

指宿市地域公共交通計画

令和6年3月



指宿市

目 次

1. 計画策定の背景・目的	1
1－1. 計画策定の背景	1
1－2. 計画策定の目的	1
1－3. 計画の位置づけ	1
1－4. 計画の区域	2
1－5. 計画の期間	2
2. 指宿市の地域概況	3
2－1. 地域概況	3
2－2. 主要施設の立地状況	12
2－3. 通勤・通学時の移動実態	22
3. 指宿市の公共交通の概況	25
3－1. 公共交通網	25
3－2. 公共交通の利用状況	48
3－3. 公共交通の居住人口カバーの状況	60
3－4. 公共交通に対する財政負担状況	62
4. 上位関連計画	66
4－1. 第二次指宿市総合振興計画 後期基本計画	66
4－2. 第二次指宿市定住自立圏共生ビジョン	67
4－3. 指宿市都市計画マスターplan	68
4－4. 都市計画区域マスターplan（鹿児島県策定）	69
4－5. 新市建設計画	70
4－6. 指宿市過疎地域持続的発展計画	71
4－7. 指宿市観光ビジョン	72
4－8. 指宿都市計画用途地域指定	73
5. 地域ニーズの把握	74
5－1. 自治会長アンケート調査	74
5－2. 市民アンケート調査	76
5－3. 主要施設ヒアリング調査	81
5－4. 高等学校アンケート調査	83
5－5. イッセーバス及び路線バス利用者ヒアリング調査	85
5－6. 交通結節点利用者ヒアリング調査	88
5－7. 予約型乗合タクシー（あいタク）利用者ヒアリング調査	90
5－8. 観光客アンケート調査	92
5－9. 交通事業者へのヒアリング調査	94
5－10. 観光団体へのヒアリング調査	95

6. 指宿市地域公共交通の課題	96
6－1. 現状・課題の整理	96
6－2. 指宿市地域公共交通の課題	99
7. 指宿市地域公共交通計画	100
7－1. 基本理念	100
7－2. 基本方針（計画の目的）	100
7－3. 基本骨格	101
7－4. 目標達成のための施策・事業	106
7－5. 計画達成状況の評価	115
7－6. 計画の推進	118
◆参考資料	120
参考-1. 指宿市地域公共交通活性化協議会 規約	120
参考-2. 指宿市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	125

1. 計画策定の背景・目的

1-1. 計画策定の背景

指宿市では、令和元年5月に「指宿市地域公共交通基本計画」を策定し、令和2年4月1日からは公共交通再編として、指宿市コミュニティバス「イッシーバス」を見直し、予約型乗合タクシー「あいタク」事業、市民向けバス回数券の発行など、利用促進に向けた取り組みを進めてきた。しかしながら、コロナ禍の影響もあり、市民や観光客等の移動ニーズや生活スタイルの変化、運転手不足など、公共交通を取り巻く状況が大きく変わってきており、令和4年10月には市内を運行する路線バスの大幅減便も行われたところである。以前にも増して、本市ではこれまでの取組結果をふまえた地域公共交通ネットワークの最適化、大きく落ち込んだ観光業の振興が求められている。

また、令和2年および令和5年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)」の一部が改正され、関連制度も見直しされている。

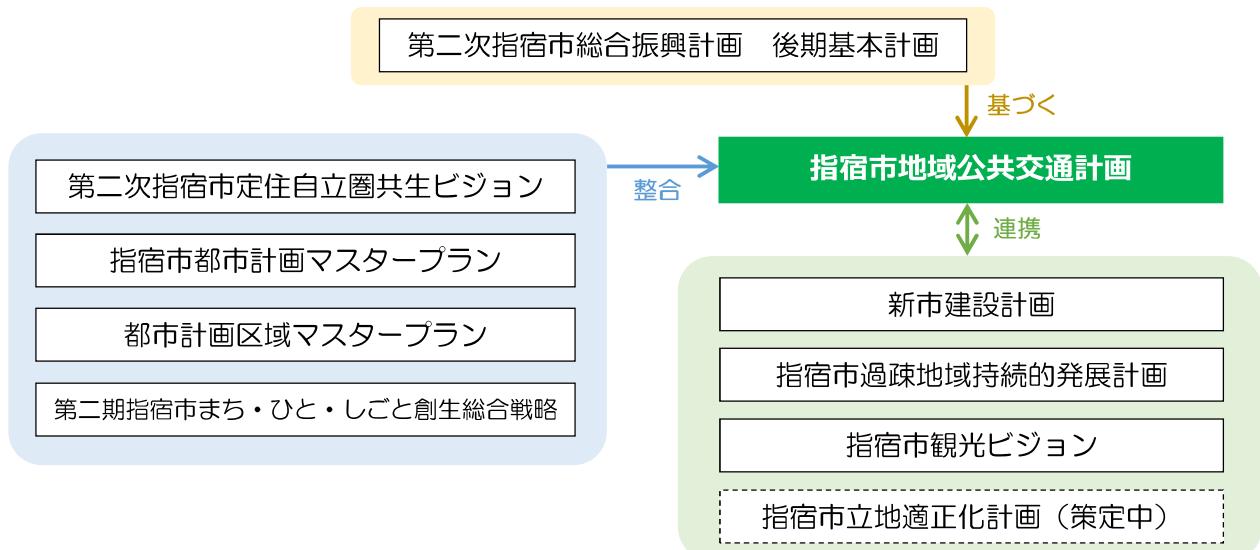
1-2. 計画策定の目的

本市では、公共交通を取り巻く現状を踏まえつつ、市民ニーズをはじめ地域関係者との協議を通じて、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとして「指宿市地域公共交通計画」の策定を行う。なお、本計画では、本市に関係する鉄道、バス、タクシー、船舶、各種団体が運行する移動サービスなど、全ての移動サービスを対象に現状把握及び課題整理を進めるが、具体的な再編施策の検討にあたっては、市内で完結する公共交通を対象とする。

1-3. 計画の位置づけ

指宿市地域公共交通計画は、「第二次指宿市総合振興計画」を上位計画とし、関連計画として、「指宿市都市計画マスタープラン」、「第二期指宿市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「指宿市観光ビジョン」など、個別計画との連携・整合を図る。

また、現在策定に向けて検討が進められている「指宿市立地適正化計画」とも連携を図りながら、公共交通に関する各種取り組みを推進していくものとする。



1-4. 計画の区域

本計画の区域は、指宿市全域とする。



1-5. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度～令和10年度までの5年間とする。

2. 指宿市の地域概況

2-1. 地域概況

(1) 位置·地勢

指宿市は、薩摩半島の最南端、鹿児島湾口に位置する面積 148.82 km²の花と緑に溢れた食と健康のまちである。

東は錦江湾を隔てて大隅半島と対峙し、北は県都鹿児島市、西は畑作地帯が広がる南九州市と隣接している。南は東シナ海に臨み、明媚な風光を誇っている。

市中央部には九州一の広さを誇る池田湖、南西部には標高 924 メートルの薩摩富士の別名で呼ばれる秀峰開聞岳、南部には南国ムード漂う長崎鼻、東部には大潮または中潮の干潮時に陸続きとなる、環境省の「かおり風景百選」に認定された知林ヶ島を有している。

市の全域を霧島火山脈が縦断しており、世界に類を見ない「天然砂むし温泉」をはじめ、豊富に湧出する温泉に恵まれている。また、1日に10万トンも湧き出る清水に代表され、豊かな水環境を有するそうめん流して有名な唐船峡の周辺地域は、国土交通省の水の郷百選に認定されている。

年間平均気温は、黒潮の影響から約19度と高く、亜熱帯的な気候である。市内にはソテツやブーゲンビリアが自生し、幸せを呼ぶ熱帯蝶のツマベニチョウが乱舞する北限の地とも言われている。

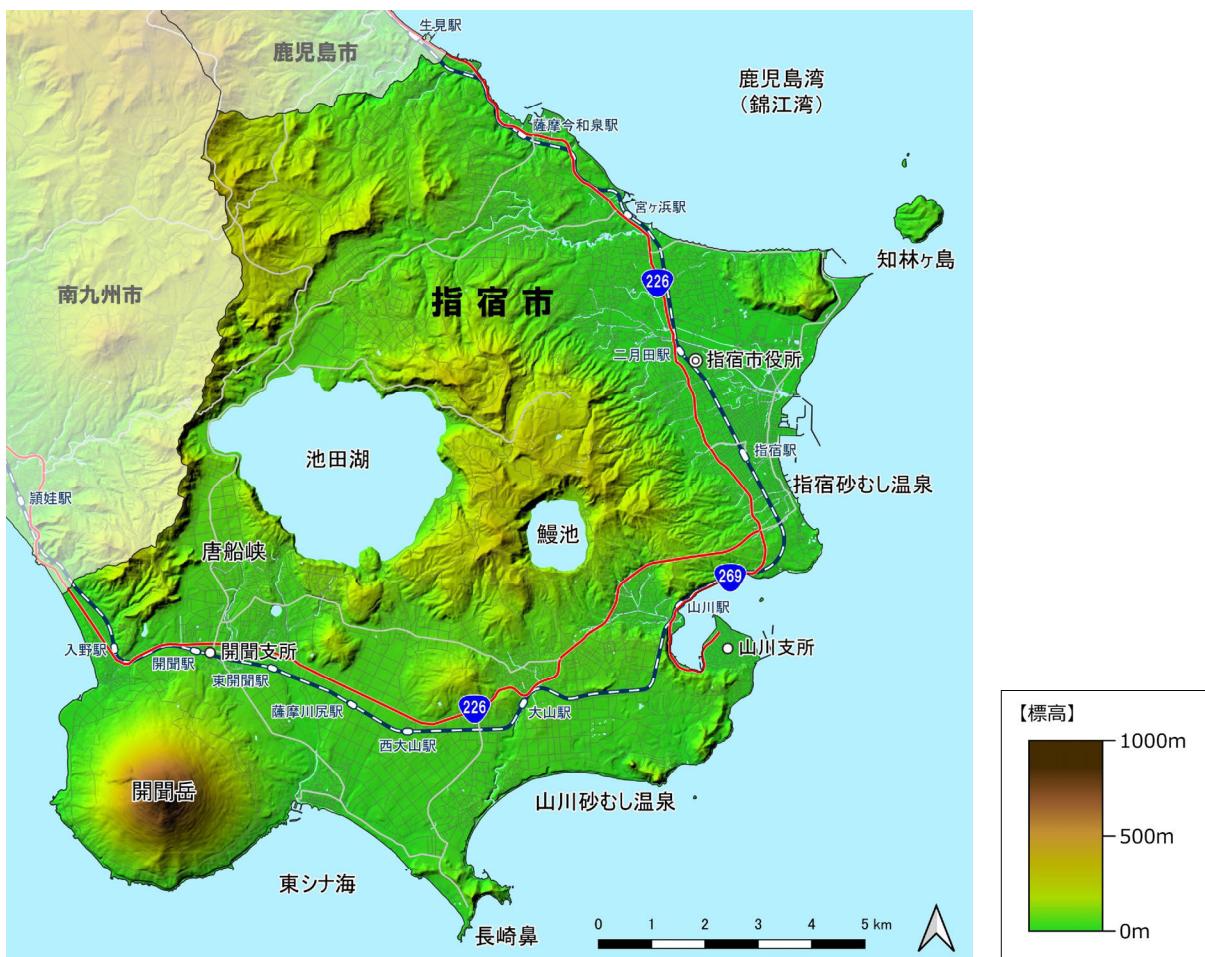


図 指宿市の標高図

出典：国土地理院 基盤地図情報

(2) 土地利用状況

本市の地目別の土地利用構成は、山林が34.3%を占めるほか、畠が23.9%、湖沼8.5%と自然的土地利用が多くを占めており自然が豊かな環境を有している。一方、宅地は8.7%となっている。

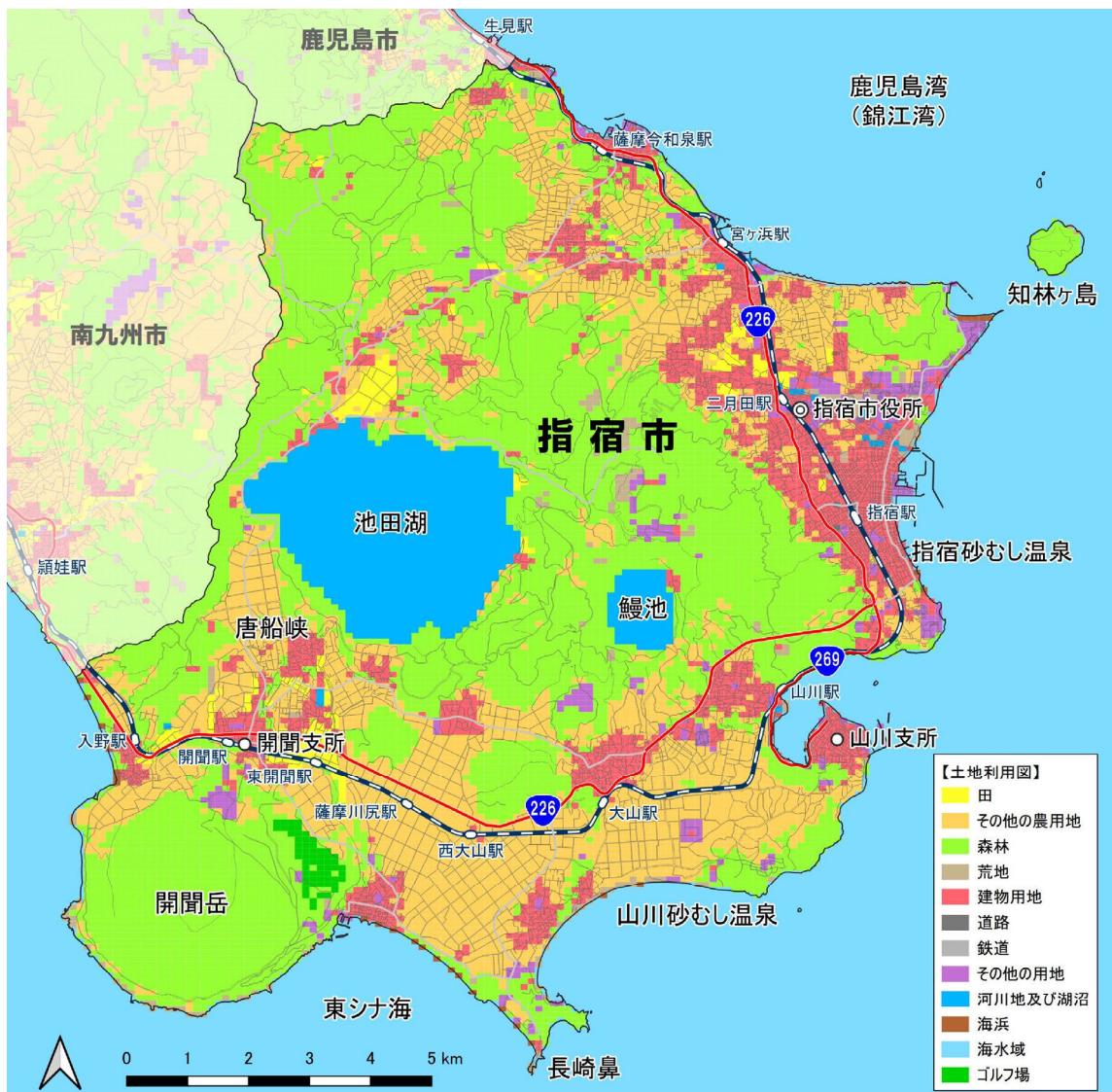
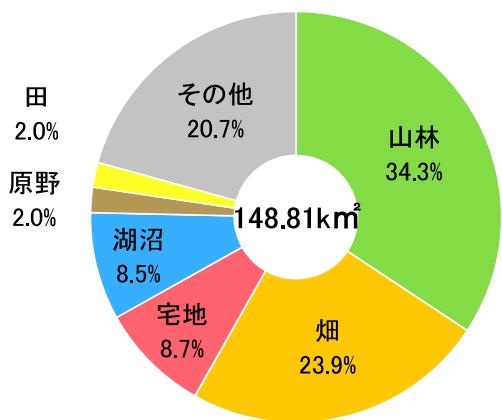


図 指宿市の土地利用図（令和3年）

出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュ



土地利用種別	面積(km ²)	構成比
山林	51.06	34.3%
畠	35.53	23.9%
宅地	12.94	8.7%
湖沼	12.58	8.5%
原野	2.96	2.0%
田	2.93	2.0%
その他	30.82	20.7%
合計	148.82	100.0%

出典：統計いぶすき（令和4年度版）

(3) 人口・世帯数

本市の人口は減少傾向にあり、平成 12 年(2000 年)から令和 2 年(2020 年)までの 20 年間で約 9,700 人（全体の約 20%）減少し、令和 2 年(2020 年)の人口は 39,011 人となっている。

世帯数は、平成 17 年(2005 年)をピークに減少傾向に転じ、令和 2 年(2020 年)は 17,790 世帯となっている。また、一世帯当たりの人員は、令和 2 年(2020 年)には 2.19 人/世帯となり、世帯の少人数化が進行している。

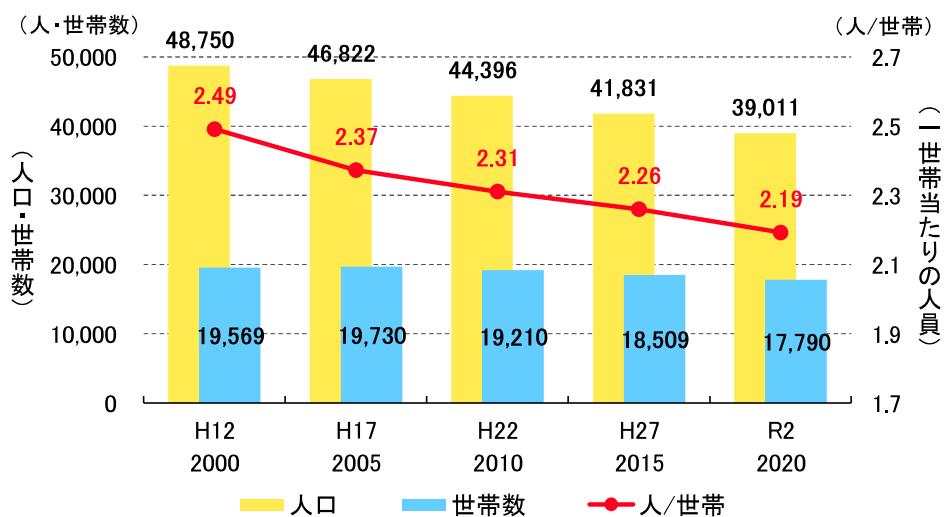


図 人口・世帯当たり人数の推移

出典：国勢調査

(4) 年齢別人口

本市の年齢 3 区分別人口は、令和 2 年(2020 年)時点では、年少人口は 4,554 人、生産年齢人口は 18,928 人、老人人口は 15,411 人となっている。

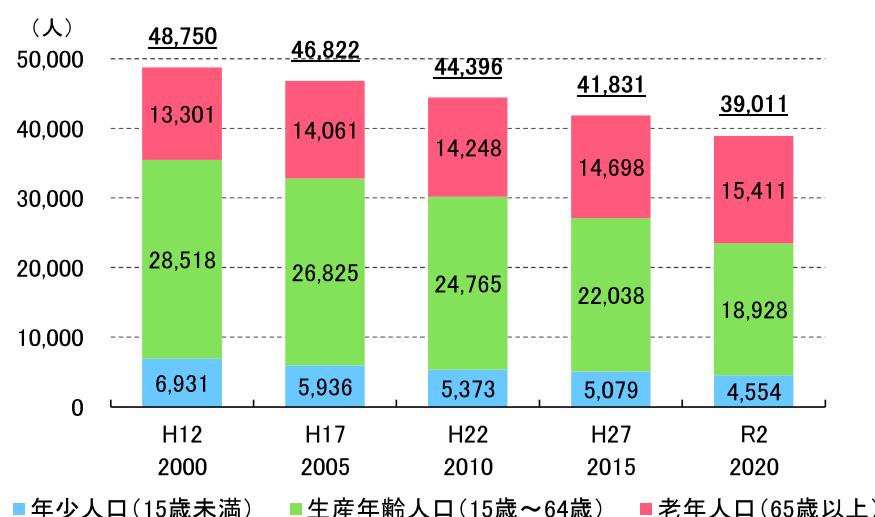


図 年齢3区分別人口の推移

出典：国勢調査

※ 総人口は「年齢不詳」を含む

年齢3区分別人口の割合をみると、年少人口及び生産年齢人口は年々減少傾向にあるが、老年人口は増加傾向にあり、令和2年(2020年)の高齢化率は39.6%と、鹿児島県の平均高齢化率31.9%を上回っている。

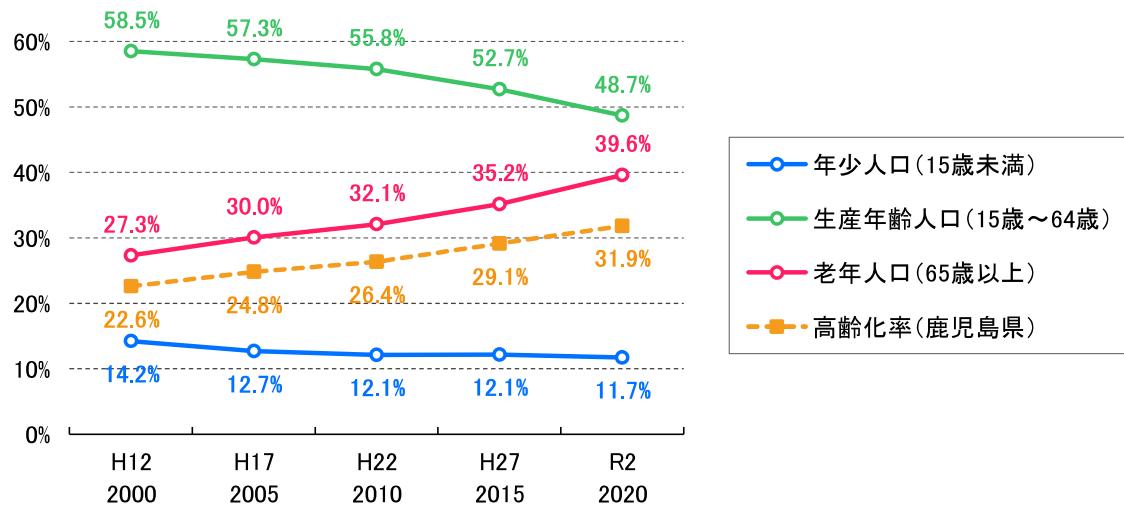


図 年齢3区分別人口の割合の推移

出典：国勢調査

男女別年齢別人口をみると、男女ともに65歳～74歳の人口が多くなっており、それぞれ全体の約2割を占めている。一方で、男女ともに20歳～29歳の人口が少なくなっている。

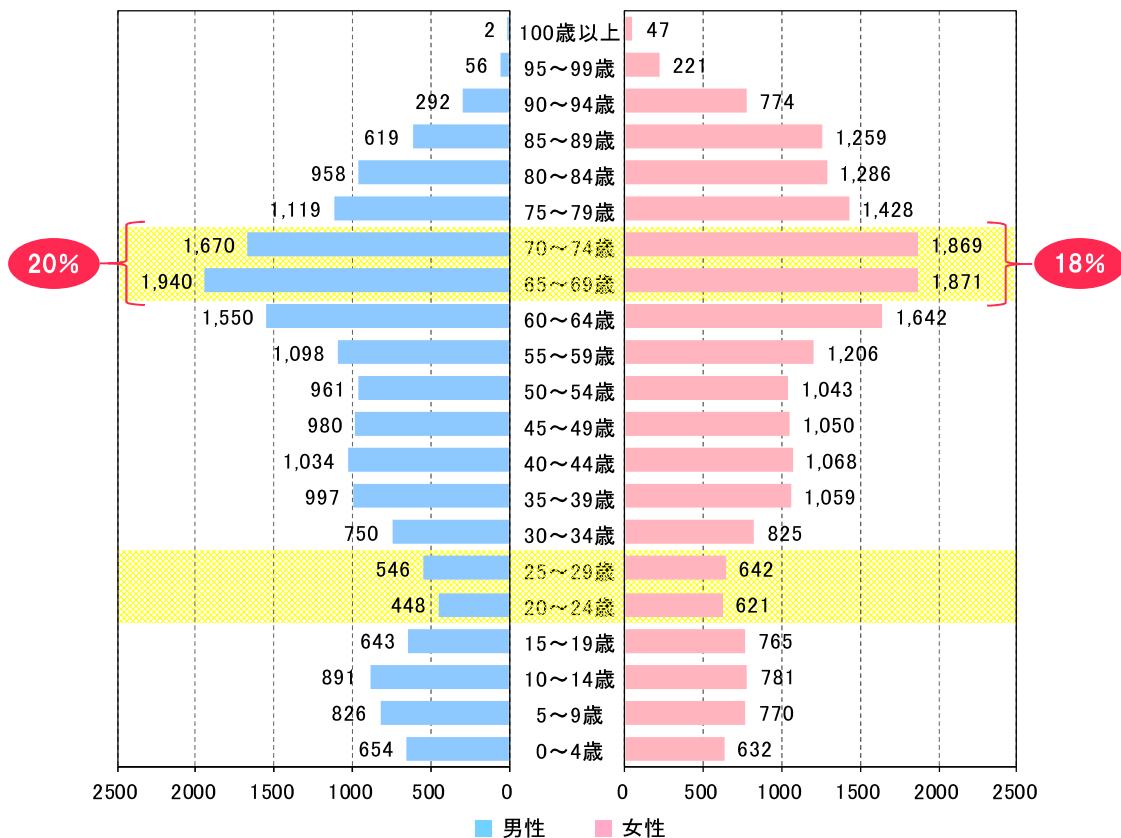


図 男女別年齢別人口

出典：国勢調査（令和2年）

(5) 地域別人口

本市の地域別人口は、「指宿地域」が26,122人(67%)で最も多く、総人口の約7割を占めている。次いで「山川地域」が7,881人(20%)、「開聞地域」が5,008人(13%)となっている。

また、地域別の高齢化率は、「開聞地域」が48%で最も高く、次いで「山川地域」が45%、「指宿地域」が36%となっている。

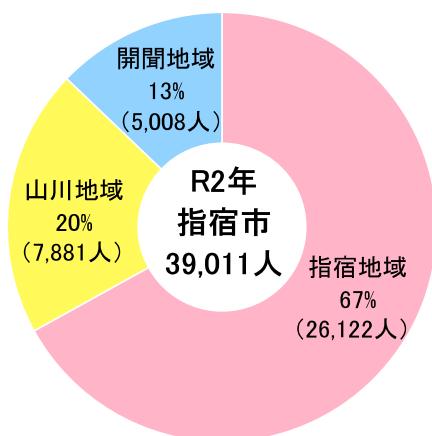


図 地域別の人口の割合
出典：国勢調査（令和2年）

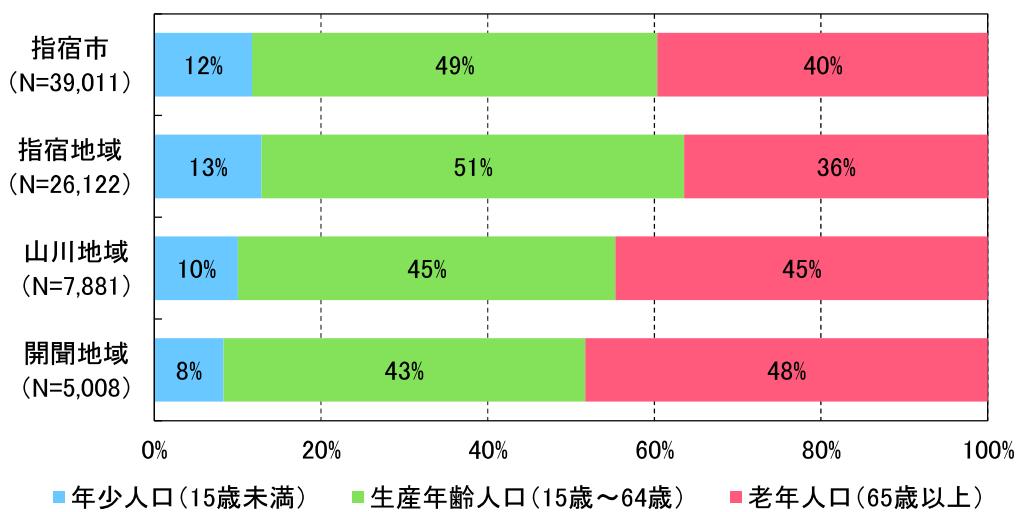


図 地域別の年齢3区分別人口の割合

出典：国勢調査（令和2年）

(6) 人口分布

【総人口】

本市の人口分布は、指宿駅周辺の市街地を中心に国道沿いに人口が集積している。そのほか今和泉地区、町・福元地区、川尻地区などに住宅地が分散しており一定の集積が見られる。一方、中山間地域でも小規模な集落が点在している状況が見られる。

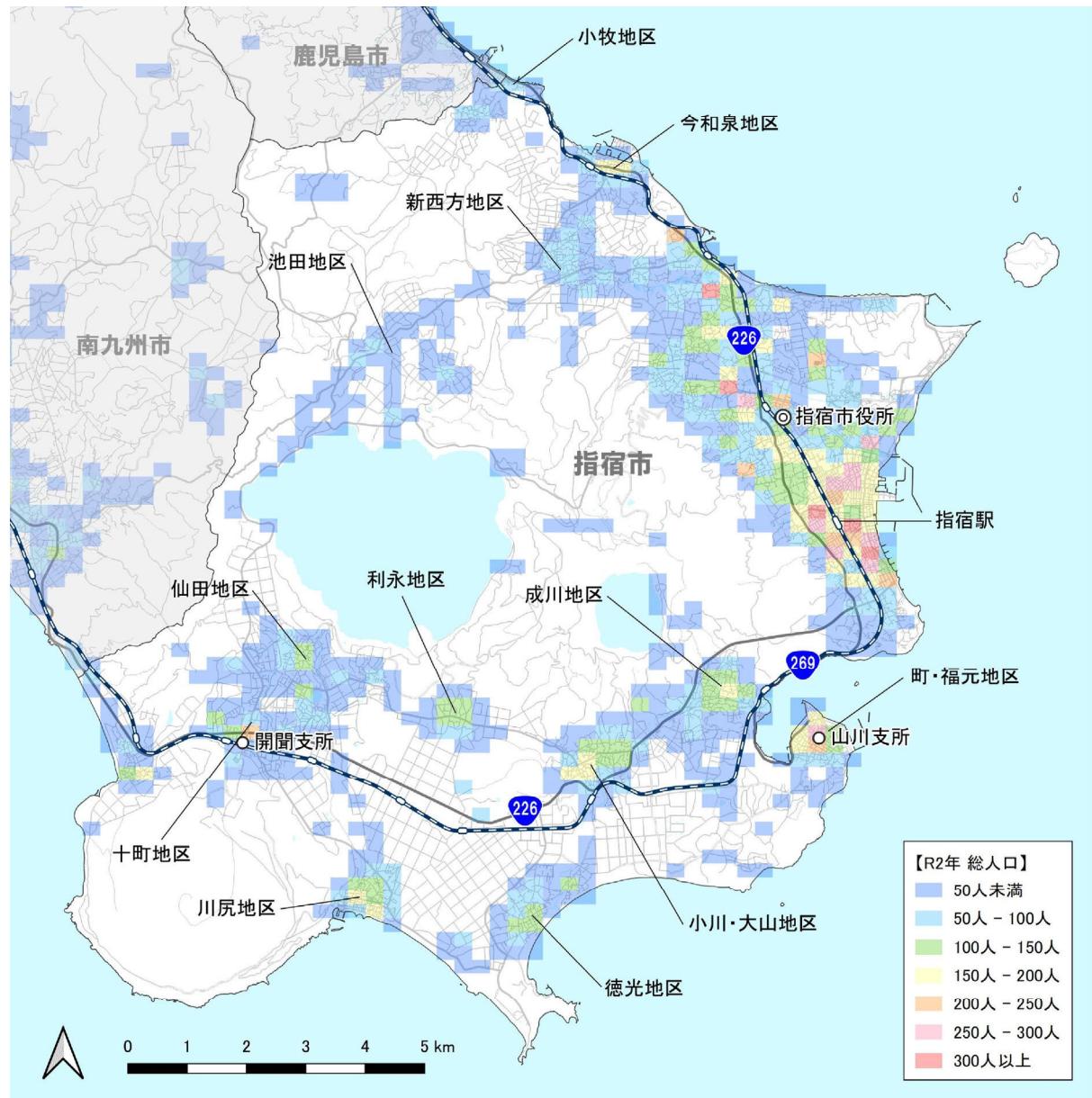


図 総人口の分布図（250mメッシュ）

出典：国勢調査（令和2年）

【高齢者人口】

本市の65歳以上の高齢者人口分布は、総人口の分布と同様に指宿駅周辺に集積が見られるが、そのほか今和泉地区、町・福元地区、川尻地区に一定の集積が見られる。

また、中山間地域でも小規模な集落が広く点在している状況が見られる。

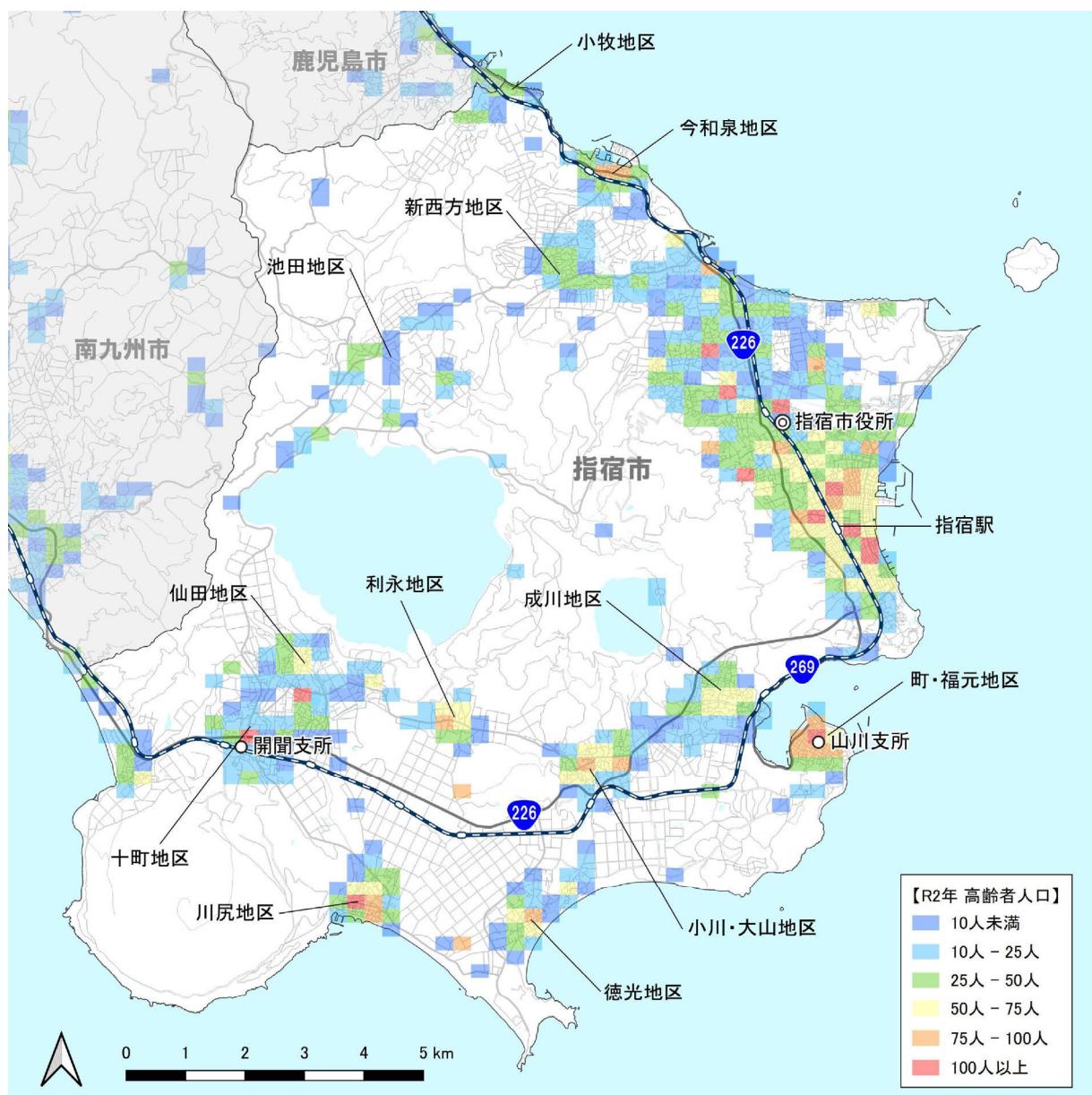


図 高齢者（65歳以上）人口の分布図（250mメッシュ）

出典：国勢調査（令和2年）

【高齢化率】

本市の65歳以上の高齢化率は、総人口や高齢者人口の分布の傾向とは異なり、主に市街地では比較的若い世代が居住しており、中山間地域では高齢化率が50%以上の箇所が点在しており、高齢化の進行が顕著に見られる。

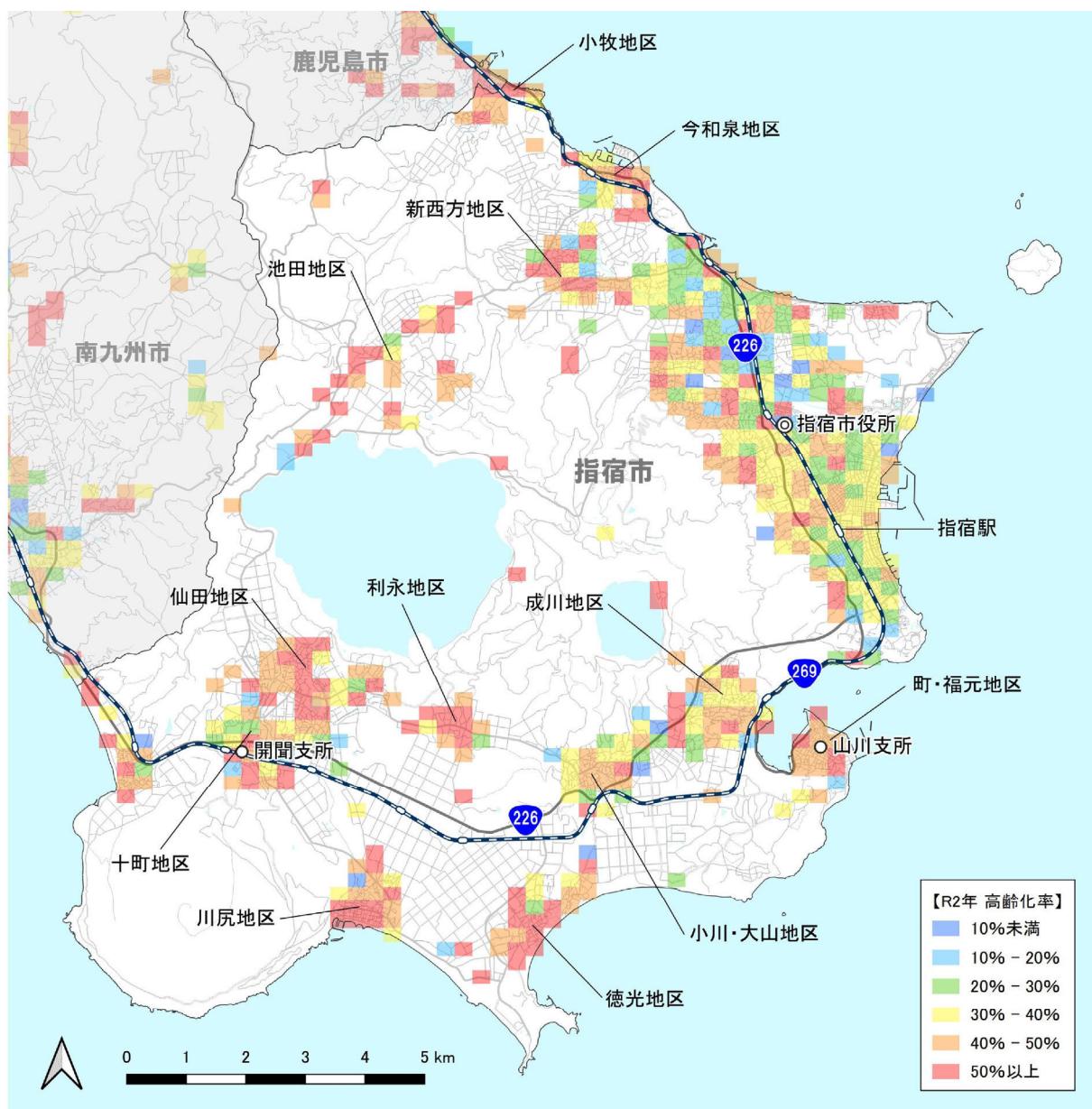


図 高齢化率分布図（250mメッシュ）

出典：国勢調査（令和2年）

(7) 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）の将来推計人口によると、本市の人口は今後も減少することが予測されおり、令和27年(2045年)には、令和2年(2020年)の人口の6割程度の25,432人と推計されている。

また、増加傾向にある老人人口は、令和2年(2020年)をピークに減少傾向に転じると予測されているが、高齢化率は上昇傾向にあり、令和27年(2045年)には43.6%となり、総人口の4割以上が65歳以上の高齢者になると予測される。

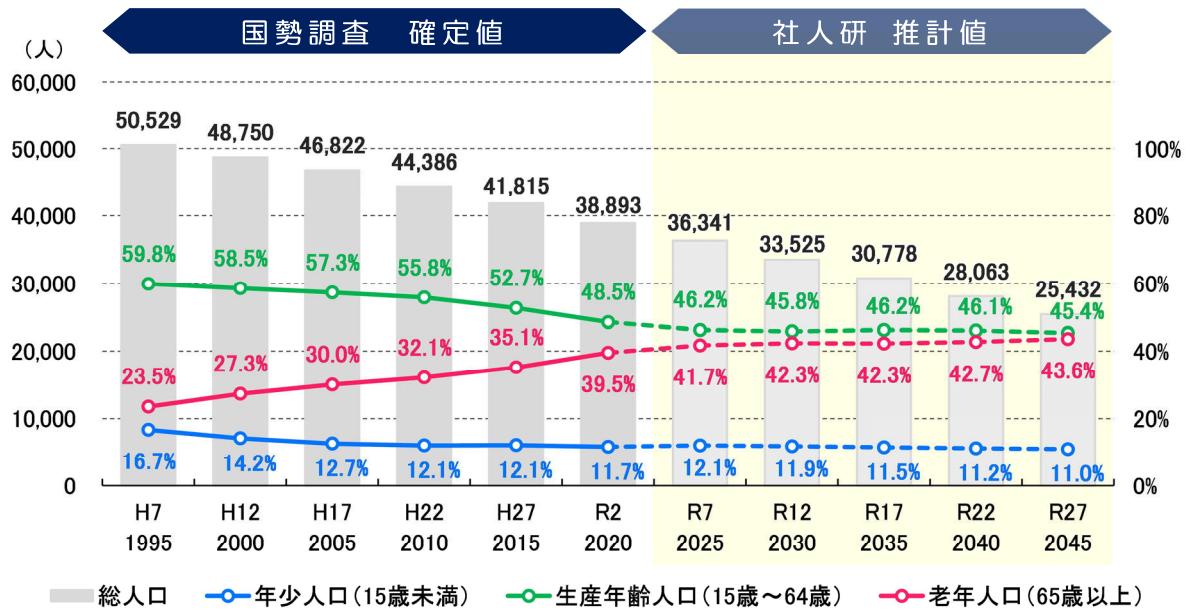


図 総人口及び年齢3区分別人口（割合）の将来推計

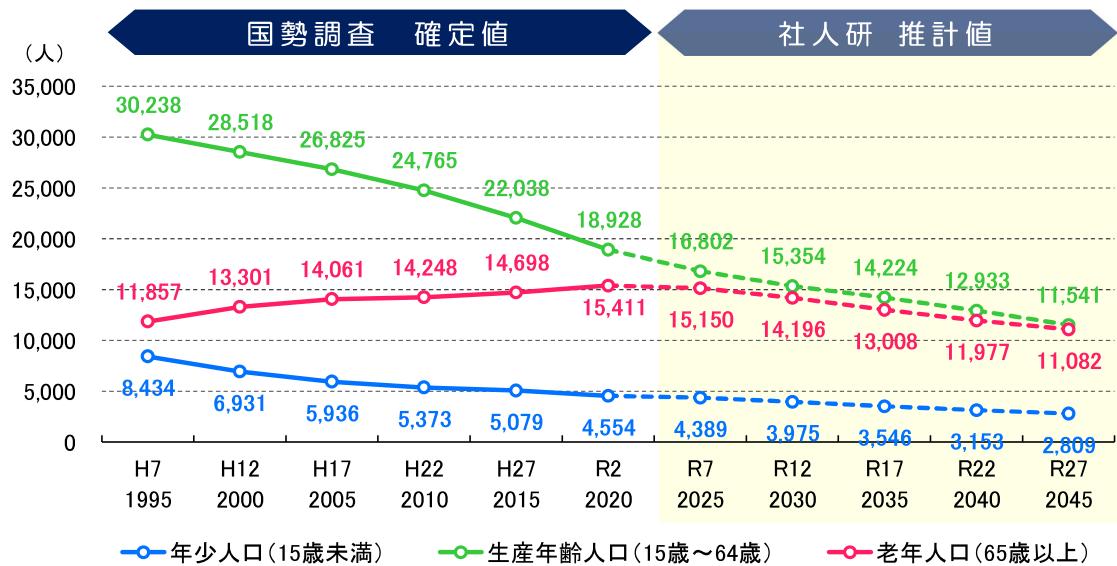


図 年齢3区分別人口の将来推計

出典：国勢調査（平成7年～令和2年）

日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）
(国立社会保障・人口問題研究所)

※ 総人口は「年齢不詳」を含む

2-2. 主要施設の立地状況

(1) 公共施設

本市の公共施設は、JR二月田駅周辺及びJR開聞駅周辺に集積している。また、指宿駅周辺に子育て支援施設（保育園・幼稚園）が点在している。

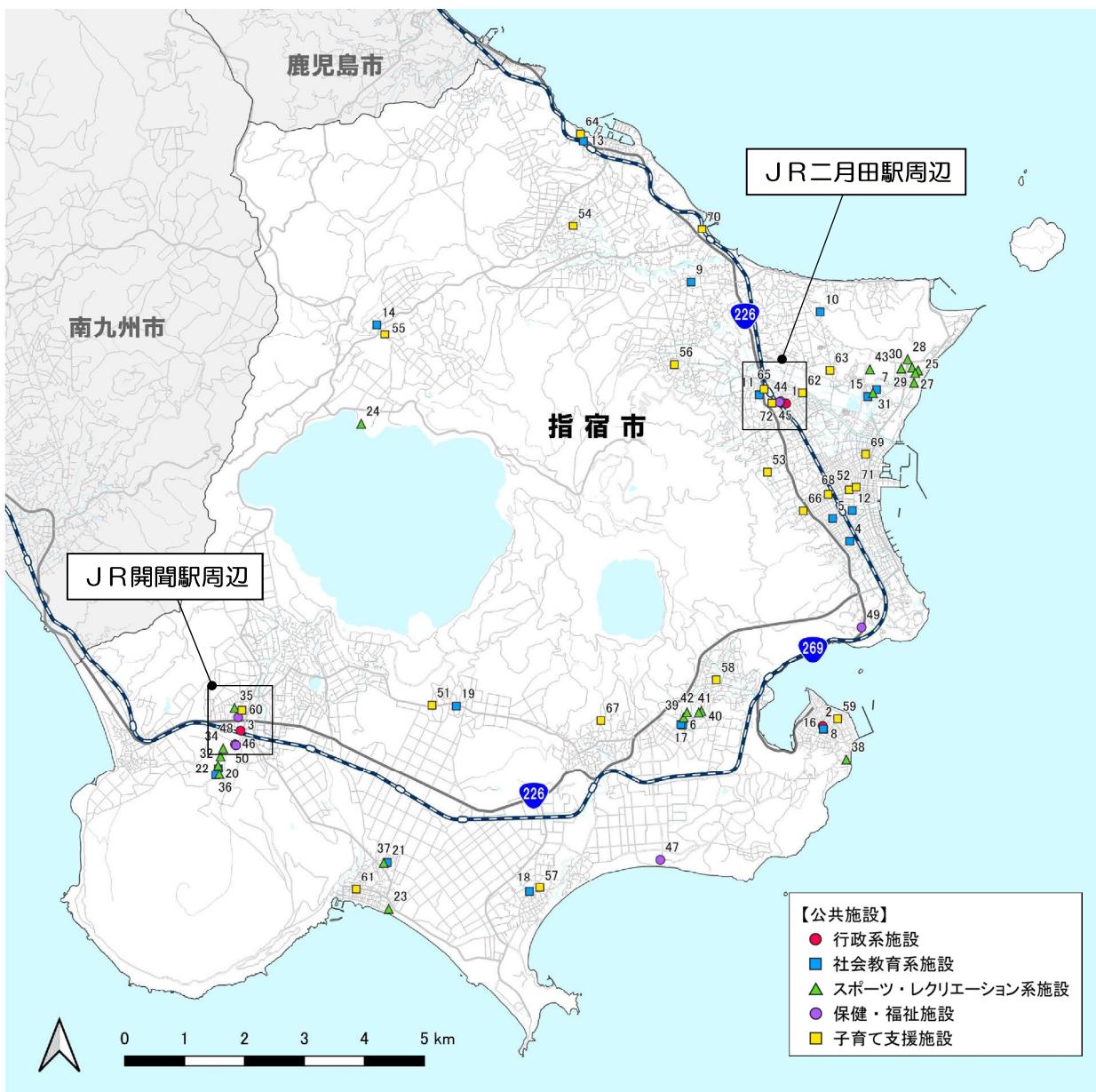


図 指宿市の公共施設

表 指宿市の公共施設一覧

種類	名称	種類	名称
行政 施設系	1 指宿市役所 指宿庁舎	レクリエーション・系施設	35 開聞武道館
	2 指宿市役所 山川支所		36 開聞テニス場
	3 指宿市役所 開聞支所		37 川尻ふれあい交流館
	4 指宿市考古博物館 時遊館COCCOはしむれ		38 山川運動場
	5 指宿図書館		39 大成運動場
	6 山川図書館		40 山川勤労者体育センター
	7 指宿市民会館		41 山川武道館
	8 山川文化ホール		42 大成弓道場
	9 指宿校区公民館		43 いぶすきフットボールパーク
	10 魚見校区公民館		44 指宿老人福祉センター
	11 柳田校区公民館		45 指宿保健センター
	12 丹波校区公民館		46 開聞保健センター
	13 今和泉校区公民館		47 山川老人福祉センター
	14 池田校区公民館		48 開聞老人福祉センター
社会教育系施設	15 中央公民館 (ふれあいプラザなのはな館内)		49 指宿市シルバー人材センター
	16 山川校区公民館 (山川文化ホール内)		50 指宿市子ども発達支援センター さつき園
	17 大成校区公民館 (山川図書館内)	保健・福祉施設	51 利永保育所
	18 徳光校区公民館		52 乗船寺保育園
	19 利永校区公民館		53 光明禪寺保育園
	20 開聞校区公民館 (開聞総合体育館内)		54 新西方保育園
	21 川尻校区公民館 (川尻ふれあい交流館内)		55 池田保育園
	22 コミュニティセンター愉徒里館		56 しらゆき保育園
スポーツ・レクリエーション系	23 レジャーセンターかいもん		57 慈光保育園
	24 レイクグリーンパーク		58 成川保育園
	25 指宿総合体育館		59 やまがわ保育園
	26 指宿市営陸上競技場		60 開聞保育園・開聞子育て支援センターKID'S
	27 指宿弓道場		61 川尻保育園
	28 サンシティホールいぶすき		62 ひばりこども園
	29 指宿テニス場		63 うおみこども園
	30 指宿市営野球場		64 つちはしこども学園
	31 ふれあいプラザなのはな館		65 花のおさなご園
	32 開聞総合体育館		66 コスモス幼稚園・こすもす保育園
	33 開聞総合グラウンド		67 たいせいこども園
	34 開聞弓道場		68 せいあこども園
			69 認定こども園白百合幼稚園

(2) 教育施設

本市には現在、小学校9校、中学校5校、高等学校3校（県立2校、市立1校）、特別支援学校1校が立地している。



図 指宿市の教育施設

(3) 医療施設

本市の医療施設は、JR二月田駅周辺及びJR指宿駅周辺に集積している。一方で、市の北部には病院及び診療所は立地していない。

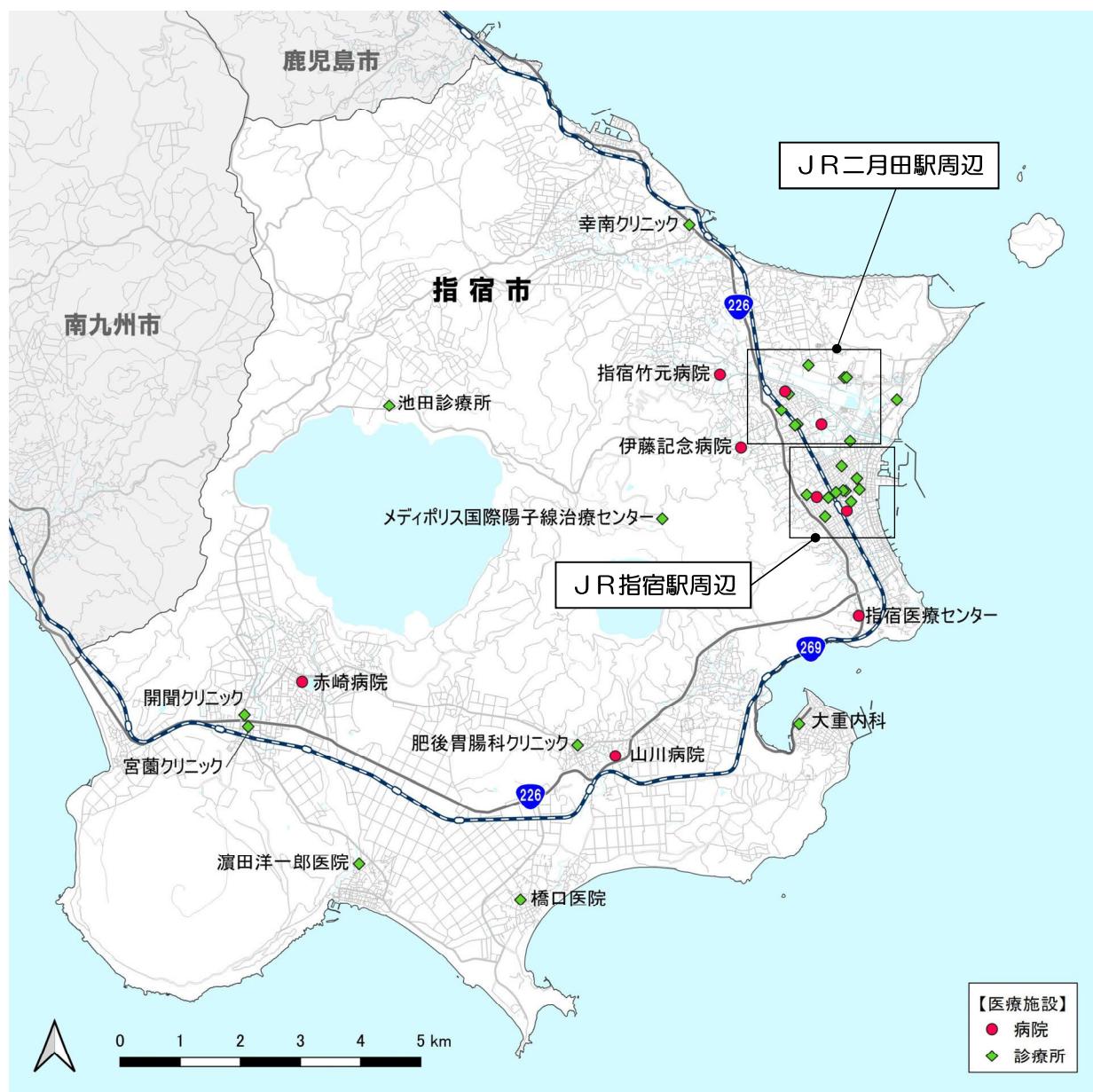


図 指宿市の医療施設

(4) 商業施設

本市の商業施設は、主に指宿市街地及び国道沿いに立地している。一方、山川地域には生鮮食料品を取り扱うスーパーはなく、開聞地域は1店舗のみとなっている。

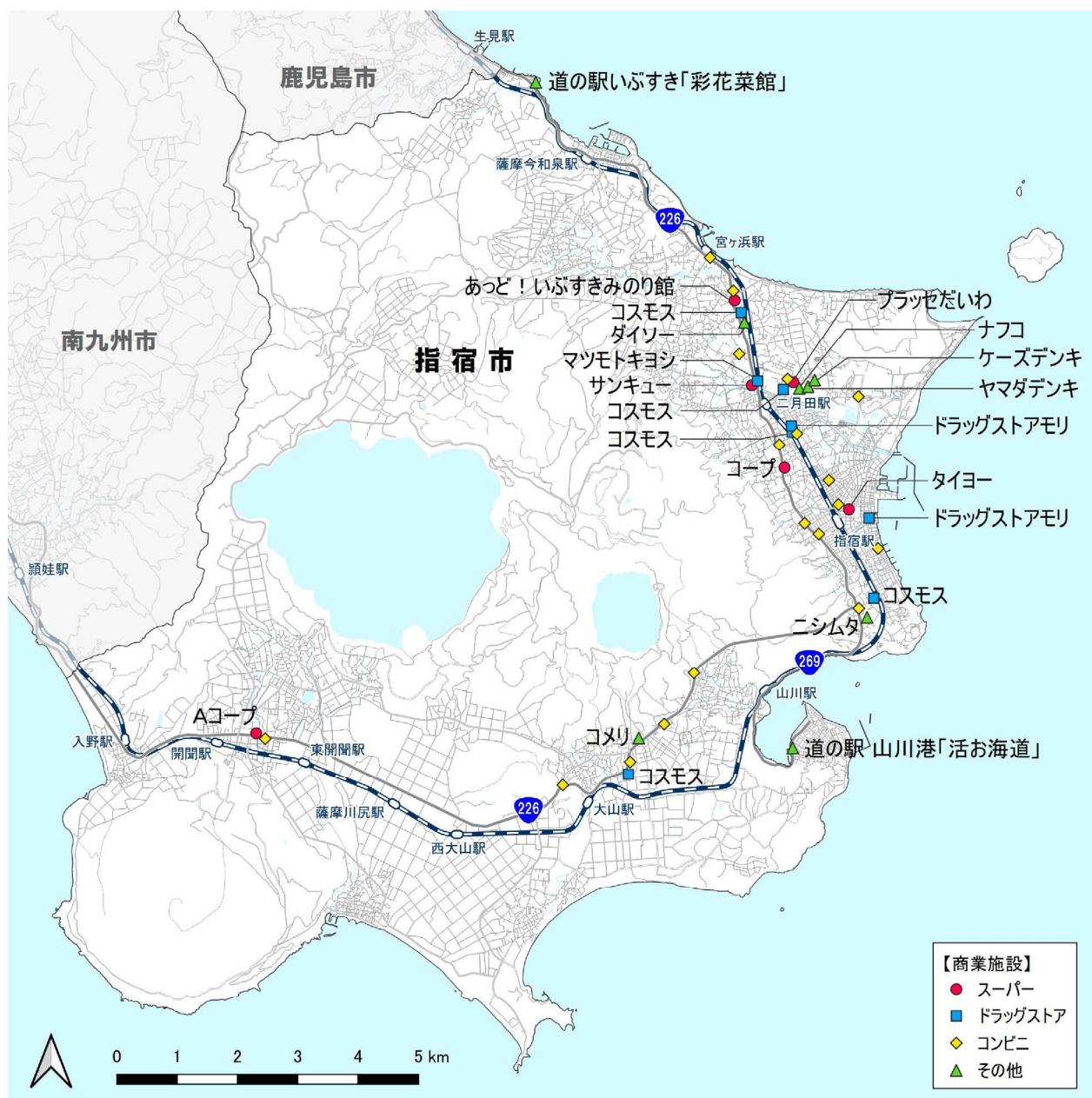


図 指宿市の商業施設

(5) 金融施設

本市では、銀行及び信用金庫は主にJR指宿駅周辺に集積している。また、郵便局は、各地域に点在している。



図 指宿市の金融施設

(6) 観光施設

市内には自然や温泉、史跡等の多くの観光資源が分布している。特に海岸線に沿って景勝地や観光地が多く点在している。



図 指宿市の観光施設

出典：指宿市観光ガイドブック

本市の観光客数は、横ばいの状況が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年(2020年)以降は大幅に減少し、令和3年(2021年)の観光客数は約219万人となっている。そのうち、日帰り客が193万人(88%)、宿泊客が26万人(12%)となっている。

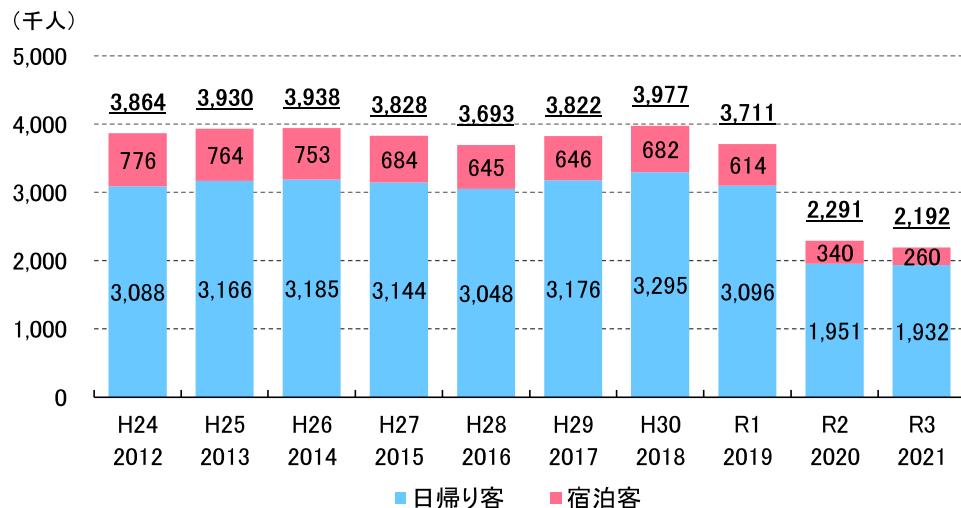


図 指宿市の観光客数の推移（日帰り客・宿泊客）

出典：統計いぶすき

※ 四捨五入の関係で内訳と合計が合わないところがある

令和3年(2021年)の施設別利用客数は、道の駅山川港「活お海道」が349,044人で最も多く、次いで道の駅いぶすき「彩花菜館」が348,517人、フラワーパークかごしまが108,408となっている。

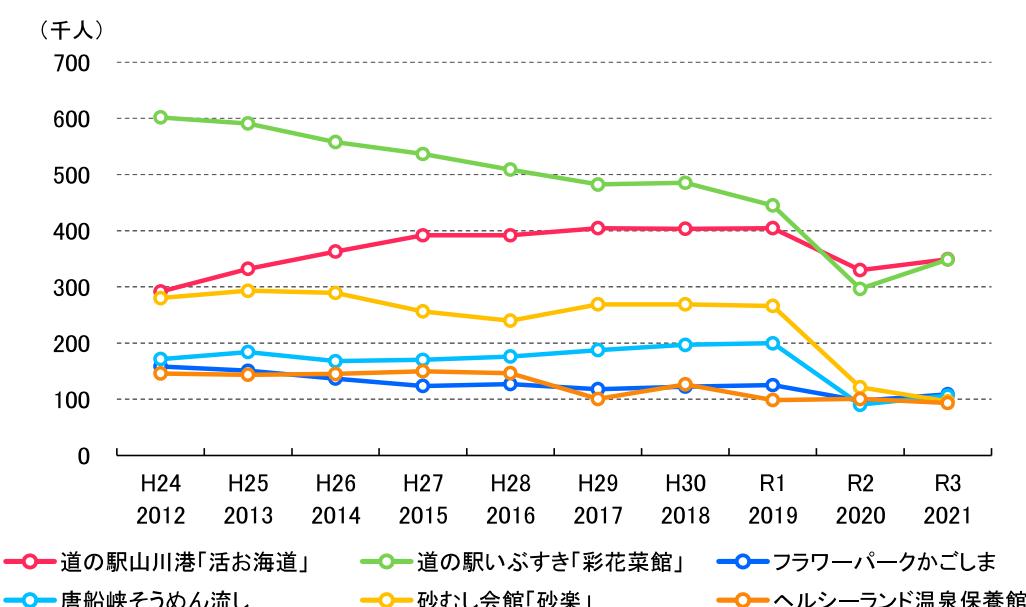


図 施設別利用客数の推移

出典：統計いぶすき

(7) 主要施設の営業時間

【公共施設】

- 行政系施設、社会教育系施設、保健・福祉施設は、8時半～9時に開館し、17時～18時半に閉館する施設が多い。
- 市民文化系施設、スポーツ・レクリエーション系施設は、8時半～9時に開館し、22時に閉館する施設が多い。

【医療施設】

- ほとんどの病院が9時に診療を開始し、17時～18時に終了する。

【商業施設】

- ほとんどのスーパーが9時半に開店し、20時～21時に閉店する。
- ドラッグストアは、9時または10時に開店する。一方、閉店時間は、コスモスが20時～21時、はマツモトキヨシは23時、ドラッグストアモリは24時となっている。

【金融施設】

- ほとんどの郵便局の営業時間は、9時～17時となっている。
- 全ての銀行の営業時間は、9時～15時となっている。
- その他の金融施設は、概ね8時半～9時に営業を開始し、15時に営業終了となっている。

【観光施設】

- 8時～10時に営業を開始し、17時～18時に終了する施設が多い。
- 温泉・健康施設は、他の施設と比べると終了時間は遅くなっている、20時～21時となっている。

分類	施設名称	営業時間																
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
公共施設	指宿市役所 指宿庁舎																	
	指宿市役所 山川支所																	
	指宿市役所 開聞支所																	
	時遊館COCCOはしまれ																	
	指宿図書館																	
	山川図書館																	
	指宿市民会館																	
	山川文化ホール																	
	コミュニティセンター・偷徒里館																	
福祉施設	指宿総合体育館																	
	指宿市営陸上競技場																	
	サンシティホールいぶすき																	
	ふれあいプラザなのはな館																	
	開聞総合体育館																	
	開聞総合グラウンド																	
	川尻ふれあい交流館																	
	山川勤労者体育センター																	
	いぶすきフットボールパーク																	
医療施設	指宿老人福祉センター																	
	山川老人福祉センター																	
	開聞老人福祉センター																	
	指宿さがら病院																	
	指宿竹元病院																	
	伊藤記念病院																	
	指宿医療センター																	
	西田病院																	
	今林整形外科病院																	
病院	指宿浩然会病院																	
	山川病院																	
	赤崎病院																	
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

分類	施設名	営業時間																
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
商業施設	スーパー	サンキュー北指宿店 コープ指宿店 タイヨー指宿店 フラッセだいわ指宿店 Aコープかいもん店 あっと!いふすきみのり館			■	■■■■■										■■■■■		
	ドラッグストア	コスモス北指宿店 コスモス指宿市役所前店 コスモス指宿西方店 コスモス湯の浜店 コスモス山川店 ドラッグストアアモリ指宿店 ドラッグストアアモリ湯の浜店 マツモトキヨシ指宿店			■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	その他	コメリハード&グリーン山川店 スーパーセンターニシムタ指宿店 ナフコ指宿店 YAMADAテックランド指宿店 ケーズデンキ指宿店 ダイソー指宿東方店		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
金融施設	郵便局	今和泉郵便局 指宿北郵便局 池田郵便局 十町郵便局 指宿郵便局 指宿湯の浜郵便局 成川郵便局 山川郵便局 徳光郵便局 川尻郵便局 利永郵便局 開聞郵便局 開聞入野郵便局 大山郵便局			■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	銀行	鹿児島銀行 指宿支店 鹿児島銀行 山川支店 鹿児島銀行 指宿北出張所 南日本銀行 指宿支店			■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	その他	鹿児島信用金庫 指宿支店 鹿児島相互信用金庫 指宿支店 JAいぶすき 本所 JAいぶすき 中部支所 JAいぶすき 開聞中央支所			■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
観光施設	都市型	道の駅いぶすき「彩花菜館」 道の駅山川港「活お海道」 唐船峠そうめん流し IKEDAKO PAX そばの館「皆楽来」		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	温泉・健康	砂むし会館「砂楽」 ヘルシーランド温泉保養館 ヘルシーランド 露天風呂「たまと箱温泉」 レジャーセンターかいもん 山川砂むし温泉「砂湯里」		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	文化・歴史	青隆寺 龍宮神社(にしき屋) 薩摩伝承館 岩崎美術館		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	自然	開聞山麓香料園		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	レス	フラワーパークかごしま 長崎鼻パーキングガーデン		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	シクボ	開聞山麓自然公園		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	ヨリ・	えふろんはうす池田		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	・	エ・		■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■

2-3. 通勤・通学時の移動実態

(1) 通勤の状況

令和2年国勢調査によると、本市に常住する15歳以上の就業者数は18,640人となっており、そのうち、16,676人（89.5%）が市内で従業している。また、市外での従業者数は1,916人（10.3%）で、そのうち、鹿児島市が1,110人（6.0%）で最も多い。

一方、本市で従事する15歳以上の就業者数は18,757人となっており、そのうち、16,676人（88.9%）が市内に常住している。また、市外からの就業者数は2,033人（10.8%）で、そのうち、鹿児島市が1,265人（6.7%）で最も多い。

【流出人口（15歳以上 就業者）】

従業地	人数	構成比
指宿市に常住する就業者	18,640	100.0%
市内で従業	16,676	89.5%
他市町村で従業	1,916	10.3%
鹿児島県内	1,110	6.0%
鹿児島市	561	3.0%
南九州市	96	0.5%
枕崎市	28	0.2%
南さつま市	52	0.3%
県外	69	0.4%
不詳	48	0.3%

【流入人口（15歳以上 就業者）】

常住地	人数	構成比
指宿市で従事する就業者	18,757	100.0%
市内に常住	16,676	88.9%
他市町村に常住	2,033	10.8%
鹿児島県内	1,265	6.7%
鹿児島市	572	3.0%
南九州市	75	0.4%
枕崎市	36	0.2%
南さつま市	61	0.3%
他市町村	24	0.1%
県外	48	0.3%
不詳	48	0.3%

単位：人

出典：国勢調査（令和2年）

指宿市に居住する就業者（15歳以上）



指宿市で従事する就業者（15歳以上）



図 15歳以上の通勤流動図

(2) 通学の状況

令和2年国勢調査によると、本市に常住する15歳以上の通学者数は1,341人となっており、そのうち、739人(55.1%)が市内の学校に通学している。また、市外への通学者数は590人(44.0%)で、そのうち、鹿児島市が407人(30.4%)で最も多い。

一方、本市にある学校への15歳以上の通学者数は1,000人となっており、そのうち、739人(73.9%)が市内に常住している。また、市外からの通学者数は249人(24.9%)で、そのうち、鹿児島市が193人(19.3%)で最も多い。

【流出人口（15歳以上 通学者）】

通 学 地	人 数	構 成 比
指宿市に常住する通学者	1,341	100.0%
市内で通学	739	55.1%
他市町村で通学	590	44.0%
鹿 児 島 県 内	407	30.4%
鹿 児 島 県 外	63	4.7%
南さつま市	46	3.4%
枕崎市	35	2.6%
他市町村	34	2.5%
不詳	5	0.4%
	12	0.9%

【流入人口（15歳以上 通学者）】

常 住 地	人 数	構 成 比
指宿市で従事する通学者	1,000	100.0%
市内に常住	739	73.9%
他市町村に常住	249	24.9%
鹿 児 島 県 内	193	19.3%
鹿 児 島 県 外	53	5.3%
枕崎市	1	0.1%
他市町村	2	0.2%
不詳	0	0.0%
	12	1.2%

単位：人

出典：国勢調査（令和2年）

指宿市に居住する通学者（15歳以上）



指宿市で従事する通学者（15歳以上）



図 15歳以上の通学流動図

(3) 通勤・通学時の利用交通手段

【指宿市民：市内での通勤・通学者】

本市に居住する15歳以上の市内での通勤・通学者（13,475人）の利用交通手段は、「自家用車」が10,756人で最も多く、全体の約8割を占めている。一方、公共交通の利用率は、「鉄道・電車」が1.7%、「乗合バス」が0.2%、「ハイヤー・タクシー」が0.02%、合わせて1.9%に留まり、公共交通の利用者は非常に少ない状況である。

【指宿市民：市外での通勤・通学者】

本市に居住する15歳以上の市外での通勤・通学者（2,519人）の利用交通手段は、「自家用車」が1,737人で最も多く、全体の約7割を占めている。一方、公共交通の利用率は、「鉄道・電車」が15.8%、「乗合バス」が0.3%、合わせて16.1%となっており、公共交通の利用者は全体の2割に満たない。

【市外からの通勤・通学者】

15歳以上の市外からの通勤者・通学者（2,282人）の利用交通手段は、「自家用車」が1,855人で最も多く、全体の約8割を占めている。一方、公共交通の利用率は、「鉄道・電車」が9.1%、「乗合バス」が0.2%、「ハイヤー・タクシー」が0.04%、合わせて9.3%に留まり、公共交通の利用者は少ない状況である。

交 通 手 段	指 宿 市 民				市 外 か ら の	
	市 内 で 通 勤 ・ 通 学		市 外 に 通 勤 ・ 通 学		通 勤 ・ 通 学 者	
	人 数 (人)	割 合	人 数 (人)	割 合	人 数 (人)	割 合
自家用車	10,756	79.8%	1,737	69.0%	1,855	81.3%
徒歩のみ	1,044	7.7%	7	0.3%	3	0.1%
自転車	674	5.0%	10	0.4%	2	0.1%
オートバイ	240	1.8%	44	1.7%	25	1.1%
鉄道・電車	224	1.7%	397	15.8%	207	9.1%
勤め先・学校のバス	140	1.0%	80	3.2%	28	1.2%
乗合バス	22	0.2%	8	0.3%	5	0.2%
ハイヤー・タクシー	3	0.02%	0	0.0%	1	0.04%
その他	57	0.4%	48	1.9%	27	1.2%
利用交通手段が2種類以上	278	2.1%	181	7.2%	110	4.8%
不詳	37	0.3%	7	0.3%	19	0.8%
合 計	13,475	100.0%	2,519	100.0%	2,282	100.0%

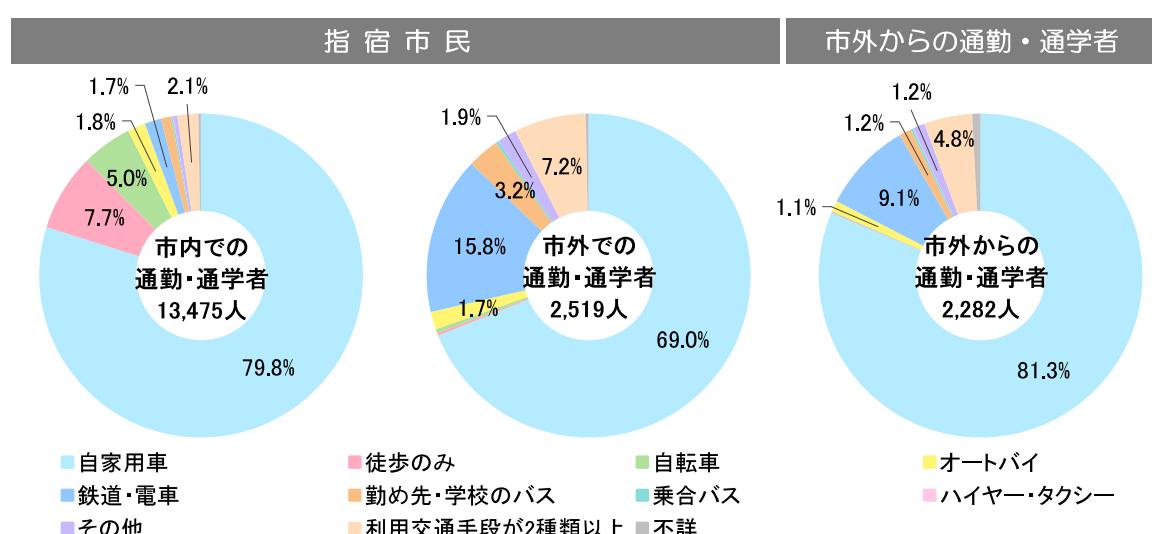


図 通勤・通学時の交通手段

出典：国勢調査（令和2年）

3. 指宿市の公共交通の概況

3-1. 公共交通網

(1) 公共交通網

本市の主な公共交通網は、鉄道（JR指宿枕崎線）、路線バス（鹿児島交通株）、コミュニティバス（イッシーバス）、予約型乗合タクシー（あいタク）、タクシーで構成されている。

また、市内の山川港からは南大隅町の根占港と約50分で結ぶフェリーなんきゅうが運航しており、指宿港からは鹿児島市、種子島、屋久島を結ぶ高速船が運航している。



図 指宿市の公共交通網図

(2) 鉄道（JR指宿枕崎線）

本市では、JR指宿枕崎線が通っており、市内には11駅がある。平日の運行本数は、薩摩今和泉駅、宮ヶ浜駅、二月田駅、指宿駅では、上下合わせて30本/日以上あるが、大山駅～入野駅は、上下合わせて15本/日となっている。

駅名	平日 運行本数 (上り/下り)	最寄りバス停	あいタク 停留所
薩摩今和泉駅	43 (21/22)	今和泉郵便局前（イッシーバス）	有
宮ヶ浜駅	36 (18/18)	宮ヶ浜駅前（路線バス、イッシーバス）	—
二月田駅	43 (21/22)	二月田（路線バス、イッシーバス）	—
指宿駅	44 (24/20) (うち特急3便：上り)	指宿駅前（路線バス、イッシーバス）	有
山川駅	26 (19/7)	山川駅前（路線バス、イッシーバス）	有
大山駅	15 (8/7)	大山駅前（イッシーバス）	—
西大山駅	15 (8/7)	—	—
薩摩川尻駅	15 (8/7)	—	—
東開聞駅	15 (8/7)	—	—
開聞駅	15 (8/7)	開聞駅前（路線バス）	有
入野駅	15 (8/7)	東入野（路線バス）	—

※ 上り：鹿児島中央方面、下り：指宿・山川方面



図 指宿市のJR指宿枕崎線の路線図

(3) 路線バス（鹿児島交通株）

本市の路線バスは、鹿児島交通(株)が広域路線バス3系統、市内路線バス2系統を運行しており、概ね全日運行を基本とし、観光客や市民の移動手段として活用が図られている。

項目	路線名	平日便数 (上り/下り)	運行日	運賃
広域路線 バス	いわさきホテル～武家屋敷入口	4／4	毎日	距離制
	鹿児島（金生町）～たまで箱温泉	5／5	毎日	
	なのはな館～東大川	6／6	毎日 (一部土日祝運休)	
市内路線 バス	知林ヶ島入口～池田湖	3／3	毎日 (一部土日祝運休)	
	活お海道～開聞駅前	1／1	毎日	

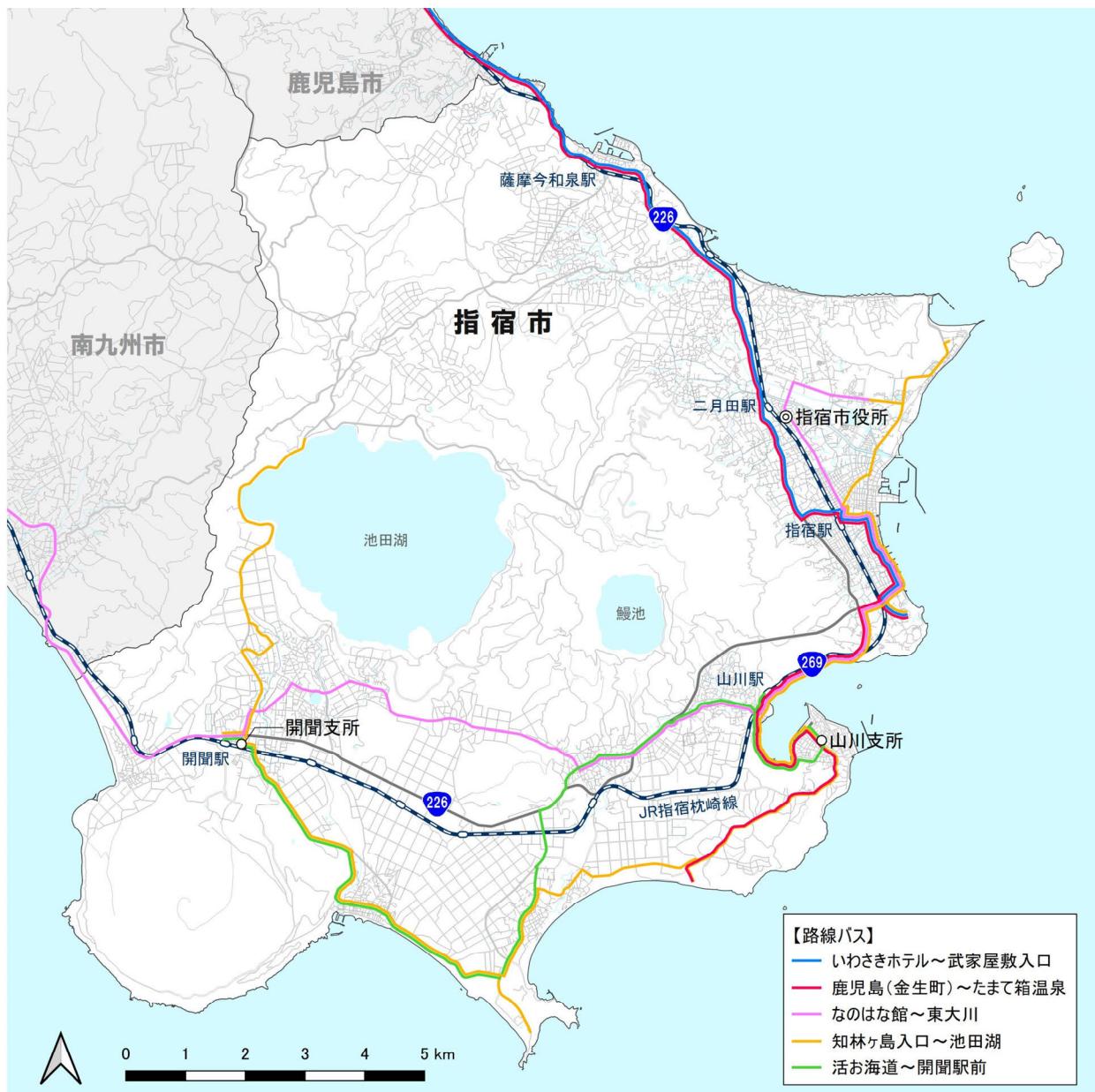


図 指宿市の路線バスの路線図

■ 広域路線バス		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
いわさきホテル ↓	8:45 → 9:10 → 10:00		指宿いわさきホテル 観音崎		武家窓敷入口 観音崎										
観音崎 ↓	9:55 → 10:20 → 11:10														
武家屋敷入口 ↓	11:55 → 12:20 → 13:10														
武家屋敷入口 ↓	14:45 → 15:10 → 16:00														
武家屋敷入口 ↓	10:20 → 11:10 → 11:35		武家窓敷入口 観音崎		武家窓敷入口 観音崎										
観音崎 ↓	12:20 → 13:10 → 13:35														
いわさきホテル ↓	14:20 → 15:10 → 15:35														
観音崎 ↓	16:20 → 17:10 → 17:35														
たまで箱根温泉 ↓	7:31 → 8:17 → 9:41		たまで箱根温泉 観音崎		金生町 観音崎										
観音崎 ↓	9:51 → 10:37 → 12:01														
鹿児島（金生町） ↓	11:51 → 12:37 → 14:01														
鹿児島（金生町） ↓	14:06 → 14:52 → 16:16														
鹿児島（金生町） ↓	16:06 → 16:52 → 18:16														
鹿児島（金生町） ↓	6:31 → 7:55 → 8:41		たまで箱根温泉 観音崎												
観音崎 ↓	8:41 → 10:05 → 10:51		金生町 観音崎												
たまで箱根温泉 ↓	10:41 → 12:05 → 12:51														
東大川 ↓	13:11 → 14:35 → 15:21														
なのはな館 ↓	17:11 → 18:35 → 19:21														
なのはな館 ↓	6:50 → 7:38 → 8:06		なのはな館 東大川		土日祝休 物袋										
なのはな館 ↓	9:00 → 9:48 → 10:16		なのはな館 東大川		土日祝休 物袋										
なのはな館 ↓	11:00 → 11:48 → 12:16														
なのはな館 ↓	13:30 → 14:18 → 14:46														
なのはな館 ↓	15:50 → 16:38 → 17:06														
なのはな館 ↓	17:20 → 18:08 → 18:36														
なのはな館 ↓	8:20 → 8:48 → 9:36														
なのはな館 ↓	10:30 → 10:58 → 11:46														
なのはな館 ↓	12:30 → 12:58 → 13:46														
なのはな館 ↓	15:10 → 15:38 → 16:26														
なのはな館 ↓	17:20 → 17:48 → 18:36														
■ 市内路線バス		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
知林ヶ島入口 ↓	8:55 → 10:15		知林ヶ島入口 池田湖		土日祝休 池田湖										
池田湖 ↓	10:55 → 12:15														
池田湖 ↓	12:55 → 14:15														
池田湖 ↓	1:040 → 12:00														
知林ヶ島入口 ↓	1:240 → 14:00														
活ふ袖道 → 開聞駅前 ↓	1:435 → 15:55														
開聞駅前 → 活ふ袖道 ↓	1:650 → 17:27														
開聞駅前 ↓	7:10 → 7:47		活ふ袖道												

【指宿市民限定 鹿児島交通(株)路線バス回数券】

■販売価格：2,000 円

額面 3,000 円 (100 円券×20 枚、50 円券×20 枚)

■販売対象：指宿市民及び市内の団体等（年齢や居住地域の制限なし）

■使用できる路線及び停留所

鹿児島交通(株)路線バス	利用可能な区間
鹿児島（金生町）～たまで箱温泉	瀬崎～たまで箱温泉
武家屋敷入口～いわさきホテル	瀬崎～いわさきホテル
なのはな館～東大川	なのはな館～物袋
活お海道～開聞駅	全停留所
知林ヶ島入口～池田湖	全停留所

※鹿児島交通(株)路線バスでの市内乗降利用に限る。

※イッシーバス、空港特急バスでは利用できない。

■使用可能日：毎日、全てのダイヤで使用可能

■販売場所：市内の郵便局（14 局）※ 簡易郵便局を除く

■購入方法：① 身分証明書をもって郵便局へ行く

② 所定の購入申込書に氏名・住所を記入し、郵便局員に身分証明書を提示して回数券を購入する

■回数券表紙見本



(4) コミュニティバス「イッシーバス」

コミュニティバス「イッシーバス」は、路線バスが運行するルートを補完し、高齢者等への交通手段の確保や交通空白地域の解消等を目的として、市から鹿児島交通(株)への委託により運行している。

令和2年4月の再編で、路線バス（鹿児島交通(株)）との重複区間の解消や予約型乗合タクシー「あいタク」の導入等により、路線の短縮や廃止等の変更を行い、「小牧線」、「徳光・鰐線」、「開聞循環線」、「イッシーバス連絡線」の4路線の運行を開始した。

しかし、令和3年10月で「開聞循環線」を廃止し、同年11月から予約型乗合タクシー「あいタク」の「開聞線」が運行を開始した。

そして、令和4年10月には、市内を運行する路線バスの大幅な減便に伴い、イッシーバスの運行体系の見直しを行い、「イッシーバス連絡線」を廃止し、「小牧線」は「小牧～ニシムタ指宿店線」、「徳光・鰐線」は「川尻～なのはな館線」となり、現在は2路線運行している。

表 旧ルートの概要（令和2年4月～令和4年9月）

路線名	運行便数 (上り/下り)	運行日	運賃	運行期間
小牧線	3／3	月・水・金曜日	1回 250円	R2.4～R4.9
徳光・鰐線	3／3	火・木・土曜日	1回 250円	R2.4～R4.9
開聞循環線	3／3	火・土曜日	1回 200円	R2.4～R3.10
イッシーバス連絡線	片道1便	火・土曜日	無料	R2.4～R4.9



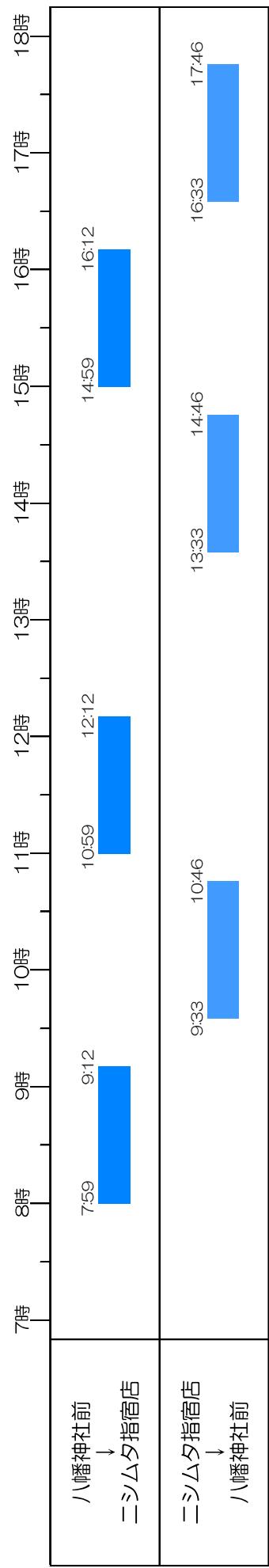
表 現行ルートの概要（令和4年10月～現在）

路線名	運行便数 (上り/下り)	運行日	運賃	備考
小牧～ニシムタ指宿店線	3／3	月・水・金曜日	1回 250円	祝日・ 12月31日～ 1月2日は運休
川尻～なのはな館線	3／3	火・木・土曜日		

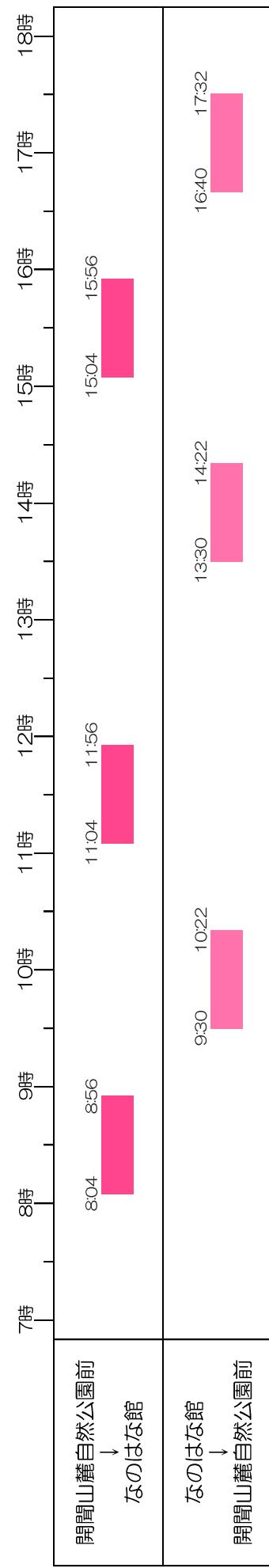


図 指宿市のコミュニティバスの路線図

■ 小牧～ニシムタ指宿店線（月・水・金曜日）



■ 川尻～なのはな館線（火・木・土曜日）



① 小牧～ニシムタ指宿店線



図 指宿市のコミュニティバス「小牧～ニシムタ指宿店線」の路線図

小牧～ニシムタ指宿店線 ◆月・水・金曜日(祝日及び年末年始(12/31～1/2)は運休となります)

◆ 運賃(片道料金) 大人：一律 250円／小人・障がい者：一律 130円

停留所	方面	ニシムタ行		
		第1便	第2便	第3便
1 八幡神社前		7:59	10:59	14:59
2 小牧中		8:01	11:01	15:01
3 小牧東		8:02	11:02	15:02
4 瀬崎公民館		8:08	11:08	15:08
5 道の駅いぶすき		8:10	11:10	15:10
6 指宿商業高校前		8:12	11:12	15:12
7 今和泉郵便局前		8:13	11:13	15:13
8 上東		8:15	11:15	15:15
9 細田西		8:17	11:17	15:17
10 新西方バス停		8:18	11:18	15:18
11 新西方保育園前		8:19	11:19	15:19
12 渡瀬橋		8:20	11:20	15:20
13 新西方郵便局前		8:21	11:21	15:21
14 永吉		8:22	11:22	15:22
15 久保		8:23	11:23	15:23
16 垂門		8:25	11:25	15:25
17 狩集		8:26	11:26	15:26
18 宮之前		8:27	11:27	15:27
19 赤崎		8:28	11:28	15:28
20 宮ヶ浜駅前		8:30	11:30	15:30
21 東中川		8:32	11:32	15:32
22 中川		8:33	11:33	15:33
23 大門口		8:34	11:34	15:34
24 道上		8:35	11:35	15:35
25 中福良		8:36	11:36	15:36
26 温湯		8:37	11:37	15:37
27 木之下		8:38	11:38	15:38
28 指宿神社前		8:39	11:39	15:39
29 北十町		8:40	11:40	15:40
30 指宿高校前		8:41	11:41	15:41
31 二月田		8:43	11:43	15:43
32 鹿銀北出張所		8:45	11:45	15:45
33 田口田		8:46	11:46	15:46
34 警察署前		8:49	11:49	15:49
35 市役所		8:51	11:51	15:51
36 田良		8:53	11:53	15:53
37 浩然会病院前		8:55	11:55	15:55
38 南記念クリニック前		8:57	11:57	15:57
39 指宿郵便局前		8:58	11:58	15:58
40 大牟礼公民館前		8:59	11:59	15:59
41 鹿児島銀行前		9:00	12:00	16:00
42 指宿駅前		9:03	12:03	16:03
43 丹波小前		9:04	12:04	16:04
44 下里公民館		9:06	12:06	16:06
45 丈六入口		9:08	12:08	16:08
46 医療センター前		9:10	12:10	16:10
47 ニシムタ指宿店		9:12	12:12	16:12

※ ■内は毎日運行しております。

停留所	方面	道の駅いぶすき行		
		第1便	第2便	第3便
47 ニシムタ指宿店		9:33	13:33	16:33
46 医療センター前		9:35	13:35	16:35
45 丈六入口		9:37	13:37	16:37
44 下里公民館		9:39	13:39	16:39
43 丹波小前		9:41	13:41	16:41
42 指宿駅前		9:42	13:42	16:42
41 鹿児島銀行前		9:45	13:45	16:45
40 大牟礼公民館前		9:46	13:46	16:46
39 指宿郵便局前		9:47	13:47	16:47
38 南記念クリニック前		9:48	13:48	16:48
37 浩然会病院		9:50	13:50	16:50
36 田良		9:52	13:52	16:52
35 市役所		9:54	13:54	16:54
34 警察署前		9:56	13:56	16:56
33 田口田		9:59	13:59	16:59
32 鹿銀北出張所		10:00	14:00	17:00
31 二月田		10:02	14:02	17:02
30 指宿高校前		10:04	14:04	17:04
29 北十町		10:05	14:05	17:05
28 指宿神社前		10:06	14:06	17:06
27 木之下		10:07	14:07	17:07
26 温湯		10:08	14:08	17:08
25 中福良		10:09	14:09	17:09
24 道上		10:10	14:10	17:10
23 大門口		10:11	14:11	17:11
22 中川		10:12	14:12	17:12
21 東中川		10:13	14:13	17:13
20 宮ヶ浜駅前		10:15	14:15	17:15
19 赤崎		10:17	14:17	17:17
18 宮之前		10:18	14:18	17:18
17 狩集		10:19	14:19	17:19
16 垂門		10:20	14:20	17:20
15 久保		10:22	14:22	17:22
14 永吉		10:23	14:23	17:23
13 新西方郵便局前		10:24	14:24	17:24
12 渡瀬橋		10:25	14:25	17:25
11 新西方保育園前		10:26	14:26	17:26
10 新西方バス停		10:27	14:27	17:27
9 細田西		10:28	14:28	17:28
8 上東		10:30	14:30	17:30
7 今和泉郵便局前		10:32	14:32	17:32
6 指宿商業高校前		10:33	14:33	17:33
5 道の駅いぶすき		10:35	14:35	17:35
4 瀬崎公民館		10:37	14:37	17:37
3 小牧東		10:43	14:43	17:43
2 小牧中		10:44	14:44	17:44
1 八幡神社前		10:46	14:46	17:46

② 川尻～なのはな館線



図 指宿市のコミュニティバス「川尻～なのはな館線」の路線図

川尻～なのはな館線 ◆火・木・土 運行 (祝日及び年末年始(12/31～1/2)は運休となります)

◆運賃(片道料金) 大人：一律 250円／小人・障がい者：一律 130円

停留所	方面		
	第1便	第2便	第3便
1 開聞山麓自然公園前	8:04	11:04	15:04
3 川尻港	8:05	11:05	15:05
4 川尻小学校前	8:05	11:05	15:05
5 東川尻	8:06	11:06	15:06
6 レジャーセンターかいもん	8:07	11:07	15:07
7 フラワーパーク	8:10	11:10	15:10
8 西徳光	8:12	11:12	15:12
9 徳光	8:13	11:13	15:13
10 徳光小学校前	8:13	11:13	15:13
11 浜児ヶ水	8:15	11:15	15:15
12 高尾	8:15	11:15	15:15
13 大山駅前	8:17	11:17	15:17
14 山川病院前	8:19	11:19	15:19
15 鰐入口	8:20	11:20	15:20
16 山川高校前	8:21	11:21	15:21
17 前原	8:25	11:25	15:25
18 成川区民センター	8:26	11:26	15:26
19 成川通り	8:27	11:27	15:27
20 山川駅前	8:28	11:28	15:28
21 医療センター前	8:31	11:31	15:31
22 ニシムタ指宿店	8:33	11:33	15:33
23 丈六入口	8:34	11:34	15:34
24 下里公民館	8:36	11:36	15:36
25 丹波小前	8:38	11:38	15:38
26 指宿駅前	8:39	11:39	15:39
27 鹿児島銀行前	8:42	11:42	15:42
28 大牟礼公民館前	8:43	11:43	15:43
29 指宿郵便局前	8:44	11:44	15:44
30 南記念クリニック前	8:45	11:45	15:45
31 浩然会病院前	8:47	11:47	15:47
32 田良	8:49	11:49	15:49
33 市役所	8:51	11:51	15:51
34 警察署前	8:53	11:53	15:53
35 五郎ヶ岡	8:54	11:54	15:54
36 新田ふれあい団地	8:55	11:55	15:55
37 なのはな館	8:56	11:56	15:56

停留所	方面		
	第1便	第2便	第3便
37 なのはな館	9:30	13:30	16:40
36 新田ふれあい団地	9:31	13:31	16:41
35 五郎ヶ岡	9:32	13:32	16:42
34 警察署前	9:33	13:33	16:43
33 市役所	9:35	13:35	16:45
32 田良	9:37	13:37	16:47
31 浩然会病院前	9:39	13:39	16:49
30 南記念クリニック前	9:41	13:41	16:51
29 指宿郵便局前	9:42	13:42	16:52
28 大牟礼公民館前	9:43	13:43	16:53
27 鹿児島銀行前	9:44	13:44	16:54
26 指宿駅前	9:47	13:47	16:57
25 丹波小前	9:48	13:48	16:58
24 下里公民館	9:50	13:50	17:00
23 丈六入口	9:52	13:52	17:02
22 ニシムタ指宿店	9:53	13:53	17:03
21 医療センター前	9:55	13:55	17:05
20 山川駅前	9:58	13:58	17:08
19 成川通り	9:59	13:59	17:09
18 成川区民センター	10:00	14:00	17:10
17 前原	10:01	14:01	17:11
16 山川高校前	10:05	14:05	17:15
15 鰐入口	10:06	14:06	17:16
14 山川病院前	10:07	14:07	17:17
13 大山駅前	10:09	14:09	17:19
12 高尾	10:11	14:11	17:21
11 浜児ヶ水	10:11	14:11	17:21
10 徳光小学校前	10:13	14:13	17:23
9 徳光	10:13	14:13	17:23
8 西徳光	10:14	14:14	17:24
7 フラワーパーク	10:16	14:16	17:26
6 レジャーセンターかいもん	10:19	14:19	17:29
5 東川尻	10:20	14:20	17:30
4 川尻小学校前	10:21	14:21	17:31
3 川尻港	10:21	14:21	17:31
1 開聞山麓自然公園前	10:22	14:22	17:32

※ 内は毎日運行しております。

(5) 予約型乗合タクシー「あいタク」

予約型乗合タクシー「あいタク」は、路線バス及びイッシャーバスが走行しない地域で運行しており、対象地区と市街地の主要施設や病院を結んでいる。現在は6路線運行しており、「畠久保・西方線」、「池田線」、「魚見線」、「尾下線」の4路線は令和2年4月に運行開始、「開聞線」は令和3年11月に運行開始、「鰐線」は令和4年10月に運行を開始した。

利用対象者は「指宿市民かつ対象地区の居住者」で、路線ごとに運行日や運行時間が決まっている。

利用するためには、事前に利用者登録を行い、乗車するにあたっては、各タクシー会社への電話予約が必要である。

乗降場所は、運行対象区域内（自宅を含む）から、市街地乗降場所もしくは「あいタク」で定められた停留所となっている。

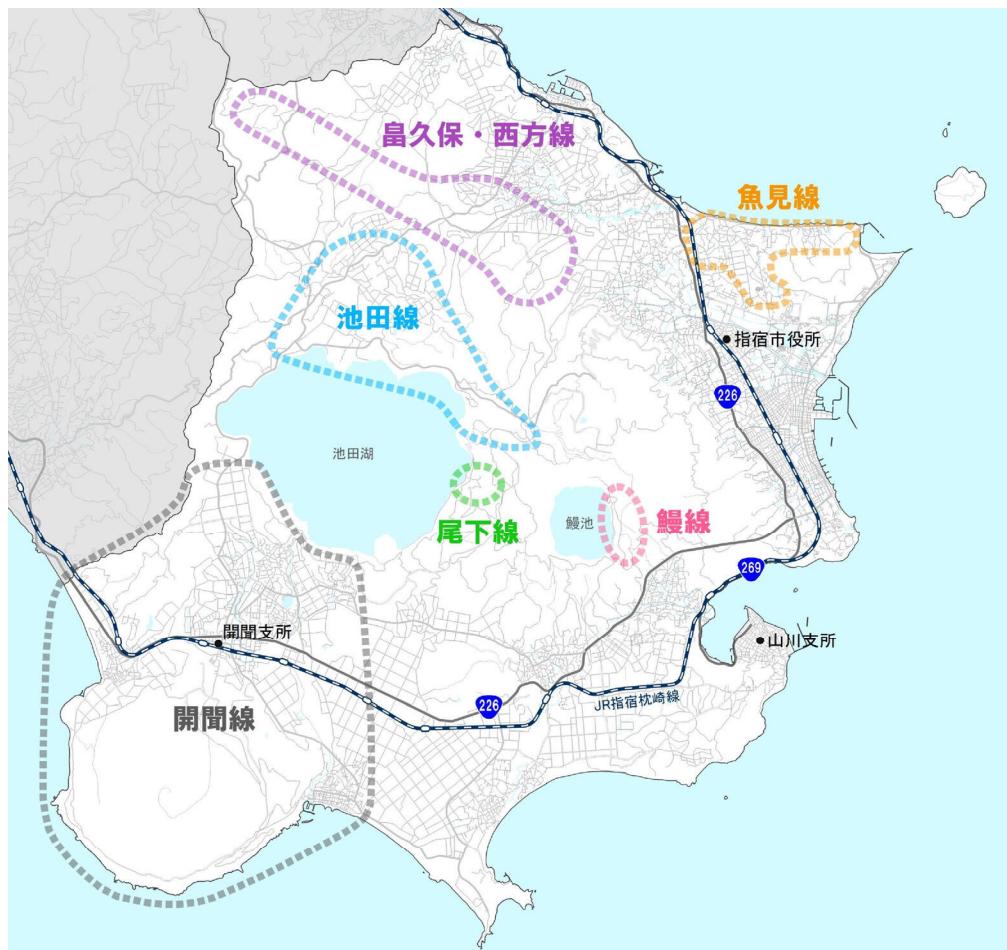
路線名	対象地区	運行事業者	運行日	運行便数 (上り/下り)	運賃
畠久保・西方線	畠久保・細田西(幸屋) ・永嶺・臼山・水迫	指宿 観光交通(株)	月・水・金	2/3	300~ 500円
池田線	下門・石嶺・堀切園・ 池崎・仮屋・大迫・ 中浜・新永吉	鹿児島 第一交通(株)	火・木・土	2/3	200~ 500円
魚見線	尾掛・上吹越・下吹越 ・五郎ヶ岡 (一部)	指宿タクシー	月・水・金	2/3	200~ 300円
鰐線	鰐	山川タクシー	火・木・土	2/3	一律 200円
尾下線	尾下	山川タクシー	月・水・金	2/3	200~ 400円
開聞線	開聞十町区域	(株)南九州 あづま交通	月・木	3/3	一律 200円
	仙田・上野区域		火・金	3/3	
	川尻区域		水・土	3/3	

<備考>

- 運休日：運行日が祝日の場合及び12月31日～1月2日
- 利用対象者：指宿市民かつ対象地区の居住者
- 予約受付時間：午前7時から午後5時まで
- 予約の締切時間：朝1便（9:00発）は前日の午後5時までに、それ以外の便は、当日の乗車時間の1時間前まで。



「あいタク」の市街地
の停留所



ご利用方法

事前準備

- 利用者登録をします。

└ 指宿市役所 (⑪商工水産課) 窓口に、利用者登録申請書を提出する。

外出時

- 利用日が決まったら、電話予約をしてください。

└ 各路線の運行事業者に電話をして、

1. お名前 2. 利用する日時 3. 乗降場所 をお知らせください。

路線	運行事業者	連絡先
畠久保・西方線	指宿観光交通(株)	0993-22-2251
池田線	鹿児島第一交通(株)	0993-22-3191
魚見線	指宿タクシー	0993-22-4181
鰻線	山川タクシー	0993-34-0145
尾下線	山川タクシー	0993-34-0145
開聞線	(株)南九州あづま交通	0993-36-1121

【予約受付時間】

上り1便目(9:00)：前日の17:00まで 2便目以降：出発時刻の1時間前まで

- 各地域の停留所(またはその周辺)から目的地まで運行します。

- 出かけるときと同じように電話予約をするか、乗務員にお伝えください。

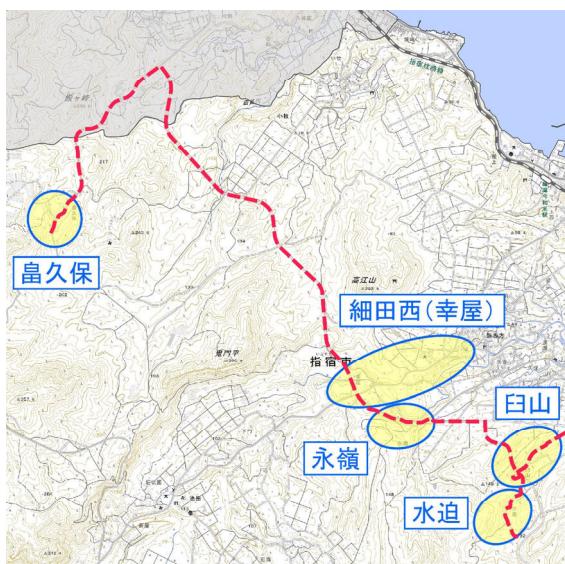
※予約をキャンセルする際には、時間外でも構いませんので、
すぐにタクシー会社へ連絡してください。

① 畠久保・西方線

対象地区	畠久保・細田西（幸屋）・永嶺・臼山・水迫
運行事業者	指宿観光交通(株)
運行日	月・水・金曜日（祝日、12月31日～1月2日は運休）
運行時間	予約があった時のみ運行 上り2便（9:00/11:00） 下り3便（11:00/13:00/15:00）
運賃	300～500円
備考	<ul style="list-style-type: none"> ●「畠久保」、「細田西（幸屋）」、「永嶺」、「臼山」、「水迫」の地区内又は地区間での乗降には利用できない。 ●「だいわ周辺」から「指宿医療センター」までの市街地内で乗降する場合は利用できない。

運行経路図

<運行対象区域>



<市街地乗降場所>



※1 だいわ周辺	プラッセだいわ指宿店、ナフコ指宿店、しまむら指宿店、指宿脳神経外科
※2 指宿駅周辺	指宿駅、タイヨー指宿店、小吉胃腸科クリニック、木之下外科・胃腸科・肛門科クリニック、福元医院、鹿児島銀行前バス停、岩下眼科医院、生駒外科医院、指宿郵便局、北薦産婦人科クリニック

《畠久保・西方線》

畠久保

細田西（幸屋）・永嶺
臼山・水迫

400円

500円

300円

400円

だいわ周辺
サンキュー北指宿店
指宿市役所
指宿浩然会病院
いぶすき内科
コープかごしま指宿店
指宿駅周辺

ニシムタ指宿店
指宿医療センター

② 池田線

対象地区	下門・石嶺・堀切園・池崎・仮屋・大迫・中浜・新永吉
運行事業者	鹿児島第一交通(株)
運行日	曜日（祝日、12月31日～1月2日は運休）
運行時間	予約があった時のみ運行 上り2便（9:00/11:00） 下り3便（11:00/13:00/15:00）
運賃	200～500円
備考	●地区内又は地区間での乗降には利用できない。 ●「薩摩今和泉駅」から「指宿医療センター」までの市街地内で乗降する場合は利用できない。

運行経路図

<運行対象区域>



<市街地乗降場所>



※1 だいわ周辺	プラスセだいわ指宿店、ナフコ指宿店、しまむら指宿店、指宿脳神経外科
※2 指宿駅周辺	指宿駅、タイヨー指宿店、小吉胃腸科クリニック、木之下外科・胃腸科・肛門科クリニック、福元医院、鹿児島銀行前バス停、岩下眼科医院、生駒外科医院、指宿郵便局、北蘭産婦人科クリニック

《池田線》

下門・石嶺・堀切園
池崎・仮屋・大迫
中浜・新永吉

200円
300円
400円
500円

薩摩今和泉駅

だいわ周辺
サンキュー北指宿店
指宿市役所
指宿浩然会病院
いぶすき内科
コーブかごしま指宿店

指宿駅周辺

ニシムタ指宿店
指宿医療センター

③ 魚見線

対象地区	尾掛・上吹越・下吹越・五郎ヶ岡（一部）
運行事業者	指宿タクシー
運行日	月・水・金曜日（祝日、12月31日～1月2日は運休）
運行時間	予約があった時のみ運行 上り2便（9:00/11:00） 下り3便（11:00/13:00/15:00）
運賃	200～300円
備考	<ul style="list-style-type: none"> ●「尾掛」、「上吹越」、「下吹越」、「五郎ヶ岡」の地区内又は地区間での乗降には利用できない。 ●「だいわ周辺」から「指宿医療センター」の市街地内で乗降する場合は利用できない。

運行経路図

<運行対象区域>

<市街地乗降場所>

※1 だいわ周辺	プラッセだいわ指宿店、ナフコ指宿店、しまむら指宿店、指宿脳神経外科
※2 指宿駅周辺	指宿駅、タイヨー指宿店、小吉胃腸科クリニック、木之下外科・胃腸科・肛門科クリニック、福元医院、鹿児島銀行前バス停、岩下眼科医院、生駒外科医院、指宿郵便局、北薩産婦人科クリニック

《魚見線》

尾掛・上吹越
下吹越
五郎ヶ岡（一部）

200円

300円

だいわ周辺
サンキューノース指宿店
指宿市役所
指宿浩然会病院
いぶすき内科
コーポかごしま指宿店

ニシムタ指宿店
指宿医療センター

④ 鰻線

対象地区	鰻
運行事業者	山川タクシー
運行日	火・木・土曜日（祝日、12月31日～1月2日は運休）
運行時間	予約があった時のみ運行 上り2便（9:00/11:00） 下り3便（11:00/14:00/17:00）
運賃	一律200円
備考	●「鰻入口」から「だいわ周辺」までの間で乗降する場合は利用できない。

運行経路図

<運行対象区域>

<市街地乗降場所>

※1 だいわ周辺	プラッセだいわ指宿店、ナフコ指宿店、しまむら指宿店、指宿脳神経外科
※2 指宿駅周辺	指宿駅、タイヨー指宿店、小吉胃腸科クリニック、木之下外科・胃腸科・肛門科クリニック、福元医院、鹿児島銀行前バス停、岩下眼科医院、生駒外科医院、指宿郵便局、北薦産婦人科クリニック

《鰻線》

鰻

200円

200円

鰻入口, 山川駅, 山川支所, 指宿医療センター, ニシムタ指宿店, 指宿駅周辺, コープかごしま指宿店, いぶすき内科, 指宿浩然会病院, 指宿市役所, サンキュー北指宿店

⑤ 尾下線

対象地区	尾下
運行事業者	山川タクシー
運行日	月・水・金曜日（祝日、12月31日～1月2日は運休）
運行時間	予約があった時のみ運行 上り2便（9:00/11:00） 下り3便（11:00/13:00/15:00）
運賃	200～400円
備考	●「肥後胃腸科クリニック」から「だいわ周辺」までの間で乗降する場合は利用できない。

運行経路図



※1 だいわ周辺	プラッセだいわ指宿店、ナフコ指宿店、しまむら指宿店、指宿脳神経外科
※2 指宿駅周辺	指宿駅、タイヨー指宿店、小吉胃腸科クリニック、木之下外科・胃腸科・肛門科クリニック、福元医院、鹿児島銀行前バス停、岩下眼科医院、生駒外科医院、指宿郵便局、北薩産婦人科クリニック



⑥ 開聞線

対象地区	開聞十町区域（十町区）／仙田・上野区域／川尻区域
運行事業者	(株)南九州あづま交通
運行日	開聞十町区域（十町区）：月・木曜日 仙田・上野区域：火・金曜日 川尻区域曜日：水・土曜日
運行時間	予約があった時のみ運行 上り3便（9:00/11:00/13:00） 下り3便（10:00/12:00/14:00）
運賃	一律200円
備考	●各区域内での移動には利用できない。ただし、川尻区域から「濱田洋一郎医院」まで、及び仙田・上野区域から「赤崎病院」までは利用可。 ●停留所から停留所への移動には利用できない。 (例：開聞駅からAコープまでの乗車)

運行経路図



《開聞線》

開聞地域全域

200円

開聞駅
市役所開聞支所
宮薗クリニック
JA開聞中央支所
Aコープかいもん
開聞クリニック
赤崎病院
濱田洋一郎医院

(6) タクシー

市内のタクシー事業者数は、全5社となっており、うち市内に本社を置く会社が1社となっている。

周辺市と比較すると、本市の観光産業都市の一面から、タクシー車両数や運転者数等が多い傾向にあることがうかがえる。

令和3年度 九州管内営業区域別タクシー 輸送実績集計表		指宿市	(参考) 南九州市	(参考) 南さつま市
事業用 自動車	車両数	80	34	42
	延実在車両数	33,057	13,140	15,391
	延実働車両数	12,661	3,780	5,942
	実働率	38.3%	28.8%	38.6%
走行キロ	実車キロ	439,732	152,435	246,841
	総走行キロ	1,065,069	391,631	531,850
	実車率	41.3%	38.9%	46.4%
輸送回数(回)		110,638	32,763	73,244
輸送人員(人)		156,609	43,912	93,944
営業収入(千円)		150,838	48,760	89,489
実働一日 一車あたり	走行キロ	84.1	103.6	89.5
	営業収入(円)	11,914	12,899	15,060
一車一回あたり実車キロ		4.0	4.7	3.4
運転者数(人)		62	22	27
従業員数(人)		66	23	30

出典：九州運輸局 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（令和3年度）

(7) スクールバス (山川小学校)

本市では、令和3年4月に新たに開校した山川小学校（山川小学校、大成小学校、徳光小学校、利永小学校の4校が統合）に通学している児童を対象にスクールバスを運行しており、運行便数は、登校時に7便、下校時に5便となっている。



表 登校時の運行時刻

方面	車両	乗車場所①	乗車場所②	到着時刻
山川	1号車	山川文化ホール 7:36	— —	7:45
	2号車	山川文化ホール 7:36	— —	7:45
	3号車	市営土矢倉団地 7:32	ヘルシーランド 7:38	7:45
徳光	1号車	徳光公民館 7:30	浜児ヶ水集落センター 7:38	7:45
	2号車	徳光公民館 7:35	— —	7:45
	3号車	徳光苑付近 7:25	徳光公民館 7:35	7:45
利永	—	利永集落センター 7:30	利永小学校 7:35	7:45

表 下校時（5校時の場合）の運行時刻

方面	車両	出発時刻	到着場所①	到着場所②	到着場所③
山川	1号車	15:20	山川文化ホール	—	—
	2号車	15:20	山川文化ホール	—	—
	3号車	15:20	ヘルシーランド	市営土矢倉団地	—
徳光	—	15:20	徳光公民館	浜児ヶ水集落センター	徳光苑付近
利永	—	15:20	利永集落センター	利永小学校	—

※ 下校時は学校の校時によって時間が異なる

表 利用児童数と使用車両

方面	令和3年度	令和4年度	令和5年度
山川	48人	46人	41人
	・マイクロバス3台	・マイクロバス3台	・マイクロバス2台 ・ハイエース1台
徳光	53人	52人	54人
	・マイクロバス2台 ・ハイエース1台	・マイクロバス2台 ・ハイエース1台	・マイクロバス3台
利永	19人	16人	19人
	・マイクロバス1台	・マイクロバス1台	・マイクロバス1台
計	120人	114人	114人

(8) フェリーなんきゅう（山川港～根占港）

山川地域の山川港では、南大隅町の根占港とを結ぶフェリーが1日4往復運航している。

運行会社	路線名	平日便数	運行日	所要時間	運賃
フェリー なんきゅう	山川港→根占港	4便/日	毎日	50分	大人 800円 小人 400円
	根占港→山川港	4便/日	毎日	50分	

表 夏期ダイヤ（平日のみ）

	山川港発		根占港着		根占港発		山川港着
1便	8:00	→	8:50	1便	9:00	→	9:50
2便	10:00	→	10:50	2便	11:00	→	11:50
3便	13:00	→	13:50	3便	15:00	→	15:50
4便	16:00	→	16:50	4便	17:00	→	17:50

表 冬期ダイヤ

	山川港発		根占港着		根占港発		山川港着
1便	8:00	→	8:50	1便	9:00	→	9:50
2便	10:00	→	10:50	2便	11:00	→	11:50
3便	13:00	→	13:50	3便	15:00	→	15:50
4便	15:30	→	16:20	4便	16:30	→	17:20

(9) 高速船トッピー・ロケット（鹿児島港～指宿港～種子島・屋久島）

指宿地域の指宿港では、鹿児島、種子島および屋久島とを結ぶ高速船が1日1～2往復運航している。

運行会社	路線名	平日便数	運行日	所要時間	運賃
種子屋久 高速船	指宿→鹿児島	2便/日	毎日	40分	大人 3,500円 小人 1,750円
	鹿児島→指宿	1便/日	毎日	40分	
	指宿→種子島	1便/日	毎日	140分	大人 8,400円 小人 4,200円
	種子島→指宿	1便/日	毎日	65分	
	指宿→屋久島	1便/日	毎日	95分	大人 9,800円 小人 4,900円
	屋久島→指宿	2便/日	毎日	130分	

3-2. 公共交通の利用状況

(1) 路線バス（鹿児島交通株）の利用者数

路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、「令和3年10月～令和4年9月」は302,832人となっている。4年前（平成29年10月～平成30年9月）と比較すると、約123,000人（29%）減少している。

「令和3年10月～令和4年9月」の路線別の利用者数は、「鹿児島（金生町）～山川桟橋」が97,789人で最も多く、次いで「なのはな館～東大川」が70,888人、「知林ヶ島入口～池田湖」が43,578人となっている。

表 路線バスの利用者数の推移

路 線		H29.10 ～H30.9	H30.10 ～R1.9	R1.10 ～R2.9	R2.10 ～R3.9	R3.10 ～R4.9
広域 路線 バス	鹿児島（金生町）～山川桟橋	141,452	144,360	101,137	91,566	97,789
	なのはな館～東大川	90,399	90,122	73,341	72,268	70,888
	いわさきホテル～武家屋敷入口	51,654	51,548	41,857	39,700	39,497
市内 路線 バス	知林ヶ島入口～池田湖	64,969	63,814	46,400	46,055	43,578
	活お海道～開聞駅前	43,437	30,888	23,542	22,534	22,974
	指宿駅前～開聞駅前（R4.9で廃止）	34,150	36,561	30,950	30,892	28,106
総 数		426,061	417,293	317,227	303,015	302,832

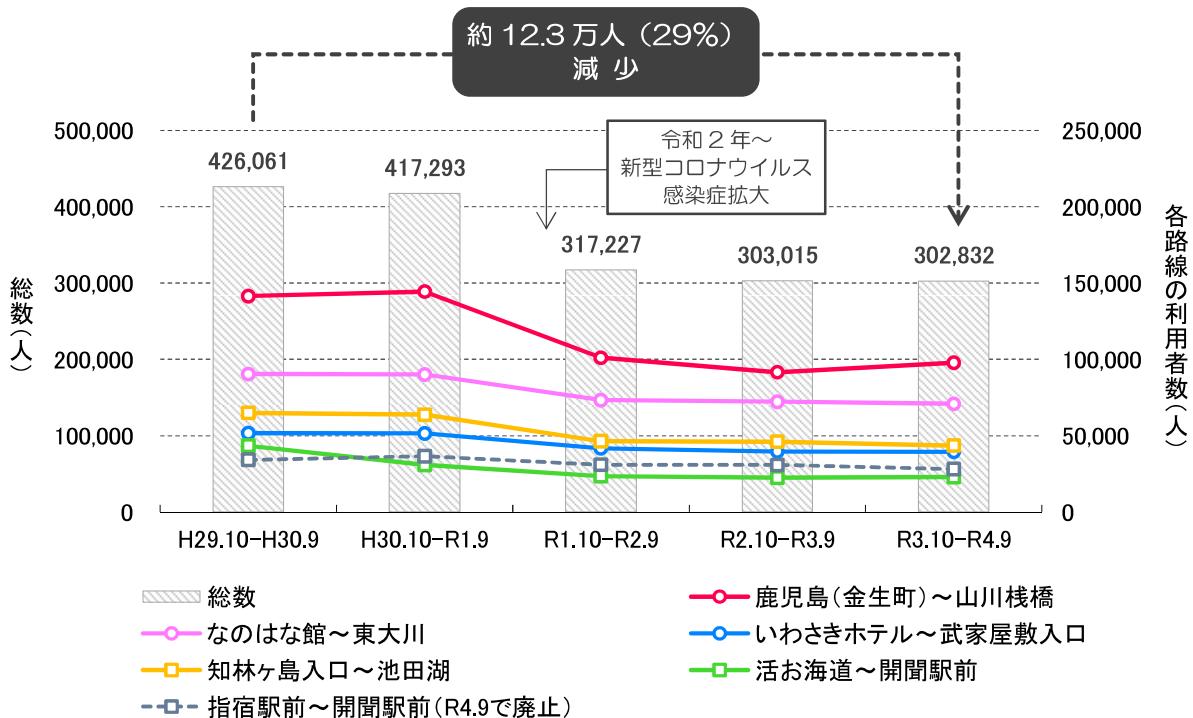


図 路線バスの利用者数の推移

出典：鹿児島交通株提供資料

(2) コミュニティバス「イッシャーバス」の利用者数

イッシャーバスの利用者数は緩やかな増加傾向にあり、令和4年度は5,376人となっている。

路線別では、「小牧～ニシムタ指宿店線（小牧線）」は微増傾向で、令和4年度は2,289人、「川尻～なのはな館線（徳光・鰐線）」は横ばい状況が続き、令和4年度は3,041人となっている。

表 イッシャーバスの利用者数の推移

路線名	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)
小牧～ニシムタ指宿店線 (小牧線※)	1,755	2,151	2,289
川尻～なのはな館線 (徳光・鰐線※)	2,994	2,978	3,041
開聞循環線 (~R3.10まで)	122	34	—
イッシャーバス連絡線 (~R4.9まで)	194	155	46
総数	5,065	5,318	5,376

※「小牧線」、「徳光・鰐線」：R2.4～R4.9

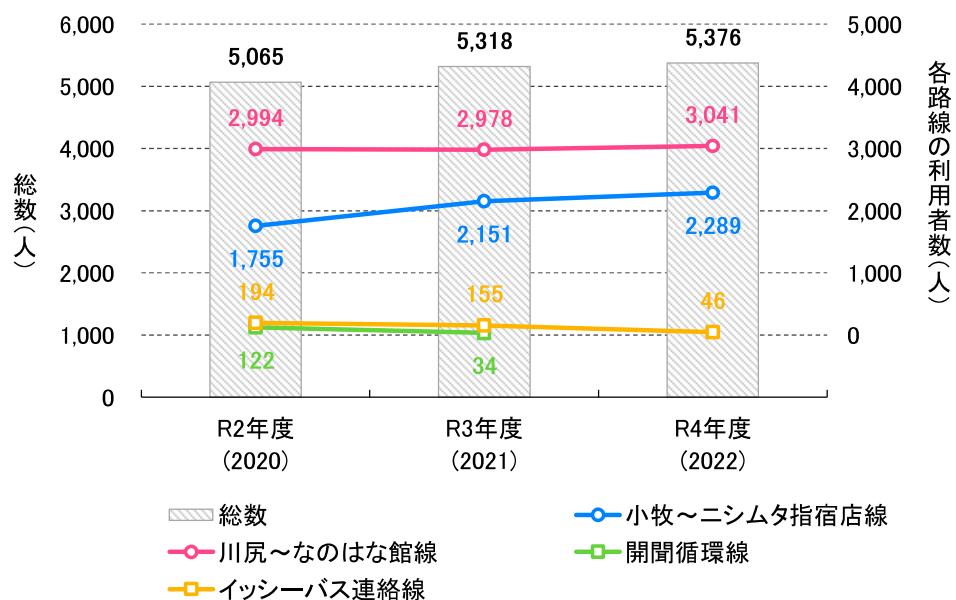


図 イッシャーバスの利用者数の推移

出典：指宿市

①「小牧～ニシムタ指宿店線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、「ニシムタ指宿店行き」では「2便」が最も多く、679人/年となっている。また、「八幡神社前行き」も同様に「2便」が最も多く、307人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「10月」が223人/月で最も多く、次いで「3月」が221人/月、「8月」が214人/月となっている。

方 面	便	運 行 時 間	運 行 日
ニシムタ指宿店行き	1便	7:59 ~ 9:12	月・水・金曜日
	2便	10:59 ~ 12:12	
	3便	14:59 ~ 16:12	
八幡神社前行き	1便	9:33 ~ 10:46	
	2便	13:33 ~ 14:46	
	3便	16:33 ~ 17:46	

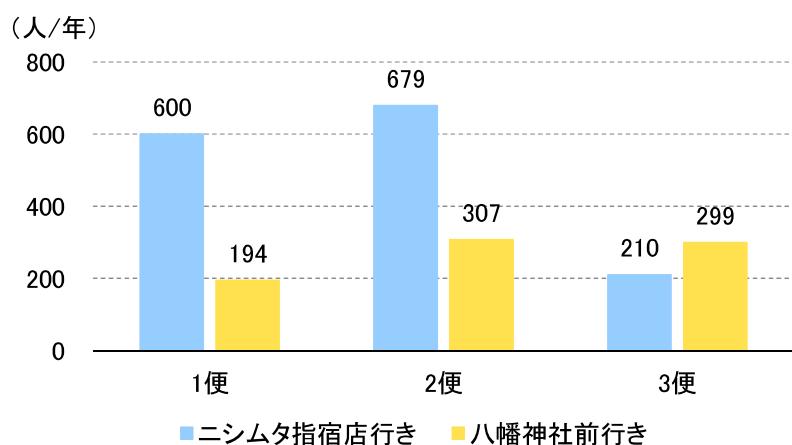


図 「小牧～ニシムタ指宿店線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

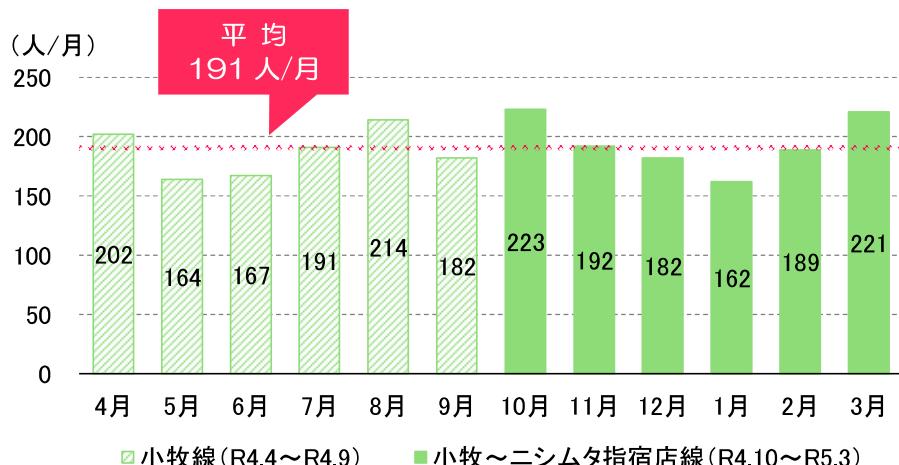


図 「小牧～ニシムタ指宿店線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

② 「川尻～なのはな館線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、「なのはな館行き」では「2便」が最も多く、865人/年となっている。また、「フラワーパーク行き」も同様に「2便」が最も多く、534人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「10月」が302人/月で最も多く、次いで「12月」が297人/月、「1月」が289人/月となっている。

方 面	便	運 行 時 間	運 行 日
なのはな館行き	1便	8:04 ~ 8:56	火・木・土曜日
	2便	11:04 ~ 11:56	
	3便	15:04 ~ 15:56	
フラワーパーク行き	1便	9:30 ~ 10:22	
	2便	13:30 ~ 14:22	
	3便	16:40 ~ 17:32	

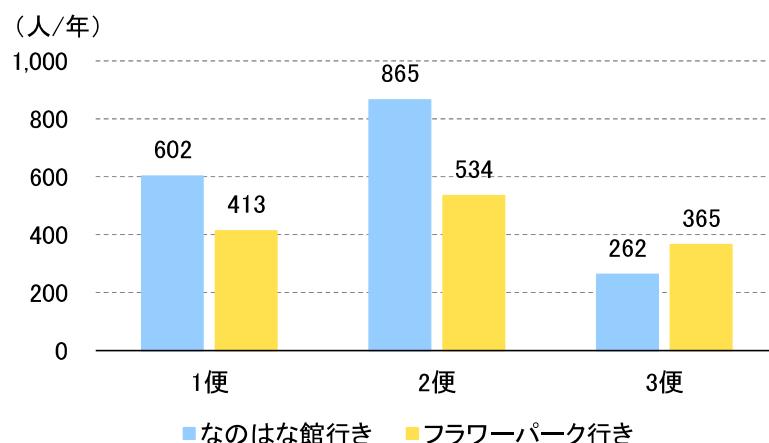


図 「川尻～なのはな館線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

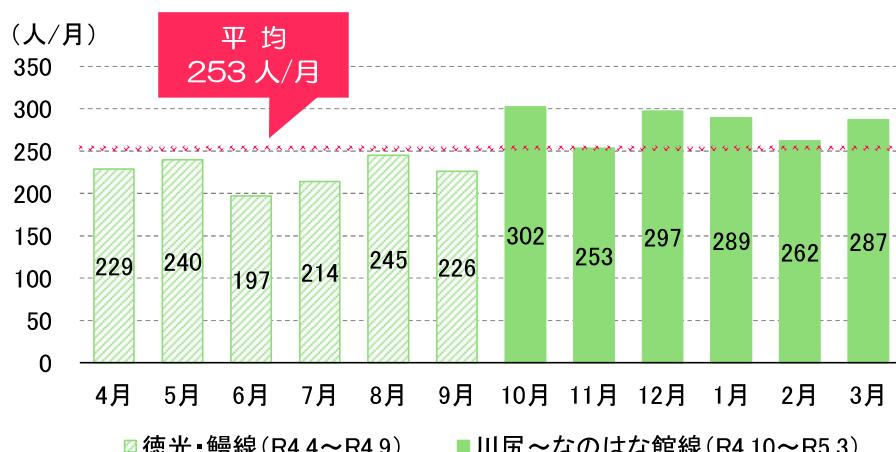


図 「川尻～なのはな館線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

(3) 予約型乗合タクシー「あいタク」の利用者数

「あいタク」の利用者数は年々増加傾向にあり、令和4年度は1,951人なっている。運行を開始した令和2年度と比較すると、790人（68%）増加している。

令和4年度の路線別の利用者数は、「魚見線」が953人で最も多く、次いで「池田線」が360人、「鰐線」が316人となっている。

表 「あいタク」の利用者数の推移

路線	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	備考
畠久保・西方線	172	189	188	
池田線	282	258	360	
魚見線	588	1,070	953	
鰐線	—	—	316	2022年10月から運行開始
尾下線	119	121	111	
開聞線	—	18	23	2021年11月から運行開始
総数	1,161	1,656	1,951	

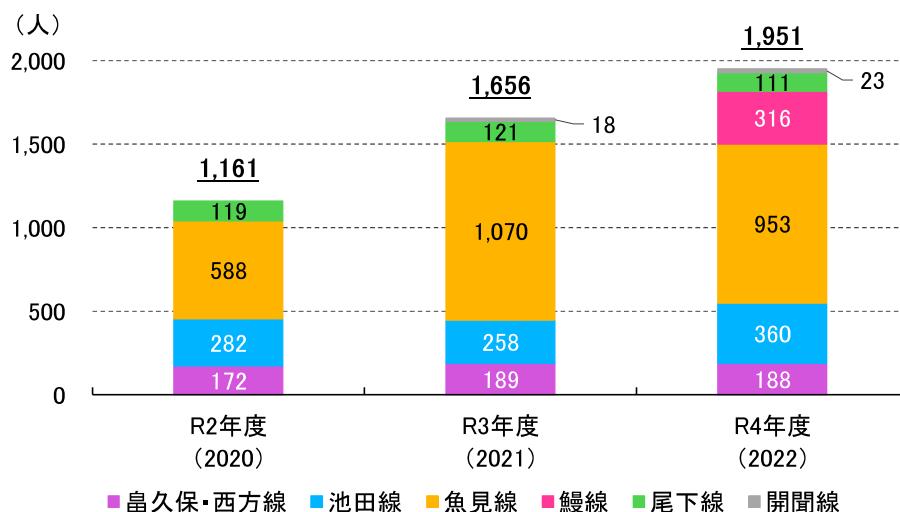


図 「あいタク」の利用者数の推移

出典：指宿市

①「畠久保・西方線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、上り（1便）が82人/年で最も多く、次いで下り（1便）が55人/年、下り（2便）が35人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「4月」が25人/月で最も多く、次いで「5月」が21人/月、「10月」が20人/月となっている。

便		運行時間	運行日
上り	1便	9:00 ~	月・水・金曜日
	2便	11:00 ~	
下り	1便	11:00 ~	
	2便	13:00 ~	
	3便	15:00 ~	

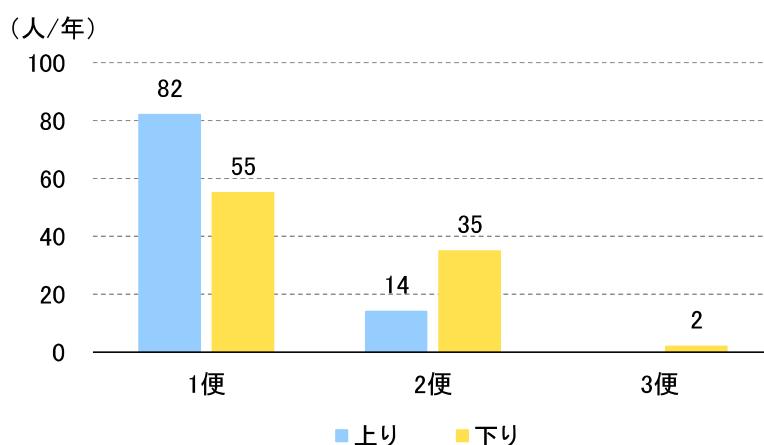


図 「畠久保・西方線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

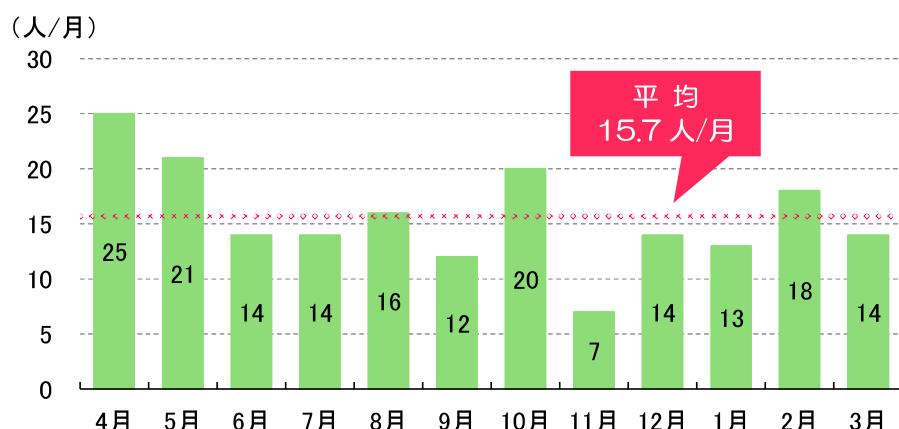


図 「畠久保・西方線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

②「池田線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、上り（1便）が134人/年で最も多く、次いで下り（3便）が90人/年、上り（2便）が61人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「12月」が60人/月で最も多く、次いで「10月」が46人/月、「3月」が41人/月となっている。

便		運行時間	運行日
上り	1便	9:00～	火・木・土曜日
	2便	11:00～	
下り	1便	11:00～	
	2便	13:00～	
	3便	15:00～	

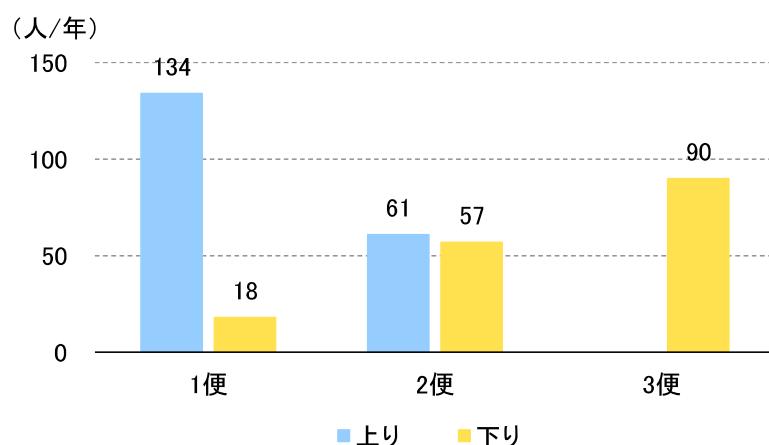


図 「池田線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市



図 「池田線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

③「魚見線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、上り（1便）が290人/年で最も多く、次いで下り（2便）が230人/年、下り（1便）が211人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「12月」が92人/月で最も多く、次いで「5月」が91人/月、「6月」が90人/月となっている。

便		運行時間	運行日
上り	1便	9:00 ~	月・水・金曜日
	2便	11:00 ~	
下り	1便	11:00 ~	
	2便	13:00 ~	
	3便	15:00 ~	

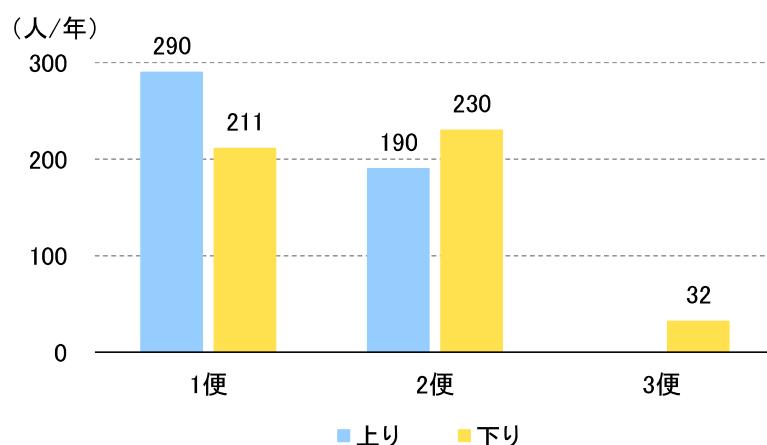


図 「魚見線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

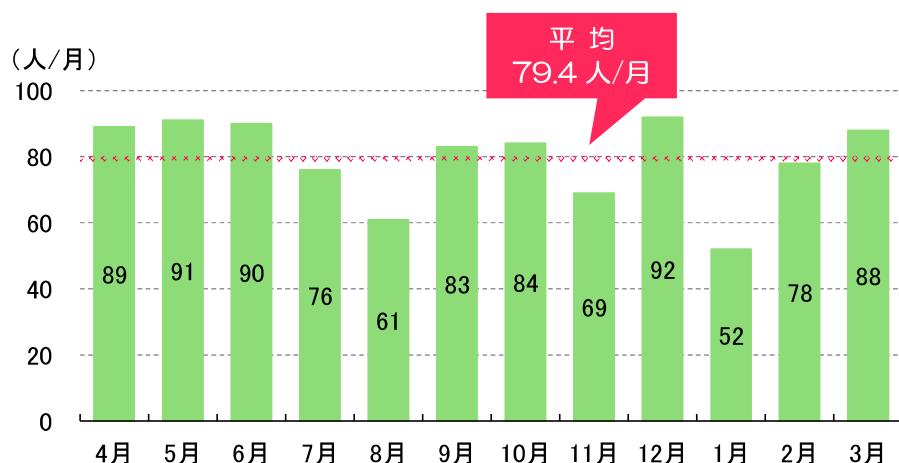


図 「魚見線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

④「鰻線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、上り（1便）が129人/年で最も多く、次いで下り（3便）が62人/年、下り（1便）が59人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「3月」が83人/月で最も多く、次いで「12月」が60人/月、「10月」が47人/月となっている。

便		運行時間	運行日
上り	1便	9:00～	火・木・土曜日
	2便	11:00～	
下り	1便	11:00～	
	2便	13:00～	
	3便	15:00～	

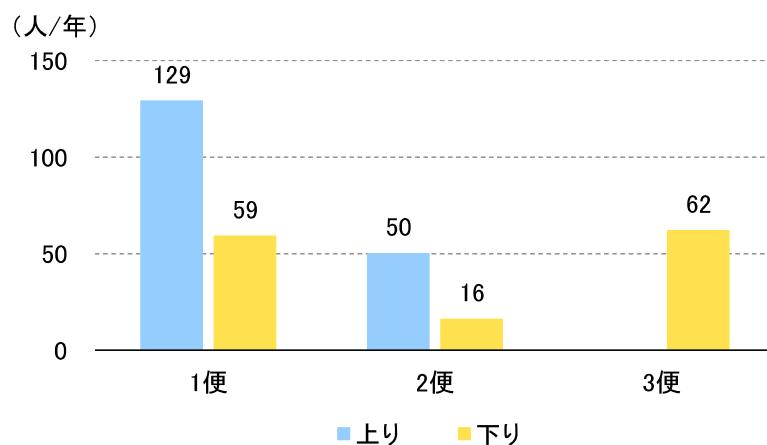


図 「鰻線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

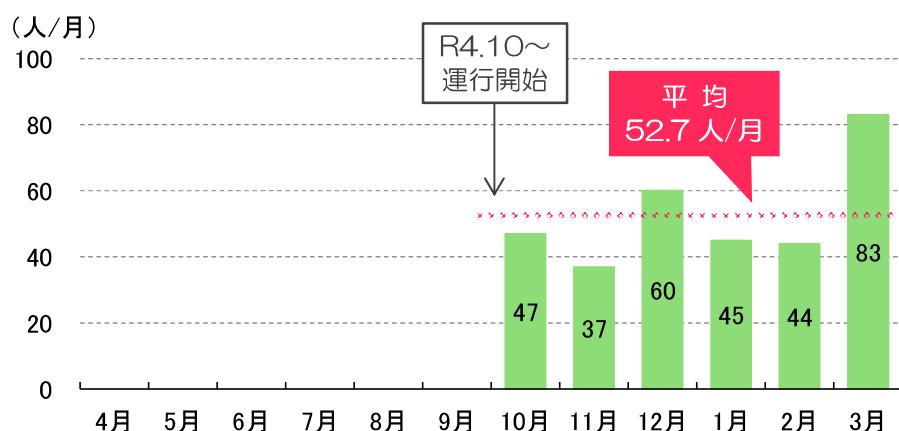


図 「鰻線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

⑤「尾下線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、上り（1便）が54人/年で最も多く、次いで下り（1便）が51人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「3月」が19人/月で最も多く、次いで「5月」と「2月」が12人/月となっている。

便		運行時間	運行日
上り	1便	9:00 ~	月・水・金曜日
	2便	11:00 ~	
下り	1便	11:00 ~	
	2便	13:00 ~	
	3便	15:00 ~	

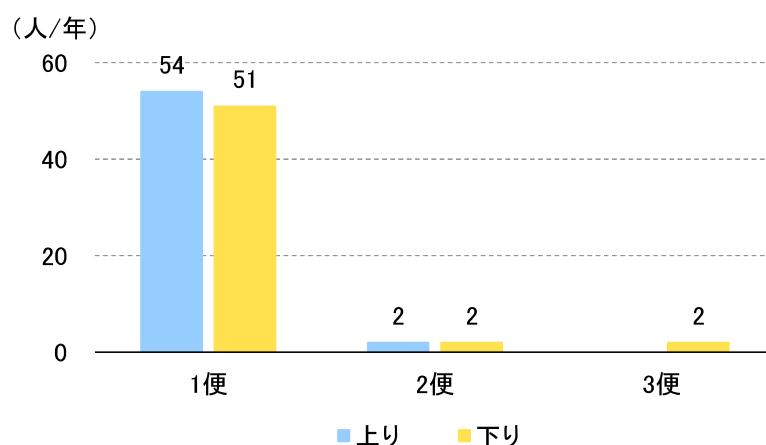


図 「尾下線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市



図 「尾下線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

⑥「開闢線」の利用者数

■便別利用者数

令和4年度の便別利用者数は、上り（1便）が12人/年で最も多く、次いで下り（1便）が7人/年、下り（2便）が4人/年となっている。

■月別利用者数

令和4年度の月別利用者数は、「6月」が6人/月で最も多く、次いで「7月」と「12月」が4人/月となっている。

便		運行時間	運行日
上り	1便	9:00 ~	<u>開闢十町区域</u> 月・木曜日
	2便	11:00 ~	
	3便	13:00 ~	
下り	1便	10:00 ~	<u>仙田・上野区域</u> 火・金曜日 <u>川尻区域</u> 水・土曜日
	2便	12:00 ~	
	3便	14:00 ~	

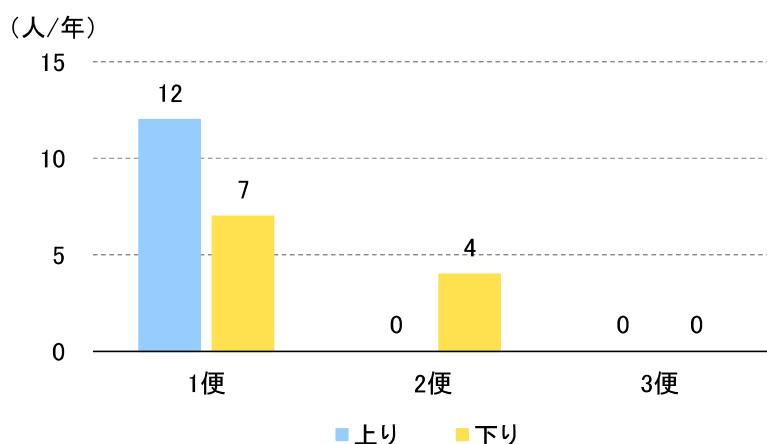


図 「開闢線」の便別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

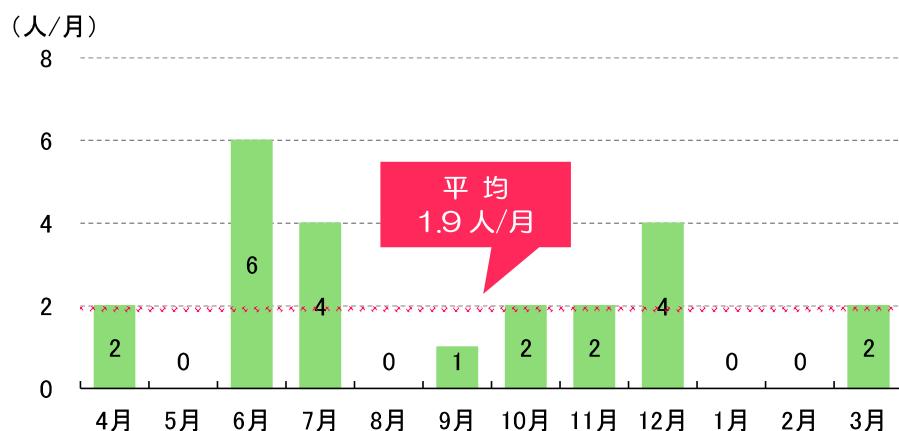


図 「開闢線」の月別利用者数（令和4年度）

出典：指宿市

(4) JR指宿枕崎線の利用者数

市内JR駅の乗車人数は近年減少傾向が続いている。令和4年度において市内で最も利用が多い駅は指宿駅で511人/日、次いで薩摩今和泉駅の390人/日、二月田駅の311人/日となっている。一方、山川駅以西では運行本数が減るため、利用者も大きく落ち込んでいる。

また、JR指宿枕崎線の「鹿児島中央駅」⇒「指宿駅」では、平成23年の九州新幹線全線開業に合わせて観光列車「指宿のたまて箱」を運行しており、日中3往復の運行は観光客に人気となっている。

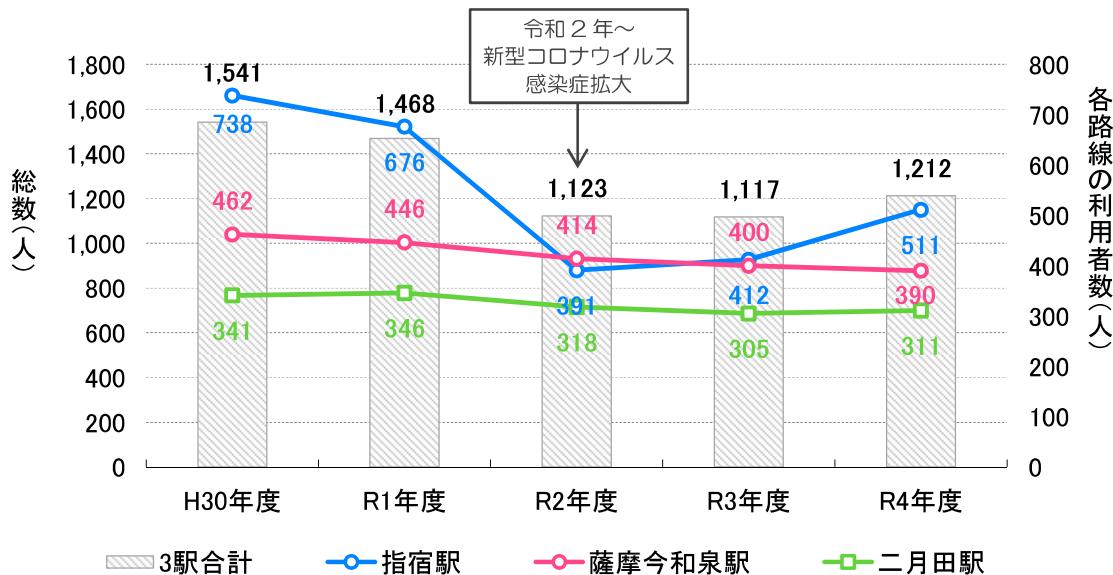


図 JR指宿枕崎線の利用者数の推移

出典：駅別乗車人員上位300駅（JR九州）

(5) フェリー（山川港～根占港）の利用者数

フェリーなんきゅう（山川港～根占港）の利用者数は、平成30年をピークに減少に転じ、令和3年は34,100人となっている。

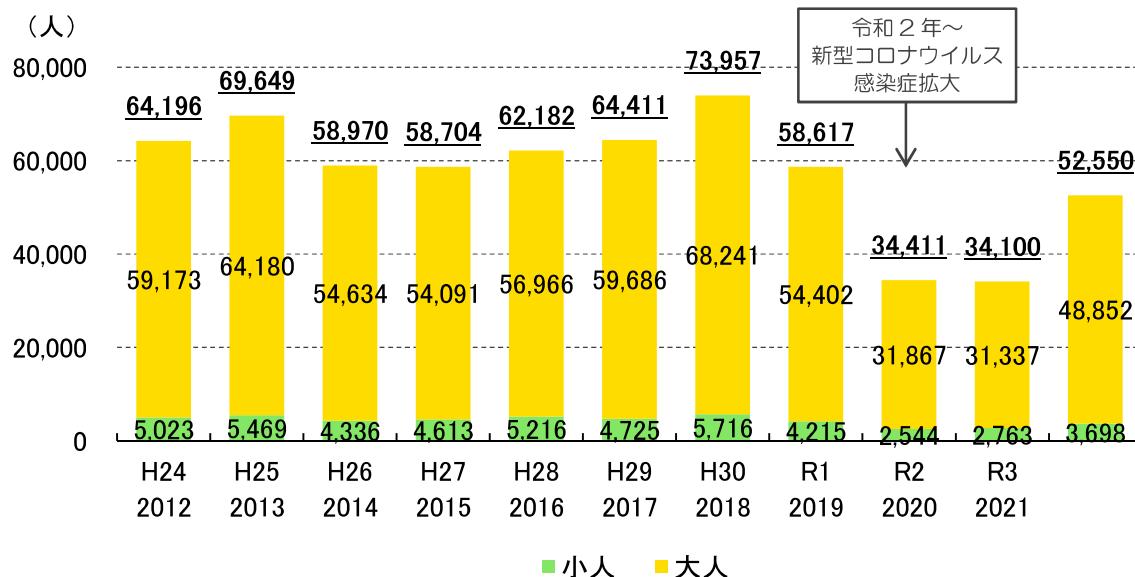


図 フェリーなんきゅう（山川港～根占港）の利用者数の推移

出典：統計いぶすき

3-3. 公共交通の居住人口カバーの状況

(1) 鉄道及び路線バスによる人口カバー状況

令和2年国勢調査の250mメッシュを基に、鉄道（JR指宿枕崎線）の駅から半径500m、路線バス（鹿児島交通株式会社）のバス停から半径300mをカバー圏として設定し、居住人口に対する公共交通カバー率の算定を行った。

算定の結果、本市の鉄道及び路線バスによる居住人口カバー率は55%となっている。地域別では「山川地域」が71%で最も高く、次いで「開聞地域」が60%、「指宿地域」が50%となっている。

地 域	(A) R2国勢調査総人口	(B) 公共交通カバー人口	(B) / (A) 公共交通カバー率
指宿市 計	39,011人	21,582人	55%
指宿地域	26,122人	13,003人	50%
山川地域	7,881人	5,595人	71%
開聞地域	5,008人	2,984人	60%

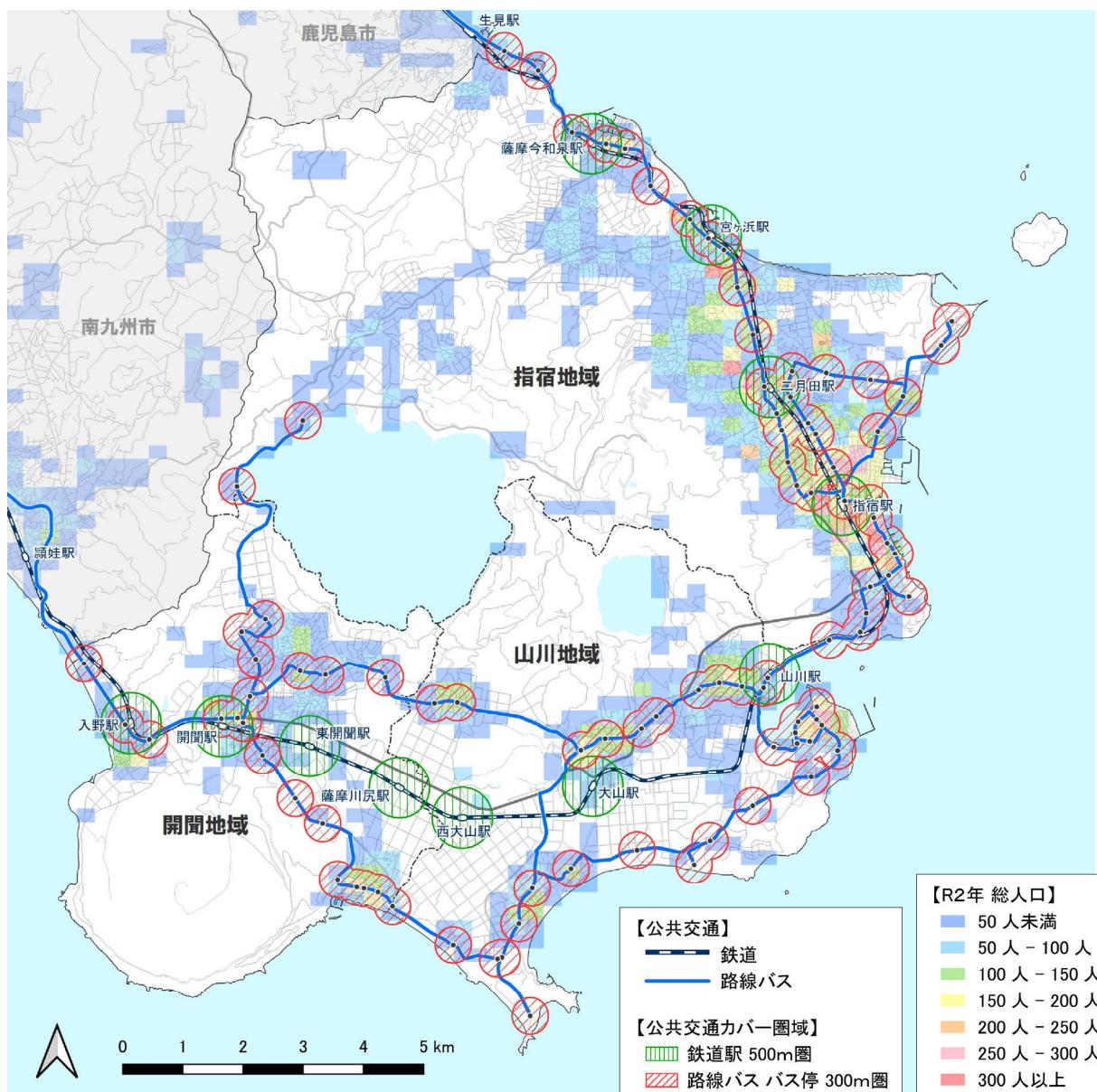


図 指宿市の公共交通（鉄道・路線バス）の居住人口カバーの状況

(2) 公共交通全体による人口カバー状況

前頁で作成した鉄道及び路線バスのカバー圏に、「イッシャーバス」のバス停のカバー圏（バス停から半径 300m）と「あいタク」のカバー圏（運行対象地区）を加えて、公共交通全体によるカバー率の算定を行った。

算定の結果、本市の公共交通全体の居住人口カバー率は 80%となり、鉄道及び路線バスのカバー率から大幅に上昇した。

地 域	(A) R2国勢調査総人口	(B) 公共交通カバー人口	(B) / (A) 公共交通カバー率
指宿市 計	39,011人	31,346人	80%
指宿地域	26,122人	20,360人	78%
山川地域	7,881人	5,978人	76%
開聞地域	5,008人	5,008人	100%

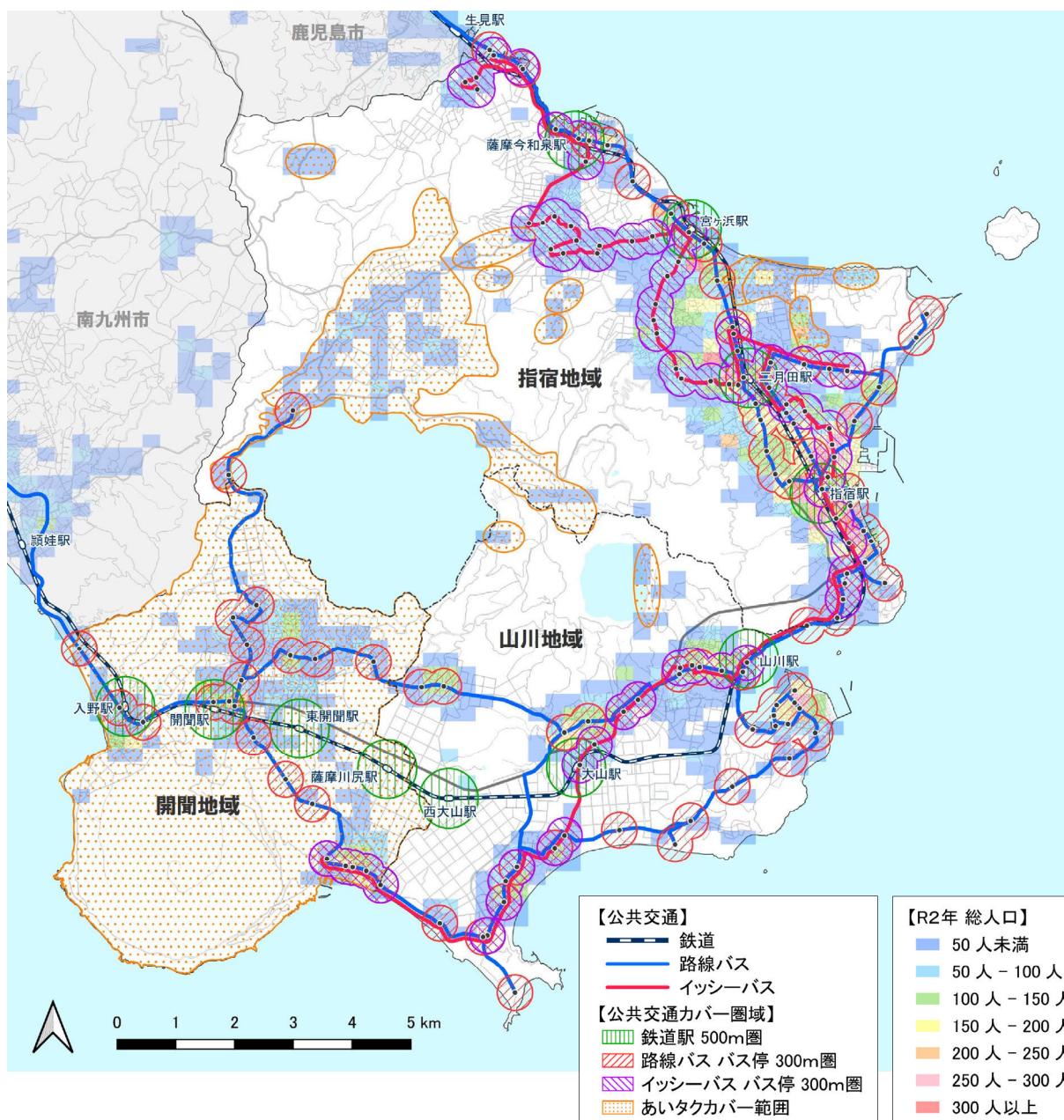


図 指宿市の公共交通全体の居住人口カバーの状況

3-4. 公共交通に対する財政負担状況

(1) 年度別公共交通経費の推移

本市の公共交通に対する財政負担額は、ほぼ横ばいで推移しており、令和4年度は1,920万円である。内訳は、「イッシーバス」が1,357万円(71%)で最も多く、次いで「あいタク」が286万円(16%)、「路線バス」が246万円(13%)となっている。

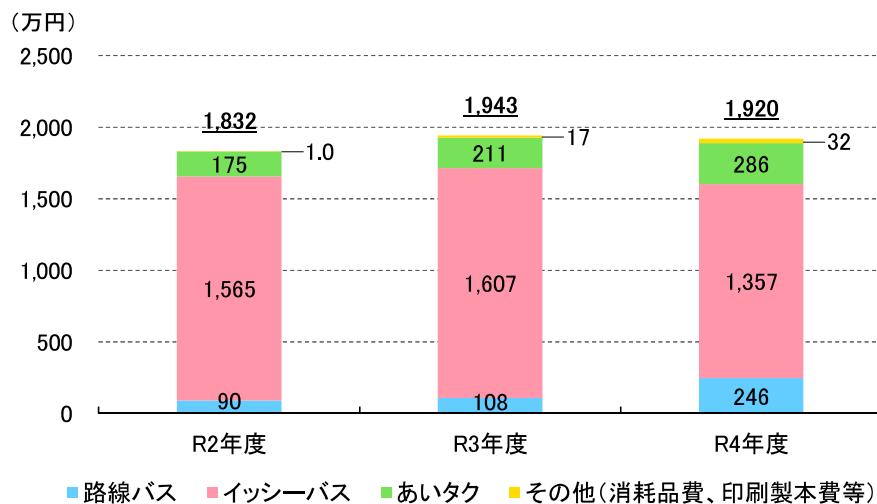


図 公共交通に対する財政負担額の推移

出典：指宿市

また、公共交通による収入は増加傾向にあり、令和4年度は前年度から約31万円(14%)増加して252万円となっている。また、その内訳は、イッシーバスの運賃収入が126万円で最も多く、次いで、路線バスの回数券の販売収入が83万円、「あいタク」の運賃収入が44万円で、収支率は13.1%となっている。

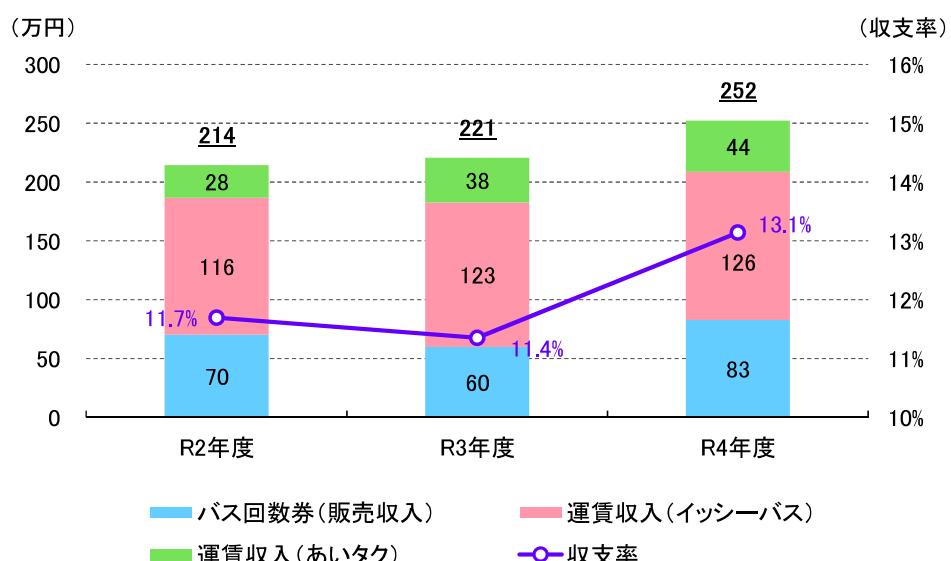


図 公共交通による収入・収支率の推移

出典：指宿市

(2) 路線バスに対する負担額

令和4年度の路線バスに対する負担額は、前年度より138万円増加して246万円で、その内訳は、「地域間幹線確保維持費補助金」が123万円で最も多く、次いで「バス回数券（鹿児島交通㈱へ支払）」が116万円となっている。

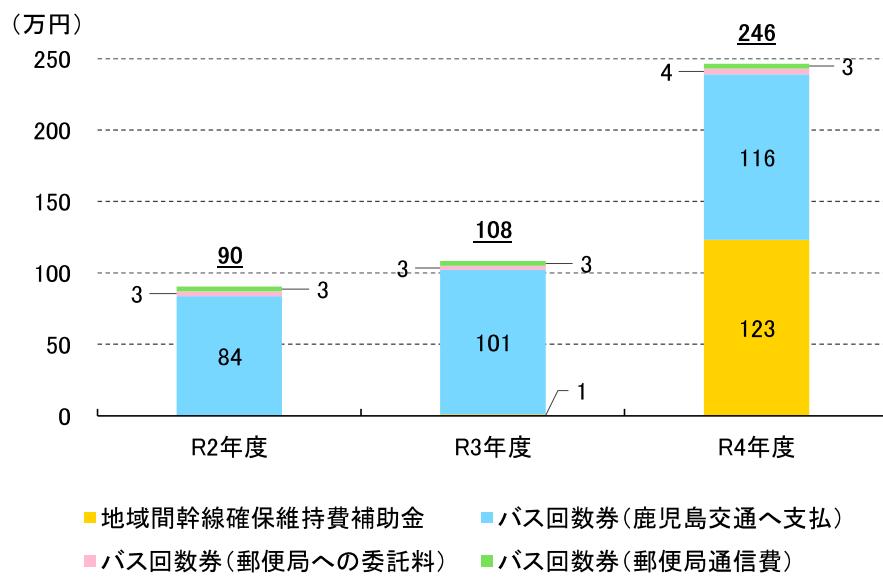


図 路線バスに対する負担額の推移

出典：指宿市

(3) イッシーバスに対する負担額

イッシーバスに対する負担額は、「イッシーバス委託料（鹿児島交通(株)分）」はほぼ横ばい状況で、1,100万円台で推移しているが、「開聞循環線・イッシーバス連絡線の運行経費」は「開聞循環線」及び「イッシーバス連絡線」の廃止により大幅に減少し、令和4年度のイッシーバスに対する負担額の合計は、前年度から約250万円(16%)減少して1,357万円となっている。

一方で、イッシーバスの運賃収入はほぼ横ばい状況で、約120万円程度で推移しており、令和4年度は126万円となっている。また、損益は1,357万円の赤字となっている。

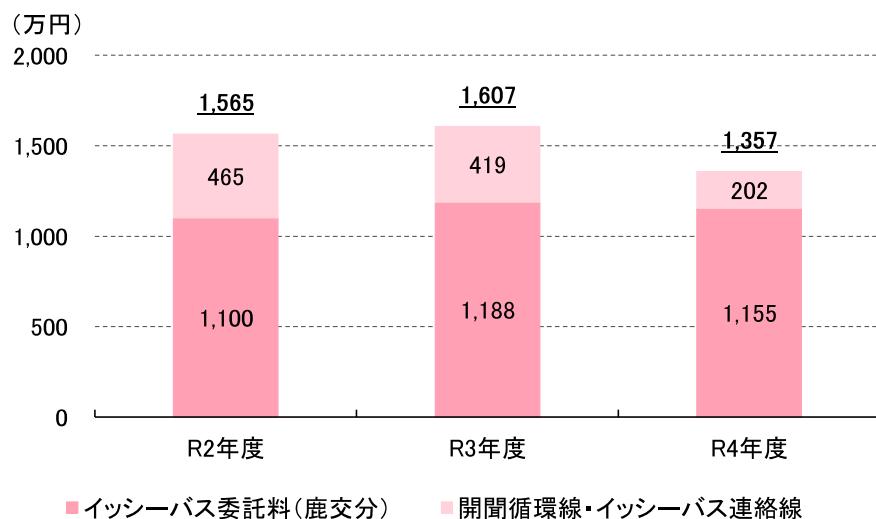


図 イッシーバスに対する負担額の推移

出典：指宿市

※「開聞循環線」は令和3年10月で廃止、「イッシーバス連絡線」は令和4年9月で廃止

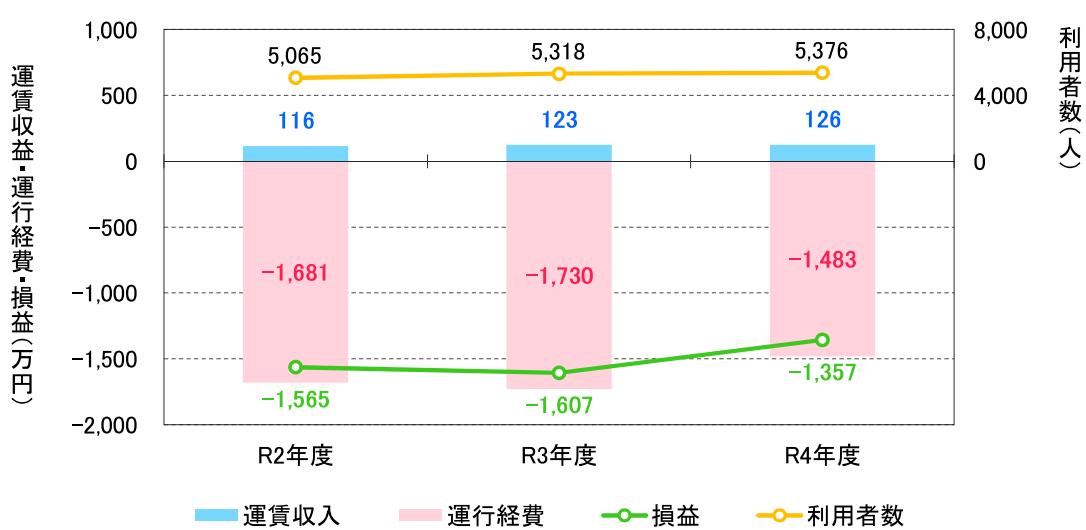


図 イッシーバスの運賃収入・運行経費・損益の推移

出典：指宿市

(4) 「あいタク」に対する負担額

「あいタク」の運賃収入は緩やかな増加傾向にあり、令和4年度は前年度より約6万円(15%)増加して44万円となっている。一方、運行経費も年々増加傾向にあり、令和4年度は前年度より約81万円(33%)増加して330万円となっている。また、損益は286万円の赤字となっている。

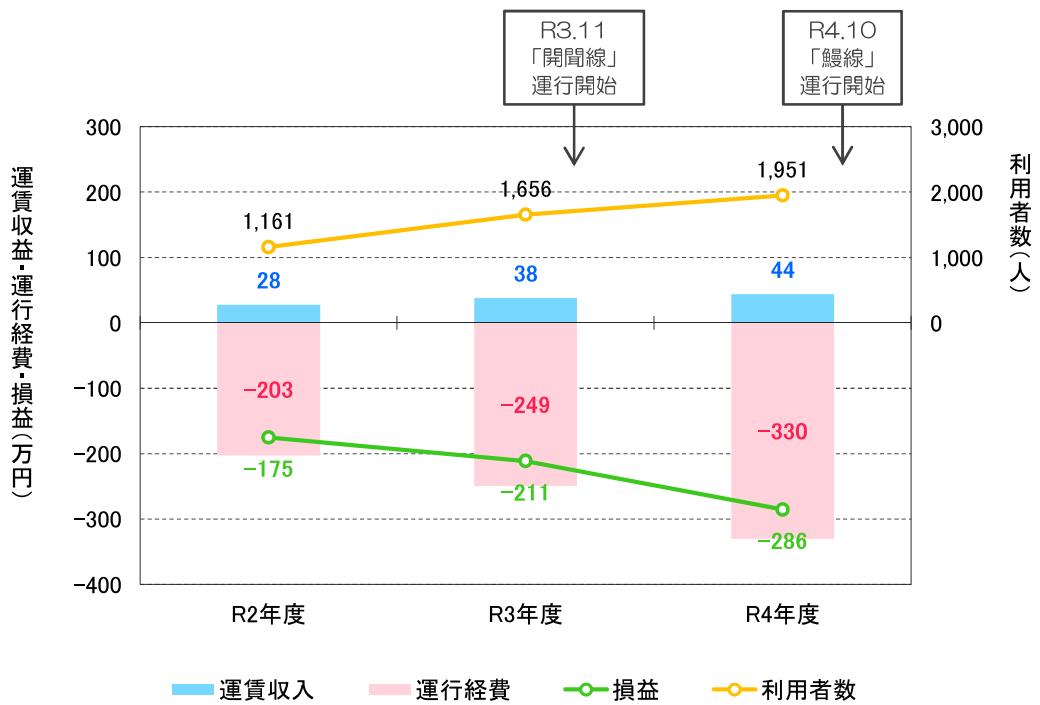


図 「あいタク」の運賃収入・運行経費・損益の推移

出典：指宿市

4. 上位関連計画

4-1. 第二次指宿市総合振興計画 後期基本計画

策定年次	令和3年3月
計画目的	総合振興計画は、総合的なまちづくりの計画であり、目指すべきまちの将来像を描き、まちづくりの目標を明確にする、本市のまちづくりの羅針盤となる。また、市民や事業者との協働によるまちづくりを進めるための指針であり、地域の均衡ある発展と、今後の新たな時代環境に柔軟に対応することを目的として策定する。
計画期間	基本構想：平成28（2016）年度～令和7（2025）年度までの10年間 後期基本計画：令和3（2021）年度～令和7（2025）年度までの5年間
公共交通に 関連する 事項	<p>【社会基盤】利便性に優れた快適なまち</p> <h4>4. 公共交通体系の充実</h4> <p><現状と課題></p> <ul style="list-style-type: none">● JR指宿枕崎線をはじめ、鹿児島市や鹿児島空港などを結ぶバス路線、大隅半島への海上ルートである山川・根占航路、指宿と種子屋久間を結ぶ高速船など、多種多様な公共交通手段があるが、自家用車の普及に伴い、公共交通機関の利用者は減少しつつあり、維持・存続に向けた取り組みが求められている。● JR指宿枕崎線については、JR薩摩今和泉駅からJR入野駅まで市内に11の駅があり、学生等にとって重要な交通手段になっている。● また、九州新幹線鹿児島ルートの全線開業や「指宿のたまご（いふたま）」の運行により、指宿-博多間、指宿-新大阪間が大幅に時間短縮されたことから、今後さらに、指宿市までの特急列車等の充実やJR山川駅以南の輸送力の強化が求められる。● 高齢者や通勤・通学者にとって重要な交通手段である路線バスや、地域に定着している市内循環バス、薩摩半島と大隅半島を結ぶ山川・根占航路等は、本市の観光振興や物流にとって重要な交通手段であり、利用促進に努める必要がある。 <p><基本方針></p> <ul style="list-style-type: none">● 市民の利便性向上や観光客の円滑な移動方法の維持に向け、モビリティ・マネジメント*により、鉄道やバス、タクシー、フェリー等の利用促進に努めるとともに、関係機関の協力を得ながら公共交通機関の安定運行（航）を推進する。 ※モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み <p><主要施策の概要></p> <ul style="list-style-type: none">① JR指宿枕崎線の輸送力強化 JR九州や関係自治体と連携し、観光特急の増結や在来線の増便など、JR指宿枕崎線の輸送力強化に向けた取り組みを推進する。② バス路線の維持・存続 高齢者など、交通弱者にとって重要な交通手段である路線バスについては、国や県などの関係機関と連携した維持・存続に努める。また、市内循環バスについては、利用促進を図るとともに、効率的な運行に努める。 なお、きめ細かな移動サービスができるタクシーを活用し、鉄道やバスと結節する環境整備に努める。③ 山川・根占航路等の利用促進 関係機関と連携し、航路の利用促進を図るとともに、山川・根占航路の安定運航に努める。また、種子島・屋久島地域との連携を図り、指宿と種子屋久間を結ぶ高速船の利用促進に努める。④ 交通結節点の環境整備 鉄道やバス、タクシー、フェリー等の乗り継ぎ地点や停留所の待合環境等の改善、整備に努める。

4-2. 第二次指宿市定住自立圏共生ビジョン

策定年次	令和3年3月																		
計画目的	指宿市定住自立圏の将来像には、本圏域におけるまちづくりの最上位計画である「第二次指宿市総合振興計画」の将来都市像「豊かな資源が織りなす食と健幸のまち」を掲げ、各地域がそれぞれの個性や特性を生かし、役割分担しながら一層連携を強化するとともに、圏域全体の活性化に取り組み、全ての市民が健康で、ふるさとに愛と誇りを持ち、住んでよかったと思える圏域づくりを進める。																		
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度までの5年間																		
	<p style="background-color: red; color: white; padding: 5px;">4 定住自立圏形成方針に基づき推進する具体的取り組み</p> <p>(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <p>ア 公共交通機関の充実</p> <p><取組内容></p> <p>●民間路線バスやJR路線の維持・確保に努めるとともに、市内循環バス（イッシーバス）のより効率的で、各地域の特性や住民ニーズに合った交通体系のあり方や、市民に分かりやすい路線図及び時刻表の工夫並びに周知のあり方、民間路線バスや観光利用等との効果的な連携のあり方等を調査・検討しながら、新たな公共交通体系の構築を目指す。</p> <p><具体的な事業></p> <p>① 指宿市地域公共交通維持事業（仮称）</p> <p>平成29年度から取り組んできた「新たな交通体系構築事業」を引き継ぎ、市民がより利用しやすい効果的な運用や、各地域の課題を調査・研究を継続し、将来に渡って維持し、持続可能な地域公共交通の運行を目指す。</p> <p style="text-align: center;">成果目標（KPI）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">指標</th> <th style="text-align: center;">基準値（R2）</th> <th style="text-align: center;">目標値（R7）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">地域公共交通維持事業の利用者数（該当年度）</td> <td style="text-align: center;">9,000人</td> <td style="text-align: center;">9,000人</td> </tr> </tbody> </table> <p>② 地域間幹線系統確保維持補助金</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱、鹿児島県バス運行対策費補助金交付要綱及び指宿市地域間幹線系統確保維持費補助金交付要綱の規定に基づき、経常赤字が見込まれる地域幹線バス系統を運行する補助対象事業者に対し、補助金を交付する。</p> <p style="text-align: center;">成果目標（KPI）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">指標</th> <th style="text-align: center;">基準値（R2）</th> <th style="text-align: center;">目標値（R7）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">地域幹線バス路線数（指宿市関連路線）のうち本事業による赤字支援路線数（該当年度）</td> <td style="text-align: center;">6路線中 0路線</td> <td style="text-align: center;">6路線中 0路線</td> </tr> </tbody> </table> <p>③ 山川駅簡易業務委託事業</p> <p>平成28年4月から無人駅となった山川駅について、鉄道事業者から委託を市が受け、駅利用者の利便性や駅周辺環境の維持を図るために、山川駅における簡易業務及び駅舎トイレ清掃業務を行う。</p> <p style="text-align: center;">成果目標（KPI）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">指標</th> <th style="text-align: center;">基準値（R2）</th> <th style="text-align: center;">目標値（R7）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">山川駅委託業務売上（該当年度）</td> <td style="text-align: center;">687千円 (R2.4～R3.1)</td> <td style="text-align: center;">750千円</td> </tr> </tbody> </table>	指標	基準値（R2）	目標値（R7）	地域公共交通維持事業の利用者数（該当年度）	9,000人	9,000人	指標	基準値（R2）	目標値（R7）	地域幹線バス路線数（指宿市関連路線）のうち本事業による赤字支援路線数（該当年度）	6路線中 0路線	6路線中 0路線	指標	基準値（R2）	目標値（R7）	山川駅委託業務売上（該当年度）	687千円 (R2.4～R3.1)	750千円
指標	基準値（R2）	目標値（R7）																	
地域公共交通維持事業の利用者数（該当年度）	9,000人	9,000人																	
指標	基準値（R2）	目標値（R7）																	
地域幹線バス路線数（指宿市関連路線）のうち本事業による赤字支援路線数（該当年度）	6路線中 0路線	6路線中 0路線																	
指標	基準値（R2）	目標値（R7）																	
山川駅委託業務売上（該当年度）	687千円 (R2.4～R3.1)	750千円																	

4-3. 指宿市都市計画マスタープラン

策定年次	平成25年11月（部分改定：平成29年9月）				
計画目的	<p>都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称であり、都市計画を効果的・効率的に進めるため、市民の意見を反映させながら、長期的な視点に立ち、都市の将来像を実現するための方針を、総合的かつ一体的に定めるものである。</p> <p>概ね20年後の本市のあるべき姿を考え、その実現に向けて都市づくりを進めていくための指針となることを目的として策定する。</p>				
計画期間	平成25（2013）年度～令和15（2033）年度までの概ね20年間				
公共交通に 関連する 事項	<p>第3章 都市づくりの課題</p> <p>6. 観光・交通に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●JR指宿駅（いぶたま運行開始）、JR西大山駅（JR日本最南端の駅）、JR薩摩川尻駅以外のJR各駅の利用者数が減少している。 ●JR指宿枕崎線については、通勤通学者のための増便や、運行時間帯の改善、観光列車の更なる広報・周知活動などで利用促進を図る必要がある。 ●薩摩半島と大隅半島を結ぶ重要な航路である山川一根占航路については、採算性がとれるように利用促進を図る必要がある。 <p>第4章 全体構想</p> <p>2. 都市づくりの基本方針《部門別整備方針》</p> <p>(3) 都市施設の整備方針</p> <p>② 鉄道等公共交通（交通連携）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●陸上、船舶、鉄道交通の相互連携による、機能性の高い交通ネットワークの形成を図る。 ●JRの各駅については、駅前広場、駐車場、駐輪場等の整備を推進し、交通結節機能及び利便性の向上に努める。 ●JR指宿枕崎線、路線バス、市内循環バスなどの利用促進に努め、渋滞解消や都市環境の改善につながる交通手段の転換を図るとともに、交通手段の少ない地域での利用しやすい公共交通機関のあり方について調査・検討を行う。 ●駅周辺においては、鉄道利用者への交通サービス施設として、パークアンドライドの実践と駅周辺の中心市街地活性化につながる公共駐車場・駐輪場の整備に努める。 ●歩道の設置、自転車道との区分などにより、歩行者が安心して通行できる安全な歩行者空間の整備を進め、バリアフリー化について市民と交通事業者、行政等が一体となって推進する。 <p>第5章 地域別構想</p> <p>(3) 地域整備方針</p> <p>② 都市施設（道路、公園、下水、河川、その他ごみ処理場、火葬場等）</p> <table border="1"> <tr> <td>北指宿地域</td><td>・市役所の最寄り駅であるJR二月田駅は、東口広場の整備を促進し、更なる利便性の向上を図る。</td></tr> <tr> <td>山川地域</td><td>・広域的な公共交通のネットワーク性を高め、乗り継ぎ環境の強化を図る。 ・地域内のJR各駅周辺では、事業者との協働により、パークアンドライド、キスアンドライドのための適切な駐車場・駐輪場整備を推進する。</td></tr> </table>	北指宿地域	・市役所の最寄り駅であるJR二月田駅は、東口広場の整備を促進し、更なる利便性の向上を図る。	山川地域	・広域的な公共交通のネットワーク性を高め、乗り継ぎ環境の強化を図る。 ・地域内のJR各駅周辺では、事業者との協働により、パークアンドライド、キスアンドライドのための適切な駐車場・駐輪場整備を推進する。
北指宿地域	・市役所の最寄り駅であるJR二月田駅は、東口広場の整備を促進し、更なる利便性の向上を図る。				
山川地域	・広域的な公共交通のネットワーク性を高め、乗り継ぎ環境の強化を図る。 ・地域内のJR各駅周辺では、事業者との協働により、パークアンドライド、キスアンドライドのための適切な駐車場・駐輪場整備を推進する。				

4-4. 都市計画区域マスタープラン（鹿児島県策定）

策定年次	平成16年5月
基本理念	<p>■指宿都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 「世界に誇れる観光のまち環境温泉保養都市・指宿」を基本理念として、都市づくりを目指すこととし、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を新たに定めるものである。</p> <p>■山川都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 「魅力ある山川をめざして」を基本理念として、都市づくりを目指すこととし、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を新たに定めるものである。</p> <p>■開聞都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 開聞都市計画区域においては、「美しい自然、心豊かな人、活力に満ちた生きがいのある町“かいもん”」を基本理念として、都市づくりを目指すこととし、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を新たに定めるものである。</p>
公共交通に 関連する 事項	<p>■ 指宿都市計画区域</p> <p>2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>① 交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p>a 基本方針</p> <p>ア 交通体系の整備の方針 高齢社会に対応し、公的交通機関の機能の向上や、バリアフリーに配慮した安全な歩行者空間の確保による交通弱者の移動手段の容易性を確保する必要がある。</p> <p>○健常者、身体障害者、高齢者、年少者の誰もが安全で快適な移動ができるよう、鉄道、バス、自動車等の適正な役割分担のもと、総合的な交通体系を計画する。</p> <p>■ 山川都市計画区域</p> <p>2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>① 交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p>a 基本方針</p> <p>ア 交通体系の整備の方針 鉄道、バス等の公共交通機関は、モータリゼーションの進展により利用者の減少が見られるが、住民の高齢化に伴い移動手段としてその重要性が高まっていることから、利用促進を図るとともに、その総合的な交通体系の検討が必要である。</p> <p>○今後の交通需要に対しては、道路の整備と維持を進めるとともに、総合的な交通体系の検討を行う。</p>

4-5. 新市建設計画

策定年次	令和2年12月（一部改訂）						
計画目的	市町村の合併の特例に関する法律に基づき、指宿市、山川町及び開聞町（以下「関係市町」という。）の合併に際し、関係市町の住民に対して新市の将来に関するビジョンを与え、住民が合併の適否を判断するための材料であり、また、合併後の新市のまちづくりを総合的かつ効果的に推進することを目的とし、よって、本計画を実現することにより、関係市町の速やかな一体化を促進し、住民福祉の向上と新市全体の均衡ある発展を図ろうとするものである。						
計画期間	平成18（2006）年度～令和7（2025）年度までの20年間						
公共交通に 関連する 事項	<p>第3章 新市建設の基本方針</p> <p>2 新市の都市像</p> <p>(2) 都市構造</p> <p>② 地域連携ライン（市域内の連携）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新市内での交流を促進し、新市の一体感を生み出すために、新市内の幹線となる道路・交通網の整備充実を図る。 ●市内の移動の円滑化を図るためにバス路線の見直しおよび充実を図る。 <p>4 分野別振興方向</p> <p>(1) 社会基盤</p> <p>道路・交通網については、産業活動や観光活動を支える重要な基盤であるとともに、市民生活を支える重要なインフラである。特に、新市域における道路・交通網の整備は、住民の一体感の醸成に向けた交流や円滑な移動の実現をめざした整備を進める。</p> <p>第4章 新市建設の根幹となる事業（分野別基本計画）</p> <p>1. 社会基盤</p> <p>(1) 生活・産業・観光のインフラとしての道路・交通網の確立</p> <p>交通網については、観光客ならびに住民などの利便性向上に向け、JRのダイヤ改正や駅の整備等に努めるとともに、市内の移動の円滑化を図るためのコミュニティバスの運行及びバス路線の充実を図る。</p> <p>【道路・交通網の確立】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策項目</th><th>主な事業等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通体系 の充実</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・指宿駅の多彩な機能を有する複合ビル化 ・山川駅の周辺整備の推進 ・JRの複線化の促進 ・JR指宿枕崎線の新幹線との連携 ・市街地と各観光地を結ぶ交通システムの導入 </td></tr> <tr> <td>高齢社会に向けた 道路・交通網 の整備</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・各地域を結ぶバス路線の充実 ・地域循環バスの導入 </td></tr> </tbody> </table>	施策項目	主な事業等	公共交通体系 の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・指宿駅の多彩な機能を有する複合ビル化 ・山川駅の周辺整備の推進 ・JRの複線化の促進 ・JR指宿枕崎線の新幹線との連携 ・市街地と各観光地を結ぶ交通システムの導入 	高齢社会に向けた 道路・交通網 の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域を結ぶバス路線の充実 ・地域循環バスの導入
施策項目	主な事業等						
公共交通体系 の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・指宿駅の多彩な機能を有する複合ビル化 ・山川駅の周辺整備の推進 ・JRの複線化の促進 ・JR指宿枕崎線の新幹線との連携 ・市街地と各観光地を結ぶ交通システムの導入 						
高齢社会に向けた 道路・交通網 の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域を結ぶバス路線の充実 ・地域循環バスの導入 						

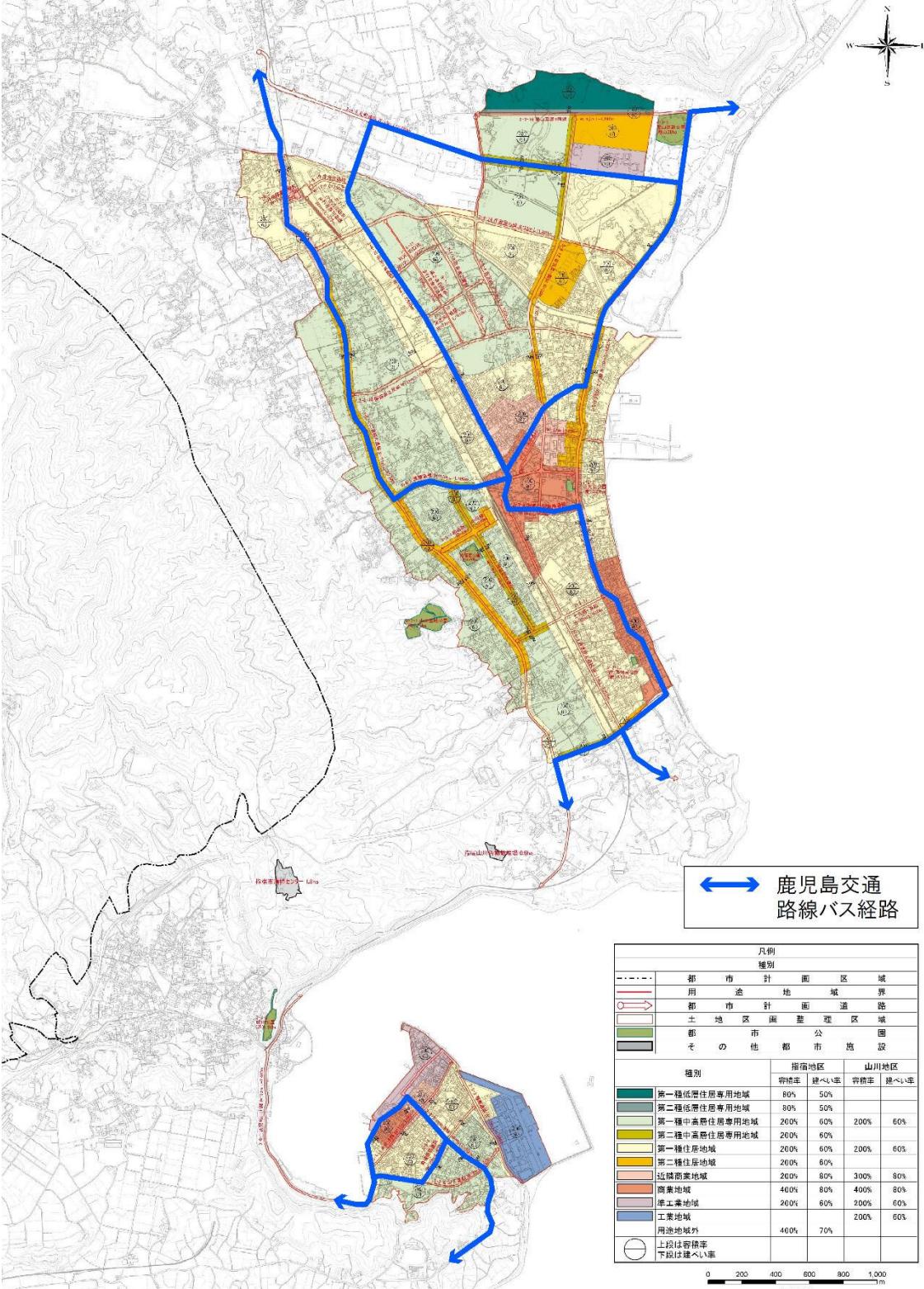
4-6. 指宿市過疎地域持続的発展計画

策定年次	令和5年3月（変更版）															
計画目的	<p>本市が目指すべきまちづくりについて、新市建設計画や第二次総合振興計画で示されているとおり、温泉や肥沃な大地等の恵まれた自然環境を守りながら、これらが生み出す魅力ある「食」や「健康」を様々な分野に生かしていくことが重要であると考える。</p> <p>よって、すべての市民が健康で、ふるさとに愛と誇りを持ち、住んでよかつたと思えるまちづくりを進めることを目的として策定する。</p>															
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度までの5年間															
公共交通に 関連する 事項	<p>第5章 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>1 現況と問題点</p> <p>(2) 交通機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ○過疎化の進行に伴い、本市の公共交通機関の利用者は減少傾向にあり、その結果、民間事業者が経営する採算が合わない交通路線は、縮小や廃止の事態に陥っており、高齢者や交通弱者をはじめとする地域住民の円滑な移動に支障をきたしている。 ○JRは通学や通勤、通院など住民の日常生活において重要な役割を果たしているが、自家用車の普及や少子化による学生数の減少などによって採算性が悪いことから、列車の便数が以前より減ってきていている。それに伴って、列車や施設の改善が図られないという悪循環になっている。 ○バス路線については、地域住民の日頃の生活に無くてはならないものであるため、国の制度を活用して維持補助金を交付するとともに、路線バスの空白地へ市内循環バスや乗合タクシーを運行させるなどして、地域住民への交通手段の確保に努めていく必要がある。 ○山川・根占航路については、平成23年3月から民間により運航されているがそれが過疎地域である薩摩半島と大隅半島の南端を結ぶ重要な航路であることから、維持・存続に向けて取り組む必要がある。 <p>2 その対策</p> <p>(2) 交通機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通網については、沿線住民・観光客等の利便性向上に向け、JRのダイヤ改正の要望や駅の整備・利用促進などに努めるほか、JR九州や関係自治体と連携し、観光特急の増結や在来線の増便など、JR指宿枕崎線の輸送力強化に向けた取り組みを推進する必要がある。 ○また、市内の移動の円滑化を図るためにバス路線の維持・充実を図る。特に、市内循環バスや予約型乗合タクシーについては、地域住民の声を聞きながら、細やかな路線見直しを行い、気軽に利用できる交通手段として継続していく。併せて、待合環境の整備を行う。 ○山川・根占航路は、薩摩半島と大隅半島の産業振興や交流促進などに不可欠な航路であることから、両半島と連携して運航の維持・存続に向けて努力する。 <p>3 計画</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>持続的発展 施策区分</th> <th>事業名 (施策名)</th> <th>事業内容</th> <th>実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">4 交通施設の整備、 交通手段の確保</td> <td rowspan="2">(9) 過疎地域持続的 発展特別事業 公共交通</td> <td>市内循環バス等運行事業 ・交通弱者対策として運行する循環バスや、乗合タクシーを旅客輸送事業者に委託する。</td> <td>指宿市</td> </tr> <tr> <td>山川・根占航路運航推進協議会 負担金事業 ・海の国道である山川・根占航路の利用促進を図る目的で設置する協議会へ負担金を拠出する。</td> <td>協議会</td> </tr> <tr> <td>(10) その他</td> <td>駅簡易業務委託業務費</td> <td>指宿市</td> </tr> </tbody> </table>			持続的発展 施策区分	事業名 (施策名)	事業内容	実施主体	4 交通施設の整備、 交通手段の確保	(9) 過疎地域持続的 発展特別事業 公共交通	市内循環バス等運行事業 ・交通弱者対策として運行する循環バスや、乗合タクシーを旅客輸送事業者に委託する。	指宿市	山川・根占航路運航推進協議会 負担金事業 ・海の国道である山川・根占航路の利用促進を図る目的で設置する協議会へ負担金を拠出する。	協議会	(10) その他	駅簡易業務委託業務費	指宿市
持続的発展 施策区分	事業名 (施策名)	事業内容	実施主体													
4 交通施設の整備、 交通手段の確保	(9) 過疎地域持続的 発展特別事業 公共交通	市内循環バス等運行事業 ・交通弱者対策として運行する循環バスや、乗合タクシーを旅客輸送事業者に委託する。	指宿市													
		山川・根占航路運航推進協議会 負担金事業 ・海の国道である山川・根占航路の利用促進を図る目的で設置する協議会へ負担金を拠出する。	協議会													
	(10) その他	駅簡易業務委託業務費	指宿市													

4-7. 指宿市観光ビジョン

策定年次	令和5年3月
計画目的	本市観光の活性化と観光消費額の拡大を図り、豊かな観光資源を活かした持続可能な社会の実現を目指していくために、人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大等により刻々と変化する環境に対応しながら、市民・事業者・行政が一体となって取り組むべき観光振興に関する施策の方向性を明らかにし、その実現に向けた指針となるよう新たに策定する。
計画期間	令和5（2023）年度～令和9（2027）年度までの5年間
第3章 指宿市の観光における現状と課題.	
1 指宿市の観光の特性	
(1) 指宿市の観光の現状	
公共交通に 関連する 事項	○本市は、世界に類を見ない「天然砂むし温泉」をはじめ、豊富に湧出する温泉を筆頭に、開聞岳、長崎鼻、池田湖、知林ヶ島等の国立公園に指定される美しい自然や生産量日本一のオクラやソラマメ、鰹本枯本節に代表される食、そして、一足早い春の訪れを告げる「いぶすき菜の花マラソン大会」や「いぶすき菜の花マーチ」「いぶすきフラフェスティバル」といった大規模イベント等を通じて地域一体となつてもてなす、ホスピタリティにあふれる人柄等、豊富な地域資源に恵まれています。
	○また、平成23年（2011年）3月の九州新幹線全線開業、特急「指宿のたまて箱」の運行開始により、県外から本市までのアクセスが容易になつており、さらに、平成24年（2012年）の台湾からの直行便の就航や、平成26年（2014年）以降の香港線や韓国線のLCCの就航等、鹿児島空港への国際線の発着が増加し、インバウンドのアクセス環境も改善されてきている。
	○一方で、本市には、眺めて楽しむだけの物見遊山的な観光地が多いのが実情です。また、二次交通アクセスの整備等がまだまだ不十分で、周遊性が高いとは言えない。
	○JR指宿駅周辺については、温泉地への玄関口でありながら、そのイメージは弱く、まち歩きやナイトタイム観光等、インバウンドを含め最近の旅行ニーズに十分に応えられていない。
	第4章 ビジョンのコンセプト及び基本戦略
	3 基本戦略の内容
(2) 基本戦略ごとのアクションプランと具体的施策	
基本戦略1 また来たくなる観光地づくり	
アクションプラン1-(3) 交通アクセスの改善（充実）	
	観光スポットが市内全域に点在している本市においては、交通の利便性向上が必要不可欠である。本市を訪れる観光客が円滑に周遊できるよう、本市の玄関口であるJR指宿駅を中心とした観光スポット等への交通アクセスの改善や、自家用車で訪問する観光客がさらに利用しやすい環境整備を行うことにより、観光客の観光地への来訪、及び観光地間をつなぐ交通手段の利用促進を図るとともに、観光客がストレスなく周遊できる交通環境の改善に取り組む。
	<u>具体的施策① 既存環境の改善</u>
	<u>具体的施策② 移動するプロセスを楽しむ仕組みの構築</u>

4-8. 指宿都市計画用途地域指定

概要	<p>指宿市では、指宿市街地と山川市街地に用途地域が指定されており、商業系用途は、指宿市街地では指宿駅および砂むし会館周辺、山川市街地では道の駅活お海道周辺となっている。また、その他は幹線道路沿いに住居系用途が指定されており、公共交通の骨格軸設定の際は配慮が必要となる。</p>																																																																																							
 <p>The map displays the Chikuzen area with various urban planning zones outlined in different colors (e.g., green, yellow, red) and patterns. A thick blue line traces a route through the area, labeled as the '鹿児島交通路線バス経路' (Kagoshima Kotsu Bus Route). A compass rose indicates cardinal directions (N, S, E, W). A scale bar at the bottom right shows distances from 0 to 1,000 meters.</p> <table border="1" data-bbox="976 1590 1357 2010"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡例</th> <th colspan="2">種別</th> </tr> <tr> <th colspan="2">都 市 計 画 区 域</th> <th colspan="2"></th> </tr> <tr> <th>都 市 用 地 域</th> <th>都 市 計 画 道 路</th> <th>山 川 地 区</th> <th>指 宿 地 区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都 市 計 画 道 路</td> <td>都 市 計 画 道 路</td> <td>指 宿 地 区</td> <td>山 川 地 区</td> </tr> <tr> <td>土 地 区 域</td> <td>土 地 区 域</td> <td>指 宿 地 区</td> <td>山 川 地 区</td> </tr> <tr> <td>都 市 公 園</td> <td>都 市 公 園</td> <td>指 宿 地 区</td> <td>山 川 地 区</td> </tr> <tr> <td>そ の 他 都 市 施 設</td> <td>そ の 他 都 市 施 設</td> <td>指 宿 地 区</td> <td>山 川 地 区</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>指 宿 地 区</td> <td>山 川 地 区</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>容積率</td> <td>建へ小字</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>80%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">第一種低層住居専用地域</td> <td>80%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">第二種低層住居専用地域</td> <td>200%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">第一種中高層住居専用地域</td> <td>200%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">第二種中高層住居専用地域</td> <td>200%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">第一種住居地域</td> <td>200%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">第二種住居地域</td> <td>200%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">近隣商業地域</td> <td>200%</td> <td>300%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">商業地域</td> <td>400%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">準工業地域</td> <td>200%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">工業地域</td> <td>400%</td> <td>200%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">用途地域外</td> <td>400%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>上段は容積率 下段は建へ小字</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	凡例		種別		都 市 計 画 区 域				都 市 用 地 域	都 市 計 画 道 路	山 川 地 区	指 宿 地 区	都 市 計 画 道 路	都 市 計 画 道 路	指 宿 地 区	山 川 地 区	土 地 区 域	土 地 区 域	指 宿 地 区	山 川 地 区	都 市 公 園	都 市 公 園	指 宿 地 区	山 川 地 区	そ の 他 都 市 施 設	そ の 他 都 市 施 設	指 宿 地 区	山 川 地 区			指 宿 地 区	山 川 地 区			容積率	建へ小字			80%	50%	第一種低層住居専用地域		80%	50%	第二種低層住居専用地域		200%	60%	第一種中高層住居専用地域		200%	60%	第二種中高層住居専用地域		200%	60%	第一種住居地域		200%	60%	第二種住居地域		200%	80%	近隣商業地域		200%	300%	商業地域		400%	80%	準工業地域		200%	60%	工業地域		400%	200%	用途地域外		400%	60%			上段は容積率 下段は建へ小字	
凡例		種別																																																																																						
都 市 計 画 区 域																																																																																								
都 市 用 地 域	都 市 計 画 道 路	山 川 地 区	指 宿 地 区																																																																																					
都 市 計 画 道 路	都 市 計 画 道 路	指 宿 地 区	山 川 地 区																																																																																					
土 地 区 域	土 地 区 域	指 宿 地 区	山 川 地 区																																																																																					
都 市 公 園	都 市 公 園	指 宿 地 区	山 川 地 区																																																																																					
そ の 他 都 市 施 設	そ の 他 都 市 施 設	指 宿 地 区	山 川 地 区																																																																																					
		指 宿 地 区	山 川 地 区																																																																																					
		容積率	建へ小字																																																																																					
		80%	50%																																																																																					
第一種低層住居専用地域		80%	50%																																																																																					
第二種低層住居専用地域		200%	60%																																																																																					
第一種中高層住居専用地域		200%	60%																																																																																					
第二種中高層住居専用地域		200%	60%																																																																																					
第一種住居地域		200%	60%																																																																																					
第二種住居地域		200%	80%																																																																																					
近隣商業地域		200%	300%																																																																																					
商業地域		400%	80%																																																																																					
準工業地域		200%	60%																																																																																					
工業地域		400%	200%																																																																																					
用途地域外		400%	60%																																																																																					
		上段は容積率 下段は建へ小字																																																																																						

5. 地域ニーズの把握

5-1. 自治会長アンケート調査

(1) 調査概要

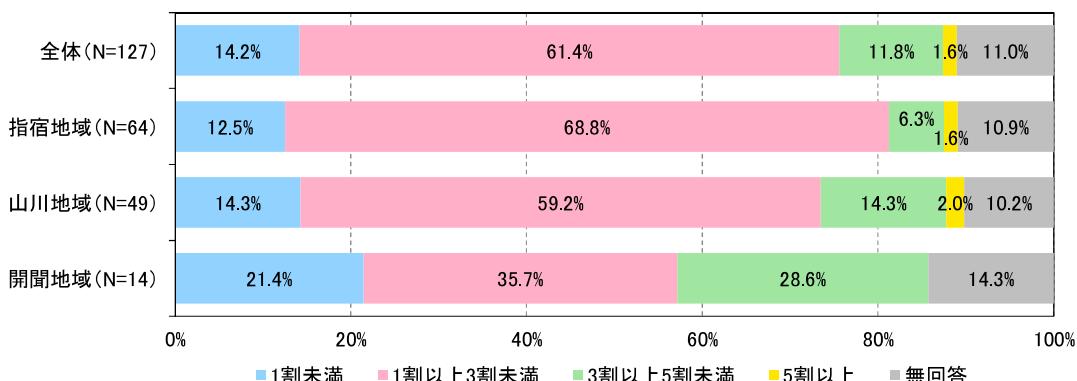
調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、主に高齢者の要望を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	自治会長（200 地区）
調査方法	アンケート調査（郵送配布・郵送回収）
実施期間	令和5年7月18日(火)～7月31日(月)（2週間）

(2) 調査結果

■回答者属性

- 自治会長200人に対し、約6割の127人から回答を得た。
- 交通弱者が5割以上いると回答した自治会は全体で1.6%であった。地域別に見ると、特に開闇地域で交通弱者の割合が高い傾向にある。

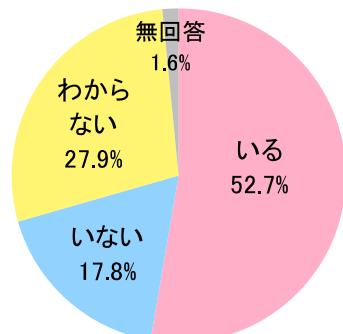
問1-2. 交通弱者



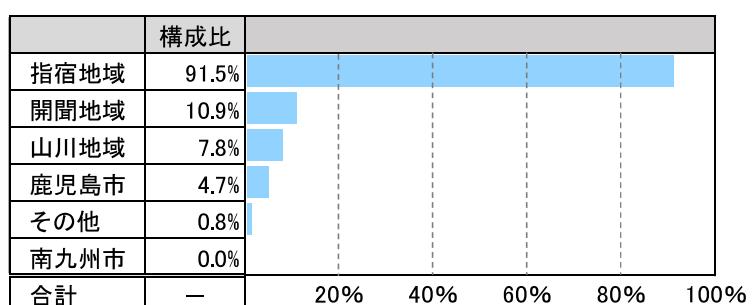
■外出目的・公共交通の利用状況

- 日常の外出において、公共交通を利用される方は半数以上に上り、外出の目的地は指宿地域が9割以上と最も多かった。

問2-2. 公共交通を日常的に利用している方



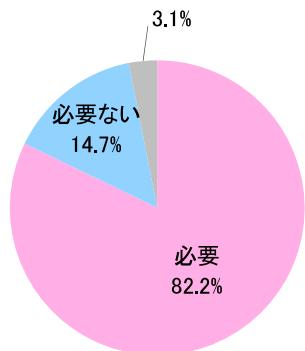
問2-3. 日常生活の目的地



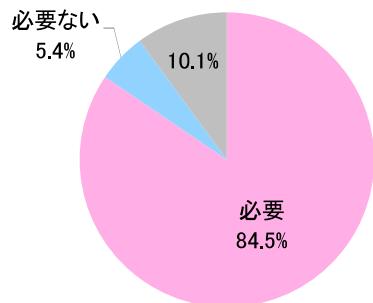
■公共交通の必要性

- 公共交通について、「今」も「将来」においても「必要」と回答した人が8割以上であった。

問 3-1. 公共交通の必要性【今】



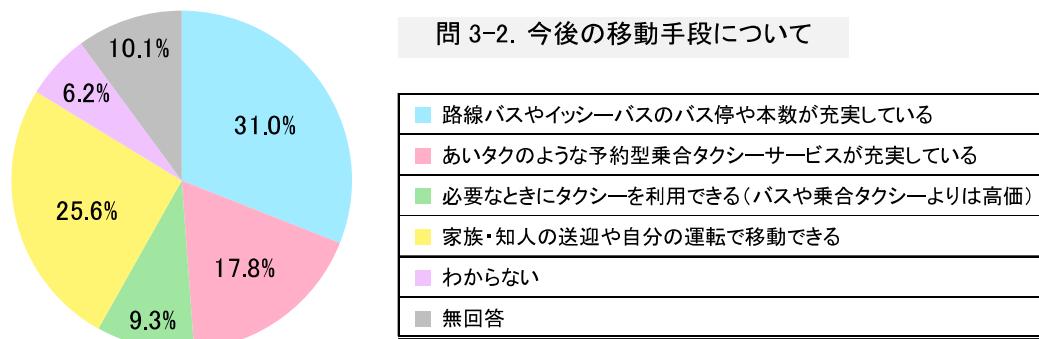
問 3-1. 公共交通の必要性【将来】



■今後の移動手段

- 今後の移動手段については、バスの充実を望む人が約3割と最も多く、次いで、家族や知人の送迎や自分の運転で移動できることを望む人が約25%となった。

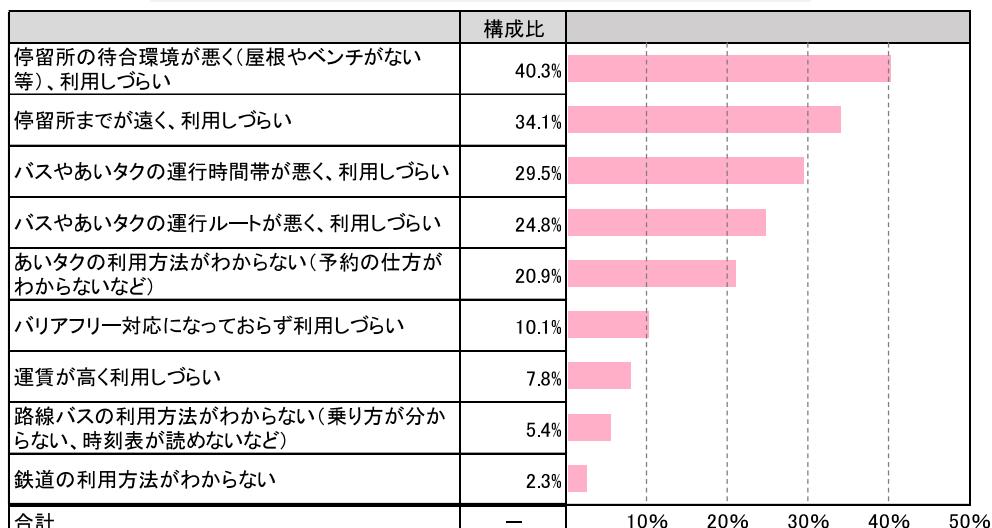
問 3-2. 今後の移動手段について



■高齢者からの要望

- 特に高齢者からは、「待合環境が悪く利用しづらい」や「停留所までが遠く利用しづらい」、「運行時間帯が悪く利用しづらい」といった意見が寄せられた。
- また、「利用方法がわからない」という意見も一定数寄せられた。

問 3-3. 高齢者について、困っていること



5 - 2. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

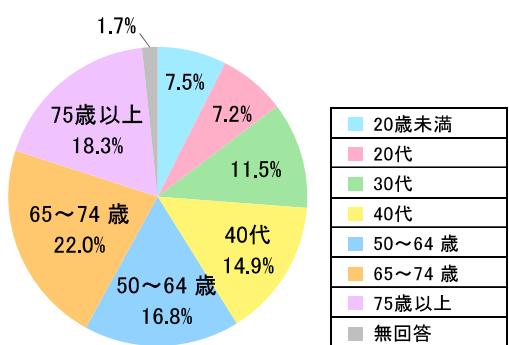
調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、市民の要望を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	15歳以上の市民（1,500名）
調査方法	アンケート調査（郵送配布・郵送回収）
実施期間	令和5年7月18日(火)～8月4日(金)（18日間）

(2) 調査結果

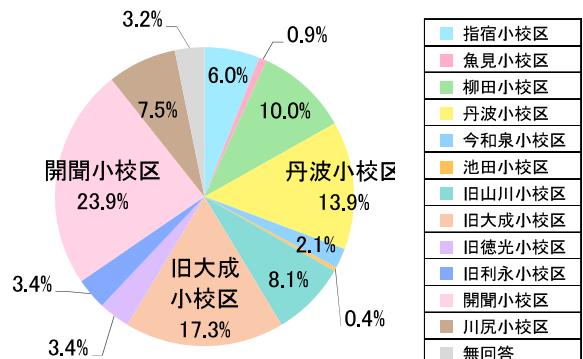
■回答者属性

- 調査対象者1,500人のうち、約3割の469人から回答を得た。
- 回答者の年齢は「65～74歳」が2割以上で最も多く、次いで「75歳以上」となった。
- 居住地は「開聞小校区」が2割以上で最も多く、次いで「旧大成小校区」、「丹波小校区」となった。

問 10-2. 年齢



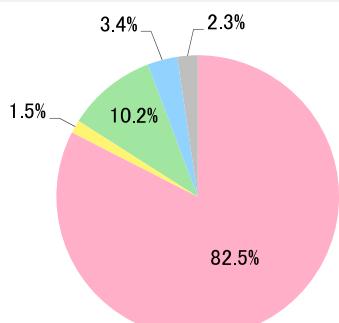
問 10-4. お住まいの地域



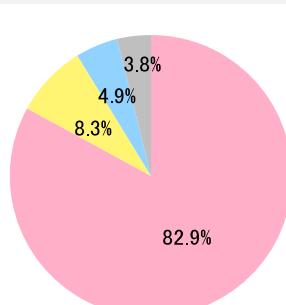
■自動車免許・携帯電話の保有状況・コロナ禍を経た外出頻度の変化

- 「自動車運転免許を持っている」と回答した人は8割以上であった。
- 「スマートフォンを持っている」人は約8割、「ガラケーを持っている」人は約8%であった。
- コロナ禍を経た外出頻度の変化が「あった」と回答した人、「なかった」と回答した人は、ほぼ半数ずつであった。

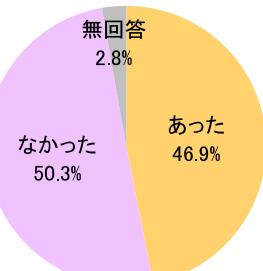
問 7. 自動車免許の保有状況



問 8. 携帯電話の保有状況



問 4-1. コロナ禍を経た外出頻度の変化



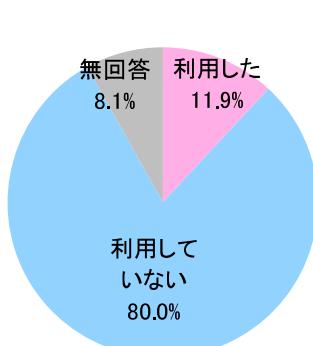
■ 自動車運転免許を持っている
■ バイクの免許のみ持っている
■ 免許なし(もともと持っていない)
■ 免許なし(返納した)
■ 無回答

■ スマートフォンを持っている
■ ガラケー(ガラバゴス携帯)を持っている
■ スマートフォンもガラケーも持っていない
■ 無回答

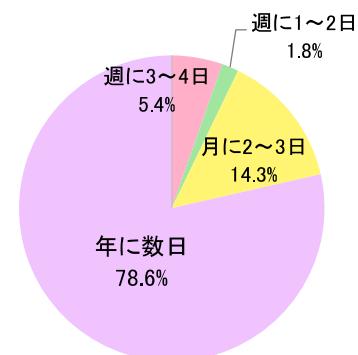
■公共交通の利用状況

- 直近1年間において、公共交通を「利用した」と回答した人は約1割、「利用していない」と回答した人は約8割であった。
- 公共交通を利用した人のうち、利用頻度は「年に数日」が7割以上と最も多かった。

問5-1. 公共交通利用状況



問5-2. 公共交通利用頻度



■公共交通について、不便な点・不満な点

- 公共交通の不便・不満な点は、「乗りたい時間に運行していない」が約36%で最も多く、次いで「所要時間がかかる」、「自宅や目的地から停留所が遠い」となった。
- また、「特に不便な点や不満な点はない」と回答した人も約17%という結果となった。

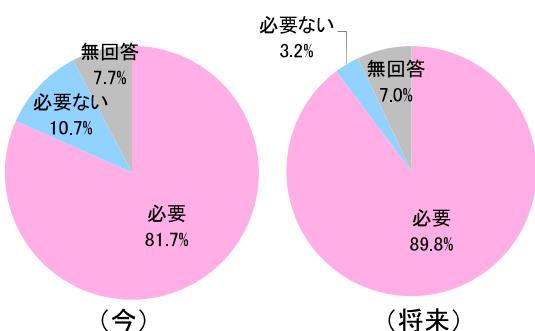
問5-3. 不便な点や不満な点

	構成比
乗りたい時間に運行していない	36.5%
特に不便な点や不満な点はない	17.9%
公共交通では、所要時間がかかる	17.7%
自宅や目的地から停留所が遠い	16.4%
行きたい場所に運行していない	13.2%
その他	10.2%
運賃・利用料金が高い	7.7%
停留所の待合環境が悪い	7.5%
JRへ乗り継ぎがしにくい	6.8%
利用方法がわからない	6.8%
乗り降りが大変	4.1%
バス同士の乗継がしにくい	2.8%
合計	—

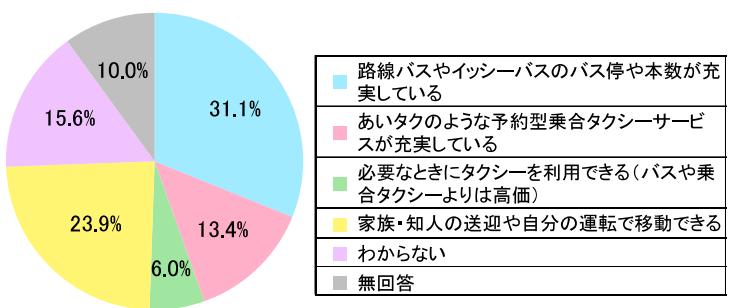
■これからの公共交通について

- 公共交通について、今時点で「必要」と回答した人は約8割、将来的に「必要」と回答した人は約9割であった。
- 今後の移動手段については、バスの充実を望む人が約3割と最も多かった。

問6-1. 公共交通の必要性



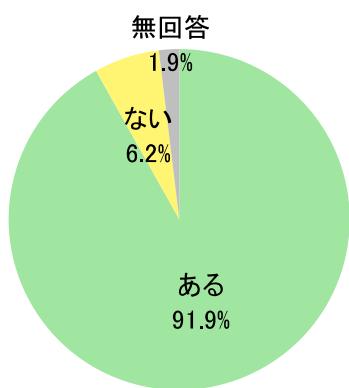
問6-2. 今後の移動手段について



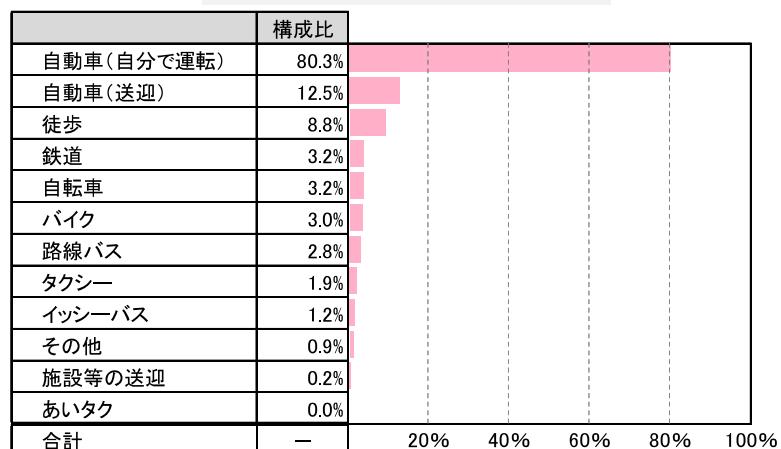
■買い物を目的とする移動について

- 買い物を目的とする外出が「ある」と回答したのは約9割であった。
- 買い物時の移動手段としては、「自動車（自分で運転）」が8割以上と最も多く、次いで「自動車（送迎）」となった。

問 2-1. 買い物を目的とする外出



問 2-2. 買い物時の移動手段



- 主な買い物先としては、市内全域から指宿地域の商業施設が利用されている結果となった。一方で、開聞地域においては地域内での商業施設利用も約3割と多い結果となっている。

問 2-2. 小学校区別の主な買い物先

		指宿地域	山川地域	開聞地域	鹿児島市	南九州市	その他
指宿地域	指宿小校区	100.0%	4.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%
	魚見小校区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	柳田小校区	95.3%	0.0%	0.0%	9.3%	0.0%	0.0%
	丹波小校区	91.7%	0.0%	1.7%	16.7%	0.0%	1.7%
	今和泉小校区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%
	池田小校区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山川地域	旧山川小校区	92.1%	2.6%	2.6%	0.0%	0.0%	2.6%
	旧大成小校区	76.0%	16.0%	0.0%	12.0%	1.3%	1.3%
	旧徳光小校区	84.6%	23.1%	0.0%	15.4%	0.0%	0.0%
	旧利永小校区	86.7%	0.0%	6.7%	6.7%	0.0%	0.0%
開聞地域	開聞小校区	65.7%	2.9%	34.3%	6.9%	1.0%	1.0%
	川尻小校区	54.5%	21.2%	27.3%	12.1%	0.0%	0.0%

問 2-2. 地域別のよく行く買い物先(上位 5 施設)

指宿地域(N=143)

施設名	票数
ニシムタ	41
タイヨー	35
サンキュー	35
コスモス	33
プラッセだいわ	26

山川地域(N=141)

施設名	票数
ニシムタ	76
コスモス	42
タイヨー	26
サンキュー	21
プラッセだいわ	11

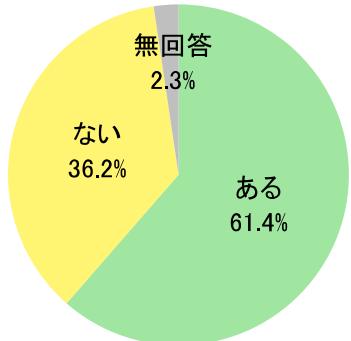
開聞地域(N=135)

施設名	票数
Aコーポ	45
ニシムタ	41
コスモス	29
タイヨー	12
サンキュー	8

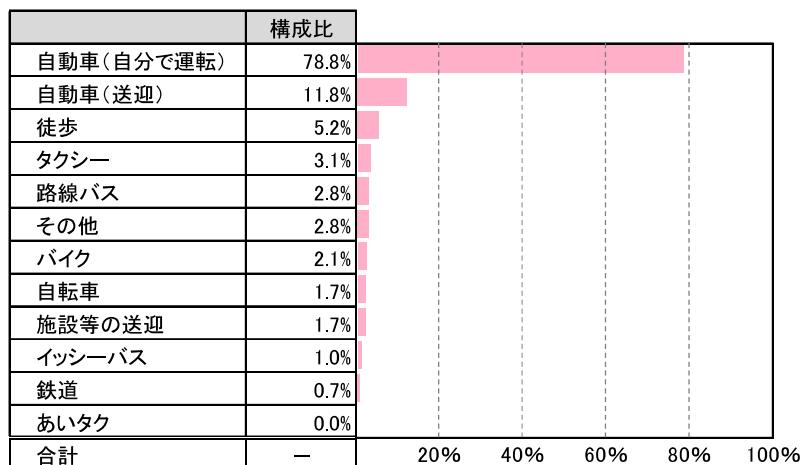
■通院を目的とする移動について

- 通院を目的とする外出が「ある」と回答したのは約6割であった。
- 通院時の移動手段としては、「自動車（自分で運転）」が約8割と最も多く、次いで「自動車（送迎）」となった。

問 3-1. 通院を目的とする外出



問 3-2. 通院時の移動手段



- 主な通院先としては、市内全域から指宿地域の医療施設が利用されている傾向にあるものの、山川地域（特に旧山川小校区・旧利永小校区）及び開聞地域では、地域内の医療施設も利用されている結果となった。

問 2-2. 小学校区別の主な通院先

		指宿地域	山川地域	開聞地域	鹿児島市	南九州市	その他
指宿地域	指宿小校区	82.4%	0.0%	0.0%	17.6%	0.0%	0.0%
	魚見小校区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	柳田小校区	88.9%	0.0%	0.0%	14.8%	0.0%	7.4%
	丹波小校区	93.9%	0.0%	3.0%	9.1%	3.0%	0.0%
	今和泉小校区	88.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	池田小校区	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%
山川地域	旧山川小校区	61.5%	19.2%	3.8%	11.5%	3.8%	7.7%
	旧大成小校区	74.5%	12.8%	2.1%	8.5%	4.3%	0.0%
	旧徳光小校区	81.8%	9.1%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%
	旧利永小校区	76.9%	23.1%	7.7%	7.7%	0.0%	0.0%
開聞地域	開聞小校区	63.4%	7.0%	21.1%	11.3%	1.4%	1.4%
	川尻小校区	52.2%	8.7%	26.1%	17.4%	4.3%	0.0%

問 2-2. 地域別の主な通院先(上位 5 施設)

指宿地域(N=90)

施設名	票数
指宿医療センター	17
生駒外科医院	12
いぶすき内科	10
指宿浩然会病院	9
今林整形外科病院	7

山川地域(N=97)

施設名	票数
指宿医療センター	15
指宿おおしげ内科	10
生駒外科医院	9
宇宿ひふ科クリニック	6
指宿脳神経外科	5

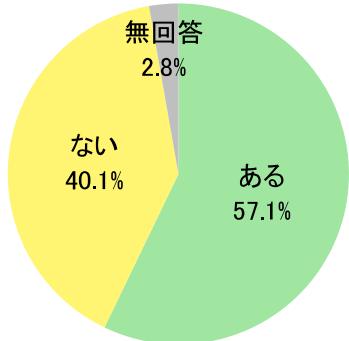
開聞地域(N=94)

施設名	票数
指宿医療センター	14
宮薬クリニック	8
山川病院	6
濱田洋一郎医院	6
いぶすき内科	5

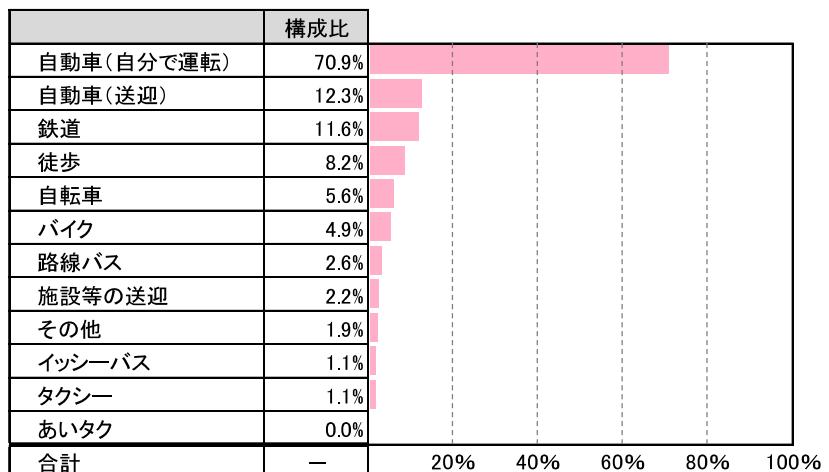
■通勤・通学を目的とする移動について

- 通勤・通学目的とする外出が「ある」と回答したのは約6割であった。
- 通勤・通学時の移動手段としては、「自動車(自分で運転)」が約7割と最も多く、次いで「自動車(送迎)」となった。

問3-1. 通勤・通学を目的とする外出



問3-2. 通勤・通学時の移動手段



- 主な通勤・通学先としては、市内全域から指宿地域へ向かう傾向にあるものの、山川地域及び開聞地域では、地域内での通勤・通学者も3~4割程度見られた。

問2-2. 小学校区別の主な通勤・通学先

		指宿地域	山川地域	開聞地域	鹿児島市	南九州市	その他
指宿地域	指宿小校区	78.6%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	7.1%
	魚見小校区	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%
	柳田小校区	76.9%	7.7%	0.0%	11.5%	3.8%	0.0%
	丹波小校区	58.8%	8.8%	5.9%	17.6%	0.0%	8.8%
	今和泉小校区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	池田小校区	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山川地域	旧山川小校区	36.8%	42.1%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%
	旧大成小校区	28.8%	42.3%	7.7%	9.6%	1.9%	7.7%
	旧徳光小校区	27.3%	54.5%	0.0%	9.1%	0.0%	9.1%
	旧利永小校区	71.4%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
開聞地域	開聞小校区	45.5%	12.1%	28.8%	1.5%	10.6%	4.5%
	川尻小校区	20.8%	12.5%	33.3%	12.5%	16.7%	0.0%

5 - 3. 主要施設ヒアリング調査

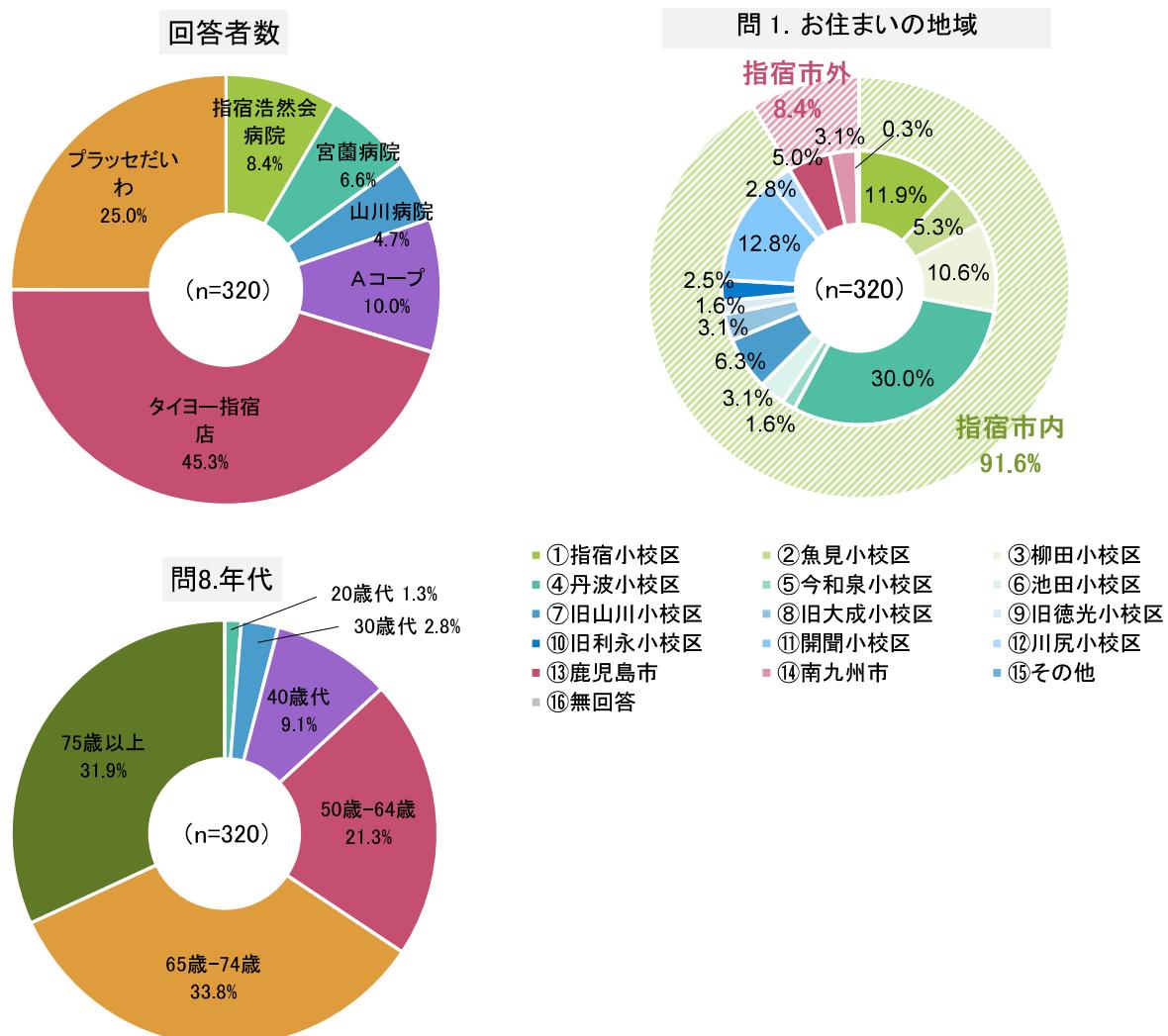
(1) 調査概要

調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、主に各施設への移動手段を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	市内主要施設利用者 (対象施設：指宿浩然会病院、宮園病院、山川病院、A コープ、タイヨー指宿店、プラスセだいわ)
調査方法	直接聞き取り調査
実施期間	令和 5 年 7 月 12 日(水) [天候：晴]

(2) 調査結果

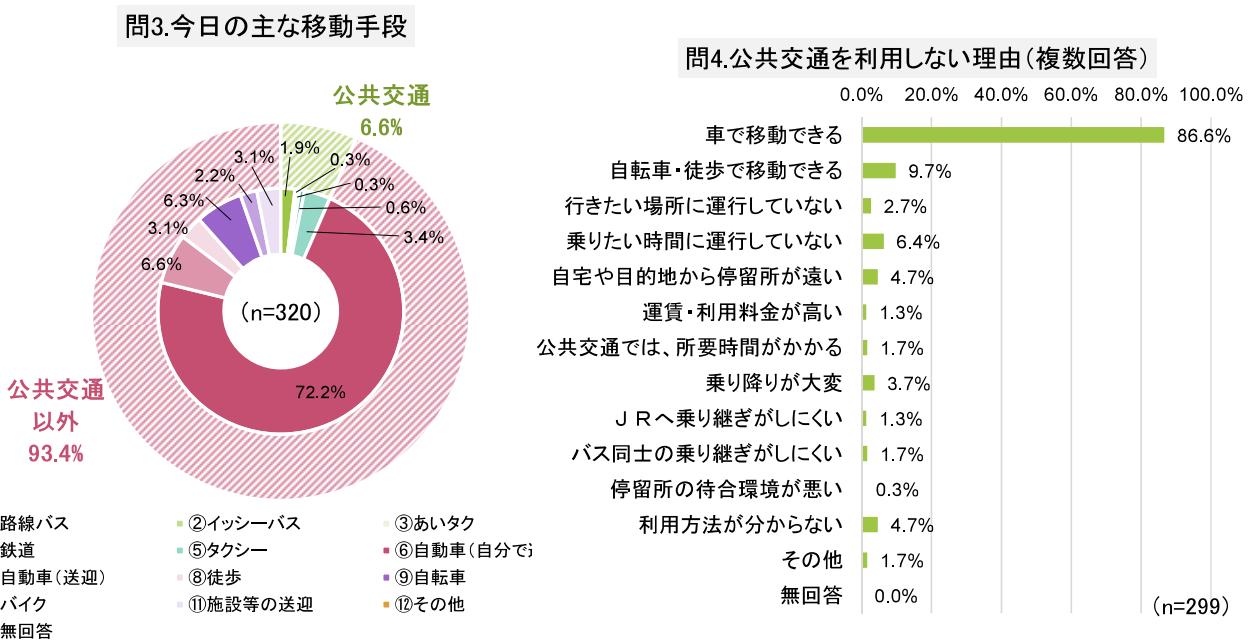
■回答者属性

- 調査日当日に対象施設を利用していた人のうち、320 人から回答を得た。
- 回答は「タイヨー指宿店」で最も多く獲得し、次いで「プラスセだいわ」、「A コープ」となった。
- 回答者の年齢は 65 歳以上が 6 割以上を占めた。
- 居住地は「丹波小校区」が約 3 割で最も多く次いで「開聞小校区」、「指宿小校区」となった。



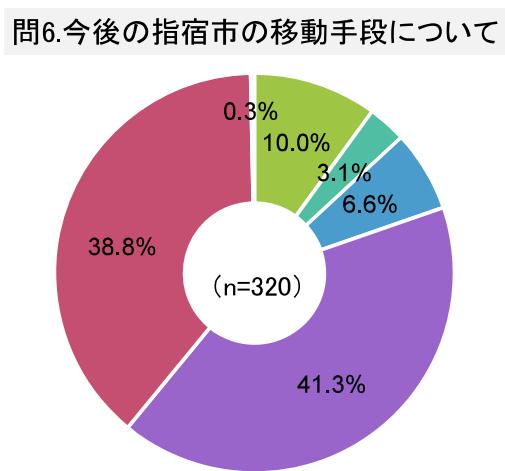
■移動手段

- 調査日当日の移動手段について、公共交通を利用した人は約 6%に留まり、そのうち「タクシー」を利用した人が 3.4%と最も多かった。
- 公共交通を利用しない理由としては、「車で移動できるから」という回答が 8 割以上と最も多かった。



■今後の移動手段

- 今後の移動手段については、「家族・知人の送迎や自分の運転で移動できる」状態を望む人が約 41%と最も多く、次いで「わからない」が約 38%となった。



- ①路線バスやイッシャーバスのバス停や本数が充実している
- ②あいタクのような予約型乗合タクシーサービスが充実している
- ③必要などきにタクシーを利用できる(バスや乗合タクシーよりは高価)
- ④家族・知人の送迎や自分の運転で移動できる
- ⑤わからない
- ⑥無回答

5-4. 高等学校アンケート調査

(1) 調査概要

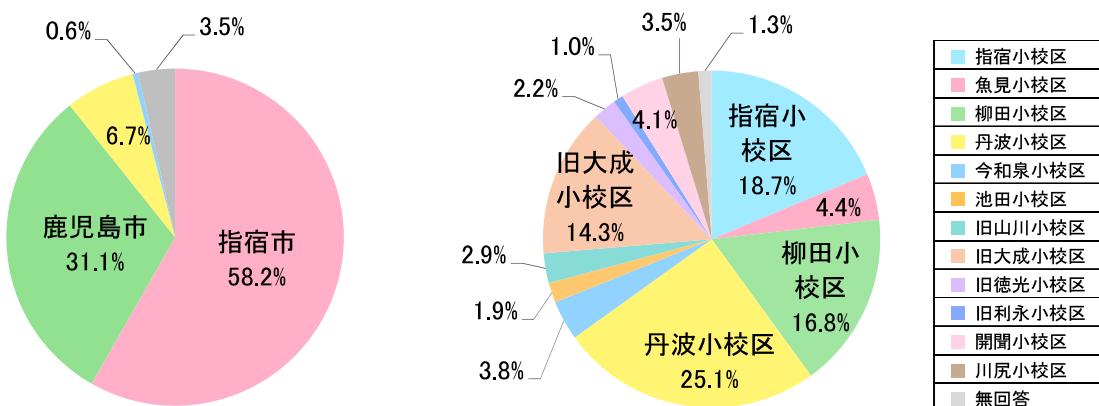
調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、主に高校生の通学要望を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	市内の高校の生徒 (対象学校：指宿高校、指宿商業高校、山川高校、指宿特別支援学校)
調査方法	アンケート調査(直接配布・直接回収)
実施期間	令和5年7月下旬(夏季休暇前)

(2) 調査結果

■回答者属性

- 市内の高校生 789 人に対し、約 96% の 757 人から回答を得た。
- 回答者の居住地は「指宿市」が半数以上を占め最も多く、次いで「鹿児島市」が約 3 割となつた。
- 市民の居住地域は「丹波小校区」が約 25% で最も多く、次いで「指宿小校区」となつた。

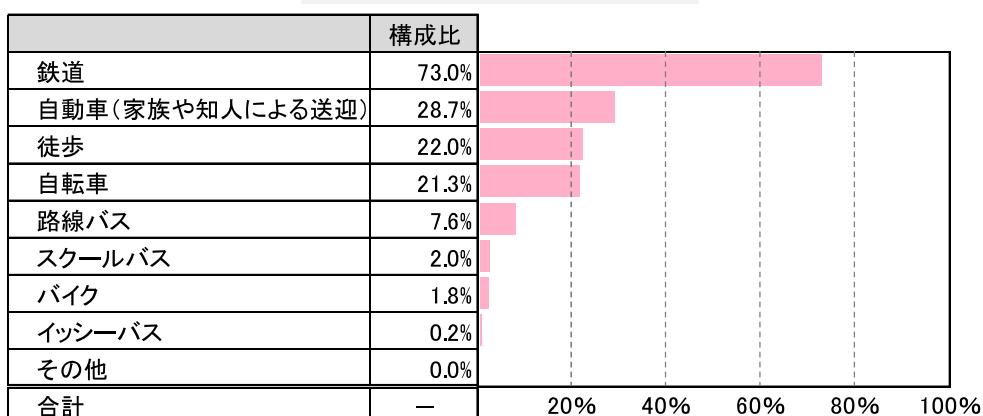
問 1-4. お住まいの地域



■通学時の移動について

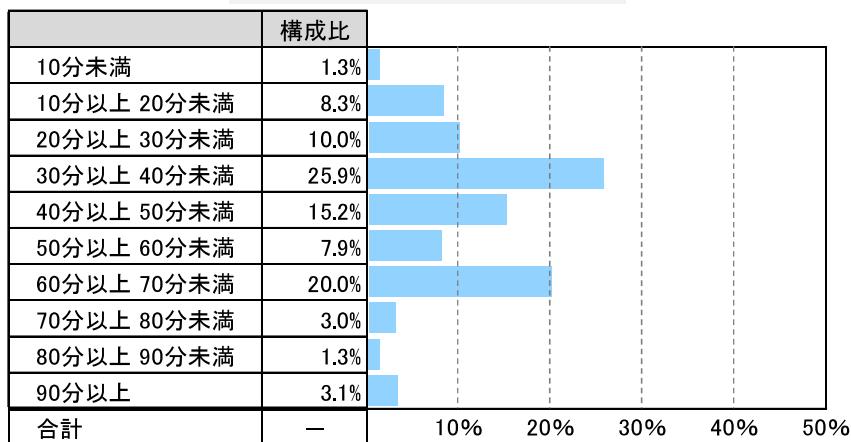
- 登校時の移動手段について、「鉄道」と回答した人が 7 割以上で最も多く、次いで「自動車(家族や知人による送迎)」、「徒歩」となつた。

問 2-1. 登校時の移動手段



- 登校にかかる時間としては、「30分以上 40分未満」が約25%で最も多く、次いで「60分以上 70分未満」となった。

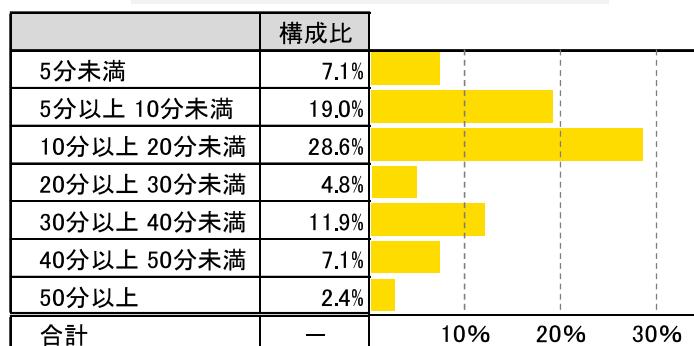
問2-1. 登校にかかる時間



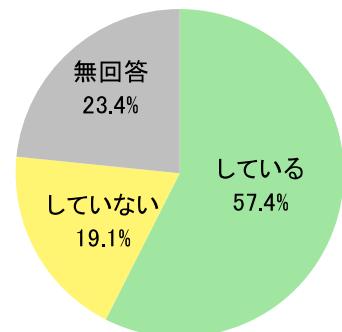
■通学時のバス利用について

- 通学時にバスを利用している人のうち、自宅から乗車バス停までの所要時間は「10分以上 20分未満」の人が最も多く、バス定期券を購入している人が半数以上となった。

問2-3. 自宅からバス停までの所要時間



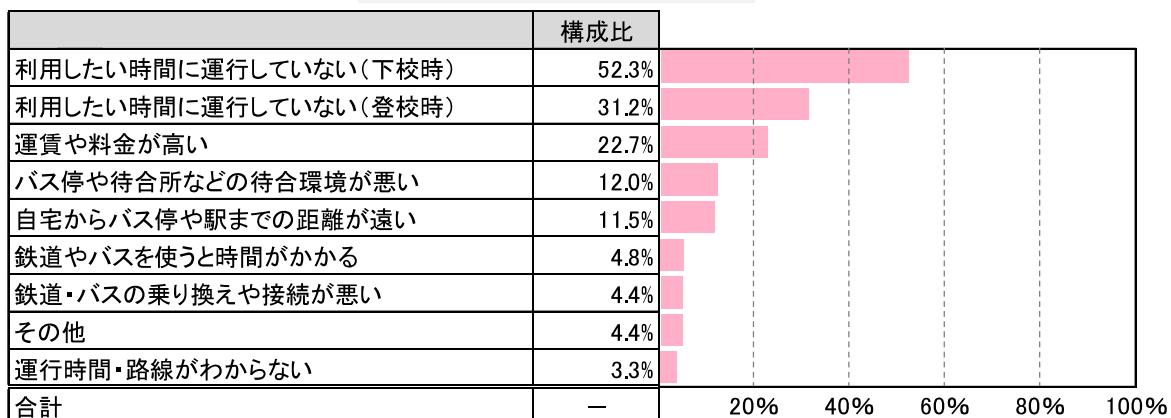
問2-3. バス定期券購入状況



■公共交通について、不便な点・不満な点

- 公共交通の不便・不満な点は、登校時・下校時共に「乗りたい時間に運行していない」が最も多く、次いで「運賃や料金が高い」となった。
- また、「運行時間・路線がわからない」と回答した人も約3%見られた。

問4-1. 不便な点や不満な点



5-5. イッシーバス及び路線バス利用者ヒアリング調査

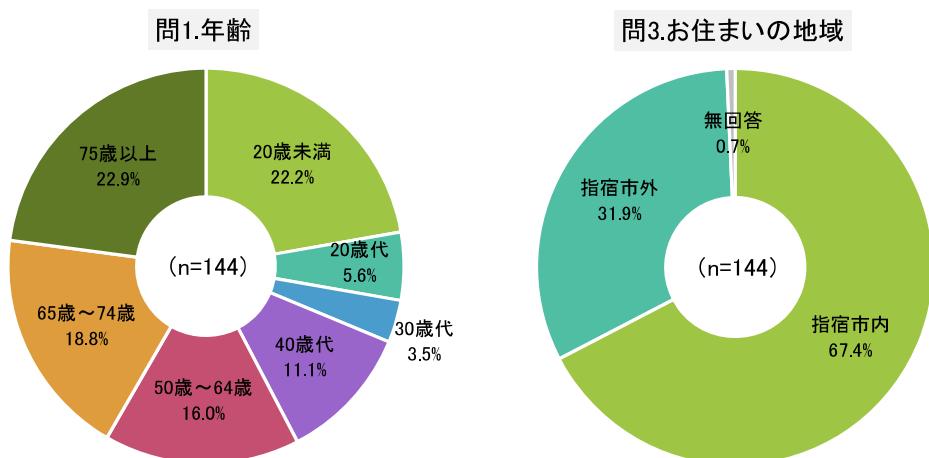
(1) 調査概要

調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、バスの利用状況や利用者の要望を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	イッシーバス及び路線バス利用者
調査方法	OD 調査・車内簡易アンケート調査
実施期間	令和5年7月11日(火) [天候: 晴一時雨] ※イッシーバス小牧～ニシムタ指宿店線のみ7月12日(水) [天候: 晴] (運行日を考慮)

(2) 調査結果

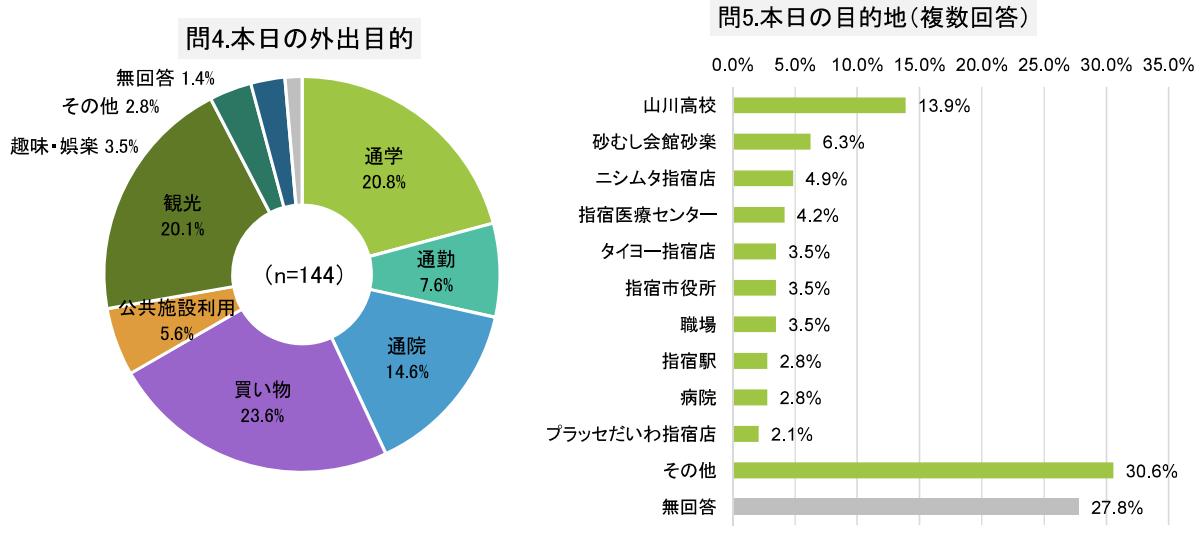
■回答者属性

- 全体のバス利用者 294 人に対し、約半数の 144 人からアンケート調査の回答を得た。
- 利用者の年代は「20 歳未満」の学生（いずれも高校生）及び「75 歳以上」が多く、居住地は約 7 割が「指宿市内」居住者という結果であった。



■外出目的・目的地

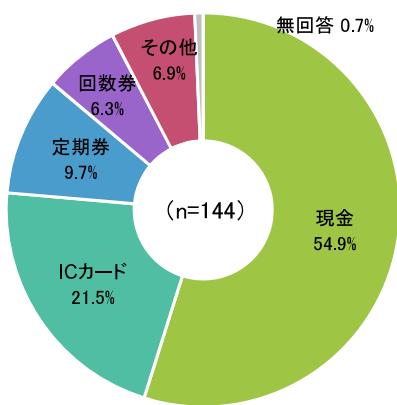
- 外出目的は、「買い物」、「通学」、「観光」がそれぞれ 2 割程度と多かった。
- 目的地は「山川高校」が最も多く、次いで「砂むし会館砂楽」、「ニシムタ指宿店」となった。



■運賃の支払い方法

- 「現金」での支払いが過半数を占めており、「ICカード」は2割程度であった。

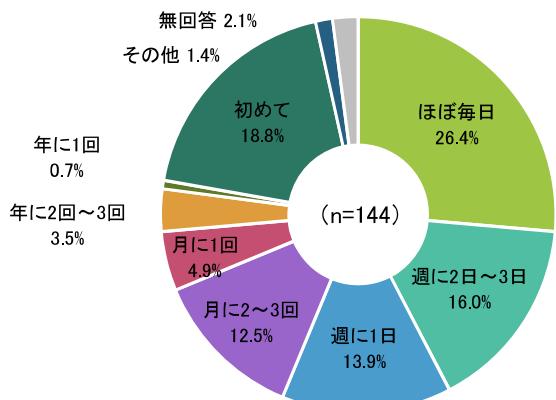
問6.運賃の支払い方法



■利用頻度

- 「ほぼ毎日」の利用が約26%を占め最も多かった。一方で「初めて」利用した人も2割弱おり、市民の日常利用と観光等の利用で二分される結果となった。

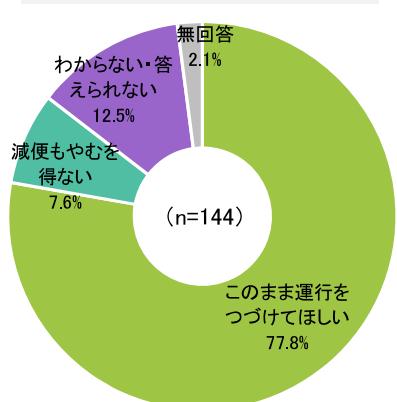
問7.今乗車している路線の利用頻度



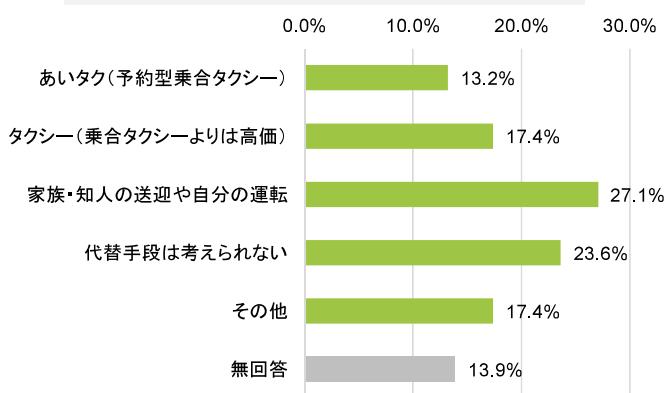
■今後のバスの運行について

- 「このまま運行をつづけてほしい」と回答した人が約8割と最も多かった。
- 減便・廃止になった場合の代替手段は、「家族・知人の送迎や自分の運転」が最も多い一方で、「代替手段は考えられない」との回答も2割以上見られた。

問8.今後のバスの運行について



問9.バスが減便・廃止になった場合の代替手段
(複数回答)



■OD 調査結果

- 一日の総利用者数は約 300 人で、そのうち外国人観光客が約 2 割を占める結果となった。
- また、学生利用も 14% を占め、日常の生活交通と観光交通の両面を持つ特徴が伺える。
- 観光では、「知林ヶ島入口～池田湖」線の利用が多く、便によっては乗客が外国人のみの路線も見られた。通学では、「なのはな館～東大川」線の利用者が多かった。
- イッサークス 2 路線及び「いわさきホテル～武家屋敷入口」線、「活お海道～開聞駅前」線においては、1 便当たりの利用者が 2 名以下の便も複数見られた。

◆路線別乗客数

系統	発時刻	路線		往復		乗客			乗車数計
		起点	終点	往路	復路	日本人 (学生 除く)	学生	外国人	
①	8:45	いわさきホテル	武家屋敷入口(瀬崎)	○		1	0	2	3
①	10:15	いわさきホテル	武家屋敷入口(瀬崎)	○		0	0	0	0
①	13:15	いわさきホテル	武家屋敷入口(瀬崎)	○		3	0	0	3
①	14:45	いわさきホテル	武家屋敷入口(瀬崎)	○		1	1	0	2
①	11:09	武家屋敷入口(瀬崎)	いわさきホテル	○		0	0	0	0
①	12:39	武家屋敷入口(瀬崎)	いわさきホテル	○		4	1	3	8
①	15:39	武家屋敷入口(瀬崎)	いわさきホテル	○		2	0	0	2
①	17:09	武家屋敷入口(瀬崎)	いわさきホテル	○		2	0	0	2
②	16:50	活お海道	開聞駅前	○		1	1	0	2
②	7:10	開聞駅前	活お海道	○		2	0	0	2
③	8:55	知林ヶ島入口	池田湖	○		7	0	0	7
③	10:55	知林ヶ島入口	池田湖	○		3	0	20	23
③	12:55	知林ヶ島入口	池田湖	○		4	0	4	8
③	10:40	池田湖	知林ヶ島入口	○		7	0	0	7
③	12:40	池田湖	知林ヶ島入口	○		2	0	7	9
③	14:35	池田湖	知林ヶ島入口	○		0	0	15	15
④	7:37	山川桟橋	鹿児島(金生町)(瀬崎)	○		7	0	0	7
④	9:42	山川桟橋	鹿児島(金生町)(瀬崎)	○		12	1	0	13
④	11:57	山川桟橋	鹿児島(金生町)(瀬崎)	○		6	0	0	6
④	14:07	山川桟橋	鹿児島(金生町)(瀬崎)	○		7	0	0	7
④	16:12	山川桟橋	鹿児島(金生町)(瀬崎)	○		9	0	2	11
④	7:54	鹿児島(金生町)(瀬崎)	山川桟橋	○		4	1	0	5
④	9:54	鹿児島(金生町)(瀬崎)	山川桟橋	○		7	1	0	8
④	12:04	鹿児島(金生町)(瀬崎)	山川桟橋	○		4	0	0	4
④	14:34	鹿児島(金生町)(瀬崎)	山川桟橋	○		3	0	0	3
④	18:34	鹿児島(金生町)(瀬崎)	山川桟橋	○		3	0	0	3
⑤	6:50	なのはな館	東大川(物袋)	○		1	5	0	6
⑤	9:00	なのはな館	東大川(物袋)	○		2	0	0	2
⑤	11:00	なのはな館	東大川(物袋)	○		7	0	2	9
⑤	13:30	なのはな館	東大川(物袋)	○		8	0	0	8
⑤	15:50	なのはな館	東大川(物袋)	○		5	6	0	11
⑤	17:20	なのはな館	東大川(物袋)	○		3	1	0	4
⑤	7:48	東大川(物袋)	なのはな館	○		7	6	0	13
⑤	8:48	東大川(物袋)	なのはな館	○		9	0	0	9
⑤	10:58	東大川(物袋)	なのはな館	○		10	0	0	10
⑤	12:58	東大川(物袋)	なのはな館	○		1	0	0	1
⑤	15:38	東大川(物袋)	なのはな館	○		4	10	0	14
⑤	17:48	東大川(物袋)	なのはな館	○		1	7	1	9
⑥	8:04	開聞山麓自然公園	なのはな館	○		2	0	0	2
⑥	11:04	開聞山麓自然公園	なのはな館	○		6	0	0	6
⑥	15:04	開聞山麓自然公園	なのはな館	○		2	0	0	2
⑥	9:30	なのはな館	開聞山麓自然公園	○		3	0	0	3
⑥	13:30	なのはな館	開聞山麓自然公園	○		2	0	0	2
⑥	16:40	なのはな館	開聞山麓自然公園	○		3	0	0	3
⑦	7:59	八幡神社前	ニシムタ指宿店	○		8	0	0	8
⑦	10:59	八幡神社前	ニシムタ指宿店	○		4	0	0	4
⑦	14:59	八幡神社前	ニシムタ指宿店	○		1	0	0	1
⑦	9:33	ニシムタ指宿店	八幡神社前	○		3	0	0	3
⑦	13:33	ニシムタ指宿店	八幡神社前	○		1	0	0	1
⑦	16:33	ニシムタ指宿店	八幡神社前	○		3	0	0	3
統計				25	25	197	41	56	294

5 - 6 . 交通結節点利用者ヒアリング調査

(1) 調査概要

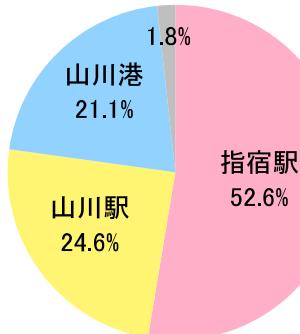
調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、市内交通結節点の利用動向を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	市内主要交通結節点利用者 (対象施設：指宿駅、山川駅、山川港)
調査方法	アンケート調査(直接配布・郵送回収)
実施期間	令和5年7月12日(水)配布～7月31日(月)回収(20日間)

(2) 調査結果

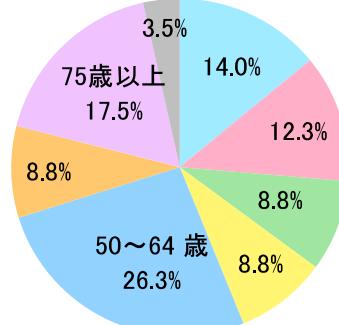
■回答者属性

- 調査日当日に市内の主要交通結節点を利用した人のうち、57人から回答を得た。
- 回答は「指宿駅」で最も多く獲得し、次いで「山川駅」、「山川港」となった。
- 回答者の年齢は「50～64歳」が約26%で最も多く、次いで「75歳以上」となった。
- 居住地は「指宿市内」が約54%、「指宿市外」が約42%となった。

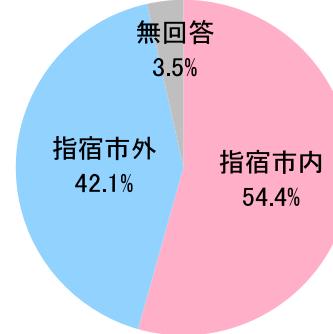
問 1-1. 調査票を受け取った場所



問 5-2. 年代



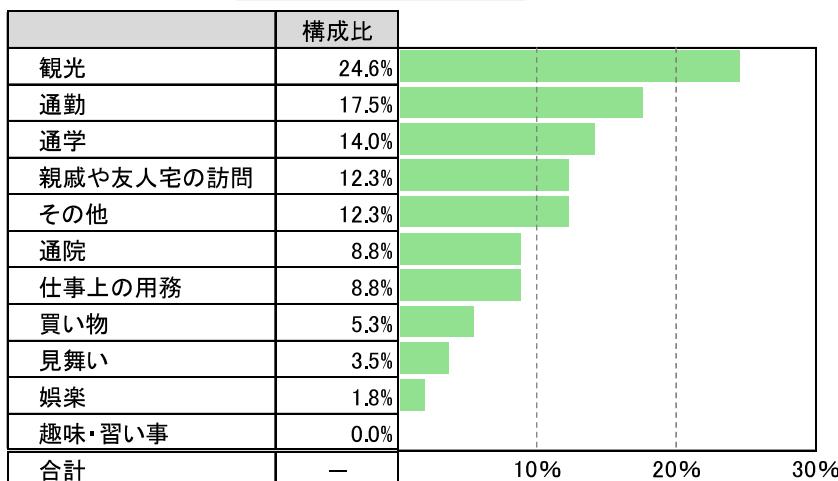
問 5-1. 居住地



■外出目的

- 調査日当日の外出目的は、「観光」が約24%と最も多く、次いで「通勤」、「通学」となった。

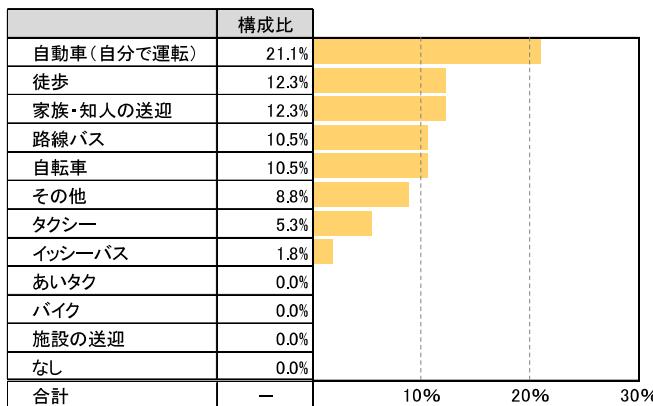
問 1-2. 外出目的



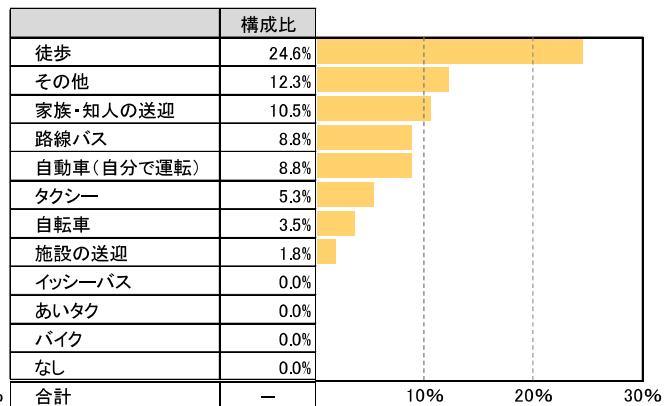
■移動手段

- 当日の移動手段については、自宅から駅や港までは「自動車（自分で運転）」で移動する人が最も多く、駅や港から目的地までは「徒歩」で移動する人が最も多い。

問 1-3. 当日の移動手段(自宅から駅・港まで)



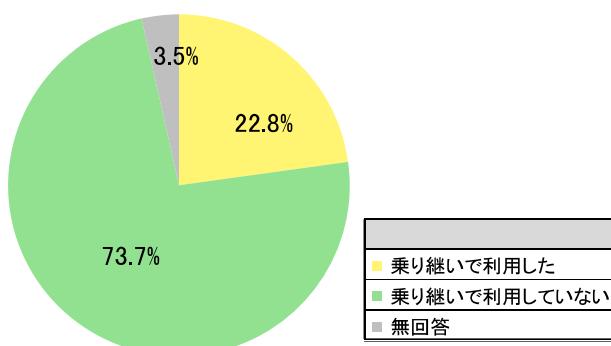
問 1-3. 当日の移動手段(駅・港から目的地まで)



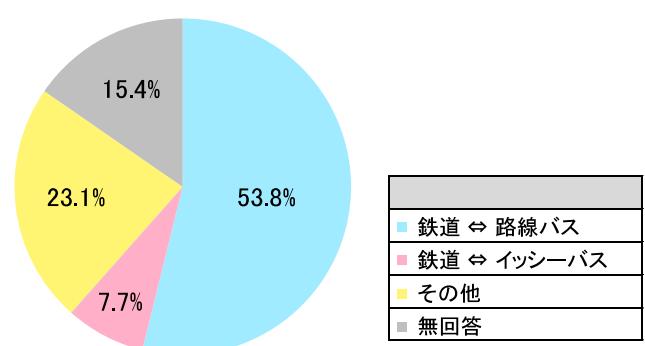
■公共交通の乗り継ぎについて

- この 1 か月で指宿市内で公共交通を「乗り継いで利用した」人は約 22%、「乗り継いで利用していない」人は約 73% となった。
- 乗り継いで利用した人のうち、乗り継ぎの方法としては「鉄道 ⇄ 路線バス」の乗り継ぎが半数以上を占め、最も多い結果となった。

問 2-1. 公共交通の乗り継ぎについて



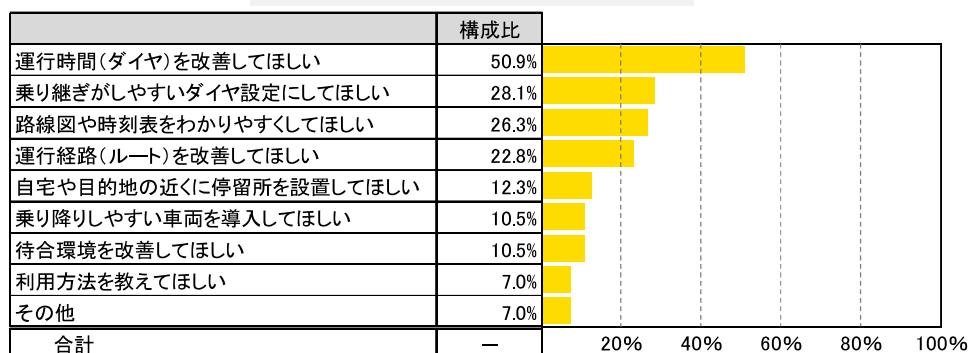
問 2-3. 公共交通の乗り継ぎパターン



■本市の公共交通における改善点

- 本市の公共交通における改善点については、「運行時間（ダイヤ）を改善してほしい」や、「乗り継ぎがしやすいダイヤ設定にしてほしい」といった、ダイヤに関するご意見が多く寄せられた。

問 3-2. 公共交通における改善点



5-7. 予約型乗合タクシー（あいタク）利用者ヒアリング調査

（1）調査概要

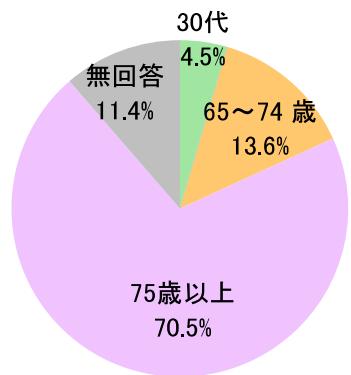
調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、あいタクの利用状況や利用者の要望を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	あいタク利用登録者（112名）
調査方法	アンケート調査（郵送配布・郵送回収）
実施期間	令和5年7月18日(火)～8月4日(金)（18日間）

（2）調査結果

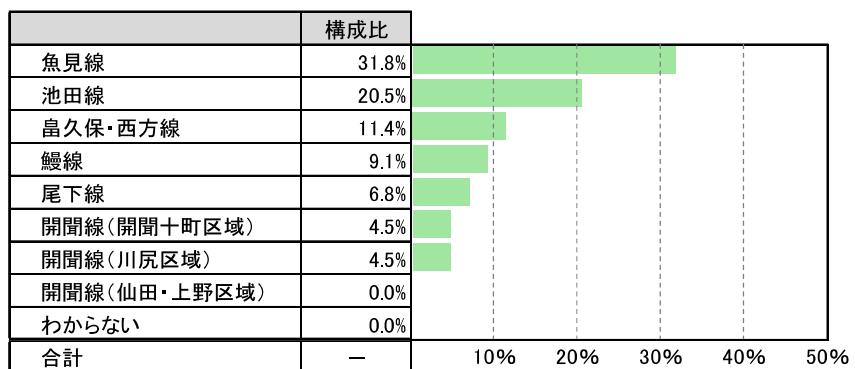
■回答者属性

- あいタク利用登録者112人のうち、約4割の44人から回答を得た。
- 回答者の年齢は「75歳以上」が7割以上で最も多く、次いで「65～74歳」となった。
- 利用している路線は「魚見線」が約31%で最も多く、次いで「池田線」となった。

問4-2. 年代



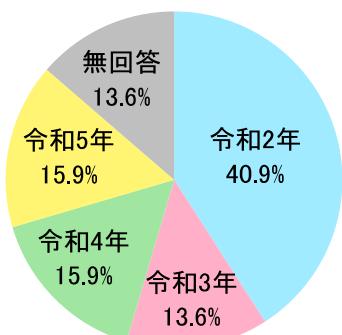
問4-1. 利用している「あいタク」の路線



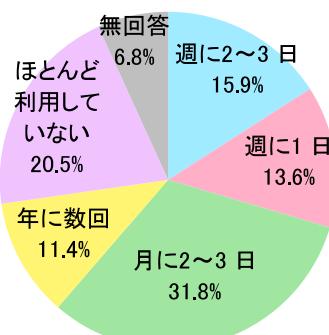
■あいタクの利用について

- あいタクの利用登録を行った時期は、「令和2年ごろ」が約4割で最も多く、その後も令和3年～5年まで、毎年約15%程度で利用登録が行われている。
- 利用頻度は「月に2～3日」が約31%で最も多く、次いで「ほとんど利用していない」人が約2割となった。
- 目的地へ行くときに「あいタク」を利用した場合、帰りも「必ず利用している」人は半数以上、次いで「利用することが多い」と回答した人も約13%見られた。

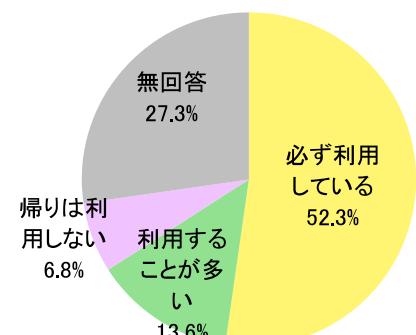
問1-1. 利用登録時期



問1-2. 利用頻度



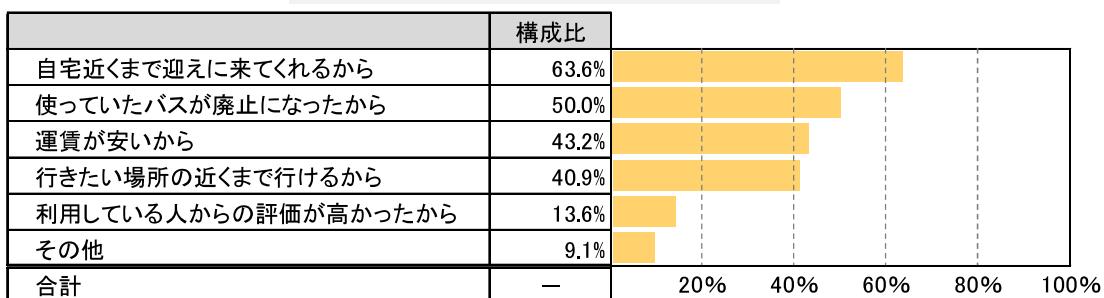
問1-3. 帰宅時の「あいタク」利用状況



■あいタクを利用する理由

- あいタクを利用する理由としては、「自宅近くまで迎えに来てくれるから」が6割以上で最も多く、次いで、「使っていたバスが廃止になったから」、「運賃が安いから」、「行きたい場所の近くまで行けるから」などとなっている。

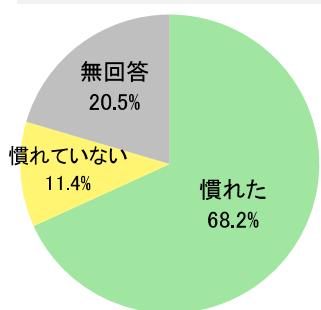
問 1-5. あいタクを利用する理由



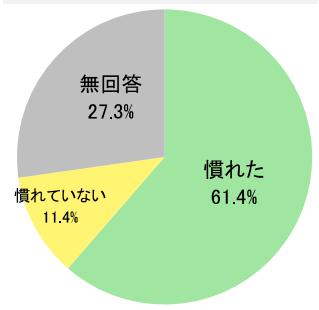
■あいタクの予約方法や乗車方法について

- あいタクの予約方法や乗車方法については、どちらも「慣れた」と回答した人が6割以上となっている。

問 1-6. 予約方法



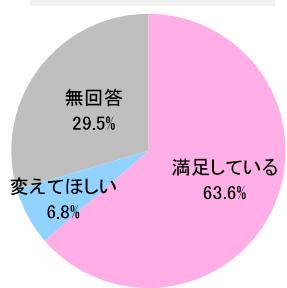
問 1-6. 乗車方法



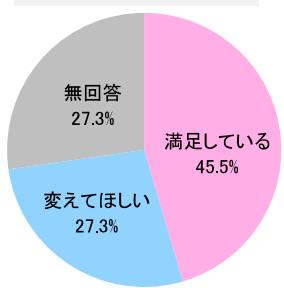
■運行に関するご意見・ご要望について

- 行先や運行本数、運行曜日については半数以上が「満足している」と回答した一方で、運行時間帯については「満足している」と回答した人が半数以下（約45%）に留まった。
- 運賃の値上げについては「100円まで」の値上げであれば利用したいと回答した人が約5割で最も多かったが、「200円以上もやむを得ない」と回答した人も一定数見られた。

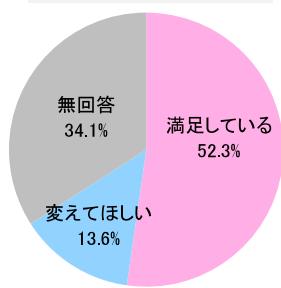
問 3-1. 行先



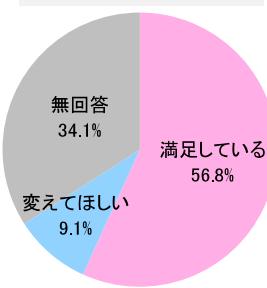
問 3-1. 運行時間帯



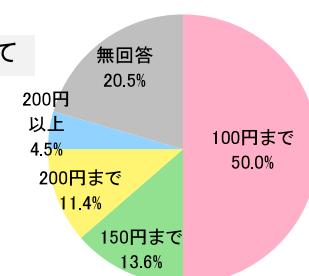
問 3-1. 運行本数



問 3-1. 運行曜日



問 3-2. 片道運賃の値上げについて



5 - 8. 観光客アンケート調査

(1) 調査概要

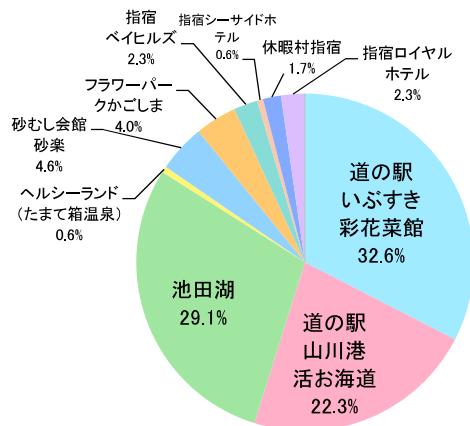
調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、観光施設及び宿泊施設への移動手段、滞在中の移動手段を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	市内観光施設利用者 (対象施設：道の駅いぶすき彩花菜館、道の駅山川港活お海道、池田湖、ヘルシーランド（たまて箱温泉）、砂むし会館砂楽、フラワーパークかごしま、指宿ベイヒルズ、指宿シーサイドホテル、休暇村指宿、指宿ロイヤルホテル)
調査方法	直接聞き取り調査、アンケート調査（施設にて配布・郵送回収）
実施期間	聞き取り：令和5年7月12日(水) [天候：晴] 回収期間：令和5年7月12日(水)～7月31日(月) (20日間)

(2) 調査結果

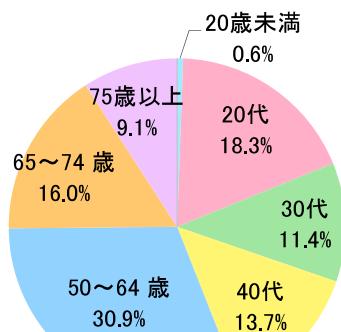
■回答者属性

- 調査期間中に市内の観光施設を利用した人のうち、175人から回答を得た。
- 回答は「道の駅いぶすき彩花菜館」で最も多く獲得し、次いで「池田湖」、「道の駅山川港活お海道」となった。
- 回答者の年齢は「50～64歳」が約26%で最も多く、次いで「20歳代」となった。
- 居住地は「指宿市外（鹿児島県内）」が約5割で最も多く、次いで「指宿市外（鹿児島県外）」が約3割、「指宿市内」が約17%となった。

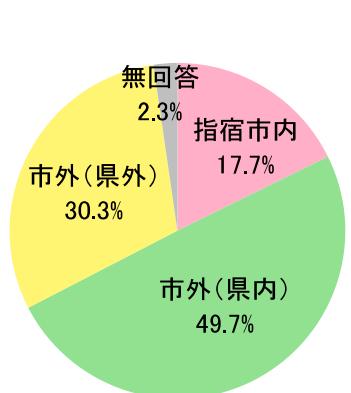
問1. 調査票を受け取った場所



問7-2. 年代



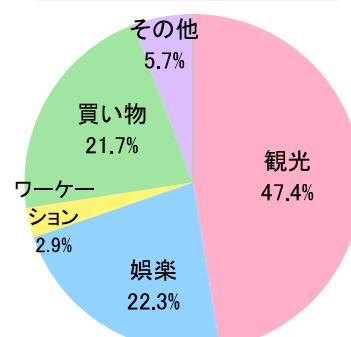
問7-1. 居住地



■施設利用目的

- 調査対象の観光施設利用目的は、「観光」が約5割で最も多い一方、「ワーケーション」での利用も一定数見られた。

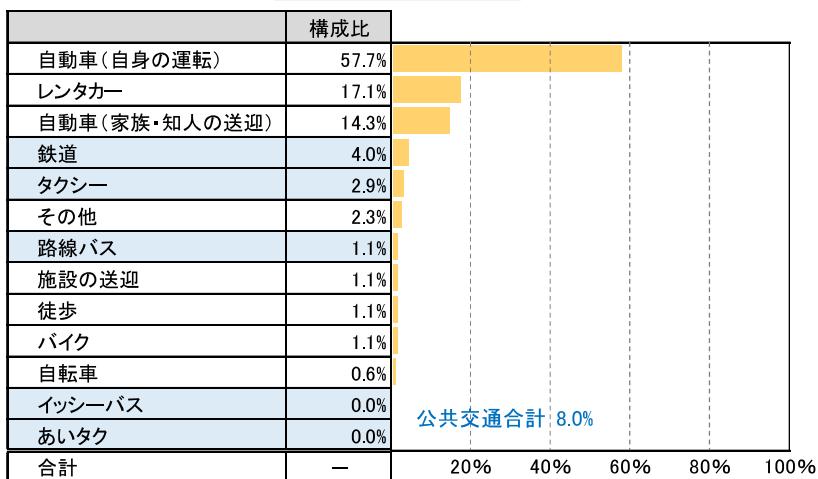
問2. 施設利用目的



■移動手段

- 当日（もしくは滞在中）の移動手段については、「自動車（自身の運転）」が最も多く、次いで、「レンタカー」となった。公共交通の利用率は全体で8%に留まった。

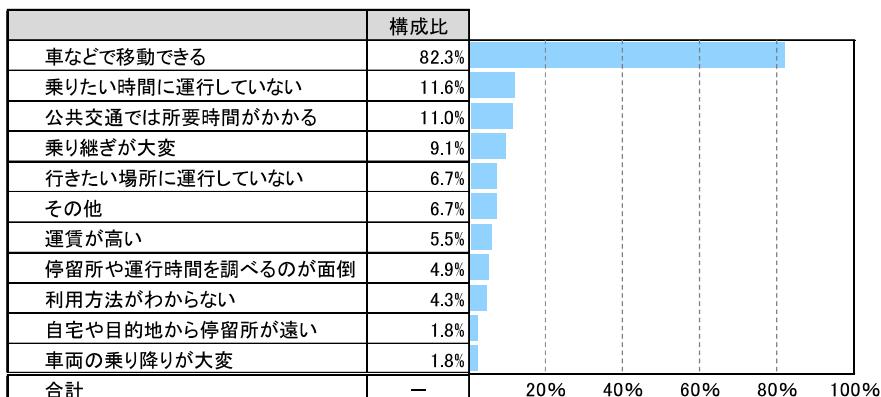
問3. 移動手段



■公共交通を利用しない理由

- 公共交通を利用しない理由としては、「車などで移動できる」が8割以上と最も多かった。

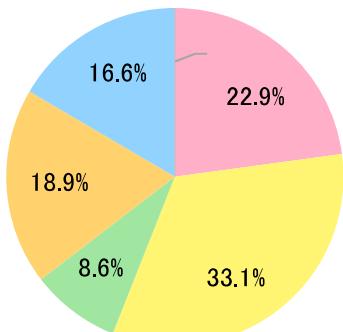
問4. 公共交通を利用しない理由



■コロナ禍を経た外出頻度の変化

- 約8割が、コロナ禍を経た外出頻度の変化が「あった」と回答し、そのうち約23%が「コロナ前と変わらないくらいまで戻ってきた」、約33%が「少し戻ってきた」と回答した。また、「コロナ前と比べて移動の頻度が増えた」と回答した人も約16%見られた。

問6. コロナ禍を経た外出頻度の変化



変化
一時は移動の頻度が減ったが、最近はコロナ前と変わらないくらいまで戻ってきた
一時は移動の頻度が減ったが、最近は少し戻ってきた
コロナで移動の頻度が減ったまま、戻っていない
コロナ前後で変化はない
コロナ前と比べて移動の頻度が増えた

5-9. 交通事業者へのヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、現在実施しているサービスや今後の公共交通サービスに対する意向を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	市内交通サービスの運行事業者
調査方法	直接聞き取り調査

(2) 調査結果

	(1) 現在実施しているサービスについて			(2) 今後の本市の公共交通サービスについて				
	① 近年の利用状況、収支など	② 現状のリソースの状況	③ 現在抱えている課題	① 将来的な運行エリアについて	② 本市で進めるべき取組	③ アフターコロナの外出・観光需要への対応	④ 他交通機関との連携可能性	⑤ その他
JR九州	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は<u>コロナ前の8~9割</u>。 <u>平日は通勤・通学利用が主</u>。 指宿のたまで箱の乗車率は6~7割程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 指宿枕崎線で使用している車両は<u>2両</u>。 (他線区にも乗り入れ) 運転手は<u>50~60歳代</u>が多い。 (60歳定年、70歳までは再雇用可能) 	<ul style="list-style-type: none"> <u>人手不足が大きな課題</u>である。 中途採用等も進めているが、65歳で8~9割が退職する傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行エリアに関する考え方については、国の方針が出るのを待っている状況。 <u>まちづくりと一体になり地域を盛り上げる仕組み</u>があるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> なのはなマラソンなどの<u>集客イベント</u>を継続して行ってほしい。 <u>二月田駅周辺の再整備</u>と併せ、駅の利便性向上について検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>駅から各観光地へのアクセス</u>が課題 <u>駅前商店街の活性化</u>や港までの回遊性向上も期待 西大山駅は電車ではなく車で訪れる人が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>駅からの連携を強化</u>してほしい。 (JRとしては、鹿児島中央駅での接続を中心としたダイヤ構成としている。) 	<ul style="list-style-type: none"> 交通系ICを利用したいという要望がある。 令和5年10月よりタッチ決済自動改札機の実証実験を開始。(鹿児島中央～指宿駅間)
鹿児島交通	<ul style="list-style-type: none"> 乗車率は、<u>鹿児島空港線でコロナ前の5~6割、一般路線バス全体で6~7割</u>。 <u>一般路線バス</u>については、自主路線、補助系統ともに<u>赤字</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>指宿営業所の車両は25台</u>。 <u>運転手は14名在籍、内10名が60歳以上</u>。 平日1日あたり11名で運行している。 待合環境は修繕より撤去の方向。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>人手不足が一番の課題</u>であり、改善されないとバス事業の継続自体が難しい。 <u>観光客と一般住民の足の両立</u>が課題。(地域住民は平日、観光客は土日祝日など活動時間帯が異なる。) 	<ul style="list-style-type: none"> 事業継続のため、<u>バス路線の集約</u>を進めている。(地域間幹線系統の廃止代替化、廃止代替バスの集約) <u>コミュニティバスの他交通モードへの転換</u>についても引き続き検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 協議をしながら、<u>どの路線を残すか検討</u>することが重要。 運転手に限らず<u>市内で就職する仕組みづくり</u>を。 <u>労働環境改善</u>のための賃金補助等があるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>池田湖線</u>について、需要の高いバス停のみに停車する<u>特急性を持たせた観光周遊バス</u>とすることも考えられる。 外国語対応は行っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーや自家用有償旅客運送などと役割分担をし、<u>市民の足を確保</u>していく必要がある。 運転手のシフトを基に運行ダイヤを組んでおり、<u>JR全便の接続を加味したダイヤ設定</u>とはなっていない。 	
タクシー協会	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は<u>コロナ前の8割程度</u>。 <u>日中は高齢者と観光客の利用が多い</u>。夜はお酒を飲んだ方が利用。 収支は<u>助成金を踏まえると黒字</u>。あいタク運行により経営が改善した事業者も。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>車両数は、タクシー協会全体で63台</u>。 <u>運転手は、協会全体で51名在籍</u>。 <u>運転手は半数以上が70歳以上</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>人手不足と乗務員の高齢化</u>が課題である。 <u>2種免許取得のハードル</u>が高い(費用・期間等)。 収入が低く専業では生計を立てることが難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 日中は<u>余力があり、バスが廃止された場合の代替手段</u>にもなり得る。 新規の採用が難しく現状の運転手で取り組むしかないと、長く続くかはわからない。 	<ul style="list-style-type: none"> 人手不足解消のため、<u>外国人労働者を雇用できる仕組み</u>を構築してほしい。 <u>2種免許取得のための助成金</u>がほしい。 副業やパート社員のように、<u>短時間労働の雇用も可能</u>。(会社への登録は必要) 	<ul style="list-style-type: none"> 外国語対応は特にしておらず、外国人が乗車した際はスマホで翻訳しながら対応を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> あいタクについては<u>一括で予約センターを置くことを検討してもよい</u>。 全体の空車状況を把握し一括で配車できる仕組みがあるといいが、AI導入などのコストを鑑みるとハーダルは高い。 	<ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビルティ等の低速車両であれば高齢ドライバーであっても運転できる可能性あり。 公共交通だけでなくシェアサイクルや電動車椅子等での移動の検討、居住地域の最適化も同時に進めるべきである。
フェリーなんきゅう	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は<u>コロナ前と同程度まで復活</u>。収支も安定。 通常は鹿児島ナンバーが多く、お盆・GW等は県外ナンバーやレンタカーが9割。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>船舶は1隻</u>。 <u>乗務員は、船員6名在籍</u>。 待合所他陸上施設は県の施設を無料で使用。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状で船員は確保できているが、余裕があるわけではない。 船舶も現状は問題ないが少しずつ修理・整備費用が増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ変更はない。 船を新替える際に大きくする予定。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後とも協力いただきたい。 			
種子屋久高速船	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は<u>コロナ前の5割</u>。 コロナ前は団体客がメインだったが、現在は個人客メイン。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>船舶は6隻</u>。 <u>乗務員は、船長8名、二等航海士10名在籍</u>。 若い運転手も入社しており、<u>人手不足には陥っていない</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>コロナ前の状況へ復活させることが課題</u>である。 		<ul style="list-style-type: none"> 指宿からも<u>高速船を使って屋久島へ行けることをPR</u>してほしい。 		<ul style="list-style-type: none"> <u>下船後に次の目的地まで向かうためのタクシーとの連携を強化</u>したい。 	

5-10. 観光団体へのヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	本市の今後の公共交通体系の構築にあたり、主に観光客の移動実態や要望を把握するため、調査を実施するものである。
調査対象	指宿市観光協会
調査方法	直接聞き取り調査

(2) 調査結果

1. いぶたま（特急 指宿のたまで箱）の利用状況について
<ul style="list-style-type: none">9:56 鹿児島中央駅発⇒10:47 指宿駅着の 1 号に乗車し、15:07 指宿駅発⇒16:00 鹿児島中央駅着の 6 号で帰路につく人が多い。その場合、<u>指宿市内の滞在時間は 4 時間程度であり、その中でいかに効率的に観光地を回るかが重要である。</u>
2. 快速なのはなの利用状況について
<ul style="list-style-type: none">市内を長く楽しみたい方は、いぶたまより早い時刻に到着する 7:51 鹿児島中央駅発⇒8:59 指宿駅着の列車に乗ってくる方も多いが、その場合は<u>主要観光地を巡る路線バス（知林ヶ島 ⇄ 池田湖線）の指宿駅発車時刻 9:05</u>まで 6 分しかない。列車を降りてから飲物を買ったり、観光案内所へ寄って情報収集をしたりする時間もなく、観光案内所へクレームが寄せられることも多々ある。
3. バスの利用状況について
<ul style="list-style-type: none"><u>外国人は、タクシーよりもバスの利用が圧倒的に多い。</u>日本人も 2 人組であればバス利用が多い。観光利用が多い路線は、「池田湖 ⇄ 知林ヶ島線」「指宿 ⇄ 鹿児島金生町線」である。<u>一日乗車券が人気であり、月平均 100 枚、5 月は 200 枚販売した。</u>外国人は口コミ等で一日乗車券についての情報を得ているようである。
4. タクシーの利用状況について
<ul style="list-style-type: none"><u>タクシーはバスに比べると利用者は少ない。</u>4 人程度の日本人の団体であれば利用するようである。外国人にとっては、言葉が通じない中でタクシーを呼ぶことは難しく敬遠されており、滞在先の施設の方が代理で電話をしたり、観光案内所へ配車依頼の連絡が入ったりする。
5. 現状の課題と今後の要望について
<ul style="list-style-type: none"><u>バスの本数が少なく、乗り継ぎも悪いことが課題と感じる。</u>例えば、いぶたまで 10:47 に指宿駅に到着した人がバスを使って唐船峡へ行こうとすると、帰りのバスまで滞在時間が 40 分程度しかからないダイヤとなっている。また、指宿駅へ戻ってきてからいぶたまが発車するまでは 1 時間以上空いてしまうが、駅前でお土産を買ったり散策できる場所もない。<u>観光客は、そうめん流しと砂むし、そのほかに 1 箇所くらいは回りたいと考えている人が多いが、そのような移動が叶わない。</u><u>一日乗車券も使い切れない状況</u>であり、観光案内所としても申し訳ない気持ちがある。<u>土日祝日は観光客が多いにもかかわらず平日よりも便数が少なく、更に不便な思いをさせてしまっている。</u>コロナも落ち着き、<u>現在の観光客は日本人よりも外国人が多い</u>状況である。<u>台湾や香港からの来訪者が 8~9 割を占めている。</u>しかし、バス停には日本語表記しかなく、案内所で説明しても理解してもらうのは難しい。<u>バス停やバスの系統（行先表示）にアルファベットやナンバリングがされている</u>とわかりやすいと思う。全体的な増便が難しいのであれば、<u>市内の観光地を巡る定期観光バスを運行してはどうか。</u>2~3 千円であっても、時間を有効に使うことができるのならば利用者は多いと思う。

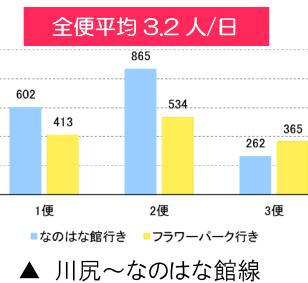
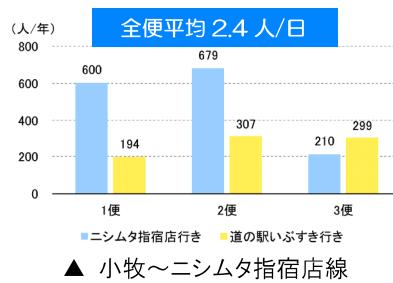
6. 指宿市地域公共交通の課題

6-1. 現状・課題の整理

(1) 「生活交通」に関する現状・課題

① イッシーバス利用状況

現状のイッシーバス利用者数は極めて少なく、令和4年度の利用者数は1便当たり平均3人程度(令和5年7月に実施した調査でも平均3人程度)となっている。利用者総数もほぼ横ばいである。



② 利用者の意向（各種アンケート調査より）

- イッシーバス利用者（調査日の利用者18人）の約6割が週1日以上利用
- 今後もこのまま運行を続けてほしいという意見が9割以上
- 運行回数を増やし利便性を上げてほしいといった意見がある一方、マイクロバス規模の車両を導入してほしい、イッシーバスは空車率が高いため運用を検討してほしい等の意見も寄せられた。

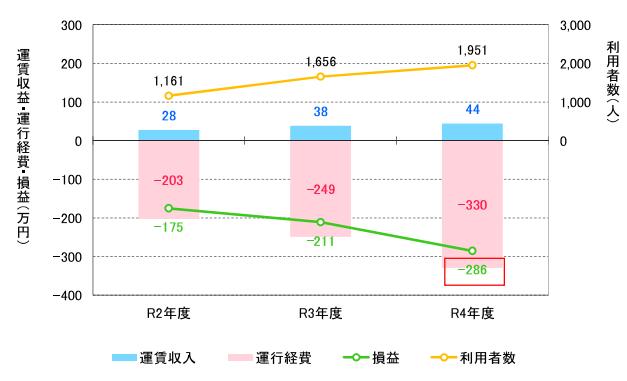
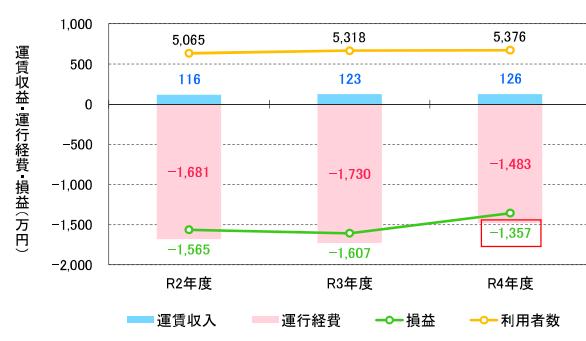
③ 各社のリソース状況、将来展望

イッシーバスを運行する「鹿児島交通(株)」指宿営業所、あいタクを運行する「指宿市タクシー協会」のリソース状況及び将来展望を以下に示す。

鹿児島交通(株)		指宿市タクシー協会	
現状 (市内)	車両：25台 運転手：14名 年齢：内10名が60歳以上	現状 (市内)	車両：63台 運転手：51名 年齢：半数以上が70歳以上
将来展望	人手不足であり、事業継続のため、バス路線を集約したい。 コミバスの他交通モードへの転換も検討。	将来展望	日中は余力があり、バスが廃止された場合の代替手段にもなり得る。

④ 公共交通に対する財政負担状況

イッシーバスに対する負担額は年間約1,300万円であるのに対し、あいタクに対する負担額は約300万円である。



(2) 「観光交通」に関する現状・課題

① 利用状況

市内の主要観光地を通る「知林ヶ島入口～池田湖線」の利用者は多く、令和3年10月から令和4年9月までの1年間の利用者は約43,000人となっている。令和5年7月に実施した調査では1便あたりの利用者数が20人以上の便も見られた。また、乗客のほとんどを外国人が占める便も見られた。

一方、道の駅活お海道や山川桟橋、フラワーパークなどの施設を通る「活お海道～開聞駅前線」については1便あたりの利用者が2名以下であった。

路 線		H29.10 ～H30.9	H30.10 ～R1.9	R1.10 ～R2.9	R2.10 ～R3.9	R3.10 ～R4.9
広域 路線 バス	鹿児島（金生町）～山川桟橋	141,452	144,360	101,137	91,566	97,789
	なのはな館～東大川	90,399	90,122	73,341	72,268	70,888
	いわさきホテル～武家屋敷入口	51,654	51,548	41,857	39,700	39,497
市内 路線 バス	知林ヶ島入口～池田湖	64,969	63,814	46,400	46,055	43,578
	活お海道～開聞駅前	43,437	30,888	23,542	22,534	22,974
	指宿駅前～開聞駅前（R4.9で廃止）	34,150	36,561	30,950	30,892	28,106
総 数		426,061	417,293	317,227	303,015	302,832

▲ 路線バスの利用者数の推移



▲ 令和5年乗り込み調査結果(7/11～12)

② 運行状況

いぶたま1号で指宿駅へ到着し、6号で帰路につく人が多く、その間の4時間程度で効率的に観光地を回ることが求められる。しかし、バスの運行本数が少ないとや、鉄道（特にいぶたま）との乗り継ぎが悪いことが課題である。観光客は、唐船峡と砂むし温泉、そのほかに1箇所くらいは回りたいと考えている人が多いが現状ではそのような移動は叶わず、一日乗車券も活用し切れない状況である。

10:47	指宿駅着	指宿のたまで箱1号
11:05	指宿駅前	「知林ヶ島入口～池田湖線」池田湖行2便
12:06	唐船峡	滞在時間が約40分しかない
12:49	唐船峡	「知林ヶ島入口～池田湖線」知林ヶ島行2便
13:50	指宿駅前	電車の発車まで1時間以上空いてしまう
15:07	指宿駅発	指宿のたまで箱6号

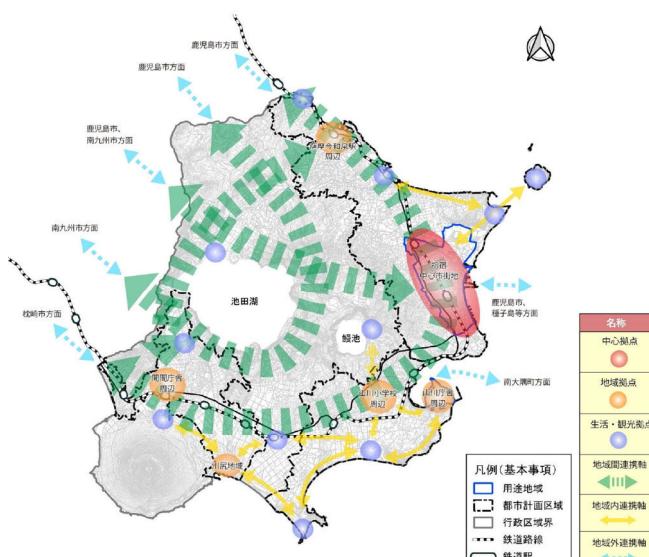
③ 利用者の意向（各種アンケート調査・観光協会へのヒアリングより）

- 観光客のうち、滞在中にバスを利用した人は2人に留まった（回答者175人）
- 公共交通を利用しない理由としては、乗りたい時間に運行していない、公共交通では所要時間がかかる、乗り継ぎが大変といった意見が多い。
- 今後の要望としては、駅から観光地への公共交通を増やしてほしい、夏休みや連休中だけでも観光地から帰る夕方の便を増やしてほしい、観光客にわかりやすく、また来てもらえるような案内を心掛けてほしい、等の意見が寄せられた。
- また、外国人には一日乗車券が人気であり、口コミ等で情報を得ているようである。一日乗車券を使いこなせるようなダイヤ設定と、外国人にも分かりやすい情報提供も求められる。

(3) 「持続可能な公共交通」に関する現状・課題

① 上位関連計画

■ 指宿市立地適正化計画(令和5年10月素案) ※策定中の内容であり、今後変更の可能性があります。



■方針①：持続可能で活気のある拠点の形成

1. 多様な都市機能の集積・維持

持続可能なまちづくりに向け、各地域に必要な都市機能（医療施設や商業施設、金融施設等）の集積・維持を図る。

2. JR指宿駅周辺の整備

JR指宿駅は、“本市の玄関口”にふさわしい魅力ある駅前広場等の整備を推進する。また、その周辺においては、観光・商工・建設等の各分野の積極的な連携を図り、にぎわいのある駅周辺整備を推進する。

3. 魅力ある商店街づくりの推進

歩いて楽しめるまちづくりの実現に向け、既存の商店街の個性を生かしつつ、利便性・快適性の高い魅力ある商店街づくりを促進する。

■方針④：公共交通による各拠点（中心拠点、地域拠点、生活・観光拠点）の連携

1. 地域の拠点整備

人口減少・少子高齢化が進む中で、比較的人口が維持され、都市機能が集積している各拠点等においては、日常的に身近な既存施設の維持に努める等、地域の拠点整備を図る。

2. 地域資源の整備・充実

天然砂むし温泉やフローラーク等、開聞岳等、多様な地域資源の整備・充実を図るとともに、それらの活用を促進する。

3. 公共交通網の維持

JRやバス等の公共交通は、各拠点をつなぐ重要な役割を担っており、引き続き、各地域の移動手段として維持していく。

■ 指宿市観光ビジョン

アクションプラン 1-(3) 交通アクセスの改善(充実)

観光スポットが市内全域に点在している本市においては、交通の利便性向上が必要不可欠です。本市を訪れる観光客が円滑に周遊できるよう、本市の玄関口であるJR指宿駅を中心とした観光スポット等への交通アクセスの改善や、自家用車で訪問する観光客がさらに利用しやすい環境整備を行うことにより、観光客の観光地への来訪、及び観光地間をつなぐ交通手段の利用促進を図るとともに、観光客がストレスなく周遊できる交通環境の改善に取り組みます。

具体的な施策① 既存環境の改善

具体的な施策② 移動するプロセスを楽しむ仕組みの構築

■ 指宿港海岸地域のまちづくり基本構想



6-2. 指宿市地域公共交通の課題

本市における現状や各種調査結果を踏まえ、見えてくる課題を以下に整理する。

生活交通

課題 1

変わりゆく時代においても、指宿市で暮らし続けるための生活交通の再構築

- 指宿市の人口は減少傾向にあり、高齢化率は約4割。
- 市内は大きく3つの地域に分かれるが、指宿駅や二月田駅周辺に主要施設が分布し、各地域から市街地への移動ニーズが高い傾向にある。
- 一方で、人手不足や乗務員の高齢化等から交通事業者の負担は増加。市としても賃金上昇や原料費の高騰によりバス委託費が上昇し厳しい状況である。
- 今後も進行が予想される人口減少・高齢化社会においても指宿市で暮らし続けられるよう、公共交通網の再構築や新技術導入による運行の効率化・利便性向上に向けた検討が必要である。

観光交通

課題 2

アフターコロナを踏まえた「観光地指宿」としての対応

- 指宿市は唐船峡や長崎鼻、たまた箱温泉等の観光資源を有し、日本のみならず海外から多くの観光客が訪れる観光地となっている。
- 一方で、観光地は市内に点在しており、さまざまな地区を経由する路線バスでは周遊に時間がかかることに加え、近年の減便に伴い乗り継ぎ状況（接続）が悪化するなど、公共交通を利用した満足な観光周遊が難しい状況となっている。
- アフターコロナを迎える今後も観光入込客数の増加が見込まれること等を踏まえ、改めて「観光地指宿」としての対応（受け入れ態勢の整備）が求められる。

持続可能な公共交通

課題 3

利用者・事業者・行政が連携し、地域と一体になった、 持続可能な公共交通体系の検討

- 本市の公共交通を取り巻く環境は変化し続けており、今後の持続可能な公共交通を実現するためには、適切な役割分担をし、関係者全体がメリットを享受できるようにすることが重要である。
- また、地域のにぎわい創出や住みよいまちの実現のため、まちづくりや公共交通以外の施策と一体となった取り組みを進める必要がある。
- 今後も、利用者・事業者・行政の3者が連携し、地域と一体となった仕組みの構築が求められる。

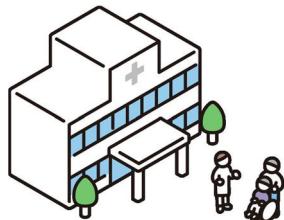
7. 指宿市地域公共交通計画

7-1. 基本理念

本市の地域公共交通における課題を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定する。

地域で「つなぐ」公共交通で、未来へ続く健幸のまちへ！！

地域を「つなぐ」



人を「つなぐ」



未来へ「つなぐ」



集落と市街地
生活利便施設・病院
通勤・通学
観光
外出機会

交流人口
事業者間
行政と民間
地域の担い手

使って残す
新技術導入
担い手確保

7-2. 基本方針（計画の目標）

基本理念に基づき、本市の地域公共交通における課題を解決するための基本方針（計画の目標）を、以下の通り設定する。

目標1 変わりゆく時代においても、指宿市で暮らし続けるための公共交通の全体最適化

市民の誰もが自由な外出・移動が可能で、豊かな生活を享受できる未来を目指す。

また、地域特性や利用者ニーズ、行政・事業者間の状況を踏まえ、役割分担を明確化することで、効率的かつ効果的な公共交通サービスを提供する。

目標2 「観光地指宿」としての公共交通サービスの提供、情報提供による利用促進

市内に点在する観光地への周遊環境を改善するなどし、公共交通の利便性向上、観光客の満足度向上を目指す。

アフターコロナや指宿港海岸の整備などを契機に、新たな移動手段やツアーパッケージ等の検討を行うとともに、国内外問わず初めて本市を訪れる観光客にも、わかりやすく興味を持ってもらえるような情報発信・整備に努める。

目標3 地域の多様な関係者の「共創」による、持続可能な公共交通体系の構築

行政と交通事業者相互間や地域の他産業領域との適切な役割分担及び連携による、地域が一体となった持続可能なサービスの提供を目指す。

新たな移動需要の創出や、移動目的を生み出すまちづくりなど、地域づくり全体から交通を捉えた取組を推進する。

7 - 3 . 基本骨格

本計画における各公共交通の位置づけ及び将来の公共交通の骨格を示す。

交通モードの運行については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（フィーダー補助）や新モビリティサービス推進事業補助金、県補助金などの活用を視野に調整を図る。

(1) 公共交通の位置づけ

位置づけ	系統	役割
広域幹線	鉄道	JR 指宿枕崎線 【ターゲット：生活・観光交通】
	広域路線バス	鹿児島交通路線バス
	船舶	フェリーなんきゅう／ 高速船トッピー・ロ ケット
地域内幹線	市内路線バス	鹿児島交通路線バス 【ターゲット：生活・観光交通】
	コミュニティ バス	イッシャーバス 【ターゲット：生活交通】 ● 市内において、路線バスが運行するルートを補完し、交通空白地の解消を担う交通として位置付け。 ● 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通	予約型乗合タクシー	あいタク 【ターゲット：生活交通】 ● 地域内の移動及び路線バスやイッシャーバスが走行しない交通空白地において、対象地区と市街地の主要施設間を結ぶ交通として位置付け。 ● 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
補完交通	タクシー	【ターゲット：生活・観光交通】 ● ドア to ドアの少量個別輸送を行う移動手段で、個別のニーズに柔軟に対応可能な交通として位置付け。
	新たな移動手段	【ターゲット：観光交通】 ● 指宿駅周辺の小規模移動や、まちづくりと連携した移動など、地域の魅力と活力を生み出す新たな交通として位置付け。
特定の利用者等の移動を担う交通	スクールバス、病院送迎バスなど	【ターゲット：生活交通】 ● 通学や通院など、特定の利用者の移動を担う交通として位置付け。

(2) 路線・系統別の具体的な役割

■鉄道

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	JR 指宿枕崎線	鹿児島中央駅	—	枕崎駅	—	—	鹿児島中央駅～指宿駅を経由し、枕崎駅へ連絡する。 生活・観光交通として、指宿市内及び市外の都市間を連絡する広域的な移動を担う。

■船舶

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	山川港～根占港	山川港	—	根占港	—	—	指宿市の山川港と南大隅町の根占港を連絡する。 生活・観光交通として指宿市外への広域的な移動を担う。
交通事業者	指宿港～鹿児島港	指宿港	—	鹿児島港	—	—	指宿港及び鹿児島港、種子島・屋久島を連絡する。
交通事業者	指宿港～種子島	指宿港	—	種子島	—	—	
交通事業者	指宿港～屋久島	指宿港	—	屋久島	—	—	生活・観光交通として指宿市外への広域的な移動を担う。

■路線バス

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	いわさきホテル～武家屋敷入口	いわさきホテル	指宿駅	武家屋敷入口	路線定期	地域間幹線系統補助	指宿市外(知覧)から指宿駅を経由し、砂むし会館やいわさきホテルなどの市内観光・宿泊施設を連絡する。 生活・観光交通として、地域内の主要施設や観光施設の接続を担う。
交通事業者	鹿児島（金生町）～たまで箱温泉	鹿児島(金生町)	指宿駅	たまで箱温泉	路線定期	地域間幹線系統補助	指宿市外(金生町)から指宿駅、砂むし会館、指宿医療センターなどの市内主要施設を経由し、たまで箱温泉まで連絡する。 生活・観光交通として、地域内の主要施設や観光施設の接続を担う。

■路線バス

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	なのはな館～東大川	なのはな館	指宿駅	東大川	路線定期	地域間幹線系統補助	指宿市外(東大川)から開聞駅、山川駅、指宿駅等の駅及び指宿医療センター、砂むし会館などの市内主要施設を経由し、なのはな館まで連絡する。 主に生活交通として、地域の主要施設の接続を担う。
交通事業者	知林ヶ島入口～池田湖線	知林ヶ島入口	指宿駅	池田湖	路線定期	廃止代替バス運行補助	市内主要観光地の知林ヶ島、砂むし会館、たまた箱温泉、長崎鼻、唐船峠指宿駅などを経由し、池田湖まで連絡する。 主に観光交通として、地域の主要観光施設の接続を担う。
交通事業者	活お海道～開聞駅前	活お海道	山川駅	開聞駅前	路線定期	廃止代替バス運行補助	活お海道から山川駅、山川高校などを経由し、開聞駅まで連絡する。 主に生活交通として、地域の主要施設の接続を担う。

■コミュニティバス「イッシーバス」

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	イッシーバス小牧～ニシムタ指宿店線	八幡神社前	市役所	ニシムタ指宿店	路線定期	フィーダー補助	市北側の八幡神社前から道の駅いぶすき、郵便局や駅、高校、市役所などを経由し、指宿市街地、指宿医療センターまで連絡する。 主に生活交通として、市内路線バスが運行するルートを補完し、交通空白地の解消を担う。
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	イッシーバス川尻～なのはな館線	開聞山麓自然公園	市役所	なのはな館	路線定期	フィーダー補助	市南側の開聞山麓自然公園から川尻地域、大山駅、山川駅等を経由し、指宿市街地、なのはな館まで連絡する。 主に生活交通として、市内路線バスが運行するルートを補完し、交通空白地の解消を担う。

■予約型乗合タクシー「あいタク」

実施主体	運行系統名	起点	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	畠久保・西方線	対象地区 (畠久保・細田西・永嶺・臼山・水迫)	指宿市街地内 指定乗降場所	区域	フィーダー補助	
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	池田湖線	対象地区 (下門・石嶺・堀切園・池崎・仮屋・大迫・中浜・新永吉)	指宿市街地内 指定乗降場所	区域	フィーダー補助	対象地区内(自宅を含む)から指宿市街地内の指定乗降場所(病院や生活利便施設等の主要施設)まで連絡する。
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	魚見線	対象地区 (尾掛・上吹越・下吹越・五郎ヶ岡)	指宿市街地内 指定乗降場所	区域	フィーダー補助	主に交通空白地における生活交通として、対象地区と市街地の主要施設間の接続を担う。
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	鰻線	対象地区(鰻)	指宿市街地内 指定乗降場所	区域	フィーダー補助	
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	尾下線	対象地区(尾下)	指宿市街地内 指定乗降場所	区域	フィーダー補助	
指宿市 〔運行は交通事業者に委託〕	開聞線	開聞全域		区域	フィーダー補助	対象地区内(自宅を含む)から対象地区内の指定乗降場所(病院や生活利便施設等の主要施設)まで連絡する。 主に交通空白地における生活交通として、対象地区内の主要施設間の接続を担う。

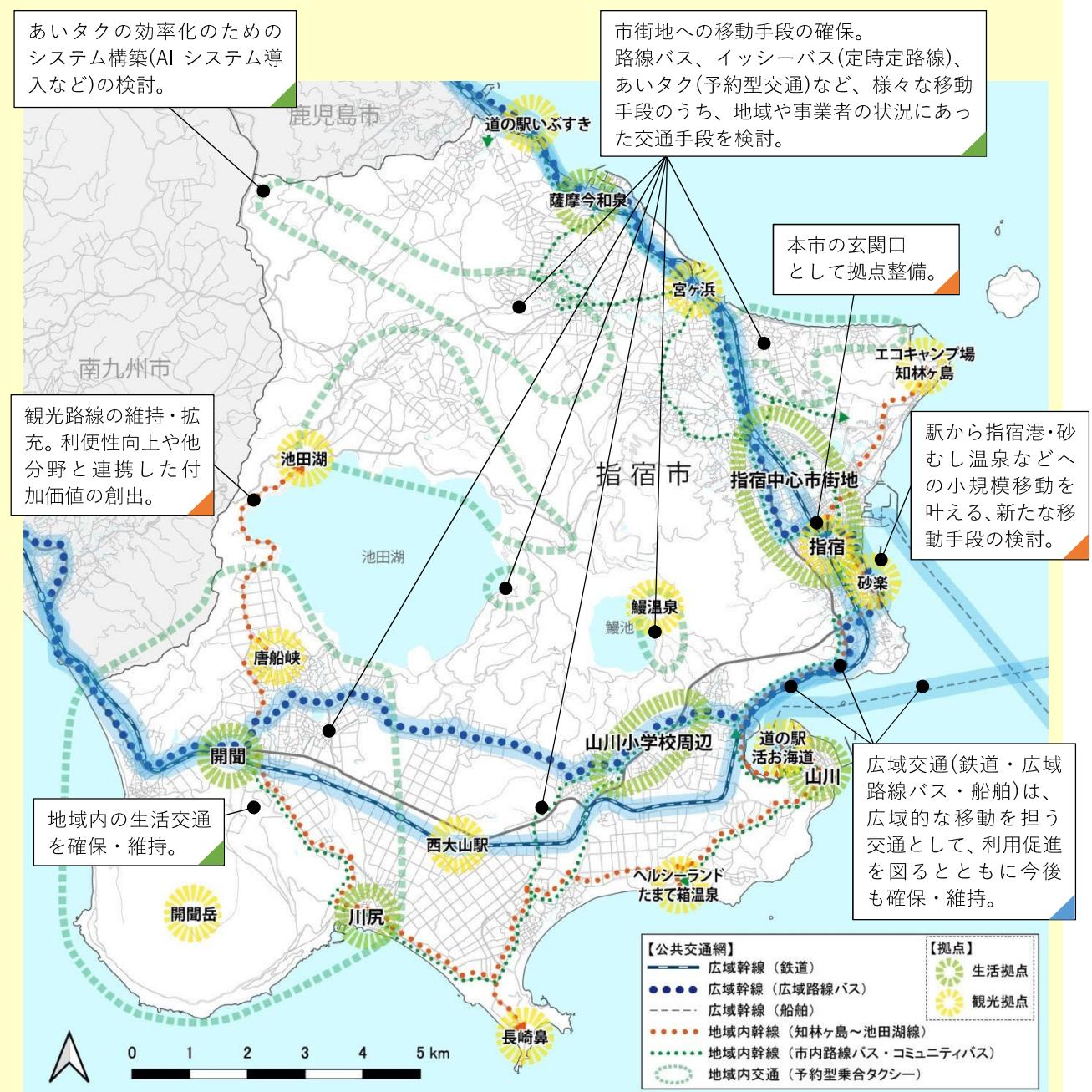
(3) 将来の公共交通の骨格

本計画の実現により、持続可能な交通体系の構築を目指す。

事業の実現化に向けては、利用者・事業者・市民が連携し、地域と一体となった体系となるよう調整を図り、三者の合意の上で実施することが必須条件となる。

指宿市が目指す公共交通の基本骨格

- ① **広域幹線**：利用促進を図るとともに、今後も確保・維持する。
- ② **地域内幹線**：生活交通としての市民の移動手段を確保する。地域の実態に合わせた交通モードを検討する。観光交通として路線を維持・拡充する。
- ③ **地域内交通**：交通空白地を改善するとともに、各地域から市街地への移動手段を確保する。効率化のための検討を行う。
- ④ **補完交通**：利用者ニーズに柔軟に対応する。新たな交通の導入を検討する。
- ⑤ **特定の交通**：特定の利用者の移動を担う交通として他交通との適切な役割分担を図る。

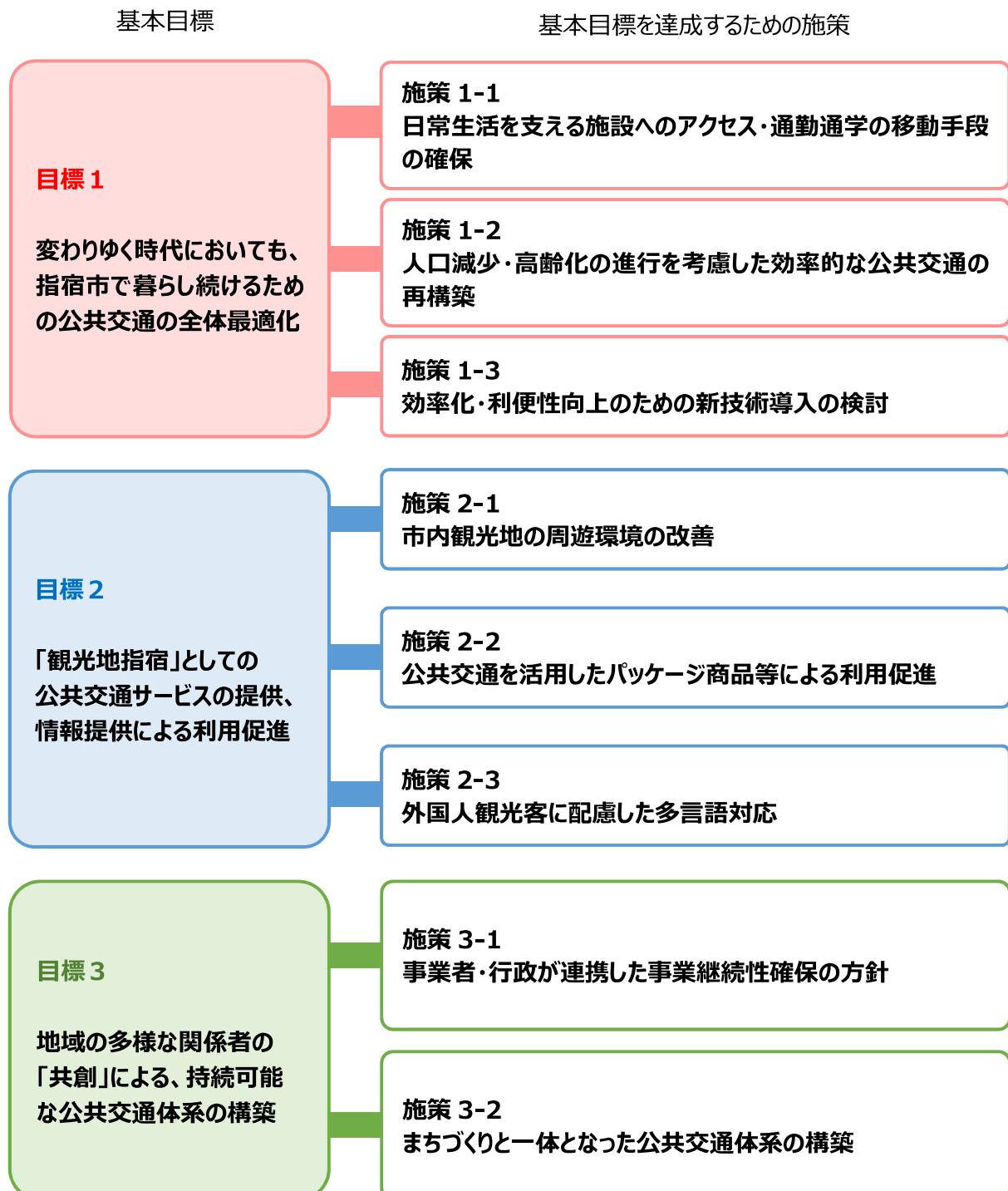


7-4. 目標達成のための施策・事業

(1) 施策体系

基本方針（計画の目標）で掲げた目標を達成するための施策は以下の通りとする。

なお、各施策の実行にあたっては、国・県等の補助金（フィーダー補助）等を活用し取り組むことを基本とする。



(2) 施策の内容

目標 1 変わりゆく時代においても、指宿市で暮らし続けるための公共交通の全体最適化

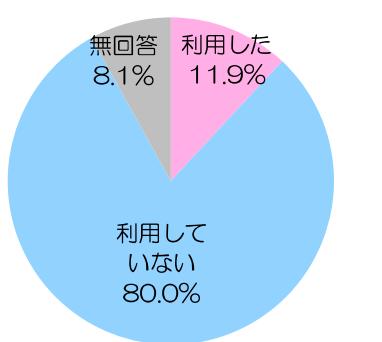
施策 1-1 日常生活を支える施設へのアクセス・通勤通学の移動手段の確保

<取組内容>

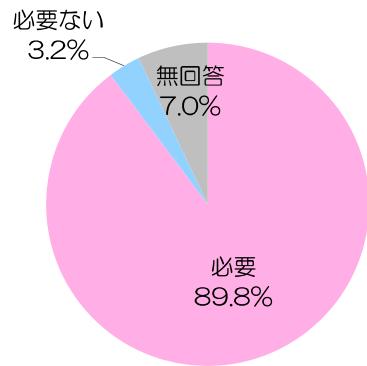
本市においては、主に市外などへの広域移動を担う公共交通として、JR 指宿枕崎線・鹿児島交通(株)の運行する地域間幹線系統バス（3 路線）・フェリー・高速船が運行している。これらは、通勤通学や観光、市民の日常生活を支える施設への移動手段として、非常に重要な役割を果たしている。

一方で、近年全国的に公共交通の利用者数減少、乗務員不足などによる減便・路線廃止が進んでおり、本市においても同様の傾向にある。

市民意向としては、直近 1 年間において公共交通を「利用した」と回答した人は約 1 割に留まる反面、「将来的には公共交通が必要」と回答した人は約 9 割を占めている。（令和 5 年度実施市民アンケートより）



▲直近 1 年間の公共交通利用状況



▲将来の公共交通の必要性

公共交通が利用されることにより減便・廃止となる悪循環を防ぎ、今後も誰もが公共交通を使った自由な外出・移動ができるようにするためにも、路線バス回数券の販売や的確な情報提供により、市民及び観光客の利用促進を図り、「使って残す」ことを基本としつつ、他の公共交通機関とも連携を図ることで日常生活を支える広域交通の維持・存続に取り組む。

<実施主体と事業スケジュール>

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
広域交通の維持・存続に関する情報発信	市 活性化協議会			実施		
指宿市のりものガイドの更新	市	実施		適宜実施		
路線バス回数券の販売（調整の上適宜変更）	市			実施		

施策 1-2 人口減少・高齢化の進行を考慮した効率的な公共交通の再構築

＜取組内容＞

本市において、主に市内の移動を担っているのは、市内路線バス（廃止代替バス2路線）・イッシーバス（2路線）・あいタク・タクシーである。これらは特に高齢者の通院・買い物など、日常生活を支える施設への移動手段として、非常に重要な役割を果たしている。

しかし、特にイッシーバスにおいては、近年利用者が減少傾向にあるとともに、運転手不足による運行事業者の負担増加、委託費用増加による行政の負担増加が課題となっている。

今後さらに進む人口減少社会も見据えながら、市民がより利用しやすい効果的な運用を目指すため、車両の小型化やあいタクへの移行など、複数の可能性を比較検討し、地域の実態に合わせた効率的な市内公共交通の再構築を検討する。なお、本交通モードは地域内の移動と交通空白地の解消を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー補助）」を活用し、財源の安定的な確保・維持を目指す。

また、あいタクにおいては、利用者の半数が片道100円までの値上げに賛同しており（令和5年度実施市民アンケートより）、今後の持続可能な運行のため、収支状況等を踏まえた上で運賃設定の見直しを検討する。併せて、利用頻度が高い方の過度な負担を軽減するとともに、あいタクの特徴である“乗合”率を向上させるため、乗合乗車時の割引を検討するなど柔軟な運賃体系の検討を行う。

＜実施主体と事業スケジュール＞

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
市内公共交通の再構築	市活性化協議会 交通事業者	検討	実証運行		本格運行	
あいタク運賃設定の見直し	市活性化協議会 交通事業者	検討		必要に応じて実施		

施策 1-3 効率化・利便性向上のための新技術導入の検討

＜取組内容＞

近年、全国的に少子高齢化などを起因とする働き手不足が懸念されており、本市においても公共交通の運転手不足が問題となっている。

本市の公共交通を今後も維持していくためには、限られた資源を十分に活用した運行の効率化が不可欠であり、他自治体でも導入が進むAIやICTなど、交通DX（デジタル・トランスポーメーション）を通じた利便性・持続可能性・生産性の向上が求められる。

本市においては、MaaS（Mobility as a Service：複数の交通を利用する際の移動ルートを最適化し、予約や支払いを一括で行えるサービス）の考えに基づき、あいタクの予約窓口の一元化及びAIによる配車システム、キャッシュレス決済の導入などを検討する。

今後も開発・導入が進む新技術について、国や自治体・民間事業者などの動向に着目し、必要に応じて地域公共交通活性化協議会などの議論や視察、関係団体との意見交換を行うなど、利用者への一定のサービス水準を確保することを前提に、本市にふさわしい新技術導入へ向けた検討を継続して行う。なお、導入にあたっては、事業者と調整の上、実現可能な範囲で行うとともに、国・県等の補助を積極的に活用する。

[取組イメージ]



AIによる配車システムを導入することで、リアルタイムでの配車や、「到着」時間を指定した予約が可能となり、定時の運行に比べ、柔軟な移動や予約の分散が期待される。（国土交通省）

▲AI（人工知能）を活用した配車システムの導入（国土交通省）

【ポール型専用端末】



【専用端末のみ】



▲タッチ決済機能の導入 [JR 指宿枕崎線] (JR九州)



▼AI オンデマンドバス (福智町)



＜実施主体と事業スケジュール＞

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
新技術に関する情報収集	市	←		実施		→
活性化協議会などの議論・視察・意見交換等	市 活性化協議会 交通事業者	←		実施		→
新技術の導入	市 交通事業者	←	---	適宜実施	---	→

目標2 「観光地指宿」としての公共交通サービスの提供、情報提供による利用促進

施策2-1 市内観光地の周遊環境の改善

<取組内容>

アフターコロナを迎え、今後も観光客の増加が見込まれる中、公共交通を利用した効率的な観光周遊環境の整備が課題となっている。

本市の玄関口である指宿駅においては、JRの特急「指宿のたまで箱」と市内観光地を通る路線バス「知林ヶ島入口～池田湖線」の相互の運行ダイヤ調整や、電車内での市内周遊方法の案内実施などにより、スムーズな乗り継ぎ環境の実現を目指す。

観光目的での利用が多い路線バス「知林ヶ島入口～池田湖線」においては、現状では観光地を往復することができるダイヤ設定になっていないため、ダイヤの再編や、夏季休暇や連休などの期間限定で定期観光バスの運行を検討するなど、本市を訪れる人にとってストレスなく、滞在時間を十分に活用することができる移動手段を検討する。

タクシーについては、指宿駅を拠点とした周遊タクシーの運行などを行っており、引き続き情報発信をするなど、更なる利用促進に努める。

また、海外からの観光客が多い特徴を踏まえ、観光型MaaS（観光地までの移動手段と宿泊施設・観光施設などを一括で検索・予約・決済できるようにするサービス）の活用によるインバウンド需要の後押しや、貨客混載による大型荷物（キャリーケースなど）の宅配サービス導入なども検討し、観光客の更なる利便性・満足度向上に努める。

[取組イメージ]



▲定期観光バス（大分県）

▲手ぶら観光 [貨客混載]
(渋川市)

▲観光型 MaaS (長崎県)

<実施主体と事業スケジュール>

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
乗り継ぎ環境の整備	市 活性化協議会 交通事業者	検討			適宜実施	
貨客混載による 宅配サービスの実施	市 活性化協議会 交通事業者 各種関係団体	検討			適宜実施	
公共交通を利用した観光 周遊に関する情報提供	市 各種関係団体			実施		

施策2-2 公共交通を活用したパッケージ商品等による利用促進

＜取組内容＞

現在、鹿児島交通(株)では市内の観光周遊促進を目的とした、「のったり おりたり マイプラン」を展開している。本プランは、鹿児島交通(株)が運行する路線バス4系統の乗降が自由になる一日乗車券(1,100円)、二日券(2,200円)を販売している。

アフターコロナや指宿港海岸整備等を踏まえ、今後も観光客の更なる増加が見込まれることから、運行事業者のみならず、行政や観光協会、観光地域づくり法人(DMO)、地域の宿泊・観光施設などの多様な関係団体が連携した、公共交通を活用したパッケージ商品の開発・導入を検討する。

商品は、市内の「周遊」ができる公共交通乗車券と、「観光・体験」ができる施設利用券や商品券などの組み合わせを基本とし、パッケージで購入することで、利用料金や商品価格の割引が受けられるものを想定する。なお、導入にあたっては事業継続性なども十分考慮し、実現可能な範囲で行う。

本取組を行うことにより、「観光地指宿」としての公共交通の利用促進、地元商品の購買意欲の向上につなげるとともに、地域全体での観光客の受け入れ態勢の底上げを目指す。

[取組イメージ]



▲乗り放題乗車券・施設入場券がセットになった商品 (JR九州・西鉄バス・第一交通タクシー等)

＜実施主体と事業スケジュール＞

取組内容	実施主体	実施期間(年度)				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
公共交通を活用したパッケージ商品の導入	市活性化協議会 交通事業者 各種関係団体			検討		適宜導入

施策 2-3 外国人観光客に配慮した多言語対応

<取組内容>

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年に本市を訪れた外国人観光客は約 7.5 万人で、過去 10 年間で 4.7 倍に拡大している（指宿市観光統計より）。また、市内の主要な観光施設を巡る「知林ヶ島入口～池田湖線」の利用者も、約 7 割を外国人が占める結果となっている（令和 5 年乗り込み調査より）。

近年はアフターコロナを迎えるにあたり、観光地までのアクセス方法や公共交通利用方法、一日乗車券の多言語対応、外国語サイトの開設などによる情報提供の充実に努める。

[取組イメージ]

■公共交通利用案内の多言語化

観光地までのアクセス方法（乗り継ぎ方法）や公共交通の乗り方などについて多言語対応のパンフレットを作成し、外国人向けの情報発信を行う。

■一日乗車券の多言語化

現在発売している一日乗車券「のったり おりたり マイプラン」は外国人観光客からの人気も高く、多くの人が購入している。本乗車券を多言語化するとともに、上記の公共交通利用案内とともに活用することで公共交通の利用促進を図る。

■外国語サイトの開設

市内の観光地とそれらを巡る公共交通の移動について、外国語のサイトを作成し、情報収集ができる仕組みを作る。また、サイト内でバス停検索やタクシーの配車予約、モバイル乗車券の購入ができるようになる。



▲バス停位置の多言語化
(大分県)

▲乗り継ぎ案内の多言語化
(和歌山県)

<実施主体と事業スケジュール>

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
各種多言語対応 (公共交通利用案内・一日乗車券・外国語サイト等)	市 活性化協議会 交通事業者 各種関係団体	検討			適宜実施	

目標3 地域の多様な関係者の「共創」による、持続可能な公共交通体系の構築

施策3-1 事業者・行政が連携した事業継続性確保の方針

〈取組内容〉

近年、全国的に人口減少や少子高齢化を起因とする働き手不足や乗務員の高齢化が深刻化している。本市を運行する交通事業者においても、乗務員の半数以上が60～70歳代といった事業者も多いため、今後数年の間に人手不足はさらに深刻化することが予想される。

今後も持続可能な公共交通を確保するためにも、新たな担い手の確保は必要不可欠である。

求人情報の発信や企業ガイダンスの開催、普通自動車第二種運転免許取得補助のほか、交通事業者の労働環境改善による魅力向上など、事業者・行政が連携して取り組むことにより、継続的な担い手の確保に努める。また、自営業や主婦・主夫などを対象に、空き時間のみ運転を担うことができる、パートタイム運転手の雇用も検討する。

なお、具体的な取り組みを行う際には、国・県などの補助の活用を視野に調整を行う。

[取組イメージ]

■求人情報の発信・企業ガイダンスの開催

市内交通事業者の求人について、公共施設や商業施設・公共交通の車内などで情報発信を行うとともに、市主催の企業ガイダンスを開催するなどし、就職の機会を創出する。

■普通自動車第二種運転免許取得補助

交通事業者からは、二種免許取得にかかる費用の他に、教習所までの交通費や免許を取得するまでの間（業務を行うことができない間）の賃金も負担になっていると意見があった。交通事業者の負担が少なく担い手の育成ができるよう、効果的な補助を検討する。

■交通事業者の労働環境改善

交通事業者からは、運転手の資格は有しているが、収入を考えた際に運転手を断念する方がいるとの意見があった。地域の公共交通を担う貴重な人材を逃さないためにも、補助金なども活用した継続的な支援、労働環境の改善を検討する。

■パートタイム運転手の雇用

市内公共交通の担い手を確保するため、通常の運転手とは別に、パートタイムで労働可能な運転手の雇用を検討する。

〈実施主体と事業スケジュール〉

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
求人情報の発信・企業ガイダンスの開催	市 交通事業者			実施		
担い手確保のための補助・環境改善	市 交通事業者	検討			適宜実施	
パートタイム運転手の雇用	市 活性化協議会 交通事業者		検討・制度設計			適宜実施

施策3-2 まちづくりと一体となった公共交通体系の構築

<取組内容>

本市では、指宿市立地適正化計画の策定や指宿港海岸地域のまちづくりが進められているところである。公共交通はまちを形づくり、地域の魅力と活力を生み出す重要な要素として捉え、まちづくりと一体となった取り組みが求められる。

取組みの実施にあたっては、行政と事業者相互間や、地域の他産業領域との適切な役割分担を行うことで、地域が一体となったサービスの提供を目指す。また、ひとり一人の意識や行動を十分にふまえ、交通の問題を考えていく「モビリティ・マネジメント」の考え方に基づき、市民と協力しながら進めていく。

さらに、新たな移動需要の創出や、移動目的を生み出すことで沿線のまちを育て、公共交通の利用促進を図るとともに、持続可能な公共交通の実現のため、さまざまな移動手段の導入も検討する。

[取組イメージ]

■観光

○指宿港海岸地域の開発と合わせた観光まちづくり（運行ルート・ダイヤ）の検討

○沿線イベントの開催

○乗ってみたいと思わせる、新たなモビリティサービスの導入

○指宿駅周辺の小規模移動を叶える、グリーンスローモビリティの導入

■生活

○立地適正化計画と連携した交通まちづくり（運行ルート・ダイヤ）の検討

○乗車体験会（乗り方講座）の開催

○朝夕にまとまった移動需要の分散

　　移動が少ない時間帯に運賃割引を行うなど、
　　予約の分散・目的地（医療施設など）の混雑
　　緩和に努める。）



▲グリーンスローモビリティ（福山市）



▲電動トゥクトゥクレンタル（福岡市）

▲ビアバイク（横浜市）



▲乗車体験会（菊地市・柏市）

<実施主体と事業スケジュール>

取組内容	実施主体	実施期間（年度）				
		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
上位関連計画と連携した公共交通体系の検討	市(関係課含む) 活性化協議会 交通事業者			検討		
沿線イベントの開催	市 交通事業者			適宜開催		
新たなモビリティサービスの導入	市 活性化協議会 交通事業者 各種関係団体	検討	実証運行		本格運行	

7-5. 計画達成状況の評価

(1) 評価指標と目標値

計画の進捗と施策実施による効果を把握・評価・検証するものとして、本計画で定めた3つの目標に対応した評価指標と具体的な目標値を設定する。

目標1 変わりゆく時代においても、指宿市で暮らし続けるための公共交通の全体最適化

数値指標		現況値 (R5)	目標値 (R10)
1-1	市内を運行する公共交通利用者数	101,985人 (R4年度実績値)	99,000人

【目標設定の考え方】

市内を運行する公共交通について、効率的かつ効果的な運行への転換、利用促進策を講じることなどによる、利用者数の変化について評価する。

【算出根拠】

市内を運行する公共交通のうち、「路線バス(市内路線のみ)」「イッシーバス」「あいタク」の利用者数を指標とする。

- 路線バス：現状の利用者数が、本市の5年間の人口減少と同程度(約5%)減少すると予測し、R10年度の利用者数を90,000人と想定。
- イッシーバス・あいタク：「第二次指宿市定住自立圏共生ビジョン」に掲げられた「地域公共交通維持事業の利用者」である9,000人と想定。
- 上記2つの合計から、R10年度の利用者数を99,000人と設定。

【データの取得方法】

毎年度、鹿児島交通(株)及びあいタク運行事業者、市のとりまとめにより整理。

数値指標		現況値 (R5)	目標値 (R10)
1-2	路線バス回数券の販売冊数	413冊 (R4年度実績値)	413冊

【目標設定の考え方】

市内路線バスの利用促進のために販売している「路線バス回数券」について、公共交通に関する情報発信を行うことによる販売冊数の変化について評価する。

【算出根拠】

「路線バス回数券」の販売実績を指標とする。

→ 人口減少に伴う利用者数の減少が見込まれる中でも、現状維持を目指す。

【データの取得方法】

毎年度、鹿児島交通(株)及び市のとりまとめにより整理。

目標2 「観光地指宿」としての公共交通サービスの提供、情報提供による利用促進

数値指標		現況値 (R5)	目標値 (R10)
2-1	観光施設利用者の公共交通利用率	8.0% (R5年アンケート調査)	10.0%

【目標設定の考え方】

観光客の移動手段としての公共交通の利用について評価する。

【算出根拠】

観光客を対象としたアンケート調査のうち、「調査当日(もしくは滞在中)の移動手段」において、「鉄道」「イッシーバス」「あいタク」のいずれかを回答した人の割合を指標とする。

→ 今後の周遊環境改善や情報提供等を行った結果、10人に1人は滞在中に公共交通を利用していただくことを目指す。

【データの取得方法】

R8年度及びR10年度に市が実施するアンケート調査により整理。

数値指標		現況値（R5）	目標値（R10）
2-2	公共交通に関する多言語化対応実施件数	2 件 (R5 年度実績値)	4 件以上
【目標設定の考え方】			
公共交通に関する多言語化対応の実施状況について評価する。			
【算出根拠】			
公共交通に関する多言語化対応の実施件数を指標とする。 ➡ 取組み実施により、現状値以上に展開されることを目指す。			
【データの取得方法】			
毎年度、市で整理。			

目標3 地域の多様な関係者の「共創」による、持続可能な公共交通体系の構築

数値指標		現況値（R5）	目標値（R10）
3-1	公共交通に対する財政負担額	2,900 万円 (R5 年度見込値)	2,900 万円

【目標設定の考え方】

効率的・効果的な市内の公共交通の実現による、財政負担状況を評価する。

【算出根拠】

「路線バス」「イッシーバス」「あいタク」に係る負担額を指標とする。

➡ 新たな運行形態の検討・導入に係る費用増大、効率化による費用縮減を鑑み、現状維持を目指す。

【データの取得方法】

毎年度、市で整理。

数値指標		現況値（R5）	目標値（R10）
3-2	公共交通の収支率	13.1% (R4 年度実績値)	13.1%

【目標設定の考え方】

効率的・効果的な市内の公共交通の実現による、収支状況を評価する。

【算出根拠】

「路線バス」「イッシーバス」「あいタク」の運行経費に対する収入の比率を表す、収支率を指標とする。

- 運行経費：イッシーバス及びあいタクの運行経費、路線バスの地域間幹線確保維持補助金、バス回数券(鹿児島交通(株)への支払い・郵便局への委託料・通信費)の計。

- 収入：路線バス回数券の販売収入、イッシーバスの運賃収入、あいタクの運賃収入の計。

➡ 人口減少に伴う利用者数の減少が見込まれる中でも、利便性向上や効率化に伴う利用頻度の増加により、現状と同程度の収入を確保し、収支率の現状維持を目指す。

【データの取得方法】

毎年度、市で整理。

数値指標		現況値（R5）	目標値（R10）
3-3	公共交通の沿線イベント開催回数	12 回 (R5 年度実績値)	12 回以上

【目標設定の考え方】

まちづくりと一体となった公共交通体系構築のための取組状況を評価する。

【算出根拠】

公共交通の沿線で行われる、動員数 500 人以上のイベント開催回数を指標とする。

➡ 市民や地域の他産業領域とも連携し、現状値以上の開催を目指す。

【データの取得方法】

毎年度、市で整理。

(2) 評価スケジュール

本計画の達成状況の評価スケジュールを下記へ示す。

計画の評価にあたっては、各年度の事業実施状況の評価（プロセス評価）、計画の中間期（令和8年度）、最終期（令和10年度）の目標達成状況の評価（効果の評価）を行う。

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
事業実施状況 (プロセス評価)	 PLAN計画とDO実施が交互に箭で結ばれており、その間にACTION見直しとCHECK評価が箭で結ばれ、PDCAサイクルを形成する。	 PLAN計画とDO実施が交互に箭で結ばれており、その間にACTION見直しとCHECK評価が箭で結ばれ、PDCAサイクルを形成する。	 PLAN計画とDO実施が交互に箭で結ばれており、その間にACTION見直しとCHECK評価が箭で結ばれ、PDCAサイクルを形成する。	 PLAN計画とDO実施が交互に箭で結ばれており、その間にACTION見直しとCHECK評価が箭で結ばれ、PDCAサイクルを形成する。	 PLAN計画とDO実施が交互に箭で結ばれており、その間にACTION見直しとCHECK評価が箭で結ばれ、PDCAサイクルを形成する。
目標達成状況 の評価 (効果の評価)		 PLAN計画、DO実施、ACTION見直し、CHECK評価が交互に箭で結ばれており、PDCAサイクルを形成する。	 PLAN計画、DO実施、ACTION見直し、CHECK評価が交互に箭で結ばれており、PDCAサイクルを形成する。		

[事業実施状況の評価（プロセス評価）について]

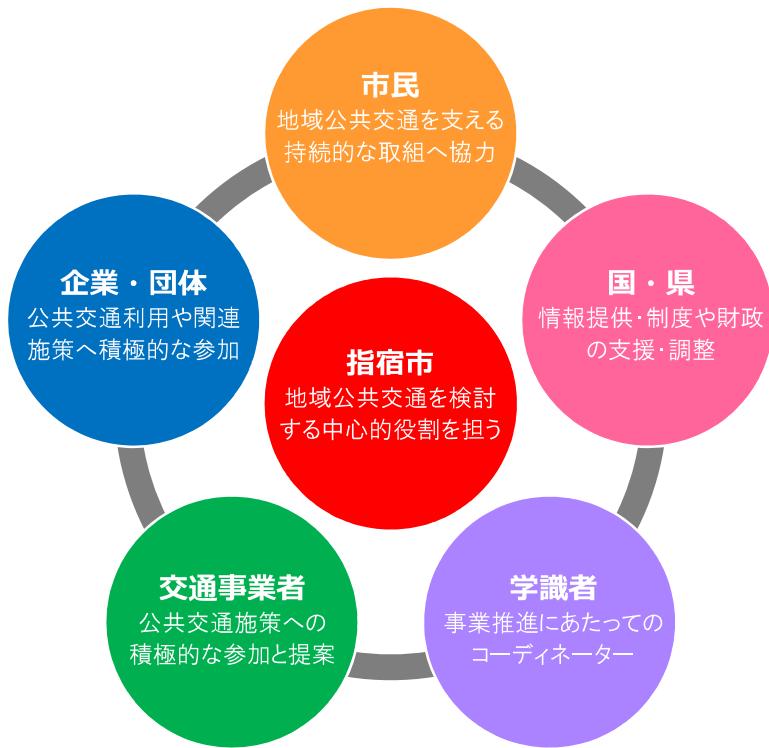
- 各年度の初めに、本計画に示す当該年度で実施する事業計画案（PLAN）について地域公共交通活性化協議会で承認を得た後、各種事業を実施（DO）する。
- 当該年度の年度末には、事業計画内容に沿って適切に事業が実施されたかを評価（CHECK）する。円滑に実施できなかった事業については次年度に向けた改善案を提示（ACTION）する。
- 翌年度、上記と同様の流れに沿って、事業プロセスに関するPDCAサイクルを展開する。

[目標達成状況の評価（効果の評価）について]

- 令和8年度の年度末に、計画中間期として「7-5. 計画達成状況の評価」に示す各種指標の達成状況を評価する。
- 改善が必要な事項が生じた場合は、令和9年度以降において改善を実施する。
- 令和10年度には計画最終期として、上記と同様に「7-5. 計画達成状況の評価」に示す各種指標の達成状況を評価する。
- その後、計画評価の結果や社会情勢と踏まえ、地域公共交通計画見直しなどの手続きを実施し、計画全体に関するPDCAサイクルを展開する。

7-6. 計画の推進

本計画の推進にあたっては、地域関係者が連携・協働し、それぞれの役割を分担しながら取り組みを進めていくことが基本となる。今後は、指宿市が主体的にリーダーシップを発揮するとともに、地域関係者の主体的な取り組みを促すとともに、様々な支援に努めていく。



參 考 資 料

指宿市地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 指宿市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、次に掲げる事項を協議することを目的として設置する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定、並びに地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。以下「国要綱」という。）第2条第1項第1号の規定に基づく地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成、実施及び評価・見直しに関する事項
- (2) 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「運送法」という。）の規定に基づき、市内における需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した持続可能な輸送サービスの実現に必要な事項（自家用有償旅客運送をはじめとする自家用自動車車の使用関係を含む。）

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 交通計画の策定及び変更に関する事項。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項。
- (3) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項。
- (4) 運送法に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送等の態様、運賃・料金等に関する事項。
- (5) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1号に規定する交通空白地有償運送及び同条第2号に規定する福祉有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項。
- (6) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者をもって構成するものとする。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般貸切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- (5) 一般旅客定期航路事業者の代表者又はその指名する者
- (6) 公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者
- (7) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会長又はその指名する者
- (8) 市民又は利用者の代表
- (9) 国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者
- (10) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (11) 指宿警察署長又はその指名する者
- (12) 道路管理者又はその指名する者
- (13) 港湾管理者又はその指名する者
- (14) 鹿児島県知事又はその指名する者
- (15) 指宿市内において自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送）の運送団体
- (16) 学識経験を有する者その他協議会の運営上必要と認める者

2 協議会は、前項の委員以外の者または団体にオブザーバーとして参画を求めることができる。

（任期）

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

（役員）

第5条 協議会に次に掲げる役員を置き、その定数は、当該各号の定めるところによる。

- (1) 会長 1名

(2) 副会長 1名

(3) 監事 2名

2 役員は、委員の互選によりこれを選任する。

3 役員の任期は2年とし、再任を妨げない。

4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

6 監事は、協議会の出納監査を行い、その状況を会長に報告する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集する。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 会長は、会議の議長となり、議事を整理する。

4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 議長は、委員として議決に加わる権利を有しない。

6 会長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、その意見を求めることができる。

7 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

8 地域公共交通に関する相談、苦情等に対応するため、連絡・通報窓口を指宿市産業振興部商工水産課に置く。

9 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

(会議の特例)

第7条 会長は、会議の議事について特に緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がない場合又はやむを得ない事由がある場合と認めるときは、議事の概要を記載した書面を全ての委員に回付し、その賛否を問い合わせ、会議に代えること

ができる。

2 前条第4項及び第5項の規定は、前項の場合に準用する。

(分科会等)

第8条 第2条各号に掲げる事項について、地域での取り組みを行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、協議会の分科会等を置くことができるものとする。

2 前項に基づき設置される分科会等において、第2条各号に掲げる事項に関する調査、検討が行われた場合には、協議会における協議に資するよう、その結果を協議会に報告することとする。

(協議結果の取扱い)

第9条 委員及び委員の属する団体等の関係者は、協議会において協議が調った事項については、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(財政に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用の弁償)

第13条 会議、分科会等に出席した者は、別表に掲げる報酬及び費用の弁償を受けることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ている者は、この限りでない。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第15条 この規約に定めるものほか必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

- 1 この規約は、令和4年11月15日から施行する。
- 2 協議会は、指宿市地域公共交通会議設置要綱（平成31年指宿市告示第2号）に規定する指宿市地域公共交通会議の権能及び事業を承継する。
- 3 この規約の規定により最初に就任した委員の任期は、第4条の第1項の規定にかかわらず、令和6年3月31日までとする。

別表（第13条関係）

委員の区分	報酬
学識経験者	日額20,000円
その他	日額3,000円

指宿市地域公共交通活性化協議会委員名簿

	構成員の要件	職	氏名
1	学識経験者	鹿児島大学 名誉教授	井上 佳朗
2	一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者 又はその指名する者	鹿児島交通株式会社 常務取締役	西 修平
3	一般貸切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	山川タクシー 支配人	水流 美紀子
4	鉄道事業者の代表者又はその指名する者	九州旅客鉄道株式会社 鹿児島支社 副支社長	前田 秀作
5	一般旅客定期航路事業者の代表者 又はその指名する者	種子屋久高速船株式会社 所長代理	永谷 真純
6	一般旅客定期航路事業者の代表者 又はその指名する者	株式会社なんきゅうドック 代表取締役	今村 勝博
7	公益社団法人鹿児島県バス協会長 又はその指名する者	公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事	鳩野 浩一郎
8	一般社団法人鹿児島県タクシー協会長 又はその指名する者	一般社団法人鹿児島県タクシー協会 指宿地区タクシー支部会 支部長	別府 竜人
9	市民又は利用者の代表	指宿市自治公民館連絡協議会 会長	西村 甲一
10	市民又は利用者の代表	指宿市自治公民館連絡協議会 副会長	岩本 一宏
11	市民又は利用者の代表	指宿市自治公民館連絡協議会 副会長	中川 堅治
12	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当)	南 崇
13	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送・監査担当)	西村 英明
14	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	私鉄鹿児島交通労働組合 執行委員長	岡 良二
15	指宿警察署長又はその指名する者	指宿警察署 交通課長	福元 亮介
16	道路管理者又はその指名する者	鹿児島県南薩地域振興局建設部 建設総務課長	下竹 克浩
17	港湾管理者又はその指名する者	鹿児島県南薩地域振興局建設部 河川港湾課長	四村 正二
18	鹿児島県知事又はその指名する者	鹿児島県総合政策部 交通政策課主幹兼陸上交通係長	末永 陽一
19	交通会議が必要と認める者	指宿市 総務部長	坂元 一博
20	指宿市長又はその指名する者	指宿市 産業振興部長	野元 伸浩
21	交通会議が必要と認める者	指宿市 健康福祉部長	出島 雅彦
22	交通会議が必要と認める者	指宿市 建設部長	高田 博憲
23	交通会議が必要と認める者	指宿市 山川支所長	中島 裕一
24	交通会議が必要と認める者	指宿市 開闢支所長	山下 秀一
	オブザーバー	国土交通省九州運輸局交通企画課長	鈴木 貴大

(任期：令和4年4月1日～令和6年3月31日)

事務局	指宿市 商工水産課長	宮地 主税
事務局	指宿市商工水産課 主幹兼商工運輸係長	打越 貴人
事務局	指宿市商工水産課商工運輸係 主査	大小田 直人

指宿市地域公共交通計画

令和 6 年（2024 年）3 月 発行

指宿市

指宿市地域公共交通活性化協議会

〒891-0497 鹿児島県指宿市十町 2424 番地

電話 0993-22-2111

<https://www.city.ibusuki.lg.jp/>
