

政策体系	政策No.	1	政策名	にぎわい(産業の活力があふれ、交流と賑わいが生まれるまちづくり)	施策幹事課	地域政策課			
	施策No.	5	施策名	持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	施策幹事課長名	藤崎 勝清			
施策関係課名		観光PR課							
1 基本計画期間(2018年度～2022年度)における施策の方針									
<p>関係団体等と連携し、JRや路線バスなど地域の実情に合わせた公共交通機関の維持を目指します。 また、地域内移動や中心市街地へのアクセス、空港・JRなど交通結節点からの乗り換え需要などの利用者ニーズを適切に把握し、誰もが分かりやすく安心して利用でき、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。</p>									
2 施策の成果把握									
①成果指標（意図の達成度を表す指標）		◎目標達成(100%以上)      △目標を未達成(100%未満)					目標達成の方向性		
		単位	区分	2018年度	2019年度	2020年度		2021年度	2022年度
A	日常生活で移動に不便を感じている市民の割合	%	成り行き値	41.5	41.5	41.5	41.5	41.5	更なる減少を目指します
			目標値	41.0	39.5	39.0	38.5	38.0	
			実績値					39.2	
			達成率					97%	
			結果					△	
B	肥薩線(吉松～隼人)の平均通過人員(人/日)	人	成り行き値	656.0	649.0	643.0	637.0	631.0	更なる増加を目指します
			目標値	656.0	657.0	658.0	659.0	660.0	
			実績値	656.0	605.0	480.0	518.0		
			達成率	100%	92%	73%	79%		
			結果	◎	△	△	△		
C	日豊本線(都城～国分)の平均通過人員(人/日)	人	成り行き値	1,438.0	1,424.0	1,410.0	1,396.0	1,382.0	更なる増加を目指します
			目標値	1,438.0	1,448.0	1,458.0	1,468.0	1,480.0	
			実績値	1,438.0	1,389.0	728.0	830.0		
			達成率	100%	96%	50%	57%		
			結果	◎	△	△	△		
D	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	人	成り行き値	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	更なる増加を目指します
			目標値	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	
			実績値	3.8	3.3	3.0	2.7		
			達成率	76%	66%	60%	54%		
			結果	△	△	△	△		
E	市が運行主体である循環バス・観光バスの1便当たりの利用者数	人	成り行き値	9.6	9.8	9.9	10.1	10.2	更なる増加を目指します
			目標値	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	
			実績値	5.2	5.0	3.6	3.7		
			達成率	47%	45%	33%	34%		
			結果	△	△	△	△		
② 成果指標の測定方法（実際にどのように実績を把握するか）		③ 2022年度の目標値設定の考え方							
A 日常生活で移動に不便を感じている市民の割合 ※市民意識調査		A 2017(平成29)年度の現状値41.5%を基に、更なる改善を目指すこととし、2022(令和4)年度の目標値を38%とする。							
B 肥薩線(吉松～隼人)の平均通過人員(人/日) ※JR九州が、毎年度8月に前年度実績値をホームページで公表する。		B 2018(平成30)年度の現状値656人を基に、さらなる改善を目指すこととし、2022(令和4)年度の目標値を660人とする。							
C 日豊本線(都城～国分)の平均通過人員(人/日) ※JR九州が、毎年度8月に前年度実績値をホームページで公表する。		C 2018(平成30)年度の現状値1,438人を基に、さらなる改善を目指すこととし、2022(令和4)年度の目標値を1,480人とする。							
D ふれあいバスの1便当たりの利用者数 ※ふれあいバス利用者数/運行便数。翌年度5月頃把握予定。		D 成り行き値は、微増傾向であり、2022(令和4)年度の成り行き値4.5人を基に、更なる改善を目指すこととし、毎年度5人を目標値とする。							
E 市が運行主体である循環バス・観光バスの1便当たりの利用者数 ※循環・観光バス利用者数/運行便数。翌年度5月把握予定。		E 成り行き値は、微増傾向であり、2022(令和4)年度の成り行き値10.2人を基に、更なる改善を目指すこととし、毎年度11人を目標値とする。							
		F							

### 3 基本計画期間で解決すべき施策の課題(総合計画より)

本市は、空港をはじめ、JR日豊本線・肥薩線に11の駅、九州縦貫自動車道・東九州自動車道に5つのインターチェンジを有し、南九州の交通の要衝となっています。

また、市内には、ふれあいバスや市内循環バス、地域間幹線系統バスなどが運行するなど、市民や観光客の重要な移動手段となっており、さらに、本市の交流拠点としての役割を高めるためには、陸・空の広域交通網の利用促進、輸送量の増加や利便性の向上などを目指し、県や関係機関との連携強化に努める必要があります。

地域交通網では、自家用車依存の高まりや少子高齢化の進行により、バス利用者は年々減少してきています。これまで、ふれあいバスの路線の見直しや不採算路線のデマンド交通への転換など地域交通網の再編に取り組んできましたが、市民の日常生活の移動手段を確保し、観光客の利便性の向上を図るため、なお一層、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく必要があります。

### 4 施策の現状

#### ①2021年度施策の取組方針

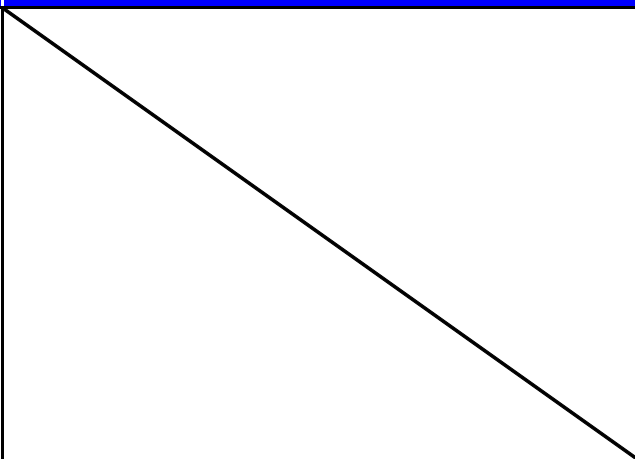
- 霧島市地域公共交通会議の開催等を通じ、地域住民をはじめ関係者の方々や交通事業者等との協議を重ねながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保に取り組む。
- 霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 地域住民の運行ニーズを踏まえ、「市街地循環バスの運行見直しに向けた基本方針案」を策定し、霧島市地域公共交通会議における合意形成を図る。
- 2021(令和3)年10月から、はやと循環ワゴンの実証運行及びバスロケーションシステムの実証実験を行い、それらの結果を踏まえ、本格導入に向けた検討を行う。
- 2022(令和4)年4月の鹿児島空港開港50周年に向けて、各種イベント等の実施について、県をはじめとする関係機関と協議を進める。
- 霧島周遊観光バスについて、平日の臨時運行を推進するため、積極的にPR活動を実施する。

#### ②2021年度取組方針の達成状況

- 霧島市地域公共交通会議の開催(3回)等を通じ、地域住民をはじめ関係者の方々や交通事業者等との協議を重ねながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保に取り組んだ。
- 市が実施したバスへの乗込調査や住民座談会における地域住民の意見等を踏まえ、ふれあいバスの路線見直しやデマンド交通のエリア拡大を図るとともに、令和3年10月から、はやと循環ワゴンの実証運行を開始した。
- 利用実績や利用者・運行事業者へのヒアリング等を通じ、市街地循環バスの運行の課題等を整理するなど、課題解決に向けた取組に着手した。
- はやと循環ワゴンの利用実態及び地域ニーズを踏まえ、ルート・ダイヤの一部見直しを行った上で、令和4年6月からの本格運行を決定した。また、同ワゴンに搭載するロケーションシステムの本格導入を決定するとともに、MaaSやAIなど新しい技術の導入に向けた調査研究を実施した。
- 地元航空会社と連携した記念事業(市内小・中学校を対象とした遊覧フライト)の実施を企画した。
- 市教育委員会、上野原縄文の森と連携して周遊観光バスを利用した子供向け学習イベントを開催し、周遊観光バスのPR、利用促進を図った。

#### 5 2022年度施策の取組方針

- 霧島市地域公共交通会議の開催等を通じ、地域住民をはじめ関係者の方々や交通事業者等との協議を重ねながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保に取り組む。
- 霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 2021(令和3)年度に策定した「市街地循環バスの運行見直しに向けた基本方針」を踏まえ、2022(令和4)年10月から見直し後の運行を行う。
- 市街地循環バス等へのバスロケーションシステムの導入を進めるとともに、交通拠点施設へのデジタルサイネージの設置を検討する。
- 鹿児島空港開港50周年を契機として、県をはじめとする関係機関と連携し、航空業界の活性化や空港の利用促進に資する取組を実施する。
- 霧島周遊観光バスについて、平日の臨時運行を推進するため、積極的にPR活動を実施する。



政策体系	政策No.	1	基本事業名	総合的な公共交通の連携の強化	基本事業 主担当課	地域政策課
	施策No.	5				
	基本事業No.	1				

### 1 基本事業の目的、取組方針(総合計画より)

九州新幹線全線開通や国内外の格安航空路線の開設等により、公共交通の充実による二次アクセスの利便性の向上はますます重要となっていることから、事業者等と連携し、機能強化に努めます。

航空については、県や関係機関との連携を図りながら、国内のみならず海外路線の確保やチャーター便の誘致に努めます。鉄道については、関係機関等との連携を図りながら、路線や運行本数の維持・存続を図るとともに、鉄道を利用した観光商品の開発など利用者の増加につながる施策を展開します。

### 2 基本事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどのように変化しているか、更に今後どう変化するか?

■新型コロナウイルス感染症拡大を防止するため、県境をまたぐ移動が制限されたことにより、航空、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の利用者が著しく減少し、これらの交通事業者の経営は悪化している状況である。

■航空業界では、新型コロナウイルス感染症の影響により、日本航空とANAホールディングスがともに2021(令和3)年3月期連結決算で巨額赤字を計上するなど厳しい状況が続いており、地域航空各社の経営統合や再編の動きが加速化している。

■2016(平成28)年10月、JR九州は東京証券取引所へ株式を上場し、完全民営化した。JR九州は、地方路線維持へ最大限の努力をしていくとしている一方、地方交通線について、自治体が路線を保有し、JR九州が運行を行う「上下分離方式」への移行を含めた議論を始める意向を示している。今後、経営の更なる合理化等により、無人駅化等も懸念される。

■新型コロナウイルスの感染拡大や2020年7月豪雨で被災した八代-吉松間の不通による観光客の減少に伴い、JR九州は、2022(令和4)年3月21日をもって特急「はやとの風」を廃止した。

■JR九州は2020年7月豪雨で被災した肥薩線の復旧費を約235億円と試算し、現在、国、熊本県、JR九州等で構成する肥薩線検討会議において「鉄道による再建案」について協議が行われている。

■2020(令和2)年7月に鹿児島空港国際線ターミナルの増改築工事が竣工し、インバウンドをはじめとする国際線利用者の受け入れ環境が整備された。一方、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、2022(令和4)年7月1日現在、定期便4路線はもとより国際チャーター便を含め全ての路線が運休している。

### 3 2021年度基本事業の取組方針

■霧島市地域公共交通会議の開催等を通じ、地域住民をはじめ関係者や交通事業者等との協議を重ねながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保に取り組む。

■2020(令和4)年4月の鹿児島空港開港50周年に向けて、各種イベント等の実施について、県をはじめとする関係機関と協議を進める。

■地域のニーズ把握に努め、公共交通網の見直しや周知・広報活動を強化すること等により、公共交通の更なる利用促進を図る。

■特急「はやとの風」を活用した貸切ツアー「青春ノスタルジック。特急はやとの風、出発進行!事業」を実施し、観光協会をはじめ活性化団体や地元の高校生と連携し、貸切ツアーを周知することで、肥薩線の利用促進を図る。

### 4 2021年度の取組達成状況

■霧島市地域公共交通会議の開催(3回)等を通じ、地域住民をはじめ関係者や交通事業者等との協議を重ねながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保に取り組んだ。

■地元航空会社と連携した記念事業として、市内小・中学校を対象に遊覧フライトの実施を企画した。

■路線マップのリニューアルを行うとともに、若年層(児童生徒)に対し、次のとおり、地域公共交通への関心を高める取組を実施した。

・竹子小学校の遠足に溝辺ふれあいバスを活用。  
・隼人工業高校美術部生徒が車両ラッピング(はやと循環ワゴン)を制作。

■特急「はやとの風」を活用した貸切ツアーについて、観光協会をはじめとする活性化団体等と連携して駅でのお出迎え等を実施した。また、「フォトジェニックの旅」をテーマに、プロカメラマンによる車内での撮影方法の説明や参加者へのサポートを行い、最後に参加者自身が情報発信することで、肥薩線をはじめとした魅力の発信と利用促進につなげた。

■JR九州、日本航空、阪急交通社と連携し、肥薩線を活用したツアーを企画し、JR九州による出発式や、地元団体や高校生を中心とした歓迎セレモニーを実施した。車内では日本航空及びJRの客室乗務員同乗によるおもてなしを、各駅では地元団体や高校生によるおもてなしを行い、貸切ツアーの周知や肥薩線の魅力を認識してもらうことで、今後の肥薩線の利用促進につなげた。

### 5 2022年度基本事業の取組方針

■霧島市地域公共交通会議の開催等を通じ、地域住民をはじめ関係者や交通事業者等との協議を重ねながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保に取り組む。

■鹿児島空港開港50周年を契機として、県をはじめとする関係機関と連携し、航空業界の活性化や空港の利用促進に資する取組を実施する。

■地域のニーズ把握に努め、公共交通網の見直しや周知・広報活動を強化すること等により、公共交通の更なる利用促進を図る。

■JR九州や観光協会等との連携による誘客に努めるなど、肥薩線の利用促進を図る。

政策体系	政策No.	1	基本事業名	バス交通の利便性向上と効率的運行	基本事業 主担当課	地域政策課 観光PR課
	施策No.	5				
	基本事業No.	2				

### 1 基本事業の目的、取組方針(総合計画より)

買い物・通勤・通学などの市民の移動ニーズを適切に把握し、効率的なふれあいバスやデマンド交通の運行を行うとともに、観光客の利便性の向上を図るため、公共交通同士の乗り継ぎの見直しや交通結節点の機能強化を行い、誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通ネットワークの形成を進めます。

また、住民座談会等を通じ、バスの利用促進に向けた広報・啓発事業を積極的に展開し、バス交通を地域全体で「創り、守り、育てる」気運の醸成を図ります。

### 2 基本事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどのように変化しているか、更に今後どう変化するか?

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資するため、2020(令和2)年3月に「霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】」を策定した。
- 75歳以上のドライバーを対象に、記憶力や判断力を測る「認知機能検査」の強化を柱とした改正道路交通法が2015(平成27)年6月に成立した。厚生労働省によると、2025(令和7)年には後期高齢者は700万人に達し、そのうち5人に1人が認知症になる見込みであり、運転免許証の自主返納が増加すると高齢者の移動手段の確保が今後の重要な課題となる。
- 小グループによる旅行形態が増加していることから、主要な交通拠点から移動するための二次アクセスの確保が課題となっている。
- 新型コロナウイルス感染症拡大を防止するため、県境をまたぐ移動が制限されたことにより、空港リムジンバスや高速バスの利用者が著しく減少し、バス事業者の経営は悪化している状況である。
- バス事業者の経営悪化や運転者不足の深刻化などにより、地域間幹線系統バス路線の廃止や運行本数の縮小が懸念される。

### 3 2021年度基本事業の取組方針

- 霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 牧園地域のふれあいバス利用者数が少ないことから、同地域について重点的に見直しを進める。
- 2021(令和3)年10月からはやと循環ワゴンの実証運行に併せて、バスロケーションシステムの実証実験を実施する。
- 路線バスの利用促進につながるよう、利用啓発活動等を実施する。
- 霧島周遊観光バスについて、平日の臨時運行を推進するため、積極的にPR活動を実施する。

### 4 2021年度の取組達成状況

- 市が実施したバスへの乗込調査や住民座談会における地域住民の意見等を踏まえ、ふれあいバスの路線見直しやデマンド交通のエリア拡大を行うとともに、令和3年10月から、はやと循環ワゴンの実証運行を開始した。
- 令和4年7月から、万膳線・川影線(牧園ふれあいバス)をデマンド交通へ移行することに決定した。
- はやと循環ワゴンの利用実態及び地域ニーズを踏まえ、ルート・ダイヤの一部見直しを行った上で、令和4年6月から本格運行に移行することを決定した。また、同ワゴンに搭載するロケーションシステムの本格導入を決定するとともに、MaaSやAIなど新しい技術の導入に向けた調査研究を実施した。
- 利用実績や利用者・運行事業者へのヒアリングを通じて、市街地循環バスの運行の課題を整理し、課題解決に向けた取組に着手した。また、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化し、路線バスの需要の回復が見込まれない中、市内自主運行系統の継続的な運行を支援するため、バス事業者に対して補助金を交付した。
- 市教育委員会、上野原縄文の森と連携して周遊観光バスを利用した子供向け学習イベントを開催し、周遊観光バスのPR、利用促進を図った。

### 5 2022年度基本事業の取組方針

- 霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 市街地循環バス等へのバスロケーションシステムの導入を進める。
- バス待ち環境の改善及び利用促進を図るため、交通拠点施設へのデジタルサイネージの設置を検討する。
- 路線バスの利用促進につながるよう、利用啓発活動等を実施する。
- 霧島周遊観光バスについて、平日の臨時運行を推進するため、積極的にPR活動を実施する。

## 第二次霧島市総合計画(前期基本計画)総括シート

政策体系	政策No.	1	政策名	にぎわい(産業の活力があふれ、交流と賑わいが生まれるまちづくり)			施策幹事課			
	施策No.	5	施策名	持続可能な地域公共交通ネットワークの構築			地域政策課			
計画期間(2018年度～2022年度)における施策の方針 (総合計画書から引用)							関係課			
関係団体等と連携し、JRや路線バスなど地域の実情に合わせた公共交通機関の維持を目指します。 また、地域内移動や中心市街地へのアクセス、空港・JRなど交通結節点からの乗り換え需要などの利用者ニーズを適切に把握し、誰もが分かりやすく安心して利用でき、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。							観光PR課			
施策の方針に対する達成状況(2018～2021)					次期計画への課題					
<p>■コミュニティバス(ふれあいバス・デマンド交通等)の運行や路線バスの運行支援を通じ、地域住民の移動手段を確保した。</p> <p>■2019年10月から再編後の運行を開始した市街地循環バスについて、新たに医療機関敷地内への乗り入れを行うなど、利便性の向上を図るとともに、他交通モードとの乗継時間の最適化を図ることにより、中心市街地へのアクセスが向上した。</p> <p>■誰もが安心して移動できるよう、JR単人駅のバリアフリー化を促進するとともに、コミュニティバスの一部にバスロケーションシステムを導入した。</p> <p>■霧島周遊観光バス等の運行を通じて、観光地への利便性や回遊性の向上が図られた。</p>					<p>■利用者へのヒアリングや住民座談会の開催を通じ、市民ニーズを的確に捉え、一人でも多くの市民が利用してもらえるよう、地域特性を踏まえた運行方法への転換を図る必要がある。</p> <p>■バス事業は、大型二種免許取得者の減少、高齢化等を背景にして、運転手不足が深刻な問題となっており、運行回数の削減や路線廃止といった事例も散見される。そのため、地域の多様な輸送資源を最大限活用する取組を推進し、地域公共交通の維持・確保を図る必要がある。</p> <p>■交通拠点におけるバリアフリー化を促進するとともに、MaaS、AIなどの新しい技術の導入や環境に配慮した小型車両への転換など、地域公共交通の魅力向上に向けた取組を推進する必要がある。</p> <p>■霧島神宮の国宝指定に伴い県外からの観光客が増加していることから、空港やJR駅等、主要交通拠点からのアクセスを改善していく必要がある。</p>					
成果指標 (意図の達成度を表す指標)		◎目標達成(100%以上)      △目標を未達成(100%未満)								
		単位	目標達成の方向性	区分	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	達成率 結果
A	日常生活で移動に不便を感じている市民の割合	%	更なる減少を目指します	目標値	41.0	39.5	39.0	38.5	38.0	97.0%
				実績値	-	-	-	-	39.2	△
B	肥薩線(吉松～単人)の平均通過人員(人/日)	人	更なる増加を目指します	目標値	656.0	657.0	658.0	659.0	660.0	79.0%
				実績値	656.0	605.0	480.0	518.0	-	△
C	日豊本線(都城～国分)の平均通過人員(人/日)	人	更なる増加を目指します	目標値	1,438	1,448	1,458	1,468	1,480	57.0%
				実績値	1,438	1,389	728	830	-	△
D	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	人	更なる増加を目指します	目標値	5	5	5	5	5	54.0%
				実績値	4	3	3	3	-	△
E	市が運行主体である循環バス・観光バスの1便当たりの利用者数	人	更なる増加を目指します	目標値	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	34.0%
				実績値	5.2	5.0	3.6	3.7	-	△
基本事業	4年間の取組内容			4年間の取組成果			次期計画への課題			
①総合的な公共交通の連携の強化	<p>■コミュニティバスの一部にバスロケーションシステムを導入した。</p> <p>■JR単人駅構内のバリアフリー化に対する支援を行った。</p>			<p>■コロナ禍において、利用者が安心して利用できる環境を整備した。</p> <p>■高齢者、障がい者及びベビーカー利用者など、誰もが安心して移動できる環境を整備した。</p>			<p>■バス待ち環境の整備や霧島神宮駅のバリアフリー化。</p> <p>■鹿児島空港やJR駅を拠点とした観光地間の交通ネットワークの強化。</p> <p>■JR肥薩線の利用促進の強化。</p>			
②バス交通の利便性向上と効率的運行	<p>■コミュニティバス(ふれあいバス、デマンド交通、はやと循環ワゴン)を運行した。</p> <p>■路線バスの運行費の一部を補助した。</p> <p>■2019年10月から市街地循環バスと単人国分循環バスの再編を実施した。</p> <p>■霧島周遊観光バスの運行ルートの拡充を図った。(2018年度に海コースを新設)。</p> <p>■観光バス等の運行ルートや時刻表を掲載したパンフレットを作成し、配布した。また、市ホームページにも掲載し、周知を図った。</p>			<p>■地域住民の移動手段を確保した。</p> <p>■地域間を跨って運行する路線バスの存続が図られ、広域的な移動手段の確保が図られた。</p> <p>■新たに国分生協病院への乗り入れを行うなど利便性の向上を図るとともに、他交通モードとの乗継時間の最適化を図ることにより、中心市街地へのアクセスが向上した。</p> <p>■登山客をターゲットにした「霧島連山周遊バス」や空港周辺の温泉地への移動手段を確保する「妙見路線バス」の運行を継続するとともに、市内の周遊観光を促す「霧島周遊観光バス」の実証運行を通じて、観光地への利便性や回遊性の向上が図られた。</p> <p>■観光バス等の運行ルートや時刻表を掲載したパンフレットを作成し、駅や主要観光施設で配布したほか、市ホームページにも掲載したことで、利用者の利便性の向上に繋がった。</p>			<p>■利用者のニーズに合わせた運行ルートやダイヤ等の設定。</p> <p>■市内在住外国人や児童生徒など、様々な層をターゲットとしたモビリティ・マネジメントの実施。</p> <p>■MaaS、AIなど新しい技術の導入や環境に配慮した小型車両の導入を推進。</p>			