

計画策定の背景・目的

計画策定の背景

指宿市内の市内循環バス(イッシーバス)、民間の路線バスの利用者は共に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。

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。

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、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、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。

計画区域

指宿市全域

計画期間

令和元(2019)年度～令和5(2023)年度までの5年間

指宿市の概況

地域特性やまちづくりの視点

- 指宿市は、九州最大の湖「池田湖」、南西部には標高924mの「開聞岳」など、様々な自然環境を有する地域である。
- 指宿の人口は平成27年国勢調査では約4.1万人となっている。高齢化率は35.1%である。
- 市内には鉄道駅が11駅立地している。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、交通拠点としての役割が求められる。
- 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は難しい。

市民ニーズや市民意識の視点

- 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で、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。
- 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。

指宿市の公共交通体系の視点

- 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り込んでいる。
- 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。
- 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。
- 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している。

課題

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
- 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
- 交通結節点における乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善
- 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
- 市民の公共交通に対する意識向上

路線バス及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
- 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
- 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

基本方針

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！！

《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。

基本骨格

指宿市が目指す公共交通の基本骨格

①鉄道軸

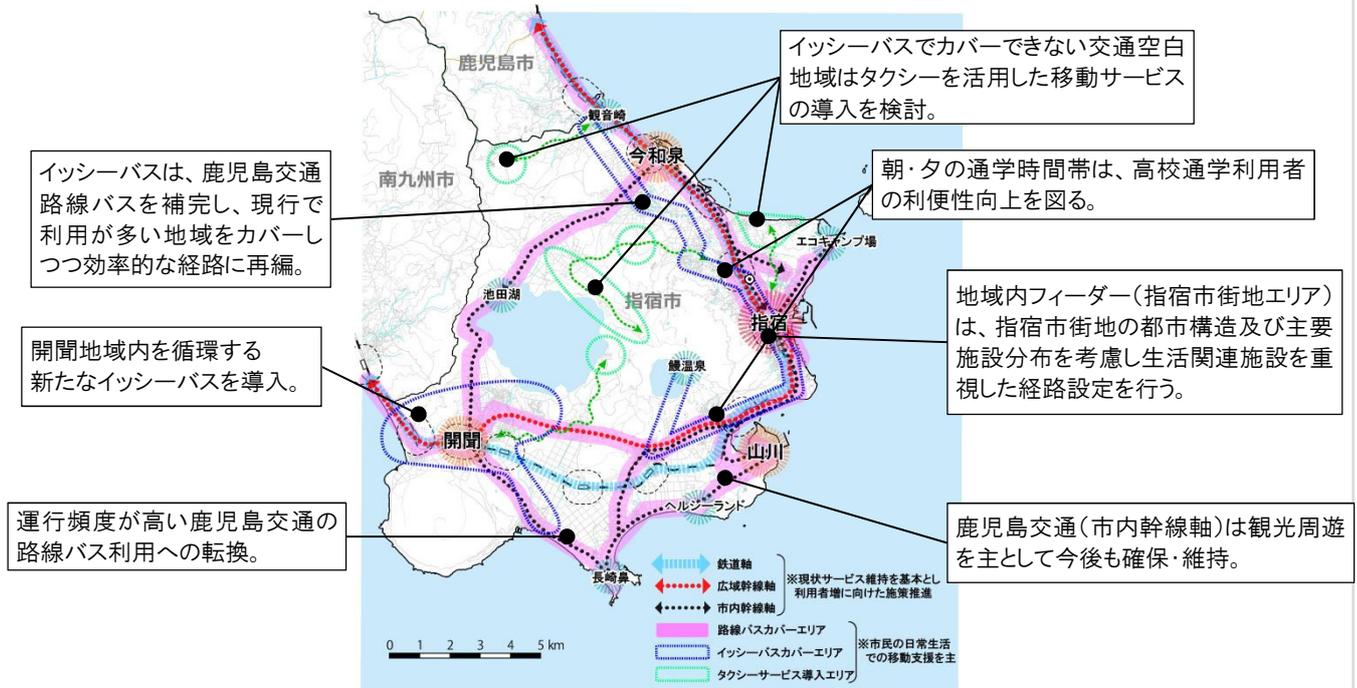
JR 指宿枕崎は広域移動の機軸として今後も維持を図る。

②広域幹線軸及び市内幹線軸

鹿児島交通の路線は市民と観光客の移動軸として維持・活用を図りつつ、イッシーバスとの運賃格差を解消。

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、市民の日常生活を支援。地域内での移動が多い開聞地域に小型車両での移動サービスを導入。中山間地域の交通空白地域では、タクシーを活用した移動サービスの導入を検討。



目標設定

指標1 市内を運行する公共交通利用者数

現状値:平成 29(2017)年度 162,760 人

目標値:令和 5(2023)年度 171,000 人

指標2 イッシーバスを利用したことがある市民の割合

現状値:平成 29(2017)年度 10.9%

目標値:令和 5(2023)年度 15.0%

再編案

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	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⇄鰻温泉	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



- 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

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 35,685 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

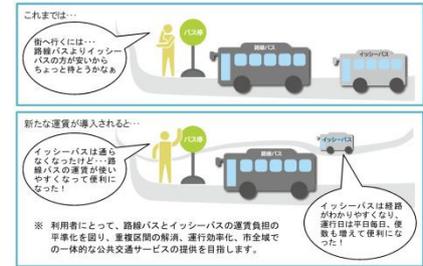
平日(月曜日～金曜日)を通して公共交通の利用が可能な駅・バス停に基づくカバー率		
【現状】 平成 27 年国勢調査人口 41,831 人 公共交通のカバー人口 26,452 人 人口カバー率 63%	6%UP 	【再編案】 公共交通のカバー人口 28,804 人 人口カバー率 69%

[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

目標を達成するために行う施策

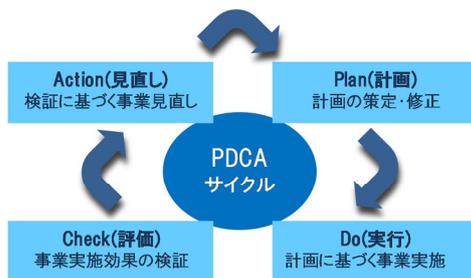
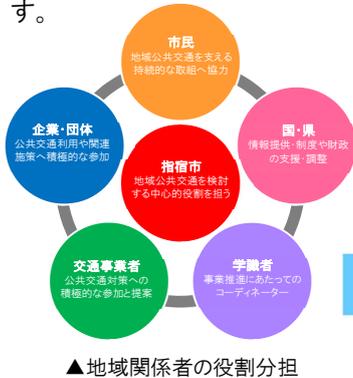
本計画では、基本方針で掲げた4つの対応方針に応じて各種取組を推進する。

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レット、バスバックの導入
	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



今後のスケジュール

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、概ね令和2(2020)年度から順次再編事業の展開を目指す。



▲PDCA サイクルによる事業の推進

対応方針	各施策	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5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						
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						