

いちき串木野市
地域公共交通網形成計画
(素案)

平成 31 年 2 月
いちき串木野市

目次

	頁
1. 計画策定の趣旨	1
(1) 背景.....	1
(2) 地域公共交通網形成計画.....	1
(3) 目的.....	2
(4) 計画の位置づけ.....	2
(5) 計画区域.....	3
(6) 計画期間.....	3
2. 地域公共交通の現状	4
(1) 地域特性.....	4
(2) 交通特性.....	15
3. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	33
4. 各種調査の概要	34
5. いちき串木野市の公共交通に関する現状・問題の把握	37
6. いちき串木野市の公共交通における課題	39
7. 地域公共交通網形成計画の基本的事項	41
(1) 施策体系図.....	41
(2) 基本理念.....	43
(3) 基本方針.....	43
8. 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	47
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	49
(1) 目標を達成するための実施施策.....	49
(2) 施策事業の概要.....	50
10. 計画目標に対する評価指標と計画の達成状況の評価	56
(1) 計画目標に対する評価指標.....	56
(2) 事業実施スケジュール.....	57
(3) 計画の実施体制.....	58
(4) PDCAサイクルの実行.....	59
(5) 計画の評価方法及びスケジュール.....	60

1. 計画策定の趣旨

(1)背景

公共交通は、近年の人口減少・少子高齢化社会やモータリゼーションの進展等に伴って、全国的に利用者が減少しています。それに伴う交通事業者の経営悪化・路線バスの本数削減等のサービス低下が社会問題となっています。

国においては、2013（平成25）年12月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする「交通政策基本法」が制定されました。また、2014（平成26）年5月には同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成するため、「地域公共交通網形成計画」を策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

こうした背景を踏まえ、本市においても、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系を示す「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」を策定します。

(2)地域公共交通網形成計画

地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものです。

国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定します。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業等様々な取組み）について記載します。

■地域公共交通網形成計画と再編実施計画の位置づけ



(3)目的

本市では、市が委託運営しているコミュニティバス（以下、「いきいきバス」という）4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）2路線のほか、民間バス事業者が運行する路線バス、離島である甬島を結ぶ航路、JR九州の鉄道が地域公共交通として運行されています。

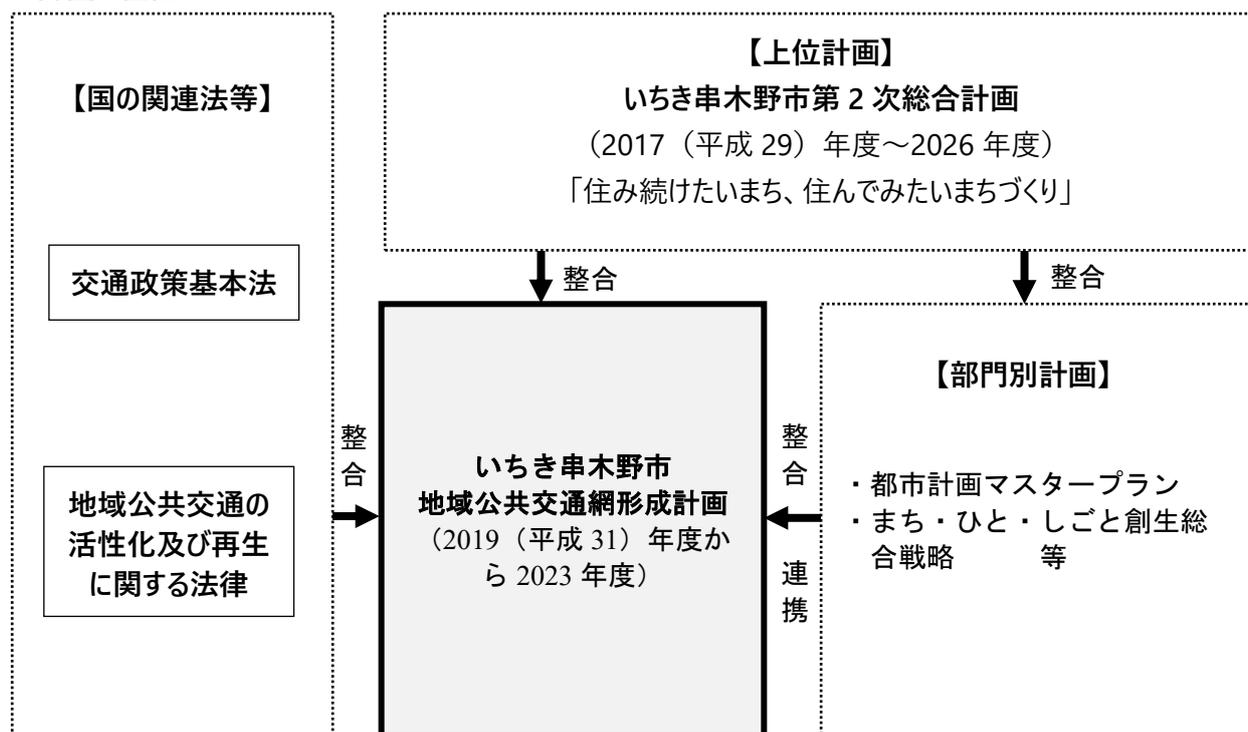
本業務は本市の地域公共交通ネットワークを見直し、利便性の向上と費用対効果を高めるために調査・検討を行い、地域公共交通のガイドラインとなる「地域公共交通網形成計画」を策定することを目的とします。

(4)計画の位置づけ

いちき串木野市地域公共交通網形成計画は、「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。

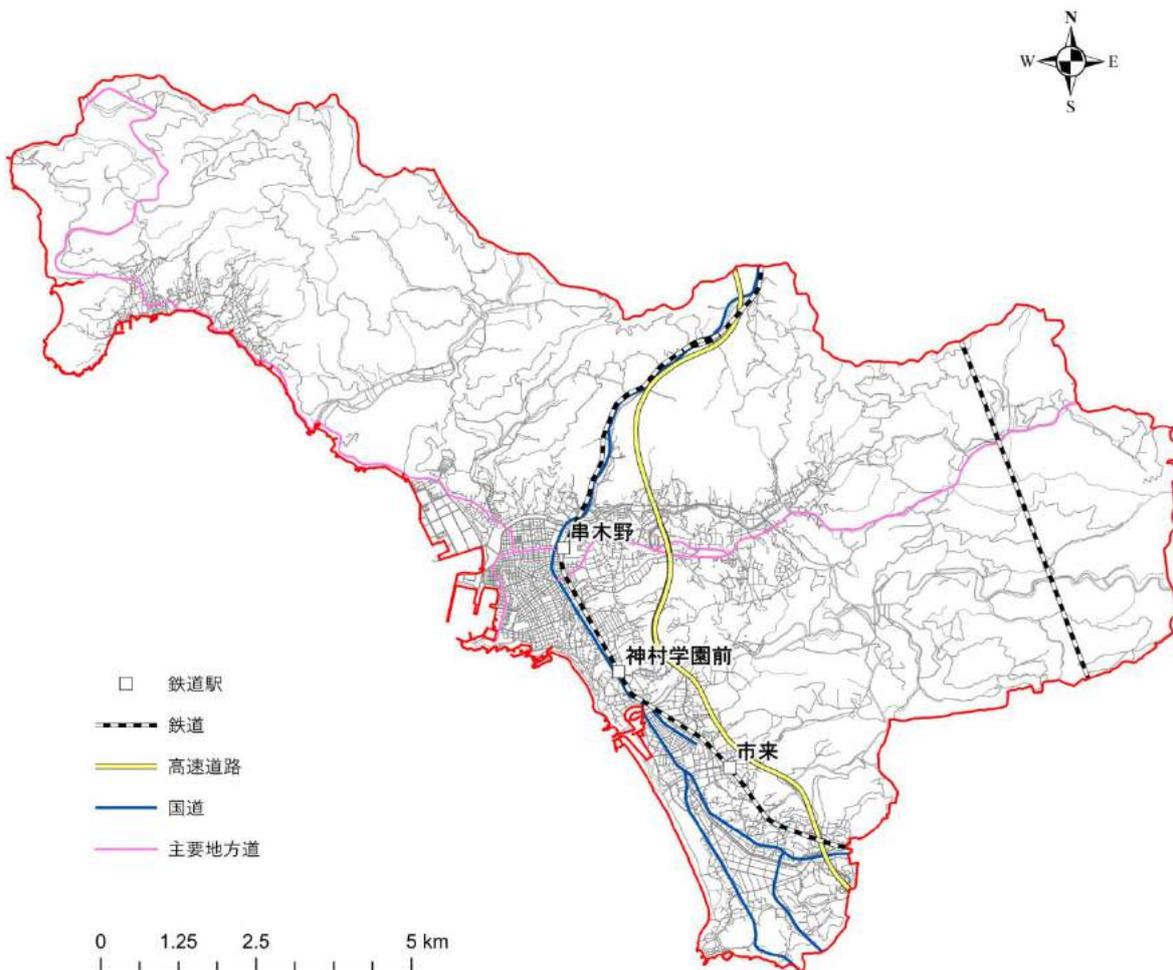
「いちき串木野市第2次総合計画」を上位計画とし、「いちき串木野市都市計画マスタープラン」等の関連計画との連携・整合を図ります。

■計画の位置づけ



(5) 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

(6) 計画期間

本計画の計画期間は、2019（平成 31）年度から 2023 年度までの 5 年間とします。

総合計画の見直し（後期基本計画）やまち・ひと・しごと創生総合戦略と適宜整合を図り、また、都市計画マスタープランが 20 年後（2014 年度～2033 年度）を見据えた内容であるため、中長期的な視点に立ち、必要に応じた見直しを行います。

上位関連計画	年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
総合計画		前期基本計画					後期基本計画						
都市計画マスタープラン		2033 年度まで											
まち・ひと・しごと創生総合戦略													
地域公共交通網形成計画		5 年間											

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 112.30 km²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）

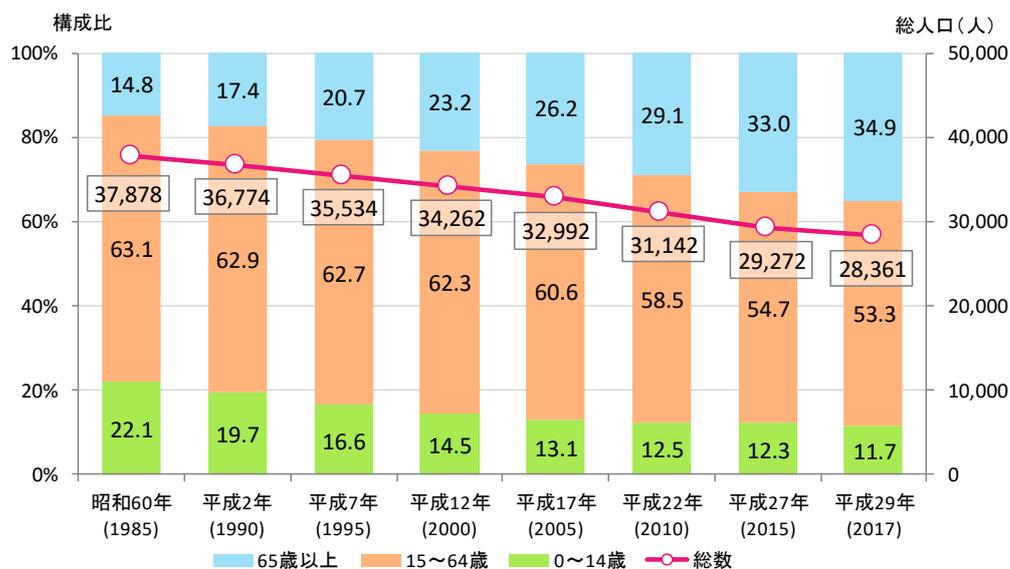


② 人口動向

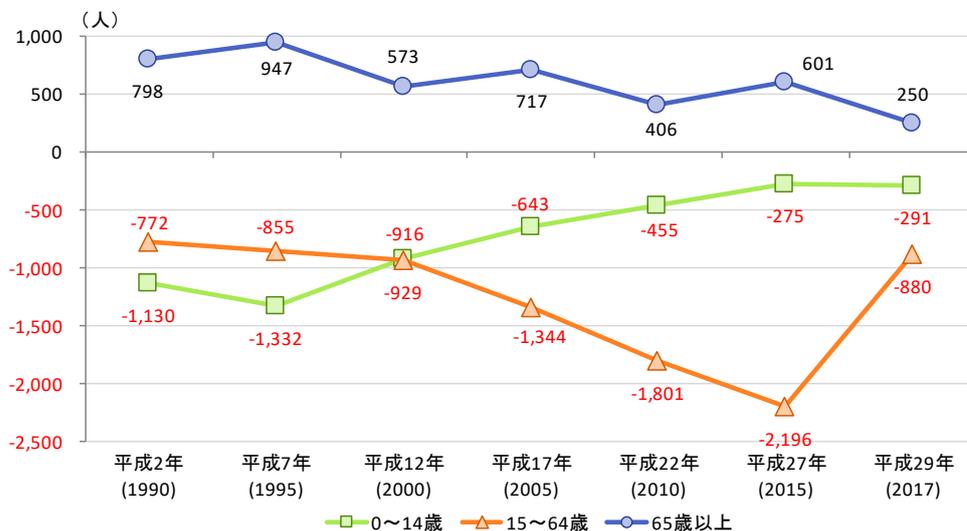
《 人口推移 》

- 本市の2018（平成30）年7月末現在の人口は28,199人となっています。
- 1985（昭和60）年から2017（平成29）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、32年間で25.1%の減少となっています。
- 1990（平成2）年から2017（平成29）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。2017（平成29）年時点での高齢化率は34.9%と超高齢社会に突入しています。
- 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、2020年に約28,000人の人口を維持することを目標としています。
- 2015（平成27）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62.5%と6割を超えて最も高くなっています。次いで、羽島地区の口之町、旭地区の金山が約50%と高く、中心市街地においても、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（昭和60年～平成29年）



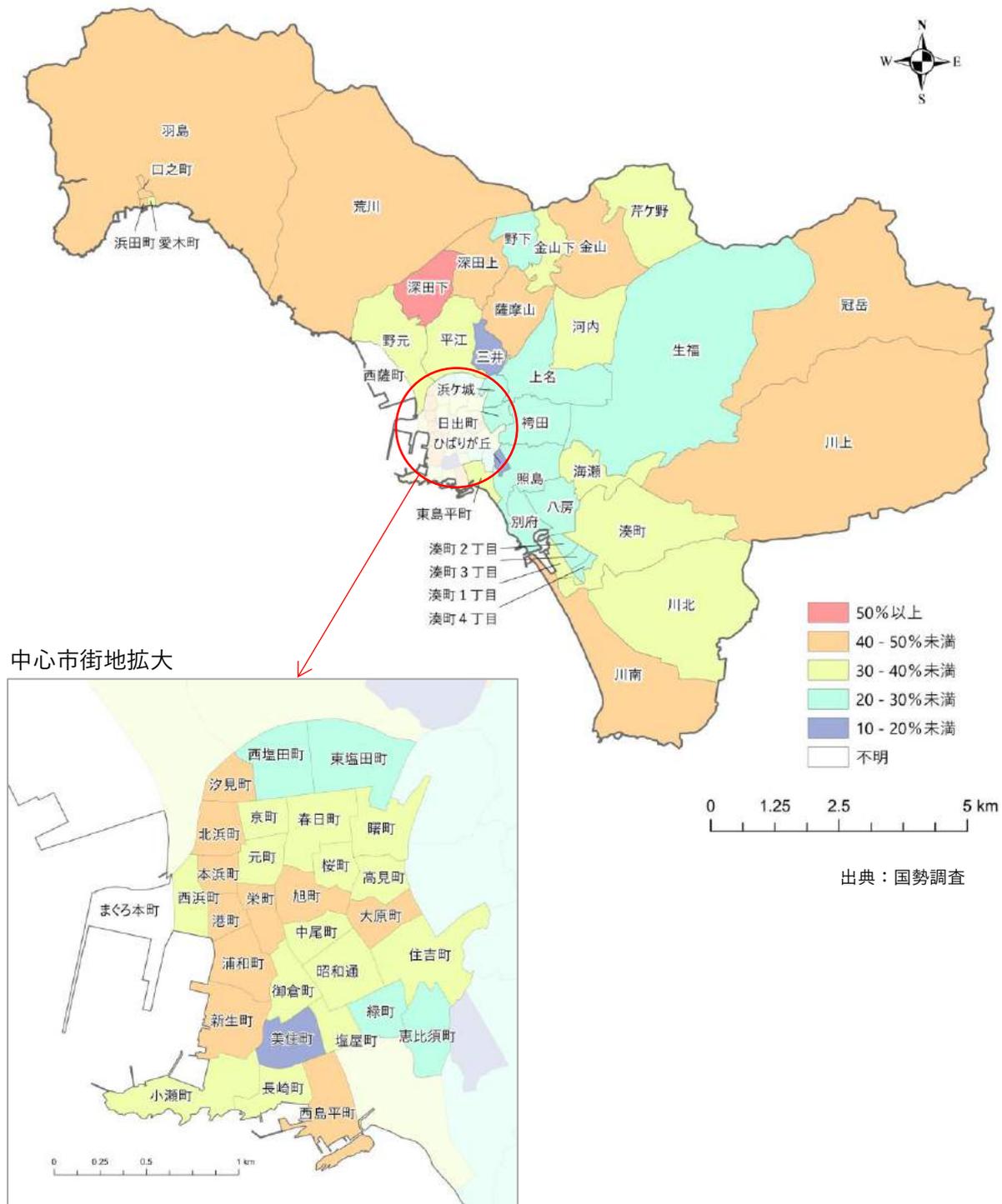
■年齢3階級別の人口増減数（平成2年～平成29年）



出典：国勢調査（S60～H27）

鹿児島県統計 平成29年報（H29）

■地区別（小地域別）の高齢化率図（平成 27 年）



■地区別（小地域別）の高齢化率（平成 27 年）

冠岳地区	
冠岳	45.5

生福地区	
生福	27.5

上名地区	
上名	26.6
河内	33.1
袴田	28.7
薩摩山	42.6
浜ヶ城	29.3
日出町	23.7
計	28.7

大原地区	
日出町	23.7
大原町	41.5
住吉町	34.3
高見町	36.0
中尾町	39.0
昭和通	33.0
計	32.9

中央地区	
旭町	43.0
曙町	35.5
春日町	39.2
京町	35.7
栄町	42.0
桜町	37.8
汐見町	42.4
元町	36.1
西塩田町	22.3
東塩田町	21.0
計	34.0

本浦地区	
浦和町	40.6
御倉町	31.4
北浜町	48.1
新生町	44.3
西浜町	38.6
港町	42.5
本浜町	47.6
美住町	19.9
小瀬町	39.9
計	37.4

野平地区	
野元	38.2
平江	31.3
深田下	62.5
三井	15.8
計	34.8

照島地区	
長崎町	34.0
東島平町	34.2
ひばりが丘	17.1
照島	20.6
別府	25.7
八房	27.5
海瀬	37.5
塩屋町	34.5
緑町	22.3
西島平町	42.4
恵比須町	25.3
計	26.5

旭地区	
金山下	32.9
金山	49.7
芹ヶ野	31.3
深田上	40.0
野下	21.4
計	37.9

荒川地区	
荒川	41.3

羽島地区	
羽島	46.0
浜田町	46.5
愛木町	37.1
口之町	49.8
計	45.8

川南地区	
川南	44.4

川北地区	
川北	34.6

湊地区	
湊町	32.6

湊町地区	
湊町 1 丁目	35.9
湊町 2 丁目	20.3
湊町 3 丁目	22.9
湊町 4 丁目	22.0
計	28.0

川上地区	
川上	42.9

単位 %



出典：国勢調査

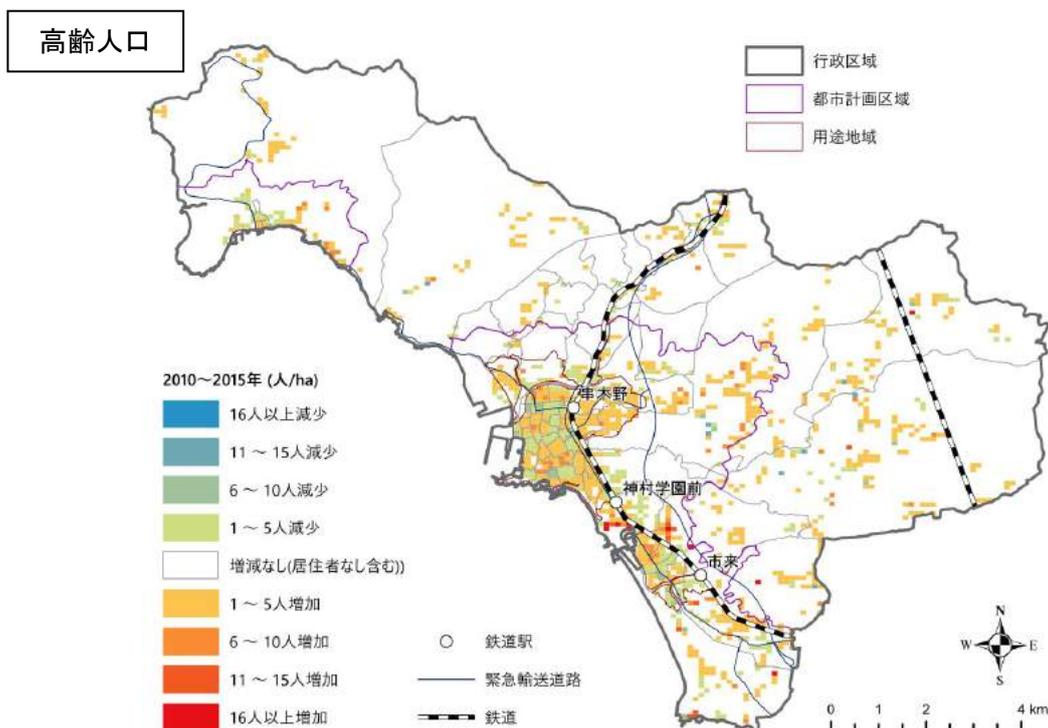
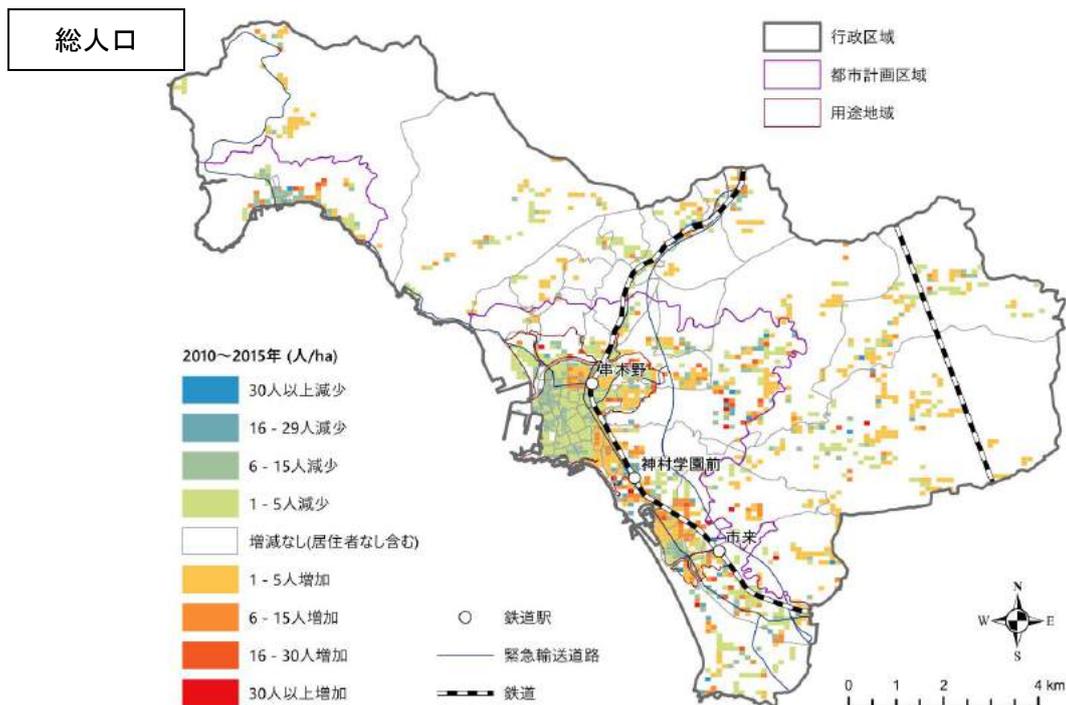
《 地域別の人口推移 》

○2010（平成 22）年から 2015（平成 27）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ありますが、特に用途地域内の中心市街地での減少傾向が強く見られます。

○一方で、串木野駅や神村学園前駅周辺、恵比須町・ひばりが丘・照島地区の鉄道沿道では、人口が増加している地域が見られます。

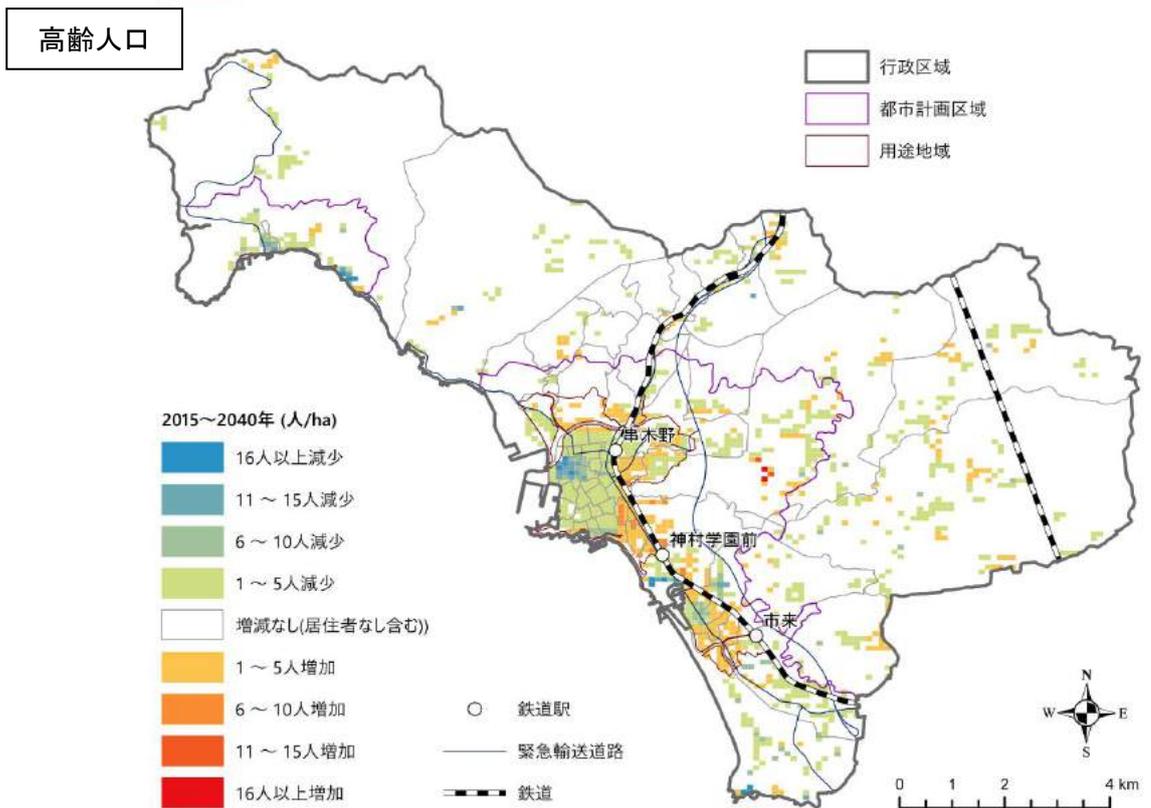
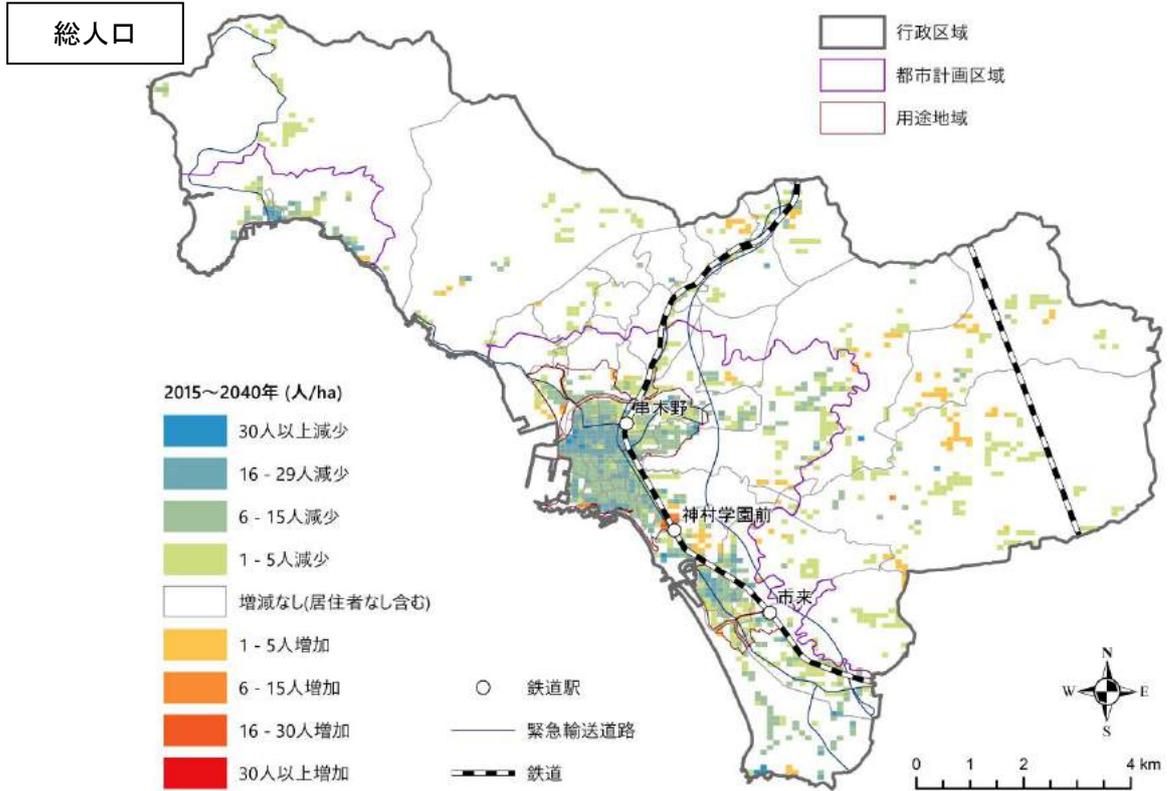
○2010（平成 22）年から 2015（平成 27）年における高齢人口の増減を見ると、総人口とは対照的に全市的に人口が増加している地域が多く見られることから、高齢化が進行していることが分かります。

■2010 年～2015 年の人口増減（100m メッシュ）



- 2015（平成27）年から2040年における人口増減（推計値）を見ると、一部の地域を除き、全市的に総人口が減少しており、中心市街地で特に大きな人口減少が見込まれています。
- 総人口の大幅な減少に伴い高齢人口も減少していくことが予想されていますが、高齢人口と総人口の増減図を比較すると、高齢人口の減少傾向は緩やかな状況です。また、一部の地域では増加している地域メッシュも見られることから、今後も引き続き高齢化が進んで行くことが想定されます。

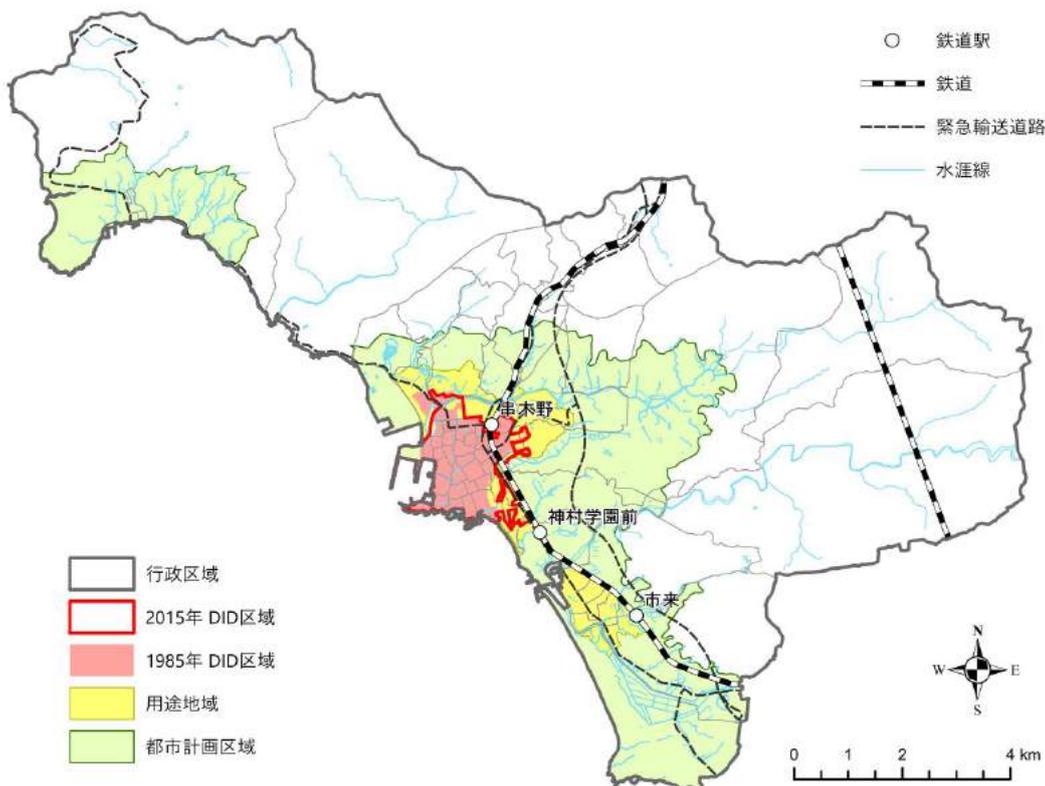
■2015年～2040年の人口増減（100mメッシュ）



《 人口集中地区（DID）の推移 》

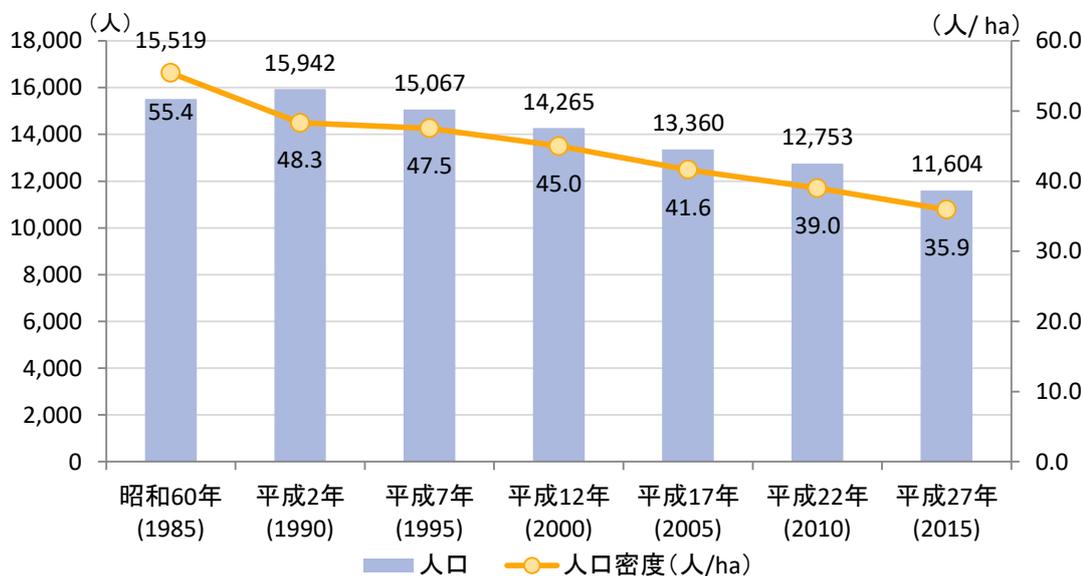
- 人口集中地区（DID）の区域を1985（昭和60）年と2015（平成27）年で比較すると、面積は約1.2倍に増加しています。
- 串木野駅南西部（現中央地区）から市街地が形成され、内陸部における住宅地の形成とともに区域が拡大してきた経緯があります。
- DID人口密度は1985（昭和60）年から2015（平成27）年にかけて減少しており、30年間で55.4人/haから35.9人/haと、約35.2%減少しています。

■人口集中地区の区域図（1985年、2015年）



出典：国土数値情報

■人口集中地区における人口及び人口密度の推移

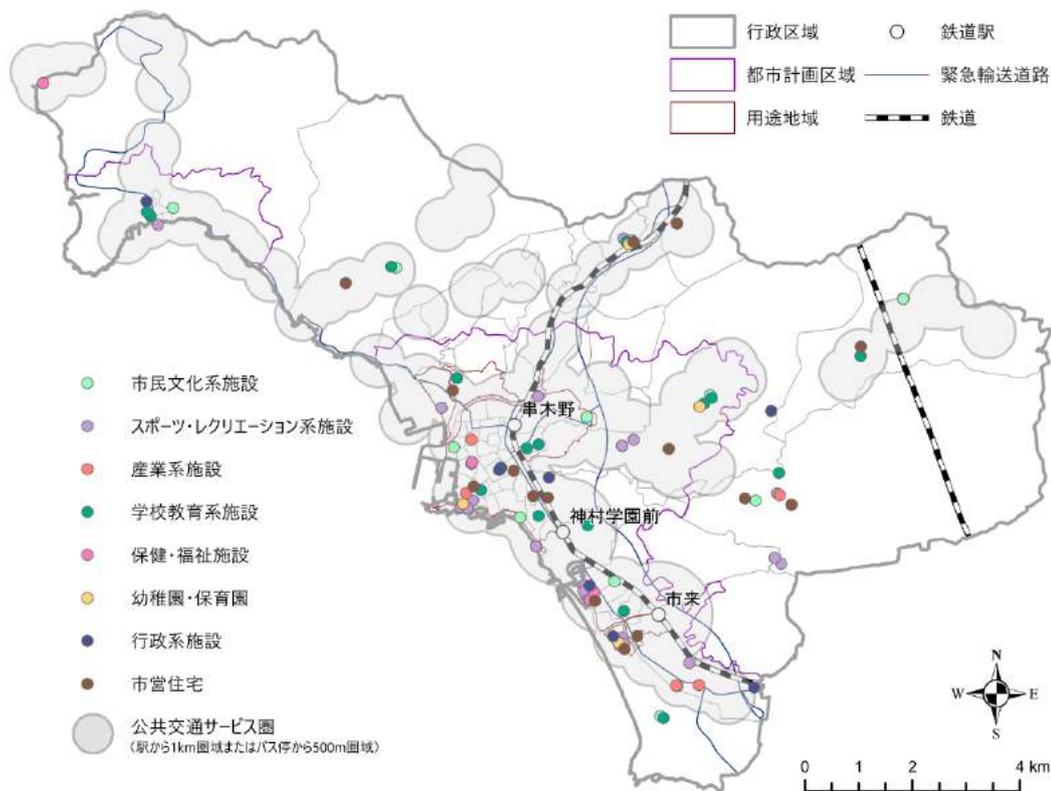


出典：国勢調査、国土数値情報

③ 公共公益施設の配置状況

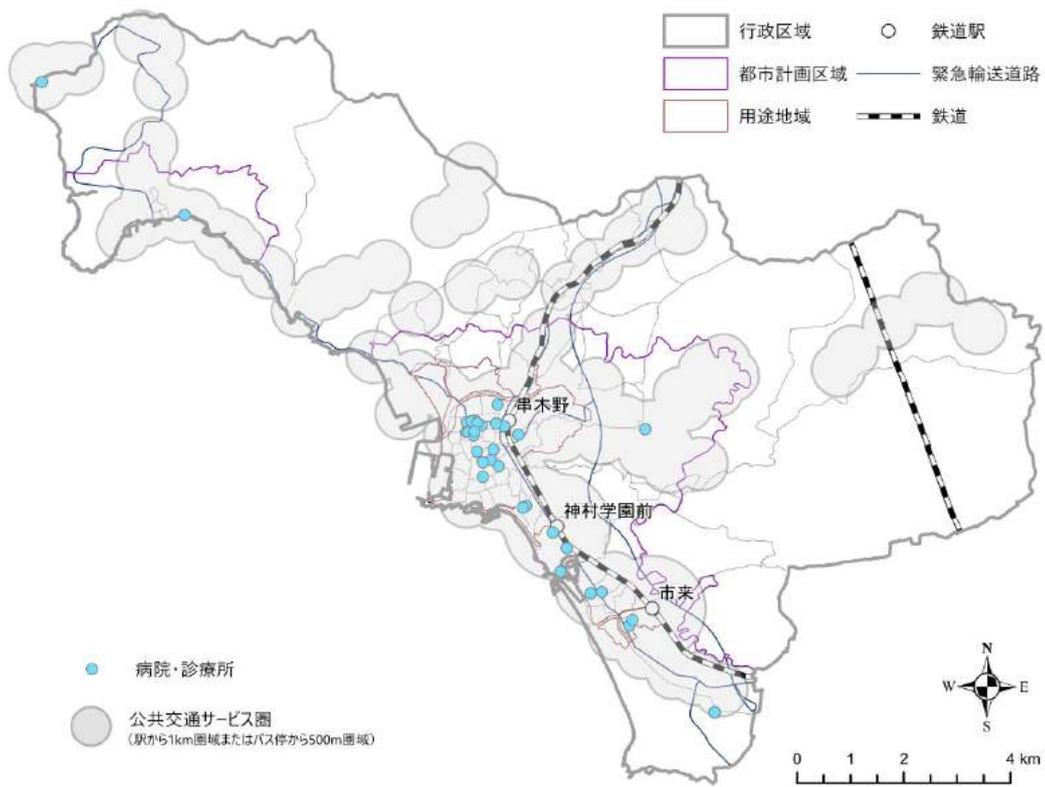
- 市内には、約 100 施設の公共施設が分布しています。公共施設の用途には、公民館や文化・交流センター等の市民文化系施設や、スポーツ・レクリエーション系施設、産業系施設、学校教育系施設、保健・福祉施設、行政系施設、市営住宅等が立地しています。
- 公共交通サービス圏と公共施設分布図を見ると、概ね公共交通サービス圏内に分布していますが、一部地域においては公共交通サービス圏外に施設が立地しています。
- 公共交通サービス圏と病院・診療所分布図を見ると、すべての病院・診療所が公共交通サービス圏内に分布しています。
- 公共交通サービス圏と高齢者福祉施設分布図を見ると、概ね公共交通サービス圏内に分布しています。
- 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都市公園分布図を見ると、概ね交通サービス圏内に分布していますが、生福地区では、交通サービス圏外に複数の都市公園が点在していることが分かります。

■公共交通サービス圏と公共施設分布図



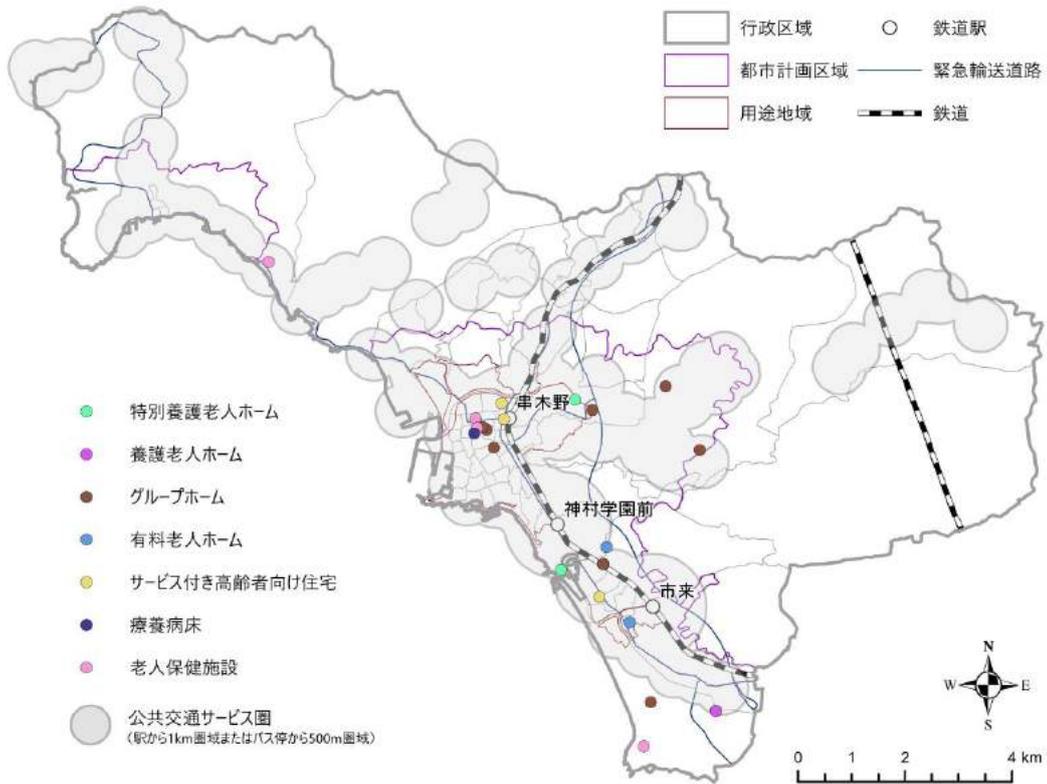
出典：いちき串木野市公共施設等総合管理計画、国土数値情報

■公共交通サービス圏と病院・診療所分布図



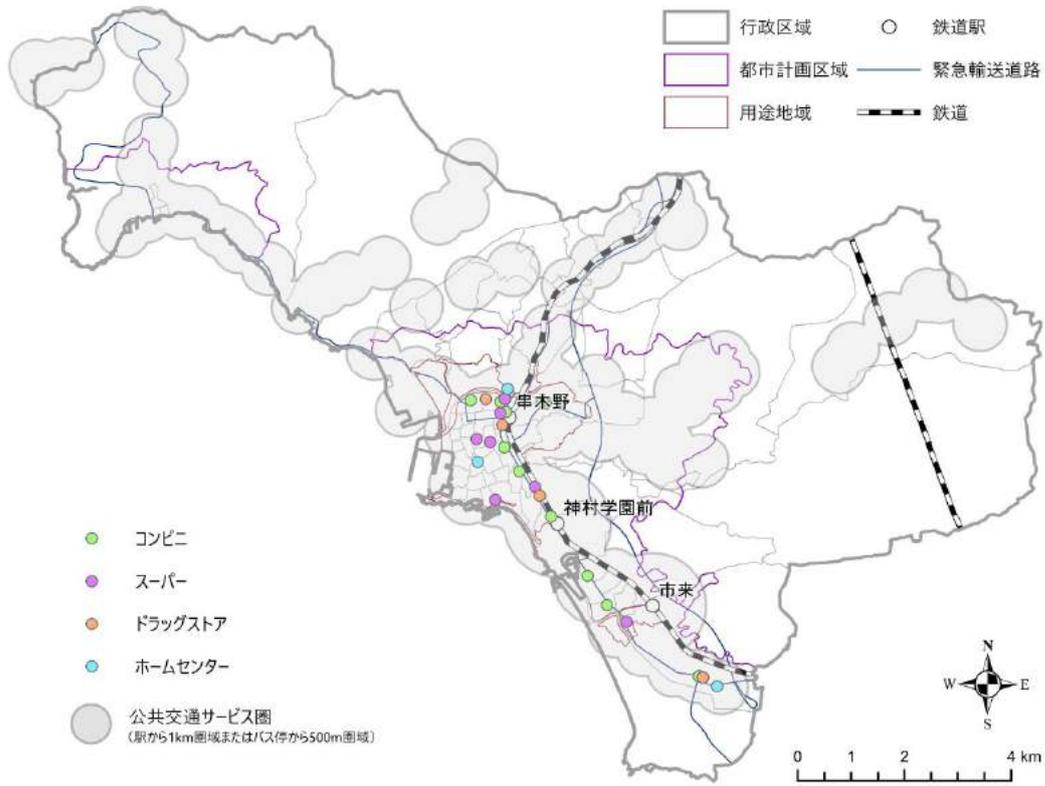
出典：WAMNET、国土数値情報

■公共交通サービス圏と高齢者福祉施設分布図



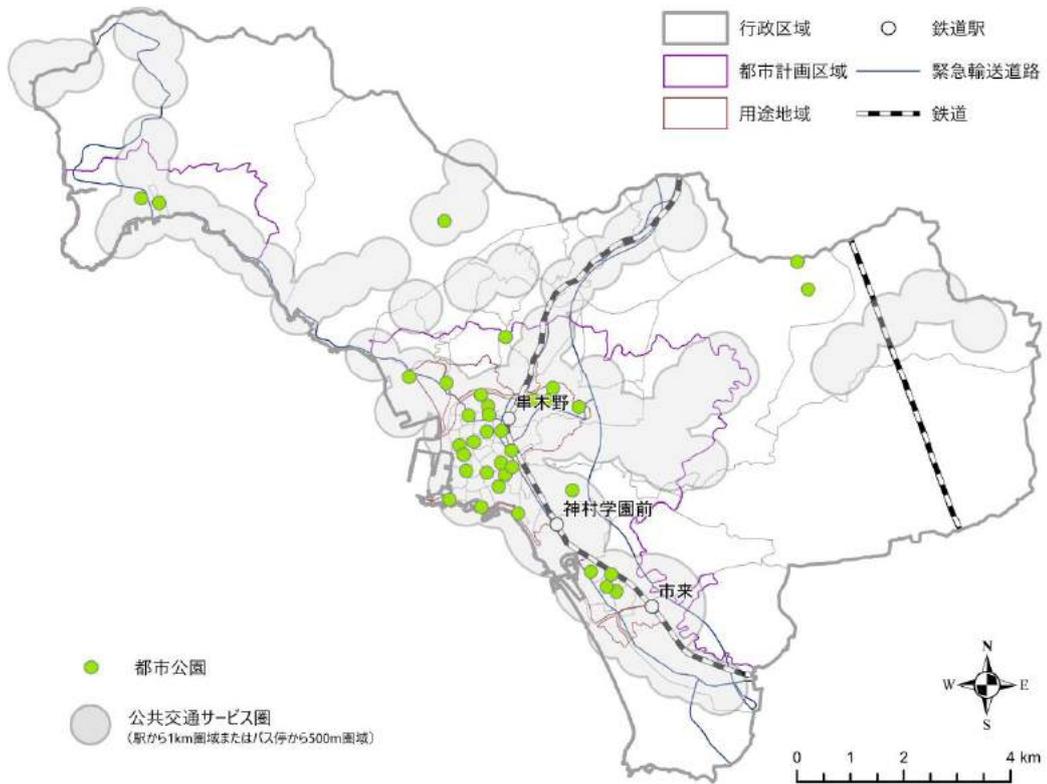
出典：鹿児島県ホームページ、LIFULL介護、国土数値情報

■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

■公共交通サービス圏と都市公園分布図 (0.1ha 以上)



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

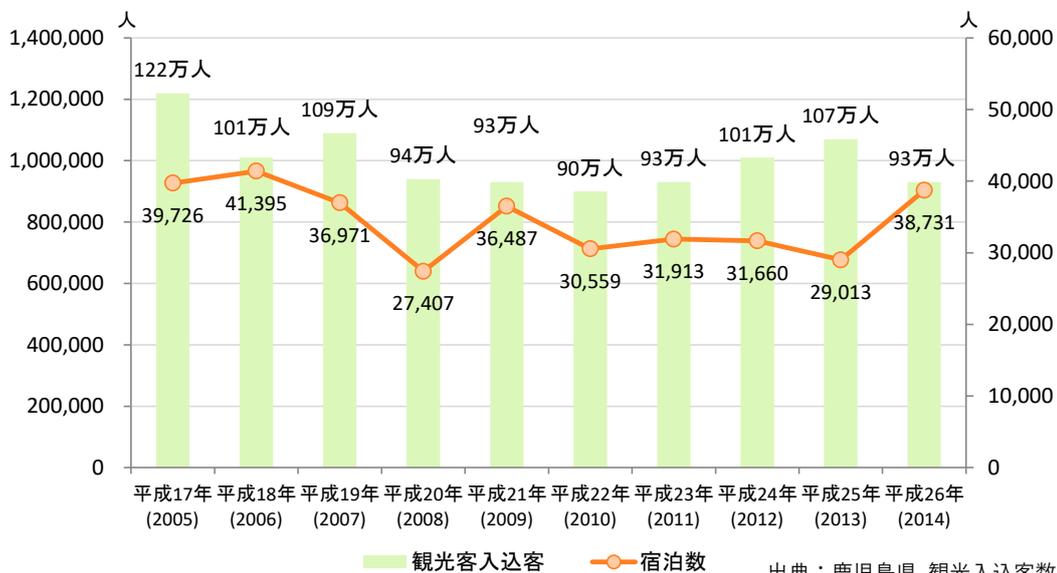
④ 観光

○2005（平成17）年から2014（平成26）年における観光客の入込客数を見ると、増減を繰り返しており、2010（平成22）年から2013（平成25）年までは増加傾向にあったものの、2014（平成26）年では減少に転じています。ピーク時の2005（平成17）年の122万人と比較すると、2014（平成26）年は93万人と2割以上減少しています。

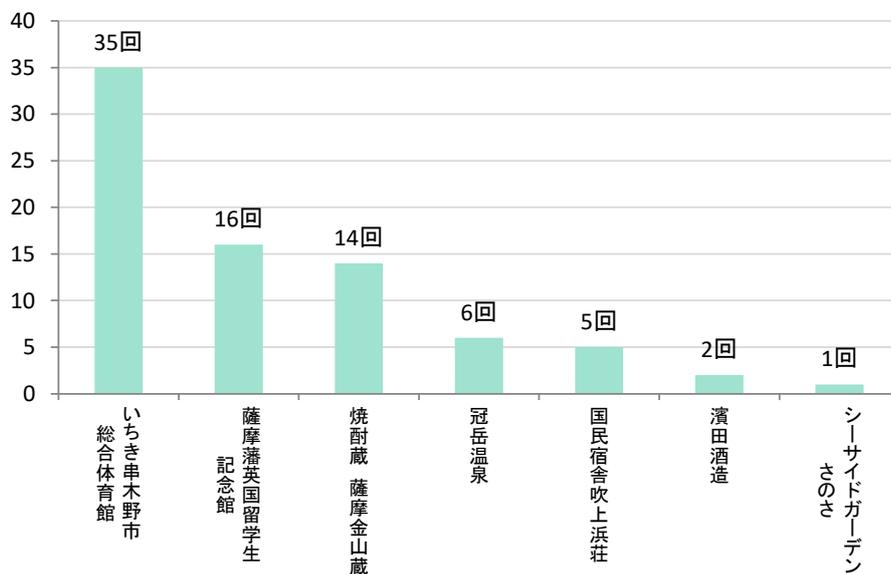
○一方、宿泊者数においては、2013（平成25）年から2014（平成26）年にかけて33.5%増と大きく増加しています。このことから、近年急増している外国人観光客や団体宿泊者を対象とした観光バス運行等の取組みの充実が重要であると考えられます。

○2016（平成28）年の休日における目的地への経路検索数（自動車利用）を見ると、いちき串木野市総合体育館が最も多くなっており、次いで、薩摩藩英国留学生記念館と焼酎蔵 薩摩金山蔵等の歴史観光地が多くなっており、どちらも路線バスといきいきバスでアクセス可能な場所に位置しています。

■ 観光客入込客数と宿泊者数の推移



■ 経路検索数（自動車利用，2016年，休日）



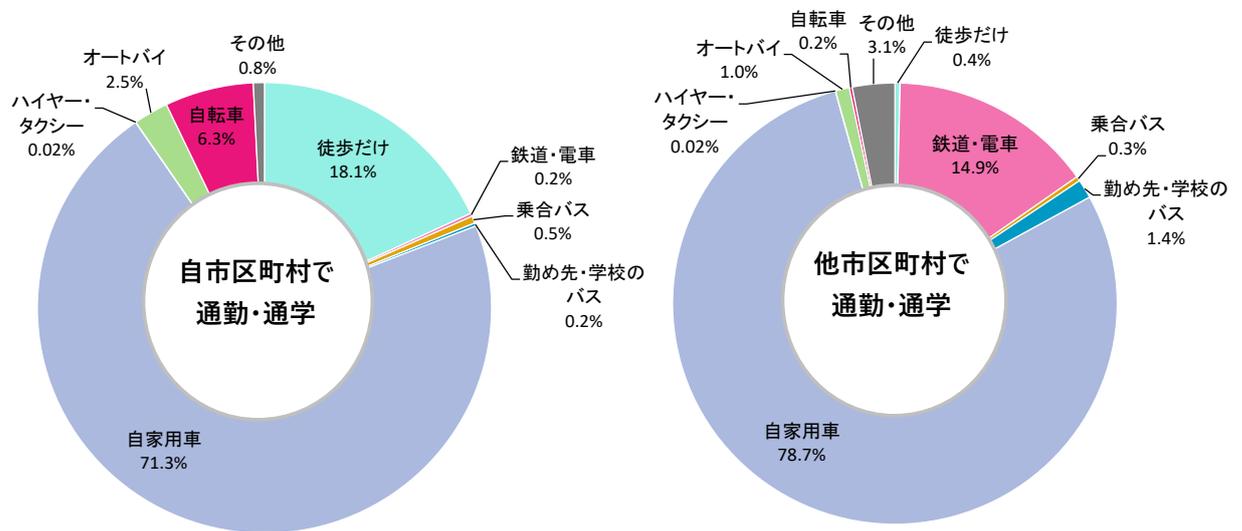
出典：RESAS（株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）

(2)交通特性

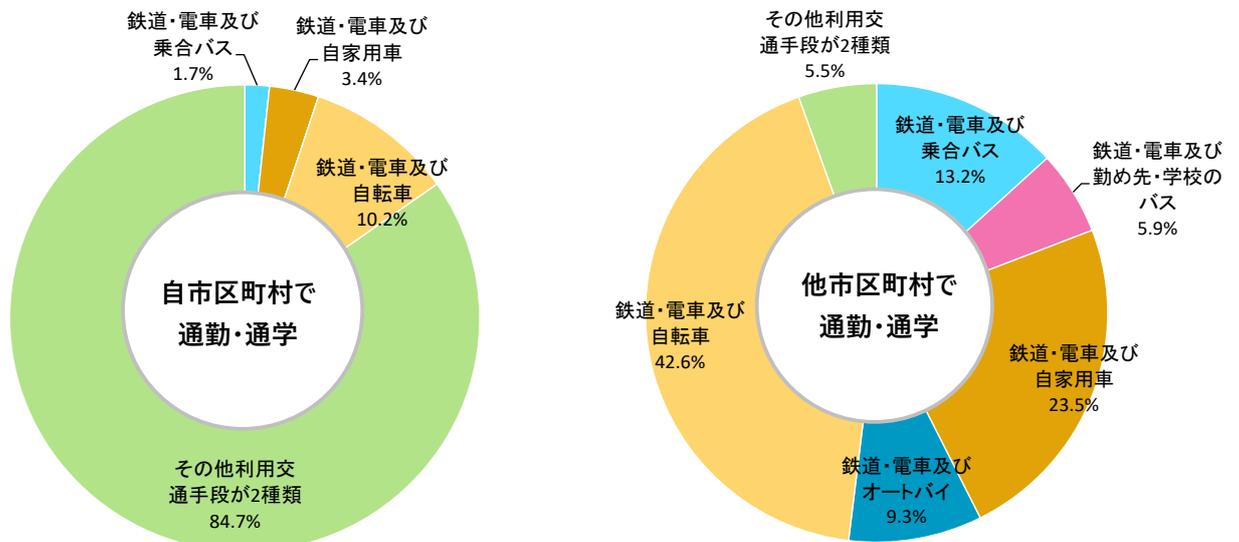
① 交通利用手段

- 自市区町村への通勤・通学時の交通利用手段を見ると、自家用車の割合が 71.3%と最も高く、次いで徒歩だけが 18.1%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 78.7%と最も高く、自市区町村の割合よりも 7.4%高くなっています。次いで、鉄道・電車が 14.9%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 15.3%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 9 割以上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）：96.4%



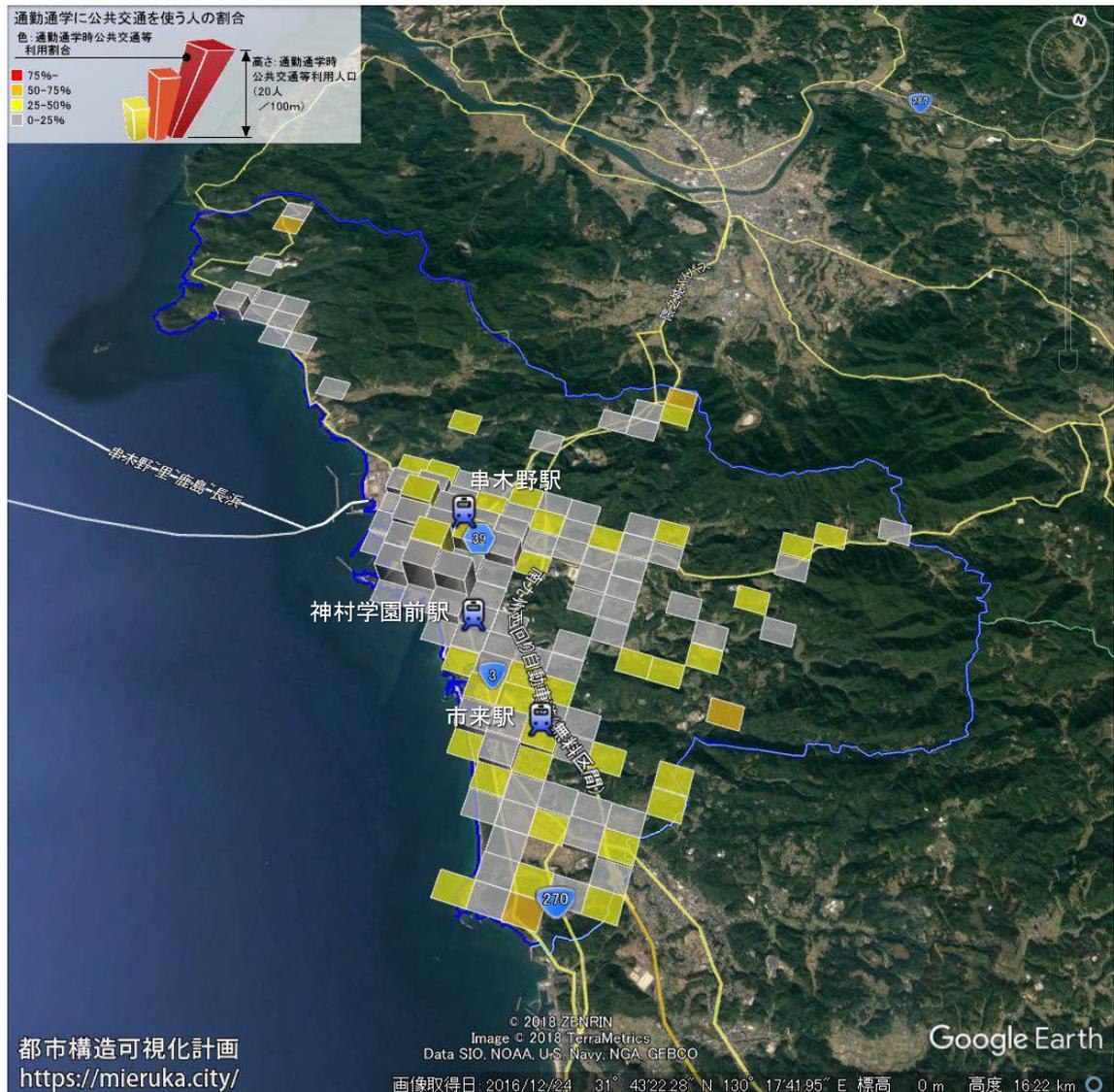
■ 常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（交通手段が 2 種類以上の場合）：3.6%



出典：国勢調査（平成 22 年）

- 通勤・通学に公共交通を使う人の割合を500mメッシュで見ると、昭和通、日出町、京町、湊町（1～4丁目）地区等で、利用人口が多く、また利用割合も25～50%と比較的高い地域（黄色のメッシュ）が見られます。
- 東島平町や塩屋町、ひばりが丘、恵比須町地域等の中心市街地においては、利用人口は多いものの、利用割合は25%以下（灰色のメッシュ）となっています。
- JR 串木野駅、市来駅周辺においても利用割合の高い黄色のメッシュが見られますが、神村学園前駅周辺では灰色のメッシュの地域が多く、利用率はあまり高くはないことが分かります。

■通勤通学に公共交通を使う人の割合（500mメッシュ）

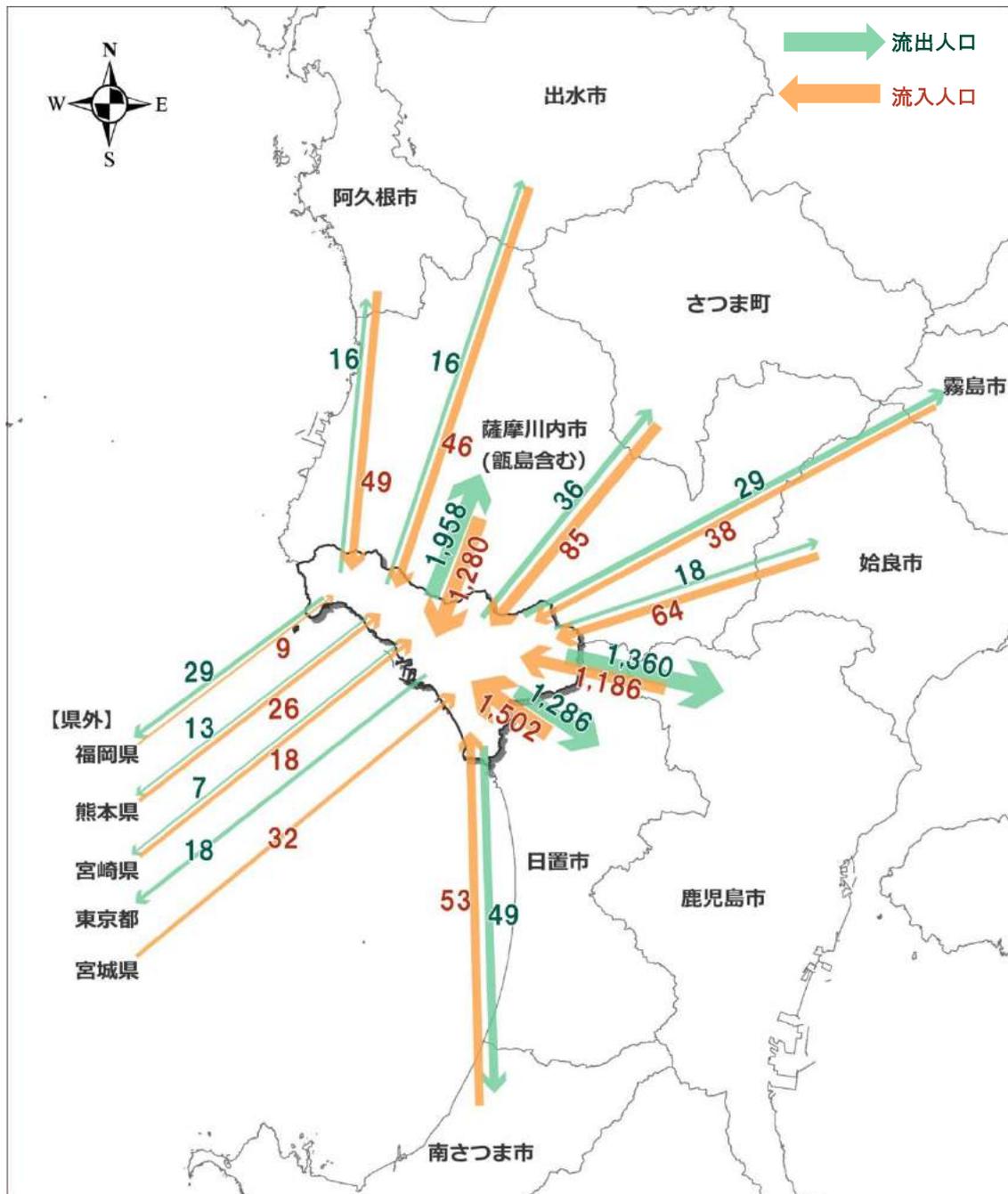


※メッシュの高さは3倍表示

出典：都市構造可視化計画（平成22年 国勢調査）

- 市外への通勤・通学人口を見ると、隣接する薩摩川内市（甑島含む）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。
- 県外では、福岡県や東京都への流出が多く、宮城県や熊本県からの流入も見られます。

■通勤・通学人口（流出・流入）



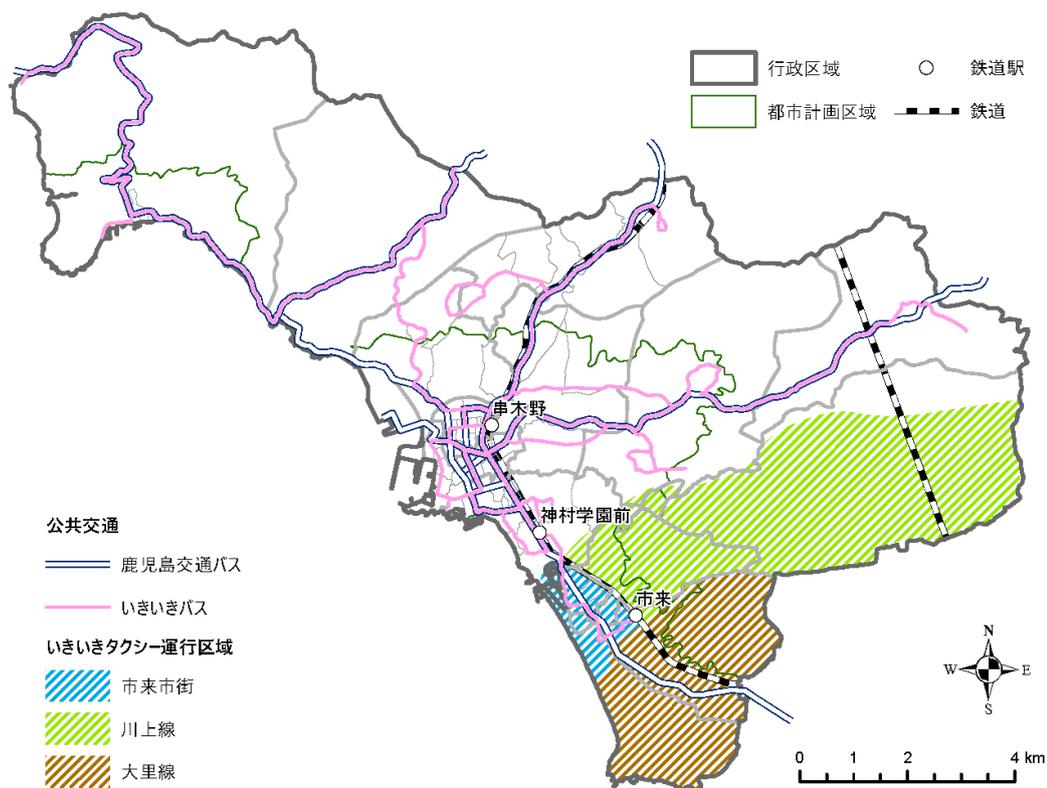
出典：国勢調査（平成27年）

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（鹿児島交通バス）といきいきバスが運行しており、串木野駅を中心に内陸部の各拠点を結んでいます。
- 赤字路線の廃止等により公共交通空白地域となった地域のうち、川上地区と大里地区においては、いきいきタクシーを1日2往復運行しています。

■公共交通ネットワーク図



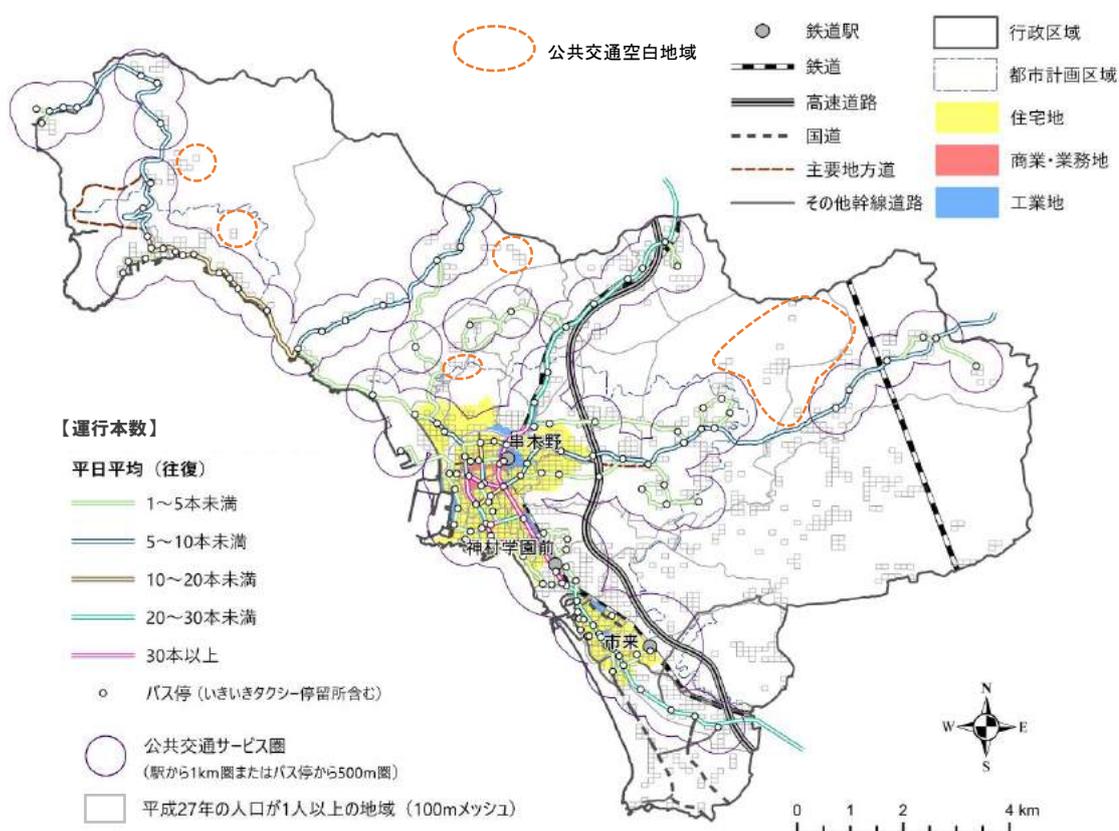
出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| ◆ 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 | せんだい号・こしきじま号 |
| ◆ 路線バス | 鹿児島交通（5路線） |
| ◆ いきいきバス（4路線） | |
| ◆ いきいきタクシー（川上地区、大里地区） | |

《 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、公共交通サービス圏外となる公共交通空白地域が、市東部にある生福地区等に点在しています。川上地区と大里地区は、いきいきタクシーによる公共交通が運行されていますが、路線バスにおける交通不便地域となっている地域もあります。
- 住宅地は公共交通サービス圏でカバーされていますが、袴田地域では、平日のバス運行本数（往復）が5本未満となっています。
- 社人研推計によると、2015（平成27）年から2040年にかけて公共交通サービス圏における高齢者の割合は約1.2倍増加し、公共交通サービス圏外における高齢者の割合も現状とほぼ変わらないことから、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。

■公共交通サービス圏



出典：いっき串木野市公共交通マップ、国勢調査、国土数値情報

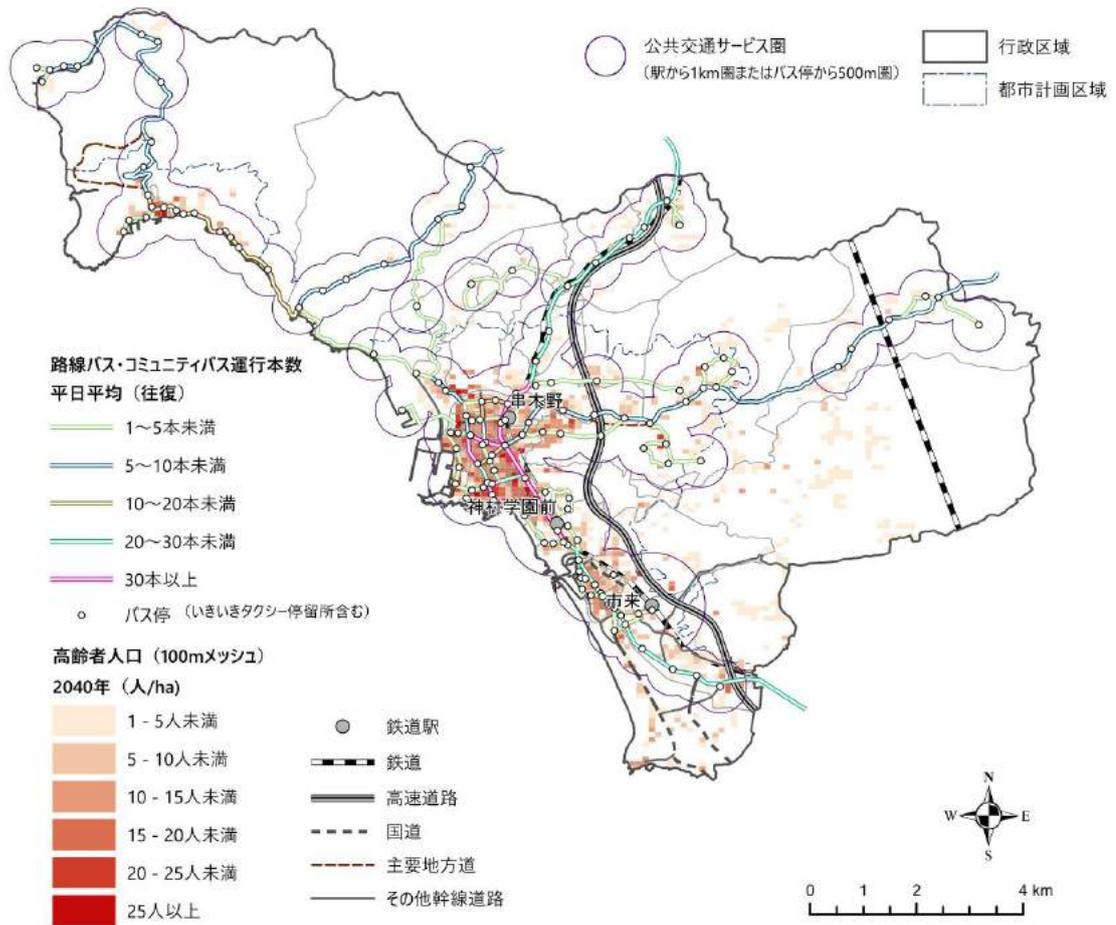
<公共交通サービス圏の設定>

- ・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

<公共交通空白地域の設定>

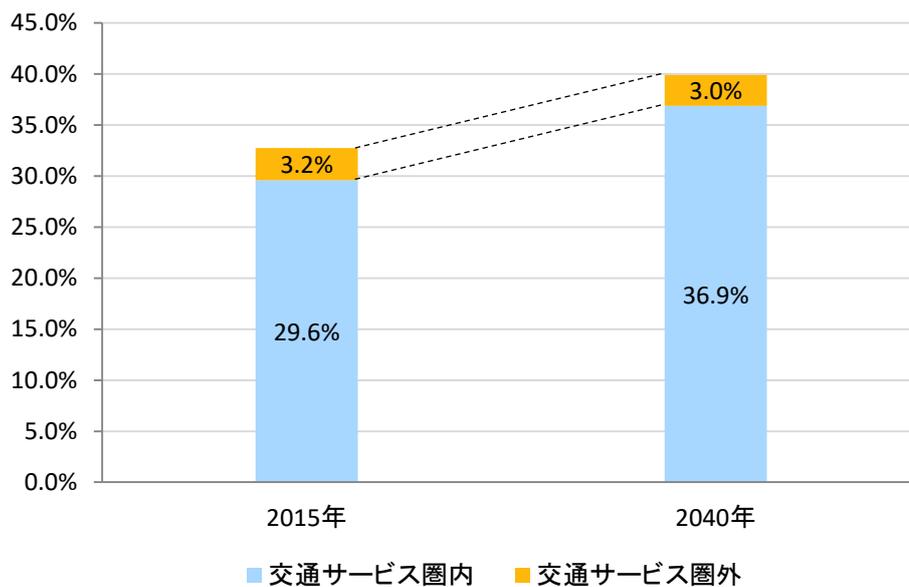
- ・公共交通空白地域：上記公共交通サービス圏以外の地域で、平成27年の人口が1人以上の地域（100mメッシュ）

■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

■市内の高齢者割合の推計

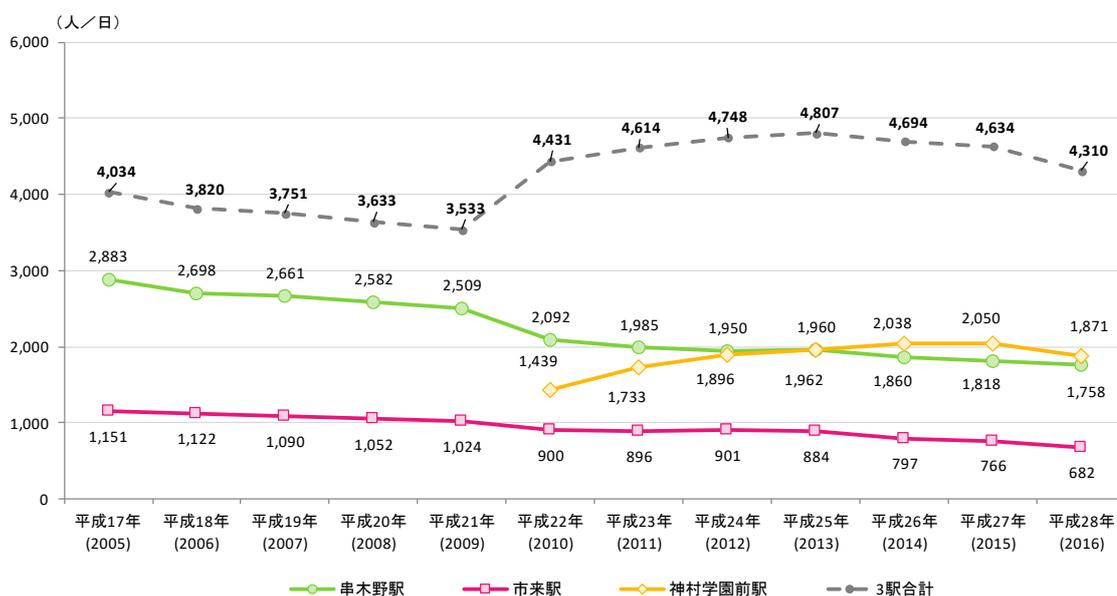


出典：国勢調査、国土数値情報

《 鉄道 》

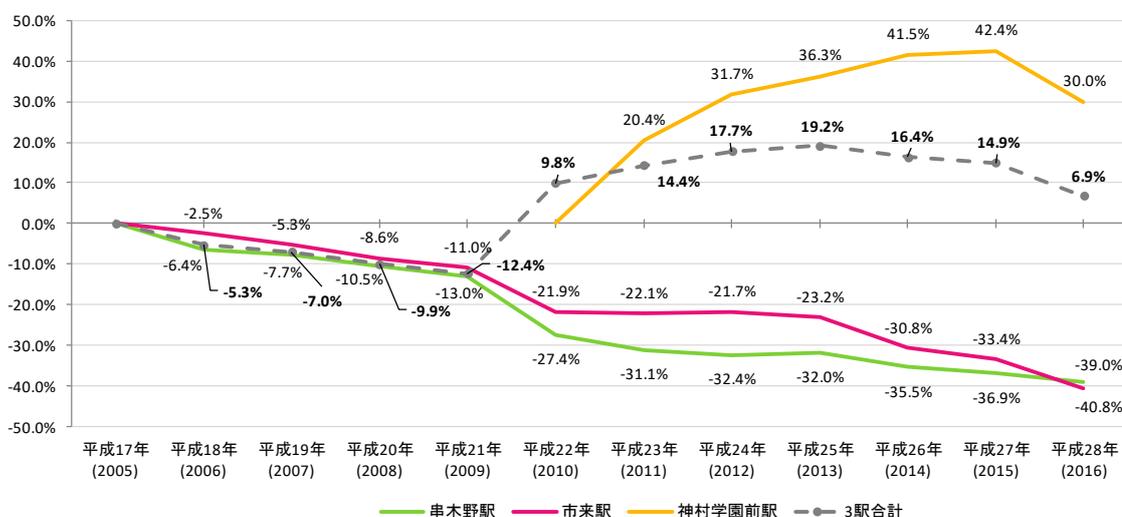
- 市内には JR 鹿児島本線が運行しています。
- 2005（平成 17）年から 2016（平成 28）年における駅別鉄道利用者数の推移を見ると、2009（平成 21）年までは利用者数は減少しています。その後、神村学園駅の開業により 2013（平成 25）年まで利用者数は増加していましたが、それ以降は減少傾向にあります。
- 各駅において、車いす利用者等へ配慮し車両のバリアフリー対応を行っています。
- 観光による公共交通利用促進へ向けた取組みとして、NPO 法人が主体となった「いちき串木野悠遊観光 EAT こぐるぐるバス（以下、「EAT こぐるぐるバス」という）」や、イベント時の無料シャトルバスの運行等を行っています。

■ 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

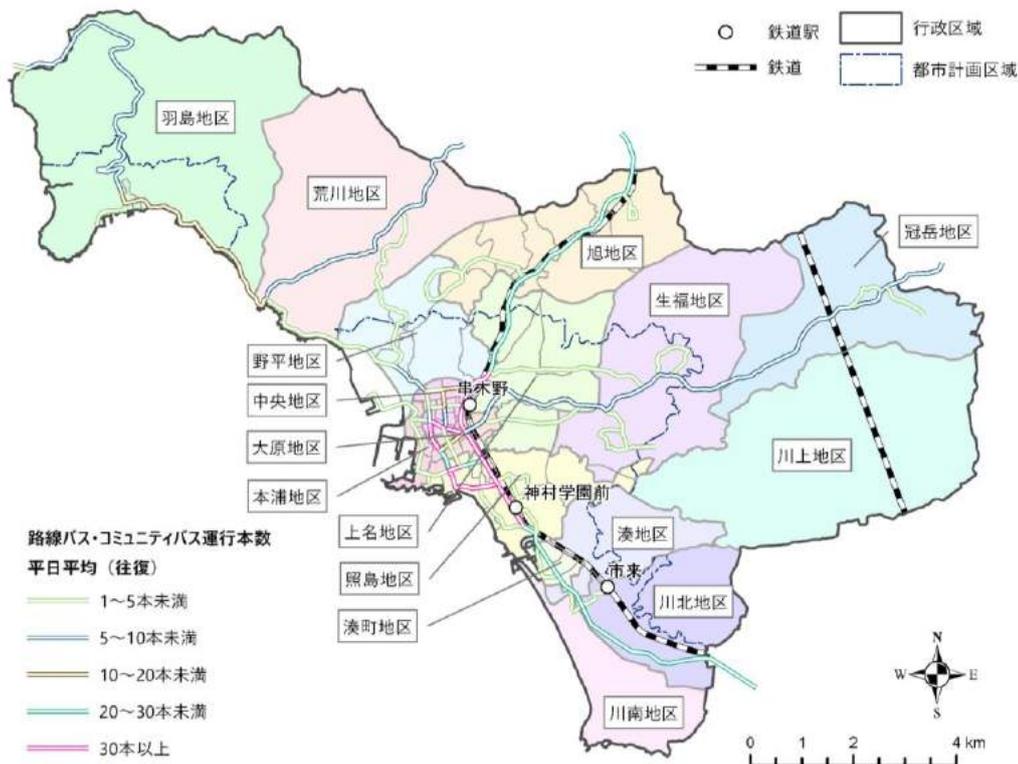


出典：統計いちき串木野

《 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、羽島地区、荒川地区、上名・生福地区、冠岳地区等では、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、事業者も路線の維持に努力しているところですが、減便や廃止が生じています。
- 川上地区、湊・大里地区の一部はバス路線の交通空白地域となっていますが、いきいきタクシーの運行地域となっています。
- 国・県・市補助路線は 3 路線あり、市補助額と利用者 1 人当たりの補助額は、2016（平成 28）年から 2017（平成 29）年にかけて減少しています。
- 市単独補助路線は 2 路線あり、市補助額と利用者 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

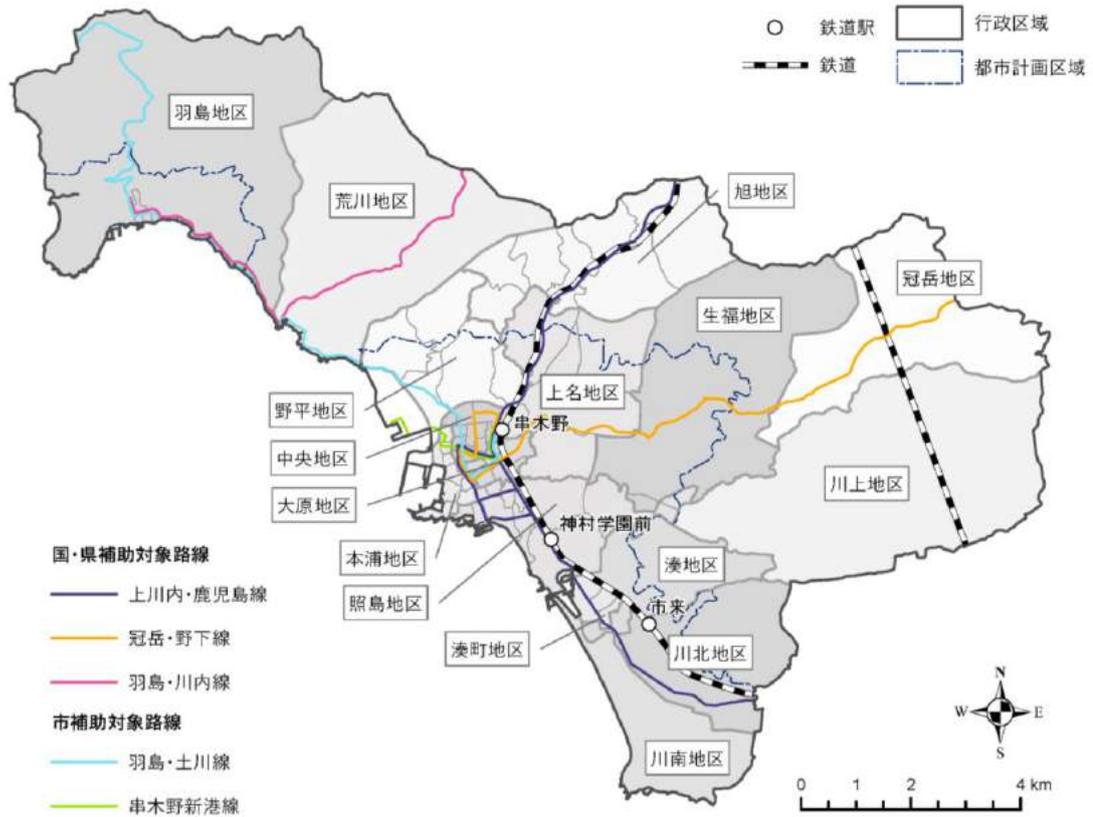


中心市街地拡大



出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

■国・県・市の補助を受ける路線バスの運行範囲



出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

■国・県・市補助対象路線の概要

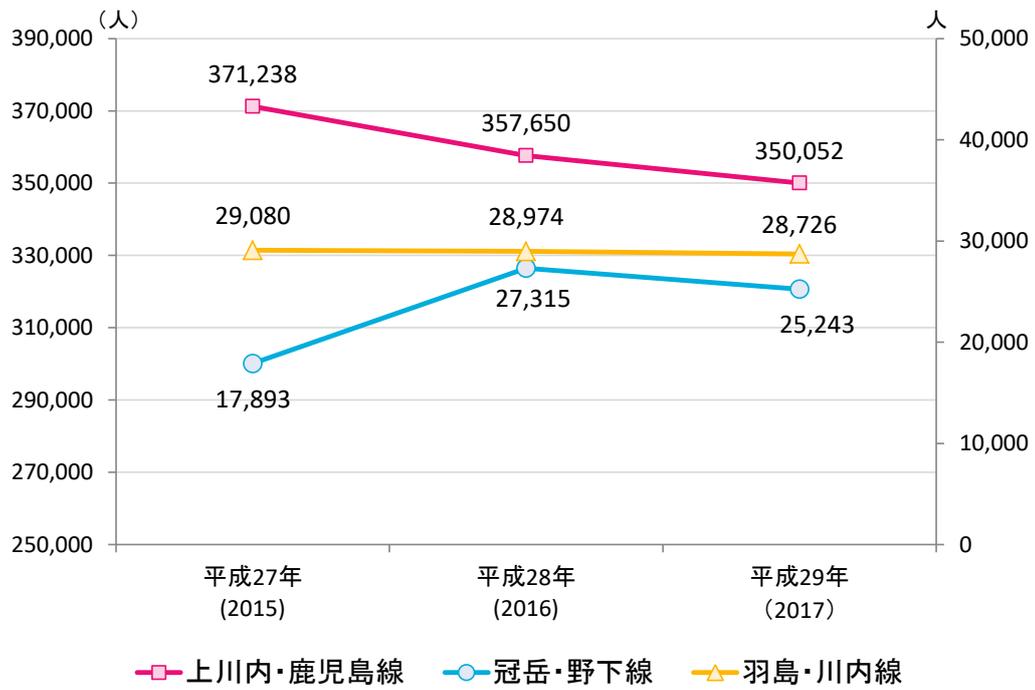
路線	主な行き先
上川内・鹿児島線	国道3号 (上川内～串木野市街地～市来地域～伊集院・鹿児島等) 上川内方面⇔伊集院・鹿児島方面
冠岳・野下線	野下～冠岳～生福～串木野市街地～串木野駅
羽島・川内線	羽島車庫～荒川地区～隈之城～川内

■市単独補助対象路線の概要

路線	主な行き先
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(甌島航路フェリー乗り場)～串木野駅

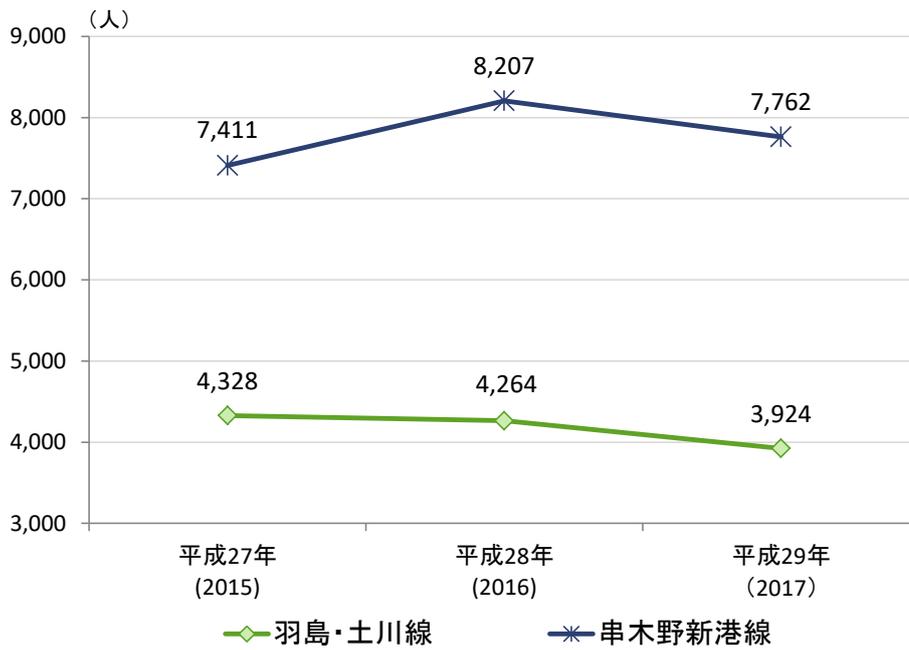
出典：いちき串木野市

■国・県・市補助路線の利用者数の推移



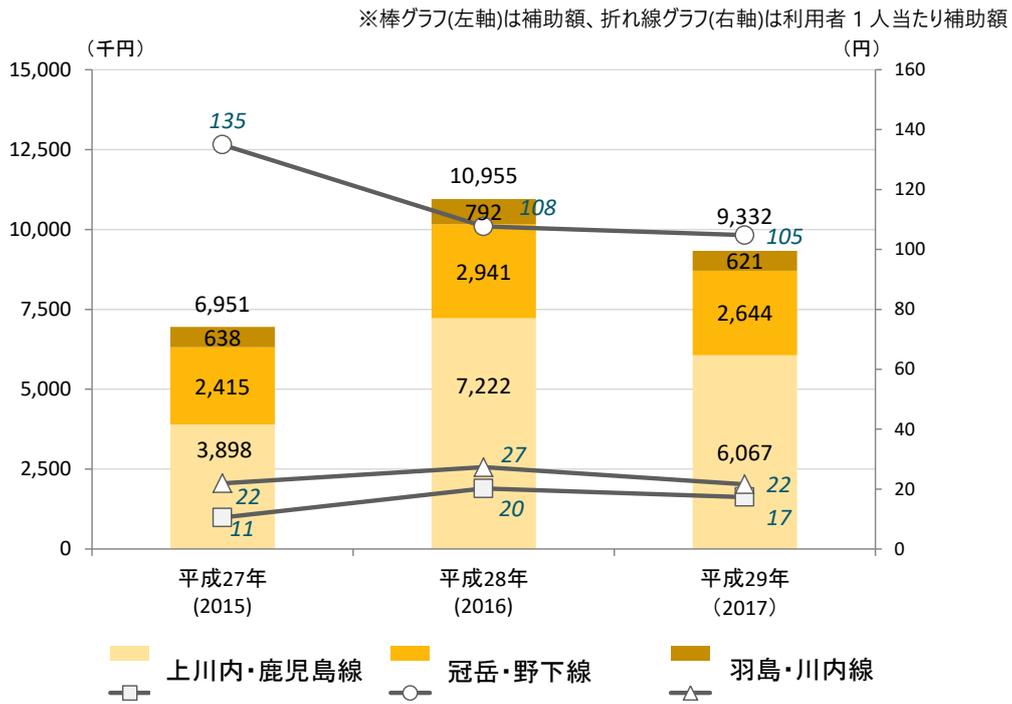
出典：いちき串木野市

■市単独補助路線の利用者数の推移



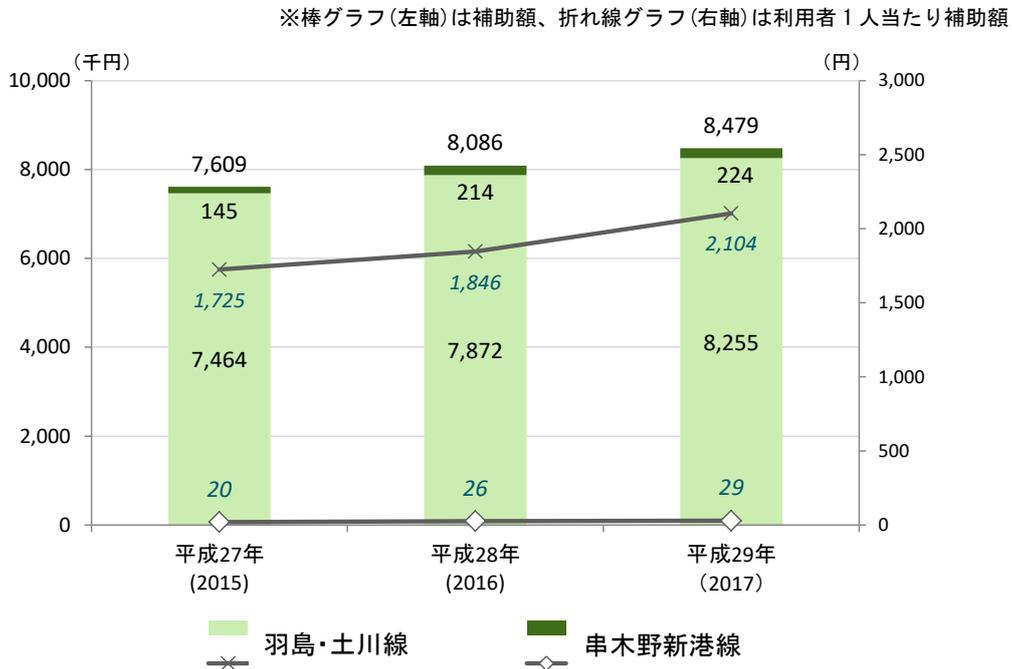
出典：いちき串木野市

■国・県・市補助路線の市補助額と利用者数1人当たりの補助額の推移



出典：いちき串木野市

■市単独補助路線の補助額と利用者数1人当たりの補助額の推移

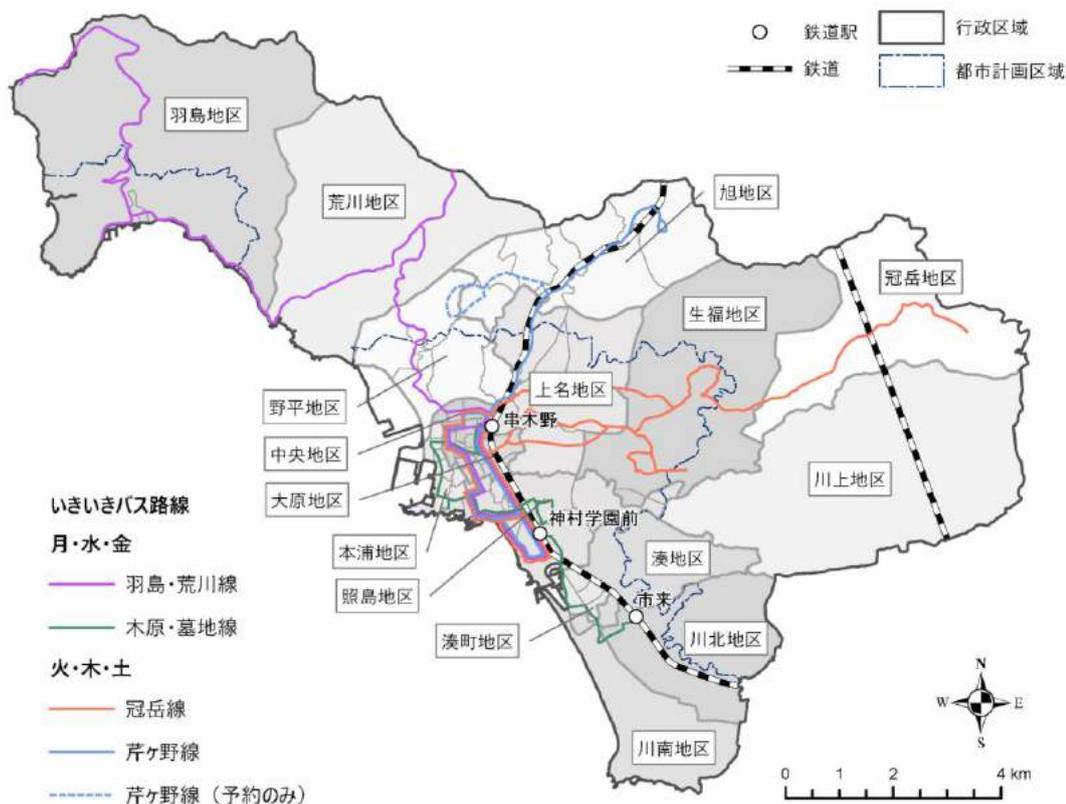


出典：いちき串木野市

《 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）年に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、2011（平成23）年より市来地域の路線が廃止になったことから、川上地区はバス路線の交通空白地域となっています。
- 2012（平成24）年から2017（平成29）年における利用者数の推移を見ると、32.6%減と減少傾向にあります。路線毎に見ると、木原墓地線が32.1%減と特に大きく減少しています。
- 利用者の減少に伴い、利用者1人当たりの事業費（委託費）も年々増加傾向にあります。

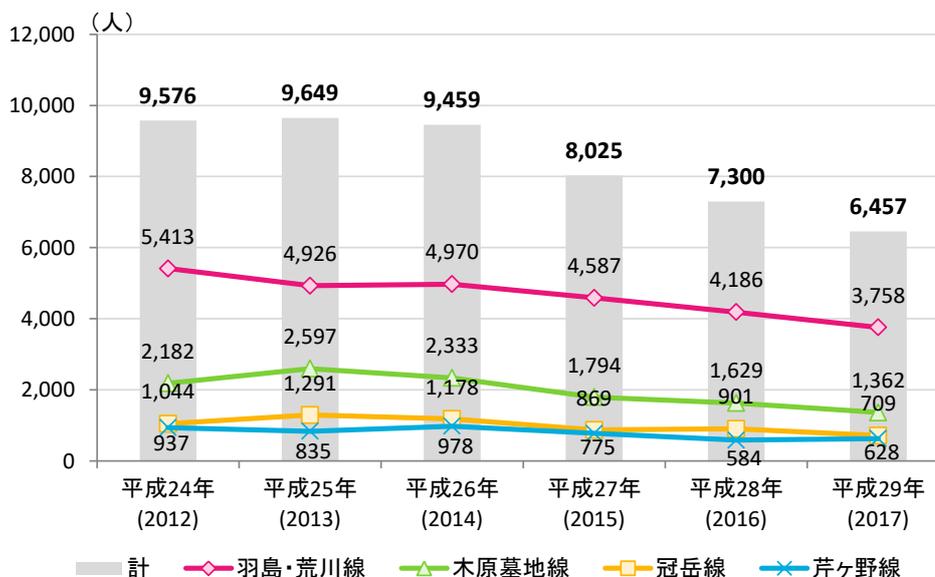
■いきいきバスの運行範囲



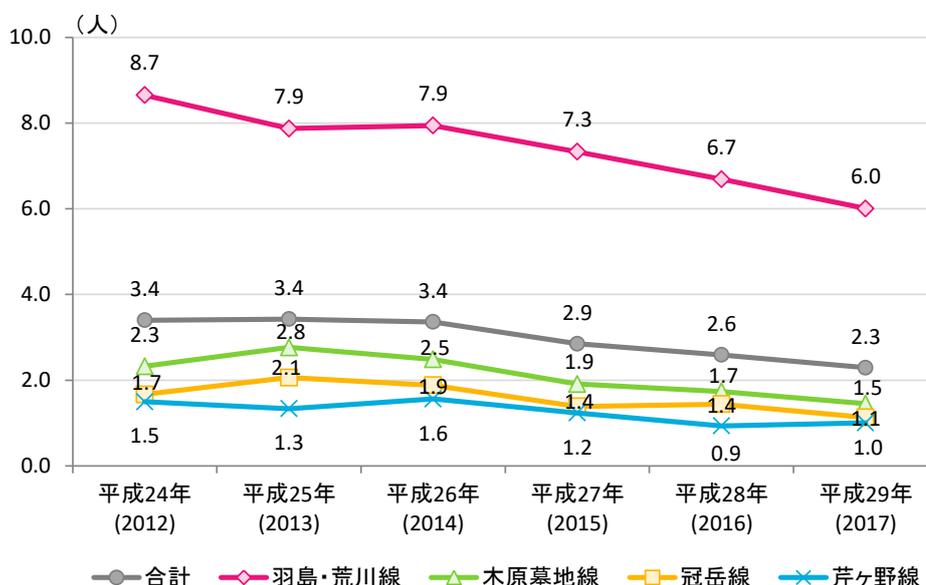
■いきいきバス路線の概要

運行日	路線	主な行き先
月・水・金	羽島・荒川線	羽島・土川地区～荒川地区～串木野市街地～別府地区
	木原墓地線	市来駅～市来市街地～木原墓地～串木野市街地～串木野駅
火・木・土	冠岳線	冠岳地区～生福地区～串木野市街地～別府地区
	芹ヶ野線	深田地区～芹ヶ野地区～串木野市街地～別府地区 ※深田地区へは予約があった場合のみ運行

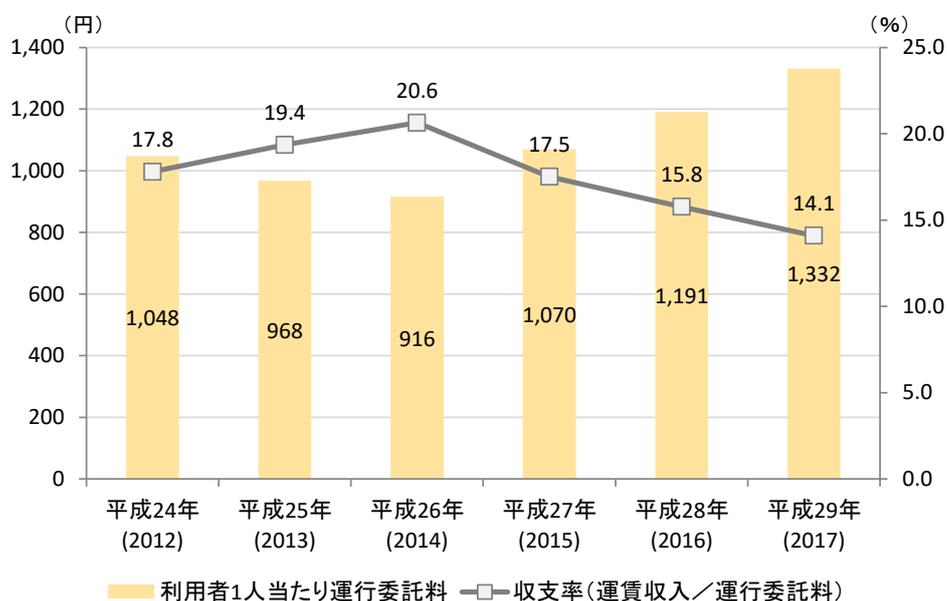
■いきいきバス年間利用者数の推移



■いきいきバス1便当たりの利用者数の推移



■いきいきバス事業費と利用者1人当たり事業費の推移



出典：いちき串木野市

《 いきいきタクシー 》

- 2011（平成 23）年のいきいきバスの市来線廃止を受けて、バス路線の交通空白地域となる川上地区と湊・大里地区に、事前予約制の乗合タクシー「いきいきタクシー」が運行開始されました。
- 2017（平成 29）年の稼働率は 73.2%と、前年の 84.4%より 11.2%減少しています。
- いきいきタクシーの利用者は年々大幅な減少傾向にあり、2015（平成 27）年と比較すると 2017（平成 29）年では、川上線は 43.5%、大里線は 55.1%減少しています。
- 事業費（委託料）について見ると、2016（平成 28）年から 2017（平成 29）年にかけて事業費が約 6 割、利用者数も約 2.5 割減少しています。

■いきいきタクシーの運行範囲



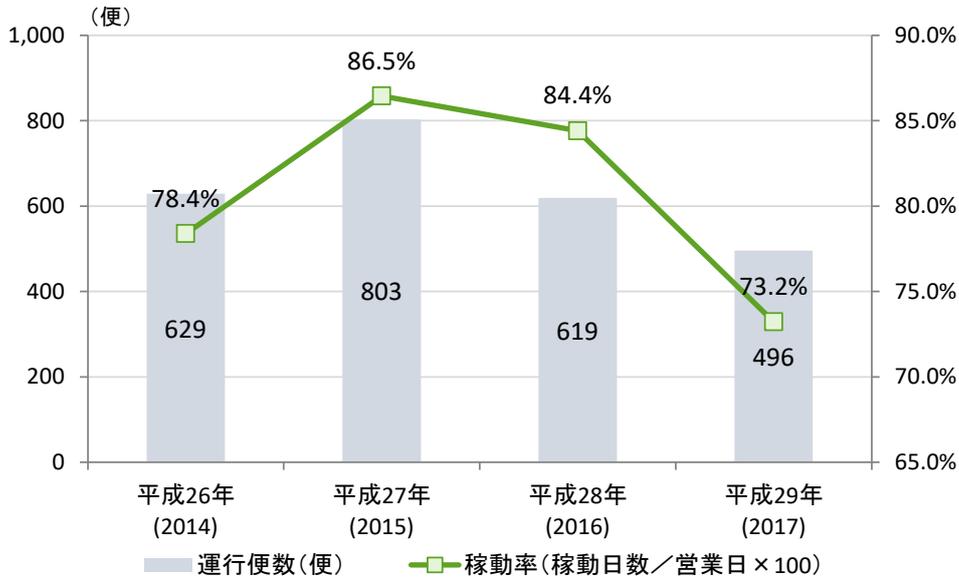
出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

■いきいきタクシーの概要

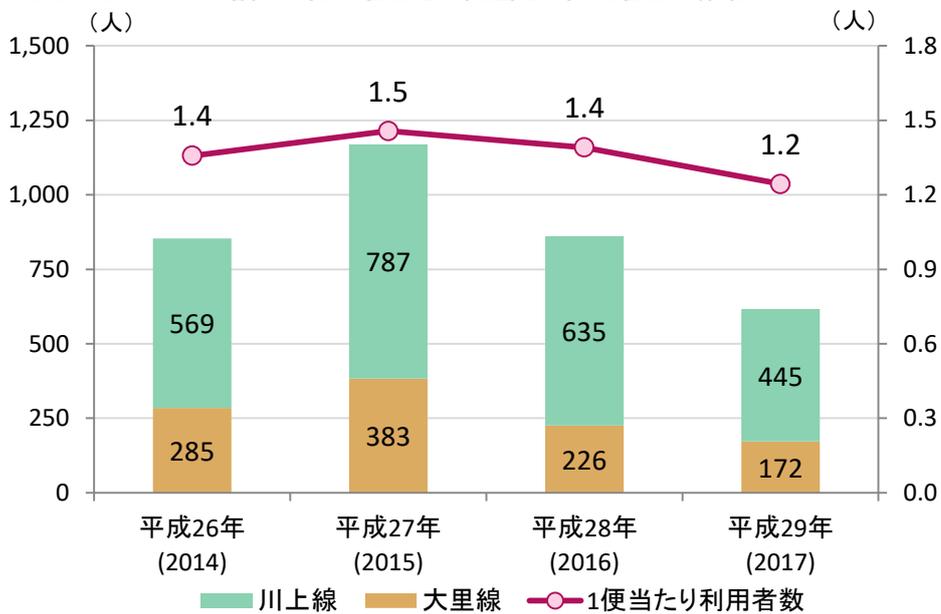
運行日	路線	便数	運行区間
月～土	川上線	1日2往復	海瀬地区・川上地域の郊外地区～市来市街地の停留所
	大里線	1日2往復	大里地域の郊外地区～市来市街地の停留所

※利用の際は電話による予約が必要

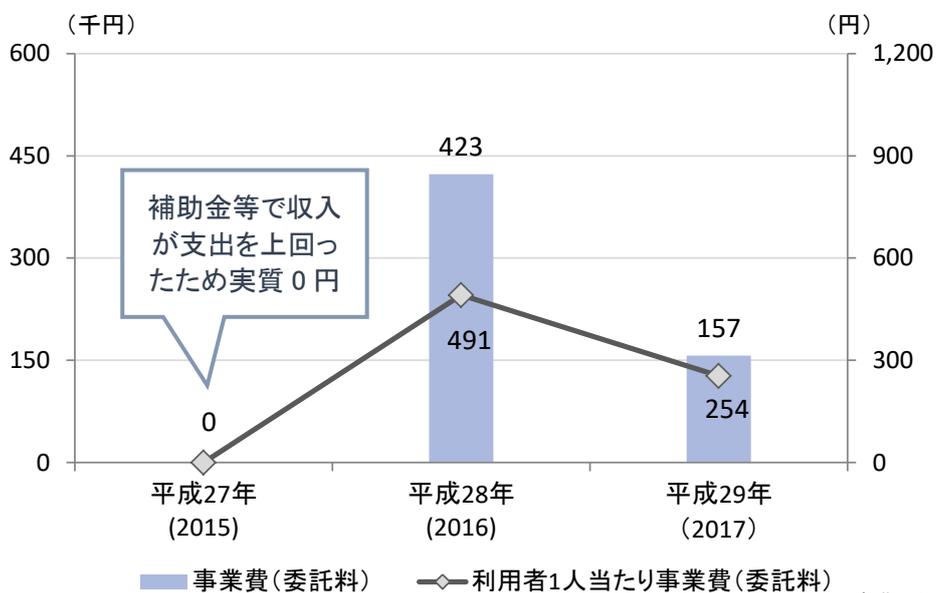
■いきいきタクシー 年間運行便数と稼働率の推移



■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



■いきいきタクシー 事業費と1人当たり事業費の推移



出典：いちき串木野市

《 甑島航路（フェリーニューこしき） 》

- 串木野新港から薩摩川内市甑島まで、甑島商船（株）による「フェリーニューこしき」が運航されています。
- 市内では、串木野駅から串木野新港まで市補助路線の串木野新港線（路線バス）が1日2回運行しています。2018（平成30）年における1人当たり補助額は29円と低く、もうひとつの市補助路線である羽島・土川線と比較すると、利用者数は約2倍となっています。
- 2014（平成26）年から2018（平成30）年における串木野新港線の収入合計及び利用者数の推移を見ると、利用者は年々増加傾向にあり、収入は、近年は120万円前後で推移しています。
- 2006（平成18）年から2016（平成28）年における甑島航路乗降客数の推移を見ると、串木野新港と甑島を結ぶ「フェリーニューこしき」では、2010（平成22）年から2014（平成26）年にかけては減少傾向にありましたが、近年は増加傾向にあります。高速船「シーホーク」は2013（平成25）年に運行を終了し、現在は薩摩川内市の川内港を発着所とした高速船「甑島」が運航されています。

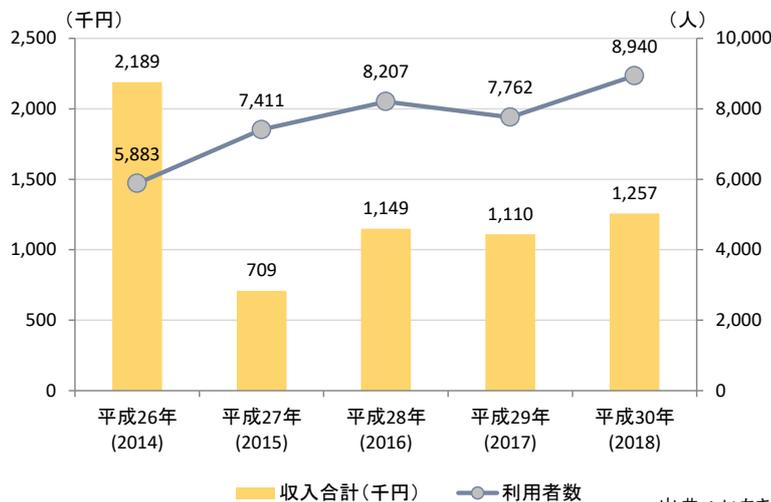
■串木野新港までのアクセス（市補助路線バス）



■串木野新港線の概要

運行日	便数	経路
平日・土日祝	1日2往復	串木野駅～串木野～大原～ロータリー前～本町～浜町～新潟～串木野新港

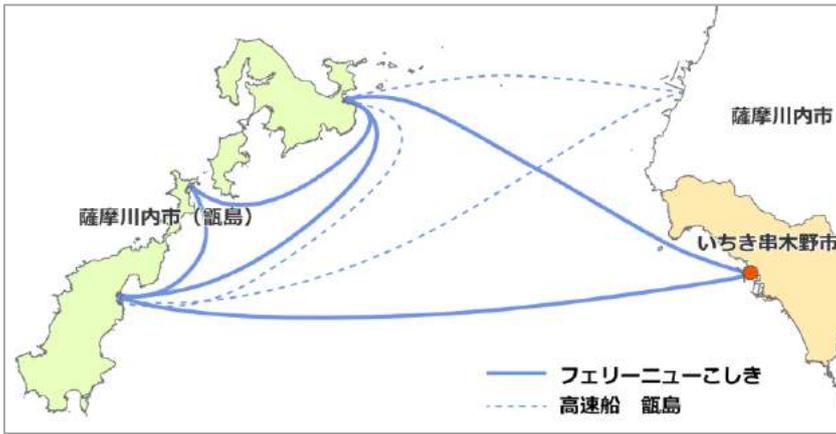
■串木野新港線の収入合計及び利用者数の推移



出典：
いちき串木野市公共交通マップ、
国土数値情報

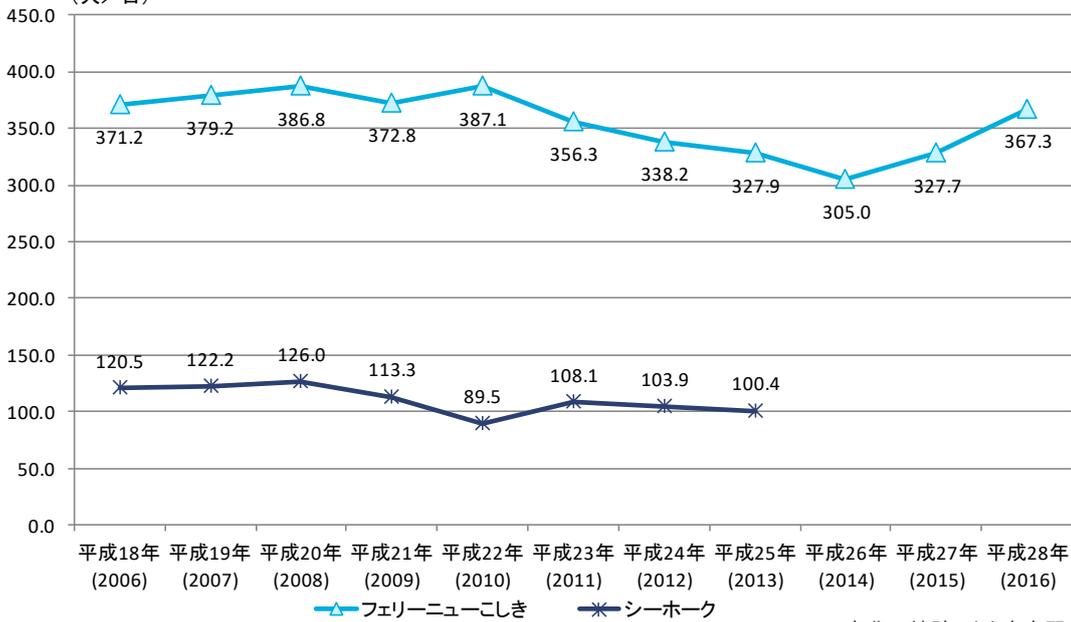
出典：いちき串木野市

■ 甑島航路図

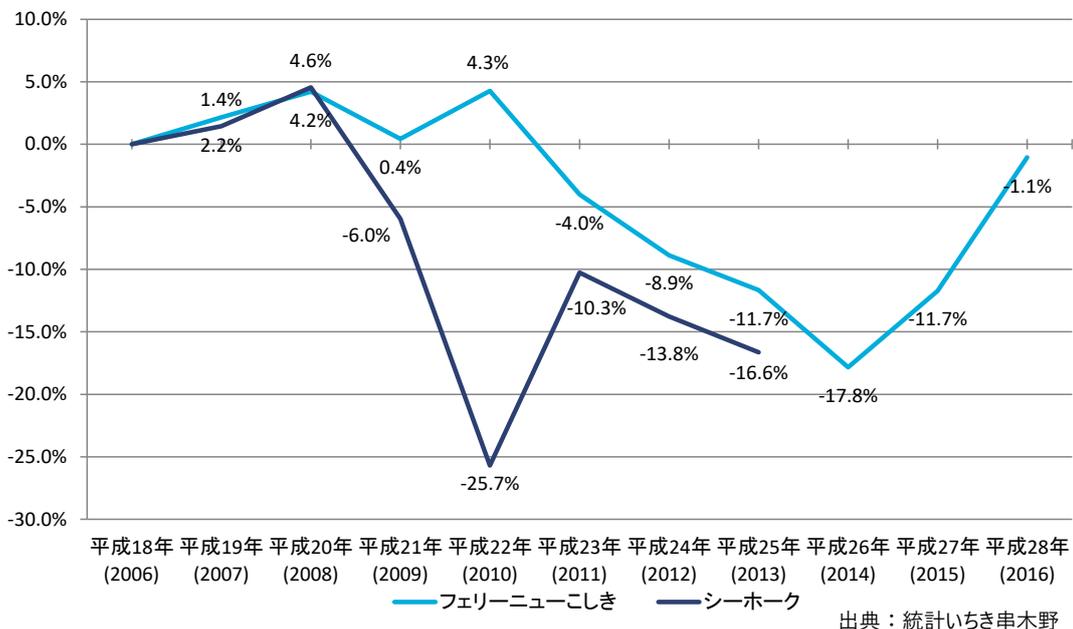


■ 甑島航路乗降客数（串木野新港）の推移

(人/日)



■ 甑島航路乗降客数（串木野新港）の増減率の推移



《 その他交通手段 》

a. スクールバス

概要	<ul style="list-style-type: none"> 串木野西中学校と、冠岳小学校及び川上小学校の特認校で、通学が困難な生徒に向けてスクールバス・スクールタクシーが運行しています。 荒川・旭小学校の送迎においては、串木野西中学校のスクールバスと兼用して運行しています。
運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 2017（平成 29）年のスクールバス事業費（委託費）は約 1,200 万円と、いきいきバス 4 路線の委託費を上回っています。内訳を見ると、串木野西中学校（荒川・旭小学校）が 900 万円と高くなっており、部活動生の送迎のための夕方の便が影響していることが考えられます。 2014（平成 26）年より、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。

b. いちき串木野市悠遊観光 EAT こぐるぐるバス

概要	<ul style="list-style-type: none"> 一日乗車券を利用して、市内各所（観光地）を巡るバスです。運行日によりコースが異なり、コース内好きな場所で乗降することが可能であり、利用の際は事前予約を推奨しています。
運行状況	<p>運行区間は以下の 4 路線となっています。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① いちき串木野市内・羽島コース ② いちき串木野市内・羽島・照島・市来コース ③ 日置・いちき串木野市内コース ④ 冠岳・入来コース 

c. 高速バス（こしきじま号）

概要	<ul style="list-style-type: none"> 市内には、甕島航路との接続バス「こしきじま号」が運航しており、鹿児島駅から串木野新港までを結んでいます。 運行本数は、平日は往復 2 本、日祝日は往復 4 本となっています。 こしきじま号の市内通過バス停は、大原、市民会館前、本町（遊眠館栄光前）、串木野新港駅の 4 駅となっており、運賃は串木野市内から高速東市来までは 330 円、高速伊集院までは 540 円、鹿児島市内までは 790 円となっています。
運行状況	<ul style="list-style-type: none"> こしきじま号の利用者数は年々増加傾向にあり、2017（平成 29）年の利用者数は 4,842 人と、2013（平成 25）年の 2,770 人から約 1.7 倍増と大きく増加しています。

d. 一般乗用タクシー

概要	<ul style="list-style-type: none"> 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）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います。各社の割引サービスが以下の通りです。
割引サービス	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許自主返納カードの提示で 1 割引きとなります。

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。

■上位・関連計画における公共交通の位置づけ

	公共交通ネットワーク・連携	拠点形成・機能誘導
第2次 総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道：複線化、快速便の導入、新幹線との接続向上、駅周辺の交通安全対策 ・路線バス：運行維持への支援、効率的な運行の要請 ・いきいきバス・タクシー：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 ・甕島航路の維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・16地区の交流センターが地区拠点 ・地域全体のスマートシティ化 ・市全体が一体となった食のまちづくり ・4つのゾーン：都市形成ゾーン、農と住の調和ゾーン、癒しの森ゾーン、海洋活力ゾーン
まち・ひと・しごと創生 総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・地区まちづくり協議会によるコミュニティ小型バス（自動車）の運行 ・観光事業の拡充 ・串木野新港クルーズ船誘致 	<ul style="list-style-type: none"> ・交流センター（地区拠点）の計画的な整備及び維持管理 ・地域マネジメント会社の設立（地域PPSの展開） ・かごしま連携中枢都市圏の形成（いちき串木野市、鹿児島市、日置市、姪良市） ・食の拠点エリアの整備（直売所等）
都市計画 マスター プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・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細やかな輸送サービスの提供 ・JR3駅：公共交通拠点として交通結節機能の強化 ・路線バスの効率的な運行の要請と市民等への支援 ・公共交通が利用困難な地域への対応（コミュニティ交通システム） ・住民主導による新たな運行サービスの調査検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・3極を中心としたコンパクトな都市構造の形成 ・都市機能拠点：JR串木野駅周辺 ・生活拠点：市来支所周辺、羽島地区 ・都市形成ゾーンに機能集積 ・地域連携軸・広域交流軸・アジア交流軸の設定
高齢者福祉 計画・第7 期介護保険 事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ・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」の運行 ・地域における利便性の高い運行サービス実現に向けた「コミュニティ自動車」の活用 	—

4. 各種調査の概要

本計画では、住民の移動実態及び公共交通の利用実態や考え方について把握するため、市民アンケート調査及び、公共交通利用者実態調査、庁内外関係者へのヒアリング調査等を行いました。また、高齢者のみならず若者の公共交通への意識も把握する必要があるため、高校生アンケートを実施しました。

① 公共交通機関利用者へのヒアリング

調査対象	路線バス、いきいきバス、いきいきタクシー		
調査形式	ビンゴ形式による利用者回答方式 ▶ 路線バス、いきいきバス : 調査員による乗り込み調査 ▶ いきいきタクシー : タクシー運転手による手渡し調査		
調査内容	・利用者の実態 ・利用者からの具体的な要望や必要性 ・運行方式を含めた今後の方向性の検討		
調査結果	路線バス	調査期間	8月5日、8月6日/2日間
		回収数	303人 冠岳・野下線: 23人/上川内・鹿児島線: 198人/羽島・川内線: 33人/羽島・土川線: 19人/串木野新港線: 30人
	いきいきバス	調査期間	8月20日~21日、23日~25日、29日、31日、9月1日/8日間
		回収数	143人 冠岳線: 19人/羽島・荒川線: 89人/木原墓地線: 28人/芹ヶ野線: 7人
	いきいきタクシー	調査期間	8月27日~9月1日/6日間
		回収数	9人 川上線: 3人、大里線: 6人

② 交通事業者へのヒアリング

調査対象	【鉄道】JR九州/【路線バス】鹿児島交通/【いきいきバス】鹿児島交通/【いきいきタクシー】第一交通、/【一般乗用タクシー】串木野タクシー、第一交通/【航路】串木野新港(甬島商船)/【観光バス】NPO法人鹿児島いちき串木野観光物産センター	
調査形式 (2段階形式)	1段階目: アンケート調査票の配布・回収、分析 2段階目: 事業者ごとの個別ヒアリングの実施	
日程	7月26日 (木)	鹿児島交通、串木野タクシー、第一交通、串木野新港(甬島商船)
	7月27日 (金)	JR九州、NPO法人鹿児島いちき串木野観光物産センター

③ 高校生へのアンケート調査

調査対象		串木野高等学校、市来農芸高等学校	
調査形式		市から学校に協力依頼し、学校経由で配布・回収 (全校生徒への調査票の配布・回収)	
調査内容		<ul style="list-style-type: none"> ・居住地 ・通学手段 ・登下校の時間帯 ・路線バス、いきいきバスを利用する上での満足度 ・改善すべきサービス等 	
調査結果	串木野高等学校	調査期間	7月17日～20日／4日間
		回収数	122人 1年生：30人／2年生：44人／3年生：48人
	市来農芸高等学校	調査期間	7月17日～20日／4日間
		回収数	152人 1年生：52人／2年生：61人／3年生：39人

④ 神村学園へのアンケート調査

調査対象		神村学園（幼稚園、初等部、中等部、高等部、専修学校）	
調査形式		市から学園に協力依頼し、学園経由で配布・回収 (幼稚園、初等部、中等部、高等部、専修学校の各担当者が記入)	
調査内容		<ul style="list-style-type: none"> ・児童、生徒の通学手段 ・路線バスの利用状況 ・スクールバスの利用状況 ・自家用車送迎の状況 	

⑤ JR 串木野駅、串木野新港利用者へのヒアリング

調査対象		JR 串木野駅、串木野新港	
調査形式		直接ヒアリング形式	
調査内容		<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の実態 ・利用者からの具体的な要望や必要性 	
調査結果	JR 串木野駅	調査期間	8月5日、8月6日／2日間
		回収数	118人 8月5日：58人／8月6日：60人
	串木野新港	調査期間	8月5日、8月6日／2日間
		回収数	106人 8月5日：52人／8月6日：54人

⑥ 市民アンケート調査

調査対象	15歳以上の市民を住民票より抽出
調査数	約3,200票 ※200票×16地区とし、地区ごとの偏りがでないよう配慮
分析単位	・全市及び地区ごとに分析 ・性別、年代別、運転免許証の有無や返納意向、自動車保有状況別でも分析
実施時期	8月6日～8月20日／15日間
回収数	1,464サンプル（回収率：45.8%）

⑦ まちづくり協議会へのヒアリング

調査対象	各地区のまちづくり協議会（16地区）	
調査形式	調査員が各地区の交流センター等を訪問し、ヒアリング	
進捗状況	9月18日～28日	
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり協議会の事業内容 ・まちづくり協議会で実施している交通関連事業の内容 ・観光や商業等まちづくりを取り巻く現状、問題点 ・子どもや高齢者等の移動支援サービスに対する地域ニーズ ・公共交通と協力・連携した取組みや事業の可能性 ・地域住民の公共交通の利用状況 ・公共交通空白地域における地域住民の移動実態 	<p>（コミュニティ自動車導入地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ自動車の利用状況 ・今後のエリア拡大や有償運送の意向 ・今度の懸念事項、課題

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。



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・高齢化社会に向けた効率的な移動手段の充実

本市全体の人口は、今後大幅に減少していくことが見込まれています。しかし、市の中心部においては減少する一方で、鉄道沿線では増加が見込まれる等、地域ごとに人口推移の状況は異なります。また、高齢化の進行に伴い、交通弱者は増加していきます。しかし、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、公共交通への転換を図ることができていないと言えません。

こうした状況から、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ていくことが必要です。

課題2 周辺市町への移動ニーズへの対応

本市から薩摩川内市や鹿児島市等の周辺市町への移動手段は、自家用車利用が大半を占めています。市民アンケート調査における公共交通の利用実態を見ても約8割が公共交通を利用しておらず、公共交通が日常生活の移動手段として、多くの市民から認識されていない状況です。

今後、市域をまたぐ一部のバス路線において、減便や路線廃止が検討されており、交通弱者や日常の利用者にとって、より移動しにくい状況になることが考えられます。

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、運行体系やサービス水準等の見直しを検討していくことが必要です。

課題3 地域の状況に応じた公共交通サービスの提供

本市においては、路線バスをはじめ、いきいきバス、いきいきタクシー、EAT こぐるぐるバス等の公共交通が走り、市民や観光客等の移動を支えています。しかし、市民アンケートや公共交通利用者アンケートの結果によれば、公共交通の満足度が低く、利用者も少ない状況にあります。また、自宅近くに駅もバス停もないという回答も多く、特に市周辺部では公共交通不便地域が広がっています。地域ごと異なる状況を把握しながら、それぞれの地域の特性に応じた公共交通体系の検討を行い、最善の対応方策を検討することが必要です。

課題4 自ら移動することが困難な人への対応

今後、高齢者等の自ら移動することが困難な交通弱者が増加していく一方で、まちづくり協議会へのヒアリングや市民アンケートにおいて高齢者等への外出支援サービスが不足しているという意見は少なくありません。現状をみても、公共交通の利便性が低いと親族や隣近所の知人等との混乗で目的地まで向かい、買い物や用事等を済ませている交通弱者が多い状況であり、公共交通として高齢者等への外出支援サービスが確保されているわけではありません。また、高齢化等により地域住民の大半において移動が困難になる可能性があることを考えると、地域の共助だけに頼ることは困難であると考えます。このため、公共サービスとしての高齢者等の外出支援策を検討することが必要です。

課題5 市民や観光客が利用しにくい運行体系や情報発信策の改善

市民アンケート調査によれば、路線バスやいきいきバス、いきいきタクシー等の公共交通の利用において「時刻表・路線図等の運行情報案内」の満足度が低い状況にあります。また、公共交通の利用促進に向けて必要な取組みとして「運行ルートや乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布」や「バス停の分かり易い運行案内の表示改善」のニーズが非常に高い結果となりました。

観光利用の場合においても、「鉄道や高速バス等で市内に着いた後の乗り継ぎが分かりにくい」「EATこぐるぐるバス等の観光周遊バスの存在を知らなかった」等、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を考えるだけでなく、市民や観光客に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易く情報発信していくことが必要です。

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を行う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ていない等の問題を抱えています。

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、それをカバーする運行マニュアルの作成や事業者との連携方策等の運行に係る仕組みづくりを行うために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的な方策を検討していく必要があります。

課題7 地域独自で維持し続けられる公共交通システムの導入

本市では2018（平成30）年4月から、地域が独自で維持し続けられる公共交通システムとしてコミュニティ自動車を市内5地区で導入しています。導入後、各地域において「地区外運行をしたい」「車庫がないため作りたい」等の利活用していく上での要望があった一方で、コミュニティ自動車をほぼ利用していない、もしくは月1回程度の利用にとどまっている地域もあります。まちづくり協議会へのヒアリングでは、「利活用のルールがない」「規制が多い」等によりコミュニティ自動車の利活用が進まないという意見が多い状況です。

今後、公共交通だけに頼らずに地域独自で移動の足を確保していくために、コミュニティ自動車の利便性向上に向けた運行体系の検討やルールづくりを行っていく必要があります。

課題8 多様な主体が連携し、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、商業関連団体等の目的地側における主体と連携していくことが必要です。また、乗換利便性の向上等を考えた場合に、鉄道やバス、タクシー等の交通事業者側の連携も必要不可欠となります。

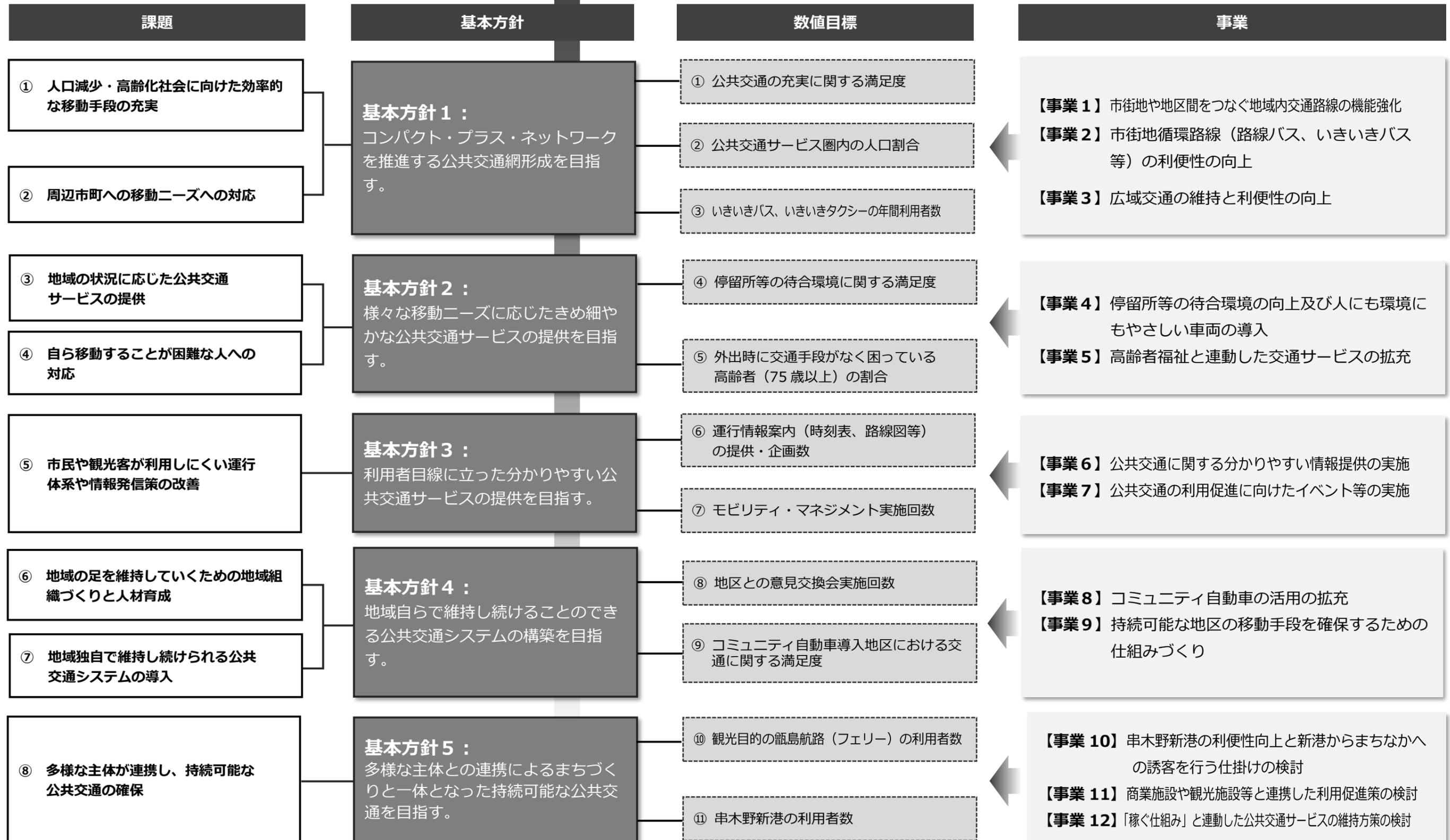
7. 地域公共交通網形成計画の基本的事項

(1) 施策体系図

いちき串木野市における公共交通に関する課題を踏まえ、基本理念と基本方針、数値目標、実施事業を設定します。

基本理念

利用者目線に立ったきめ細やかな公共交通サービスの実現
 ～地域主体での持続可能なまちづくりの推進に向けて～



(2)基本理念

いちき串木野市公共交通網形成計画は、本市を走る路線バス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、地域・交通事業者・本市が一体となり、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への見直しを行い、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。

利用者目線に立ったきめ細やかな公共交通サービスの実現

～地域主体での持続可能なまちづくりの推進に向けて～

(3)基本方針

計画を推進するにあたり、以下の5つの基本方針とそれに関連する11の数値目標を掲げます。

基本方針1 コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通網形成を目指す。

効率的な公共交通網形成及びまちづくりを実現するため、地域の状況や利用者のニーズの踏まえながら、公共交通体系の見直しを行います。市中心部を運行する公共交通については、重複路線を見直すとともに、市外を結ぶ広域交通の維持及び循環路線のサービス水準の向上を図ります。市街地と周辺部を結ぶ公共交通については、利用実態に応じた公共交通サービスの見直しを図るとともに、公共交通不便地域の解消を図ります。

■数値目標

① 公共交通の充実に関する満足度	
【現状値】 20.1%	【目標値（2023年度）】 50.0%
② 公共交通サービス圏内の人口割合	
【現状値】 98.6%	【目標値（2023年度）】 100%
③ いきいきバス、いきいきタクシーの年間利用者数	
【現状値】 7,067人／年	【目標値（2023年度）】 現状維持

基本方針2 様々な移動ニーズに応じたきめ細やかな公共交通サービスの提供を目指す。

公共交通を利用する小学生から高齢者までの様々な利用者を想定した車両の導入を検討するとともに、交通結節点としてのバス停等の環境整備を進めます。

自ら移動することが困難な交通弱者である高齢者等が利用しやすい移動手段の実現に向け、高齢者福祉に係る施策と連携した公共交通サービスの拡充を行います。

■数値目標

④ 停留所等の待合環境に関する満足度	
【現状値】	【目標値（2023年度）】
27.0%	33.0%
⑤ 外出時に交通手段がなく困っている高齢者（75歳以上）の割合	
【現状値】	【目標値（2023年度）】
22.5%	20.0%

基本方針3 利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスの提供を目指す。

利用者の満足度が低い時刻表・路線図、運行ルートや乗り方案内等の情報発信に関しては、公共交通体系の見直しにあわせて公共交通マップ作成等により利用者にとって分かりやすく、伝わりやすい情報発信を進めます。

公共交通の利用促進を図るために、情報発信策に加え、運行方策の見直しに合わせた乗り方教室等のイベントを実施します。

■数値目標

⑥ 運行情報案内（時刻表、路線図等）の提供・企画数	
【現状値】	【目標値（2023年度）】
3回/年	4回/年
⑦ モビリティ・マネジメント※(出前講座等) 実施回数	
【現状値】	【目標値（2023年度）】
1回/年	3回/年

基本方針4 地域自らで維持し続けることのできる公共交通システムの構築を目指す。

地域自らで維持し続けられる移動手段を確保していくために、現在、コミュニティ自動車を導入している5地区（羽島、荒川、冠岳、生福、川上地区）についてはコミュニティ自動車の活用を引き続き進め、段階的に地域が運行主体となる交通手段の仕組みの検討を行います。また、現在導入していない地区に関しては、コミュニティ自動車の導入を見据え、地域との協議を進めていきます。

コミュニティ自動車をより持続的な交通手段にしていくために、各地域との意見交換会を行いながら運行マニュアルや運行するための人材育成等の検討を行います。

■数値目標

⑧ 地区との意見交換会実施回数	
【現状値】 3回／年	【目標値（2023年度）】 現状維持
⑨ コミュニティ自動車導入地区における交通に関する満足度	
【現状値】 —	【目標値（2023年度）】 50.0%

基本方針5 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。

移動手段としての公共交通であることを踏まえ、利用者の移動目的となる観光地や買い物や病院等の生活利便施設等の様々な主体との連携を図ります。特に、観光に関しては、市内の観光施設をはじめ、甬島航路の発着地となる集客力のある串木野新港ターミナル等との連携・機能強化策を検討します。

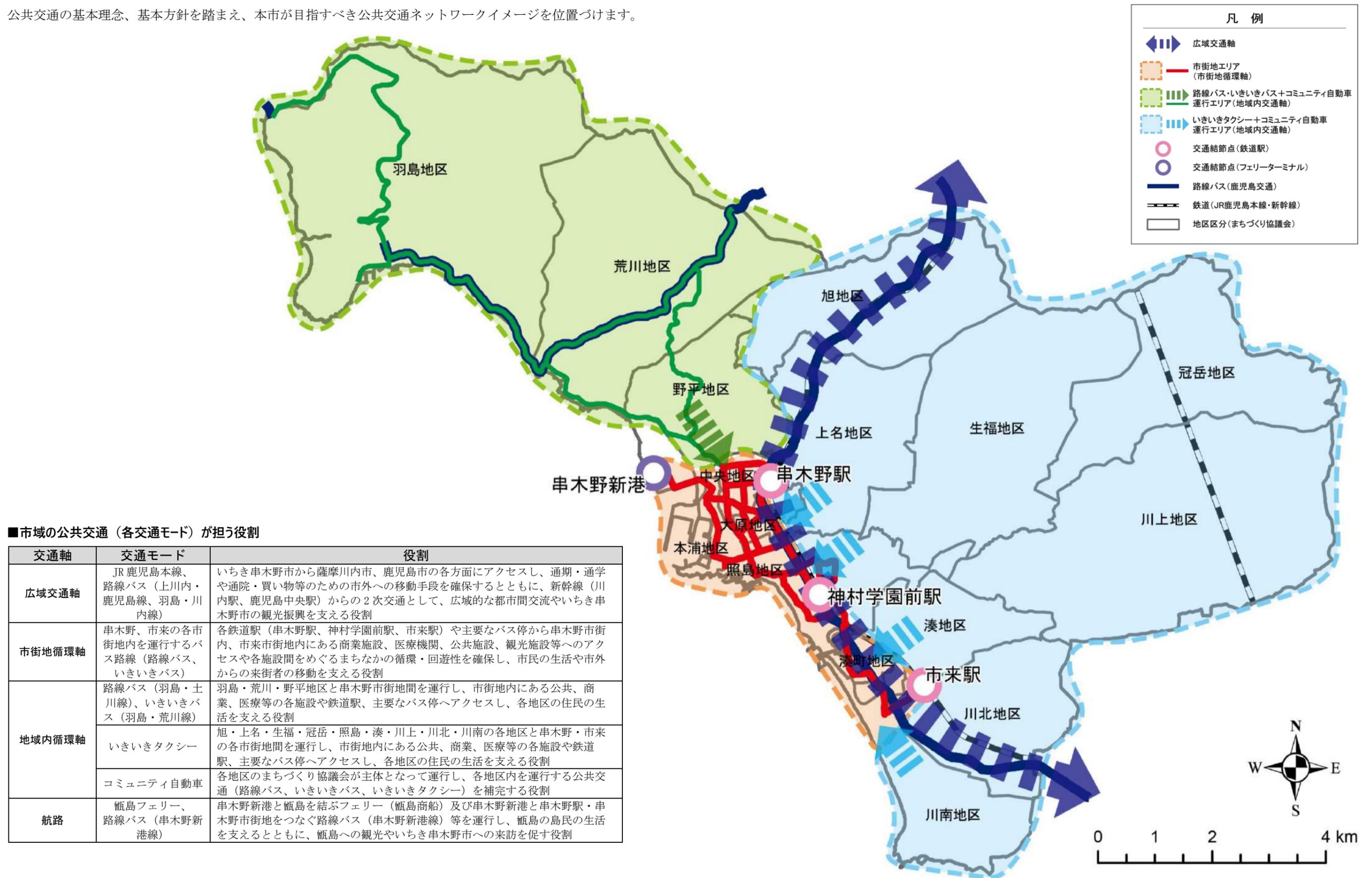
持続可能な公共交通に向け、いちき串木野電力や NPO 法人鹿児島いちき串木野観光物産センター等と協議しながら、公共交通サービスの維持方策の検討を行います。

■数値目標

⑩ 観光目的の甬島航路（フェリー）の利用者数	
【現状値】 約 44,700 人／年	【目標値（2023年度）】 約 45,500 人／年
⑪ 串木野新港の利用者数	
【現状値】 367.3 人／日	【目標値（2023年度）】 現状維持

8. 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。



9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 目標を達成するための実施施策

各事業の実施時期について、短期的に優先すべき事業、中長期的な視点で検討すべき事業に分類します。各事業を行う実施主体についても、中核的な立場で実施する主体、協力的な立場で支援する主体に分類します。

基本方針	事業	実施時期		事業の実施主体		
		短期	中長期	いちき 串木野市	交通 事業者	地域 住民
基本方針1： コンパクト・プラス・ ネットワークを推進 する公共交通網形成 を目指す。	【事業1】市街地や地区間 をつなぐ地域内交通路 線の機能強化	●		◎	○	
	【事業2】市街地循環路線 (路線バス、いきいきバ ス等)の利便性の向上	●	●	◎	◎	
	【事業3】広域交通の維持 と利便性の向上	●	●	○	◎	
基本方針2： 様々な移動ニーズに 応じたきめ細やかな 公共交通サービスの 提供を目指す。	【事業4】停留所等の待合 環境の向上及び人にも 環境にもやさしい車両 の導入	●	●	◎	◎	
	【事業5】高齢者福祉と連 動した交通サービスの 拡充	●		◎		○
基本方針3： 利用者目線に立った 分かりやすい公共交 通サービスの提供を 目指す。	【事業6】公共交通に関す る分かりやすい情報提 供の実施	●	●	◎	○	
	【事業7】公共交通の利用 促進に向けたイベント 等の実施	●		◎		○
基本方針4： 地域自前で維持し続 けることのできる公 共交通システムの構 築を目指す。	【事業8】コミュニティ自 動車の活用の拡充		●	○		◎
	【事業9】持続可能な地区 の移動手段を確保す るための仕組みづく り	●	●	○		◎
基本方針5： 多様な主体との連携 によるまちづくりと 一体となった持続可 能な公共交通を目指 す。	【事業10】串木野新港の利 便性向上と新港からま ちなかへの誘客を行う 仕掛けの検討	●	●	◎	◎	
	【事業11】商業施設や観光 施設等と連携した利用 促進策の検討		●	◎	○	○
	【事業12】「稼ぐ仕組み」 と連動した公共交通サ ービスの維持方策の検 討		●	◎	○	○

※実施時期・短期：2019年～2020年、中長期：2021年以降

※実施主体・◎：中心的な立場で実施、○：協力的な立場で実施

(2) 施策事業の概要

5つの基本方針に基づき実施する事業概要について以下の通り位置づけます。

基本方針 1 :

コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通網形成を目指す。

【事業1】市街地や地区間をつなぐ地域内交通路線の機能強化

本市においては、市街地と各地区間をつなぐ地域内交通路線として、路線バス2路線（羽島・土川線、冠岳・野下線）に加え、串木野地域はいきいきバス、市来地域はいきいきタクシーが運行しています。3つの交通手段により公共交通サービス圏を広くカバーしていますが、一部の地域には公共交通空白地域が存在しています。

羽島・土川線（路線バス）は、利用者が減少傾向にあり、利用者一人あたりの負担額が大きい状況ですが、同じエリアを運行するいきいきバス（羽島・荒川線）は他の路線と比べて利用者が多く、利用ニーズが高い路線となっています。そのため、羽島・土川線（路線バス）の利用状況等を見据え、いきいきバス（羽島・荒川線）との相互連携を検討し、運行ルートや、サービス水準の見直しを行うとともに、運行効率の低い一部区間や公共交通空白地域については、予約型の公共交通の運行を検討します。冠岳・野下線（路線バス）は、2018（平成30）年9月に8便から2便に減便し、同じエリアを運行するいきいきバス（冠岳線、芹ヶ野線）についても利用者が少なく、運行効率の低い路線となっています。そのため、冠岳・野下線（路線バス）やいきいきバス（冠岳線、芹ヶ野線）は、段階的に、より運行が柔軟ないきいきタクシーに転換します。

いきいきタクシーの運行エリア（川南、川北、湊、川上地区）については、現在は、市来市街地までの運行であるため、串木野市街地に行くには乗換が必要であり、利便性が低い状況です。そのため、運行エリアを見直し、串木野地域へのアクセス等の利便性の向上を図ります。また、いきいきタクシーのエリア拡大に合わせて、公共交通空白地域の解消及び全体のサービス水準の見直しを行います。

■地域内交通軸のエリア別方針

- ❖ 羽島・土川線（路線バス）の利用状況等を見据え、いきいきバス（羽島・荒川線）との相互連携を検討し、運行ルートや、サービス水準の見直しを行う。
- ❖ 運行効率の低い一部区間や公共交通空白地域については、予約型の公共交通の運行を検討する。



- ❖ 冠岳・野下線（路線バス）やいきいきバス（冠岳線、芹ヶ野線）は、段階的に、より運行が柔軟ないきいきタクシーに転換する。
- ❖ いきいきタクシーの運行エリア（川南、川北、湊、川上地区）については、串木野地域へのアクセス等の利便性の向上を図る。
- ❖ いきいきタクシーのエリア拡大に合わせて、公共交通空白地域の解消及び、全体のサービス水準の見直しを行う。

- ❖ 串木野市街地において、いきいきタクシーの乗降地点（交通結節点、医療施設、商業施設、公共施設等）を設定し、表示板を設置する。

【事業2】市街地循環路線（路線バス、いきいきバス 等）の利便性の向上

串木野駅を中心とした中心市街地では市内・市外各所に向かう路線バス等が運行しています。

しかし、人口減少・少子高齢化に伴い公共交通の利用者は減少傾向にあり、運行効率は今後より一層悪化していくものと考えられます。

路線バスといきいきバスの利用者の乗車目的としては、「買物」や「通院」等の生活利便施設が多く、毎日利用する方も少なくありません。そうした利用者の満足度をみると、「運行時間帯」をはじめ、「運行ルート」や「乗り継ぎ利便性」に関する不満の声が少ない状況です。

そのため、串木野市街地内のバス路線は、重複路線の見直し等により運行の効率化を図り、市街地内施設や駅等へのアクセス利便性の向上を図ります。

また、市来市街地と串木野市街地を結ぶいきいきバス（木原墓地線）の運行ルート、サービス水準の見直しを行い、串木野市街地の循環路線との連携強化を図ります。

さらに、串木野駅、神村学園前駅、市来駅におけるフィーダー交通への乗り継ぎ利便性の向上、来街者への公共交通の案内の強化を図ります。

【事業3】広域交通の維持と利便性の向上

市内の通勤・通学者の約4割が近隣の日置市や鹿児島市へ通勤・通学しており、移動ニーズが一定以上あるものと思われます。通勤・通学には、自家用車を利用している方が多く、公共交通による通勤・通学のニーズはあまり高くない状況です。公共交通の利用者ヒアリングによれば、公共交通を利用しない理由として「行きたい時間に公共交通が運行していない」という意見が多く、公共交通の利便性向上に向けた改善策としては、「運行時間帯の改善」や「乗り継ぎのしやすさや速達性の向上」等の公共交通サービスに関する要望が多い状況です。

串木野高校、市来農芸高校においては、市外から通学者も多く、交通手段として鉄道を選択している学生が多くなっています。一方で、路線バスやいきいきバスについては、「運行本数」や「運行時間帯」に対する不満も多く、ニーズが低い状況にあります。

そのため、市外への移動ニーズに応えるためにJR鹿児島本線、上川内・鹿児島線（路線バス）は維持を基本に、運行時間帯等の調整を行い、市内での乗り継ぎ利便性、新幹線との接続等の向上を図ります。

羽島・川内線（路線バス）は、利用状況を勘案し、路線の一部を減便する等の運行の効率化を図ります。

また、公共交通を維持するために必要な人材の確保については、官民一体となり、取組みを進めます。

基本方針 2 :

様々な移動ニーズに応じたきめ細やかな公共交通サービスの提供を目指す。

【事業4】 停留所等の待合環境の向上及び人にも環境にもやさしい車両の導入

路線バスやいきいきバス等の利用者の高齢化が進んでいます。今後も、全市的な高齢化の進行や、運転免許証の返納等により、利用者の高齢化は更に進んでいくものと予想されます。高齢者等の交通弱者の方が継続的に利用することのできる環境整備が必要となります。

そのため、高齢者をはじめ子どもや障がい者等のすべての人が使いやすい生活交通の確保を目指して、ノンステップ・ユニバーサルデザイン車両や電気車両等の導入を検討するとともに、交通結節点となるバス停についても、環境の整備に努めます。

■ バリアフリー車両の例



■ 整備されたバス停の例



左) 停留所におけるベンチ設置

下) コンビニエンスストアと連携したバス待ちスペースの創出

【事業5】 高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充

今後、高齢化が進展していく中で、本市の公共交通に対して「高齢者等への外出支援サービス」が不足しているという意見は少なくありません。現状では、高齢者が外出する際の移動手段として、親族による送迎や隣近所の知人等との混乗を選択している方が多い状況であるため、公共交通として高齢者等への外出支援サービスを確保する必要があります。

そのため、まちづくり協議会や自治会等で実施する健康づくり・介護予防等の福祉施策との連携を視野に、高齢者の外出支援と連動した公共交通サービスの拡充を図ります。

基本方針 3 :

利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスの提供を目指す。

【事業6】公共交通に関する分かりやすい情報提供の実施

現状では、公共交通の利用に際して運行情報案内に関する満足度が低い状況にあります。また、利便性を高めるために公共交通マップの作成や運行案内の表示改善等、公共交通に係る情報提供を求める声が多くなっています。

今後、公共交通の利用促進を高めるために、市民や観光客等の利用者ニーズにあわせ「運行ルート」や「乗り方案内」等の公共交通の利用者に向けた情報提供を行うことが必要です。

そのため、公共交通体系の見直しに合わせて、いちき串木野市公共交通マップの改訂や市ホームページの更新を行うとともに、インターネットの検索サービスを活用することにより、わかりやすく、伝わりやすい情報発信に努めます。

■公共交通マップの例（千葉県 M 市）



【事業7】公共交通の利用促進に向けたイベント等の実施

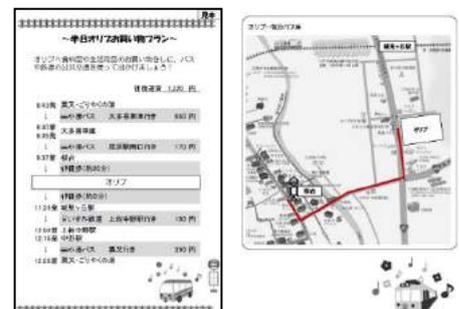
公共交通の利用促進に向けて、情報提供等を行うほか、これまで公共交通を利用したことのない人に向け公共交通を利用するきっかけをつくることが重要です。市民アンケートの結果、約8割が公共交通を利用していないと答えたため、乗り方や運行ルートを知らない人も少なくないものと予想されます。今後の運行体系の見直しに合わせ、公共交通の利用促進を図るために路線バスやいきいきバス、いきいきタクシー等の様々な交通に触れ合うことのできる機会づくりが必要となります。

そのため、公共交通の乗り方教室や公共交通を利用した買い物ツアー等を開催し、これまで利用する機会がなかった人々の利用促進につながるイベントを実施します。

■公共交通の利用促進策の例

【事例】買物プランのチラシを作成して公共交通の使い方を提示（千葉県 O 町）

主に『バスに乗ったことがない』人を対象とし、公共交通の利用促進を図るため、買い物等の目的ごとに、バスや鉄道等の公共交通を利用したモデルプランの作成を行っている。モデルプランには目的地とそこに向かうための公共交通の路線と乗車時刻モデルを掲載し、利用者が実際に活用をイメージできるような配慮がなされている。



基本方針 4 :

地域自らで維持し続けることのできる公共交通システムの構築を目指す。

【事業 8】 コミュニティ自動車の活用の拡充

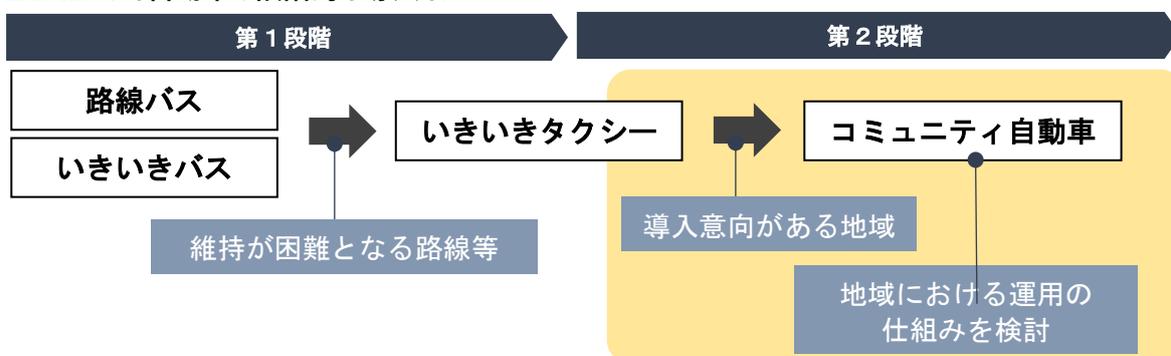
本市の公共交通に関して、運行ルートや運行本数等の運行に係る柔軟性の低さに不満を持っている利用者が多い状況です。また、高齢者等の交通弱者等の公共交通の利用実態をみると、路線バスやいきいきバスだけで今後の利用ニーズに応えることも難しいことが予想されます。

いきいきタクシーや本市の一部地区で導入されているコミュニティ自動車に関しては、運行ルートや運行本数等、地域の利用者ニーズに応じた運行が可能であるため、積極的に導入していくことが望ましいと言えます。

そのため、路線バスやいきいきバスの維持が困難な場合等の代替の移動手段として、いきいきタクシーやコミュニティ自動車の活用を図り、段階的に地域が運行主体となるコミュニティ自動車へ転換していく必要があります。第 1 段階として、路線バスやいきいきバスをいきいきタクシーへ転換し、第 2 段階として、いきいきタクシーをコミュニティ自動車へ転換する等、各地区の状況に応じた導入ステップを検討します。また、コミュニティ自動車導入地区（羽島、荒川、冠岳、生福、川上地区）は、コミュニティ自動車の地区外運行により串木野市街地等へのアクセス利便性の向上を図ります。

コミュニティ自動車未導入地区（野平、旭、上名、川南、川北、湊地区）は、地区におけるコミュニティ自動車の活用について検討します。

■コミュニティ自動車の段階的な導入イメージ



【事業 9】 持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり

コミュニティ自動車については、利用に際して申請手続きが必要となる等、地域の利用者にとって使い勝手が悪い側面もあり、利用が進んでいない状況も見受けられます。

一方で、地域からは、今後の運転免許証の返納により、自分で運転ができなくなった場合の移動に関する不安を感じているという意見があります。また、コミュニティ自動車の今後の運用の仕組みづくり次第では、地域の重要な足になる可能性があるとの意見も出されており、今後、コミュニティ自動車の活用の拡充や導入に向けた仕組みの検討を望む声があります。

そのため、まずコミュニティ自動車導入地区（羽島、荒川、冠岳、生福、川上地区）において、各地域で持続可能な運行マニュアルの作成、人材育成等を実施する等、地域にとって使い勝手がよく、地域に密着した移動手段となるように、意見交換会等を重ねながら、地域において持続的な移動手段となるよう仕組みを検討します。

基本方針 5 :

多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。

【事業 10】 串木野新港の利便性向上と新港からまちなかへの誘客を行う仕掛けの検討

串木野新港の利用者の移動手段として「自家用車」、「タクシー」の利用が主となっています。

公共交通を利用しない理由は、「行きたい時間に公共交通が運行していない」「公共交通の利用の仕方がわからないから」等の意見が挙げられています。

今後も甑島に向かう観光客が利用しやすい移動手段を確保していく必要があります。また、串木野新港線や市内の循環路線等の既存の交通手段の連携による、まちなかの誘客等の視点も必要不可欠です。

そのため、甑島航路（串木野新港発着のフェリー）及び串木野新港線（路線バス）の運行を維持するとともに、串木野新港の集客能力を活かし、立ち寄り来街者の増加策の検討及びそのための交通ネットワークの構築を目指します。

また、串木野新港ターミナルの機能の改善検討を行い、魅力の向上を図ります。

【事業 11】 商業施設や観光施設等と連携した利用促進策の検討

商業施設等の日常利便施設への移動手段としては、自家用車の利用が大半を占め、公共交通の利用は低い状況にあります。また、観光施設等の観光資源を巡る際も自家用車が選択されることが多く、観光利用としての公共交通に関しては、観光客等には、ほぼ認知されていない状況であると言えます。

市街地部に多く立地している生活利便施設には、市内周辺部からの利用が多く、また市全域に点在する観光施設等の観光資源には市外からの観光客も数多く来訪しているため、商業施設や観光施設等の目的地側と公共交通が連携した利用促進策を検討していく必要があります。

そのため、商業施設や観光施設等と連携した割引システムの導入等、利用者の目的地となる施設等との連携を図り、利用者の利便性を向上し、利用したくなる公共交通になるような利用促進策を検討します。

【事業 12】 「稼ぐ仕組み」と連動した公共交通サービスの維持方策の検討

本市には、地域新電力会社である「(株) いちき串木野電力」やNPO 法人化されている「鹿児島いちき串木野観光物産センター」等が設立されており、地域独自で稼ぐ仕組みづくりを進めるための土台が整っています。

こうした取組みと公共交通サービスが連携し、持続可能な移動手段を確保していくことが必要です。あわせて電気自動車の導入等による環境への配慮や地域貢献に資するサービスの提供等、まちづくり全般に関わる取組みについて地域公共交通として関わることのできる可能性は非常に大きいものと考えます。

こうした点を踏まえ、(株) いちき串木野電力やNPO 法人鹿児島いちき串木野観光物産センター等と協議を行いながら、まちづくり全般に展開することのできる公共交通サービスの検討を進めます。

10. 計画目標に対する評価指標と計画の達成状況の評価

(1) 計画目標に対する評価指標

基本方針1 コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通網形成を目指す。

数値目標	現状値	目標値	評価年	評価方法	設定根拠(目標値)
① 公共交通の充実に 関する満足度	20.1%	50.0%	2023年 (2021年)	公共交通利用に係る 市民アンケート調査	第2次総合計画に おける目標値
② 公共交通サービ ス圏内の人口割合	98.6%	100%	毎年	再編後の公共交通 サービス圏内の人 口割合を算定	デマンド型交通の 導入による公共交 通サービス圏域の 拡大
③ いきいきバス、 いきいきタクシー の年間利用者数	7,067人/年	現状維持	毎年	利用者数調査	人口減少を踏まえ つつ、利用者数の 増加を見込む

基本方針2 様々な移動ニーズに応じたきめ細やかな公共交通サービスの提供を目指す。

数値目標	現状値	目標値	評価年	評価方法	設定根拠(目標値)
④ 停留所等の 待合環境に関する 満足度	27.0%	33.0%	2023年 (2021年)	公共交通の利用者 アンケート調査	公共交通の利用満 足度の割合を4人 に1人から3人に 1人に向上
⑤ 外出時に交通 手段がなく困って いる高齢者(75歳 以上)の割合	22.5%	20.0%	2023年	公共交通利用に係 る市民アンケート 調査	75歳以上の高齢者 における困る人の 割合を4.5人に1 人から5人に1人 に改善

基本方針3 利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスの提供を目指す。

数値目標	現状値	目標値	評価年	評価方法	設定根拠(目標値)
⑥ 運行情報案内 (時刻表、路線図等) の提供・企画	3回/年	4回/年	毎年	担当課による実施 状況の調査	広報紙等を活用し た情報案内回数 の向上
⑦ モビリティ・マネ ジメント※(出前 講座等)実施回数	1回/年	3回/年	毎年	担当課による実施 状況の調査	年間3地区(回) を5年間実施し、 合計15地区で実施

基本方針4 地域自らで維持し続けることのできる公共交通システムの構築を目指す。

数値目標	現状値	目標値	評価年	評価方法	設定根拠(目標値)
⑧ 地区との意見 交換会実施回数	3回	現状維持	毎年	担当課による実施 状況の調査	現状の意見交換会 の継続
⑨ コミュニティ自 動車導入地区にお ける交通に関する 満足度	—	50.0%	2023年 (2021年)	公共交通の利用者 アンケート調査	第2次総合計画に おける目標値

基本方針5 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。

数値目標	現状値	目標値	評価年	評価方法	設定根拠(目標値)
⑩ 観光目的の甕島航路 (フェリー)の利用者数	約44,700人	約45,500人	毎年	フェリーの利用実 績	第2次総合計画に おける観光入込客 数の目標の伸び率
⑪ 串木野新港の 利用者数	367.3人/日	現状維持	毎年	フェリーの利用実 績	人口減少を踏まえ つつ、利用者数の 増加を見込む

※目標年度は、2023年度とする。

※評価年のカッコ内は中間評価年とする。

(2) 事業実施スケジュール

基本方針	事業	2019 (平成31) 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
基本方針1：コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通網形成を目指す。						
【事業1】市街地や地区間をつなぐ地域内交通路線の機能強化	冠岳・生福地区でのいきいきタクシーの導入、串木野市街地へのエリア拡充	→				
	旭地区でのいきいきタクシーの導入	→				
	羽島・荒川・野平地区での路線バス・いきいきバスの運行見直し	→				
【事業2】市街地循環路線（路線バス、いきいきバス等）の利便性の向上	市街地循環路線（いきいきバス・路線バス）の運行見直し	→				
【事業3】広域交通の維持と利便性の向上	随時検討・実施	→				
基本方針2：様々な移動ニーズに応じたきめ細やかな公共交通サービスの提供を目指す。						
【事業4】停留所等の待合環境の向上及び人にも環境にもやさしい車両の導入	随時検討・実施	→				
【事業5】高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充	いきいきタクシーの拡充に合わせて実施	→		継続的に実施		
基本方針3：利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスの提供を目指す。						
【事業6】公共交通に関する分かりやすい情報提供の実施	公共交通の見直しに合わせて実施	→			継続的に実施	
【事業7】公共交通の利用促進に向けたイベント等の実施	いきいきタクシーの拡充に合わせて実施	→			継続的に実施	
基本方針4：地域自らで維持し続けることのできる公共交通システムの構築を目指す。						
【事業8】コミュニティ自動車の活用の拡充	新たな地区でのコミュニティ自動車の導入	→				
【事業9】持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり	コミュニティ自動車導入地区（5地区）での検討	→		新たなコミュニティ自動車導入地区での検討		
基本方針5：多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。						
【事業10】串木野新港の利便性向上と新港からまちなかへの誘客を行う仕掛けの検討	ターミナル機能の改善	→		串木野新港のバス路線の強化・誘客方策の検討		
【事業11】商業施設や観光施設等と連携した利用促進策の検討	市街地循環路線の見直しに合わせて実施	→				
【事業12】「稼ぐ仕組み」と連動した公共交通サービスの維持方策の検討	仕組みの検討（関係機関との協議）	→				

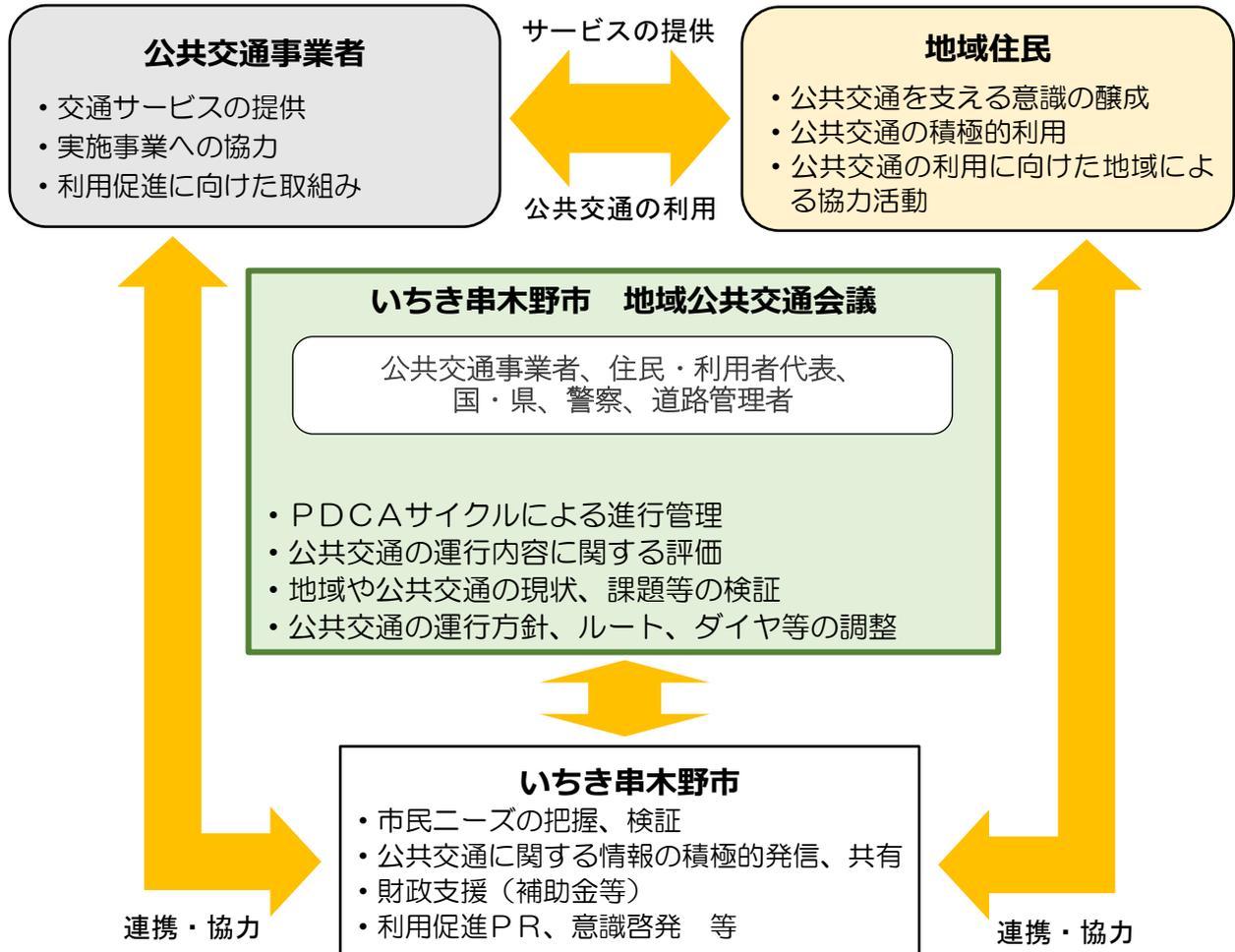
(3)計画の実施体制

計画の実施にあたっては、いちき串木野市地域公共交通会議を主体として、計画に位置付ける事業に関わる関係者（地域住民、公共交通事業者、行政等）が連携・協働し、一体となって取組んでいくことが重要です。

また、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況等を評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す必要があります。

そのため、以下のような実施体制のもと役割分担を行いながら、連携して取組みます。

■本計画推進のための実施体制

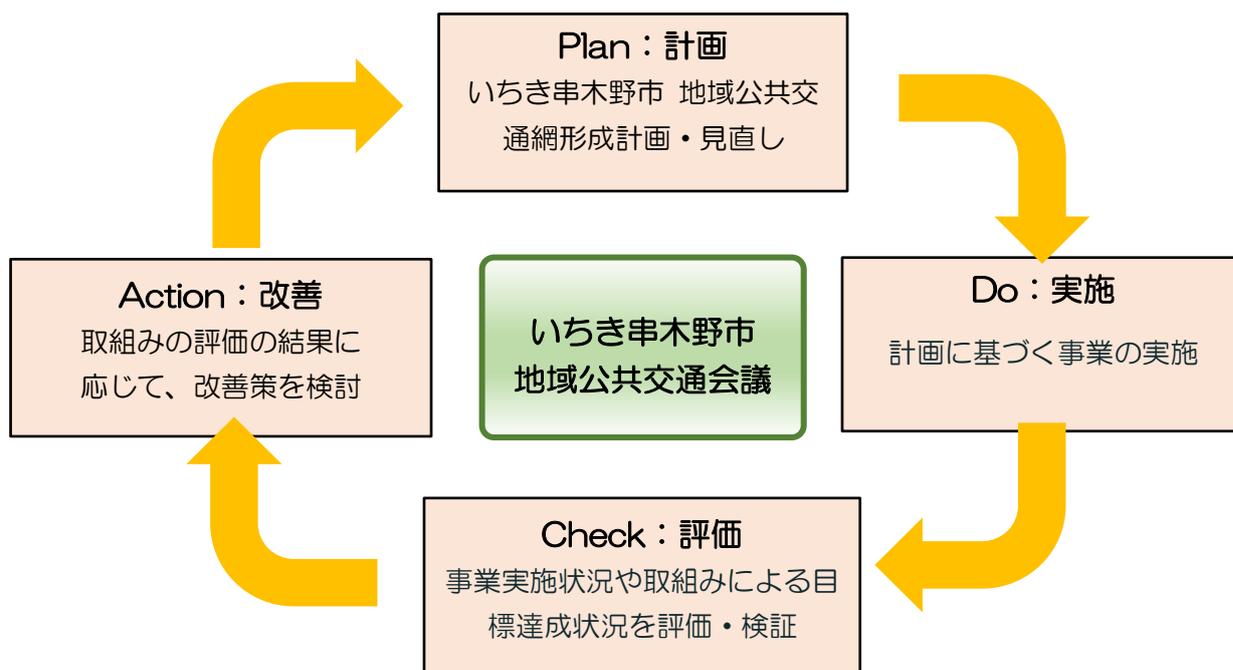


(4)PDCAサイクルの実行

計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況等について数値目標を指標としながら評価・検証し、実施 (Do) →評価 (Check) →改善 (Action) →計画 (Plan) のサイクルを実行します。

計画のPDCAサイクルの実行は、「いちき串木野市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政等）が施策効果の検証結果を共有します。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行います。



■各PDCAサイクルの概要

項目	目標達成度の評価（概ね5年に1回実施）	事業実施状況の評価（年に1回実施）
P（計画）	地域公共交通網形成計画の策定	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

(5)計画の評価方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（2023（平成 35）年度）における各種調査結果等を踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行う等、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進します。

計画期間における PDCA サイクルの具体的な評価スケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとします。

■評価スケジュール

項 目		2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)
評価方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査					◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価・検証						◎
計画・目標値の見直し				○		●
地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ●：次期計画の検討

いちき串木野市地域公共交通網形成計画

発行年月:平成 31 年 2 月

発 行:いちき串木野市 水産商工課

〒896-8601 いちき串木野市昭和通133番地1

TEL:(0996)33-5638【直通】

裏表紙