

霧島市地域公共交通網形成計画（案）

平成 28 年 3 月



[目 次]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の目的	2
1-3 計画の構成	3
1-4 計画の位置づけ	4
1-5 関連計画における公共交通関連施策の整理	5
2. 霧島市の概況	14
2-1 地域の現状	14
2-2 公共交通の現状	28
2-3 ふれあいバスにおける不便地域の評価	49
2-4 公共交通相互のダイヤの接続状況	51
3. 霧島市の地域公共交通に関する利用者ニーズ	52
3-1 バス利用者アンケート	52
3-2 交通拠点・観光拠点利用者ヒアリング	59
3-3 宿泊事業者アンケート	66
3-4 高校生アンケート	68
3-5 自治会長アンケート	72
3-6 バス不便地域における高齢者世帯アンケート	75
4. 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	78
4-1 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	78
4-2 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が必要	85
4-3 地域公共交通の運行持続性の向上	87
5. 霧島市地域公共交通網形成計画（本編）	90
5-1 霧島市における地域公共交通の基本方針	90
5-2 計画の区域	97
5-3 計画の期間	97
5-4 計画の目標	97
5-5 目標を達成するために行う事業の概要及び実施主体	99
5-6 事業計画	101
5-7 目標達成に向けたマネジメント	113
霧島市地域公共交通網形成計画の策定のながれ	117
用語集	118

1-2 計画の目的

本計画は、「交通政策基本法」及び「改正地域公共交通活性化再生法」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」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。

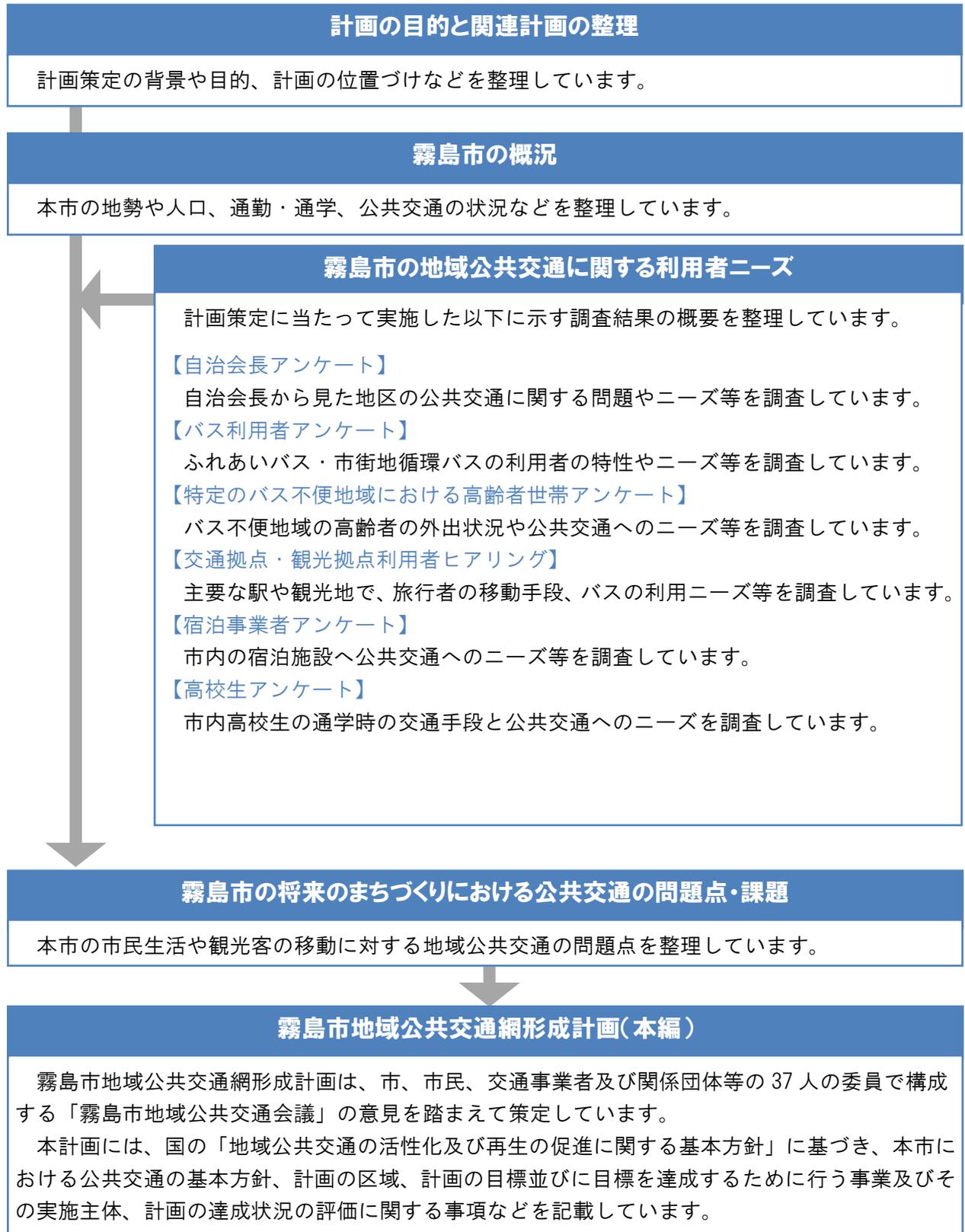
なお、「第一次霧島市総合計画」を最上位計画としつつも、「霧島市ふるさと創生総合戦略」、「霧島市公共施設管理計画」、「霧島市都市計画マスタープラン」、「霧島市過疎地域自立促進計画」、「霧島市観光基本計画」、「霧島市すこやか支えあいプラン2015」、「第9次霧島市交通安全計画」など関係計画等との一体性を確保し、整合を図っています。

表 「霧島市ふるさと創生総合戦略」における地域公共交通の利活用等に関する取組

	具体的な施策	想定される取組
基本目標Ⅰ 訪れたい、住み続けたいまちづくり	●五感に響く観光資源の発見と価値の創出 霧島の多種多様な資源や素材を活かし、市民や交通機関・宿泊施設・観光施設・行政等が連携を密にし、五感に響くような価値を持った観光メニューや観光ルートを開発します。	着地型（体験型）の観光メニューや観光ルートの構築
	●価値の伝達と観光客の誘致 観光地としての認知度や課題等の現状分析を実施するとともに、SNS、HP、マスコミュニケーション等各種メディアの活用や観光関連組織との連携を図り、「五感再生ツーリズム」の価値や観光商品の効果的な広報宣伝活動を推進します。	・共感連鎖を生み出すための情報受発信の効果的なマネジメント ・観光、農商工、関係者など様々な団体と連携したプロモーション ・鹿児島空港定期便就航地などをターゲットにした効果的なプロモーション
	●受け入れ環境の整備 国内外の観光客にも分かりやすい観光案内板の設置や二次アクセスの向上による周遊性の高い観光地づくりに取り組みます。	・鹿児島空港を核とした二次アクセスの具体的展開 ・国内外の観光客が分かりやすい観光地へのルート案内 ・国際航空路線を有する空港所在地の強みを活かしたインバウンド対策の推進
基本目標Ⅱ 暮らしやすい暮らしたい地域づくり	●地域公共交通ネットワークの充実 ・中山間地域を中心とした交通アクセスの利便性向上を図るため、地域内移動や中心市街地へのアクセスなど地域特性や住民ニーズにあった交通網の整備を図ります。 ・また、交流人口の拡大を図るため、空港やJRをはじめとする重要交通結節点との相互連携等を図ります。	・地域ニーズにあった多様な交通手段の確保 ・総合支所や本庁、空港やJRなど交通結節点を核とした交通網の形成 ・航空路線の確保や拡大に向けた航空機利用の促進 ・国県道をはじめとする円滑な道路交通ネットワークの形成推進
	●高齢者や乳幼児を連れた方にやさしい交通環境の整備 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、地域公共交通のアクセス拠点、乗り換え拠点等のユニバーサルデザイン化を推進します。	・主要な公共交通施設等のユニバーサルデザイン化の推進 ・交通バリアフリーマップの作成及び提供

1-3 計画の構成

霧島市地域公共交通網形成計画は、次の項目で構成しています。



1-4 計画の位置づけ

霧島市地域公共交通網形成計画は、市政におけるすべての施策の基本となり本市の今後の進むべき方向を明確にするための総合的・長期的な計画である「第一次霧島市総合計画」に基づくもので、本市が取り組む様々な計画を踏まえた上で策定しています。

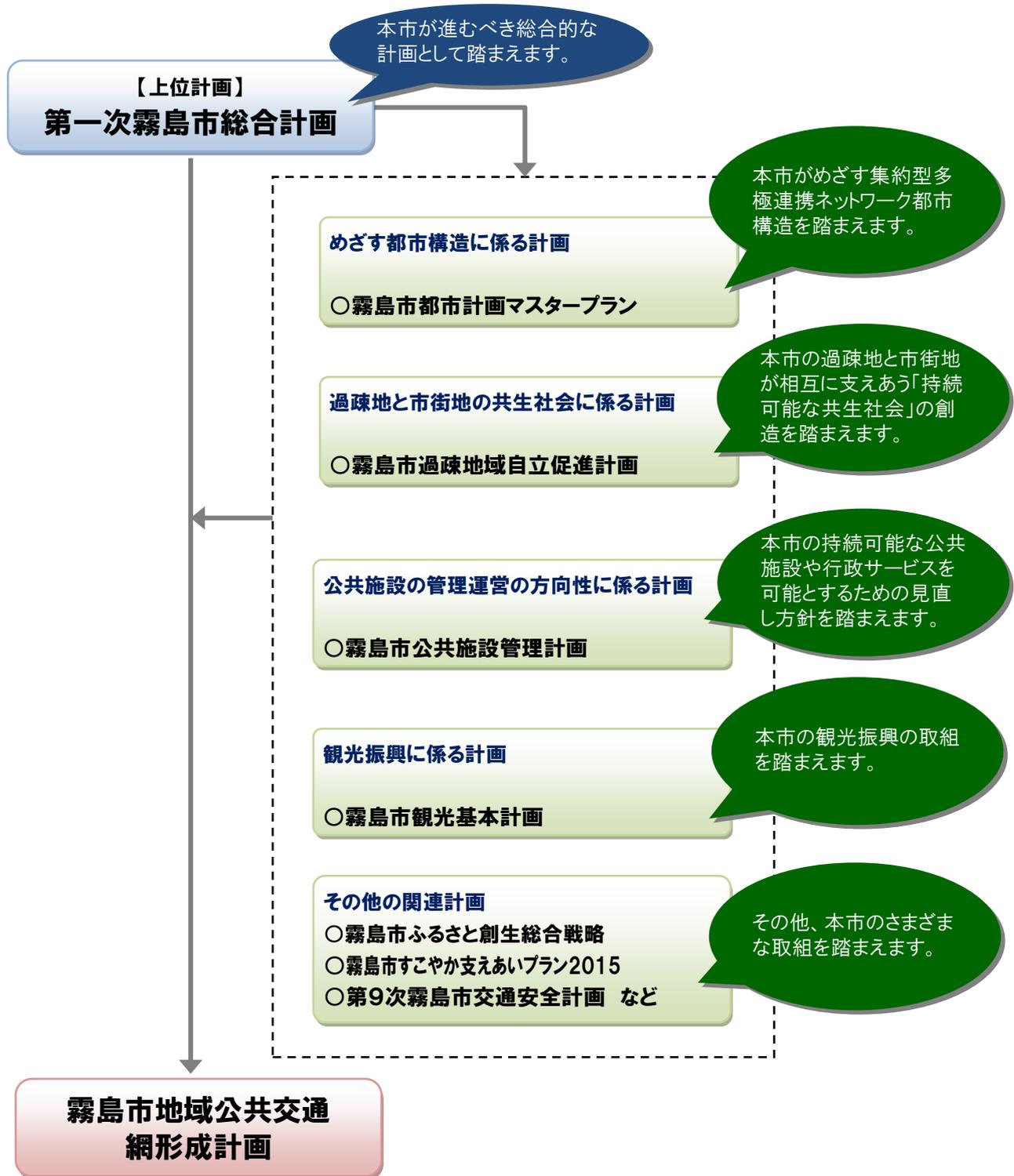


図 霧島市地域公共交通網形成計画の位置づけ

1-5 関連計画における公共交通関連施策の整理

1-5-1 上位計画「第一次霧島市総合計画」

<p>計画概要等</p>	<p>○計画期間 基本構想：平成20年度～平成29年度</p> <p>○まちづくりの基本理念 ・世界にひらく、人と自然・歴史・文化がふれあう都市</p> <p>○施策の体系 1. 快適で魅力あるまちづくり 2. 自然にやさしいまちづくり 3. 活力ある産業のまちづくり 4. 育み磨きあうまちづくり 5. たすけあい支えあうまちづくり 6. 共生・協働のまちづくり 7. 新たな行政経営によるまちづくり</p>
<p>公共交通に関する記述内容</p>	<p><施策の体系1-2. 交通体系の充実></p> <p>○鉄道・航空の路線確保および港湾の整備促進（基本事業2【一部抜粋】） ・日常生活の移動手段の確保や観光客の利便性の向上を図るため、公共交通機関に対して路線数や運航便数の増加を働きかけます。 ・鉄道については、平成23年の九州新幹線鹿児島ルート全線開業を受け、関係機関等との連携を図りながら、鉄道を利用した観光商品の造成など利用者の増加につながるような施策を展開していきます。 ・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への路線やチャーター便の確保に努めます。</p> <p>○バス輸送等の確保（基本事業3） 地域住民の行動特性に合わせた、ふれあいバスやデマンド交通などコミュニティバスの運行形態の改善やバス情報の周知を図るほか、民間バス会社との連携を密にして運行路線維持に努め、乗客の利便性向上に向けた検討・協議を行います。</p> <p><施策の体系3-3. 観光業の振興></p> <p>○観光客の受入体制充実（基本事業3【一部抜粋】） 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します。</p>
<p>公共交通と関係のある記述内容</p>	<p><施策の体系1-1. 生活基盤の充実></p> <p>○中心市街地の活性化（基本事業5） 買い物客の回遊性向上のため、中心市街地整備を行うほか、街なか居住を促進するための取組や少子高齢化に対応した関連施策と連携したまちづくりを進めます。</p> <p><施策の体系3-2. 商工業の振興></p> <p>○買い物のしやすい環境の確保 大規模小売店舗の新・増設計画などに対し、周辺地域住民の利便性及び商業その他業務の利便の確保の見地から、関係者の意見を尊重し、適切な調整を行う。</p> <p><施策の体系5-2. こころと身体健康づくりの推進></p> <p>○健康づくり活動がしやすい社会活動づくり（基本事業3） 市民が楽しみながら健康づくりに取り組み、住み慣れた地域で触れ合いながら地域ぐるみの健康づくりができるように支援します。</p> <p><施策の体系5-3. 地域における福祉の推進></p> <p>○高齢者の自立支援サービス（基本事業4） 高齢者が安心して暮らし続けることができる地域社会づくりを目指し、生きがいづくりや高齢者の自立生活を支えるための介護・福祉サービスなど、きめ細かなサービスの充実を図ります。</p>

計画概要等

- ・ 目標年次：平成 32 年(西暦 2020 年)
- ・ 対象区域：霧島市の行政区域全体
- ・ 将来の都市像：人と自然が輝き、人が拓く、多機能都市

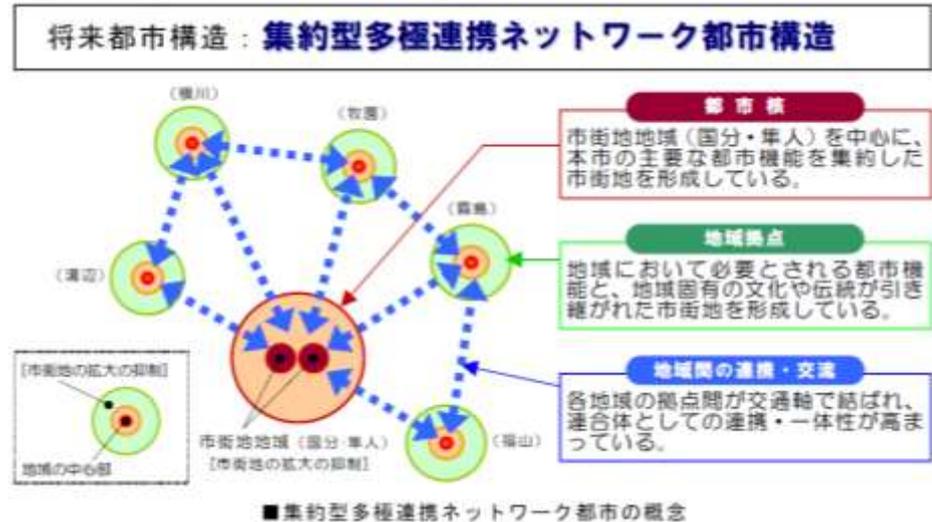
○都市づくりの目標

- ・ 多機能都市
- ・ 人と自然が輝く都市
- ・ 人が拓く都市

<将来都市構造>

○基本概念

- ・ 集約型多極連携ネットワーク都市構造



○地域

ア) 市街地地域(国分・隼人)

J R国分駅周辺、市役所を中心とした市街地地域(国分)と、J R隼人駅周辺、見次交差点周辺を中心とした市街地地域(隼人)の双眼構造とし、本市の主要な都市機能の集積と、拠点性の強化並びに定住化の促進を図る地域。

イ) 田園住宅地域

市街地地域の外周部及び鹿児島空港周辺部に当たり、優良農用地が多く、本市の農業生産を担う基幹的な地域として高い生産性を維持していく地域。

ウ) 丘陵森林農業地域

里山の持つ美しい自然環境や歴史的景観を保全するとともに、我が国屈指の温泉郷を生かしたまちづくりに努めていく地域。

エ) 山岳森林地域

霧島錦江湾国立公園などの豊かな自然環境を有する標高 500m 以上の山岳地帯に当たり、豊かな生態系を有する森林、溪流、貴重な植物など、良好な自然環境を保全していく地域。

○都市拠点

ア) 都市核【市街地地域(国分・隼人)周辺】

- ・ 2つの市街地地域(国分・隼人)を中心とした地域は、本市の“まちなか・玄関口”となる「都市核」として位置付けます。
- ・ 都市核は、市街地の拡大の抑制を基本とし、公共交通の結節点となる機能、行政、文化、商業・業務、サービス、医療・福祉、住居機能等、主要な都市機能の集積を図ります。

	<p>イ) 地域拠点【溝辺、横川、牧園、霧島、福山の各総合支所等周辺】 旧町役場周辺などで一定の都市機能が集約されている地区などを「地域拠点」として位置付け、無秩序な市街地の拡大の抑制を基本に、拠点性の維持・向上を図ります。</p> <p>ウ) 広域交通拠点【鹿児島空港・各インターチェンジ周辺】 ・鹿児島空港並びに九州縦貫自動車道・東九州自動車道のインターチェンジ周辺を広域交通拠点として位置付け、アクセス性の向上や結節機能の強化により、海外や国内各都市と結ばれる広域交通機能の充実を図ります。 ・既存工業団地への積極的な企業誘致を図り、地域産業の振興に努めます。</p> <p>エ) 観光・レクリエーション拠点【国立公園とその周辺区域、温泉郷】 我が国最初の国立公園である霧島錦江湾国立公園とその周辺区域、並びに全国的に名高い温泉郷(霧島温泉郷・霧島神宮温泉郷・新川渓谷温泉郷・日当山温泉郷)周辺を観光・レクリエーション拠点として位置付け、アクセス性の向上を図るとともに、景観の保全・形成を図り、観光・レクリエーション拠点としての競争力の向上を図ります。</p> <p>○都市軸</p> <p>ア) 南北広域連携軸【九州縦貫自動車道、空港】 市域の南北を結ぶ九州縦貫自動車道及び鹿児島空港を中心とした軸を南北広域連携軸と位置付け、安全・円滑に通行できるアクセス道路網の整備等により、本市と近隣市町村や他県をつなぐ交流・物流の強化、災害時の緊急輸送等の確保を図ります。</p> <p>イ) 東西広域連携軸【東九州自動車道】 東九州自動車道を中心とした軸を東西広域連携軸と位置付け、安全・円滑に通行できるアクセス道路網の整備等により、本市と近隣市町村や他県をつなぐ交流・物流の強化、災害時の緊急輸送等の確保を図ります。</p> <p>ウ) 地域連携軸【国道 220 号、国道 223 号、国道 504 号、主要県道等】 各拠点間を結ぶ道路を地域連携軸と位置付け、地域住民の日常生活における利便性・アクセス性の向上、災害時の緊急輸送等の確保を図ります。</p> <p>エ) 視軸【霧島連山～錦江湾～桜島】 霧島連山～錦江湾～桜島を望むダイナミックな眺望を「視軸」として位置付け、道路計画や建設計画などの際には、この視軸を尊重した都市の形成を図るとともに、眺望景観の確保に努めます。</p> <p>オ) 水と緑の景観軸【天降川、霧島川、錦江湾沿岸】 天降川、霧島川、並びに錦江湾沿岸を水と緑の景観軸と位置付け、沿川・沿岸の自然や歴史とふれあうことができる水辺と、緑の集積地を相互につなぐ景観軸を形成し、市民に潤いを与えるとともに、様々なレクリエーション空間を提供します。</p>
公共交通に関する記述内容	<p><第Ⅳ章 3. 道路・交通施設整備の方針></p> <p>○公共交通</p> <p>ア) 鉄道の利便性の向上 ・鉄道については、平成 23 年の九州新幹線全線開通を見据え、利用者増に見合った運行ダイヤの適正化等を JR 等の関係機関の協力のもと促進します。 ・駅周辺においては、駅前広場などの交通結節機能の充実、ユニバーサルデザイン化を図るなど、利用者の増加につながる施策を推進します。</p> <p>イ) バス輸送等の維持・確保 ・日常生活において公共交通を必要とする市民の移動手段確保のため、コミュニティバス等の充実を図ります。 ・民間バス会社との連携を密にして運行路線維持に努め、市民や観光客など乗</p>

	<p>客の利便性向上に向けた検討・協議を行います。</p> <p>ウ) 港湾・航空の充実</p> <p>①港湾施設・環境の整備</p> <p>将来の貨物運用需要に対応するため、隼人港(外港)の建設促進に努めるとともに、高速船の就航誘致等についても検討します。</p> <p>②空港利用の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アクセス道路や公共交通機関の整備・充実により鹿児島空港の利便性の向上を図ります。 ・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への路線やチャーター便の確保に努めます。 <p><第Ⅳ章 10. その他の都市整備の方針></p> <p>○福祉のまちづくりに関する整備方針</p> <p>高齢者、障がい者等の交通弱者のための公共交通機関の確保に努めるとともに、公共交通のバリアフリー化や交通のシームレス化、段差がなく円滑に移動できる歩行空間の確保等を促進します。</p>
<p>各地域の位置づけ・整備の方向</p>	<p><第Ⅳ章 1. 土地利用の方針></p> <p>○商業系</p> <p>ア) 商業・業務地</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国分中央三丁目や見次交差点を中心とした市街地を本市の主要な商業・業務地として位置付け、商業施設や業務施設等の集積を図ります。 ・日当山、姫城地区は、温泉郷としての観光面の機能を有していることから、観光地として魅力のある商業地域の形成を目指すとともに、周辺に住宅地が多く立地していることに十分配慮しつつ、地域に密着した商業地域を形成します。 <p>イ) 近隣商業地</p> <p>見次、真孝などの国道223号沿道や都市計画道路野口線の国分中央六丁目から見次交差点付近に至る沿道、JR隼人駅周辺などを、生活圏のサービス需要に対応するための近隣商業地と位置付け、効率的な配置を促進するとともに、その機能の維持・充実を図り、生活利便性の向上に努めます。</p> <p>ウ) 沿道サービスゾーン</p> <p>都市計画道路向花清水線のJR国分駅西側周辺沿道や都市計画道路野口線の川跡交差点から見次交差点に至る沿道、国道223号の見次交差点から隼人東インターチェンジ付近に至る沿道には、ロードサイド型の商業施設が立地していることから、沿道型商業地としての充実を図ります。</p> <p>○工業系</p> <p>ア) 工業地</p> <p>隼人港周辺は、隼人東インターチェンジからのアクセスが良く、企業立地条件に恵まれた地区です。このため、周辺環境に十分配慮し、工業用地としての開発を検討する必要があります。</p> <p>イ) 流通業務ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道10号の主要地方道国分霧島線との交差点から国道223号との交差点に至る沿道域においては、ロードサイド型商業施設を含めた流通拠点を配置し、東九州自動車道の国分インターチェンジ、隼人東インターチェンジ及び隼人港周辺においては、恵まれた交通利便性を活かし、流通業務地としての土地利用を検討します。 ・鹿児島空港に面する国道504号沿道においては、空港に関連する流通業務施設の拠点としての利用を図ります。 <p><第Ⅴ章 地域別構想></p>

ア) 国分地域

○将来イメージ

「学び」「働き」「住まう」霧島の発展を先導する利便性と快適性を兼ね備えた活力あふれるまち

○道路・交通施設整備の方針

幹線道路等の整備予定区間の改良や整備促進に努めるとともに、渋滞の解消や、集約型多極連携ネットワークを具現化するために必要となる道路体系の実現を目指します。

イ) 溝辺地域

○将来イメージ

空港のまちとしてのにぎわいと、茶畑に包まれた緑豊かな環境が調和する、魅力あふれるまち

○道路・交通施設整備の方針

路線バスや空港アクセスバス、ふれあいバス等のダイヤ調整を行うなど地域公共交通の見直しを行い、日常生活において公共交通を必要とする市民の移動環境の向上に努めます。

ウ) 横川地域

○将来イメージ

水と緑、歴史・文化とともに、人と人がふれあい、交流しながら、豊かに住み続けるまち

○道路・交通施設整備の方針

- ・鉄道、路線バス、ふれあいバスの連携を図るなど地域公共交通の見直しを行い、日常生活において公共交通を必要とする市民の移動環境の向上に努めます。
- ・JR大隅横川駅においては、駅構内での地域公共交通に関する積極的な情報提供に努めるとともに、駅舎等を活用したイベントの実施などにより拠点性の向上を図ります。

エ) 牧園地域

○将来イメージ

魅力あふれる自然環境と共生し、たすけあい、ともに暮らす、活力ある温泉と観光のまち

○道路・交通施設整備の方針

- ・路線バス、ふれあいバスのダイヤ調整を行うなど地域公共交通の見直しを行い、日常生活において公共交通を必要とする市民の移動環境の向上に努めます。
- ・JR霧島温泉駅周辺における駐車場・駐輪場の整備や、駅構内での地域公共交通に関する積極的な情報提供に努めます。

オ) 霧島地域

○将来イメージ

霧島連山の麓で自然と共生しながら暮らす人にやさしい観光のまち

○道路・交通施設整備の方針

- ・中心市街地や隣接地域へのアクセス性を確保し、地域住民及び観光客の利便性を高めるため、災害に強い道路づくり、観光地にふさわしい景観づくり等に配慮しながら、周辺地域と結ぶ幹線道路網の充実を図り、整備予定区間の整備を促進します。
- ・鉄道、路線バス、ふれあいバスの連携を図るなど地域公共交通の見直しを行

	<p>い、日常生活において公共交通を必要とする市民の移動環境の向上に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR霧島神宮駅周辺における駐車場・駐輪場の整備や、駅構内での地域公共交通に関する積極的な情報提供に努めます。 <p>カ) 隼人地域</p> <p>○将来イメージ</p> <p>文化と産業と豊かな自然環境が融合した健康で生きがいのある、安全で快適なまち</p> <p>○道路・交通施設整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後増加が見込まれる交通需要に対し、バイパス道路や地域拠点を結ぶアクセス道路を計画し、総合的な交通体系の整備を目指します。 <p>キ) 福山地域</p> <p>○将来イメージ</p> <p>桜島を臨む海辺や緑豊かな高原、伝統ある産業を生かした、人々が集い・交わるまち</p> <p>○道路・交通施設整備の方針</p> <p>路線バスとふれあいバスのダイヤ調整を行うなど地域公共交通の見直しを行い、日常生活において公共交通を必要とする市民の移動環境の向上に努めます。</p>
公共交通と関係のある記述内容	<p><第IV章 4. 都市公園・緑地整備の方針></p> <p>○ネットワーク化の推進</p> <p>市街地と公園のネットワークや公園相互のネットワークを充実し、公園機能の向上と利用促進を図ります。</p> <p><第IV章 7. 都市環境形成と保全の方針></p> <p>○快適な生活環境の創出に関する方針</p> <p>市街地や集落地における快適な生活環境を維持・創出するため、地域の実情に応じて、用途地域や地区計画、建築協定、緑地協定等の都市計画制度の活用や都市施設の整備を図ります。</p> <p><第IV章 10. そのほかの都市整備の方針></p> <p>○福祉のまちづくりに関する整備方針</p> <p>駅周辺や公共施設、住宅及び商店街等において、市民・事務所・行政が相互に連携して、バリアフリー化やユニバーサルデザインを推進します。</p>

<p>計画概要等</p>	<p>○方針の目的【一部抜粋】</p> <p>公共施設を取り巻く現状や環境の変化を勘案するとともに、将来にわたって健全な財政運営を堅持しながら、適切に公共施設や行政サービスを提供し、市民満足度を高め、併せて総務省の要請に対応し、公共施設が抱える様々な課題を明確にするとともに、今後必要とされる取組方向について整理するものです。</p> <p>○対象施設</p> <p>庁舎、学校などの公共建築物並びに道路橋梁、水道施設及び下水道施設などの土木インフラを対象としており、これを公共施設といいます。公共建築物については、原則、延床面積 100 ㎡以上の施設を対象としています（延床面積 100 ㎡未満の消防施設、集会施設等及び延床面積 50 ㎡以上の公営住宅は対象に含める）。</p> <p>○対象期間</p> <p>平成 27 年度から 40 年間を対象期間とし、5 年ごとに見直しを行います。</p> <p>○公共建築物管理に関する基本的な方針</p> <p>①地区の特性に応じた取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の将来像を見据えた公共建築物の役割の明確化および計画の策定 ・市民・有識者等の参画による計画の推進 <p>②ニーズの変化に対応した適切なサービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ニーズの把握 ・効果的な手法の検討・実施 ・見直しに伴う市民への影響の把握・対応 <p>③維持管理や更新コストの縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設保有量の見直し・適正化（総量縮減） ・施設の維持補修に係る方針の見直し（長寿命化の推進） ・施設運営の見直し（財源確保） ・ライフサイクルコストの縮減や平準化を着実に進める方策の検討（維持管理業務効率化） <p>④市民との協働・民間活力の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民団体、地域住民との協働 ・受益者負担の適正化 ・民間活力の活用 ・民間施設の活用 ・民間サービスの誘致 ・財源確保のための取組 ・発注方法や長期包括契約など契約上の工夫の整理 <p>⑤総合的な取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・推進体制の強化 ・庁内連携の強化
--------------	---

1-5-4 その他の関連計画

前述の計画以外でも、次の計画において、地域公共交通の位置づけや取り組みの方向性などが明記されています。

分野	名称	策定年月	地域公共交通の位置づけなど
過疎地域	霧島市過疎地域自立促進計画	H28. 3	<p>○計画の目的</p> <p>それぞれの地域がこれまで長きに渡って築き上げて来た歴史や文化、大切に守り伝えてきた貴重な地域資源、育て生み出してきた地域の個性・特色を尊重しながら、地域特性に応じたソフト・ハード両面の取組を展開し、併せて、地域住民による「地域力」の発揮及び高揚を促進しながら、過疎地域と市街地とが相互に支え合う「持続可能な共生社会」を創造していくことをその基本的な考え方とします。</p> <p>○公共交通等の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成19年5月に策定した「霧島市観光基本計画」の見直し（ローリング）により新たな基本コンセプトを再考し、観光への「まなざし」として多様化の対応や、潜在している資源の発見や活用など「共鳴の創出」をコンセプトとして、観光客誘致宣伝活動の展開、地域の特色を活かした観光資源の開発、観光客の受入態勢充実、海外からの観光客誘致の4つの基本方針に基づき、各施策を年次的に実行していく。 また、観光客の増大を図る施策の中において、牧園地域ではJR肥薩線や霧島ジオパークを活用した広域的な観光ルートの設定や「体験」「癒し」をコンセプトとする滞在型プログラムの構築、福山地域では黒酢などの特産品PR、横川地域では奥天降渓流域観光整備などによる既存の資源を利用した新たな観光地整備を図るものとし、併せて、市観光協会等との連携により、観光従事者を対象とした接客サービスの向上や、観光ボランティアガイドの育成などに努め、「おもてなしの心」による観光の振興に努める。 「霧島市地域公共交通網形成計画」に基づき、過疎地域と学校、医療・福祉施設、商店等を結ぶ交通移動手段として地域住民の日常生活を支える路線バス等の維持のために、民間バス事業者への運行支援を引き続き行うとともに、コミュニティバス（ふれあいバス・デマンド交通）については、各地域の実情にあった見直しを適宜行っていくほか、高齢者等の交通弱者が利用しやすいデマンド交通等の交通移動手段の導入を検討することなどにより、交通確保対策の強化に努める。 加えて、地域住民に対して公共交通機関に関する分かりやすい情報の提供に努める。 なお、鉄道に関しては、バスとの乗継利便性の向上を図るなど、輸送サービスの改善を要望していく。

分野	名称	策定年月	地域公共交通の位置づけなど
観光振興	霧島市観光基本計画	H19. 5	<p>○計画の目的</p> <p>霧島市がめざす観光振興目標と方向性を明確に示すとともに、その目標を達成するための取り組みを示します。</p> <p>○公共交通の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民・行政・交通事業者が協働して、巡回バス路線や空港利用者への移手段の対応策を検討し、二次交通の充実を図れるシステムを構築していきます。 ・ 鹿児島空港の機能充実や情報の質の向上、周辺観光地との連携や協働などを行い、着地型観光のシステムを構築していけるよう努めます。 <p>(具体策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 観光者がわかりやすい観光地へのアクセスルート、バスや鉄道との乗り換え案内 ➢ 鹿児島空港及び鹿児島中央駅を核とした公共交通機関利用者への案内充実 ➢ 霧島らしい特色ある観光バスの運営に向けた検討（二次アクセスの利便性向上策）
高齢者福祉	霧島市すこやか支えあいプラン2015	H27. 3	<p>○計画の目的</p> <p>高齢者福祉・保健サービス及び介護サービスの円滑な実施・運営を図るとともに、高齢者を対象の主眼としつつ、「自助」「共助」「互助」「公助」が有機的に連携しあい「安心して暮らせる地域社会」の構築により、すべての市民が幸せに暮らせる地域づくりを計画的に進めていくことを目的とするものです。</p> <p>○公共交通の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者等の日常生活での移動を支える交通手段の確保としてコミュニティバス(ふれあいバス・デマンド交通)の運行を行います。 ・ 高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、65歳以上で運転免許証を自主返納した方を支援します。
交通安全	第9次霧島市交通安全計画	H23. 10	<p>○計画の目的</p> <p>交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘定して、究極的には交通事故のない社会を目指します。</p> <p>○公共交通の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者への交通手段を確保するため、コミュニティバスの更なる利便性の向上や、デマンド型交通の導入など新たな輸送形態の転換を検討する。 ・ 高齢者関連の交通事故防止を図るため、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進するとともに、メリット制度の拡充に努めます。

2. 霧島市の概況

2-1 地域の現状

2-1-1 人口特性

1) 人口の推移と 2040 年の将来推計

- 国立社会保障・人口問題研究所によると、本市の人口は、2000年の127,735人から2040年の112,000人へと40年間で12.3%減少すると推計されています。本市の減少率は、国の減少率を下回っているものの、高齢化による自然減の拡大は今後も続くと予測されるため、本格的な人口減少社会に突入していると考えられます。
- 近年の地区別人口の増減状況を見ると、国分地区、隼人地区は5年間で2%増加しているのに対し、それ以外の5地区は減少傾向にあります。特に、福山地区・牧園地区・横川地区は5年間で1割程度減少している状況にあります。

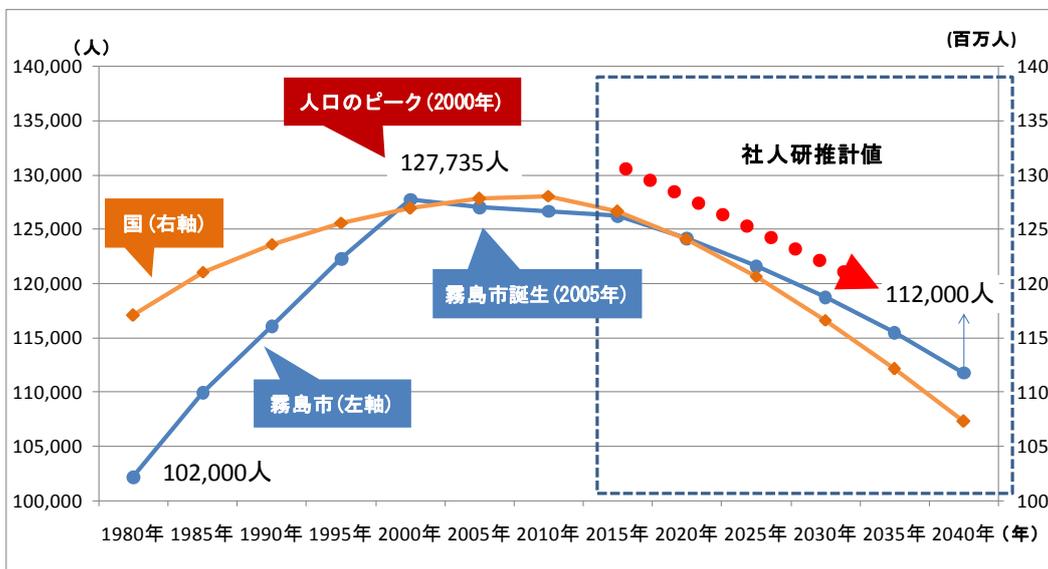


図 市の人口推移と将来推計

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

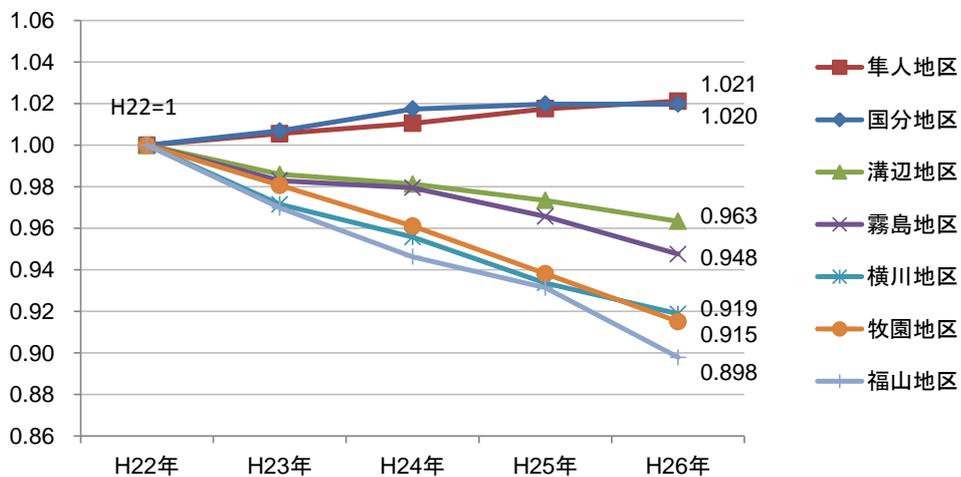


図 近年の地区別の人口増減状況 (H22を1とした場合の比率の推移)

資料：霧島市住民基本台帳

2) 年齢3区分別人口の推移

- 本市の年齢3区分別の人口をみると、「生産年齢人口（15～64歳）」は2000年の約81千人をピークに減少を続け、2040年には約60千人になると推計されています。
- 一方、「老年人口（65歳以上）」は増加を続け、1995年から2000年にかけて、「年少人口（0～14歳）」を逆転し、2040年には約38千人になると推計されています。
- 今後、本市の高齢化率は増加を続け、2040年には34.2%になると推計されており、「生産年齢人口（15～64歳）」約1.57人で1人の「老年人口（65歳以上）」を支えることになります。

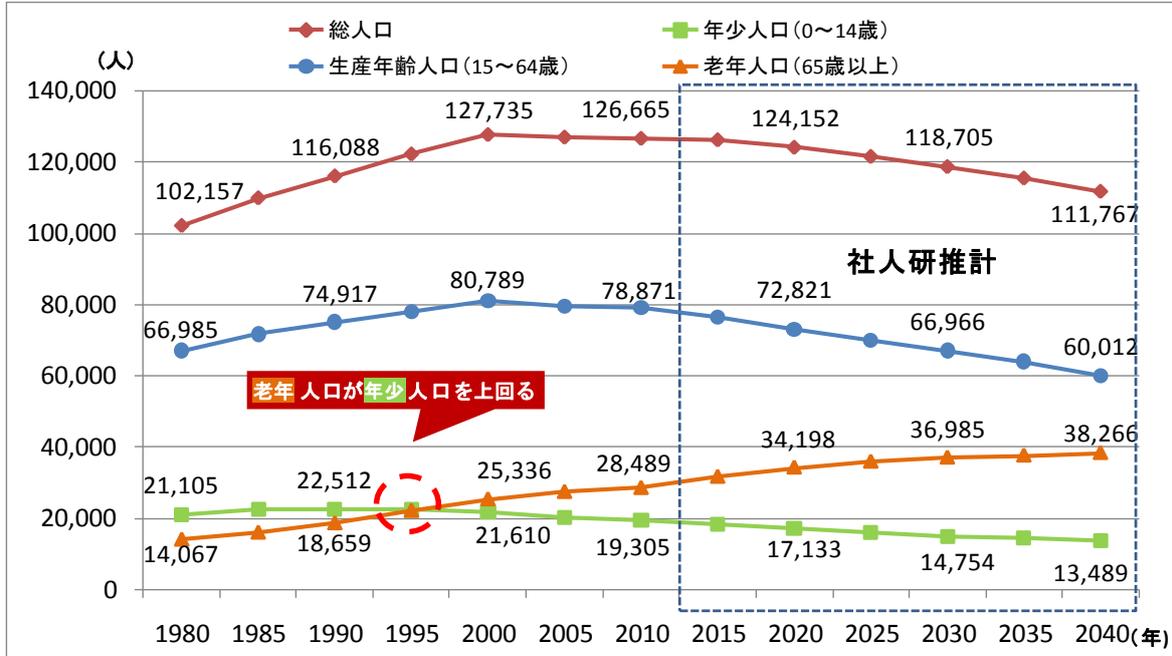


図 年齢3区分別人口の推移

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

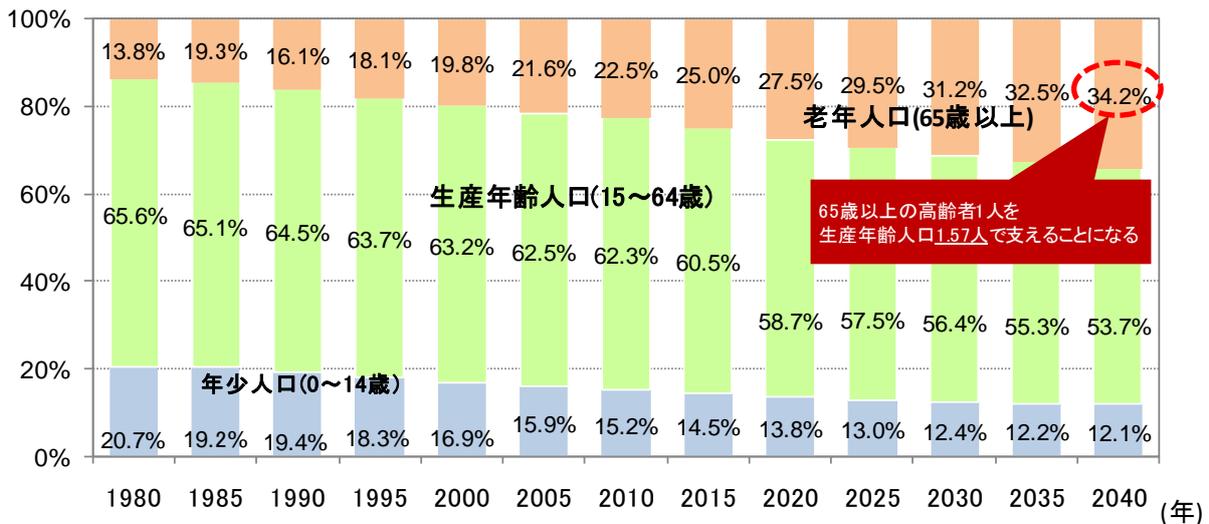


図 年齢3区分別人口割合の推移

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

3) 人口ピラミッドの推移

- 5歳～14歳の年齢層に着目すると、2010年時点の13,064人から2040年時点には9,178人に減少し、単純に計算すると小中学校の1クラス当たりの児童数が約7割になることとなります。
- 75歳以上の人口は、15,768人から22,989人へと増加し、生産年齢の減少と相まって、若者一人当たりの老年人口は確実に増加します。そのため、今後、医療・介護の体制整備に加え、地域でいかに高齢者を支えていくかが課題となります

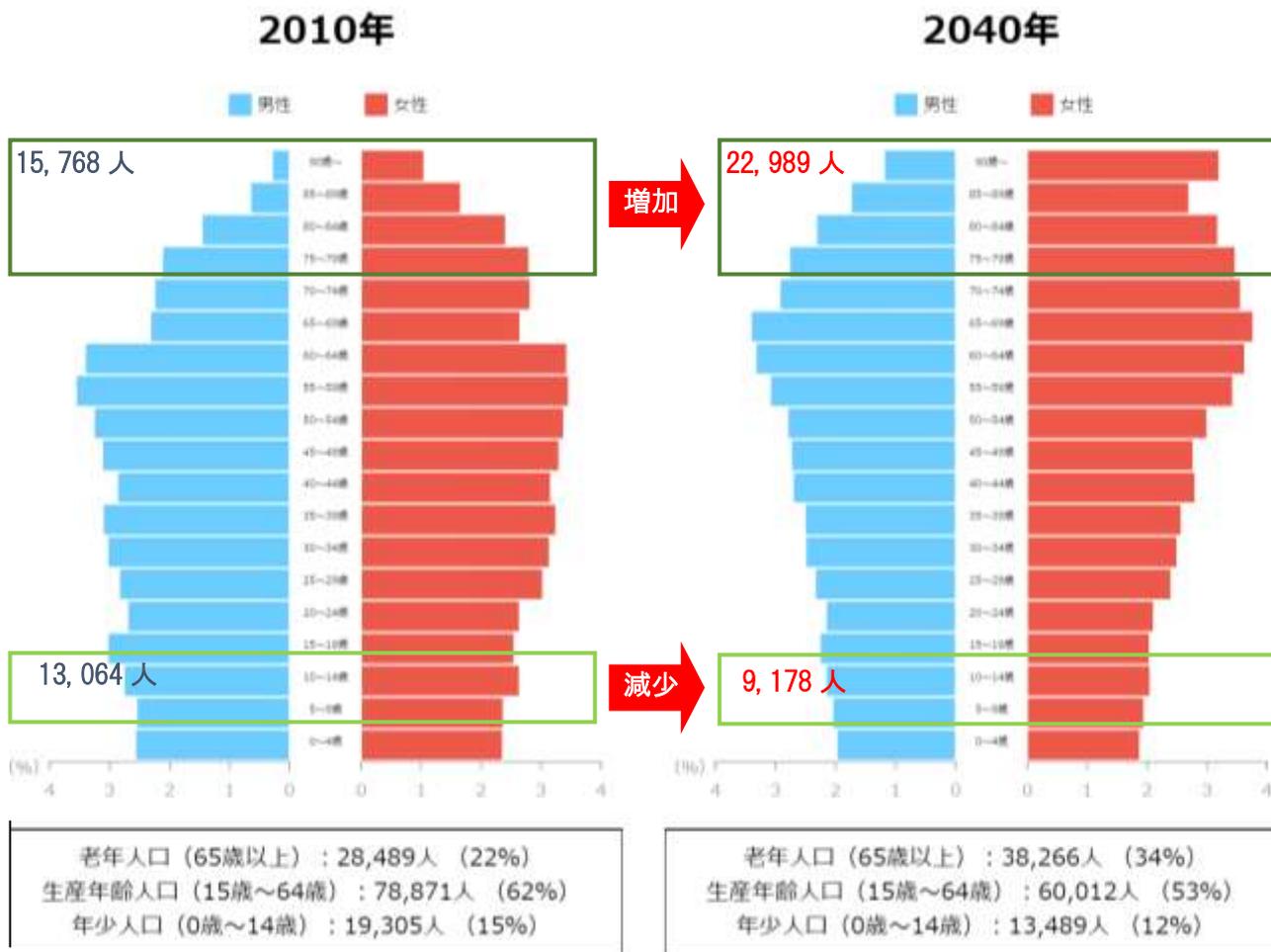


図 人口ピラミッドの推移

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

4) 2060年の将来人口推計

- 国立社会保障・人口問題研究所によると本市の将来人口は2060年に92,919人と推計されています。
- 平成27年10月に策定した「霧島市ふるさと創生人口ビジョン」において、人口減少抑制に向けた取組を実施することを前提条件に、2060年の人口目標を約13万に設定しています

前提条件（人口減少抑制に向けた取組実施）	
※社人研の推計をベースに、以下の条件を設定。	
合計特殊出生率向上	① 基準値（現状）：1.73 から2020年：1.84に引き上げ。以降は、段階的に引き上げ、2060年：2.1へ。
移住者受け入れ	② 「25～39歳」の夫婦が毎年+60世帯移住。各世帯に子ども（15歳未満）が1人 ③ 「60～64歳」の夫婦が毎年+20世帯移住。子どもは移住しない。
人口流出抑制	④ 高校卒業時の就職者の地元就職率：35.0% ⑤ 大学等（第一工大・短大、専門学校、高専）卒業時の就職者の地元就職率：23.0%

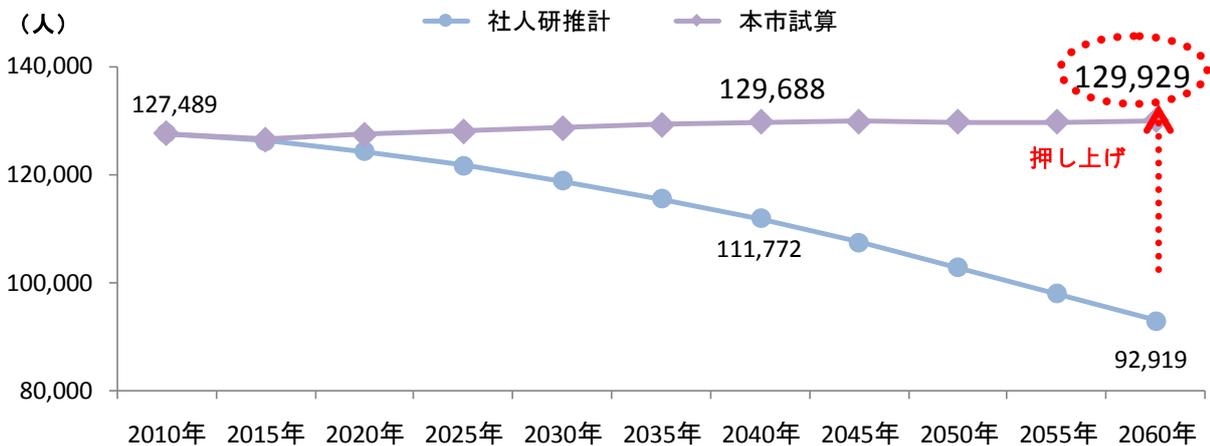


図 将来人口推計

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン



図 年齢3区分別 (割合)

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

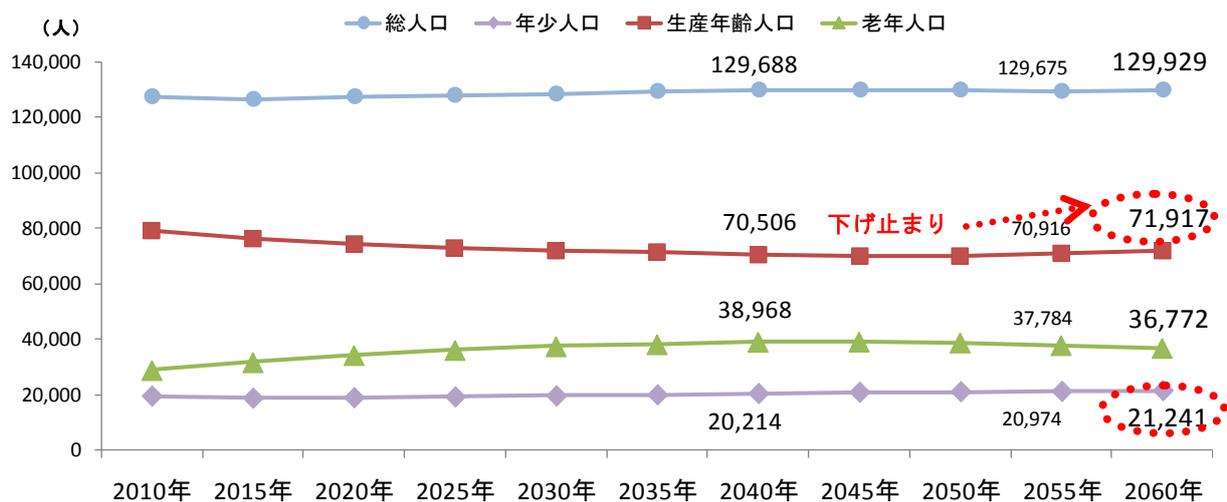


図 年齢3区分別人口推移

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

【社人研推計】
2060年 92,919人

【本市試算】
2060年 129,929人

< 幼児 (0~4歳) >

2010年	2040年	2060年
6,243	4,312	3,279
2010年比	▲ 1,931	▲ 2,964

< 子ども (15歳未満) >

2010年	2040年	2060年
19,311	13,489	10,375
2010年比	▲ 5,822	▲ 8,936

< 若年層 (20~24歳) >

2010年	2040年	2060年
6,841	4,774	3,941
2010年比	▲ 2,067	▲ 2,900

< 子育て世代 (25~39歳) >

2010年	2040年	2060年
23,465	16,568	12,753
2010年比	▲ 6,897	▲ 10,712

< 熟年層 (60~64歳) >

2010年	2040年	2060年
8,721	7,772	6,143
2010年比	▲ 949	▲ 2,578

【前提条件 (①~⑤)】

合計特殊出生率の向上

- ① 現状：1.73 から
2020年：1.84 へ
以降は、段階的に引き
上げ、2060年までに
2.1 へ

移住者受入

- ② 「25~39歳」の夫婦
が毎年60世帯 移住
※各世帯子ども1人

人口流出抑制

- ④ 高校卒業時の就職者
の地元就職率を
35.0% へ
⑤ 大卒等卒業時の就職者
の地元就職率を
23.0% へ

移住者受入

- ③ 60歳前後の夫婦が
毎年20世帯 移住

< 幼児 (0~4歳) >

2010年	2040年	2060年
6,243	6,862	7,231
2010年比	619	988

< 子ども (15歳未満) >

2010年	2040年	2060年
19,311	20,214	21,241
2010年比	903	1930

< 若年層 (20~24歳) >

2010年	2040年	2060年
6,841	6,782	7,258
2010年比	▲ 59	417

< 子育て世代 (25~39歳) >

2010年	2040年	2060年
23,465	20,659	21,689
2010年比	▲ 2,806	▲ 1,776

< 熟年層 (60~64歳) >

2010年	2040年	2060年
8,721	7,972	7,716
2010年比	▲ 749	▲ 1,005

図 各年齢層における推計結果

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

2-1-2 人口分布

●人口は国分地区及び隼人地区に集中しており、国道沿線にも人口が集中しているエリアがみられます。

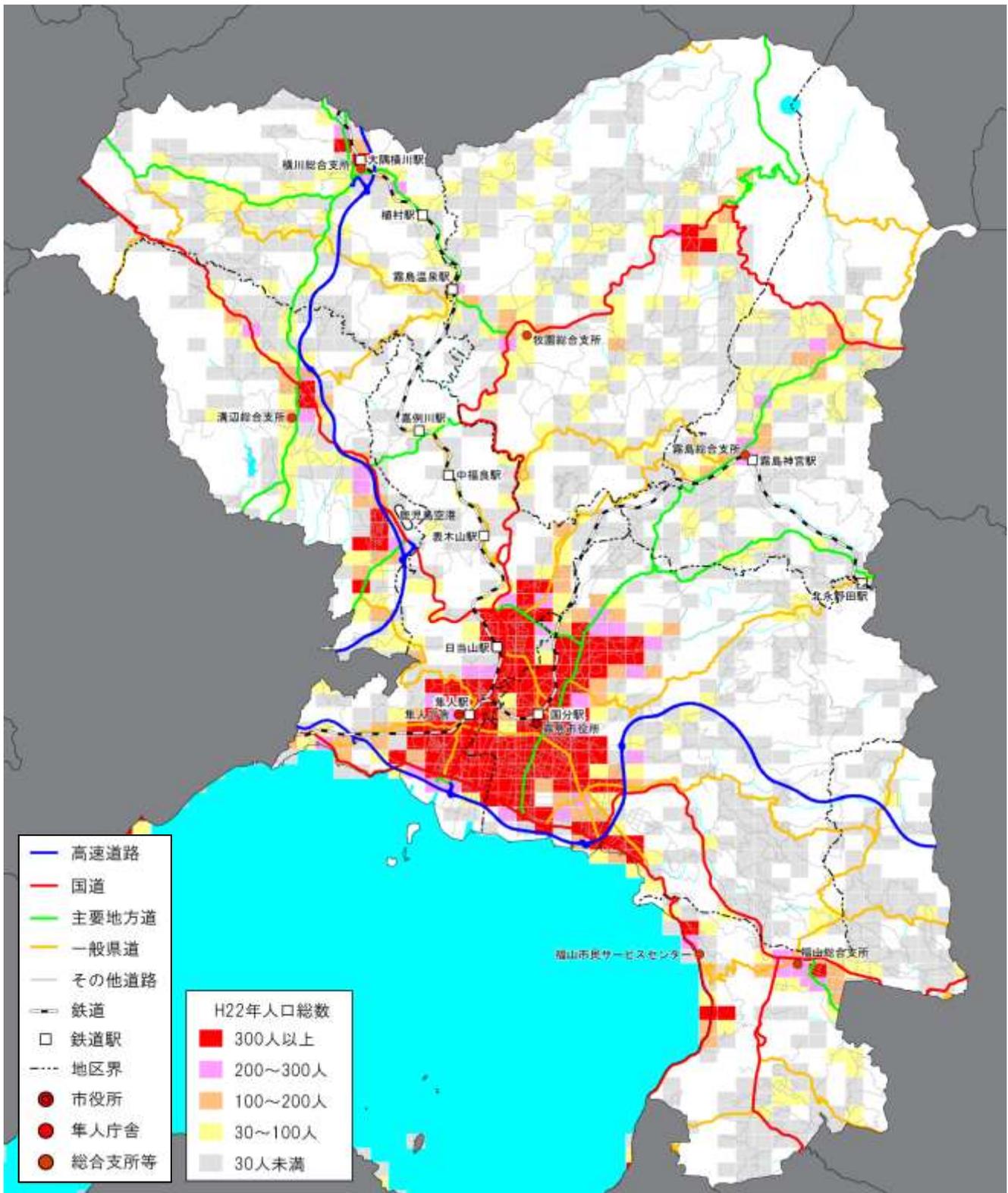


図 霧島市の人口分布（平成 22 年）

資料：国勢調査(平成 22 年)

2-1-3 高齢者分布

●高齢者人口は、人口分布と同様に、国分地区及び隼人地区に集中しており、国道沿線にも高齢者が集中しているエリアがみられます。

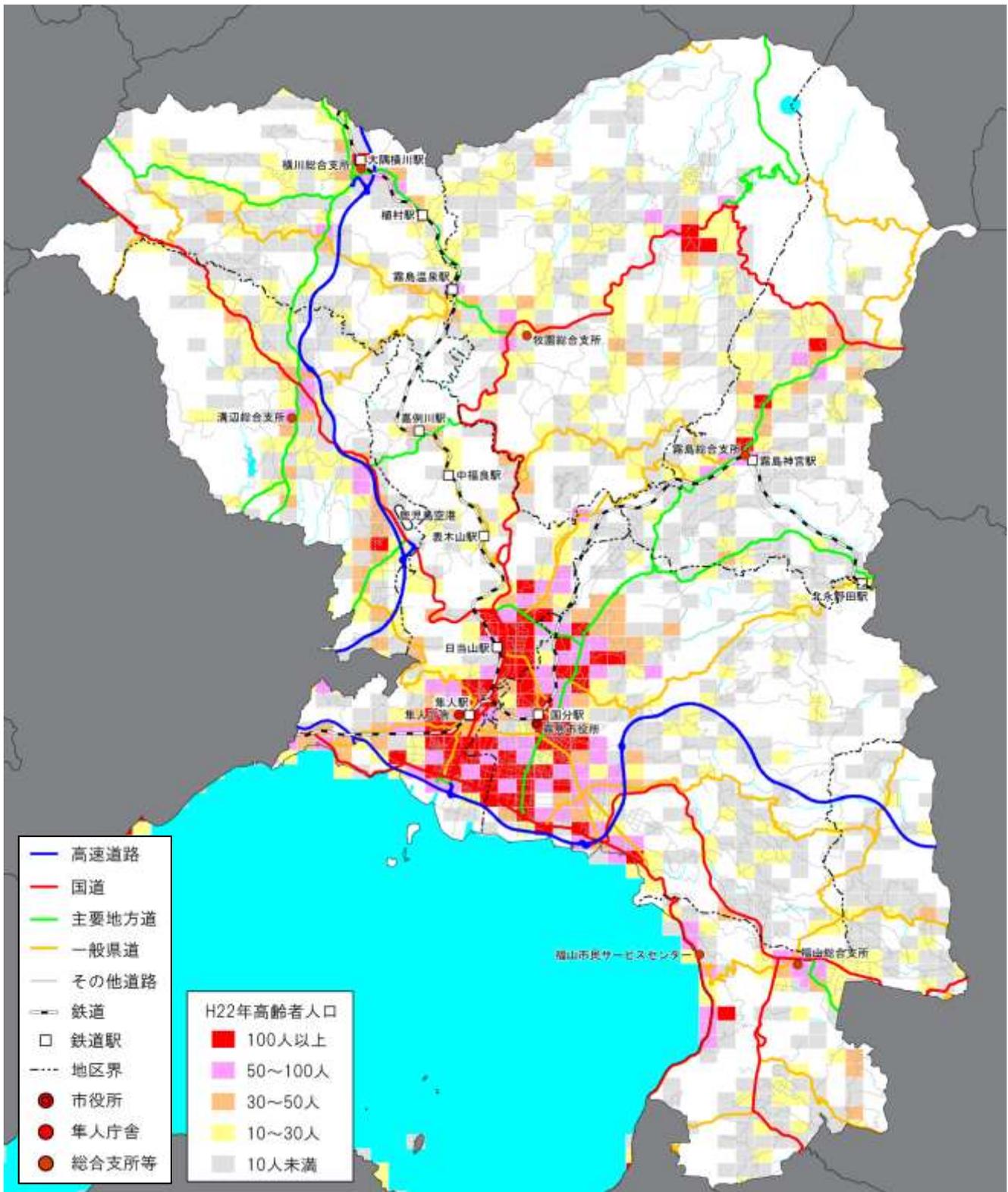


図 霧島市の高齢者人口の分布（平成 22 年）

資料：国勢調査(平成 22 年)

2-1-4 高齢化率分布

●国分駅及び隼人駅周辺の中心市街地においては高齢化率が比較的低い一方で、市内全域において高齢化率30%以上のエリアが分散しています。

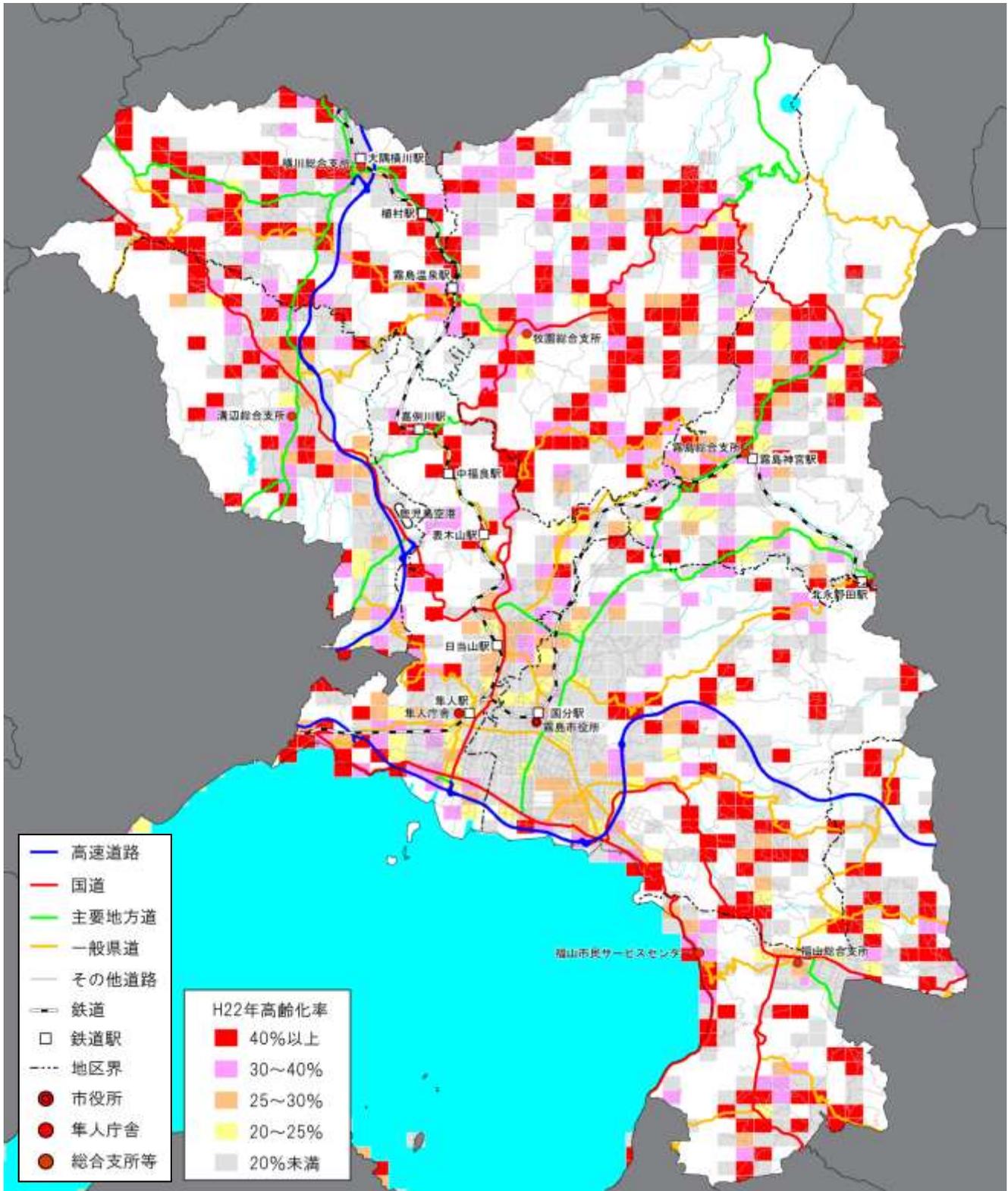


図 霧島市の高齢化率の分布（平成22年）

資料：国勢調査（平成22年）

2-1-5 生活施設分布

●公共施設、医療施設及び商業施設は、国分地区及び隼人地区に集中して立地していますが、それ以外の地区においても数施設程度分散してみられます。

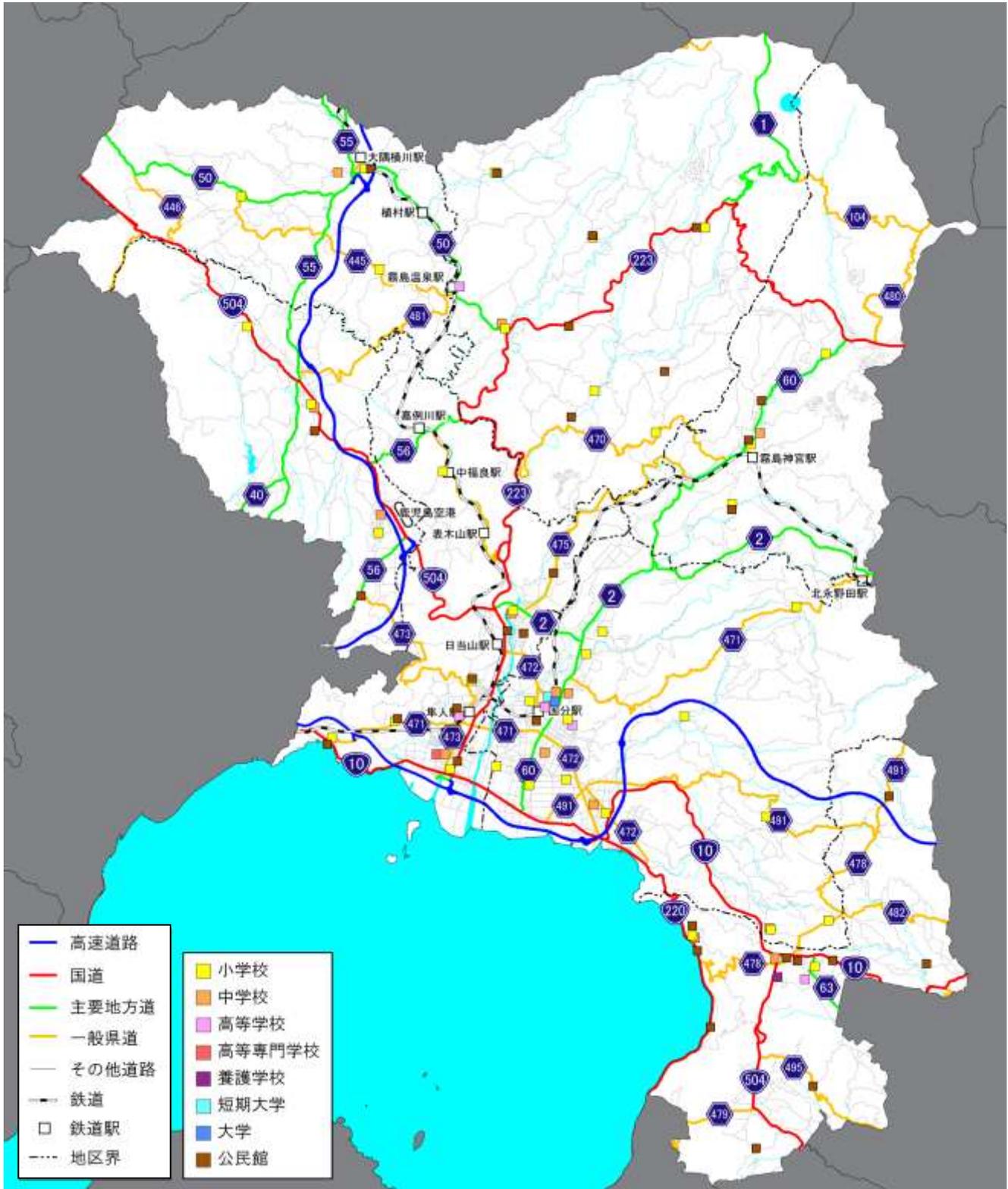


図 公共施設の分布状況

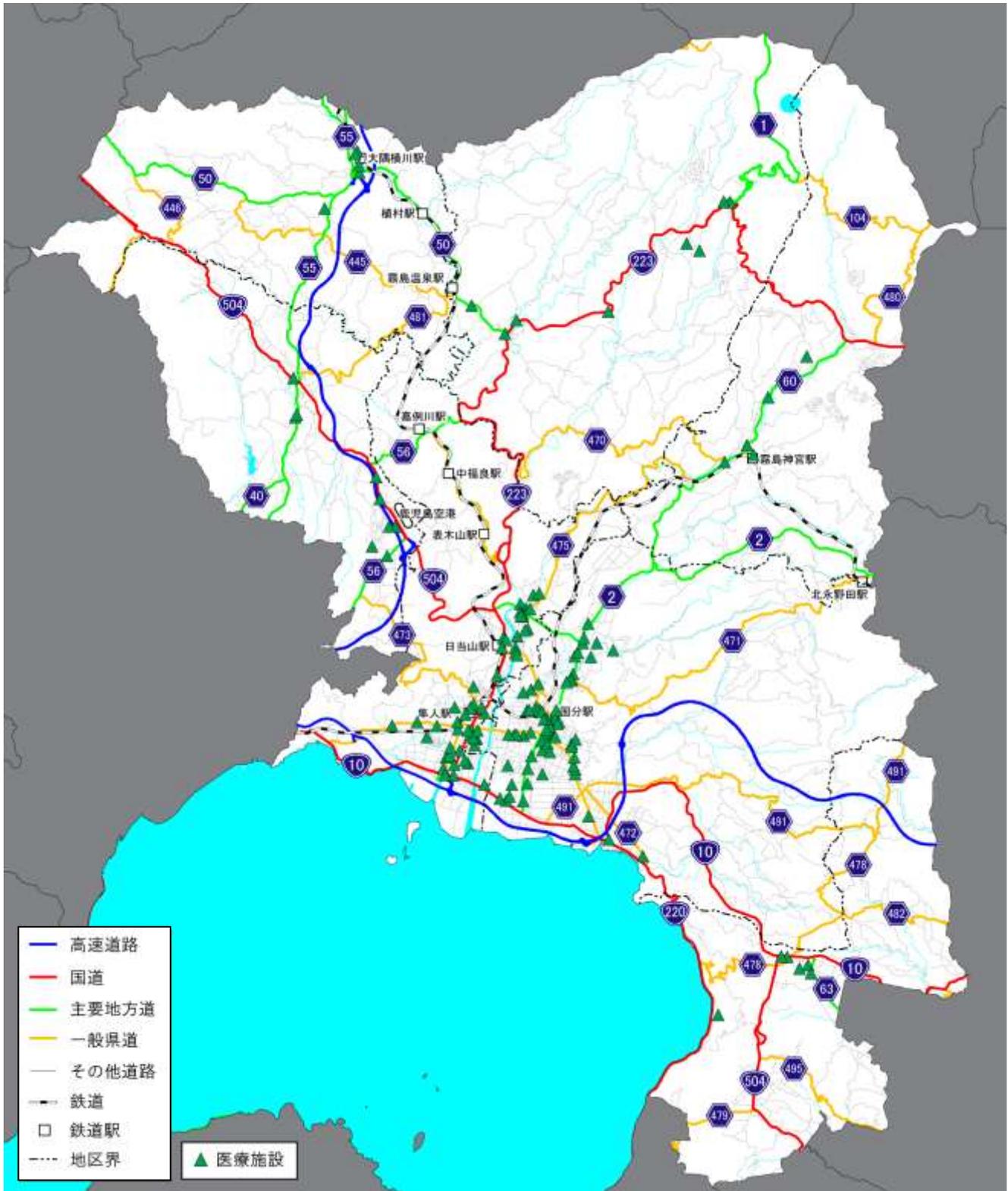


図 医療施設の分布状況

注) 霧島地区は病院、それ以外の地区は病院と診療所を整理。

資料：大分県医療政策課資料、霧島市資料

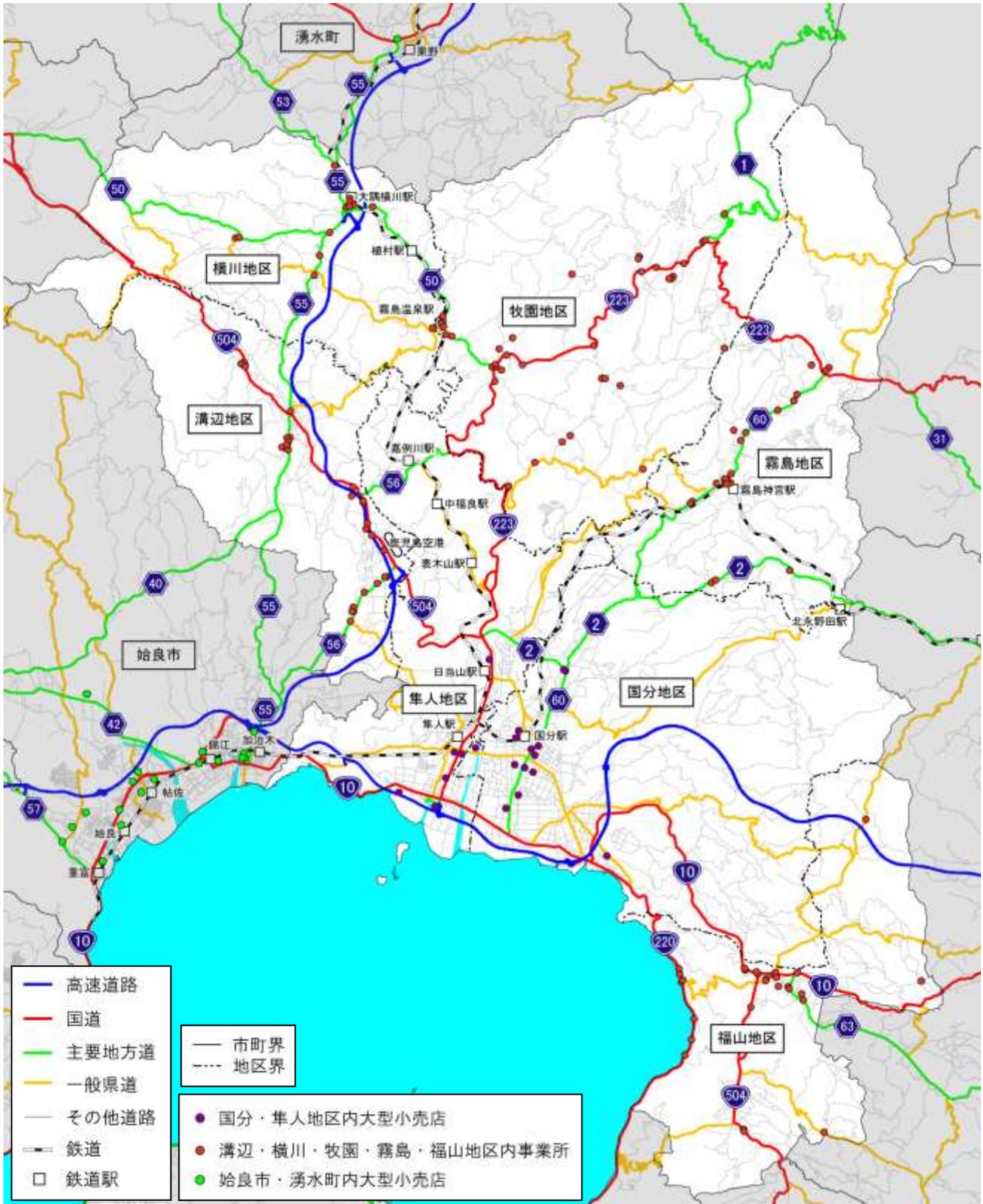


図 商業施設の分布状況

注) 霧島地区は大規模商業施設(床面積1,000㎡以上)、それ以外の地区は個人商店を合わせて整理。
 資料: 「全国大型小売店総覧2014」(株東洋経済新報社)、霧島市資料

2-1-6 日常生活における市町村間の結びつき

- 他の地域から本市への通勤・通学の状況を見ると、始良市からの通勤・通学者が最も多く4,877人となっています。次いで、鹿児島市が2,129人、曾於市が891人、湧水町が800人、都城市が532人となっています。
- 本市から他の地域への通勤・通学の状況を見ると、同様に、始良市への通勤・通学者が最も多く3,198人となっています。次いで、鹿児島市が2,644人、湧水町が572人、曾於市が433人、都城市が373人となっています。

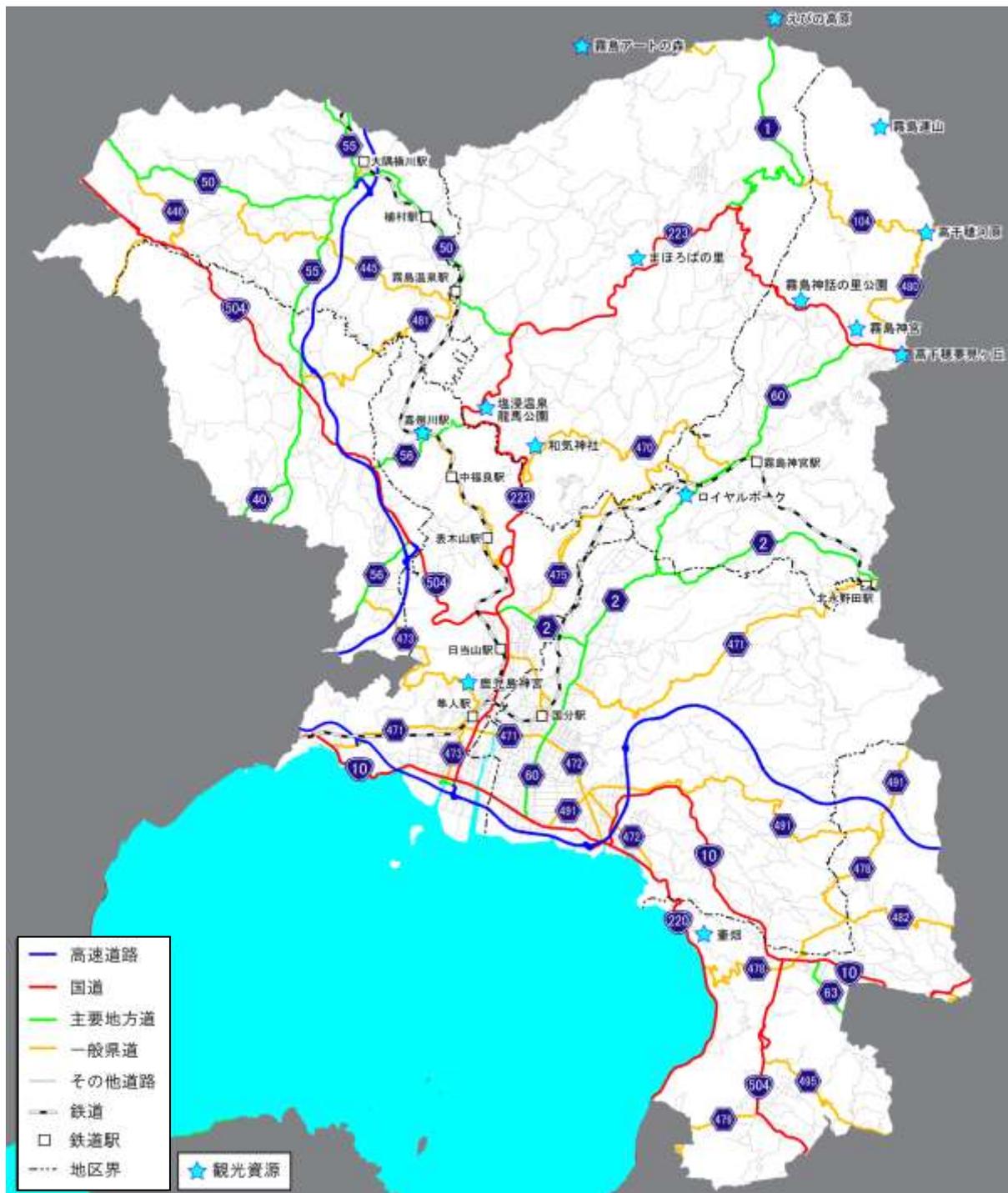


図 通勤・通学者数の状況

資料：霧島市ふるさと創生人口ビジョン

2-1-7 観光

- 市内全域に観光資源が分布しており、毎年 660 万人以上の観光客が訪れています。
- 霧島市を訪れる観光客の多くは県外からの方々ですが、この数年、外国人観光客数が増加傾向にあります。
- 外国人観光客のうち、韓国や香港からの観光客は、個人旅行の形態も多く、“公共交通利用が期待できる観光客”です。
- 観光庁によると、韓国や香港、中国の観光客は、日本での旅行の中で「温泉入浴」や「旅館への宿泊」に満足した割合が高いことが分かっており、霧島市の観光資源や宿泊施設を拠点とし公共交通利用による市内周遊や広域周遊観光等が期待できます。



2-1-8 今後のまちづくり動向（施設立地・移転関連）

- 今後のまちづくり関連施設の立地・移転に関する代表的なものとして、国分生協病院の移転、しらさぎ橋の開通、隼人駅及び隼人駅東地区周辺整備事業、日本郵便(株)の隼人町小田工業団地への進出等が挙げられます。
- 「霧島市公共施設管理計画」に基づき、公共施設の再編等を行う予定です。



図 今後のまちづくり関連施設立地・移転

表 主な今後のまちづくりの動向

今後の開発動向	概要
国分生協病院移転	○平成 29 年 10 月頃に、国分シビックセンター駐車場前への移転が予定されています。
しらさぎ橋開通	○平成 28 年度に隼人町住吉地区と国分福島地区を結ぶ「しらさぎ橋」が完成し、共用開始となる予定です。また、併せて、都市計画道路新川北線の整備を行う予定です。 【課題】 ○天降川東側（「天降川小学校」及び「市子どもセンター」）周辺を運行する公共交通が存在しないことから、同地域への市街地循環バスの乗り入れ等を含めた検討が必要です。
隼人駅及び隼人駅東地区周辺整備事業	○大型商業施設（イオン隼人国分店）、鹿児島高等専門学校及び隼人工業高等学校の最寄駅であり、今後、周辺の更なる土地利用の推進により乗降客の増加が期待されます。 ○通勤・通学・買い物客等の利便性の向上やバス・マイカーへの乗換機能の向上等、交通結節点の強化を図るために、今後、駅東側の駅前広場や隼人駅東西自由通路等の整備を行う予定です。
日本郵便(株)の隼人町小田工業団地への進出	○平成 29 年度に隼人町小田工業団地に、日本郵便(株)等が郵便物等の集配拠点となる大型物流施設を新設する予定です。

2-2 公共交通の現状

2-2-1 公共交通の運行状況

- 霧島市の公共交通は、JR日豊本線、肥薩線のほか、主に民間三事業者（いわさきバスネットワーク（株）、三州自動車（株）、南国交通（株））が運行する路線バス、市が運行主体であるふれあいバス及びデマンド交通、主に中心市街地を運行する市街地循環バス、観光客にターゲットを絞った霧島連山周遊バス、民間タクシー等で構成されています。
- 福山地区佳例川地域及び比曾木野地域において、自家用有償旅客運送（市が運行する有償運送）を運行しています。



図 霧島市の公共交通

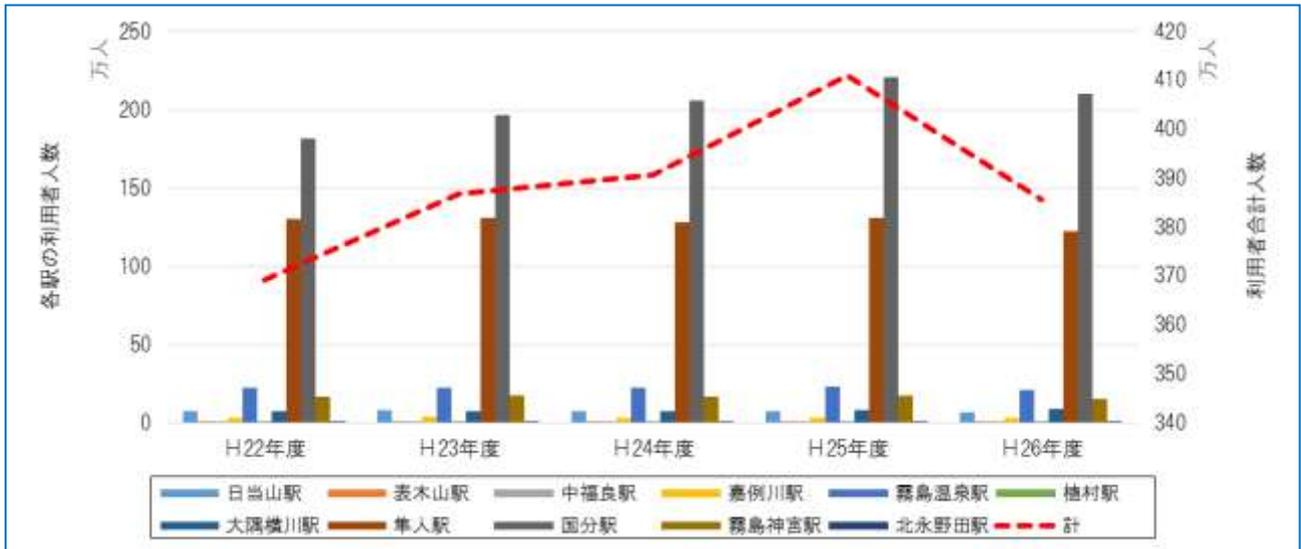
【現状】

- JR日豊本線及び肥薩線を所属路線とする11か所の駅が設置されており、このうち、国分駅、隼人駅及び霧島神宮駅の3駅が有人駅、残りの8駅は無人駅となっています。
- 平成26年度における駅の利用者数は、国分駅が約210万人と最も多く、次いで、隼人駅が約122万人、霧島温泉駅が約21万人となっています。
- 現在、隼人駅東地区土地区画整理事業を実施しており、市と九州旅客鉄道（株）間で、隼人駅周辺及び駅構内の整備に関する協議を行っています。



図 JRの運行状況

表 JR各駅の利用者数の推移



(単位：人/年)

JR駅名	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
日当山駅	70,040	77,408	71,605	73,169	61,806
表木山駅	767	1,236	1,206	1,001	976
中福良駅	5,101	6,641	2,042	1,816	1,974
嘉例川駅	30,346	36,191	29,240	27,470	25,936
霧島温泉駅	222,826	223,755	222,853	229,636	206,434
植村駅	2,700	1,688	1,941	3,072	3,040
大隅横川駅	74,497	72,215	74,257	82,482	85,989
隼人駅	1,299,984	1,308,908	1,275,920	1,308,526	1,221,315
国分駅	1,812,864	1,961,276	2,054,934	2,210,167	2,098,768
霧島神宮駅	167,327	174,413	168,164	168,745	147,213
北永野田駅	4,734	4,444	3,338	2,833	2,672
計	3,691,186	3,868,175	3,905,500	4,108,917	3,856,123

資料：霧島市統計書

【課題】

- 今後ますます高齢化が進行するため、鉄道による移動の円滑化を図ることは重要な課題です。各駅のバリアフリーの状況から、次のような問題点が考えられます。
 - ① 市内11駅は、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、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るものの、車椅子利用者が付き添いなしで駅を利用することは困難な状況です。
 - ② 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）を実施することとされており、現時点においては、国分駅及び隼人駅がその対象となります。
 - ③ 国分駅及び隼人駅以外の各駅についても、乗降客数の動向や利用者の特性等を勘案し、今後、計画的にバリアフリーを講じていく必要があります。
- 本市は、年間660万人を超えることから、駅における国内来訪客や外国人観光客への対応が求められておりますが、駅の現状を鑑みると、次のような問題点が考えられます。
 - ① 迅速な改札通過及び他路線への乗継を可能とし、利用者の利便性の向上を図るため、交通系ICカード（SUGOCA等）の利用可能駅の拡大を図る必要があります。
 - ② 海外から訪れる観光客がスマートフォン等による情報収集やメール等が可能となる無料Wi-Fi環境の整備を進める必要があります。
 - ③ 駅は、重要な交通結節点であることから、二次アクセスの向上など、観光客が目的地まで移動しやすい環境整備を図る必要があります。

1) 日当山駅

- 有人・無人の別 : 無人
- ホーム : 1面1線
- 段差の有無 : 有
- ホーム間の移動 : 1面のため移動不要
- バリアフリーの状況

手すり	○	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：駅舎前の階段にスロープが設置されていない。（右写真）

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統（路線名）
路線バス	南国交通(株)	隼人駅前～日当山駅上～鹿児島空港

2) 表木山駅

- 有人・無人の別 : 無人
- ホーム : 2面2線
- 段差の有無 : 無
- ホーム間の移動 : 線路上を横断
- バリアフリーの状況

手すり	×	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：特になし（駅の構造上、手すり及びスロープは不要）

路線バス等との接続

接続なし

3) 中福良駅

- 有人・無人の別 : 無人 ■ ホーム : 1面1線
- 段差の有無 : 無 ■ ホーム間の移動 : 1面のため移動不要

■ バリアフリーの状況

手すり	×	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：特になし（駅の構造上、手すり及びスロープは不要）

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統（路線名）
市街地循環バス	いわさきバスネットワーク(株)	重久車庫～国分駅・日当山～中福良小前

4) 嘉例川駅

- 有人・無人の別 : 無人 ■ ホーム : 1面1線
- 段差の有無 : 無 ■ ホーム間の移動 : 1面のため移動不要

■ バリアフリーの状況

手すり	×	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：特になし（駅の構造上、手すり及びスロープは不要）

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統（路線名）
妙見路線バス	いわさきバスネットワーク(株)	隼人駅前～安楽～鹿児島空港

5) 霧島温泉駅

- 有人・無人の別 : 無人 ■ ホーム : 1面2線
 ■ 段差の有無 : 無 ■ ホーム間の移動 : 線路上を横断する。

■ バリアフリーの状況

手すり	×	スロープ	○	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：特になし（駅の構造上、手すり及びスロープは不要）

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統（路線名）
路線バス	南国交通(株)	万膳～霧島温泉駅～牧園中
		牧園中学校～霧島温泉駅～大隅横川駅
	いわさきバスネットワーク(株)	霧島温泉駅～牧園麓～霧島神宮駅
		霧島温泉駅～牧園麓～荒瀬～霧島神宮駅
		霧島温泉駅～内野々～霧島いわさきホテル
霧島いわさきホテル～霧島温泉駅		
横川ふれあいバス	南国交通(株)	赤水・馬渡線
牧園ふれあいバス	いわさきバスネットワーク(株)	甲辺コース
		万膳コース
		霧島温泉コース
		丸尾コース
		霧島高校コース

6) 植村駅

- 有人・無人の別 : 無人
- ホーム : 1面1線
- 段差の有無 : 無
- ホーム間の移動 : 1面のため移動不要

■ バリアフリーの状況

手すり	×	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：特になし（駅の構造上、手すり及びスロープは不要）

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統（路線名）
路線バス	南国交通(株)	牧園中学校～霧島温泉駅～大隅横川駅
		大隅横川駅～植村～万膳

7) 大隅横川駅

- 有人・無人の別 : 無人
- ホーム : 2面2線
- 段差の有無 : 有
- ホーム間の移動 : 線路上を横断

■ バリアフリーの状況

手すり	×	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点：階段にスロープが設置されていない。（右写真）

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統（路線名）
路線バス	南国交通(株)	牧園中学校～霧島温泉駅～大隅横川駅
		鹿児島空港～本城～大口
		鹿児島空港～幸田・本城～大隅横川駅
		大隅横川駅～植村～万膳
横川ふれあいバス	南国交通(株)	全9路線

8) 隼人駅

- 有人・無人の別 : 有人 ■ ホーム : 2面3線
- 段差の有無 : 有 ■ ホーム間の移動 : 跨線橋を通行
- バリアフリーの状況

手すり	○	スロープ	× (跨線橋) ○ (駅舎入口)	点字ブロック	○
-----	---	------	---------------------	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点 :

- ・ 車椅子及びスーツケースを抱えた旅行者等は、駅員の誘導により線路上を横断している。
(中写真)
- ・ 駅舎入口にスロープが設置されているが、設置箇所が出入口から遠いため、車椅子利用者の不便を来している。(右写真)
- ・ 近年、ベビーカーの駅利用者が増加している。その際は、保護者が乳幼児を抱きかかえ、駅員がベビーカーを持ち上げるなどして対応している。

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統 (路線名)
路線バス	南国交通(株)	隼人駅前～上野～北原
		隼人駅前～日当山駅上～鹿児島空港
	いわさきバスネットワーク(株)	伊敷ニュータウン東～隼人駅・医療センター～国分営業所
		国分営業所～見次・日当山～国分営業所 【循環】
市街地循環バス	いわさきバスネットワーク(株)	全7路線

9) 国分駅

- 有人・無人の別 : 有人 ■ ホーム : 2面3線
- 段差の有無 : 有 ■ ホーム間の移動 : 跨線橋を通行
- バリアフリーの状況

手すり	○	スロープ	× (跨線橋) ○ (自由通路)	点字ブロック	○
-----	---	------	---------------------	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点 :

- ・ 車椅子及びスーツケースを抱えた旅行者等は、駅員の誘導により線路上を横断している。
(右写真)
- ・ 車椅子の方通常は「1番ホーム」を利用しているが、残業等により電車に乗り遅れた場合は、向かい側ホーム(2番・3番)を利用せざる得ない。その際は、当該利用者から駅事務所に電話連絡が入り、駅員が対応(レール横断の際の補助)している。
- ・ 夜間は駅員が一人しかいないため、十分な対応ができない場合が多い。(ただし、前述車椅子利用者が夜間便で到着する場合は、駅窓口を施錠の上対応している。)

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統(路線名)
路線バス	いわさきバスネットワーク(株)	国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル 霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル
		国分営業所～見次・日当山～国分営業所 【循環】
		京セラ国分～国分・姫城温泉～鹿児島空港
	三州自動車(株)	国分駅～検校橋・上之段～福山高校前
		国分駅～旭通・国分高校～垂水港
		国分駅～銅田・宮浦宮～垂水港
		国分駅～銅田・中央病院～垂水港
		国分駅～銅田～桜島口
		鹿児島空港～旭通・宮浦宮～垂水港
		鹿児島空港～銅田・宮浦宮～垂水港
国分駅～旭通・中央病院～垂水港		
市街地循環バス	いわさきバスネットワーク(株)	全7路線
国分ふれあいバス	いわさきバスネットワーク(株)	全9路線

10) 霧島神宮駅

- 有人・無人の別 : 有人 ■ ホーム : 1面2線
- 段差の有無 : 有 ■ ホーム間の移動 : 階段を通行
- バリアフリーの状況

手すり	○	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点 :

- ・ 駅舎前の階段にスロープが設置されていない。(左写真)
- ・ ホーム間を移動する際に、急勾配な階段を通行する必要がある。(右写真)
- ・ 駅利用者の多くは観光客であり、スーツケースの持ち運びに苦慮している。

路線バス等との接続

種別	運行事業者	運行系統 (路線名)
路線バス	いわさきバスネットワーク(株)	国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル
		霧島温泉駅～牧園麓～霧島神宮駅
		霧島温泉駅～牧園麓・荒瀬～霧島神宮駅
牧園ふれあいバス	いわさきバスネットワーク(株)	霧島高校コース
霧島ふれあいバス	いわさきバスネットワーク(株)	市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線
		霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線
		神乃湯・霧島神宮駅・真方線

11) 北永野田駅

- 有人・無人の別 : 無人 ■ ホーム : 2面2線
- 段差の有無 : 有 ■ ホーム間の移動 : 跨線橋を通行
- バリアフリーの状況

手すり	○	スロープ	×	点字ブロック	○
-----	---	------	---	--------	---

■ 現況写真



■ 問題点 :

- ・ ホーム間を移動する際に、急勾配な階段を通行する必要がある。(全写真)

路線バス等との接続

接続なし

2-2-3 路線バス

【現状】

- 市内の路線バスは、主に、溝辺地区及び横川地区を南国交通（株）が、国分地区、隼人地区、牧園地区及び霧島地区をいわさきバスネットワーク（株）が、国分地区及び福山地区を三州自動車（株）が運行しています。また、霧島神宮～都城間を宮崎交通（株）*が運行しています。
- 主要交通拠点である鹿児島空港、国分駅及び隼人駅と接続する路線が多数運行されています。
- 県立福山高校、県立霧島高校及び市立牧園中学校等、児童生徒の通学便としても利用されている路線が多数運行されています。

*霧島神宮～都城間は、平成28年4月1日から(有)高崎観光バスが運行。

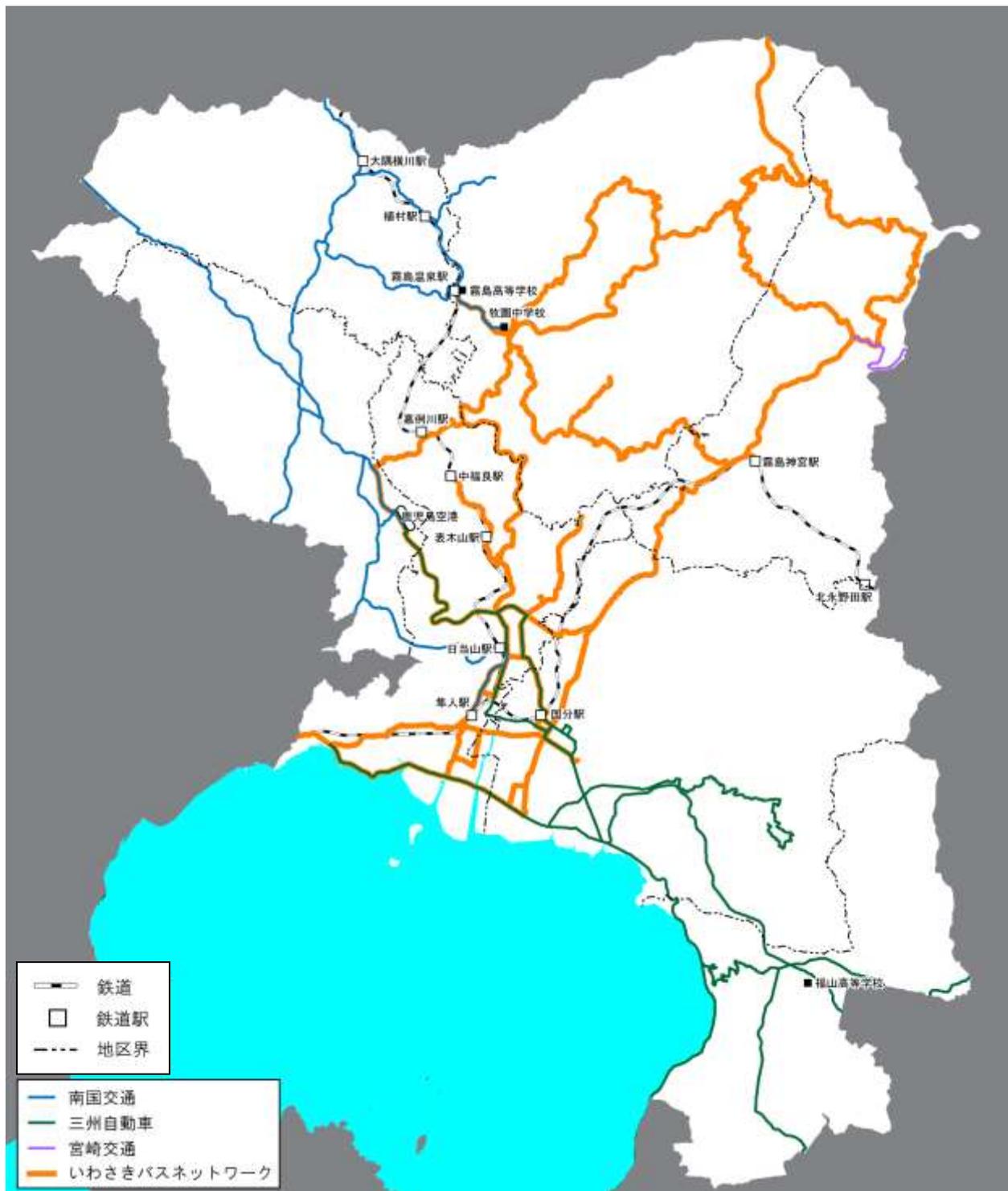


図 路線バスの運行状況

表 路線バスの運行概要

運行事業者	起点	主な経由地	終点	キロ程 (うち霧島市分) (km)	平日運行本数 (往復/日)	財政負担			備考
						国	県	市	
南国交通(株)	加治木港	下有川	溝辺下十文字	15.0 (5.2)	0.5	○	○		■
	阿久根市役所	出水・宮之城	鹿児島空港	85.3 (14.5)	12.0	○	○	○	■
	万膳	霧島温泉駅	牧園中	7.9 (7.9)	1.0				
	溝辺下十文字	溝辺総合支所	始良イオン前	18.2 (5.2)	1.0				
	溝辺下十文字	鹿児島空港	始良ニュータウン	29.2 (11.6)	0.5				
	牧園中学校	霧島温泉駅	大隅横川駅	12.1 (12.1)	0.5				
	加治木駅	鹿児島空港	溝辺下十文字	19.7 (11.6)	0.5				
	南国交通営業所前	陵南小前	加治木駅	10.4 (3.7)	0.5				
	鹿児島空港	陵南小前	楠田車庫	25.2 (4.9)	5.0				
	鹿児島空港	陵南小前	始良イオン前	15.9 (4.9)	2.0				
	鹿児島空港	陵南小前	加治木港	12.1 (4.9)	1.0				
	鹿児島空港	本城	大口	46.9 (17.2)	1.0				
	鹿児島空港	築地	大口	41.3 (17.2)	2.0				
	鹿児島空港	幸田・本城	大口	41.2 (18.3)	2.0				
	大隅横川駅	溝辺下十文字	鹿児島空港	17.2 (17.2)	0.5				
	隼人駅前	上野	北原	15.5 (15.5)	0.5				
隼人駅前	日当山駅上	鹿児島空港	13.6 (13.6)	0.5					
大隅横川駅	植村	万膳	7.3 (7.3)	0.5					
いわさきバスネットワーク(株)	伊敷ニュータウン東	隼人駅・医療センター	国分営業所	53.3 (18.7)	9.0	○	○	○	■
	伊敷ニュータウン東	自衛隊・国分	国分営業所	52.1 (17.5)	13.0	○	○	○	■
	霧島いわさきビル	嘉例川・牧園アリーナ	鹿児島空港	24.2 (24.2)	8.0	○	○	○	■
	国分駅	霧島神宮駅	霧島いわさきビル	32.4 (32.4)	10.5	○	○	○	■
	霧島市役所	日当山・妙見	霧島いわさきビル	32.9 (32.9)	8.5	○	○	○	■
	国分営業所	見次・日当山	国分営業所	17.9 (17.9)	13.0	○	○	○	循環 ■
	加治木本町	野久美田・医療センター	国分営業所	18.0 (16.9)	6.0	○	○		■
	霧島温泉駅	牧園麓	霧島神宮駅	17.8 (17.8)	0.5				
	霧島温泉駅	牧園麓・荒瀬	霧島神宮駅	22.4 (22.4)	1.0				
	霧島温泉駅	内野々	霧島いわさきビル	20.5 (20.5)	1.5				
	霧島いわさきビル	(はやとの風接続)	霧島温泉駅	16.5 (16.5)	4.0			○	▼
京セラ国分	国分・姫城温泉	鹿児島空港	14.6 (14.6)	6.0		○	○	▼	
三州自動車(株)	鹿児島中央駅	検校橋・牧之原	志布志	91.4 (27.0)	2.0				
	牧之原	福山高校前	志布志	26.0 (2.5)	3.0				
	福山高校前	平山	牧之原	52.5 (52.5)	1.0			○	
	鹿児島空港	霧島市役所	東笠之原	77.4 (35.5)	8.0				
	検校橋	福山	福山高校前	13.0 (13.0)	0.5				▼
	国分駅	検校橋・上之段	福山高校前	17.6 (17.6)	0.5		○		▼
	都城	通山	牧之原ドライブイン	26.5 (5.7)	3.0		○	○	▼
	福山高校前	牧之原・市成	百引	22.3 (9.5)	2.5		○	○	▼
	福山高校前	二重掘	岩川	18.4 (1.6)	1.0			○	▼
	清水	検校橋・福山	福山高校前	20.2 (20.2)	0.5		○	○	▼
	牧之原	検校橋・旭通	国分駅	16.7 (16.7)	2.0		○	○	▼
	小浜	清水・検校橋・上之段	福山高校前	24.4 (24.4)	2.0		○	○	▼
	国分駅	旭通・国分高校	垂水港	44.0 (17.4)	0.5		○	○	▼
	国分駅	銅田・宮浦宮	垂水港	43.5 (16.8)	1.0		○	○	▼
	国分駅	銅田・中央病院	垂水港	42.4 (16.8)	1.5		○	○	▼
	国分駅	銅田	桜島口	31.5 (16.6)	1.5		○	○	▼
	鹿児島空港	旭通・宮浦宮	垂水港	54.9 (29.1)	3.0		○	○	▼
	鹿児島空港	銅田・宮浦宮	垂水港	55.0 (29.1)	1.0		○	○	▼
	国分駅	旭通・中央病院	垂水港	43.4 (16.8)	0.5		○	○	▼
	鹿児島中央駅	加治木団地	牧之原	51.7 (24.5)	5.0	○	○	○	■
志布志	検校橋・霧島市役所	鹿児島空港	68.6 (31.7)	4.0	○	○	○	■	
宮崎交通(株)	イオンモール	関之尾・高千穂牧場	霧島神宮	37.4 (4.8)	6.0	○	○		■

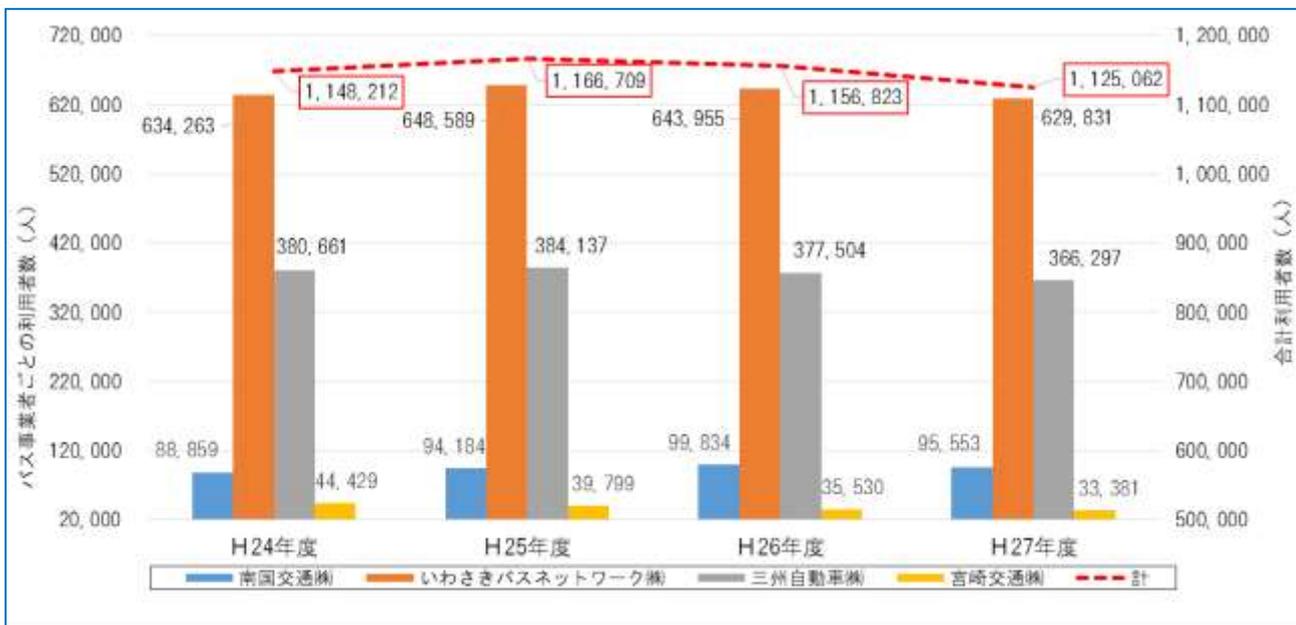
注) 財政負担の状況は平成27年度実績

凡例) ■: 国庫補助対象地域間幹線系統 ▼: 廃止路線代替バス

【課題】

- 路線バスの運行に係る市の財政負担（補助金）は、年々増加しています。
- 国分駅東口乗入による駅構内での一般車両等の混雑により、国分駅構内出入り及び乗降取扱いに時間を要し、遅延が発生している状況があります。
- 横川地区及び溝辺地区から乗継なしで中心市街地（国分・隼人地区）まで運行する路線を要望する声が多数出されています。特に、溝辺地区から国分・隼人地区の高校へ通学するためには、溝辺地区から加治木駅まで路線バスを利用し、日豊本線に乗り換えることになり、遠回りによる保護者・生徒の負担が大きい状況です。
- 既存の交通系 IC カード（いわさき IC カード、ラピカ（Rapica））の周知徹底と利用促進を図る必要があります。
- 平成 27 年 2 月に閣議決定された「交通政策基本計画」において、平成 32（2020）年度までに Suica、PASMO 等の相互利用可能な交通系 IC カードを全ての都道府県で使えるようにするという目標を定めています。相互利用可能な交通系 IC カードの導入には様々な課題がありますが、旅客交通のサービスレベルの向上やインバウンド対策に向けた取組の一環として、関係機関との連携のもと課題解決に向けた調査研究を行っていく必要があります。

表 路線バスの利用者数の推移



資料：バス事業者提供データ

表 路線バスの市の財政負担額の推移



2-2-4 ふれあいバス

【現状】

- 平成17年11月の合併の調整方針により、国分地区、横川地区、牧園地区及び霧島地区においては、旧市町単位で運行していたコミュニティバスを引き継ぎ運行し、平成20年4月から、溝辺地区、福山地区での運行を開始しました。
- 隼人地区は「市街地循環バス」を運行しているため、ふれあいバスは運行していません。
- ふれあいバスは、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、地区内交通の充実を図るため、各地区の拠点施設を基点とした運行ルートを設定しています。
- 地域及び利用者からの要望等を受け、毎年度、停留場の新設や運行ダイヤの見直し等を行っています。

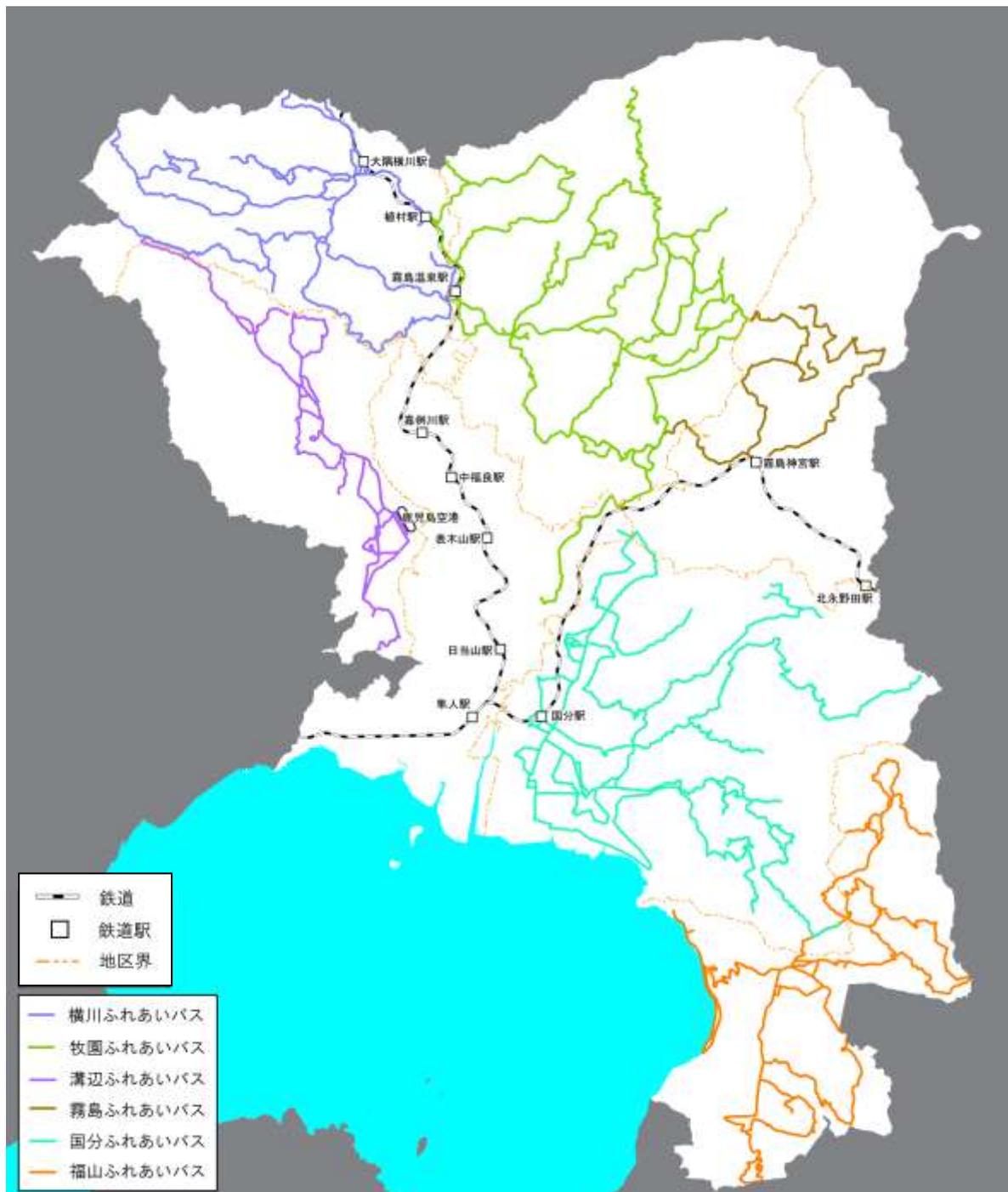


図 ふれあいバスの運行状況

表 ふれあいバスの運行概要

種別	路線名	キロ程 (km)	運行曜日別運行便数	週あたり 総運行便数	市の財政支出額 (千円/年)	運行 事業者
国分ふれあいバス	木原小中学校線	17.3	月：4便/日、火～金：2便/日	12	1,955	いわさきバスネットワーク(株)
	川原小学校線	12.8	月：4便/日、火～金：2便/日	12	1,505	
	平山・塚脇小学校線	22.8	月：4便/日、火～金、2便/日	12	2,695	
	木原線	25.0	火・木：4便/日	8	1,924	
	本戸線	26.3	火・木：4便/日	8	2,161	
	塚脇線	29.8	火・木：4便/日	8	2,113	
	郡山線	23.4	水・金：4便/日	8	1,902	
	薄木線	21.8	水・金：4便/日	8	1,597	
	上之段線	32.9	水・金：4便/日	8	2,489	
溝辺ふれあいバス	竹子・有川・空港線	20.2	月～金：2便/日	10	1,049	南国交通(株)
	崎森・麓・空港線	15.7	月～：2便/日	10	827	
	麓線	34.6	月・木：3便/日	6	1,034	
	竹子三縄線	33.0	水・金：3便/日	6	934	
	空港崎森線	30.5	水・金：6便/日	12	898	
横川ふれあいバス	正牟田・高木・山ヶ野線	32.6	月・木：3便/日	6	1,611	南国交通(株)
	野坂・横伏敷線	34.0	月・木：4便/日	8	1,826	
	赤水・馬渡線	28.2	火・金：6便/日	12	1,574	
	岩穴・二牟礼線	22.4	火・金：4便/日	8	1,270	
	小脇線	18.5	水：3便/日	3	515	
	山之口線	13.9	水：3便/日	3	390	
	植村線	14.2	水：3便/日	3	390	
	上ノスクール線	22.9	月～金：2便/日	10	1,895	
下ノスクール線	23.3	月～金：2便/日	10	1,692		
牧園ふれあいバス	甲辺コース	20.0	月～金：2便/日	10	2,258	いわさきバスネットワーク(株)
	中津川コース	20.0	月・木：2便/日	4	895	
	川影コース	4.9	月・木：3便/日	6	101	
	尾谷口コース	4.5	水：1便/日	1	35	
	三体コース	19.5	月・水：2便/日	4	927	
	万膳コース	29.8	火・金：3便/日	6	1,518	
	霧島温泉コース	4.1	月～金：4便/日	20	947	
	医師会医療センターコース	19.7	月～金：2便/日	10	2,106	
	丸尾コース	24.1	月～金：2便/日	10	2,758	
	高千穂コース	20.3	火・木：2便/日	4	1,253	
持松コース	32.9	水・金：2便/日	4	1,586		
霧島ふれあいバス	市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線	11.7	月：5便/日、水・金：2便/日	9	1,854	いわさきバスネットワーク(株)
	霧島・柱内・霧島神宮駅・神乃湯線	18.2	火・木：6便/日	12	3,748	
	神乃湯・霧島神宮駅・真方線	7.6	水・金：5便/日	10	1,204	
福山ふれあいバス	福地・池之谷線	26.1	月・水・木：3便/日、 火・金：6便/日	21	2,942	三州自動車(株)
	佳例川線	27.2	火・木・金：3便/日、 月・：6便/日	21	867	
	比曾木野線	35.7	火・金：3便/日、 月・水・木：6便/日	24	1,703	
	福沢線	19.4	月・水・木：3便/日、 火・金：6便/日	21	2,197	
	福山線	28.7	水：3便/日	3	483	

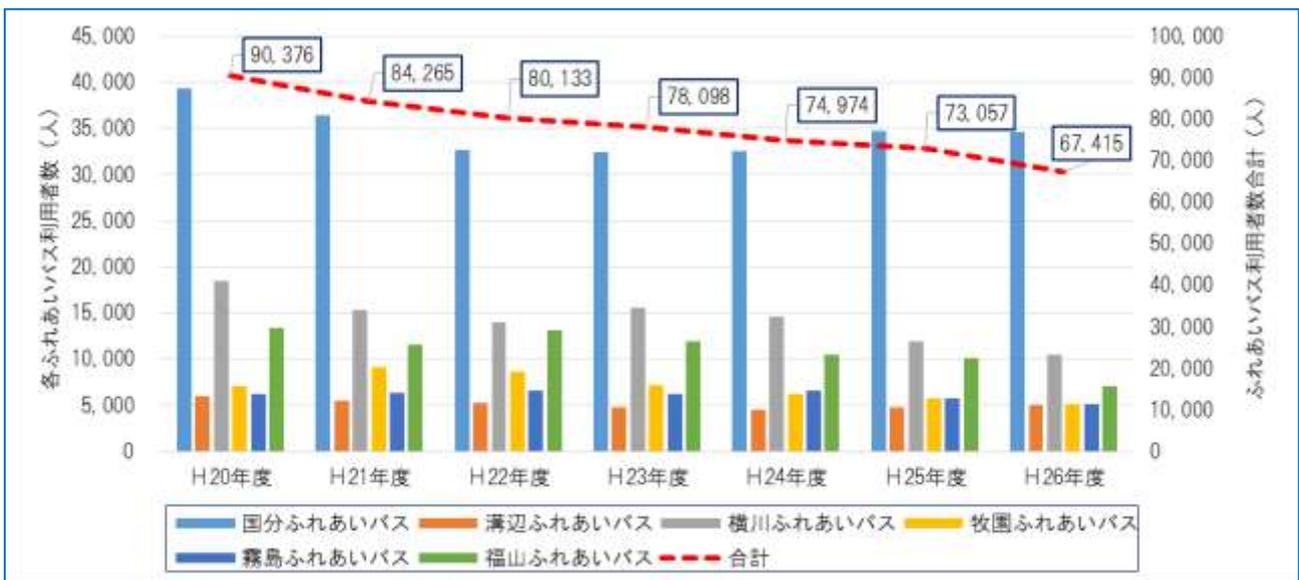
注) 各路線のキロ程は系統のキロ程の単純平均

注) 市の財政支出額は平成26年度実績値

【課題】

- ふれあいバスの利用者数は年々減少傾向にあります。
- 平成 23 年 10 月の霧島地区永水地域、平成 24 年 12 月の溝辺地区有川地域のデマンド交通の導入に伴い、当該地区を運行するふれあいバスの路線を廃止したため、ふれあいバスの運行に係る市の財政負担額は、平成 22 年度から平成 25 年度にかけて約 2,900 万円減少しています。
- ふれあいバスの利用促進に当たっては、行政主体の施策（高齢者運転免許証自主返納支援事業・いきいきチケット支給事業）のみならず、市、地域及び事業者が連携した取組が必要です。
- 75 歳以上の運転免許証保有者を対象に、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 11 日に成立しました。厚生労働省によると、2025 年には高齢者の 5 人に 1 人が認知症になる見込みであり、高齢者の移動手段の確保が重要な課題となります。

表 ふれあいバスの利用者数の推移



ふれあいバスの運行に係る市の財政負担額の推移



2-2-5 市街地循環バス

【現状】

- 合併前の旧隼人町において、「隼人巡回バス」として運行していましたが、平成20年度から国分地区まで路線延長を行い、「市医療センター～隼人駅～浜之市～国分駅～医療センター」を基本に、いわさきバスネットワークが1日19便を運行しています。

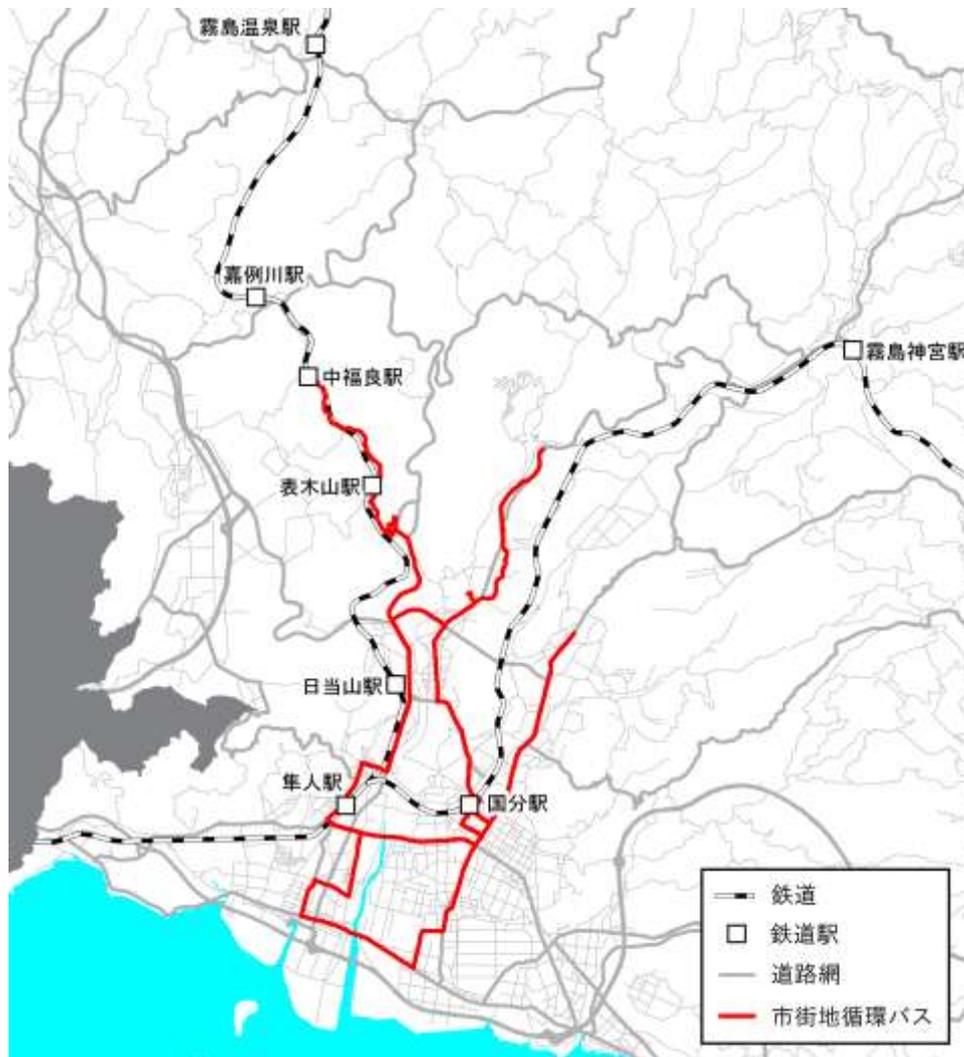


図 市街地循環バスの運行状況

【課題】

- 市内中心部（国分・隼人地区）を運行する循環バスとして市単独で運行補助行っている「市街地循環バス」と民間路線バスである「隼人国分循環バス」の2つの路線が存在していることから、両路線の在り方について検討を行う必要があります。
- ふれあいバスを運行していない隼人地区の住民から、地区内への乗入れ等の要望が出されており、当該地区への運行について検討を行う必要があります。
- 今後のまちづくり動向（施設立地・移転関連）等を踏まえ、路線の一部見直し等を実施する必要があります。
- 市の財政負担（補助金）は年々増加しています。

表 市街地循環バスの利用者数の推移

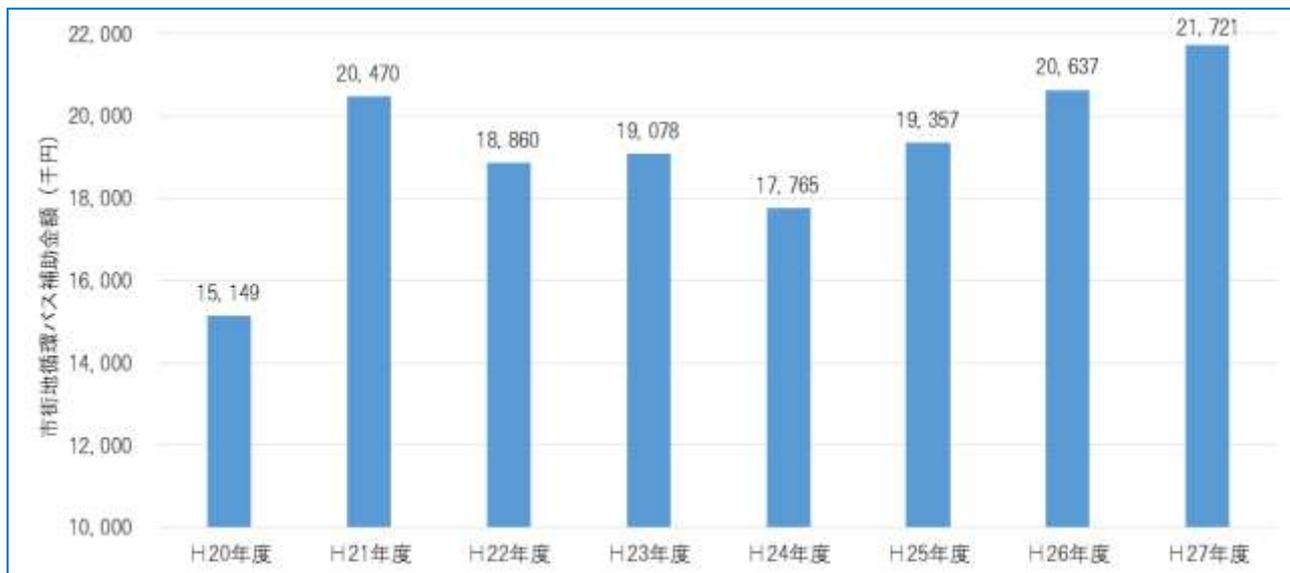


注) 各年度10月1日～9月30日の利用者数 (例 H27年度: H26. 10. 1～H27. 9. 30)

表 市街地循環バスに係る市の財政負担状況 (平成 27 年度)

路線名	キロ程 (km)	平日運行本数 (往復/日)	市の財政負担 (千円/年)	利用者数 (人/年)	利用者1人当たりの市の負担額 (円/人)
上小鹿野・医師会医療センター線	25.5	2.0	7,004	7,419	944
中福良小学校線	17.9	1.0	▲176	10,008	▲18
上小鹿野・国分線	20.4	5.0	6,209	4,322	1,437
医師会医療センター線	21.6	1.0	2,474	4,102	603
霧島市役所・上小鹿野線	20.3	3.0	4,003	3,975	1,007
霧島市役所・医師会医療センター線	16.4	1.5	1,952	1,765	1,106
医師会医療センター・国分線	5.9	0.5	255	770	331
合計			21,721	32,361	671

表 市街地循環バス (運行費) 補助金の推移



2-2-6 デマンド交通

【現状】

- 平成 23 年 10 月から霧島地区永水地域、平成 24 年 12 月から溝辺地区有川地域において、同地域を運行するふれあいバスの路線を廃止し、事前予約型デマンド交通の運行を開始しました。
- 運行日は週 3 回（月・水・金）、運行回数は 3 往復となっており、予め基本路線と目安時刻を定める区域運行で、予約によって最短ルートを実行し、予約がない場合は運行していません。

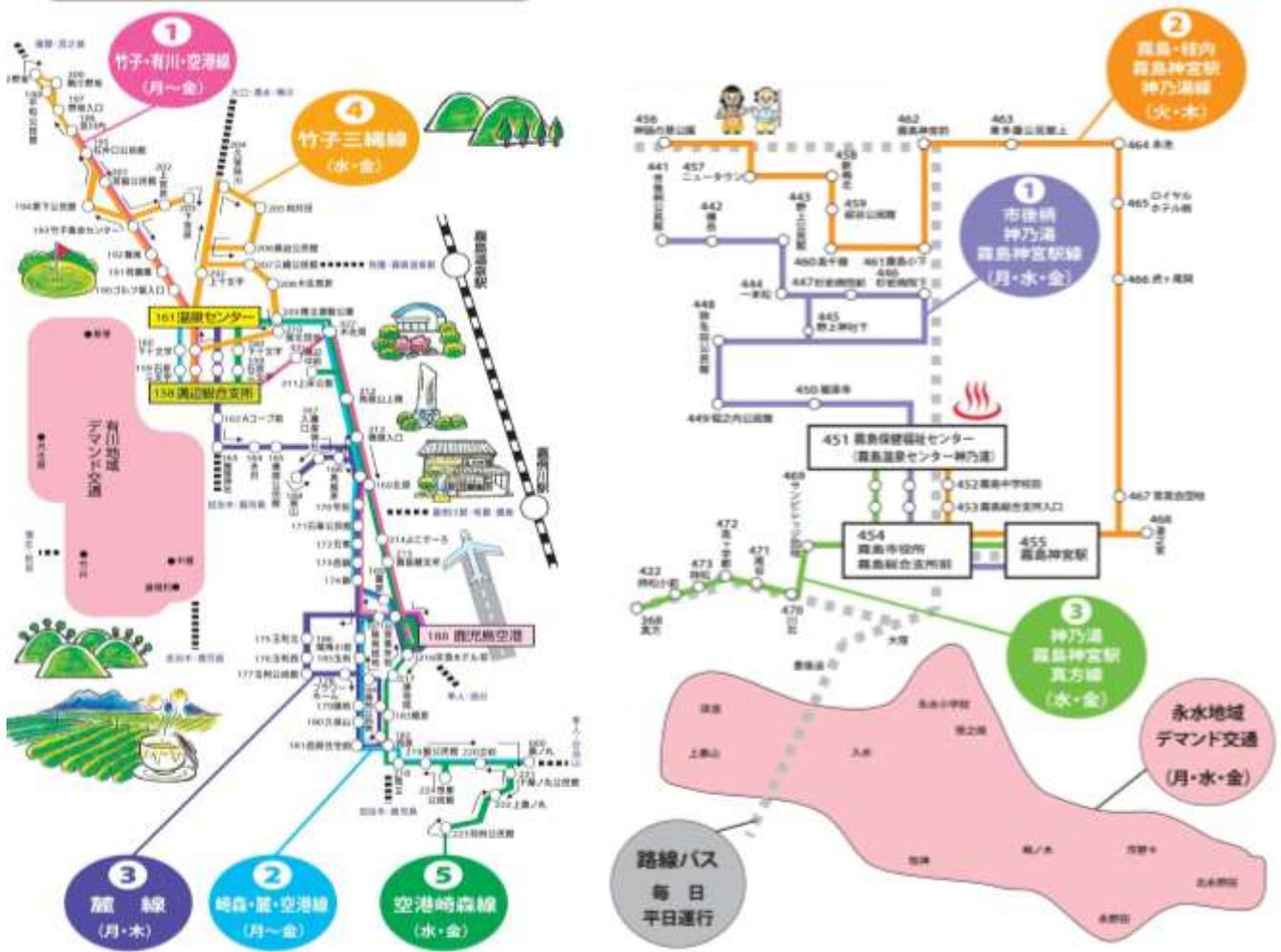


図 デマンド交通の投入地域と沿線のふれあいバス運行状況

【課題】

- 霧島地区永水地域、溝辺地区有川地域のいずれの地域においても利用者は減少傾向にあり、平成 26 年度は前年度比で、永水地域が 90.2% であるのに対し、有川地域は 53.0% となっており、特に有川地域における減少幅が大きい状況です。
- 1 便当たりの平均利用者数を便別にみると、霧島地区永水地域では特定の便で複数人が一緒に乗り合わせている状況（2 人/便以上）がみられますが、溝辺地区有川地域では、1 便当たり利用者数の平均が 1.2 人/便であり、運行の効率化を図る必要があります。
- いずれの地域においても登録者数が伸び悩んでいる状況にあります。また、利用時間に偏りがあり、住民ニーズに合わせた運行形態を検討する必要があります。
- 複数の地域からデマンド交通の導入に関する要望があることから、デマンド交通導入のガイドライン（導入基準等）を整備する必要があります。

表 デマンド交通の実績

地域名		霧島地区永水地域	溝辺地区有川地域
H 25 年 度	利用者数	1,346人	387人
	運行実日数/運行予定日数 (運行率)	150日/155日 (96.8%)	109日/155日 (70.3%)
	収支率	13.2%	8.8%
H 26 年 度	利用者数	1,214人	205人
	運行実日数/運行予定日数 (運行率)	145日/155日 (93.5%)	74日/155日 (47.7%)
	収支率 (国補助を含む)	11.9% (59.2%)	7.6% (61.4%)
運行事業者		AT交通(株)	(有)中村タクシー

表 デマンド交通の利用登録者の実際の利用率(平成26年度)

地域	登録者数 (人)	利用経験者数 (人)	利用率 (%)
霧島地区永水地域	50人	19人	38.0
溝辺地区有川地域	50人	12人	24.0

表 平成26年度におけるデマンド交通利用実績(2地区計)

便	運行可能回数 (回/年)	稼働回数 (回/年)	稼働率 (%)	利用者数 (人/年)	便当たり利用者数 (人/便)
計	1,860	708	38.1%	1,419	2.0

表 平成26年度における霧島地区永水地域のデマンド交通利用実績

便		運行可能回数 (回/年)	稼働回数 (回/年)	稼働率 (%)	利用者数 (人/年)	便当たり利用者数 (人/便)
往路	1便(8:50発)	155	43	27.7%	47	1.1
	2便(9:50発)	155	144	92.9%	503	3.5
	3便(10:50発)	155	48	31.0%	65	1.4
復路	4便(11:50発)	155	142	91.6%	370	2.6
	5便(12:40発)	155	102	65.8%	156	1.5
	6便(14:20発)	155	63	40.6%	73	1.2
計		930	542	58.3%	1,214	2.2

表 平成26年度における溝辺地区有川地域のデマンド交通利用実績

便		運行可能回数 (回/年)	稼働回数 (回/年)	稼働率 (%)	利用者数 (人/年)	便当たり利用者数 (人/便)
往路	1便(8:50発)	155	59	38.1%	76	1.3
	2便(9:50発)	155	22	14.2%	23	1.0
	3便(10:50発)	155	6	3.9%	6	1.0
復路	4便(11:50発)	155	69	44.5%	89	1.3
	5便(12:40発)	155	8	5.2%	9	1.1
	6便(14:20発)	155	2	1.3%	2	1.0
計		930	166	17.8%	205	1.2

表 デマンド交通に係る財政負担の状況(平成26年度)

名称	市の財政負担 (円/年)	利用者数 (人/年)	利用者1人当たり 負担額(円/人)
霧島地区永水地域	1,335,650	1,214	1,100
溝辺地区有川地域	343,500	205	1,676
計	1,679,150	1,419	1,183

2-3 ふれあいバスにおける不便地域の評価

- 平成20年度に策定した「霧島市地域公共交通計画」の公共交通軸の考え方に基づき「ふれあいバス」を運行しており、特に中山間地域では、地区拠点で乗換えて市の中心部へ移動できるネットワークを構築しています。
- ここでは、国分地区を除く5地区の自治会に着目し、市の中心部（国分駅を想定）までの移動状況を評価し、“移動手段はあるものの移動に不便な自治会”を不便地域として把握しました。
- 評価結果として、“便数”や“乗継回数”に関する不便性が生じている自治会が存在し、また、多くの自治会において“市の中心部までの遠回り”による不便性も発生しています。
- 特に、横川ふれあいバスの沿線自治会では、便数・乗継回数・遠回り感の「3つの視点」において“不便”との評価が顕著に表れています。

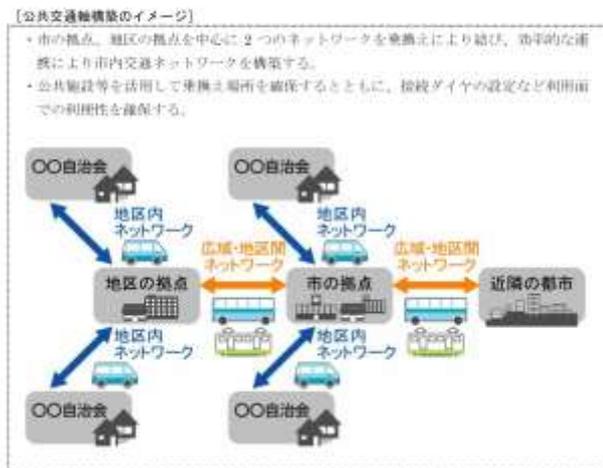
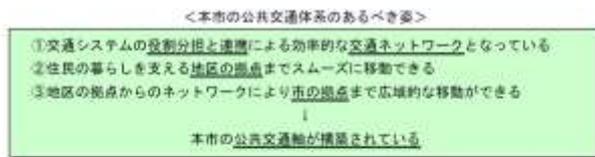


図 霧島市の公共交通軸のイメージ（H20）

表-不便地域の評価内容

➤自治会の代表ポイントから、本市の中心部（国分駅を想定）へお出かけする場合に、地区の拠点まで移動するときの運行便数、国分駅に着くまでに乗換える回数、移動する経路が遠回りしている状況（迂回状況）の3つの視点を評価しました。

評価する視点	不便と感じない評価の内容
【視点1】 運行便数（行き）	1日の便数が3本以上運行
【視点2】 自宅から国分駅までの乗り継ぎ回数	国分駅までの移動経路に乗り換える回数が1回以下
【視点3】 最寄りバス停から国分駅までの迂回状況	最寄りのバスから国分駅までの移動経路と直線距離を比較し、直線距離に比べて移動経路の距離が長い比率を迂回状況とし、1.5倍以上は遠回り、1.2倍以上をやや遠回りと感じると想定

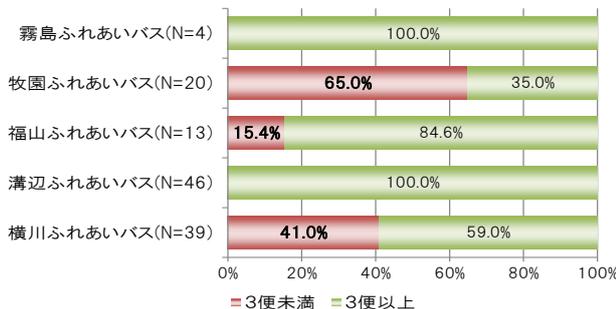


図 便数による不便性がある自治会の割合



図 乗継回数による不便性がある自治会の割合

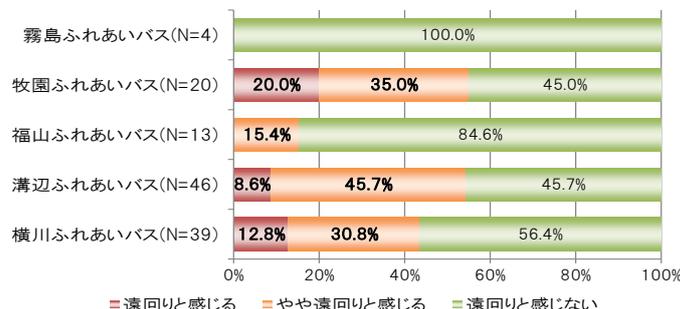


図 遠回り感（迂回状況）による不便性がある自治会の割合

- 下図は、評価結果と自治会の位置を図化したものです。
- 不便地域（自治会）の分布状況を見ると、前ページと同様に、横川地区に集中しています。さらに、同地区には、3つの視点全てで“不便”と評価された自治会が集積している状況にもあります。
- 3つの視点以外にも、路線バスの利用圏（500m圏域）を外れる自治会も存在しており、“公共交通空白地”としての不便地域が市内に点在している状況もみられます。

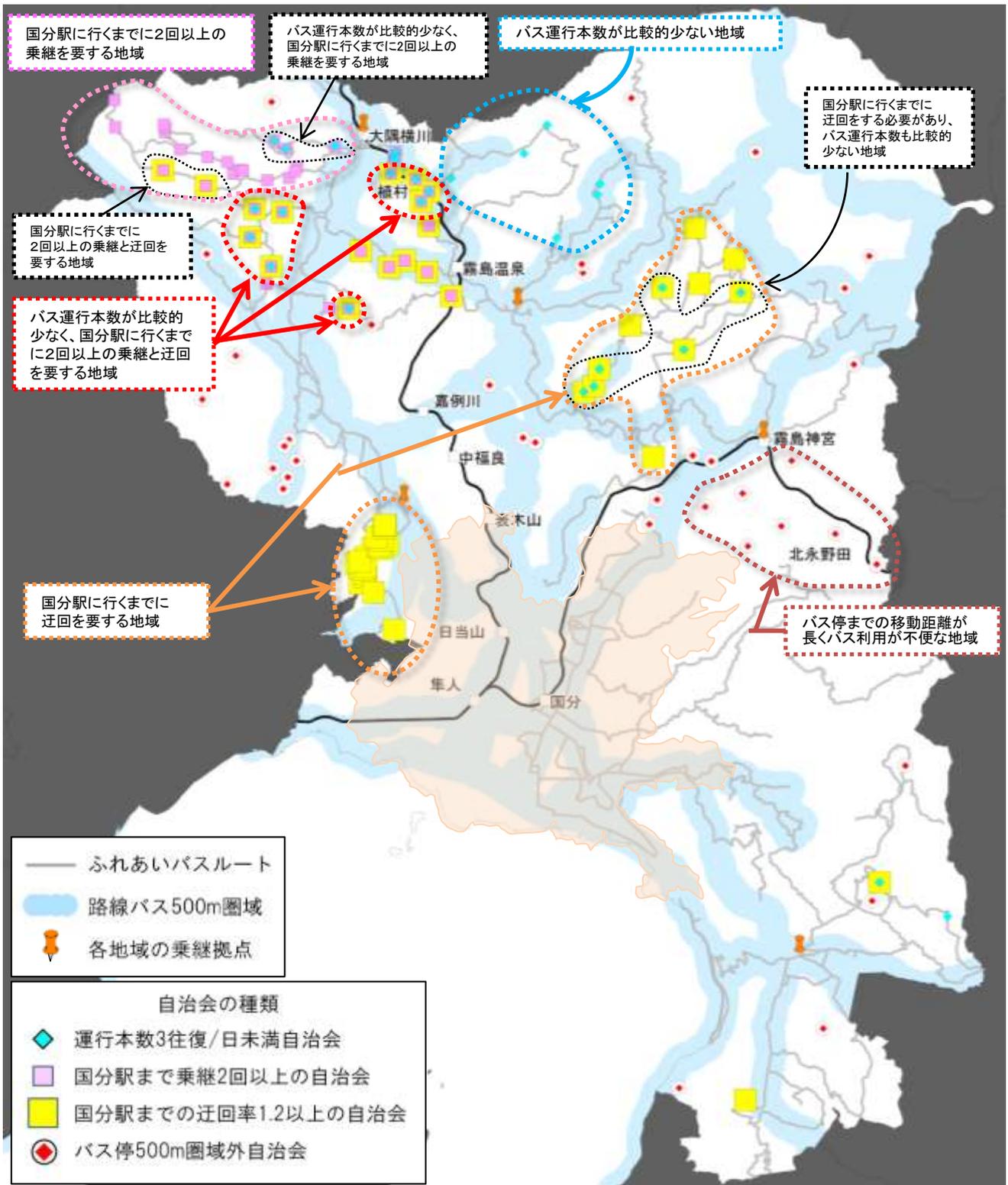


図 霧島市の公共交通が不便な地域（自治会）の見える化

2-4 公共交通相互のダイヤの接続状況

●公共交通同士の乗り継ぎ余裕時間を次の3ケースで検証しました。

- 〔1〕「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」と「JR日豊本線」の接続状況
- 〔2〕「鹿児島空港に接続する溝辺ふれあいバス」と「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」の接続状況
- 〔3〕「JR霧島神宮駅に接続する霧島ふれあいバス」と「JR日豊本線（国分方面）」の接続状況

●〔1〕の検証によると、鹿児島方面や宮崎方面からJR日豊本線を利用し、JR国分駅に降りた後、鹿児島空港行きの路線バスを利用しようとした場合、乗り継ぎ余裕時間に問題があるバス便が全体の半数以上となります。

●〔2〕・〔3〕の検証によると、溝辺ふれあいバスは、JR国分駅行きの路線バスとの乗り継ぎ余裕時間に問題がある路線が多い一方で、霧島ふれあいバスは、JR日豊本線（国分方面）との接続が概ね適切に図られています。

表 公共交通同士の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合

〔1〕「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」と「JR日豊本線」の接続状況

	行き 路線バス→JR	帰り JR→路線バス
「路線バス（鹿児島空港～JR国分駅）」～ 「JR日豊本線（鹿児島方面）」	92.9%（13） （N=14）	35.7%（5） （N=14）
「路線バス（鹿児島空港～JR国分駅）」～ 「JR日豊本線（宮崎方面）」	57.1%（8） （N=14）	35.7%（5） （N=14）

〔2〕「鹿児島空港に接続する溝辺ふれあいバス」と「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」の接続状況

	行き ふれあいバス→路線バス	帰り 路線バス→ふれあいバス
「竹子・有川・空港線」～ 「JR国分駅行き路線バス」	0%（0） （N=1）	100%（1） （N=1）
「崎森・麓・空港線」～ 「JR国分駅行き路線バス」	0%（0） （N=1）	100%（1） （N=1）
「麓線」～ 「JR国分駅行き路線バス」	0%（0） （N=3）	33.3%（1） （N=3）
「空港崎森線」～ 「JR国分駅行き路線バス」	33.3%（1） （N=3）	0%（0） （N=3）

〔3〕「JR霧島神宮駅に接続する霧島ふれあいバス」と「JR日豊本線（国分方面）」の接続状況

	行き ふれあいバス→JR	帰り JR→ふれあいバス
「市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線」～ 「JR日豊本線（国分方面）」	100%（3） （N=3）	0%（0） （N=2）
「霧島・霧島神宮駅・神乃湯線」～ 「JR日豊本線（国分方面）」	66.7%（2） （N=3）	100%（2） （N=2）
「神乃湯・霧島神宮駅・真方線」～ 「JR日豊本線（国分方面）」	66.7%（2） （N=3）	100%（2） （N=2）

注)バスと電車の間隔が最も短い便の時間間隔を「乗り継ぎ余裕時間」とした。

注)「大分県地域間幹線バス系統実態調査 報告書」（大分県・平成25年3月）によると、バスとJRの乗り継ぎ余裕時間が「5分未満」と「30分以上」の便は「問題がある」とされており、本検証においても同様の閾値を設定。

注)平成27年9月末時点。N値は分析対象とした便数を示す。

注)市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線（霧島ふれあいバス）は月曜ダイヤで確認。

3. 霧島市の地域公共交通に関する利用者ニーズ

3-1 バス利用者アンケート

3-1-1 調査概要

ふれあいバス利用者及び市街地循環バス利用者を対象に、ふれあいバス・市街地循環バスの利用特性や意向などを把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

表 調査の概要

調査対象	ふれあいバス全路線、市街地循環バス5路線
調査手法	バス車内における留め置き配布・回収
調査期間	平成27年11～12月
主な調査項目	○利用特性 ○利用者意向 ○回答者の属性 等
回収結果	247票回収

3-1-2 調査で得られた知見

1) 回答者の属性

- 性別をみると、ふれあいバス・市街地循環バスともに「女性」が7割を占めています。
- 年齢構成をみると、ふれあいバス利用者の約85%が高齢者となっているのに対し、市街地循環バスは約48%であるとともに、「10代」の利用者が約26%となっています。
- 居住地をみると、ふれあいバス・市街地循環バスともに市内居住者がほとんどを占めています。

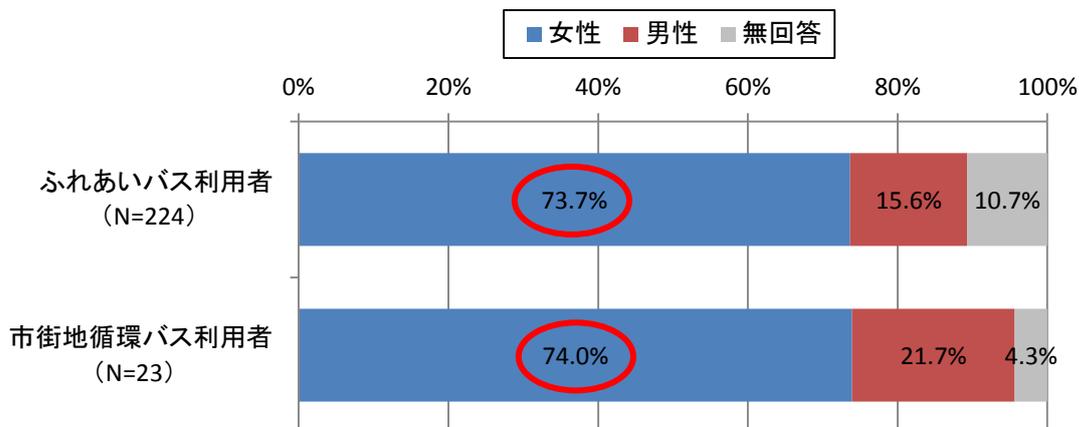


図 性別

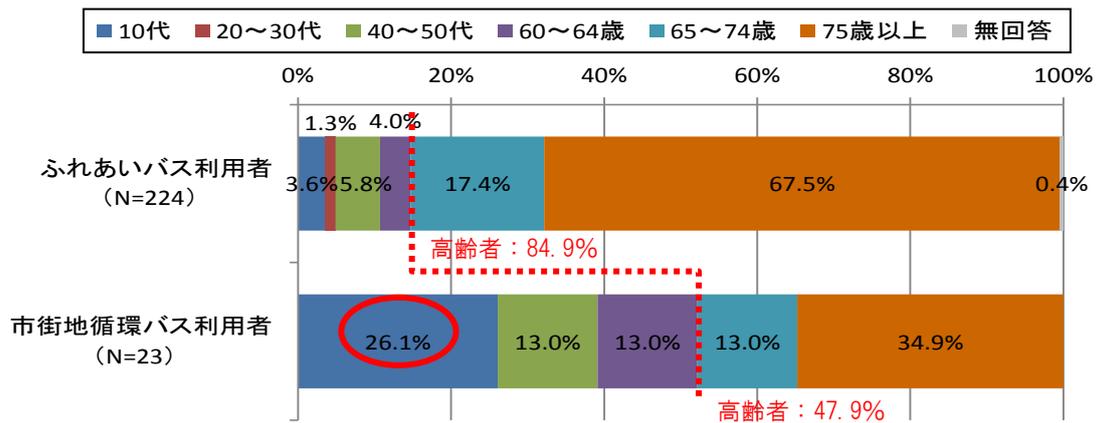


図 年齢構成

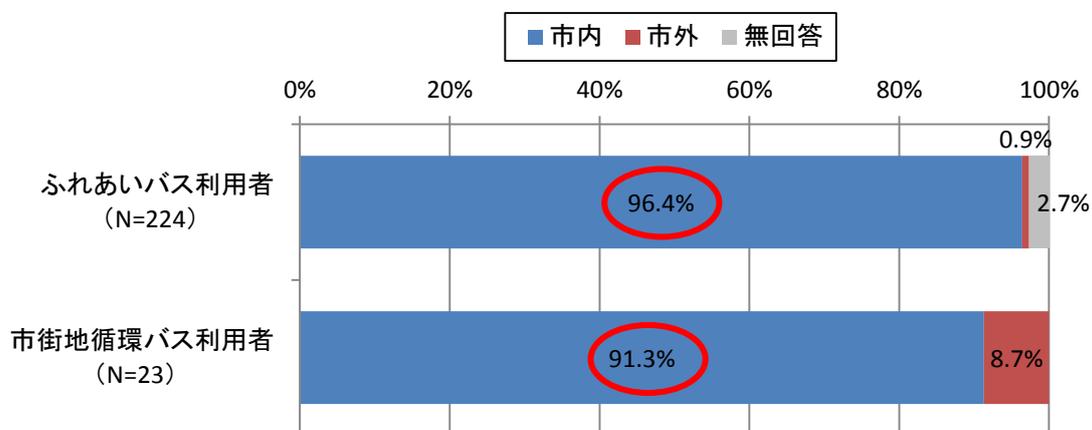


図 居住地

●運転免許と自家用車の保有状況を見ると、ふれあいバス・市街地循環バスともに8割以上の利用者が車や運転免許証を持っておらず、移動手段として公共交通が必要であることが分かりました。

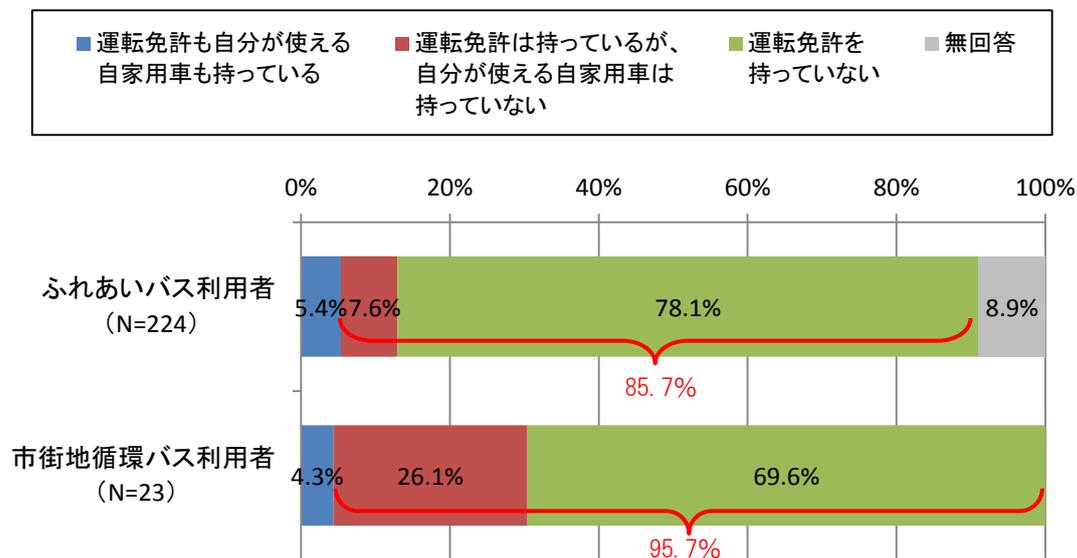


図 運転免許と自家用車の保有状況

2) 利用特性

- 外出目的をみると、ふれあいバスは「買い物・飲食」と「通院・見舞い」がそれぞれ約4割を占めています。市街地循環バスは「通院・見舞い」が約4割を占め、次いで、「通学」（約19%）、「買い物・飲食」（約15%）の順となっています。
- 利用時間帯をみると、ふれあいバスの行きは「8～9時台」が、帰りは「11～12時台」が最も多く、利用者の多くはお昼頃までに外出を終える傾向にあります。
- 一方で、市街地循環バスは、行きは「7時台」と「9～10時台」が、帰りは「14～15時台」が最も利用が多い状況にあります。

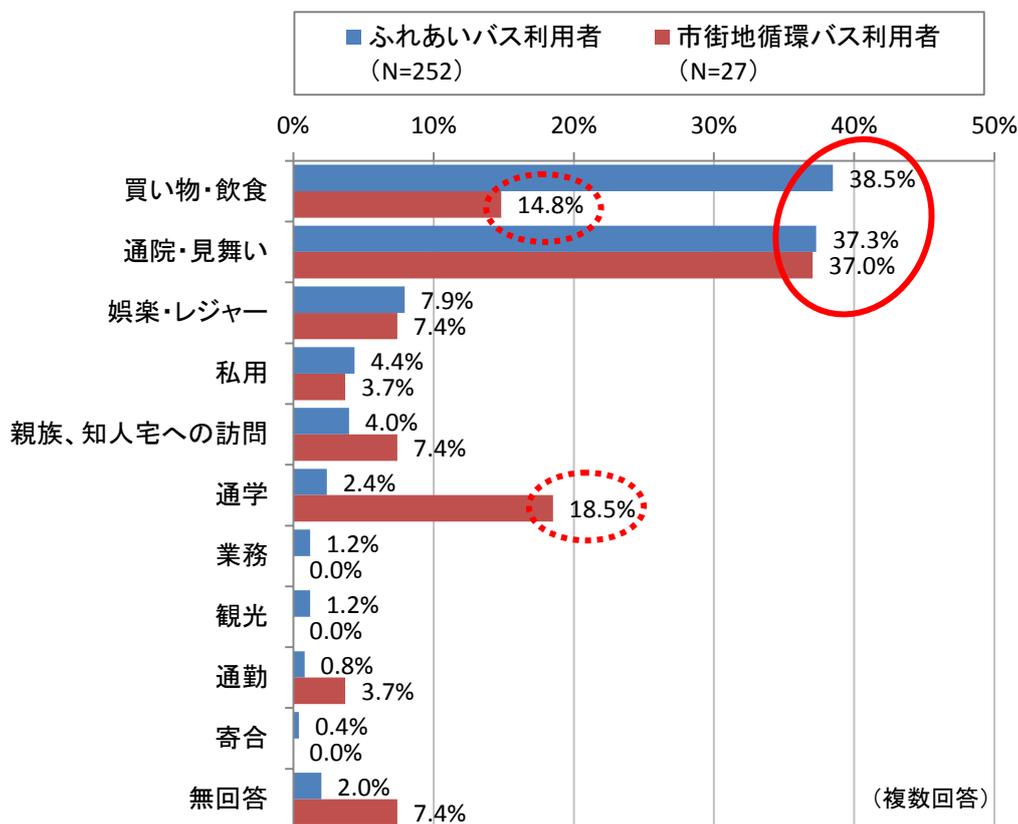


図 外出目的

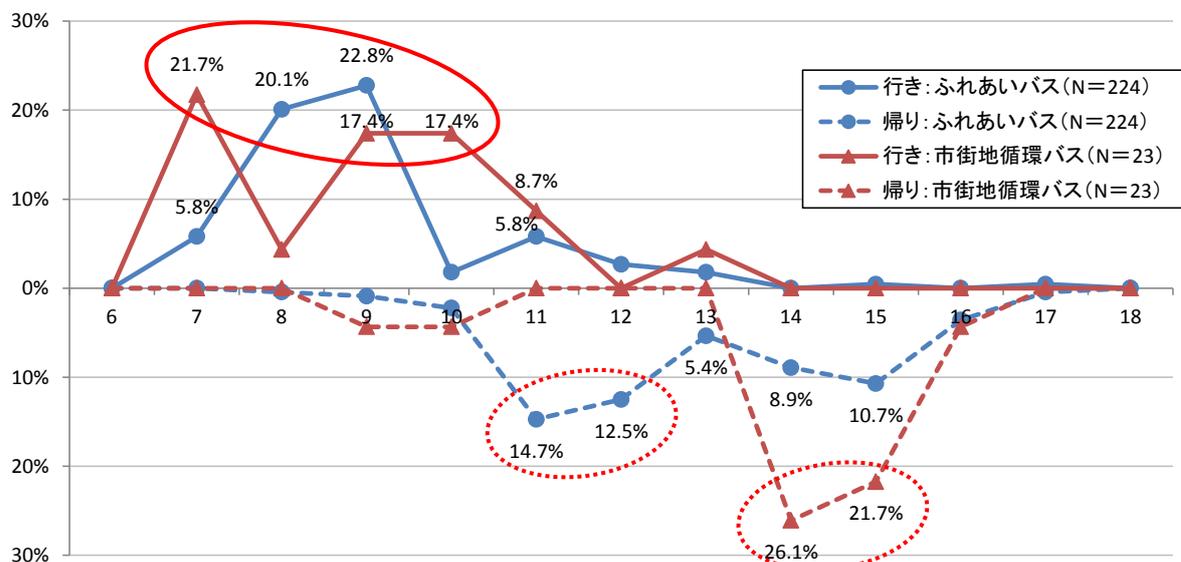


図 利用時間帯

- 交通手段の乗り継ぎ実態をみると、ふれあいバス・市街地循環バスともに、約2割の利用者が他の交通手段（鉄道・路線バス）に乗り継いでいることが分かりました。
- また、国分・隼人以外の5地区のふれあいバス利用者OD（外出指向）をみると、地区内の移動のみならず、国分地区や隼人地区への外出実態があることが分かりました。

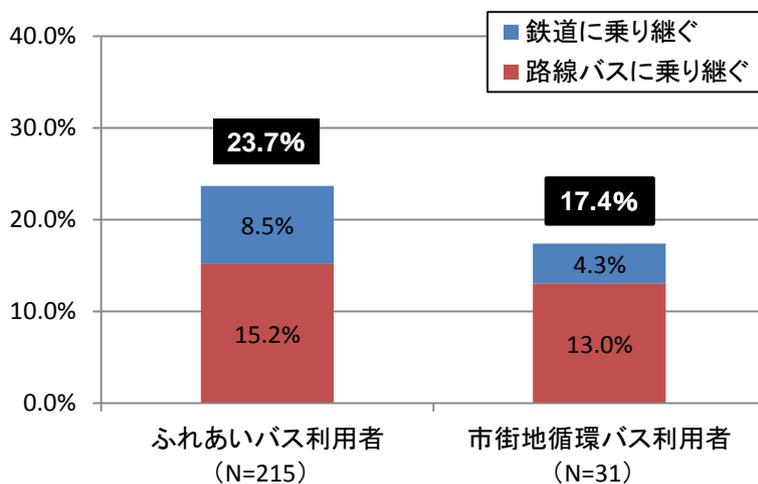


図 交通手段の乗り継ぎ実態

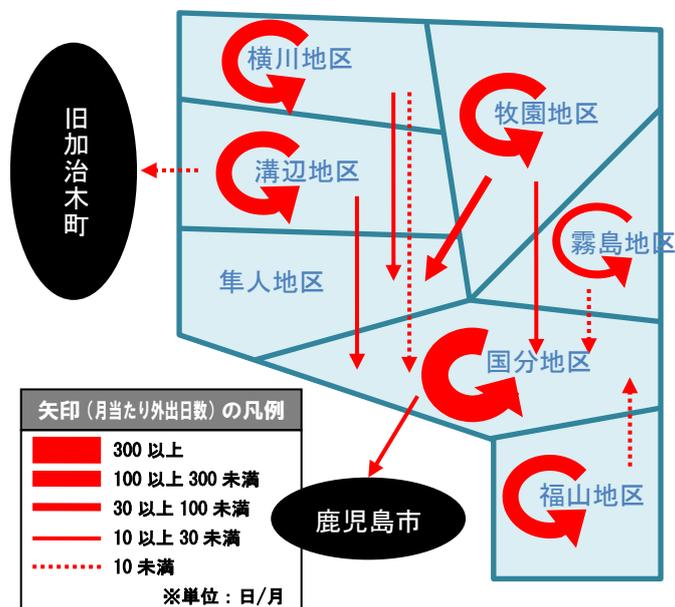


図 ふれあいバス利用者 OD（外出指向）

3) 利用者意向

- バスが廃止になった場合の日常生活への影響を聞いたところ、ふれあいバスと市街地循環バスのそれぞれの利用者の8割以上が「日常生活に影響がある」と回答しています。
- 具体的な影響内容をみると、「外出することが少なくなる」、「交通費が高くなる」、「外出できる場所が少なくなる」との回答のほか、「日常生活が送れなくなる」や「送迎等で他人に面倒をかけてしまう」などの回答がありました。
- バスの評価をみると、満足度（「満足」と「ほぼ満足」の計）は、ふれあいバスが約83%、市街地循環バスが約65%となっています。

表 ふれあいバス・市街地循環バスが廃止になった場合の日常生活への影響

	影響ある	影響ない	無回答
ふれあいバス利用者 (N=224)	91.1% (204人)	3.6%	5.4%
市街地循環バス利用者 (N=23)	82.6% (19人)	8.7%	8.7%

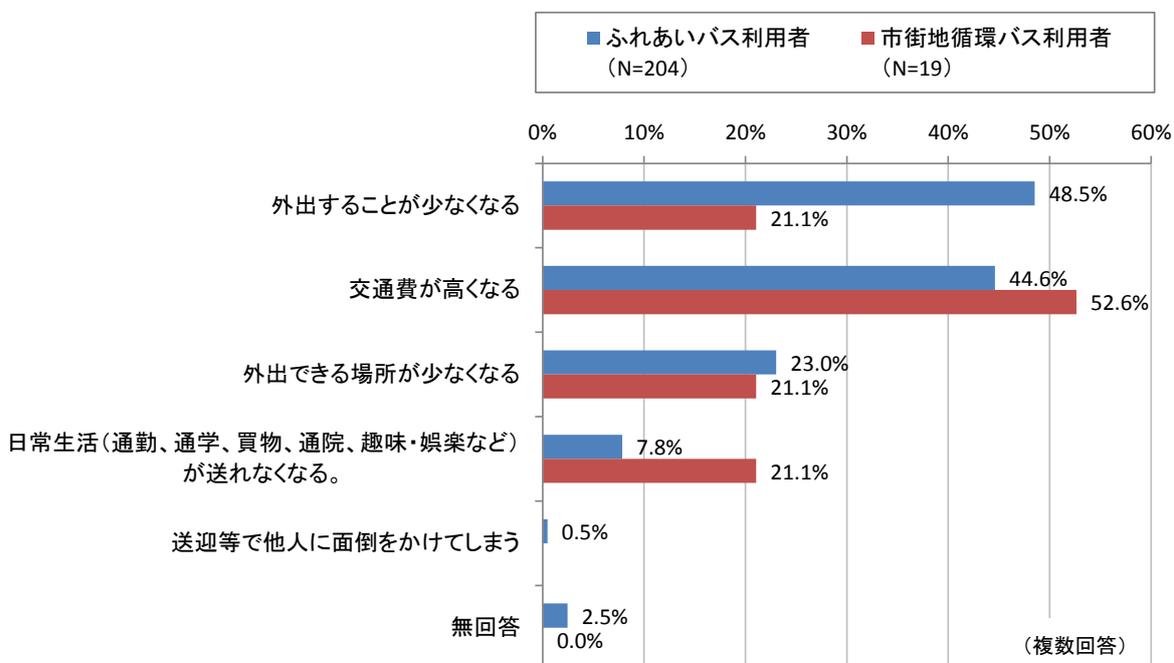


図 ふれあいバス・市街地循環バスが廃止になった場合の日常生活への影響内容

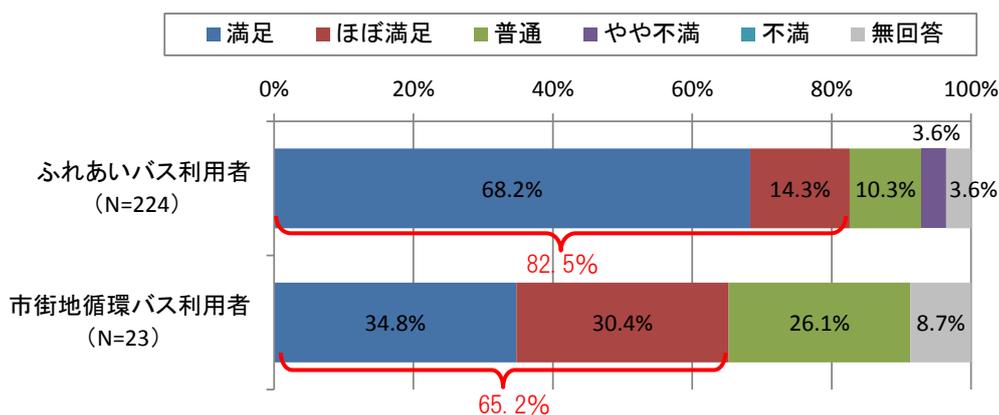


図 ふれあいバス・市街地循環バスの評価

- ふれあいバスの問題点については、「問題点は特に感じない」が約4割と最も多く、次いで「乗りたい時間帯にバスがない」・「運行本数が少なく待ち時間が長い」（それぞれ約1割）となっています。
- 市街地循環バスの問題点については、「問題点は特に感じない」は約17%にとどまっており、「乗りたい時間帯にバスがない」（約28%）が最も多く、次いで「運行本数が少なく待ち時間が長い」（約17%）、「バスの乗り降りがしにくい」、「時刻表通りにバスが運行していない」（いずれも約14%）の順となっています。
- 今後の利用意向については、ふれあいバス、市街地循環バスとも「現在のままだでも利用する」との回答が7割以上を占めています。

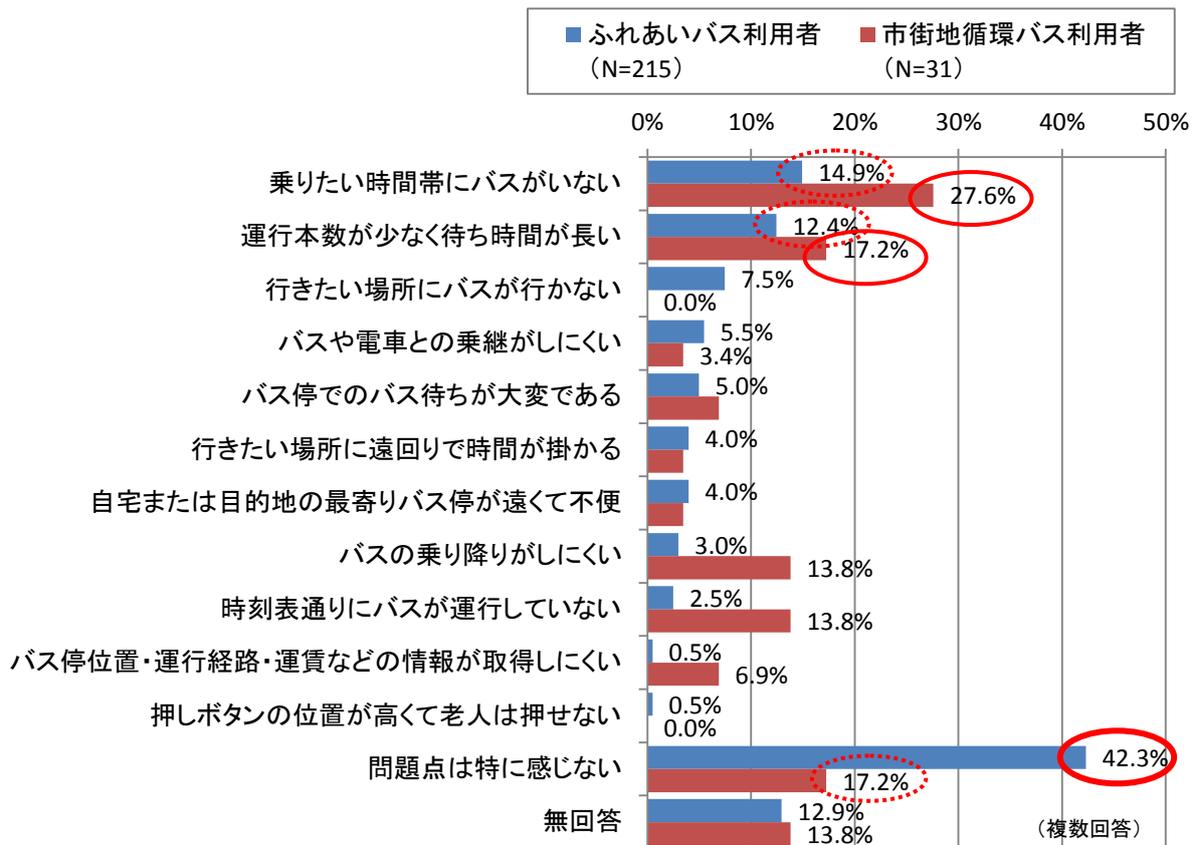


図 ふれあいバス・市街地循環バスの問題点

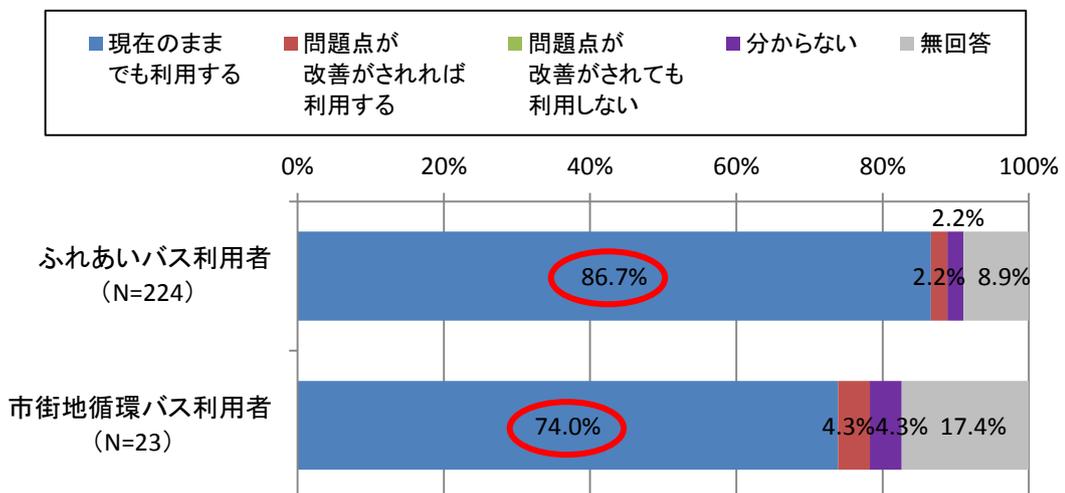


図 ふれあいバス・市街地循環バスの今後の利用意向

<ふれあいバス利用者> (N=224)

●ふれあいバス利用者に、“運賃を100円値上げした場合の利用意向”と“デマンド運行（電話予約があった場合のみ運行）になった場合の利用意向”を聞いたところ、「100円値上げしても利用する」は約9割、「デマンド運行になっても利用する」は約4割の回答であることが分かりました。

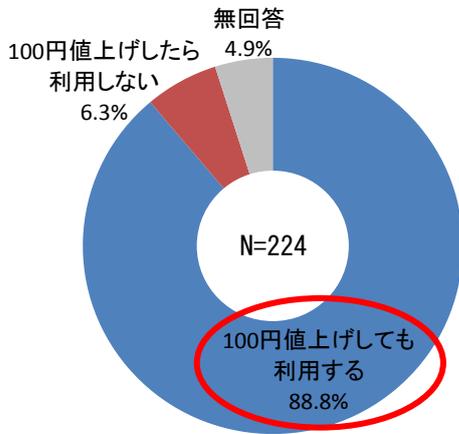


図 運賃を100円値上げした場合の利用意向

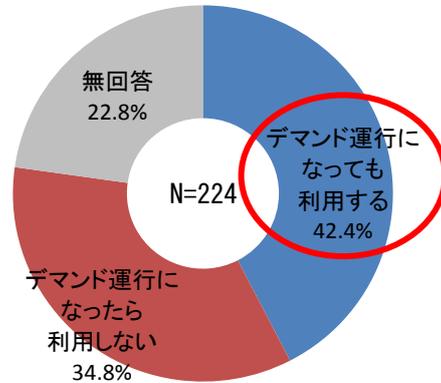


図 デマンド運行になった場合の利用意向

<市街地循環バス利用者> (N=23)

●市街地循環バスの利用者に、“曜日限定運行の場合の利用意向”と“1日の運行本数を減便した場合の利用意向”を聞いたところ、「曜日限定でも利用する」は約6割、「本数が減っても利用する」は約7割の回答であることが分かりました。

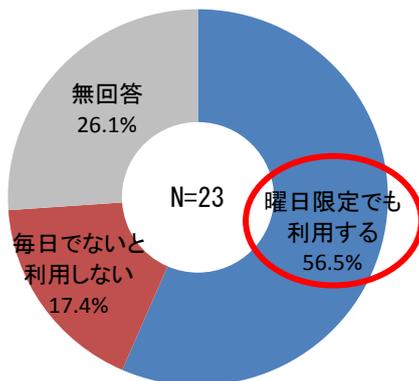


図 曜日限定運行の場合の利用意向

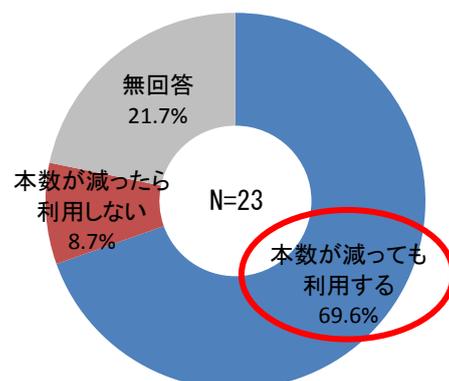


図 1日の運行本数を減便した場合の利用意向

3-2 交通拠点・観光拠点利用者ヒアリング

3-2-1 調査概要

交通拠点（JR国分駅、JR隼人駅、鹿児島空港）と観光拠点（霧島神宮、丸尾【霧島温泉市場】）の利用者を対象に、住民・交流者・観光客の移動実態、バス利用意向などを把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

表 調査の概要

調査対象	○交通拠点 ・国分駅（住民・交流者） ・隼人駅（住民・交流者） ・鹿児島空港（交流者のみ） ○観光拠点 ・霧島神宮（観光客のみ） ・丸尾（霧島温泉市場）（観光客のみ）
調査手法	調査員が各施設で利用者に聞き取り調査を実施（平・休各1日ずつ） ※調査票は国分駅・隼人駅の住民用と交流者用、鹿児島空港の交流者用、霧島神宮・丸尾の観光客用の計4種類を作成
調査期間	平成27年11～12月
主な調査項目	○交通拠点の利用目的 ○交通拠点（JR駅）の乗り継ぎ利便性の評価 ○観光客の実態 ○情報発信による観光客のバス需要取り込み可能性 ○回答者の属性 等
回収結果	819票回収（住民239票、交流者312票、観光客268票）

3-2-2 調査で得られた知見

1) 回答者の属性

- 交通拠点利用者（住民）の年齢層をみると、国分駅は「30代以下」が約54%である一方で、隼人駅は約36%となっており、20ポイント程度の差があります。
- また、高齢者の利用状況をみると、隼人駅（約32%）の方が国分駅（約17%）より15ポイント程度高いことが分かりました。

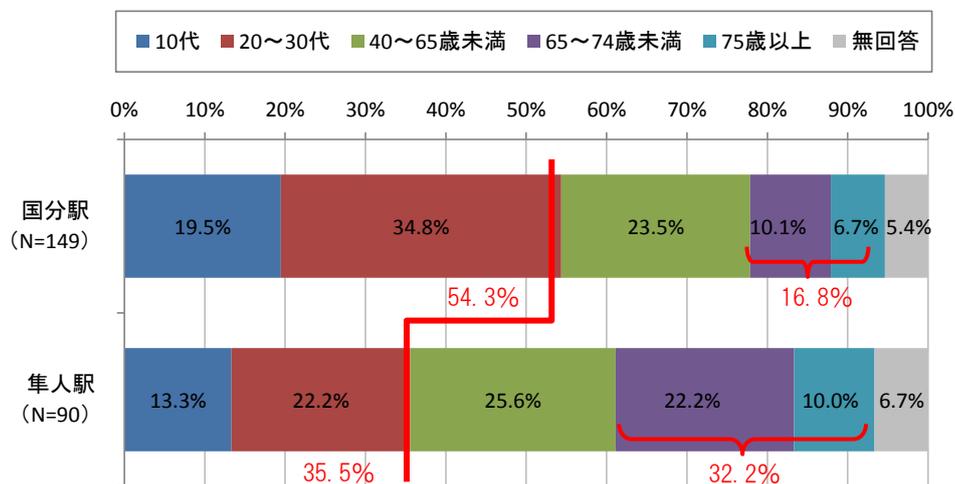


図 交通拠点利用者（住民）の年齢層

- 交通拠点利用者（交流者）の年齢層をみると、国分駅・隼人駅・鹿児島空港ともに、「30代以下」は4割程度、「高齢者」は2割程度です。
- 観光拠点利用者（観光客）の年齢層をみると、「丸尾（霧島温泉市場）」、霧島神宮ともに「20～30代」が最も多い状況であり、特に、霧島神宮は「丸尾・霧島温泉市場」より10ポイント程度高く、全年齢層の過半数を超えている状況です。

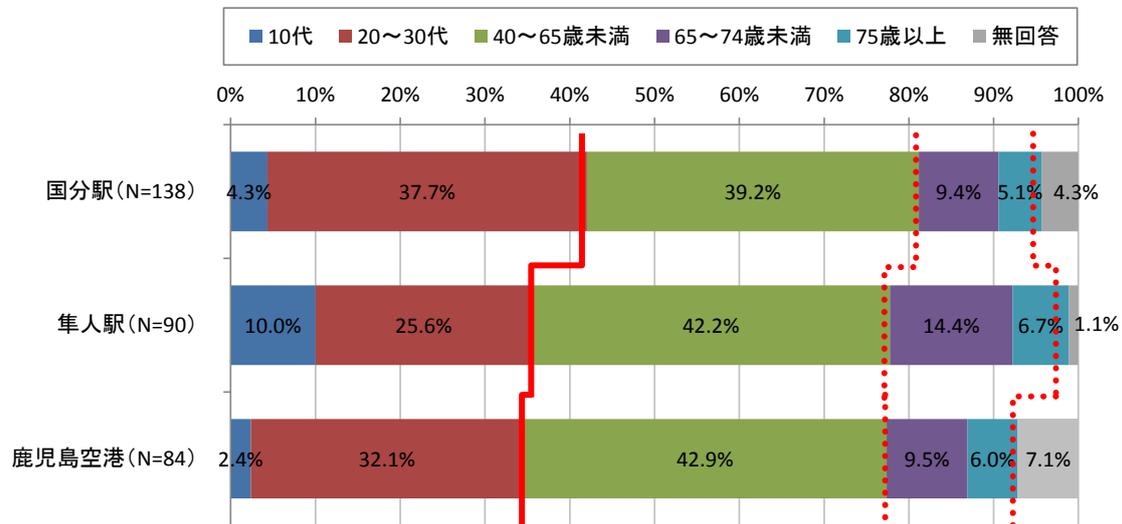


図 交通拠点利用者（交流者）の年齢層

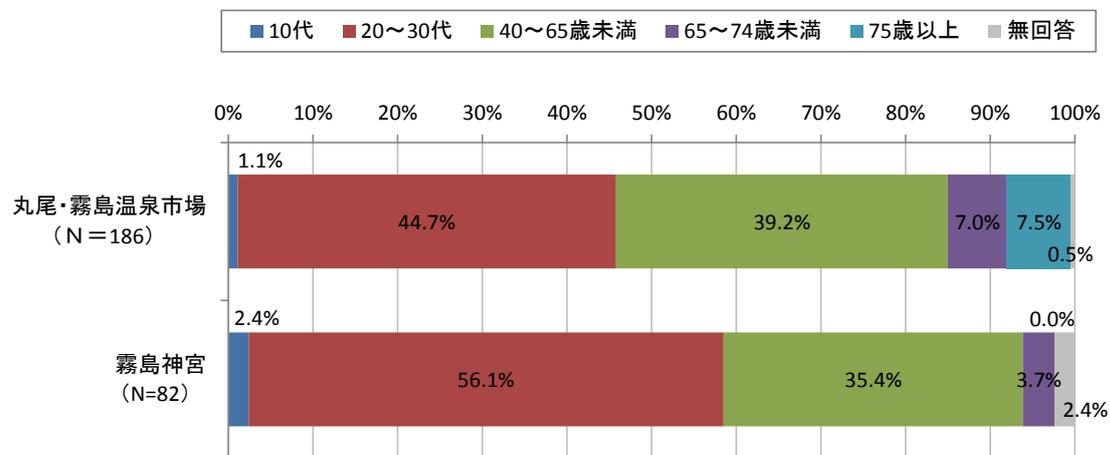


図 観光拠点利用者（観光客）の年齢層

●交通拠点利用者（住民）の居住地

- ・国分駅は「国分地区」（約74%）が最も多く、次いで「隼人地区」（約9%）、「霧島地区」（約7%）となっています。
- ・隼人駅は「隼人地区」（約72%）が最も多く、次いで「国分地区」（約17%）、横川地区（約4%）となっています。

●交通拠点利用者（交流者）の居住地

- ・国分駅は「鹿児島市」及び「始良市」からの利用が多く、また、県内よりも県外の利用が多い状況にあります。
- ・隼人駅も同様に「鹿児島市」及び「始良市」からの利用が多い一方、国分駅と異なり、県外よりも県内の利用（回答）が多い状況にあります。
- ・鹿児島空港は「九州管外」の利用が中心であり、その中でも、東京都と大阪府からの利用が多くみられます。

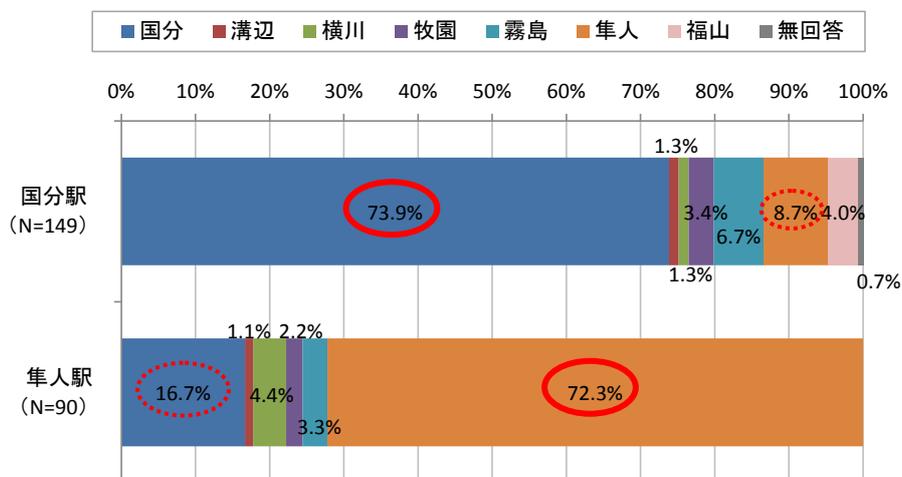


図 交通拠点利用者（住民）の居住地

表 交通拠点利用者（交流者）の居住地

居住地		国分駅 (N=138)	隼人駅 (N=90)	鹿児島空港 (N=84)	居住地		国分駅 (N=138)	隼人駅 (N=90)	鹿児島空港 (N=84)
鹿児島県内	鹿児島市	23	21	2	九州管外	東京都	7	8	15
	始良市	17	20	1		大阪府	6		13
	曾於市	6				神奈川県	4	7	6
	奄美市	2	1	2		千葉県	4		7
	始良郡湧水町		5			愛知県	3	1	5
	鹿屋市	2	1			兵庫県	2	1	4
	不明		1	1		京都府	1		5
	川内市	2				三重県	3		2
	大島郡与論町			1		滋賀県			4
	大島郡沖永良部島			1		広島県	2	1	
	志布志市	1				岡山県	1	2	
	伊佐市		1			茨城県		1	1
	大島郡徳之島町	1				岐阜県			1
	垂水市	1				宮城県	1		
	日置市	1				青森県	1		
	熊毛郡種子島	1				埼玉県		1	
	枕崎市	1				栃木県			1
	熊毛郡屋久島町	1				北海道		1	
	出水郡長島町		1			静岡県			1
小計	59	51	8	石川県			1		
九州管外	福岡県	14	9	5	新潟県	1			
	宮崎県	17	3		小計	36	23	66	
	沖縄県	2	3	1	国外	香港	1		
	熊本県	4	1			韓国			1
	長崎県	2		1	小計	1		1	
	大分県	1			無回答	1		2	
	佐賀県	1			合計	138	90	84	
小計	41	16	7						

●観光拠点利用者（観光客）の居住地

- ・「丸尾（霧島温泉市場）」は「鹿児島市」からの利用が最も多いですが、九州管内や県内よりも九州管外の利用が多い状況にあります。また、中国や韓国を中心に、国外からの利用もみられます。
- ・霧島神宮は「国外」（特に中国・香港・台湾）の利用が多く、次いで「九州管外」の利用が多い状況にあります。

表 観光拠点利用者（観光客）の居住地

居住地	丸尾・霧島温泉市場 (N=186)	霧島神宮 (N=82)	
霧島市内	7	3	
鹿児島県内	鹿児島市	7	
	始良郡	2	
	鹿屋市	2	
	始良市	2	
	奄美市	2	
	志布志市	2	
	薩摩川内市	1	
	曾於市	1	
	熊毛郡種子島		1
	曾於郡大崎町	1	
	不明	2	
小計	47	8	
九州管内	宮崎県	3	
	福岡県	16	
	熊本県	6	
	長崎県		2
	小計	50	8
九州管外	東京都	12	
	大阪府	14	
	神奈川県	10	
	滋賀県	5	
	兵庫県	4	
	北海道	2	
	愛知県	1	
	奈良県		2
	三重県	2	
	京都府	2	
	千葉県	2	
	福井県		1
	埼玉県		1
	小計	66	28
国外	中国	11	
	香港	3	
	台湾		11
	韓国	5	
	タイ	2	
	インド	1	
小計	16	35	
合計	186	82	

●平日・休日ともに、国分駅と隼人駅の利用者の約5割が市外からの来訪者であることが分かりました。

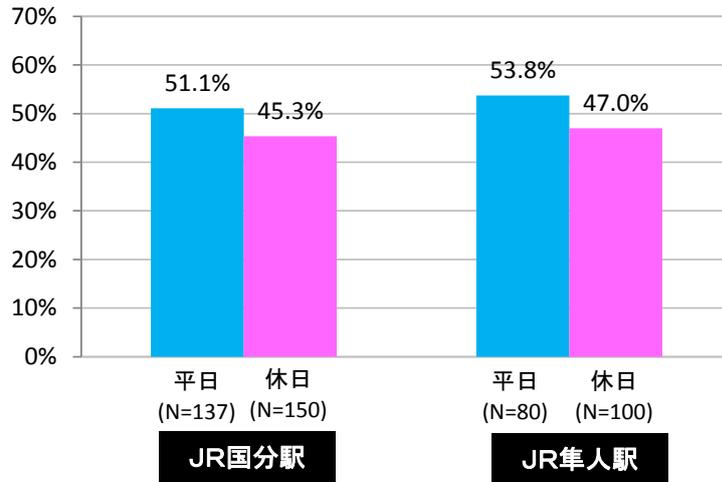


図 国分駅と隼人駅の利用者に占める市外居住者の割合

2) 交通拠点の利用目的

- 国分駅と隼人駅の利用者の外出目的をみると、国分駅と隼人駅は平日・休日とも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約4割が「観光・娯楽・レジャー」であることが分かりました。
- 同様に、鹿児島空港は、平日・休日ともに多様な外出目的で利用されていること、休日の利用者の約6割が「観光・娯楽・レジャー」であることが分かりました。

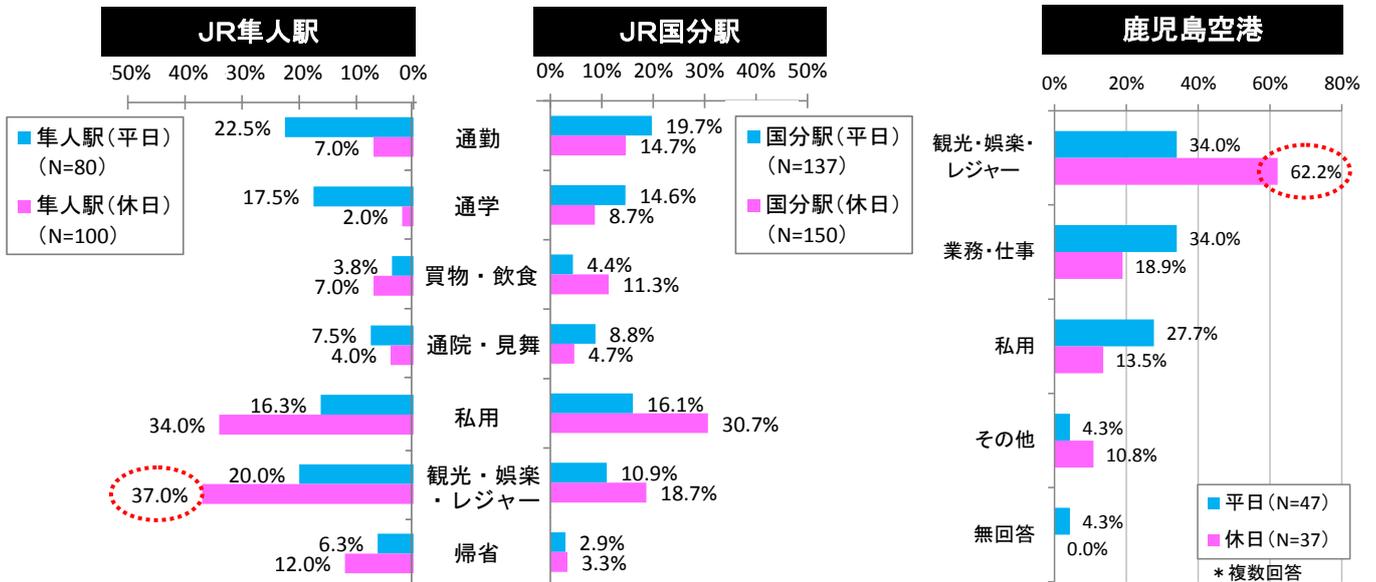


図 国分駅と隼人駅の利用者の外出目的（平・休別）

注) 国分駅・隼人駅の2つの調査結果（住民用と交流者用）を併せて集計

図 鹿児島空港利用者（交流者）の外出目的（平・休別）

3) 交通拠点（JR駅）からバス等への乗り継ぎ利便性の評価

- 市民の「国分駅と隼人駅における電車との乗り継ぎ評価」は芳しくなく、また、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」を上回っています。
- 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。

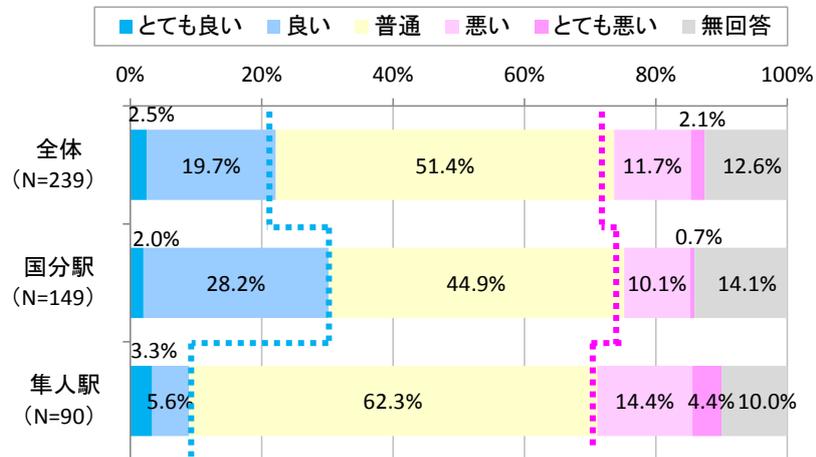


図 国分駅と隼人駅における電車との乗り継ぎ利便性の評価（住民）

4) 観光客の実態

- 観光客の旅行形態をみると、「宿泊」が約8割を占めており、そのうち、「1泊」が約3割、「3泊以内」が約6割を占めています。
- 観光客がよく行く市内観光地をみると、「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、観光客の観光流動をみると、3つの交通拠点（国分駅、隼人駅、鹿児島空港）の中では、“鹿児島空港から霧島神宮への流動が最も多い”ことが分かりました。
- その他、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みられます。

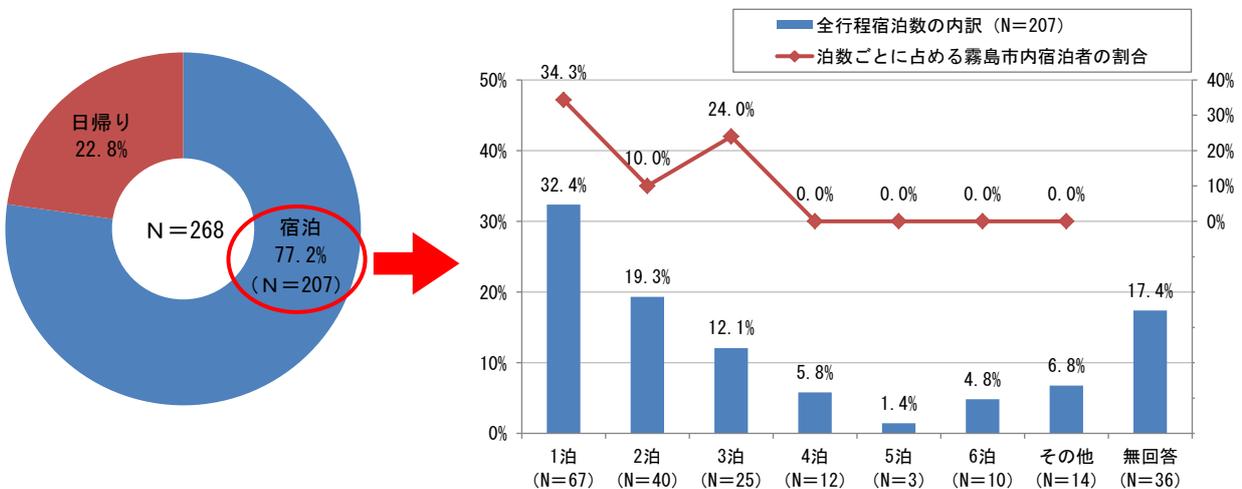


図 観光客の旅行形態

図 宿泊数の内訳とそれぞれの泊数に占める市内宿泊の割合

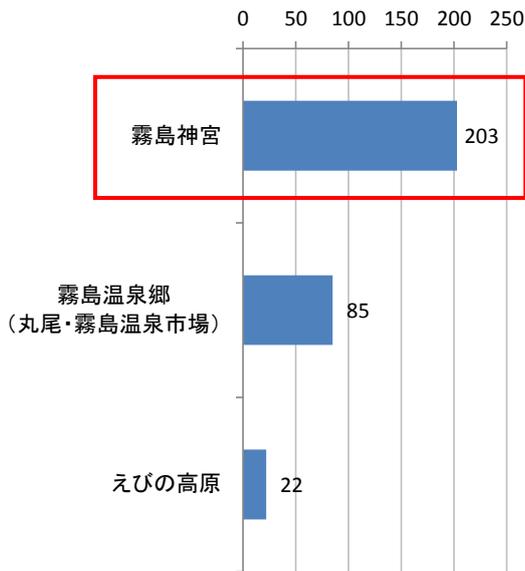


図 観光客がよく行く市内観光地（上位3箇所）
〔単位：人〕

注) 観光拠点（霧島神宮、丸尾）の調査結果のほか、国分駅・隼人駅・鹿児島空港の調査結果（交流者用）から観光客のみの回答を抽出し集計

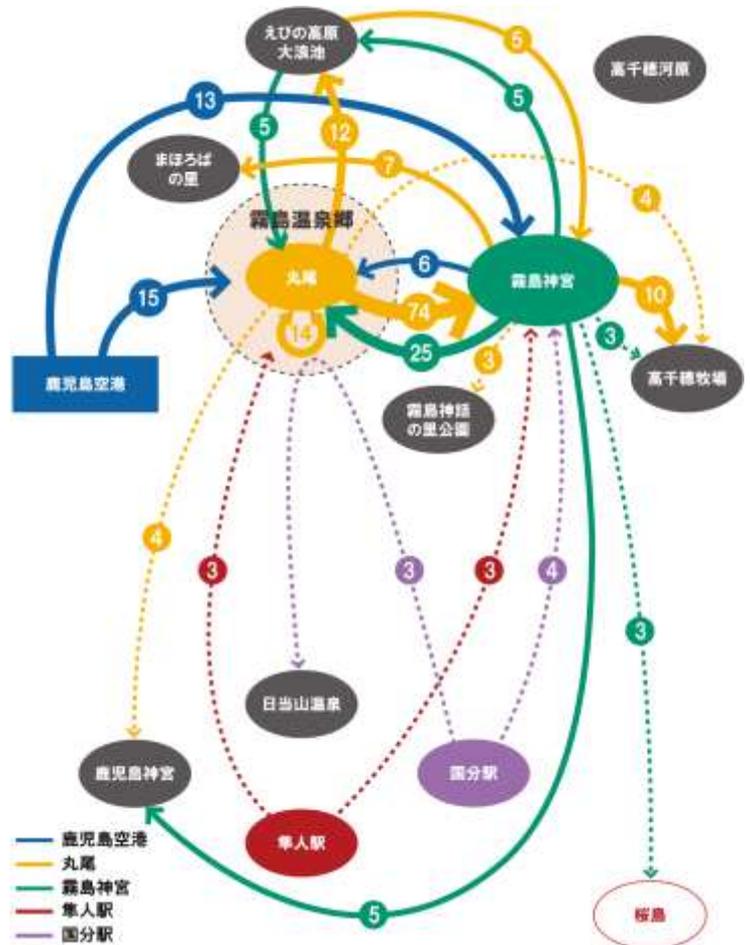


図 観光客の観光流動〔単位：人〕

注) 観光拠点（霧島神宮、丸尾）の調査結果のほか、国分駅・隼人駅・鹿児島空港の調査結果（交流者用）から観光客のみの回答を抽出し集計
注) 3人以上のみを観光流動を図示

5) 情報発信による観光客のバス需要取り込み可能性

- 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%となっています。
- また、市内の観光地までの経路を知らない観光客に対し、「霧島遊めぐりバスマップ」を見せたところ、約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。



図 霧島遊めぐりバスマップ
(霧島市観光協会・市観光課発行物)

表 観光客の「霧島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%

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%

3-3 宿泊事業者アンケート

3-3-1 調査概要

市内宿泊事業者 55 社を対象に、市内宿泊事業者の送迎実態や公共交通との連携可能性などを把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

表 調査の概要

調査対象	市内宿泊事業者 55 社
調査手法	郵送による配布・回収
調査期間	平成 27 年 11～12 月
主な調査項目	○個人観光客の周遊観光実態 ○施設送迎実態 ○公共交通との連携可能性
回収結果	30 票回収 (回収率 54.5%)

3-3-2 調査で得られた知見

1) 個人観光客の周遊観光実態

- 個人観光客の周遊観光実態をみると、「霧島神宮」、「霧島温泉郷」、「鹿児島空港」と回答した事業者が多く、個人観光客は、主に、鹿児島空港から霧島神宮や霧島温泉郷を周遊している実態が分かりました。

表 個人観光客の周遊観光実態

周遊先	回答数	周遊先	回答数
霧島神宮	26	霧島周遊コース（定期観光バス）	1
霧島温泉郷	18	高千穂牧場	1
鹿児島空港	13	丸尾滝	1
霧島市街地	9	神話の里公園	1
日当山温泉	7	天降川温泉	1
えびの高原	6	隼人駅	1
龍馬公園	5	霧島神宮温泉郷	1
安楽温泉	5	知覧	1
妙見温泉	4	大隅	1
霧島神宮駅	4	吉松	1
霧島周辺	3	韓国岳	1
高千穂河原	3	松下美術館	1
塩浸温泉	3	鹿屋	1
大飼滝	3	志布志	1
嘉例川駅	3	縄文の森	1
福山黒酢	3	福山	1
桜島	3	万膳湯ノ谷	1
鹿児島市内	2		
指宿	2		
鹿児島神宮	2		

注) 複数回答

2) 施設送迎実態

- 無料送迎サービスの実施状況を見ると、30事業者のうち13社が無料送迎サービスを実施していることが分かりました。
- 無料送迎サービスにかかる年間経費を見ると、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。
- 無料送迎サービスの問題・課題などを見ると、「社員の負担が大きい」（5社）、「車両更新費用が高い」（2社）等の意見がありました。

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

表 無料送迎サービスにかかる年間経費

	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

表 無料送迎サービスの問題・課題など

	回答票数
社員の負担が大きい	5社
車両更新費用が高い	2社
バス運行に係る総合的な経費を削減したい	1社
車両が不足している	1社
車両にかかる経費が高い	1社
特になし	1社
無回答	4社
回答者数	13社

注) 複数回答

3) 公共交通との連携可能性

- 公共交通との連携に向けた検討の意向を見ると、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、「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」（3社）、「提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わりする」（2社）など、“公共交通との連携に向けた可能性”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」（3社）、「路線バスやコミュニティ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」（3社）などの意向もありました。

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) 複数回答

資料：宿泊事業者アンケート結果

3-4 高校生アンケート

3-4-1 調査概要

市内の高校に通う全生徒を対象に、通学実態や意向などを把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

表 調査の概要

調査対象	市内高校（高等専門学校を含む）の全生徒（7校 3,730人） （県立隼人工業高等学校、県立霧島高等学校、県立国分高等学校、県立福山高等学校、市立国分中央高等学校、私立鹿児島第一高等学校、鹿児島工業高等専門学校） *ただし、鹿児島工業高等専門学校の寮生は除く。
調査手法	高校を通じた配布・回収
調査期間	平成27年10～11月
主な調査項目	○通学実態 ○公共交通の利用意向 等
回収結果	2,975票回収 (回収率 79.8%)

3-4-2 調査で得られた知見

1) 通学実態

●生徒の居住地をみると、「市内」が約74%、「市外」が約24%となっています。

表 市内高校通学生の居住地

		実数	割合
市内	霧島市国分地区	913	31.4%
	霧島市隼人地区	851	29.4%
	霧島市溝辺地区	100	3.5%
	霧島市牧園地区	83	2.9%
	霧島市福山地区	80	2.8%
	霧島市霧島地区	66	2.3%
	霧島市横川地区	47	1.6%
	小計	2,140	73.9%
市外	始良市	388	13.4%
	鹿児島市	85	2.9%
	湧水町	82	2.8%
	曾於市	57	2.0%
	その他	75	2.6%
	小計	687	23.7%
不明		69	2.4%
合計		2,896	100.0%

- 生徒の通学手段をみると、市内在住者の場合、「自転車」（約49%）が最も多く、次いで「徒歩」（約29%）、「自家用車（送迎）」（約16%）の順となっています。
- 市外在住者の場合、「電車」（約77%）が最も多く、次いで「自転車」（約38%）、「徒歩」（約23%）、「自家用車（送迎）」（22%）の順となっています。
- 通学時の公共交通利用率をみると、市内在住者は約14%、市外在住者は約81%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、市内在住者の方が通学時に「路線バス」を利用していることがわかります。

表 市内高校通学生の通学手段

	市内		市外		不明		合計	
	実数	割合	実数	割合	実数	割合	実数	割合
路線バス	105	4.9%	41	6.0%	3	4.3%	149	5.1%
ふれあいバス	3	0.1%	1	0.1%	0	0.0%	4	0.1%
電車	202	9.4%	532	77.4%	20	29.0%	754	26.0%
徒歩	630	29.4%	157	22.9%	20	29.0%	807	27.9%
自家用車(送迎)	337	15.7%	151	22.0%	8	11.6%	496	17.1%
自転車	1,058	49.4%	263	38.3%	31	44.9%	1,352	46.7%
オートバイ	150	7.0%	68	9.9%	5	7.2%	223	7.7%
タクシー	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.0%
スクールバス	46	2.1%	40	5.8%	0	0.0%	86	3.0%
その他	9	0.4%	5	0.7%	0	0.0%	14	0.5%
不明	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	2,140	—	687	—	69	—	2,896	—

注) 複数回答

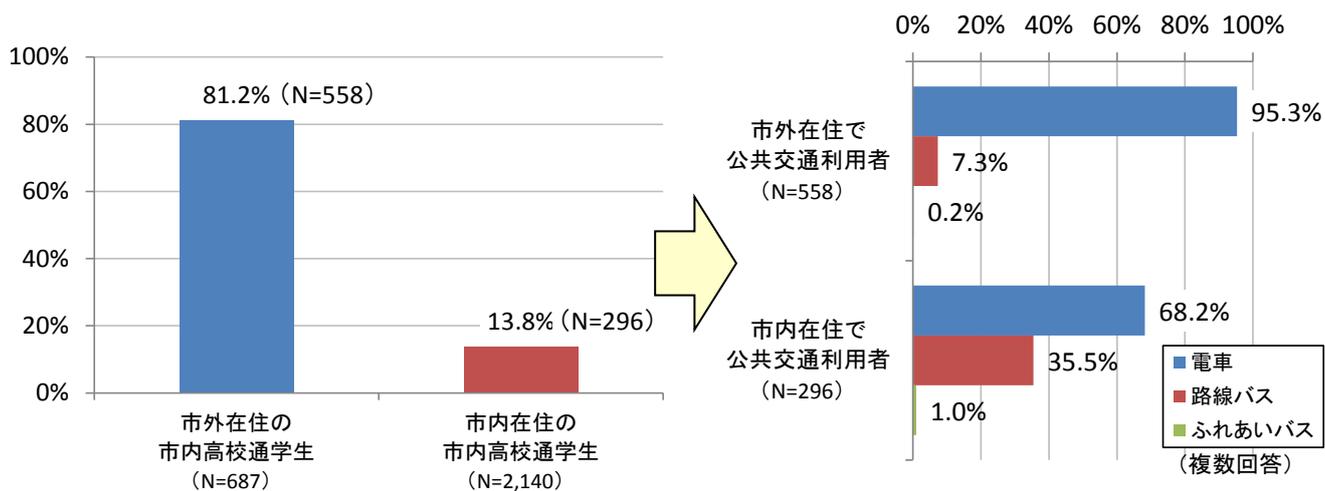
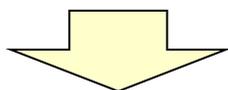


図 生徒の通学時の公共交通利用率

図 通学時の具体的な公共交通手段

2) 公共交通の利用意向

- 「通学時に公共交通を利用していない生徒」の“公共交通を利用しない理由”をみると、「徒歩等で十分な距離」（約71%）が最も多く、「現状の運行に問題を感じ未利用」は約1割でした。
- “現状の運行に問題を感じて公共交通を利用していない生徒”の公共交通の問題点をみると、「家からバス停や駅までが遠い」（約36%）が最も多く、次いで「通学時に利用できる便がない」（約33%）、「帰宅時に利用できる便がない」（約31%）、「利用可能な公共交通手段がない」（約27%）、「運賃が高い」（約23%）の順となっています。このことから、主として自宅や学校周辺の公共交通の運行状況や運行時間帯、運賃について問題視していることが分かりました。

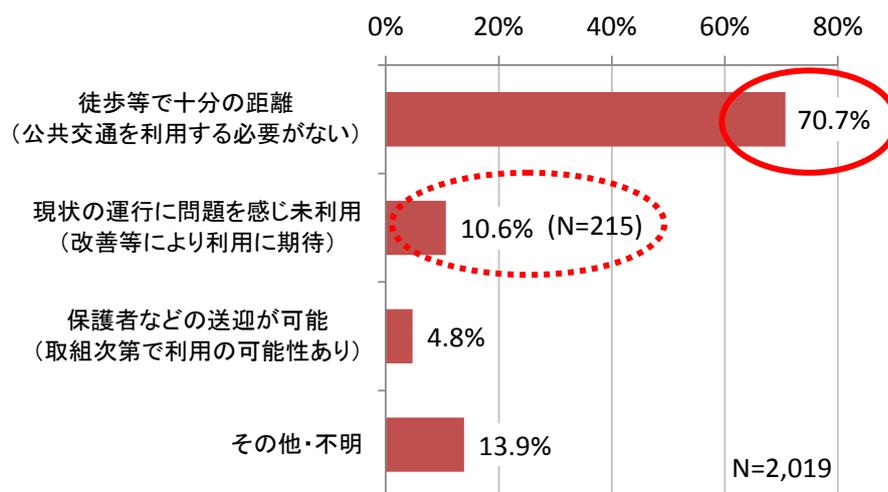


図 公共交通を利用しない理由
(通学時に公共交通を利用していない生徒のみ)

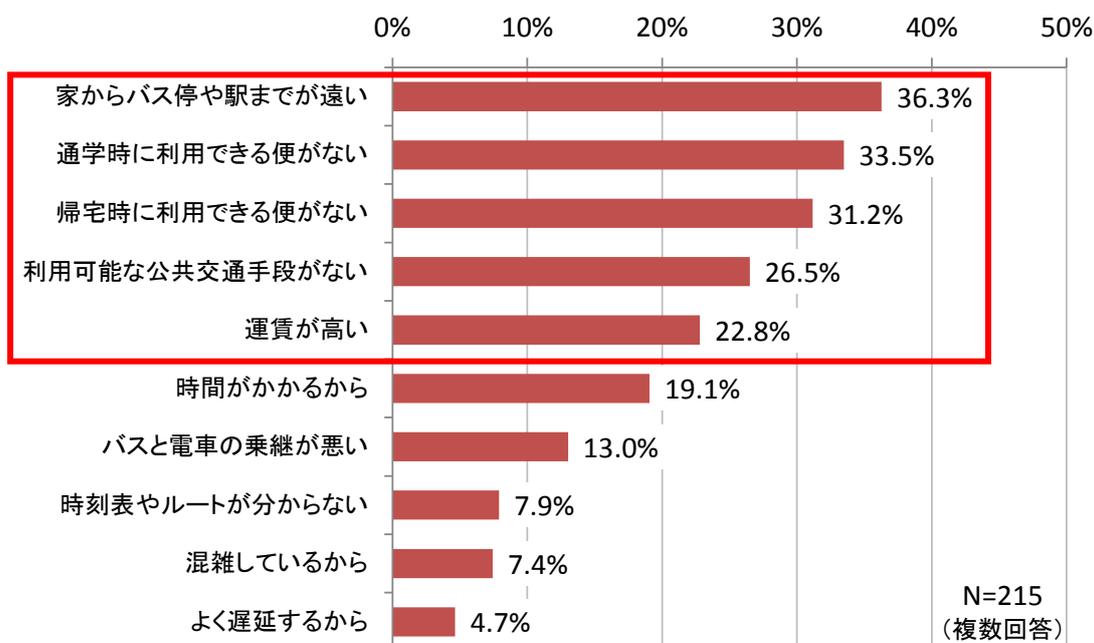


図 現状の運行に対して感じている問題点
(通学時に公共交通を利用していない生徒のみ)

●「通学時に公共交通を利用している生徒」の公共交通に対する満足度をみると、「通学時の安全性」や「安心感」、「定時性」、「速達性」については、満足度が50%以上となっていますが、「公共交通機関の利用料金」については約41%にとどまっている状況にあることが分かりました。

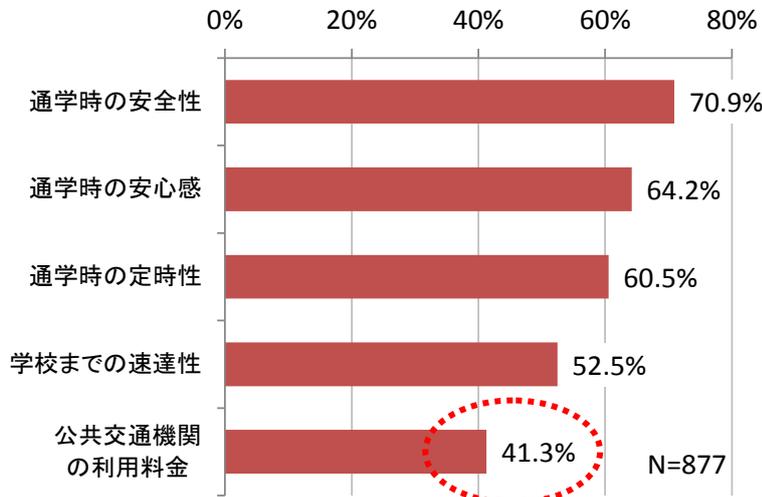


図 公共交通に対する満足度（項目別）
（通学時に公共交通を利用している市内高校通学生のみ）

●公共交通の情報発信に対する満足度をみると、全生徒の満足指摘（満足+やや満足）は約39%と半数に満たない状況にあります。
●バス利用者の満足度に注目すると、満足指摘は約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」が「満足」を大きく上回っています。

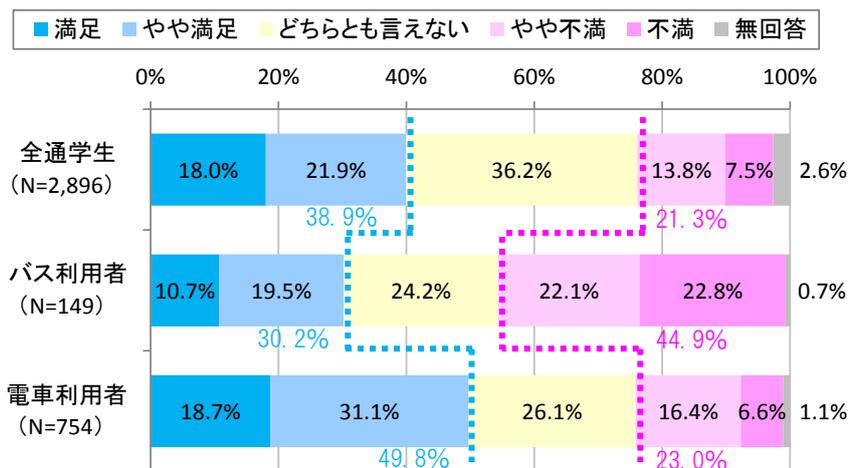


図 生徒の公共交通の情報発信に対する満足度

3-5 自治会長アンケート

3-5-1 調査概要

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を把握するため、市内の全自治会長を対象にアンケート調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

表 調査の概要

調査対象	全自治会長（854人）
調査手法	市を通じた配布・郵送回収
調査期間	平成27年9月～10月
主な調査項目	○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
回収結果	603票（回収率：70.6%）

3-5-2 調査で得られた知見

1) 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）

- 「実際に外出に利用できる公共交通」の有無をみると、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115自治会のバス停までの近接性を検証した結果、路線バスやふれあいバスのバス停500m圏域外は約1割であり、約9割が500m圏域内であることが分かりました。

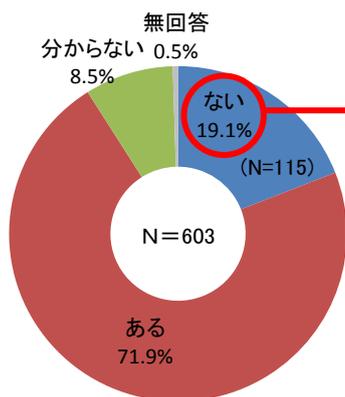


図 実際に外出に利用できる公共交通の有無

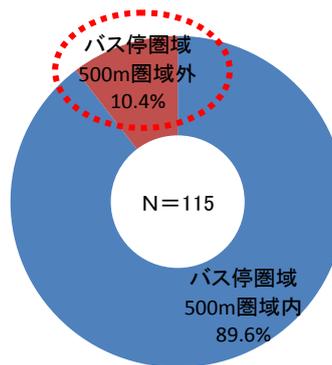


図 実際に外出に利用できる公共交通はないと回答した自治会のバス停までの近接性の検証
注) デマンド交通運行地域は500m圏域内に含めている

2) 地区内の交通弱者の状況

- 地区における交通弱者の実態について、「地区内に交通弱者がいる」と回答した割合は全体の約半数でした。
- 地区内の交通弱者の規模をみると、「5人未満」が約53%を占めています。
- 交通弱者が外出する上で困っていることは、「停留所まで遠い」が最も多く（10件）、次いで、「タクシーを利用せざるを得ないため、交通費が高い」、「交通機関がない」（いずれも6件）となっています。

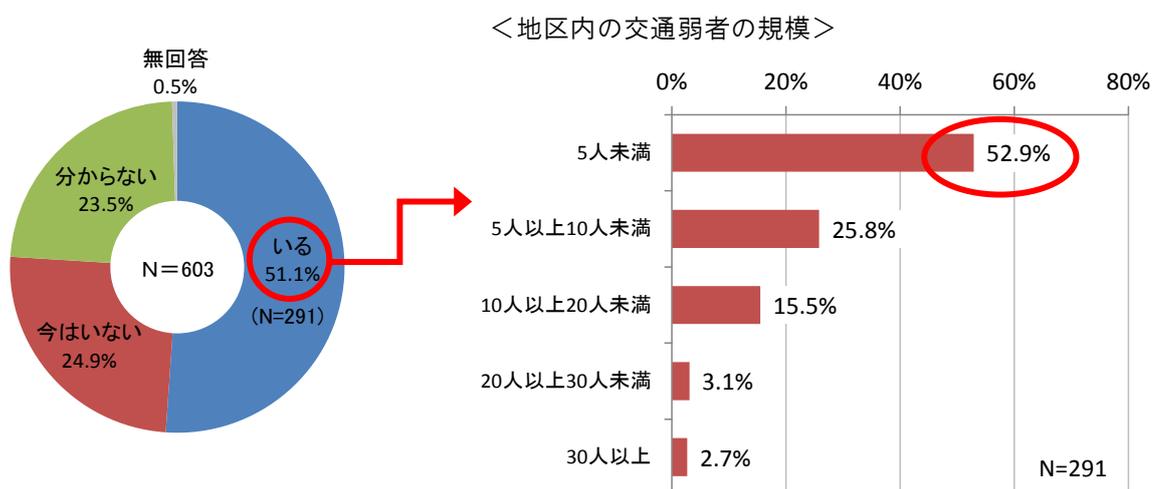


図 地区における交通弱者の実態

注) 当該アンケート調査の中では、「交通弱者」を「介助が不要で、1人で外出できる方々」の中で「公共交通を必要とされている方々」としている。

表 交通弱者が外出する上で困っていること

困っていること	人数
停留所まで遠い	10
タクシーを利用せざるを得ないため、交通費が高い	6
交通機関がない	6
ふれあいバスの使い勝手が悪い。旧町をぐるぐる廻るのではなく、朝夕に国分地区の医療施設行きの運行などを考えて欲しい	2
移動が不便	2
便数が少ない	2
バスの乗り降りが大変	2
ダイヤの時間が悪い	2
バスの行先や時刻表の案内が分かりにくい	2
その他（各1件）	4
合計	38

3) 自治会長の公共交通に対する意識

- 公共交通の必要性について、自治会長の約65%は「公共交通は今も将来も必要である」と回答しています。
- 公共交通の維持に向け必要と考える市民の取組については、「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」（約71%）が最も多く、次いで「外出する際にもっと公共交通を利用する」（約26%）、「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（協賛金や交通系ICカード乗車券の購入など）を行う」（約14%）の順となっています。

表 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%

表 公共交通の維持に向け必要と考える市民の取組

	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	—

注) 複数回答

3-6 バス不便地域における高齢者世帯アンケート

3-6-1 調査概要

「2-3 ふれあいバスにおける不便地域の評価」において、「バス不便地域」と評価した地域の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するため、アンケート調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

表 調査の概要

調査対象	580 世帯（バス不便地域【37 自治会】の高齢者世帯）
調査手法	郵送による配布・回収
調査期間	平成 27 年 11 月～12 月
主な調査項目	○バス不便地域の高齢者世帯の実態 ○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の際の片道当たりの最大支払い意思額
回収結果	273 票（回収率 47.1%）

3-6-2 調査で得られた知見

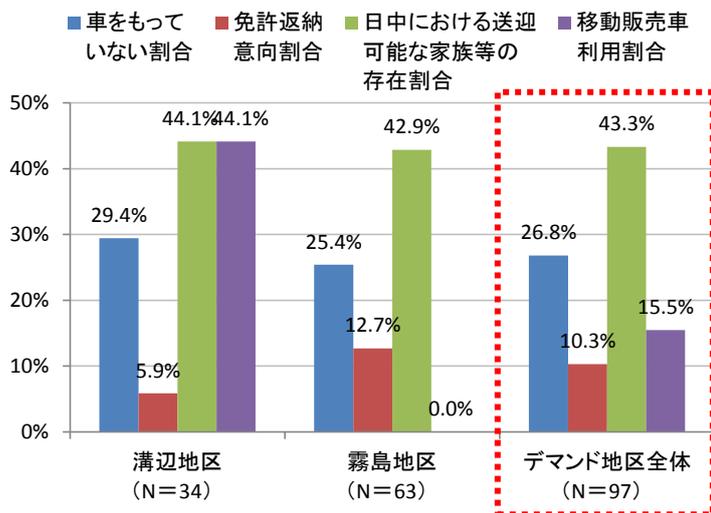
1) バス不便地域の高齢者世帯の実態

- 車の所有状況や家族等による送迎の実態をみると、「車を持っていない世帯」が約3割、「車を持っているが、運転に問題を感じている世帯」が約1割であることが分かりました。
- また、次頁の図のとおり、デマンド交通運行地区全体における高齢者世帯の実態をみると、車を持っていない世帯は約27%、免許返納意向割合は約10%、「日中に送迎可能な家族が存在する割合」は全体の約43%を占めています。
- 同様に、交通空白地域全体の高齢者世帯の実態をみると、車を持っていない世帯は約30%、免許返納意向割合は約6%で、「日中に送迎可能な家族が存在する割合」は全体の約48%を占めています。
- これらのことから、デマンド交通運行地区や交通空白地域の高齢者世帯のうち、公共交通がないと外出することができない世帯はそれぞれ4割程度であることが分かりました。

表 車の所有状況や家族等による送迎の実態

	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%

<デマンド交通運行地区>



<交通空白地域>

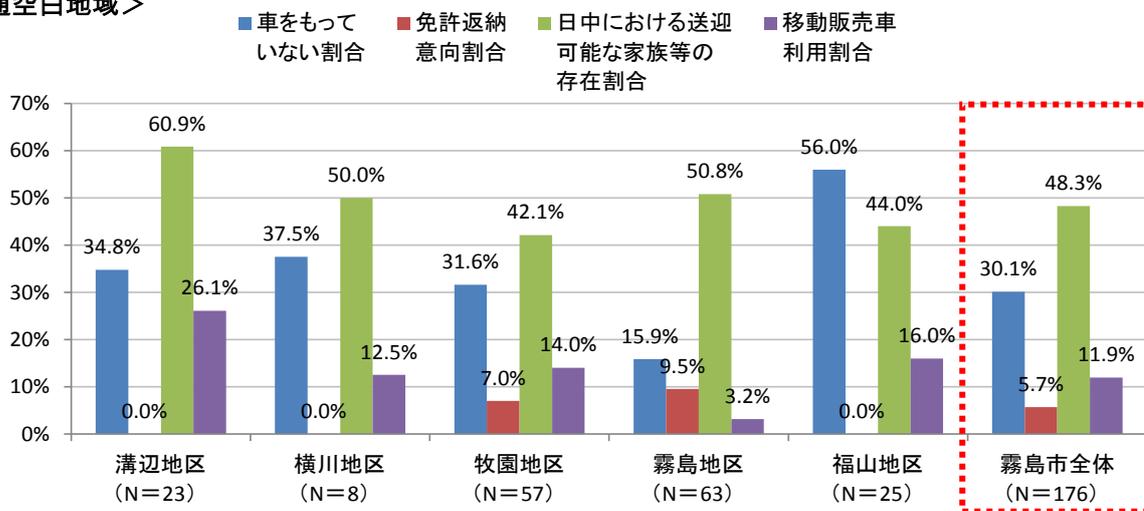


図 高齢者世帯の実態

注) 免許返納意向割合は、日頃の車の運転について「あまり運転したくないが、他に方法がないので運転している」との回答の割合を指す。

2) 公共交通の見直しによる利用意向

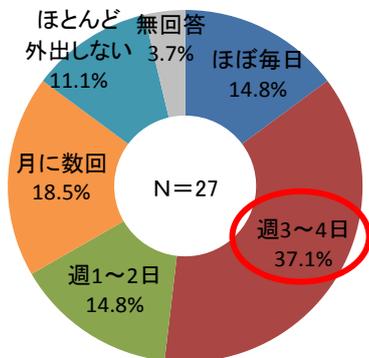
●「要望どおりに公共交通が見直された場合の利用意向」をみると、デマンド交通運行地区・交通空白地域ともに約15%の方が「利用したい」と回答しています。

表 要望どおりに公共交通が見直された場合の利用意向

種類	地区	回答割合
デマンド運行地区	溝辺地区 (N=34)	8.8%
	霧島地区 (N=63)	19.0%
	地区全体 (N=97)	15.5%
交通空白地域	溝辺地区 (N=23)	4.3%
	横川地区 (N=8)	25.0%
	牧園地区 (N=57)	15.8%
	霧島地区 (N=63)	19.0%
	福山地区 (N=25)	12.0%
	地区全体 (N=176)	15.3%
合計 (N=273)		15.4%

●交通空白地域における公共交通利用意向者の外出実態をみると、外出頻度は「週3～4日」（約37%）が最も多いことが分かりました。同様に、外出時間帯をみると、自宅出発時刻は「9～10時台」（約40%）が最も多く、帰宅開始時刻は「12時台」（約22%）と「14～16時台」（約19%）が多いことが分かりました。

<外出頻度>



<外出時間帯>

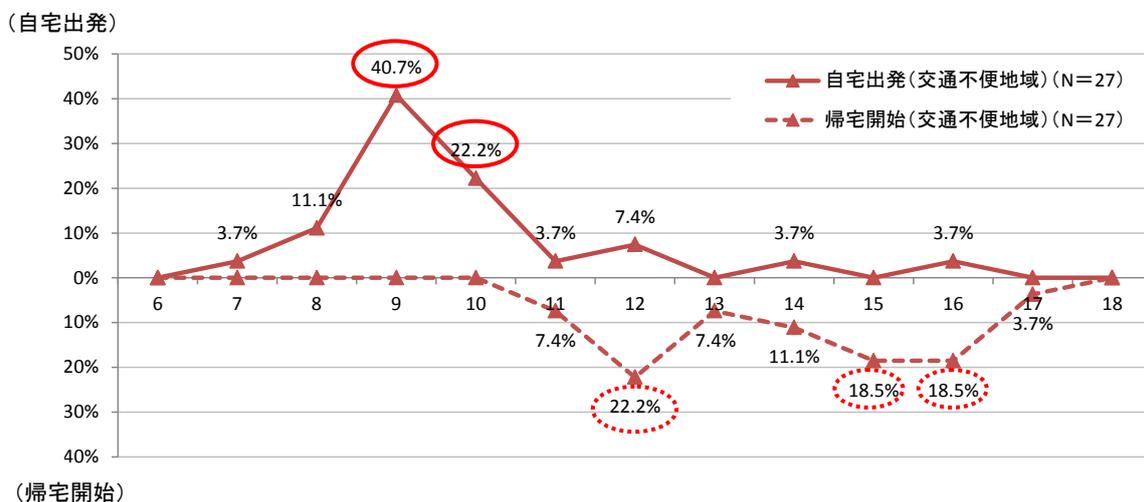


図 交通空白地域における公共交通利用意向者の外出実態
(要望どおりに公共交通が見直されたら「すぐに利用する」との回答者)

3) バス・タクシーによる外出をするに当たっての片道当たりの最大支払い意思額

- 「公共交通を今すぐ利用したい」と回答した方が「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」（約26%）が最も多いことが分かりました。
- また、「公共交通を今すぐ利用したい」と回答した方の62%が「片道500円程度」であれば許容することが分かりました。

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%

62%

4. 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

4-1 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、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、地域公共交通網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、溝辺地区及び横川地区を南国交通(株)が、国分地区、隼人地区、牧園地区及び霧島地区をいわさきバスネットワーク(株)が、国分地区及び福山地区を三州自動車(株)が運行しています。また、霧島神宮～都城間を宮崎交通(株)*が運行しています。

*霧島神宮～都城間は、平成28年4月1日から(有)高崎観光バスが運行。

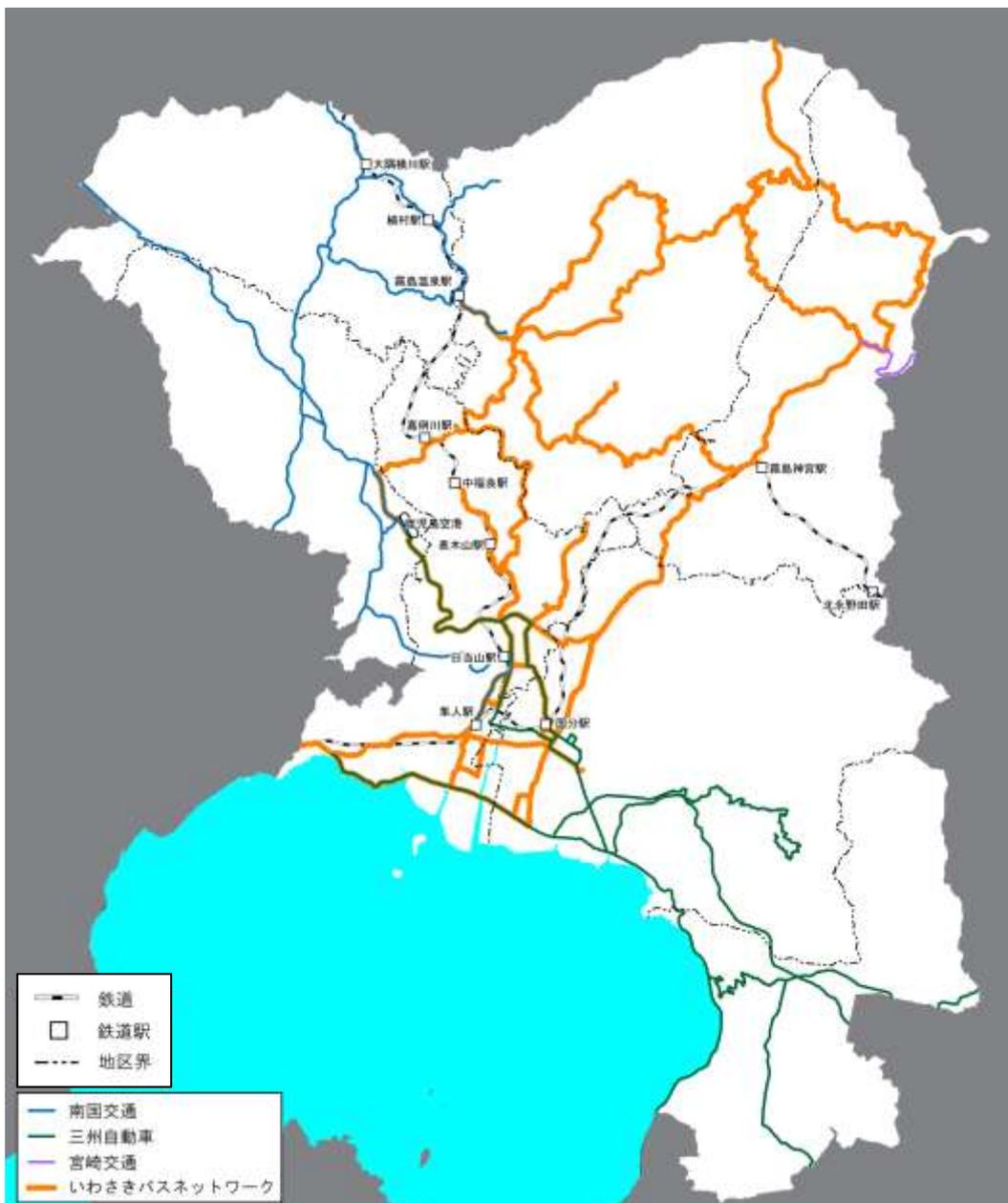


図 路線バスネットワーク（運行事業者別）

◆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。
- ・また、ふれあいバス利用者（国分地区を除く）の約29%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、ふれあいバスの交通ネットワークを構築しておりましたが、“都市機能が集積する中心市街地”（国分地区・隼人地区）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。

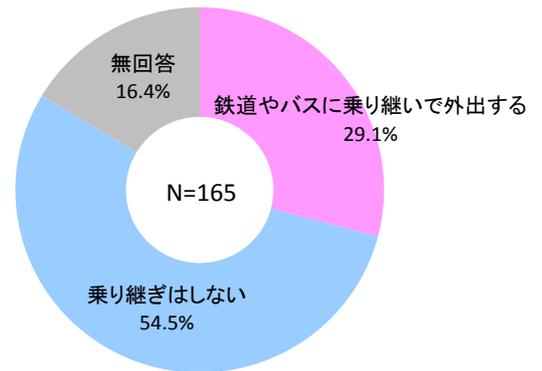


図 ふれあいバス利用者の公共交通の乗り継ぎ実態

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

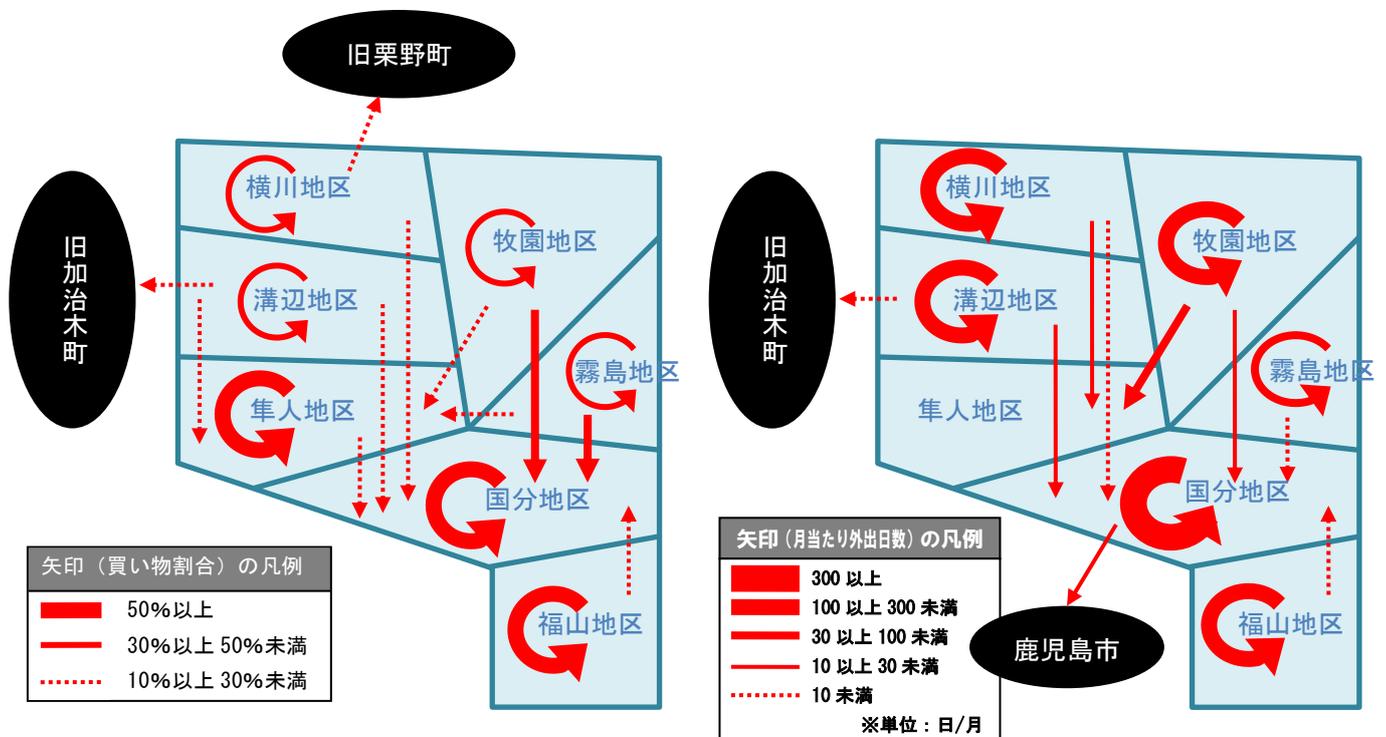


図 霧島市各地の買物流動（最寄り品）

注) 10%以上の流動のみを図示。

資料：平成24年度鹿児島県消費者購買動向調査報告書データより作成

図 ふれあいバス利用者OD（外出指向）

資料：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（P68）によると、自治会長の約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。
- 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/日であるにもかかわらず、それ未満の自治会）、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	71.9%
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

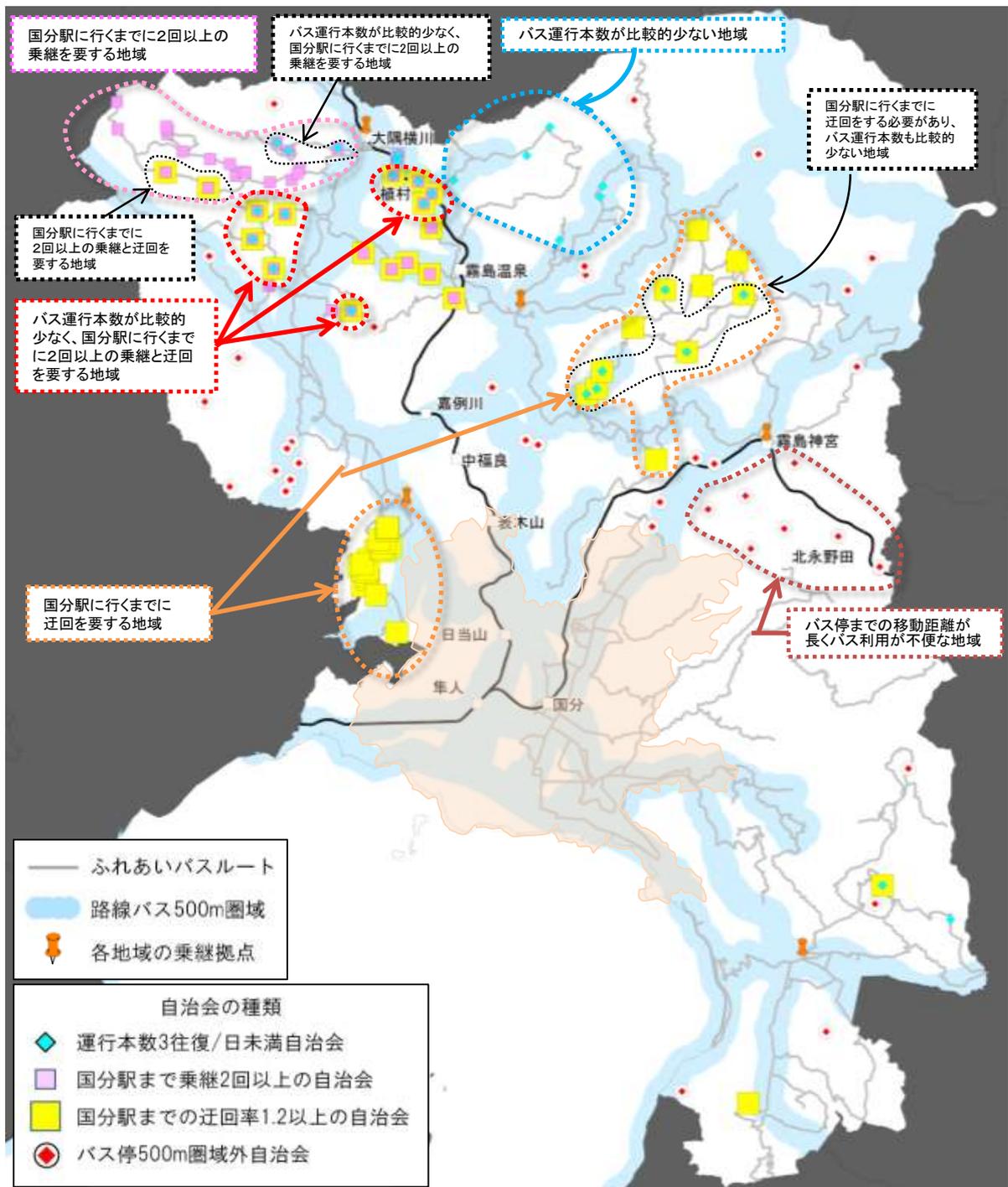


図 霧島市の公共交通が不便な地域（自治会）の見える化【再掲】

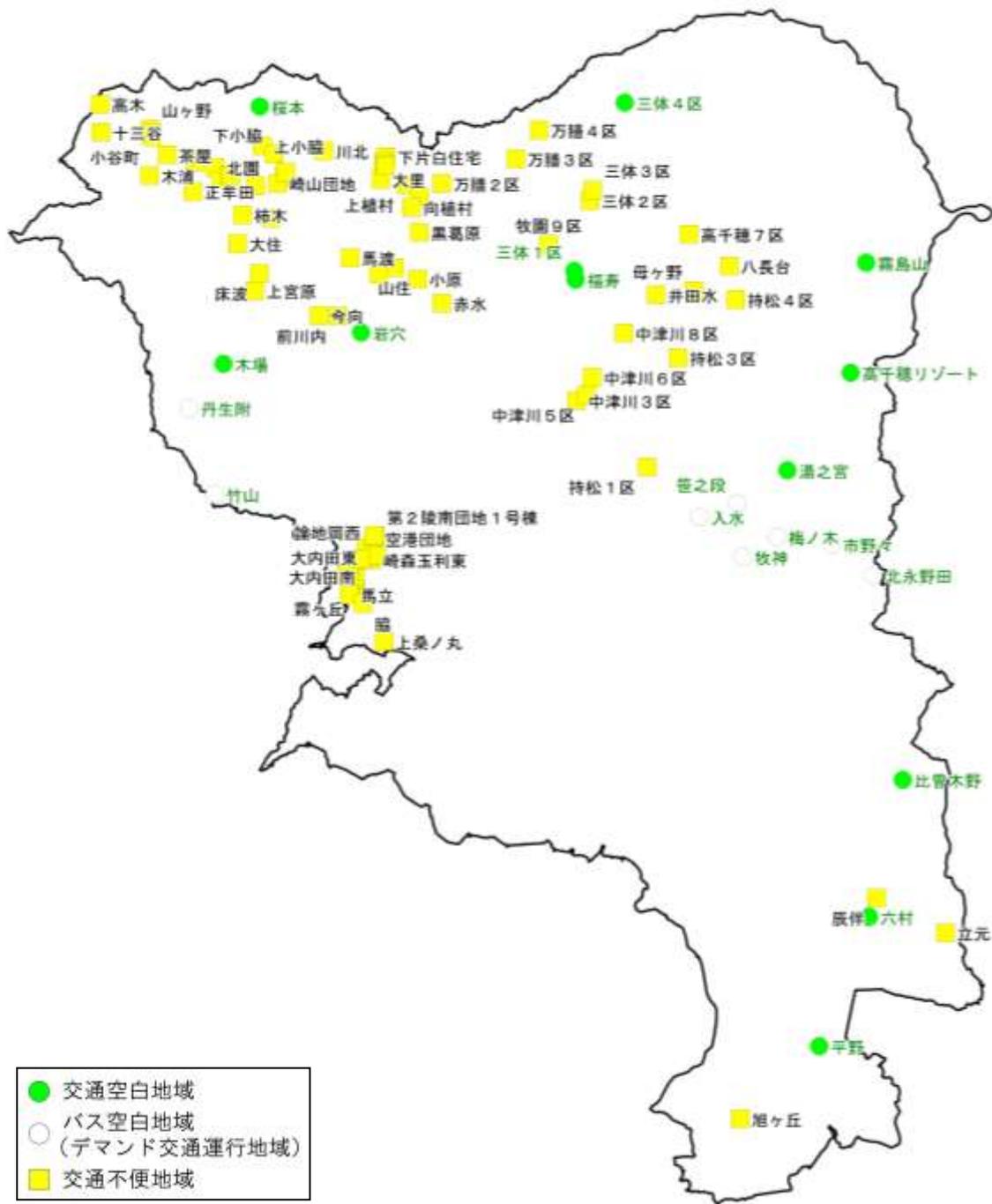


図 霧島市の交通空白地域・交通不便地域に該当すると考えられる自治会

【霧島市における交通空白地域・交通不便地域の定義】

交通空白地域	●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
交通不便地域	<p>●路線バスのバス停から500m以上離れているが、ふれあいバスのバス停から500m未満にある自治会で、次のいずれかの特徴を有する自治会</p> <p>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）</p> <p>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</p> <p>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</p>

◆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、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、公共交通利用率は約 14%です。
- ・ 市外在住者（主に始良市）の公共交通利用率は約 81%で、そのほとんどが電車利用です。
- ・ 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、市内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、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。

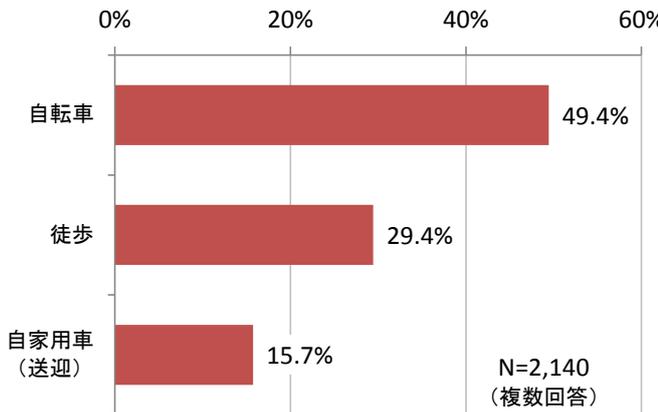


図 市内在住の市内高校通学生の通学手段 (上位3位)

資料：高校生アンケート

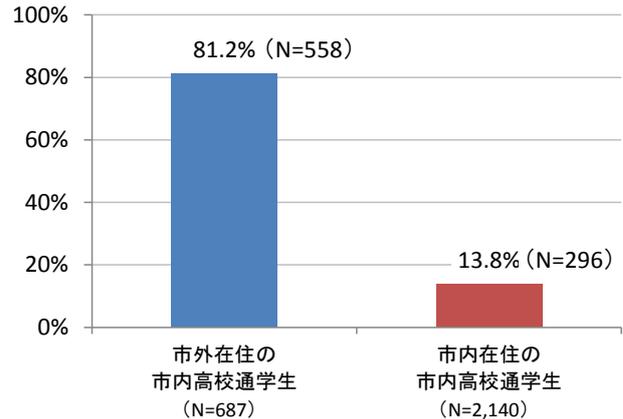


図 市内高校通学生の通学時の公共交通利用率

資料：高校生アンケート

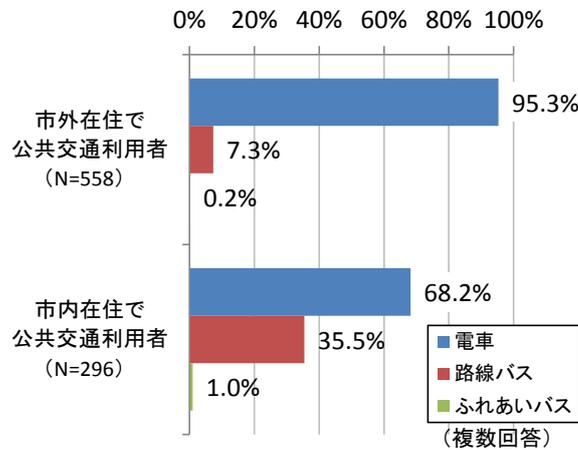


図 通学時の具体的な公共交通手段

資料：高校生アンケート

<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当たり、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、平日・休日ともに、国分駅と隼人駅の利用者の約5割が市外からの来訪者であることが分かりました。
- ・ 国分駅と隼人駅の利用者の外出目的をみると、国分駅と隼人駅は平日・休日とも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約4割が「観光・娯楽・レジャー」であることが分かりました。
- ・ 市民の「国分駅と隼人駅における電車との乗り継ぎ評価」は芳しくなく、また、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、交通結節点としての強化を図る必要があります。

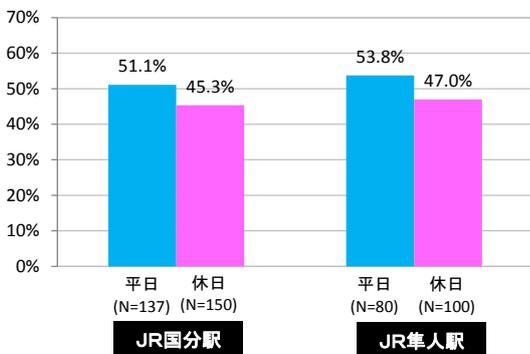


図 国分駅と隼人駅の利用者に占める市外居住者の割合

資料：交通拠点ヒアリング結果

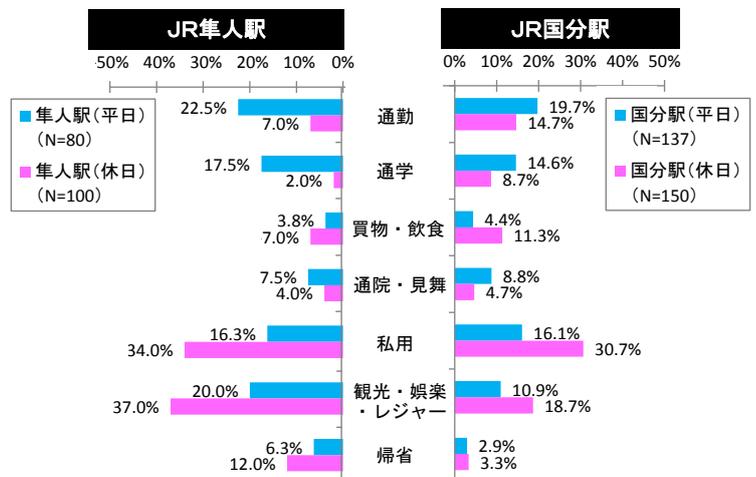


図 国分駅と隼人駅の利用者外出目的（平・休別）

資料：交通拠点ヒアリング結果

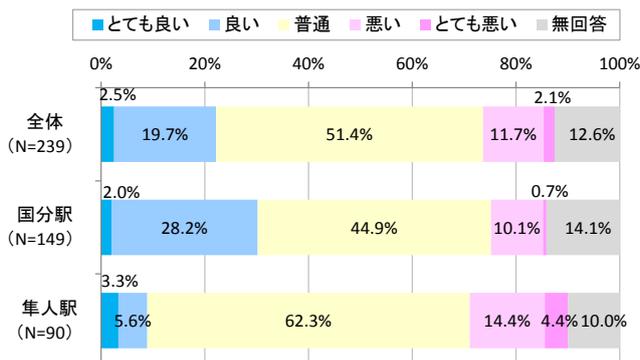


図 国分駅と隼人駅における電車との乗り継ぎ評価（市民）

資料：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)

4-2 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です。

<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当たって、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並びに需要創出に向けた取組が必要です。

・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。

・送迎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可能性”があることが分かりました。

・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」、「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」（それぞれ3社）などの意見もありました。

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

資料：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

資料：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) 複数回答

資料：宿泊事業者アンケート結果

●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、さらに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。

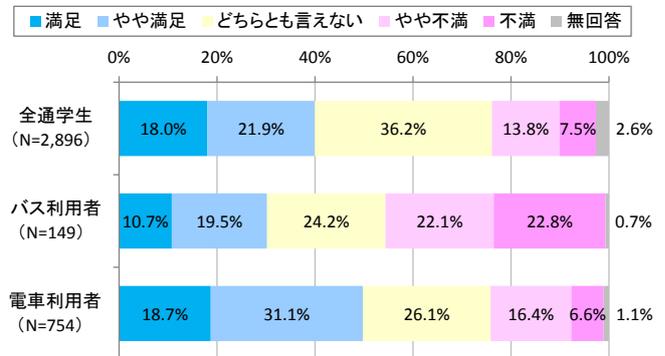


図 市内高校の通学生の公共交通の情報発信に対する満足度

資料：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、「霧島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経路を知らない観光客に対し、「霧島遊めぐりバスマップ」を見せたところ、約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「霧島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 霧島遊めぐりバスマップ
(霧島市観光協会・市観光課発行物)

表 観光客の「霧島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%

資料：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%

資料：交通拠点・観光拠点ヒアリング結果

4-3 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。

- ・「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」によると、①1便当たりの利用者が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、その満額を市が助成した方が1人当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。
- ・“利用者が1便当たり1人未満”かつ“タクシー代を満額助成した方が1人当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年の直近のモニタリング結果によると、当該8路線のうち5路線において、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。
- ・以上のことから、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

便当たり利用者数	問題の程度	1人当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人当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人当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人当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人当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人当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、尾谷ロコース 霧島：霧島高校コース 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人当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21路線

資料：平成26年度霧島市ふれあいバス利用実績

表 1人当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

牧園地区、霧島地区：平成27年10月19日(月)～10月30日(金)、
横川地区：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]	タクシーに乗車した場合の運賃			見直し必要性の検証結果 ○：見直し不要 △：タクシーに乗車した場合の運賃の半額を市が補填した 方が安価 ×：タクシーに乗車した場合の運賃を全額を市が補填した	
					市の助成額	運行距離 (m)	タクシー運賃 (半額)		市の助成額
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	○
	竹子三纏線	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	正幸田・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・二年礼線	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	○
	中連川コース	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	△
	尾谷ロコース	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	×
	万歳コース	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	×
	持松コース	1,586	137	0.7	11,573	32,871	8,820	4,410	×
霧島ふれあいバス	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・柱内・霧島神宮駅・神乃湯線	3,748	1,130	1.8	3,317	18,173	4,970	2,485	△
	神乃湯・霧島神宮駅・真方線	1,204	199	0.5	6,051	7,601	2,170	1,085	×
福山ふれあいバス	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：鹿児島市の小型車（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当たっては、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組として、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%

表 公共交通の維持に向け必要と考える市民の取組

	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	—

注) 複数回答

・1日当たりの乗降客数が0人、または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検討を行うことが求められます。

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

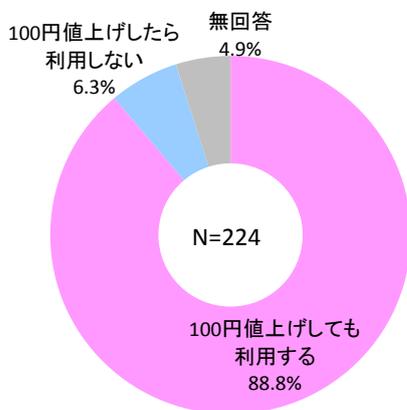


図 ふれあいバス利用者の運賃値上げに関する意向

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果

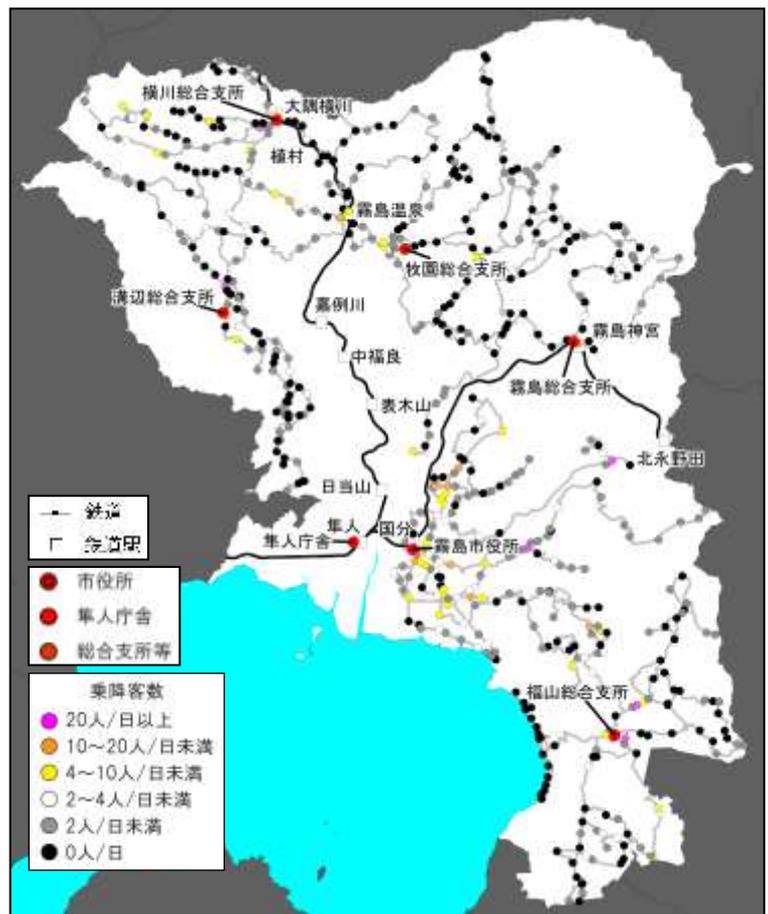


図 バス停別ふれあいバス乗降客数図

注) 分析対象期間

国分・牧園・霧島地区：平成27年10月19日(月)～10月30日(金)
溝辺・福山・横川地区：12月7日(月)～12月18日(金)

5. 霧島市地域公共交通網形成計画(本編)

5-1 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次のとおり定めます。

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、安心して外出（移動）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（移動）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は次のとおりです。

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"> ● 鹿児島空港 ・ 海外や長距離の国内地域との移動を対象とした県民や観光客の交通結節点。 	<p>国内移動の根幹を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国内外移動の基幹的移動軸であることが必要。 	上位公共交通機能の位置づけ
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 国分駅・隼人駅 ・ 市民が暮らすためのにぎわいのある地域の形成が必要。 ● その他の駅 ・ 各地域住民における様々な交通と鉄道との交通結節点。 	<p>都市間移動の根幹を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要。 ● 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。 	中心拠点間の移動環境整備
空港アクセスバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港を拠点 ● 市民や観光客の霧島市内、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。 	<p>都市間移動を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 霧島市をはじめ九州南部の移動を担う定時性、速達性ある輸送機関。 	霧島市への移動利便性向上
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 国分・隼人地区 ・ 市民が暮らすためのにぎわいのある地域の形成が必要。 ● 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。 	<p>都市内交通の骨格を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 10本/日以上確保をめざす。 	地域拠点の利用環境の整備

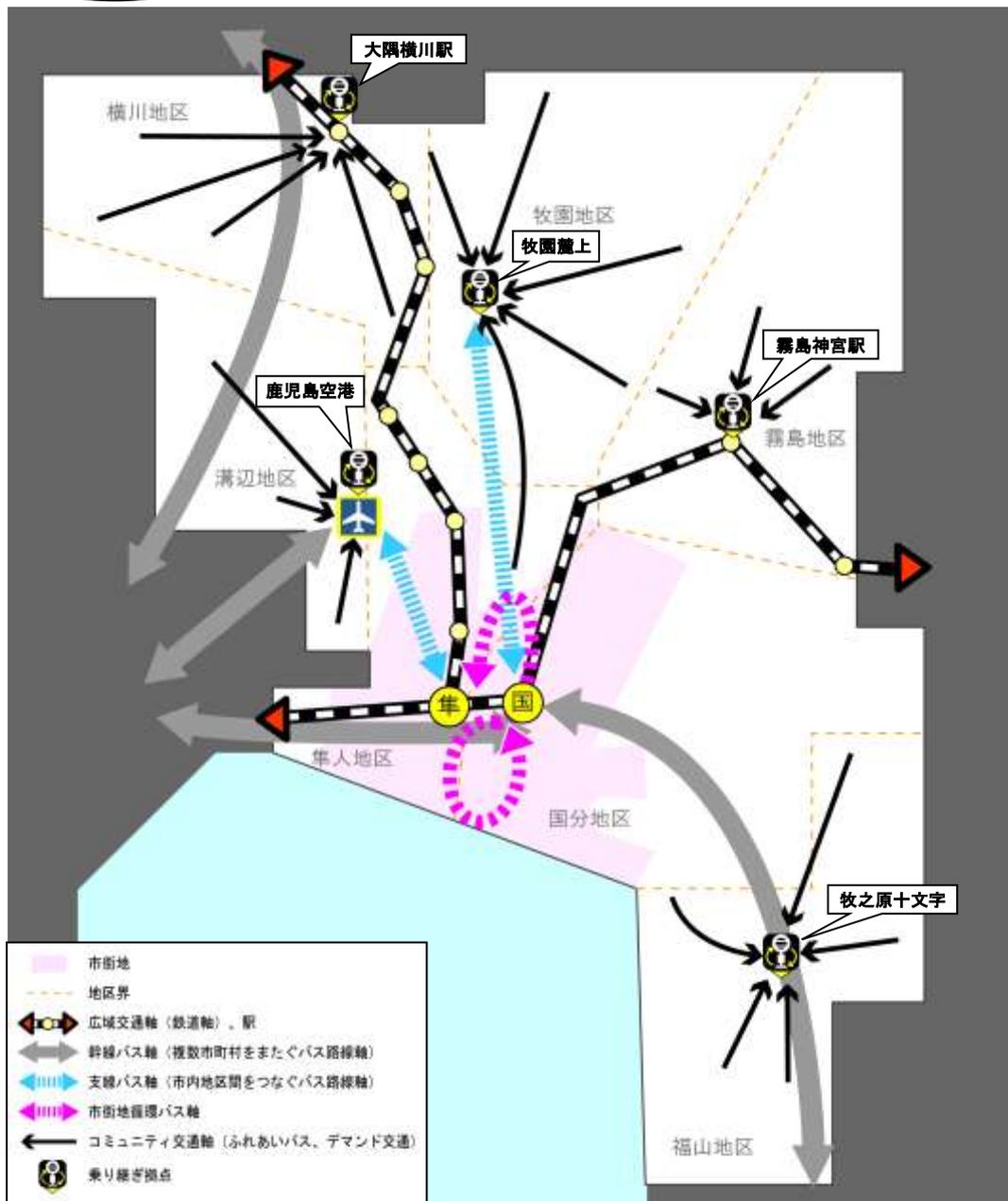
	周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための 「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた 「方向性」
支線バス・ 観光周遊バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内の買い物や通院先、また、特定の利用施設が沿線に立地。 ● 必要に応じて中山間地域のコミュニティ交通などとの接続拠点となる施設の整備が求められる。 	<p>駅や幹線バスに接続する</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中心拠点や乗り継ぎ拠点等で鉄道や幹線バスに乗り継ぐことで日常生活・観光周遊における広域移動ができる。 ● 公共施設や生活便利施設への移動を確保する。 	<p>中心拠点への集積化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>幹線を補完するルート確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民の需要に応じて市内施設への連絡を確保。 <p>観光客の回遊を促すルート・サービス確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。
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"> ● 中山間地域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。 	<p>中山間地域の日常交通を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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（国分地区・隼人地区）への移動ができる。 ● 公共施設や生活便利施設への移動を確保する。 	<p>地域実情に応じた公共交通の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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する。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>多様な移動ニーズを支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<p>ドア・ツー・ドア輸送ニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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）の対応。

霧島市における路線再編の方向性（案）

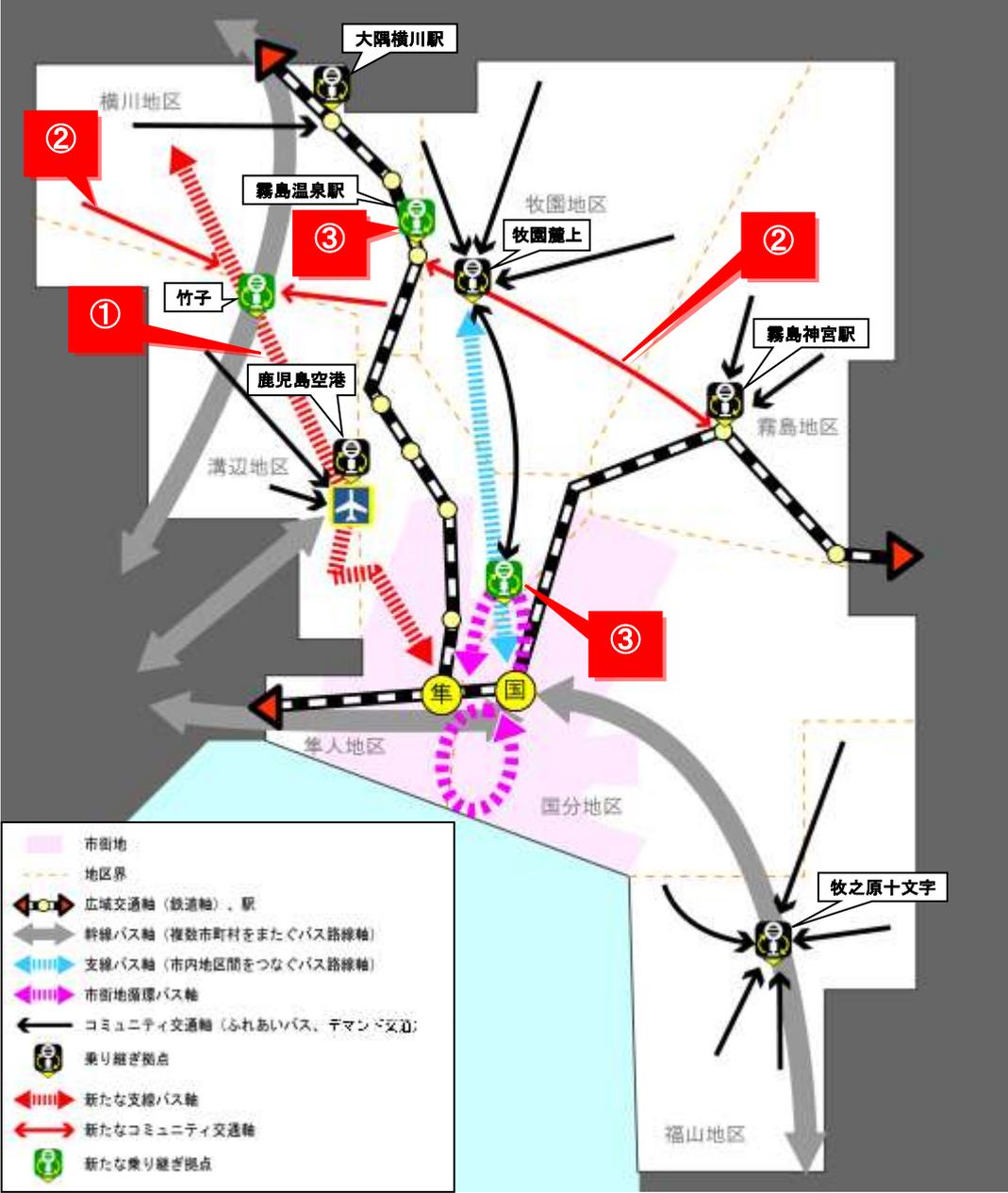
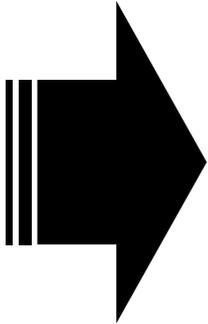
＜生活移動に関する再編の方向性（案）＞

- 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



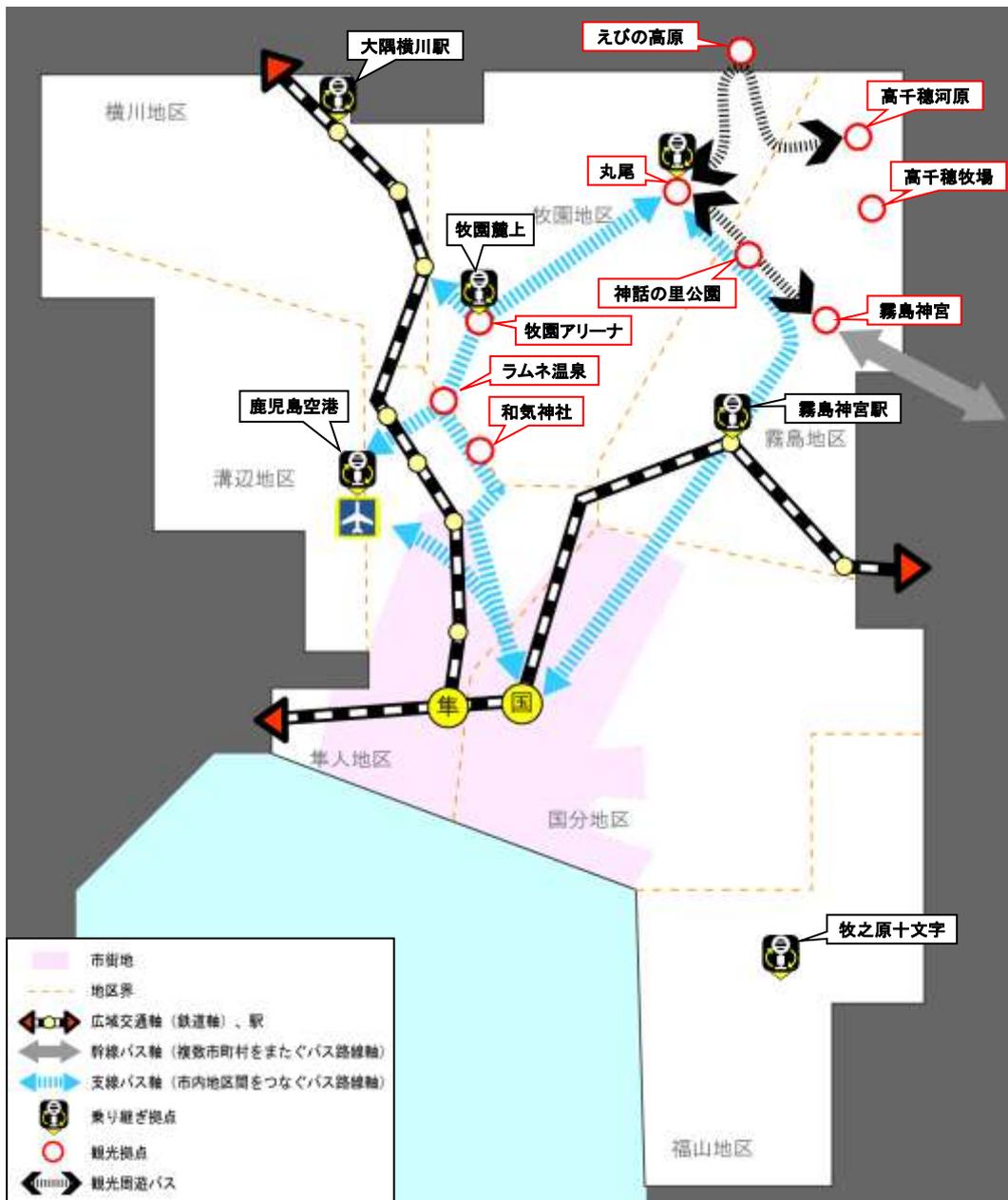
将来



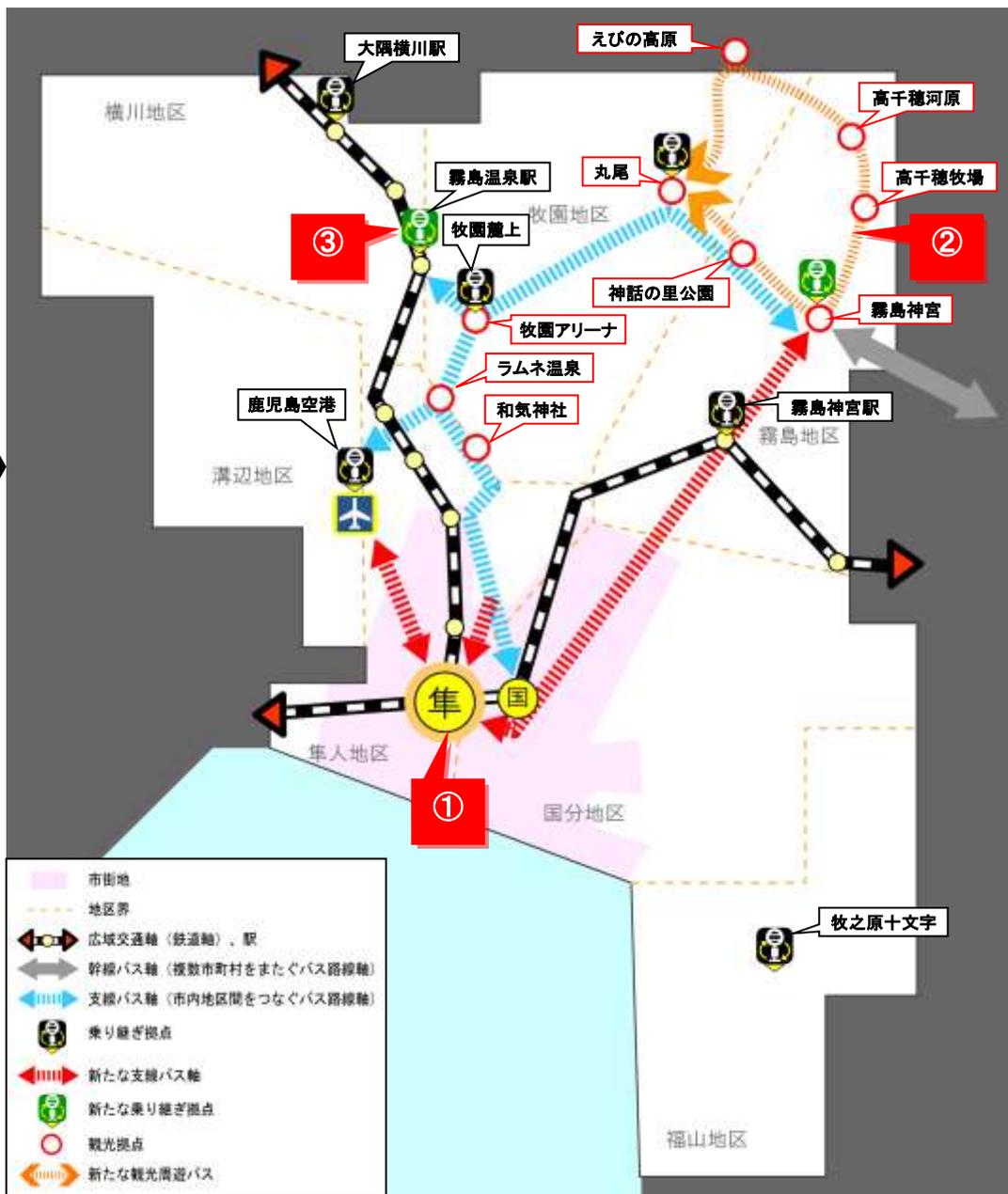
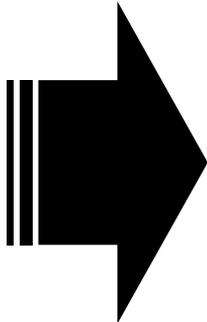
<観光移動に関する再編の方向性（案）>

- ①市内最大の乗降客数を誇る国分駅と、今後、東口における駅前広場などの整備が行われ、霧島市の新たな玄関口となる「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・霧島神宮を新たな乗り継ぎ拠点とし、観光客の乗り継ぎ利便性の向上を図る。

現 状



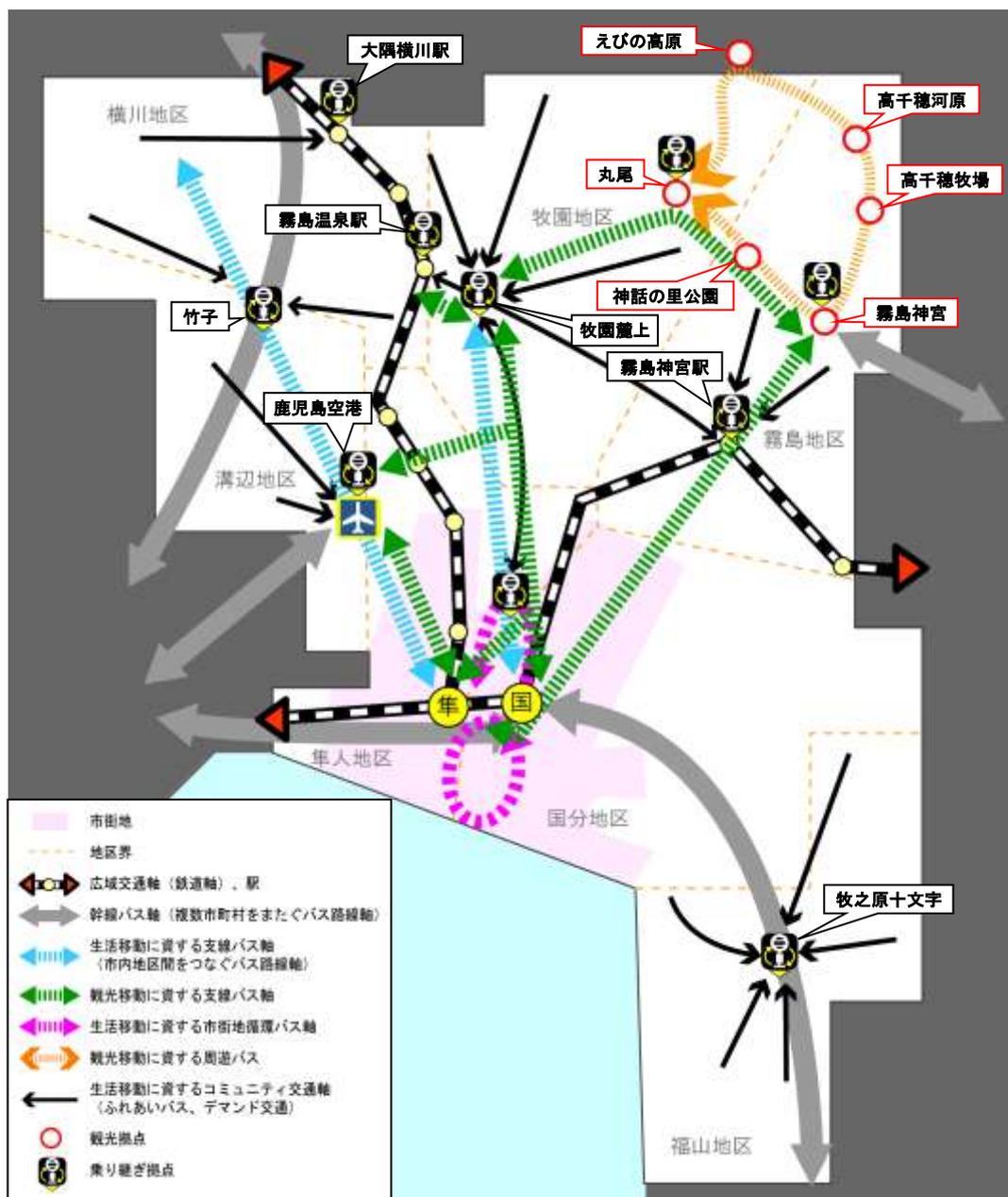
将来



霧島市における路線再編後のネットワークイメージ（案）

- 生活移動と観光移動の両面を考慮した路線再編後の地域公共交通ネットワークイメージ（案）は下図のとおりです。
- “鹿児島空港から隼人駅を結ぶ軸”や“牧園麓上と国分駅を結ぶ軸”などは、生活移動と観光移動の両方を担う重要な軸となります。

将来



5-2 計画の区域

本計画の区域は霧島市内とし、必要に応じてその周辺市町を含むものとします。

5-3 計画の期間

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。

5-4 計画の目標

霧島市ふるさと創生総合戦略の基本目標と基本的方向等を踏まえ、次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(H27)〕
- 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)〕
- 「ふれあいバス」と「JR・路線バス」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合
目標値(H31) 60%以上〔基準値: 48.4%(H27)〕

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〕
- 「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」と「JR日豊本線」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合
目標値(H31) 60%以上〔基準値: 55.4%(H27)〕

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人当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便当たりの利用者数
目標値(H31) 各路線 2人/便以上〔基準値: P88参照(H26)〕
- デマンド交通の1便当たりの利用者数
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(H27)〕

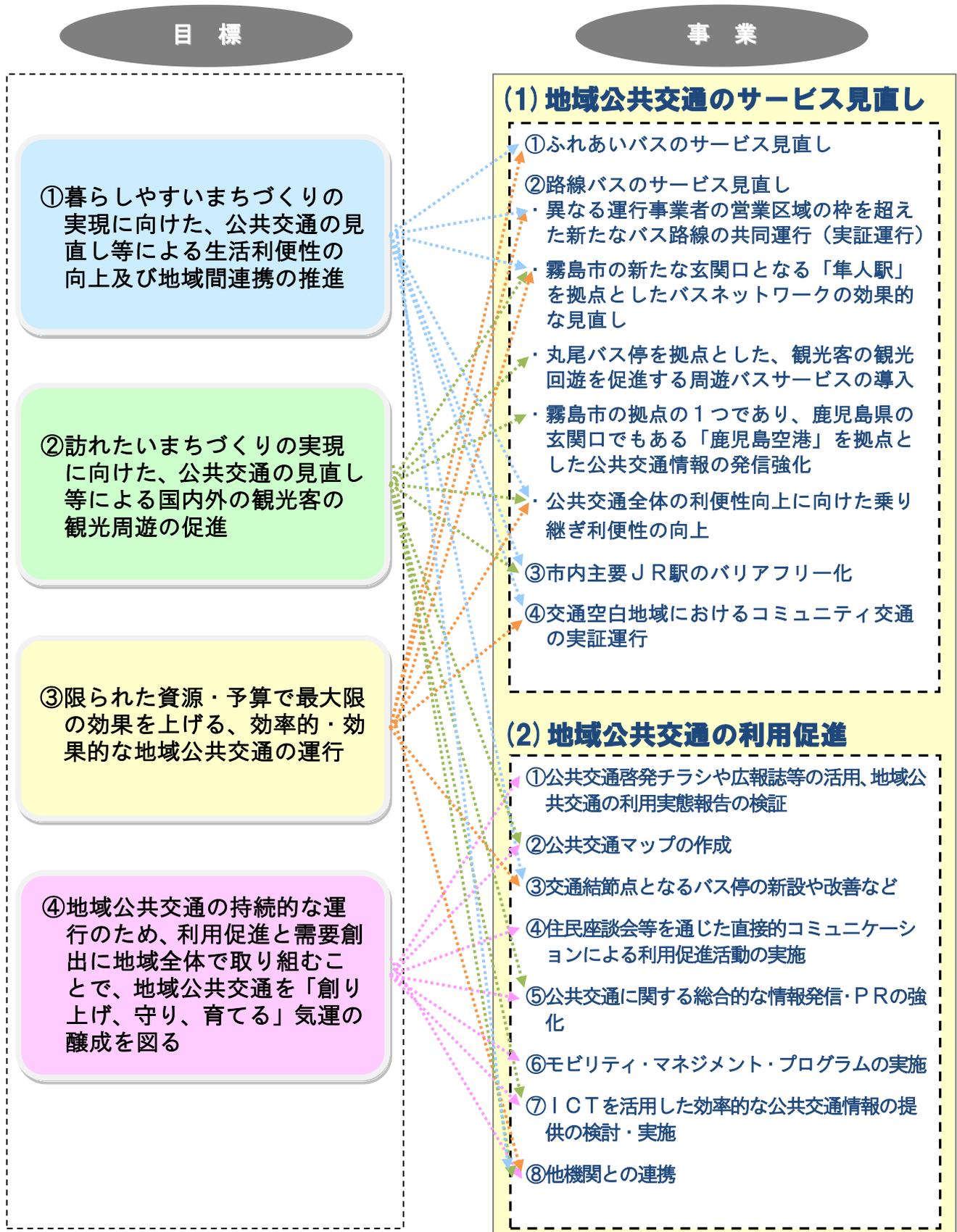
表 目標値の設定理由や評価値の計測方法

計画目標	評価指標	目標値の設定理由	評価値の計測方法
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	全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合	市内の交通不便地域・交通空白地域の割合を現状未満にすることを目標に設定。	既存資料・データをもとに計測。 ※必要に応じてGIS（地理情報システム）等を活用。
	JR利用者数	「霧島市ふるさと創生総合戦略」における目標設定を踏襲。	既存資料・データをもとに計測。
	バリアフリー化を講じている市内JR駅	「霧島市ふるさと創生総合戦略」における目標設定を踏襲。	
	高齢者運転免許証自主返納者数	現状以上の免許返納があることを期待し、目標を設定。	
「ふれあいバス」と「JR・路線バス」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合	「ふれあいバス」と「JR・路線バス」の乗り継ぎ利便性を考慮し明確な目標を設定。		
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	全国温泉地満足度の順位	「霧島市ふるさと創生総合戦略」における目標設定を踏襲。	「霧島市ふるさと創生総合戦略」に掲載のとおり、民間の調査機関によって計測。
	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)	「霧島市ふるさと創生総合戦略」における入込観光客数の基準値と目標値の増加率を参考に設定。	既存資料・データをもとに計測。
	「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」と「JR日豊本線」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合	「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」と「JR日豊本線」の乗り継ぎ利便性を考慮し明確な目標を設定。	
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	ふれあいバス各路線の空便率	現状のふれあいバス全路線の平均空便率未満を目標に設定。	
	1人当たり財政負担額が民間タクシー代の代替よりも高い路線数	ふれあいバスの持続的な運行を考慮し明確な目標を設定。	
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	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	ふれあいバスの名称のとおり、2人以上が乗りあって利用してもらうこと（2人/便以上）を目標に設定。	
	デマンド交通の1便当たりの利用者数	1往復でみた場合、片道だけでも2人/便以上利用してもらうこと（1.5人/便）を目標に設定。	
	地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数	地域公共交通の持続的な運行を考慮し明確な目標を設定。	

5-5 目標を達成するために行う事業の概要及び実施主体

5-5-1 事業の概要

地域公共交通をもっと使って外出や周遊してもらうために、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。
具体的な施策は次のとおりです。



5-5-2 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期と実施主体は次のとおりです。

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	霧島市地域公共交通会議	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							
(1) 地域公共交通のサービス見直し	③市内主要JR駅のバリアフリー化	計画				◎	○	◎	○
		実施							
	④公共交通不便地域におけるコミュニティバスの実証運行	計画		実施		◎	○	◎	○
		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	計画				◎	○	◎	◎
		実施							
	④住民座談会等を通じ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				◎	○	◎	○
	⑤公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化	実施				◎	○	◎	○
	⑥モビリティ・マネジメント・プログラムの実施	実施				◎	○	◎	○
⑦ICT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		◎	○	◎		
⑧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) 事業の実施に当たっては、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、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。

5-6 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便当たりの利用者が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人当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するとともに、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。

なお、これらを検討するに当たり、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

便当たり利用者数	具体路線	見直しの方向性
1人/便未満	溝辺：崎森・麓・空港線、竹子・有川・空港線 横川：山之口線、岩穴・二牟礼線 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、川影コース 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 福山：佳例川線、福山線	<ul style="list-style-type: none"> ●原則として、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、持続的な移動手段の確保に向け、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。
1人/便以上 2人/便未満	横川：小脇線、植村線、野坂・横伏敷線 牧園：丸尾コース、万膳コース、尾谷口コース 霧島：霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線、霧島高校コース 福山：比曾木野線	
2人/便以上	上記以外の21路線	<ul style="list-style-type: none"> ●運行形態（路線定期）を維持しつつ、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。

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）

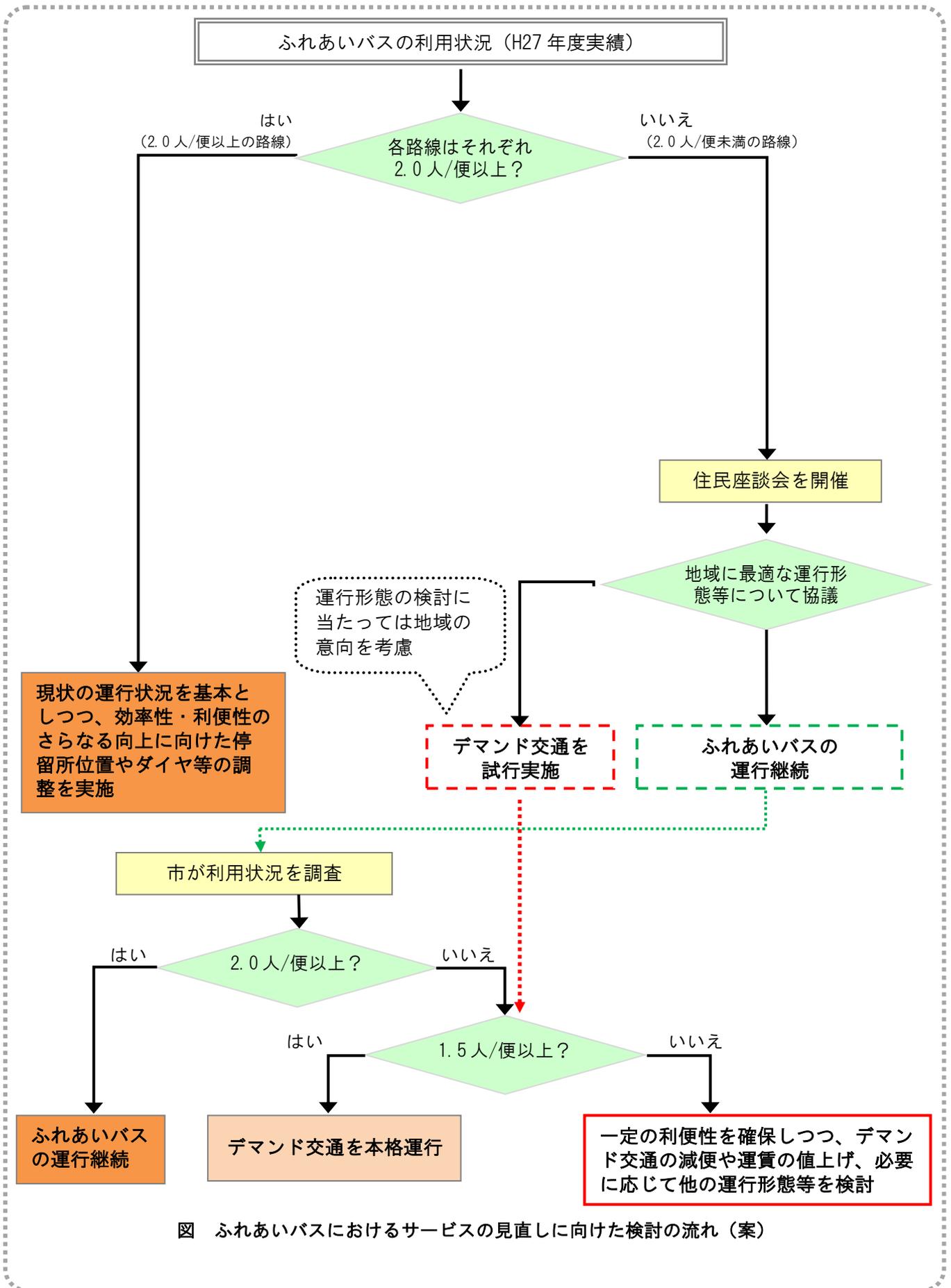


図 ふれあいバスにおけるサービスの見直しに向けた検討の流れ（案）

これまでの調査結果を踏まえ、デマンド交通を運行した方がよいと考えられる自治会は次のとおりです。

※デマンド交通を運行した方がよいと考えられる自治会の抽出基準

●次の全てに該当する自治会

- 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^{注)}の自治会

注) 分析対象期間

国分・牧園・霧島地区：平成 27 年 10 月 19 日(月)～10 月 30 日(金)

溝辺・福山・横川地区：平成 27 年 12 月 7 日(月)～12 月 18 日(金)

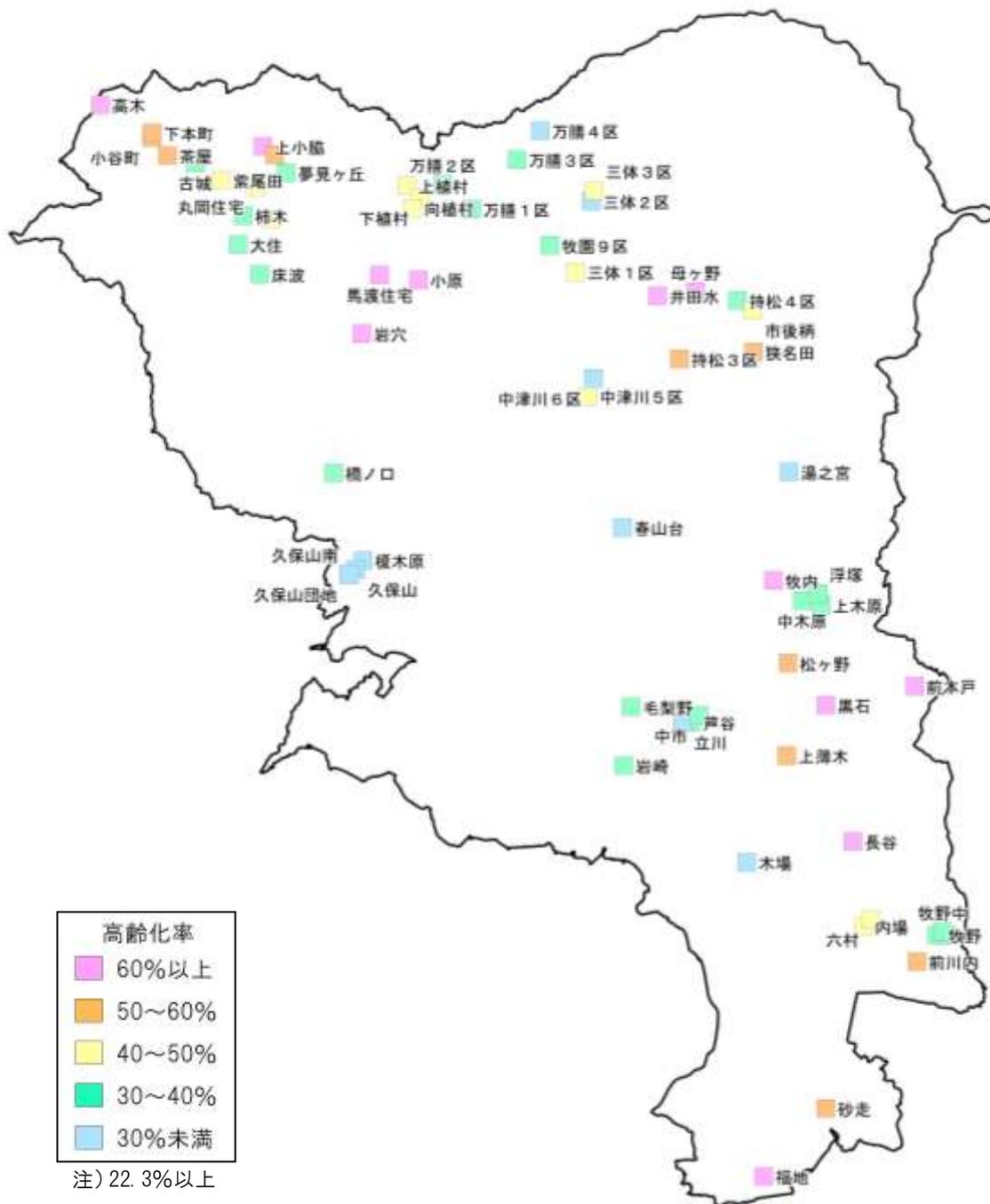


図 現状でデマンド交通を運行した方がよいと考えられる自治会

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、極端に利用者が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・レジャーなどでの利用もみられます。

また、ふれあいバスの運行形態の変更（デマンド交通への転換）に伴うデマンド交通利用意向は約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、利用者及び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	67.5%	64.1%	68.5%
無回答	0.4%	1.9%	0.0%

資料：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) 複数回答

資料：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%

資料：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、国分地区・隼人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、その利便性を高めるため、“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”についても検討し、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、現在、“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、観光移動の現状としては、高千穂河原への移動よりも高千穂牧場への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、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（霧島温泉市場前）

➤ 「国分駅」及び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極端に少ない路線があり、これは、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、市内最大の乗降客数を誇る国分駅と、今後整備が行われ霧島市の新たな玄関口となる「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検討します。

なお、見直しについては、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”を行うとともに、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中長期的に進めていきます。

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。

ここには、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」も設置されており、自由に利用することができます。

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の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、運行ダイヤの調整を検討・実施します。

③市内主要JR駅のバリアフリー化

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。

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、国や県などの補助制度を活用し、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や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公共交通不便地域におけるコミュニティバスの実証運行

市民が安全・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、“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バスを運行します。

ただし、運行に当たっては、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（福祉有償運送）の状況などを勘案し、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ための“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、運行に当たり、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ことも検討します。

(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

公共交通啓発チラシ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、市広報誌等において「利用状況」を報告することで、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、路線の廃止等を含むサービスの見直しを行っています。

The image shows two pages from a public transport newsletter. The left page is titled "かみごとう・公共交通 ニュースレター Vol. 2" and features an article about "乗合タクシー" (shared taxis). It includes a photo of a taxi and a driver, and text describing the service and its importance. The right page is titled "「活用しましょう！生活の大切な足」" and features a group photo of people at a workshop, with a "掲示板" (noticeboard) section below it. The noticeboard section is titled "『かみごとう公共交通マップ』 全世界に配布しました！" and includes information about the map's distribution and contact details for the New Kasuga City Public Transport Network Development Committee.

図 公共交通ニュースレターの事例（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・ふれあいバス等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分かりやすくすることで利用促進を図ります。

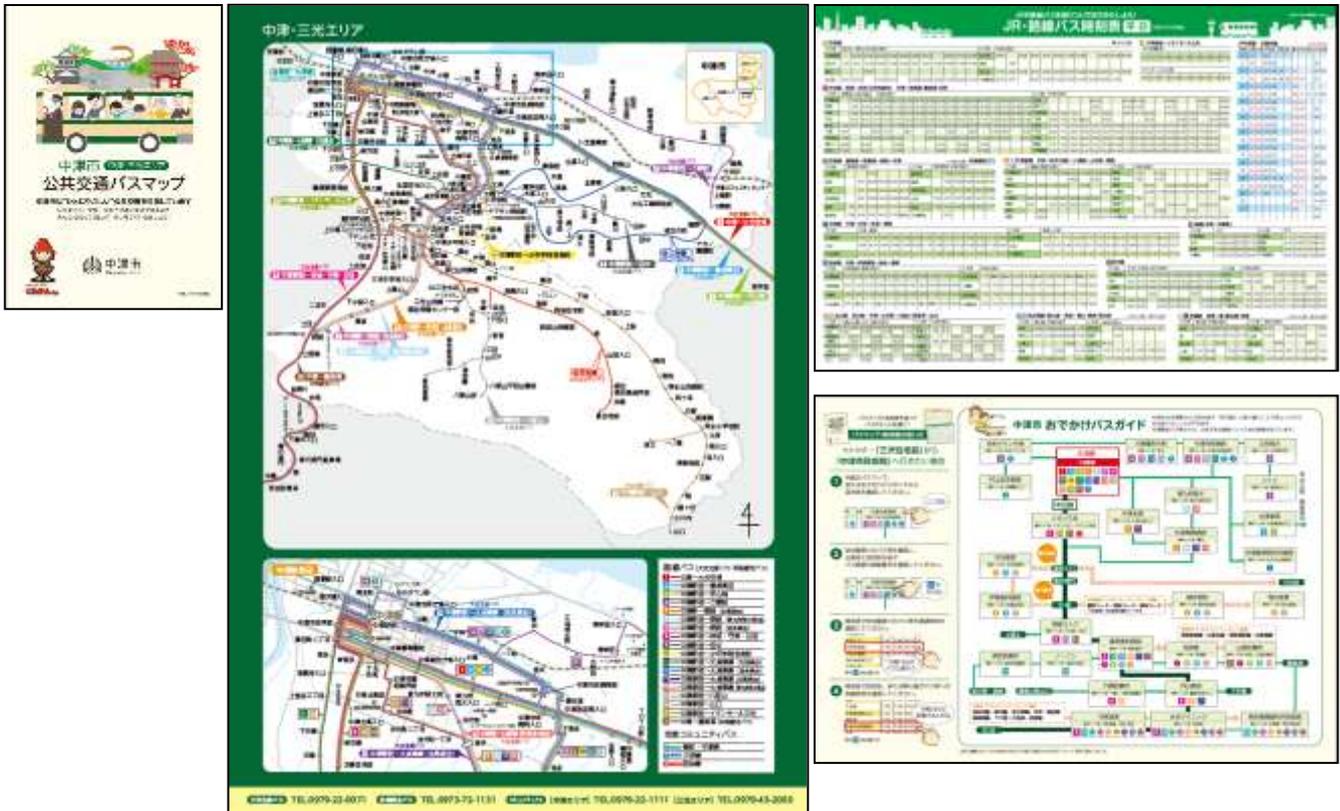


図 地域単位の詳細な公共交通マップを作成している事例（中津市）

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、分かりやすい案内標示及び情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成など）、バス待ち環境の改善など、交通結節点において円滑に乗り継ぎができる環境整備などを地域ぐるみで行います。

また、古くなったバス停などについては、必要に応じて、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 表記が見えにくい状況にある丸尾バス停



④住民座談会等を通じ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

住民座談会や市が実施する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促進に向けた取組を行います。

また、企業や学校などにおいても、公共交通マップ等を活用した公共交通の利用促進を図ります。

⑤公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化

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2割に満たないことが分かりました。

また、一方で、市内の観光地までのバスの行き方を知らない観光客の方からは「霧島遊めぐりバスマップを見ながら路線バスを利用したい」との声も一定程度ありました。

地元住民のみならず、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・PRの強化を、運行事業者等の垣根を越えて実施していきます。

例えば、「霧島遊めぐりバスマップ」などの公共交通利用促進資料や、霧島エリアを路線バスで周遊観光できるきっぷ「霧島『のったりおりたりマイプラン』バス1日乗車券」などの企画運賃などの総合的な情報発信・PRを強化します。



図 霧島遊めぐりバスマップ 【再掲】

表 霧島「のったりおりたりマイプラン」バス1日乗車券の概要

概要	霧島温泉郷、妙見・日当山温泉、霧島神宮、霧島神話の里公園等の霧島の観光地を巡る路線バス限定の1日乗車券
実施事業者	いわさきバスネットワーク(株)
料金	一日乗車券 大人：1,100円、小人：550円
利用可能路線	<ul style="list-style-type: none"> ○霧島いわさきホテル～霧島神宮～国分 <ul style="list-style-type: none"> ・国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～丸尾(霧島温泉郷)～霧島いわさきホテル ○霧島温泉駅～霧島いわさきホテル <ul style="list-style-type: none"> ・霧島温泉駅～丸尾～霧島いわさきホテル ○鹿児島空港～霧島いわさきホテル <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島空港～嘉例川～丸尾～霧島いわさきホテル ○霧島市役所～霧島いわさきホテル <ul style="list-style-type: none"> ・霧島市役所～国分駅～日当山～妙見温泉～丸尾～霧島いわさきホテル ○妙見路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島空港～嘉例川～妙見温泉～日当山～隼人駅 ○霧島連山周遊バス
乗車券販売所	<ul style="list-style-type: none"> ○鹿児島中央駅(JRみどりの窓口) ○国分地区：国分駅・いわさきバスネットワーク(株)(国分営業所) ○隼人地区：隼人駅・妙見ホテル ○霧島地区：霧島神宮駅・霧島市観光案内所・おみやげ「江口家」・さくらさくら温泉 ○鹿児島空港/空港バス案内所 ○牧園地区：(公社)霧島市観光協会・霧島いわさきホテル・霧島ホテル・牧水荘・旅行人山荘・霧島山上ホテル・みやまホテル

⑥モビリティ・マネジメント・プログラムの実施

市民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を地域ぐるみで維持しようという機運の醸成につながります。

「公共交通マップ」や「公共交通ニュースレター」などの公共交通利用促進資料を活用して、地域住民や市内の中学生・高校生などを対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通の利用促進を図ります。

⑦ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施

国内外の観光客等に分かりやすい二次アクセスに関する公共交通情報発信を行うため、パソコンやスマートフォン等でバス等のダイヤ情報や乗り継ぎダイヤ、観光地等の最寄バス停、経由ルートを手軽に入手できる「バスダイヤ簡易検索システム」の導入を検討します。

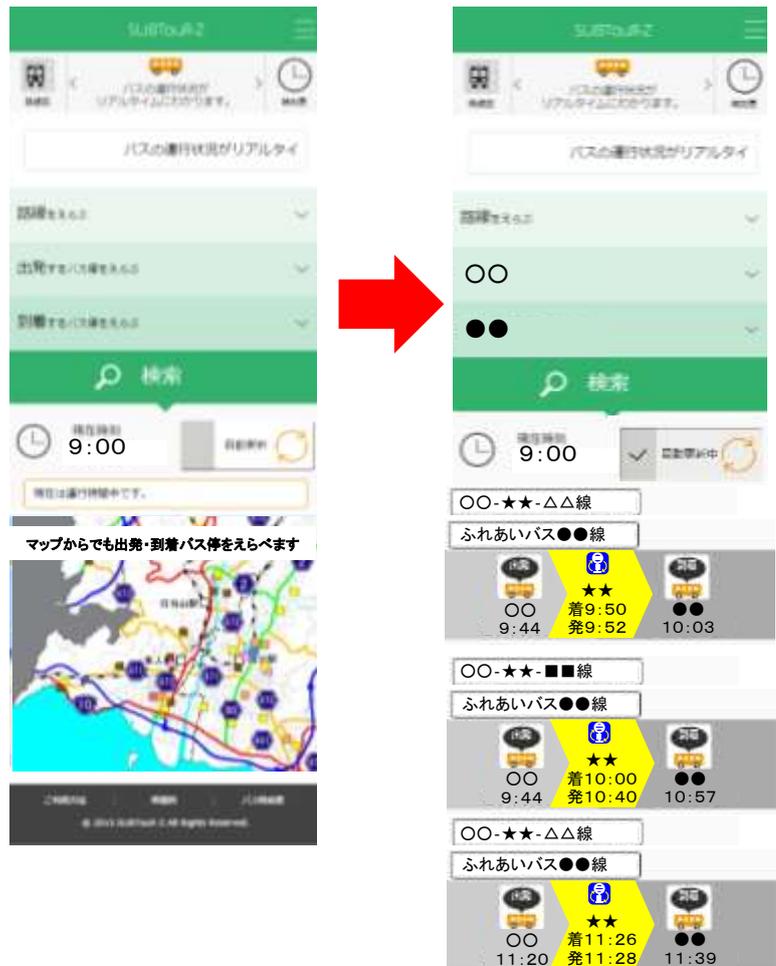


図 バスダイヤ簡易検索システムのイメージ

⑧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。

それらの施設等には、地域公共交通の利用を促進するための情報媒体(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支援をいただくなど、地域公共交通のサポーターとなってもらう取組を行います。

具体的には、移動支援サービスの一環として、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、公共交通の利用促進を図るなどの取組を検討します。

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取組が考えられます。



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）

本市は「高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業」を実施しており、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となります。

<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、市、バス事業者、宿泊事業者が連携して、霧島市を訪れる前の段階で路線バスの情報を容易に入手できる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当たっては、バス事業者が個々に実施しているPR方法には限界があるため、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、公共交通の案内等を周辺の地域資源などの情報とあわせて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し、案内を多言語表記とすることに努めます。



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/publI_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/publI_C_transport/dl_wakuwaku-buspack.html)

5-7 目標達成に向けたマネジメント

5-7-1 マネジメントの進め方

計画期間（4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。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
長期的な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、次期計画に反映します。
短期的なPDCAサイクル	毎年	○事業の進捗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、必要に応じ、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施します。

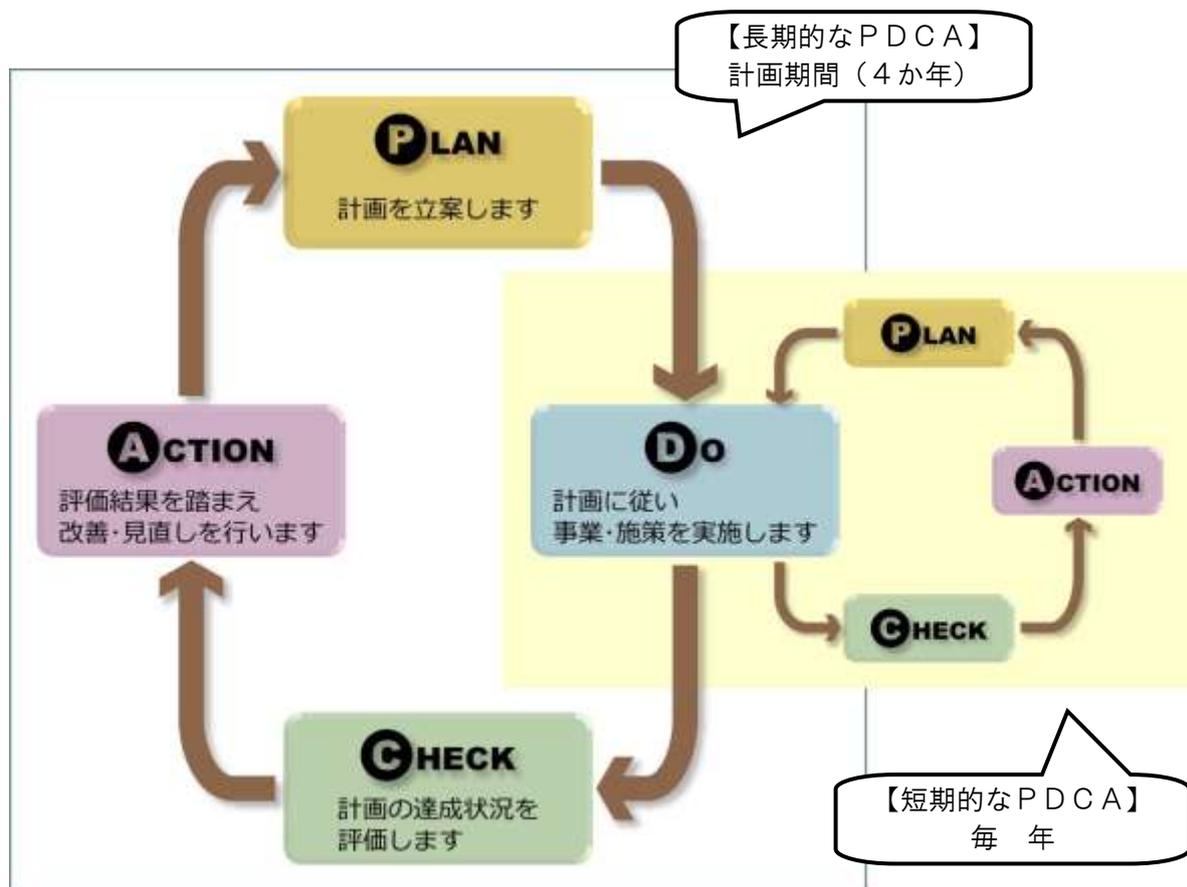


図 PDCAサイクルのイメージ

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

計画目標	評価指標	モニタリング実施時期
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	全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合	計画終了年度に実施 (中間評価も想定)
	J R利用者数	毎年実施
	バリアフリー化を講じている市内J R駅	計画終了年度に実施 (中間評価も想定)
	高齢者運転免許証自主返納者数	毎年実施
	「ふれあいバス」と「J R・路線バス」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合	毎年実施
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	全国温泉地満足度の順位	計画終了年度に実施 (中間評価も想定)
	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)	毎年実施
	「鹿児島空港とJ R国分駅を結ぶ路線バス」と「J R日豊本線」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合	毎年実施
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	ふれあいバス各路線の空便率	毎年実施
	1人当たり財政負担額が民間タクシー代の代替よりも高い路線数	毎年実施
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	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	毎年実施
	デマンド交通の1便当たりの利用者数	毎年実施
	地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数	毎年実施

5-7-2 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官民協働により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

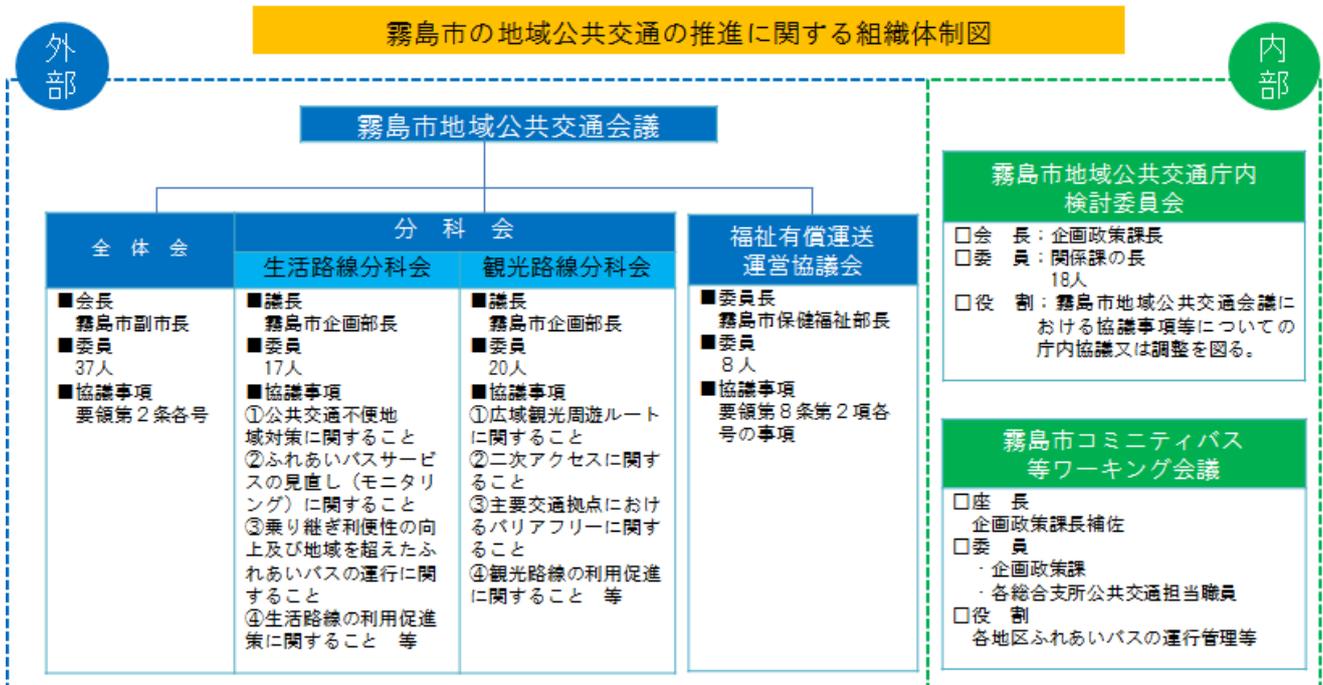
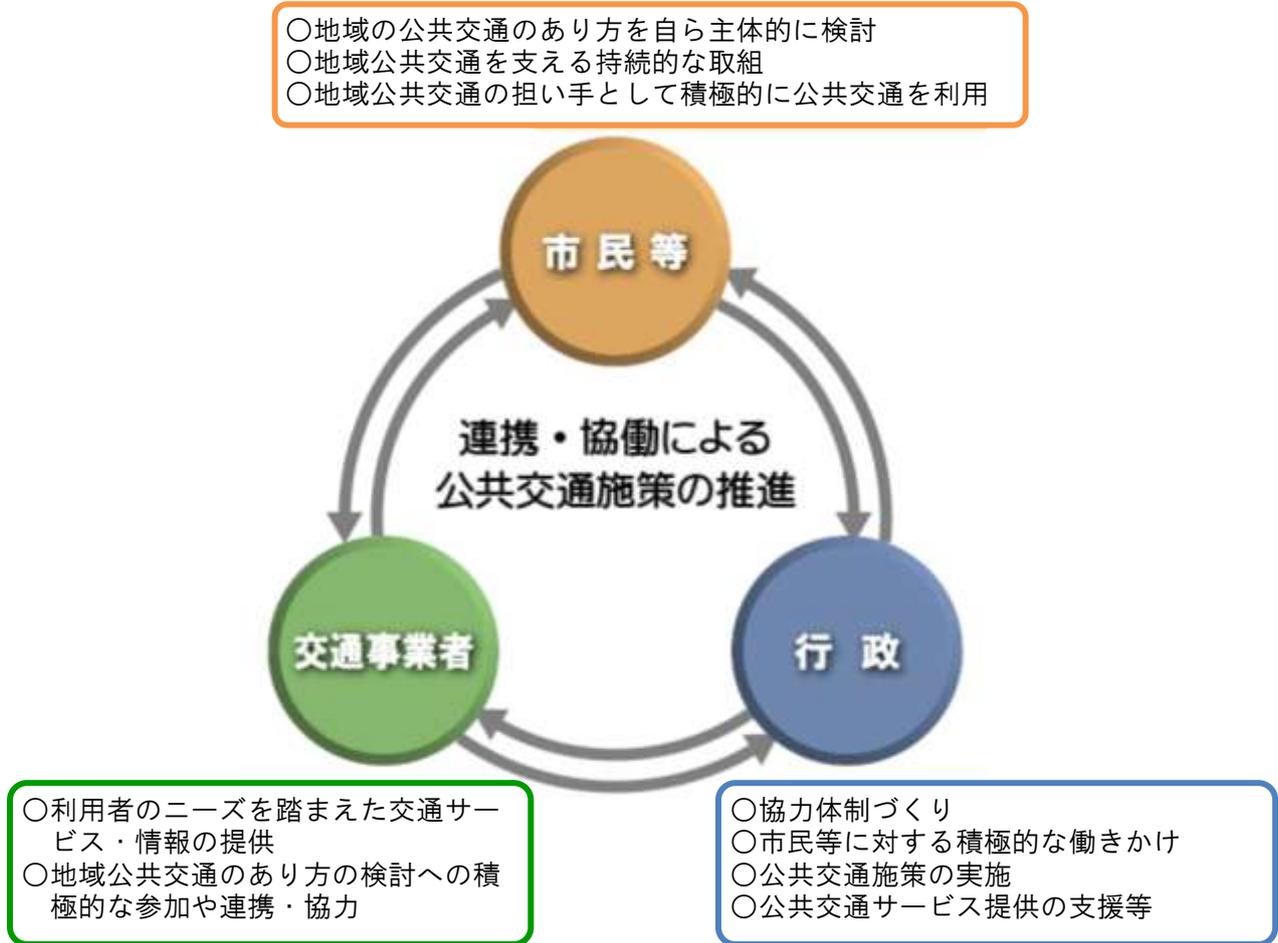


図 PDCAサイクルの流れ（案）

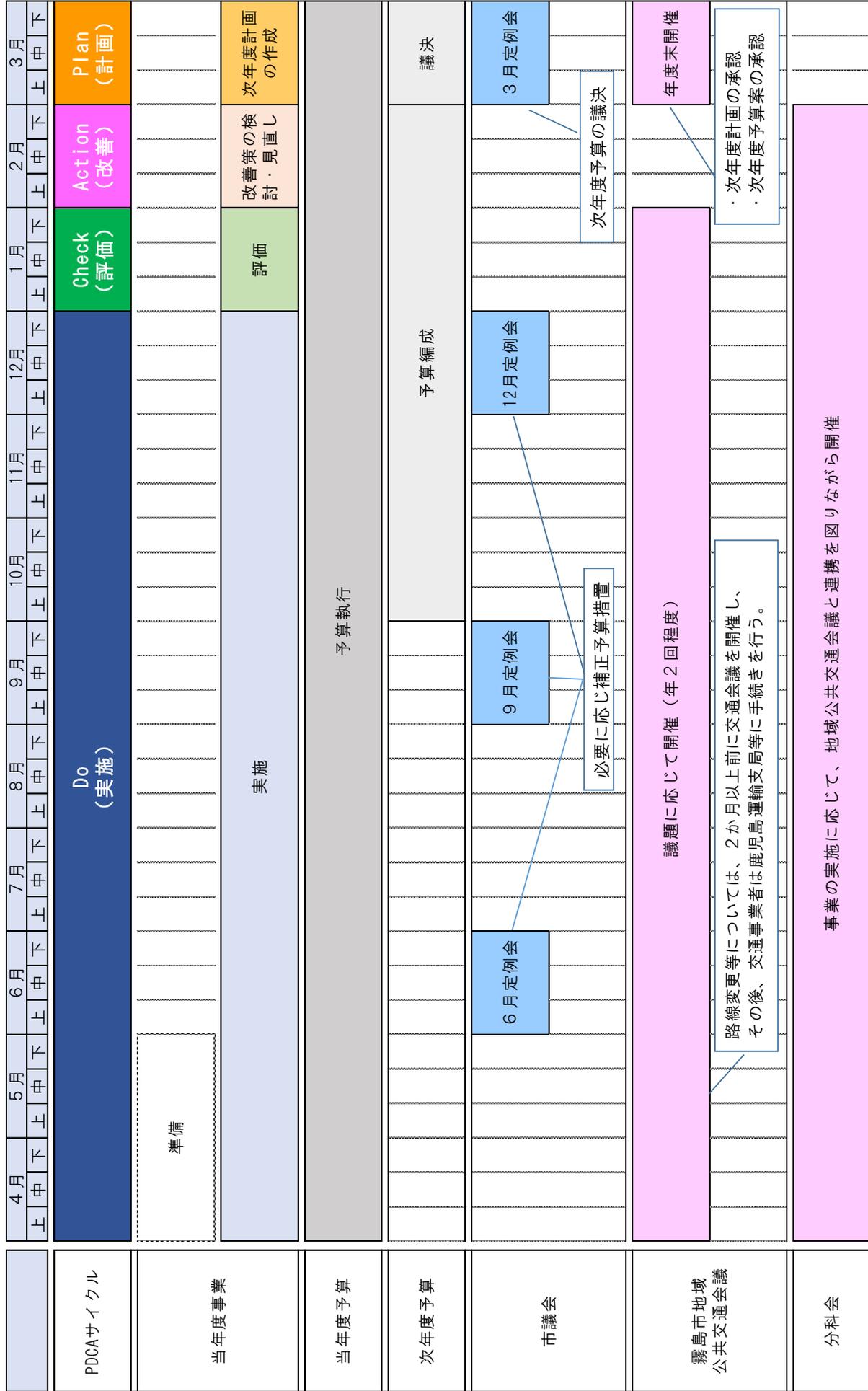
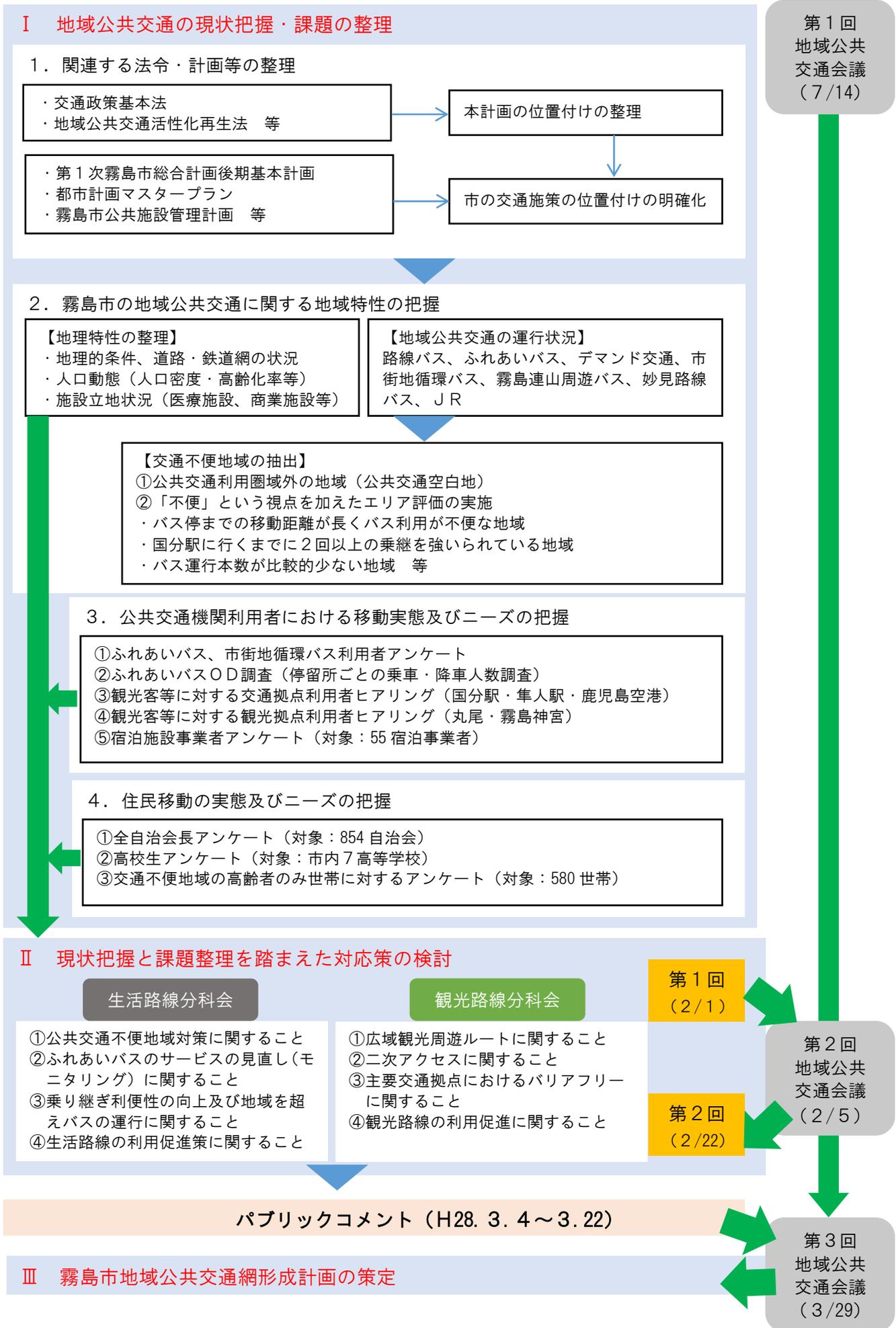


図 霧島市地域公共交通網形成計画の策定のながれ



用語集

【あ行】

- ICT（アイシーティ）

コンピュータやネットワークに関連する諸分野における技術・産業・設備・サービス等の総称のこと。

- いきいきチケット支給事業

満70歳以上の方、身体障がい者等に対し、ふれあいバス、デマンド交通及び路線バスで利用可能な「温泉・バス利用券（額面4千円分）」を交付している。

- インバウンド

外から入ってくる旅行、一般的に訪日外国人旅行を指す。

- いわさきICカード

交通系ICカードで、鹿児島県内の路線バス、市電及び桜島フェリーで使用できる。積み増し金額によって割引率が異なったり、午前11時から午後3時までの間に降車した場合に割引運賃が適用されるなど新しい機能が追加されている。

- SNS（エヌエヌエヌ）

ソーシャルネットワーキングサービス（Social Networking Service）の略で、登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービスのこと。

- OD（オーディ）

鉄道など公共交通機関の乗降人員データの種類。「ある場所で乗車した旅客が、どこまで何人乗車しているか」を集計したデータ。ODデータのOはOrigin（出発地）DはDestination（目的地）を表し、ODとは発地と着地の組み合わせごとの利用者数を表す。

【か行】

- 改正地域公共交通活性化再生法

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案のこと。持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成等について定めるもの。（平成26年11月20日施行）

- 回遊性

あちこちを遊覧して回ること。

- 交通系ICカード

鉄道・バスなどの改札機・車載機器などで利用可能なICカードのこと。

- 交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

- 交通政策基本計画

交通政策基本法に基づき、交通政策に関する基本的方針、目標及び政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等について定めたもの。（平成27年2月13日閣議決定）

計画期間：平成26年度～平成32年度

●交通政策基本法

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもの。
(平成 25 年 12 月 4 日施行)

●交通のシームレス化

複数の交通手段の接続性を改良すること。交通のシームレス化の取組には、駅舎の改善等のハード整備だけではなく、運行方法や情報提供の改善などのソフト対策も含まれる。

●高齢者運転免許証自主返納支援事業

運転免許証を自主返納された 65 歳以上の方に額面 1 万 4,500 円の「かごしま共通乗車カード」を 1 回限りで交付する。

●五感

視覚、聴覚、嗅覚、味覚、触覚の 5 つの感覚。

●コミュニティバス

地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

【さ行】

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

●SUGOCA (スゴカ)

九州旅客鉄道株式会社が 2009 年から導入した交通系 IC カードのこと。

●スロープ

車椅子の利用者や幼児、高齢者などが通り易いように、通路や廊下など階段ではなく傾斜路としている箇所のこと。

【た行】

●対流促進型国土

2050 年を見据え、国土づくりの理念や考え方を示す「国土のグランドデザイン」(平成 26 年 7 月公表)において、目指すべき国土の姿として、「対流促進型国土の形成」が提唱されている。

2050 年を目指し、ICT により、実物空間(2 次元空間)と知識・情報空間が融合した新しい集積を形成し、また、「コンパクト+ネットワーク」により、多様な主体が連携し、大小多数の新しい集積が重層的に重なった国土、多様性と連携を備えた、コンパクトな拠点とネットワークが大小様々なレベルで存在し、その間に対流が生じている、いわば 3 次元的な国土構造の形成である。このような国土構造の中で、それぞれの地域が個性を磨き、多様性を進化させて数多くの小さな対流が生まれ、そしてそれが創発を生み出し、やがて日本全体を覆う、常に活発でダイナミックな対流の発生につながっていくような国土の姿、「対流型国土」を目指すというものである。

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●チャーター便

特定の目的を満たすために共用されている交通機関、輸送機関の一部または全部を借りきること。

- デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

- ドア・ツー・ドア

「戸口」から「戸口」への一貫した交通のこと。

【な行】

- 二次アクセス

複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のこと。

【は行】

- バイパス道路

市街地などの混雑区間を迂回、または峠・山間部などの狭隘区間を短絡するための道路のこと。

- バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

- PDCAサイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

- 福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。

【ま行】

- マスタープラン

基本計画のこと。

- マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

- モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

- モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自動車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

●要衝

重要な場所

【ら行】

●ライフサイクルコスト

建物の企画設計段階、建設段階、運用管理段階及び廃棄処分段階における関連費用の総計のこと。

●ラピカ (Rapica)

鹿児島市交通局（バス・路面電車）、南国交通、JR九州バス（北薩線）の共通交通系 IC カード乗車カード。いわさき IC カードと相互利用が可能。

●旅客自動車運送事業

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送すること。

●ロードサイド型

幹線道路等の沿線において、自動車でのアクセスを主な集客方法とする施設のこと。

【わ行】

●WI-FI（ワイファイ）

パソコンやスマートフォン、タブレットなどのネットワーク接続に対応した機器を、無線（ワイヤレス）で LAN (Local Area Network) に接続する技術のこと。