

始良市地域公共交通計画

令和 4 年 3 月

始良市

- 目 次 -

I はじめに

1. 計画策定の背景	1
2. 計画策定の目的	1
3. 計画の位置づけ	2

II 現状分析

1. 概況	3
2. 人口	4
3. 公共施設	10
4. 医療施設	11
5. 商業施設	13
6. 通勤・通学者数	14
7. 観光	15
8. 教育	16
9. 地域コミュニティ	17

上位関連計画

1. 市の上位関連計画	18
2. 交通政策関連計画	19
3. その他関連プロジェクト	24

地域公共交通体系

1. 道路・交通網	25
2. 地域公共交通の運行体系	26
3. 地域公共交通の運行状況	27

地域公共交通計画

1. 地域公共交通の現状	47
2. 地域公共交通の課題	56
3. 地域公共交通の基本的な方針	69
4. 地域公共交通体系の将来像	70
5. 計画の区域	72
6. 計画の期間	72
7. 計画の目標	73
8. 目標達成に向けた施策・事業	80
9. 目標達成に向けたマネジメント	86

参考資料

1. 市民アンケート	参考-1
2. 施設利用者アンケート	参考-23
3. 乗り込み調査	参考-35
4. 乗合タクシー利用者調査	参考-62
5. 高校生アンケート	参考-71
6. 事業者ヒアリング調査	参考-79

I はじめに

1. 計画策定の背景

始良市（以下、「本市」という。）では、平成 29 年 3 月に将来にわたり持続可能な地域公共交通体系の実現に向けて、「始良市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」という）を策定し、将来像の実現に向けた施策・事業に取り組んできました。

また本市では、平成 31 年 3 月に策定した「第 2 次始良市総合計画」において、「可能性全開！夢と希望をはぐくむ まちづくり～ひとりひとりが主役 住みよい県央都市 あいら～」をまちづくりの基本理念として掲げ、本市の将来像を描いております。中でも、本市の将来像として掲げる「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」や「快適で暮らしやすいまち」は、「安心して生活することができる地域福祉の推進」、「快適な交通環境の整備・充実」、及び「公共交通網の維持・強化」に関わる施策として、本市の中心的な施策となります。さらには、同年には「始良市立地適正化計画」を策定し、20 年間のまちの将来像を見据え、まちづくりと地域公共交通が連携した、快適で暮らしやすいまちとして、各地域（校区）など複数の拠点（多極）を最適な公共交通網（ネットワーク）で結んでいく「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指しているところです。

本市の交通環境におきましては、平成 28 年における大型商業施設の新規開業や令和 3 年に全面開通した桜島 SA におけるスマートインターチェンジの設置等により、都市基盤と交通インフラの整備により急速に変化した状況です。また、本市は、県内主要都市に隣接するという地理的条件や交通の利便性に優れていることもあり、交通環境に恵まれた地域です。

公共交通環境においては、本市には JR 日豊本線の 5 駅が位置していることや路線バス及びコミュニティバス等により市内の移動の大部分は、概ね公共交通によりカバーされている状況と言えます。これらの公共交通サービスは、市民の日常生活に必要な不可欠な移動手段となっています。しかし、自家用車への依存が高いことによる公共交通の相対的な位置づけの低下、ライフスタイルの変化に伴う市民ニーズの変化、及び中山間地域の高齢化や過疎化等の要因により、公共交通の利用者は減少の一途を辿っている状況です。

そこで、本市では、従前計画の基本方針などを踏まえつつ、まちづくり、教育、医療・福祉、及び観光等の多角的な観点から、公共交通が果たすべき役割等を明確にすることを目的とする「地域公共交通計画（マスタープラン）」（以下、「本計画」という。）を策定しました。

2. 計画策定の目的

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年 5 月 25 日法律第 59 号、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するために法律を一部改正（令和 2 年 11 月 27 日施行））、及び「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、市民へ提供する公共交通サービスを維持・向上させ、高齢者の生きがいづくりや校区コミュニティの活性化など、本市としての魅力を高めていくための取組を推進し、さらに、あらゆる世代のライフスタイルや移動ニーズの変化を考慮した地域公共交通サービスの提供に資するよう、計画を策定します。

3. 計画の位置づけ

本計画は、本市の総合的・長期的な計画である「第2次始良市総合計画」に基づくもので、本市が取り組む様々な計画を踏まえた上で、まちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通の構築に向けて一体的に取り組むことを目的に策定します。

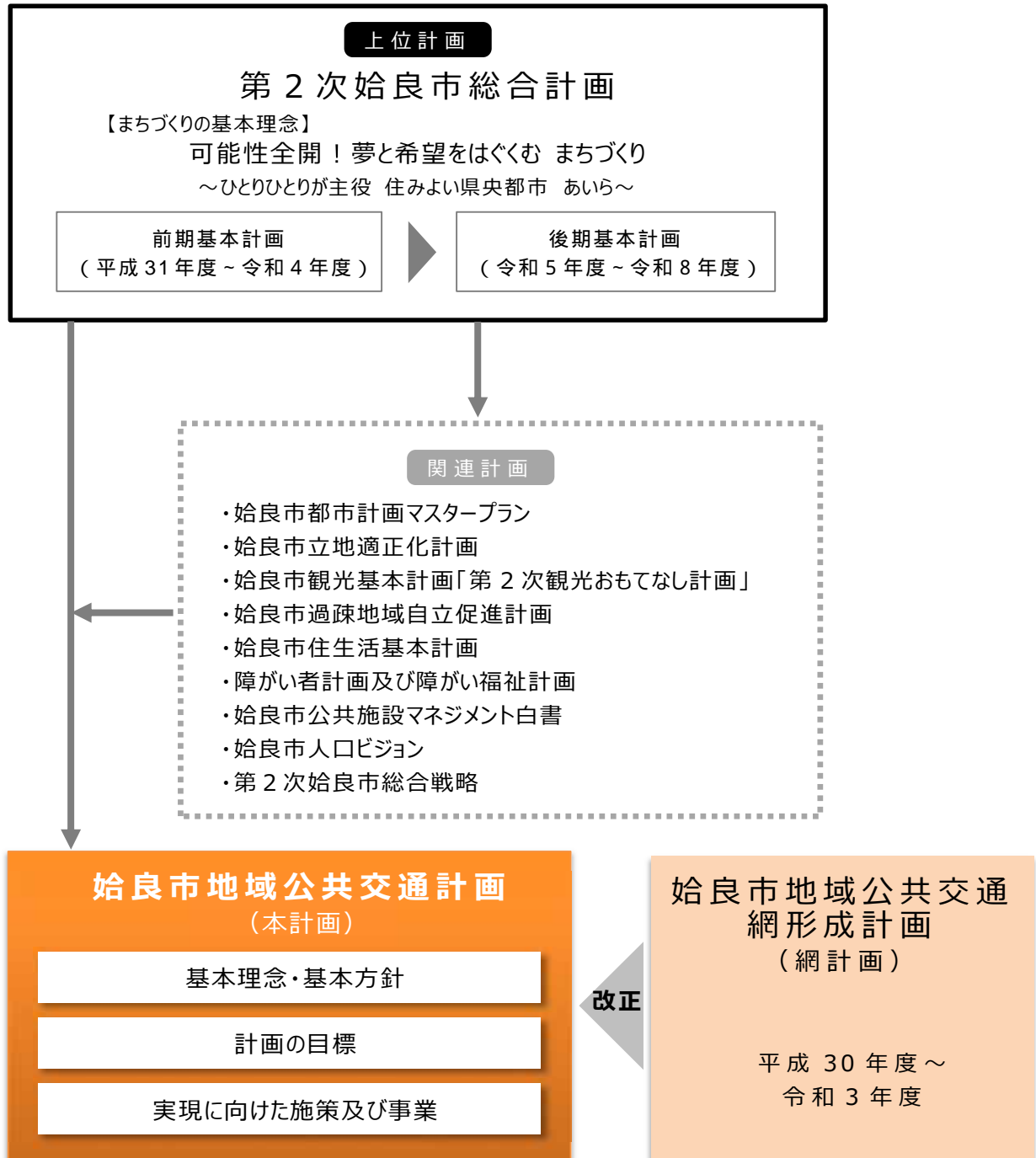


図 I -1 始良市地域公共交通計画の位置づけ

II 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、鹿児島県のほぼ中央部にあり、南を鹿児島（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（702.9m）や矢止岳（669.7m）等の標高が 500m を超える山々が連なり、鹿児島（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。

鹿児島（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 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、県道伊集院蒲生溝辺線、県道川内加治木線や県道栗野加治木線等が通じていますが、南部平野地帯に比べると公共交通による移動手段が少なく、高齢化等により過疎化が進展している状況にあります。



図 II - 1 概況図

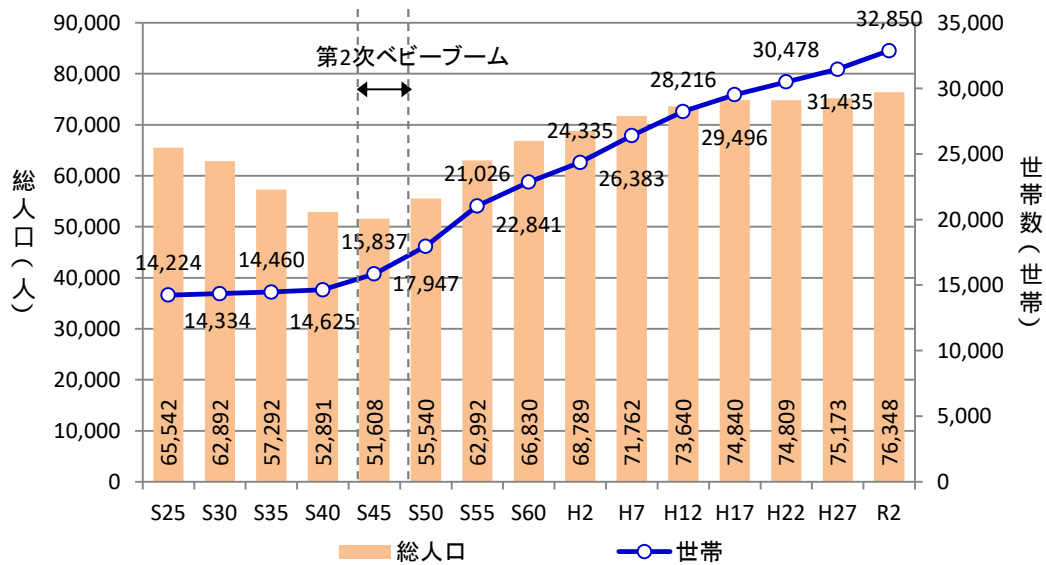
2.人口

(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^{注1}により昭和 45 (1970) 年以降増加に転じ、令和 2 年 (2020) 年には 76,348 人と 1.48 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 (593,128 人)、霧島市 (123,125 人)、鹿屋市 (101,096 人)、薩摩川内市 (92,403 人) に次ぐ 5 番目で、前回調査時から人口が増加している県内市町村の 2 自治体^{注2}のうちの一つとなっています。
- ・世帯数は、昭和 25 (1950) 年以降増加が続いており、令和 2 年 (2020) 年の国勢調査では 32,850 世帯となり、昭和 45 (1970) 年 (15,837 世帯) の 2.07 倍と人口を上回る増加率となっています。



資料：国勢調査

図 II - 2 人口の推移

注 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。

注 2：前回調査の平成 27 (2015) 年からの 5 年間で人口が増加したのは 2 市町で、最も増加率が高いのは始良市の 1.6% 増、次いで龍郷町 (0.2%) 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^{注3}の割合は増加が続いており、令和2（2020）年には31.4%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^{注4}、平成12年では超高齢社会^{注4}の割合を超えています。
- ・一方で、年少人口、生産年齢人口^{注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。
- ・令和2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^{注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4.2ポイント低く、老年人口は3.4ポイント高くなっています。

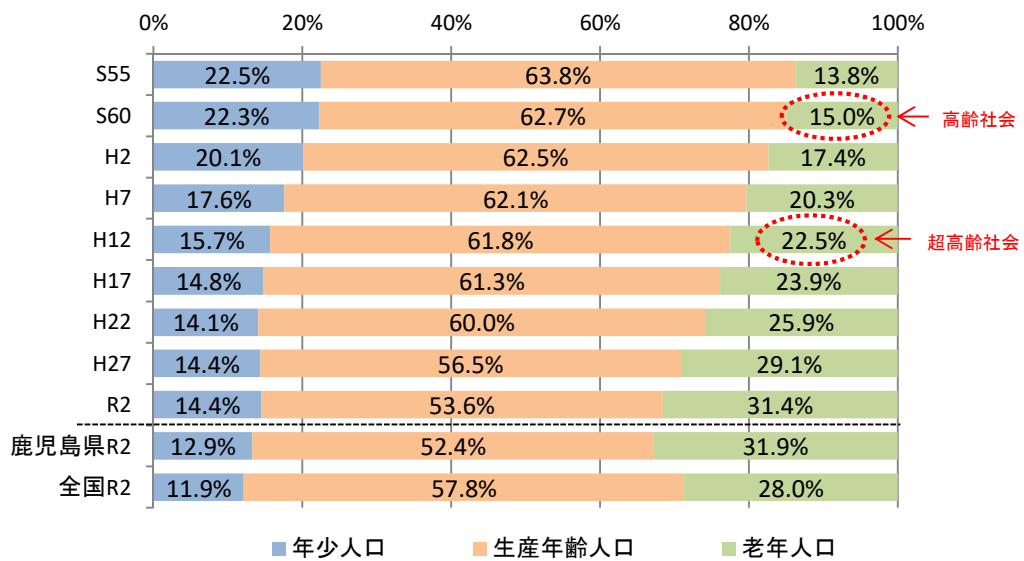


図 II - 3 年齢3区分別人口構成の推移

資料：国勢調査

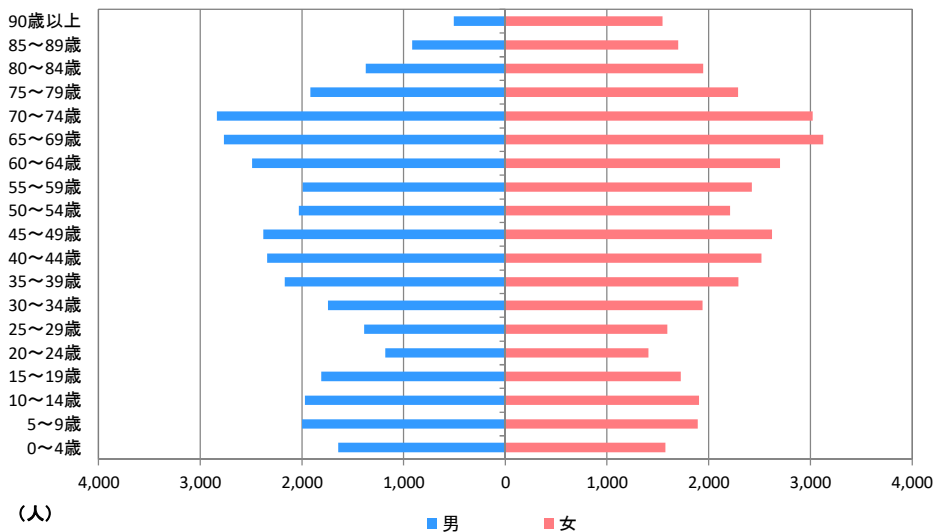


図 II - 4 令和2年人口ピラミッド

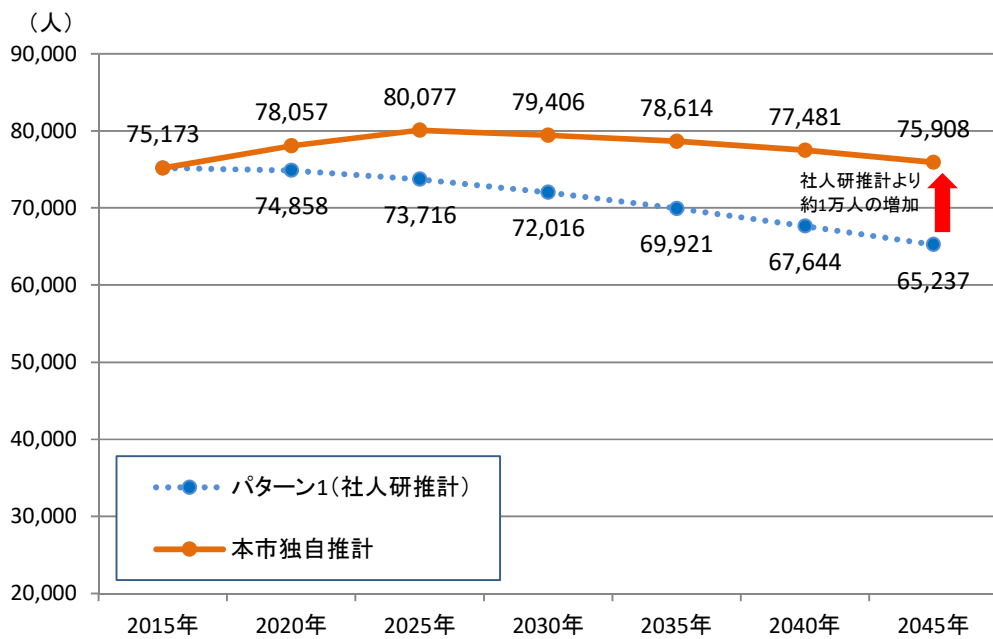
資料：国勢調査

注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

注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 27（2010）年の 75,173 人から令和 27（2045）年の 65,237 人へと 30 年間で 16% 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。
- ・本市独自の推計^{注5}では、令和 27（2045）年に 75,908 人、30 年間で 1.0%の増加と推計されていますが、人口がピークとなる令和 7 年（2025）年以降、減少傾向と推計されています。
- ・高齢化率は令和 27（2045）年で 32.6%と推計されています。



資料：始良市人口ビジョン

図 II - 5 将来人口の推計

表 II - 1 将来推計人口の比較

推計方法		年		2015年		2045年		総人口差	減少率
		2015年	2045年	総人口	高齢化率	総人口	高齢化率		
始良市独自	始良市	75,173	29.1%	75,908	32.6%	735	1.0%		
	全国	127,095	26.6%	106,421	36.8%	▲ 20,674	16.3%		
社人研推計	始良市	75,173	29.2%	65,237	38.9%	▲ 9,936	13.2%		
	全国	127,095	26.6%	106,421	36.8%	▲ 20,674	16.3%		

注：全国の総人口の単位は千人

資料：始良市人口ビジョン

注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の。

(2) 人口分布

国土数値情報^{注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 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伸びる県道伊集院蒲生溝辺線や県道川内加治木線、県道栗野加治木線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伸びる県道川内加治木線の沿線は、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、上記の幹線道路に接続する県道下手山田帖佐線、県道浦蒲生線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。

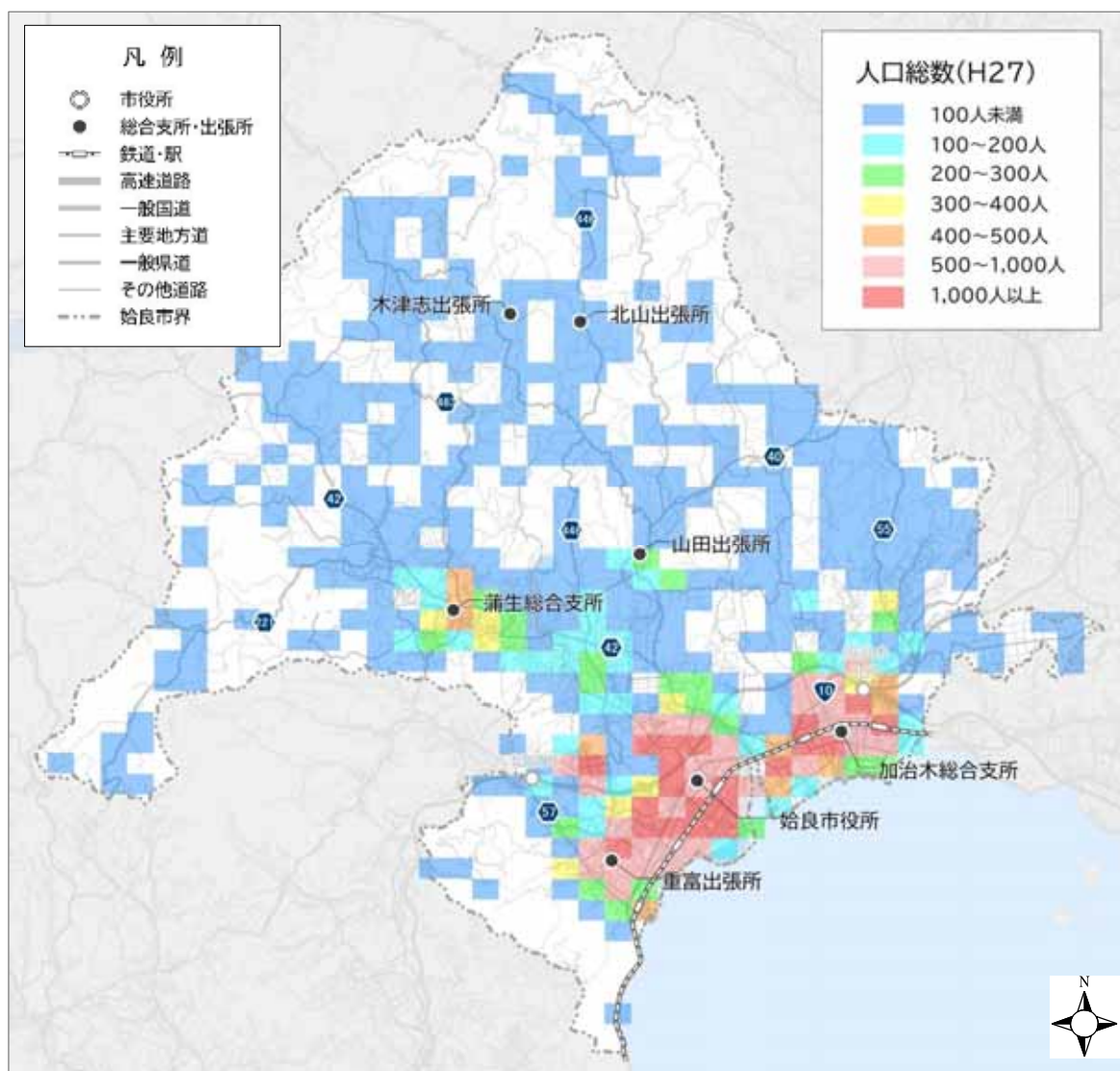


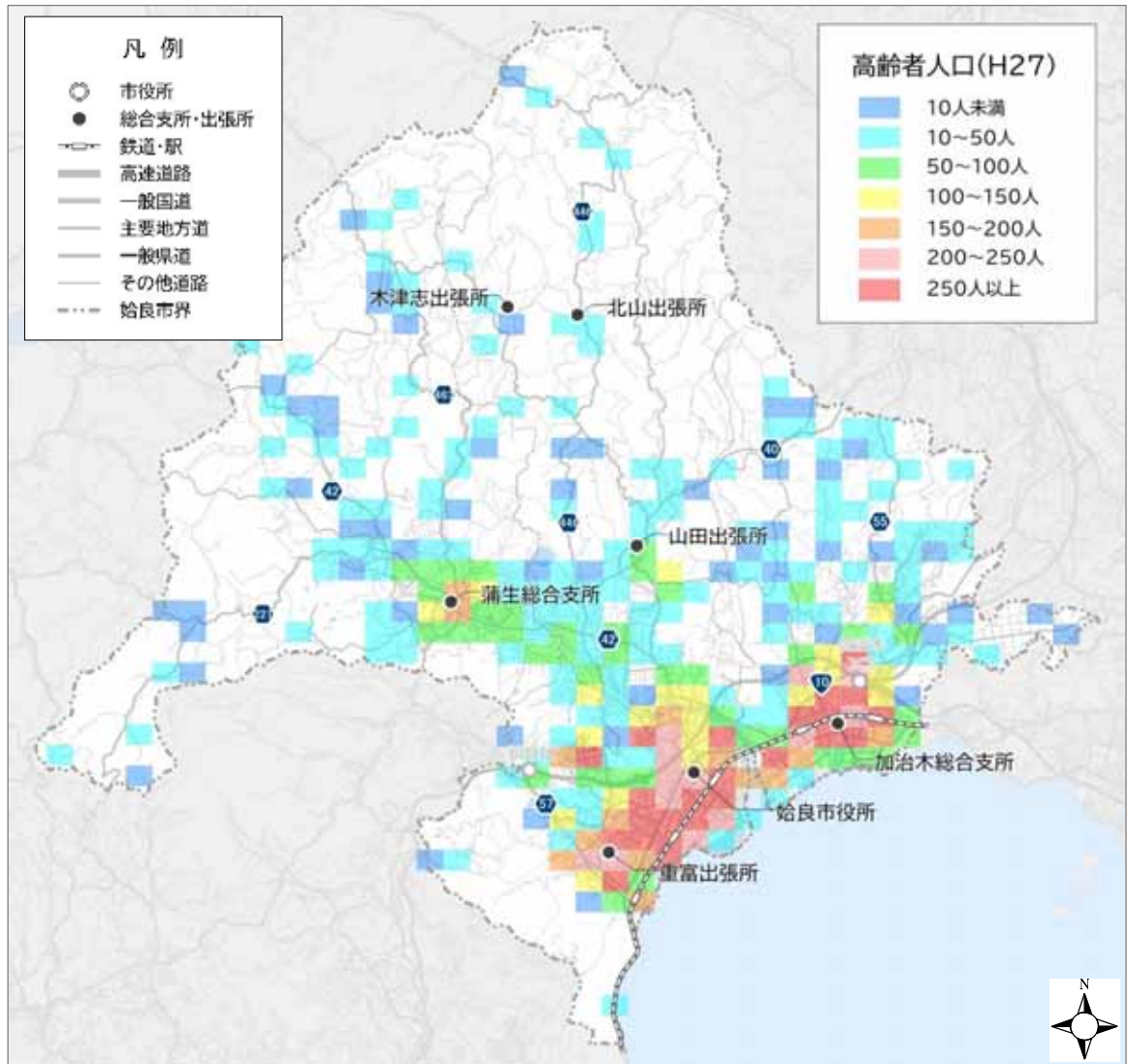
図 II - 6 人口分布 (H27)

資料：国土数値情報

注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(地理情報システム)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。

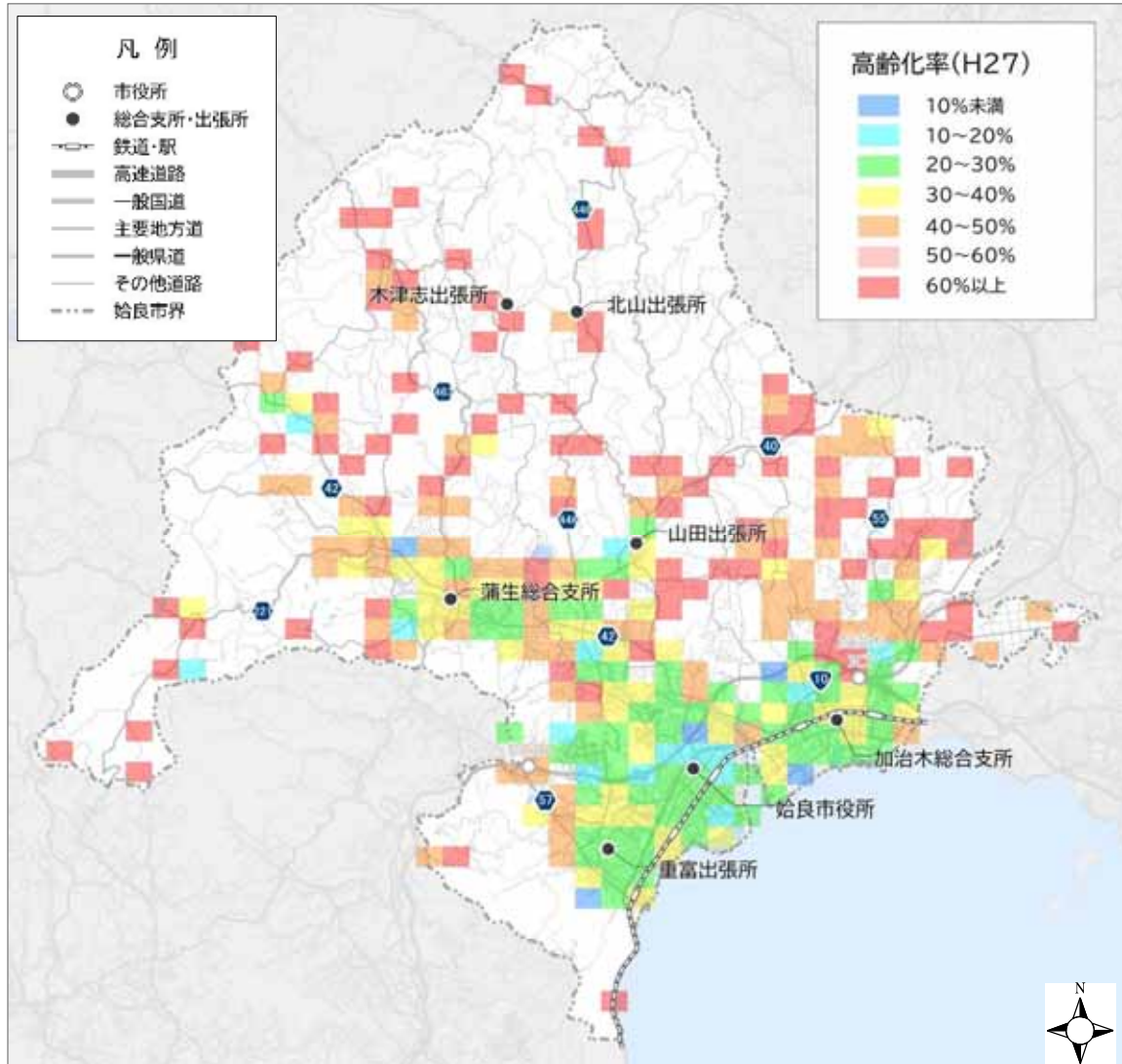
②高齢者の人口分布

- ・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 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、県道伊集院蒲生溝辺線や県道川内加治木線、県道栗野加治木線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、高齢化率は高くなっています。



資料：国土数値情報

図 II - 7 高齢者人口分布 (H27)

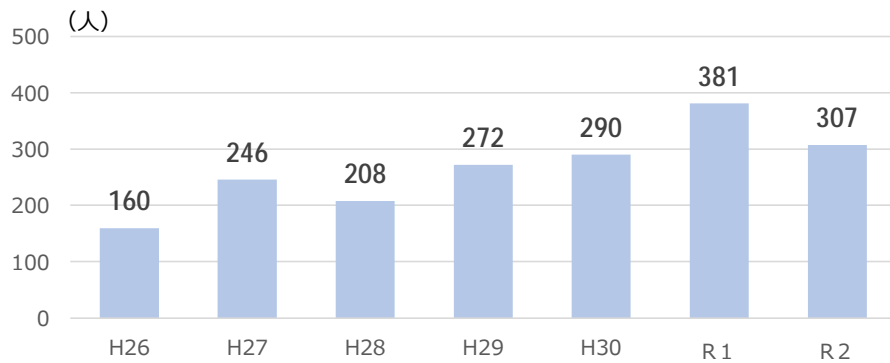


資料：国土数値情報

図Ⅱ-8 高齢化率の分布（H27）

③ 運転免許返納者数の推移

・高齢者の運転免許返納者数を見ると、令和元年度以降は、年間300人以上が返納している結果となっています。



資料：庁内資料

図Ⅱ-9 65歳以上高齢者の運転免許返納者数の推移

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 号の沿線には市役所本庁舎等の行政施設のほか、図書館等の文化施設も立地しています。

中山間地域においては県道川内加治木線や県道下手山田帖佐線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：始良市HP

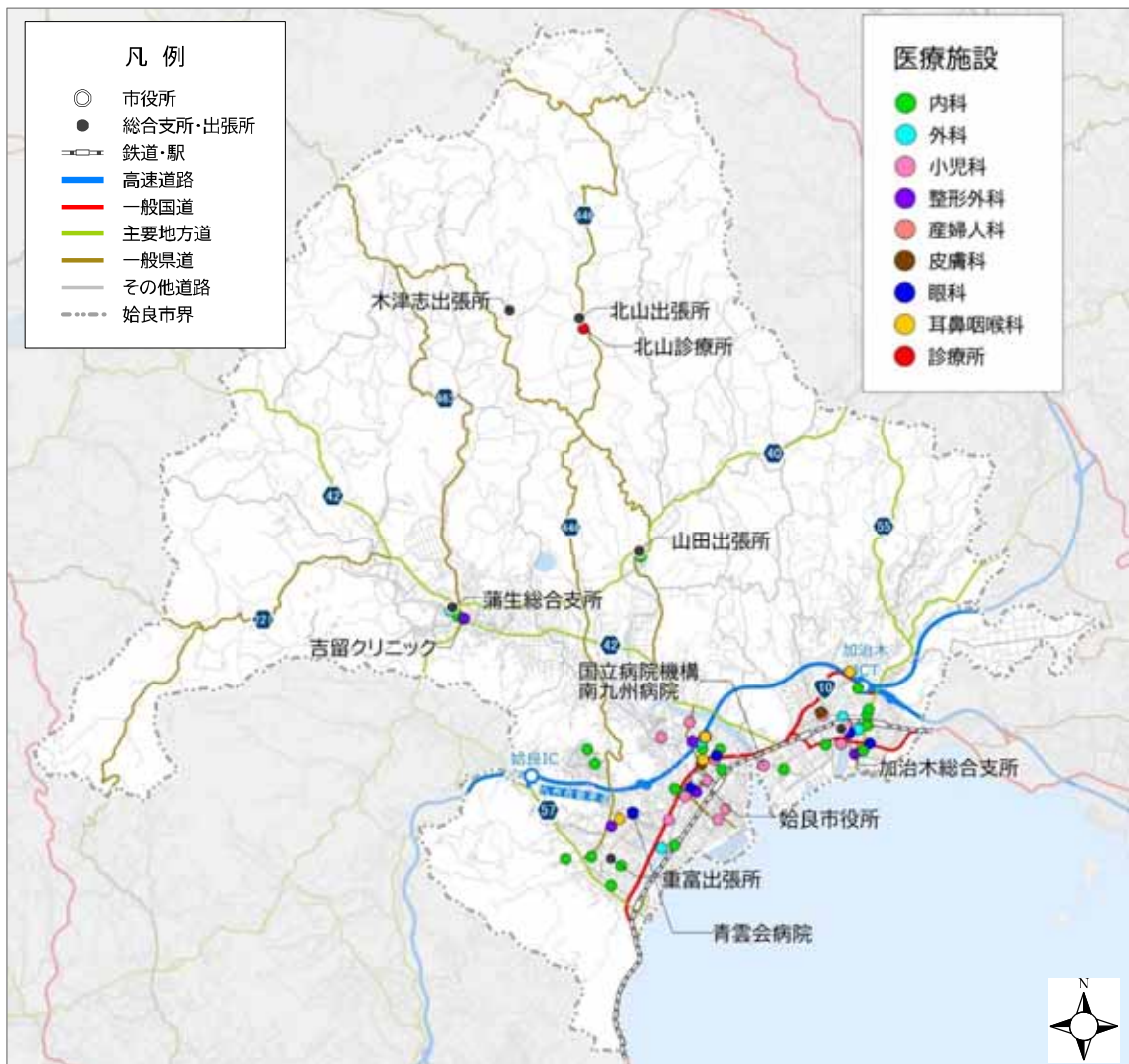
図Ⅱ-10 公共施設の分布

4. 医療施設

本市は、始良・伊佐保健医療圏に属しており、初期救急医療は在宅当番医制^{注7}、二次救急医療は病院群輪番制^{注8}により対応していますが、いずれも始良地区医師会が運営しています。なお、本市の二次救急医療機関である青雲会病院と大井病院は、救急告知病院^{注9}となっています。

現在、本市には、医療施設が86施設（内科37施設、外科10施設、整形外科8施設、産婦人科2施設、眼科5施設、小児科13施設、皮膚科6施設、耳鼻咽喉科5施設）あり、その多くが市南部の市街地近郊に集中して立地しています。地区別では、加治木地区で33施設、始良地区47施設、蒲生地区6施設となっています。

また、本市の歯科医療施設は37施設あり、医療施設と同様に、市南部の市街地近郊に集中して立地しています。地区別では、加治木地区11施設、始良地区23施設、蒲生地区3施設となっています。



図Ⅱ-11 医療施設の分布

資料：始良市HP

聞き取り調査実施医療機関名		
国立病院機構 南九州病院	青雲会 青雲会病院	一桜会 吉留クリニック

注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。

注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。

注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。



図 II -12 歯科診療所の分布

資料：始良市HP

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木田、始良地区の西餅田に立地がみられます。

中山間地域では、大型商業施設の立地はみうけられず、蒲生町上久徳にスーパーマーケットが立地しています。



資料：iタウンページ

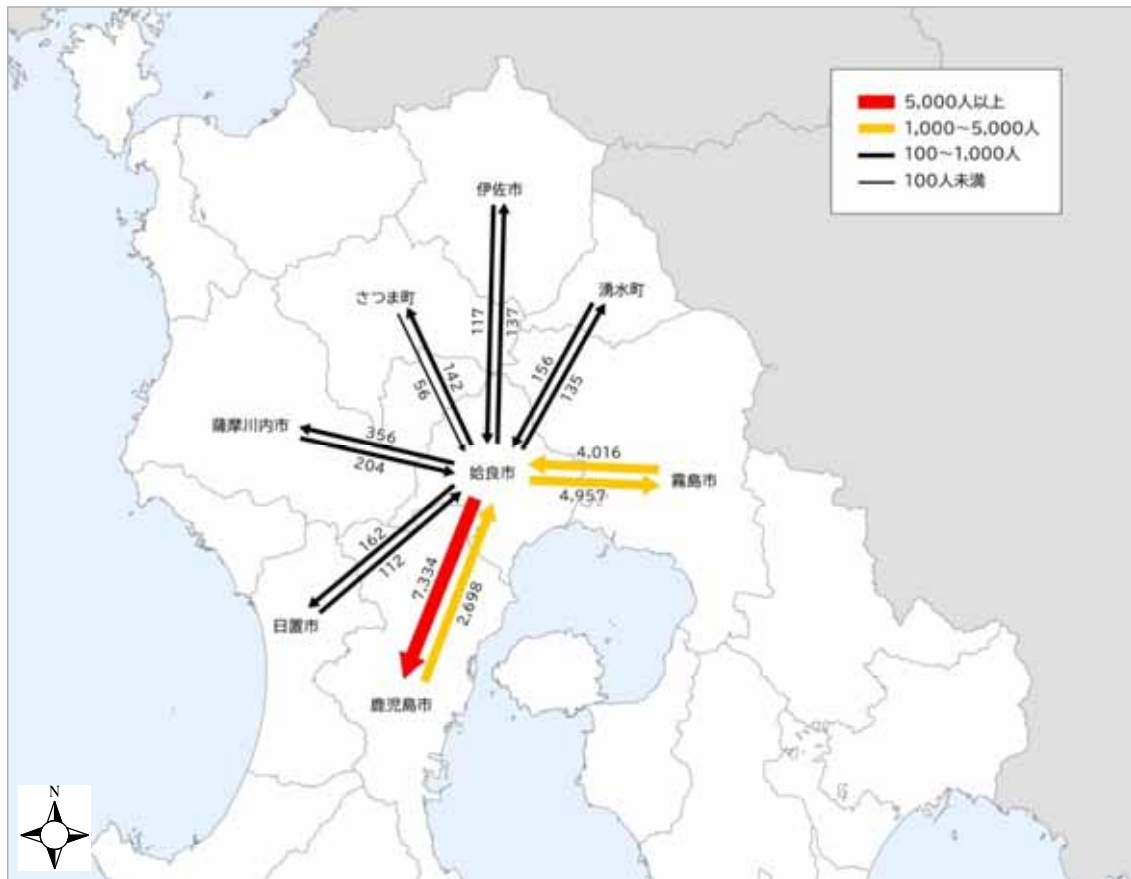
図Ⅱ-13 商業施設の分布

聞き取り調査実施商業施設名		
イオンタウン始良	Aコープ蒲生店	タイヨー西加治木店

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 7,334 人、霧島市へは 4,957 人が流出しています。

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 356 人で、鹿児島市、霧島市の流動量の 5～7% 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。



資料：平成 27 年国勢調査

図 II - 14 通勤・通学者数の状況

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、平成 25 年 9 月に桜島と鹿児島市と錦江湾の一部をエリアとした「桜島・錦江湾ジオパーク」が日本ジオパークに認定されるなど、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希薄化している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 か所）や高速道路のインターチェンジ（2 か所）・スマートインターチェンジ（1 か所）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、市内に宿泊施設はあるものの、集団宿泊客の受入施設が少ないため、一度に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が、現在は本市に立ち寄る人が少ない状況です。

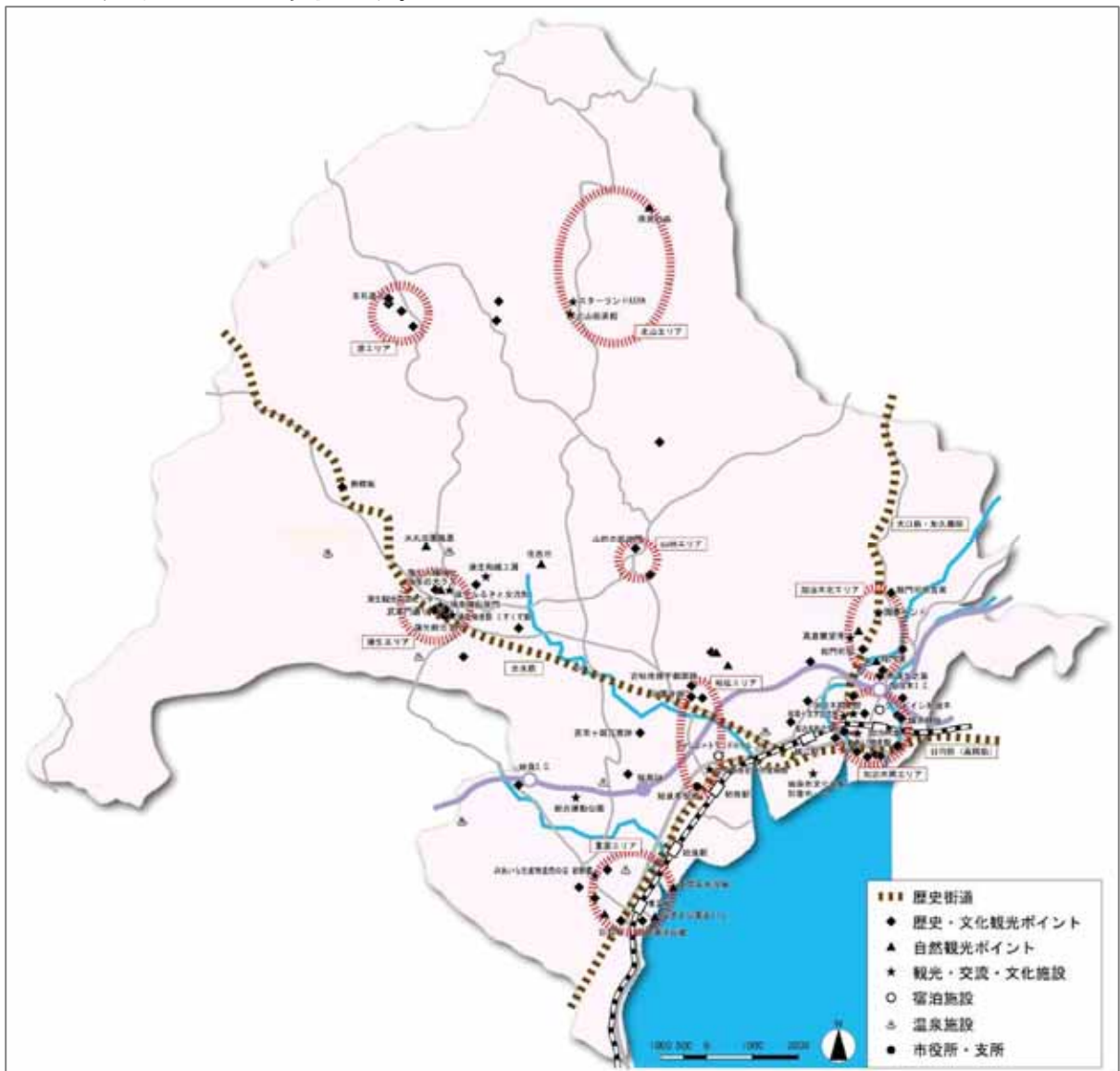


図 II -15 観光資源の分布

資料：始良市おもてなし計画

8. 教育

本市の教育施設は、小学校が 17 施設、中学校が 5 施設、高等学校が 4 施設、専門学校等が 3 施設立地しています。

中学校は始良地区に 3 施設、その他各地区に 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、その他県立加治木養護学校も加治木地区に立地しています。



資料：始良市HP、国土数値情報

図 II-16 教育施設の分布

9. 地域コミュニティ

近年、少子高齢化や核家族化、都市化などにより、地域の連帯感が弱くなり、防災・防犯、福祉、教育など多くの分野で、個人や個別の団体、行政だけでは解決できない課題が増えています。

本市では、これまでの歴史的経緯や地域特性を踏まえつつ、小学校区を基本として、自治会をはじめ、子ども会、老人クラブなどの各種団体が連携し、校区の目標や課題について話し合い、行動する場としての「校区コミュニティ協議会」との協働によるまち（地域）づくりを推進しています。

現在、本市には以下に示す 17 校区のコミュニティ協議会があり、総合計画における将来のまちづくり地域別^{注 10}では、北部地域には 5 つの校区コミュニティ協議会があり、中部地域は 3 つ、南部地域は 9 つの校区コミュニティ協議会があります。



図 II-17 校区コミュニティ協議会の分布

注 10：平成 24 年 3 月に策定された「始良市総合計画」の基本構想（計画期間は、平成 24 年度から平成 30 年度までの 7 年間）内で示された、各校区や地域の特性を踏まえながら、将来のまちづくりの方向性を検討するための地域の枠組み。まちづくりの基本理念と将来像を受けて、地形、都市機能、地域資源などの共通要素等、地域特性を踏まえた地域として設定されたもの。

Ⅲ 上位関連計画

1. 市の上位関連計画

(1) 第2次始良市総合計画

本市の総合的な行政運営の指針となる「第2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：2019年から2026年 策 定：2019年3月
基本理念・将来像	基本理念	可能性全開！夢と希望をはぐくむ まちづくり ～ひとりひとりが主役 住みよい県央都市 あいら～
	将来像	1 協働・自治 ～市民と共にまちを創る～ 2 子育て ～安心して子どもを産み育てる～ 3 教育・文化 ～健やかで豊かな心が育つ～ 4 健康・福祉 ～誰もが安心していきいきと生きる～ 5 産業・交流 ～まちの魅力が輝き活力にあふれる～ 6 安全・安心 ～快適な暮らしを守る～
	人口	始良市のめざす将来人口：2025年 80,000人
主要施策の内容	(公共交通に関する関連する内容)	<p>< 施策の方向性 ></p> <p>自動車、自転車、徒歩などそれぞれの特性を活かし、バスや鉄道など公共交通機関とも連携していろいろな公共施設をつなぐことで、誰もがまちへ出て活発な活動ができるように、公共交通の利用しやすい環境整備と、ソフト面を重視した公共交通機関の機能強化などを図ります。</p> <p>公共交通の利用促進のために、鉄道等の交通結節点やバス間の乗換えにおける乗継機能の充実を図ります。また、高齢者等の買い物や通院時の需要に応えられるよう、新たな移動形態を導入します。</p> <p>市街地の地域活性化を支える幹線道路網の整備を進めるとともに、都市幹線道路、地方幹線道路の整備を推進します。</p> <p>安全・安心な道路を目指し、パトロール及び維持作業を行い、道路交通の安全確保に努めます。</p> <p>さらに、橋りょうの長寿命化修繕計画に基づき、計画的かつ予防的に修繕することで橋りょうの長寿命化を図ります。</p> <p>公共交通網の維持と強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通対策事業 <p>道路交通網の整備・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路整備事業 ・橋りょう維持整備事業 ・都市計画道路整備事業 ・駅前広場整備事業

2.交通政策関連計画

(1) 始良市都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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活かす都市 ・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	<p>(1) 自動車交通に対応した道路ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(3) 公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

※ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計やデザインのこと。バリアフリーを広義にとらえた概念で使われる。

(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（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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>(1) 自動車交通に対応した道路ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(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</p> <p>a. 水を活かしたネットワーク整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>b. 緑や歴史的資源を活かしたネットワーク整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山の辺の環境軸を構成する総合運動公園、サボール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。 <p>c. 中心市街地のネットワーク整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(3) 公共交通の整備</p> <p>a. 鉄道及び路線バスの機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

※セットバック

建物の壁面を前面道路よりも後退させて、道路空間を広く確保すること。

項 目		内 容																								
		<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>b. 交通結節点の機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、駐車場等の整備を推進します。 <p>c. 港の機能維持等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、生き活き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、生き活き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、生き活きた暮らしを守り営むまち																								

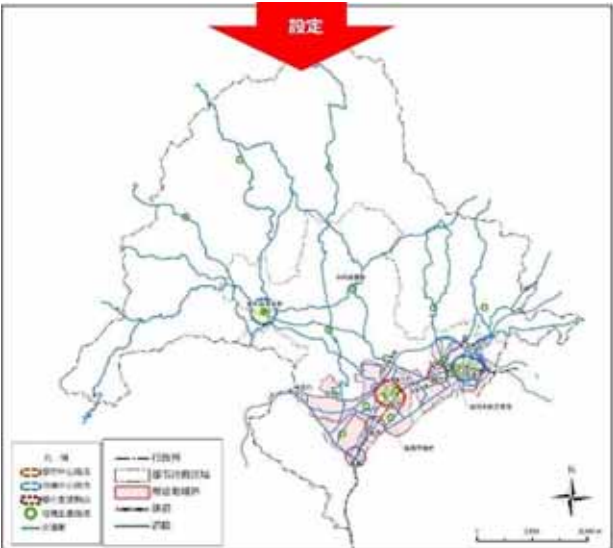
※バリアフリー

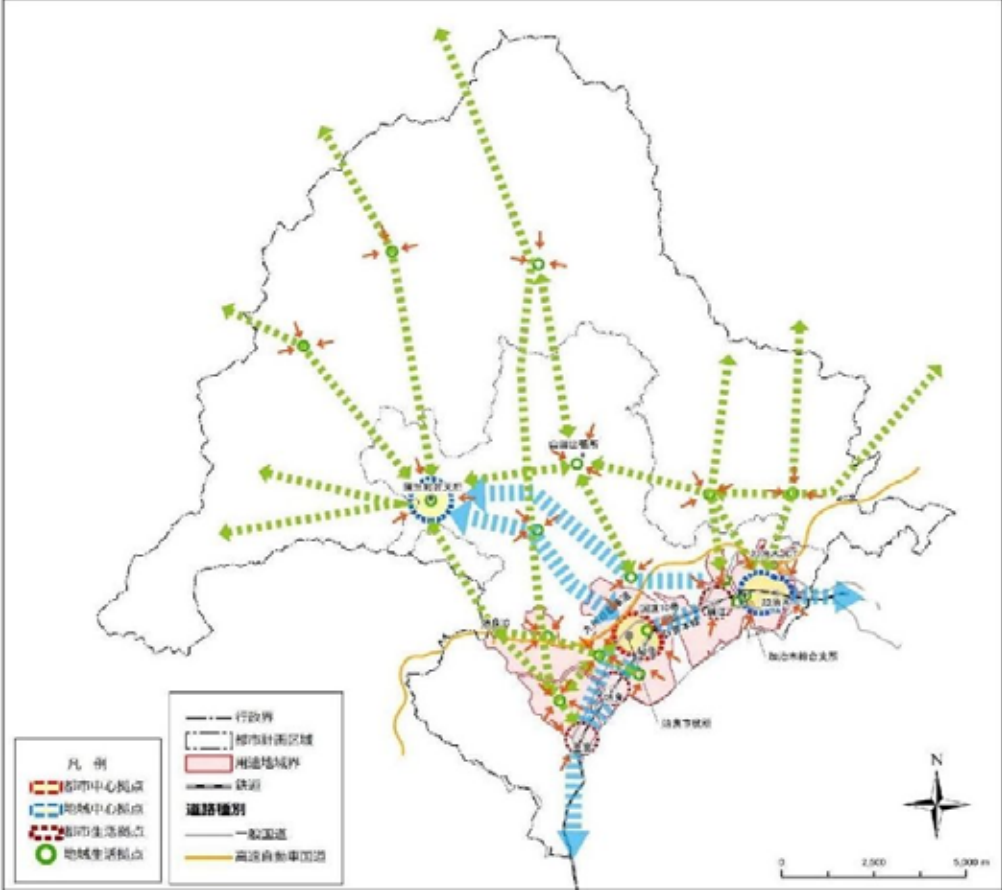
障がい者や高齢者等の生活や歩行の障害となる段差等を取り除くこと。

※バスシェルター

バス停留所に設けられる、風雨よけのための設備のこと。

(3) 始良市立地適正化計画

項 目		内 容
計画期間等		基準年次：平成 31（2019）年 目標年次：令和 21 年（2039）年 計画期間 20 年
基本方針等	まちづくりの方針	校区コミュニティを核とした拠点づくりと拠点相互連携によるまちづくり
	個別の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・居住環境：17 の校区コミュニティを中心に人が集い、多世代がふれあう快適な生活空間の形成 ・交通ネットワーク：校区コミュニティ間を結ぶ様々なニーズに対応した、誰もが利用しやすい交通網の構築 ・生活サービス：公共施設の更新と民間施設の誘導による活力のある拠点の形成 ・安全・安心：災害に強い安全な都市構造と地域の安心に繋がる住環境の形成
交通NWに関する方針	都市が抱える課題	<p>公共交通の維持・見直しと代替手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・合併以前のバス路線の体系のままであるため、校区コミュニティ間の交通ネットワーク連携、強化が必要 ・コミュニティバスの利用者の減少防止
	方針	<ul style="list-style-type: none"> ・校区コミュニティ間を結ぶ様々なニーズに対応した、誰もが利用しやすい交通網の構築
	交通軸の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点と他の拠点を結び、誰でも必要な機能にアクセスできる環境を整えるため、まず都市計画マスタープランの広域交流軸、都市交流軸を基に設定を行います。これに始良市地域公共交通網形成計画の地域公共交通網の構想との整合を図り、「ターミナル拠点とサテライト拠点を中心に交通軸を見直す構想」を考慮し、立地適正化計画における交通軸を設定します。 
	施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な交通手段の促進 ・交通結節点の強化 ・利用者のニーズに応じた交通ネットワークの構築

項目	内容																
都市の骨格構造	<p>・都市の骨格構造は、都市計画区域内で設定した都市中心拠点、地域中心拠点、都市生活拠点、地域生活拠点を交通軸により結びつけ連携を図り、多極ネットワーク型の骨格構造としています。</p> 																
公共交通の利用者に関する目標値	<p>・公共交通の維持するためには、居住の誘導によって一定の人口密度を保つとともに、公共交通を歩いて利用できるまちづくりが必要です。そこで、バス路線の見直しによって、バス停から徒歩圏内の人口カバー率とコミュニティバスの利用者を増加することを目標値とします。</p> <p>バス路線のカバー率</p> <table border="1" data-bbox="416 1563 1390 1711"> <thead> <tr> <th>都市計画内人口</th> <th>現在のバス停から300m内の人口</th> <th>現在のカバー率</th> <th>バス路線を見直した場合のバス停から300m内の人口</th> <th>バス路線を見直した場合のカバー率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>71,339</td> <td>52,229</td> <td>73.21%</td> <td>61,017</td> <td>85.53%</td> </tr> </tbody> </table> <p>コミュニティバスの利用者</p> <table border="1" data-bbox="416 1787 1246 1930"> <thead> <tr> <th>コミュニティバス利用者(2015年)</th> <th>バス路線の見直し等による人口カバー率の増加率</th> <th>コミュニティバス利用者(2039年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>39,671人</td> <td>117%</td> <td>46,346人</td> </tr> </tbody> </table>	都市計画内人口	現在のバス停から300m内の人口	現在のカバー率	バス路線を見直した場合のバス停から300m内の人口	バス路線を見直した場合のカバー率	71,339	52,229	73.21%	61,017	85.53%	コミュニティバス利用者(2015年)	バス路線の見直し等による人口カバー率の増加率	コミュニティバス利用者(2039年)	39,671人	117%	46,346人
都市計画内人口	現在のバス停から300m内の人口	現在のカバー率	バス路線を見直した場合のバス停から300m内の人口	バス路線を見直した場合のカバー率													
71,339	52,229	73.21%	61,017	85.53%													
コミュニティバス利用者(2015年)	バス路線の見直し等による人口カバー率の増加率	コミュニティバス利用者(2039年)															
39,671人	117%	46,346人															

3.その他関連プロジェクト

(1) 始良市観光基本計画「第2次始良市観光おもてなし計画」

項 目	内 容
計画期間等	策 定：平成 31（2019）年 3 月 計画期間：2019 年～2023 年（5 か年）
基本方針等	基本理念 おもてなしの心あふれる、“可能性全開”のまちづくり ～ともに磨き、創ろう 光輝く 「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 (1) 観光メニュー・プログラムづくり (2) 観光イベント・PR イベントの企画実施 (3) 地域資源周辺環境整備 2.人が活躍できるプロセスづくり (1) 人、組織をつなぐ体制づくり (2) 市民、地域の取組の維持、強化 3.戦略的な情報共有と広域連携 (1) 情報発信手法の多様化とメディアの活用 (2) 広域での観光連携の強化 4.観光関係事業者などの育成と連携 (1) 観光関連事業者等との連携強化・育成 (2) 地域経済活性化の促進
重点プロジェクト	(1) 多様な観光メニューづくり ① “歴史”を楽しむ観光の推進 ② “食”を楽しむ観光の推進 ③ “体験”を楽しむ観光の推進 (2) 観光イベントの企画、開催 ① 記念イベントの実施 ② 本市の資源を売り出す企画・イベントの実施 ③ 情報発信拠点を活用した物産展等の開催

IV 地域公共交通体系

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 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及び隼人道路や一般国道 10 号が走っており、市内には 2 か所のインターチェンジがあります。また、桜島サービスエリアにスマートインターチェンジを整備済です。

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。県道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 80% 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あります。



資料：道路交通センサス

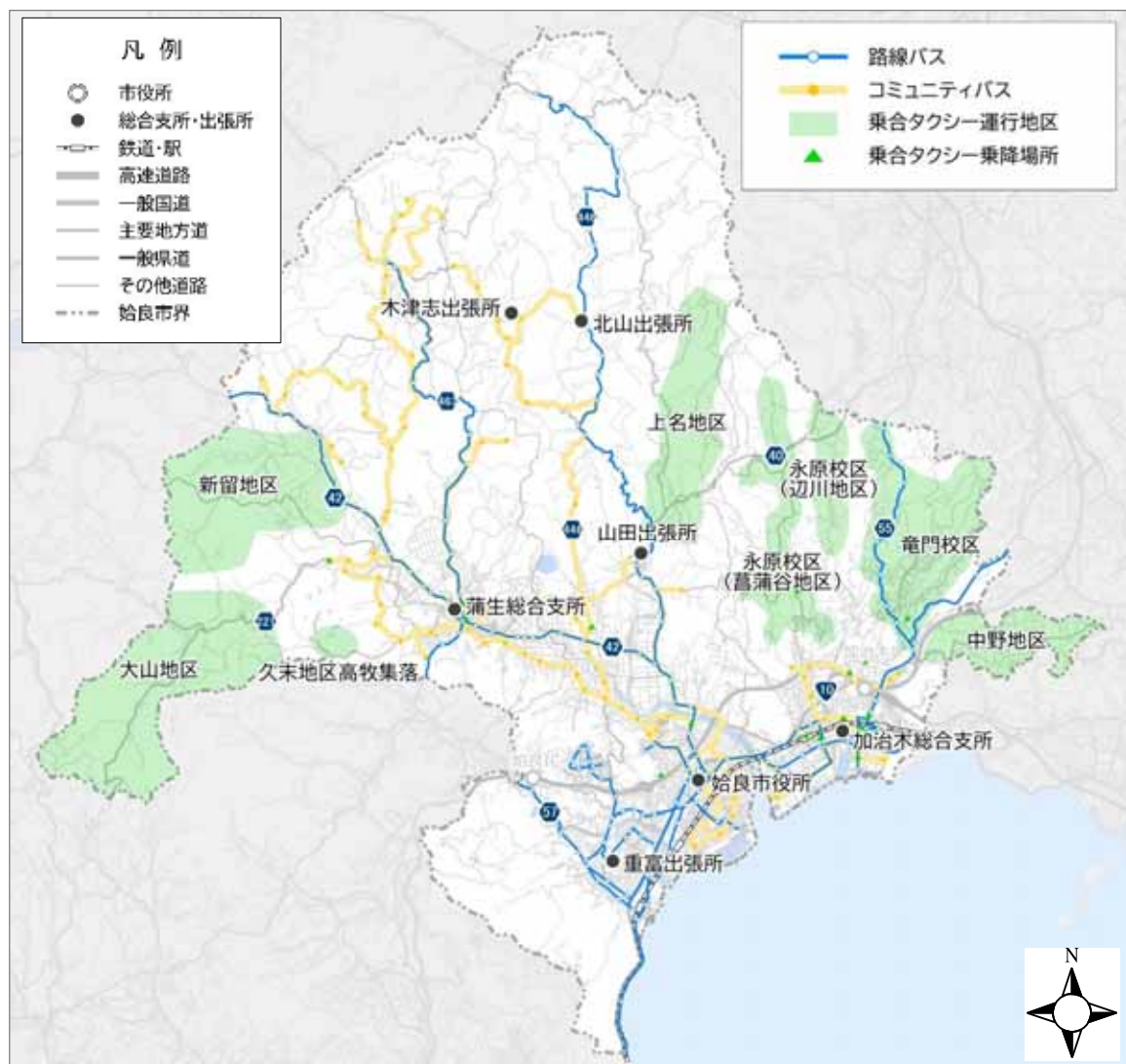
図IV-1 道路・交通網

2. 地域公共交通の運行体系

本市の路線バスは、南国交通、鹿児島交通が運行する路線があり、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や市北部への路線を、鹿児島交通は、鹿児島市と始良ニュータウンを結ぶ路線を運行しています。

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、加治木地区では、日木山や小山田などの郊外部に加治木地区循環バスが運行しています。始良地区では、帖佐駅から船津・春花を結ぶふるさとバスが運行しています。蒲生地区では、くすくす館を拠点として6コースで蒲生地区巡回バス（コミュニティバス）が運行しています。

また、令和2年10月より、各地区から松原地区にコミュニティバスが延伸しています。



資料：バス路線図（始良市 HP、南国交通(株)HP、NAVITIME）を基に作成

図IV-2 地域公共交通の運行体系

3.地域公共交通の運行状況

(1) 鉄道

本市には、JR 日豊本線が通っており、鹿児島市方面から順に重富駅、始良駅、帖佐駅、錦江駅、加治木駅の5駅が存在します。錦江駅は普通列車のみの停止駅で、他の4駅は特急列車が4～20便/日停止する駅となっています。

平成22年度以降の各駅の乗降客数は、重富駅で若干減少が見られるものの、全体ではほぼ横ばいで推移しており、特に帖佐駅や加治木駅では増加傾向となっているなど、少子高齢化が視点する中でも利用者数を維持している状況です。

平成27年3月に重富駅と錦江駅が無人工化されましたが、重富駅は同年5月から、本市によりNPO法人に業務委託して昼間のみ人員を配置しています。

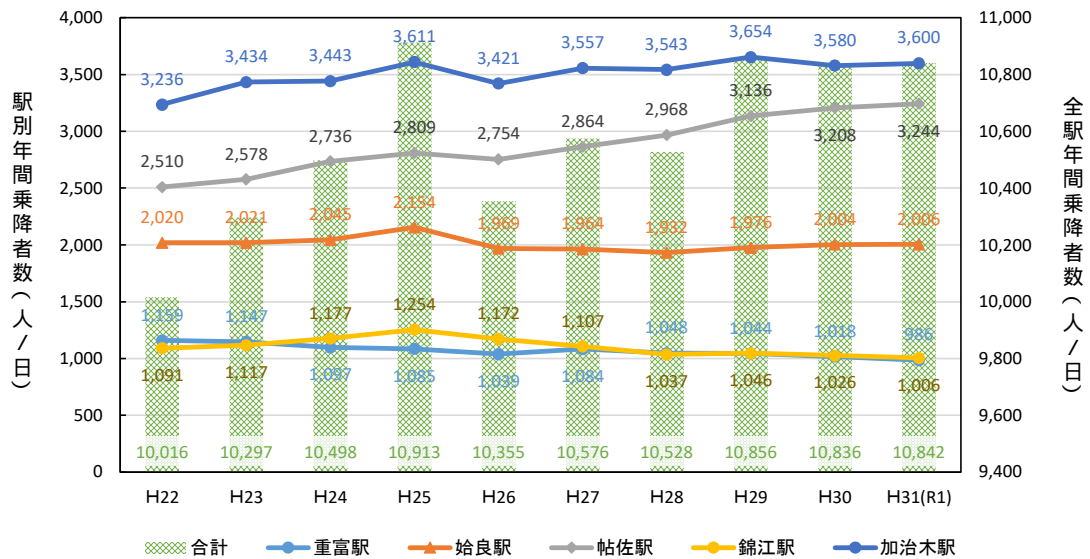
いずれの鉄道駅も改札口が片側にしかなく、鉄道利用の際に大きく迂回するなどアクセス性が悪いといえます。さらに、帖佐駅、重富駅の2駅は、改札とホーム間が跨線橋となっており、高齢者等にとっては階段の昇降が不便な構造となっています（バリアフリー対応となっていない。）

高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律において、1日当たりの平均的な乗降者数が3,000人以上の駅については、国、県、JRと連携してバリアフリー化に向けて取り組んでおり、令和7年度までに帖佐駅ではバリアフリー化（エレベーターの設置）を実施することとなっています。

また、平成27年3月に始良駅前にロータリーが設置されています。



図IV-3 JR 運行状況（鉄道）



資料：庁内資料（P124 へ）
 ※ H29 から乗車数のみ公表されることとなったため、乗降者数は乗車数を 2 倍した数字となっており正確な数値ではない。

図IV-4 駅別の日平均乗降者数の推移

◆ 始良駅前のロータリー



◆ 加治木駅の 1 番と 3 番ホームを結ぶ跨線橋



◆ 錦江駅の駅前広場



表IV-1 鉄道駅の概要

項目		重富駅	始良駅	帖佐駅
運行本数	上り	31 便/日 (普通) 2 便/日 (特急)	31 便/日 (普通) 2 便/日 (特急)	31 便/日 (普通) 4 便/日 (特急)
	下り	30 便/日 (普通) 2 便/日 (特急)	30 便/日 (普通) 2 便/日 (特急)	30 便/日 (普通) 3 便/日 (特急)
乗客数		493 人/日	1,003 人/日	1,622 人/日
駅前広場		なし	なし	なし
駐車場		なし	なし	なし
駐輪場		あり	あり	あり
駅構造		地上駅	地上駅	地上駅
ホーム 連絡 改札口 備考		単式 2面2線 跨線橋で連絡 1か所 簡易委託駅 (始良市受託)	単式 1面1線 1か所 夜間は無人駅	単式1面1線、島式1面2線 跨線橋で連絡 1か所
付帯施設		「SUGOCA」の利用可 設置 簡易自動券売機 設置	「SUGOCA」の利用可 設置 簡易自動券売機 設置	「SUGOCA」の利用可 設置 ICカード対応自動券売機 設置
バス路線		<ul style="list-style-type: none"> ・南国交通 始良小循環・大循環 鹿児島中央駅、楠田車庫方面 ・鹿児島交通 鹿児島中央駅、県自動車試験場前、始良NT車庫前方面 	-	<ul style="list-style-type: none"> ・南国交通 鹿児島中央駅、始良NT車庫前、鹿児島空港、イオンタウン始良前方面 ・蒲生・山田・帖佐線 ・加治木地区循環バス ・蒲生地区巡回バス ・始良市ふるさとバス (あいら交通) 木津志、蒲生・春花方面 ・3庁舎間巡回バス
項目		錦江駅	加治木駅	備考
運行本数	上り	31 便/日 (普通)	31 便/日 (普通) 9 便/日 (特急)	資料: JR九州時刻表 (R3.3.13日改正)
	下り	30 便/日 (普通)	30 便/日 (普通) 9 便/日 (特急)	
乗客数		503 人/日	1,800 人/日	資料: R1始良市の統計
駅前広場		あり (北口)	あり (南口) ※	自動車の交通空間
駐車場		あり (8台)	あり (6台)	-
駐輪場		あり	あり	-
駅構造		地上駅	地上駅	-
ホーム 連絡 改札口 備考		単式 1面1線 1か所 無人駅	単式 2面2線 跨線橋で連絡 1か所 緑の窓口あり エレベーター有	-
付帯施設		「SUGOCA」の利用可 設置 簡易自動券売機 設置	「SUGOCA」の利用可 設置 ICカード対応自動券売機 設置 (改札内も設置)	-
バス路線		<ul style="list-style-type: none"> ・加治木循環バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・南国交通 鹿児島空港、下十文字、加治木港、イオンタウン始良、楠田車庫方面 ・加治木循環バス ・3庁舎間巡回バス 	資料: バス会社HP

(2) 高速バス

高速バスは、鹿児島市中心部と九州の主要4都市（福岡、熊本、宮崎、長崎）、中国地方の広島を結ぶ5路線と鹿児島市内と鹿児島空港を結ぶ空港連絡バスが運行されています。

本市には、東餅田に九州自動車道の高速帖佐バス停があり、鹿児島空港や福岡方面は乗車、鹿児島市方面は降車のみ利用が可能です。

最寄り駅である JR 帖佐駅から約 1.1km、始良市役所からは約 1.0km の距離にあります。

高速帖佐バス停から利用できる高速バスは、全体で 28 便/日（片道）が運行しており、福岡方面が最も多く 12 便/日（夜行含む）が運行し、次いで熊本方面が 8 便/日となっています。また、鹿児島空港連絡バスが 8 便/日運行しています。

バス停には待合室が整備されていますが、駐車場等の施設は整備されていません。

表IV-2 高速バスの運行状況

路線名等	行き先	運行会社	運行本数	料金 (片道)	備考
高速バス	桜島号	鹿児島～福岡 南国交通㈱、西日本鉄道㈱、鹿児島交通㈱、鹿児島交通観光バス㈱、JR九州バス㈱	10往復※	5,000円	ノンストップ便を含めた運行本数は13往復
	南九号	鹿児島～福岡 南九州観光バス㈱	2往復	平日2,800円 土日祝3,400円	
	きりしま号	鹿児島～熊本 南国交通㈱、九州産交バス㈱、鹿児島交通㈱	8往復	3,770円	
鹿児島空港連絡バス	鹿児島空港	南国交通㈱、鹿児島交通㈱	8往復	530円	

運行本数は、高速帖佐バス停の乗降可能な高速バスを対象

資料：各バス会社HP

◆高速帖佐バス停

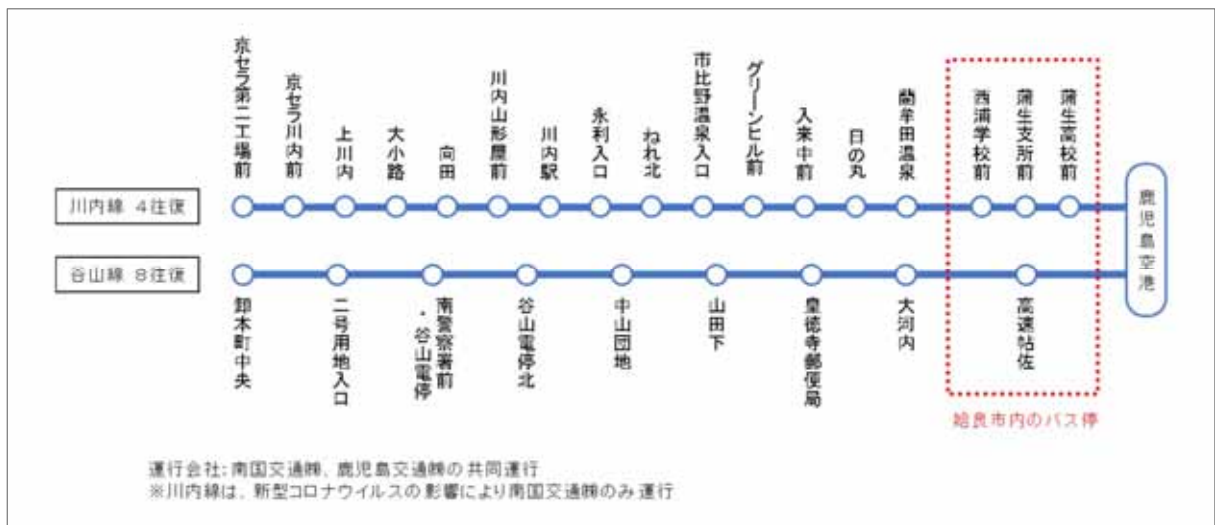


図IV-5 高速帖佐バス停位置図



資料：南国交通 H P

図 IV-6 高速帖佐バス停付近のバス路線、バス停



資料：南国交通 H P、鹿児島交通 H P

図 IV-7 空港連絡バスの運行状況

(3) 路線バス

鹿児島市と霧島市や大隅地域を結ぶ幹線系統の路線バスは、南国交通と鹿児島交通、による路線バスが運行されています。

路線の多くは、JR 帖佐駅や加治木駅、イオンタウン始良を中心に楠田（蒲生）、鹿児島空港、始良ニュータウン等の拠点間を結ぶネットワークを形成しています。

市街地中心部では、JR 日豊本線と補完し合いながら運行している一方、国道 10 号や県道松原帖佐停車場線や県道下手山田帖佐線等の路線へ運行経路が重複する区間が存在しています。

また、利用者数の減少により、路線の見直しも行われています。

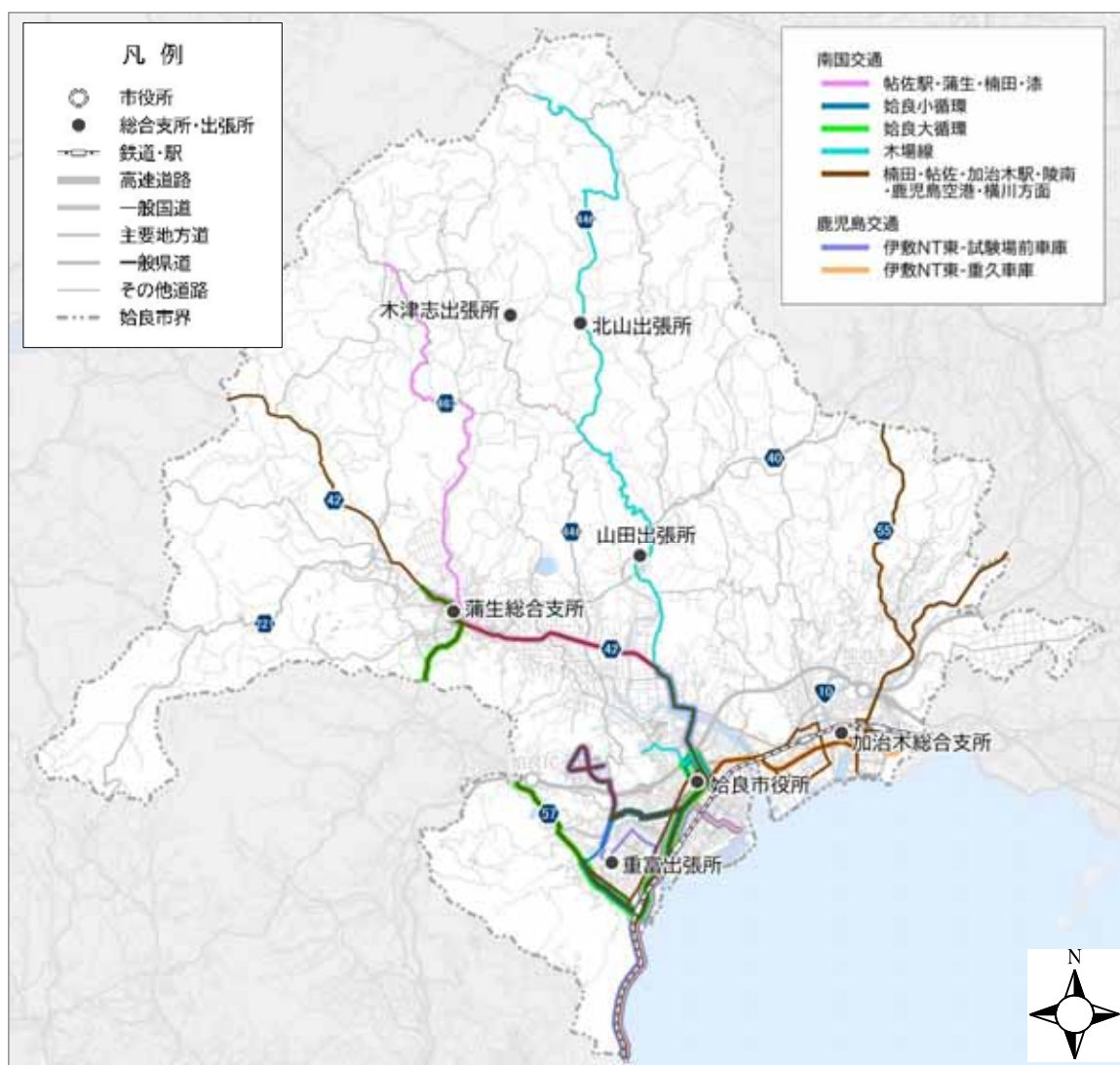
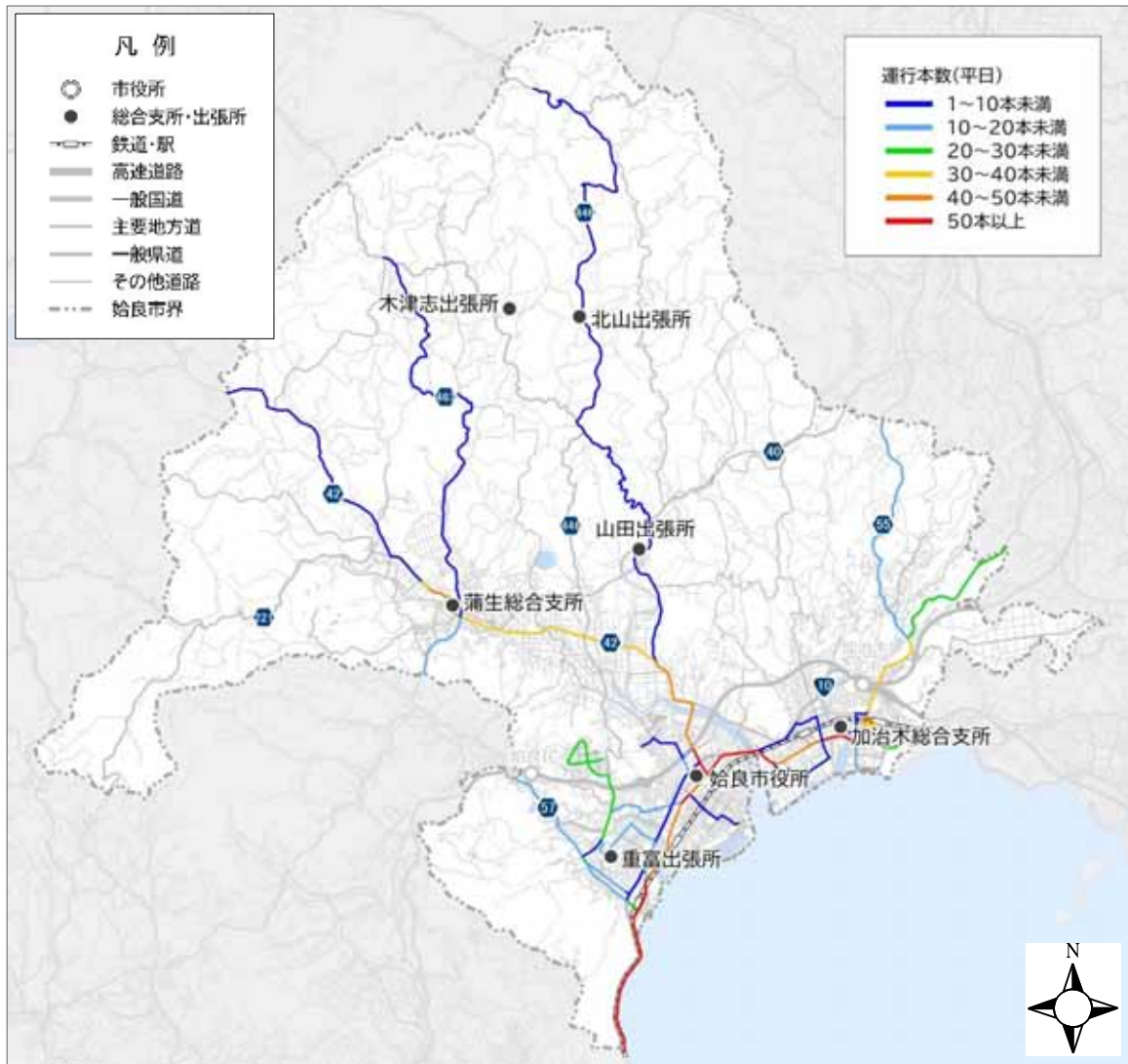


図 IV-8 路線バスの系統別路線図（全体図）



図IV-9 路線バスの1日あたり運行本数

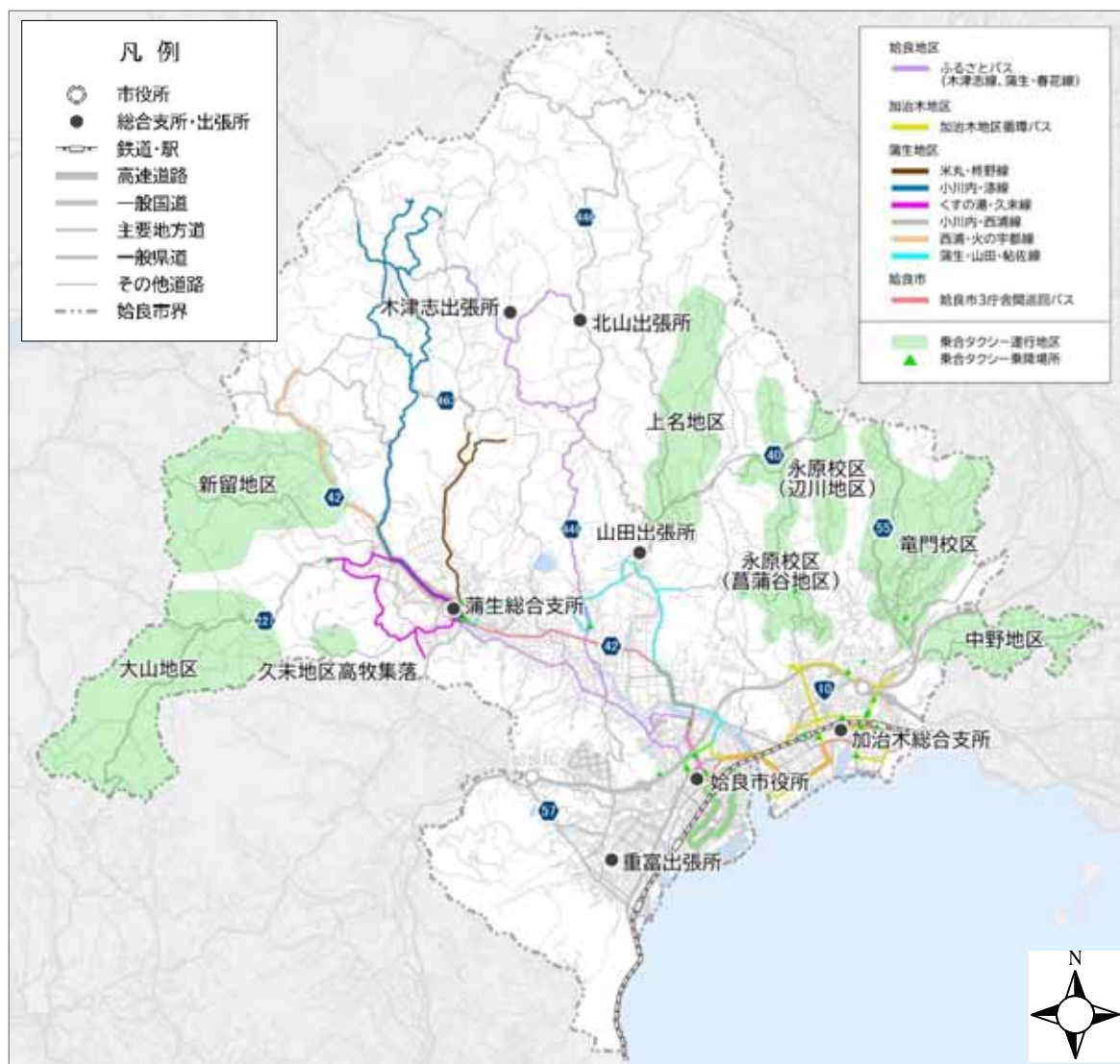
(4) コミュニティバス・乗合タクシー

①地域公共交通網

市が財政負担をしているコミュニティバスは、始良地区、加治木地区、蒲生地区の3地区で運行しています。また、始良市役所と加治木総合支所、蒲生総合支所相互を連絡する3庁舎間巡回バスも運行しています。

コミュニティバスの路線数(系統)は、始良地区は3路線、加治木地区は5路線、蒲生地区は6路線、3庁舎間巡回バスは1路線の運行となっています。

その他、始良地区では上名地区で、加治木地区では2校区・1地区、蒲生地区では2地区・久末地区高牧集落で予約型乗合タクシーが運行しています。



資料：バス路線図(始良市HPより)を基に作成

図IV-10 コミュニティバスの系統別路線図

②運行状況

各コミュニティバスの運行状況は下表のとおりで、平日の運行が主体で、運行本数は2便/日～8便/日の運行となっています。

特に、蒲生地区の巡回バスは、週のうち2日運行の路線が多く、利用できる日が限定されています。

表IV-3 コミュニティバスの運行状況(1)

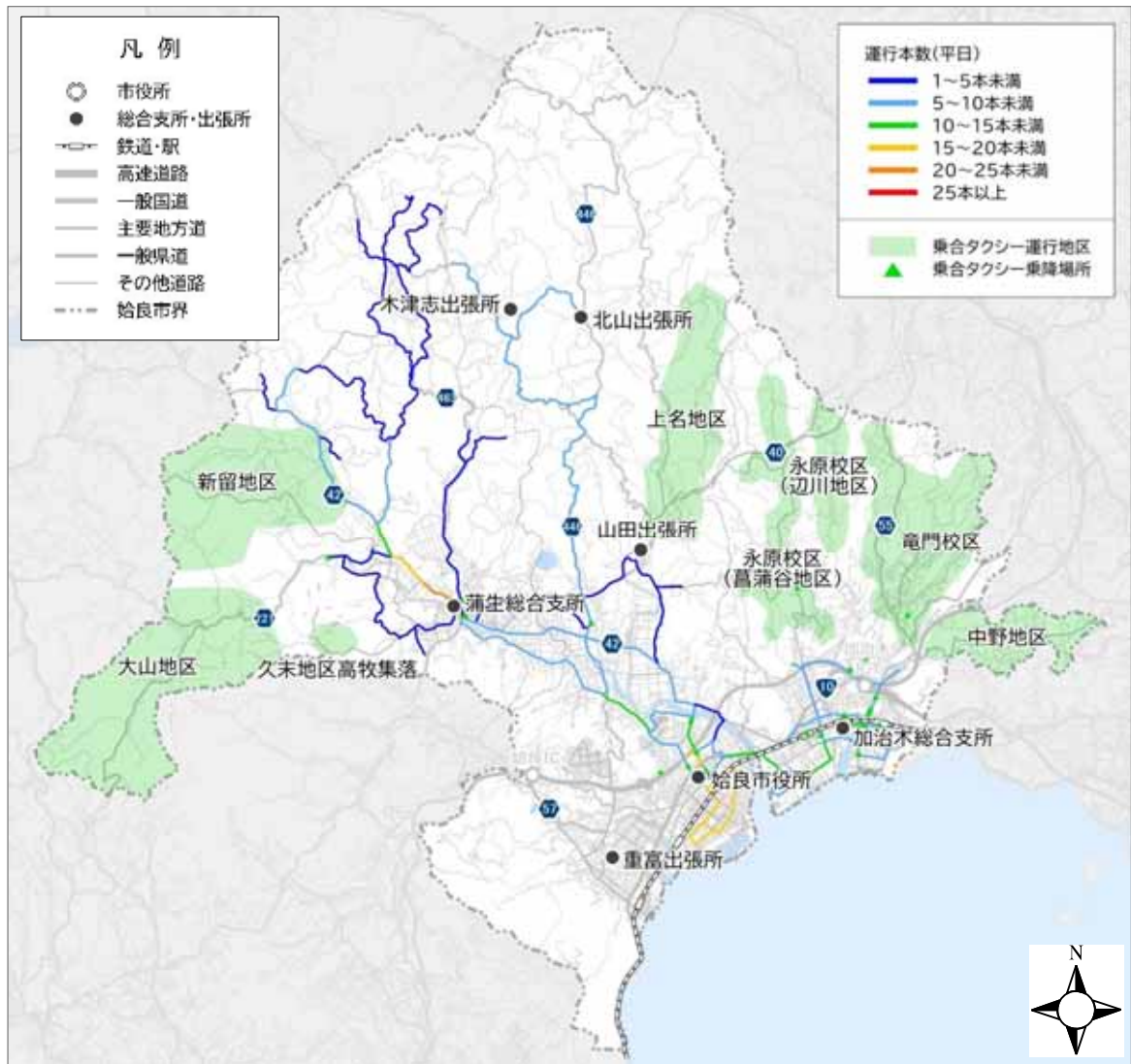
地区	バス・コース名		主な行程	運行日	運行本数	運行会社	運賃
始良地区	ふるさとバス	木津志線	帖佐駅、市役所、イオン前、船津公園、寺師、木津志、北山診療所	月曜日から土曜日運行	6便/日	南あいら交通	大人200円 小人(小学生以下)半額 1歳未満無料
		蒲生・春花線	松原地区公民館、帖佐駅、市役所、イオン前、青葉台、船津温泉、長谷公民館、くすくす館		6便/日		
加治木地区	循環バス	西回り	加治木総合支所、錦江駅、加音ホール、龍門滝温泉、加治木駅、イオンタウン始良、Aコープあいら店、始良市役所、帖佐駅、松原地区公民館、松原JAグラウンド入口	月曜日から土曜日運行	4便/日	鹿児島交通株	大人200円 小人(小学生以下)100円 1歳未満無料
		東回り			3便/日		
蒲生地区	巡回バス	米丸・柘野線	くすくす館、宮脇、米丸、平原、米丸上、柘野	月・木運行	4便/日	南国交通株	大人200円 小人(小学生以下)100円 1歳未満無料
		小川内・漆線	くすくす館、楠田、城下しも、小川内下、いきいき交流センター下、西川内、漆上三文字、高峯、赤仁田、広木橋	月・木運行	4便/日		
		くすの湯・久末線	くすくす館、楠田、くすの湯、高山団地、フオントナの丘かもろ、田口、久末公民館	水・金運行	4便/日		
		小川内・西浦線	くすくす館、楠田、城下しも、小川内下、火の宇都、松川内、西浦神社、滝ノ上、北上	火・金運行	4便/日		
		西浦・火の宇都線	くすくす館、楠田、小川内口、新留口、社野、火の宇都	月～金運行	4便/日		
		蒲生・山田・帖佐線	くすくす館、川東いきいき交流センター、住吉池入口、住吉自治公民館、三船保育園、山田小学校、大山公民館、イオンタウン始良、Aコープ始良店、始良市役所、帖佐駅、松原地区公民館、松原地区JAグラウンド入口	火・木運行	2便/日		
始良市3庁舎間巡回バス		楠田、蒲生総合支所、蒲生高校、三拾町、イオン前、始良市役所、帖佐駅、十日町、国立病院、加音ホール、加治木駅、加治木総合支所	月曜日から金曜日	6便/日	南国交通株	180円～200円	

加治木地区循環バス及び蒲生地区巡回バスでは、平成28年4月1日から、一部の区間でバス停以外の場所で、交通安全上支障がなければ自由に乗り降りができるフリー乗降制度を導入しています。

表IV-4 乗合タクシーの運行状況(1)

地区	乗合タクシー・コース名		主な行程	運行日	運行本数	運行会社	運賃
始良地区	上名地区予約型乗合タクシー		山田地区公民館、山田校区コミュニティ協議会、三叉コミュニティセンター、徳重医院、クオラ病院、イオンタウン始良、Aコープあいら店、始良市役所、変電所前、JR帖佐駅	火・金運行【要予約】	6便/日	南安田タクシー	大人200円 小人(小学生以下)100円 1歳未満無料
加治木地区	竜門校区予約型乗合タクシー		竜門校区コミュニティ協議会、加治木温泉病院、龍門滝温泉、JR加治木駅、大井病院、かもだんばんこ前、加治木整形病院、タイヨー加治木店、加治木福祉センター、ソレイユタウン、加治木総合支所	火・木・金運行【要予約】	6便/日	第一交通株	大人200円 小人(小学生以下)100円 1歳未満無料
	永原校区予約型乗合タクシー	菖蒲谷・嶽方面	永原校区コミュニティ協議会、加治木温泉病院、龍門滝温泉、加治木農協、徳重クリニック、やまのクリニック、浜崎クリニック、JR錦江駅、ソレイユタウン、大井病院、かもだんばんこ、加治木整形病院、福祉センター、加治木総合支所	月・水・金【要予約】	6便/日	第一交通株	
		辺川方面		火・木・金【要予約】	6便/日	南あいら交通	
	中野地区予約型乗合タクシー		加治木温泉病院、龍門滝温泉、JR加治木駅、大井病院、かもだんばんこ、加治木整形病院、タイヨー加治木店、福祉センター、加治木総合支所	火・金運行【要予約】	6便/日	第一交通株	
蒲生地区	新留地区予約型乗合タクシー		くすくす館、吉留クリニック、野村たばこ店前、Aコープ蒲生店前、新留地区	火・木運行【要予約】	4便/日	第一交通株	大人200円 小人(小学生以下)100円 1歳未満無料
	大山地区予約型乗合タクシー		くすくす館、吉留クリニック、野村たばこ店前、Aコープ蒲生店前、くすの湯、大山地区	水・金運行【要予約】	4便/日	第一交通株	
	久末地区高牧集落予約型乗合タクシー		くすくす館、吉留クリニック、野村たばこ店前、Aコープ蒲生店前、久末地区高牧集落	水・金運行【要予約】	4便/日	第一交通株	

- ・ 1日あたりの平均運行本数をみると、特定の曜日の運行が主体となっている蒲生地区のコミュニティバスの運行頻度が少ない状況です。
- ・ 運行路線が長く、所要時間が60分を超過する路線もあり、利用路線によっては目的地への到着に時間がかかるといえます。
- ・ 運行時間帯は、7時から8時台に運行を開始し、夕方16時台に終了する路線が多くなっていますが、1日の運行本数が少ないため、待ち時間が長くなることが考えられます。



資料：バス時刻表（始良市HPより）を基に作成

図IV-11 コミュニティバスの1日あたり運行本数

表Ⅳ-5 コミュニティバスの運行状況（2）

（令和3年10月現在）

地区	路線名等		キロ程	運行曜日	運行回数 (便/日)	所要時間	運行時間帯
始良地区	ふるさとバス	木津志線	22km	平日・土曜	6	51分	7時～16時30分
		蒲生・春花線	13km	平日・土曜	6	31分	9時～18時
加治木地区	循環バス		23km	平日・土曜	7	95分	8時～17時30分
蒲生地区	巡回バス	米丸・柘野線	6km	月・木のみ	4	27分	8時～16時
		小川内・漆線	20km	月・木のみ	4	70分	8時～17時
		くすの湯・久末線	9km	水・金のみ	4	17分	8時30分～16時
		小川内・西浦線	16km	火・金のみ	4	43分	8時～17時
		西浦・火の宇都線	8km	平日	4	14分	7時30分～19時30分
		蒲生・山田・帖佐線	19km	火・木のみ	2	72分	9時～13時
始良市3庁舎間巡回バス			16km	平日	6	39分	9時～16時

資料：始良市HP

- ・路線の距離は、GISによる図上計測
- ・所要時間は、各路線時刻表より所要時間が最長となる運行を対象
- ・運行時間帯は、各路線時刻表より始発と到着時刻を30分単位で算出

表Ⅳ-6 乗合タクシーの運行状況（2）

（令和3年10月現在）

地区	路線名等		運行曜日	運行回数 (便/日)	所要時間	運行時間帯
始良地区	上名地区予約型乗合タクシー		火・金のみ	6	51分	8時30分～15時30分
加治木地区	竜門校区予約型乗合タクシー		火・木・金のみ	6	43分	9時～16時
	永原校区予約型乗合タクシー	菖蒲谷・嶽方面	月・水・金のみ	6	40分	9時～16時
		辺川方面	火・木・金のみ	6	40分	8時30分～16時
	中野地区予約型乗合タクシー		火・金のみ	6	35分	9時～15時30分
蒲生地区	新留地区予約型乗合タクシー		火・木のみ	4	20分	9時～14時
	大山地区予約型乗合タクシー		水・金のみ	4	36分	8時30分～14時
	久末地区高牧集落予約型乗合タクシー		水・金のみ	4	10分	8時～13時

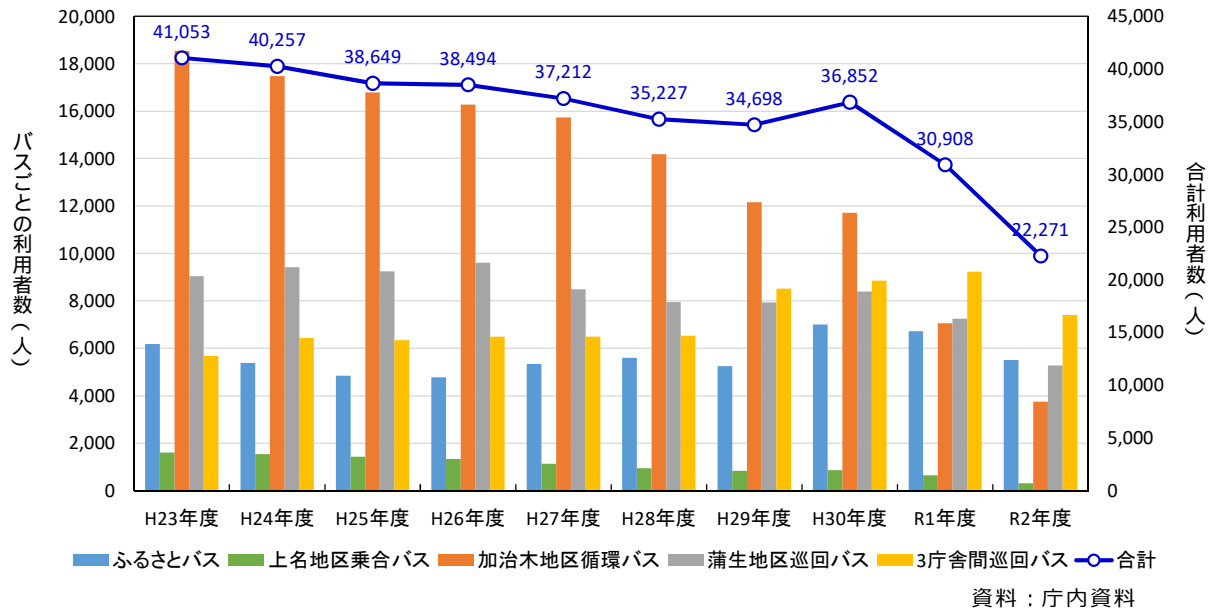
資料：始良市HP

- ・路線の距離は、GISによる図上計測
- ・所要時間は、各路線時刻表より所要時間が最長となる運行を対象
- ・運行時間帯は、各路線時刻表より始発と到着時刻を30分単位で算出

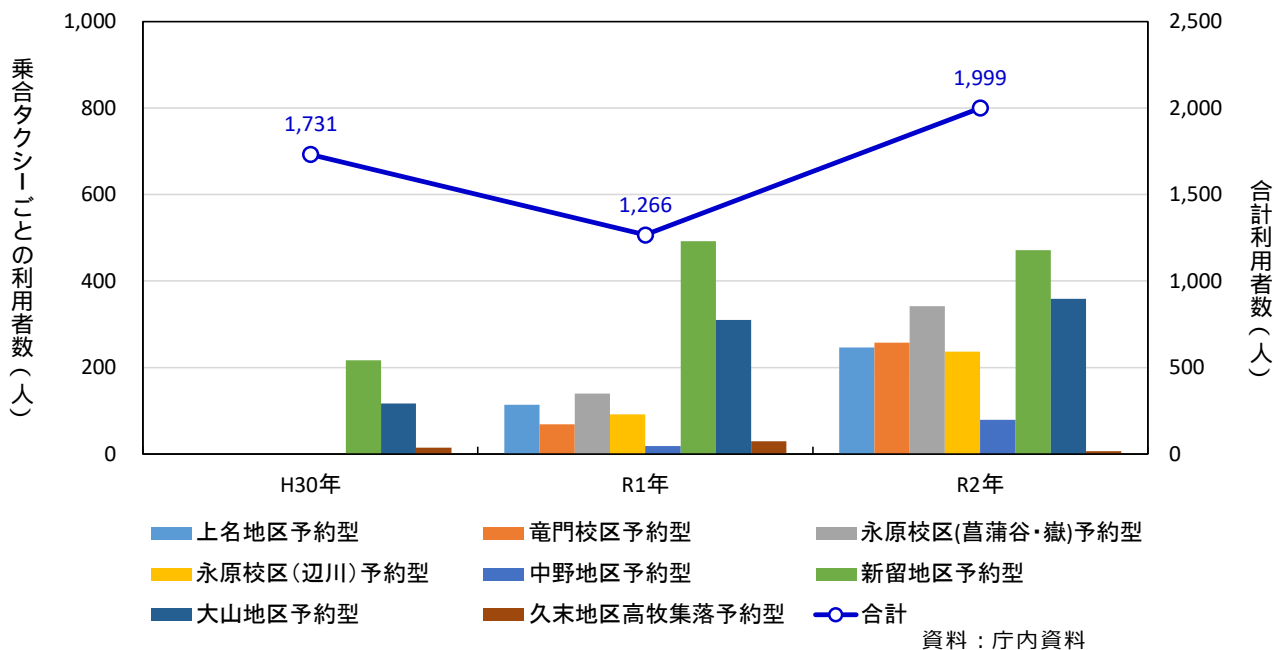
③利用状況

ふるさとバス、加治木地区循環バス、蒲生地区巡回バス、3庁舎間巡回バス、大山区乗合タクシーの6路線の利用者数の推移と1便あたりの乗車人員の推移は以下に示すとおりです。

- ・ 6路線の総利用者数は、減少傾向となっています。
- ・ 1便あたりの乗車人員をみると、3庁舎間巡回バスは4人／便以上で推移し、蒲生地区巡回バスは約2.5人／便で推移しています。しかし、加治木地区循環バス、ふるさとバスは2人／便を下回っています。

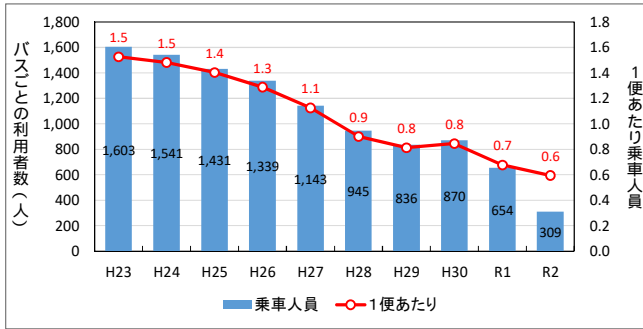


図IV-12 コミュニティバスの利用者数の推移

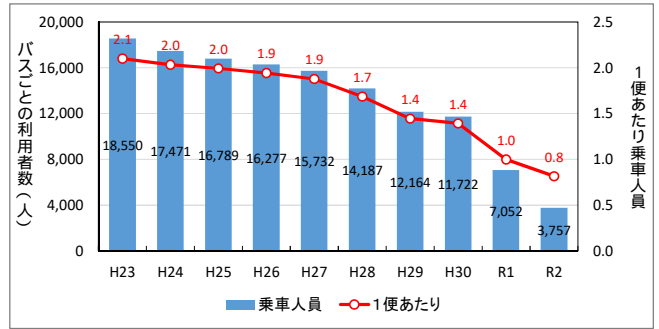


図IV-13 乗合タクシーの利用者数の推移

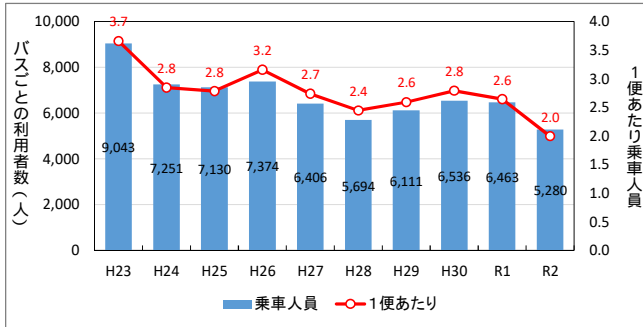
●上名地区乗合バス



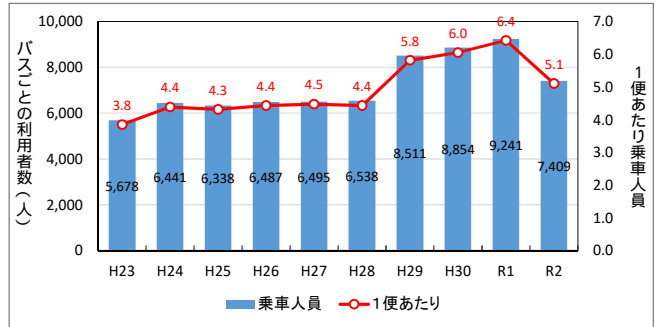
●加治木地区循環バス



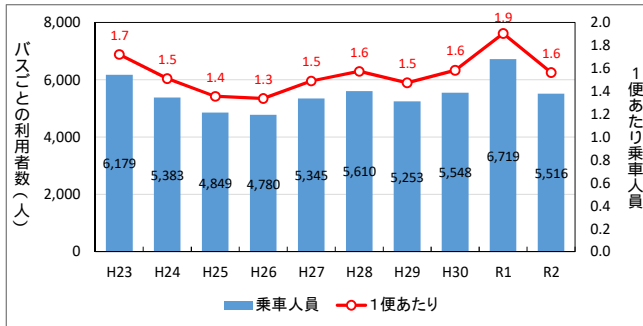
●蒲生地区巡回バス



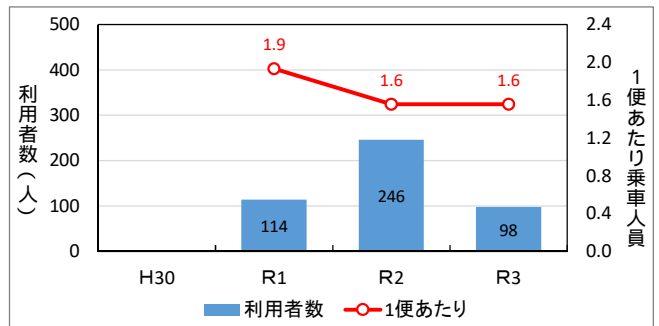
●3庁舎間巡回バス



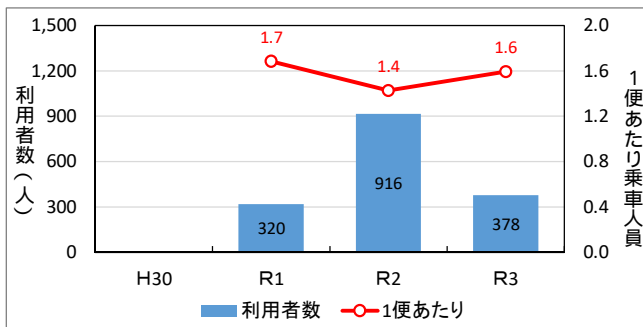
●ふるさとバス



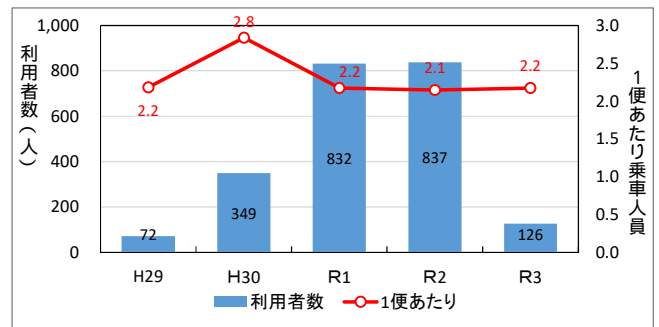
●始良地区予約型乗合タクシー



●加治木地区予約型乗合タクシー



●蒲生地区予約型乗合タクシー



資料：庁内資料

図IV-14 乗車人員と1便あたり乗車人員の推移

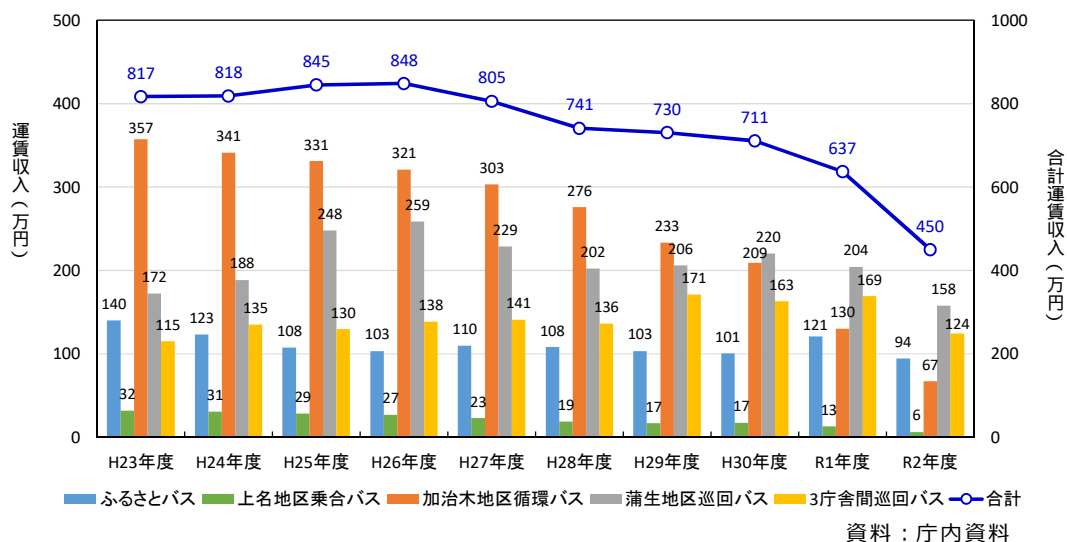
④公共交通の運営・支援状況

a. 運賃収入

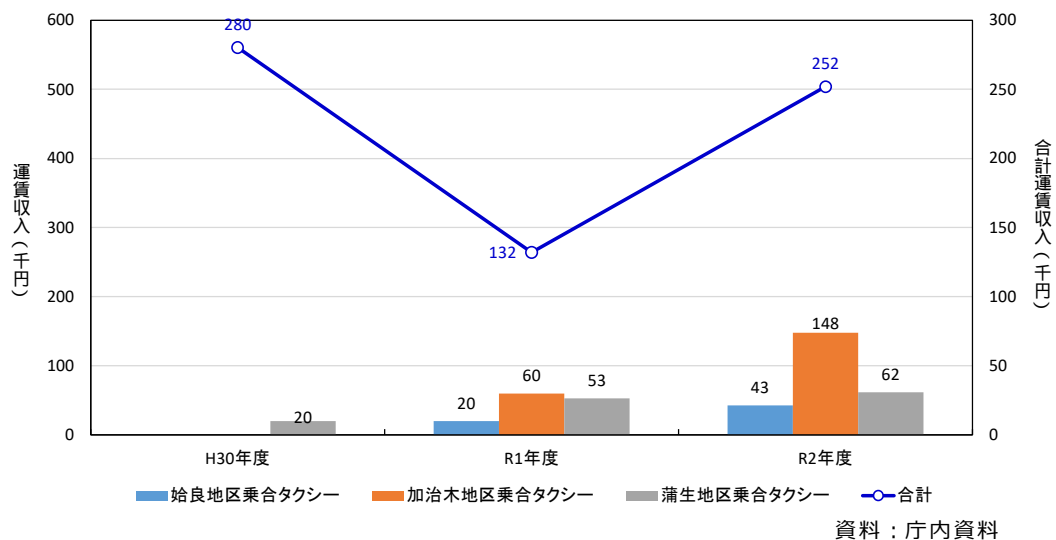
コミュニティバスを運行する4事業者の運賃収入の推移をみると、減収傾向で推移しています。

このまま利用者が減少すると、さらに、市の負担が大きくなる恐れが考えられます。

乗合タクシーにおいては、運行地区の増加に伴い、令和2年度に大きく増加している状況です。



図IV-15 コミュニティバスの運賃収入の推移



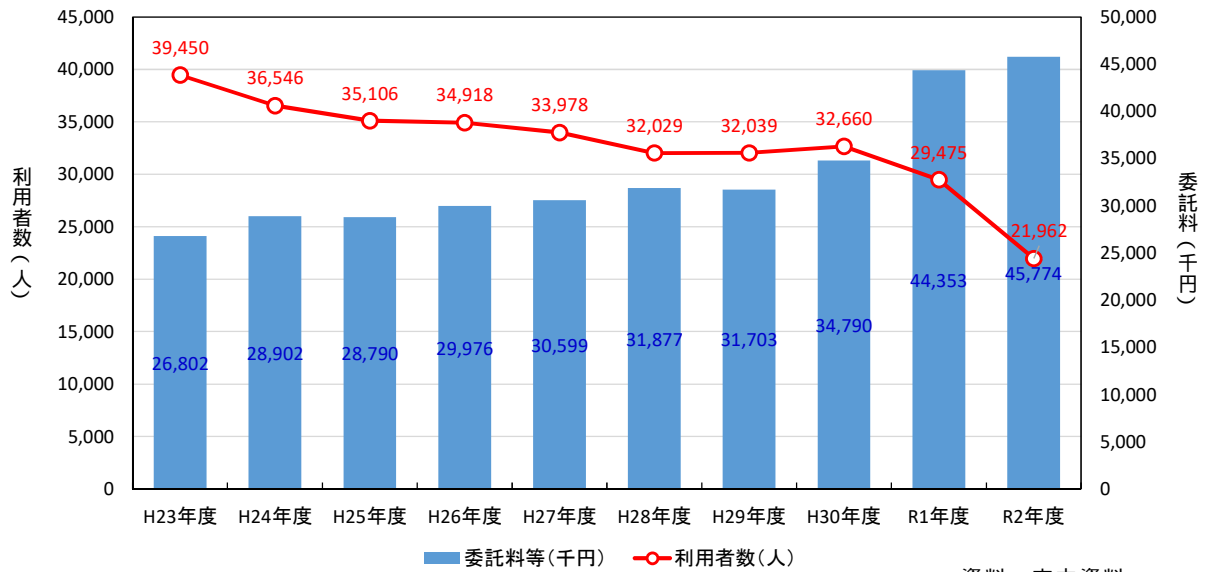
図IV-16 乗合タクシーの運賃収入の推移

b.公共交通への支援状況

本市のコミュニティバス等の利用者数の推移は年々減少傾向であり、委託料は増加の傾向にあります。

利用者1人あたりの委託料は、5年間で約2.27倍に増加しており、1人に利用していただくために約2,000円を支援していることとなります。

乗合タクシーに関しても同様で、5年間で約1.57倍に増加しており、1人に利用していただくために約1,400円を支援していることとなります。



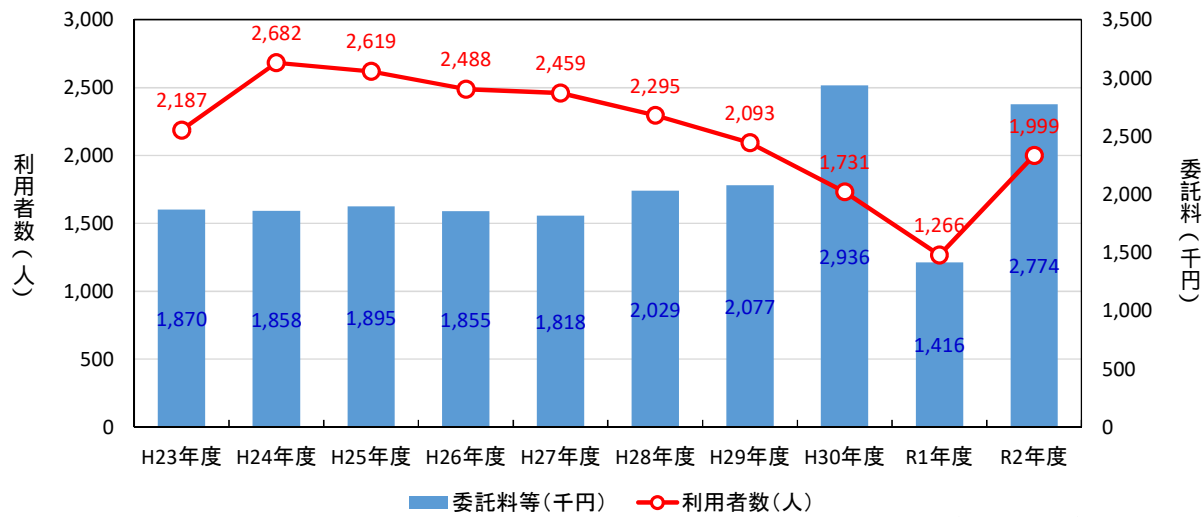
資料：庁内資料

図IV-17 コミュニティバス等の利用者数と委託料の推移

表IV-7 コミュニティバスの利用状況等

項目	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
利用者数(人)	41,053	40,257	38,649	38,494	37,212	35,227	34,698	36,852	30,908	22,271
委託料等(千円)	26,802	28,902	28,790	29,976	30,599	31,877	31,703	34,790	44,353	45,774
1人あたり委託料(円/人)	652.9	717.9	744.9	778.7	822.3	904.9	913.7	944.0	1,435.0	2,055.3

資料：庁内資料



図IV-18 乗合タクシーの利用者数と委託料の推移

表IV-8 乗合タクシーの利用状況等

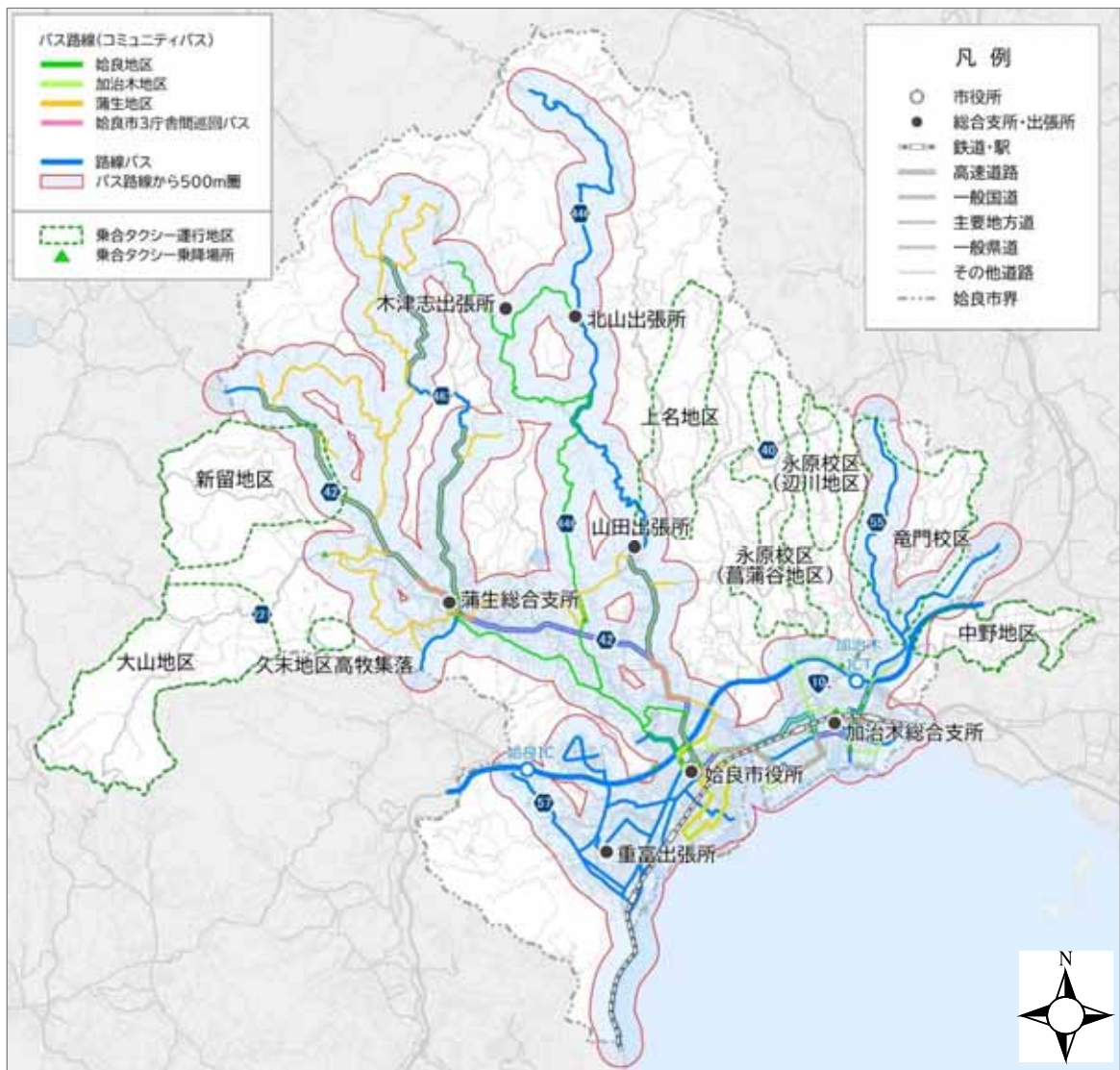
項目	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
利用者数(人)	2,187	2,682	2,619	2,488	2,459	2,295	2,093	1,731	1,266	1,999
委託料等(千円)	1,870	1,858	1,895	1,855	1,818	2,029	2,077	2,936	1,416	2,774
1人あたり委託料(円/人)	854.9	692.8	723.7	745.5	739.3	884.3	992.3	1,696.3	1,118.4	1,387.8

資料：庁内資料

(5) 交通空白地域の現状

利用の目安としてバス停から 500m の範囲を設定し、その外側を交通空白地域とする場合、重富駅西側や蒲生町久末、北部の山間部において交通空白地域に比較的人口の分布がみられるエリアが存在しています。

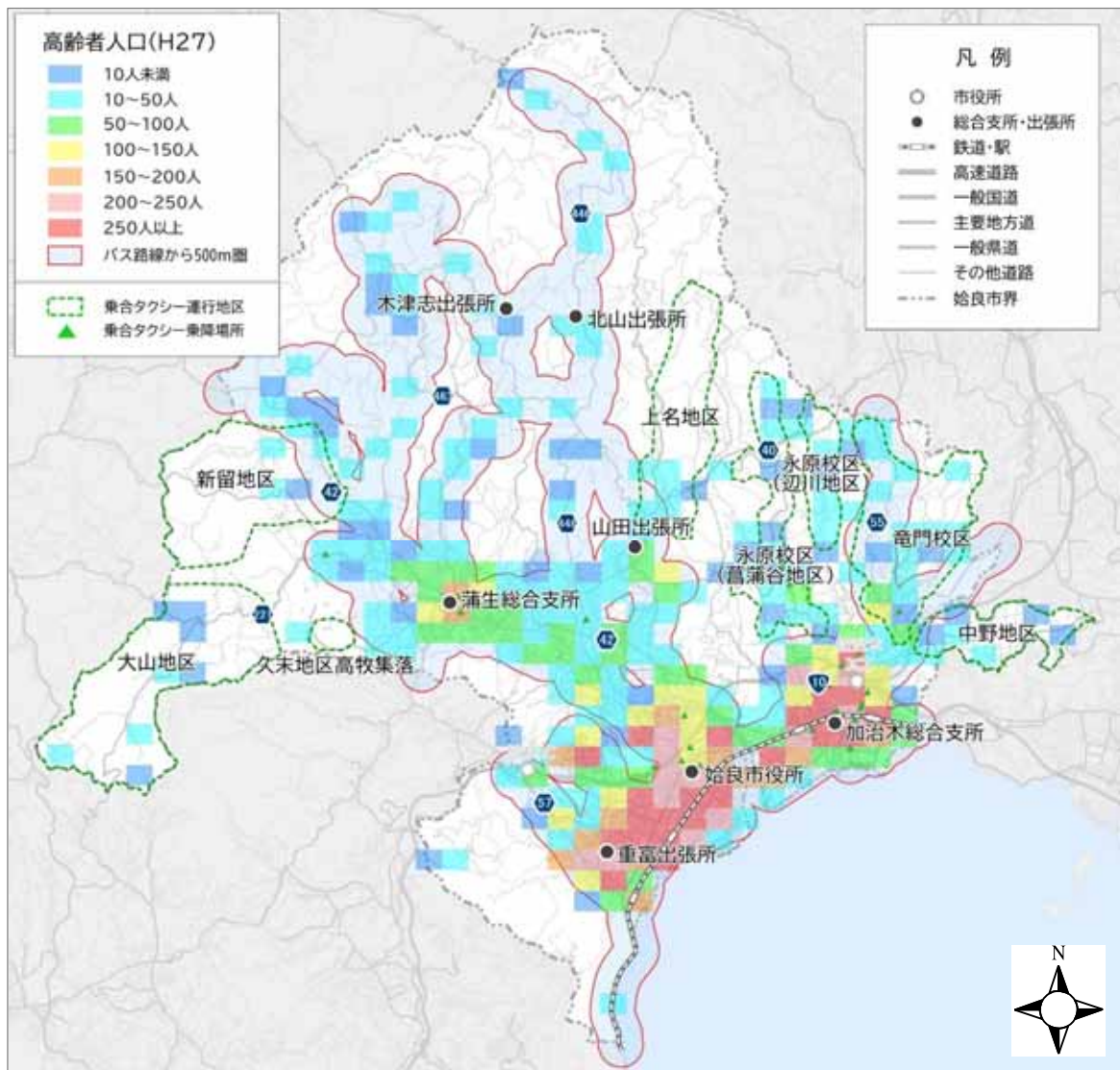
交通空白地域は、地方では駅から半径 1,000m 以上、バス停から半径 500m 以上を空白地域と捉える場合があることが「地域公共交通づくりハンドブック (H21.3 国土交通省)」に示されており、参考値として用いています。



図IV-19 交通空白地域

北部の中山間地域の高齢者人口が少ないエリアに交通空白地域が見られますが、乗合タクシーの運行に伴い、概ねカバーされている状況です。しかし、地形的な制約や距離的な移動の負荷等を考慮すると、不便を感じるエリアが広く分布しているものと考えられます。

本市においては、バス路線から 500m圏外の地域に高齢者が居住しているエリアを交通空白地域として位置付けます。



資料：H27 国勢調査

図IV-20 交通空白地帯と高齢者人口の重ね図

また、以下に、観光施設、医療施設、及び商業施設とバスルートを重ね合わせた図を示します。主要な観光施設、及び医療施設へのバスルートは、概ねカバーされていると言えます。ただし、バス本数、及び各施設とバス停までの距離などについては、利用者の属性に応じた検討が必要と言えます。



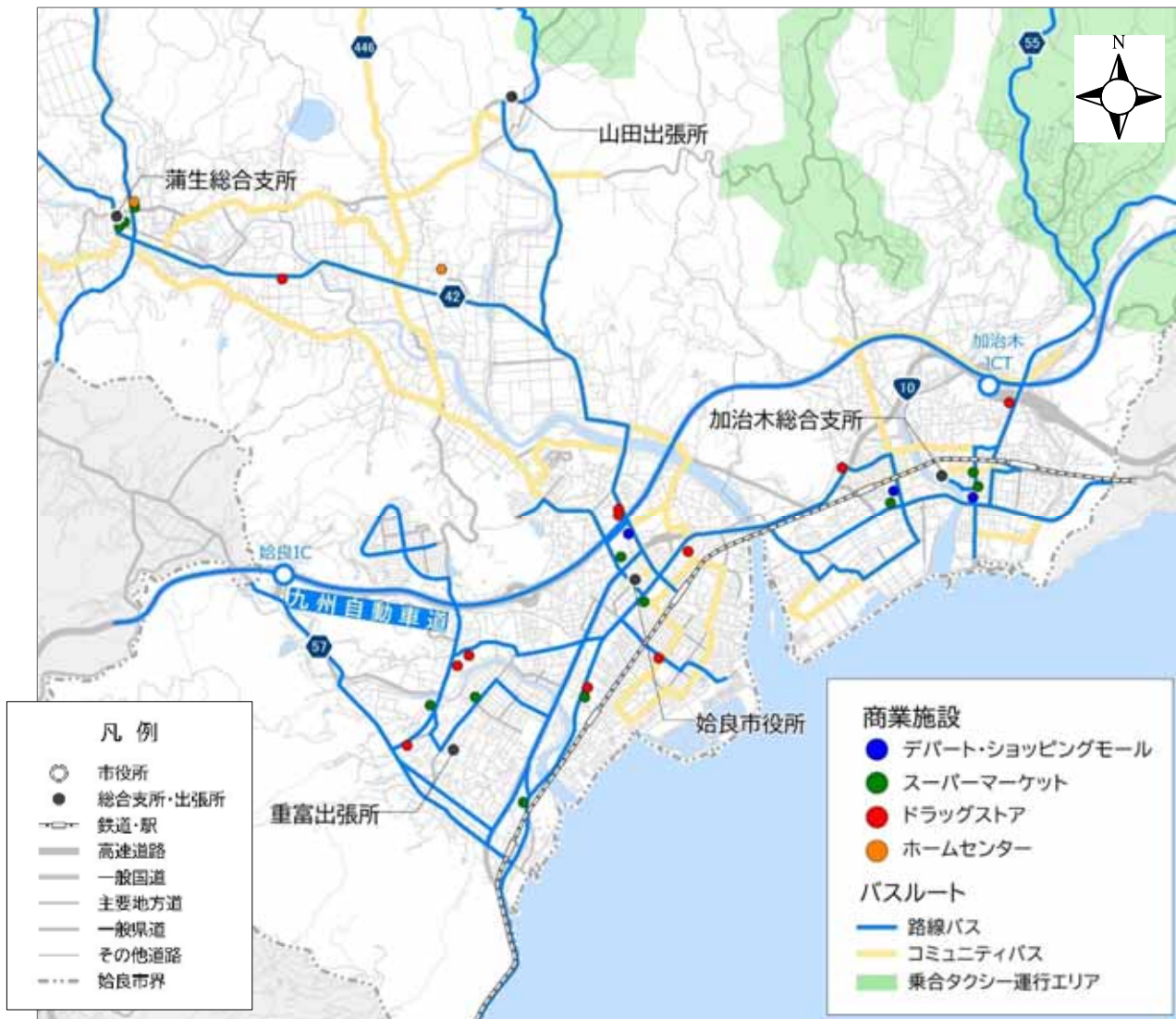
資料：おもてなし計画

図IV-21 観光施設とバスルートの重ね図



資料：国土数値情報

図IV-22 医療施設とバスルートの重ね図



資料：iタウンページ

図IV-23 商業施設とバスルートの重ね図

V 始良市地域公共交通計画

1. 地域公共交通の現状

前章までの結果を踏まえ、本市の公共交通をとりまく現状を取りまとめ、次のように整理しました。

(1) 地域の現状

●人口分布

- ・令和2年の総人口は76,348人で、平成27年から5年間で1.6%増加、鹿児島県内で人口が増加した2自治体のうちの1つとなっています。
- ・しかし、南部の人口が集中している市街地域では増加傾向にあるものの、中山間地域は人口の減少、流出が続き、高齢化が進行しています。

●施設分布

- ・医療機関、教育機関、商業施設などの主要施設は各地区に立地していますが、ほとんどが市中心部に集中している状況です。

●通勤・通学の形態

- ・本市の通勤・通学者の利用交通手段は、68.3%が自家用車となっており、自家用車依存型の形態となっています。

●観光

- ・本市は、県下一の指定数を誇る文化財を有しているとともに、霧島錦江湾国立公園内の観光資源として重富海岸等が存在しますが、地域公共交通によるつながりや誘導案内が不足しています。
- ・本市は、県内有数の観光地である鹿児島・桜島地区と霧島地区の中間に位置しているだけでなく、鹿児島空港や鹿児島中央駅からのアクセス性が高い地域ですが、観光客が通過しているのが現状であり、本市の観光資源を活かした周遊観光等のルートが確立されていません。

(2) 地域公共交通の現状

●鉄道

- ・本市には JR 日豊本線の 5 駅が立地し、約 60 便/日の列車が運行しています。
- ・乗降客数は、平成 27 年以降も全体で大きく増加していますが、近年は横ばいで推移している状況です。
- ・駅別では、帖佐駅では年々増加していますが、加治木駅と始良駅で横ばい、重富駅と錦江駅で微減している状況です。
- ・各駅の改札口が一方向で周辺地区からのアクセス性が低く、路線バスとの接続性も悪くなっています。

●バス

(高速バス)

- ・本市には、九州縦貫自動車道に高速帖佐バス停があり、鹿児島市中心部と九州の主要都市（福岡、熊本）や鹿児島空港を結ぶ高速バス・空港連絡バスが運行しています。
- ・なお、長崎や宮崎とを結ぶ高速バスは利用者の低迷により廃止となっています。

(路線バス)

- ・本市には、鹿児島市と霧島市や大隅地域を結ぶ幹線系統の路線バスが運行しており、市内では JR 加治木駅、帖佐駅、加治木港を中心に、楠田（蒲生）、鹿児島空港、始良ニュータウンなどの拠点間を結ぶ路線網を形成しています。
- ・国道 10 号や一部の県道へ運行経路が重複する区間が存在します。
- ・市内から鹿児島市方面へ運行するバスの系統が限定されているため、利便性が低くなっています。

(コミュニティバス)

- ・本市には、始良地区、加治木地区、蒲生地区の 3 地区、市役所本庁、加治木総合支所、蒲生総合支所間を相互に結ぶ 3 庁舎間巡回バスが運行しています。
- ・さらには、始良地区ではふるさとバスが 2 路線、加治木地区では循環バスが西回りと東回り、蒲生地区ではくすくす館を交通拠点とした 6 路線が運行しています。
- ・帖佐駅や加治木駅周辺の市街地域では運行本数は多くなっていますが、その他の地域では運行本数が少なくなっています。
- ・特に、蒲生地区では各路線で週 2 日運行、2 ～ 4 便/日の運行などサービス水準が低い状況です。
- ・旧町の運行形態が残ったままとなっているため、各地区間の連絡が弱くなっていますが、加治木循環バスにおいては、令和 2 年 10 月 1 日より、始良地区まで延伸しています。
- ・中山間地域のバス路線は南北方向に運行距離が長く、所要時間が長くなる路線も見られます。
- ・運行時間帯は、一部路線を除き 8 時～17 時の間が多くなっています。
- ・コミュニティバスの利用者数は、ふるさとバスや 3 庁舎間巡回バスでは平成 27 年度以降増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり令和 2 年度には大きく減少しています。
- ・1 便あたりの乗車人員は、ふるさとバスや蒲生地区巡回バスで 2.0 人前後、3 庁舎間巡回バスで 5.1 人となっていますが、加治木地区循環バスでは 1.0 人未満と少なくなっています。
- ・コミュニティバスへの委託料は、年々増加傾向となっており、現在では 45,000 千円/年を超過し、利用者 1 人あたりの委託料は約 2,000 円となっています。

(乗合タクシー)

- ・本市には、予約型乗合タクシーが始良地区の上名地区、加治木地区の竜門校区、永原校区、中野地区、蒲生地区の新留地区、大山地区、久末地区高牧集落で運行しています。
- ・上名地区では、従来定時定路線の乗合バスを区域型の予約型乗合タクシーへ、その他校区・地区ではコミュニティバスを同様の運行形態に見直しています。
- ・始良地区の上名地区予約型乗合タクシーは、地区からイオンタウン始良、JR 帖佐駅まで運行しており、加治木地区では各地区から JR 加治木駅、ソレイユタウン等の商業施設、加治木総合支所まで運行しています。
- ・蒲生地区では、各地区から吉留クリニックやくすくす館への運行となっています。
- ・運行時間帯は、9時～16時までの間が多くなっています。
- ・運行曜日が各地区・校区で週2～3日の運行となっており、4～6便/日のサービス水準となっています。
- ・1便あたりの乗車人員は、蒲生地区乗合タクシーでは2.0人/便以上となっていますが、始良地区と加治木地区では2.0人/便未満と相乗りが浸透していない状況です。
- ・乗合タクシーへの委託料は、H30年度をピークに減少していましたが、R2年度においては、始良地区及び加治木地区への乗合タクシーの導入に伴い、大きく増加しています。
- ・なお、利用者1人あたりの委託料は約1,400円となっています。

(3) 地域ニーズ ※詳細は参考資料を参照

●市民アンケート

- ・運転免許保有状況は、全体で約7割「自動車」を保有していますが、未保有が約2割、北山校区や漆校区では1割以上が返納済となっています。
- ・日常生活における外出頻度は、約6割が平日ほぼ毎日以上となっていますが、中山間地域などで外出頻度が低い地域も見られます。
- ・外出時の移動手段は、全体で約6割が車（運転）となっており、地域公共交通利用者は1割未満と少ないです。
- ・路線バス利用者の外出頻度は週1～2日が約6割、コミュニティバスでは1か月数回と車（運転）と比較して少ない状況です。
- ・地域公共交通は、中山間地域などで利用が少ない状況ですが、年齢別では80歳以上の高齢者で約1割が週1～2回、買い物や通院目的で利用しています。
- ・現行計画の認知度は全体で約2割となっていますが、乗合タクシー等を導入した校区、もしくは高齢者になるほど認知度は高い状況ですが、若い世代の関心が低い状況です。
- ・今後の利用意向は、年齢が高くなるにつれて利用意向が減少している状況です。
- ・現在利用していない人の今後の利用意向は、竜門校区や北山校区、西浦校区などで比較的高くなっています。

【総括】

- ・市民の地域公共交通の利用頻度は少なく、自家用車への依存が高い状況です。
- ・また、今後の利用意向についても高齢者、特に中山間地域に居住する人を除き低くなっており、全体的に地域公共交通への関心が低くなっています。
- ・これらの要因として、自家用車を中心としたライフスタイルが形成されており、地域公共交通を利用したライフスタイルのイメージ等が想像できないことなどが考えられます。
- ・そのため、地域公共交通に対する関心を高め、市民自らが利用し、維持・確保していくといった意識の醸成が重要です。

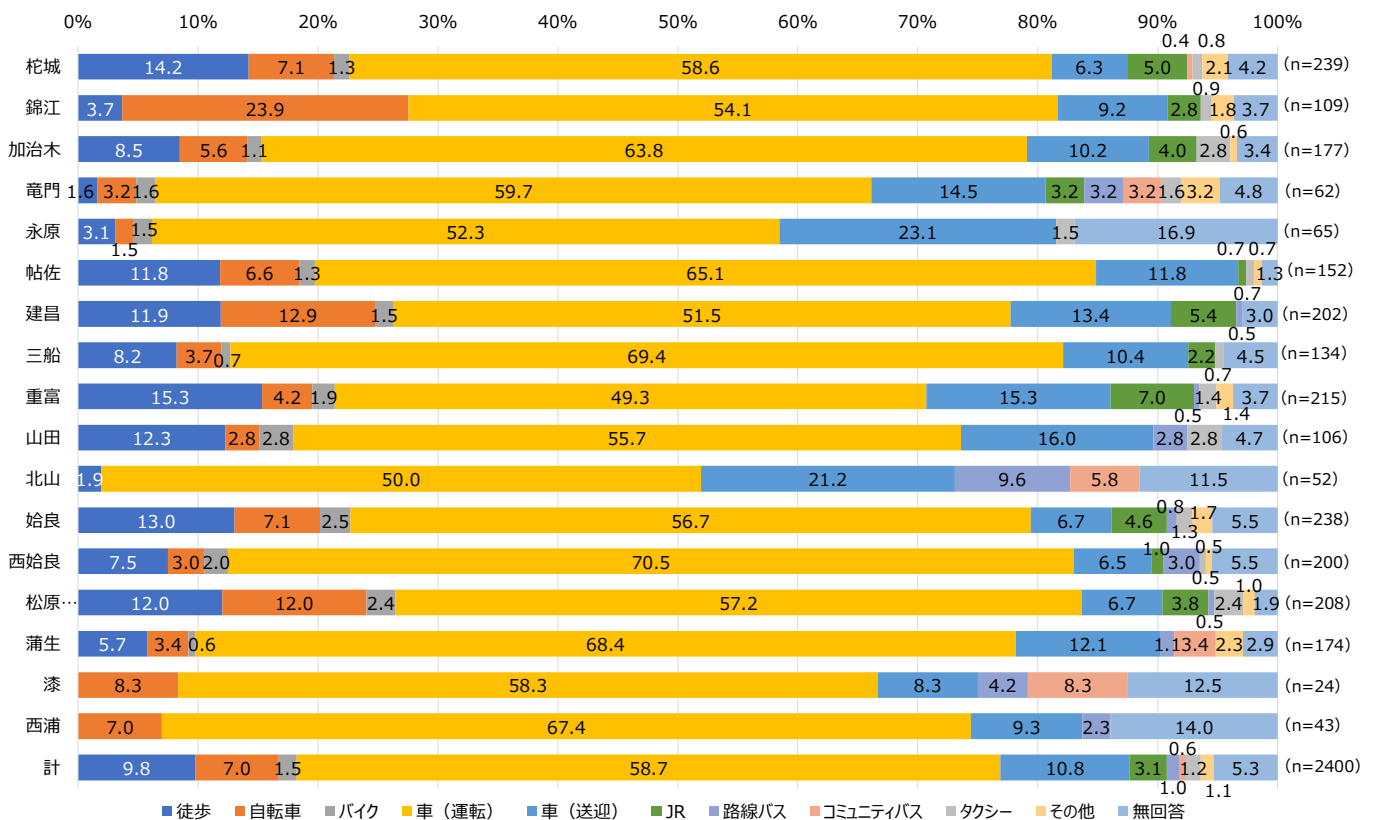


図 V-1 外出時の移動手段（居住地別）

●施設利用者アンケート

- ・医療施設に関しては、自宅出発時刻が8～9時台に集中し、病院到着時刻が8～10時台となっています。
- ・商業施設では約5割、公共施設では約7割、医療施設では約6割が車（自分で運転）で来訪しています。
- ・地域公共交通は、それぞれ数%の利用となっており、全体的に利用が少ない状況です。
- ・地域公共交通利用者の利用理由は、「他に交通手段がない」が圧倒的に多くなっています。

【総括】

- ・各施設に対して地域公共交通で来訪することが可能な状況となっていますが、地域公共交通利用者は全体的に少ない状況です。
- ・その要因として、運行本数が少ないなどのサービス面が指摘されていますが、多くは「自家用車が楽」といった意見のため、ニーズ等も踏まえつつ、施設と連携したサービスの提供や地域公共交通利用にあたっての負荷軽減（情報提供などによる工夫、利用環境面など）の改善が重要です。

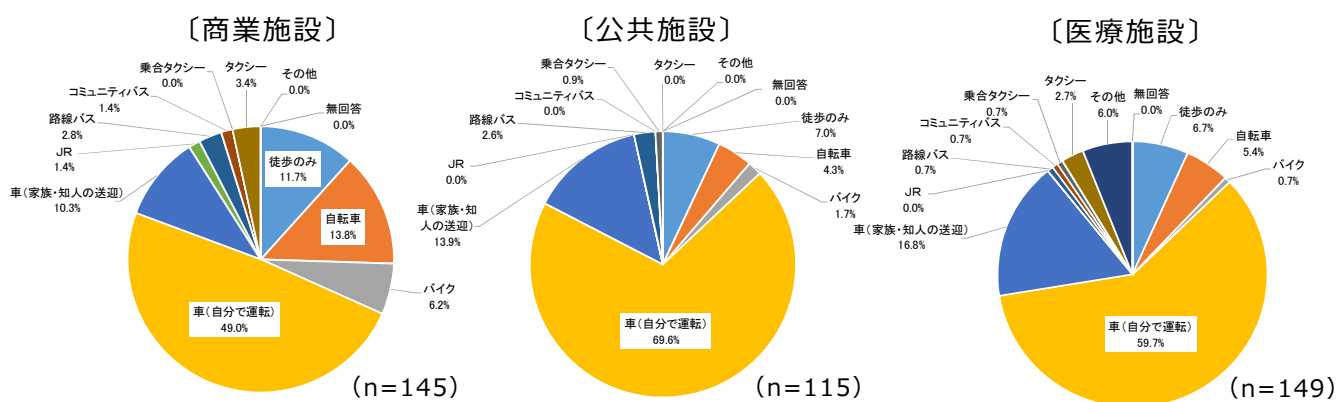


図 V-2 各施設への来訪手段

●乗り込み調査

- ・1便当たりの利用者数が1.0人未満の路線も存在します。
- ・コミュニティバスでは、3庁舎間巡回バスや蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）で5.0人/便と多い状況です。
- ・自主運行路線バスでは、木場線が2.4人/便と少ない状況です。
- ・停留所間では、帖佐駅・イオンタウン始良前～蒲生地区間の利用や、蒲生地区内の利用が多く、加治木～始良（帖佐）間は少ない状況です。
- ・利用者の多くは、運転免許証未保有（返納済含む）となっています。
- ・コミュニティバスは、買い物や通院目的で「週に1～2日」、「1か月に数日」利用されています。
- ・自主運行路線バスでは、通勤通学での利用も見られます。
- ・コミュニティバスではコミュニティバス相互の乗り継ぎ、自主運行路線バスではJRとの乗り継ぎも比較的多く見られます。
- ・今後の利用意向は7割以上と高く、改善項目として「運行本数」や「交通機関相互の乗り継ぎ」が挙げられています。

【総括】

- ・現在の地域公共交通の利用者は、高校生の通学手段や運転免許証を保有しない高齢者等に限定されています。
- ・また、路線や運行便によって利用者数にばらつきが見られる状況のため、各路線の特性や利用者さらには沿線住民のニーズ等を踏まえ、利便性の確保、さらには運行効率性の面からの見直しなどが、地域公共交通の維持・確保にあたって重要です。

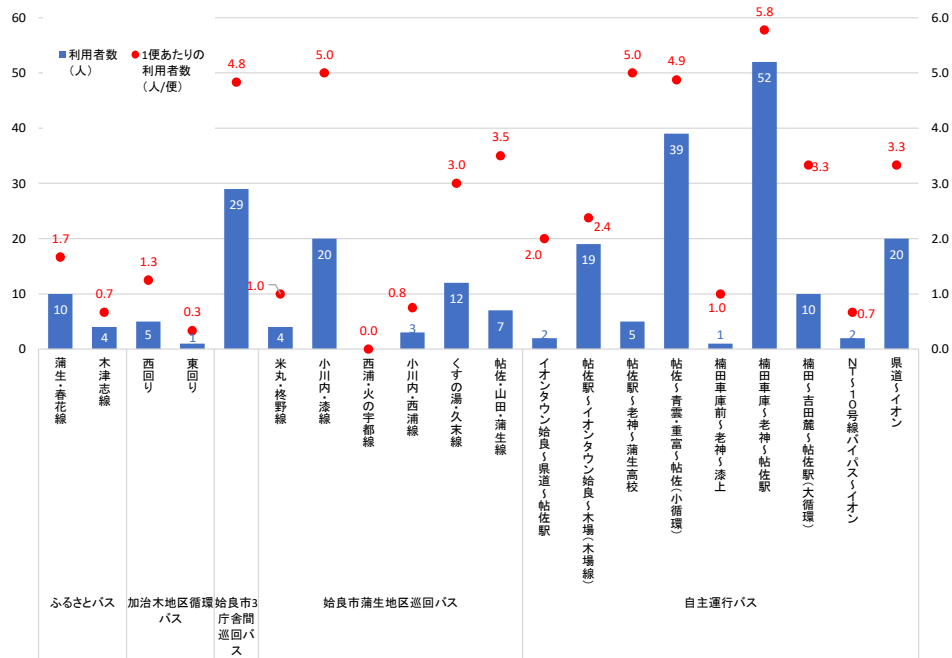


図 V-3 地域公共交通の利用実態

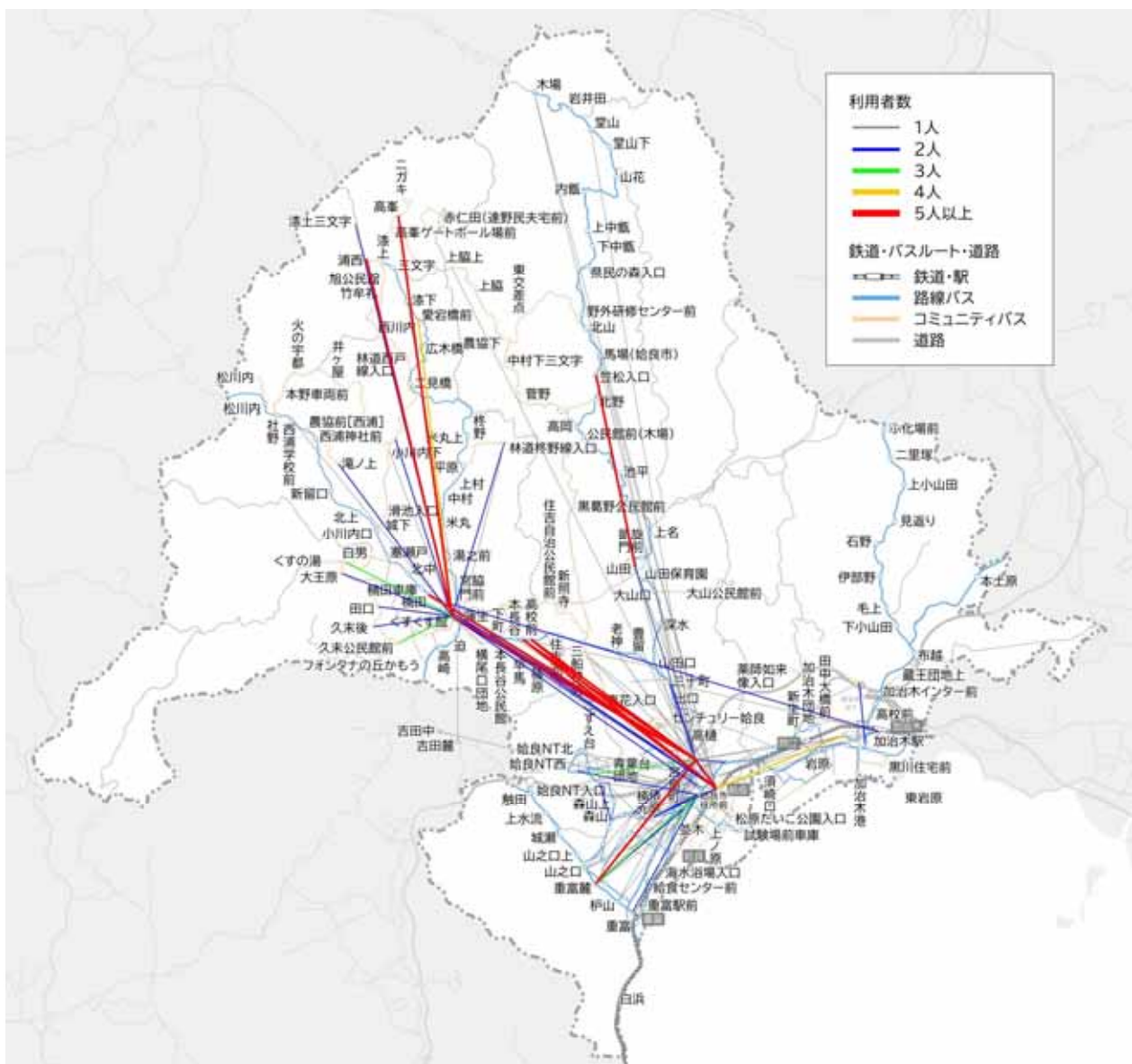


図 V-4 停留所間の利用者数

●乗合タクシー利用者調査

- ・利用者は60歳以上の高齢者となっており、運転免許証を保有していない人が9割となっています。
- ・各地区から、拠点(イオンタウン始良・帖佐駅、加治木駅周辺、くすくす館)までの利用となっています。
- ・利用者全体の5割以上が1名での利用ですが、新留地区や大山地区では3名以上も見られます。
- ・今後の利用意向も、8割以上が「必ず利用する」となっています。

【総括】

乗合タクシー利用者は運転免許証を保有しない高齢者で、かつ従来からの利用者など新規利用者の獲得が進んでいない状況ですが、移動手段の確保といった観点から、維持・確保していくための工夫などが重要です。

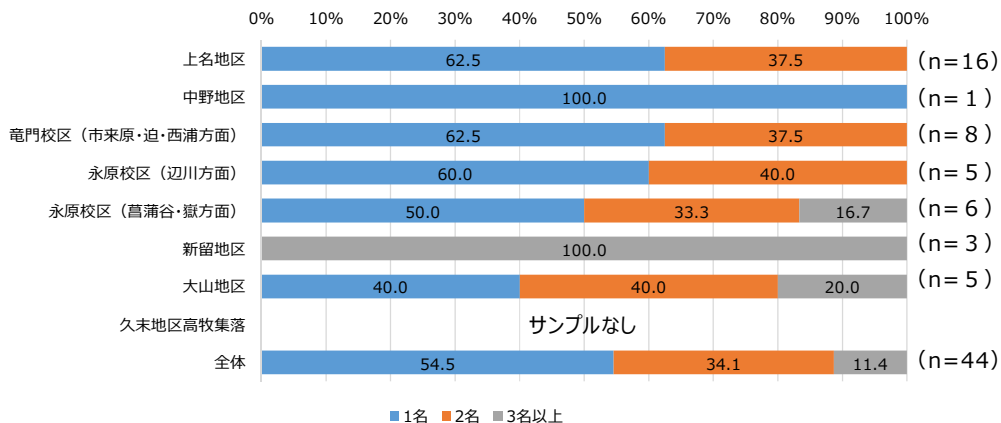


図 V-5 乗合タクシーを利用する際の利用人数

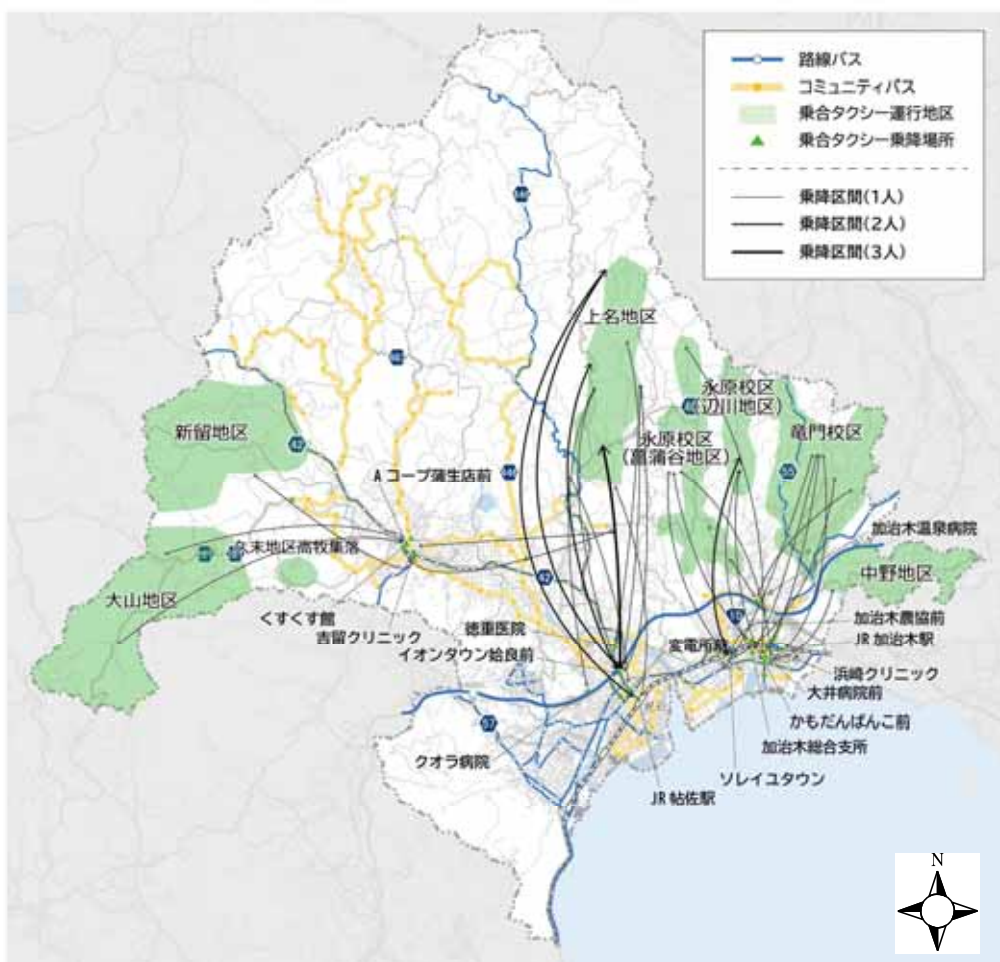


図 V-6 乗合タクシーの乗降区間

● 高校生アンケート

- ・通学時の代表交通手段は、市内居住者においては自転車もしくは徒歩が多くなっており、路線バスは約 4 %、JR は約 10%となっています。
- ・周辺市町からは JR の利用が多い状況ですが、路線バス利用者はさつま町、薩摩川内市、鹿児島市などで見られます。
- ・通学時の自宅出発時刻は、始良市内では 6 時半～7 時が多く、始良市外では 6 時半以前となっています。
- ・地域公共交通を利用しない理由では、始良市内では「家が近い」が最も多く、始良市外では「運行本数が少ない」「運賃が高い」などが多くなっています。
- ・地域公共交通の今後利用意向は、「条件によっては利用したい」が約 30%存在します。
- ・併せて、今後の地域公共交通の維持に向けた協力意向として、潜在需要が存在します。

【総括】

・路線バスや JR などにおいては高校生の通学手段として利用されており、潜在需要も存在することから、各交通手段が連携しつつ、積極的な利用促進等を図っていくことが重要です。

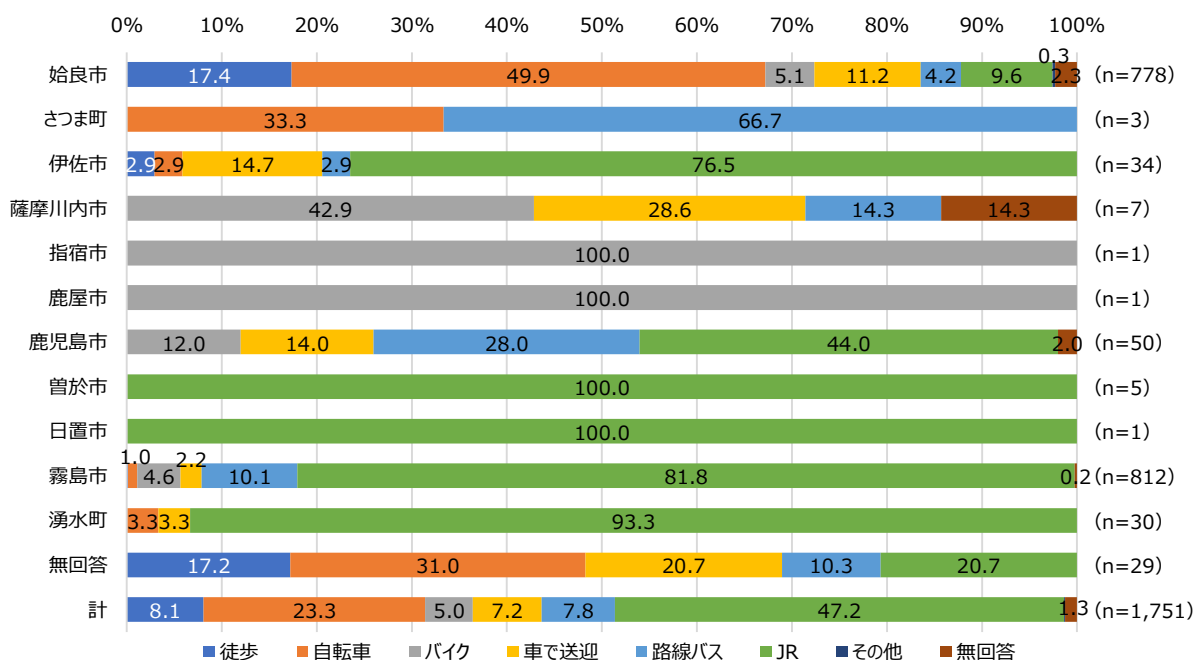


図 V - 7 通学時の代表交通手段（市町村別）

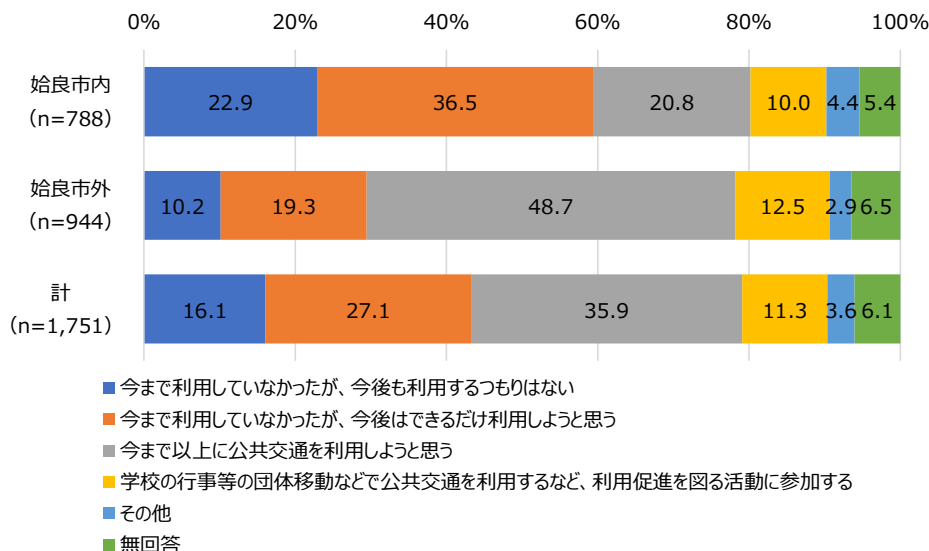


図 V - 8 地域公共交通の維持に向けた協力意向

●事業者ヒアリング調査

項目	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者
地域公共交通が抱える課題や課題解決策	1) 利用促進面 ・新幹線と在来線との乗り継ぎの利便性向上 ・ICカード（SUGOCA）の推進 2) 需要創発面 ・特になし	・利用者減 ⇒ 運行見直しが必要 ⇒ 65歳以上高齢者、運転免許証自主返納者、未就学児・小中学生 ⇒ 各交通モードの乗り換え地点、乗継方法の明確化、市民への周知 ※山間部の路線が少ない ・運転手の高齢化と運転手不足 ⇒ 路線維持が困難 ・交通結節点での待合施設整備 ・各交通モードの乗り換え地点、乗継方法の明確化、市民への周知 ・定時性に対するサービス向上	1) 利用促進 : 再度各自治会で利便性が大きいことを周知、運行本数の増加 2) 需要創発 : 利用者への広報、コミュニティバスの利活用
事業継続に当たっての将来展望	・バリアフリー駅の整備、拡充	・利用者低迷による収益性悪化、民間事業者の路線維持が限界 ※運転手不足や高齢化の影響 ⇒ 今後は、自治体より補助が頂けない路線系統は撤退も視野が必要 ⇒ 必要な路線系統については、自治体主導のコミュニティバス化を希望 ⇒ コミュニティバスのデマンドタクシー化	・将来的にはドア to ドアでの乗合タクシー ・コミュニティバス・タクシーは地域の交通弱者に対する重要な福祉サービスである ・現状、事業を請け負う事業者においては乗務員の高齢化やなり手不足に直面しており、さらには働き方改革や最低賃金および原料価格の上昇などで運行コストも上昇傾向
交通事業者からの提案	特になし	・路線バス運行は、幹線主体にコンパクト化、幹線以外は自治体主導によるコミュニティバスへシフト ・山間部地域については、自家用有償輸送へ転換 ・路線に対する新たな補助金制度の導入 ・利用者増加への取り組み ⇒ 運賃割引制度導入、乗り換え・乗継方法のPR・周知 ⇒ 利用者の声や要望を踏まえた運行経路変更、停留所新設・廃止	・コミュニティ運行事業に関わる地元の若い現役世代の担い手育成に繋がるような施策

2. 地域公共交通の課題

本市の公共交通を取り巻く現状等を踏まえ、公共交通に関する課題の整理を行いました。

(1) 地域公共交通に関する事業等の実施状況

始良市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 3 月）に基づき実施した地域公共交通に関する事業等の実施状況は以下の通りです。

また、地域公共交通の体系の変化については、58 ページに図示しております。

【事業 1】

交通拠点の形成とバス路線等の見直し

市街地の再編や財政支出の健全化に向けたバス路線等の見直しに合わせ、公共交通利用者の利便性向上と乗継利用の抵抗感を軽減するために、民間施設等の協力を得ながら拠点の形成を行います。

- H29 : 蒲生地区巡回バスの路線延長・変更、加治木地区循環バスのフリー乗降区間の新設
- H30 : ふるさとバス（春花線）の延伸、ふるさとバス（木津志線）ダイヤ改正
- R1 : 蒲生地区巡回バス（3路線）の廃止、加治木地区循環バスのバス停新設・日曜・祝日運行取りやめ、蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）のバス停新設
- R2 : 上名地区乗合バスの廃止、加治木地区循環バス（循環線）の路線見直し、ふるさとバス（蒲生・春花線）の路線見直し、蒲生地区循環バス（蒲生・山田・帖佐線）の新規運行

【事業 2】

乗継情報等の設置・充実

交通拠点をはじめ、乗継情報の設置や充実を図り、公共交通情報の拡充と利便性向上を図ります。

- H29 : NAVITIME を活用したコミュニティバス等に関する情報提供
- H30 : NAVITIME を活用したコミュニティバス等に関する情報提供の周知
- R1 : "
- R2 : "

【事業 3】

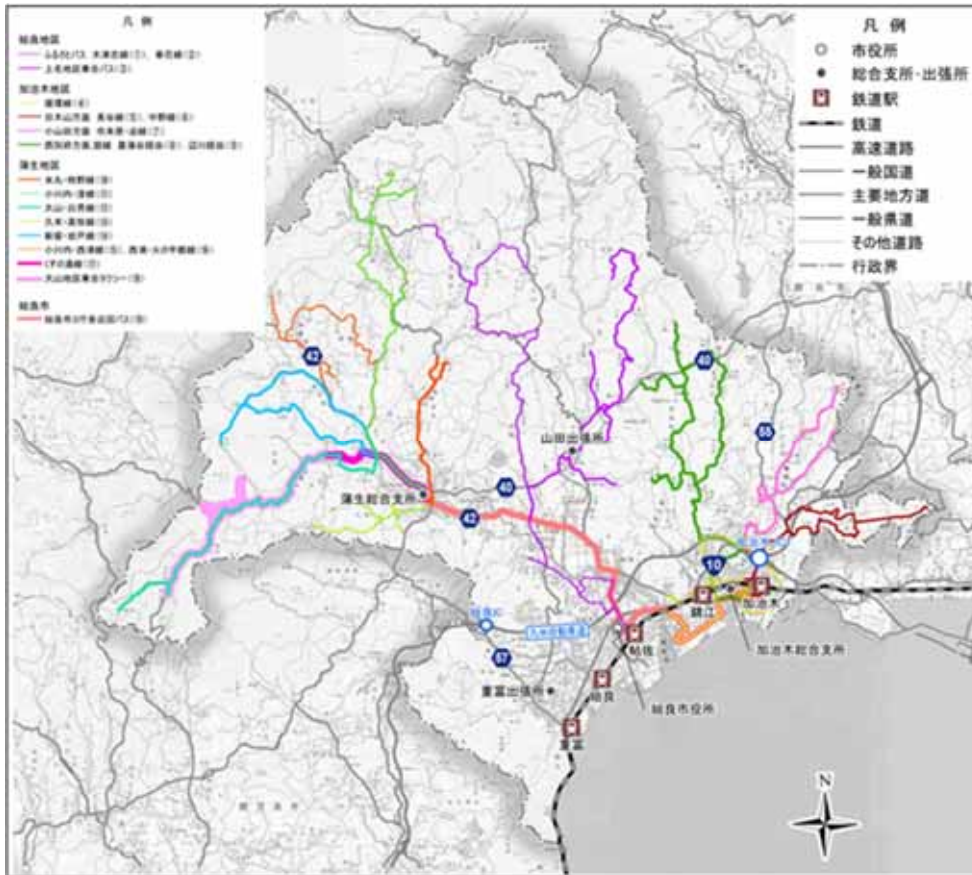
乗継利用に配慮した運行ダイヤの見直し

鉄道とバスとの接続、及びバス相互の乗継ダイヤを調整するなど、運行ダイヤの見直しを行います。

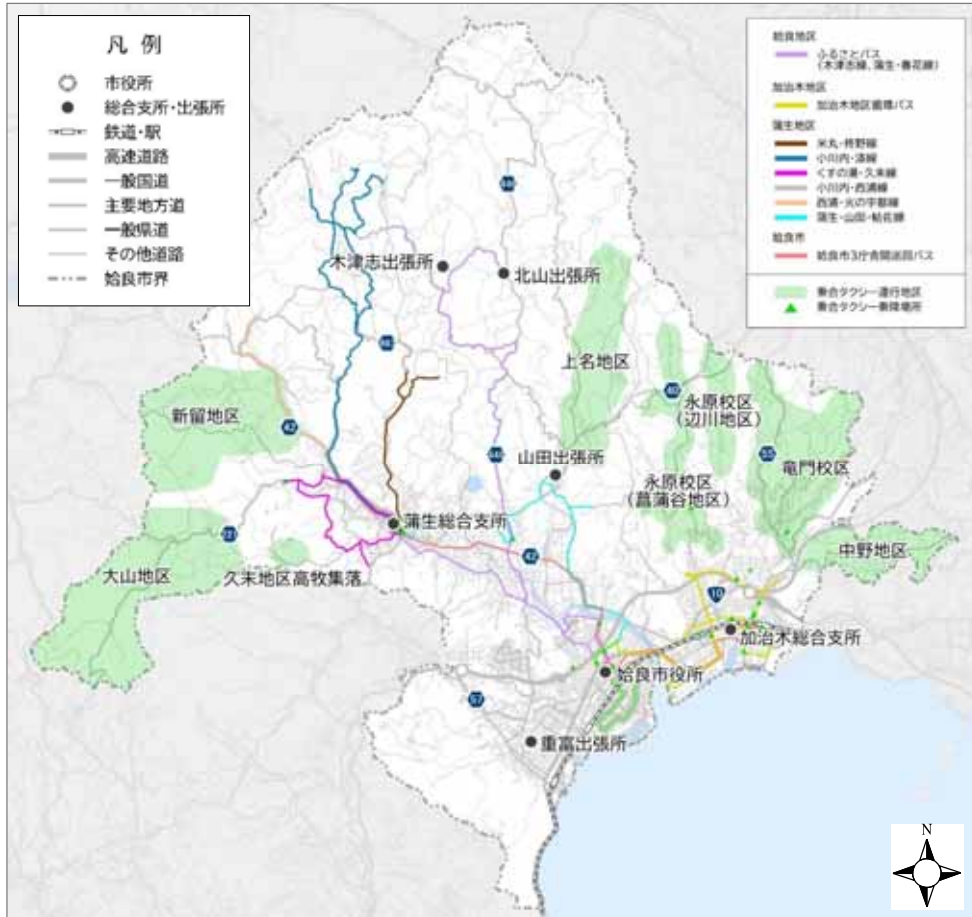
- H29 : 駅やバス停など乗継拠点におけるダイヤの検討・見直し、乗合タクシーとの接続
- H30 : "
- R1 : "
- R2 : "

〔地域公共交通体系の変化〕

・平成 28 年度（地域公共交通網形成計画作成時）



・現時点



(2) 計画目標の達成状況の評価

計画目標	評価指標	目標値	R3評価値
【目標1】 公共交通利用割合の増加	普段利用する移動手段について、「路線バス」及び「コミュニティバス」利用の割合 【10.3%（路線バス）】 【1.3%（コミュニティバス）】 を基準とする	基準値 より 1%増加	【1.4%（路線バス）】 【0.7%（コミュニティバス）】 ※世帯票より
【目標2】 乗継情報を設置した待合スペースの確保	拠点設置箇所数	3か所 以上	始良市役所、加治木総合支所、蒲生総合支所の3か所で実施
【目標3】 運行ダイヤの改善による公共交通利用者数の増加	鉄道駅からのバス利用者数 【JR帖佐駅 89人】 【JR加治木駅 40人】 を基準とする。	基準値 より 3%増加	新型コロナウイルス感染症等の影響で調査未実施のため、利用者数等の把握ができていない状況
	拠点におけるバス利用者数	拠点整備後 3%増加	
【目標4】 買い物及び通院時における公共交通利用割合の増加	買い物及び通院時における「路線バス」及び「コミュニティバス」利用の割合 【商業施設 7.9%（路線バス）】 【商業施設 4.7%（コミュニティバス）】 【医療施設 3.3%（路線バス）】 【医療施設 3.3%（コミュニティバス）】 を基準とする。	基準値 より 1%増加	【商業施設 2.8%（路線バス）】 【商業施設 1.4%（コミュニティバス）】 【医療施設 0.7%（路線バス）】 【医療施設 0.7%（コミュニティバス）】 【医療施設 0.7%（乗合タクシー）】
【目標5】 高齢者及び免許証不保持者における公共交通利用割合の増加	割引運賃の利用者数	割引運賃導入後 3%増加	新型コロナウイルス感染症等の影響もあり対策未実施
	新たな運行形態の導入（検討を開始するコミュニティ数）	1コミュニティ以上で実施	乗合タクシーに関して地区コミュニティ協議会と連携し、2校区、4地区、1集落で導入
	70歳以上における普段利用する移動手段について、「路線バス」及び「コミュニティバス」利用の割合 【15.8%（路線バス）】 【2.0%（コミュニティバス）】 を基準とする。	基準値 より 1%増加	【2.3%（路線バス）】 【1.5%（コミュニティバス）】 ※世帯票より

※目標1、4、5におけるアンケート調査結果を活用した評価指標については、前回調査では複数回答、今回調査では単一回答で調査しており、単純な数値比較はできない。

計画目標	評価指標	目標値	R3評価値
【目標6】 モビリティ・マネジメント*教育の充実、及びパーク&ライド等による自家用車利用割合の減少	モビリティ・マネジメント*教育等、公共交通利用に関するワークショップの開催回数	2回以上	H30に公共交通フェアをはじめ、地域との座談会等を58回実施
	最寄りのバス停を「知らない」と回答する者の割合 【56.7%】を基準とする。	基準値より5%減少	高校生を対象とした事業等の実施状況を踏まえ、変化等が見込まれないことから調査未実施
	普段使用する移動手段として、「自動車（自分で運転）」、「自動車（家族や知人による送迎）」利用の割合 【77.9%（自分で運転）】 【16.4%（家族や知人による送迎）】を基準とする。	基準値より1%減少	【70.9%（自分で運転）】 【10.9%（家族や知人による送迎）】
【目標7】 観光資源へのアクセス情報の充実による観光客数（市外来訪者数）の増加	公共交通利用による観光資源への観光客数（市外来訪者数）	事業実施から3%増加	新型コロナウイルス感染症等の影響で観光客向けのイベント等の事業が未実施であるとともに、調査未実施のため、利用者数等の把握ができていない状況
	観光イベント等における公共交通利用キャンペーンの実施	1回以上	

※目標6におけるアンケート調査結果を活用した評価指標については、前回調査では複数回答、今回調査では単一回答で調査しており、単純な数値比較はできない。

*モビリティ・マネジメントとは、一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（引用：「モビリティ・マネジメントの手引き」土木学会）

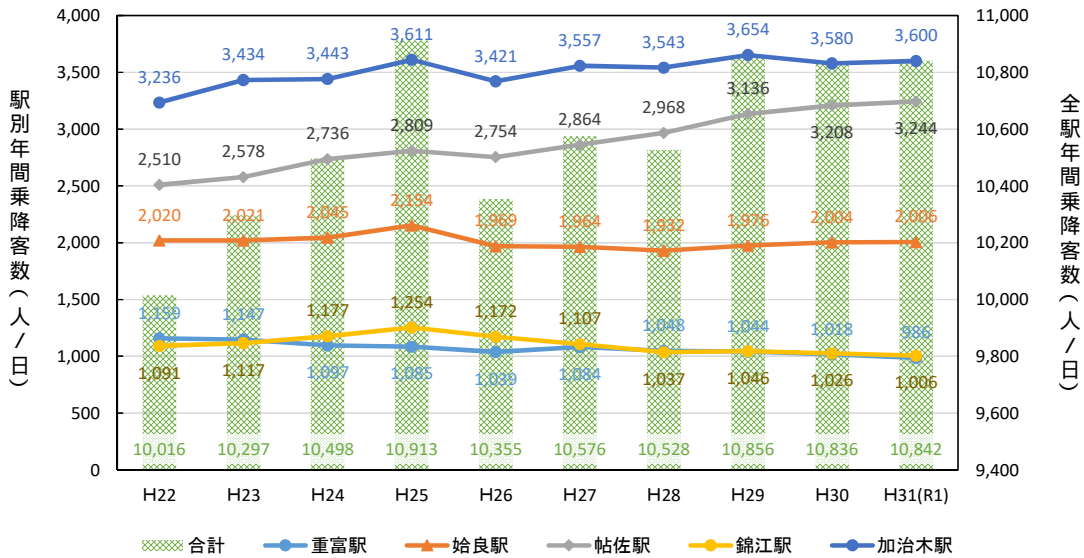
【総括】

- 本市では、平成29年3月に始良市地域公共交通網形成計画を策定後、主にコミュニティバスや乗合タクシー等の運行形態の見直し、さらには公共交通の利用促進に向けた周知活動等に取り組んできた状況です。
- 特に、乗合タクシーの導入にあたっては、校区コミュニティ協議会と連携し、地域の実情に応じた地域公共交通サービス等の提供を行ってきました。
- そうした状況の中、地域公共交通は高校生の通学手段、さらには運転免許証を保有しない高齢者の移動手段としての役割を担い、生活交通の確保や外出機会の創出等に一定程度の効果があったと考えます。
- 一方で、中間年齢層の自動車への依存や高齢者等においても新規の地域公共交通利用者の獲得等が進まず、人口が増加する本市においても地域公共交通の利用者数や利用率等は低下していることがうかがえます。
- そのため、今後も引き続き地域と連携を図りながら、現在の地域公共交通の維持やさらなる利便性向上に向けた取り組み、さらには新たな地域公共交通利用者の獲得に向けた取り組み等を行い、本市が目指す地域公共交通の姿（目標）の実現に向けた取り組みが重要と考えます。

(3) 地域公共交通の分析

① 鉄道の利用状況

- ・鉄道利用者数に関しては、重富駅で若干減少が見られるものの、全体でほぼ横ばいで推移しており、少子高齢化が進展する中でも利用者数を維持している状況です。
- ・これらの要因としては、市全体の人口増加等も影響していることがうかがえます。



※ H29 から乗車数のみ公表されることとなったため、乗降者数は乗車数を2倍した数字となっております。正確な数値ではない。

図 V-9 駅別年間乗降客数の推移

② 地域公共交通の利用状況（路線バス除く）

- ・地域公共交通（コミュニティバス、乗合タクシー）利用者数に関しては、R2年度は新型コロナウイルス感染症の影響から大きく減少しています。
- ・H27 から R1 年度までの推移では、1割程度減少しているものの、コミュニティバスから乗合タクシーへの見直しに伴う影響は小さい状況です。
- ・なお、乗合タクシーに関しては導入後の期間も短く、今後利用促進を図っていくことで地域での利用の定着が期待されます。

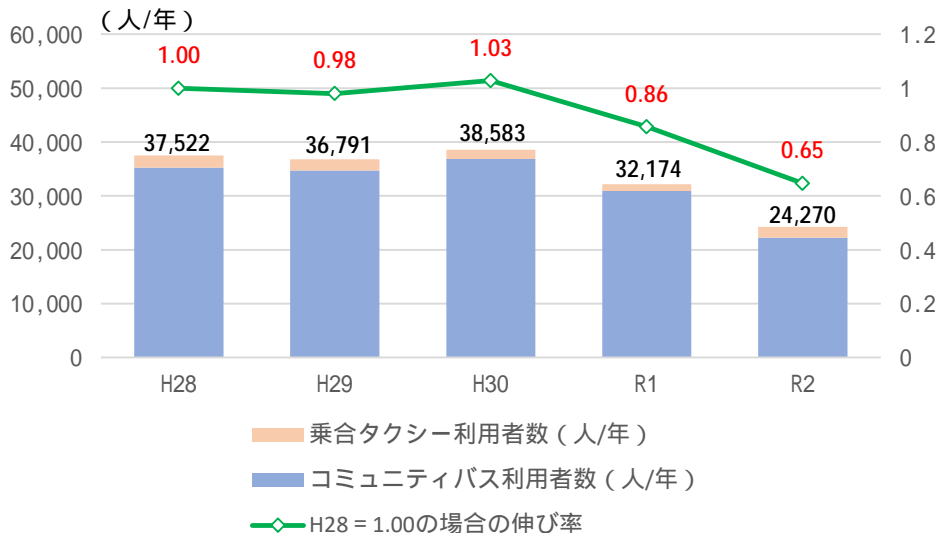


図 V-10 コミュニティバス及び乗合タクシーの利用者数の推移

③地域公共交通に対する財政負担状況（路線バス除く）

- ・地域公共交通（コミュニティバス）に対する財政負担状況は、H28年度時点において33,906千円/年となっており、H29では一時的に微減した状況でした。
- ・しかし、それ以降は、コミュニティバスの運行単価等の増加に伴い財政負担は増加している状況です。

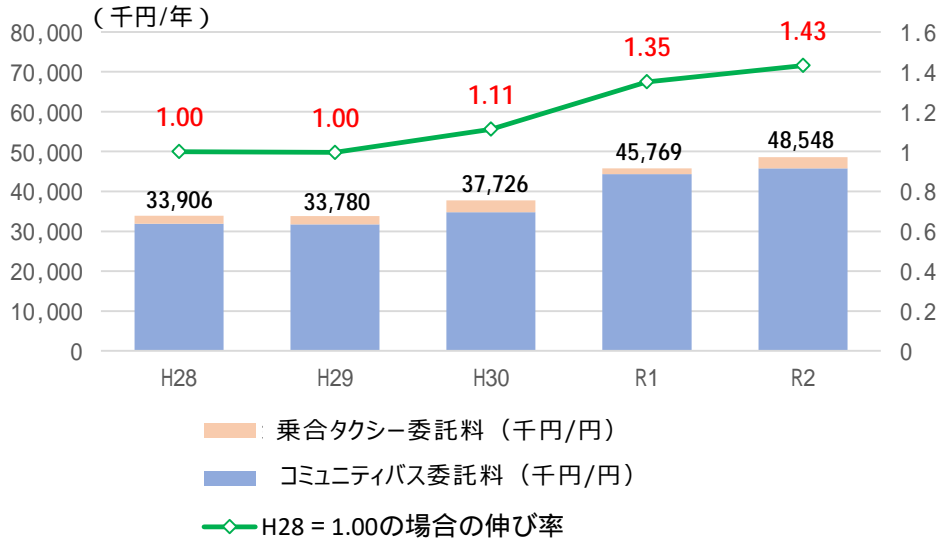


図 V-11 コミュニティバス及び乗合タクシーの委託料の推移

④交通空白地域

- ・バス路線から500m圏外の地域に高齢者が居住するエリアを交通空白地域と位置付けていましたが、コミュニティバスから予約型乗合タクシー（区域運行）へ運行形態等を見直したことで、交通空白地域はほぼ見られない状況です。
- ・ただし、路線バスやコミュニティバス沿線地域において、特に中山間地域では、地域公共交通までのアクセスが不便な地域が存在することが想定されます。

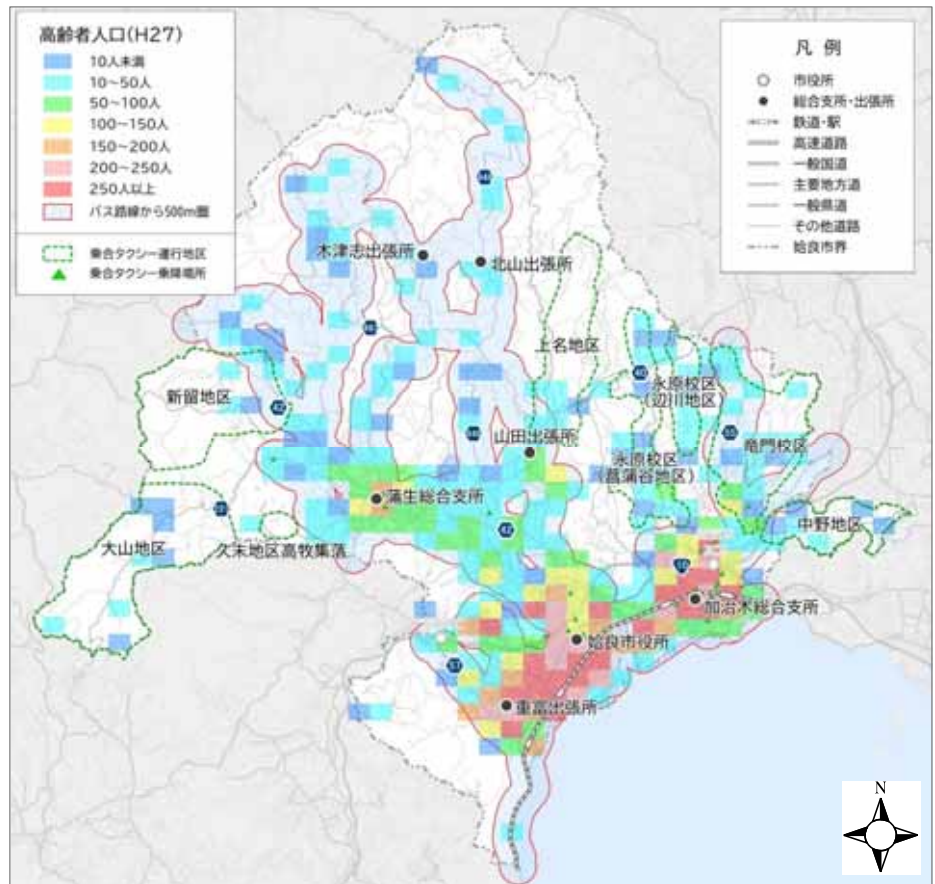
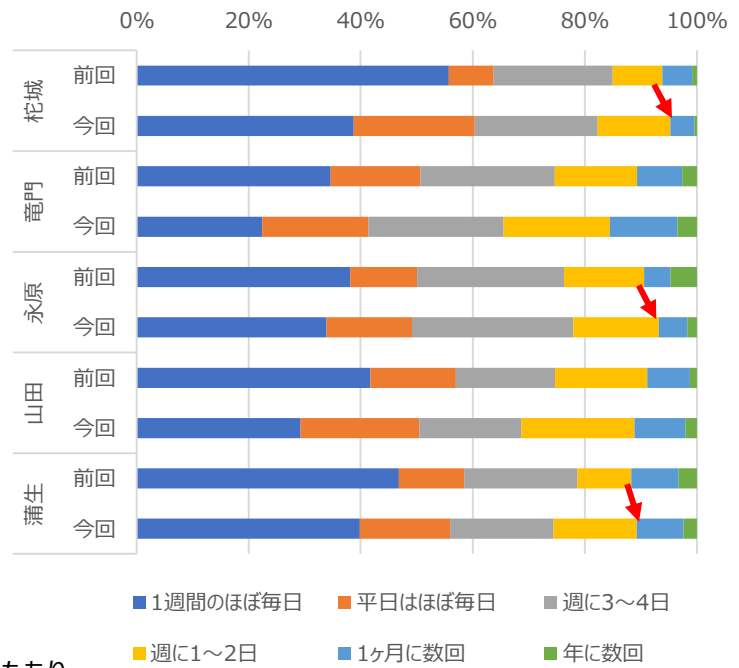


図 V-12 地域公共交通のカバー状況

⑤外出機会の創出

- ・コミュニティバスから予約型乗合タクシーへ運行形態を見直した地域においては、若干ではありますが、外出頻度が増加するなど、高齢者等の外出機会の創出につながっていることがうかがえます。
- ・定時定路線運行ではバス停等までのアクセスで外出を諦めていた人たちが、区域運行に伴うドア to ドアでの対応により、利便性が向上したことが要因と考えられます。



※ほぼ毎日等の回答は、サンプルの影響等もあり

図 V - 13 校区別の外出頻度の変化

⑥コミュニティバス

- ・利用者数は、R2年度を除いて全体的に横ばいに推移している状況ですが、蒲生地区巡回バス「西浦・火の宇都線」「くすの湯・久末線」、3庁舎間巡回バスでは利用者が増加している状況です。
- ・ただし、全体的に1便当たりの利用者数は6.0人未満と少なく、運行本数や車両のダウンサイジング等も含めた見直しが考えられます。
- ・特に、加治木地区循環バスや蒲生地区巡回バス「米丸・柊野線」では、1便当たりの利用者数が1.0人未満と少ない状況であり、加治木地区循環バスでは、以前として運行距離が長い等の要因も考えられます。

表V-1 コミュニティバスの路線別の状況

			H28	H29	H30	R1	R2
ふるさとバス	木津志線	便数(便)	1,782	1,782	1,752	1,764	1,764
		1便当たりの乗客数(人)	2.43	2.04	2.00	1.92	1.70
		乗客数(人)	4,338	4,061	3,503	3,394	3,004
	蒲生・春花線	便数(便)	1,782	1,782	1,752	1,764	1,616
		1便当たりの乗客数(人)	0.71	0.67	1.17	1.88	1.42
		乗客数(人)	1,272	1,192	2,045	3,325	2,292
加治木地区循環バス			8,415	8,422	8,412	7,063	4,671
			1.69	1.44	1.39	1.00	0.80
			14,187	12,164	11,722	7,052	3,757
蒲生地区巡回バス	米丸・柊野線	便数(便)	376	384	372	372	380
		1便当たりの乗客数(人)	1.48	1.35	1.25	0.74	0.64
		乗客数(人)	556	519	464	277	244
	小川内・漆線	便数(便)	376	384	372	372	380
		1便当たりの乗客数(人)	5.74	6.07	6.22	5.38	3.54
		乗客数(人)	2,157	2,330	2,313	2,003	1,345
	西浦・火の宇都線	便数(便)	994	1,002	1,001	997	992
		1便当たりの乗客数(人)	1.54	1.97	2.38	2.54	1.97
		乗客数(人)	1,533	1,969	2,379	2,534	1,951
	小川内・西浦線	便数(便)	404	400	404	404	392
		1便当たりの乗客数(人)	3.40	3.12	3.19	2.95	2.05
		乗客数(人)	1,375	1,248	1,288	1,192	802
	くすの湯・久末線	便数(便)	180	190	194	302	404
		1便当たりの乗客数(人)	0.41	0.24	0.47	1.51	1.83
		乗客数(人)	73	45	92	457	738
蒲生・山田・帖佐線	便数(便)					98	
	1便当たりの乗客数(人)					2.04	
	乗客数(人)					200	
3庁舎間巡回バス			1,476	1,464	1,464	1,440	1,452
			4.43	5.81	6.05	6.42	5.10
			6,538	8,511	8,854	9,241	7,409

⑦予約型乗合タクシー

- ・予約型乗合タクシーに関しては、導入後期間が経過していないことも要因ですが、徐々に利用者が定着していることがうかがえます。
- ・しかし、各地区の稼働状況を見ると、概ね50%未満となっており、利用されない便が多く存在する状況です。
- ・その他、多くの地区で1回当たりの利用者数が2.0人未満となっており、相乗りが進んでいない状況のため、運行便数の見直しも含め、運行効率化向上に向けた工夫が必要です。

表 V-2 乗合タクシーの地区別の状況

			H30	R1	R2
始良地区	上名地区	計画運行回数 (回)			294
		実運行回数 (回)			158
		運行台数 (台)			158
		利用者数 (人)			246
		稼働率 (%)			53.7
		1回当りの利用者数 (人)			1.56
		1台当りの利用者数 (人)			1.56
		運行収支率 (%)			9.1
加治木校区	竜門校区	計画運行回数 (回)			444
		実運行回数 (回)			164
		運行台数 (台)			177
		利用者数 (人)			258
		稼働率 (%)			36.9
		1回当りの利用者数 (人)			1.57
		1台当りの利用者数 (人)			1.46
		運行収支率 (%)			15.0
	永原校区 菖蒲谷・獄方面	計画運行回数 (回)			450
		実運行回数 (回)			216
		運行台数 (台)			232
		利用者数 (人)			342
		稼働率 (%)			48.0
		1回当りの利用者数 (人)			1.58
		1台当りの利用者数 (人)			1.47
		運行収支率 (%)			10.0
	永原校区 辺川方面	計画運行回数 (回)			444
		実運行回数 (回)			166
		運行台数 (台)			166
		利用者数 (人)			237
		稼働率 (%)			37.4
		1回当りの利用者数 (人)			1.43
		1台当りの利用者数 (人)			1.43
		運行収支率 (%)			5.1
中野地区	計画運行回数 (回)			294	
	実運行回数 (回)			66	
	運行台数 (台)			67	
	利用者数 (人)			79	
	稼働率 (%)			22.4	
	1回当りの利用者数 (人)			1.20	
	1台当りの利用者数 (人)			1.18	
	運行収支率 (%)			19.1	
蒲生地区	新留地区	計画運行回数 (回)	282	396	388
		実運行回数 (回)	64	149	133
		運行台数 (台)	105	236	212
		利用者数 (人)	217	492	471
		稼働率 (%)	22.7	37.6	34.3
		1回当りの利用者数 (人)	3.39	3.30	3.54
		1台当りの利用者数 (人)	2.07	2.08	2.22
		運行収支率 (%)	20.3	19.4	19.2
	大山地区	計画運行回数 (回)		200	404
		実運行回数 (回)		119	169
		運行台数 (台)		121	171
		利用者数 (人)		310	359
		稼働率 (%)		59.5	41.8
		1回当りの利用者数 (人)		2.61	2.12
		1台当りの利用者数 (人)		2.56	2.10
		運行収支率 (%)		11.5	10.0
	久末地区高牧集落	計画運行回数 (回)		200	400
		実運行回数 (回)		26	7
		運行台数 (台)		26	7
		利用者数 (人)		30	7
		稼働率 (%)		13.0	1.8
		1回当りの利用者数 (人)		1.15	1.00
		1台当りの利用者数 (人)		1.15	1.00
		運行収支率 (%)		19.6	18.7

(4) 地域公共交通に関するまとめ及び今後の課題

課題1 本市が目指す将来像実現に向けた地域公共交通の機能強化

- ・ 上位計画である始良市総合計画においては、「可能性全開！夢と希望をはぐくむまちづくり～ひとりひとりが主役 住みよい県央都市 あいら～」を基本理念とし、それらの実現に向けて地域公共交通の機能強化、さらには利用促進を図ることが課題となっています。

- ・ さらには、始良市立地適正化計画におけるまちづくりの方針「校区コミュニティを核とした拠点づくりと拠点相互連携によるまちづくり」においても、公共交通の維持・見直しと代替手段の確保が課題となっています。



- ・ 人口が増加する本市においても、より魅力的な都市の形成、さらには現在居住している市民の

豊かな生活環境の構築に向けて、今後も地域公共交通の機能強化が必要と考えます。

- ・ なお、本市には数多くの文化財や景勝地が点在している状況ですが、それらをつなぐ観光ルートが確立されていないことや一元的な情報提供を可能にする仕組みが構築されておらず、JRや観光バス、レンタカー等、様々な交通機関で来訪される観光客に対する利用促進や情報提供体制の整備が必要と考えます。

課題2 多様な旅客輸送サービスの連携

- ・ 本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等で形成されていますが、その他にも人を輸送するサービスとしてスクールバスや病院等の送迎など多様なサービスが輻輳している状況です。
- ・ 既存の交通事業者の経営環境が厳しいなか（運転手不足、運転手の高齢化など）、今後も地域公共交通を維持していくにあたっては、地域に存在する多様な旅客輸送サービスとの連携が必要と考えます。

課題3 拠点機能の強化

- ・本市では、ターミナル拠点やサテライト拠点、さらには校区コミュニティ協議会単位でのコミュニティ拠点を位置づけ、目指す地域公共交通網の姿の実現に向けて取り組んできました。
- ・一方で、乗り継ぎを伴い地域公共交通を利用している人は、一部の高校生等に限定されている状況です。
- ・それらの要因として、拠点における待合環境や情報提供などの交通拠点機能の不足、さらには地域公共交通相互の結節機能の低さなどが考えられるとともに、そもそも、現在の地域公共交通体系が乗り継いで利用することを想定していない運行形態となっていることも起因します。
- ・今後、地域公共交通を維持し、地域のニーズ等にきめ細かく対応していくことが求められる中、目指す将来都市構造の実現にあたって、拠点機能を強化し、それらを踏まえた地域公共交通体系の構築が必要と考えます。

図 各拠点の分布図



課題 4 柔軟な地域公共交通の運行形態への見直し

- ・本市では、コミュニティバスや乗合タクシー等の運行に伴い、バス路線等から 500m 圏外の地域に居住するエリアである交通空白地域は存在しない状況です。
- ・しかし、コミュニティバスの運行路線や乗合タクシーの運行地区によっては、路線長が長くなり非効率な運行となっている路線、さらにはその結果としてサービス水準も低い等が要因で利用が低調な路線などが存在する状況です。
- ・また、コミュニティバス、乗合タクシー等の運行にかかる本市の財政負担は、交通事業者の運行経費に関する単価上昇等も影響し、年々増加している状況です。
- ・今後は、拠点機能の強化等とも連携し、地域の実情等に応じて柔軟な地域公共交通の運行形態への見直しが必要と考えます。

課題 5 地域公共交通の社会的受容性の確保に向けた仕組みの構築

- ・地域公共交通の利用者は、高校生の通学手段や運転免許証を保有しない高齢者等に限定的となっており、利用者数は減少傾向となっています。
- ・また、市民の地域公共交通の利用頻度も低く、今後の利用意向については高齢者等を除いて低い状況です。
- ・それらの要因としては、地域公共交通への関心の低さが考えられ、関心の低さについては、地域公共交通を利用した生活イメージ等が想像できずに、社会的受容性が確保できていないことが考えられます。
- ・さらには、現在の地域公共交通は、行政が運行計画等を作成し、交通事業者が運行することで地域住民等に対してサービスを提供、それらを地域住民等が利用、さらには運賃収入と運行経費の差額分を行政が負担するといった仕組みとなっており、地域公共交通に係る財政負担は増加しているとともに、収支率や1人当たりの運行経費等も路線や地区等によってばらついている状況です。
- ・今後は、地域公共交通の社会的受容性を高め、地域公共交通に関心を持ってもらい、そして利用してもらうような行動変容まで見据えた取り組みが必要と考えるとともに、地域住民等も積極的に地域公共交通維持に向けて関与できるような仕組み作りが必要と考えます。

3. 地域公共交通の基本的な方針

〔第2次始良市総合計画〕

可能性全開！ 夢と希望をはぐくむ まちづくり

～ひとりひとりが主役 住みよい県央都市 あいら～

基本理念

① 県央という地勢が創り出す始良市の可能性（ポテンシャル）を活かす

受け継がれてきたまちの良さや作り上げたまちの特徴を活かすとともに、環境の変化を見据え、現在だけでなく、将来の新しい発展の可能性につながるまちづくりを行い、市民一人一人が夢と希望を持てる「まち」にすること。

② 「くらしやすさ」をさらに高める

すべての人が安心して暮らせるよう保健、医療、福祉体制の充実や緑豊かな自然を活かした快適な居住環境の整備をはじめ、次代を担う子どもたちを生み育てやすい環境の整備などの取組を進め、市民生活において、ゆとりや快適さなど、暮らしの質の向上を重視する政策を進めること。

③ 「協働」を深化させる

市民は、自らがまちづくりの主役であるという認識のもと、主体的な活動を充実させ、一方、行政は、市民を支え、ともにまちづくりを進める環境を整え、これまで取り組んできた市民協働を更に深化させること。

〔地域公共交通が果たすべき役割〕

- ① 市民の多様な移動ニーズに対応し、日常生活を支える
- ② 地域の暮らしを支える
- ③ 人々の交流促進

⇒ まちのポテンシャルを創出し、持続的な発展に寄与

〔本市における地域公共交通の基本的な方針〕

本市における地域公共交通の基本方針は、まちづくりの基本理念等を踏まえ、市民のくらしやすさをさらに高め、本市が有する可能性（ポテンシャル）を創出し、持続的なまちの発展を目指すことを念頭に、下記の通り設定します。

**まちの持続的な発展・魅力を創出する基盤として、
市民一人一人が支え育み、地域全体で協働することで
地域公共交通を維持・確保します。**

なお、具体的な地域公共交通のあり方等を検討するにあたっては、「持続可能な開発目標（SDGs）」についても考慮します。

持続可能な開発目標（SDGs）とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。



4. 地域公共交通体系の将来像

地域公共交通体系の将来像は、「始良市地域公共交通網形成計画」を踏襲し、始良市立地適正化計画等とも連携を図りつつ、拠点の形成・機能強化、交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいきます。

将来像は下図に示す通りで、市内の様々な役割を持つ拠点（ターミナル拠点、サテライト拠点、コミュニティ拠点）が、広域幹線をはじめ、都市間幹線、都市内幹線、さらには支線や地区内幹線の地域公共交通ネットワークで結ばれた状態を目指します。

なお、拠点については、本市の中心となる「ターミナル拠点」に加え、日常生活において市民が集える「サテライト拠点」、さらには校区コミュニティ協議会を中心とした地域住民の憩いとなる「コミュニティ拠点」の3拠点を設定します。

交通ネットワークは、本市と他県や他市などの移動を担う「広域幹線」と「都市間幹線」、さらには本市内の移動を支える「都市内幹線」、「支線」、「地区内路線」を設定します。

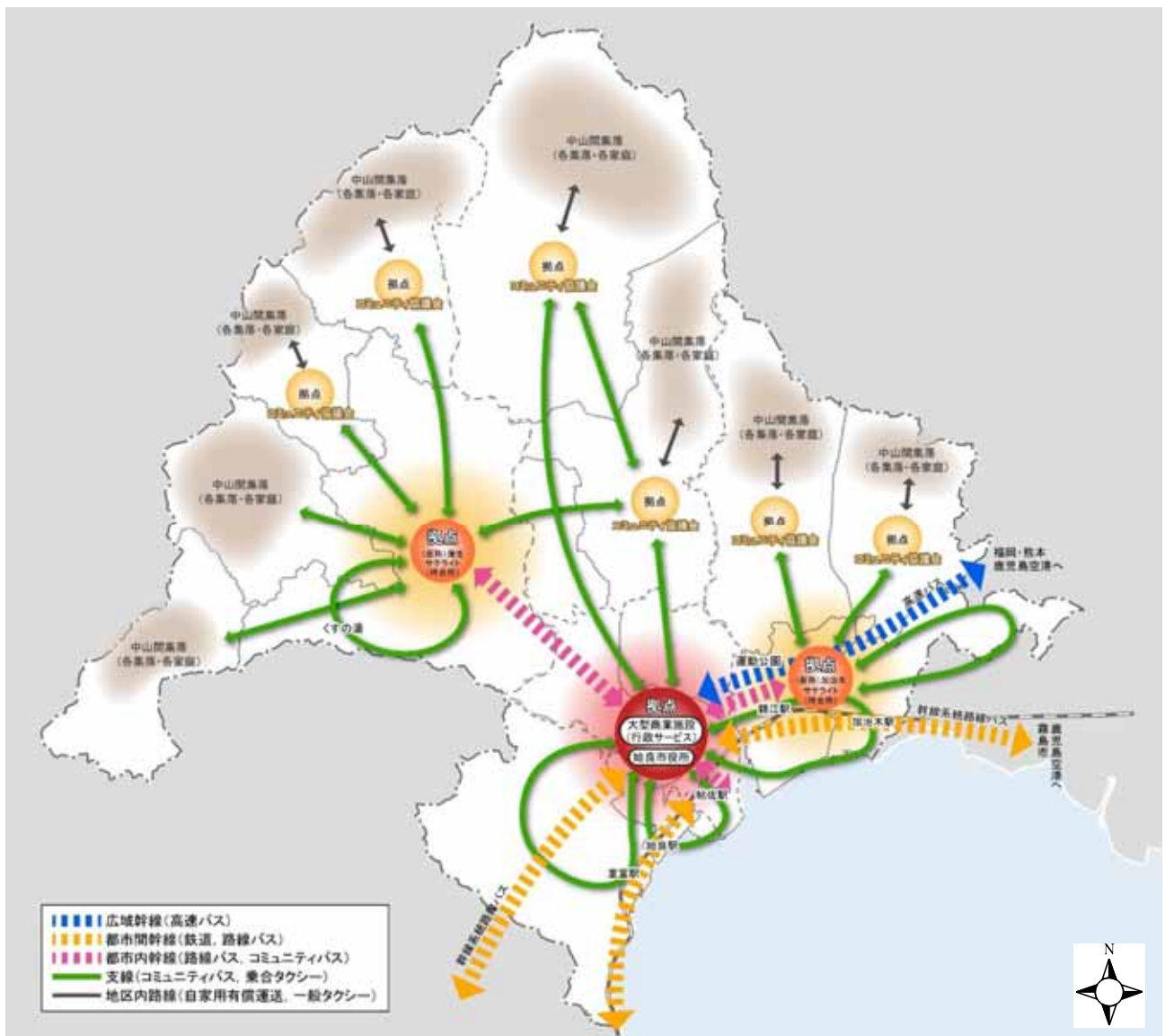


図 V-14 本市が目指す地域公共交通体系の将来像

【拠点の考え方】

拠点名	位置づけ	対象
ターミナル 拠点	<ul style="list-style-type: none"> 本市の中心となる拠点（市内各拠点への玄関口としての機能） 高速バスや路線バス、さらにはコミュニティバス等の多様な地域公共交通が結節する拠点 	始良市役所、 大型商業施設
サテライト 拠点	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活において市民が集える拠点 周辺には商業施設や医療施設、公共施設等が立地 コミュニティ拠点との往来を可能とする拠点 	加治木総合支所、蒲生総合支所、JR 各駅
コミュニティ 拠点	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の集いの場となる校区コミュニティ協議会を中心とする拠点 デマンド交通や自家用有償運送などで集落から拠点まで運行する路線が集まる拠点 	校区コミュニティ協議会

【交通ネットワークの考え方】

路線名	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段
広域幹線	本市と空港、福岡・熊本など他県への広域的な移動を担います。	ビジネス客、 観光客、 その他来訪者	ターミナル拠点 と他県等を結ぶ 路線	高速バス、 一部の鉄道
都市間幹線	本市と鹿児島市や霧島市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者、 その他市民全般、 観光客、 その他来訪者	ターミナル拠点 と隣接都市を結 ぶ路線	鉄道、 路線バス
都市内幹線	始良～加治木～蒲生間を結び、市の骨格を担います。	市民全般、 その他来訪者	ターミナル拠点 とサテライト拠 点を結ぶ路線	路線バス、 コミュニテ ィバス
支線	集落等の居住地から市街地等の拠点を結ぶ日常生活の移動手段を担います。	高齢者などの 通院・買い物利用 その他市民全般	ターミナル拠点 やサテライト拠 点とコミュニテ ィ拠点、各集落か らコミュニティ 拠点を結ぶ路線	コミュニテ ィバス、 予約型乗合 タクシー
地区内路線	地区内等で小規模な移動需要等に対応したサービスを担います。	地域の高齢者など の通院・買い物利 用	集落とコミュニ ティ拠点を結ぶ 路線	自家用有償 運送等、 一般タクシ ー

5. 計画の区域

本計画の区域は本市全域とします。



図 V-15 計画の区域

※コミュニティバスや乗合タクシーの運行にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用しています。

6. 計画の期間

本計画の期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

※本市の最上位計画である「第2次始良市総合計画」の計画期間も令和8年度までとなっていることから、計画期間は整合を図ります。

※なお、今後の社会情勢の変化や具体的な取り組みの事業等の進捗状況により、適宜、本計画の検証及び見直しを行います。

7. 計画の目標

(1) 計画の目標

本市における地域公共交通の基本的な方針の実現に向けて、地域公共交通が抱える課題等を踏まえ本計画の目標を下記の通り設定します。

〔本市における地域公共交通の基本的な方針〕

**まちの持続的な発展・魅力を創出する基盤として、
市民一人一人が支え育み、地域全体で協働することで
地域公共交通を維持・確保します。**

〔地域公共交通に関する課題〕

課題 1 本市が目指す将来像実現に向けた地域公共交通の機能強化

課題 2 多様な旅客輸送サービスの連携

課題 3 拠点機能の強化

課題 4 柔軟な地域公共交通の運行形態への見直し

課題 5 地域公共交通の社会的受容性の確保に向けた仕組みの構築

〔本計画の目標〕

目標 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進

目標 地域公共交通に係る財政負担の軽減

目標 交通空白地域及び交通不便地域の解消

目標 高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出

目標 地域と一体となった地域公共交通への取組強化

(2) 目標に対する数値指標・目標値

目標 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進

本市における地域公共交通利用者数は、鉄道利用者数は横ばいで推移しているものの、路線バスやコミュニティバス等においては減少傾向となっています。また、新型コロナウイルス感染症の影響から、さらなる減少を招いている状況です。

地域公共交通利用者数の減少は、地域公共交通に係る財政負担の増加のみでなく、地域公共交通の維持にあたりサービス水準の低下等を招き、地域公共交通の魅力喪失、さらなる地域公共交通の利用者数の減少といった状況が懸念されます。

そうした状況を踏まえ、地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進を目標として設定することで、まちの持続的な発展・魅力を創出する基盤として維持・確保します。

〔SDGs との関連性〕

- ・地域公共交通の利用促進を図ることで、まちの基盤として地域振興へ寄与。
- ・さらには、過度な自家用車利用を抑制することで、自動車の渋滞緩和や二酸化炭素排出量の削減など地球温暖化防止などへ貢献。



〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和8年度)
① JR 5 駅の乗車数 (1日あたり)	5,421 人/日	5,900 人/日 (増加)
② コミュニティバスの利用者数	30,908 人/年	33,000 人/年 (増加)
③ 乗合タクシーの利用者数	1,266 人/年	1,300 人/年 (増加)

※現況値については、令和2年度は新型コロナウイルス感染症等の影響があり、令和元年度の値を採用。

※運行費の国庫補助対象系統に係る目標値については別紙に記載。

〔目標値の考え方〕

JR 5 駅の乗車数及びコミュニティバスの利用者数に関しては、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度には大きく落ち込んでいる状況です。

そうした状況を踏まえ、新型コロナウイルス感染症の影響以前である令和元年度時点の利用者数以上を目標とします。

目標 地域公共交通に係る財政負担の軽減

本市における地域公共交通に係る財政負担は、地域公共交通の利用者数減少や燃料費高騰に伴う運送単価の上昇等に伴い、年々増加している状況であり、令和元年度以降、コミュニティバス、乗合タクシーともに1人あたり委託料が1,000円以上となっています。

地域公共交通に係る財政負担の増加は、将来的な人口減少、高齢化等の進展に伴い増加が予想される社会保障費やインフラ等の維持・管理費の増加など本市の財政事情を圧迫することが懸念されます。

そうした状況を踏まえ、「目標① 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進」を目指すことで、地域公共交通に係る財政負担の軽減を目標として設定することで、まちの持続的な発展・魅力を創出する基盤として維持します。

〔SDGsとの関連性〕

- ・ まちの持続的な発展・振興へ寄与。
- ・ 誰もが安全・安心に日常生活を営む基盤としての移動手段の提供。



〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和8年度)
① コミュニティバスの1人あたり委託料	1,435円/人	1,200円/人以下 (削減)
② 乗合タクシーの1人あたり委託料	1,387円/人	1,200円/人以下 (削減)

※現況値については、令和2年度は新型コロナウイルス感染症等の影響があり、令和元年度の値を採用。ただし、乗合タクシーに関しては、令和2年度から導入された地域が多いことから、令和2年度の値とする。

※運行費の国庫補助対象系統に係る目標値については別紙に記載。

〔目標値の考え方〕

1人あたり委託料は、H29年度以前においては、コミュニティバス・乗合タクシーともに、1,000円/人以下となっていますが、今後も燃料費等の高騰が懸念される状況です。そのため、「目標1 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進」との整合を図り、現況値に対して減少することを目標値として設定します。

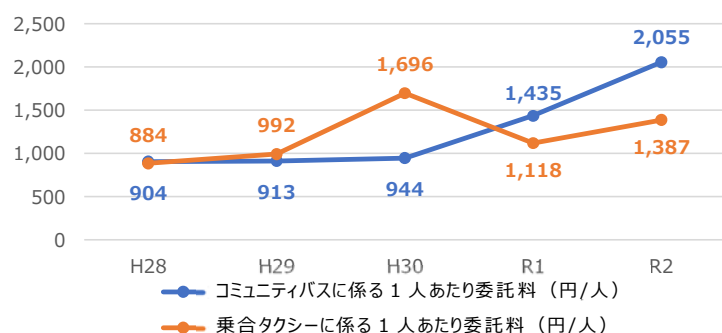


図 V-16 1人あたり委託料の推移

目標 交通空白地域及び交通不便地域の解消

本市においては、コミュニティバスや乗合タクシー等の運行に伴い、本市人口の 95.9%をカバーしている状況であり、交通空白地域及び交通不便地域は少ない状況です。

しかし、カバーされていない地域においても、高齢者等が居住するなど、将来的な生活交通の確保は必要となることが想定されます。

そうした状況を踏まえ、交通空白地域及び交通不便地域の解消を目標として設定することで、まちの持続的な発展・魅力を創出する基盤として地域公共交通を維持するとともに、高齢者にもやさしいまちを目指します。

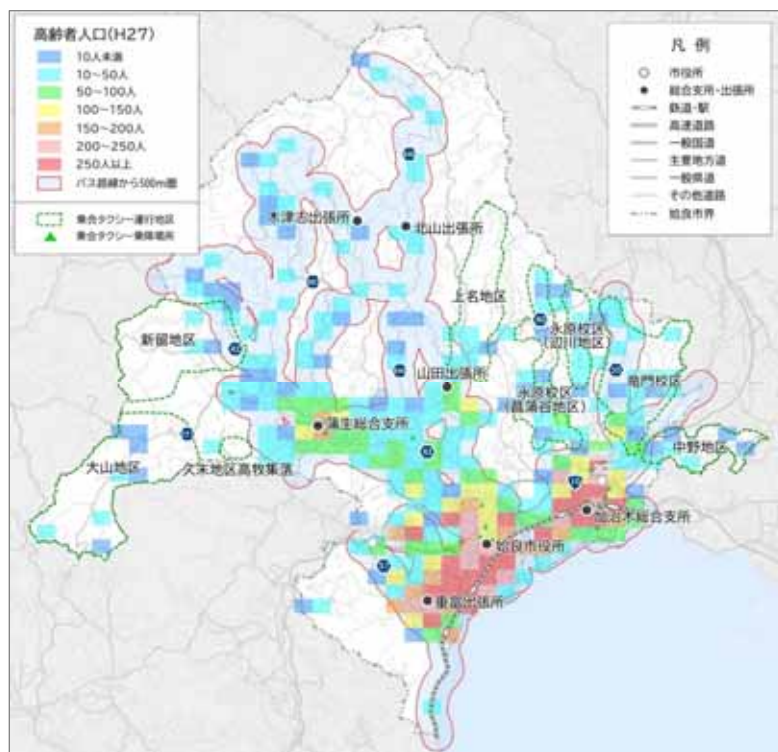


図 V-17 交通空白地域と高齢者人口の重ね図

〔SDGs との関連性〕

- ・ 高齢者をはじめとして誰もが安全・安心に日常生活を営む基盤としての移動手段の提供。
- ・ 地域コミュニティの維持等へ貢献。



〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 8 年度)
① 地域公共交通の人口カバー率	95.9%	98% (増加)

〔目標値の考え方〕

市全域をコミュニティバスや乗合タクシー等の地域公共交通でカバーし、交通空白地域及び交通不便地域の解消を図ります。

目標 高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出

本市における地域公共交通の利用状況は、全体で約7割が「利用しない」と回答している状況ですが、20歳代以下の学生等の若い世代や80歳以上の高齢者においては、他の年代と比較すると、利用しない割合が低い状況です。

一方で、70歳代の高齢者においては移動手段が自家用車（自ら運転もしくは家族等の送迎）等に依存しており、地域公共交通を利用しない割合が40～60歳代と同様に高い状況であり、高齢者等の自動車運転時の交通事故が懸念される中、運転免許証返納等が進んでいないことがうかがえます。なお、70歳代の市民の方にとっては、自家用車中心の生活であったことから、地域公共交通を利用する機会等もなく、地域公共交通の利用方法等も分からないことが懸念されます。

そうした状況を踏まえ、高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出を目標として設定することで、地域公共交通を利用するきっかけ等を作り、高齢者等における地域公共交通の利用促進を図ります。

〔SDGsとの関連性〕

- ・高齢者の健康と福祉の増進。
- ・安全・安心な生活環境の創出。



〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和3年度)	目標値 (令和8年度)
① 70歳代の地域公共交通の利用率	12.8%	18.6% (増加)

※「1か月に数回」以上を対象とする。

〔目標値の考え方〕

現在の高齢者における「1か月に数回」以上の地域公共交通の利用率は、70歳代で12.8%、80歳以上で24.4%となっており、70歳代の高齢者においてはそれらの中間値を目標値として設定します。

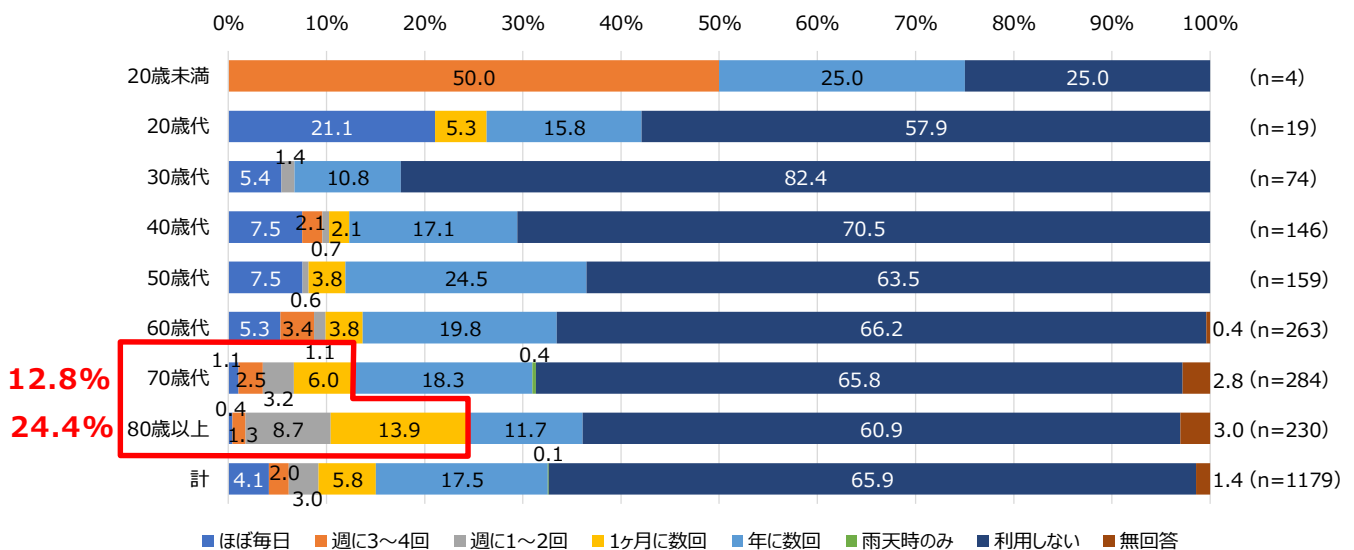


図 V-18 地域公共交通の利用状況（市民アンケート調査）

目標 地域と一体となった地域公共交通への取組強化

前回計画である始良市地域公共交通網形成計画に対する認知度は、市全体で約2割と低い状況ですが、地区によっては5割以上の認知度などばらつきが見られる状況です。

また、地域公共交通の維持に対する市民の協力意向としては、「今後も利用するつもりはない」との回答が約2割となっており、比較的協力意向が高い状況です。

そうした状況を踏まえ、日常的に地域（市民）と一体となった地域公共交通への取組強化を目標として設定することで、地域と一体となった取組を行い、地域公共交通への理解を深め、意識醸成を図るとともに、意識の醸成のみならず「地域公共交通を実際に利用する」といった行動変容につながるような取組を行います。

〔SDGsとの関連性〕

- ・過度な自家用車利用の抑制。
- ・安全・安心な移動手段の確保。



〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和3年度)	目標値 (令和8年度)
① 地域公共交通計画に対する認知度	23.0%	全地区 25.0%以上 (増加)
② 地域公共交通に対する協力意向	61.8%	65.0% (増加)

※数値指標②については、「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」、「今まで以上に公共交通を利用しようと思う」、「公共交通を維持するために寄付等に協力する」、「地域の行事等の団体移動などで公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する」を対象とする。

〔目標値の考え方〕

数値指標①「地域公共交通計画に対する認知度」は、現在、市民の地域公共交通網形成計画に対する認知度が、市全体の23%より低い地区も多く存在する状況です。そのため、全ての地区において地域公共交通計画の認知度を現在の市全体と同程度以上とすることで、市全体の認知度を高めることを目標に、全地区25.0%以上を目標値として設定します。

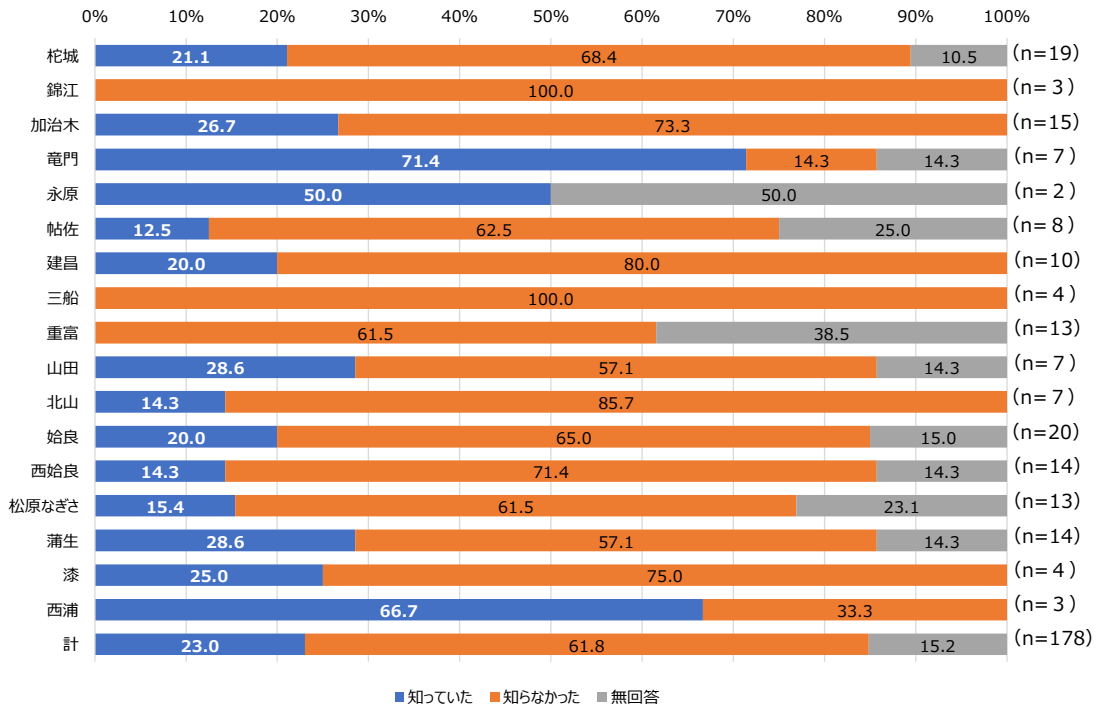


図 V-19 地域公共交通網形成計画の認知度（市民アンケート調査）

数値指標②「市民の地域公共交通に対する協力意向」は、地域公共交通の利用やそれ以外の協力等も含め、現在61.8%と高くなっていますが、さらなる意識の醸成等を図り、実際に地域公共交通を利用してもらうためにも、約5%増加の65.0%を目標値として設定します。

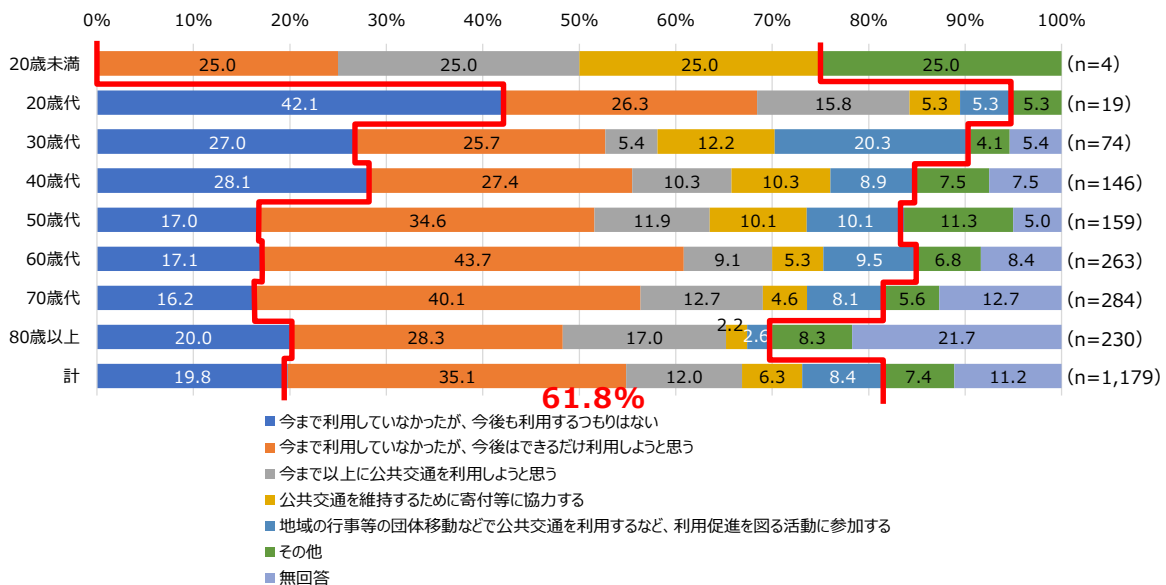


図 V-19 地域公共交通に対する今後の協力意向（市民アンケート調査）

8. 目標達成に向けた施策・事業

設定した目標の達成に向けた施策・事業は以下のとおりです。

〔本計画の目標及び数値指標〕

目標 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進

〔数値指標〕

- ① J R 5 駅の乗車数
- ② コミュニティバスの利用者数
- ③ 乗合タクシーの利用者数

目標 地域公共交通に係る財政負担の軽減

〔数値指標〕

- ① コミュニティバスの1人あたり委託料
- ② 乗合タクシーの1人あたり委託料

目標 交通空白地域及び交通不便地域の解消

〔数値指標〕

- ① 地域公共交通の人口カバー率

目標 高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出

〔数値指標〕

- ① 70 歳代の地域公共交通の利用率

目標 地域と一体となった地域公共交通への取組強化

〔数値指標〕

- ① 地域公共交通に対する認知度
- ② 地域公共交通に対する協力意向

〔目標達成に向けた施策・事業〕

事業 1 コミュニティバス等の路線、停留所の見直し

地域公共交通利用者の利便性向上やニーズ対応等を目的に、コミュニティバスや予約型乗合タクシーについて、路線や停留所の見直し等を行います。

事業 2 新たな地域公共交通運行形態の導入

コミュニティバスや乗合タクシー等に加え、校区コミュニティ協議会等と連携し、自家用有償運送等の導入の検討を行います。

事業 3 高齢者や体の不自由な方等に対するきめ細かな対応

高齢者、体の不自由な方及び免許返納者に対する運賃割引制度の導入及びノンステップバス等の導入を随時実施していきます。

事業 4 公共交通の理解促進に資する PR・周知活動

地域公共交通利用促進のための市民の意識醸成、さらには地域公共交通利用への行動変容に向けた PR・周知活動を行います。

事業 5 観光資源へのアクセス改善と適切な路線・乗継情報の発信

観光資源へのアクセスに関し、適切な移動手段に関する路線や乗継情報の提供を図るとともに、観光施設、商店街及び商業施設等と連携し、観光と地域公共交通の利用促進を図ります。

事業1 コミュニティバス等の路線、停留所の見直し

関連目標	目標① 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進 目標② 地域公共交通に係る財政負担の軽減 目標③ 交通空白地域及び交通不便地域の解消
------	--

・事業概要

地域公共交通利用者の利便性向上やニーズ対応等を目的に、導入しているコミュニティバスや予約型乗合タクシー等に関して、路線や停留所の見直しを行います。

(例)

- ・加治木地区循環バス: 運行距離が長く、運行本数も少ないため利用者の利便性が低く、利用者数が少ない状況。
→ 運行距離を短くすることで運行本数を確保するとともに、停留所や運行路線を見直すことで、利用者の利便性向上を図り、利用者増加を目指します。
- ・蒲生地区巡回バス (蒲生・山田・帖佐線)
→ 運行曜日や運行ダイヤ等を見直し、利用者ニーズに対応した運行を行うことで、利用者増加を目指します。

※コミュニティバスと予約型乗合タクシーの運行は、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用

	コミュニティバス	予約型乗合タクシー
運行主体	(有)あいら交通、南国交通(株)、鹿児島交通(株)	第一交通(株)、(有)安田タクシー、(有)あいら交通
事業内容	中山間地域⇔市内中心部など	中山間地域⇔市内中心部など
運行形態	路線定期	区域
運行路線数	4路線(ふるさとバスの夕便含)	8地区

・事業箇所

市内全域（主にコミュニティバスや予約型乗合タクシーを対象）

・実施主体

始良市、地域公共交通会議（地域住民、交通事業者含む）

・実施スケジュールと役割分担

事業スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
計画		実施		

事業 2 新たな地域公共交通運行形態の導入

関連目標	目標① 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進 目標② 地域公共交通に係る財政負担の軽減 目標③ 交通空白地域及び交通不便地域の解消 目標④ 高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出
------	--

・事業概要

高齢者等の買い物や通院等に対するニーズへの対応等を目的に、現在運行しているコミュニティバスや乗合タクシーに加え、校区コミュニティ協議会等と連携した自家用有償運送等の導入の検討を行います。

※なお、自家用有償運送等の導入は、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要安全上の措置をとった上で市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供するサービスのことです。

・事業箇所

市内全域（主に中山間地域や市街地の一部地域など交通不便地域を対象）

・実施主体

始良市、地域公共交通会議（地域住民、交通事業者含む）、校区コミュニティ協議会

・実施スケジュールと役割分担

事業スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
計画			実施	



図 V-21 事業者協力型自家用有償旅客運送の事例（資料：国土交通省（兵庫県養父市））

事業3 高齢者や体の不自由な方等に対するきめ細かな対応

関連目標	目標① 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進 目標④ 高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出
------	---

・事業概要

高齢者、体の不自由な方及び免許返納者に対する運賃割引制度の導入及びノンステップバス（低床バス）の導入を随時実施します。

・事業箇所

市内全域

・実施主体

始良市、地域公共交通会議（地域住民、交通事業者含む）

・実施スケジュールと役割分担

事業スケジュール				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
計画	実施	計画		

対象	割引等の内容
鹿屋市	障害者及び運転免許証返納者に対して運賃半額
薩摩川内市	運転免許証返納者に対して運賃半額
日置市	障害者及び運転免許証返納者に対して運賃半額
曾於市	運転免許証返納者に対して5年間の無料乗車券発行
霧島市	障害者に対して運賃半額
南さつま市	障害者及び運転免許証返納者に対して運賃半額
南九州市	障害者及び運転免許証返納者に対して運賃無料
伊佐市	運転免許証返納者に対して運賃無料

図 V-22 県内都市のコミュニティバス等に対する運賃割引実施状況



図 V-23 ふるさとバス蒲生・春花線に導入した低床バス
・対象車両の種別：ノンステップ型・スロープ付き
・乗車定員：20名



図 V-24 コミュニティバスへのヘルパー制度の活用事例（岐阜市みどりっこバス）

・地区運営協議会が運営するコミュニティバスに対して、地区住民によるボラインディアで利用者の乗降支援実施

事業 4 公共交通の理解促進に資する PR・周知活動

関連目標	目標① 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進 目標② 地域公共交通に係る財政負担の軽減 目標④ 高齢者等における地域公共交通の利用機会の創出 目標⑤ 地域と一体となった地域公共交通への取組強化
------	--

・事業概要

地域公共交通利用促進のための市民の意識醸成、さらには地域公共交通利用への行動変容に向けた PR・周知活動を行います。

- ・高齢者を対象とした地域公共交通利用に関する座談会の実施
- ・小学生を対象としたスタンプラリーの実施
- ・広報活動の実施：広報あいら、ラジオ等の活用

・事業箇所

市内全域

・実施主体

始良市、地域公共交通会議（地域住民、交通事業者含む）

・実施スケジュールと役割分担

事業スケジュール				
令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
計画・実施				

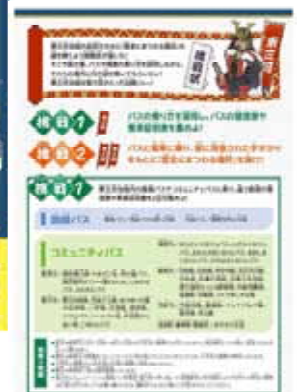


図 V-25 広報あいらを活用した周知活動の事例

図 V-26 東三河地域での取り組み事例

・夏休みにおける小学生を対象とした 50 円バス + イベント企画

事業5 観光資源へのアクセス改善と適切な路線・乗継情報の発信

関連目標 目標① 地域公共交通利用割合の増加に向けた利用促進

・事業概要

蒲生の大楠や霧島錦江湾国立公園である重富海岸、桜島と鹿児島市と錦江湾の一部をエリアとした「桜島・錦江湾ジオパーク」など、観光資源が数多く存在していますが、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希薄していることから、観光資源へのアクセスに関し、適切な移動手段に関する路線や乗継情報の提供を図るとともに、観光施設、商店街及び商業施設等と連携し、観光と地域公共交通の利用促進を図ります。

・事業箇所

市内全域

・実施主体

始良市、地域公共交通会議（地域住民、交通事業者含む）

・実施スケジュールと役割分担



図 V-27 コミュニティバスを活用したモデルコース等の提案による利用促進の事例（熊本県宇土市）

9. 目標達成に向けたマネジメント

(1) マネジメント推進体制

本市において、公共交通を主体としたマネジメントをする主体は、「始良市地域公共交通会議」となります。マネジメントにおいては、地域と行政がともに公共交通に対する意識を共有化するとともに、地域が主体となり公共交通の運行改善に対する提案・検討を行う体制を築くことを目的とします。事業者は運行事業の遂行、行政は運行経費に関する補助等を行うことが事業の中心となりますが、地域・事業者・行政が連携しあうことで、本市の交通体系が一体となることを目的とします。

また、校区コミュニティ協議会が主体的に公共交通に関わることで、公共交通を地域で守るという意識の醸成に資するような体制を構築します。

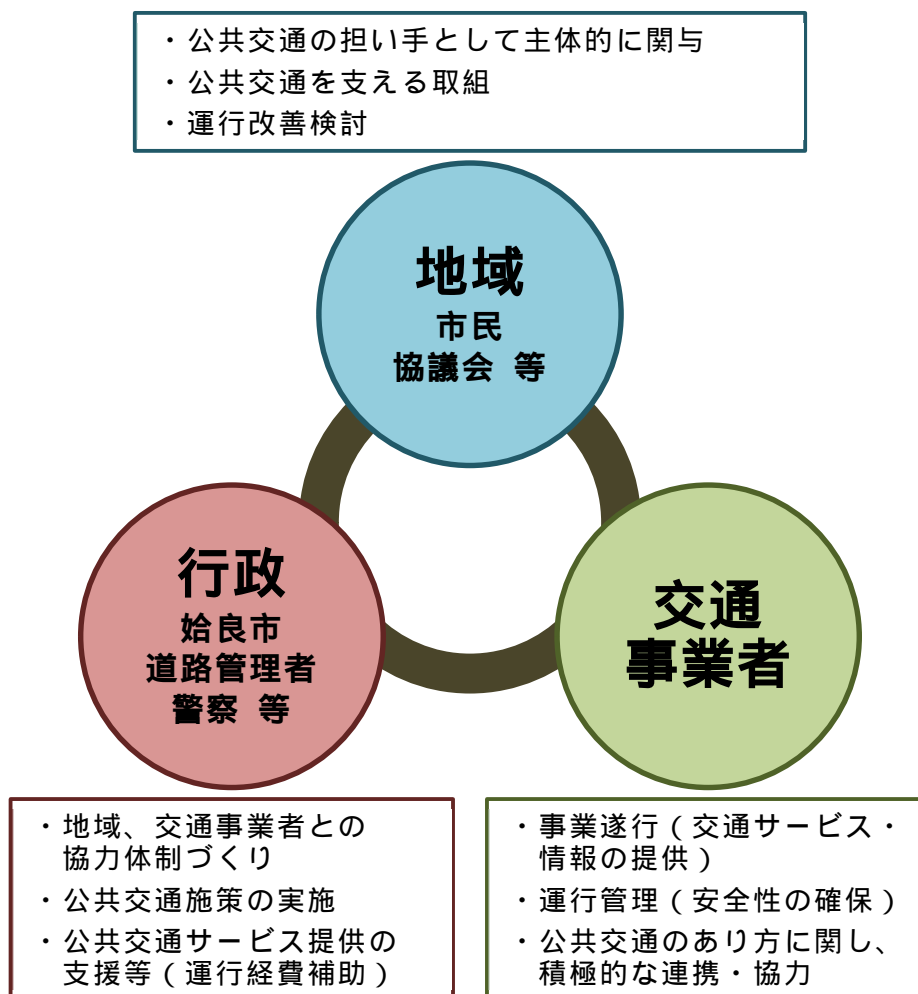


図 V-28 地域公共交通計画の推進体制

(2) マネジメントの進め方推進体制

計画期間（5年間）を通じ事業を推進していくためには、初期の事業計画の進捗と目標達成に向け効力を発揮しているかのチェックを行い、改善に向けた新たなアクションを起こすことが重要となります。

本計画は、達成状況を踏まえた評価を実施することで、実効性のある計画へと発展していきます。なお、運行費の国庫補助対象系統に係る目標値については、地域公共交通会議で毎年度協議・決定します（別紙に記載）。

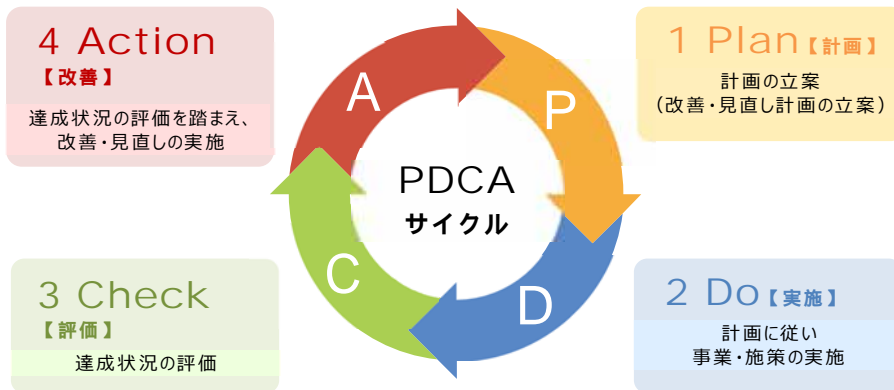


図 V-29 PDCA によるマネジメントサイクル

さらには、毎年度の実施計画においても、PDCA サイクルにより実施、評価、改善策の検討・見直し、及び次年度計画の作成を行います。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下
PDCAサイクル	Do (実施)					Check (評価)	Action (改善) ※改善策の検討・見直し	Plan (計画) ※次年度計画の作成	Do (実施) ※次年度準備を含む						
当年度予算	予算執行														
次年度予算	予算編成									議決					
市議会	6月定例会		9月定例会			12月定例会			3月定例会						
	必要に応じ補正予算措置														
	次年度予算の議決										年度末開催				
始良市地域公共交通会議	議題に応じて開催(年に2回程度)										年度末開催				
	路線変更等については、2ヶ月以上前に交通会議を開催し、その後、交通事業者は鹿児島運輸支局等に手続きを行う。														
	次年度予算の承認										次年度予算案の承認				

図 V-30 年度管理計画

(3) 評価指標の評価方法

(2) に示した PDCA サイクルによる評価を踏まえ、令和 8 年度に最終評価を実施しますが、施策・事業の実施状況及びその効果、改善の方向性等を把握することを目的に、毎年度、進捗状況のモニタリングを実施し、目標達成に向けて取組みます。

ただし、施策・事業の実施にあたっては、地域公共交通を取り巻く環境の変化や予算確保等の制約があることから、これらを踏まえた評価を実施するとともに、必要に応じて本計画を適宜見直します。

※運行費の国庫補助対象系統に係る目標値については別紙に記載。

目 標	評価指標	評価時期・評価方法
目標 1 地域公共交通利用 割合の増加に向けた 利用促進	① J R 5 駅の乗車数 ②コミュニティバスの利用者数 ③乗合タクシーの利用者数	【評価時期】毎年 【評価方法】 交通事業者から提供される利用実績を確認し、その傾向や利用者の属性等を踏まえ、効果及び改善策等について検討します。
目標 2 地域公共交通に係る 財政負担	①コミュニティバスの 1 人あたり 委託料 ②乗合タクシーの 1 人あたり 委託料	【評価時期】毎年 【評価方法】 交通事業者から提供される利用実績に対して市の委託料を算出し、効果及び改善策等について検討します。
目標 3 交通空白地域及び 交通不便地域の解消	①地域公共交通の人口カバ ー率	【評価時期】毎年 【評価方法】 地域公共交通の導入状況を踏まえ評価します。
目標 4 高齢者等における地 域公共交通の利用機 会の創出	①70 歳代の地域公共交通 の利用率	【評価時期】令和 8 年度 【評価方法】 市民アンケート調査等を実施し、効果 及び改善策等について検討します。
目標 5 地域（市民）と一体 なった地域公共交通 への取組強化	①地域公共交通に対する認 知度 ②地域公共交通に対する協 力意向	【評価時期】令和 8 年度 【評価方法】 市民アンケート調査等を実施し、効果 及び改善策等について検討します。

参考資料 地域公共交通に関する利用者ニーズ

1. 市民アンケート

(1) 調査概要

本市民を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	18歳以上の市民の無作為抽出
調査手法	郵送による調査票の配布・回収
調査期間	令和3年7月29日～8月11日
主な調査項目	○回答者の属性 ○利用目的 ○地域公共交通の利用意向 等
配布数	3,000世帯(人)
回収結果	1,183票(39.4%)

(2) 調査結果

① 世帯構成の状況(居住地別)

- ・世帯構成人員は、全体で2人世帯が約4割と最も多く、次いで1人世帯が約3割となっており、5人以上世帯は少ない状況です。
- ・校区别では、山田校区、北山校区、漆校区では1人世帯が多い状況です。

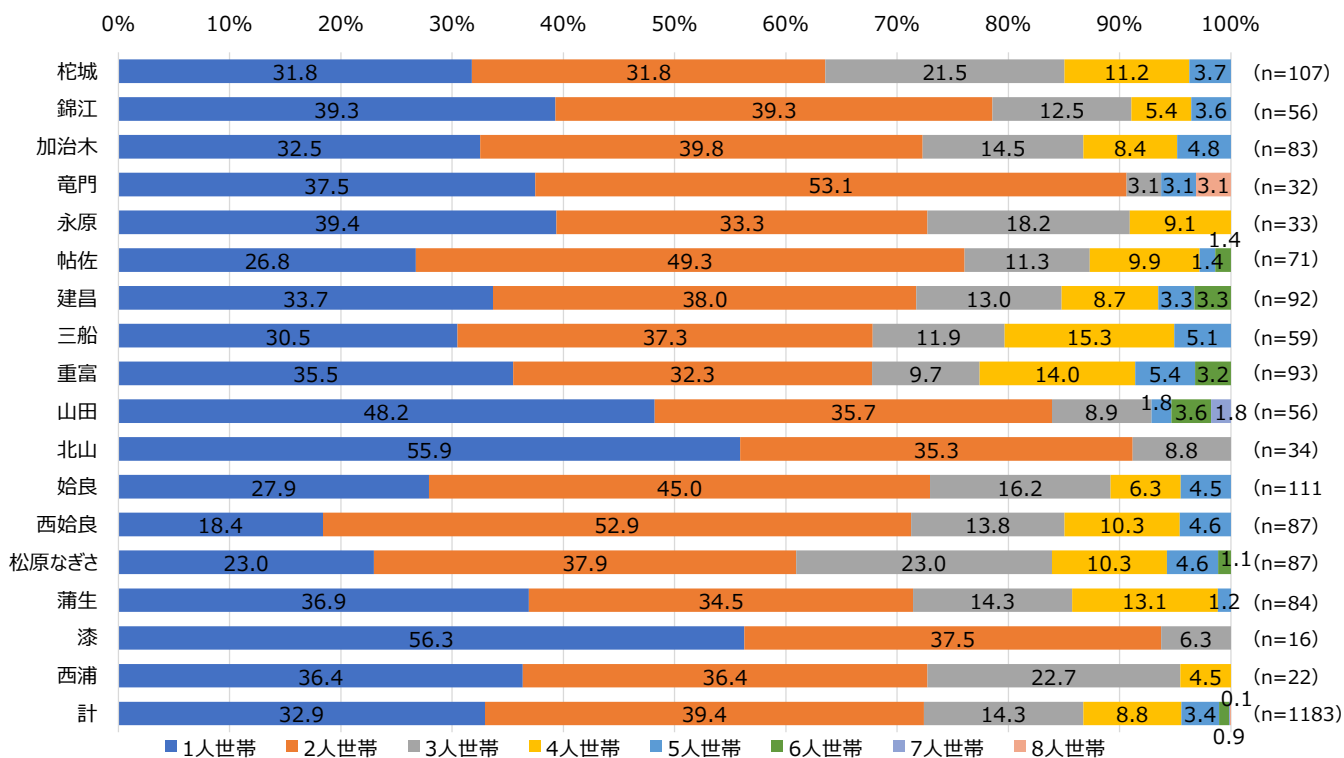


図-1 世帯構成人員(居住地別)

②世帯構成員全員の状況（居住地別）

- ・運転免許保有状況は、全体で約7割「自動車」を保有しており、各校区6割以上が概ね保有していますが、北山校区は約5割と若干少なくなっています。
- ・また、未保有についても全体で約2割となっていますが、北山校区や漆校区では1割以上が返納済となっています。
- ・外出頻度については、6割以上が平日ほぼ毎日以上となっていますが、北山校区や漆地区では外出頻度が低く、運転免許証の保有状況の影響などが考えられます。

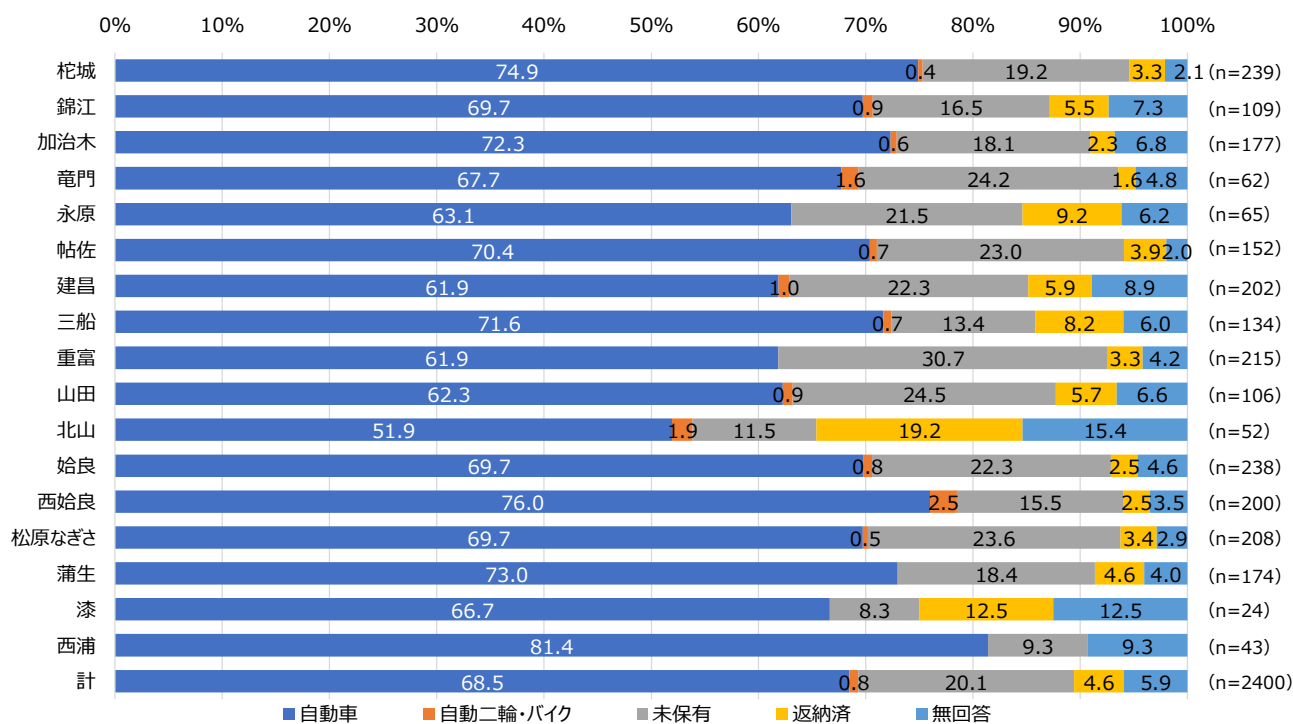


図-2 運転免許保有状況（居住地別）

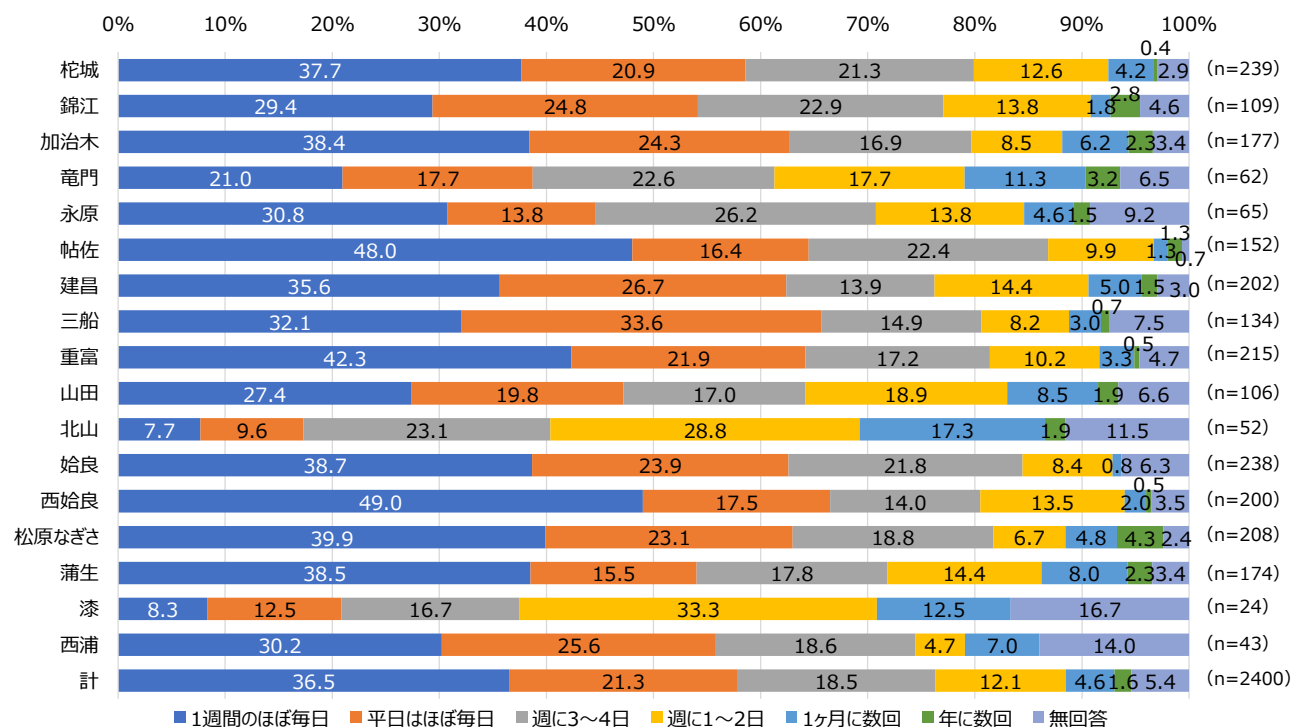


図-3 外出頻度（居住地別）

- ・外出時の移動手段は、全体で約6割が「車（運転）」となっており、次いで「車（送迎）」や徒歩、自転車となっています。
- ・JR や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の地域公共交通利用者は全体で1割未満と少ない状況です。
- ・「車（送迎）」が多い校区は、永原校区や北山校区となっており、コミュニティバスについては、北山校区や漆校区で他校区と比較して多い状況です。
- ・JR 沿線校区では、JR 利用者が5%前後見られます。

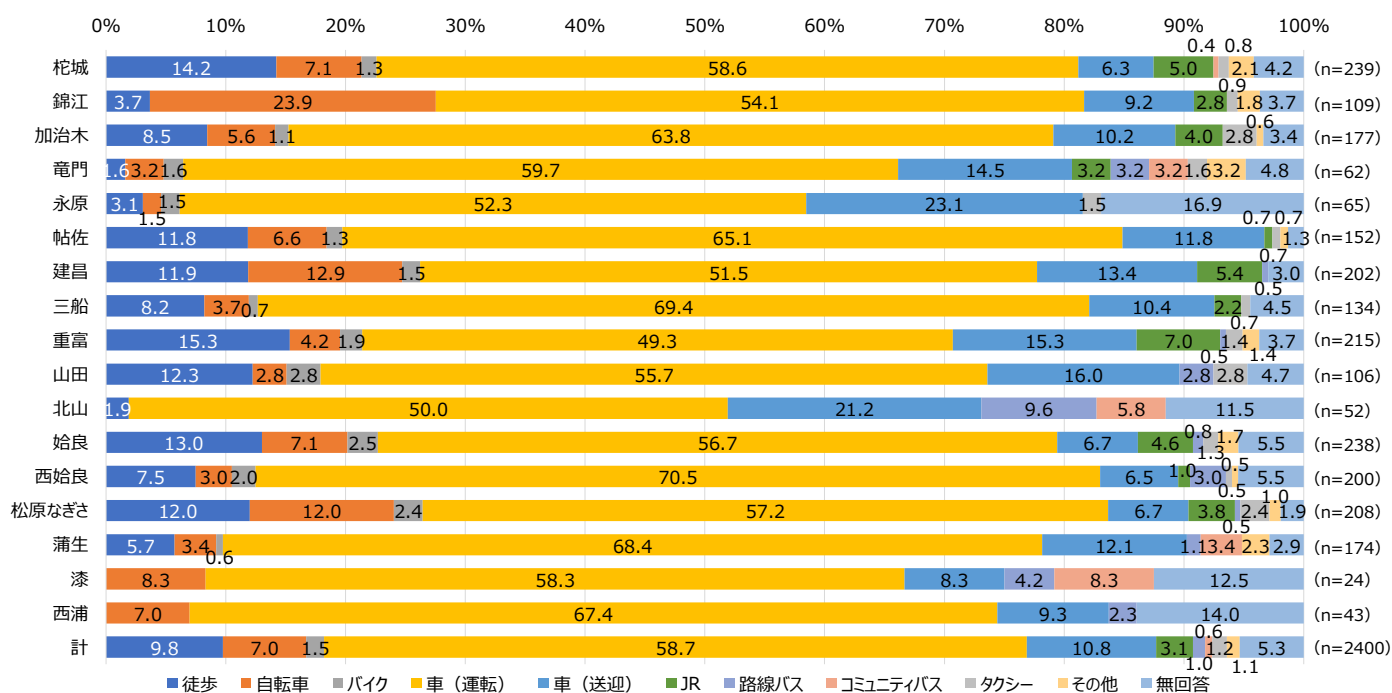


図-4 外出時の移動手段（居住地別）

③外出頻度（外出目的別）

- ・外出目的別の外出頻度は、通勤・通学や仕事関連についてはほぼ毎日となっています。
- ・買い物目的においては、週に3～4日程度が約4割と最も多く、通院目的では1か月に数回が約4割と最も多くなっています。

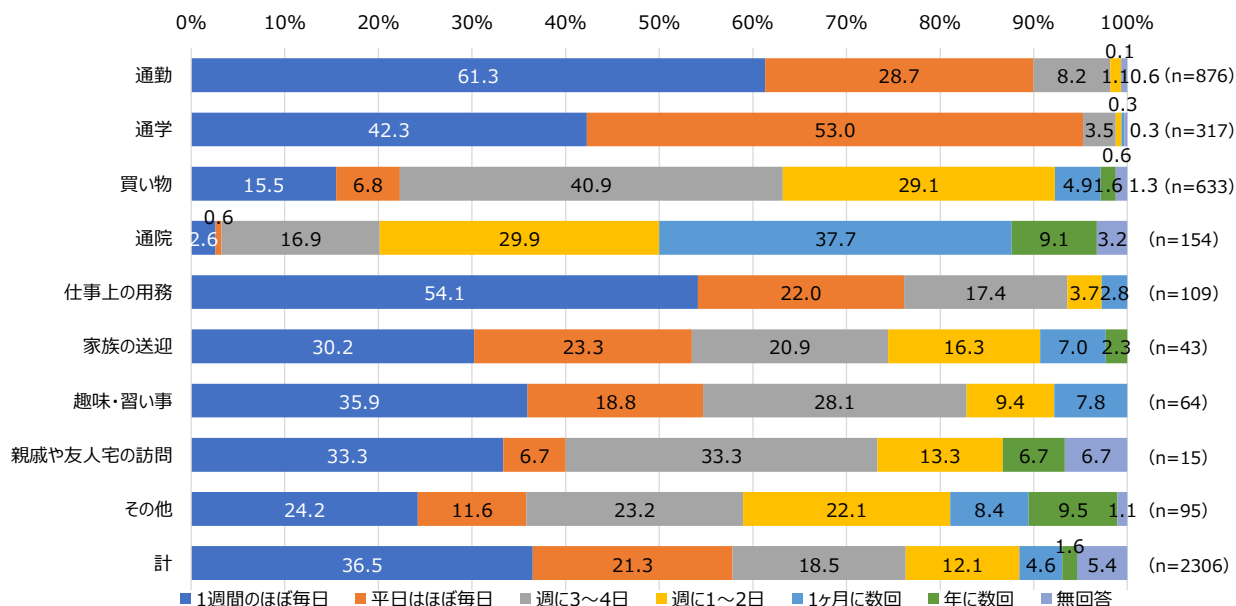


図-5 外出頻度（外出目的別）

④移動手段（外出目的別）

- ・通勤時の移動手段は約8割が「車（運転）」となっています。
- ・買い物でも「車（運転）」が約7割を占めており、通学や通院以外の目的も同様となっています。
- ・一方、通院目的では、「車（送迎）」が約4割と最も多く、その他タクシーも約1割を占めるなど、他の目的と比較して地域公共交通の利用が占める割合が多い状況です。

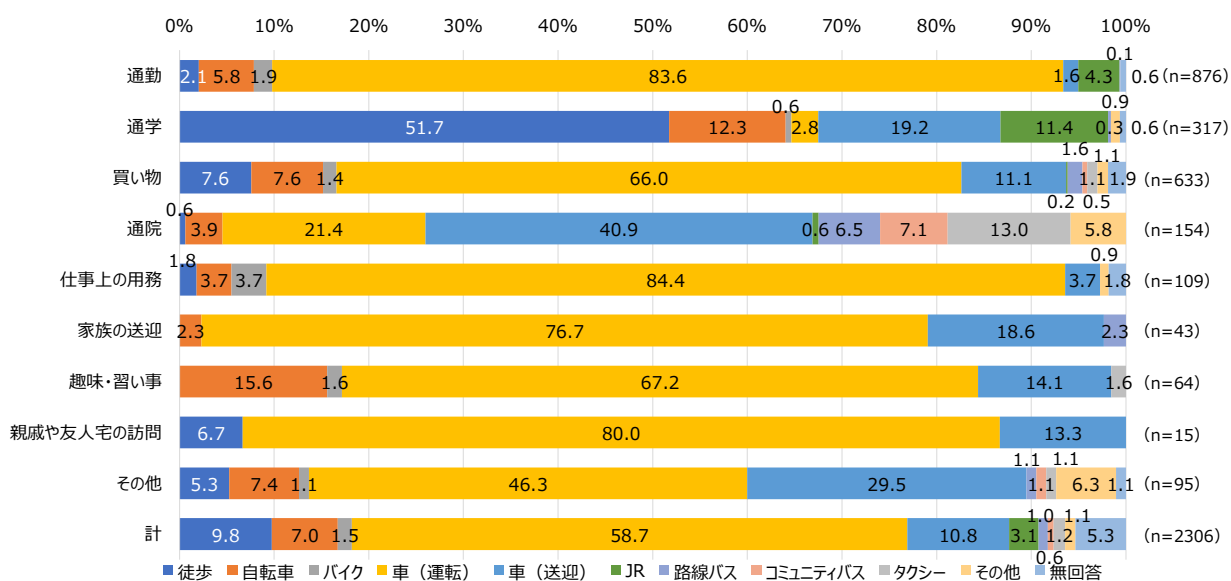


図-6 移動手段（外出目的別）

⑤外出頻度（運転免許保有状況別）

- ・運転免許証の未保有者においては、外出頻度が若干少なくなる程度ですが、返納済の方においては、外出頻度が大きく減少する状況です。

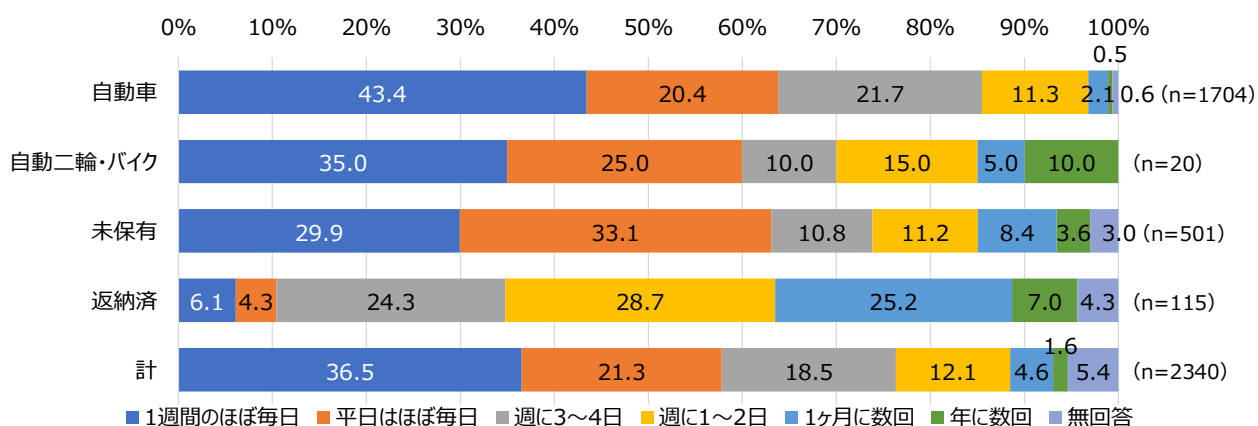


図-7 外出頻度（運転免許保有状況別）

⑥外出頻度（移動手段別）

- ・移動手段が「車（運転）」の人は、平日はほぼ毎日以上の方が6割となっていますが、「車（送迎）」の人は約半分の外出頻度となっています。
- ・一方、JRに関しては通勤通学目的で利用されていることから外出頻度が高くなっていますが、路線バス利用者では週に1~2日が約6割、コミュニティバスでは1か月に数回が約6割となっています。

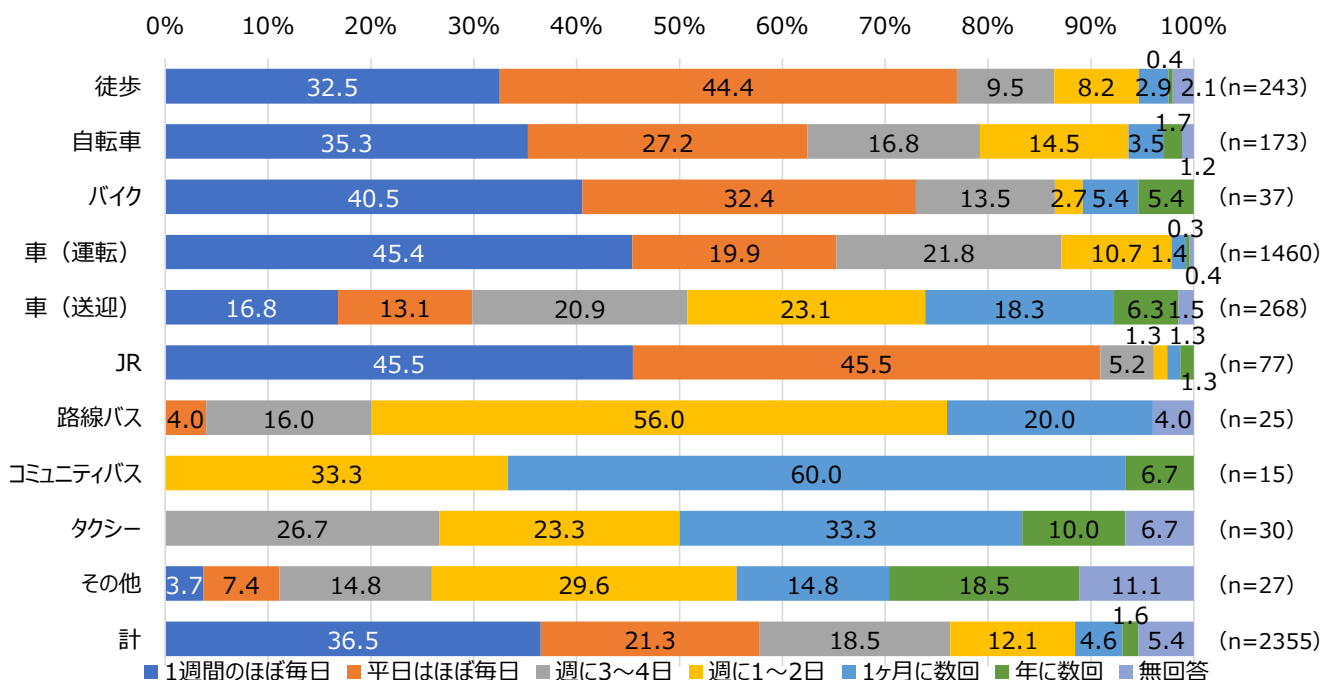


図-8 外出頻度（移動手段別）

⑦回答者の属性（個人票）

- ・回答者の属性は、60歳代、70歳代、80歳代が各2割程度となっています。
- ・自由に利用できる自動車等の保有状況は全体で約8割が自動車を保有しており、次いで自転車が2割となっています。

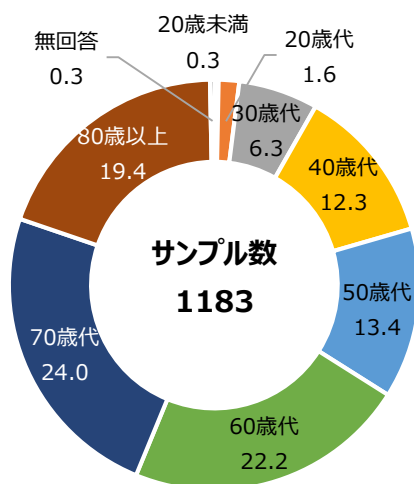


図-9 年齢（居住地別）

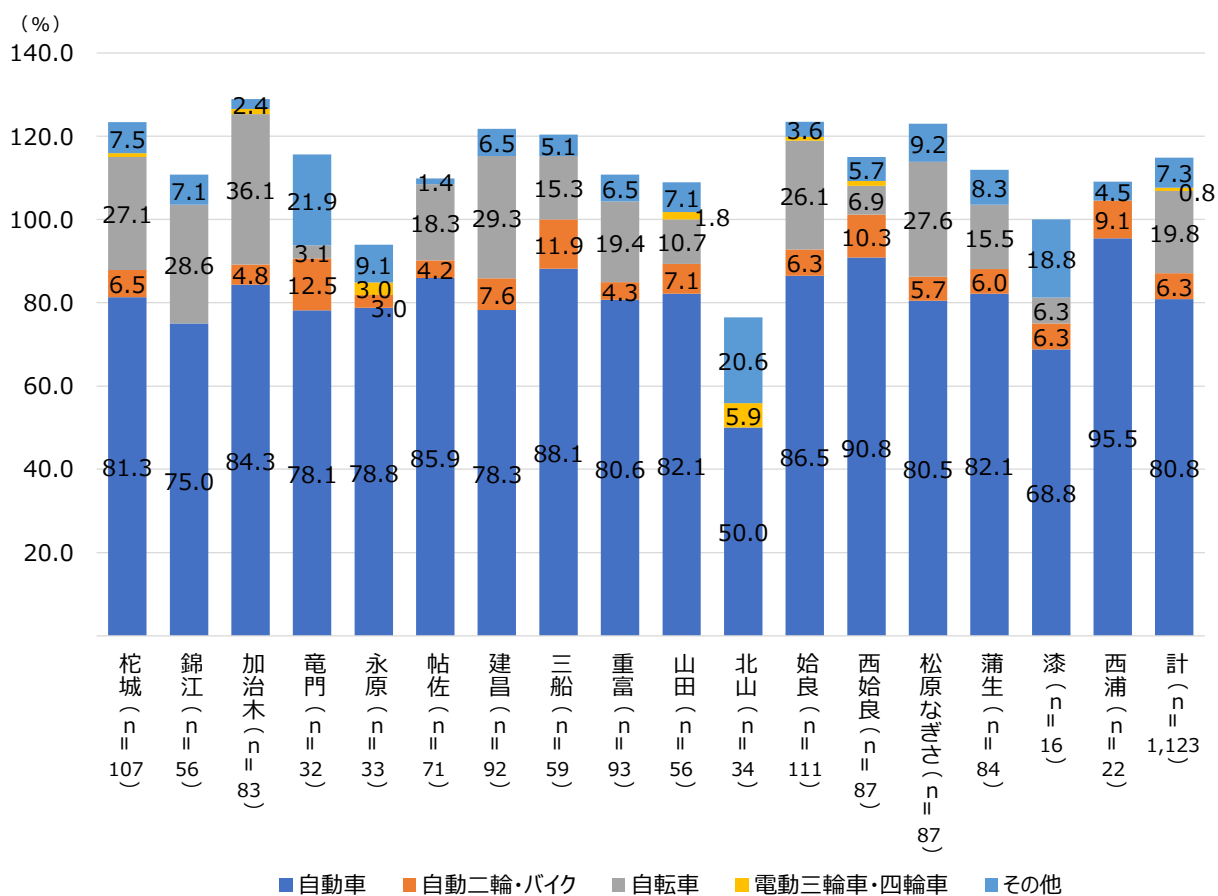


図-10 自由に利用できる自動車等の保有状況（居住地別） ※複数回答

⑧地域公共交通の利用状況

- ・地域公共交通の利用状況は、全体で約7割が「利用しない」と回答しており、「年に数回」と「雨天時のみ」を併せると約8割となっています。
- ・校区别では、永原校区や山田校区、漆校区、西浦校区で利用しない人が多い状況です。
- ・年齢別では、20代未満では比較的多くの人々が利用していますが、30歳以上では8割以上が利用していない状況です。また、80歳以上では、約1割が週に1～2回利用している状況です。

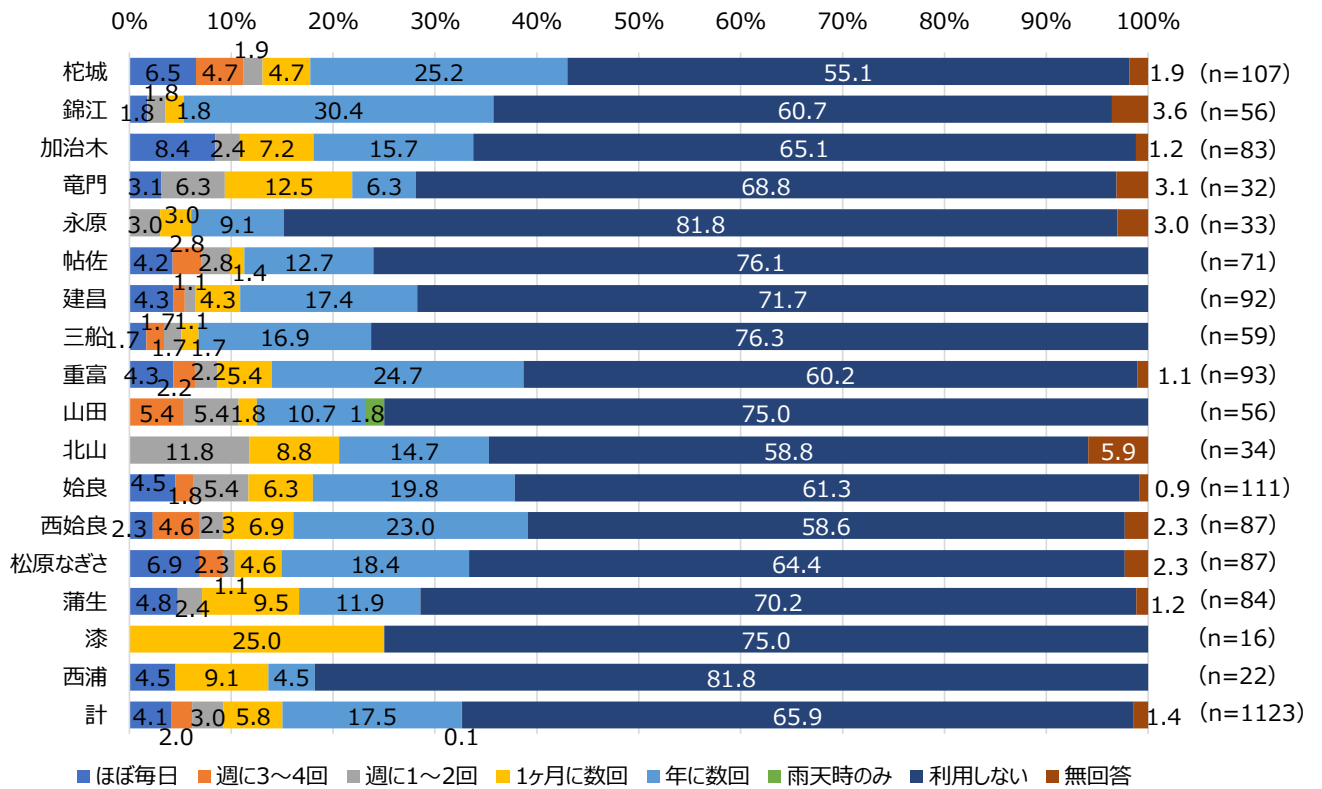


図-11 地域公共交通の利用状況（居住地別）

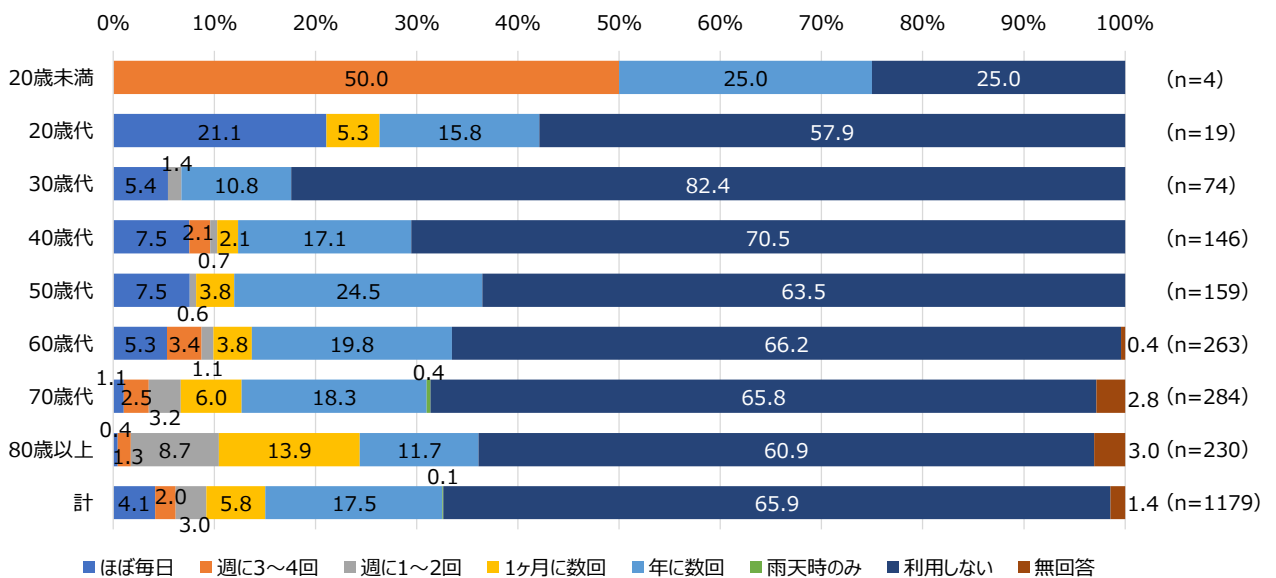


図-12 地域公共交通の利用状況（年齢別）

- ・外出目的別では、通勤や通学で利用頻度が高い状況です。
- ・一方、買い物目的では1か月に数回が約4割、通院目的では1か月に数回が約6割となっており、外出目的によって地域公共交通の利用状況が大きく異なります。

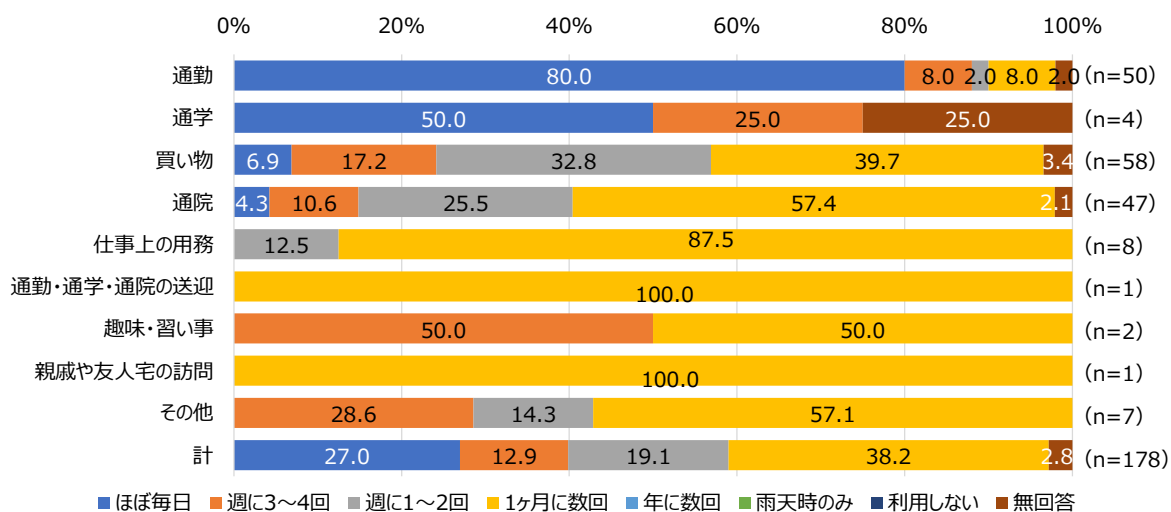


図-13 地域公共交通の利用状況（利用目的別）

⑨地域公共交通の利用目的

- ・地域公共交通の利用目的は、全体で約3割が買い物となっており、次いで通勤、通院となっています。
- ・校区別では地区によってばらつきが見られます。
- ・年齢別では、60歳代以下では通勤や通学等が多い状況ですが、70歳代以上では、買い物と通院目的となっています。

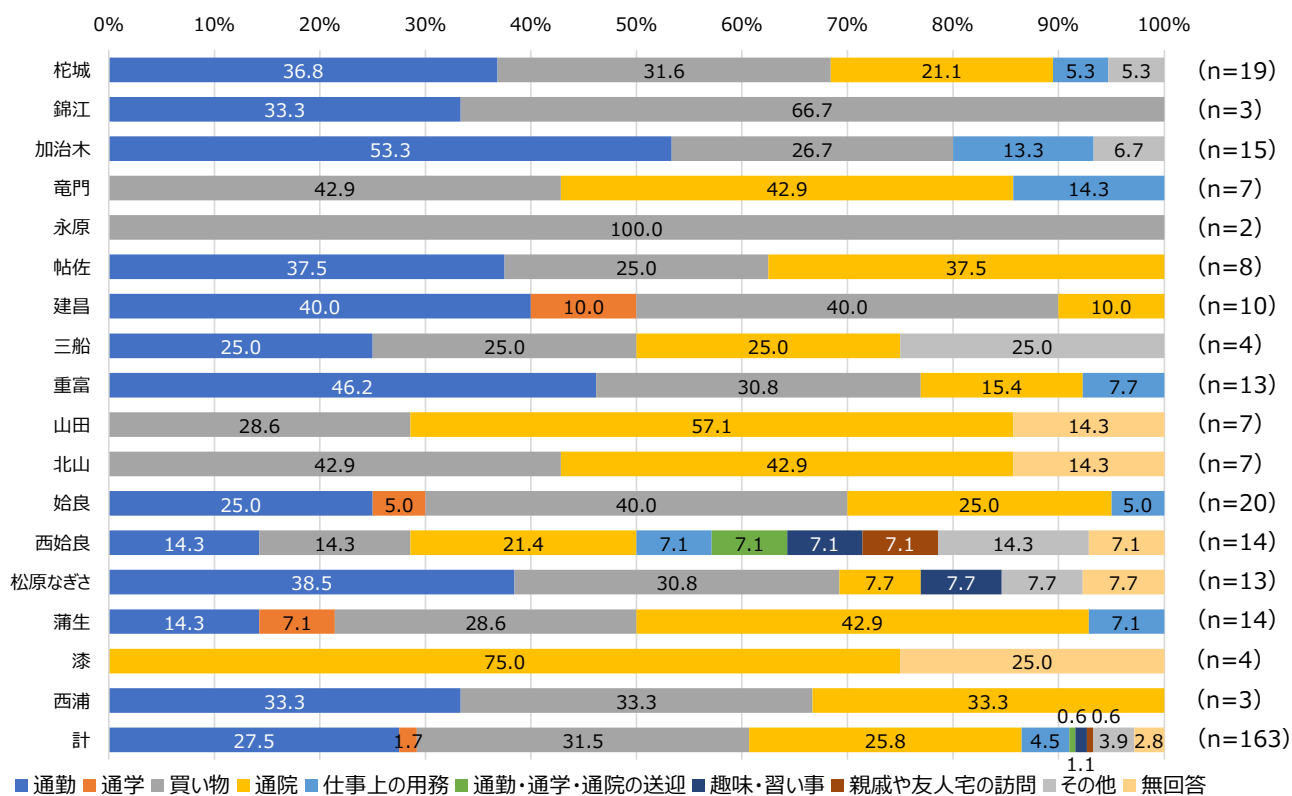


図-14 地域公共交通の利用目的（居住地別）

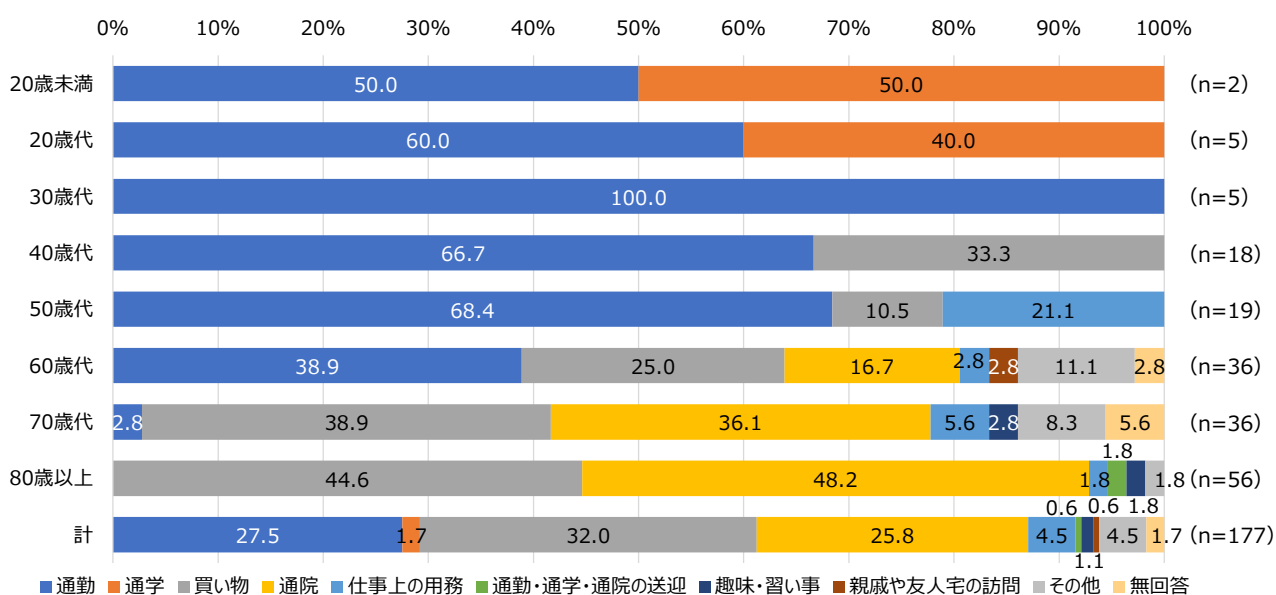


図-15 地域公共交通の利用目的（年齢別）

⑩地域公共交通の利用理由（居住地別）

- ・地域公共交通の利用理由は、全体で「他に交通手段がない」が最も多く、次いで自宅付近もしくは目的地付近で乗降可能となっています。
- ・多くの校区で同様の傾向となっていますが、柁城、加治木、三船、西始良などでは自宅付近もしくは目的地付近で乗降可能が多くなっています。

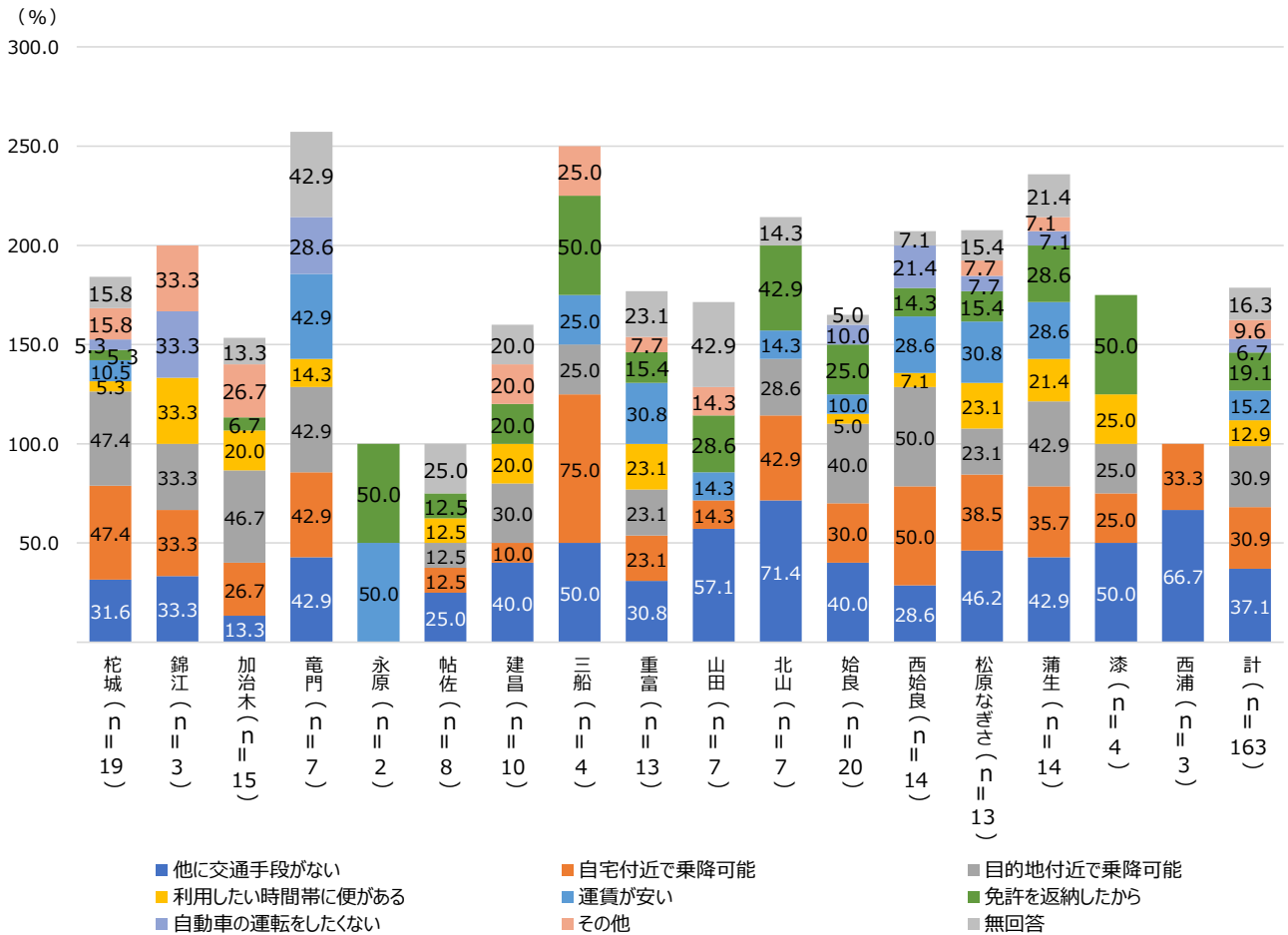


図-16 利用理由（居住地別） ※複数回答

⑪地域公共交通で行けない理由（居住地別）

- ・地域公共交通で行けない場所があるか否かの理由については、「本数が少ないから」が約1割と最も多く、次いで「運行ルートがないから」が理由となっています。
- ・なお、「運行ルートがないから」といった理由が多い校区は、柁城、竜門、三船、西始良などとなっています。

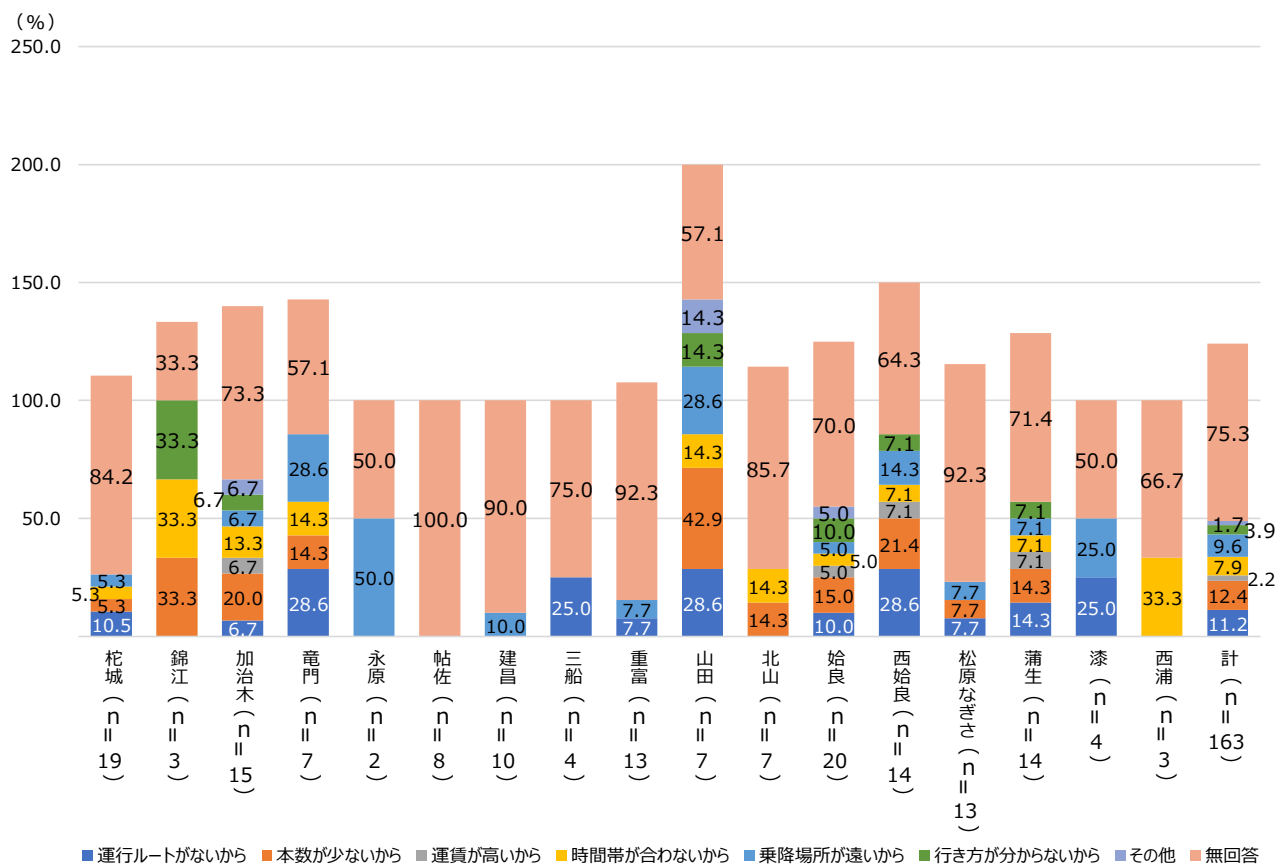


図-17 行けない理由（居住地別） ※複数回答

表-1 行けない場所【目的地】（居住地別）

柁城	スーパーマーケット等	始良	中馬クリニック
錦江	龍門の里バス停		タイヨー重富店
加治木	鹿児島空港	西始良	田中眼科
	鹿児島銀行加治木支店		クオラリハビリテーション病院あいら
竜門	加治木郵便局	松原なぎさ	霧島市牧園町
	メルヘン始良アスリー		船津温泉
建昌	加治木農協	蒲生	大井病院
	荒武整形外科クリニック		クオラリハビリテーション病院あいら
三船	重富方面（タイヨー等）	漆	始良保健センター
重富	イオン方面		加治木福祉センター
	クオラリハビリテーション病院あいら	始良市文化会館・加音ホール	
山田	物産館,観光地,季節の花木類が見れる所	始良	加音ホール
	板ノ口		加治木福祉センター
北山	三叉コミュニティセンター さんさ乃湯	蒲生	やなせ整形外科、尾田内科胃腸科
	北山診療所		青雲会病院
		漆	ニシムタ、鮮ど市場
			尾田内科胃腸科
			ナフコ、ドラッグセイムス蒲生店

⑫地域公共交通網形成計画の認知度

- ・地域公共交通網形成計画の認知度は全体で約2割と低くなっています。
- ・特に、竜門校区や西浦校区では他校区と比較して認知度が高い状況です。
- ・年齢別では、年代が高くなるほど認知度が向上しており、若い世代では関心が低いことがうかがえます。

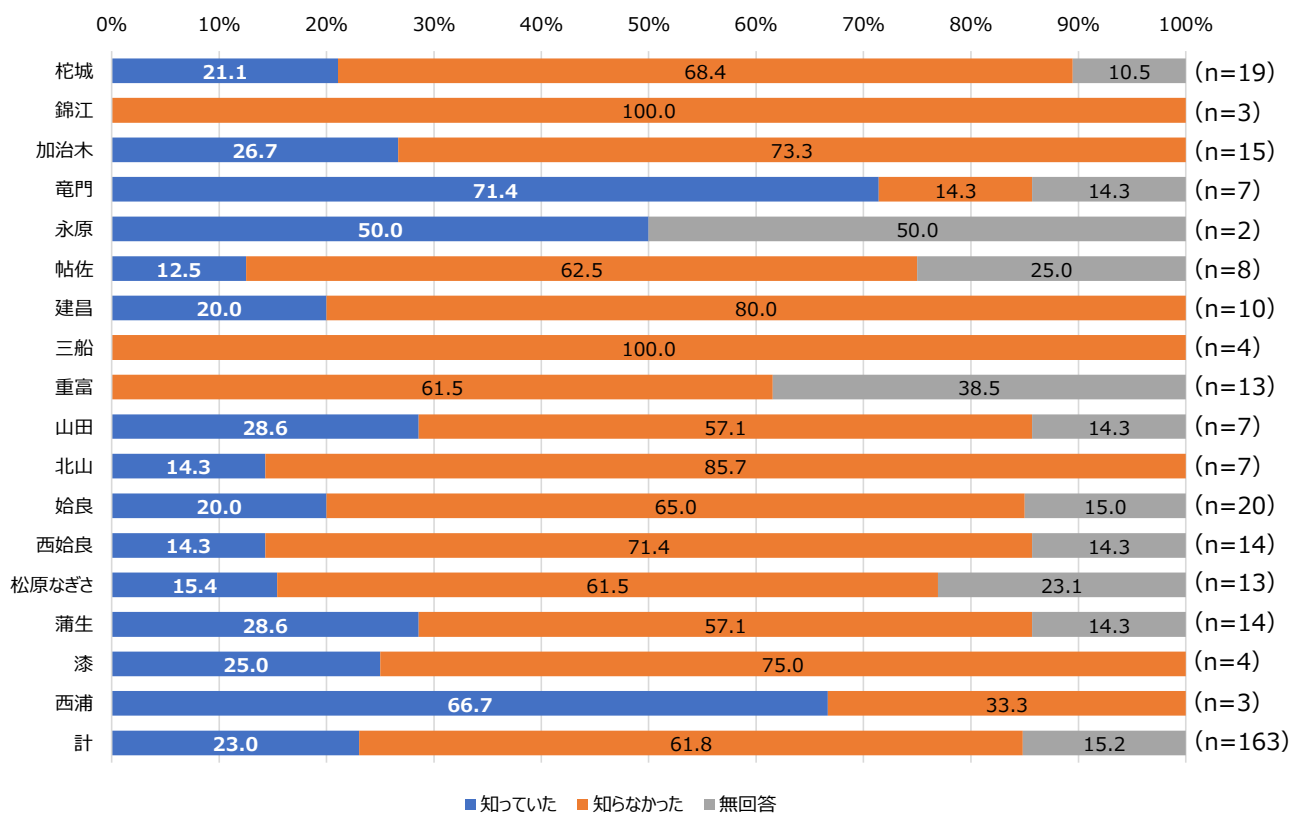


図-18 認知度（居住地別）

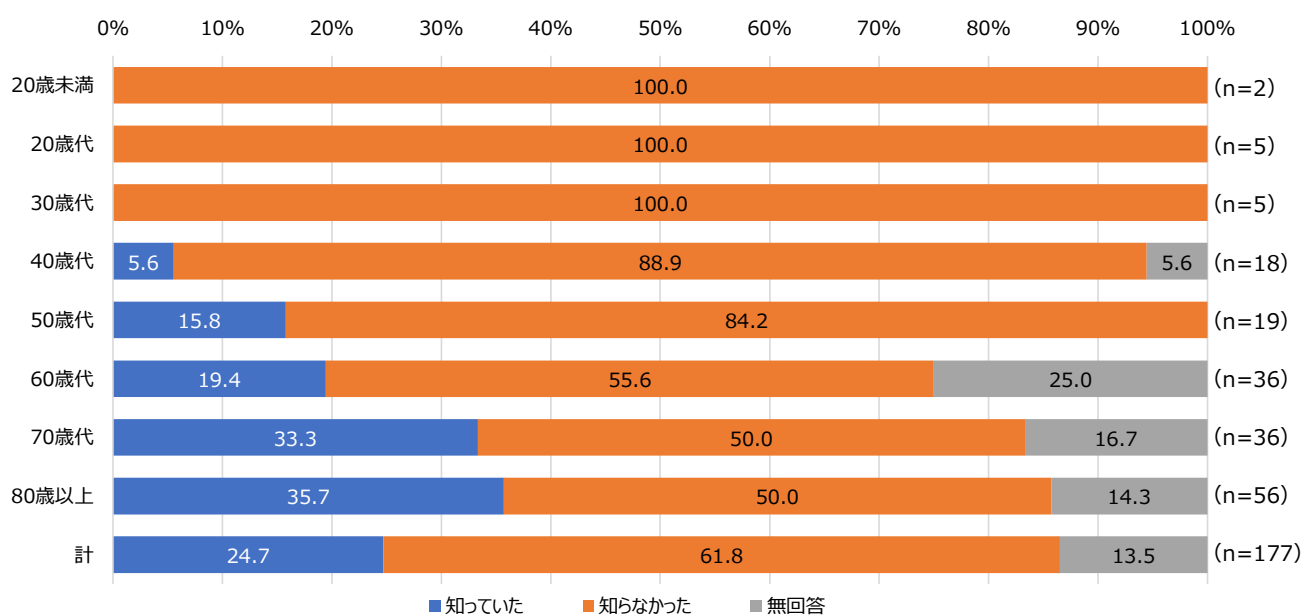


図-19 認知度（年齢別）

⑬地域公共交通の利用の変化等

・地域公共交通の利用の変化については、「利用機会に変化はないが、公共交通に対する意識が高まった」との回答が約3割となっており、実施に利用機会が増加した人も1割程度見られます。

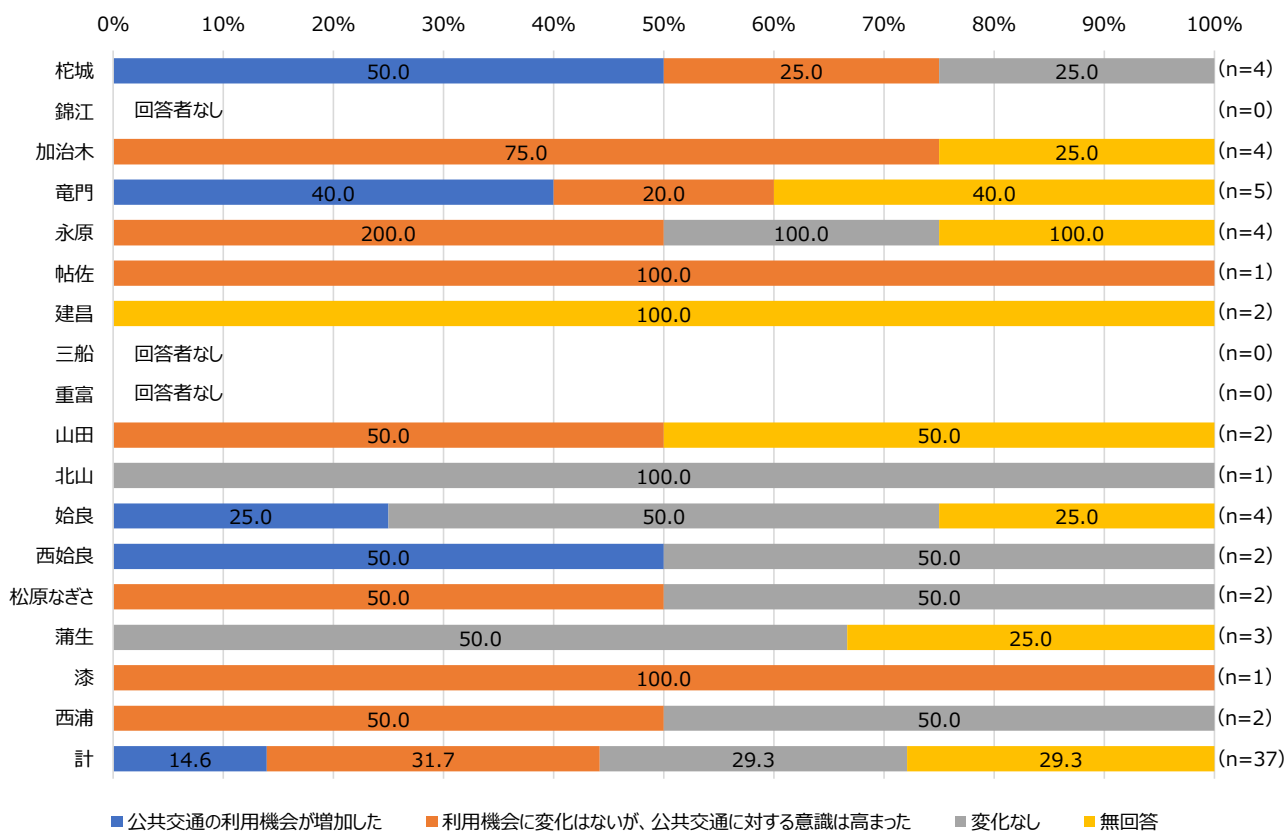


図-20 利用機会の変化（居住地別）

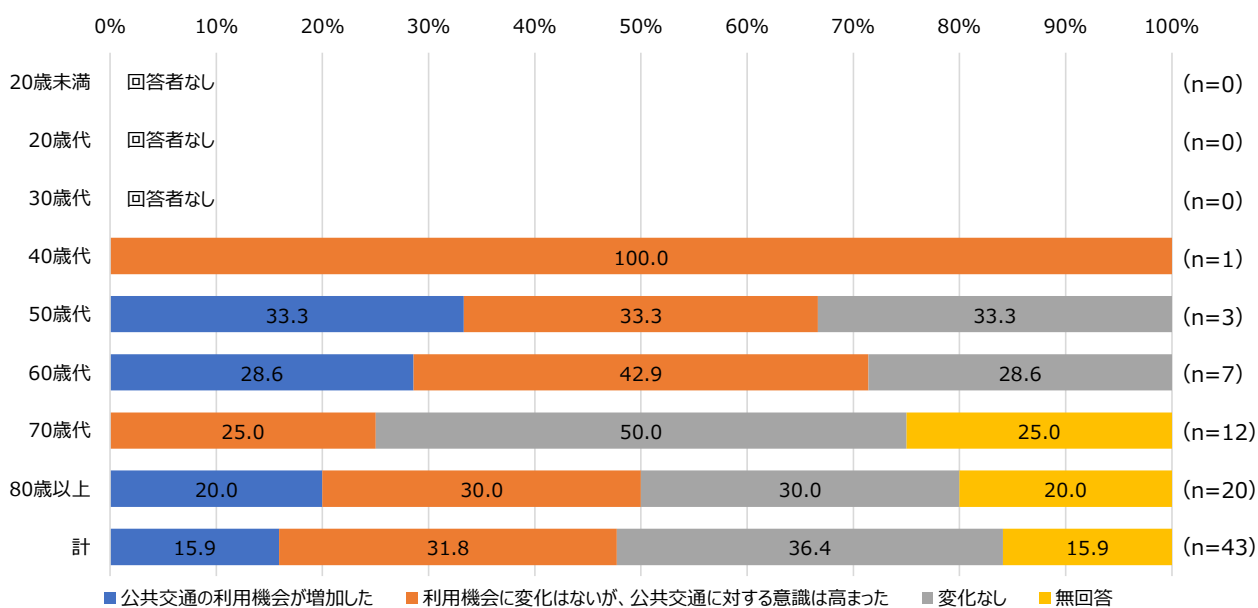


図-21 利用機会の変化（年齢別）

※データがない校区もしくは年代は、「地域公共交通網形成計画」を知っている人がいない状況。

⑭地域公共交通の利用機会が増加した理由（居住地別）

- ・利用機会が増加した理由では、全体で「公共交通への関心が高くなったから」が約3割と最も多くなっています。

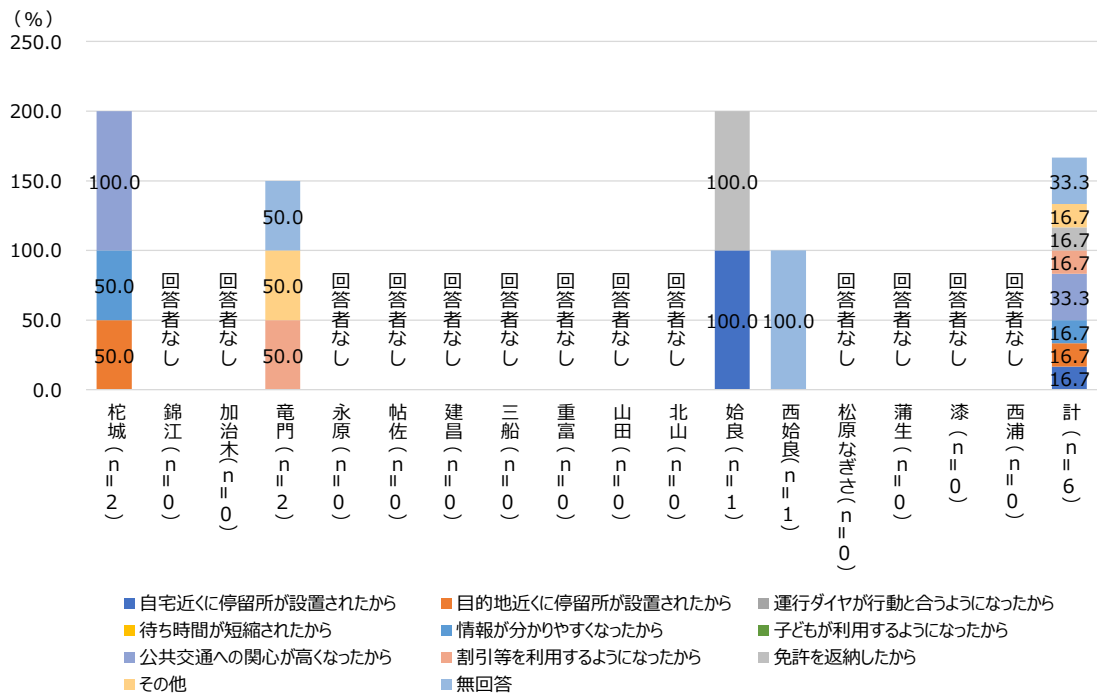


図-22 利用機会が増加した理由（居住地別）※複数回答

⑮利用機会が増加したことに伴う日常生活の変化（居住地別）

- ・さらには、利用機会が増加したことに伴う日常生活の変化では、「外出頻度が増加した」が約3割と最も多くなっています。

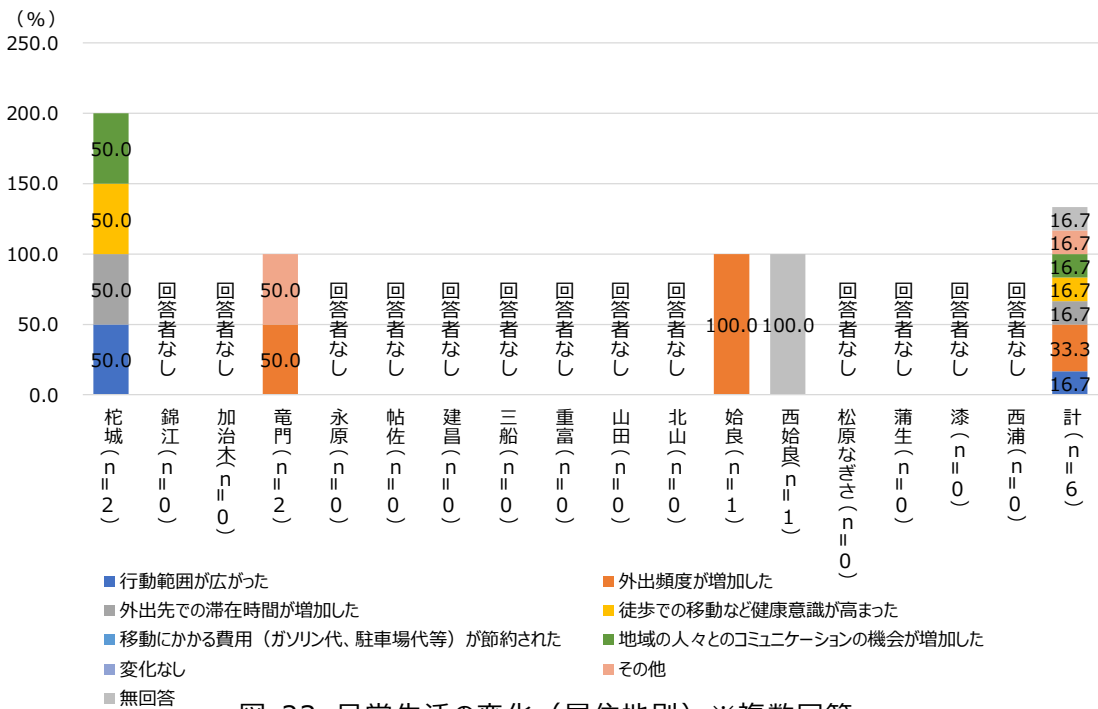


図-23 日常生活の変化（居住地別）※複数回答

※データがない校区は、「公共交通の利用機会」が増加した人がいない状況。

⑯地域公共交通の今後の利用意向

- ・地域公共交通に対する今後の利用意向は、全体で約6割が今後も利用すると回答している一方、錦江校区や帖佐校区、漆校区では利用しないという回答も約3割見られます。
- ・年齢別では、年代が高くなるに従い利用するとの回答が減少しますが、80歳以上では大きく減少する状況です。

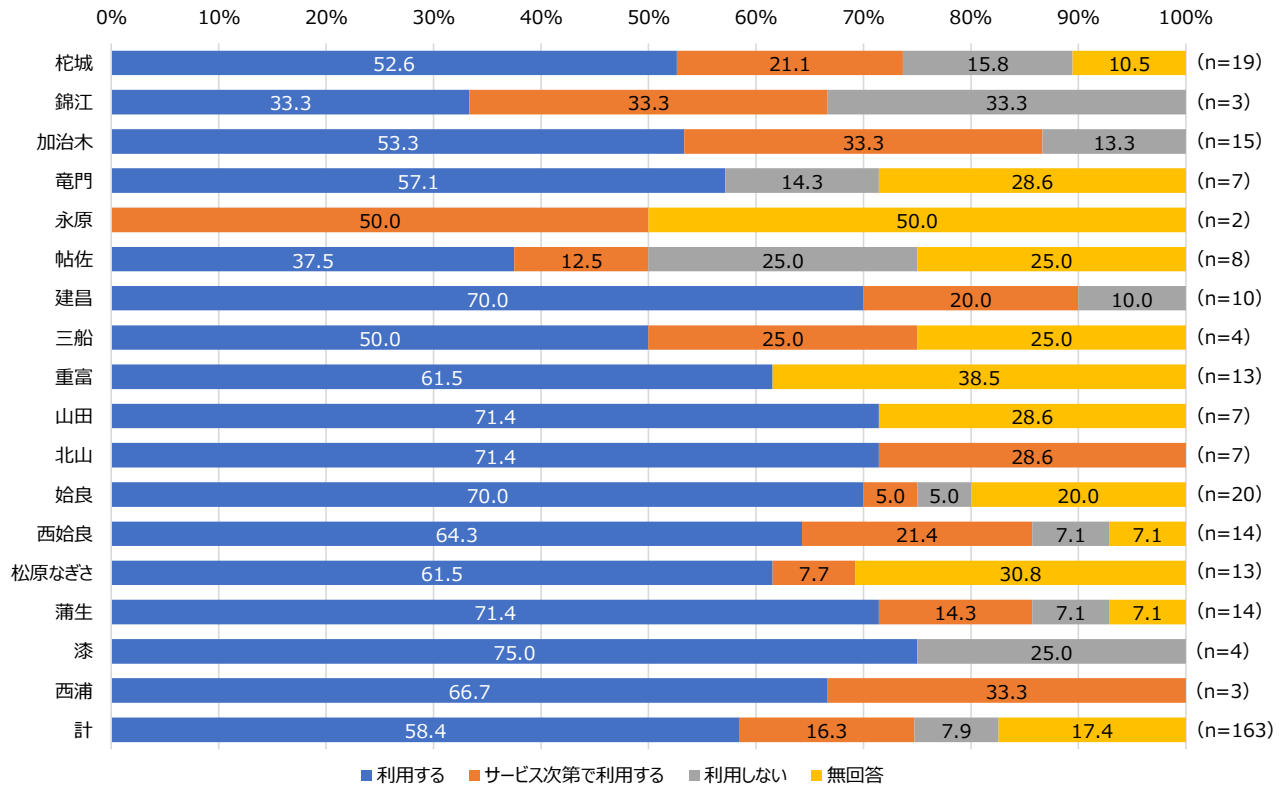


図-24 利用意向（居住地別）

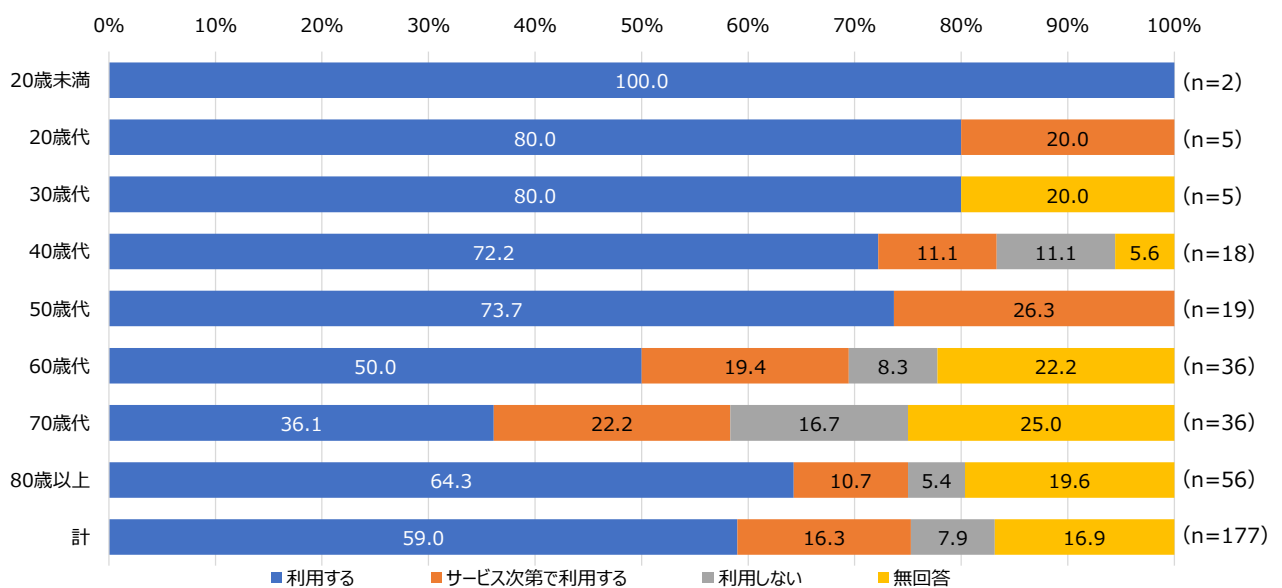


図-25 利用意向（年齢別）

⑰地域公共交通を利用しない理由（居住地別）

- ・地域公共交通を利用しない理由としては、「自家用車が楽」が7割以上と多く、次いで「運行本数が少ない」が約3割となっています。
- ・校区別でも同様の傾向となっていますが、加治木校区や帖佐校区、蒲生校区では「バス停・駅までが遠い」が比較的多くなっています。

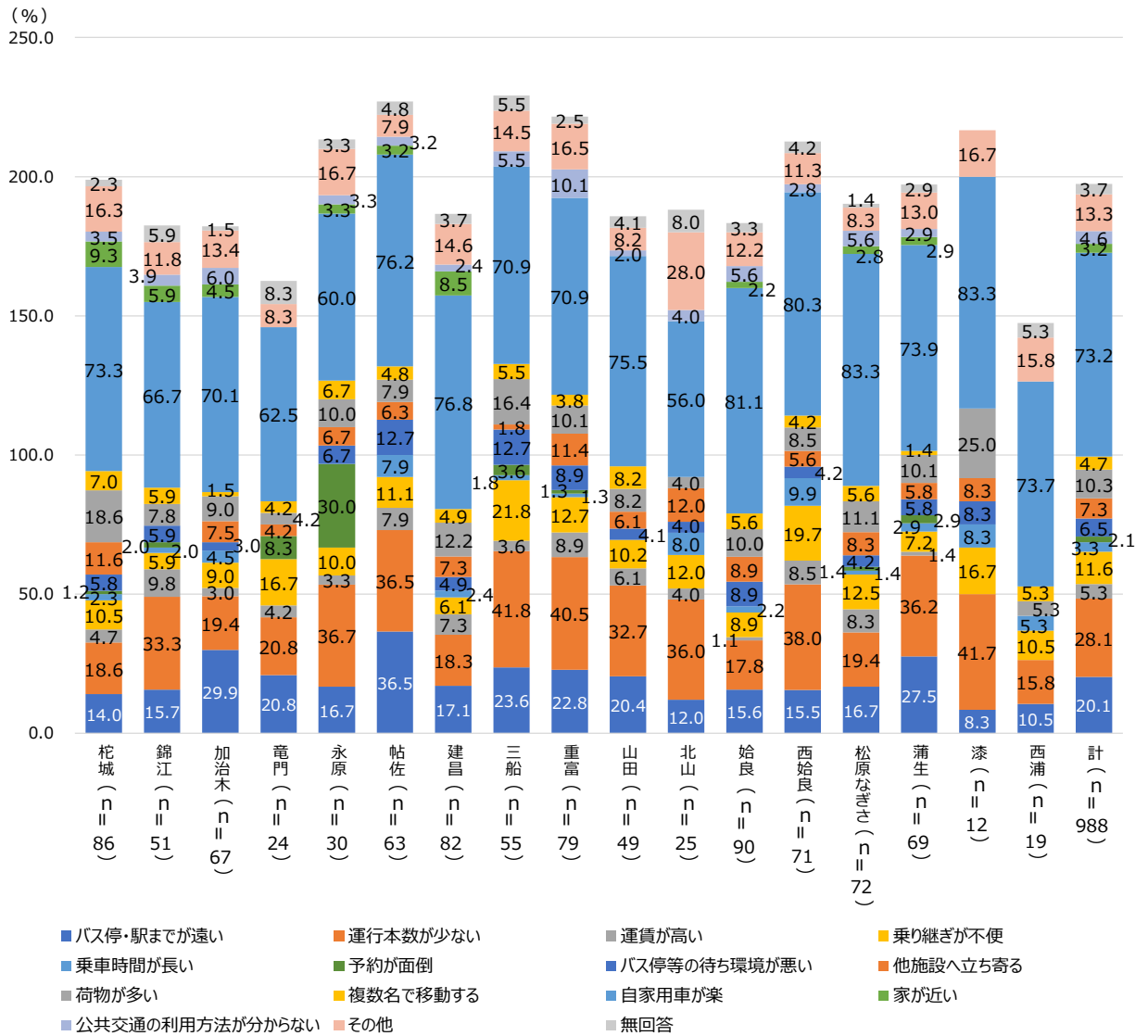


図-26 利用しない理由（居住地別） ※複数回答

- ・年代別では、80歳未満において「自家用車が楽」が7割以上と多くなっていますが、80歳代以上となると5割未満と少なくなります。
- ・また、若い世代ほど「バス停・駅までが遠い」や「運行本数が少ない」といった理由が高くなっています。

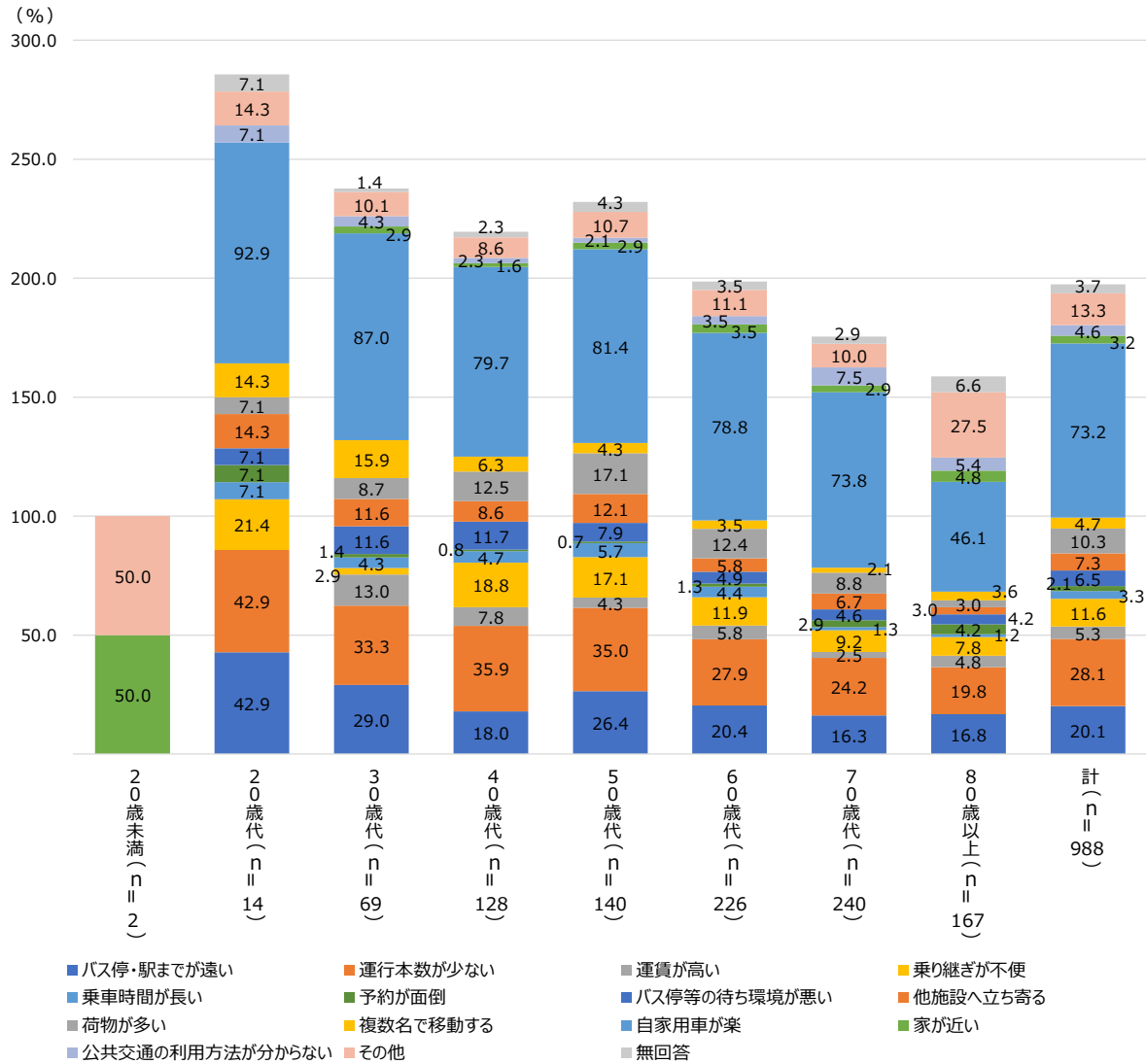


図-27 利用しない理由（年代別） ※複数回答

⑱地域公共交通の利用可能性（居住地別）

- ・今後の地域公共交通の利用可能性として、全体で各4割が「サービス次第で利用する」「利用しない」となっています。
- ・校区別では、竜門校区や北山校区、西浦校区で比較的使用意向が高くなっています。

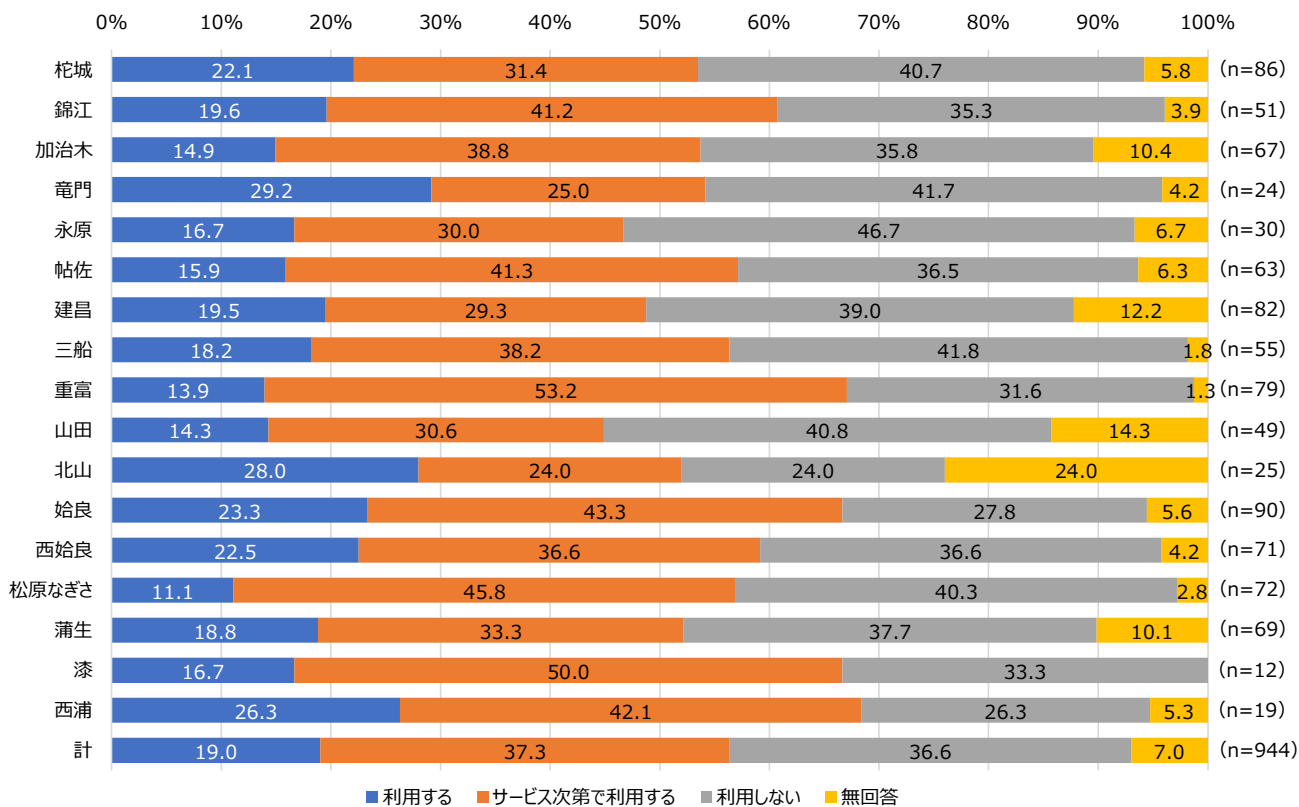


図-28 利用可能性（居住地別）

⑱利用するにあたって重要視する事項（居住地別）

- ・利用するにあたって重要視する事項としては、「運行本数の充実」が最も多く、次いで「バス停・駅までのアクセス性」となっています。

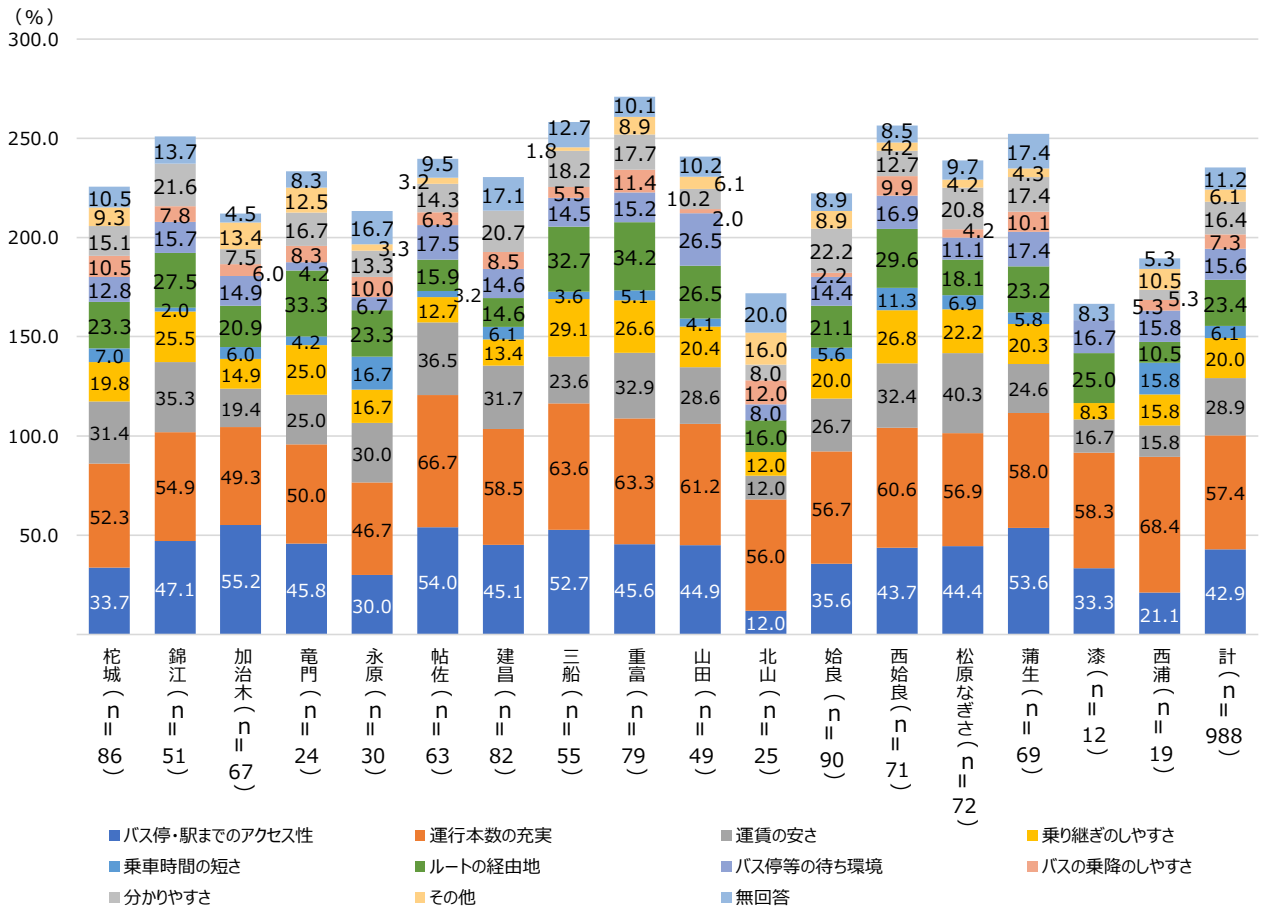


図-29 利用するにあたって重要視する事項（居住地別） ※複数回答

②⑩将来的な移動手段（居住地別）

- ・将来的な移動手段としては、「家族の送迎」や「路線バス」、「コミュニティバス」、「タクシー」が同程度となっています。
- ・ただし、校区によってばらつきが見られる状況であり、永原校区や三船校区、山田校区、北山校区では「家族の送迎」が多くなっています。
- ・また、漆校区や西浦校区ではコミュニティバスが多い状況です。

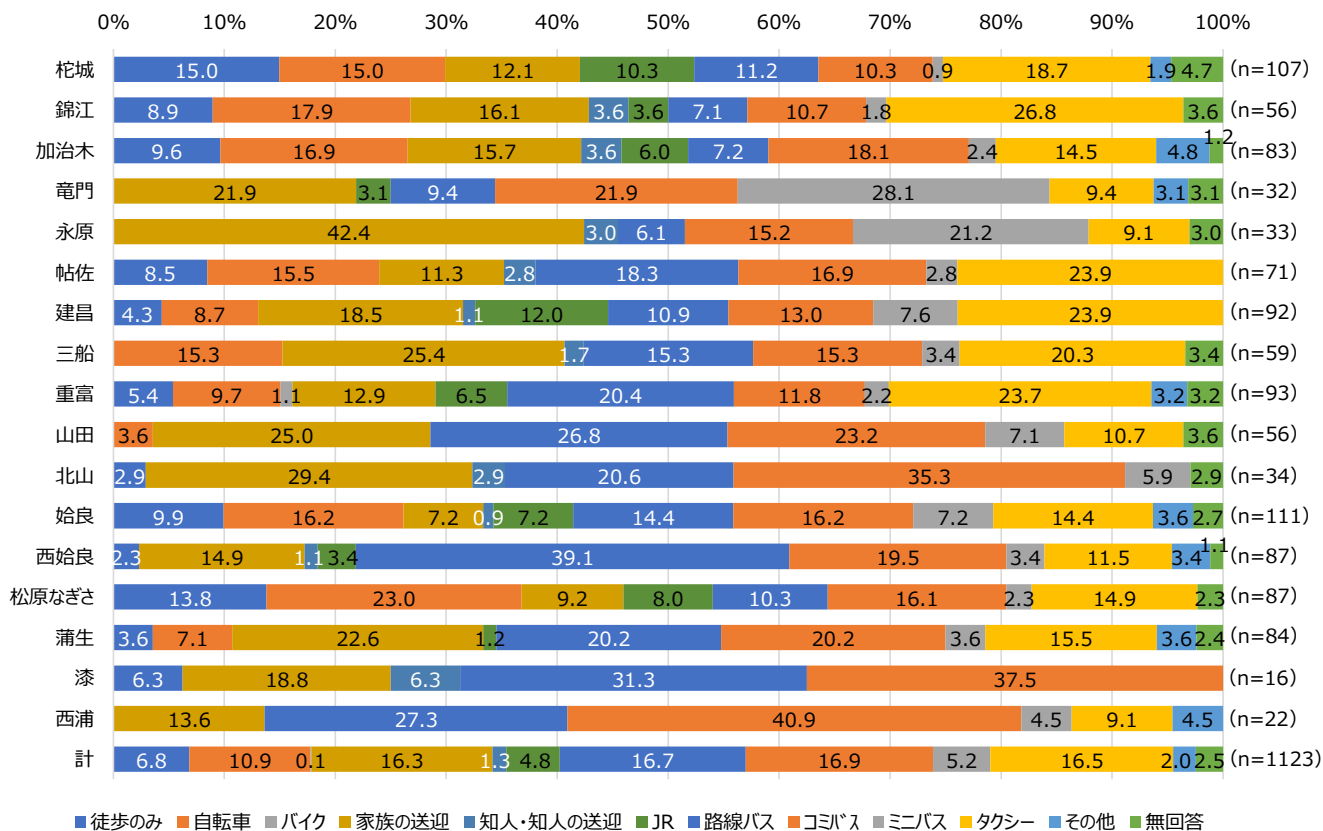


図-30 将来的な移動手段（居住地別）

⑭地域公共交通の今後のあり方

- ・地域公共交通の今後のあり方として、「公共交通は市民の交通手段として維持すべきであり、行政支援は仕方ない」が6割以上となっています。
- ・校区別では帖佐校区や漆校区などで比較的その意向が高い状況であり、年齢別では若い世代を除いて同様の傾向となっています。

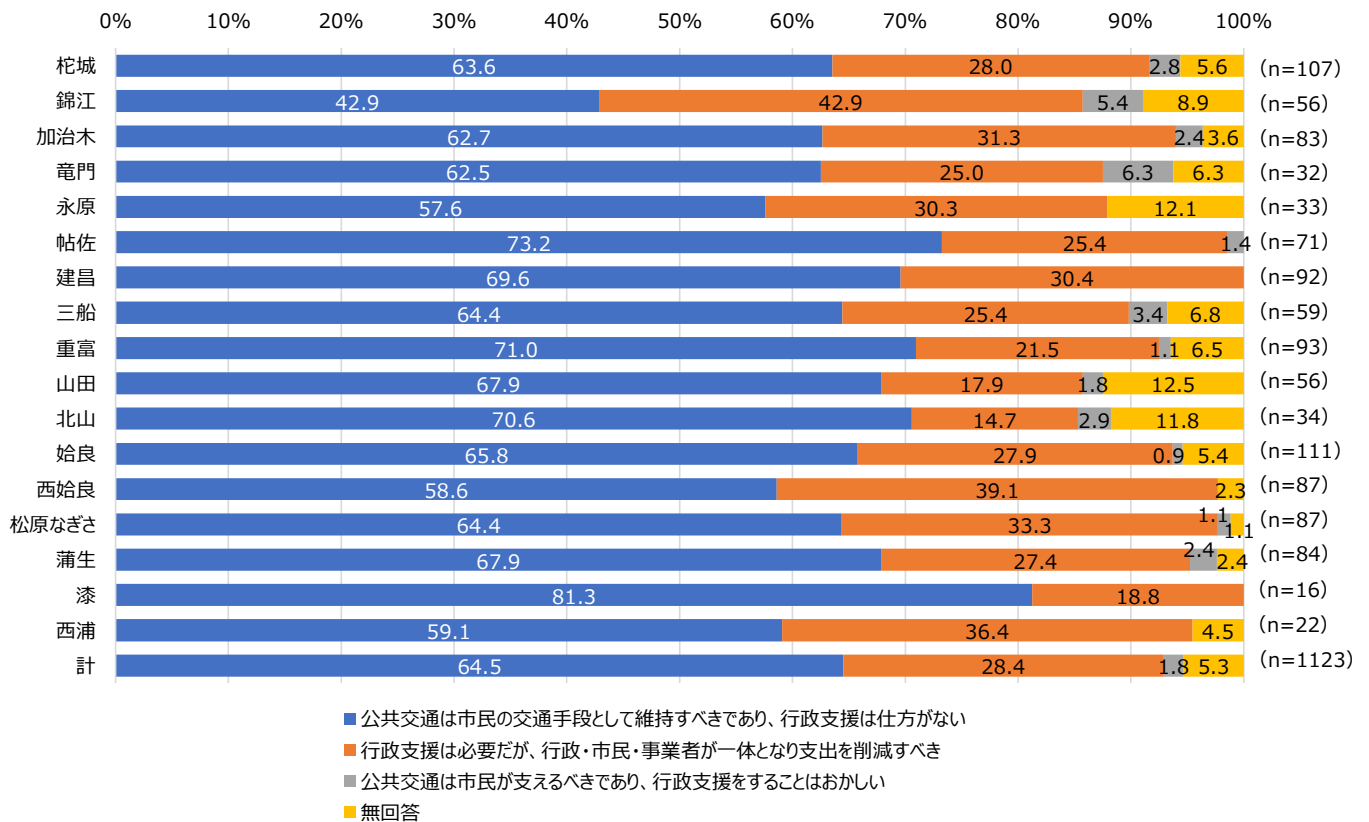


図-31 今後のあり方（居住地別）

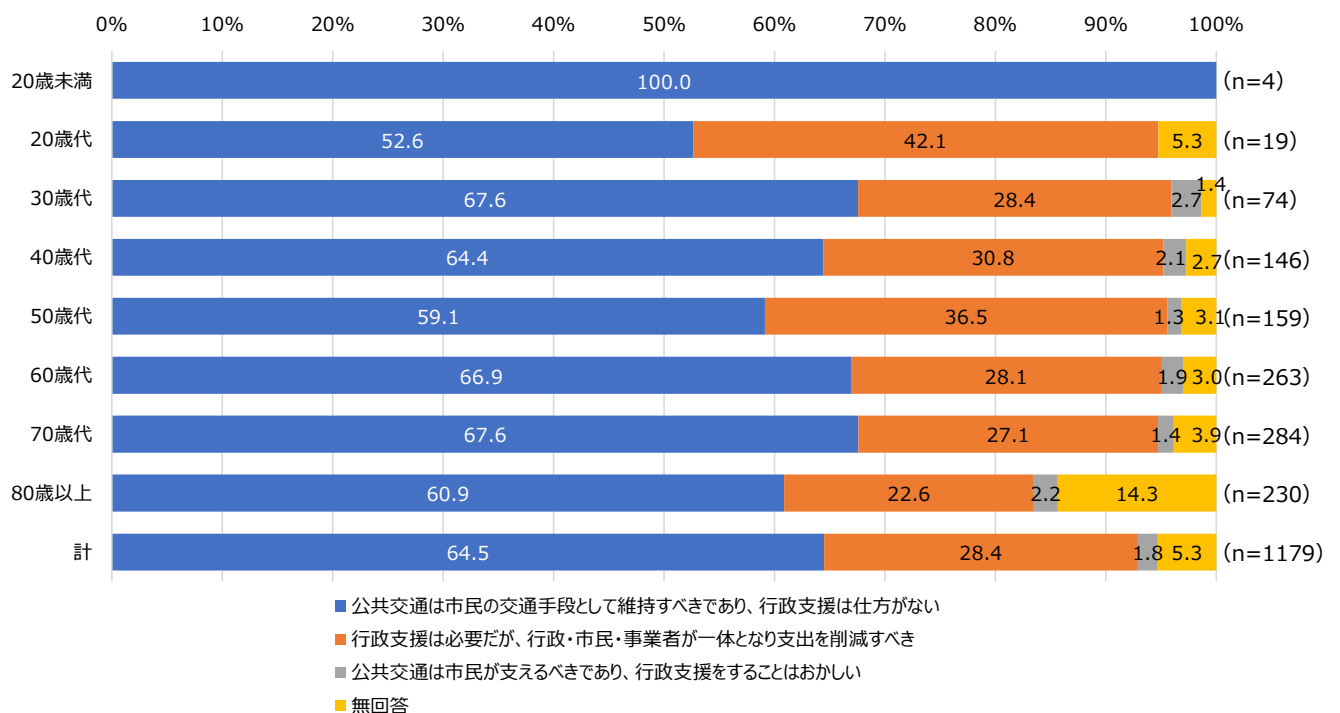


図-32 今後のあり方（年齢別）

②地域公共交通に対する今後の協力意向

- ・地域公共交通に対する今後の協力意向は、3割以上が「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」と回答しています。
- ・年齢別では、20歳未満では協力意向が高い状況ですが、20～40歳代では比較的低い状況です。

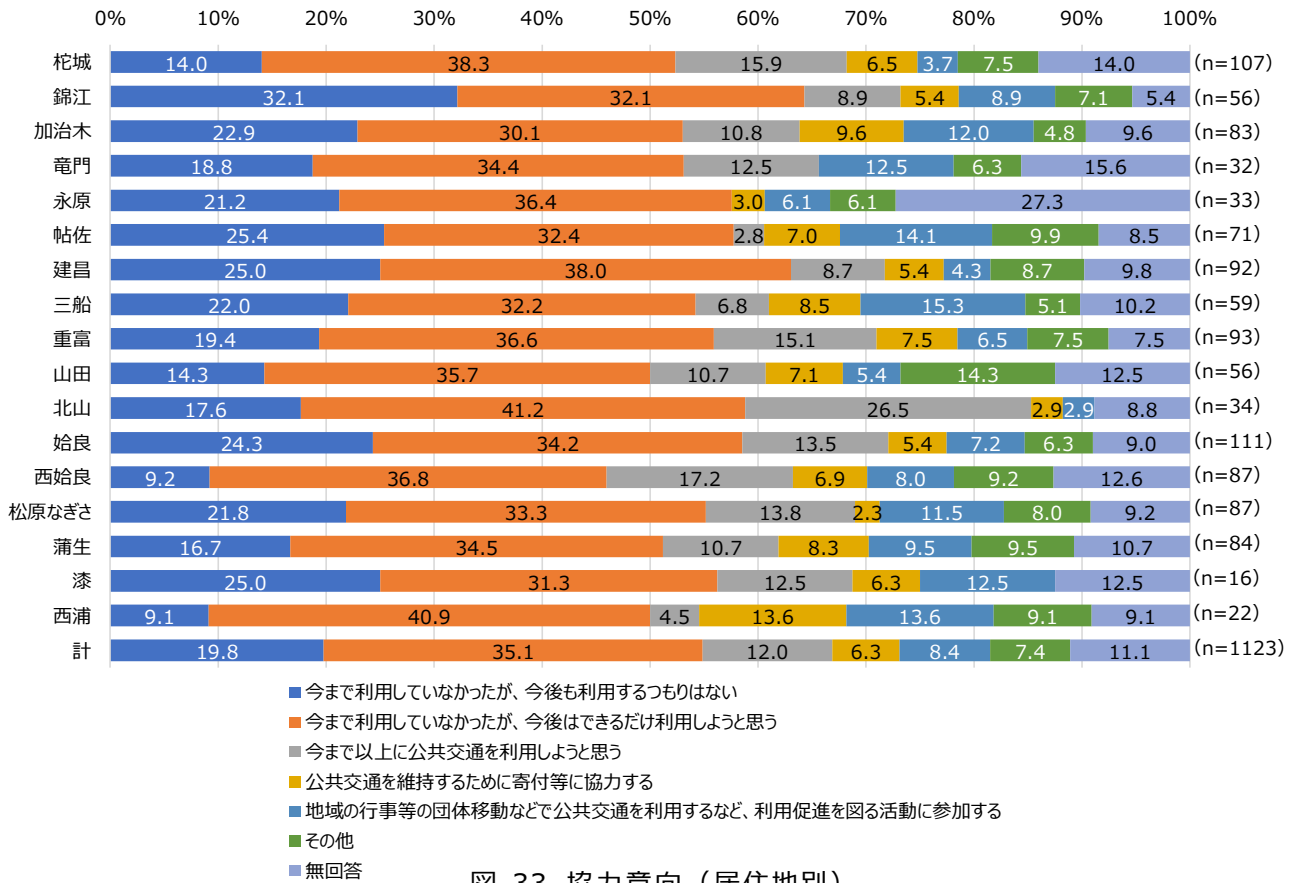


図-33 協力意向（居住地別）

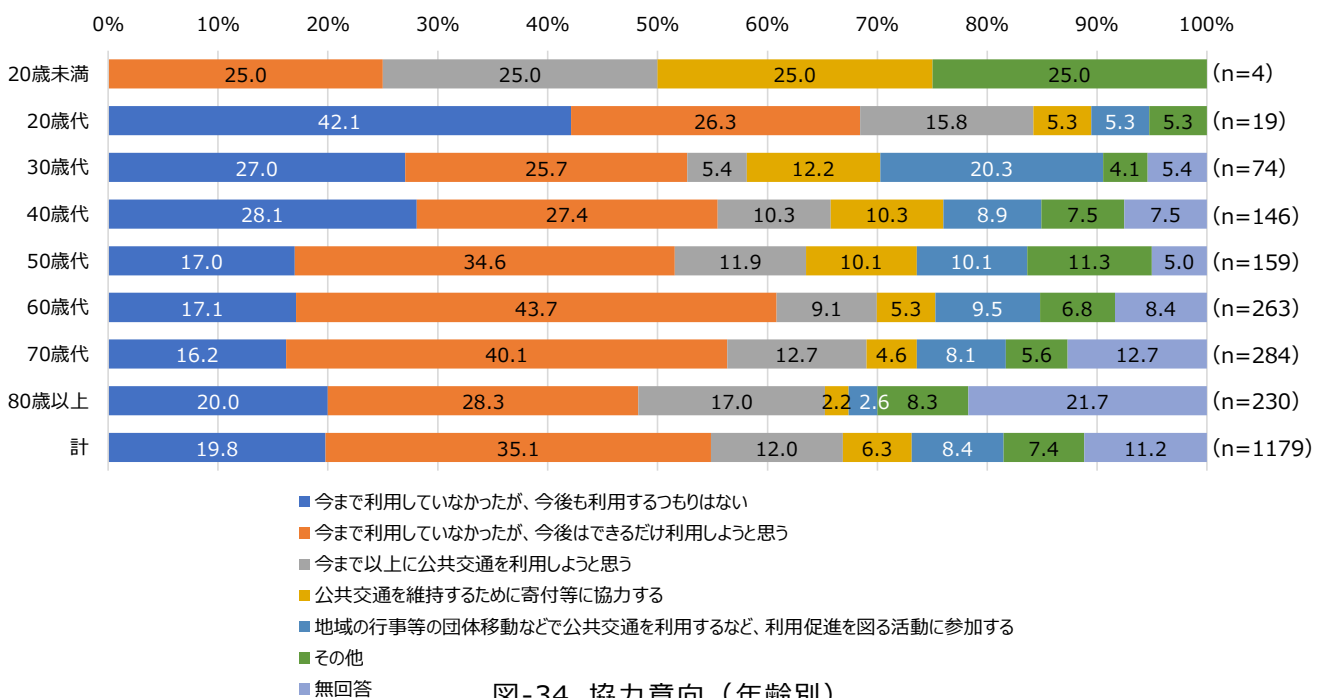


図-34 協力意向（年齢別）

2.施設利用者アンケート

(1) 調査概要

市内での病院・商業施設・公共施設の9施設において、来訪者を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象施設	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設：イオンタウン始良、Aコープ蒲生店、タイヨー西加治木店 ・公共施設：始良市役所、蒲生総合支所、加治木総合支所 ・医療施設：南九州病院、吉留クリニック、青雲会病院 	
調査対象	自家用車での来訪等も含め、全施設利用者	
調査手法	調査員による来院者に対する聞き取り調査	
調査期間	令和3年7月29日～7月30日のいずれか1日	
主な調査項目	<input type="checkbox"/> 回答者の属性 <input type="checkbox"/> 来訪手段 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の利用意向 等	
調査時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・病院：08:30～13:00 ・商業施設：10:00～15:00 ・公共施設：09:00～15:00 	
回収結果	商業施設	イオンタウン始良 37票
		Aコープ蒲生店 52票
		タイヨー西加治木店 56票
		計 145票
	公共施設	始良市役所 53票
		蒲生総合支所 29票
		加治木総合支所 33票
		計 115票
	医療施設	南九州病院 47票
吉留クリニック 48票		
青雲会病院 54票		
	計 149票	

(2) 調査結果

①利用者の属性

- ・利用者の特性として、商業施設や公共施設は始良市民が9割以上となっていますが、医療施設に関しては約3割が市外の方となっています。
- ・年齢に関しては、商業施設と医療施設において、6割以上が60歳代以上となっています。

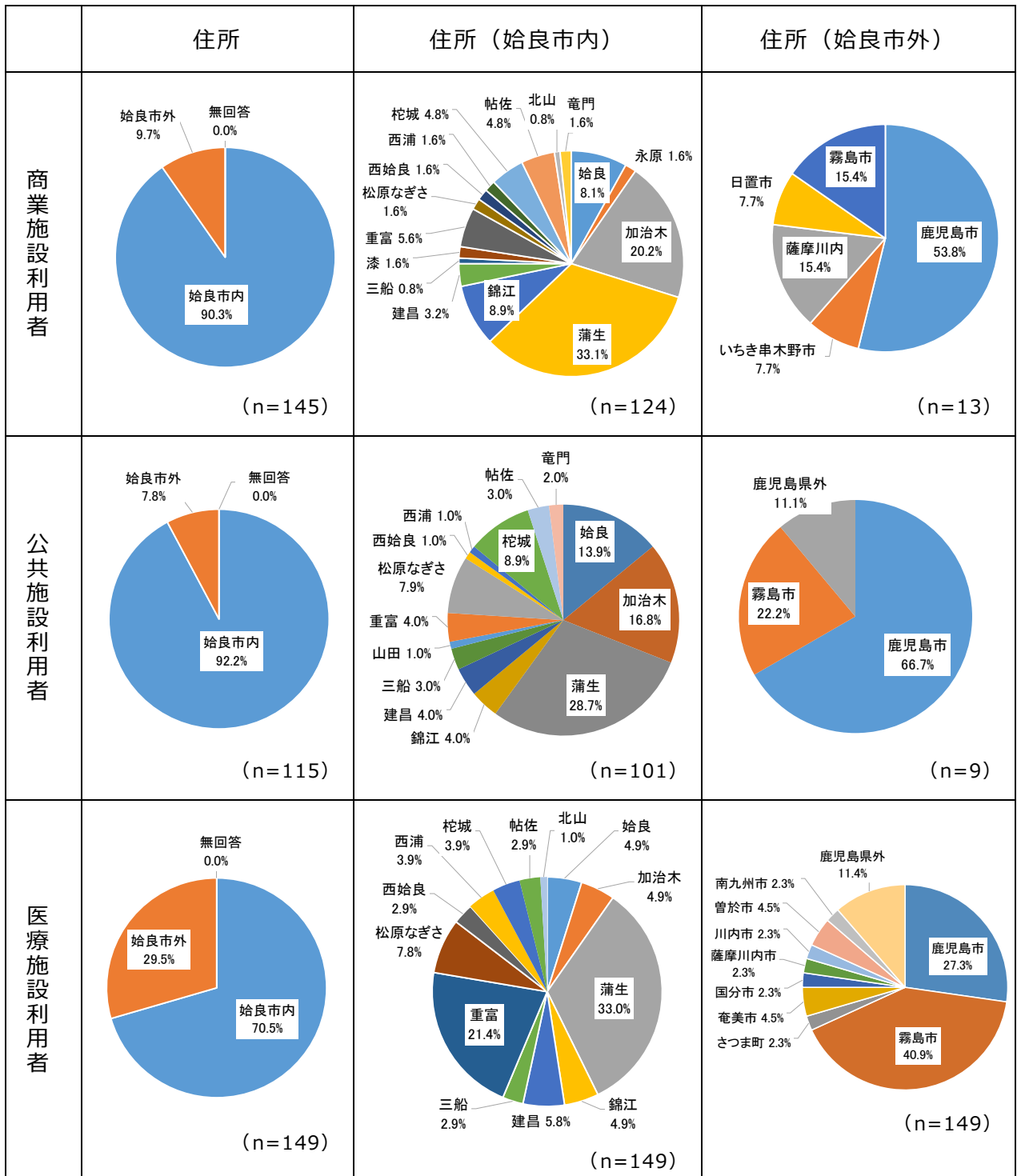


図-35 利用者の属性（住所）

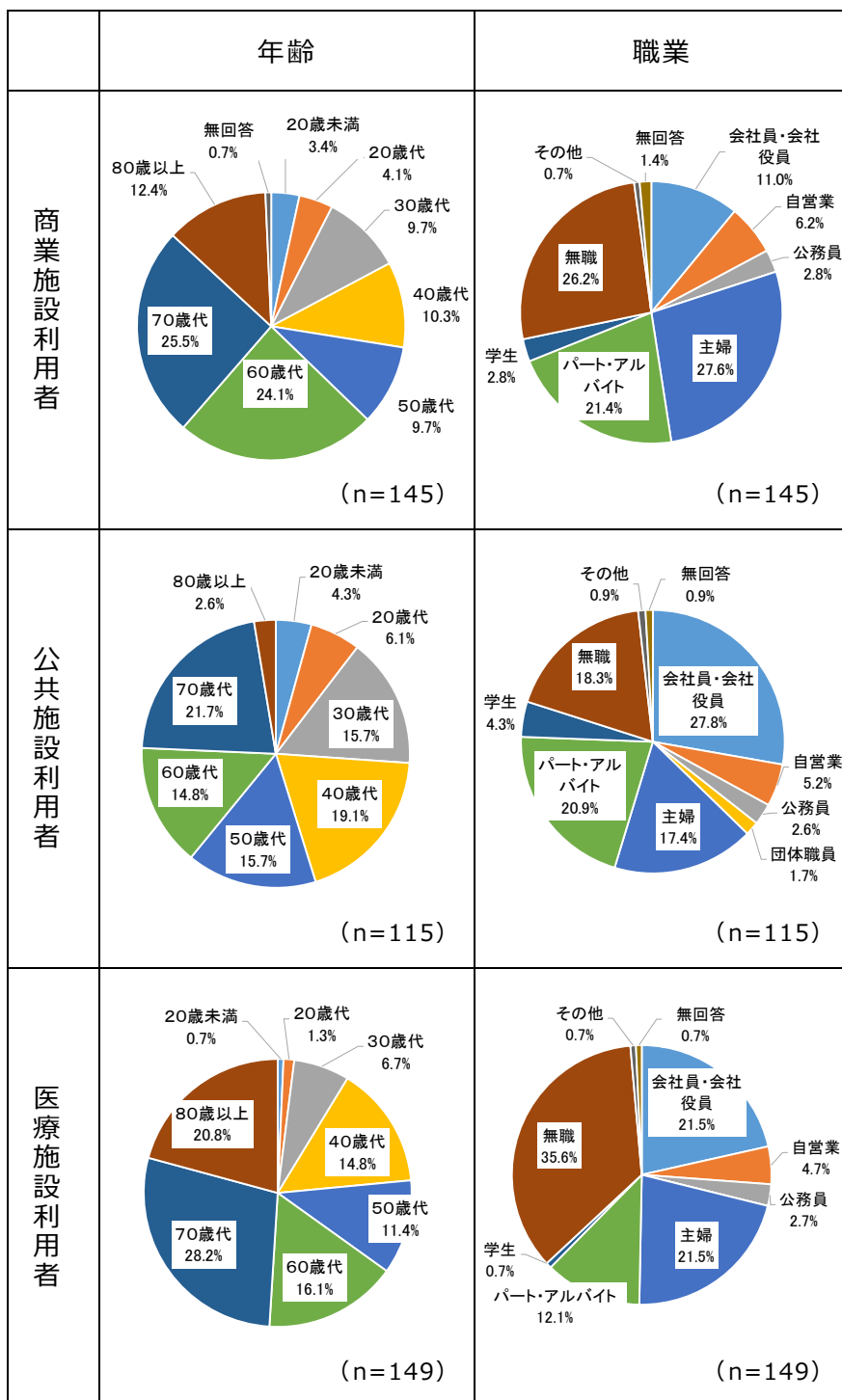


図-36 利用者の属性（年代・職業）

②運転免許証の保有状況

- ・自動車免許証の保有状況として、7割以上が「自動車」を保有していますが、商業施設や医療施設利用者においては、約2割が免許を保有しておらず、そのうち約25%が「以前は保有していたが返納した」と回答しています。

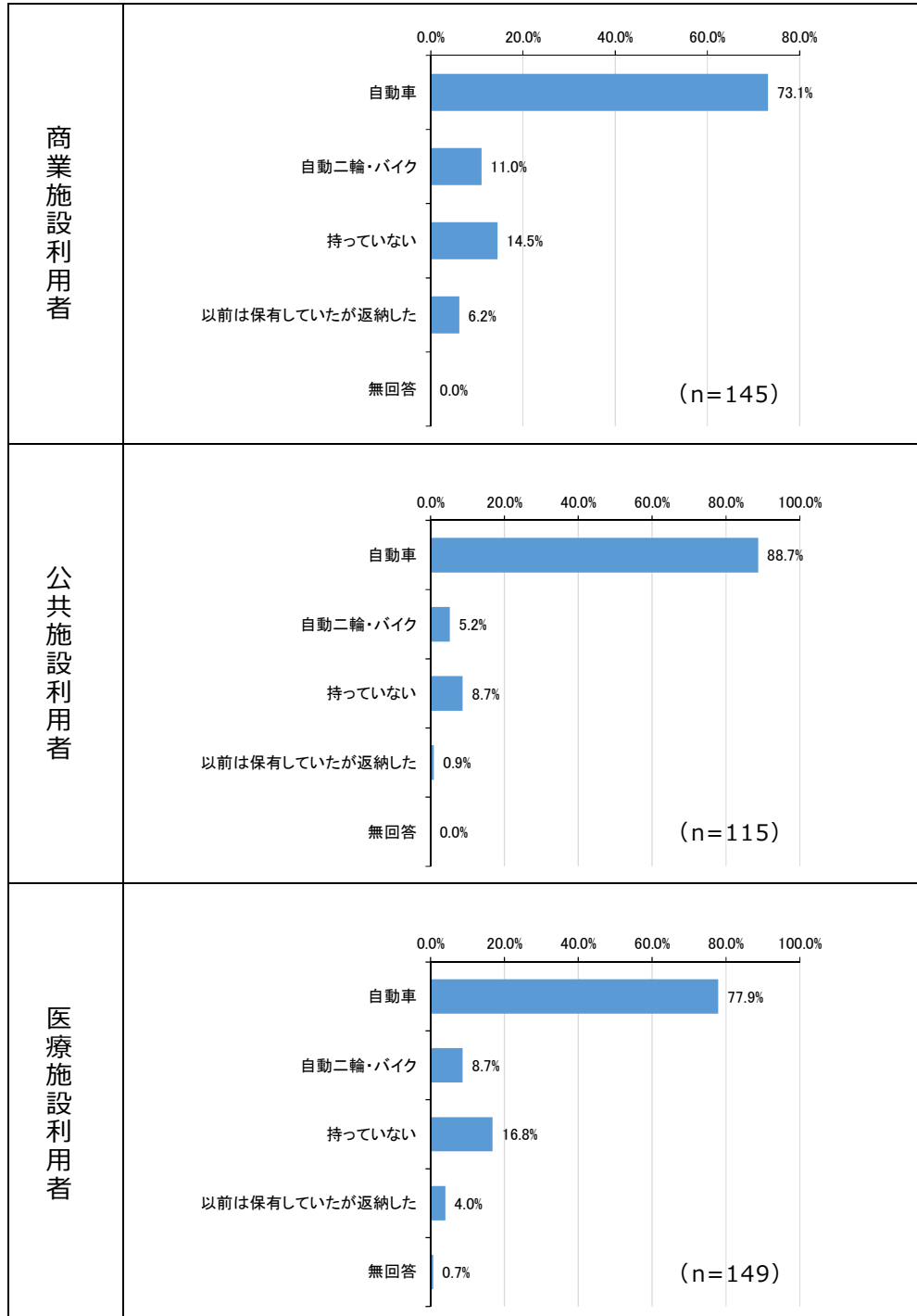


図-37 運転免許証保有状況 ※複数回答

③商業施設への来訪人数

- ・商業施設への来訪人数は、1名が約8割を占め、その他2名での利用となっており、平日に調査を実施したことが影響していると考えられます。

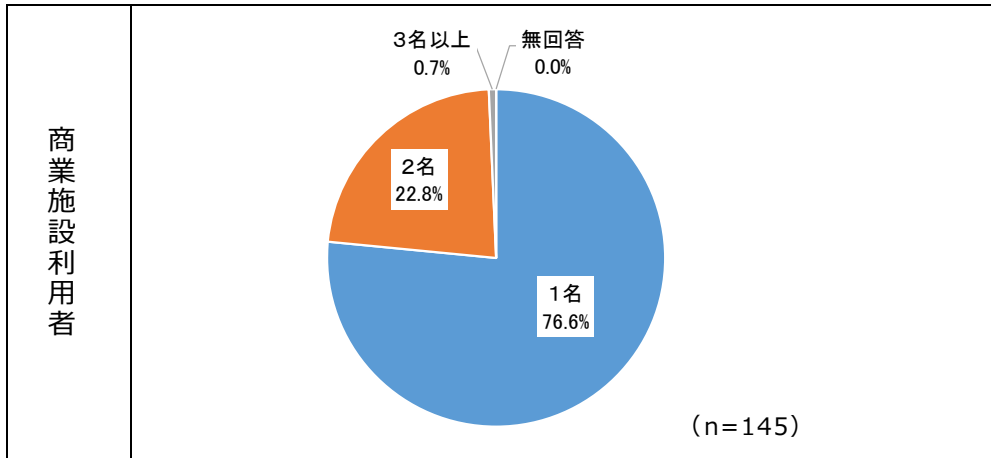


図-38 商業施設への来訪人数

④公共施設への来訪目的

- ・公共施設への来訪目的は、「各種手続き」が約4割を占め、次いで「証明書等の取得」が約3割となっています。

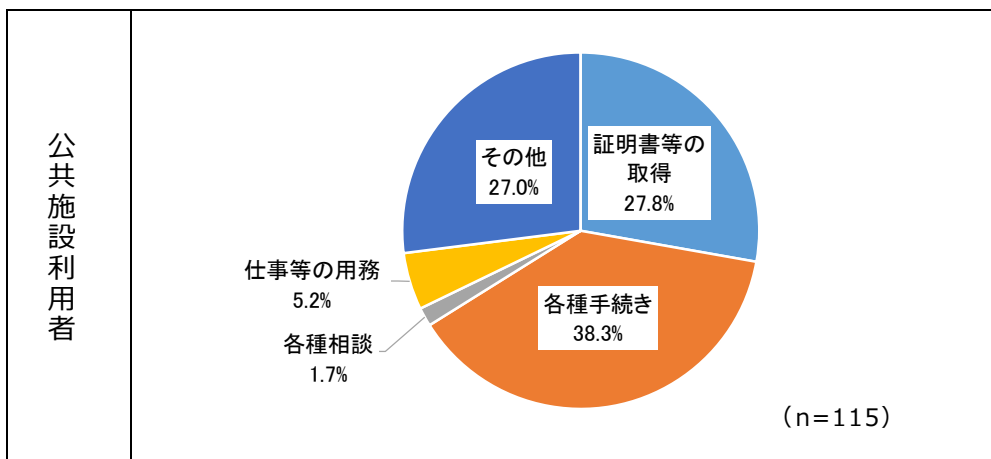


図-39 公共交通への来訪目的

⑤ 医療施設への来院実態

- ・ 医療施設への来院実態として、自宅出発時刻は8～9時台に集中し、病院到着時刻も8～10時台に集中しています。
- ・ 11時を過ぎると、病院到着時刻の割合が大きく減少し、朝早い段階での移動ニーズが高いことがうかがえます。

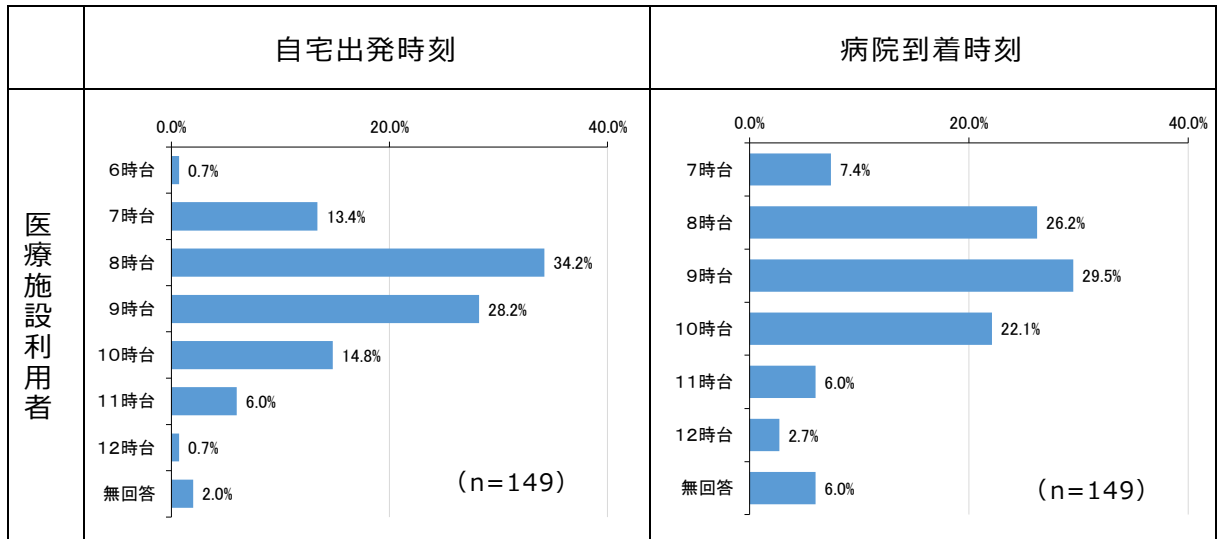


図-40 医療施設への来院実態

⑥各施設への来訪実態

- ・施設への来訪頻度は、商業施設に関しては週に1～2回、週に3～4回が多くなっており、全体として週1回以上の来訪が8割以上となっています。
- ・公共施設に関しては年数回が約5割を占め、医療施設に関しては1か月に数回が約4割を占めており、商業施設と比較して来訪頻度が低い状況です。
- ・施設への来訪交通手段は、全ての施設で「車（自分で運転）」が最も多く、商業施設では約5割、公共施設では約7割、医療施設では約6割となっています。
- ・その他、「車（家族・知人の送迎）」が多くなっており、1～2割を占めている状況です。
- ・地域公共交通の利用者は、商業施設や公共施設で路線バス、商業施設や医療施設でタクシーがそれぞれ約3%となっていますが、全体的に少なく、特に医療施設での利用が少ない状況です。

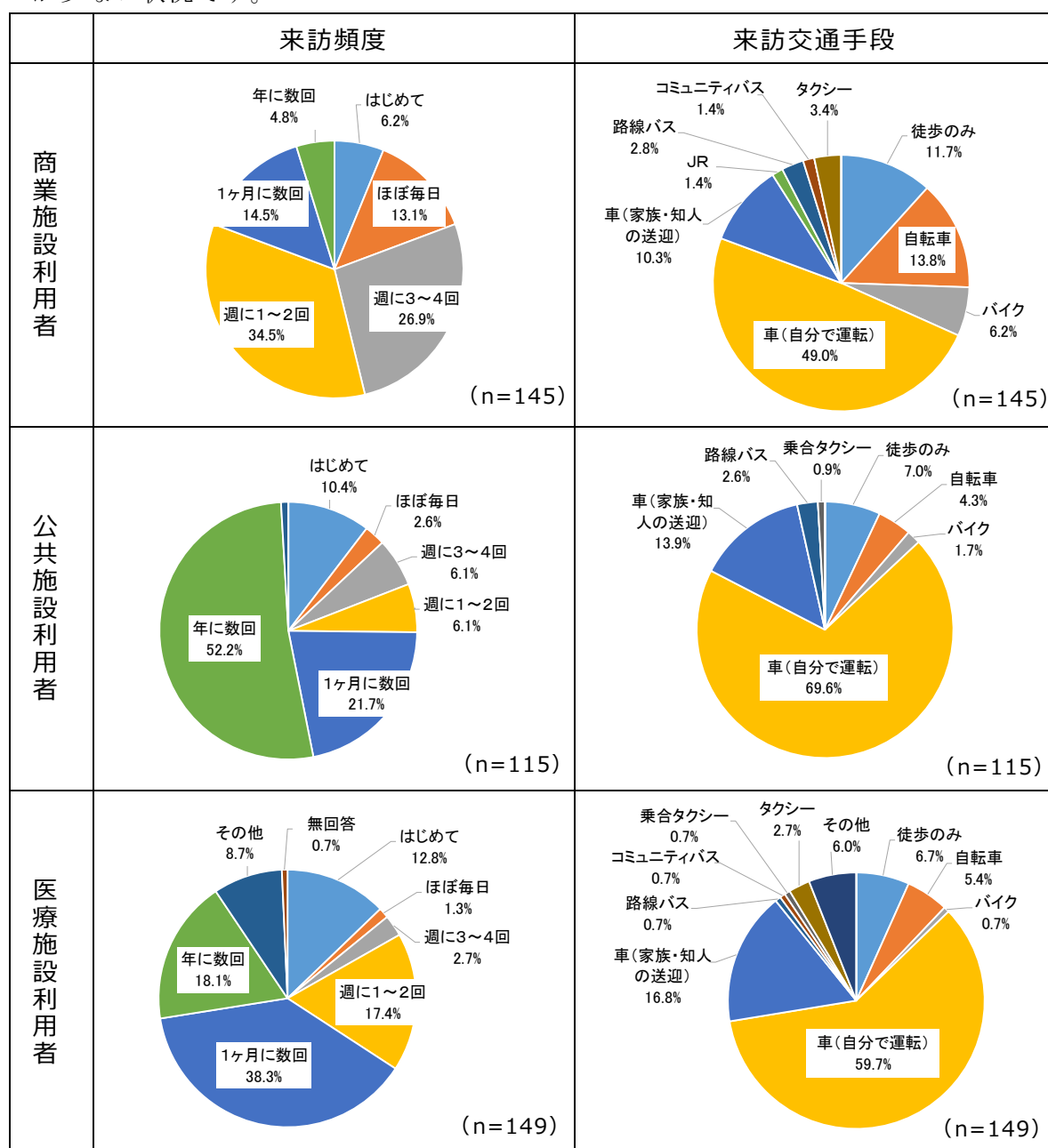


図-41 各施設への来訪実態

⑦地域公共交通を利用しなかった理由

- ・地域公共交通を利用しなかった理由としては、全体的に「自家用車が楽」が5割以上を占めていますが、商業施設利用者では「荷物が多い」が1割程度を占めている状況です。
- ・その他、公共施設や医療施設利用者では、「バス停・駅までが遠い」や「運行本数が少ない」が1割以上となっています。

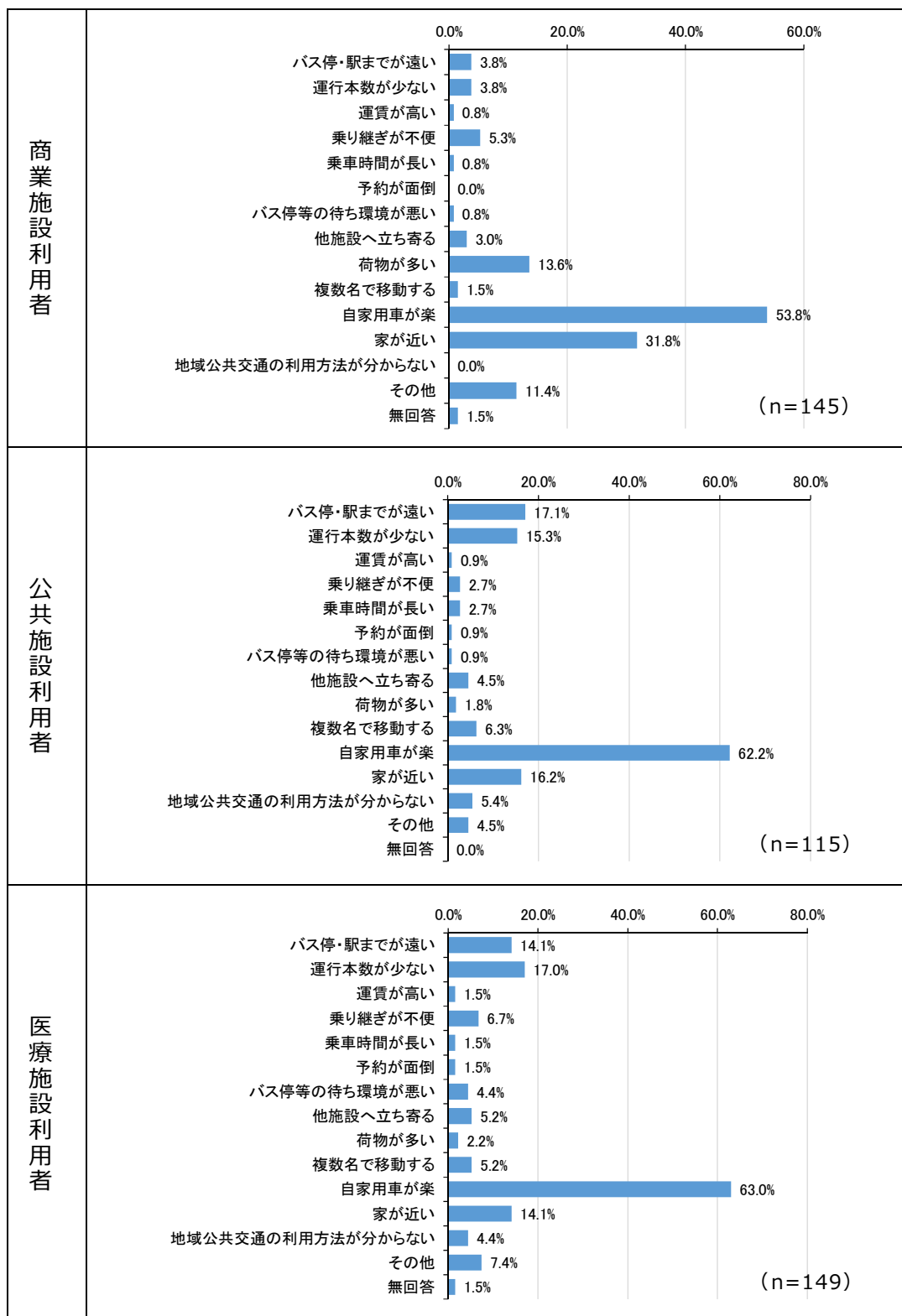


図-42 地域公共交通を利用しなかった理由 ※複数回答

⑧日常生活における地域公共交通の利用状況等（調査当日における地域公共交通非利用者）

- ・日常生活における地域公共交通の利用状況は、7割以上で「利用しない」と回答しており、特に医療施設利用者において利用頻度が低い状況です。
- ・なお、商業施設や公共施設利用者においては、「1か月に数回」や「年に数回」利用する人がそれぞれ1割程度存在します。
- ・地域公共交通を利用するにあたって重要な事項としては、「バス停・駅までのアクセス性」や「運行本数の充実」が他項目と比較して多くなっています。

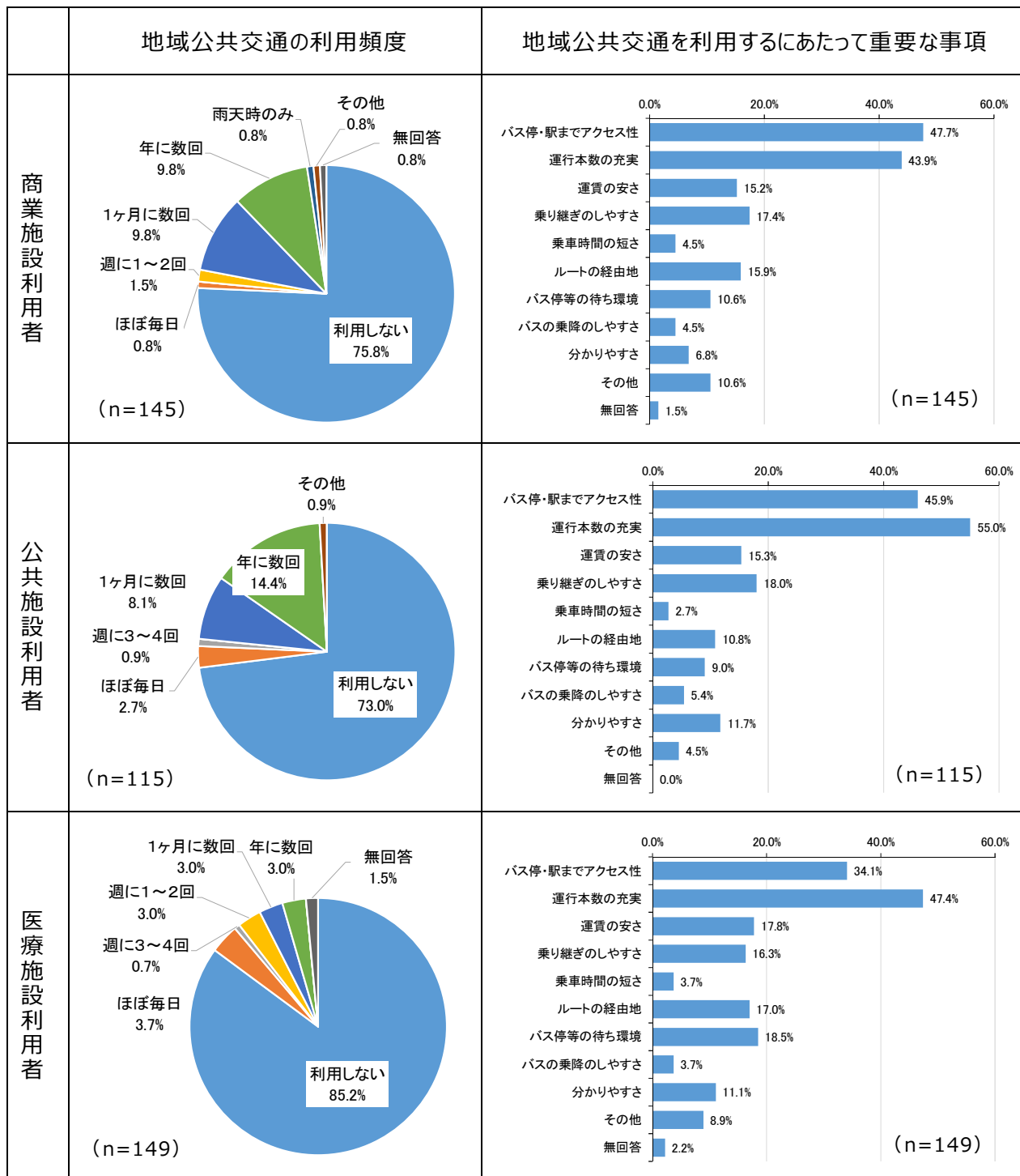


図-43 日常生活における地域公共交通の利用状況等（調査当日における地域公共交通非利用者）

⑨地域公共交通を利用する理由

- ・地域公共交通利用者の利用する理由としては、「他に交通手段がない」が最も多くなっています。
- ・その他理由に関しては施設によってばらついている状況ですが、「運行本数が多い」が挙げられておらず、地域公共交通で来訪している人はサービス水準等よりも他の移動手段がないことの影響が大きい状況です。

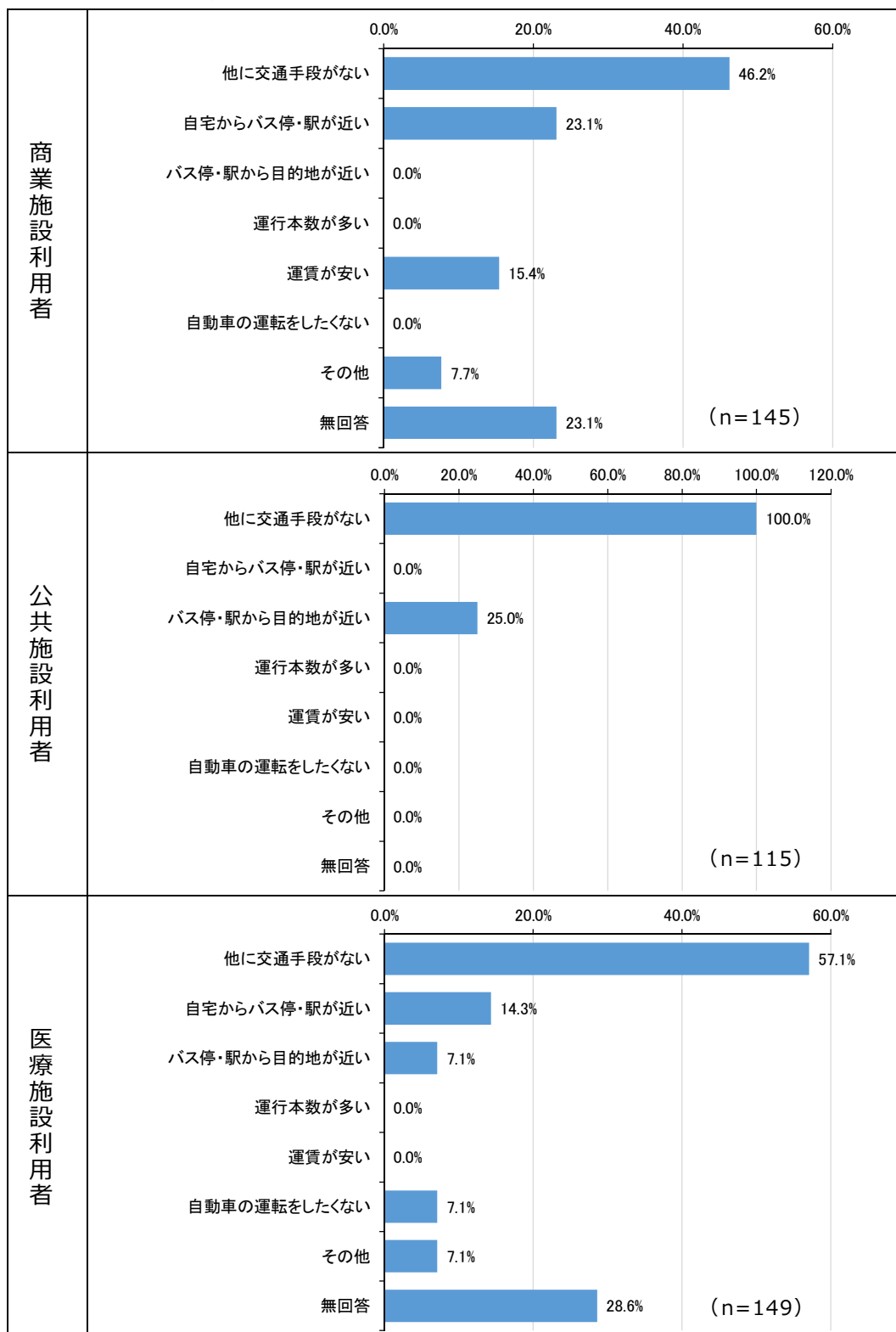


図-44 地域公共交通を利用する理由 ※複数回答

⑩地域公共交通利用者の居住地

- ・地域公共交通の利用者は、商業施設では始良市外の人も見られますが、基本的に始良市民となっています。

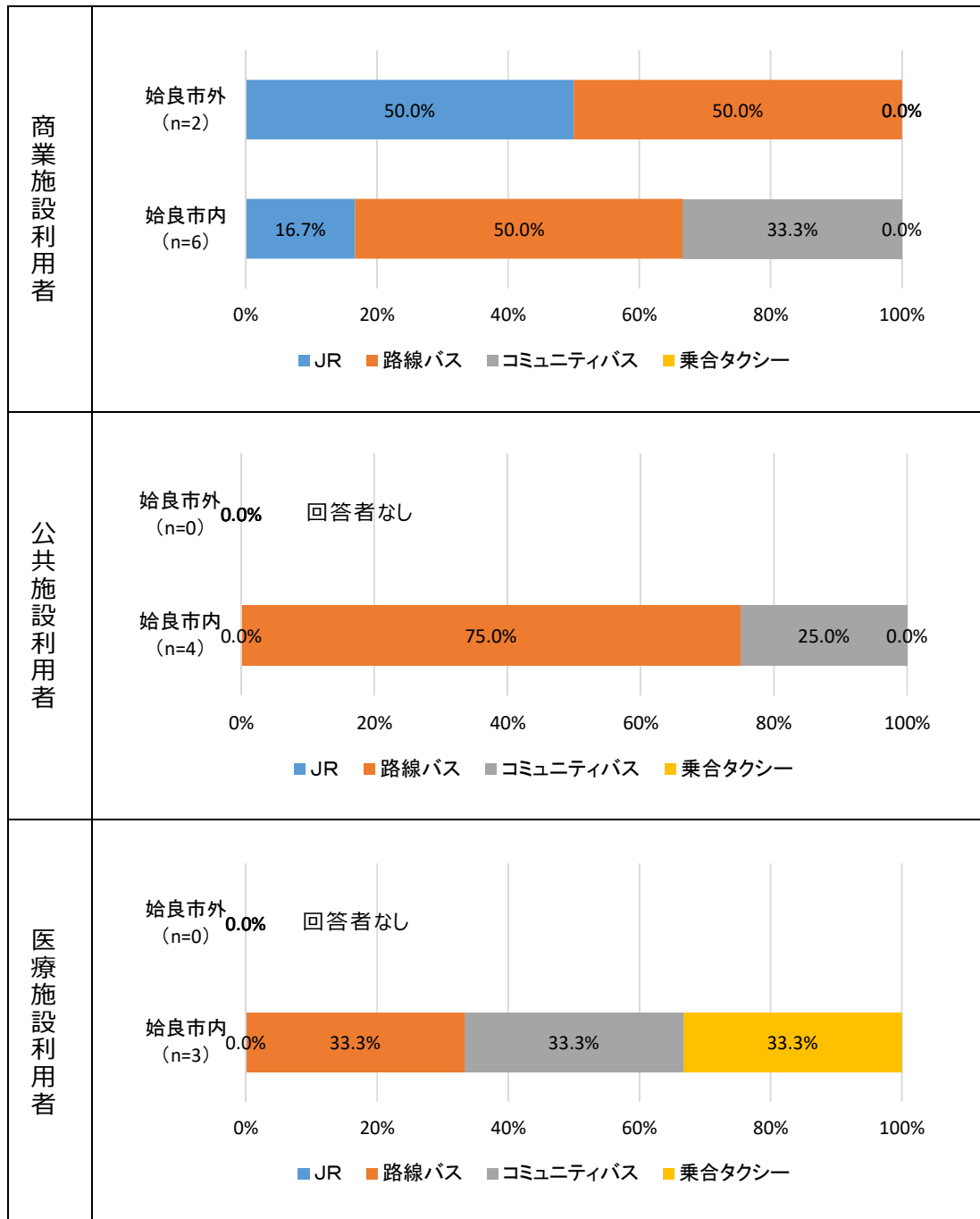


図-45 地域公共交通利用者の居住地

⑪年代別の交通手段

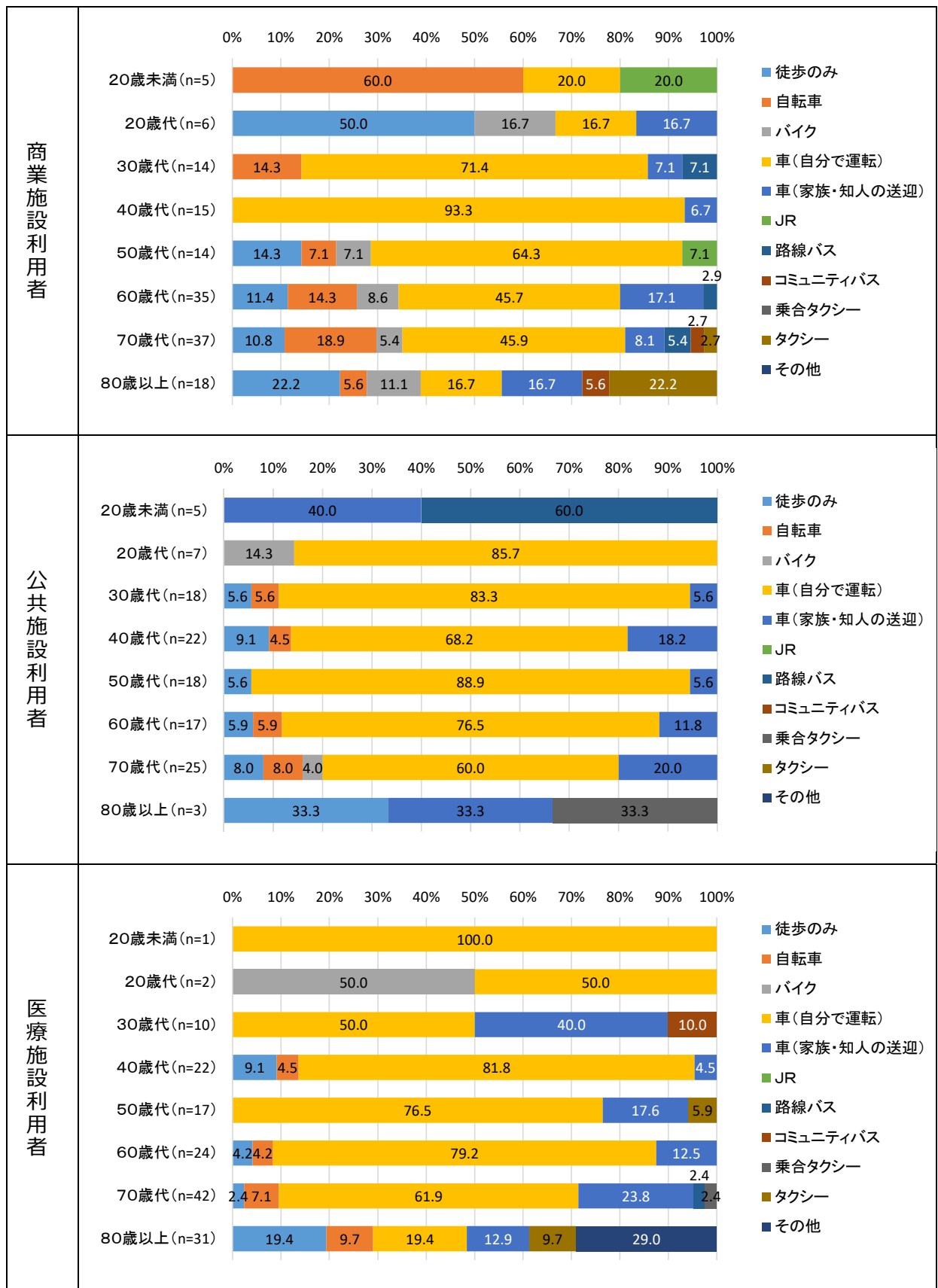


図-46 年代別の交通手段

3. 乗り込み調査

(1) 調査概要

市内を運行しているバスに乗車して、乗客を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向、公共交通に対する満足度を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	始良市内を運行する自主運行路線バス及びコミュニティバス、20 路線
調査手法	調査員のバスへの乗り込み調査
調査期間	各路線 平日 1 回 令和 3 年 7 月 15 日 (木)、29 日 (木)、30 日 (金)、 8 月 3 日 (火)
主な調査項目	○乗降バス停 (調査員の目視) ○地域公共交通の利用実態 (調査員による聞き取り、もしくは利用者による直接記入)
回収結果	・自主運行路線バス : 89 票 (49.7%) ・コミュニティバス : 38 票 (57.6%) 計 127 票

	路線名	備考
1	ふるさとバス(蒲生・春花線)	コミュニティバス
2	ふるさとバス(木津志線)	
3	加治木地区循環バス(西回り)	
4	加治木地区循環バス(東回り)	
5	始良市3庁舎間巡回バス	
6	始良市蒲生地区巡回バス(米丸・柊野線)	
7	始良市蒲生地区巡回バス(小川内・漆線)	
8	始良市蒲生地区巡回バス(西浦・火の宇都線)	
9	始良市蒲生地区巡回バス(小川内・西浦線)	
10	始良市蒲生地区巡回バス(くすの湯・久末線)	
11	始良市蒲生地区巡回バス(帖佐・山田・蒲生線)	
12	イオンタウン始良前～県道～帖佐駅	自主運行路線
13	帖佐駅～イオンタウン始良前～木場(木場線)	
14	帖佐駅～老紙～蒲生高校	
15	帖佐～青雲・重富～帖佐(小循環)	
16	楠田車庫前～老神～漆上	
17	楠田車庫～帖佐駅～加治木支所	
18	楠田車庫～老神～帖佐駅	
19	楠田～吉田麓～帖佐駅(大循環)	
20	始良NT車庫前～10号線バイパス～イオンタウン始良前	

(2) 調査結果

①地域公共交通の利用実態

- ・地域公共交通の利用者数は、路線によって利用実態にばらつきがみられ、1便あたりの利用者数が1.0人未満の路線も存在する状況です。
- ・コミュニティバスでは、始良市3庁舎間巡回バス、蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）で他路線と比較して利用者数が多く、1便あたりの利用者数も5.0人程度となっています。
- ・一方、自主運行路線においても、楠田車庫～老神～帖佐駅では1便あたり5.0人以上の利用となっていますが、木場線では1日あたりの運行本数が8便に対して、1便あたり2.4人と少ない路線も見られます。

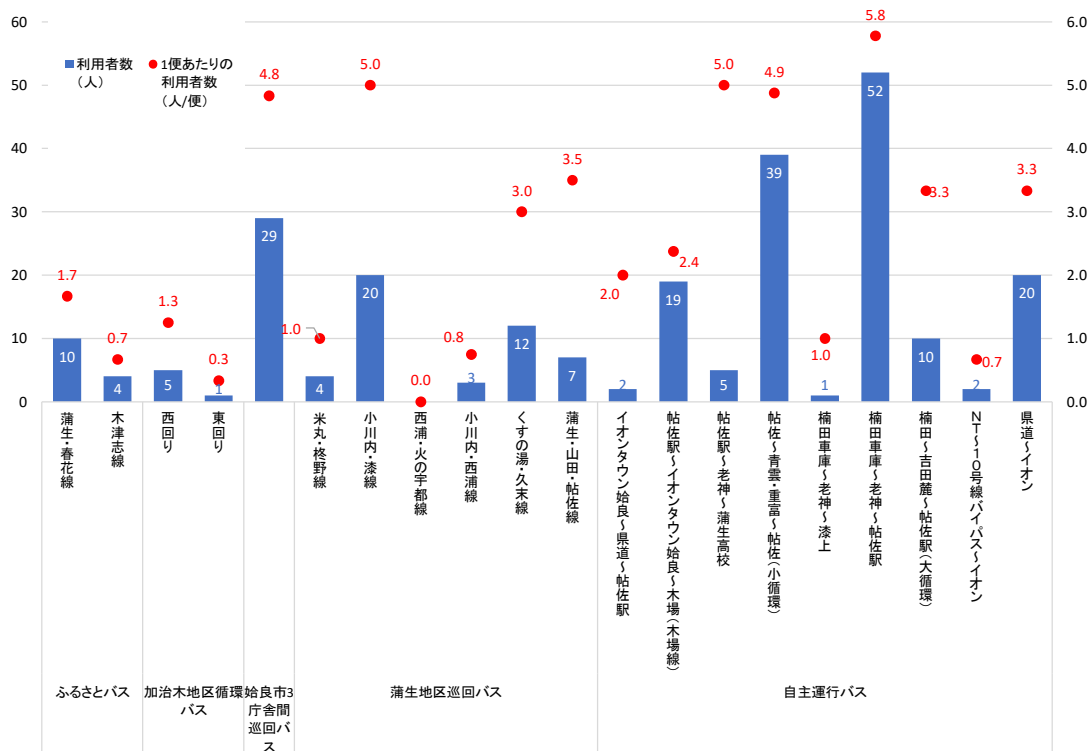


図-47 地域公共交通の利用実態

表-2 地域公共交通の利用実態

路線名		運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)		
コミュニティバス	ふるさとバス	蒲生・春花線	6	10	1.7	
		木津志線	6	4	0.7	
	加治木地区循環バス	西回り	4	5	1.3	
		東回り	3	1	0.3	
	始良市3庁舎間巡回バス		6	29	4.8	
	蒲生地区巡回バス		米丸・柘野線	4	4	1.0
			小川内・漆線	4	20	5.0
			西浦・火の宇都線	4	0	0.0
		小川内・西浦線	4	3	0.8	
		くすの湯・久末線	4	12	3.0	
		蒲生・山田・帖佐線	2	7	3.5	
自主運行バス	自主運行バス	イオンタウン始良～県道～帖佐駅	1	2	2.0	
		帖佐駅～イオンタウン始良～木場(木場線)	8	19	2.4	
		帖佐駅～老神～蒲生高校	1	5	5.0	
		帖佐～青雲・重富～帖佐(小循環)	8	39	4.9	
		楠田車庫～老神～漆上	1	1	1.0	
		楠田車庫～老神～帖佐駅	9	52	5.8	
		楠田～吉田麓～帖佐駅(大循環)	3	10	3.3	
		NT～10号線バイパス～イオン	3	2	0.7	
県道～イオン	6	20	3.3			

②停留所間の利用者数

- ・ 停留所間の利用者数では、帖佐駅・イオンタウン始良前～蒲生地区間の利用や、蒲生地区区内での利用が多い状況です。
- ・ 加治木～始良（帖佐）間の利用については、JRも運行していることから少ない状況です。
- ・ その他、市外縁部の停留所である木場から帖佐方面、漆上から蒲生地区への利用についても、利用者数は少ないですが、利用者は見られる状況です。

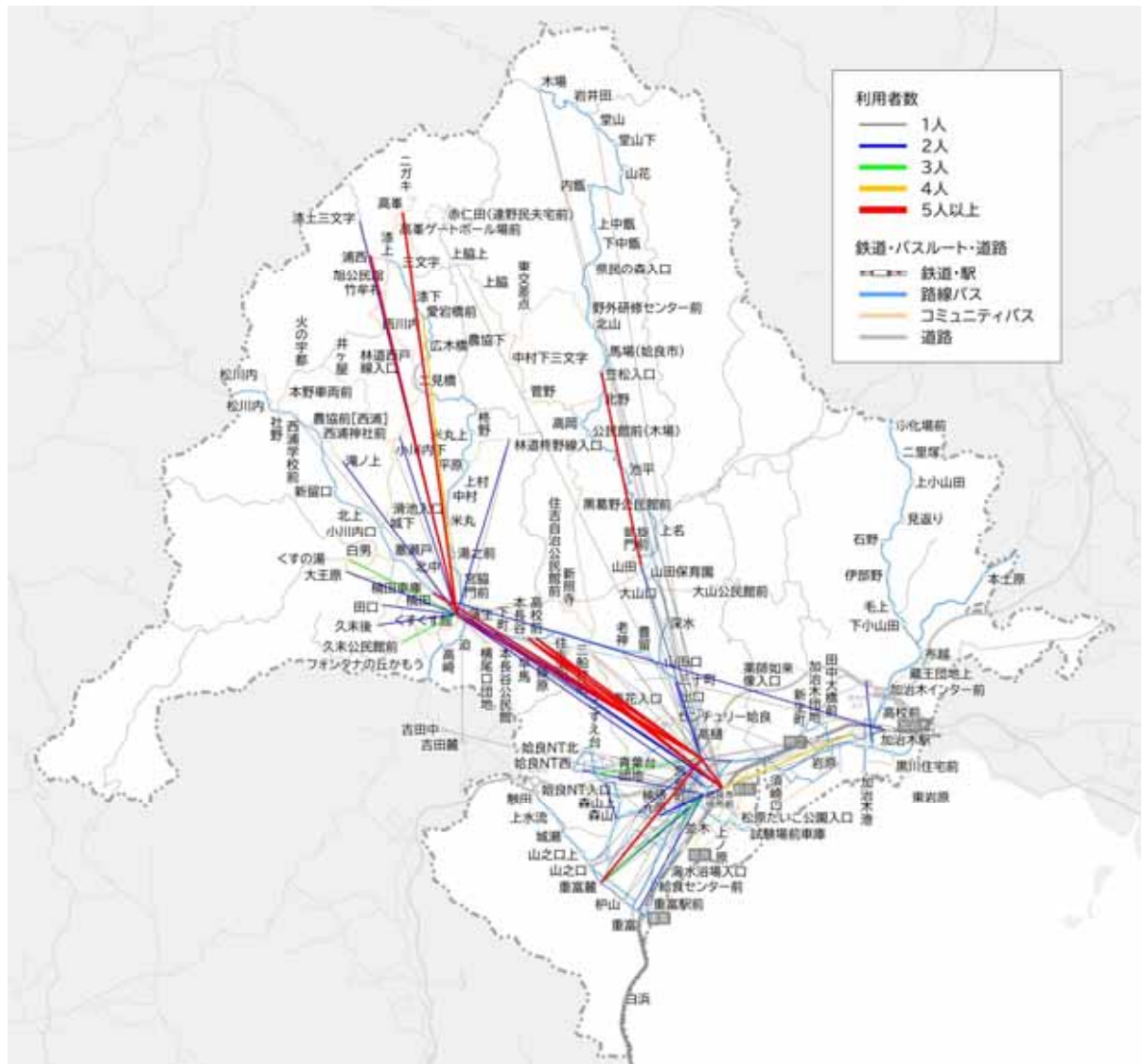


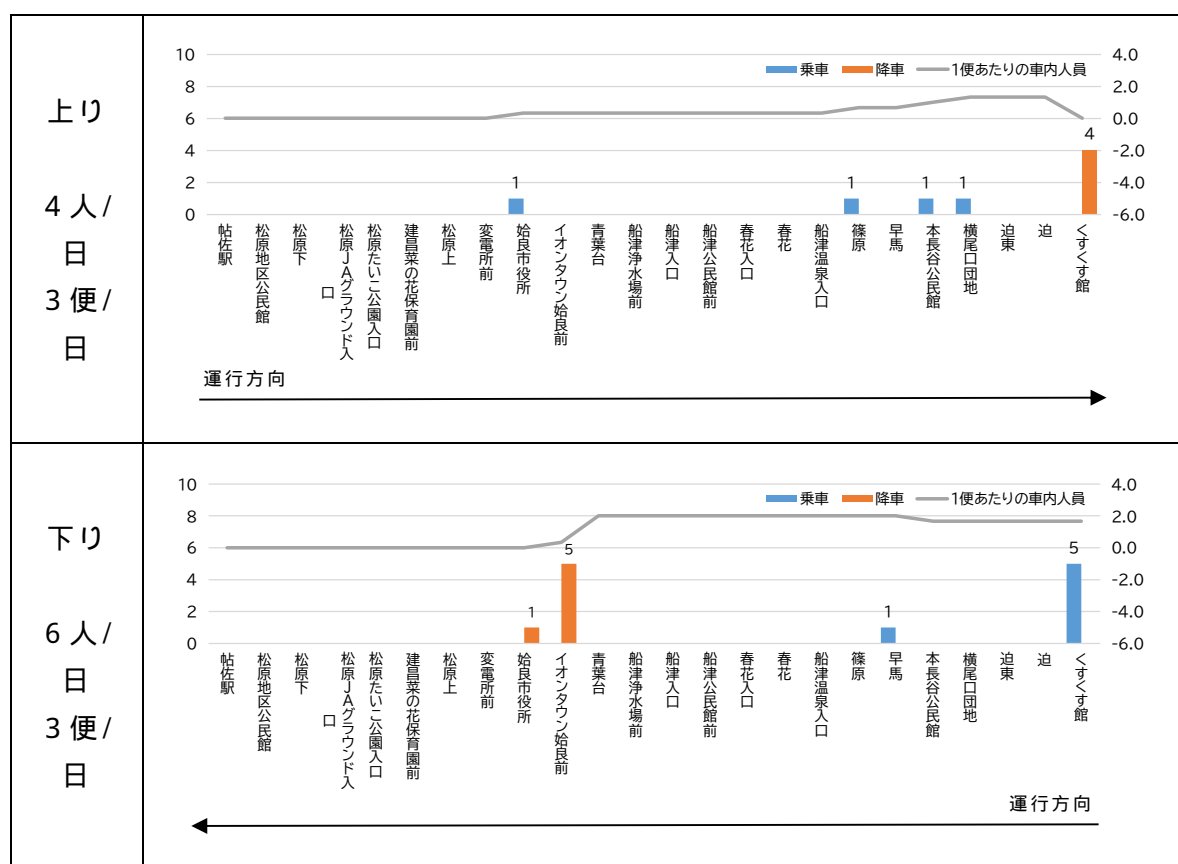
図-48 停留所間の利用者数

③路線別の乗降者数及び乗車人員（車内人員）

コミュニティバス：ふるさとバス（蒲生・春花線）

- ・ふるさとバス（蒲生・春花線）は、1便あたりの利用者数は1.7人となっており、利用者の約6割が高齢者となっています。
- ・下り（くすくす館→帖佐駅）の朝便では5人の利用となっていますが、その他便では1人/便もしくは利用が見られなかった便も存在する状況です。
- ・利用区間としては、下りではくすくす館からイオンタウン始良前までの利用が多くなっていますが、帰宅時の上りでは利用が見られない状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
ふるさとバス（蒲生・春花線）	6	10	1.7



※利用者の属性：一般（18～64歳）40%、高齢者（65歳以上）60%

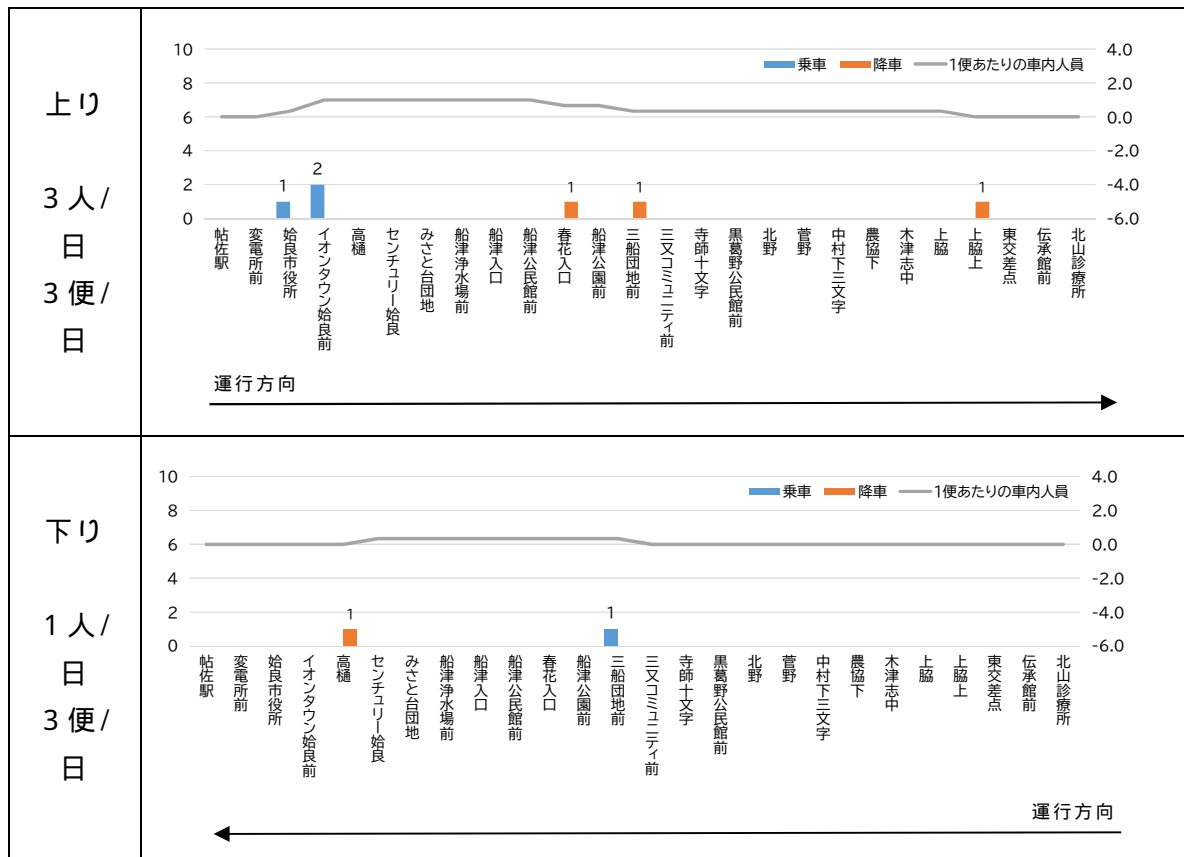
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	くすくす館	2
	9:00	9:20	
2	くすくす館	帖佐駅	5
	9:24	9:44	
3	帖佐駅	くすくす館	1
	13:05	13:25	
4	くすくす館	帖佐駅	1
	13:29	13:49	
5	帖佐駅	くすくす館	1
	16:57	17:17	
6	くすくす館	帖佐駅	0
	17:21	17:52	

コミュニティバス：ふるさとバス（木津志線）

- ・ふるさとバス（木津志線）は、1便あたりの利用者数は0.7人となっており、利用者の5割が一般の方となっています。
- ・便別では、最大で1便あたり2人の利用となっており、6便中3便で利用が見られない状況であり、また、上りと下りで利用者数が異なる状況です。
- ・利用区間としては、上りではイオンタウン始良前から各停留所への利用となっており、下りに関しては三船団地前から高樋までの利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
ふるさとバス（木津志線）	6	4	0.7



※利用者の属性：小児 25%、一般（18～64歳）50%、高齢者（65歳以上）25%

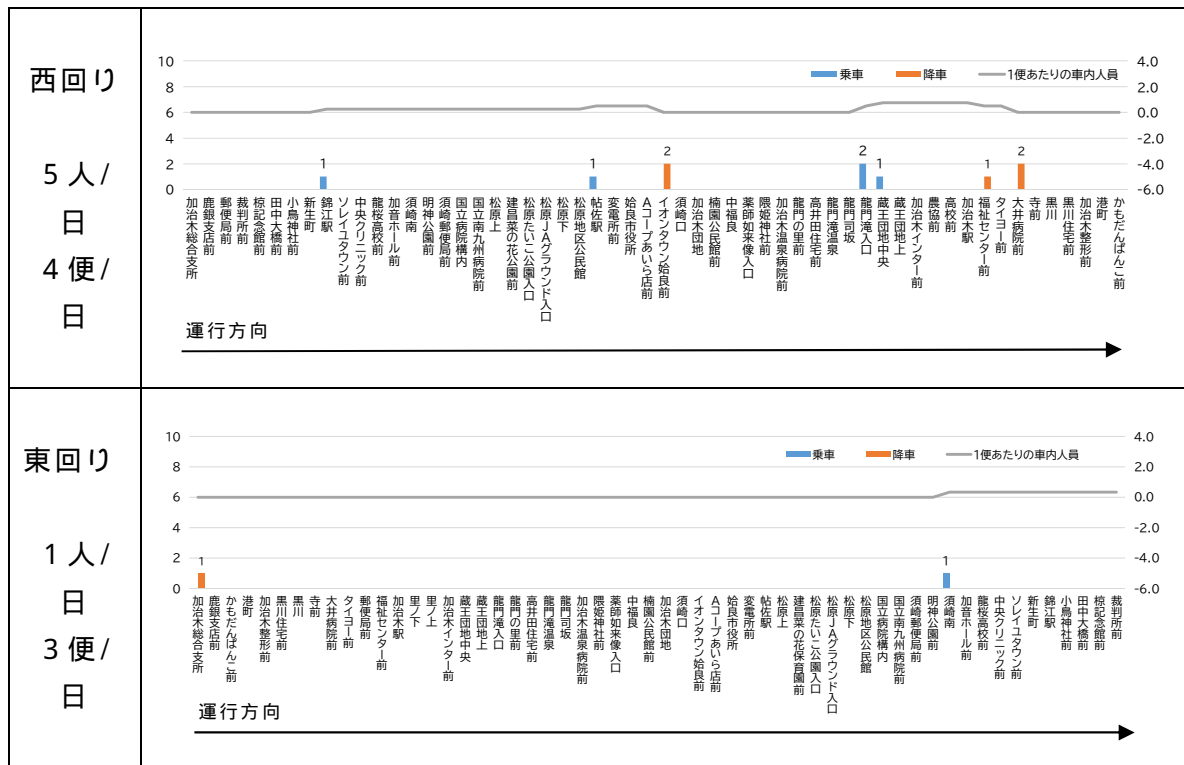
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	北山診療所	0
	7:07	7:47	
2	北山診療所	帖佐駅	1
	7:50	8:41	
3	帖佐駅	北山診療所	2
	11:12	11:52	
4	北山診療所	帖佐駅	0
	11:55	12:46	
5	帖佐駅	北山診療所	1
	15:04	15:55	
6	北山診療所	帖佐駅	0
	15:58	16:38	

コミュニティバス：加治木地区循環バス

- ・加治木地区循環バスは、西回りが1便あたり1.3人、東回りが1便あたり0.3人となっており、特に東回りが少ない状況で、利用者は全て高齢者となっています。
- ・便別では、西回りにおいて15:40発の便で利用が見られず、東回りでは朝の1便のみの利用となっています。
- ・利用区間としては、西回りでは錦江駅・帖佐駅からイオンタウン始良前までの利用とそれ以降の乗降と利用形態が分かれている状況で、東回りに関しては、加治木総合支所から須崎南までと長区間の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
加治木地区循環バス(西回り)	4	5	1.3
加治木地区循環バス(東回り)	3	1	0.3



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

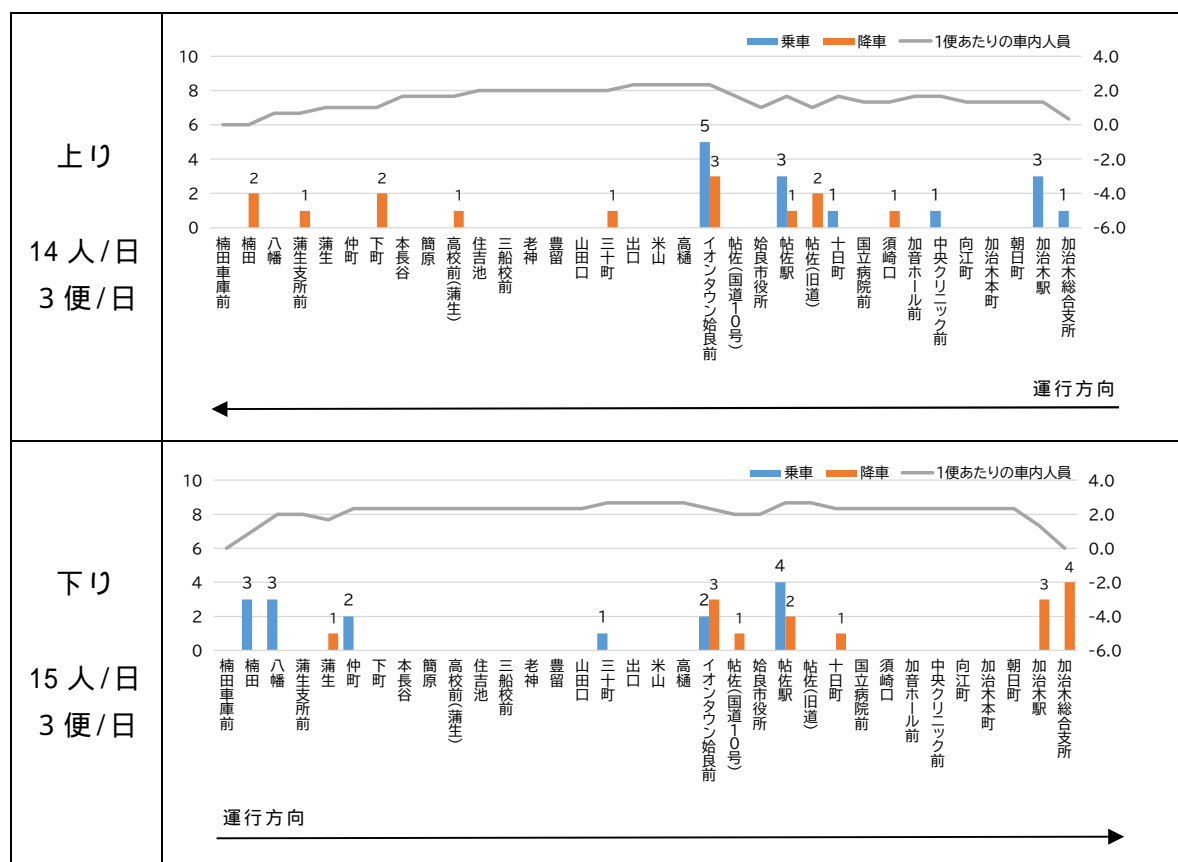
※便別利用者数

路線名	行程	発停留所	着停留所	利用者数
加治木地区循環バス 西周り	1	加治木総合支所 8:21	加治木総合支所 9:21	1
	2	加治木総合支所 10:00	加治木総合支所 11:32	2
	3	加治木総合支所 12:45	加治木総合支所 13:45	2
	4	加治木総合支所 15:40	加治木総合支所 17:15	0
加治木地区循環バス 東周り	1	加治木総合支所 9:00	加治木総合支所 9:58	1
	2	加治木総合支所 12:30	加治木総合支所 13:29	0
	3	加治木総合支所 15:45	加治木総合支所 16:44	0

コミュニティバス：始良市3庁舎間巡回バス

- ・始良市3庁舎間巡回バスは、1便あたりの利用者数が4.8人となっており、18歳以上の方など幅広い年代に利用されています。
- ・便別では、上りでは各便同程度の利用となっていますが、下りにおいては12:20 楠田車庫発の便に利用が集中している状況です。
- ・利用区間としては、蒲生地区～始良地区（帖佐駅含む）間の利用と始良地区～加治木地区の利用と両方見られる状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
始良市3庁舎間巡回バス	6	29	4.8



※利用者の属性：高校生4%、一般（18～64歳）41%、高齢者（65歳以上）55%

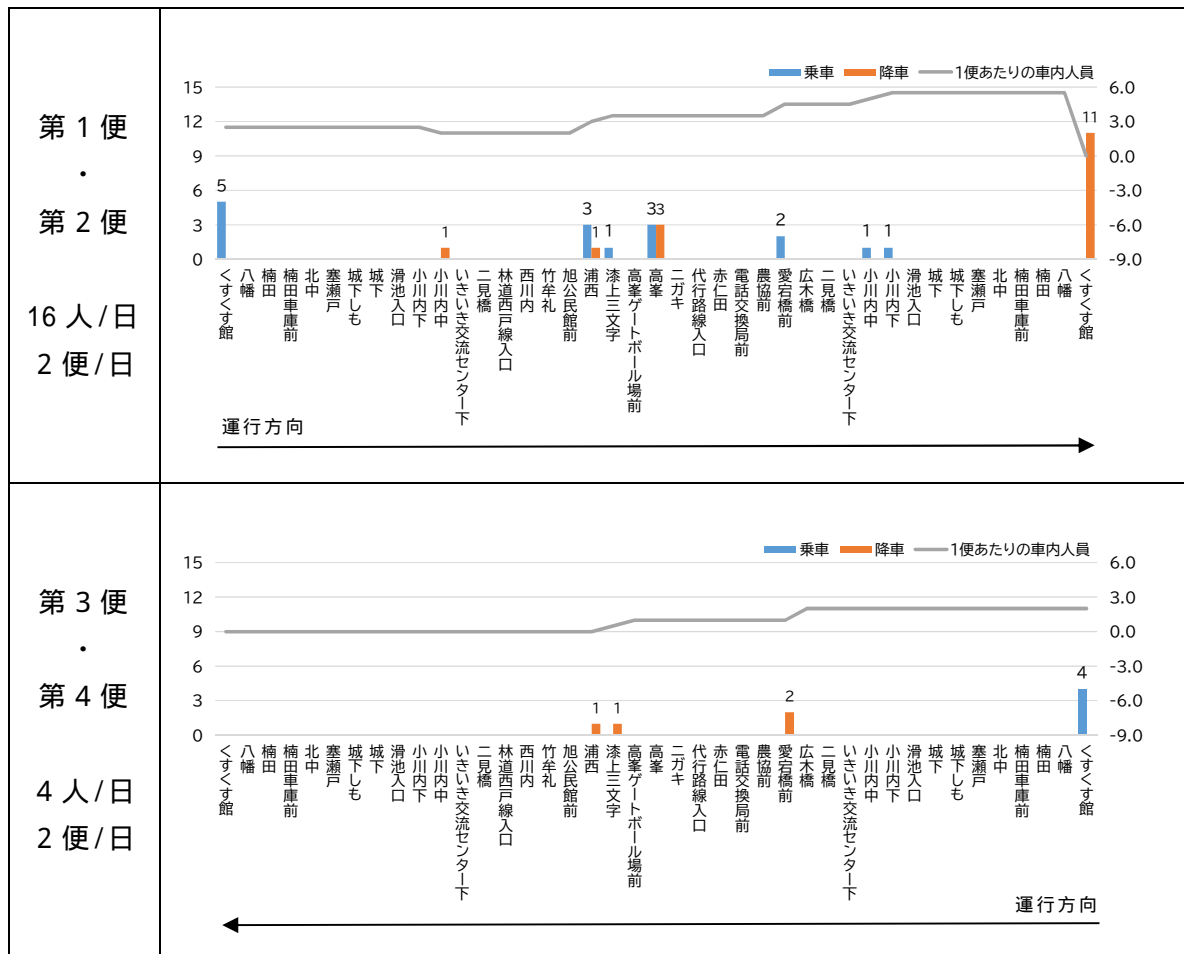
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	楠田車庫前	加治木支所	2
	8:50	9:27	
2	加治木支所	楠田車庫前	6
	9:58	10:37	
3	楠田車庫前	加治木支所	12
	12:20	12:59	
4	加治木支所	楠田車庫前	3
	13:28	14:07	
5	楠田車庫前	加治木支所	1
	14:20	14:59	
6	加治木支所	楠田車庫前	5
	15:28	16:07	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）

- ・蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）は、1便あたりの利用者数は5.0人となっており、利用者は9割以上が高齢者となっています。
- ・特に、第1便での利用が11人と多く、漆方面などの各居住地からくすくす館への利用となっています。
- ・また、第2便や第3便では、くすくす館から帰宅する人の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）	4	20	5.0



※利用者の属性：一般（18～64歳）10%、高齢者（65歳以上）90%

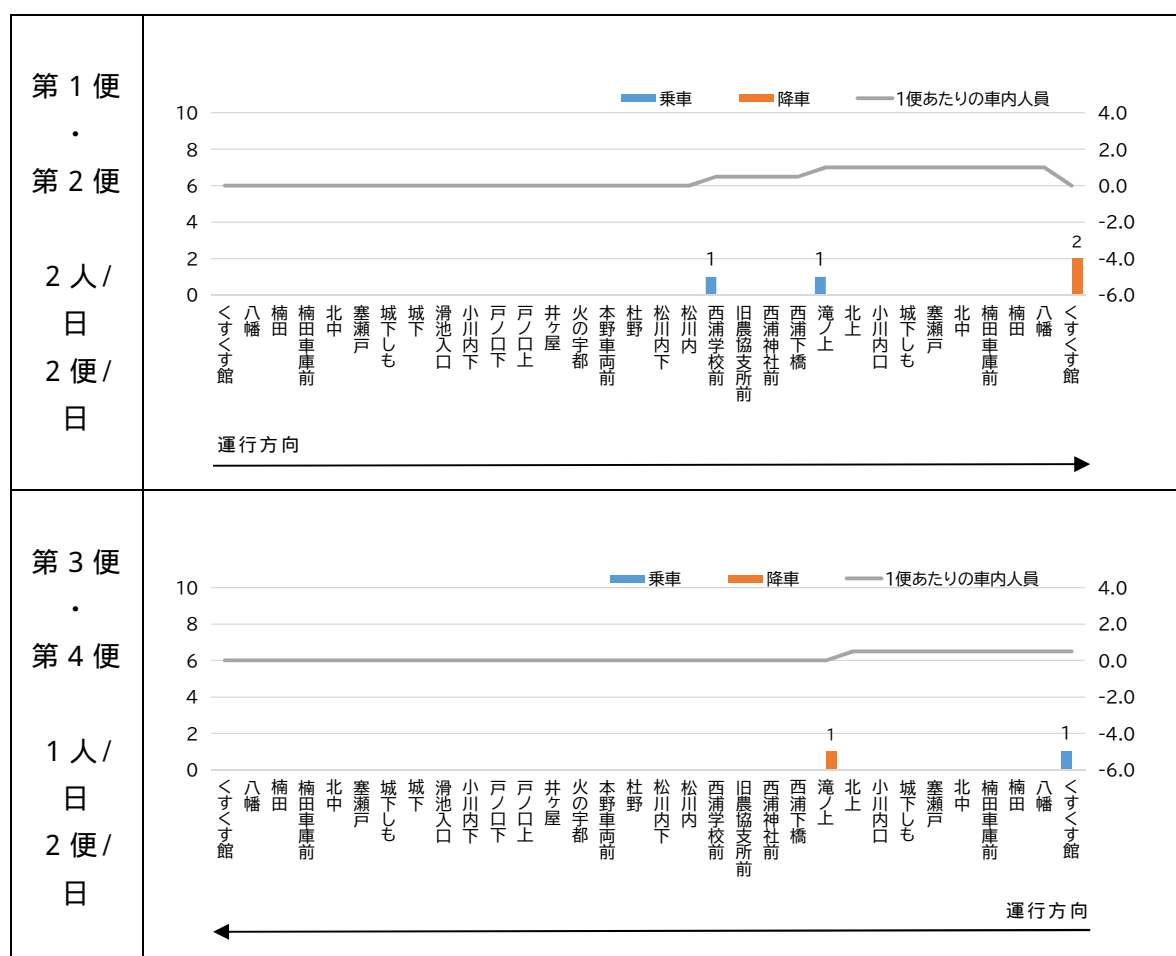
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館 8:00	くすくす館 9:10	11
2	くすくす館 11:00	くすくす館 12:10	5
3	くすくす館 13:30	くすくす館 14:40	4
4	くすくす館 15:30	くすくす館 16:40	0

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（小川内・西浦線）

- ・蒲生地区巡回バス（小川内・西浦線）は、1便あたりの利用者数は0.8人となっており、利用者は高齢者と高校生となっています。
- ・便別では、第1～3便において1便あたりの利用者数が1.0人となっており、第4便では利用が見られませんでした。
- ・利用区間は、各居住地～くすくす館の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
蒲生地区巡回バス(小川内・西浦線)	4	3	0.8



※利用者の属性：高校生 33%、高齢者（65歳以上）67%

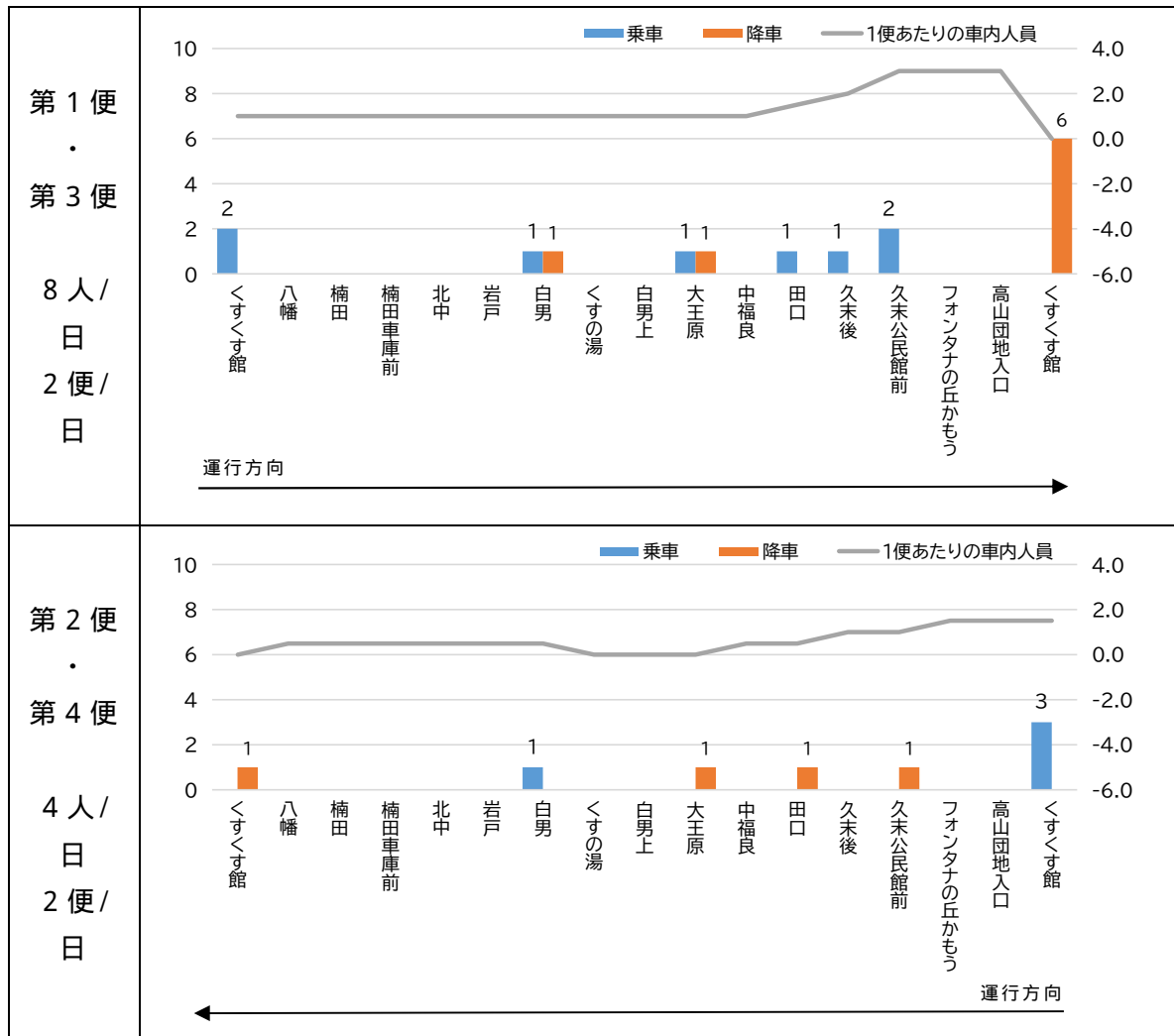
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	1
	8:00	8:43	
2	くすくす館	くすくす館	1
	11:00	11:43	
3	くすくす館	くすくす館	1
	13:30	14:13	
4	くすくす館	くすくす館	0
	16:00	16:43	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）

- ・蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）は、1便あたりの利用者数は3.0人となっており、利用者は9割以上が高齢者となっています。
- ・便別では、各便2～4人の利用となっており、利用区間は、各居住地～くすくす館の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）	4	12	3.0



※利用者の属性：一般（18～64歳）8%、高齢者（65歳以上）92%

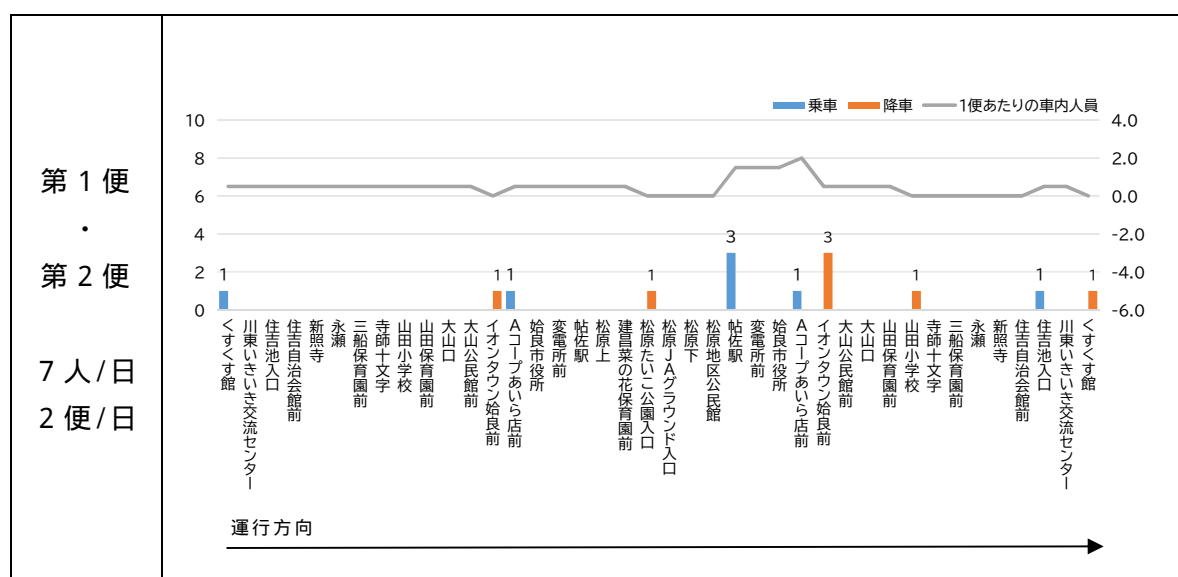
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	4
	8:30	8:47	
2	くすくす館	くすくす館	2
	10:30	10:47	
3	くすくす館	くすくす館	4
	13:30	13:47	
4	くすくす館	くすくす館	2
	15:30	15:47	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（蒲生・山田・帖佐線）

- ・蒲生地区巡回バス（蒲生・山田・帖佐線）は、1便あたりの利用者数は3.5人となっており、利用者は18歳以上の方など幅広い年代に利用されています。
- ・便別では、第1～2便において1便あたりの利用者数が3.0～4.0人となっています。
- ・利用区間は、くすくす館～イオンタウン始良前や帖佐駅からイオンタウン始良前などの利用が多くなっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（蒲生・山田・帖佐線）	2	7	3.5



※利用者の属性：一般（18～64歳）43%、高齢者（65歳以上）57%

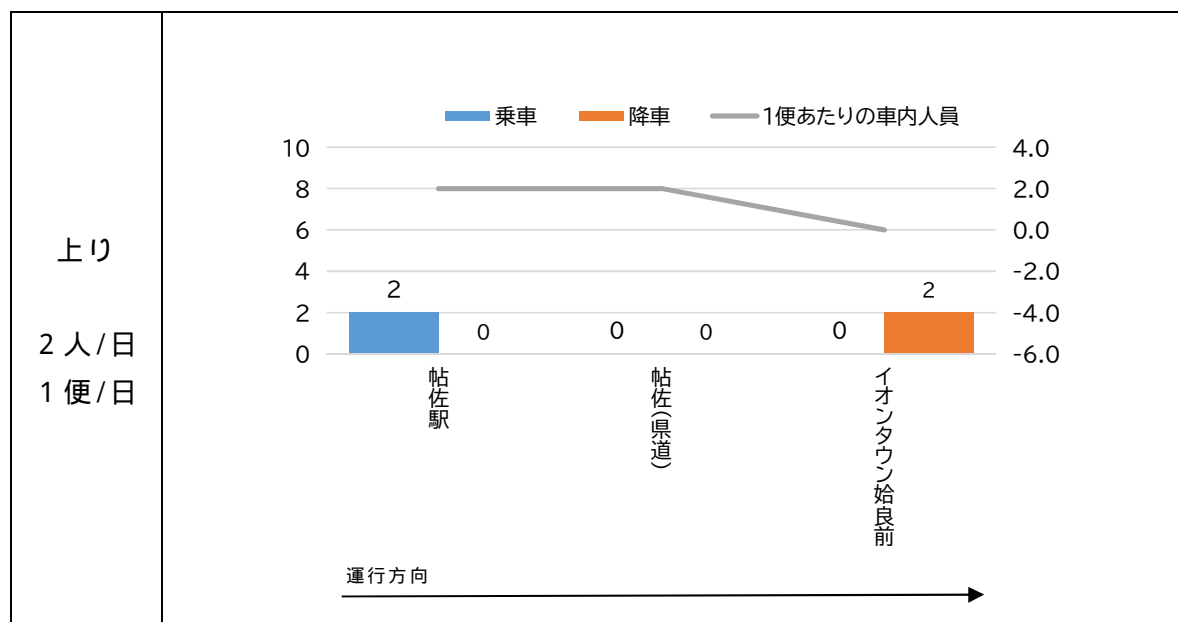
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	4
	8:50	10:02	
2	くすくす館	くすくす館	3
	12:00	13:12	

自主運行バス：イオンタウン始良～県道～帖佐駅

- ・イオンタウン始良～県道～帖佐駅は、1便あたりの利用者数は2.0人となっており、利用者は全て高齢者となっています。
- ・利用区間は、帖佐駅からイオンタウン始良前の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
イオンタウン始良～県道～帖佐駅	1	2	2.0



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

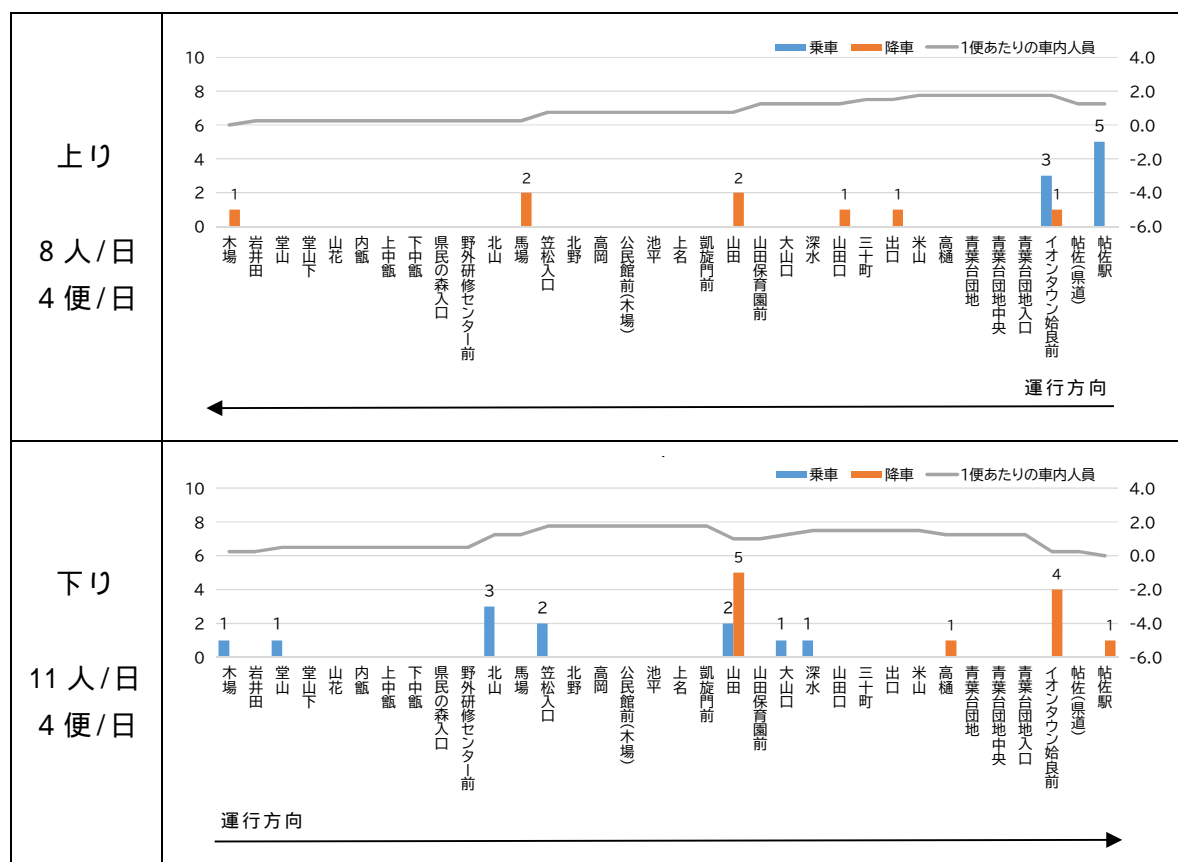
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅 9:55	イオンタウン始良前 9:59	2

自主運行バス：帖佐駅～イオンタウン始良～木場（木場線）

- ・木場線は、1便あたりの利用者数は2.4人となっており、利用者は各年代から利用されており、中学生の利用も見られる状況です。
- ・便別では、朝夕の便で利用が多く、昼間時間帯においては0～1人/便と少ない状況です。
- ・上りでは、帖佐駅・イオンタウン始良前から各居住地への利用となっていますが、下りでは各居住地から山田地区への利用も多い状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
帖佐駅～イオンタウン始良～木場（木場線）	8	19	2.4



※利用者の属性：中学生 26%、高校生 5%、一般（18～64歳） 37%、
高齢者（65歳以上） 32%

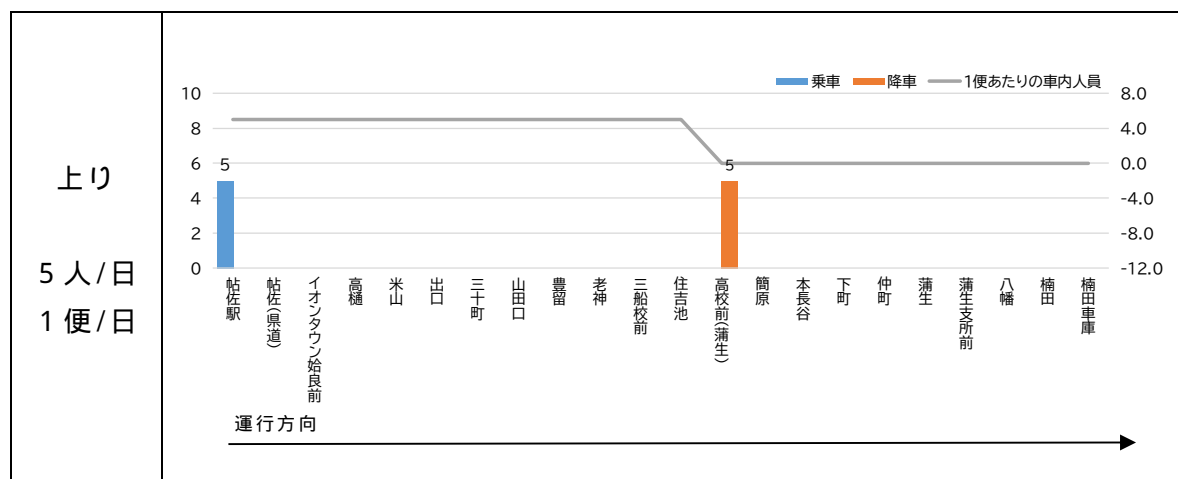
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	木場 7:10	帖佐駅 7:56	6
2	帖佐駅 8:05	木場 8:51	3
3	木場 9:03	帖佐駅 9:49	5
4	帖佐駅 13:08	木場 13:54	1
5	木場 14:09	帖佐駅 14:55	0
6	帖佐駅 15:30	木場 16:16	1
7	木場 16:30	帖佐駅 17:16	0
8	帖佐駅 17:30	木場 18:16	3

自主運行バス：帖佐駅～老神～蒲生高校

- ・ 帖佐駅～老神～蒲生高校は、1便あたりの利用者数は5.0人となっており、利用者は全て蒲生高校に通学する高校生となっています。
- ・ 利用区間は、帖佐駅から蒲生高校の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
帖佐駅～老神～蒲生高校	1	5	5.0



※利用者の属性：高校生100%

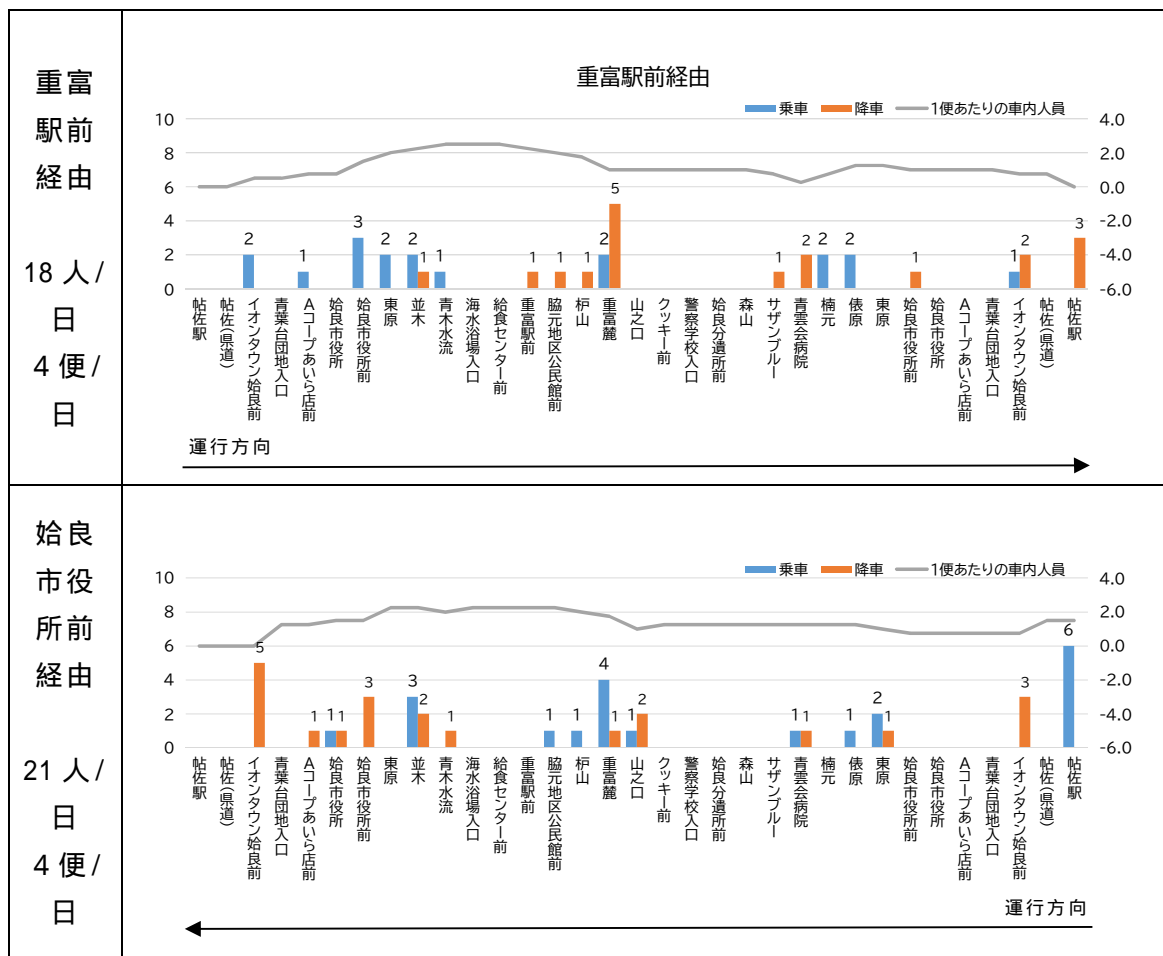
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅 6:54	蒲生高校 7:08	5

自主運行バス：帖佐～青雲・重富～帖佐（小循環）

- ・小循環は、1便あたりの利用者数は4.9人となっており、利用者は高齢者が約6割となっています。
- ・便別では、夕方の便などで若干少ない状況ですが、その他便では5.0人/便以上の利用がみられます。
- ・重富駅前経由では、始良地区から脇元地区周辺への利用や、楠元周辺から帖佐駅方面への利用、始良分遣所前経由では、帖佐駅からイオンタウン始良前や脇元地区周辺から始良地区への利用が多い状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
帖佐～青雲・重富～帖佐（小循環）	8	39	4.9



※利用者の属性：高校生8%、一般（18～64歳）28%、高齢者（65歳以上）64%

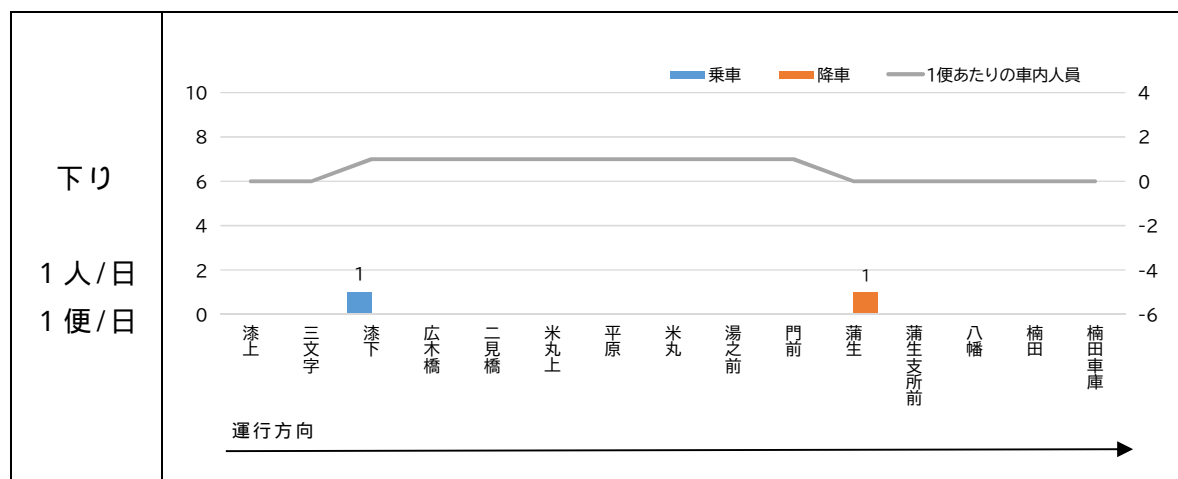
※便別利用者数

行程	発停留所		着停留所	利用者数
1	帖佐駅 8:30	重富	帖佐駅 9:07	6
2	帖佐駅 9:23	青雲会	帖佐駅 10:00	8
3	帖佐駅 10:12	重富	帖佐駅 10:49	5
4	帖佐駅 11:00	青雲会	帖佐駅 11:37	8
5	帖佐駅 14:45	重富	帖佐駅 15:22	5
6	帖佐駅 15:35	青雲会	帖佐駅 16:12	3
7	帖佐駅 16:37	重富	帖佐駅 17:14	1
8	帖佐駅 17:25	青雲会	帖佐駅 18:02	3

自主運行バス：楠田車庫～老神～漆上

- ・楠田車庫～老神～漆上は、1便あたりの利用者数は1.0人となっており、利用者は高齢者となっています。
- ・利用区間は、漆下から蒲生への利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
楠田車庫前～老神～漆上	1	1	1.0



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

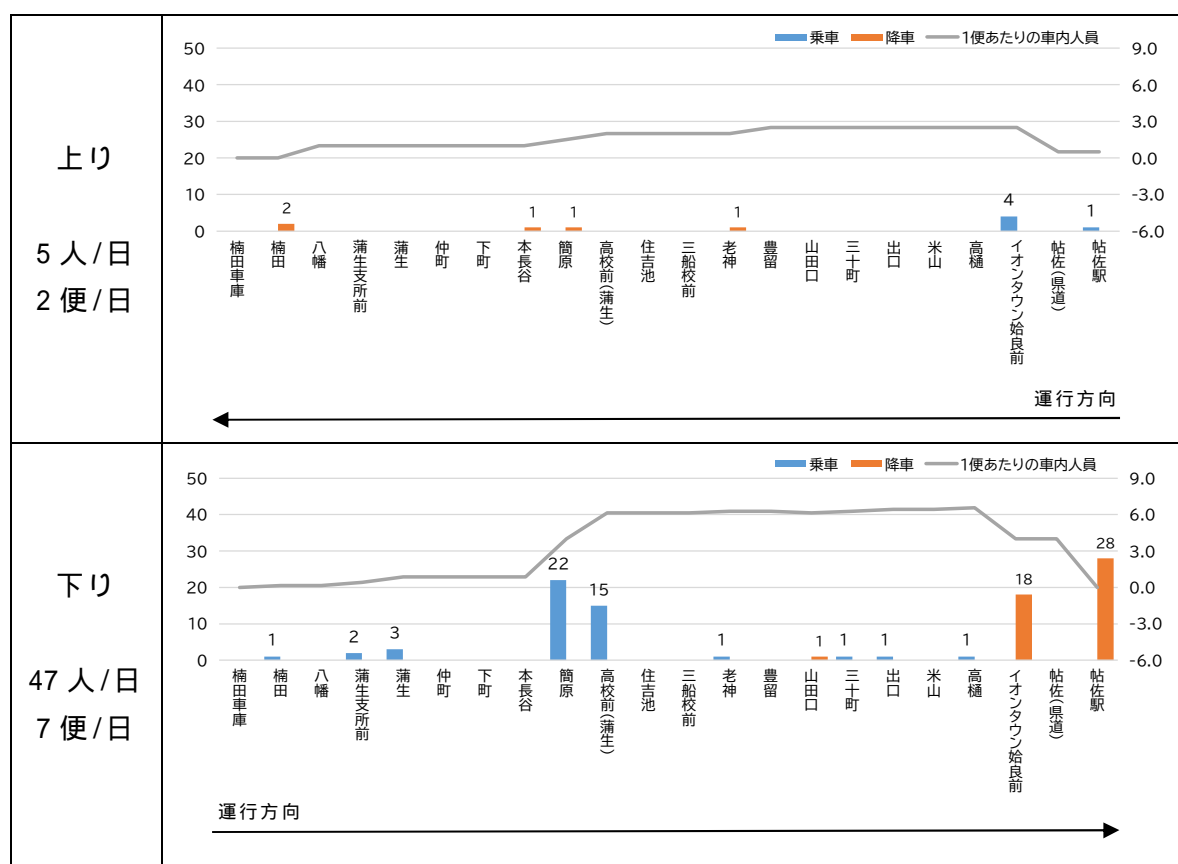
※便別利用者数

行程	発停留所		着停留所	利用者数
1	漆上		楠田車庫	1
	7:29		7:50	

自主運行バス：楠田車庫～老神～帖佐駅

- ・楠田車庫～老神～帖佐駅は、1便あたりの利用者数は5.8人となっており、利用者は昼間時間帯等は一般や高齢者の利用となっていますが、多くを高校生が占めています。
- ・便別では、15:50と16:50の下りで多く、高校前から帖佐駅への利用となっています。
- ・また、朝時間帯においては、蒲生地区からイオンタウン始良前への利用も多くなっています。
- ・一方、上りに関しては帖佐駅・イオンタウン始良前から各居住地への利用となっていますが、少ない状況です。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
楠田車庫～老神～帖佐駅	9	52	5.8



※利用者の属性：高校生71%、一般（18～64歳）15%、高齢者（65歳以上）14%

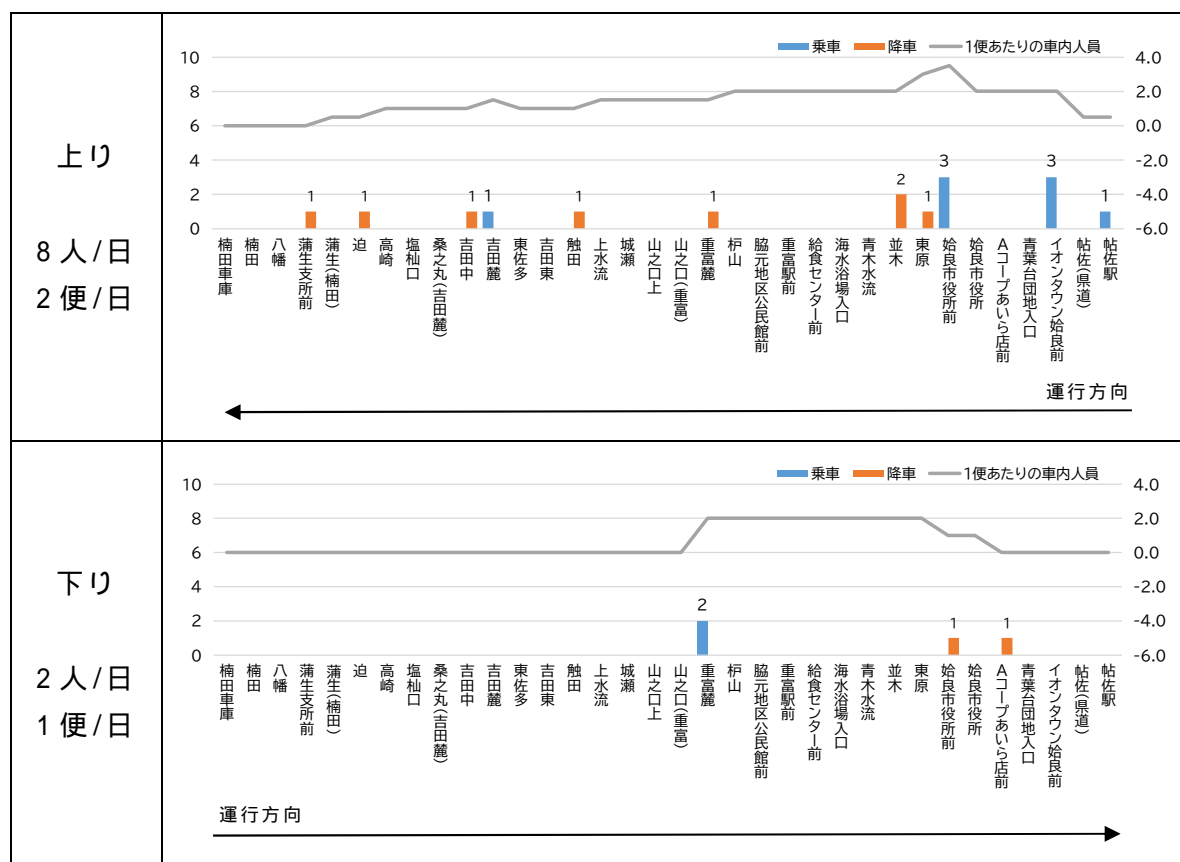
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	楠田車庫	帖佐駅	2
	6:12		
2	楠田車庫	帖佐駅	0
	7:30		
3	楠田車庫	帖佐駅	7
	8:02		
4	楠田車庫	帖佐駅	1
	12:40		
5	帖佐駅	楠田車庫	1
	15:05		
6	楠田車庫	帖佐駅	23
	15:50		
7	楠田車庫	帖佐駅	14
	16:50		
8	楠田車庫	帖佐駅	0
	18:37		
9	帖佐駅	楠田車庫	4
	19:00		

自主運行バス：楠田～吉田麓～帖佐駅（大循環）

- ・大循環は、1便あたりの利用者数は3.3人となっており、利用者は一般や高齢者の利用となっています。
- ・便別では、上りの11:45発の便で多くなっていますが、その他便では2.0人/便となっています。
- ・利用区間は、帖佐駅やイオンタウン始良前、始良市役所から吉田方面への利用となっており、下りについては重富麓から始良方面への利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
楠田～吉田麓～帖佐駅（大循環）	3	10	3.3



※利用者の属性：一般（18～64歳）40%、高齢者（65歳以上）60%

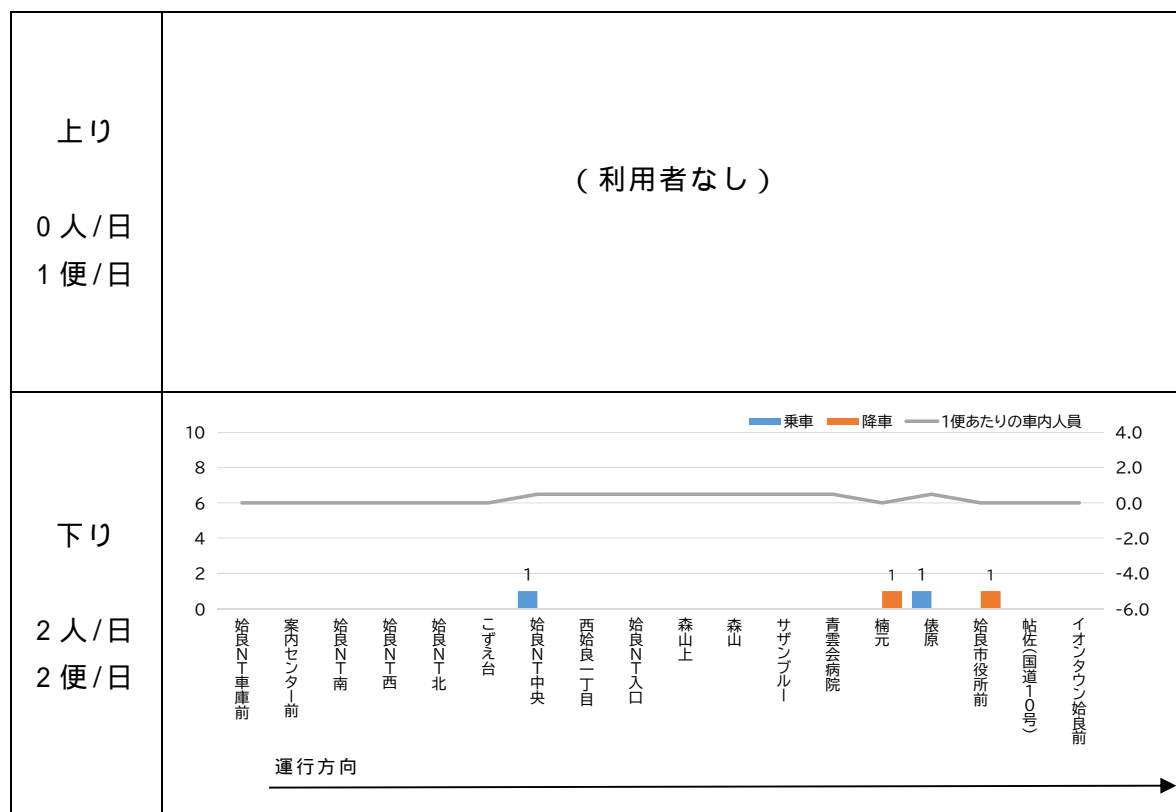
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	楠田車庫	6
	11:45	12:18	
2	楠田車庫	帖佐駅	2
	13:55	14:28	
3	帖佐駅	楠田車庫	2
	18:15	18:48	

自主運行バス：NT～10号線バイパス～イオン

- ・NT～10号線バイパス～イオンは、1便あたりの利用者数は0.7人となっており、利用者は一般や高齢者の利用となっています。
- ・便別では、上りの便は利用がなく、下りの14:38発の便のみでの利用となっています。
- ・利用区間は、始良NT中央から楠元、俵原から始良市役所前の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
NT～10号線バイパス～イオン	3	2	0.7



※利用者の属性：一般（18～64歳）50%、高齢者（65歳以上）50%

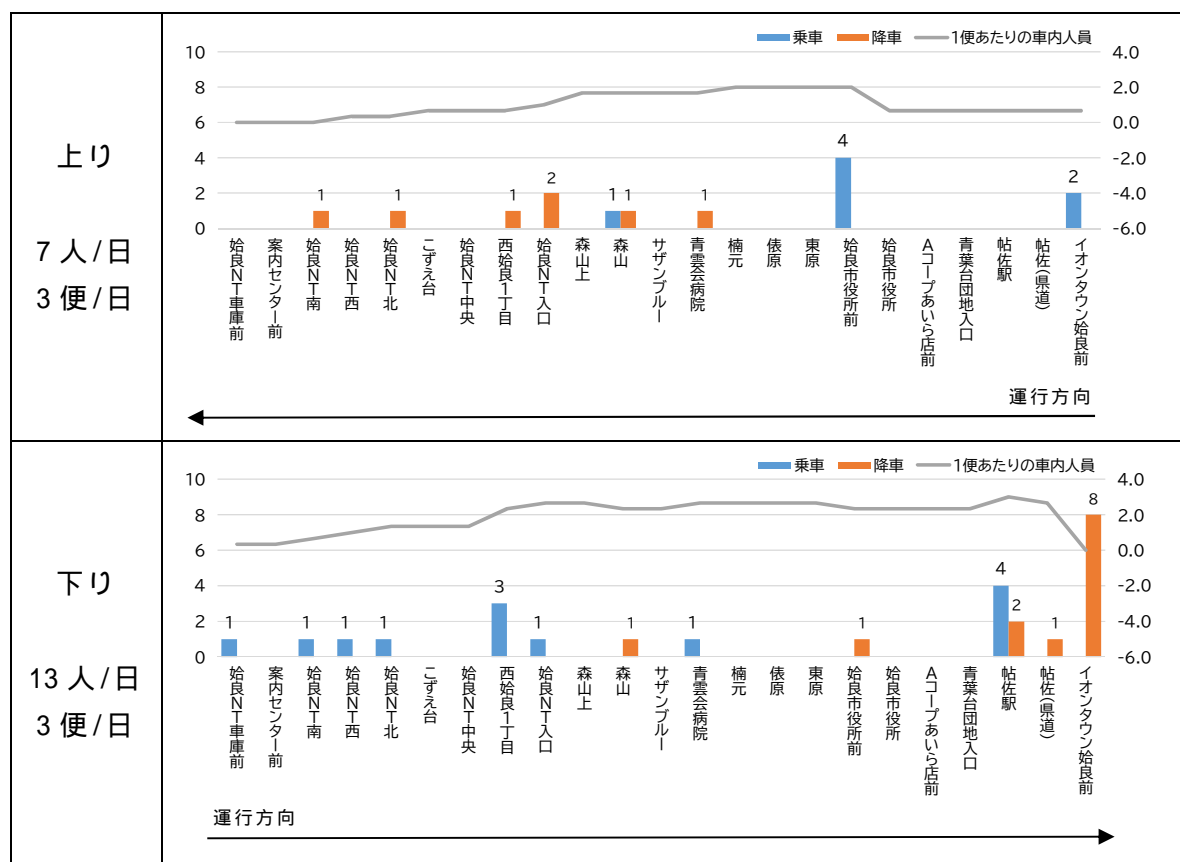
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	2
	14:38	14:57	
2	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	0
	15:42	16:04	
3	始良NT車庫前	帖佐駅	0
	16:15	16:33	

自主運行バス：県道～イオン

- ・ 県道～イオンは、1便あたりの利用者数は3.3人となっており、利用者は一般の方が7割、高齢者が3割の利用となっています。
- ・ 便別では、下りの第1便 9:20 発の便で多くなっており、その他便では2.0～3.0人/便の利用となっています。
- ・ 利用区間は、始良NTの各停留所～始良市役所・帖佐駅・イオンタウン始良前が多くなっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
県道～イオン	6	20	3.3



※利用者の属性：一般（18～64歳）70%、高齢者（65歳以上）30%

※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	7
	9:20	9:42	
2	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	3
	10:10	10:32	
3	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	3
	10:40	11:02	
4	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	2
	12:00	12:22	
5	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	3
	12:30	12:52	
6	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	2
	14:02	14:24	

④利用者の属性

- ・利用者の居住地は、コミュニティバス、自主運行バスともに始良市内が多くを占めていますが、自主運行バスでは約1割が始良市外となっています。
- ・年齢は、コミュニティバスは70歳以上で7割以上を占めており、自主運行バスでも60歳以上で約5割を占めている状況ですが、20歳未満の高校生の利用も約3割となっています。
- ・一方、30～50歳代の利用が全体的に少ない状況です。

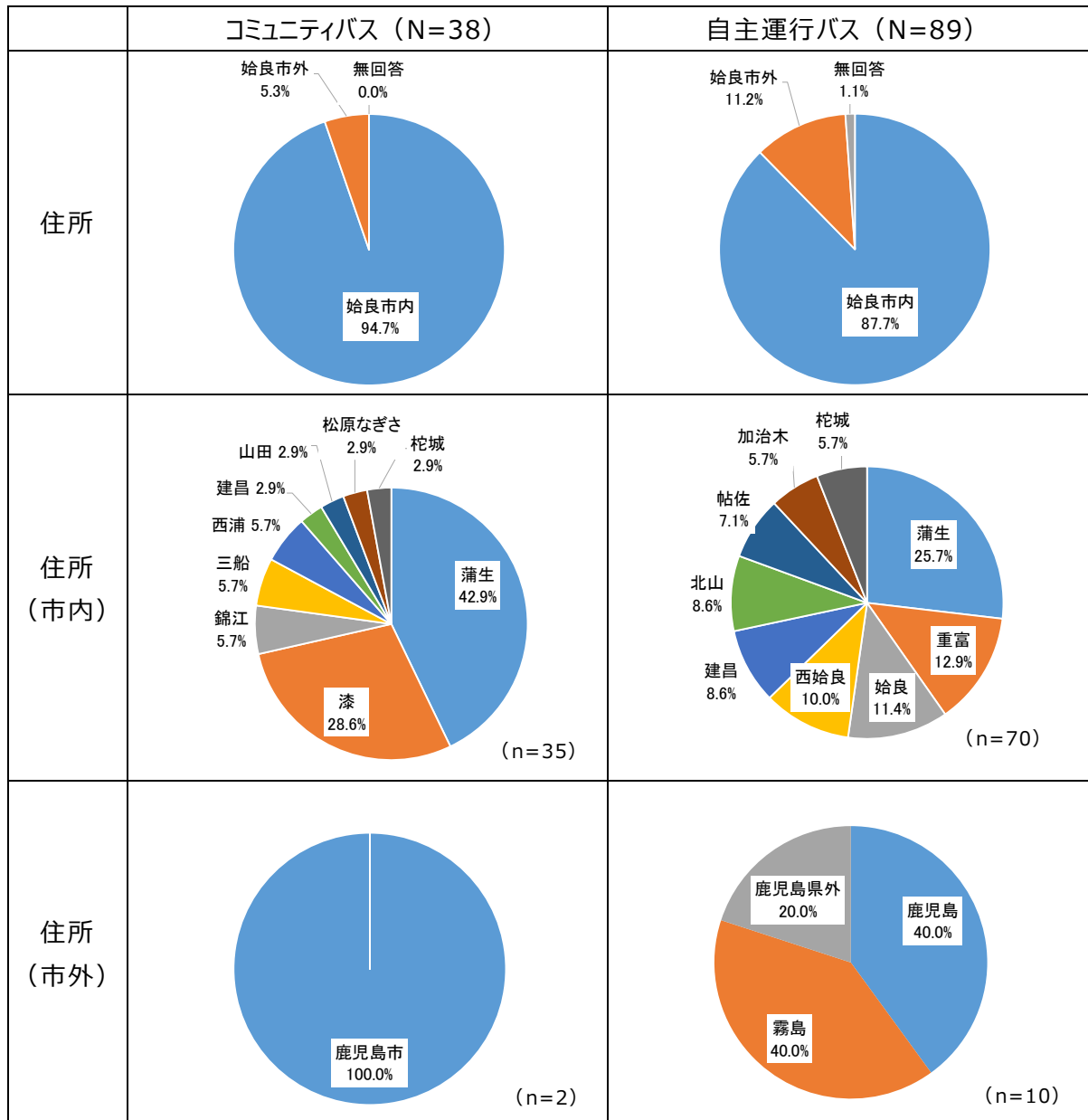


図-49 利用者の属性 (住所)

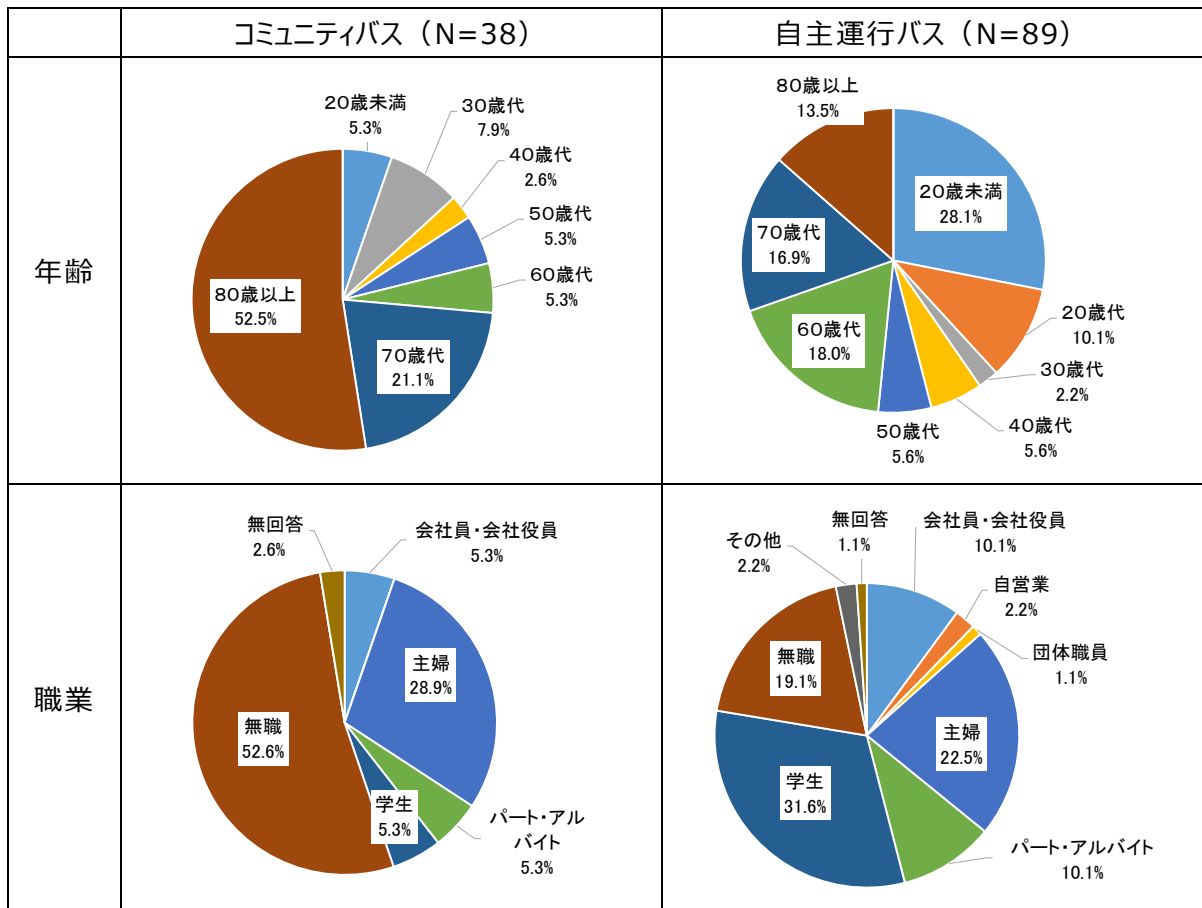


図-50 利用者の属性（年齢・職業）

⑤ 運転免許証の保有状況

・ 運転免許証の保有状況は、コミュニティバス・自主運行バスともに「持っていない」人が約5割となっており、免許返納した人も2～3割利用している状況です。

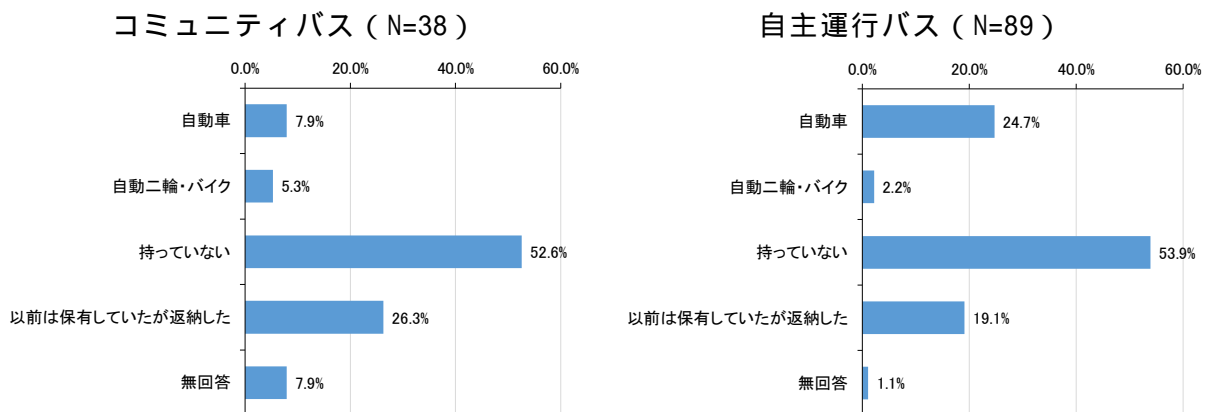


図-51 運転免許証の保有状況

⑥地域公共交通の利用実態

- ・コミュニティバスは、買い物や通院目的で利用されていることもあり、「週に1～2日」や「1か月に数日」といった利用が多くなっています。
- ・一方、自主運行バスに関しては、通勤通学利用において「ほぼ毎日」利用している人が多く、その他買い物等の目的においては、コミュニティバスと同程度の利用頻度となっています。

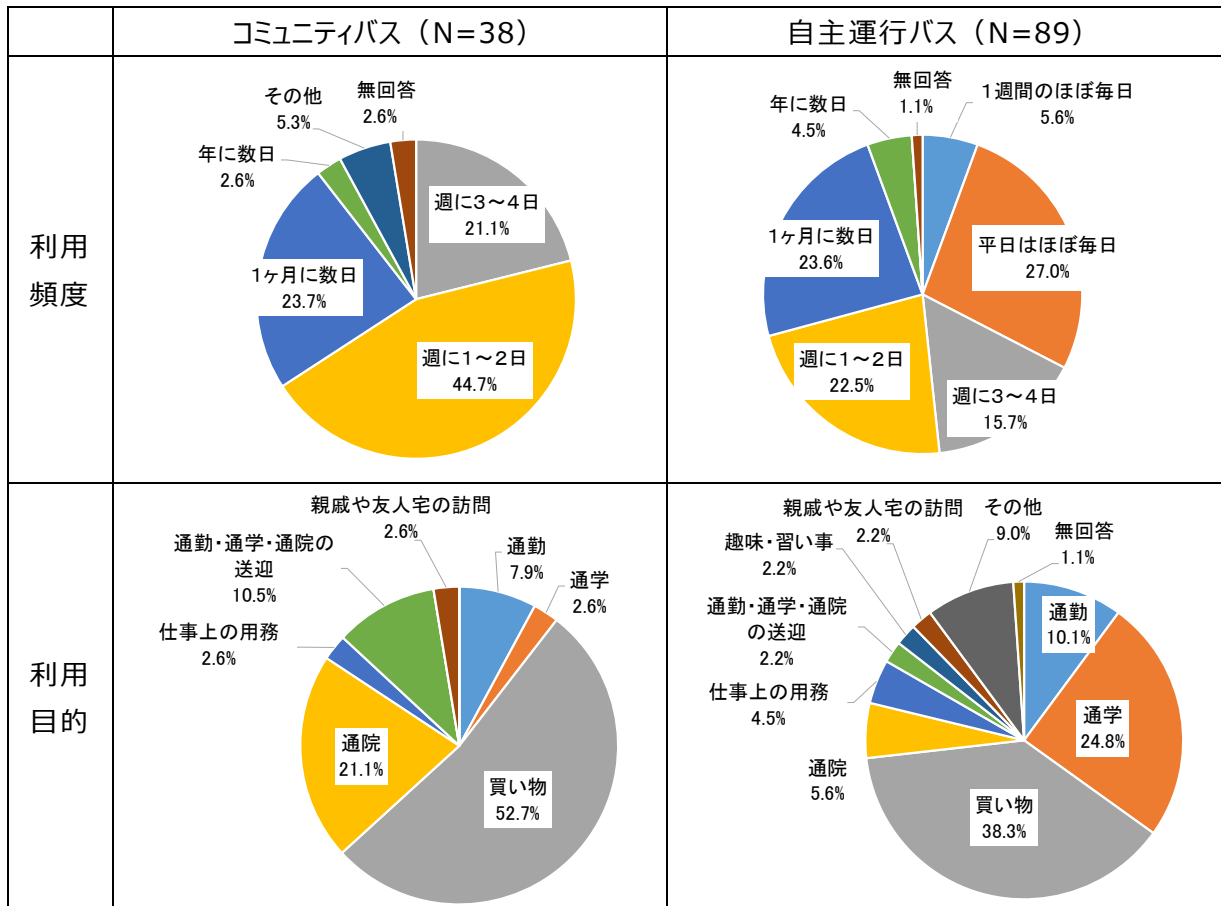


図-52 地域公共交通の利用実態

⑦地域公共交通の利用時間帯

- ・自宅から目的地に行く際には、コミュニティバス・自主運行バスともに午前中の利用となっています。
- ・一方、帰宅時間帯においては、13～16時台の利用が多くなっていますが、コミュニティバスでは9～12時台の午前中、自主運行バスでは17時以降（通勤通学の帰宅時利用）の利用も多い状況です。

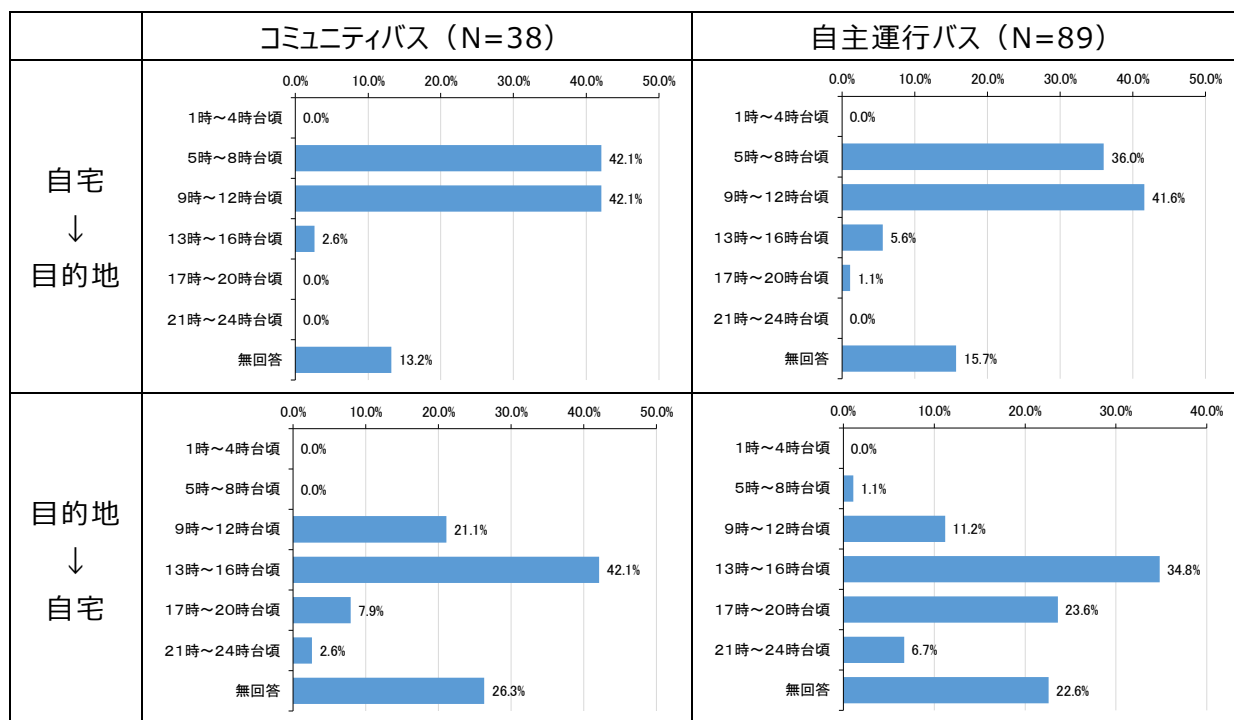


図-53 地域公共交通の利用時間帯

⑧地域公共交通を利用する理由

- ・地域公共交通を利用する理由は、運転免許証の非保有者が多く利用していることから、「他に交通手段がない」が約6割と多くなっています。
- ・その他、自宅もしくは目的地付近にバス停があることも利用する理由の一つとなっています。

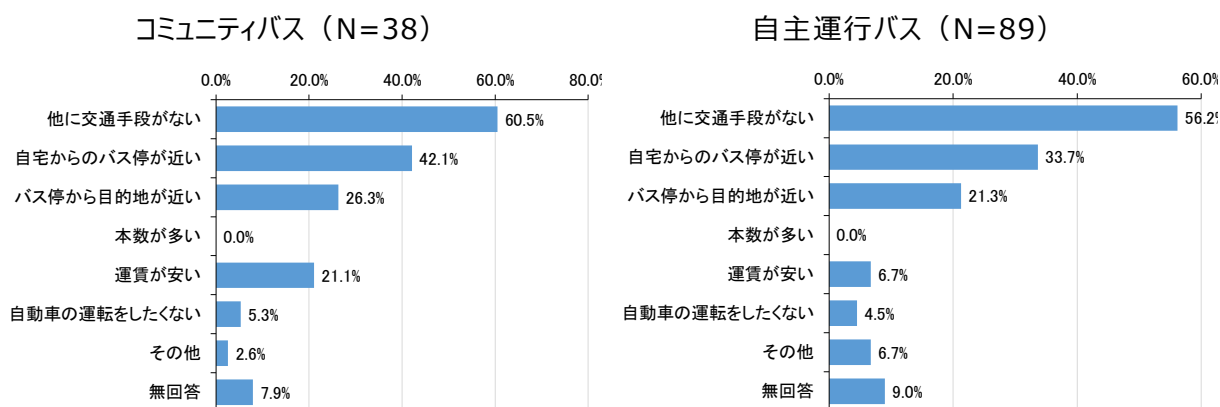


図-54 地域公共交通を利用する理由

⑨地域公共交通利用時の他交通手段

- ・他交通手段との乗り継ぎは、コミュニティバスではコミュニティバス相互の乗り継ぎやタクシーとの乗り継ぎによる利用が比較的多く見られます。
- ・一方、自主運行バスに関しては、JR との乗り継ぎ等が比較的多く見られる状況です。

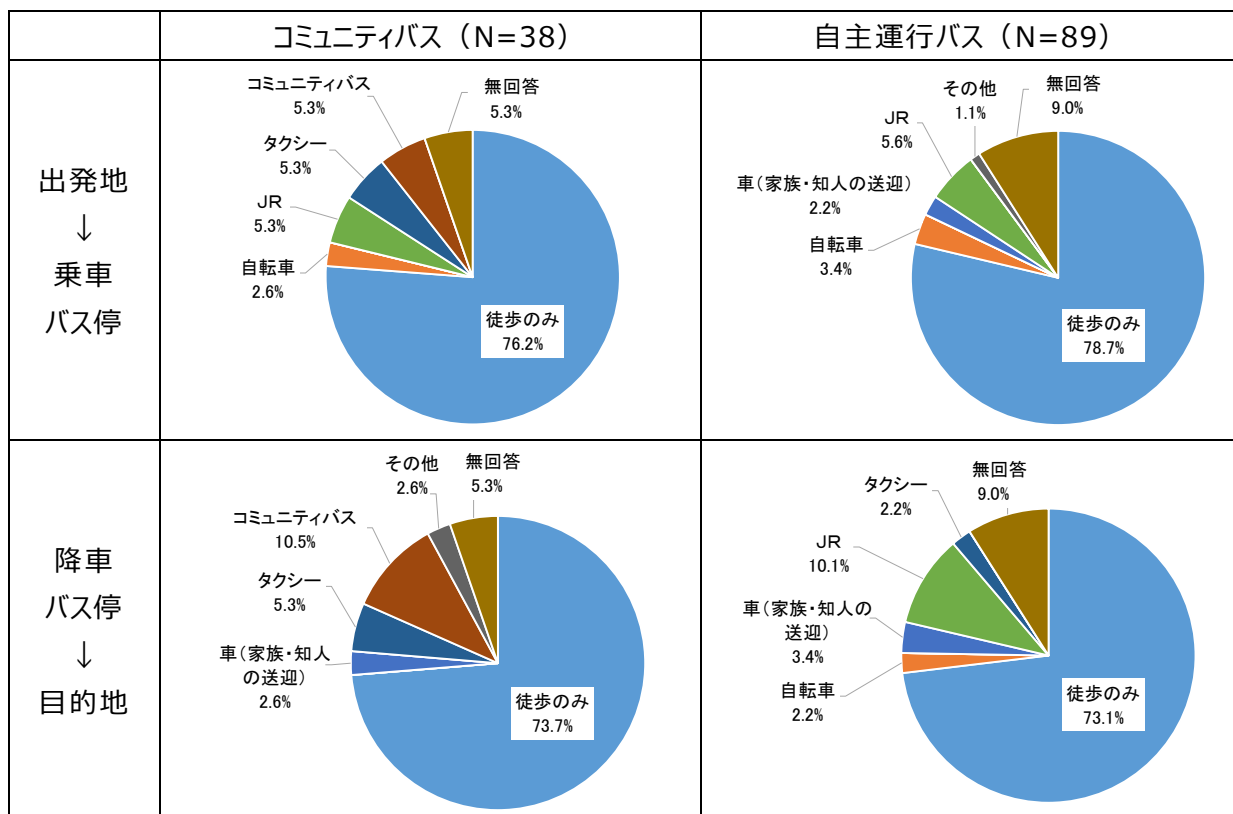


図-55 地域公共交通利用時の他交通手段

⑩今後も地域公共交通を利用しますか

- ・今後の利用意向は、コミュニティバスに関しては約 8 割が「必ず利用する」と回答しており、利用するか分からないや利用しないと回答した人はいない状況です。
- ・同様に、自主運行バスに関しても約 7 割が「必ず利用する」と回答しており、今後の利用意向は高い状況です。

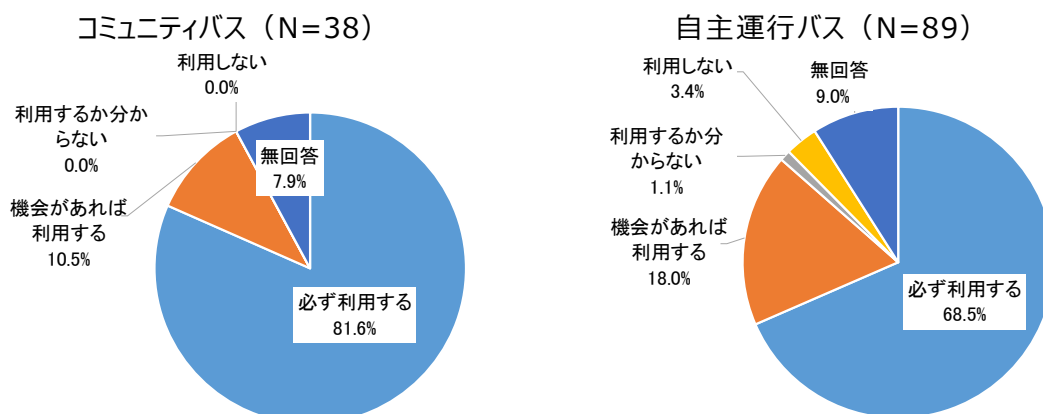


図-56 今後の利用意向

⑪地域公共交通を利用するにあたり改善してもらいたい項目

- ・地域公共交通に関して改善してもらいたい項目は、「運行本数」に対する意見が多くなっています。
- ・その他、コミュニティバスでは「交通機関相互の乗り継ぎ」や「運行ダイヤ」に対するニーズが高く、自主運行バスでは「運行時間帯」に対するニーズが高くなっています。

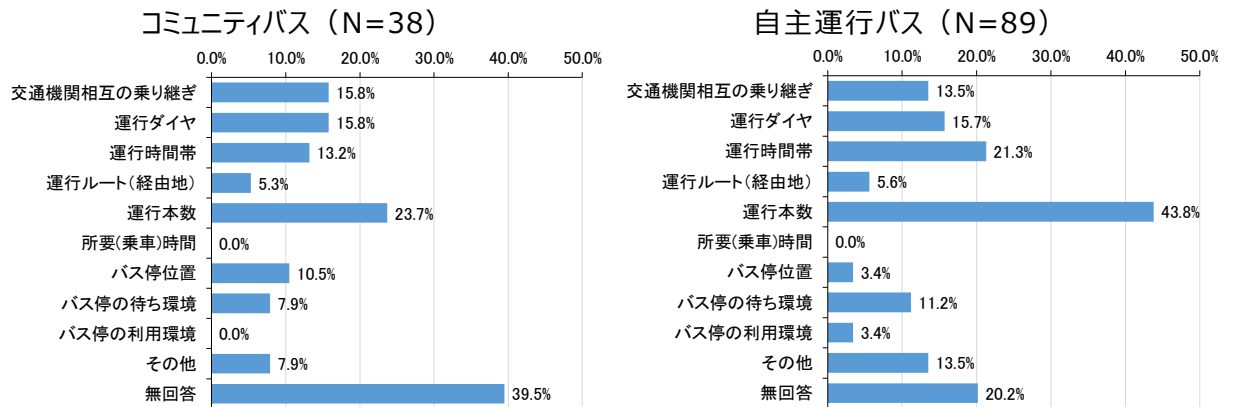


図-57 改善してもらいたい項目

4. 乗合タクシー利用者調査

(1) 調査概要

始良市内を運行する乗合タクシー、8路線の乗客を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	始良市内を運行する乗合タクシー、8路線
調査手法	・乗合タクシー運行事業者に依頼し、運転手が利用者に声掛けを行い、調査票に記入依頼。 ・調査票の回収についても、運転手で回収。
調査期間	令和3年7月21日(水)～8月11日(水) 22日間
主な調査項目	○乗合タクシーの利用実態
回収結果	・上名地区予約型乗合タクシー : 16票 ・加治木地区予約型乗合タクシー : 20票 ・蒲生地区予約型乗合タクシー : 8票 計44票

	地区	路線名	
1	始良	上名地区予約型乗合タクシー	
2	加治木	加治木地区予約型乗合タクシー	中野地区
3			竜門校区(市来原・迫・西浦方面)
4			永原校区(辺川方面)
5			永原校区(菖蒲谷・嶽方面)
6	蒲生	蒲生地区予約型乗合タクシー	新留地区
7			大山地区
8			久末地区高牧集落

(2) 調査結果

①回答者の属性

- ・回答者の年齢は、60歳代、70歳代が各2割程度、80歳以上が約6割を占めています。
- ・職業は、全体で約7割が無職で、およそ3割が主婦となっています。

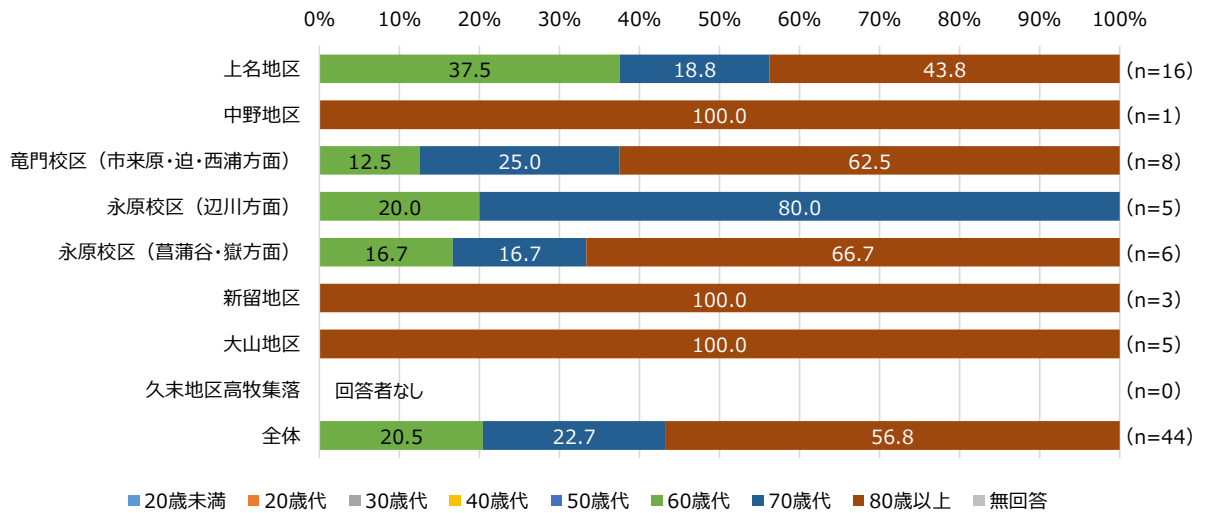


図-58 年齢

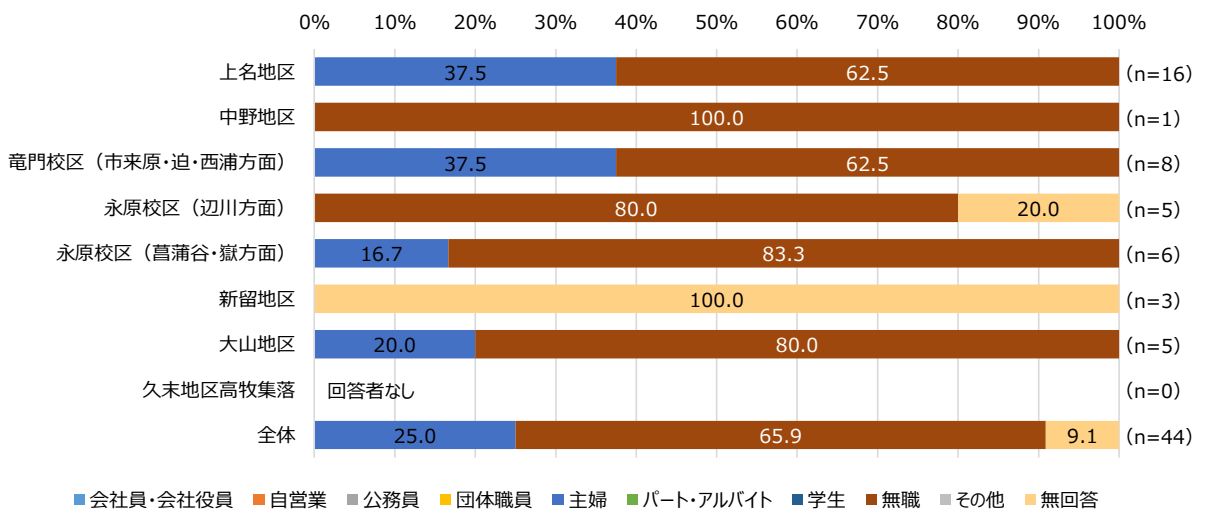


図-59 職業

②運転免許保有状況

- ・運転免許保有状況は、保有していない人が9割を占め、うち2割が返納済となっており、乗合タクシーは高齢者の運転免許等を保有していない人の移動手段となっています。

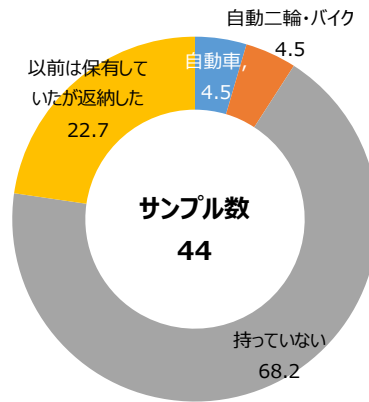


図-60 運転免許保有状況（全体）

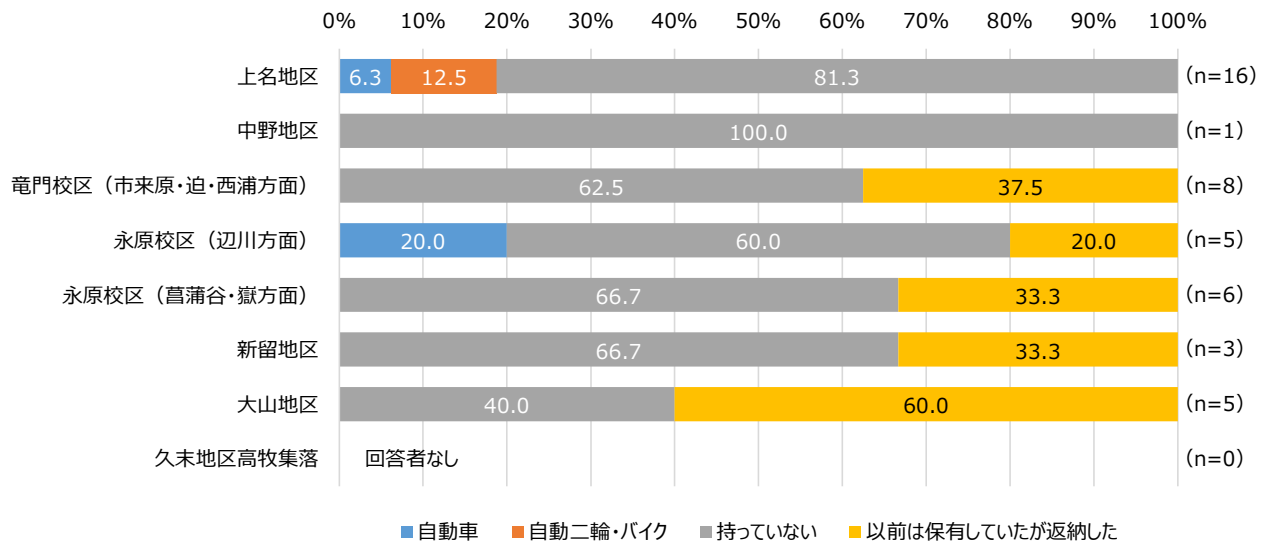


図-61 運転免許保有状況（路線別）

③乗合タクシーの乗降区間

- ・乗降区間は、上名地区ではイオンタウン始良や帖佐駅に集中している状況です。
- ・一方、中野地区や竜門校区などにおいては加治木駅周辺となっています。
- ・また、新留地区や大山地区においてはくすくす館までの利用が多い状況です。

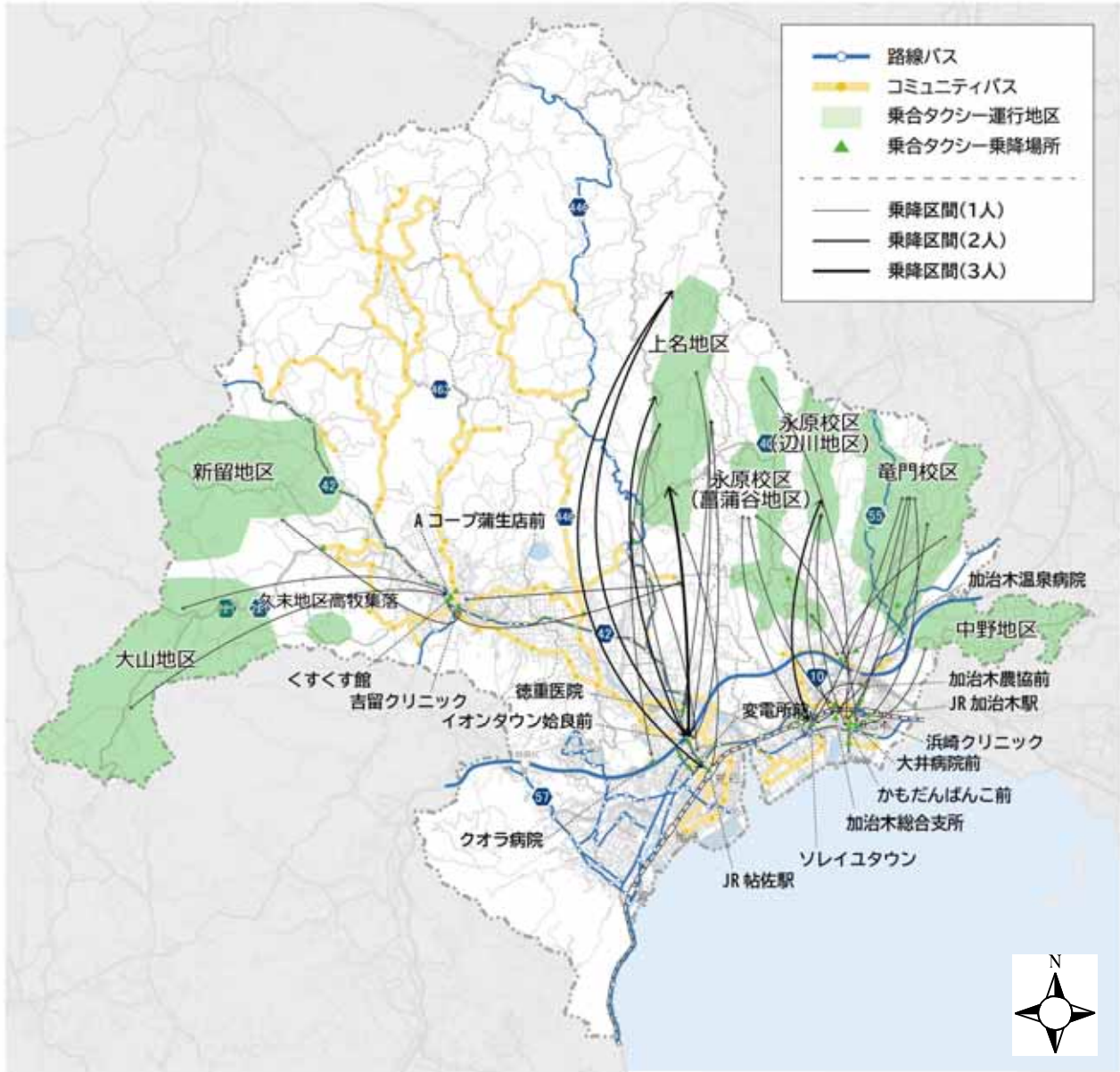


図-62 乗降区間

④乗合タクシーを利用する曜日

- 乗合タクシーを利用する曜日は、全体で7割以上が金曜となっており、次いで火曜、木曜となっています。

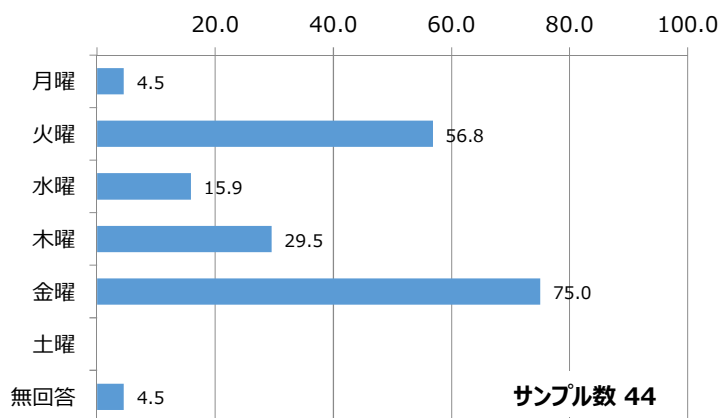


図-63 乗合タクシーを利用する曜日（全体）※複数回答

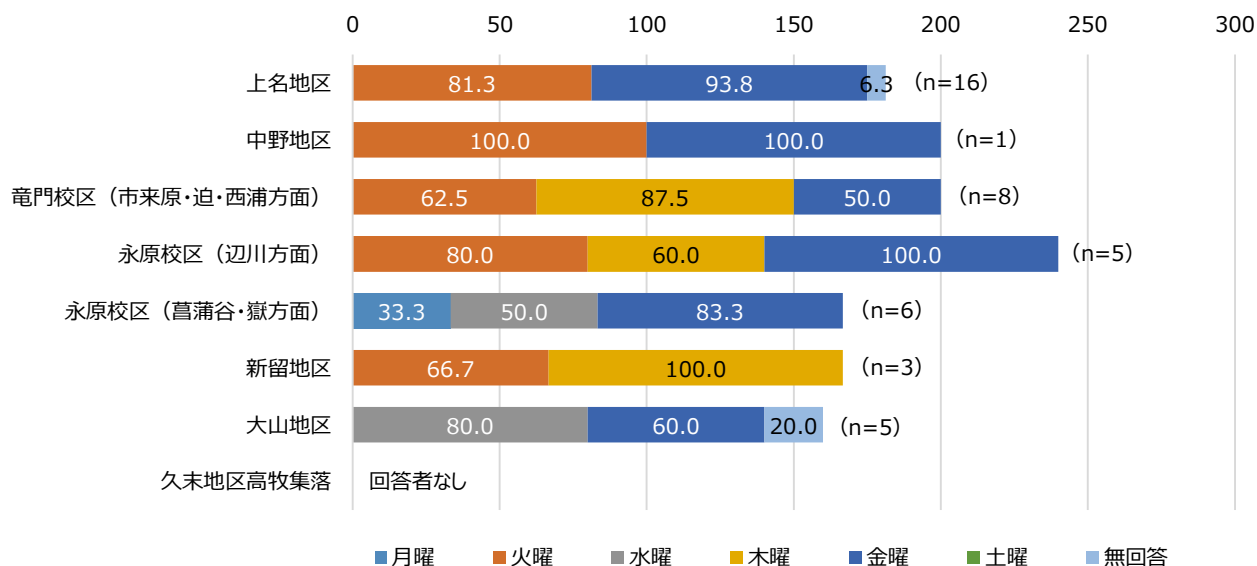


図-64 乗合タクシーを利用する曜日（路線別）※複数回答

表-3 運行曜日

地区	路線名	運行曜日
始良地区	上名地区予約型乗合タクシー	火・金
加治木地区	竜門校区予約型乗合タクシー	火・木・金
	永原校区予約型乗合タクシー（菖蒲谷・嶽方面）	月・水・金
	永原校区予約型乗合タクシー（辺川方面）	火・木・金
	中野地区予約型乗合タクシー	火・金
蒲生地区	新留地区予約型乗合タクシー	火・木
	大山地区予約型乗合タクシー	水・金
	久末地区高牧集落予約型乗合タクシー	水・金

⑤乗合タクシーを利用する主な目的

- 乗合タクシーを利用する主な目的は、全体の約5割が買い物となっており、次いで通院が4割となっています。

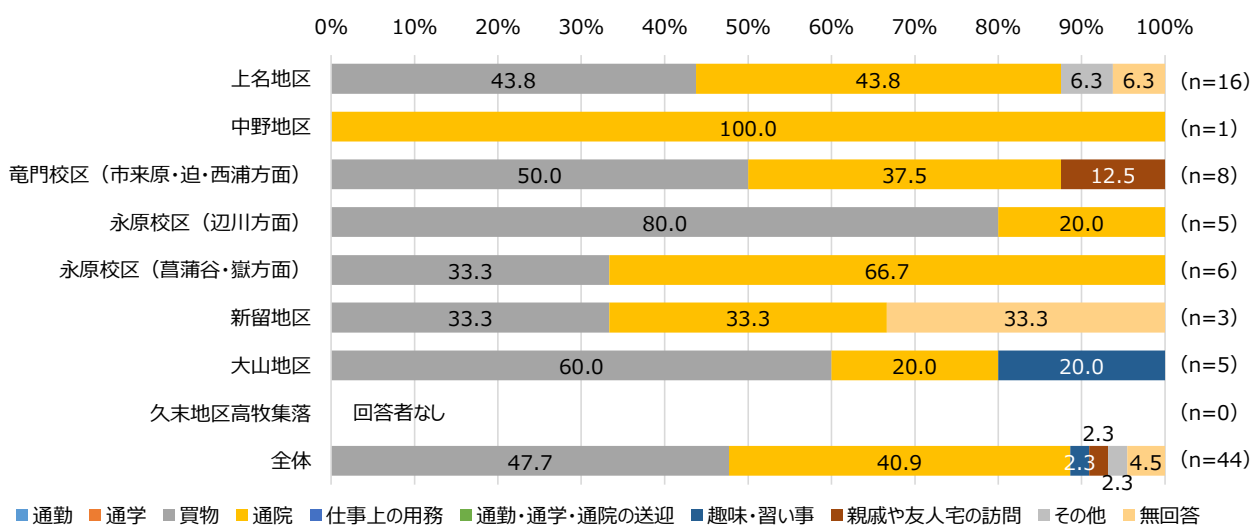


図-65 乗合タクシーを利用する主な目的

⑥乗合タクシーを利用してよく行く目的地

- 乗合タクシーを利用してよく行く目的地は、病院やクリニックなど「医療施設」が最も多く、次いで「商業施設」となっています。

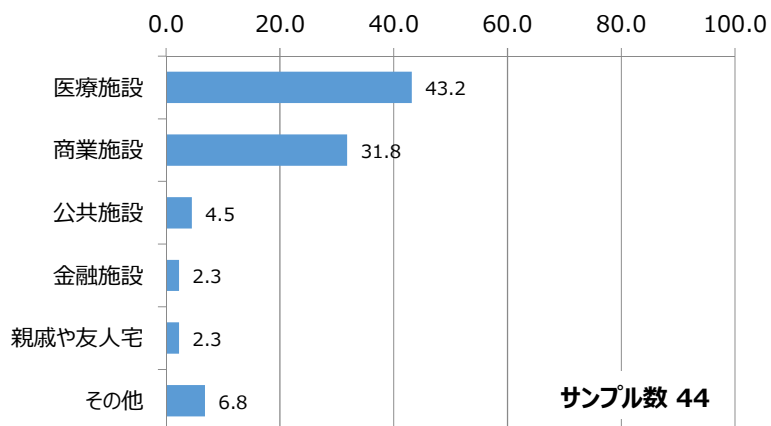


図-66 乗合タクシーを利用してよく行く目的地 ※複数回答

表-4 目的地

地区	目的地
始良地区	イオン、医療法人友光会 あいら糖尿病・甲状腺・内科クリニック、たかひろ眼科、公民館、市内、実家 等
加治木地区	さんのう内科、ゲン歯科クリニック、タイヨー、加治木駅 加治木温泉病院、錦江駅、銀行、加治木総合支所、大井病院 本町 等
蒲生地区	A コープ、蒲生町内、吉留クリニック、寺、病院 等

⑦乗合タクシーを利用する際の利用人数

- 乗合タクシーを利用する際の利用人数は、全体の5割以上が1名で利用していますが、3名以上での利用も見られ、特に新留地区や大山地区で多い状況です。

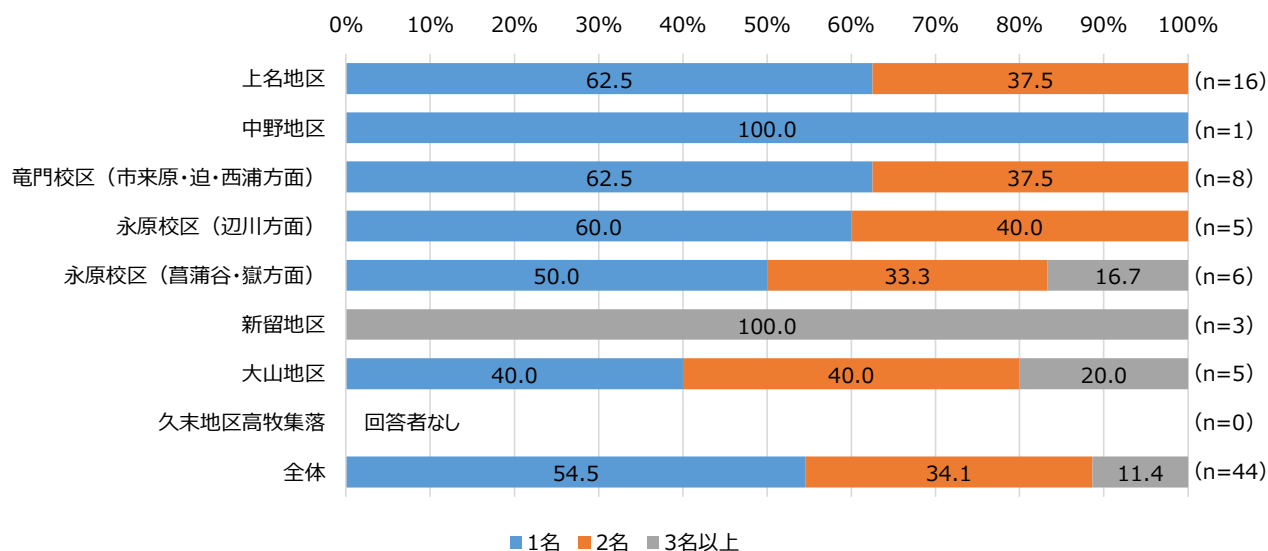


図-67 乗合タクシーを利用する際の利用人数

⑧乗合タクシーを利用する理由

- 乗合タクシーを利用する理由は、「他に交通手段がない」が7割以上と最も多く、次いで「自宅付近で乗降可能」が理由となっています。

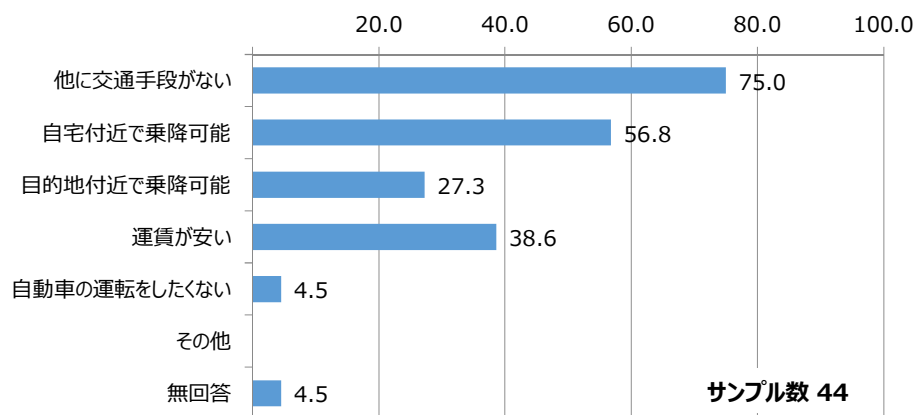


図-68 乗合タクシーを利用する理由 (全体) ※複数回答

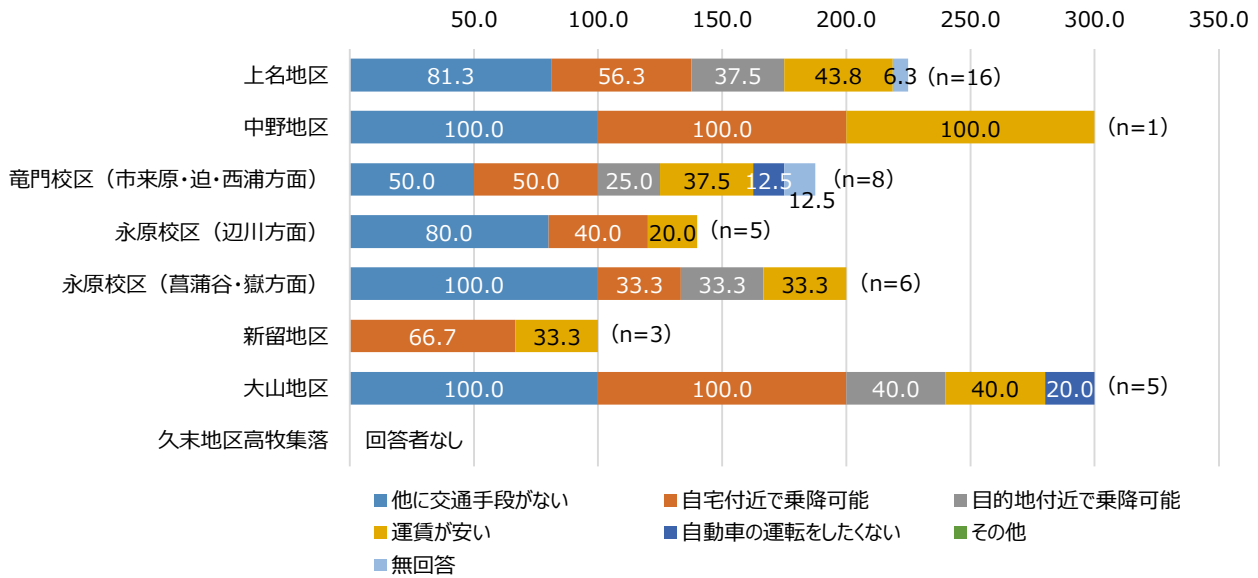


図-69 乗合タクシーを利用する理由（路線別）※複数回答

⑨今後の利用意向

・乗合タクシーに対する今後の利用意向は、全体で8割以上が「必ず利用する」と回答しています。

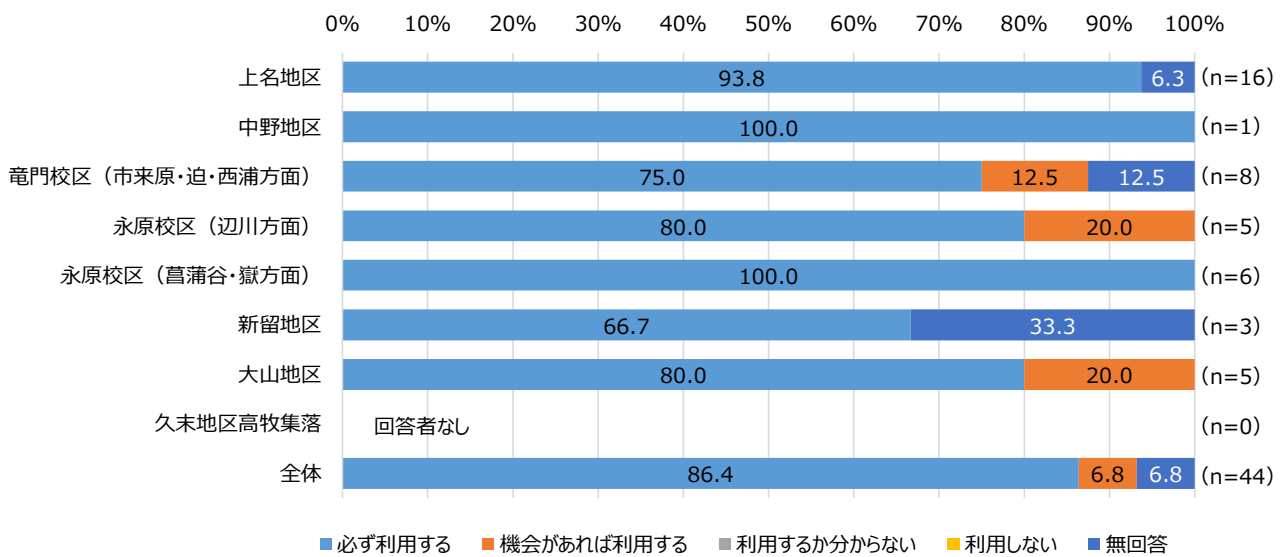


図-70 今後の利用意向

⑩ 利用するにあたって改善してもらいたい項目

- ・乗合タクシーを利用するにあたって改善してもらいたい項目は、全体で「運行本数」が最も多く、次いで「乗降箇所」、「運行時間帯」となっています。

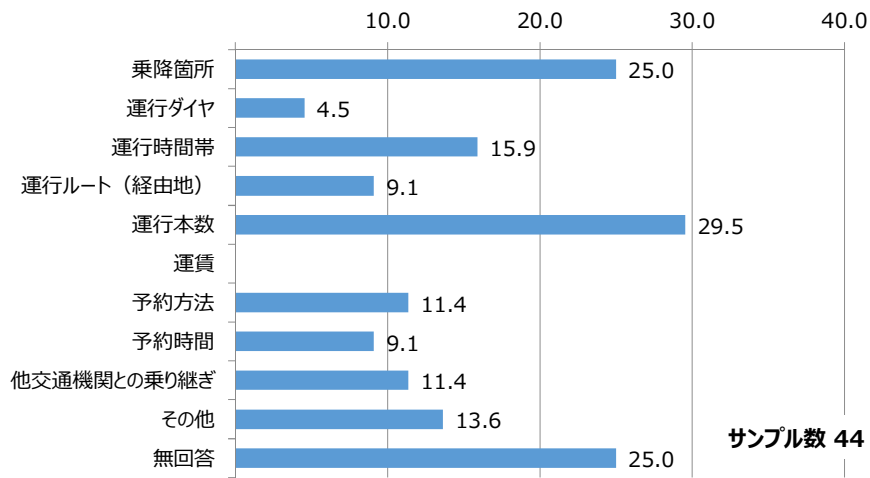


図-71 利用するにあたって改善してもらいたい項目（全体）※複数回答

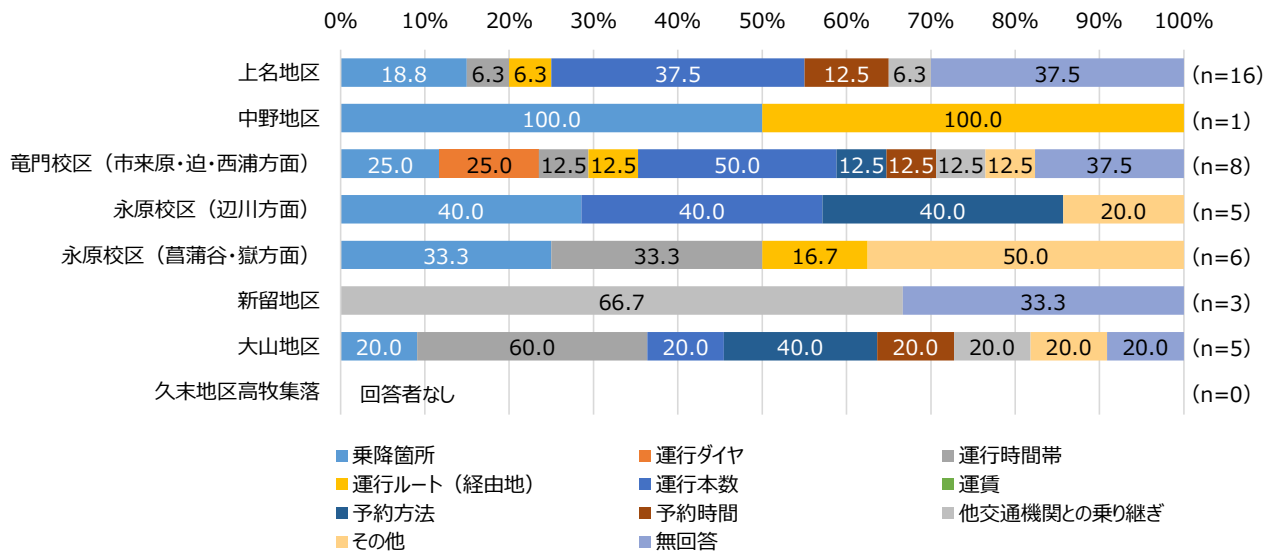


図-72 利用するにあたって改善してもらいたい項目（路線別）※複数回答

5. 高校生アンケート

(1) 調査概要

市内の県立高等学校において、生徒を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	市内の県立高等学校に通学している生徒。 ・ 加治木高校 ・ 蒲生高校 ・ 加治木工業高校
調査手法	学校に調査票の配布・回収を依頼
主な調査項目	○回答者の属性 ○利用状況 ○移動時間帯 等
回収結果	・ 加治木高校 : 782 票 ・ 蒲生高校 : 205 票 ・ 加治木工業高校 : 764 票 計 1,751 票

(2) 調査結果

①通学者の居住地

- ・居住地は、始良市内が約4割、始良市外が約5割となっています。
- ・市外からの通学者は、霧島市が4割以上と多くっており、次いで鹿児島市となっています。
- ・市内の通学者は、各高校とも校区が万遍なくなっています。

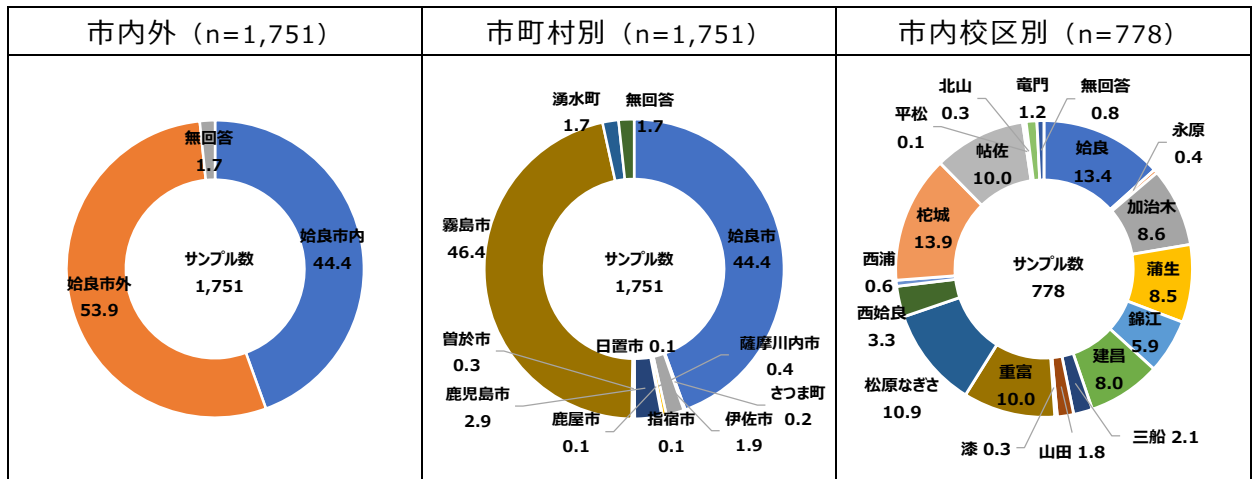


図-73 居住地

②通学時の代表交通手段 (市町村別)

- ・通学時の代表交通手段は、市内居住者においては自転車もしくは徒歩が多くなっており、路線バスが約4%、JRが約1割となっています。
- ・その他、全体では約5割がJRとなっており、路線バスは1割弱となっています。
- ・なお、路線バス利用者は、さつま町、薩摩川内市、鹿児島市などで見られます。

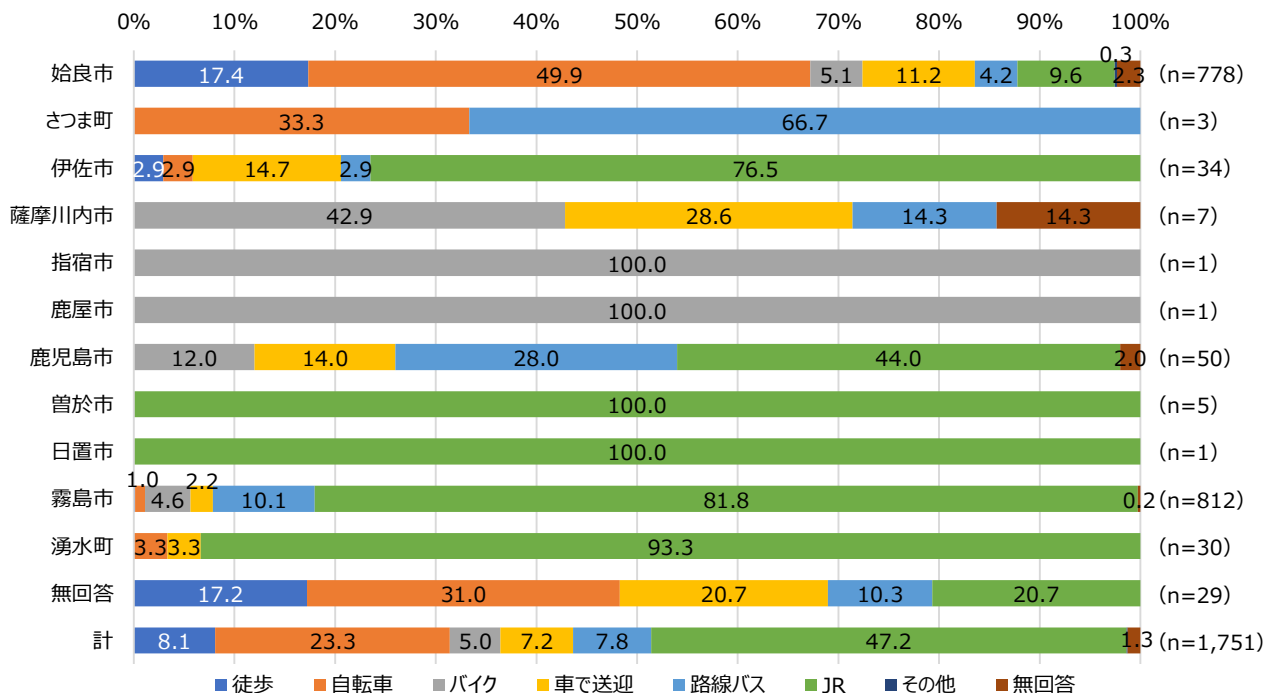


図-74 通学時の代表交通手段 (市町村別)

③通学時の代表交通手段（市内校区別）

- ・市内校区別では、始良、建昌、重富、松原、西始良等で JR が多く、路線バスは加治木、錦江、建昌、重富、竜門等で見られる状況です。
- ・全体では、自転車通学が約 5 割と最も多く、次いで徒歩が約 2 割、車で送迎や JR が各 1 割となっています。

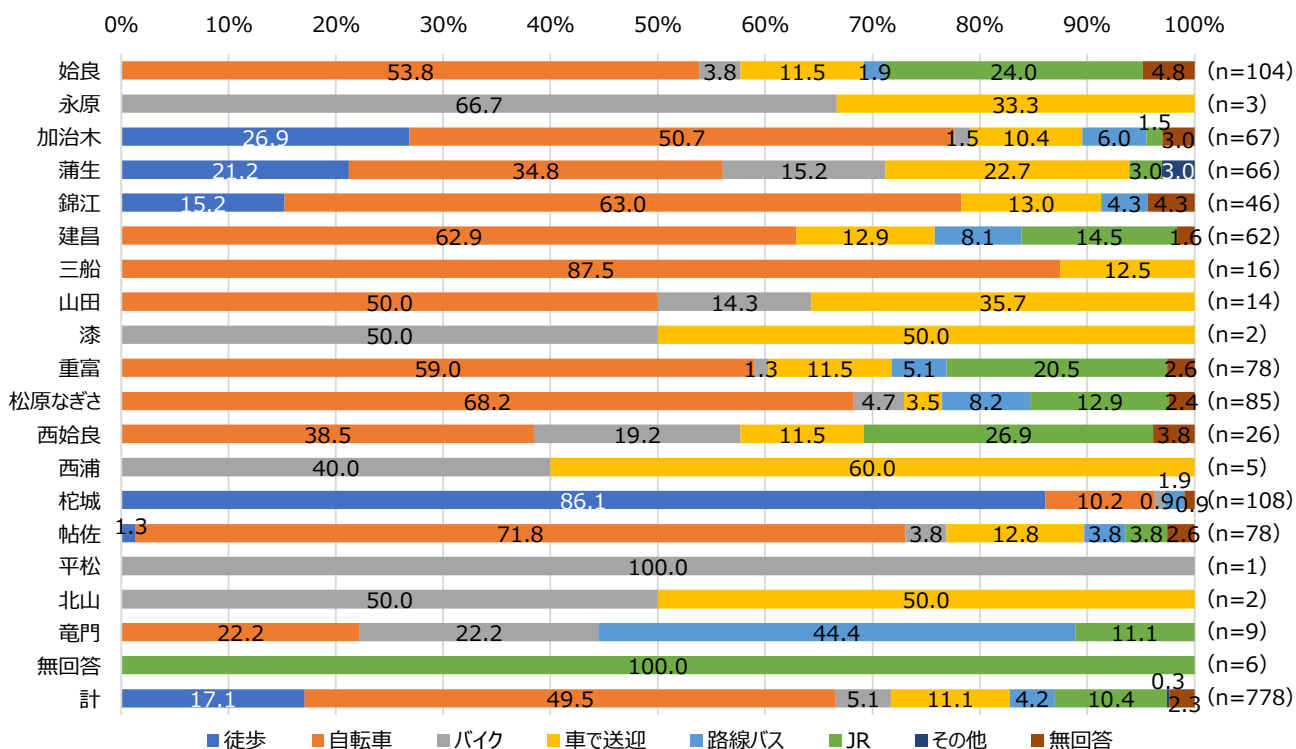


図-75 通学時の代表交通手段（市内校区別）

④地域公共交通利用時のアクセス手段（バス停・駅までの交通手段）

- ・イグレス手段（始良市内のバス停・駅から高校までの交通手段）
- ・バス停もしくは駅までの交通手段は、路線バス利用者では徒歩、自転車、車で送迎でそれぞれ約3割と同程度となっています。
- ・鉄道利用者に関しては、市内と市外で大きな違いは見られませんが、自転車が最も多く、次いで車で送迎となっており、バス停よりも利用圏域が広いことがうかがえます。
- ・一方、バス停や駅から学校までの交通手段は、基本的に徒歩となっています。

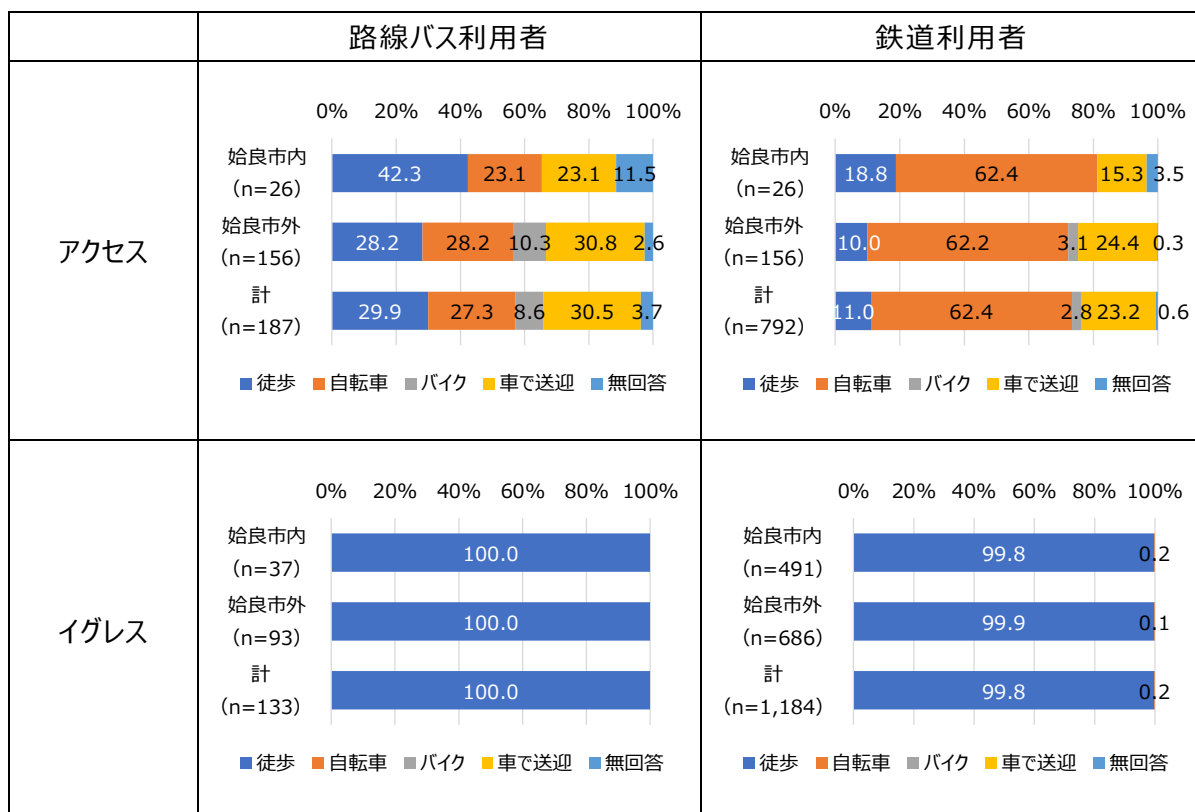


図-76 地域公共交通利用時のアクセス・イグレス手段

※アクセス手段とは：複数交通手段を利用する場合、主に交通手段（例えば鉄道駅）に至るまでの交通を指す。

※イグレス手段とは：アクセス手段とは逆に主要な交通手段利用後に（例えば鉄道駅から）目的地に至るまでの交通を指す。

⑤通学時・帰宅時の移動時間帯

- ・通学時の自宅出発時刻は、始良市内では6時半～7時が多くなっていますが、始良市外では6時半以前が多い状況です。
- ・学校到着時刻は、8時以降が多くなっていますが、7時～7時半にも見られる状況です。
- ・帰宅時間帯に関しては分散している状況ですが、19時以降に帰宅する人も多い状況です。

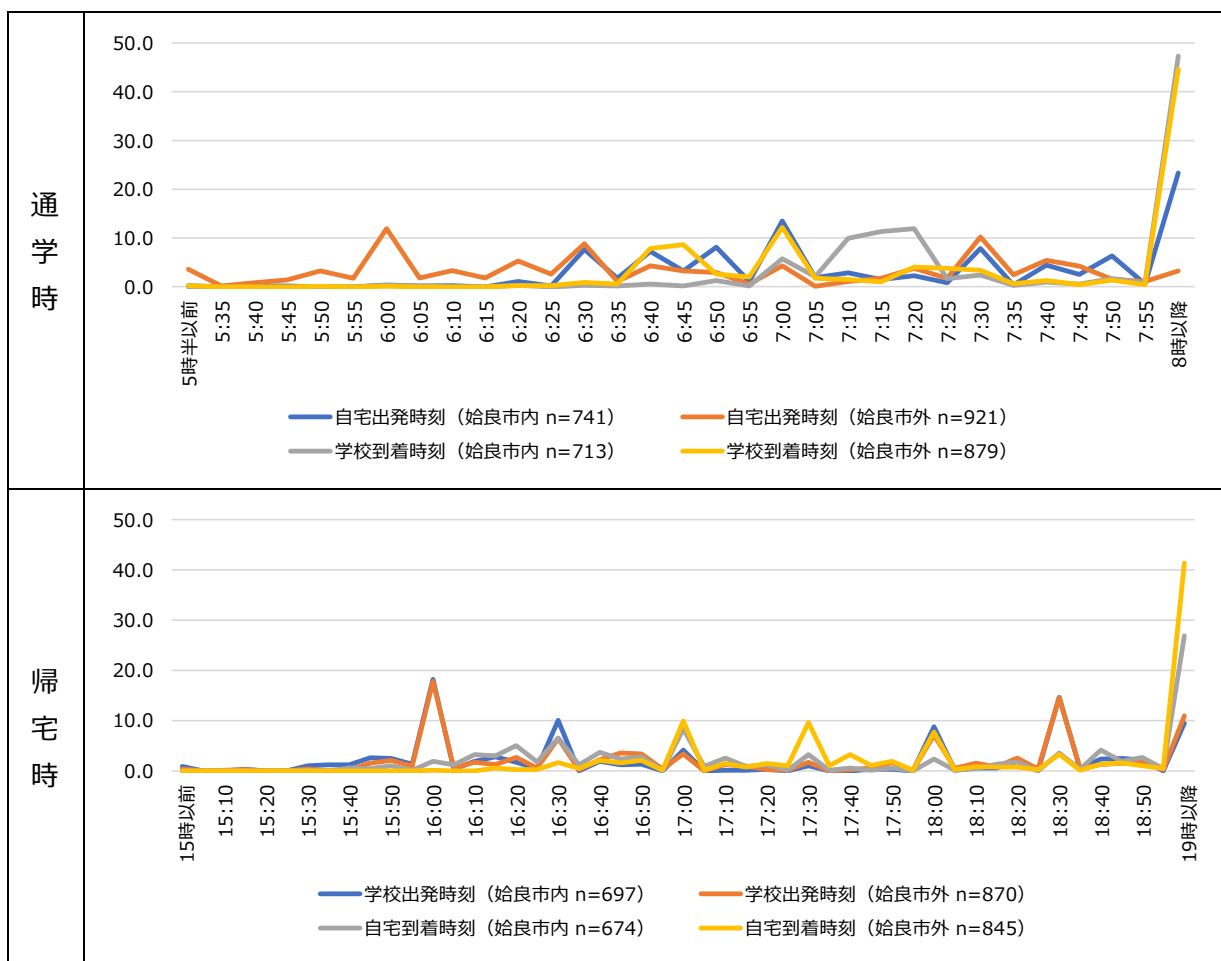


図-77 通学時・帰宅時の移動時間帯

⑥地域公共交通を利用しない理由

- ・地域公共交通を利用しない理由としては、始良市内では「家が近い」が最も多くなっていますが、始良市外では「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「運賃が高い」「家族が送迎してくれる」が多くなっています。

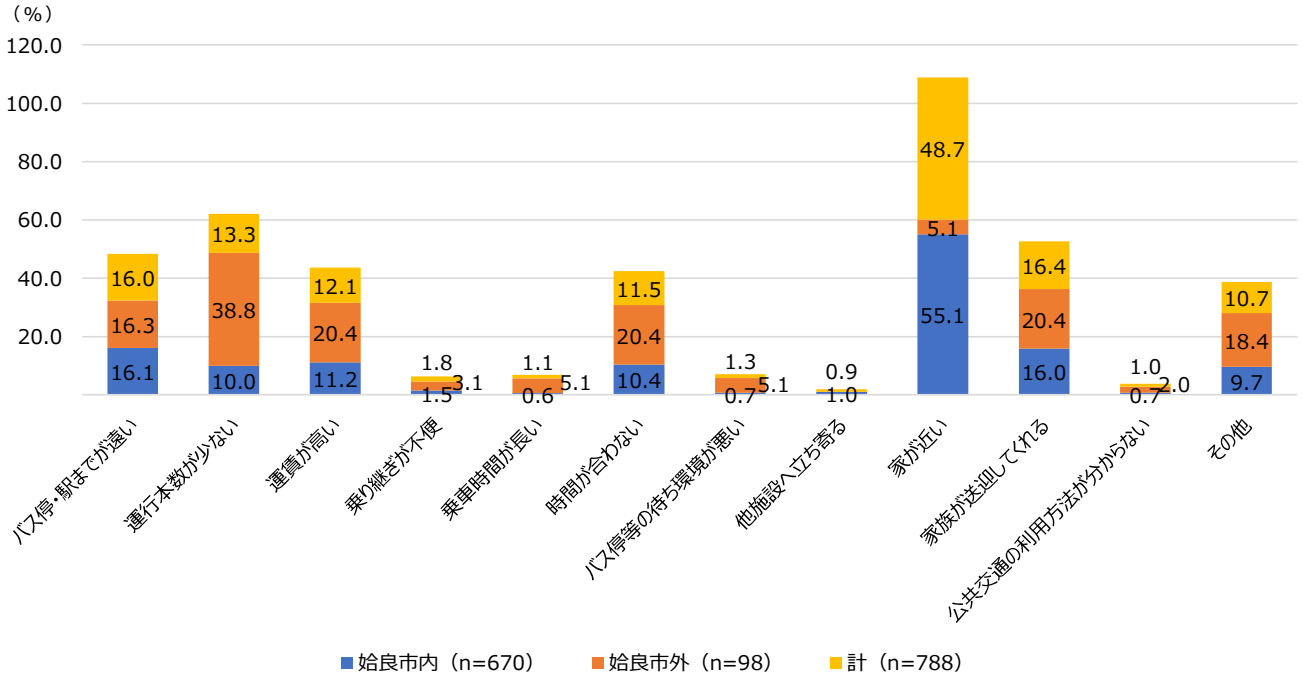


図-78 地域公共交通を利用しない理由 ※複数回答

⑦地域公共交通の今後の利用意向

- ・地域公共交通の今後の利用意向は、「是非利用したい」と回答した人は全体的に約3%と少ない状況ですが、「条件によっては利用したい」と回答した人が約3割程度存在する状況です。
- ・ただし、市内居住者においては特に、「利用したいと思わない」人が多い3割以上と多い状況です。

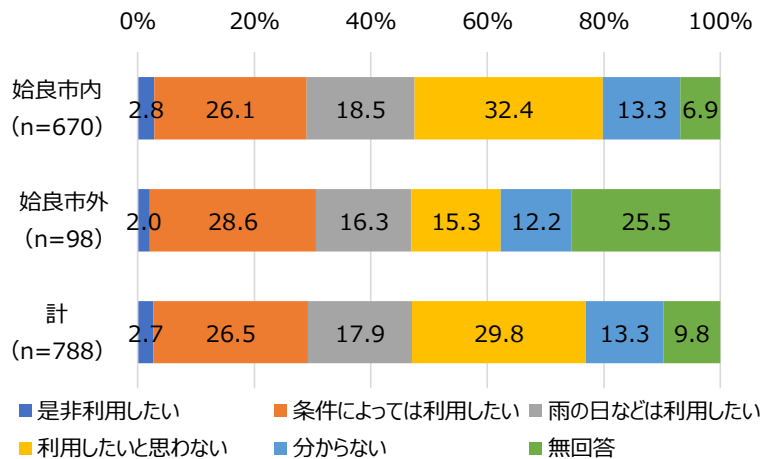


図-79 地域公共交通の今後の利用意向

⑧日常生活における地域公共交通の利用頻度

- ・日常生活に地域公共交通の利用頻度は、通学等で利用する人を除いては、「年に数回」や「1か月に数回」など少ない状況です。
- ・利用しないと回答した人は始良市外の人が多い状況です。

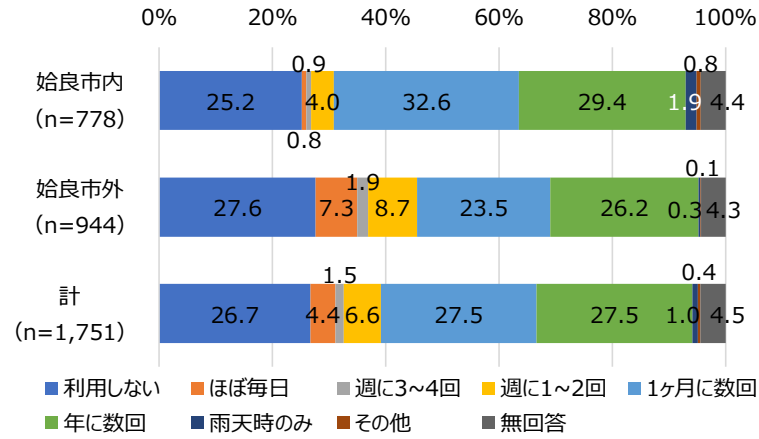


図-80 日常生活における地域公共交通の利用頻度

⑨地域公共交通利用時に重視する事項

- ・地域公共交通利用時に重視する事項としては、「運行本数の充実」が最も多く、次いで「運賃の安さ」となっています。
- ・その他事項に関しては、1～2割程度で大きな違いは見られない状況です。

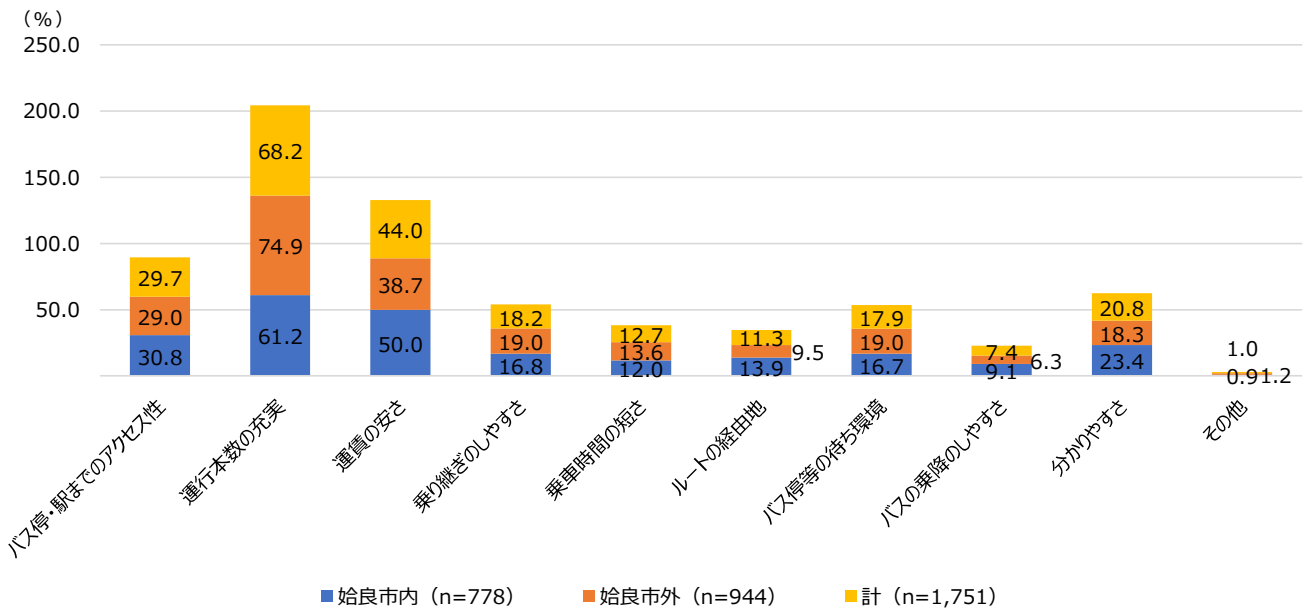


図-81 地域公共交通利用時に重視する事項 ※複数回答

⑩地域公共交通の維持に向けた協力意向

- ・地域公共交通の維持に向けた協力意向としては、「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」「今まで以上に公共交通を利用しようと思う」を合わせて6割程度となっており、潜在需要が存在することが確認できます。
- ・一方で、1割程度は「今後も利用するつもりはない」と回答しています。

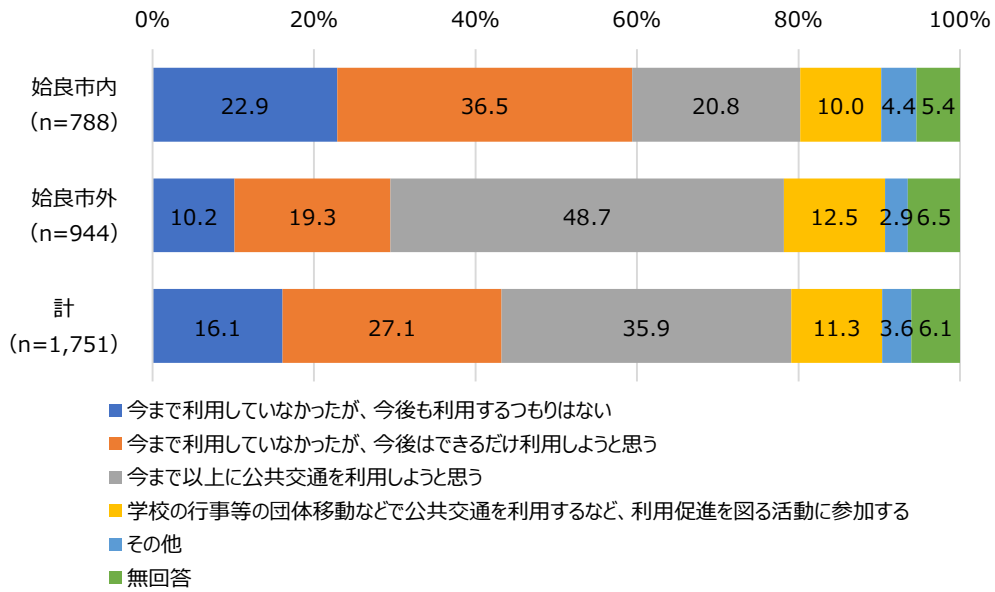


図-82 地域公共交通の維持に向けた協力意向

6.事業者ヒアリング調査

(1) 調査概要

本市での公共交通利用者の実態や公共交通事業者が抱える問題等を把握するため、ヒアリングを行いました。

調査対象	①鉄道事業者	JR九州(株)鹿児島支社
	②バス事業者	南国交通(株) 鹿児島交通(株) 有限会社あいら交通
	③タクシー事業者	有限会社安田タクシー 第一交通株式会社 始良営業所 有限会社あいら交通
調査手法	担当者の方への聞き取り調査	
調査期間	令和3年7月17日～7月31日	
主な調査項目	○利用実態 ○利用者からの要望 ○今後の事業展開 等	

(2) 調査結果

①鉄道事業者

項目	意見
鉄道の利用実態	1) 利用者層 : 通勤通学での利用者 2) 利用時間帯 : 7時～8時30分 / 15時30分～20時 3) 利用実態 : 鹿児島・鹿児島中央方面 / 隼人・国分方面 4) 利用実績(2020年度) ※1日あたり(乗車人数) : 重富駅(404人)、始良駅(881人)、帖佐駅(1,375人)、 錦江駅(409人)、加治木駅(1,630人) 5) 輸送実績 ※加治木駅停車列車 : 鹿児島・鹿児島中央方面 39本(うち特急 9本) 隼人・国分方面 40本(うち特急 9本)
鉄道が抱える課題や課題解決策	1) 利用促進面 ・新幹線と在来線との乗り継ぎの利便性向上 ・ICカード(SUGOCA)の推進 2) 需要創発面 ・特になし
事業継続にあたっての将来展望	・バリアフリー駅の整備、拡充
交通事業者からの提案	特になし

②バス事業者

項目	南国交通(株)	鹿児島交通(株)	有限会社あいら交通
路線バスの利用実態	<p>1) 利用者層 ：一部の通学者と大半が高齢者の買い物と病院への通院</p> <p>2) 利用時間帯 ：通学者は早い時間帯、高齢者は午前中～昼過ぎ</p> <p>3) 利用実態 ：始良市ではイオンと帖佐駅が中心 木場線、漆線は利用者低迷</p>	<p>1) 利用者層 ：高齢者、通勤利用客 高校生以下の学生利用は少ない</p> <p>2) 利用時間帯 ：高齢者は 7:00～12:00 中心 通勤客は朝夕の通勤時間帯</p> <p>3) 利用実態 ：霧島～加治木・帖佐～鹿児島 ⇒ 加治木本町～帖佐、帖佐～重富～鹿児島市内 始良 NT～重富～鹿児島 ⇒ 始良 NT～重富駅前、※一部、鹿児島市内まで</p> <p>4) 利用頻度 ：高齢者は病院通院日限定 通勤客は月～金曜日</p> <p>5) 輸送実績 ：一般利用者の減少より、輸送実績は減少傾向</p>	<p>- (路線バスの運行なし)</p>
路線バスが抱える課題や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体でバス利用者は低迷 ・始良～鹿児島間の移動はJRが大半 ・乗務員不足による路線維持 ・定時性の確保よりサービス低下 ⇒ バスロケーション設備の導入により利用者へのバス位置情報のお知らせができないか検討中 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化と運転手不足 ⇒ 路線維持が困難 ・利用者減 ⇒ 運行見直しが必要 ・交通結節点での待合施設環境整備 ・各交通モードの乗り換え地点、乗継方法の明確化、市民への周知 	<p>- (路線バスの運行なし)</p>

項目	南国交通(株)	鹿児島交通(株)	有限会社あいら交通
コミュニティバスの利用実態	<p>※路線バス同様</p> <p>1) 蒲生地区巡回バス ⇒ 常連客の利用が多い(高齢者の病院・買い物等の移動)</p> <p>2) 始良市3庁舎間巡回バス ⇒ イオン前・帖佐駅を中心とした高齢者の利用</p>	<p>※加治木地区循環バス</p> <p>1) 利用者層 : 高齢者が中心(たまに未就学児)</p> <p>2) 利用時間帯 : 西回り第1便が最も多い 東回り第3便が最も少ない</p> <p>3) 利用実態 : 病院、商業施設最寄りの停留所</p> <p>4) 利用頻度 : 週1~2日程度が多い</p> <p>5) 輸送実績 : 昨年10月以降比較的安定 加治木、帖佐、松原地区を中心に運行する路線としては、他自治体と比較して輸送実績は少ない</p>	<p>1) 利用者層 : 高齢者が8割</p> <p>2) 利用時間帯 : 午前中~昼過ぎにかけて7割</p> <p>3) 利用実態 : 自宅~病院~買い物等~自宅が主</p> <p>4) 利用頻度 :</p> <p>5) 輸送実績 : 辺川方面の利用者は6~7名程度</p>
コミュニティバスが抱える課題や課題解決策	<p>・山間部の路線において利用者が少ない便が多い ⇒ 地域住民の移動手段確保の観点から、コミュニティバスやデマンドタクシー等の導入は必要</p>	<p>・比較的住宅や交通量の多い地区を運行しており、他自治体と比較して利用者数が少ない</p> <p>・利用者増が必要 ⇒ 65歳以上高齢者、運転免許証自主返納者、未就学児・小中学生 ⇒ 各交通モードの乗り換え地点、乗継方法の明確化、市民への周知</p>	<p>1) 利用促進 : 1日3便では不便さを感じる場面も多い ⇒ 乗合タクシーに関しては現状の通常タクシーの営業形態の実態からして祝日等の運休日は不要</p> <p>2) 需要創発 : 北山・木津志方面ならびに蒲生方面の住民を主とする往復輸送であることから始良市街地住民がコミュニティバスを利用して蒲生や北山へ行きたくようになるような施策等が必要 ⇒ くすくす館やスターランド AIRA にコミュニティバスで行けばインセンティブなど</p>

項目	南国交通(株)	鹿児島交通(株)	有限会社あいら交通
事業継続にあつての将来展望	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者低迷による収益性悪化、民間事業者の路線維持が限界 ⇒ 今後は、自治体より補助が頂けない路線系統は撤退も視野が必要 ⇒ 必要な路線系統については、自治体主導のコミュニティバス化を希望 	<ul style="list-style-type: none"> • 運転手不足や高齢化は今後も継続 ⇒ 路線バス事業は地域間交通、コミュニティバスやタクシーは地域内交通、コミュニティバスも地域特性等を踏まえデマンドタクシーへの転換が必要 	<ul style="list-style-type: none"> • コミュニティバス・タクシーは地域の交通弱者に対する重要な福祉サービスである • 現状、事業を請け負う事業者においては乗務員の高齢化やなり手不足に直面しており、さらには働き方改革や最低賃金および原料価格の上昇などで運行コストも上昇傾向 ⇒ 効率的な運行形態を模索し、生産性の向上が必要 ⇒ バス運行から乗合タクシーへの運行形態の移行については既存のタクシー事業の利用者数に影響を与えることから、慎重に判断する必要あり
交通事業者からの提案	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス運行は、幹線主体にコンパクト化させて、幹線以外は自治体主導によるコミュニティバスへシフト • 山間部地域については、自家用有償輸送へ転換 • 将来を見据えて自動運転車両等を導入の検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者増加への取り組み ⇒ 運賃割引制度導入、乗り換え・乗り継ぎ方法のPR・周知 ⇒ 利用者の声や要望を踏まえた運行経路変更、停留所新設・廃止 • 地域間幹線系統における将来的な運行見直し（減便、系統統合、廃止） • 路線に対する新たな補助金制度の導入 	<ul style="list-style-type: none"> • コミュニティ運行事業に関わる地元の若い現役世代の担い手育成に繋がるような施策

③タクシー事業者

項目	有限会社安田タクシー	第一交通株式会社	有限会社あいら交通
通常タクシーの 利用実態	1) 利用者層 ：20～80代 2) 利用時間帯 ：24時間 3) 利用実態 ：病院、駅、飲食店 4) 利用頻度 ： 5) 輸送実績 ：新型コロナの影響で 売上げ減少	1) 利用者層 ：50歳以上 70% 50歳以下 30% 2) 利用時間帯 ：24時間 7:30～18:00 3) 利用実態 ：自宅から病院・買い物・JR駅 4) 利用頻度 ：固定客は2日に1度 から1週間に1度 程度、 契約者は20日/月 5) 輸送実績 ：2020年度は85% 減少	1) 利用者層 ：高齢者が8割 2) 利用時間帯 ：午前中が6割 3) 利用実態 ：自宅～病院～買い物 等～自宅が主 4) 利用頻度 ： 5) 輸送実績 ：新型コロナの影響で 売上げ減少
コミュニティバス (デマンドタクシ-) の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者層は、どの校区、 地区もほとんどの方が 60歳以上 ・利用時間帯は、乗合タ クシーの時間内で利用 されている ・利用実態、自宅から病 院、買い物がほとんど ・利用頻度、永原校区、 竜門校区の方々は良く 利用されていますが、 新留地区、大山地区、 中野地区の方々は決ま った数名の方たちが利 用していて、久末地区 の利用はほとんどない 状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者層は高齢者が8 割 ・利用時間帯は午前中～ 昼過ぎにかけて7割 ・自宅～病院～買い物等 ～自宅が主 ・辺川方面の利用者は6 ～7名程度
コミュニティバス (デマンドタクシ-) が抱える課題 や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	1) 利用促進 ：再度各自治会で利便性 が大きいことを周知	1) 利用促進 ：1日3便では不便さを感じ る場面も多い ⇒ 乗合タクシーに關して は現状の通常タク シーの営業形態の実 態からして祝日等の 連休日は不要

項目	有限会社安田タクシー	第一交通株式会社	有限会社あいら交通
コミュニティバス（デマンドタクシー）が抱える課題や課題解決策		2) 需要創発 ：利用者から集会の際「乗合タクシーは利便性が良いもの」と発言させる機会を作ったり若しくは今行っているアンケートの内容を、お年寄りに分かりやすく説明し、乗りたくなるように 気持ちを煽ったりする	2) 需要創発 ：北山・木津志方面ならびに蒲生方面の住民を主とする往復輸送であることから始良市街地住民がコミュニティバスを利用して蒲生や北山へ行きたくなるような施策等が必要 ⇒ くすくす館やスターランド AIRA にコミュニティバスで行けばインセンティブなど
事業継続にあたっての将来展望	・利用者の足となり頑張っていきたい	・将来的にはドア to ドアでの乗合タクシー ⇒ 乗務員にも分かるように、利用者には乗合タクシー登録者パスポートを発行し、街中の決められたルート上であれば、バス停以外何処からでも乗降出来るように運行すれば、バス停間にある病院まで杖を突いて歩かせなくてもよい	・コミュニティバス・タクシーは地域の交通弱者に対する重要な福祉サービスである ・現状、事業を請け負う事業者においては乗務員の高齢化やなり手不足に直面しており、さらには働き方改革や最低賃金および原料価格の上昇などで運行コストも上昇傾向 ⇒ 効率的な運行形態を模索し、生産性の向上が必要 ⇒ バス運行から乗合タクシーへの運行形態の移行については既存のタクシー事業の利用者数に影響を与えることから、慎重に判断する必要あり
交通事業者からの提案	・特になし	・自然災害時に避難をする人のためにはタクシー利用も必要	・コミュニティ運行事業に関わる地元の若い現役世代の担い手育成に繋がるような施策