

2.4 建築物の分析

(1) 建築物の新築状況

平成28(2016)年から令和3(2021)年までの建築物の新築動向をみると、住宅の新築が多く分布しています。商業施設は、国道10号、九州自動車道の一部沿道等に分布しています。

同時期の建築物の新築件数をみると、平成30(2018)年から令和2(2020)年にかけて減少傾向で推移していましたが、令和3(2021)年には住宅用地を中心に増加に転じ、新築件数の総数は483件となっています。

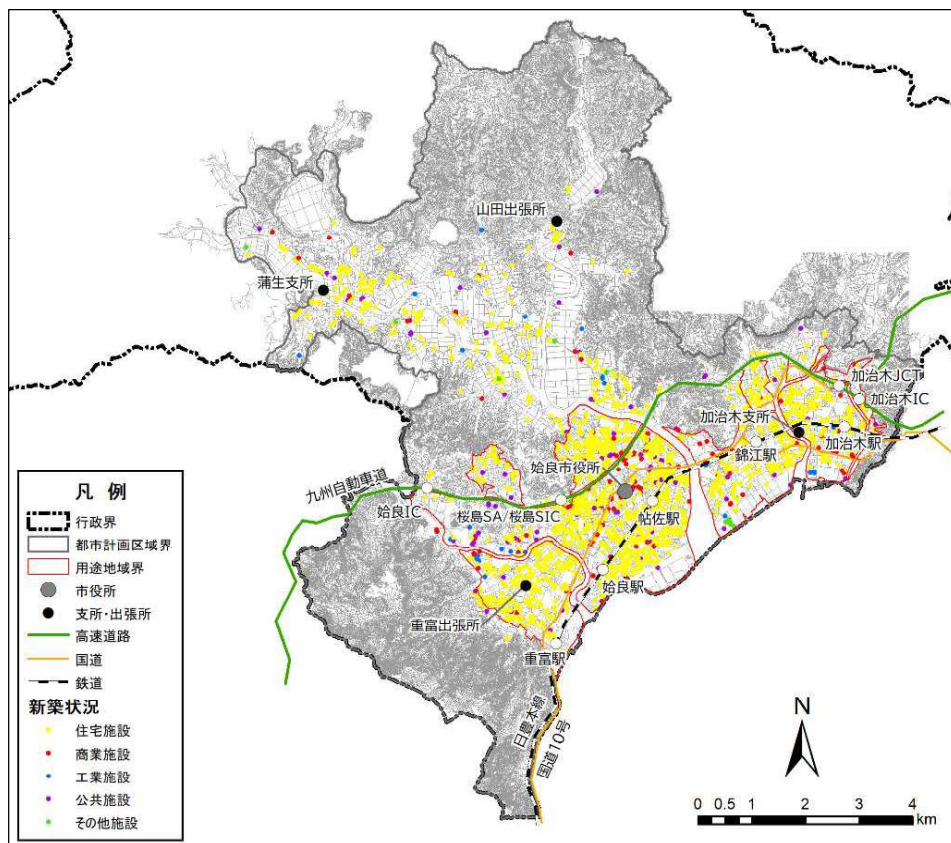


図 新築動向位置図(平成28(2016)年～令和3(2021)年)

資料：都市計画基礎調査(R4)



図 建築物の新築件数(平成28(2016)年～令和3(2021)年)

資料：都市計画基礎調査(R4)

(2) 建築年数別建築物の状況

令和4(2022)年の用途地域内の建築年数をみると、加治木駅周辺、錦江駅西側の河川沿岸部、錦江駅北側、重富出張所や重富駅周辺で築30年以上の建築物が立地しています。用途地域外では、蒲生支所、山田出張所周辺に築50年以上の建築物が多く分布しています。一方、帖佐駅南側や始良市役所周辺の国道10号北側は、30年未満の建築物が多く立地しています。

令和4(2022)年度時点で、建築年数が30年以上の建築物は都市計画区域全体で約67%となっています。

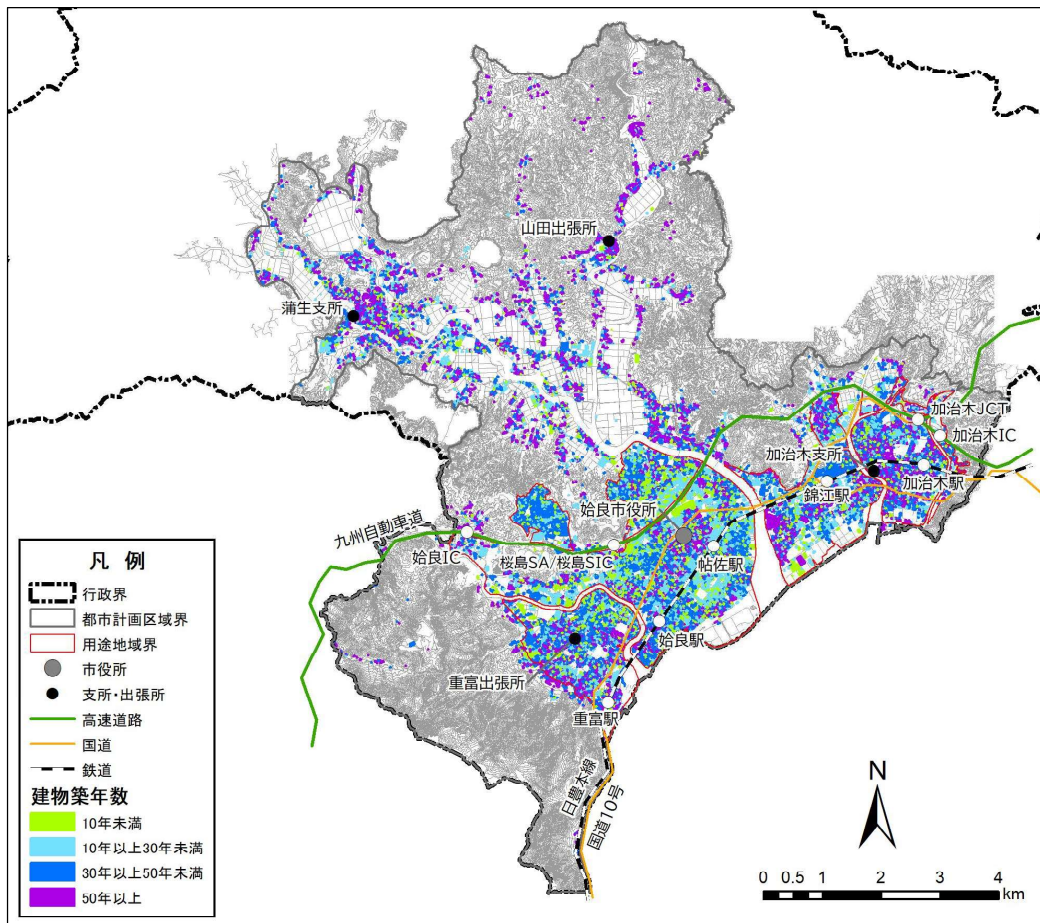


図 建築年数別現況図(令和4(2022)年)

資料：都市計画基礎調査(R4)

表 建築年数別棟数(令和4(2022)年)

建築年数	棟数(棟)	比率
0~9年	1,208	2.7%
10~19年	4,475	10.1%
20~29年	4,645	10.5%
30~39年	7,749	17.5%
40~49年	5,411	12.2%
50~59年	8,273	18.7%
60年以上	8,073	18.3%
不明	4,406	10.0%
都市計画区域内合計	44,240	100.0%

資料：都市計画基礎調査(R4)

(3) 空き家数の推移

空き家率について、本市全体と他の都市の空き家率の比較の結果、空き家率は鹿児島県全体や、霧島市に比べやや低い傾向にあります。鹿児島市と比較すると高くなっています。

地区別の空き家数をみると、始良地区の空き家数が最も多く、市全体の半数近くを占めています。校区別でみると蒲生校区が15.7%と最も高い割合を占めています。

空き家の増加率をみると、加治木地区の空き家数の増加率が高く、中でも竜門校区の増加率は156.5%と最も高くなっています。一方で、始良地区の増加率は他の2地区と比べ低くなっており、帖佐校区の増加率は唯一の減少となっています。

表 空き家率(令和5(2023)年)

自治体	住宅総数	空家総数		賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空家	二次的住宅	賃貸用の住宅	売却の住宅	空家率
		空家率	空家率					
始良市	40,090	7,380	18.4%	4,720	30	2,280	350	11.8%
鹿児島県	899,600	184,200	20.5%	122,200	4,500	53,800	3,700	13.6%
鹿児島市	334,270	51,080	15.3%	24,830	870	23,920	1,460	7.4%
霧島市	74,040	16,780	22.7%	9,200	1,340	5,920	320	12.4%

資料：住宅・土地統計調査(R5)

表 校区別空き家数の推移(令和元(2019)年度～令和5(2023)年度)

地区	校区	令和元年度		令和5年度		増加率
		件数	割合	件数	割合	
始良地区	山田	108	4.7%	164	5.0%	51.9%
	北山	124	5.4%	194	5.9%	56.5%
	三船	143	6.2%	151	4.6%	5.6%
	帖佐	197	8.6%	186	5.6%	-5.6%
	建昌	96	4.2%	120	3.6%	25.0%
	松原なぎさ	92	4.0%	146	4.4%	58.7%
	始良	118	5.2%	187	5.7%	58.5%
	西始良	34	1.5%	70	2.1%	105.9%
重富	266	11.6%	399	12.1%	50.0%	
小計		1,178	51.4%	1,617	48.9%	37.3%
加治木地区	柁城	250	10.9%	385	11.6%	54.0%
	錦江	124	5.4%	176	5.3%	41.9%
	加治木	79	3.4%	108	3.3%	36.7%
	永原	117	5.1%	214	6.5%	82.9%
	竜門	46	2.0%	118	3.6%	156.5%
小計		616	26.9%	1,001	30.3%	62.5%
蒲生地区	蒲生	384	16.8%	521	15.7%	35.7%
	漆	89	3.9%	110	3.3%	23.6%
	西浦	24	1.0%	60	1.8%	150.0%
小計		497	21.7%	691	20.9%	39.0%
合計		2,291	100.0%	3,309	100.0%	44.4%

資料：空家対策調査報告書(R5)

- ※ 二次的住宅：別荘等普段住んでいる人がいない住宅
- 賃貸用の住宅：新築・既存を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅
- 売却用の住宅：新築・既存を問わず、売却のために空き家になっている住宅
- 賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空家：上記以外の住宅で、長期不在の住宅や建替えのために取り壊すことになっている住宅等

2.5 道路網の分析

(1) 主要な道路網状況

主要な道路網(国・県道)の状況を見ると、広域的な幹線道路は、市の南側を東西に横断する国道10号が通っており、市内外を結ぶ主要地方道川内加治木線、主要地方道栗野加治木線、主要地方道伊集院蒲生溝辺線等の全16路線で形成されています。

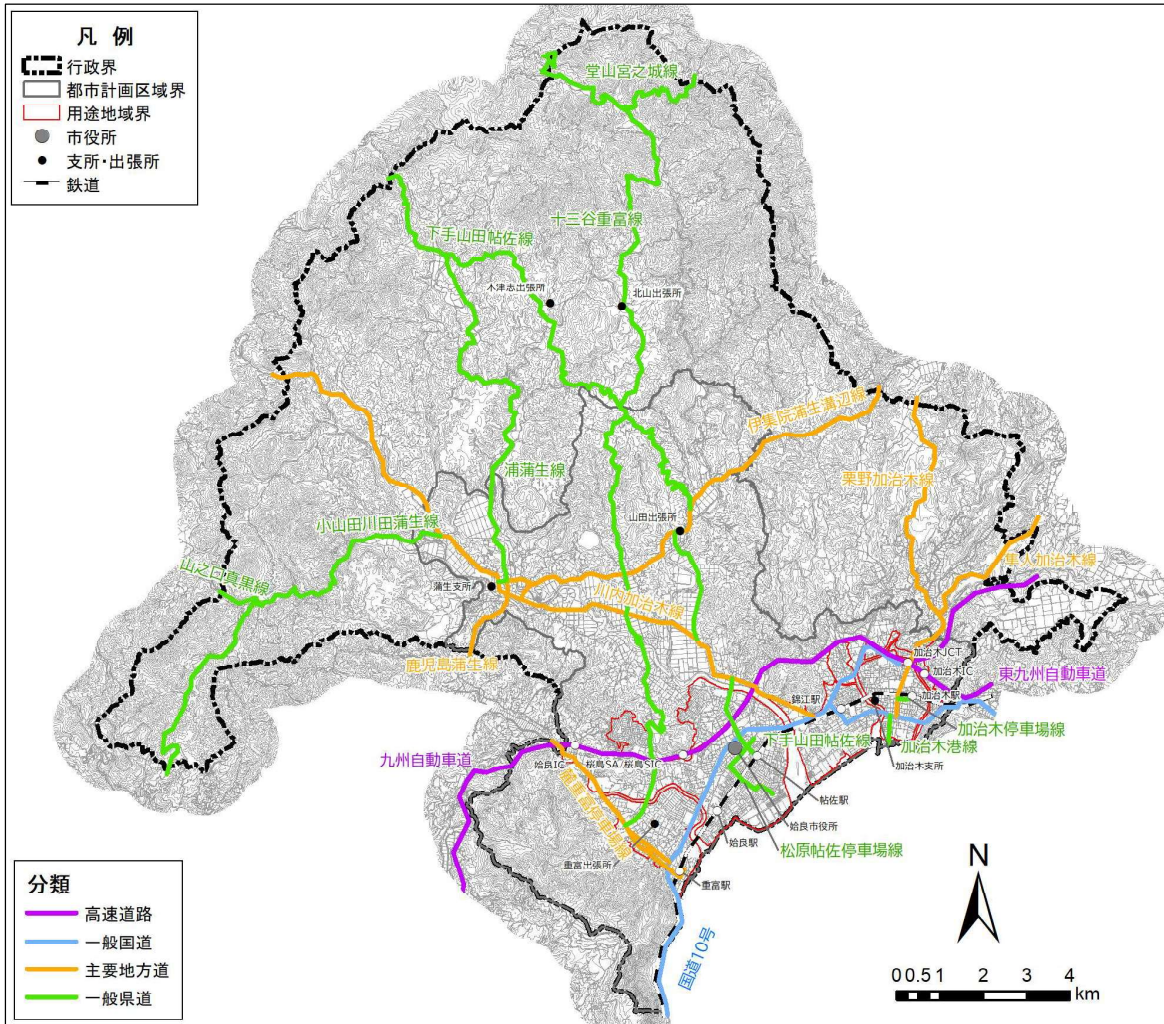


図 主要な道路網

資料：都市計画基礎調査(R4)

(2) 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備状況をみると、整備が完了している道路が多くなっていますが、改良中、又は未改良である道路もあります。

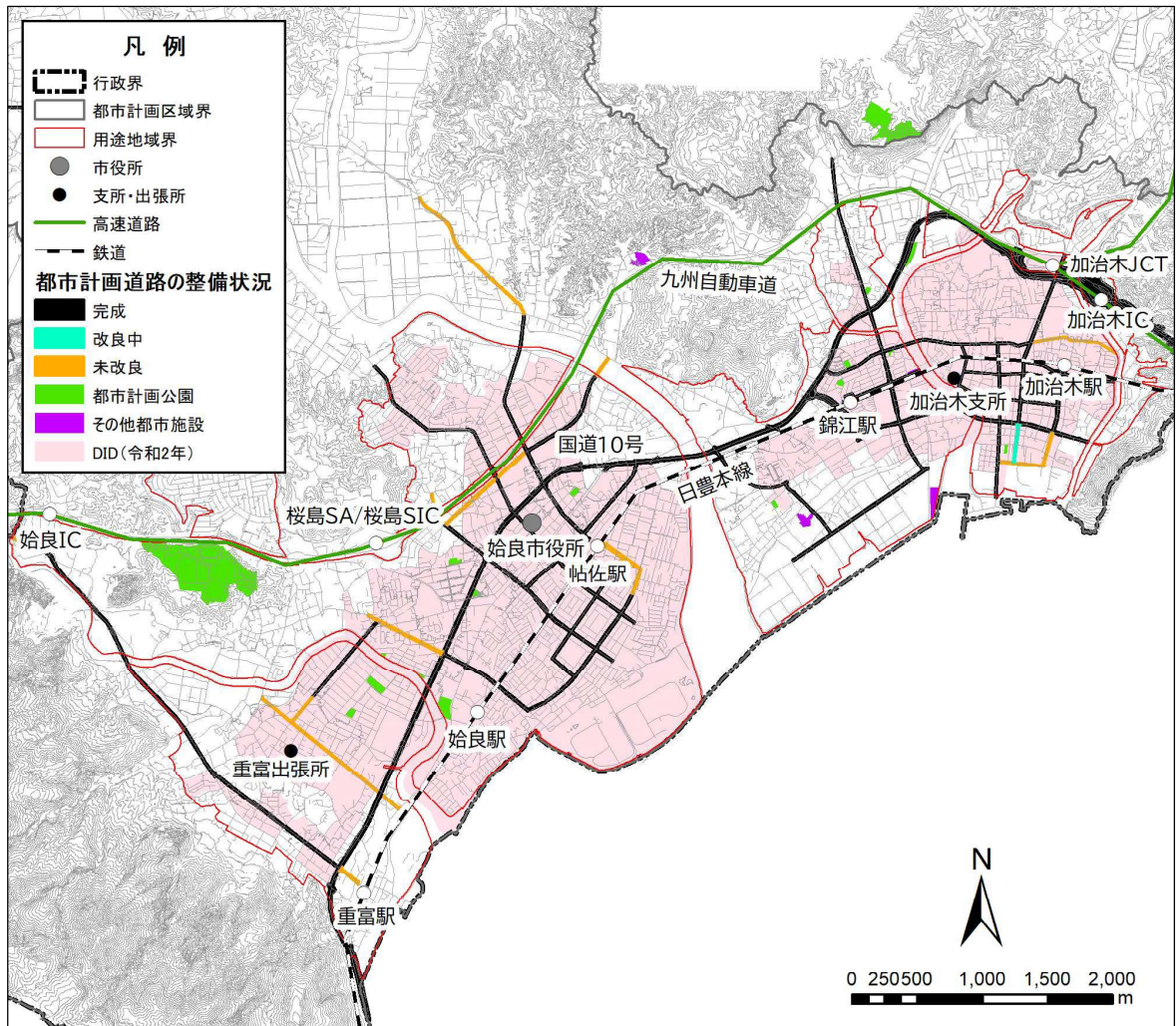


図 都市計画道路整備状況

資料：都市計画基礎調査(R4)

2.6 公共交通の分析

(1) 鉄道利用者の推移

平成22(2010)年から令和4(2022)年の鉄道利用者数の推移をみると、重富駅以外の4駅は、平成22(2010)年から平成25(2013)年にかけて増加傾向が続いていましたが、平成26(2014)年に減少しました。

その後、帖佐駅では再び増加傾向で推移しています。一方、重富駅、始良駅、錦江駅、加治木駅では概ね横ばいか、やや減少傾向で推移しています。

令和元(2019)年から令和2(2020)年には5駅とも大きく落ち込んでいますが、これは新型コロナウイルス感染症の流行による影響と考えられます。その後、重富駅、始良駅、帖佐駅、錦江駅では、令和3(2021)年からは増加に転じています。

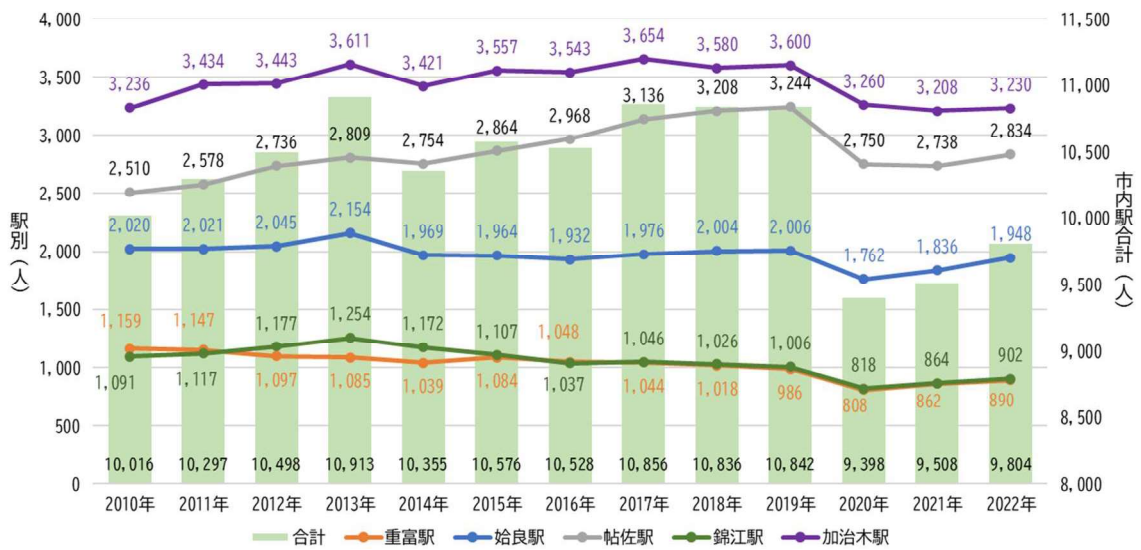


図 鉄道利用者数の推移(1日当たり乗降客数)

※H29から乗車数のみ公表されることとなったため、乗降客数は乗車数を2倍した数字としている
資料：始良市統計書(R5)、始良市地域公共交通計画(R4)

(2) JR各駅の1日当たりの乗降客数(令和6(2024)年)

JR各駅の1日当たりの乗降客数をみると、加治木駅が3,230人で最も多く、次いで帖佐駅2,834人、始良駅1,948人の順となっています。

表 各駅の運行本数・乗降客数

駅名	運行本数		乗降客数 (人/日)
	上り	下り	
加治木駅	31便/日(普通)	30便/日(普通)	3,230
	9便/日(特急)	9便/日(特急)	
錦江駅	31便/日(普通)	30便/日(普通)	902
	0便/日(特急)	0便/日(特急)	
帖佐駅	31便/日(普通)	30便/日(普通)	2,834
	4便/日(特急)	3便/日(特急)	
始良駅	31便/日(普通)	30便/日(普通)	1,948
	2便/日(特急)	2便/日(特急)	
重富駅	31便/日(普通)	30便/日(普通)	890
	2便/日(特急)	2便/日(特急)	

資料：JR九州資料、始良市統計書(R5)

(3)バス停及びバスルートの状況

バス停及びバスルートの状況を見ると、路線バスは主に国道10号に沿うように路線が運行しています。一方コミュニティバスは、始良市市役所等の中心部と蒲生地区、さらにその先の漆地区等の山間部を結ぶように運行しています。

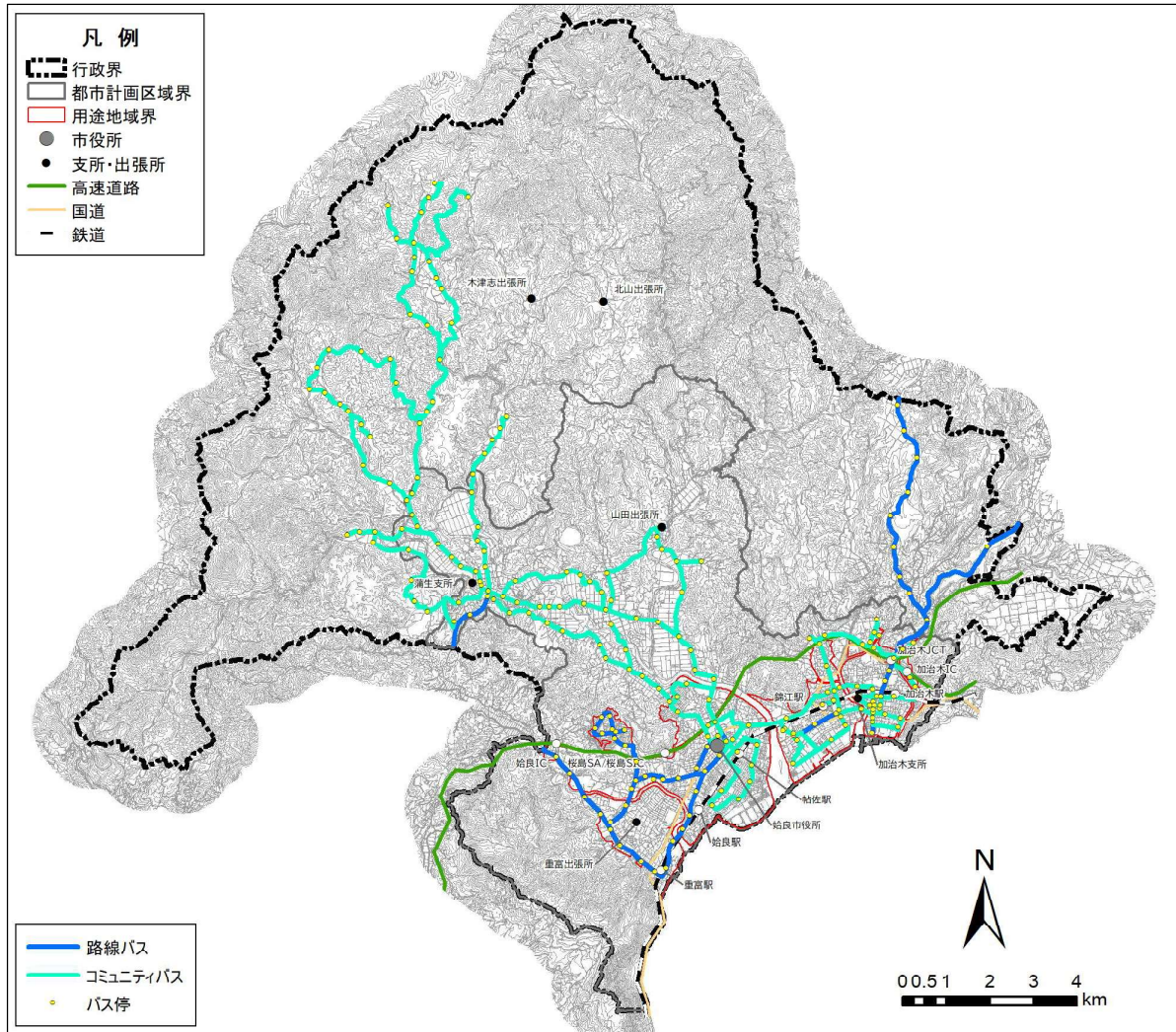


図 バス停・バスルート

資料：都市計画基礎調査(R4)

(5)バスピーク時の運行本数

サービス水準の高いバス路線(ピーク時間片道3本以上のバス路線※5)をみると、国道10号と主要地方道川内加治木線、主要地方道隼人加治木線、主要地方道麓重富停車場線等、市の南側の路線を中心に充実しています。一方、都市計画区域外の路線は、運行本数が少ないことがわかります。

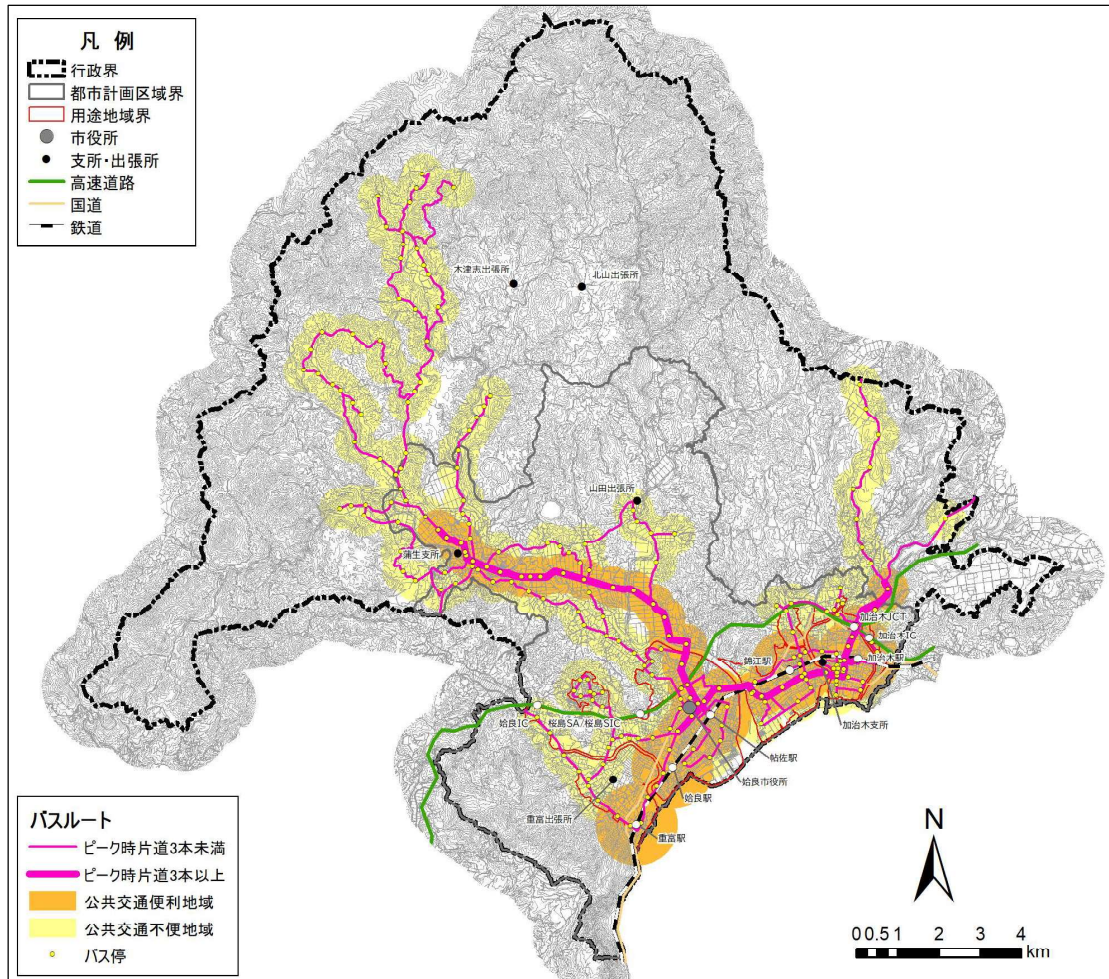


図 バスピーク時の運行本数

資料：都市計画基礎調査(R4)

表 公共交通便利地域、不便地域、空白地域の定義

		バス		
		バス停から500m圏内		バス停から500m圏外
		ピーク時間片道3本以上	ピーク時間片道3本未満	
鉄道	駅から1km圏内	公共交通便利地域		
	駅から1km圏外	公共交通便利地域	公共交通不便地域	公共交通空白地域

※5 都市機能立地支援事業の補助対象となる条件の1つに、ピーク時運行本数が片道3本以上を満たす駅又はバス停(駅から半径1km以内又はバス停から半径500mの範囲内)とあるため、これをバスの利便性を判断する1つの指標と捉えて設定しています。

(6) コミュニティバスの状況

ふるさとバス、上名地区乗合バス、加治木循環バス、蒲生地区巡回バス、3庁舎間巡回バス、重富地区循環バスの6路線の総利用者数は、令和3(2021)年度まで概ね減少傾向で推移していましたが、近年は回復の傾向にあります。

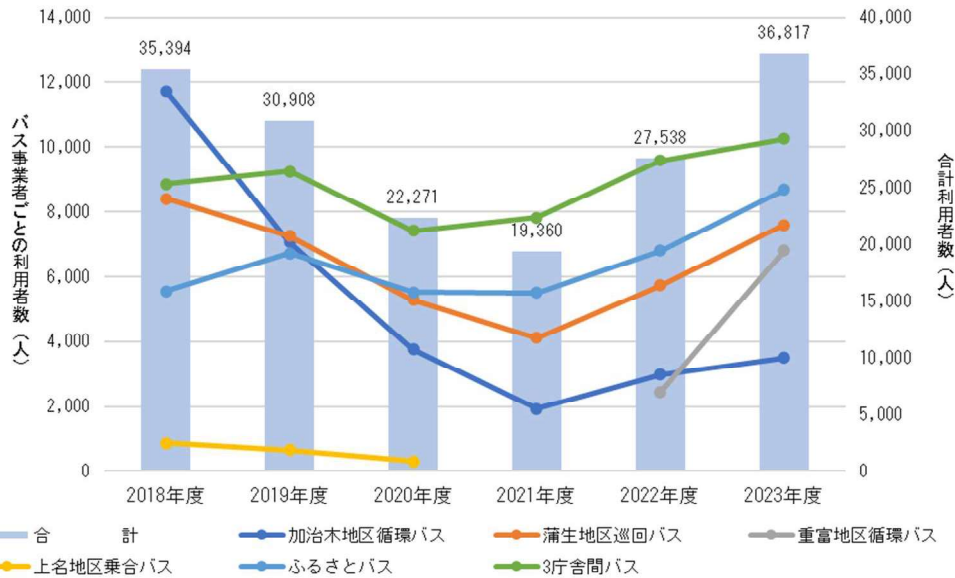


図 コミュニティバスの利用者数の推移(平成30(2018)年度～令和5(2023)年度)

資料：始良市統計書(R6)

コミュニティバスを運行する5事業者の運賃収入の推移をみると、ふるさとバスと3庁舎間巡回バスを除いて横ばいから減収傾向で推移しています。特に、加治木地区循環バスは、毎年減少傾向で推移しています。また、令和2(2020)年度には新型コロナウイルスの流行の影響もあり全路線で減少しています。

このまま減収が続くと、市の財政負担が大きくなる恐れがあると考えられます。

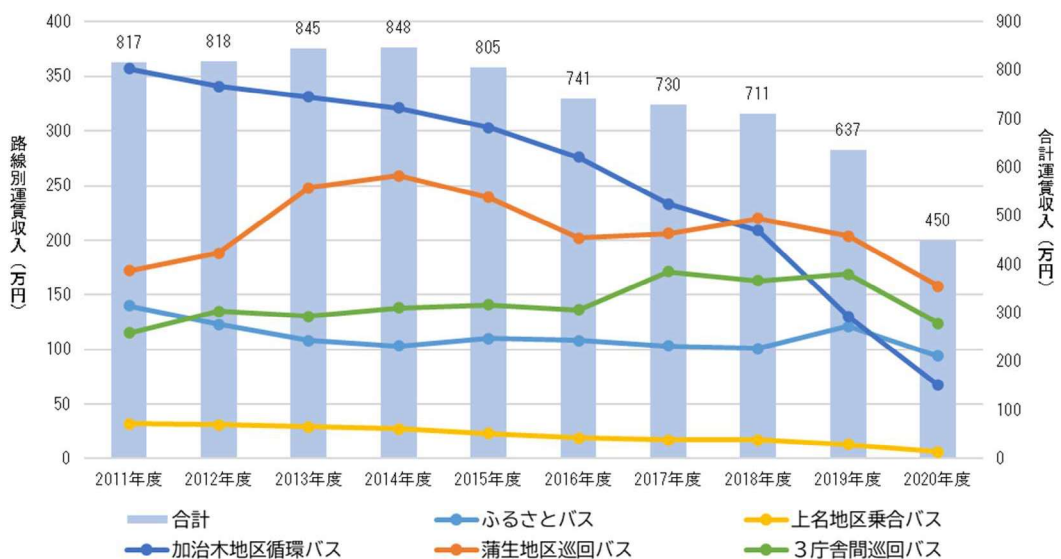


図 コミュニティバスの運賃収入の推移(平成23(2011)年度～令和2(2020)年度)

資料：始良市地域公共交通計画(R4)

(7)デマンドタクシーの状況

本市のデマンドタクシーの総利用者数は、令和元(2019)年度以降増加傾向にあります。特に、永原地区や竜門地区、上名地区での増加がみられます。

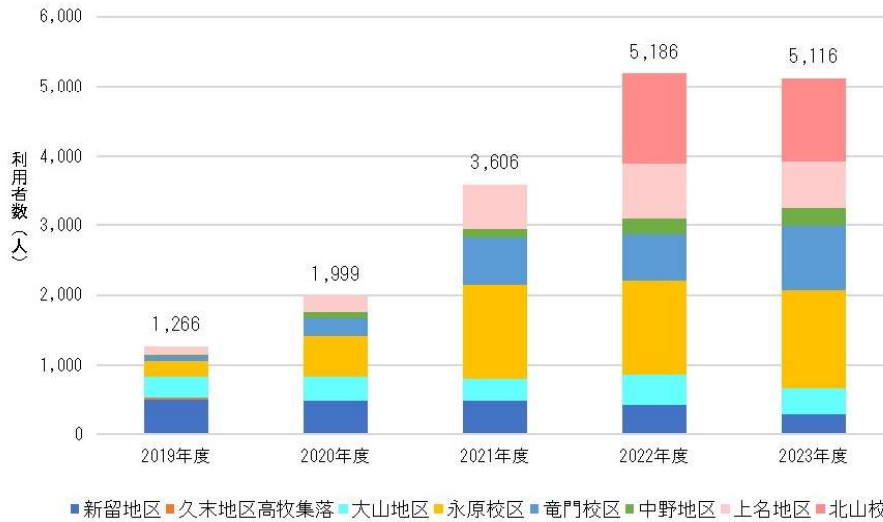


図 デマンドタクシー利用者数の推移(令和元(2019)年度～令和5(2023)年度)

資料：始良市統計書(R6)

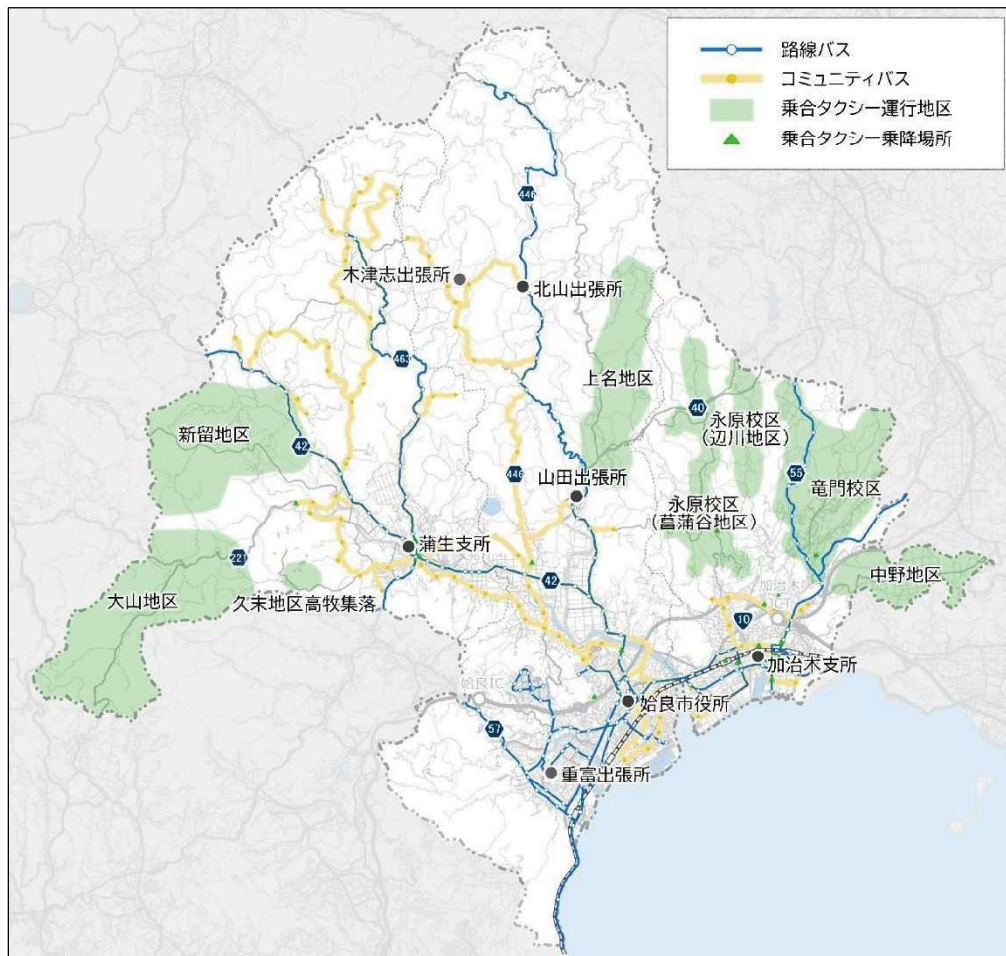


図 デマンドタクシー等の運行地区の状況

資料：始良市地域公共交通計画(R4)

(8)通勤・通学者数の状況

本市から近隣市町への通勤・通学者数は、一番多い市が鹿児島市で7,111人、二番目に多い市は霧島市で5,088人であり、三番目に通勤・通学者数が多い薩摩川内市の379人に比べ、鹿児島市の通勤・通学者数が19倍、霧島市が13倍の通勤・通学者がいることから、本市と両市とのつながりが非常に強いことがわかります。

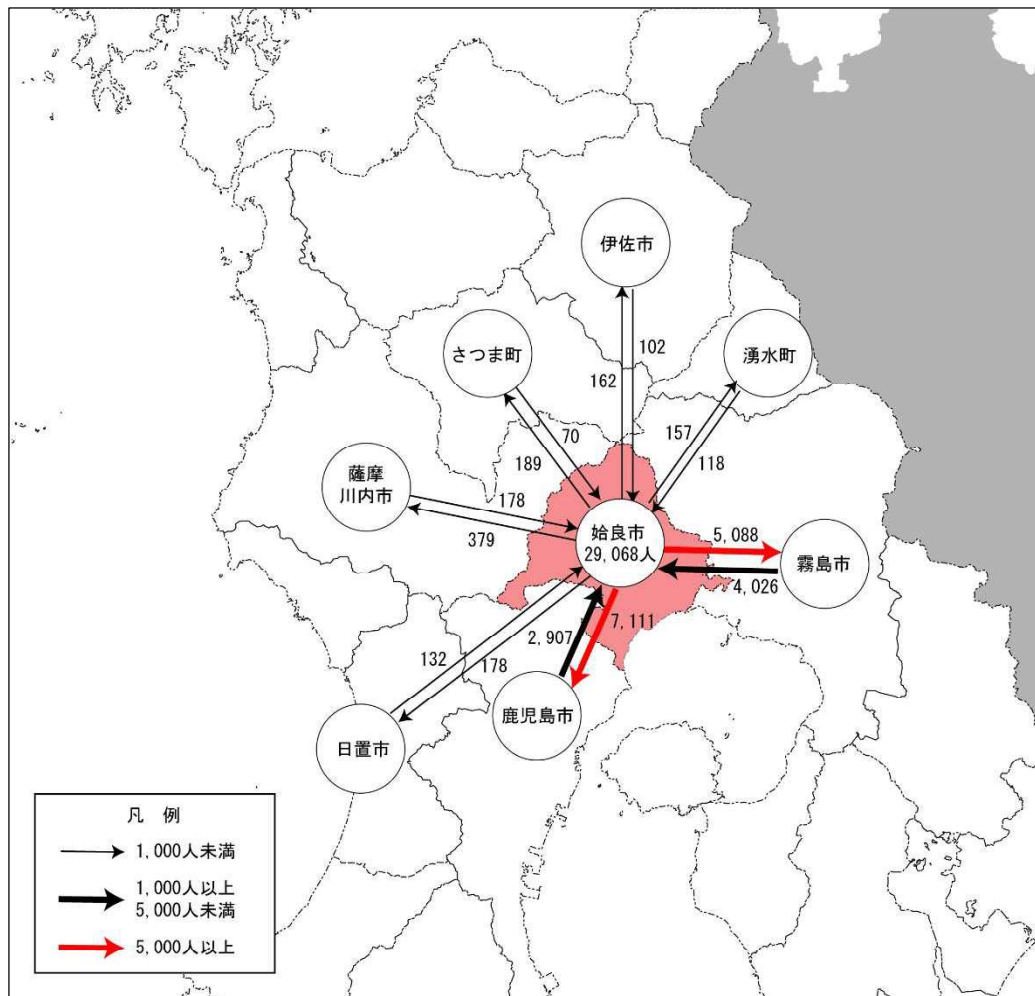


図 通勤・通学者数の状況(令和2(2020)年)

資料：国勢調査(R2)

2.7 災害ハザードの分析

(1) 土砂災害

土砂災害警戒区域等は、重富地区周辺の山すそや加治木地区の東側の山すそに土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域がみられます。

また、避難の際に利用する生活道路で4m未満の幅員の狭い道路が多くみられます。

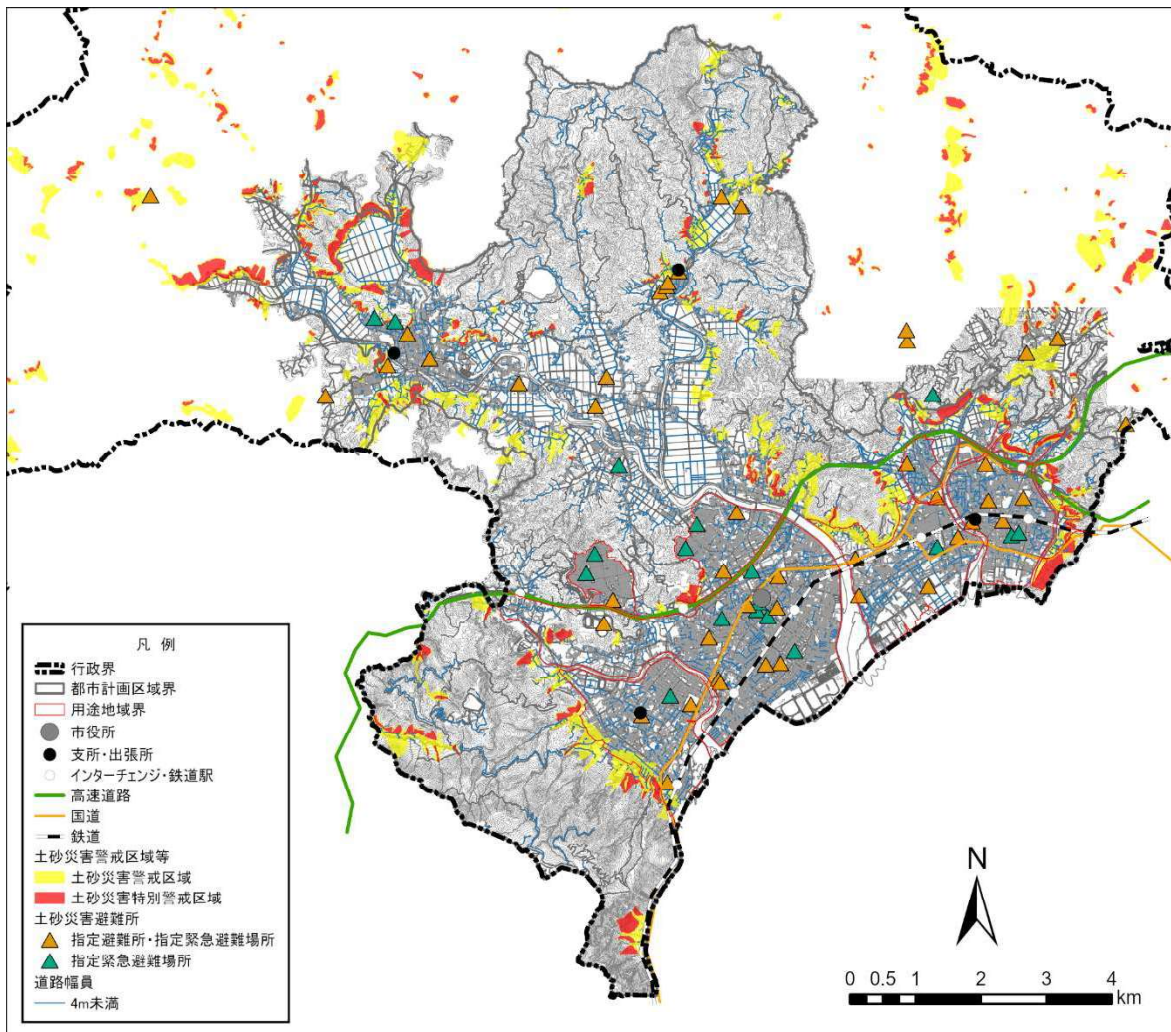


図 土砂災害警戒区域の分布図

資料：国土数値情報、始良市ハザードマップ

(2)津波浸水想定区域

津波浸水想定区域は主に沿岸部にみられ、一部建物が浸水する区域があります。また、津波浸水想定区域内の一部に指定緊急避難場所が指定されています。

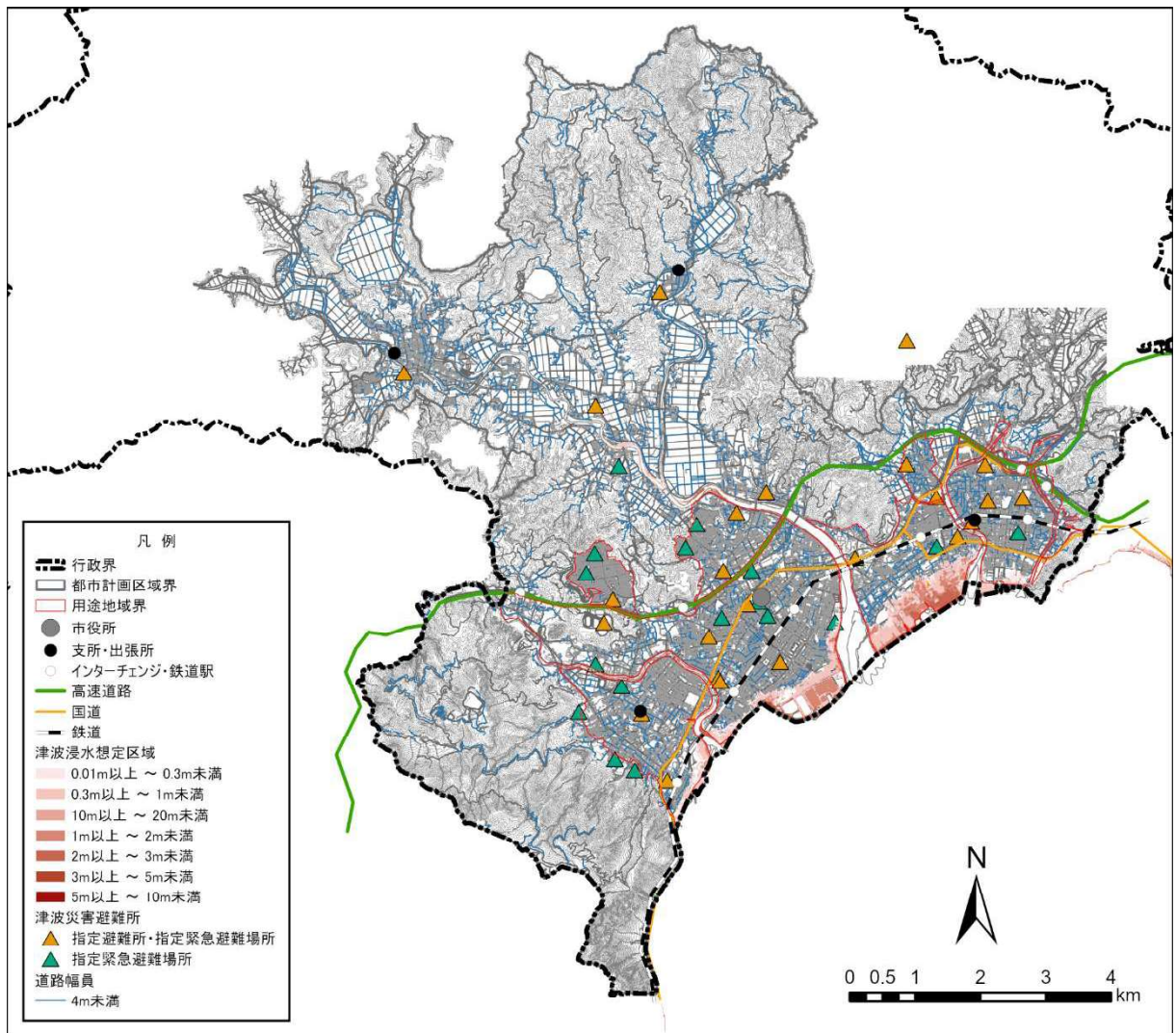


図 津波浸水想定区域の分布図

資料：国土数値情報、始良市ハザードマップ
 ※津波浸水区域データは、平成24年時点で公表されたデータである

(3)洪水浸水想定区域

洪水浸水想定区域は、各河川の流域にみられ、主に市街地に広がっています。特に、加治木支所周辺や始良市役所北側市街地に洪水浸水想定区域が広がっています。

また、洪水浸水想定区域内に洪水時の避難所が指定されています。

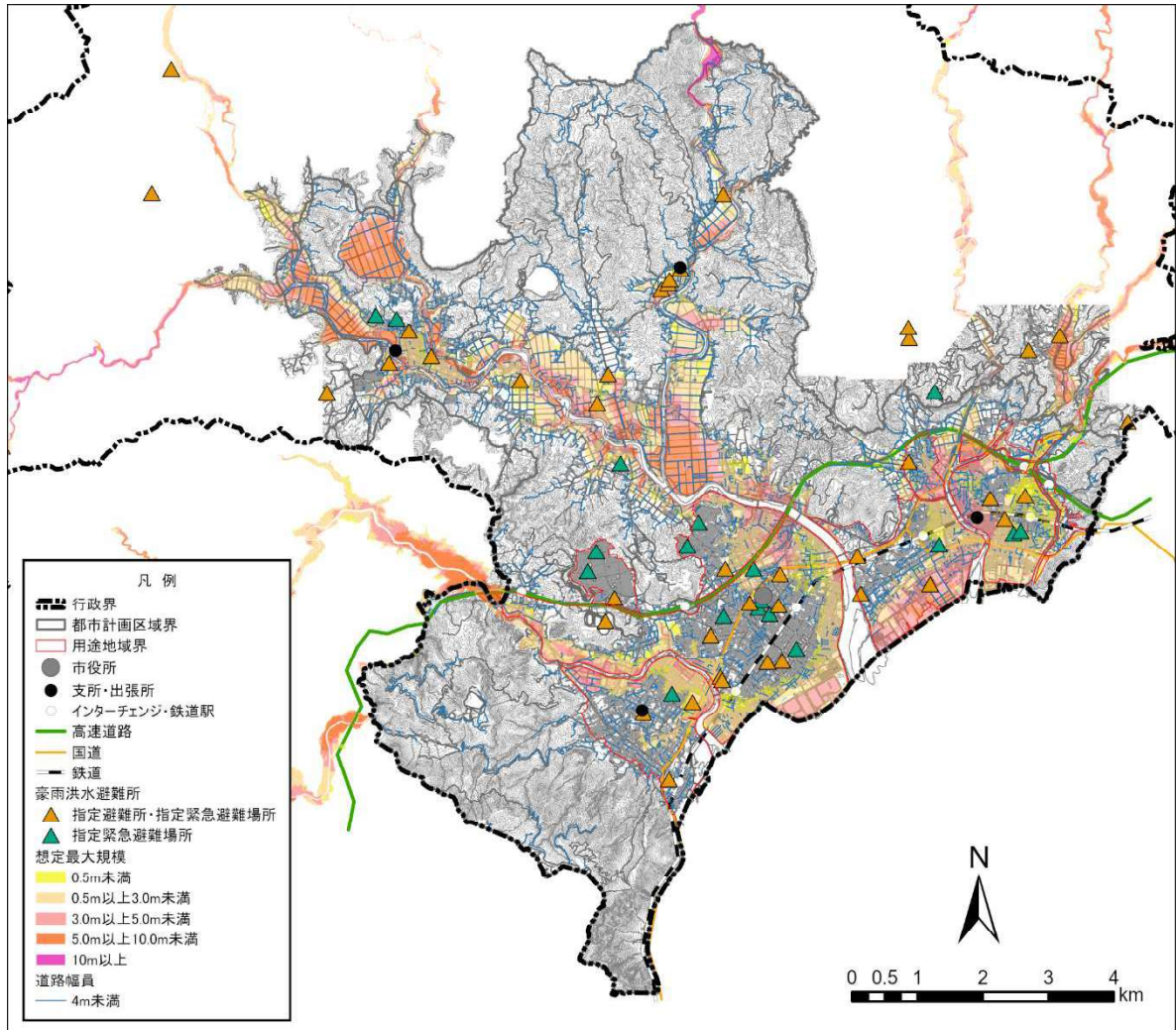


図 洪水浸水想定区域の分布図

資料：国土数値情報、始良市ハザードマップ、鹿児島県資料