

始良市地域公共交通網形成計画策定業務

(地域特性及び公共交通の現状把握)

I. 現状分析	1
1. 概況.....	1
2. 人口.....	2
3. 公共施設.....	8
4. 医療施設.....	9
5. 商業施設.....	11
6. 通勤・通学者数.....	13
7. 観光.....	14
8. 教育.....	15
II. 上位関連計画	16
1. 市の上位関連計画.....	16
2. 交通政策関連計画.....	17
3. その他関連プロジェクト.....	20
III. 地域公共交通体系の整理.....	21
1. 道路・交通網.....	21
2. 公共交通体系.....	23

I. 現状分析

1. 概況

本市は、平成 22（2010）年 3 月に加治木町、始良町、蒲生町の 3 町合併により誕生した市であり、鹿児島県のほぼ中央部にあり、南を錦江湾に面した薩摩半島と大隅半島の分岐点に位置しています。面積は 23,125ha で、東西 23.7km、南北に 24.0km の広がりを持つ菱形の形状をしています。

本市は、約 25,000 年前の噴火により形成された始良カルデラの北西部の外輪山に相当する位置にあり、市の北部は、北薩火山群に属する烏帽子岳（702.9 m）や矢止岳（670 m）等の標高が 500m を超える山々が連なり、錦江湾に面した地域には思川・別府川・網掛川等によって形成された平野があり、市街地が形成されています。

錦江湾に面した南部平野部は、鹿児島市のベッドタウンとして発達し、九州自動車道や隼人道路、国道 10 号等の主要幹線道路をはじめ、JR 九州日豊本線が東西に走り、また近接する霧島市には鹿児島空港が立地するなど、交通利便性の高い地域として今後の発展が期待される地域です。一方で、北部山間地域は、県道 40 号、42 号や 55 号等が通じていますが、南部平野地帯に比べると交通が不便で、過疎が進展している状況にあります。

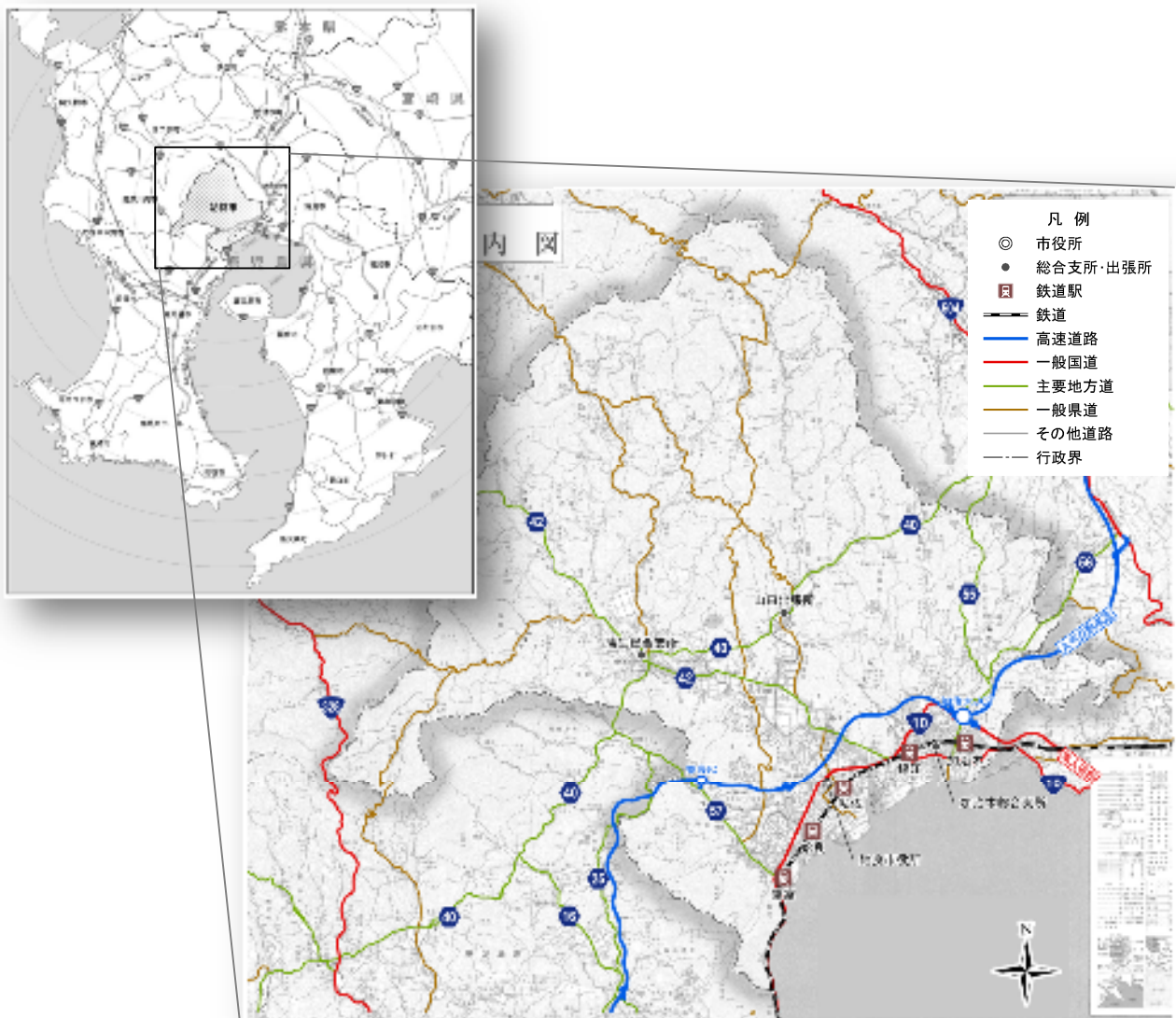


図 I-8 概況図

2.人口

1) 人口特性

国勢調査による人口、世帯数等の特徴及び将来人口の展望については以下のとおりです。

①人口・世帯数

- ・本市の人口は、昭和 25（1950）年以降減少傾向でしたが、第 2 次ベビーブーム等^{※1}により昭和 45（1970）年以降増加に転じ、平成 27（2015）年には 75,173 人と 1.46 倍（昭和 45（1970）年比）の増加を示しています。
- ・人口規模は、県都鹿児島市（599,814 人）、霧島市（125,857 人）、鹿屋市（103,608 人）、薩摩川内市（96,076 人）に次ぐ 5 番目で、前年度調査時から人口が増加している県内市町村の 2 自治体^{※2}のうちのひとつとなっています。
- ・世帯数は、昭和 25（1950）年以降増加が続いており、平成 27（2015）年の国勢調査では 31,435 世帯となり、昭和 45（1970）年（15,837 世帯）の 1.98 倍と人口を上回る増加率となっています。

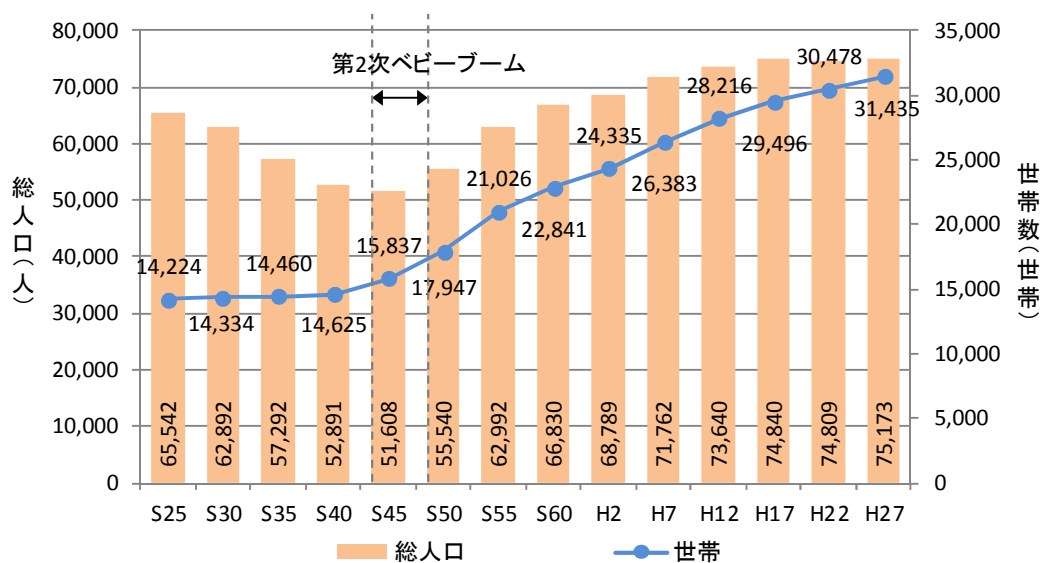


図 I -* 人口の推移

資料：国勢調査

※1：第 2 次ベビーブーム

昭和 46（1971）年から昭和 49（1974）年までの出生数 200 万人を超える時期を指すことが多く、昭和 48（1973）年の出生数が 209 万 1983 人となりピークとなった。なお、この期間に生まれた世代は団塊ジュニアと呼ばれることが多い。

※2：前回調査の平成 22（2010）年からの 5 年間で人口が増加したのは 2 市村で、最も増加率が高いのは十島村の 15.1%増、次いで始良市（0.5%）となっている。

②人口構成

- ・年齢3区分別人口構成の推移では、昭和55（1980）年以降老年人口※³の割合は増加が続いており、平成27（2015）年には29.1%となっています。
- ・本市の高齢化の度合いは、昭和60（1985）年時点で既に高齢社会※⁴、平成12年では超高齢社会※⁴の割合を超えています。
- ・一方で、年少人口、生産年齢人口※³の割合は減少の一途をたどっており、人口構成のバランスの悪化は、大きな課題となっています。
- ・平成27年の鹿児島県と比べると、概ね同程度の割合であり、年少人口※³の割合がわずかに高くなっています。また、全国と比べると、年少人口は同程度の割合となっていますが、生産年齢人口が6.8ポイント低く、老年人口は6.4ポイント高くなっています。

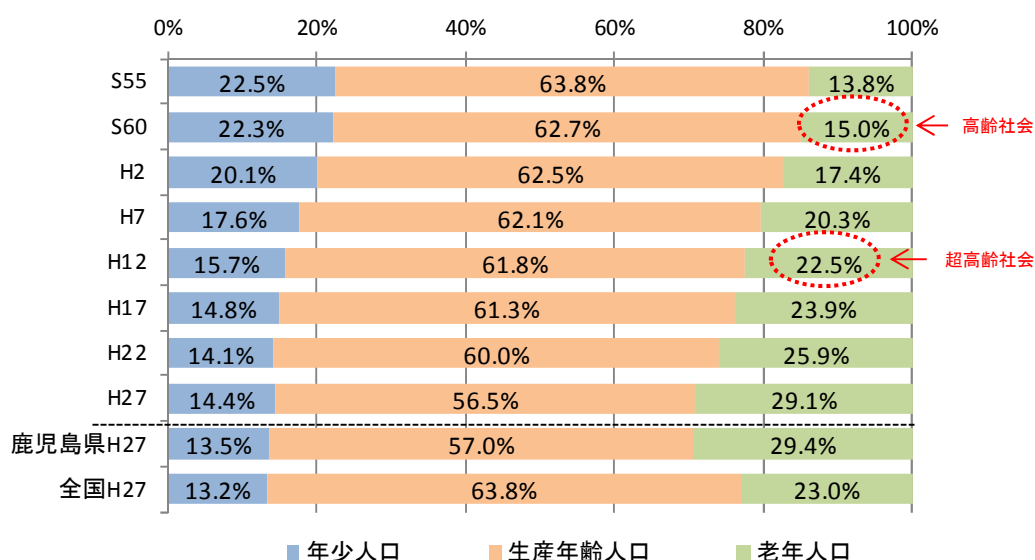


図 I -* 年齢3区分別人口構成の推移

資料：国勢調査

※3：年齢区分…年少人口：0～14歳の人口 生産年齢人口：15～64歳の人口 老年人口：65歳以上の人口

※4：総人口に対して65歳以上の高齢者人口が占める割合を高齢化率という。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

③将来人口

- ・国立社会保障・人口問題研究所（以降、「社人研」という。）によると、本市の人口は、平成 22（2010）年の 74,809 人から平成 72（2060）年の 51,633 人へと 50 年間で 31% 減少すると推計されています。
- ・人口の減少率は、国の減少率を僅かに下回っているものの、高齢化による自然減の拡大は今後も続くと予測されるため、本格的な人口減少社会に突入していると考えられます。
- ・社人研が予測した平成 27（2015）年の本市の人口と現況人口の乖離が大きいため、現況を踏まえた本市独自の推計※⁵では、平成 72（2060）年に 70,080 人、50 年間で 6.3% の減少と推計されています。
- ・高齢化率は平成 72（2060）年で 31.7%と推計されています。

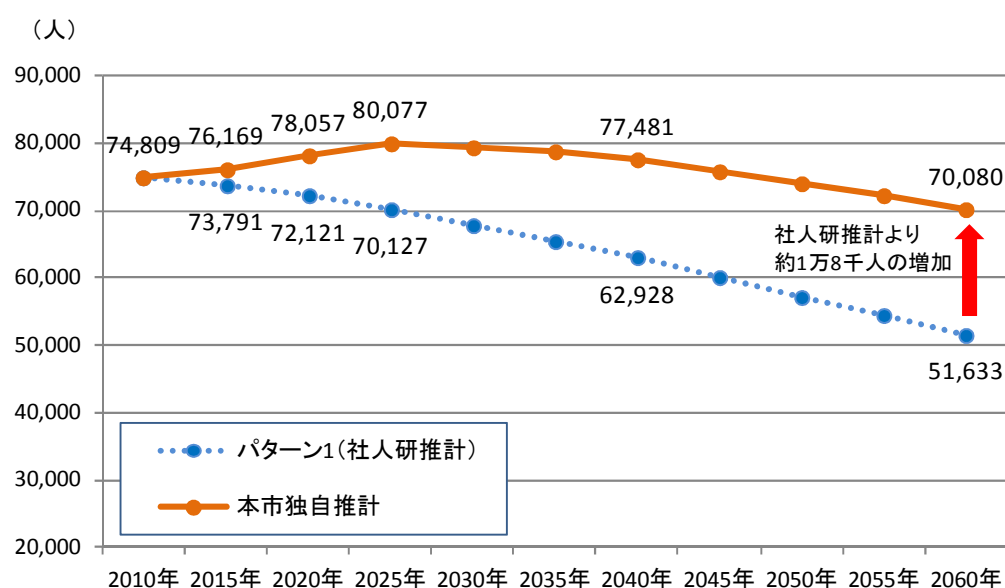


図 I - * 将来人口の推計

資料：始良市人口ビジョン

表 将来推計人口の比較

推計方法		2010年		2060年		総人口差	減少率
		総人口	高齢化率	総人口	高齢化率		
始良市独自	始良市	74,809	25.9%	70,080	31.7%	-4,729	6.3%
社人研推計	始良市	74,809	25.9%	51,633	38.1%	-23,176	31.0%
	全 国	126,067	23.0%	86,737	39.9%	-39,330	31.2%

注：全国の総人口の単位は千人

資料：始良市人口ビジョン

※ 5：社人研の推計方法を用い、本市の現状や政策を考慮して合計特殊出生率や純移動率を設定して将来人口を推計したもの。

2) 人口分布

国土数値情報※⁶を基に、1km²メッシュの人口分布を整理しました。

①人口分布

- ・人口は、主に市南部の平野部に集中しており、特に JR 九州幹線日豊本線の各駅を中心に鉄道沿線、国道 10 号沿線に人口が集中し、市街地を形成しています。
- ・さらに、市中心部から内陸部に向けて放射状に延びる県道 40 号や 42 号、55 号等の主要な幹線道路沿線に人口の分布がみられ、特に市中心部から北西部の薩摩川内市方面に延びる県道 42 号の沿線は、南部の平野部から続く平坦地に人口の多いエリアが広がっています。
- ・その他の山間部では、上記の幹線道路やそれらに接続する県道 391 号、463 号等の道路を中心に人口の少ないエリアが広がっています。

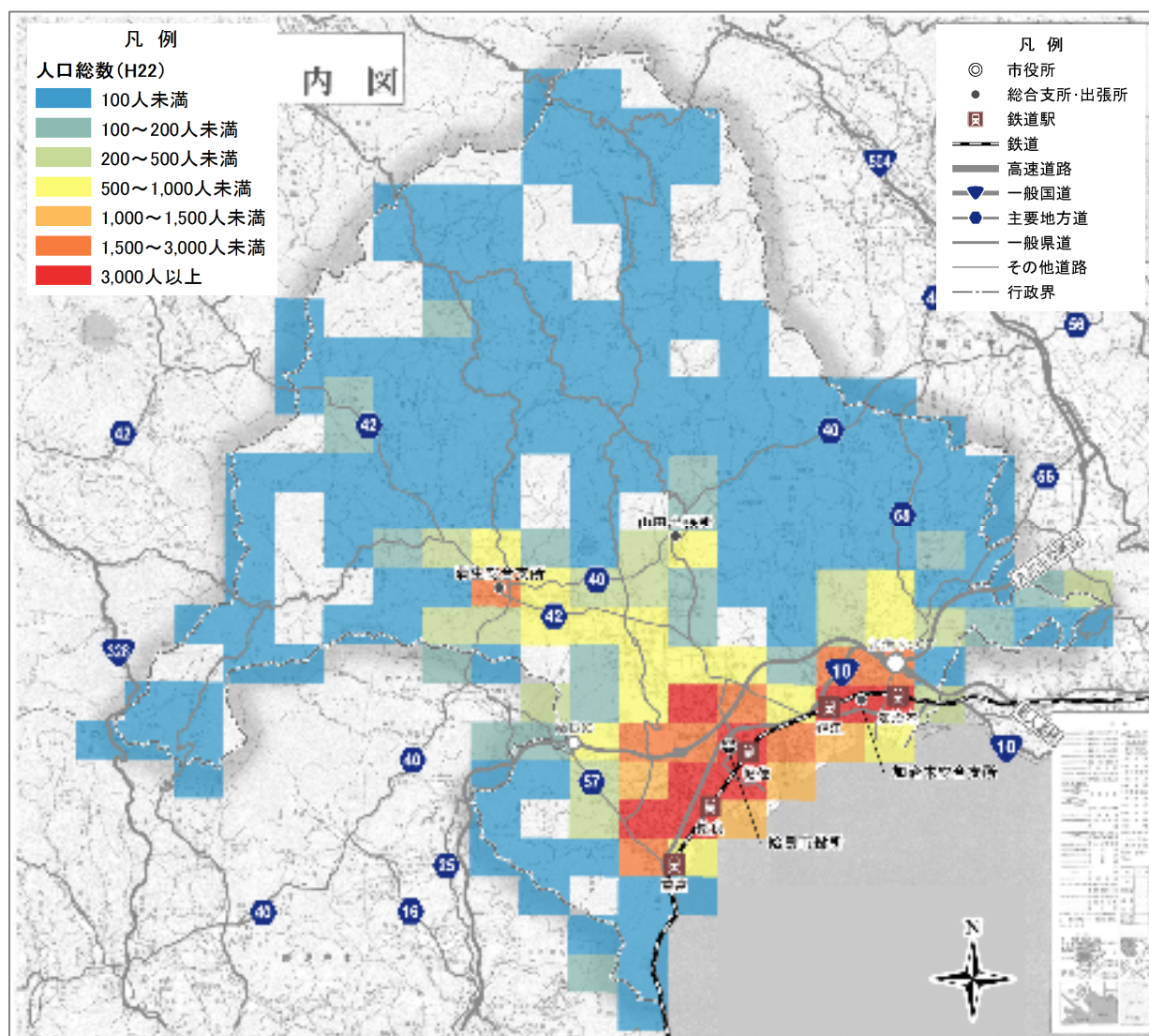


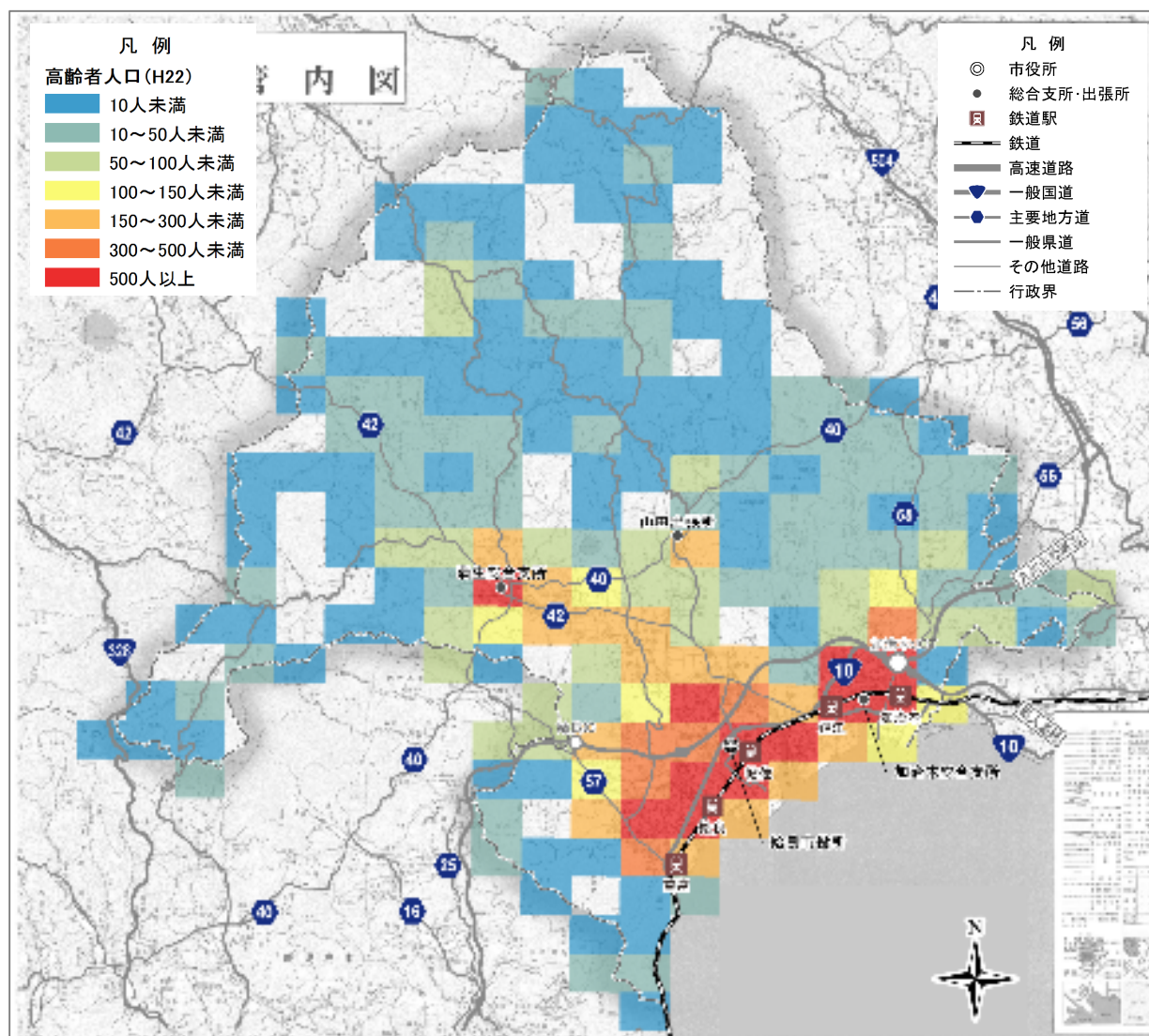
図 I -* 人口分布（H22）

資料：国土数値情報

※6：国土数値情報：「国土数値情報」とは、国土交通省国土政策局により提供されるデータで、地形、土地利用、公共施設などの国土に関する基礎的な情報を GIS データとして整備したもの。概ね国土地理院の 2 万 5000 分の 1 地形図（許容誤差：10m 超）をベースに作成されている。

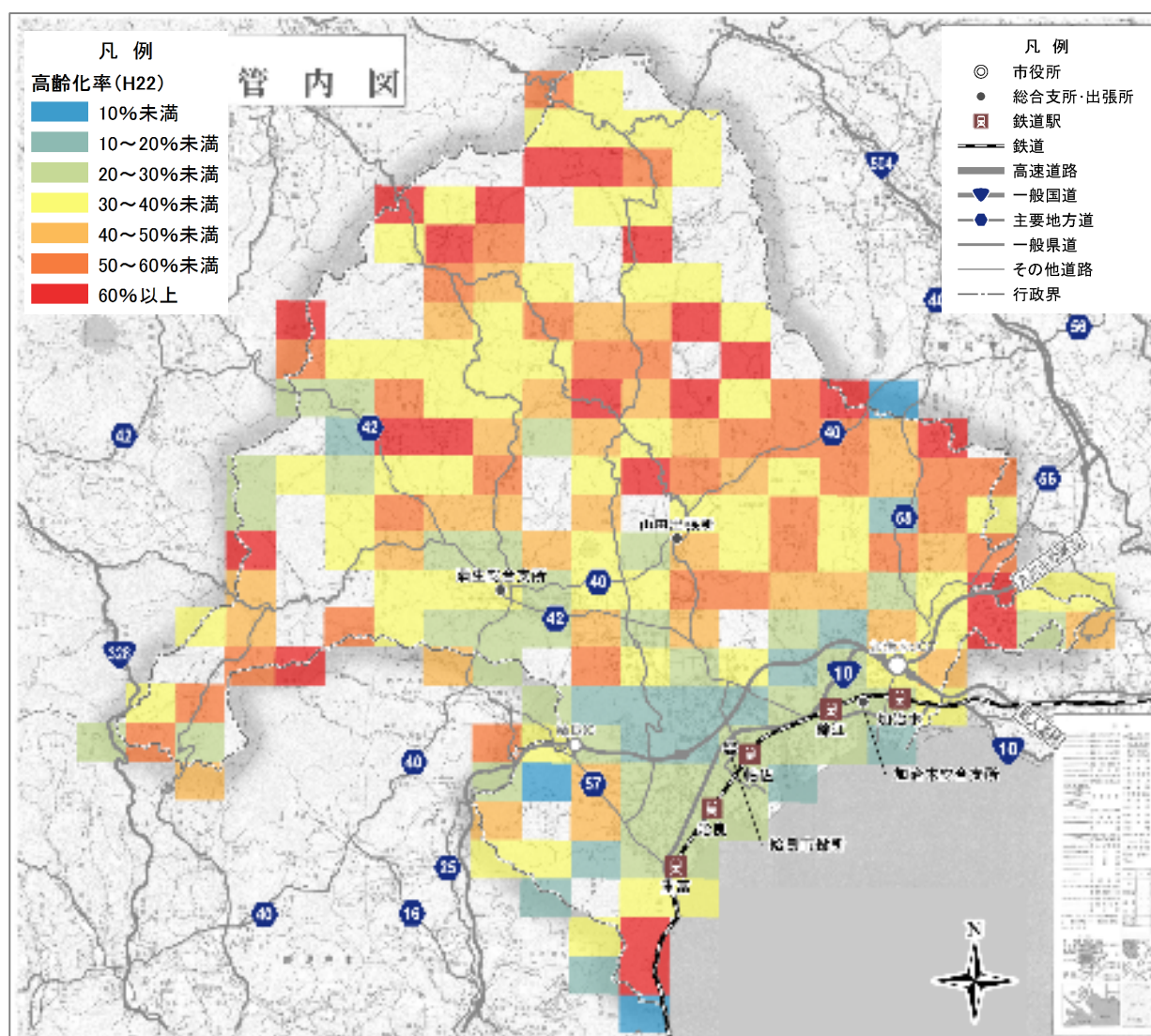
②高齢者の人口分布

- ・高齢者の人口は、人口分布と同様の広がりが見られ、南部の平野部の JR 九州日豊本線や国道 10 号の沿線地域に高齢者人口の多いエリアが存在しています。
- ・内陸部は、県道 40 号や 42 号、55 号等の主要な幹線道路を中心にその沿線部で高齢者人口の分布が見られます。
- ・南部の平野部の地域は、高齢者の人口も多いものの、総人口が多いため相対的に高齢化率は低くなっています。一方で、人口の少ない中山間地域は、高齢者人口も少ないものの、高齢者率が高くなっています。



資料：国土数値情報

図 I -* 高齢者人口分布 (H22)



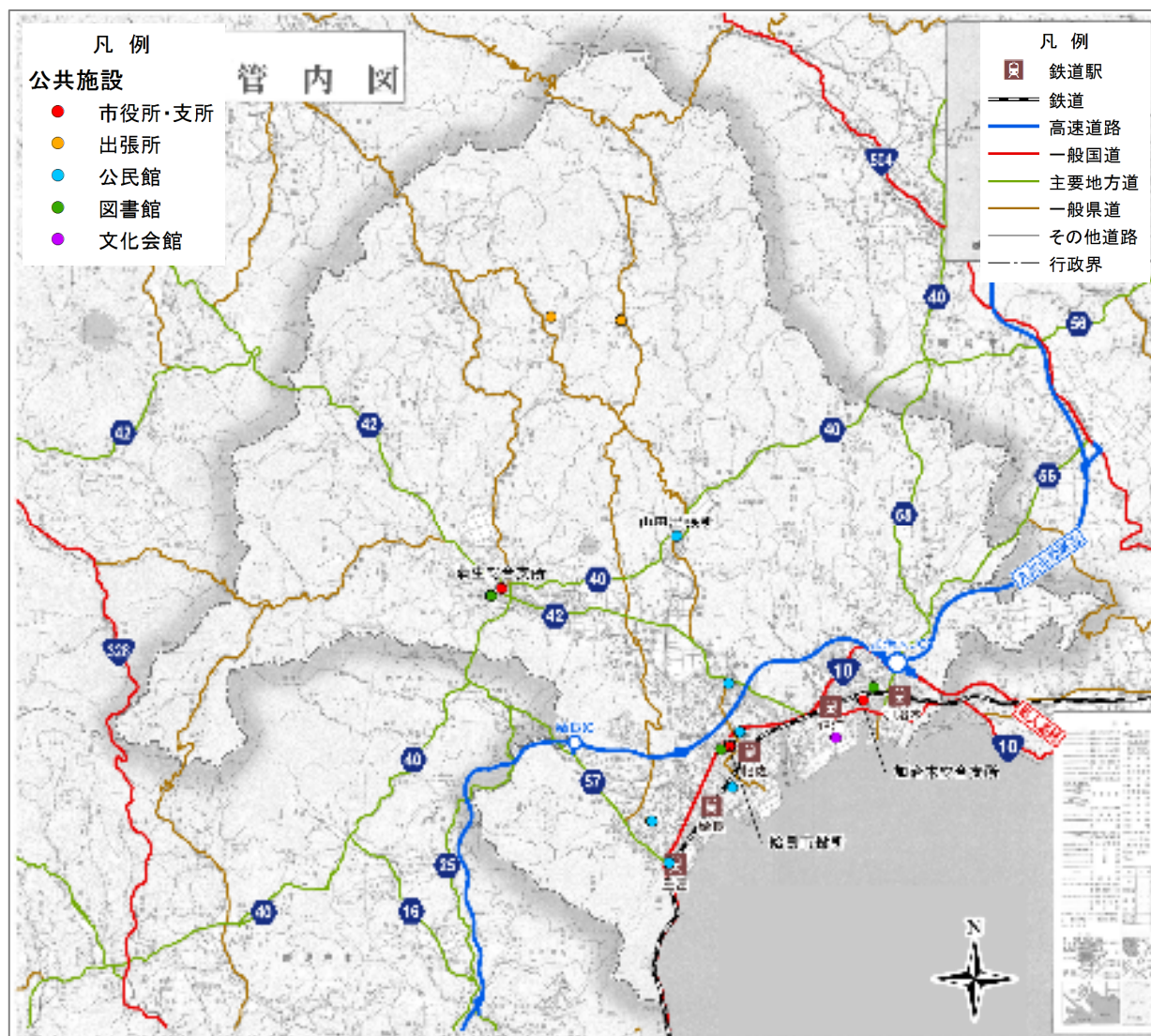
資料：国土数値情報

図 I - * 高齡化率の分布 (H22)

3. 公共施設

本市の公共施設の多くは、市南部の市街地部に集中して立地しています。特に国道 10 号の沿線には本庁舎等の行政施設その他、図書館等の文化施設も立地しています。

山間部においても県道 10 号や 391 号等の幹線道路沿線に総合支所や出張所等が立地しています。



資料：国土数値情報

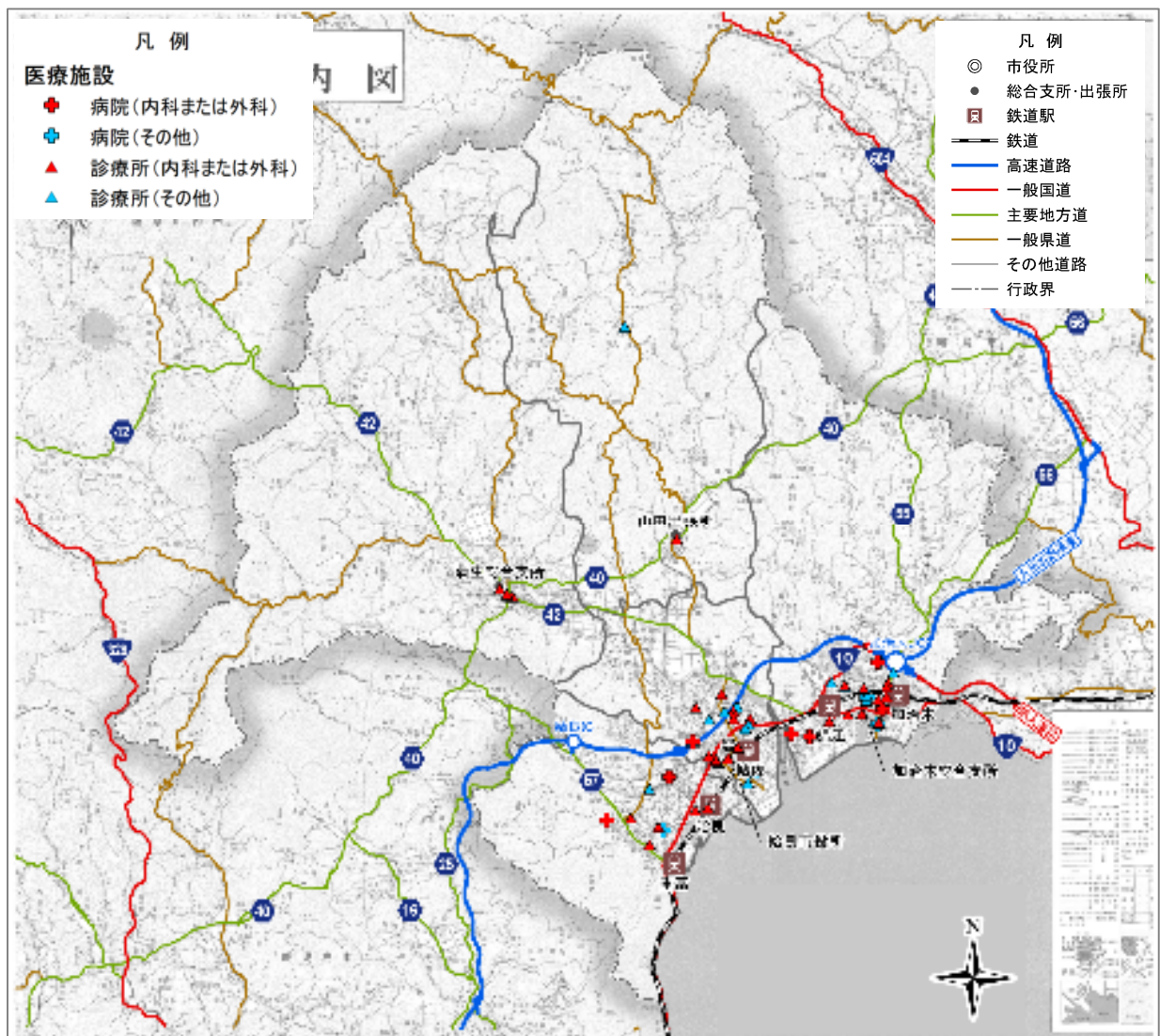
図 I - * 公共施設の分布

4. 医療施設

本市は、始良・伊佐保険医療圏に属しており、初期救急医療は始良郡医師会による在宅当番医制※⁷により実施され、二次救急医療は病院群輪番制※⁸により対応しています。本市には、救急告知病院※⁹として、大井病院と青雲会病院が指定されています。

本市には、始良地区医師会による医療施設が62施設（病院11施設、診療所51施設※¹⁰）立地しており、その多くが市南部の市街地部に集中して立地しています。

地区別の医療施設数は、加治木地区で24施設、蒲生地区で3施設、始良地区で35施設と始良地区の施設数が多くなっていますが、「病院」については、加治木地区に7施設、始良地区に4施設と加治木地区に多く立地しています。



資料：始良市 HP

図 I -* 医療施設の分布

- ※⁷ 在宅当番医制：医師会ごとに医療機関が当番を決め、休日における比較的軽症の救急患者の診療にあたる制度。
- ※⁸ 病院群輪番制：二次救急医療圏の病院が、当番病院を決めて、休日、夜間の救急医療を確保する制度。
- ※⁹ 救急告知病院：医療機関から知事に対して、救急業務に関し、協力する旨の申し出があったもののうち、「救急病院等を定める省令」に基づき、知事が認定・告示した医療機関のこと。
- ※¹⁰ 医療法においては、医業を行うための場所を病院と診療所とに限定し、病院と診療所との区分については、病院は20床以上の病床を有するものとし、診療所は病床を有さないもの又は19床以下の病床を有するものとしている。

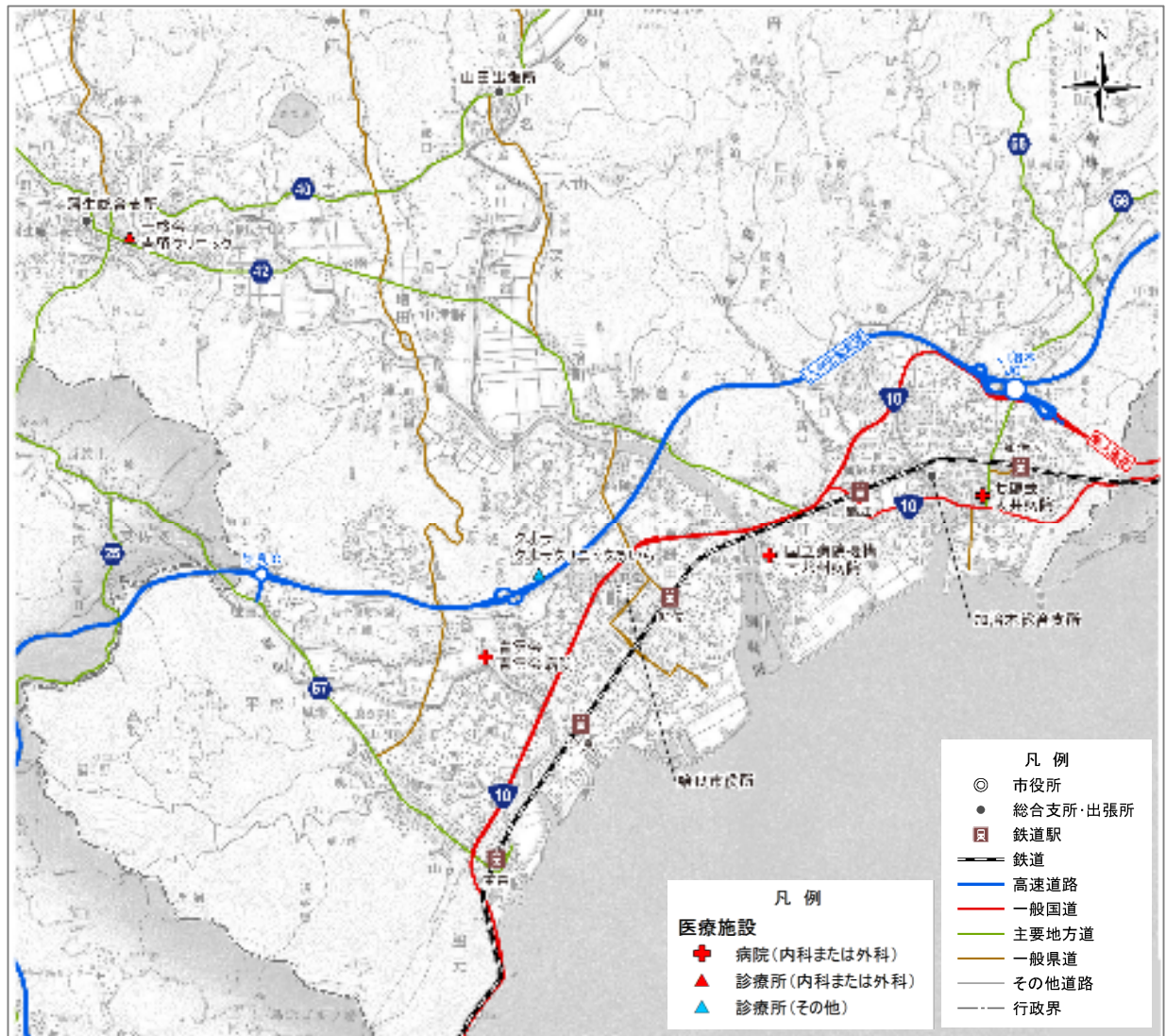
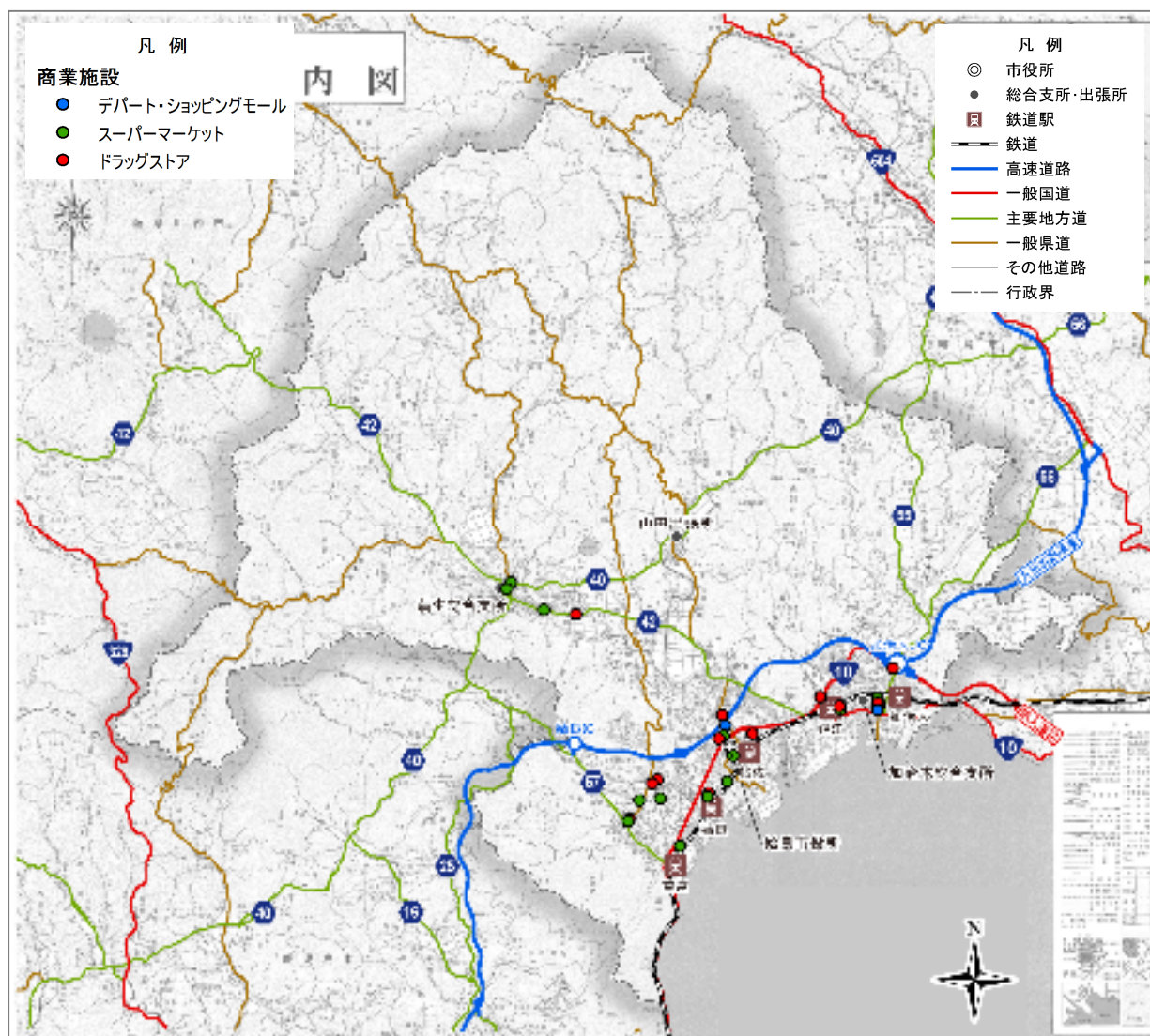


図 I - * 主要な医療施設の分布 (アンケートより)

5. 商業施設

本市の商業施設は、主に南部平野部の市街地部に集中して立地していますが、デパートやショッピングモール等の大型商業施設は、加治木地区の本町や始良地区の西餅田に立地がみられます。

中山間地では、商業施設の立地はみうけられず、蒲生町上久徳にAコープ等のスーパーマーケットが立地しています。



資料：ホームメイトリサーチ、iタウンページ

図 I -* 商業施設の分布

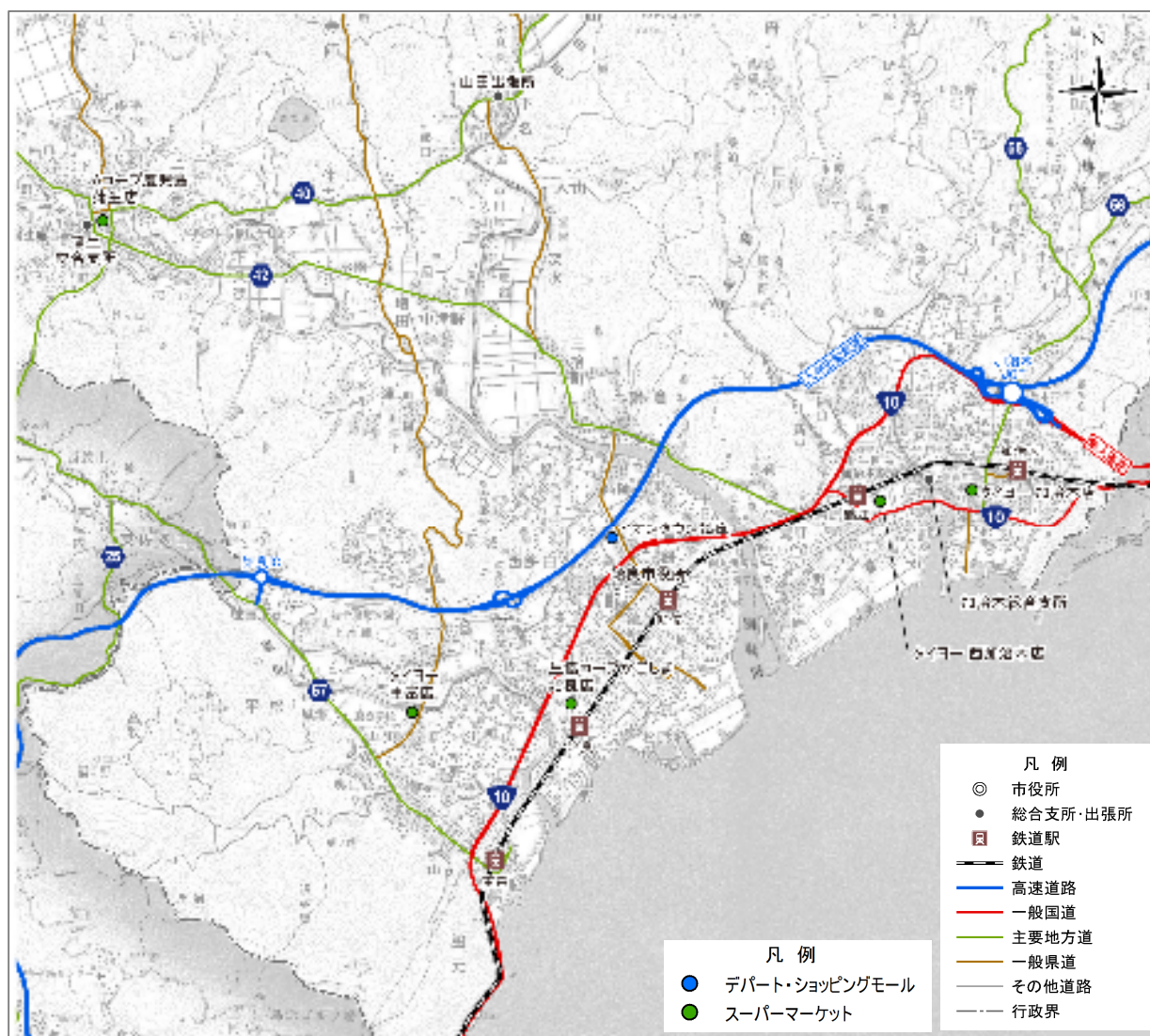


図 I -* 主要な商業施設の分布（アンケートより）

6. 通勤・通学者数

本市の通勤・通学者数にみる周辺市町とのつながりは、隣接する鹿児島市と霧島市との流動量が主体となっています。両市との通勤・通学流動は、本市から鹿児島市へは 7,425 人、霧島市へは 5,177 人と本市から両市へ流出する動きが多くなっています。

鹿児島市、霧島市に次いで流動量が多い薩摩川内市との通勤・通学流動は 522 人で、鹿児島市、霧島市の流動量の 5～6 % 程度の相当量で、本市は、鹿児島市と霧島市とのつながりが非常に強いといえます。

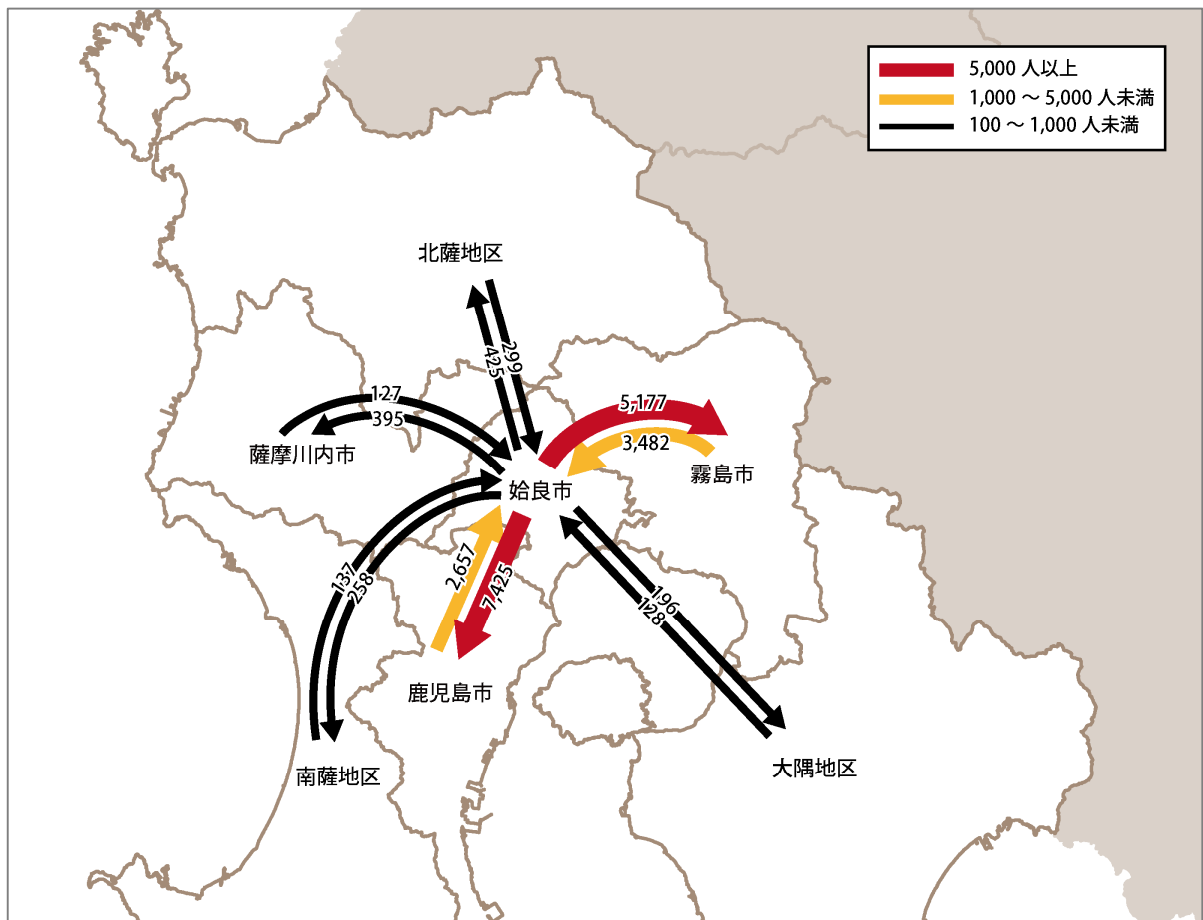


図 I - * 通勤・通学者数の状況 (H22)

資料：H22 国勢調査

7. 観光

本市には、海岸部から山間部に至る多様な自然環境に加え、各地域に歴史や文化が息づいています。なかでも県下一の指定数を誇る文化財や霧島錦江湾国立公園である重富海岸をはじめとした海岸部には、重要な観光資源が数多く存在しています。

しかしながら、各観光資源が点在しており、線としてのつながりや面としての広がりがないことや観光地化されていない観光資源が多く、観光資源相互のつながりや誘導が不足しています。

また、本市には JR 駅（5 箇所）や高速道路のインターチェンジ（2 箇所）が立地し、鹿児島空港や鹿児島中央駅からの広域交通アクセスが良好な地域ですが、市内に宿泊施設が少なく、多くの宿泊客を受け入れることができない状況となっています。

さらに、県内観光客の 50% 以上を占める鹿児島・桜島地区と霧島地区間に位置する主要観光動線上にあり、両エリアの観光客を取り込める可能性を秘めています。現在は本市には立ち寄る人が少ない状況です。

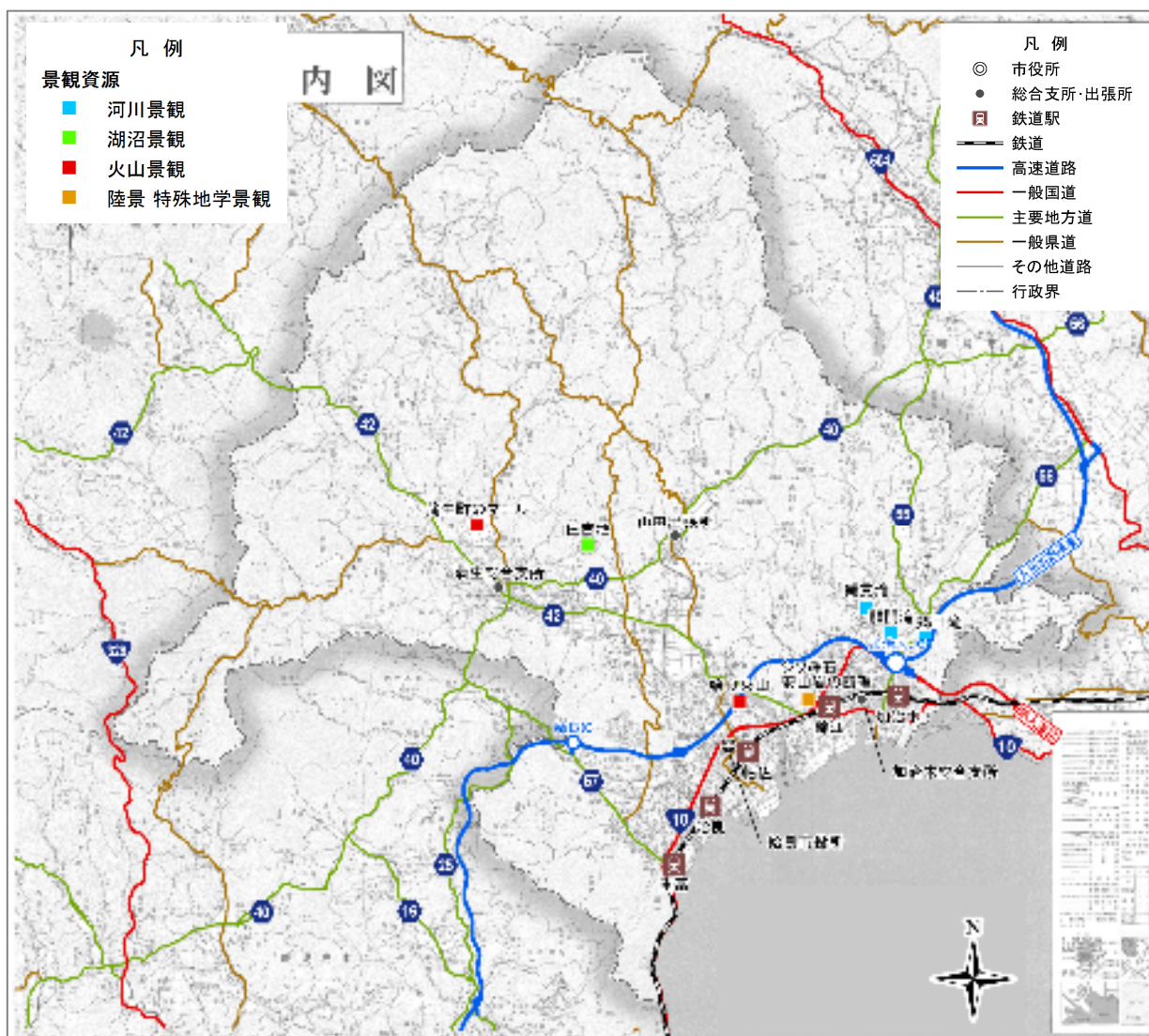


図 I - * 景観資源の分布

資料：国土数値情報

8. 教育

本市の教育施設は、小学校が 18 施設、中学校が 5 施設、高等学校が 4 施設、専門学校が 3 施設立地しています。

中学校は各地区に 1 施設存在していますが、高等学校は県立蒲生高等学校以外の 3 校はいずれも加治木地区に立地しています。また、3 校ある専門学校も県立始良高等技術専門学校が始良地区にありますが、その他 2 校はいずれも加治木地区に立地しています。

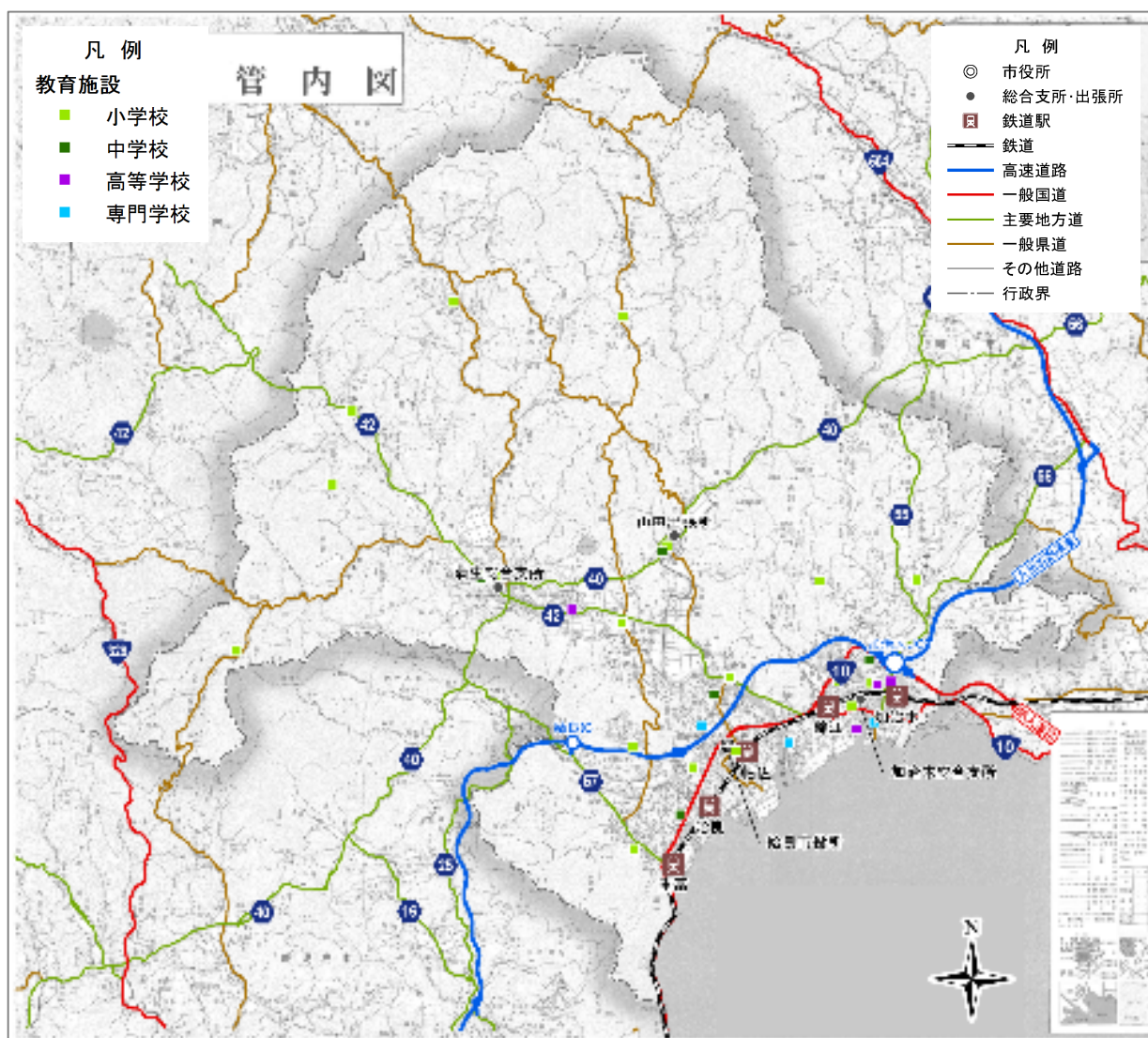


図 I - * 教育施設の分布

資料：国土数値情報

II. 上位関連計画

1. 市の上位関連計画

(1) 第1次始良市総合計画 平成24(2012)年-平成30(2018)年

本市の総合的な行政運営の指針となる「第1次始良市総合計画」の概要は、以下のとおりです。

項 目		内 容
計画期間等		計画期間：平成24(2012)年度から平成30(2018)年度 策 定：平成24(2012)年3月
基本理念・将来像	基本理念	県央の良さを活かした、県内一くらしやすいまちづくり
	将来像	・市民・地域と行政が協力しあい、一体感あふれるまち ・子どもを安心して生み育てることができる、子育て支援のまち ・豊かな人間性を育むまち ・生涯すこやかで、ともに支えあい、いきいきと暮らせるまち ・快適で暮らしやすいまち ・地域資源を活かした活力ある産業の育つまち ・環境にやさしく、豊かな自然と共生・調和するまち ・経営感覚を持った行財政運営のまち
	人口	始良市のめざす将来人口：平成30(2018)年 80,000人
重点プロジェクト	(公共交通に関する、関連する内容)	(1) 交通環境の整備・充実 ・桜島SAにスマートインターチェンジの設置及びアクセス道路整備の推進 ・国道10号の全線4車線化の早期完成の推進 ・長期未着手計画道路の見直し ・都市計画道路整備の推進 ・中部地域横断道路の整備促進(仮称)山田口・木田線の新設 ・始良地区松原から加治木地区須崎への橋りょう整備の調査研究 ・宇都トンネル、柊野線、木田橋整備の推進 ・岩原本通線の道路排水路整備の推進 ・始良駅前通線整備の推進 ・帖佐駅前の整備促進 ・道路パトロールの強化 ・橋りょう長寿命化修繕計画による橋りょう補修の計画的実施 (2) 公共交通網の維持・強化 ・駅舎及び駅前広場整備の検討 ・駅周辺の交通環境整備の推進 ・駅周辺及び鉄道駅等のバリアフリー対策の推進 ・案内看板・情報板整備の検討 ・公共交通機関の連携強化 ・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の実施 ・地域公共交通会議等による、地域の実情にあった公共交通の検討 ・住民ニーズに合った公共交通システムの拡充 (3) 情報通信基盤の整備と利用促進 ・地域情報化の推進 ・公共施設間の情報ネットワークの構築 ・ユキビタス社会への移行促進

2. 交通政策関連計画

(1) 始良都市計画 整備開発保全の方針

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成 28（2016）年 11 月 1 日
基本方針等	基本理念	自然豊かで快適なくらしを発信する県央都市 あいら
	基本方針	・誰もが安心、快適に暮らせる都市 ・活力を育み、発展する都市 ・歴史文化・自然環境を大切にしておかす都市 ・災害に強い安全な都市
交通施設の都市計画の決定の方針	交通体系整備の方針	(1) 自動車交通に対応した道路ネットワークの整備 ・都市活動の広域化にともなう、周辺都市との連携強化の必要性から、広域的な幹線道路の整備等により隣接市町との連絡機能の強化を図るため、通過交通と地区内発生交通との分離を図り、各道路の機能分担を明確にすることで、広域交通と都市内交通を適正に整序し、円滑化する幹線道路網の段階構成の構築を進める。 ・また、不足する機能に対しても適宜、整備を検討し、区域内における自動車交通の円滑な流れの確保を目指す。 ・特に市街地においては、道路整備が都市経済活動並びに防災上重要な課題となっており、面的整備計画等の整備など、都市の将来像を構成する区域・各所の位置づけや役割に適応した都市施設の見直しや適正配置を図り、快適で利便性の高い地域交通機能の確保を目指すとともに、広域道路網体系の整備を進める。 (2) 歩行者・自転車交通を支えるネットワークと交通環境の整備 ・幹線道路の整備により確保される歩行者・自転車等の空間や既存の歩道により公園・緑地や文教施設等の拠点を結ぶ歩行系ネットワークを形成する。 ・特に、河川、海岸線に沿った「水を活かしたネットワーク」、山の辺の軸を構成する「緑を活かしたネットワーク」、中心商業地の歩行空間の拡充を始めとする「中心市街地のネットワーク」の整備を重点的に進める。 ・また、施設整備にあたっては、高齢者等の交通弱者の施設利用、地域の美しさや自然環境への影響、ユニバーサルデザインに配慮した安全かつ快適な歩行者空間の形成に努める。 (3) 公共交通の整備 ・高齢社会においても、誰もが快適に街に出て活動ができるよう、鉄道・バス交通の利便性の向上を図る。 ・整備済の駅前広場の機能強化を図るとともに、JR 帖佐駅、JR 重富駅、JR 加治木駅北口の駅前広場の整備と鉄道南北の歩行者連絡機能の強化、駅周辺や商業拠点における駐車場、自転車駐車場の整備を進める。

(2) 始良市都市計画マスタープラン

項 目		内 容
計画期間等		基準年次：平成 24 年（2012）年 目標年次：平成 44 年（2032）年 計画期間 20 年
基本理念等	将来都市像	「自然豊かで快適なくらしを発信する県央都市 あいら」
	都市づくりの目標	・誰もが安全、快適に暮らせる都市 ・活力を育み、発展する都市 ・歴史文化・自然環境を大切にし、活かす都市
	人口	始良市のめざす将来人口：平成 44（2032）年 78,000 人
交通体系整備の方針	交通体系整備の目標	・周辺都市との連携の強化 ・地域の生活交通の利便性の向上 ・安全で豊かな歩行者空間づくり
	交通体系整備の基本方針	（1）自動車交通に対応した道路ネットワークの整備 ・適切な道路の段階構成と配置を計画し、未整備区間の整備や必要な交差点改良等を推進・促進するとともに、適切な維持・管理や計画的な修繕・管理を行います。また、必要に応じて都市計画道路網の見直しを進めます。 （2）歩行者・自転車交通を支えるネットワークと交通環境の整備 a. 水を活かしたネットワーク整備 ・河川、海等の水辺環境の保全、歩行路・広場等の整備を進めます。 b. 緑や歴史的資源を活かしたネットワーク整備 ・山の辺の環境軸を構成する総合運動公園、サボランドパーク始良等を結ぶ道路の機能強化等を進めます。また、大口筋龍門司坂等の整備や環境維持に努め、これらの緑や歴史的資源と触れあいながら散策できる歩行ルートの整備を進めます。 c. 中心市街地のネットワーク整備 ・建物のセットバックや交通規制等の手法も活用し、歩行者空間の豊富化に努めます。 （3）公共交通の整備 a. 鉄道及び路線バスの機能強化 ・通勤通学等に対応するため、鉄道運行ダイヤの改善等を促進し、駅構内跨線橋へのエレベーター設置等、誰もが使いやすい快適な駅舎や駅周辺環境整備を進めます。 ・高齢者や子ども等、誰もが安全・快適に鉄道駅や公共施設等に行けるよう、始良地域、加治木地域、蒲生地域を結ぶ循環バスの運行の継続・強化を図ります。なお、ニーズにあった路線とするよう協議会を組織し、定期的に検討します。

項 目		内 容																								
		・バス交通の快適化、バリアフリー化を実現するため、バスシェルターの整備や低床バスの導入等を促進します。 ・広域交流促進のため、大隅半島等を結ぶバスターミナル設置を検討します。 b. 交通結節点の機能の強化 ・整備済駅前広場の機能強化と JR 帖佐駅等の未整備の駅前広場の整備を図り、JR 加治木駅北口等において駅前広場の設置について検討し、その整備に努めます。なお、機能の強化や整備にあたっては、本市の歴史が感じられる工夫に努めます。 ・鉄道を横断する歩行者の安全な連絡確保に努めます。 ・駅前広場周辺や商業・生活拠点等において、駐車場の整備を推進します。 c. 港の機能維持等 ・加治木港については、臨港地区の漁港区、商港区を物流及び産業の拠点として整備を促進するとともに、多様な活用について検討・促進します。 ・重富漁港については、沿岸漁業の拠点港として整備を促進するとともに、海洋性レジャー港としての可能性等、多様な活用について検討・促進します。																								
地域別の構想	地区の街づくりの構想	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域</th><th>地 区</th><th>地区のまちづくりの目標</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">始良地域</td><td>1 始良東部地区</td><td>県央の地の利を活かした広域交流拠点として、賑わいとふれあいがあるまち</td></tr> <tr> <td>2 始良南部地区</td><td>良好な住環境と自然の潤いを活かして、心豊かな暮らしと地域の絆を育むまち</td></tr> <tr> <td>3 始良中西部地区</td><td>都市と中山間地域の中継地区として、豊かな食を供給し快適な暮らしを育むまち</td></tr> <tr> <td>4 始良北部地区</td><td>森の恵みと人の温もりに包まれた、都市と農村の交流を育むまち</td></tr> <tr> <td rowspan="3">加治木地域</td><td>5 加治木東部地区</td><td>伝統・歴史・文化と文教施設を活かして、新たな交流文化を創造する心安らぐまち</td></tr> <tr> <td>6 加治木西部地区</td><td>残された自然環境や地域施設が調和した、人・地域・企業が協調し伸びゆくまち</td></tr> <tr> <td>7 加治木北部地区</td><td>豊かな自然環境と交流施設に恵まれた、いこいのある暮らしと生涯活動を育むまち</td></tr> <tr> <td rowspan="2">蒲生地域</td><td>8 蒲生南部地区</td><td>歴史文化資源と調和した田園都市として、おもてなしとゆとりある空間を感じられるまち</td></tr> <tr> <td>9 蒲生北西部地区</td><td>色彩豊かな里山の地域資源の中で、生き生きとした暮らしを守り営むまち</td></tr> </tbody> </table>	地域	地 区	地区のまちづくりの目標	始良地域	1 始良東部地区	県央の地の利を活かした広域交流拠点として、賑わいとふれあいがあるまち	2 始良南部地区	良好な住環境と自然の潤いを活かして、心豊かな暮らしと地域の絆を育むまち	3 始良中西部地区	都市と中山間地域の中継地区として、豊かな食を供給し快適な暮らしを育むまち	4 始良北部地区	森の恵みと人の温もりに包まれた、都市と農村の交流を育むまち	加治木地域	5 加治木東部地区	伝統・歴史・文化と文教施設を活かして、新たな交流文化を創造する心安らぐまち	6 加治木西部地区	残された自然環境や地域施設が調和した、人・地域・企業が協調し伸びゆくまち	7 加治木北部地区	豊かな自然環境と交流施設に恵まれた、いこいのある暮らしと生涯活動を育むまち	蒲生地域	8 蒲生南部地区	歴史文化資源と調和した田園都市として、おもてなしとゆとりある空間を感じられるまち	9 蒲生北西部地区	色彩豊かな里山の地域資源の中で、生き生きとした暮らしを守り営むまち
地域	地 区	地区のまちづくりの目標																								
始良地域	1 始良東部地区	県央の地の利を活かした広域交流拠点として、賑わいとふれあいがあるまち																								
	2 始良南部地区	良好な住環境と自然の潤いを活かして、心豊かな暮らしと地域の絆を育むまち																								
	3 始良中西部地区	都市と中山間地域の中継地区として、豊かな食を供給し快適な暮らしを育むまち																								
	4 始良北部地区	森の恵みと人の温もりに包まれた、都市と農村の交流を育むまち																								
加治木地域	5 加治木東部地区	伝統・歴史・文化と文教施設を活かして、新たな交流文化を創造する心安らぐまち																								
	6 加治木西部地区	残された自然環境や地域施設が調和した、人・地域・企業が協調し伸びゆくまち																								
	7 加治木北部地区	豊かな自然環境と交流施設に恵まれた、いこいのある暮らしと生涯活動を育むまち																								
蒲生地域	8 蒲生南部地区	歴史文化資源と調和した田園都市として、おもてなしとゆとりある空間を感じられるまち																								
	9 蒲生北西部地区	色彩豊かな里山の地域資源の中で、生き生きとした暮らしを守り営むまち																								

3. その他関連プロジェクト

(1) 始良市観光基本計画「観光おもてなし計画」

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成 26（2014）年 3 月 計画期間：平成 26（2014）年～平成 30（2018）年（5 ヶ年）
基本方針等	基本理念	おもてなしの心あふれ「本物」が光るまちづくり ～ともに磨き、創ろう光り輝く「あいら観光」の魅力～
	基本方針 基本施策	1. 市の観光資源を観て、体験してもらう 多様な素材に磨きをかけ、資源としての魅力向上に加え、歴史的なつながりやそれに基づくストーリーを活かす。市内に点在する資源をつなげるブランディング。 2. 人が活躍できるプロセスづくり 「人」を軸に、活動する人たちの多様な思いを共有する仕組みをつくり、市民ひとり一人が観光振興に参画できる場をつくる。また、地域と連携し、共感できる方向性を生み出す。 3. 戦略的な情報共有と広域連携 情報を一元化し、さまざまなツールやメディアを活用。ターゲットごとに情報発信する。また、広域連携やテーマ別連携の際の市のポジションを明確にし、プランニングや PR を実行する。 4. 観光関係事業者などの育成と連携 市内の観光関係者のスキルアップをはかり、経済効果を生む。既存の支援事業は効果を検証し、主体的で持続性のある活動を促す。
	重点プロジェクト	● 市民主体のおもてなしの仕組みづくり ① 始良市のことを学ぶ場づくり ② おもてなしのすそ野の拡大 ③ 観光関連事業者・団体の強化 ● 多様な観光メニューづくり ① ターゲットを踏まえた観光メニューづくり ② 始良市の魅力を再発見できる記念イベントの企画 ③ 豊富な観光資源や地理的特性を活かした観光ルート・コースの設定 ● 観光拠点施設づくり ① 市内の観光拠点機能の強化 ② 観光地として必要な環境整備

III. 地域公共交通体系の整理

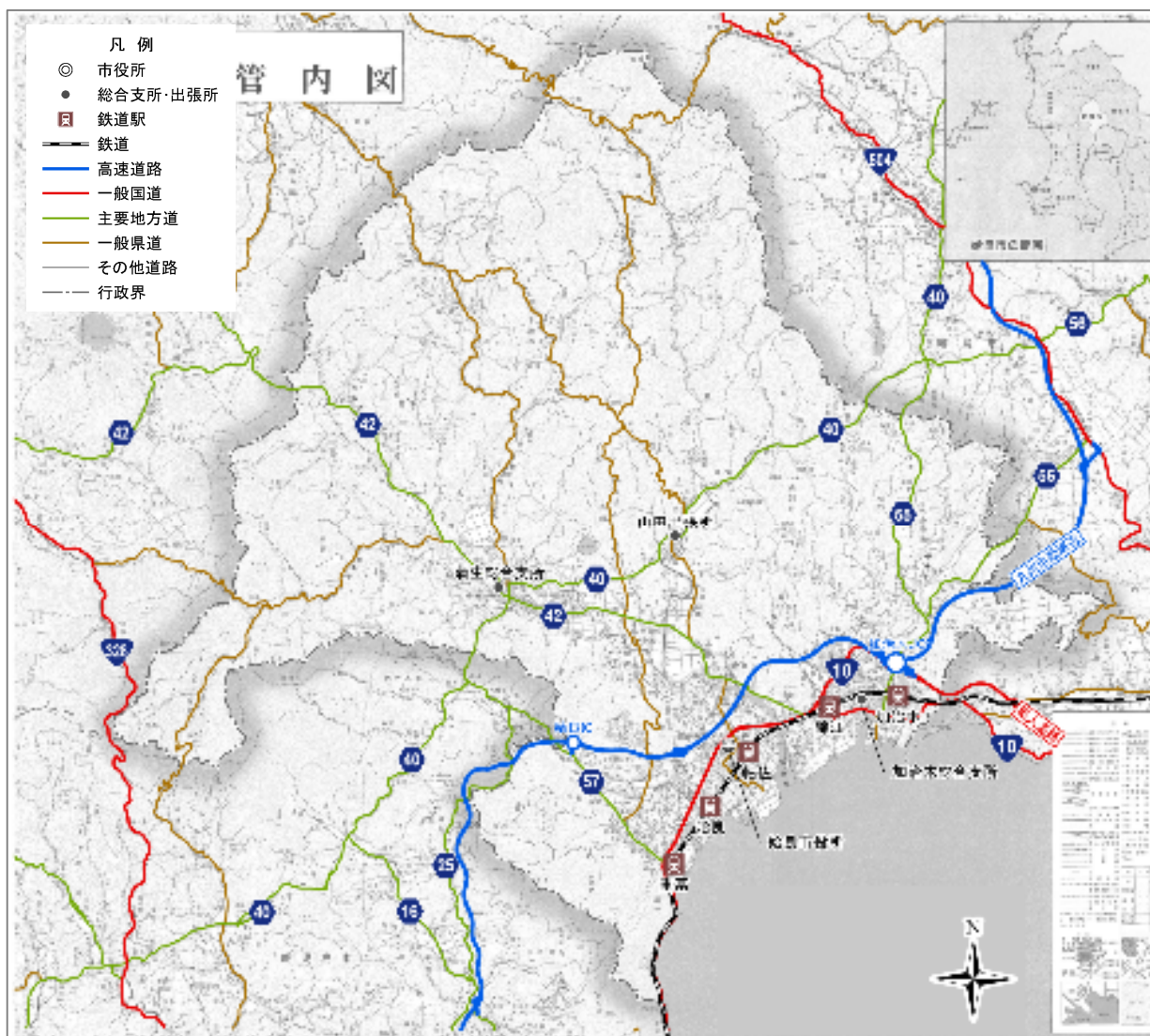
1. 道路・交通網

本市には、市南部を東西方向に、東部の霧島市、南西部の鹿児島市を結んで JR 九州の日豊本線が横断しており、市内には 5 つの駅が所在しています。

道路は、鉄道と同様に、市南部を横断して九州自動車道および隼人道路や一般国道 10 号が走っており、市内には 2 箇所のインターチェンジがあります。

主要地方道の多くが国道 10 号から放射状に延びており、それらを補完するように一般県道が配置されています。主要地方道 40 号（伊集院蒲生溝辺線）が国道 10 号に並行して市の中央部を東西に走り、放射状に走る主要地方道等とともに幹線道路網を形成しています。

県道の改良率は約 70% に留まっており、特に山間部を走る一般県道はカーブ区間や狭隘箇所が多い路線もみられます。



図Ⅲ-* 道路・交通網

資料：国土数値情報

◆道路の状況

(単位:m)

	区分	路線数	実延長	改良済延長	未改良延長	改良率
一般道	国道	1	15,645	15,645	0	100.0%
	県道	16	120,797	84,291	36,506	69.8%
	市道	1,526	702,721	438,149	264,572	62.4%
高速道路	九州自動車道	1	13,499	13,499	0	100.0%
	隼人道路	1	1,217	1,217	0	100.0%

平成26年4月1日現在

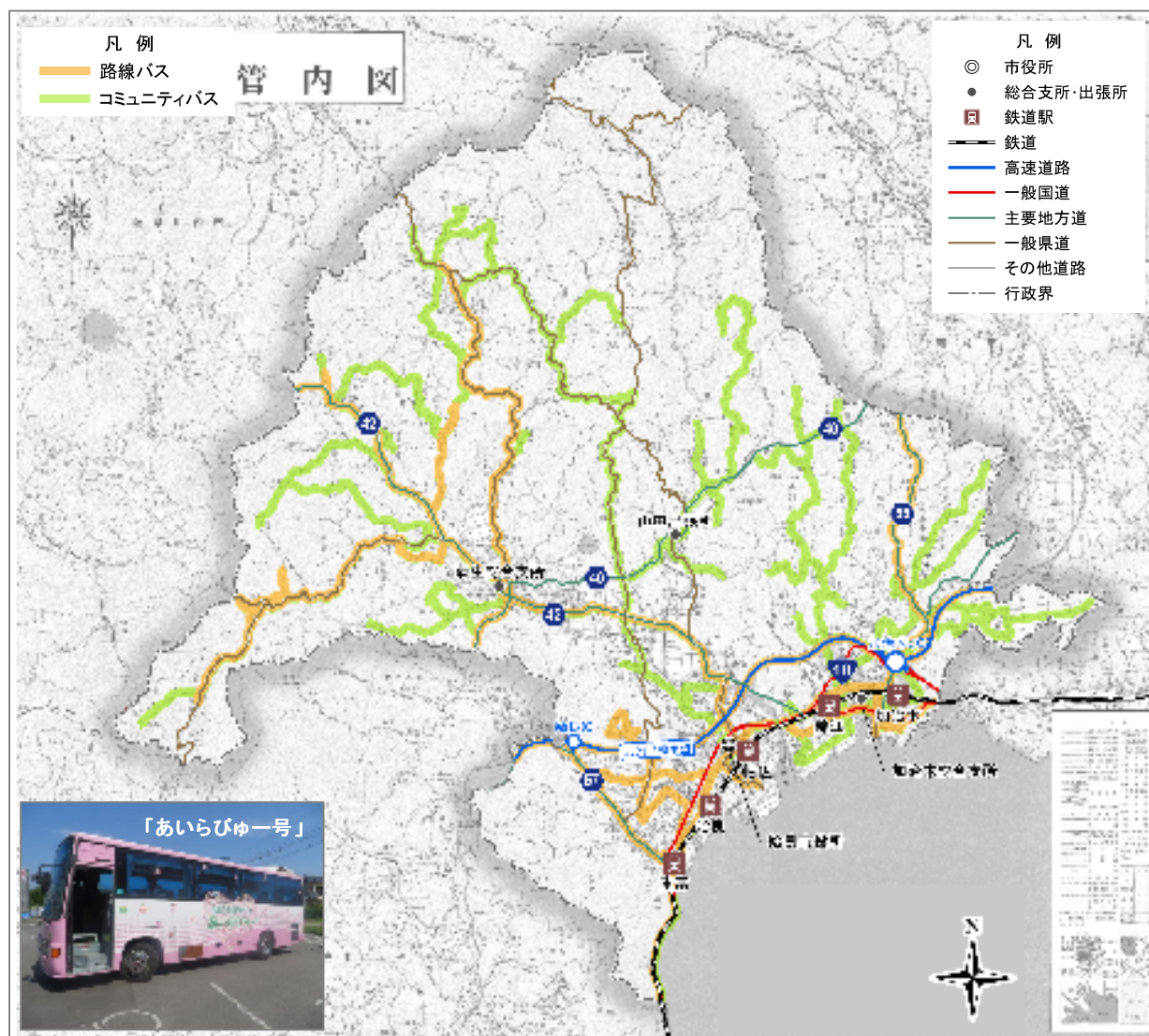
資料:土木課、県始良・伊佐地域振興局建設部、西日本高速道路㈱

2. 公共交通体系

本市の路線バスは、南国交通、鹿児島交通、三州自動車が運営する路線があり、国道10号を經由して鹿児島市や霧島市方面を結ぶ路線が主体となっています。また、南国交通は、中心部と蒲生方面との路線や市北部への路線等をつなぐバス路線を運営しています。

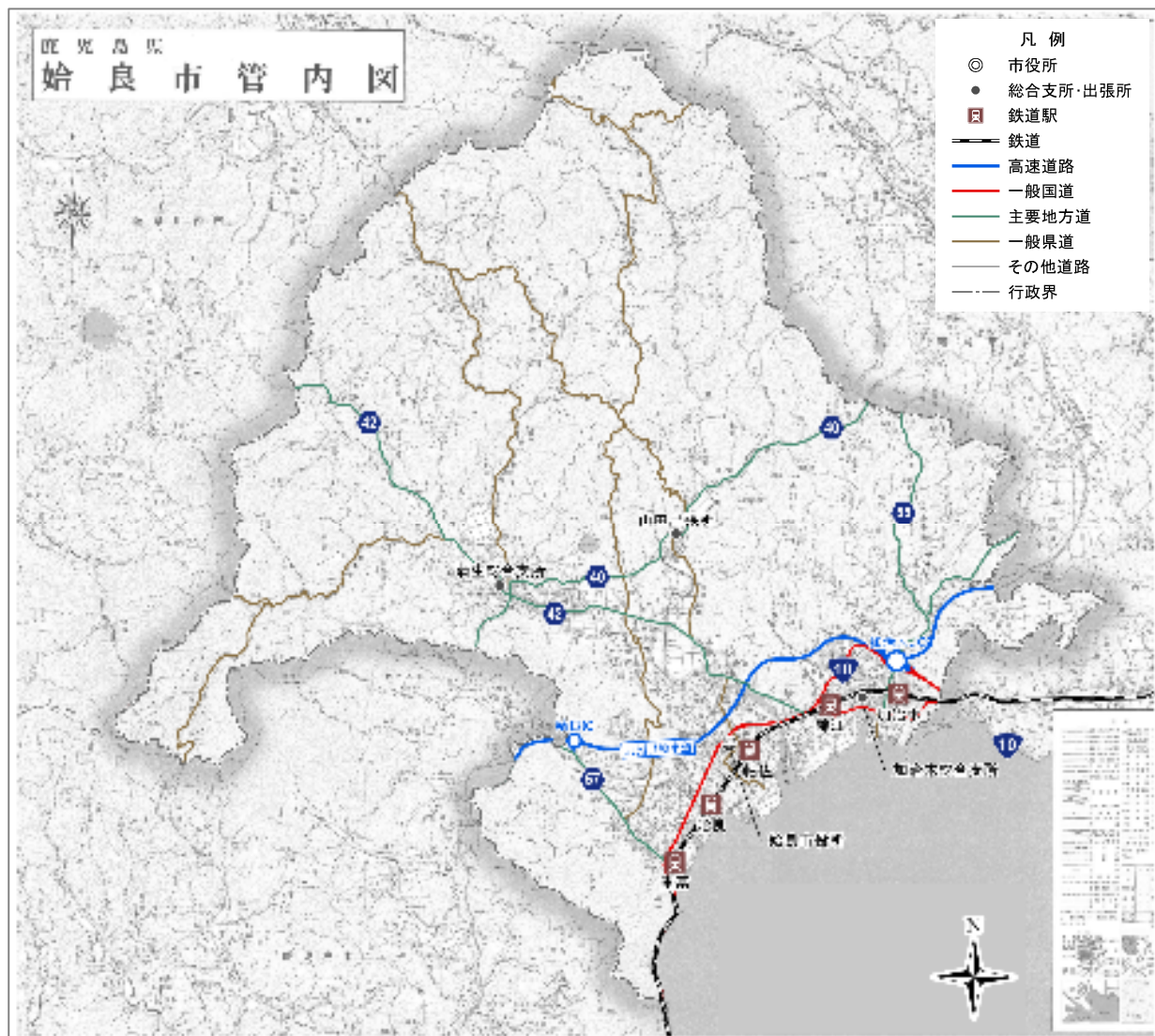
旧町で運行されていたコミュニティバスが合併後も運行されており、加治木地域では、日本山や小山田などの郊外部と市街地を結んでいます。始良地域では、帖佐駅と木津志、北山診療所を結ぶ帖佐木津志線と、帖佐駅から船津・春花を結ぶ帖佐春花線の2路線が運行されています。蒲生地域では、かつてのJR九州バス蒲生町駅跡を拠点として町内を循環する6コースでコミュニティバスが運行されています。

また、九州新幹線鹿児島ルート全線開通に合わせて平成23(2011)年3月12日から、鹿児島中央駅を発着して本市内を周遊する観光バス「あいらびゅ一号」が運行されています。季節に応じてコースを変えながら本市内の各観光名所を循環しています。



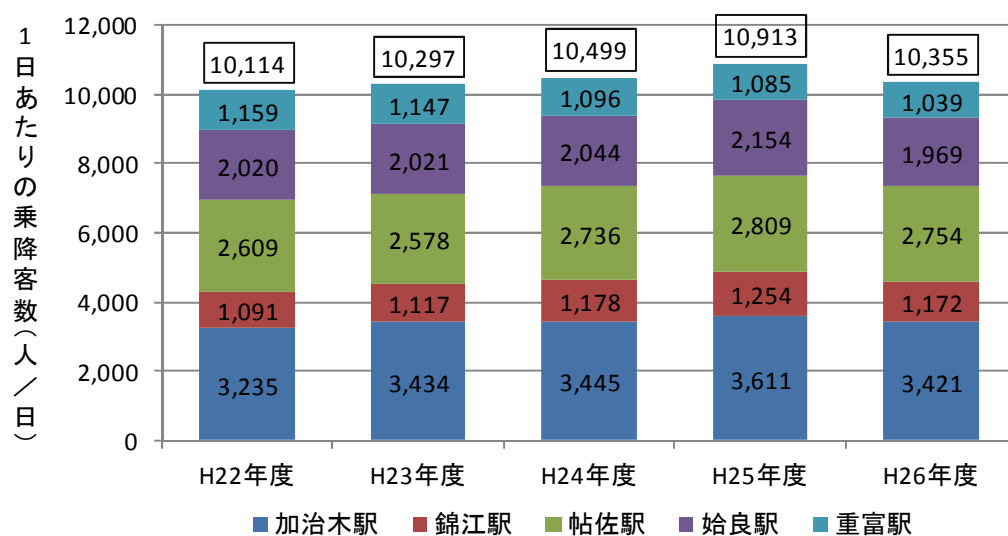
資料：国土数値情報

図Ⅲ-* 公共交通の運行状況（全体）



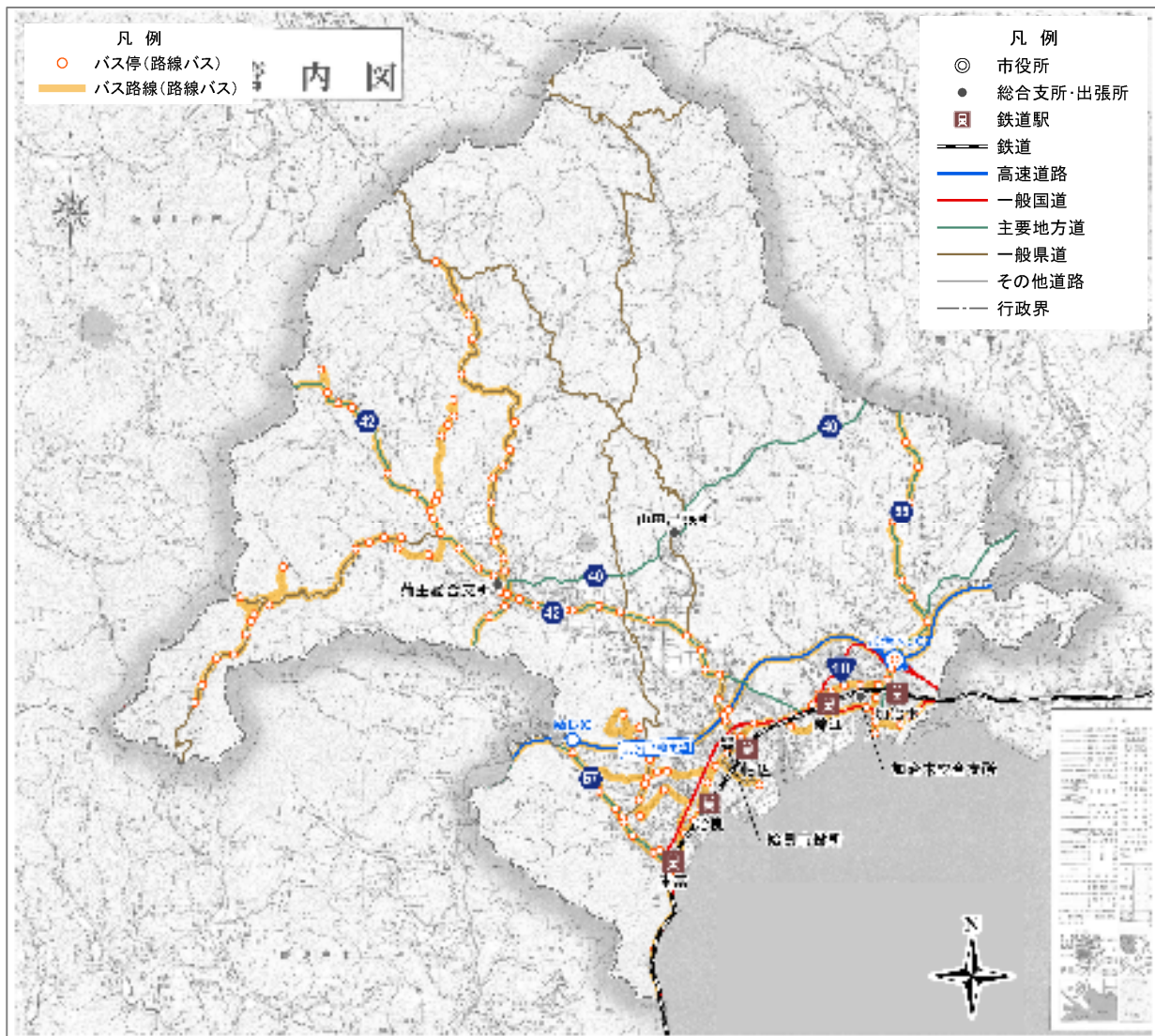
図Ⅲ-* 公共交通の運行状況（鉄道）

資料：国土数値情報



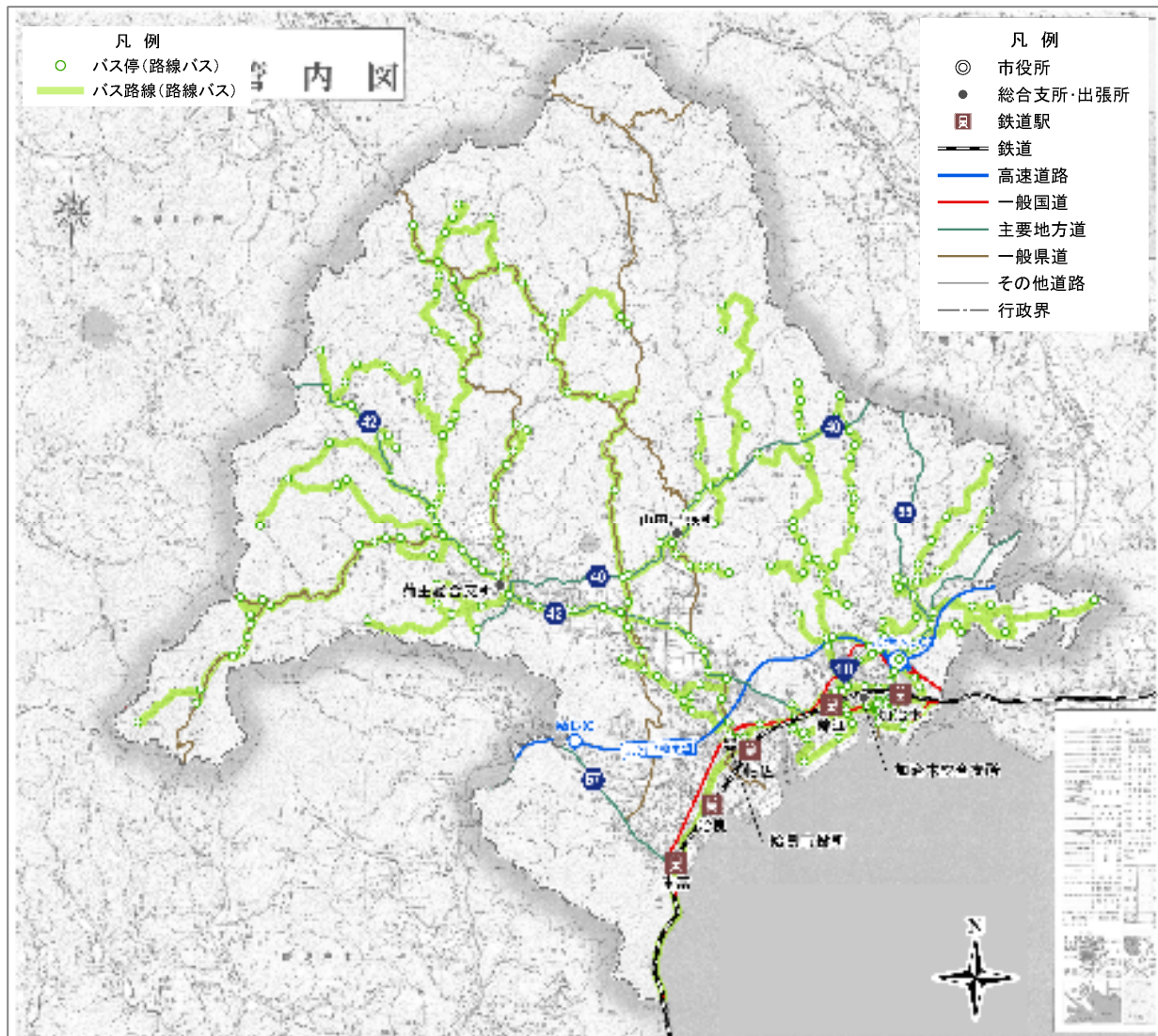
図Ⅲ-* 公共交通の利用者数の推移（鉄道）

資料：始良市の統計（平成27年度版）



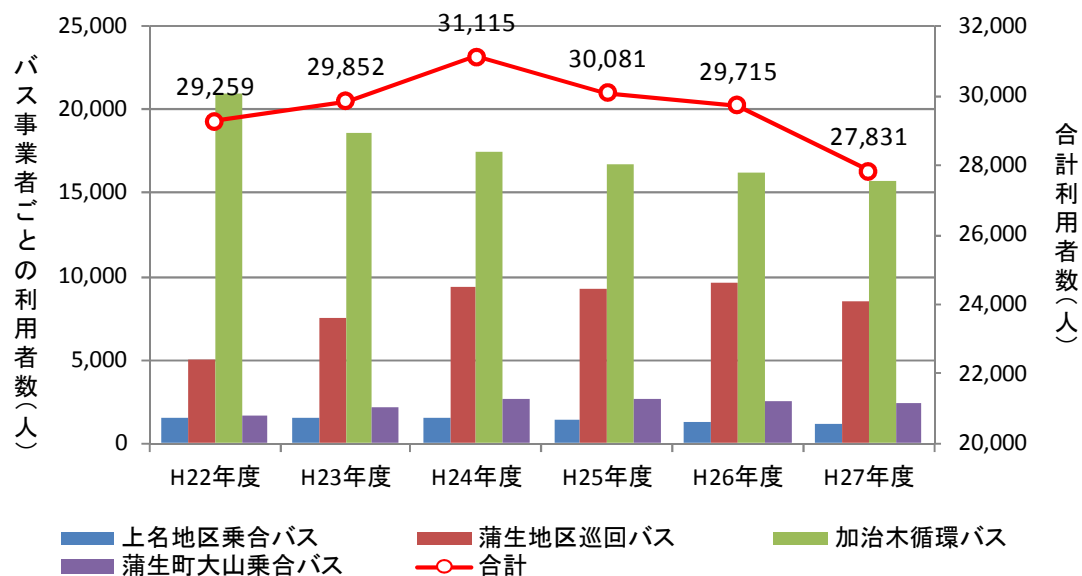
資料：国土数値情報

図Ⅲ-* 公共交通の運行状況（路線バス）



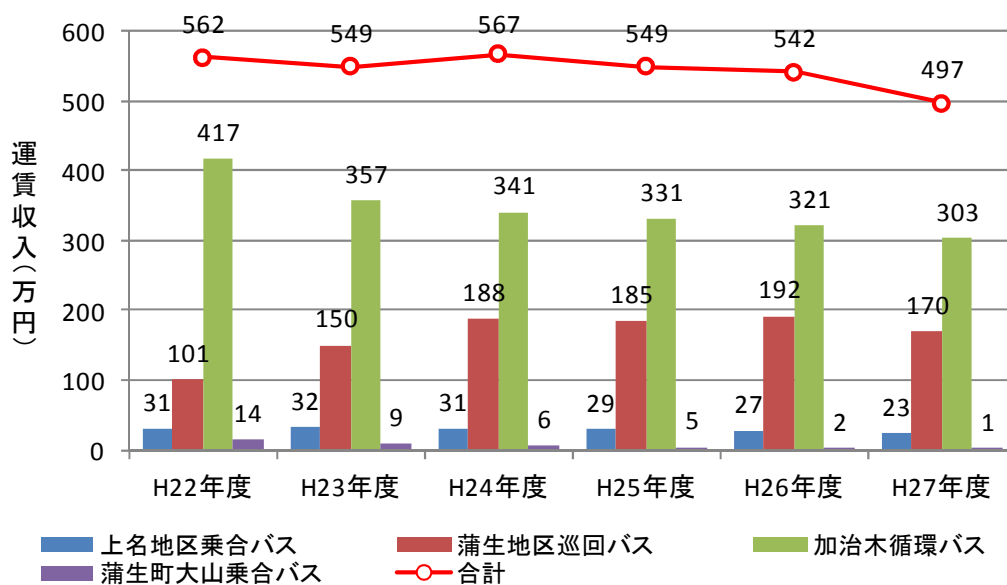
資料：国土数値情報

図Ⅲ-* 公共交通の運行状況（コミュニティバス）



図Ⅲ-* 公共交通の利用者数の推移（コミュニティバス）

資料：庁内資料



図Ⅲ-* 公共交通の運賃収入の推移（コミュニティバス）

資料：庁内資料