

霧島市地域公共交通計画（素案）の概要

序章 計画策定にあたって

■ 計画策定の趣旨

本市を含む多くの地域においては、バスをはじめとする旅客運送サービスの需要の縮小に伴う交通事業者の経営の悪化、コロナ禍に伴う移動自粛、更には、運転手不足の深刻化などにより、地域公共交通の維持・確保が厳しくなる一方で、高齢者の運転免許返納者の増加など、地域住民の移動手段の確保はますます重要な課題となっています。

多様化する地域住民の移動ニーズに的確に対応し、持続可能な地域公共交通を確保するためには、路線バスやコミュニティバス等の運行による移動手段の維持・確保等の従来以前の取組のみならず、地域公共交通の「質」や「魅力」の向上も重要です。

このような背景のもと、地域、交通事業者、行政がともに支える持続可能な地域公共交通の構築を目指し、「霧島市地域公共交通計画」を策定します。

■ 計画の位置付け

本計画は、改正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）に基づく法定計画です。市の最上位計画である「第二次霧島市総合計画」を上位計画と位置づけ、市が目指す将来像の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方に基づくものとします。また、都市計画、過疎、環境、福祉等の他分野における各種個別計画を関連計画と位置付け、他の分野における取組との連携を図りながら、本市の将来像の実現に向けた取組を進めます。

■ 計画期間

本計画は、第二次霧島市総合計画（後期基本計画）と整合を図り、2023（令和 5）年度から 2027（令和 9）年度までの 5 年間で計画期間とします。なお、計画期間内においても、本市を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じ見直しを行います。

■ 計画の対象

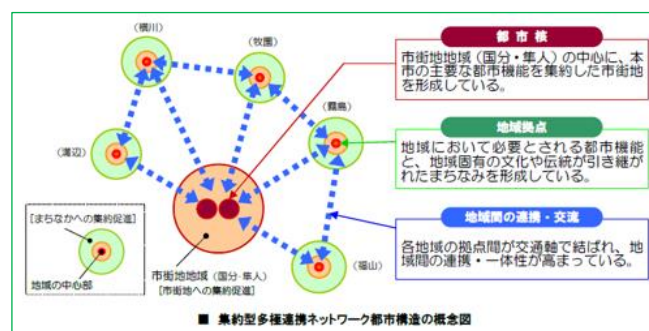
本計画の対象は、バス・鉄道等の地域公共交通を基本としつつ、交通事業者以外の民間事業者が白ナンバーで運行する福祉有償運送や買物支援サービスとの連携も含めて取扱います。なお、航空については、鹿児島県が 2019（令和元）年 11 月に策定した「鹿児島空港将来ビジョン」を踏まえ関係機関と連携した取組を進めることとするため、本計画の対象外とします。

分類	交通モード
市が運営主体	ふれあいバス
	デマンド交通
	市街地循環バス
	はやと循環ワゴン
	妙見路線バス
	霧島連山周遊観光バス
	市運営自家用有償旅客運送
	新たな移動手段
事業者が運営主体	鉄道（JR 日豊本線、JR 肥薩線）
	民間路線バス
	福祉有償運送
	買物支援による運行

第1章 基本的な方針

1 市が目指す将来像

国分・隼人の市街地を中心として主要な都市機能の集積を図る「都市核」とともに、溝辺、横川、牧園、霧島、福山の各地域において魅力のある定住を促進する上で日常サービスを提供する「地域拠点」を維持し、**集約型多極連携ネットワーク**の構築を進めます。



霧島市都市計画マスタープラン

2 基本理念

まもり・つなぎ・育てる、地域に根ざした持続可能な地域公共交通の構築

まもり

運転免許返納者の増加により、地域住民の移動手段の確保は喫緊の課題といえます。そのため、利用実態や他の代替移動手段を十分に検証した上で、真に必要な交通モードについては、関係機関と連携して維持・確保を図っていくなど、地域公共交通を“まもり”ます。

つなぎ

これまで以上に、「ふれあいバスやデマンド交通をはじめとするコミュニティバス」と「鉄道や広域路線バス」の乗継時間の適正化を図るとともに、乗継環境の改善を図るなど、地域公共交通を“つなぎ”ます。

育てる

地域公共交通の「質」や「魅力」の向上に向けて、新たな交通モードの導入や利便性向上に資する取組を進めるなど、地域公共交通を“育て”ます。

地域に根ざした

地域と一緒にあって、運行ルート・ダイヤの見直しや、既存の交通モードから他の交通モードへの転換を検討していくなど“地域に根ざした”地域公共交通を構築します。

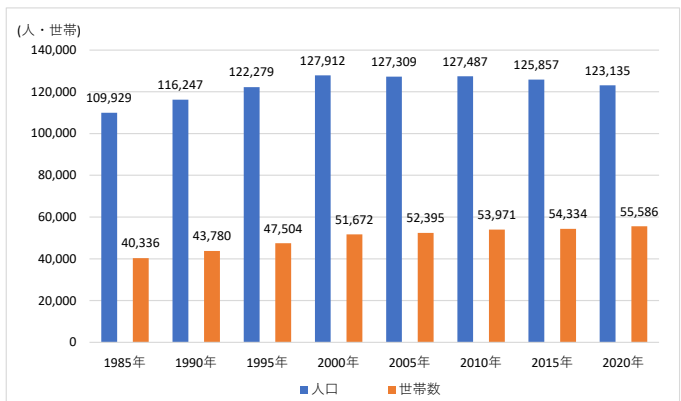
持続可能

地域や企業等の多様な主体の参画を得て、地域戦略の一環として、路線の維持・確保に取り組んでいきます。また、ふれあいバスやデマンド交通の運賃は、民間路線バスとの運賃格差が生じていること等を踏まえ、運賃改定を通じ利用者（受益者）負担による一定の事業性を確保するなど、“持続可能”な地域公共交通を構築します。

第2章 地域の現状

1 人口動態

本市の人口は、2000（平成12）年の127,912人をピークに減少に転じています。一方、世帯数は1985（昭和60）年以降増加傾向にあり、2020（令和2）年では55,586世帯です。人口減少・世帯数増加により世帯人員は減少し、今後更なる高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加が予想されます。



国勢調査（1985年～2020）

2 地区別人口の推移

2005（平成17）年から2020（令和2）年の地域別の人口推移は、国分及び隼人地域では増加傾向である一方、横川、牧園、霧島、福山地域では急速に人口減少が進んでいます。2021（令和3）年4月1日に施行された「過疎地域の持続的発展の支援に関する法律」において、従来の横川、牧園、福山地域に加えて、霧島地域も過疎地域に指定されました。



図 地域別の人口増減（2005年を1.0とした場合）

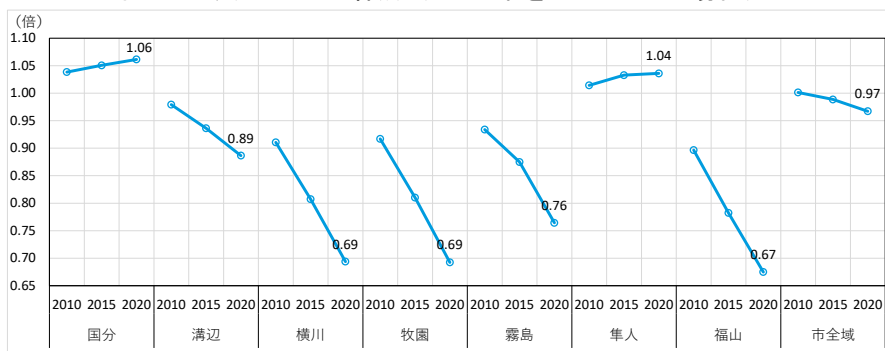
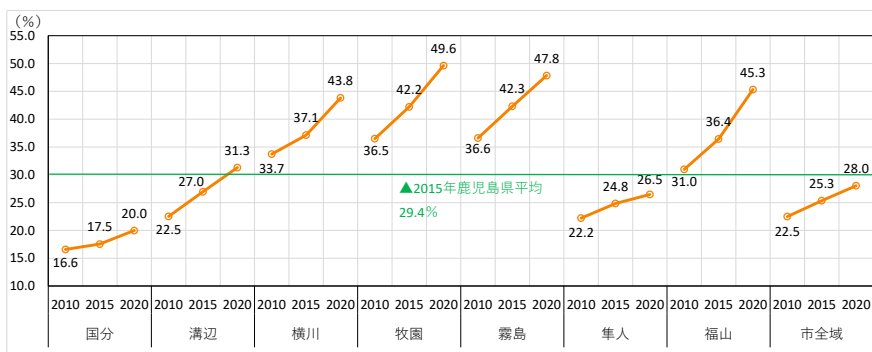


図 地域別高齢化率の推移（2005年を1.0とした場合）

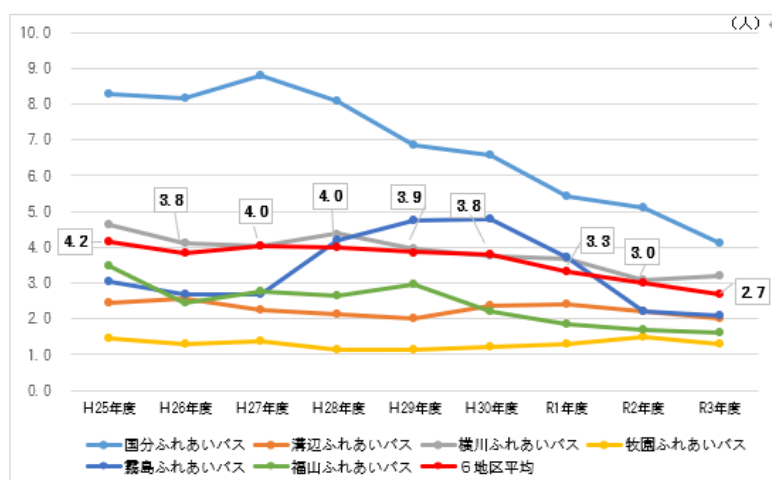


国勢調査（2005年～2020）

第3章 霧島市内の地域公共交通の概要

1 ふれあいバス

- 交通空白地域や交通不便地域の交通弱者等の移動手段を確保することを主な目的とし、各地域の主要拠点施設（総合支所周辺、空港、鉄道駅等）や広域路線バスとの接続を図り運行しています。
- 2021（令和3）年度のふれあいバス1便当たりの利用者数は2.7人で、2013（平成25）年度と比較して1.5ポイント減少しています。



2 市街地循環バス

- 中心市街地（きりしま国分山形屋・国分生協病院）や国分駅・隼人駅の主要交通拠点、市医師会医療センター等を循環して運行しています。
- 国道10号線や県道60号線を運行する「外回り線」と、その内側を運行する「内回り線」を交互に運行しています。
- 全体の1便当たりの利用者数は3.7人であり、外回り線と比較し、内回り線の利用が低迷しています。また、内回り線・外回り線ともに夕方（17時台、18時台）の便の利用が低迷しています。

時間	内回り線【左回り】		内回り線【右回り】		外回り線【左回り】		外回り線【右回り】		合計 便当たり利用者数
	便	便当たり利用者数	便	便当たり利用者数	便	便当たり利用者数	便	便当たり利用者数	
7時	(08)	2.3	(58)	1.9	(00)	3.9	(20)	4.9	3.3
8時	28	4.6	(28)	2.3					3.5
9時	(58)	6.3	28	4.5	(00)	6.5	(30)	6.6	6.0
10時			28	3.6					3.6
11時	58	4.2	(28)	3.2			(30)	6.2	4.5
12時	(58)	2.9			(00)	5.5			4.2
13時	58	2.4	(28)	3.0					2.7
14時	(58)	1.8			(00)	4.5	(30)	3.2	3.2
15時	(58)	2.4	28	2.2					2.3
16時	(58)	1.9	28	3.0					2.5
17時	58	1.2	(28)	2.6			(10)	2.3	2.0
18時			(28)	1.1	(00)	2.2			1.7
合計		3.0		2.7		4.5		4.6	3.7

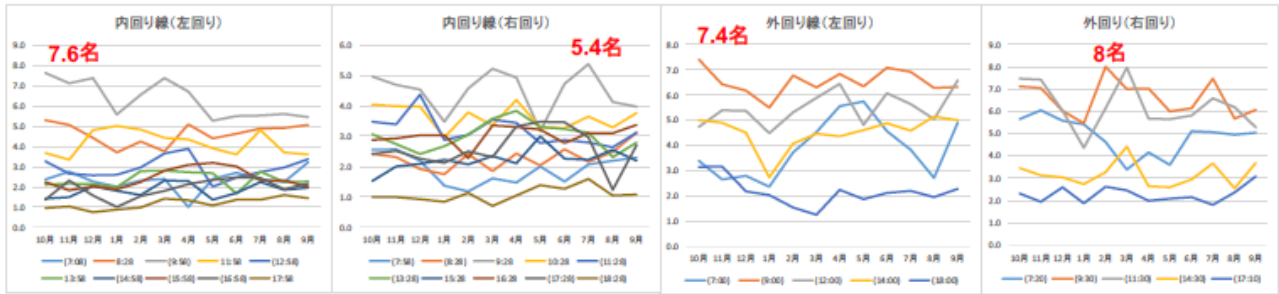
第4章 各地域の地域公共交通を取り巻く現状と課題

＜中心市街地における運行の課題＞

- 道路事情（片側一車線）に起因し、慢性的に交通渋滞が発生しており、度々、大幅な遅延が発生しています。
- 国分駅では、JR 発着時間帯の一般車両の乗入れにより、ロータリー内が大変混雑し、路線バスの運行に支障を来しています。このようなことから、市街地循環バスの国分駅停留所は、ロータリー外に設置しています。
- 国分駅西口は、通路用シェルター、ベンチが整備されていますが、有効活用が図られていません。
- 県道 471 号沿線には多数の商業施設や医療機関が立地し、これまで複数回、霧島整形外科や高倉眼科周辺へのバス停設置に関する要望がなされていますが、道路事情により設置は困難な状況です。
- 交通空白地かつ住宅密集地（天降川小学校周辺）
- 市街地循環バスの1便当たり利用者数は、最も多い便でも8名程度に留まることから、定員が10人未満の車両でも特段問題はないと考えられます。



■ 市街地循環バス一便当たり利用者数（赤の人数はピークを示す）



＜溝辺・横川地域＞

- 横川ふれあいバスの1便当たりの利用者は、ほとんどの路線で2人を下回っていることから、利用実態を踏まえ、運行回数等の見直しやデマンド交通への転換を図っていく必要があります。
- 溝辺ふれあいバスの「①竹子・三縄・横川線」、横川ふれあいバスの「⑦岩穴・二牟礼・溝辺線」は、主に、横川地域の住民が、買物（A コープみぞべ店）目的で利用されています。JA あいらでは、横川地域と A コープみぞべ店を結ぶ買物送迎サービスを実施していることから、今後、当該サービスとふれあいバス運行の連携を図り、地域住民の利便性向上を図っていく必要があります。
- 溝辺ふれあいバスの「②麓線」、「③空港・崎森線」は鹿児島空港バスターミナル（鹿児島空港停留所）に乗り入れています。同停留所における路線バスとの乗継改善を図る必要があります。

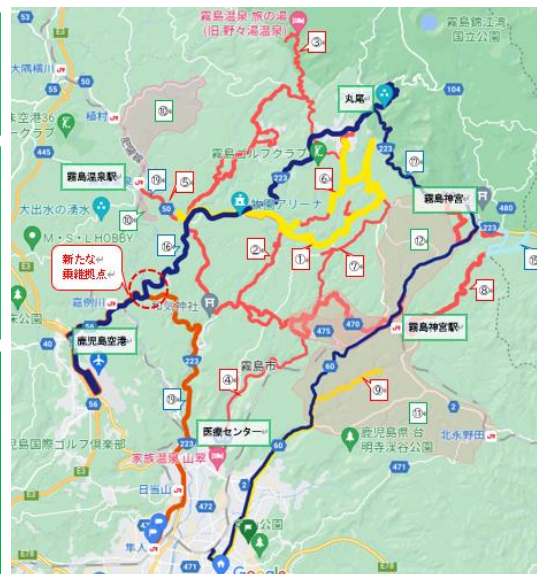


<牧園・霧島地域>

■ ふれあいバス・路線バスともに「牧園麓」停留所を経由することから、同停留所における乗継時間の適正化を図るため、ふれあいバスのダイヤを見直す必要があります。

■ 医師会医療センター線④は、平日の毎日運行であり、医療センター停留所で市街地循環バスとの接続を図っています。牧園地域と国分中心市街地を結ぶ運行形態であり、潜在的な利用ニーズは高い一方で利用者数は低迷していることから、地域住民への周知を強化する必要があります。

■ 現在、主要交通拠点から霧島神宮への直行便は、1路線（⑩国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）のみです。2022（令和4）年2月に、霧島神宮本殿が国宝に指定され、観光客の霧島神宮への移動ニーズはますます高まっていること等を踏まえ、鹿児島空港、霧島神宮、霧島神宮駅を結ぶ路線の創設を検討していく必要があります。



(新たな乗継拠点)

■ 2022（令和4）年9月末に、県内全域で地域間幹線系統の大規模な見直しが行われ、本市では、「霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル」が廃止となりました。これにより、牧園地域から国分中心市街地へのアクセスが低下しています。

■ 「⑩鹿児島空港～霧島いわさきホテル線」と「⑨妙見路線バス」の乗継拠点を設置し、各路線のダイヤを調整するとともに、「⑨妙見路線バス」の始点（終点）を隼人駅から国分駅に延伸することにより、牧園地域から隼人・国分方面へのアクセス向上を目指します。



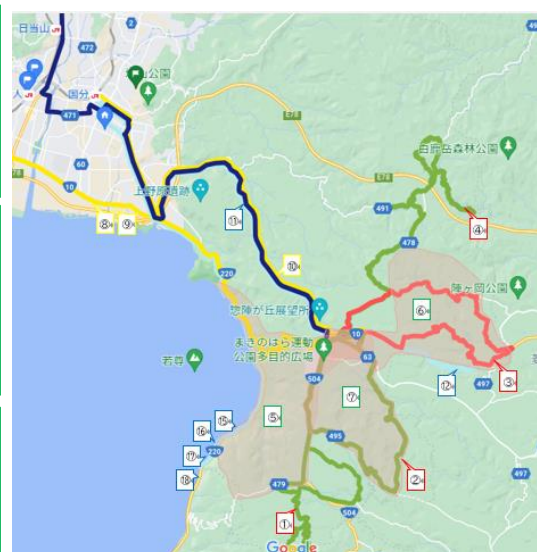
<福山地域>

■ 福山ふれあいバスの全路線（①・③・④）は、児童生徒の登下校に供するため、登校時間帯（7時台）と下校時間帯（15時台・16時台）に平日は毎日運行しています。このうち、下校時の2便は、特に利用者数が少ないことから、ダイヤの統合を検討していく必要があります。

■ 「空港連絡バス（鹿児島空港～東笠之原）」は、霧島市役所前停留所・ホテル京セラ前停留所にて降車可能であるため、福山地域住民の中心市街地へのアクセス便として重宝されていますが、コロナ禍により、鹿児島空港行が8便中6便運休、東笠之原行が7便中5便運休しています。

■ 市内主要拠点（国分駅・鹿児島空港）と垂水市を結ぶ路線は、ダイヤの統合など運行の適正化が必要です。（⑭～⑰）

■ 都城市と牧之原を結ぶ路線バス（⑫）は、本市地域住民の利用実態を踏まえ、見直しを検討していく必要があります。



第5章 計画期間内に実施する施策・事業

施策	事業	
1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	1-① ふれあいバスの運行の見直し	重点事業
	1-② 市街地循環バスの運行の見直し	重点事業
	1-③ 交通モード間の乗継の推進	重点事業
	1-④ 路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し	重点事業
	1-⑤ 新たな拠点整備等に合わせた路線整備	重点事業
	1-⑥ 空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化	重点事業
2 交通空間・運行環境の整備	2-① 隼人駅周辺の交通空間・道路整備の推進	重点事業
	2-② 国分駅の有効活用の推進	重点事業
	2-③ 霧島神宮駅のバリアフリー化の調査・検討	
	2-④ スマートインターチェンジを活用したアクセス向上	
	2-⑤ バス待ち環境の改善	
3 新たな移動手段の導入や環境性能の高い小型車両の導入	3-① AIを活用したオンデマンドバスの運行	重点事業
	3-② 環境に配慮した小型車両の導入	重点事業
	3-③ EVバスの導入に関する調査・検討	
4 情報発信・利用案内の強化	4-① バスマップ（紙媒体）の更新や「私の時刻表」の作成支援	
	4-② デジタルを活用した情報提供の強化	重点事業
	4-③ 鉄道在来線の利用促進	重点事業
5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	5-① 各種団体と連携したモビリティ・マネジメント	
	5-② 地域座談会の開催を通じた運行ニーズの把握	重点事業
6 持続可能な地域公共交通の構築	6-① ふれあいバス等の運賃の見直し	重点事業
	6-② 運転免許返納者をはじめとする高齢者等の利用促進	
	6-③ 協賛スキームの構築	重点事業
	6-④ 多様な交通サービスとの連携	重点事業
	6-⑤ 推進体制の強化・人材育成	重点事業

第5章 具体的事業の紹介（重点事業のみ）

施策1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進

事業1-① ふれあいバスの運行の見直し

- ふれあいバスの利用実態を見極めつつ、市民の移動ニーズに合った目的地を経由するルートやダイヤの見直しを行います。
- 1便当たりの利用者が2年連続で2人未満の路線については、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、減便等による運行の適正化やデマンド交通への転換等、他の移動手段の検討を行います。

事業1-② 市街地循環バスの運行の見直し

- 中心市街地では慢性的に交通渋滞が発生し、県道471号線を運行する市街地循環バスは大幅に遅延が発生することがあります。
- 医療センター停留所には「市街地循環バス」全便のほか、民間路線バス（鹿児島中央駅～隼人駅前～重久車庫）も乗り入れており、一部区間の重複が発生していることから、当該停留所の利用実態を踏まえ、市街地循環バスの運行本数の見直しが必要です。
- 平日夕方や土曜日の利用者が少ないことから、運行ダイヤの統合や、土曜日運行を日曜ダイヤに変更するなど、利用実態を踏まえた見直しが必要です。
- 一部運行ルートは幅員が狭くバス車両と大型自動車の離合に支障を来していることから、運行の安全性を考慮した見直しが必要です。

事業1-③ 交通モード間の乗継の推進

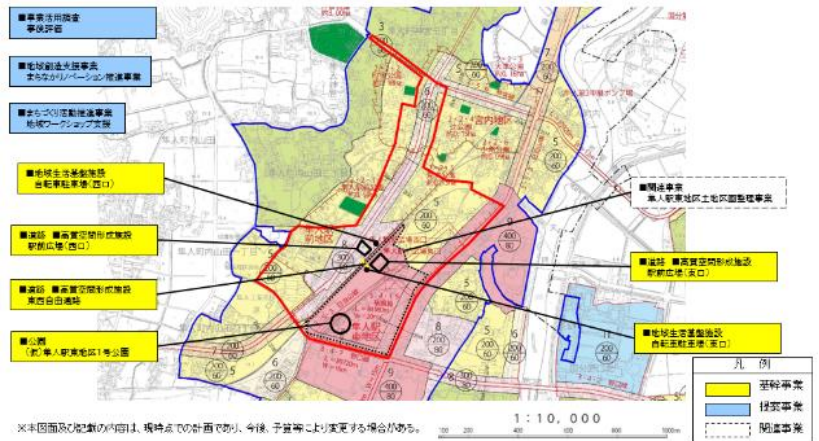
- 市が運営主体である交通モード（ふれあいバス、デマンド交通等）の見直し等に当たっては、路線バスと重複・競合しない運行ルートの設定や、路線バスや鉄道との乗り継ぎ利用を想定した一体的な交通システムを構築し、広域交通モード（鉄道・路線バス）とのシナジー効果を図ります。
- 「ふれあいバスと路線バス」、「ふれあいバスと市街地循環バス」等を利用し、乗り継いで目的地へ移動する際の運賃負担を軽減するため、市が指定する交通拠点において乗継をする際の割引制度の導入を検討します。

事業1-④ 路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し

- 2022（令和4）年9月に、県内全域で地域間幹線系統の大規模な見直しが行われ、本市では、「霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル」が廃止となり、「霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園アリーナ～鹿児島空港」、「国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～霧島いわさきホテル」が減便となりました。
- バス事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、「乗り込みによる利用者や運転手へのヒアリング」を実施の上、当該事業者との協議・調整を行うなど、路線の維持・確保に向けて必要な検討を行います。
- 市をまたがって運行する広域路線バスは、バス事業者や沿線市町と連携して利用実態を調査し、見直しに向けた検討を行っていくなど、運行の適正化を図ります。

事業 1-⑤ 新たな拠点整備等に合わせた路線整備

- 現在、令和6年度末の供用開始を目指し、隼人駅東駅前広場・市道の整備を進めています。今後、隼人駅を運行する路線の再編について、バス事業者等と検討を行っていきます。



事業 1-⑥ 空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化

- 現在、主要交通拠点から霧島神宮への直行便は、1路線（国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）のみです。
- 鹿児島空港から霧島神宮へのアクセスは、「霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園アリーナ～鹿児島空港」に乗り、丸尾停留所において、「国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～霧島いわさきホテル」へ乗り換える必要があります。
- 令和4年2月に、霧島神宮本殿が国宝に指定され、観光客の霧島神宮への移動ニーズはますます高まっていること等を踏まえ、鹿児島空港、霧島神宮、霧島神宮駅を結ぶ路線の新設について、バス事業者との協議・調整を行います。

施策 2 交通空間・運行環境の整備

事業 2-① 隼人駅周辺の交通空間・道路整備の推進

- 隼人駅東地区土地区画整理事業に合わせて、東口駅前のバス・タクシー等の乗場、転回・待機スペースの確保や駅周辺の道路整備を推進することにより、安全で効率的な運行に資する交通空間・運行環境の実現を目指します。
- 隼人駅東地区土地区画整理事業に合わせて、隼人駅西口に通路用シェルターを整備するなど、駅周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進します。

事業 2-② 国分駅の有効活用の推進

- 国分駅東口は、電車発着時間帯の一般車両の乗入れにより、ロータリー内は大変混雑し、路線バスの安全運行に支障を来しています。その一方、西口は、通路用シェルターやベンチが整備されていますが、路線バスが乗入れていないなど、有効活用が図られていない状況です。
- 国分駅西口の有効活用を図るため、一部路線の停留所については、東口から西口への変更を検討するとともに、新たな交通モードの導入に当たっては、西口にも乗降スポットを設置します。

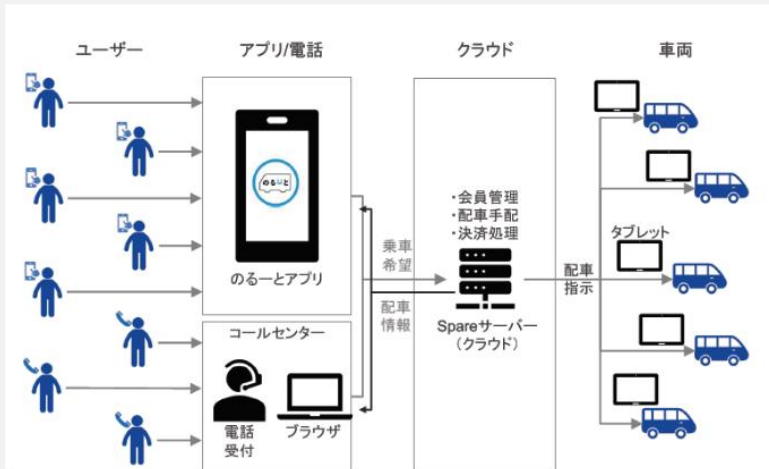
施策3 新たな移動手段の導入や環境性能の高い小型車両の導入

事業3-① AIを活用したオンデマンドバスの運行

- AIなどの新技术を活用した地域公共交通ネットワークやサービスの導入を目的として、AI オンデマンド交通システムを活用した新しい交通モードの実証運行の実施を検討します。

■ AI オンデマンドバスとは

利用者がスマートフォンのアプリやWebを通じて乗車予約をすると、同じ方向に行く複数の乗客を効率的にピックアップするルートを生AI(人工知能)が算出し、目的地に送る乗合サービス。既存のバス停より多くの乗降場所が設けられているため、利用者にとっては出発地や目的地近くで乗り降りができる。



資料提供：㈱ネクスト・モビリティ

事業3-② 環境に配慮した小型車両の導入

- 利用者の移動ニーズを踏まえたきめ細やかな運行を実現するため、ふれあいバス車両の更新の際は、ダウンサイジング化を図ります。
- AI オンデマンドバスをはじめとする新たな運行モードの導入に当たっては、環境性能の高い小型車両を導入します。

施策4 情報発信・利用促進の強化

事業4-② デジタルを活用した情報提供の強化

- はやと循環ワゴンに導入している「バスロケーションシステム」(運行位置等をウェブ上でリアルタイムに提供するもの)の有用性を把握し、他交通モードへの拡大を検討します。
- 市街地循環バス等の運行情報のオープンデータ化(GTFS-JP、GTFS-RP)を行い、鉄道や路線バスとの一体的な情報発信等の活用について、国等の動向を見据えた検討を行います。
- AI オンデマンドバスの実証運行に当たり、高齢者等を対象としたスマホ教室や説明会の開催を通じ、初期登録や予約方法をサポートするなど、ウェブ予約の推進を図ります。



事業4-③ 鉄道在来線の利用促進

- 地域住民の日常生活や観光・交流による地域活性化に欠かすことのできない鉄道を維持するため、駅周辺の近代的遺産群や文化財等を最大限に活用した取組の推進など、JR九州、沿線自治体及び地元駅活性化団体等と連携し、肥薩線、日豊本線の利用促進に努めます。

施策5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成

事業5-② 地域座談会の開催を通じた運行ニーズの把握

- バス運行の見直し検討や利用環境の改善等をテーマに、市職員が直接地域に出向いて座談会を開催するなど、地域との協働による取組を強化します。
- 市が提供するふれあいバスの運行実績や運行経費等の基本情報を基に、地域、市及びバス事業者が連携して、運行ルートやダイヤの見直しを検討する制度を導入します。

施策6 持続可能な地域公共交通の構築

事業6-① ふれあいバス等の運賃の見直し

- 市が運営主体である交通モードにおいて、ふれあいバス、デマンド交通は定額150円（子ども・障がい者80円）に対し、市街地循環バス、はやと循環ワゴンは定額200円（子ども・障がい者100円）と運賃格差が生じています。
- ふれあいバスと路線バスの比較では、重複区間（重久～坂下）において、路線バスの運賃よりふれあいバスの方が安いなど、運賃格差が見られます。
- 令和4年10月から、鹿児島交通(株)は、一般路線全線の運賃改定（値上げ）を実施し、これにより、運賃格差が更に拡大しています。
- 市全体の持続可能な地域公共交通を目指すため、ふれあいバス、デマンド交通、市運営自家用有償旅客運送の運賃の見直し（値上げ）を実施します。

事業6-③ 協賛スキームの構築

- 利用者からの運賃収入だけでなく、利用者が行きたいと思う施設や店舗を「エリアスポンサー」として募り、そのスポンサー収入を運営費に充てるスキームの導入を検討します。

事業6-④ 多様な交通サービスとの連携

- 既存の交通事業者による輸送サービスの提供が困難な場合においては、「自家用有償旅客運送」の導入可能性について地域や関係者との勉強会を開催するなど、導入に向けて側面から支援を行います。
- 児童・生徒の登下校手段として、教育委員会においてスクールバスを運行しています。児童・生徒の登下校手段の確保を図ることを前提に、ふれあいバスとスクールバスの運行の連携を図っていきます。
- 中山間地域における買物支援として、民間事業者による無料送迎サービスが実施されています。これらのサービスとふれあいバスとの連携を図り、双方の事業の相乗効果を図ります。

事業6-⑤ 推進体制の強化・人材育成

- 霧島市地域公共交通会議の下に設置する部会を活用して、バス路線の再編等に関する情報共有・調整等を行っていきます。
- 地域公共交通を取り巻く諸問題の解決に向け、市役所内における組織体制を強化するとともに、国土交通大学校をはじめとする研修会への積極的な参加を通じ、人材育成を図ります。

第6章 事業の実施スケジュール

基本方針	事業	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	事業 1-① ふれあいバスの運行の見直し			検討・実施		
	事業 1-② 市街地循環バスの運行の見直し	実施		検討・実施		
	事業 1-③ 交通モード間の乗継の推進			検討・実施		
	事業 1-④ 路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し			検討・実施		
	事業 1-⑤ 新たな拠点整備等に合わせた路線整備	調査・検討		実施		
	事業 1-⑥ 空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化	検討		実施		
2 交通空間・運行環境の整備	事業 2-① 隼人駅周辺の交通空間・道路整備の推進	調査・検討		実施		
	事業 2-② 国分駅の有効活用の推進	検討		実施		
	事業 2-③ 霧島神宮駅のバリアフリー化の調査・検討			調査・検討		
	事業 2-④ スマートインターチェンジを活用したアクセス向上			調査・検討		
	事業 2-⑤ バス待ち環境の改善			検討・実施		
3 新たな移動手段の導入や車両の小型化の推進	事業 3-① AIを活用したオンデマンドバスの運行	検討		実施		
	事業 3-② 環境に配慮した小型車両の導入	検討		実施		
	事業 3-③ EVバスの導入に関する調査・検討			調査・検討		
4 情報発信・利用案内の強化	事業 4-① バスマップ(紙媒体)の更新や「私の時刻表」の作成支援			実施		
	事業 4-② デジタルを活用した情報提供の強化			実施		
	事業 4-③ 鉄道在来線の利用促進			実施		
5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	事業 5-① 各種団体と連携したモビリティ・マネジメント			実施		
	事業 5-② 地域座談会の開催を通じた運行ニーズの把握			実施		
6 持続可能な地域公共交通の構築	事業 6-① ふれあいバス等の運賃の見直し	検討		実施		
	事業 6-② 運転免許返納者をはじめとする高齢者等の利用促進			実施		
	事業 6-③ 協賛スキームの構築	検討		実施		
	事業 6-④ 多様な交通サービスとの連携			実施		
	事業 6-⑤ 推進体制の強化・人材育成			検討・実施		

第7章 数値目標

基本方針	評価指標	現状値	目標値	測定方法	
1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	ふれあいバスの1便当たり利用数	国分	4.1人 (2021年度)	8.0人 (2026年度)	地域政策課把握
		溝辺	2.0人 (2021年度)	4.0人 (2026年度)	地域政策課把握
		横川	3.2人 (2021年度)	6.0人 (2026年度)	地域政策課把握
		牧園	1.3人 (2021年度)	3.0人 (2026年度)	地域政策課把握
		霧島	2.1人 (2021年度)	5.0人 (2026年度)	地域政策課把握
		福山	1.6人 (2021年度)	3.0人 (2026年度)	地域政策課把握
	市街地循環バスの1便当たり利用数	3.7人 (2021年度)	8.0人 (2026年度)	地域政策課把握	
	はやと循環ワゴンの1便当たり利用数	1.7人 (2022年度) (R.3.10~R4.9)	4.0人 (2026年度)	地域政策課把握	
	妙見路線バスの1便当たり利用数	1.3人 (2021年度)	4.0人 (2026年度)	観光PR課把握	
	霧島連山周遊バスの1便当たり利用数	2.0人 (2021年度)	5.0人 (2026年度)	観光PR課把握	
2 交通空間・運行環境の整備	他交通モード(鉄道)との乗継が適切でない市街地循環バス・ふれあいバス・路線バスの便数	便	便	地域政策課把握	
	日常生活で移動に不便を感じている市民の割合	38.5% (2022年度)	35.0% (2027年度)	市民意識調査	
3 新たな移動手段の導入や車両の小型化の推進	国分駅西口に乗り入れている交通モード	1交通モード (2022年度)	2交通 (2027年度)	地域政策課把握	
	隼人駅東口に乗り入れている交通モード	—	3交通 (2027年度)	地域政策課把握	
4 情報発信・利用案内の強化	AIを活用したオンデマンドバスの運行区域	—	3区域 (2027年度)	地域政策課把握	
	小型車両の導入台数	—	3台 (2027年度)	地域政策課把握	
5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	オープンデータ化した交通モード	1交通モード (2022年度)	3交通モード (2027年度)	地域政策課把握	
	肥薩線(吉松~隼人)の平均通過人員(人/日)	518 (2021年度)	605 (2026年度)	JR九州公表資料	
	日豊本線(都城~国分)の平均通過人員(人/日)	830 (2021年度)	1,389 (2026年度)	JR九州公表資料	
6 持続可能な地域公共交通の構築	住民座談会の開催回数	年間5回 (2022年度)	年間10回 (2027年度)	地域政策課把握	
	モビリティ・マネジメント実施回数	1回 (2022年度)	5回 (2027年度)	地域政策課把握	
	公共交通の利用頻度	6.0% (2022年度)	10.0% (2027年度)	市民意識調査	
	ふれあいバス収支率	19.94% (2021年度)	30.0% (2026年度)	地域政策課把握	
6 持続可能な地域公共交通の構築	市街地循環バス収支率	17.7% (2022年度)	30.0% (2027年度)	地域政策課把握	
	廃止路線代替バス収支率	37.7% (2022年度)	40.0% (2027年度)	地域政策課把握	
	エリアスポンサー数	—	10社 (2027年度)	地域政策課把握	

第8章 計画の推進及び評価・検証方法

1 計画の推進

本計画を進めるに当たり、「地域」「交通事業者」「行政」の3者が連携し、計画事業の達成に向けて取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

本計画の推進は、「霧島市地域公共交通会議」が担い、計画に位置付けた各施策・事業の実施に向けては、交通会議の下に設置する部会のメンバーを基本とし、必要に応じ、部会員以外の関係者の参画を求めます。

2 評価・検証方法

計画期間（5年間）を通じた「長期的なPDCA」と、毎年のモニタリングを中心とした「短期的なPDCA」を組み合わせることで、実施事業の進捗状況の把握及び数値目標に基づく取組の評価・検証を行い、計画を見直し、本計画の基本方針の実現に向けた取組を推進します。

3 年間スケジュール

