

[] 内は1便あたりの利用者数（H27年度実績）

地区	各地区で出された主な意見	見直し方針（案）
溝辺	1. 空のバスが多い。真に地域が望む路線（高校生等の通学利便性が図られるような路線）を運行すべきではないか。	①利用が極端に少ない路線（竹子・有川・空港線【0.2人】、崎森・麓・空港線【0.5人】）の見直し及び新規路線の運行に係るニーズ調査の実施
	2. 空港発着の路線バスとふれあいバスとの接続があまりよくない	②空港発着の路線バスとの接続強化 ⇒ 空港バス利用者の玉利・陵南方面への帰り便の確保のため、麓線【4.3人】の「鹿児島空港」発着回数の増加
横川	1. 向植村や大里地区にも高齢者がいて、バス停まで遠いと言っている。ふれあいバスをこれらの地区も通るルートに変更してもらえないか。	③交通空白地域（向植村、大里地区）の解消 ⇒ 植村線【1.7人】を交通空白地域まで延伸
	2. 週の運行日数は少なくともよいので、1日あたりの便数を増やしてほしい。	④運行時刻見直しによる利便性向上 ⇒ 野坂・横伏敷線【1.6人】の1便と2便の間隔を縮めることによる待ち時間の短縮
	3. 買い物は溝辺のAコープが多い。他に行くとしたら加治木、隼人、国分	⑤溝辺ふれあいバスとの接続（岩穴・二牟礼線【0.8人】） ⇒ 久留味川バス停（溝辺ふれあいバス停）で乗り換えられるよう延伸
牧園	1. 霧島温泉コースは民間路線バスの路線の一部と重複しているため、路線廃止、または便数を減らすなどして、その分他のコースに予算を廻したほうがよい。	⑥利用が少ない路線の廃止（減便）と改善 ⇒ 霧島温泉コース【0.1人】、三体コース【0.6人】、中津川コース【0.3人】、持松コース【0.5人】、丸尾コース【1.6人】の再編 ⇒ 交通空白地域の解消
	2. 高千穂コースは来た道を帰らないため、使い勝手が悪い。来た道と同ルートに戻るコースに変えてもらいたい。	⑦買い物客等の滞在時間の確保 ⇒ 高千穂コース【0.7人】運行ルート及びダイヤの見直し
	3. 万膳コースを利用し、霧島温泉駅までよく行く。行きはよいが、帰りが遠回りをするため使い勝手が悪い。	⑧乗車時間の短縮や用務先での滞在時間の確保 ⇒ 万膳コース【1.5人】の行き・帰りの循環方向及びダイヤの見直し
	4. 万膳コースを利用して麓まで行くが、帰りの便が40分後に出るため、ゆっくり買い物ができない。時間があれば、病院等にも行ける。	⑨医師会医療センターコース【3.3人】の午後の便（帰り便）の増便（帰りの便が1便しかなく、診察時間によっては乗車できない方がいることへの対応） ⇒ ⑥で路線再編を行うことにより、週3日の午後の増便を確保
	5. 医療センターコースは行き帰りの時間がうまくいっていない。運行曜日を減らして便を増やしたほうが利用しやすい。	
霧島	1. 向田地区は路線バスの停留所まで歩いて20分。ふれあいバスも通っていない。	⑩交通空白地域（向田・豊後迫・大窪地区）の解消 ⇒ 同地区へのデマンド交通の導入
	2. 医療センターに行く人は多い。3000円近く払ってタクシーで行く人もいる。医療センターに直接行くふれあいバスを通してほしい。	⑪医師会医療センターへのアクセス向上 ⇒ 市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線【0.8人】、霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線【1.6人】を真方バス停（牧園ふれあい医療センターコースの経由地）まで延伸
	3. 霧島地区は永水だけではなく全部デマンド交通にすれば良い。観光客のことを考えると全部変えるのはどうかとも思う。バスとデマンドの両立をしてほしい。	
福山	1. 空のバスを走らせるよりデマンド交通のほうが税金の節約になると思う。（佳例川・福山下場地区）	⑫利用が少ない路線（佳例川線【0.4人】）の廃止 ⇒ 佳例川地区へのデマンド交通の導入
	2. デマンド交通のテスト運行ができるのなら一度やってみるべきだと思う。（佳例川・福山下場地区）	⑬利用が少ない路線（福山線【0.8人】）の廃止 ⇒ 福山下場地区へのデマンド交通の導入
	3. デマンド交通に切り替えるのが良い。（佳例川・福山下場地区）	⑭路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上 ⇒ 福地・池之谷線【4.1人】と路線バス（鹿屋～空港線）との接続を図るため、「ふくふくふれあい館」への路線バスの乗り入れ（バス停の新設）
	4. 早い時間帯の国分行き路線バスに間に合うふれあいバスがあれば利用する人は増える。	⑮路線バス利用者の利便性向上 ⇒ 国分市街地に10時頃に到着する路線バス（垂水→鹿児島空港）の検討 ※既存の便を前倒しするなどして対応できないか検討（バス事業者及び垂水市と調整中）
	5. 路線バスで国分に行こうとすると8時44分後は11時半しかない。路線バスの時間帯を変更してほしい。例えば国分中心部に10時頃に到着する便など。	
共通	1. バスの乗継利便性が悪いうえにバス停に上屋やベンチが設置されていないところが多い。	⑯乗り継ぎ拠点となるバス停、又は乗降客数の多いバス停の整備

<各地区におけるふれあいバス等見直し案の概要>

 ・・・ふれあいバスの見直し
 ・・・路線バスの見直し
 ・・・交通不便地域の解消
 ・・・交通結節点となるバス停の改善

