

4. 公共交通の利用実態・ニーズ把握に係る各種調査の概要

(1) 市民・高校生・中学生アンケート調査

1) 市民アンケート調査

市民の移動実態やニーズの把握、公共交通に対する市民意向等を把握することを目的として、市民へのアンケート調査を実施しました。

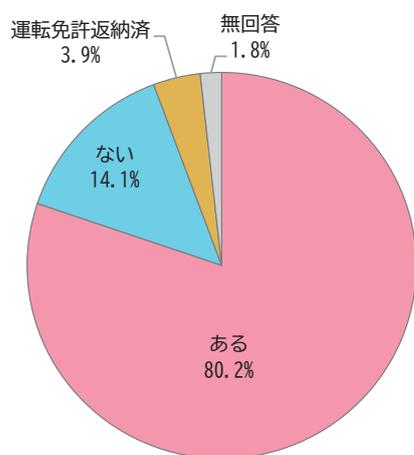
対象者	・15歳以上のいちき串木野市民3,200人（無作為抽出）					
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・日常生活の移動実態（通学・通勤、買い物、通院） ・公共交通の利用実態、満足度（路線バス、いきいきバス、いきいきタクシー、タクシー） ・コミュニティ自動車の認知度、利用意向 ・外出の困難状況 ・公共交通の維持・確保意向 					
調査方法	・郵送による配布・回収 ※WEB回答も可					
調査期間	2023（令和5）年9月4日（月）～9月20日（水）					
回答数	・N=1,303（うちWEB回答 N=127）、回収率40.7%					
内訳						
	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	505	38.8%	女性	732	56.2%
	答えたくない	9	0.7%	無回答	57	4.4%
年齢	10歳代	36	2.8%	20歳代	53	4.1%
	30歳代	79	6.1%	40歳代	139	10.7%
	50歳代	177	13.6%	60～64歳	116	8.9%
	65～69歳	153	11.7%	70～74歳	164	12.6%
	75～79歳	164	12.6%	80歳以上	215	16.5%
	無回答	7	0.5%			
住まいの地区	冠岳	19	1.5%	生福	77	5.9%
	上名	109	8.4%	大原	107	8.2%
	中央	107	8.2%	本浦	116	8.9%
	野平	74	5.7%	照島	133	10.2%
	旭	43	3.3%	荒川	35	2.7%
	羽島	87	6.7%	川南	78	6.0%
	川北	79	6.1%	湊	40	3.1%
	湊町	114	8.7%	川上	41	3.1%
	地区不明	30	2.3%	無回答	14	1.1%
職業	会社員・公務員	328	25.2%	自営業	71	5.4%
	高校生	29	2.2%	大学生・専門学生	13	1.0%
	専業主婦(夫)	143	11.0%	農業・漁業	39	3.0%
	パート・アルバイト	206	15.8%	無職	432	33.2%
	その他	11	0.8%	無回答	31	2.4%

※構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合がある。

①日常的な移動の状況

- 運転免許保有率は80.2%で、「免許なし」「運転免許返納済」は合わせて18.0%程度となっており、比較的生福地区において免許を持っていない方が多い傾向にある。
- 日常の移動手段については、買い物時、通院時、通勤・通学時いずれの目的でも「自分で車を運転」が最も多く、「家族等による送迎」も含めると80%以上が自家用車による移動となり、自家用車への依存が伺える。
- 地区別に買い物時、通院時の移動手段を見ても、全ての地区で「自分で運転」が最も多い結果となっている。特に湊地区においては、自家用車利用が最も高く、80%を超えている。

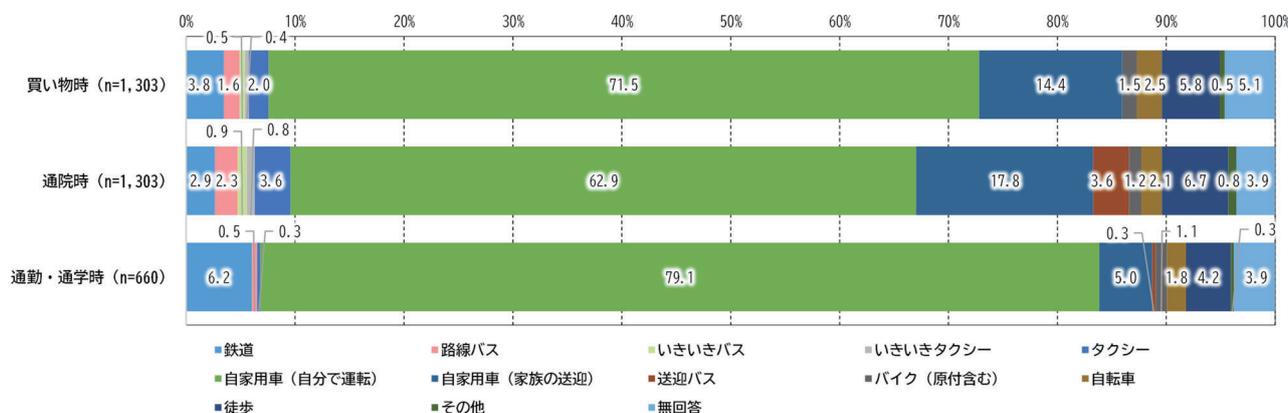
■運転免許保有状況



全体(n= 1,303)

%	冠岳 (n=19)	生福 (n=77)	上名 (n=118)	大原 (n=108)	中央 (n=110)	本浦 (n=119)	野平 (n=75)	照島 (n=136)	旭 (n=44)	荒川 (n=35)	羽島 (n=87)	川南 (n=78)	川北 (n=79)	湊 (n=41)	湊町 (n=115)	川上 (n=41)	無回答 (n=21)
自分専用の自動車がある	78.9	77.9	83.1	76.9	85.5	73.1	80.0	82.4	77.3	74.3	80.5	78.2	88.6	87.8	82.6	80.5	52.4
家族共用の自動車がある	21.1	9.1	12.7	16.7	10.0	21.8	13.3	12.5	20.5	22.9	14.9	14.1	6.3	9.8	11.3	14.6	33.3
持っていない	-	10.4	2.5	3.7	4.5	3.4	4.0	3.7	2.3	2.9	3.4	5.1	2.5	-	5.2	4.9	-
無回答	-	2.6	1.7	2.8	-	1.7	2.7	1.5	-	-	1.1	2.6	2.5	2.4	0.9	-	14.3

■日常生活における移動手段



【買い物時】

(単位：%)

	鉄道	路線バス	いきいきバス	いきいきタクシー	タクシー	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	送迎バス	バイク (原付含む)	自転車	徒歩	その他	無回答
全体 (n=1,303)	3.8	1.6	0.5	0.4	2.0	71.5	14.4	-	1.5	2.5	5.8	0.5	5.1
冠岳 (n=19)	-	-	-	5.3	-	68.4	21.1	-	-	-	-	-	5.3
生福 (n=77)	2.6	-	-	-	2.6	70.1	16.9	-	1.3	2.6	-	-	6.5
上名 (n=118)	2.5	0.8	-	-	1.7	74.6	11.0	-	1.7	2.5	3.4	-	6.8
大原 (n=108)	0.9	-	-	-	1.9	64.8	12.0	-	1.9	3.7	19.4	-	4.6
中央 (n=110)	5.5	0.9	0.9	-	2.7	66.4	12.7	-	-	4.5	14.5	0.9	2.7
本浦 (n=119)	5.9	-	-	-	1.7	67.2	16.0	-	5.0	6.7	9.2	0.8	3.4
野平 (n=75)	4.0	1.3	-	-	8.0	74.7	12.0	-	1.3	1.3	2.7	-	4.0
照島 (n=136)	5.9	3.7	0.7	-	2.9	73.5	12.5	-	1.5	1.5	5.9	0.7	3.7
旭 (n=44)	2.3	9.1	-	2.3	2.3	65.9	13.6	-	-	-	-	2.3	6.8
荒川 (n=35)	-	-	2.9	-	5.7	68.6	14.3	-	-	-	-	-	11.4
羽島 (n=87)	1.1	3.4	4.6	-	1.1	75.9	16.1	-	1.1	-	-	-	5.7
川南 (n=78)	3.8	1.3	-	1.3	-	73.1	17.9	-	-	-	2.6	-	7.7
川北 (n=79)	1.3	-	-	-	-	78.5	11.4	-	2.5	-	2.5	1.3	7.6
湊 (n=1,303)	4.9	2.4	-	2.4	-	80.5	12.2	-	-	-	4.9	-	2.4
湊町 (n=115)	6.1	2.6	-	-	0.9	73.9	17.4	-	2.6	5.2	5.2	0.9	1.7
川上 (n=41)	2.4	-	-	2.4	-	75.6	12.2	-	-	2.4	-	-	4.9
無回答 (n=21)	14.3	4.8	-	-	-	47.6	33.3	-	-	-	9.5	-	14.3

【通院時】

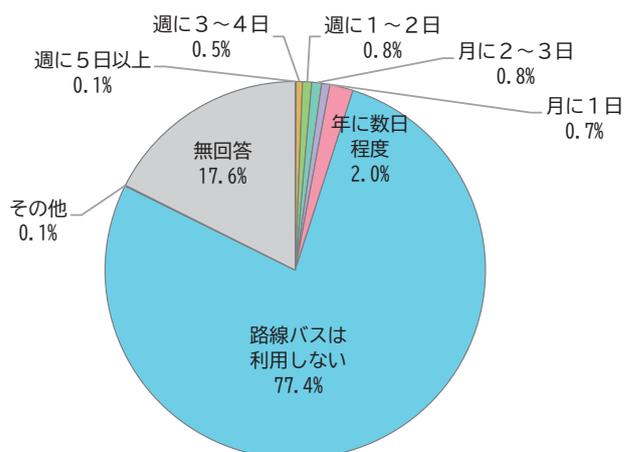
(単位：%)

	鉄道	路線バス	いきいきバス	いきいきタクシー	タクシー	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	送迎バス	バイク (原付含む)	自転車	徒歩	その他	無回答
全体 (n=1,303)	2.9	2.3	0.9	0.8	3.6	62.9	17.8	3.6	1.2	2.1	6.7	0.8	3.9
冠岳 (n=19)						58.3	25.0	16.7					
生福 (n=77)					2.5	60.0	25.0	2.5		2.5		5.0	2.5
上名 (n=118)	3.1	3.1			6.2	61.5	18.5	1.5		3.1	1.5		7.7
大原 (n=108)					6.3	54.0	11.1	1.6	1.6	6.3	23.8	1.6	1.6
中央 (n=110)	3.6	1.8	1.8		3.6	61.8	20.0	3.6	1.8	1.8	12.7		3.6
本浦 (n=119)	3.7		1.2		2.5	61.7	12.3	4.9	4.9	6.2	8.6		4.9
野平 (n=75)					11.6	69.8	16.3				2.3		7.0
照島 (n=136)	5.3	5.3	2.7		4.0	61.3	14.7	4.0			8.0	1.3	4.0
旭 (n=44)	3.6	10.7		3.6		60.7	17.9	-				3.6	
荒川 (n=35)					5.3	73.7	10.5	5.3					5.3
羽島 (n=87)	3.6	5.4	5.4			62.5	25.0	3.6			1.8		5.4
川南 (n=78)	6.7	2.2		4.4	4.4	60.0	20.0	6.7			2.2		6.7
川北 (n=79)					2.6	76.3	15.8	7.9	2.6	2.6	5.3		
湊 (n=1,303)		4.0		4.0		80.0	8.0				12.0		
湊町 (n=115)	6.8	2.7		1.4	2.7	61.6	21.9	2.7	2.7	2.7	6.8	1.4	2.7
川上 (n=41)				5.0		60.0	20.0	10.0					5.0
無回答 (n=21)						63.6	36.4				9.1		

②路線バス利用

- 路線バスを日常的に利用している方（週に1日以上）は、全体の1.4%程度と非常に少なく、照島地区、旭地区等で比較的多く利用されている。
- 主な利用時間帯は、行きは「9時台」が最も多く、次いで「10時台」となっており、帰りは「12時台」が最も多く、次いで「15時台」が最も多く利用されている。
- サービス満足度の高い項目としては、「運賃」で、満足度の低い項目では「運行本数」「運行時間帯」で高い数値となっている。

■利用頻度



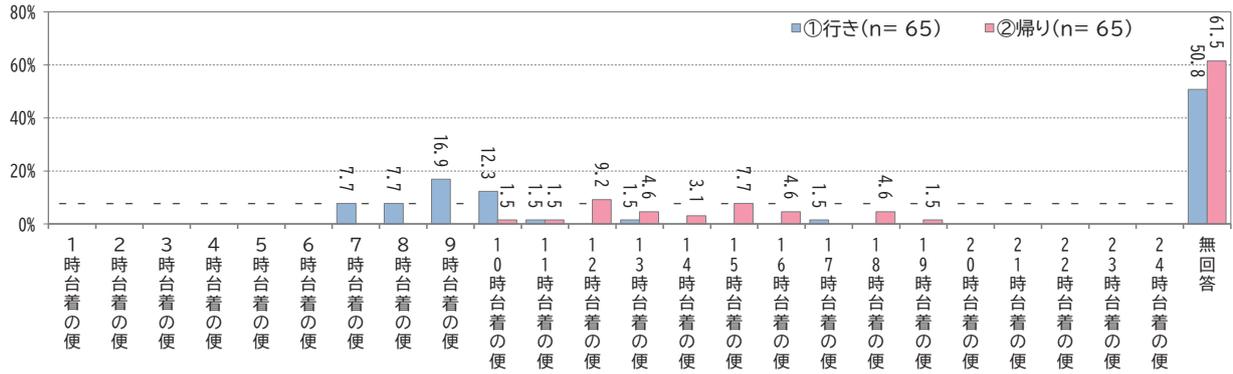
全体(n= 1,303)

■地区別利用頻度

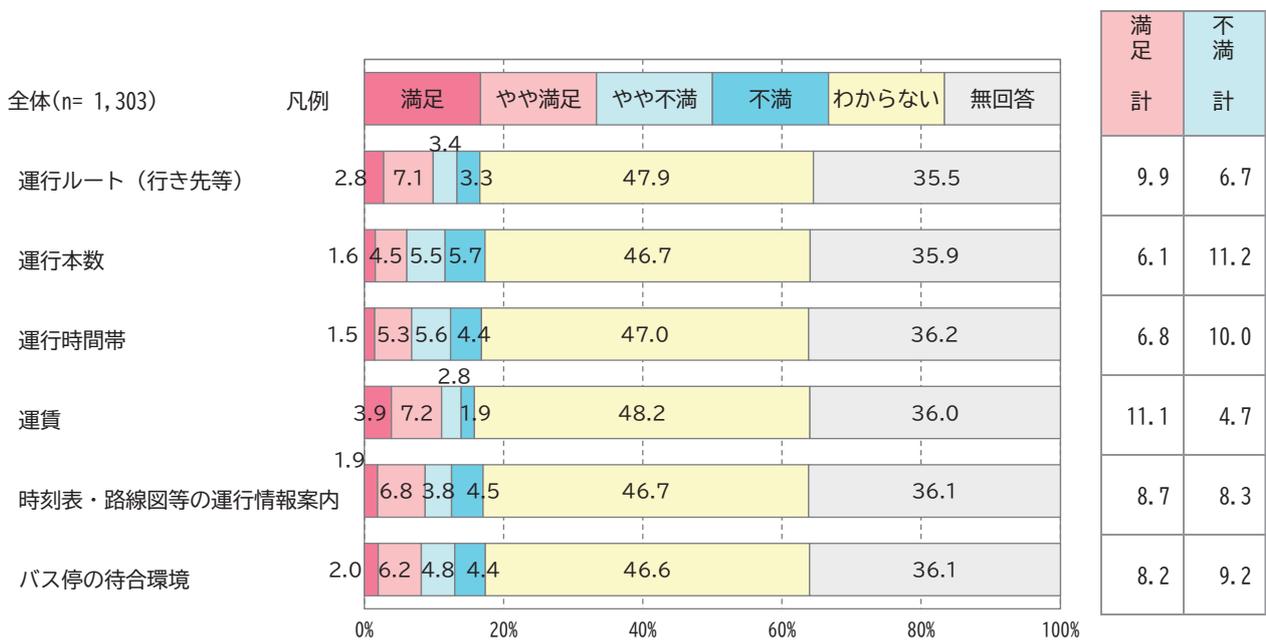
(単位：%)

	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に2~3日	月に1日	年に数日程度	路線バスは利用しない	その他	無回答
冠岳 (n=19)	-	-	-	-	-	-	57.9	-	42.1
生福 (n=77)	-	-	-	-	1.3	2.6	77.9	-	18.2
上名 (n=118)	-	0.8	-	0.8	1.7	1.7	79.7	-	15.3
大原 (n=108)	-	-	-	-	3.7	2.8	78.7	-	14.8
中央 (n=110)	-	0.9	-	1.8	-	1.8	82.7	0.9	11.8
本浦 (n=119)	-	-	0.8	1.7	-	2.5	73.9	-	21.0
野平 (n=75)	-	1.3	-	-	-	-	80.0	-	18.7
照島 (n=136)	-	-	3.7	1.5	0.7	-	75.7	-	18.4
旭 (n=44)	-	2.3	2.3	-	-	-	70.5	-	25.0
荒川 (n=35)	-	-	2.9	-	-	-	77.1	-	20.0
羽島 (n=87)	-	1.1	1.1	1.1	-	4.6	74.7	-	17.2
川南 (n=78)	1.3	-	-	1.3	-	2.6	78.2	-	16.7
川北 (n=79)	-	1.3	-	1.3	-	-	77.2	-	20.3
湊 (n=41)	-	-	-	-	-	2.4	82.9	-	14.6
湊町 (n=115)	-	0.9	-	0.9	-	4.3	81.7	-	12.2
川上 (n=41)	-	-	-	-	-	-	80.5	-	19.5
無回答 (n=21)	-	-	4.8	-	4.8	9.5	52.4	-	28.6

■主な利用時間帯



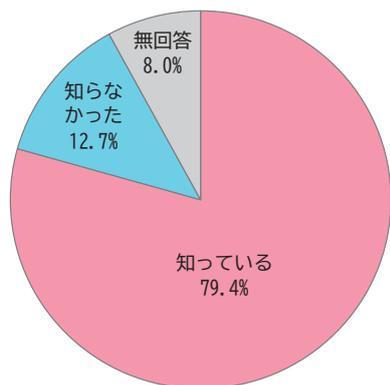
■サービス満足度



③いきいきバス

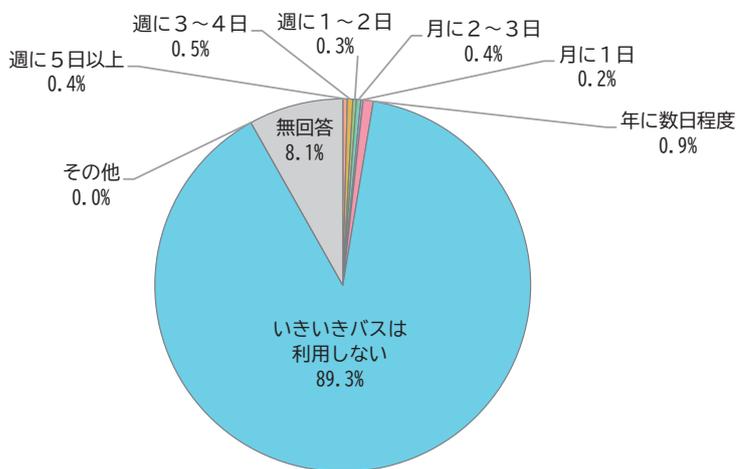
- いきいきバスを「知っている」が全体の8割程度となっており、「知らなかった」が12.7%となっている。
- いきいきバスを利用している方は、全体の2.7%となっており、利用している人の中でも「年に数日」と回答した方が多く、低頻度の利用が多いことが分かる。
- 地区別に見ると、週1日以上利用している方は、羽島地区が7.0%、荒川地区が6.4%、川上地区が3.1%となっている。
- 主な利用時間帯は、行きは「8時台」が最も多く、次いで「10時台」となっており、帰りは「15時台」が最も多く、次いで「12時台」が多く利用されている。
- サービス満足度の高い項目としては、「運賃」「運行ルート」となっており、満足度の低い項目では「運行本数」「運行時間帯」「バス停の待合環境」となっている。

■認知度



全体(n=1,303)

■利用頻度



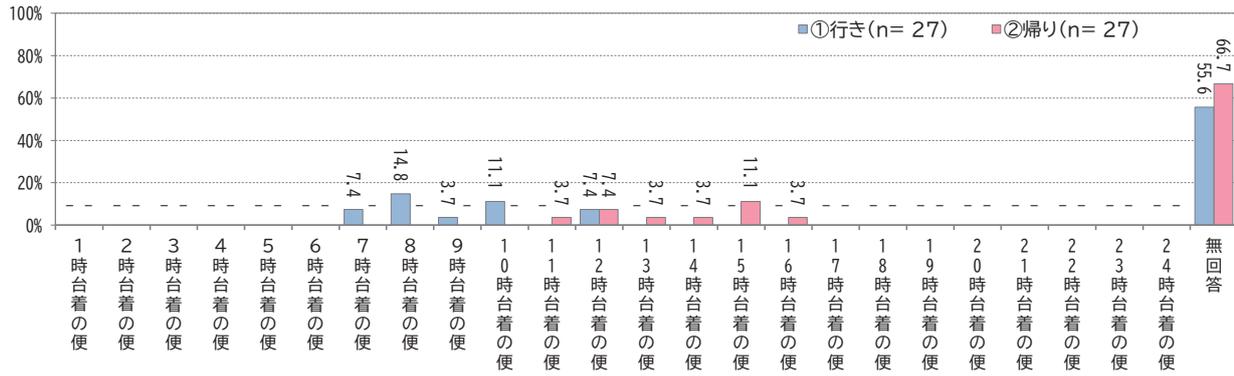
全体(n=1,034)

■地区別利用頻度

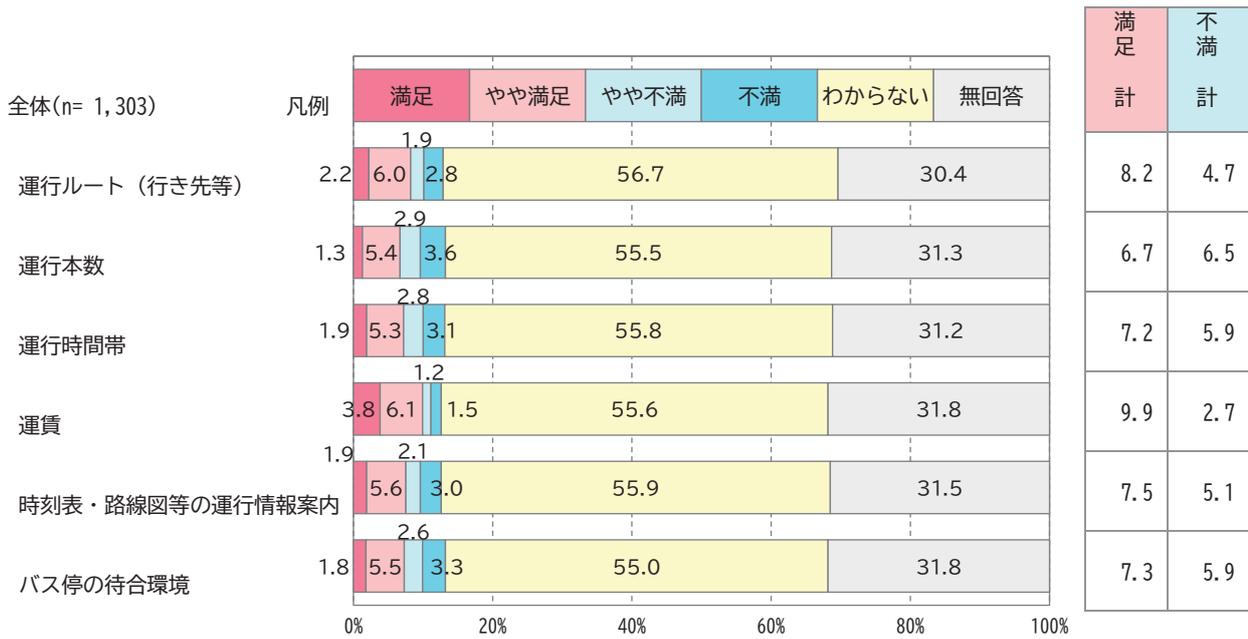
(単位：%)

	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に2~3日	月に1日	年に数日程度	はいきいきバスは利用しない	その他	無回答
冠岳 (n=19)	-	-	-	-	-	-	80.0	-	20.0
生福 (n=77)	-	-	-	-	-	-	85.5	-	14.5
上名 (n=118)	-	-	-	1.1	-	1.1	87.1	-	10.8
大原 (n=108)	-	-	-	-	-	-	90.6	-	9.4
中央 (n=110)	-	-	-	1.1	-	-	92.3	-	6.6
本浦 (n=119)	-	-	1.1	-	-	-	86.7	-	12.2
野平 (n=75)	-	1.7	-	-	-	1.7	90.0	-	6.7
照島 (n=136)	-	1.8	-	-	0.9	0.9	90.1	-	6.3
旭 (n=44)	-	-	-	-	-	-	90.0	-	10.0
荒川 (n=35)	3.2	3.2	-	-	-	6.5	83.9	-	3.2
羽島 (n=87)	4.2	-	2.8	2.8	-	2.8	80.6	-	6.9
川南 (n=78)	-	-	-	-	-	-	91.7	-	8.3
川北 (n=79)	-	-	-	-	-	-	91.0	-	9.0
湊 (n=41)	-	-	-	-	-	-	94.4	-	5.6
湊町 (n=115)	-	-	-	-	-	1.1	96.8	-	2.1
川上 (n=41)	-	3.1	-	-	-	-	90.6	-	6.3
無回答 (n=21)	-	-	-	-	9.1	9.1	72.7	-	9.1

■利用時間帯



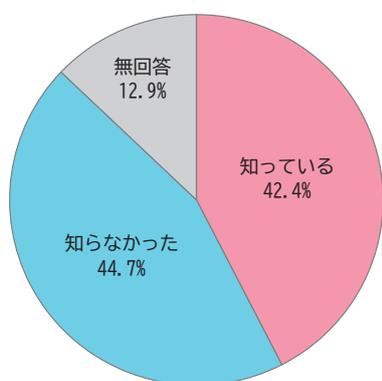
■サービス満足度



④いきいきタクシー

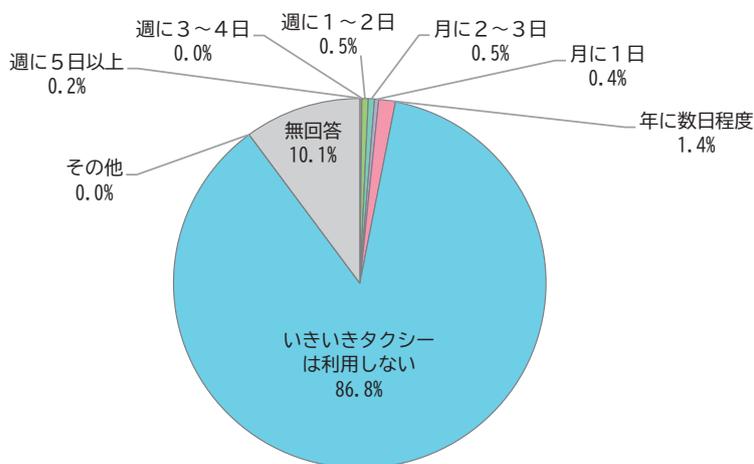
- いきいきタクシーを「知らなかった」と回答した方が44.7%となっており、いきいきバスと比較すると、認知度が低いことが分かる。
- いきいきタクシーを利用している方は、全体の3.0%となっており、利用している人の中でも「年に数日程度」が最も多く、低頻度の利用が多いことが分かる。
- 主な利用時間帯は、行きは「8時台」が最も多く、次いで「10時台」となっており、帰りは「15時台」が最も多く、次いで「12時台」が多く利用されている。
- サービス満足度の高い項目としては、「運行ルート」「運賃」となっており、満足度の低い項目では「運行時間帯」「運行本数」「時刻表・路線図等の運行情報案内」「停留所の待合環境」となっている。

■認知度



全体(n= 1,303)

■利用頻度



全体(n= 553)

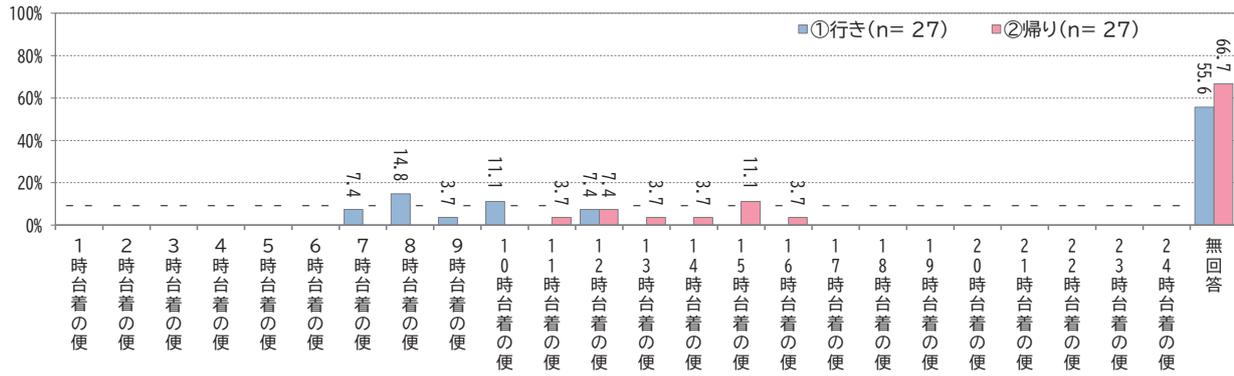
■地区別利用頻度

(単位：%)

	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に2~3日	月に1日	年に数日程度	はいきいきタクシーは利用しない	その他	無回答
冠岳 (n=14)	-	-	-	7.1	-	7.1	57.1	-	28.6
生福 (n=46)	-	-	2.2	2.2	2.2	2.2	78.3	-	13.0
上名 (n=45)	-	-	-	-	-	-	80.0	-	20.0
大原 (n=37)	-	-	-	-	-	-	97.3	-	2.7
中央 (n=36)	-	-	-	-	-	-	97.2	-	2.8
本浦 (n=42)	-	-	-	-	-	-	92.9	-	7.1
野平 (n=27)	-	-	-	-	-	-	88.9	-	11.1
照島 (n=49)	-	-	-	-	-	-	87.8	-	12.2
旭 (n=23)	-	-	-	4.3	-	-	87.0	-	8.7
荒川 (n=11)	-	-	-	-	-	-	90.9	-	9.1
羽島 (n=32)	3.1	-	-	-	-	-	81.3	-	15.6
川南 (n=35)	-	-	2.9	-	-	8.6	82.9	-	5.7
川北 (n=38)	-	-	-	-	-	-	92.1	-	7.9
湊 (n=25)	-	-	-	-	4.0	-	92.0	-	4.0
湊町 (n=61)	-	-	-	-	-	1.6	93.4	-	4.9
川上 (n=26)	-	-	3.8	-	-	7.7	73.1	-	15.4
無回答 (n=6)	-	-	-	-	-	-	66.7	-	33.3

※市民アンケート調査を集計したもので、回答の通り掲載した結果

■利用時間帯



■サービス満足度

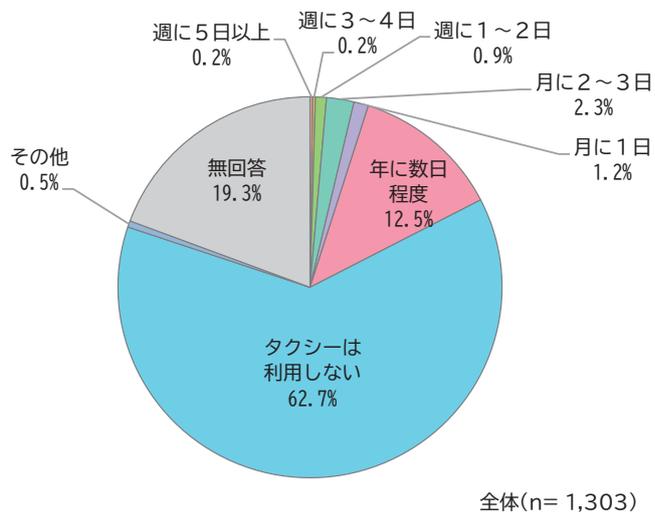


⑤タクシー

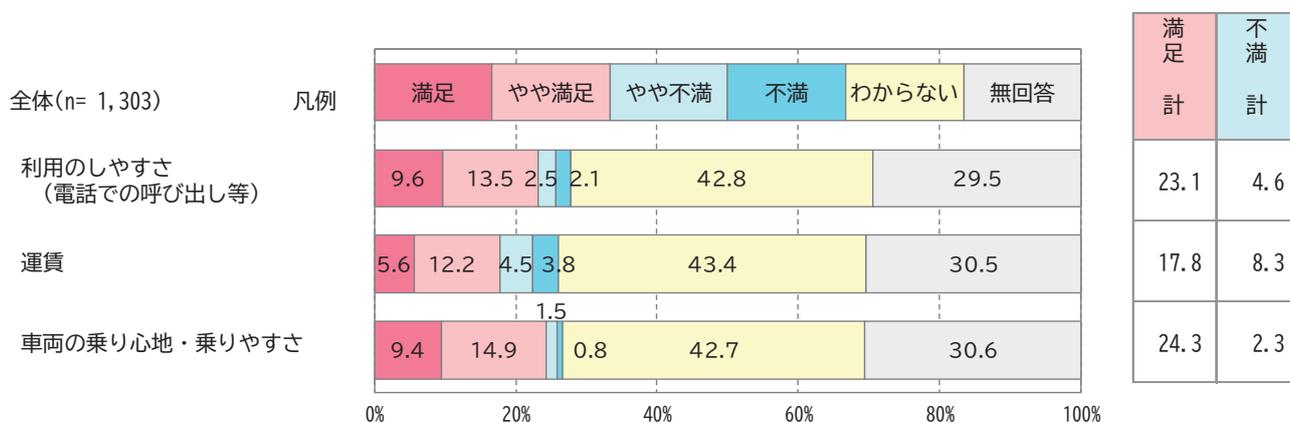
○週に1回以上、日常的にタクシーを利用している方は全体の1.3%程度と非常に少ない。

○他の公共交通機関に比べサービス満足度は高い傾向にあり、特に満足度の高い項目としては、「車両の乗り心地・乗りやすさ」となっており、満足度の低い項目では「運賃」となっている。

■利用頻度



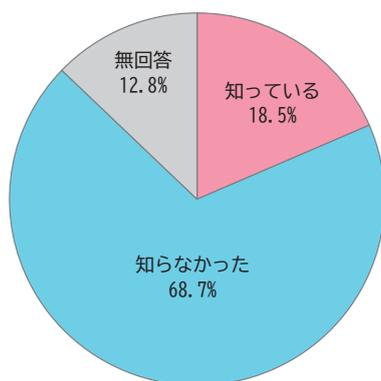
■サービス満足度



⑥コミュニティ自動車

- コミュニティ自動車を「知らなかった」と回答した方が68.7%となっており、認知度は低い。
- 「お住まいの地区にコミュニティ自動車があると良い」と回答した方が3割程度となっており、「なくても良い」が1割程度となっている。
- 地区別の回答を見ると、羽島地区で約7割の方が「あると良い」と回答しており最も多く、次いで冠岳地区が約5割となっており、現在、運行を実施している地区である。
- コミュニティ自動車があると良い行先としては、5割以上の方が「買い物」「病院」と回答している。

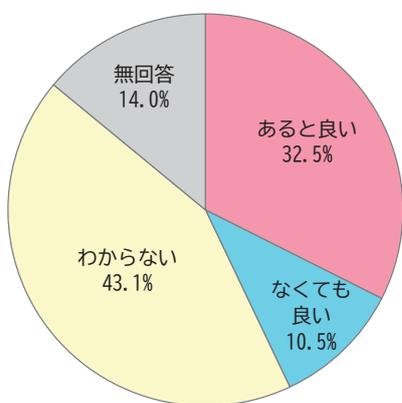
■認知度



全体(n= 1,303)

■お住まいの地区にコミュニティ自動車があるとよいか

(単位：%)

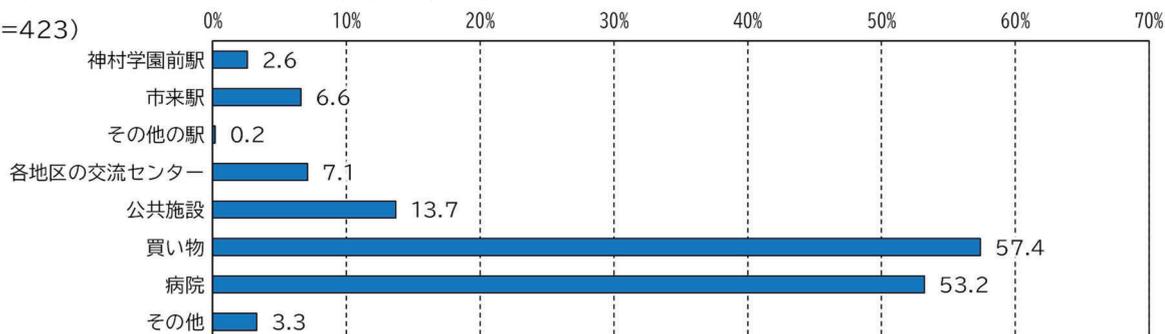


全体(n= 1,303)

	あると良い	なくても良い	わからない	無回答
冠岳 (n=19)	47.4	5.3	36.8	10.5
生福 (n=77)	32.5	6.5	42.9	18.2
上名 (n=118)	35.6	9.3	35.6	19.5
大原 (n=108)	29.6	19.4	39.8	11.1
中央 (n=110)	28.2	11.8	53.6	6.4
本浦 (n=119)	39.5	10.9	38.7	10.9
野平 (n=75)	36.0	8.0	41.3	14.7
照島 (n=136)	21.3	14.7	51.5	12.5
旭 (n=44)	27.3	9.1	43.2	20.5
荒川 (n=35)	31.4	2.9	42.9	22.9
羽島 (n=87)	66.7	-	18.4	14.9
川南 (n=78)	21.8	10.3	48.7	19.2
川北 (n=79)	29.1	10.1	44.3	16.5
湊 (n=41)	22.0	14.6	53.7	9.8
湊町 (n=115)	29.6	13.0	48.7	8.7
川上 (n=41)	29.3	4.9	48.8	17.1
無回答 (n=21)	23.8	14.3	42.9	19.0

■どこに行くときコミュニティ自動車があるとよいか

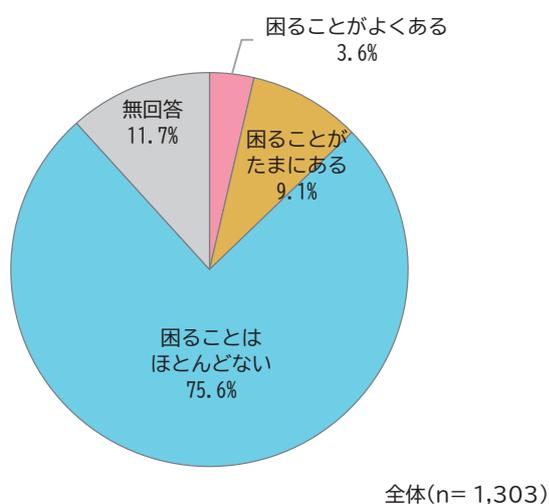
全体(n=423)



⑦外出における困りごと

- 外出時に交通手段がなく困ることがあると回答した方は12.7%おり、その内、困る際の目的では、「病院」が47.6%と最も多く、次いで「買い物」が41.6%となっている。
- 地区別に見ると、困ることがあると回答した方は、荒川地区が28.6%と最も多く、次いで冠岳地区が26.3%となっている。
- 外出に困る時の対処法として、「家族・知人の自動車で送迎してもらおう」が53.0%、次いで「タクシーを利用する」が33.7%となっている。さらに、「外出をあきらめる」が31.3%存在していることから、交通弱者を救うための施策を講じる必要がある。

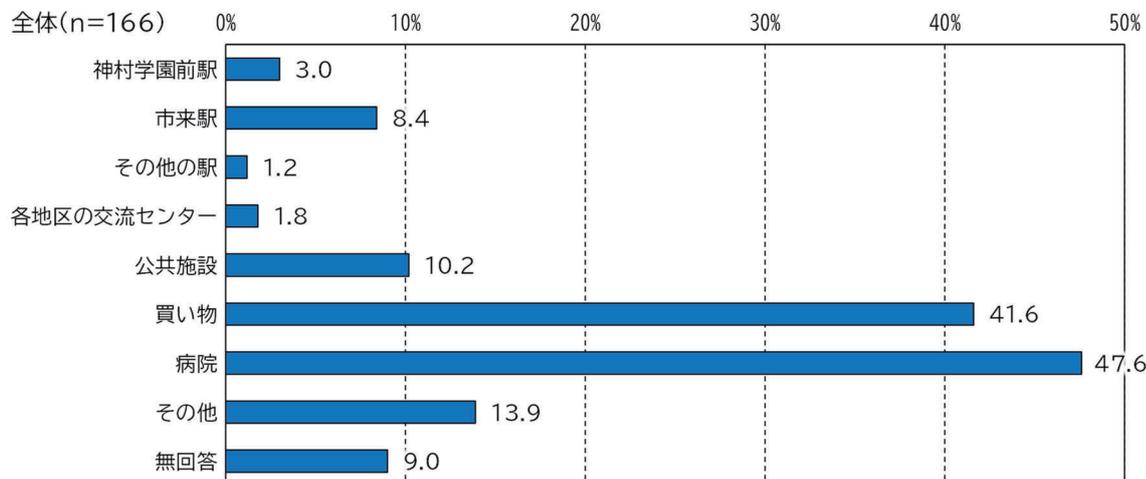
■困る頻度



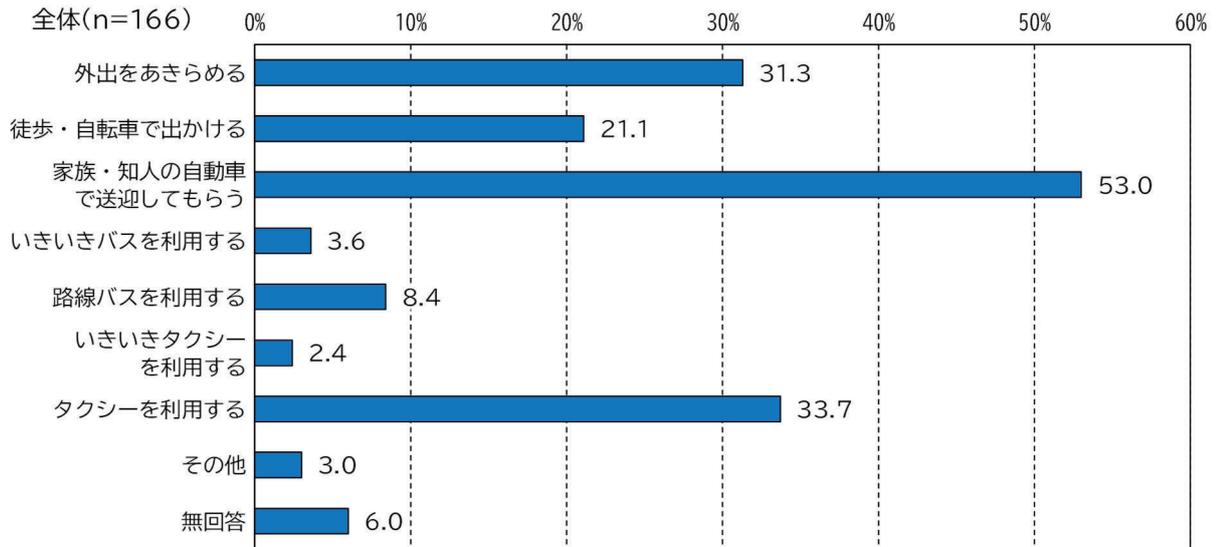
(単位：%)

	よ く 困 る こ と が	た ま ら に こ と あ る が	い ほ ん ど 困 る こ と な は	無 回 答
冠岳 (n=19)	10.5	15.8	52.6	21.1
生福 (n=77)	3.9	7.8	70.1	18.2
上名 (n=118)	5.9	8.5	78.0	7.6
大原 (n=108)	3.7	11.1	77.8	7.4
中央 (n=110)	2.7	6.4	83.6	7.3
本浦 (n=119)	5.9	6.7	74.8	12.6
野平 (n=75)	5.3	8.0	74.7	12.0
照島 (n=136)	1.5	8.8	80.1	9.6
旭 (n=44)	4.5	4.5	79.5	11.4
荒川 (n=35)	8.6	20.0	54.3	17.1
羽島 (n=87)	4.6	11.5	67.8	16.1
川南 (n=78)	3.8	16.7	73.1	6.4
川北 (n=79)	-	3.8	81.0	15.2
湊 (n=41)	-	2.4	85.4	12.2
湊町 (n=115)	1.7	12.2	75.7	10.4
川上 (n=41)	2.4	12.2	65.9	19.5
無回答 (n=21)	-	-	76.2	23.8

■外出の困る際の目的



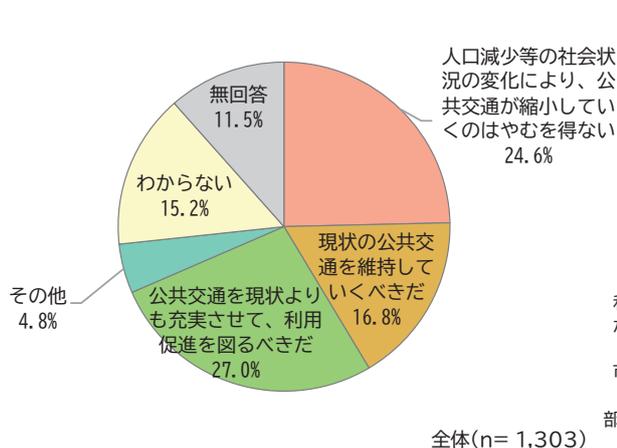
■ 対処法



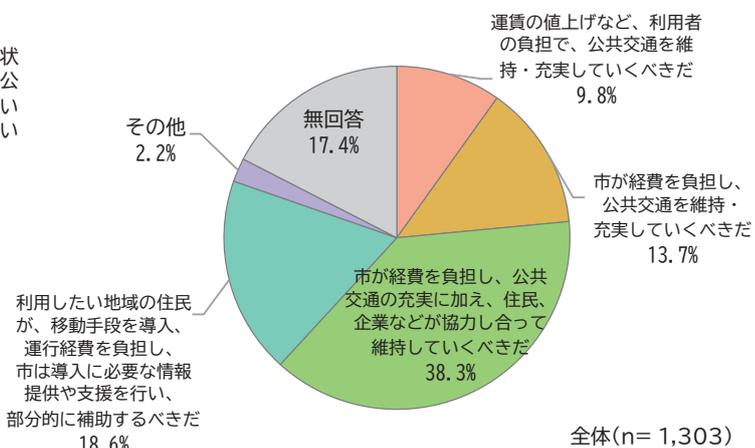
⑧公共交通の維持・確保について

- 今後の公共交通の取組について、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が27.0%と最も多く、次いで「人口減少等の社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない」が24.6%となっている。
- 維持・充実のための望ましい方法としては、「市が経費を負担し、公共交通の充実に加え、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ」が38.3%と最も多く、次いで「利用したい地域の住民が、移動手段を導入し、市は導入に必要な情報提供や支援を行い、部分的に補助するべきだ」が18.6%となっている。
- 利用者を増やすための効果的な取り組みとして、「路線バス等のルートや時刻表、乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布」が42.2%、「バス停の分かり易い運行情報案内（時刻表、系統図等）の表示改善」が36.1%、「バス停の待合環境」が26.6%となっている。

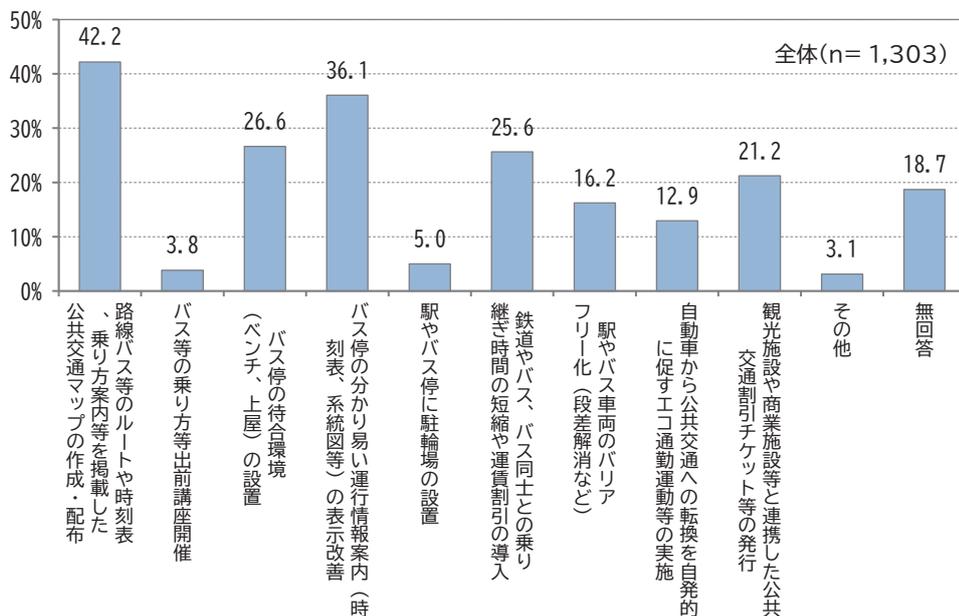
■公共交通の取組について



■維持・充実のための望ましい方法



■利用促進策



2) 高校生アンケート調査

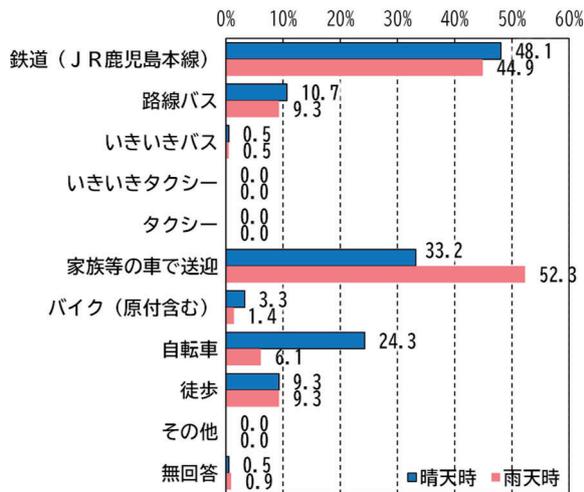
公共交通の利用状況など通学実態を把握することを目的として、高校生へのアンケート調査を実施しました。

対象者	・ 串木野高校、市来農芸高校の全生徒																																															
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 属性 ・ 登下校時の移動手段、登下校時間帯 ・ 路線バス・いきいきバスの運行サービスに対する満足度 ・ 路線バス・いきいきバスを利用しない理由、サービスが改善された場合の利用意向 ・ 路線バス・いきいきバスの利用頻度 ・ 路線バス・いきいきバスの具体的な改善点 ・ いきいきバス・いきいきタクシーの認知度 																																															
調査方法	・ 各学校経由で配布・回収																																															
調査期間	2023（令和5）年9月																																															
回答数	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">高校</th> <th style="width: 15%;">回答数</th> <th style="width: 15%;">回答割合</th> <th style="width: 15%;">高校</th> <th style="width: 15%;">回答数</th> <th style="width: 15%;">回答割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総回答者数</td> <td></td> <td>214</td> <td>93.9%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>串木野高校</td> <td></td> <td>83</td> <td>97.6%</td> <td>市来農芸高校</td> <td>131</td> <td>91.6%</td> </tr> <tr> <td> 1年</td> <td></td> <td>35</td> <td>97.2%</td> <td> 1年</td> <td>44</td> <td>95.7%</td> </tr> <tr> <td> 2年</td> <td></td> <td>19</td> <td>100.0%</td> <td> 2年</td> <td>51</td> <td>91.1%</td> </tr> <tr> <td> 3年</td> <td></td> <td>29</td> <td>96.7%</td> <td> 3年</td> <td>36</td> <td>87.8%</td> </tr> </tbody> </table>							高校	回答数	回答割合	高校	回答数	回答割合	総回答者数		214	93.9%				串木野高校		83	97.6%	市来農芸高校	131	91.6%	1年		35	97.2%	1年	44	95.7%	2年		19	100.0%	2年	51	91.1%	3年		29	96.7%	3年	36	87.8%
	高校	回答数	回答割合	高校	回答数	回答割合																																										
総回答者数		214	93.9%																																													
串木野高校		83	97.6%	市来農芸高校	131	91.6%																																										
1年		35	97.2%	1年	44	95.7%																																										
2年		19	100.0%	2年	51	91.1%																																										
3年		29	96.7%	3年	36	87.8%																																										

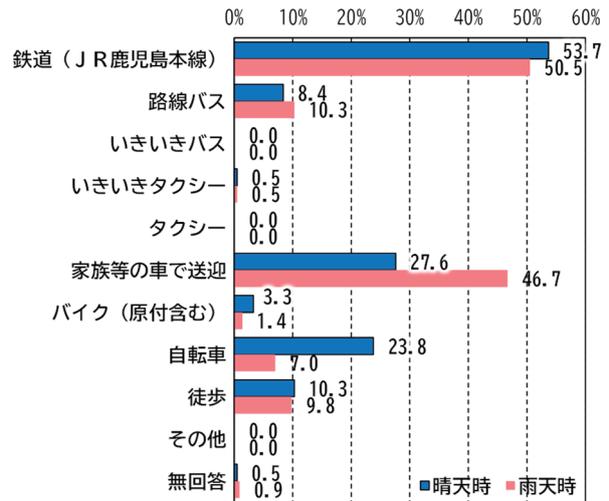
- 登下校時の交通手段では「鉄道（JR 鹿児島本線）」「家族等の車で送迎」の割合が多くなっているが、雨天時の場合「自転車」から「家族等による送迎」へ転換しており、送迎の負担が課題として見受けられ、路線バスは約1割と少ない。
- 路線バス・いきいきバスのサービス満足度は「運行本数」「運行時間帯」で不満の割合が高い。
- 路線バス・いきいきバスを利用しない理由としては、「バイクや自転車、徒歩で移動しているから」、「家族や知人の車で送迎してもらおうから」が多いが、「利用方法がわからない」といった声も若干数挙げられており、改善が必要である。
- 路線バス・いきいきバスのサービスが改善された場合の利用意向では、14.2%の利用が示唆されており、今後の利用促進策としては、「バスの運行本数の増便」と「スマホ等によるバス運行情報の提供」が多く挙げられている。
- いきいきバス・いきいきタクシーの認知度は、「知っている」が27.6%で、認知度の向上が必要である。

■登下校時の交通手段

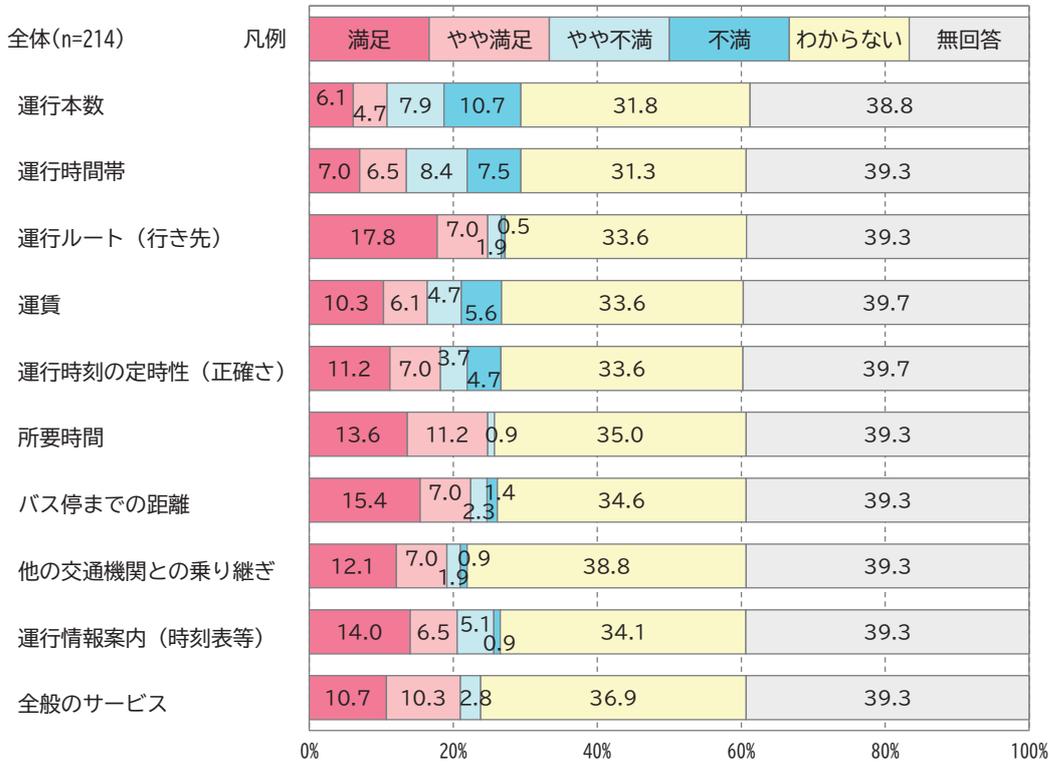
【登校時】



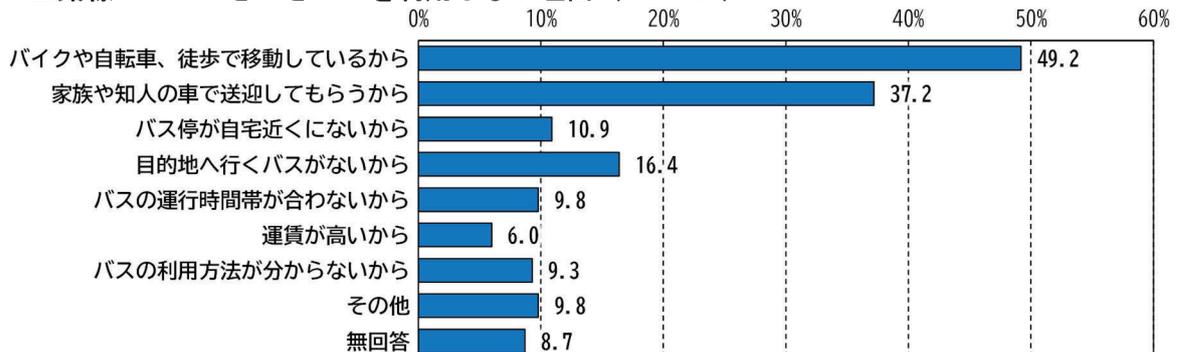
【下校時】



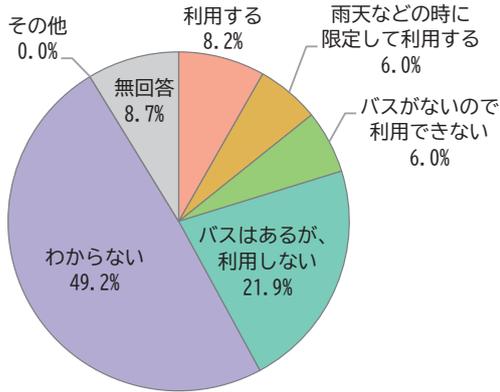
■通学時に利用する路線バス・いきいきバスのサービス満足度



■路線バス・いきいきバスを利用しない理由 (n=187)

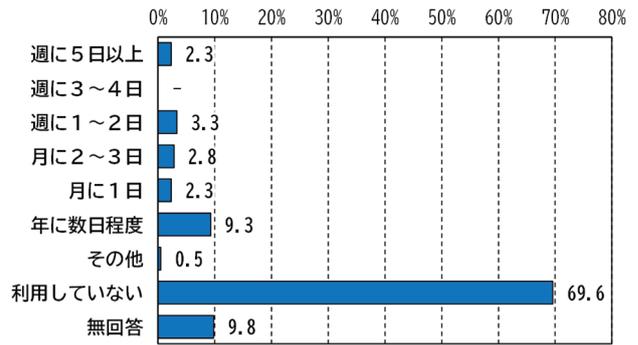


■路線バス・いきいきバスのサービスが改善された場合の利用意向 (n=183)



全体(n=183)

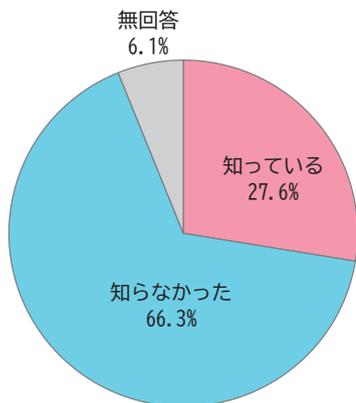
■通学以外の利用頻度



■路線バス・いきいきバスの利用促進策 (n=214)

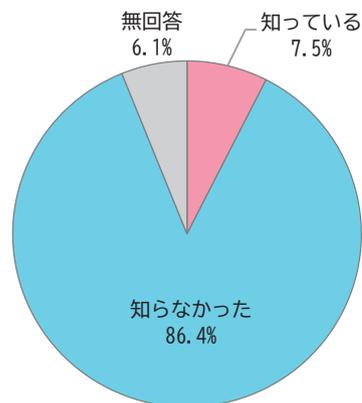


■いきいきバス・いきいきタクシーの認知度



全体(n=214)

■民間委託の認知度



全体(n=214)

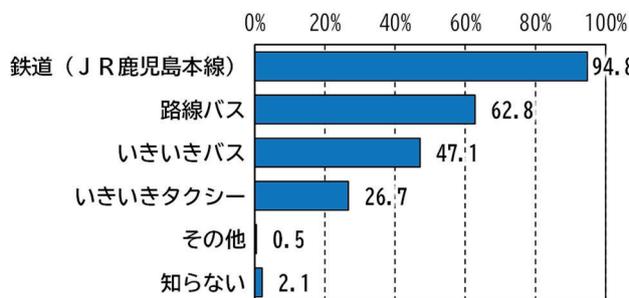
3) 中学生アンケート調査

公共交通の利用状況や中学校卒業後の移動等を把握することを目的として、中学生へのアンケート調査を実施しました。

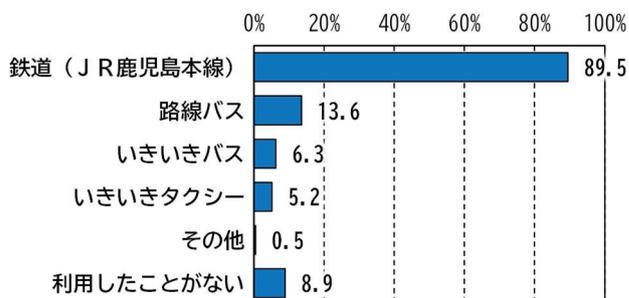
対象者	・串木野中学校、串木野西中学校、羽島中学校、生冠中学校、市来中学校の3年生全員						
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の認知度 ・公共交通の利用有無、行き先 ・中学校卒業後の進路先 ・進学・就職予定の場所、交通手段 ・駅やバス停までの交通手段 ・公共交通の具体的な改善点 						
調査方法	・各学校経由で配布・回収						
調査期間	2023（令和5）年9月						
回答数		中学校	回答数	回答割合	中学校	回答数	回答割合
	総回答者数		191	82.0%	串木野中学校	80	70.8%
		串木野西中学校	33	94.3%	羽島中学校	9	100.0%
		生冠中学校	20	95.2%	市来中学校	49	89.1%

- 公共交通の認知度は、「鉄道」「路線バス」「いきいきバス」「いきいきタクシー」の順が多い。
- 公共交通の利用有無は、「鉄道」が9割と多く、「路線バス」が13.6%で、「いきいきバス」「いきいきタクシー」は少ない。
- 中学校卒業後の進学・就職先予定は、「鹿児島市内」「いちき串木野市内」「薩摩川内市内」「日置市内」の順である。
- 通勤・通学時の予定交通手段は、「鉄道」「自転車」が多く選択されている。また、駅・バス停までの予定交通手段は「自転車」「自家用車（家族の送迎）」が多い。

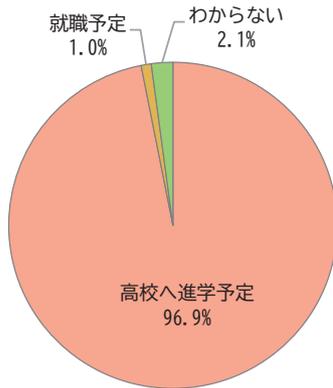
■公共交通の認知度



■公共交通の利用有無

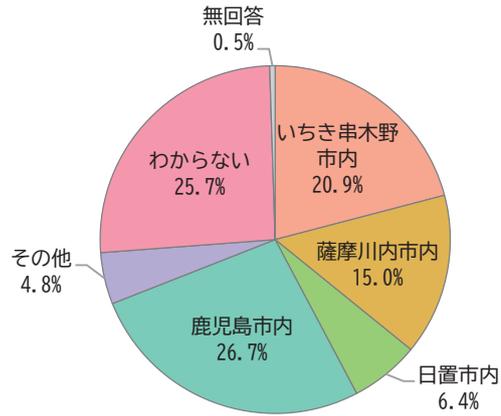


■中学校卒業後の進路予定



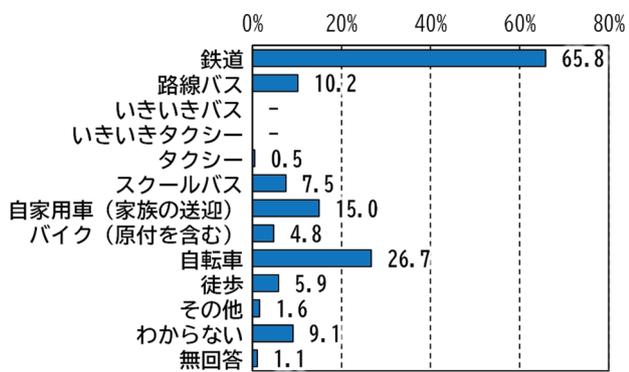
全体(n=191)

■進学・就職予定先の場所

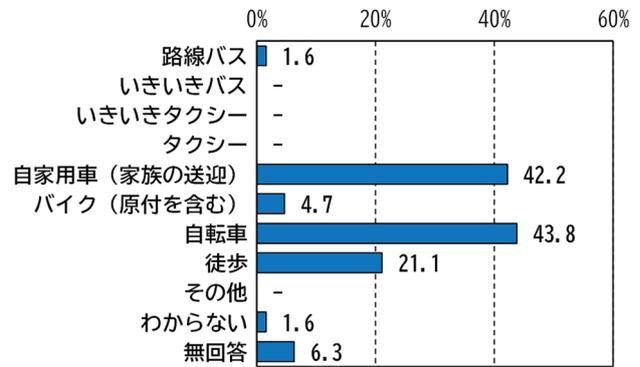


全体(n=187)

■通学・通勤時の予定交通手段



■駅やバス停までの予定交通手段



(2) 公共交通利用者アンケート調査

1) 鉄道駅及び串木野新港利用者アンケート調査

いちき串木野市への来訪目的及び公共交通の利用状況や意向を把握すること目的として、鉄道駅及び串木野新港においてアンケート調査を実施しました。

対象者	・串木野駅、神村学園前駅、市来駅、串木野新港の利用者			
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・来訪目的 ・駅又は港から（まで）の交通手段 ・公共交通を利用しない理由 ・公共交通の改善点、改善された場合の利用意向 			
調査方法	調査員が利用者に直接ヒアリング			
調査期間	串木野駅、串木野新港：2023（令和5）年9月4日（月）、5日（火） 市来駅、神村学園前駅：2023（令和5）年9月6日（水）、8日（金）			
回答数	調査場所	回答数	調査場所	回答数
	串木野駅	75	神村学園前駅	47
	市来駅	75	串木野新港	75

○利用者の属性として、年齢は市来駅で10歳代が過半数を占めているものの、串木野駅、神村学園前駅、串木野新港は幅広い年代が回答している。

○住まいは、全体的に「市内」が35.7%、「市外」が54.8%で、中でも串木野新港では「市外」が約9割を占めている。

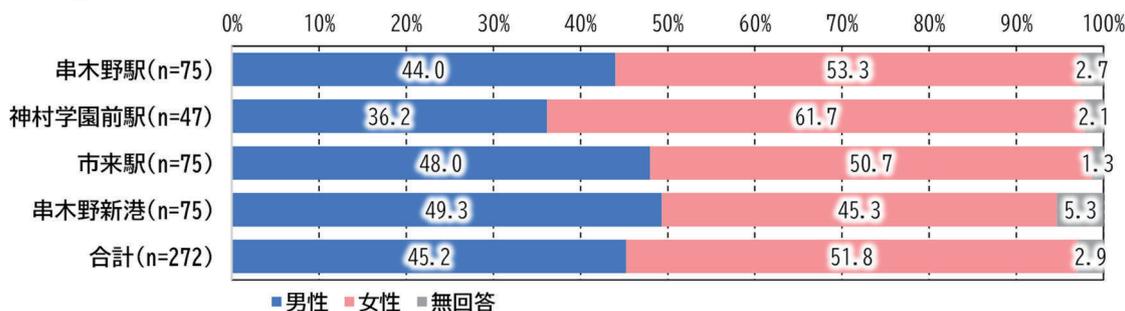
○来訪目的は、鉄道3駅で「通学」「通勤」「通院」が、串木野新港で「通院」「その他」「買物」が多い（「その他」は帰宅2票、仕事・会合・旅行・用事・介護など各1票）。

○鉄道3駅・港から（まで）の交通手段は、鉄道3駅で「徒歩」「自家用車（家族等の送迎）」、串木野新港で「自家用車（自分で運転）」が多い。

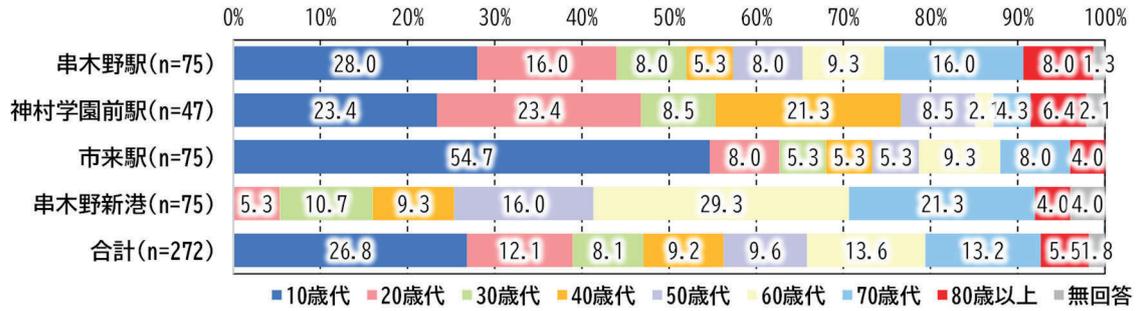
○改善して欲しいサービスは、「運行本数の増便」が41.9%と最も多く、次いで「運行時間帯の改善」、「運賃の値下げ」となっている。

○改善された場合の利用意向は、「利用したい」が約6割を占めている。

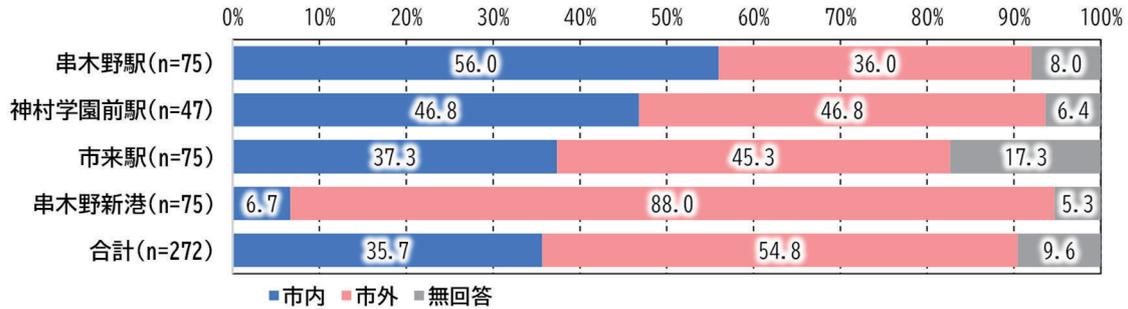
■性別



■年齢

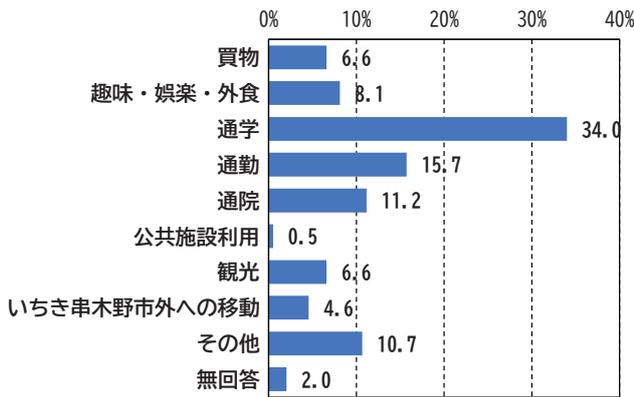


■住まい

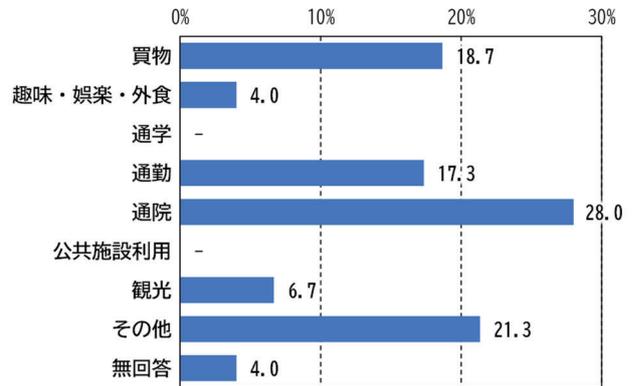


■利用目的

【鉄道3駅 (n=197)】

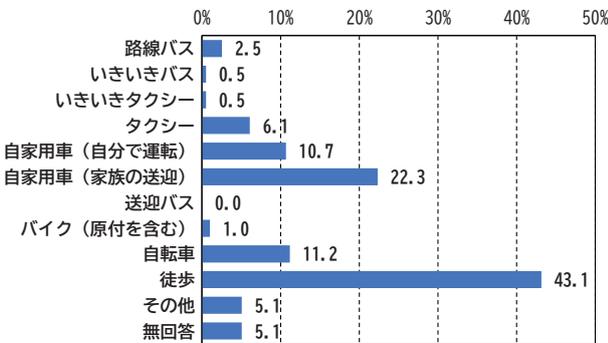


【串木野新港 (n=75)】

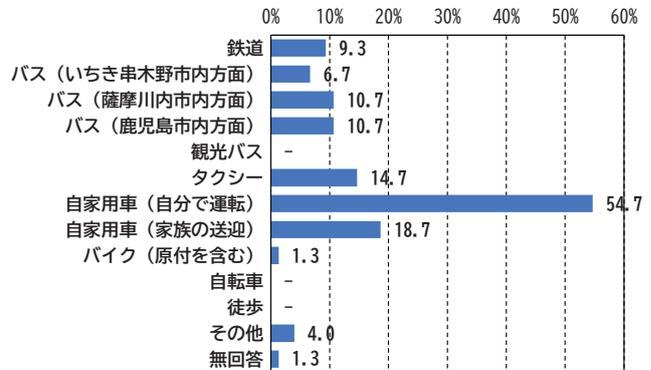


■駅・新港から (まで) の交通手段

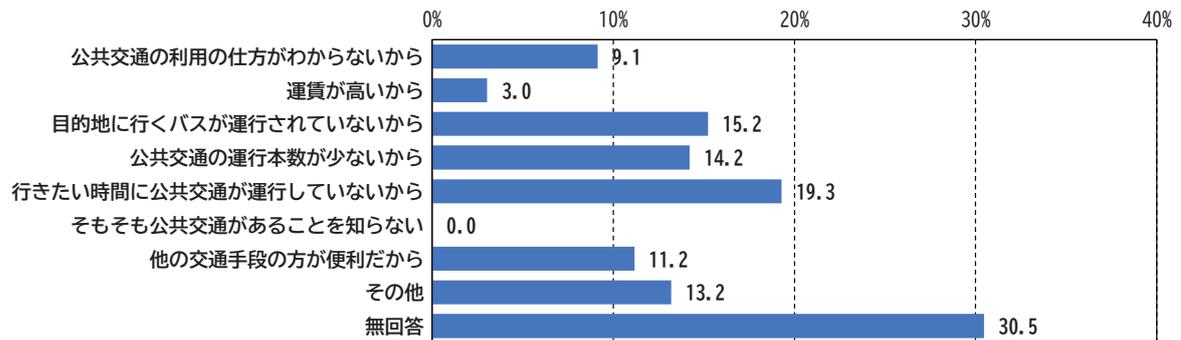
【鉄道3駅 (n=197)】



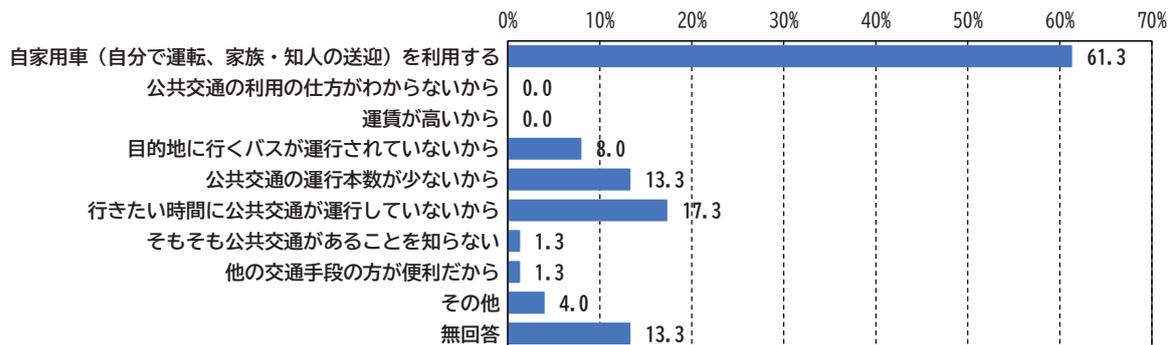
【串木野新港 (n=75)】



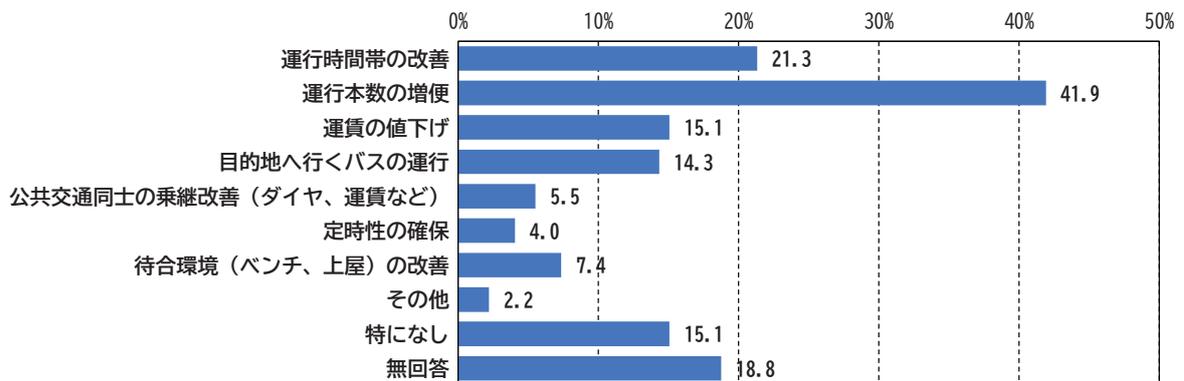
■鉄道3駅から（まで）公共交通を利用しない理由（n=197）



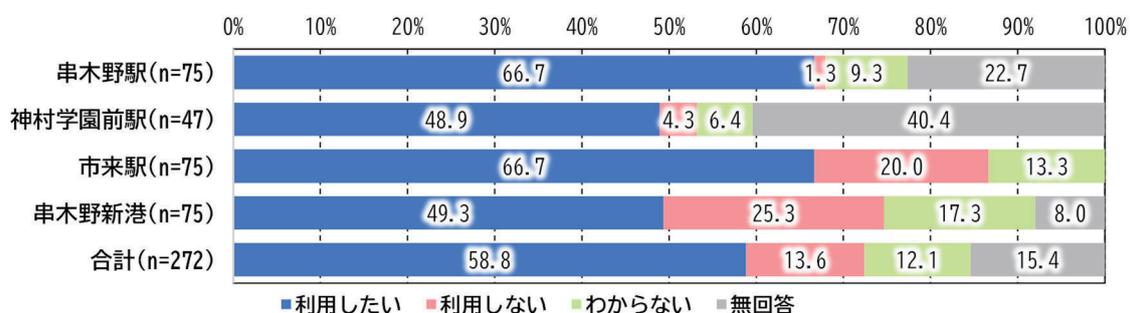
■串木野新港から（まで）公共交通を利用しない理由（n=75）



■改善して欲しいサービス（n=272）



■改善された場合の利用意向



2) 路線バス・いきいきバス・いきいきタクシーアンケート調査

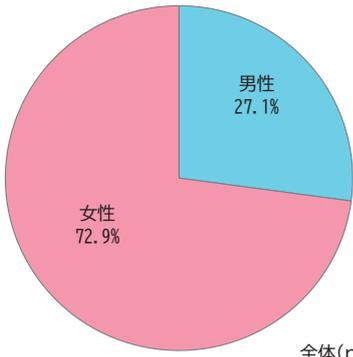
路線バス、いきいきバス、いきいきタクシーの利用目的や頻度、満足度、改善点を把握すること目的として、利用者に対してアンケート調査を実施しました。

対象者	・市内の路線バス（上川内・鹿児島線）、いきいきバス、いきいきタクシーの利用者				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・利用目的、往復利用有無、利用頻度 ・運行サービスに対する満足度 ・改善して欲しいサービス 				
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員（いきいきタクシーは乗務員）が利用者へ直接アンケート票を配布し、降車時に回収 ・路線バス、いきいきバスはOD調査も実施 				
調査期間	<p>《路線バス（上川内・鹿児島線）》 2023（令和5）年9月13日（水） ※始発から終発までの1部の便を除いた31便 ※乗降区間は伊集院（もしくは東市来）～上川内</p> <p>《いきいきバス・いきいきタクシー》 2023（令和5）年9月11日（月）～16日（土）</p>				
回答数		路線名	回答数	路線名	回答数
	《路線バス》	上川内・鹿児島線	177		
	《いきいきバス》	羽島・荒川線	72	木原墓地線	29
	《いきいきタクシー》	冠岳・生福・上名線	8	旭線	2
		川上線	5	大里線	5

①路線バス（上川内・鹿児島線）利用者

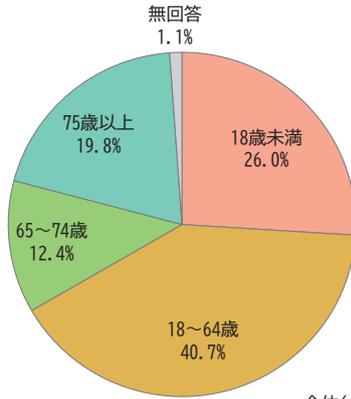
- 利用者の特性として、年齢は「18～64歳」が40.7%と最も多いが、幅広い年代で利用されている。また、運転免許がない方の利用割合が66.1%と多い。
- 利用目的は「通学」が43.5%と最も多く、次いで「買い物」となっており、利用頻度も「週に5日以上」が46.9%と最も多く、週に1日以上の利用が約8割を占めている。
- 運行サービス満足度は約7割が満足しており、改善して欲しいサービスは「運行本数」「運行時間帯」がそれぞれ約5割と高い数値となっている。

■性別



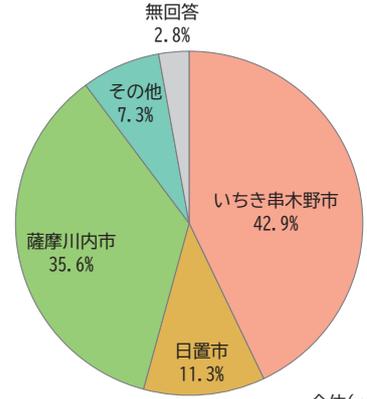
全体(n=177)

■年齢



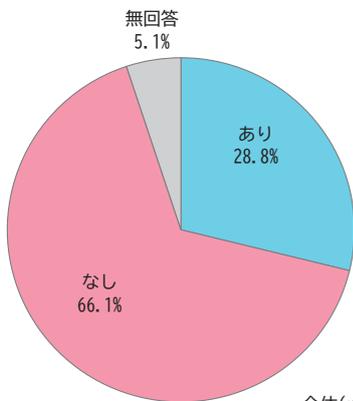
全体(n=177)

■住まい



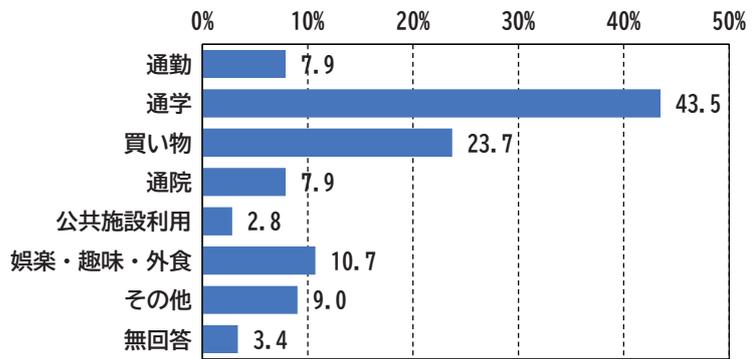
全体(n=177)

■運転免許有無

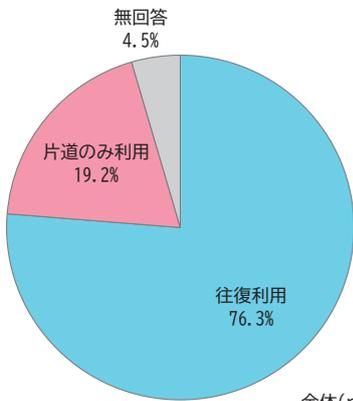


全体(n=177)

■利用目的 (n=177)

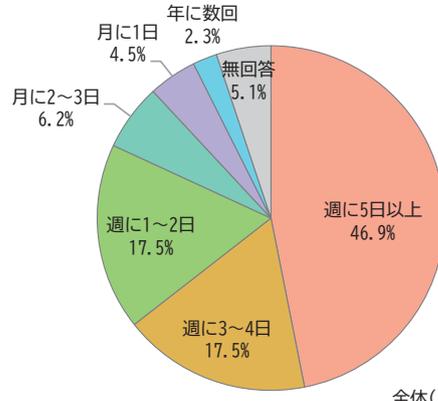


■往復利用有無



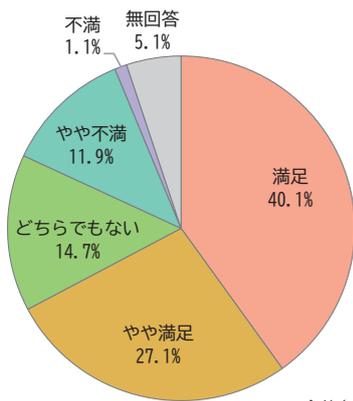
全体(n=177)

■利用頻度



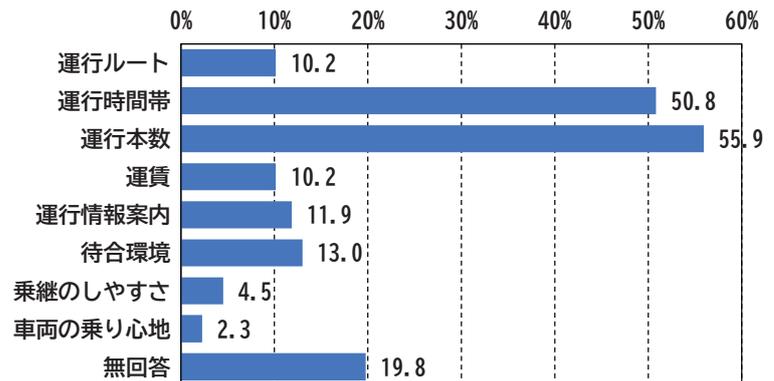
全体(n=177)

■満足度



全体(n=177)

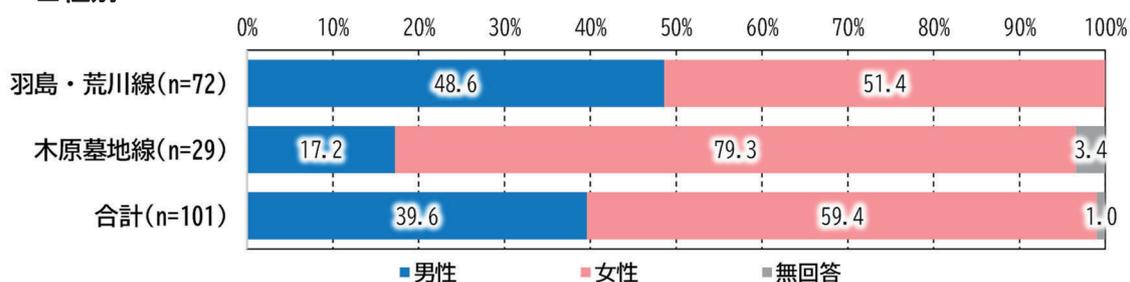
■改善して欲しいサービス (n=177)



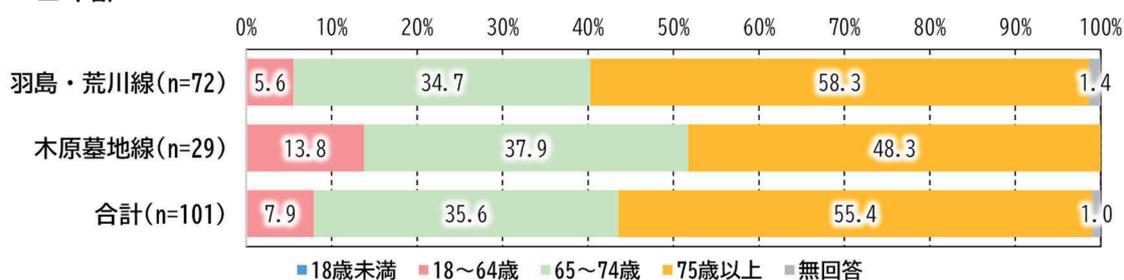
②いきいきバス利用者

- 利用者の特性として、年齢は65歳以上（羽島・荒川線 93.0%、木原基地線 86.2%）の利用が多く、運転免許がない方の利用割合が約9割を占めている。
- 利用目的は羽島・荒川線で「買い物」が、木原基地線で「買い物」「その他」が、利用頻度は羽島・荒川線で「週に3～4日」が、「木原基地線で「週に1～2日」が多くなっている。
- 運行サービス満足度は85.1%が満足しており、改善して欲しいサービスは羽島・荒川線、木原基地線ともに「運行時間帯」「運行本数」が高く、次いで木原基地線で「運行情報案内」（20.7%）となっている。

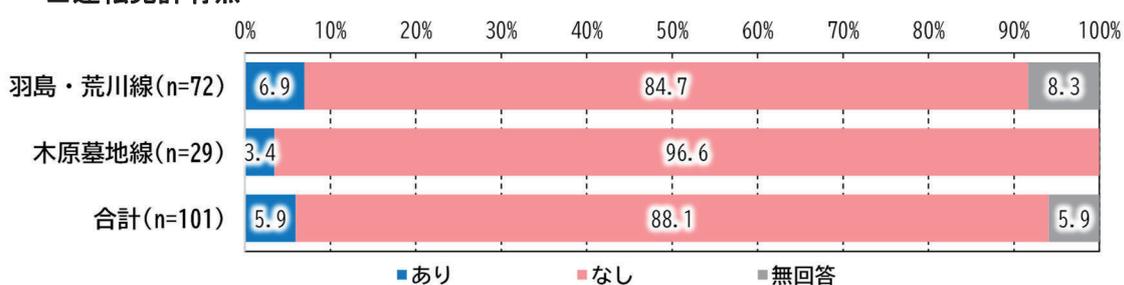
■性別



■年齢

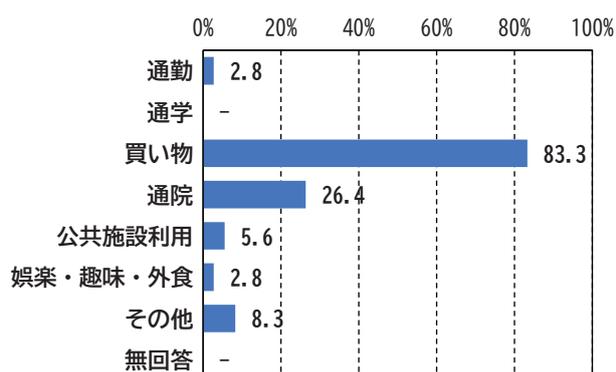


■運転免許有無

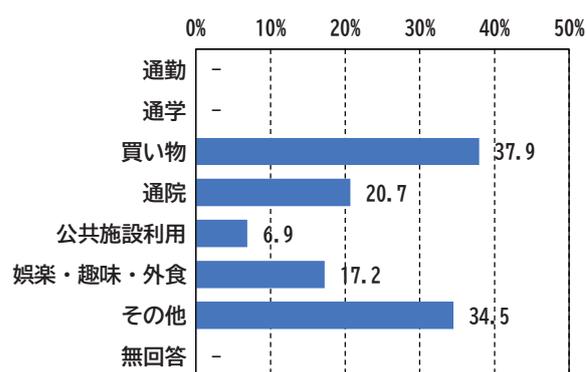


■利用目的

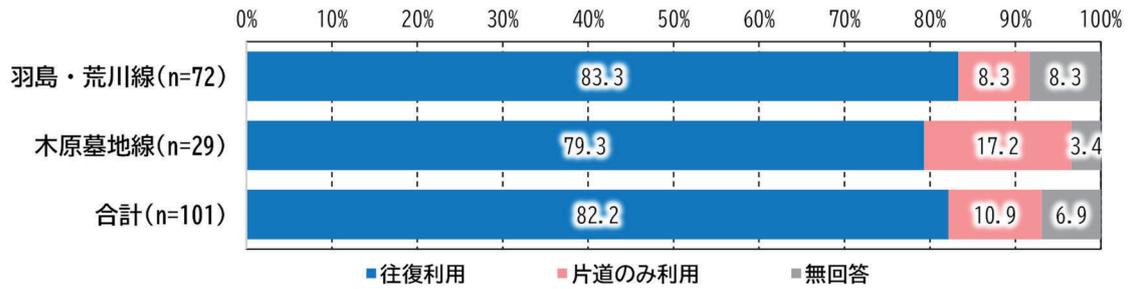
【羽島・荒川線 (n=72)】



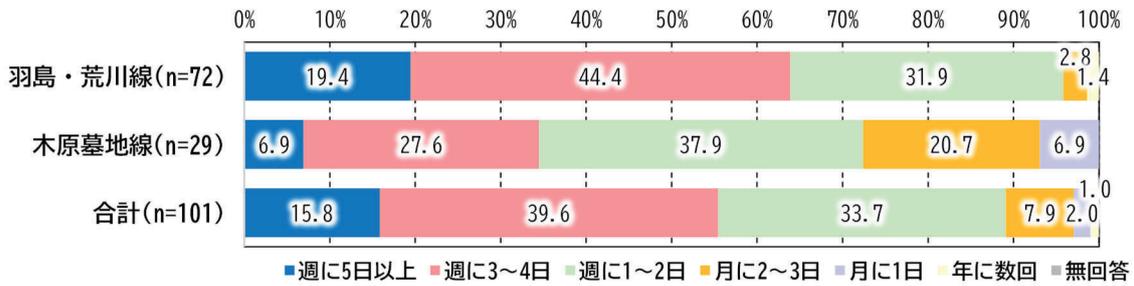
【木原基地線 (n=29)】



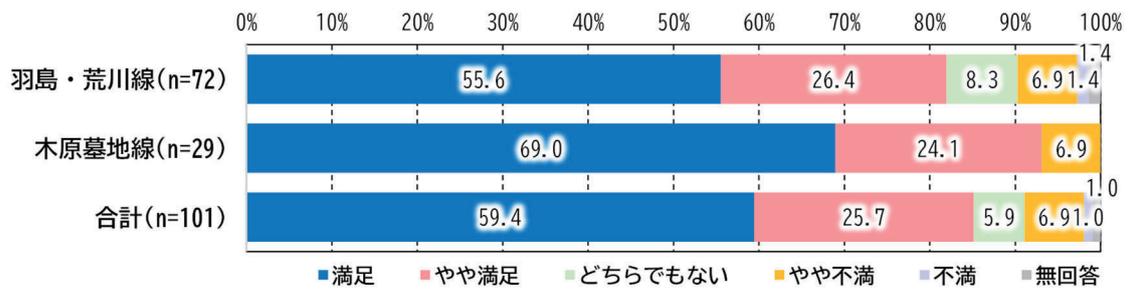
■往復利用有無



■利用頻度

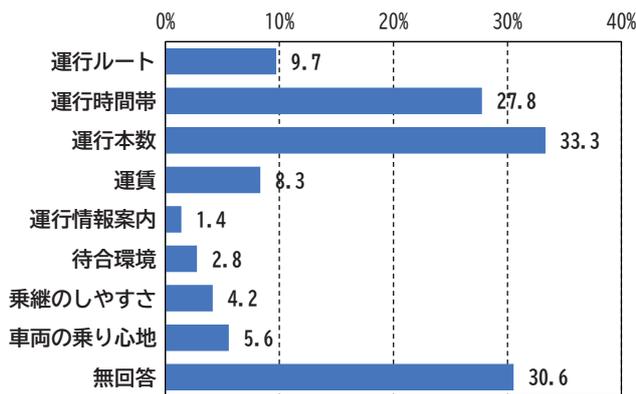


■満足度

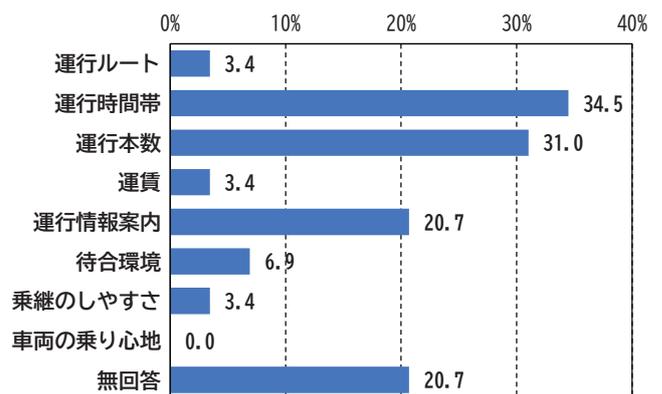


■改善して欲しいサービス

【羽島・荒川線 (n=72)】

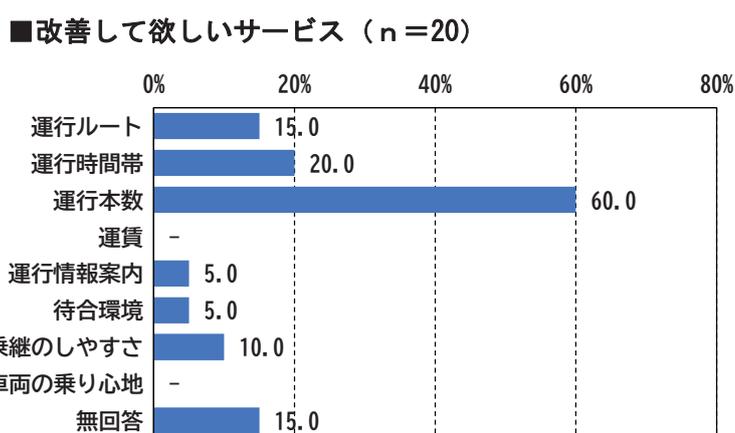
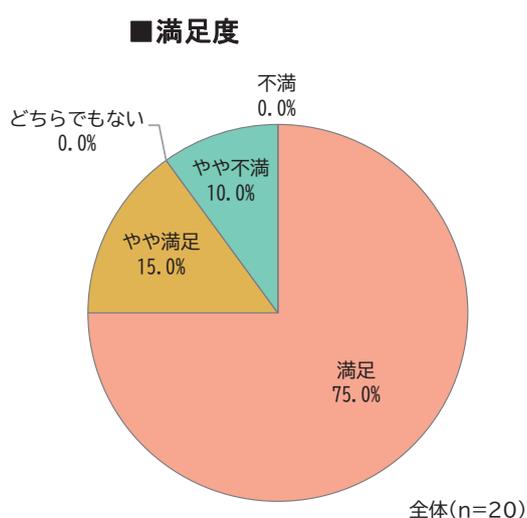
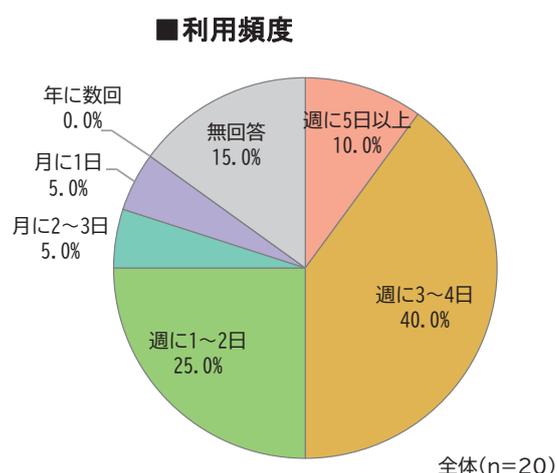
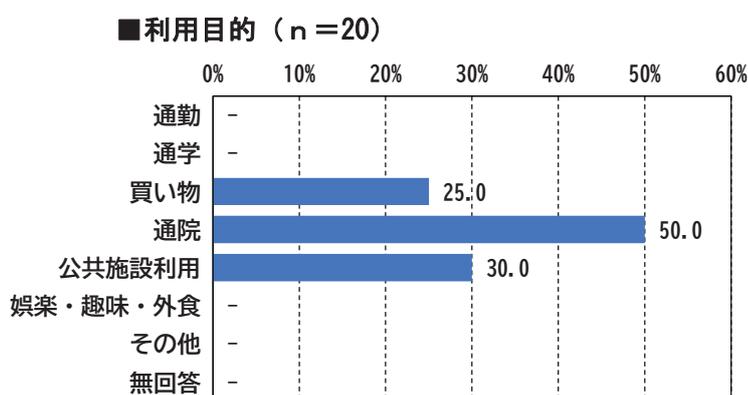
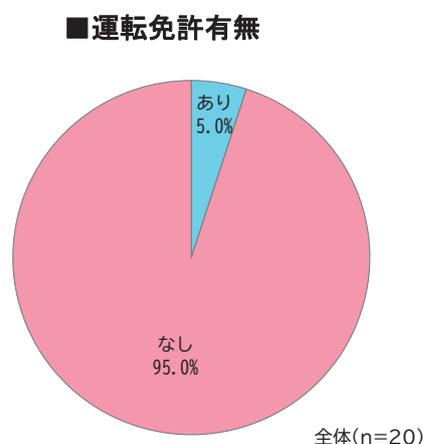
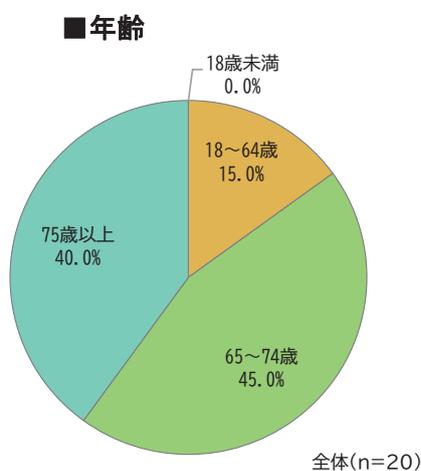
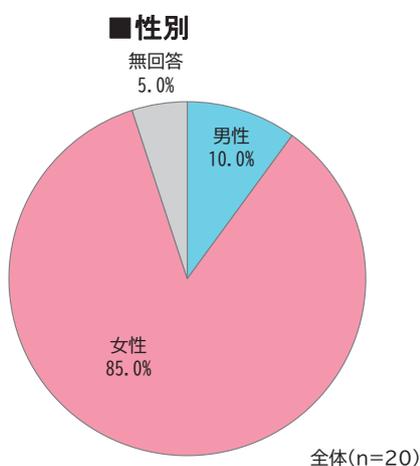


【木原墓地線 (n=29)】



③いきいきタクシー利用者

- 利用者は65歳以上で、運転免許が無い方の利用が多い。
- 利用目的は「通院」「公共施設利用」「買い物」で、利用頻度は「週に3～4日」が多い。
- 利用者の9割が満足しており、改善して欲しいサービスは「運行本数」が6割と多い。



(3) 交通事業者等アンケート調査

公共交通の運行側の実態や意向、商業、観光、福祉等のまちづくり施策との連携可能性、輸送資源の総動員の可能性、広域連携の可能性等を把握すること目的として、関係する事業者、団体に対してアンケート調査を実施しました。

対象者	交通事業者	鉄道	九州旅客鉄道（株）
		路線バス	鹿児島交通（株）
		いきいきバス	鹿児島交通（株）
いきいきタクシー		第一交通（株）	
タクシー		第一交通（株）、串木野タクシー	
航路		甑島商船（株）	
関係団体・事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・いちき串木野商工会議所 ・市来商工会 ・NPO 法人鹿児島いちき串木野観光物産センター ・いちき串木野市社会福祉協議会 ・いちき串木野市高齢者クラブ連合会 ・いちき串木野市身体障害者協会 ・学校法人 神村学園 ・市まちづくり防災課（コミュニティ自動車担当課） ・医療施設 		
	近隣自治体	<ul style="list-style-type: none"> ・薩摩川内市（経済シティセールス部 経済政策課） ・日置市（総務企画部 地域づくり課） 	
主な調査項目	《交通事業者アンケート》 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利用特性や傾向 ・運行上、経営上の問題点 ・利用促進、利便性向上及び経営改善等のための事業内容 ・利用者等から寄せられている意見・要望 ・他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること ・行政に対する意見・要望 		
	《関係団体・事業者アンケート》 <ul style="list-style-type: none"> ・【商業・観光】 商業・観光の現状、課題、公共交通との連携・協力した取組みの可能性、来訪者や施設等から公共交通に関して寄せられている声等 ・【福祉】 高齢者・障がい者等から公共交通に関して寄せられている声、公共交通との連携・協力した取組みの可能性等 ・【神村学園】 一般混乗路線の課題、課題、空き時間利用の可能性等 ・【コミュニティ自動車】 地域の声、課題、今後の展開等 ・【医療】 利用状況、送迎サービスの状況、公共交通に対する意見・要望等 		
調査方法	《近隣自治体アンケート》 <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の課題及び解決に向けた取組み ・路線バス（上川内・鹿児島線）の利用状況、問題点、今後の取組みに対する考え方 ・地域住民主体の取組み状況（運送形態、仕組み等） ・民間の送迎バスやスクールバスを活用した取組み・検討状況 ・MaaSの取組み・検討状況 ・いちき串木野市に求めること、広域連携の可能性 		
	<ul style="list-style-type: none"> ・調査票をメールまたは郵送により配布、回収 ※路線バス、いきいきバス、いきいきタクシーの運行事業者は直接ヒアリングを実施予定 		
調査期間	2023（令和5）年9月29日（金）～10月10日（火）		

1) 交通事業者アンケート

事業者	内容（抜粋）
鉄道事業者	<p>○運行上・経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害など鉄道を取り巻く経営環境は非常に厳しく、また新型コロナウイルス感染症の影響により、WEB会議やテレワークの普及に伴う生活様式の変容等により、鉄道の利用状況は減少傾向が続いており、長期的な交通ネットワーク維持のため、業務運営の効率化に向けた取組みは避けられない状況 ・ローカル線の利用状況は会社発足時から大幅に減少しており、日常の足として鉄道を選んでいただけない現在の状況は地方交通における大きな課題 <p>○利用促進や利便性向上、経営改善等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の賑わいづくりや利用促進への取組みは、重要なことと認識しているため、今後も協力していきたい ・自治体や地域住民によるイベント等に応じた臨時列車の運行を通して、地域活性化に努めていきたいので、開催の際は、事前に情報提供して欲しい <p>○JR鹿児島本線やいちき串木野市内鉄道3駅について利用者等から寄せられている意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・串木野駅は、待合所の空調設備の意見や沿線の利用者から伐採の依頼が多い。空調設備は維持管理等が難しい状況で、対応が難航している状況 ・伐採は、計画的に実施中であるが、行き届いていないのが現状 <p>○他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス会社やフェリー会社への列車時刻等の共有を行うことができますので、相互のスムーズな乗り換え等について協力していきたい <p>○行政に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・串木野駅及び市来駅の簡易委託業務（委託販売、改集札、清掃）を再度検討して欲しい <p>○いちき串木野市内の3駅(駅舎)の活用による活性化や使いやすさ、利便性向上を図るための意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者と駅の有効活用を通じた地域の賑わいづくりを実施中（九州DREAMSTATION、駅づくりワーキング）。いちき串木野市でも沿線の賑わいづくりの一環として地域の皆さまへ周知して声掛けして欲しい
路線バス事業者	<p>○運行上・経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川内営業所の運転手数は10年で約半数まで減っており、慢性的な運転手不足 ・運転手も高齢化しており、また成り手も居ない状況で、今後運転手不足はますます厳しい状況 ・2024年問題に伴い、10/1にダイヤ改正をしたが、更にダイヤを見直す必要 <p>○利用促進や利便性向上、経営改善等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足の進行を一時的に遅らせるために、運転手の最大雇用年齢を今年度より73歳から75歳まで引き上げ、運転手確保を実施 <p>○他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを軸にそこに接続するコミュニティバス及びデマンドタクシー、またその路線バスの鉄道やフェリーへのダイヤ接続 <p>○行政に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足が進んでいる中、自家用有償や人材派遣等も考える必要性があるのではないか

事業者	内容（抜粋）
いきいきバス 委託事業者	<p>○運行上・経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭小路の区間があるため、マイクロバスでしか運行できない ・現在保有しているマイクロバスも古く、故障も多いが、新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化。車両確保 ・乗務員不足 <p>○他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</p> <ul style="list-style-type: none"> ※路線バスと同様 <p>○行政に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の円板が破損している所が多いため、改善してほしい
いきいきタクシー 委託事業者 及びタクシー事業者	<p>○運行上・経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃料高騰、人件費 ・乗務員不足と高齢化（2024年度からの労働時間問題） <p>○利用者や市民等から寄せられている意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線の拡大（荒川・羽島地区） ・便数の増加 ・日曜日の運行
タクシー事業者	<p>○運行上・経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足 ・運転手の平均年齢は半分が70歳を超えており、2024年問題に伴い、大変 <p>○利用促進や利便性向上、経営改善等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車をハイブリッド車や電気自動車に変更
航路事業者	<p>○運行上・経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船員不足 ・若年層の定着率の悪さ <p>○利用促進や利便性向上、経営改善等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島内寄港地の集約に伴う航路のダイヤ改正。路線バスとのダイヤ接続 ・鹿児島市内と串木野新港を結ぶ「高速バスこしきじま号」の土曜日増便により、利便性が向上 <p>○利用者や市民等から寄せられている意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・待合所内の環境整備（授乳室やコインロッカー・AEDの設置） ・串木野駅～串木野新港の連絡バスについて、フェリーとの接続時間の見直し ・フェリーとターミナルを繋ぐポーテングブリッジの設置 <p>○行政に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化している鹿児島県所有の串木野新港ターミナルの改修の協力 ・串木野新港ターミナル内の閉鎖された売店、レストラン跡地の利活用検討

2) 関係団体・事業者アンケート

事業者	内容（抜粋）
いちき串木野商 工会議所	<p>○商業を取り巻く現状や新型コロナの影響などの観点から、問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ以前からの状況であったが、大型店、コンビニ店、ドラッグストアの競合やコロナ禍で更にネット販売（電子取引）が加速し、消費者ニーズや取引形態の多様化など小規模小売店の経営を取り巻く環境は厳しい ・商店街の小規模小売店は、近隣の住民を主要客としていたが高齢化に伴い年々来客数も更に減少してきているように見受けられる <p>○公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者について、いつ・どの区間・どんな利用者が何人程度いるのかの情報共有があれば、関係者と対策の検討が可能
市来商工会	<p>○商業を取り巻く現状や新型コロナの影響などの観点から、問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍・インフルエンザ等の感染症の影響により各種のイベントが縮小傾向 ・2023（令和5）年から各地でイベントが再開され、人的移動や交流が増えつつあるが、燃料・原材料高騰や物価高、インボイス等の税務改正等の事業環境の大きな変化により、事業継続維持が厳しい <p>○来訪者や商業施設などから公共交通に関して寄せられている声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスが曜日固定のため利用者が限定 ・高齢者や中山間地域居住者等の買い物弱者に配慮した運用のあり方の検討 <p>○公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時代や環境が大きく変悪していく中で、既成概念にとらわれないあり方が必要
NPO 法人鹿児島 いちき串木野観 光物産センター	<p>○観光を取り巻く現状や新型コロナの影響などの観点から、問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行形態の変化（団体から個人、小グループ）により、2次交通（駅から観光地）の問合せが多いが、ハード面が充実していない <p>○来訪者や観光施設などから公共交通に関して寄せられている声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徒歩圏で観光できる場所が少ない。公共交通機関は、観光地から離れており、行ける所は時間の都合で限定 ・バス停名は似ているが、ルートが異なり、間違いやすい。便数も大分異なる（串木野駅前、串木野）
いちき串木野市 社会福祉協議会	<p>○公共交通について寄せられている声や感じている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が利用しづらい（病院や買物に直接行けない、ルートが色々と遠くを回り、到着まで時間がかかる。自宅からバス停まで遠い） ・一般タクシーは、玄関外までのため、家の中まで送迎してくれると助かる。踏み台があれば、乗り降りしやすい <p>○貴団体と公共交通が連携して取り組めること、連携すべきと考えられること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に食料品や日用品を混載し、地域の交流センターへ運搬（例えば、毎月5の付く日。地域で対応する体制を互助・共助により整備）
いちき串木野市 高齢者クラブ連 合会	<p>○公共交通について寄せられている声や感じている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの増便（鹿児島方面行き串木野発8時台に1便増便、午前8頃から午後3時頃までは1時間に1便運行） ・いきいきバスは、毎日運行、自由乗り降り区間の拡大（国道以外）、椅子を設置して欲しい。時間によっては、カットしても良いコースもあるのでは。 ・いきいきタクシーは使い方が良くわからない

事業者	内容（抜粋）
	<p>○貴団体と公共交通が連携して取り組めること、連携すべきと考えられること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者クラブの会員の意見を収集する機会を作って欲しい →路線バスのルートや運行日・運行時間等の意見を拾う機会を作って欲しい →いきいきタクシーの効率よい使い方について、分かりやすい説明が欲しい →駅での時間調整をせず、木原墓地や八房を通らず、その他の市内をぐるぐる廻るコース設定は出来ないか
いちき串木野市 身体障害者協会	<p>○公共交通について寄せられている声や感じている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いきいきバス（羽島・荒川線）は以前より減便となり、不便になったため、更なる減便をしないで欲しい ・バスの乗降口のバリアフリー化（低床ステップや手すり等）
学校法人 神村学園	<p>○スクールバスを運行するに当たっての問題点や経営上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の確保 ・燃料費の負担増 <p>○一般旅客混乗の際の課題と拡大の予定・意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般旅客混乗の際、乗車マナーの指導が課題 ・一般旅客混乗の路線拡大の予定・意向はなし <p>○スクールバスの空き時間で公共交通の車両としての活用可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの空いた時間は幼稚園等で使用しているため、相談があった時に検討する
まちづくり 防災課	<p>○コミュニティ自動車について市民等寄せられている意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地区の住民からは便利であるなど、概ね好評的な意見が寄せられている <p>○コミュニティ自動車について導入要望、今後導入予定がある地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし <p>○コミュニティ自動車の今後の展開に対する考えや懸念事項、課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一番の課題は運転手がないことである。また、運転手についても、待ち時間が長い、ほぼボランティアなどの課題がある <p>○公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者対策として、現在のいきいきバス、いきいきタクシー、コミュニティ自動車などを組み合わせながら対応することが必要
医療施設	<p>○利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用している人の数は一部7割程度となっている施設もあるが、主に1～2割程度となっている ・利用が多い時間帯は午前中の利用が多く、一部16時～17時頃等夕方頃という回答があった <p>○送迎サービスの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答のあった21施設の内、5施設でリハビリの方や通院困難等の利用条件を設けた上で送迎サービスを実施している ・今後さらに物価高騰等が続く場合、継続が難しいと回答する施設がある。 <p>○公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の計画策定を機に、具体的な形を作ってほしい ・バスの本数が少ない

3) 近隣自治体アンケート

自治体	内容（抜粋）
薩摩川内市	<p>○地域公共交通における課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・少子高齢化の進行による地域公共交通利用者の減少や、運行事業者の乗務員不足の深刻化もあり、地域公共交通の維持が大きな課題 ・利用者減少や燃料物価高騰等による交通関係の支出の増加 <p>○路線バス（上川内・鹿児島線）について問題点、今後の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島市内への移動手段や鉄道の駅周辺以外の場所への移動手段として、欠かすことのできない移動手段であると認識 ・フィーダー系統が接続している重要な幹線系統で、維持・継続を図るためにも周知・利用促進に取り組みたい <p>○地域住民主体の移動手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甕島地域と平佐東地区で、地区コミュニティ協議会が主体となった運行を実施 <p>【甕島地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送を実施 ・上甕地区コミュニティ協議会が、甕島地域コミュニティ交通の浦内・江石線の代替として、2023（令和5）年4月1日から運行を開始 ・青瀬地区コミュニティ協議会は、甕島地域コミュニティ交通の空白時間を補完するものとして、下甕島地域で区域運行を令和3年4月1日から実施 <p>【平佐東地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平佐東地区コミュニティ協議会が、地区コミ・デマンド交通を運行 <p>○民間の送迎バスやスクールバスを活用した取組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間送迎バスやスクールバスを活用した取組みは現在なし ・地域によっては、デマンド交通が小学校の登校にスクールバスとして利用 <p>○MaaSの取組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在検討しておらず、状況により検討したい <p>○いちき串木野市に求めること、広域連携の可能性の要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民等の移動手段の選択肢が減少しているため、必要に応じて連携等お願いしたい
日置市	<p>○地域公共交通における課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の運転士不足が深刻であり、さらに働き方改革関連法に伴う2024年問題により、公共交通の維持が難しい状況 <p>○路線バス（上川内・鹿児島線）について問題点、今後の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学がメインのため、そこに影響が少ない形で維持したい <p>○地域住民主体の移動手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現段階では検討していないが、状況によって検討を実施 <p>○民間の送迎バスやスクールバスを活用した取組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現段階では検討していないが、状況によって検討を実施 <p>○MaaSの取組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AI オンデマンドシステム（乗合タクシー）の導入を検討中 <p>○いちき串木野市に求めること、広域連携の可能性の要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通政策における今後の方向性等の情報共有 ・広域連携は今後必要になる可能性があるため、必要に応じて方策等を検討したい

(4) 地区まちづくり協議会ヒアリング調査

市内各地区の実態や公共交通の利用状況、改善点、取り組みアイデア、コミュニティ自動車の状況・導入意向等を把握すること目的として、市内 16 地区のまちづくり協議会に対してヒアリングを実施しました。

対象者	・市内 16 地区のまちづくり協議会
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・地区のまちづくりの状況 ・地区の住民の暮らしの状況 ・地区における移動手段（公共交通）について <ul style="list-style-type: none"> →移動手段がなく困っている人の状況、公共交通の利用状況や要望、公共交通に求めることや今後の改善点、取り組みアイデア ・コミュニティ自動車の状況や導入意向について <ul style="list-style-type: none"> (コミュニティ自動車導入地区) <ul style="list-style-type: none"> →利用状況、予約窓口・運転手の状況、継続意向 (コミュニティ自動車を導入していない地区) <ul style="list-style-type: none"> →導入意向とその理由、導入したい場合の運送形態や懸念事項
調査方法	・各地区の交流センター等を訪問し、直接ヒアリング
調査期間	2023（令和 5）年 10 月 3 日（火）～11 月 15 日（水）

■地区ごとの主な意見

【冠岳地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・今後、自動車運転免許の返納等により車を運転できる人が年々減少していくこと、買い物や病院へ行きづらくなるのではないかと。 ・コミュニティ自動車は、複数人が運転手登録をしているが、現状 1 人が運転している。 ・コミュニティ自動車は今後戸数が減ると合わせて会費の収入が減るため工夫や検討が必要。
【生福地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・いきいきタクシーについて固定客が利用しており、助かっている。 ・いきいきタクシーについて移動手段がない人などにとって、大変便利に活用していた。 ・公共交通の利用状況などについて、情報共有・情報提供することが大切。
【上名地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり協議会に声が届いていないだけで、見えないところで困っている人がいる可能性もある。 ・いきいきタクシーについて「各病院との連携により曜日ごとに変更」、「スーパーの特売日に合わせた運行」、「複数人で同時に予約可能な仕組み」、「地域の人が使いやすくなる仕組みの検討や周知の工夫」。
【大原地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの補助や割引券などの導入（制限を設けて）して欲しい。 ・高齢者の足の確保（免許返納などの対応）。
【中央地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が狭く、電柱もあるため車椅子が通れない場所もある。 ・自動車免許を返納した場合、移動しづらくなると思うが、タクシーやバスを利用できる。 ・移動手段で困っているという声はない。

【本浦地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・いきいきタクシーは利用時間が合わないので、往路の利用はできるが、復路の利用ができない。 ・いきいきバスの乗り降りの際、踏み台等がないと大変。 ・保険などの制度が整備されればコミュニティ自動車を利用したい。
【野平地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・地域内で日常生活を送ることができている。 ・買い物は徒歩移動や乗合タクシーを利用しており、病院は送迎サービスや知人の車に乗っている。
【照島地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・近くにスーパーやドラッグストアなどがあり利便性はよい。 ・タクシー利用が多い。
【旭地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・不便な状況が当たり前となっているため、困っているという声が出てこない可能性がある。 ・いきいきバスは廃止されたが、特別困っていない。
【荒川地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの利用が多い。 ・コミュニティ自動車については、事故補償や人件費の問題があり、利用がしづらい。資金がクリアできれば検討可能。
【れいめい羽島まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ自動車について、今後も継続したいが、赤字運営となっているため対策が必要。新規利用者の促進としてチラシの配布が必要。
【支え合う川南まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・困りごとがあっても現在は自分たちで解決できている。しかし、5～10年後に支えてくれる人がいるかは心配。 ・自家用車がないとどうしようもない。
【川北まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・親戚や近隣での助け合いや、国道3号線、JR鹿兒島本線もあるため困っている声を聞かない。
【湊地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・いきいきタクシーについて病院や薬を取りに行くために利用している人はいるが、時間が合わないため利用しにくい。 ・コミュニティ自動車は要望もなく、管理が大変ため導入は難しい。
【湊町ふれあい協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・買い物が不自由だという話は聞くが、公民館ごとに対応している。 ・特に公共交通に関する要望等は出ていない。
【川上コミュニティ協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・いきいきタクシーについて運行範囲が狭いので範囲を増やしてほしい。 ・いきいきタクシーについて「利用方法を複数例示してほしい」「しっかり周知を行ってほしい」「事前に予約が必要なのは良いが、できるだけ予約方法を簡単にしてほしい」「運転手とコミュニケーションをとれる仕組みがあると良い」。 ・いきいきタクシーについてまず1回目の利用ができるように使うためのきっかけづくりをしたい。 ・コミュニティ自動車について、今後の仕組みや規則の内容次第で再度導入したい。

5. いちき串木野市の公共交通に関する現状・問題の把握

本計画において実施した各種調査結果で把握した現状・問題を踏まえ、本市における公共交通の課題は以下の通りです。

地域特性及び地域公共交通の現状

ひと・まちの状況

地域公共交通の状況

①地域特性

- ・人口減少（平成22年：31,142人→令和2年：27,490人）や高齢化（高齢化率…平成22年：29.1%→令和2年：37.1%）が進行。
- ・地区別の高齢化率を見ると羽島地区が51.3%と最も高く、また2015年～2020年の5年間の人口減少率は市街地で高い傾向にある。
- ・高齢者の運転免許証保有者数（令和2年：34.2%）は年々増加傾向で、鹿児島県（28.9%）、鹿児島市（23.5%）と比較しても高い状況。
- ・通勤通学者の約8割が自家用車利用で、隣接する薩摩川内市への流出・流入が最も多く、次いで日置市や鹿児島市とこれら3市との結び付きが強い。
- ・市内に立地する公共施設や医療施設、商業施設などの主要施設は串木野駅周辺など市街地に立地し、大半の施設は公共交通サービス圏内に立地している。
- ・2022（令和4）年の観光客年間入込客数では588千人で、2012（平成24）年の実績値を基準とした増減率では、新型コロナウイルスの影響により、41%減少となっており、観光産業と連携した公共交通の利用促進策の検討が必要。

②公共交通ネットワーク・公共交通サービス圏

- ・公共交通サービス圏は概ねカバーしているが、いきいきタクシーが運行していない市北西部を中心に、公共交通不便地域が点在。

③鉄道（JR鹿児島本線）

- ・鉄道3駅（串木野駅、神村学園前駅、市来駅）の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響等に伴い、令和元年から令和2年にかけて大きく減少し、その後微増傾向（令和2年：670千人/年→令和4年：701千人/年）。

④路線バス（鹿児島交通（株））

- ・路線バスは鹿児島交通（株）により3路線（羽島・土川線、上川内・鹿児島線、串木野新港線）が運行中で、地域間幹線系統である上川内・鹿児島線で運転手不足等の影響により、令和5年10月1日から減便及びダイヤ改正を実施。
- ・路線バス（上川内・鹿児島線）の利用者数は、平成30年度が317千人/年に対し、令和4年度が167千人/年と大きく減少。

⑤いきいきバス（鹿児島交通（株））

- ・いきいきバスの利用者数（2路線合計）は、平成30年度から令和3年度にかけて減少傾向で、令和4年度が4,913人/年と微増傾向。羽島・荒川線は平成30年度が4,238人/年に対し、令和4年度が3,734人/年と減少傾向。木原墓地線は平成30年度から令和2年度にかけて減少傾向で、その後増加に転じ、令和4年度は1,179人/年と平成30年度（1,009人/年）を上回っているが、羽島・荒川線と比較しても利用数は低迷している。
- ・財政負担額は平成30年度が8,705千円/年に対し、令和4年度が6,644千円/年と減少傾向。

⑥いきいきタクシー（第一交通）

- ・いきいきタクシーの利用者数（4路線合計）は、令和2年度が2,342人/年に対し、令和4年度が2,877人/年と増加傾向。路線別に見ると、川上線と大里線で増加率が高く、旭線と冠岳・生福・上名線は横ばい状態。
- ・財政負担額は令和2年度が1,147千円/年に対し、令和4年度が1,285千円/年と微増傾向。

⑦甌島航路（フェリーニューこしき）

- ・甌島航路は串木野新港と長浜港を1日2往復運航中。年間乗降客数は平成30年が317人/日に対し、令和4年が253人/日と減少傾向。

⑧タクシー（第一交通、串木野タクシー）

- ・タクシーは2社が運営中で、保有車両台数（鹿児島県タクシー協会HPより）は第一交通が24台、串木野タクシーが15台。

⑨その他公共交通

- ・スクールバスが串木野西中学校、旭小学校、荒川小学校で運行中。送迎バスが川上小学校の特認校で運行中。中学校は令和8年4月に4校から2校（串木野地域1校、市来地域1校）に統合予定。小学校は中学校の再編協議が整い次第、再編・統合を検討。
- ・神村学園でスクールバス（保有台数18台）を運行中。初等部・中等部・高等部・専修学校の生徒・学生のうち、約2割（R5）がスクールバスで通学。

⑩利用実態・ニーズ把握に係る各種調査より

- ・公共交通利用が低く、自家用車依存している状況であるが、今後の公共交通の取組については「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」との要望が大きい。（市民アンケート調査）
- ・登下校時の交通手段では「鉄道（JR鹿児島本線）」「家族等の車で送迎」の割合が多くなっており、いきいきバス・いきいきタクシーの利用率は極めて低く、合わせて認知度も低い傾向にある。（高校生アンケート調査）
- ・中学卒業後は市内より周辺市町への進学等が多く、想定している交通手段は「鉄道」「自転車」が多く選択されている。また、駅・バス停までの末端交通手段は「自転車」「自家用車（家族の送迎）」が多く、バスを選択予定の中学生は少ない状況にある。（中学生アンケート調査）
- ・いきいきバス及びいきいきタクシーの利用者特性として、65歳以上の免許を持たない方の利用が多くなっており、買い物や通院目的として利用されている。（公共交通利用者アンケート調査）
- ・慢性的な乗務員不足・乗務員の高齢化に歯止めがかからず、厳しい状況にある。また、老朽化している串木野新港のターミナル改修やターミナル内のテナント活用による拠点化が必要。（交通事業者アンケート調査）
- ・様々なまちづくり分野との連携や、いきいきバス、いきいきタクシー、コミュニティ自動車の役割分担を考えながら、既成概念にとらわれないあり方を検討する必要がある。（関連事業者アンケート調査）
- ・いきいきタクシーについて周知（利用方法含む）や予約方法等の改善、運転免許返納への対応といった意見が寄せられている。（まち協ヒアリング）

地域公共交通を取り巻く課題

- ❖ 人口減少・高齢化社会への対応
- ❖ 周辺市町への移動ニーズの対応
- ❖ 路線バス再編による効率的な運行
- ❖ 市街地の回遊性の向上に向けたいきいきバス（木原墓地線）の見直し
- ❖ 公共交通不便地域におけるいきいきタクシーのサービス拡大や新しい交通システムの導入検討
- ❖ 地域の足を維持していくための地域組織づくりと人材育成
- ❖ 多様な主体との連携による、持続可能な公共交通の確保
- ❖ 市民や観光客に分かりやすい運行体系や情報発信

【上位・関連計画における公共交通の位置付け】

①いちき串木野市第2次総合計画

- ・鉄道の複線化、通勤・通学時の快速便の導入、路線バス効率的な運行と支援、コミュニティ交通の利用促進、住民主導の新たな運行サービスの検討

②いちき串木野市都市計画マスタープラン

- ・鉄道駅の駅施設・施設周辺のバリアフリー化促進、路線バス支援と利用促進、コミュニティ交通の利便性向上、串木野新港・甌島航路の維持充実促進、港湾施設の整備

③いちき串木野市立地適正化計画

- ・公共交通機関の維持並びに乗継などの利便性向上、利用しやすい交通体系の構築と細やかな地域交通網の形成、鉄道・バス利用者数の現状維持

