

VI 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。

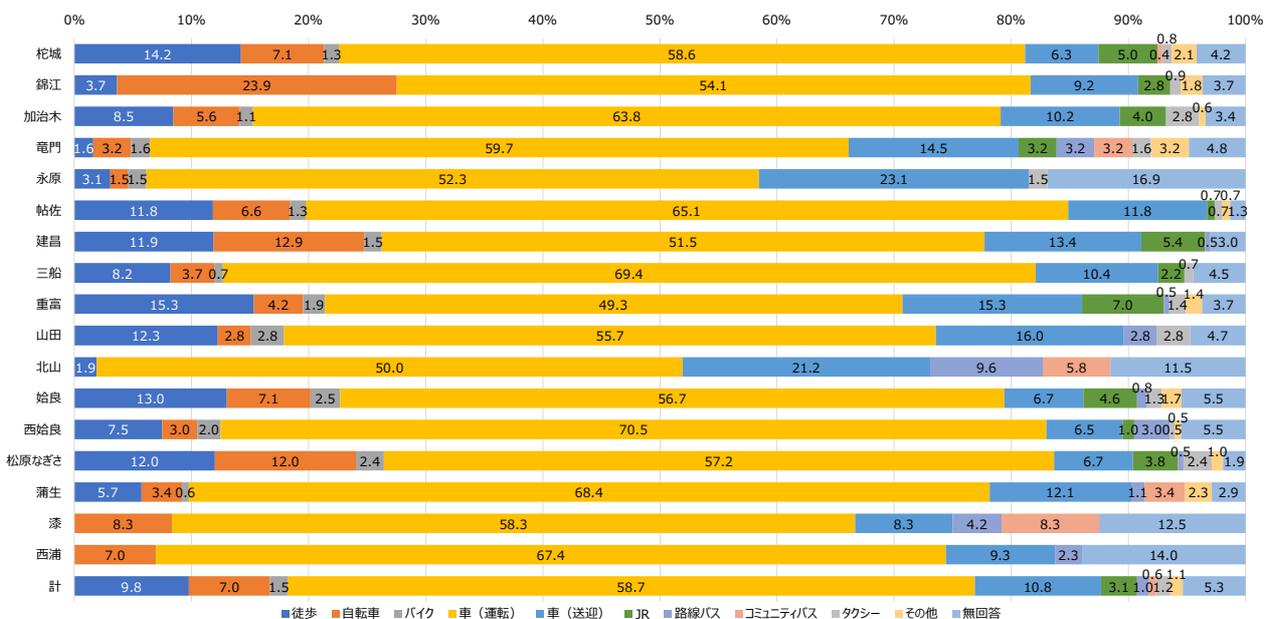
(乗合タクシー)

- ・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

●市民アンケート

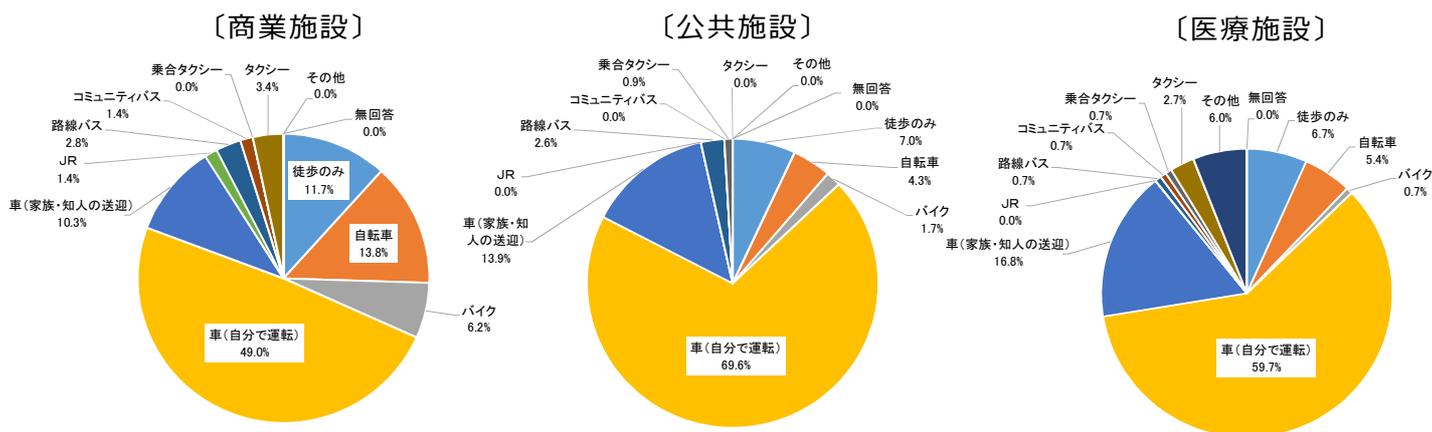
- ・運転免許保有状況は、全体で約7割「自動車」を保有していますが、未保有が約2割、北山校区や漆校区では1割以上が返納済となっています。
- ・日常生活における外出頻度は、約6割が平日ほぼ毎日以上となっていますが、中山間地域などで外出頻度が低い地域も見られます。
- ・外出時の移動手段は、全体で約6割が車（運転）となっており、地域公共交通利用者は1割未満と少ないです。
- ・路線バス利用者の外出頻度は週1～2日が約6割、コミュニティバスでは1か月数回と車（運転）と比較して少ない状況です。
- ・地域公共交通は、中山間地域などで利用が少ない状況ですが、年齢別では80歳以上の高齢者で約1割が週1～2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。



図VI-1 外出時の移動手段（居住地別）

●施設利用者アンケート

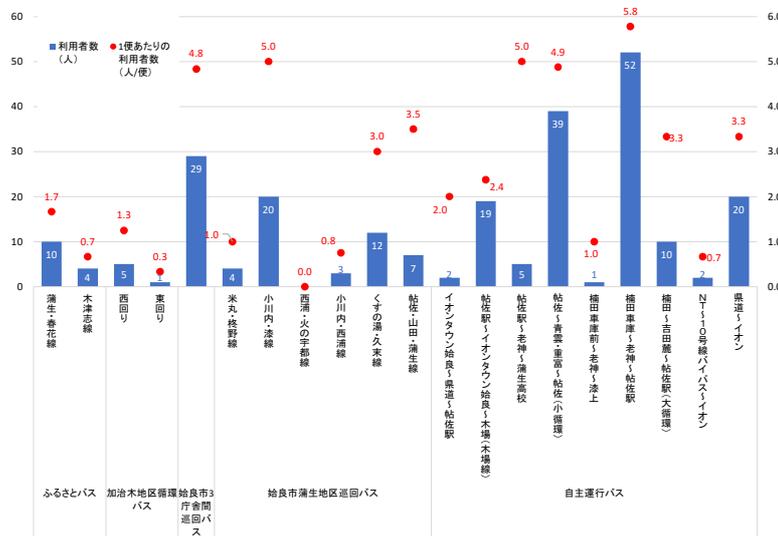
- ・医療施設に関しては、自宅出発時刻が8～9時台に集中し、病院到着時刻が8～10時台となっています。
- ・商業施設では約5割、公共施設では約7割、医療施設では約6割が車（自分で運転）で来訪しています。
- ・地域公共交通は、それぞれ数%の利用となっており、全体的に利用が少ない状況です。
- ・地域公共交通利用者の利用理由は、「他に交通手段がない」が圧倒的に多くなっています。



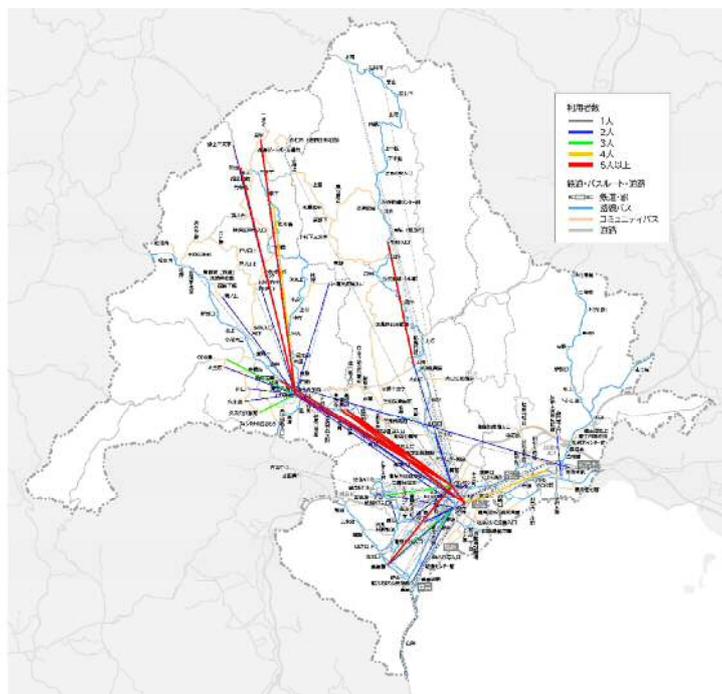
図VI-2 各施設への来訪手段

●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」が挙がっています。



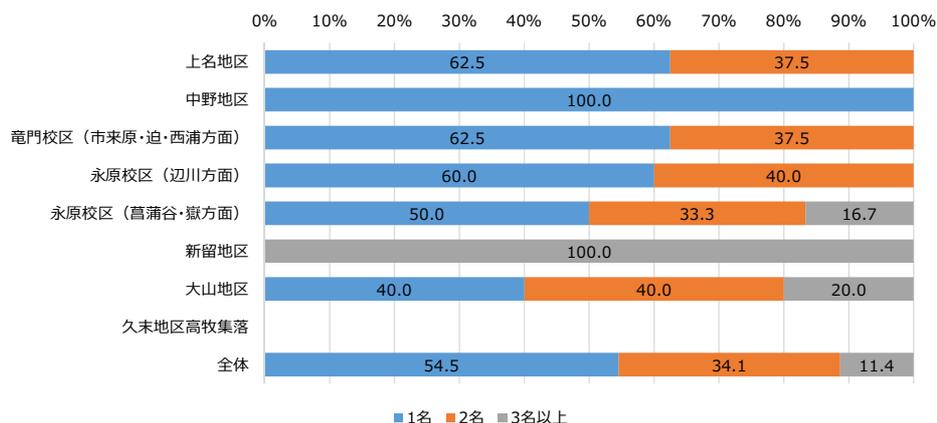
図VI-3 地域公共交通の利用実態



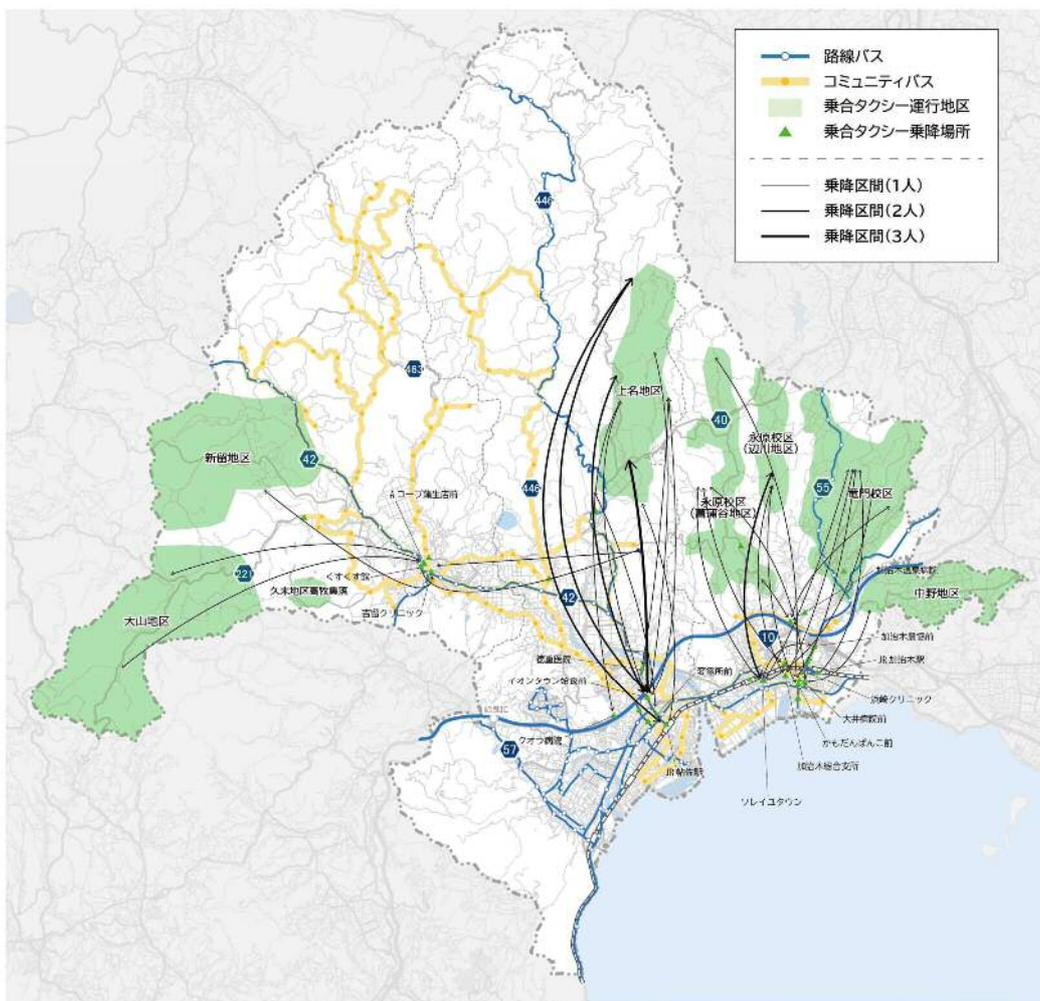
図VI-4 停留所間の利用者数

●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。
- ・利用人数は、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。



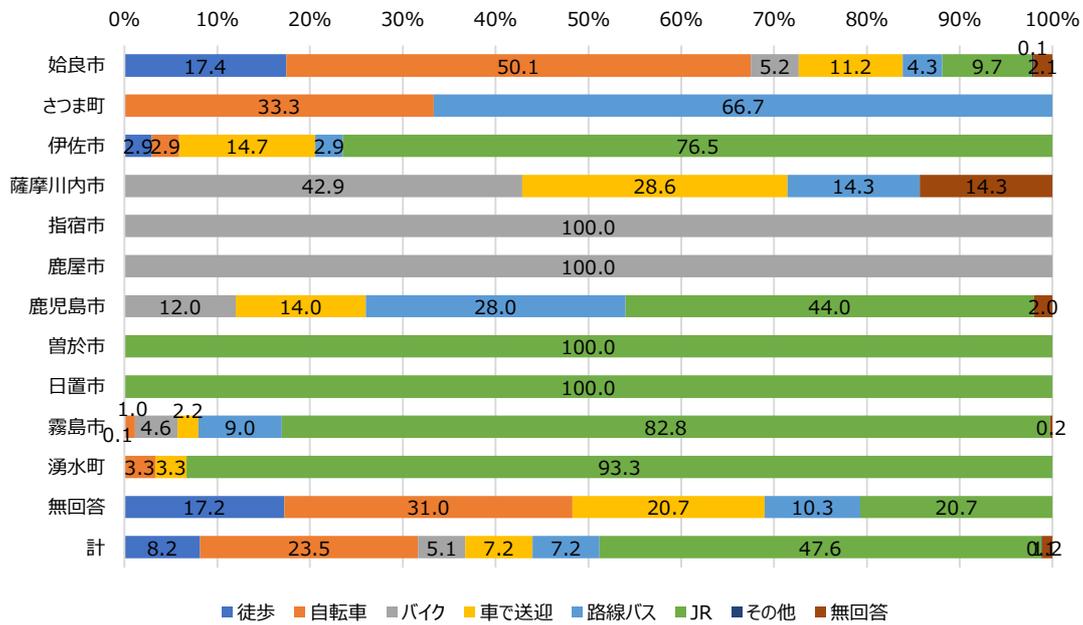
図VI-5 乗合タクシーを利用する際の利用人数



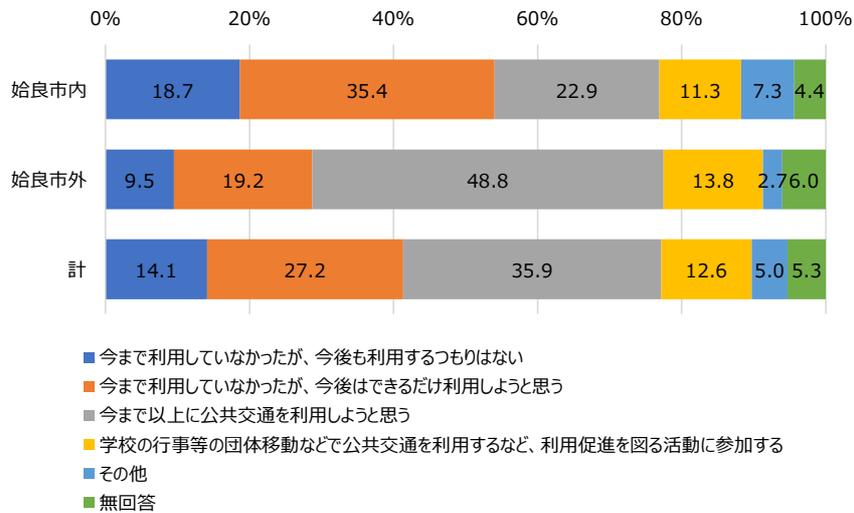
図VI-6 乗合タクシーの乗降区間

● 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1割となっています。
- ・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3割存在します。
- ・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。



図VI-7 通学時の代表交通手段（市町村別）



図VI-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	<p>1) 利用促進面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2) 需要創発面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者減 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 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 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 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 	<p>1) 利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ：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 <p>2) 需要創発</p> <ul style="list-style-type: none"> ：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	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー駅の整備、拡充 	<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 ※運転手不足や高齢化の影響 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>特になし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 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 	<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

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。

【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】

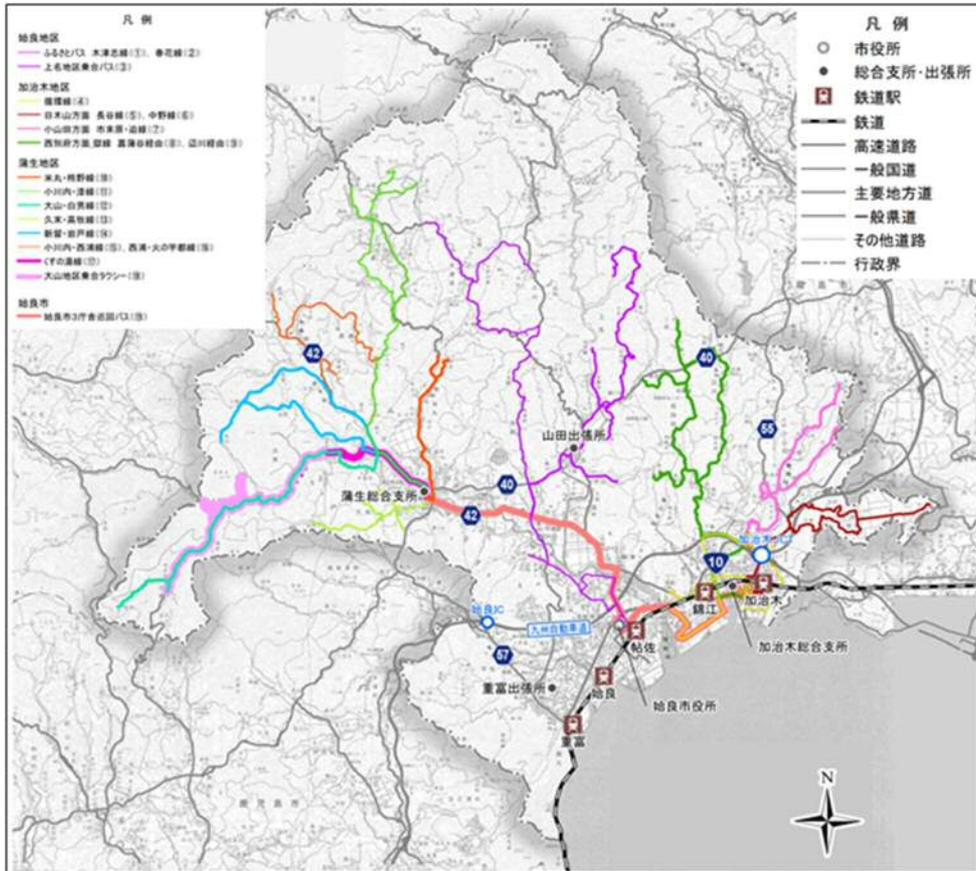
乗継利用に配慮した運行ダイヤの見直し

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。

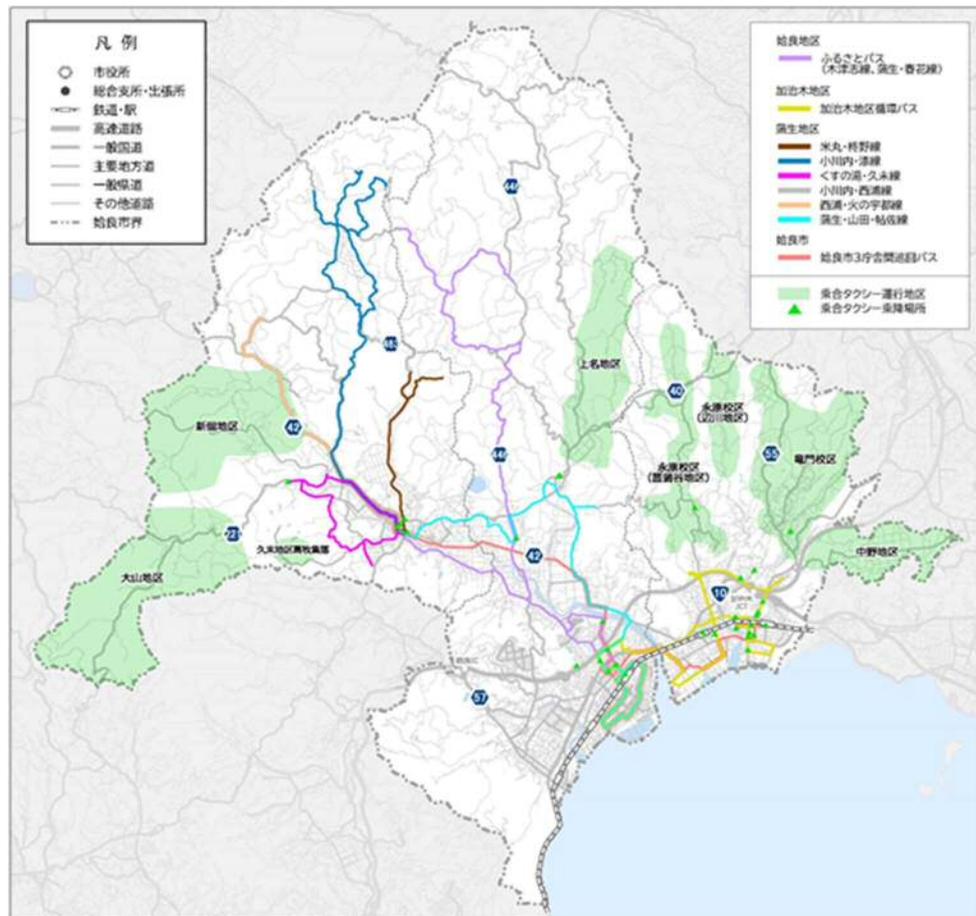
- H29 : 駅やバス停など乗継拠点におけるダイヤの検討・見直し、乗合タクシーとの接続
- H30 : "
- R1 : "
- R2 : "

〔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）

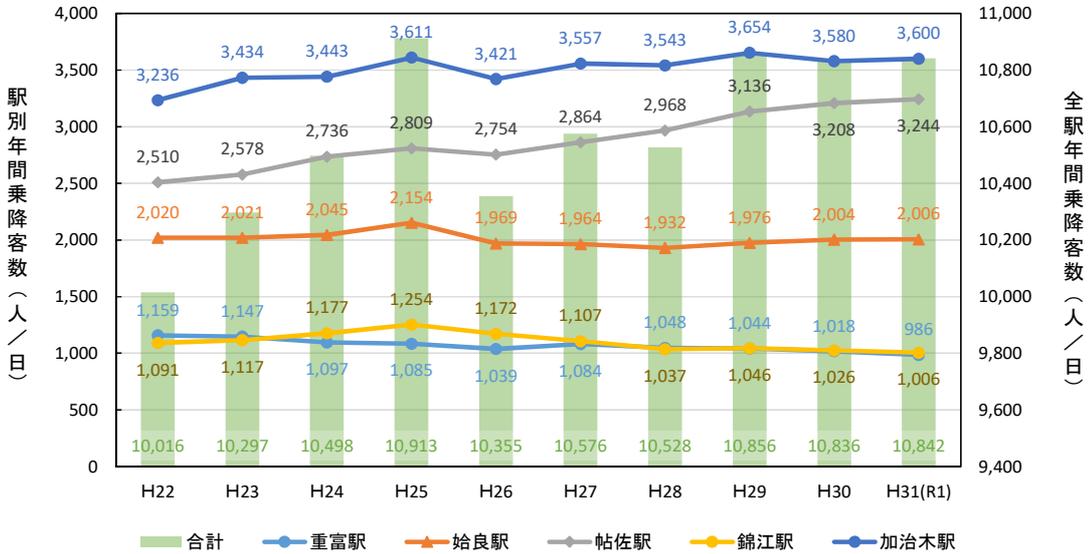
〔総括〕

- ・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) 地域公共交通に関する評価

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正確な数値ではない。

図 VI-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。

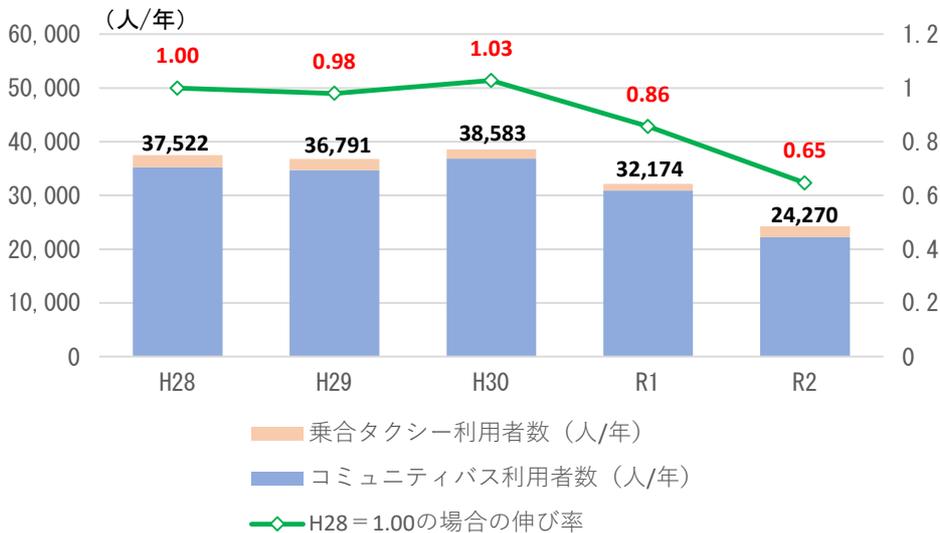
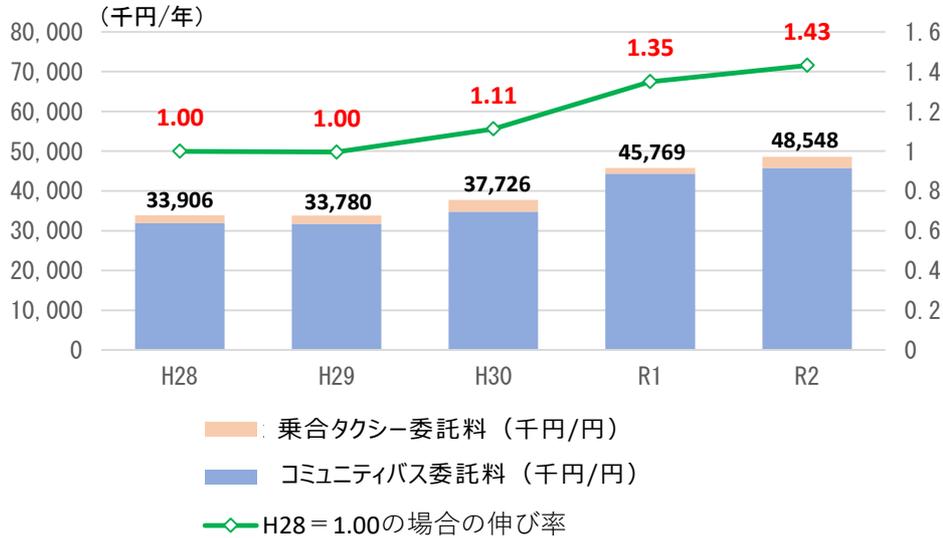


図 VI-10 コミュニティバス及び乗合タクシーの利用者数の推移

③地域公共交通に対する財政負担状況（路線バス除く）

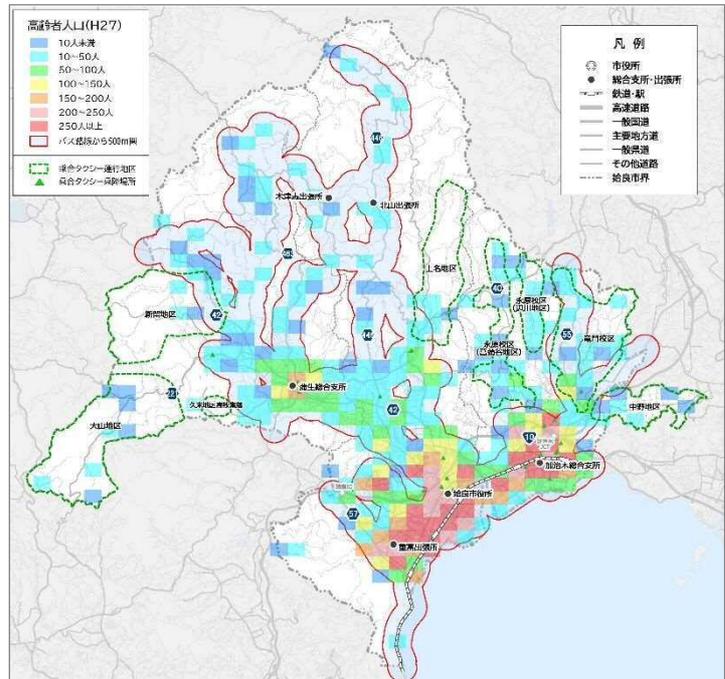
- ・地域公共交通（コミュニティバス）に対する財政負担状況は、H28年度時点において33,906千円/年となっており、H29では一時的に微減した状況でした。
- ・しかし、それ以降は、コミュニティバスの運行単価等の増加に伴い財政負担は増加している状況です。



図VI-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

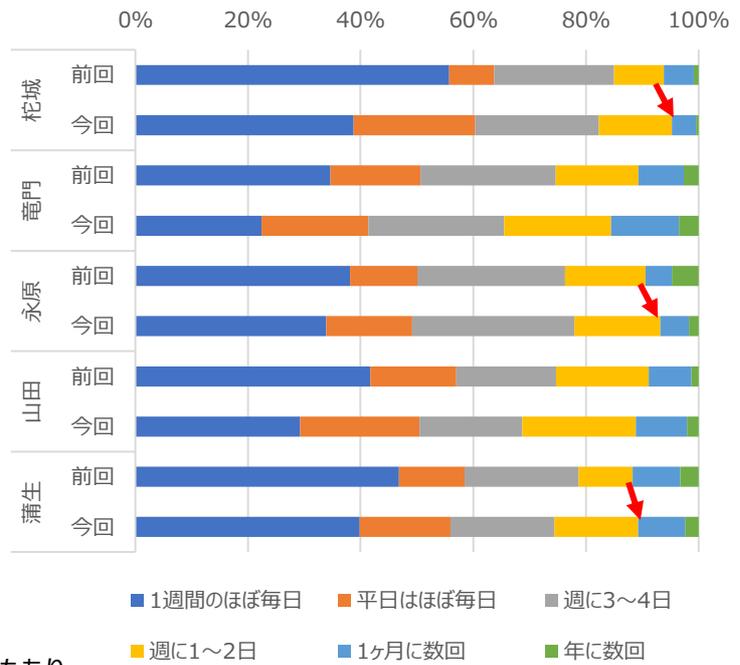
- ・バス路線から500m圏外の地域に高齢者が居住するエリアを交通空白地域と位置付けていましたが、コミュニティバスから予約型乗合タクシー（区域運行）へ運行形態等を見直したことで、交通空白地域はほぼ見られない状況です。
- ・ただし、路線バスやコミュニティバス沿線地域において、特に中山間地域では、地域公共交通までのアクセスが不便な地域が存在することが想定されます。



図VI-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VI-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VI-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
乗客数(人)			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
乗客数(人)			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VI-2 乗合タクシーの地区別の状況

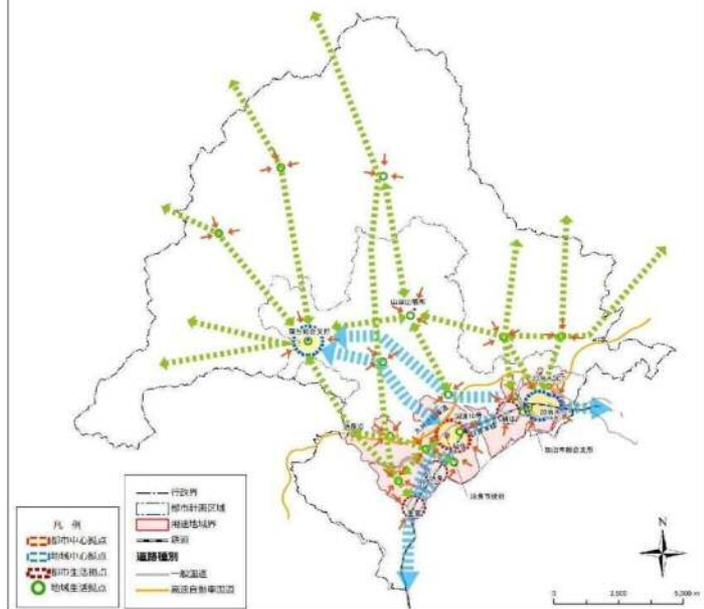
			H30	R1	R2
始良地区	上名地区	計画運行回数 (回)			294
		実運行回数 (回)			158
		運行台数 (台)			158
		利用者数 (人)			246
		稼働率 (%)			53.7
		1回当りの利用者数 (人)			1.56
		1台当りの利用者数 (人)			1.56
		運行収支率 (%)			9.1
加治木校区	竜門校区	計画運行回数 (回)			444
		実運行回数 (回)			164
		運行台数 (台)			177
		利用者数 (人)			258
		稼働率 (%)			36.9
		1回当りの利用者数 (人)			1.57
		1台当りの利用者数 (人)			1.46
		運行収支率 (%)			15.0
	永原校区 菖蒲谷・嶽方面	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
	久松地区高牧集落	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。

〔始良市立地適正化計画における都市の骨格構造〕



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

- ・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。
- ・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ます。

課題6 地域公共交通維持に向けた仕組みの構築

- ・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います。
- ・しかし、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。



【拠点の考え方】

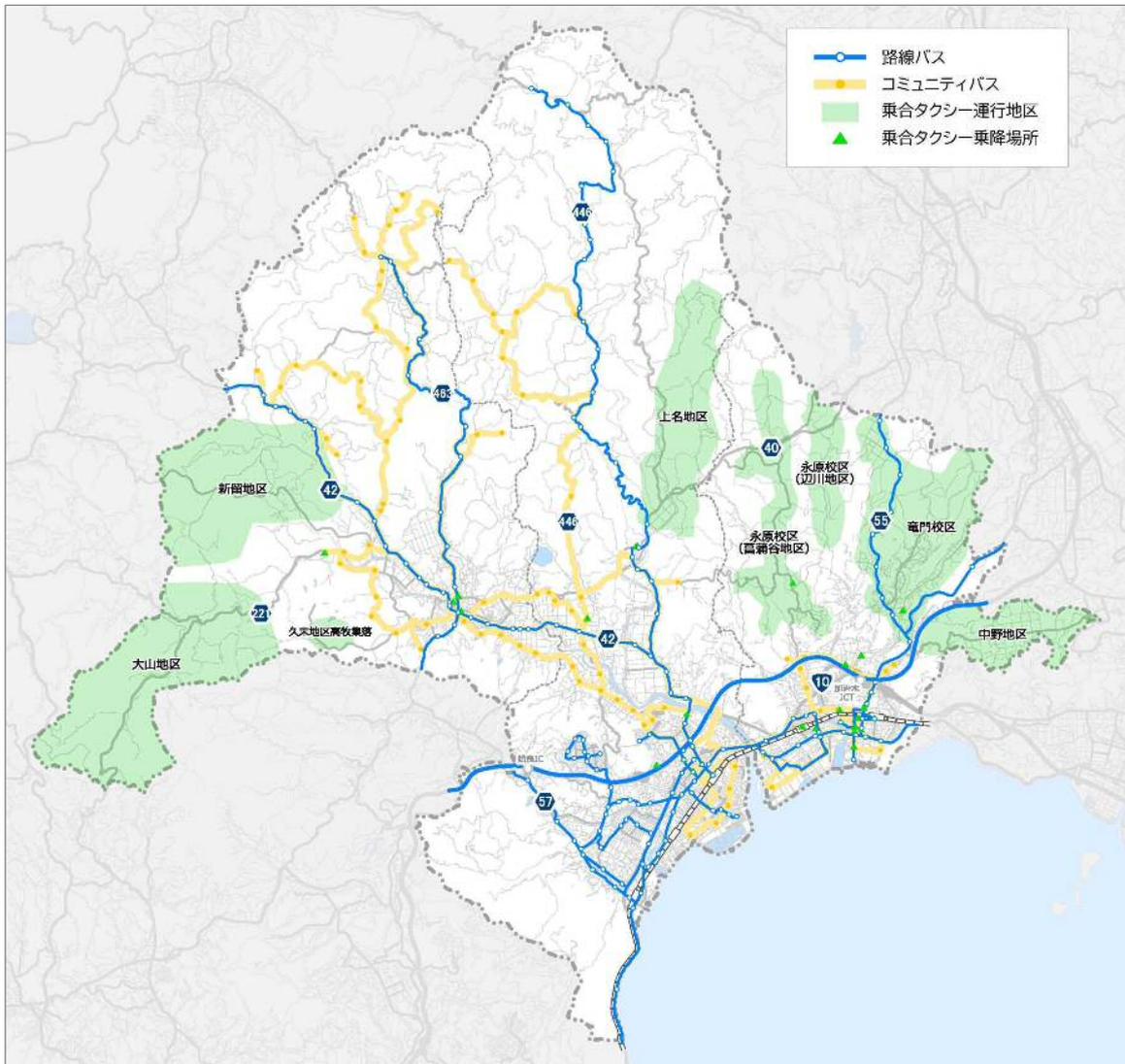
拠点名	位置づけ	対象
ターミナル 拠点	<ul style="list-style-type: none"> 本市の中心となる拠点（市内各拠点への玄関口としての機能） 高速バスや路線バス、さらにはコミュニティバス等の多様な地域公共交通が結節する拠点 	<p>始良市役所、 大型商業施設</p>
サテライト 拠点	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活において市民が集える拠点 周辺には商業施設や医療施設、公共施設等が立地 コミュニティ拠点との往来を可能とする拠点 	<p>加治木支所、蒲生支所、 JR 各駅</p>
コミュニティ 拠点	<ul style="list-style-type: 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 	<p>校区コミュニティ協議 会</p>

【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、 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VI-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

課題6 地域公共交通維持に向けた仕組みの構築

〔本計画の目標〕

目標① 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進

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

目標⑤ 地域公共交通に対する市民の意識醸成

目標⑥ 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① 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進

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、地域公共交通利用者数の確保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 JR5駅の乗車数(1日あたり)	5,421人/日	6,500人/日 (増加)
② コミュニティバスの利用者数	30,908人/年	37,000人/年 (増加)
③ 乗合タクシーの利用者数	1,266人/年	2,000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〕

JR5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、「第2次始良市総合計画」における目標指標との整合を図ります。

その他、乗合タクシーに関しては、「第2次始良市総合計画」での目標指標設定にあたり、JR5駅と乗合タクシーの利用者数の増加率が約1.2倍となっていること、さらには、R2年度の利用者数が約2,000人となっていることから、これらを維持していくことを目標とします。

目標② 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向上等に伴い、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〕

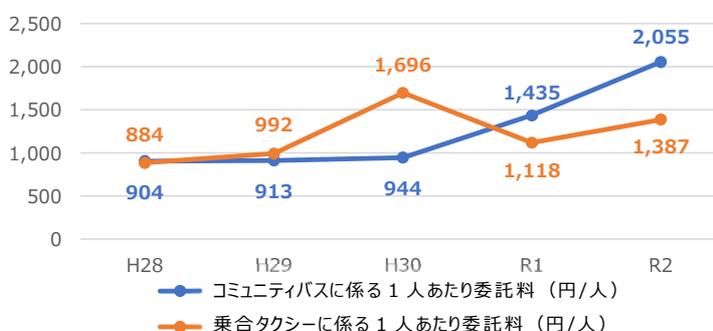
数値指標	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和8年度)
① コミュニティバスの1人あたり委託料	1,435円/人	1,200円/人以下 (削減)
② 乗合タクシーの1人あたり委託料	1,387円/人	1,200円/人以下 (削減)

※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 地域公共交通利用者数の確保維持」との整合を図り、現況値に対して2割程度の減少を目標値として設定します。



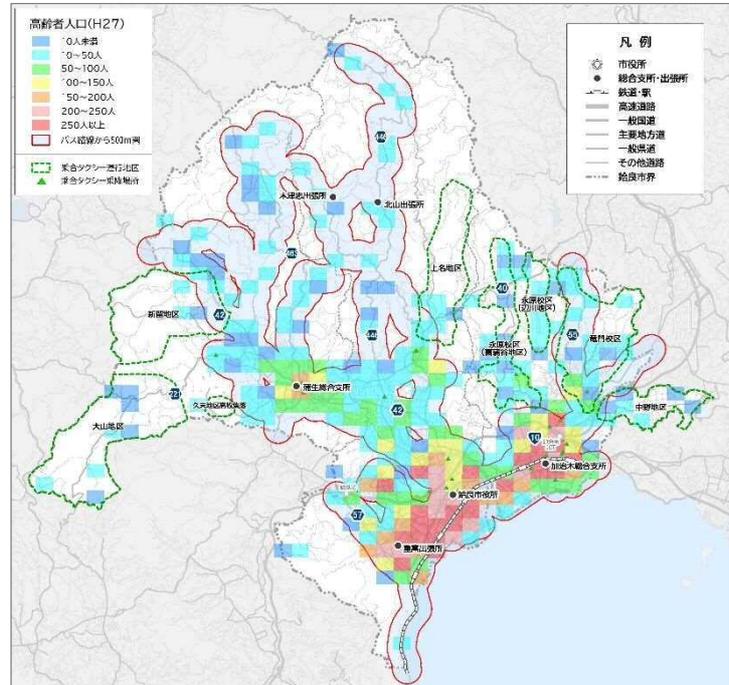
図VI-16 1人あたり委託料の推移

目標③ 交通空白地の解消

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（鉄道駅から半径 1,000m 以内、バス停等から半径 500m 以内の地域）している状況であり、交通空白地は少ない状況です。

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VI-17 交通空白地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 2 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、交通空白地の解消を図ります。

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

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。



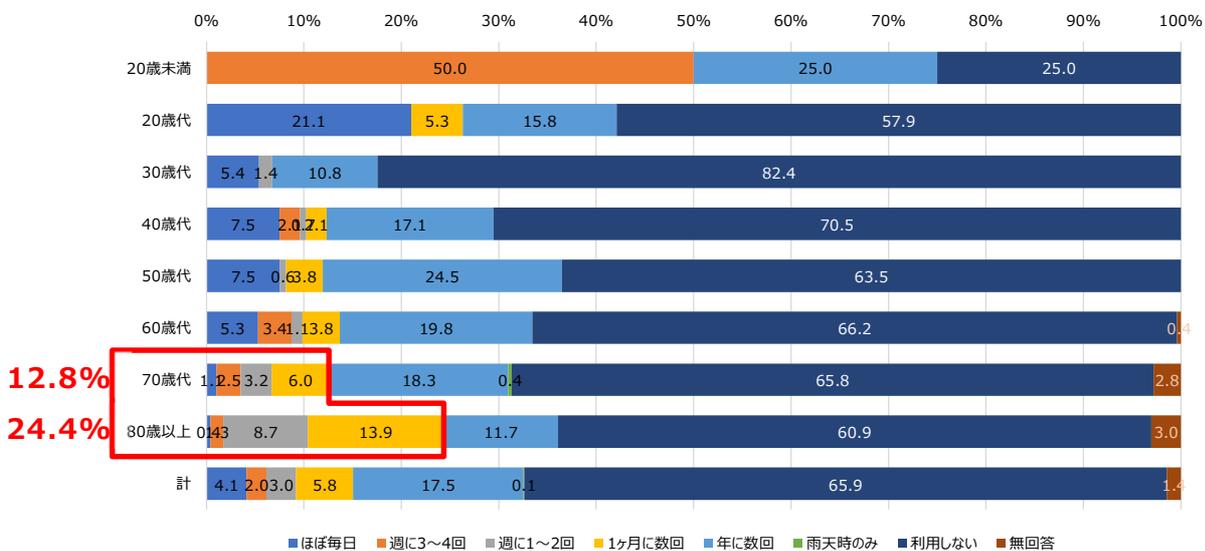
〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和2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%	24.4% (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も80歳以上の高齢者と同様、24.4%を目標値として設定します。



図VI-18 地域公共交通の利用状況（市民アンケート調査）

目標⑤ 地域公共交通に対する市民の意識醸成

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、地域公共交通に対する市民の意識醸成を目標として設定することで、今後も継続的に利用促進活動等に取り組むとともに、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2年度)	目標値 (令和8年度)
① 地域公共交通に対する協力意向	61.8%	65.0% (増加)

※「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〕

市民の地域公共交通に対する協力意向は、直接的な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。

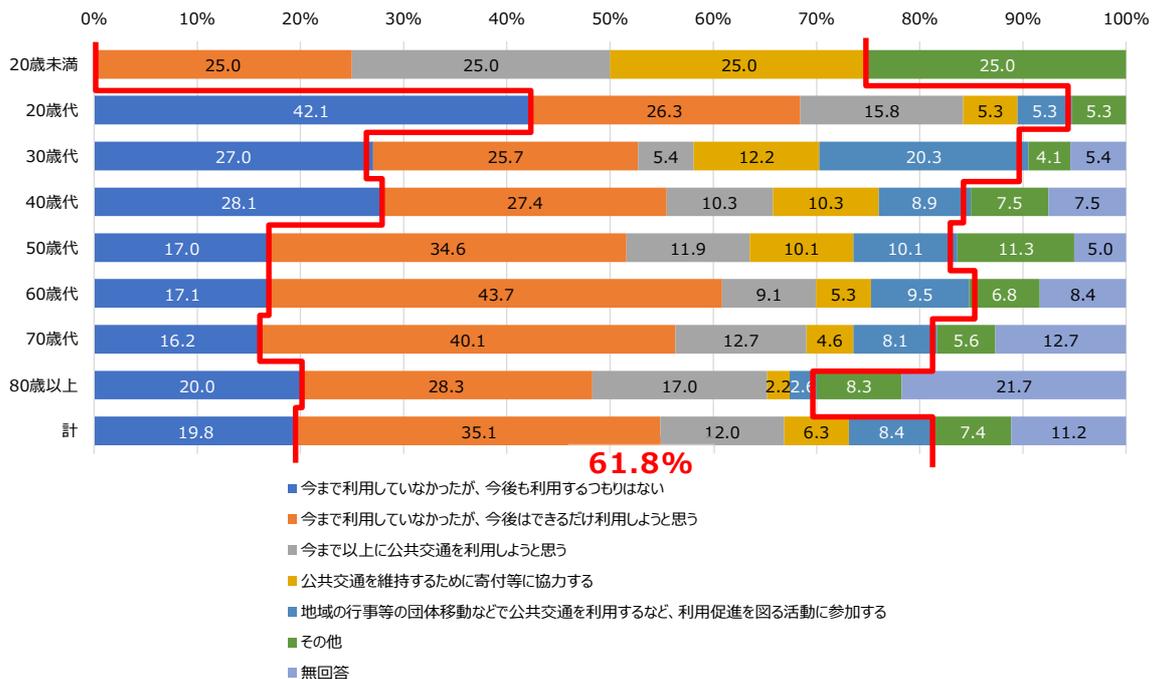


図 VI-19 地域公共交通に対する今後の協力意向 (市民アンケート調査)

目標⑥ 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。

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、意識醸成を図り、利用促進に向けた取組を行います。

〔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。

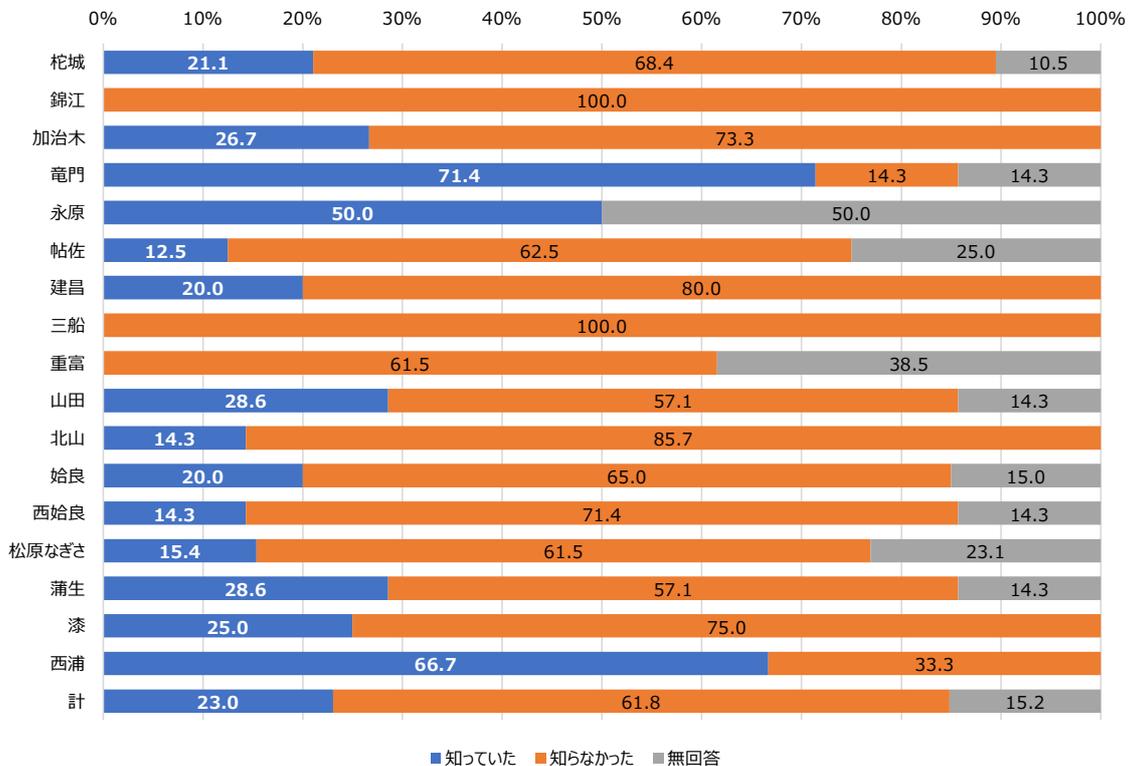


〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値 (令和2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)

〔目標値の考え方〕

市民の地域公共交通網形成計画に対する認知度は地区によってばらつきがみられる状況ですが、市全体である23%より引く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VI-20 地域公共交通網形成計画の認知度（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① 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進

〔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② 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③ 交通空白地の解消

〔数値指標〕

- ① 地域公共交通の人口カバー率

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

〔数値指標〕

- ① 70 歳代の地域公共交通の利用率

目標⑤ 地域公共交通に対する市民の意識醸成

〔数値指標〕

- ① 地域公共交通に対する協力意向

目標⑥ 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

〔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、コミュニティバス等の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 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進 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	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 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進 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新たな運行形態の導入について検討します。

※なお、自家用有償運送等の導入にあたっては、タクシー等の公共交通機関において十分な輸送サービスが提供できない場合に限りです。

・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VI-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 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進 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VI-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VI-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VI-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 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進 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 地域公共交通に対する市民の意識醸成 目標⑥ 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VI-25 広報あいらを活用した周知活動の事例



図VI-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 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進

・事業概要

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

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		

本町通りで通院とお買い物

Cコース（午前出発）
（所要時間：約2.5時間、合計運賃300円）

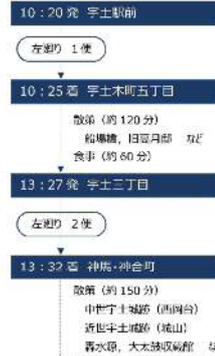


Dコース（午後出発）
（所要時間：約3時間、合計運賃300円）



宇土の歴史、散策コース

Eコース
（所要時間：約6時間、合計運賃450円）



16:19 発 神宮・神台町

右廻り 4便

16:32 着 宇土駅前



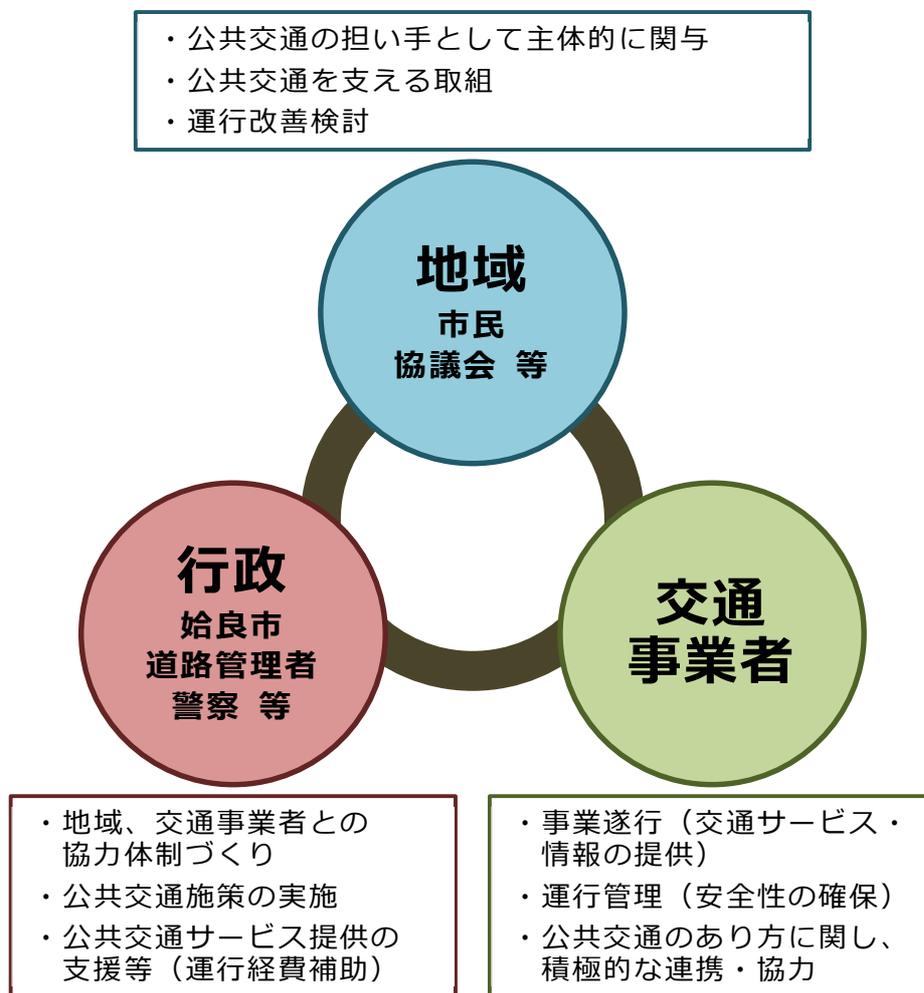
図VI-27 コミュニティバスを活用したモデルコース等の提案による利用促進の事例（熊本県宇土市）

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。

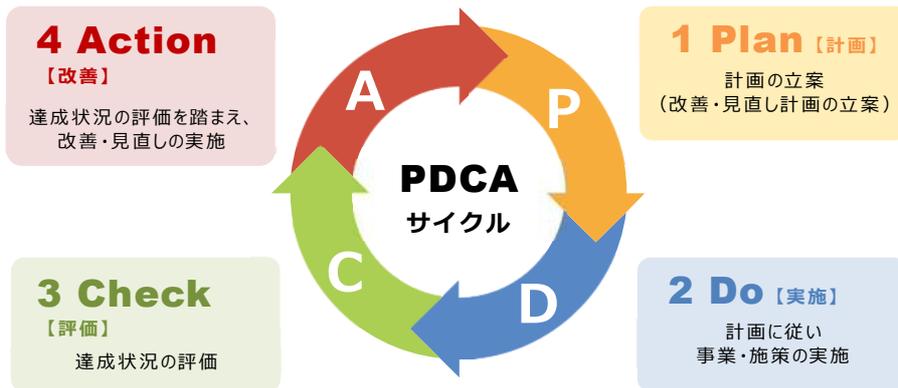


図VI-28 地域公共交通計画の推進体制

(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VI-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	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	
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VI-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 地域公共交通利用者数の確保に向けた利用促進	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 地域公共交通に対する市民の意識醸成	①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。
目標 6 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	【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。