

**指宿市新たな公共交通体系の構築に向けた
調査・分析業務
報告書
(概要版)**

平成 30 年3月

株式会社九州経済研究所

目 次

1. 業務目的等	5
1-1 業務の目的	5
1-2 業務フロー	5
2. 業務内容	6
2-1 地域特性の把握	6
2-2 公共交通の状況把握	8
2-3 市民ニーズの把握	11
2-4 指宿市の公共交通における問題点・課題の整理	20
2-5 地域特性を踏まえた公共交通体系の検討	21
2-6 利便性向上・持続可能な公共交通体系に向けた取り組み	24

1. 業務目的等

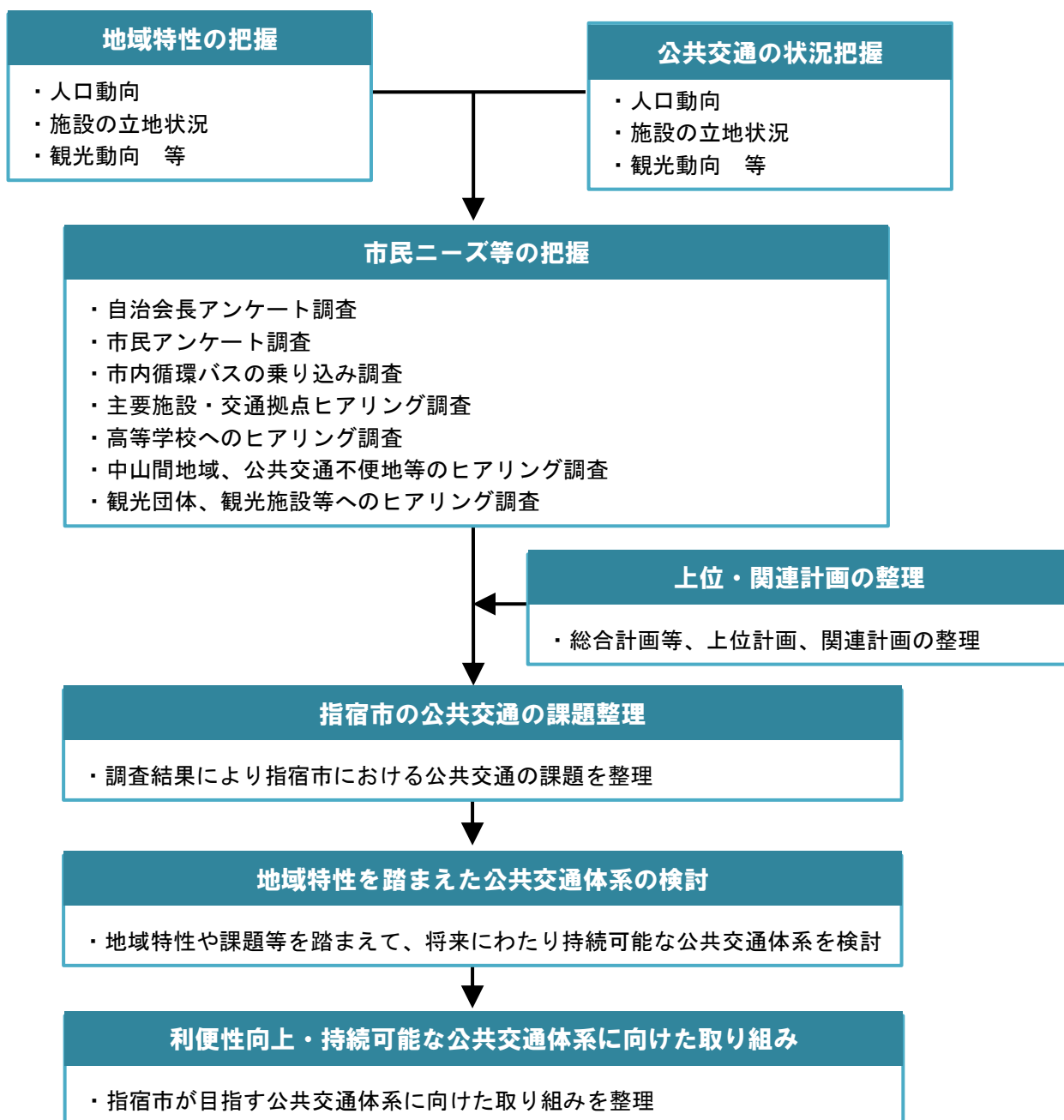
1-1 業務の目的

平成 14 年に運行を開始した市内循環バスは、平成 18 年に市町合併に伴い運行路線の拡充を行い、現在は、市内 4 路線を運行しているが、近年利用者数は減少傾向にある。また、民間路線バスの利用者に関しても減少している。

本業務では、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目的等との効果的な連携のあり方等、指宿市における新たな公共交通体系の構築に向けた、調査・分析業務を行う。

1-2 業務フロー

本業務の調査フローを以下に示す。

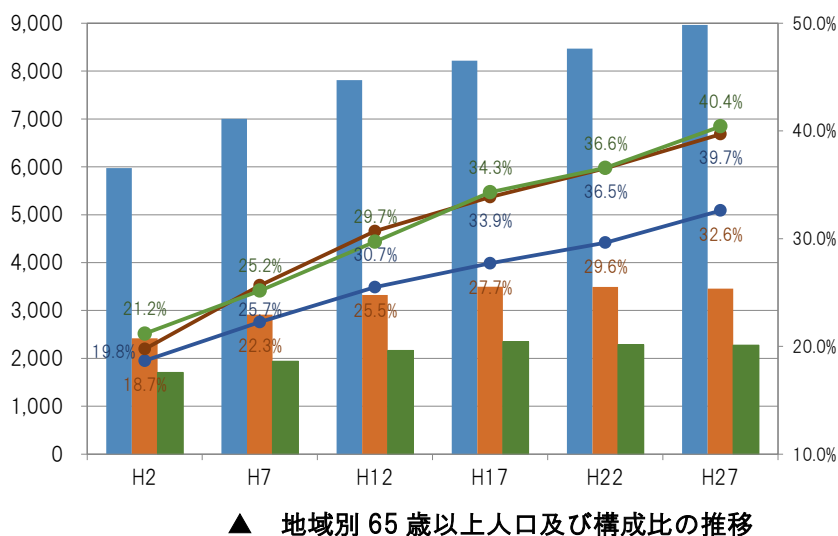
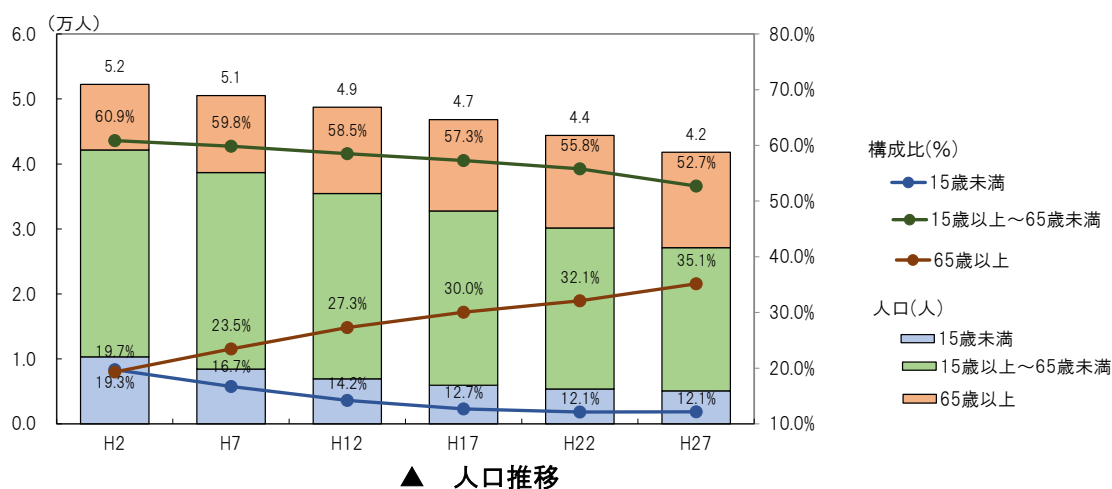


2. 業務内容

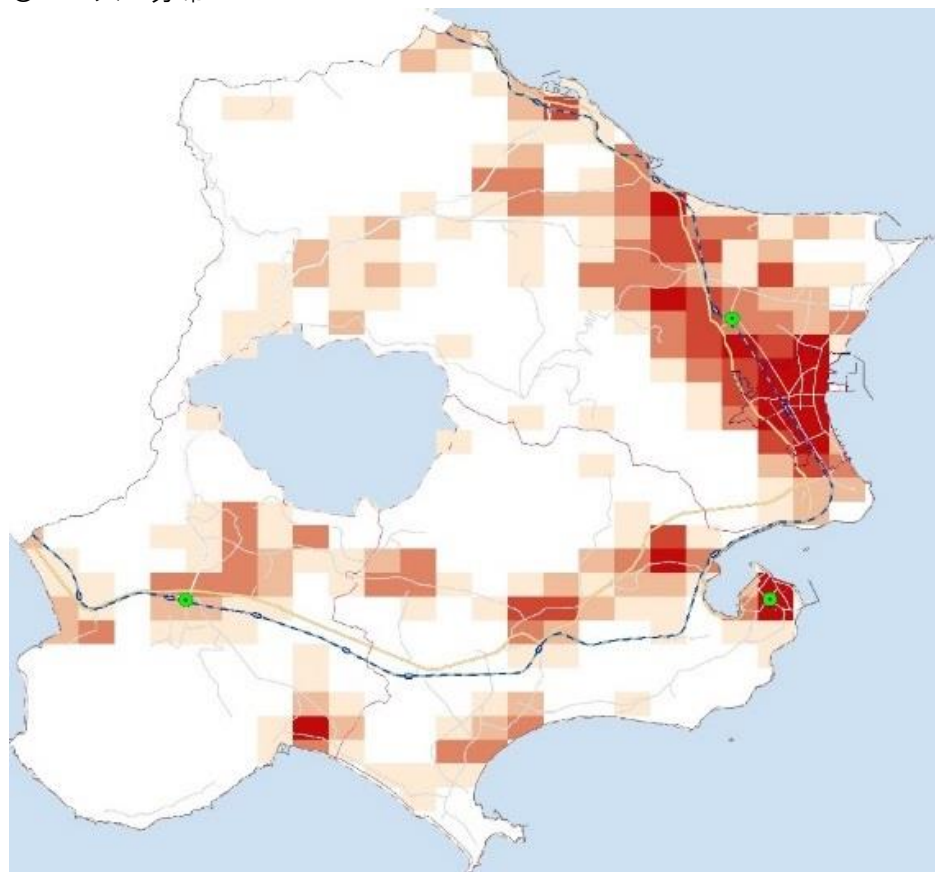
2-1 地域特性の把握

●人口

人口推移	指宿市の人口は減少の傾向にあり、H7年から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、高齢化の傾向も顕著であり、H27年の高齢化率35.1%である。
地域別人口の推移	- 指宿地域を含めたすべての地域で人口は減少している。H17年以降の10年間で、開聞地域、山川地域では約2割減となっている。 - 中心市街地を有する指宿地域でも最近10年間は約1割減少しており、中心部の求心力の維持・向上も課題となっていることがうかがえる。
地域別65歳以上人口の推移	65歳以上人口は全ての地域で増加している。山川地域、開聞地域では65歳以上人口が約40%。指宿地域でも30%を越えている。
人口分布図の状況	- 指宿市の人口は、主に指宿市街地周辺、山川支所、開聞支所及び主要JR駅周辺に分布しており、近年はその周辺部において人口減少の傾向がうかがえる。 - また、人口減少地域を中心に高齢化率も高くなっている。



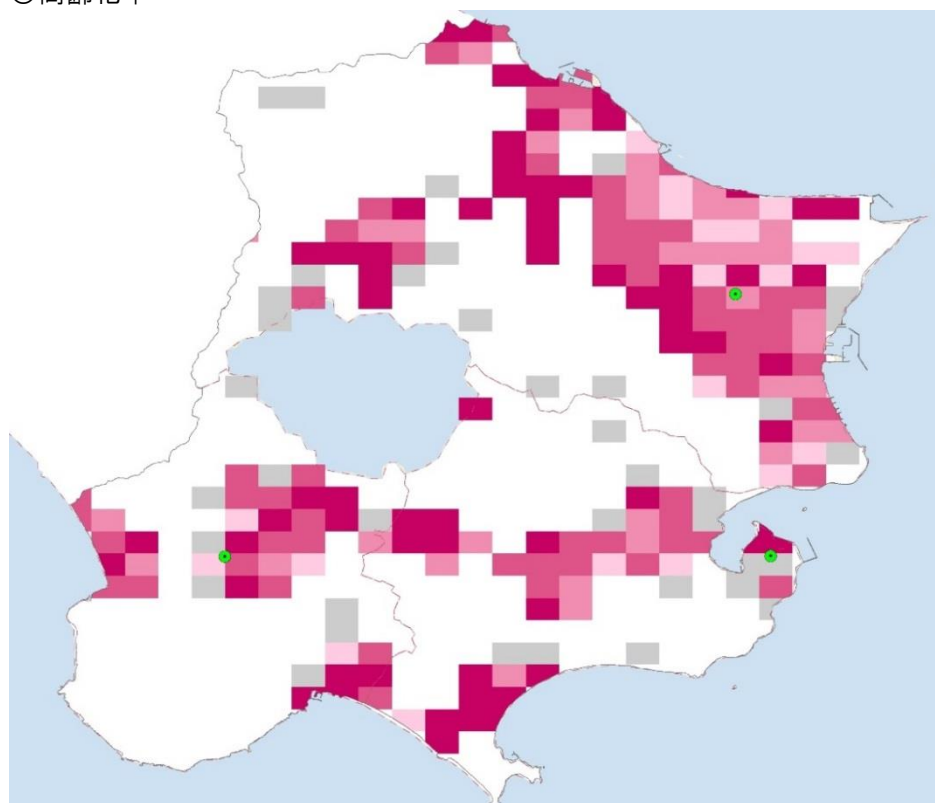
○H27 人口分布



(凡例)

- 100人未満
- 100人-200人
- 200人-400人
- 400人-600人
- 600人以上

○高齢化率



(凡例)

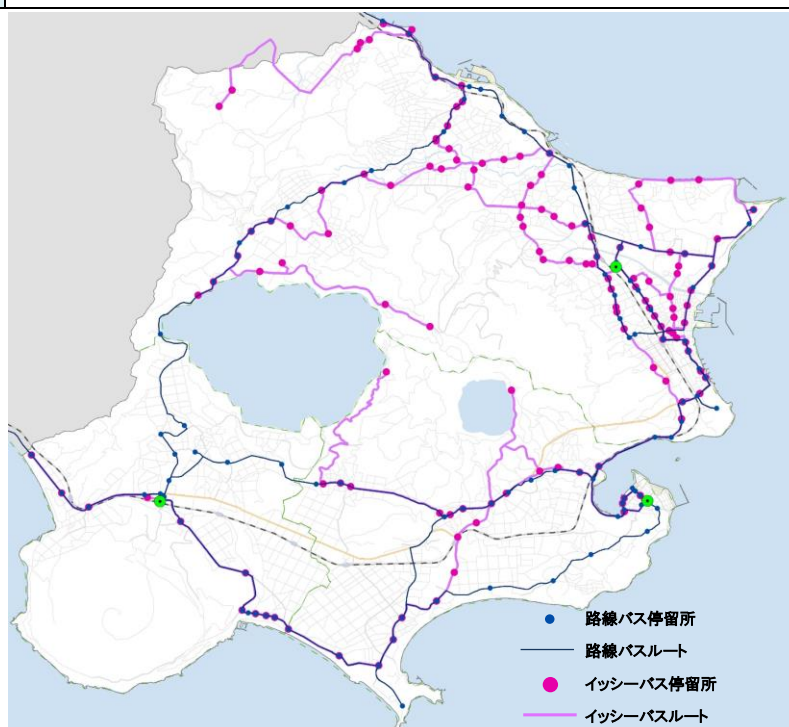
高齢化率

- ～20%
- 21～30%
- 31～40%
- 41%以上
- 除外(秘匿)

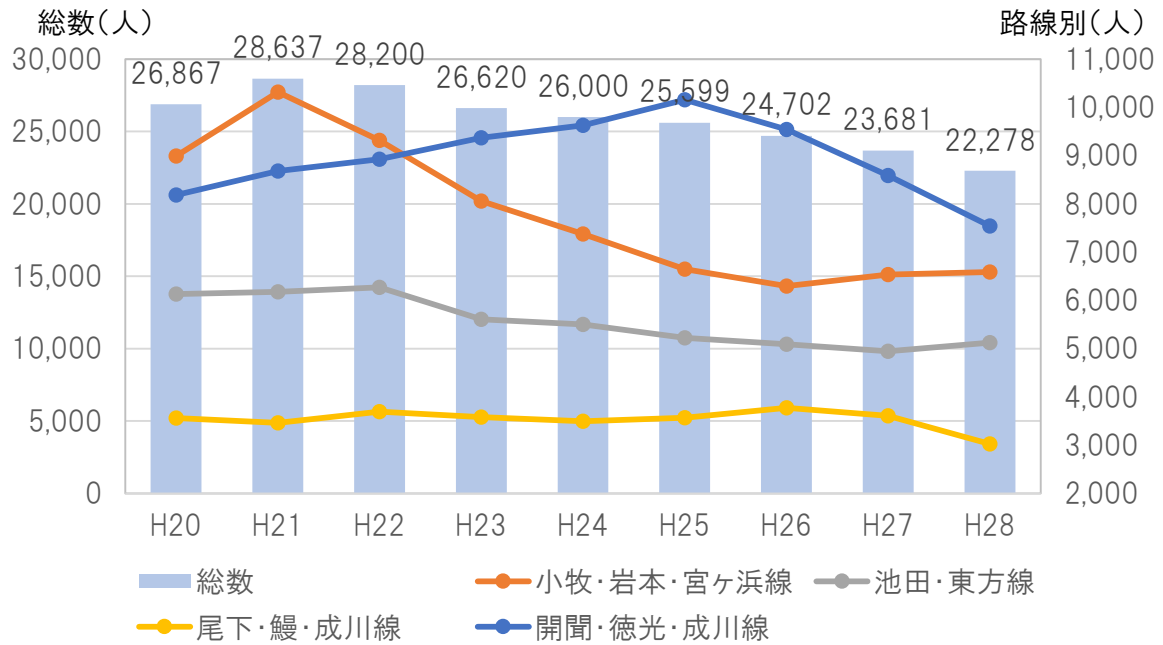
2-2 公共交通の状況把握

●循環バス等の運行実態の状況把握

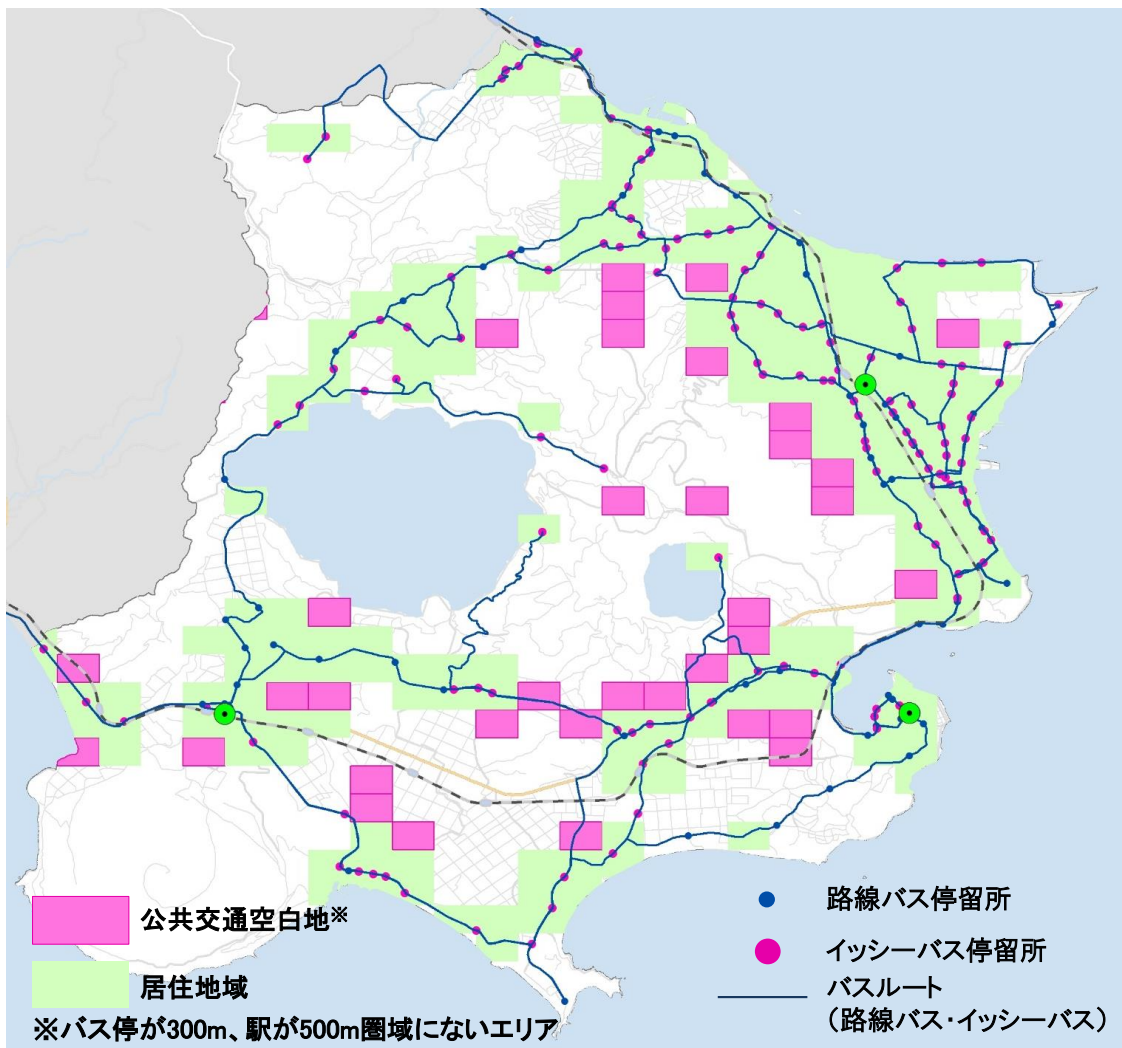
市内の公共交通ネットワーク	● 指宿市内の主要な公共交通網は、鉄道（JR 指宿枕崎線）、路線バス（鹿児島交通）、コミュニティバス（市内循環バス（イッシーバス））で構成される。イッシーバスは、主に路線バスが運行する幹線軸の補完として、周辺の居住エリアを運行する。
循環バス（イッシーバス）の利用状況	● イッシーバスの年間利用者数は平成 28 年が 22,278 人である。平成 21 年以降減少の傾向を示しており、平成 20 年と比較し約 4,600 人減少（▲17%）している。 ● 路線別に各バス停毎の乗降者数及び累計乗車数をみると、各路線で区間、便によって利用者の動向が大きく異なる傾向がみられている（通学手段の利用が多い小牧・岩本・宮ヶ浜線や池田・東方線など）。
JR 主要駅の利用状況	● 平成 28 年度の JR 指宿枕崎線の利用者数（1 日平均通過人員）は、喜入～指宿間で 2,477 人、指宿～枕崎間で 301 人であり、それぞれ昭和 62 年時点と比較すると 33%減、68%減となっている。 ● 市内主要駅の乗降客数は概ね減少しており、直近の 5 年間の推移は山川駅、開聞駅が約 3 割減少（それぞれ▲33%、▲29%）。指宿駅は▲25%、二月田駅は▲13%である。
公共交通空白地等の状況	● 指宿市の公共交通カバー率（カバー圏に居住する人口の割合）は、95%であり、概ね公共交通ネットワークが居住地域をカバーしている。 ● 公共交通空白地は、指宿地域、山川地域、開聞地域それぞれの地域の周辺部に点在している。なお、高齢者のうち空白地に居住する割合も同様に概ね 5%程度であり年代による相違は見られない。



▲路線バス及びイッシーバスのネットワーク



▲ イッシーバスの利用状況



※鉄道駅から 500m、バス停から 300m圏内に含まれるエリアを公共交通カバー圏、含まれないエリアを公共交通空白地として、それぞれの地域に居住する人口の割合を分析した

▲ 公共交通空白地の分布状況

●交通事業者へのヒアリング調査

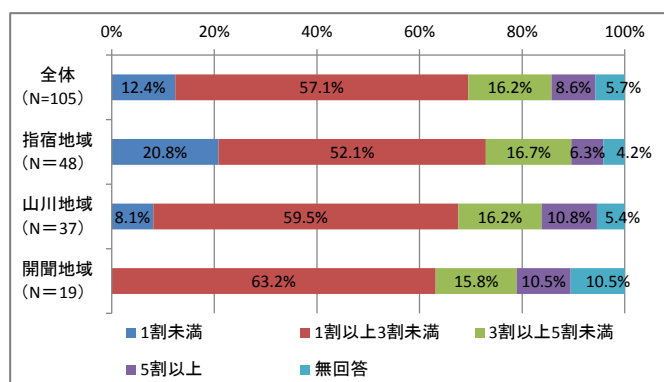
調査の目的	公共交通利用者の特徴や市の公共交通の現状、将来に対する意向を把握	
調査対象	鹿児島交通（株）、指宿観光交通（株）、山川タクシー	
調査項目	運行状況や利用の特徴、指宿市の公共交通の課題、将来に対する意向 等	
調査結果	＜現状の運行状況や利用の特徴等＞	
	路線バス	● 現在、指宿市内を運行している路線は 6 系統あり、指宿駅ではＪＲとの接続を考慮し、観光特急列車いぶたまのダイヤに合わせた運行を行っている。 ● 山川高校への通学においては、イッシーバスを利用している学生が多い。 ● 観光客による利用も見られ、最近では、外国人観光客が「のったりおりたりマイプラン」を利用して観光地を移動している。
	タクシー	● 市民利用では、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。 ● 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、最近では、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＞	
	● イッシーバスと路線バスの運行ルートが重複している区間があり、料金が安いイッシーバスの方が利用されている。 ● 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や、車両のステップが高い等がある。 ● 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、市の財政負担の減らし、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。	
	＜今後の市の公共交通に対する意向＞	
	● 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。 ● 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。	

2-3 市民ニーズの把握

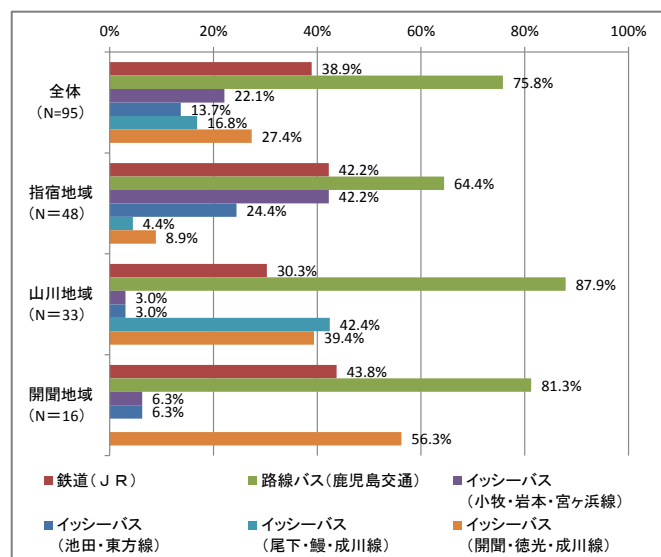
●自治会長アンケート調査

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。
調査結果	● 交通弱者の割合として、「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。 ● 1 割の自治会が外出に利用できる公共交通がないと回答している。 ● 指宿地域、山川地域、開聞地域とも、利用できる公共交通としては、路線バスという回答が多い。 ● 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。

■利用できる公共交通の状況



▲交通弱者の割合

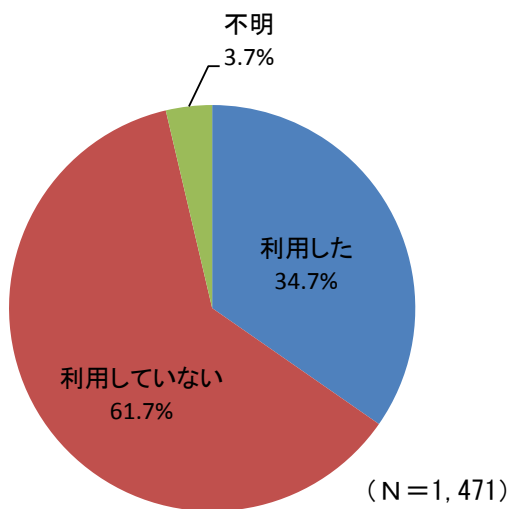


▲利用できる公共交通の状況

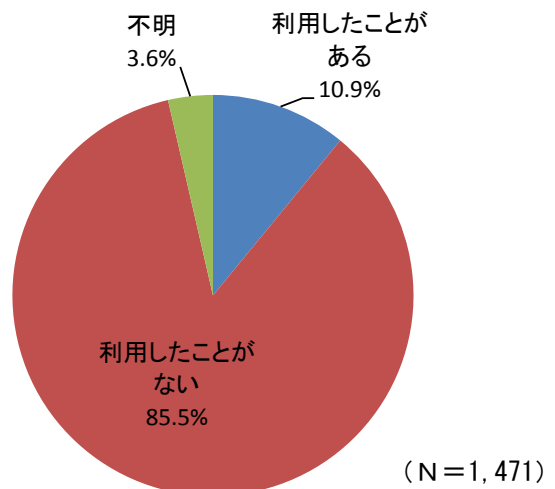
●市民アンケート調査

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。
調査結果	<市民の外出実態> ● 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%となり、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。 ● 買い物における移動手段としては、「自動車（自分で運転）」が約 81%で最も多い。 ● 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%となり、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、開聞地域では、それぞれの地域内の医療施設も利用している結果も見られた。 ● 動手段としては、「自動車（自分で運転）」が約 74%で最も多い。
	<公共交通の利用状況・今後の公共交通のあり方> ● 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となった。 ● 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%となる。 ● 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。 ● 公共交通を維持するための取り組み意向に関しては、「乗用車の利用を控え公共交通を積極的に利用する」という回答が約 3 割で最も多かった。

■公共交通の利用状況

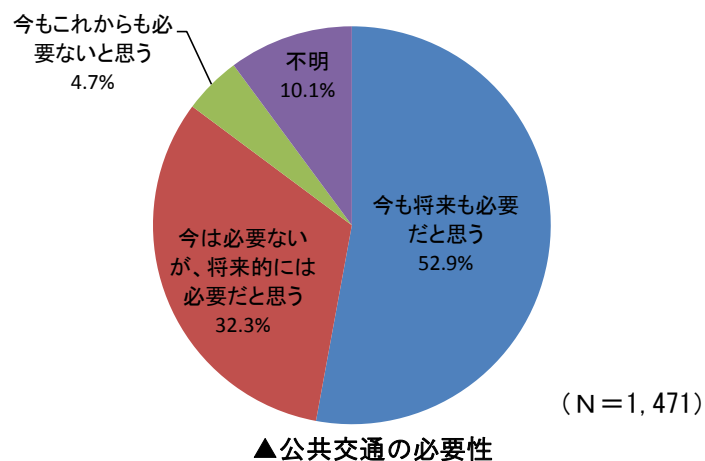


▲直近1年間の公共交通の利用状況

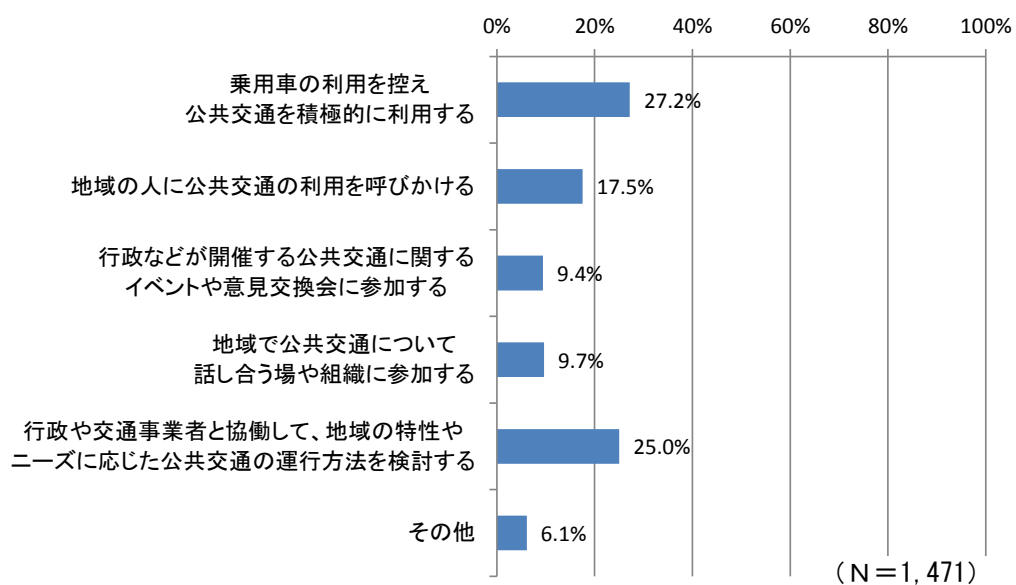


▲イッシーバスの利用状況

■今後の公共交通のあり方



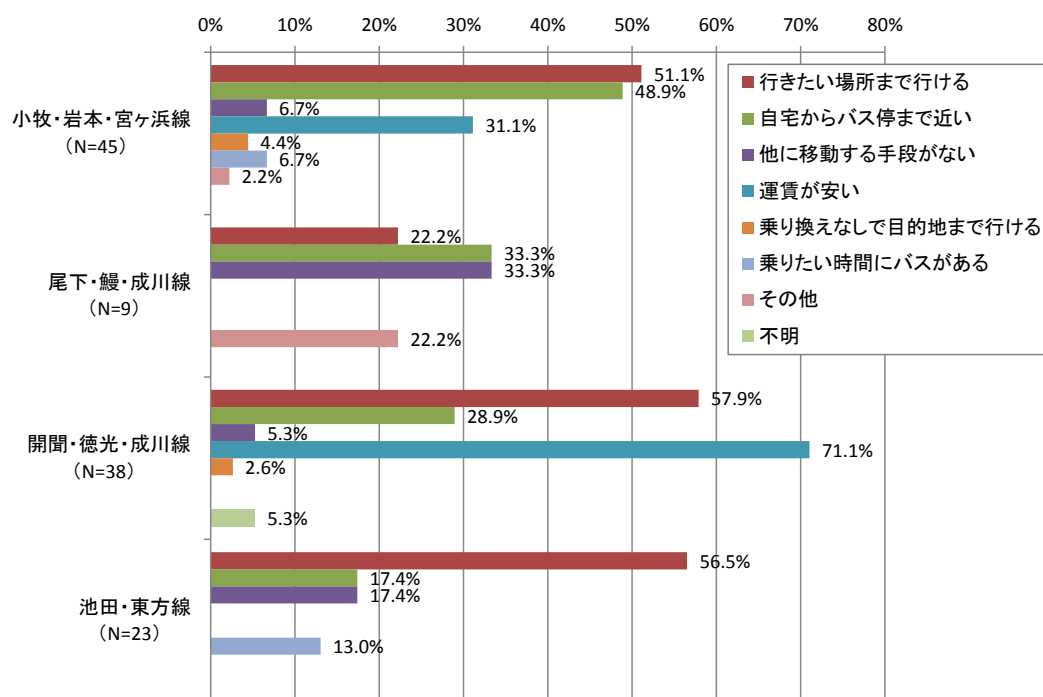
▲公共交通の必要性



▲公共交通を維持するために必要だと思うこと

●市内循環バスの乗り込み調査

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、開聞・徳光・成川線、開聞・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 ○開聞・徳光・成川線：38 票 ○池田・東方線：23 票
調査結果	● 主な利用者は、高齢者と学生となった。 ● 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。 ● 利用者の約 4 割以上が、週 2 日以上利用しており、固定利用者が多い。 ● イッシーバスを利用する理由として、「行きたい場所に行ける」という理由が多い一方で、開聞・徳光・成川線では、運賃が安いという理由が約 71%を占める。

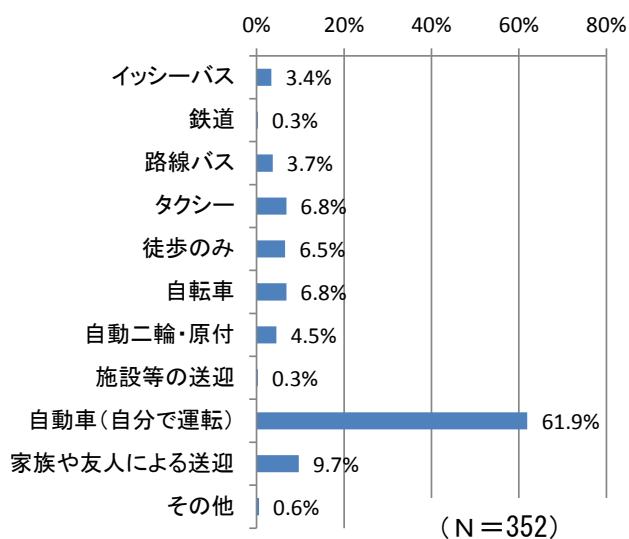


▲イッシーバスを利用する理由

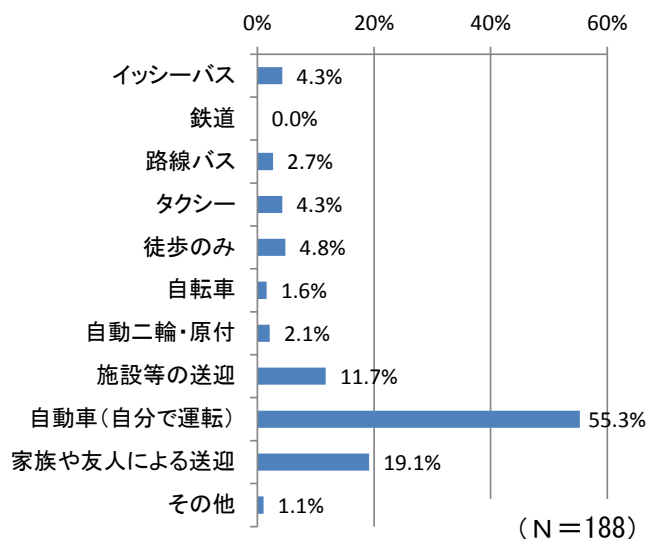
●主要施設・交通拠点ヒアリング調査

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、宮園病院 (商業施設) Aコープかいもん店、タイヨー指宿店、プラッセだいわ指宿店 (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、宮園病院：69 票、Aコープかいもん店：161 票 タイヨー指宿店：107 票、プラッセだいわ指宿店：89 票
調査結果	<医療施設・商業施設> ● 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）」が最も多く、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。 ● 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。
	<交通拠点施設> ● 外出目的としては、指宿駅、山川駅ともに観光が最も多くなった。 ● 山川駅では、通学の割合も 2 割以上となる。 ● 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。 ● 市民の指宿市内における公共交通の乗継利用に関して、「乗継利用した」という回答が約 1 割となり、公共交通を乗り継いで利用している市民は少ない傾向にある。 ● 公共交通に対する改善点としては、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。

■医療施設・商業施設

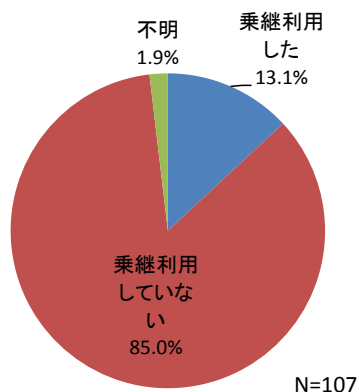


▲買い物を目的とする利用者の移動手段

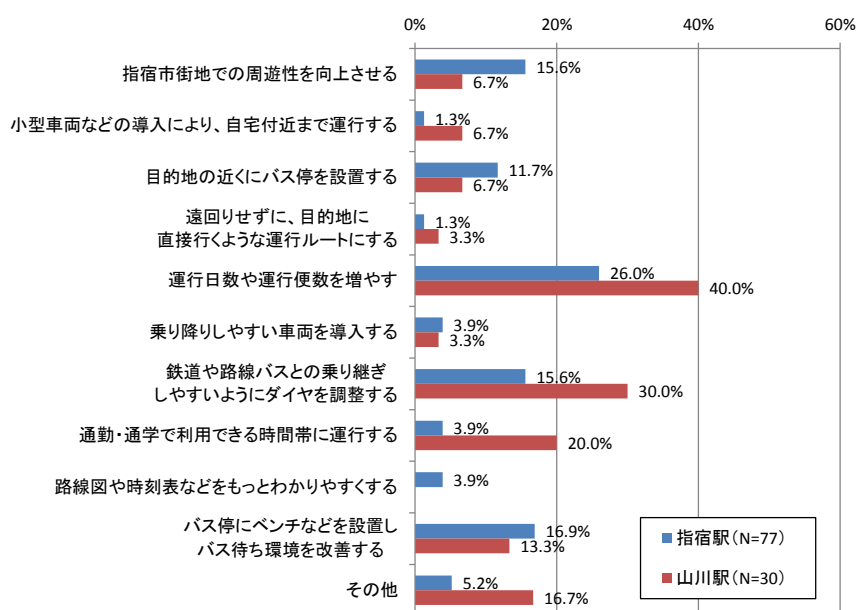


▲通院を目的とする利用者の移動手段

■交通拠点施設



▲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

●高等学校へのヒアリング調査

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
調査結果	<公共交通の利用状況等> <指宿高校> ● 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。 <山川高校> ● 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。 <指宿商業高校> ● ＪＲの駅が学校の近くにあるため、ＪＲで通学する生徒が多く、バスにより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> <全体> ● 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、定期券を持っている生徒にとっては、新たにバスの運賃を支払う負担が生じるため、簡単にバスで通学ということにはならない。 <指宿高校> ● 自転車で通学している生徒が多く、雨の日だけでもバスで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。 <山川高校> ● 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くなっている。

●中山間地域、公共交通不便地等のヒアリング調査

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
調査結果	● 現在の運行時間では、スーパーや通院で利用しづらいこともあり、利用者のニーズにあった運行時間を検討してほしい。特に、イッシーバスの1便で指宿市街地に行くと、スーパーの開店時間や病院の診療時間前に着くため、待合所等でしばらく待つ必要がある。 ● 通院している医療施設は個人によって異なり、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。 ● 天候によって、イッシーバスが運休することが多く、不便に感じる。 ● イッシーバスを運行するために、市として多くの財政負担をしている一方で、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。 ● 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できれば利便性も向上する。 ● 買い物や通院では、配達や送迎のサービスがあるが、そのようなサービスがない金融機関への移動で困っている人がある。 ● 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。  ▲石嶺地区でのヒアリング  ▲尾下地区でのヒアリング  ▲仙田地区でのヒアリング

●観光団体、観光施設等へのヒアリング調査

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
調査結果	<指宿を訪れる観光客の特徴等> ● 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」を利用する観光客が多い。
	<観光における市内の公共交通の課題、要望等> ● 日帰りの観光客は、指宿市内での滞在時間が短く、様々なバス停を経由して移動する路線バスは、観光客にとって利用しづらく、レンタカー等による移動が多い。 ● 指宿市は、池田湖、西大山駅、唐船峡等の観光地が立地している一方で、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が、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。

指宿市の公共交通に関する現状・問題点

(1) 地域特性やまちづくりの視点

- 湖や山間地域等を有する市内の地形環境
- 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
- まちづくりと連携した指宿駅・山川駅の拠点機能の強化
- 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

(2) 市民ニーズや市民の意識等の視点

- 居住地によって異なる市民の移動状況
- 市民の利用実態に応じた公共交通サービスの提供
- 市民の公共交通に対する利用促進

(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
- 路線や時間帯によって異なるイッシーバスの利用実態
- 市民の利用ニーズに応じた公共交通サービスの提供
- 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

指宿市の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

- 市内を運行する公共交通に関しては、鉄道、路線バス、イッシーバスのそれぞれが、旧市町間を横断するルートで運行を行っており、特に、路線バスとイッシーバスについては、運行ルートが重複している箇所も多く、路線バスとイッシーバスとの間で競合している実態も見られる。
- イッシーバスに関しては、市の郊外から市街地を結ぶ運行ルートとなり、運行所要時間が長くなることで、市民の利便性低下につながっている。
- それぞれの交通モードの役割を明確にした上で、市内を運行する公共交通が連携し、効率的な運行を行い、市民の利便性を高めていくことが必要となる。

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

- 市民の移動実態をみると、山川地域や開聞地域の市民の中には、自分が居住している地域内で買い物、通院を済ませている状況も見られる。
- 狭い路地や山道等の運行において、現在使用している車両では、地域住民の自宅付近まで運行できず、自宅からバス停までが遠く、公共交通の利用が不便な地域も見られる。
- 今後の公共交通体系を検討するにあたっては、地域ごとの市民ニーズや地域特性を考慮して、地域に応じた公共交通サービスの提供を図る必要がある。

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

- 指宿駅をはじめとして、市内の鉄道駅は、多くの市民や観光客によって利用されている一方で、鉄道駅等の交通結節点において、鉄道とバス、路線バスとイッシーバス等の乗り継ぎを行っている利用者は少ない状況にある。
- 市民等の公共交通の利用促進に向けては、乗り継ぎ拠点におけるバス情報の充実や快適に乗り継ぎできるダイヤ設定、またバス停におけるベンチや上屋等の設置によって、乗り継ぎ環境やバス待ち環境を改善してい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

- 市内に立地する観光地は点在しており、路線バスやイッシーバス等の公共交通を利用した移動は不便な状況である。
- 指宿市を来訪する観光客は、日帰りでの観光客が多く、観光客の移動需要を満たすためには、観光地へスムーズに移動できる観光周遊路線を検討する必要がある。
- 観光客等の来訪者の公共交通の利用を促すためには、主要な駅、観光地等において必要な情報を分かりやすく提供する案内や、インバウンドへの対応として、多言語化による公共交通情報の提供等の取り組みを検討する必要がある。

市民の公共交通に対する意識向上

- 市民の公共交通の利用状況をみると、自家用車での移動が多く、高齢者に関しても、公共交通を利用している市民は少ない状況である。
- 高齢者による自動車事故が社会問題になっている社会情勢等を踏まえると、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ていくことが求められる。

2-5 地域特性を踏まえた公共交通体系の検討

指宿市の公共交通の課題を踏まえ、将来にわたり持続可能な公共交通体系の構築に向けた対応方針、と将来の公共交通ネットワーク、及び各交通モードの役割を以下のように整理した。

<対応方針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を形成する

- 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。

<対応方針2>

利用者の利便性に配慮して、待合環境や乗り継ぎ環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供の充実を図る

- 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。

<対応方針3>

観光ニーズに対応した公共交通サービスの提供と観光客等への情報提供による観光客に対する利用促進を図る

- 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。

<対応方針4>

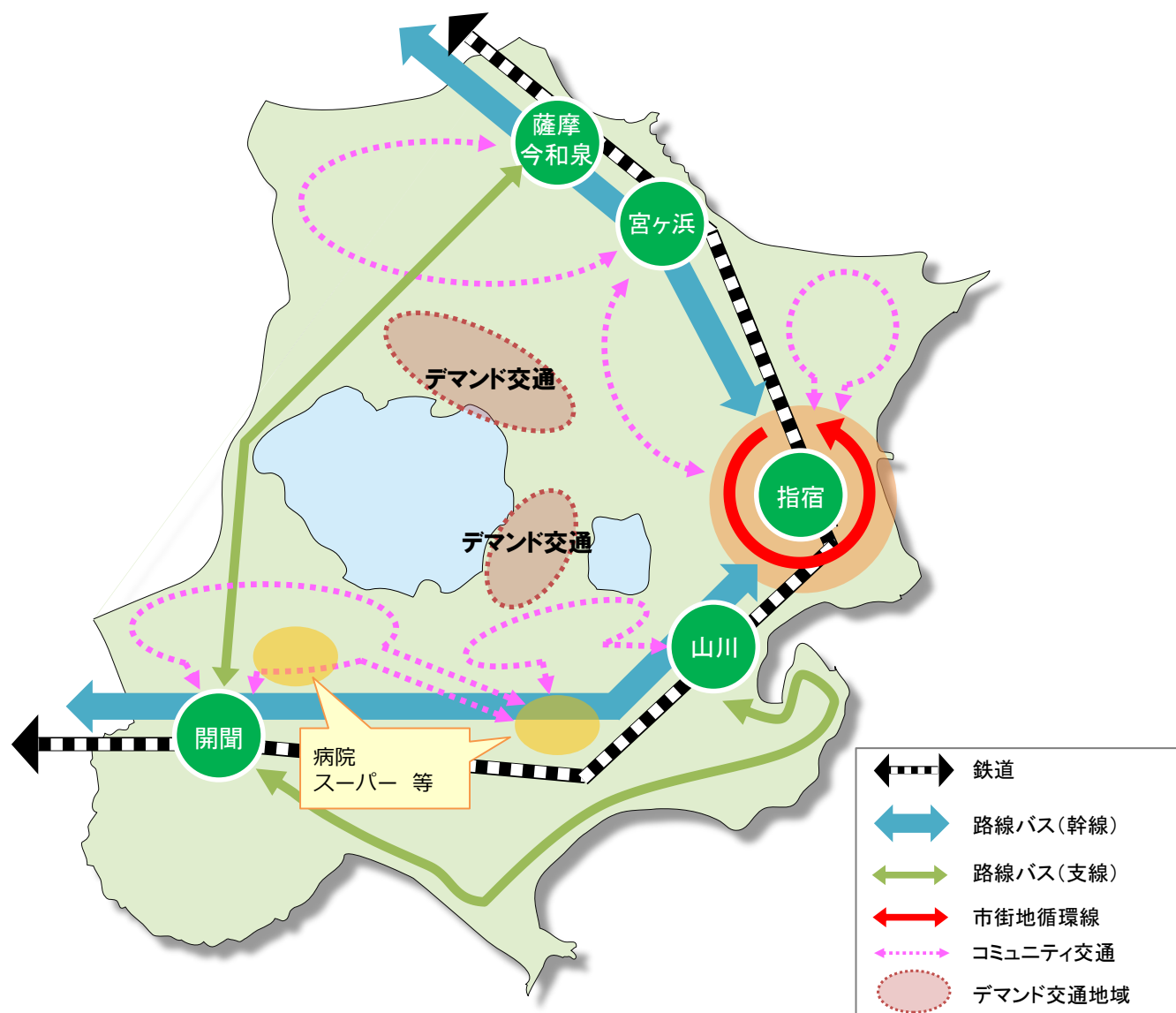
公共交通に対する市民の意識向上を図り、将来にわたり持続可能な公共交通を市民とともに守り育てていく

- 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ること等を認識してもらうことで、公共交通に関する市民の意識醸成を図り、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。

■指宿市における公共交通ネットワークイメージ

<指宿市の公共交通の見直しに向けたポイント>

- 指宿駅・山川駅を中心に、鉄道駅を交通拠点とした公共交通体系の構築
- 商業施設や医療施設が集積する指宿市街地における買い物、通院等の移動利便性の向上
- 山川地域における住民の移動実態を踏まえた公共交通サービスの提供
- 開聞地域における地域内の移動利便性の向上
- 地域特性や住民の利用実態に合わせた新たな公共交通サービスの提供



■指宿市の公共交通ネットワークにおける各交通モードの役割

対 象	公共交通ネットワークにおける役割
鉄道	● 都市間移動の基幹公共交通軸としての役割を担う。 ● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光等の利用を中心に、鹿児島市等への広域移動や市内各駅間の移動を確保する。
路線バス (幹線)	● 指宿地域、山川地域、開聞地域の各地域を横断し、市内の主要な駅や商業施設、医療施設への移動を確保するとともに、鉄道を補完して、指宿市外への移動利便性を高める。
路線バス (支線)	● 駅を拠点として、路線バス(幹線)を補完する運行を行う。 ● 鉄道や路線バス(幹線)と接続することで、市内の主要施設や指宿市外への移動利便性を高める。
市街地 循環線	● 指宿市街地における商業施設や医療施設等を結ぶ路線とすることで、市民の日常生活における移動利便性の向上を図る。 ● 鉄道や路線バスと接続することで、市街地-郊外間の移動利便性の向上を図る。
コミュニティ 交通	● 公共交通空白地や公共交通不便地等において、地域内の商業施設や医療施設等への移動の確保や、鉄道や路線バス、市街地循環線との接続等により、市民の日常生活における移動手段としての役割を担う。
デマンド 交通	● コミュニティ交通を補完し、公共交通空白地や公共交通不便地等における市民の日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 鉄道、路線バス、コミュニティ交通と接続することで、買い物、通院等を目的とする移動を可能とする。 ● 地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで、市民の移動利便性の向上を図る。
タクシー	● 公共交通の利用が不便な地域での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズへ対応する。 ● 高齢者、障がい者、観光客等、利用者それぞれのニーズに対応する。

2-6 利便性向上・持続可能な公共交通体系に向けた取り組み

●公共交通ネットワーク形成に向けた実施事業の検討

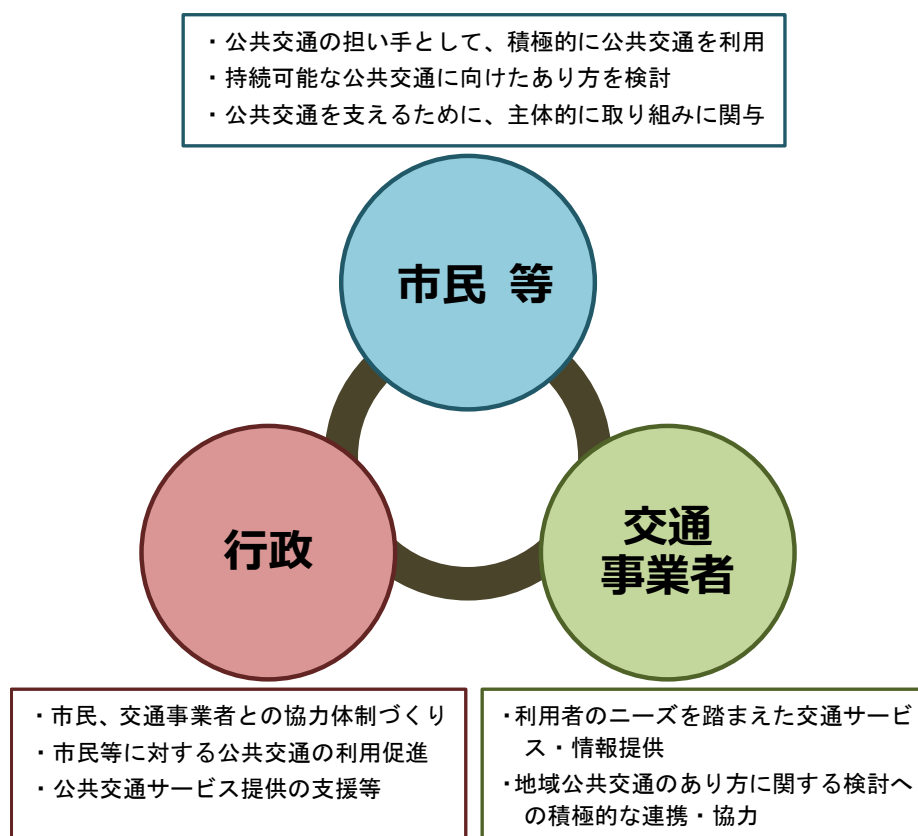
対応方針	施策の概要
＜対応方針1＞ 各交通モードが連携し、市民に分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークを形成する	【取り組み1】JR駅等を交通拠点とした公共交通ネットワークの見直し 市内を運行している鉄道、路線バス、コミュニティバスがそれぞれの役割を果たしながら、連携して運行することで、市民の利便性向上や効率的な運行により、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。
	【取り組み2】地域特性等を踏まえた新たな公共交通の導入 地域特性や市民の移動実態等を踏まえ、公共交通の利用が不便な地域、およびイッシーバスの運行において、運行所要時間の長時間化につながっている路線の沿線等を対象に、デマンド交通の導入に向けた検討を行い、市民の利便性の向上を図る。
＜対応方針2＞ 利用者の利便性に配慮して、待合環境や乗り継ぎ環境の改善や公共交通の利用に必要な情報提供の充実を図る	【取り組み3】交通結節点等におけるバス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上 市民の移動実態を踏まえて、交通結節点等の主要なバス停におけるバス待ち環境等の向上とともに、交通結節点では、乗り継ぎによる利用者の利便性向上に向けて、乗り継ぎに配慮したダイヤ設定や割引運賃等の検討を行う。
	【取り組み4】鉄道駅や交通結節点等における充実した情報提供 利用者が公共交通を利用するときに必要な情報を分かりやすく提供することで、利便性の向上を図る。
＜対応方針3＞ 観光ニーズに対応した公共交通サービスの提供と観光客等への情報提供による観光客に対する利用促進を図る	【取り組み5】観光ニーズに対応した公共交通の利用促進 開聞岳、唐船峡、池田湖や日本最南端のJR駅である西大山駅、天然砂むし温泉等を訪れる観光需要に対応していくために、市内の観光資源へのアクセス性の確保や周遊性の向上を図る。

対応方針	施策の概要
＜対応方針４＞ 公共交通に対する市民の意識向上を図り、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ていく	【取り組み６】モビリティ・マネジメントの実施 ● 公共交通に関する情報提供を充実させ、買い物や通院等の日常の移動において、利用できる公共交通があることを認識してもらうとともに、将来にわたり、公共交通を維持していくことの必要性や重要性について周知を図る。
	【取り組み７】公共交通の利用促進に向けた住民との意見交換 ● 住民のニーズに対応した運行ルートや運行ダイヤの設定に向けて、現状の路線バスやイッシーバスに対する住民の意見を把握、改善につなげるとともに、直接住民と意見交換する中で、路線バスの利用を促す。
	【取り組み８】適正で市民が利用しやすい運賃設定の検討 ● 公共交通を今後も維持していくためには、適正な運賃設定のもと、運賃収入を基本とした運営が求められることから、収入と支出のバランスを勘案した運賃に関する検討を行うとともに、利用者の視点から利用しやすい割引等の検討を行う。
	【取り組み９】他分野と連携した公共交通の利用促進に向けた取り組み ● 庁内の他関係部・課等と連携し、市民の公共交通の利用を促す仕組みづくりを行う。
	【取り組み１０】持続可能な公共交通体系を構築できる体制づくり ● 市民、交通事業者、行政が協働によって、持続可能な公共交通体系を構築できる体制づくり

●取り組みの推進

◆実施体制

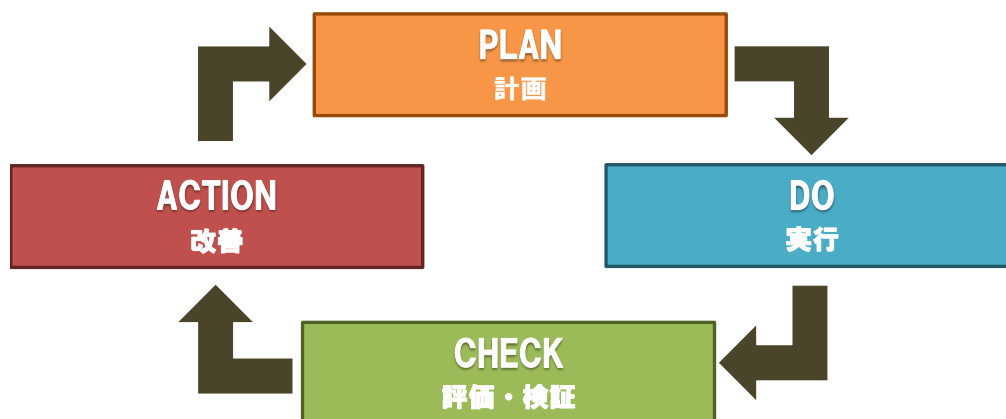
取り組みの推進体制として、「行政」、「交通事業者」、「市民」が公共交通に対する意識を共有、連携し、それぞれの事業に取り組む必要がある。また、事業の実施においては、「行政」、「交通事業者」、「市民」において構成される地域公共交通会議等において、進捗状況のマネジメントを行いながら、着実に取り組みを進めていくことが必要となる。



▲ 取り組みの推進体制

◆施策のマネジメント

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要がある。そのため、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価・検証）、Action（改善）によるPDCAサイクルにより、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進することが必要となる。



▲ PDCA によるマネジメントサイクル