

いちき串木野市地域公共交通計画

(案)

令和6年2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	66
7. 計画の基本理念・基本方針	68
(1) 基本理念.....	68
(2) 基本方針.....	68
(3) 地域公共交通の機能分担.....	69
(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.....	70
8. 計画の目標と評価指標	71
(1) 計画目標の設定.....	71
(2) 評価指標の設定.....	72
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	73
(1) 目標を達成するための実施事業.....	73
(2) 施策事業の概要.....	74
10. 計画の達成状況の評価	85
(1) 計画の実施及び進行管理の体制.....	85
(2) PDCAサイクルの実行.....	86
(3) 計画の評価方法及びスケジュール.....	87
参考資料	88
(1) いちき串木野市地域公共交通会議委員名簿.....	88
(2) 計画策定の経過.....	88
(3) いちき串木野市地域公共交通会議設置要綱.....	88

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、離島である甌島を結ぶ航路、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。

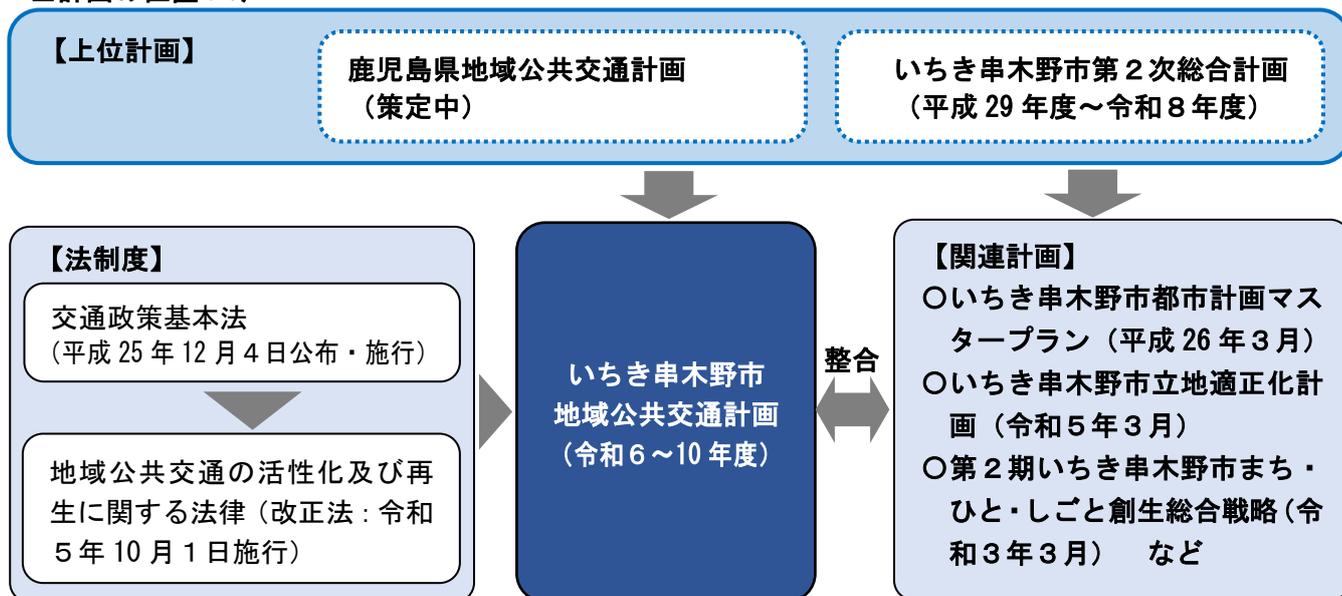
しかし、一方では新型コロナウイルス感染症や人口減少等による公共交通利用者の減少や運行維持費の負担増加、運転手不足問題など、見直すべき課題を抱えています。

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

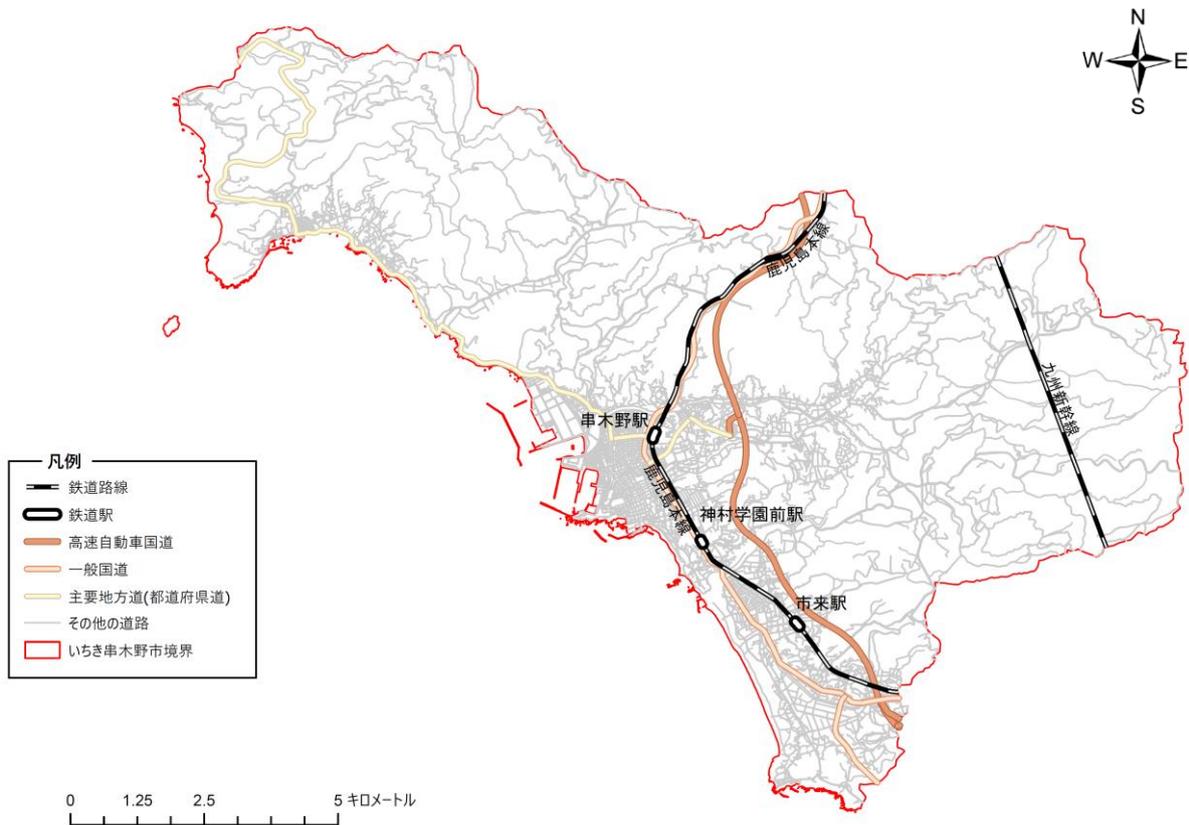


※コミュニティバス：公共交通不便地域の解消等を図るため、市町村等が運営するバスのこと。

※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）



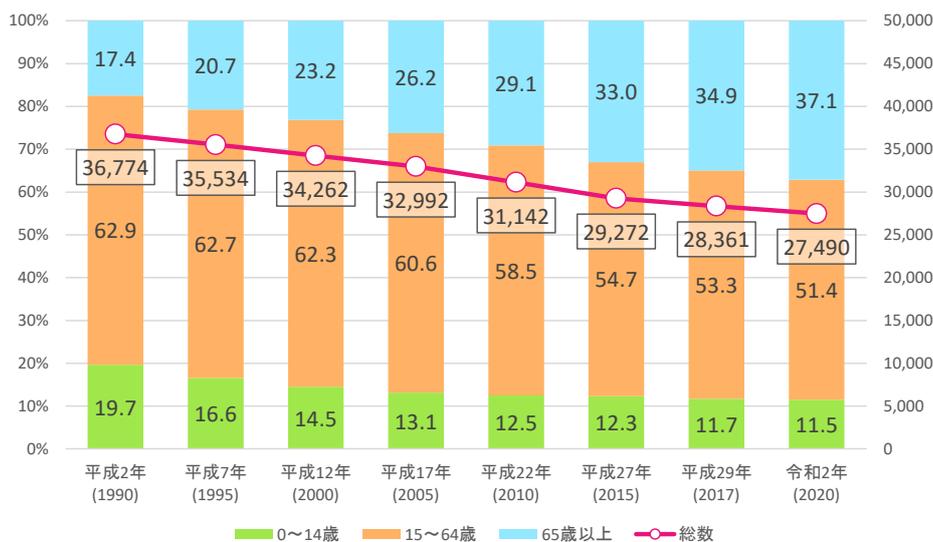
出典：国勢調査

②人口動向

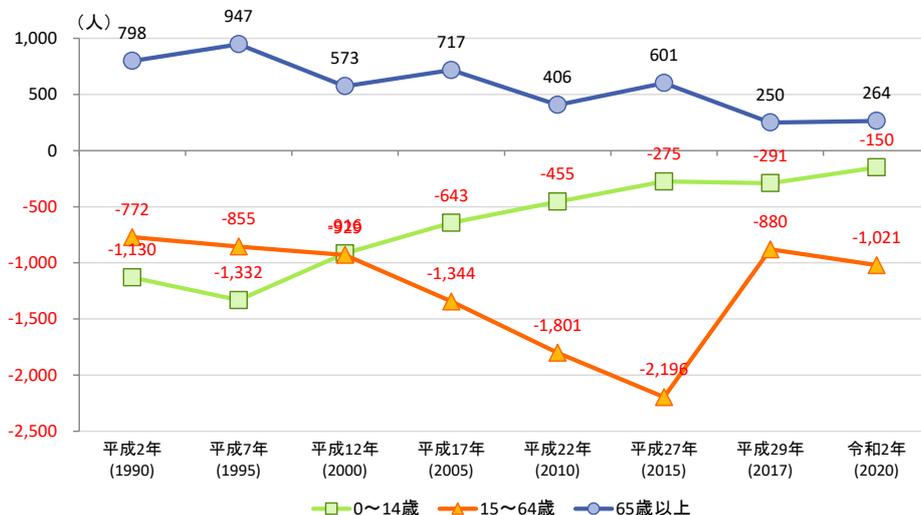
《 人口推移 》

- 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



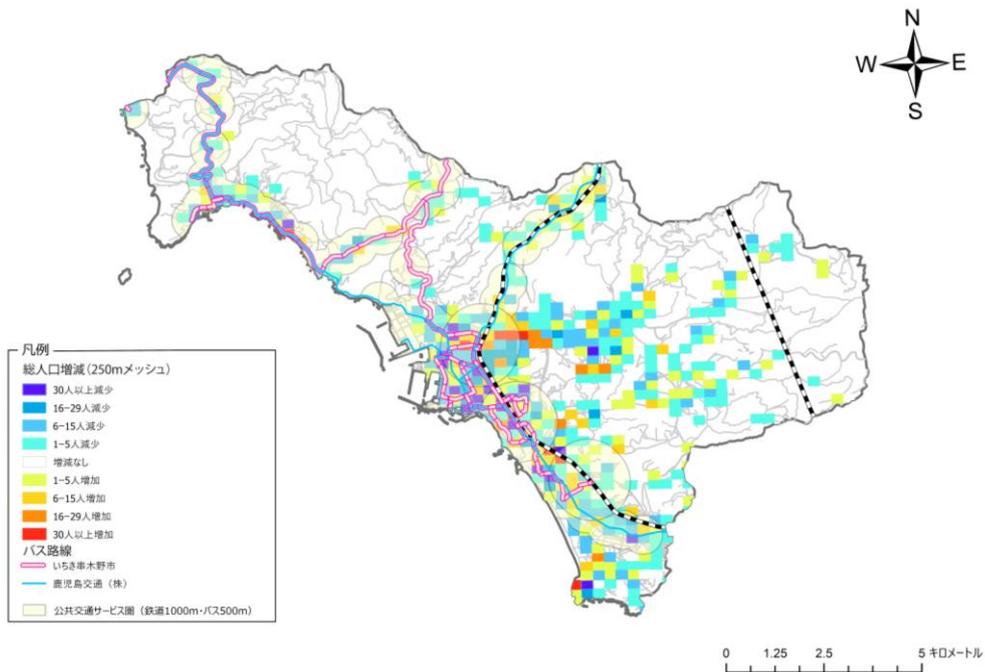
出典：国勢調査

《 地域別の人口推移 》

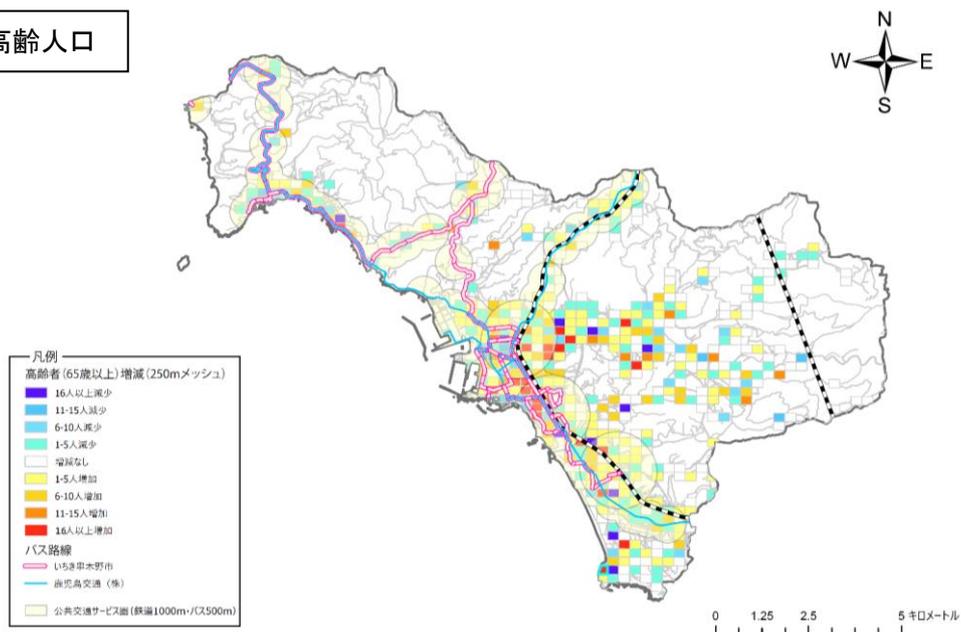
- 2015（平成27）年から2020（令和2）年における総人口の増減を見ると、全市的に総人口が減少する地域が多く、特に中心市街地での減少傾向が強く見られます。
- 一方、上名地区等、人口が増加している地域が一部見られます。
- 2015（平成27）年から2020（令和2）年における高齢人口の増減を見ると、総人口とは対照的に全市的に高齢人口が増加している地域が多く見られることから、高齢化が進行していることが分かります。

■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



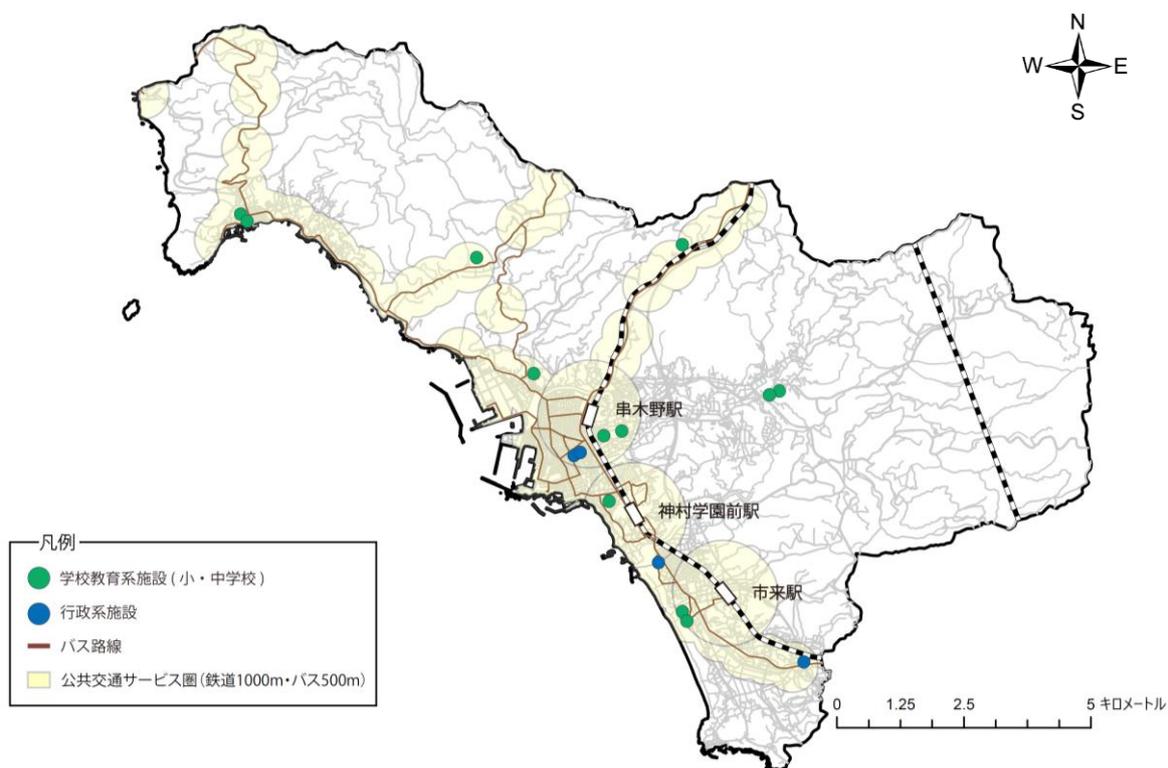
出典：国勢調査、国土数値情報

※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

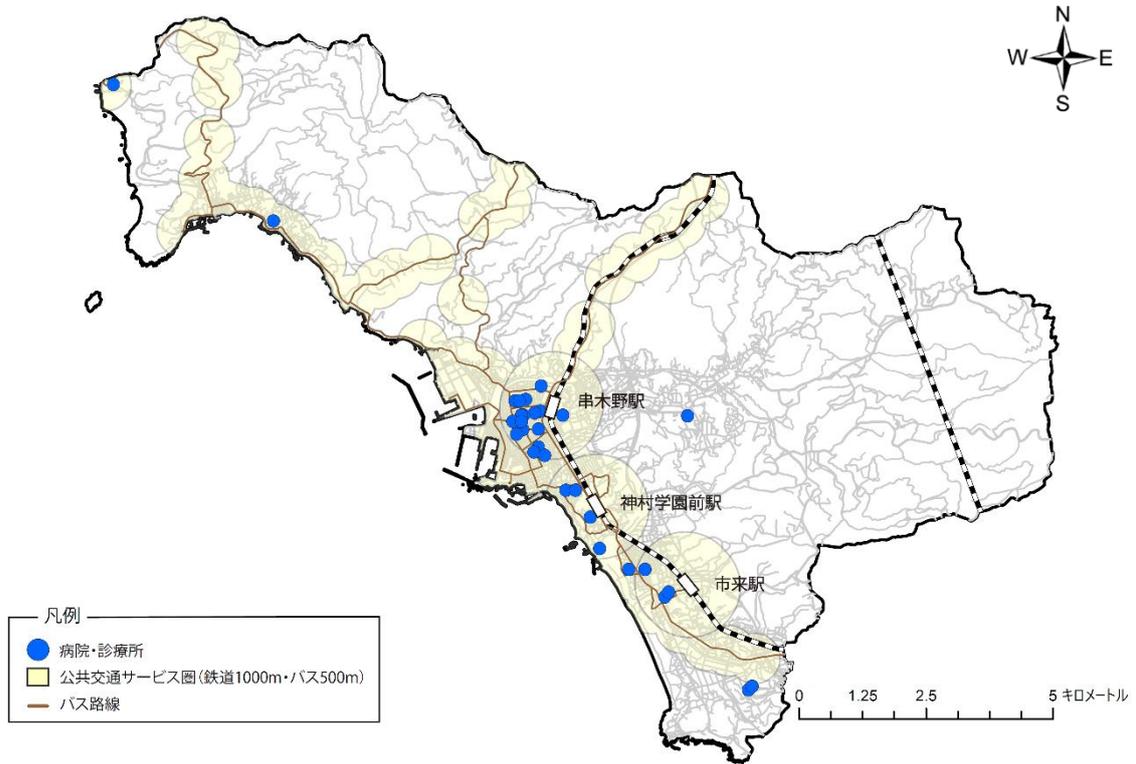
- 公共交通サービス圏と公共施設分布図を見ると、行政系施設は公共交通サービス圏内に分布していますが、学校教育系施設については、一部地域において公共交通サービス圏外に立地しています。
- 公共交通サービス圏と病院・診療所分布図を見ると、病院・診療所の多くが市街地地域に立地しており、公共交通サービス圏内に分布していますが、一部公共交通サービス圏外に立地しています。
- 公共交通サービス圏と商業施設分布図を見ると、市内のすべての商業施設（スーパー、コンビニエンスストア、ドラッグストア、ホームセンター）が公共交通サービス圏内に分布しています。

■公共交通サービス圏と公共施設分布図



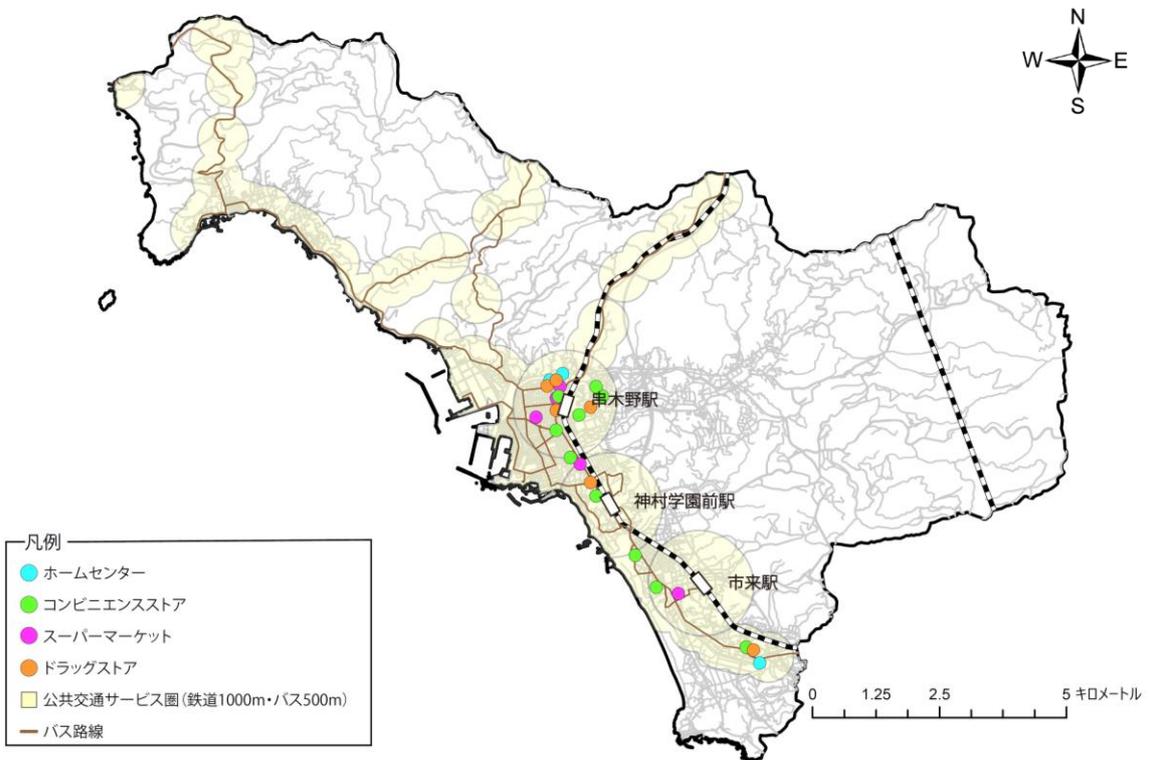
出典：いちき串木野市公共施設等総合管理計画、国土数値情報

■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



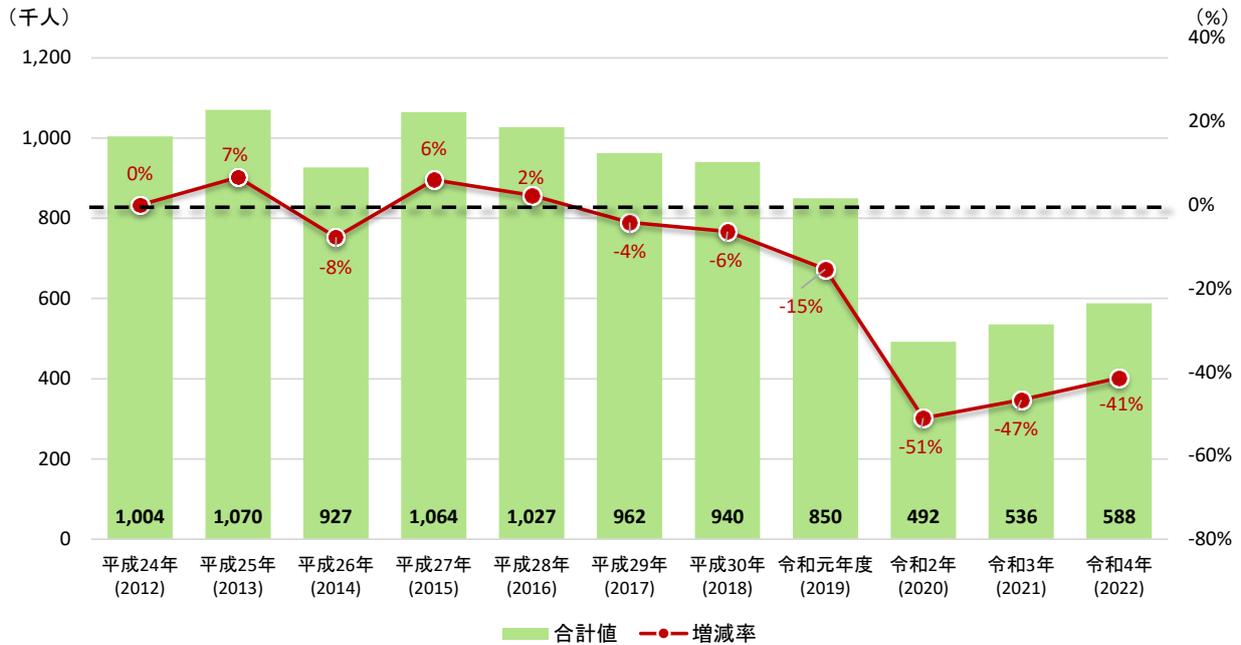
出典：NAVITIME、国土数値情報

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



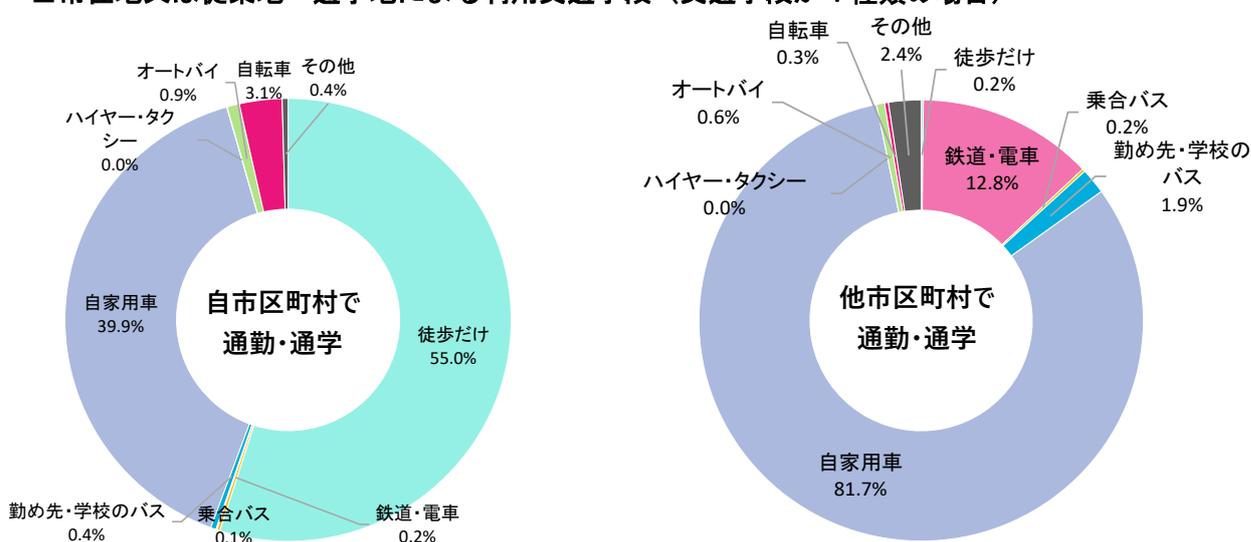
出典：いちき串木野市

(2) 交通特性

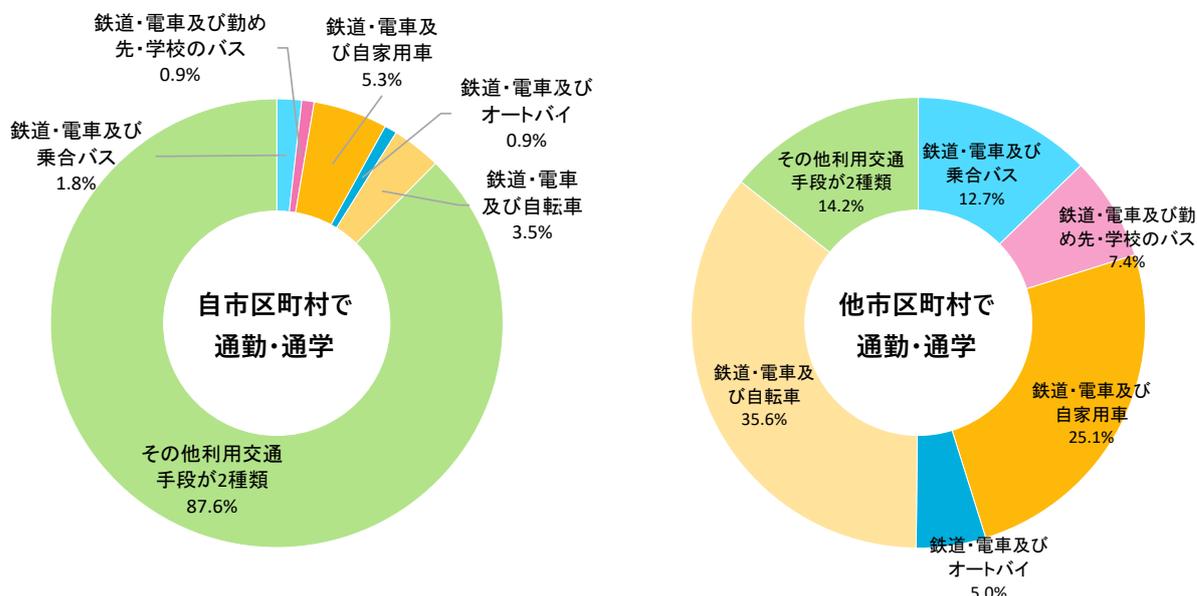
①交通利用手段

- 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）

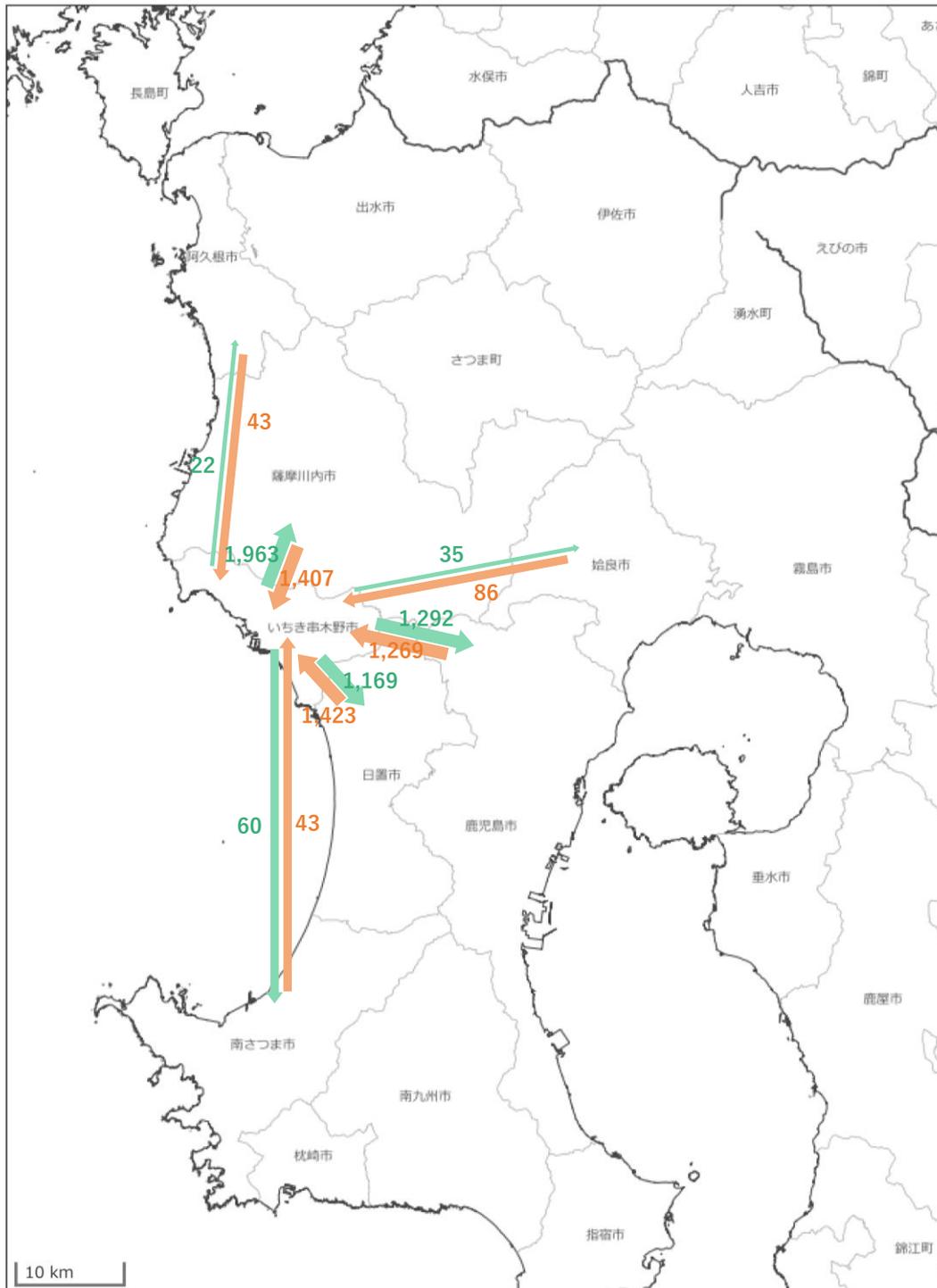


出典：国勢調査（2020（令和2）年）

○市外への通勤・通学人口を見ると、隣接する薩摩川内市（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。

■通勤・通学人口（流出・流入）

➡ 流出人口
 ⬅ 流入人口



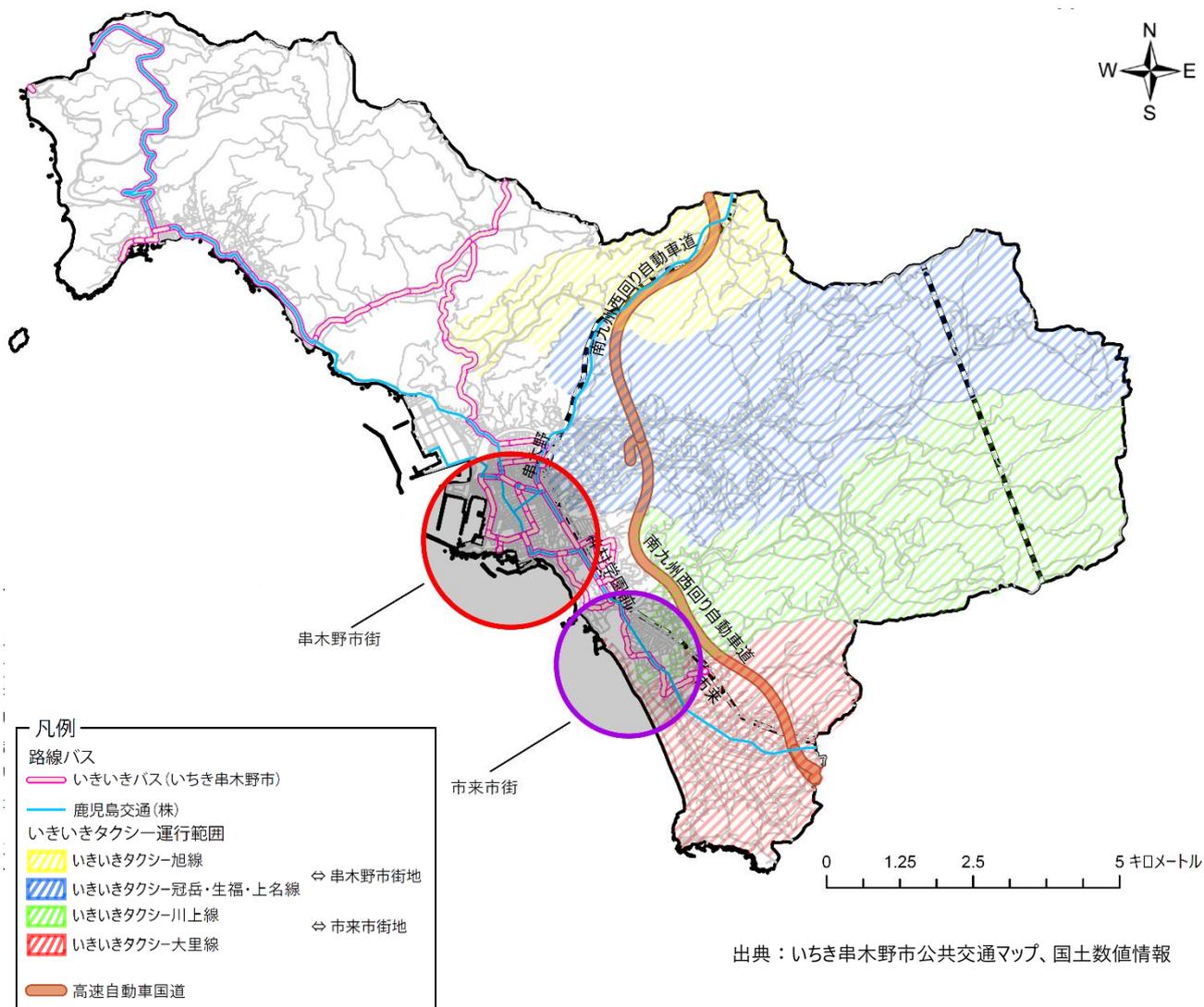
出典：国勢調査（2020（令和2）年）

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

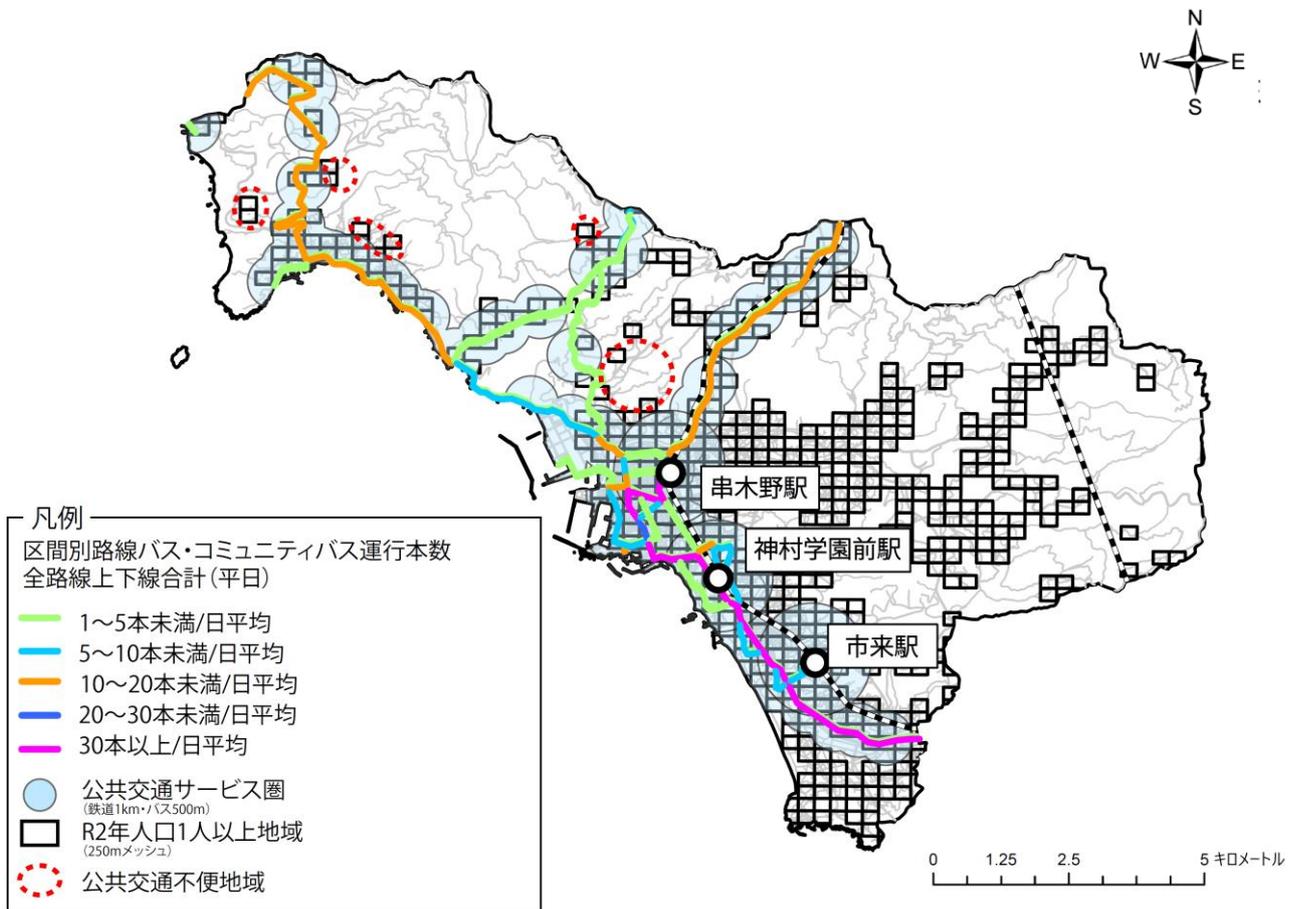


- ◆ 鉄道 JR 鹿児島本線（串木野駅・神村学園前駅・市来駅）
- ◆ 高速バス こしきじま号
- ◆ 路線バス 鹿児島交通（株）（羽島・土川線、上川内・鹿児島線、串木野新港線）
- ◆ いきいきバス 鹿児島交通（株）（羽島・荒川線、木原墓地線）
- ◆ いきいきタクシー 第一交通（冠岳・生福・上名線、旭線、川上線、大里線）

《 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も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

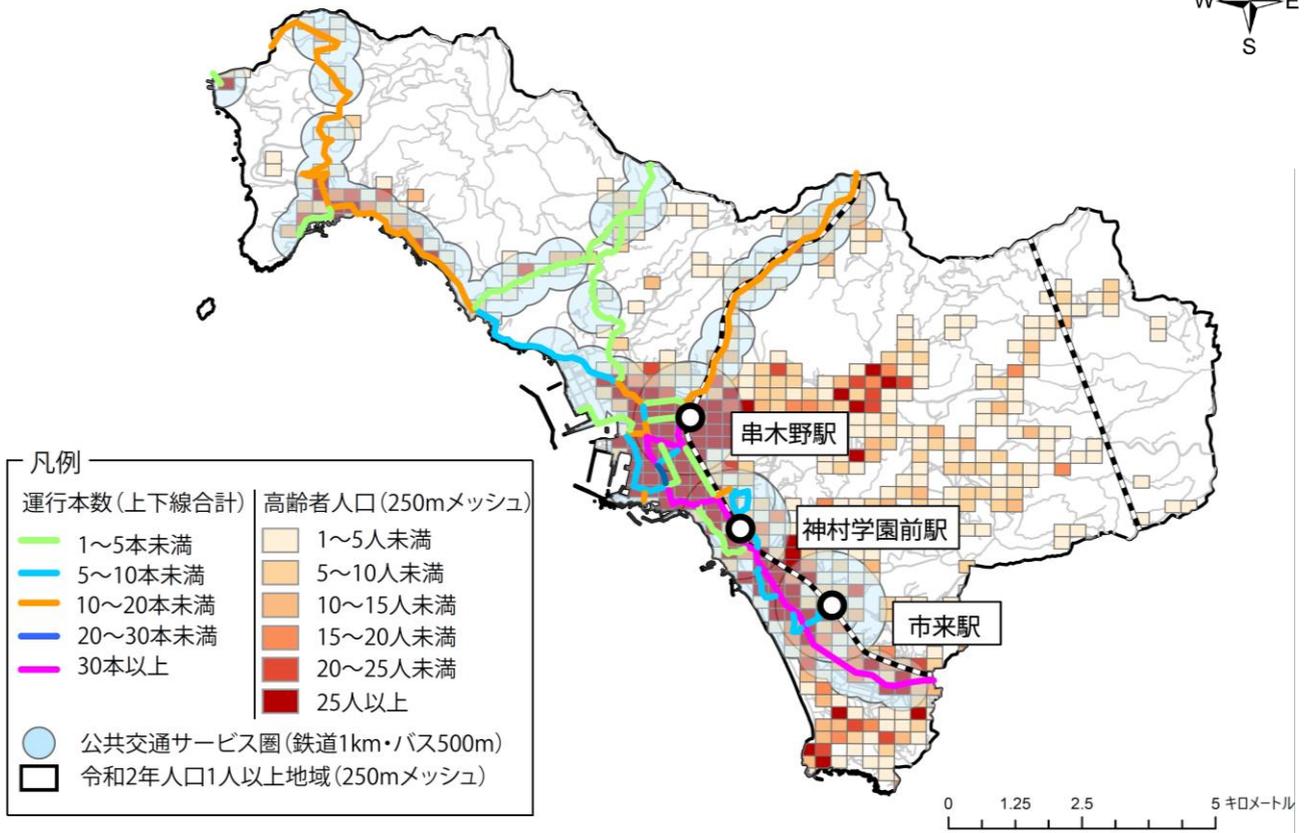
<公共交通サービス圏の設定>

- ・鉄道勢圏 : JR 串木野駅、神村学園前駅、市来駅の各駅から1 km 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

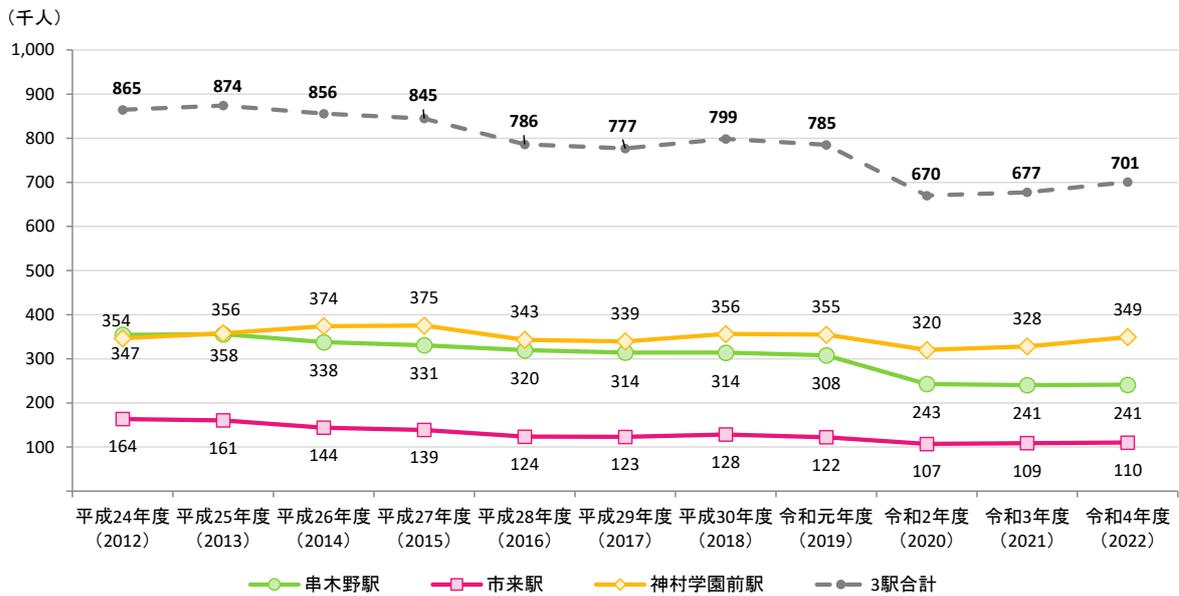


出典：いちき串木野市公共交通マップ、国勢調査、国土数値情報

《 鉄道 》

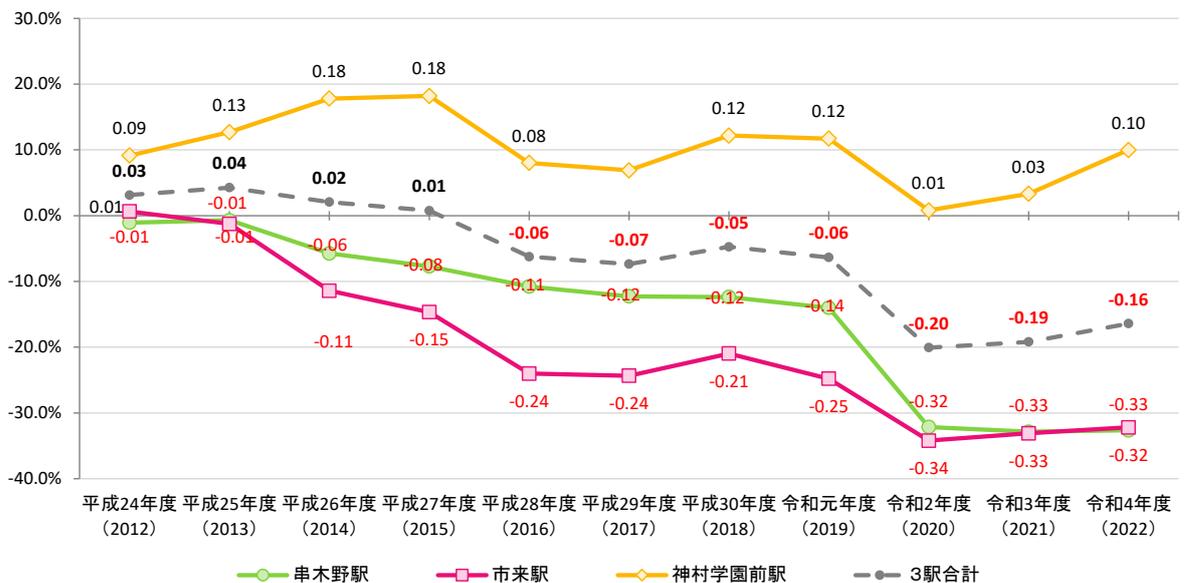
- 市内には JR 鹿児島本線が運行しています。
- 2012（平成 24）年度から 2022（令和 4）年度における駅別鉄道利用者数の推移を見ると、利用者数は減少しており、特に 2020（令和 2）年度には新型コロナウイルスの影響で大幅に減少し、2020（令和 2）年度から 2022（令和 4）年度にかけて微増となっておりますが、新型コロナウイルス前（2019（令和元）年度）まで回復していません。
- 駅別に見ると、神村学園駅での利用者は増加傾向にあり、串木野駅、市来駅は 2020（令和 2）年度まで減少傾向で、その後横ばい状態となっております。
- 各駅において、車いす利用者等へ配慮したバ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

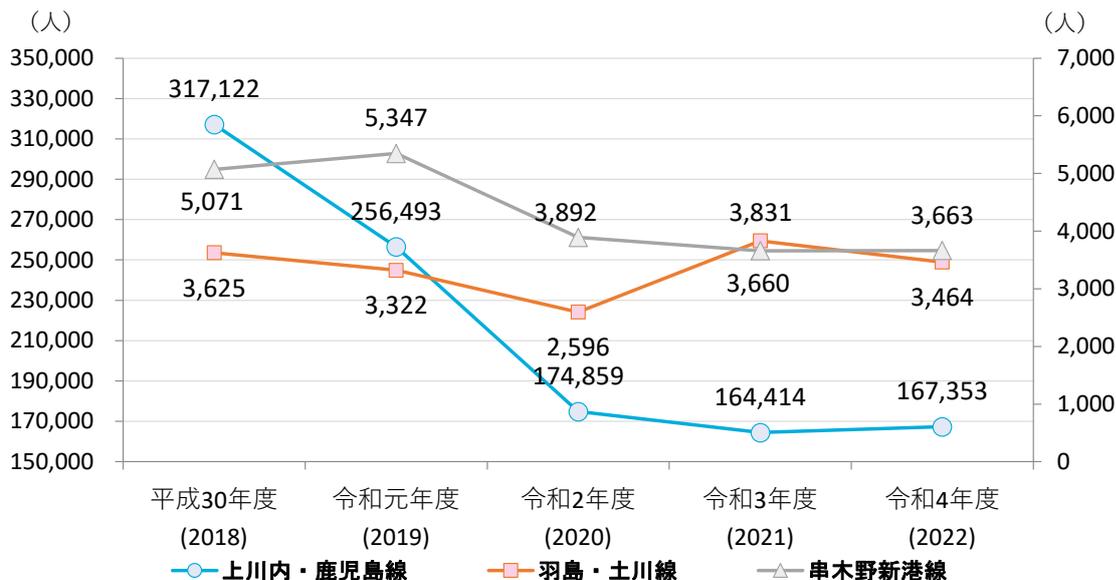
■路線バス・いきいきバスネットワーク



■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（甌島航路フェリー乗り場）～串木野駅

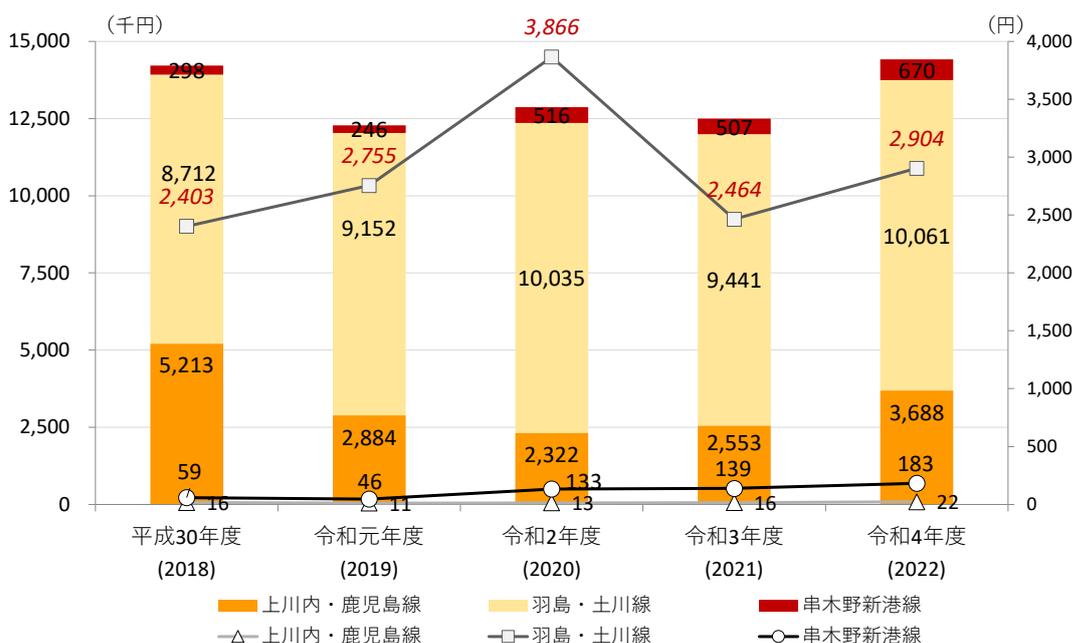
■補助対象路線の利用者数の推移



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月に芹ヶ野線が廃止し、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。

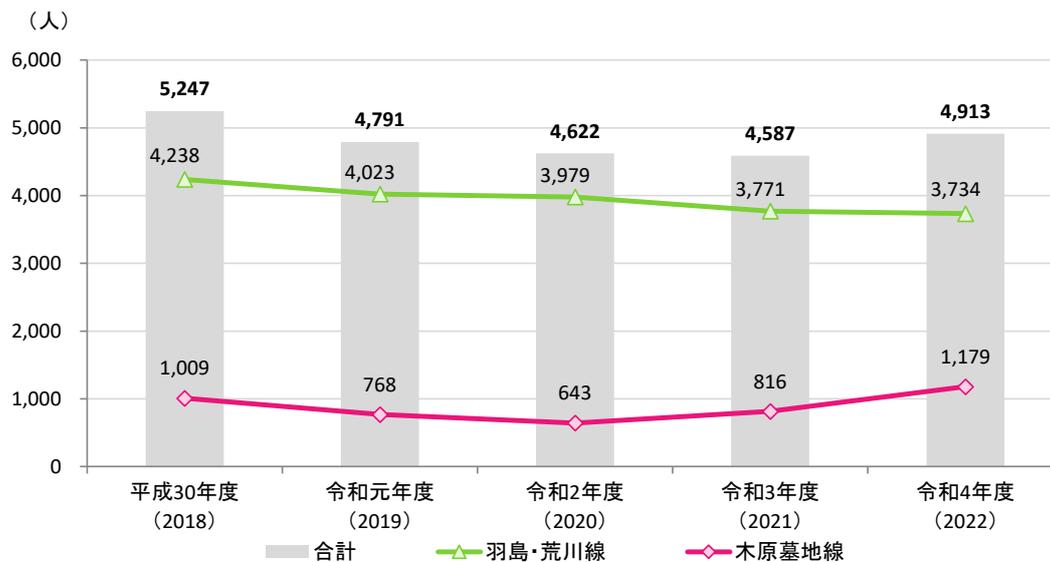
■いきいきバスの運行範囲



■いきいきバス路線のサービス概要

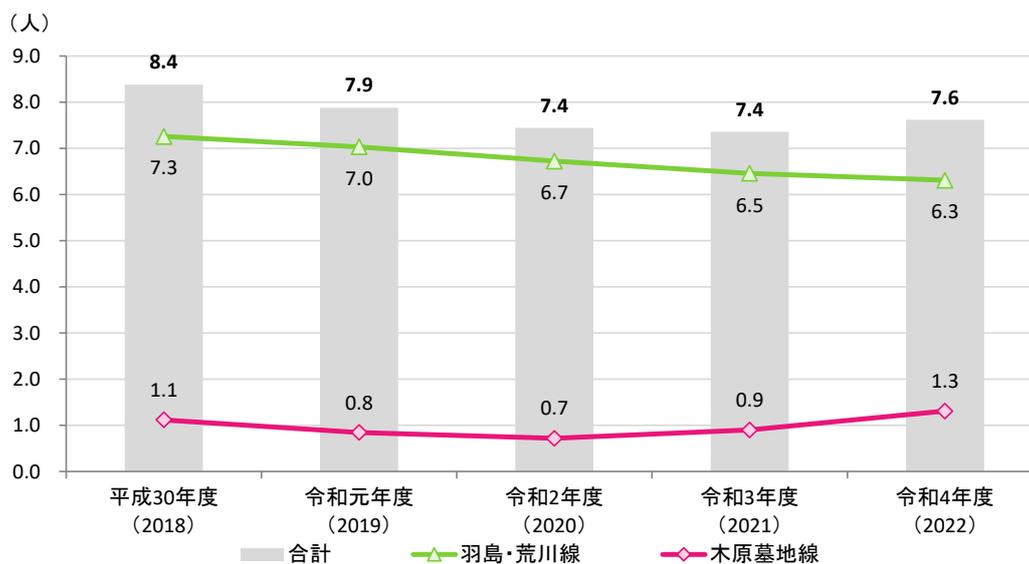
路線名	羽島・荒川線	木原墓地線
行き先	羽島・土川地区⇄串木野市街地⇄別府地区	串木野駅⇄木原墓地⇄市来駅
運行日	月・水・金	火・木・土
運行便数	8便	6便
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・大人：200円 ・小学生以下100円 ・障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の提示者：100円 	

■いきいきバス年間利用者数の推移



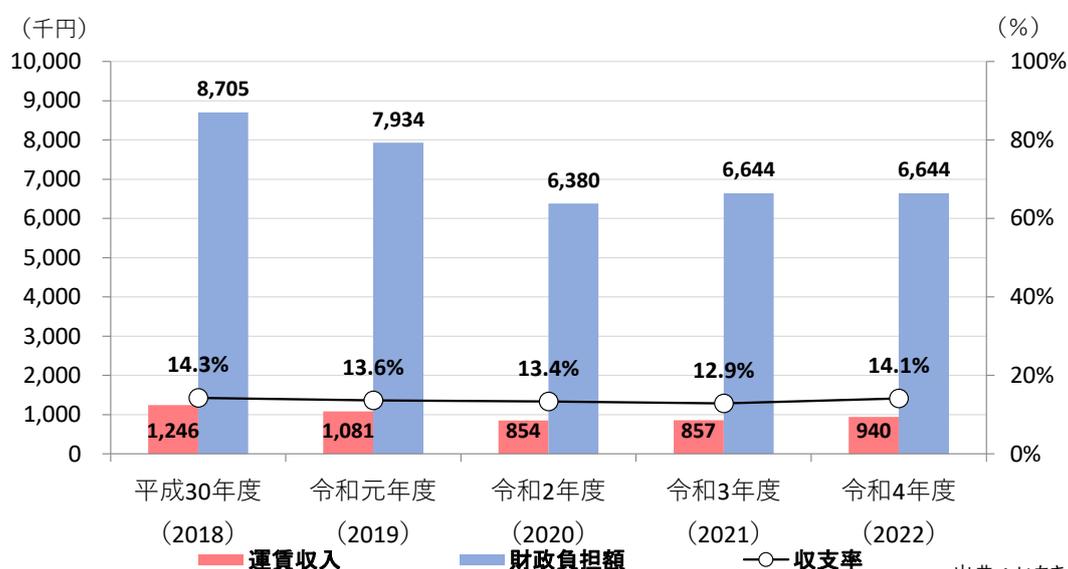
出典：いちき串木野市

■いきいきバス1便当たりの利用者数の推移



出典：いちき串木野市

■いきいきバスの運賃収入、財政負担額及び収支率の推移

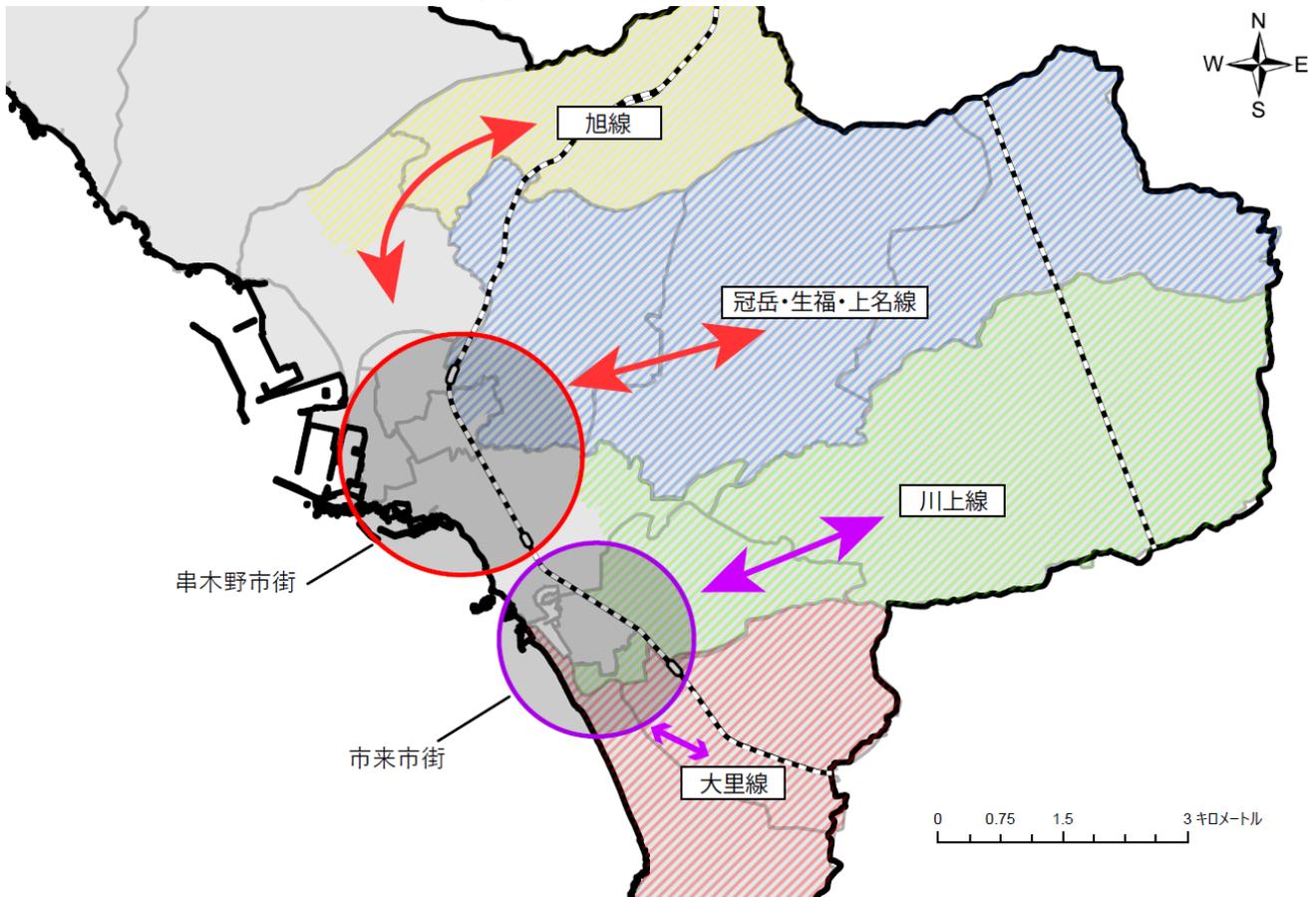


出典：いちき串木野市

《 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)	<ul style="list-style-type: none"> ○冠岳・生福・上名線…冠岳・生福・上名地区～串木野市街地（8便） ○旭線…旭地区・深田下～串木野市街地（6便） ○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） ○大里線…川南地区（市街地を除く）・川北地区～市来市街地（6便）
運行日	月～土曜日（1月1日～3日除く）
利用料金	大人片道 300円 ※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 ※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

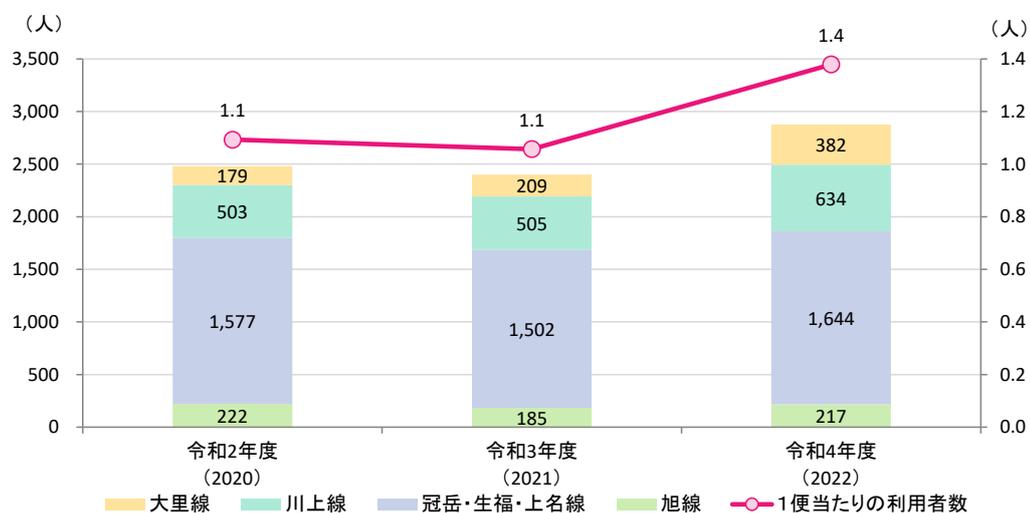
※利用の際は電話による予約が必要

■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%

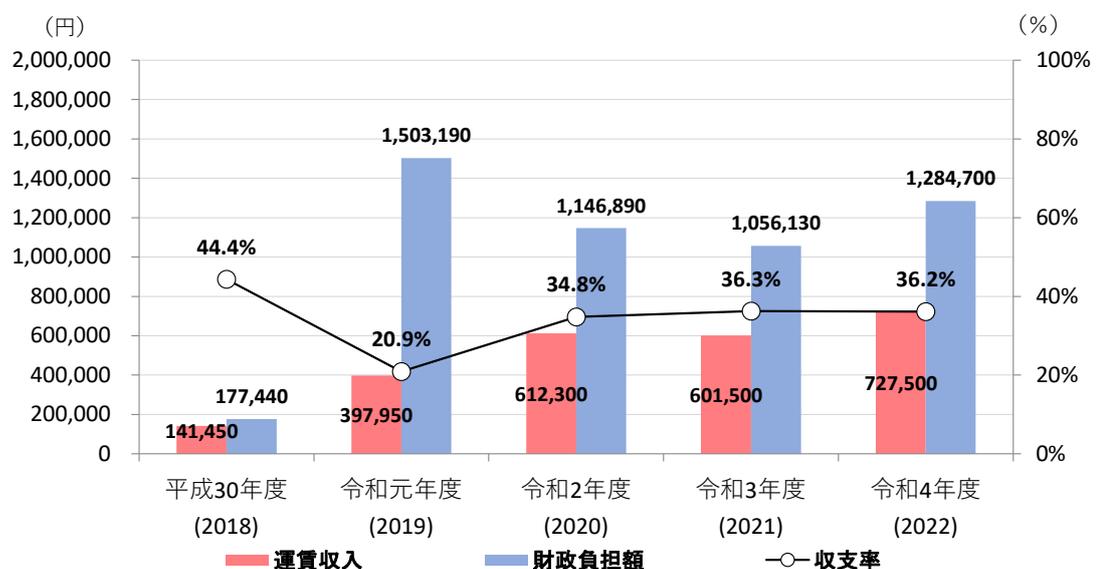
出典：いちき串木野市

■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

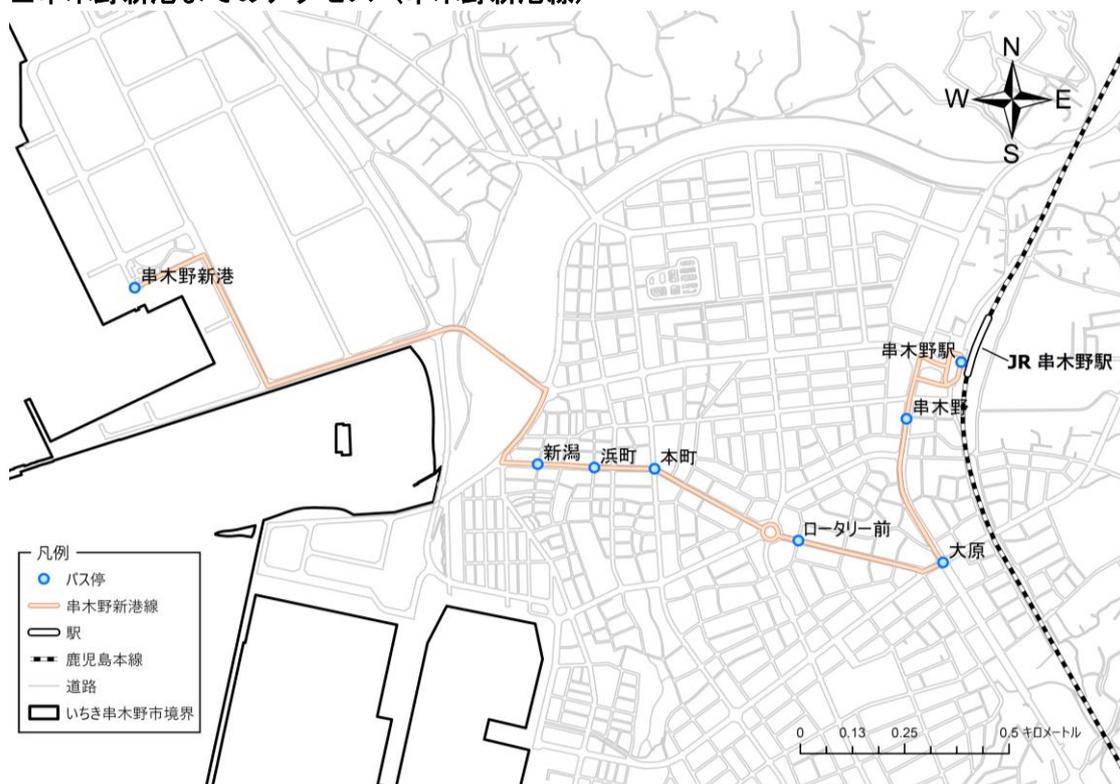


出典：いちき串木野市

《 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。
- フェリーニューこしきは2023（令和5）年4月1日から甑島での寄港は里港・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）年度における甑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。

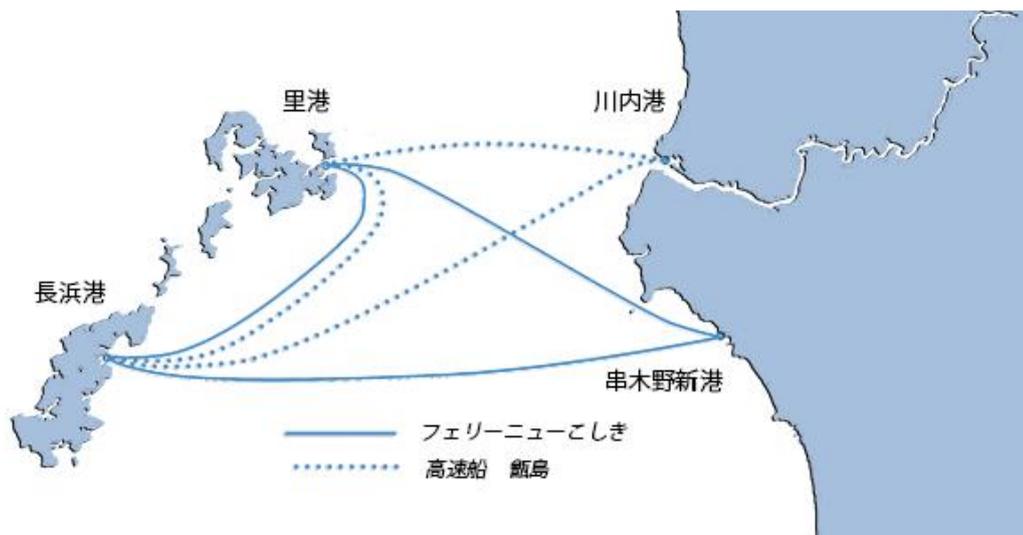
■串木野新港までのアクセス（串木野新港線）



■串木野新港線及び高速バス（鹿児島～串木野新港「こしきじま号」）の概要

	串木野新港線	高速バス （鹿児島～串木野新港「こしきじま号」）
運行区間	串木野駅～串木野～大原～ロータリー前～本町～浜町～新潟～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

《策定時期》 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

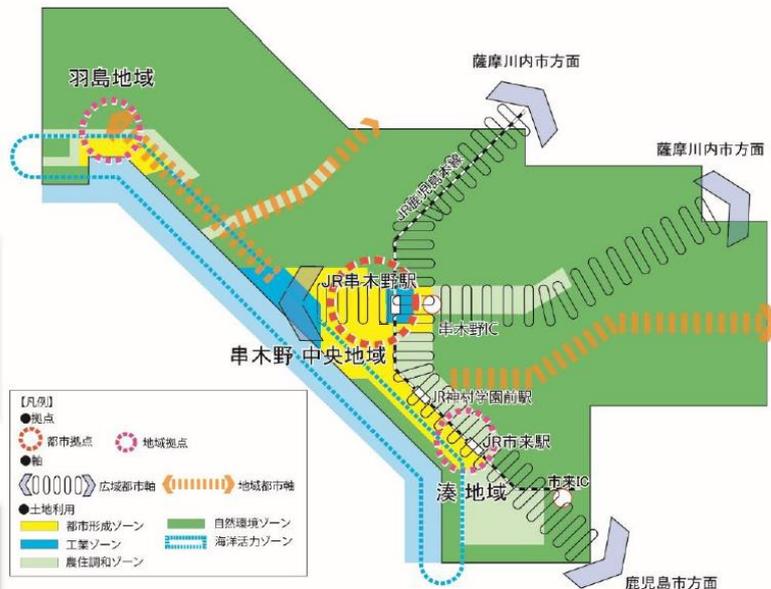
地域特性に応じた拠点を配置し、都市機能の集積を促進することによって、地域の拠点性を高めます。

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

- 《策定時期》 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

- 《策定時期》 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。

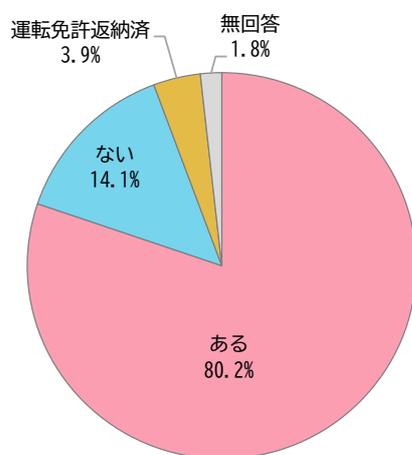
対象者	・15歳以上のいちき串木野市民3,200人（無作為抽出）					
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・日常生活の移動実態（通学・通勤、買い物、通院） ・公共交通の利用実態、満足度（路線バス、いきいきバス、いきいきタクシー、タクシー） ・コミュニティ自動車の認知度、利用意向 ・外出の困難状況 ・公共交通の維持・確保意向 					
調査方法	・郵送による配布・回収 ※WEB回答も可					
調査期間	2023（令和5）年9月4日（月）～9月20日（水）					
回答数	・N=1,303（うちWEB回答 N=127）、回収率40.7%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

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

①日常的な移動の状況

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

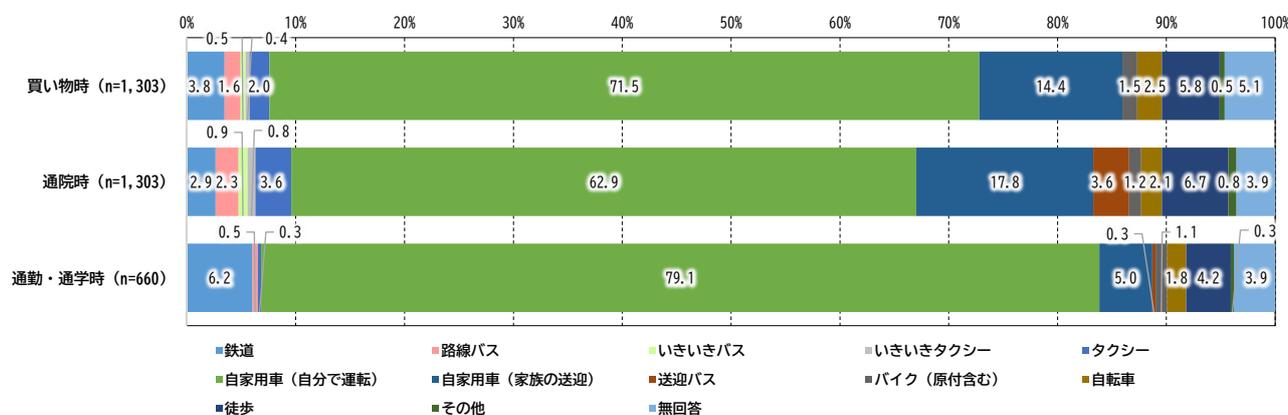
■運転免許保有状況



全体(n= 1,303)

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

■日常生活における移動手段



【買い物時】

(単位：%)

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

【通院時】

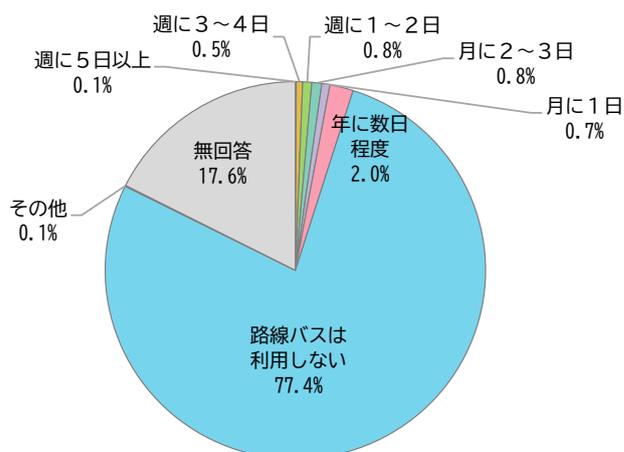
(単位：%)

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

②路線バス利用

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

■利用頻度



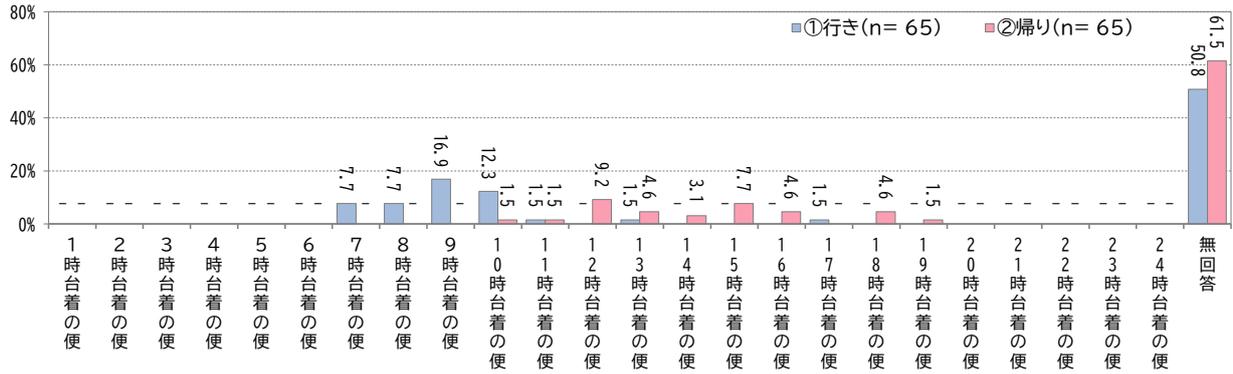
全体(n=1,303)

■地区別利用頻度

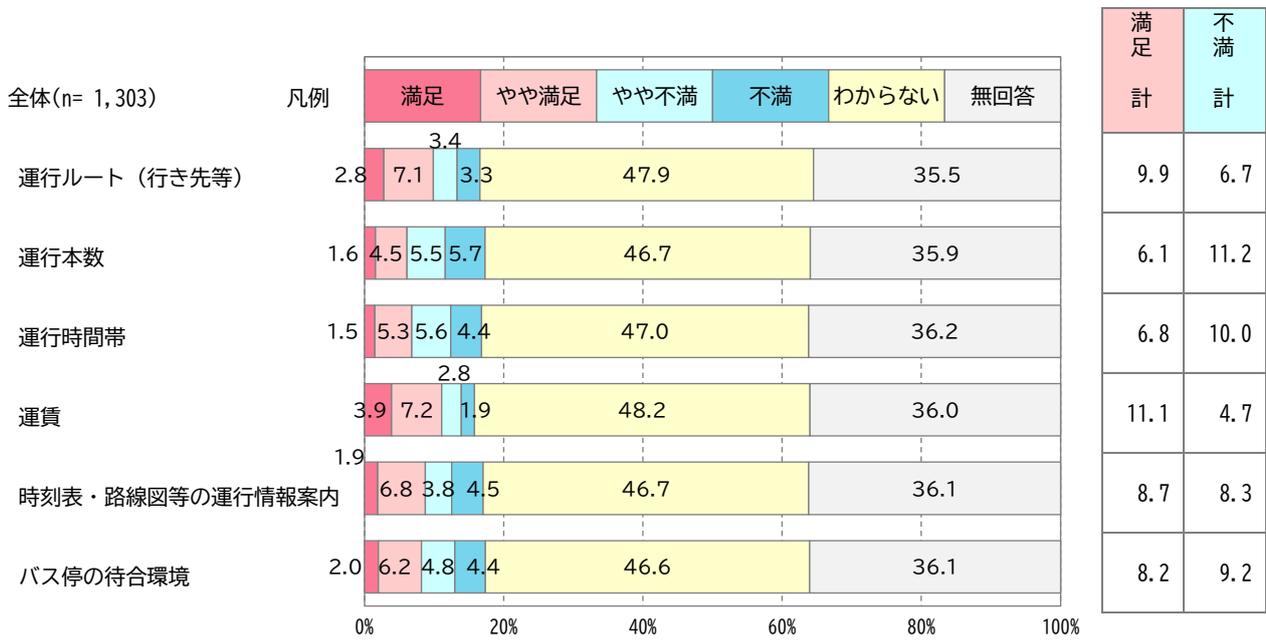
(単位：%)

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

■主な利用時間帯



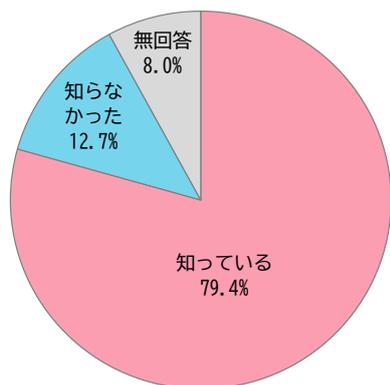
■サービス満足度



③いきいきバス

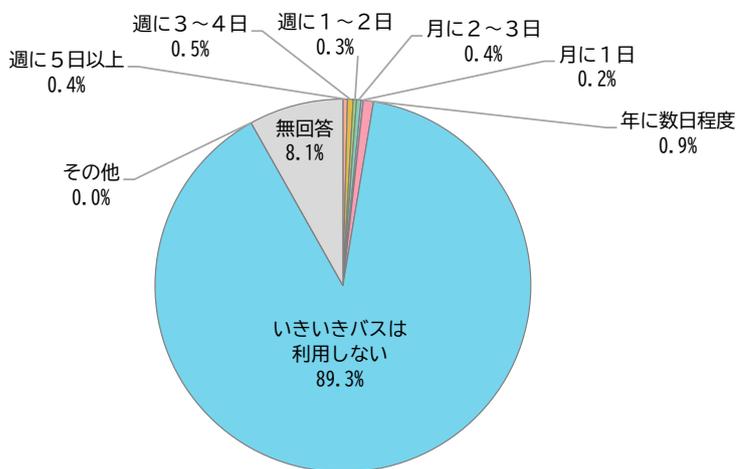
- いきいきバスを「知っている」が全体の8割程度となっており、「知らなかった」が12.7%となっている。
- いきいきバスを利用している方は、全体の2.7%となっており、利用している人の中でも「年に数日」と回答した方が多く、低頻度の利用が多いことが分かる。
- 地区別に見ると、週1日以上利用している方は、羽島地区が7.0%、荒川地区が6.4%、川上地区が3.1%となっている。
- 主な利用時間帯は、行きは「8時台」が最も多く、次いで「10時台」となっており、帰りは「15時台」が最も多く、次いで「12時台」が多く利用されている。
- サービス満足度の高い項目としては、「運賃」「運行ルート」となっ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

■認知度



全体(n= 1,303)

■利用頻度



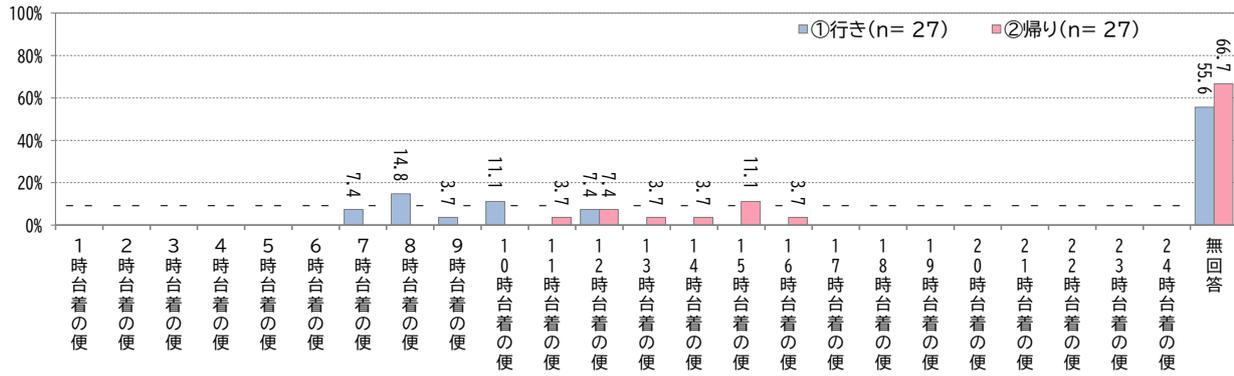
全体(n= 1,034)

■地区別利用頻度

(単位：%)

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

■利用時間帯



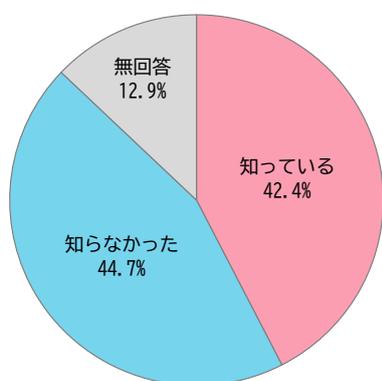
■サービス満足度



④いきいきタクシー

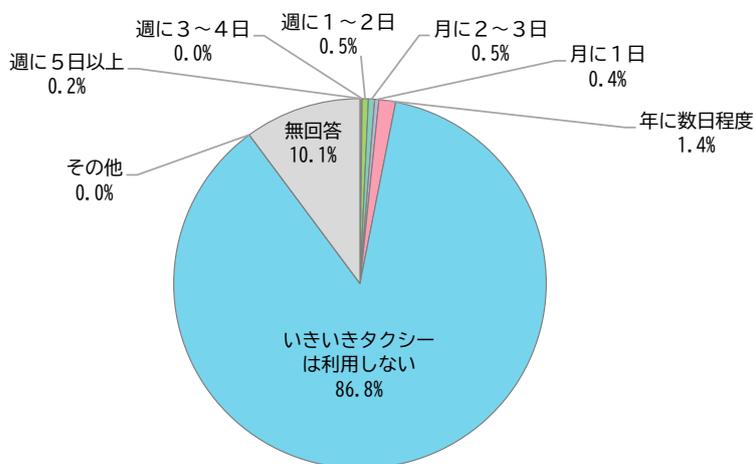
- いきいきタクシーを「知らなかった」と回答した方が44.7%となっており、いきいきバスと比較すると、認知度が低いことが分かる。
- いきいきタクシーを利用している方は、全体の3.0%となっており、利用している人の中でも「年に数日程度」が最も多く、低頻度の利用が多いことが分かる。
- 主な利用時間帯は、行きは「8時台」が最も多く、次いで「10時台」となっており、帰りは「15時台」が最も多く、次いで「12時台」が多く利用されている。
- サービス満足度の高い項目としては、「運行ルート」「運賃」となっており、満足度の低い項目では「運行時間帯」「運行本数」「時刻表・路線図等の運行情報案内」「停留所の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

■認知度



全体(n= 1,303)

■利用頻度



全体(n= 553)

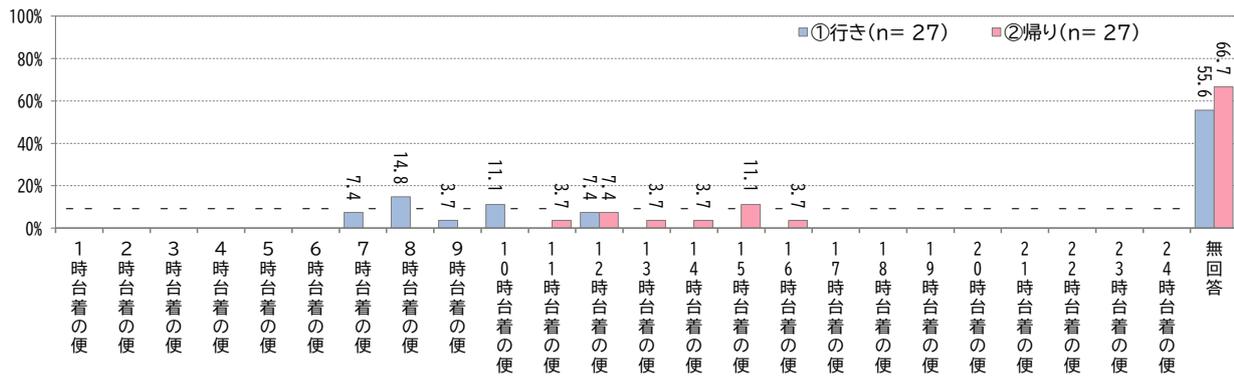
■地区別利用頻度

(単位：%)

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

※市民アンケート調査を集計したもので、回答の通り掲載した結果

■利用時間帯



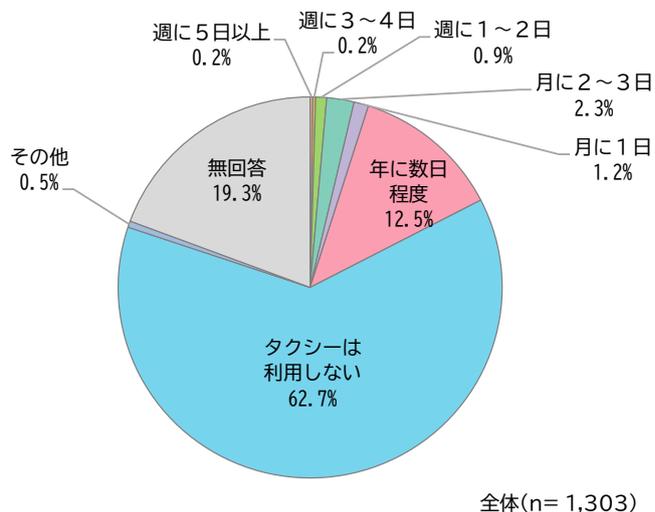
■サービス満足度



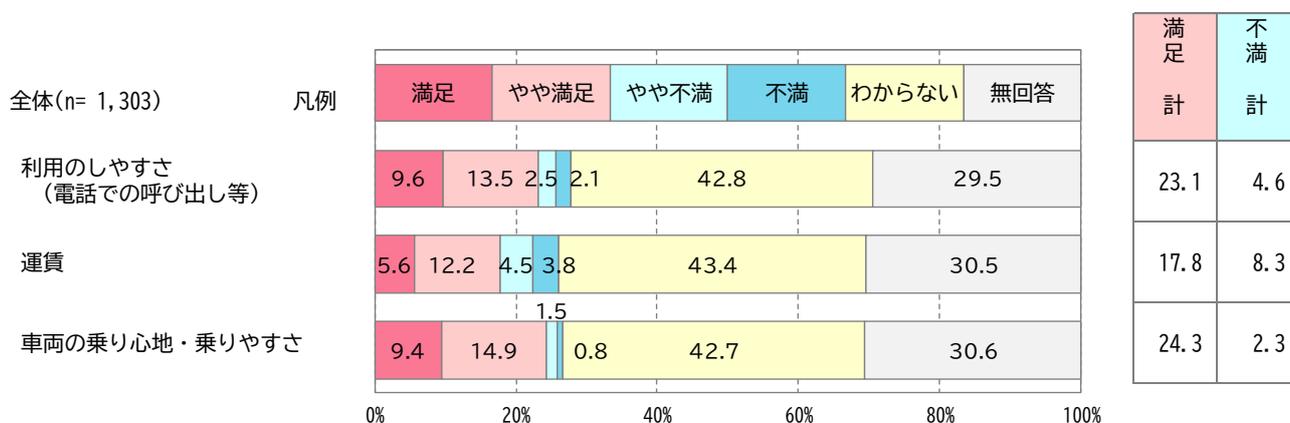
⑤タクシー

- 週に1回以上、日常的にタクシーを利用している方は全体の1.3%程度と非常に少ない。
- 他の公共交通機関に比べサービス満足度は高い傾向にあり、特に満足度の高い項目としては、「車両の乗り心地・乗りやすさ」となっており、満足度の低い項目では「運賃」となっている。

■利用頻度



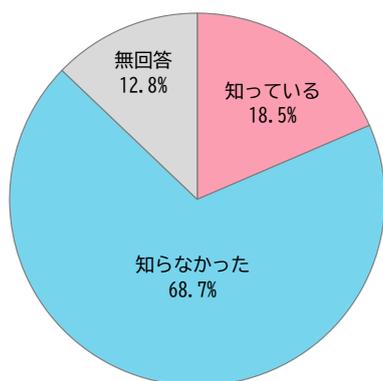
■サービス満足度



⑥コミュニティ自動車

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

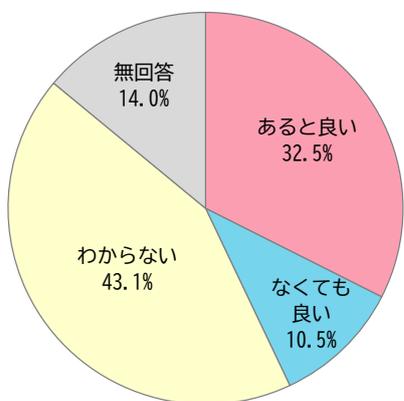
■認知度



全体(n= 1,303)

■お住まいの地区にコミュニティ自動車があるとよいか

(単位：%)

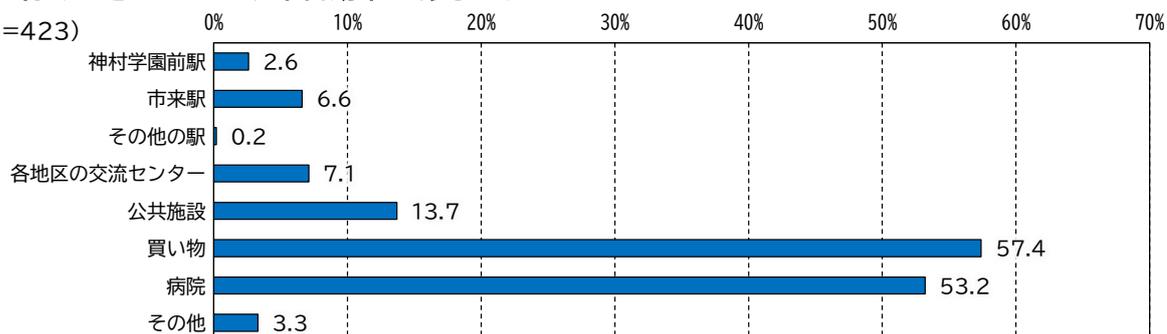


全体(n= 1,303)

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

■どこに行くときコミュニティ自動車があるとよいか

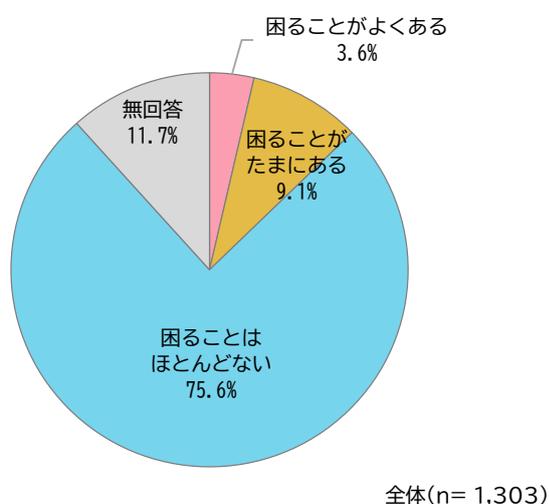
全体(n=423)



⑦外出における困りごと

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

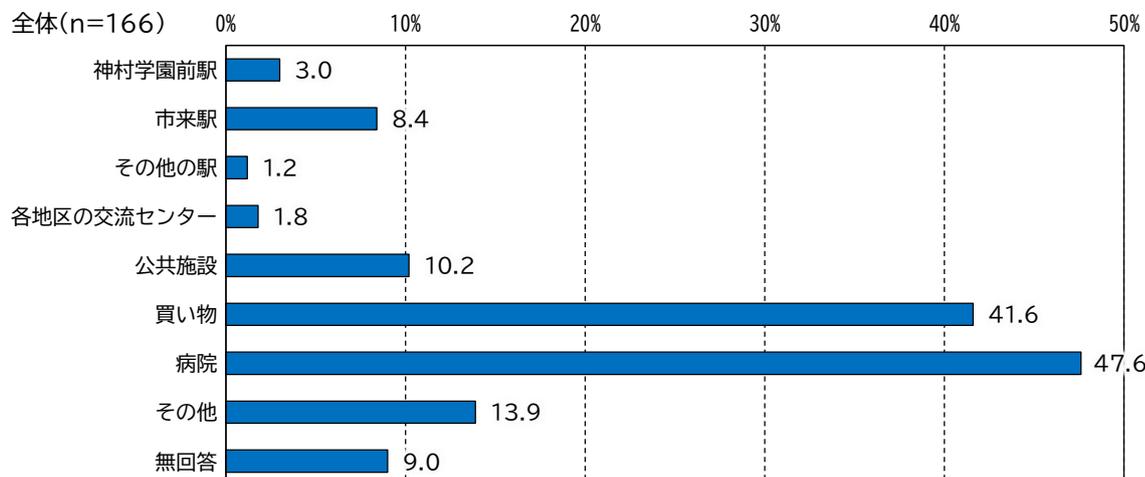
■困る頻度



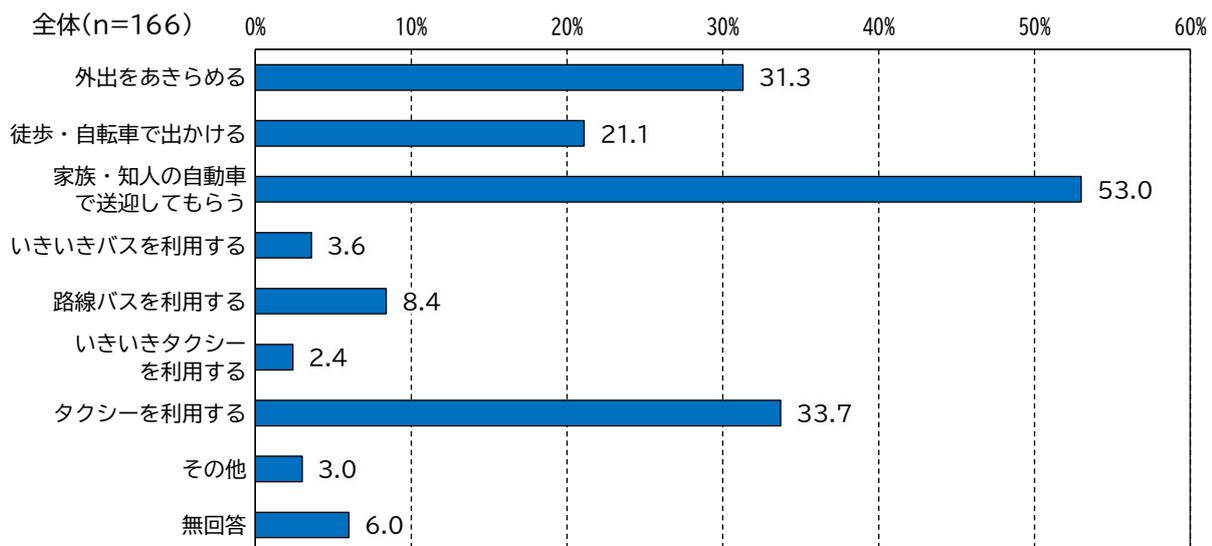
(単位：%)

	よく困ることがある	たまに困ることがある	いほ困るとんことはない	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



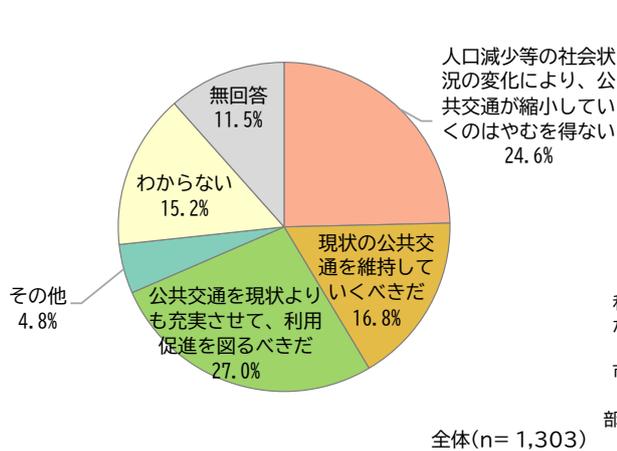
■ 対処法



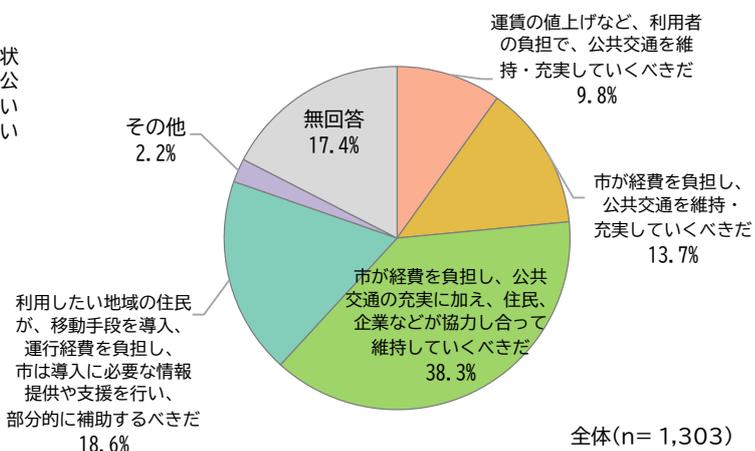
⑧公共交通の維持・確保について

- 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。

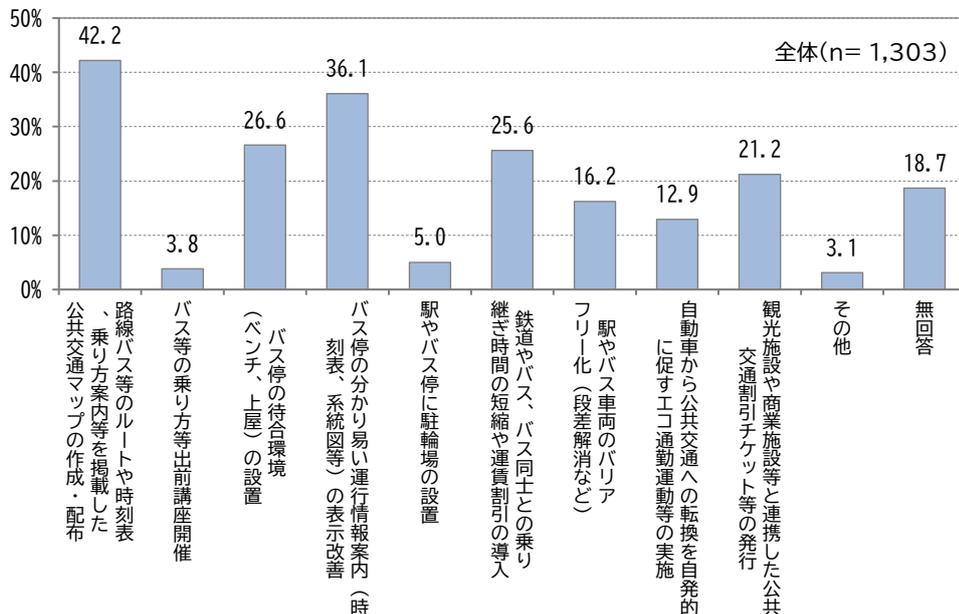
■公共交通の取組について



■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

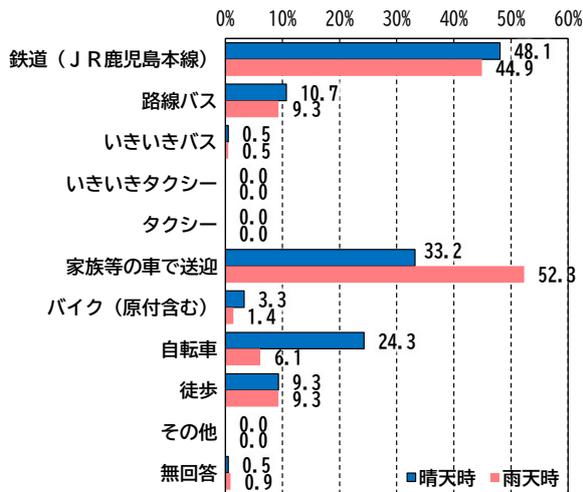
公共交通の利用状況など通学実態を把握することを目的として、高校生へのアンケート調査を実施しました。

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	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>高校</th> <th>回答数</th> <th>回答割合</th> <th>高校</th> <th>回答数</th> <th>回答割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総回答者数</td> <td></td> <td>214</td> <td>93.9%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>串木野高校</td> <td>83</td> <td>97.6%</td> <td>市来農芸高校</td> <td>131</td> <td>91.6%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1年</td> <td>35</td> <td>97.2%</td> <td>1年</td> <td>44</td> <td>95.7%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2年</td> <td>19</td> <td>100.0%</td> <td>2年</td> <td>51</td> <td>91.1%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3年</td> <td>29</td> <td>96.7%</td> <td>3年</td> <td>36</td> <td>87.8%</td> </tr> </tbody> </table>							高校	回答数	回答割合	高校	回答数	回答割合	総回答者数		214	93.9%					串木野高校	83	97.6%	市来農芸高校	131	91.6%		1年	35	97.2%	1年	44	95.7%		2年	19	100.0%	2年	51	91.1%		3年	29	96.7%	3年	36	87.8%
	高校	回答数	回答割合	高校	回答数	回答割合																																										
総回答者数		214	93.9%																																													
	串木野高校	83	97.6%	市来農芸高校	131	91.6%																																										
	1年	35	97.2%	1年	44	95.7%																																										
	2年	19	100.0%	2年	51	91.1%																																										
	3年	29	96.7%	3年	36	87.8%																																										

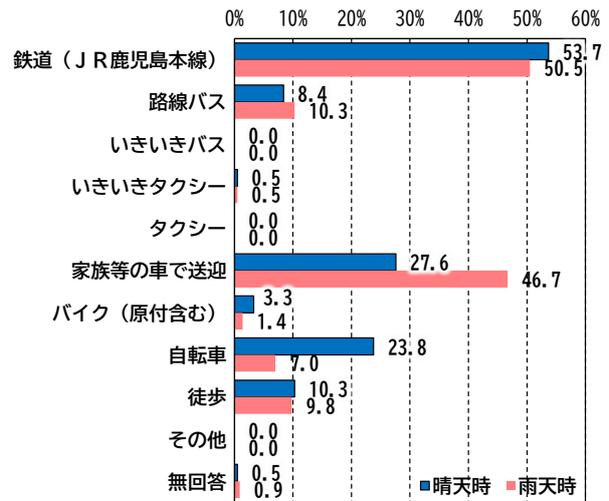
- 登下校時の交通手段では「鉄道（JR 鹿児島本線）」「家族等の車で送迎」の割合が多くなっているが、雨天時の場合「自転車」から「家族等による送迎」へ転換しており、送迎の負担が課題として見受けられ、路線バスは約1割と少ない。
- 路線バス・いきいきバスのサービス満足度は「運行本数」「運行時間帯」で不満の割合が高い。
- 路線バス・いきいきバスを利用しない理由としては、「バイクや自転車、徒歩で移動しているから」、「家族や知人の車で送迎してもらうから」が多いが、「利用方法がわからない」といった声も若干数挙げられており、改善が必要である。
- 路線バス・いきいきバスのサービスが改善された場合の利用意向では、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

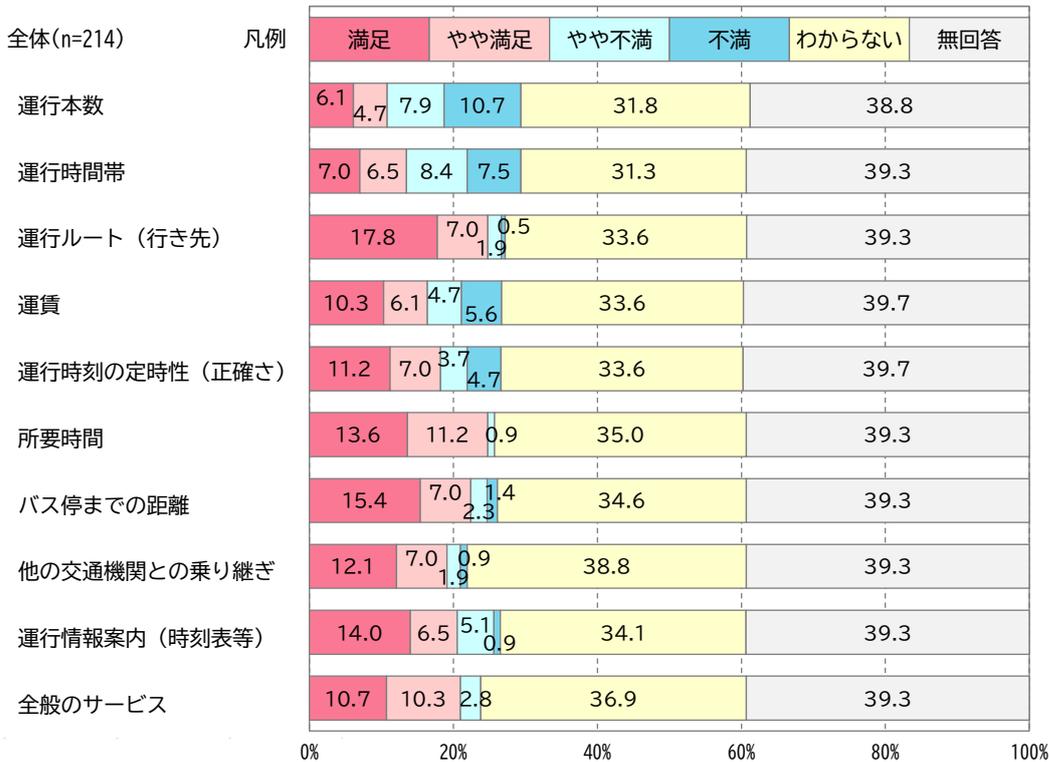
【登校時】



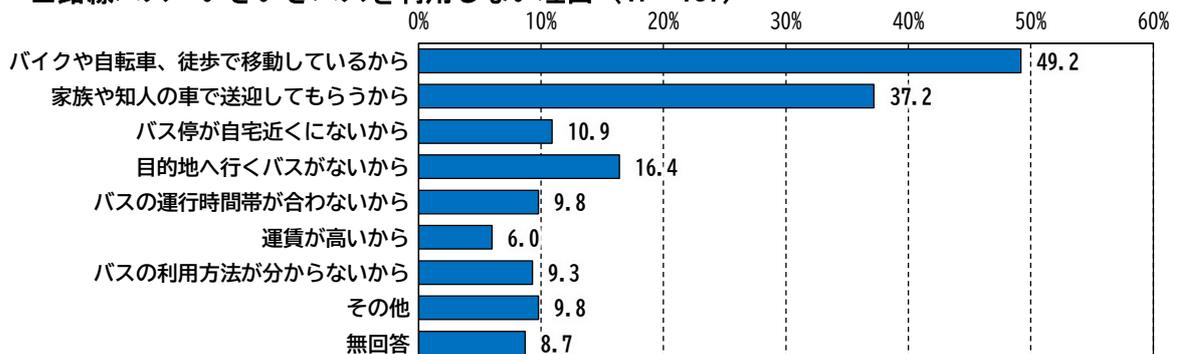
【下校時】



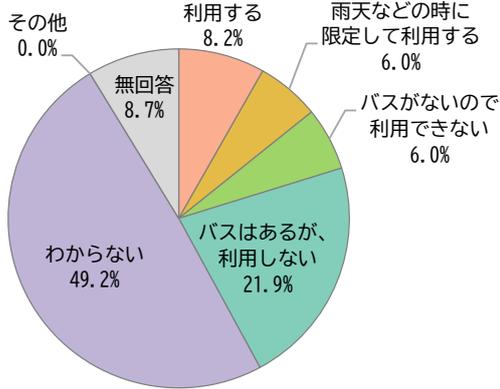
■通学時に利用する路線バス・いきいきバスのサービス満足度



■路線バス・いきいきバスを利用しない理由 (n=187)

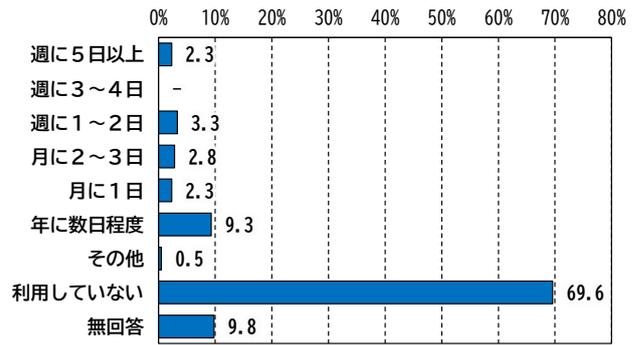


■路線バス・いきいきバスのサービスが改善された場合の利用意向 (n=183)

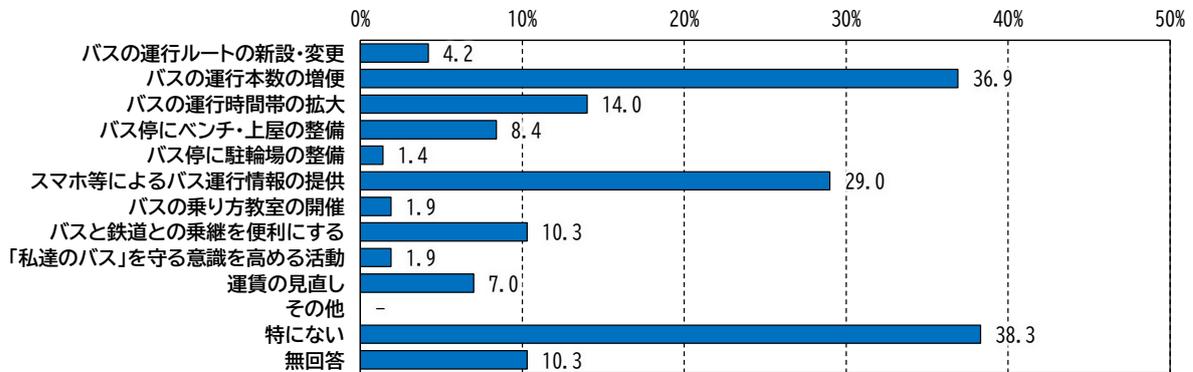


全体(n=183)

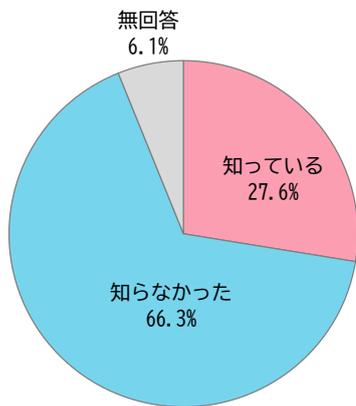
■通学以外の利用頻度



■路線バス・いきいきバスの利用促進策 (n=214)

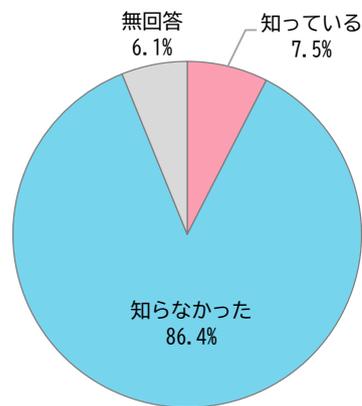


■いきいきバス・いきいきタクシーの認知度



全体(n=214)

■民間委託の認知度



全体(n=214)

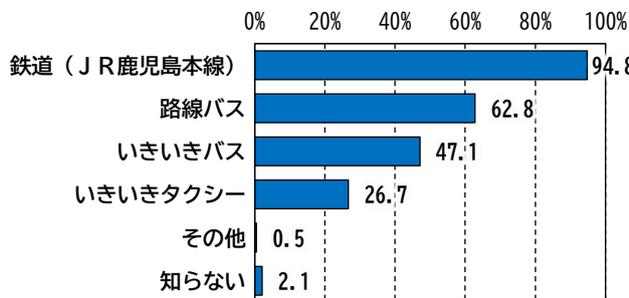
3) 中学生アンケート調査

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。

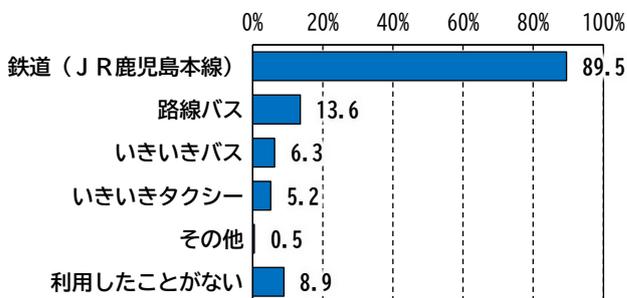
対象者	・串木野中学校、串木野西中学校、羽島中学校、生冠中学校、市来中学校の3年生全員																																				
主な調査項目	・公共交通の認知度 ・公共交通の利用有無、行き先 ・中学校卒業後の進路先 ・進学・就職予定の場所、交通手段 ・駅やバス停までの交通手段 ・公共交通の具体的な改善点																																				
調査方法	・各学校経由で配布・回収																																				
調査期間	2023（令和5）年9月																																				
回答数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>中学校</th> <th>回答数</th> <th>回答割合</th> <th>中学校</th> <th>回答数</th> <th>回答割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総回答者数</td> <td>191</td> <td>82.0%</td> <td>串木野中学校</td> <td>80</td> <td>70.8%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>串木野西中学校</td> <td>33</td> <td>94.3%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>羽島中学校</td> <td>9</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>生冠中学校</td> <td>20</td> <td>95.2%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>市来中学校</td> <td>49</td> <td>89.1%</td> </tr> </tbody> </table>	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%
中学校	回答数	回答割合	中学校	回答数	回答割合																																
総回答者数	191	82.0%	串木野中学校	80	70.8%																																
			串木野西中学校	33	94.3%																																
			羽島中学校	9	100.0%																																
			生冠中学校	20	95.2%																																
			市来中学校	49	89.1%																																

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

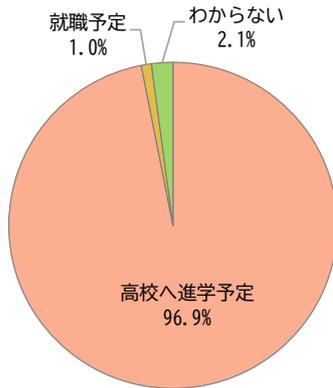
■公共交通の認知度



■公共交通の利用有無

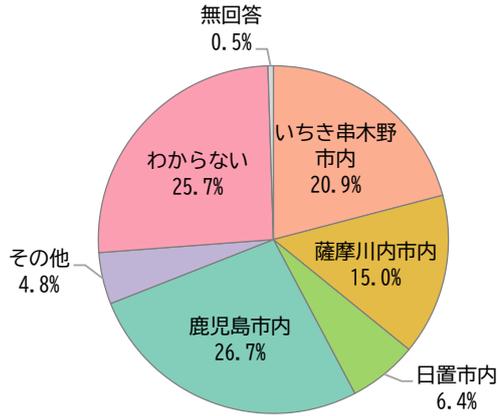


■中学校卒業後の進路予定



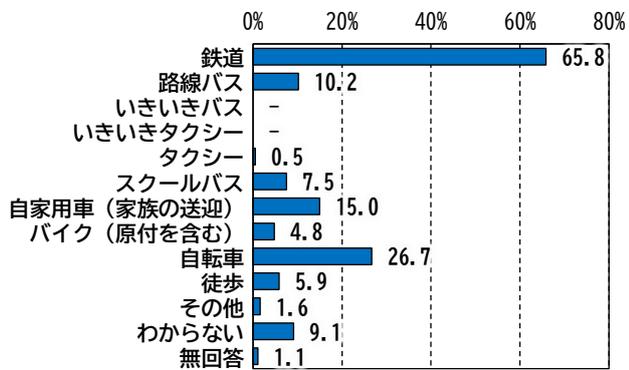
全体(n=191)

■進学・就職予定先の場所

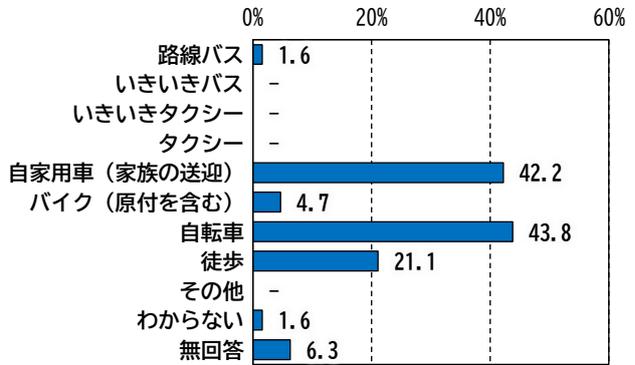


全体(n=187)

■通学・通勤時の予定交通手段



■駅やバス停までの予定交通手段



(2) 公共交通利用者アンケート調査

1) 鉄道駅及び串木野新港利用者アンケート調査

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

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

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

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

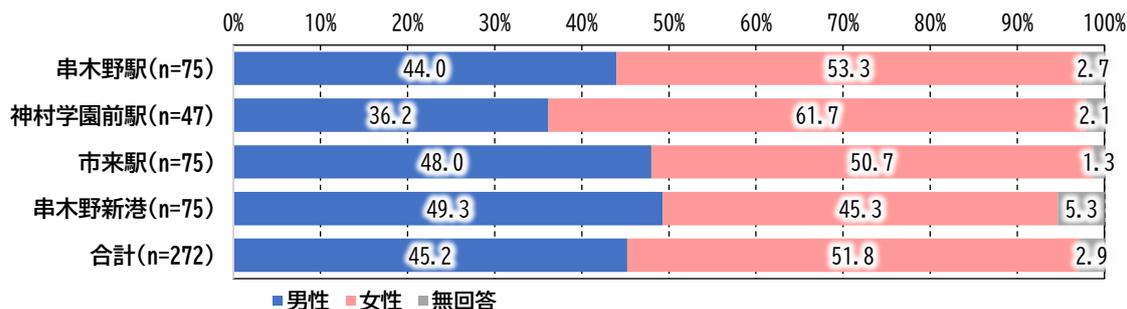
○来訪目的は、鉄道3駅で「通学」「通勤」「通院」が、串木野新港で「通院」「その他」「買物」が多い（「その他」は帰宅2票、仕事・会合・旅行・用事・介護など各1票）。

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

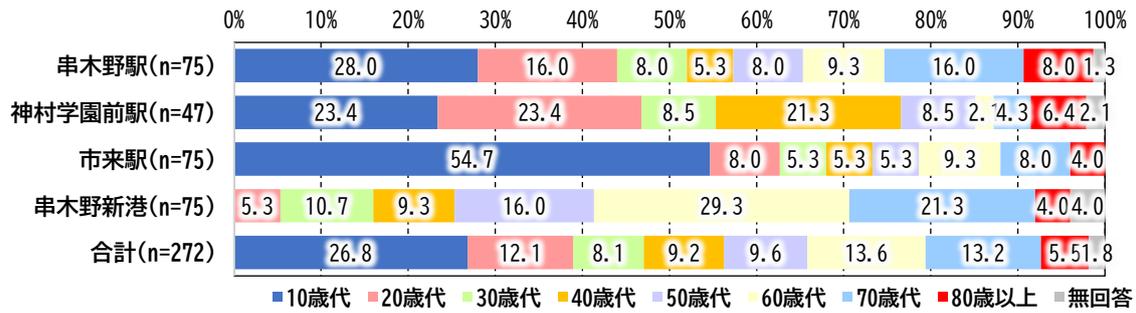
○改善して欲しいサービスは、「運行本数の増便」が41.9%と最も多く、次いで「運行時間帯の改善」、「運賃の値下げ」となっている。

○改善された場合の利用意向は、「利用したい」が約6割を占めている。

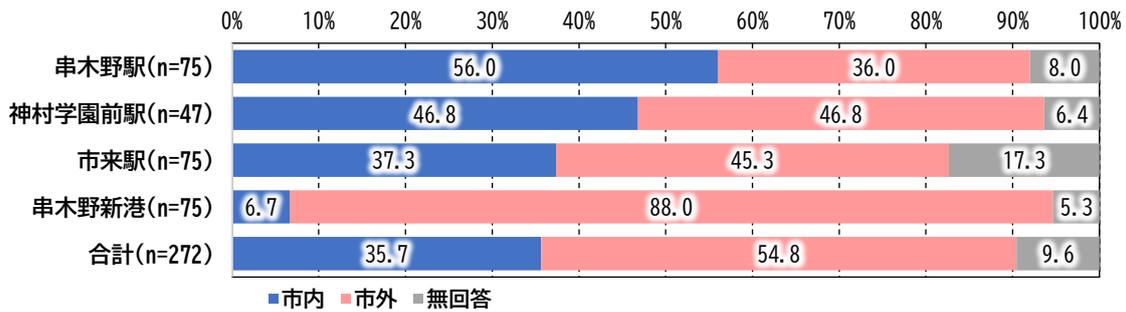
■性別



■年齢

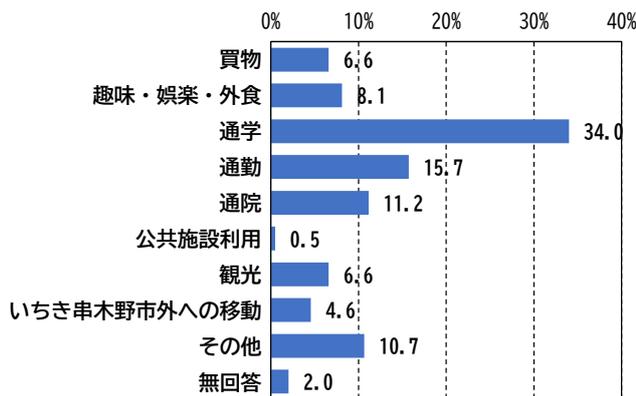


■住まい

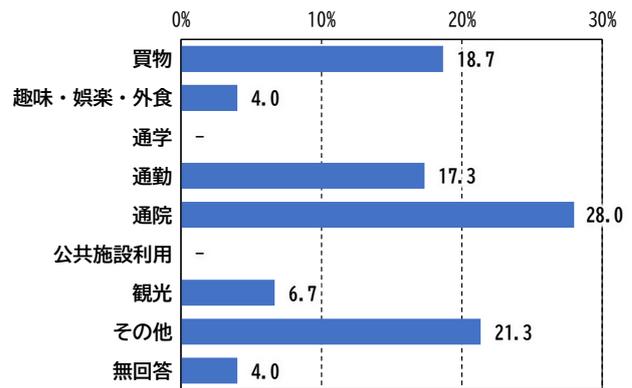


■利用目的

【鉄道3駅 (n=197)】

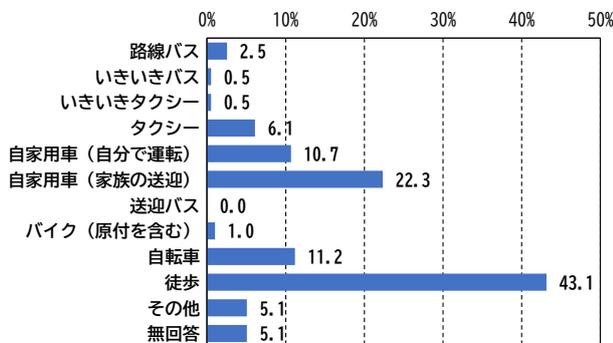


【串木野新港 (n=75)】

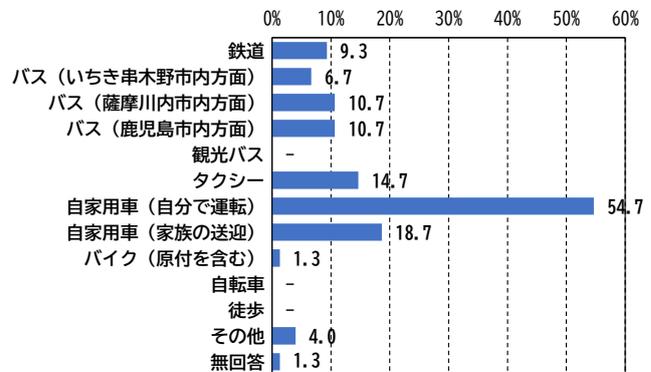


■駅・新港から (まで) の交通手段

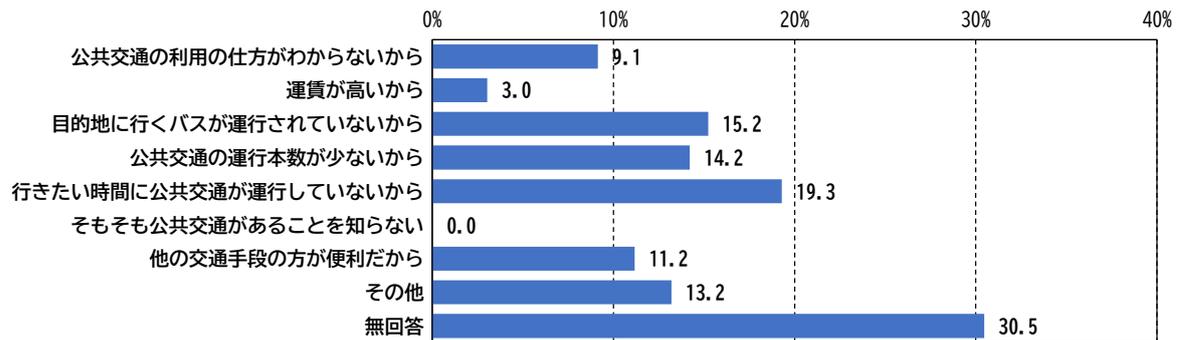
【鉄道3駅 (n=197)】



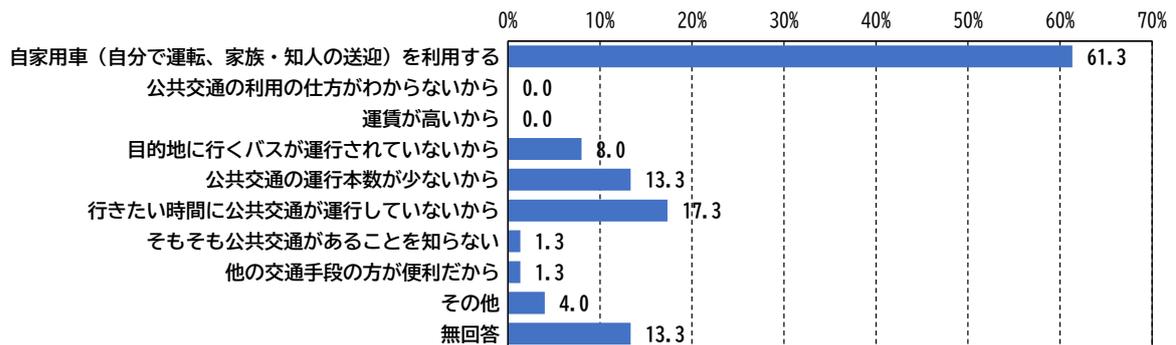
【串木野新港 (n=75)】



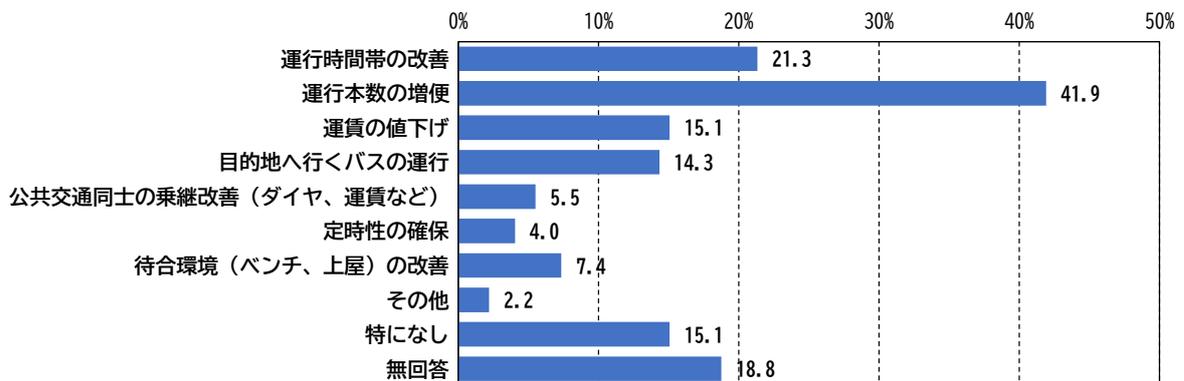
■鉄道3駅から(まで)公共交通を利用しない理由 (n=197)



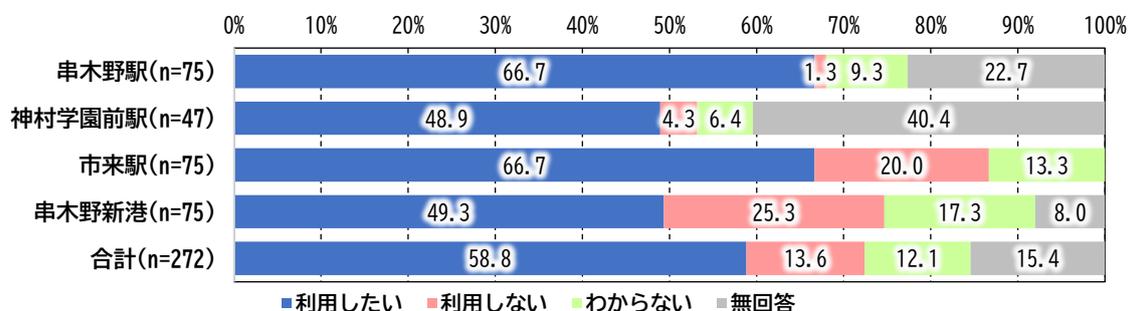
■串木野新港から(まで)公共交通を利用しない理由 (n=75)



■改善して欲しいサービス (n=272)



■改善された場合の利用意向



2) 路線バス・いきいきバス・いきいきタクシーアンケート調査

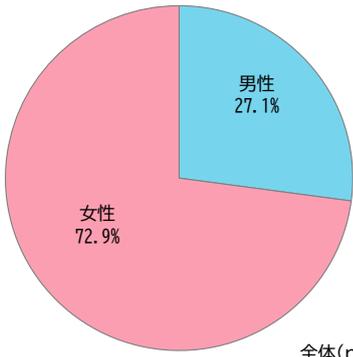
路線バス、いきいきバス、いきいきタクシーの利用目的や頻度、満足度、改善点を把握すること目的として、利用者に対してアンケート調査を実施しました。

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

①路線バス（上川内・鹿児島線）利用者

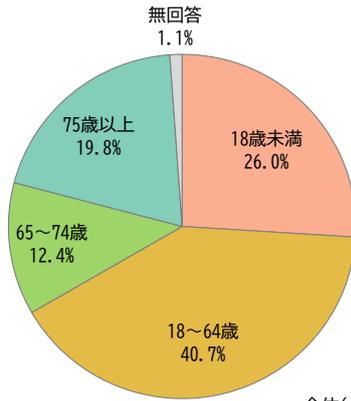
- 利用者の特性として、年齢は「18～64歳」が40.7%と最も多いが、幅広い年代で利用されている。また、運転免許がない方の利用割合が66.1%と多い。
- 利用目的は「通学」が43.5%と最も多く、次いで「買い物」となっており、利用頻度も「週に5日以上」が46.9%と最も多く、週に1日以上の利用が約8割を占めている。
- 運行サービス満足度は約7割が満足しており、改善して欲しいサービスは「運行本数」「運行時間帯」がそれぞれ約5割と高い数値となっている。

■性別



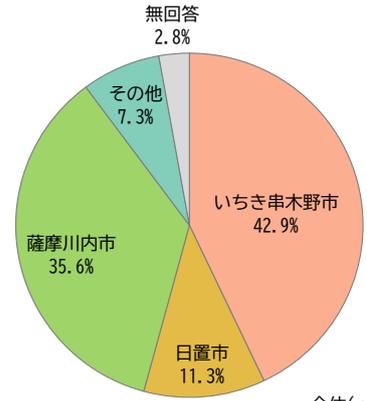
全体(n=177)

■年齢



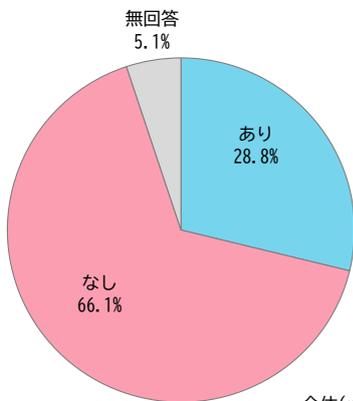
全体(n=177)

■住まい



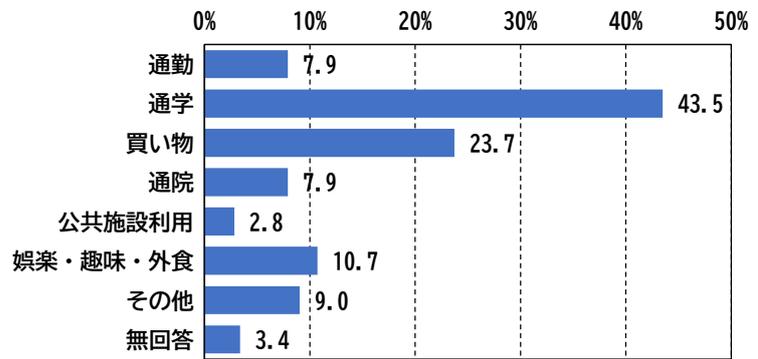
全体(n=177)

■運転免許有無

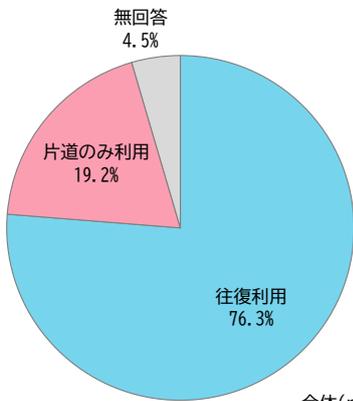


全体(n=177)

■利用目的 (n=177)

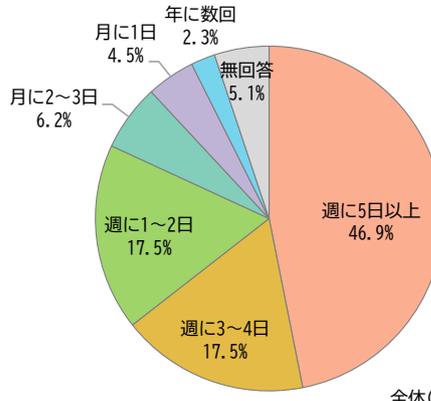


■往復利用有無



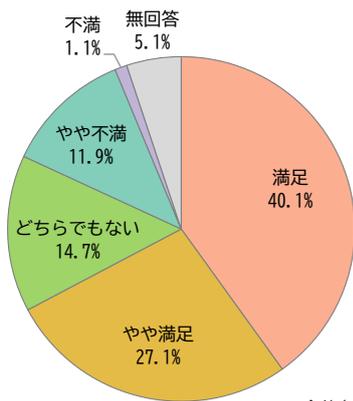
全体(n=177)

■利用頻度



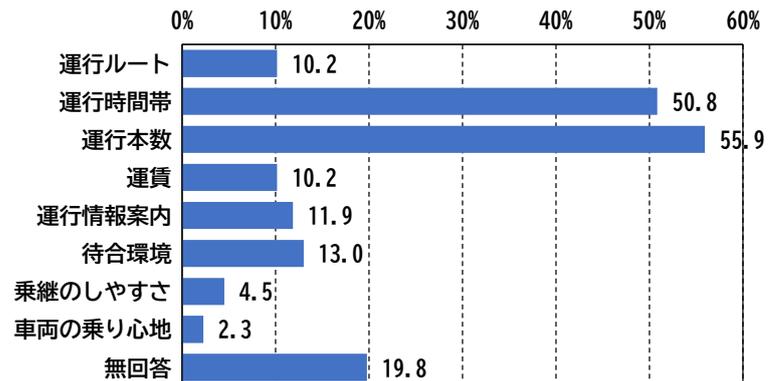
全体(n=177)

■満足度



全体(n=177)

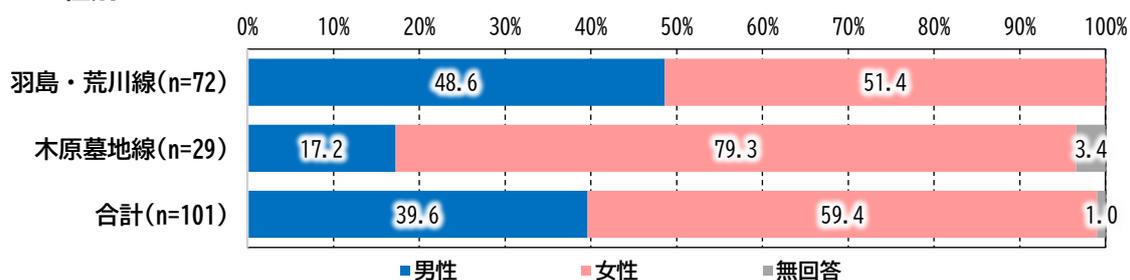
■改善して欲しいサービス (n=177)



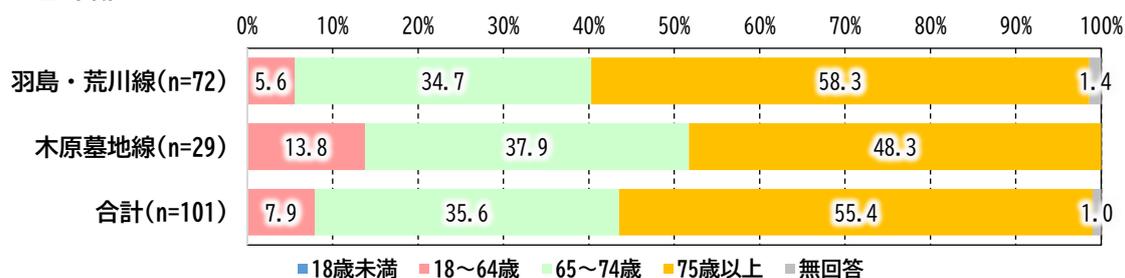
②いきいきバス利用者

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

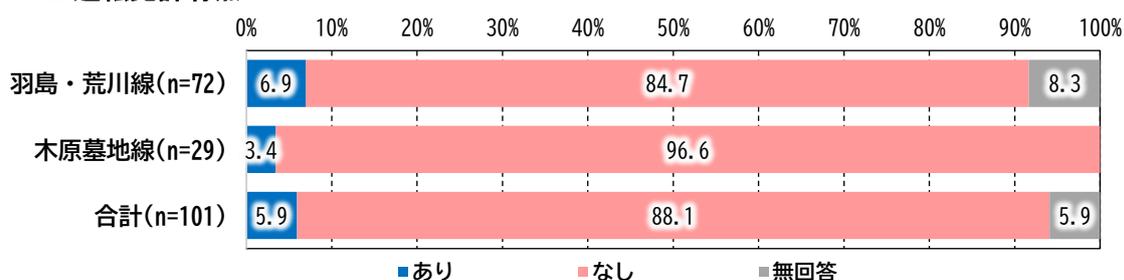
■性別



■年齢

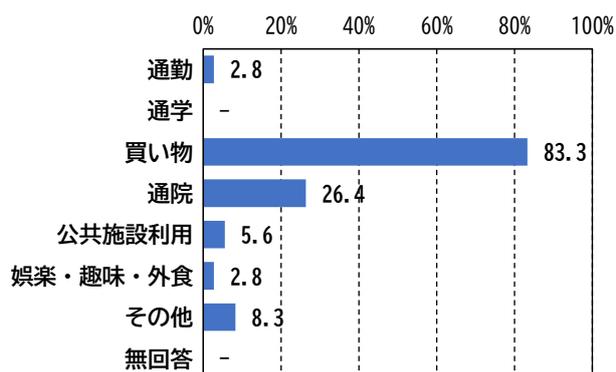


■運転免許有無

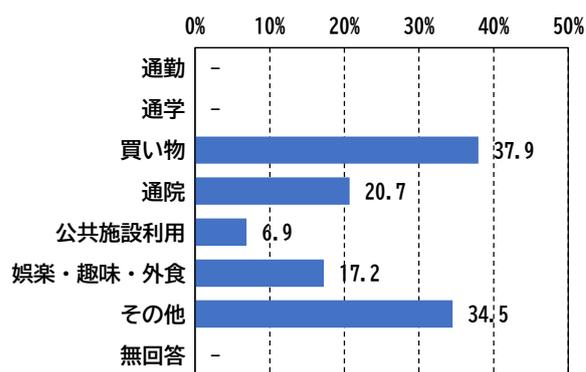


■利用目的

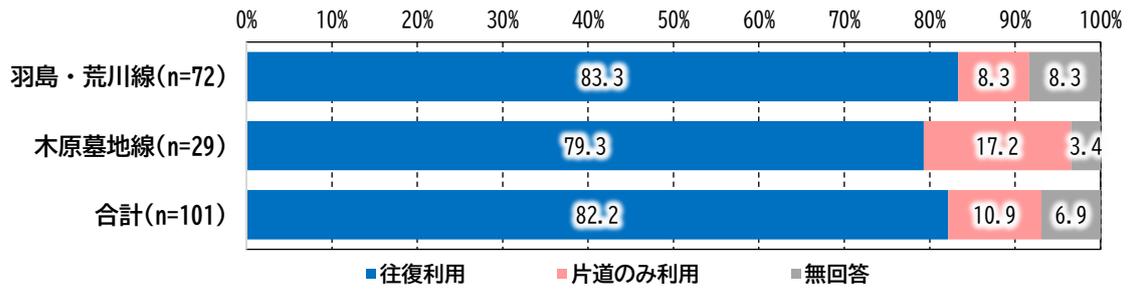
【羽島・荒川線 (n=72)】



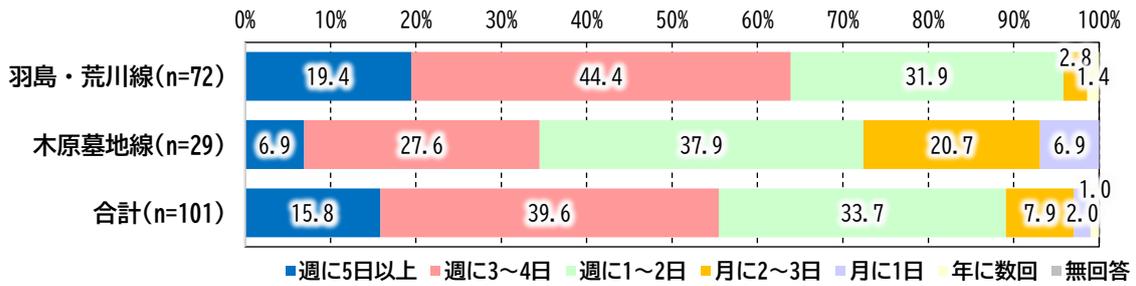
【木原基地線 (n=29)】



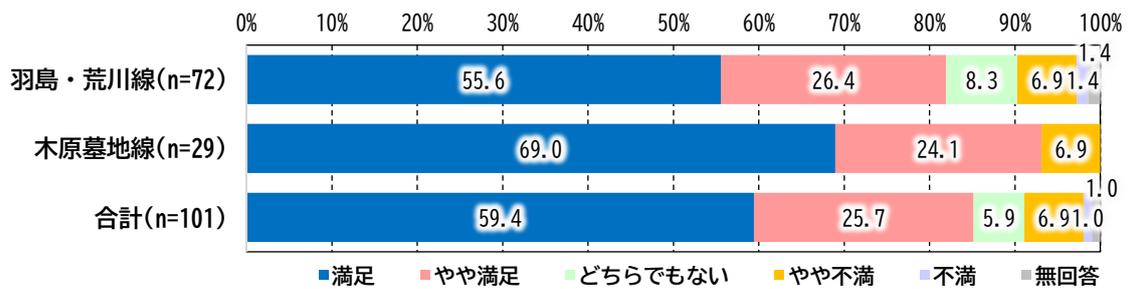
■往復利用有無



■利用頻度

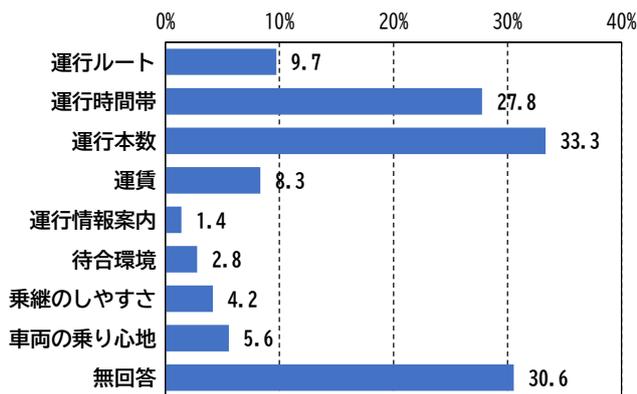


■満足度

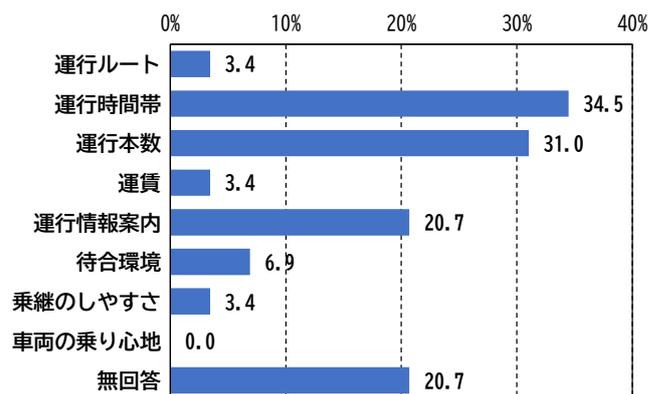


■改善して欲しいサービス

【羽島・荒川線 (n=72)】

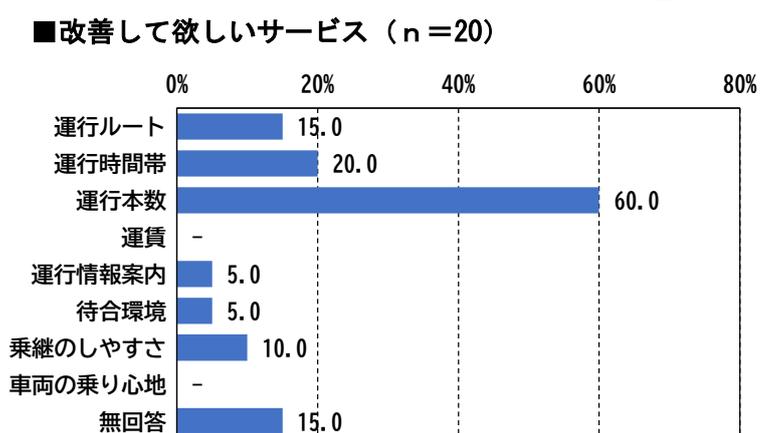
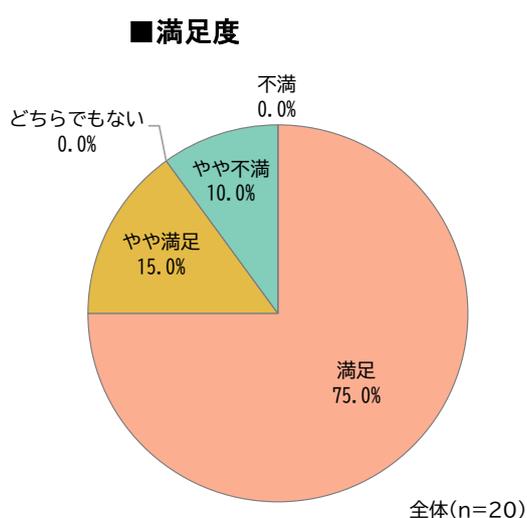
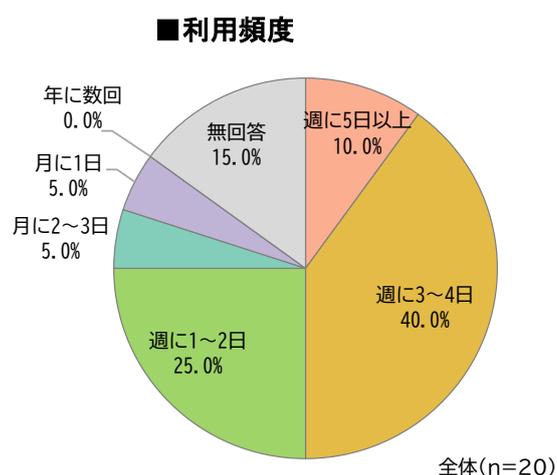
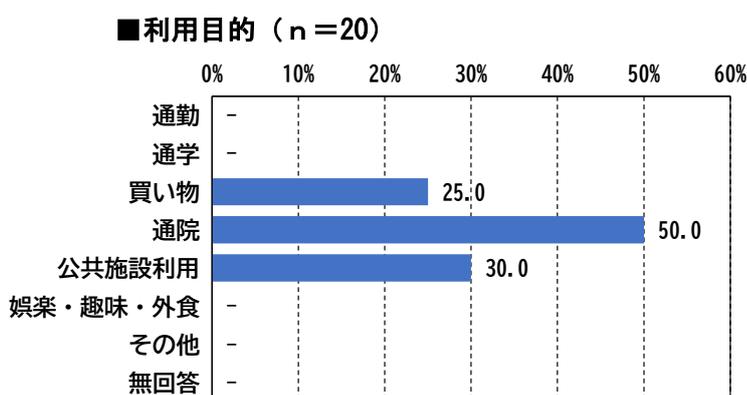
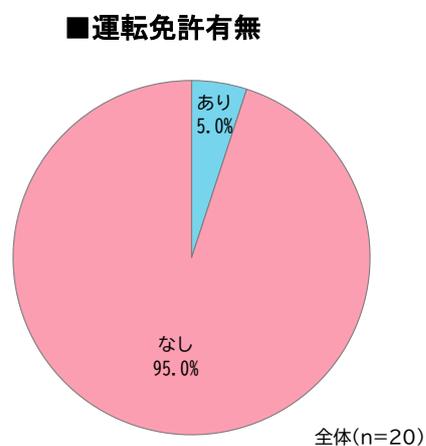
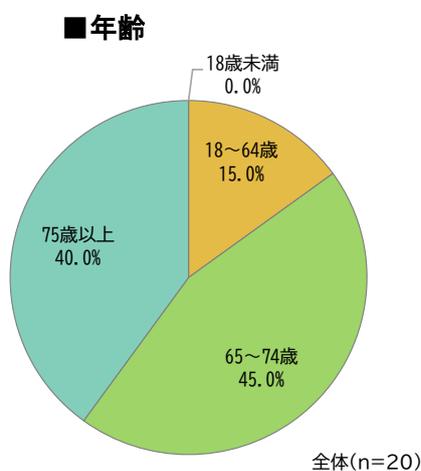
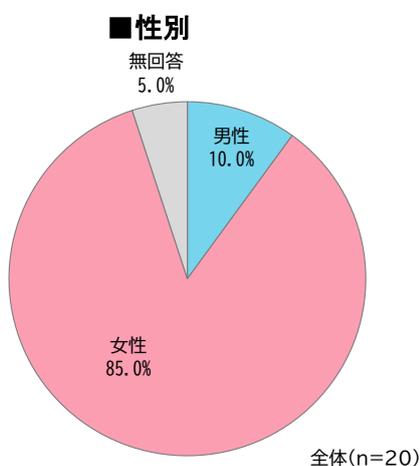


【木原墓地線 (n=29)】



③いきいきタクシー利用者

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



(3) 交通事業者等アンケート調査

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

対象者	交通事業者	鉄道	九州旅客鉄道（株）
		路線バス	鹿児島交通（株）
		いきいきバス	鹿児島交通（株）
いきいきタクシー		第一交通（株）	
タクシー		第一交通（株）、串木野タクシー	
航路		甑島商船（株）	
関係団体・事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・いちき串木野商工会議所 ・市来商工会 ・NPO 法人鹿児島いちき串木野観光物産センター ・いちき串木野市社会福祉協議会 ・いちき串木野市高齢者クラブ連合会 ・いちき串木野市身体障害者協会 ・学校法人 神村学園 ・市まちづくり防災課（コミュニティ自動車担当課） ・医療施設 		
	近隣自治体	<ul style="list-style-type: none"> ・薩摩川内市（経済シティセールス部 経済政策課） ・日置市（総務企画部 地域づくり課） 	
主な調査項目	<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	<ul style="list-style-type: none"> ・調査票をメールまたは郵送により配布、回収 ※路線バス、いきいきバス、いきいきタクシーの運行事業者は直接ヒアリングを実施予定 	
調査期間	2023（令和5）年9月29日（金）～10月10日（火）		

1) 交通事業者アンケート

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

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

2) 関係団体・事業者アンケート

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

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

3) 近隣自治体アンケート

自治体	内容（抜粋）
薩摩川内市	<p>○地域公共交通における課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・少子高齢化の進行による地域公共交通利用者の減少や、運行事業者の乗務員不足の深刻化もあり、地域公共交通の維持が大きな課題 ・利用者減少や燃料物価高騰等による交通関係の支出の増加 <p>○路線バス（上川内・鹿児島線）について問題点、今後の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島市内への移動手段や鉄道の駅周辺以外の場所への移動手段として、欠かすことのできない移動手段であると認識 ・フィーダー系統が接続している重要な幹線系統で、維持・継続を図るためにも周知・利用促進に取り組みたい <p>○地域住民主体の移動手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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と。 ・コミュニティ自動車は、複数人が運転手登録をしているが、現状 1 人が運転している。 ・コミュニティ自動車は今後戸数が減ると合わせて会費の収入が減るため工夫や検討が必要。
【生福地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・いきいきタクシーについて固定客が利用しており、助かっている。 ・いきいきタクシーについて移動手段がない人などにとって、大変便利に活用していた。 ・公共交通の利用状況などについて、情報共有・情報提供することが大切。
【上名地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり協議会に声が届いていないだけで、見えないところで困っている人がいる可能性もある。 ・いきいきタクシーについて「各病院との連携により曜日ごとに変更」、「スーパーの特売日に合わせた運行」、「複数人で同時に予約可能な仕組み」、「地域の人を使いやすくなる仕組みの検討や周知の工夫」。
【大原地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの補助や割引券などの導入（制限を設けて）して欲しい。 ・高齢者の足の確保（免許返納などの対応）。
【中央地区まちづくり協議会】
<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が狭く、電柱もあるため車椅子が通れない場所もある。 ・自動車免許を返納した場合、移動しづらくなると思うが、タクシーやバスを利用できる。 ・移動手段で困っているという声はない。

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

5. いちき串木野市の公共交通に関する現状・問題の把握

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

地域特性及び地域公共交通の現状

ひと・まちの状況

地域公共交通の状況

①地域特性

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

②公共交通ネットワーク・公共交通サービス圏

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

③鉄道（JR鹿児島本線）

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

④路線バス（鹿児島交通（株））

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

⑤いきいきバス（鹿児島交通（株））

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

⑥いきいきタクシー（第一交通）

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

⑦甌島航路（フェリーニューこしき）

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

⑧タクシー（第一交通、串木野タクシー）

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

⑨その他公共交通

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

⑩利用実態・ニーズ把握に係る各種調査より

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

地域公共交通を取り巻く課題

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

【上位・関連計画における公共交通の位置付け】

①いちき串木野市第2次総合計画

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

②いちき串木野市都市計画マスタープラン

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

③いちき串木野市立地適正化計画

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

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せんが、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、減便が実施されています。

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（木原基地線）の見直し

市街地エリアを周遊するいきいきバス木原基地線について、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便利施設を効率よく接続させる等、木原基地線の利便性・回遊性を向上させ、さらなる利用者増へつなげる必要があります。

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年問題に伴うタ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のもとより、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 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

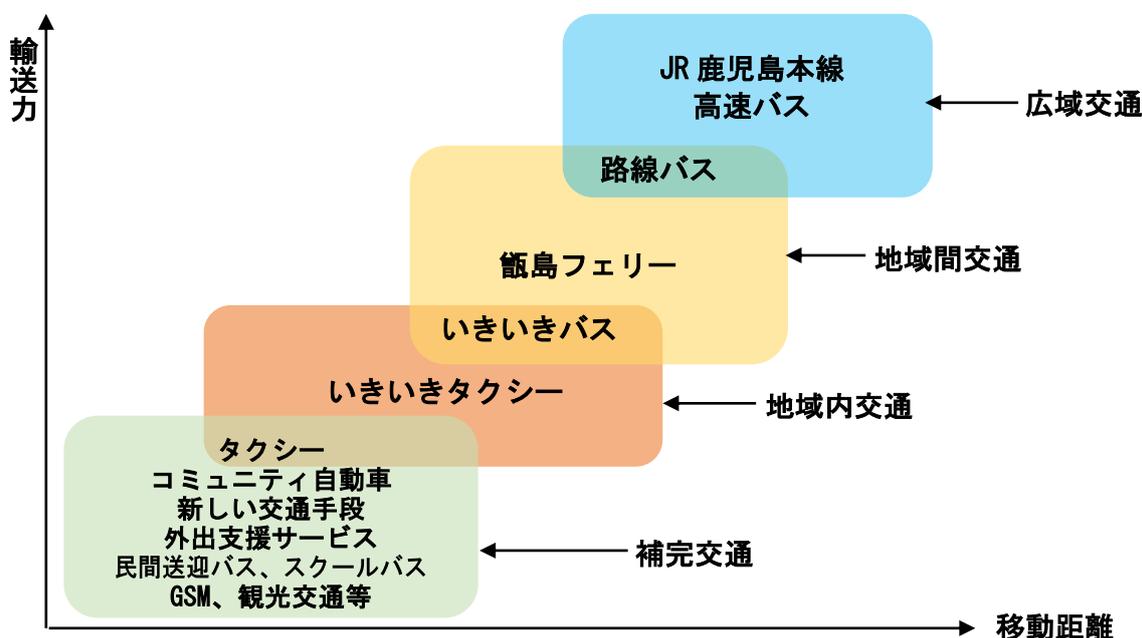
本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり4段階に機能分担を図ります。

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)		○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)		○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)		○広域交通・地域間交通に接続 ○市内の各拠点間の連絡 ○地域の实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(木原基地線) いきいきタクシー
補完交通	1次	○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	○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		○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

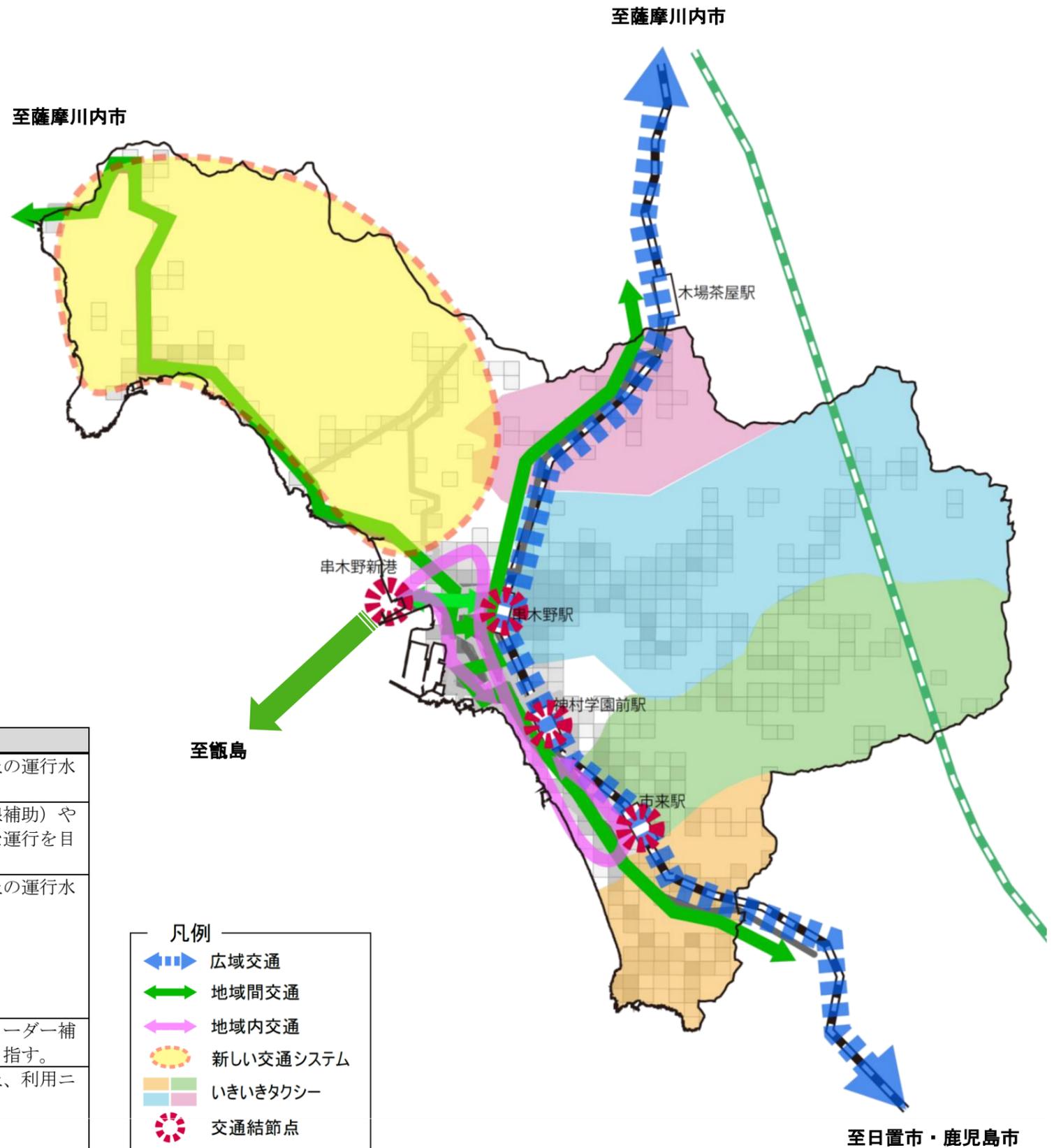
エリア区分	地区区分	方向性
市街地エリア	中央・大原・本浦・照島・湊町野平の一部	<ul style="list-style-type: none"> 本市公共交通の核となる拠点の強化 市街地内における回遊性の向上
北西部エリア	羽島・荒川野平の一部	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、いきいきバスの重複区間の解消・役割分担 面的サービスの導入検討
東部エリア	生福・冠岳・上名野平の一部	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域の解消策の検討 市街地エリアとの結節軸の強化・いきいきタクシーのサービス改善（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	<ul style="list-style-type: none"> 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 高速バス (串木野新港-鹿児島市) 路線バス (鹿児島-薩摩川内)	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。
			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) 甕島フェリー	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)	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。
	いきいきバス (木原墓地線)		
	いきいきタクシー		
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。



8. 計画の目標と評価指標

(1) 計画目標の設定

5つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を以下の通り定めます。

《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（木原基地線）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)
- ② 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
- 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
- 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
- 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

《計画目標》

計画目標1 誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現

計画目標2 公共交通不便地域の解消及び交通弱者を生まないサービスの提供の実現

計画目標3 認知度・利便性の向上に向けた地域公共交通の総合的な情報発信の実現

計画目標4 多様な主体との共創による地域一体となった公共交通体系の実現

(2) 評価指標の設定

■評価指標と目標値の設定

計画目標	評価指標	定義	現況値 (2022(令和4)年)	目標値 (2027(令和9)年)
①誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現	公共交通利用者数※1	・鉄道利用者数 ・路線バス利用者数 ・いきいきバス利用者数 ・いきいきタクシー利用者数	701 千人/年 174 千人/年 4,913 人/年 2,877 人/年	774 千人/年 192 千人/年 5,424 人/年 3,176 人/年
	収支率※2	・いきいきバス収支率 ・いきいきタクシー収支率	14.1% 36.2%	15.0%以上 40.0%以上
	財政負担額※3	・路線バスの運行に係る市の財政負担額 ・いきいきバス・タクシーの運行に係る市の財政負担額	14,419 千円 7,929 千円	14,419 千円 7,929 千円
②公共交通不便地域の解消及び交通弱者を生まないサービスの提供の実現	移動困難者の割合※4	・市民アンケートにおける外出時に困っている人の割合	12.7%	10.0%未満
		・市民アンケートにおける外出をあきらめる人の割合	31.3%	20.0%未満
③認知度・利便性の向上に向けた地域公共交通の総合的な情報発信の実現	認知度※5	・市民アンケートにおける“いきいきタクシー”の認知度調査の割合	42.4%	60%以上
	一元的な情報媒体の提供※6	・運行情報案内（公共交通マップ等）の提供・企画数	4回/年	4回/年
	モビリティ・マネジメントに資する取組み※7	・モビリティ・マネジメント（出前講座等）実施回数	3回/年	3回/年
④多様な主体との共創による地域一体となった公共交通体系の実現	他のまちづくり分野との連携※8	・観光や商業、地元企業等と連携した協議及び取組みの回数	17 件/年	20 件/年
	新たな移動手段の導入可能性の検討※9	・地域住民主体のコミュニティ自動車の導入や環境にやさしい車両の導入等、新たな交通手段の導入検討	—	1 件

※1	交通事業者提供データから毎年計測及びいちき串木野市統計データから毎年整理
※2	いちき串木野市統計データから毎年整理
※3	いちき串木野市統計データから毎年整理
※4	市民アンケート調査の実施による効果測定（調査は2028（令和10）年実施）
※5	市民アンケート調査の実施による効果測定（調査は2028（令和10）年実施）
※6	市民アンケート調査の実施による効果測定（調査は2028（令和10）年実施）
※7	出前講座や乗り方教室等、モビリティ・マネジメントに資する事業の毎年実績整理
※8	他分野との連携事業により毎年実績整理
※9	既存の交通手段以外で、新たな移動手段の導入検討事業の毎年実績整理

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事業

各事業ごとに実施主体を位置づけ、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。

■実施事業と実施主体

計画目標	事業	事業の実施主体		
		いちき 串木野市	交通 事業者	地域 住民
①誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現	【事業1】 市街地や地区間をつなぐいきいきバスの再編	◎	○	
	【事業2】 いきいきタクシーのサービス改善	◎	◎	
	【事業3】 路線バスの利便性向上と利用促進	◎	◎	
	【事業4】 広域交通の維持と利便性の強化(周辺市町との連携)	○	◎	
②公共交通不便地域の解消及び交通弱者を生まないサービスの提供の実現	【事業5】 一般タクシーの利用促進	○	◎	
	【事業6】 高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充	◎		○
	【事業7】 スクールバス、コミュニティ自動車等の地域輸送資源の活用可能性の検討	◎	○	◎
③認知度・利便性の向上に向けた地域公共交通の総合的な情報発信の実現	【事業8】 モビリティ・マネジメントや公共交通に関する分かりやすい情報の提供	◎	○	
	【事業9】 公共交通の利用促進に向けた出前講座等の実施	◎	○	○
④多様な主体との共創による地域一体となった公共交通体系の実現	【事業10】 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	○		◎
	【事業11】 串木野新港の拠点性強化	◎ (鹿児島県含)	◎	
	【事業12】 商業や観光等と連携した利用促進策の検討	◎	○	○ (市内関連事業者含)
	【事業13】 駅・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等の導入	◎	◎	
	【事業14】 交通事業者が抱える運転手不足への対応	◎	◎	

※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

計画目標
1

誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現

事業 1

市街地や地区間をつなぐいきいきバスの再編

内容

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は、1 便当たりの利用者数が 1.3 人と低迷している状況にあることから、効率よく生活利便施設等をつなぐ路線への再編を検討し、利便性・回遊性の向上を図ります。

また、いきいきバス羽島・荒川線については、路線バス（羽島・土川線）と並行して運行しており、近年利用者も減少傾向にあることから、運行ルートやサービス水準の見直しを行うとともに、いきいきタクシーのような運行エリアを全体的にカバーするようなサービスへの転換等についても可能性を検討します。

【具体事業内容】

- 木原墓地線の再編
- 羽島・荒川線のあり方検討

【事例】宮崎県三股町／回遊性向上に向けたコミュニティバスの再編

平成 19 年に運行開始したコミュニティバスは全 4 コース運行しているが、町民アンケート調査結果によると、コミュニティバスを利用しないと回答した町民が全体で約 8 割と多く、今後の高齢化の進展と免許返納者の増加を鑑みると、より利用しやすい交通手段として利便性の向上を図ることが求められていることから、町中心部の商店や病院等の生活利便施設を巡ることのできる回遊性の高い循環路線として整備している。(R5.9 実証実験)



出典：三股町 HP

実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
木原墓地線の再編	検討	→	再編実施	→	→
羽島・荒川線のあり方検討	検討	→	再編実施	→	→

事業2

いきいきタクシーのサービス改善

内容

いきいきタクシーは現在4エリアで運行していますが、これまで段階的にエリアを増やしてきたことから、利用ニーズを踏まえたエリア区分の再構築や乗降ポイントの増設等の見直しを行います。

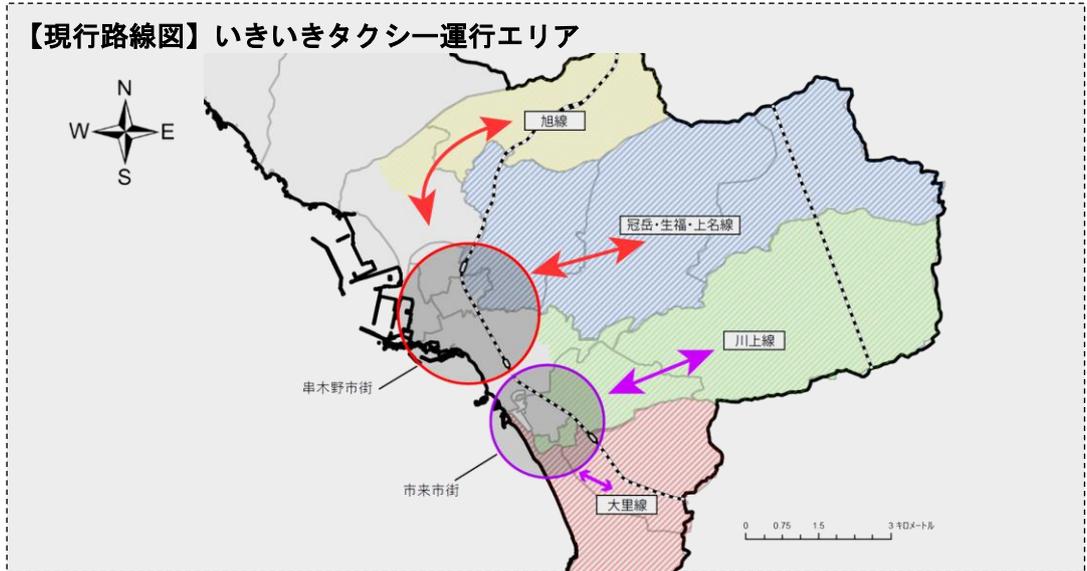
また、いきいきタクシーのエリア外である市北西部エリアについても導入の可能性について検討します。

いきいきタクシーの運行にあたっては、引き続き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します。

【具体事業内容】

○いきいきタクシーのサービス改善

【現行路線図】 いきいきタクシー運行エリア



実施主体 いちき串木野市、交通事業者

実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
いきいきタクシーのサービス改善	いきいきタクシーのサービス改善	検討	→		再編実施	→

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
旭線	—	旭・深田下⇔串木野市街地	—	4条乗合	区域運行	いちき串木野市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
冠岳-生福-上名線		冠岳-生福-上名 ⇔串木野市街地					
川上線		川上・海瀬・湊地区の一部⇔市来市街地 (一部串木野)					
大里線		川南地区の一部・川北⇔市来市街地 (一部串木野)					

事業3

路線バスの利便性向上と利用促進

内容

路線バスは3路線市内に存在していますが、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛やテレワークの普及等の影響により、路線バス利用者数は減少傾向にあります。

羽島・土川線については、いきいきバス・(羽島・荒川線)と並行していることから、いきいきバス同様に路線のあり方(継続・見直し・廃止)を検討します。

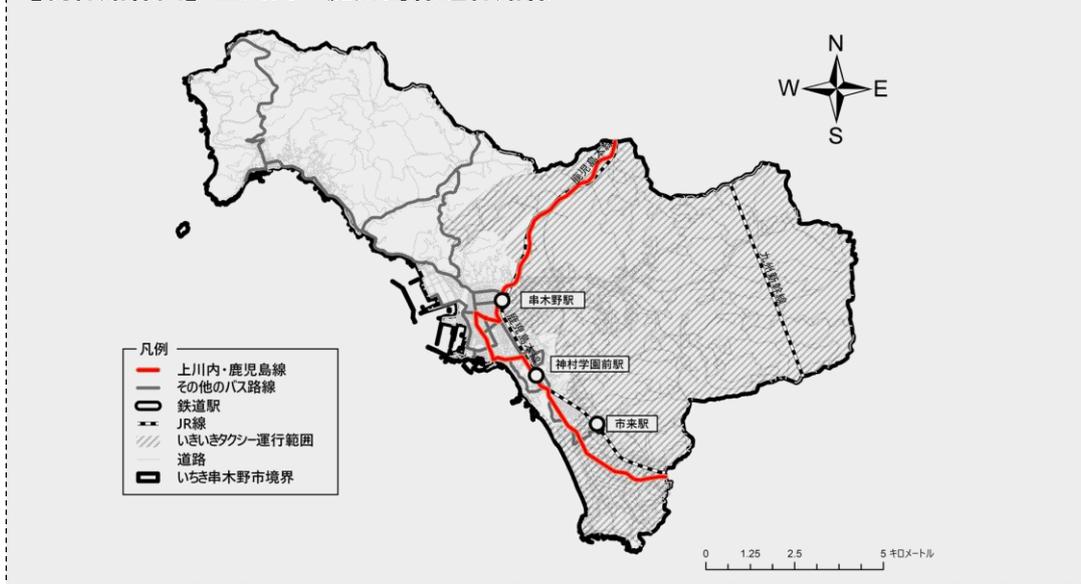
串木野新港線については、甕島航路・(串木野新港発着のフェリー)の運航時間帯を踏まえた運行を継続するとともに、利用促進を図り、今後も路線の維持に努めます。

上川内・鹿児島線の運行にあたっては、引き続き地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用するとともに、利用促進を図り、持続可能な運行を目指します。

【具体事業内容】

- 羽島・土川線のあり方検討
- 上川内・鹿児島線、串木野新港線の利用促進

【現行路線図】上川内・鹿児島線運行路線



実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
羽島・土川線のあり方検討	検討	→		再編実施	→
上川内・鹿児島線、串木野新港線の利用促進	実施	→			

■地域公共交通確保維持事業(幹線補助)

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
上川内・鹿児島線	鹿児島駅	市来国民宿舎前 神村学園前 串木野	上川内	4条乗合	路線定期運行	鹿児島交通	幹線補助

事業 4

広域交通の維持と利便性の強化（周辺市町との連携）

内容

周辺市町とつながる JR 鹿児島本線を維持し続けられるよう、鉄道の利用促進を図るとともに、鉄道駅の利便性強化を図ります。

串木野新港から鹿児島中央駅を結ぶ高速バスに関しては、鹿児島市から串木野新港を経由し甕島へのアクセスするルートとしての PR 強化等により、利用客の増加に寄与する方策を検討します。

また、公共交通の今後のあり方について、周辺市町と協議・情報交換を随時行い、連携しながら公共交通を維持する方策について検討します。

【具体事業内容】

- JR 鹿児島本線、高速バスの利用促進
- 周辺市町との連携協議

【事例】鹿児島県鉄道整備促進協議会の取り組み

鹿児島県鉄道整備促進協議会（構成市：鹿児島県・鹿児島県内の沿線各市など）では、JR 指宿枕崎線及び肥薩線の利用促進を目的として、「かごしま満喫きっぷ」の販売を実施した。

利用期間：2023（令和5）年8月1日（火）～11月30日（木）

新発見！スポットめぐり旅

かごしま満喫きっぷで
て行く

**新発見！
スポットめぐり旅**

1日限定で、鹿児島県内の観光地や駅周辺を
指宿枕崎線や枕崎線など1日限定で
1枚500円のお買い上げが楽しめます。

販売期間 2023. 8/1～11/29
利用期間 2023. 8/1～11/30

鹿児島中央駅は
利用客増大を
目指しています

指宿枕崎線 肥薩線

「かごしま満喫きっぷ」1枚500円

鹿児島県鉄道整備促進協議会
Instagram @kagoshima_railtrip

【主催】鹿児島県鉄道整備促進協議会（事務局：鹿児島県交通政策課） 【協賛】九州旅客鉄道株式会社 鹿児島支社
〒890-8577 鹿児島市旭道町10番1号

【お問い合わせ】 グレープコミュニティ 〒892-0804 鹿児島市春日町2-10 鹿児島ビル TEL 099-295-6869

乗車券(往復)	販売価格 (この料金を)	クーポン	販売数
鹿児島中央 → 指 宿	2,040円 (1,020円)	1枚 500円	600セット
鹿児島中央 → 西 嶺 越	3,000円 (1,500円)	2枚 1,000円	100セット
鹿児島中央 → 石 垣	3,000円 (1,500円)	2枚 1,000円	100セット
鹿児島中央 → 水 成 川	3,360円 (1,680円)	2枚 1,000円	100セット
鹿児島中央 → 枕 崎	3,700円 (1,840円)	3枚 1,500円	300セット
鹿児島中央 → 大 隅 橋 川	2,260円 (1,120円)	2枚 1,000円	200セット
鹿児島中央 → 栗 野	2,620円 (1,300円)	2枚 1,000円	200セット
鹿児島中央 → 吉 松	3,000円 (1,500円)	2枚 1,000円	200セット
単 人 → 大 隅 橋 川	1,140円 (560円)	1枚 500円	100セット
単 人 → 栗 野	1,320円 (660円)	1枚 500円	100セット
単 人 → 吉 松	1,720円 (860円)	1枚 500円	100セット

出典：指宿市 HP

実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項 目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
JR 鹿児島本線、高速バスの利用促進	検討	→	実施	→	→
周辺市町との連携協議	協議	→	→	→	→

事業5		一般タクシーの利用促進				
内容	<p>いきいきバスやいきいきタクシーのサービス向上により、一般タクシーの利用が減少してしまうと、事業者の経営状況はさらに悪化することが予想されるため、市のホームページや「いちき串木野市公共交通マップ」への情報の掲載など、一般タクシーにおいても利用促進を図ります。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般タクシーの利用促進 					
	実施主体	いちき串木野市、交通事業者				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	一般タクシーの利用促進	実施				

事業6		高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充				
内容	<p>高齢化の進展に歯止めがかからない状況において、地域公共交通全体のサービス向上と合わせて、高齢者への外出支援サービスを充実する必要があります。</p> <p>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、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について検討します。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○移動支援事業の継続 ○運転免許証自主返納者への支援の検討 					
	実施主体	いちき串木野市				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	移動支援事業の継続	実施				
	運転免許証自主返納者への支援の検討	検討・適宜実施				

事業7

スクールバス、コミュニティ自動車等の地域輸送資源の活用可能性の検討

内容

スクールバスや市内の民間事業者が運行している送迎バスの活用可能性について検討を行うとともに、現在検討を進めている市内小中学校の再編にあわせて導入予定のスクールバスにおけるスクールバス車両の空き時間を活用した自家用有償運送について検討します。

また、コミュニティ自動車のさらなる活用方法の検討として、地域の輸送資源と連携した地域公共交通の再構築を進めます。

【具体事業内容】

- スクールバス及び民間送迎バスの活用可能性の検討
- コミュニティ自動車の活用法の検討

【事例】千葉県我孫子市／送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援

市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいのある方が買い物などに利用できる外出応援事業。

市内在住の65歳以上の方、身体に障がいのある方が対象。

利用可能な送迎バス：

東葛辻仲病院、東邦病院、中央学院大学、我孫子自動車教習所等10団体が協力。



出典：我孫子市 HP

【事例】静岡県湖西市／企業シャトルバス BaaS（パース）

市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるよう、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに、市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を実施。(R4.8.1~R5.1.31)



出典：湖西市 HP

実施主体 いちき串木野市、交通事業者、地域住民

実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	スクールバス及び民間送迎バスの活用可能性の検討	検討	➡			
コミュニティ自動車の活用法の検討	検討・適宜実施	➡				

事業8 モビリティ・マネジメントや公共交通に関する分かりやすい情報の提供

内容	<p>地域公共交通が日常的な交通手段として選択されるように、現在作成している公共交通の情報を一元的に提供する「いちき串木野市公共交通マップ」の更新を利用者のわかりやすさに配慮して随時行います。</p> <p>また、移動目的に合わせたおでかけマップの作成など、バス停の位置や乗車方法、乗継の割引情報、運賃の支払い方法等、初めての人でも不安にならず、将来の利用促進につながるような情報について広く周知し、利用者が安心して利用できる環境づくりを実施します。</p> <p>市の玄関口となる鉄道駅等においては、来訪者への観光情報案内の強化として、デジタルサイネージ等の導入について研究を行います。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○いちき串木野市公共交通マップの更新及びおでかけマップの作成 ○デジタルサイネージ等の導入可能性の研究 					
実施主体	いちき串木野市、交通事業者					
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	いちき串木野市公共交通マップの更新及びおでかけマップの作成	実施				
	デジタルサイネージ等の導入可能性の研究	実施				

事業9 公共交通の利用促進に向けた出前講座等の実施

内容	<p>日常の外出時に片道だけでもバスを利用することで、年間の利用者数が大きく増加し、収支率の向上にも寄与するため、バスに乗ったことがない方を対象に、知ってもらう「きっかけづくり」として、公共交通に親しむための出前講座等を実施します。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通に親しむための出前講座等の実施 					
実施主体	いちき串木野市、交通事業者、地域住民					
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	公共交通に親しむための出前講座等の実施	実施				

事業 10 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

内容

既存の公共交通の活用及び利用促進を基本としながらも、既存公共交通でカバーできていない一部の公共交通不便地域や高齢化の進展が著しい地域に関しては、羽島地区、冠岳地区で導入・運行しているコミュニティ自動車の他地区への展開や新たな交通手段の導入など、地域住民が主体となって各地区の移動手段を確保する仕組みづくりについて検討します。

【具体事業内容】

- 地域住民主体の取組の検討（地縁交通）
- 新しい交通の導入に向けた地域の体制づくり

【事例】高知県須崎市／地域住民主体による取組み

久通地区から近隣のスーパーや病院までは約 10 km、車で 30 分程度かかり、日常生活には車が欠かせない地区。

市営バス等の公共交通機関が運行していない久通地区では、市所有のワゴン車を貸与し、買い物や通院のために週に 3 回地元で運行中。



出典：須崎市地域公共交通計画

実施主体 いちき串木野市、地域住民

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
地域住民主体の取組の検討(地縁交通)	検討・適宜実施				
新しい交通の導入に向けた地域の体制づくり	検討・適宜実施				

事業 11		串木野新港の拠点性強化				
内容	<p>串木野新港の利用者の移動手段は主に「自家用車」「家族の送迎」となっており、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」「公共交通の運行本数が少ないから」等の意見が挙げられています。</p> <p>今後も甬島航路（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・改善し、甬島の住民や観光客が利用しやすい移動手段を確保するとともに、串木野市街地への誘客、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。</p> <p>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。</p> <p>【具体事業内容】</p> <p>○串木野新港の拠点性強化</p>					
	実施主体	鹿児島県、いちき串木野市、交通事業者				
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	串木野新港の拠点性強化	<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> 検討・協議・適宜実施 </div>				

事業 12		商業や観光等と連携した利用促進策の検討				
内容	<p>商業施設等の生活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、観光客等には移動手段としての公共交通がほぼ認知されていない状況であると言えます。</p> <p>市街地部に多く立地している生活利便施設は市内周辺部からも利用が多く、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する必要があります。</p> <p>そのため、商業施設や観光施設等と連携し、いきいきタクシーの乗降場所の追加や、企業広告収入以外の利用促進に資する取組み等、利用時のインセンティブを付与し、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。</p> <p>【具体事業内容】</p> <p>○商業や観光等と連携した利用促進策の検討</p>					
	実施主体	いちき串木野市、交通事業者、市内関連事業者、地域住民				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	商業や観光等と連携した利用促進策の検討	<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> 検討・協議・適宜実施 </div>				

事業 13

駅・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等の導入

内容

鉄道駅（串木野駅、神村学園前駅、市来駅）は、市の玄関口かつ市内を運行している各公共交通が接続する交通結節点であり、待合環境や乗継利便性、賑わいの向上を図ります。あわせて、主要な商業施設や医療施設等についても結節点と捉え、いきいきバス木原基地線の再編検討とともに、待合空間の整備についても検討します。

また、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く、環境負荷の少ない生活交通を目指し、ノンステップ車両やEV 車両等の導入を検討します。

【具体事業内容】

- 鉄道駅における待合環境・乗継利便性の向上に向けた検討
- 市内主要施設における待合空間の整備検討
- ノンステップ車両やEV 車両等の導入検討

【事例】宮崎県日南市／日南駅のコミュニティスペース（九州 DREAM STATION 事業）

2020（令和2）年に、駅舎の一部をコミュニティスペースとして、地元の特産品・鉄肥杉を使用したぬくもりあふれる空間にリニューアルした。Wi-Fi も完備しており、列車の待ち時間を過ごすだけでなく、勉強や打ち合わせなど幅広く利用されている。



出典：九州 DREAM STATION

【事例】千葉県長柄町／ボランティアによる手作りバス待合所

町内に快適かつ素敵なバス待合所が欲しい長柄町と地元の間伐材を利用してモデルハウスを作りたい地元 NPO 法人の思惑が一致して、プロジェクトが開始。

地元 NPO 法人が中心となり、地元土建組合や大学生など計7団体のボランティアの参加・協力があり、平成30年3月にログハウスのバス待合所が完成。



出典：関東運輸局提出資料

実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
鉄道駅における待合環境・乗継利便性の向上に向けた検討	検討・協議・適宜実施				
市内主要施設における待合空間の整備検討	検討・協議・適宜実施				
ノンステップ車両やEV 車両等の導入検討	検討・適宜実施				

事業 14		交通事業者が抱える運転手不足への対応				
内容	<p>市内の公共交通の担い手である運転手の高齢化や人員不足が交通事業者にとって大きな課題となっており、地域の公共交通サービスを確保・充実する上では運転手の確保が必要不可欠です。</p> <p>交通事業者のホームページ等で運転手の求人を継続的に発信しているものの、運転手確保に苦慮している状況であるため、現在行っている市立ハローワークによる合同企業面談会等の継続的開催など、積極的に協力していきます。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市立ハローワークによる合同企業面談会等での人材確保支援 					
	実施主体					いちき串木野市、交通事業者（国、県）
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	市立ハローワークによる合同企業面談会等での人材確保支援	実施				

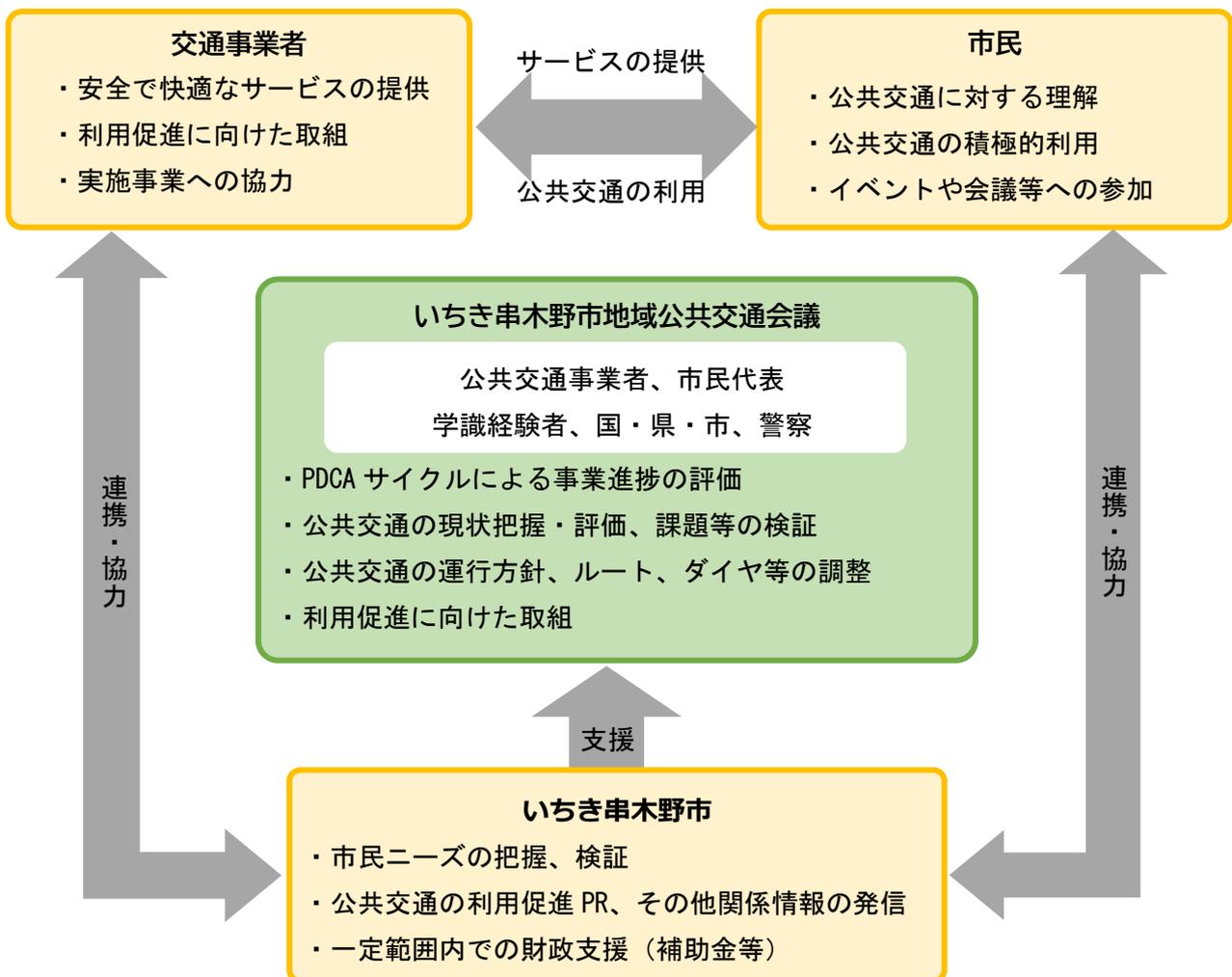
10. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能なネットワークを図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけではなく、市民自らが公共交通を「守っていく」という意識を持ち主体的に関ることが重要です。また、公共交通を、魅力ある、利用しやすいものとしていくために、市民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠となります。

地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、以下のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進めます。

■本計画推進のための実施体制



(2) PDCAサイクルの実行

「いちき串木野市地域公共交通計画」の推進にあたっては、地域の人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の大きな変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図ることが必要です。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行います。

なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施する PDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対する PDCA」を組み合わせる関係者全員で共有することとし、「いちき串木野市地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指します。

- **事業実施状況の評価（年に1回実施）**

当該年度に実施した事業の評価を検証する。

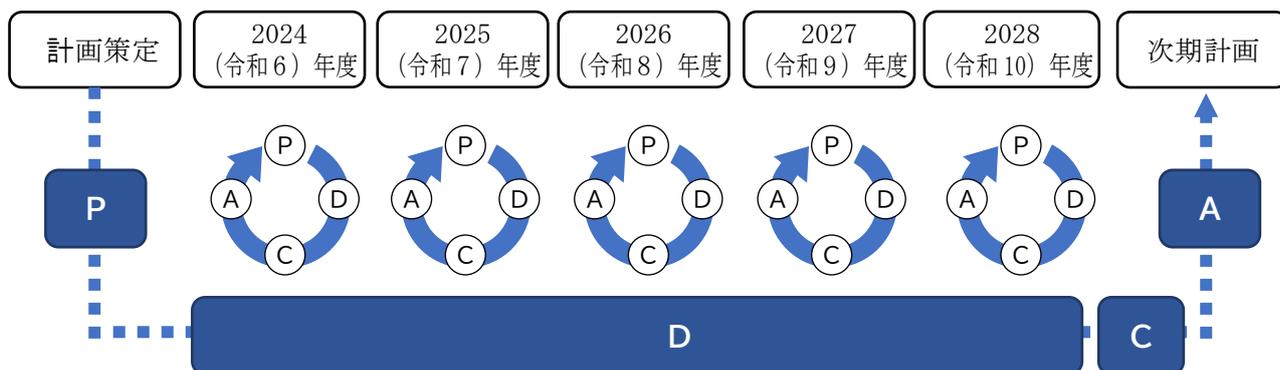
- **目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）**

計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCA サイクルの概要

項目		事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P	Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	いちき串木野市地域公共交通計画の策定
D	Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C	Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A	Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	いちき串木野市地域公共交通計画の見直しの検討

■PDCA サイクルの概念



(3) 計画の評価方法及びスケジュール

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

計画最終年度においては、事業者から提供される利用実績データや市民アンケート調査等による市民の公共交通に関する満足度・移動行動等を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価を実施し、施策の見直しや新たな施策を追加する等、次期計画に反映します。また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うこととします。

■評価スケジュール

	2024 (令和6)年度	2025 (令和7)年度	2026 (令和8)年度	2027 (令和9)年度	2028 (令和10)年度
① 公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
② 市民アンケート調査					●
③ 公共交通利用者アンケート調査					●
④ 事業実施状況の評価	●	●	●	●	●
⑤ 本計画の評価・検証			○		●
⑥ 公共交通体系の評価			○		●
⑦ いちき串木野市地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●

●実施 ○必要に応じて実施