

(2) 公共交通利用者アンケート調査

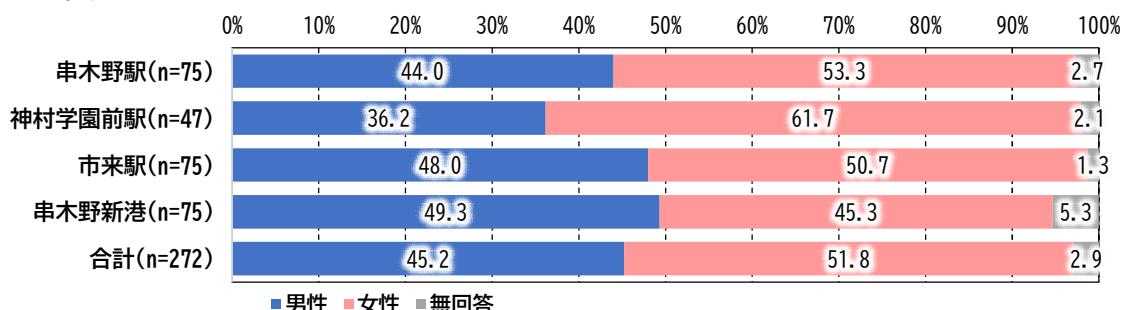
1) 鉄道駅及び串木野新港利用者アンケート調査

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。

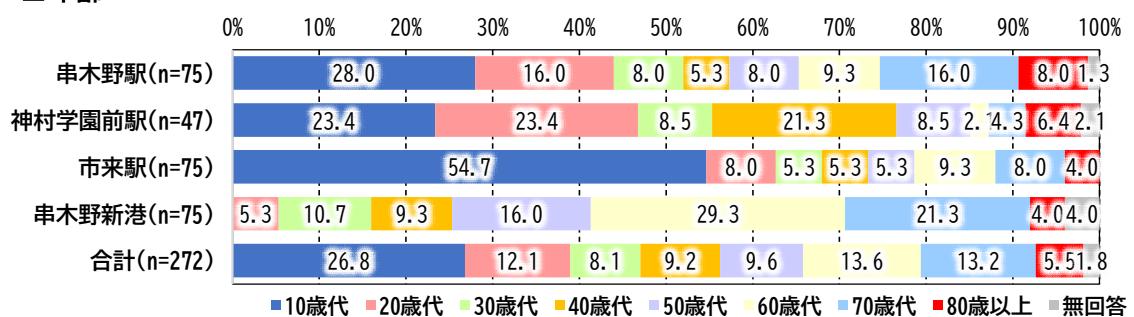
対象者	・串木野駅、神村学園前駅、市来駅、串木野新港の利用者			
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・来訪目的 ・駅又は港から（まで）の交通手段 ・公共交通を利用しない理由 ・公共交通の改善点、改善された場合の利用意向 			
調査方法	調査員が利用者に直接ヒアリング			
調査期間	串木野駅、串木野新港：2023（令和5）年9月4日（月）、5日（火） 市来駅、神村学園前駅：2023（令和5）年9月6日（水）、8日（金）			
回答数				
	調査場所	回答数	調査場所	回答数
	串木野駅	75	神村学園前駅	47
	市来駅	75	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

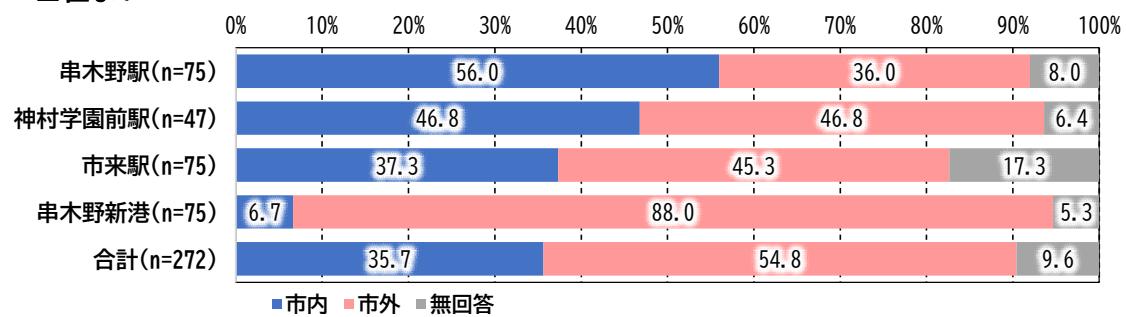
■性別



■年齢

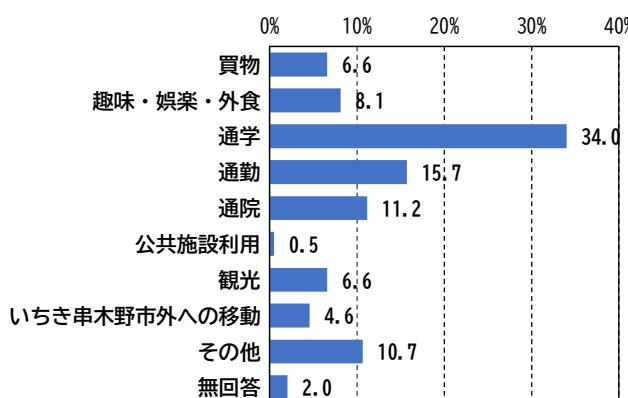


■住まい

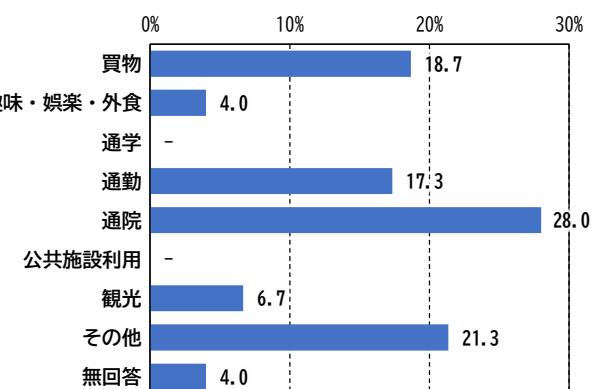


■利用目的

【鉄道3駅 (n = 197)】

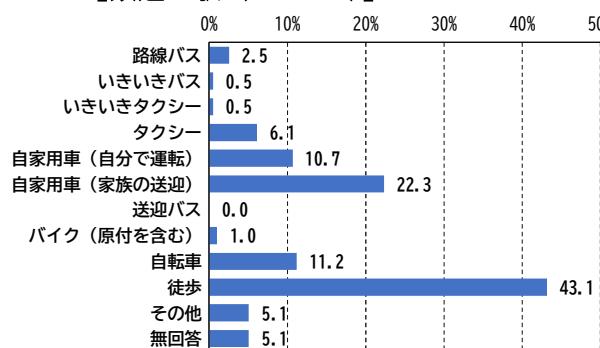


【串木野新港 (n = 75)】

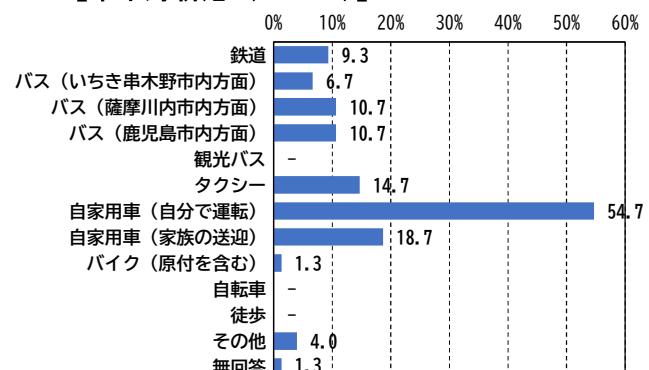


■駅・新港から（まで）の交通手段

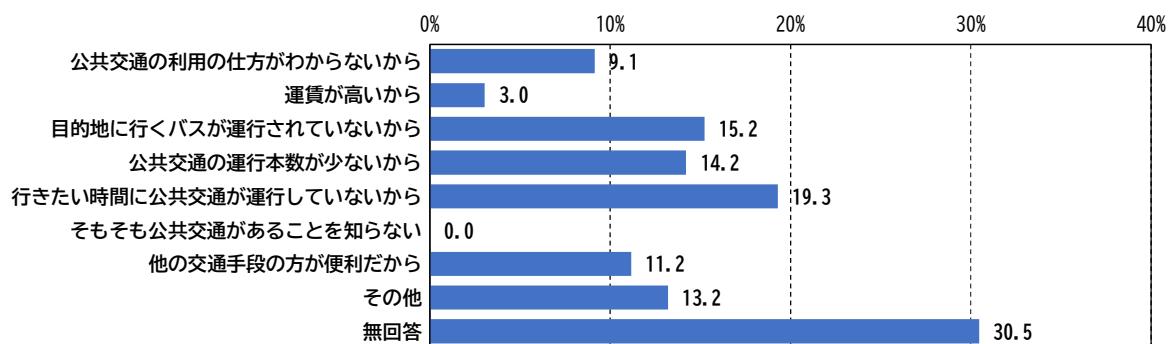
【鉄道3駅 (n = 197)】



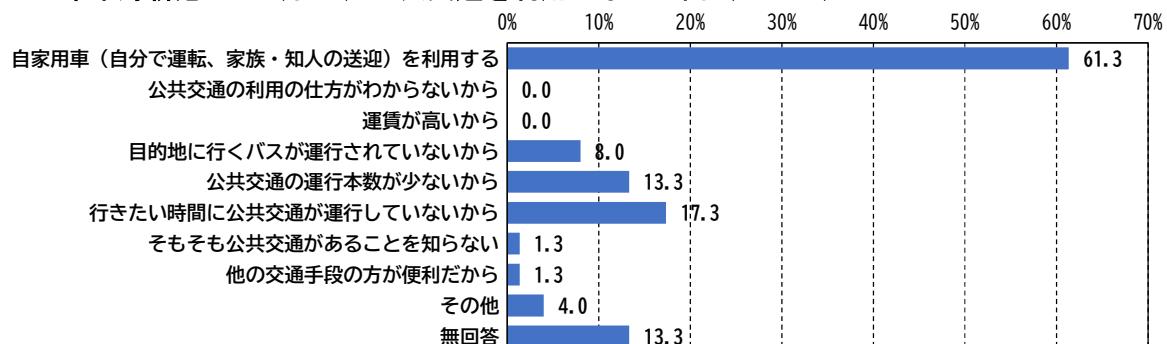
【串木野新港 (n = 75)】



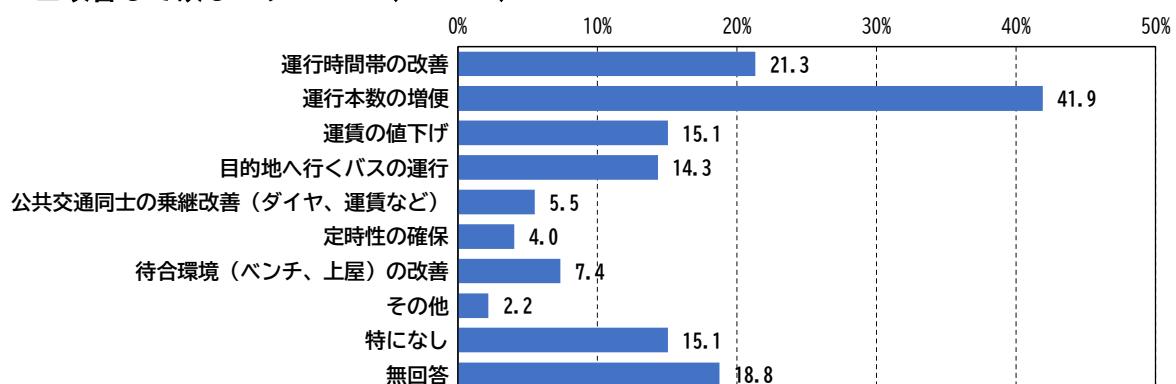
■鉄道3駅から（まで）公共交通を利用しない理由（n=197）



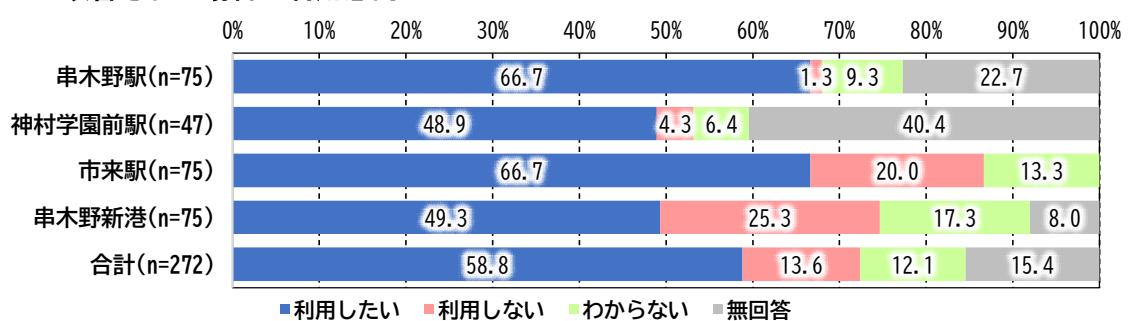
■串木野新港から（まで）公共交通を利用しない理由（n=75）



■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	・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	・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	《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 《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）																				
回答数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>回答数</th> <th>路線名</th> <th>回答数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>《路線バス》 上川内・鹿児島線</td> <td>177</td> <td>木原墓地線</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>《いきいきバス》 羽島・荒川線</td> <td>72</td> <td>旭線</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>《いきいきタクシー》 冠岳・生福・上名線</td> <td>8</td> <td>大里線</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>川上線</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	路線名	回答数	路線名	回答数	《路線バス》 上川内・鹿児島線	177	木原墓地線	29	《いきいきバス》 羽島・荒川線	72	旭線	2	《いきいきタクシー》 冠岳・生福・上名線	8	大里線	5	川上線	5		
路線名	回答数	路線名	回答数																		
《路線バス》 上川内・鹿児島線	177	木原墓地線	29																		
《いきいきバス》 羽島・荒川線	72	旭線	2																		
《いきいきタクシー》 冠岳・生福・上名線	8	大里線	5																		
川上線	5																				

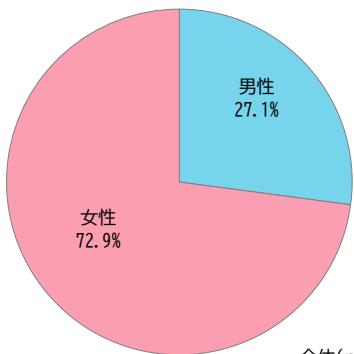
①路線バス（上川内・鹿児島線）利用者

○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。

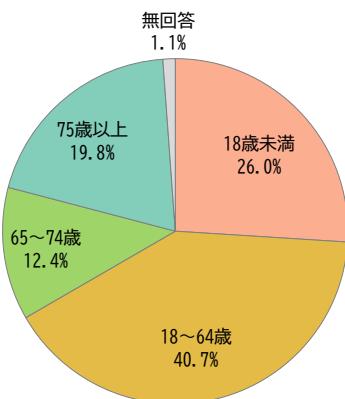
○運行サービス満足度は約7割が満足しており、改善して欲しいサービスは「運行本数」「運行時間帯」がそれぞれ約5割と高い数値となっている。

■性別



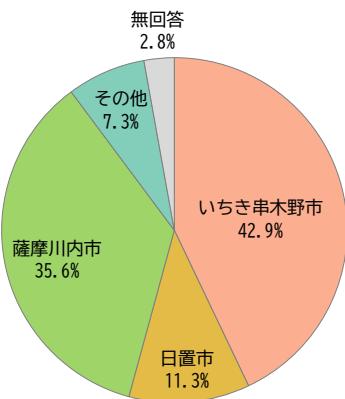
全体(n=177)

■年齢



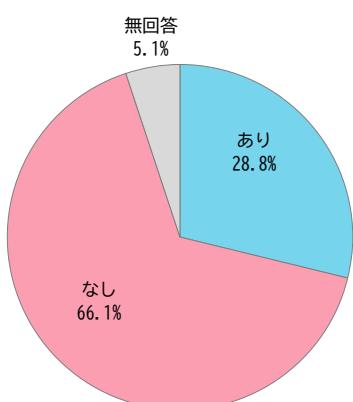
全体(n=177)

■住まい



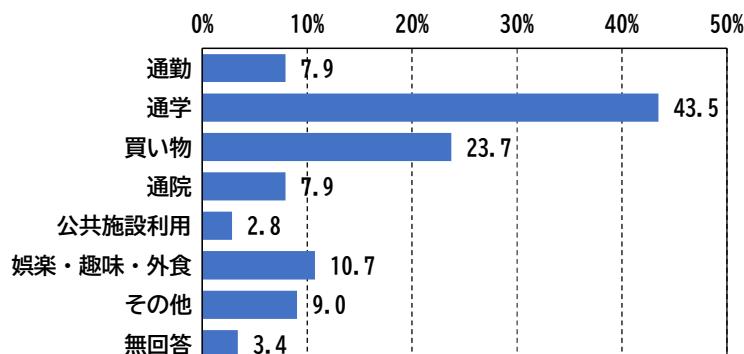
全体(n=177)

■運転免許有無

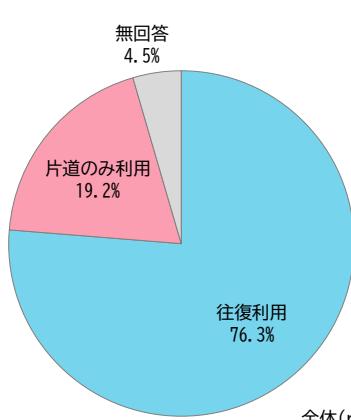


全体(n=177)

■利用目的 (n=177)

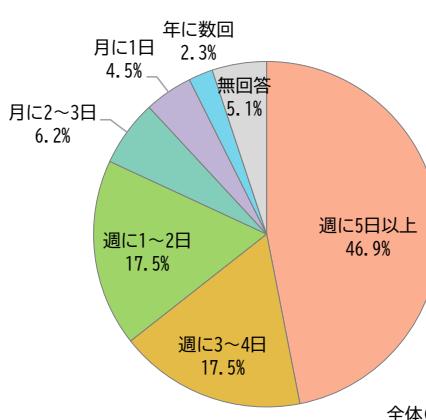


■往復利用有無



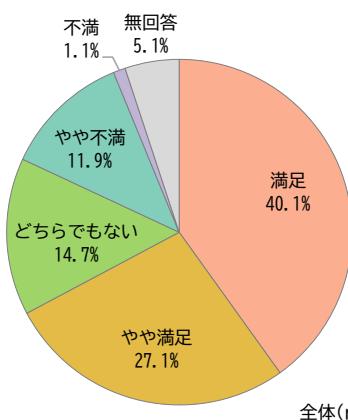
全体(n=177)

■利用頻度



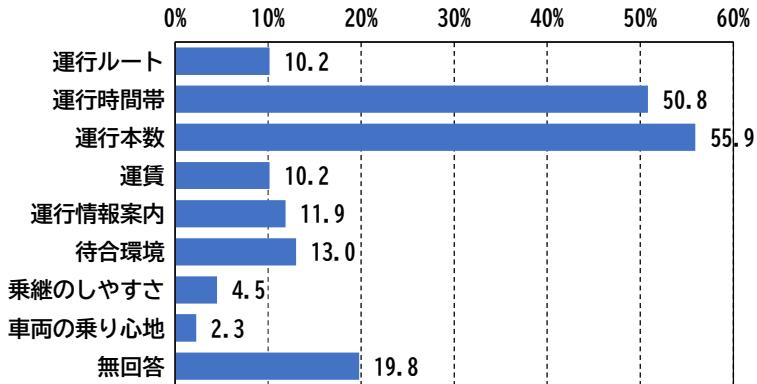
全体(n=177)

■満足度



全体(n=177)

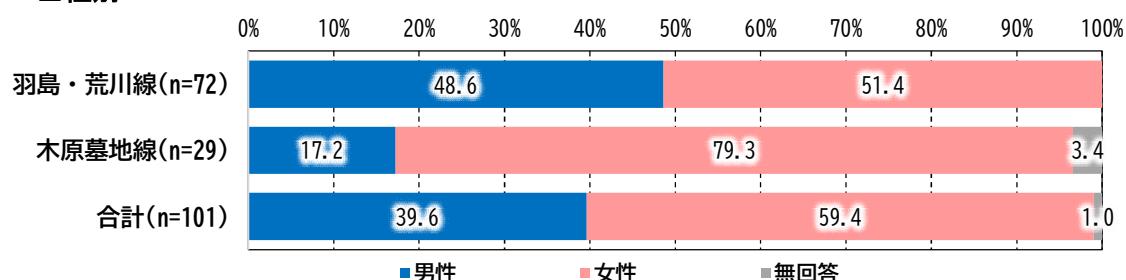
■改善して欲しいサービス (n=177)



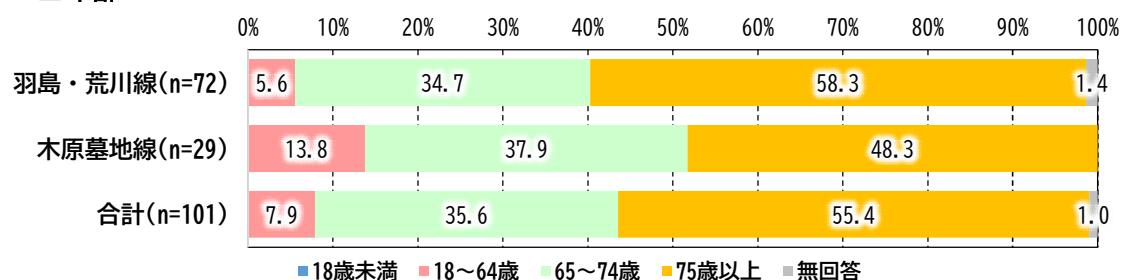
②いきいきバス利用者

- 利用者の特性として、年齢は65歳以上（羽島・荒川線93.0%、木原墓地線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、木原墓地線で「買い物」「その他」が、利用頻度は羽島・荒川線で「週に3～4日」が、「木原墓地線で「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、木原墓地線ともに「運行時間帯」「運行本数」が高く、次いで木原墓地線で「運行情報案内」（20.7%）となっている。

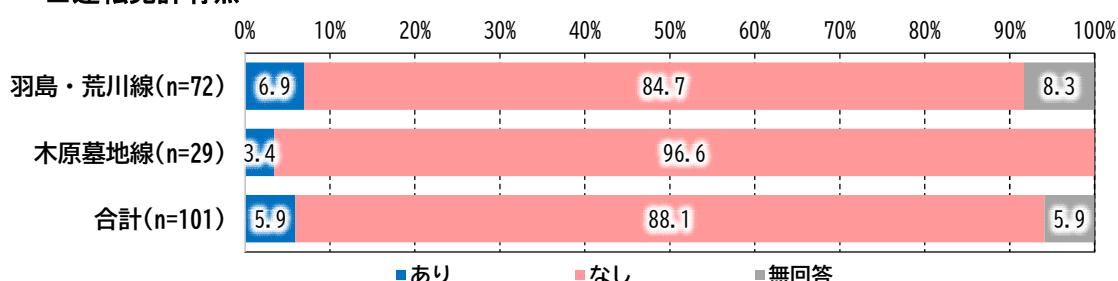
■性別



■年齢

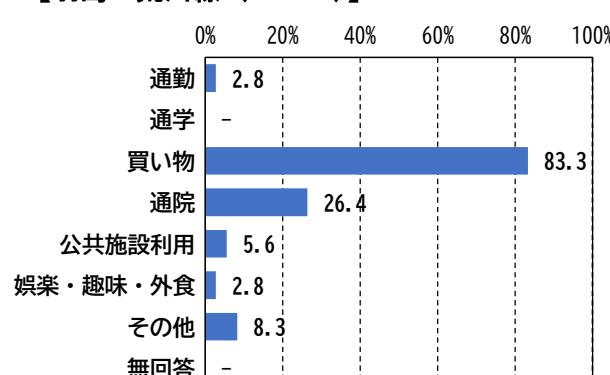


■運転免許有無

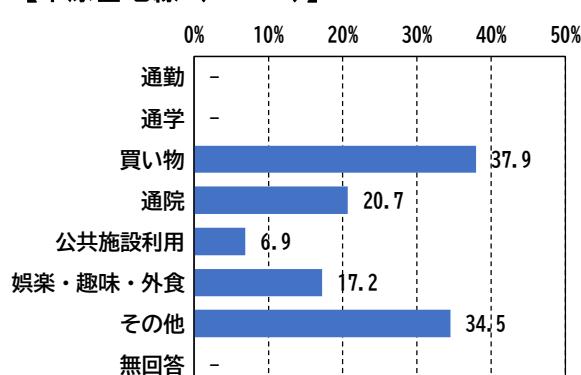


■利用目的

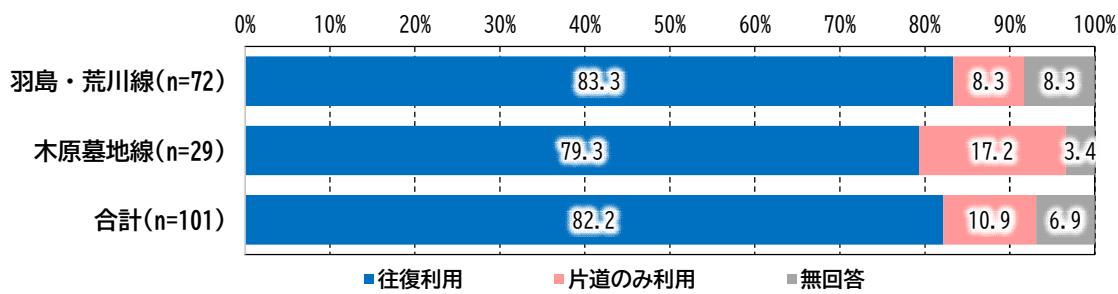
【羽島・荒川線 (n=72)】



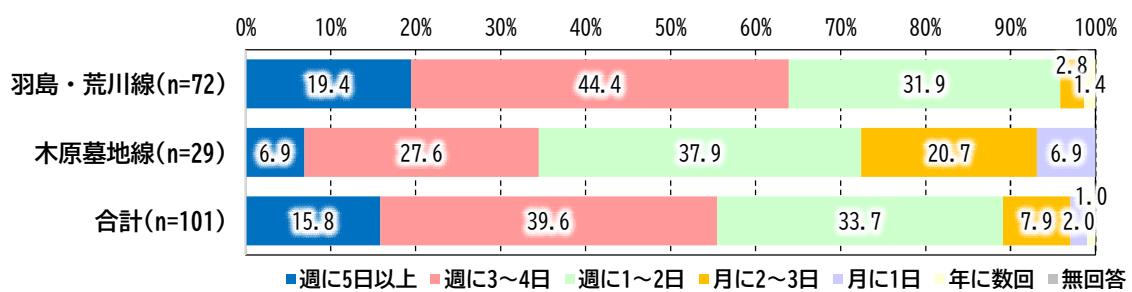
【木原墓地線 (n=29)】



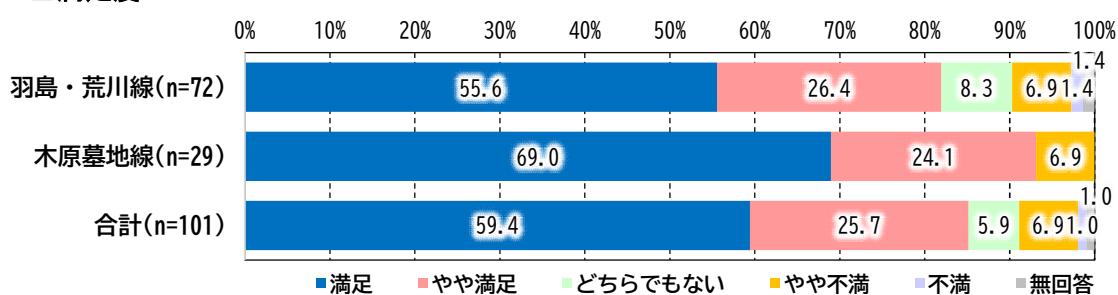
■往復利用有無



■利用頻度

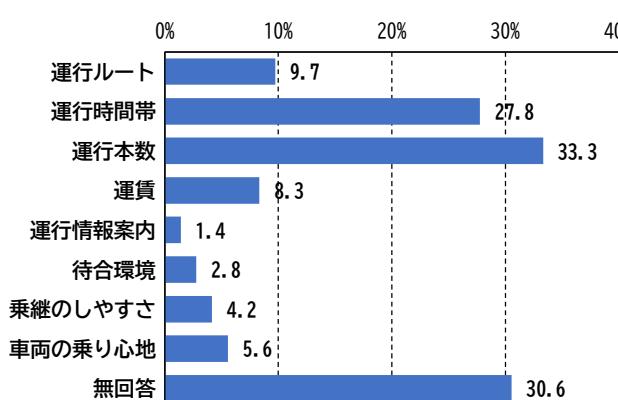


■満足度

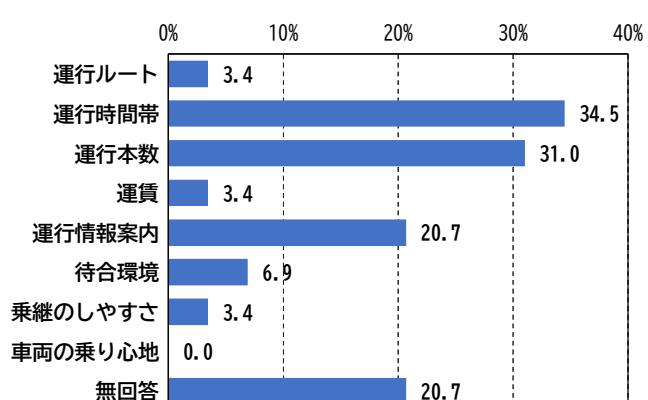


■改善して欲しいサービス

【羽島・荒川線 (n=72)】

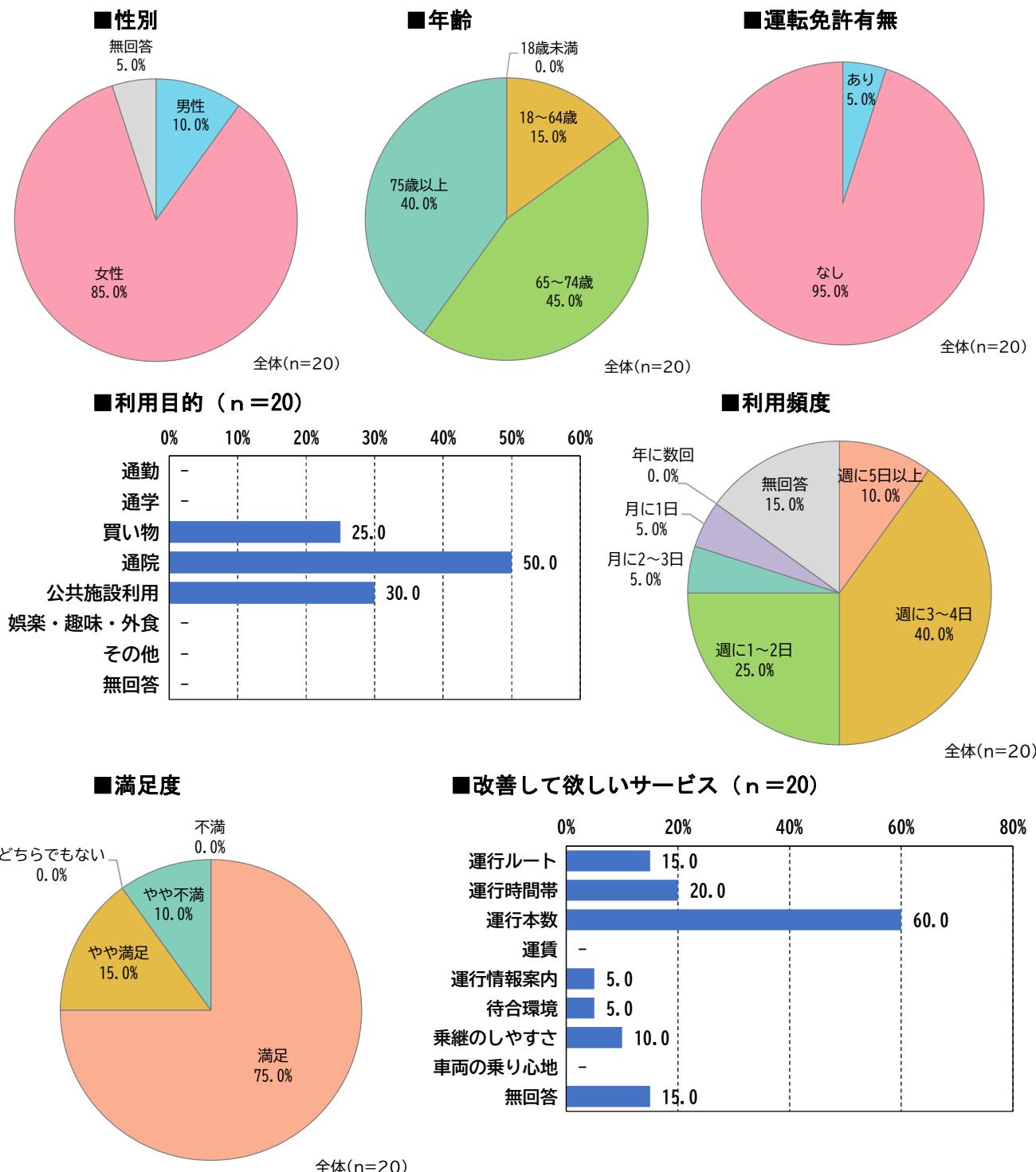


【木原墓地線 (n=29)】



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	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>九州旅客鉄道（株）</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>鹿児島交通（株）</td></tr> <tr><td>いきいきバス</td><td>鹿児島交通（株）</td></tr> <tr><td>いきいきタクシー</td><td>第一交通（株）</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>第一交通（株）、串木野タクシー</td></tr> <tr><td>航路</td><td>甑島商船（株）</td></tr> </table>	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）
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	<p>«交通事業者アンケート»</p> <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 <p>«関係団体・事業者アンケート»</p> <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 <p>«近隣自治体アンケート»</p> <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 													
調査方法	<p>・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</p>													
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等など鉄道を取り巻く経営環境は非常に厳しく、また新型コロナウィ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いる、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、地域活性化に努めたいとのことで、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> <p>※路線バスと同様</p> <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ボ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つて欲しい →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つて欲しい →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つ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、相談があつた時に検討する
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方や懸念事項、課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一番の課題は運転手がいないことである。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つた <p>○送迎サービスの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答のあつた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、具体的な形を作つてほしい ・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"> ・甑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>【甑島地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送を実施 ・上甑地区コミュニティ協議会が、甑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、甑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、下甑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。・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は思うが、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】

- ・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】

- ・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】

- ・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】

- ・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】

- ・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】

- ・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】

- ・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】

- ・親戚や近隣での助け合いや、国道3号線、JR鹿児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】

- ・いきいきタクシーについて病院や薬を取りにいくために利用している人はいるが、時間が合わないので利用しにくい。
- ・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】

- ・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】

- ・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。

ひと
まちの
状況

地域
公共
交通
の
状況

地域特性及び地域公共交通の現状

ひと
まちの
状況

①地域特性

- ・人口減少（平成22年：31,142→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部で高い傾向にある。
- ・高齢者の運転免許保有者数（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甑島航路（フェリーニューコシキ）

- ・甑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・バス停までの端末交通手段は「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

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plan

- ・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・甑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

6. いちき串木野市の公共交通における課題

本市における公共交通の現状・問題を踏まえ、以下の8つの課題を挙げます。

課題1 人口減少・高齢化社会への対応

本市の総人口は減少傾向にある一方で、65歳以上が増加傾向にあり、今後もさらに高齢化の進行が予想されます。また、高齢化の進行に伴い、公共交通を必要とする方も増加していきますが、現状の公共交通の利便性を考えた場合に、免許返納後の移動手段に不安を持つ高齢者が多く、自家用車に依存している状況にあることから、公共交通へ転換を図るための取組みを講じなければなりません。

そのため、人口減少に伴う公共交通利用者の減少を見据え、効率的な運行体系の検討と高齢者等の交通弱者が利用しやすい公共交通サービスの拡充を検討し、地域公共交通を維持していくことが必要です。

課題2 周辺市町への移動ニーズの対応

本市から薩摩川内市や日置市、鹿児島市等の周辺市町への通勤・通学するニーズは非常に多い状況にありますが、市民アンケート調査における通勤・通学時の移動手段を見ると約8割が自家用車利用をしており、日常生活において公共交通が選択肢として考えられていない状況です。

自家用車中心の生活をすぐに変えることは難しいものの、通勤・通学等の日常生活の移動手段として選ばれる公共交通を目指すべく、市域を跨ぐ広域交通及び地域間交通の運行体系やサービス水準等の見直しを鹿児島県及び周辺市町とも連携しながら検討していくことが必要です。

課題3 路線バス再編による効率的な運行

本市において、路線バスが3路線運行されていますが、市民アンケート調査によれば約8割の方が利用していない状況にあります。

さらに、市域をまたぐ一部のバス路線において、減便が実施されております。

路線バスで拾うべきニーズ・役割を明確化し、地域ごとに異なる状況を細かく把握しながら、それぞれの地域の特性に応じた路線バスのあり方の検討を行い、最善の対応方策を検討することが必要です。

課題4 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

市街地エリアを周遊するいきいきバス木原墓地線について、2020（令和2）年度以降、利用者は増加傾向となっておりますが、1便当たりの利用者数は2022（令和4）年度で1.3人となっており、利用者数は低迷している状況にあります。また、人口が集中しているエリアではありますが、他のエリア同様に高齢化率は高い状況にあります。

そのため、交通結節点となる鉄道駅と生活利便施設を効率よく接続させる等、木原墓地線の利便性・回遊性を向上させ、さらなる利用者増へつなげることが必要です。

課題5 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

市街地エリアやいきいきタクシーが整備されているエリアにおいては、公共交通サービス圏として概ねカバーされていますが、バス停から遠い地域や一部いきいきタクシーが運行されていない地域については、公共交通不便地域が散見されます。

また、いきいきタクシーはこれまで段階的に導入エリアを拡大した経緯があり、現在4路線で運行していますが、エリア区分の再構築や乗降ポイントの増設等の見直しが重要であり、とくに、いきいきタクシーのエリア外である羽島地区では、面向的なサービス（いきいきタクシーや新しい交通システム等）の導入に向けた検討を行う必要があります。

課題6 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

地域の移動手段を担う人材不足は深刻な問題となっており、交通事業者（路線バス、タクシー等）へのヒアリングによれば、人手不足のため運行時間の短縮や路線廃止、2024年問題に伴うダイヤの改正等の対応を行わざるを得ない事業者がみられます。

また、地域独自で維持し続けられる公共交通システムとして一部地域で導入しているコミュニティ自動車においても、運転する人材を地域で確保できない、運行するための組織体制や運行に係る仕組みづくりができず衰退した経緯があります。

すぐに人材確保や組織づくりを行うことは難しいものの、それらをカバーする運行マニュアルの作成や地域住民主体の運行に係る仕組みづくりを行うために、整備を要する地域との意見交換により、地域の移動手段を持続的なものにしていくための具体方策を検討していく必要があります。

課題7 多様な主体との連携による、持続可能な公共交通の確保

公共交通はあくまで目的地に向かうための手段に過ぎません。そのため、交通手段を充実させれば人が乗るというものではなく、目的地側となる主体や交通事業者が連携し、互いに移動サービスとしての質を高めていくことが重要になります。

本市においても福祉、観光、商業関連団体等のまちづくり分野における様々な主体と連携していくことが必要であり、さらに将来にわたって持続可能なものとするためには、まちづくり分野との連携に加え、地域住民等とも連携し、地域で支える公共交通を目指すことが必要です。

課題8 市民や観光客にわかりやすい運行体系や情報発信

市民アンケート調査によれば、利用者を増やすための効果的な取り組みとして、「バス停の分かり易い運行情報案内の表示改善」が最も重要視されており、高校生アンケート調査によれば、いきいきバス・いきいきタクシーの認知度は、「知っている」が約3割と非常に少ない結果となり、公共交通に係る情報発信が不足しており、利便性が低下している状況にあります。

公共交通の利用促進策を考えるだけではなく、市民や観光客にそもそもどのような公共交通があり、どのように利用することができるのかを分かりやすく情報発信していくことが必要です。

7. 計画の基本理念・基本方針

(1) 基本理念

いちき串木野市地域公共交通計画は、本市を走るバス交通をはじめとした公共交通サービスの充実はもとより、人口減少・少子高齢化社会等の大きな社会変化を見据え、利用者目線に立ったきめ細やかなサービスを実現します。

また、住民・交通事業者・市が一体となり、地域が主体となって移動の足を確保していくことのできる地域公共交通システムの導入検討を行い、将来にわたり持続的に地域の移動手段を支える公共交通網の実現に向けた方針や事業を位置づけるものとします。

市民生活を支えていく地域特性に適した公共交通サービスを目指す

～持続可能な地域公共交通の推進に向けて～

(2) 基本方針

設定した基本理念に基づき、いちき串木野市地域公共交通の課題に対応する基本方針を以下に示します。

《課題》

- ① 人口減少・高齢化社会への対応
- ② 周辺市町への移動ニーズの対応
- ③ 路線バス再編による効率的な運行
- ④ 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
- ⑤ 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
- ⑥ 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
- ⑦ 多様な主体との連携による、持続可能な公共交通の確保
- ⑧ 市民や観光客に分かりやすい運行体系や情報発信

《基本理念》

市民生活を支えていく地域特性に適した公共交通サービスを目指す
～持続可能な地域公共交通の推進に向けて～

《基本方針》

基本方針 1 日常生活を支える公共交通ネットワークを目指す(コンパクトプラスネットワークの推進)

基本方針 2 高齢者等の交通弱者をはじめとする様々な移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供を目指す

基本方針 3 既存路線の再編や新たな移動手段の導入等により公共交通不便地域の解消を目指す

基本方針 4 地域公共交通の運行に係るわかりやすい情報発信を目指す

基本方針 5 他分野や多様な主体との共創により地域で支える仕組みづくりを目指す

(3) 地域公共交通の機能分担

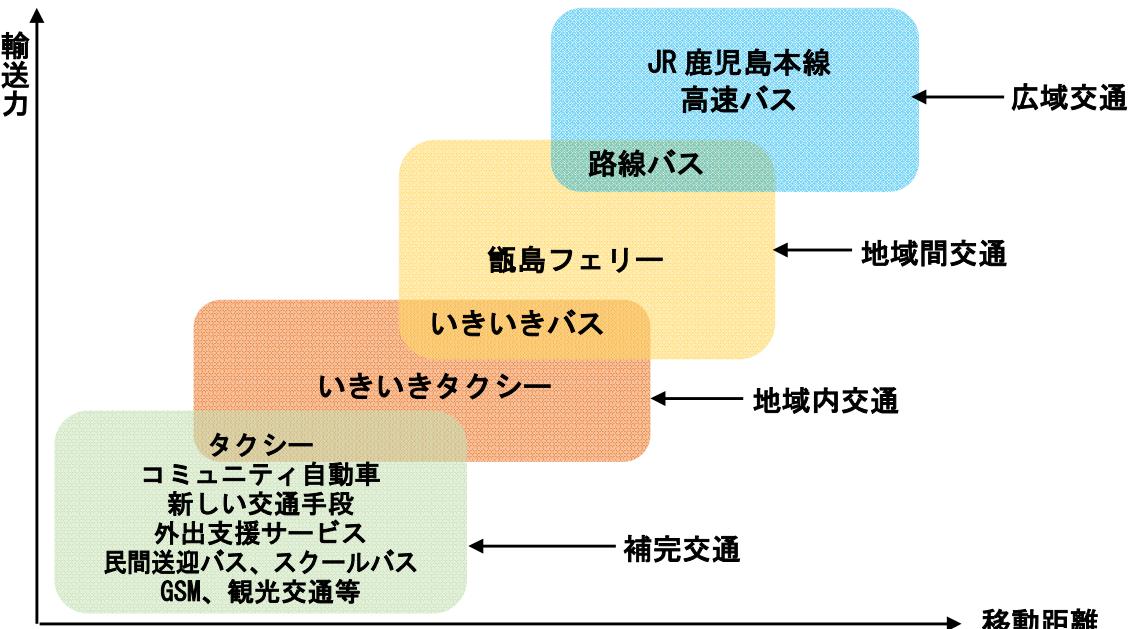
本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり4段階に機能分担を図ります。

これらの交通結節点としては、鉄道駅や串木野新港等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、いきいきバスの路線再編やいきいきタクシーのサービス拡大に加え、これらを補完する新たな交通手段の導入を検討し、公共交通機関の相互連携により、市民や観光客の移動手段として機能させることで、利便性・回遊性の向上と効率的な運行を目指します。

■各交通手段の機能分担

区分		役割分担	公共交通システム
広域交通 (広域幹線)		<ul style="list-style-type: none"> ○薩摩川内市、日置市、鹿児島市方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応 	JR鹿児島本線 高速バス（串木野新港-鹿児島市） 路線バス（鹿児島-薩摩川内）
地域間交通 (幹線)		<ul style="list-style-type: none"> ○周辺市町への連絡及び市内の骨格路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応 	路線バス（羽島・土川線） いきいきバス（羽島・荒川線） 甑島フェリー
地域内交通 (支線)		<ul style="list-style-type: none"> ○広域交通・地域間交通に接続 ○市内の各拠点間の連絡 ○地域の実情に合わせて主に高齢者の買い物、通院等の目的に対応 	路線バス（串木野駅-串木野新港） いきいきバス（木原墓地線） いきいきタクシー
補完 交通	1次	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者の買い物、通院や来訪者のビジネス利用等、多様な目的に対応 	タクシー
	2次	<ul style="list-style-type: none"> ○上記既存の交通システムでカバーしきれない際の補完交通手段 ○主に高齢者等のために少量個別輸送を担う移動手段 ○観光二次交通としての機能整備 	コミュニティ自動車、新しい交通手段（地縁交通等）、外出支援サービス、民間送迎バス、スクールバス、グリーンスローモビリティ、観光交通等
交通結節点		<ul style="list-style-type: none"> ○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となる3駅や串木野新港をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化 	串木野駅、神村学園前駅、市来駅のJR駅、市役所、串木野新港等

■輸送力と移動距離との関係による市内各公共交通の位置づけ



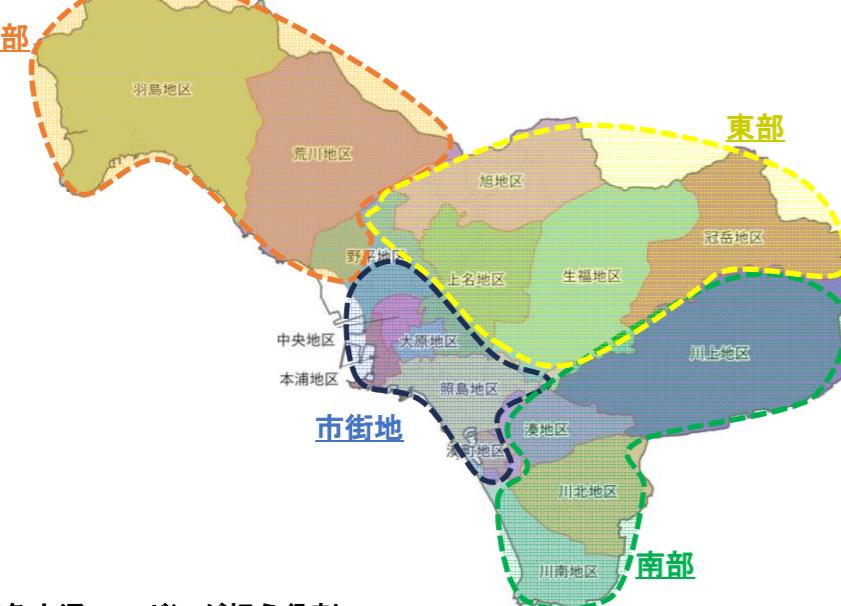
(4) いちき串木野市が目指すべき公共交通ネットワークイメージ

公共交通の基本理念、基本方針を踏まえ、本市が目指すべき公共交通ネットワークイメージを位置づけます。

■エリア別公共交通整備の方向性

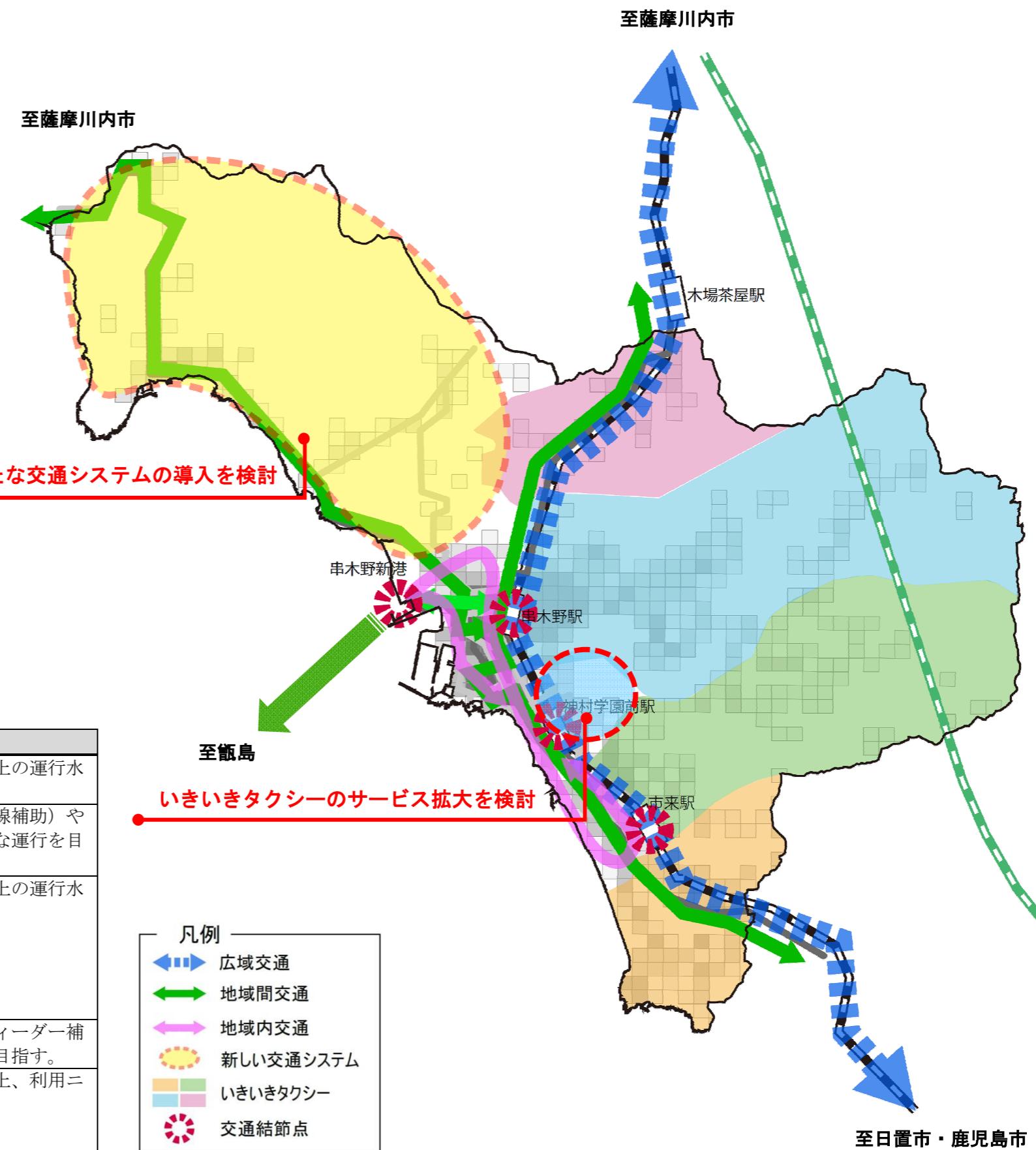
エリア区分	地区区分	方向性
市街地エリア	中央・大原・本浦・照島・湊町野平の一部	・本市公共交通の核となる拠点の強化 ・市街地内における回遊性の向上
北西部エリア	羽島・荒川野平の一部	・路線バス、いきいきバスの重複区間の解消・役割分担 ・面的サービスの導入検討
東部エリア	生福・冠岳・上名・旭・照島の一部	・公共交通不便地域の解消策の検討 ・市街地エリアとの結節軸の強化・いきいきタクシーのサービス改善（エリア統合・乗降場所の増設（南洲整形））
南部エリア	湊・川北・川南川上	・いきいきタクシーの利用促進

■エリア区分



■市域の公共交通（各交通モード）が担う役割

位置づけ	公共交通システム	役割	確保・維持策
広域交通 (広域幹線)	JR 鹿児島本線	薩摩川内市、日置市、鹿児島市方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
	高速バス（串木野新港-鹿児島市） 路線バス（鹿児島-薩摩川内）		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や県市町村補助を活用し持続可能な運行を目指す。
地域間交通 (幹線)	路線バス（羽島・土川線） いきいきバス（羽島・荒川線） 甑島フェリー	周辺市町への連絡及び市内の骨格路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域内交通 (支線)	路線バス（串木野駅-串木野新港） いきいきバス（木原墓地線） いきいきタクシー	広域交通・地域間交通に接続する路線	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
補完交通	タクシー コミュニティ自動車 新しい交通 等	鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者等のために少量個別輸送を担う移動手段	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。



凡例

- ➡➡➡ 広域交通
- ➡➡➡ 地域間交通
- ➡➡➡ 地域内交通
- ➡➡➡ 新しい交通システム
- ➡➡➡ いきいきタクシー
- ➡➡➡ 交通結節点

