

# 指宿市・南大隅町公共交通総合連携計画

## - 計画書 -



平成 21 年 2 月

指宿市・南大隅町

## 目 次

1	計画策定の背景と目的	1
2	山川・根占航路の現状	2
2 - 1	航路の概要	2
2 - 2	航路の輸送実績	4
2 - 3	航路利用者の動向	6
2 - 4	二次アクセスの状況	12
2 - 5	航路と志布志・大阪航路のアクセス状況	13
2 - 6	航路を取り巻く地域社会経済の動向	14
3	地域公共交通総合連携計画	21
3 - 1	山川・根占航路の活性化に向けた3つの柱と課題	21
3 - 2	地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針	30
3 - 3	計画の目標	31
3 - 4	計画の区域	31
3 - 5	計画期間	31
3 - 6	目標を達成するために行う事業、及び事業主体	32
3 - 7	事業効果の検証	42

## 1 計画策定の背景と目的

薩摩半島と大隅半島を結ぶ錦江湾最南端の定期フェリー航路である山川・根占航路は、輸送需要の低迷により、平成 14 年 9 月末に一旦は廃止されたが、平成 17 年 12 月から暫定的に運航が再開された。その後、地元住民等からの強い要望もあって、平成 18 年 9 月に鹿児島県、指宿市、南大隅町、民間運航事業者は「官民協同のパートナーシップによる山川・根占航路の安定的運航の確保に係る協定」を締結し、平成 18 年 11 月から指宿市、南大隅町が船舶「ぶーげんびりあ」を取得・保有し、運航事業者に貸し付ける方式により、定常運航がなされている。

また、平成 19 年度に設立された「山川・根占航路の利用促進と物流活性化に関する調査委員会（事務局：九州運輸局）」では目標値を定め、実現に向けたアクションプラン案をとりまとめた。同プラン案は平成 20 年 2 月、関係機関で構成する「山川・根占航路利用促進協議会（事務局：鹿児島県）」において、「山川・根占航路利用促進プラン」として採択されている。

しかしながら、近年、急激な燃料高騰により輸送コストが上昇し、平成 20 年 11 月には運賃を値上げするなど、輸送実績は伸び悩んでいる現状にある。

そこで、行政や運航事業者だけではなく、バス運行事業者やトラック事業者、経済団体、NPO 法人等市民グループなどを巻き込み、地域連携を促進させ、利用促進や需要創出を図ることを目的として、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

## 2 山川・根占航路の現状

### 2 - 1 航路の概要

山川・根占航路は山川港(指宿市)と根占港(南大隅町)を結ぶ錦江湾最南端の航路である。船舶所有者は指宿市と南大隅町で、運航事業者は鹿児島交通株式会社である。その他、運航便数、船舶等の概要は以下の通りとなっている。

なお、運賃は燃料高騰と利用者減少を理由に、平成20年11月から、旅客と車両(二輪と自転車を除く)が2割以上の値上げとなっている。

#### [同航路の概要]

運航事業者	鹿児島交通(株)
就航船舶名	ぶーげんびりあ
船主	指宿市、南大隅町
総トン数・規模	1,478トン、全長56m
積載能力	・旅客200名 ・大型バス6台、普通乗用車12台(普通乗用車換算の場合、車両30台)
運航便数	4便/日(土、日、祝日は5便)

#### [運賃]

旅客(大人 中学生以上)	740円	8m以上9m未満	8,380円
旅客(小学生)	370円	9m以上10m未満	9,380円
自動車 3m未満	2,320円	10m以上11m未満	10,630円
3m以上4m未満	3,130円	11m以上12m未満	11,750円
4m以上5m未満	4,000円	自転車	320円
5m以上6m未満	4,880円	原付自転車(125cc以下)	620円
6m以上7m未満	5,820円	二輪車750cc未満	780円
7m以上8m未満	7,130円	二輪車750cc以上	1,050円

注)平成20年11月からの運賃

資料)鹿児島交通

#### [運航ダイヤ(所要時間 約50分)]

	山川港	根占港	根占港	山川港	備考
1	8:00	8:50	9:00	9:50	
2	10:00	10:50	11:10	12:00	
3	12:10	13:00	13:10	14:00	土、日、祝日のみ運航
4	14:10	15:00	15:10	16:00	
5	16:10	17:00	17:10	18:00	

資料)鹿児島交通

〔錦江湾内で運航されている航路〕

	山川・根占航路	南九フェリー	鴨池・垂水フェリー	桜島フェリー
	山川港～根占港	指宿港～大根占港	鴨池港～垂水港	鹿児島本港～桜島港
運営主体	鹿児島交通（株）	（有）南九船舶	大隅交通ネットワーク（株）	鹿児島市
船舶名	ぶーげんびりあ	なんきゅう	第七おおすみ他3隻	第十八桜島丸 他5隻
総トン数	1,478	19	1,473（第七おおすみの場合）	1,279（第十八桜島丸の場合）
積載能力	旅客定員 200名 車両 30台 （普通乗用車換算）	旅客定員 12名 車両 8台 （普通乗用車換算）	旅客定員 737名 大型車 12台（第七おおすみの場合）	旅客定員 674名 大型車 10台・乗用車 32台（第十八桜島丸の場合）
航路距離	17.0km	12.0km	14.5km	3.4km
所要時間	50分	40分	35分	15分
運航便数	4往復 （土日祝日5往復）	4往復 （不定期）	37往復 （約25分間隔）	88往復（10分間隔・ 24時間運航）

資料）各運航事業者

〔航路広域マップ〕



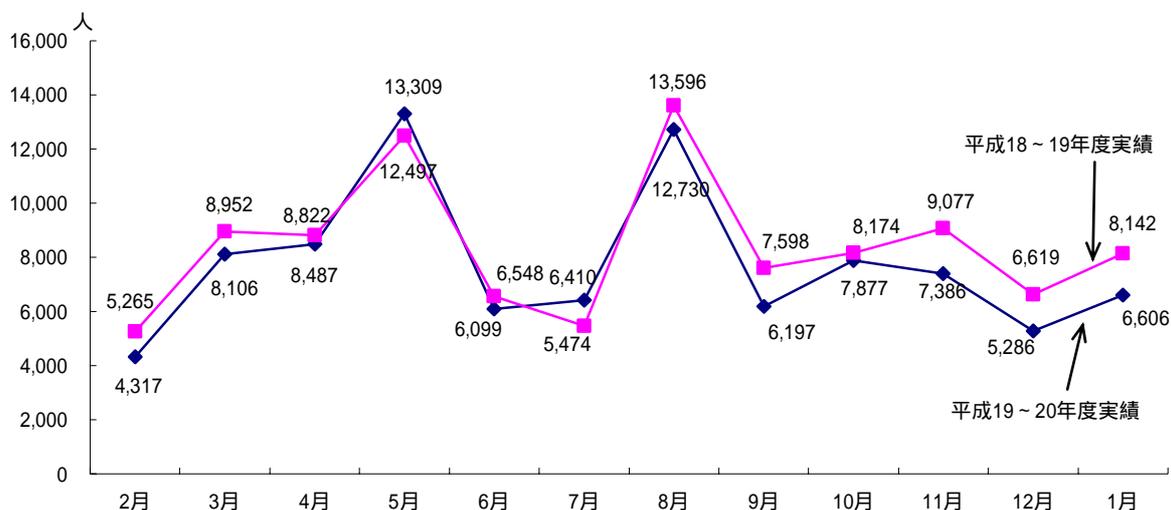
## 2 - 2 航路の輸送実績

平成 20 年 2 月～21 年 1 月の輸送実績と前年度を比べてみると、バスが 103.7%と増加しているのに対し、旅客が 92.1%。乗用車が 91.6%、トラックが 91.4%、二輪車が 89.0%と軒並み減少している。

これは燃料高騰により車両利用そのものが少なくなったという外部要因に加え、平成 20 年 11 月の運賃値上げの影響が大きいと考えられる。特に、乗用車は平成 19 年 2 月～20 年 10 月の輸送実績は前年度比 96.4%であったものが、11 月以降 80%前後で推移し、これに連動して旅客輸送実績も 80%前後まで落ち込んでいる。

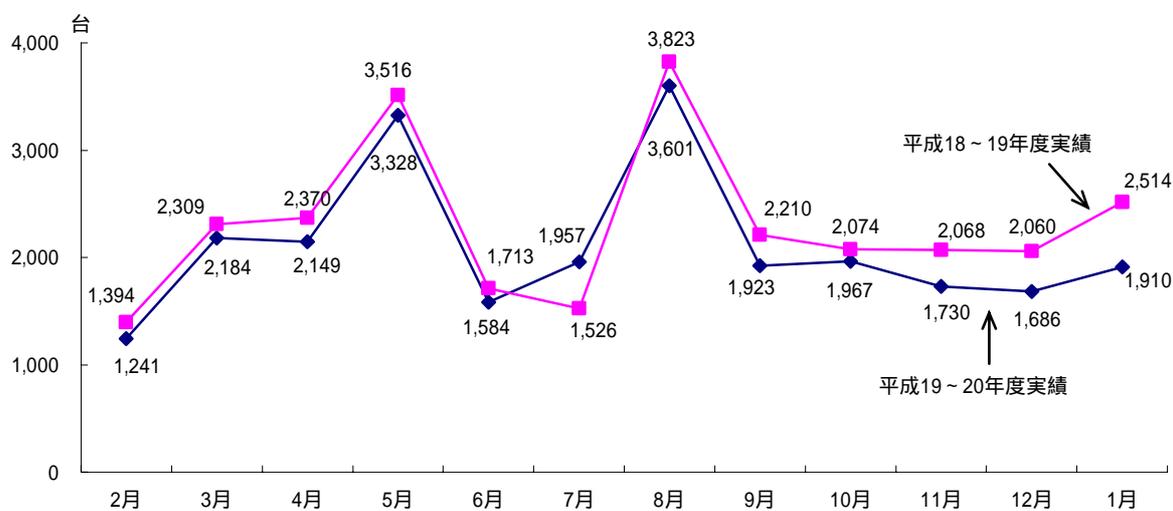
一方、バスは平成 20 年 5 月に前年度比 178.8%、10 月に 126.2%増加しており、これは団体ツアーや修学旅行など県外からの団体利用が増えていることがこの要因と考えられる。

〔旅客輸送実績〕



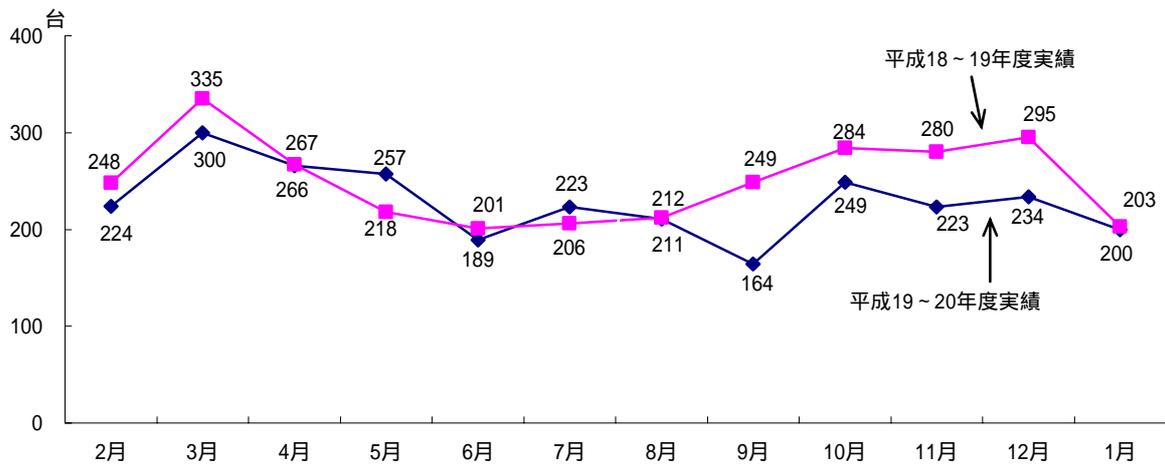
資料) 鹿児島交通

〔乗用車輸送実績〕



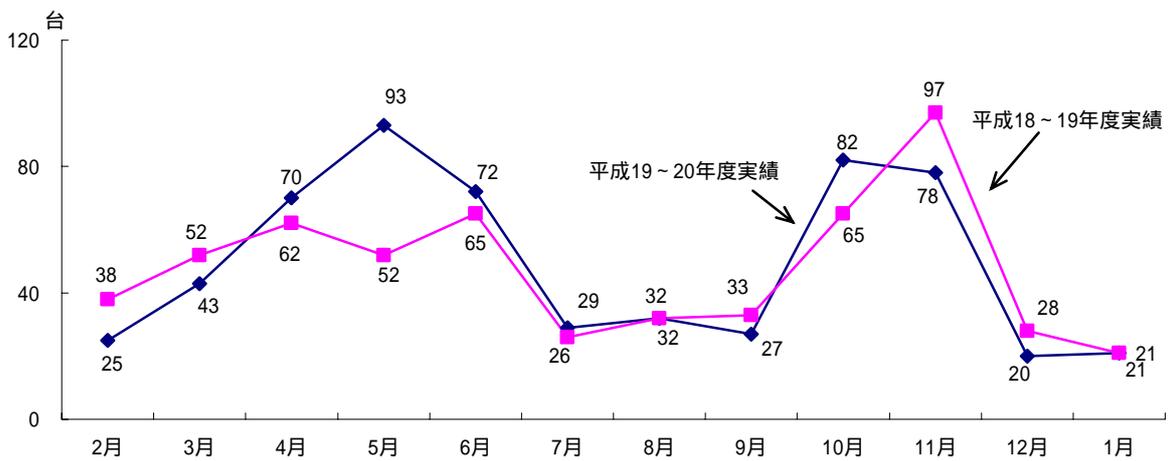
資料) 鹿児島交通

〔トラック輸送実績〕



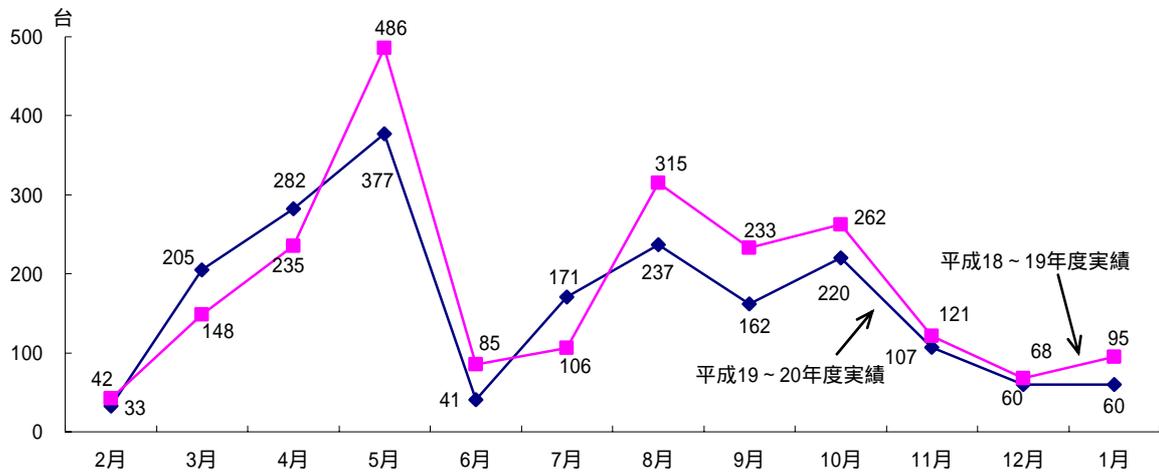
資料) 鹿児島交通

〔バス輸送実績〕



資料) 鹿児島交通

〔二輪車輸送実績〕



資料) 鹿児島交通

## 2 - 3 航路利用者の動向

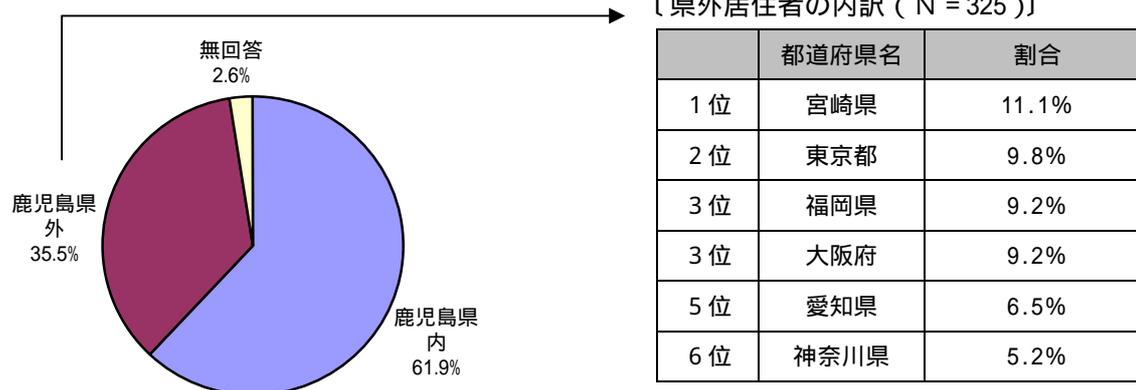
平成 19 年度に九州運輸局が実施した「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」を参考に、航路利用者の動向を整理した。

### ( 1 ) 利用者の属性と利用目的

約 6 割が県内居住者で、指宿市 南大隅町・鹿屋市の移動割合が比較的多い

航路利用者の居住地をみると、約 6 割が県内居住者である。薩摩半島から大隅半島への動きをみると、「指宿市」(約 3 割)から「南大隅町」「鹿屋市」(いずれも約 3 割)に向かう割合が高い。また、その主目的は「観光レジャー」の回答が多く、具体的な訪問地は「佐多岬」が比較的多い。また、「鹿児島市」居住者の利用は全体の 1 割強にとどまっている。一方、大隅半島から薩摩半島への動きをみると、「鹿屋市」(約 3 割)、「南大隅町」(約 1 割)から「指宿市」(約 7 割)に向かう割合が高く、また、その主目的は、「観光レジャー」の回答が多く、中でも「指宿温泉」とする観光客が多い。

〔居住地 N = 916〕



〔県内居住者の内訳 (山川港発) N = 224〕

	居住地名	割合
1 位	指宿市	29.9%
2 位	鹿児島市	14.7%
3 位	鹿屋市	9.4%
4 位	薩摩半島北部	3.6%
5 位	南大隅町	2.2%
5 位	大隅半島北部	2.2%

〔県内居住者の内訳 (根占港発) N = 342〕

	居住地名	割合
1 位	鹿屋市	32.7%
2 位	南大隅町	12.9%
3 位	指宿市	6.7%
4 位	錦江町	5.3%
5 位	志布志市	4.7%
5 位	鹿児島市	4.7%

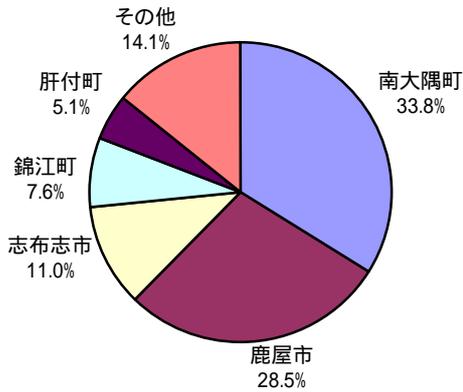
注) 回答上位のみ抽出

大隅半島北部：霧島市、曾於市、垂水市、福山町を含む

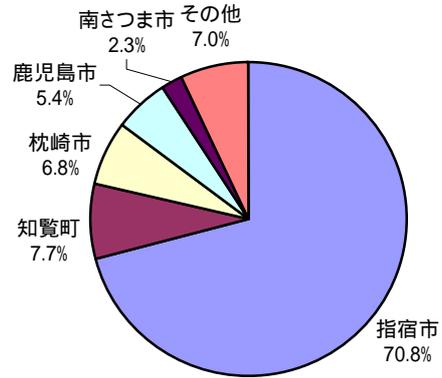
薩摩半島北部：薩摩川内市、いちき串木野市、阿久根市、出水市、大口市、日置市、さつま町、始良町、加治木町を含む

資料) 「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

〔山川港発の目的地 N = 355〕



〔根占港発の目的地 N = 517〕



注) 出発港が「山川港」の場合は「大隅半島側の目的地」、「根占港」の場合は「薩摩半島側の目的地」のみを抽出している。

〔県内外利用者別にみた具体的な訪問地 N = 916・自由記述〕 単位：件数

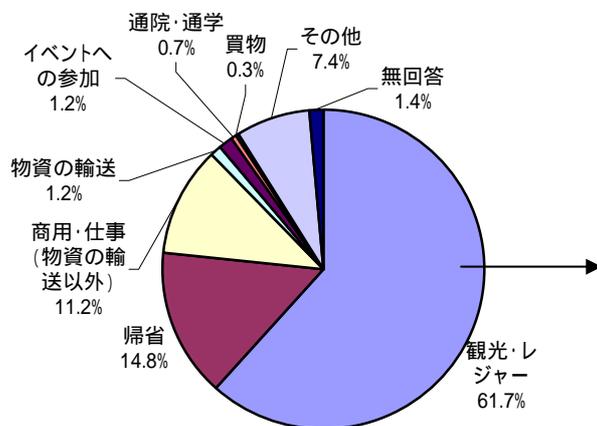
	鹿児島県内		鹿児島県外	
1位	佐多岬	28	指宿温泉	45
2位	指宿温泉	19	佐多岬	35
3位	実家	15	志布志港	10
4位	砂むし温泉	13	池田湖、長崎鼻、桜島、	各 4
5位	唐船峡	12	知覧	

資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

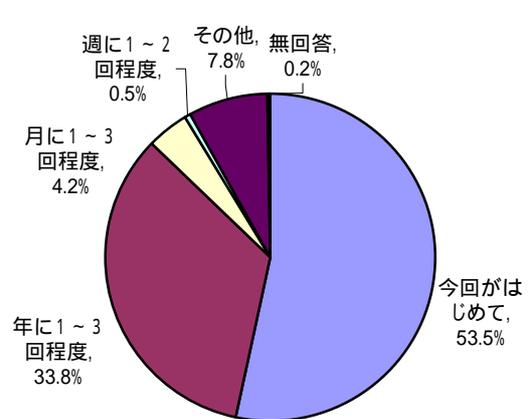
利用目的は「観光・レジャー」が約6割を占めて最も多い

山川・根占航路の利用目的として「観光・レジャー」が約6割と最も多く、次いで「帰省」(14.8%)となっている。また、「観光・レジャー」を目的とした利用者の利用頻度をみると、「今回がはじめて」とする回答が約5割、「年に1~3回程度」が約3割となっている。

〔利用目的 N = 916〕



〔観光・レジャーを目的とした利用者の利用頻度 N = 565〕



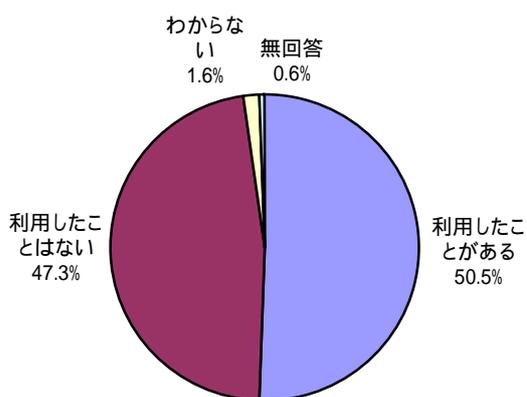
資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

## (2) 航路の認知度と利用意向

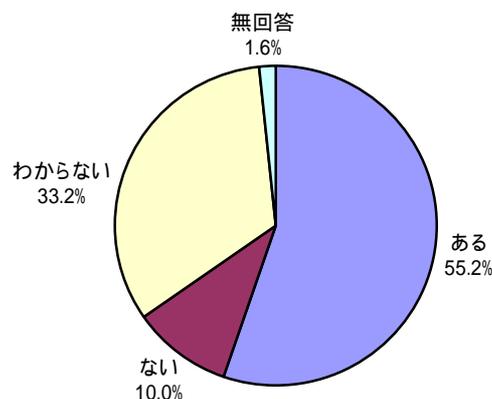
航路周辺住民の航路再開の認知度は高いが利用意向は5割程度にとどまる

航路周辺住民が「運航の再開は知っている」とする回答は約9割を占めている一方、再開後「利用したことがある」は約5割で、今後の利用意向も5割程度である。

〔利用の有無 N = 319〕



〔今後の利用意向 N = 319〕



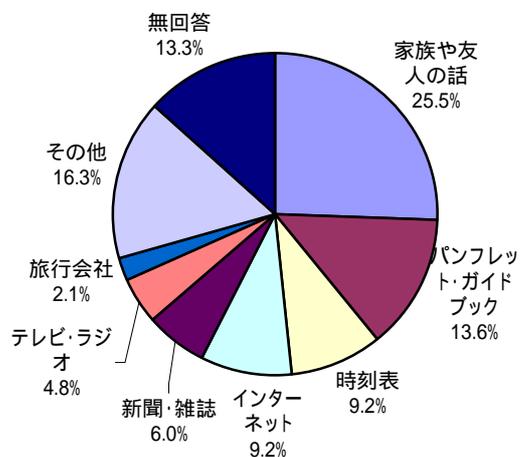
資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

航路を知った情報手段は「家族や友人の話」が多く、「インターネット」は少ない

山川・根占航路を何で知ったか、その情報手段については「家族や友人の話」が全体の約4分の1で最も多く、次いで「パンフレット・ガイドブック」(13.6%)、「インターネット」(9.2%)などとなっている。

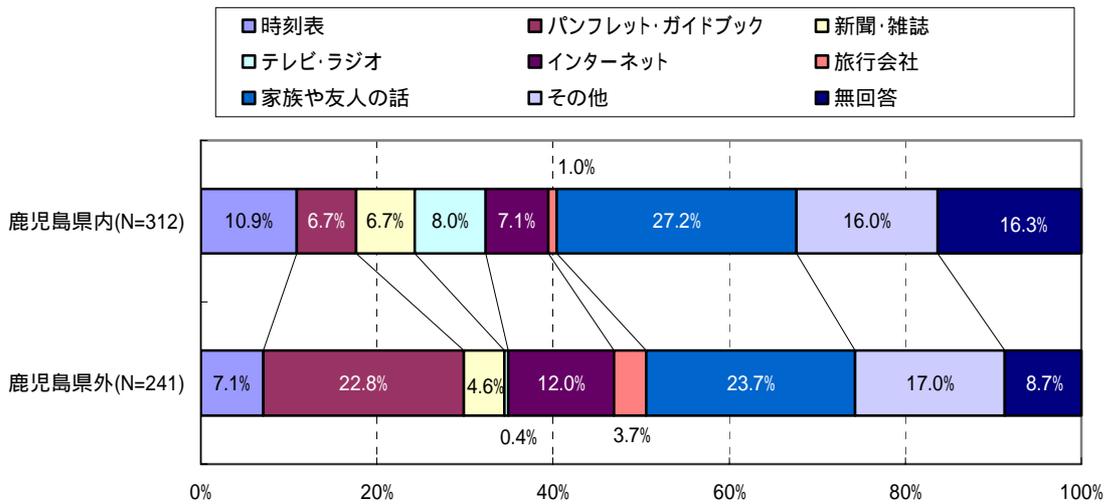
これを県内外利用者別にみると、いずれも「家族や友人の話」が最も多いが、県内利用者では次いで「時刻表」(10.9%)、「テレビ・ラジオ」(8.0%)、県外利用者では「パンフレット・ガイドブック」(22.8%)、「インターネット」(12.0%)が比較的多くなっている。

〔山川・根占航路を知った情報手段 N = 565〕



資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

〔県内外別にみた山川・根占航路を知った情報手段〕



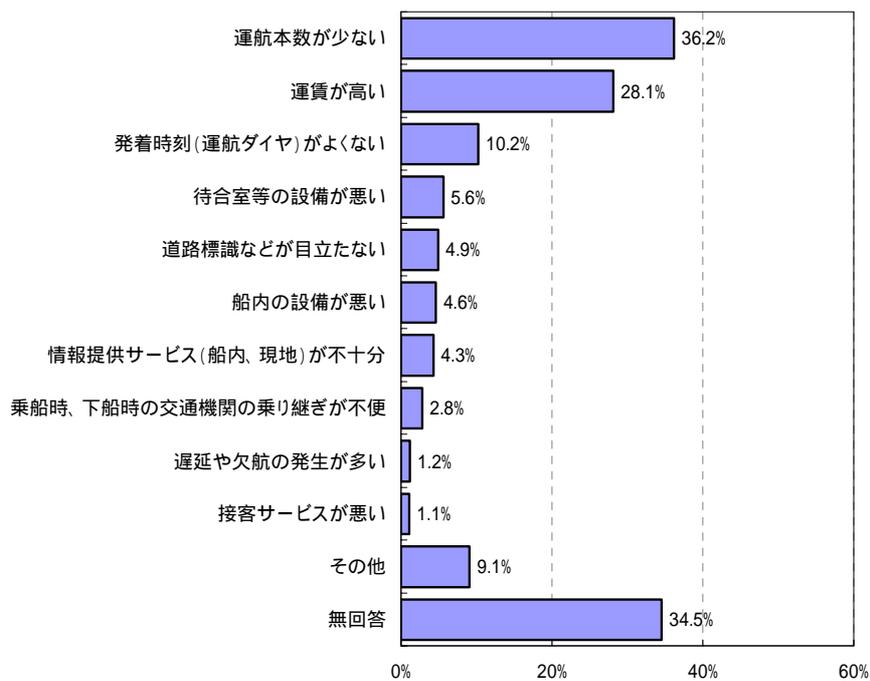
資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

(3) 航路への要望と興味ある利用促進策

要望は「運航本数」が多く、県外観光客は運賃より利便性を重視している

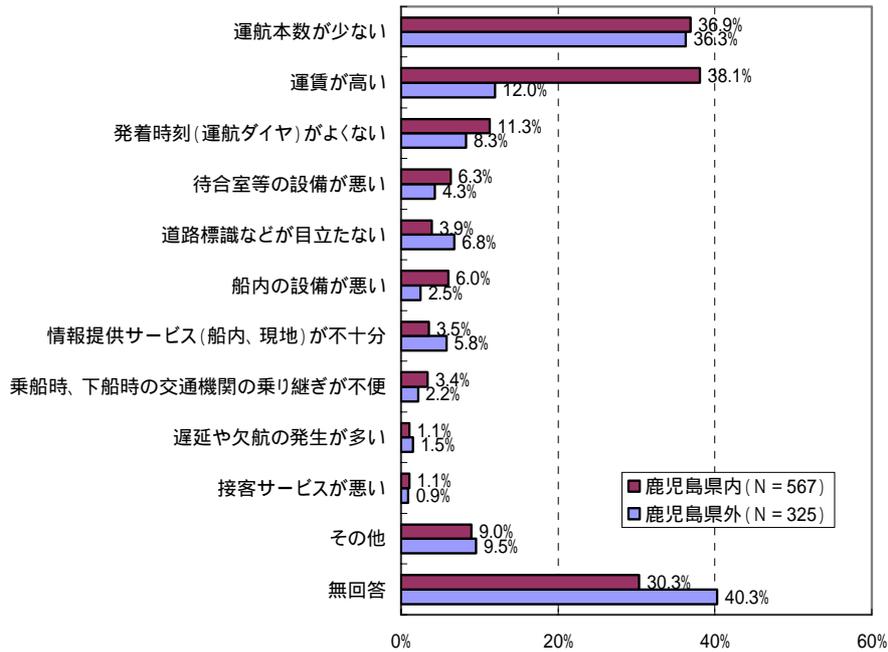
山川・根占航路における利用上の不満な点として、「運航本数が少ない」が36.2%と最も多く、次いで「運賃が高い」(28.1%)、「発着時刻(運航ダイヤ)がよくない」(10.2%)となっている。これを県内外利用者別にみると、県外利用者で「運賃が高い」(12.0%)とする割合が比較的低いことが特徴である。

〔山川・根占航路の利用上の不満 N = 123・複数回答〕



資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

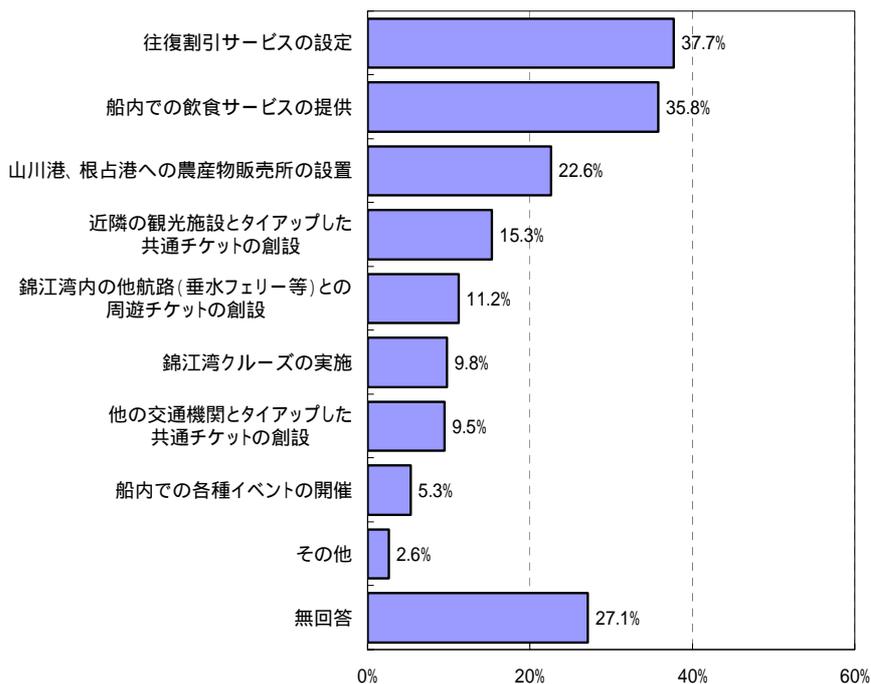
〔県内外別にみた山川・根占航路の利用上の不満 複数回答〕



資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

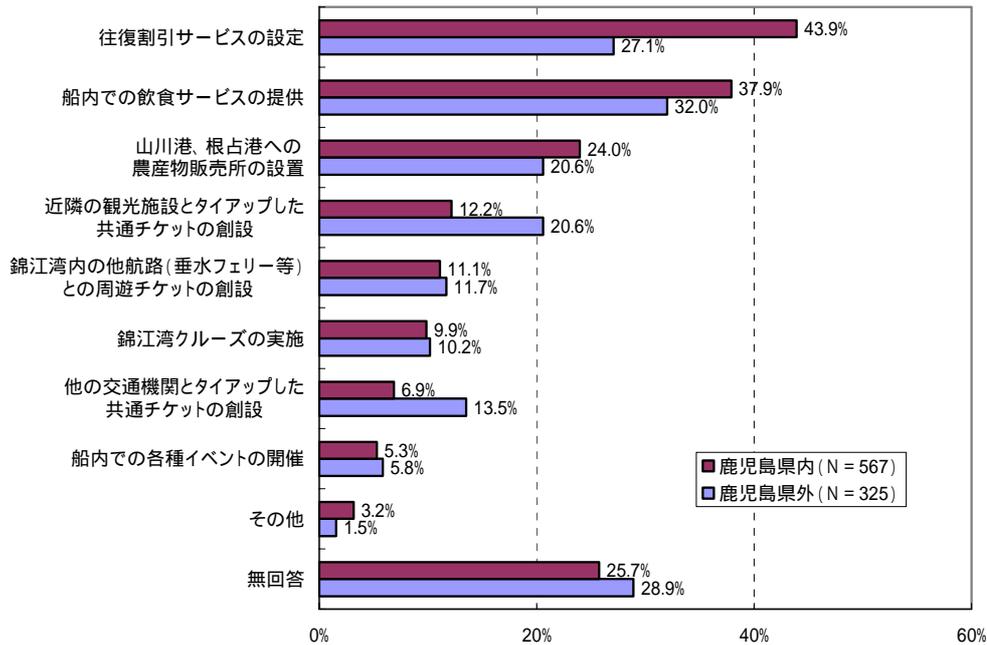
県内居住者では利用促進策として「往復割引サービスの設定」とする回答が最も多い  
 山川・根占航路で取組みを実施した場合に興味があるものとしては、「往復割引サービスの設定」が約4割と最も多く、次いで「船内での飲食サービスの提供」(35.8%)となっている。  
 これを県内外利用者別にみると、県内利用者の「往復割引サービスの設定」(43.9%)の割合が比較的高くなっている。

〔山川・根占航路の興味ある取組み N = 916・複数回答〕



資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

〔県内外別にみた山川・根占航路の興味ある取組み 複数回答〕



資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」の同航路利用者アンケート調査

(4) 物流面での利用状況

薩摩半島南部から志布志港(さんふらわあ)向けの利用が約半数を占める

同航路を利用している事業所の主な輸送先については、「志布志市」が約4割と最も多く、次いで「鹿屋市」(25.0%)、「錦江町」(16.7%)となっており、薩摩半島側の事業所が大隅半島側への輸送に活用していることが多いことが分かる。具体的な輸送先についてみると、「志布志港から、さんふらわあを利用して大阪に向かう」という意見が多くなっている。

〔輸送先 N = 12〕

1位	2位	3位	4位
志布志市	鹿屋市	錦江町	指宿市
41.7%	25.0%	16.7%	8.3%

〔具体的な輸送先 N = 12・自由記述〕

所在地	輸送先等
A社(枕崎市)	山川港発、さんふらわあ経由で大阪港、焼津へ(帰り便も使用)
B社(枕崎市)	枕崎港から、志布志港、さんふらわあ経由で大阪港へ
C社(指宿市)	枕崎港から、志布志港、さんふらわあ経由で大阪港(帰り便も使用)
D社(枕崎市)	さんふらわあを利用するため、同航路を利用
E社(指宿市)	鹿屋・佐多と指宿を往復のため利用
F社(指宿市)	山川港から、志布志港、さんふらわあ経由で大阪、及び東京へ

資料)「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」のトラック事業所アンケート調査

## 2 - 4 二次アクセスの状況

山川港の二次アクセスの状況を見ると、鹿児島交通のバスが主な交通手段で、鹿児島市内方面行きが一日7便、指宿駅方面が一日7便、開聞駅方面が一日13便などとなっている。この他、指宿市が循環バス（イッシーバス）を月曜、水曜、金曜の一日2往復で運行、また、空港連絡バスが一日8便運行している。

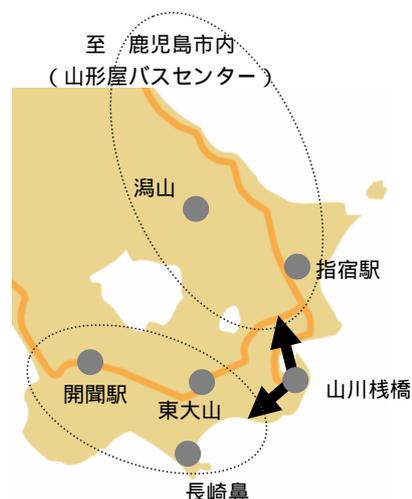
また、JR指宿枕崎線で最寄りとなる山川駅のダイヤをみると、鹿児島中央駅方面（上り）は一日26本（約1時間に1本）の運行であるが、西郷娃・枕崎方面（下り）は一日8本の運行となっている。

一方、根占港の二次アクセスの状況を見ると、大隅交通ネットワークのバスが主な交通手段で、根占港停留所から鹿屋方面行きが一日5便、佐多・大泊方面が一日2便となっており、山川港と比べると便数は少ない。

### 〔鹿児島交通 バスダイヤ〕

停留所 山川棧橋				
山形屋バスセンター 行	湊山 行	山川 行	開聞駅前 行	開聞駅前(東大山経由)
7:50	9:43	7:25	8:07	7:32
9:55	10:58	8:33	8:37	8:53
11:50	12:13	10:30	9:42	14:41
13:30	13:53	16:08	10:47	16:21
15:00	15:03	17:33	12:37	18:21
16:15	17:13		14:17	
18:10	17:48		15:57	
			16:32	
中央駅経由	指宿駅経由		長崎鼻経由	東大山・長崎鼻経由

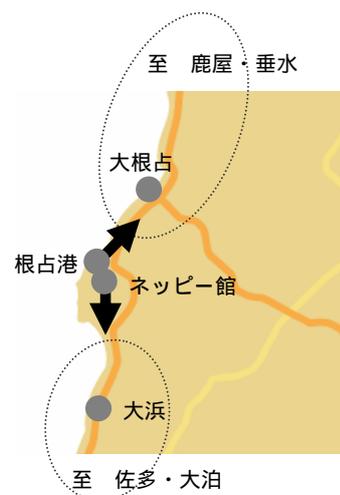
注) 平日のみ、土曜・日祝のみ運行(平成21年1月現在)  
資料) 鹿児島交通



### 〔大隅交通ネットワーク バスダイヤ〕

停留所 根占港		停留所 ネッピー館		
根占 行	鹿屋 行	根占 行	鹿屋 行	垂水港 行
8:13	9:44	9:53	6:12	6:40
8:55	11:05	大10:50	田6:42	9:10
9:03	12:29	16:55	6:52	
大 12:53	15:19	17:13	8:15	
大14:43	17:19	17:56	16:19	
16:43		外18:13		
		18:35		
		19:28		
	大根占・大始良経由		大根占・大始良経由	古江経由(フェリー接続)

注) 平日・土曜のみ、日祝のみ運行(平成21年1月現在)  
大: 根占経由大泊行き 外: 根占経由外之浦行き 田: 田代経由  
資料) 大隅交通ネットワーク



## 2 - 5 航路と志布志・大阪航路のアクセス状況

平成19年度に九州運輸局が実施した「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」によると、薩摩半島南部から志布志港へ向かい、志布志・大阪航路（さんふらわあ）を利用する割合が約半数を占めている。そこで、指宿を起点として、鴨池・垂水フェリー、桜島フェリー、陸路（高速・一般道併用）、陸路（一般道利用）を利用した場合と比較してみると、時間短縮効果があるものの、総費用は他航路や陸路と比べ割高となっている。

これを平成19年5月時点と比較すると、トラック走行の軽油価格が上昇し、同航路に比較的可利となっているものの、運賃が値上げされたために総費用の価格差はさらに拡大している。

また、鹿児島県トラック協会の指宿支部・南薩支部に属する会員55社に対して行ったアンケート調査（平成20年8月実施）によると、同航路経由で志布志・大阪航路を利用している回答は7社にとどまり、さらに志布志・大阪航路のバンカーサーチャージにより調整金が上乗せされたことから、志布志・大阪航路そのものを利用しなくなったケースも見受けられる。

〔指宿市から志布志港までのアクセス状況〕

（単位：km、リットル、円）

	山川・根占航路 経由	鴨池・垂水 フェリー経由	桜島フェリー 経由	陸路のみ (高速・一般道併用)	陸路のみ (一般道利用)	
起点からの距離（陸路計）	80.6	98.0	112.2	166.4	164.0	
山川・根占航路経由との差		17.4	31.6	85.8	83.4	
起点からの所要時間	2:48	3:13	3:15	3:40	4:08	
山川・根占航路経由との差		0:25	0:27	0:52	1:20	
燃料（軽油）使用量	23.0	28.0	32.1	47.5	46.9	
山川・根占航路経由との差		5.0	9.1	24.5	23.9	
総費用	14,649	10,055	9,696	7,886	5,899	
山川・根占航路経由との差		4,594	4,953	6,764	8,750	
費用内訳	燃料（軽油）費用	2,899	3,525	4,036	5,986	5,899
	山川・根占航路経由との差		626	1,137	3,086	3,000
	フェリー料金	11,750	6,530	5,660		
	山川・根占航路経由との差		5,220	6,090		
高速料金				1,900		
参考	総費用（平成19年5月現在）	11,430	8,834	8,824	6,592	4,625
	平成20年10月との差	3,219	1,221	872	1,294	1,274

注) モデルケースとして以下の経路を想定した。

山川・根占航路経由：指宿市～山川港～根占港～（国道269号～220号）～志布志港

鴨池・垂水フェリー経由：指宿市～（国道226号）～鹿児島市 鴨池港～垂水港～（国道220号）～志布志港

桜島フェリー経由：指宿市～（国道226号）～鹿児島市～（国道224号）～鹿児島港～桜島港～（国道224号）～鹿屋市～（国道220号）～志布志港

陸路のみ（高速・一般道併用）：指宿市～（国道226号）～鹿児島市～（九州自動車 鹿児島IC～加治木IC・JCT）～国分IC～（国道504号）～鹿屋市～（国道220号）～志布志港

陸路のみ（一般道利用）：指宿市～（国道226号）～鹿児島市～（国道10号）～国分市～（国道504号）～鹿屋市～（国道220号）～志布志港

「起点からの時間」には海上移動区間の時間を含むが、フェリー待ち時間等は考慮していない。

「燃料（軽油）使用量（リットル）」は（社）プラスチック処理促進協会が公表している10トントラック（軽油）燃費3.5km/リットルを使用して推計。

「燃料（軽油費用）」は、（財）日本エネルギー経済研究所石油情報センターの産業用価格・軽油・月次調査の九州及び沖縄局平成20年10月125.9円/リットル（平成19年5月は98.7円/リットル）を使用して推計。

「フェリー料金」は「11m以上12m未満」の料金を使用。

「高速料金」は利用車種「大型車」料金を使用。

資料）道路時刻表

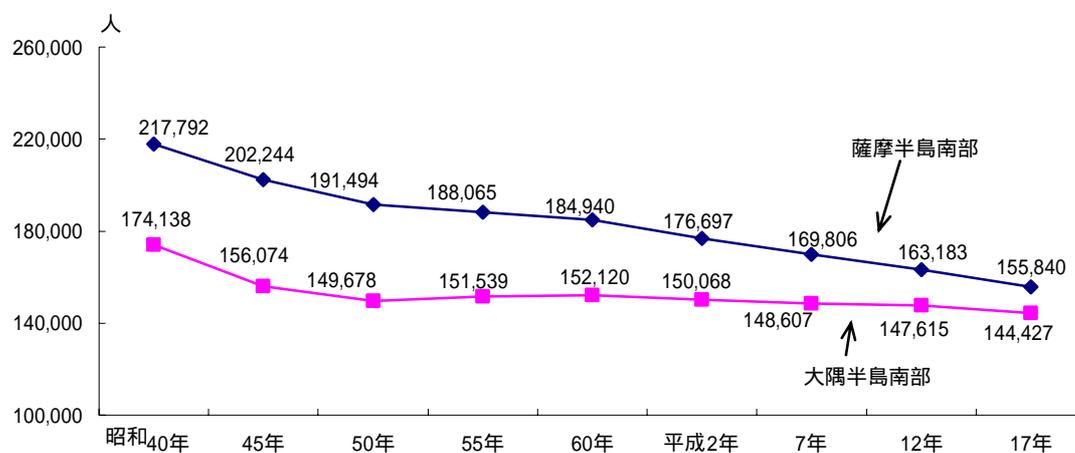
## 2 - 6 航路を取り巻く地域社会経済の動向

### (1) 総人口の推移

平成17年の国勢調査による薩摩半島南部（指宿市、枕崎市、南さつま市、南九州市の4市）の総人口は155,840人（男性70,512人、女性85,328人）、大隅半島南部（鹿屋市、錦江町、肝付町、南大隅町の1市3町）の総人口は144,427人（男性68,210人、女性76,217人）となっている。

昭和40年以降の総人口の推移をみると、薩摩半島南部では一貫して減少傾向となっており、昭和40年の総人口を100とすると、平成17年の薩摩半島南部の総人口は71.6となっている。一方、大隅半島南部では、昭和40年から昭和50年にかけて減少した後、15万人前後で横ばいに推移し、平成2年頃から再び減少傾向にある。

#### 〔地区別総人口の推移〕



資料) 鹿児島県統計年鑑

#### 〔鹿児島県、全国と比較した総人口の推移〕

区分	地域	薩摩半島南部	大隅半島南部	鹿児島県	全国
	年				
実数 (人)	昭和40年	217,792	174,138	1,853,541	99,209,137
	" 45年	202,244	156,074	1,729,150	104,665,171
	" 50年	191,494	149,678	1,723,902	111,939,643
	" 55年	188,065	151,539	1,784,623	117,060,396
	" 60年	184,940	152,120	1,819,270	121,048,923
	平成2年	176,697	150,068	1,797,824	123,611,167
	" 7年	169,806	148,607	1,794,224	125,570,246
	" 12年	163,183	147,615	1,786,194	126,925,843
	" 17年	155,840	144,427	1,753,179	127,767,994
増減率 (%)	17年 / 40年	28.4	17.1	5.4	28.8
	17年 / 50年	18.6	3.5	1.7	14.1
	17年 / 60年	15.7	5.1	3.6	5.6
	17年 / 2年	11.8	3.8	2.5	3.4
	17年 / 7年	8.2	2.8	2.3	1.8
	17年 / 12年	4.5	2.2	1.8	0.7

資料) 鹿児島県統計年鑑、国勢調査

(2) 就学・通勤状況

平成 17 年の国勢調査による薩摩半島から大隅半島への就学・通勤状況をみると、鹿児島市から鹿屋市（357 人）、曾於市（102 人）、志布志市（78 人）に向かうケースが多い。他には旧加世田市から鹿屋市、志布志市というケースがわずかにみられるが、薩摩半島南部から大隅半島南部への就学・通勤はみられない。

一方、大隅半島から薩摩半島への就学・通勤状況は鹿屋市から鹿児島市（452 人）、曾於市から鹿児島市（110 人）などと鹿児島市へ向かうケースが主となっている。また、大隅半島南部の錦江町、南大隅町、肝付町から薩摩半島南部の指宿市、旧知覧町へ向かうケースがわずかにみられる。

〔薩摩半島から大隅半島への就学・通勤状況〕

(単位:人)

		就業・就学地								合計
		鹿屋市	曾於市	志布志市	東串良町	大崎町	錦江町	南大隅町	肝付町	
常住地	鹿児島市	357	102	78	14	12	13	13	25	614
	枕崎市			1	1					2
	指宿市	1							1	2
	旧加世田市	7		4		1			2	14
	旧穎娃町	1			1					2
	旧知覧町		1	2					2	5
	旧川辺町	4								4
	合計	370	103	85	16	13	13	13	30	643

注) 旧知覧町、旧穎娃町、旧川辺町は現在南九州市、旧加世田市は現在南さつま市  
資料) 国勢調査(平成 17 年)

〔大隅半島から薩摩半島への就学・通勤状況〕

(単位:人)

		就業・就学地							合計
		鹿児島市	枕崎市	指宿市	旧加世田市	旧穎娃町	旧知覧町	旧川辺町	
常住地	鹿屋市	452		1	5				458
	曾於市	110			1		1		112
	志布志市	52	2		1		1		56
	東串良町	13							13
	大崎町	23			1				24
	錦江町	15		1			1		17
	南大隅町	20		1					21
	肝付町	44		1					45
合計	729	2	4	8	0	3	0	746	

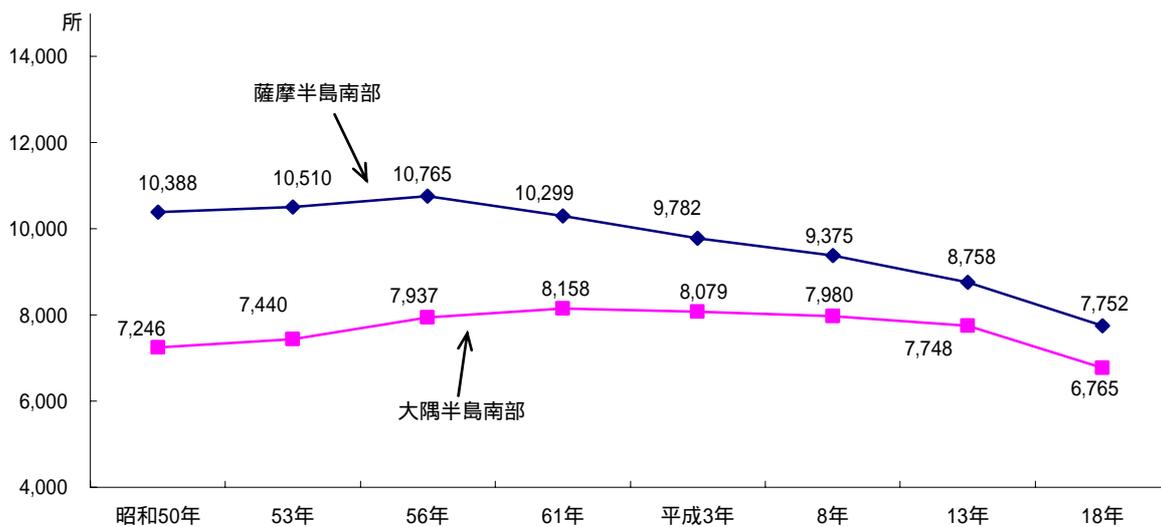
注) 旧知覧町、旧穎娃町、旧川辺町は現在南九州市、旧加世田市は現在南さつま市  
資料) 国勢調査(平成 17 年)

### (3) 事業所数の推移

昭和50年から平成13年までの地区別事業所数の推移をみると、薩摩半島南部では昭和56年の10,765カ所をピークに減少しており、平成18年には7,752カ所と昭和56年時の事業所数の約7割となっている。

一方、大隅半島南部では、昭和50年頃から昭和61年頃まで増加した後、緩やかに減少し、平成18年には6,765カ所となっている。

〔地区別事業所数の推移〕



資料) 鹿児島県統計年鑑

### (4) 農業の動向

薩摩半島南部では昭和40年より始まった池田湖の水を利用する南薩畑地かんがい事業によって、生産性の高い近代的な農業が確立されている。一方、大隅半島南部も畑地かんがいなど農業基盤の整備によって、県下有数の畑作地帯となっている。

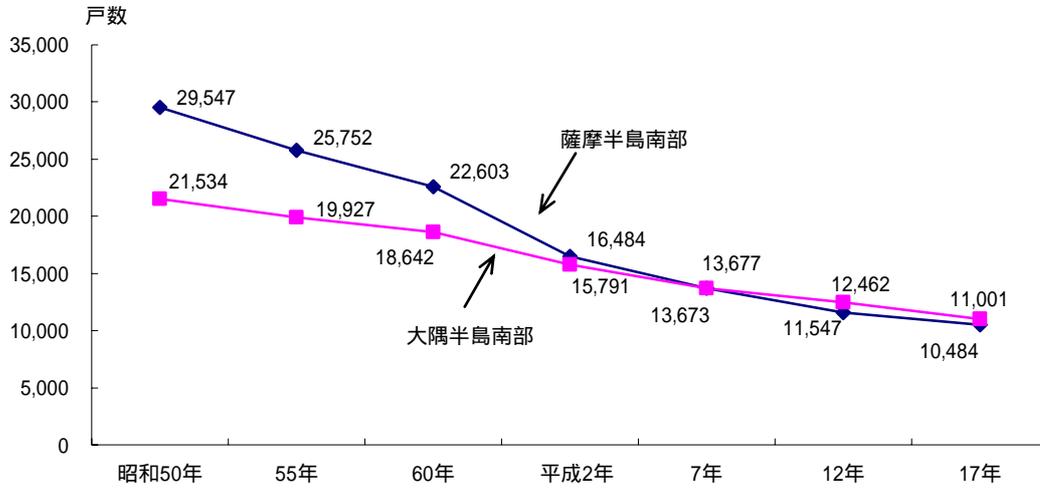
総農家数の推移をみると、両地区ともに、昭和50年頃から一貫して減少傾向となっている。昭和50年当時、薩摩半島南部は29,547戸と大隅半島南部を約8,000戸上回っていたが、昭和60年から平成2年にかけての急激な減少もあり、平成7年頃を境に両地区の総農家数は逆転している。平成17年現在、薩摩半島南部の総農家数は10,484戸、大隅半島南部は11,001戸であり、それぞれ昭和50年当時の半分以下となっている。

平成18年の主要農産物の収穫量をみると、薩摩半島南部では、おくら、茶、そらまめ、さやえんどうが県内シェアの5割以上を占めている。特に、おくらについては県内シェアの8割以上を占めている。また、両地区のさつまいも、かぼちゃ、だいこんの収穫量を合計すると県内シェアの約半分を占めている。

また、両地区は県内でも畜産業が盛んに行われている地域であり、地区別の主要畜産品の産出額(平成18年)をみると、両地区の肉用牛、豚、鶏の合計産出額の県内シェアはそれぞれ

32.3%、48.7%、26.1%となっている。

〔地区別総農家数の推移〕



資料) 鹿児島県統計年鑑

〔地区別にみた主要農産物の収穫量〕

(単位:トン)

	さつまいも	おくら	かぼちゃ	茶	だいこん	そらまめ	さやえんどう
県計	401,400	3,790	14,000	114,500	86,500	5,550	3,870
枕崎市	16,600	1	20	8,400	665	168	122
指宿市	18,800	3,060	4,390	141	1,470	3,550	1,820
南さつま市	8,350	46	1,150	1,800	486	139	27
旧穎娃町	32,400	99	26	27,300	10,500	33	21
旧知覧町	29,300	0	61	20,400	7,560	17	-
旧川辺町	8,920	4	96	3,420	330	12	5
薩摩半島南部計	114,370	3,210	5,743	61,461	21,011	3,919	1,995
(県内シェア)	28.5%	84.7%	41.0%	53.7%	24.3%	70.6%	51.6%
鹿屋市	68,800	37	825	4,160	10,300	41	85
錦江町	1,410	17	154	2,760	10,000	-	47
南大隅町	516	3	56	177	690	24	335
肝付町	13,400	-	73	3	244	27	27
大隅半島南部計	84,126	57	1,108	7,100	21,234	92	494
(県内シェア)	21.0%	1.5%	7.9%	6.2%	24.5%	1.7%	12.8%
両地区計	198,496	3,267	6,851	68,561	42,245	4,011	2,489
(両地区計の県内シェア)	49.5%	86.2%	48.9%	59.9%	48.8%	72.3%	64.3%

資料) 第54次鹿児島農林水産統計年報(2006年~2007年)

〔地区別にみた主要畜産品の産出額〕

(単位:千万円)

	肉用牛	豚	鶏		肉用牛	豚	鶏
県計	7,996	7,299	7,606				
枕崎市	46	263	40	鹿屋市	968	1,577	622
指宿市	481	214	101	錦江町	156	252	164
南さつま市	218	89	117	南大隅町	122	312	74
旧穎娃町	147	224	173	肝付町	170	202	
旧知覧町	124	203	508				
旧川辺町	154	219	183				
薩摩半島南部計	1,170	1,212	1,122	大隅半島南部計	1,416	2,343	860
(県内シェア)	14.6%	16.6%	14.8%	(県内シェア)	17.7%	32.1%	11.3%
				両地区計	2,586	3,555	1,982
				(両地区計の 県内シェア)	32.3%	48.7%	26.1%

資料) 平成 18 年鹿児島県生産農業所得統計

(5) 水産業の動向

両地区の漁港ごとの主要魚種の平成 18 年漁獲量をみると、薩摩半島南部においては、かつおの漁獲量の県内シェアは 9 割を超え、むろあじ類、さば類も約 5 割となっている。一方、大隅半島南部ではまあじ、さば類、ぶり類の漁獲量の県内シェアは約 2 割となっている。

〔港別にみた主要魚種の漁獲量〕

(単位:トン)

	かつお	うるめいわし	まあじ	むろあじ類	さば類	ぶり類
県計	7,944	3,070	4,317	964	11,631	976
枕崎市	7,468	0	4	0	1	16
知覧	0	0	10	3	7	7
穎娃	1	810	579	512	5,640	2
開聞	0	6	99	6	31	43
山川	0	0	2	0	1	1
指宿	0	0	3	0	3	4
薩摩半島南部計	7,469	816	697	521	5,683	73
(県内シェア)	94.0%	26.6%	16.1%	54.0%	48.9%	7.5%
大根占	-	-	1	-	0	0
根占	-	-	6	1	0	14
佐多	16	4	77	0	26	32
佐多岬	0	0	0	0	15	74
船間	0	1	28	0	3	6
岸良	0	4	112	1	7	11
内之浦	0	470	556	21	2,457	41
高山	0	17	198	4	20	12
大隅半島南部計	16	496	978	27	2,528	190
(県内シェア)	0.2%	16.2%	22.7%	2.8%	21.7%	19.5%
両地区計	7,485	1,312	1,675	548	8,211	263
(両地区計の県内シェア)	94.2%	42.7%	38.8%	56.8%	70.6%	26.9%

資料) 第 54 次鹿児島県農林水産統計年報 (2006 年 ~ 2007 年)

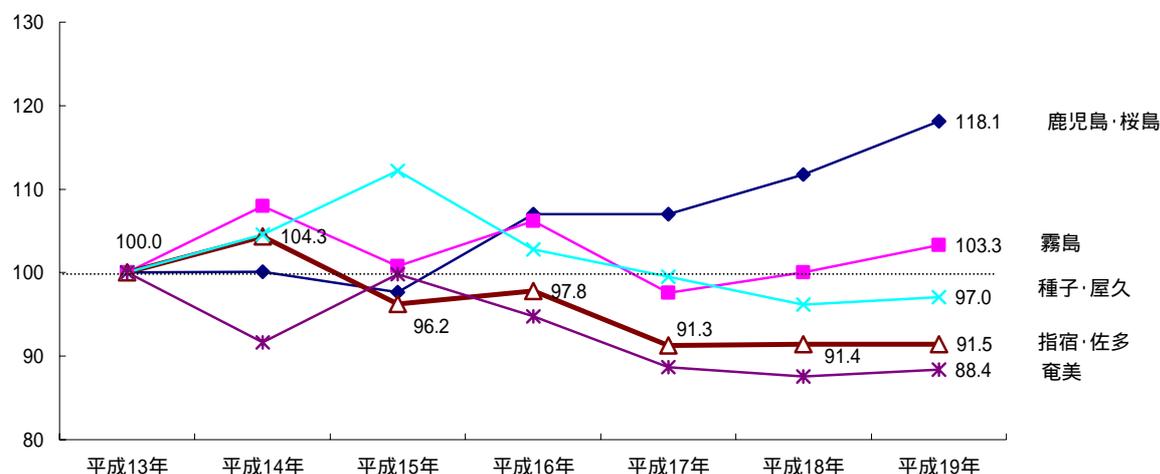
(6) 観光の動向

鹿児島県観光統計調査によると、平成19年の県外宿泊観光客数は7,891千人で、前年比297千人増加しており、九州新幹線が一部開業した平成16年(7,794千人)も上回った。

そのうち、指宿・佐多地区の県外宿泊観光客数(平成19年)は1,435千人で、県全体の18.2%を占めるが、この割合は年々低下している。また、平成13年を100として推移をみると、平成16年(97.8)でわずかに増加したものの、その後減少に転じ、県全体の客数が増加した平成19年でも91.5と伸び悩んでいる。

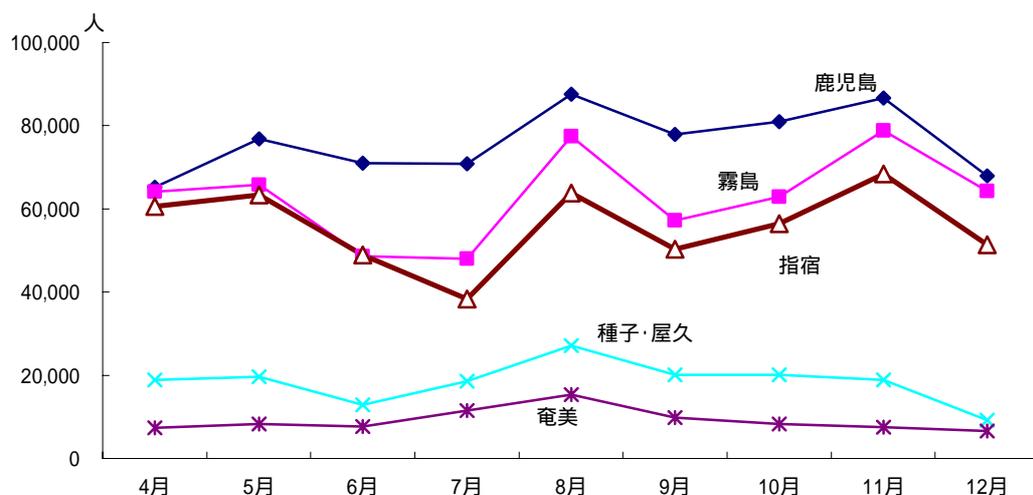
また、主要ホテル・旅館等を対象にしたサンプル調査による地域別延べ宿泊客数の月別推移(平成19年4月~12月)をみると、指宿地域では11月(68,341人)、8月(63,790人)の宿泊者数が多く、鹿児島地域、霧島地域と概ね同様の傾向にあることが分かる。

[ 県外宿泊観光客の地域別入込状況 (平成13年 = 100) ]



資料) 鹿児島県観光統計

[ 地域別延べ宿泊客数の月別推移 (平成19年) ]



注) 主要ホテル・旅館62施設、観光施設・ドライブイン19施設を対象として、平成19年4月より開始  
資料) 鹿児島県観光統計

(7) 地域イベントの開催状況

温暖な気候と豊かな自然を有する指宿市、南大隅町では、一年を通して、スポーツや祭りなどの多彩なイベントが実施されている。中でも、1月に指宿市で行われる「菜の花マラソン」(参加者数 18,000 人)や、10月に南大隅町で行われる「ねじめドラゴンボートフェスティバル」(参加者数 1,300 人)は全国から多くの参加者が訪れる。

しかし、同航路で結ばれる両半島が連携してイベントを実施するケースは無いことから、既存のイベントの活用を含め、航路利用に直結する様々なイベントの実施が効果的であると考えられる。

なお、山川・根占航路運航協議会では地域交流事業として、両市町の住民で構成された団体等が航路を利用した際に1万円の助成を行っている(10名未満の団体は5千円)。しかし、両市町の住民に限られることもあり、現在の利用状況は少ない現状にある。

〔指宿市、及び南大隅町の主なイベント〕

	指宿市	南大隅町
1月	・菜の花マラソン(18,000人) ・菜の花マーチ(10,000人)	
2月		・御崎祭り(250人) ・御崎祭りジョギング大会(110人)
3月	・トロコニーデ登山大会	
4月	・九州オールドカーフェスタ in かいもん (10,000人) ・アロハ宣言セレモニー&アロハウオーク (300人)	
5月	・いぶすきフラフェスティバル(10,000人)	
6月	・山川みなと祭り(20,000人)	
7月		・ゴールドビーチカップビーチバレー大会 (400人) ・ジュニアアクアスロン大会(100人) ・南大隅町夏祭り(2,000人)
8月	・指宿市温泉祭り(21,000人) ・指宿市納涼花火大会(32,000人) ・開閨そうめん夏祭り(10,000人)	
9月		
10月		・南大隅町ねじめドラゴンボートフェスティバル (1,300人)
11月		・南大隅町ふるさと祭り(1,000人)
12月	・いぶすき産業祭り(35,000人) ・山川ふるさと歳の市(5,000人)	・佐多岬マラソン(500人) ・地産地消フェア(1,000人)

注) 括弧内は平成20年、及び21年の参加者数  
資料) 指宿市、南大隅町

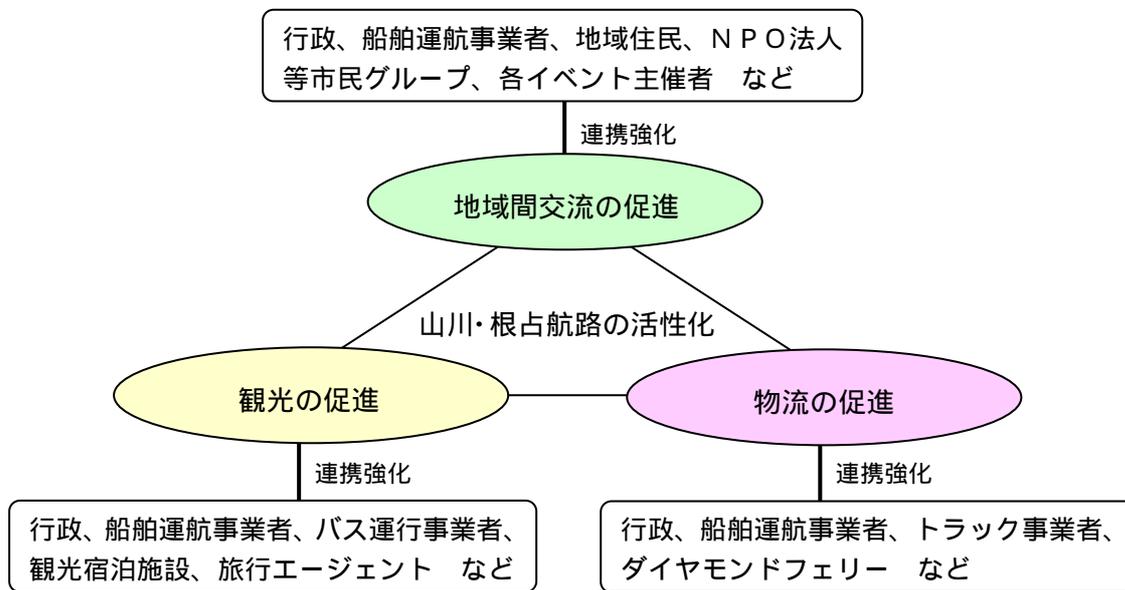
### 3 地域公共交通総合連携計画

#### 3 - 1 山川・根占航路の活性化に向けた3つの柱と課題

同航路は両半島の地域住民にとって欠かせない公共交通であると同時に、地域の核となる産業である観光面において観光客の利便性を高める重要な交通手段である。また、各産業を支える物流面では時間短縮につながるとともに、環境に配慮した輸送手段であると考えられる。

そこで、同航路の活性化に向けては、「地域間交流の促進」「観光の促進」「物流の促進」の柱を重視し、地域連携を促進させ、効果的、かつ継続可能な事業を策定するための課題を整理した。

〔山川・根占航路の活性化に向けた3つの柱と連携体制（イメージ）〕



#### (1) 地域間交流の促進に向けた課題

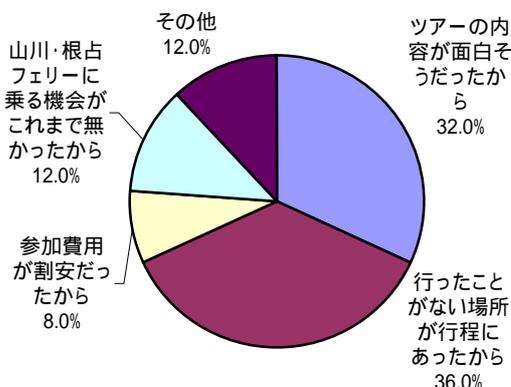
お互いの半島を知るきっかけづくり

平成19年度に九州運輸局が実施した「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」によると、山川・根占航路周辺の地域住民が「運航再開を知っている」とする回答が9割以上を占める一方、「利用したことがある」とする回答は約5割にとどまっている。同航路の利用促進に向けては利用の動機付けとなる仕掛けが不可欠である。

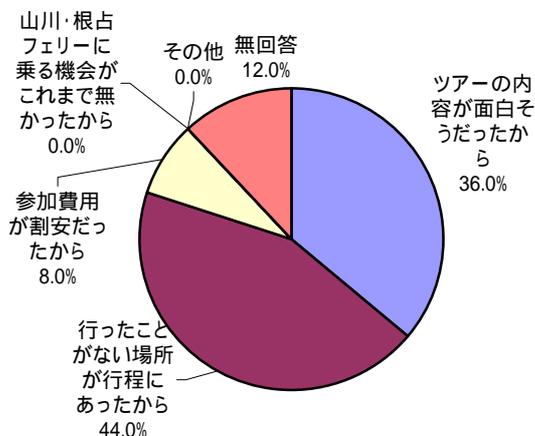
本計画策定に向けた調査では、地域間交流の促進に向けた両港発着のモニターツアーを試験的に実施したが、その結果、参加費用が割安であったものの、Aコースでは1.44倍、Bコースでは2.16倍という応募状況となり、参加者のアンケート結果でも「次回も参加したい」とする回答が大半を占めた。また、参加動機を「参加費用が割安だったから」とする回答は1割に満たず、「ツアーの内容が面白そうだったから」「行ったことが無い場所が行程にあったから」とする回答が大半を占めていることから、ツアー内容を吟味し、“お互いの半島を深く知る”工夫をすれば地域間交流の可能性は十分にあると考えられる。

〔ツアーへの参加動機〕

Aコース（根占港発着 指宿周遊ルート）

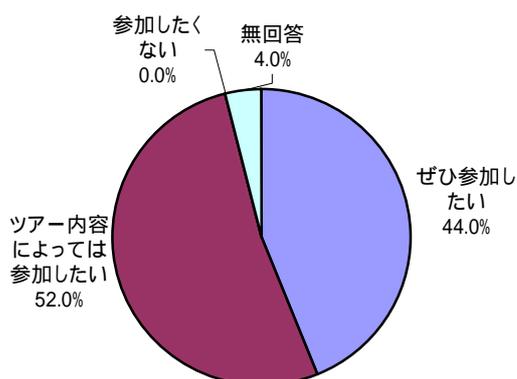


Bコース（山川港発着 南大隅周遊ルート）

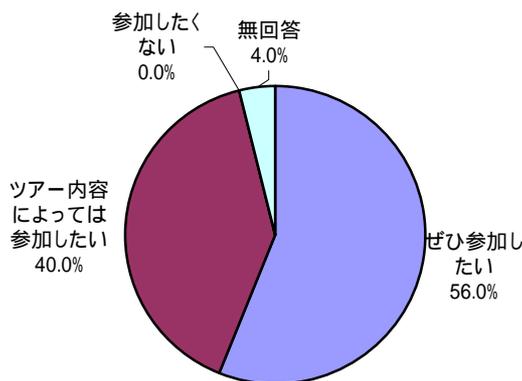


〔今後の参加意向〕

Aコース（根占港発着 指宿周遊ルート）



Bコース（山川港発着 南大隅周遊ルート）



航路に関するイベントの開催と地域住民の参加促進

両半島では一年を通して、スポーツや祭りなど多様なイベントが実施されている。地域間交流を促進する上では、地域住民がお互いのイベントに気軽に参加できる仕組みづくりが重要である。

平成19年度に九州運輸局が実施した「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」によると、地域住民が不満と感じる点として、「運賃が高い」とする回答が突出して多い。一方、県外観光客ではこの回答割合は低くなっていることから、利用頻度の高い地域住民に対してインセンティブを与え、利便性を高めることが重要である。例えば、約7割の地域住民が希望している「往復割引サービスの設定」等により地域間交流を促進する取組みが考えられる。

加えて、既存の指宿市、南大隅町の各種イベントの積極的な情報発信に加えて、航路を利用した新たなイベントの実施も効果的であると考えられる。加えて、山川・根占航路運航協議会

では地域交流事業として、両市町の住民で構成された団体等の航路利用に対する助成制度があることから、制度の情報発信等を積極的に行うなど地域イベント、及び交流事業を支援する仕組みも重要である。

#### 二次アクセスの改善による利便性の向上

同航路の二次アクセスの現状をみると、乗用車やトラックなどの車両航送利用が約7割、旅客のみの乗船が約2割となっている。前者のなかでの乗船港、下船港から目的地までの交通手段は約6割(無回答を除く)が「自家用車・商用車(送迎含む)」となっており、港からの「バス」利用は約2割にとどまっている。

山川港、及び根占港のフェリー発着時刻とバス発着時刻の連結状況は下記の通りとなっている。山川港については比較的連結されているものの、時間帯によっては1時間以上待つケースが見受けられる。一方、根占側では根占港から鹿屋方面のバスは連結されているが、それ以外の連結状況は十分とは言えない状況である。

今後も車両を積載して乗船するケースが多いと考えられるが、特に、地域の高齢者や観光客等の利用促進に向けては、二次アクセスの整備による利便性の向上が求められる。

#### 〔山川港、及び根占港のバスダイヤとの連結状況〕

山川港着		山川港 根占港		根占港着		根占港 山川港	
指宿方面	山川・開聞方面			根占・佐多方面	鹿屋方面		
7:32	7:50	8:00	8:50	(8:15)	8:55	9:00	9:50
9:42	9:55	10:00	10:50	11:05	10:50	11:10	12:00
10:47	11:50	12:10	13:00(土・日・祝)	12:29	12:53	13:10	14:00(土・日・祝)
12:37	13:53	14:10	15:00	12:29	14:43	15:10	16:00
15:57	15:03	16:10	17:00	(16:19)	(16:55)	17:10	18:00

根占港 山川港		山川港発		山川港 根占港		根占港発	
		指宿方面	山川・開聞方面			根占・佐多方面	鹿屋方面
9:00	9:50	9:55	10:47	8:00	8:50	8:55	9:44
11:10	12:00	12:13	12:37	10:00	10:50	12:53	11:05
13:10	14:00(土・日・祝)	15:03	14:17	12:10	13:00(土・日・祝)	14:43	15:19
15:10	16:00	16:15	16:21	14:10	15:00	16:43	15:19
17:10	18:00	18:10	18:21	16:10	17:00	(17:13)	17:19

注) 平日・土曜のみ、日祝のみ運行、( )は停留所が「ネッピー館前」

資料) 鹿児島交通、大隅交通ネットワーク資料より作成

#### (2) 観光の促進に向けた課題

##### 指宿市を訪れた観光客を大隅半島へ誘客する導線づくり

薩摩半島南部、大隅半島南部は豊かな自然や歴史、温泉、食資源などを有し、航路利用者が観光を目的に訪れた観光地をみると、薩摩半島側では「指宿温泉」、大隅半島側では「佐多岬」が突出している、しかし、現状ではこうした両半島の地域資源を結ぶ観光ルートの整備が十分ではない。

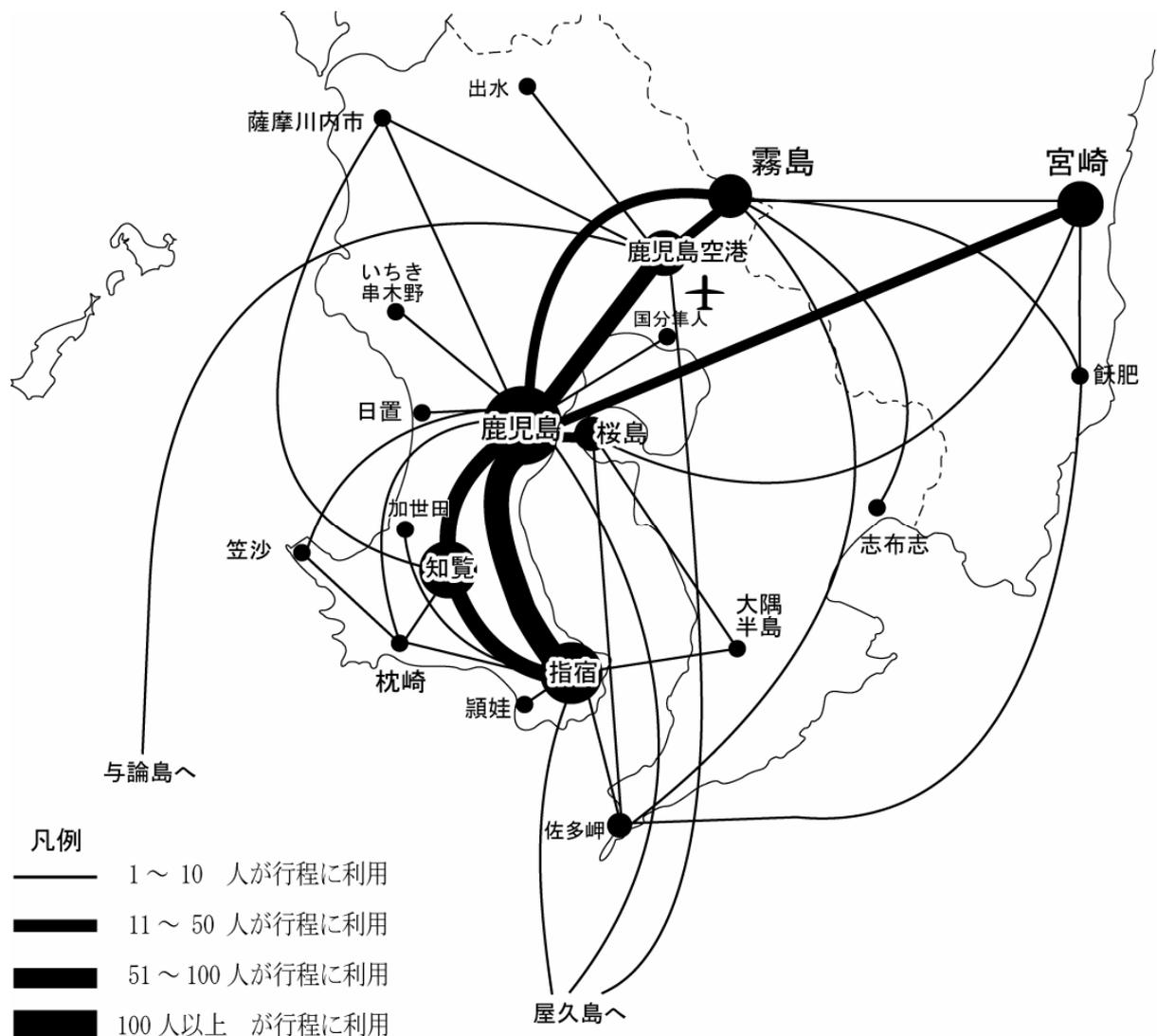
指宿の宿泊施設に対するヒアリング調査によると、平成20年のNHK大河ドラマ「篤姫」の放映により宿泊者が5~10%増加し、平成23年に予定されている九州新幹線全線開業により、

今後も多くの観光客が来訪すると予想されることから、同航路を利用して“指宿を訪れた観光客をいかに大隅半島に呼び込むか”が大きな課題となる。

本計画策定に向けた調査では、指宿の宿泊者に対するアンケート調査を実施したが、その居住地は「九州圏」が約40%、「関西圏」「関東圏」が合わせて約35%であり、旅行日程は「1泊2日」が約45%、「2泊3日」が35%となっている。また、来訪頻度が2回目以上の回答者に対して前回と過ごし方の違いを聞くと、「宿泊施設内での滞在時間が増えた」という回答は約25%にとどまり、「施設外での自然や歴史・文化を体験」、「指宿の他の観光施設」、「指宿から日帰り可能な観光地」など施設外で過ごす割合が33.0%と比較的高くなっている。

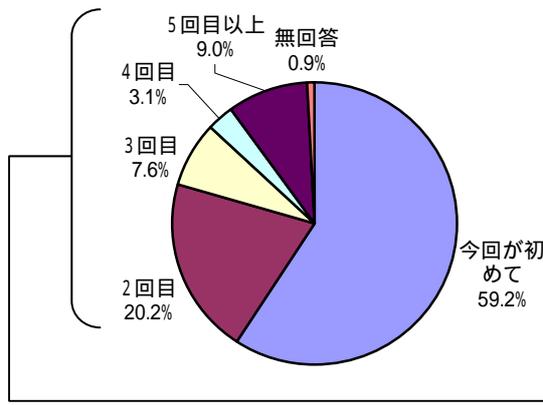
このように観光客の宿泊施設外で過ごす時間が増加する一方で、今回の旅行の訪問ルートを見ると、宿泊地「指宿」と交通結節点「鹿児島」、「知覧」を巡るルートが大半であり、大隅半島まで足が伸びていない現状が浮き彫りとなっている。

〔指宿宿泊者の南九州の訪問ルート 自由記述〕

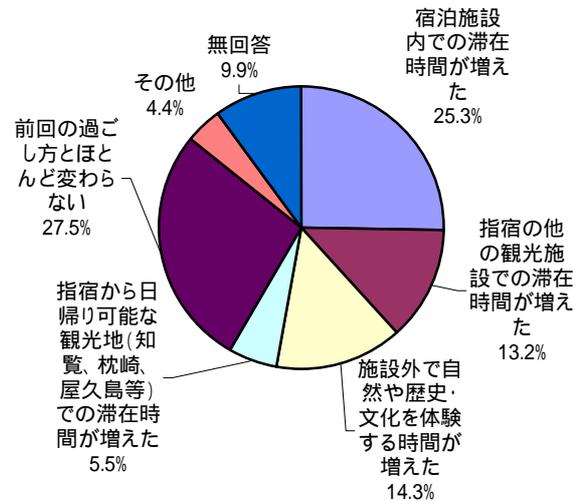


注) 回答者数 168 人の訪問地をマップ化して、訪問地間をつなげたもの

〔指宿宿泊者の来訪頻度 N = 223〕



〔前回旅行との過ごし方の違い N = 91〕



同航路利用者に対するアンケート調査に表れていたように、大隅半島の観光資源の中で本土最南端の地である「佐多岬」の知名度は高く、来訪者も多い。それにも関わらず、観光ルート化されていない要因の一つとして、これまでみたように二次アクセスが整備されていない現状がある。

指宿の宿泊者に対するアンケート調査で鹿児島県内の移動手段をみると、鹿児島県内や九州圏居住者では「自家用車」、関西圏や関東圏では「レンタカー」の割合が高い。しかし、車両を積載して航路を利用すると、運賃が割高になり、不慣れな地で帰り便のダイヤを気にしながら移動することになる。

大隅半島に初めて訪れ、佐多岬を中心とした観光地を巡るのであれば、出発・到着時間があらかじめ決められたルートで、観光地を周遊できる「定期観光バスの導入」の検討が求められる。宿泊施設や港に車両を置き、そこを出発点として、大隅半島を1日堪能してまた帰ってくる“パーク&ライド”の仕組みがあれば、乗り継ぎが無く、二次アクセス問題の解消にもつながると考えられる。このように、公共交通を活用して、指宿市を訪れた観光客を大隅半島へ誘客する導線確立させる必要がある。

〔指宿宿泊者における居住地別にみた訪問地間の移動手段 複数回答〕

	1位	2位	3位
鹿児島県 (N = 26)	自家用車 (96.2%)	タクシー、船、路線バス・高速バス、レンタカー (各 3.8%)	
九州圏 (N = 84)	自家用車 (67.9%)	鉄道 (新幹線を除く) (20.2%)	タクシー (17.9%)
関西圏 (N = 32)	レンタカー (62.5%)	タクシー (15.6%)	鉄道 (新幹線を除く) (12.5%)
関東圏 (N = 42)	レンタカー (64.3%)	鉄道 (新幹線を除く) (26.2%)	タクシー (23.8%)

## 体験型観光の促進、及び豊かな食の活用

大隅半島は錦江湾、太平洋に囲まれ、高隈山や照葉樹林の森、溪谷・滝、釣りスポット、キャンプ場など“大自然”を満喫できるエリアである。

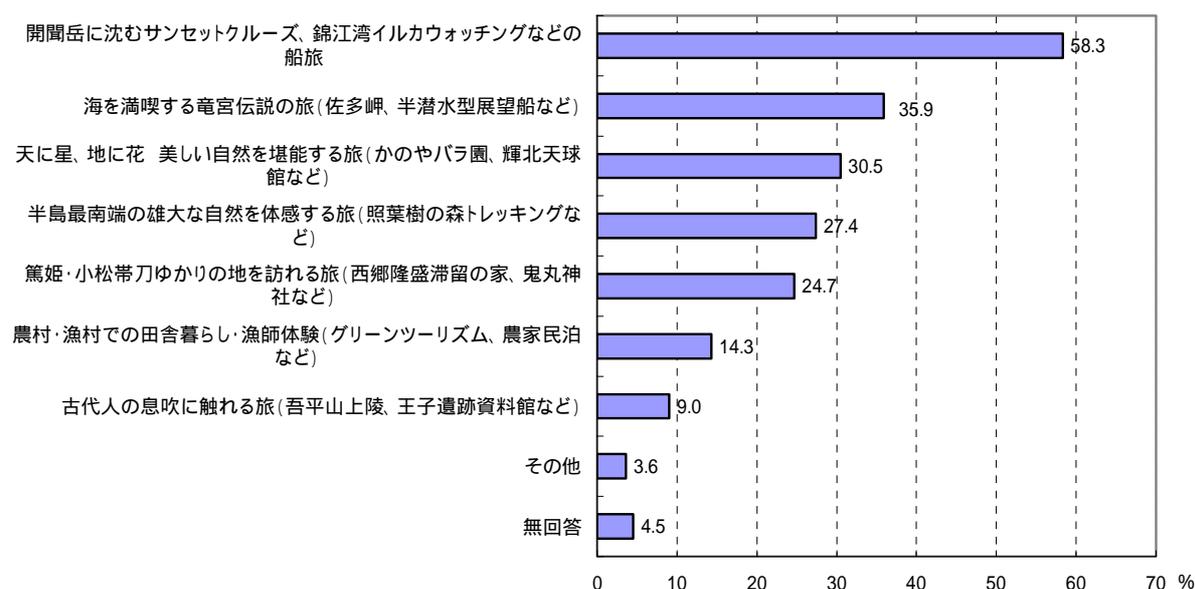
指宿の宿泊者に対するアンケート調査で「大隅半島への日帰りツアーで参加したいテーマ」を選んでもらったところ、「開聞岳に沈むサンセットクルーズ、錦江湾イルカウォッチングなどの船旅」(58.3%)、「海を満喫する竜宮伝説の旅(佐多岬、半潜水型展望船など)」(35.9%)とする回答が比較的多く、自然体験型観光の需要が高くなっている(なお、妥当な参加費として「4,000~5,000円未満」とする回答が約4割で最も多い)。

本計画策定に向けた調査では、福岡市の旅行エージェントと共同で広域観光ルートの作成に取り組んだが、商品化に最も近いルートとして「本土最南端トレッキングと蔵元を訪ねる旅(博多駅発・2泊3日)」を作成した。また、南大隅町と錦江町で構成する南隅地区観光連絡協議会でも、平成20年11月に「佐多岬トレッキング」イベントを実施し、2日間で44人が参加している。大隅半島しかないユニークな体験型観光の展開が航路活性化につながると考えられる。

これに加えて、食は観光の促進にとって大きな目玉である。本計画策定のため実施した両港発着のモニターツアーのアンケート調査結果でも、鰻池のスメ体験(指宿市)やデコポン農園(南大隅町)の評価が高かったことがこれを裏付けている。

両半島南部は農業、水産業など一次産業が盛んな地域であるが、特に、山川港はカツオのイメージが強いにも関わらず、現状では新鮮な農水産物を販売する施設が少ない。平成21年度、山川港近くに特産品販売ゾーンと直売ゾーンを併せ持った特産市場「活お海道」が開業する予定であることから、ネッピー館(南大隅町)など既存施設との連携を図り、食の分野を強化し、集客を図ることが隣接する航路の利用促進につながると考えられる。また、お互いの地域のアンテナショップとして、相互の特産物を販売することで物流の促進も図ることが可能である。

〔指宿宿泊者が大隅半島への日帰りツアーで参加したいテーマ N=223・複数回答〕



### (3) 物流の促進に向けた課題

#### 陸送から船舶輸送への転換（モーダルシフト）の促進

平成19年度に九州運輸局が実施した「山川・根占航路における利用促進と物流活性化に関する調査」で実施した薩摩半島と大隅半島南部のトラック事業者を対象としたアンケート調査によると、同航路を利用している割合は1割に満たない。その理由をみると、「運賃が高い」が約3割となっているのに加え、「利用の必要性がない」とする回答も多い。

利用している事業者の輸送先をみると、冷凍水産品等を薩摩半島南部から志布志港経由でさんふらわあを利用し、大阪に運ぶケースが約半数を占めるが、同航路を利用した場合と他の航路や陸路で輸送した場合を比較すると、輸送コストが割高で、平成20年11月の同航路の運賃値上げにより、その差額はさらに拡大している。

しかし、同航路の利用によりトラックの走行距離が削減され、陸路のみ（一般道利用）と比べると、1時間20分の時間短縮効果が図れる。また、陸送から船舶輸送へ移行すると、約4分の1の二酸化炭素削減効果があるとされ、加えて、鹿児島市内（産業道路）の渋滞緩和やトラック走行距離減少による運転手の負担軽減にもつながる。

こうしたモーダルシフト（環境負荷の小さい輸送手段への切り替え）の観点から、実験的にトラック運賃の割引制度の創設も検討する必要がある。

#### 〔指宿市から志布志港までのアクセス状況（再掲）〕

	山川・根占航路 経由	鴨池・垂水フェ リー経由	桜島フェリー経 由	陸路のみ（高 速・一般道併用）	陸路のみ（一般 道利用）
トラック走行距離	80.6km	98.0km	112.2km	166.4km	164.0km
山川・根占航路経由との差	-	17.4km	31.6km	85.8km	83.4km
所要時間	2時間48分	3時間13分	3時間15分	3時間40分	4時間8分
山川・根占航路経由との差	-	25分	27分	52分	1時間20分
輸送コスト	14,649円	10,055円	9,696円	7,886円	5,899円
山川・根占航路経由との差	-	4,594円	4,953円	6,764円	8,750円

注）輸送コストは燃料費、フェリー料金、高速料金の合計

### (4) 受入体制の整備に関する課題

#### 情報発信の強化による認知度の向上

指宿の宿泊者に対するアンケート調査では回答者の約7割が大隅半島を訪れた経験が無く、また、山川・根占航路の存在を知らず、利用したことが無いとする回答が半数を超えている。情報発信の強化による認知度の向上は喫緊の課題である。

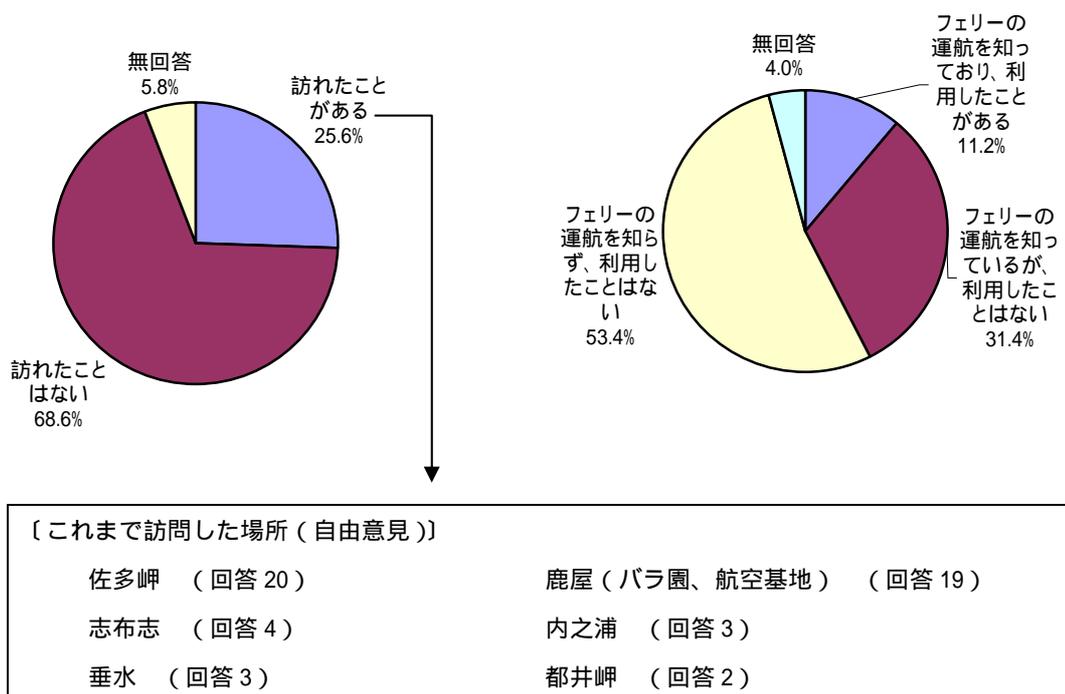
同航路のダイヤや運賃等の情報については、指宿市、南大隅町のホームページには掲載されているが、航路独自のものは無い。本計画策定に向けて実施したモニターツアーのアンケート調査ではツアーの実施を知った情報経路を自治体のホームページ等とする回答割合は低く、また、航路利用者に対するアンケート調査でも県外観光客が同航路を知った情報手段として「ホ

ホームページ」とする回答は約1割にとどまっている。

中でも、県外観光客はホームページ等で事前に観光情報を調べてから旅行するケースが多く、今や観光地にはなくてはならないツールである。また、県内居住者に向けても同航路に特化した情報（ダイヤ、運賃、地域イベント等）をPRすることで本計画の事業支援にもつながる。

また、同航路の案内板は主要道路の数ヵ所にあるのみで、航路利用者に対するアンケート調査の自由意見でも「案内板を設置して欲しい」「港の場所が分からない」といった意見がみられたことから、利用者の導線を考慮したサインを充実することが求められる。

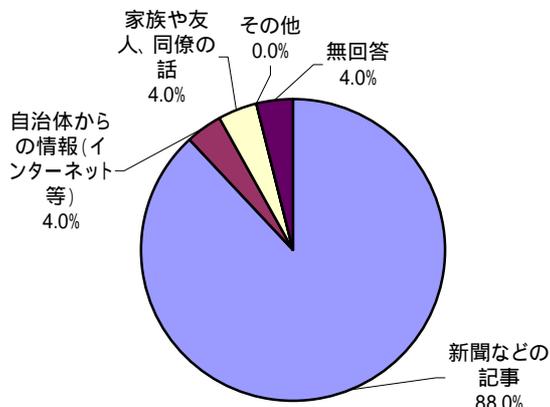
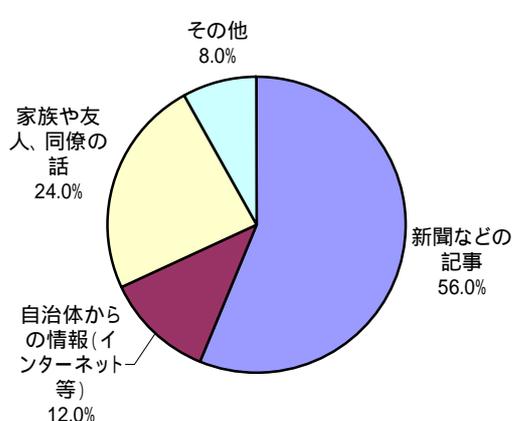
〔指宿宿泊者における大隅半島の来訪の有無（N = 223）〕    〔同航路の認知度・利用度（N = 223）〕



〔モニターツアーを知った情報経路〕

Aコース（根占港発着 指宿周遊ルート）

Bコース（山川港発着 南大隅周遊ルート）



### 満足度を高める船内サービスの充実

同航路の船上からは、薩摩半島側に開聞岳、魚見岳と知林ヶ島、大隅半島側には高隈連山や佐多岬、そして桜島が望める絶好のビューポイントが続き、秋口にはイルカの群れを観ることもできる。この眺望は桜島フェリーや鴨池・垂水フェリーからとは異なる景観で、この航路でしか味わえないものである。また、季節によっては根占港発最終便（17：10 発）で開聞岳に沈む夕日を眺めることもできる。

しかし、「ぶーげんびりあ」の船室外には椅子があるものの、船室内は畳席のみであり、高齢者や足の不自由な乗船者等が椅子に座って、ゆっくりと眺望を楽しめる場所が少ない。航路利用者に対するアンケート調査では「船室内に椅子が欲しい」という意見が多くみられ、本計画策定に向けて実施したモニターツアーでも同様の意見が出された。しかし、椅子を設置することによる安全対策や旅客定員数の変化などに対する検討が必要である。



畳席となっている船室内の様子

- 3 - 2 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針  
山川・根占航路の活性化に向けた3つの柱（地域間交流、観光の促進、物流の促進）及び  
本計画策定の過程で実施した調査結果から整理した課題等を踏まえ、地域公共交通総合連携計  
画の基本方針を以下の通り、掲げるものとする。

〔航路活性化に向けた課題〕

- |   |
|---|
| <p>(1) 地域間交流の促進に向けた課題<br/>お互いの半島を知るきっかけづくり<br/>航路を活用した地域イベントの開催と地域住民の参加促進<br/>二次アクセスの改善による利便性の向上</p> <p>(2) 観光の促進に向けた課題<br/>指宿市を訪れた観光客を大隅半島へ誘客する導線づくり<br/>体験型観光の促進、及び豊かな食の活用</p> <p>(3) 物流の促進に向けた課題<br/>陸送から船舶輸送への転換（モーダルシフト）の促進</p> <p>(4) 受入体制の整備に関する課題<br/>情報発信の強化による認知度の向上<br/>満足度を高める船内サービスの充実</p> |
|---|

課題解決に向けて

〔基本方針〕

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>④ 両半島の地域住民が山川・根占航路を“自分たちの航路”として安定的に利用するため、航路を活用した地域イベント等の積極的な実施や支援体制を充実させ、地域間交流を促進します。</li><li>④ 指宿を訪れた観光客を大隅半島に呼び込むため、二次アクセスの現状を踏まえ、両半島をつなぐ観光ルートとなる導線（特に指宿から佐多岬）を強化し、県内外からの山川・根占航路の利用を促進します。</li><li>④ 物流面の利用実態を踏まえ、志布志・大阪航路との連携を重視し、陸送から船舶輸送への転換（モーダルシフト）を促進します。</li><li>④ 事業を円滑に進めるために、情報発信の強化や船内サービスの向上に努め、本協議会と関係機関が連携した実行力のある体制づくりを進めます。</li></ul> |
|--|

### 3 - 3 計画の目標

基本方針に従い、各事業を推進することで、山川・根占航路の利用者を増加させ、半島間の交流、及び観光、物流の活性化を図り、地域連携により利用者の利便性、満足度を高めるとともに、航路の安定的な運航を確保することを目標とする。

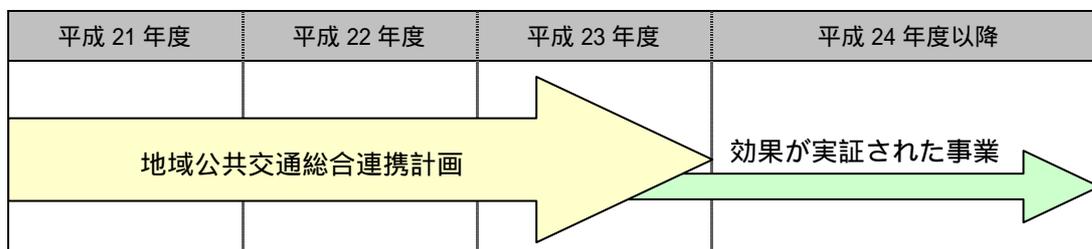
- ① 半島間の交流、及び観光、物流の活性化を図る
- ② 地域連携により利用者の利便性、満足度を高める
- ③ 山川・根占航路の安定的な運航を確保する

### 3 - 4 計画の区域

本計画の区域を指宿市、及び南大隅町全域とする。

### 3 - 5 計画期間

本計画の期間は平成 21 年度～平成 23 年度の 3 カ年とする。ただし、そのうち効果が実証された事業はその後も継続して実施するものとする。



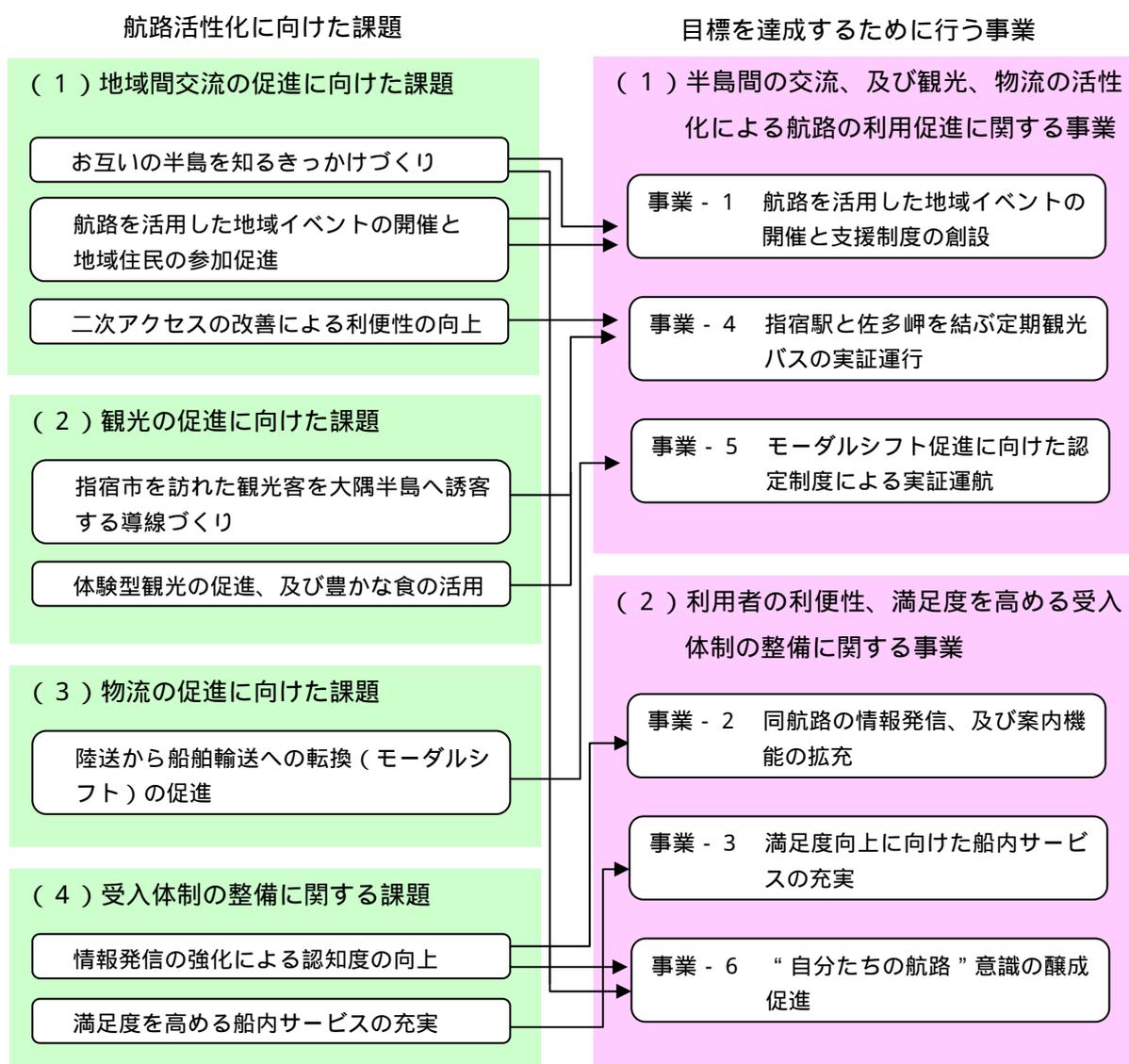
### 3 - 6 目標を達成するために行う事業、及び事業主体

計画の目標を達成するための方策として、航路活性化に向けた課題から以下の6つの事業が効果的であると考えられる。

事業主体は、事業ごとに指宿市・南大隅町、及び鹿児島交通株が担い、事業内容によっては民間事業者やNPO法人等への委託、あるいは協力を要請するケースが考えられる。

また、事業ごとの実施期間を設定しているが、年度ごとに事業効果を検証しながら、翌年度の継続実施を検討するものとする。

〔航路活性化に向けた課題と事業の関係〕



〔目標を達成するために行う事業ごとの事業主体、協力団体、及び実施時期〕

事業内容	事業主体	協力団体	実施期間		
			平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
<b>事業 - 1 航路を活用した地域イベントの開催と支援制度の創設</b>					
1 - 航路を活用した地域イベントの開催	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県・商工会・観光協会			
1 - 半島間交流を促進するイベント、及び交流事業等の支援制度の創設	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県・商工会・観光協会	実施検討		
1 - 往復割引サービスの導入による実証運航	指宿市・南大隅町 鹿児島交通㈱	山川・根占航路運航協議会	実施検討		
<b>事業 - 2 同航路の情報発信、及び案内機能の拡充</b>					
2 - 同航路専用のポータルサイトの構築、及び運営	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会			
2 - 二次アクセスを盛り込んだ両港周辺マップの作成、及び配布	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県・大隅総合開発期成会			
2 - 両港発着所の案内標識の設置	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県			
2 - 航路利用促進用 P R ビデオの作成	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県			
<b>事業 - 3 満足度向上に向けた船内サービスの充実</b>					
3 - 船室内への椅子の設置	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島交通㈱			
<b>事業 - 4 指宿駅と佐多岬を結ぶ定期観光バスの実証運行（二次アクセスの強化）</b>					
4 - 定期観光バスの導入に向けた両港発着ツアーの実証実施	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島交通㈱			
4 - 広域観光ルートを活用によるツアーの実証実施	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島交通㈱			
4 - 指宿駅と佐多岬を結ぶ定期観光バスの実証運行	指宿市・南大隅町 鹿児島交通㈱	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県			
<b>事業 - 5 モーダルシフト促進に向けた認定制度による実証運航</b>					
5 - トラックに対するモーダルシフト促進認定制度の導入	指宿市・南大隅町 鹿児島交通㈱	山川・根占航路運航協議会 (社)鹿児島県トラック協会 商工会	実施検討		
<b>事業 - 6 “自分たちの航路”意識の醸成促進</b>					
6 - 山川・根占航路ファンクラブ（仮称）の設立	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会 鹿児島県			
6 - 航路のキャッチフレーズの設定	指宿市・南大隅町	山川・根占航路運航協議会			

〔各事業の具体的な内容〕

### 事業 - 1 航路を活用した地域イベントの開催と支援制度の創設

本事業は航路活性化に向けて掲げた課題のうち、「地域間交流の促進」に関する課題解決に資するものである。

本協議会の主催、及び共催により、航路利用に直結するイベントを開催するとともに、他の団体等のイベントや交流事業の開催に対して支援制度を設ける。また、こうしたイベントと併せて、地域住民から要望が多かった往復割引サービスを試験的に創設し、地域住民の積極的な参加を促進するとともに、本格導入に向けた可能性を探る。

〔具体的内容〕

#### 事業 - 1 - 航路を活用した地域イベントの開催

・指宿市、南大隅町が実施している既存のイベントと連携し、夏季・秋・冬季を中心とした「山川・根占航路利用促進キャンペーン（案）」期間を設定して既存のイベントの対象者を相手の半島まで拡大するなど、航路利用に直結するイベントを本協議会の主催、及び共催により実施する。実施期間は平成 21～23 年度とし、効果検証後、継続を判断する。

例）池田湖から大浜海岸、あるいは佐多岬までのウォーキングイベントの開催

船内で同航路や両半島地域を題材とした絵画展やフォトコンテストなどの開催

両半島の団体が参加するグラウンドゴルフ大会の開催

#### 事業 - 1 - 半島間交流を促進するイベント、及び交流事業等の支援制度の創設

・本協議会が主体となる事業 1 - に併せて、相手の半島の地域住民が参加して実施するイベント、及び交流事業に対して事業費の助成を行う。対象者は両市町の団体に限らず、航路を利用する団体について広域的な支援を行うものである。平成 21 年度に実施に向けた具体的な検討を行い、実施は平成 22～23 年度とし、随時、効果を検証し見直しを行う。

例）山川港、及び根占港周辺のまち歩きイベントにおける事業費助成

山川港、及び根占港発着の日帰りツアー事業における事業費助成

両半島のスポーツ交流事業における事業費助成

#### 事業 - 1 - 往復割引サービスの導入による実証運航

・事業 1 - 、1 - の支援を目的として、「山川・根占航路利用促進キャンペーン（案）」期間など実施期間を限定して、対象者（車両、旅客等）や割引率などを定め、往復割引チケットの作成、発行による実証運航を行う。平成 21 年度に実施に向けた具体的な検討を行い、実施は平成 22～23 年度とし、効果検証後、継続を判断する。

・本事業によりイベント等への地域住民の積極的な参加を促進するとともに、往復割引チケットの利用者に対するアンケート調査等を行い、本格導入に向けた可能性を探る。

## 事業 - 2 同航路の情報発信、及び案内機能の拡充

本事業は航路活性化に向けて掲げた課題のうち、「受入体制の整備」に関する課題解決に資するものである。同航路の認知度や利便性を高めるために、同航路に関する情報を満載した新たなホームページを構築する。同航路のダイヤや運賃以外に、二次アクセスの状況やイベント情報、他の航路のダイヤなど航路に関する情報を掲載し、本計画の事業支援にもつなげる。

これに加え、インターネット以外の情報媒体として、二次アクセスを盛り込んだ両港周辺の散策マップや観光地等のPRビデオを作成する。主に車両を積載しない航路利用者に対して、両港周辺の観光資源や食事施設等を歩いて巡ることができる散策ルートを提案する。また、両港発着所の案内標識についても、鹿児島県の計画と連携を図り設置を行う。

### 〔 具体的内容 〕

#### 事業 - 2 - 同航路専用のポータルサイトの構築、及び運営

- ・同航路のダイヤや運賃以外に、二次アクセスの状況やイベント情報、他の航路のダイヤなど航路に関する情報を掲載した専用のホームページを構築する。また、移動中に携帯電話等で確認できるGISなどの機能付加も検討する。なお、平成21年度に設計、及びリリースを行う。

#### 事業 - 2 - 二次アクセスを盛り込んだ両港周辺マップの作成、及び配布

- ・両半島で実施されている事業と連携し、二次アクセスや地域資源、観光ルートを盛り込んだ両港周辺の散策マップを作成、両半島の歴史的なつながりが体感できる散策ルートを提案する。
  - ・配布については平成21年4月に開設予定の山川港特産市場「活お海道」、及びねじめ温泉ネッピー館等両港周辺の集客施設と連携し利用者へ配布するとともに、両市町の宿泊施設と連携し宿泊客へ配布する。なお、作成は平成21年度とし、NPO法人等市民グループの協力を得て行う。
- 例)根占港周辺散策ルート(約4時間) : 山川港(10:00)~山川・根占航路~根占港(10:50) 小松帯刀ゆかりの地散策(約1時間) ネッピー館(12:00・昼食・温泉) 根占港(13:10)~山川・根占航路~山川港(14:00)

#### 事業 - 2 - 両港発着所の案内標識の設置

- ・交通量の多い主要道路(国道226号、269号等)及び主要都市の交差点(国道220号と国道269号、産業道路と国道226号の結節点等)へ航路や発着港の案内標識の設置を検討する。
- ・平成20年度に鹿児島県が待合所の整備に併せて、両港につながる国道に道路案内板の設置を計画しており、これに追加すべき案内標識について平成21~22年度に設置を行うものとする。

#### 事業 - 2 - 航路利用促進用PRビデオの作成

- ・航路を活用した両半島の観光地等のPRビデオを平成21年度に作成する。船内や待合所等で放映し、利用者の両半島へのイメージを膨らませ、航路利用を促進すると共に、対外的にもPRビデオを活用し、航路利用に関する情報発信を行う。

### 事業 - 3 満足度向上に向けた船内サービスの充実

本事業は航路活性化に向けて掲げた課題のうち、「受入体制の整備」に関する課題解決に資するものである。

「ぶーげんびりあ」の船室外には椅子があるものの、船室内は畳席のみであり、高齢者や足の不自由な乗船者等が椅子に座って、ゆっくりと眺望を楽しめる場所が少ない。航路利用者に対するアンケート調査では「船室内に椅子が欲しい」という意見が多くみられ、本計画策定に向けて実施したモニターツアーでも同様の意見が出された。そのため、乗船者の満足度向上に向けて、船室内に椅子を設置し、船内サービスの充実を図る。

#### 〔具体的内容〕

##### 事業 - 3 - 船室内への椅子の設置

- ・バリアフリーの観点から、旧2等船室内にソファなど簡易な椅子を設置し、錦江湾や両半島の眺望を座りながら楽しむことができるよう船内サービスの充実を図る。なお、実施期間は平成21年度とする。
- ・検討の過程では椅子を設置することによる安全対策や旅客定員数の変化などに留意する必要がある。



畳席となっている現在の船室



椅子の設置イメージ

#### 事業 - 4 指宿駅と佐多岬を結ぶ定期観光バスの実証運行（二次アクセスの強化）

本事業は航路活性化に向けて掲げた課題のうち、「観光の促進」に関する課題解決に資するものである。

本計画策定の過程で試験的に実施したモニターツアーは応募者数、満足度がともに高く、ユニークな食や体験の組み込み、ガイドの育成、ターゲットを明確にしたメニューの構築、訪問地への道路状況の確認など多くの課題が把握できた。特に、南大隅町周遊ルートへの応募状況は2.16倍と高く、佐多岬を中心とした大隅半島の観光地としてのポテンシャルは十分あることが確認できた。

そこで、同航路を活用して両半島間を結ぶ導線を強化するために、薩摩半島側の交通結節点である指宿駅と大隅半島の観光地「佐多岬」を結ぶ定期観光バスの実証運行を行う。

実証運行を検討する過程においては、モニターツアーで把握された課題解決に向けたツアーの実証実施や、本計画策定過程で作成した広域観光ルートを活用した九州北部からの企画募集型ツアーの実施により、定期観光バスの事業化の可能性を探る。

#### 〔具体的内容〕

##### 事業 - 4 - 定期観光バスの導入に向けた両港発着ツアーの実証実施

- ・定期観光バスのルートの検討や両半島の地域間交流の促進、県内への航路のプロモーションの一環として、両港発着の企画募集型ツアーを定期的の実施する。平成21年度は季節（5月、8月、10月、1月等）や対象者（地域住民、教職員、宿泊施設関係者等）を変えて、根占港発着、山川港発着それぞれ2回、計4回実施する。
- ・平成21～23年度は本協議会が主体となり、旅行会社へ委託して実施し、事業性が認められた場合にはその後の継続を検討する。

##### 事業 - 4 - 広域観光ルートの活用によるツアーの実証実施

- ・定期観光バスのルートの検討や九州新幹線との連携、大都市圏への航路のプロモーションの一環として、本計画策定のために作成した広域観光ルートを活用し、主に北部九州からの九州新幹線と連携した企画募集型ツアーを実施する。募集パンフレットや旅行会社会員向けのDM発送等を行い、ツアー募集を行うとともに、広く同航路の周知を図る。
- ・平成21～23年度は本協議会が主体となり、旅行会社へ委託して実施し、事業性が認められた場合にはその後の継続を検討する。

##### 事業 - 4 - 指宿駅と佐多岬を結ぶ定期観光バスの実証運行

- ・事業 - 4 - 、事業 - 4 - の結果を活用して、指宿駅と佐多岬を結ぶ定期観光バスの実証運行を行う。実施期間は平成21～23年度とする。
- ・ルート上には主要ホテルや飲食施設等を加え、同航路にはバスごと乗り入れ、乗り換え無しで

運行する。運行期間は5月～10月土曜・日曜祝日の1日1便などを想定する。

例)指宿駅発着 南隅周遊コース : 指宿駅(9:00) 主要ホテル 山川駅 山川港棧橋(10:00)～山川・根占航路～根占港(10:50) さたでいランド(12:00・食事休憩) 佐多岬(14:00) ネッピー館(16:00) 根占港(17:10)～山川・根占航路～山川棧橋(18:00) 山川駅 主要ホテル 指宿駅(19:00)

## 事業 - 5 モーダルシフト促進に向けた認定制度による実証運航

本事業は航路活性化に向けて掲げた課題のうち、「物流の促進」に関する課題解決に資するものである。

同航路の物流面での利用状況をみると、薩摩半島南部から志布志港へ向かうケースが多いが、同航路と他の輸送ルートと比較すると時間短縮や環境負荷の削減などメリットがある半面、輸送コストが割高となっており、利用促進の大きな弊害となっている。そこで、モーダルシフト（環境負荷の小さい輸送手段への切り替え）の観点から、トラックに対するモーダルシフト促進認定制度を試験的に導入する。

### 〔具体的内容〕

#### 事業 - 5 - トラックに対するモーダルシフト促進認定制度の導入

- ・指宿市から志布志港までのトラック走行における総費用をみると、他航路と比べて 4,500～5,000 円、陸路のみ（一般道利用）と比べて、約 9,000 円高くなっている。一方、トラックの走行距離は短縮されることから、モーダルシフトの観点から割引制度を試験的に導入する。
- ・割引率は志布志・大阪航路を利用するトラック事業者を主なターゲットとし、他航路や陸路と比べて割高となっている輸送コストの差額を想定する。
- ・平成 22 年度、モニター調査として志布志・大阪航路を利用する複数の事業者に協力依頼を行い、現状の輸送経路や輸送経費、運賃に関する意向等を把握する。その結果を踏まえ検討した後、対象事業者を拡大し、割引を希望する事業者が既存の輸送ルートから同航路を活用したルートへ移行する（モーダルシフト）効果を認定した場合に限り、トラック事業者に対するルート移行実証運行経費の助成を行う。
- ・なお、実施期間は平成 22～23 年度とし、年度内の期間を限定する場合にはトラック利用が比較的多い 10 月～12 月を想定する。

### 〔指宿市から志布志港までのアクセス状況（再掲）〕

	山川・根占航路 経由	鴨池・垂水フェ リー経由	桜島フェリー経 由	陸路のみ（高 速・一般道併用）	陸路のみ（一般 道利用）
トラック走行距離	80.6km	98.0km	112.2km	166.4km	164.0km
山川・根占航路経由との差	-	17.4km	31.6km	85.8km	83.4km
所要時間	2 時間 48 分	3 時間 13 分	3 時間 15 分	3 時間 40 分	4 時間 8 分
山川・根占航路経由との差	-	25 分	27 分	52 分	1 時間 20 分
輸送コスト	14,649 円	10,055 円	9,696 円	7,886 円	5,899 円
山川・根占航路経由との差	-	4,594 円	4,953 円	6,764 円	8,750 円

注）輸送コストは燃料費、フェリー料金、高速料金の合計

## 事業 - 6 “自分たちの航路”意識の醸成促進

本事業は航路活性化に向けて掲げた課題のうち、「受入体制の整備」に関する課題解決に資するものである。

本計画の基本方針に掲げられているように、航路活性化の大きなポイントは両半島の地域住民が同航路を“自分たちの航路”として「自分たちが守り利用する」意識を醸成することにある。そのためには本計画の事業に、協議会構成員以外の民間事業者や地域住民、NPO法人などが積極的に参画できる仕組みを創出する必要がある。

本計画の事業1や事業4の実行部隊として設立する本協議会の下部組織（ワーキンググループ）を母体にして、将来的には産官民が連携した「山川・根占航路ファンクラブ（仮称）」の組織化を図る。

また、地域住民に対し、同航路の歴史や産業面での重要性を広く知ってもらうために、指宿市、南大隅町の小中学生などを対象に、航路の特徴を盛り込んだキャッチフレーズを募集し、地域住民の同航路への思いをネーミングとして盛り込む。

### 〔具体的内容〕

#### 事業 - 6 - 山川・根占航路ファンクラブ（仮称）の設立

- ・事業1や事業2のイベント開催やツアーの実施は本協議会が実施主体となるが、具体的な実施の検討に向けて、平成21年度に本協議会の下部組織として実行部隊（ワーキンググループ）を設置する。
- ・協議会構成員以外に、両半島の農漁業や製造業、商業従事者、NPO法人など“やる気のある人”を加え、平成23年度には産官民による推進団体「山川・根占航路ファンクラブ（仮称）」へシフトさせ、民間組織が主導して航路の活性化を図る仕組みを構築する。

#### 事業 - 6 - 航路のキャッチフレーズの設定

- ・同航路のイメージを膨らませ関心を持ってもらうために、航路の特徴を盛り込んだキャッチフレーズを設定する。「山川・根占航路」という名称だけではイメージしにくい県外観光客に対するプロモーション活動にも活用できると考えられる。
- ・平成21年度に指宿市、南大隅町の小中学生などを対象に募集し、本協議会で選考、決定する。

### 3 - 7 事業効果の検証

本協議会において年度ごとにアンケート調査等を実施し、Plan(計画策定)、Do(事業実施)、Check(点検・評価)、Action(見直し・改善)を行う「PDCAサイクル」による事業マネジメントを継続しつつ事業効果を検証しながら、翌年度の実施を検討するものとする。

〔PDCAサイクルによる事業マネジメント(イメージ)〕

