

# 霧島市地域公共交通網形成計画

(草案)

概略版

平成 28 年 2 月 5 日現在



# [ 目 次 ]

<b>1. 計画の目的と関連計画の整理</b> .....	<b>1</b>
<b>2. 霧島市の地域公共交通に関する利用者ニーズ</b> .....	<b>2</b>
<b>3. 霧島市の将来のまちづくりにおける公共交通の問題点・課題</b> .....	<b>3</b>
3-1 ネットワーク：市の戦略に合致した地域公共交通網の再構築が必要 .....	3
3-2 サービス：利用者目線で効果的・効率的な公共交通サービス提供が必要 .....	11
3-3 地域公共交通の運行持続性の向上 .....	13
<b>4. 霧島市地域公共交通網形成計画</b> .....	<b>16</b>
4-1 霧島市における地域公共交通の基本方針 .....	16
4-2 計画の区域 .....	22
4-3 計画の期間 .....	22
4-4 計画の目標 .....	22
4-5 目標を達成するために行う事業の概要及び実施主体 .....	23
4-6 事業計画 .....	25
4-7 目標達成に向けたマネジメント .....	36

# 1. 計画の目的と関連計画の整理

## 1-1 計画策定の背景

霧島市の公共交通機関は、九州でも2番目の旅客乗降客数を誇る鹿児島空港、福岡県北九州市や熊本県八代市等と連結するJR日豊本線・肥薩線の鉄道が乗入れており、その他主要な道路ネットワーク（九州縦貫自動車道、東九州自動車道や国道・県道等の主要幹線）が整備され、南九州三県の交通の要衝として位置付けられています。

旅客自動車運送事業については、民間事業者（いわさきバスネットワーク㈱、三州自動車㈱、南国交通㈱等）が運行する路線バス、市が運行主体であるコミュニティバス（ふれあいバス・デマンド交通）、主に中心市街地を運行する市街地循環バス、並びに観光客等にターゲットを絞った妙見路線バス及び霧島連山周遊バス等で構成されています。また、利用者は限定されますが、朝夕のスクールバスも運行しています。

これらの運送事業は、平成20年度に策定した「霧島市地域公共交通計画」を踏まえて運行され、通勤、通学、通院及び買物等の市民の「生活の足」として日常生活に必要不可欠な交通移動手段となっていますが、自家用自動車への依存等による地域公共交通の位置付けの相対的な低下、ライフスタイルの変化に伴う市民ニーズの変化等を背景に、輸送人員の減少に歯止めがかからないのが実態です。また、年間約660万人を超える観光客の回遊性を高めるための移動手段の確保が課題となっているほか、輸送人員の減少等に伴う民間事業者の経営悪化や市の財政負担の増大など、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

さらに、平成27年3月に策定した「霧島市公共施設管理計画」において、中山間地域においては、地区の拠点点を定め、暮らしに必要な施設を集約化することとしており、各集落から地区の拠点、地区の拠点から市街地又は他地区の拠点までの交通手段を検討する必要性があり、同計画と連携した公共交通体系の構築を実現していくことが早急に求められています。

本計画は、このような公共交通の現状等を踏まえ、まちづくり、医療・福祉及び観光振興等の多角的な観点から、霧島市における公共交通のあり方を検討し、将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することを目的とするものです。



## 1-2 計画の目的

本計画は、「交通政策基本法」並びに「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、霧島市のまちづくりの将来像を示す「第一次霧島市総合計画後期基本計画」などの推進に向けた「霧島市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにする地域公共交通のマスタープランです。

なお、平成24年度に策定した「第一次霧島市総合計画後期基本計画」を最上位計画としつつも、「霧島市ふるさと創生総合戦略」や「霧島市公共施設管理計画」、「霧島市都市計画マスタープラン」、「霧島市過疎地域自立促進計画」、「霧島市観光基本計画」、「霧島市すこやか支えあいプラン2015」、「第9次霧島市交通安全計画」など関係計画等との一体性を確保し、整合を図っています。

## 2. 霧島市の地域公共交通に関する利用者ニーズ

利用者ニーズ調査の概要は下表のとおりです。

表 利用者ニーズ調査の概要（1/2）

	ふれあいバス利用者アンケート	交通拠点・観光拠点利用者ヒアリング	宿泊事業者アンケート	高校生アンケート
調査目的	ふれあいバス利用者の利用特性や意向等を把握	住民・交流者・観光客の移動実態、バス利用意向等を把握	市内宿泊事業者の送迎実態や公共交通との連携可能性等を把握	市内高校の通学生の通学実態や意向等を把握
調査対象	ふれあいバス全路線	○交通拠点 ・国分駅 ・隼人駅 ・鹿児島空港 ○観光拠点 ・霧島神宮 ・丸尾	市内宿泊事業者 55 社	市内高校の全通学生（7校 3,730人）
調査手法	バス車内における留め置き配布・回収	調査員が施設で利用者に聞き取り調査を実施（平・休各1日ずつ）	郵送による配布・回収	高校を通じた配布・回収
調査日	平成 27 年 11～12 月			平成 27 年 10～11 月
把握内容	○利用特性 ○利用者意向 ○回答者の属性等	○外出実態 ○公共交通の利用意向 ○回答者の属性等	○施設送迎実態・内容 ○公共交通との連携可能性等	○通学実態 ○公共交通の利用意向 ○回答者の属性等
回収結果	224 票回収	819 票回収（住民 239 票、交流者 312 票、観光客 268 票）	30 票回収（回収率 54.5%）	2,975 票回収（回収率 79.8%）

表 利用者ニーズ調査の概要（2/2）

	自治委員等アンケート	特定のバス不便地域における高齢者世帯アンケート
調査目的	自治会単位の交通弱者の規模や外出時の問題点や今後の公共交通のあり方についての自治会長の意見等を把握	特定地域における高齢者世帯を対象に、日頃の外出実態や今後の公共交通に対する意向などを把握
調査対象	全自治会長（854人）	バス不便地域（37自治会）の高齢者世帯（580世帯）
調査手法	市を通じた配布・郵送回収	郵送による配布・回収
調査日	平成 27 年 9月～10月	平成 27 年 11月～12月
把握内容	○公共交通の評価（実際に外出に利用できる公共交通の有無） ○地区内の交通弱者の状況 ○自治会長の公共交通に対する意識	○普段の外出実態 ○公共交通の見直しによる利用意向 ○バス・タクシーによる外出をするにあたっての片道あたりの最大支払い意思額
回収結果	603 票（回収率：70.6%）	273 票（回収率 47.1%）

### 3. 霧島市の将来のまちづくりにおける公共交通の問題点・課題

#### 3-1 ネットワーク：市の戦略に合致した地域公共交通網の再構築が必要

- 市民の移動ニーズや外出実態への対応、さらには定住促進に向けたバス不便地域の解消、観光振興や公共施設の再編等のまちづくりとの連携に向け、複数バス事業者との連携・協働体制のもと、地域公共交通の再構築が必要です。

##### <生活移動に資するネットワーク>

◆市内の路線バスサービスは、複数のバス事業者によって提供されています。

- ・市内の路線バスは、主に、いわさきコーポレーション（いわさきバスネットワーク(株)・三州自動車(株)）と南国交通(株)が運行しており、南国交通(株)が溝辺、横川地区と牧園・隼人地区の一部を担い、その他の地域はいわさきコーポレーションが運行している状況にあります。

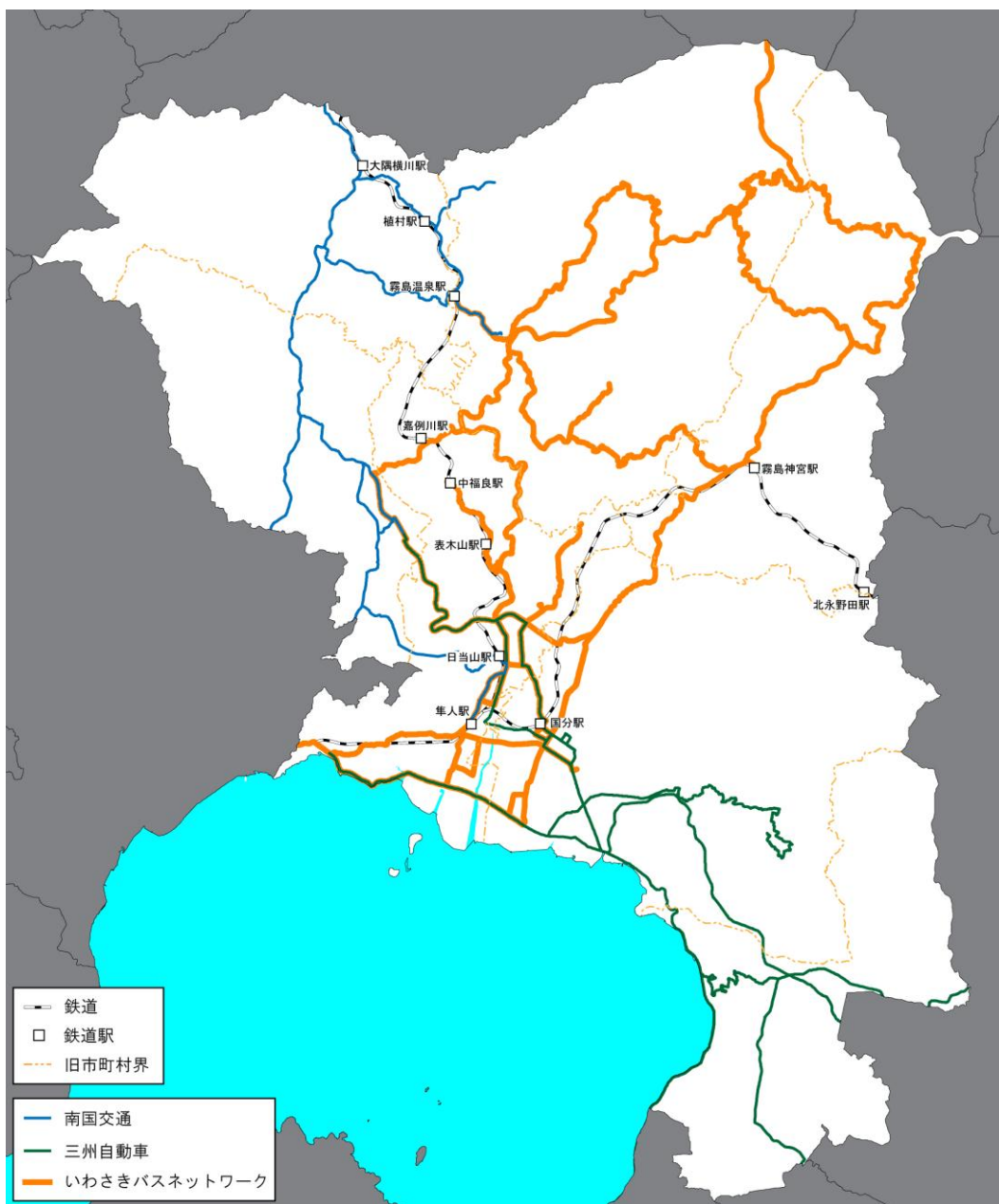


図 路線バスネットワーク（運行事業者別）

◆地区内の外出のみならず、国分・隼人地区への外出も一定程度みられることから、外出実態に見合った公共交通ネットワークの構築が求められています。

- 市民の最寄り品の買い物先やふれあいバス利用者のOD（外出指向）を踏まえると、国分地区や隼人地区への外出実態がみられます。
- なお、ふれあいバス利用者（国分除く）の3割が鉄道やバスに乗り継いで外出していることが分かっています。
- これまで、市町村合併前の地区を1つのエリアとして、公共交通ネットワークを構築していましたが、次世代に継承できる持続的な地域経営が可能なまちづくりに向けては、“都市機能が集積する市街地”への効果的・効率的な移動手段の確保を考える必要があります。

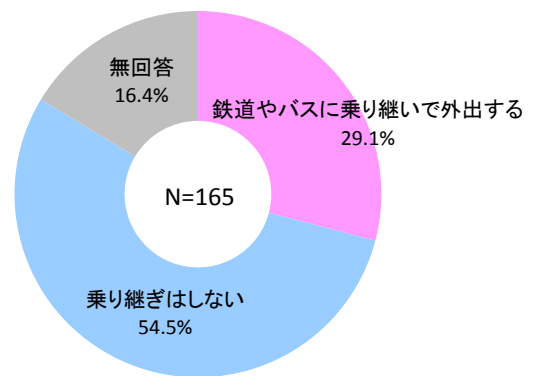


図 ふれあいバス利用者の公共交通の乗り継ぎ実態

注) ふれあいバス利用者アンケート  
注) 国分ふれあいバス利用者は除いて集計

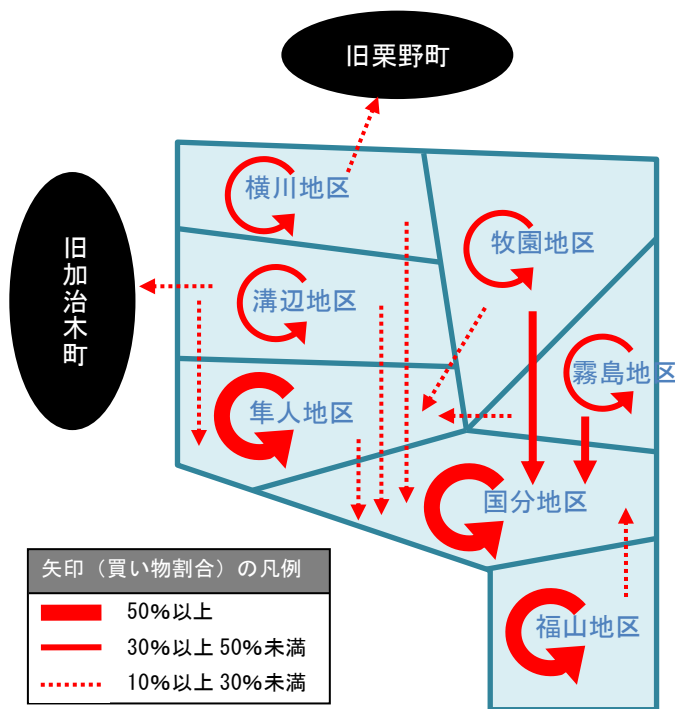


図 買い物流動（最寄り品）【再掲】

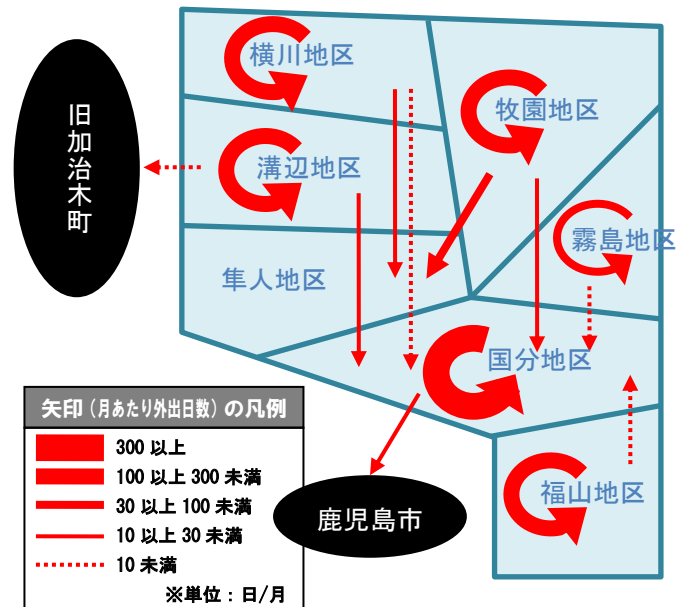


図 ふれあいバス利用者 OD（外出指向）

注) ふれあいバス利用者アンケート結果

◆市内には、バスの利用が不便な地域が未だ存在しており、その対策を検討する必要があります。

- 自治会長へのアンケート調査結果によると、自治会長の2割（115自治会）が「実際に外出に利用できる公共交通はない」と回答しています。
- このような状況を踏まえ、既存資料をもとに分析してみると、市内には、①バスの運行本数が比較的少ない地域（九州管内のコミュニティ交通の平均は3往復/日なのにもかかわらず、それ未満の自治会）や、②国分地区までの外出に公共交通を片道2回以上乗り継がなければならない地域、③公共交通を乗り継いで国分駅に行くのに比較的大きな迂回が生じてしまう地域、④地区の拠点までふれあいバスで移動したいのにバス停まで遠い地域（ふれあいバス停 500m圏域外）があります。

表 自治会長における公共交通の評価

	回答数	割合
実際に外出に利用できる公共交通がある	434	72.0%
実際に外出に利用できる公共交通はない	115	19.1%
分からない	51	8.5%
無回答	3	0.5%
計	603	100.0%

注) 自治会長アンケート結果

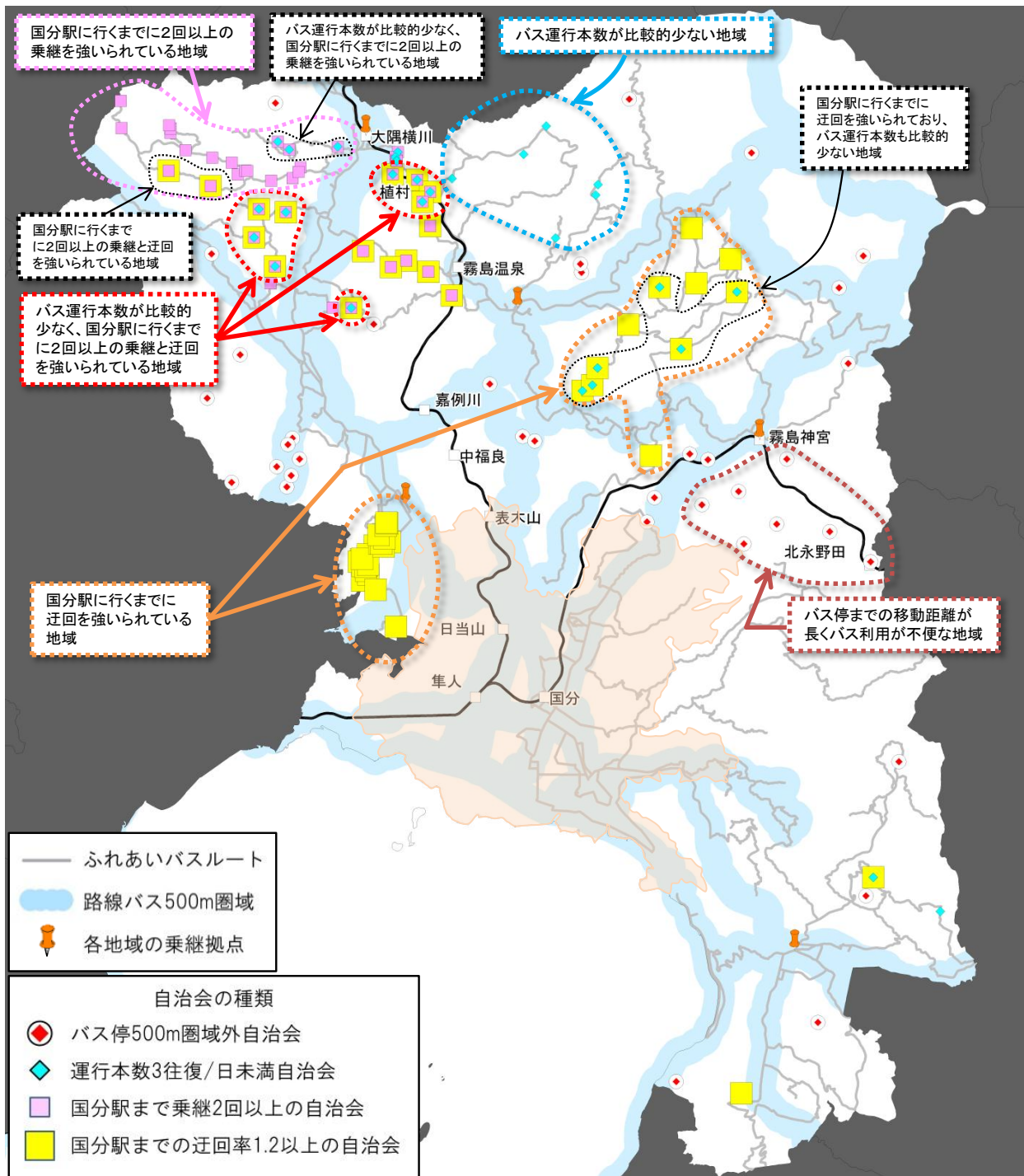


図 霧島市の公共交通が不便な地域（自治会）の見える化

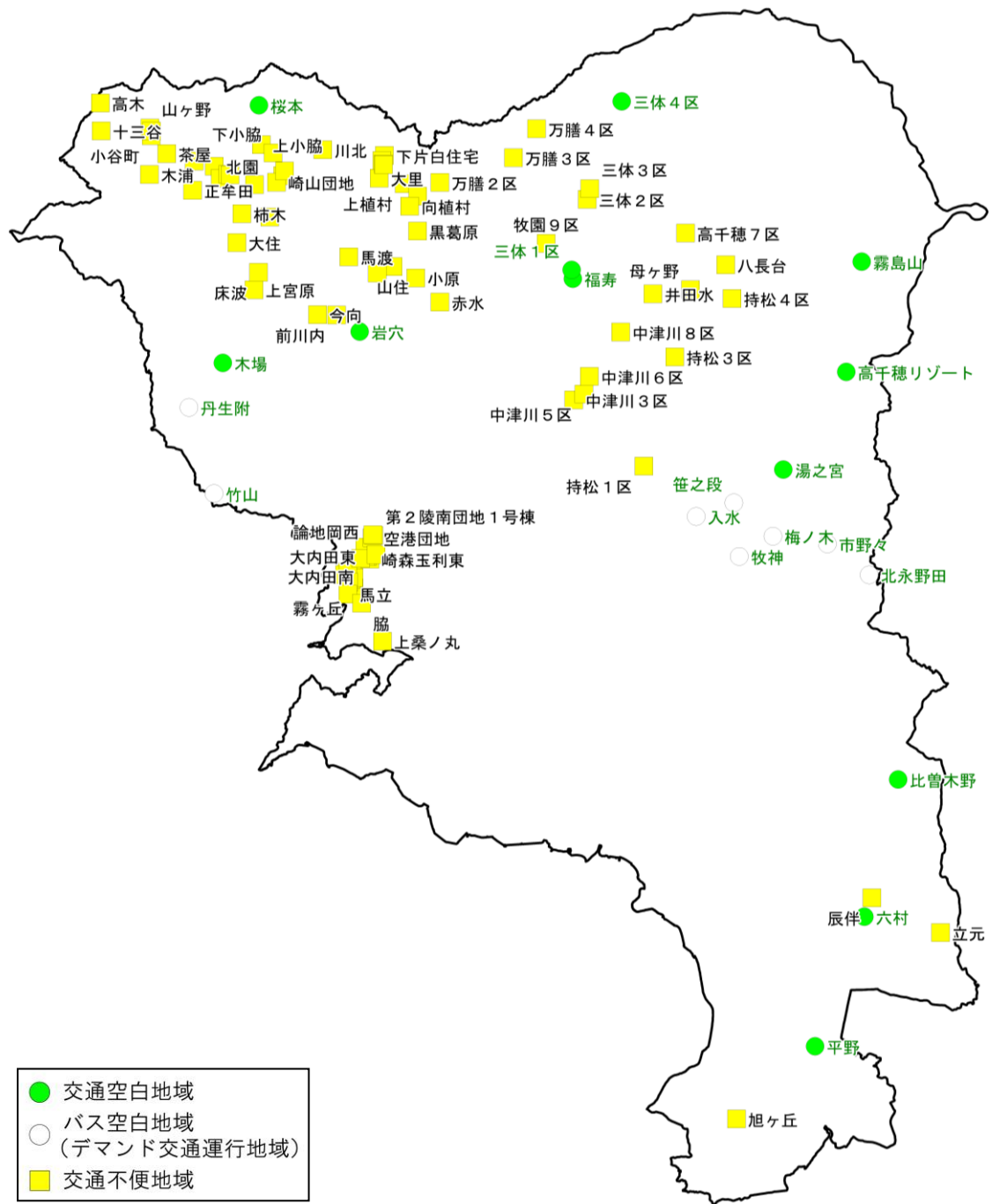


図 霧島市の交通空白地域・交通不便地域に該当すると考えられる自治会

※霧島市の交通空白地域・交通不便地域の定義

交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス及びふれあいバスのバス停から 500m 以上離れており、デマンド交通が運行されていない自治会</li> </ul>
交通不便地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスのバス停から 500m以上離れているものの、ふれあいバスのバス停から 500m 未満の自治会で、以下の特徴を 1 つ以上有する自治会               <ol style="list-style-type: none"> <li>①バスの運行本数が比較的少ない地域（バスの運行本数が九州管内のコミュニティ交通の平均値（3 往復/日）未満の自治会）</li> <li>②国分地区までの外出に公共交通を片道 2 回以上乗り継がなければならない地域</li> <li>③公共交通を乗り継いで国分駅に行くのに比較的大きな迂回が生じてしまう地域</li> </ol> </li> </ul>



- ・前頁に掲載している“交通空白地域”の高齢者のみ世帯にアンケートを実施したところ、「車を持っていない世帯」が約3割みられたほか、“車を持っているが運転に問題を感じている世帯”も約1割みられました。
- ・これらの属性の世帯からは、「公共交通を今すぐ利用したい」との意向もみられ、その回答者が「片道に公共交通に支払える金額」としては、「401円以上500円以下」が最も多く、例えば、片道500円程度であれば、「公共交通を今すぐ利用したい」の回答者の約6割が許容してくれることが分かりました。

表 交通空白地域の高齢者世帯の実態

	世帯数	割合
車を持っており、運転に問題を感じていない世帯	139	50.9%
車を持っているが、運転に問題を感じている世帯	29	10.6%
車を持っておらず、送迎等を頼める家族等も近くにいない世帯	33	12.1%
車を持っていないが、送迎等を頼める家族等が近くにいる世帯	42	15.4%
無回答・不明世帯	30	11.0%
計	273	100.0%

＜「公共交通を今すぐ利用したい」との回答割合＞

	割合
車を持っており、運転に問題を感じていない世帯	4.3%
車を持っているが、運転に問題を感じている世帯	6.9%
車を持っておらず、送迎等を頼める家族等も近くにいない世帯	51.5%
車を持っていないが、送迎等を頼める家族等が近くにいる世帯	19.0%
回答者全体	15.4%

注) 特定のバス不便地域における高齢者世帯アンケート

表 交通空白地域のバス利用意向者（高齢者世帯）における公共交通に対する片道支払い意思額

	世帯数	割合
200円未満	3	7.1%
200円以上300円以下	4	9.5%
301円以上400円以下	3	7.1%
401円以上500円以下	11	26.2%
501円以上1000円以下	7	16.7%
1001円以上2000円以下	6	14.3%
2001円以上	2	4.8%
無回答	6	14.3%
計	42	100.0%

注) 特定のバス不便地域における高齢者世帯アンケート

◆市内の路線バスネットワークの見直しにおいて、通学需要には十分留意する必要があります。

- 高校生アンケート結果によると、市内の高校の通学生のうち、霧島市内在住者の通学時の移動手段は主に自転車や徒歩での通学がほとんどであり、公共交通利用率は13.8%です。
- 一方で、市外在住者（主に始良市）の公共交通利用率は81.2%となっています。
- 通学時の具体的な公共交通手段をみると、市外在住者のほとんどが「電車」利用であることが分かりました。
- 一方で、市内在住者は「電車」が約68%、「路線バス」が約36%となっており、市外在住者に比べ、市外在住者の方が通学時に「路線バス」を利用していることが分かりました。
- 以上のことを踏まえると、市内の路線バスネットワークの見直しにおいて、通学需要には十分留意する必要があります。

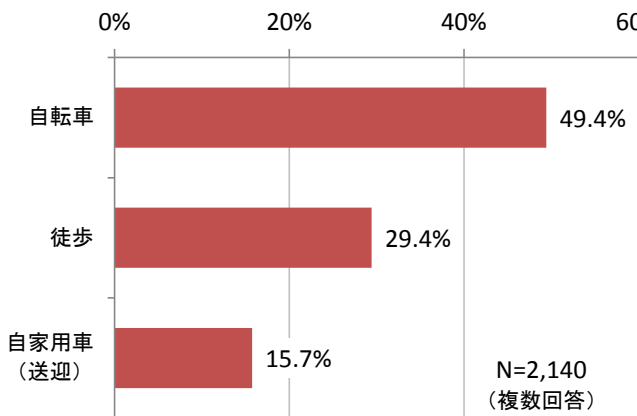


図 市内在住の市内高校通学生の通学手段 (上位3位)

注) 高校生アンケート

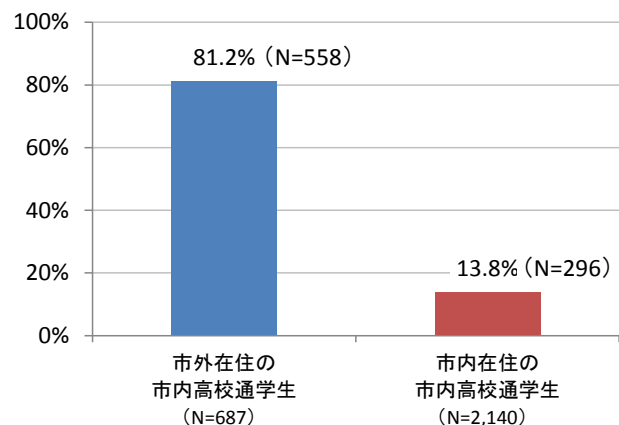


図 市内高校通学生の通学時の公共交通利用率

注) 高校生アンケート

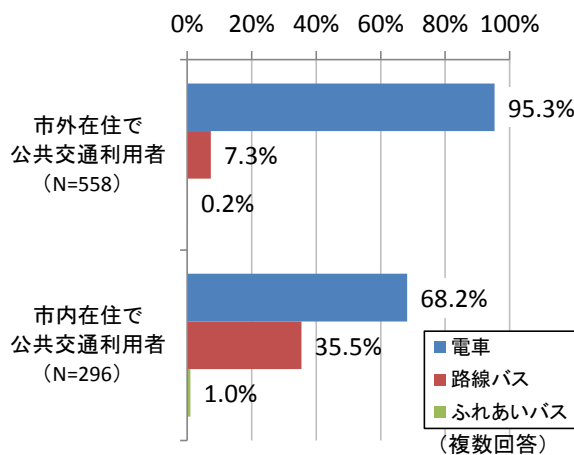


図 通学時の具体的な公共交通手段

注) 高校生アンケート

<観光移動に資するネットワーク>

○観光振興に資する“霧島連山周遊バス”などは、さらなる観光振興に向け、バスルートの見直しや新たな移動手段の確保などが望まれます。

- 交通拠点・観光拠点ヒアリング結果によると、平成23年度に実施した霧島宿泊客アンケート調査と同様に、「霧島神宮」を訪問する観光客が最も多いことが分かりました。
- また、霧島温泉郷（丸尾）を拠点に高千穂牧場やえびの高原に広域観光している実態も把握できました。
- これらの観光周遊を促進するため、霧島市はバス事業者の協力のもと“霧島連山周遊バス”や“妙見路線バス”を運行しています。
- その中で、“霧島連山周遊バス”は、丸尾～えびの高原～高千穂河原を運行していますが、高千穂河原への観光移動よりも高千穂夢見が丘（高千穂牧場）への観光移動の方が顕著にみられました。
- 他地域事例（例：サクラジマアイランドビュー（周遊バス）や日帰り路線バス旅（産交バスのバスパック）など）も参考にしつつ、バスルートの見直しや新たな移動手段の確保など、公共交通を利活用したさらなる観光振興が望まれます。

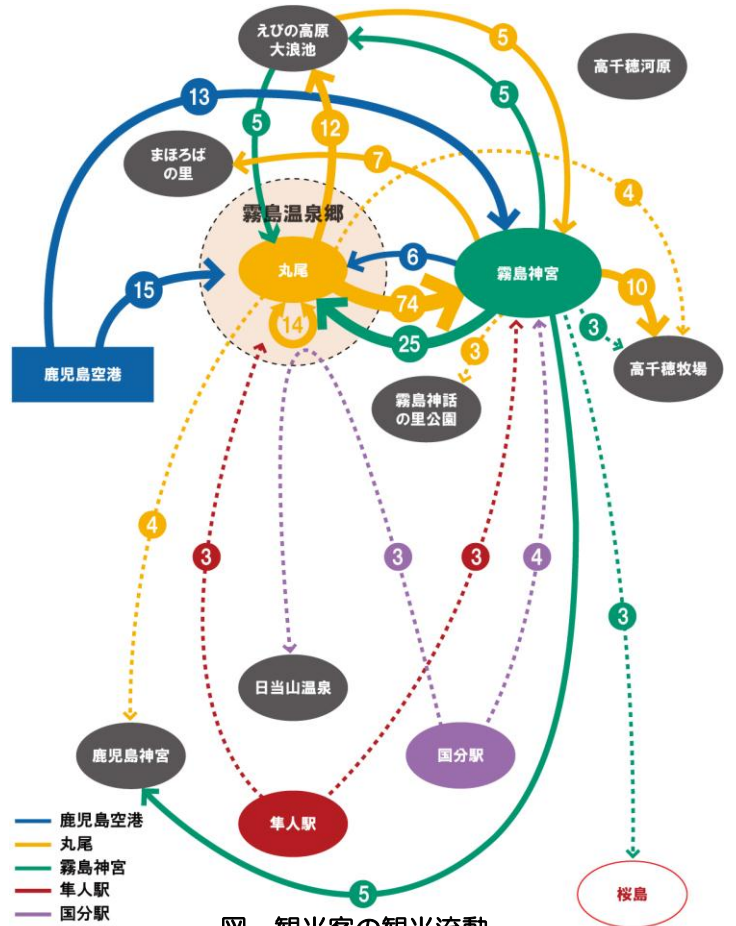


図 観光客の観光流動

注) 交通拠点・観光拠点ヒアリング結果

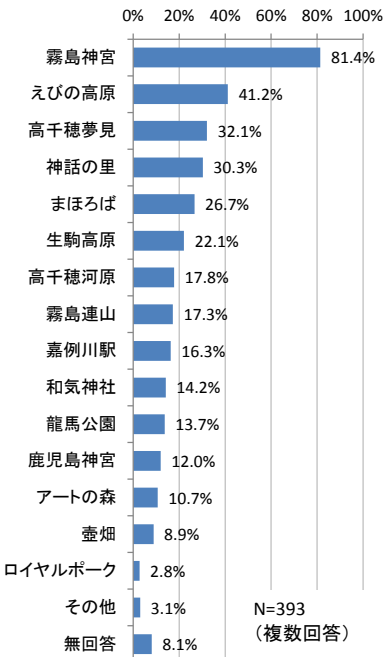


図 訪問する観光スポット

注) 霧島宿泊客アンケート調査 (H23年)

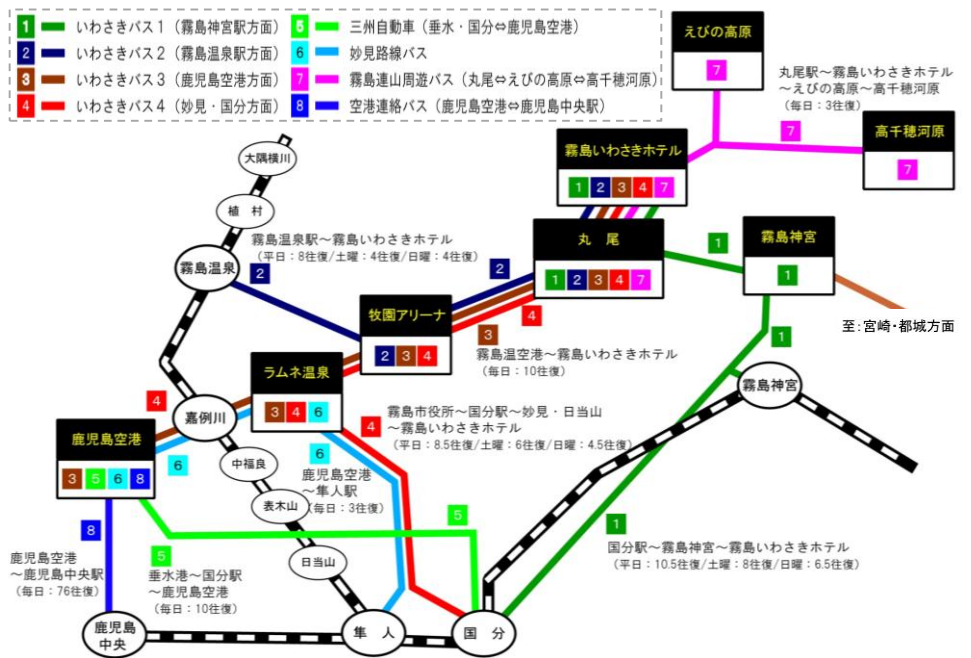


図 交通拠点から主要観光スポットまでのバス路線など

<交通拠点>

- 地域公共交通網の再構築による移動の広域性の確保にあたり、公共交通同士の乗り継ぎ利便性の向上が必要です。
- 特に、対流促進型国土の形成や観光立国のさらなる展開（広域観光周遊ルート他）なども考慮すると、将来的に市の新たな玄関口（交通拠点・商工業の拠点）となる“隼人駅”の拠点性を最大限に活かした、国庫補助対象■系統や市内バス路線などを含めた戦略的な地域公共交通網の見直しが必要です。

- ・ 交通拠点ヒアリング結果によると、国分駅と隼人駅は平日・休日に市外からの来街者の割合が概ね5割程度みられました。
- ・ また、国分駅と隼人駅は平日・休日に多様な外出目的で利用されていること、休日の隼人駅利用者の4割の外出目的が観光・娯楽・レジャーであることなども分かっています。
- ・ さらに、市民の当該2駅におけるの電車との乗り継ぎ評価は芳しくなく、隼人駅の評価は国分駅よりも悪く、かつ「悪い+やや悪い」が「良い+やや良い」を上回ってしまう結果となっています。
- ・ 以上の調査結果などに加え、対流促進型国土の形成や観光立国のさらなる展開（広域観光周遊ルート他）なども考慮すると、霧島市の交通拠点である「国分駅」・「隼人駅」、さらには広域拠点である「鹿児島空港」などにおける、JR、路線バス（幹線バス・鹿児島空港連絡バス、支線バス、霧島連山周遊バス、妙見路線バス）、ふれあいバス、デマンド交通、民間タクシー等の乗り継ぎ利便性の向上が必要です。
- ・ 特に、電車との乗り継ぎ評価が国分駅に比べて低評価であった隼人駅では、今後、東口における駅前広場などの整備が予定されており、通勤・通学や買い物、観光などにおける利便性向上に向けた路線バスなどの乗換機能の向上等、交通結節点の強化を図る必要があります。

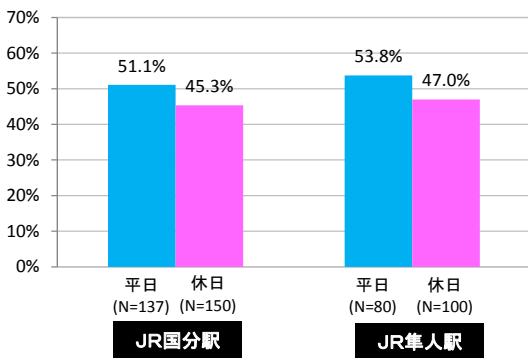


図 国分駅と隼人駅の利用者に占める市外居住者の割合

注) 交通拠点ヒアリング結果

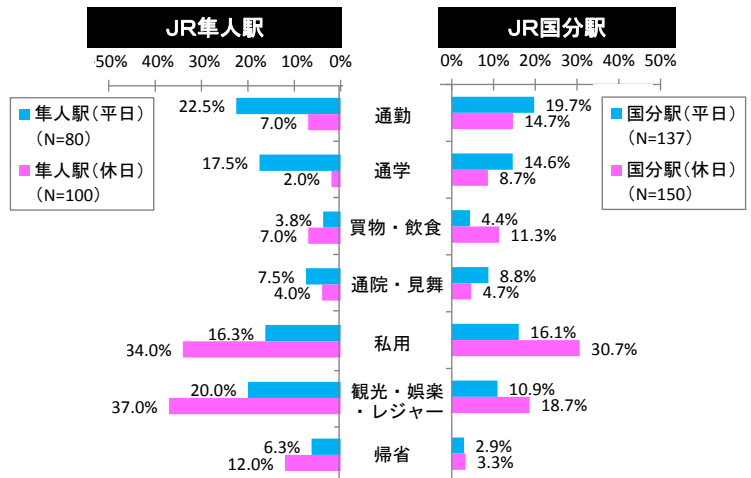


図 国分駅と隼人駅の利用者外出目的（平・休別）

注) 交通拠点ヒアリング結果

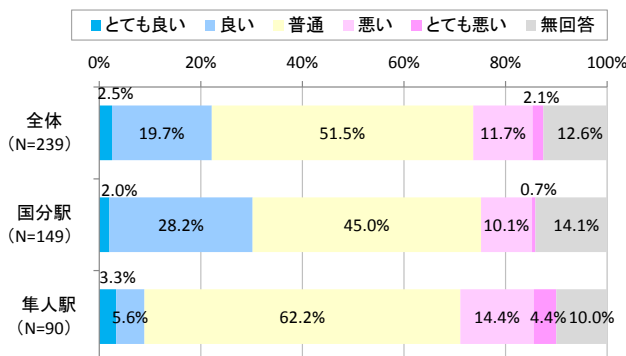


図 国分駅と隼人駅における電車との乗り継ぎ評価（市民）

注) 交通拠点ヒアリング結果



写真 「せせらぎバスセンター」  
(埼玉県ときがわ町)

## 3-2 サービス：利用者目線で効果的・効率的な公共交通サービス提供が必要

●地域の活性化に向けたツールとして、公共交通サービスを活用することが必要

### <利用環境の向上>

- ◆宿泊観光客へのサービス向上と公共交通の利用促進を効果的に実現できる“多様な公共交通との連携策”について実現可能性があることが分かりました。
- ◆持続的に公共交通を運行していくにあたって、交通事業者まかせにすることなく、地域全体で、公共交通の利用促進ならびに需要創出に向けた取り組みが必要です。

- 市内の宿泊事業者アンケート結果によると、回答があった市内30事業者のうち13社が、施設利用者へのサービスの一環として“無料送迎サービス”を実施しており、その運行や維持管理に年間200～500万円程度要している事業者が複数あることが分かりました。
- そのような状況の中、サービスを実施している宿泊事業者からは、「車両更新費用が高い」、「バス運行に係る総合的な経費を削減したい」、「社員の負担が大きい」等の意見がみられたほか、市内30事業者のうち11社から、「旅館協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行する」ことへの意向があったほか、3社から「公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布する」、2社から「提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わりする」など、“公共交通との連携に向けた検討の可能性”があることが分かりました。
- その他、公共交通の維持に向け、公共交通利用者に貴事業者の施設割引券を配布する（6社）、「公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布する」や、「路線バスやコミバスの車内で貴事業所の広報を行う代わりに、一定の負担金を支払う」などの意見もありました。
- 次年度からは、商工観光業と交通の連携に向けた、具体的な協議・調整を行うことが求められます。

表 無料送迎サービスの実施状況

	回答票数
実施している	13社
実施していない	16社
無回答	1社
計	30社

注) 宿泊事業者アンケート結果

表 無料送迎サービスの経費

	回答票数
100万円未満	2社
100～200万円未満	1社
200～300万円未満	5社
300～400万円未満	0社
400～500万円以上	1社
500万円以上	0社
無回答	4社
計	13社

注) 宿泊事業者アンケート結果

表 公共交通との連携に向けた検討の意向

	回答票数
旅館協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行	11社
公共交通利用者に宿泊施設割引券を配布	6社
公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布	3社
路線バスやコミバスの車内で貴事業所の広報を行う代わりに、一定の負担金を支払い	3社
提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わり	2社
無回答	11社
計	30社

注) 宿泊事業者アンケート結果

<情報発信の強化>

●地元住民や観光客をはじめとする交流者に対する公共交通の情報発信が不十分であり、運行事業者等の垣根を越え、JR・路線バス・コミュニティバスなどを総合的に情報発信していくこと、そしてその取組の認知度向上に向けた工夫が必要です。

- ・高校生アンケート調査結果によると、市内高校の通学生の公共交通の情報発信に対する満足度について、バス利用者の「満足指摘」（満足+やや満足）は約30%であるのに対し、不満指摘（不満+やや不満）は45%となっており、不満の方が満足を上回った結果となっています。

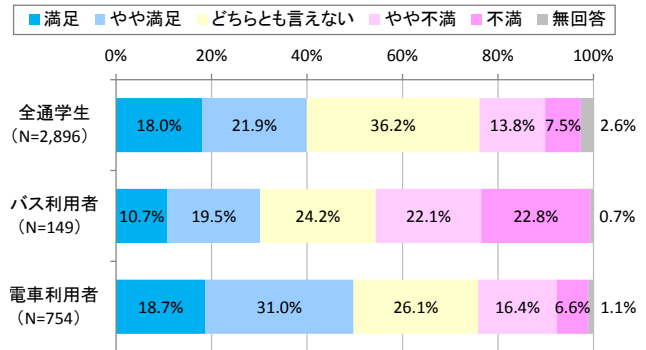


図 市内高校の通学生の公共交通の情報発信に対する満足度

注) 高校生アンケート

- ・交通拠点・観光拠点ヒアリングによると、霧島市観光協会・市観光課が発行している「霧島遊めぐりバスマップ」の認知度は、市内で路線バスを利用していない観光客は約2%、路線バスを利用した観光客は約16%となっており、遊めぐりバスマップを活用し路線バスを実際に利用しているバス利用者も僅かにいました。
- ・また、市内の観光地までのバスの行き方を知らない観光客に対し、ヒアリング中に「遊めぐりバスマップ」を見せたところ、3割の方から「路線バスを利用したい」との回答がありました。
- ・以上の調査結果から、①遊めぐりバスマップなど観光客などに対する公共交通情報の発信によりバス需要取り込みが期待できること、②情報発信していることを周知することの2点が重要であることが分かりました。
- ・特に、情報発信の認知度を高めるには、行政や交通事業者に加え、観光客が訪れる観光施設や宿泊施設等との連携が求められます。



図 湯めぐりバスマップ (霧島市観光協会・市観光課発行物)

表 観光客の「遊めぐりバスマップ」の認知度

	遊めぐりバスマップの認知度
市内で路線バスを利用した観光客 (N=157)	15.9%
市内で路線バスを利用していない観光客 (N=191)	2.1%

注) 交通拠点・観光拠点ヒアリング結果

表 情報発信による観光客のバス需要取り込み可能性

	情報発信によるバス利用意向率
観光地までのバスの行き方を知らない人 (N=222)	29.3%

注) 交通拠点・観光拠点ヒアリング結果

### 3-3 地域公共交通の運行持続性の向上

#### <市民と守り・育てる地域公共交通>

##### ●運行効率性を高めるため、継続的なデータ収集とモニタリングが必要です。

- 例えば、ふれあいバスの利用実績・運営実績（H26年度）をみると、①1便あたりの利用者が2人未満で乗り合い利用されていない路線があること、②民間タクシーの利用を促し、その満額を市が立て替えた方が1人あたりの財政負担額が経済的な路線があることが分かりました。
- この検討結果を示したのが下表ですが、“利用者が1便あたり1人未満”かつ“タクシー代を助成した方が1人あたり財政負担額が安い”路線（最も問題が大きい路線）は8路線あります。
- 平成27年の最新データによると、当該8路線のうち5路線は、運行している便の中で利用者が全くいない空便（からびん）が5割以上を占めていることが分かりました。
- 公共交通に対する行政の投資効果を高め、運行効率性を高めるため、継続的なデータ収集とモニタリングが必要です。

表 利用状況・収支状況が芳しくないふれあいバス路線

便あたり利用者数	問題の程度	1人あたり財政負担額と民間タクシーによる代替の経済性比較	該当するふれあいバス路線
1人/便未満	大	1人あたり財政負担額がタクシー代の満額補填よりも高い	牧園：霧島温泉コース、三体コース、持松コース、中津川コース、高千穂コース 霧島：神乃湯・霧島神宮駅・真方線、市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線 横川：山之口線
		1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填よりも高い	溝辺：崎森・麓・空港線 福山：佳例川線、福山線 横川：岩穴・二牟礼線 牧園：川影コース
		1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填よりも安い	溝辺：竹子・有川・空港線
1人/便以上 2人/便未満	中	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填よりも高い	横川：小脇線 牧園：丸尾コース 霧島：霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線
		1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填よりも安い	牧園：万膳コース、尾谷口コース 横川：植村線、野坂・横伏敷線 福山：比曾木野線
2人/便以上	小	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填よりも安い	上記以外の20路線

注) 平成26年度データ

表 1人あたり財政負担額がタクシー代の満額補填よりも高い路線のモニタリング結果（H27）

地区	路線名	分析対象便	利用状況の内訳			
			0人/便	1人/便	2人/便	3人/便以上
牧園	霧島温泉コース	20	16便 (80.0%)	4便 (20.0%)	0便 (0%)	0便 (0.0%)
	三体コース	8	4便 (50.0%)	1便 (12.5%)	3便 (37.5%)	0便 (0.0%)
	持松コース	8	6便 (75.0%)	1便 (12.5%)	1便 (12.5%)	0便 (0.0%)
	中津川コース	8	5便 (62.5%)	3便 (37.5%)	0便 (0.0%)	0便 (0.0%)
	高千穂コース	8	1便 (12.5%)	6便 (75.0%)	1便 (12.5%)	0便 (0.0%)
霧島	神乃湯・霧島神宮駅・真方線	20	14便 (70.0%)	5便 (25.0%)	1便 (5.0%)	0便 (0.0%)
	市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線	18	7便 (38.9%)	7便 (38.9%)	4便 (22.2%)	0便 (0.0%)
横川	山之口線	6	2便 (33.3%)	2便 (33.3%)	0便 (0.0%)	2便 (33.3%)

注) 分析対象期間は、牧園地区と霧島地区は平成27年10月19日(月)～10月30日(金)、横川地区は平成27年12月7日(月)～12月18日(金)

<参考：兵庫県のコミュニティバス・アセスメント指針からみた一人当たりの財政負担額の評価>

- ・ふれあいバスを投資効果の面から評価するため、兵庫県のコミュニティバス・アセスメント指針を参考に、「利用者一人当たりの助成額（年間助成総額÷年間利用者数）」に着目し、この指標より「同程度の距離をタクシー利用で走行した運賃より高いか」を検証しました。
- ・その検証結果をもとに、前頁を整理しています。

表 利用者一人当たりの助成額の評価基準

利用者一人当たりの助成額の基準（タクシー運賃との比較）

- ・助成額>タクシー運賃の場合…見直しが必要
- ・タクシー運賃>助成額>タクシー運賃の5割…市町の財政力などから、助成額削減が大きな課題となっておれば、見直しが必要
- ・タクシー運賃の5割>助成額の場合…見直し不要

出典：「コミュニティバス・アセスメント指針」（兵庫県、H20年3月）

表 ふれあいバスにおける利用者一人当たりの財政負担額の評価結果

路線	市の損失補填額 (H26) [千円]	利用者数 [人/年]	1便あたり利用者数 (H26) [人/便]	利用者一人あたりの助成額 (H26) [円/人]	タクシーに乘車した場合の運賃			見直し必要の検証結果 ○：見直し不要 △：タクシーに乘車した場合の運賃の半額を市が補填した方が安価 ×：タクシーに乘車した場合の運賃を全額を市が補填した方が安価	
					市の助成額	運行距離 (m)	タクシー運賃 (半額)		
									e
a	b	c	d=a/b	e	f	f/2	○：f/2>d △：f/2<d<f ×：f≤d		
国分ふれあいバス	木原小中学校線	1,955	9,385	15.9	208	17,322	4,720	2,360	○
	川原小学校線	1,505	4,096	6.9	367	12,769	3,520	1,760	○
	平山・塚脇小学校線	2,695	6,401	10.8	421	22,766	6,170	3,085	○
	木原線	1,924	2,396	5.8	803	24,955	6,720	3,360	○
	本戸線	2,161	1,575	3.8	1,372	26,342	7,120	3,560	○
	塚脇線	2,113	3,883	9.4	544	29,808	8,020	4,010	○
	郡山線	1,902	1,296	3.2	1,467	23,400	6,320	3,160	○
	薄木線	1,597	2,379	5.8	671	21,800	5,920	2,960	○
	上之段線	2,489	3,146	7.7	791	32,900	8,820	4,410	○
溝辺ふれあいバス	竹子・有川・空港線	1,049	419	0.8	2,504	20,207	5,470	2,735	○
	崎森・麓・空港線	827	234	0.5	3,533	15,722	4,320	2,160	△
	麓線	1,034	1,390	4.6	744	34,571	9,270	4,635	○
	竹子三縄線	934	1,673	5.5	558	33,000	8,820	4,410	○
	空港崎森線	898	1,282	4.2	701	30,500	8,170	4,085	○
横川ふれあいバス	正牟田・高木・山ヶ野線	1,611	2,422	8.5	665	32,640	8,770	4,385	○
	野坂・横伏敷線	1,826	499	1.8	3,659	34,021	9,120	4,560	○
	赤水・馬渡線	1,574	628	2.1	2,506	28,200	7,570	3,785	○
	岩穴・二牟礼線	1,270	222	0.7	5,722	22,400	6,070	3,035	△
	小脇線	515	182	1.2	2,831	18,533	5,070	2,535	△
	山之口線	390	96	0.6	4,061	13,867	3,820	1,910	×
	植村線	390	262	1.7	1,489	14,233	3,920	1,960	○
	上ノスクール線	1,895	1,210	2.7	1,566	22,910	6,220	3,110	○
	下ノスクール線	1,692	4,947	11.0	342	23,304	6,320	3,160	○
	牧園ふれあいバス	甲辺コース	2,258	1,414	2.9	1,597	19,958	5,420	2,710
中津川コース		895	135	0.7	6,628	19,995	5,420	2,710	×
川影コース		101	77	0.8	1,310	4,900	1,470	735	△
尾谷口コース		35	85	1.7	413	4,488	1,370	685	○
三体コース		927	117	0.6	7,927	19,529	5,320	2,660	×
万膳コース		1,518	456	1.5	3,329	29,824	8,020	4,010	○
霧島温泉コース		947	99	0.1	9,563	4,104	1,270	635	×
医師会医療センターコース		2,106	1,486	3.0	1,417	19,700	5,370	2,685	○
丸尾コース		2,758	663	1.4	4,160	24,100	6,520	3,260	△
高千穂コース		1,253	217	0.7	5,775	20,293	5,520	2,760	×
霧島ふれあいバス	持松コース	1,586	137	0.7	11,573	32,871	8,820	4,410	×
	市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線	1,854	306	0.7	6,059	11,712	3,270	1,635	×
	霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線	3,748	1,130	1.8	3,317	18,173	4,970	2,485	△
福山ふれあいバス	神乃湯・霧島神宮駅・真方線	1,204	199	0.5	6,051	7,601	2,170	1,085	×
	福地・池之谷線	2,942	2,914	2.9	1,010	26,050	7,020	3,510	○
	佳例川線	867	172	0.6	5,043	27,227	7,320	3,660	△
	比曾木野線	1,703	805	1.8	2,115	35,700	9,570	4,785	○
	福沢線	2,197	3,109	3.1	707	19,414	5,270	2,635	○
福山線	483	118	0.8	4,090	28,696	7,720	3,860	△	

注. 鹿兒島市の小型車（距離制運賃）：初乗1,500mまで620円、以後191m毎に50円（タクシーサイト（http://www.taxisite.com）より）



●地域公共交通の運行持続性の向上にあたっては、地域住民等との直接的なコミュニケーションや運賃の値上げなどについての検討も求められます。

・自治会長アンケート結果によると、自治会長の約65%は「今も将来も公共交通は必要である」と回答しており、公共交通の維持に向け必要と考える市民の取り組みとして、約71%が「住民・行政・事業者が協働して、地域に合った公共交通の運行方法を検討する」ことを挙げています。

表 自治会長における公共交通の必要性

	回答数	割合
今も将来も必要である	390	64.7%
今は必要ないが、将来的には必要である	123	20.4%
今も将来も不必要である	28	4.6%
分からない	46	7.6%
無回答	16	2.7%
計	603	100.0%

注) 自治会長アンケート結果

表 公共交通の維持に向け必要と考える市民の取り組み

	回答数	割合
住民・行政・事業者が協働して、地域に合った公共交通の運行方法を検討する	430	71.3%
外出する際にもっと公共交通を利用する	156	25.9%
公共交通の維持に向けて住民としてできる財政的な支援（協賛金やICカード乗車券の購入など）を行う	87	14.4%
利用料金を増やした上で、利便性の向上（便数の増便）をはかる	60	10.0%
地域（住民）が委託費を出し、事業者等と協議し自主的に公共交通を運行する	19	3.2%
その他	15	2.5%
特に住民が取り組む必要はない	31	5.1%
無回答	20	3.3%
計	603	100.0%

注) 自治会長アンケート結果

・右図のとおり、1日あたりの乗降客数が0人/日だったり、極端に利用が少ないバス停が散見されるため、沿線住民との直接的なコミュニケーションを行い、地域に見合った公共交通の運行方法についての検討や利用促進などを行うことが求められます。

・また、運行持続性を高めるため、運賃の値上げなどについての検討を行うことも考えられますが、ふれあいバス利用者アンケート結果によると、利用者の9割から、「運賃を100円値上げしてもバスを利用する」意向があることが分かりました。

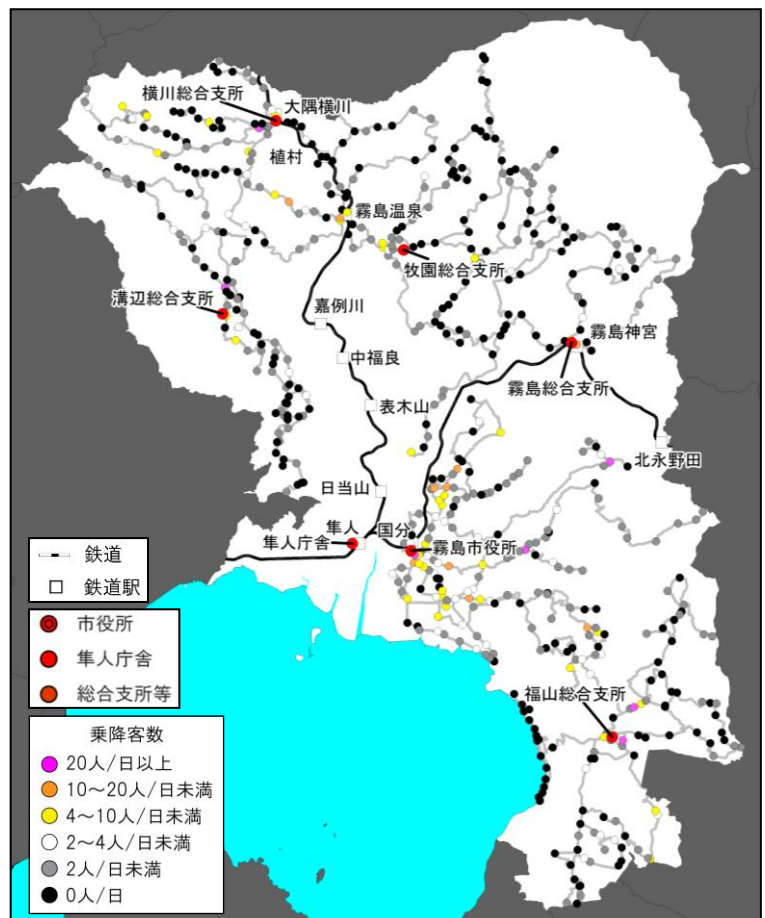
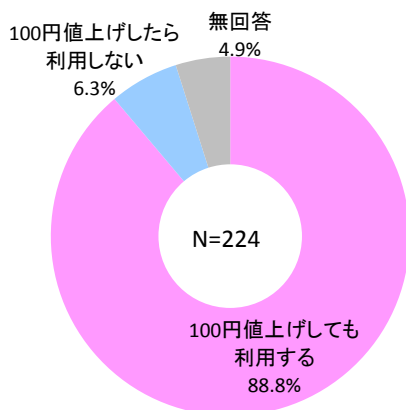


図 ふれあいバス乗降客数ランク

注) 分析対象期間は、国分・牧園・霧島地区は平成27年10月19日(月)～10月30日(金)、溝辺・福山・横川地区は平成27年12月7日(月)～12月18日(金)

図 ふれあいバス利用者の運賃値上げに関する意向

注) ふれあいバス利用者アンケート結果

## 4. 霧島市地域公共交通網形成計画

### 4-1 霧島市における地域公共交通の基本方針

安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本方針を以下のように設定します。

#### 基本方針

- 霧島市が目指す“暮らしやすい・訪れたいまちづくり”に向け、高齢者や子育て世代、学生等の交通弱者にやさしい交通環境の実現と次世代に継承できる交通まちづくりを前提に、多くの人をまちに呼び込み、“誰もが分かりやすく、安心してお出かけできる”地域公共交通網の形成を目指す。

注) 本計画における「交通弱者」は、「1人で外出することはできるものの、車や運転免許がない等霧島市において車を自由に使えない方々」を指します。

霧島市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性については以下に示すとおりです。

表 霧島市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性

	周辺及び沿線に集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた「方向性」
飛行機	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鹿児島空港</li> <li>●海外や長距離の国内地域との移動を対象とした県民や来街者の交通結節点。</li> </ul>	<p><b>国内移動の根幹を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内外移動の基幹的移動軸であることが必要。</li> </ul>	<b>上位公共交通機能の位置づけ</b>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国分駅・隼人駅</li> <li>●周辺地区は市民が暮らすためにぎわいがある地域の形成が必要。</li> <li>●その他の駅</li> <li>●各地域住民における様々な交通と鉄道との交通結節点。</li> </ul>	<p><b>都市間移動の根幹を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要。</li> <li>●市内の中心拠点間の移動も担う定時制、速達性ある輸送機関。</li> </ul>	<b>中心拠点間の移動環境整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●通勤・通学を中心に、買い物など日常生活の外出や観光・ビジネスなどにおける移動利便性の確保。</li> </ul>
空港アクセスバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>●空港を拠点</li> <li>●市民や来街者の霧島市内や鹿児島市などの県内他地域や宮崎・鹿児島方面の交通結節点。</li> </ul>	<p><b>都市間移動を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●霧島市をはじめ九州南部の移動も担う定時性、速達性ある輸送機関。</li> </ul>	<b>市との移動利便性向上</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●霧島市と連絡するバスの速達性の向上。</li> <li>●霧島市内のJR駅との乗り継ぎ利便性の向上。</li> </ul>

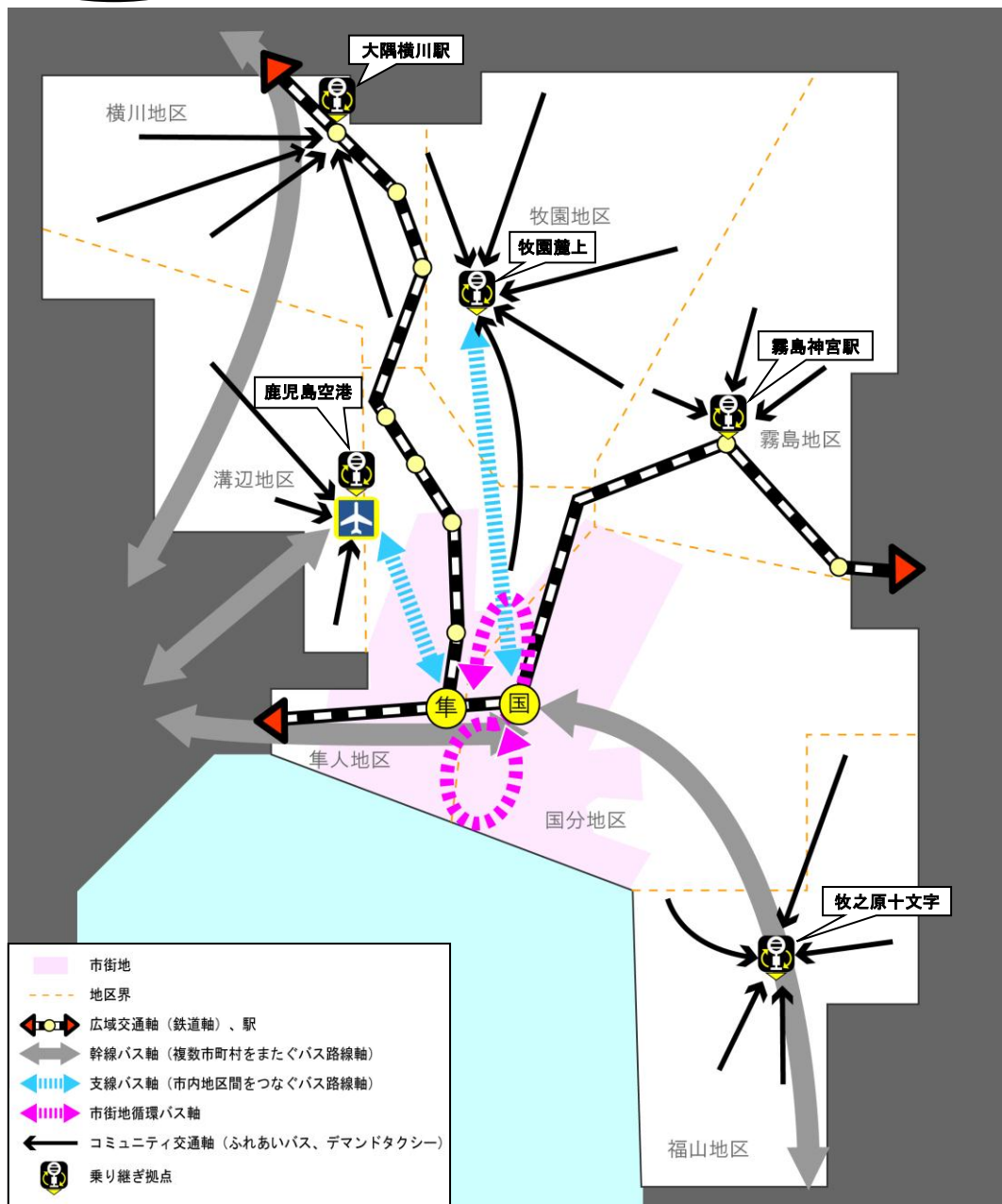
	周辺及び沿線に集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた「方向性」
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国分・隼人地区</li> <li>● 周辺地区は市民が暮らすためにぎわいがある地域の形成が必要。</li> <li>● 幹線バス沿線は、医療や商業などの都市機能に加え、観光・レジャーや公益機能などの都市機能が立地。</li> </ul>	<p><b>都市内交通の骨格を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心拠点や空港といった広域交通拠点を連絡し、利便性を備えた交通であることが必要。</li> <li>● 10本/日以上以上の確保をめざす。</li> </ul>	<p><b>都心部での利用環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域拠点間の移動利便性を高めるために対象区間のバス便数の増加。</li> <li>● 中心市街地や地域拠点間へのアクセス性の確保。</li> </ul>
支線バス・観光周遊バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区内の買い物や通院先、また、特定の利用施設が沿線に立地。</li> <li>● 必要に応じて中山間地域のコミュニティ交通などとの接続拠点となる施設の整備が求められる。</li> </ul>	<p><b>鉄道駅や幹線バスに接続する</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心拠点や乗り継ぎ拠点等で鉄道や幹線バスに乗り継ぐことで日常生活・観光周遊における広域移動ができる。</li> <li>● 公共施設や生活便利施設への移動を確保する。</li> </ul>	<p><b>中心拠点への集積化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の需要に適した効率的なバスの運行により、支線バスの持続性を高める。</li> </ul> <p><b>幹線を補完するルート確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民の需要に応じて市内施設への連絡を確保。</li> </ul> <p><b>観光客の回遊を促すルート・サービス確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客のニーズや需要等に応じて交通拠点と複数の観光拠点の連絡を確保。</li> </ul>
コミュニティ交通 (ふれあいバス・デマンド交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中山間部の集落単位で利用する買い物や通院先となる施設の立地。</li> </ul>	<p><b>中山間地域の日常交通を支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通弱者の地域内での買い物や通院のための移動手段を確保するとともに、幹線または支線バス路線へ接続することで市街地中心部への移動ができる。</li> <li>● 公共施設や生活便利施設への移動を確保する。</li> </ul>	<p><b>地域実情に応じた公共交通の仕組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域ニーズへの柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、地域住民・行政・交通事業者の協働のもと公共交通の確保・維持をめざす。運行車両や運行形態は、地域特性や需要に応じて適性を判断。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>多様な移動ニーズを支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー利用が有効な移動、あるいは、公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</li> </ul>	<p><b>ドアツードア輸送ニーズへの対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（観光客、手助け等が必要な人（障がい者、子育て母親など）等）への対応。</li> </ul>

## ■霧島市における路線再編の方向性（案）

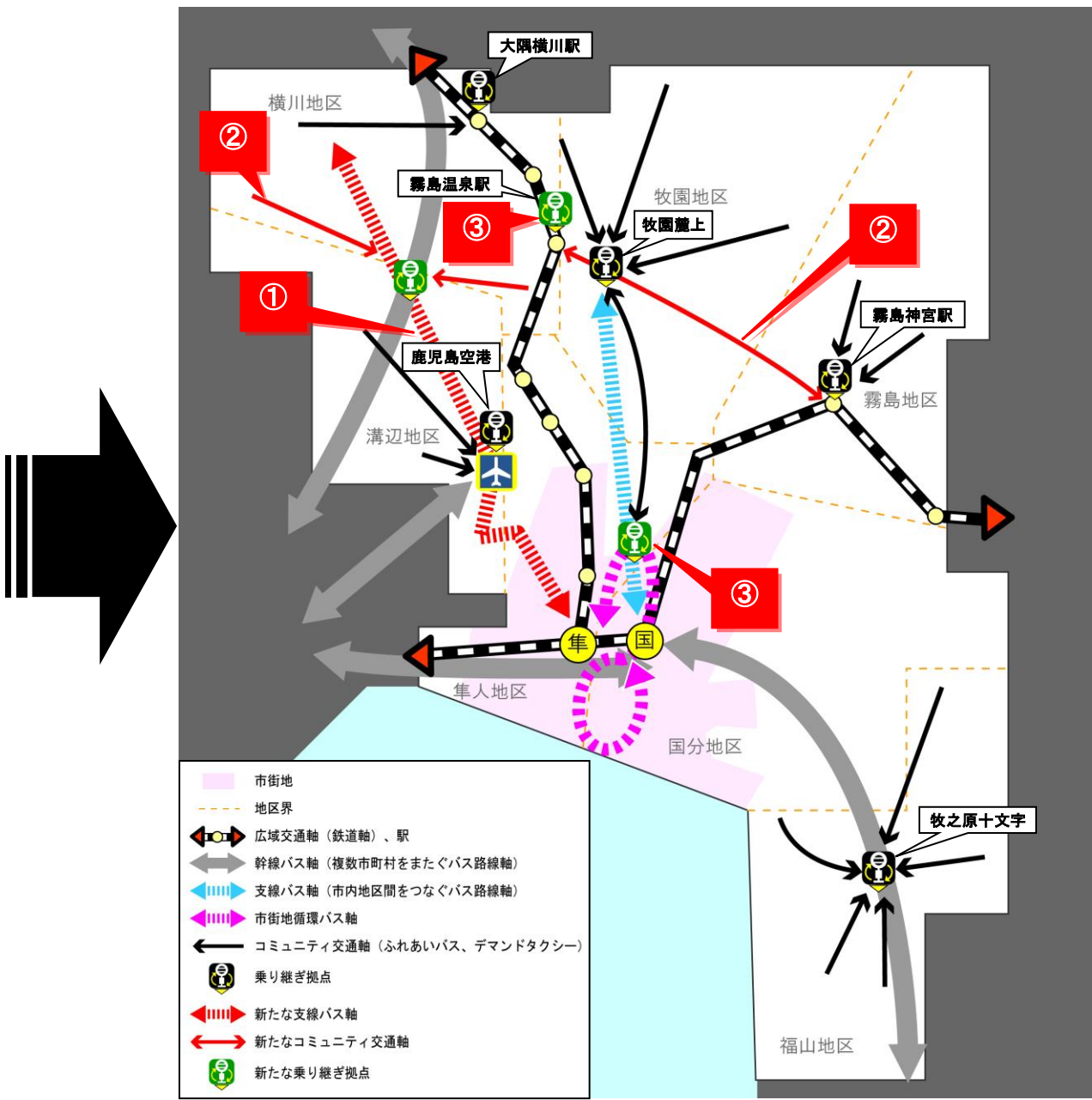
### <生活移動に関する再編の方向性（案）>

- ①これまでのふれあいバスのネットワークにこだわらず、必要に応じて、利便性・効率性を高める新たなバス軸の導入
- ②合併前の圏域にこだわらず、住民（市民）の移動ニーズに合致したふれあいバスネットワークの構築
- ③必要に応じて、利便性・効率性を高める新たな乗り継ぎ拠点の設置・整備

## 現 状



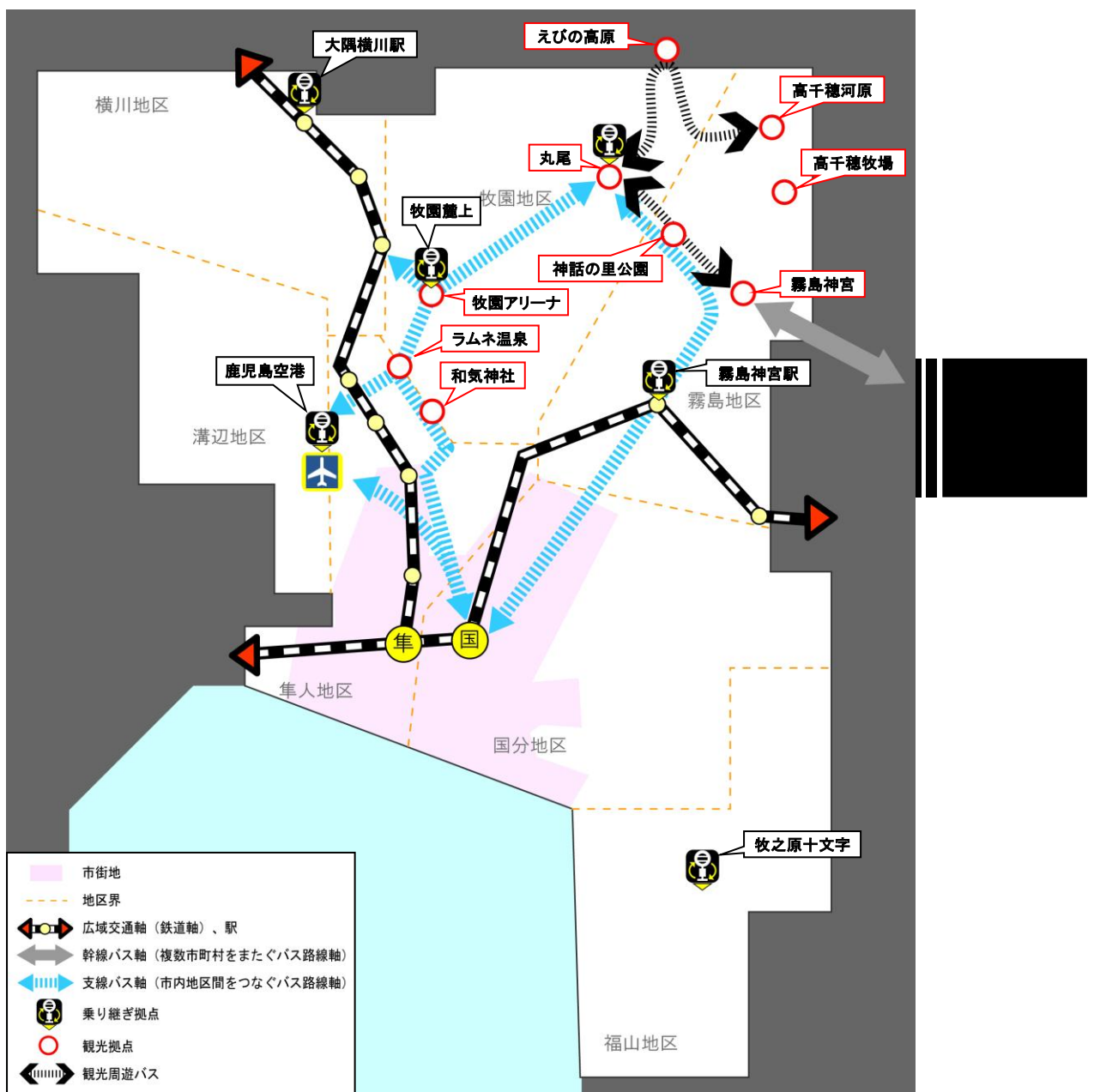
# 将来



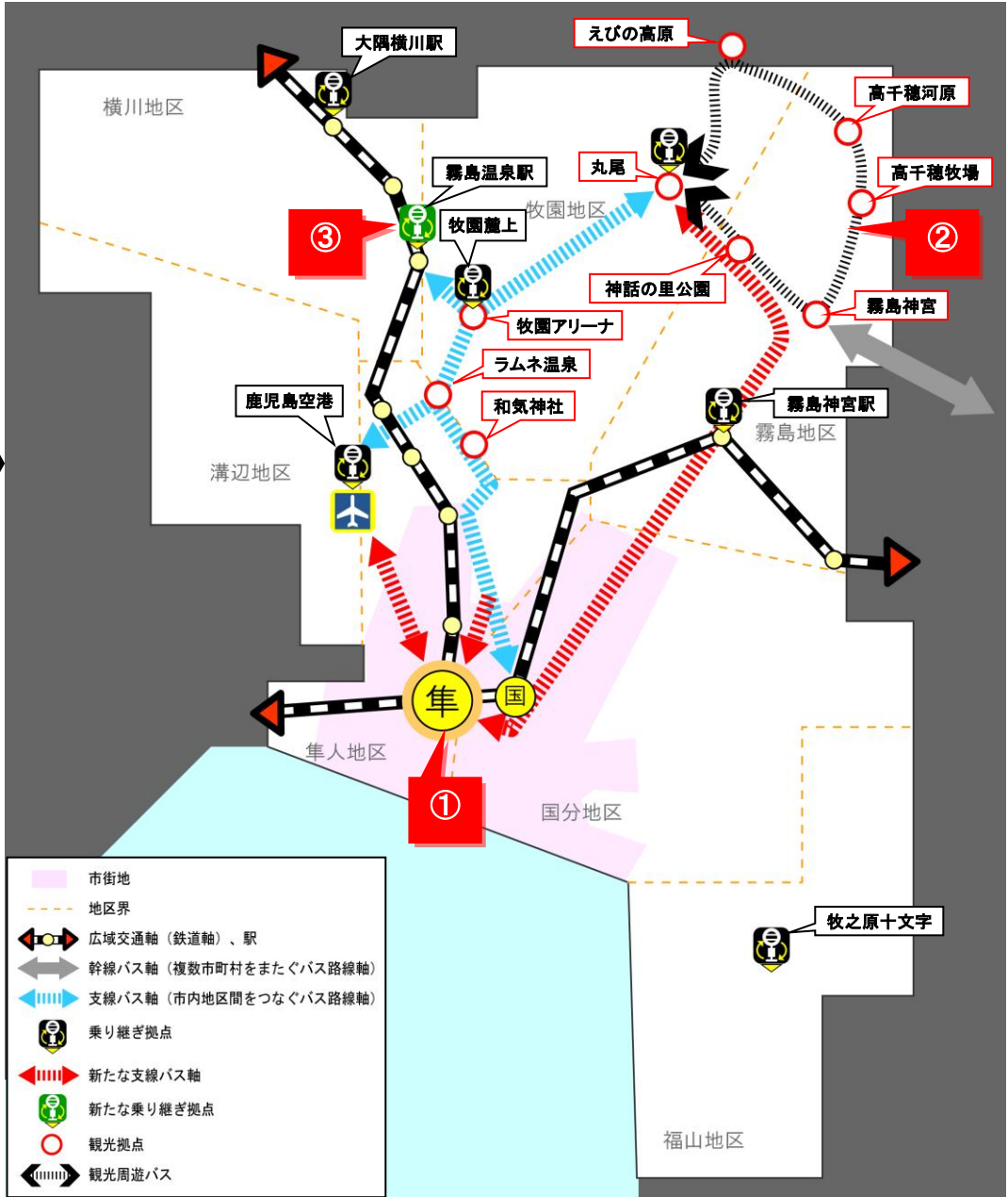
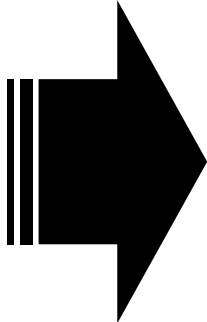
## <観光移動に関する再編の方向性（案）>

- ①新たな霧島市の玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直し
- ②丸尾バス停を拠点とした、観光客の観光回遊を促進する周遊バスサービスの導入
- ③必要に応じて、霧島温泉駅などを新たな乗り継ぎ拠点とし、観光客の乗り継ぎ利便性を向上

## 現状



# 将来



## 4-2 計画の区域

- ・本計画の区域は、霧島市であり、必要に応じてその周辺市町村を含むものとします。

## 4-3 計画の期間

- ・本計画の期間は、「霧島市ふるさと創生総合戦略」の計画期間を踏まえ、平成28年度から平成31年度までの4年間とします。

## 4-4 計画の目標

○総合戦略の基本目標と基本的方向等を踏まえて、以下のとおり計画の目標を設定します。

①暮らしやすいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による生活利便性の向上及び地域間連携の推進

### 数値目標

- 全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合  
目標値 (H31) 10%未満 [基準値: 11.5% (H27)]
- JR利用者数  
目標値 (H31) 4,200千人 [基準値: 3,856千人 (H26)]
- バリアフリー化を講じている市内JR駅  
目標値 (H31) 9駅以上 [基準値: 6駅]
- 高齢者運転免許証自主返納者数  
目標値 (H31) 300人以上 [基準値: 253人 (H26)]

②訪れたいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による国内外の観光客の観光周遊の促進

### 数値目標

- 全国温泉地満足度の順位  
目標値 (H31) 8位 [基準値: 15位 (H26)]
- 霧島連山周遊バス・妙見路線バスの利用者の伸び率(対H26年度比)  
目標値 (H31) 13%以上増加 [基準値: なし]

③限られた資源・予算で最大限の効果を上げる、効率的・効果的な地域公共交通の運行

### 数値目標

- ふれあいバス各路線の空便率  
目標値 (H31) 各路線30%未満 [基準値: 全路線平均30.5% (H27)]
- 1人あたり財政負担額が民間タクシーの代替よりも高い路線数  
目標値 (H31) 0路線 [基準値: 8路線 (H27)]

④地域公共交通の持続的な運行のため、利用促進と需要創出に地域全体で取り組むことで地域公共交通を「創り上げ、守り、育てる」気運の醸成を図る

### 数値目標

- ふれあいバスの1便あたりの利用者数  
目標値 (H31) 各路線2人/便以上 [基準値: P54参照 (H26)]
- デマンド交通の1便あたりの利用者数  
目標値 (H31) 各地区1.5人/便以上 [基準値: 地区平均2.0人/便 (H26)]
- 地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数  
目標値 (H31) 各地区3回/年以上 [基準値: 実施していない (H26)]



## 4-5 目標を達成するために行う事業の概要及び実施主体

### 4-5-1 事業の概要

地域公共交通をもっと使って、まちにお出かけしてもらうために、基本方針に則り、「今より使いやすく、分かりやすく」した上で「多くの方に知ってもらい、利用してもらう」ことを考えました。その具体的な施策を以下に示します。

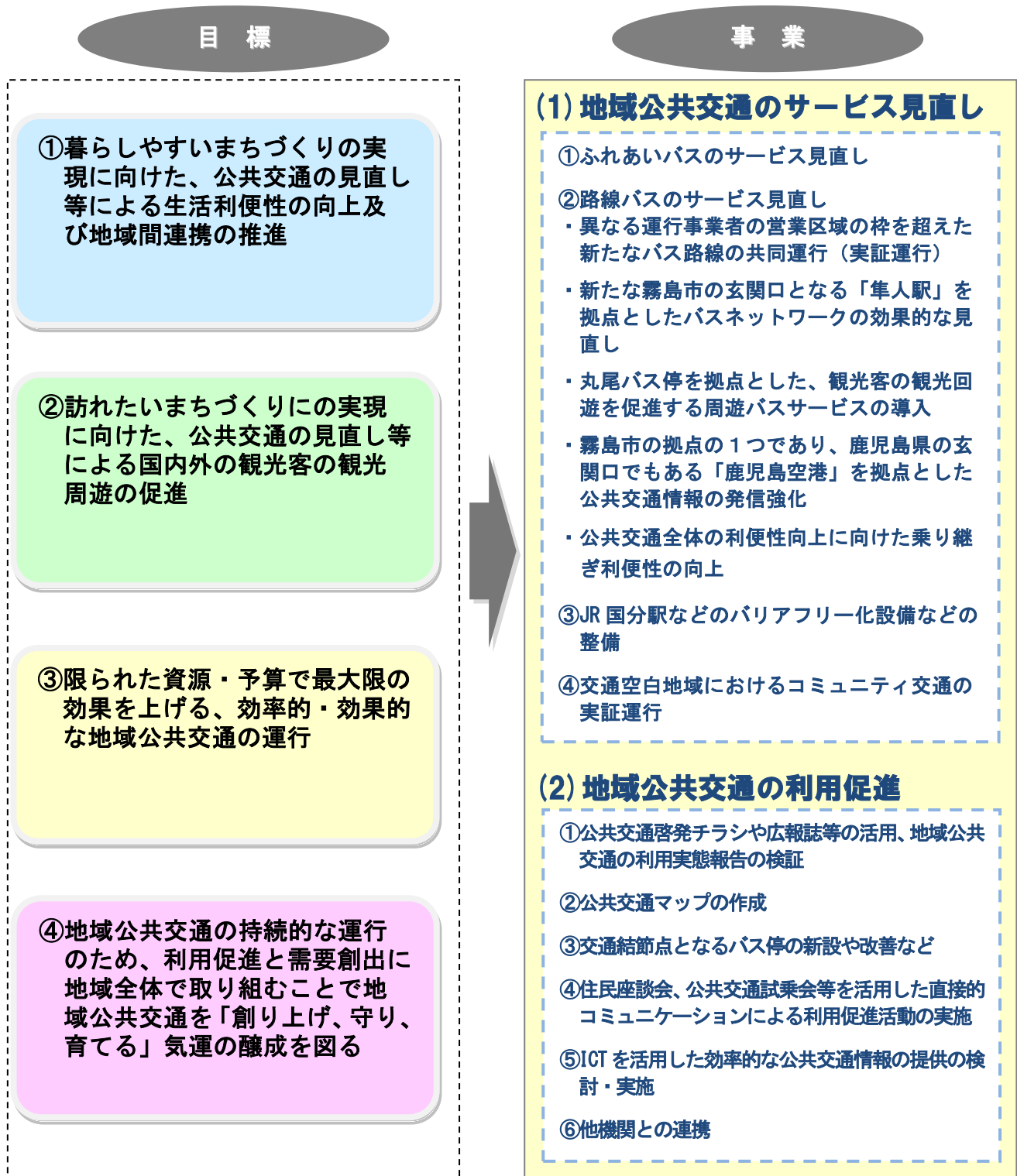


図 実施する事業など

## 4-5-2 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期と事業主体は以下のとおりです。

表 事業の実施時期及び実施主体

事業		実施予定時期				事業の実施主体			
		平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	霧島市 租公義	霧島市地域公共交通	交通事業者	地域住民ほか
(1) 地域公共交通のサービス見直し	①ふれあいバスのサービス見直し	計画				◎	○	◎	○
			実施						
	②路線バスのサービス見直し	計画				◎	○	◎	○
			実施						
	③JR 国分駅などのバリアフリー化設備などの整備			実施		◎	○	◎	○
	④公共交通不便地域における支線交通の実証運行	計画		実施		◎	○	◎	○
(2) 地域公共交通の利用促進	①公共交通啓発チラシや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態報告の検証		実施			◎	○	○	○
			検証						
	②公共交通マップの作成			実施		◎	○	◎	○
	③交通結節点となるバス停の改善			実施		◎	○	◎	◎
	④住民座談会、公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施			実施		◎	○	◎	○
	⑤ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施		検討		実施		◎	○	◎
	⑥他機関との連携			実施		◎	○	◎	◎

注) 実施主体：◎・・・中心的な立場で実施、○・・・協力的な立場で実施

注) 事業の実施にあたっては、PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら実施します。特に、事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合があります。

## 4-6 事業計画

### (1) 地域公共交通のサービス見直し

#### ① ふれあいバスのサービス見直し

ふれあいバスは、路線によってその利用状況に差異がみられます。

具体的には、ふれあいバスには、1便あたりの利用者が2人未満で乗り合い利用されていない路線や、民間タクシーの利用を促しその満額を市が負担した方が1人あたりの財政負担額が経済的な路線がみられます。

そのため、各路線共通で運行ルートの見直しや路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるようなサービスの改善を行います。特定の路線・地区については、後述の利用促進策を実施しつつも、持続的な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、運賃の値上げやデマンド交通など他の移動手段の検討を行います。

以上の検討にあたっては、利用状況からサービス水準などの見直しを検討する“目安”を予め設定し、目安に該当する路線を対象として運行形態や運行頻度などのサービス水準の見直しを検討します。

※本計画における“目安”は数値目標に掲げている「2人/便」とします。

この「2人/便」は1便に乗り合って利用する（つまり2人利用する）ことを期待している数字です。

表 ふれあいバス各路線の見直しの方向性

便あたり利用者数	1人あたり財政負担額と民間タクシーによる代替（タクシー代）の経済性比較	具体路線	見直しの方向性
1人/便未満	1人あたり財政負担額がタクシー代の満額補填より高い	牧園：霧島温泉コース、三体コース、持松コース、中津川コース、高千穂コース 霧島：神乃湯・霧島神宮駅・真方線、市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線 横川：山之口線	○当面は現状の運行形態（路線定期）を維持しつつ、利用者増加に向けた運行ルートや運行ダイヤ等の見直しなどを行います。サービス見直し後も状況が改善しない場合は、住民座談会を開催しつつ、運行形態の大幅な見直しを視野に入れた検討を行います。
	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填より高い	溝辺：崎森・麓・空港線 福山：佳例川線、福山線 横川：岩穴・二牟礼線 牧園：川影コース	
	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填より安い	溝辺：竹子・有川・空港線	
1人/便以上 2人/便未満	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填より高い	横川：小脇線 牧園：丸尾コース 霧島：霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線	
	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填より安い	牧園：万膳コース、尾谷口コース 横川：植村線、野坂・横伏敷線 福山：比曾木野線	
2人/便以上	1人あたり財政負担額がタクシー代の半額補填よりも安い	上記以外の20路線	○現状の運行状況を基本としつつ、効率性や利便性のさらなる向上に向けた運行ルート（停留所位置）や運行ダイヤ・運行便数の調整を行います。 ○一定程度の利用需要が顕在化した場合は、必要に応じて、インセンティブとして増便なども検討します。

次頁にふれあいバスのサービスの見直しに向けた検討の流れを示します。

ふれあいバスのサービスの見直しに向けた検討の流れ（案）

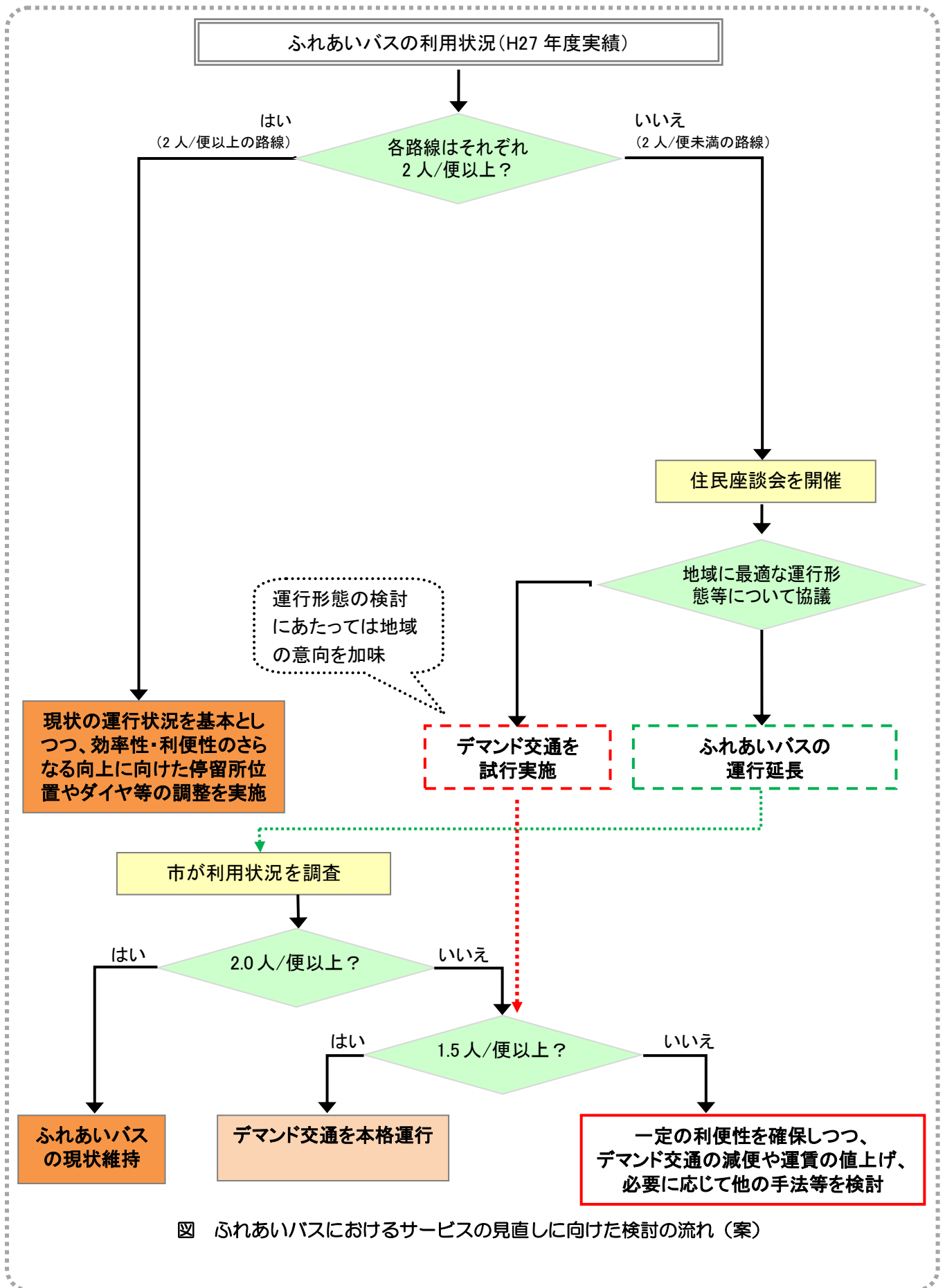


図 ふれあいバスにおけるサービスの見直しに向けた検討の流れ（案）

なお、これまでの調査結果を踏まえると、デマンド交通が考えられる自治会は以下のとおりです。

※デマンド交通が考えられる自治会の抽出基準

●以下の全てに該当する自治会を抽出しました。

- 1) 路線バス利用圏外（バス停 500m圏外）で、かつふれあいバスの利用圏内（バス停 500m圏内）の自治会
- 2) 市の高齢化率（22.3%）以上の自治会（H22 国勢調査のメッシュをもとに分析）
- 3) 最寄りのふれあいバス停の乗降客数が2人/日未満<sup>注</sup>の自治会

注) 分析対象期間は、国分・牧園・霧島地区は平成27年10月19日(月)～10月30日(金)、  
溝辺・福山・横川地区は平成27年12月7日(月)～12月18日(金)

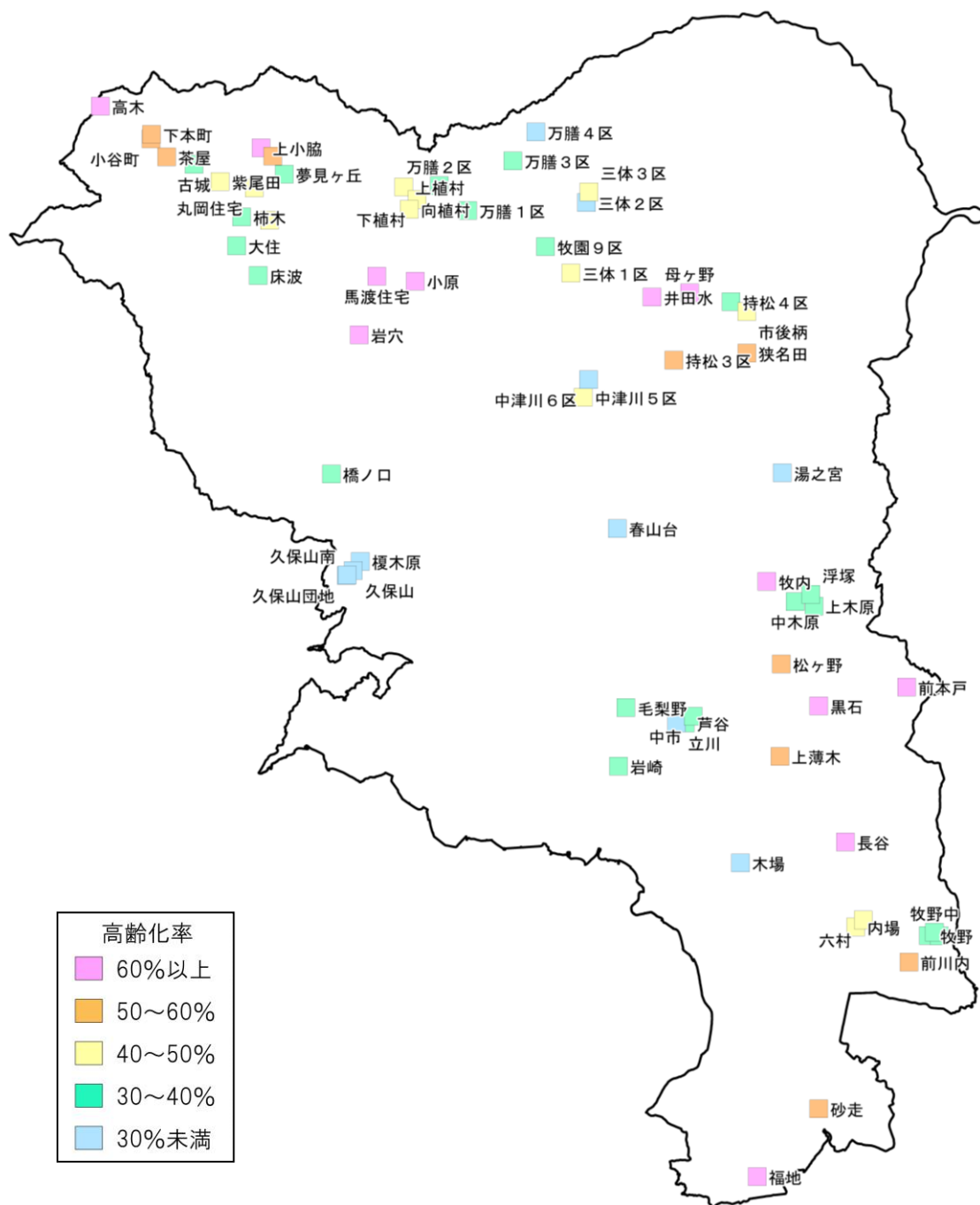


図 現状でデマンド交通が考えられる自治会

ただし、ふれあいバス利用者アンケート調査結果によると、利用者の多くは高齢者ですが、10代の利用もみられる上、利用が極端に少ない路線においても、買い物や通院のみならず、通学や観光・娯楽・レジャーなどの利用もみられます。

そのような利用状況のため、ふれあいバスの運行形態の変更（デマンド運行化）に伴う利用者のデマンド交通利用意向は4割にとどまっています。

今後の運行形態に見直しについては、利用者そして交通事業者との綿密な協議・調整が必要です。

表 ふれあいバス利用者の年齢層

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
10代	3.6%	7.5%	2.3%
20～30代	1.3%	1.9%	1.2%
40～50代	5.8%	3.8%	6.4%
60～64歳	4.0%	5.7%	3.5%
65～74歳	17.4%	15.1%	18.1%
75歳以上	67.4%	64.2%	68.4%
無回答	0.4%	1.9%	0.0%

注) ふれあいバス利用者アンケート結果

表 ふれあいバス利用者の外出目的

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
買い物・飲食	62.1%	49.1%	66.1%
通院	60.7%	47.2%	64.9%
観光・娯楽・レジャー	9.4%	13.2%	8.2%
親族、知人宅への訪問	5.4%	1.9%	6.4%
通学	2.7%	5.7%	1.8%
業務	1.8%	1.9%	1.8%
通勤	0.9%	0.0%	1.2%
寄合	0.4%	0.0%	0.6%
その他	10.7%	9.4%	11.1%
無回答	2.7%	5.7%	1.8%

注) ふれあいバス利用者アンケート結果

表 ふれあいバスがデマンド運行になった場合の利用者の利用意向

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
デマンド運行になった場合の利用意向	42.4%	43.4%	42.1%

注) ふれあいバス利用者アンケート結果

## ②路線バスのサービス見直し

### ➤ 異なる運行事業者の営業区域の枠を超えた新たなバス路線の共同運行（実証運行）

霧島市の公共交通ネットワークは、従来どおり、地区内の公共施設や生活利便施設などを地区拠点に設定し、そこで鉄道や幹線バスに乗り換え、市の拠点（国分・隼人地区）まで外出できることを基本とします。

ただし、基本方針のとおり、国分地区へのバス利便性が比較的低い横川地区・溝辺地区については、国分地区を結ぶ“異なる運行事業者の営業区域の枠を超えた新たな支線バスの共同運行”を検討し、実証運行を行います。

### ➤ 丸尾バス停を拠点とした、観光客の観光回遊を促進する周遊バスサービスの導入

国内外の観光客の観光周遊の促進に向け、霧島市はバス事業者の協力のもと“霧島連山周遊バス”や“妙見路線バス”を運行しています。

特に、“霧島連山周遊バス”は、丸尾～えびの高原～高千穂河原を運行していますが、高千穂河原への観光移動よりも高千穂夢見が丘（高千穂牧場）への観光移動の方が顕著にみられました。

他地域事例（例：サクラジマアイランドビュー（周遊バス）や日帰り路線バス旅（産交バスのバスパック）など）も参考にしつつ、基本方針のとおり、観光周遊に資する路線バスルートの見直しや新たな移動手段の確保など、“丸尾バス停を拠点とした観光客の観光回遊を促進する周遊バスサービス”を検討・実施します。



図 霧島神宮バス停に到着する国分駅行きの路線バス



図 丸尾バス停と霧島温泉市場（後ろ）

### ➤ 新たな霧島市の玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直し

霧島市を走る路線バスの中には、サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が見られ、公共交通の運行に対する財政負担増大の一因になっています。

持続可能な公共交通を実現していくためには、このような利用が低迷する路線の改善を図っていくことが重要になることから、今後拠点整備が行われ、新たな霧島市の玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直しを将来的に検討します。

見直しは中長期的なものになりますが、交通事業者との協働を前提として、利用者の利用目的や収支状況などで“路線の色分け”を行いつつ、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを進めていきます。

また、過度に迂回することなく国分・隼人地区等に外出できるように、必要に応じて、利便性・効率性を高める新たな乗り継ぎ拠点の設置・整備を行います。



図 隼人駅構内に乗り入れしていない路線バス

➤ **霧島市の拠点の1つであり、鹿児島県の玄関口でもある「鹿児島空港」を拠点とした公共交通情報の発信強化**

鹿児島空港の1階には、霧島市PRブースが設置されており、運営委託先である霧島市観光協会のスタッフが旬の観光情報や最新のイベント、観光ルートなどの情報を提供しています。

ここでは、利用者が自由にインターネットで市内や県内の観光情報を検索できる、60インチのタッチパネル式テレビ「霧島タッチガイド」も設置されています。

市の拠点の1つである鹿児島空港の霧島市PRブース等を活用した公共交通情報を発信強化等を行います。



図 鹿児島空港の霧島市PRブース

➤ **公共交通全体の利便性向上に向けた乗り継ぎ利便性の向上**

路線バスとJR、路線バス同士の乗り継ぎ利便性を高めるため、行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、できる限りの運行ダイヤの調整を検討・実施します。

③JR 国分駅などのバリアフリー化設備などの整備

市内11駅については、概ね、有効幅員の確保や道路と乗降場をつなぐスロープの設置や、すりつけが行われており、ある程度バリアフリーに対応していますが、車椅子利用者が付き添いなしで利用することは困難な状況にあります。

このような状況の中、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」において、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅については、平成32年度までにバリアフリー化（エレベーターの設置）を実施することとなっています。

霧島市は、JR 国分駅などにおいて、高齢者や乳幼児を連れた方など、誰もが安心・安全に利用できるように、国や県などの支援制度をフル活用しつつ、地域公共交通のアクセス拠点、乗り換え拠点等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を行います。



図 利用者からエレベーター設置に関する要望がある JR 国分駅

④交通空白地域におけるコミュニティ交通の実証運行

霧島市はいつまでも安全・安心で快適に生活できるよう、市内の中山間地域を中心として、生きがいつくりに向けた“ひとにやさしい”地域公共交通の実現を目指し、既存の公共交通ネットワークの見直しを行いつつ、必要最小限のサービス水準が確保されたコミュニティ交通を運行します。

ただし、運行にあたっては、地域住民からの要望や市の財政状況、福祉分野における輸送サービスの状況なども勘案しつつ、必要に応じて利用需要の状況や地域の意向などを把握する“実証運行”を実施した上で本格運行の可否判断を行う場合があります。

また、運行にあたり、設定したサービス水準の確保に向け、社会情勢の変化等も考慮しながら、現状以上の一定の受益者負担を求める場合があります。



## (2) 地域公共交通の利用促進

### ① 公共交通ニューズレターや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態報告の検証

公共交通ニューズレターや市の広報等を活用し、鉄道やバス等の地域公共交通の各種情報などを広く周知していくことで地域公共交通の利用促進を図ります。

特に、市民の皆さんと一緒にふれあいバスを「守り、育てる」ため、市が定期的に利用状況を把握し、自治会長や運転手等の協力のもと、広報誌やバス車両等で利用状況を利用者や沿線地区の皆さんに報告することで、地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図りたいと思います。

なお、“利用が著しく少ない路線”については、利用者の皆さんや沿線地区の皆さんに、利用実態などを周知した後、その後も状況が改善しない場合は、サービスを見直します。

かみごとう・公共交通ニューズレターvol2 (2015.2.1)



### かみごとう・公共交通 ニューズレター Vol. 2

2015. 2. 1発行 新上五島町交通ネットワーク促進協議会

「地域生活の足！」としての活躍 乗合タクシー

路線バスが運行されていない宮ノ浦地区は、同地区から若松港まで、乗合タクシーが運行されています。

小・中学校へ子どもたちの通学や、買い物や通院といった生活の足として利用されています。

「地域生活の足！」を支える美鈴観光タクシーの運転手にインタビューしました。

「この乗合タクシーは小・中学校、保育所へ子どもたちの利用が多く、特に安全運転には注意を払って運転しています。早朝から子どもたちの元気な『おはようございます!』というあいさつに元気をもらいますね。」と語るのは、運転手の江口良太さん。



運転手を笑顔の 江口良太さん

「最初はタクシー会社が公共交通?と思っていましたが、地区と地区が離れた場所に点在し、お店や公共機関のある中心部までを低料金で結ぶ乗合タクシーは、この地域では必要なことだと感じています。



宮ノ浦-若松間の乗合タクシー

宮ノ浦-若松間は、1日7便。定時に運行予定していますが、運行するには予約が必要なので、バスとタクシーの間といった乗り物でしょうか。

美鈴観光タクシーでは、最近特に高齢の利用者が多く、会社には車椅子ごと乗車できる介護タクシーがありますよ。

もちろん車までの介助をしますし、坂の多い地区では重い物降りのお年よりは荷物が大変ですからね、お手伝いしますよ、利用者からは好評です。やはり公共交通を担うという意識をもって、地域に根ざしたタクシー運転手として『まごころ』も一緒に運びたいですね。」

福祉輸送車輜

乗合タクシー(宮ノ浦-若松間)・介護タクシーのお問い合わせ  
美鈴観光タクシー株式会社  
奈良尾本社 TEL: 44-1797  
上五島営業所 TEL: 52-2247

かみごとう・公共交通ニューズレターvol2 (2015.2.1)

### 「活用しましょう! 生活の大切な足」 ~公共交通マップづくり、高校生ワークショップ~

- ・昨年12月24日(火)に役場で、高校生・地域住民・交通事業者(バス、タクシー)などが集まり、中高生のお出掛けにもっとバスを使ってもらうための“公共交通マップ(ポケットサイズ)”の作成に向けた「高校生ワークショップ」を開催しました。
- ・上五島高校と中五島高校から計12人の生徒が参加し、バスに乗る際にどんな事が分からないか、どんなマップがあると良いか等について、活発に話し合いました。
- ・話し合った内容を基に、現在中高生用ポケットサイズの公共交通マップを作成中です。




しまの公共交通を創り・守り・育てましょう!

### 掲示板

#### 『かみごとう公共交通マップ』 全世帯に配布しました!

新上五島町交通ネットワーク促進協議会では、しまのにぎわい創りに向けた公共交通の活性化の1つとして、昨年12月に『かみごとう公共交通マップ』を作成し、町内全世帯に配布しました。  
是非、このマップをご活用してお出かけください。

新上五島町の公共交通をより良くするためのご意見をお寄せ下さい。

【協議会の構成】  
西肥自動車(株)、新上五島町タクシー協会、野母船(株)、九州船(株)、(株)五島産業汽船、五島汽船(株)、阿戸船(株)、新上五島町地域協議会、新上五島町観光物産協会、新上五島町商工会、長崎県新幹線・総合交通対策課

〒057-4495  
長崎県南松浦郡新上五島町青方郷1585番地1  
TEL. 0959-53-1113 FAX. 0959-53-1100

図 公共交通ニューズレターの事例(長崎県新上五島町)

## ②公共交通マップの作成

公共交通の路線図やJR・路線バス・コミュニティ交通の時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図ります。

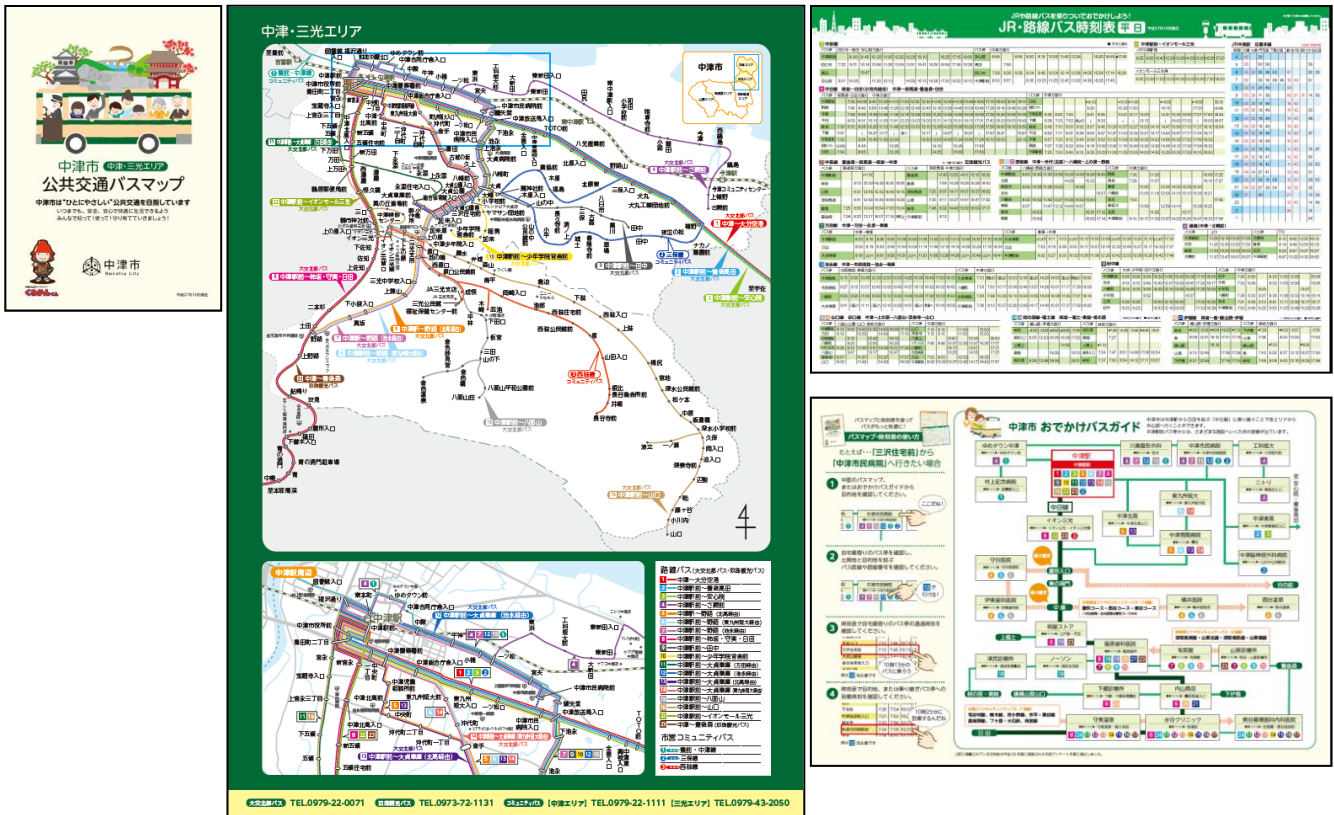


図 地域単位の詳細な公共交通マップを作成している事例（中津市）

## ③交通結節点となるバス停の新設や改善など

乗り継ぎ利用の促進や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、交通結節点のダイヤ調整や分かりやすい案内標示や情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成など）、バス待ち環境の改善など、交通結節点における円滑に乗り継ぎができる環境の整備などを地域ぐるみで行います。

また、必要に応じて、古くなったバス停などについては、バス事業者や沿線住民等と連携しつつ、計画的に更新していく予定です。



図 「せせらぎバスセンター」  
（埼玉県ときがわ町）



図 拠点であるにもかかわらず、バス停が傾いていたり、  
表記が見えにくい状況にある丸尾バス停



#### ④住民座談会、公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施

住民座談会や公共交通試乗会、その他老人会の集まりなど地域の寄合や市が実施する「ふれあい出前講座」等を活用して、市民の皆さんと直接コミュニケーションをとり、路線バスやふれあいバスの利用方法などの利用促進の取組を行います。

特に、公共交通試乗会では、子供やお年寄りなどを対象に、市内の公共交通のルートや利用方法などを説明し、沿線住民の皆さんに実際に試乗してもらうことで、路線バス・ふれあいバスの周知に努めます。利用意向を示す方々には「無料乗車券」を配布することもあります。

また、企業や学校などにも、公共交通マップ等を活用した公共交通の利用促進を行います。

#### ⑤ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施

霧島市総合計画の中では、観光客の受入体制充実の一環として、二次アクセスの向上に努め、個人や交通弱者でも移動しやすい観光地づくりを推進することになっています。

その具体策の1つとして、スマートフォンやタブレット、CATVなどを利用して、バスの運行情報などが提供できるICTシステムを検討します。



☒ 頸南バス バス運行状況サイト

HP) <http://subtour-z.com/keinan/>

## ⑥他機関との連携

医療機関や商業施設、観光施設、宿泊施設等と協力し合って、公共交通利用者を増やすための取組を進めます。

具体的には、地域公共交通の利用促進を促す情報媒体（チラシなど）の留め置きや、地域公共交通の利便性を高めるための環境づくりの協力など、地域公共交通のサポーターになってもらう取組みを行います。

具体的には、顧客に対して事業者が移動支援サービスとして、顧客の支払額などに応じて公共交通の割引乗車券などを配布することで、利用促進を図るなどの取組みも検討します。

また、個々に事業者が実施している無料送迎サービスの効率化等に向け、事業者と行政が共同出資して公共交通を運行する取組みも検討します。

例えば、鹿児島空港から霧島温泉まで各宿泊事業者が無料送迎サービスを実施している場合、利用者には鹿児島空港から丸尾までは既存の公共交通を利用してもらい、丸尾から宿泊施設先までを各宿泊事業者が無料送迎するなどの検討が考えられます。

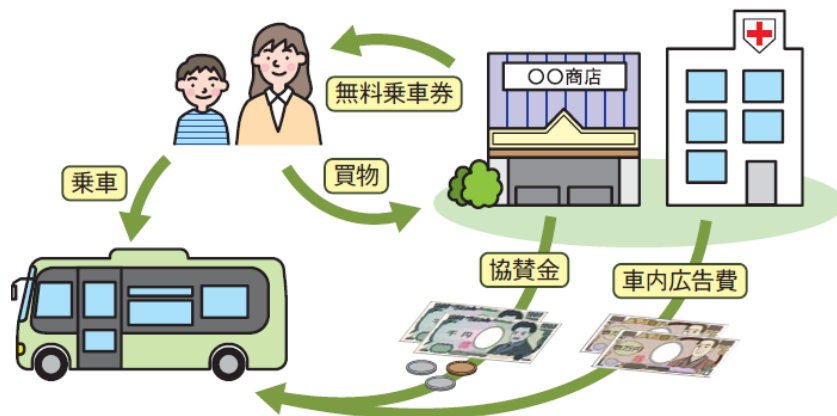


図 企業や商業施設との連携イメージ

出典：「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」（平成 25 年 5 月、国土交通省総合政策局）

霧島市では「高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業」が行われており、この事業を活用しつつ、公共交通サービスの一環として、“特定便のみ、荷物をかわりに持ってくれるヘルパー（ポーター）が同乗する仕組み”をつくることで、公共交通の運行形態を変えることなく、サービスの質を格別に向上させることが可能です。

### <霧島市 高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業>

○高齢者を地域全体で支える地域包括ケアを推進することが目的

○以下のボランティア活動を行うことで、ボランティア活動1時間につき、1ポイント（1日1ポイントまで）が付与されます。

・高齢者等の生活支援活動

→地域の高齢者向けの調理や昼食会等、在宅高齢者への家事支援や外出支援、地域の行事への参加支援、買い物支援など

・高齢者の見守り活動

→在宅高齢者等への声かけ、相談、見守り、話し相手等

・高齢者や介護者の仲間作りの支援

→地域サロン活動の定期的な開催、手伝い

○ポイントをためると、年間で最大 60,000 円（60 ポイント）の転換交付金に交換可能

また、行政、バス会社、宿泊施設が連携して、霧島市を訪れる前の段階で路線バスの情報を容易に手に入れられるような環境の整備を行います。

特に、訪日外国人のバス利用促進にあたっては、バス事業者が個々に実施しているPR方法には限界があり、訪日外国人が立ち寄る宿泊施設や観光施設・商業施設等のホームページや施設案内看板などで、周辺の地域資源などの情報とセットで公共交通の案内等を情報発信する取組を行います。

その際、訪日外国人が訪れることが期待できる施設等については関係機関と協働で、多言語表記による案内に努めます。



**櫛引八幡宮国宝館バスパック**

**谷八戸酒造 酒蔵見学バスパック**

**バスパック内容**

- 櫛引八幡宮国宝館の拝観引換券と櫛引八幡宮往復乗車券がセットになった
- 2時間

**バスパック内容**

- バス往復乗車券・酒蔵見学試飲券
- 見学期間(1日2回)
- 1回目 10:30-11:30 2回目 14:30-15:30
- 料金 800円

**ご利用方法(チケット式)**

チケットの①-③を順番通りに切り離して使用します。

- ①南郷バス乗車券(行) バスを降りる際に「南郷バス乗車券(行)」を整理券と一緒に運賃箱に入れてください。
- ②国宝館拝観引換券 国宝館の受付にお渡しください。
- ③南郷バス乗車券(帰) バスを乗る際に「南郷バス乗車券(帰)」を整理券と一緒に運賃箱に入れてください。

**バス時刻表**

行先	乗車	降車
南郷	8:37	10:07
南郷	9:42	11:12
南郷	10:47	12:17
南郷	11:52	13:22
南郷	12:57	14:27
南郷	14:02	15:32
南郷	15:07	16:37
南郷	16:12	17:42

**バス時刻表**

行先	乗車	降車
谷八戸	10:30	11:30
谷八戸	14:30	15:30

図 観光・商工と交通の連携事例である「わくわくバスパック(二次交通商品紹介冊子)」  
(作成・発行：八戸市地域公共交通会議)

参考：「八戸公共交通ポータルサイト」 ([https://www.city.hachinohe.aomori.jp/publ I C\\_transport/dl\\_wakuwaku-buspack.html](https://www.city.hachinohe.aomori.jp/publ I C_transport/dl_wakuwaku-buspack.html))



図 ターミナル路線図・情報ツールラック

参考：「八戸公共交通ポータルサイト」 ([https://www.city.hachinohe.aomori.jp/publ I C\\_transport/dl\\_wakuwaku-buspack.html](https://www.city.hachinohe.aomori.jp/publ I C_transport/dl_wakuwaku-buspack.html))

## 4-7 目標達成に向けたマネジメント

### 4-7-1 マネジメントの進め方

4か年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きな PDCA サイクル	計画期間 (4か年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

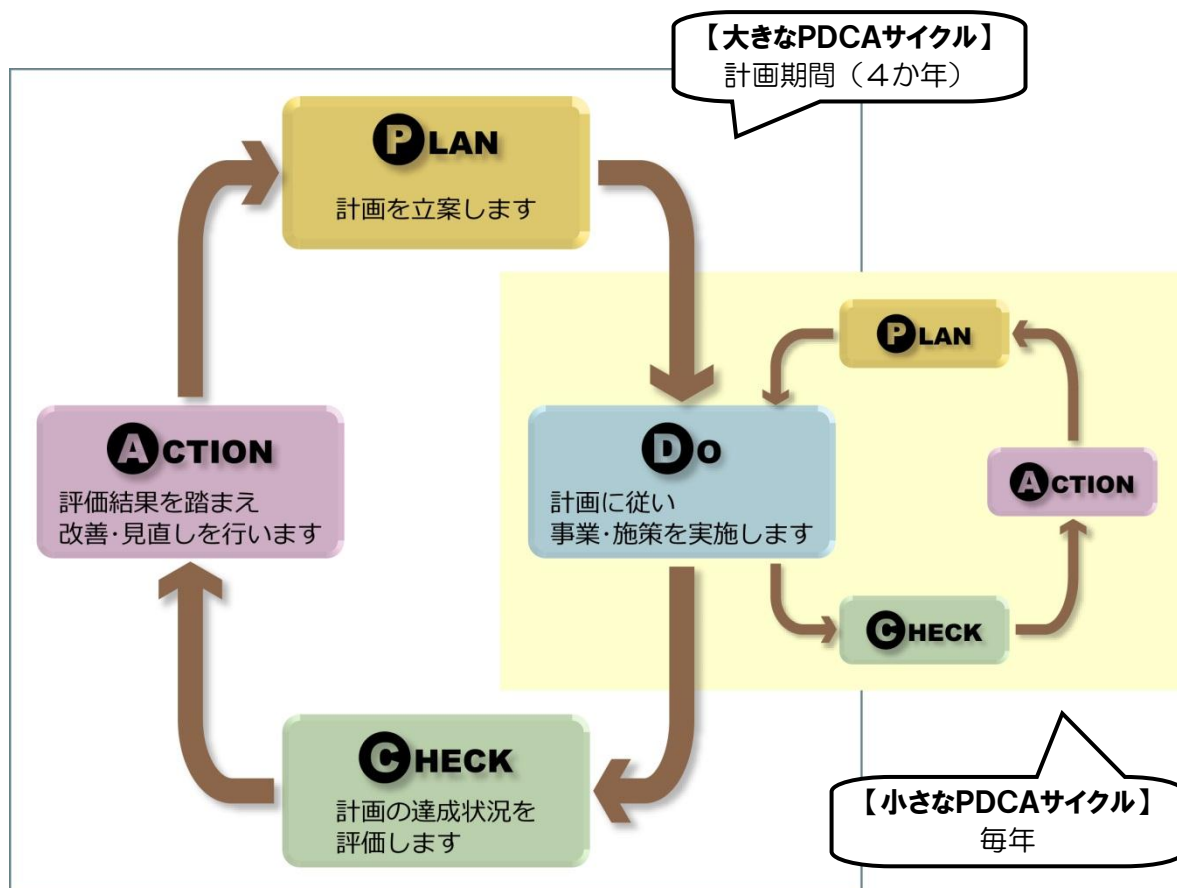


図 PDCAサイクルのイメージ

#### 4-7-2 マネジメント推進体制

霧島市における交通まちづくりをマネジメント（管理）する主体は、「霧島市地域公共交通会議」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。

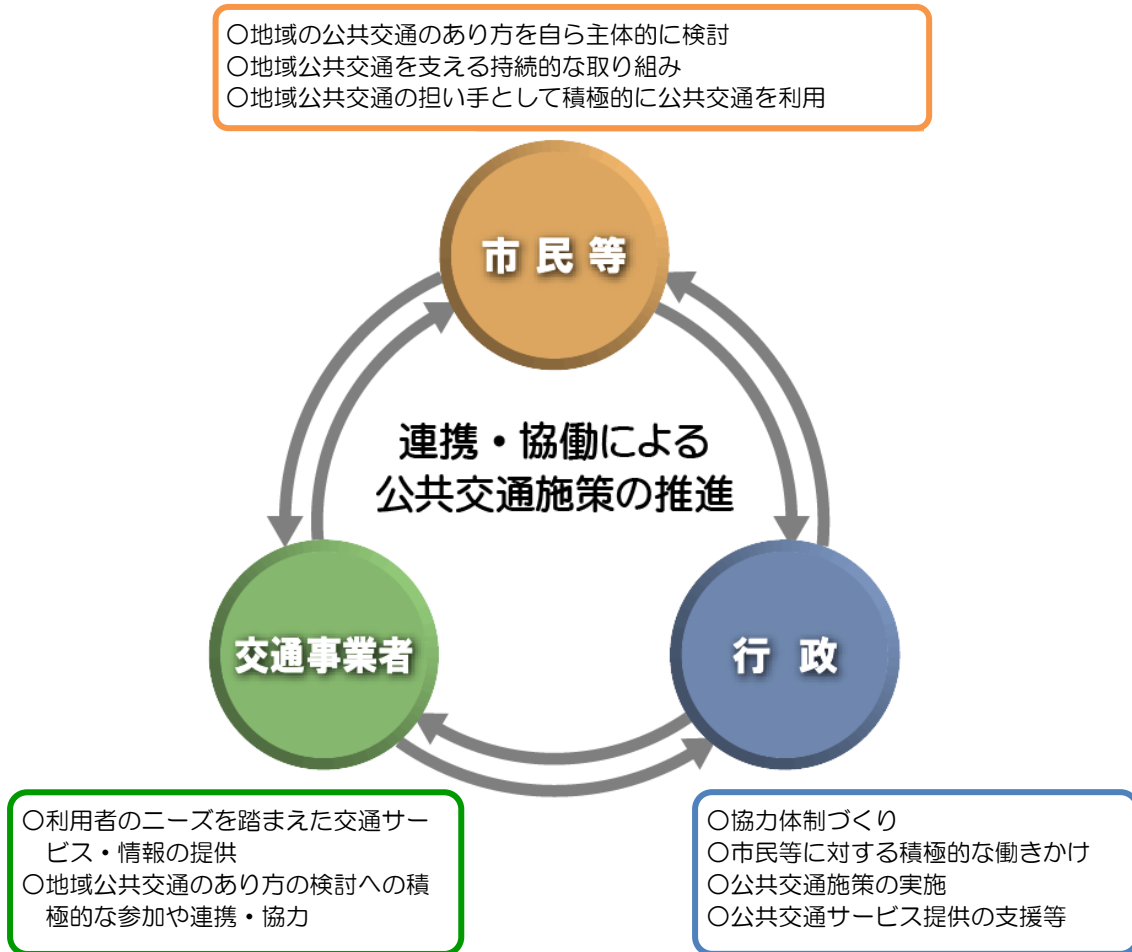


図 霧島市における交通まちづくりの推進体制