

始良市地域公共交通計画  
〔案〕

令和 ○ 年 ○ 月

始良市



# 目次

<b>I はじめに</b>	
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
<b>II 現状分析</b>	
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
<b>III 上位関連計画</b>	
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
<b>IV 地域公共交通体系</b>	
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
<b>V 地域公共交通に関する利用者ニーズ</b>	
1. 市民アンケート	47
2. 施設利用者アンケート	67
3. 乗り込み調査	78
4. 乗合タクシー利用者調査	104
5. 高校生アンケート	114
6. 事業者ヒアリング調査	122
<b>VI 地域公共交通計画</b>	
1. 地域公共交通の現状	128
2. 地域公共交通の課題	137
3. 地域公共交通の基本的な方針	150
4. 地域公共交通体系の将来像	151
5. 計画の区域	153
6. 計画の期間	153
7. 計画の目標	154
8. 目標達成に向けた施策・事業	161
9. 目標達成に向けたマネジメント	167



# 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 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。

また、公共交通環境におきましては、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の多くは、平成 22 年 3 月における本市の合併前から提供されており、旧町市街地と中山間地を結ぶ「生活の足」として日常生活に必要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、本市が目指す将来像とともに、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。）を策定することとしました。

## 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、高齢者の生きがいが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。

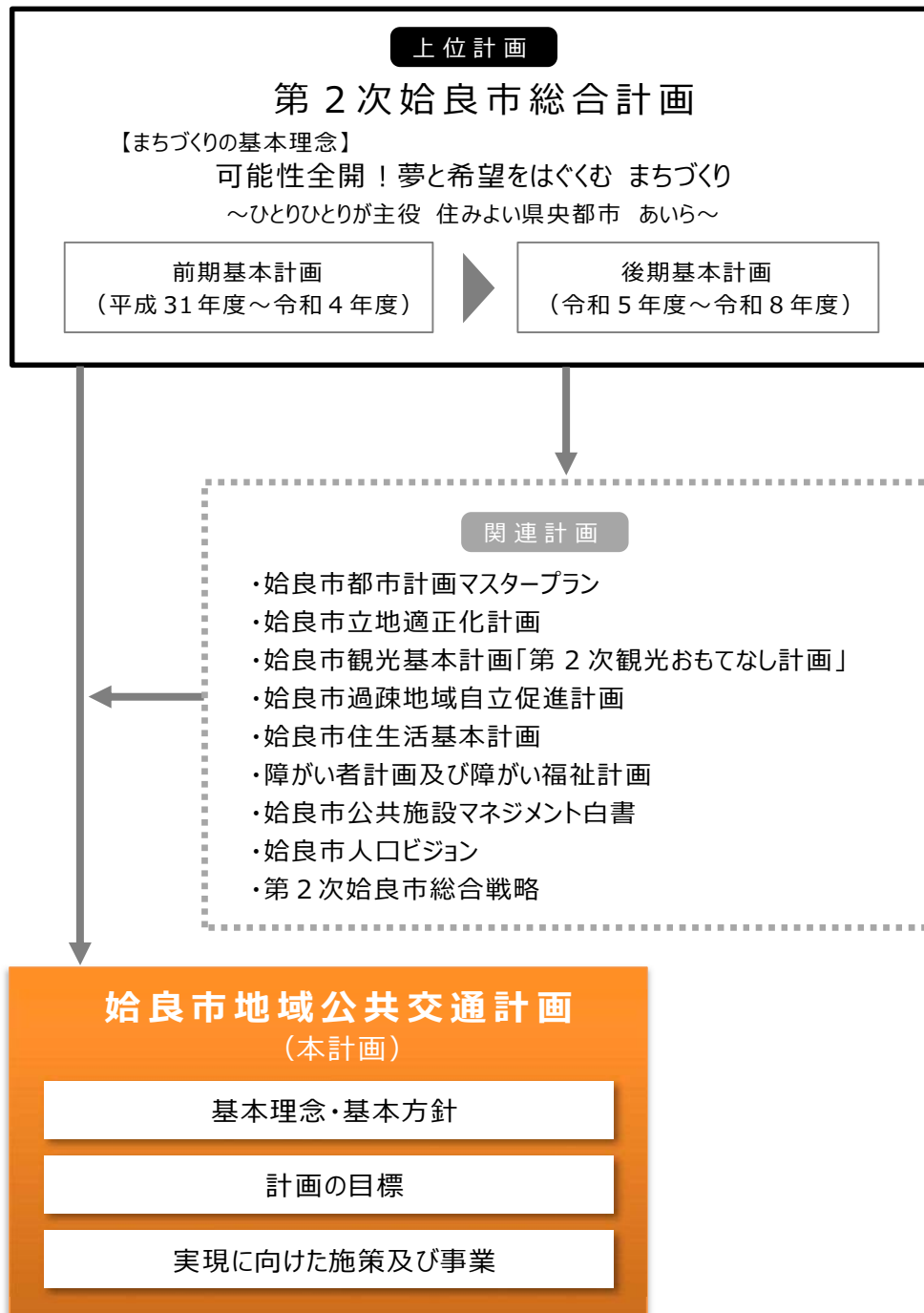


図 I-1 始良市地域公共交通計画の位置づけ

## 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。

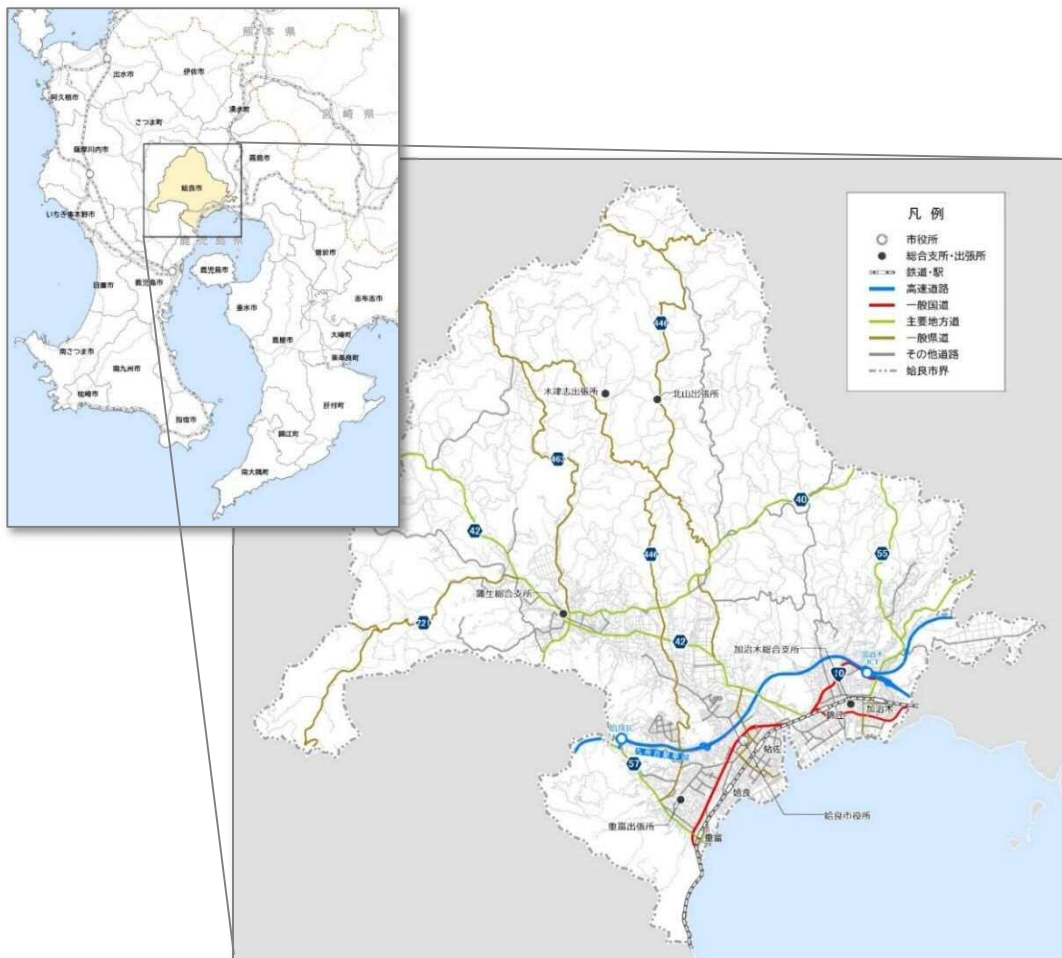


図 II - 1 概況図

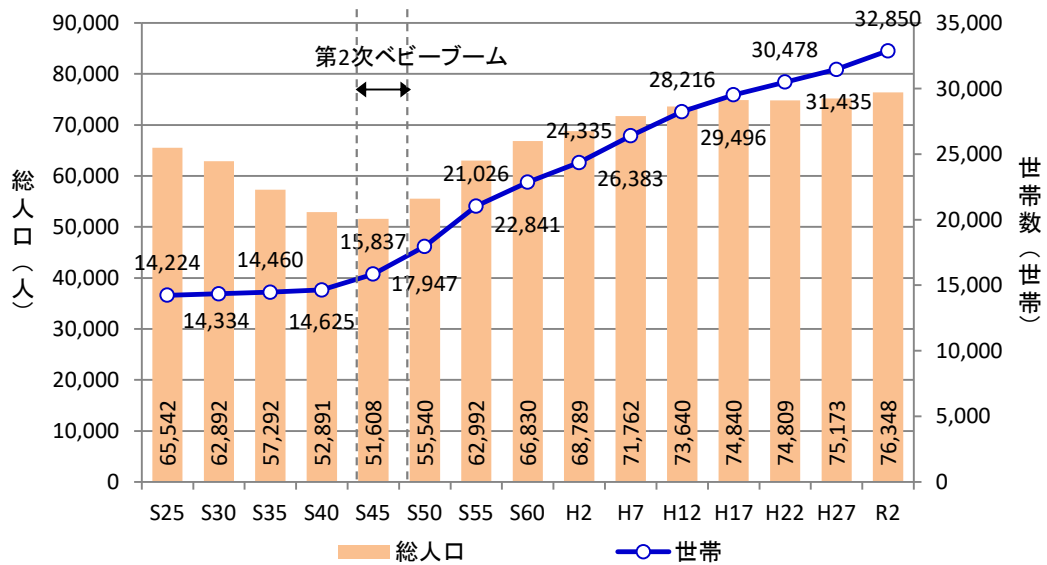
## 2.人口

### (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<sup>注 1</sup>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 (599,814 人)、霧島市 (125,857 人)、鹿屋市 (103,608 人)、薩摩川内市 (96,076 人) に次ぐ 5 番目で、前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<sup>注 2</sup>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<sup>注3</sup>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<sup>注4</sup>、平成12年では超高齢社会<sup>注4</sup>の割合を超えています。
- ・一方で、年少人口、生産年齢人口<sup>注3</sup>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<sup>注3</sup>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。

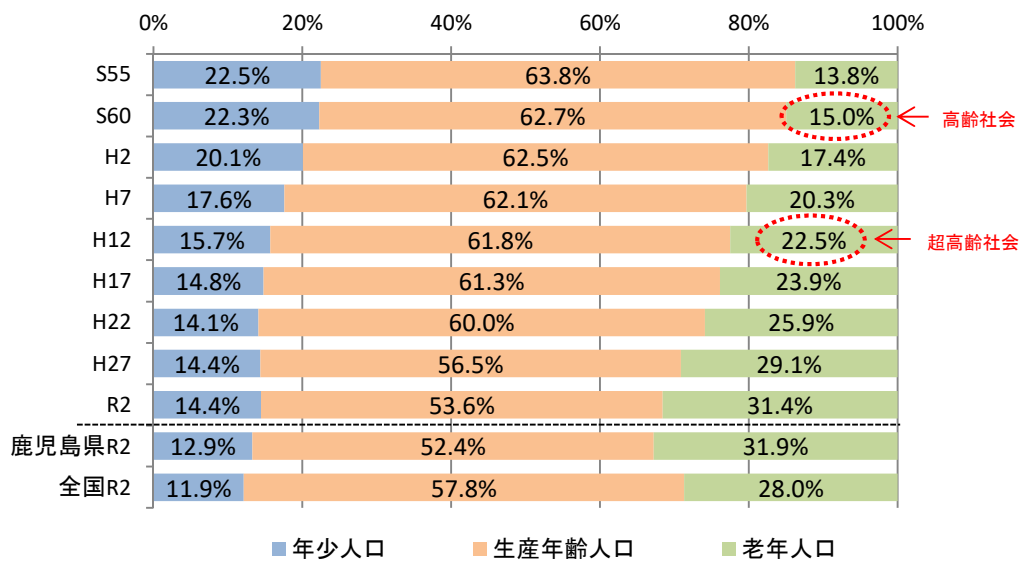


図 II - 3 年齢3区分別人口構成の推移

資料：国勢調査

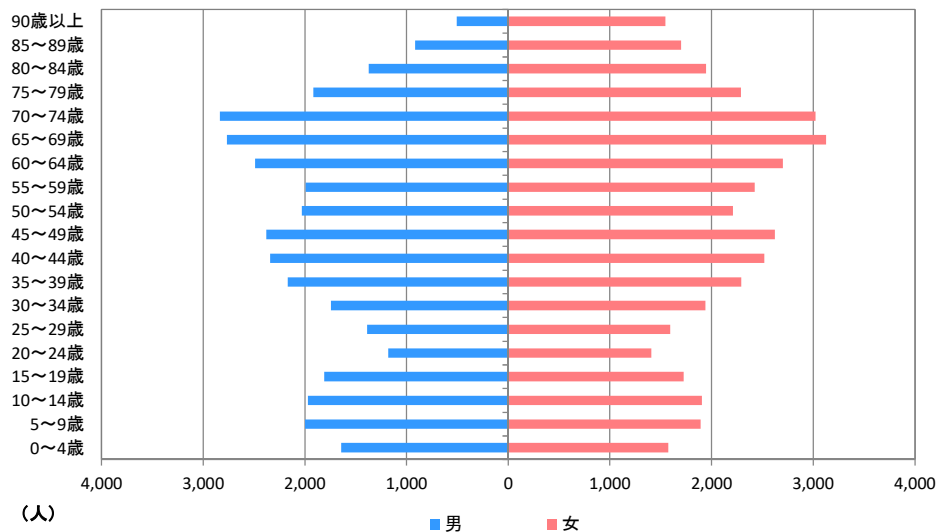


図 II - 4 令和2年人口ピラミッド

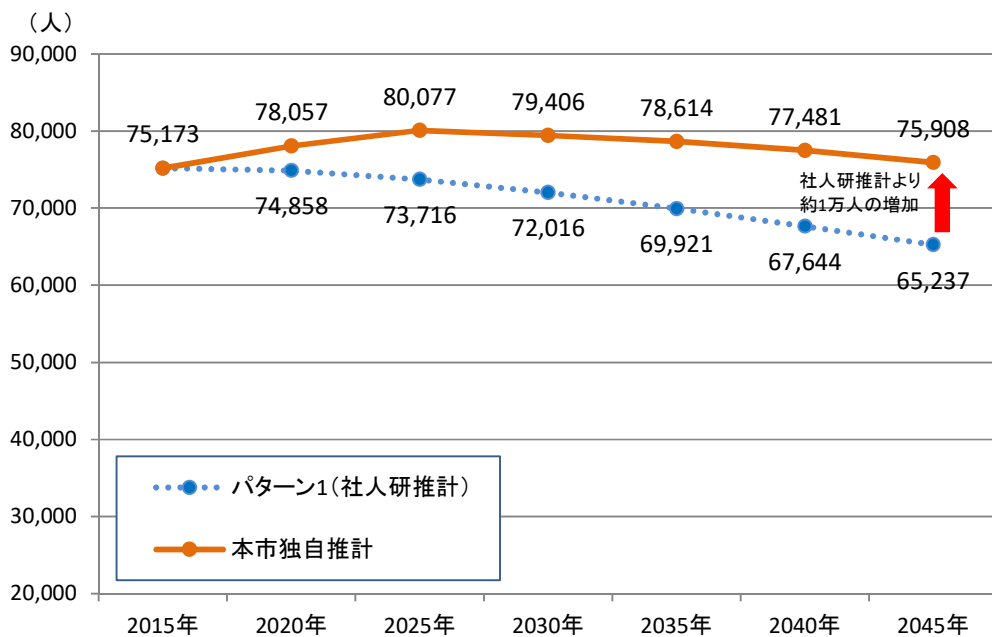
資料：国勢調査

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



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
		始良市	全国	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<sup>注6</sup>を基に、1km<sup>2</sup>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延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延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、上記の幹線道路やそれら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。

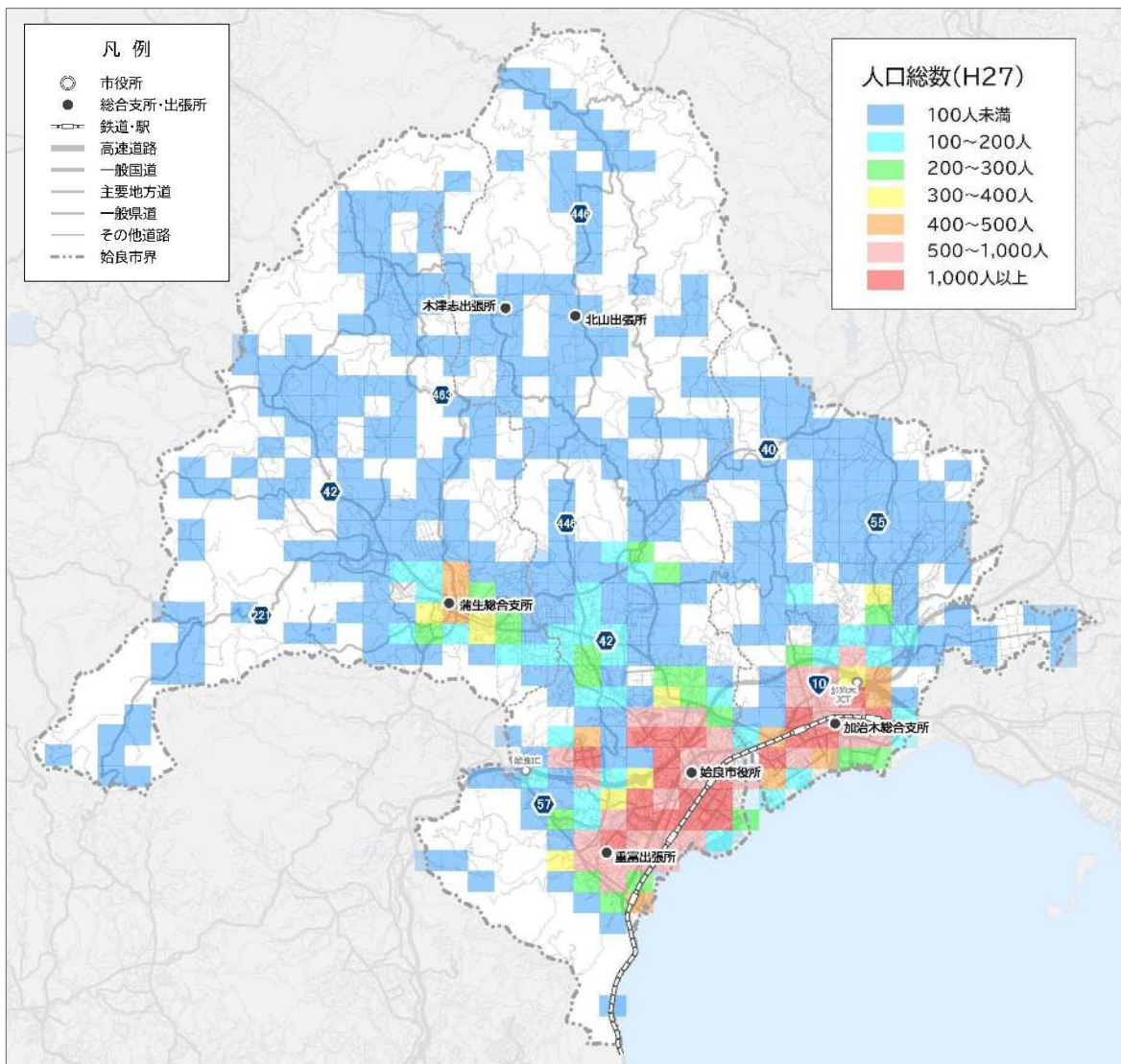


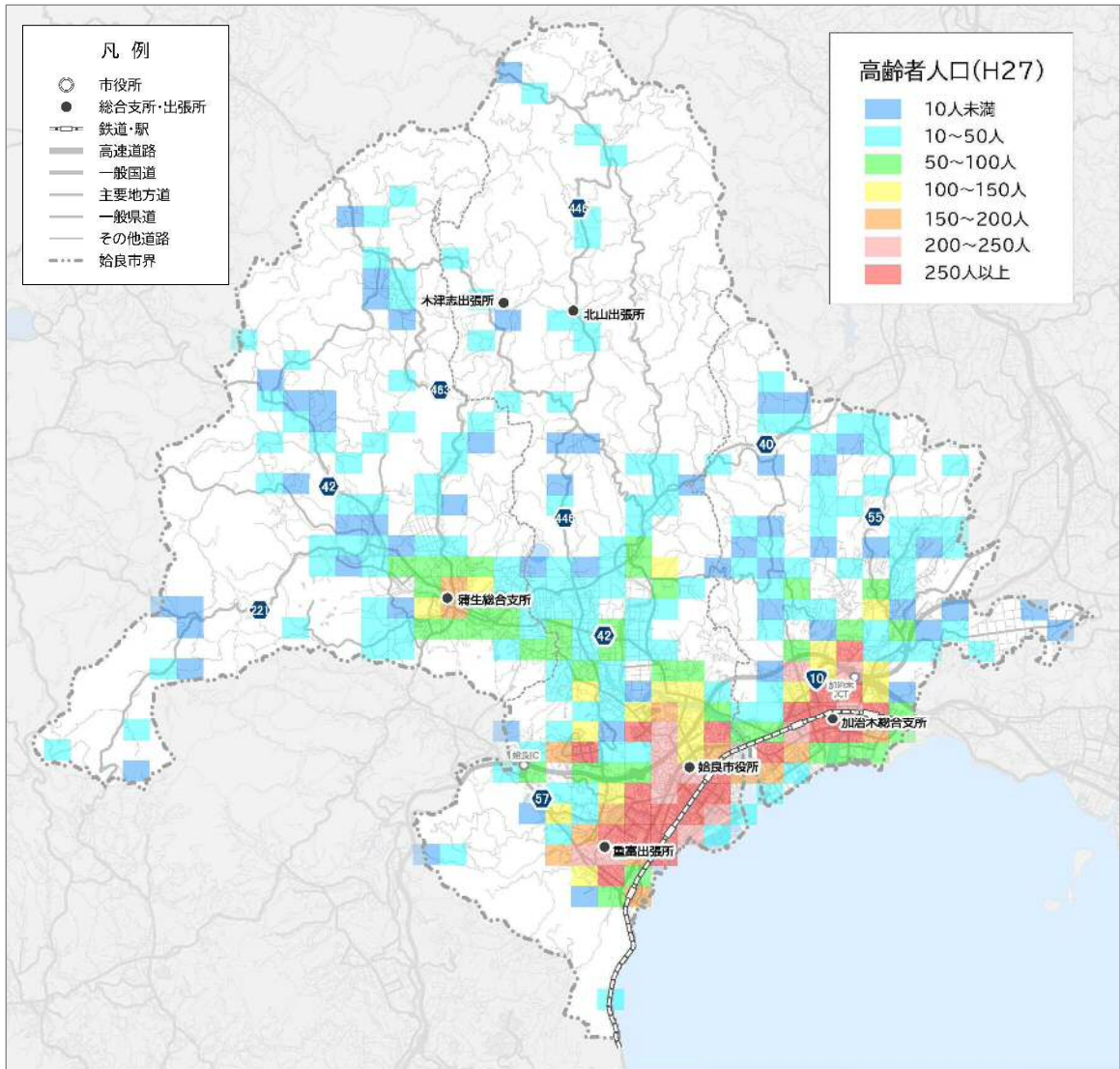
図 II - 6 人口分布 (H27)

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。

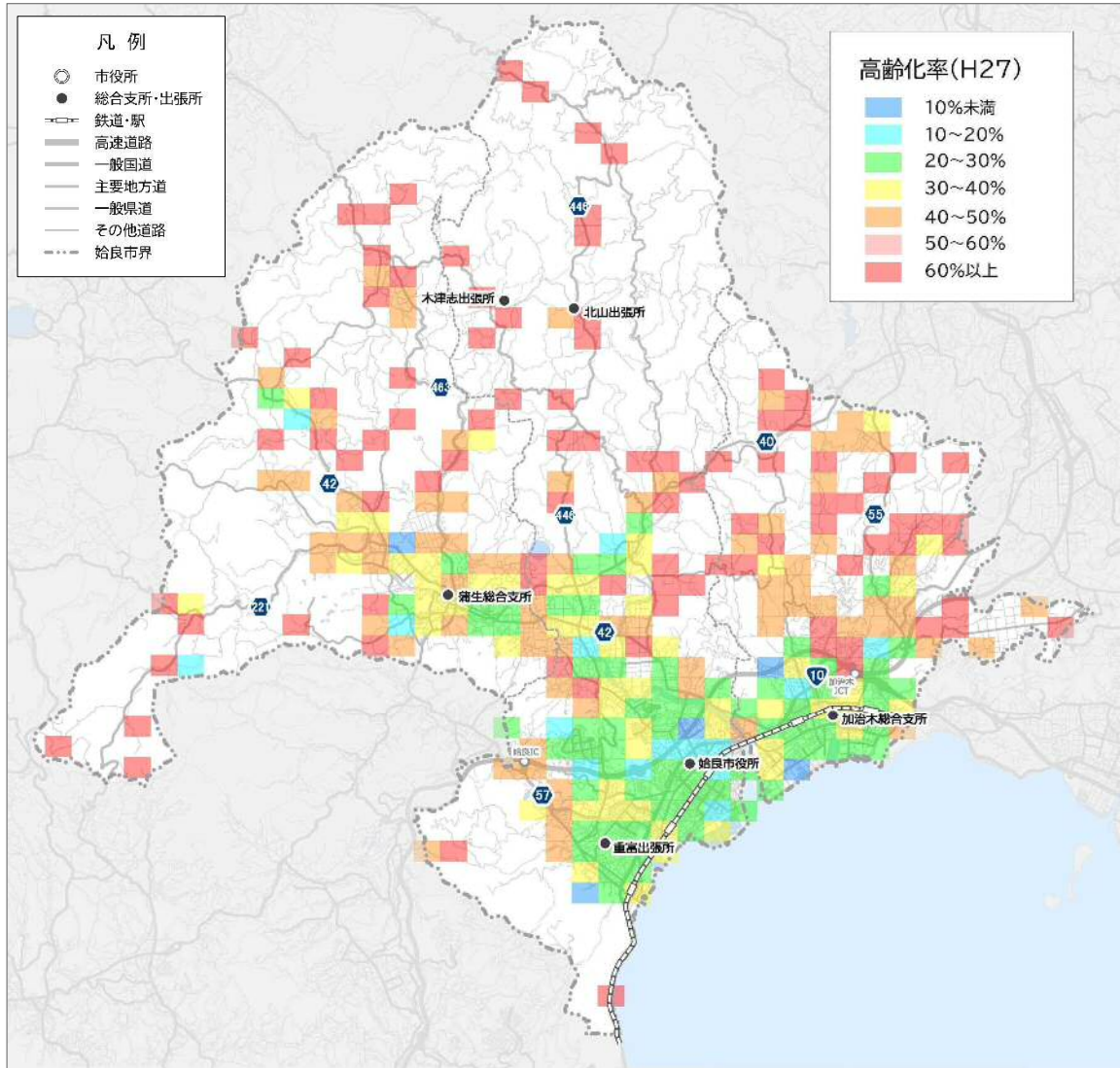
## ②高齢者の人口分布

- ・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みられます。
- ・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、高齢化率が高くなっています。



資料：国土数値情報

図 II - 7 高齢者人口分布 (H27)



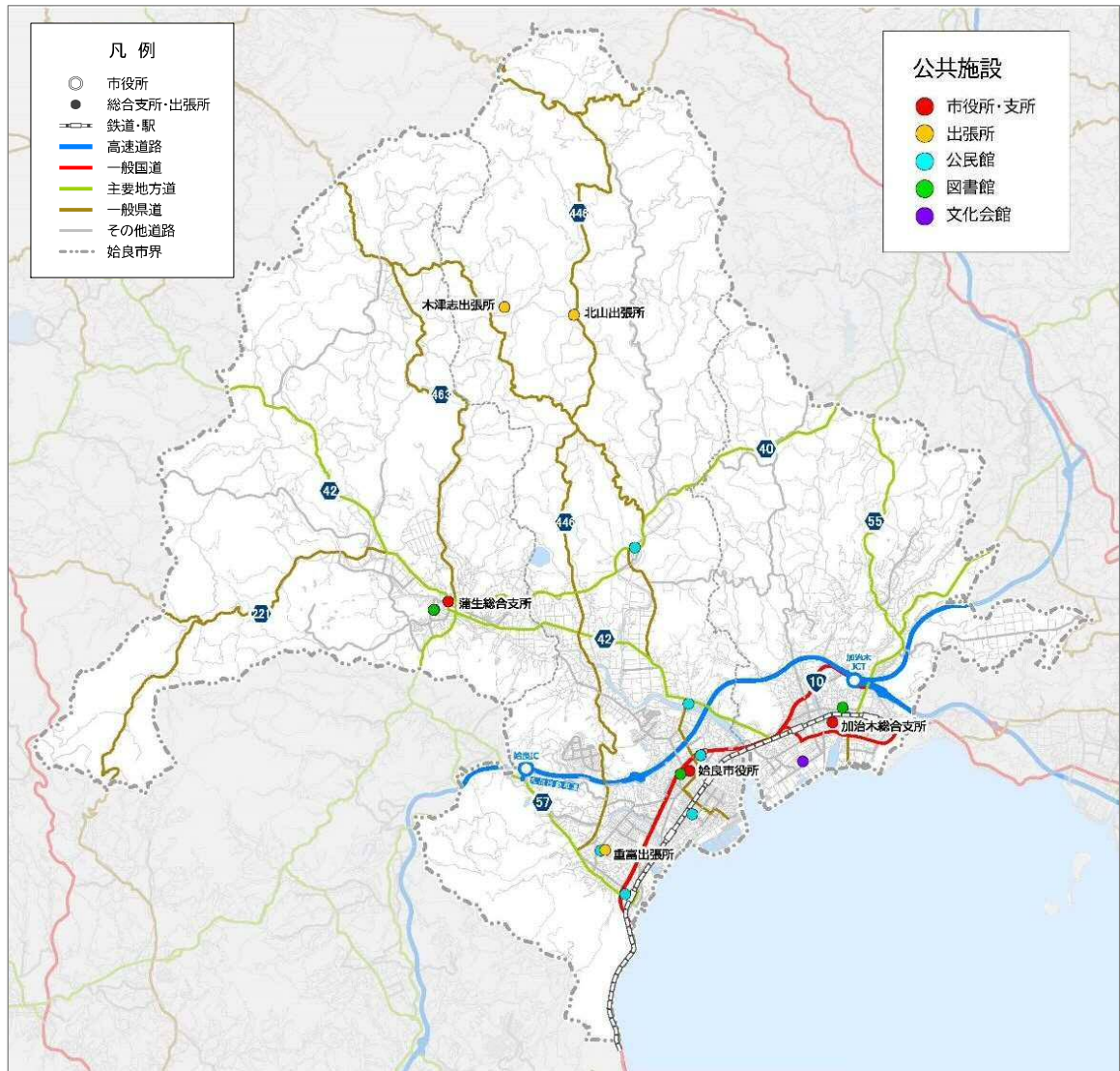
資料：国土数値情報

図Ⅱ-8 高齢化率の分布（H27）

### 3. 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 - 9 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<sup>注7</sup>、二次救急医療は病院群輪番制<sup>注8</sup>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<sup>注9</sup>となっています。

現在、本市には、医療施設が75施設（病院11施設、診療所64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25施設、始良地区46施設、蒲生地区4施設となっていますが、うち病院については、加治木地区7施設、始良地区4施設となっています。

また、本市の歯科医療施設は33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8施設、始良地区23施設、蒲生地区2施設となっています。

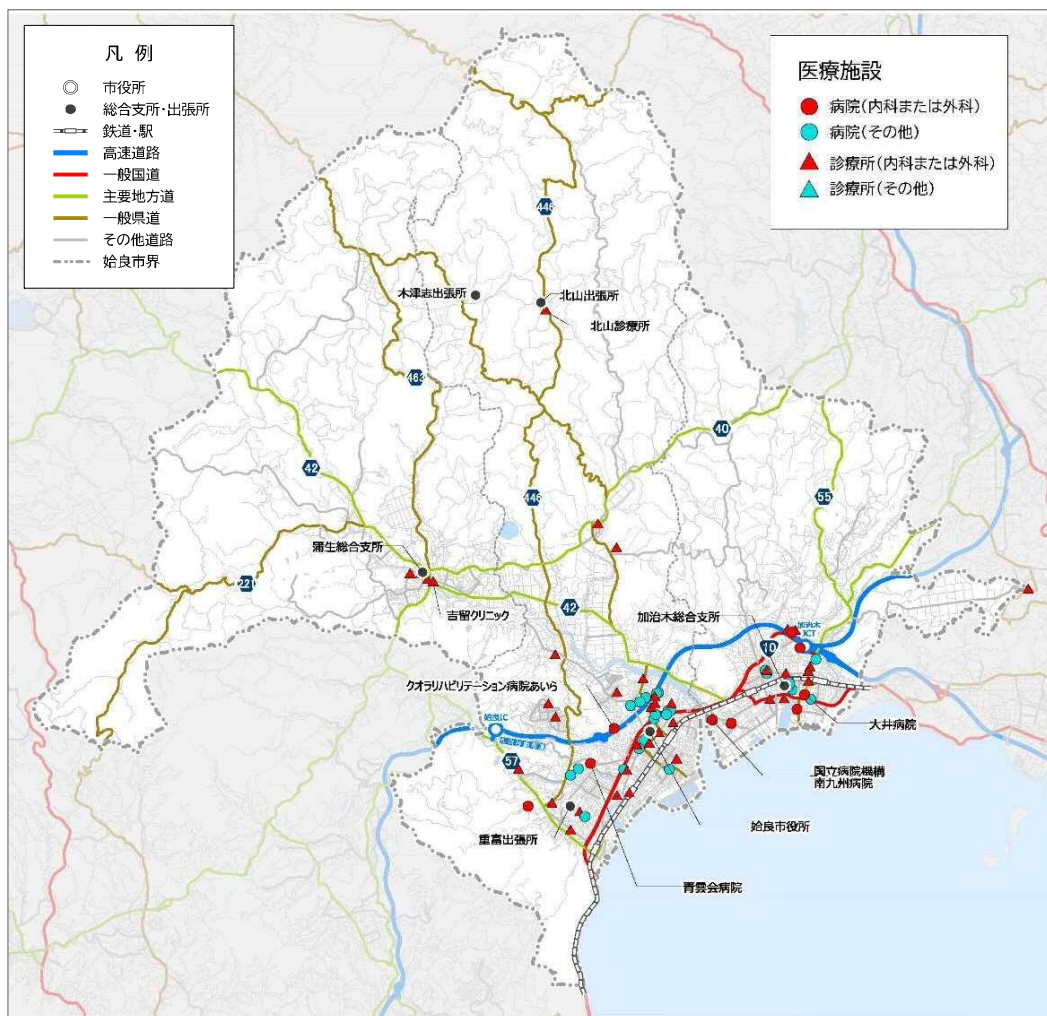


図 II -10 医療施設の分布

資料：国土数値情報

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。

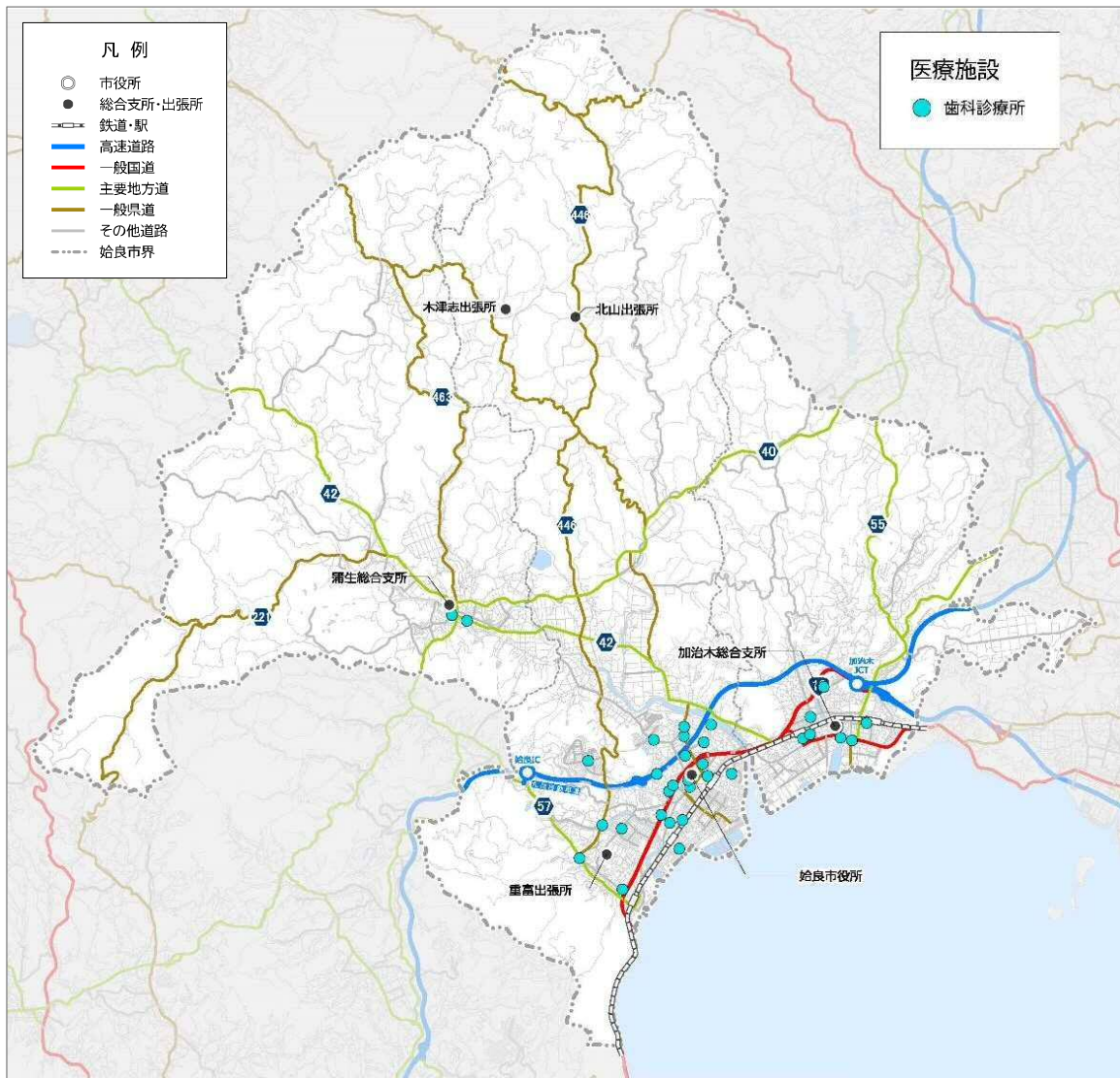


図 II -11 歯科診療所の分布

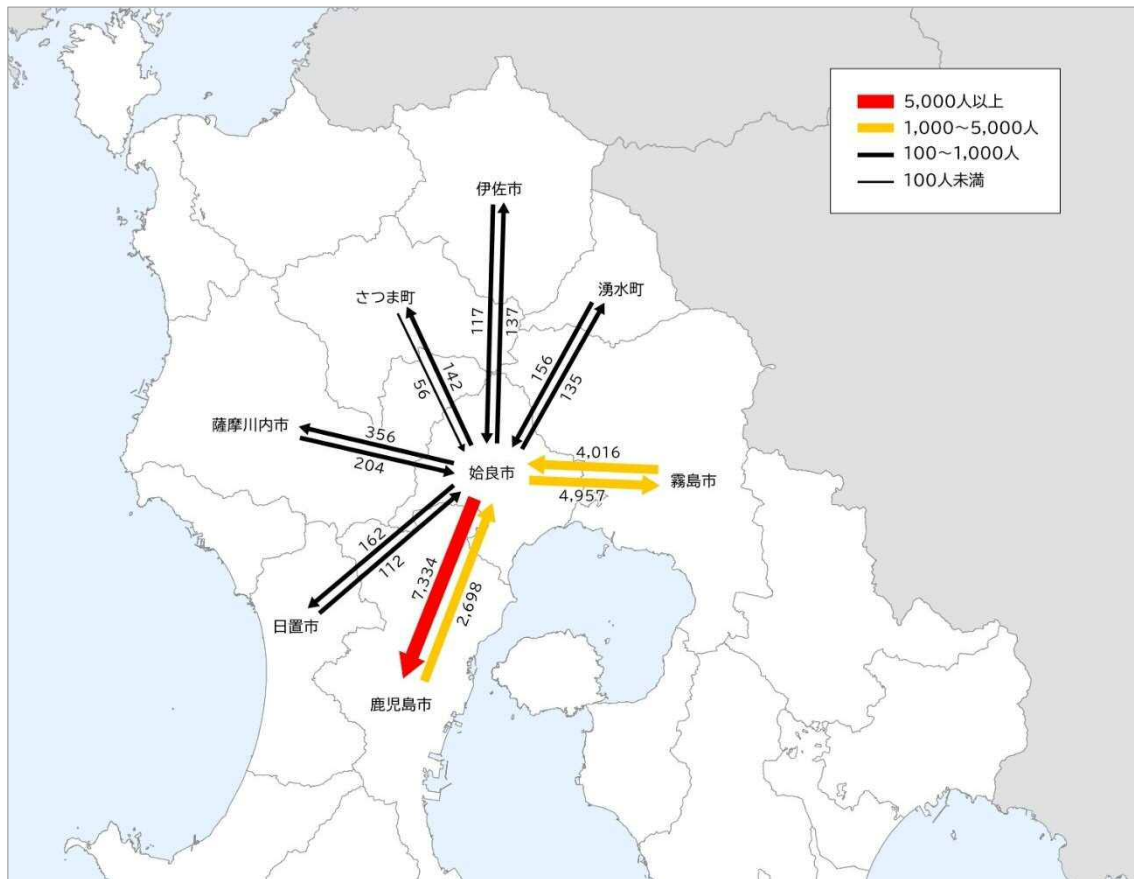




## 6. 通勤・通学者数

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。

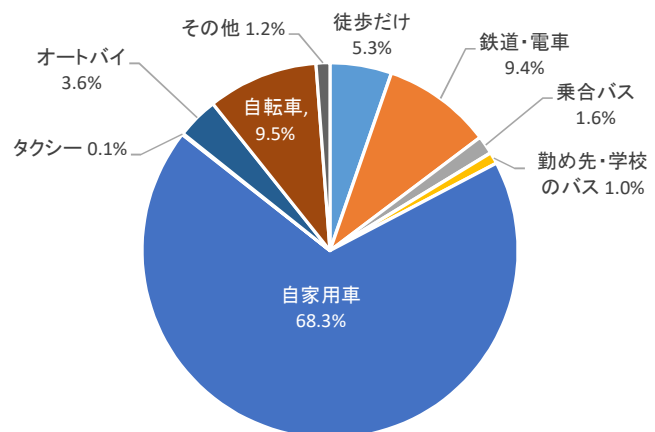


資料：平成 27 年国勢調査

図 II -13 通勤・通学者数の状況

本市に常住する 15 歳以上の通勤・通学者の利用交通手段は、自家用車の示す割合が最も多く、自家用車に依存した交通形態になっているといえます。

乗合バス等の利用率は 2.6%にとどまっています。



資料：平成 22 年国勢調査

図 II -14 15 歳以上の就業者・通学者の利用交通手段の構成

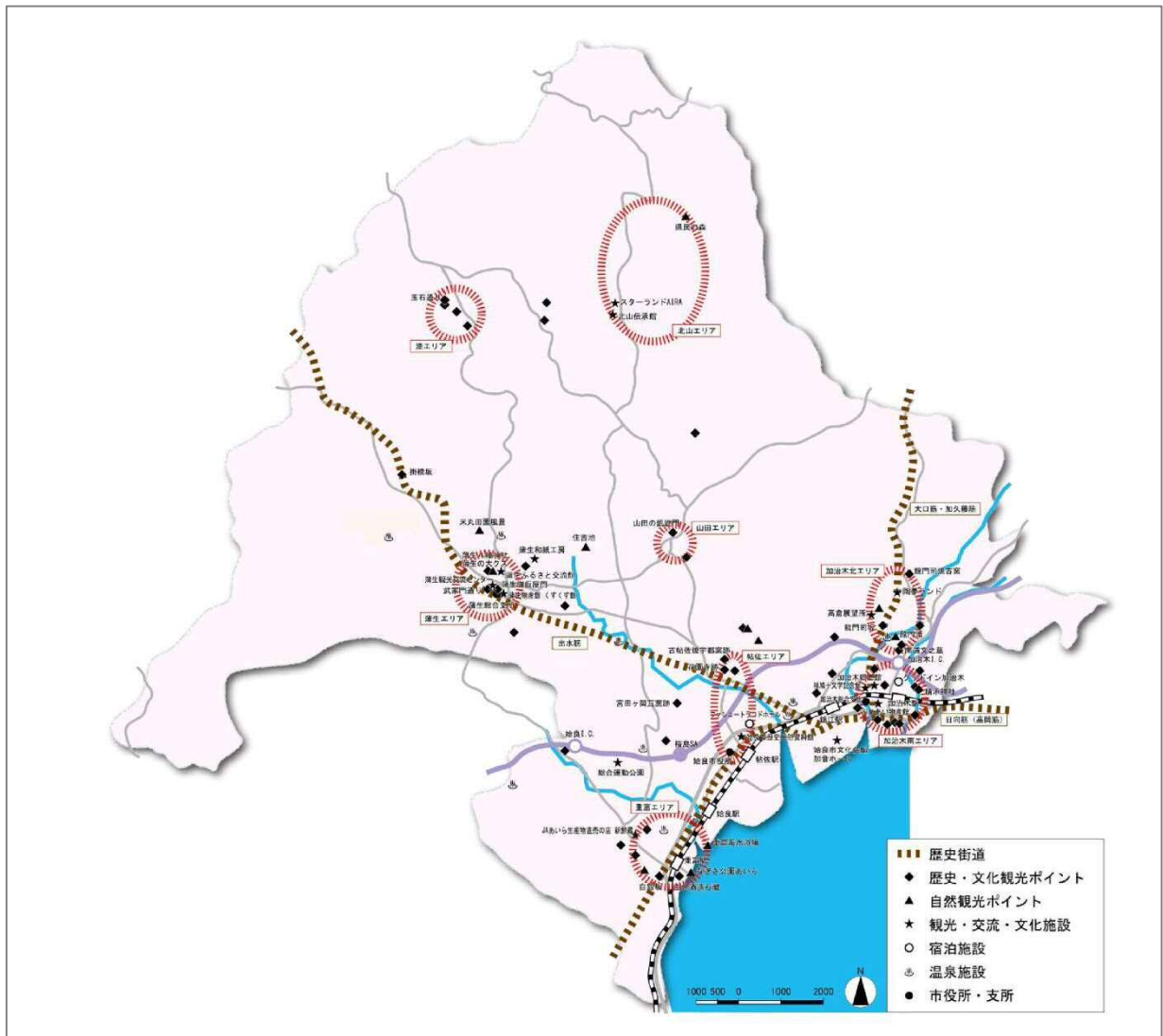
## 7. 観光

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をはじめとした海岸部には、重要な観光資源が数多く存在しています。

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

また、本市には JR 駅（5 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、市内に宿泊施設が少なく、多くの宿泊客を受け入れることができない状況となっています。

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



資料：始良市おもてなし計画

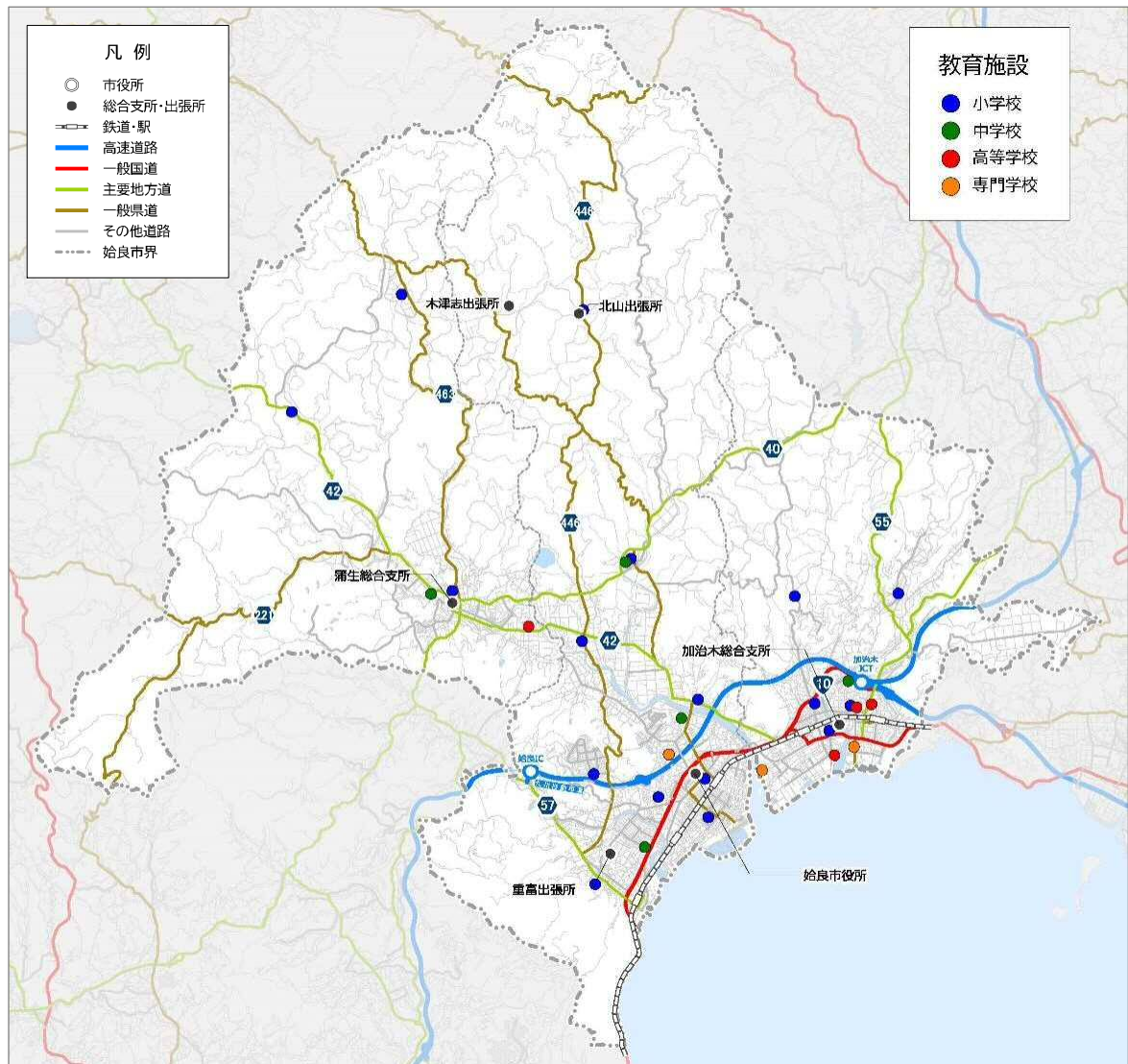
図 II - 15 観光資源の分布

## 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<sup>注 10</sup>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。

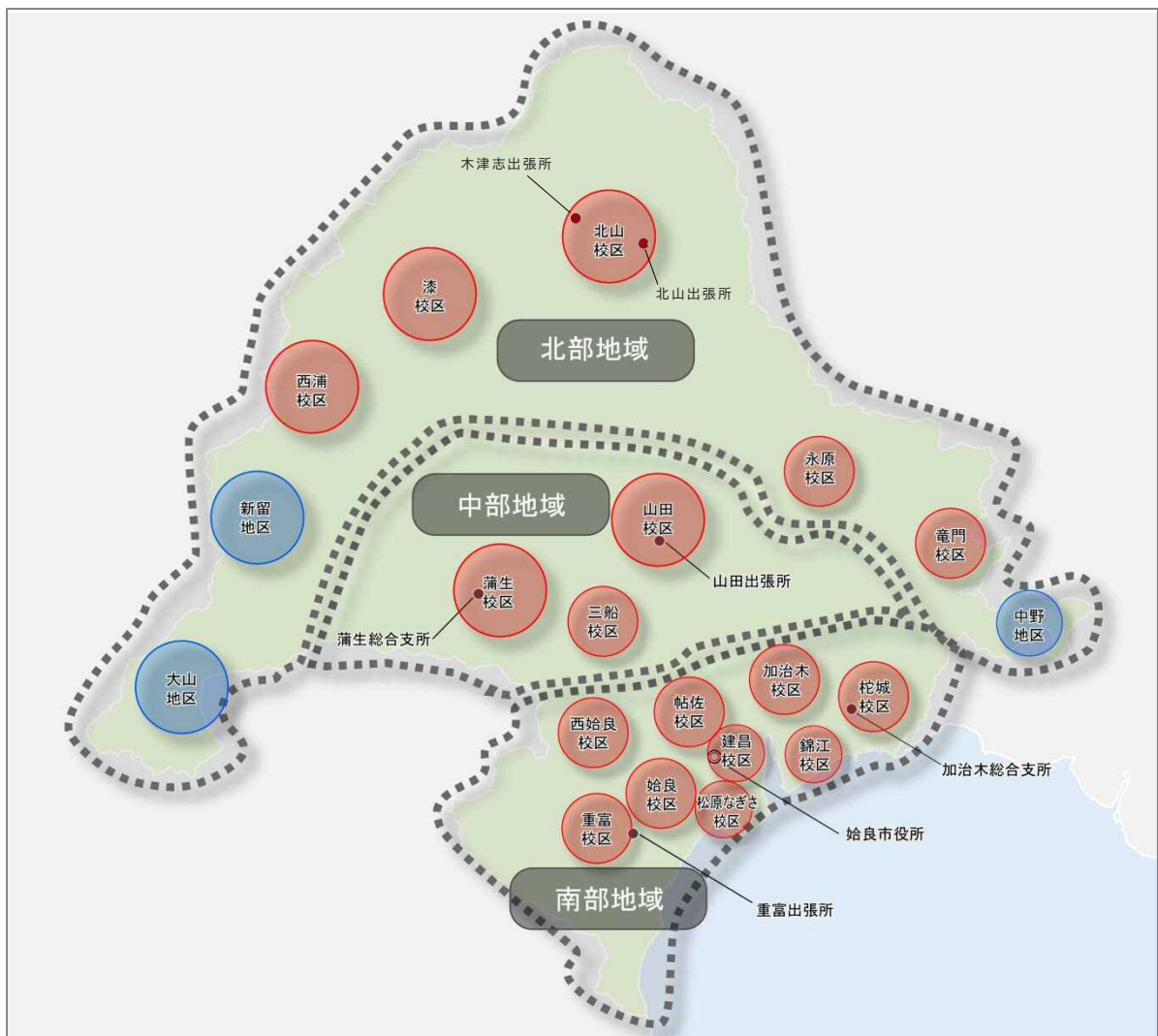


図 II -17 校区コミュニティ協議会の分布

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>&lt;施策の方向性&gt;</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><b>I 公共交通網の維持と強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通対策事業</li> </ul> <p><b>II 道路交通網の整備・充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路整備事業</li> <li>・橋りょう維持整備事業</li> <li>・都市計画道路整備事業</li> <li>・駅前広場整備事業</li> </ul>

## 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	自然豊かで快適な暮らしを発信する県央都市 あいら
	基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが安心、快適に暮らせる都市</li> <li>・活力を育み、発展する都市</li> <li>・歴史文化・自然環境を大切にして活かす都市</li> <li>・災害に強い安全な都市</li> </ul>
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><b>(1) 自動車交通に対応した道路ネットワークの整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>(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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>(3) 公共交通の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

※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"> <li>・誰もが安全、快適に暮らせる都市</li> <li>・活力を育み、発展する都市</li> <li>・歴史文化・自然環境を大切にし、活かす都市</li> </ul>
	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"> <li>・周辺都市との連携の強化</li> <li>・地域の生活交通の利便性の向上</li> <li>・安全で豊かな歩行者空間づくり</li> </ul>
	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"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <p>c. 中心市街地のネットワーク整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

※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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>b. 交通結節点の機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・鉄道を横断する歩行者の安全な連絡確保に努めます。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>c. 港の機能維持等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>																								
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																								

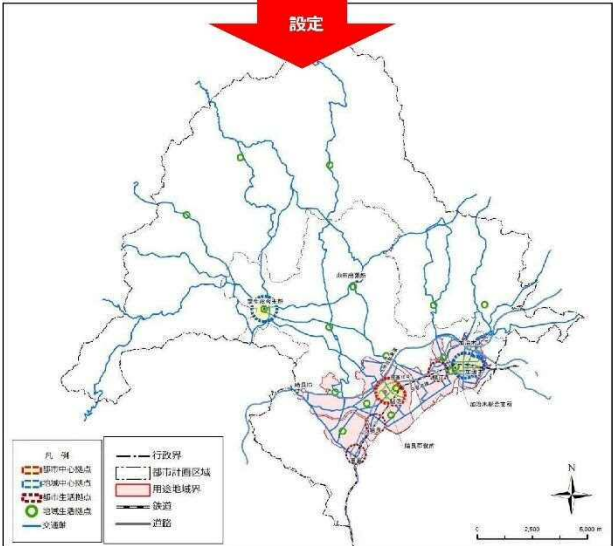
※バリアフリー

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"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul>
交通NWに関する方針	都市が抱える課題	<p><b>公共交通の維持・見直しと代替手段の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ コミュニティバスの利用者の減少防止</li> </ul>
	方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>
	交通軸の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> 
	施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多様な交通手段の促進</li> <li>・ 交通結節点の強化</li> <li>・ 利用者のニーズに応じた交通ネットワークの構築</li> </ul>

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> <p>The map illustrates the urban skeleton structure within the urban planning area. It shows administrative boundaries (solid black line), urban planning area boundaries (dashed black line), and use area boundaries (red line). The map identifies four types of nodes: Urban Center Nodes (red squares), Regional Center Nodes (blue squares), Urban Life Nodes (orange squares), and Regional Life Nodes (green circles). Transportation axes include Railways (black lines with cross-ticks), General Roads (yellow lines), and Expressways (green lines with double arrows). Key locations like Yamada Station, Nishimura Station, and various bus stops are marked. A legend and a scale bar (0 to 5,000 m) are provided.</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 1385 1709"> <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 1241 1933"> <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「本物」が光るまちづくり ～ともに磨き、創ろう光り輝く「あいら観光」の魅力～
	基本方針 基本施策 1. 市の観光資源を観て、体験してもらう （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 （4）人、組織をつなぐ体制づくり （5）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 （6）情報発信手法の多様化とメディアの活用 （7）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 （8）観光関連事業者等との連携強化・育成 （9）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

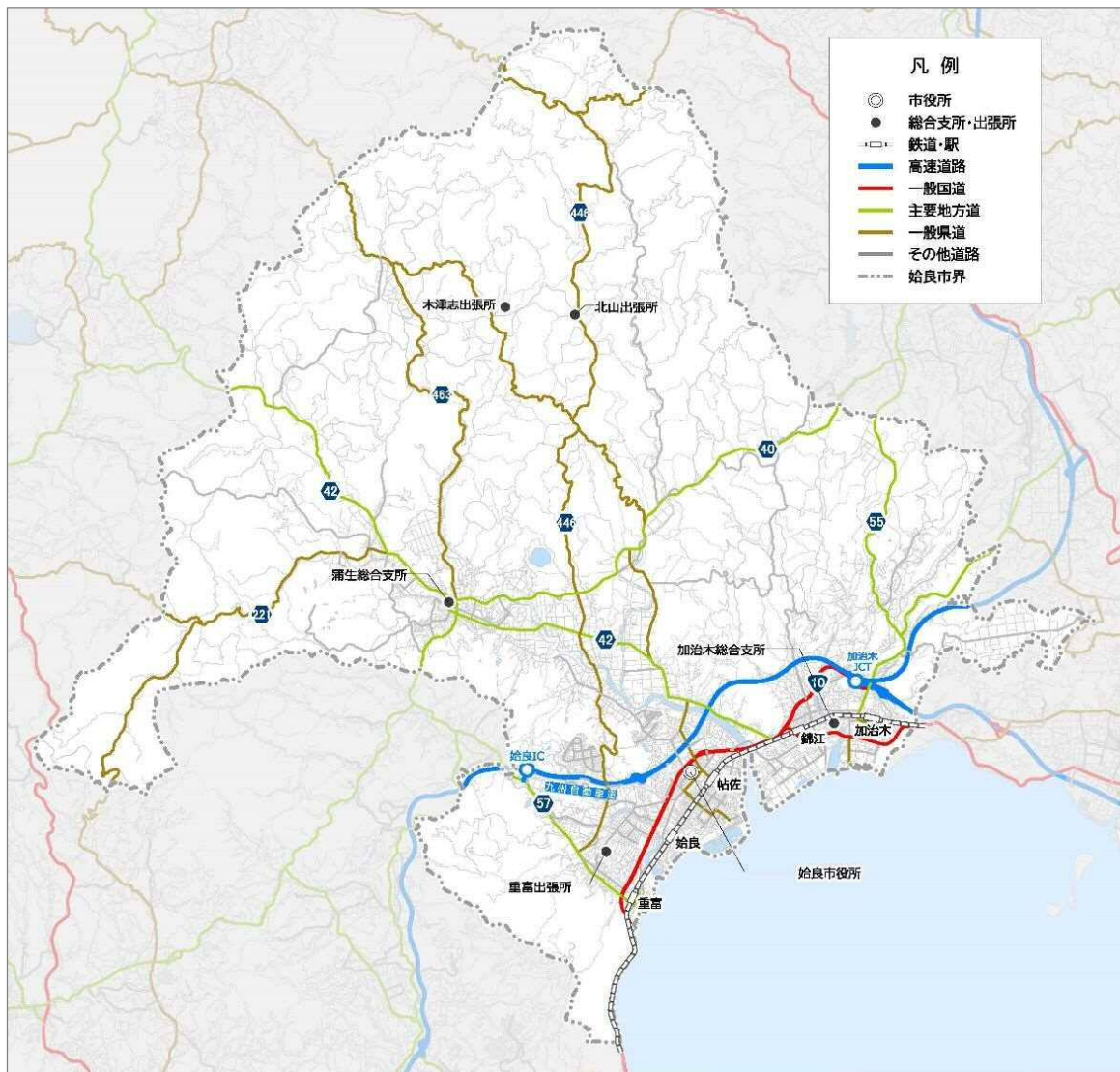
### 1. 道路・交通網

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。



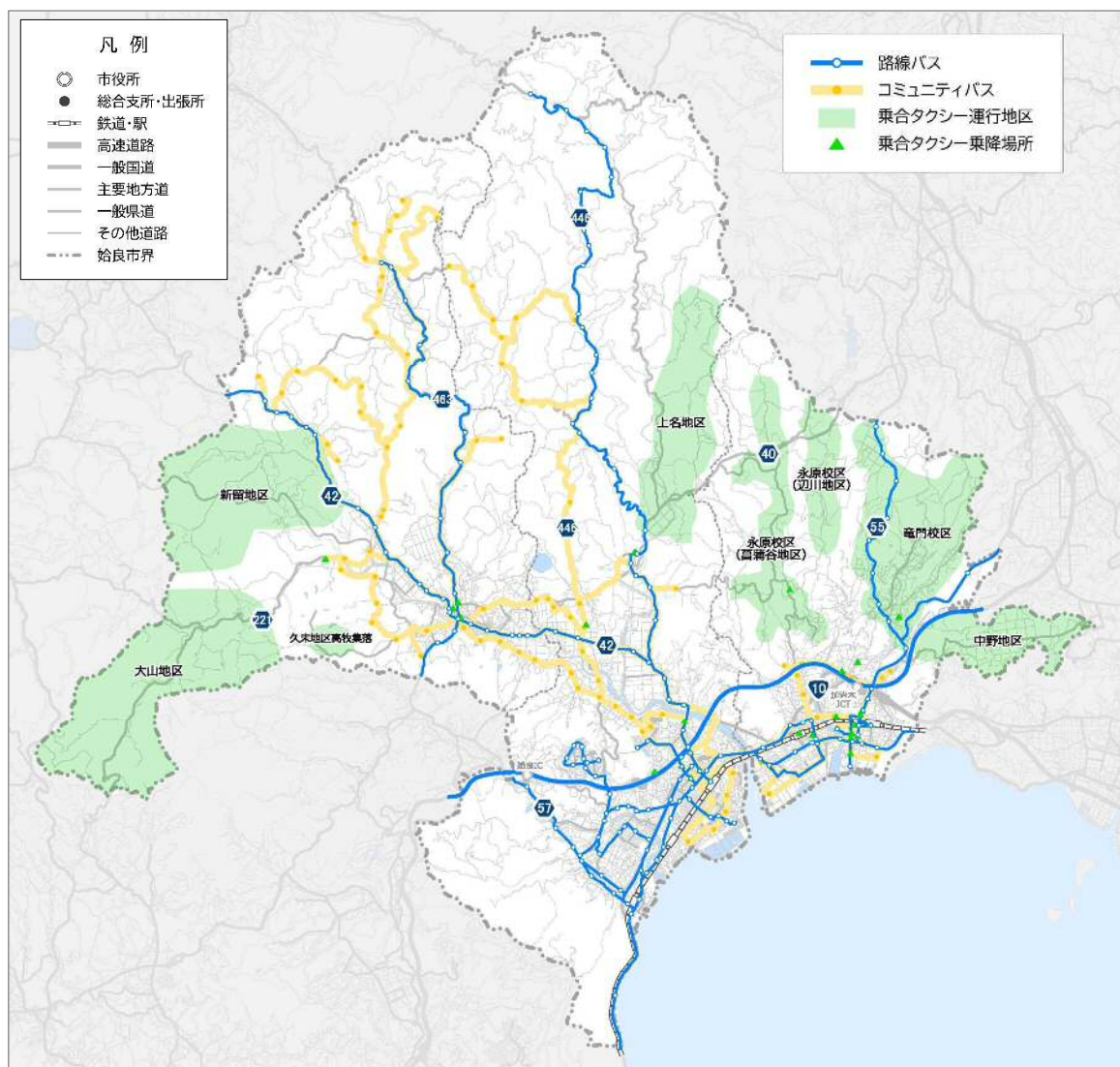
資料：道路交通センサス

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と市街地を結んでいます。始良地区では、帖佐駅と木津志、北山診療所を結ぶ木津志線と、帖佐駅から船津・春花を結ぶ春花線の2路線が運行されています。蒲生地区では、かつてのJR九州バス蒲生町駅跡（現：くすくす館）を拠点として6コースでコミュニティバスが運行されています。



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、重富駅を除いて緩やかな増加傾向を示していましたが、平成 26 年度に各駅とも利用者が減少傾向を示しているものの、加治木駅、帖佐駅の 2 駅は回復基調に転換しています。

平成 27 年 3 月のダイヤ改正により重富駅と錦江駅が無人化されましたが、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。

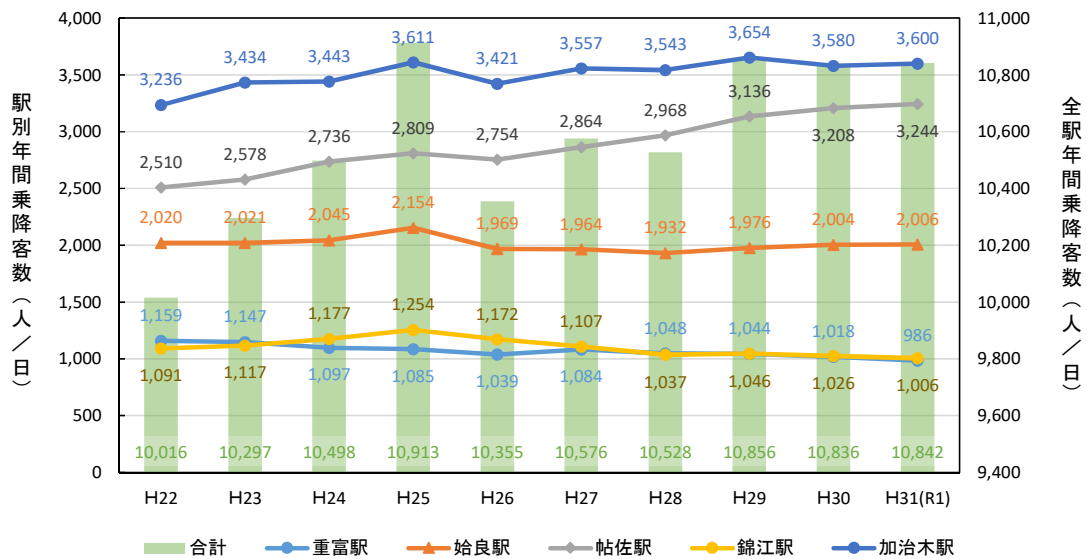
いずれの鉄道駅も改札口が片側にしかなく、鉄道利用の際に大きく迂回するなどアクセス性が悪いといえます。さらに、帖佐駅、重富駅の 2 駅は、改札とホーム間が跨線橋となっており、高齢者等にとっては階段の昇降が不便な構造となっています（バリアフリー対応となっていない。）

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利用者数が 3,000 人以上の駅については、令和 7 年度までにバリアフリー化（エレベーターの設置）を実施することとされており、帖佐駅が対象となります。

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 駅別の日平均乗降客数の推移

◆ 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		・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	-	・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:RI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 (12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		・加治木循環バス	・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の利用が可能です。

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 31 便/日（片道）が運行しており、福岡方面が最も多く 13 便/日（夜行含む）が運行し、次いで熊本方面が 8 便/日、宮崎方面が 7 便/日となっています。また、鹿児島空港連絡バスが 12 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(株)、西日本鉄道(株)、鹿児島交通(株)、鹿児島交通観光バス(株)、JR九州バス(株)	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(株)	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(株)、九州産交バス(株)、鹿児島交通(株)	8往復	3,770円	
鹿児島空港連絡バス	鹿児島空港	南国交通(株)、鹿児島交通(株)	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

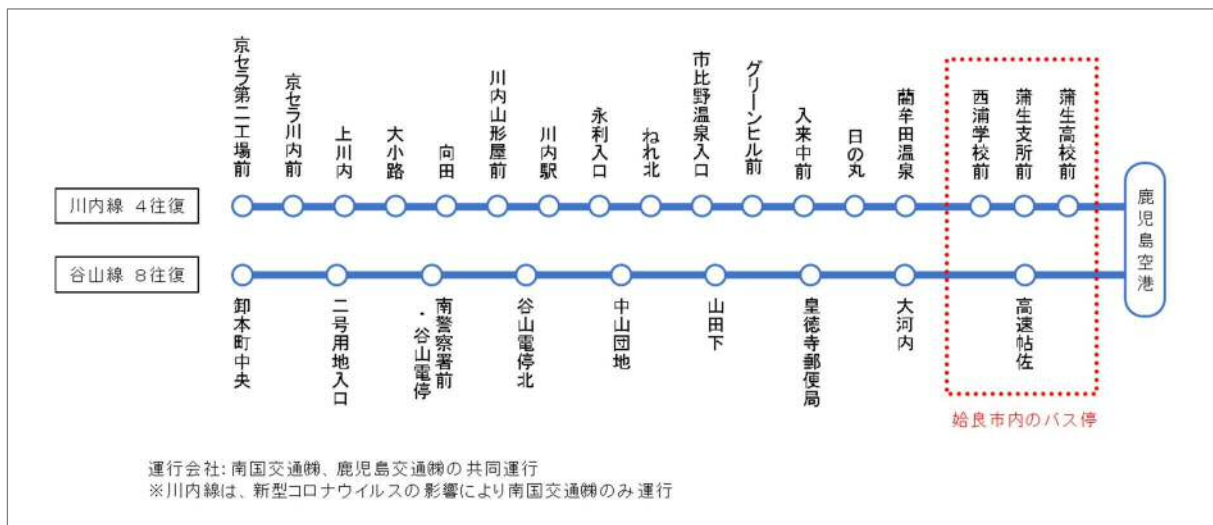


図IV-5 高速帖佐バス停位置図



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

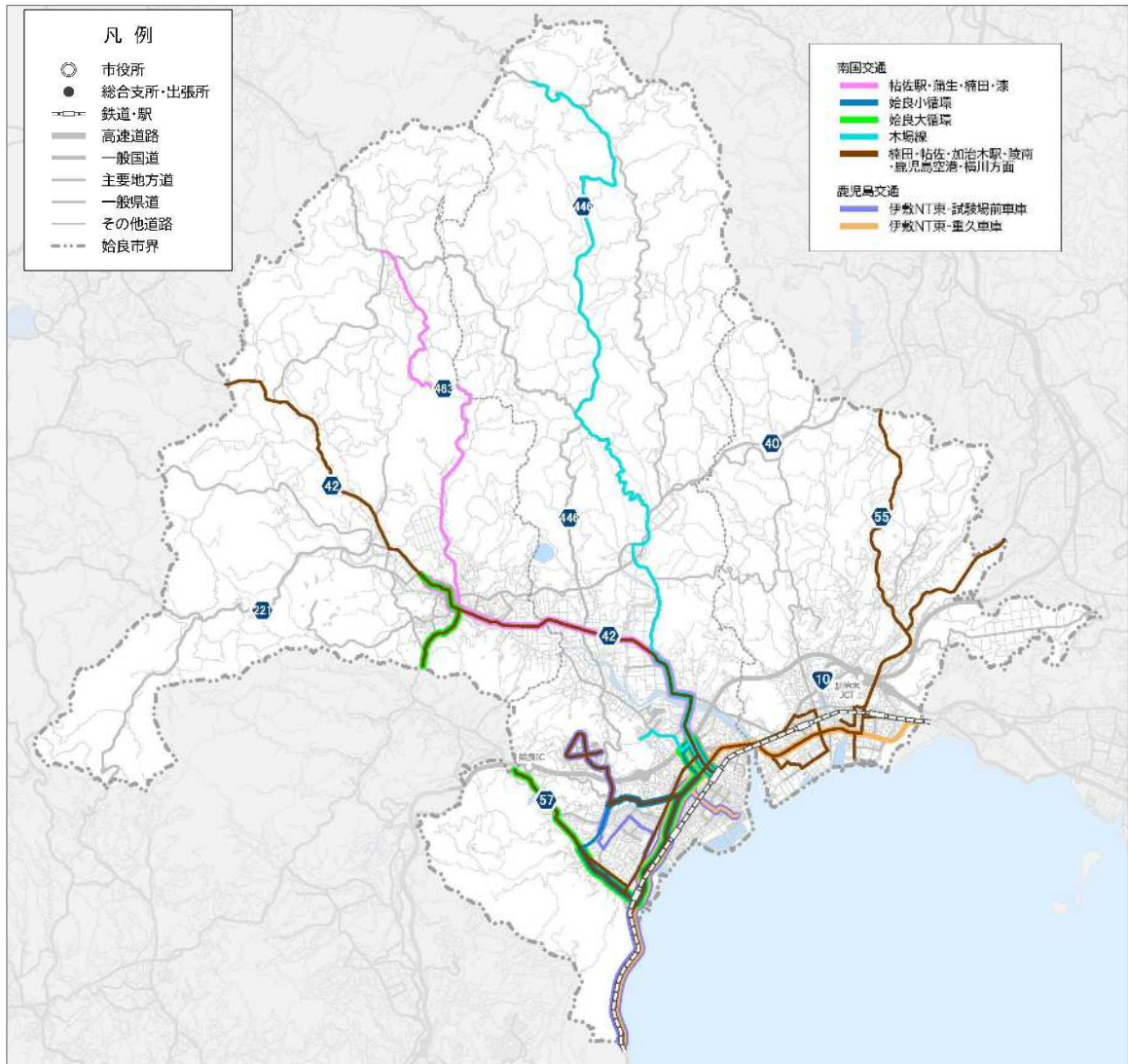
図 IV-7 空港連絡バスの運行状況

### (3) 路線バス

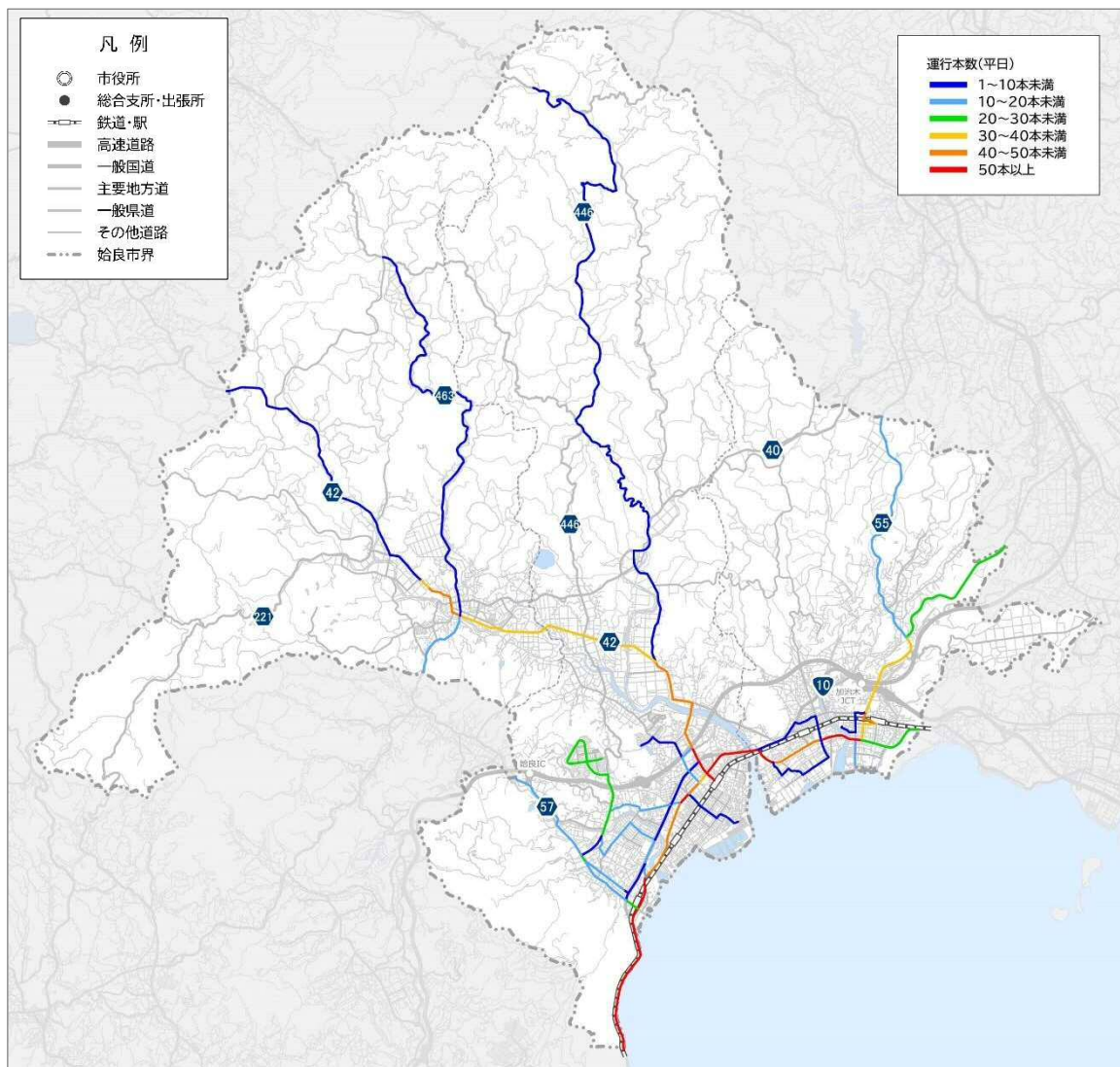
鹿児島市と霧島市や大隅地域を結ぶ幹線系統の路線バスは、南国交通と鹿児島交通、による路線バスが運行されています。

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。



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

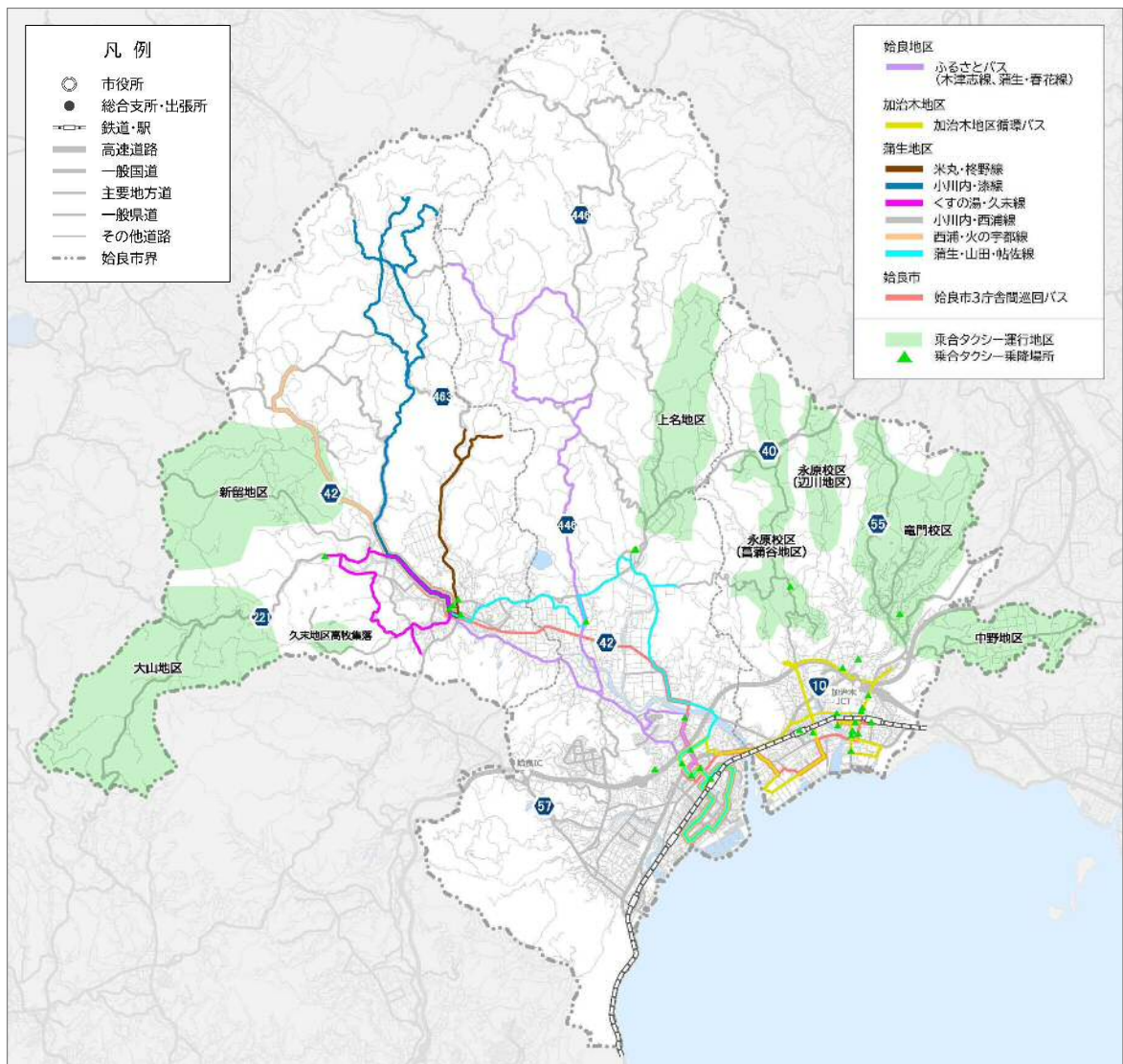
#### (4) コミュニティバス・乗合タクシー

##### 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）

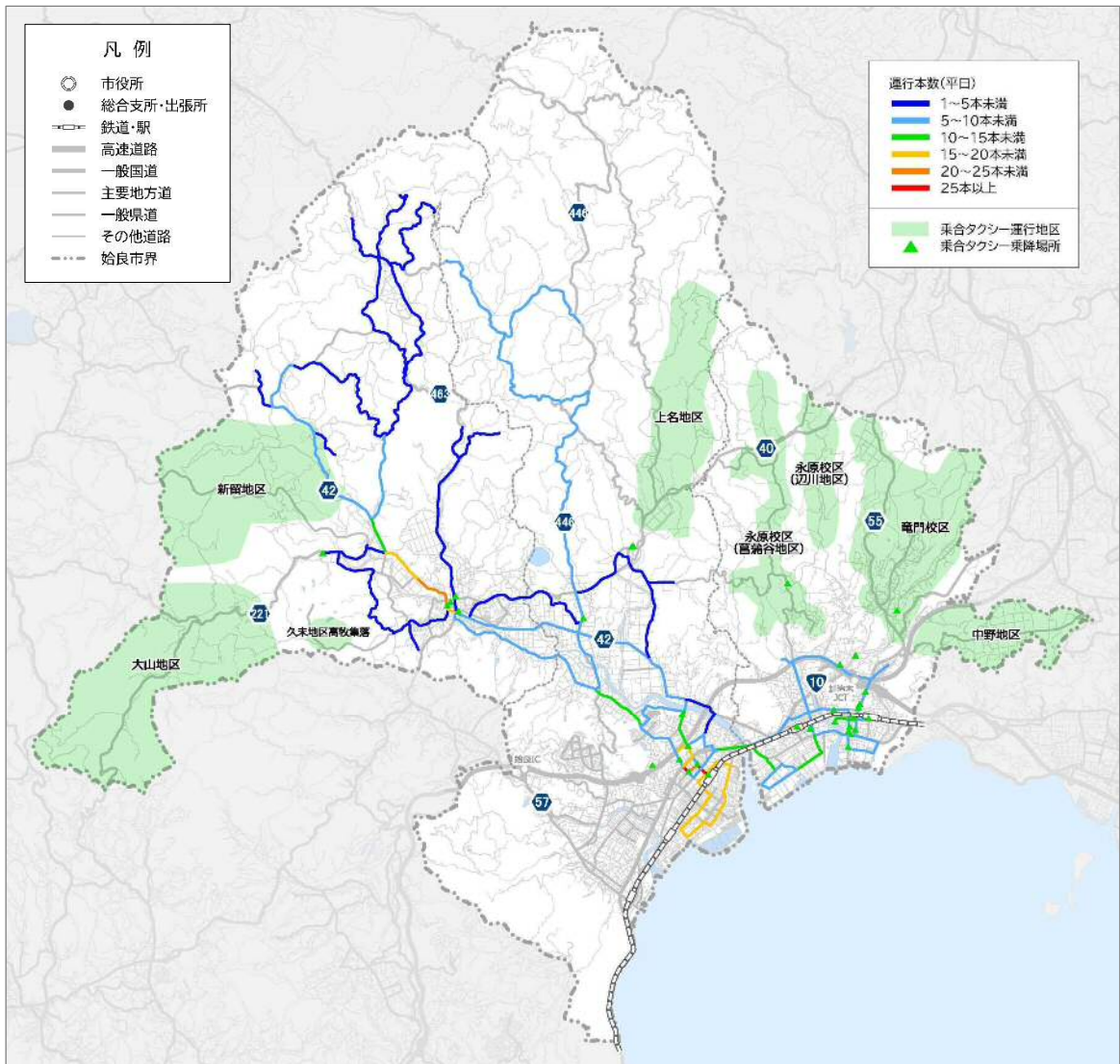
地区	バス・コース名		主な行程	運行日	運行本数	運行会社	運賃
始良地区	ふるさとバス	木津志線	帖佐駅、市役所、イオン前、船津公園、寺師、木津志、北山診療所	月曜日から土曜日運行	6便/日	南あいら交通	大人200円 小人(小学生以下)半額 1歳未満無料
		蒲生・春花線	松原地区公民館、帖佐駅、市役所、イオン前、青葉台、船津温泉、長谷公民館、くすくす館		6便/日		
加治木地区	循環バス	西回り	加治木総合支所、錦江駅、加音ホール、龍門滝温泉、加治木駅、イオンタウン始良、Aコープあいら店、始良市役所、帖佐駅、松原地区公民館、松原JAグラウンド入口	月曜日から土曜日運行	4便/日	鹿児島交通㈱	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㈱	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、フォンタナの丘かもう、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㈱	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㈱	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きんこう錦江駅、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㈱	
		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㈱	
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㈱	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㈱	
	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㈱	

- 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

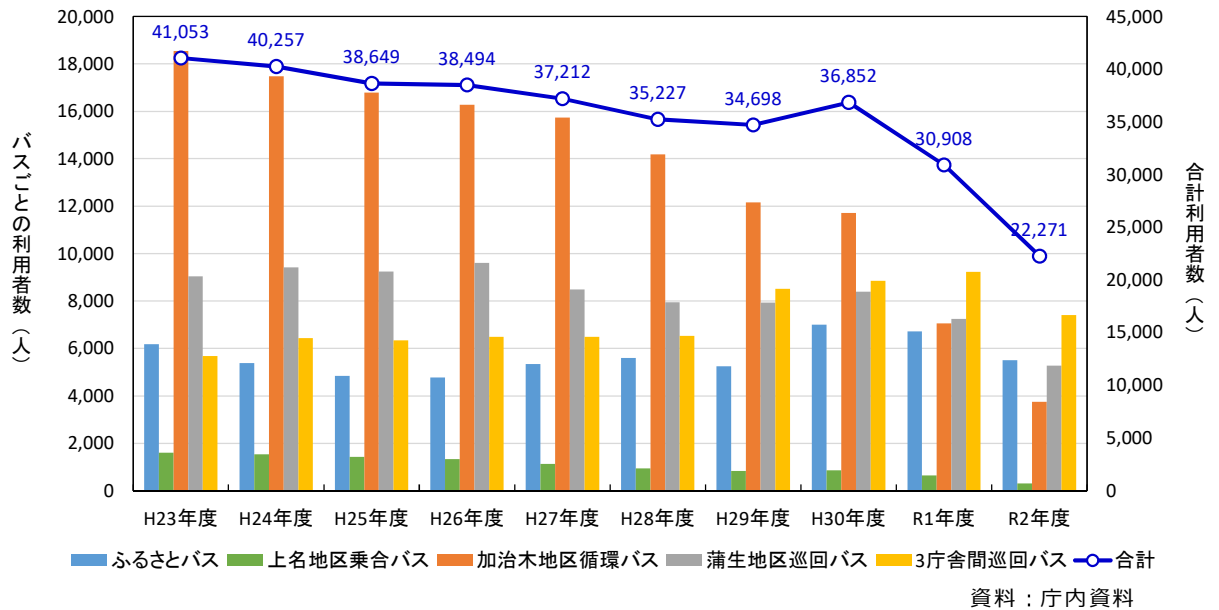
資料：始良市HP

- ・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

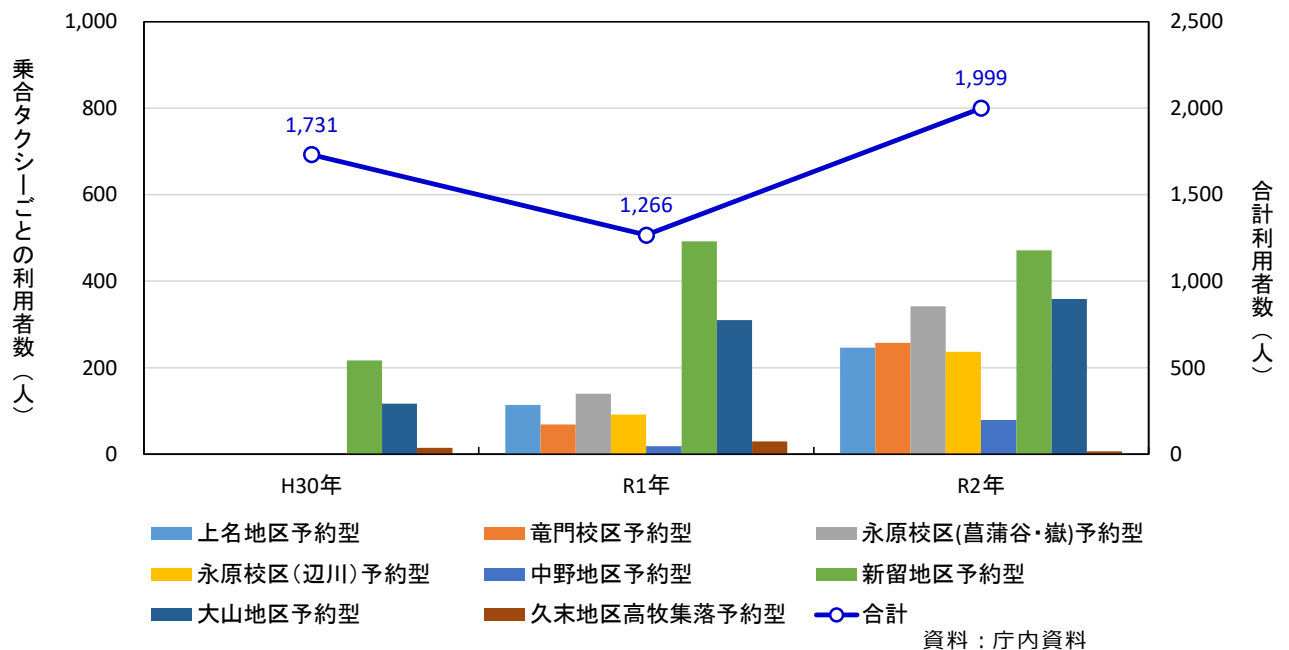
### ③利用状況

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。

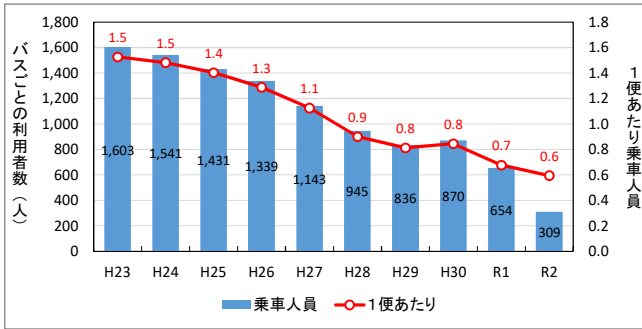


図IV-12 コミュニティバスの利用者数の推移

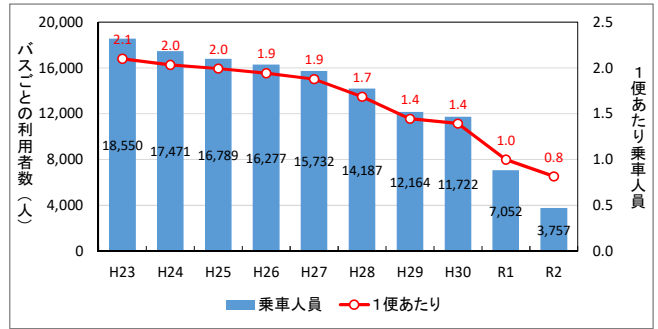


図IV-13 乗合タクシーの利用者数の推移

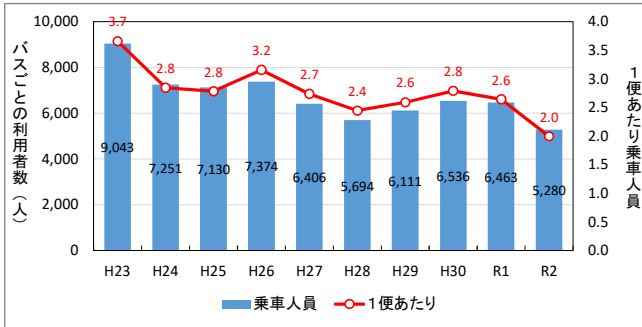
●上名地区乗合バス



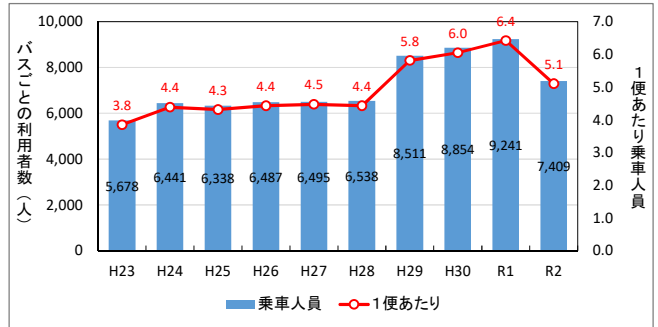
●加治木地区循環バス



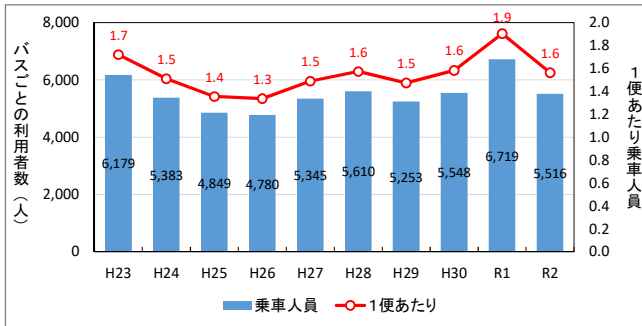
●蒲生地区巡回バス



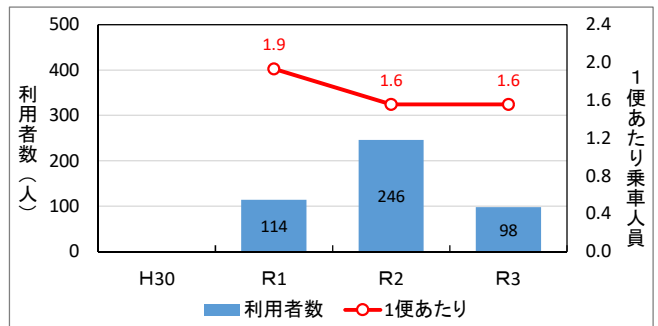
●3庁舎間巡回バス



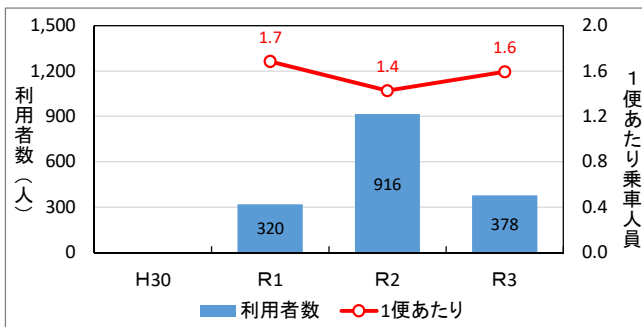
●ふるさとバス



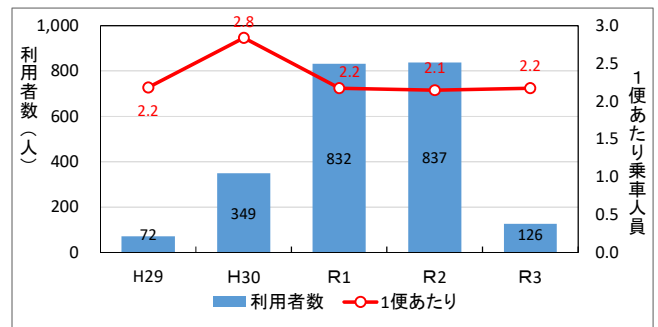
●始良地区予約型乗合タクシー



●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

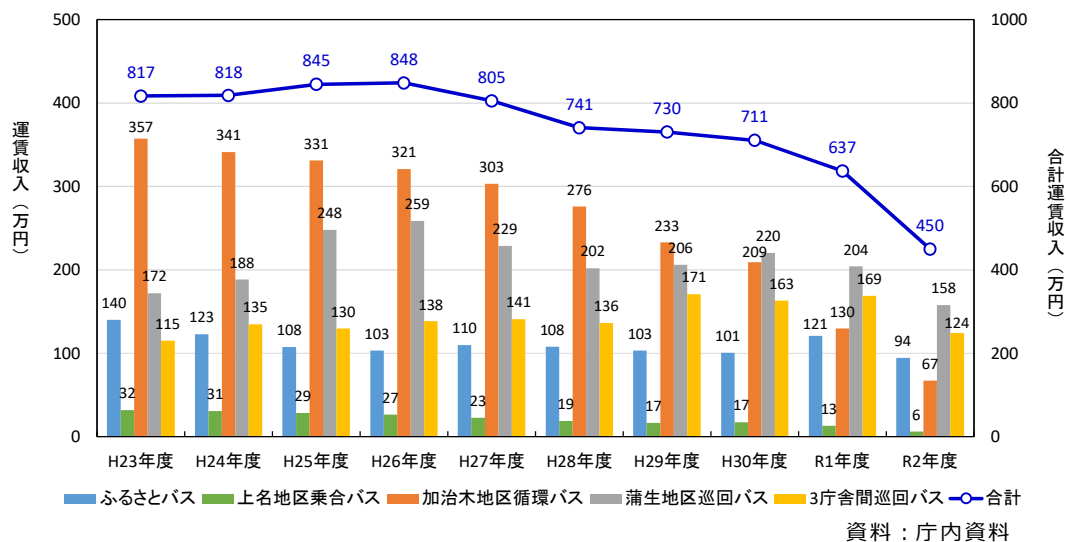
図IV-14 乗車人員と1便あたり乗車人員の推移

#### ④公共交通の運営・支援状況

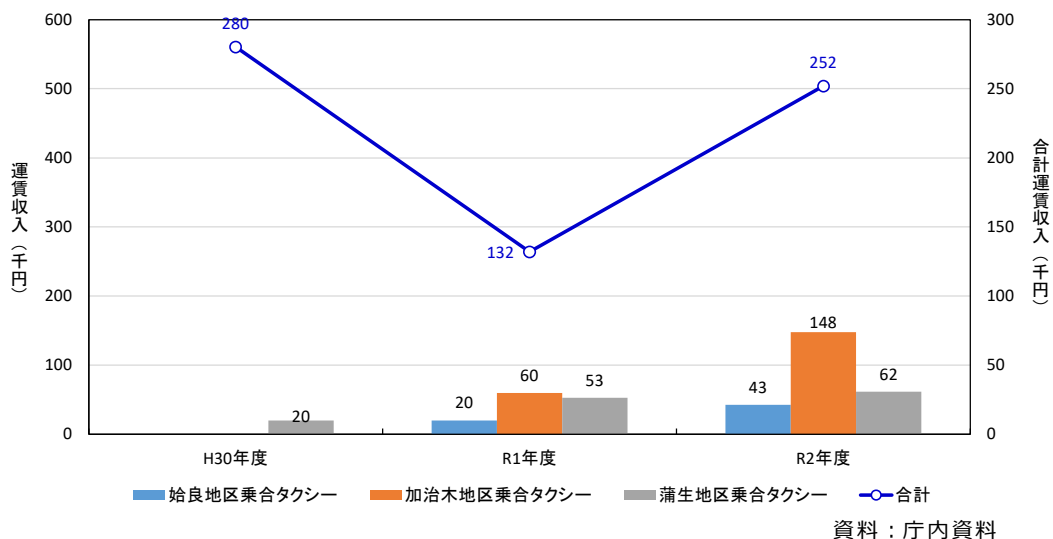
##### a. 運賃収入

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、僅かながら減収傾向で推移しています。平成27年度は、対前年比で約2.8%の減少を示しています。

このまま利用者が減少すると、市の負担が大きくなる恐れが十分に考えられます。



図IV-15 コミュニティバスの運賃収入の推移



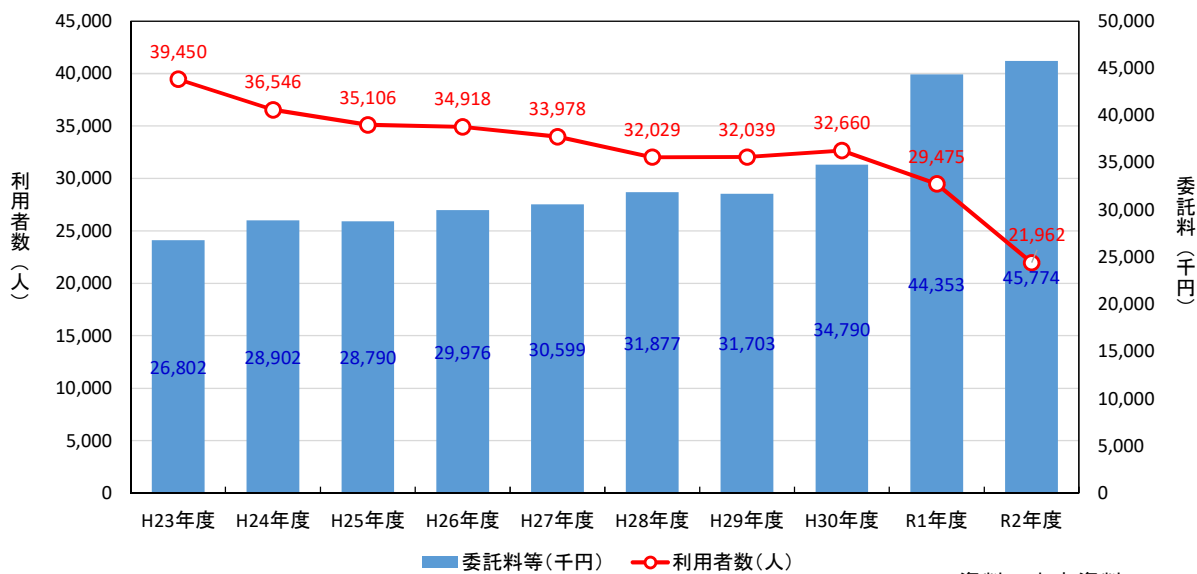
図IV-16 乗合タクシーの運賃収入の推移

## 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。



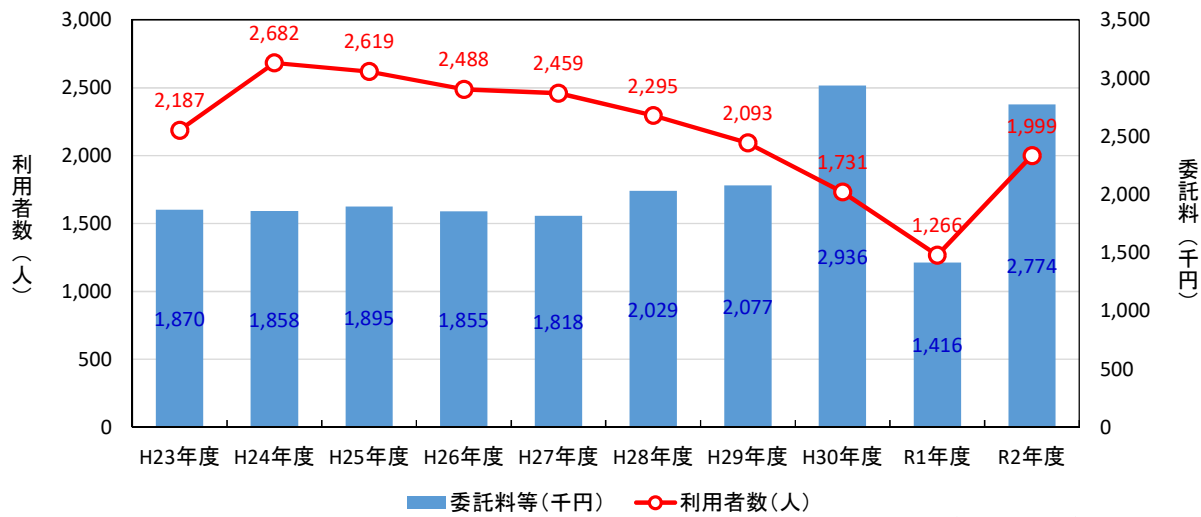
資料：庁内資料

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

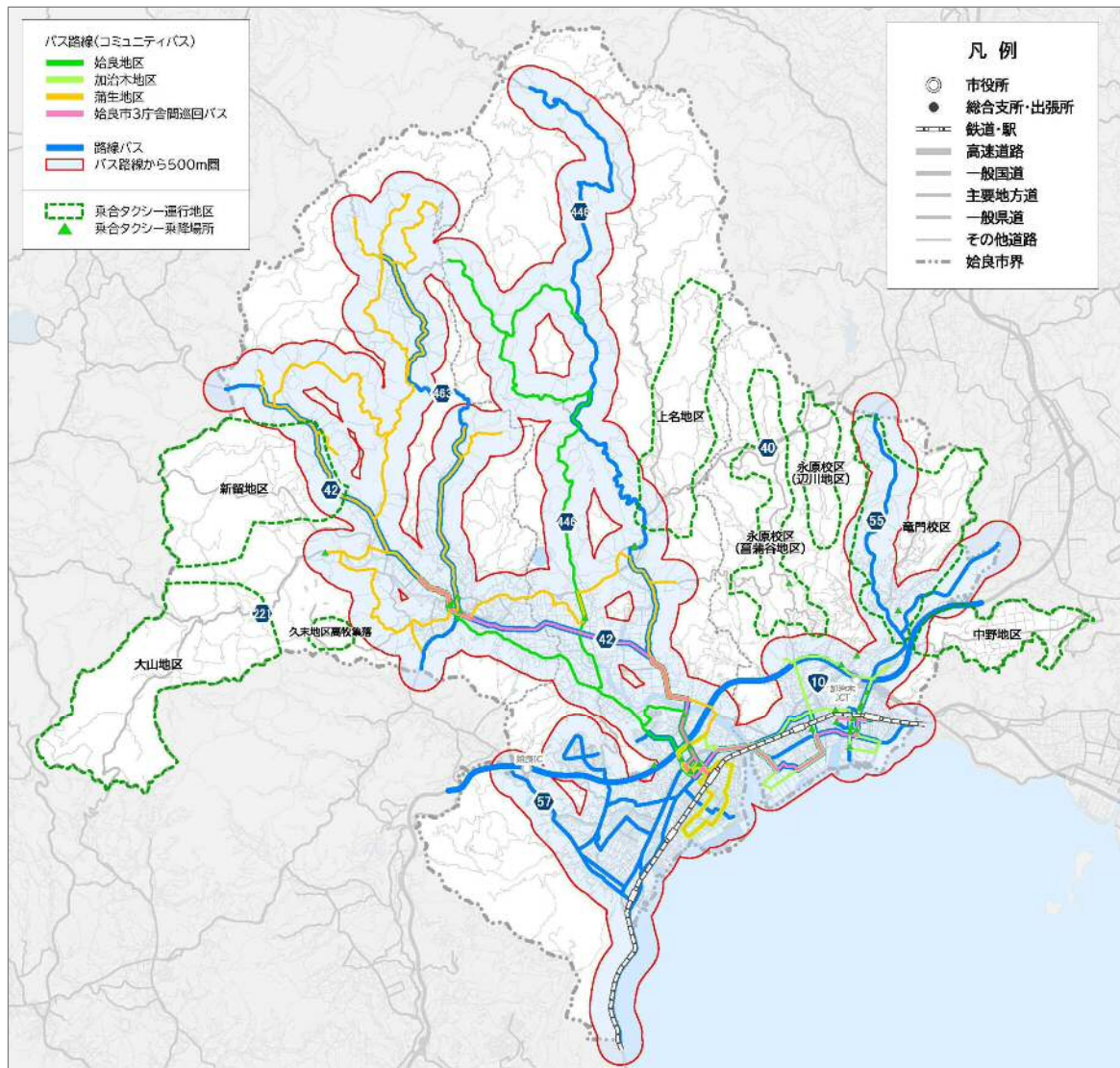
項目	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
利用者数(人)	2,187	2,682	2,619	2,488	2,459	2,295	2,093	1,731	1,266	1,999
委託料等(千円)	1,870	1,858	1,895	1,855	1,818	2,029	2,077	2,936	1,416	2,774
1人あたり委託料(円/人)	854.9	692.8	723.7	745.5	739.3	884.3	992.3	1,696.3	1,118.4	1,387.8

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。

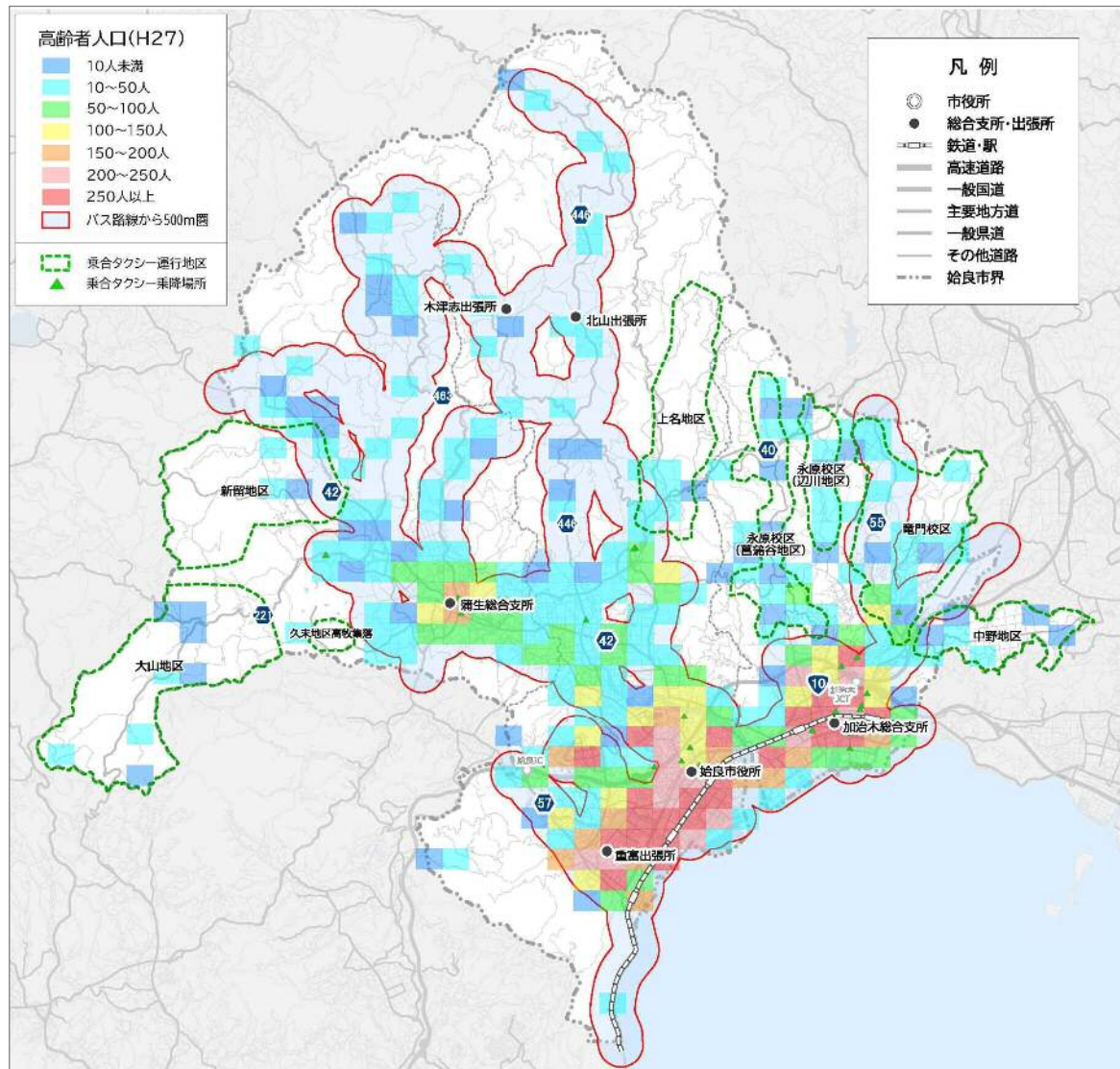
※交通空白地域は、地方では駅から半径 1,000m 以上、バス停から半径 500m 以上を空白地域と捉える場合があることが「地域公共交通づくりハンドブック (H21.3 国土交通省)」に示されており、参考値として用いています。



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、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。



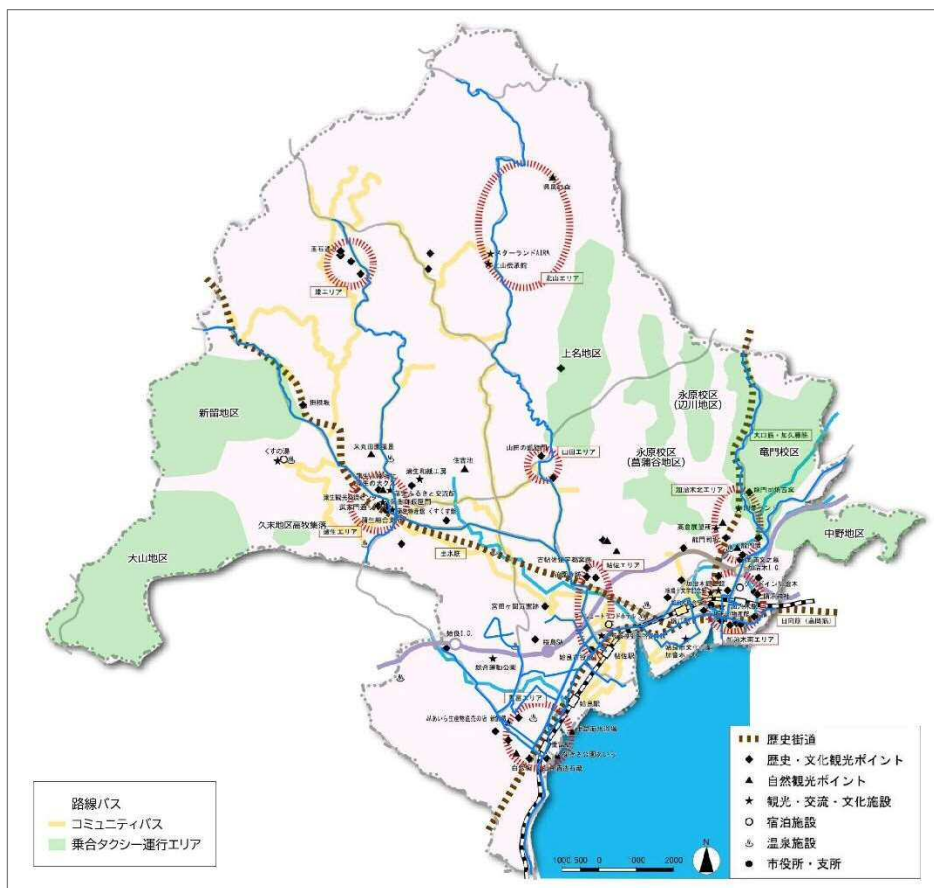


図 IV-21 観光施設とバスルートの重ね図

資料：おもてなし計画

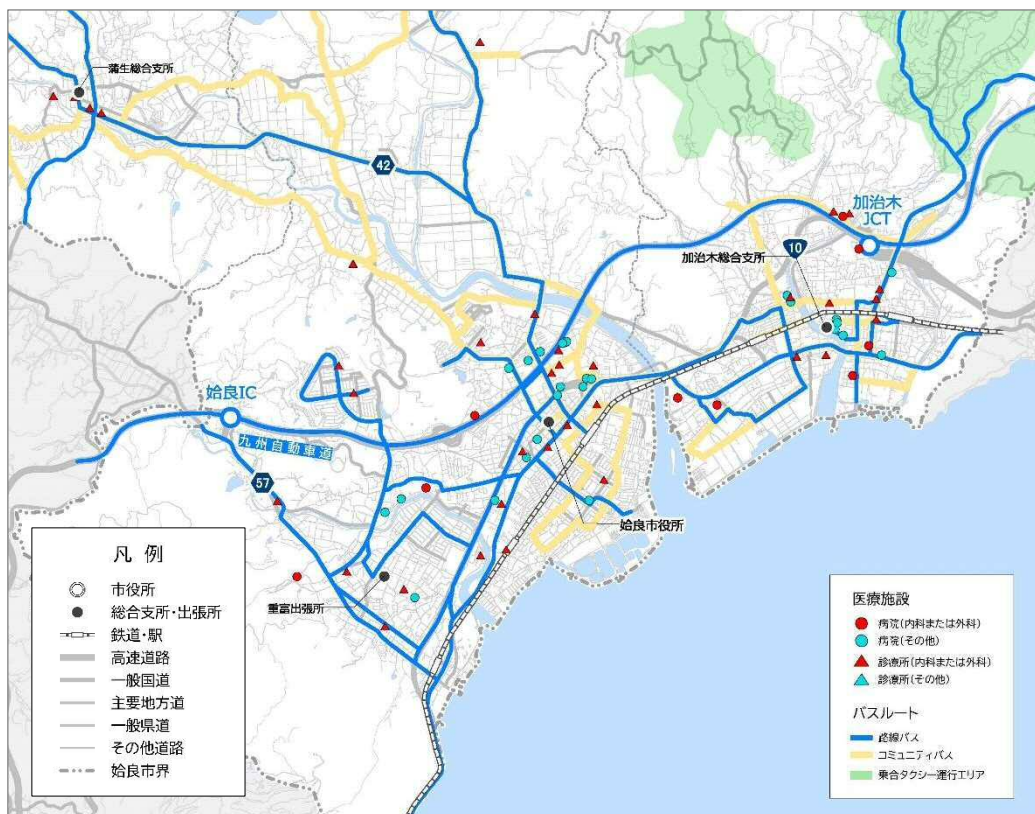
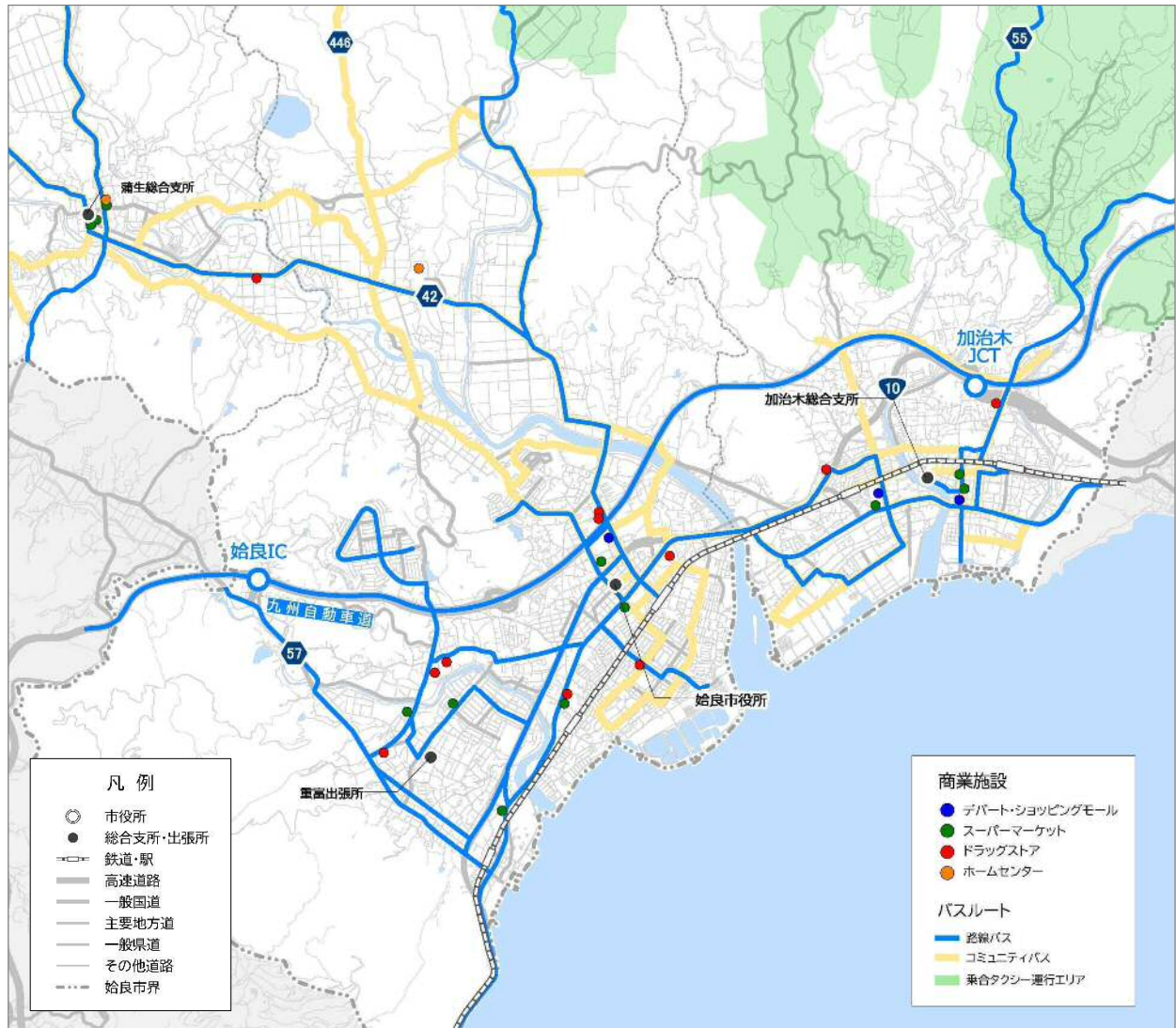


図 IV-22 医療施設とバスルートの重ね図

資料：国土数値情報



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