

指宿市地域公共交通基本計画（案）

平成 31 年 4 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. 計画の目的	1
1-3. 計画の位置づけ	1
2. 指宿市の概況	2
2-1. 位置・地勢	2
2-2. 人口	4
2-3. 通勤・通学の状況	8
2-4. 主要施設の立地状況	9
2-5. 観光の状況	11
3. 指宿市公共交通の概況	12
3-1. 公共交通網	12
3-2. 路線バス	13
3-3. イッシーバス	14
3-4. 運行本数	16
3-5. イッシーバス利用者数の推移	17
3-6. JR 指宿枕崎線利用者数の推移	18
3-7. 市内タクシー事業の状況	19
3-8. 公共交通の居住人口カバーの状況	20
3-9. 公共交通の経営状況	21
4. 地域ニーズの把握	22
4-1. 交通事業者へのヒアリング調査	22
4-2. 自治会長アンケート調査	24
4-3. 市民アンケート調査	26
4-4. イッシーバスの乗り込み調査	35
4-5. 主要施設・交通拠点ヒアリング調査	38
4-6. 高等学校へのヒアリング調査	42
4-7. 中山間地域、交通不便地域等へのヒアリング調査	43
4-8. 観光団体、観光施設等へのヒアリング調査	45
4-9. 路線バス OD 調査(起終点調査)	46
5. 上位関連計画の整理	52
5-1. 第二次指宿市総合振興計画	52
5-2. 指宿市定住自立圏共生ビジョン	53
5-3. 指宿市都市計画マスタープラン	54
5-4. 指宿都市計画用途地域指定	55
6. 基本方針	56
6-1. 各種調査結果から見える指宿市公共交通に関する問題点	56
6-2. 指宿市公共交通に関する課題と基本方針	60
7. 指宿市地域公共交通基本計画	61
7-1. 計画区域	61
7-2. 計画期間	61
7-3. 基本骨格	62
7-4. 計画の目標設定	63
7-5. 目標を達成するために行う施策	64
7-6. 今後の予定	79
8. 計画の推進	78
8-1. 地域関係者の役割分担	78
8-2. PDCAサイクル	78

1. 計画策定の背景・目的

1-1. 計画策定の背景

指宿市では、平成 14 年 10 月に旧指宿市で運行を開始した市内循環バス(イッシーバス)を平成 18 年1月の市町合併を機に運行路線の拡充を行い、現在では市内4路線を週3回・1日2往復の運行としている。しかしながら、ここ数年の利用者は減少傾向にあり、民間の路線バスの利用者についても減少傾向が続いている。

一方で、平成 28 年 12 月に策定した「指宿市定住自立圏共生ビジョン」においては、定住自立圏における取組の一つとして、市内循環バス(イッシーバス)について、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、市民にわかりやすい路線や時刻表の工夫や周知のあり方、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こととしている。

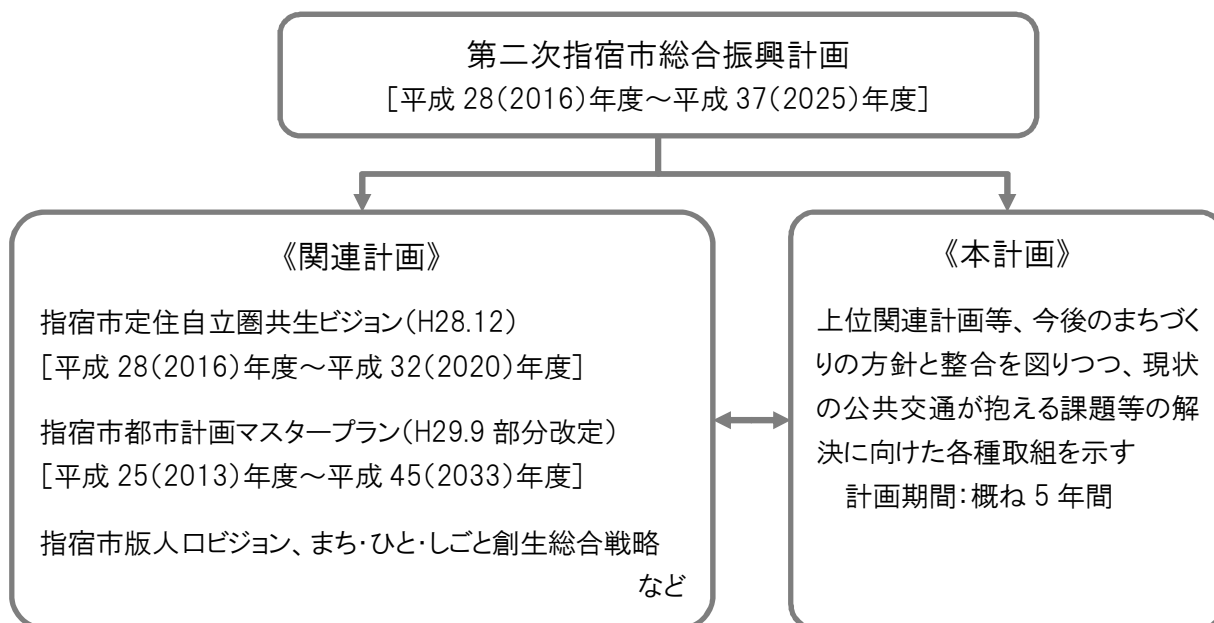
1-2. 計画の目的

本市では、平成 29 年度は新たな公共交通体系の構築に向けた、調査・分析を実施したところであり、本計画では、この調査結果を踏まえ、新たな公共交通体系の構築に向けた今後の取組を示すものである。また、本計画の内容については、今後は行政のみに限らず、交通事業者や市民等の地域関係者との協議・調整を通じて、実証運行や本格運行へ展開していくものとなる。

なお、本市の公共交通としては鉄道、航路、バス、タクシーが運行しているが、特に鉄道や航路、市外との広域路線バスは鹿児島県や関係自治体との調整が不可欠となる為、本計画では、鉄道や航路、市外との路線バスは現状の維持・確保を前提としつつ、円滑な接続や効率的なネットワーク形成を図ることとし、主に市内の移動を担う「バス、タクシー」を対象に検討・整理を行う。

1-3. 計画の位置づけ

本計画は、本市のまちづくりの最上位に位置づけられる「第二次指宿市総合振興計画」に掲げている指針をふまえるほか、「指宿市定住自立圏共生ビジョン」、「指宿市都市計画マスタープラン」等の関連計画との整合を図るものとする。



2. 指宿市の概況

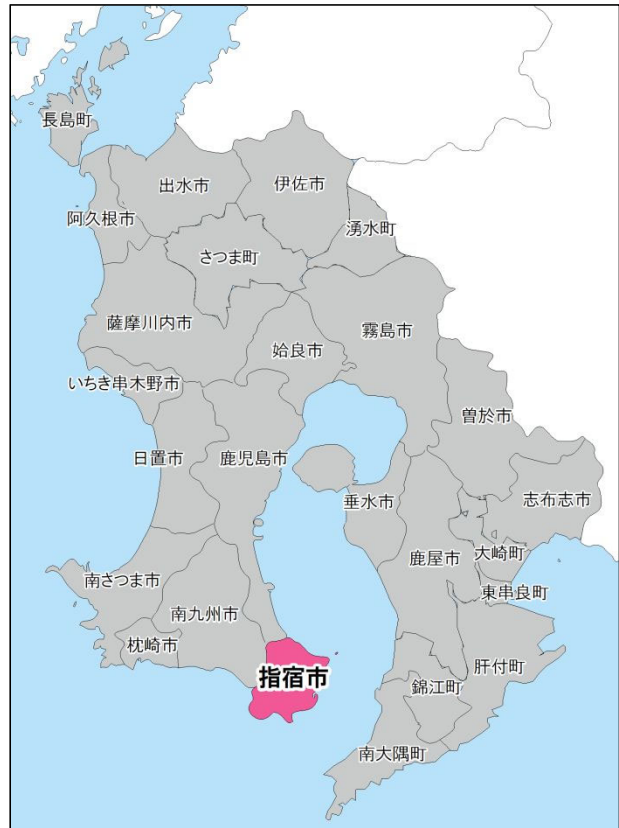
2-1. 位置・地勢

指宿市は、薩摩半島の最南端、鹿児島湾口に位置する面積 148.84km²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。

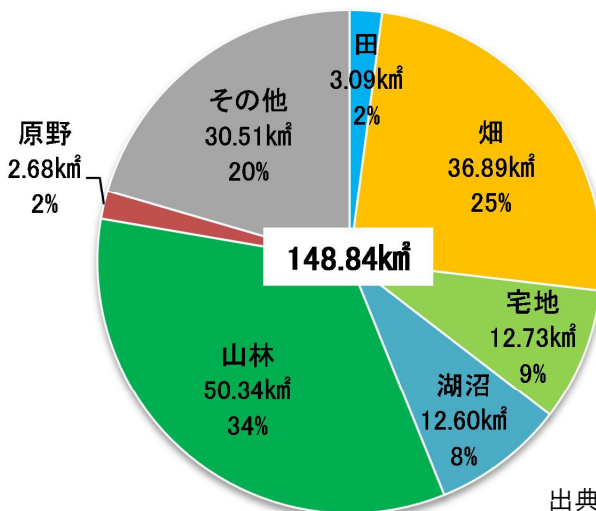
市中央部には九州一の広さを誇る池田湖、南西部には標高 924 メートルの薩摩富士の別名で呼ばれる秀峰開聞岳、南部には南国ムード漂う長崎鼻、東部には潮の干満で陸続きになる、環境省のかおり風景百選に認定された知林ヶ島を有している。

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で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。

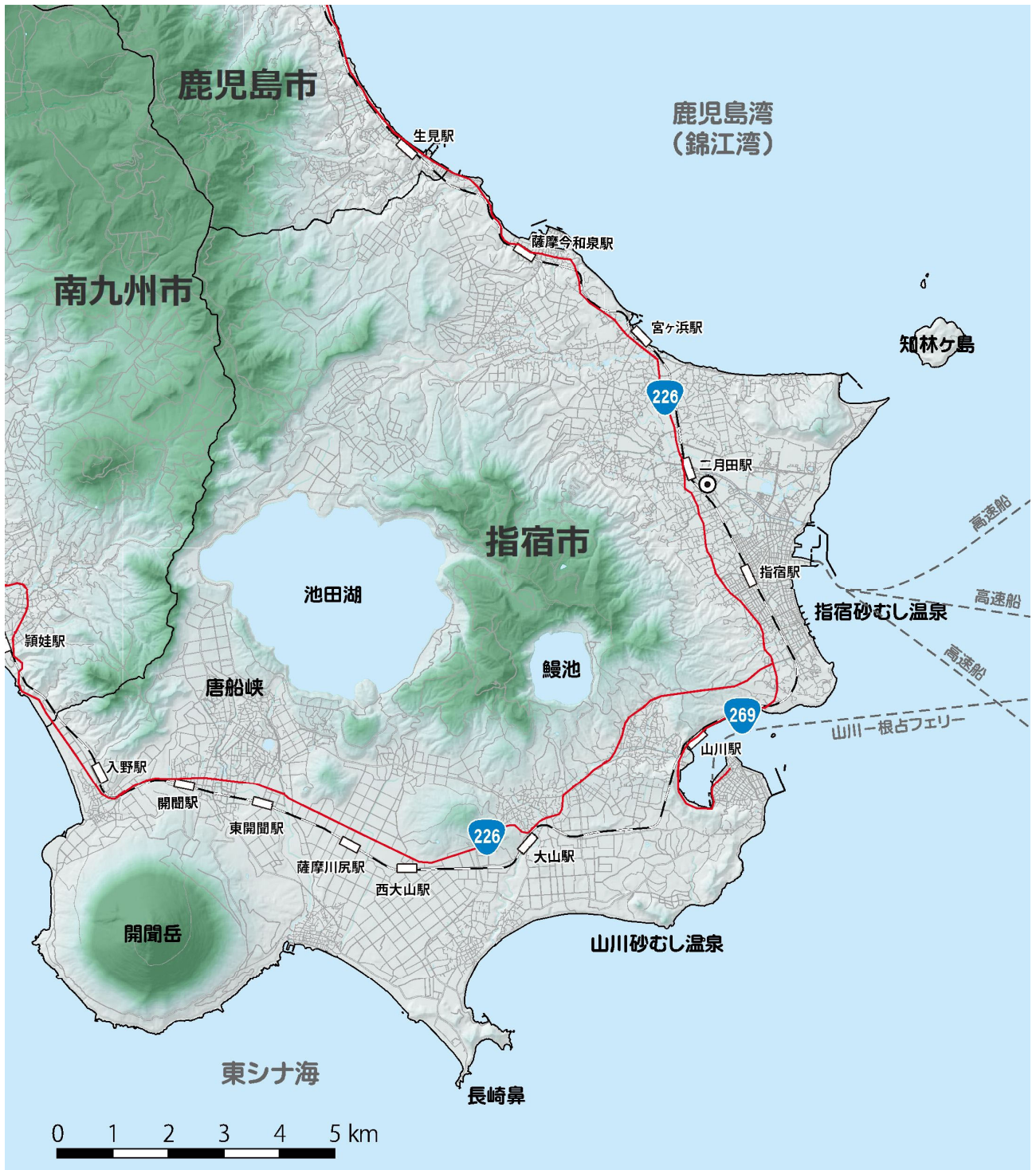


年間平均気温は、黒潮の影響から約 19 度と高く、亜熱帯的な気候である。市内にはソテツやブーゲンビリアが自生し、幸せを呼ぶ熱帯蝶のツマベニチョウが乱舞する北限の地とも言われている。

本市の地目別の土地利用構成は、山林が 34%を占めるほか、畑が 25%、湖沼 8%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、宅地や市域の 9%となっている。



出典：統計いぶすき(平成 30 年度版)

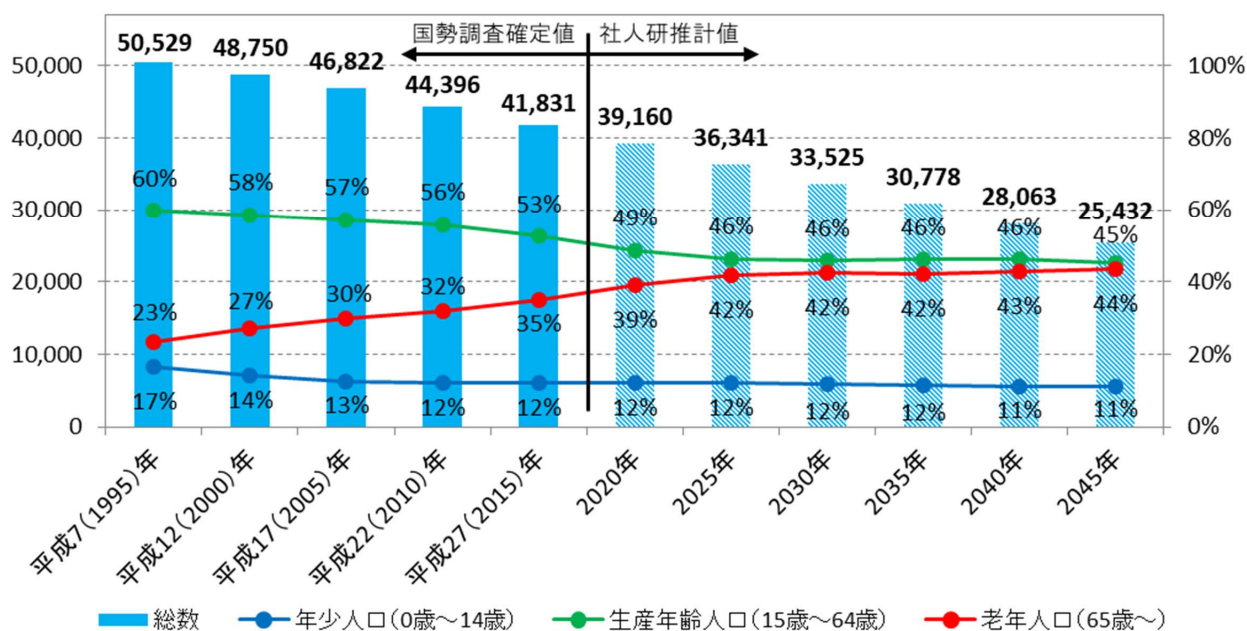


指宿市の概況図

2-2. 人口

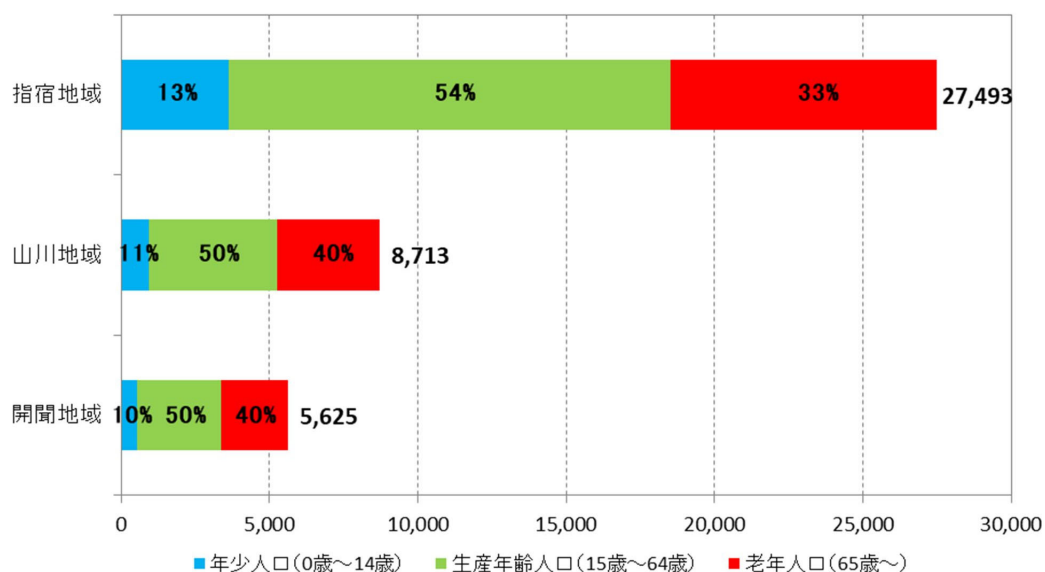
本市の人口は減少傾向にあり、平成7年から平成27年までの20年間で約9千人(全体の約2割)減少している。また、高齢化率は年々上昇傾向にあり、平成27年は35%となっている。

また、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」によると、本市の将来人口は減少することが予測されており、2040年には3万人を割り込むと推計されている。また、高齢化率は今後も上昇傾向が続くことが予測されており、2025年には4割を超えると予測されている。



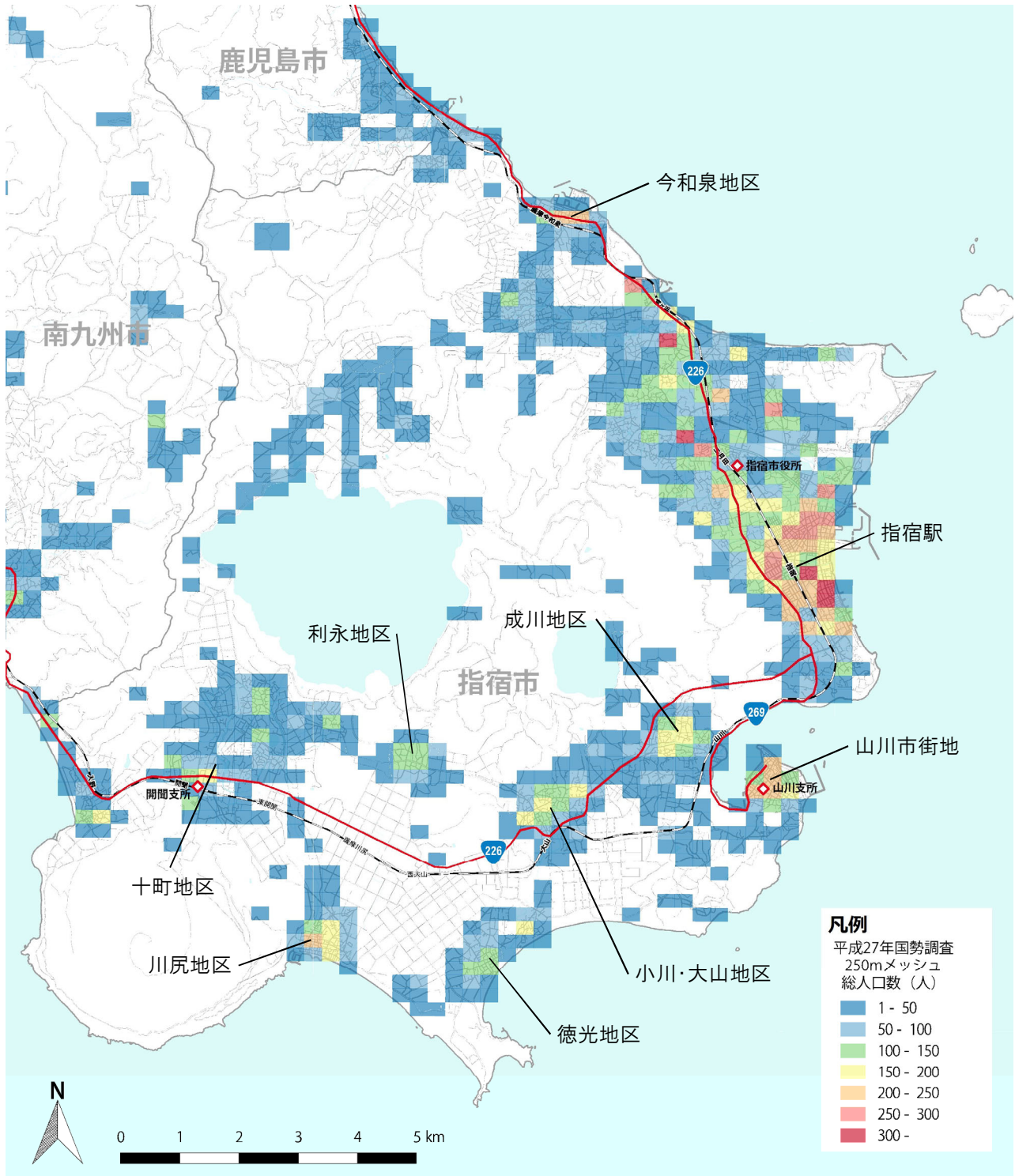
出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

平成27年国勢調査の地域別人口によると、全市人口の66%が指宿地域に集中しており、山川地域が21%、開聞地域が13%となっている。また、地域別の高齢化率では、指宿地域が33%となっているが、山川地域と開聞地域はともに40%と高い傾向にある。



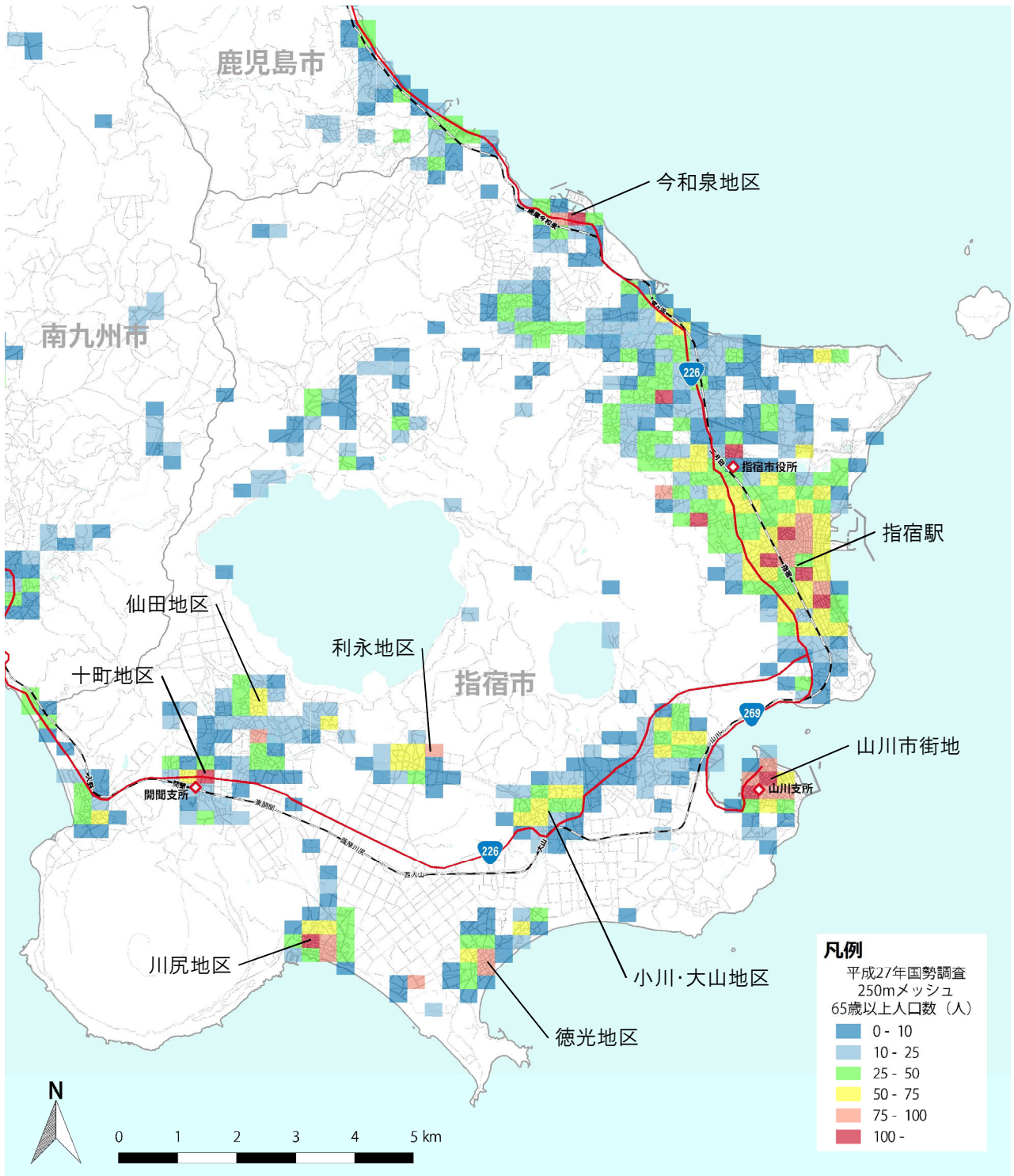
出典: 平成27年国勢調査

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。そのほか山
 川市街地、今和泉地区、川尻地区などの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。



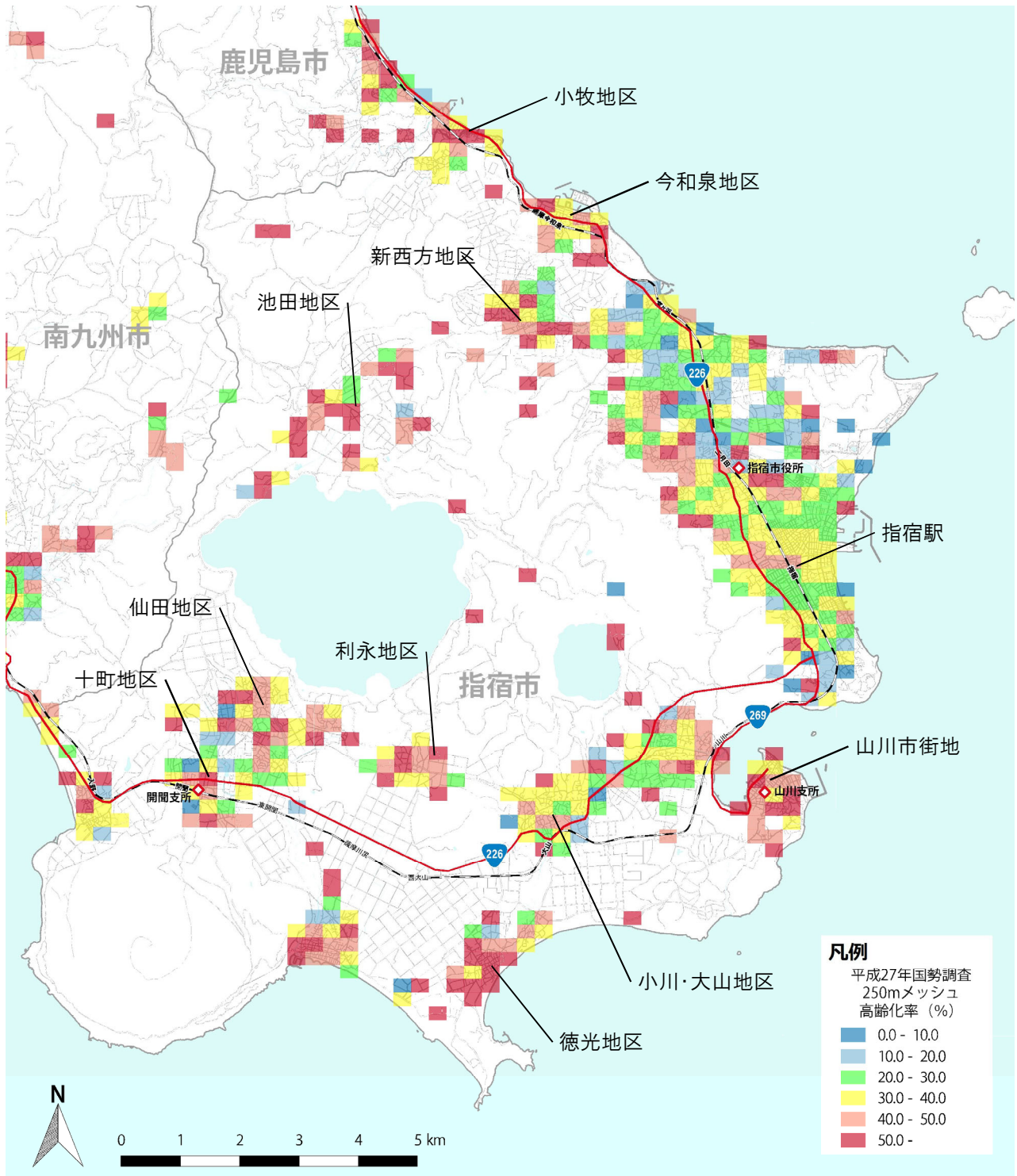
指宿市の人口分布図(平成 27 年国勢調査)

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、そのほか山崎市街地、開聞地区、今和泉地区、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。



指宿市の高齢者人口(65歳以上)分布図(平成27年国勢調査)

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、中山間地域で高齢化が進行していることが顕著に見られる。



指宿市の高齢化率(65歳以上)分布図(平成27年国勢調査)

2-3. 通勤・通学の状況

平成 27 年国勢調査に基づく本市の通勤・通学状況は、市民の約 9 割が市内で従業・通学しており、大部分が市内で日常生活が完結していると言える。一方、市外の従業・通学先は、鹿児島市が最も多くなっており、全市通勤・通学者の 7%程度となっている。その他では南九州市との関連も見られる。

		総数	通勤者	通学者
指宿市に居住する就業者・通学者		21,710	20,282	1,428
市内	で従業・通学	18,869 (87%)	18,071 (83%)	798 (4%)
	他市町村で従業・通学	2,841 (13%)	2,211 (10%)	630 (3%)
鹿児島県内	鹿児島市	1,578	1,197	381
	枕崎市	140	112	28
	南さつま市	128	48	80
	南九州市	655	563	92
	その他県内	96	72	24
	県外	127	112	15
不詳		117	107	10

		総数	通勤者	通学者
指宿市で従事する就業者・通学者		21,454	20,332	1,122
指宿市内	に居住	18,869 (88%)	18,071 (84%)	798 (4%)
	他市町村に居住	2,585 (12%)	2,261 (11%)	324 (2%)
鹿児島県内	鹿児島市	1,527	1,281	246
	枕崎市	90	84	6
	南さつま市	38	38	0
	南九州市	705	647	58
	その他県内	60	57	3
	県外	48	47	1
不詳		117	107	10



指宿市の通勤・通学の状況(平成 27 年国勢調査)

2-4. 主要施設の立地状況

[医療施設(病院)]

市内には病院が11施設立地しており、指宿地域に多くが立地しているが、山川地域及び開聞地域にも1~2施設が立地している。概ね外来受付時刻は9時~となっている。

[商業施設]

主に指宿市街地に立地しており、国道沿いに比較的規模が大きな施設が立地している。一方、山川地域には生鮮食料品と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。概ね店舗オープン時刻は10時~となっている。

[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。

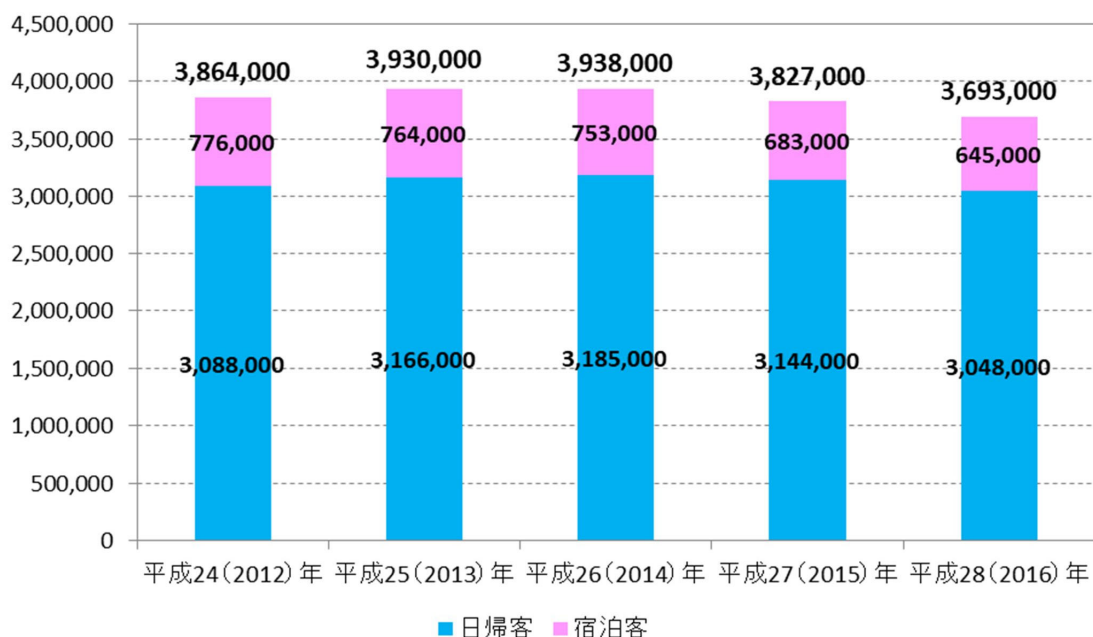
[高等学校]

市内には高校が3校(県立2校、市立1校)、そのうち指宿高校と指宿商業高校は最寄りにJR駅があるが、山川高校はJR山川駅からは離れており、バス利用の通学が多いことが特徴となっている。

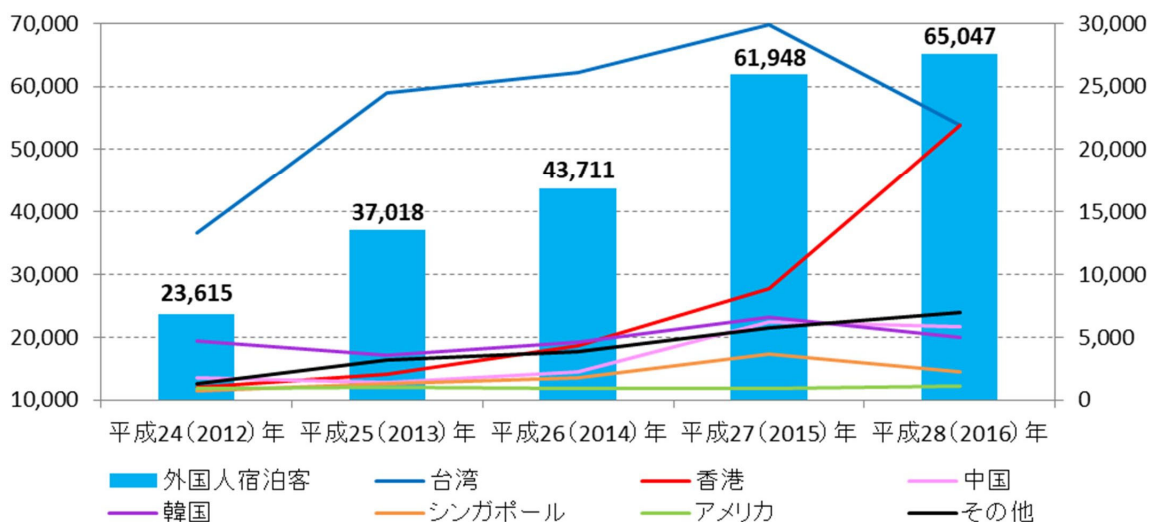
分類	施設名称	営業時間																
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
医療施設	指宿竹元病院																	
	今林整形外科																	
	指宿浩然会病院																	
	伊藤記念病院																	
	西田病院																	
	肥後病院																	
	指宿さがら病院																	
	国立病院機構指宿医療センター																	
	山川病院																	
	赤崎病院																	
	宮園病院																	
商業施設	サンキュー北指路店																	
	ディスカウントドラッグコスモス指宿西方店																	
	プラッセだいわ指路店																	
	ナフコ指路店																	
	ヤマダ電機テックランド指路店																	
	ケーズデンキ指路店																	
	コープ指路店																	
	タイヨー指路店																	
	ディスカウントドラッグコスモス湯の浜店																	
	スーパーセンターニシムタ指路店																	
	コメリハードアンドグリーン山川店																	
	ディスカウントドラッグコスモス山川店																	
A・コープ鹿児島かいもん店																		
主要観光施設	道の駅いぶすき彩花菜館																	
	道の駅山川港活お海道																	
	ヘルシーランド																	
	フラワーパークかごしま																	
	市営唐船峡そうめん流し(季節変動あり)																	
池田湖																		
高等学校	指宿市立指宿商業高等学校																	
	鹿児島県立指宿高等学校																	
	鹿児島県立山川高等学校																	
駅	JR指宿駅																	
	JR山川駅																	
	JR開聞駅																	
市役所	指宿市役所指宿庁舎																	
	指宿市役所山川庁舎																	
	指宿市役所開聞庁舎																	
その他施設	山川漁港(山川棧橋)																	
	指宿エコキャンプ場 ふれあいプラザなのはな館																	

2-5. 観光の状況

本市の観光について、近年での観光客の推移で見ると、直近では微減となっており、平成 28 年の観光入込客数は約 370 万人となっている。そのうち、宿泊客は 17%となっている。



近年では外国人観光客が大幅に増加傾向となっており、直近の平成 28 年での外国人宿泊客数は約 6.5 万であり、全宿泊客数の 1 割を占めている。また、国籍別では、台湾が最も多い傾向が続いていたが、平成 28 年には鹿児島空港の国際線に香港エクスプレス(LCC)が就航したことにより、香港からの観光客が大幅に増加し、約 2.2 万人に達している。



3. 指宿市公共交通の概況

3-1. 公共交通網

指宿市内の主要な公共交通網は、鉄道(JR 指宿枕崎線:11 駅)、路線バス(鹿児島交通)、コミュニティバス(イッシーバス)で構成されている。イッシーバスは主に路線バスの補完として週 3 日運行している。また、市内の山川港からは南大隅町の根占港と 50 分程度の所要時間で結ぶ山川・根占フェリーが運航。また、指宿港からは鹿児島市や種子島、屋久島を結ぶ高速船が運航している。

バス	系統数	平日便数	備考
空港連絡バス	1系統	8/8	
広域路線バス	3系統	18/18	
市内路線バス	4系統	19/16	
イッシーバス	4系統	4/4(月水金) 4/4(火水木)	



3-2. 路線バス

鹿児島交通が運行する路線バスは広域路線3系統と市内路線4系統となっており、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	運賃	備考
広域路線バス	いわさきホテル⇄武家屋敷	5/5	距離制	土日祝に一部 運休
	山川棧橋⇄鹿児島金生町	7/7		
	なのはな館⇄東大川	6/6		
市内路線バス	山川⇄開聞駅前	5/5		
	エコキャンプ場⇄池田湖	8/8		
	開聞駅前⇄指宿駅前	4/3		
	山川駅前⇄大成小前	2/0		学休日運休



3-3. イッシーバス

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、市から鹿児島交通への委託により運行しているコミュニティバスで、指宿地域では「小牧・岩本・宮ヶ浜線」と「池田・東方線」が平成 15 年 10 月から運行を開始している。

また、山川地域と開聞地域は、平成 19 年 1 月から運行を開始し、同年 7 月から「尾下・鰻・成川線」と「開聞・徳光・成川線」に路線を変更し運行を継続している。

項目	路線名	平日便数	運賃	備考
月水金運行	小牧・岩本・宮ヶ浜線	2/2	1回200円	1月1日、2日 を除く年末年始 や祝日の運休 はなし
	尾下・鰻・成川線	2/2		
火木土運行	池田・東方線	2/2		
	開聞・徳光・成川線	2/2		



3-4. 運行本数

各路線の運行本数を図で示すと、路線バス(広域を市内)が運行する区間で特に本数が多く、指宿市街地と山川駅間では、40 本以上/日の運行頻度となっている。また、路線バスは主に観光地を周遊する経路を重視していることがうかがえる。

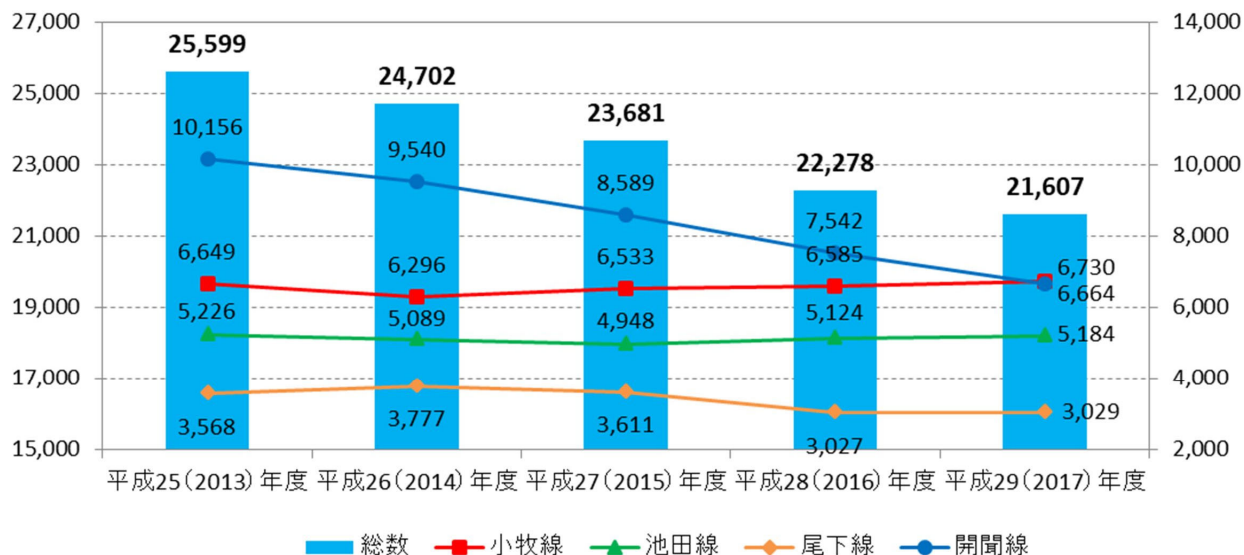
一方、イッシーバスは週 3 日運行の 4 便/日という限られた本数となっており、路線バス沿線以外の住民にとっては公共交通サービス水準に大きな格差が生じている。



3-5. イッシーバス利用者数の推移

イッシーバスの利用者数は近年減少傾向が続いており、平成29年度は21,607人であった。

系統別では、開聞線の利用者数の落ち込みが大きく、平成29年度には小牧線が6.7千人を超えて最も利用者が多い系統となっている。池田線は5千人前後で推移しており、尾下線は3千人程度での推移となっている。

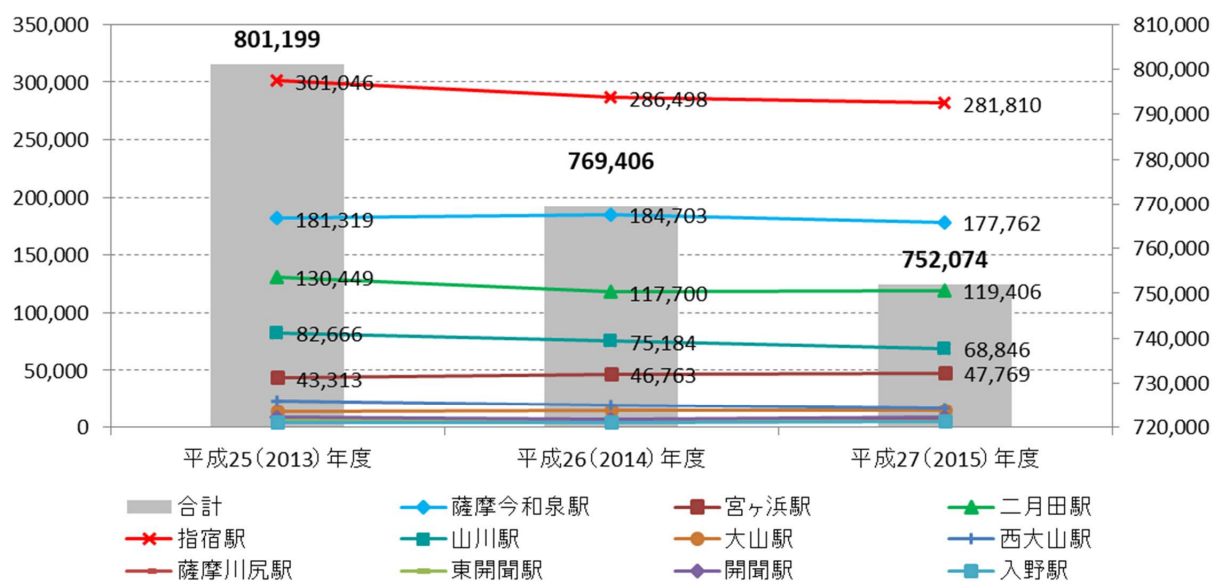


3-6. JR 指宿枕崎線利用者数の推移

市内 JR 駅の乗車人数は近年減少傾向が続いており、平成 27 年度は全体で約 75 万人(2,060 人/日)となっている。市内で最も利用が多い駅は指宿駅で約 28 万人(772 人/日)、次いで薩摩今和泉駅の約 18 万人(487 人/日)、二月田駅の約 12 万人(327 人/日)、山川駅の約 7 万人(189 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、2011 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。

	平成25(2013)年度	平成26(2014)年度	平成27(2015)年度
薩摩今和泉駅	181,319	184,703	177,762
宮ヶ浜駅	43,313	46,763	47,769
二月田駅	130,449	117,700	119,406
指宿駅	301,046	286,498	281,810
山川駅	82,666	75,184	68,846
大山駅	13,778	14,411	14,704
西大山駅	23,064	19,419	16,289
薩摩川尻駅	5,747	7,069	6,236
東開聞駅	6,612	6,507	5,001
開聞駅	9,095	7,462	9,278
入野駅	4,110	3,690	4,973
合計	801,199	769,406	752,074



3-7. 市内タクシー事業の状況

市内のタクシー事業者数は、全6社となっており、うち市内に本社を置く会社が2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。

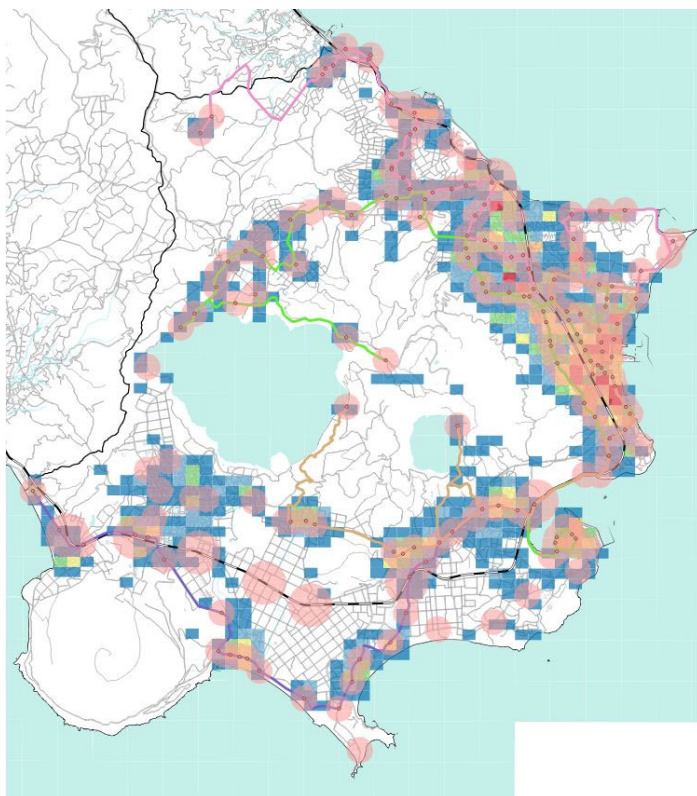
平成 29 年度 九州管内営業区域別タクシー 輸送実績集計表		指宿市	(参考)南九州市	(参考)南さつま市
事業用 自動車	車両数	119	41	42
	延実在車両数	43,435	14,565	15,330
	延実働車両数	21,761	4,682	7,650
	実働率	50.1%	32.2%	50.0%
走行キロ	実車キロ	839,808	232,839	372,764
	総走行キロ	1,909,231	562,626	809,654
	実車率	44.0%	41.4%	46.0%
輸送回数(回)		201,511	44,991	99,410
輸送人員(人)		330,268	64,346	136,287
営業収入(千円)		266,137	70,152	117,118
実働一日 一車あたり	走行キロ	87.7	120.2	105.8
	営業収入(円)	12,230	14,983	15,310
一車一回あたり実車キロ		4.2	5.2	3.7
運転者数(人)		100	27	33
従業員数(人)		108	32	40



3-8. 公共交通の居住人口カバーの状況

平成 27 年国勢調査の 250m メッシュの人口分布を基に、JR 駅から半径 500m・バス停から半径 300m をカバー圏と設定し、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、指宿市公共交通の人口カバー率は 77%となっている。しかし、イッシーバスが週 3 日運行となっていることから、平日に毎日利用ができる居住人口で算出すると 63%の結果となる。

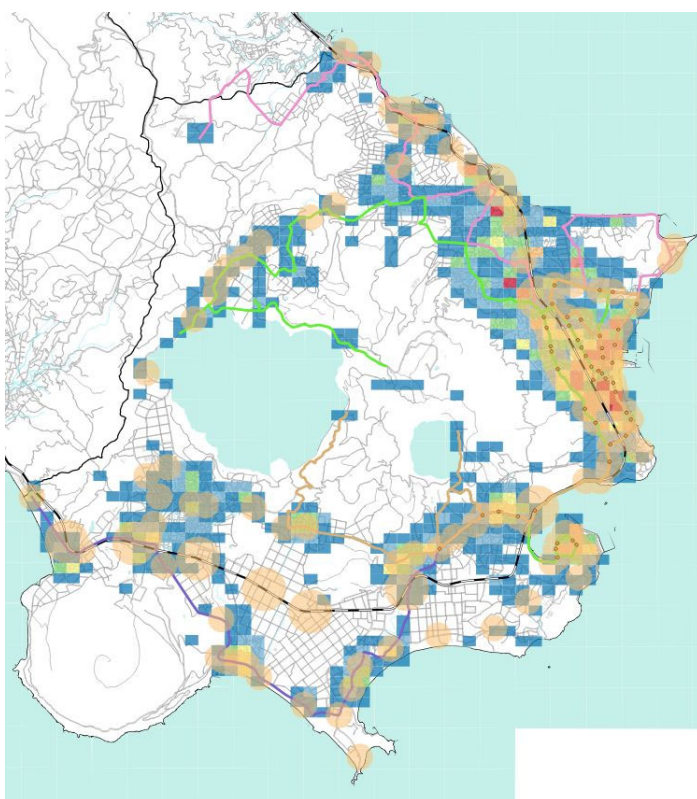


全ての公共交通の駅・バス停に基づくカバー率

平成 27 年国勢調査人口	41,831 人
公共交通のカバー人口	32,081 人
人口カバー率	77%

[対象とした公共交通]

- ◇JR 線:市内の全ての鉄道駅
- ◇路線バス:市内の全てのバス停
- ◇イッシーバス:市内の全てのバス停



平日(月曜日～金曜日)を通して公共交通の利用が可能な駅・バス停に基づくカバー率

平成 27 年国勢調査人口	41,831 人
公共交通のカバー人口	26,452 人
人口カバー率	63%

[対象とした公共交通]

- ◇JR 線:市内の全ての鉄道駅
- ◇路線バス:市内の全てのバス停
- ◇イッシーバス:平日(月曜日～金曜日)で利用可能なバス停

3-9. 公共交通の経営状況

平成 29 年度に路線バス及びイッシーバスの運行概要と行政負担状況を以下に示す。

本市では、平成 29 年度イッシーバス委託料として約 1,500 万円を負担している。その他路線バスは地域間幹線系統確保維持補助金が交付されており、市も年間約 54 万円を負担している。

路線バスは概ね収支率が 5 割～6 割前後となっているが、イッシーバスは系統によっては異なるものの総じて低い状況となっている。

種別	系統名	系統キロ	運行日数	日便数	輸送人員	一日あたり輸送人員	運送収入※	運送経費	収支額	収支率	備考
広域路線	いわさきホテル⇄武家屋敷	42.4km	365日	10便	19,014人	52人	¥13,367,778	¥21,642,489	▲¥8,274,711	61.8%	国・県補助金(地域間幹線)
	山川棧橋⇄金生町	58.0km	365日	14便	137,771人	377人	¥37,784,596	¥65,911,851	▲¥28,127,255	57.3%	国・県補助金(地域間幹線)
	なのはな館⇄東大川	39.2km	365日	12便	102,792人	282人	¥26,046,910	¥40,165,179	▲¥14,118,269	64.8%	国・県補助金(地域間幹線)
計		139.6km		36便	259,577人		¥77,199,284	¥127,719,519	▲¥50,520,235	60.4%	
市内路線	山川⇄開聞駅前	21.5km	365日	8便	44,163人	121人	¥9,296,705	¥13,498,784	▲¥4,202,079	68.9%	国・県補助金(地域間幹線)
	エコキャンプ場⇄池田湖	29.6km	365日	16便	63,580人	174人	¥22,133,201	¥32,729,030	▲¥10,595,829	67.6%	国・県補助金(地域間幹線)
	開聞駅前⇄指宿駅前	24.1km	365日	7便	33,410人	92人	¥9,385,849	¥13,679,640	▲¥4,293,791	68.6%	国・県補助金(地域間幹線)
計		75.2km		31便	141,153人		¥40,815,755	¥59,907,454	▲¥19,091,699	68.1%	
イッシーバス	小牧・岩本・宮ヶ浜線	48.6km	156日	4便	6,730人	43人	¥927,590	¥3,780,000	▲¥2,852,410	24.5%	市委託料
	池田・東方線	42.9km	156日	4便	5,184人	33人	¥691,200	¥3,780,000	▲¥3,088,800	18.3%	市委託料
	尾下・鰻・成川線	26.9km	156日	4便	3,029人	19人	¥514,126	¥3,780,000	▲¥3,265,874	13.6%	市委託料
	開聞・徳光・成川線	30.7km	156日	4便	6,664人	43人	¥1,241,534	¥3,780,000	▲¥2,538,466	32.8%	市委託料
計		149.1km		16便	21,607人		¥3,374,450	¥15,120,000	▲¥11,745,550	22.3%	
合計		363.9km		83便	422,337人		¥121,389,489	¥202,746,973	▲¥81,357,484	59.9%	

4. 地域ニーズの把握

4-1. 交通事業者へのヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	公共交通利用者の特徴や市の公共交通の現状、将来に対する意向を把握
調査対象	鹿児島交通(株)、指宿観光交通(株)、山川タクシー
調査項目	運行状況や利用の特徴、指宿市の公共交通の課題、将来に対する意向 等

(2) 調査結果

<現状の運行状況や利用の特徴等>

対象	ヒアリング内容
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、指宿市内を運行している路線は 6 系統あり、指宿駅ではJRとの接続を考慮し、観光特急列車いぶたまのダイヤに合わせた運行を行っている。 ● JRと路線バスとの乗り継ぎ利用に関しては、指宿駅以外では、ほとんど見られない。山川駅においても、路線バスとの乗り継ぎは少ない状況にある。 ● 市内を運行する路線において、鹿児島～指宿を運行する路線が、利用者数が最も多い。一方で、池田湖を周り山川、開聞方面へ向かう路線が最も利用者が少ない。 ● 時間帯では、11 時～15 時頃に利用者が少なく、乗客がほとんど乗っていない便もある。 ● 通学において、路線バスを利用している学生はほとんどいない一方で、山川高校への通学においては、イッシーバスを利用している学生が多い。 ● 観光客による利用も見られ、最近では、外国人観光客が「のったりおりたりマイプラン」を利用して観光地を移動している。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 指宿地域内では、市民の日常の外出と観客客の利用とで半分ずつ程度である。 ● 市民の利用では、高齢者の利用が多く、主に通院や買い物などに利用されている。 ● 指宿地域では、市街地の近くに居住する方がワンメーター程度の距離を利用することが多い。 ● 山川地域では、JRの乗車に合わせてタクシーを利用する方もいる。また、山川漁港で海外巻き網船の乗組員による利用もある。 ● 観光利用では、長崎鼻、池田湖、西大山駅等での移動で利用されている。観光客向けに、観光パッケージの商品もあり、その利用も多い。 ● 観光でタクシーを利用するのは日本人が多いが、最近は、外国人の利用もある。 ● 高齢者の増加により、車椅子を積める福祉タクシーのニーズが高まっている。 ● 現在、開聞地域には、タクシー会社がなくなったため、山川地域のタクシー会社が開聞地域まで向かい利用されている状況にある。

<指宿市の公共交通の課題>

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● イッシーバスと路線バスの運行ルートが重複していることがある。特に、開聞・徳光・成川線では、重複したルートが多く、料金もイッシーバスの方が安いいため、路線バスよりもイッシーバスの方に市民が乗車している。 ● イッシーバスの課題としては、運行経路が長いということである。片道 1 時間半程の路線もあり、乗務員も往復で 3 時間程度を運転している。 ● 市民からの要望として、開聞地域でデマンドタクシーに対する要望がある。開聞地域では、住宅街の道幅が狭く、自宅の近くにバス停がなく、バスを利用するのに不便な市民もいる。 ● イッシーバスの運行に使っている車両は、ステップが高いため、低床車両の運行を希望する声がある。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在ある公共交通を守っていくためには、市民自らが自分の問題と捉え、地域の公共交通を守っていくために利用するなどの意識付けが必要である。 ● イッシーバスは、一律同じ料金体系であるが、市の財政負担を減らし、持続可能なものとしていくためには、現状の料金体系に関しても、検討する必要があるのではないか。 ● バスの利用に関しては、ステップが高い等で高齢者が利用しづらいという話を聞く。また、上屋やベンチがないバス停もあり、待合い環境の改善も検討できるとよい。

<今後の市の公共交通に対する意向>

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 指宿市では、公共交通協議会が立ち上げられていないため、行政と交通事業者のみで、イッシーバスの運行内容等を決めているが、通常、コミュニティバスの運行は、行政、交通事業者、地域住民の代表などが参加する公共交通協議会等において決定される。指宿市においても、公共交通協議会を立ち上げ、その会議体で協議していくことが、コミュニティバスの効率的な運営や運行等につながる。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、指宿市の公共交通体系を検討するにあたっては、地域公共交通協議会を立ち上げて検討することも必要である。 ● 今後、指宿市においてもデマンド交通を導入したとしても、利用者が 1 人で利用するのではなく、地域コミュニティ内でお互いに利用を促すような仕組みづくりが必要で、それによって、持続可能な公共交通体系につながってくる。

4-2. 自治会長アンケート調査

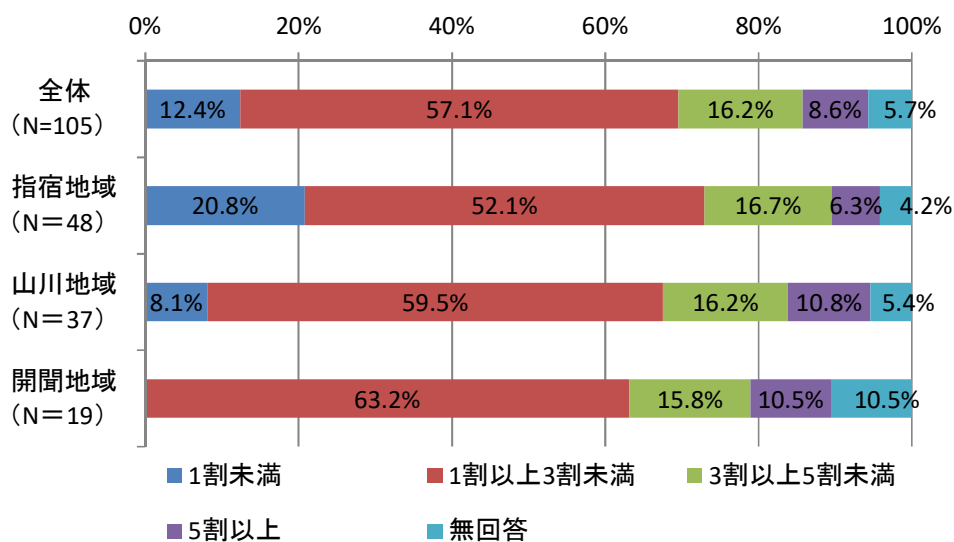
(1) 調査概要

調査の目的	高齢者や交通弱者等の規模、自治会住民の移動状況等を把握するため
調査対象	指宿市内の自治会長(197名)
調査方法	市を通じたアンケート調査票の配布・郵送回収
実施期間	平成29年10月2日(月)～平成29年10月16日(月)
回収数	上記の方法にて、調査を行った結果、197票の配布に対し、105票の回収があり、回収率は、53.3%となった。

(2) 調査結果

■交通弱者の状況

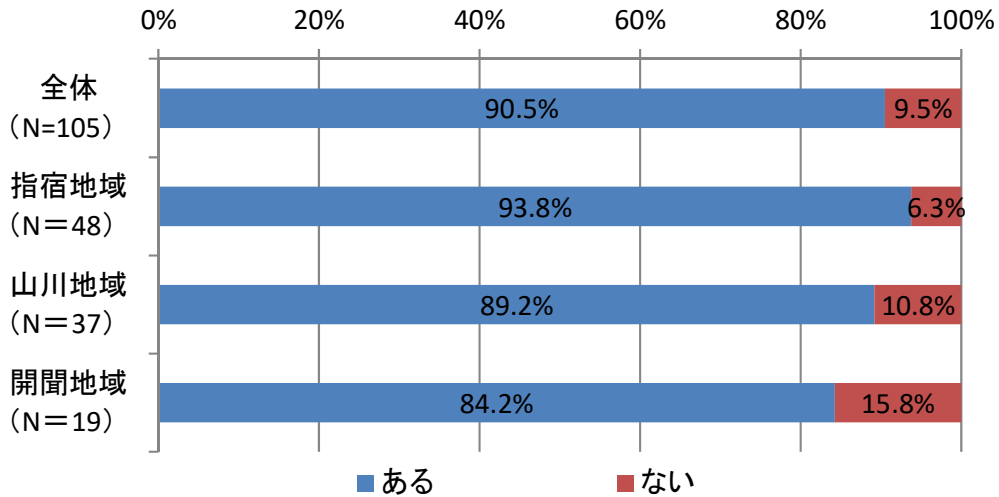
- 全体では、交通弱者の割合が「5割以上」が約9%で、「3割以上5割未満」が約16%となった。
- 地域別にみると、指宿地域では、交通弱者の割合が低い傾向にあり、開聞地域では、高くなる傾向にある。



▲交通弱者の割合

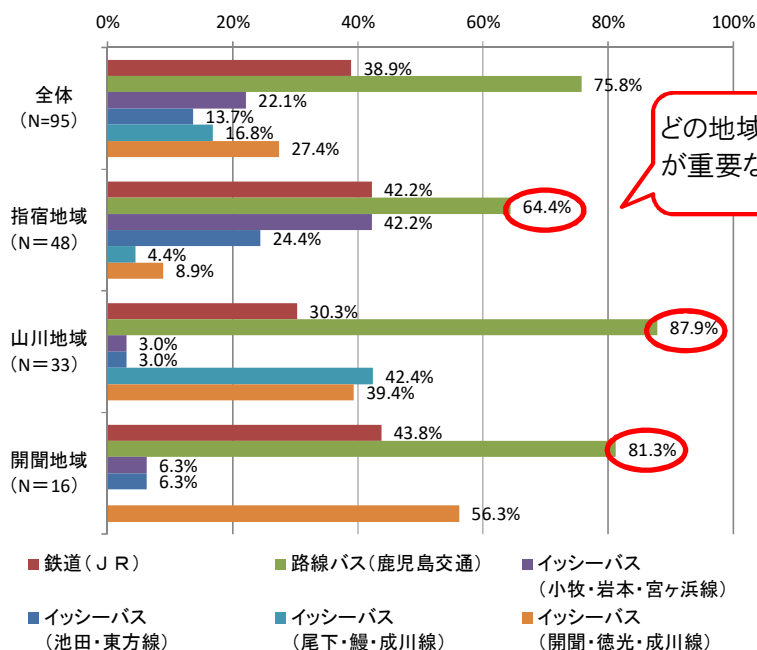
■利用できる公共交通の状況

- 全体では、約9割の自治会が利用できる公共交通があり、約1割の自治会が利用できる公共交通がないと回答している。
- 地域別にみると、利用できる公共交通がないと回答した自治会は、開聞地域で約16%(3地区)、山川地域で約11%(4地区)、指宿地域で約6%(3地区)となった。



▲利用できる公共交通の状況

- 利用できる公共交通手段として、路線バスという回答が約76%で最も多く、次いで、鉄道(約39%)となった。
- 地域別でも、各地域で路線バスという回答が多いものの、山川地域では約88%であるのに対して、指宿地域では約64%と地域によって若干の差異が見られる。
- 地域間で比べた場合、開聞地域では、イッシーバスの割合が高く、山川地域では、鉄道の割合が低い結果となった。



どの地域においても路線バスが重要な移動手段となる。

▲利用できる公共交通手段

4-3. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

調査の目的	市民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握するため
調査対象	指宿市内に居住する15歳以上の市民3,000人 (年代・居住地に配慮して抽出)
調査方法	郵送による配布・回収
実施期間	平成29年10月30日(月)～11月13日(月)
回収数・回収率	上記の方法にて、調査を行った結果、3,000票の配布に対し、1,471票の回収があり、回収率は、49.0%となった。

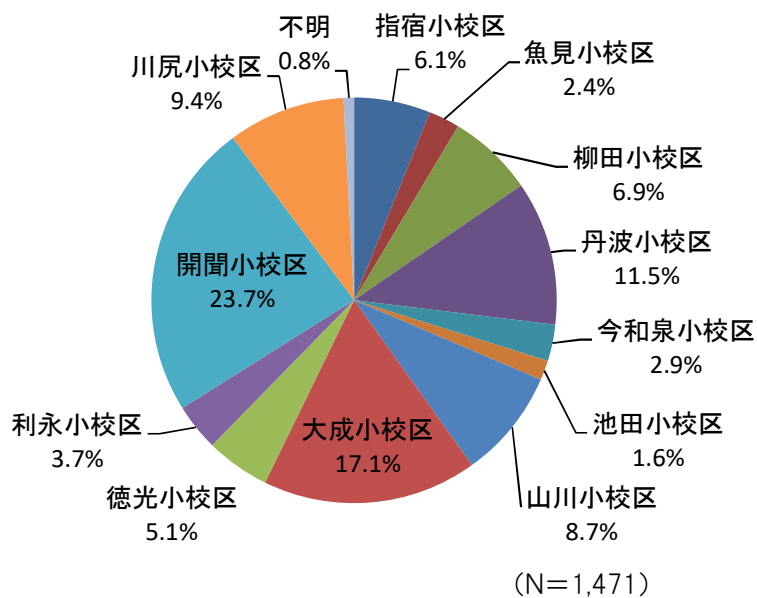
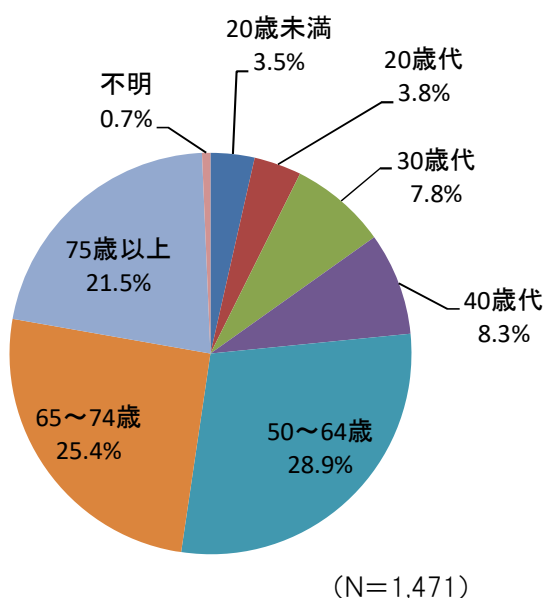
<地区別回収数と回収率>

	指宿地域	山川地域	開聞地域
配布数	1,000	1,000	1,000
回収数	462	510	499
回収率	46.2%	51.0%	49.9%

(2) 調査結果

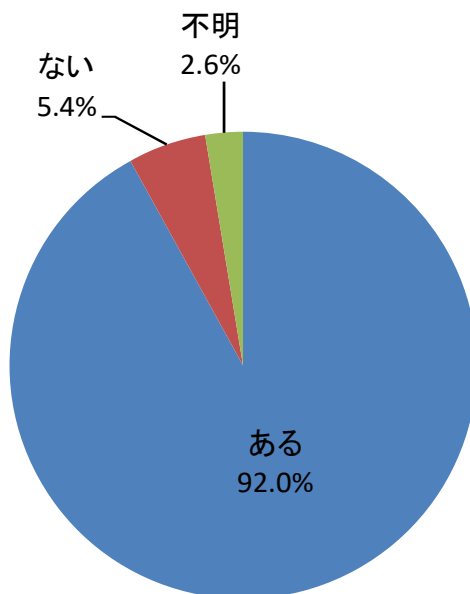
■属性

- 年齢は、「50～64歳」が約29%で最も多く、次いで「65～74歳」(25%)、「75歳以上」(約22%)となる。
- 居住地については、「開聞小校区」が約24%で最も多く、次いで「大成小校区」(約17%)、「丹波小校区」(約12%)となった。



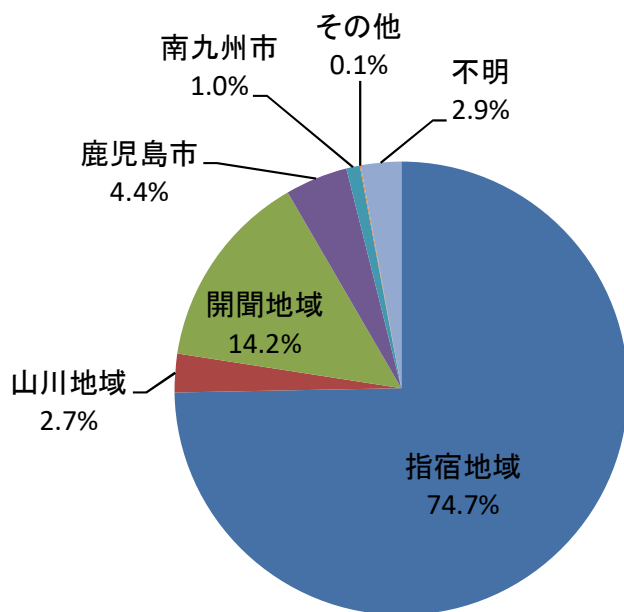
■ 買い物を目的とする外出状況

- 買い物を目的とする外出が「ある」と回答したのは92%、約5%が「ない」と回答している。
- 主な買い物先は、指宿地域という回答が約75%、山川地域が約3%、開聞地域が約14%となった。
- 指宿市外を主な買い物先としている割合は、約5%となった。



(N=1,471)

▲ 買い物を目的とする外出状況



(N=1,353)

▲ 主な買い物先

- 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。
- ただし、開聞地域では、開聞地域内の商業施設の利用も多い結果となっている。

▼小学校区別主な買い物先

		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	91.9%	0.0%	0.0%	5.8%	0.0%	0.0%
	魚見小校区	91.4%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%
	柳田小校区	94.7%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%
	丹波小校区	89.9%	0.0%	0.6%	7.5%	0.0%	0.0%
	今和泉小校区	94.3%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%
	池田小校区	76.2%	0.0%	19.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山川地域	山川小校区	84.0%	5.0%	0.8%	8.4%	0.0%	0.0%
	大成小校区	87.5%	6.7%	0.4%	2.9%	0.0%	0.0%
	徳光小校区	82.1%	7.5%	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	利永小校区	64.2%	7.5%	13.2%	9.4%	3.8%	0.0%
開聞地域	開聞小校区	42.5%	1.3%	45.4%	2.9%	3.6%	0.3%
	川尻小校区	65.1%	1.6%	27.0%	3.2%	0.0%	0.0%

▼地域別のよく行く買い物先(上位 5 施設)

指宿地域 (N=462)

施設名	票数
サンキュー	115
ニシムタ	105
タイヨー指宿店	97
プラッセだいわ	87
生協コープ	63

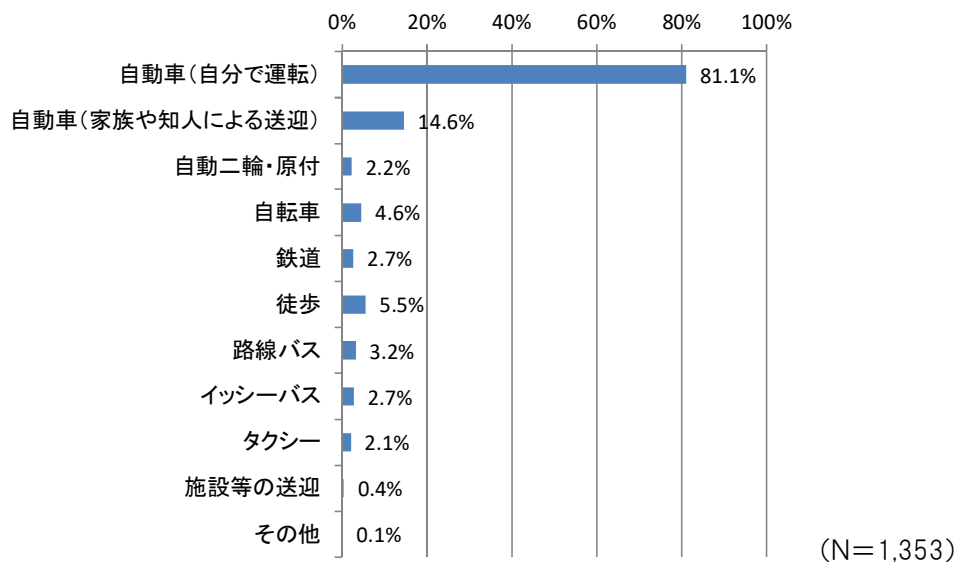
山川地域 (N=510)

施設名	票数
ニシムタ	288
コスモス山川店	119
タイヨー指宿店	111
生協コープ	59
サンキュー	44

開聞地域 (N=487)

施設名	票数
Aコープかいもん店	158
ニシムタ	152
タイヨーえい店	47
サンキュー	25
プラッセだいわ	23

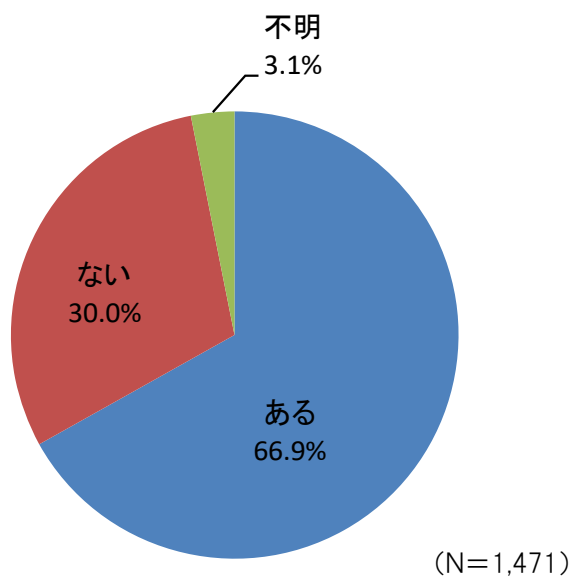
- 移動手段としては、「自動車(自分で運転)」が約 81%で最も多く、次いで「家族や知人による送迎」(約 15%)、徒歩(約 6%)となった。



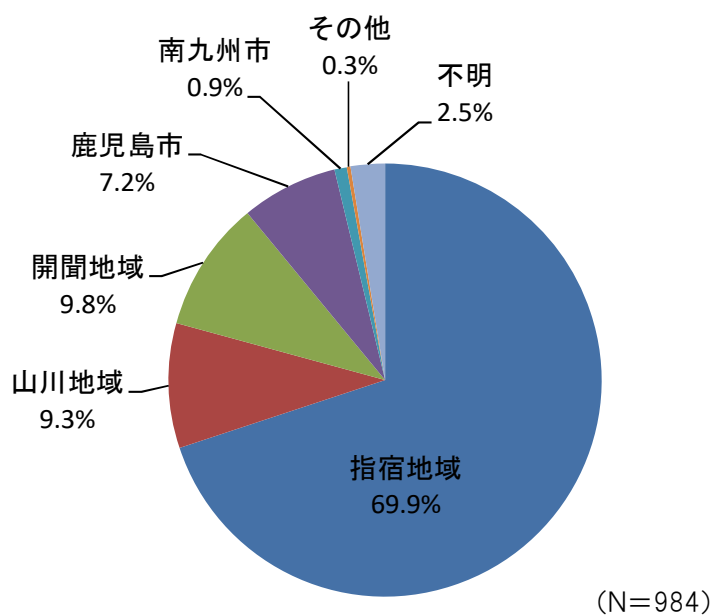
▲買い物の移動手段

■通院を目的とする外出状況

- 通院を目的とする外出が「ある」と回答したのは約 67%、「ない」と回答したのは 30%となった。
- 主な通院先は、指宿地域という回答が約 70%、山川地域が約 9%、開聞地域が約 10%となった。



▲通院を目的とする外出状況



▲主な通院先

- 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(徳光小学校区、利永小学校区)、開聞地域では、それぞれの地域内の医療施設も利用されている結果となった。

▼小学校区別主な通院先

		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	90.6%	1.6%	1.6%	6.3%	0.0%	0.0%
	魚見小校区	85.7%	3.6%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%
	柳田小校区	85.9%	1.6%	0.0%	10.9%	0.0%	1.6%
	丹波小校区	85.7%	0.0%	1.1%	12.1%	0.0%	0.0%
	今和泉小校区	97.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	池田小校区	68.8%	0.0%	0.0%	18.8%	0.0%	6.3%
山川地域	山川小校区	79.3%	16.1%	1.1%	2.3%	0.0%	0.0%
	大成小校区	75.8%	17.6%	0.0%	4.8%	0.6%	0.0%
	徳光小校区	54.7%	32.1%	3.8%	7.5%	0.0%	0.0%
	利永小校区	62.2%	21.6%	0.0%	10.8%	2.7%	0.0%
開聞地域	開聞小校区	54.5%	4.9%	27.5%	6.6%	2.0%	0.4%
	川尻小校区	50.0%	9.6%	25.5%	8.5%	2.1%	0.0%

▼地域別のよく行く通院先(上位 5 施設)

指宿地域(N=462)

施設名	票数
いぶすき内科	41
指宿医療センター	32
生駒外科	29
今林整形外科病院	28
浩然会病院	26

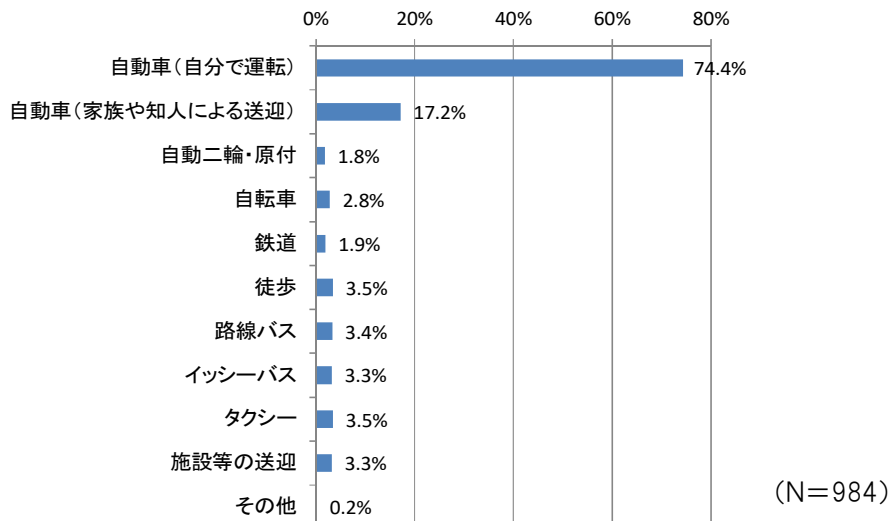
山川地域(N=510)

施設名	票数
指宿医療センター	52
大重内科	37
今林整形外科病院	25
指宿おおしげ内科	22
肥後胃腸科クリニック	18

開聞地域(N=487)

施設名	票数
指宿医療センター	45
宮菌病院	41
今林整形外科病院	25
大重内科	16
いぶすき内科	16

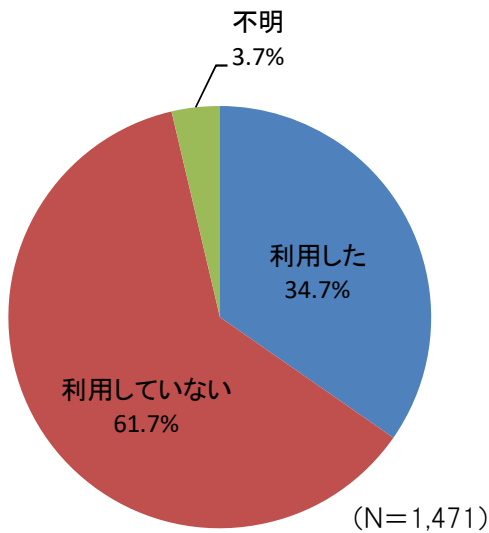
- 移動手段としては、「自動車(自分で運転)」が約 74%で最も多く、次いで「家族や知人による送迎」(約 17%)、徒歩(約4%)、タクシー(約4%)となった。



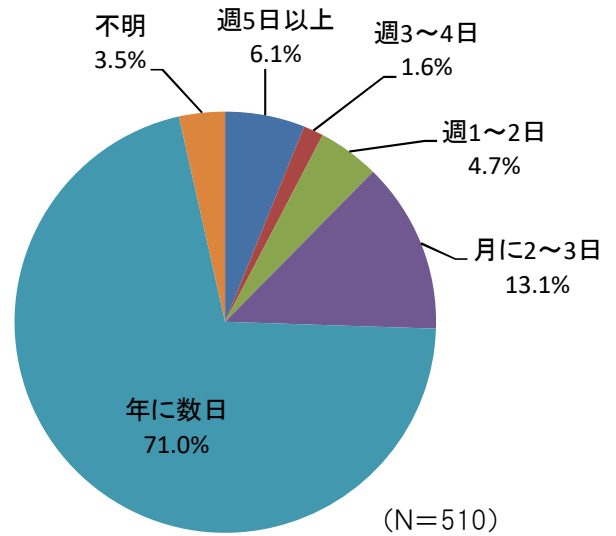
▲通院のための移動手段

■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」と回答した市民は約35%、「利用していない」と回答した市民は、約62%となった。
- 公共交通の利用頻度は、「年に数日」が71%で最も多く、次いで「月に2～3日」(約13%)となった。
- 一方、「週5日以上」利用する割合は、約6%となった。

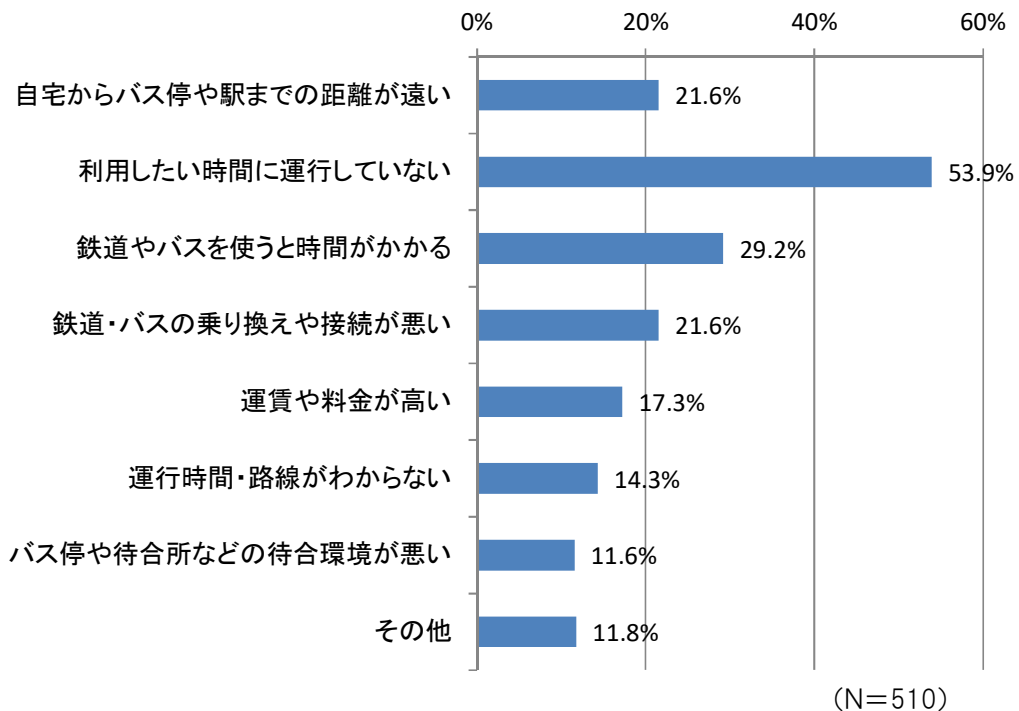


▲直近1年間の公共交通の利用状況



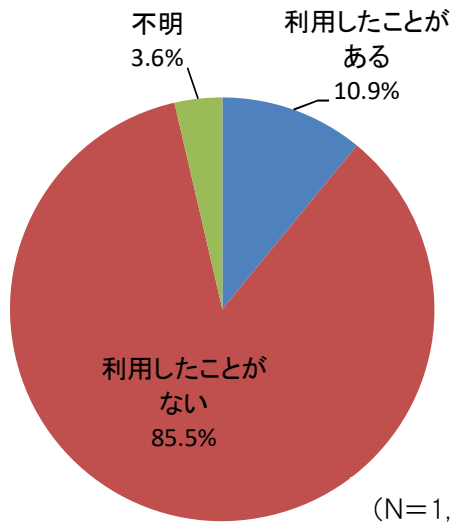
▲公共交通の利用頻度

- 公共交通で不便・不満なことは、「利用したい時間に運行していない」が約54%で最も多く、次いで「鉄道やバスを使うと時間がかかる」が約29%となった。

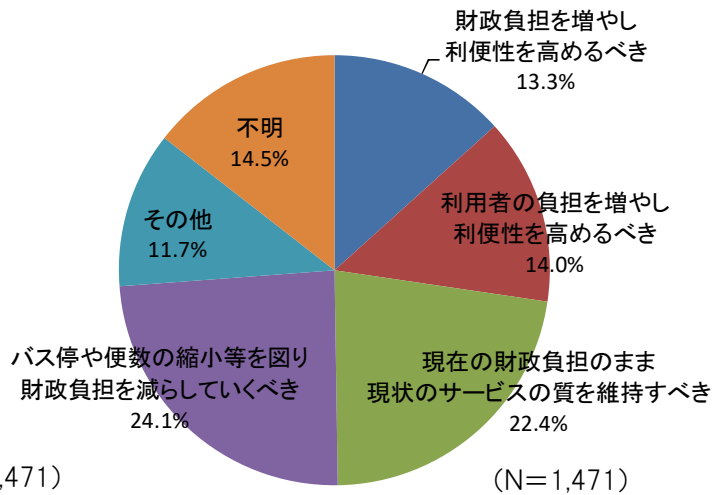


▲公共交通の不便・不満なこと

- イッシーバスの利用に関しては、「利用したことがない」が約 86%、「利用したことがある」が約 11%となった。
- イッシーバスの今後の運行に対する意見は、「バス停や便数の縮小等を図り、財政負担を減らしていくべき」(約 24%)が最も多く、次いで「現在の財政負担のまま現状のサービスの質を維持すべき」(約 22%)となった。



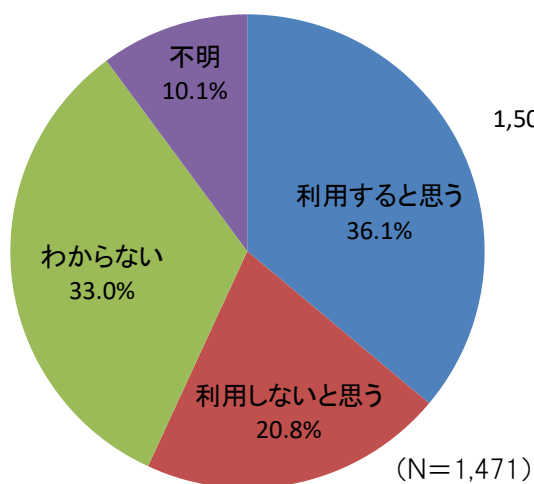
▲イッシーバスの利用状況



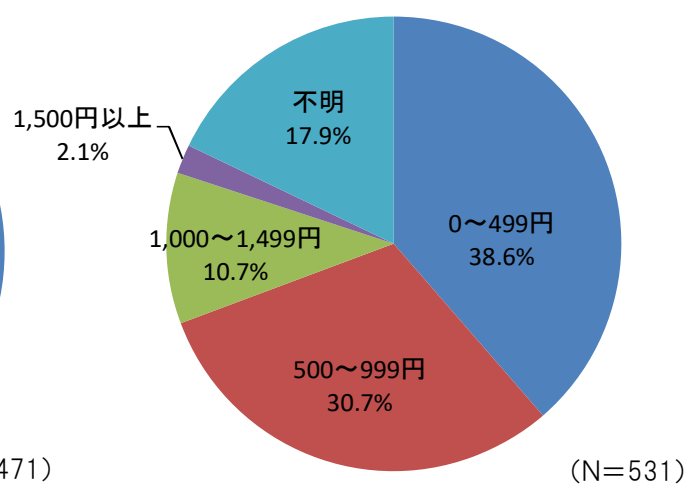
▲イッシーバスの今後の運行に対する意見

■デマンド交通の利用意向

- デマンド交通の利用意向として、「利用すると思う」が約 36%、「利用しないと思う」が約 21%となった。
- デマンド交通に対する支払可能金額としては、500 円未満(約 39%)が最も多く、次いで 1,000 円未満(約 31%)となった。



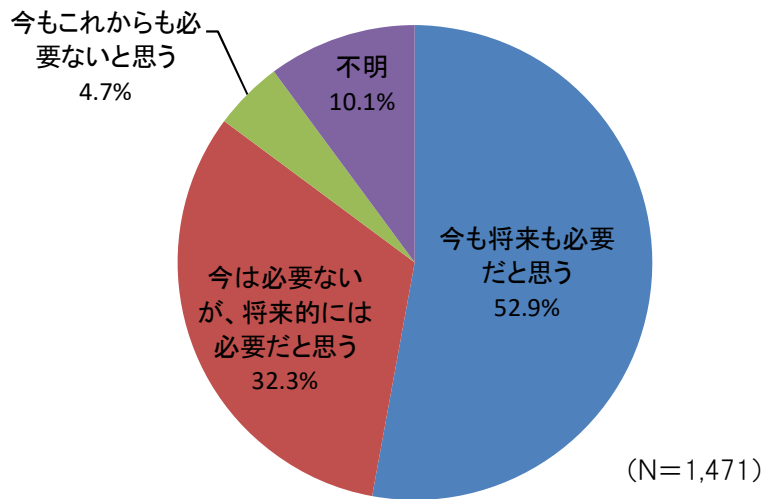
▲デマンド交通の利用意向



▲デマンド交通に対する支払可能金額

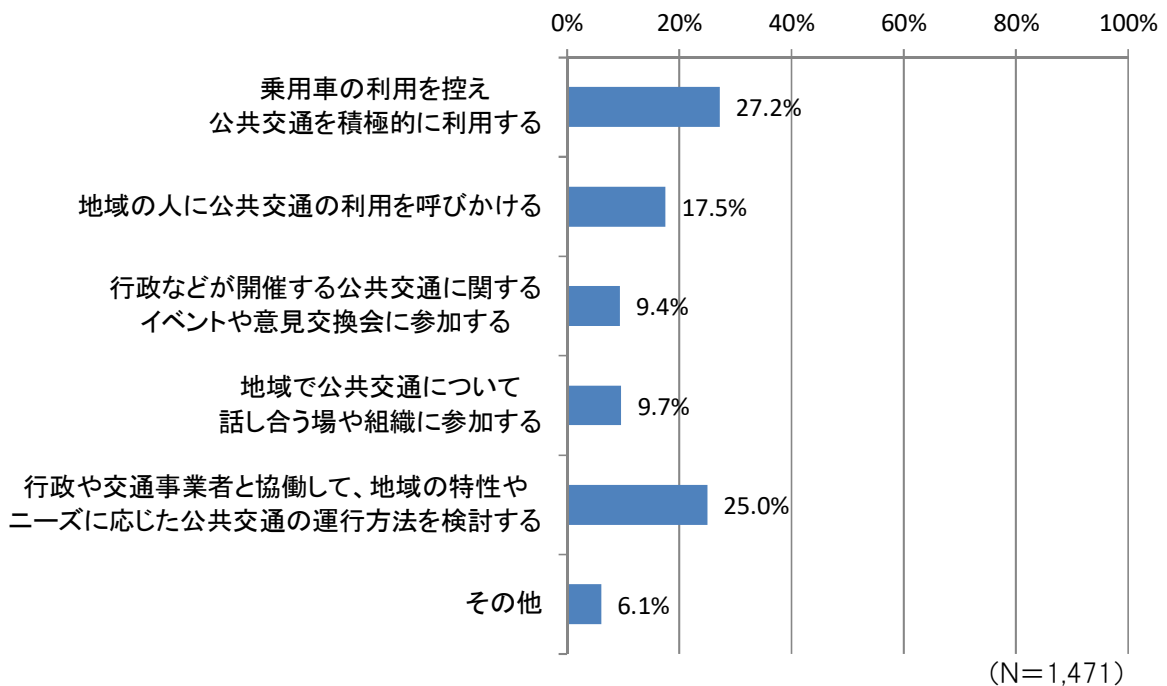
■今後の公共交通のあり方

- 公共交通の必要性について、「今も将来も必要だと思う」が約 53%で最も多く、次いで「今は必要ないが、将来的には必要だと思う」が、約 32%となった。



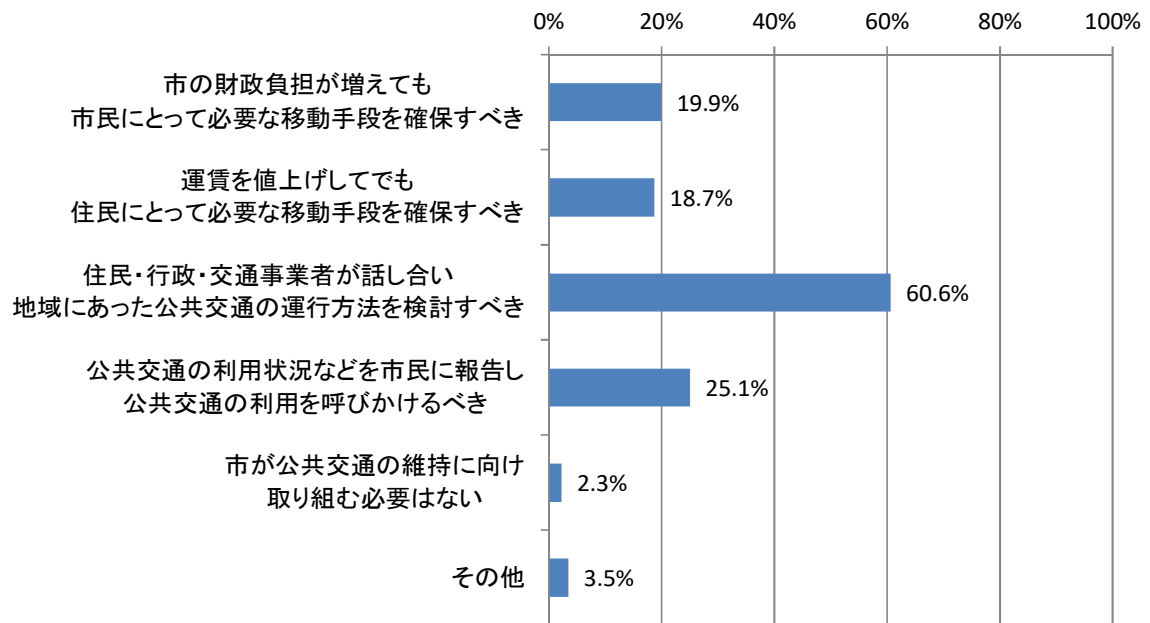
▲公共交通の必要性

- 公共交通を維持するために必要だと思うことは、「乗用車の利用を控え公共交通を積極的に利用する」(約 27%)が最も多く、次いで「行政や交通事業者と協働して、地域の特性やニーズに応じた公共交通の運行方法を検討する」(約 25%)となった。



▲公共交通を維持するために必要だと思うこと

- 行政に必要なだと思う取り組みに関して、「住民・行政・交通事業者が話し合い、地域にあった公共交通の運行方法を検討すべき」(約61%)が最も多く、次いで「公共交通の利用状況などを市民に報告し、公共交通の利用を呼びかける」(約25%)となった。



(N=1,471)

▲行政に必要な取り組み

4-4. イッシーバスの乗り込み調査

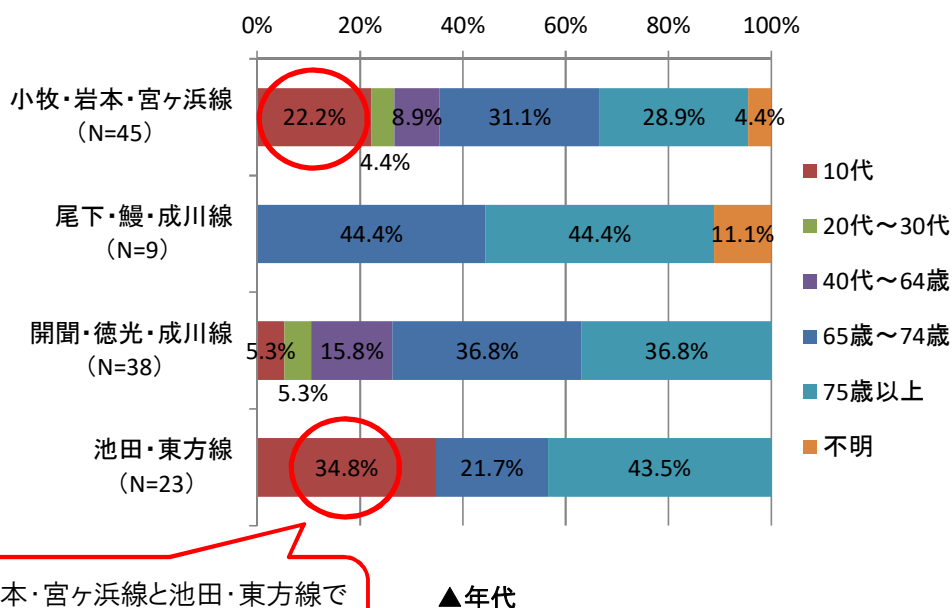
(1) 調査概要

調査の目的	指宿市内を運行している市内循環バス(イッシーバス)の各路線の詳細な利用実態の把握と、利用者の公共交通に対する満足度や要望などを把握するため
調査対象	イッシーバス4路線(小牧・岩本・宮ヶ浜線、尾下・鰻・成川線、開間・徳光・成川線、開間・徳光・成川線)の利用者
調査方法	指宿市循環バス(イッシーバス)に乗り込み、乗車している利用者に対して、直接対話形式により、イッシーバスの利用実態や要望等を把握
実施期間	平成 29 年 10 月 30 日(月)、10 月 31 日(火)
回収票数	○小牧・岩本・宮ヶ浜線:45 票 ○尾下・鰻・成川線:9 票 ○開間・徳光・成川線:38 票 ○池田・東方線:23 票

(2) 調査結果

■属性

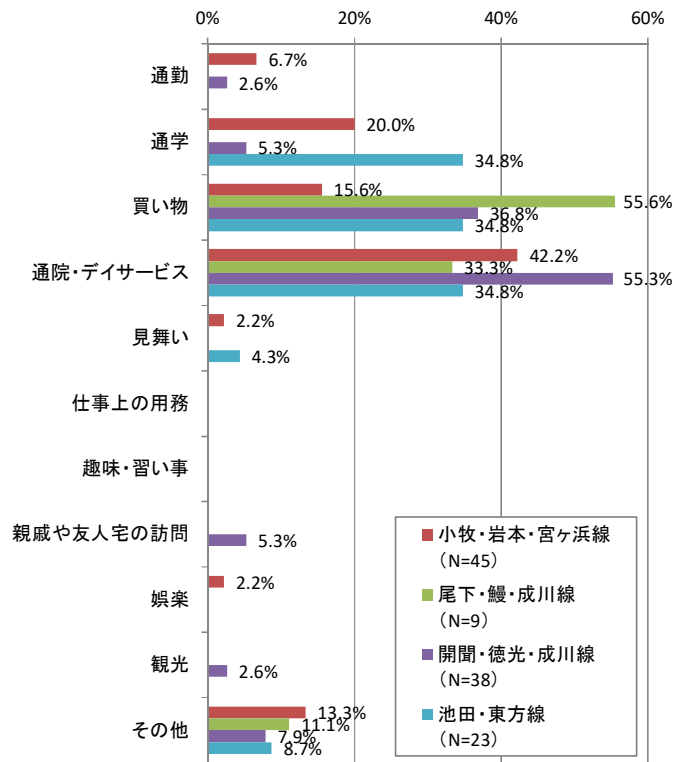
- 4路線とも 65 歳以上の高齢者の割合が 6 割以上となり、なかでも「尾下・鰻・成川線」では約 9 割を占めている。
- 「小牧・岩本・宮ヶ浜線」、「池田・東方線」では、「10 代」の利用者の割合も高く、高齢者に次いで、多く利用している。



小牧・岩本・宮ヶ浜線と池田・東方線では、高校生等の 10 代の利用も比較的多い。

■利用目的

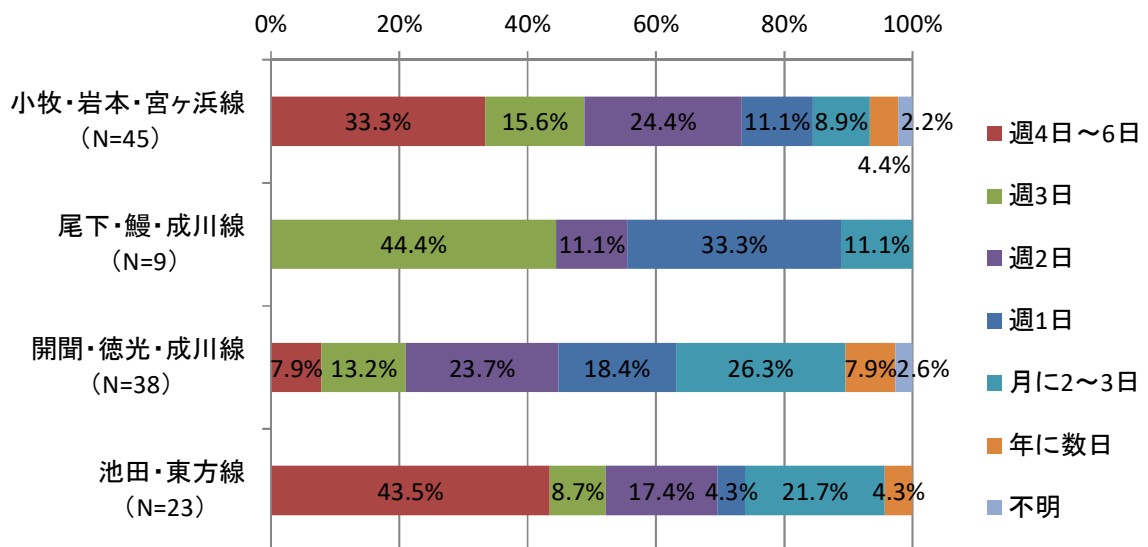
- 各路線とも、「買い物」、「通院・デイサービス」が多くなっている。
- 小牧・岩本・宮ヶ浜線と池田・東方線では、「通学」による利用も多い結果となっている。



▲利用目的

■利用頻度

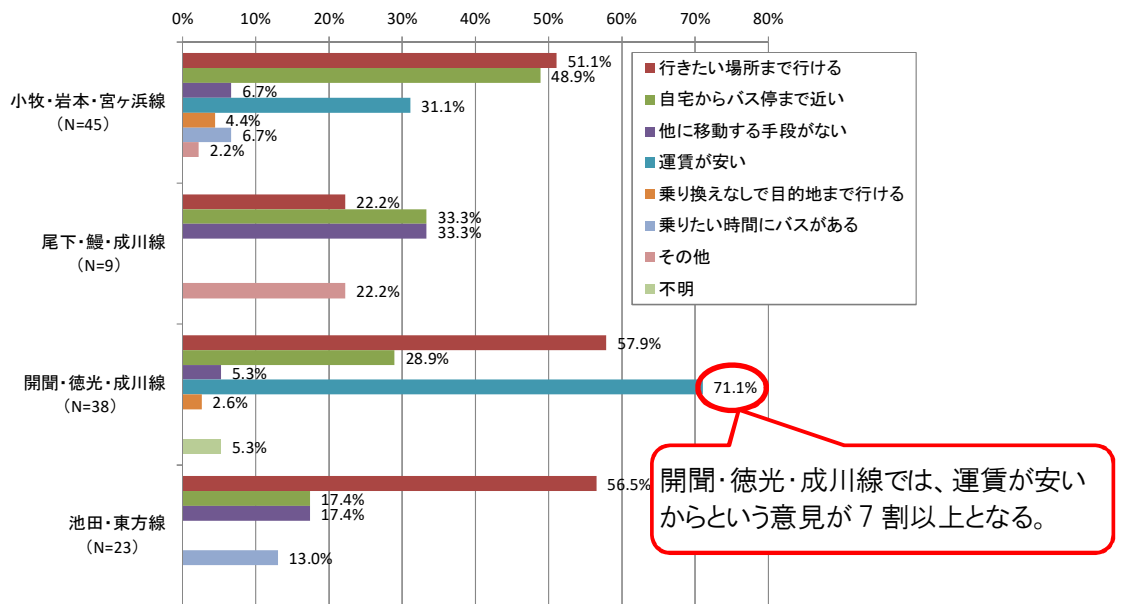
- 開聞・徳光・成川線を除いた3路線では、週3日以上の利用者が約4割以上となっている。
- 特に、小牧・岩本・宮ヶ浜線と池田・東方線では、週4日以上が3割以上となり、普段の外出において、2路線以上のイッシーバスを利用している利用者が多い結果となる。



▲利用頻度

■イッシーバスを利用する理由

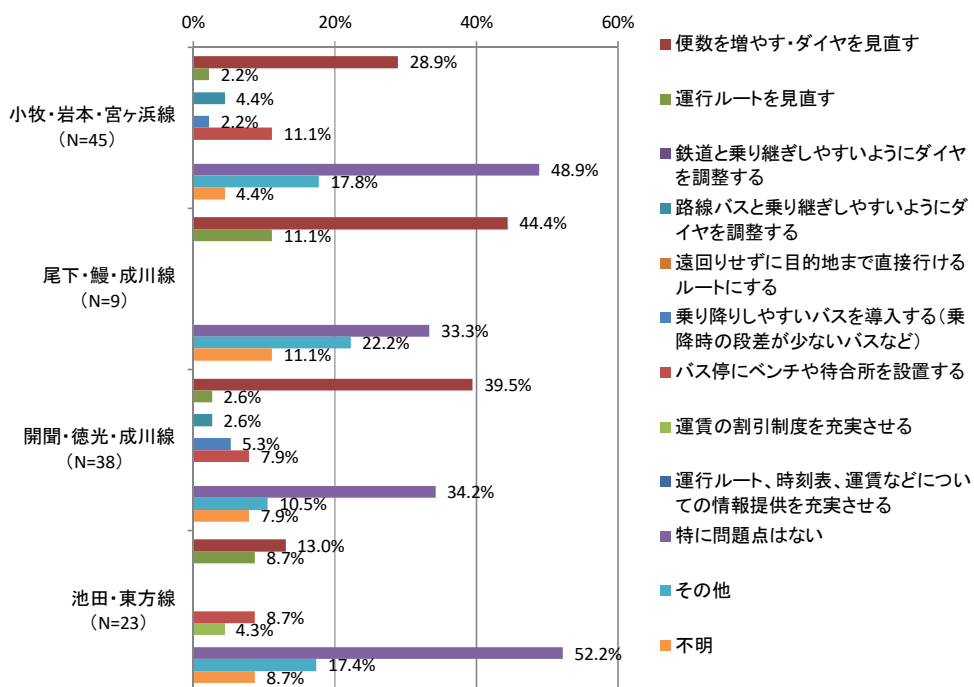
- イッシーバスを利用する理由として、「行きたい場所まで行ける」、「自宅からバス停まで近い」という回答が比較的多い中で、開聞・徳光・成川線では、「運賃が安い」という回答が7割以上となっている。



▲イッシーバスを利用する理由

■イッシーバスに対する改善点

- 便数増加やダイヤの見直しに対する要望が比較的多い一方で、全路線とも、「特に問題点はない」という回答の割合が高い結果となっている。



▲イッシーバスに対する改善点

4-5. 主要施設・交通拠点ヒアリング調査

(1) 調査概要

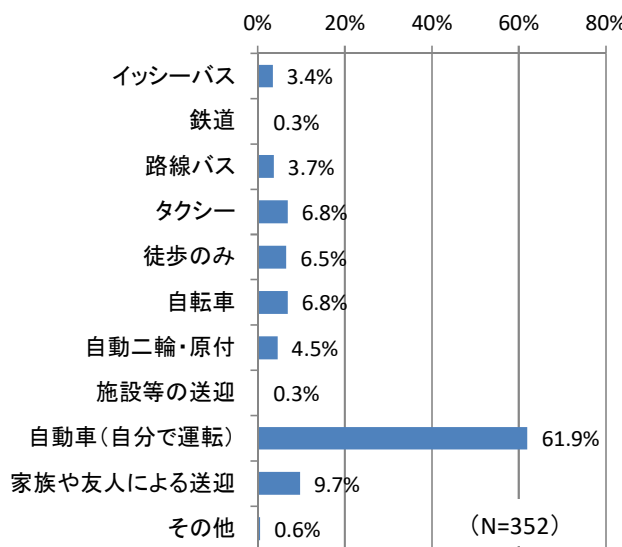
調査の目的	指宿市内の主要な医療施設、商業施設、鉄道駅までの移動手段や市内の公共交通に対する課題、問題点等を把握するため
調査対象	下記に示す指宿市内の主要な医療施設、商業施設、鉄道駅の利用者 (医療施設)指宿浩然会病院、宮菌病院 (商業施設)Aコープかいもん店、タイヨー指路店、プラッセだいわ指路店 (交通拠点施設)指宿駅、山川駅
調査方法	施設を利用者に対して、直接対話形式による聞き取り
実施期間	平成 29 年 10 月 26 日(木)、10 月 27 日(金) 12 月 4 日(月)、12 月 5 日(火)
回収票数	指宿浩然会病院:110 票、宮菌病院:69 票、Aコープかいもん店:161 票 タイヨー指路店:107 票、プラッセだいわ指路店:89 票

(2) 調査結果

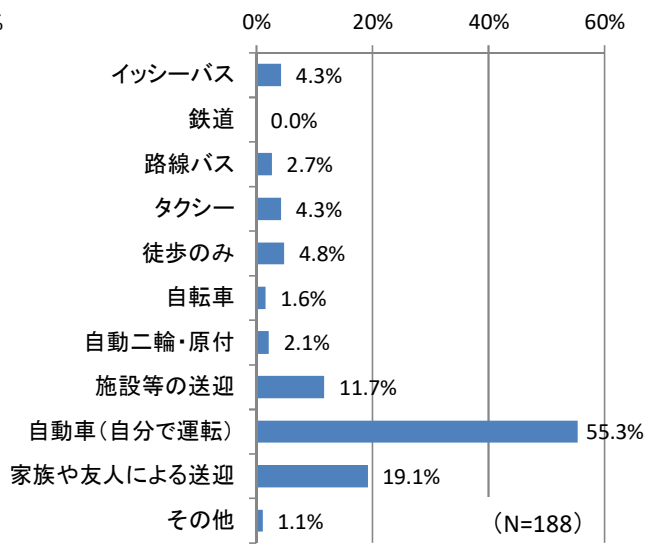
<医療施設・商業施設>

■移動手段

- 買い物を目的とする外出、通院を目的とする外出ともに、「自動車(自分の運転)」が最も多い。
- 通院を目的とした外出では、施設等の送迎や家族等の送迎の割合も高くなる。
- 公共交通を利用した移動としては、買い物ではタクシーの割合が約7%、通院では、イッシーバスとタクシーの割合が約4%となっている。



▲買い物を目的とする利用者の移動手段



▲通院を目的とする利用者の移動手段

- 全ての施設において、「自動車(自分で運転)」が最も多い結果となるが、タイヨー指宿店やプラッセだいわ指宿店では、1～2割程度がイッシーバスやタクシーを利用している。

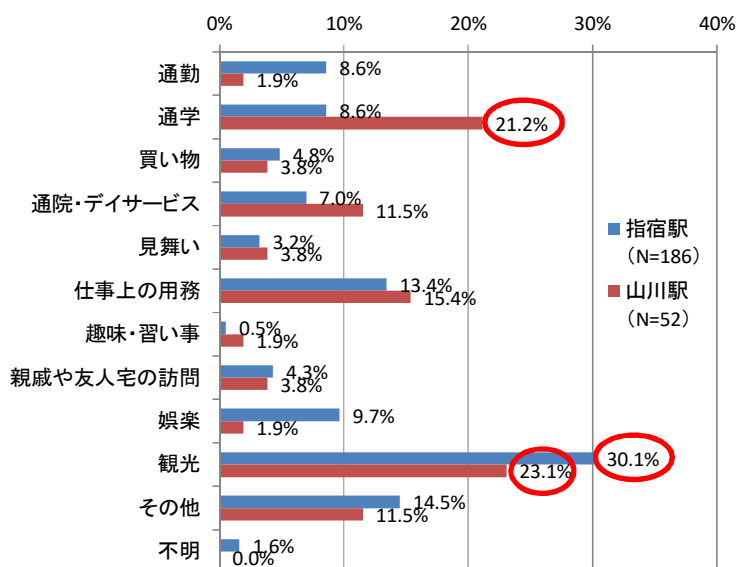
		1位		2位		3位	
指宿浩然会病院	行き	自動車(自分で運転)	71%	家族や知人による送迎	17%	徒歩	5%
	帰り	自動車(自分で運転)	71%	家族や知人による送迎	16%	タクシー	5%
宮園病院	行き	自動車(自分で運転)	42%	施設等の送迎	25%	家族や知人による送迎	22%
	帰り	自動車(自分で運転)	42%	施設等の送迎	29%	家族や知人による送迎	20%
Aコープかいもん店	行き	自動車(自分で運転)	81%	家族や知人による送迎	8%	自動二輪・原付	5%
	帰り	自動車(自分で運転)	81%	家族や知人による送迎	9%	自動二輪・原付	5%
タイヨー指宿店	行き	自動車(自分で運転)	36%	自転車	16%	タクシー	15%
	帰り	自動車(自分で運転)	36%	タクシー	16%	自転車	16%
プラッセだいわ指宿店	行き	自動車(自分で運転)	56%	イッシーバス	9%	タクシー	8%
	帰り	自動車(自分で運転)	56%	タクシー	10%	イッシーバス	8%

▲施設別移動手段(順位)

<交通拠点施設>

■外出目的

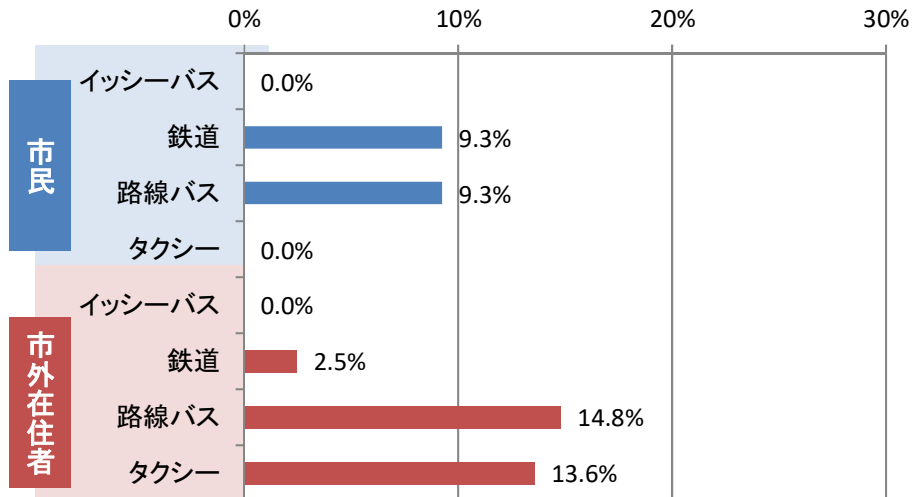
- 外出目的については、指宿駅、山川駅ともに観光が最も多くなった。
- また、山川駅では、通学の割合も2割以上となる。



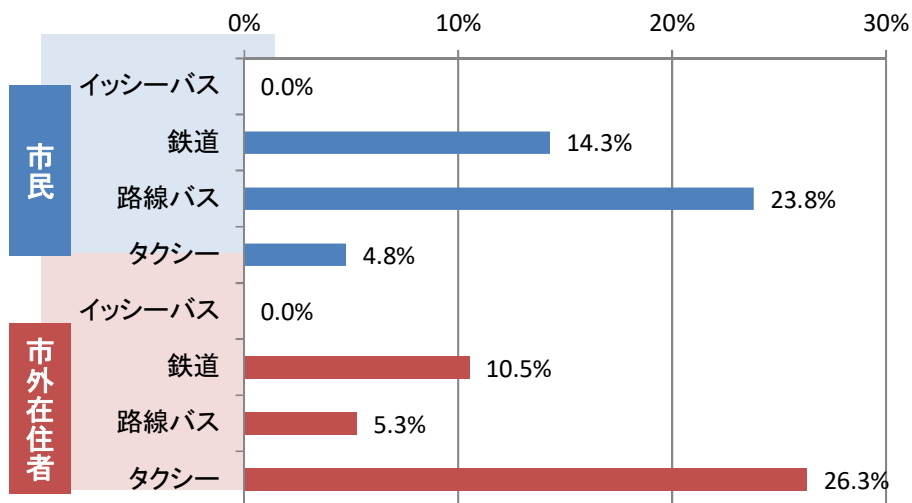
▲外出目的

■ 駅からの移動手段

- 指宿駅では、山川駅に比べると、駅から目的地までの移動手段として、公共交通による移動が少ない結果となった。特に指宿駅を利用する市民については、指宿駅から路線バスやイッシーバスへ乗り継いでの利用は、1割にも満たない。
- 山川駅における駅からの移動手段としては、市民では路線バスの利用が多く、市外在住者ではタクシーの利用が多い結果となっている。



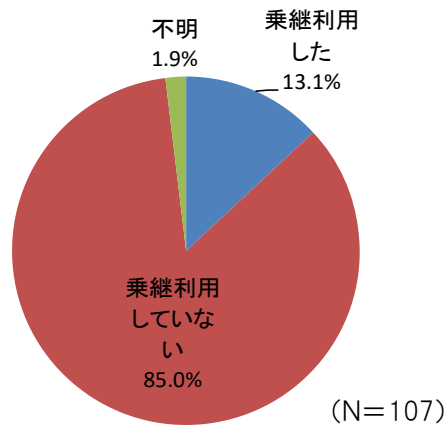
▲ 駅からの公共交通による移動手段(指宿駅)



▲ 駅からの公共交通による移動手段(山川駅)

■ 乗り継ぎ利用の状況

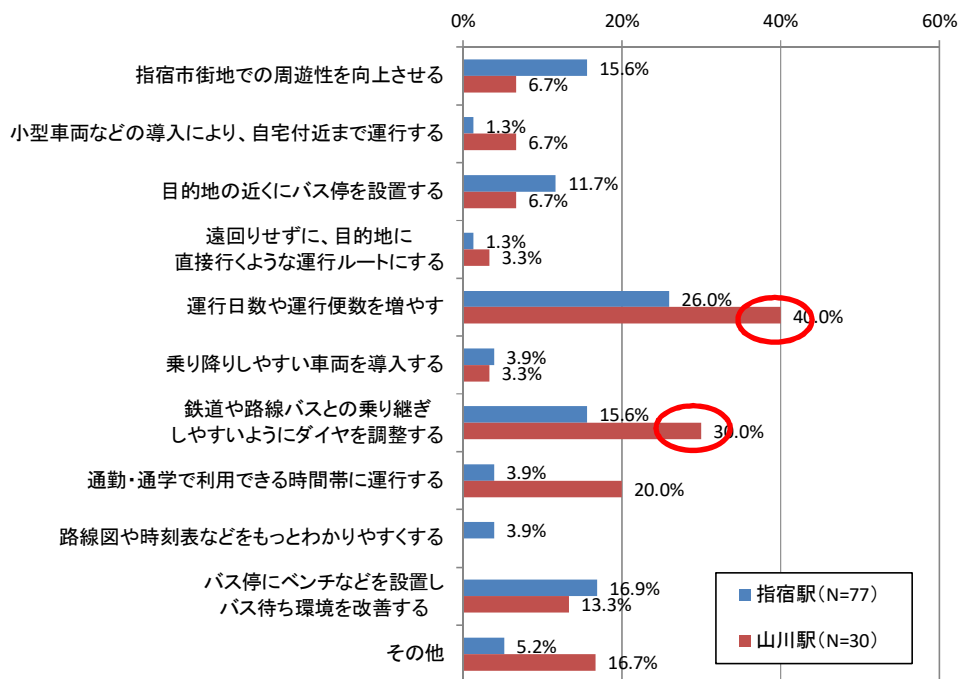
- 市民の指宿市内における公共交通の乗継利用について、「乗継利用した」という回答が約13%で、「乗継利用していない」という回答が約85%となり、公共交通を乗り継いでの利用は少ない結果となった。



▲直近1ヶ月間での指宿市内における指宿市民の公共交通の乗継利用の状況

■ 公共交通に対する改善点

- 運行日数や運行便数の増加や、鉄道や路線バスとの乗り継ぎしやすいダイヤ、通勤・通学で利用できる公共交通に対する要望が多かった。
- 特に山川駅では、運行日数や運行便数の増加や乗り継ぎダイヤに対する改善について、指宿駅利用者よりも高い結果となった。



▲公共交通に対する改善点

4-6. 高等学校へのヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	バス利用による通学状況や市内の公共交通に対する要望等の把握
調査対象	指宿市内の高等学校 3 校(指宿商業高校、指宿高校・山川高校)
調査項目	通学時の交通手段、バスを利用した通学の割合、バスを利用しない理由 等

(2) 調査結果

対象	ヒアリング内容
公共交通の利用状況等	<p><指宿高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車で通学する生徒が多く、またJRの駅が学校の近くにあるため、JRの利用者は多いが、バスで学校に通学している生徒はいない状況である。 <p><山川高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 登校時間に山川駅より山川高校行きバスが運行しており、山川駅までJRで来て、バスに乗り換えて通学している生徒が多い状況にある。 <p><指宿商業高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JRの駅が学校の近くにあるため、JRでの通学する生徒が多く、一方、バスで学校に通学している生徒はいない状況である。
市内の公共交通に対する課題、要望等	<p><指宿高校・指宿商業高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JR指宿枕崎線が天候によって運休することも多く、その代替の交通手段として、バスを利用できるとよいと思うが、一方で定期券を持っている生徒にとっては、新たにバス運賃を支払うとなると、簡単にバスで通学ということにはならない。 <p><指宿高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車で通学している生徒が多く、雨の日だけでもバスにより通学したいという意向を思っている生徒はいるものの、バス時刻表や運行ルートが十分に周知されていないため、実際にバスでの通学につながっていない状況が見られる。 <p><山川高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● イッシーバスを利用して通学している生徒が多く、生徒・保護者等からは、運行日を増やしてほしいという要望がある。 ● バスのダイヤ改正によって、下校時にバスを利用しづらい状況になっている。

4-7. 中山間地域、交通不便地域等へのヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	高齢者や交通弱者等の規模、自治会住民の移動状況等を把握
調査対象	自治会長や地区住民(石嶺地区、尾下地区、仙田地区) (公共交通の不便地や高齢化率が高い自治会を対象として選定)
調査項目	中山間地域や公共交通不便地等における高齢者の交通手段や公共交通の課題等

(2) 調査結果

市民の外出状況や公共交通の利用状況等	<p><石嶺地区></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 普段の買い物については、サンキューやダイワに行くことが多く、その他に、タイヨー(指宿店)や開間のAコープに行く。 ● 通院先に関しては、池田診療所に行くことが多い。その他では、指宿市街地の医療施設に行くことが多い。 ● イッシーバスの利用目的としては、買い物や通院で指宿市街地に行くときに利用している。 <p><尾下地区></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 買い物、通院ともに、指宿市街地の方面に行くことが多い。買い物に関しては、ニシムタやAコープかいもん店や行く。 ● イッシーバスの利用目的としては、買い物や通院で指宿市街地に行くときに利用している。 <p><仙田地区></p> <ul style="list-style-type: none"> ● よく行く買い物先としては、ニシムタが多く、その他では開間のAコープや山川のコスモスに行く。 ● 通院先としては、指宿市街地にある病院に行くことが多く、開間地域内では、宮菌病院に通院している人が多い。
--------------------	--



▲石嶺地区でのヒアリング

市内の公共交通に対する課題、要望等

- 1 便で指宿市街地に行った場合、8 時半頃にはタイヨーに着くが、スーパーの開店時間や病院の診療時間前となるため、待合所等で待つことになる。
- 個人によって、通院している医療施設が様々であるため、指宿市街地から、それぞれの医療施設へ移動できるバスがあると便利である。
- 小雨程度の天候でも、イッシーバスが運休することが多いため、市民の移動手段確保の点からは、できるだけ運休を少なくしてほしい。また、1 便で指宿市街地まで行ったとしても、2 便以降が運休になる場合があり、その場合の対応方法等について検討していただきたい。
- 指宿市街地から自宅へ帰る際に、2 便と 4 便との間の時間が空いており、その間の時間にもう一便あると便利になる。
- 市が年間 1 千万円以上の財政負担している一方で、運賃が一律 200 円では金額として安いのではないかと感じる。
- 現在の運行している車両で、イッシーバスが満員で運行していることも少ないと思うので、小型車両に変更し、燃料費等のコストダウンや、これまで運行できなかった住宅街などのエリアを運行すると利便性も向上すると思う。
- 買い物や通院の場合、配達や送迎のサービスがあるが、金融機関へ行く場合に困っている人もいる。
- 商業施設、医療施設、金融機関を周るようなバスがあると、自分で車を運転できない方にとっては、便利であると思う。
- 高齢者の利便性を考えると、自宅まで迎えに来るデマンド交通は、非常に便利ではないかと思う。



▲尾下地区でのヒアリング



▲仙田地区でのヒアリング

4-8. 観光団体、観光施設等へのヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	観光客の移動手段や観光における公共交通の課題等の把握
調査対象	指宿市観光協会、指宿市観光課
調査項目	観光客の交通手段、観光における公共交通の課題 等

(2) 調査結果

対象	ヒアリング内容
指宿を訪れる観光客の特徴等	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客については、JRや自家用車、レンタカーで訪れる方が多い。特に、「指宿のたまて箱」は、非常に人気があり、日本人だけでなく、外国人観光客の利用も多い。 ● 指宿を訪れる観光客の特徴として、20～30代の女性や家族連れ等のグループが多く、指宿駅からの移動手段としても、グループで移動しやすいレンタカーやタクシーが多いようである。 ● 外国人観光客は、公共交通を利用する傾向にあり、鹿児島交通の「のったり・おりたりマイプラン」の利用者も多い。 ● 指宿を訪れる観光客は、日帰りでの観光客が多く、特に10時台に指宿駅に到着し、15時台に指宿駅を発車する「指宿のたまて箱」を利用する観光客は多い。
観光における市内の公共交通の課題、要望等	<ul style="list-style-type: none"> ● 日帰りの観光客は、指宿市内での滞在時間が短く、様々なバス停を經由して移動する路線バスは、観光客にとって利用しづらいため、レンタカー等による移動が多い状況である。 ● 指宿市は、池田湖、西大山駅、唐船峡等の観光地を保有している一方で、それらの観光地が市内に点在し、公共交通により周遊しづらいことも、観光客があまり公共交通を利用しない要因として考えられる。 ● 西大山駅は、日本最南端の駅として、多くの観光客が訪れている一方で、JR指宿枕崎線の本数が少なく、路線バスのバス停からも離れているため、西大山駅までJRで行った後の移動手段がなく、観光客が不便に感じている状況にある。 ● 市民が利用する生活路線と、観光客が利用する路線とで役割を明確にすることで、双方の利用者にとって、利用しやすい路線バスとなる。土日祝日だけでも、観光地を巡るバスがあると、観光客にとっては利用しやすいと思う。

4-9. 路線バス OD 調査 (起終点調査)

(1) 調査概要

調査の目的	指宿市における新公共交通システムの検討にあたり、路線バスの運賃上限制度創出の可能性を探るため
調査対象	指宿市内と運行する鹿児島交通の路線バス 7 系統 いわさきホテル⇄武家屋敷、山川⇄開聞駅前、山川駅前→大成小前 エコキャンプ場⇄池田湖、開聞駅前⇄指宿駅前、山川棧橋⇄鹿児島金生町 なのはな館⇄東大川
調査方法	路線バスに乗り込み、全ての乗客に乗降箇所を記載できる簡易アンケート調査票を配布し、降車時に回収
実施期間	平成 30 年 10 月 17 日 (水) 天候：晴れ

(2) 簡易アンケート調査結果

■ 属性

- 全体のバス利用者に対して約半数からアンケート調査の回収を行った。
- 属性は女性が 7 割を占めており、年代は 20 歳代以降で概ね均等に回収、居住地は約 6 割が市内居住者という結果であった。

項目	数量	回答率
バス乗車数(人)	599	-
アンケート回答者(人)	271	45.2%

性別		バス乗車数	回答者	未回答者	乗車数割合	回答者割合
1	男性	196	77	119	33%	28%
2	女性	403	194	209	67%	72%
計		599	271	328	100%	100%

年齢		バス乗車数	回答者	未回答者	乗車数割合	回答者割合
1	小学生	1	0	1	0.2%	0%
2	中学生	1	0	1	0.2%	0%
3	高校生	87	24	63	15%	9%
4	18～29 歳	90	32	58	15%	12%
5	30～49 歳	131	53	78	22%	20%
6	50 歳～64 歳	118	59	59	20%	22%
7	65 歳～74 歳	110	59	51	18%	22%
8	75 歳以上	61	44	17	10%	16%
計		599	271	328	100%	100%

居住地	集計	割合
指宿市内	179	66%
指宿市外	92	34%
計	271	100%

■外出目的

- ・ 観光目的が全体の約4割を占めて最も多かった。次いで、通院（10%）・買物（12%）の結果であった。

外出目的		集計	割合
1	通学	23	8%
2	通勤	26	10%
3	通院	46	17%
4	買い物	33	12%
5	送迎	0	0%
6	公共施設利用	7	3%
7	観光	105	39%
8	趣味・娯楽	12	4%
9	その他	14	5%
-	未回答	5	2%
計		271	100%

■運賃の支払方法

- ・ 現金での支払いが約6割と過半数を占めており、ICカードは2割弱であった。

運賃支払方法		集計	割合
1	現金	162	59.8%
2	ICカード	48	17.7%
3	定期券	17	6.3%
4	回数券	1	0.4%
5	その他	12	4.4%
-	未回答	31	11.4%
計		271	100.0%

■路線バスの利用頻度

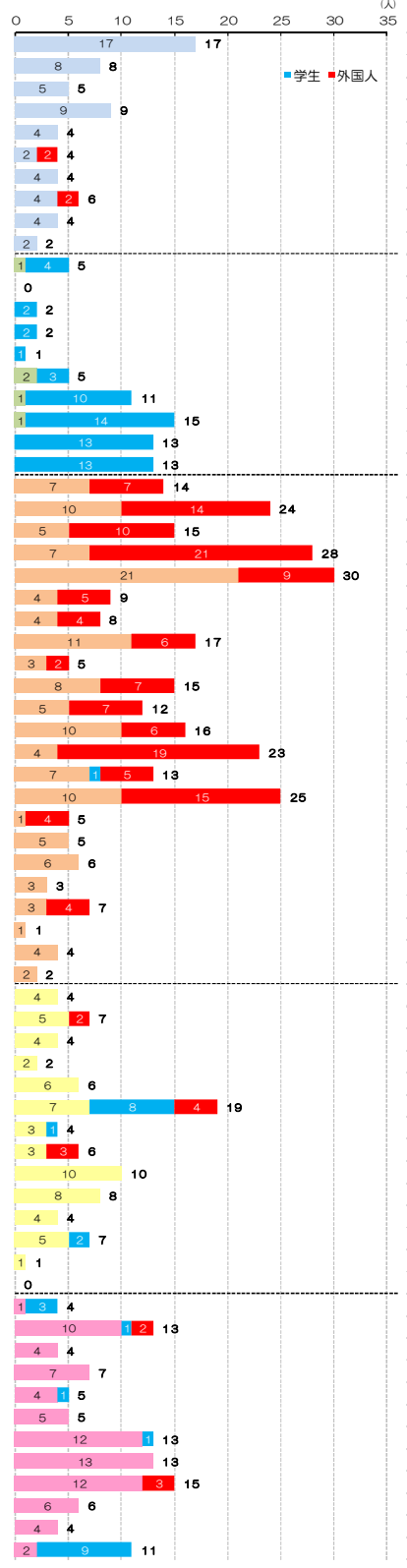
- ・ 初めての利用が約2割で最も多い結果であった。一方、週1回以上利用と回答した割合が約4割を占めており、観光利用で初めての利用者と日常的によく利用する市民で二分される結果となった。

利用頻度		集計	割合
1	ほぼ毎日	39	14.4%
2	週に2~3回	47	17.3%
3	週に1回	19	7.0%
4	月に2~3回	25	9.2%
5	月に1回	16	5.9%
6	年に2~3回	3	1.1%
7	年に1回	4	1.5%
8	初めて	62	22.9%
9	その他	7	2.6%
-	未回答	49	18.1%
計		271	100.0%

(3)OD 調査結果

- 一日の総利用者数は約 600 人で、そのうち外国人観光客が約 25%を占める結果となった。
- また、高校生利用も 15%を占めて、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、「エコキャンプ場⇄池田湖」が多く、便によっては過半数を外国人が占める結果。通学では、「山川駅→大成小前(山川高校)」で JR やイッシーバスからの乗継の利用が多くみられた。

◆路線別乗客数													
系統	ダイヤ名	車両番号	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	211-9	71	8:45	いわさきホテル	武家屋敷(観音崎)	○		17	0	0	17		
①	211-6	1336	10:15	いわさきホテル	武家屋敷(観音崎)	○		8	0	0	8		
①	211-8	1812	11:45	いわさきホテル	武家屋敷(観音崎)	○		5	0	0	5		
①	211-1	1336	13:15	いわさきホテル	武家屋敷(観音崎)	○		9	0	0	9		
①	211-2	1421	14:45	いわさきホテル	武家屋敷(観音崎)	○		4	0	0	4		
①	211-9	71	11:10	武家屋敷(観音崎)	いわさきホテル	○		2	0	2	4		
①	211-6	1336	12:40	武家屋敷(観音崎)	いわさきホテル	○		4	0	0	4		
①	211-8	1812	14:10	武家屋敷(観音崎)	いわさきホテル	○		4	0	2	6		
①	211-1	1336	15:40	武家屋敷(観音崎)	いわさきホテル	○		4	0	0	4		
①	211-2	1421	17:10	武家屋敷(観音崎)	いわさきホテル	○		2	0	0	2		
②	211-10	724	7:31	活お海道	開聞駅前	○		1	4	0	5		
②	211-12	1513	14:55	活お海道	開聞駅前	○		0	0	0	0		
②	211-12	1513	16:40	活お海道	開聞駅前	○		0	2	0	2		
②	211-9	71	18:00	活お海道	開聞駅前	○		0	2	0	2		
②	211-4	1812	6:45	開聞駅前	活お海道	○		0	1	0	1		
②	211-6	1336	7:55	開聞駅前	活お海道	○		2	3	0	5		
②	211-12	1513	15:40	開聞駅前	活お海道	○		1	10	0	11		
②	211-9	71	17:00	開聞駅前	活お海道	○		1	14	0	15		
③	211-4	1812	7:40	山川駅前	大成小前	○		0	13	0	13		
③	211-4	1812	8:00	山川駅前	大成小前	○		0	13	0	13		
④	211-14	1029	8:00	エコキャンプ場	池田湖	○		7	0	7	14		
④	211-11	1437	9:00	エコキャンプ場	池田湖	○		10	0	14	24		
④	211-13	1604	10:00	エコキャンプ場	池田湖	○		5	0	10	15		
④	211-3	1421	11:00	エコキャンプ場	池田湖	○		7	0	21	28		
④	211-14	1029	12:00	エコキャンプ場	池田湖	○		21	0	9	30		
④	211-11	1437	13:00	エコキャンプ場	池田湖	○		4	0	5	9		
④	211-15	1416	14:00	エコキャンプ場	池田湖	○		4	0	4	8		
④	211-14	1029	15:00	エコキャンプ場	池田湖	○		11	0	6	17		
④	211-14	1029	9:30	池田湖	エコキャンプ場	○		3	0	2	5		
④	211-11	1437	10:30	池田湖	エコキャンプ場	○		8	0	7	15		
④	211-13	1604	11:30	池田湖	エコキャンプ場	○		5	0	7	12		
④	211-7	1421	12:30	池田湖	エコキャンプ場	○		10	0	6	16		
④	211-14	1029	13:30	池田湖	エコキャンプ場	○		4	0	19	23		
④	211-14	1437	14:30	池田湖	エコキャンプ場	○		7	1	5	13		
④	211-15	1416	15:30	池田湖	エコキャンプ場	○		10	0	15	25		
④	211-14	1029	16:30	池田湖	エコキャンプ場	○		1	0	4	5		
⑤	211-10	724	8:30	開聞駅前	指宿駅前	○		5	0	0	5		
⑤	211-4	1812	9:50	開聞駅前	指宿駅前	○		6	0	0	6		
⑤	211-10	724	10:45	開聞駅前	指宿駅前	○		3	0	0	3		
⑤	211-9	71	14:50	開聞駅前	指宿駅前	○		3	0	4	7		
⑤	211-10	724	9:35	指宿駅前	開聞駅前	○		1	0	0	1		
⑤	211-9	71	13:40	指宿駅前	開聞駅前	○		4	0	0	4		
⑤	211-9	71	15:55	指宿駅前	開聞駅前	○		2	0	0	2		
⑥	211-15	1416	7:40	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		4	0	0	4		
⑥	201-13(浜町)	87	9:45	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		5	0	2	7		
⑥	西39	1736	12:00	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		4	0	0	4		
⑥	211-10	724	13:30	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		2	0	0	2		
⑥	211-13	1604	15:00	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		6	0	0	6		
⑥	201-15(浜町)	938	16:15	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		7	8	4	19		
⑥	西28	1067	18:10	山川林橋	鹿児島生町(観音崎)	○		3	1	0	4		
⑥	201-13(浜町)	87	7:55	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		3	0	3	6		
⑥	西39	1736	9:55	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		10	0	0	10		
⑥	211-15	1416	11:55	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		8	0	0	8		
⑥	201-15(浜町)	938	13:35	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		4	0	0	4		
⑥	西28	1067	16:05	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		5	2	0	7		
⑥	211-10	724	18:15	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		1	0	0	1		
⑥	211-13	1604	19:20	鹿児島生町(観音崎)	山川林橋	○		0	0	0	0		
⑦	211-5	648	6:50	なのな館	東大川物袋	○		1	3	0	4		
⑦	212-37	924	9:00	なのな館	東大川物袋	○		10	1	2	13		
⑦	211-12	1513	11:00	なのな館	東大川物袋	○		4	0	0	4		
⑦	212-37	924	13:30	なのな館	東大川物袋	○		7	0	0	7		
⑦	211-3	1812	15:50	なのな館	東大川物袋	○		4	1	0	5		
⑦	212-37	924	17:20	なのな館	東大川物袋	○		5	0	0	5		
⑦	212-37	924	7:48	東大川物袋	なのな館	○		12	1	0	13		
⑦	211-5	648	8:48	東大川物袋	なのな館	○		13	0	0	13		
⑦	212-37	924	10:58	東大川物袋	なのな館	○		12	0	3	15		
⑦	211-12	1513	12:58	東大川物袋	なのな館	○		6	0	0	6		
⑦	212-37	924	15:28	東大川物袋	なのな館	○		4	0	0	4		
⑦	211-3	1812	17:48	東大川物袋	なのな館	○		2	9	0	11		
統計								36	33	347	89	163	599



【いわさきホテル⇄武家屋敷】

- 1日の利用者数は、往路 43 人/日(8.6 人/便)、復路 20 人/日(4.0 人/便)となっている。このうち、約 6 割が市内～市外をまたぐ利用であり、市内利用は約 4 割である。
- 市内利用は、指宿駅と宮ヶ浜や田口田の利用が比較的多い。
- 最も多い朝(8:45 発)の往路利用者は、その多くが指宿駅や砂むし会館から知覧への観光目的となっている。
- 市街部の国道も運行ルートになっているが、比較的、市民の日常利用が少ない。

【活お海道⇄開聞駅前】

- 1日の利用者数は、往路 9 人/日(2.3 人/便)、復路 32 人/日(8.0 人/便)と復路利用のみが多くなっている。これは、帰宅時のスクールバスとして利用されているためである。
- 利用の多くが学生(山川高校生)であり、観光客、市民の日常利用はほとんど見られない。

【山川駅前⇄大成小前】

- 1日の利用者数は、26 人/日(13 人/便)となっている。
- 7:40 発は、JR や自転車、自家用車送迎により山川駅まで移動して、バスを利用している。
- 8:00 発は、全員がイッシーバスからの乗り換えにより利用している。
- このスクールバスを利用しないで、山川～開聞駅線を山川駅(7:40 発)から利用する高校生も見られた。

【エコキャンプ場⇄池田湖】

- 1日の利用者数は、往路 145 人/日(18.1 人/便)、復路 114 人/日(14.3 人/便)と多い。このうち、約半数が外国人観光客、さらに県外等からの日本人観光客も利用しているため、観光目的の利用が多い路線となっている。
- 指宿駅を発着とした利用が多く、目的地は砂むし会館前、ヘルシーランド、長崎鼻、唐船狭、池田湖が多い。
- 市街部も運行ルートになっており、使いやすく、分かりやすい路線となっていると思われるが、比較的、市民の日常利用が少ない。

【開聞駅前⇄指宿駅前】

- 1日の利用者数は、往路 21 人/日(5.3 人/便)、復路 7 人/日(2.3 人/便)となっている。
- 外国人観光客の利用は少なく、4人(唐船狭～池田湖)であり、その他は市民の日常利用となっている。

【山川棧橋⇄鹿児島金生町】

- 1日の利用者数は、往路 46 人/日(6.6 人/便)、復路 36 人/日(5.1 人/便)となっている。このうち、約 5 割が市内～市外をまたぐ利用、市内利用が約 5 割である。
- 鹿児島市内から指宿市への観光客も見られる。
- 市内利用は、指宿駅と山川駅や砂むし会館など、様々である。
- 16:15 発の金生行は、学生利用も見られるが、これは、山川駅から各バス停へ様々であり、帰宅に利用されていると思われる。

【なのほな館⇄東大川】

- 1日の利用者数は、往路 38 人/日(6.3 人/便)、復路 62 人/日(10.3 人/便)と比較的利用者が多くなっている。このうち、約 25%が市内～市外をまたぐ利用、市内利用が約 75%である。
- 比較的、市内間の利用が多く、指宿駅を中心として指宿駅～警察署前を起終点として、指宿駅から西側の地域とそれぞれ移動している。
- 17:48 発のなのほな館行きは、学生利用も見られるが、これは、大成小前(山川高校)から各バス停へ様々であり、帰宅に利用されていると思われる。

(3)バス停別乗降者数

- 「指宿駅前」は日本人にも外国人にも多く利用され、全体の乗降者数は272人とバス利用者全体の約25%が利用している。
- ー 緑で示したバス停は主に山川高校の生徒が通学で利用するルート of バス停であり、日本人の乗降者総数の約8割を占めている。朝の時間帯には「山川駅前」発「大成小前」着のスクールバスを利用し、帰宅の際には「山川高校・校庭」から乗車する利用が多い。
- ー オレンジで示した「ヘルシーランド入口」、「砂むし会館／砂むし会館前」、「唐船峡」などの主要観光地の最寄りバス停は、外国人乗降者数が多く、場所によっては日本人乗降者数の約3倍～4倍となっている。
- ー 赤で示した「指宿医療センター／指宿医療センター前」は、今回の調査の中で、最も通院利用の多い施設となっている。
- ー 青で示した「警察署前」、「田口田」は商業施設の周辺のバス停である。外国人乗降者は一人もおらず、日本人の買い物利用で占められている。

全乗降者数ランキング(市外除く)				
順位	バス停名	乗車人数	降車人数	利用者数
1	指宿駅前	155	117	272
2	山川駅前	48	30	78
3	ヘルシーランド入口	38	38	76
4	砂むし会館／砂むし会館前	38	36	74
5	大成小前	15	38	53
6	長崎鼻	20	24	44
7	唐船峡	23	20	43
8	池田湖	20	20	40
9	指宿医療センター／指宿医療センター前	12	20	32
10	山川高校・校庭	24	0	24
11	警察署前	8	15	23
12	フラワーパーク(2回分合計)	14	7	21
13	田口田	8	9	17
14	宮ヶ浜駅前	10	4	14
15	いわさきホテル／指宿いわさきホテル	6	6	12
16	湯山	4	8	12
17	迫北	8	4	12
18	山川砂むし温泉前	3	7	10
19	仙田	5	5	10
20	湯の浜	4	5	9
21	徳光小前	2	7	9
22	川尻小前	4	4	8
23	ホテル入口	2	6	8
24	丈六入口	2	5	7
25	市役所前	2	5	7
26	城公園	2	4	6
27	なのはな館	3	3	6
28	開聞口	4	2	6
29	西徳光	2	4	6
30	今和泉	4	2	6

日本人乗降者数ランキング(市外除く)				
順位	バス停名	乗車人数	降車人数	利用者数
1	指宿駅前	109	74	183
2	山川駅前	44	29	73
3	大成小前	15	38	53
4	砂むし会館／砂むし会館前	23	15	38
5	山川高校・校庭	24	0	24
6	指宿医療センター／指宿医療センター前	9	14	23
7	警察署前	8	15	23
8	ヘルシーランド入口	14	7	21
9	長崎鼻	5	13	18
10	田口田	8	9	17
11	フラワーパーク(2回分合計)	7	7	14
12	宮ヶ浜駅前	10	4	14
13	瀧山	4	8	12
14	いわさきホテル／指宿いわさきホテル	6	5	11
15	池田湖	3	7	10
16	仙田	5	5	10
17	唐船峡	6	3	9
18	湯の浜	4	5	9
19	徳光小前	2	7	9
20	迫北	4	4	8
21	川尻小前	4	4	8
22	ホテル入口	2	6	8
23	丈六入口	2	5	7
24	市役所前	2	5	7
25	城公園	2	4	6
26	なのはな館	3	3	6
27	今和泉	4	2	6
28	山川棧橋	1	5	6
29	弥次ヶ湯温泉	2	4	6
30	利永	2	4	6

外国人乗降者数ランキング(市外除く)				
順位	バス停名	乗車人数	降車人数	利用者数
1	指宿駅前	46	43	89
2	ヘルシーランド入口	24	31	55
3	砂むし会館／砂むし会館前	15	21	36
4	唐船峡	17	17	34
5	池田湖	17	13	30
6	長崎鼻	15	11	26
7	指宿医療センター／指宿医療センター前	3	6	9
8	フラワーパーク(2回分合計)	7	0	7
9	山川砂むし温泉前	3	4	7
10	山川駅前	4	1	5
11	迫北	4	0	4
12	西徳光	0	4	4
13	瀧口	1	1	2
14	開聞登山口	0	2	2
15	いわさきホテル／指宿いわさきホテル	0	1	1
16	開聞口	1	0	1
17	開聞山麓香料館	1	0	1
18	開聞山麓自然公園	0	1	1
19	早馬	0	1	1

※以下は利用者0

5. 上位関連計画の整理

5-1. 第二次指宿市総合振興計画

策定年次	平成 28 年 3 月
計画目的	<p>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今後 10 年間の羅針盤となるもの。</p> <p>また、市民、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、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している。</p>
計画期間	<p>基本構想：平成 28(2016)年度～平成 37(2025)年度までの 10 年間</p> <p>基本計画：平成 28(2016)年度～平成 32(2020)年度までの 5 年間</p>
公共交通に 関連する事項	<p>【該当項目】</p> <p>第 3 部基本計画～第 1 章【社会基盤】利便性に優れた快適なまち</p> <p>4. 公共交通体系の充実現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本市には、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備わっている。しかし、近年の車社会の進展に伴い、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 指宿枕崎線は、薩摩今和泉駅から入野駅まで市内に 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全線開業や「指宿のたまて箱(いぶたま)」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(イッシーバス)、薩摩半島と大隅半島を結ぶ航路等は、本市の観光振興や物流にとって重要な公共交通手段であり、その安定運行(航)が望まれている。 <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の促進に向け、JR やバス、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)を促進する。 <p>【基本施策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. JR 指宿枕崎線の輸送力強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 2. バス路線の維持・存続 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 3. 山川・根占航路等の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

5-2. 指宿市定住自立圏共生ビジョン

策定年次	平成 28 年 12 月																														
計画目的	指宿市定住自立圏の将来像には、本圏域の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康のまち」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	基本計画：平成 28(2016)年度～平成 32(2020)年度までの 5 年間																														
公共交通に 関連する事項	<p>【該当項目】</p> <p>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 (2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 (ア) 公共交通機関の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>【具体的な事業】</p> <p>①市内循環バス「イッシーバス」運営事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者等への交通手段確保を目的に、主に交通空白地域を対象に市内循環バスを、①小牧・岩本・宮ヶ浜線、②池田・東方線、③尾下・鰻・成川線、④開聞・徳光・成川線の4路線、週3日、1日2往復、運行をする。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現状値(H27)</th> <th>目標値(H32)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内循環バス利用者数</td> <td>23,681 人</td> <td>新交通体系へ移行</td> </tr> </tbody> </table> <p>②新たな交通体系構築事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内循環バス等の新たな交通体系構築のため、平成 29 年度において、より市民が利用しやすい効果的な運用や、各地域の実態や課題を調査・研究し、以下のスケジュールで平成 32 年度までに新たな交通体系の構築と本格運行を目指す。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現状値(H27)</th> <th>目標値(H32)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新たな交通体系の構築</td> <td>—</td> <td>構築</td> </tr> <tr> <td>新たな交通体系の利用者数</td> <td>—</td> <td>29,500 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>③地域間幹線系統確保維持補助金</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 ～補助金(予算)1,600 千円 (H28 補助対象予定:3路線)～ <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現状値(H27)</th> <th>目標値(H32)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域幹線バス路線数</td> <td>6 路線</td> <td>6 路線</td> </tr> </tbody> </table> <p>④山川駅簡易業務委託事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 28 年 4 月から無人駅となった山川駅について、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、山川駅における簡易業務及び駅舎トイレ清掃業務を、民間団体に委託する。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現状値(H27)</th> <th>目標値(H32)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>山川駅乗降客数</td> <td>137,037 人</td> <td>125,000 人</td> </tr> <tr> <td>山川駅発着便数</td> <td>上り 29 下り 30</td> <td>上り 29 下り 30</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)	市内循環バス利用者数	23,681 人	新交通体系へ移行	成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)	新たな交通体系の構築	—	構築	新たな交通体系の利用者数	—	29,500 人	成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)	地域幹線バス路線数	6 路線	6 路線	成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)	山川駅乗降客数	137,037 人	125,000 人	山川駅発着便数	上り 29 下り 30	上り 29 下り 30
成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)																													
市内循環バス利用者数	23,681 人	新交通体系へ移行																													
成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)																													
新たな交通体系の構築	—	構築																													
新たな交通体系の利用者数	—	29,500 人																													
成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)																													
地域幹線バス路線数	6 路線	6 路線																													
成果指標	現状値(H27)	目標値(H32)																													
山川駅乗降客数	137,037 人	125,000 人																													
山川駅発着便数	上り 29 下り 30	上り 29 下り 30																													

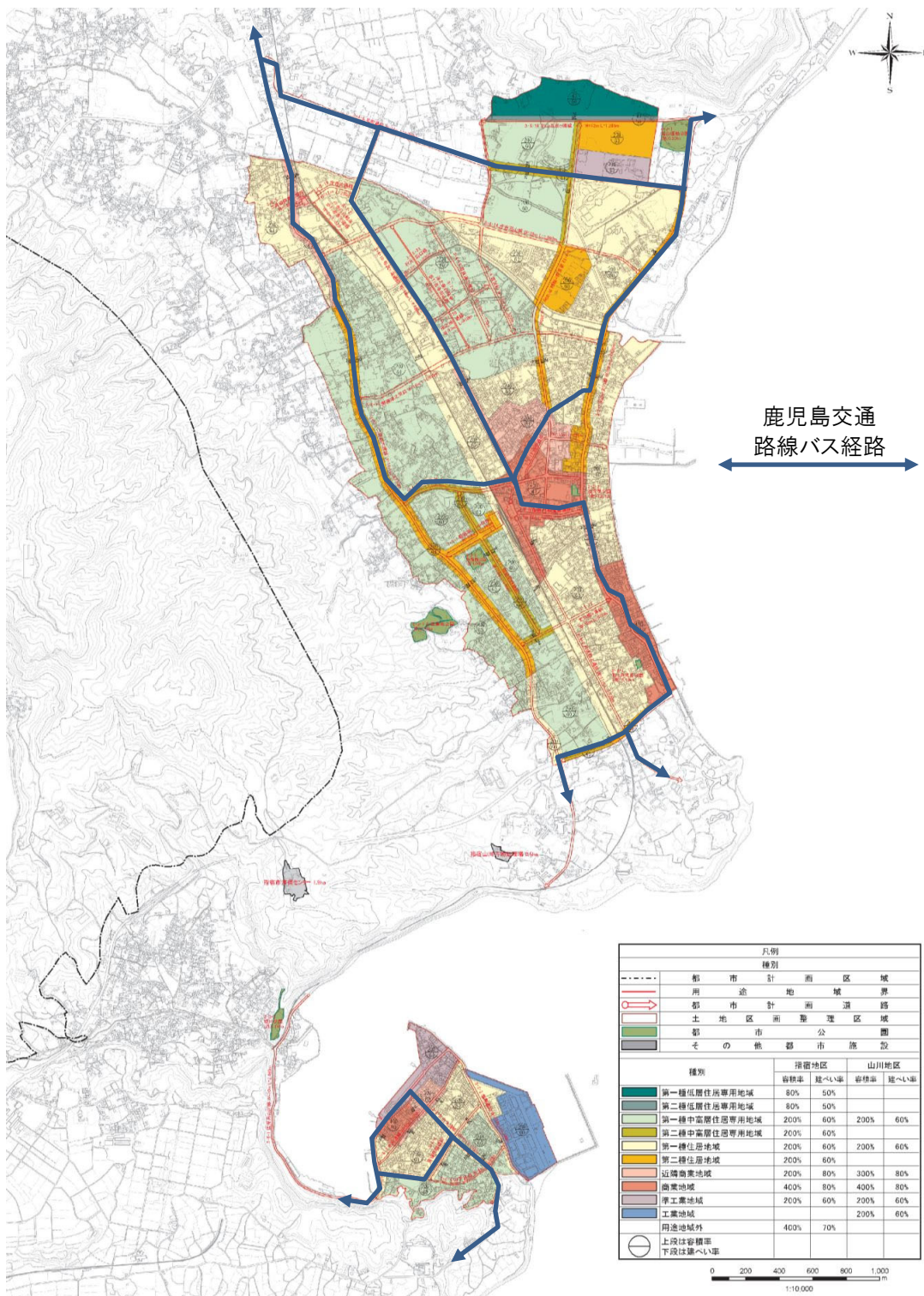
5-3. 指宿市都市計画マスタープラン

策定年次	平成 25 年 11 月
計画目的	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。
計画期間	平成 25(2013)年度～平成 45(2033)年度までの概ね 20 年間
公共交通に 関連する事項	<p>【該当項目】 第3章都市づくりの課題～6. 観光・交通に関する課題 ③都市づくりの目標</p> <p>■都市機能の集約によるコンパクトでスマートな都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 合併前の市街地特性を生かした整備を行うとともに、都市機能分担の明確化、それぞれの地域間の連携強化により、都市機能の適正配置と効率のよい市街地への集約を行うことで、コンパクトな都市づくりを目指す。 再生可能エネルギーの活用や低炭素社会・循環型社会を先進して実現するスマートな都市づくりを目指す。 <p>■多核・多軸による賑わいと活力を創出する都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域資源を生かした多様な「核」とそれらの連携を担う「軸」の機能、役割を明確化し、積極的な企業誘致や、各種産業の活性化を支援することで定住人口を増進させ、都市活力の再生を図り、賑わいと活力を創出する都市づくりを目指す。 <p>[将来都市構造]</p>  <p>公共交通に 関連する事項</p>

5-4. 指宿都市計画用途地域指定

概要

指宿市では、指宿市街地と山천시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천시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。



6. 基本方針

6-1. 各種調査結果から見える指宿市公共交通に関する問題点

- 調査結果をふまえ、指宿市公共交通に関して、「①地域特性やまちづくりの視点」、「②市民ニーズや市民意識の視点」、「③指宿市の公共交通体系の視点」で問題点を整理する。
- 現在、イッシーバスが一部の高齢者や高校生の利用にとどまっておき、持続可能な公共交通に向けては、鹿児島交通の路線バスも含めたコミュニティバスの再編を図ることが求められる。

① 地域特性やまちづくりの視点

○池田湖や山間地域等を有する地形環境

- ・ 指宿市は、中央部に九州最大の湖「池田湖」、南西部には標高 924m の「開聞岳」等、様々な自然環境を有し、市民が居住するエリアも、市街地をはじめ、中山間部、沿岸部等の広く分布している。
- ・ 市内には、狭い路地が入り組み、バス車両の運行に支障をきたす区間があり、狭い山道を運行しているため、天候によってバスが運休するなど、公共交通利用が不便な地域がある。

○高齢化の進行と高齢者の日常生活における移動手段の確保

- ・ 指宿市の人口は、平成 27 年国勢調査では約 4.1 万人となっている。近年は減少傾向が続いており、今後 30 年間で 1 万人以上が減少すると推計されている。
- ・ 高齢化率は平成 27 年国勢調査で 35.1% となっている。市内の高齢者数は今後緩やかな減少に転じる見込みではあるが、高齢化率の上昇は続き、40% を超える見込みとなっている。
- ・ 指宿市では市街地に比べて、中山間地域で高齢化率が高い地域が多く、日常の買い物や通院等で市街地への移動が必要な際、自分で運転できなくなると日常生活に支障が出てくるのが懸念される。

○指宿駅・山川駅の拠点機能の強化

- ・ 指宿市内には、鉄道駅が 11 駅立地しており、中でも、指宿駅は「指宿のたまて箱」等、特急の停車駅となり、指宿市の玄関口となっている。また、山川駅は、鹿児島市中央駅発の終着駅となり、たまてばこ温泉や長崎鼻の最寄駅であることから、多くの観光客が訪れている。また、指宿駅と山川駅は、路線バスやイッシーバスの運行ルートでもあり、市民、観光客等にとって、交通拠点としての役割が求められている。
- ・ 一方で、指宿駅や山川駅において、鉄道とバスとの乗り継ぎ利用やバス同士の乗り継ぎ利用をしている利用者は少ない状況にあり、多様な交通モードを利用できる交通拠点として、十分な役割を果たせていない。そのため、今後の公共交通体系を検討するにあたっては、指宿駅や山川駅周辺のまちづくりの検討等を含め、拠点機能の強化により、利用者の拡大を図っていくことが必要となる。

○観光地として、観光客の移動実態に配慮した公共交通サービスの提供

- ・ 指宿市は、池田湖や唐船峡、たまてばこ温泉、鰻温泉等の観光地を有し、鹿児島県内において、霧島市と並ぶ観光地として、日本のみならず、海外からも多くの観光客が訪れている。一方、観光地は市全域に点在しており、公共交通で周遊することが難しいこと、路線バスでは様々な地区を經由し、観光施設までの所要時間がかかること、さらに、指宿市を訪れる観光客は、多くが日帰りの観光客で、市内の滞在時間が限られていること等によって、路線バス等の公共交通の利用が少ない状況にある。

② 市民ニーズや市民意識の視点

○居住地によって異なる市民の移動状況

- 指宿市は、3つの旧市町が合併した自治体であり、各地域で商業施設や医療施設等の立地状況、日常生活での外出状況も異なる。指宿地域は、商業施設、通院施設等、主要な施設が立地している一方で、山川地域では、スーパーマーケット等の立地がない。買い物、通院を目的とした移動実態をみると、市内の全地域で指宿地域への移動が多くなっているが、山川地域(徳光小学校区、利永小学校区)や開聞地域では、それぞれが居住する地域内での移動も見られる。

○市民の利用実態に応じた公共交通サービスの提供

- 市民アンケートでは、公共交通に対して「利用したい時間に運行していない」という意見が過半数を占める。また、中山間地域等のヒアリングでは、イッシーバス1便の到着時刻が、商業施設の開店や病院の受付前に着く等、運行ダイヤが市民ニーズと乖離している状況が見られる。
- さらに、市内には、公共交通空白地域となっているエリアも見られ、公共交通が利用できない市民も存在し、自宅付近までバス運行を望む意見、バスの運行だけでなく、時刻表や運行ルート等の情報提供やバス停での待合い環境の改善等を求める意見も出ている。

○市民の公共交通に対する利用促進

- 直近1年間で公共利用した市民は3割程度。イッシーバスの利用に関しては、利用したことがない市民が大半を占め、利用したことがあるのは1割程度となっている。
- 公共交通の主な利用者層となる高齢者も、公共交通やイッシーバスの利用が少なくなっており、持続可能な公共交通に向けて、市民へ公共交通を利用する意識向上を図る必要がある。

③ 指宿市の公共交通体系の視点

○路線バスとのイッシーバスとの運行区間の重複による競合

- イッシーバスと鹿児島交通の路線バスでは、一部路線が重複している。特に、物袋、開聞周辺では、イッシーバスの開聞・徳光・成川線と路線バスの運行ルートが重複しており、どちらも指宿市街地とを結ぶ路線となっている。路線バスとイッシーバスが競合している区間では、利用者は運賃の安いイッシーバスに乗車している。

○路線や時間帯によって異なるイッシーバスの利用実態

- イッシーバスの主な利用者層は、高齢者の買物や通院利用、高校生の通学利用。
- イッシーバスの利用実態は、各路線や運行時間帯により異なり、「池田・東方線」では、セントラルパーク行き1便では高校生利用が多いが、2便での利用や復路(松ヶ窪行き)の利用者数も極端に少なく、高校生は登校時のみの利用に留まっていることがうかがえる。

○市民の利用ニーズに応じた公共交通サービスの提供

- 現在のイッシーバスの運行ルートは、全ての路線が1時間以上の所要時間がかかっている。
- 「小牧・岩本・宮ヶ浜線」、「池田・東方線」では、市郊外から、一旦、指宿市街地を通り、山川駅を経由し、再び指宿市街地に戻るルートとなっており、タイヨー指宿店、プラッセだいわ等、利用者が多い施設に向かうには、長時間の乗車が必要となり、利便性低下につながっている。

○路線バス、イッシーバスに対する今後のあり方検討の必要性

- 指宿市では、イッシーバスには毎年約1,500万円の運行委託費を負担。その他路線バスにも一部市が財政負担を行っている。イッシーバスは、市から鹿児島交通へ運行委託しているが、利用状況の分析や改善は行っておらず、市民ニーズ等を十分に反映できていない。
- イッシーバスの運賃収入が鹿児島交通の収入となっており、持続可能な公共交通体系を構築していくためには、路線バス等も含めて、コミュニティバスの運行方法を検討する必要がある。

【市民アンケート結果等に基づく小学校区別の地域特性】

◇市民の自家用車利用の傾向

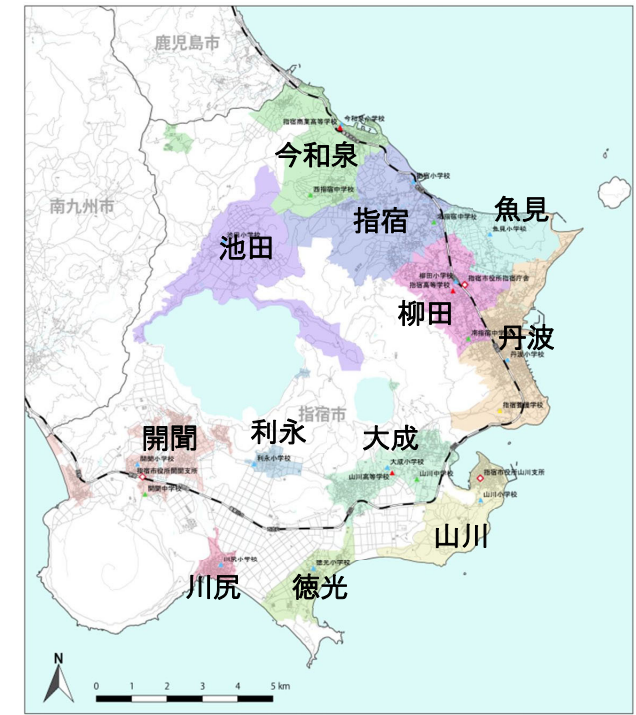
- 市民の免許保有率や自動車保有率は8割超を占めており、**外出時の交通手段は目的を問わず車利用(自分で運転と送迎を含む)が9割と高い傾向となっている。その一方で、公共交通利用は交通弱者などに限られている傾向**にある。

◇日常生活における外出実態

- 小学校区別での目的別の外出先は、指宿地域や山川地域では指宿市街地へ訪れる傾向が高いが、**開聞や川尻の校区では開聞地域内で通勤・通学や買物、通院を済ませる傾向が高い**ことがうかがえる。
- 目的別の外出時の出発時刻は、通勤・通学が6時台～7時台、通院が8時台～9時台、買物が10時台～11時台となっており、通院目的の外出では帰宅時刻も午前中になる傾向が高い。

◇公共交通の利用状況、今後のあり方

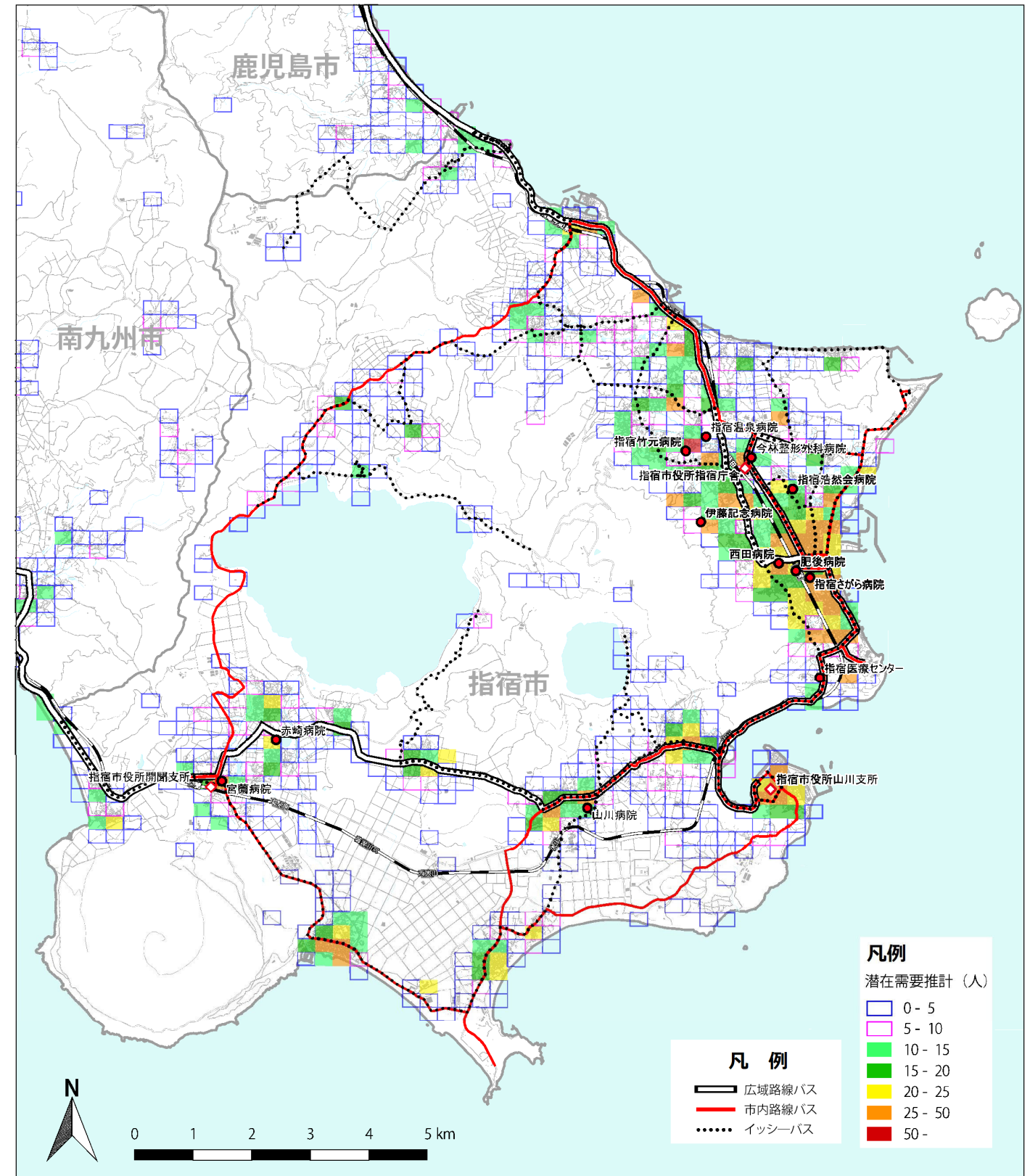
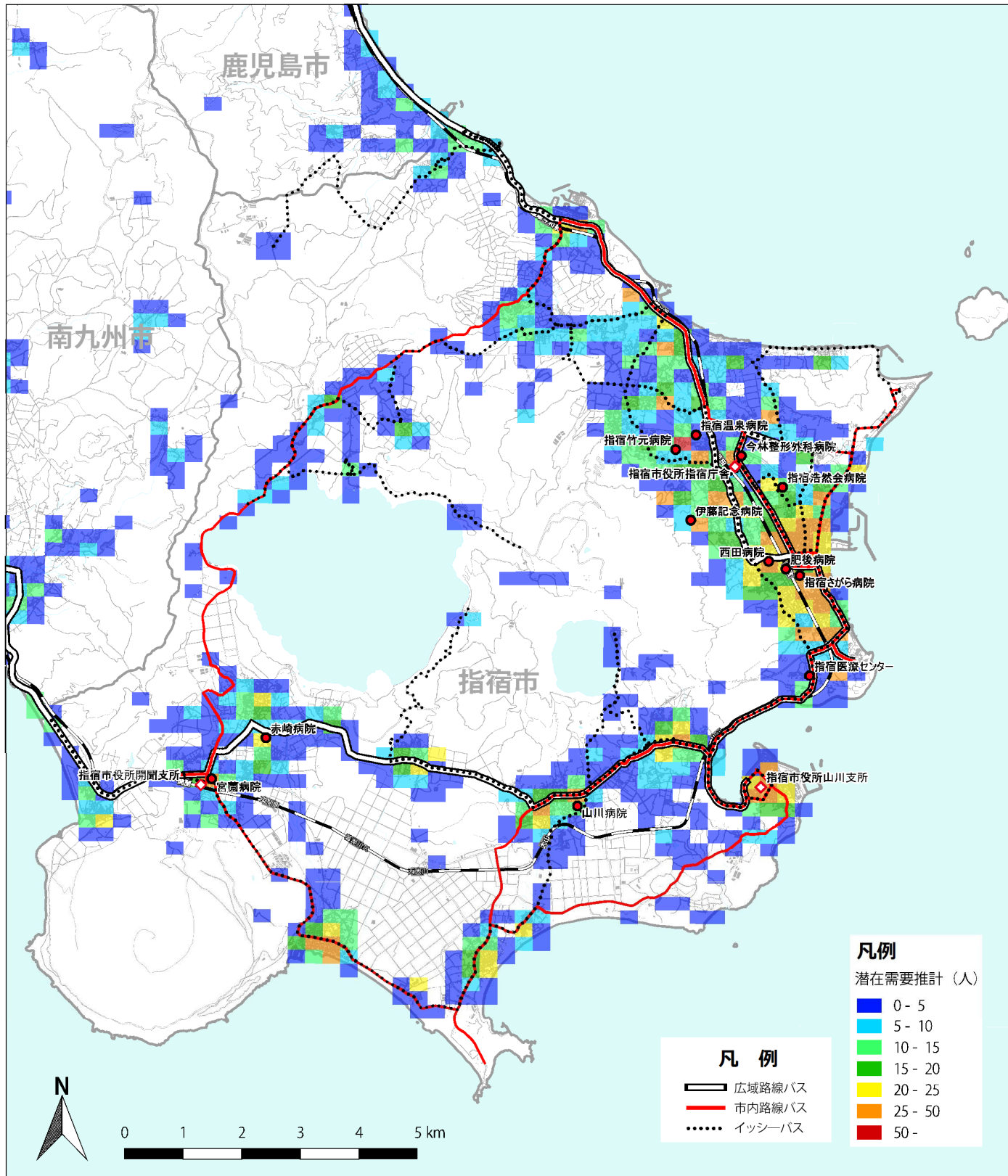
- 直近1年間で公共交通を利用した市民は、約35%となり、その7割は、公共交通を年に数日しか利用していない結果。
- 市内の公共交通の不便・不満点としては、利用したい時間に運行していないという回答が約54%で最も多い。
- イッシーバスを利用したことがある市民は、約11%となっており、イッシーバスの今後の運行に対しては、財政負担や利用者の負担を増やし、利便性を高めるという回答が約3割を占める。
- デマンド交通の利用意向としては、利用するという回答が市全体で約36%となる。
- 公共交通の必要性については、公共交通を必要だという回答が市民の約8割を占める。



校区		全 体	指宿小学校	魚見小学校	柳田小学校	丹波小学校	今和泉小学校	池田小学校	山川小学校	大成小学校	徳光小学校	利永小学校	開聞小学校	川尻小学校	
人口 (平成30年4月1日)	総数(人)	41,177	4,473	1,953	7,044	10,202	2,228	1,175	2,016	4,372	1,385	908	3,843	1,578	
	年齢別人口(人)	15歳未満	4,934	689	263	962	1,376	199	89	150	560	127	42	355	122
		15歳～19歳	1,622	203	83	300	433	69	32	77	177	34	13	149	52
		20歳～64歳	19,478	2,165	972	3,428	5,213	984	494	861	2,043	543	394	1,735	646
		65歳以上	15,143	1,416	635	2,354	3,180	976	560	928	1,592	681	459	1,604	758
高齢化率(%)	36.8%	31.7%	32.5%	33.4%	31.2%	43.8%	47.7%	46.0%	36.4%	49.2%	50.6%	41.7%	48.0%		
免許保有率(%)	免許あり	83	85.5	88.9	86.1	82.3	81.4	91.3	73.5	85.7	81.3	89.1	83.9	80.4	
	免許なし	17	14.5	11.1	13.9	17.7	18.6	8.7	26.5	14.3	18.7	10.9	16.1	19.6	
自動車保有率(%)	自動車あり	80.3	82.3	91.7	85.1	78.1	81.4	82.6	71.1	82.1	80	83.6	81.9	76.1	
	自動車なし	19.7	17.7	8.3	14.9	21.9	18.6	17.4	28.9	17.9	20	16.4	18.1	23.9	
通勤・通学	行先1位	指宿地域(52%)	指宿地域(73%)	指宿地域(83%)	指宿地域(79%)	指宿地域(74%)	指宿地域(63%)	指宿地域(86%)	指宿地域(42%)	指宿地域(47%)	指宿地域(52%)	指宿地域(41%)	開聞地域(43%)	開聞地域(39%)	
	行先2位	山川地域(18%)	鹿児島市(15%)	山川地域(6%)	鹿児島市(8%)	山川地域(9%)	山川地域(9%)	鹿児島市(14%)	山川地域(42%)	山川地域(31%)	山川地域(44%)	山川地域(41%)	指宿地域(30%)	指宿地域(37%)	
	出発時刻	6時～7時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	6時～7時	6時～7時	6時～7時	6時～7時	6時～7時	8時～9時	6時～7時	6時～7時	6時～7時	
	帰宅時刻	18時～19時	18時～19時	18時～19時	18時～19時	18時～19時	18時～19時	16時～17時	18時～19時	16時～17時	18時～19時	16時～17時	18時～19時	18時～19時	
日常の買物先	行先1位	指宿地域(75%)	指宿地域(92%)	指宿地域(91%)	指宿地域(95%)	指宿地域(90%)	指宿地域(94%)	指宿地域(76%)	指宿地域(84%)	指宿地域(88%)	指宿地域(82%)	指宿地域(64%)	開聞地域(45%)	指宿地域(65%)	
	行先2位	開聞地域(14%)	鹿児島市(6%)	鹿児島市(6%)	鹿児島市(3%)	鹿児島市(8%)	鹿児島市(3%)	開聞地域(20%)	鹿児島市(8%)	山川地域(7%)	山川地域(8%)	開聞地域(13%)	指宿地域(43%)	開聞地域(27%)	
	出発時刻	10時～11時	10時～11時	14時～15時	10時～11時	10時～11時	14時～15時	16時～17時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	
	帰宅時刻	16時～17時	16時～17時	16時～17時	10時～11時	10時～11時	14時～15時	16時～17時	16時～17時	16時～17時	16時～17時	12時～13時	12時～13時	16時～17時	14時～15時
日常の通院	行先1位	指宿地域(70%)	指宿地域(91%)	指宿地域(86%)	指宿地域(86%)	指宿地域(86%)	指宿地域(97%)	指宿地域(69%)	指宿地域(79%)	指宿地域(76%)	指宿地域(55%)	指宿地域(62%)	指宿地域(55%)	指宿地域(50%)	
	行先2位	開聞地域(10%)	鹿児島市(6%)	鹿児島市(7%)	鹿児島市(11%)	鹿児島市(12%)	-	鹿児島市(19%)	山川地域(16%)	山川地域(18%)	山川地域(32%)	山川地域(22%)	開聞地域(28%)	開聞地域(26%)	
	出発時刻	8時～9時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	6時～7時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	8時～9時	
	帰宅時刻	10時～11時	10時～11時	12時～13時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	12時～13時	10時～11時	10時～11時	10時～11時	
イッシーバス利用割合(%)	利用あり	10.9	10.0	13.9	6.9	13.6	7.0	13.0	12.5	7.5	13.3	18.2	7.7	18.8	
	利用なし	85.5	86.7	83.3	92.1	83.4	90.7	78.3	83.6	90.1	80.0	81.8	87.7	76.1	
デマンド交通利用意向(%)	利用する	36.1	40.0	30.6	38.6	33.7	39.5	34.8	36.7	32.9	38.7	40.0	33.5	43.5	
	利用しない	20.8	13.3	22.2	20.8	27.2	32.6	13.0	20.3	21.4	12.0	12.7	24.1	15.9	
	片道料金	500円未満	500円～1000円	500円未満	500円未満	500円未満	500円未満	500円～1000円	500円未満	500円未満	500円未満	500円未満	500円未満	500円未満	

[平成 27 年国勢調査及び市民アンケート結果に基づく市民の潜在需要]

- ー 平成 27 年国勢調査の人口(500m メッシュ)の年齢階層別人口数(※14 歳以下は除く)をもとに、市民アンケート調査から抽出した免許保有率(自動車およびバイク免許なし)から公共交通利用の潜在需要を算出
- ー 寒色系のメッシュ内は需要が少なく、特に山間部などに入り込んだエリアなど、路線バスでカバーが難しい箇所では新たな交通モードの導入可能性(エリア運行サービス)を検討することが望まれる。
- ー また、潜在需要が 10 人以上(緑色系と暖色系)のメッシュに限って見ると、一部の指宿市市街地西側の地区を除き、現在の路線バス網で概ねカバーされている状況となっている。



6-2. 指宿市公共交通に関する課題と基本方針

指宿市公共交通に関する課題

○各交通モードが連携した公共交通体系の検討

- ・ 今後、人口減少等により公共交通の利用者の減少やそれに伴う運賃収入の減少が想定されるため、それぞれの交通モードの役割分担を明確にしたうえで、市内を運行する公共交通が連携し、効率的な運行、市民の利便性向上を図ることが求められる。

○市民ニーズや地域特性に応じた公共交通サービスの提供

- ・ 公共交通体系を検討するにあたっては、居住地別での外出特性や公共交通不便地域を考慮した地域に応じた公共交通サービスの提供を図ることが求められる。

○交通結節点等における乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善

- ・ 市民や来訪者の公共交通利用促進を図る上で、指宿駅をはじめ、乗継拠点やバス利用が多い主要施設のバス停などでは、バス運行情報の充実や快適に乗り継ぎできるダイヤ設定、バス停のベンチや上屋設置など、公共交通の利用環境の改善を図って行くことが求められる。

○観光客の移動需要への対応、観光利用による公共交通の利用促進

- ・ 国内・海外からの観光客の移動需要を満たすため、観光地へスムーズに移動できる生活路線とは分けた観光周遊路線を検討することが求められる。また、主要駅や観光地等におけるわかりやすい情報提供、インバウンド対策としての多言語表示など、公共交通情報の充実を図って行くことが求められる。

○市民の公共交通に対する意識向上

- ・ 市民の公共交通利用は少ない状況にあるが、今後の高齢化の進展、高齢者による自動車事故を抑制するためにも、市民の公共交通に対する意識啓発を図り、公共交通の利用促進につなげるモビリティ・マネジメントの取り組みの促進が求められる。

路線バスおよびイッシーバスの利用特性をふまえた課題と対応方針

○鹿児島交通広域路線及び市内路線バスは観光客と市民の移動手段として確保・維持

- ・ 現在、指宿市内を運行するバスのうち、広域路線バスの3系統および市内路線バスの3系統は、観光客や通学時の高校生利用が見られること、また、地域間幹線系統補助路線であることも勘案し、今後も広域路線及び市内路線バスは確保・維持に努める。
- ・ そこで、今後は観光客が利用しやすい(利用したくなる)新たなサービス導入、市民利用者増に向けては、イッシーバスとのサービス平準化を目指し、市民利用向上に向けた運賃体系の導入、情報提供の充実など利用促進方策の展開を図ることが求められる。

○イッシーバスは路線バスが運行していない一定の住宅地をカバーし、市民利用拡大を目的に再編

- ・ 現行のイッシーバスは市内全域を幅広くカバーする一方、週3日運行や一日二往復と限られたサービスに留まり、路線バスとの重複区間では運賃が安いイッシーバスを利用する傾向があるなど、運行内容で非効率な部分があげられる。また、朝の山川高校通学時間帯では、イッシーバスで山川駅まで利用し通学路線バス(山川駅⇄大成小前)に乗り換える学生が多くみられたが、昼間の時間帯で一般利用が低調な点は課題と言える。今後は、通学利用が見られる路線の利便向上を探りながら、利用者が少ない昼間の時間帯では路線バスを補充しつつ、市民利用拡大を図る経路・ダイヤへの変更など再編の検討が望まれる。

○利用が低調な中山間地域のイッシーバスは他交通モード転換を検討

- ・ イッシーバスが運行する中山間地域は利用者が低調であり、運行上も時間がかかり非効率な状況と言える。利用者ニーズをふまえた経路変更や他交通モードへの転換など大幅な見直しが必要と言える。今後、維持・確保を図る路線バスとの円滑な接続など、公共交通ネットワークの再構築が望まれる。

指宿市公共交通に関する基本方針

《基本方針1》

各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成

- 指宿駅や山川駅等、市内の主要な鉄道駅を交通拠点として、各交通モードが連携した公共交通ネットワークを形成する。
- 地域特性や地域ごとの市民移動ニーズ等を踏まえて、それぞれの地域に応じた公共交通サービスを提供する。

《基本方針2》

利用者の利便性に配慮した待合・乗継環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供時の充実

- 交通結節点等を中心に、待合環境や乗り継ぎ環境の改善を図ることで、利用者が快適に公共交通を利用できる環境を整備する。
- 公共交通の利用に必要な情報を提供することで、利便性向上を図る。

《基本方針3》

観光ニーズに対応した公共交通サービス、情報提供による観光客に対する利用促進

- 市内に点在する観光地への周遊環境の整備等、観光客のニーズに合った公共交通サービスを提供する。
- 国内外から多くの観光客が来訪している状況を踏まえ、初めて訪れる観光客にも分かりやすい、公共交通情報の提供や、主要な交通拠点や観光施設等においては、公共交通情報の提供に関して多言語化に対応する。

《基本方針4》

公共交通に対する市民の意識向上、将来にわたり持続可能な公共交通を市民とともに守り育てる

- 将来にわたり公共交通を維持していくためには、市民が主体となり、公共交通を利用していくことが必要であり、公共交通に対する市民の意識醸成、モビリティ・マネジメントの展開を図り、利用促進につなげる。
- 持続可能な公共交通体系の構築に向けて、それぞれの取り組みの円滑な推進に向けた環境整備等を行う。

基本理念

健幸のまち指宿市は鉄道・バス・タクシーも便利なまちへ !!

7. 指宿市地域公共交通基本計画

7-1. 計画区域

本計画の対象区域は市全域とする。



7-2. 計画期間

本計画は平成 31(2019)年度～平成 35(2023)年度までの 5 年間とする。

7-3. 基本骨格

指宿市新公共交通に関する基本方針をふまえた、指宿市が目指す新たな公共交通の基本骨格では、現状維持及び再編対象の路線を定めつつ基本的な考え方を示す。また、事業の実現化に向けては行政・事業者・市民で調整を図り、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 鉄道軸

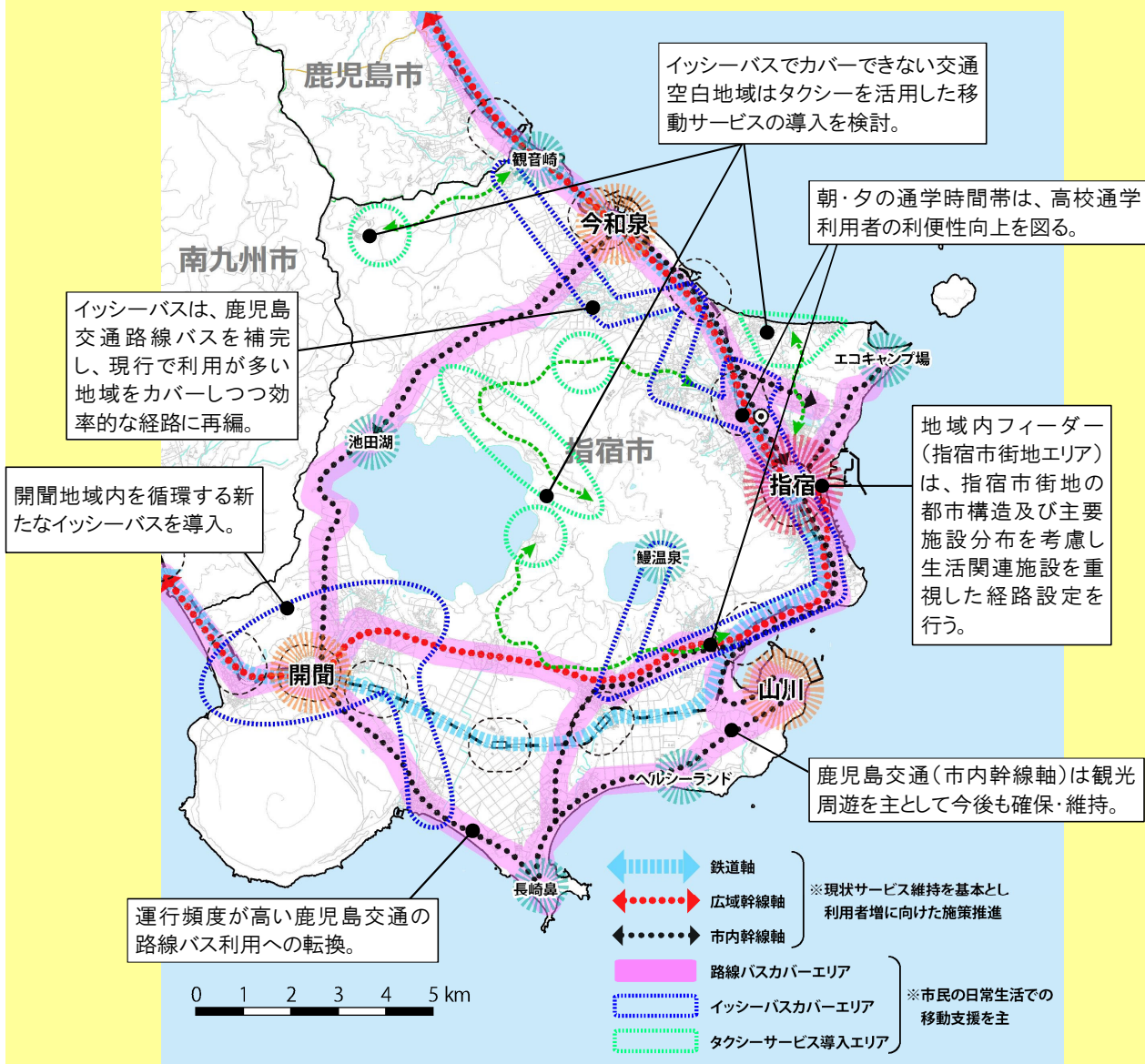
- ・ JR 指宿枕崎線は広域移動の基軸とし今後も維持を図る。

② 広域幹線軸及び市内幹線軸

- ・ 鹿児島交通の広域路線(3 系統) + 市内路線(4 系統)は市民と観光客の重要な移動軸として現状維持・活用を図りつつ、イッシーバスとの運賃格差を解消する新たな運賃サービスを導入。

③ 地域内フィーダー (バス+タクシーの併用)

- ・ イッシーバスは路線バスを補完し、市民の日常生活の移動支援を主眼に再編、平日は毎日又は隔日運行を基本とし、指宿市街地では通院・買物等の生活関連施設を重視した経路で利便性向上を図る。
- ・ 運行頻度が高い路線バスと重複する市南部は基本的に路線バス利用への転換を促すとともに、地域内での移動が多い開間地域では、小回りのきく車両での新たな移動サービスを導入。
- ・ 路線バスやイッシーバス等に対応できない中山間地域の交通空白地域では、小規模な需要に対応したタクシーを活用した移動サービスの導入を検討。



7-4. 計画の目標設定

本計画では、主に市内を運行するバス利用者の利便性向上、利用者増を目指すとともに、持続可能な公共交通システムの構築を目指すことから、計画の目標設定では、市内を運行するバス利用者に着目し、指標設定を行う。

指標 1	市内を運行する公共交通利用者数
<p>現状値:平成 29(2017)年度</p> <p>162,760 人 (市内路線 141,153 人+イッシーバス 21,607 人)</p> <p>[設定方法] ・平成 29 年度実績に基づき、以下の路線バス・イッシーバスの利用者数から算定。</p> <p>市内路線バス(3 系統) 山川⇔開聞駅前、エコキャンプ場⇔池田湖 開聞駅前⇔指宿駅前</p> <p>イッシーバス(4 系統) 小牧線、池田線、尾下線、開聞線</p>	<p>目標値:平成 35(2023)年度</p> <p>171,000 人 (市内路線 148,000 人+イッシーバス&タクシー 23,000 人)</p> <p>[目標設定の考え方] ・定住自立圏共生ビジョンに掲げる「目標値 29,500 人:新たな交通体系の利用者数(H32)」をふまえ、約 8,000 人の利用者数増を目指す。</p> <p>※本計画は路線バスとイッシーバスの一体的再編を目指すことから、市内路線バス利用者数とイッシーバス+タクシーサービスの利用者数の合算値を目標値として設定する。</p>

指標 2	イッシーバスを利用したことがある市民の割合
<p>現状値:平成 29(2017)年度</p> <p>10.9%</p> <p>[設定方法] ・平成 29 年度の市民アンケート結果に基づく。</p> <p>イッシーバスの利用状況 利用したことがある:10.9% 利用したことがない:85.5% 不明 :3.6%</p>	<p>目標値:平成 35(2023)年度</p> <p>15%</p> <p>[目標設定の考え方] ・再編後の公共交通の利便性向上効果を確認する指標として、イッシーバス及びタクシーサービスの利用割合で現状値の約 1.5 倍増を目指す。</p> <p>※指標の検証年次は庁内の他の行政計画等で実施するアンケート調査等の活用も考慮し、柔軟な時期での検証も可とする。</p>

[参考:市内を運行するバス(平成 29 年度実績)]

種別	系統名	系統キロ	運行日数	日便数	輸送人員	一日あたり輸送人員
広域路線	いわさきホテル⇔武家屋敷	42.4km	365日	10便	19,014人	52人
	山川棧橋⇔金生町	58.0km	365日	14便	137,771人	377人
	なのはな館⇔東大川	39.2km	365日	12便	102,792人	282人
計		139.6km		36便	259,577人	
市内路線	山川⇔開聞駅前	21.5km	365日	8便	44,163人	121人
	エコキャンプ場⇔池田湖	29.6km	365日	16便	63,580人	174人
	開聞駅前⇔指宿駅前	24.1km	365日	7便	33,410人	92人
計		75.2km		31便	141,153人	
イッシーバス	小牧・岩本・宮ヶ浜線	48.6km	156日	4便	6,730人	43人
	池田・東方線	42.9km	156日	4便	5,184人	33人
	尾下・鱒・成川線	26.9km	156日	4便	3,029人	19人
	開聞・徳光・成川線	30.7km	156日	4便	6,664人	43人
計		149.1km		16便	21,607人	
合計		363.9km		83便	422,337人	

7-5. 目標を達成するために行う施策

本計画では、基本方針で掲げた4つの対応方針に応じて各種取組を推進する。

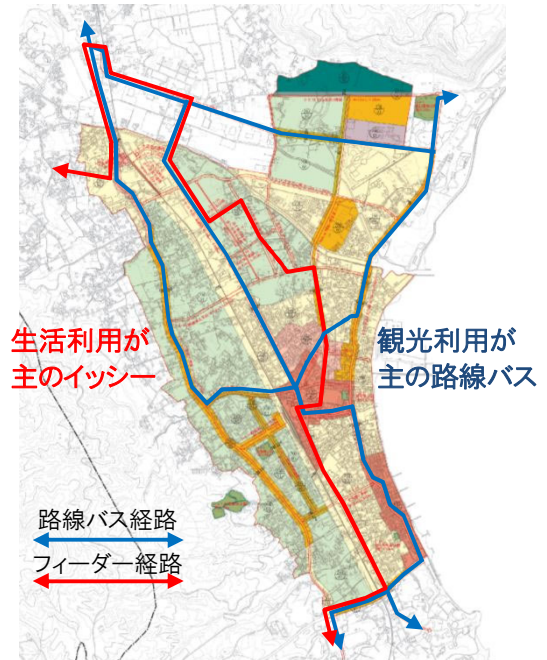
対応方針	施策
1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成	
	施策1-1. 指宿市新公共交通における地域内フィーダー(指宿市街地エリア)の再構築
	施策1-2. 指宿市新公共交通における地域内フィーダー(イッシーバス)の再編
	施策1-3. 交通空白地を対象に導入するタクシーサービスの導入
	施策1-4. 路線バスとイッシーバスの運賃格差の解消
	施策1-5. 各交通モードの導入に向けた運用方針の設定
2. 利用者の利便性に配慮した待合・乗継環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供時の充実	
	施策2-1. 主要交通結節点の整備
	施策2-2. バス利用促進拠点の環境改善
	施策2-3. 情報提供機器の設置による利便性向上
3. 観光ニーズに対応した公共交通サービス、情報提供による観光客に対する利用促進	
	施策3-1. 路線バスを活用した周遊パンフ、バスパックの導入
	施策3-2. 外国人観光客に配慮した多言語対応
4. 公共交通に対する市民の意識向上、将来にわたり持続可能な公共交通を市民とともに守り育てる	
	施策4-1. 再編事業に関するパンフレット、公共交通ガイドの作成
	施策4-2. 再編事業実施に向けた市民説明会等の開催
	施策4-3. 持続可能な指宿市公共交通への志向
その他	
	地域公共交通会議の開催
	計画進捗状況の把握、事業効果の検証等への柔軟な対応

1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成

施策1-1. 指宿市新公共交通における地域内フィーダー(指宿市街地エリア)の再構築

【指宿市街地エリア】：市民の日常使いを向上する生活関連施設を重視した経路設定

- ・ 現在、市民の日常生活での利用が多くみられる「市役所・警察署前」から「指宿駅周辺」、「指宿医療センター」、「山川駅(山川高校生利用)」の範囲には、多くの医療施設、商業施設、公共施設が立地しており、生活移動支援を向上する上では欠かすことのできない区間となっている。
- ・ また、山川高校の学生利用が多くみられる(山川駅での乗継)こともふまえて、通学・帰宅時間帯では山川高校直行ルートの新設し、高校生の利便性向上を図るとともに、その他学校の利用可能性も考慮した経路・ダイヤ設定を検討する。
- ・ 一方、鹿児島交通の路線バスは幹線道路沿いや指宿市街地では砂むし会館等の観光・宿泊施設が集積する海岸地区を運行しており、地域内フィーダー(指宿市街地エリア)は、路線バスと差別化を図りつつ、生活関連施設や高校生の通学をメインとした経路設定を行う。



[現行イシューバスでの主要施設対応一覧]

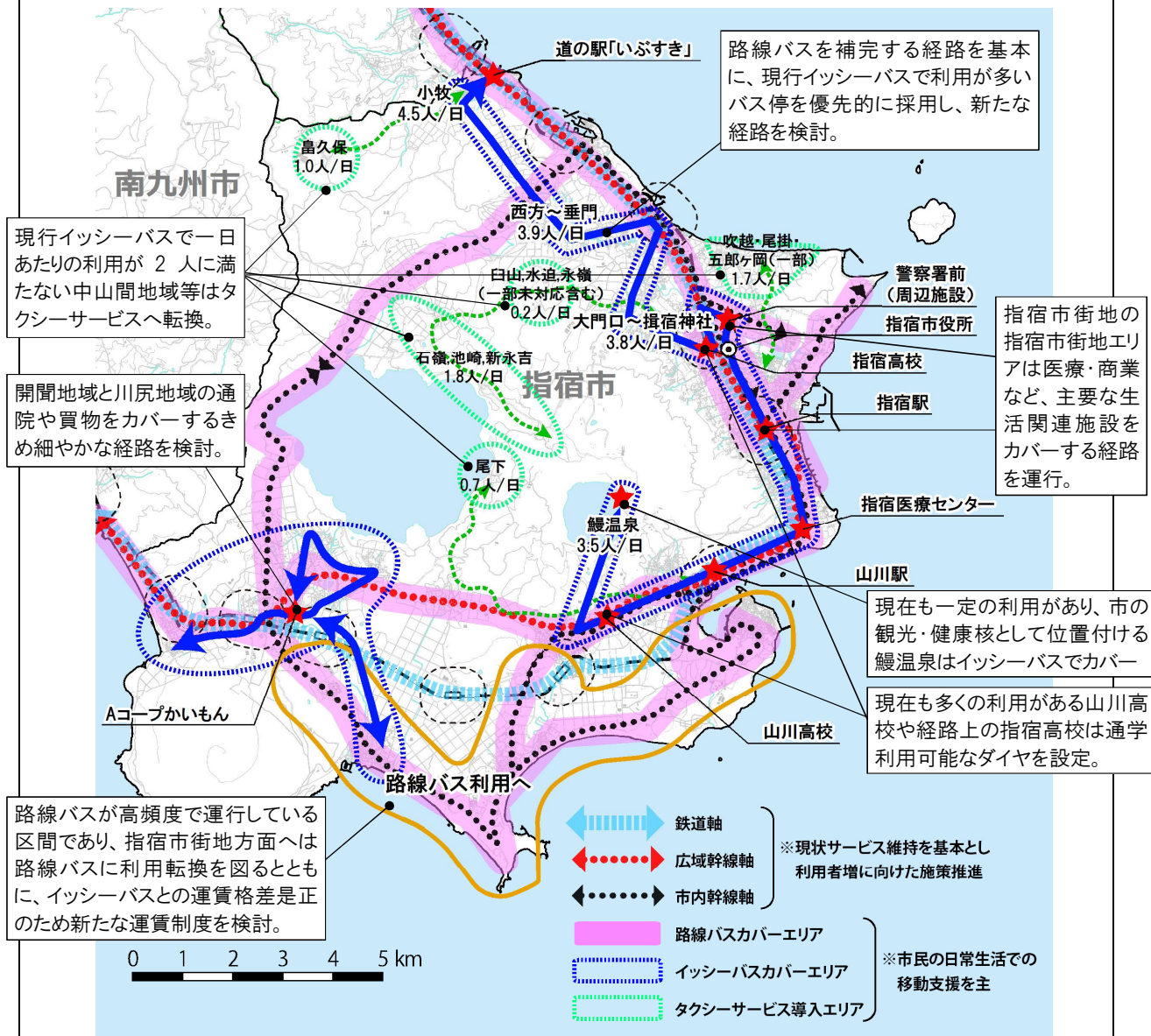
エリア内の主要施設	小牧線	池田線	尾下・鰻線	開間線	変更後
医療施設					
今林整形外科	○	○	○	○	○
指宿浩然会病院	×	×	○	○	○
西田病院	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩
肥後病院	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩
指宿さから病院	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩	駅から徒歩	○
指宿医療センター	○	○	○	○	○
商業施設					
プラッセだいわ	○	○	○	○	○
コープかごしま指宿店	○	○	×	×	×
タイヨー指宿店	○	○	○	○	○
ニシムタ	○	○	○	○	○
高校					
指宿高校(ダイヤ未対応)	×	×	×	×	○
山川高校	△ 山川駅乗継	△ 山川駅乗継	△ 一部限定	○	○
その他					
市役所指宿庁舎	○	○	○	○	○
指宿駅	○	○	○	○	○
山川駅	○	○	○	○	○

1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成

施策1-2. 指宿市新公共交通における地域内フィーダー(イッシーバス)の再編

【イッシーバス再編】：系統集約、路線バス利用転換やタクシー併用で利便性と効率性を向上

- ・ 現行イッシーバスは4系統でそれぞれ週3日(1日2往復)の運行となっており、イッシーバスしか利用できない人にとっては必要最低限のサービス提供に留まっている。また、指宿市の地形・人口分布に対応し中山間地域等をカバーするため各系統は長大な距離・時間をかけて運行を行っている状況にある。
- ・ そこで、イッシーバスの再編にあたっては、徳光地区・川尻地区など、**運行頻度が高い路線バスが重複していた地区では、路線バスへ利用転換を促すとともに、運賃格差是正に関する運賃制度導入**の検討を行う。また、**現行のイッシーバスで利用が少なく、かつ迂回経路で非効率な地区はタクシーを活用した移動サービスへの導入**を検討で、**再編後のイッシーバスは経路・時間の効率化を図り、運行回数増**を目指す。さらに、路線バスと差別化を図ることから、**郊外を運行するイッシーバスの経路は、住宅地を極力カバーするルートを検討するとともに、フリー乗降区間の設定など、高齢者等に配慮**を行う。
- ・ **開聞地域は、日常的に開聞地域で通院・買物する傾向が強いこと、地形的に起伏があり各集落は狭隘道路が多く路線バスが入りづらいこと、地域の拠点と言える「A コープかいもん店」に公共交通が通っていないことなどを考慮し、ジャンボタクシー等の小回りが利く車両による新たなサービスの導入**を目指す。



1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成

施策1-3. 交通空白地を対象に導入するタクシーサービスの導入

【タクシーサービス】：現行のイッシーバスの廃止区間を対象に新たなサービス導入

- 今回の再編では、定時定路線型のバスの効率化を図る上で、一部の地区で交通空白地が生じることとなる。そのため、**現行のイッシーバスの廃止区間を対象に新たなタクシーサービスの導入**を図る。
- 導入対象となる地区は、「畠久保」「池田(一部)」「西方(一部)」「鰻」「尾下」などが想定**されるが、導入パターンは、最寄りの公共交通利用可能箇所と指宿市街地内までの2段階運賃制が考えられる。
- また、タクシーサービスの**事業手法は、一般的なデマンド運行(一般乗合事業)があげられるが、事業者側の負担やオペレーターの確保などが必要となるため、より簡便な仕組みとして定額タクシー(一般乗用事業)の導入も併せて検討**を行う。

字名	地区名	0歳~14歳	15歳~64歳	65歳以上	人口計	潜在需要人口(@15%)
西方	上吹越	26	109	61	196	29
	下吹越	51	195	129	375	56
	尾掛	6	109	120	235	35
	白山	2	5	8	15	2
	水迫	0	6	26	32	5
小牧	永嶺	0	8	11	19	3
	畠久保	1	12	25	38	6
池田	石嶺	18	91	91	200	30
	池崎	16	71	69	156	23
	新永吉	0	12	25	37	6
山川利永	尾下	0	13	27	40	6
合計		120	631	592	1343	201

【鹿児島市乗合タクシー】

- 鹿児島市では中山間地域の交通空白地を対象に乗合タクシーサービスを導入している。
- 導入地区の一つ「錫山地区」では、最寄りのバス停まで(150円)と幹線沿いの主要バス停やJR駅まで(650円)の2段階運賃で利用者が目的によって選択できるサービス内容としている。

【運行日】

月水金の週3日

【運行時刻】

往路:7時~10時の4便

復路:11時~17時の5便

かごしま市乗合タクシー

平成24年4月1日現在

■運行区域

■運行日
月曜日・水曜日・金曜日の週3日運行します。(12月31日・1月3日は運休します。)

■運行経路・予約受付
※予約センター電話番号：080-3997-8181
行き、帰りとも、1日往復ずつ、予約のあった順番に運行します。
※予約受付時間は、毎日9時から17時までです。
※乗り合わせて運行しますので、乗込乗降をもつてご利用ください。

区分	出発場所	出発時刻	予約受付
行き	①	7:00	利用日の1週間前から当日の17時まで
	②	8:00	
	③	9:00	
	④	10:30	
	⑤	13:00	
帰り	①	11:00	利用日の1週間前から当日の10時まで
	②	12:00	
	③	14:30	
	④	15:00	
	⑤	17:00	

■利用料金
利用料金は1人につき次のとおりです。(大人が乗降する乗客数1人は無料)

区分	運行区域	利用料金
行き	錫山地区-鶴崎寺岡地バス停、鶴崎バス停	150円
	錫山地区-鶴崎寺岡地バス停、鶴崎センター-白山、谷山電停、JR白山駅、谷山支所通バス停、大塚堂バス停、JR桜之上駅	650円
帰り	鶴崎寺岡地バス停-錫山地区	150円

■利用にあたって
※事前に住所、氏名などの利用登録が必要です。
※事前に「予約センター」に利用予約が必要です。

お問い合わせ
 ◎予約受付・運行・予約センター TEL:080-3997-8181
 ◎利用料金の詳細について
 鹿児島市交通総務課 TEL:216-1113

【福島県南相馬市みなタク】

- 南相馬市では市内の原町区・鹿島区の全域を対象に定額タクシーサービスを導入している。
- 利用者は、自宅から指定された主要拠点(追加1箇所含む)を定額料金(概ねメーター運賃の4割引相当)で利用できる。
- 事業者は、通常のタクシー営業と同様の手法で対応可能となる。

【運行日】

平日(7時~19時)

南相馬市
南相馬市公共交通活性化協議会

平成30年3月1日
サービス開始!

地域別定額タクシーサービス

みなタク

みなみそうま

お買い物やおでかけ、通院に。

いつも通り、タクシーを呼ぶだけ!

ご利用と区内拠点間のタクシー料金が定額になる登録サービスです

利用者登録する

利用できる地域

登録、乗降に合わせた待ち時間や乗降可能です。乗降区、または乗降区内の乗降のみ利用できます。

お住まいの地域を登録してください。

お申し込み

-67-

【公共交通網の再編イメージ】

変更案：イッシーバス縮小(観音崎～指宿駅～鰻温泉のみ)

- + 路線バス活用(市内全路線)
- + 開聞循環(ミニバス)
- + 乗合タクシー導入(畠久保、池田、尾下、魚見)

- ・ 鹿児島交通の広域路線及び市内路線バスは維持する一方で、イッシーバスの効率的な再編を行い平日毎日運行を図る。さらに、路線バスではカバーできない中山間地域、交通空白地域を対象にタクシーサービス導入を図る。
- ・ 利用者にとっては、路線バスとイッシーバス、タクシーサービス導入に伴い、利用者の利便性向上、利用者増は大きく期待できる。

変更案(赤字は現行からの変更)				
種別	系統名	運行日	運賃形態	変更内容
広域路線	いわさきホテル⇄武家屋敷	毎日	対距離制 +新たな運賃制度※	※新たな運賃制度の導入可否は要検討
	山川棧橋⇄金生町			
	なのはな館⇄東大川			
市内路線	エコキャンプ場⇄池田湖	毎日	対距離制 +新たな運賃制度	○イッシーバス池田線, 尾下線, 開聞線をケア ○新たな運賃制度によるサービス平準化
	開聞駅前⇄指宿駅前			
	山川⇄開聞駅前			
イッシーバス	道の駅いぶすき⇄鰻温泉	週3日以上	ゾーン運賃制又は均一制を検討	●現行サービスから変更なし
	開聞循環(ミニバス)			
タクシーサービス	中山間地域のみ対象		ゾーン運賃制又は均一制を検討	新規導入



- 凡 例
- 広域路線バス
 - 市内路線バス
 - イッシーバス
 - ◇ 公共施設
 - 医療施設(病院)
 - 商業施設
 - 教育施設(高校)
 - 観光施設



- 凡 例
- 広域路線バス(変更なし)
 - 市内路線バス(変更なし)
 - イッシーバス:再編後
 - 新たな運賃導入検討区間
 - ◇ 公共施設
 - 医療施設(病院)
 - 商業施設
 - 教育施設(高校)
 - 観光施設

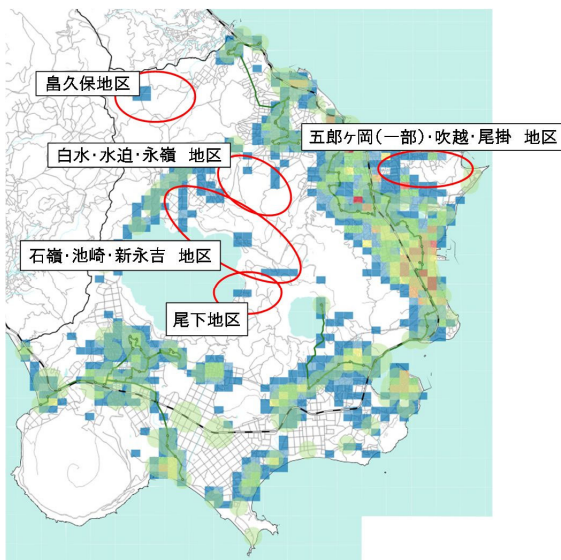
【再編後の公共交通による人口カバー率】

[再編内容の新旧対照表]

現状			
種別	系統名	運行日	運賃形態
広域路線	いわさきホテル⇨武家屋敷	毎日	対距離制
	山川棧橋⇨金生町	毎日	対距離制
	なのはな館⇨東大川	毎日	対距離制
市内路線	エコキャンプ場⇨池田湖	毎日	対距離制
	山川⇨開聞駅前	毎日	対距離制
	開聞駅前⇨指宿駅前	毎日	対距離制
イッシーバス	小牧・岩本・宮ヶ浜線	週3日	均一制
	池田・東方線	週3日	均一制
	尾下・鯉・成川線	週3日	均一制
	開聞・徳光・成川線	週3日	均一制

変更案				
種別	系統名	運行日	運賃形態	変更内容
広域路線	いわさきホテル⇨武家屋敷	毎日	対距離制 +新たな運賃制度※	※新たな運賃制度の導入可否は要検討
	山川棧橋⇨金生町			
	なのはな館⇨東大川			
市内路線	エコキャンプ場⇨池田湖	毎日	対距離制 +新たな運賃制度	○イッシーバス池田線, 尾下線, 開聞線をケア ○新たな運賃制度によるサービス標準化
	開聞駅前⇨指宿駅前			
	山川⇨開聞駅前	平日	対距離制	●現行サービスから変更なし
イッシーバス	道の駅いぶすき⇨暖温泉	週3日以上	ゾーン運賃制又は均一制を検討	現行イッシーバスの再編
	開聞循環(ミニバス)		均一制	新規導入系統
タクシーサービス	中山間地域のみ対象		ゾーン運賃制又は均一制を検討	新規導入

【人口カバー率】



全ての公共交通の駅・バス停に基づくカバー率

【現状】

平成 27 年国勢調査人口 41,831 人
公共交通のカバー人口 32,081 人
人口カバー率 77%

1%UP

【再編案】

公共交通のカバー人口 32,685 人
人口カバー率 78%

【対象とした公共交通】

- ◇JR 線: 市内の全ての鉄道駅
- ◇路線バス: 市内の全てのバス停
- ◇イッシーバス: 市内の全てのバス停

平日(月曜日～金曜日)を通して公共交通の利用が可能な駅・バス停に基づくカバー率

【現状】

平成 27 年国勢調査人口 41,831 人
公共交通のカバー人口 26,452 人
人口カバー率 63%

6%UP

【再編案】

公共交通のカバー人口 28,804 人
人口カバー率 69%

【対象とした公共交通】

- ◇JR 線: 市内の全ての鉄道駅
- ◇路線バス: 市内の全てのバス停
- ◇イッシーバス: 平日(月～金)で利用可能なバス停

1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成

施策1-4. 路線バスとイッシーバスの運賃格差の解消

【運賃格差の解消】：路線バス（対距離運賃）とイッシーバス（均一運賃）の格差是正

- ・ 現在、指宿市で運行しているバスは、対距離運賃の路線バスと均一運賃のイッシーバスが混在しており、更に重複区間も多くみられることから、利用者は路線バスを使わずにイッシーバスを利用する傾向がある。今後は、路線バスとイッシーバスの重複は極力避けて、双方を生かした路線再編を図ることとしており、一部の重複区間ではイッシーバスを廃止し路線バス利用への転換を促すこととしている。
- ・ また、公共交通の運賃設定にあたっては、地域の需要に応じて当該地域の住民生活に必要な旅客輸送の確保や利便増進などを図るために乗合運送を行う場合、地域公共交通会議において、運賃・料金について協議することができる。そこで、異なる運賃体系による市民利用の運賃格差是正、公共交通利用促進を目的として、新たな運賃制度の導入を検討、関係者との調整を図る。

【運賃格差解消のイメージ】

これまでは…

街へ行くには…
路線バスよりイッシーバスの方が安いから
ちょっと待とうかなあ

新たな運賃が導入されると…

イッシーバスは通らなくなったけど…路線バスの運賃が使いやすくなって便利になった!

イッシーバスは経路がわかりやすくなり、運行日は平日毎日、便数も増えて便利になった!

※ 利用者にとって、路線バスとイッシーバスの運賃負担の平準化を図り、重複区間の解消、運行効率化、市全域での一体的な公共交通サービスの提供を目指します。

【青森県八戸市】

- ・ 八戸市では、八戸圏域定住自立圏(8市町村)の路線バスをわかりやすく、より利用しやすくするため、平成23年10月から「上限運賃化実証実験」を実施。
- ・ 上限運賃は、八戸市内であれば300円、8市町村間では上限500円と設定している。
- ・ 2年間の実証実験の結果、平成25年10月からは本格実施へ移行している。

八戸圏域定住自立圏路線バス上限運賃化実証実験

いま、 バスを使って
バスがお得です!!

環境に、健康にやさしい、
新しいバス生活をはじめよう!!

八戸市内のバス運賃
1乗車あたり
上限300円
50円刻み
初乗り150円

8市町村間のバス運賃
1乗車あたり
上限500円
50円刻み
初乗り150円

バスを使って
もっと便利に

※実証実験時のPR(八戸市HP)

1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成

施策1-5. 各交通モードの導入に向けた運用方針の設定

【運用の視点】：各交通モードは継続的な PDCA サイクルによる検証・見直しを展開

- 指宿市はこれまで、鉄道は JR、バスは鹿児島交通が主体的に運用を行ってきており、利用者や行政など地域関係者との協議を通じた見直しや再編は積極的に進められていなかった。今後は、**新たな公共交通への転換を契機として、新たに導入を図るタクシーサービスを含めた各交通モードの運用の考え方を共有していく**ことが求められる。
- また、公共交通の見直しにあたっては、短期間で頻繁に変更を行ったり、利用者数の推移のみで変更を判断するものではなく、地形等の自然条件、公共交通の経営状況(収支率など)、市が掲げる都市計画の視点、交通事業者の意向、住民の要望などを含めて、**地域公共交通会議の場で総合的に判断することにより見直しを進めていく**ことが求められる。

【各交通モードの運用方法】

種別	基本的考え方
鉄道	広域移動を担う基幹的交通であり、運用にあたっては交通事業者をはじめ、県や沿線自治体との協議・調整を図る。
広域幹線軸 (広域路線バス)	
市内幹線軸 (市内路線バス)	鹿児島交通が主体的に運行している営業路線であり、運用にあたっては鹿児島交通と必要に応じて協議・調整を図る。
地域内フィーダー (イッシーバス)	バスとタクシーの輸送量、狭隘道路の運行などを考慮し、一定の地区で一日あたりの平均利用者数が 4 人を超える際はバス、4 人を下回る際はタクシーでの運用の可能性について検討を行う。
地域内フィーダー (タクシーサービス)	

【鹿児島県南さつま市】

- 南さつま市では、市内を運行する公共交通に対して利用が少ない路線に関する見直し基準(改廃に関する基準)を定めており、ある一定の利用人数に達しない路線、便、バス停については、一定の猶予期間を設けながら廃止の検討・実施を行うこととしている。
- また、市が運行するコミュニティバス(つわちゃんバス)については、別途運行基準を設けており、バス停の設置位置、一ヶ月あたりの利用人数、路線バスとの競合有無、運行支援組織の有無などを満たす際はつわちゃんバスの導入を図ることが示されている。

○路線等の見直し基準 (改廃に関する基準)

- **運行路線の廃止基準**
概ね半年間の実績に基づき、路線別の1日あたりの平均利用人数が4人から6人利用以下の場合、その路線の廃止を一定の猶予期間を設けて検討・実施する。
- **運行便数の廃止基準**
概ね半年間の実績に基づき、便別の1日あたりの平均利用人数が1.3人(1日に4~6人利用)以下の場合、その便の廃止を一定の猶予期間を設けて検討・実施する。
- **バス停の廃止基準**
概ね1年間の実績に基づき、バス停別の1日あたりの平均利用人数が0.2人(5日間に1人利用)未満の場合、そのバス停の廃止を一定の猶予期間を設けて検討・実施する。

○運行基準 (導入)

① 最寄りのバス停から自治会の中心地(公民館、人口の集積地など)までの距離が、直線で概ね500mを超える地域

② つわちゃんバスの利用者が1月当たり5名以上見込まれる地域

③ バス停を設置することで、路線バスと運行ルートおよび目的地が競合しない地域

④ 運行に向けた支援を行う地域組織(概ね5名以上、代表者1名)の設立が可能な地域

⑤ 地域組織と自治会の連携が取れる地域

つわちゃんバスの運行を応援しよう

つわちゃんバスの運行について話し合おう

2. 利用者の利便性に配慮した待合・乗継環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供時の充実

施策2-1. 主要交通結節点の整備

施策2-2. バス利用促進拠点の環境改善

【結節点・拠点】：主要結節点の指宿駅、新たな利用スタイルを提案するバス利用促進拠点の形成

- 指宿市の玄関口として、鉄道・バス・タクシーなどが結節する指宿駅は主要交通結節点として、全ての公共交通が円滑に乗継可能となるよう整備に努める。しかし、現状では駅前広場の空間に限りがあることから、将来的に駅周辺の民間土地活用も含めた方向性の整理が必要となる。
- また、今回の再編では、現行の警察署前バス停⇄指宿医療センター間の指宿市街地エリアで運行頻度を高めること、バスからタクシーサービスへ転換する地域も含まれることから、新公共交通利用スタイルを提案するため、「バス利用促進拠点」を位置付けて、バス停にベンチや上屋など、利用環境の改善に努める。

〔バス利用促進拠点案〕

多くのバス利用が望める箇所や鉄道⇄バス⇄タクシーの乗継が見込まれる箇所は、「バス利用促進拠点」として優先的に利用環境整備に努める。

- 道の駅「いぶすき」
- 警察署前(プラッセだいわ)
- 指宿医療センター
- 市役所 指宿庁舎
- 山川駅
- 山川高校
- 山川棧橋、道の駅「活お海道」
- A コープかいもん店 など

【現状の市内主要バス停】



敷地内にある指宿医療センター



改善が求められる山川駅前



大成小前(山川高校前)



山川棧橋



道の駅「活お海道」



新たな拠点「A コープかいもん」

【埼玉県ときがわ町 せせらぎバスセンター】

- ときがわ町では、町内の公共交通網の再編と合わせて、広域路線バス、市内路線バス、デマンドタクシーが市中心部で接続するバスターミナルを整備。
- バスターミナルは簡易的な整備ながら、各交通モード間ではダイヤ接続のほか、ゾーン別運賃による乗継割引、情報提供の一元化を図るなど、利用者の利便性向上を一体的に図っている。



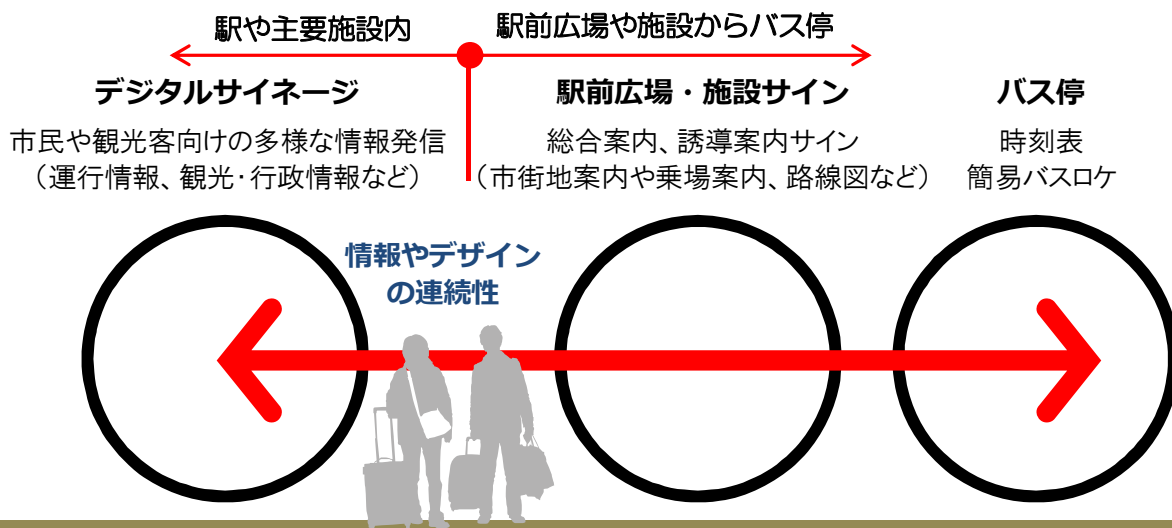
2. 利用者の利便性に配慮した待合・乗継環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供時の充実

施策2-3. 情報提供機器の設置による利便性向上

【情報提供機器】：利用者へ適切な運行状況を発信する簡易システムの設置

- 指宿市は比較的運行頻度が高い路線バスに対して、イッシーバスは限られた車両・費用の中で運行を行うことから、高頻度な運行は厳しい状況にある。また、運行時間帯によっては渋滞や交通規制等の影響で運行遅延が発生することも考えられる。そこで、利用者に安心してバスを利用してもらうための運行情報発信は必要と考える。
- しかしながら、一般的に大都市で導入されているバスロケーションシステムは導入費・維持管理費ともに高額なシステムとなっており、コミュニティバスでは費用対効果で導入が困難な状況にある。そこで、本市では、近年他都市で導入が図られている簡易的なバスロケーションシステムや発着情報を発信するデジタルサイネージ、スマートホンなどで閲覧できる運行情報発信システムの導入を検討する。

【情報通信機器の導入イメージ】



【青森県三沢市 あしあとランプ】

- 三沢市では、バス利用者への情報提供機器として、バスロケーションシステムを簡易的かつ安価に導入することを目的として、簡易バスロケーションシステム「あしあとランプ」を導入している。
- 当初はバス通過情報のみであったが、導入後の改良により、現在では接近情報と通過情報の提供も行っている。
- あしあとランプはバス停設置が基本形となっているが、市立病院等の市内主要施設のロビーなどにバスの発着をお知らせする大型モニターも設置し、冬季の厳しいバス待ち時間の解消に一役買っている。



3. 観光ニーズに対応した公共交通サービス、情報提供による観光客に対する利用促進

- 施策3-1. 路線バスを活用した周遊パンフ、バスパックの導入
- 施策3-2. 外国人観光客に配慮した多言語対応

【観光利用促進】：公共交通と観光施設の連携による指宿観光コンテンツづくり

- 現在、鹿児島交通では、市内の砂むし温泉の里や長崎鼻、池田湖のほか、知覧武家屋敷や特攻平和会館等の市外と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、鹿児島交通が運行する路線バス3系統(鹿児島知覧線、指宿開聞駅池田湖線、指宿喜入知覧線)の乗降が自由になる一日券(1,100円)、二日券(2,200円)を販売している。
- 今後も、観光振興に寄与する公共交通を推進していくことから、観光団体や交通事業者、市民、行政など関係者が連携し、**路線バスにスポットをあてた「地域情報パンフレット」の作成や「路線バスパック」など、新たに公共交通と観光が連携した指宿観光コンテンツの導入を検討する。**また、近年増加傾向が続いているアジアからの外国人旅行者への対応として、**多言語対応による情報提供の充実**にも努めていく。



【青森県八戸市 バスさんぽ】

- 八戸市では、地域の魅力を再発見し、路線バスを使って気ままに旅をするためのガイドブック「バスさんぽ」を作成、主要施設で配布を行っている。
- 「バスさんぽ」は、市内のある地区やテーマ毎に観光情報やモデルコース、バスダイヤなどを盛り込み、一冊で公共交通利用と観光が行えることとなっている。また、作成にあたっては、観光協会や地元住民、交通事業者等が連携し、手作り感の或る紙面作成となっており、地元ならではの情報が多く盛り込まれている。



【青森県八戸市 路線バスパック】

- また、八戸市では、路線バスを使って気軽にお出かけを楽しめる企画商品として、バス利用運賃と観光地での入館料やお食事などがセットでお得になる「路線バスパック」の販売も行っている。
- 毎日運行している路線バスならではの楽しみ方を提案しており、事前チケット購入型と車内配布クーポン型など目的に応じた商品展開も特徴となっている。

1. チケット購入タイプ

所定の販売所で事前にチケットをお求めのうえご利用ください！



4. 公共交通に対する市民の意識向上、将来にわたり持続可能な公共交通を市民とともに守り育てる

施策4-1. 再編事業に関するパンフレット、公共交通ガイドの作成

施策4-2. 再編事業実施に向けた市民説明会等の開催

【市民への周知活動】：市域の一体的な再編を円滑に進めていくための丁寧な情報発信

- 本計画に沿って進められる再編事業は、既存の路線バスの活用に加え、イッシーバスの見直しや交通空白地域を対象としたタクシーサービスの導入など、大幅な改正が伴うこととなる。
- そのため、現在バスを利用している高齢者や高校生などに対しては、混乱が生じないように十分に配慮することが求められる。さらには新たな利用者獲得も視野に、再編内容が決定次第、再編事業に関するパンフレットの作成のほか、市内の鉄道・バス・タクシーを網羅した「公共交通ガイド」の作成など、様々な対象者を想定した丁寧なコンテンツの作成に努めていく。
- また、再編に関する情報発信は、市役所や関連団体のHP等で配信するとともに、市内主要施設でのポスター掲示、市内各地区や高校への個別説明会の開催など、通学、通院、買物など、想定される需要に対応して丁寧な説明を心がけて、安心して地域公共交通を利用できる環境づくりに努めていく。

【大分県豊後大野市 バスを使った社会科見学】

- 豊後大野市では、大分大学の学生や地元高校生が実施主体となり、バスを利用しない高齢者を対象にバスツアーを実施。
- 参加者には路線バスを利用した様々なお出かけプランを提供することで、バスの利用方法の周知とともに、継続的に高齢者の自主的な外出機会が創出されることを目指している。



【沖縄県 高校別オリジナルバスマップ】

- 沖縄県では、県内高校の通学時のバス利用促進を目的に各学校の生徒会メンバーによる路線バスのオリジナルマップを作成。
- 高校生目線による「行きたい場所へのバスルート」が分かるマップを目指しており、路線検索サイト、ICカード、定期券の紹介なども盛り込み、ポケットに収まる小さく折り込める仕様など使い勝手にも配慮している。
- 各高校で実際に利用する学生自身が作成に携わったことで、公共交通を身近に感じてもらい、バスが使えるという意識が醸成されている。



4. 公共交通に対する市民の意識向上、将来にわたり持続可能な公共交通を市民とともに守り育てる

施策4-3. 持続可能な指宿市公共交通への志向

【指宿市 MaaS (Mobility as a Service)】：市内移動サービスの一元化に向けた志向

- 全国的に公共交通を取り巻く状況は昨今で大きく変化しようとしている。近年ではICT・自動運転技術等を活用してマイカー以外の交通手段（公共交通、コミュニティサイクルやレンタカー、カーシェアリングなど）による移動を一つのサービスとして捉えて、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念「MaaS」が推進されている。
- 今後、指宿市では段階的なステップを通じて、市内の移動サービス一元化を目指し、イッシーバス再編とタクシーサービス導入を契機として、各交通モード間の連携強化、乗継拠点・利用環境の改善、情報提供の充実・一元化、異なる運賃体系の平準化・シームレスな決済サービスの導入、自動運転やICTなど新たな技術導入による新サービス導入の検討など、市民・事業者・行政等が一体となり、知恵と創意工夫、熱意をもって「指宿市版次世代モビリティ・システム」の実現に向けて取り組む。

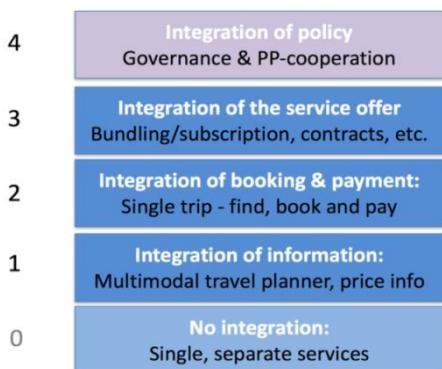
※MaaS(マース)“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

[日本投資戦略 2018 より]

政府が推進する成長戦略「Society5.0」の実現に向けた重点分野「フラッグシップ・プロジェクト」の一つとして、公共交通の技術革新を掲げている。

～次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト～
 <公共交通全体のスマート化>

- まちづくりと公共交通の連携を推進しつつ、自動走行など新技術の活用、まちづくりと連携した効率的な輸送手段、買い物支援・見守りサービス、MaaS(Mobility as a Service)などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデル都市、地域をつくる。



- レベル4 政策の統合(データ分析による政策)
- レベル3 サービス提供の統合(公共交通に加えてレンタカー等も統合)
- レベル2 予約、決済の統合(1トリップの検索、予約、支払)
- レベル1 情報の統合(複数モードの交通提案、価格情報)

指宿市 MaaS のイメージ

現状は鉄道、路線バス、イッシーバス、タクシーなどの市内公共交通に関する情報やサービスが個々に提供されている状態。

将来的には、持続可能な公共交通、都市の発展に寄与する取り組みを目指す。

【STEP③】※目指すべき将来像

自家用車を持たなくても、個人個人の目的に応じて様々な移動サービスが利用できる、日常生活で全く不便のない生活を送ることができる社会。

【STEP②】※近い将来

ICT や自動運転などを活用した新たな移動サービスの提供や買物支援、貨客混載、パーソナルモビリティ、カーシェアリングなど、移動が新たなサービスと融合した社会を実現。

【STEP①】※本計画の主目的

鉄道・バス・タクシーの情報提供、乗継環境、ダイヤ・運賃等のサービス内容、利用促進等の事業推進を通じて、日常生活で意外と使える公共交通環境を実現

7-6. 今後の予定

本計画は、市内の公共交通の見直しの方向性を示すものとなっており、今後は交通事業者、市民をはじめ国・県・市の行政担当者等の地域関係者を交えた「地域公共交通会議」による議論、具体的な事業計画の立案などを進め、概ね平成32(2020)年度から順次再編事業の展開を目指す。

対応方針	各施策	平成31年度 (2019)	平成32年度 (2020)	平成33年度 (2021)	平成34年度 (2022)	平成35年度 (2023)
1. 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの形成						
	イッシーバス再編事業計画作成	→				
	タクシーサービス事業計画作成	→				
	再編事業の準備	→				
	再編事業の実施		→			
	事業評価(利用者数の検証)		●	●	●	●
	事業評価(市民アンケート)			●		●
2. 利用者の利便性に配慮した待合・乗継環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供時の充実						
	再編事業の周知・PR		→			
	環境改善計画の作成	→				
	実施事業の委託		●			
	環境改善事業の実施		→			
	事業評価(市民アンケート)			●		●
3. 観光ニーズに対応した公共交通サービス、情報提供による観光客に対する利用促進						
	観光利用促進計画の作成	→				
	実施事業の委託		●			
	観光利用促進事業の実施		→			
	事業評価(観光客アンケート)			●		●
4. 公共交通に対する市民の意識向上、将来にわたり持続可能な公共交通を市民とともに守り育てる						
	計画の周知	→				
	再編事業の説明		→			
	市民意識調査の実施			→		→
その他						
	地域公共交通会議(随時)	→				
	事業検証(中間・最終)			→		→
	計画内容の適宜見直し			- - - - -		

8. 計画の推進

8-1. 地域関係者の役割分担

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、地域県警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。



8-2. PDCAサイクル

本計画を推進していくために、計画に基づく各事業の実施状況、達成状況などを評価・検証し、地域公共交通会議をはじめ地域関係者との協議を通じて、必要に応じて計画を見直すなど、継続的なPDCAサイクルによる事業の推進を図っていく。

