



いちき串木野市

地域公共交通計画

(令和7年6月一部改訂)

令和6年3月

いちき串木野市

目 次

	頁
1. 計画策定の趣旨.....	1
(1) 目的.....	1
(2) 計画の位置づけ.....	1
(3) 計画区域.....	2
(4) 計画期間.....	2
2. 地域公共交通の現状.....	3
(1) 地域特性.....	3
(2) 交通特性.....	11
3. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ.....	26
(1) いちき串木野市第2次総合計画.....	26
(2) 第2期いちき串木野市まち・ひと・しごと創生総合戦略.....	26
(3) いちき串木野市都市計画マスタープラン.....	27
(4) いちき串木野市立地適正化計画.....	28
(5) いちき串木野市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画.....	29
(6) 鹿児島県地域公共交通計画.....	29
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.....	30
(1) 市民・高校生・中学生アンケート調査.....	30
(2) 公共交通利用者アンケート調査.....	49
(3) 交通事業者等アンケート調査.....	57
(4) 地区まちづくり協議会ヒアリング調査.....	63
5. いちき串木野市の公共交通に関する現状・問題の把握.....	65
6. いちき串木野市の公共交通における課題.....	67
7. 計画の基本理念・基本方針.....	69
(1) 基本理念.....	69
(2) 基本方針.....	69
(3) 地域公共交通の機能分担.....	70
(4) いちき串木野市が目指すべき公共交通ネットワークイメージ.....	71
8. 計画の目標と評価指標.....	73
(1) 計画目標の設定.....	73
(2) 評価指標の設定.....	74
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体.....	75
(1) 目標を達成するための実施事業.....	75
(2) 施策事業の概要.....	76
10. 計画の達成状況の評価.....	87
(1) 計画の実施及び進行管理の体制.....	87
(2) PDCAサイクルの実行.....	88
(3) 計画の評価方法及びスケジュール.....	89
参考資料.....	90
(1) いちき串木野市地域公共交通会議委員名簿.....	90
(2) 計画策定の経過.....	91
(3) いちき串木野市地域公共交通会議設置要綱.....	92

1. 計画策定の趣旨

(1) 目的

いちき串木野市では、市が委託運行しているコミュニティバス※（以下、「いきいきバス」という）2路線及びデマンド型※のタクシー（以下、「いきいきタクシー」という）4路線のほか、民間バス事業者が運行する路線バス、離島である甑島を結ぶ航路、JR九州の鉄道、高速バスが地域公共交通として運行されています。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・健康・教育等の様々な分野でも大きな効果が期待されています。

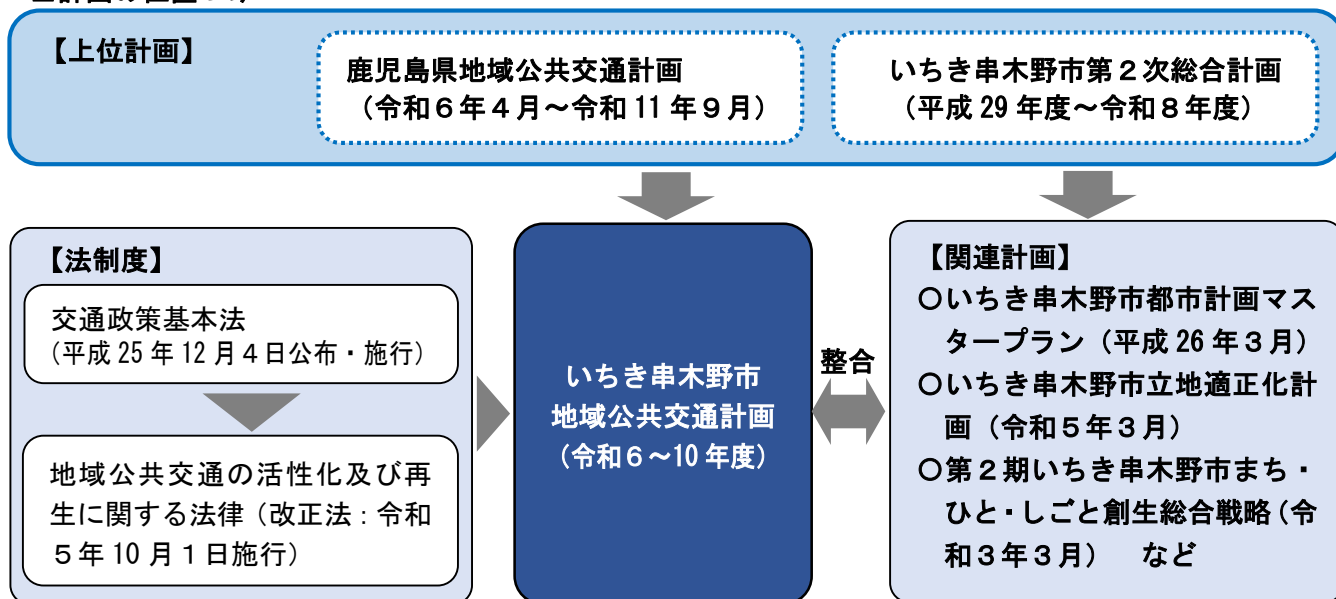
しかし、一方では新型コロナウイルス感染症や人口減少等による公共交通利用者の減少や運行維持費の負担増加、運転手不足問題など、見直すべき課題を抱えています。

こうした状況を解決するために、現行の「いちき串木野市地域公共交通網形成計画（2019（平成31）年3月いちき串木野市策定）」や「交通政策基本計画（2021（令和3）年5月28日閣議決定）」の内容を踏まえ、地域の特性に応じた生活交通の確保を推進するとともに、多角的な観点から、利便性と効率性のバランスの取れた持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る公共交通のマスタープランとなる「いちき串木野市地域公共交通計画」を策定することを目的とします。

(2) 計画の位置づけ

いちき串木野市地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの形成に資する公共交通の活性化及び再生を推進するために策定します。「鹿児島県地域公共交通計画」、「いちき串木野市第2次総合計画」を上位計画とし、「いちき串木野市都市計画マスタープラン」や「いちき串木野市立地適正化計画」等の関連計画との連携・整合を図ります。

■計画の位置づけ

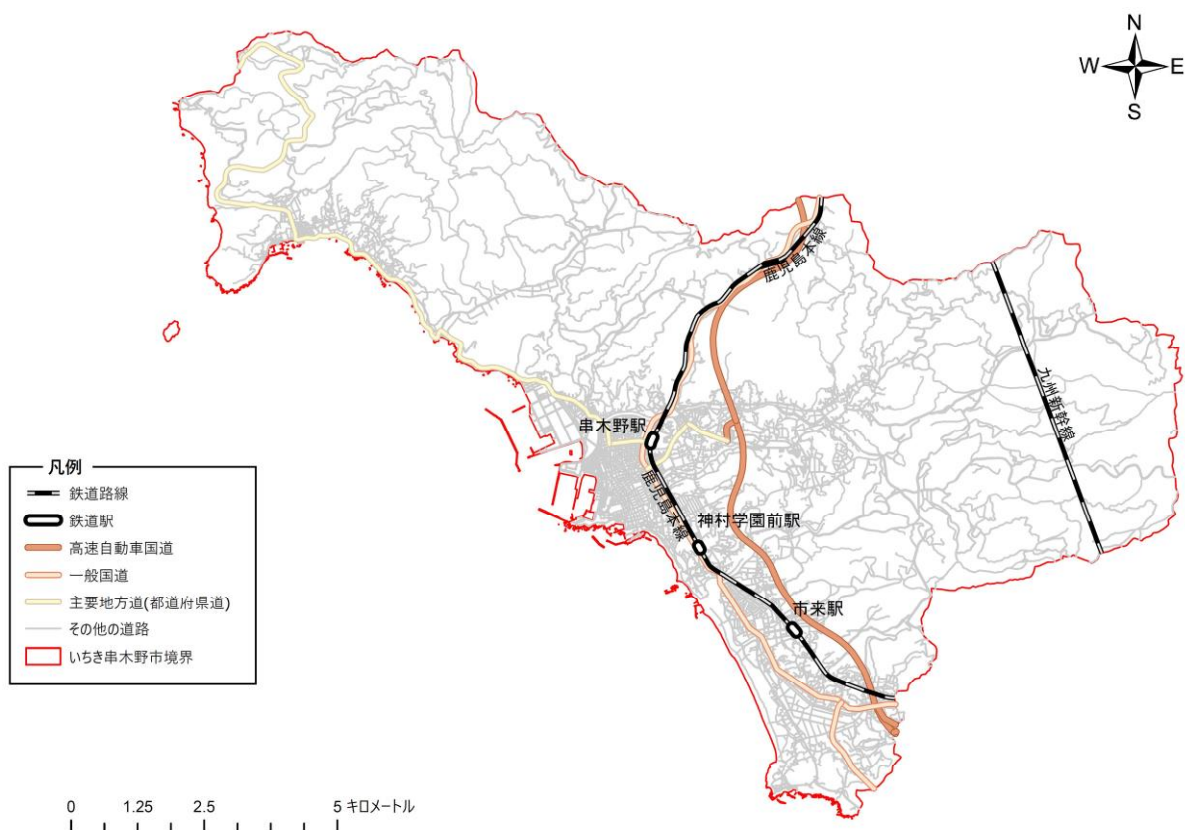


※コミュニティバス：公共交通不便地域の解消等を図るため、市町村等が運営するバスのこと。

※デマンド型：利用者それぞれの希望時間帯、乗降場所など要望（デマンド）に応えること。

(3) 計画区域

計画対象区域は、本市全域とします。



出典：国勢調査、国土数値情報

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、2024（令和6）年度から2028（令和10）年度までの5年間とします。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

2. 地域公共交通の現状

(1) 地域特性

①地勢

- 本市は、市街地の西側を東シナ海に、北側と東側を山々に囲まれた、東西 19.1 km、南北 18.2 km、総面積 112.30km² の都市です。
- 西に白砂青松が続く吹上浜の海岸線、東に徐福伝説の霊峰冠嶽を控え、海・山・温泉等の自然と温暖な気候に恵まれた風光明媚な場所に位置し、また、串木野駅、市来駅、神村学園前駅の3つの鉄道駅に、2箇所の高速インター等、生活環境や利便性にも恵まれています。
- 本市は、2005（平成 17）年 10 月 11 日に串木野市と日置郡市来町が合併して誕生した都市であり、旧市町の中心市街地を中心とした、2極化の都市構造が形成されています。
- 小地域は市全体で 67 地域あり、中心市街地は 30 地域で構成されています。

■広域図・地区区分図（小地域）



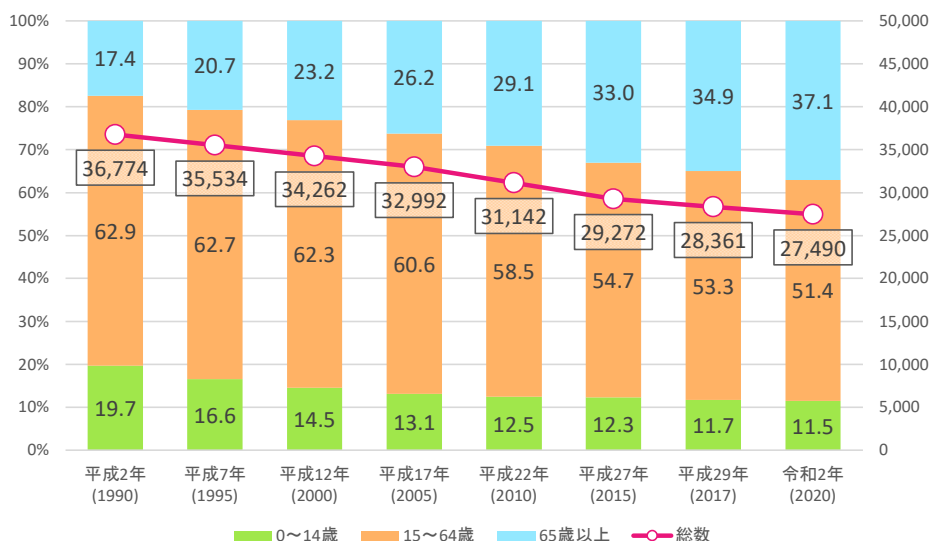
出典：国勢調査

②人口動向

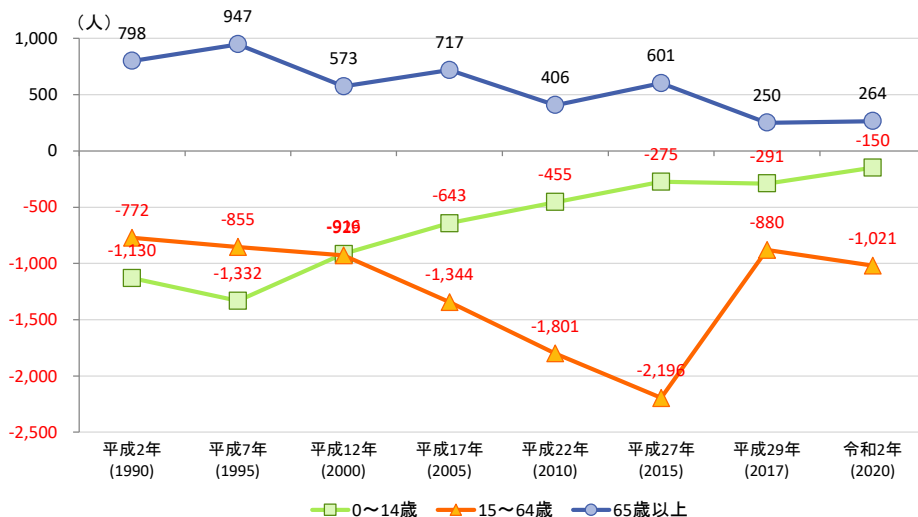
《 人口推移 》

- 本市の2020（令和2）年の人口は27,490人となっています。
- 1990（平成2）年から2020（令和2）年における人口推移を見ると、総人口は年々減少しており、30年間で25.2%の減少となっています。
- 1990（平成2）年から2020（令和2）年における年齢3階級別の人口増減の推移を見ると、15歳未満の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口が減少傾向にあり、65歳以上の高齢人口が増加しています。2000（平成12）年時点での高齢化率は23.2%と超高齢社会に突入しており、その後も高齢化率は年々上がり、2020（令和2）年時点で、37.1%となっています。
- また、本市では活力ある地域社会が将来にわたって持続できるよう、2060（令和42）年に約15,500人程度の人口を維持することを目標としています。
- 2020（令和2）年における小地域別の高齢化率を見ると、野平地区の深田下が66.7%と7割近く最も高くなっています。次いで、羽島地区の口之町が56.8%と高く、中心市街地においても、本浦地区の北浜町や本浜町で特に高齢化率が高い地域が見られます。

■人口・世帯数の推移（1990（平成2）年～2020（令和2）年）

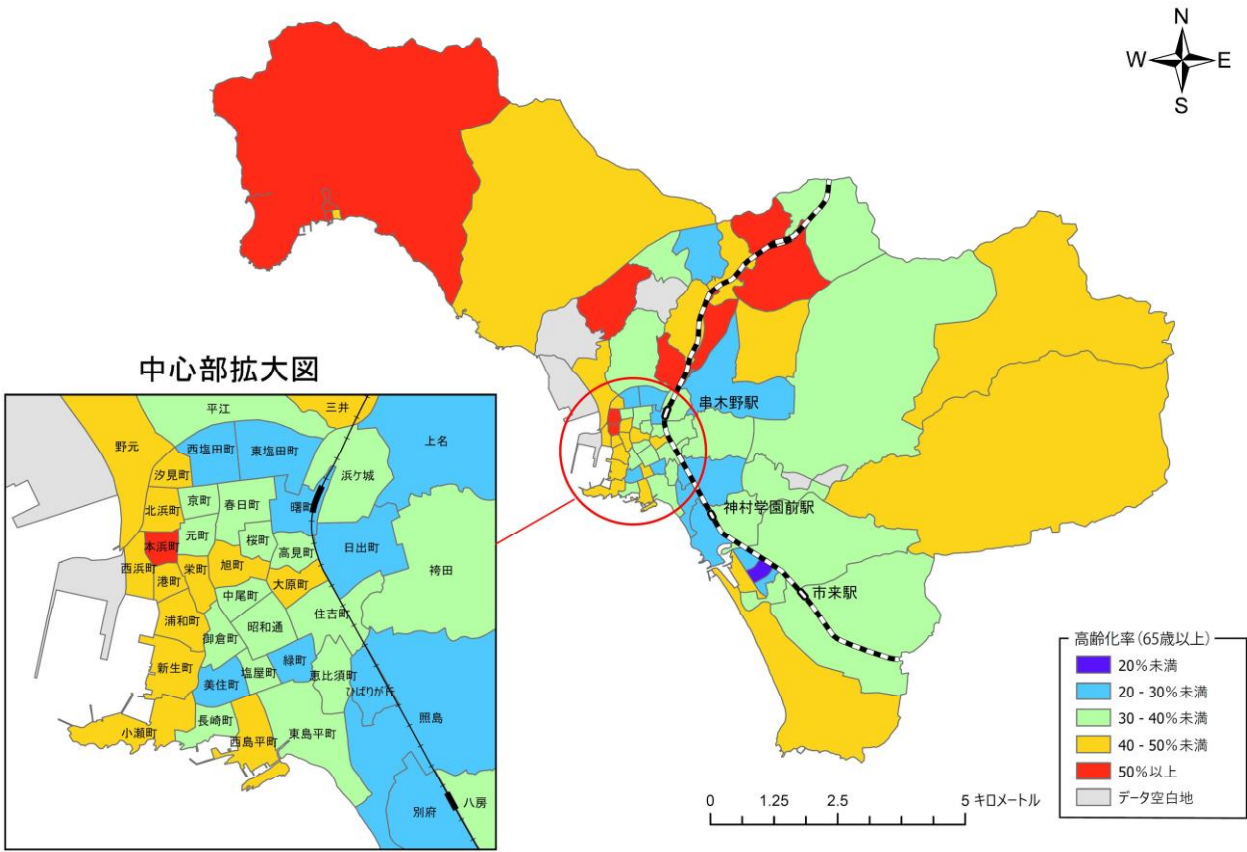


■年齢3階級別の人口増減数（5年前比）（1990（平成2）年～2020（令和2）年）



出典：国勢調査（H2～R2）

■地区別（小地域別）の高齢化率図（2020（令和2）年）



出典：国勢調査

地区別（小地域別）の高齢化率

（単位：％）

冠岳地区		
	H27	R 2
冠岳	45.5	48.8

生福地区		
	H27	R 2
生福	27.5	36.0

上名地区		
	H27	R 2
上名	26.6	25.9
河内	33.1	40.4
袴田	28.7	37.1
薩摩山	42.6	53.5
浜ヶ城	29.3	32.8
計	28.7	32.3

大原地区		
	H27	R 2
日出町	23.7	30.3
大原町	41.5	42.2
住吉町	34.3	35.9
高見町	36.0	38.0
中尾町	39.0	37.0
昭和通	33.0	34.0
計	32.9	35.4

中央地区		
	H27	R 2
旭町	43.0	44.3
曙町	35.5	28.6
春日町	39.2	39.0
京町	35.7	39.0
栄町	42.0	44.0
桜町	37.8	38.3
汐見町	42.4	45.0
元町	36.1	39.8
西塩田町	22.3	28.9
東塩田町	21.0	22.9
計	34.0	35.6

本浦地区		
	H27	R 2
浦和町	40.6	46.6
御倉町	31.4	35.1
北浜町	48.1	50.5
新生町	44.3	46.5
西浜町	38.6	41.3
港町	42.5	48.2
本浜町	47.6	51.3
美住町	19.9	26.0
小瀬町	39.9	45.1
計	37.4	41.5

野平地区		
	H27	R 2
野元	38.2	42.4
平江	31.3	36.2
深田下	62.5	66.7
三井	15.8	50.0
計	34.8	39.8

照島地区		
	H27	R 2
長崎町	34.0	36.7
東島平町	34.2	36.9
ひばりが丘	17.1	25.3
照島	20.6	28.5
別府	25.7	28.3
八房	27.5	35.8
海瀬	37.5	39.1
塩屋町	34.5	40.2
緑町	22.3	28.3
西島平町	42.4	40.7
恵比須町	25.3	36.6
計	26.5	32.2

旭地区		
	H27	R 2
金山下	32.9	40.6
金山	49.7	50.9
芹ヶ野	31.3	36.3
深田上	40.0	33.3
野下	21.4	28.6
計	37.9	41.5

荒川地区		
	H27	R 2
荒川	41.3	44.8

羽島地区		
	H27	R 2
羽島	46.0	50.6
浜田町	46.5	51.9
愛木町	37.1	48.3
口之町	49.8	56.8
計	45.8	51.3

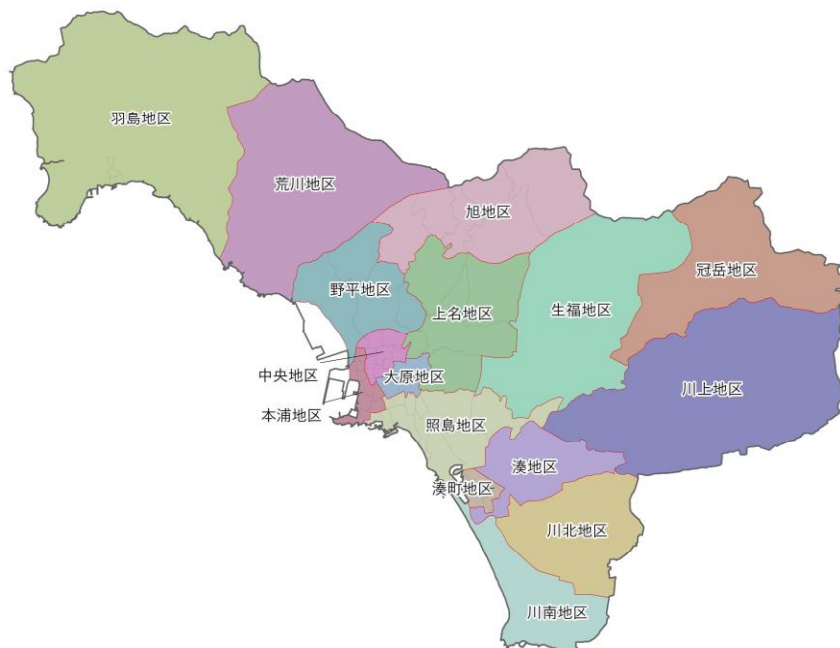
川南地区		
	H27	R 2
川南	44.4	48.3

川北地区		
	H27	R 2
川北	34.6	39.1

湊地区		
	H27	R 2
湊町	32.6	37.8

湊町地区		
	H27	R 2
湊町1丁目	35.9	40.9
湊町2丁目	20.3	19.9
湊町3丁目	22.9	19.1
湊町4丁目	22.0	29.3
計	28.0	29.6

川上地区		
	H27	R 2
川上	42.9	48.3



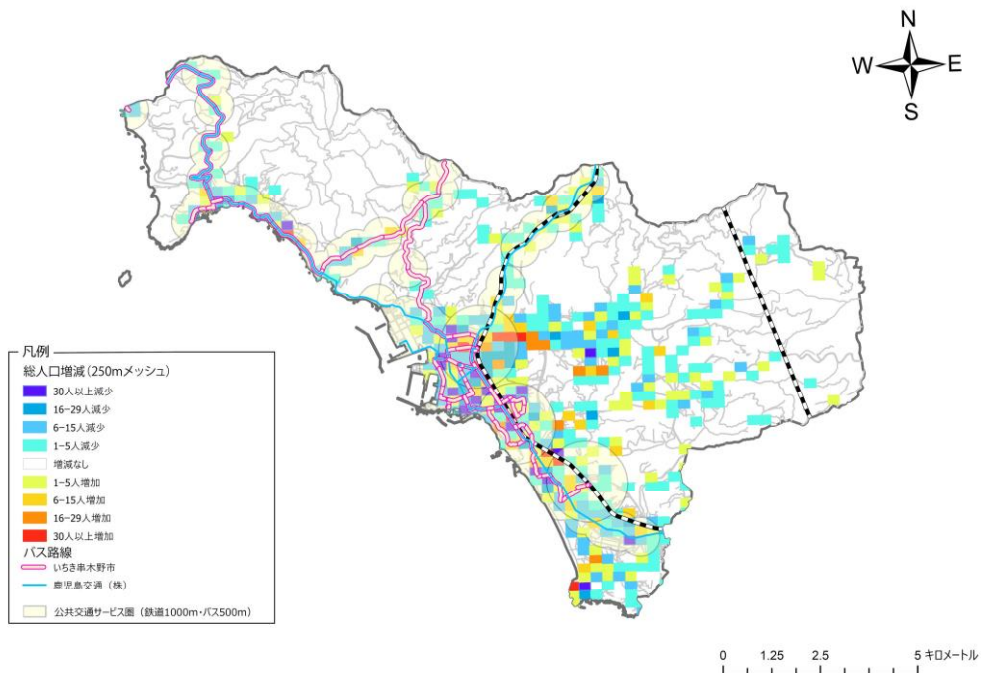
出典：国勢調査

《 地域別の人口推移 》

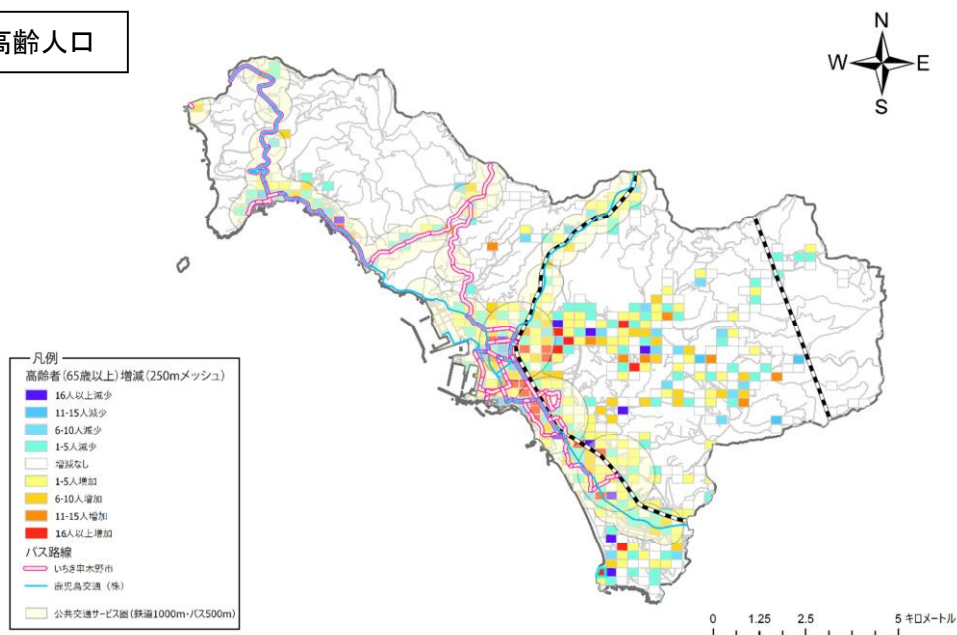
- 2015（平成 27）年から 2020（令和 2）年における総人口の増減を見ると、全市的に総人口が減少する地域が多く、特に中心市街地での減少傾向が強く見られます。
- 一方、上名地区等、人口が増加している地域が一部見られます。
- 2015（平成 27）年から 2020（令和 2）年における高齢人口の増減を見ると、総人口とは対照的に全市的に高齢人口が増加している地域が多く見られることから、高齢化が進行していることが分かります。

■2015（平成 27）年～2020（令和 2）年の人口増減（250m メッシュ※）

総人口



高齢人口



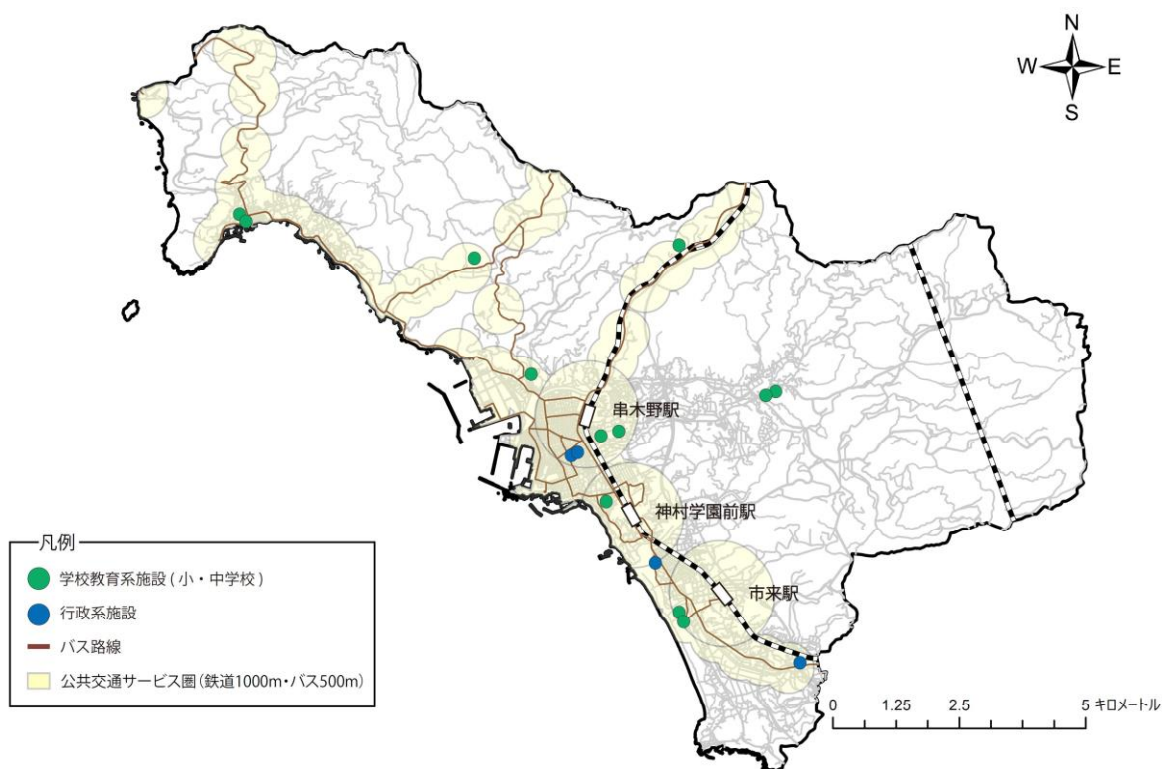
出典：国勢調査、国土数値情報

※メッシュ：地域計画や都市計画で用いられる地域の分割の仕方、また分割されたその1単位。

③公共公益施設の配置状況

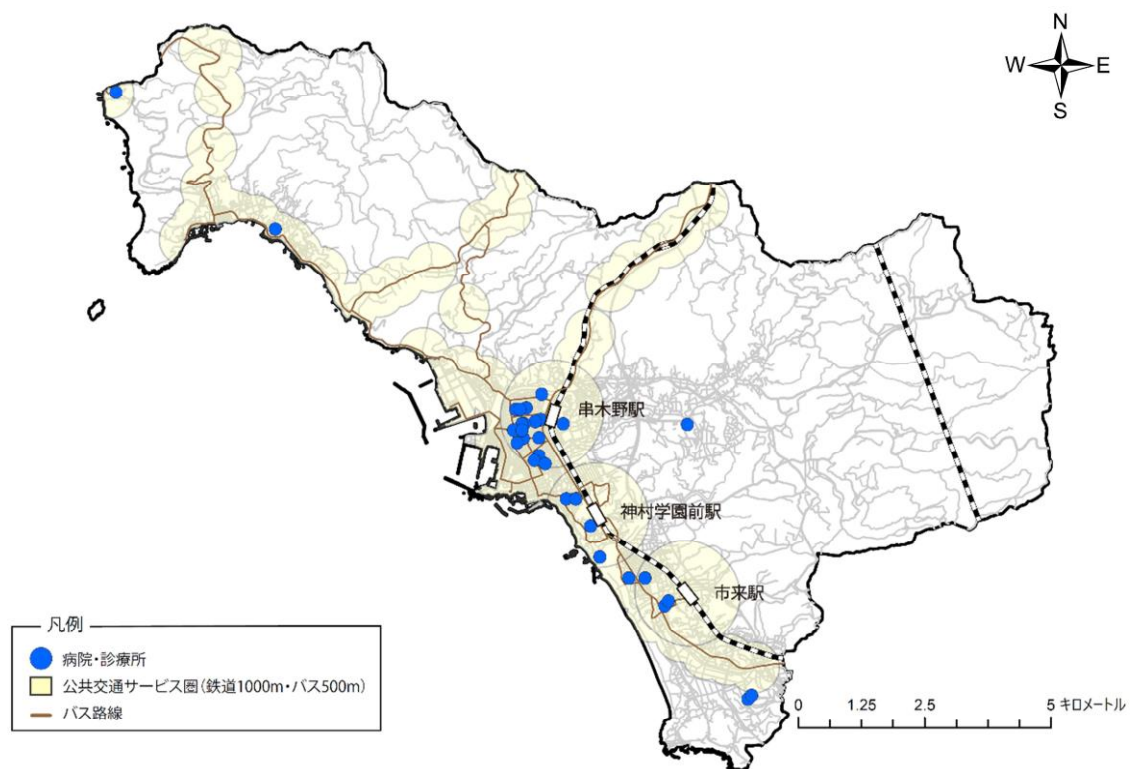
- 公共交通サービス圏と公共施設分布図を見ると、行政系施設は公共交通サービス圏内に分布していますが、学校教育系施設については、一部地域において公共交通サービス圏外に立地しています。
- 公共交通サービス圏と病院・診療所分布図を見ると、病院・診療所の多くが市街地地域に立地しており、公共交通サービス圏内に分布していますが、一部公共交通サービス圏外に立地しています。
- 公共交通サービス圏と商業施設分布図を見ると、市内のすべての商業施設（スーパー、コンビニエンスストア、ドラッグストア、ホームセンター）が公共交通サービス圏内に分布しています。

■公共交通サービス圏と公共施設分布図



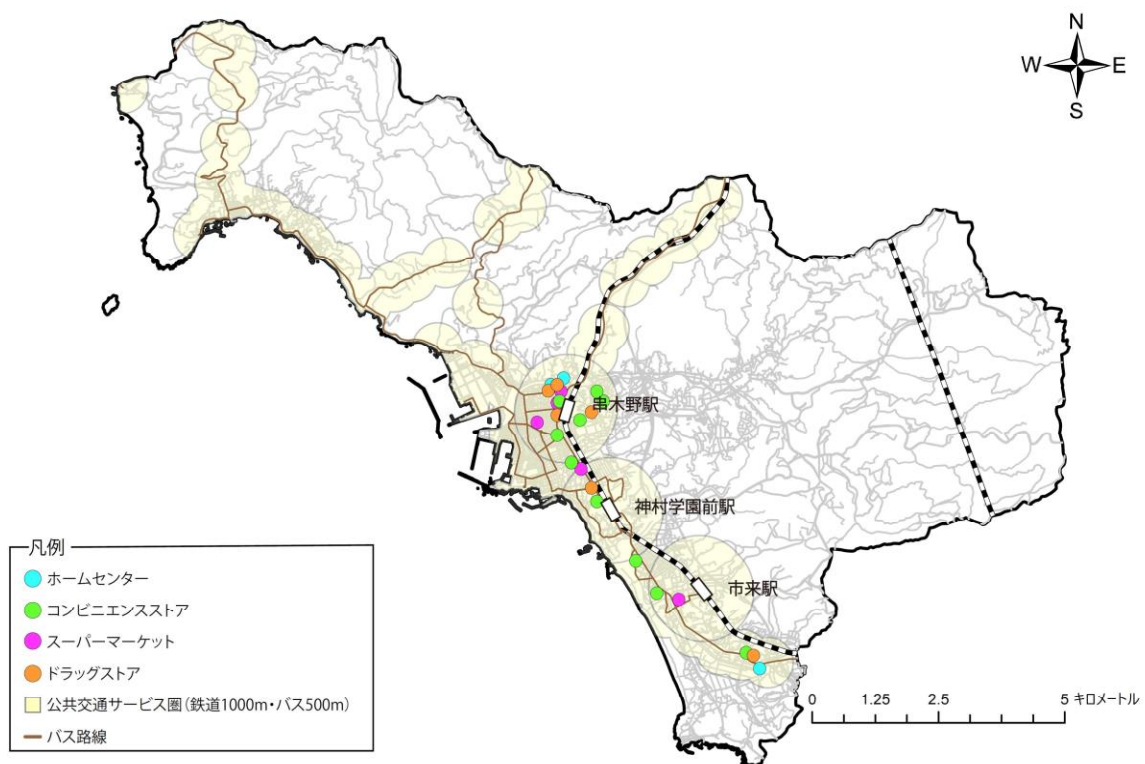
出典：いちき串木野市公共施設等総合管理計画、国土数値情報

■公共交通サービス圏と病院・診療所分布図



出典：WAMNET、国土数値情報

■公共交通サービス圏と商業施設分布図



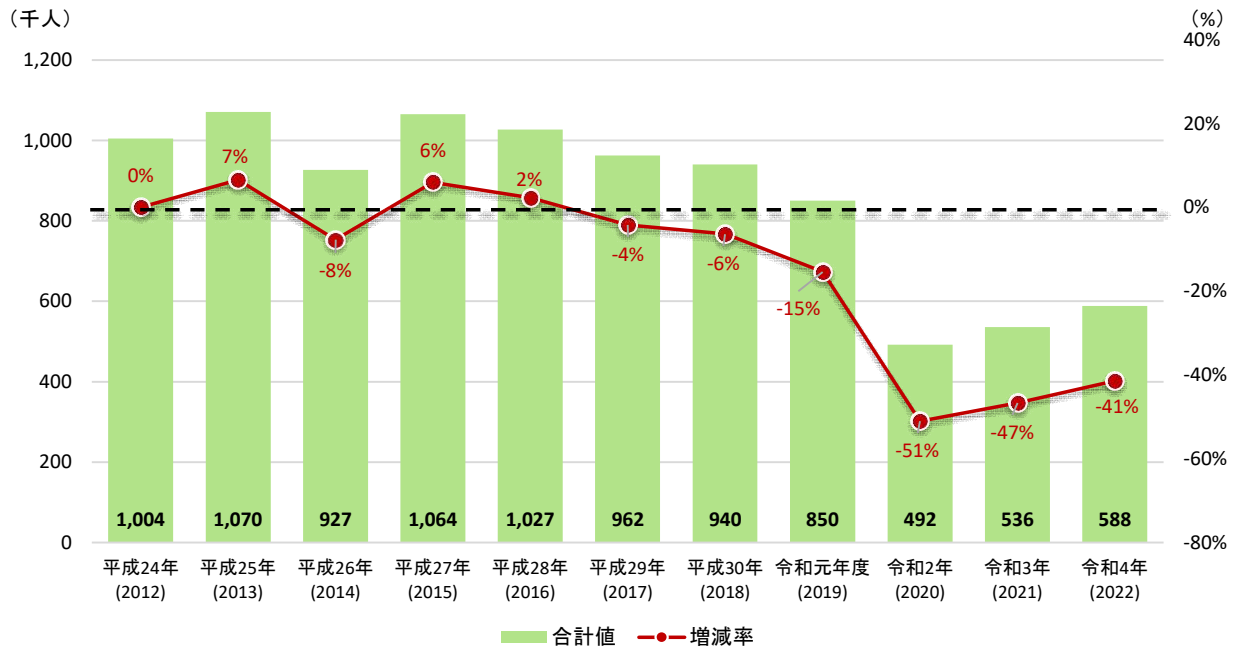
出典：NAVITIME、国土数値情報

④観光動向

○本市には「薩摩藩英国留学生記念館」等の歴史文化施設や、「市来ふれあい温泉センター」「冠岳温泉」等の温浴施設を有しており、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%減少となっています。

○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です。

■観光客年間入込客数の推移



■観光マップ

出典：いちき串木野市統計データ



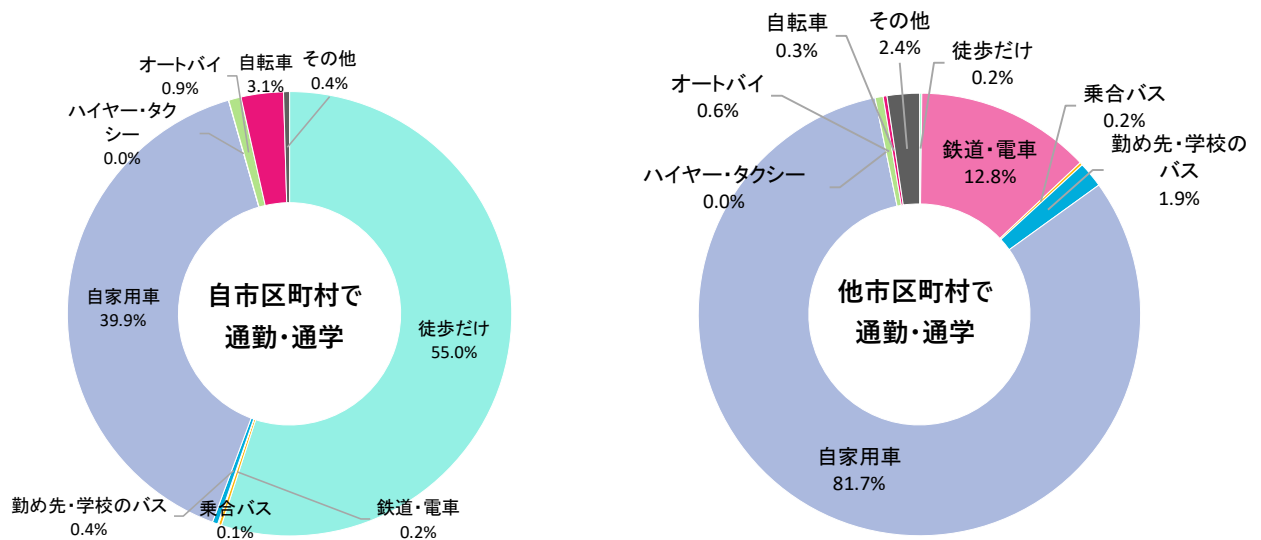
出典：いちき串木野市

(2) 交通特性

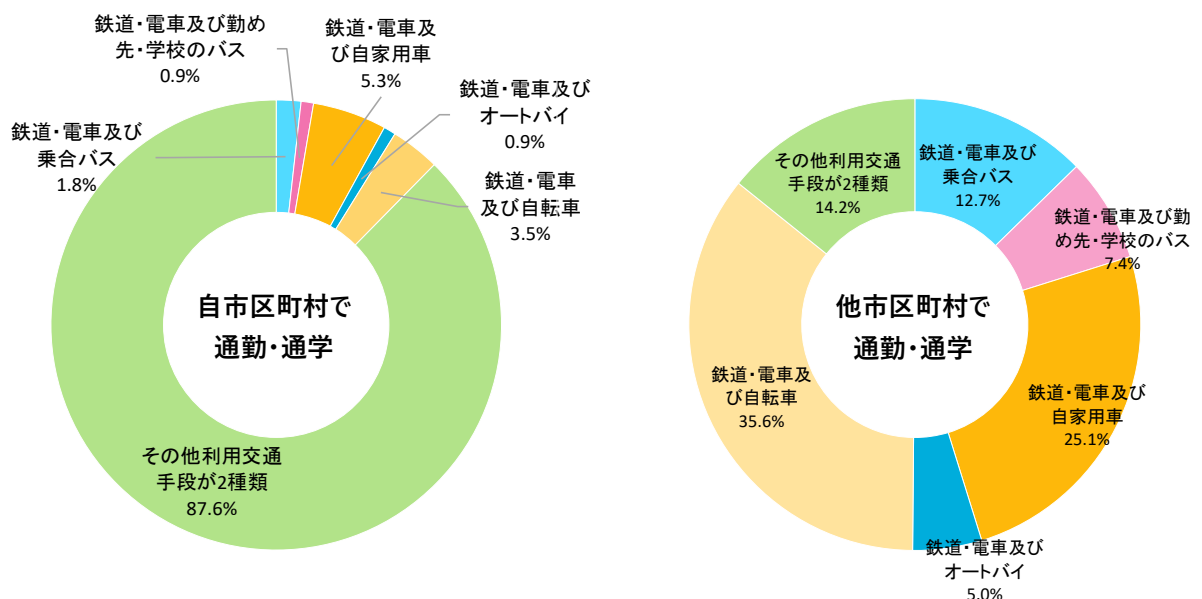
①交通利用手段

- 自市区町村への通勤・通学時の交通利用手段を見ると、徒歩だけの割合が 55.0%と最も高く、次いで自家用車が 39.9%となっています。
- 他市区町村への通勤・通学時の交通利用手段を見ると、自家用車の割合が 81.7%と最も高く、自市区町村の割合よりも 41.8%高くなっています。次いで、鉄道・電車が 12.8%となっています。
- 交通手段が 2 種類以上の場合の自市区町村への通勤・通学時の交通利用手段を見ると、鉄道・電車を利用する人は 12.4%となっています。
- 交通手段が 2 種類以上の場合の他市区町村への通勤・通学時の交通利用手段を見ると、鉄道・電車を利用する人の割合が 85.8%と高くなっています。

■常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（交通手段が1種類の場合）



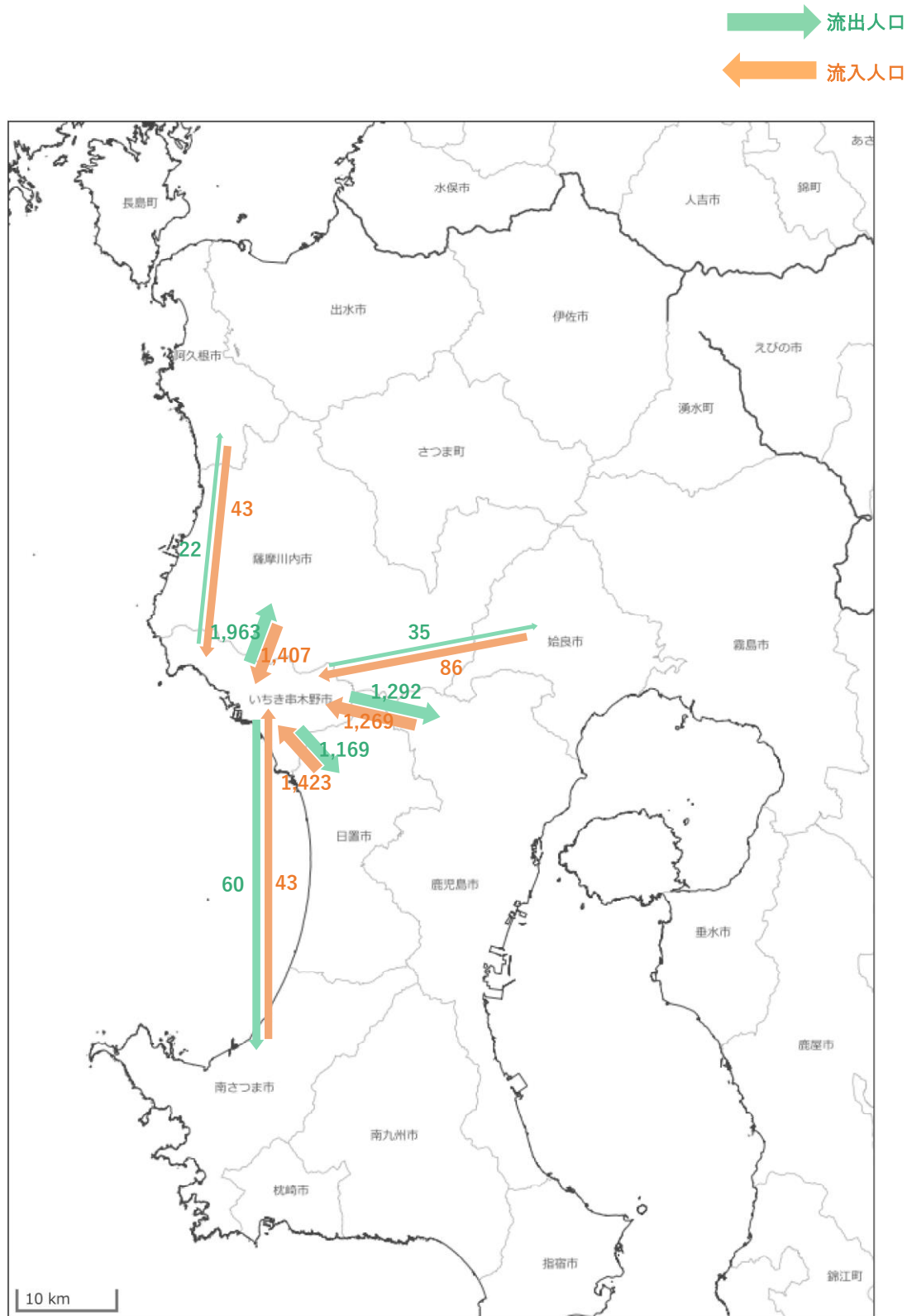
■常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（交通手段が2種類以上の場合）



出典：国勢調査（2020（令和2）年）

○市外への通勤・通学人口を見ると、隣接する薩摩川内市（甕島含む）への流出・流入が最も多く、次いで、日置市や鹿児島市への流出・流入も多いことから、この3市との結びつきが特に強いことが分かります。

■通勤・通学人口（流出・流入）



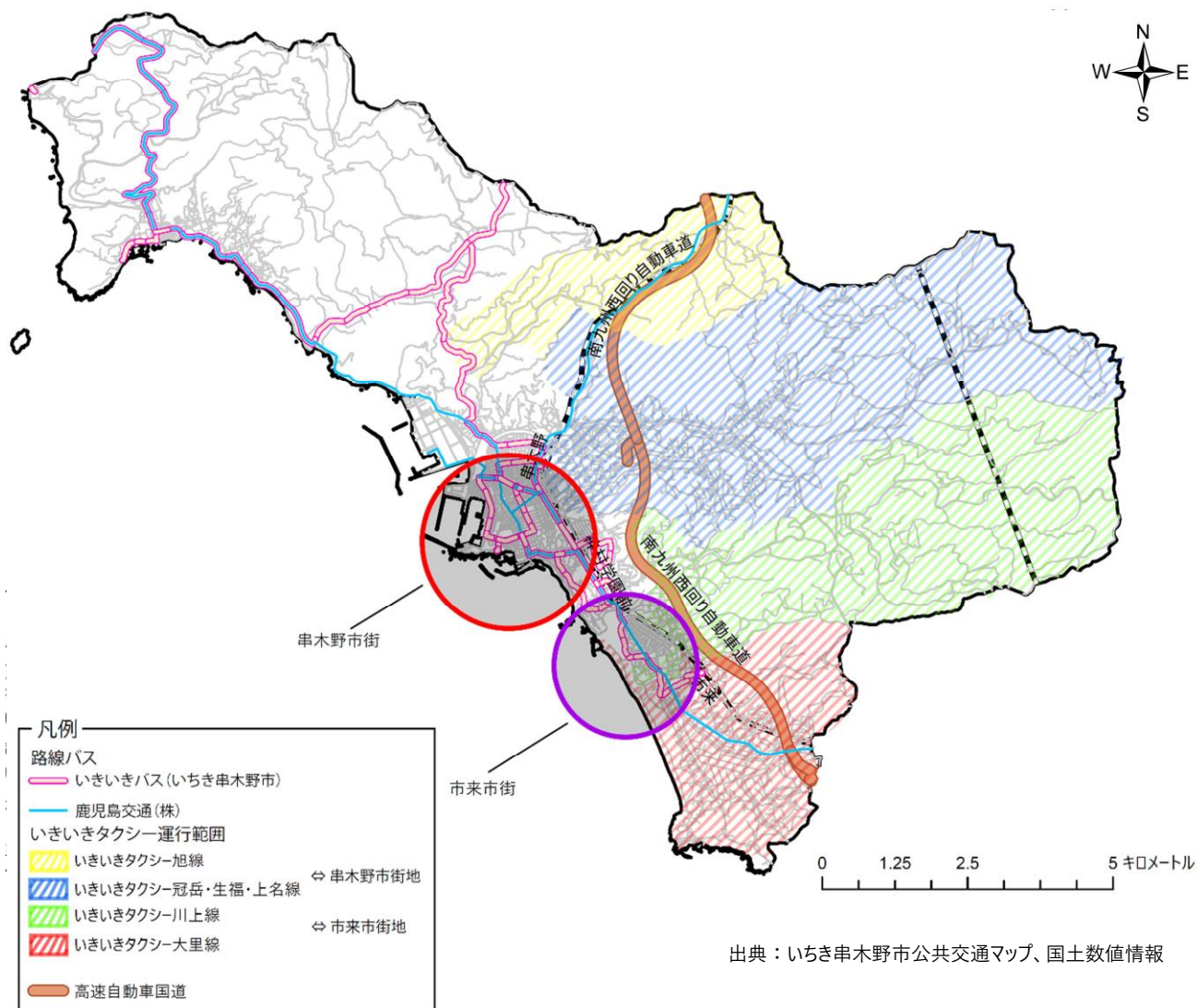
出典：国勢調査（2020（令和2）年）

②公共交通等の現状

《 公共交通ネットワーク 》

- 市内には、旭地区から湊・大里地区にかけて、くの字型に JR 鹿児島本線が通っており、串木野駅、神村学園前駅、市来駅の3つの駅を通過しています。
- バスは、路線バス（鹿児島交通（株））といきいきバス2路線が運行しており、串木野駅を中心に内陸部の各拠点を結んでいます。
- いきいきバス「市来線」等の廃止により、公共交通不便地域となった地域のうち、冠岳地区、生福地区、上名地区、旭地区、川上地区、大里地区で、いきいきタクシー（4路線）を1日3～4往復運行しています。

■公共交通ネットワーク図

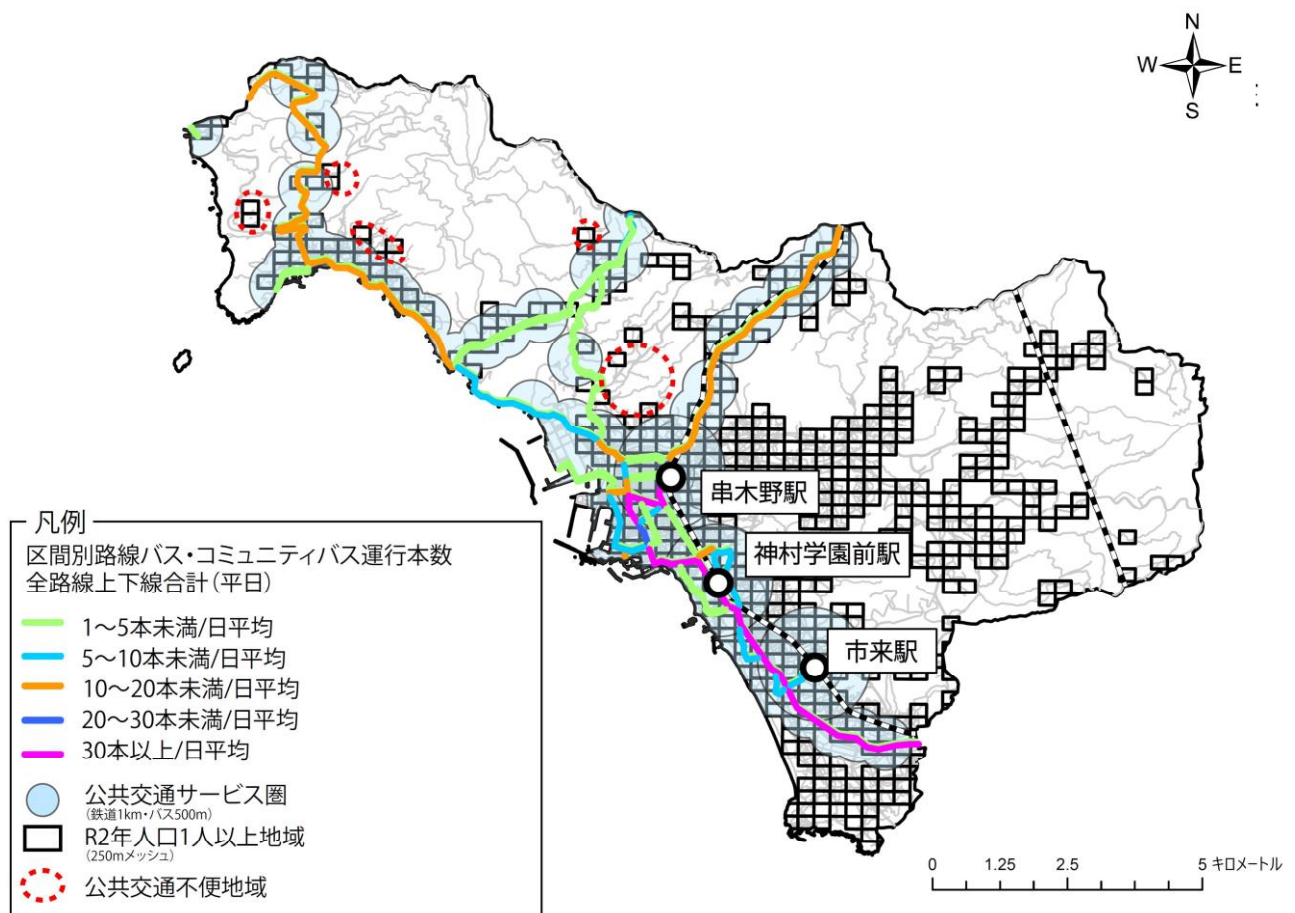


◆ 鉄道	JR 鹿児島本線（串木野駅・神村学園前駅・市来駅）
◆ 高速バス	こしきじま号
◆ 路線バス	鹿児島交通（株）（羽島・土川線、上川内・鹿児島線、串木野新港線）
◆ いきいきバス	鹿児島交通（株）（羽島・荒川線、木原墓地線）
◆ いきいきタクシー	第一交通（冠岳・生福・上名線、旭線、川上線、大里線）

《 公共交通サービス圏 》

- 市の中心部から南部にかけては、駅やバス停等に近接している公共交通サービス圏で概ねカバーされています。
- 一方で、いきいきタクシーの運行がされていない地域を中心に、公共交通サービス圏外となる公共交通不便地域が点在しています。少子高齢化の進行に伴い、公共交通サービス圏外の高齢者の人口が増加すること考えられることから、高齢者に向けた公共交通サービスの重要性が高まっていくことが考えられます。
- 荒川地区や野平地区等ではいきいきバスの運行がされているものの、平日のバス運行本数（往復）が5本未満となっています。

■公共交通サービス圏



出典：いちき串木野市公共交通マップ、国勢調査、国土数値情報

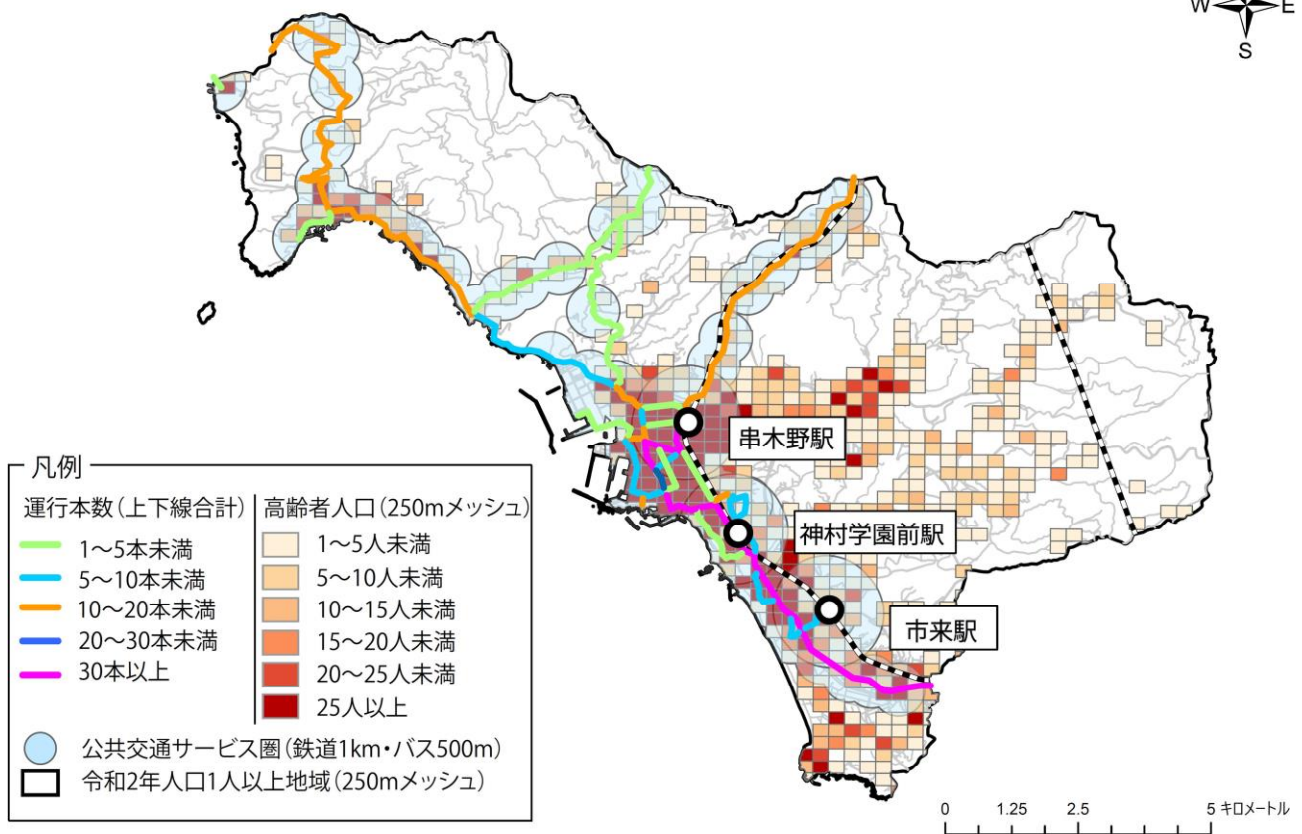
<公共交通サービス圏の設定>

- ・鉄道勢圏：JR 串木野駅、神村学園前駅、市来駅の各駅から1km圏
- ・バス勢圏：バス停留所、いきいきタクシー停留所より500m圏

<公共交通不便地域の設定>

- ・公共交通不便地域：上記公共交通サービス圏以外の地域で、令和2年の人口が1人以上の地域（250mメッシュ）

■公共交通サービス圏と高齢者人口メッシュの重ね合わせ図

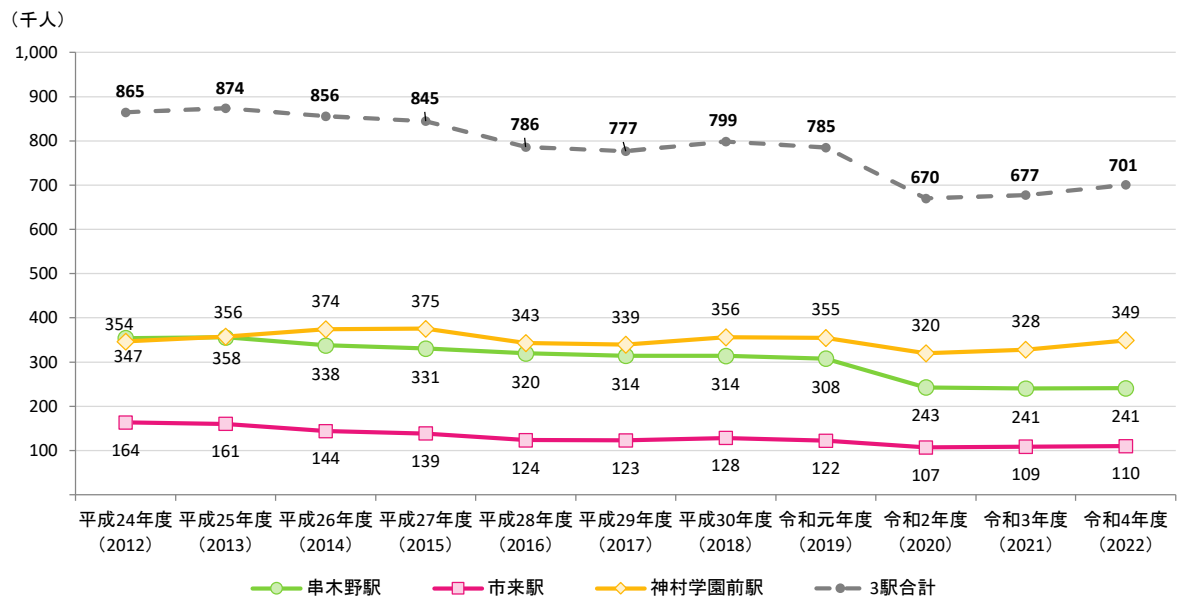


出典：いちき串木野市公共交通マップ、国勢調査、国土数値情報

《 鉄道 》

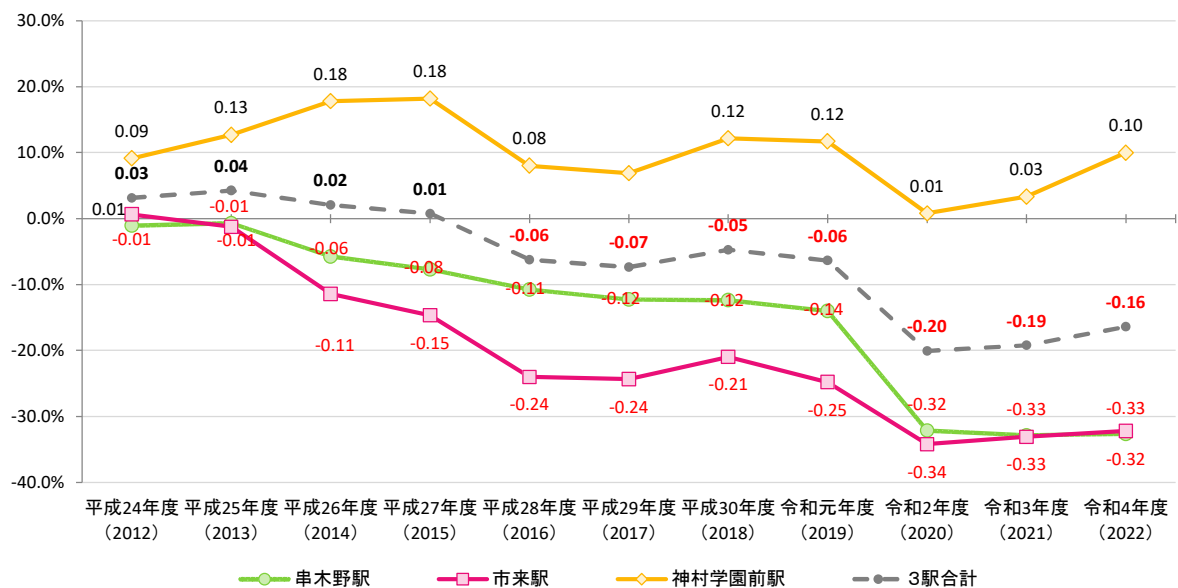
- 市内には JR 鹿児島本線が運行しています。
- 2012（平成 24）年度から 2022（令和 4）年度における駅別鉄道利用者数の推移を見ると、利用者数は減少しており、特に 2020（令和 2）年度には新型コロナウイルスの影響で大幅に減少し、2020（令和 2）年度から 2022（令和 4）年度にかけて微増となっておりますが、新型コロナウイルス前（2019（令和元）年度）まで回復していません。
- 駅別に見ると、神村学園駅での利用者は増加傾向にあり、串木野駅、市来駅は 2020（令和 2）年度まで減少傾向で、その後横ばい状態となっています。
- 各駅において、車いす利用者等へ配慮したバリアフリー対応を行っています。

■駅別鉄道利用者数の推移



出典：統計いちき串木野

■駅別鉄道利用者の増減率の推移

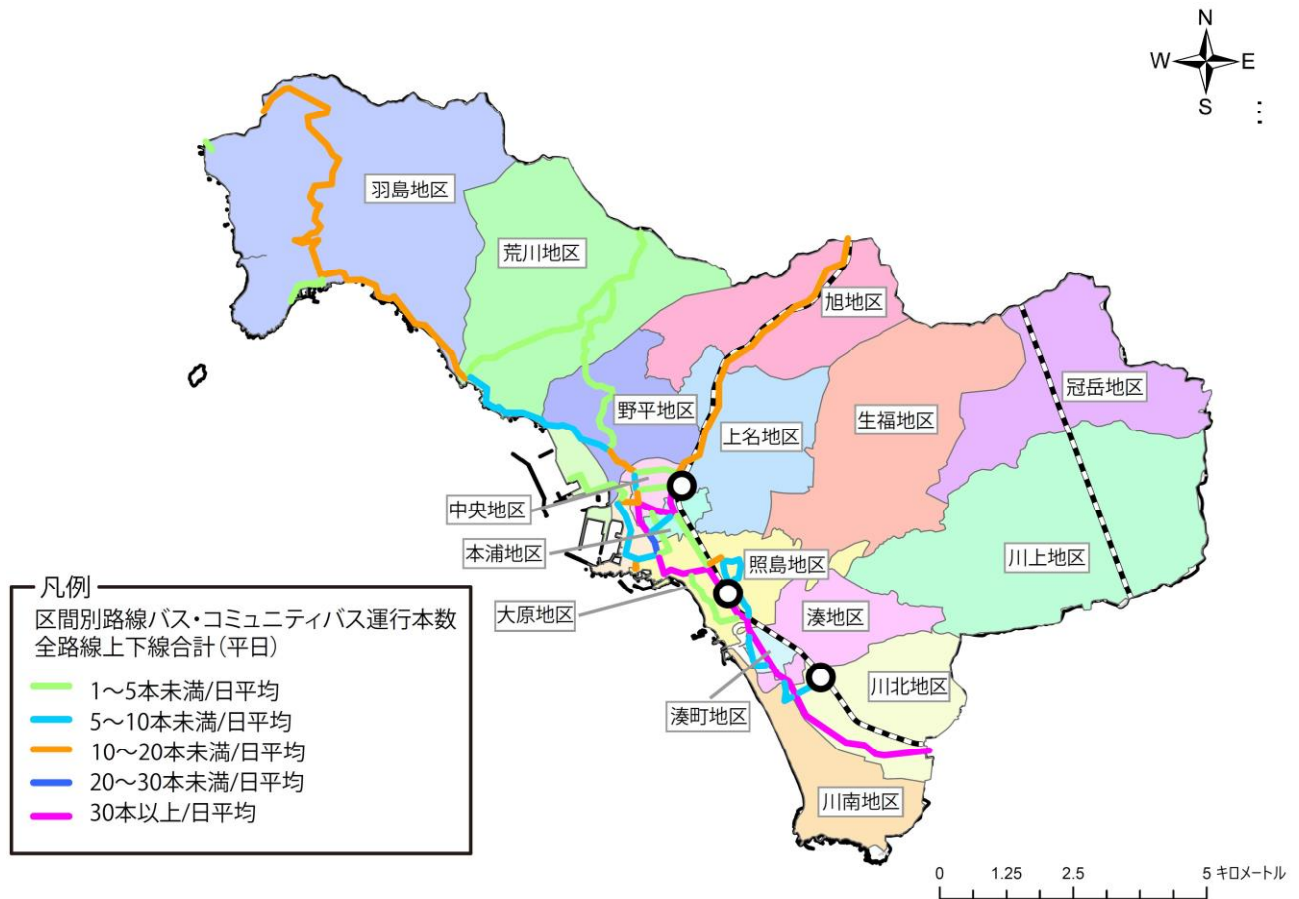


出典：統計いちき串木野

《 路線バス 》

- 市内には、鹿児島交通（株）の民間路線バスが運行しており、運賃は対距離運賃制度で、バス乗車 IC カード「ラピカカード」、「いわさき IC カード」の利用に対応しています。
- 路線バスの運行本数は、串木野駅を中心とした中心市街地では平日往復 30 本以上の路線が見られますが、野平地区、荒川地区等では、5～10 本未満や 5 本未満の路線が見られます。
- 人口減少に伴い、利用者は全体的に減少傾向にあり、特に 2020（令和 2）年度には新型コロナウイルスの影響で大幅に減少しています。事業者も路線の維持に努力しているところですが、利用者数の減少、運転手不足等の影響で減便や廃止が生じています。
- 国・県・市補助路線は上川内・鹿児島線で、補助額が 2020（令和 2）年度から 2022（令和 4）年度にかけて増加傾向で、市補助額と利用者 1 人当たりの補助額が横ばいとなっています。
- 市単独補助路線は 2 路線で、補助額は 2018（平成 30）年度が 901 万円に対し、2022（令和 4）年度が 1,073 万円と増加しており、利用者 1 人当たりの補助額は増加しています。

■路線バス・いきいきバスネットワーク

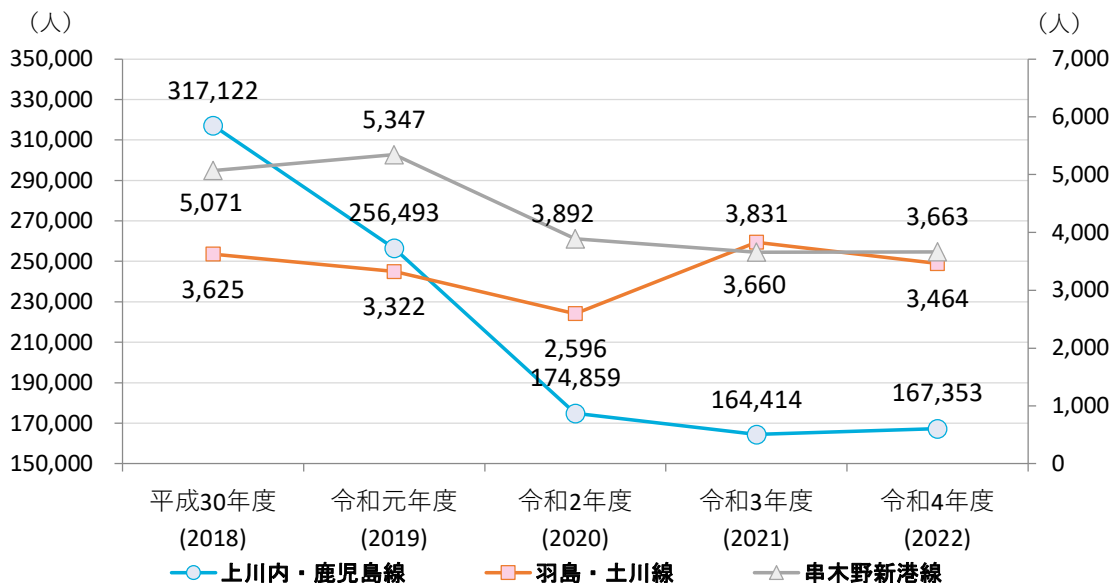


出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

■補助対象路線の概要

	路線	主な行き先
国・県・市補助対象路線	上川内・鹿児島線	国道3号（上川内～串木野市街地～市来地域～伊集院・鹿児島等）
		上川内方面⇄伊集院・鹿児島方面
市単独補助対象路線	羽島・土川線	土川～羽島～串木野市街地～串木野駅
	串木野新港線	串木野新港（甕島航路フェリー乗り場）～串木野駅

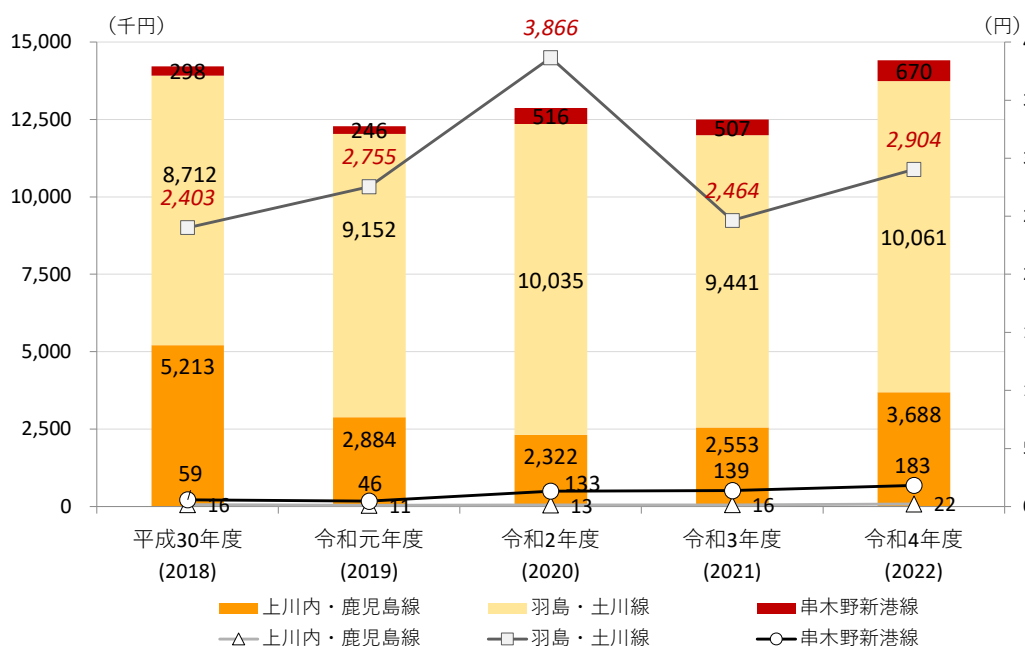
■補助対象路線の利用者数の推移



出典：いちき串木野市

■補助対象路線の補助額と利用者数1人当たりの補助額の推移

※棒グラフ(左軸)は補助額、折れ線グラフ(右軸)は利用者1人当たり補助額



出典：いちき串木野市

《 いきいきバス 》

○いきいきバスは、合併前の旧串木野市が2001（平成13）年度に運行開始した「いきいきバス」を、合併後の本市で引き継いだもので、2016（平成28）年度には、いわさきバスネットワーク（株）のバス事業が鹿児島交通（株）に譲渡され、現在は鹿児島交通（株）が運営しています。

○運行ルートの見直しにより、2018（平成30）年10月に冠岳線が、2020（令和2）年4月に芹ケ野線が廃止し、いきいきタクシーへと移行しています。

○2018（平成30）年度から2022（令和4）年度における利用者数の推移を見ると、6.4%減と減少傾向にあります。路線毎に見ると、羽島・荒川線は減少傾向、木原墓地線は2020（令和2）年度以降増加傾向となっていますが、1便当たりの利用者数は2022（令和4）年度で1.3人と利用者数は低迷しています。

○収支率は2021（令和3）年度まで減少傾向でしたが、2022（令和4）年度に回復傾向が見られます。

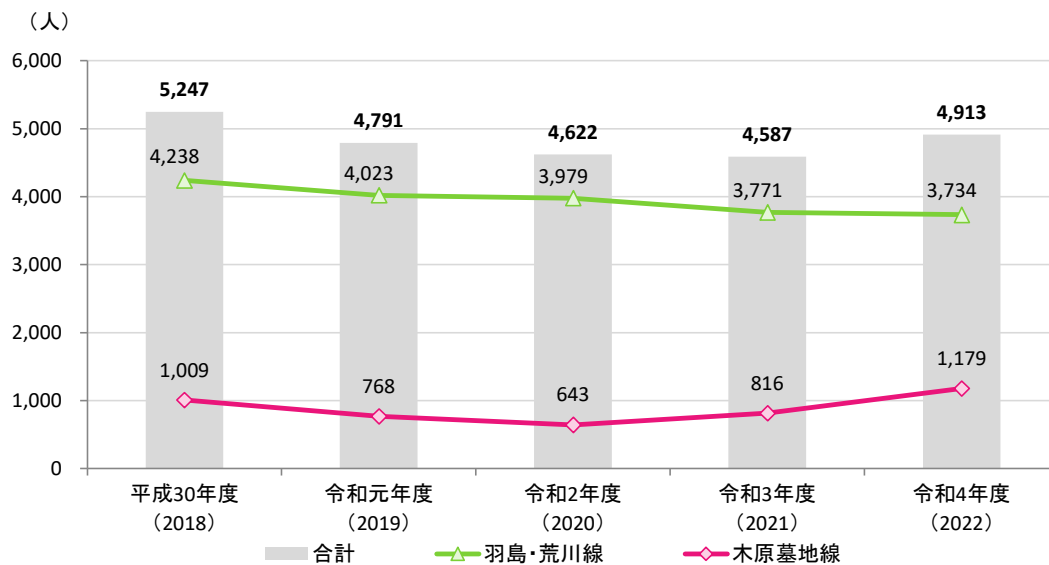
■いきいきバスの運行範囲



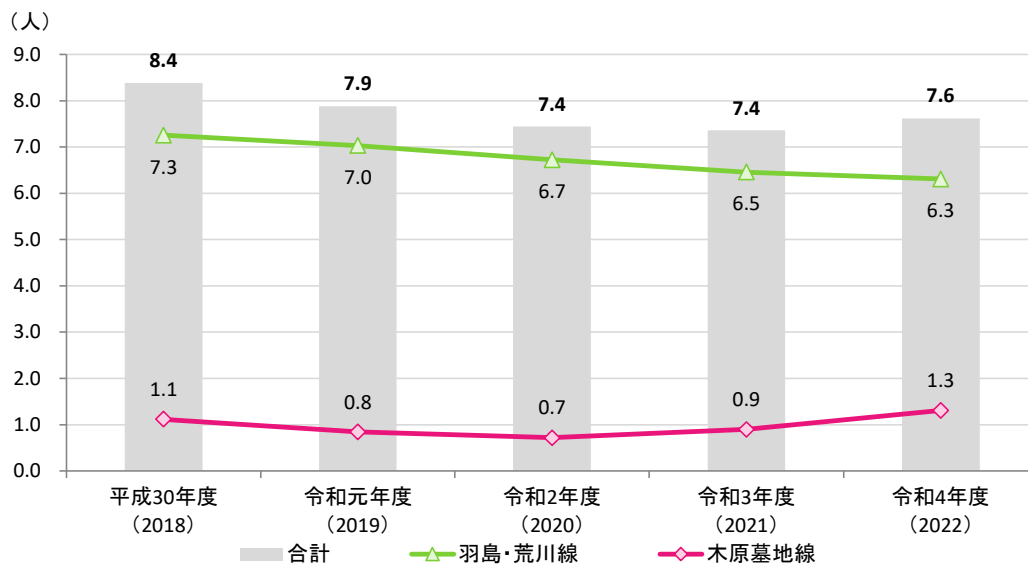
■いきいきバス路線のサービス概要

路線名	羽島・荒川線	木原墓地線
行き先	羽島・土川地区⇄串木野市街地⇄別府地区	串木野駅⇄木原墓地⇄市来駅
運行日	月・水・金	火・木・土
運行便数	8 便	6 便
運賃	・大人：200 円 ・小学生以下 100 円 ・障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の提示者：100 円	

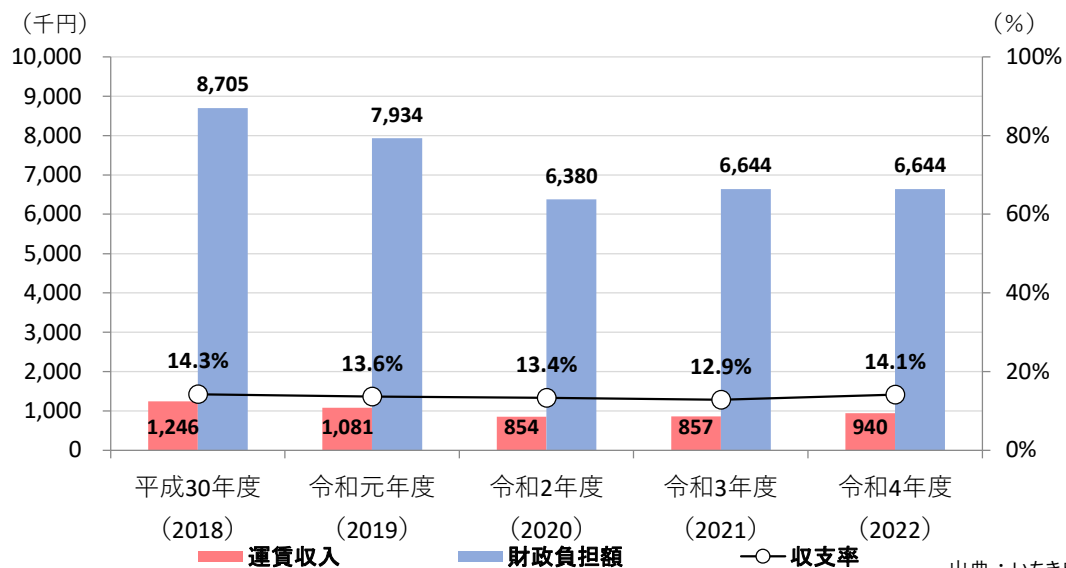
■いきいきバス年間利用者数の推移



■いきいきバス 1 便当たりの利用者数の推移



■いきいきバスの運賃収入、財政負担額及び収支率の推移



《 いきいきタクシー 》

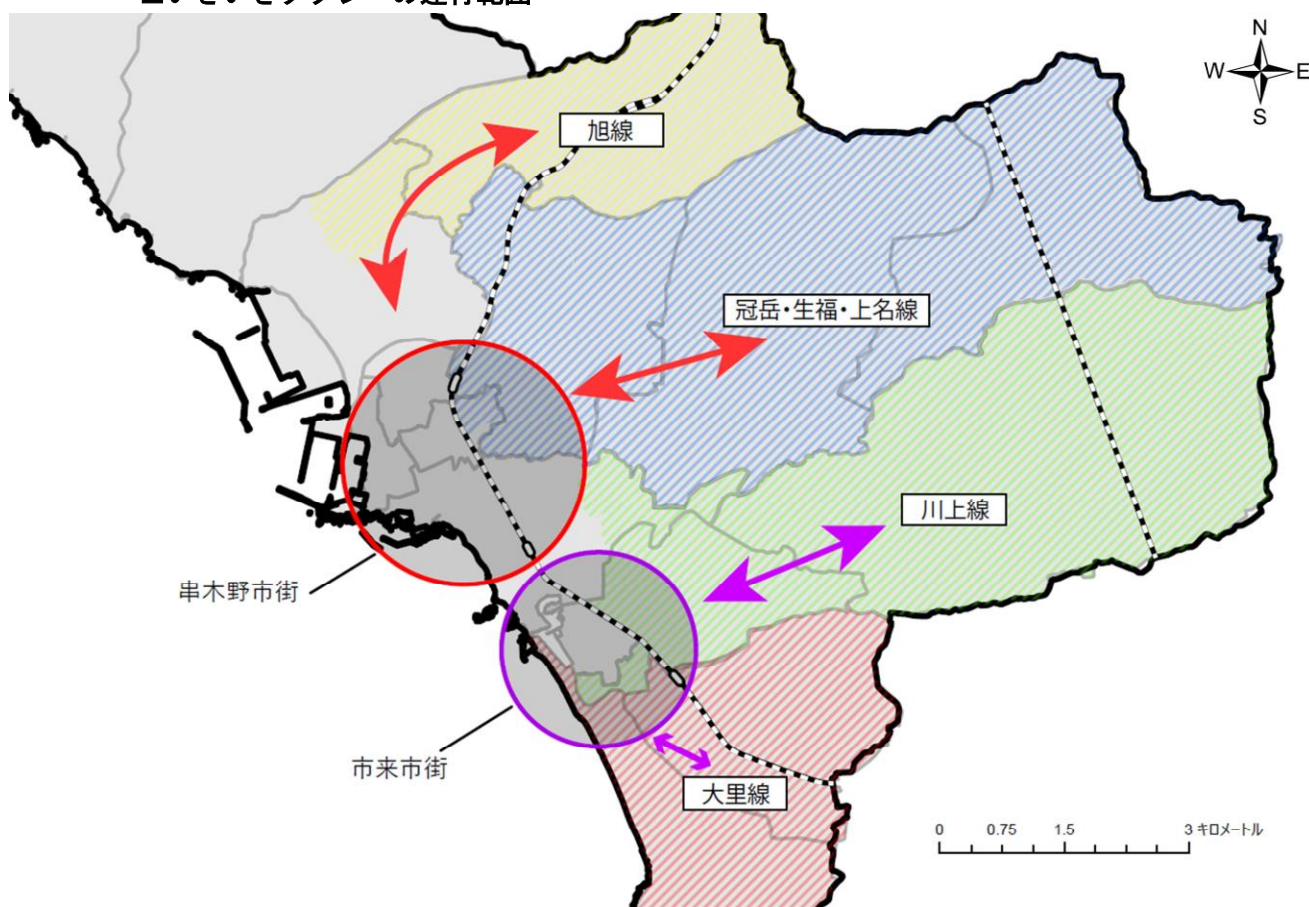
○いきいきバス「市来線」の廃止を受けて、公共交通不便地域となった大里地区、川上地区、湊地区の一部に、「いきいきタクシー」の運行が開始されました。段階的に運行エリアを拡大し、現在は、串木野地域の郊外地区と串木野市街地を結ぶ冠岳・生福・上名線と旭線が、市来市街地と郊外地区を結ぶ川上線と大里線が運行しています。

○2022（令和4）年の稼働率は42.4%～97.7%となっています。

○利用者は2020（令和2）年度から2022（令和4）年度にかけて増加傾向で、路線別に見ると、川上線と大里線で増加率が高く、冠岳・生福・上名線と旭線で横ばい状態となっています。

○収支率は2020（令和2）年度から2022（令和4）年度にかけて横ばいとなっています。

■いきいきタクシーの運行範囲



■いきいきタクシーの概要

路線・運行区域 (便数)	<p>○冠岳・生福・上名線…冠岳・生福・上名地区～串木野市街地（8便）</p> <p>○旭線…旭地区・深田下～串木野市街地（6便）</p> <p>○川上線…湊地区（市街地を除く）・川上地区・海瀬～市来市街地（6便）</p> <p>○大里線…川南地区（市街地を除く）・川北地区～市来市街地（6便）</p>
運行日	月～土曜日（1月1日～3日除く）
利用料金	<p>大人片道 300 円</p> <p>※小学生以下、障害者手帳、療育手帳、精神障害者保険福祉手帳を提示した方は 150 円</p> <p>※1歳未満の幼児、大人1名につき小学生未満1歳以上のこども1名は無料</p>

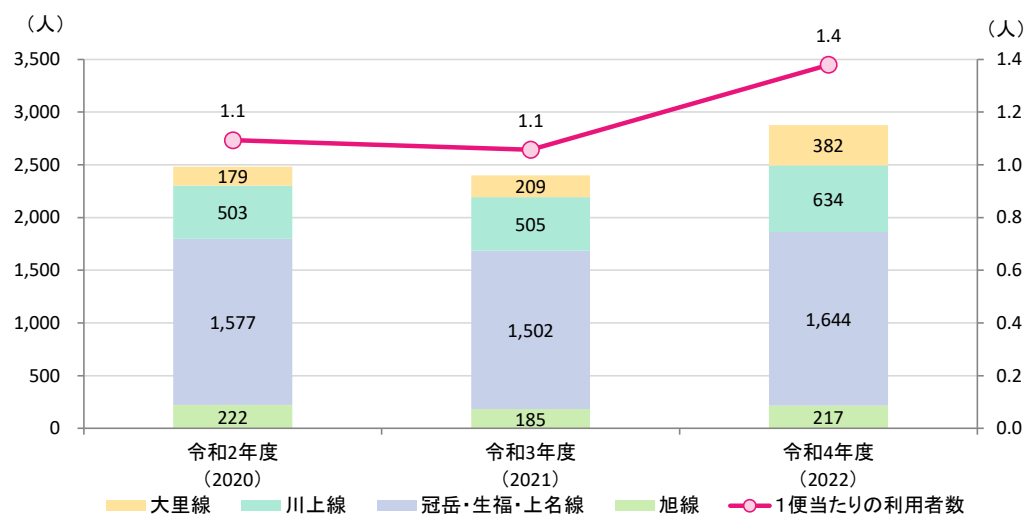
※利用の際は電話による予約が必要

■いきいきタクシーの年間運行便数と稼働率の推移

		2018 (平成30) 年度	2019 (令和元) 年度	2020 (令和2) 年度	2021 (令和3) 年度	2022 (令和4) 年度
旭	運行便数(便)			169	150	180
	稼働率			42.4%	40.2%	42.4%
冠岳・生 福・上名	運行便数(便)		556	1,108	1,133	1,214
	稼働率		96.1%	96.5%	97.4%	97.7%
川上	運行便数(便)	328	368	387	389	484
	稼働率	51.9%	55.8%	60.5%	59.2%	73.3%
大里	運行便数(便)	129	196	156	183	338
	稼働率	30.2%	38.1%	33.4%	36.7%	58.5%

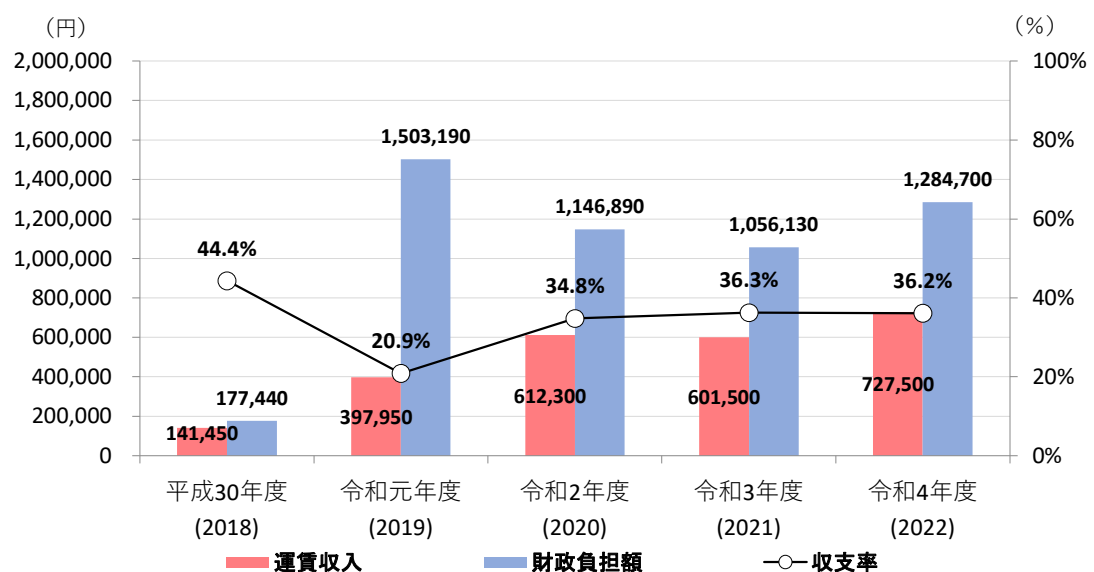
出典：いちき串木野市

■いきいきタクシー 路線別利用者数と1便当たり利用者数の推移



出典：いちき串木野市

■いきいきタクシーの運賃収入、財政負担額及び収支率の推移

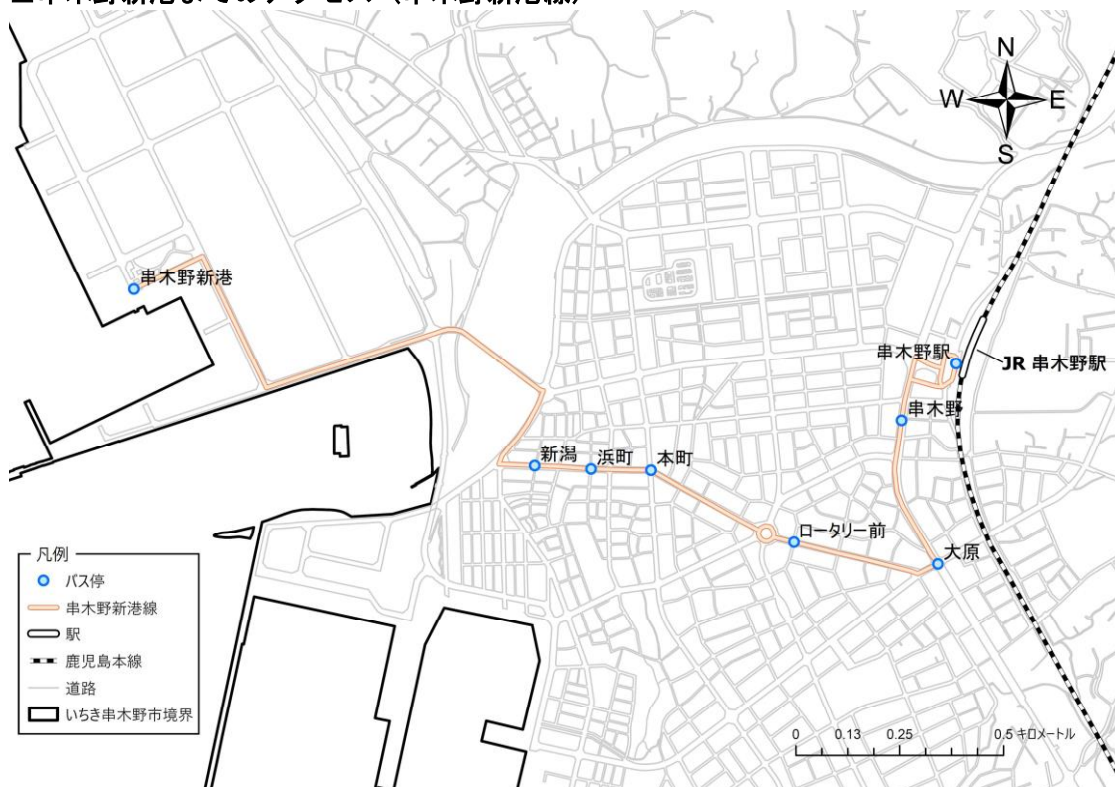


出典：いちき串木野市

《 甕島航路（フェリーニューこしき） 》

- 串木野新港から薩摩川内市甕島まで、甕島商船（株）による「フェリーニューこしき」が運航されています。
- フェリーニューこしきは2023（令和5）年4月1日から甕島での寄港は里港・長浜港に寄港しています。
- 市内では、串木野駅から串木野新港まで串木野新港線（路線バス）が1日2往復運行しています。
- 市外でも串木野新港から鹿児島駅まで高速バスが平日1往復、土日祝2往復運行しています。
- 2012（平成24）年から2022（令和4）年度における甕島航路乗降客数の推移は減少傾向にあり、2012（平成24）年の実績値を基準とした増減率は、2022（令和4）年度で22.6%減となっており、2020（令和2）年度には新型コロナウイルスの影響で28.6%減となっています。
- フェリーニューこしきは2025（令和7）年3月に新船が就航予定です。

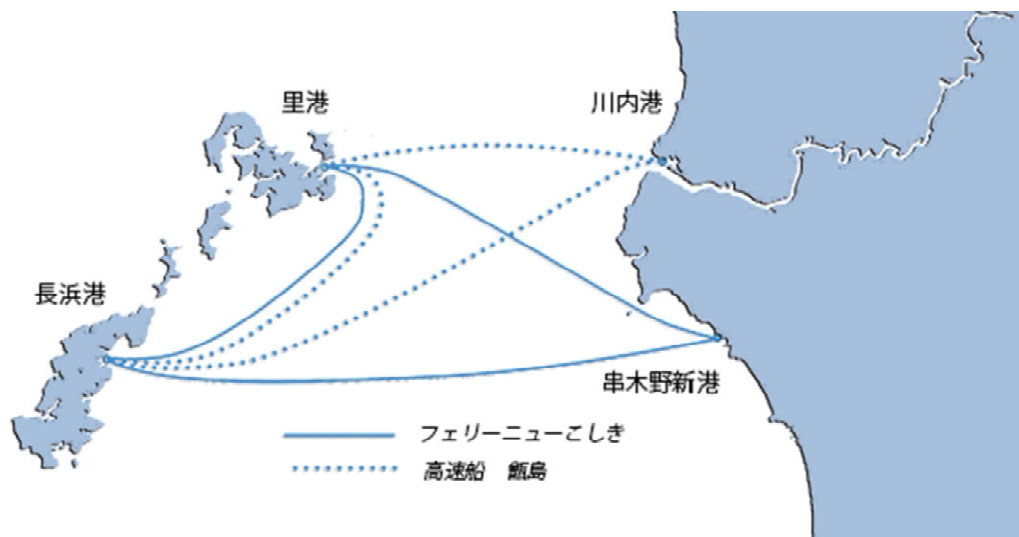
■串木野新港までのアクセス（串木野新港線）



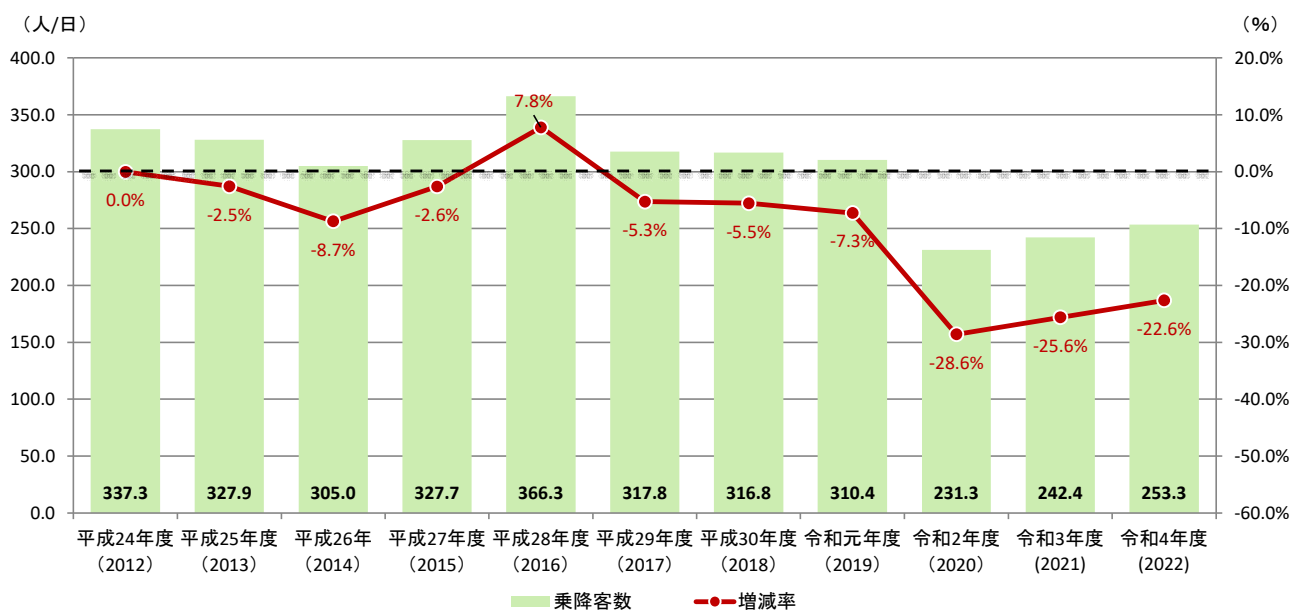
■串木野新港線及び高速バス（鹿児島～串木野新港「こしきしま号」）の概要

	串木野新港線	高速バス （鹿児島～串木野新港「こしきしま号」）
運行区間	串木野駅～串木野～大原～ロータリー前～本町～浜町～新湊～串木野新港	鹿児島駅～鹿児島中央駅～串木野新港
運行日	毎日（年中無休）	毎日（年中無休）
運行便数	2 往復	平日 1 往復、土日祝 2 往復

■ 飯島航路図



■ 飯島航路乗降客数・増減率（串木野新港）の推移



出典：統計いちき串木野

《 その他交通手段 》

a.一般乗用タクシー

市内には、2社のタクシー事業者（第一交通（株）、串木野タクシー（株））が運営しています。

市内の交通事業者では、運転免許証を自主返納した高齢者を対象として、タクシー料金の割引制度を設けており、運転免許自主返納カードや運転経歴証明書の提示により1割引となっています。

○第一交通（株）：いちき串木野市栄町163、保有台数24台

○串木野タクシー（株）：いちき串木野市曙町131、保有台数15台

b. コミュニティ自動車

コミュニティ自動車は、地区内の運行を目的とした7人乗りの自動車です。

平成30年4月から導入しており、現在は、冠岳地区と羽島地区で高齢者等の外出支援等のために各地区のまちづくり協議会が主体となって運行しています。

運転手及び運行経費等は、地区のまちづくり協議会で負担をしています。

c.スクールバス

（市立スクールバス運行状況）

串木野西中学校、旭小学校、荒川小学校でスクールバスが運行しています。川上小学校の特認校でも送迎バスが運行しています。2014（平成26）年度より、土曜授業におけるスクールバスの運行も実施しています。

2022（令和4）年度のスクールバス事業費（委託費）は約1,309万円と、いきいきバス4路線の委託費を上回っています。

また、中学校は2026（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）に統合予定です。中学校の再編協議が整い次第、小学校の再編・統合を検討予定となっています。

（その他のスクールバス運行状況）

神村学園においてスクールバス（保有台数18台）が運行されており、初等部・中等部・高等部・専修学校の児童・生徒・学生のうち、約2割（2023（令和5）年度）がスクールバスで通学しています。

d.観光周遊バス

観光による公共交通利用促進へ向けた取組みとして、「いちき串木野くるくる MOMIJI バス（人気の紅葉スポットである冠岳への誘客促進のためのJR串木野駅を拠点とした予約制観光シャトルバス）」や「焼酎ツーリズムかごしま循環バス（いちき串木野市・日置市で6つの焼酎蔵を巡る循環バス）」等がイベント時や期間限定として運行しています。

3. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

上位・関連計画における公共交通の位置づけを以下のように整理します。

(1) いちき串木野市第2次総合計画

- 《策定期期》 2017（平成29）年3月
- 《計画期間》 基本構想：2017（平成29）年度～2026（令和8）年度
後期基本計画：2022（令和4）年度～2026（令和8）年度
- 《基本理念》 住み続けたいまち 住んでみたいまちづくり
- 《将来都市像》 ひとが輝き 文化の薫る 世界に拓かれたまち
- 《基本方針》 ①市民と行政とのパートナーシップによる「共生・協働のまちづくり」
②健康で文化的な生活を営める「元気で安心できるまちづくり」
③世界に羽ばたく力強い産業が展開する「活力ある産業のまちづくり」
④利便性が高く美しいまちを創造する「快適な環境のまちづくり」

【公共交通関連項目】

《目標値》 公共交通の充実の満足度（アンケート調査）
基準：20% 目標：50%

《主要施策》

①鉄道

- ・鹿児島本線（川内駅～木場茶屋駅間、串木野駅～東市来駅間）の複線化促進
- ・新幹線への接続等サービス向上の要請
- ・駅周辺の交通安全対策の実施

②路線バス

- ・路線の運行維持に対する支援と効率的な運行の要請

③コミュニティ交通システム

- ・利用促進策の実施
- ・住民主導による新たな運行サービスの調査検討

④航路・クルーズ船

- ・甕島航路の維持及び充実
- ・港湾施設等の整備
- ・クルーズ船誘致に向けた取組

(2) 第2期いちき串木野市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 《策定期期》 2021（令和3）年3月
- 《戦略の期間》 2021（令和3）年度～2026（令和8）年度
- 《理念》 小さくても豊かなまちづくり ～次世代にまちを残そう～
- 《基本目標》 ①住み続けられるまち
②子どもの未来を育むまち
③自慢できるまち

※公共交通に関する位置付けはなし

(3) いちき串木野市都市計画マスタープラン

《策定期期》 2014（平成26）年3月

《計画の目標年次》 概ね20年後

《基本理念》 ひとが輝く・地域が輝く ～地域ブランドによる自立したすこやかな都市の創造～

《将来都市像》 ひとが輝き 文化の薫る 世界に拓かれたまち

《まちづくりの目標》 ①共生・協働によるまちづくり

②安心・安全に暮らせて、ゆとりある心が生まれるまちづくり

③人が育み・産業・自然・歴史文化など資源を活かし活力を生むまちづくり

④便利で快適な生活環境の整ったコンパクトなまちづくり

【公共交通の整備方針】

地球環境問題や高齢化社会に対応し、誰もが安全で快適な移動ができるよう公共交通の維持をはじめ交通機関相互の乗継利便性の向上や、地域の実情にあったきめ細やかな輸送サービスの提供に努めます。

①鉄道

- ・鉄道については、複線化をはじめ、通勤・通学における利便性の向上や、3駅へのユニバーサルデザインの導入等を関係機関に働きかけます。
- ・3駅については、公共交通拠点として交通結節機能の強化に努めます。特に JR 串木野駅は、都市の玄関口にふさわしい駅前景観の形成に努めます。

②路線バス

- ・市民等の日常生活を支えるため、関係機関と協力しながら路線バスの効率的な運行の要請と支援を行うほか、市民等へ利用促進を図ります。

③コミュニティ交通システム

- ・公共交通が利用困難な地域については市民等の日常生活を支えるため、コミュニティバス及び乗り合いタクシーを活用した利便性の向上を図ります。
- ・必要であれば、市民等主導による新たな運行サービスについて調査検討を行います。

④港湾

- ・串木野新港は、甕島への玄関口であり、人々の移動や生活物資の積出港として重要な港であることから、関連施設及び甕島航路の維持充実の促進を図ります。

■将来都市構造



(4) いちき串木野市立地適正化計画

《策定期期》 2023（令和5）年3月

《計画の目標年次》 概ね20年後の令和22年

《都市づくりの将来像》

市民の協働で各拠点を中心に生活環境の整った安心・安全なコンパクトな市街地の形成

《都市づくりの主要なテーマ》 安心・安全で環境にやさしい さらなる集約型都市の形成

《基本的な方針》 ○安全・安心に暮らせる居住環境の形成

○日常生活を支える施設が集約された機能的な居住環境の形成

○経済的で環境にやさしい居住環境の形成

○公共交通を活用した多極間ネットワークの形成

○河川整備を進め、安全な避難路としての幹線道路の確保

【計画の推進方策（公共交通関連・居住誘導区域に関する施策）】

- ・公共交通機関の維持並びに、乗継などの利便性の向上
- ・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

【評価指標（公共交通関連）】

- ・評価指標：鉄道・バス・タクシーの便数
- ・現状（2020（令和2）年）：JR 神村学園前駅平日の上下本数 64 本/日
市街地周辺往復 20 本/日の路線（バス）
- ・目標値（2040（令和22）年）：現状維持を目指す

■ 将来都市構造

拠点

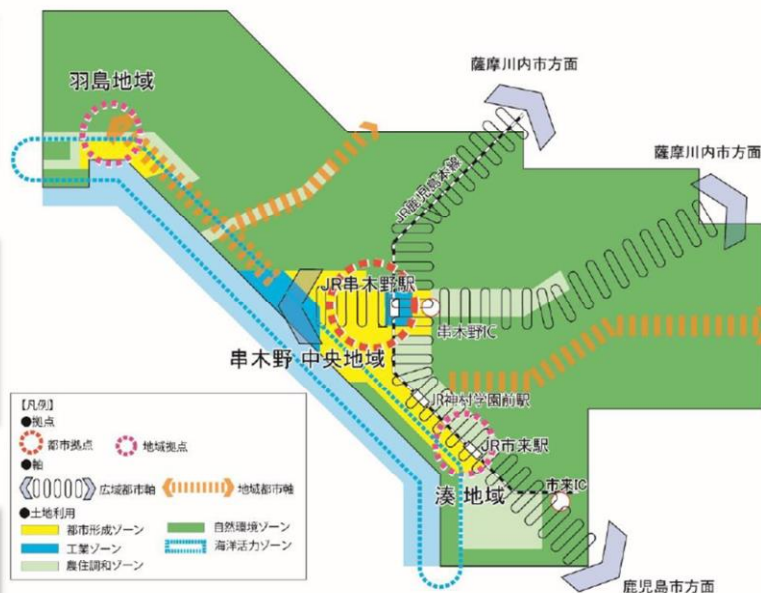
地域特性に応じた拠点を配置し、都市機能の集積を促進することによって、地域の拠点性を高めます。

都市軸

各拠点間を結ぶ都市軸を配置し、都市内外の交流を促進するとともに、良好な市街地形成と都市及び地域間の連携強化を図ります。

ゾーン

地域特性に応じた住みやすく働きやすい土地利用の形成を図ります。



(5) いちき串木野市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画

- ≪策定期期≫ 2024（令和6）年3月
 ≪計画期間≫ 2024（令和6）年度～2026（令和8）年度
 ≪基本理念≫ 支えあいにより住み慣れた所で自分らしく暮らし続けられる安心のある地域づくり
 ≪基本目標≫ ①地域で生きがいを持ちいきいきと暮らす
 ②住み慣れた地域でお互いを支え合う
 ③介護・福祉サービスの充実と安定した提供体制を確保する

【(5)安心安全な暮らしに係る施策の推進】

《具体的な取組》

①コミュニティ交通システム

各地区に居住する交通弱者等の市街地での移動手段を確保するために、「いきいきバス」「いきいきタクシー」を運行させるとともに、地域において「コミュニティ自動車」を活用し、利便性の高い運行サービスとなるように努めていきます。

「市地域公共交通計画(R6～R10)」に基づき、高齢者のみならずいちき串木野市全体の公共交通の利便性の向上を図ります。

(6) 鹿児島県地域公共交通計画

- ≪策定期期≫ 2024（令和6）年3月
 ≪計画期間≫ 2024（令和6）年4月～2029（令和11）年9月
 ≪基本的な方針≫ 誰もが安心して暮らし、活躍できる鹿児島を目指し
 地域と共に「つながり」、「便利な」公共交通を創り、
 全ての県民や利用者で公共交通をこれからも「育む」
 ≪基本目標≫ ①公共交通の改善による交流・おでかけの活発化
 ②公共交通を含む関係者間の連携・協働による地域経済の活性化
 ③地域旅客運送サービスの持続性向上
 ≪実施施策≫ ※実施主体に“市町村”が記載されている施策のみ
 ①公共交通の改善による交流・おでかけの活発化
 ・移動実態や輸送実態に応じた幹線・域内公共交通ネットワークの再構築と補助制度の利活用
 ・交通モードを跨いだダイヤ調整・乗継環境整備
 ・交通以外の分野との共創の推進
 ②公共交通を含む関係者間の連携・協働による地域経済の活性化
 ・複数市町村に跨る広域の検討体制構築
 ・交通以外の分野との共創の推進（再掲）
 ・MaaSやキャッシュレス決済の推進
 ・経路検索サイト等への公共交通情報の提供の推進
 ・公共交通人材確保支援の実施
 ③地域旅客運送サービスの持続性向上
 ・公共交通人材確保支援の実施（再掲）
 ・様々な公共交通モードの連携による利便性向上に向けた検討
 ・公共交通に関する先進技術等の研究と社会実装

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。

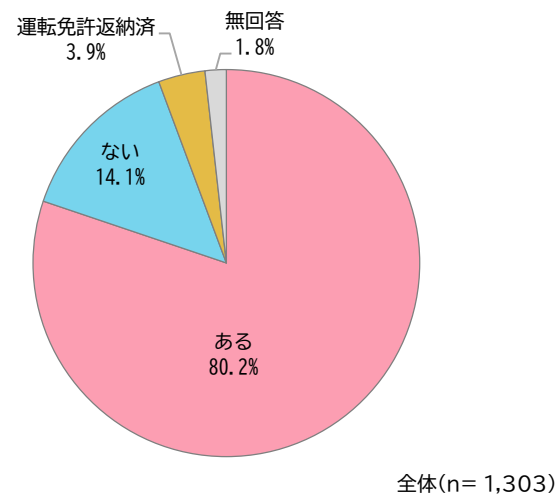
対象者	・15 歳以上のいちき串木野市民 3, 200 人（無作為抽出）						
主な調査項目	・ 属性 ・ 日常生活の移動実態（通学・通勤、買い物、通院） ・ 公共交通の利用実態、満足度（路線バス、いきいきバス、いきいきタクシー、タクシー） ・ コミュニティ自動車の認知度、利用意向 ・ 外出の困難状況 ・ 公共交通の維持・確保意向						
調査方法	・ 郵送による配布・回収 ※WEB 回答も可						
調査期間	2023（令和 5）年 9 月 4 日（月）～9 月 20 日（水）						
回答数	・ N=1, 303（うち WEB 回答 N=127）、回収率 40. 7%						
内訳							
	性別	属性	実数	割合	属性	実数	割合
		男性	505	38. 8%	女性	732	56. 2%
	年齢	答えたくない	9	0. 7%	無回答	57	4. 4%
		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
	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

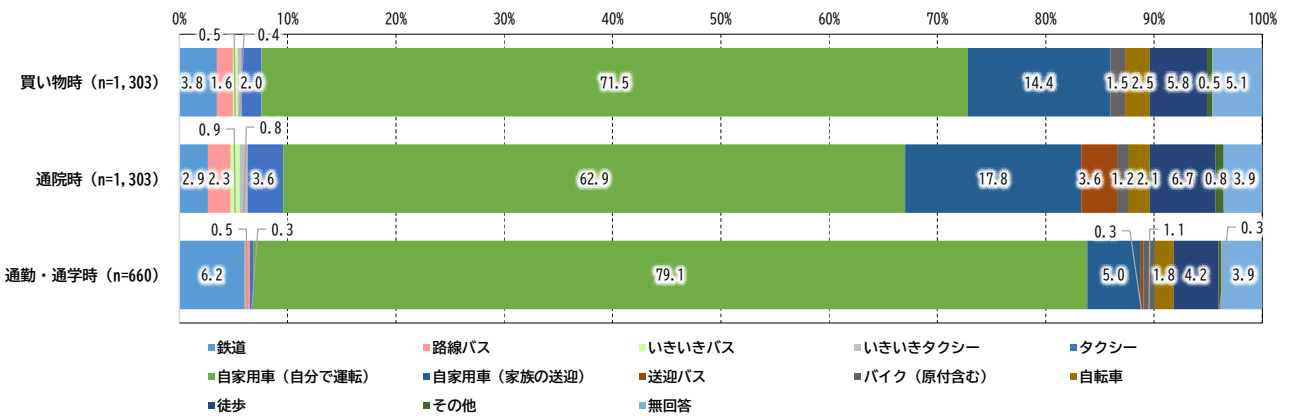
- 運転免許保有率は80.2%で、「免許なし」「運転免許返納済」は合わせて18.0%程度となっており、比較的生福地区において免許を持っていない方が多い傾向にある。
- 日常の移動手段については、買い物時、通院時、通勤・通学时いずれの目的でも「自分で車を運転」が最も多く、「家族等による送迎」も含めると80%以上が自家用車による移動となり、自家用車への依存が伺える。
- 地区別に買い物時、通院時の移動手段を見ても、全ての地区で「自分で運転」が最も多い結果となっている。特に湊地区においては、自家用車利用が最も高く、80%を超えている。

■運転免許保有状況



%	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】

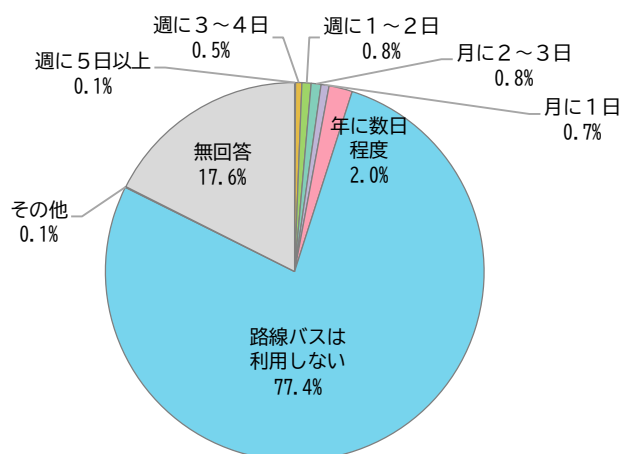
(単位：%)

	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



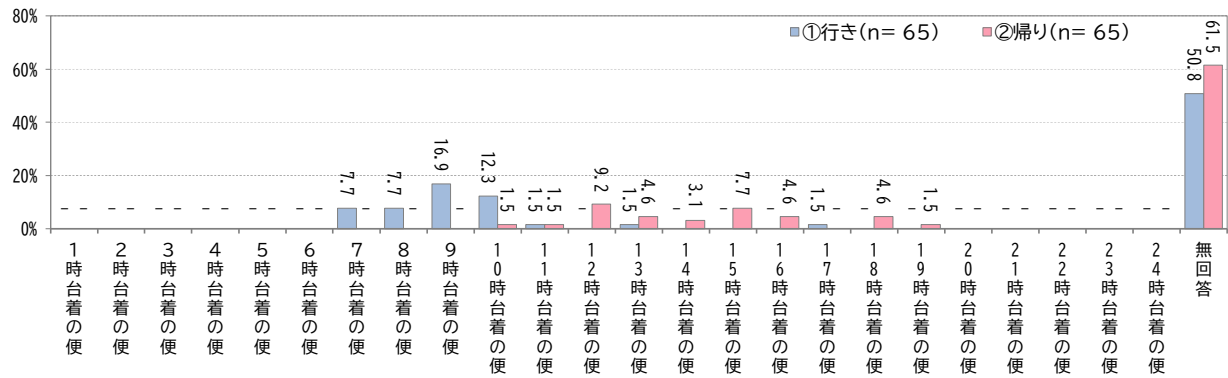
全体(n= 1,303)

■地区別利用頻度

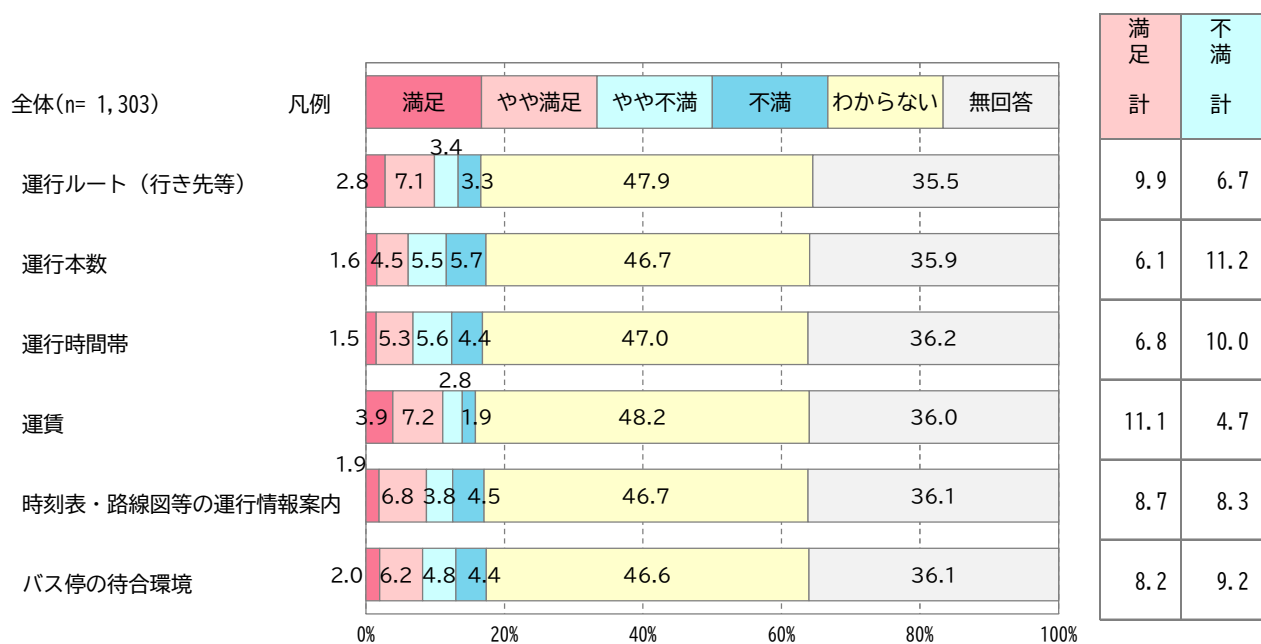
(単位：%)

	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。

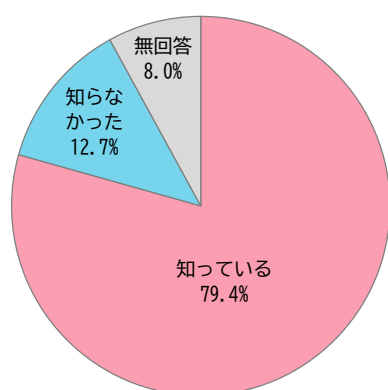
○いきいきバスを利用している方は、全体の2.7%となっており、利用している人の中でも「年に数日」と回答した方が多く、低頻度の利用が多いことが分かる。

○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。

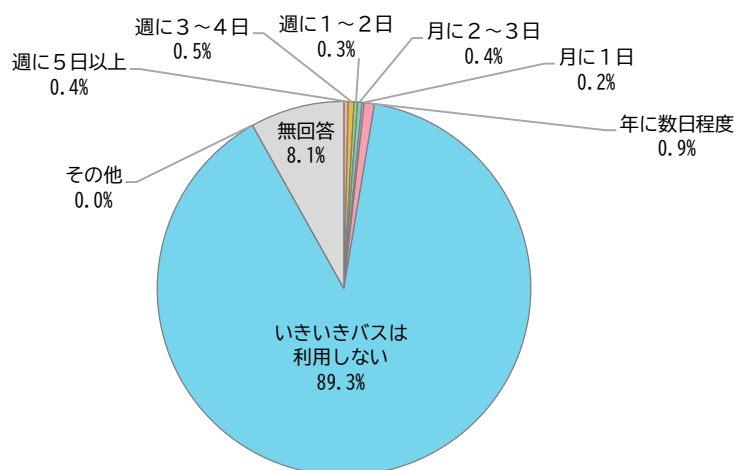
○サービス満足度の高い項目としては、「運賃」「運行ルート」となっており、満足度の低い項目では「運行本数」「運行時間帯」「バス停の待合環境」となっている。

■認知度



全体(n= 1,303)

■利用頻度



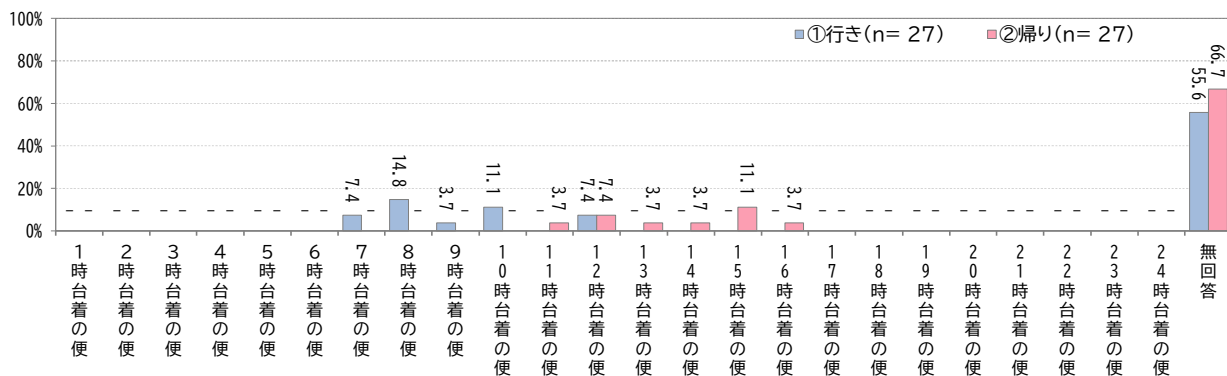
全体(n= 1,034)

■地区別利用頻度

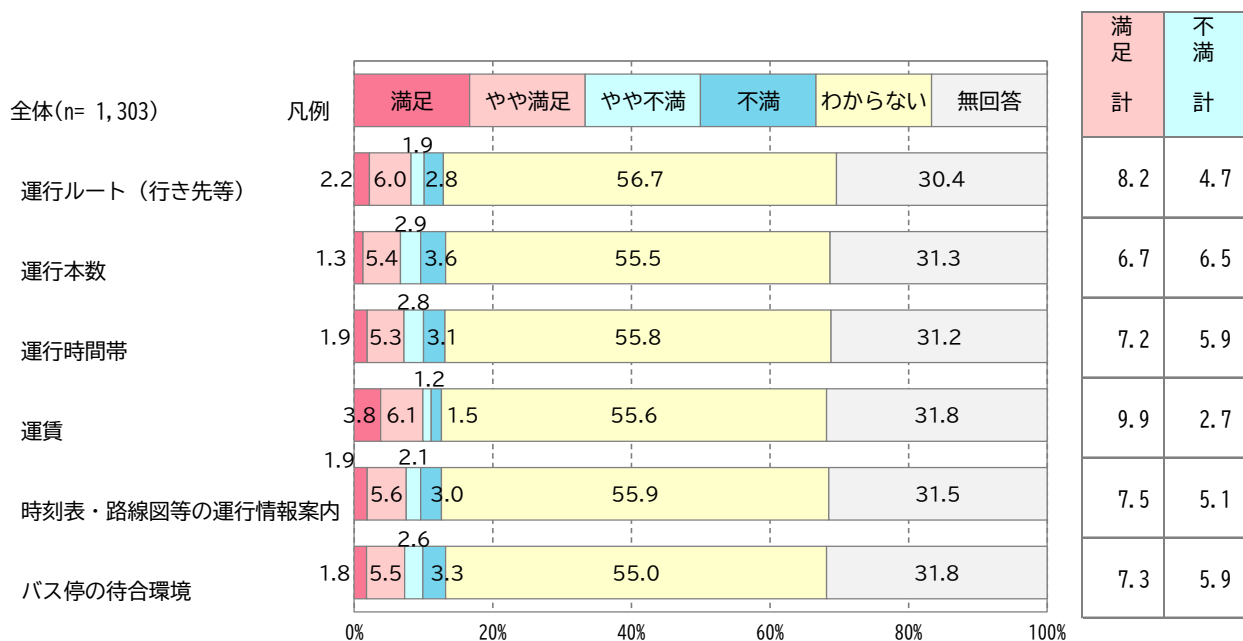
(単位: %)

	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	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



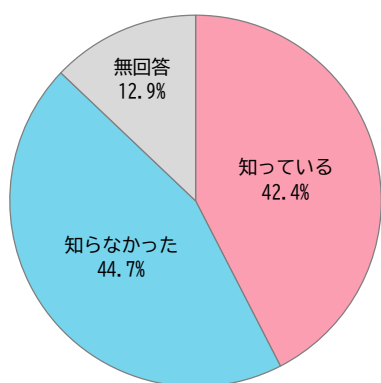
■サービス満足度



④いきいきタクシー

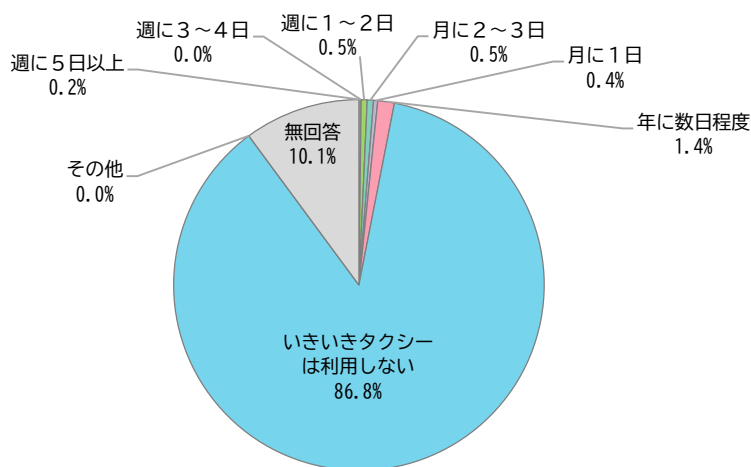
- いきいきタクシーを「知らなかった」と回答した方が44.7%となっており、いきいきバスと比較すると、認知度が低いことが分かる。
- いきいきタクシーを利用している方は、全体の3.0%となっており、利用している人の中でも「年に数日程度」が最も多く、低頻度の利用が多いことが分かる。
- 主な利用時間帯は、行きは「8時台」が最も多く、次いで「10時台」となっており、帰りは「15時台」が最も多く、次いで「12時台」が多く利用されている。
- サービス満足度の高い項目としては、「運行ルート」「運賃」となっており、満足度の低い項目では「運行時間帯」「運行本数」「時刻表・路線図等の運行情報案内」「停留所の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

■認知度



全体(n=1,303)

■利用頻度



全体(n=553)

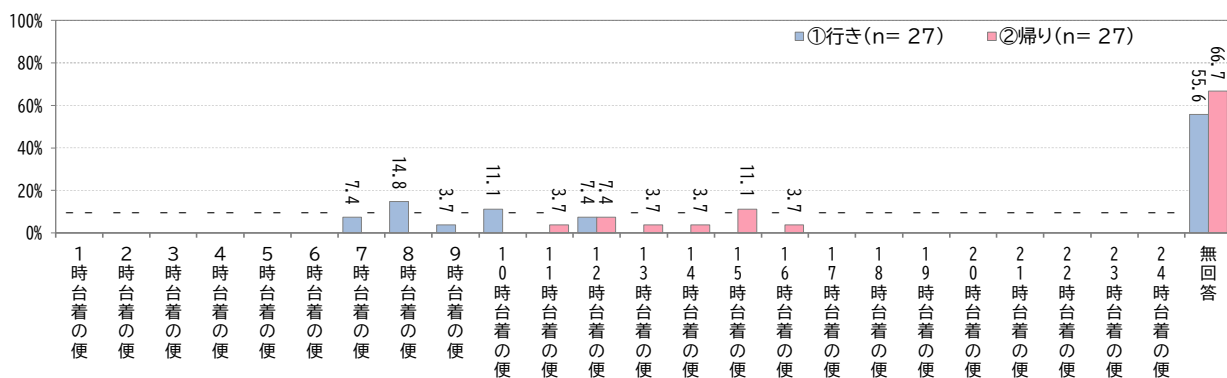
■地区別利用頻度

(単位：%)

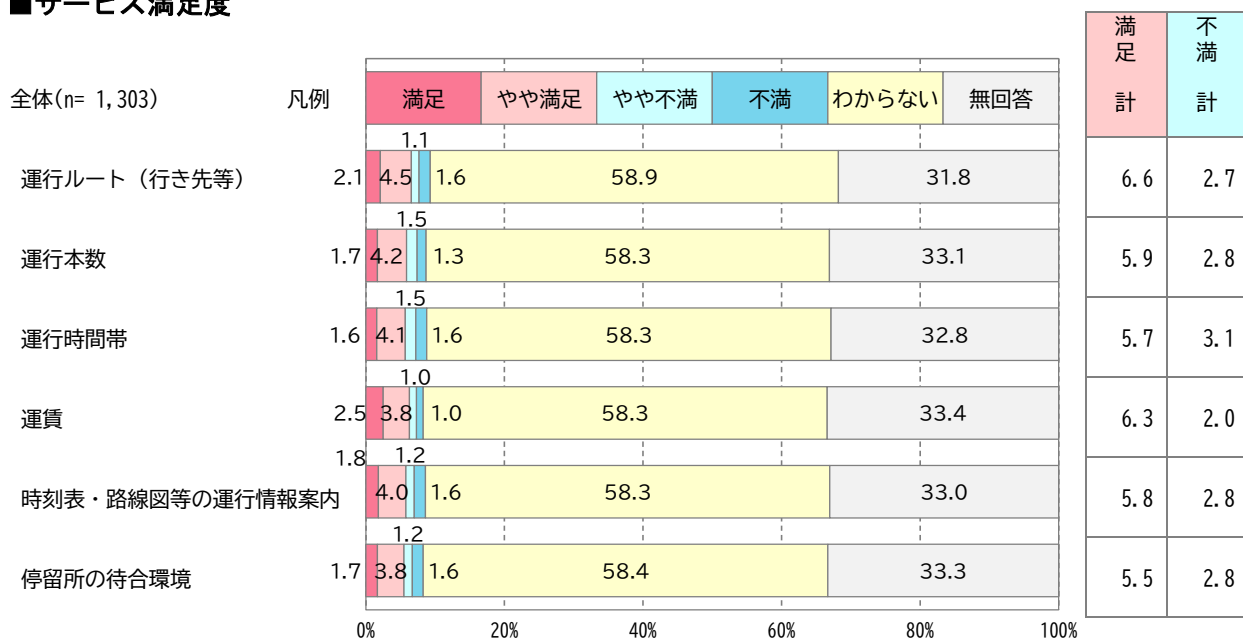
	週に5日以上	週に3～4日	週に1～2日	月に2～3日	月に1日	年に数日程度	はいきいきタクシーは利用しない	その他	無回答
冠岳 (n=14)	-	-	-	7.1	-	7.1	57.1	-	28.6
生福 (n=46)	-	-	2.2	2.2	2.2	2.2	78.3	-	13.0
上名 (n=45)	-	-	-	-	-	-	80.0	-	20.0
大原 (n=37)	-	-	-	-	-	-	97.3	-	2.7
中央 (n=36)	-	-	-	-	-	-	97.2	-	2.8
本浦 (n=42)	-	-	-	-	-	-	92.9	-	7.1
野平 (n=27)	-	-	-	-	-	-	88.9	-	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

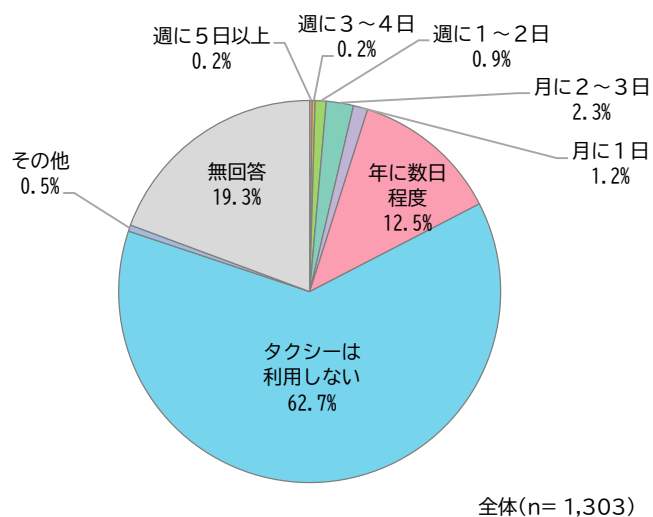


⑤タクシー

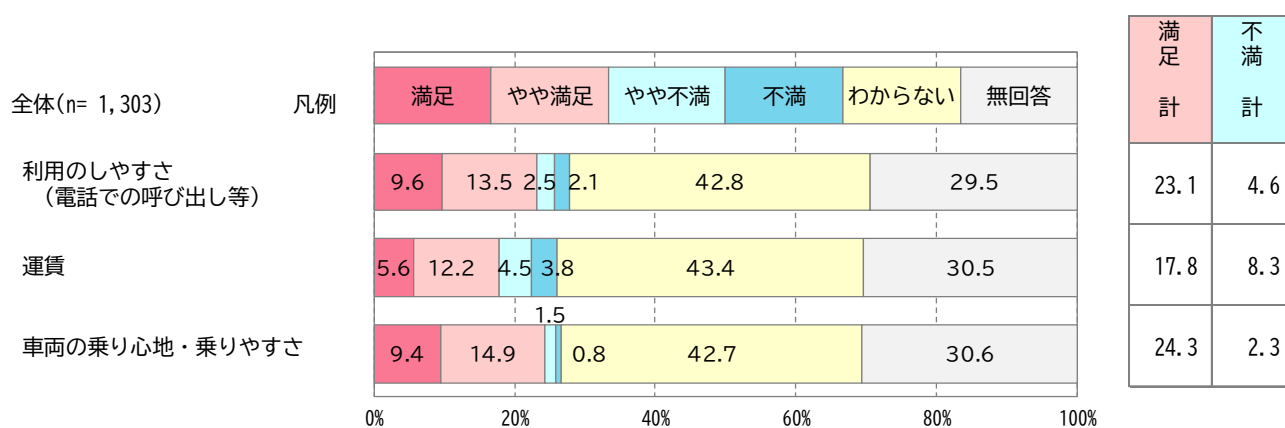
○週に1回以上、日常的にタクシーを利用している方は全体の1.3%程度と非常に少ない。

○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



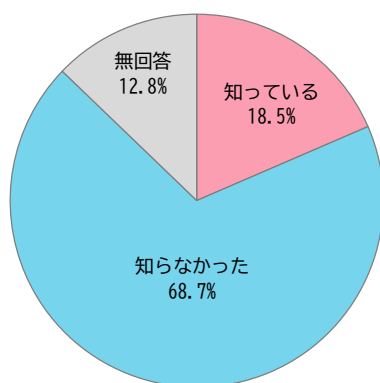
■サービス満足度



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。

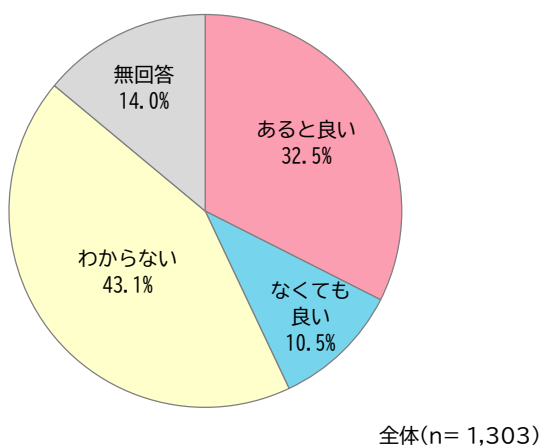
■認知度



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

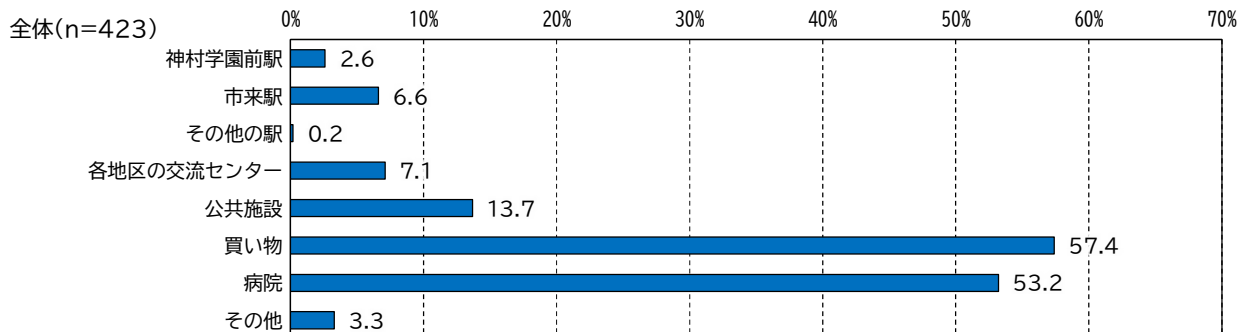
(単位: %)



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



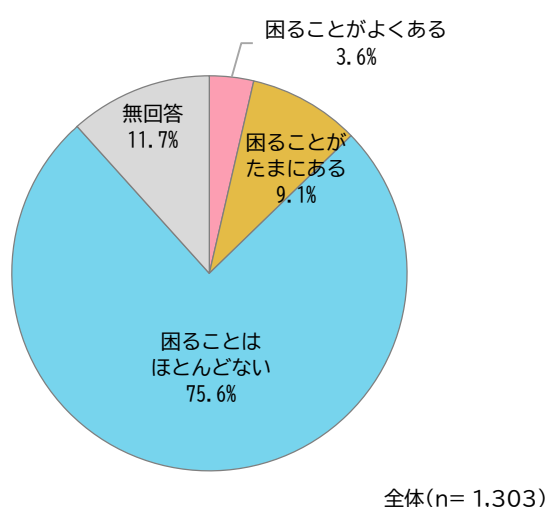
⑦外出における困りごと

○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ことが必要である。

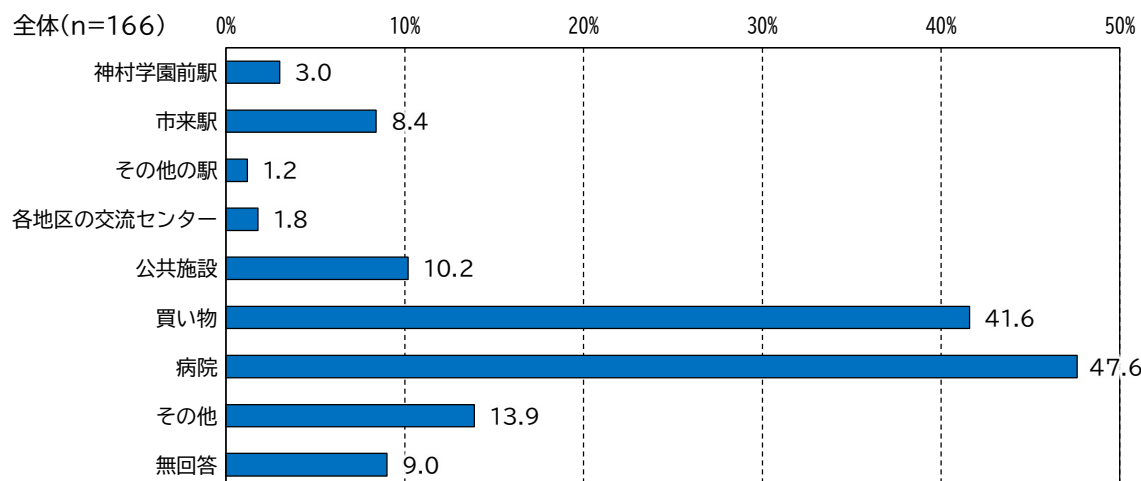
■困る頻度



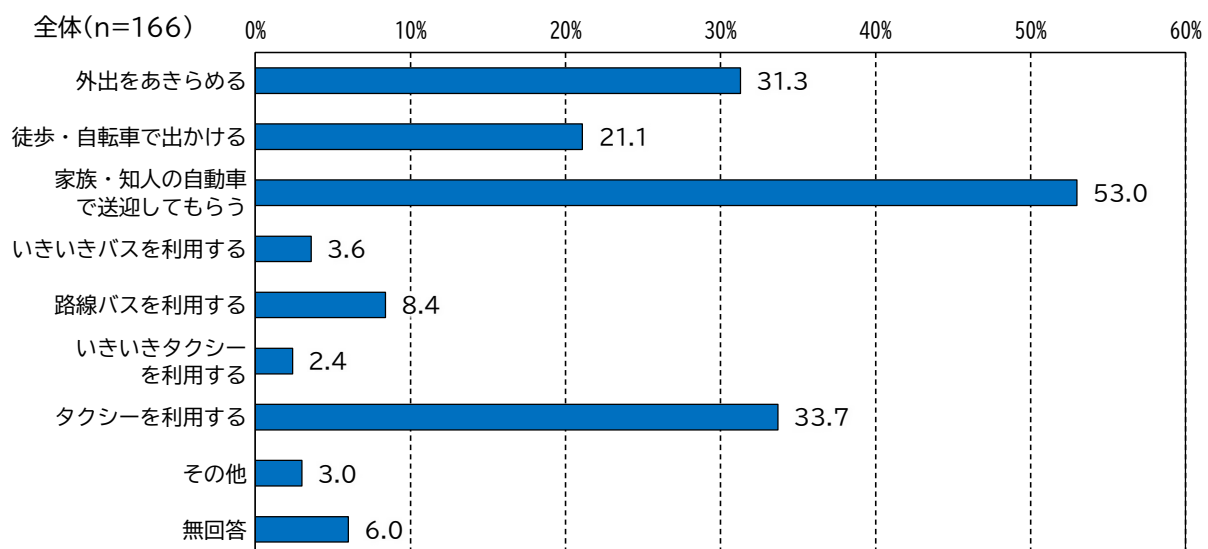
(単位：%)

	よく困ることがある	たまに困ることがある	ほとんど困ることはない	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



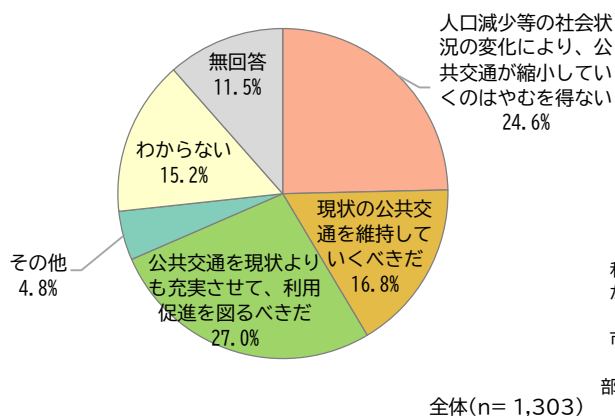
⑧公共交通の維持・確保について

○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。

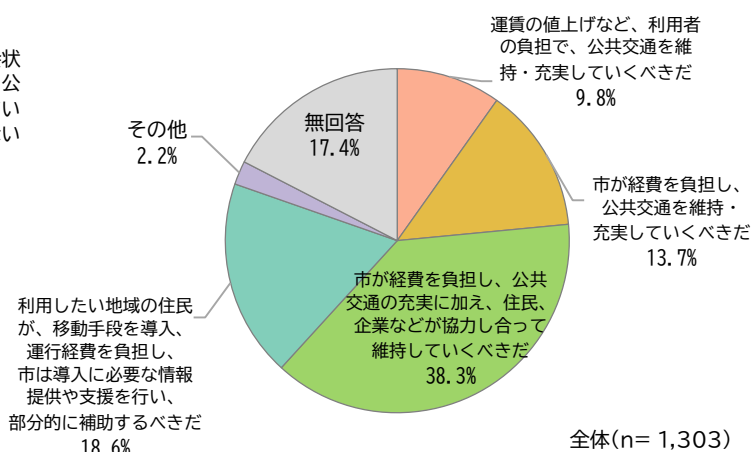
○維持・充実のための望ましい方法としては、「市が経費を負担し、公共交通の充実に加え、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ」が38.3%と最も多く、次いで「利用したい地域の住民が、移動手段を導入し、市は導入に必要な情報提供や支援を行い、部分的に補助するべきだ」が18.6%となっている。

○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。

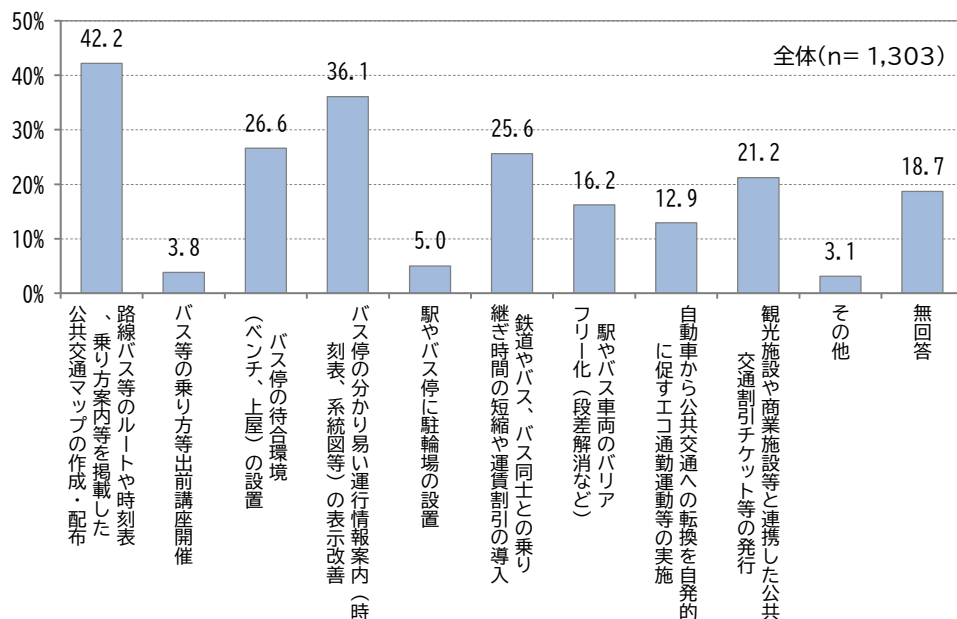
■公共交通の取組について



■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						
	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。

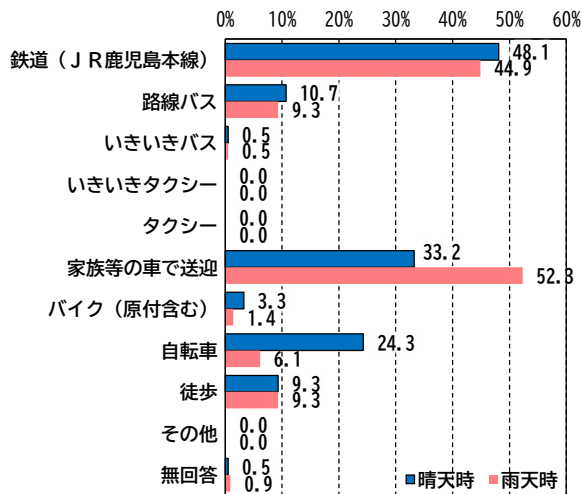
○路線バス・いきいきバスを利用しない理由としては、「バイクや自転車、徒歩で移動しているから」、「家族や知人の車で送迎してもらおうから」が多いが、「利用方法がわからない」といった声も若干数挙げられており、改善が必要である。

○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。

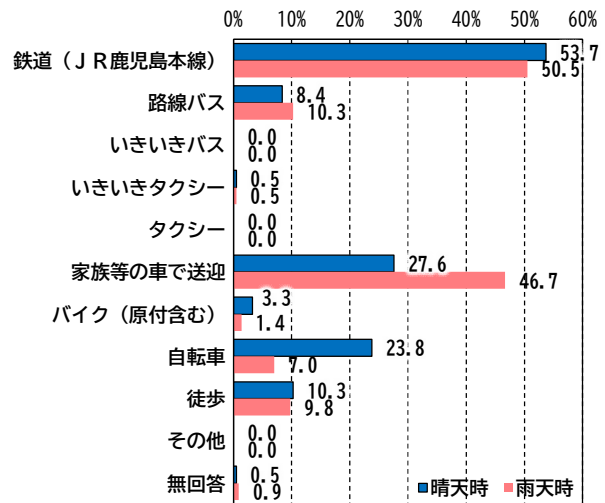
○いきいきバス・いきいきタクシーの認知度は、「知っている」が27.6%で、認知度の向上が必要である。

■登下校時の交通手段

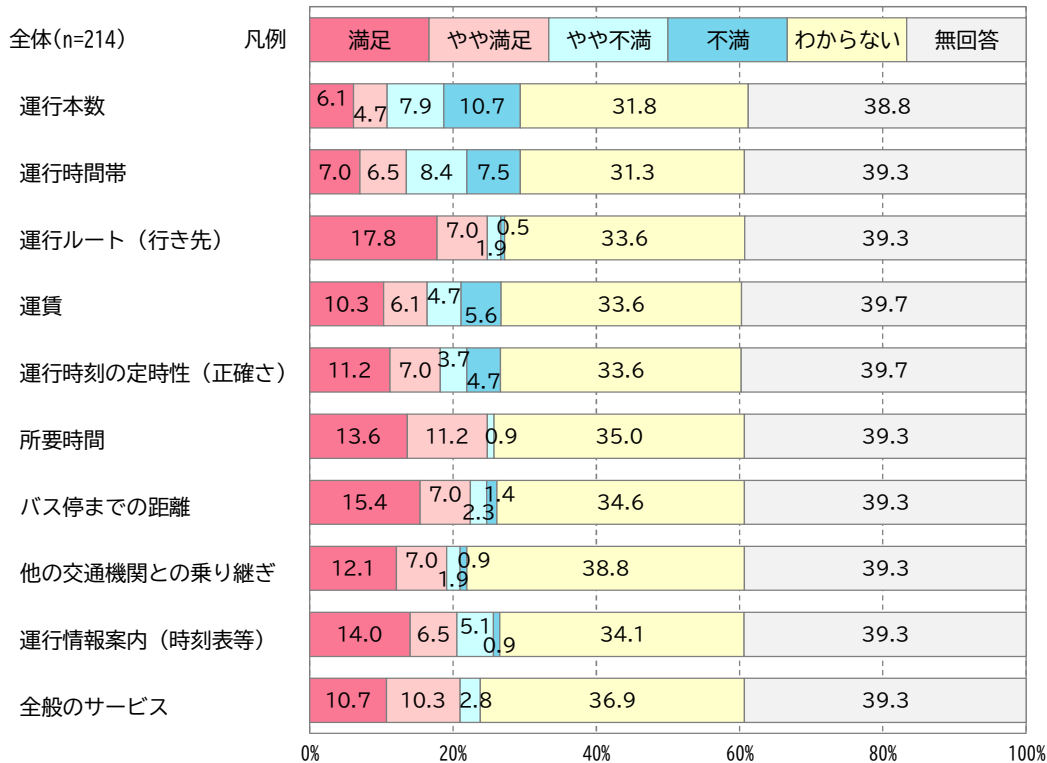
【登校時】



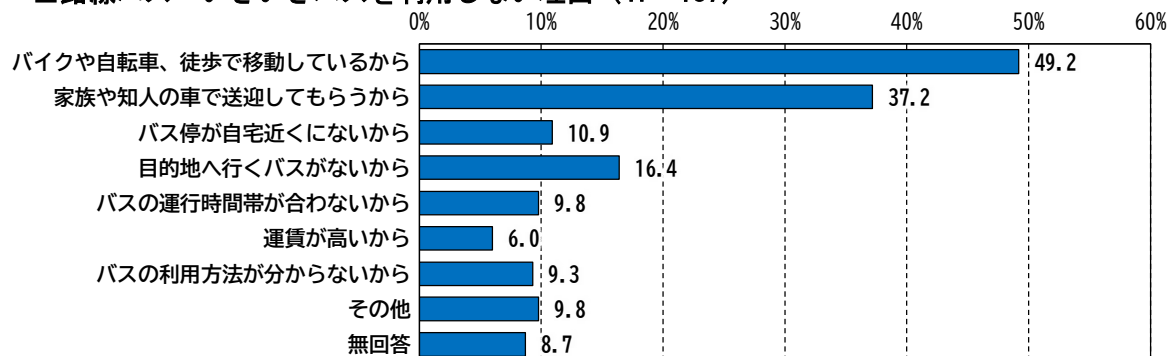
【下校時】



■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



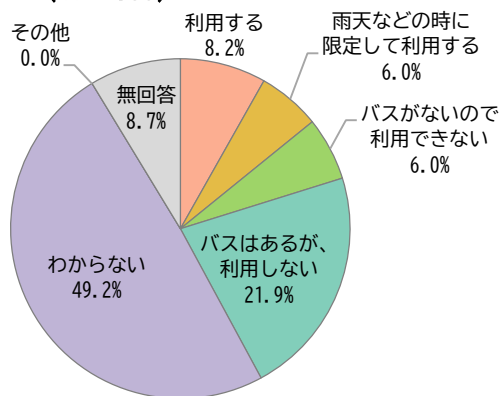
■路線バス・いきいきバスを利用しない理由（n=187）



■路線バス・いきいきバス

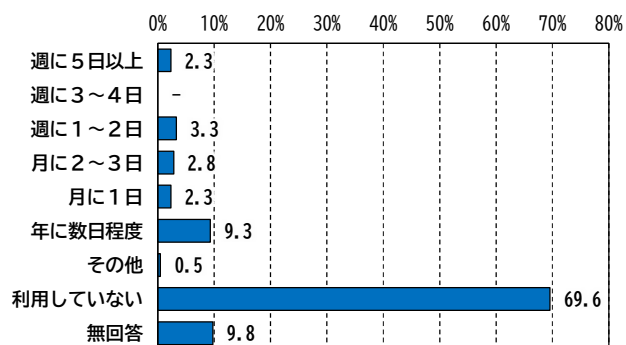
のサービスが改善された場合の利用意向

(n=183)

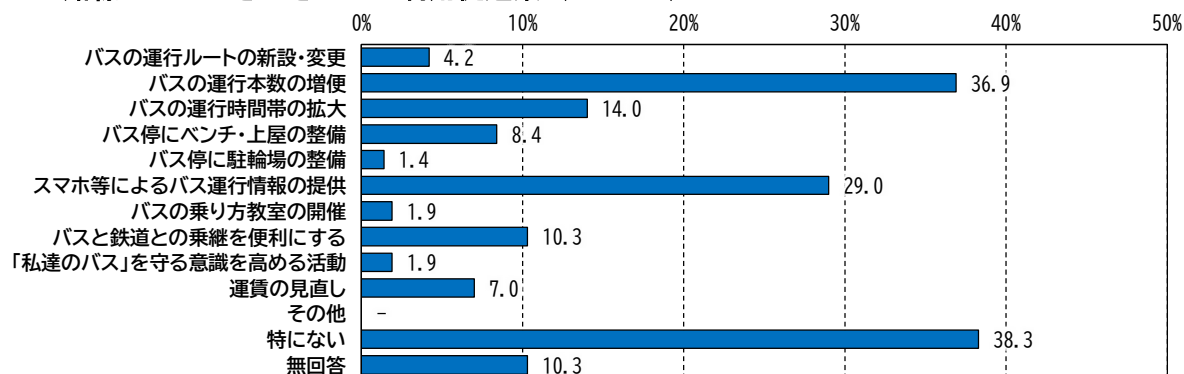


全体(n=183)

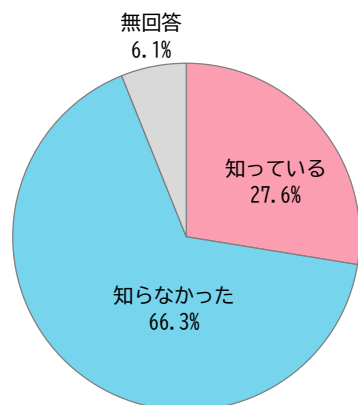
■通学以外の利用頻度



■路線バス・いきいきバスの利用促進策 (n=214)

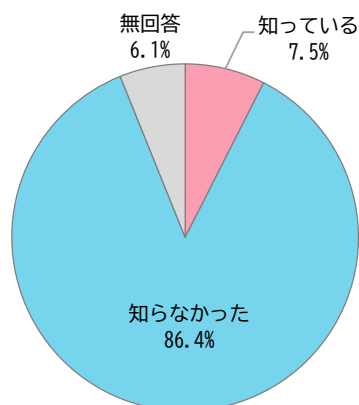


■いきいきバス・いきいきタクシーの認知度



全体(n=214)

■民間委託の認知度



全体(n=214)

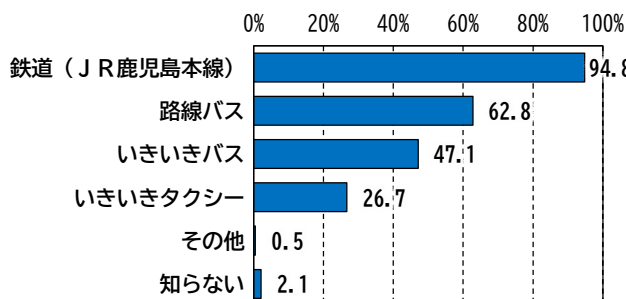
3) 中学生アンケート調査

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。

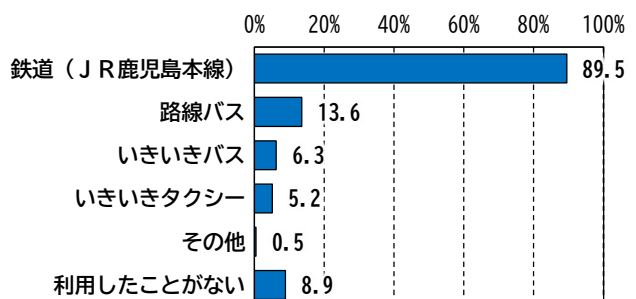
対象者	・串木野中学校、串木野西中学校、羽島中学校、生冠中学校、市来中学校の3年生全員					
主な調査項目	・公共交通の認知度 ・公共交通の利用有無、行き先 ・中学校卒業後の進路先 ・進学・就職予定の場所、交通手段 ・駅やバス停までの交通手段 ・公共交通の具体的な改善点					
調査方法	・各学校経由で配布・回収					
調査期間	2023（令和5）年9月					
回答数						
	中学校	回答数	回答割合	中学校	回答数	回答割合
	総回答者数	191	82.0%	串木野中学校	80	70.8%
	串木野西中学校	33	94.3%	羽島中学校	9	100.0%
	生冠中学校	20	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。

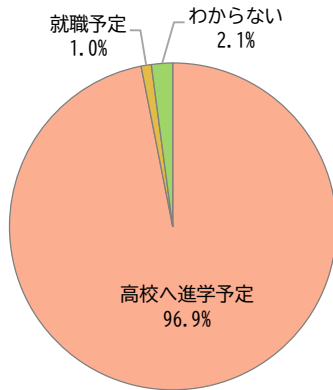
■公共交通の認知度



■公共交通の利用有無

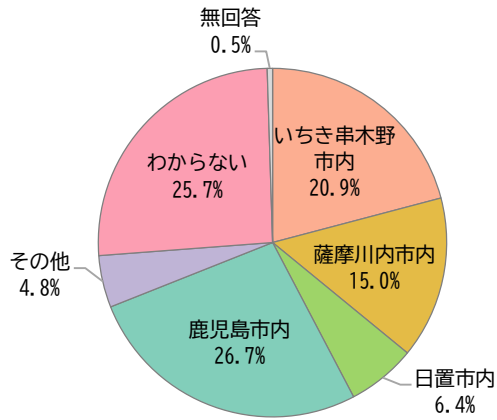


■中学校卒業後の進路予定



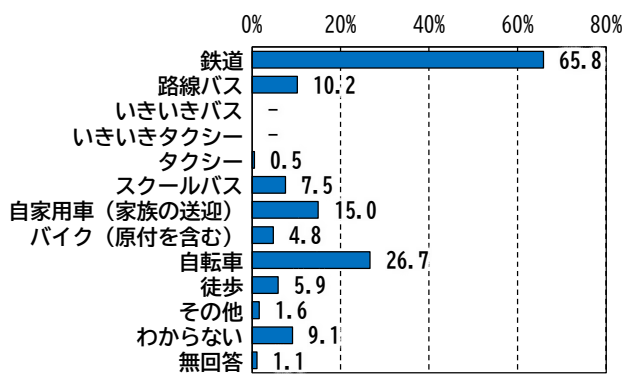
全体(n=191)

■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

