

2020年度 施策マネジメントシート (2019年度目標達成度評価)

政策体系	政策No.	001	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.	005	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									
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。									
2 施策の成果把握									
①成果指標（意図の達成度を示す指標）		◎目標達成（100%以上） △目標を未達成（100%未満）							
		単位	区分	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	目標達成の方向性
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						
			達成率						
			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				
			達成率	100.0%	92.1%				
			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				
			達成率	100.0%	95.9%				
			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				
			達成率	76.0%	66.0%				
			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	9.8	5.1				
			達成率	89.0%	46.3%				
			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）				③2022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年度の現状値41.5%を基に、さらなる改善を目指すこととし、2022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7月に前年度実績値をホームページで公表する。				B 2018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7月に前年度実績値をホームページで公表する。				C 2018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年度の成り行き値4.5人を基に、さらなる改善を目指すこととし、年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年度の成り行き値10.2人を基に、さらなる改善を目指すこととし、毎年11人を目標値とする。					
F				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	
① 2019年度施策の取組方針	② 2019年度の取組方針の達成状況
<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を進めるため、地域公共交通会議を開催する。 ■九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上等を図る。 ■鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。 ■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。 ■霧島市地域公共交通網形成計画の改訂を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ■霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版（令和2～4年度の3か年計画）】を策定した。 ■鹿児島県や鹿児島県観光連盟と連携した国際線就航路線の国（地域）でのセールス及び東京・大阪・名古屋での旅行エージェントを対象とした観光素材説明会や訪問活動を通じ、観光客の誘致を図るとともに空港の利用促進に繋げた。 ■ふれあいバスの利用者が著しく少ない地域において、公民館長等との意見交換を実施した。また、霧島ふれあいバス「市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線」を廃止し、同路線の沿線地域にデマンド交通（狭名田・野上線）を導入した。 ■「分かりやすさ」「乗り継ぎのしやすさ」「利便さ・活用しやすさ」を基本コンセプトに、市街地循環バス及び準人国分循環バスへの乗り込み調査や利用者ヒアリング等の結果を踏まえて、市街地循環バスの再編を行った。（運行開始：令和元年10月1日～）
5. 2020年度施策の取組方針	6. 2021年度施策の取組方針
<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を進めるため、地域公共交通会議を開催する。 ■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。 ■九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの確保や市内主要駅のバリアフリー化をはじめとする駅利用者の利便性の向上に資する取組を行う。 ■新型コロナウイルス感染症収束後の観光需要等を喚起する対策として、霧島周遊観光バスを利用したイベント等を開催する。また、市内小中学校に対して遠足等においての利用を案内し、本観光バスの積極的な活用に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を進めるため、地域公共交通会議を開催する。 ■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。 ■九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの確保を推進する。 ■鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。 ■旅行エージェント等を通じ、霧島周遊観光バスの平日貸切運行の利用を促進する。

政策体系	政策No.	001	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.	005				
	基本事業No.	001				

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（対象や根拠法令等）はどのように変化しているか、さら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。
バス及びタクシーについては、特に密閉された空間の中での運行形態であることから、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止を図るため、車内の衛生的な環境を確保する必要がある。また、感染の収束状況により、外出自粛が緩和された際の需要増や、観光需要を喚起する対策と並行し、第二波の感染防止も念頭にいたる予防策が必要とされている。
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、無人駅等も懸念される。
JR九州は令和2年5月に、「輸送密度が2,000人未満の路線に係る線別収支」を初めて公表した。JR九州は、今後、厳しい経営状況を地元と共有し、交通手段として鉄道を選んでもらう取組を進めるため、関係自治体等と構成する協議会を設置する考えを示している。
・新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、令和2年6月1日現在、鹿児島空港国際線において、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。また、国内線においても、大幅な欠航となっている中、サーモグラフィーによる感染予防対策が行われている。

3. 2019年度基本事業の取組方針

- 公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。
- 九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上等を図る。
- 鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。
- ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供に取り組む。

4. 2019年度の取組達成状況

- 地域公共交通会議を3回、生活路線分科会及び観光路線分科会を各1回開催した。
- 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版（令和2～4年度の3か年計画）】を策定した。
- 鹿児島県や鹿児島県観光連盟と連携した国際線就航路線の国（地域）でのセールス及び東京・大阪・名古屋での旅行エージェントを対象とした観光素材説明会や訪問活動を通じ、観光客の誘致を図るとともに空港の利用促進に繋げた。
- 鹿児島県鉄道整備促進協議会等を通じ、JR九州に対し、朝夕（通学・通勤時間帯）の「吉松駅～国分駅」の直通便の開設や観光特急列車「はやとの風」の平日運行等について要望を行った。

5. 2020年度基本事業の取組方針

- 公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。
- 九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内主要駅のバリアフリー化をはじめとする駅利用者の利便性の向上に資する取組を行う。
- JRが設置する協議会や肥薩線沿線団体との意見交換会を通じ、肥薩線の利用促進に係る新たな取組について検討を行う。
- 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。

6. 2021年度基本事業の取組方針

- 公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進するため、地域公共交通会議を開催する。
- 九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの確保や利便性・快適性の向上等を図る。
- 鹿児島空港やJRの利用促進を図ることにより、乗降客の増加に努める。
- 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。

政策体系	政策No.	001	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 担当課	地域政策課、観 光PR課
	施策No.	005				
	基本事業No.	002				

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、公共交通向き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（対象や根拠法令等）はどのように変化しているか、さら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、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平成27年6月に成立した。厚生労働省によると、2025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者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。

■外国人観光客を含む個人や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。

■運行に当たり事業者負担が生じている地域間幹線系統等のバス路線は、廃止又は運行本数の縮小が懸念される。

3. 2019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。

■同計画に基づき、路線バスのうち市単補助路線については、利用実態等を踏まえたバス路線の再編による運行経費の削減や利用促進等を図る。

■同計画の改訂を行う。

■二次アクセスの確保とともに利用促進のためのPRを行う。

4. 2019年度取組達成状況

■バスの利用を促進するため、ふれあいバスや霧島市内を運行する民間路線バスの一部の路線情報をナビタイムジャパンへ提供した。

■ふれあいバスの利用者が著しく少ない地域において、公民館長等との意見交換を実施した。また、霧島ふれあいバス「市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線」を廃止し、同路線の沿線地域にデマンド交通（狭名田・野上線）を導入した。

■「分かりやすさ」「乗り継ぎのしやすさ」「便利さ・活用しやすさ」を基本コンセプトに、市街地循環バス及び隼人園分循環バスへの乗り込み調査や利用者ヒアリング等の結果を踏まえて、市街地循環バスの再編を行った。（運行開始：令和元年10月1日～）

■登山者の交通アクセス充実のため、丸尾を拠点にえびの高原及び高千穂河原を結ぶ「霧島連山周遊バス」を運行した。（1便当たりの利用者数：4.0人）

■妙見を経由して隼人駅から鹿児島空港を結ぶ「妙見路線バス」を運行した。（1便当たりの利用者数：1.4人）

■土日祝日の観光地へ利便性を確保・充実させるため、主要交通拠点を経由し、観光地を滞在しながら巡る「霧島周遊観光バス」を運行した。（1便当たりの利用者数：山コース7.1人、海コース2.9人）

5. 2020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。

■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。

■二次アクセスの確保とともに利用促進のためのPRを行う。

■バス事業者において廃止等が検討されている路線については、当該廃止等に伴う影響調査を実施するとともに、代替バス等の運行について検討を行う。

■新型コロナウイルス感染症収束後の観光需要等を喚起する対策として、霧島周遊観光バスを利用したイベント等を開催する。また、市内小中学校に対して遠足等における利用を案内し、同観光バスの積極的な活用に努める。

6. 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。

■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。

■二次アクセスの確保とともに利用促進のためのPRを行う。

■旅行エージェント等を通じ、霧島周遊観光バスの平日貸切運行の利用を促進する。