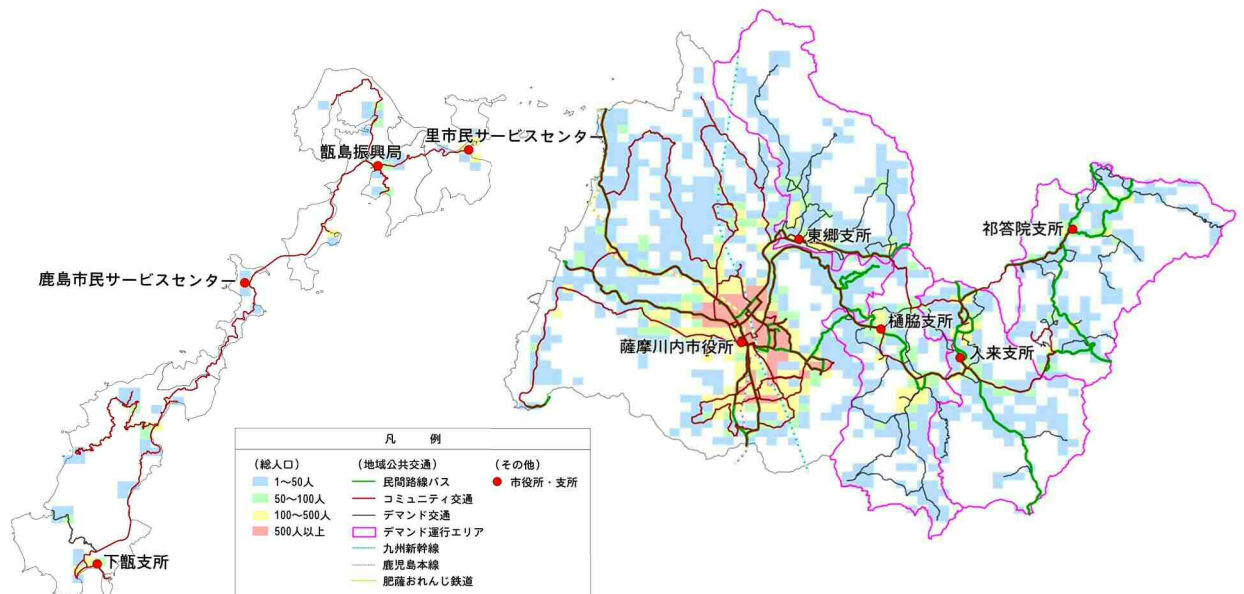
また、鉄道やバス路線等の沿線に人口が分布している状況です。

▼人口の分布(総人口・平成 27 年)



資料: 国勢調査 250mメッシュ(H27)

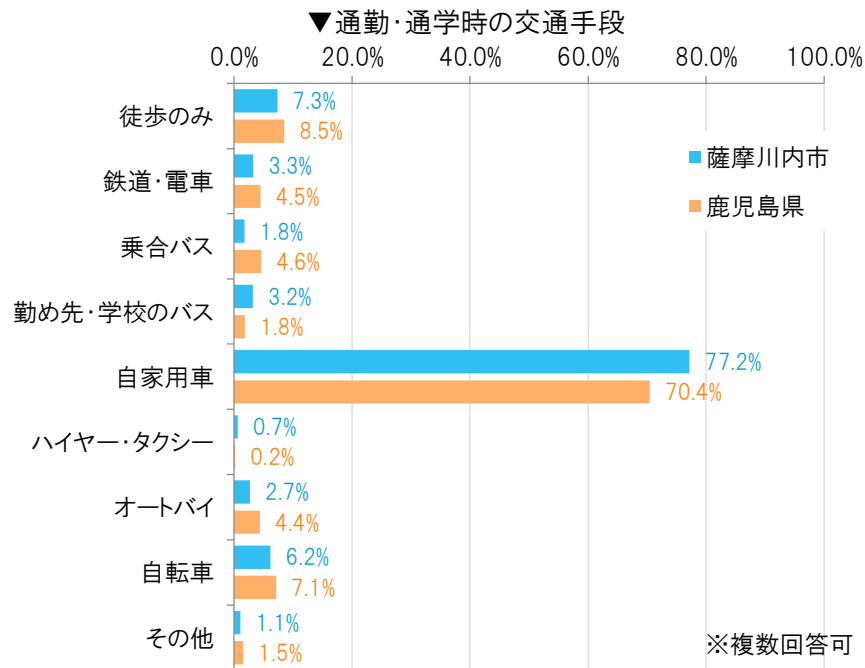
▼人口の分布(総人口・令和 2 年)



資料: 国勢調査 250mメッシュ(R2)

(1) 通勤・通学時の交通手段

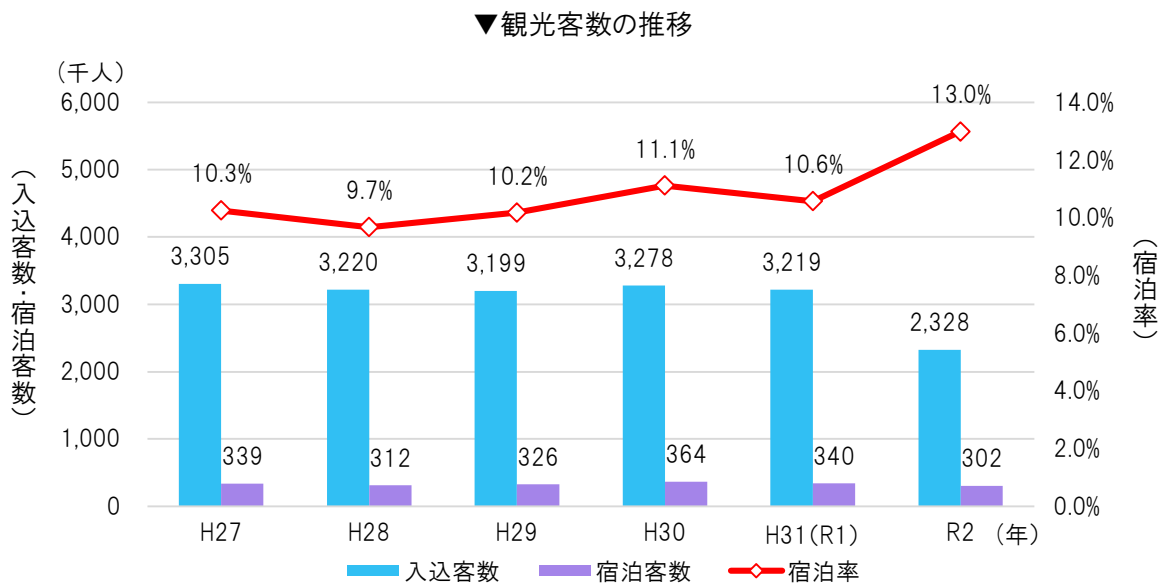
通勤・通学時の交通手段は、自家用車の割合が高く、県全体を上回っており、一方で乗合バスの比率は1.8%と低い状況にあり、自動車に依存した環境となっています。



資料：国勢調査(R2)

(2) 観光客数の推移

観光客数は令和元年度まではほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年度に約3割減少しています。



資料：統計さつませない

3

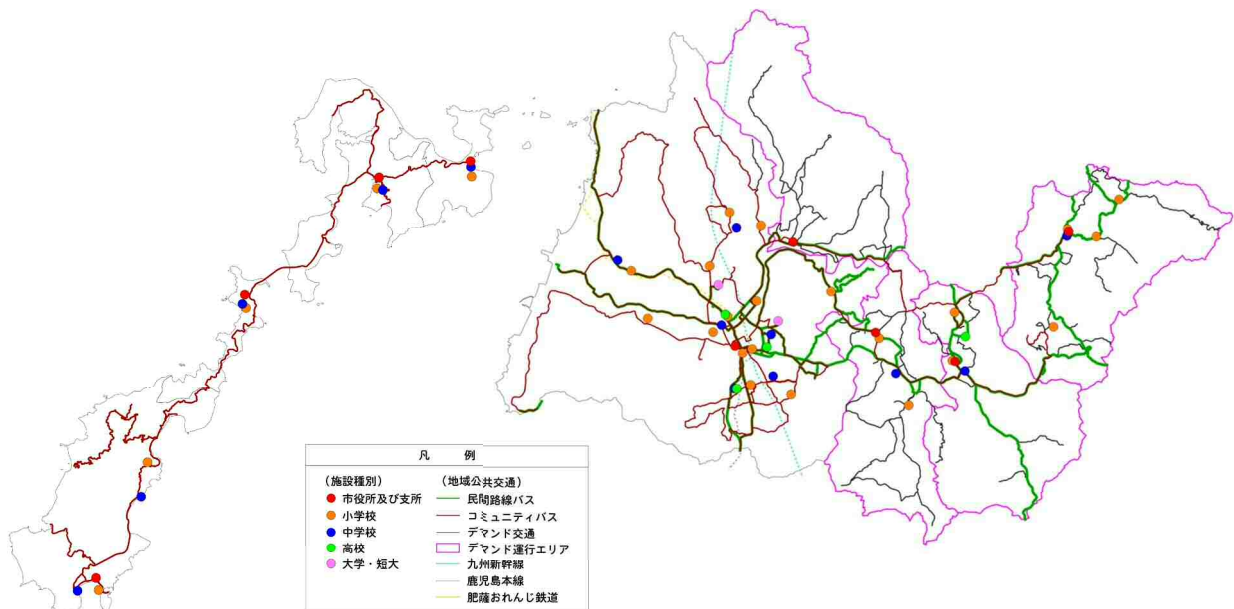
施設の立地状況

(1) 公共施設・学校

公共施設は、バス路線等の沿線に立地していますが、平成 30 年に市比野・黒木・藺牟田出張所の 3 ヶ所が廃止、組織見直しにより、令和 3 年 10 月 1 日から、里支所、上甌支所、鹿島支所を、里市民サービスセンター、甌島振興局、鹿島市民サービスセンターに再編しています。

小・中学校も同様に、バス路線等の沿線に立地しており、平成 26 年度以降、川内地域で 3 校、入来地域で 2 校、東郷地域で 6 校が閉校しています。東郷小学校、東郷中学校は平成 31 年 4 月に統合し、東郷学園義務教育学校として新設開校しています。

▼公共施設・学校の立地状況

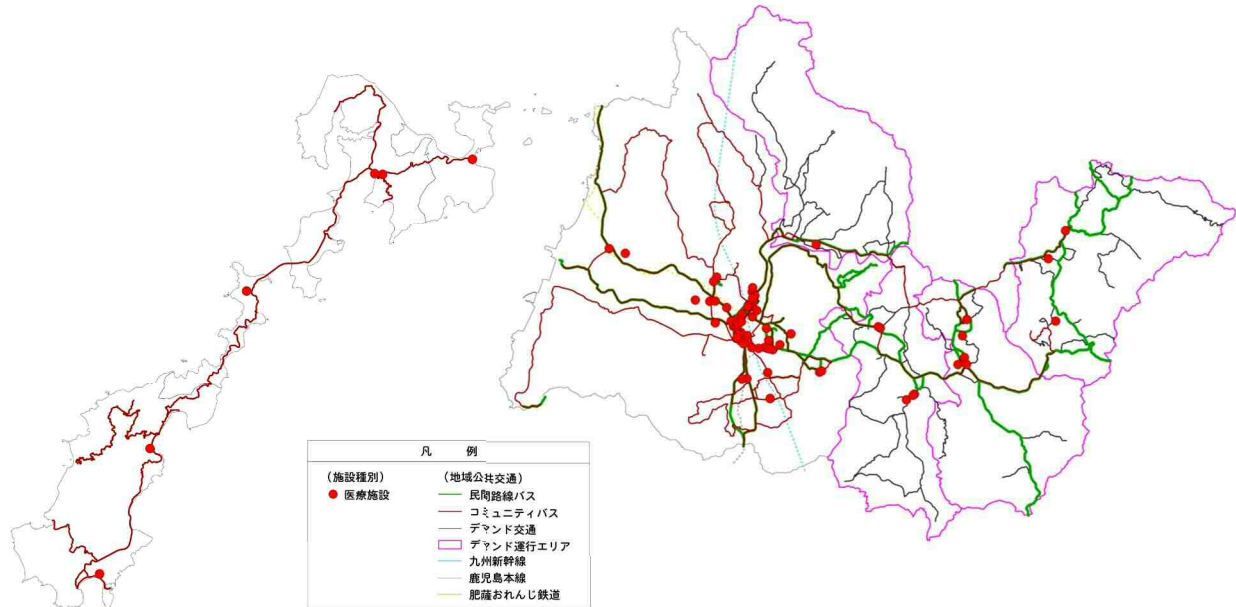


資料: 薩摩川内市 HP
※令和4年4月時点

(2) 医療施設

医療施設は、おおむねバス路線の沿線に立地しており、平成 27 年以降、立地状況に大きな変化はありません。

▼医療施設の立地状況

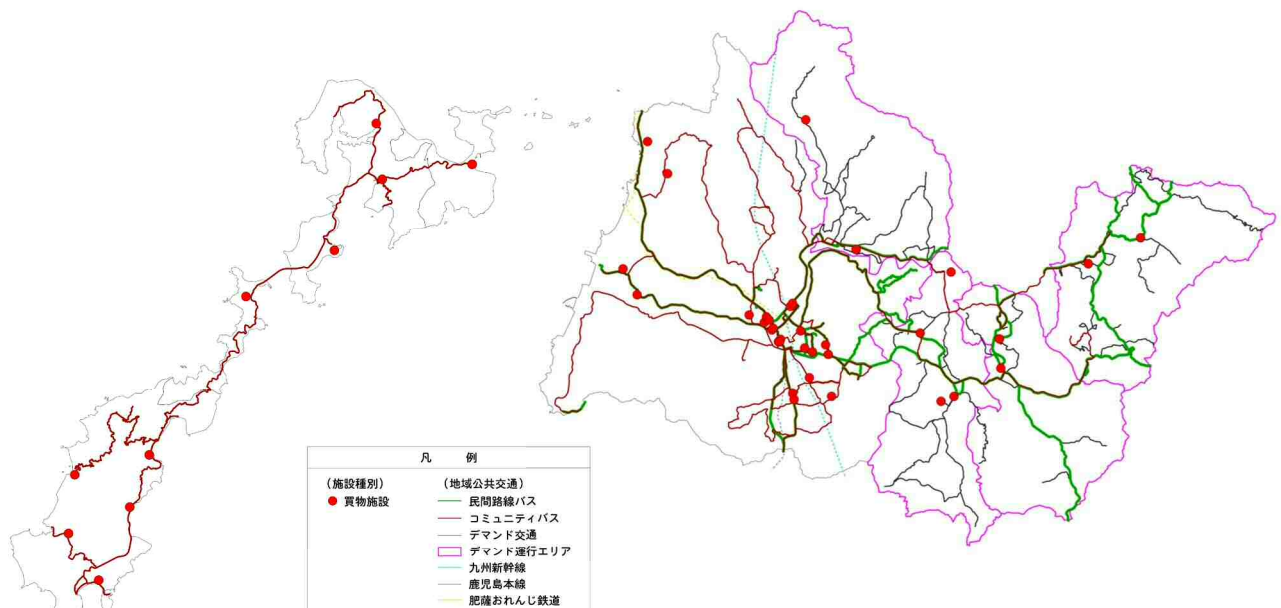


資料：薩摩川内市 HP
※令和4年4月時点

(3) 買い物施設

買い物施設は、バス路線等の沿線に立地しており、平成 27 年以降、閉業しているスーパーマーケットが数箇所ありますが、立地状況に大きな変化はありません。

▼買い物施設の立地状況



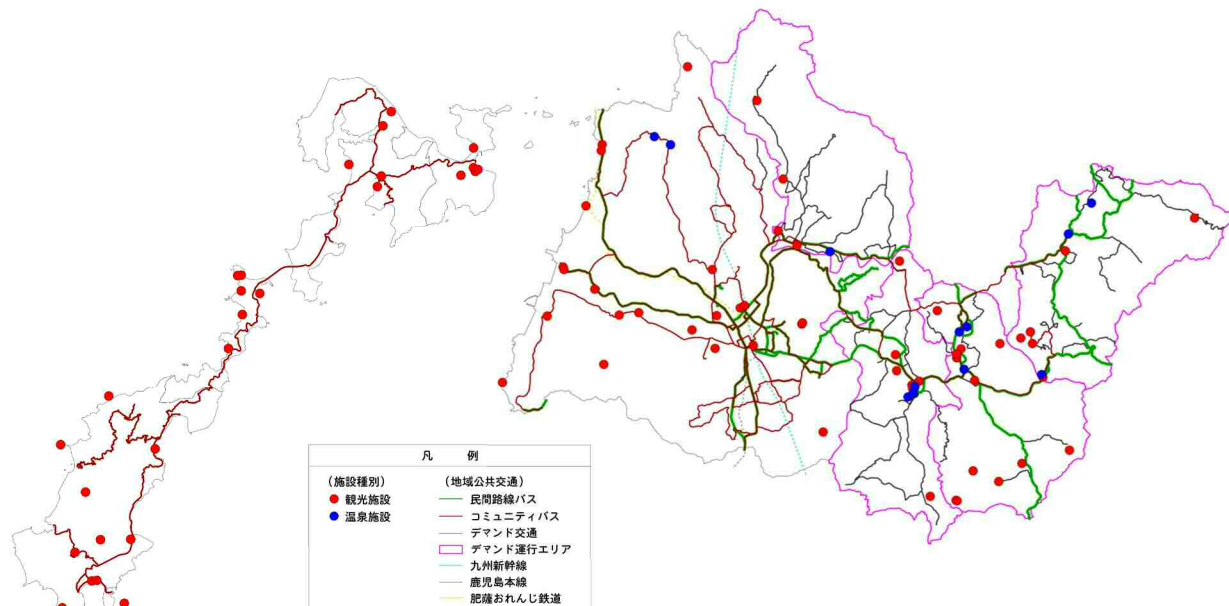
資料：i タウンページ
※令和4年4月時点
※A・コープ鹿児島入来店は平成 29 年1月に閉業

(4) 観光施設

観光施設は、市内に広く立地しており、バス路線沿い以外に点在する施設もあります。

温泉及び宿泊施設は、平成 27 年以降、祁答院地域で 1 箇所、甑島地域で 2 箇所閉業しています。

▼観光施設の立地状況



資料：薩摩川内観光マップ(2020年3月改定)

※甑島地域の甑島館は平成30年9月に営業休止、平成31年1月に閉業、令和2年6月に「HOTEL Areaone Koshiki Island」として開業

3

地域公共交通の現況

- 1 地域公共交通体系
- 2 各地域間のアクセス
- 3 地域公共交通のサービス水準
- 4 地域公共交通の利用環境
- 5 地域公共交通の運行状況・利用状況

1

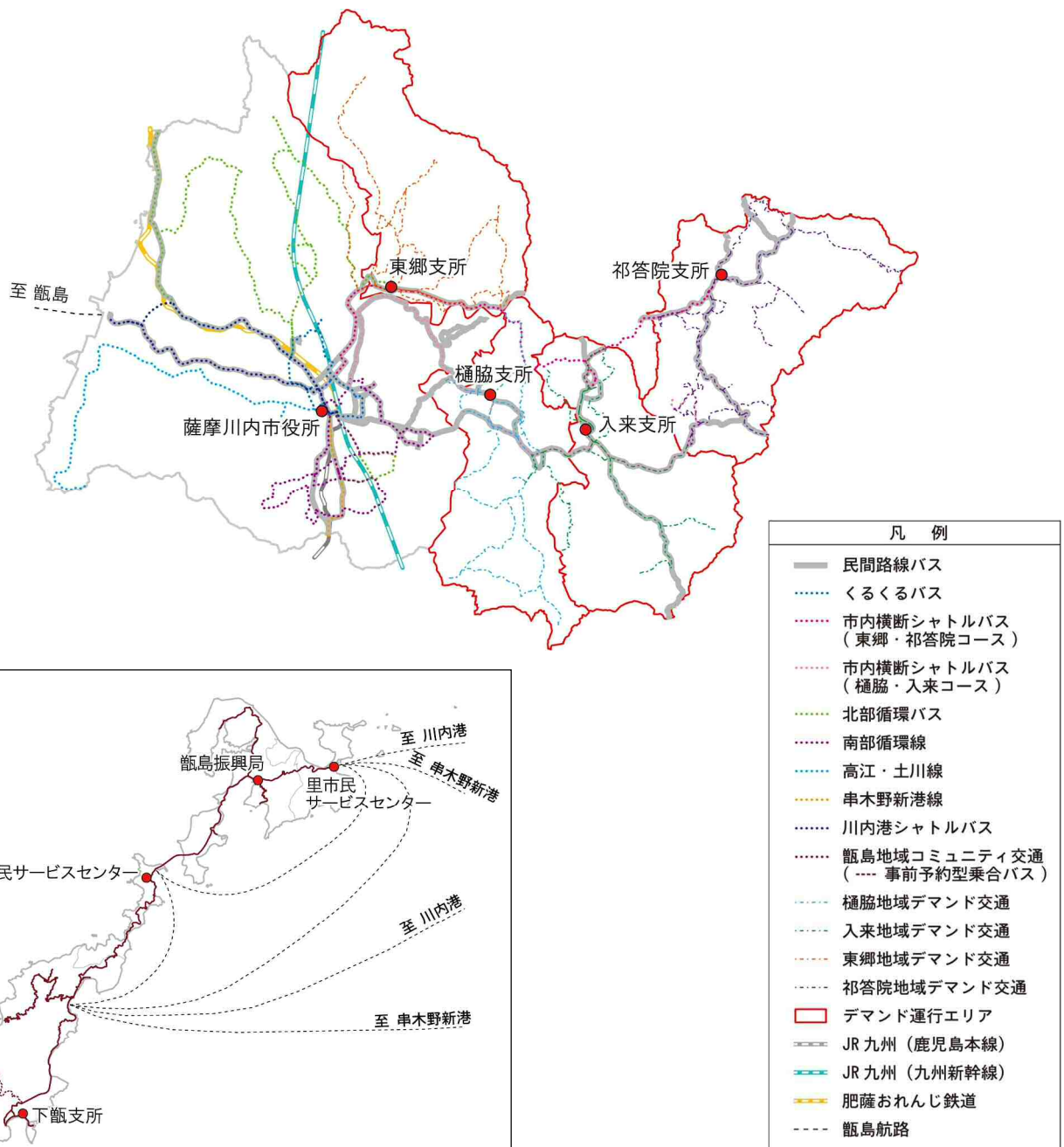
地域公共交通体系

鉄道線では、九州新幹線、鹿児島本線、並行在来線の肥薩おれんじ鉄道が市外と連絡する役割を担っています。

バス路線としては、鹿児島交通、JR九州バス、南国交通などの民間路線バスとコミュニティバスがあり、このほか、デマンド交通や甑島地域の自家用有償旅客運送、地区コミ・デマンド交通など、多様な地域公共交通により、市内の移動を広く支えています。民間路線バスとコミュニティバスのいずれも、川内駅を発着する便が多く、結果として、川内駅周辺を利用する系統が多い状況となっています。

また、本土と甑島をつなぐ高速船・フェリーが、それぞれ川内港と串木野新港から運航しています。

▼地域公共交通全体路線図



(令和4年11月時点)

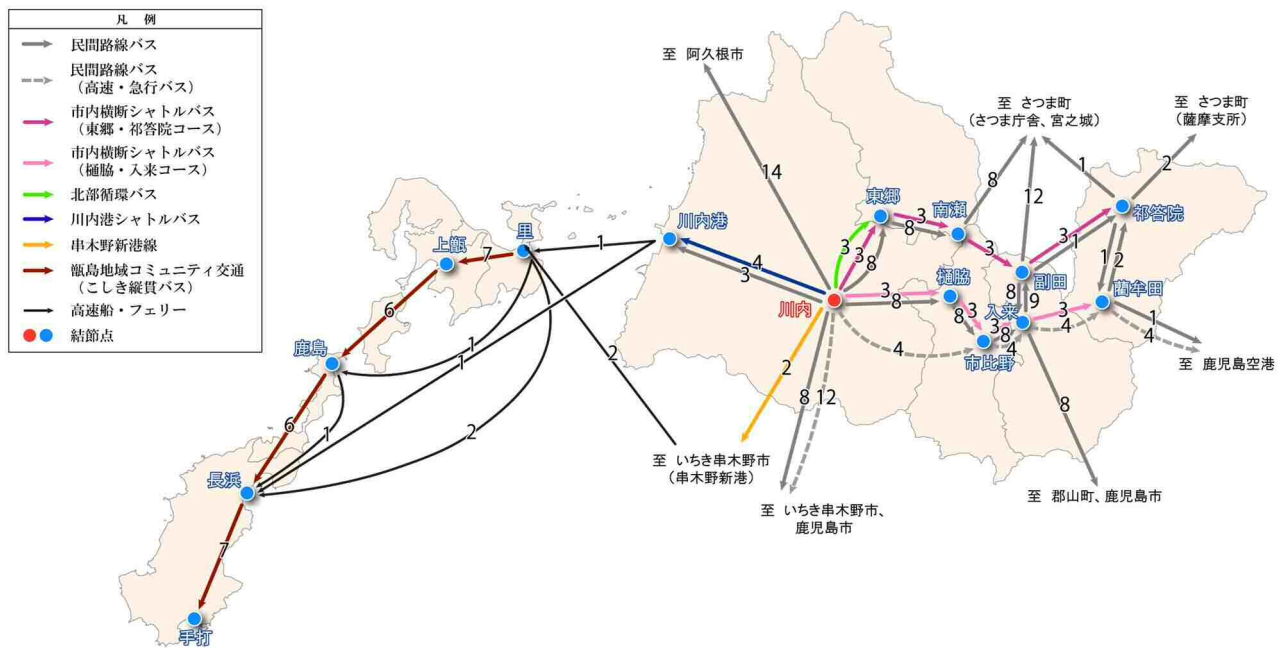
2

各地域間のアクセス

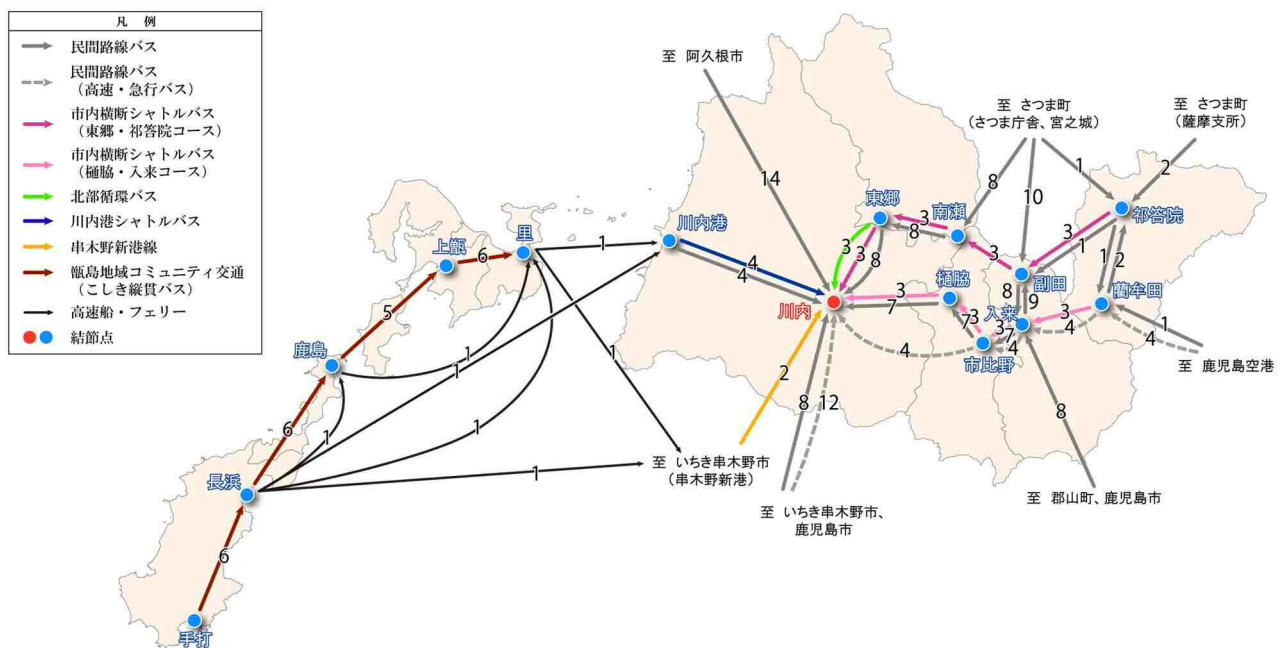
どの地域も川内地域を基点とする運行となっており、川内地域から各地域への運行本数(路線バスとコミュニティバスの合計)は、樋脇地域へ 11 本/日、入来地域へ 15 本/日、東郷地域へ 14 本/日、祁答院地域へは 4 本/日運行しています。甌島地域へは、川内港行きのバスが 7 本/日、甌島への高速船・フェリーが 4 本(串木野新港発を含む)運航しています。

一方、各地域から川内地域への運行本数は、樋脇地域から 10 本/日、入来地域から 14 本/日、東郷地域から 14 本/日、祁答院地域からは 3 本/日運行しています。甌島地域からは、川内港発のバスが 8 本/日、甌島からの高速船・フェリーが 4 本(串木野新港着を含む)運航しています。

▼川内地域から各地域までの運行本数(平日)



▼各地域から川内地域までの運行本数(平日)



※令和4年11月17日時点

3

地域公共交通のサービス水準

鉄道については、九州新幹線と鹿児島本線ともに平日約 30 本/日の運行があり、肥薩おれんじ鉄道は平日 18 本/日となっています。

航路については、フェリーと高速船をあわせて 4 本/日となっています。

路線バスについては、路線によって差があり、多い路線では平日 30 本/日の運行がありますが、ほとんどの路線は 10 本/日以下となっています。

昨今の課題として、路線バスの利用者の減少等による収益性の低下や、運転手不足等の要因による路線の廃止や減便があげられます。

コミュニティバスについては、「くるくるバス」や「北部循環バス(上山之口～川内駅)」、「高江・土川線」など、川内地域を運行する路線の一部は約 10 本/日以上運行となっていますが、そのほかの路線は約 5 本/日となっています。

デマンド交通については、どの地域でも各コース等で約 5 本/日の運行となっています。

▼鉄道のサービス水準

| NO | 運行事業者 | 路線 | 合計 (平日) | 合計 (土日祝) |
|----|----------|-------------------|------------|-------------|
| 1 | JR九州 | 九州新幹線 上り(熊本・博多方面) | 29 | 29 |
| 2 | | 九州新幹線 下り(鹿児島中央方面) | 27 | 30 |
| 3 | | 鹿児島本線 上り(川内駅着) | 26 | 26 |
| 4 | | 鹿児島本線 下り(川内駅発) | 31 | 30 |
| 5 | 肥薩おれんじ鉄道 | 上り(川内駅発) | 18 | 18 |
| 6 | | 下り(川内駅着) | 18 | 18 |

※肥薩おれんじ鉄道・観光列車「おれんじ食堂」は除く

▼路線バスのサービス水準

| NO | 運行事業者 | 路線 | 合計 (平日) | 合計 (土曜) | 合計 (日祝) |
|----|-------|-----------------------|------------|------------|------------|
| 1 | 南国交通 | 車庫前～阿久根新港及び鶴翔高校 | 30 | 22 | 22 |
| 2 | | 川内駅～川内漁協前・火力発電所前(京泊線) | 7 | 2 | 2 |
| 3 | | 大村循環 | 1 | 0 | 0 |
| 4 | | 広橋・黒木三文字～楠田 | 2 | 0 | 0 |
| 5 | | 川内～鹿児島空港 | 8 | 8 | 8 |
| 6 | 鹿児島交通 | 上川内～東郷～宮之城 | 16 | 16 | 4 |
| 7 | | 上川内～市比野～入来 | 15 | 15 | 6 |
| 8 | | 上川内～川内駅～純心女子大学 | 9 | 9 | 0 |
| 9 | | マリオンホール～純心女子大学 | 2 | 2 | 0 |
| 10 | | 鹿児島～3号線 | 16 | 16 | 9 |
| 11 | | 串木野駅～羽島・土川 | 6 | 6 | 6 |
| 12 | | 宮之城温泉～入来 | 6 | 5 | 0 |
| 13 | | 祁答院～薩摩中央高校 | 3 | 3 | 3 |
| 14 | | 鹿児島～川内「せんだい号」 | 24 | 4 | 4 |
| 15 | | JR九州バス | 北薩線 | 16 | 16 |

▼航路のサービス水準

| NO | 運行事業者 | 路線 | 運航本数 |
|----|-------|-------------------|------|
| 1 | 鹿児島商船 | フェリー(串木野新港～鹿児島各港) | 2 |
| 2 | | 高速船(川内港～鹿児島各港) | 2 |

▼コミュニティバスのサービス水準

| NO | 系統 | 行先経由 | 運行本数 (平日) |
|----|----------------------|------------------------|--------------|
| 1 | くるくるバス(東回り便) | 川内駅～総合運動公園～川内駅 | 13 |
| 2 | くるくるバス(西回り便) | 川内駅～総合運動公園～川内駅 | 13 |
| 3 | 川内港シャトルバス | 国道3号ルート | 4 |
| 4 | | 県道京泊大小路ルート | 4 |
| 5 | 北部循環バス (湯田・西方循環線) | 西回り | 5 |
| 6 | | 東回り | 4 |
| 7 | 北部循環バス (城上・吉川循環線) | 西回り | 6 |
| 8 | | 東回り | 5 |
| 9 | 北部循環バス (上山之口～川内駅) | 上山之口～勝目・冷水町～川内駅 | 15 |
| 10 | | 上山之口～百次・永利小学校・山田馬場～川内駅 | 12 |
| 11 | | 上山之口～宮崎団地～川内駅 | 3 |
| 12 | 南部循環線 | 青山・勝目コース | 6 |
| 13 | | 天辰・永利コース | 6 |
| 14 | 高江・土川線(宮里経由) | 上り | 12 |
| 15 | | 下り | |
| 16 | 串木野新港線 | 高原循環 | 4 |
| 17 | | 川内駅～串木野新港(川内駅発) | |
| 18 | | 川内駅～串木野新港(串木野新港発) | |
| 19 | 市内横断シャトルバス | 東郷・祁答院コース | 6 |
| 20 | | 樋脇・入来コース | 6 |
| 21 | 鹿児島地域コミュニティ交通 | こしき縦貫バス | 15 |
| 22 | | 上鹿児島地域(浦内・江石線) | 5 |
| 23 | | 下鹿児島地域(長浜・瀬々野浦線) | 10 |
| 24 | | 下鹿児島地域(手打・片野浦線) | 8 |

▼デマンド交通のサービス水準

| NO | 路線 | エリア・区域 | 運行本数 |
|----|-------------|----------|------|
| 1 | 樋脇地域デマンド交通 | 北部エリア | 6 |
| 2 | | 南部エリア | 6 |
| 3 | 入来地域デマンド交通 | 副田エリア線 | 5 |
| 4 | | 大馬越エリア線 | 6 |
| 5 | | 朝陽エリア線 | 6 |
| 6 | | 八重エリア線 | 5 |
| 7 | 東郷地域デマンド交通 | 藤川・鳥丸コース | 5 |
| 8 | | 南瀬・山田コース | 4 |
| 9 | | 斧淵・田海コース | 4 |
| 10 | 祁答院地域デマンド交通 | 上手・黒木コース | 4 |
| 11 | | 蘭牟田コース | 4 |

※令和4年11月17日時点

4

地域公共交通の利用環境

現在、本市の地域公共交通に関する情報提供は、主に本市のホームページとパンフレット等で行われています。

▼公共交通情報を提供する薩摩川内市 HP

The screenshot shows the website for Satsumasendai City. At the top left is the city logo and name: 薩摩川内市 (Satsumasendai City). To the right are search and accessibility options: a search bar, a search button, a voice reading button, and text size/color settings (Standard, Enlarge, Standard, Green, Black).

Below the header is a breadcrumb trail: [トップページ](#) > [暮らしの情報](#) > [暮らし](#) > [鉄道・バス・甌島航路](#).

On the left is a vertical menu titled "関連メニュー" (Related Menu) with links to: [戸籍・住民票等](#), [保険・年金](#), [介護](#), [税](#), [健康・医療](#), [福祉](#), [ごみ・し尿・浄化槽](#), [環境・ペット等](#), [葬斎・墓地](#), [上・下水道](#), [建築・住宅](#), [都市計画・区画整理](#), [公園](#), [鉄道・バス・甌島航路](#), [市営駐車場](#), and [道路・河川](#).

The main content area is titled "鉄道・バス・甌島航路" (Railway, Bus, and Oshima Route). It contains a "メニュー一覧" (Menu List) with buttons for "鉄道" (Railway), "バス" (Bus), "甌島航路 (高速船甌島・フェリーニューこしき)" (Oshima Route (High-speed Ship Oshima・Ferry New Kosiki)), and "交通時刻表" (Traffic Timetable).

Below the menu is a section "ここに掲載しているページ" (Pages published here) with links to: [県道山崎川内線迂回路開通に伴うバス停の休止について](#), [鉄道](#), [肥薩おれんじ鉄道「サイクルトレイン」の運行開始について](#), [バス](#), [【9月6日\(火\) 9:00】台風11号による甌島地域コミュニティ交通の運行状況について](#), [高速船甌島発着時刻の秋・冬ダイヤへの変更\(10月1日～3月31日\)](#), and [甌島航路へのバスアクセスのご案内](#).

また、交通結節点として重要な地点となる川内駅での情報提供については、観光案内所の他に川内駅向田口(西口)のバス待合所に、パンフレット等を設置しています。

市内では、複数の事業者によって路線バスやコミュニティバスが運行していますが、事業者ごとにバス停標柱が設置されているバス停があります。

▼川内駅西口バス待合所の情報提供コーナー



▼川内駅向田口(西口)のバス路線等案内



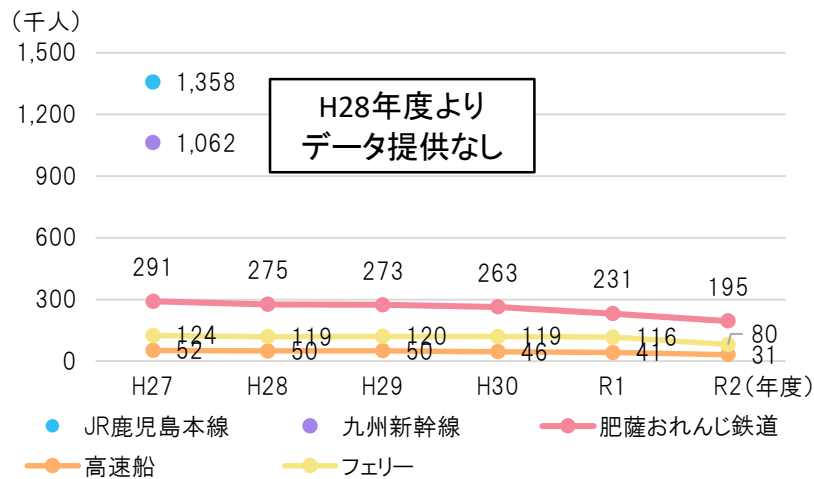
▼複数あるバス停(矢倉町)



(1) 鉄道・航路・路線バスの利用者数

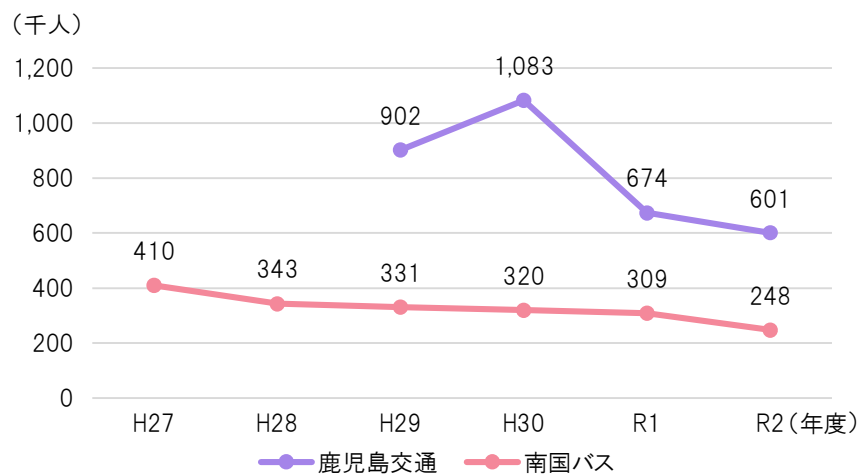
鉄道・航路・路線バスともに、新型コロナウイルス感染症の影響も重なり、利用者数は減少傾向にあります。

▼利用者数(鉄道・航路)



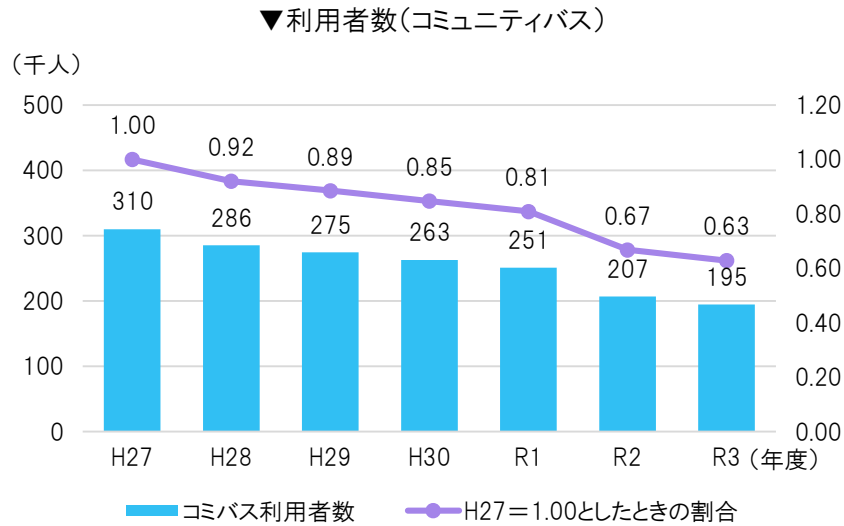
※JR 鹿児島本線は、川内駅、隈之城駅、木場茶屋駅の乗降客数の合計値、九州新幹線は川内駅の乗降客数
 ※肥薩おれんじ鉄道は、西方駅、薩摩高城駅、草道駅、上川内駅、川内駅の乗降客数の合計値

▼利用者数(路線バス)

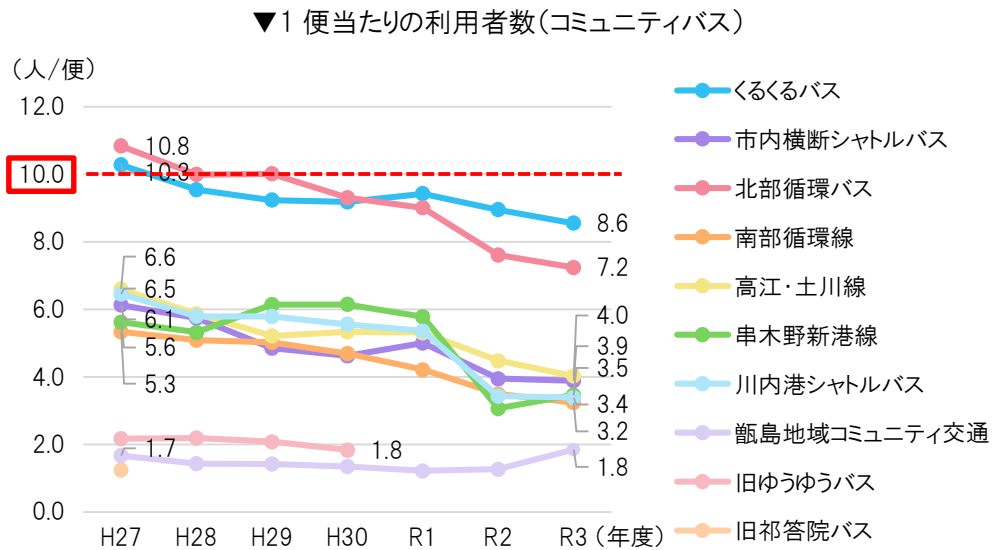


(2) コミュニティバスの利用者数

コミュニティバスにおいても利用者数は減少傾向にあり、平成 30 年度以降、1 便当たりの利用者が 10 人未満となっています。



出典：市資料

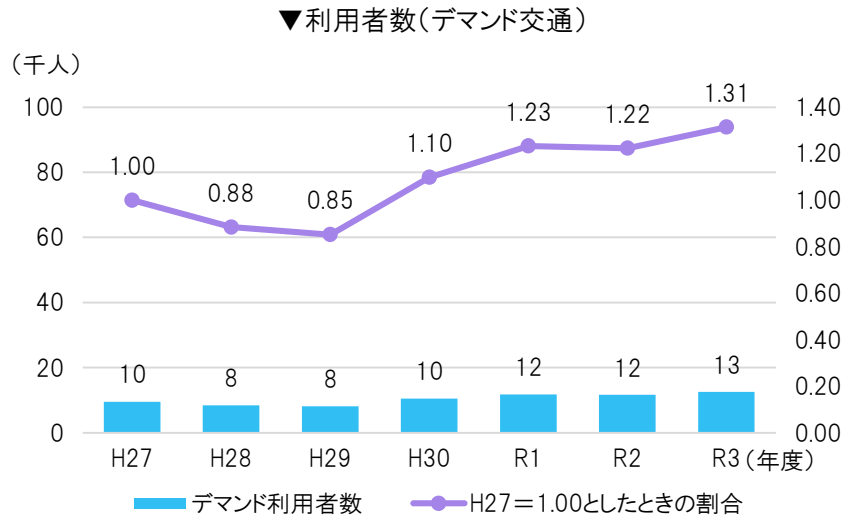


出典：市資料

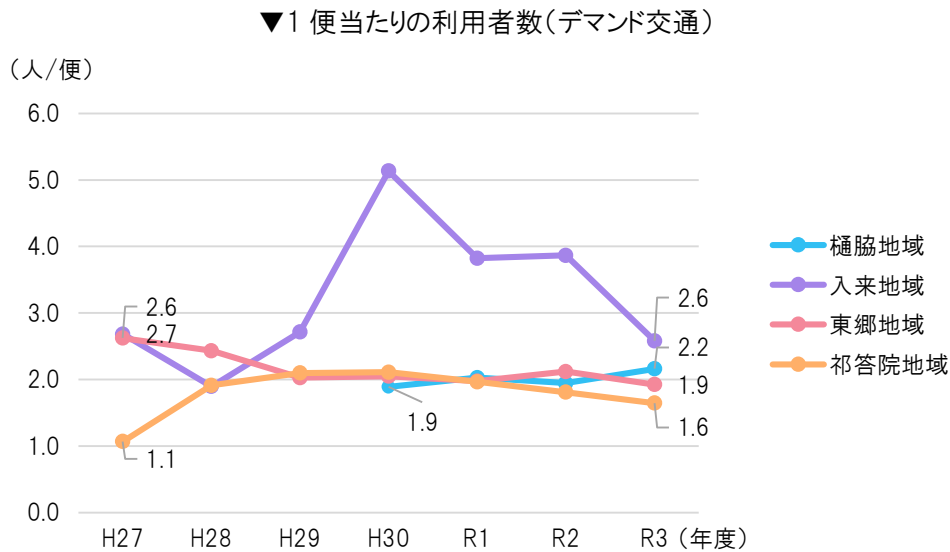
※甑島地域コミュニティ交通はR2.8.30 からこしき縦貫バス、浦内・江石線、長浜・瀬々野浦線、完全予約制の手打・片野浦線の4路線に見直しを行っている

(3) デマンド交通の利用者数

デマンド交通においては、コミュニティバスからの運行形態変更や再編により、利用者数がやや増加傾向にあり、令和3年度には1便当たり1～3人程度で推移しています。



出典：市資料



出典：市資料

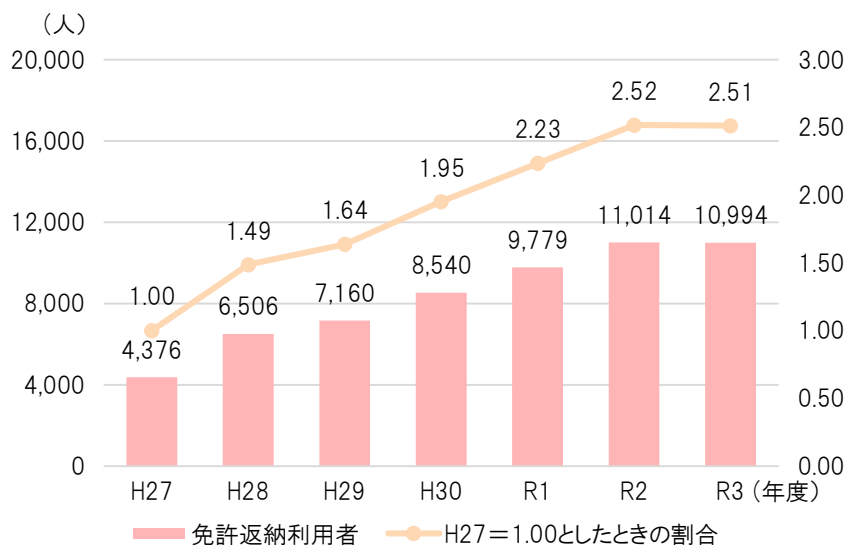
※樋脇地域デマンド交通はH31.2にコミュニティバスから運行形態を変更、入来地域デマンド交通はH30.4に再編実施(路線運行からドア To ドアのエリア運行へ変更など)、祁答院地域デマンド交通はH27.7にコミュニティバスから運行形態を変更

(4) 高齢者の利用

コミュニティバス・デマンド交通の全体的な利用者数は減少傾向にありますが、免許返納者の利用者数は年々増加傾向にあり、令和2年度には1万人を超えています。

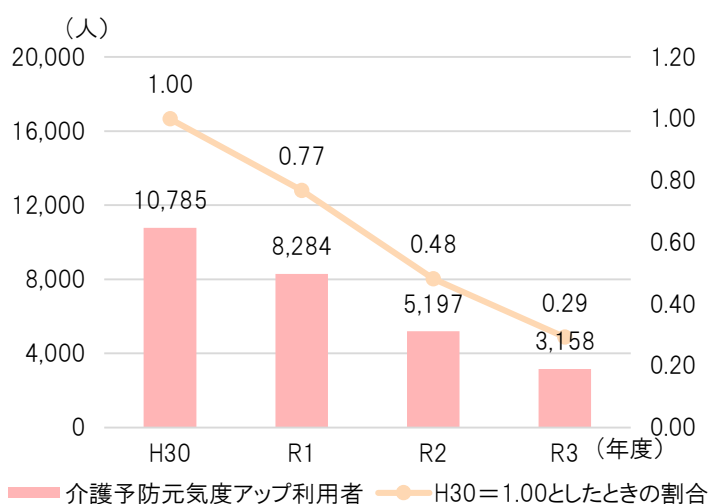
一方、介護予防元気度アップ事業による利用券をコミュニティバス・デマンド交通に利用する人は減少傾向にあります。

▼免許返納者のコミバス・デマンド交通利用者数



出典：市資料

▼介護予防元気度アップ利用のコミバス・デマンド交通利用者数



出典：市資料

介護予防元気度アップ事業

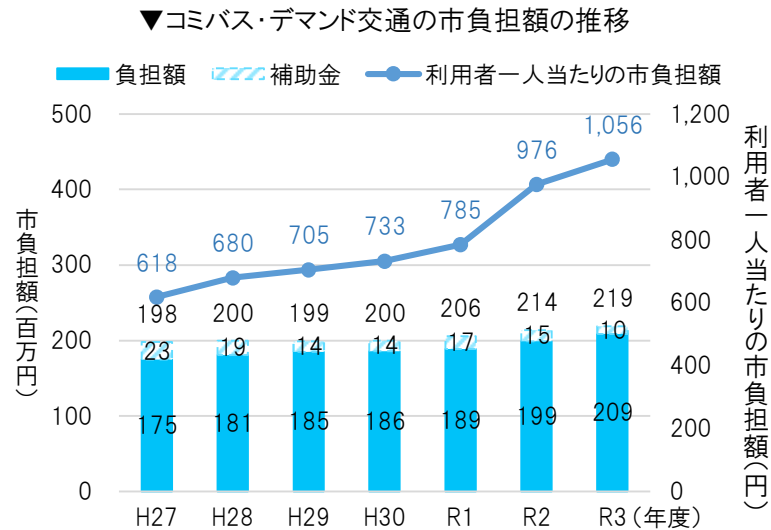
高齢者の健康づくりや社会参加活動に対して、地域商品券等に交換できるポイントを付与することにより、高齢者の方々の健康維持や介護予防、社会参加の促進を図る事業。

本市では貯まったポイントを利用券に転換し、地域公共交通の運賃等として利用できる。

(5) コミュニティバス・デマンド交通の運行経費

コミュニティバス・デマンド交通の市負担額は令和元年度以降微増傾向にあり、約 2 億円で推移しています。

一方、利用者数(運賃収入)は減少しているため、利用者一人当たりの市負担額が増加しており、令和 3 年度には一人当たり約 1,000 円となっています。



出典：市資料

4

薩摩川内市地域公共交通 網形成計画の評価

- 1 薩摩川内市地域公共交通網形成計画の概要
- 2 目標達成に向けた施策・事業の実施状況
- 3 数値目標の達成状況
- 4 薩摩川内市地域公共交通網形成計画から
- 5 残存する課題

(1) 計画の目的

薩摩川内市地域公共交通網形成計画は、交通政策基本法及び改正地域公共交通活性化再生法に基づき、本市における地域公共交通ネットワークの現状と課題を踏まえ、地域の実情に応じた持続可能で地域の発展を支援する地域公共交通網の形成を目的に策定したものです。

(2) 計画の区域

本市全域

(3) 計画の期間

平成 28 年度から令和 2 年度までの 5 年間

(4) 地域公共交通の課題(市全体)

課題 1. 利用者のニーズに対応した地域公共交通体系の確立

- ① ニーズのある目的地への移動が容易ではない地域公共交通体系
- ② 移動制約者に配慮した交通空白地域の解消
- ③ 観光客に配慮した地域公共交通の確保

課題 2. 各種交通機関の効率的な運行

- ① 交通機関の路線の重複区間の解消
- ② 利用者の少ない路線の解消

課題 3. 円滑な乗り継ぎと待ち合い環境の改善

- ① 異なる交通機関のスムーズな乗り継ぎ
- ② 乗り継ぎ拠点の待ち合い環境の改善

課題 4. 地域公共交通利用環境の改善

- ① 運行ダイヤの適正化
- ② 地域公共交通の情報提供の改善
- ③ バス停等の環境整備

課題 5. 地域公共交通に関係するみんなが一体となった取り組みの不足

- ① 住民の地域公共交通に関する意識の醸成

(5) 地域が目指す将来像

「人・地域の発展を支える地域公共交通網の構築」

(6) 地域公共交通が果たすべき役割

地域住民の安全・安心な日常生活環境の構築

多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

地域の賑わい・活発な交流促進による地域発展

(7) 基本方針

①地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通網の構築

②多様な交通機関が有機的に連携した地域公共交通網の整備

③まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

④地域内外の交流を促進する地域公共交通網の形成

⑤地域公共交通の利用環境向上による利用促進

⑥連携・協働による新たな地域公共交通のシステムづくり

(8) 計画目標

「目標 1 より多くの市民への地域公共交通サービスの提供」

数値目標①: 日常生活で移動に不便を感じている市民の割合の減少

数値目標②: 市民一人あたりの地域公共交通機関の利用回数(地域別)

「目標 2 観光客にとって利用しやすい地域公共交通サービスの提供」

数値目標: 観光目的による川内港発の高速船甕島利用者数の増加

「目標 3 地域公共交通の持続可能性の確保」

数値目標: 本市のコミュニティバス運行経費の抑制

「目標 4 利便性の高い乗り継ぎ環境の整備」

数値目標①: 乗り継ぎに関する利用者の満足度向上

数値目標②: 情報提供に関する満足度向上

「目標 5 誰でも利用しやすい地域公共交通環境づくり」

数値目標: 待ち合い環境に対する満足度向上

「目標 6 市民・事業者・行政が連携・協働した利便性の高い地域公共交通の実現」

数値目標: 地域と連携して企画・立案した利用促進の取り組みの件数

2

目標達成に向けた施策・事業の実施状況

| 施策 | 事業 | 実施の有無 |
|--------------------------|--------------------------|-------|
| 地域公共交通の整備 | 1.地域公共交通網の見直し・再編 | ○ |
| | 2.交通空白地域の解消 | ○ |
| | 3.デマンド交通の導入・利用促進 | ○ |
| | 4.市有バスの計画的な更新 | ○ |
| | 5.地区コミ・デマンドの普及・促進 | ○ |
| 運行ダイヤの見直し | 6.接続ダイヤの見直し | ○ |
| | 7.運行ダイヤの見直し | ○ |
| 乗降施設の充実・改善 | 8.乗り継ぎ拠点の整備 | ○ |
| | 9.バス停標柱の集約 | - |
| | 10.バス停名称・デザインの統一 | - |
| | 11.バス停の維持管理 | ○ |
| 情報提供の改善 | 12.乗り継ぎ拠点での情報提供の充実 | △ |
| | 13.ホームページなどによる情報提供 | ○ |
| | 14.市全域の地域公共交通路線図の更新 | ○ |
| | 15.観光客への情報発信の強化 | ○ |
| 利用環境の改善 | 16.乗り継ぎ券制度の充実 | - |
| 市民の地域公共交通に関する 利用意識の醸成 | 17.運転免許自主返納制度の推進 | ○ |
| | 18.市民との意見交換の実施 | ○ |
| | 19.地域公共交通出前講座の実施 | ○ |
| | 20.地域と連携した地域公共交通利用促進策の実施 | ○ |
| | 21.モビリティマネジメントの啓発 | ○ |
| | 22.地域公共交通だよりの発行 | ○ |

| 実施概要 |
|---|
| バス停新設：北部循環バス |
| ルート変更(延長)：南部循環線、東郷地域デマンド交通、甌島地域コミュニティ交通 |
| 再編：入来地域デマンド交通(路線運行からドア to ドア等)、甌島地域コミュニティ交通(甌大橋開通に伴う) |
| 樋脇地域デマンド交通の導入、東郷地域デマンド交通の運行区域拡大など |
| 樋脇地域デマンド交通の導入 |
| 甌島地域コミュニティ交通で計 4 台更新 |
| 説明会の実施(寄田・手打・陽成・水引地区コミュニティ協議会、五代町サロン、入来 5 地区コミュニティ協議会) |
| 市内横断シャトルバス、川内港シャトルバス、東郷地域デマンド交通 |
| 高江・土川線、川内港シャトルバス、祁答院地域デマンド交通、甌島地域コミュニティ交通 |
| 川内駅西口バス待合所、バス停留所の上屋・ベンチ等整備基準要綱の整備 |
| - |
| - |
| 乗り継ぎ箇所調査の実施(上屋の有無、乗降時の安全性等) |
| 川内駅西口バス待合所への時刻表等の設置、川内駅西口駅前広場掲示板へのバス乗り場案内等の掲示 |
| 市ホームページなどにおいて、各交通手段(JR、肥薩おれんじ鉄道、高速船・フェリー、コミュニティバス、デマンド交通等)のホームページの URL の掲載、運行情報(再編やダイヤの見直し等)や地域公共交通だより等の情報を提供 |
| バスマップ(わけが便利帳)の更新 |
| 経路検索サービス(Google Map)への反映(近隣主要都市等から甌島の検索において、川内港シャトルバスと高速船甌島の運行(航)ルート、運行(航)ダイヤ等の経路情報が反映) |
| 市ホームページや地域公共交通だより等において、地域公共交通を利用したモデルコースの紹介等 |
| - |
| 市ホームページや地域公共交通だより等において広報啓発を実施 |
| 薩摩川内市地域公共交通再編ネットワークの策定にあたって各地域検討会を実施 |
| 地区コミュニティ協議会単位の意見交換会等で意見交換を実施 |
| 計 60 回実施(平成 28 年度～令和 2 年度) |
| 祁答院地域デマンド交通と市内横断シャトルバスを利用したイベント、コミュニティバス運賃無料 1 日乗り放題の実施 |
| 小学生を対象としたバス教室の開催 |
| 年 4 回程度発行 |

3

数値目標の達成状況

| 数値目標 | 現状 (計画策定時) | 参考値 | | | | | 実績値 (R2) | 目標値 (R2) | 参考値 (R3) |
|--|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|-------------|-------------|
| | | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | | | |
| <目標1> より多くの市民への地域公共交通サービスの提供 | | | | | | | | | |
| 日常生活で移動に不便を感じている市民の割合の減少 | 37%(H26) | 37.4% | 36.0% | 42.1% | 44.0% | 41.2% | 36.3% | 32%未満 | - |
| 川内地域：市民一人あたりコミュニティバス利用回数(①/②) ①くるくるバス、北部循環バス、南部循環線、高江・土川線、串木野新港線、川内港シャトルバス ②川内地域人口 | 3.1回 (H27 予想値) | 3.1回 | 2.8回 | 2.8回 | 2.7回 | 2.7回 | 2.3回 | 3.3回 | 2.2回 |
| 樋脇、入来、東郷、祁答院地域：市民一人あたりコミュニティバス利用回数(①/②) ①市内横断シャトルバス、樋脇、入来、東郷、祁答院地域デマンド交通 ②樋脇、入来、東郷、祁答院地域人口 | 2.2回 (H27 予想値) | 2.3回 | 2.2回 | 2.0回 | 1.9回 | 1.7回 | 1.5回 | 2.3回 | 1.5回 |
| 甌島地域：市民一人あたりコミュニティバス利用回数(①/②) ①甌島地域コミュニティ交通 ②甌島地域人口 | 10.3回 (H27 予想値) | 10.1回 | 9.1回 | 9.2回 | 8.9回 | 8.5回 | 5.9回 | 10.8回 | 5.3回 |
| <目標2> 観光客にとって利用しやすい地域公共交通サービスの提供 | | | | | | | | | |
| 観光目的による川内港発の高速船甌島利用者数の増加 | 8,600人 (H26) | 9,000人 | 8,700人 | 8,200人 | 7,100人 | 5,600人 | 5,500人 | 15,600人 | - |
| 本市のコミュニティバス運行経費の抑制※ | 206百万円 (H26) | 198百万円 | 200百万円 | 199百万円 | 200百万円 | 206百万円 | 214百万円 | 200百万円未満 | 219百万円 |
| <目標3> 地域公共交通の持続性の確保 | | | | | | | | | |
| 乗り継ぎに関する利用者の満足度向上 | 22%(H27) | - | - | - | - | - | 24% | 30% | - |
| 情報提供に関する満足度向上 | 24%(H27) | - | - | - | - | - | 19% | 30% | - |
| <目標5> 誰でも利用しやすい地域公共交通環境づくり | | | | | | | | | |
| 待ち合い環境に対する満足度向上 | 26%(H27) | - | - | - | - | - | 20% | 30% | - |
| <目標6> 市民・事業者・行政が連携・協働した利便性の高い地域公共交通の実現 | | | | | | | | | |
| 地域と連携して企画・立案した利用促進の取り組みの件数 | 4件(H27) | 5件 | 7件 | 7件 | 7件 | 6件 | 5件 | 9件 | - |

※コミュニティバス運行経費はデマンド交通も含む

(1) 各地域の今後の方向性

川内地域

- ◆ 施策・事業の認知による変化もみられますが、コミュニティバスの利用者数は減少傾向にあり、施策・事業の実施による地域公共交通の利用促進には結びついていない状況です。
- ◆ 利用者減少により運行経費が増加しているため、路線の重複区間の解消による運行の効率化や、利用者数が大きく減少している路線については、利用状況に応じて路線やダイヤの見直し、減便、デマンド交通への見直し等を検討する必要があると考えられます。
- ◆ 見直しにあたっては、路線ごとに利用者のニーズを把握し、サービスを改善していく必要があると考えられます。

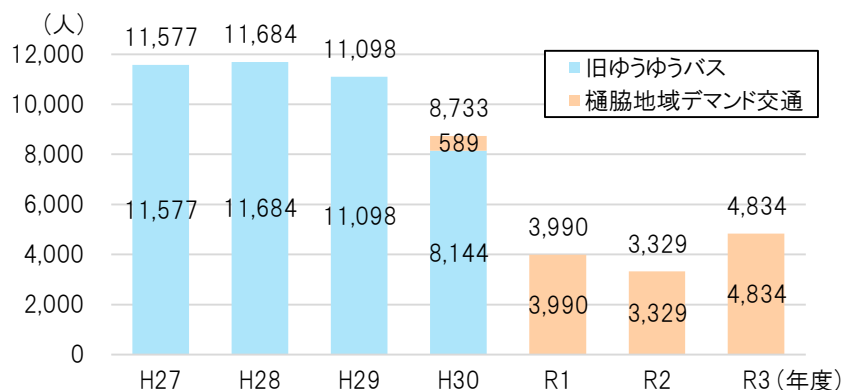
▼(例)重複区間と重複路線名

| 重複区間名 | 重複路線名 |
|----------|---|
| 上川内駅～西方駅 | 肥薩おれんじ鉄道、民間路線バス(南国交通) 北部循環バス(湯田・西方循環線) |
| 川内駅～上川内駅 | 民間路線バス(鹿児島交通、南国交通) 北部循環バス(湯田・西方循環線、城上・吉川循環線)、 川内港シャトルバス |
| 川内駅～市役所前 | くるくるバス、高江・土川線、串木野新港線 南部循環線(青山・勝目コース、天辰・永利コース) |

樋脇地域

- ◆ 平成 31 年 2 月のデマンド交通移行後に利用者数が大幅に減少しており、予約方法の周知も含めた利用促進に向けた情報発信が必要と考えられるため、出前講座や意見交換会を実施する必要があります。
- ◆ デマンド交通、コミュニティバスとも、より効率的な運行を行うため、地域住民のニーズに沿った運行ダイヤ等の見直しを実施するとともに、民間路線バスとの重複路線の解消や役割分担等が必要であると考えられます。

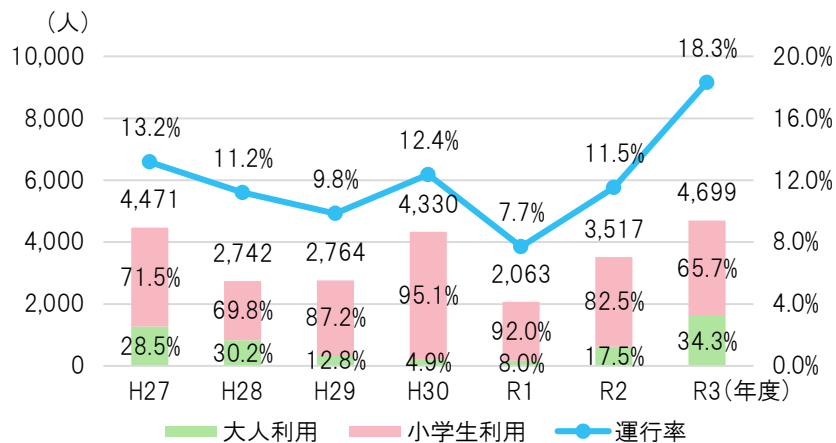
▼利用者数の推移



入来地域

- ◆ 入来地域デマンド交通の主な利用者数は、スクールバス利用の小学生に依存しており、年間運行率が非常に低くなっています。
- ◆ デマンド交通、コミュニティバスともに、より効率的な運行を行うため、特に若年～中年層の地域住民のニーズに沿った運行ダイヤ等の見直しを実施するとともに、民間路線バスとの重複路線の解消や役割分担等が必要であると考えられます。

▼入来地域デマンド交通の利用者数と運行率の推移

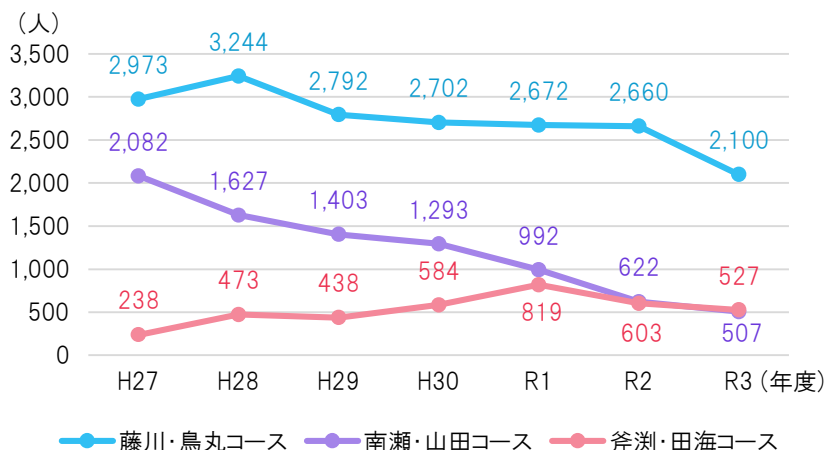


※運行率：運行予定便数に対して、実際の運行便数を示した割合

東郷地域

- ◆ 満足度は比較的高くなっていますが、デマンド交通の利用者数は減少傾向で、運行経費が増加しています。
- ◆ デマンド交通、コミュニティバスとも、より効率的な運行を行うため、一定数の利用者数が確保されている藤川・鳥丸コースの定時定路線化や、南瀬・山田コースの平成 29 年度の見直し後の利用者減少の原因を考察するなど、地域住民のニーズに沿った運行ダイヤ等の見直しを実施するとともに、民間路線バスや一部地区で実施されている地区内送迎との重複路線の解消や役割分担等が必要であると考えられます。

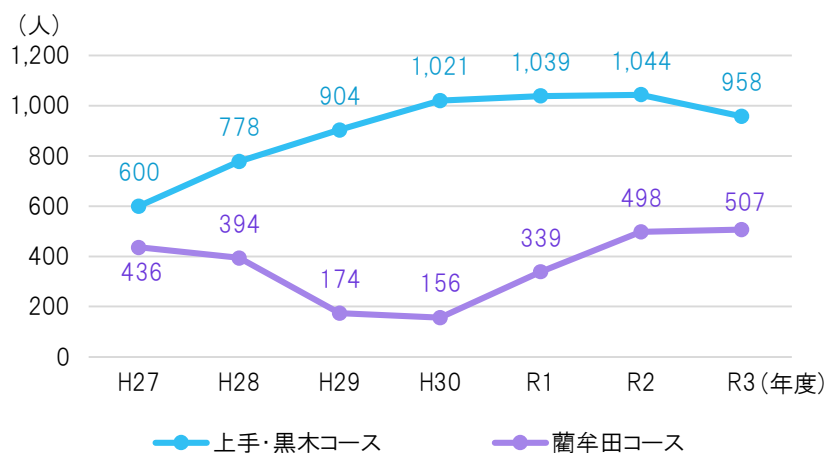
▼東郷地域デマンド交通のコース別利用者数の推移



祁答院地域

- ◆ 本土地域で最も人口が減少しているにもかかわらず、デマンド交通の利用者数が増加しており、施策・事業の実施による一定の効果がみられ、他の地域のデマンド交通と比較して好調です。
- ◆ 施策の認知度については、市全体と比較して低いことから、出前講座などを継続して実施し、地域住民へ周知していく必要があります。
- ◆ 利用者数が低調な藺牟田コースについては、地域住民のニーズに沿った運行ダイヤ等の見直しを実施するなど、サービス改善による利用促進を図っていく必要があると考えられます。

▼ 祁答院地域デマンド交通のコース別利用者数の推移



甌島地域

- ◆ 令和2年8月の甌大橋開通に伴う再編により、市負担額を維持したまま上甌島と下甌島間をコミュニティバスで移動できるようになりましたが、満足度が全体的に低下していることから、大幅な見直しにより利便性が低下したと感じる割合が高くなったと考えられます。そのため、再編後の利用状況等の推移を観察していく必要があります。
- ◆ 甌島地域のコミュニティ交通を補完するものとして、令和3年4月から青瀬地区コミュニティ協議会が運行開始した自家用有償旅客運送について、他の地区での導入を検討していく必要があると考えられます。

(2) 残存する課題

- ◆ 路線重複区間の解消や各公共交通の役割分担等による運行の効率化
→運賃収入の減収に加え、近年では燃料費の高騰により運行経費が増加しているため、より一層の効率的な運行が必要です。
- ◆ 地域のニーズや利用状況の適切な把握と運行の見直し
→利用状況等を適切に把握し、地域住民のニーズに沿った路線や運行ダイヤ、運行形態の見直しが必要です。
- ◆ 地域公共交通の利便性の向上
→引き続き、利用環境の向上などを計画的に実施し、利用者の利便性向上に努める必要があります。
- ◆ 利用促進に向けた情報発信
→利用方法などの出前講座や意見交換会を継続的に実施し、地域住民の公共交通利用をさらに促進する必要があります。

5

アンケート等調査結果

- 1 市民アンケート調査
- 2 施設利用者アンケート調査
- 3 高校・大学・短期大学利用者アンケート調査
- 4 運行事業者ヒアリング調査

(1) 調査結果概要

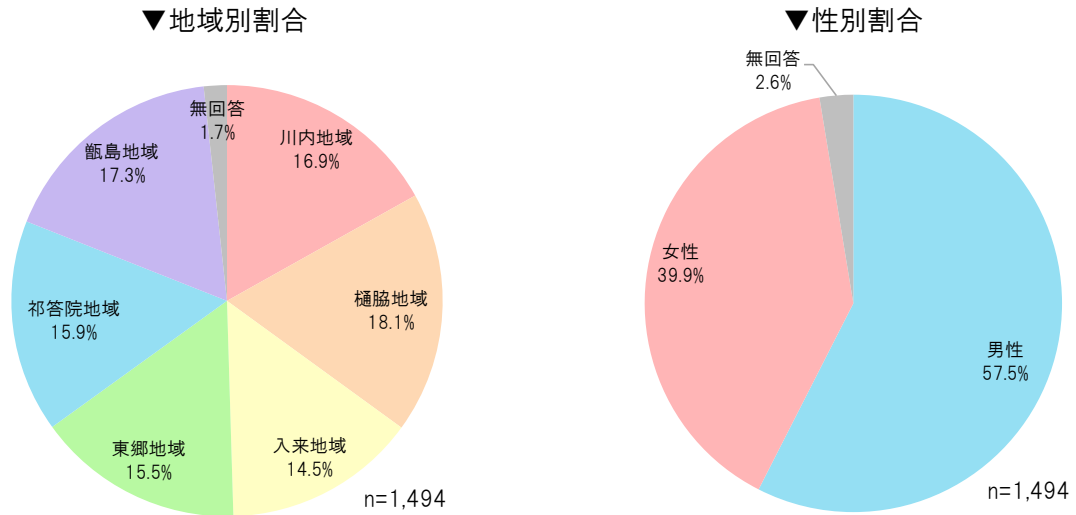
| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|--|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域住民(18 歳以上) ○個人配布数 7,193 人 (世帯配布数 4,233) ※調査対象は,地区毎に住民基本台帳から無作為抽出 ○回収目標:2,158 票以上(回収率 30%以上) |
| 調査方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○郵送配布・郵送回収 ・抽出した対象者宛に郵送(1 世帯あたり 2 枚の調査票を封入) ・同封する返信用封筒にて、薩摩川内市役所宛に郵送回収 ○Web アンケートによる記入式 |
| 調査期間 | ○令和 4 年 8 月 26 日(金)~9 月 11 日(日) |
| 回収実績 | ○1,494 票(回収率:約 20%) 郵送:1,427 票 WEB:67 票 |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○回答者属性(居住地、性別、年齢、職業、免許証有無、使用可能な車両保有状況) ○日常生活における行動特性 ○地域公共交通の利用実態 ○地域公共交通に対する満足度 ○地域公共交通を利用するための条件 ○地域公共交通の維持に対する意向 ○その他・自由意見 など |

(2) 調査結果

1) 基本特性

居住地別の回収状況は、全地域おおむね同じ割合となっています。

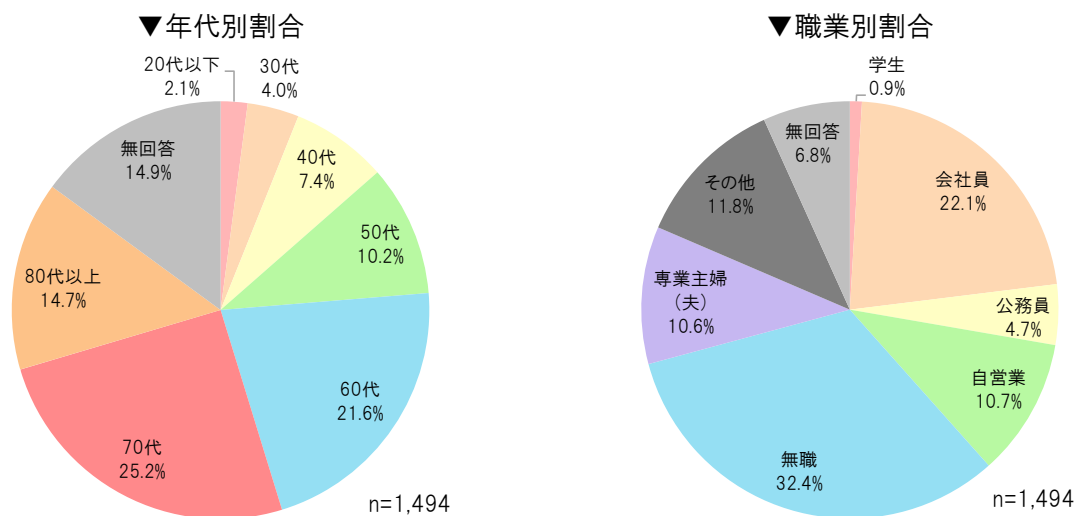
性別は男性の回答がやや多く、全体の6割程度を占めています。



| 選択肢 | 件数 | 割合 | 配布数 | 回収率 |
|-------|-------|--------|-------|-------|
| 川内地域 | 252 | 16.9% | 1,275 | 19.8% |
| 樋脇地域 | 271 | 18.1% | 1,196 | 22.7% |
| 入来地域 | 217 | 14.5% | 1,187 | 18.3% |
| 東郷地域 | 232 | 15.5% | 1,205 | 19.3% |
| 祈答院地域 | 238 | 15.9% | 1,140 | 20.9% |
| 禰島地域 | 258 | 17.3% | 1,190 | 21.7% |
| 無回答 | 26 | 1.7% | - | - |
| 合計 | 1,494 | 100.0% | 7,193 | 20.8% |

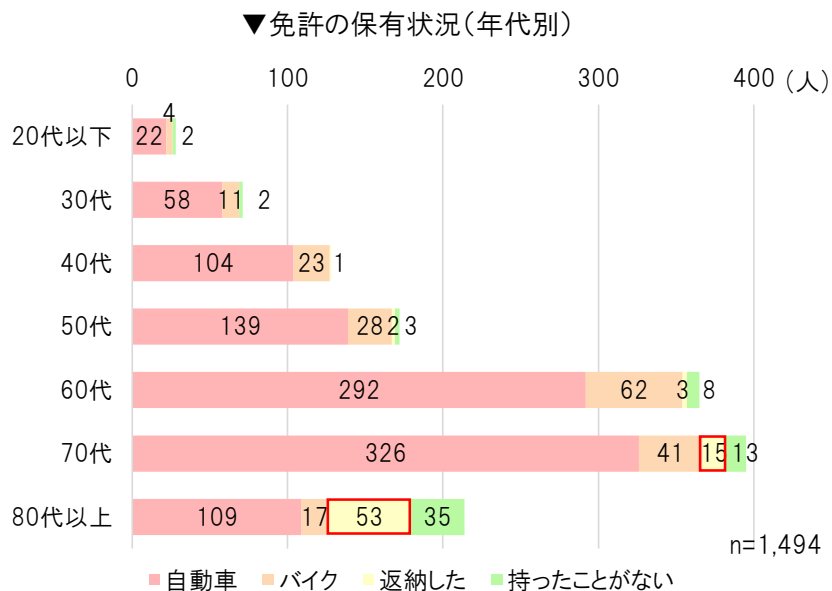
年代別の回収状況は60代～70代の回答が多く、約半数を占めています。

そのため、職業別の回収状況を見ると、無職の方が多く、定年後の高齢者の回答が多いと考えられます。



2) 免許の保有状況

免許の保有状況を見ると、自動車免許を保有している人が多く、80代以上を除く年代で6割以上を占めています。一方、70～80代以上となると、免許返納者が一定数みられます。

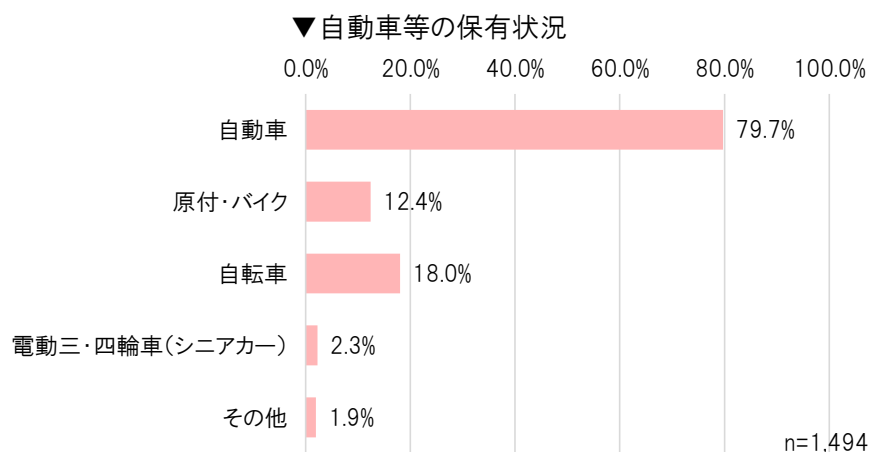


※複数回答可、無回答を除く

| | 自動車 | バイク | 返納した | 持ったことがない |
|-------|-------|-------|-------|----------|
| 20代以下 | 62.9% | 11.4% | 0.0% | 5.7% |
| 30代 | 79.5% | 15.1% | 0.0% | 2.7% |
| 40代 | 80.0% | 17.7% | 0.8% | 0.0% |
| 50代 | 77.2% | 15.6% | 1.1% | 1.7% |
| 60代 | 76.4% | 16.2% | 0.8% | 2.1% |
| 70代 | 76.7% | 9.6% | 3.5% | 3.1% |
| 80代以上 | 38.1% | 5.9% | 18.5% | 12.2% |

3) 自身で自由に使用できる自動車等の保有状況

自身で自由に使用できる自動車等の保有状況を見ると、自動車が最も多く、約8割の人が保有しています。



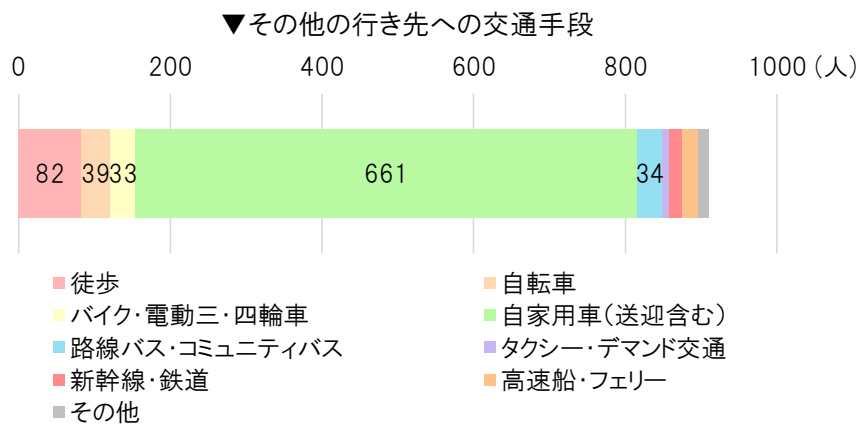
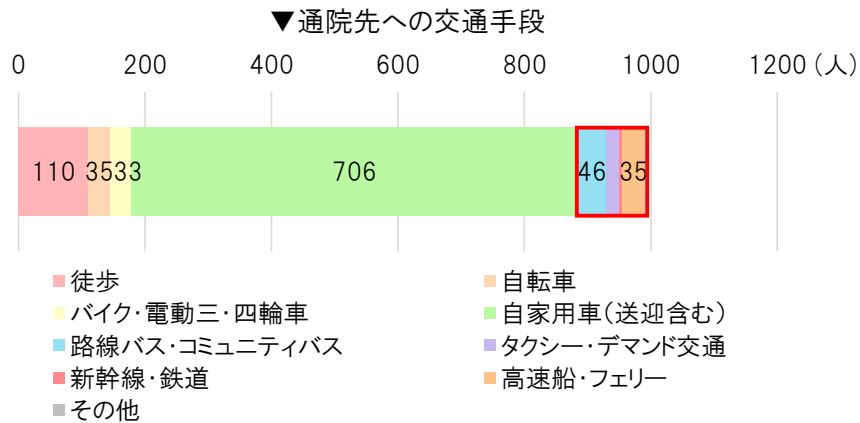
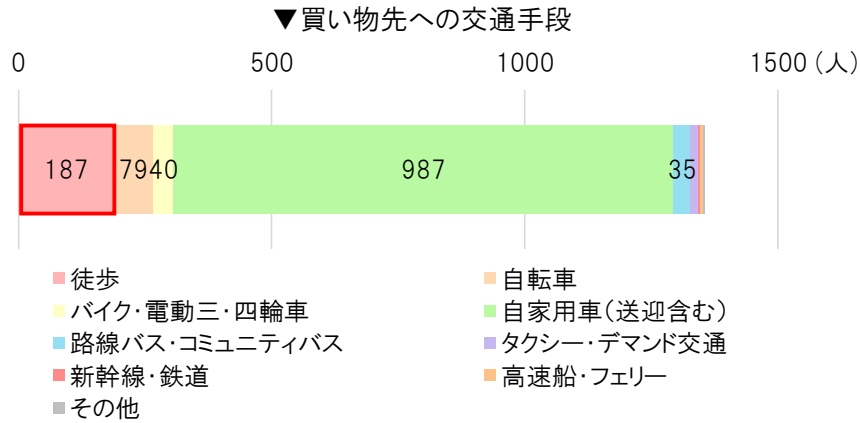
※複数回答可、無回答を除く

4) 日常生活の移動について：交通手段

どの行き先においても、自家用車を用いた移動が多い状況となっています。

行き先別にみると、買い物先への交通手段は、他の行先よりも徒歩移動がやや多くなっています。

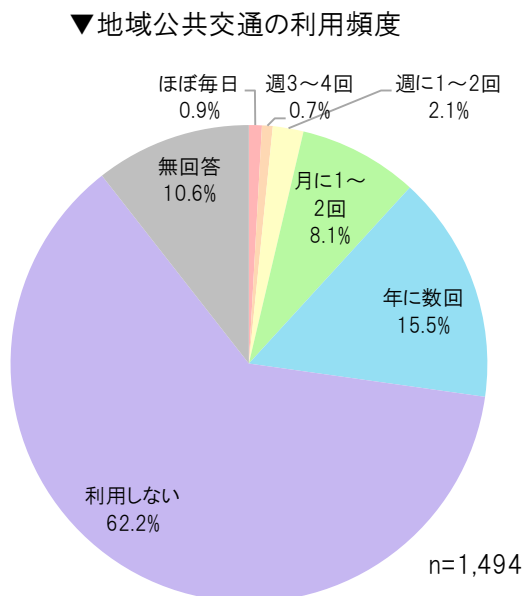
通院先への移動は、他の行き先よりも路線バスやコミュニティバス、タクシー・デマンド交通、高速船・フェリーを利用する人が一定数みられます。



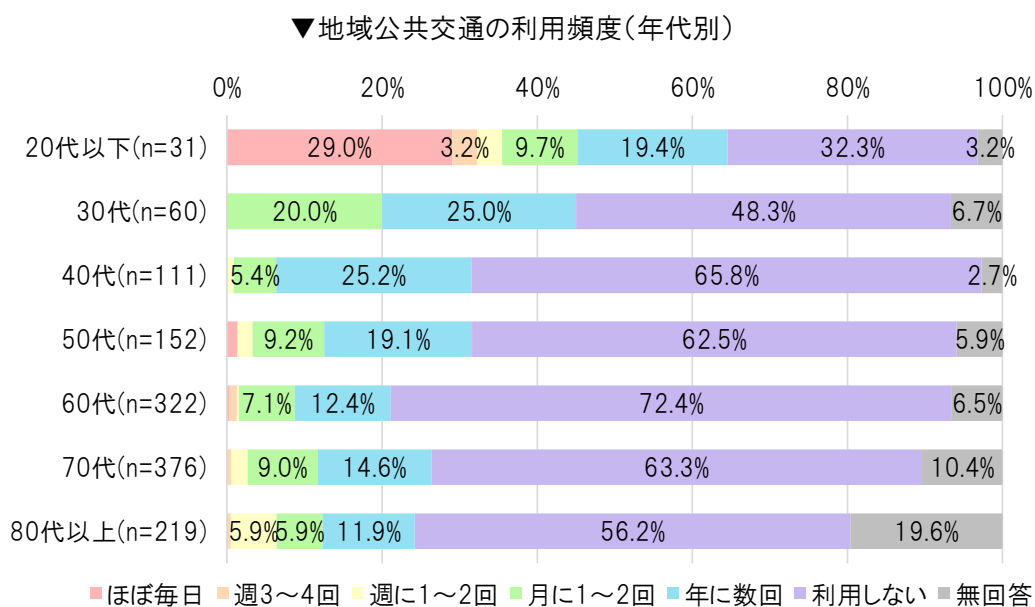
※複数回答可

5) 地域公共交通の利用頻度

地域公共交通の利用頻度については、「利用しない」が全体の6割で最も多く、次点も「年に数回」の1.5割と、地域公共交通の利用頻度が低くなっています。



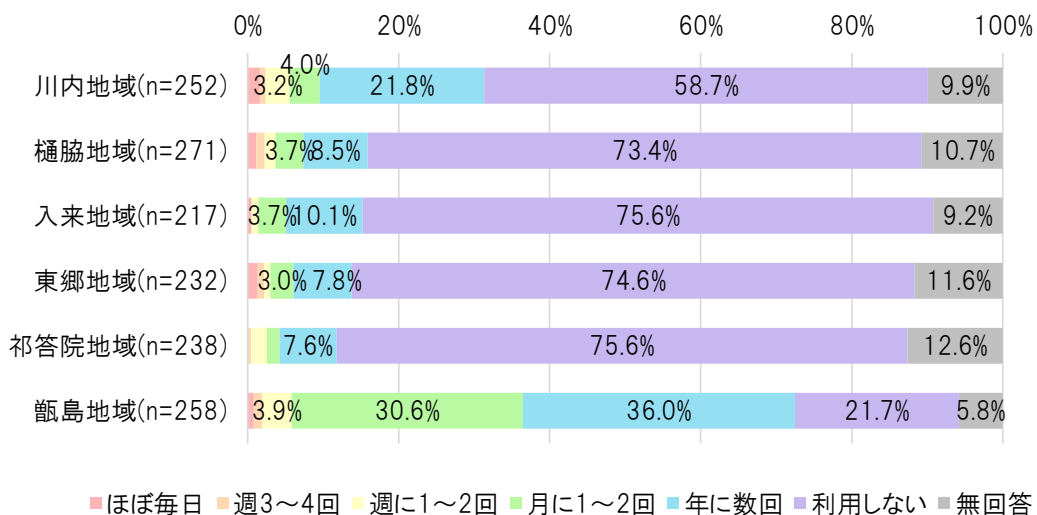
年代別にみると、20代以下の利用頻度が最も高く、「ほぼ毎日」が約3割あります。一方、年代が上がるにつれて地域公共交通の利用頻度は低くなる傾向にあり、40代~70代で利用しない人が6割を超えています。



※年代別無回答除く

地域別にみると、川内地域と甌島地域を除く 4 地域において、利用しない人の割合が 7 割を超えています。鉄道駅や港などの交通結節点が位置している川内地域や甌島地域では、地域公共交通の利用頻度が他地域より高くなっています。

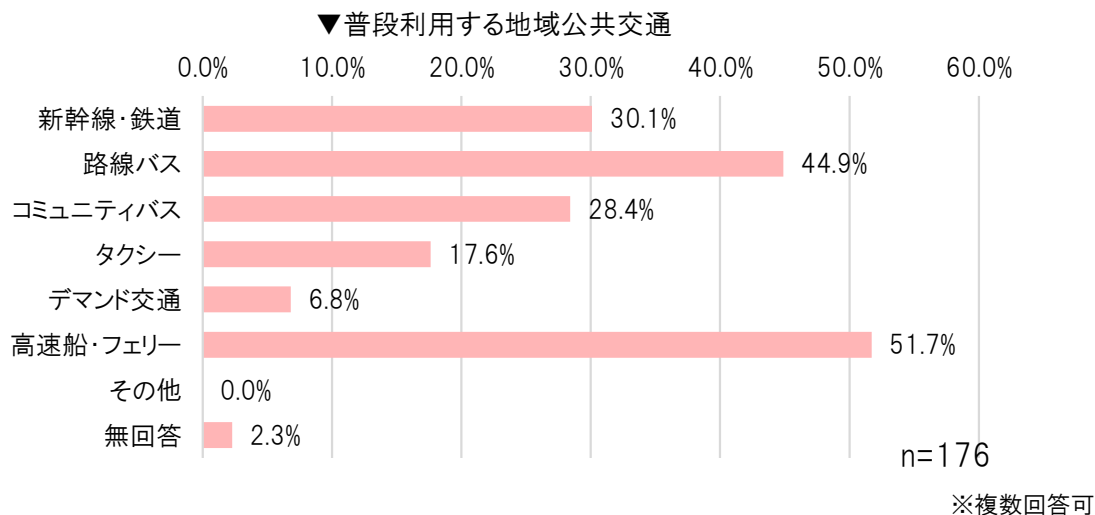
▼地域公共交通の利用頻度(地域別)



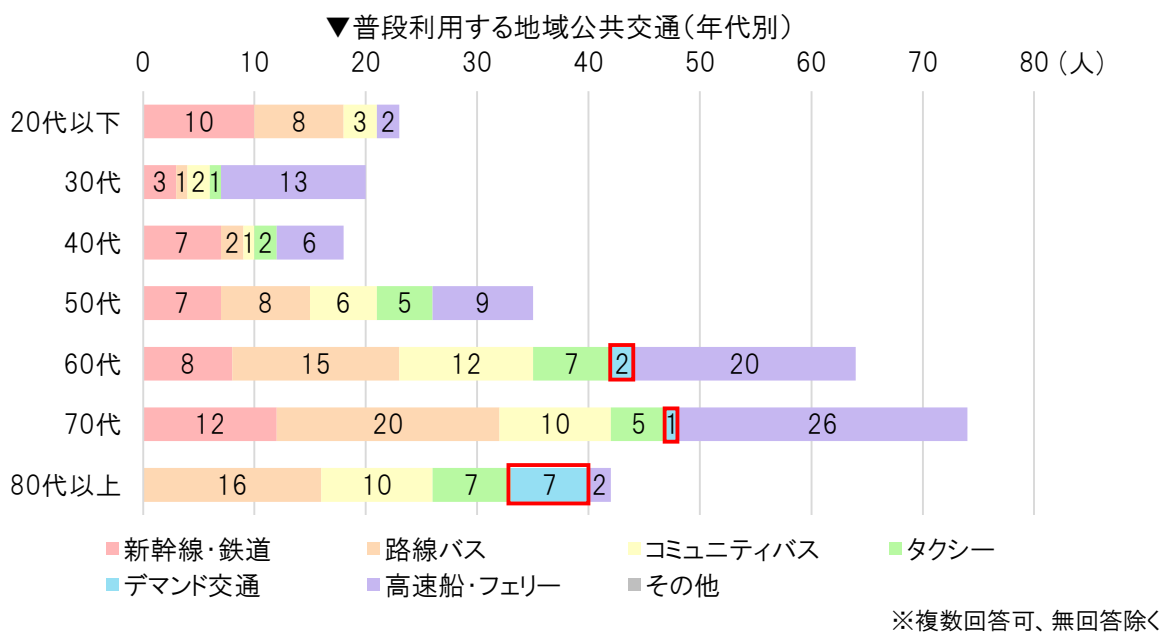
※地域別無回答除く

6) 普段利用する地域公共交通(公共交通利用者を対象)

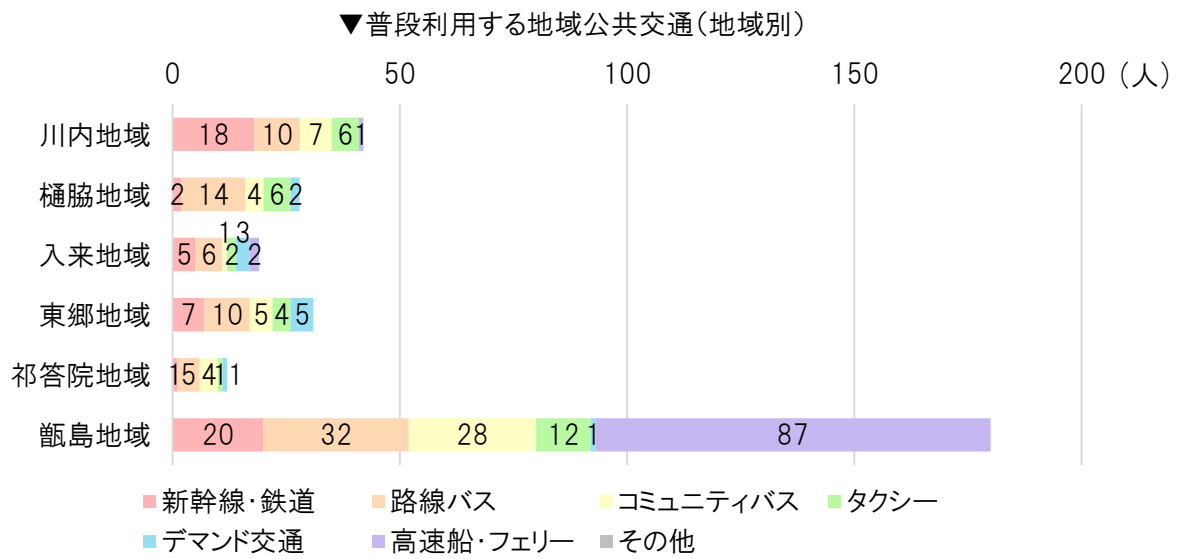
公共交通利用者(地域公共交通を月に数回以上利用する人)が、普段利用する地域公共交通をみると、高速船・フェリーが最も多く、次点で路線バスとなっています。



年代別にみると、デマンド交通については、60代以上の高齢者は利用がありますが、50代以下の方は利用がありません。



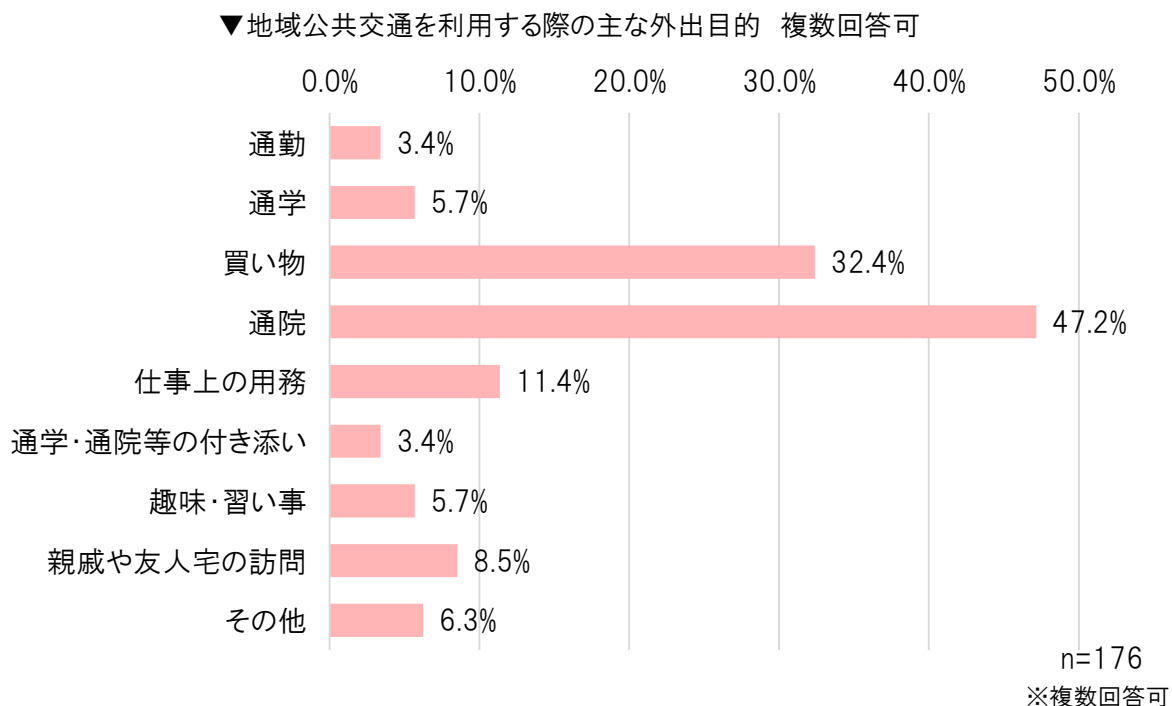
地域別にみると、高速船・フェリーの利用は、生活航路として甕島地域の利用がほとんどとなっています。



※複数回答可、無回答を除く

7) 地域公共交通を利用する際の主な外出目的(公共交通利用者を対象)

地域公共交通を利用する際の主な外出目的としては、通院利用が最も多く、次点で買い物利用となっています。これは、本質問の回答者の年代構成をみると、60代以上が大幅な割合を占めているため、通院目的が多くなっていると考えられます。

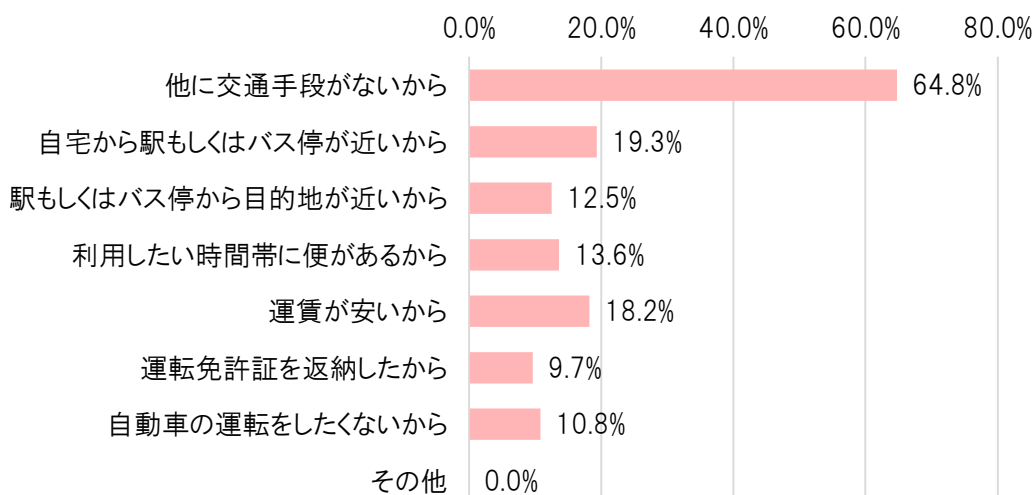


| | 10代以下 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 80代 | 90代以上 | 無回答 |
|-------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|
| 通勤 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 通学 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 買い物 | 0 | 5 | 2 | 0 | 6 | 11 | 16 | 12 | 0 | 5 |
| 通院 | 0 | 2 | 1 | 2 | 7 | 14 | 30 | 13 | 0 | 14 |
| 仕事上の用務 | 0 | 0 | 4 | 2 | 4 | 2 | 6 | 1 | 0 | 1 |
| 通学・通院等の付き添い | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 趣味・習い事 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 親戚や友人宅の訪問 | 0 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| その他 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 |

8) 地域公共交通を利用する理由(公共交通利用者を対象)

地域公共交通を利用する理由としては、「他に交通手段がない」と回答する人が最も多く、全体の半数以上となっています。

▼地域公共交通を利用する理由



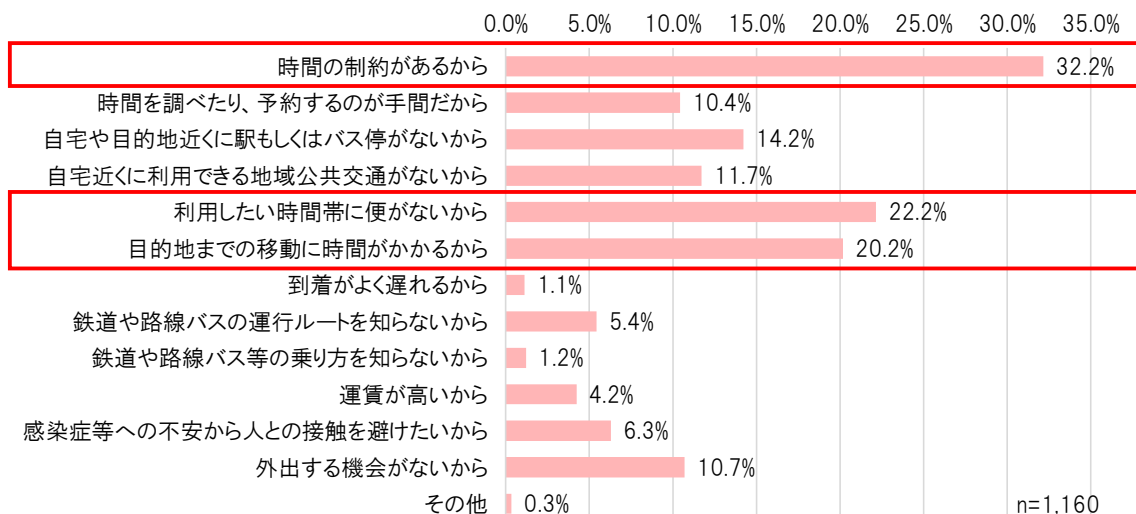
n=176

※複数回答可

9) 地域公共交通を利用しない理由(公共交通非利用者を対象)

公共交通非利用者(地域公共交通を月に数回以下または利用しない人)を対象に、地域公共交通を利用しない理由をみると、「時間の制約がある」、「利用したい時間帯に便がない」、「目的地までの移動に時間がかかる」など、時間に関する点で利用しない人が多い状況です。

▼地域公共交通を利用しない理由

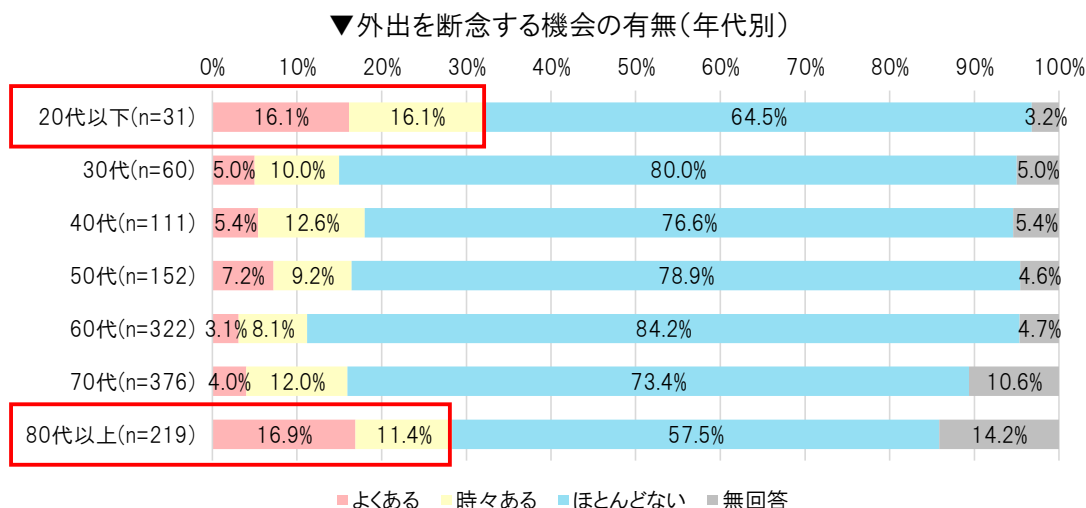


n=1,160

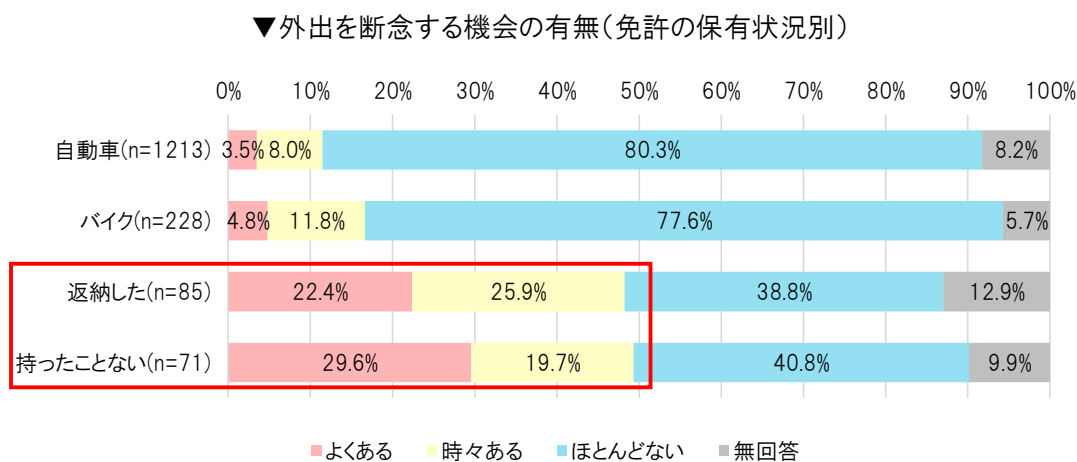
※複数回答可、無回答を除く

10) 外出を断念する機会の有無

地域公共交通が不便もしくは移動手段がないために、外出を断念する頻度を年代別にみると、20代以下と80代以上の年代において、頻度が高くなる傾向にあります。

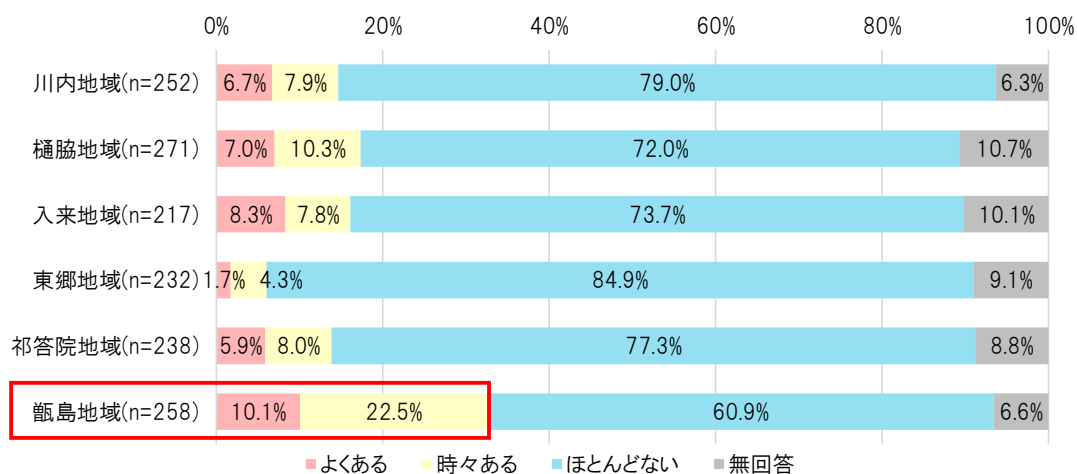


免許の保有状況別にみると、免許返納者や免許を持っていない人(交通弱者)において、外出を断念する頻度が高くなっています。



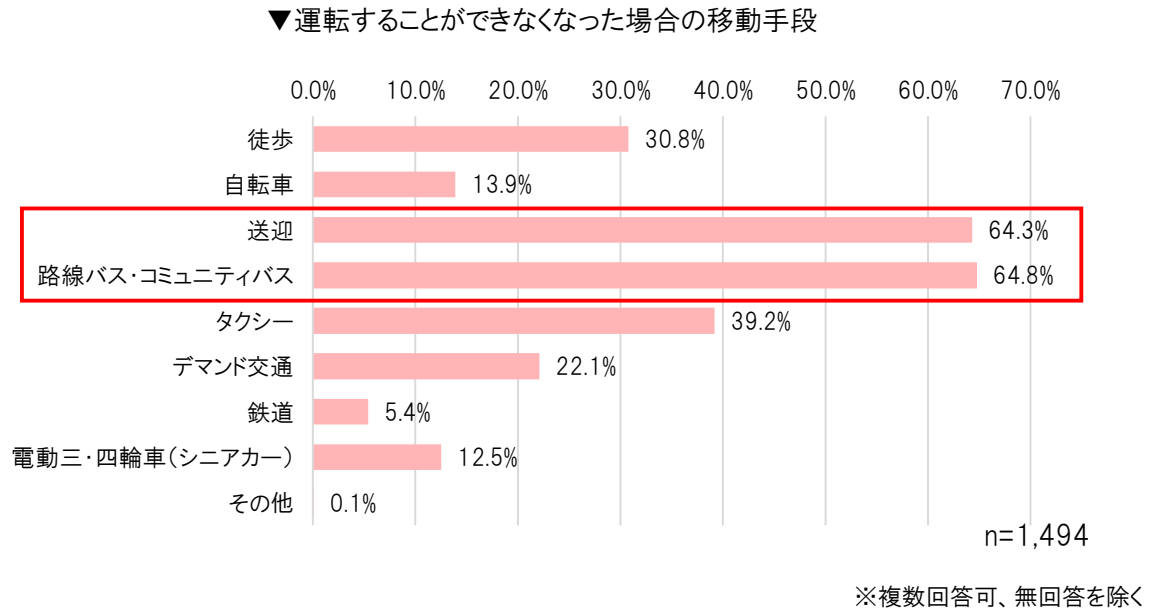
地域別にみると、東郷地域は他の地域より、外出を断念する頻度は低い一方で、甌島地域は頻度が高く、約 3 割となっており、航路利用によって頻度が高くなっていると考えられます。

▼外出を断念する機会の有無(地域別)



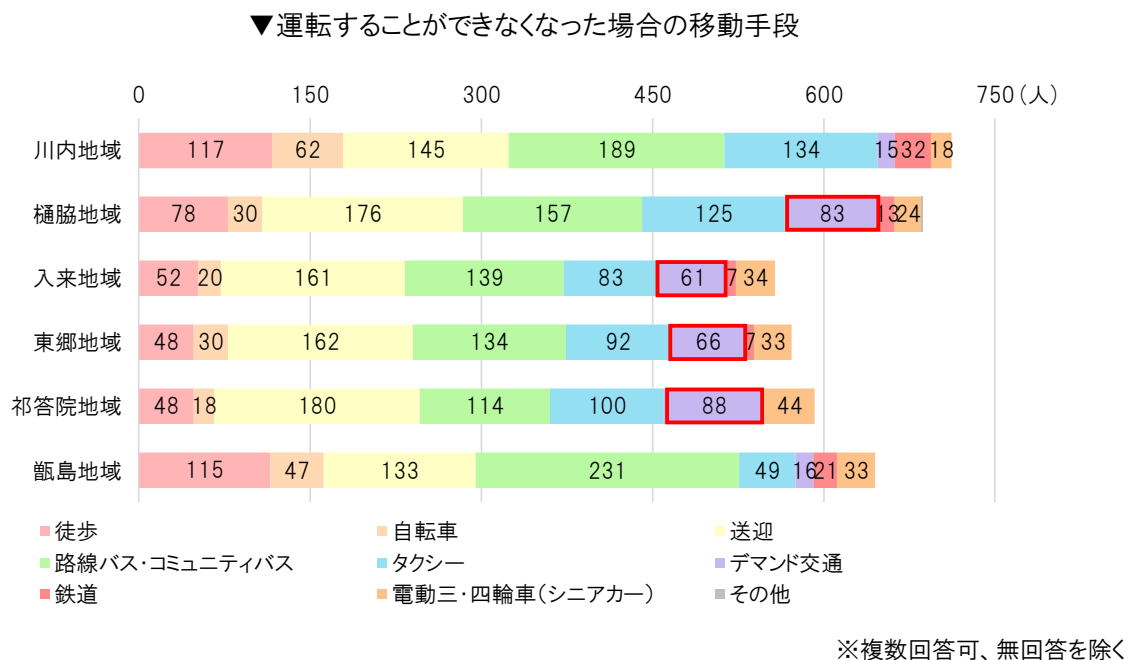
11) 運転することができなくなった場合の移動手段

将来、運転ができなくなった場合の移動手段としては、路線バス・コミュニティバスと送迎が多く考えられています。



地域別にみると、路線バス・コミュニティバスの結節点がある川内地域や、他の地域よりタクシー等の代替手段が少ない甕島地域では、路線バス・コミュニティバスが多い状況です。

また、樋脇地域と入来地域、東郷地域、祁答院地域では、送迎が多くなっていますが、デマンド交通が運行している地域でもあるため、デマンド交通の利用を考える人も一定数みられます。



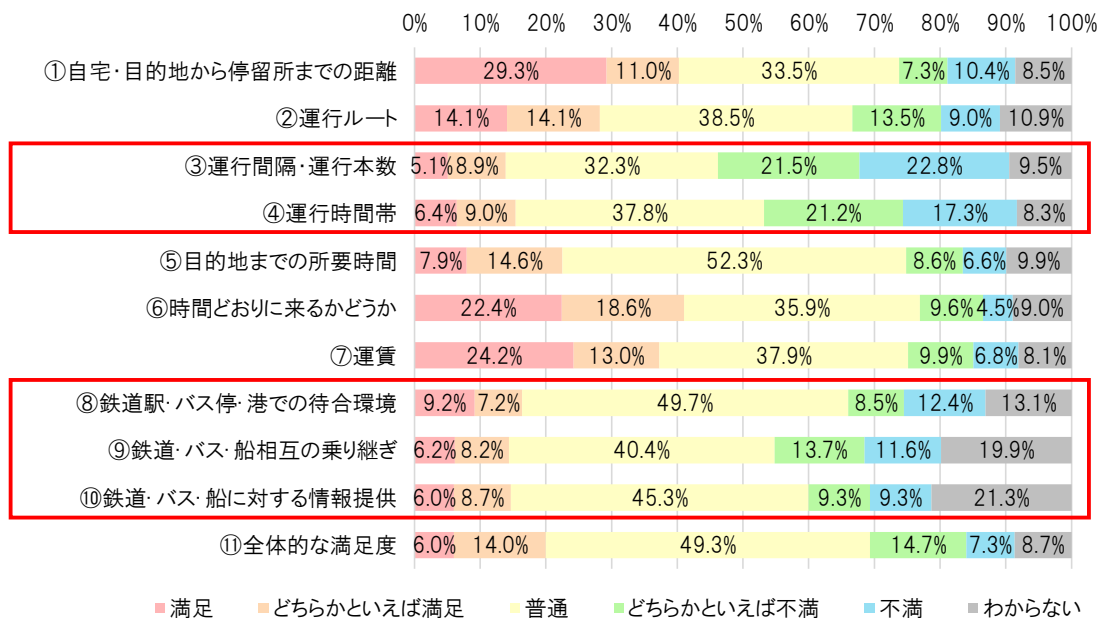
12) 地域公共交通全般のサービス等の満足度

地域公共交通全般のサービス等の満足度について、公共交通利用者を対象にみると、「自宅・目的地から停留所までの距離」や「時間どおりに来るかどうか(定時性)」、「運賃」の満足度は高くなっています。

一方で、「運行間隔・運行本数」や「運行時間帯」については満足度が低くなっています。

また、「待合環境」や「乗り継ぎ」、「情報提供」についても満足度が低い状況です。

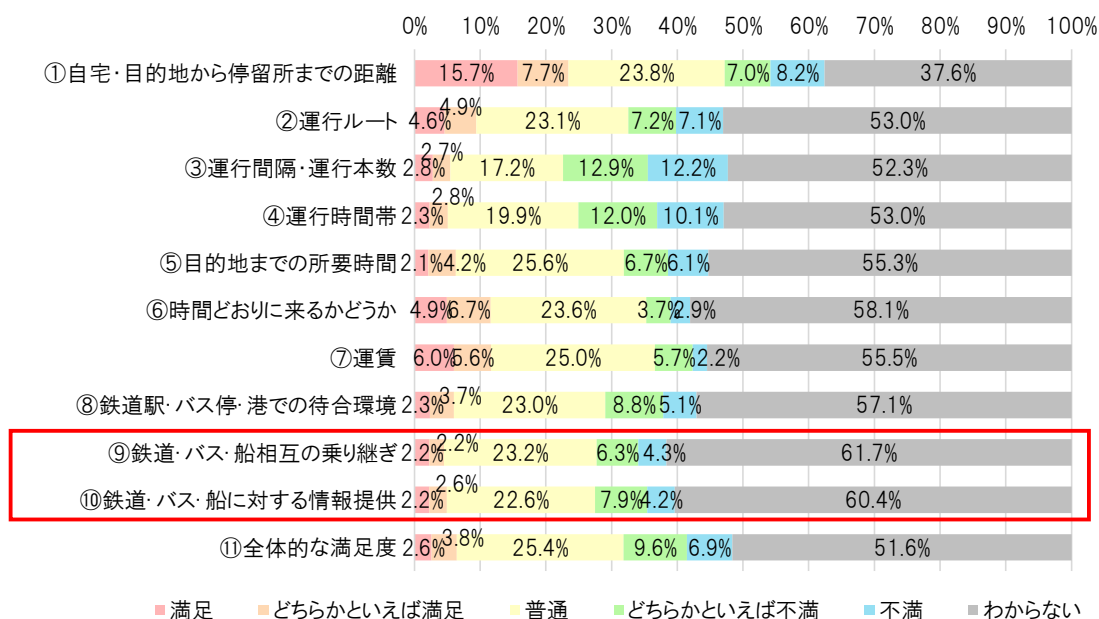
▼地域公共交通全般のサービス等の満足度(公共交通利用者)



※無回答を除く

公共交通非利用者を対象にみると、ほとんどの項目について、「わからない」と回答する人が多く、地域公共交通のサービスについての認知度が低い状況になっています。特に、「乗り継ぎ」と「情報提供」については、わからない割合が高くなっています。

▼地域公共交通全般のサービス等の満足度(公共交通非利用者)

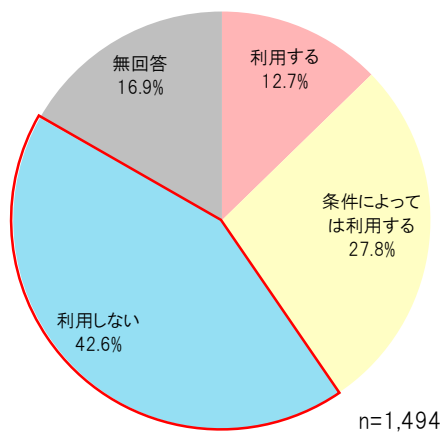


※無回答を除く

13) サービス改善時の利用可能性

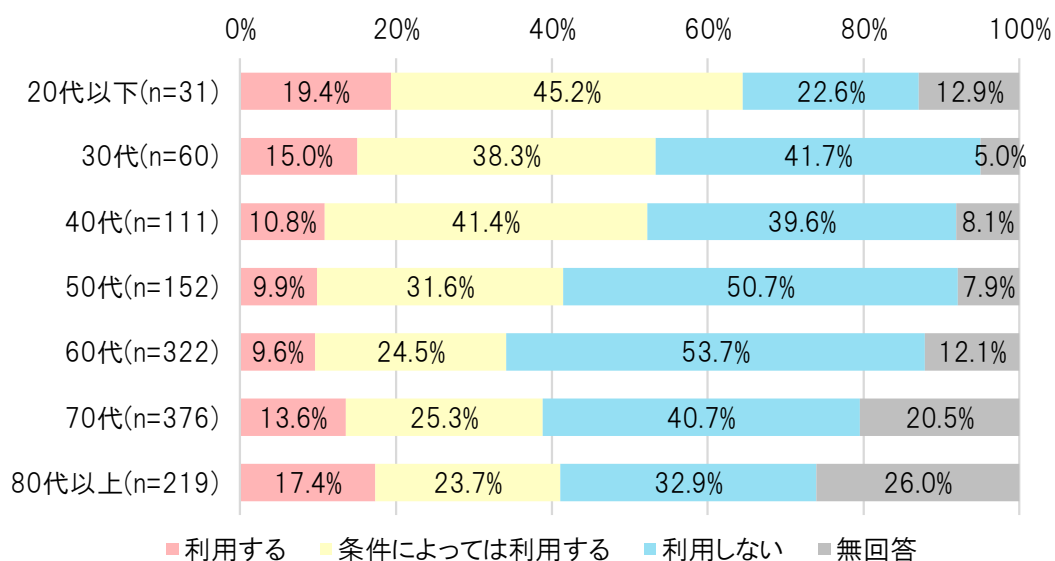
サービス改善時の利用可能性については、サービス改善後も利用しない人が約 4 割と最も多くなっています。

▼サービス改善時の利用可能性



年代別にみると、年代が若いほどサービス改善後に利用する可能性が高い傾向にあります。

▼サービス改善時の利用可能性(年代別)



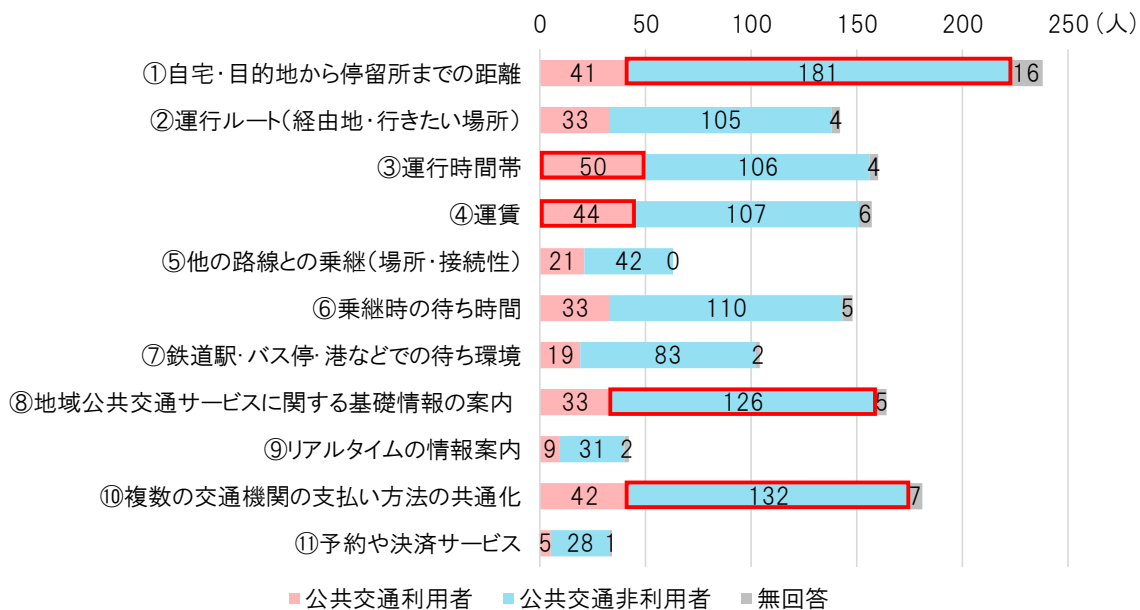
※年代別無回答を除く

14) 改善すべきサービス内容

改善すべきサービス内容について、普段の地域公共交通の利用状況別にみると、公共交通利用者においては、「運行時間帯」、「運賃」について改善を求める回答が多くみられます。

公共交通非利用者においては、「自宅・目的地から停留所までの距離」が最も多く、次点で、「複数の交通機関の支払い方法の共通化」、その次に「地域公共交通サービスに関する基礎情報の案内」について改善を求める回答が多くみられます。

▼改善すべきサービス内容(公共交通利用状況別)

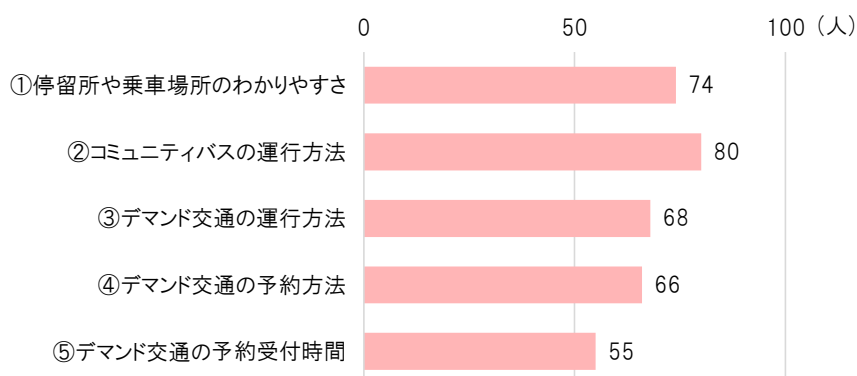


※複数回答可

15) コミュニティバス・デマンド交通の改善が必要な点 (改善後に利用意向がある人を対象)

コミュニティバス・デマンド交通の改善が必要な点については、「コミュニティバスの運行方法」が最も多く、次点で「停留所や乗車場所のわかりやすさ」について改善を求める声が多くみられます。

▼コミュニティバス・デマンド交通の改善が必要な点

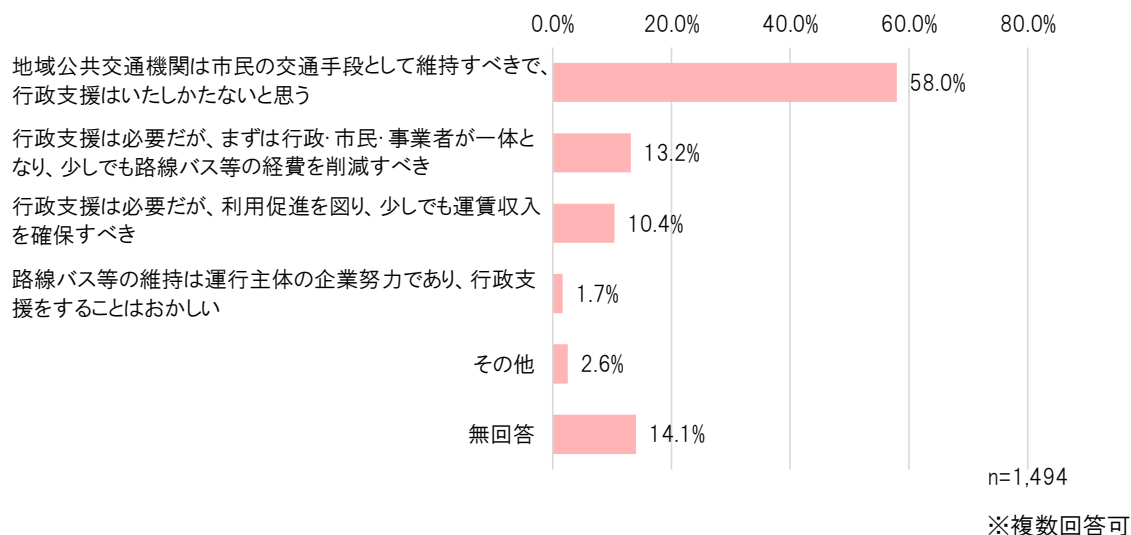


※複数回答可

16) 地域公共交通維持のための行政支援について

地域公共交通維持のための行政支援についての理解度は高く、約 6 割となっています。

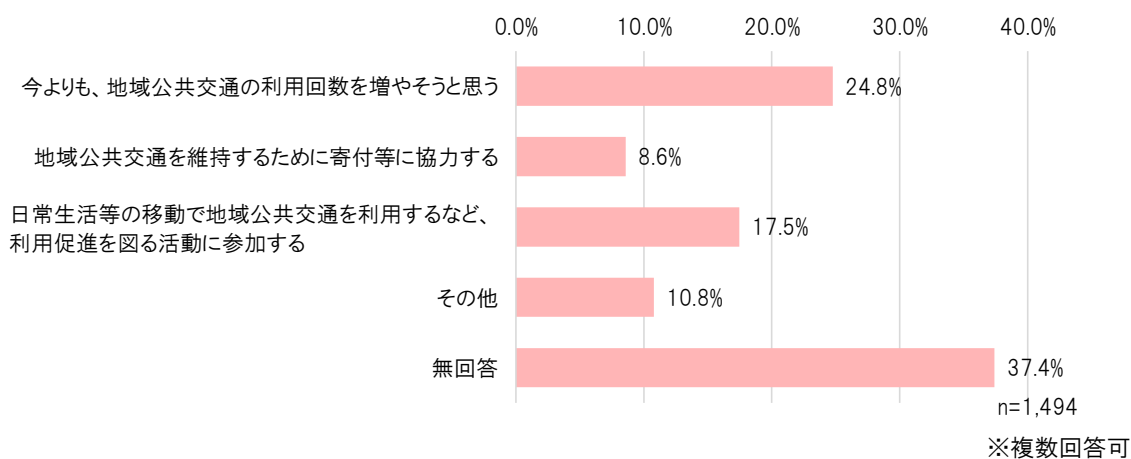
▼地域公共交通維持のための行政支援について



17) 地域公共交通を維持するため、協力できること

地域公共交通を維持するために協力できることとしては、「今よりも利用回数を増やす」が最も多く、次点で「利用促進を図る活動に参加する」が多くなっています。

▼地域公共交通を維持するため、協力できること



(1) 調査結果概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|--|
| 調査対象 | ○薩摩川内市内の病院、交通結節点、商業施設、公共施設の利用者 医療施設:12 施設、交通結節点:4 施設、商業施設:8 施設、公共施設:9 施設 |
| 調査方法 | ○調査員が現地で聞き取り調査等により実施 ただし、時間等の都合で聞き取り調査が困難な場合は、返送回収による対応を行った ○一部施設は調査票の留め置き調査とした |
| 調査期間 | ○聞き取り調査:令和4年8月20日(土)、8月23日(火) ○留置き調査:令和4年8月20日(土)~8月31日(水) ※一部施設を除く |
| 回収実績 | ○1,371 票 聞き取り調査:1,253 票 留置き調査:118 票 |
| 調査内容 | ○回答者属性(居住地、性別、年齢、職業、免許証有無) ○施設への来訪特性(来訪頻度、来訪時間帯、来訪手段など) ○地域公共交通の利用実態 ○地域公共交通に対するニーズ ○地域公共交通を利用するための条件 など |

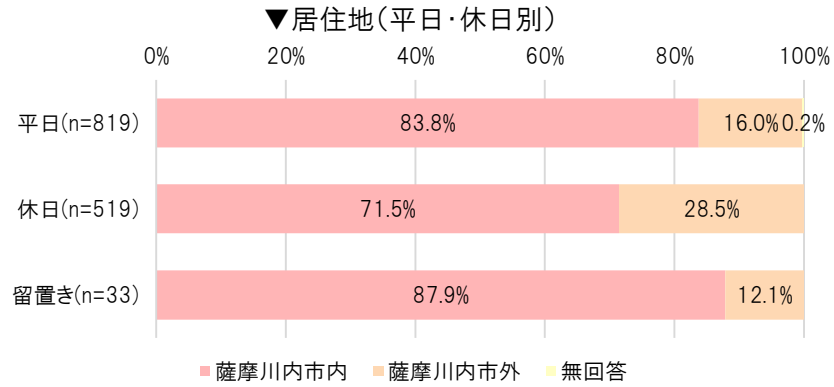
| | 施設名 | 回収実績 | | 総数 |
|----|-------------------|------|-----|-----|
| | | 23日 | 20日 | |
| 1 | 川内市医師会立市民病院 | 66 | — | 66 |
| 2 | 社会福祉法人恩賜財団済生会川内病院 | — | — | 1 |
| 3 | 社会医療法人卓翔会市比野記念病院 | 15 | — | 15 |
| 4 | 入来温泉クリニック | 21 | — | 21 |
| 5 | 愛宕山診療所 | — | — | 32 |
| 6 | 松尾医院 | 21 | — | 21 |
| 7 | 祁答院診療所 | — | — | 0 |
| 8 | 里診療所 | — | — | 10 |
| 9 | 村永医院 | — | — | 0 |
| 10 | 手打診療所 | — | — | 19 |
| 11 | 長浜診療所 | — | — | — |
| 12 | 鹿島診療所 | — | — | 4 |
| 13 | 川内駅 | 48 | 64 | 112 |
| 14 | 上川内駅 | 22 | 22 | 44 |
| 15 | 里港 | 33 | 36 | 69 |
| 16 | 長浜港 | 17 | 18 | 35 |
| 17 | 川内山形屋 | 49 | 38 | 87 |
| 18 | プラッセだいわ川内店 | 84 | 83 | 167 |
| 19 | 道の駅「樋脇」遊湯館 | 66 | 66 | 132 |
| 20 | 市場バリュートーゴー本店 | 44 | 54 | 98 |
| 21 | A・コープ鹿児島大村店 | 38 | 32 | 70 |
| 22 | A・コープ鹿児島こしき店 | 23 | 26 | 49 |
| 23 | A・コープ鹿児島川内店 | 30 | 45 | 75 |
| 24 | A・コープ鹿児島市比野店 | 51 | 35 | 86 |
| 25 | 薩摩川内市本庁 | 82 | — | 82 |
| 26 | 樋脇支所 | 24 | — | 24 |
| 27 | 入来支所 | — | — | 39 |
| 28 | 東郷支所 | — | — | 5 |
| 29 | 祁答院支所 | — | — | 4 |
| 30 | 里市民サービスセンター | — | — | 0 |
| 31 | 甌島振興局 | — | — | 0 |
| 32 | 下甌支所 | — | — | 0 |
| 33 | 鹿島市民サービスセンター | — | — | 4 |

※青文字は留置き調査施設

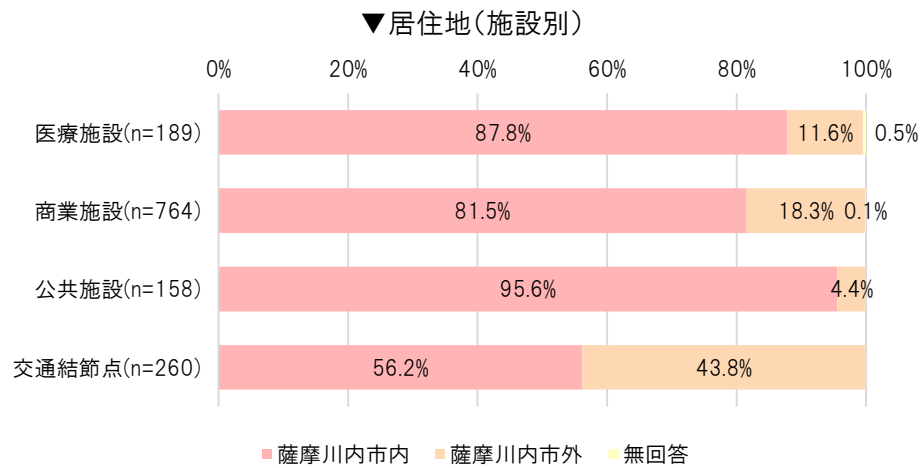
(2) 調査結果

1) 基本特性

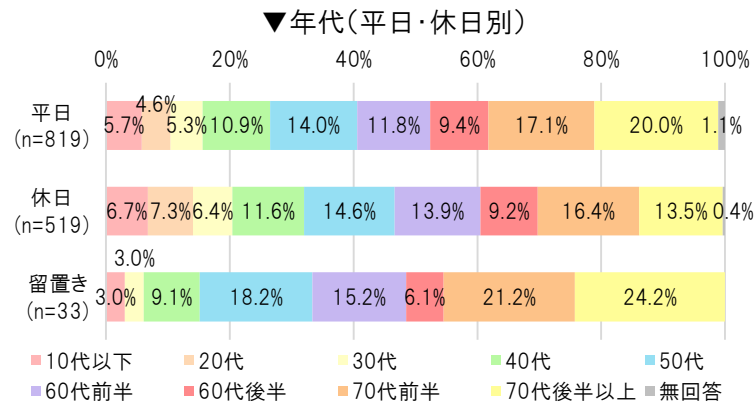
居住地については、平日より休日のほうが市外からの来訪者による利用が多い状況にあります。



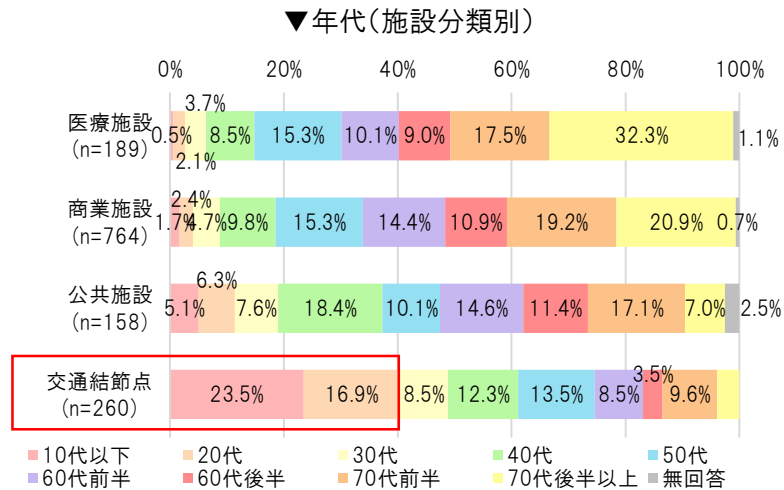
施設別にみると、交通結節点では、市外からの来訪者による利用も多くなっています。



年代については、平日と休日において大きな違いはなく、60代以上の利用が多いです。

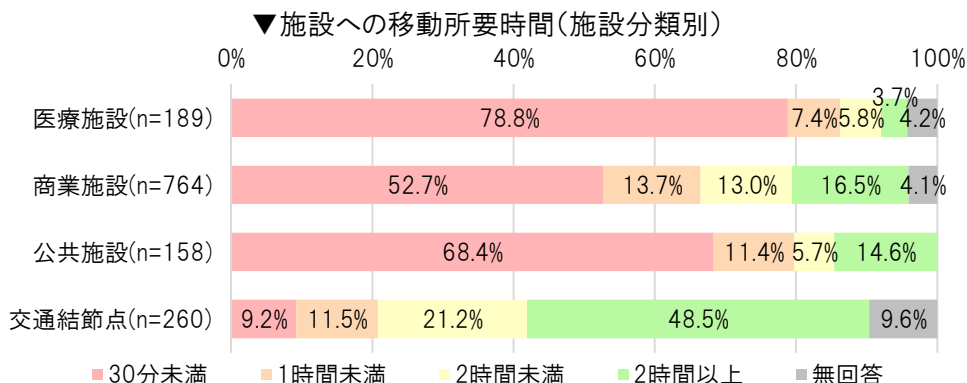


施設別にみると、交通結節点では、10代～20代の利用がやや多いですが、60代までのおおむね幅広い年代の利用があります。公共施設では、40代の利用が他の施設より多くなっています。



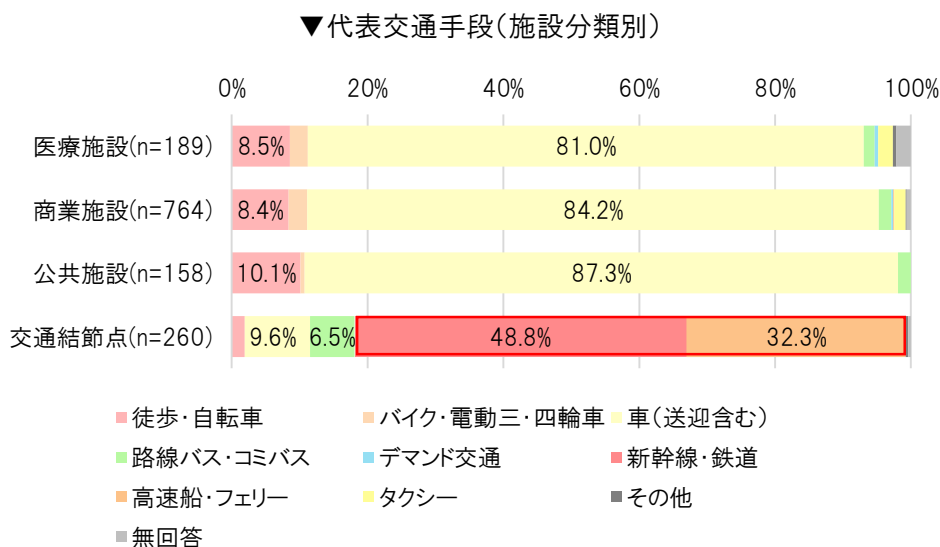
2) 施設への移動所要時間

施設への移動所要時間は、医療施設、商業施設、公共施設では 30 分未満が最も多く、交通結節点では 2 時間以上が多くなっています。これは、交通結節点では、本市外からの来訪者による利用が、他の施設より多いためと考えられます。



3) 代表交通手段

代表交通手段は、交通結節点以外の医療施設、商業施設、公共施設では車の利用が多く、8 割以上を占めています。交通結節点では、新幹線・鉄道や高速船・フェリーの利用が多くなっています。

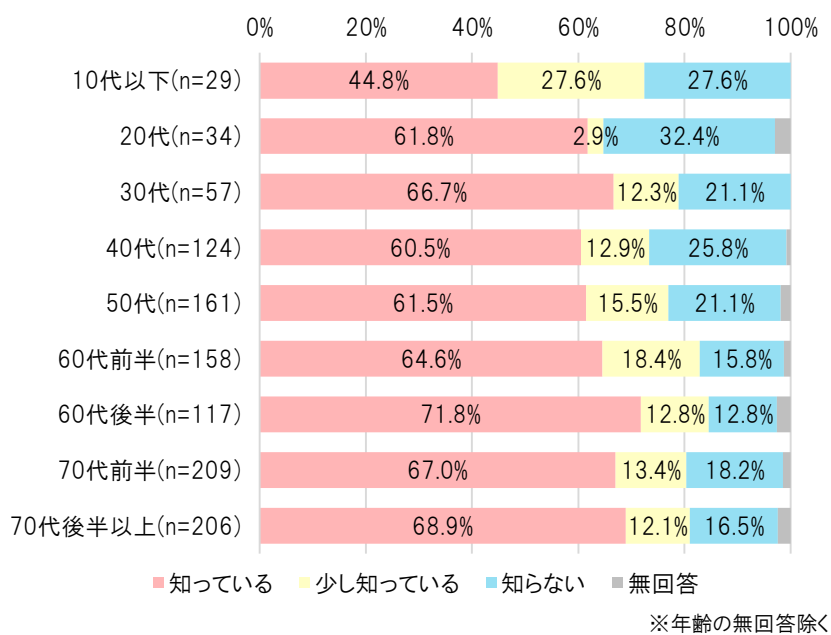


| | 徒歩・自転車 | バイク・電動三・四輪車 | 車(送迎含む) | 路線バス・コミバス | デマンド交通 | 新幹線・鉄道 | 高速船・フェリー | タクシー | その他 | 無回答 |
|---------------|--------|-------------|---------|-----------|--------|--------|----------|------|------|------|
| 医療施設 (n=189) | 8.5% | 2.6% | 81.0% | 1.6% | 0.5% | 0.0% | 0.0% | 2.1% | 0.5% | 2.1% |
| 商業施設 (n=764) | 8.4% | 2.7% | 84.2% | 1.8% | 0.3% | 0.0% | 0.1% | 1.7% | 0.1% | 0.7% |
| 公共施設 (n=158) | 10.1% | 0.6% | 87.3% | 1.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 交通結節点 (n=260) | 1.9% | 0.0% | 9.6% | 6.5% | 0.0% | 48.8% | 32.3% | 0.0% | 0.4% | 0.4% |

4) 地域公共交通の運行状況に対する認知度

施設までの移動に地域公共交通を利用しなかった人を対象とした、居住地域内でどのような地域公共交通が運行しているかの認知度は、10代において低くなっていますが、その他の年代では、6割以上が運行状況について知っている状況です。

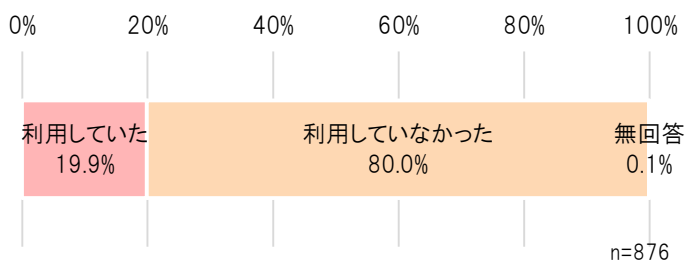
▼地域公共交通の運行状況についての認知度(年齢別)



5) 地域公共交通の直近(2年以内)の利用状況

居住地域内でどのような地域公共交通が運行しているか知っている人、少し知っていると回答した人を対象に、直近の利用状況を見ると、約2割の人が直近2年以内に地域公共交通を利用しています。

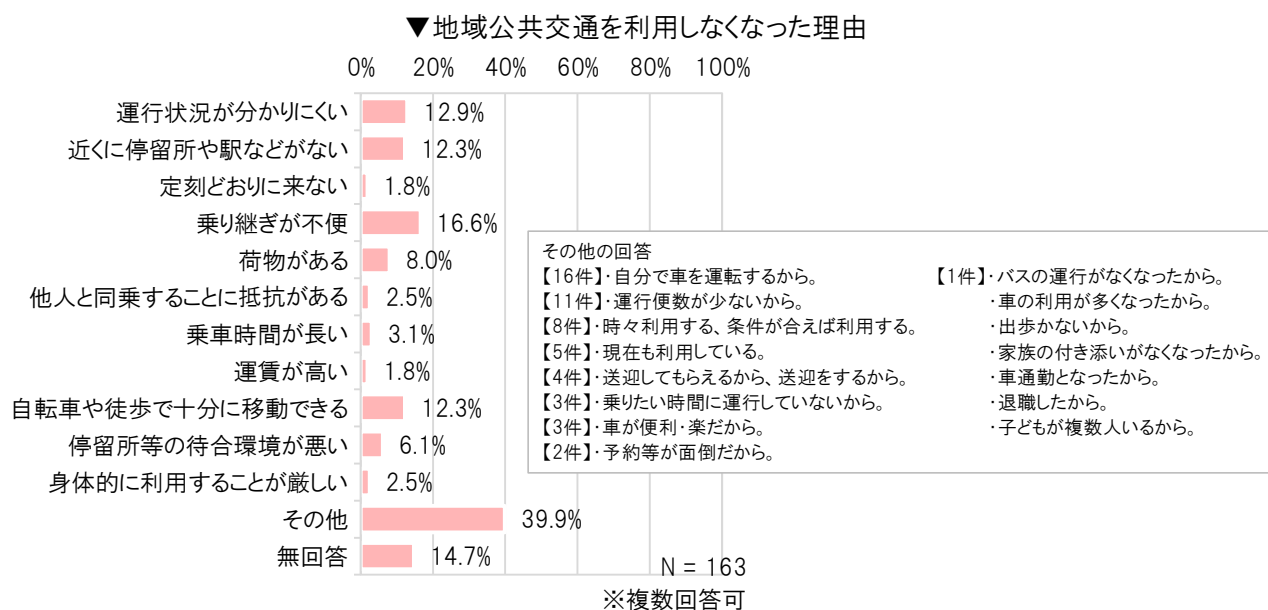
▼地域公共交通の直近の利用状況



6) 地域公共交通を利用しなくなった理由(対象:その他の施設)

前問の直近(2年以内)に地域公共交通を利用していた人を対象に、地域公共交通を利用しなくなった理由をみると、「乗り継ぎが不便」、「運行状況が分かりにくい」、「近くに停留所や駅がない」、「自転車や徒歩で十分に移動できる」といった声が多くなっています。

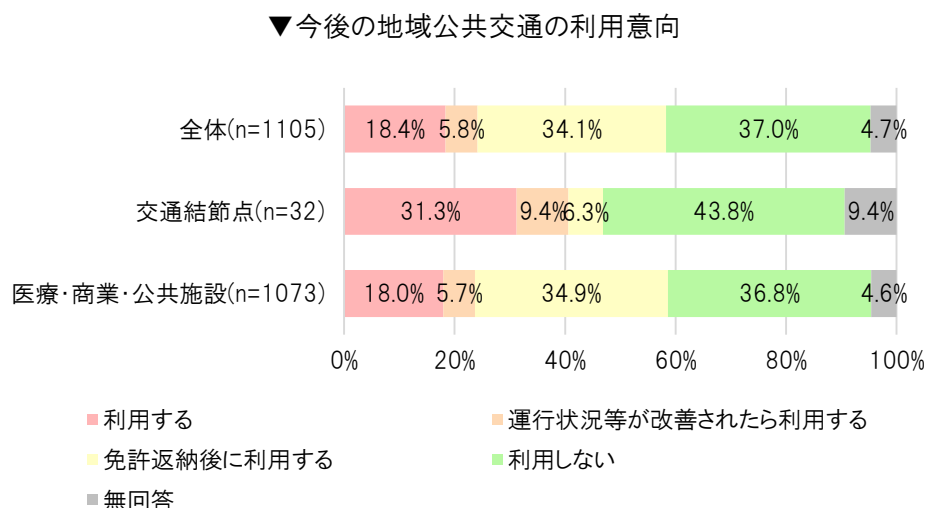
また、その他の回答では、「自分で車を運転するから」や「運行便数が少ないから」といった意見が多い状況です。



7) 今後の地域公共交通の利用意向

施設までの移動に地域公共交通を利用しなかった人を対象に、今後の利用意向をみると、利用しない人が3.7割と多く、次点で免許返納後に利用する人が約3.5割となっています。

また、交通結節点では利用する人と運転状況等が改善されたら利用する人が約4割と、医療・商業・公共施設に比べ、地域公共交通の利用意向が高くなっています。



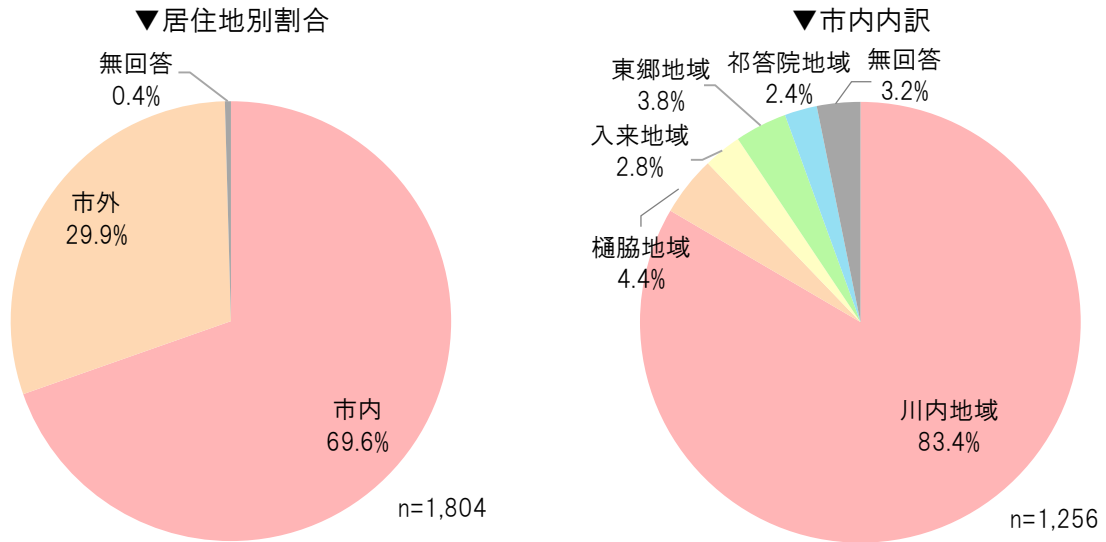
(1) 調査結果概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|--|
| 調査対象 | ○薩摩川内市内の高校及び大学、短期大学の学生 高校：県立川内高等学校、県立川薩清修館高等学校、県立川内商工高等学校、 れいめい高等学校 大学：鹿児島純心女子大学、 九州職業能力開発大学校附属川内職業能力開発短期大学校 |
| 調査方法 | ○学校を通じた配布・回収 |
| 調査期間 | ○令和4年9月12日(月)～10月14日(金) |
| 回収実績 | ○1,804票 県立川内高等学校 456票 県立川薩清修館高等学校 99票 県立川内商工高等学校 510票 れいめい高等学校 313票 鹿児島純心女子大学 292票 九州職業能力開発大学校附属川内職業能力開発短期大学校 134票 |
| 調査内容 | ○回答者属性(居住地) ○通学時の特性(通学手段、通学時間帯など) ○通学以外での地域公共交通利用状況及び行動特性 ○地域公共交通を利用するための条件 など |

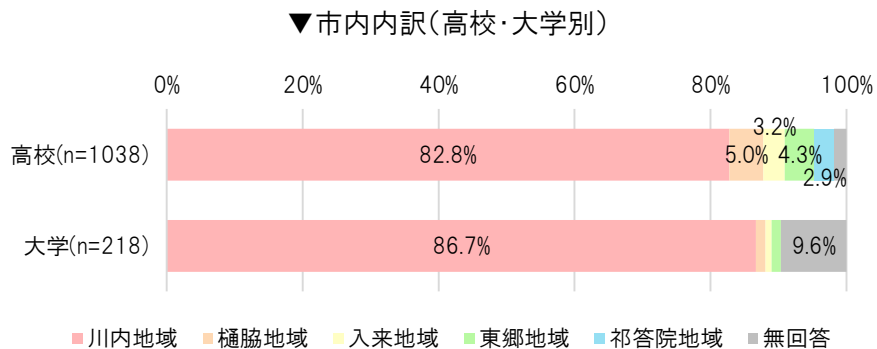
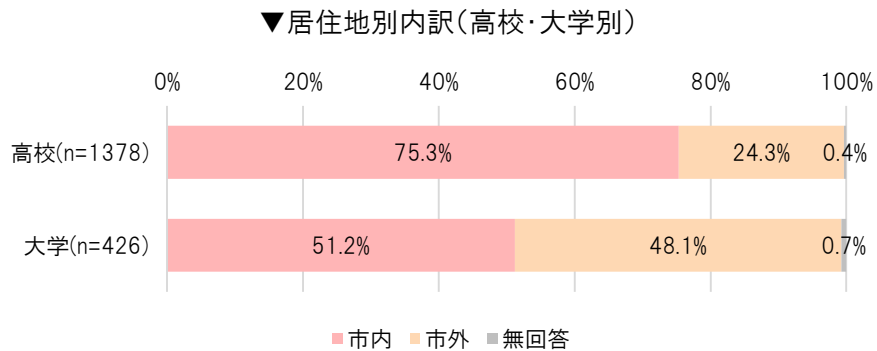
(2) 調査結果

1) 基本特性

居住地別の回収状況は、市内が約 7 割を占めており、市内の内訳は川内地域が多くを占めています。



高校・大学別にみると、高校は約 8 割が市内からの通学、大学は市内と市外からの通学が約半数ずつとなっています。

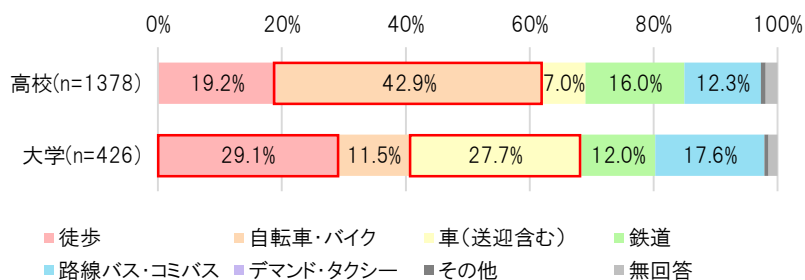


2) 登校時の状況(代表交通手段)

登校時の代表交通手段は、高校生は自転車・バイクの利用が約4割と最も多く、大学生は徒歩と車(送迎含む)が多くなっています。大学生については、学生寮があるため徒歩が多くなっています。

地域公共交通の利用状況は、高校生・大学生ともに鉄道と路線バスで約3割となっており、地域公共交通は学生の通学手段として重要な役割を担っています。

▼代表交通手段(高校・大学別)

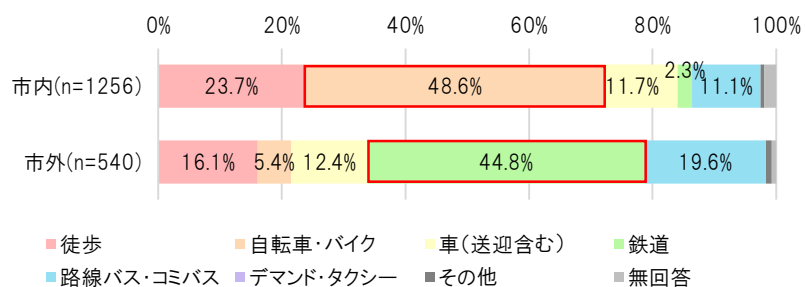


(人)

| | 徒歩 | 自転車 | バイク | 車 | | 鉄道 | | | バス | | デマンド・タクシー | | その他 | 無回答 | 合計 |
|----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|---------|----------|------|-----------|--------|-----|-----|-------|
| | | | | 自分で運転 | 送迎 | 新幹線 | 九州線 | JR鹿児島本線 | 肥薩おれんじ鉄道 | 路線バス | コミュニティバス | デマンド交通 | | | |
| 高校 | 264 | 493 | 98 | 0 | 96 | 3 | 135 | 82 | 149 | 21 | 0 | 0 | 10 | 27 | 1,378 |
| 大学 | 124 | 33 | 16 | 98 | 20 | 12 | 36 | 3 | 72 | 3 | 0 | 0 | 3 | 6 | 426 |
| 合計 | 388 | 526 | 114 | 98 | 116 | 15 | 171 | 85 | 221 | 24 | 0 | 0 | 13 | 33 | 1,804 |

市内外別では、市内は自転車・バイクが多くなっていますが、市外からは鉄道が約4.5割と最も多く、次いで路線バス・コミバスの約2割と地域公共交通を利用する学生が多い傾向です。

▼代表交通手段(市内外別)

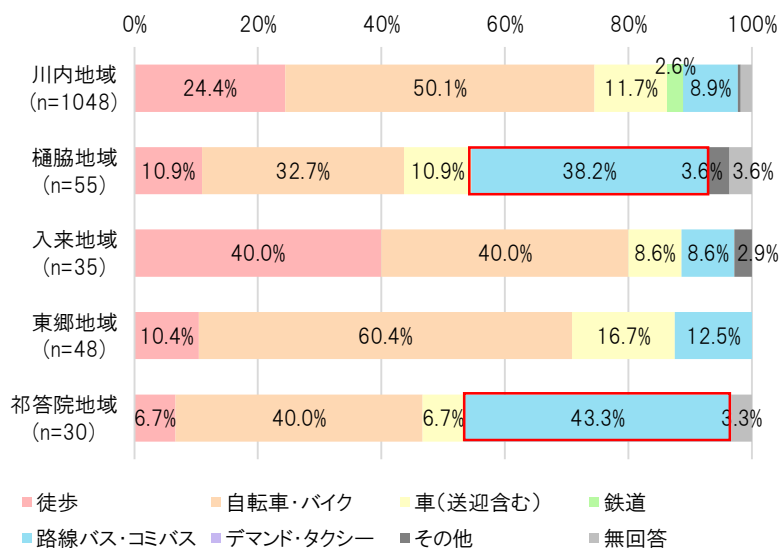


(人)

| | 徒歩 | 自転車 | バイク | 車 | | 鉄道 | | | バス | | デマンド・タクシー | | その他 | 無回答 | 合計 |
|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|---------|----------|------|-----------|--------|-----|-----|-------|
| | | | | 自分で運転 | 送迎 | 新幹線 | 九州線 | JR鹿児島本線 | 肥薩おれんじ鉄道 | 路線バス | コミュニティバス | デマンド交通 | | | |
| 市内 | 298 | 521 | 90 | 53 | 94 | 0 | 19 | 10 | 122 | 17 | 0 | 0 | 8 | 24 | 1,256 |
| 市外 | 87 | 5 | 24 | 45 | 22 | 15 | 152 | 75 | 99 | 7 | 0 | 0 | 5 | 4 | 540 |
| 無回答 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 |
| 合計 | 388 | 526 | 114 | 98 | 116 | 15 | 171 | 85 | 221 | 24 | 0 | 0 | 13 | 33 | 1,804 |

市内地域別では、川内地域・入来地域・東郷地域は自転車・バイクによる通学が多い一方で、樋脇地域と祁答院地域からは、路線バス・コミバスを利用した通学が約4割と最も多くなっています。

▼代表交通手段(市内地域別)

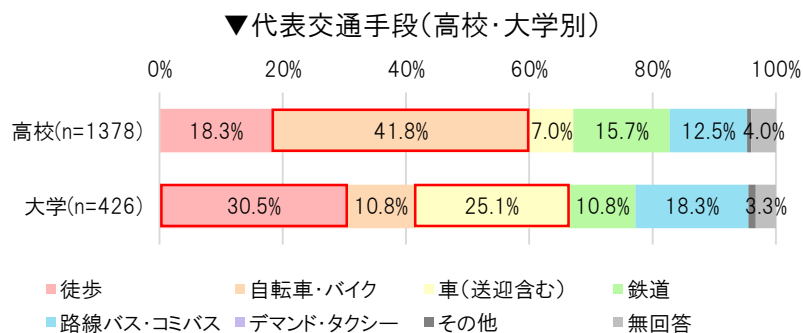


(人)

| | 徒歩 | 自転車 | バイク | 車 | | 鉄道 | | | バス | | デマンド・タクシー | | その他 | 無回答 | 合計 |
|-------|-----|-----|-----|-------|----|-----|----|---------|----------|------|-----------|--------|-----|-----|-------|
| | | | | 自分で運転 | 送迎 | 新幹線 | 九州 | JR鹿児島本線 | 肥薩おれんじ鉄道 | 路線バス | コミュニティバス | デマンド交通 | | | |
| 川内地域 | 256 | 496 | 29 | 43 | 80 | 0 | 18 | 9 | 79 | 14 | 0 | 0 | 5 | 19 | 1,048 |
| 樋脇地域 | 6 | 2 | 16 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 20 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 55 |
| 入来地域 | 14 | 1 | 13 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 35 |
| 東郷地域 | 5 | 11 | 18 | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 |
| 祁答院地域 | 2 | 0 | 12 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 30 |
| 無回答 | 15 | 11 | 2 | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 40 |
| 合計 | 298 | 521 | 90 | 53 | 94 | 0 | 19 | 10 | 122 | 17 | 0 | 0 | 8 | 24 | 1,256 |

3) 下校時の状況(代表交通手段)

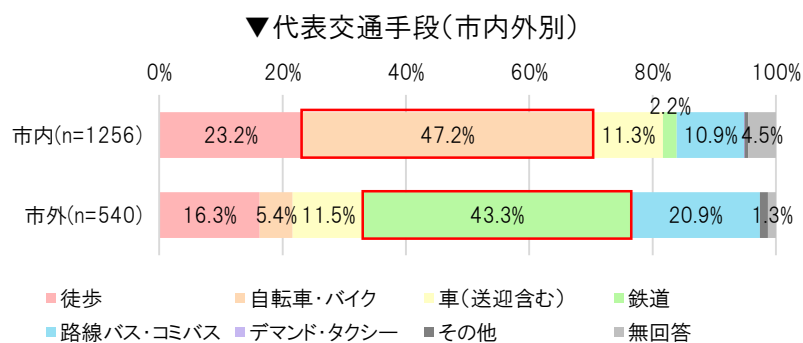
下校時の代表交通手段は、登校時と同じく、高校生は自転車・バイクの利用が約 4 割と最も多く、大学生は徒歩と車(送迎含む)が多くなっています。



(人)

| | 徒歩 | 自転車 | バイク | 車 | | 鉄道 | | | バス | | デマンド・タクシー | | その他 | 無回答 | 合計 |
|----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|---------|----------|------|-----------|--------|-----|-----|-------|
| | | | | 自分で運転 | 送迎 | 新幹線 | 九州 | JR鹿兒島本線 | 肥薩おれんじ鉄道 | 路線バス | コミュニティバス | デマンド交通 | | | |
| 高校 | 252 | 479 | 97 | 0 | 97 | 3 | 140 | 73 | 152 | 20 | 1 | 0 | 9 | 55 | 1,378 |
| 大学 | 130 | 32 | 14 | 93 | 14 | 8 | 35 | 3 | 74 | 4 | 0 | 0 | 5 | 14 | 426 |
| 合計 | 382 | 511 | 111 | 93 | 111 | 11 | 175 | 76 | 226 | 24 | 1 | 0 | 14 | 69 | 1,804 |

市内外別では、登校時と同じく、市内は自転車・バイクが最も多くなっています。一方で、市外からの通学者は鉄道利用が約 4 割と最も多く、次いで路線バス・コミバスの約 2 割と地域公共交通を利用する学生が多い傾向です。

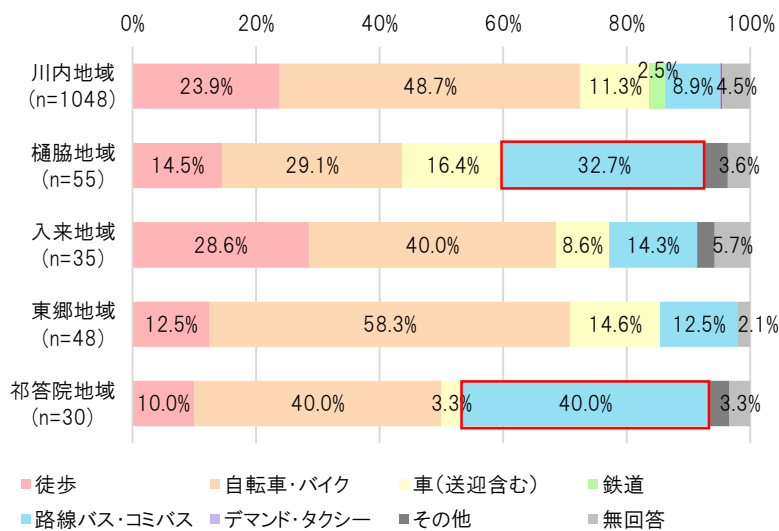


(人)

| | 徒歩 | 自転車 | バイク | 車 | | 鉄道 | | | バス | | デマンド・タクシー | | その他 | 無回答 | 合計 |
|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|---------|----------|------|-----------|--------|-----|-----|-------|
| | | | | 自分で運転 | 送迎 | 新幹線 | 九州 | JR鹿兒島本線 | 肥薩おれんじ鉄道 | 路線バス | コミュニティバス | デマンド交通 | | | |
| 市内 | 291 | 505 | 88 | 50 | 92 | 0 | 20 | 8 | 119 | 18 | 1 | 0 | 7 | 57 | 1,256 |
| 市外 | 88 | 6 | 23 | 43 | 19 | 11 | 155 | 68 | 107 | 6 | 0 | 0 | 7 | 7 | 540 |
| 無回答 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 |
| 合計 | 382 | 511 | 111 | 93 | 111 | 11 | 175 | 76 | 226 | 24 | 1 | 0 | 14 | 69 | 1,804 |

市内地域別では、登校時と同じく、川内地域・入来地域・東郷地域は自転車・バイクによる通学が多い一方で、樋脇地域と祁答院地域からは、路線バス・コミバスを利用した通学も大きな割合を占めています。

▼代表交通手段(市内地域別)



(人)

| | 徒歩 | 自転車 | バイク | 車 | | 鉄道 | | | バス | | デマンド・タクシー | | その他 | 無回答 | 合計 |
|-------|-----|-----|-----|-------|----|-----|----|---------|----------|------|-----------|--------|-----|-----|-------|
| | | | | 自分で運転 | 送迎 | 新幹線 | 九州 | JR鹿児島本線 | 肥薩おれんじ鉄道 | 路線バス | コミュニティバス | デマンド交通 | | | |
| 川内地域 | 250 | 483 | 27 | 40 | 78 | 0 | 18 | 8 | 79 | 14 | 1 | 0 | 3 | 47 | 1,048 |
| 樋脇地域 | 8 | 0 | 16 | 3 | 6 | 0 | 0 | 0 | 17 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 55 |
| 入来地域 | 10 | 1 | 13 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 35 |
| 東郷地域 | 6 | 10 | 18 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 48 |
| 祁答院地域 | 3 | 0 | 12 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 30 |
| 無回答 | 14 | 11 | 2 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 40 |
| 合計 | 291 | 505 | 88 | 50 | 92 | 0 | 20 | 8 | 119 | 18 | 1 | 0 | 7 | 57 | 1,256 |

4) 登下校時に利用する駅・バス停

登下校時に利用する駅・バス停について、代表交通手段が鉄道の場合をみると、串木野駅と川内駅間の利用が最も多く、次点で川内駅と隈之城駅間、阿久根駅と上川内駅間の利用が多い状況です。

▼登校時 利用する駅・バス停(代表交通手段:鉄道)

| 乗車駅・バス停 → 降車駅・バス停 | 九州 新幹線 | JR鹿児島 本線 | 肥薩おれ んじ鉄道 | 合計 (件) |
|---------------------|-----------|-------------|--------------|-----------|
| 串木野駅→川内駅 | 0 | 47 | 0 | 47 |
| 川内駅→隈之城駅・隈之城 | 0 | 15 | 2 | 17 |
| 阿久根駅・阿久根駅前→上川内駅・上川内 | 0 | 0 | 16 | 16 |
| 阿久根駅・阿久根駅前→隈之城駅・隈之城 | 0 | 1 | 11 | 12 |
| 市来駅→川内駅 | 0 | 10 | 0 | 10 |
| 串木野駅→隈之城駅・隈之城 | 0 | 10 | 0 | 10 |
| 折口駅・折口→上川内駅・上川内 | 0 | 0 | 10 | 10 |

※10件以上を抜粋

▼下校時 利用する駅・バス停(代表交通手段:鉄道)

| 乗車駅・バス停 → 降車駅・バス停 | 九州 新幹線 | JR鹿児島 本線 | 肥薩おれ んじ鉄道 | 合計 (件) |
|---------------------|-----------|-------------|--------------|-----------|
| 川内駅→串木野駅 | 0 | 47 | 0 | 47 |
| 上川内駅・上川内→阿久根駅・阿久根駅前 | 0 | 0 | 17 | 17 |
| 隈之城駅・隈之城→川内駅 | 0 | 15 | 1 | 16 |
| 隈之城駅・隈之城→阿久根駅・阿久根駅前 | 0 | 3 | 8 | 11 |
| 川内駅→市来駅 | 0 | 10 | 0 | 10 |

※10件以上を抜粋

登下校時に利用する駅・バス停について、代表交通手段がバスの場合をみると、鹿児島中央駅と純心女子大学間の利用が最も多い状況です。

▼登校時 利用する駅・バス停(代表交通手段:バス)

| 乗車駅・バス停 → 降車駅・バス停 | 合計 (件) |
|-------------------|-----------|
| 鹿児島中央駅→純心女子大学 | 22 |
| 川内駅→清修館高校前 | 10 |
| 川内駅→川内高校前 | 7 |
| 川内営業所→清修館高校前 | 7 |
| 宮之城車庫→川内駅 | 6 |
| 川内駅→純心女子大学 | 5 |
| 永利下手→川内高校前 | 5 |
| 永利下手→清修館高校前 | 5 |

※5 件以上を抜粋

▼下校時 利用する駅・バス停(代表交通手段:バス)

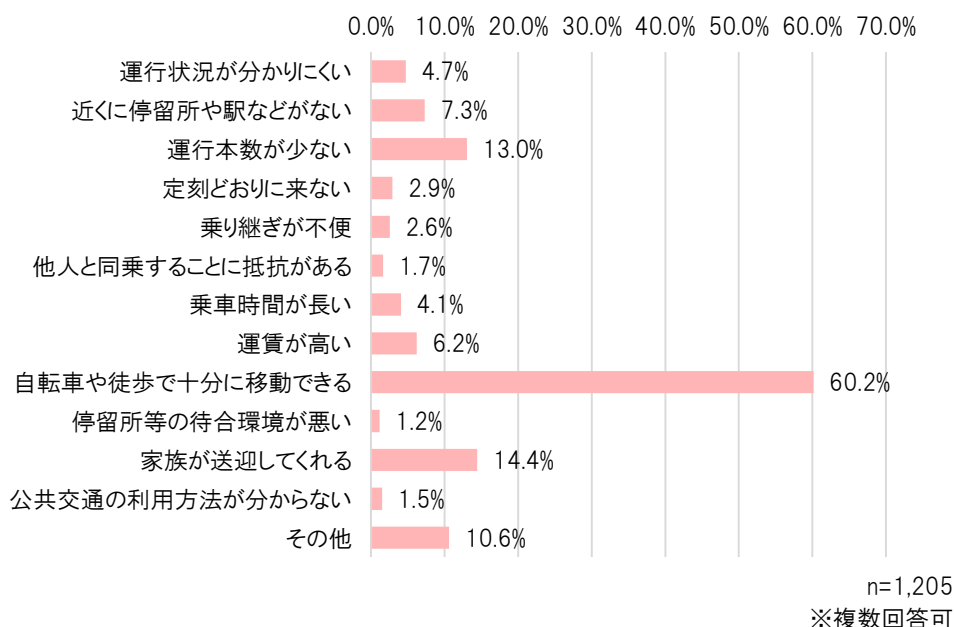
| 乗車駅・バス停 → 降車駅・バス停 | 合計 (件) |
|-------------------|-----------|
| 純心女子大学→鹿児島中央駅 | 23 |
| 川内高校前→川内駅 | 11 |
| 川内高校前→永利下手 | 7 |
| 純心女子大学→川内駅 | 6 |
| 清修館高校前→川内駅 | 6 |

※5 件以上を抜粋

5) 地域公共交通を利用しない理由(公共交通非利用者を対象)

公共交通非利用者(通学に地域公共交通を利用しない学生)が、地域公共交通を利用しない理由は、「自転車や徒歩で十分に移動できる」が約 6 割を占めています。

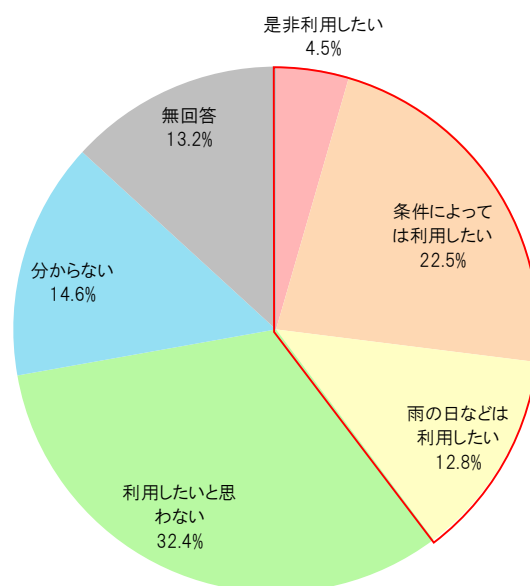
▼地域公共交通を利用しない理由



6) 今後の地域公共交通の利用意向(公共交通非利用者を対象)

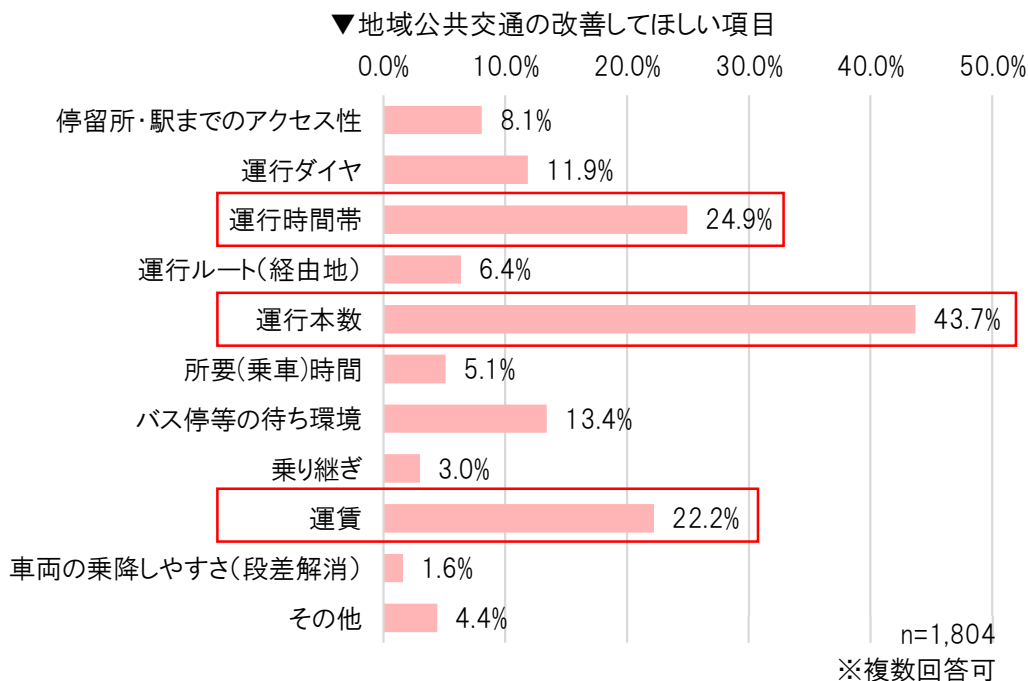
公共交通非利用者の今後の利用意向は、「利用したいと思わない」が約 3 割と最も多くなっていますが、「是非利用したい」、「条件によっては利用したい」、「雨の日などは利用したい」と回答した人を合わせると、約 4 割となっています。

▼今後の地域公共交通の利用意向



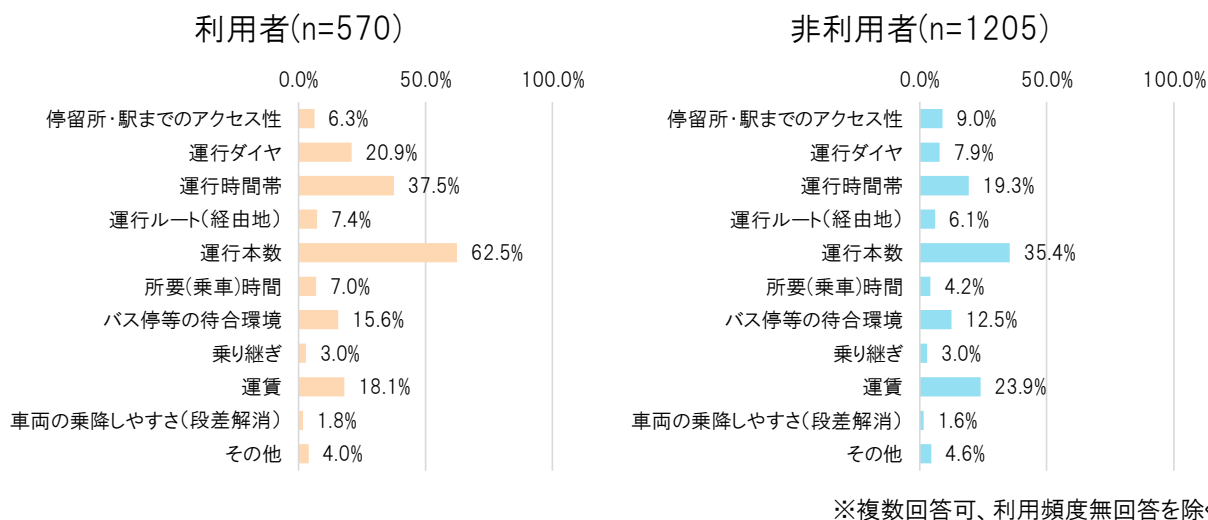
7) 地域公共交通の改善してほしい項目

地域公共交通の改善してほしい項目をみると、運行本数が最も多く、次いで運行時間帯や運賃についての改善が多くみられます。



地域公共交通の利用状況別にみると、公共交通利用者は運行本数についての改善が特に多くみられます。また、非利用者と比較して、運行ダイヤについての改善も多くみられます。対して、公共交通非利用者は、運行本数や運賃、運行時間帯についての改善が多くみられます。

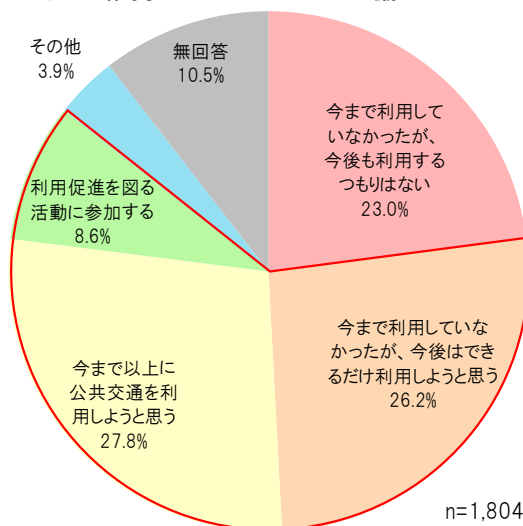
▼地域公共交通の改善してほしい項目(公共交通利用者・非利用者別)



8) 地域公共交通維持のためにどのような協力ができるか

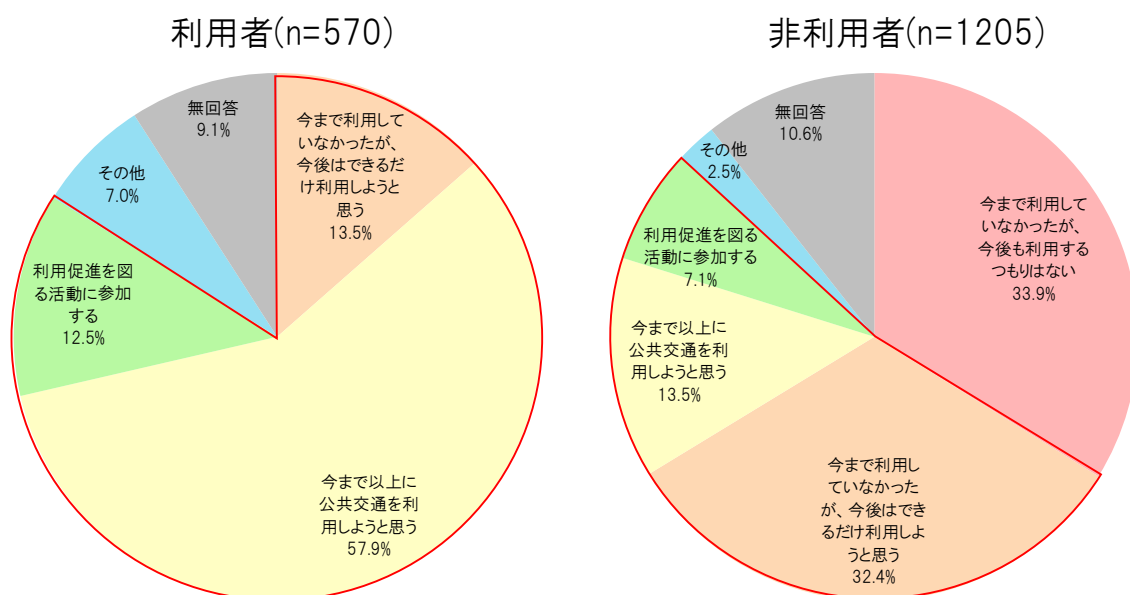
地域公共交通維持のためにどのような協力ができるかに対して、「今後も利用するつもりはない」と回答した学生は約 2 割で、「今後はできるだけ利用しようと思う」、「今まで以上に利用しようと思う」、「利用促進を図る活動に参加する」と回答した学生は約 6 割となっています。

▼地域公共交通維持のためにどのような協力ができるか



地域公共交通の利用状況別にみると、公共交通利用者のうち、「今後はできるだけ利用しようと思う」、「今まで以上に利用しようと思う」、「利用促進を図る活動に参加する」と回答した学生が約 8 割であったのに対し、公共交通非利用者のうち、「今後はできるだけ利用しようと思う」、「今まで以上に利用しようと思う」、「利用促進を図る活動に参加する」と回答した学生は約 5 割となっています。

▼地域公共交通維持のためにどのような協力ができるか(公共交通利用者・非利用者別)



※利用頻度無回答を除く

(1) 調査結果概要

| 項目 | 実施方法・内容等 |
|------|---|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道 九州旅客鉄道(株)、肥薩おれんじ鉄道(株) ○路線バス・コミュニティバス 鹿児島交通(株)、南国交通(株)、JR九州バス(株) ○タクシー・デマンド交通 (有)市比野タクシー、(有)入来タクシー、(有)川内観光交通、(有)祁答院タクシー ○航路 甕島商船(株) |
| 調査方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○事務所へ訪問し、直接ヒアリング ※新型コロナウイルス感染症の感染拡大等の状況を鑑みて、必要に応じてWEBや電話で実施 |
| 調査期間 | ○令和4年9月5日(月)～9月15日(木) |
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ○運行上の問題、運行に関するドライバーの意見(改善点等) ○将来展望(人材及び車両確保、制度面、事業継続に当たっての要望等) など |

| | 鉄道 | 路線バス・コミュニティバス |
|--------------------|---|--|
| 事業が抱える課題 | <p>■経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経営環境の悪化 <p>→ 少子高齢化、沿線人口減少により、利用者が減少</p> <p>→ 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、自家用車利用への転換が促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 設備や車両の老朽化 <p>■利用促進面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域外からの利用者の確保 ・ 自治体と協力した観光振興 <p>■需要創発面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 知名度の向上 ・ 沿線人口確保のためのまちづくり | <p>■経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 需要の落ち込みによる収支悪化 ・ 乗務員不足(乗務員の高齢化、担い手不足) ・ 燃料費の高騰 <p>■利用促進面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自主運行路線の縮小による乗車密度の底上げ ・ 乗り継ぎの現状を踏まえたダイヤ見直し |
| 事業を継続するにあたっての将来展望 | <p>■人材確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員や指令、整備士など職員全般の確保 <p>→ 定年の引き上げ、高齢者の継続雇用</p> <p>■車両確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画的な車両の更新 <p>■他の地域公共交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスとの連携(ダイヤ調整) ・ Maas アプリの導入 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地元のマイルール意識の向上 | <p>■人材確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員確保(免許取得支援や待遇改善) <p>■車両確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動運転車の開発普及 ・ 計画的な車両の更新 <p>■他の地域公共交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ改正や増減便等の情報共有体制の構築 <p>→ 乗り継ぎを考慮したダイヤの見直し</p> <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新しい価値観や行動様式への適応 |
| 薩摩川内市の地域公共交通に対する提案 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 結節点となる川内駅での利用者案内環境改善 ・ 観光客を対象とした案内環境の整備 ・ Maas アプリでの共同切符販売(周遊切符) ・ 北薩エリアの観光地までのアクセス確保 ・ 地域公共交通会議での積極的な議論 <p>→ 委員同士のワークショップの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道も含めた地域公共交通会議の場の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 山間部や郊外など利用者が減少している地域での運行ルートの見直しや自家用有償旅客運送など別の運行形態への転換 ・ 他交通機関との連携による薩摩川内市と他の市町との交流人口の増加促進 ・ 鉄道等と重複している区間でのコミュニティバスの路線再編(スリム化の検討) ・ 道の駅などを乗り継ぎ拠点として整備 ・ 利用者の声を共有する協議の場の確保 |

| | タクシー・デマンド交通 | 航路 |
|--------------------|---|--|
| 事業が抱える課題 | <p>■経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経営環境の悪化 <p>→ 燃料費の高騰とコロナ禍の影響により利用者が激減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手の高齢化、人員不足 <p>■デマンド交通の運行方法など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の高齢化 <p>→ 予約忘れや事前キャンセル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市指定のダイヤ、ルートが運行しづらい ・ 乗り継ぎの際の待機時間の発生 <p>■利用促進面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電子決済の導入、普及 ・ デマンド交通とタクシーの兼ね合い <p>■需要創出面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域振興 ・ 運行エリアの見直し | <p>■経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運航経費の増加 <p>→ 燃料費の高騰とコロナ禍での輸送量の減少</p> <p>■利用促進面・需要創出面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 甌島の観光促進 |
| 事業を継続するにあたっての将来展望 | <p>■人材確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者同士の共同経営 ・ 配車システムなどの導入 <p>■他の地域公共交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新幹線と連携した観光振興 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ホテルや宿泊施設と連携した観光振興 | <p>■人材確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船員の確保（就労環境の改善） <p>■船舶の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 古い船舶の計画的な更新 <p>■他の地域公共交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス等との接続 ・ 肥薩おれんじ鉄道との観光面での連携 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市と連携した甌島の観光振興 <p>→ 甌大橋の架橋により、バイクツーリングやサイクリングなどの新しい形態での利用も増加傾向にある</p> |
| 薩摩川内市の地域公共交通に対する提案 | <p>■タクシー事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーチケット等の配布による移動需要の創出 <p>■デマンド交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実状と事業者の実態を加味し、運行ルート等の拡大を含めた見直し、検討 ・ デマンド交通の予約対応の簡易化 ・ デマンド交通の予約受付時間の変更 ・ デマンド交通の使い方の周知 ・ デマンド交通やコミュニティバスの運賃の値上げ <p>→ 既存の路線バスやタクシーとの運賃差額が大きく、運賃が安いコミュニティバス等に利用が集まり、既存の路線バスやタクシーの利用者減少の要因に繋がっている可能性あり</p> | |

6

地域公共交通に関する 問題・課題

1 地域公共交通に関する問題・課題

本市の人口動態及び市民の移動実態などの地域概況、地域公共交通の現状、前回計画の薩摩川内市地域公共交通網形成計画の評価を踏まえ、地域公共交通が抱える課題は以下のとおりです。

● 薩摩川内市の現状と問題点

● 地域公共交通利用者の減少

→市全体で人口が減少しており、地域公共交通の主な利用者となる高齢者についても、減少していくことが予想され、今後も地域公共交通利用者の減少が続くと考えられます。

→さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通の利用者が一層減少しています。

● 自家用車に依存した移動実態

→学生や後期高齢者を除いて、多くの市民が自動車免許を保有しており、日常生活においても自家用車を利用して移動する傾向にあります。

● 運行経費等などの市財政負担の増加

→コミュニティバス・デマンド交通の市負担額は微増傾向にある一方、利用者数は減少しているため、一人当たりの市負担額が増加しています。

→今後は、人口減少や少子高齢化の進行に伴う税収の減少により、コミュニティバスやデマンド交通への財政的な影響も予想されます。

● サービス水準の低下

→本市の地域公共交通は川内駅周辺を利用する系統が多くなっており、川内地域周辺は一定のサービス水準が確保されていますが、その他の地域では限られた運行内で乗り継ぐ必要があり、乗り継ぎ利用がしにくい状況となっています。

● 地域公共交通に関する情報の取得の難しさ

→行先や運行状況、乗り継ぎに関する情報提供が未更新または不十分であり、地域公共交通を普段利用しない人にとっては適切な情報が取得しにくい状況となっています。

● 利用者や地域住民の地域公共交通に対するニーズ

● 免許返納者に対する移動手段の確保

→高齢化の進行により自主的に免許返納を行った人の地域公共交通の利用が増加しています。

● 高齢者や学生など交通弱者の移動手段の確保

→通学目的で利用する学生や通院目的で利用する高齢者にとって、地域公共交通は日常生活での移動手段としての役割を担っていますが、地域公共交通の不便さを理由に外出を断念しなければならない状況が発生しています。

● 交通事業者の問題点・課題

● 運転手の高齢化、人材不足の深刻化

→他市で新型コロナウイルス感染症の影響も重なり、運転手不足により運行できない状況が発生しており、本市でも発生する恐れがあります。

● 市および交通事業者同士の連携の充実

→交通事業者同士の情報共有体制などが構築されておらず、ダイヤや路線の見直しの際も含め、乗り継ぎを考慮する機会が不足し、利用者の待ち時間を増加させてしまう状況が発生しています。

● 経営環境の悪化

→新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少が進む中で、燃料費の高騰も重なり、交通事業者の経営状況は厳しくなっています。

● 残存する課題(薩摩川内市地域公共交通網形成計画より)

- 路線重複区間の解消や各地域公共交通の役割分担等による運行の効率化
→運賃収入の減収に加え、近年では燃料費の高騰により運行経費が増加しているため、より一層の効率的な運行が必要です。
- 地域のニーズや利用状況の適切な把握と運行の見直し
→利用状況等を適切に把握し、地域住民のニーズに沿った路線や運行ダイヤ、運行形態の見直しが必要です。
- 地域公共交通の利便性の向上
→引き続き、利用環境の向上などを計画的に実施し、利便性の向上に努める必要があります。
- 利用促進に向けた情報発信
→利用方法などの出前講座や意見交換会を継続的に実施し、地域住民の地域公共交通利用をさらに促進する必要があります。

● 地域公共交通が抱える課題

- 地域公共交通の利用促進
→コロナ禍や人口減少、自動車依存による地域公共交通離れの影響により、利用者が減少する中で、地域公共交通サービスを維持していくため、利用方法などの出前講座や意見交換会等、引き続き利用促進に取り組む必要があります。
- 地域のニーズや利用状況を踏まえた地域公共交通体系の見直し
→交通事業者等の経営環境等が厳しくなりつつあるなかで、継続すべき路線やデマンド交通、自家用有償旅客運送への転換などを検討するためにも、高齢者をはじめとした地域公共交通を必要とする交通弱者を中心に、利用状況等を適切に把握し、地域住民のニーズに沿った地域公共交通体系の見直しを行う必要があります。
- 地域公共交通の利便性の向上
→引き続き、待合環境や利用環境の向上などを計画的に実施し、利用者の利便性の向上に努める必要があります。
→情報提供の面では、交通結節点や主要施設、WEB 上など、市民だけでなく観光客など市外からの来訪者を含め、誰でも容易に正確な情報を取得できる環境づくりが必要です。
- 交通関係の支出の抑制
→既存の地域公共交通の役割分担を明確にし、市が委託し運行を行っているコミュニティバスやデマンド交通については、持続可能性を考慮しつつ、利用状況に応じた運行内容の見直し及び改善を図る必要があります。

7

上位・関連計画

1 上位・関連計画

1

上位・関連計画

本市のまちづくりや公共交通に関する計画が目指している方向性や地域の課題を確認するため、上位計画である総合計画や関連計画である立地適正化計画などを整理しました。

整理を行った上位・関連計画は以下のとおりです。

▼上位・関連計画等一覧

| | 計画名 | 策定年 | 計画期間 |
|---|--------------------------|---------|---------------|
| 1 | 第2次薩摩川内市総合計画 (後期基本計画) | 2020年3月 | 2020年度～2024年度 |
| 2 | 薩摩川内市都市計画マスタープラン | 2016年3月 | 2016年～2036年 |
| 3 | 薩摩川内市定住自立圏共生ビジョン | 2020年3月 | 2020年度～2024年度 |
| 4 | 薩摩川内市立地適正化計画 | 2020年4月 | 2020年～2040年 |
| 5 | 薩摩川内市過疎地域持続的発展計画 | 2021年9月 | 2021年度～2025年度 |
| 6 | 第2次甌島ツーリズムビジョン | 2020年3月 | 2020年度～2024年度 |
| 7 | 第二次鹿児島市公共交通ビジョン | 2022年3月 | 2022年度～2031年度 |

| | 計画名 | まちづくりの基本方針 | 地域公共交通に関する課題 |
|----------|----------------------|---|--|
| 上位・関連計画 | 第2次薩摩川内市総合計画(後期基本計画) | <p>■基本理念</p> <p>【安全・安心】互いに支え合い、安全・安心な暮らしを充実します</p> <p>【活力】培った地域の活力から、更なる魅力を創造します</p> <p>【共生】人と地域が活躍する、共生協働のまちづくりを進めます</p> <p>【行財政】効果的・効率的な行財政運営を推進します</p> <p>■将来都市像</p> <p>人と地域が躍動し 安心と活力のあるまち 薩摩川内</p> | <ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線:更なる観光誘客に努める利用促進 肥薩おれんじ鉄道:沿線住民の利用促進、観光資源として活用 コミュニティ交通:利用者ニーズや地域の実情を把握し、効率的で利便性の高い交通体系へ再編し、利用促進 甕島航路:生活航路として維持確保 交通結節地点である川内駅や旅客ターミナル等を中心とした総合的な公共交通ネットワークの実現 蘭牟田瀬戸架橋供用開始に伴う公共交通ネットワークの再構築 |
| | 薩摩川内市都市計画マスタープラン | <p>■基本理念</p> <p>水・自然・歴史・文化と親しみ、暮らしきらめく快適交流拠点都市・薩摩川内</p> <p>■都市づくりの進むべき姿</p> <p>中心市街地と地域拠点の配置形成及び公共交通ネットワークの最適化により、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成</p> | <ul style="list-style-type: none"> 川内駅周辺では、交通サービス及び駅の利便性の向上につながる交通結節機能の強化によるアクセス性の向上 各地域の移動手段としての地域公共交通ネットワークを強化 |
| | 薩摩川内市定住自立圏共生ビジョン | <p>■圏域づくりの方向</p> <p>①子どもを産み育てる環境づくり</p> <p>②若年者の就業の場の創出と産業振興</p> <p>③高齢者の活躍の場の創出と安全・安心なまちづくり</p> <p>④都市部等からの本圏域への人の流れの創出による定住促進</p> <p>■将来像</p> <p>都市力の強化による定住自立圏の創出</p> | <ul style="list-style-type: none"> 本土地域で運行しているコミュニティバスは、合併前の形態をそのまま継続しているが、利用者の減少等により、乗客のいない空バスが発生している 本圏域のうち外洋離島である甕島は、離島であるが故に本土との往来に制限があることから、生活全般において格差が生じている |
| | 薩摩川内市立地適正化計画 | <p>■基本理念</p> <p>次世代につなぐ、スマートで持続可能なまちづくり</p> <p>■基本方針</p> <p>暮らしの質を確保する拠点の形成 ～集まって暮らそう～</p> <p>既存ストック活用の最大化 ～今あるものを最大限に活かそう～</p> <p>人と環境に配慮した仕組みの構築 ～やさしいライフスタイルを選ぼう～</p> | <ul style="list-style-type: none"> 車への依存度が高く公共交通の利用が少ない |
| | 薩摩川内市過疎地域持続的発展計画 | | <ul style="list-style-type: none"> 民間路線バス:利用者減少・運転手不足等の影響もあり、運行便数の確保、路線の維持が厳しい コミュニティバスや乗合タクシー、スクールバス等も同様に利用者は減少傾向 甕島航路:「フェリーニューこしき」は老朽化が進み、設備の不具合や部品の製造中止等も懸念される状況 |
| | 第2次甕島ツーリズムビジョン | <p>■基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域経済への寄与 交流の促進 誇りの醸成と継承 持続可能な地域社会の形成 <p>■基本方針</p> <p>甕島の資源の保護と活用による観光振興を主軸とした地域振興</p> | <ul style="list-style-type: none"> 蘭牟田瀬戸架橋の開通を見越した利便性の高い移動手段の確保 地域住民のニーズに対応できる公共交通体系の検討 |
| 周辺の計画自治体 | 第二次鹿児島市公共交通ビジョン | <p>■基本理念</p> <p>みんなで支える 未来につながる交通ネットワークづくり</p> | |

| 地域公共交通に関する目標・基本方針 | 地域公共交通に関する施策など |
|---|---|
| <p>■目指す姿 市内全域において 適切な移動手段が提供されている</p> | <p>①鉄道交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆九州新幹線：甌島等への観光誘客を含めた利用促進 ◆肥薩おれんじ鉄道：県市町で協働し、更なる利用促進 <p>②バス交通の利便性向上と効率的運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆コミュニティ交通：デマンド交通等の導入による利便性向上、利用実態に合った効率的な運行、利用しやすい環境づくりやマイバス意識の醸成 ◆民間路線バスとコミュニティ交通との連携 <p>③甌島航路の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆生活航路としての維持確保、ICTを活用したサービスの向上及び物流の拡大による航路の利用促進、観光振興など交流人口の拡大と利用促進 <p>④総合的な公共交通の連携と強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆総合的な公共交通政策のモビリティ・マネジメントの推進 ◆蘭牟田瀬戸架橋供用開始に伴う公共交通ネットワークの再編 |
| | <p>■地域公共交通ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆JR鹿児島本線、肥薩おれんじ鉄道、コミュニティバスなどの利用促進 ◆利用しやすい公共交通機関のあり方について調査・検討 <p>■広域的な交流を促進する各拠点間のアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆快適交流拠点都市にふざわしい交通アクセスの強化・向上 ◆川内港を活用した産業振興及び観光面での地域振興を支援する路線の整備 ◆中心市街地と郊外部との連携強化を図る路線整備の推進 |
| <ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通機能の充実 ◆甌島航路の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ◆デマンド交通(事前予約型乗合タクシー)の導入 ◆本土各支所地域と中心市街地を結ぶ、大循環バスの運行による利便性を高める交通システムの整備 <ul style="list-style-type: none"> ◆高速船の機能の充実、運航回数の増加を始めとする利便性や、サービスの向上など、甌島航路の充実 |
| | <p>■拠点間の公共交通機能の維持・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆拠点間の公共交通の維持や利便性の向上 ◆交通利便性の高い居住誘導区域内への居住誘導 ◆市民の公共交通利用を啓発するモビリティ・マネジメントの取組 |
| <p>■施策の展開方針</p> <p>①樋脇・入来・東郷・祁答院地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通ネットワークの整備等により、暮らしの安全・安心を確保し、持続可能な地域社会の形成及び経済成長の実現 | <p>■交通サービスの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆各地域におけるコミュニティ交通等の運行の維持・強化及び広域化 ◆甌島地域においては、自家用有償旅客運送の導入を検討 ◆自家用有償旅客運送事業について市内全域での導入を検討 <p>■甌島航路の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆生活航路としての維持確保と航路の利用促進 ◆「フェリーニューこしき」の今後の在り方について協議・検討 |
| <ul style="list-style-type: none"> ◆魅力的な受入環境の構築 | <p>■観光客の快適さの向上、航路・陸路が連携した効率的な交通体制の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆多様な観光ニーズに対応できる陸路での交通手段の提供 ◆自転車観光の推進策の検討 ◆高速船・フェリーの安定的運用と利用促進 ◆海上タクシーの運航状況の把握と協力体制の構築 <p>■受入環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆地域の実情に即した利便性の高い公共交通体系の検討・実践 |
| | <p>■広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道の輸送力の充実 九州新幹線や在来線の輸送力の充実に向け、事業者や沿線自治体と連携して、利用促進などに取り組む。 |

8

地域公共交通体系の 将来像と計画目標

- 1 薩摩川内市が目指す将来像
- 2 薩摩川内市における地域公共交通の基本方針
- 3 地域公共交通体系の将来像
- 4 計画の目標・目標値

人と地域が躍動し 安心と活力のあるまち 薩摩川内市

【安全・安心】

- ◆ 災害等に係るインフラ整備と市民や地域に非常時の備えが定着し、保健・医療を中心とした暮らしに対する不安が軽減され、豊かな自然や快適な環境のなかで誰もが支え合いながら安心して暮らしています。

【活力】

- ◆ 子どもや若者が健やかに成長し、豊かな心、確かな学力が育まれています。先人が築き上げた歴史や文化が継承され、誰もがお互いを思いやり、生きがいを持って生活しています。
- ◆ 地域特有の資源を生かした様々な交流が、まちづくりの活力となっています。
- ◆ 産業の振興が地域の活力を生み出す原動力となり雇用の場が確保され、女性や若者など様々な人たちが希望を持って働いています。

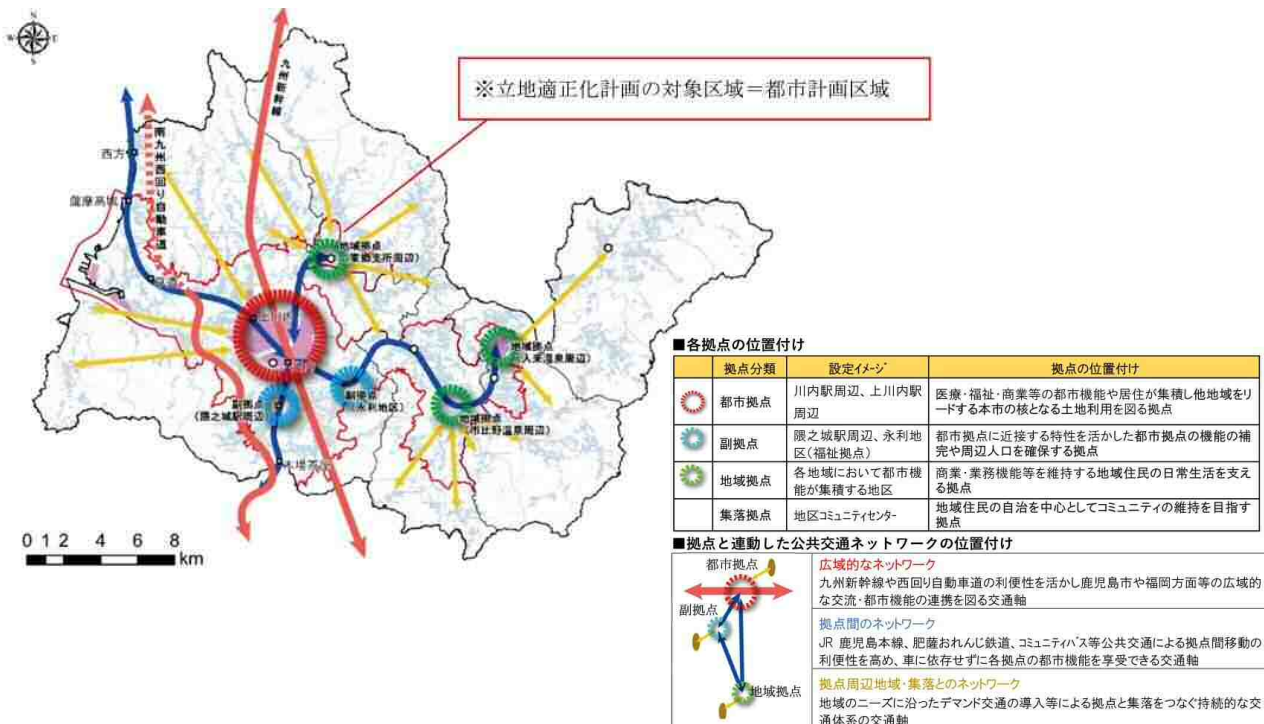
【共生】

- ◆ 日頃の暮らしのなかで、お互いの助け合いの輪が広がり、市民と市が共に力を合わせ、それぞれの地域の課題解決に向けた活動が活発に行われています。

【行財政】

- ◆ 市民に分かりやすく、簡素で効率的な行政運営、健全で安定した財政運営が行われています。

出典：第2次薩摩川内市総合計画(後期基本計画)



出典：薩摩川内市立地適正化計画

薩摩川内市の都市づくりの基本理念

「水・自然・歴史・文化と親しみ、暮らしきらめく快適交流拠点都市・薩摩川内」

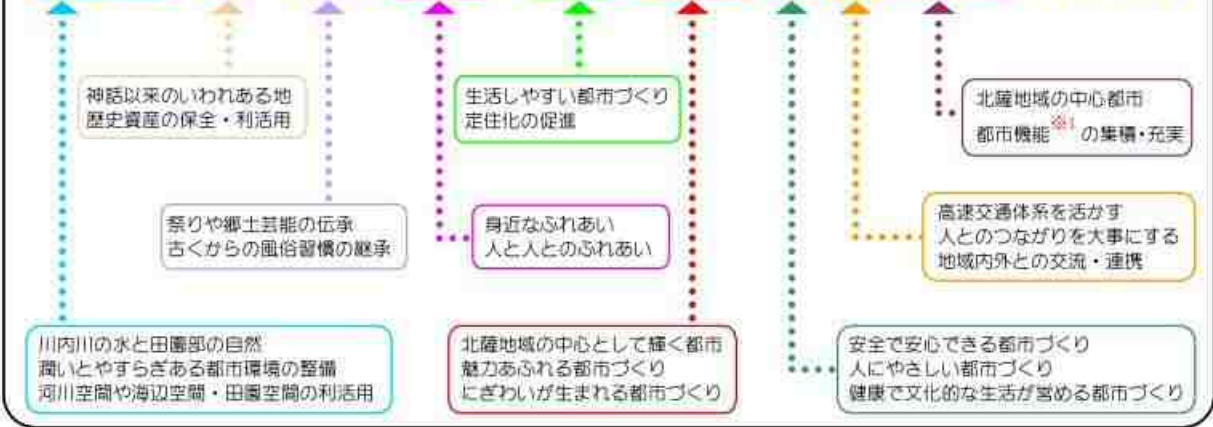
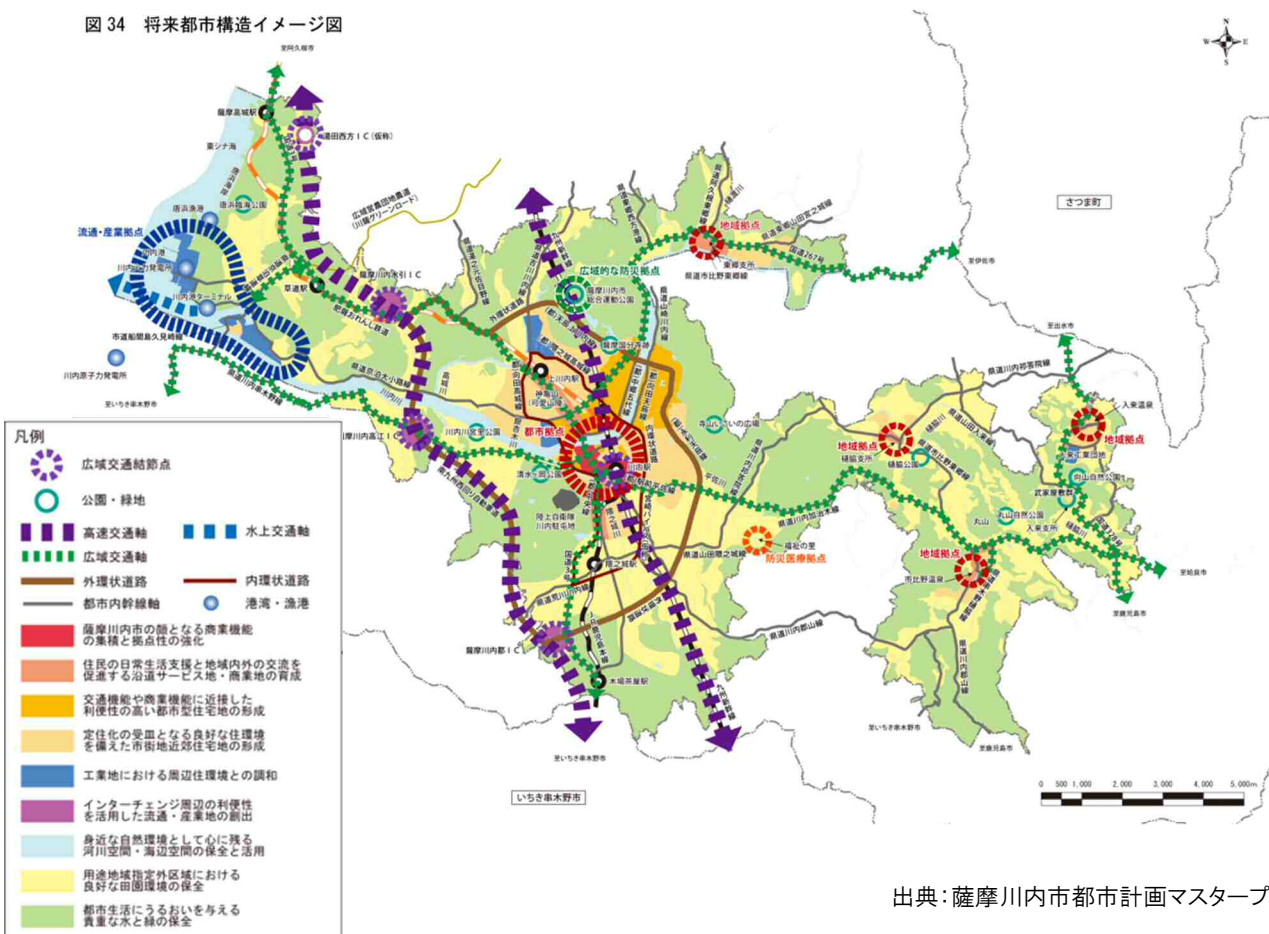


図 34 将来都市構造イメージ図



2

薩摩川内市における地域公共交通の基本方針

本市の現状、問題と課題や上位・関連計画を踏まえて、本市の地域公共交通の基本方針を次のように設定します。

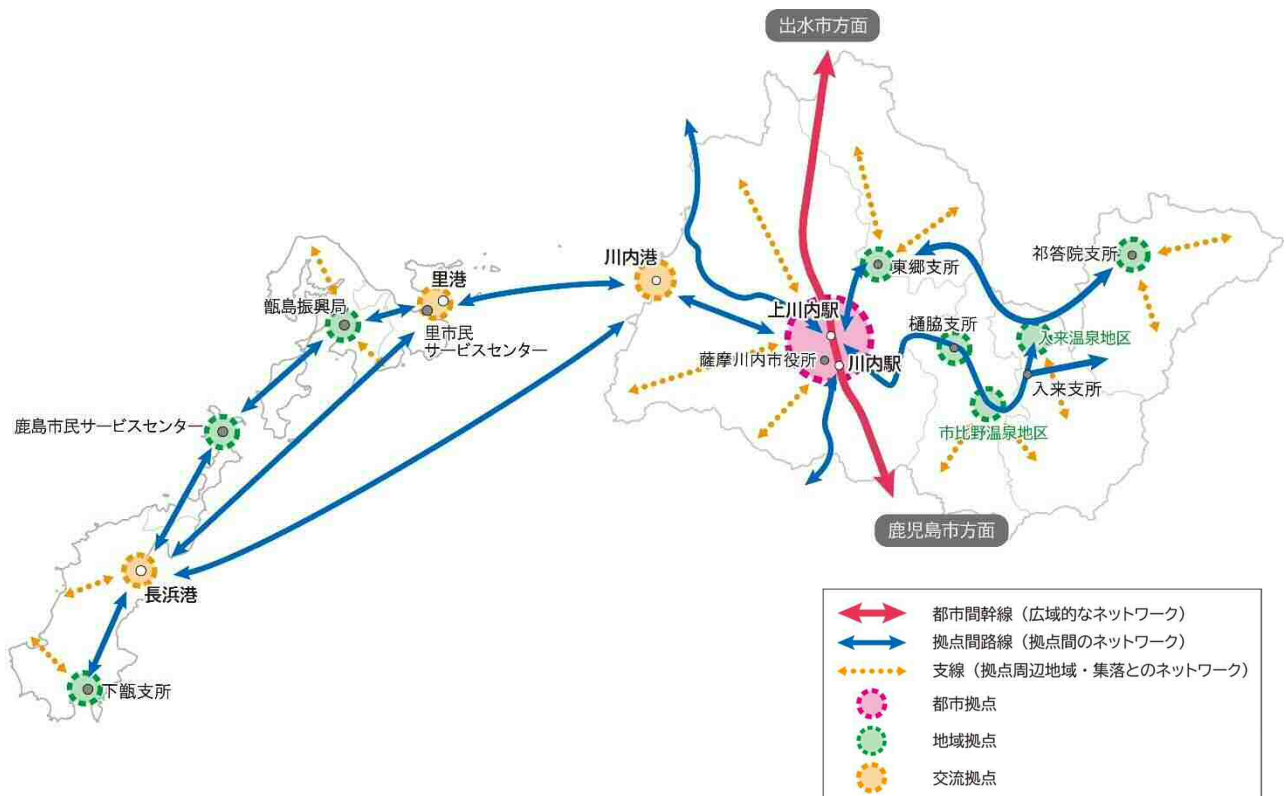
『安心と活力のあるまち』を支え続ける 地域公共交通の実現

まちづくりと連携し、市内を快適に移動できる、持続可能な地域公共交通を構築します。

また、市民、交通事業者、市が力を合わせ、薩摩川内市の地域公共交通ネットワークを支えます。

3

地域公共交通体系の将来像



(1) 拠点の考え方

薩摩川内市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の将来像を参考に、甑島地域を含めた市全体で以下のように拠点を設定します。

| 拠点的種類 | 対象箇所 | 位置付け |
|-------|----------------------------|--|
| 都市拠点 | 川内駅周辺、上川内駅周辺 | <ul style="list-style-type: none"> 医療・福祉・商業等の都市機能や居住が集積し他地域をリードする拠点 都市間幹線も含め多様な地域公共交通が結節する拠点 |
| 地域拠点 | 各地域において都市機能が集積する地区（支所等の周辺） | <ul style="list-style-type: none"> 商業・業務機能等や地域住民の日常生活を支える拠点 |
| 交流拠点 | 川内港、里港周辺、長浜港周辺 | <ul style="list-style-type: none"> 甑島地域と本土を結び、地域住民の日常生活を支え、観光振興に資する拠点 |

(2) 地域公共交通ネットワークの考え方

立地適正化計画の公共交通ネットワークの位置付けを参考に、甑島地域を含めた市全体で以下のように地域公共交通ネットワークを設定します。

| 項目 | 役割 | 交通機関 | 確保・維持策 |
|---------------------------|--|----------|---|
| 都市間幹線 (広域的なネットワーク) | 薩摩川内市と周辺地域を連絡し、鹿児島市や福岡方面等の広域的な移動を支える | 九州新幹線 | 利用状況に合わせた最適な運行本数などの輸送サービスについて、交通事業者と協議し、運行を確保する |
| 拠点間路線 (拠点間のネットワーク) | 通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの各拠点の都市機能を楽しむことができる移動手段を担う | JR 鹿児島本線 | |
| | | 肥薩おれんじ鉄道 | |
| | | 甑島航路 | 地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)を活用し、生活航路を確保する |
| | | 路線バス | 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、必要路線を確保する |
| 支線 (拠点周辺地域・集落とのネットワーク) | 拠点と集落をつなぎ、買い物や通院、通学・通勤などの日常生活の移動手段を担う | コミュニティバス | 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、必要路線を確保する |
| | | コミュニティバス | |
| | | デマンド交通 | 交通事業者と協議の上、一定水準の運行を確保する |
| | | タクシー | |
| 自家用有償旅客運送 | 地区コミュニティ協議会等と協議の上、運行を検討する | | |

拠点間路線の具体的な役割（路線・系統別）

■ 鉄道

| 路線 | | 具体的な役割 |
|----------|----------|---|
| JR鹿児島本線 | 上り(川内到着) | ・川内駅から神村学園前駅や串木野駅(いちき串木野市)を経由し、鹿児島中央駅(鹿児島市)へ連絡する ・主に薩摩川内市と鹿児島市間の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 下り(川内駅発) | |
| 肥薩おれんじ鉄道 | 上り(川内到着) | ・川内駅から出水駅や水俣駅を経由し、八代駅(熊本県)へ連絡する ・主に沿線地間や薩摩川内市内への通学、観光などの移動を担う |
| | 下り(川内駅発) | |

※ : 地域公共交通確保維持事業(鉄道施設総合安全対策事業費補助)を活用し確保する路線

■ 航路

| 路線 | | 具体的な役割 |
|------|------------------|--|
| 甌島航路 | フェリー(串木野新港～甌島各港) | ・薩摩川内市本土及びいちき串木野市と甌島を連絡する ・主に甌島住民や観光客、ビジネス利用者の本土と甌島間への移動を担う |
| | 高速船(川内港～甌島各港) | |

※ : 地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)を活用し確保する航路

■ 路線バス

| 路線 | 系統 | 具体的な役割 |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| 車庫前～阿久根新港及び鶴翔高校 | 車庫前～阿久根新港 | ・川内地域と隣接市である阿久根駅(阿久根市)周辺を連絡する ・主に川内地域と阿久根市間の通学・通勤や買い物・通院などの移動を担う |
| | 西方駅～阿久根新港 | |
| | 車庫前～鶴翔高校 | |
| 川内駅～川内漁協前・火力発電所前(京泊線) | 川内駅～川内漁協前 | ・都市拠点である川内駅から、交流拠点である川内港を経由し、旧川内発電所を連絡する ・主に川内地域内の買い物・通院などの移動を担う |
| | 川内駅～火力発電所 | |
| 大村循環 | | ・地域拠点である祁答院支所周辺と隣接町であるさつま町(旧宮之城町)方面を連絡する ・主に祁答院地域とさつま町間の買い物・通院などの移動を担う |
| 広橋・黒木三文字～楠田 | 広橋～祁答院支所～楠田 | ・地域拠点である祁答院支所周辺と隣接町であるさつま町方面や始良市方面、鹿児島中央駅(鹿児島市)を連絡する ・主に祁答院地域内の通学や、さつま町・鹿児島市間の買い物・通院などの移動を担う |
| | 鹿児島中央駅～楠田～黒木三文字 | |
| 上川内～東郷～宮之城 | 上川内～東郷～宮之城 | ・都市拠点である川内駅から、済生会川内病院や地域拠点である東郷支所周辺、隣接町の薩摩中央高校(さつま町)などを経由し、さつま町(旧宮之城町)方面を連絡する ・主に川内地域及び東郷地域とさつま町間の通勤、薩摩中央高校や川内地域の高校への通学、買い物・通院などの移動を担う |
| | 神村学園～上川内～東郷～宮之城 | |
| | 上川内～東郷～宮之城(薩摩中央高校経由) | |
| 上川内～市比野～入来 | 上川内～市比野～入来 | ・都市拠点である川内駅や地域拠点である樋脇支所及び入来支所と隣接町の旧薩摩中学校(さつま町)を連絡する ・主に川内地域と樋脇・入来地域間の通勤・通学、買い物・通院などの移動を担う |
| | 入来鉄道記念館前～薩摩中前 | |
| | 上川内～市比野・入来～薩摩中前 | |
| 上川内～市比野～入来(市民病院経由) | | |
| | 上川内～川内駅～純心女子大学 | ・都市拠点である川内駅から天大橋を経由し、鹿児島純心女子大学へ連絡する ・主に鹿児島純心女子大学の学生の移動を担う |
| 川内駅～純心女子大学 | | |
| マリオンホール～純心女子大学 | | ・川内地域内の鹿児島純心女子大学とマリオンホールを連絡する ・主に鹿児島純心女子大学の学生の移動を担う |
| 鹿児島～3号線 | 鹿児島～野田～上川内 | ・都市拠点である川内駅や、隣接市であるいちき串木野市等を経由し、鹿児島駅(鹿児島市)へ連絡する ・主に薩摩川内市といちき串木野市及び日置市、鹿児島市間の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 鹿児島～伊集院～上川内 | |
| | 串木野～川内営業所 | |
| 串木野駅～羽島・土川 | | ・川内地域と隣接市である串木野駅(いちき串木野市)を連絡する ・主に川内地域といちき串木野市間の買い物・通院などの移動を担う |
| 宮之城温泉～入来 | 宮之城温泉～入来 | ・入来地域と隣接町であるさつま町(旧宮之城町)方面を連絡する ・主に入来地域とさつま町間の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 宮之城鉄道記念館前～入来 | |
| 鹿児島～川内「せんだい号」(高速バス) | 鹿児島駅～純心女子大学 | ・鹿児島純心女子大学と鹿児島中央駅(鹿児島市)を連絡する ・主に鹿児島純心女子大学の学生の移動を担う |
| | 鹿児島中央駅～純心女子大学 | |
| | 鹿児島中央駅～川内駅～純心女子大学 | ・都市拠点である川内駅と鹿児島中央駅(鹿児島市)を連絡する ・主に薩摩川内市と鹿児島市間の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 川内営業所～鴨池港 | |
| 鹿児島駅～川内営業所 | | |
| 北薩線 | 鹿児島駅～鹿児島中央駅～薩摩郡山～宮之城 | ・隣接町であるさつま町から入来地域を経由し、鹿児島市へ連絡する ・主にさつま町と入来地域、鹿児島市間の通勤・通学、買い物・通院などの移動を担う |
| | 鹿児島駅～鹿児島中央駅～薩摩郡山～宮之城～薩摩中央高校 | |
| | 郡山麓～宮之城～薩摩中央高校 | |
| | 郡山麓～宮之城 | |
| 川内～鹿児島空港 | | ・都市拠点である川内駅と鹿児島空港を連絡する ・主に鹿児島空港利用者の移動を担う |

※ : 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し確保する路線

■ コミュニティバス

| 路線 | 行先経由 | 具体的な役割 |
|--------------|-------------------|---|
| 川内港シャトルバス | 国道3号ルート | ・都市拠点である川内駅と交流拠点である川内港を連絡する ・主に川内港利用者と沿線住民の買い物・通院などの移動を担う |
| | 県道京泊小路ルート | |
| 串木野新港線 | 川内駅～串木野新港(川内駅発) | ・都市拠点である川内駅と串木野新港を連絡する ・主に串木野新港利用者の移動を担う |
| | 川内駅～串木野新港(串木野新港発) | |
| 市内横断シャトルバス | 東郷・祁答院コース | ・都市拠点である川内駅と地域拠点である各支所や観光地を連絡する ・主に地域間の買い物・通院や観光などの移動を担う |
| | 樋脇・入来コース | |
| 甌島地域コミュニティ交通 | こしき縦貫バス | ・上甌島地域の里港と下甌島地域の手打港間を連絡し、甌島航路と接続する ・主に甌島航路利用者、甌島内の買い物・通院などの移動を担う |
| | 上甌島地域(浦内・江石線) | ・上甌島地域内を運行し、こしき縦貫バスと中甌港で接続する ・主に甌島航路利用者、甌島内の買い物・通院などの移動を担う |
| | 下甌島地域(長浜・瀬々野浦線) | ・下甌島地域内を運行し、甌島航路と長浜港で接続する ・主に甌島航路利用者、甌島内の買い物・通院などの移動を担う |
| | 下甌島地域(手打・片野浦線) | ・上甌島地域内を運行し、こしき縦貫バスと手打トンネルで接続する ・主に甌島航路利用者、甌島内の買い物・通院などの移動を担う |

※ : 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し確保する路線

支線の具体的な役割 (路線・系統別)

■ コミュニティバス

| 路線 | 行先経由 | 具体的な役割 |
|----------------------|------------------------|--|
| くるくるバス(東回り便) | 川内駅～総合運動公園～川内駅 | ・都市拠点である川内駅を発着とし、川内地域の中心市街地や総合運動公園を循環する ・主に地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| くるくるバス(西回り便) | 川内駅～総合運動公園～川内駅 | |
| 北部循環バス (湯田・西方循環線) | 西回り | ・都市拠点である川内駅を発着とし、川内地域の西方駅や川内高城温泉方面を循環する ・主に地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 東回り | |
| 北部循環バス (城上・吉川循環線) | 西回り | ・都市拠点である川内駅を発着とし、上宇都川路や吉川、地域拠点である東郷支所を循環する ・主に地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 東回り | |
| 北部循環バス (上山之口～川内駅) | 上山之口～勝目・冷水町～川内駅 | ・都市拠点である川内駅を発着とし、勝目団地や永利、宮崎団地などを經由し、上山之口へ連絡する ・主に地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 上山之口～百次・永利小学校・山田馬場～川内駅 | |
| | 上山之口～宮崎団地～川内駅 | |
| 南部循環線 | 青山・勝目コース | ・都市拠点である川内駅を発着とし、隈之城駅や矢倉町、青山、大原野を循環する ・主に地域内の通勤や買い物・通院などの移動を担う |
| | 天辰・永利コース | ・都市拠点である川内駅を発着とし、鹿児島純心女子大学や永利を循環する ・主に地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う |
| 高江・土川線(宮里経由) | 上り | ・都市拠点である川内駅を発着とし、高原団地や土川方面へ連絡する ・主に地域内の通勤や買い物・通院などの移動を担う |
| | 下り | |
| | 高原循環 | |

※ : 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し確保する路線

■ デマンド交通

| 路線 | エリア・区域 | 具体的な役割 |
|-------------|----------|---|
| 樋脇地域デマンド交通 | 北部エリア | ・樋脇地域内を運行し、川内地域に繋がる市内横断シャトルバスや路線バスに接続する ・主に地域内の通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 南部エリア | |
| 入来地域デマンド交通 | 副田エリア線 | ・入来地域内を運行し、川内地域に繋がる市内横断シャトルバスに接続する ・主に地域内の通学や買い物・通院などの移動を担う |
| | 大馬越エリア線 | |
| | 朝陽エリア線 | |
| | 八重エリア線 | |
| 東郷地域デマンド交通 | 藤川・鳥丸コース | ・東郷地域内を運行し、川内地域に繋がる市内横断シャトルバスや路線バスに接続する ・主に地域内の買い物・通院などの移動を担う |
| | 南瀬・山田コース | |
| | 斧淵・田海コース | |
| 祁答院地域デマンド交通 | 上手・黒木コース | ・祁答院地域内を運行し、川内地域に繋がる市内横断シャトルバスに接続する ・主に地域内の買い物・通院などの移動を担う |
| | 藺牟田コース | |

4

計画の目標・目標値

地域公共交通が抱える課題、上位・関連計画にて整理した地域公共交通に関する目標等を踏まえ、本計画の目標を次のとおりとします。

目標1 活力のあるまちを支える持続可能な地域公共交通

- ◆ 地域公共交通の運行路線及び運行形態について、最新の交通状況や地域のニーズを踏まえた見直しや再編を行い、より効率的で、持続可能な地域公共交通体系を確保します。
- ◆ 移動実態に沿った効率的な運行により、都市拠点と地域拠点等を結ぶ地域公共交通ネットワークを強化し、市民や市外からの来訪者が交流できる交通環境の確保を図ります。

| | 数値指標 | 参考値 | 現況値 | 目標値 (R10 年度) |
|---|--|--------------------------|--|-----------------|
| 1 | JR 川内駅の乗車人員 | 2,828 人/日 (R1 年度実績) | 2,170 人/日 (R3 年度実績) | 2,800 人/日 |
| 2 | 肥薩おれんじ鉄道(市内 5 駅)の利用者数 ^{※1} | 230,709 人/年 (R1 年度実績) | 194,549 人/年 (R2 年度実績) | 230,000 人/年 |
| 3 | 高速船・フェリーの利用者数 ^{※1} | 179,728 人/年 (R1 年度実績) | 132,788 人/年 (R2 年度実績) | 180,000 人/年 |
| 4 | 路線バス・コミュニティバス・デマンド交通等の利用者数 ^{※1} | 1,245 千人/年 (R1 年度実績) | 1,068 千人/年 (R2 年度実績 ^{※2}) | 1,121 千人/年 |
| 5 | 市の交通関係の補助金を含めた財政負担額 | — | 222 百万円/年 (R3 年度実績) | 30%以内での増加を抑える |

※1 : 地域公共交通確保維持事業に係る目標値については別紙に記載

※2 : R2 実績値内訳: 南国交通: 601 千人、鹿児島交通: 248 千人、コミバス・デマンド: 218,804 人

目標2 快適な移動を支える利便性の高い地域公共交通

- ◆ 本市の玄関口である川内駅を中心に、鉄道から航路、路線バス、コミュニティバス、そしてデマンド交通やタクシーと、各モード間の接続性を向上させ、移動しやすい地域公共交通を確保します。
- ◆ 結節点機能を担う場所では、乗り継ぎ環境や待合環境の改善を図り、利便性向上を図ります。

| | 数値指標 | 参考値 | 現況値 | 目標値 (R10 年度) |
|---|------------------------|-------------|--------------------|-----------------|
| 6 | 地域公共交通の待合環境に満足している人の割合 | 20% (R2) | 16.4% (R4 年度調査) | 30% |
| 7 | 地域公共交通の乗り継ぎに満足している人の割合 | 20% (R2) | 14.4% (R4 年度調査) | 30% |

目標3 市民をはじめとした誰もが利用しやすい地域公共交通

- ◆ 自動車を使えない学生や高齢者だけでなく、普段は自動車を利用する市民や市外からの来訪者も含めて、全ての人が便利に使える地域公共交通サービスを提供します。

| | 数値指標 | 参考値 | 現況値 | 目標値 (R10 年度) |
|----|------------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|
| 8 | 地域公共交通の情報提供に満足している人の割合 | 19% (R2) | 14.7% (R4 年度調査) | 30% |
| 9 | 免許返納者のコミュニティバス・デマンド交通利用者数 | — | 10,994 人/年 (R3 年度実績) | 11,000 人/年 |
| 10 | 川内港シャトルバスの利用者数 ^{※1} | 15,940 人/年 (R1 年度実績) | 9,924 人/年 (R3 年度実績) | 15,000 人/年 |

※1 : 地域公共交通確保維持事業に係る目標値については別紙に記載

目標4 引き付ける魅力を備えた地域公共交通

- ◆ 地域公共交通の利用に関する啓発活動に取り組むとともに、普段地域公共交通を利用していない市民や市外からの来訪者が地域公共交通を利用する機会づくりを行い、需要創出に取り組みます。
- ◆ 交通事業者と連携し、地域公共交通の認知度やイメージの向上を図ります。

| | 数値指標 | 参考値 | 現況値 | 目標値 (R10 年度) |
|----|-------------------------|----------------|--------------------|-----------------|
| 11 | 市民一人あたりの地域公共交通の一年間の利用回数 | 7.6 回 (H30) | 6.1 回 (R3 年度実績) | 7.6 回 |
| 12 | 一年間に地域公共交通を利用する人の割合 | — | 37.8% (R4 年度調査) | 50% |

目標値の設定の考え方・データの取得方法

| 基本目標 | 数値指標 | 目標値の設定の考え方 | データの取得方法 |
|------|------------------------------|---|--|
| 目標1 | 1 JR川内駅の乗車人員 | 地域公共交通の利便性向上により、R1年度(コロナ禍前)と同程度に設定 | 毎年度、JR九州のホームページ上に掲載されたものを整理 |
| | 2 肥薩おれんじ鉄道(市内5駅)の利用者数 | 地域公共交通の利便性向上により、R1年度(コロナ禍前)と同程度に設定 | 毎年度、統計さつませんだいに掲載されたものを整理 |
| | 3 高速船・フェリーの利用者数 | 航路改善計画に関連して、交通事業者は令和10年度目標値を180,000人としている | 毎年度、統計さつませんだいに掲載されたものを整理 |
| | 4 路線バス・コミュニティバス・デマンド交通等の利用者数 | 人口減少や生活環境等の変化を加味し、R1年度(コロナ禍前)の9割に設定 | 毎年度、統計さつませんだいに掲載されたもの及び市で整理 路線バス、コミュニティバス・デマンド交通等の利用者数の合計 |
| | 5 市の交通関係の補助金を含めた財政負担額 | 地域公共交通の利便性向上により負担額の増加を抑制 | 毎年度、市で整理 |
| 目標2 | 6 地域公共交通の待合環境に満足している人の割合 | 地域公共交通網形成計画の目標値を引き続き設定 | 市民アンケート調査にて整理 (満足、どちらかといえば満足と回答した人の割合の合計値) |
| | 7 地域公共交通の乗り継ぎに満足している人の割合 | 地域公共交通網形成計画の目標値を引き続き設定 | 市民アンケート調査にて整理 (満足、どちらかといえば満足と回答した人の割合の合計値) |
| 目標3 | 8 地域公共交通の情報提供に満足している人の割合 | 地域公共交通網形成計画の目標値を引き続き設定 | 市民アンケート調査にて整理 (満足、どちらかといえば満足と回答した人の割合の合計値) |
| | 9 免許返納者のコミュニティバス・デマンド交通利用者数 | 人口減少を加味し、現状程度の人々が利用 | 毎年度、市で整理 |
| | 10 川内港シャトルバスの利用者数 | 地域公共交通の利便性向上と甌島地域の観光振興により、R1年度(コロナ禍前)と同程度に設定 | 毎年度、市で整理 |
| 目標4 | 11 市民一人あたりの地域公共交通の一年間の利用回数 | R10年度の社人研推計人口(85,197人)で、各目標値の利用者数(646,447人)を割った回数 | 毎年度、市で整理 (地域公共交通の利用人数÷年度末人口) ※ 地域公共交通は、高速船・フェリー・コミュニティバス・デマンド交通・肥薩おれんじ鉄道を対象 ※ 年度末人口は、住民基本台帳より整理 |
| | 12 一年間に地域公共交通を利用する人の割合 | 人口減少や生活環境等の変化を加味し、市民の約半分及び現況値程度(約35,000人)以上の地域公共交通利用者数を維持 | 市民アンケート調査にて整理 (年に一回以上、地域公共交通を利用する人の割合) |

9

目標達成に向けた 施策・事業

1 目標達成に向けた施策・事業

本計画で設定した基本方針及び目標を達成するため、各地域の特性・現状を踏まえ、具体的な施策・事業について以下のように設定します。

■ 地域公共交通が抱える課題 ■

- 地域のニーズや利用状況を踏まえた地域公共交通体系の見直し

→交通事業者等の経営環境等が厳しくなりつつあるなかで、継続すべき路線やデマンド交通・自家用有償旅客運送への転換などを検討するためにも、高齢者をはじめとした地域公共交通を必要とする交通弱者を中心に、利用状況等を適切に把握し、地域住民のニーズに沿った地域公共交通体系の見直しを行う必要があります。
- 地域公共交通の利便性の向上

→引き続き、待合環境や利用環境の向上などを計画的に実施し、利用者の利便性の向上に努める必要があります。

→情報提供の面では、交通結節点や主要施設、WEB上など、市民だけでなく観光客など市外からの来訪者を含め、誰でも容易に正確な情報を取得できる環境づくりが必要です。
- 地域公共交通の利用促進

→コロナ禍や人口減少、自動車依存による地域公共交通離れの影響により、利用者が減少する中で、地域公共交通サービスを維持していくため、利用方法などの出前講座や意見交換会等、引き続き利用促進に取り組む必要があります。
- 交通関係の支出の抑制

→既存の地域公共交通の役割分担を明確にし、市が委託し運行を行っているコミュニティバスやデマンド交通については、持続可能性を考慮しつつ、利用状況に応じた運行内容の見直し及び改善を図る必要があります。

■ 計画の目標と施策・事業 ■

目標1 活力のあるまちを支える持続可能な地域公共交通

- 地域公共交通の運行路線及び運行形態について、最新の交通状況や地域のニーズを踏まえた見直しや再編を行い、より効率的で、持続可能な地域公共交通体系を確保します。
- 移動実態に沿った効率的な運行により、都市拠点と地域拠点等を結ぶ地域公共交通ネットワークを強化し、市民や市外からの来訪者が交流できる交通環境の確保を図ります。

事業1 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成・維持
事業2 地域の実状に応じた地域公共交通の導入

目標2 快適な移動を支える利便性の高い地域公共交通

- 本市の玄関口である川内駅を中心に、鉄道から航路、路線バス、コミュニティバス、そしてデマンド交通やタクシーと、各モード間の接続性を向上させ、移動しやすい地域公共交通を確保します。
- 結節点機能を担う場所では、乗り継ぎ環境や待合環境の改善を図り、利便性向上を図ります。

事業3 交通結節点機能の整備・強化

目標3 市民をはじめとした誰もが利用しやすい地域公共交通

- 自動車を使えない学生や高齢者だけでなく、普段は自動車を利用する市民や市外からの来訪者も含めて、全ての人が便利に使える地域公共交通サービスを提供します。

事業4 地域公共交通に関する情報提供の改善・充実

目標4 引き付ける魅力を備えた地域公共交通

- 地域公共交通の利用に関する啓発活動に取り組むとともに、普段地域公共交通を利用していない市民や市外からの来訪者が地域公共交通を利用する機会づくりを行い、需要創出に取り組めます。
- 交通事業者と連携し、地域公共交通の認知度やイメージの向上を図ります。

事業5 地域公共交通利用啓発活動の実施
事業6 観光施設や商業施設等と地域公共交通が協働したサービス展開
事業7 地域公共交通について議論する場の創出

■事業概要

市民の生活の足としての役割を維持・確保することを念頭に、鉄道や路線バス・コミュニティバスが重複している区間等を見直すなど、各地域公共交通の役割分担を明確にし、中心市街地から拠点周辺地域や集落までをつなぐ地域公共交通ネットワークの見直し・再編を行います。

また、デマンド交通や自家用有償旅客運送への転換、運行支援などを行い、生活のための交通手段を維持します。

■事業主体

市、交通事業者、国、県

■事業箇所

市全域

■取組内容

①地域公共交通ネットワークの見直し・再編

- ◆ 拠点間路線と支線の役割を明確にし、路線または時刻の重複を避けるなど、効率的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ◆ 路線バスやコミュニティバスについては、利用状況や収支等から運行ルートの見直し等や車両のダウンサイジング、デマンド交通・自家用有償旅客運送への転換、交通分野におけるDXの研究など、利用需要に応じた効率的な運行を検討し、路線の最適化を図ります。
- ◆ 鉄道や航路と路線バスやコミュニティバス、また路線バスやコミュニティバスとデマンド交通など、各モード同士の結節点において、利用需要の高い時間帯のダイヤを調整し、乗り継ぎ利便性の確保を図ります。

②デマンド交通の運行の見直し

- ◆ デマンド交通については、利用状況等を踏まえて、運行エリアの見直しの検討や、コミュニティバス等への乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの変更、または運行形態の見直しを行い、利便性向上を図ります。

▼地域別の具体的な見直し・再編例

| 対象地域 | 具体的な見直し・再編内容 |
|-------|--|
| 市全体 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 路線バスと市内横断シャトルバスの路線重複区間のダイヤ等の見直し ◆ コミュニティバスのダウンサイジング化 |
| 川内地域 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 鉄道路線とコミュニティバスの路線重複区間の見直しの検討 ◆ 鉄道路線とバスが接続するダイヤの見直し |
| 樋脇地域 | ◆ デマンド交通の見直し |
| 入来地域 | |
| 東郷地域 | |
| 祁答院地域 | |
| 甌島地域 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ コミュニティバス再編後、間もないことから、経過観察 ◆ 高速船、フェリーへの接続向上(ダイヤ改正への対応) ◆ 支線における自家用有償旅客運送の導入検討 |

③地域公共交通の運行支援

- ◆ 拠点間路線や支線に位置付ける路線は、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活の移動手段を担っており、地域公共交通ネットワークを形成する重要な路線ですが、交通事業者の経営努力だけでは継続運行が厳しいため、運行経費補助により路線を確保し、地域公共交通ネットワークの維持を図ります。
- ◆ 安定的な運行を維持していくため、乗務員の人材確保支援に取り組みます。
- ◆ 以下の路線については、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業等を活用して、引き続き補助を実施し、路線を確保・維持することで、日常生活における交通手段を存続させていくことが必要となります。

▼補助系統に係る事業及び事業主体

| 交通機関 | 系統 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|----------|-----------------------------|----------|------------|----------------------------|-------------------------|
| 鉄道 | 肥薩おれんじ鉄道線 | 第一種鉄道事業 | | 交通事業者 | 鉄道施設 総合安全対策 事業費補助 |
| 路線バス | 車庫前～阿久根新港 | 4条乗合 | 路線定期 運行 | 交通事業者 | 幹線補助 |
| | 鹿児島～野田～上川内 | | | | |
| | 鹿児島～伊集院～上川内 | | | | |
| | 鹿児島駅～鹿児島中央駅～薩摩郡山～宮之城 | | | | |
| | 鹿児島駅～鹿児島中央駅～薩摩郡山～宮之城～薩摩中央高校 | | | | |
| コミュニティバス | 市内横断シャトルバス | 4条乗合 | 路線定期 運行 | 市 (運行は 交通事業者 に委託) | フィーダー補助 |
| | 北部循環バス | | | | |
| | 川内港シャトルバス | | | | |
| 甑島航路 | 串木野・川内～甑島 | 一般旅客定期航路 | | 交通事業者 | 離島航路運営 費等補助 |

事業2

地域の実状に応じた地域公共交通の導入

■事業概要

コミュニティバスの利用が減少している地域においては、デマンド交通への転換や自家用有償旅客運送の導入を検討し、利用者の移動ニーズに沿った地域公共交通サービスを提供します。

■事業主体

市、交通事業者、地区コミュニティ協議会等

■事業箇所

市全域

■取組内容

①デマンド交通の運行の見直し(再掲)

- ◆ デマンド交通については、利用状況等を踏まえて、運行エリアの見直しの検討や、コミュニティバス等への乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの変更、または運行形態の見直しを行い、利便性向上を図ります。

②自家用有償旅客運送の運行拡大

- ◆ 現在、下甗町青瀬では、青瀬地区コミュニティ協議会が、自家用有償旅客運送「青瀬あいのり交通」を運行しています。
- ◆ 今後は、当該地域以外でも導入ができないか、地域公共交通の運行状況と事業者や地区コミュニティ協議会の意向等も踏まえて、検討を進めます。

▼青瀬あいのり交通



出典：青瀬コミュニティ日より

自家用有償旅客運送 とは

バス・タクシー事業が成り立たない地域において、輸送手段の確保が必要な場合に、安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスです。

▼事例：AI デマンド交通(チョイソコ)の運用システム・事業構造



事業3

交通結節点機能の整備・強化

■事業概要

各地域拠点の接続地点であり、市外からの来訪者を迎える玄関口である川内駅の交通結節点としての機能強化を図り、市民及び市外からの来訪者の利便性向上を図ります。

また、各地域拠点で乗り継ぎ拠点となっているバス停を中心に、利用実態やニーズに配慮した待合環境の整備を行います。

■事業主体

市、交通事業者

■事業箇所

市全域

■取組内容

①川内駅の交通結節点機能の強化

- 交通結節点として重要な拠点となる川内駅において、路線図や運行情報などの提供環境や乗継・乗換案内の改善を図ります。
- 川内駅バス乗り場には、路線バスやコミュニティバスが複数乗り入れているほか、鉄道や航路に乗り継ぎ利用する人も多いため、複数の地域公共交通の時刻表統一など、時刻表の掲示方法について検討します。

▼川内駅の時刻表案内



▼事例：スマートバス停の提示イメージ



①連節バスの情報表示

- バス運行情報
- デジタル時刻表

②路線バスの時刻表表示

- 現在時刻の時間帯を拡大表示
- 時刻横の「添え字」を小文字化

出典：YE デジタル HP

②地域拠点での乗り継ぎ環境の整備

- 各地域拠点に、乗り継ぎを快適に行うことができるように、公共施設や病院などの施設のロビー等を活用した、情報提供や待合環境の整備に取り組みます。

③待合環境の整備

- ◆ 利用需要の多いバス停等を対象に、整備基準要綱に基づき、上屋等の維持管理を行うとともに、既存の上屋等についても、安全かつ快適に待てるようなバス待合環境を整備します。
- ◆ ベンチの設置については、社会福祉協議会の補助事業の案内を行います。

④バス停の維持管理

- ◆ 老朽化したバス停等の補修など、適切なバス停の維持管理を引き続き行い、利用しやすい環境づくりを目指します。

事業4

地域公共交通に関する情報提供の改善・充実

■事業概要

公共交通機関同士の容易な乗り継ぎのために、地域公共交通マップ(わっぜか便利帳)の更新、運行状況や遅延情報の発信、MaaS などのデジタル技術の導入検討など、普段地域公共交通を利用しない市民や市外からの来訪者を含む全ての人が、市内を地域公共交通で快適に移動できる環境を整備します。

■事業主体

市、交通事業者

■事業箇所

市全域

■取組内容

①地域公共交通マップの更新

- 令和2年3月に更新したわっぜか便利帳を、さらに分かりやすく、運行内容の見直しなどに応じた路線図の修正や掲載内容の更新を行います。

②分かりやすいホームページの更新

- 運行情報等を提供する薩摩川内市のホームページについて、引き続き、路線図、時刻表等の更新を行うとともに、市外からの来訪者など普段地域公共交通を利用しない人が情報を取得しやすいページの作成に取り組みます。

③MaaS などのデジタル技術の導入検討

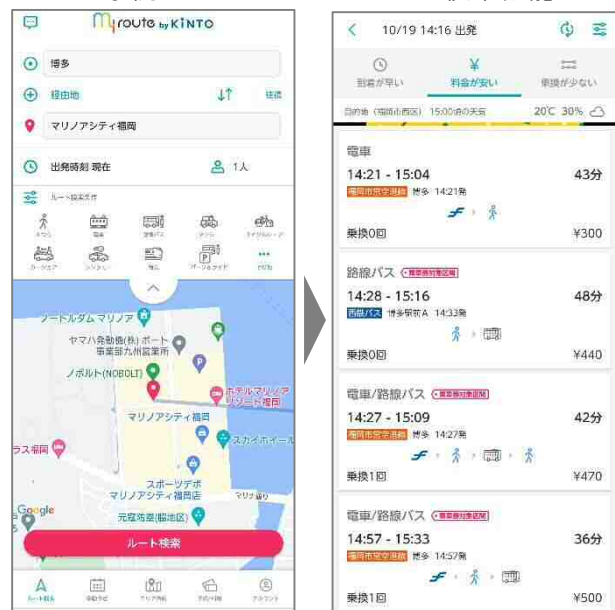
- 現在、全国的に広域的な導入を目指す組織や協議会等が発足し、MaaSを活用した実証実験が行われています。
- 本市では、今後、移動の利便性の向上や地域公共交通の維持、観光地での周遊促進等のために、県と連携した MaaS をはじめとするデジタル技術の導入について検討を行います。

▼MaaS のイメージ図



出典:国土交通省

▼事例:MaaS アプリによるルート検索機能



出典:My route アプリ

事業5

地域公共交通利用啓発活動の実施

■事業概要

バスやデマンド交通の使い方に関する出前講座のほか、学校や職場等への時刻表の配布、商業施設や病院等での地域公共交通の情報掲載など、地域や交通事業者と連携・協働した地域公共交通利用啓発活動を適宜実施することで、マイレール・マイシップ・マイバス意識の醸成(地域公共交通に対する愛着度向上)を図ります。

■事業主体

市、交通事業者、教育関係者、医療関係者、市民

■事業箇所

市全域

■取組内容

①地域公共交通出前講座等の実施

- ◆ 小学生等を中心に、時刻表や路線図の見方、料金の支払い方など、バスの乗り方についての出前講座を行い、地域公共交通に触れ合う機会を創出します。
- ◆ 高齢者をはじめとする市民を対象に、デマンド交通の予約方法を中心とした出前講座を行い、地域公共交通の利用促進を図ります。
- ◆ 出前講座等を通して、地域公共交通に関する業界や地域公共交通を支える運転手の魅力や必要性を伝え、職業・職種としての交通事業者の運転手のイメージアップを図ります。

▼小学生の社会科学習内でのバス教室の実施



▼デマンド交通の出前講座(祁答院地域)



出典：薩摩川内市 HP

②通学者や通院者などへの時刻表の配布

- ◆ 市内の高校・大学に通学する学生や各病院へ通院する市民等を対象に、各施設における時刻表を配布し、通学・通院時に地域公共交通を利用するきっかけづくりを行います。

③エコ通勤の普及

- ◆ 鹿児島県では、通勤時の交通手段を自家用車利用から公共交通機関に変える取組として「エコ通勤」を推進しています。
- ◆ エコ通勤特別割引制度の周知に努め、「エコ通勤」を通じて地域公共交通の利用促進を図ります。

▼事例：エコ通勤の広報チラシ



出典：鹿児島県 HP

④商業施設等への地域公共交通の情報掲載

- ◆ バス停まで多少の距離がある商業施設に対して、施設の出入口付近に最寄りバス停の時刻表を掲示してもらい、利用環境の改善と地域公共交通の利用を促進します。

事業6

観光施設や商業施設等と地域公共交通が協働したサービス展開

■事業概要

中心市街地や甑島地域の観光施設などへの来訪者を対象に、地域公共交通の利用による特典制度について、各種施設と協議・調整を行い、地域公共交通の利用促進を図り、地域の魅力や賑わいの創出につなげます。

■事業主体

市、交通事業者、観光関係者

■事業箇所

市全域

■取組内容

①観光振興を含めた企業との連携

- ◆ 商業施設や観光施設、交通事業者等と連携し、地域公共交通の運賃と各施設利用がお得になるクーポン等をセットにした企画商品の販売など、観光促進とともに地域公共交通利用促進を図ります。

▼事例：航路運賃と宿泊代等が一緒になった旅行商品

こしき旅
フリーチョイス

秋をプラン 2022年10月1日※～2023年2月28日※期間

step 1 船 + step 2 宿 + step 3 体験

を自由に組み合わせて
こしき島へGO!
(1泊1体験以上で助成適用)

元の2,500円割引
即ち30%割引!

大人おひとり様一泊
(お支払価格) **9,860円～36,680円**

お申し込み
お問い合わせ
TEL 0996-25-1140

上甑島観光案内所(重港ターミナル内)
TEL 09963-33930 / 受付時間 10:00～16:00

下甑島観光案内所(長浜港ターミナル内)
TEL 09963-5-1800 / 受付時間 10:00～16:00

出典：薩摩川内観光物産ガイド HP

▼事例：バス運賃と観覧券がセットとなった電子チケット

チケット概要

県営バス「長崎駅前」～「ペンギン水族館前」までのバス往復券と、ペンギン水族館の観覧券がセットになったチケットです。
大人は高校生以上、学割は中学生、小児は小学生です。
(幼児が小学生以上と同行する場合、バス運賃が無料となる場合があります。)



有効期限：2022/11/1

大人：¥1,080 学割：¥870

小児：¥590

ご利用可能エリア

ご利用案内

出典：My route アプリ

事業7

地域公共交通について議論する場の創出

■事業概要

利用状況や実態に合わせた地域公共交通ネットワークの見直し・改善等を継続的に協議する場として、地域公共交通活性化協議会を定期的を開催します。

■事業主体

市、交通事業者、市民

■事業箇所

市全域

■取組内容

①地域公共交通活性化協議会の開催

- ◆ 当該計画での施策を推進していくためには、地域の実情や事業者の意向等について議論する必要があります。
そのため、市民の代表者や交通事業者、関係機関等で構成される「薩摩川内市地域公共交通活性化協議会」を継続して開催し、協議・調整を進めていきます。

▼薩摩川内市地域公共交通活性化協議会



②地域公共交通について情報交換を行う場の設置

- ◆ 本市の地域公共交通の現状等について、交通事業者と情報共有を図り、課題について意見交換を行うための場を設置します。

③運賃等の料金体系の見直しに関わる検討を行う場の設置

- ◆ 一日乗車券や一定区域内での定額料金制度の導入検討のほか、コミュニティバスやデマンド交通の運賃見直し、路線バス等との金額差を考慮した運賃制度の検討を行う場を設置します。

10

計画のスケジュール・ 推進体制

- 1 事業スケジュール
- 2 計画の推進体制

1

事業スケジュール

| 目標達成に向けた 施策・事業 | 具体的な事業案 | 事業主体 | 事業スケジュール | | | | | |
|---|----------------------------|-------------------------|----------------|----|----|----|----|-----|
| | | | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| 事業1 持続可能な 地域公共交通ネットワーク の形成・維持 | ①地域公共交通ネットワークの見直し・再編 | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| | ②デマンド交通の運行の見直し | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| | ③地域公共交通の運行支援 | 市、国、県 | ▶ 毎年度実施 | | | | | |
| 事業2 地域の実状に応じた地域 公共交通の導入 | ①デマンド交通の運行の見直し(再掲) | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| | ②自家用有償旅客運送の運行拡大 | 市、交通事業者 地区コミュニティ協議会等 | ▶ | | | | | |
| 事業3 交通結節点機能の整備・ 強化 | ①川内駅の交通結節点機能の強化 | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| | ②地域拠点での乗り継ぎ環境の整備 | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| | ③待合環境の整備 | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| | ④バス停の維持管理 | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |
| 事業4 地域公共交通に関する情 報提供の改善・充実 | ①地域公共交通マップの更新 | 市 | ▶ | | | | | |
| | ②分かりやすいホームページの更新 | 市 | ▶ 毎年度実施 | | | | | |
| | ③MaaSなどデジタル技術の導入検討 | 市、交通事業者 | ▶ 県全体の動向に応じて検討 | | | | | |
| 事業5 地域公共交通利用啓発 活動の実施 | ①地域公共交通出前講座等の実施 | 市、交通事業者 | ▶ 毎年度実施 | | | | | |
| | ②通学者や通院者などへの時刻表の配布 | 市、交通事業者、教育関係者、 医療関係者 | ▶ | | | | | |
| | ③エコ通勤の普及 | 市、市民 | ▶ | | | | | |
| | ④商業施設等への地域公共交通の情報掲載 | 市、市民 | ▶ | | | | | |
| 事業6 観光施設や商業施設等と 地域公共交通が協働した サービス展開 | ①観光振興を含めた企業との連携 | 市、交通事業者、観光関係者 | ▶ | | | | | |
| 事業7 地域公共交通について議 論する場の創出 | ①地域公共交通活性化協議会の開催 | 市、交通事業者、市民 | ▶ 毎年度実施 | | | | | |
| | ②地域公共交通について情報交換を行う場の設置 | 市、交通事業者 | ▶ 毎年度実施 | | | | | |
| | ③運賃等の料金体系の見直しに関わる検討を行う場の設置 | 市、交通事業者 | ▶ | | | | | |

2

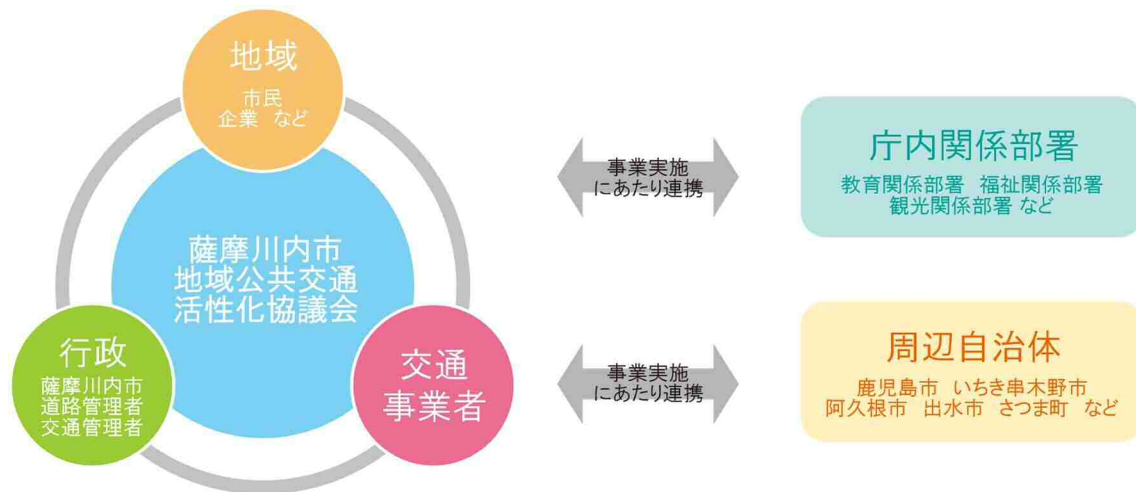
計画の推進体制

(1) 推進体制

「薩摩川内市地域公共交通活性化協議会」は、地域公共交通計画の作成に関する協議及び本計画の実施に係る連絡調整等を目的とした組織であり、地域公共交通利用者(市民)の代表である地区コミュニティ協議会や交通事業者、学識経験者、行政機関等から構成されています。

本計画は、法定協議会である「薩摩川内市地域公共交通活性化協議会」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

▼計画の推進体制



▼目標達成に向けた役割分担

| 構成 | 主な役割 |
|---------------------------|--|
| 薩摩川内市 地域公共活性化協議会 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の現状及び課題の把握 目標達成に向けた施策・事業の実施 PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価 |
| 地域 (市民・企業など) | <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を支える取組への主体的な関与・協力 地域公共交通の積極的な利用 |
| 行政 (市、道路管理者、 交通管理者) | <ul style="list-style-type: none"> 地域や交通事業者との協力体制づくり 地域公共交通に関わる施策・事業の実施 地域公共交通サービス提供の支援等(運行経費補助) 薩摩川内市地域公共交通活性化協議会の運営(事務局) |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の事業遂行(交通サービスの維持・確保、情報提供) 運行管理(安全性の確保) 地域公共交通に対する積極的な協力 |

(2) 計画の推進及び達成状況の評価と見直し

計画の推進については、「実施計画の作成(Plan)」、「事業実施(Do)」、「モニタリング・評価(Check)」、「計画の改善(Action)」、「見直し計画の立案(Plan)」に従って行います。

また、毎年度の地域公共交通確保維持事業の内容や補助系統に関する定量的な目標等については、協議会で協議・決定します(別紙にて記載)。

- ◆ 計画の達成状況の評価については、計画期間を通じた長期的な評価及び短期的な評価を、PDCAサイクルにおいて実施します。
- ◆ 長期的な評価では、数値目標の達成状況について評価を実施します。
- ◆ 地域公共交通を取り巻く環境が変化することも見込まれるため、薩摩川内市地域公共交通活性化協議会等において、関係者間での状況確認も実施しながら、計画期間満了時まで目標を達成することが困難であると推測される場合には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ◆ 短期的な評価は、毎年度、施策の実施状況について評価を行います。



| 基本目標 | 数値指標 | 評価時期 |
|---------------------------------|------------------------------|------|
| 目標1 活力のあるまちを支える持続可能な地域公共交通 | 1 JR 川内駅の乗車人員 | 毎年度 |
| | 2 肥薩おれんじ鉄道(市内5駅)の利用者数 | 毎年度 |
| | 3 高速船・フェリーの利用者数 | 毎年度 |
| | 4 路線バス・コミュニティバス・デマンド交通等の利用者数 | 毎年度 |
| | 5 市の交通関係の補助金を含めた財政負担額 | 毎年度 |
| 目標2 快適な移動を支える利便性の高い地域公共交通 | 6 地域公共交通の待合環境に満足している人の割合 | 最終年度 |
| | 7 地域公共交通の乗り継ぎに満足している人の割合 | 最終年度 |
| 目標3 市民をはじめとした誰もが利用しやすい地域公共交通 | 8 地域公共交通の情報提供に満足している人の割合 | 最終年度 |
| | 9 免許返納者のコミュニティバス・デマンド交通利用者数 | 毎年度 |
| | 10 川内港シャトルバスの利用者数 | 毎年度 |
| 目標4 引き付ける魅力を備えた地域公共交通 | 11 市民一人あたりの地域公共交通の一年間の利用回数 | 毎年度 |
| | 12 一年間に地域公共交通を利用する人の割合 | 最終年度 |

▼年間の本計画における評価の方法・手順

| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | |
|-----------------------|--------------------------------|----|-----------|-----------------|----|-----------|-----------------|-----|------------|--------------|-----------|-----------|--|
| 計画の推進 (PDCAサイクル) | Plan | | | Do | | | | | | Check | Action | | |
| 市議会 | 必要に応じ 補正予算措置 | | 6月 定例会 | 必要に応じ 補正予算措置 | | 9月 定例会 | 必要に応じ 補正予算措置 | | 12月 定例会 | 次年度予算 の議決 | | 3月 定例会 | |
| 次年度予算 | | | | | | | | | 予算編成 | | 議決 | | |
| 薩摩川内市 地域公共交通活性化協議会 | 事業の実施状況や、必要に応じて協議会開催(年に1~2回程度) | | | | | | | | | | 年度末 開催 | | |

附属資料

- 1 用語解説
- 2 薩摩川内市地域公共交通活性化協議会
① 規約
- 3 薩摩川内市地域公共交通活性化協議会
② 委員名簿

移動制約者

自分自身が自由に使える、自動車、バイク・原付及びそれに準ずる交通手段を持たない者のこと。

交通結節点

バスや鉄道、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のこと。

交通ネットワーク

拠点間を結ぶ、鉄道路線、バス系統、航路などのこと。

コミュニティバス

交通空白地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、地域を運行するバス。

自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない地域において、輸送手段の確保が必要な場合に、安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。

シャトルバス

本市においては、中心市街地と支所や港などの目的地とを効率的に輸送するため、民間路線バスと比較して、停留所の数を少なくし、所要時間を短くしたバスのこと。

ダウンサイジング

車両を小型化して、コスト削減や効率化をはかること。

多極ネットワーク型コンパクトシティ

全ての住民を中心市街地に集める一極集中型ではなく、串(交通ネットワーク)と団子(利便性の高い中心地区)のように、複数の地域を公共交通などでつないで構成される都市形態のこと。

高齢者をはじめとする多くの人が、公共交通や徒歩で利便施設にアクセスでき、人口減少下においても、人や施設が集約し快適な生活を送ることができる、持続可能な都市のこと。

地域公共交通

地域住民の日常生活や社会生活における移動手段や、地域への観光客やビジネス客等の地域内における移動手段である公共交通。

DX(デジタルトランスフォーメーション:Digital Transformation)

データとデジタル技術を活用して、製品やサービス、ビジネスモデルなどを変革し、人々の生活をよりよいものに変えていくこと。

デマンド交通

定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態のこと。

MaaS(マース:Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人の移動需要に対応して、複数の地域公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

マスタープラン

全体の方向付けを示す基本計画・基本設計。

モニタリング

調査や観測により状況を把握すること。

モビリティマネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(＝かしこく)利用する状態」へと自発的に転換するように促す、住民や職場組織などを対象としたコミュニケーション施策を中心とした取組のこと。

平成20年 3月 5日制定

(目的)

第1条 薩摩川内市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、次に掲げる事項を協議することを目的として設置し、道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)に定める地域公共交通会議を兼ねるものとする。

- (1)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。)第5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項
- (2)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、旅客の利便の増進及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項
- (3)地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年3月30日国総計第97号。)第2条第1項第1号の規定に基づく生活交通確保維持改善計画(以下「確保維持改善計画」という。)の策定及び実施に関する事項

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を鹿児島県薩摩川内市神田町3番22号薩摩川内市役所内に置く。

(事業)

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) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項。
(自家用有償旅客運送を含む)
- (2) 地域公共交通計画及び確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関する事。
- (3) 地域公共交通計画及び確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (4) 地域公共交通計画及び確保維持改善計画に位置づけられた事業の実施に関する事。
- (5) 前4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事項。

(協議会の委員)

第4条 協議会の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者とする。

- (1) 薩摩川内市長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (5) 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
- (6) 一般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
- (7) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- (8) 運航事業者の代表者又はその指名する者
- (9) 学識経験者

- (10)住民又は利用者の代表
- (11)薩摩川内警察署長又はその指名する者
- (12)道路管理者又はその指名する者
- (13)鹿児島県知事又はその指名する者
- (14)九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者
- (15)薩摩川内市内において自家用有償旅客運送(公共交通空白地有償運送)を実施している特定非営利活動法人等の運送団体の代表者又はその指名する者
- (16)薩摩川内市長が指名する職員
- (17)前各号に掲げる者のほか、市長が特に必要と認めた者

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の在任期間とする。

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監査 2名

2 会長は、薩摩川内市長又はその指名する者をもって充てる。

3 副会長及び監査は、委員の中から会長が指名する者をもって充てる。

(役員職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長が不在のときは、その職務を代理する。

3 監査は、出納監査を行い、その結果を会長に報告する。

(協議会の運営)

第8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、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 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。

6 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オブザーバーとして、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。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会において協議が調った事項について、協議会の構成員はその結果を尊重しなければならない。

(幹事会及び地域検討会)

第10条 協議会は、協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、必要に応じ幹事会及び地域検討会を置くことができる。

2 幹事会及び地域検討会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11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、薩摩川内市経済政策課に置く。

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。

(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。

(委任)

第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成20年 3月 5日から施行する。

2 この規約の一部改正は、平成27年 3月23日から施行する。

3 この規約の一部改正は、平成27年 4月 9日から施行する。

4 この規約の一部改正は、平成27年 8月 7日から施行する。

5 この規約の一部改正は、令和 3年 6月25日から施行する。

6 この規約の一部改正は、令和 4年 4月 1日から施行する。

R4.10.20 現在

| | 根拠 | 団体名 | 職 | 氏名 |
|----|--------|------------------|-------------|--------|
| 1 | 第4条1号 | 薩摩川内市 | 市長 | 田中 良二 |
| 2 | 第4条2号 | 南国交通株式会社 | 自動車事業部業務部長 | 上川 博文 |
| 3 | 第4条2号 | 鹿児島交通株式会社 | 常務取締役 | 西 修平 |
| 4 | 第4条2号 | JR九州バス株式会社 | 常務取締役企画運輸部長 | 吉住 信哉 |
| 5 | 第4条3号 | 有限会社入来タクシー | 代表取締役 | 坂元 貴斗 |
| 6 | 第4条3号 | 有限会社川内観光交通 | 代表取締役 | 手打 哲也 |
| 7 | 第4条3号 | 有限会社祁答院タクシー | 代表取締役 | 帯田 次則 |
| 8 | 第4条3号 | 有限会社市比野タクシー | 代表取締役 | 原口 三浩 |
| 9 | 第4条4号 | 南国交通労働組合 | 執行委員長 | 鬼塚 俊一 |
| 10 | 第4条4号 | 私鉄鹿児島交通労働組合 | 執行委員長 | 岡 良二 |
| 11 | 第4条5号 | 公益社団法人鹿児島県バス協会 | 専務理事 | 改元 秀男 |
| 12 | 第4条6号 | 一般社団法人鹿児島県タクシー協会 | 専務理事 | 山口 俊則 |
| 13 | 第4条7号 | 九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社 | 副支社長 | 前田 秀作 |
| 14 | 第4条7号 | 肥薩おれんじ鉄道株式会社 | 専務取締役 | 村上 勲 |
| 15 | 第4条8号 | 甌島商船株式会社 | 代表取締役専務 | 鈴木 一浩 |
| 16 | 第4条9号 | 鹿児島大学 | 准教授 | 小山 雄資 |
| 17 | 第4条10号 | 陽成地区コミュニティ協議会 | 会長 | 田中 壽 |
| 18 | 第4条10号 | 隈之城地区コミュニティ協議会 | 会長 | 赤崎 弘熙 |
| 19 | 第4条10号 | 野下地区コミュニティ協議会 | 会長 | 徳利 忠好 |
| 20 | 第4条10号 | 朝陽地区コミュニティ協議会 | 会長 | 成枝 親久 |
| 21 | 第4条10号 | 山田地区コミュニティ協議会 | 会長 | 鶴田 清人 |
| 22 | 第4条10号 | 上手地区コミュニティ協議会 | 会長 | 市來 雄二 |
| 23 | 第4条10号 | 上甌地区コミュニティ協議会 | 会長 | 馬場 正弘 |
| 24 | 第4条10号 | 手打地区コミュニティ協議会 | 会長 | 迫田 満男 |
| 25 | 第4条11号 | 薩摩川内警察署 | 署長 | 田之上 博詞 |
| 26 | 第4条12号 | 鹿児島国道事務所阿久根維持出張所 | 所長 | 原田 義博 |
| 27 | 第4条12号 | 鹿児島県北薩地域振興局 | 建設部長 | 仁禮 景一 |
| 28 | 第4条12号 | 薩摩川内市建設部 | 部長 | 久保 信治 |
| 29 | 第4条13号 | 鹿児島県総合政策部交通政策課 | 主幹兼陸上交通係長 | 肥後 卓志 |
| 30 | 第4条14号 | 九州運輸局鹿児島運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 南 崇 |
| 31 | 第4条14号 | 九州運輸局鹿児島運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 西村 英明 |
| 32 | 第4条15号 | 青瀬地区コミュニティ協議会 | 会長 | 東 実 |
| 33 | 第4条16号 | 薩摩川内市経済シティセールス部 | 部長 | 有馬 眞二郎 |
| 34 | 第4条17号 | 川内商工会議所 | 会頭 | 橋口 知章 |
| 35 | 第4条17号 | 薩摩川内市商工会 | 会長 | 今藤 尚一 |

薩摩川内市地域公共交通計画

令和5年3月

発行：薩摩川内市地域公共交通活性化協議会

(事務局：薩摩川内市 経済シティセールス部 経済政策課)

〒895-8650

鹿児島県薩摩川内市神田町3番22号

TEL：0996-23-5111 FAX：0996-20-5570

Mail：ks-kikakusomu@city.satsumasendai.lg.jp