

MAKURAZAKI

枕崎市 地域公共交通計画

2022 ▶ 2026
令和4年度 令和8年度

令和4(2022)年6月

枕崎市地域公共交通活性化協議会

(調整用白紙)



枕崎市地域公共交通計画 目次

1. 計画の概要	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の対象区域と計画期間	2
2. 地域の現状・問題点	3
(1) 位置・地勢	3
(2) 人口・世帯数等	4
(3) 主要施設の立地状況	8
(4) 市民の移動特性	11
(5) 観光の動向	17
3. 公共交通の現状・問題点	18
(1) 鉄道の概要	19
(2) 路線バスの概要	22
(3) 公共交通空白地域・不便地域	31
(4) その他	35
4. アンケート調査結果	38
(1) 市民アンケート調査	38
(2) 高校生アンケート調査	43
(3) 民生委員アンケート調査	45
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	48
(1) 地域が目指す将来像	48
(2) 関連分野における公共交通への期待	49
(3) 公共交通に求められる役割	51
6. 枕崎市における地域公共交通のあり方	52
(1) 解決すべき課題	52
(2) 基本的な方針	54
(3) 計画の目標	55
(4) 取組の方向性と施策の概要	56
7. 目標を達成するための施策	59
[方向性①] 利用意識の醸成・利用喚起	59
[方向性②] 多様な主体の連携による移動サービスの確保・利用促進	64
[方向性③] 移動サービスの重層化と相互の連携強化	69
[方向性④] 公共交通に関する情報提供の充実	80
[方向性⑤] 市街地内の移動・回遊の利便性向上	84
8. 計画の推進・進捗管理	88
(1) 資金の確保に関する事項	88
(2) 地域公共交通特定事業に関する事項	90
(3) 計画の評価および進捗管理	91

1. 計画の概要

(1) 計画の背景と目的

①計画の背景

枕崎市の交通状況は、市域中央付近を国道 225 号・270 号が南北に縦断しているほか、国道 226 号などにより南さつま市や南九州市と結ばれる形で道路ネットワークが形成されています。

公共交通としては、JR 指宿枕崎線や路線バスが市民等の貴重な移動手段としての役割を担っています。

全国的な傾向と同様、枕崎市においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、路線バスの利用者数は減少傾向が続いており、また、令和 2 (2020) 年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

しかし一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられ、地域の実情に応じた交通施策の展開や、鉄道・バスはもとより、タクシー・スクールバス等も含めた地域の輸送手段の“総動員”、交通手段相互の連携強化などを推進していくことが重要になってきています。

こうしたなか、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や地域の実情に応じた持続可能な交通を実現化していくための指針として、「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となりました。

②計画の目的

「枕崎市地域公共交通計画」は、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなるものであり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や活動団体、各種施設などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

(2) 計画の対象区域と計画期間

①計画の区域

本計画は、枕崎市の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には複数の市町村間を結び広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれており、これらの組み合わせにより公共交通ネットワークが形成されています。（詳細については p.22 参照）

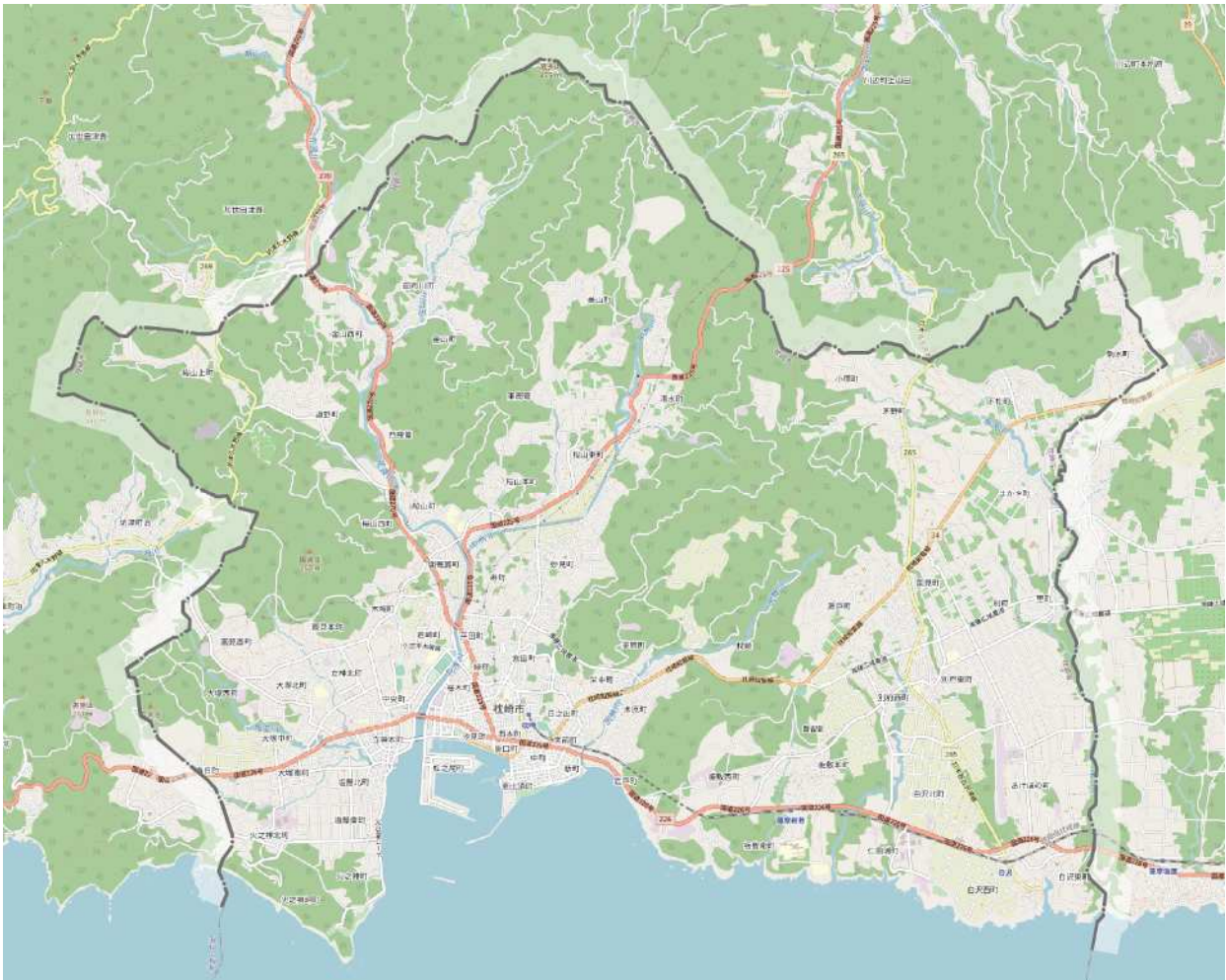


図 1 枕崎市地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

②計画期間

本計画の計画期間は、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 8（2026）年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行います。

2. 地域の現状・問題点

(1) 位置・地勢

枕崎市は、鹿児島県南部に位置し、南さつま市や南九州市に囲まれています。

なお、県都である鹿児島市の中心駅である鹿児島中央駅までは直線距離で約40kmとなっています。



図2 枕崎市の位置

資料：国土数値情報、基盤地図情報

市域面積74.78km²のうち47.6%を森林、31.3%をその他農用地が占めています。

市域は園見岳や蔵多山、国見岳に囲まれており、市街地の西側を流れる花渡川の河口付近を中心に平野が広がっています。

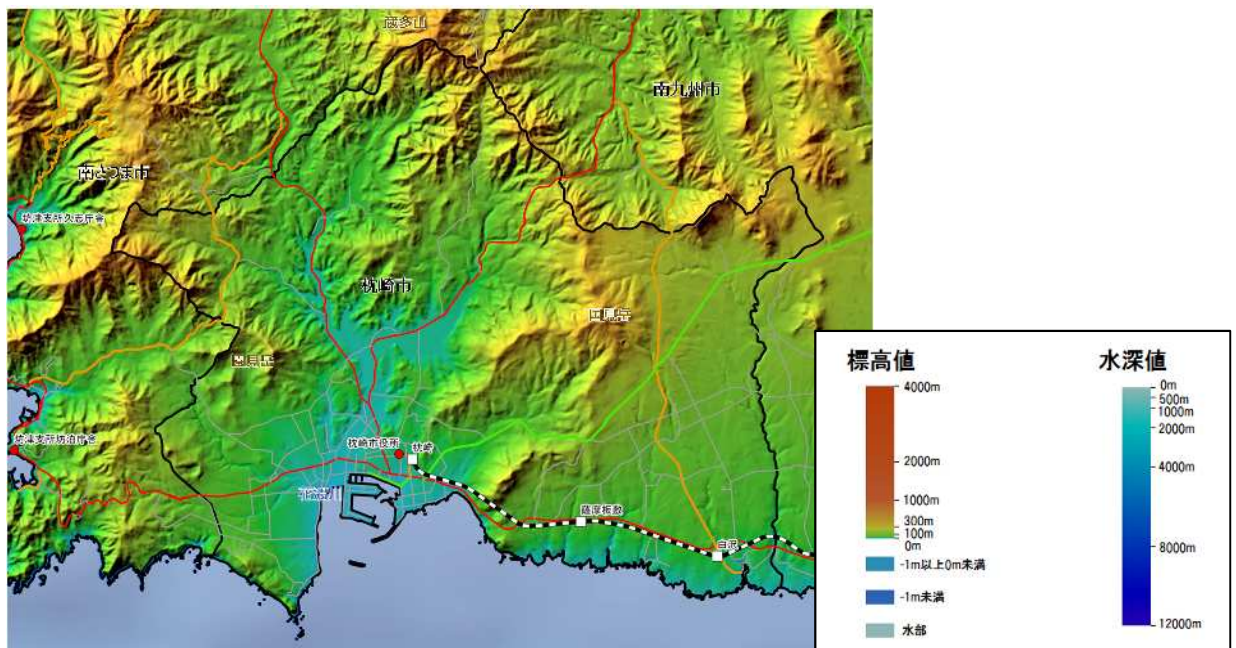


図3 枕崎市の地勢

資料：国土数値情報、国土地理院ウェブサイト色別標高図

(2) 人口・世帯数等

①人口推移および分布

枕崎市の総人口は昭和 55（1980）年以降を見ると一貫して減少傾向を示しており、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年の 10 年間で約 15%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行してきており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後約 20 年間で総人口は約 34%減少、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）は現状（令和 2 年）の 40.9%から 48.3%まで上昇する予測となっています。

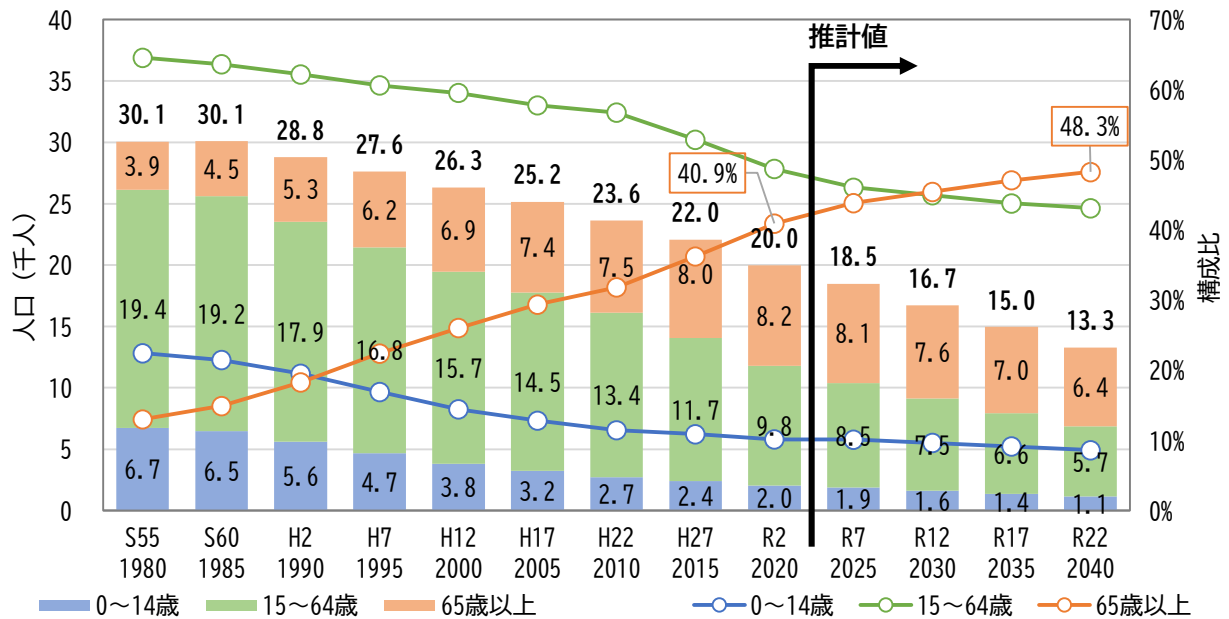


図 4 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

市域内の人口分布を見ると、JR 枕崎駅や市役所が立地する市街地やその周辺への人口集積が顕著となっていますが、そのほかにも比較的人口が集積している箇所が見られるほか、人口が広く薄く分布しているエリアも見られます。

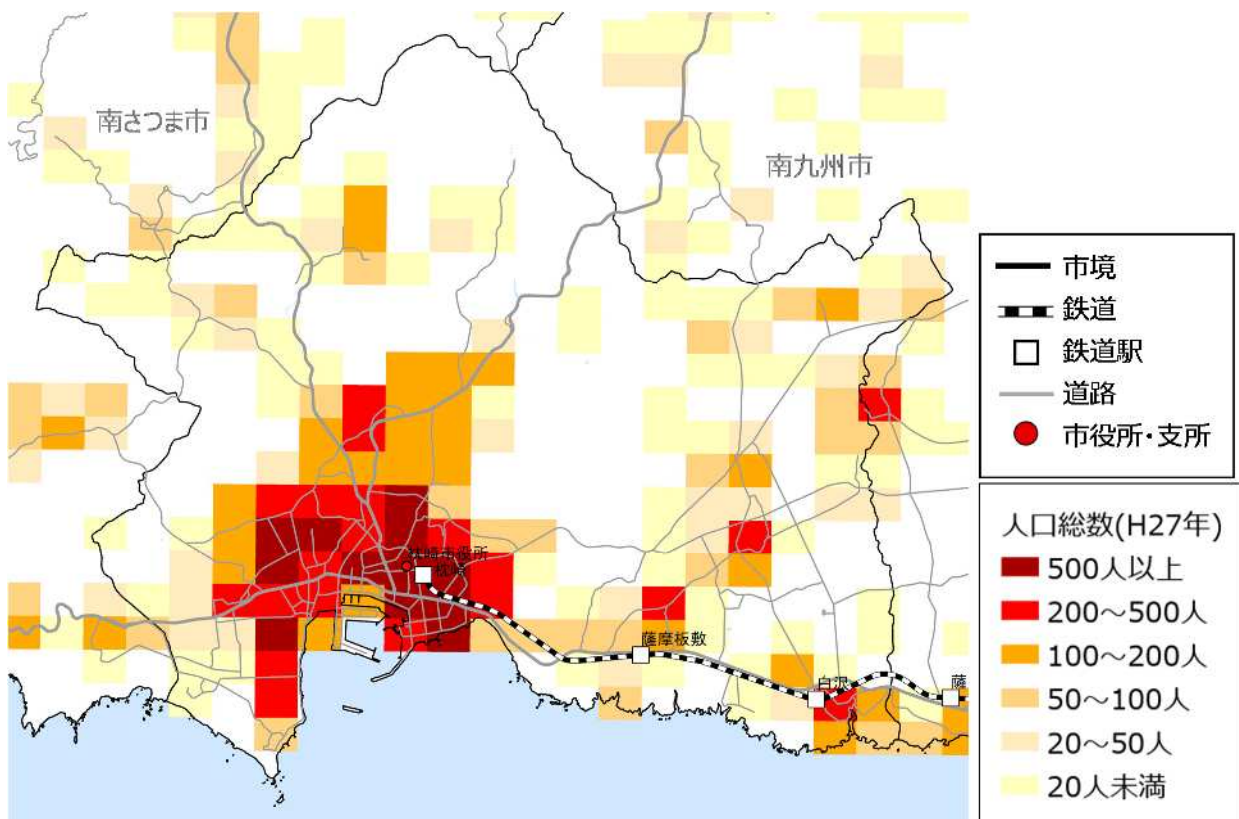


図 5 総人口の分布 (500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

なお、「人口集中地区 (DID)」^{*}の面積はほぼ横ばいであるのに対して、DID 内の人口は減少が続いており、DID 内の人口密度は令和 2 (2020) 年には 25.2 人/ha まで低下するなど、市街地の低密度化が進んでいます。

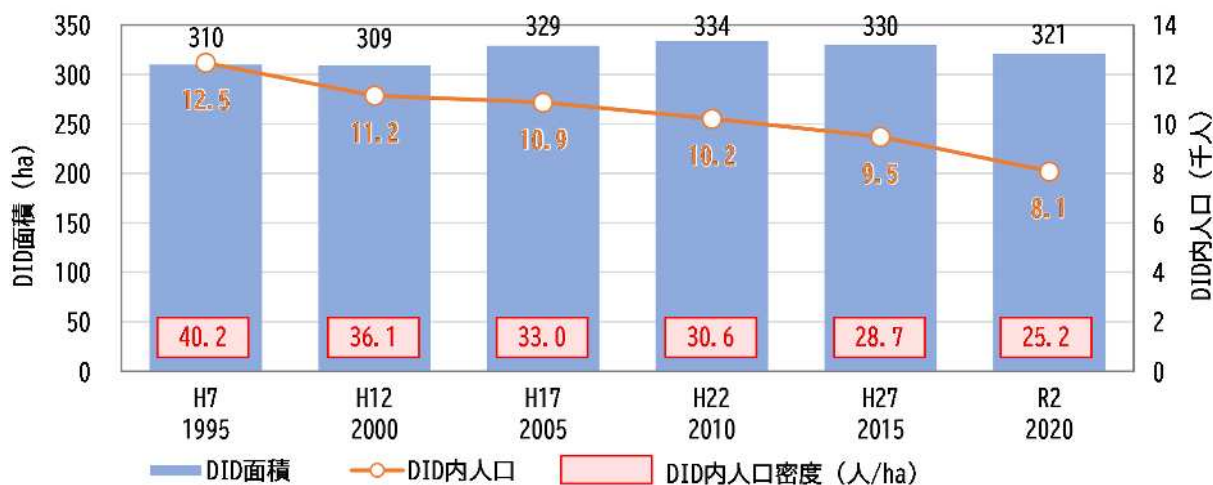


図 6 人口集中地区 (DID) の面積および人口

^{*}人口密度約 4,000 人/km²以上の調査基本単位区がいくつか隣接し、あわせて人口 5,000 人以上を有する地域

資料：国勢調査

2. 地域の現状・問題点

65歳以上の高齢者の分布でも、総人口と同様に市街地やその周辺への人口集積が顕著ですが、それ以外のエリアでも高齢者が多い箇所が散見されます。

また、高齢化率では、市中心部から距離があるエリアで比較的高い傾向となっています。

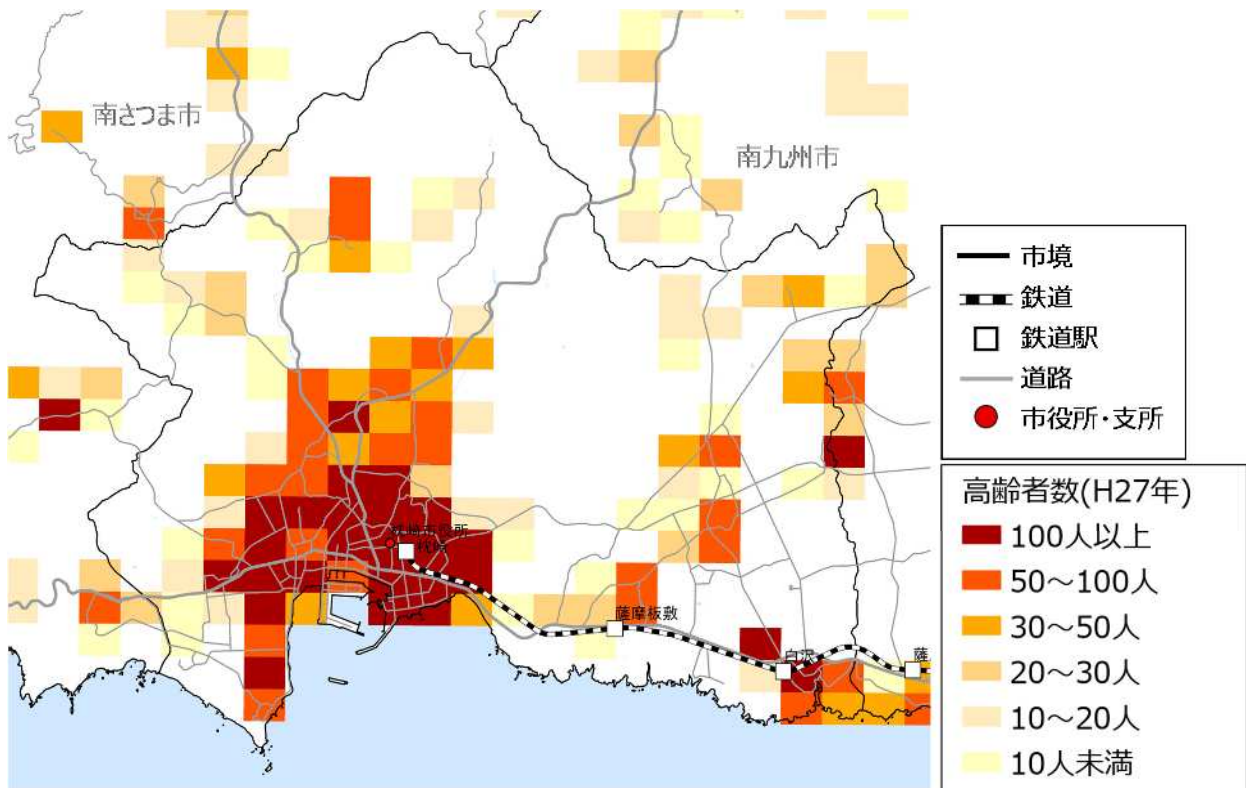


図 7 高齢者の分布状況 (500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

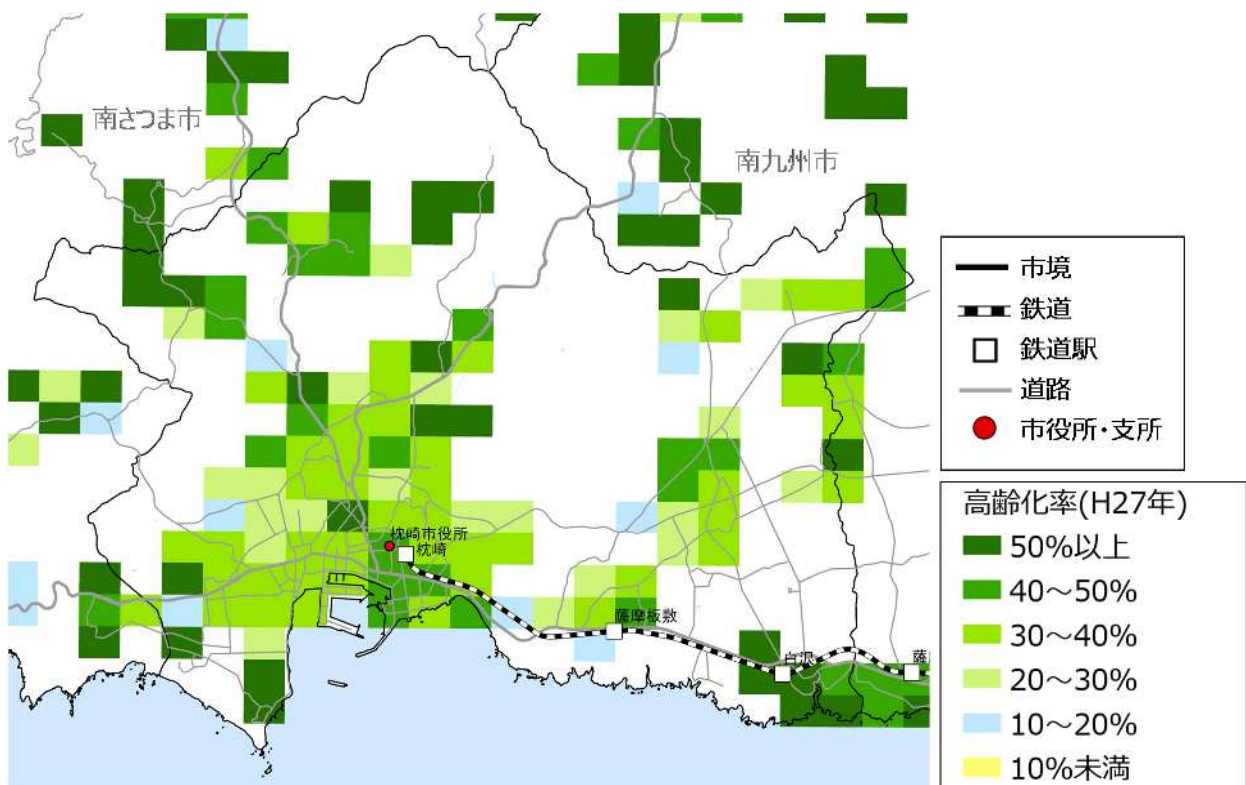


図 8 高齢化率の状況 (500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

②世帯数等

人口が一貫して減少するなかでも、平成 17（2005）年頃まで世帯数は増加していましたが、その後は減少傾向に転じています。また、世帯人員（一世帯あたりの平均世帯員数）は減少傾向が続いており、令和 2（2020）年には 2.04 人/世帯となっています。

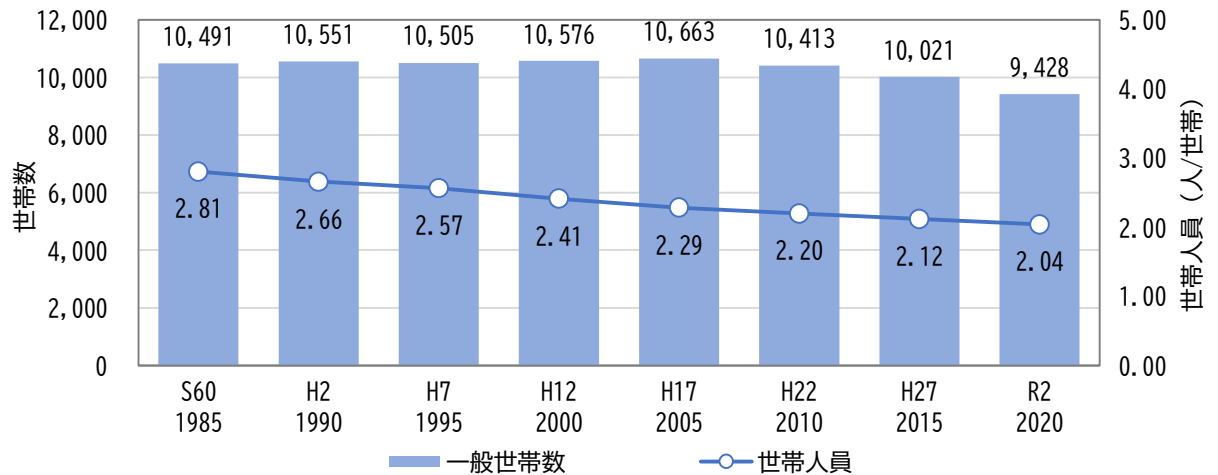


図 9 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

一方で、世帯数が減少傾向に転じた平成 17（2005）年以降も、65 歳以上の世帯員がいる一般世帯（高齢者世帯）は増加傾向を示しています。また、高齢者のみの世帯（高齢者単独世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯）も増加、令和 2 年（2020）年には総世帯数の 4 割近くを占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

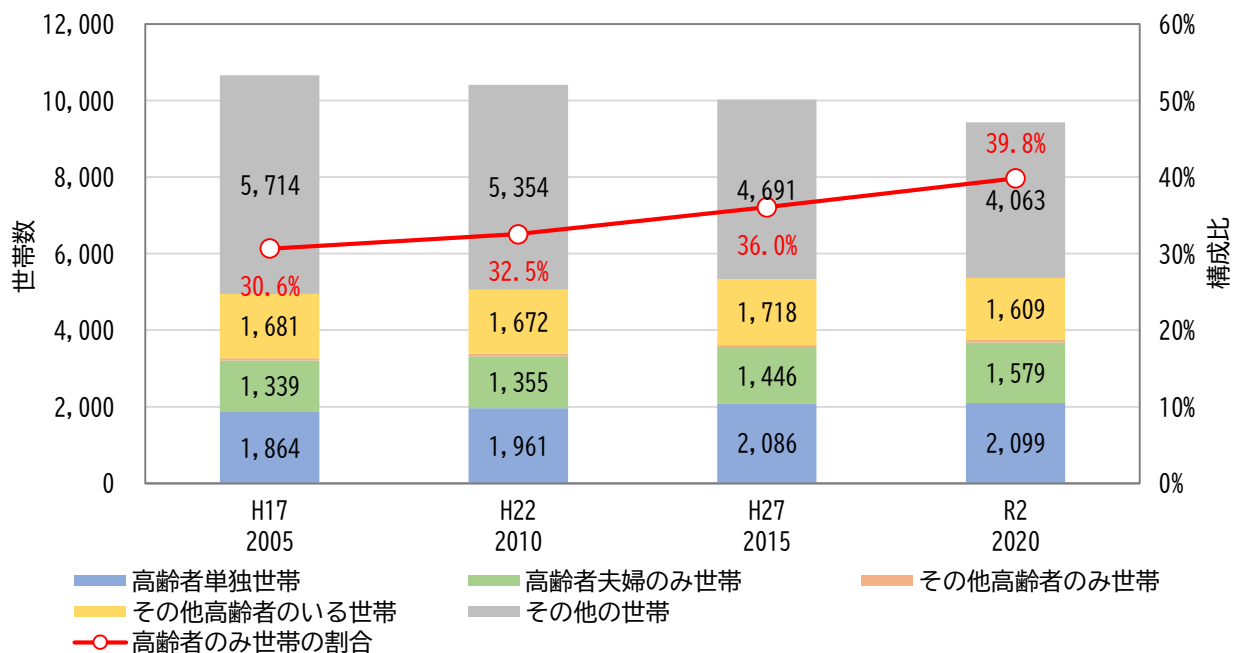


図 10 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

(3) 主要施設の立地状況

市内の主要施設の立地状況では、枕崎地区や立神地区の市街地周辺を中心に、行政施設や商業施設・医療施設・文化体育施設等が集積、主要な観光資源（南溟館、枕崎お魚センター、明治蔵等）も市街地周辺に比較的まとまって立地し、コンパクトな市街地が形成されています。

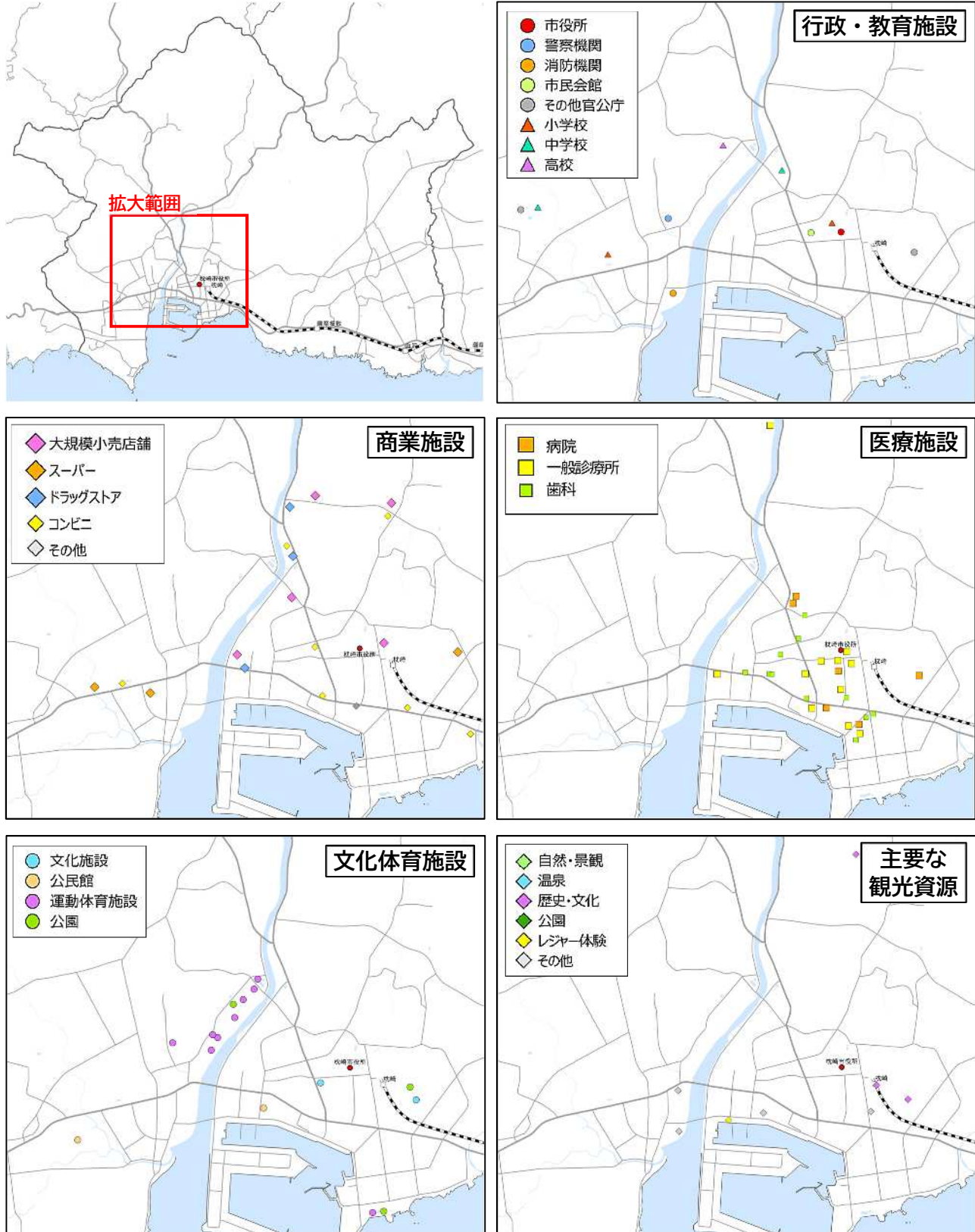


図 11 主要施設の立地状況（市街地周辺）

1) 行政・教育施設

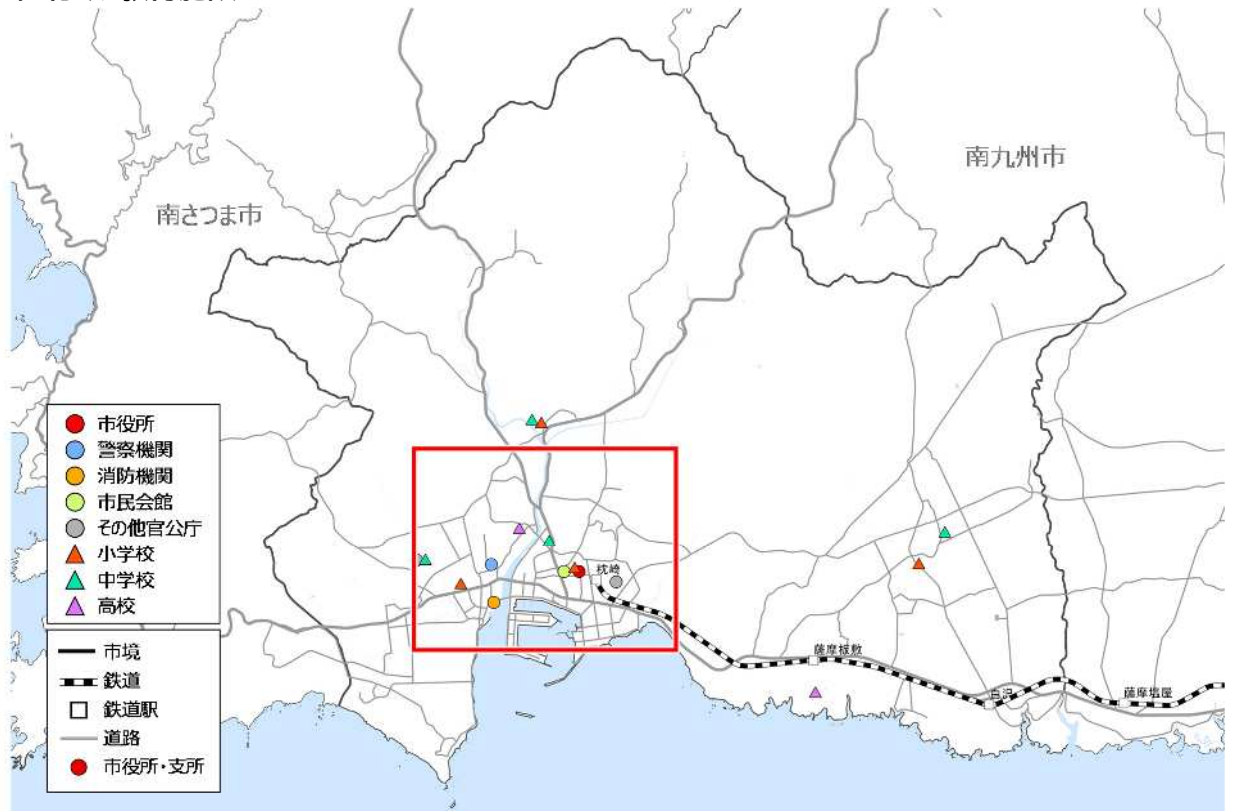


図 12 行政・教育施設の立地状況（市全域）

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、枕崎市ホームページ

2) 商業施設

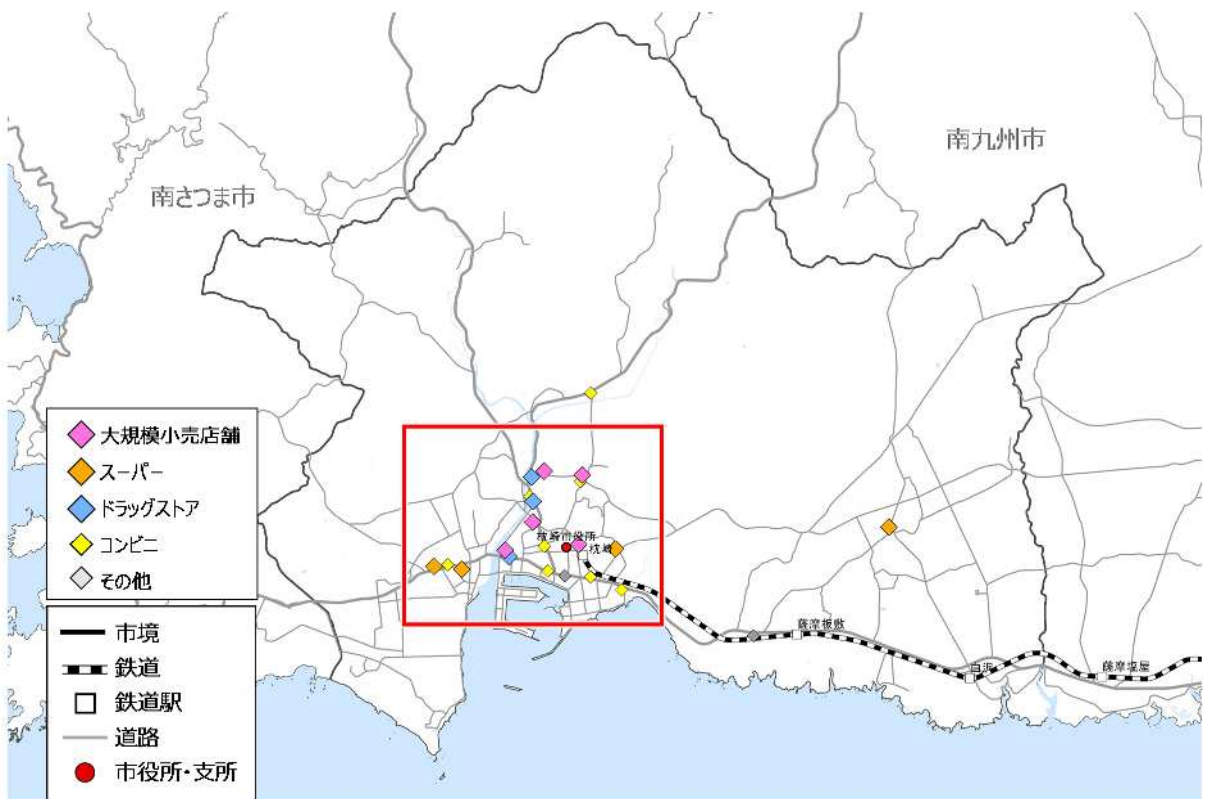


図 13 商業施設の立地状況（市全域）

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、枕崎市資料、iタウンページ

3) 医療施設

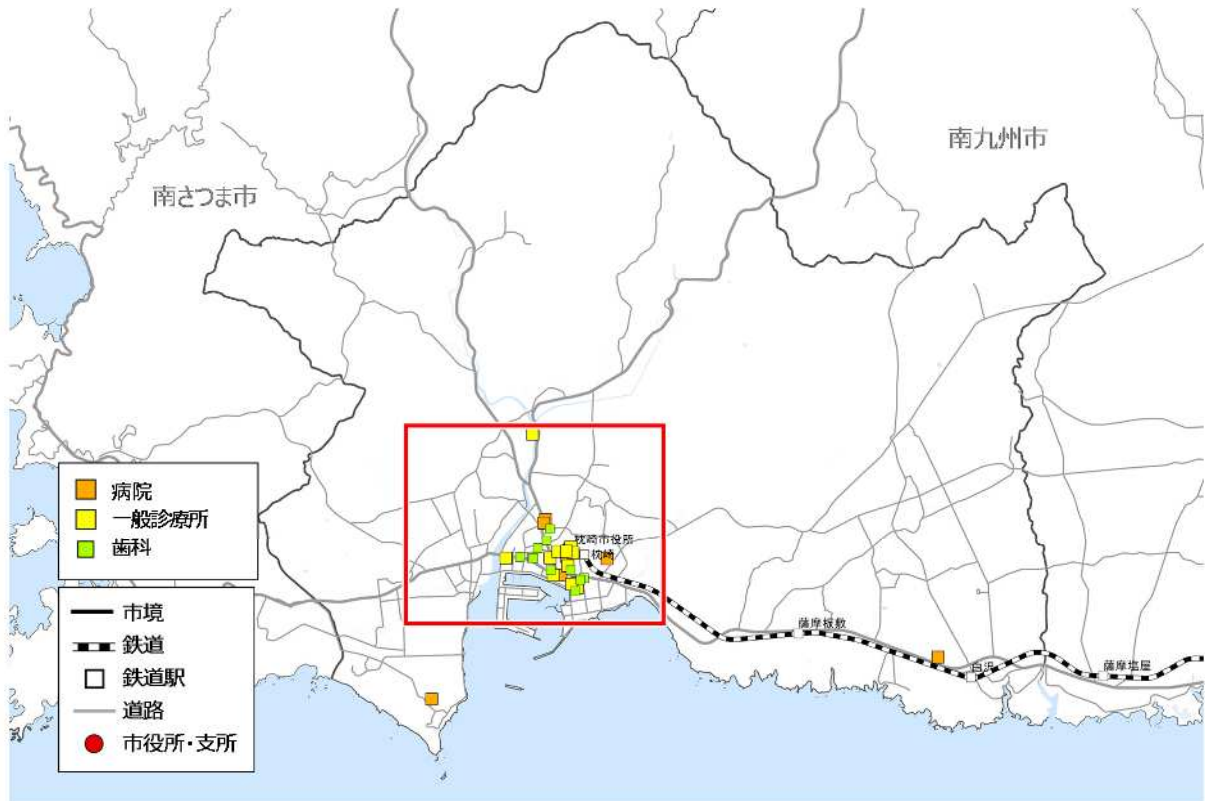


図 14 医療施設の立地状況（市全域）

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、地域医療情報システム

4) 主要な観光資源

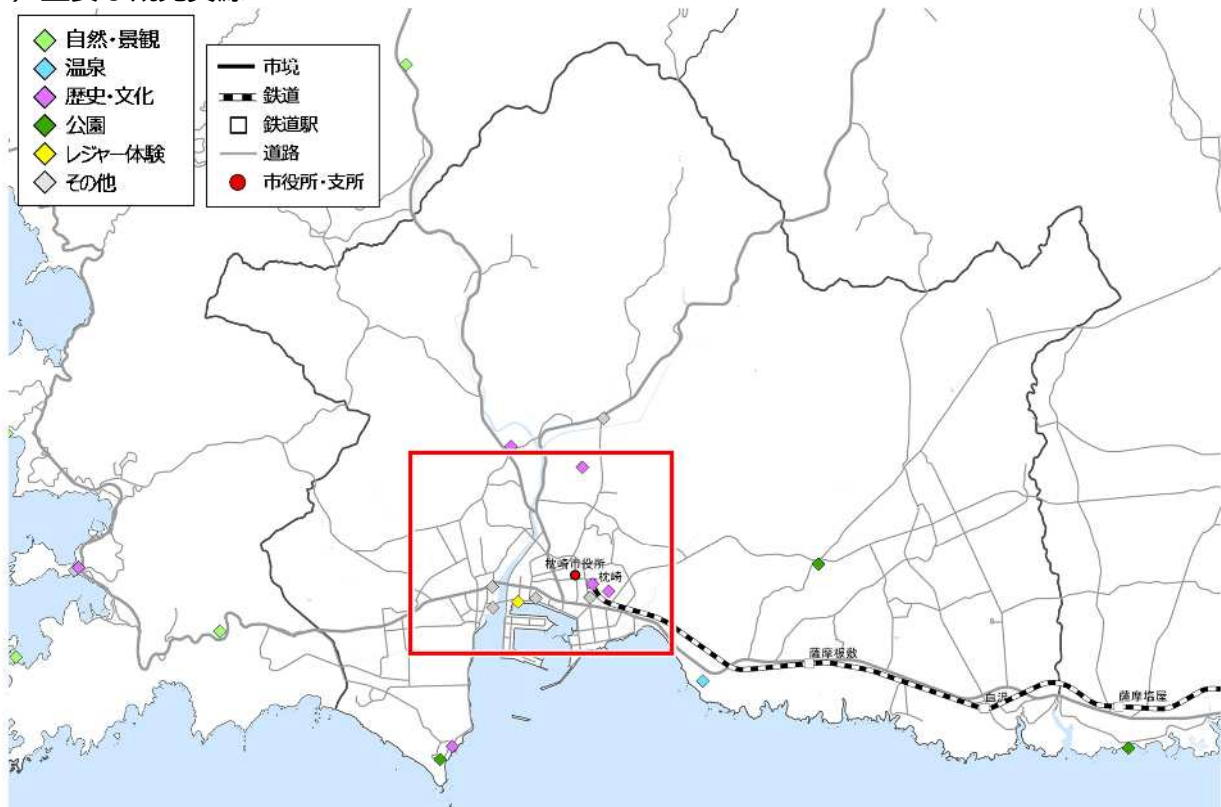


図 15 主要な観光資源の立地状況（枕崎市およびその周辺）

資料：鹿児島県観光サイト「かごしまの旅」

(4) 市民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

枕崎市内に常住する就業者（15歳以上）の約78%が市内で就業しており、市内から市外へ通勤する「流出」が、市外から市内へ通勤する「流入」を約200人上回る流出超過となっています。

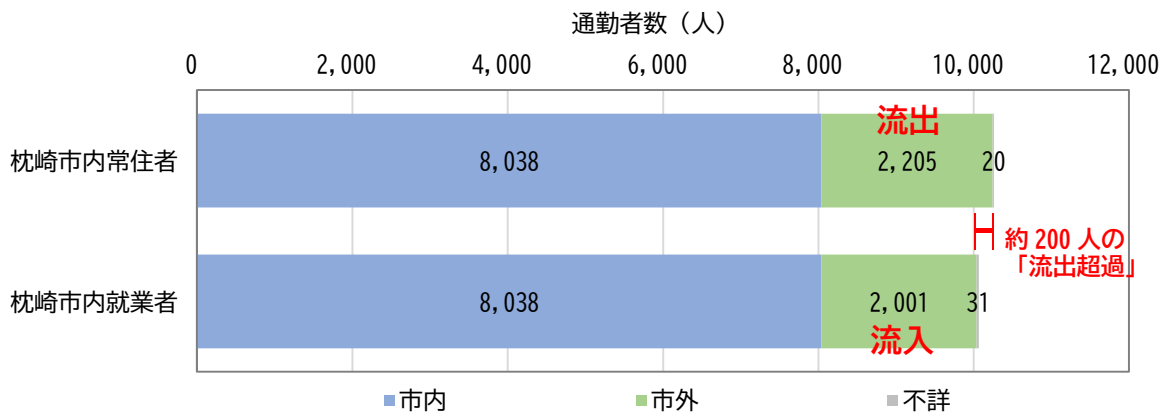


図 16 通勤流動の概況

資料：平成27年国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、南さつま市・南九州市の割合が高く、鹿児島市への流出・流入もそれぞれ10%以上を占めています。

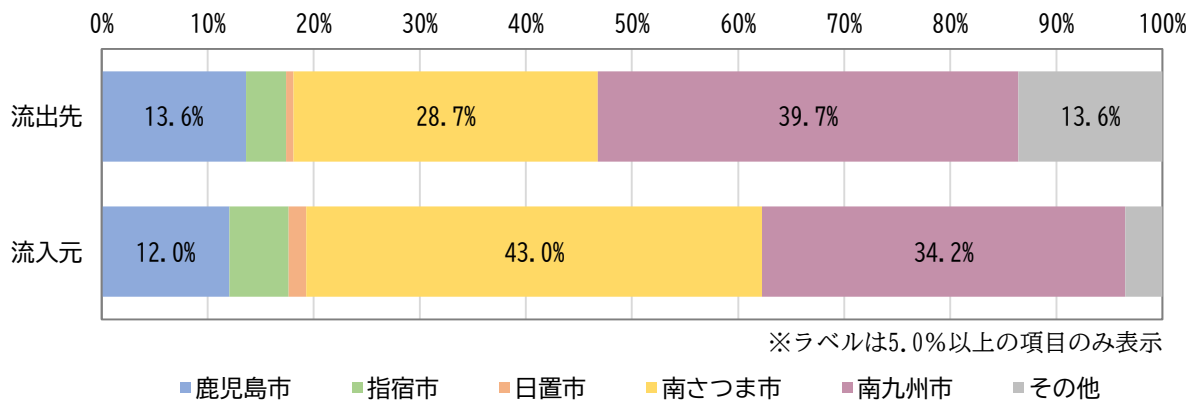


図 17 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：平成27年国勢調査

2) 通学流動

枕崎市内に常住する通学者（15歳以上）のうち、市内への通学者は約55%となっており、市内から市外へ通学する「流出」が、市外から市内へ通学する「流入」を約120人上回る流出超過となっています。

2. 地域の現状・問題点

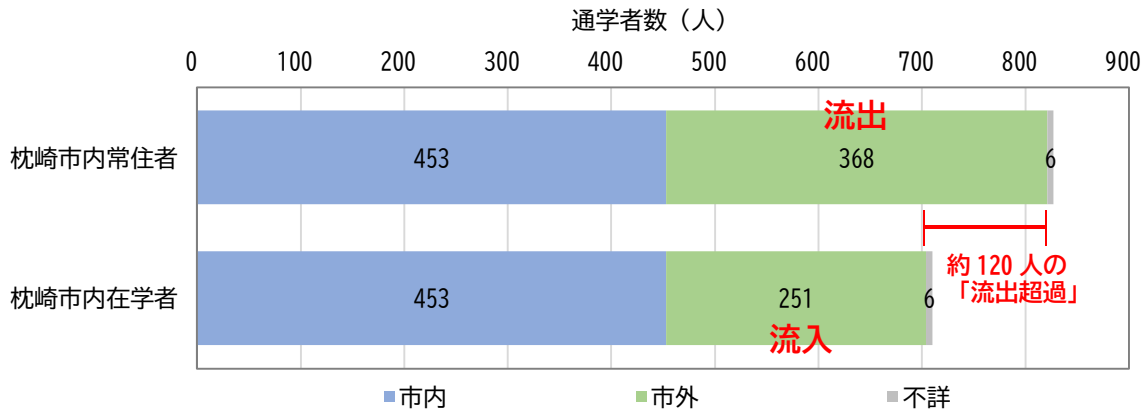


図 18 通学流動の概要

資料：平成 27 年国勢調査

市内から市外への「流出先」としては南さつま市が 4 割以上、鹿児島市・南九州市がそれぞれ 2 割以上を占める一方で、「流入元」では南九州市が 4 割以上を占めています。

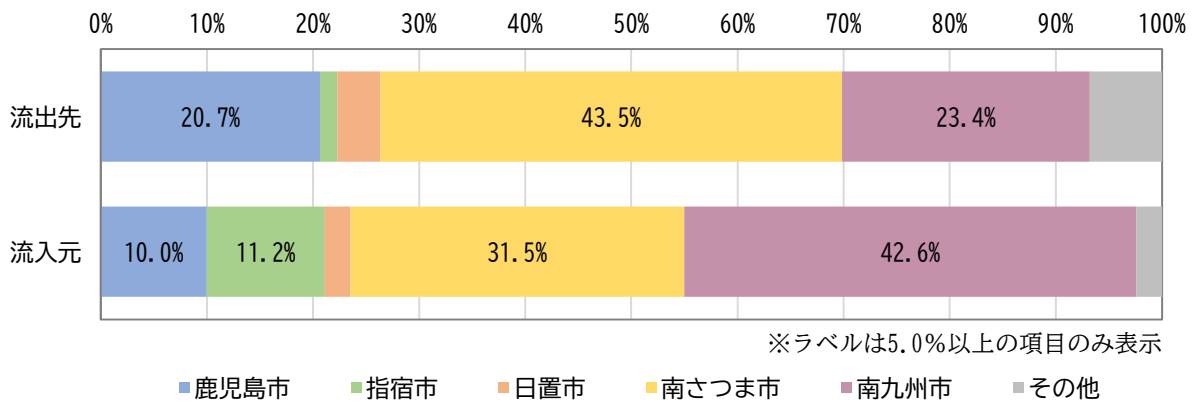


図 19 通学流動 (流出先・流入元) の内訳

資料：平成 27 年国勢調査

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の約 8 割を占めています。一方で、通学時の利用交通手段としては、「徒歩だけ」が約 26% と最も多くなっていますが、「乗合バス」と「勤め先・学校のバス」があわせて約 36% となっています。また、通学では「オートバイ」も約 17% と「自転車」よりも高い割合を示しています。

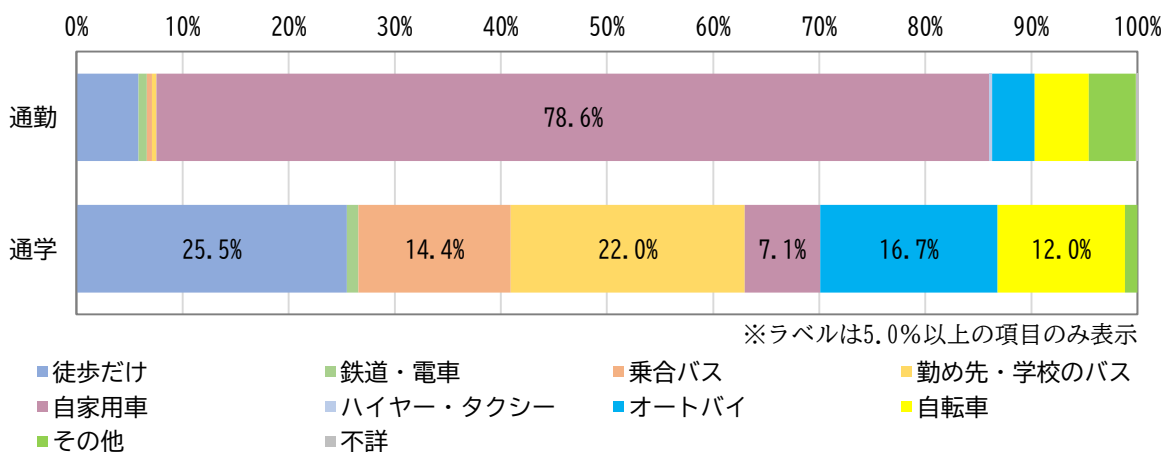


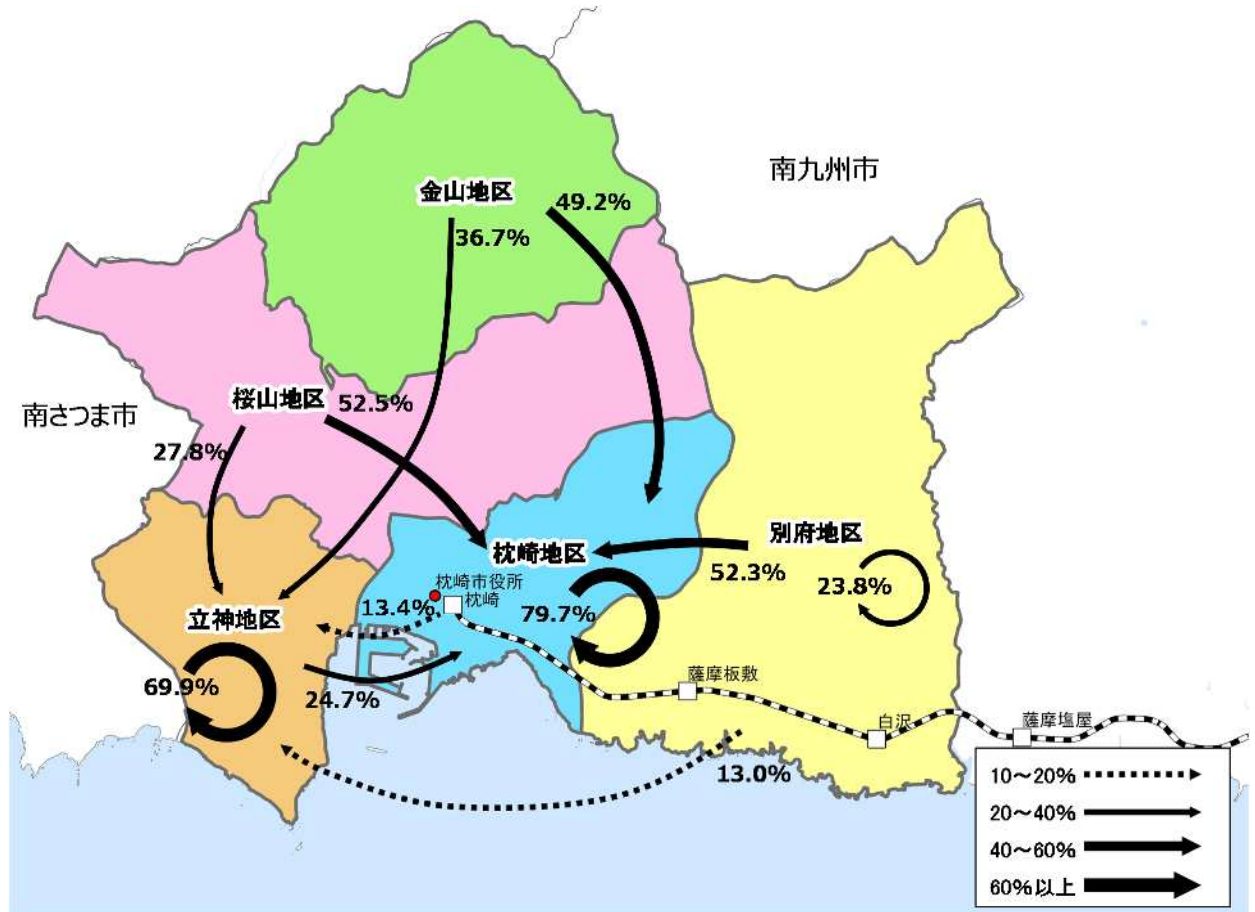
図 20 通勤・通学時の利用交通手段

資料：平成 22 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和3年8月に実施した市民アンケート調査の結果から整理しています。
市民アンケート調査の概要については p.38 をご参照ください。

②日常の買い物

「日常の買い物」では、枕崎地区や立神地区への外出が目立ちますが、別府地区では地区内での外出も一定の割合を占めています。



※10.0%以上の外出先のみを表示

図 21 日常の買い物での外出先

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

なお、具体的な外出目的地としては、枕崎地区や立神地区に立地するスーパーマーケットなどが多くなっています。

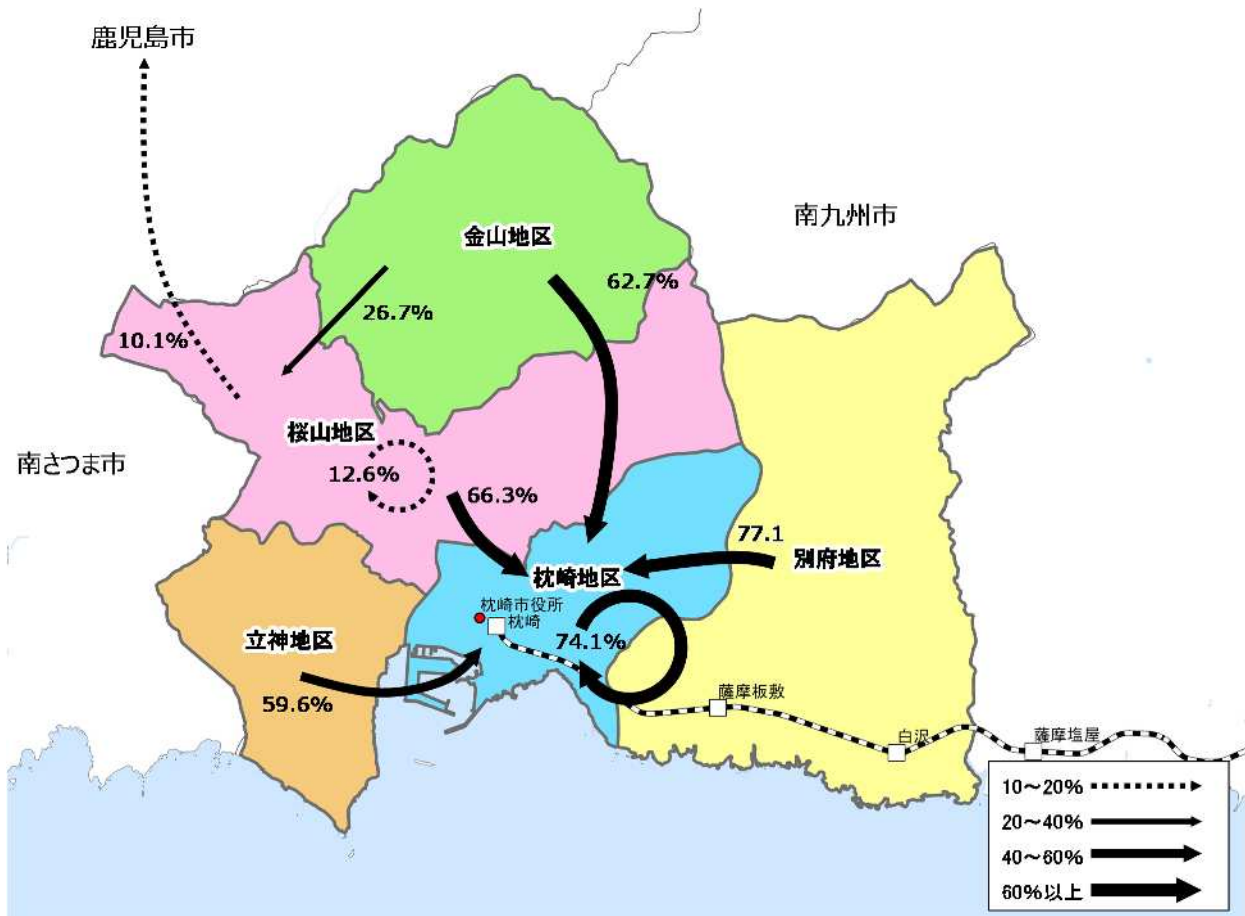


図 22 「日常の買い物」の外出目的地：上位5位

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

③通院

「通院」では、桜山地区で地区内や鹿児島市への外出がやや目立つことを除けば、枕崎地区への外出割合が顕著に高い状況です。



※10.0%以上の外出先のみを表示

図 23 通院での外出先

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

なお、具体的な外出先としては、枕崎地区内やその周辺に立地する病院・診療所が多くなっています。

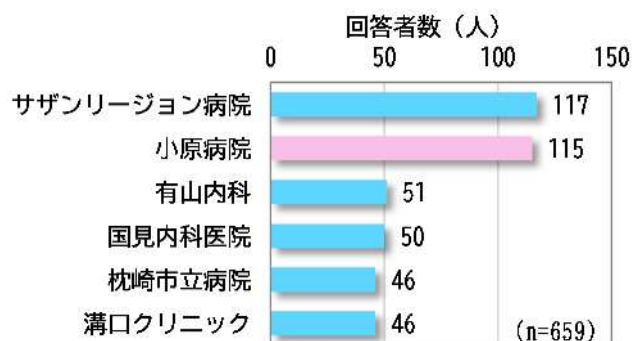
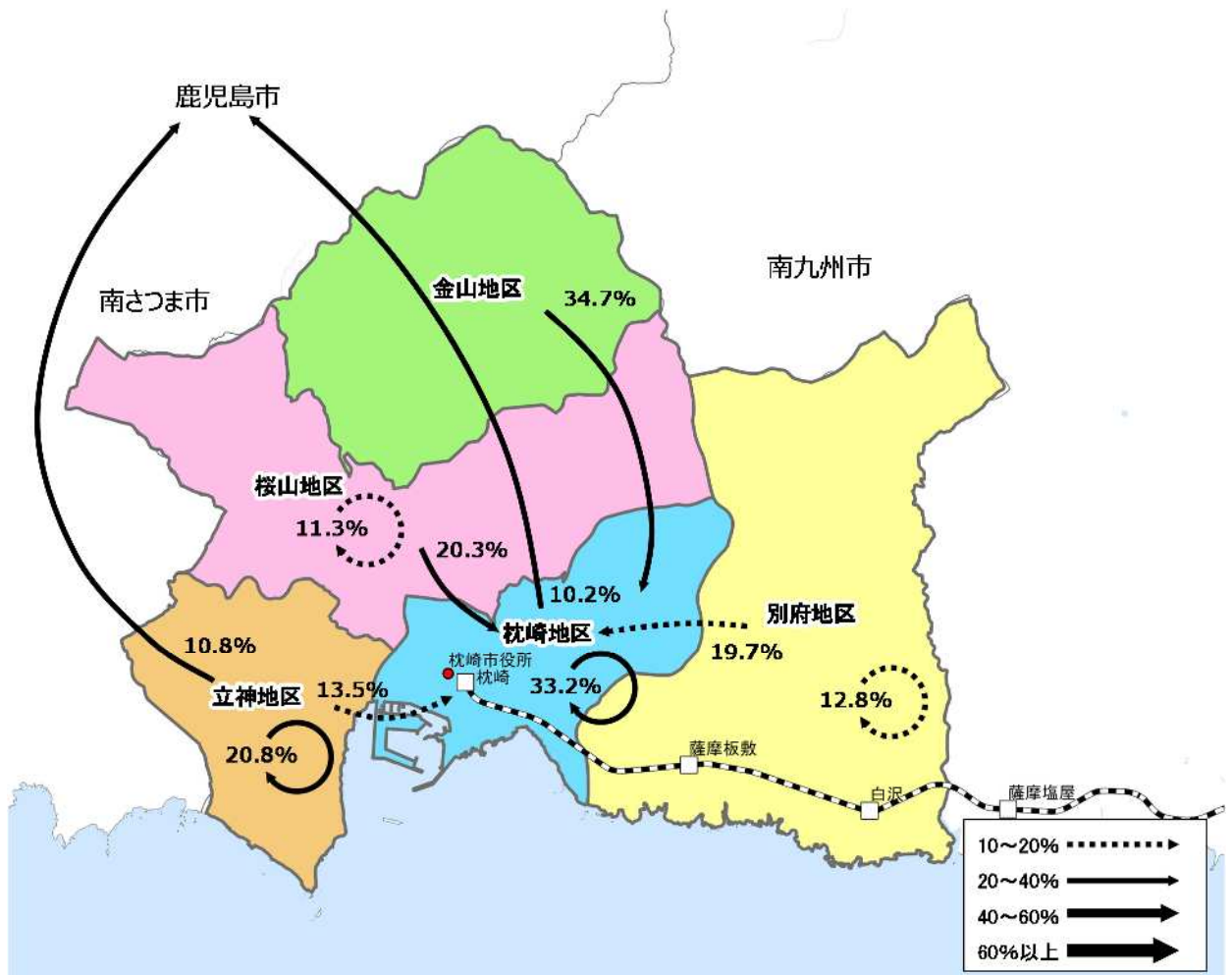


図 24 「通院」の外出目的地：上位5位

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

④その他の外出

「その他の外出」でも枕崎地区や立神地区への外出が目立ちますが、桜山地区・別府地区では地区内での外出も一定程度見られます。また、枕崎地区や立神地区からは鹿児島市への外出も見られます。



※10.0%以上の外出先のみを表示

図 25 その他の外出での外出先

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

なお、具体的な外出先としては、枕崎地区内の金融機関や郵便局、図書館などが増えていますが、立神地区内や別府地区内の施設への外出も見られます。

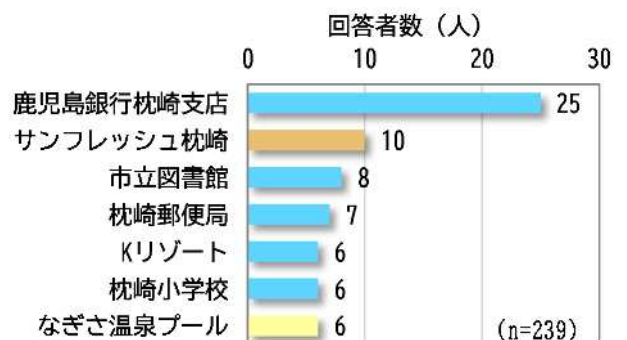


図 26 「その他の外出」の外出目的地：上位5位

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

⑤ 運転免許保有状況

運転免許保有状況を見ると、全体としては男性の約90%、女性の約78%が運転免許を保有し、実際に運転もしています。

年齢・男女別では、75歳以上で男女差が大きくなっており、女性では年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下し、80代以上では「免許を持っており、運転する」の割合が35%となる一方で、男性では80代以上でも約64%が「免許を持っており、運転する」と回答しています。

なお、女性でも70歳未満では「もともと保有していない」の割合が小さく、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。

また、80代以上では、男性の約25%、女性の約27%が運転免許を返納しています。

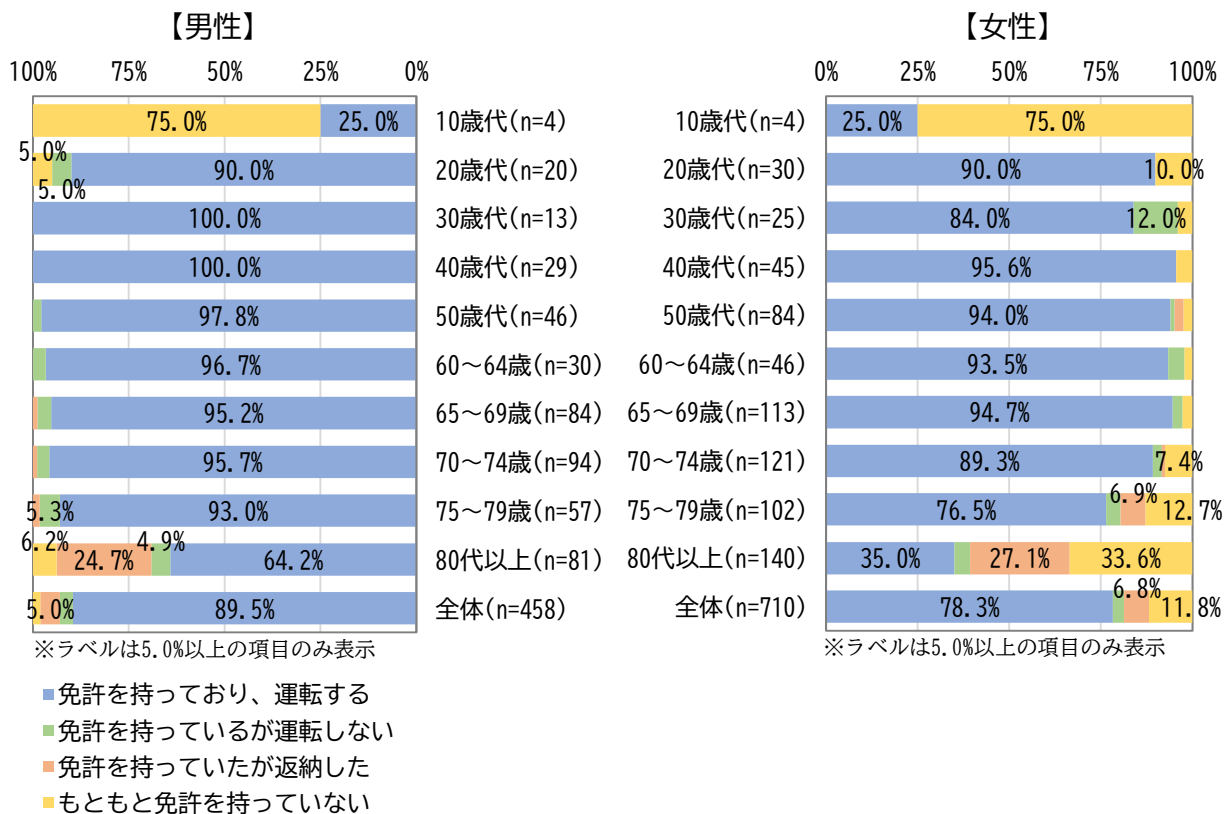


図 27 運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

運転免許の返納者数を見ると、多い年では100人以上の市民が運転免許を返納しており、平成29年度から令和3年6月までの返納者数は計530人となっています。

なお、枕崎市では令和元年10月より免許返納促進策として、タクシー利用に係る運賃の一部助成となる利用券(1枚300円、令和3年度は24枚つづり)を発行・実施しています。(p.35参照)

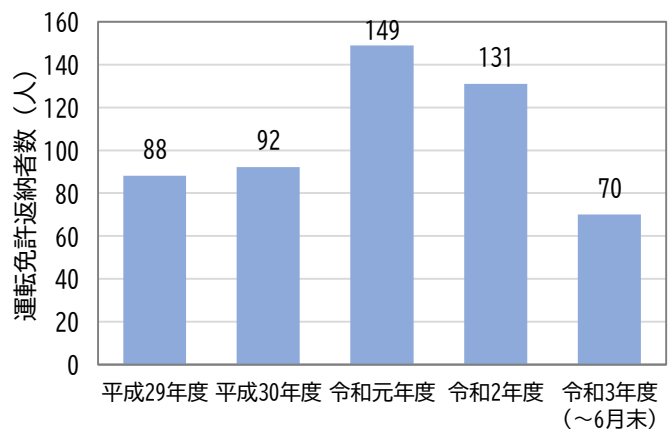


図 28 枕崎市民の運転免許返納者数の推移

資料：鹿児島県警本部調べ

(5) 観光の動向

枕崎市の観光入込客数は、平成 25（2013）年以降横ばい～減少傾向で推移してきましたが、令和 2（2020）年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあって、年間約 25 万人まで落ち込んでいます。

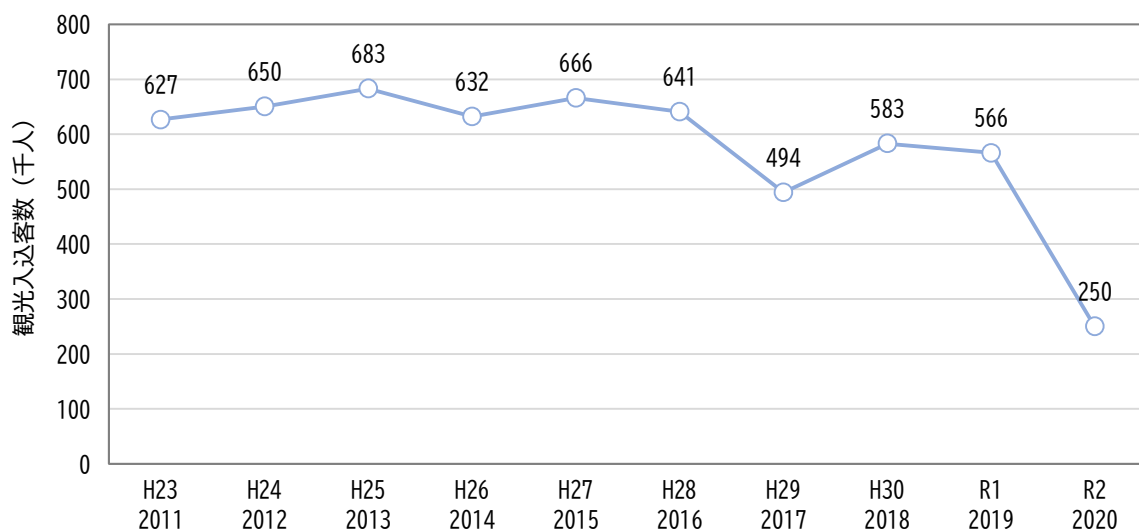


図 29 年間観光入込客数の推移

資料：枕崎市資料

施設（イベント）別では、「お魚センター」および「イベント・行祭事」の入込客数が多いものの、「お魚センター」については平成 27（2015）年以降は減少傾向が強くなっています。

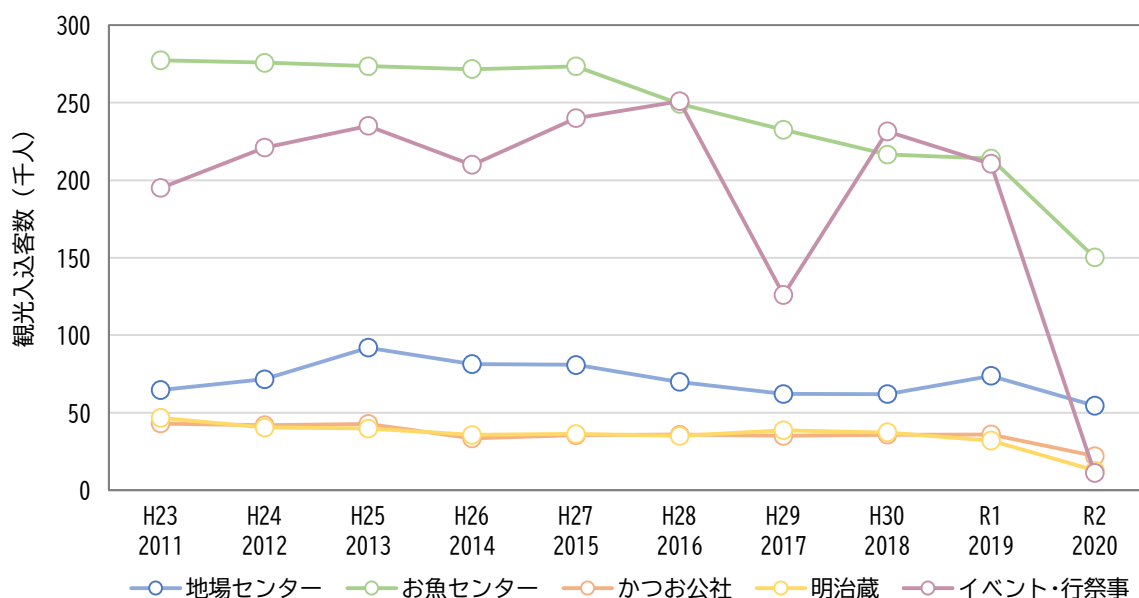


図 30 施設（イベント）別の観光入込客数の推移

※「イベント・行祭事」には、初詣、かつお祭、港まつり、新酒まつり、ぶえん祭、年越し花火大会、春の市、朝市を含む

資料：枕崎市資料

3. 公共交通の現状・問題点

枕崎市では、市街地中心部に位置する JR 枕崎駅から海岸線に沿って東西方向に走る JR 指宿枕崎線が指宿市・鹿児島市方面を結んでおり、また、JR 枕崎駅を中心として、近隣自治体や市内各所に向けて概ね放射状のネットワークが形成されています。

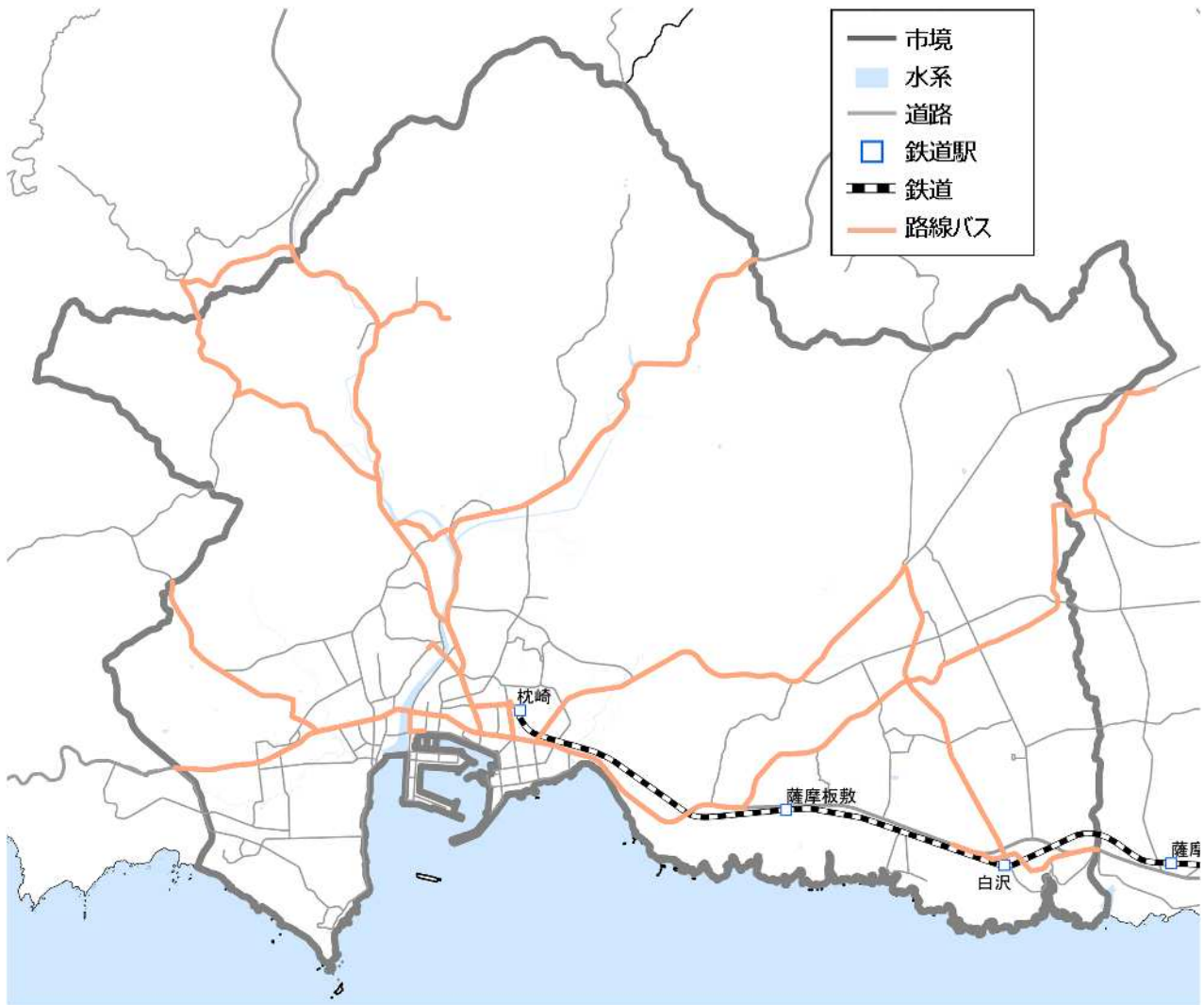


図 31 公共交通ネットワークの概要

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、交通事業者資料

(1) 鉄道の概要

① 運行概要

JR 指宿枕崎線は、鹿児島市の鹿児島中央駅から枕崎市の枕崎駅に至る、九州旅客鉄道株式会社（JR 九州）の鉄道路線であり、枕崎市内には枕崎駅・薩摩板敷駅・白沢駅の3駅が立地しています。

JR 指宿枕崎線は、路線全体としては特急や快速も含めて平日・休日とも上下それぞれ50便以上が運行していますが、その多くは鹿児島中央駅から指宿駅や山川駅までの便であり、枕崎市内の運行便数は、平日・休日とも上下各6便のみとなっています。（令和3年12月時点）

表 1 枕崎市内の運行ダイヤ：上り

起点	終点	枕崎市内駅			枕崎市外駅						
		枕崎	薩摩板敷	白沢	西穎娃	山川	指宿	喜入	五位野	慈眼寺	鹿児島中央
枕崎	鹿児島中央	6:04	6:11	6:15	6:46	7:21	7:28	7:59	8:18	8:27	8:53
枕崎	指宿	7:35	7:41	7:46	8:14	8:48	8:54	-	-	-	-
枕崎	山川	13:20	13:27	13:32	14:02	14:39	14:44	-	-	-	-
枕崎	鹿児島中央	15:53	16:00	16:04	16:32	17:07	17:26	17:58	18:17	18:25	18:43
枕崎	山川	18:40	18:46	18:51	19:19	19:53	-	-	-	-	-
枕崎	鹿児島中央	20:05	20:12	20:16	20:48	21:23	21:45	22:14	22:32	22:40	22:56

資料：交通事業者資料

表 2 枕崎市内の運行ダイヤ：下り

起点	終点	枕崎市外駅						枕崎市内駅			
		鹿児島中央	慈眼寺	五位野	喜入	指宿	山川	西穎娃	白沢	薩摩板敷	枕崎
山川	枕崎	-	-	-	-	-	6:11	6:46	7:14	7:19	7:25
鹿児島中央	西穎娃	10:02	10:25	10:36	10:54	11:30	11:40	12:16	12:45	12:50	12:56
鹿児島中央	指宿	12:02	12:21	12:29	12:48	13:19	13:26	14:02	14:31	14:35	14:41
鹿児島中央	枕崎	16:02	16:18	16:27	16:44	17:14	17:20	17:55	18:24	18:29	18:35
指宿	枕崎	-	-	-	-	18:35	18:41	19:19	19:47	19:52	19:58
指宿	枕崎	-	-	-	-	20:06	20:13	20:48	21:16	21:21	21:27

資料：交通事業者資料

②利用状況

駅別の乗降客数は、鹿児島市内～山川駅付近までの区間では比較的多い駅が目立つものの、山川駅から枕崎方面の駅の乗降客数は多くなく、枕崎市内では最も多い薩摩板敷駅でも1日あたりの乗降客数は100人程度にとどまっています。

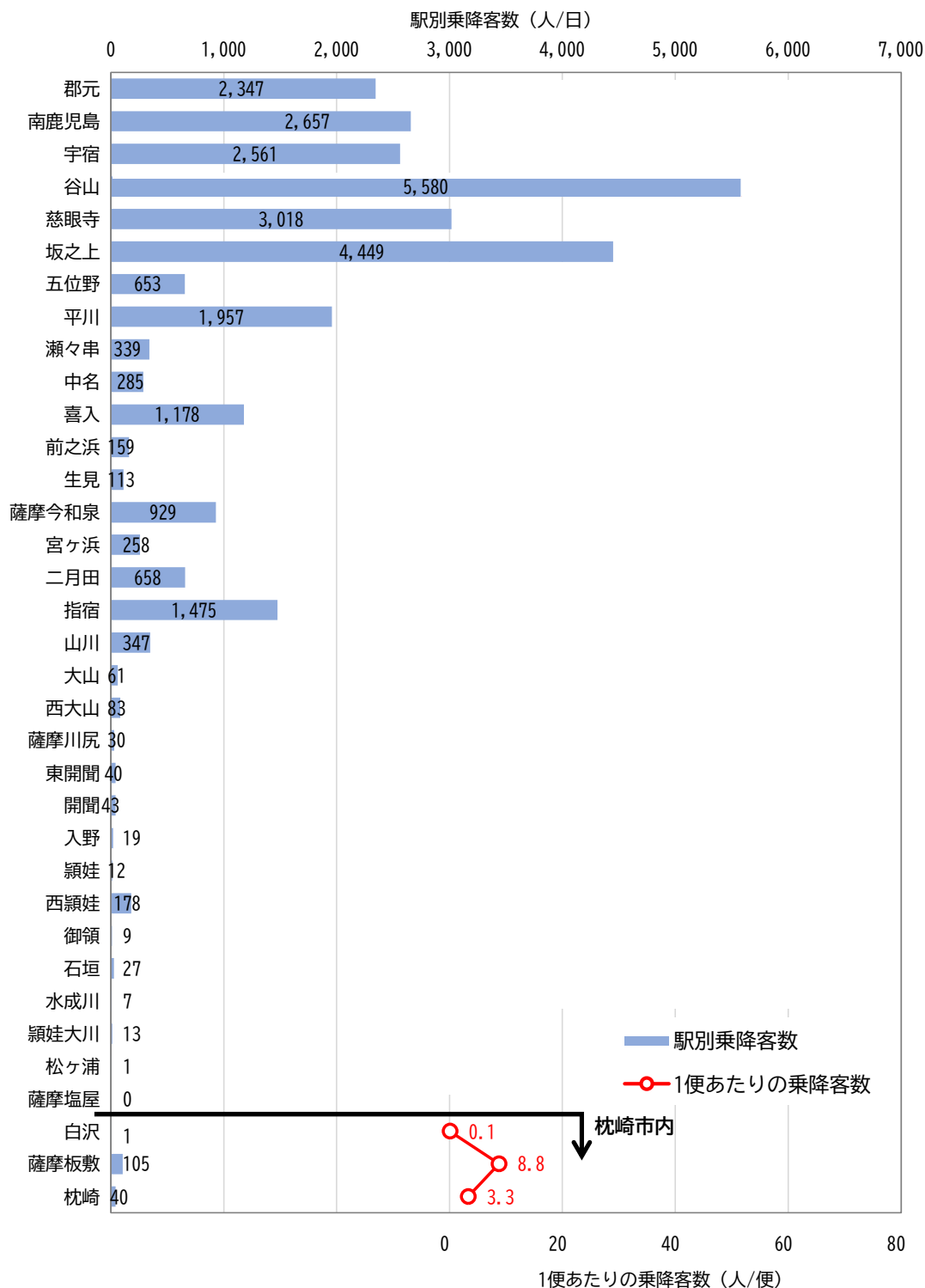


図 32 駅別乗降者数と1便あたりの乗降客数

※乗降客数は平成30年データ、運行便数は平成30年4月時点で算出

資料：国土交通省（駅別乗車数）
資料：交通事業者資料（便数）

③利用促進に向けた取組の状況

枕崎市では、これまで沿線自治体で連携して JR 指宿枕崎線の輸送力の増強や輸送改善などについて継続的に働きかけを行っているほか、鉄道の利用促進や、鉄道に対する興味・愛着を高める取組などを実施しています。

1) 指宿枕崎線輸送強化促進期成会等

枕崎市を含む JR 指宿枕崎線沿線の自治体（鹿児島市・指宿市・枕崎市・南九州市）では、昭和 52（1977）年に「指宿枕崎線輸送強化促進期成化」を組織し、沿線自治体の産業経済の発展と利用者の利便性の向上を目的として、利用促進事業などによる JR 指宿枕崎線の輸送力の増強・輸送改善の促進を図る取組や要望活動などを行っています。

また、令和元（2019）年度からは、国・県や交通事業者も参画する「JR 指宿枕崎線「指宿～枕崎線区」の利用促進に関する検討会」を開催し、鉄道の利用促進に向けた検討を行っています。

2) JR 指宿枕崎線利用促進事業

枕崎市では、令和元（2019）年度から、JR 指宿枕崎線の利用促進を目的として、JR 指宿枕崎線を利用して社会見学活動等を行う団体等に対して乗車運賃の 1/2 を補助する「JR 指宿枕崎線利用促進事業」を実施しています。

表 3 JR 指宿枕崎線利用促進事業の概要（令和 3 年度）

補助対象者	○JR 指宿枕崎線の枕崎駅から指宿駅までの区間を利用して社会見学活動等を実施する団体等
補助対象経費	○社会見学活動等において利用する JR 指宿枕崎線の枕崎駅から指宿駅までの区間の児童生徒等・保護者等の引率者、高齢者の乗車運賃
補助金の額	○補助対象経費の 1/2 以内（10 円未満の端数は切り捨て） ○ただし、学校行事の場合は補助対象経費の全額（10 円未満の端数は切り捨て）
利用状況	○令和元（2019）年度 1 団体 58 人 ○令和 2（2020）年度 1 団体 84 人（※補助金非交付） ○令和 3（2021）年度 6 団体 203 人

3) 興味・愛着を高める取組

枕崎市では、鉄道に対する興味や愛着を高めるため、小学校を対象とした「出前授業」などの取組を実施しています。

表 4 出前授業等の実施概要（令和 2 年度）

夏休み自由研究(社会)お手伝い講座	日 時：令和 2 年 8 月 8 日 14:00～16:00 参加者：枕崎小学校鉄道クラブ 7 人 講 師：中原水産（株）南九州鉄道プロジェクト 中原社長、葛岡氏 内 容：南九州鉄道プロジェクトの活動紹介、指宿枕崎線の駅舎の歴史 自由研究のテーマの決め方（事例紹介）、調べ方・まとめかた 個別の相談を行いながらテーマを設定
立神小学校での出前授業	日 時：令和 3 年 3 月 3 日 13:55～14:40 参加者：立神小学校 3 年生 30 人とその保護者 10～20 人 講 師：中原水産（株）南九州鉄道プロジェクト 葛岡氏 内 容：枕崎の鉄道史、指宿枕崎線利用促進事業、質疑応答

(2) 路線バスの概要

① 運行概要

枕崎市内を運行する路線バスは14路線・16系統となっており、このうち8系統は国費補助路線（地域間幹線系統）となっています。また、[5. 枕崎～清原～泊～久志～今岳] は南さつま市が、[7. 枕崎～道野～金山線] については枕崎市がそれぞれ独自に財政負担を行っているほか、[11. 鹿児島空港線] については鹿児島県および沿線自治体の財政負担により運行が行われています。

なお、下表12～16については、行政の支援を受けずに交通事業者が独自に運行する「自主系統」となっています。

表5 市内を運行するバス路線（系統）一覧

系統	路線	起点	経由地	終点	キロ程				財政負担				
					うち 市内	平日	休日	国	県	枕崎市	その他 自治体		
1	鹿児島～川辺～枕崎（特急）	枕崎・川辺・鹿児島線	鹿児島	川辺・特急	枕崎	55.4	9.7	3.5	3.5	●	●		
2	知覧～霜出～垂水～枕崎	枕崎・知覧線	知覧	垂水	枕崎	26.3	11.1	4.0	2.0	●	●		
3	鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高校～枕崎	枕崎・川辺・鹿児島線	鹿児島	中央駅・川辺高校	枕崎	55.9	9.7	3.5	3.5	●	●		
4	枕崎～坊～泊～久志～今岳	枕崎・坊・泊・今岳線	枕崎	坊	今岳	22.7	4.3	3.5	3.5	●	●		
5	枕崎～清原～泊～久志～今岳	枕崎・清原・泊・今岳線	枕崎	清原	今岳	20.5	5.3	0.5	0.5				●
6	枕崎～坊～泊～清原～枕崎（循環線）	枕崎・坊・泊・循環線	枕崎	坊・清原	枕崎	22.2	2.6	4.0	3.0	●	●		
7	枕崎～道野～金山	枕崎・金山線	枕崎	道野	金山	12.4	10.0	1.5	1.5			●	
8	伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎	枕崎・加世田・伊集院線	伊集院高校	加世田・田ノ野	枕崎	59.8	7.5	4.0	4.0	●	●	●	●
9	鹿児島～南薩横断道路～加世田～枕崎	枕崎・加世田・鹿児島直行バス線	鹿児島	(南薩横断道路)加世田	枕崎	64.7	6.4	2.0	2.0				
10	加世田～津貫～枕崎	枕崎・加世田線	加世田	津貫	枕崎	22.7	7.5	4.0	4.0	●	●		
11	枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港（限定）	鹿児島空港線	枕崎	加世田	鹿児島空港	99.6	6.4	4.0	4.0		●	●	●
12	東大川～ウエルフェア九州病院～枕崎	枕崎・東大川線	東大川	ウエルフェア九州病院	枕崎	17	10.5	5.5	2.5	●	●		
13	枕崎～枕崎高校	枕崎高校線	枕崎		枕崎高校	1.4	1.4	2.0	0.0				
14	枕崎～庭月野～川辺高校	川辺高校線	枕崎	庭月野	川辺高校	20.8	9.7	2.5	0.0				
15	枕崎～津貫～加世田高校	加世田高校線	枕崎		加世田高校	23.9	7.5	2.5	0.0				
16	枕崎消防署～津貫～加世田高校	加世田高校線	枕崎消防署前		加世田高校	26.1	8.1	2	0.0				

自主系統

※「財政負担」は令和2年度時点

資料：交通事業者資料

市内を運行するほとんどのバス路線が枕崎市中心部の枕崎駅前を発着しており、市街地中心部の道路には多くの路線が集中しています。また、加世田方面への国道 270 号、川辺方面への国道 225 号などは複数の路線の運行ルートとなっており、こうした区間では路線バスの運行頻度が比較的高くなっています。

なお、[7. 枕崎～道野～金山] [13. 枕崎～枕崎高校] を除くその他の全ての系統は、枕崎市内では完結しない広域路線となっています。（[枕崎～道野～金山] は一部、南さつま市内を運行する区間があります。）

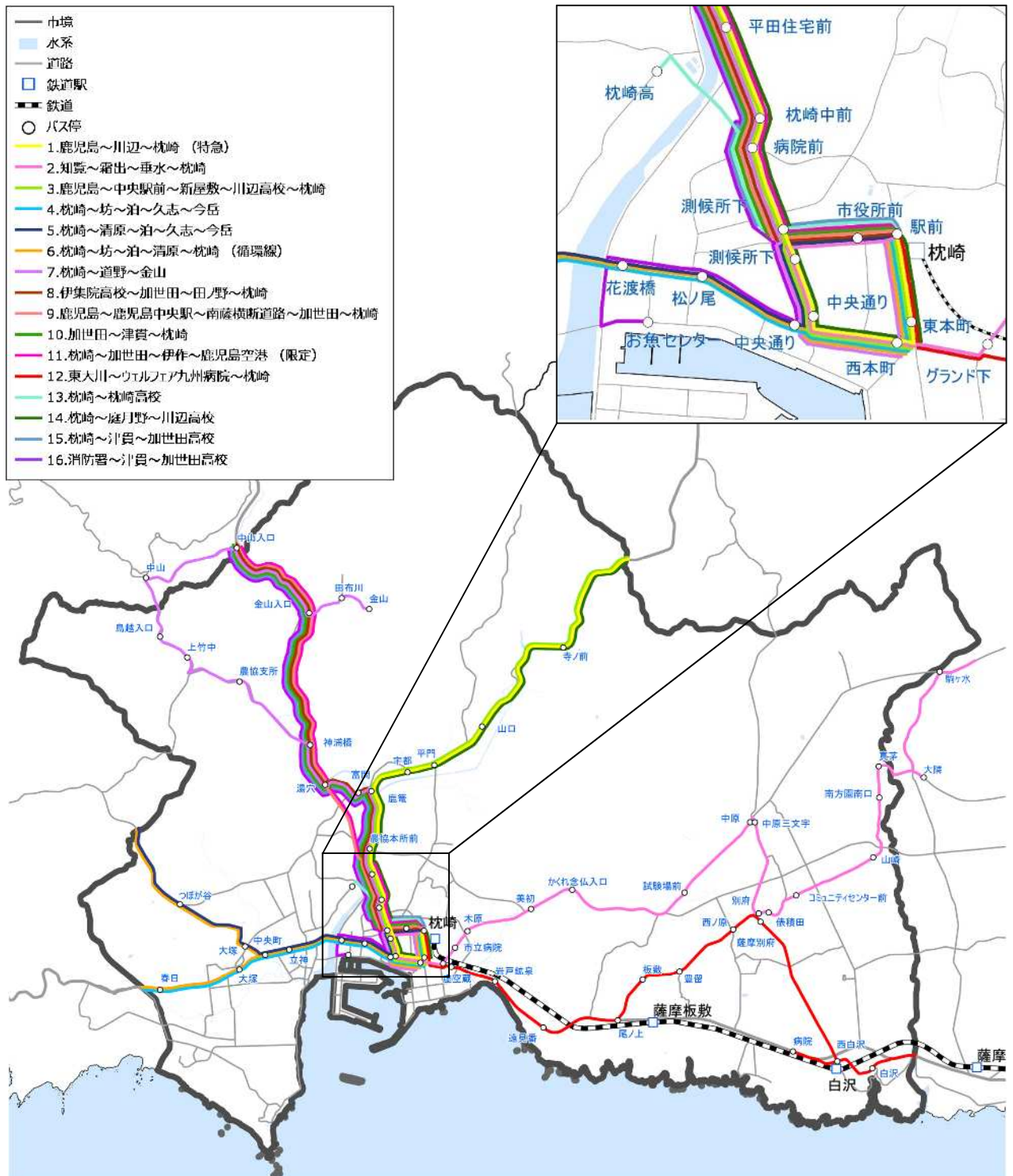


図 33 市内のバス路線図

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、交通事業者資料

3. 公共交通の現状・問題点

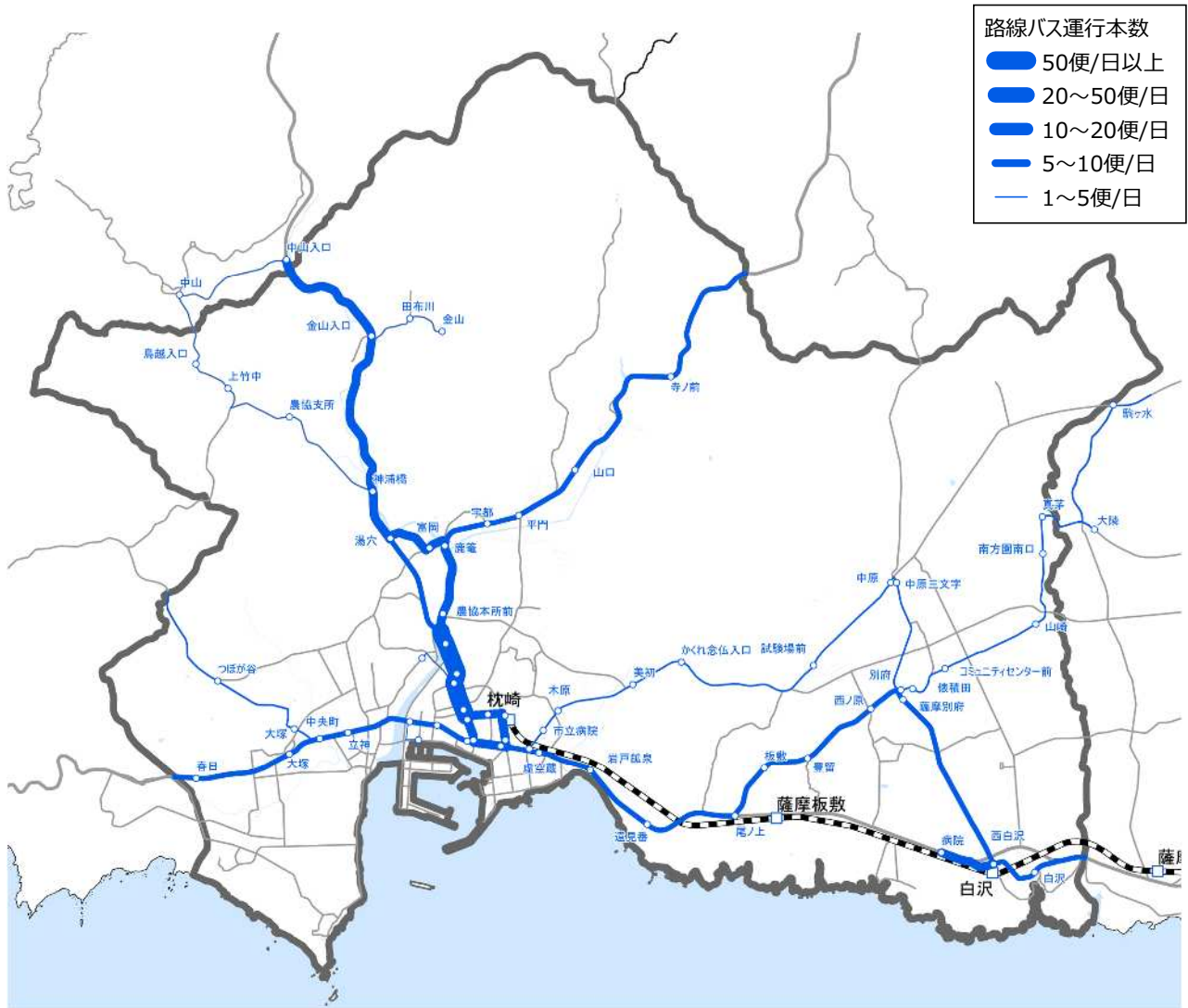


図 34 路線バスの区間別運行頻度

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、交通事業者資料

②利用状況・財政負担等の概要

路線バス全体の輸送人員は横ばいで推移しており、財政負担額は減少傾向となっていました。

ただし、令和2（2020）年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、財政負担額は前年度に比べて大きく増加しています。

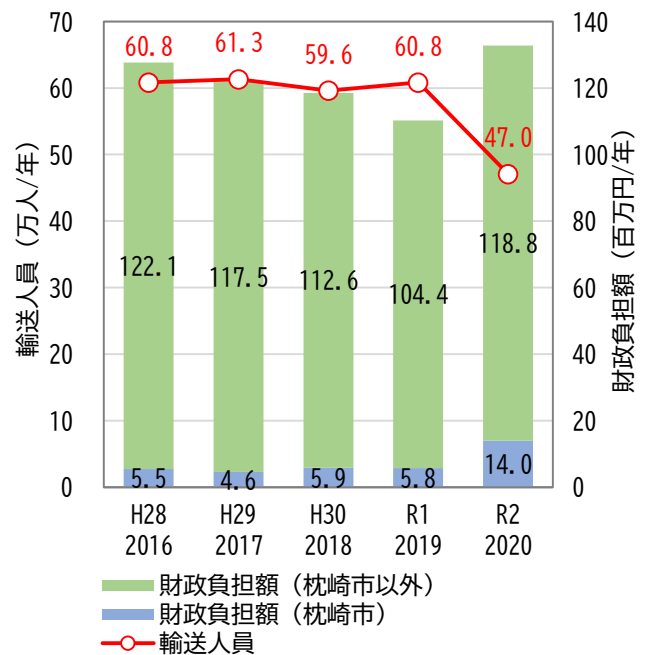


図 35 輸送人員と財政負担額の推移

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

また、運行に係る経常費用が横ばいであるのに対して、運賃収入等の経常収益は微減傾向で推移しており、令和元（2019）年度時点では経常収支率が約 65%まで低下しています。

なお、令和2（2020）年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度に比べて経常収益が大きく減少し、経常収支率は約 47%まで悪化しています。

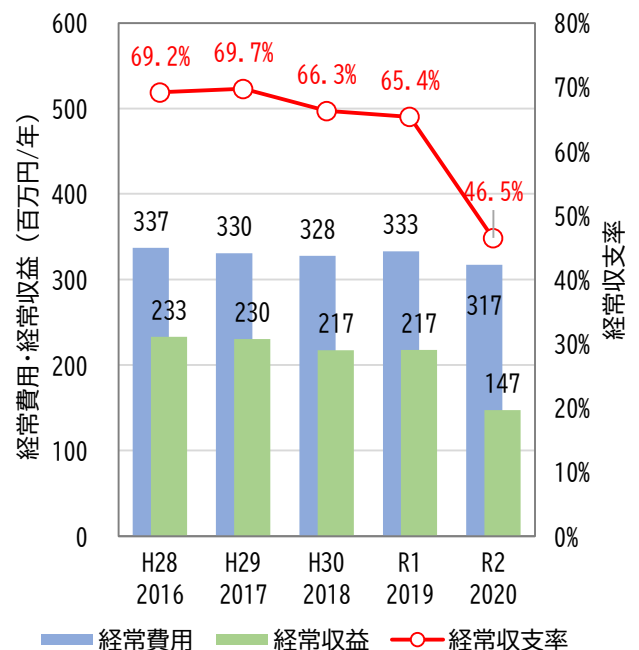


図 36 経常収支の推移

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計、ただし自主系統は除く。

資料：交通事業者資料

※令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症により大きな影響を受け、特異な状況となっていることから、以下では、令和元（2019）年度のデータにより分析を行っています。

3. 公共交通の現状・問題点

③系統別の利用状況等

年間の輸送人員は、枕崎市と鹿児島市・加世田（南さつま市）などを結ぶ路線や [12. 東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎] で比較的多くなっています。

一方で、[5. 枕崎～清原～泊～久志～今岳] [7. 枕崎～道野～金山線] [13. 枕崎～枕崎高校] の3系統は年間の輸送人員が1万人を下回っています。

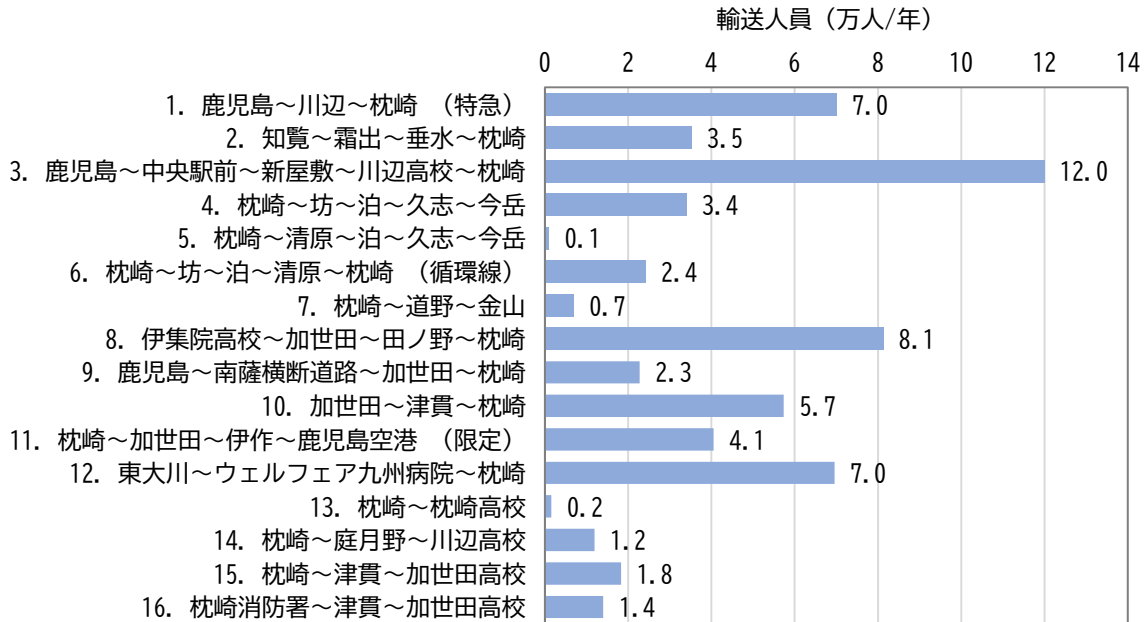


図 37 系統別の輸送人員：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計

資料：交通事業者資料

なお、輸送人キロでは、[枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港（限定）] が突出しています。

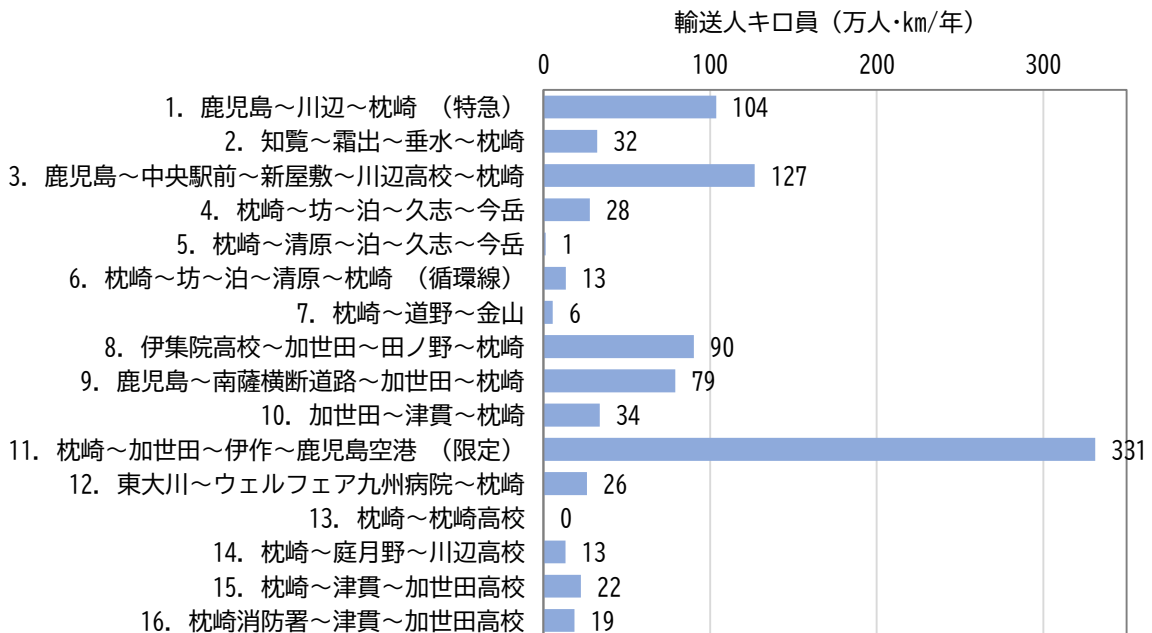


図 38 系統別の輸送人キロ：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計

資料：交通事業者資料

運行1便あたりの利用者数では、28人/便前後の系統が見られる一方で、10人/便を下回る系統も見られ、特に[5. 枕崎～坊～泊～久志～今岳] および [13. 枕崎～枕崎高校] では運行一便あたりの利用者数が少ない状況です。

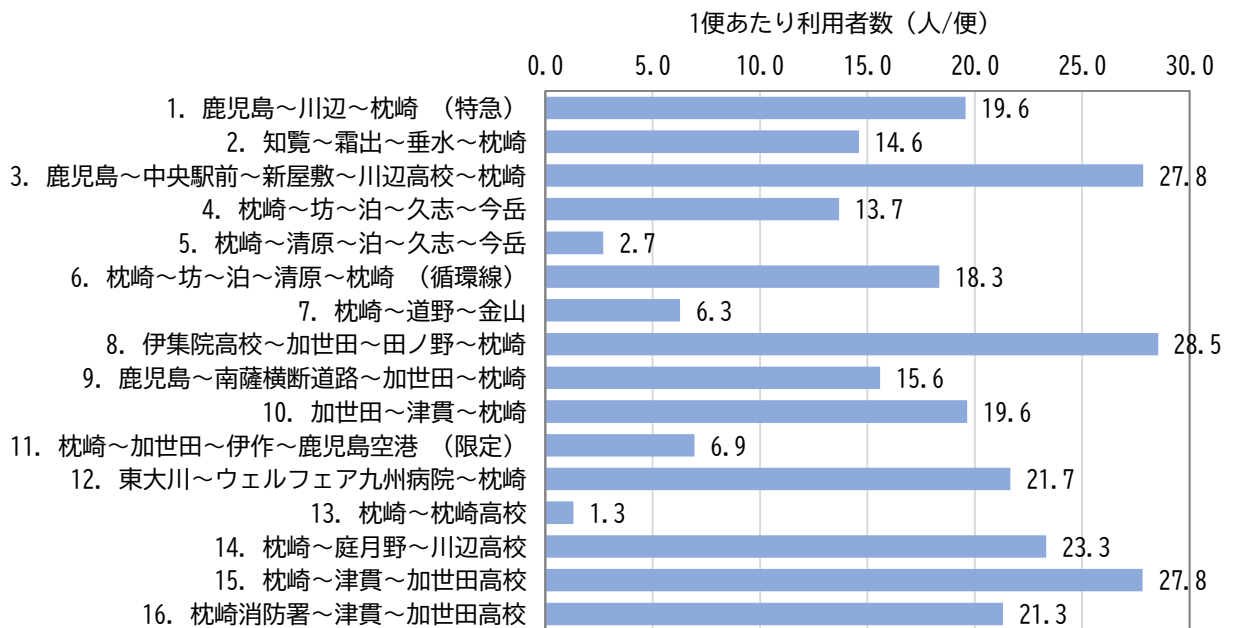


図 39 路線別の1便あたり利用者数：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計

資料：交通事業者資料

自主系統では平均乗車密度が15.0人を上回る系統が見られますが、その他の多くの系統で5.0人前後となっています。なお、[10. 加世田～津貫～枕崎] や [13. 枕崎～枕崎高校] では2.0人を下回っています。

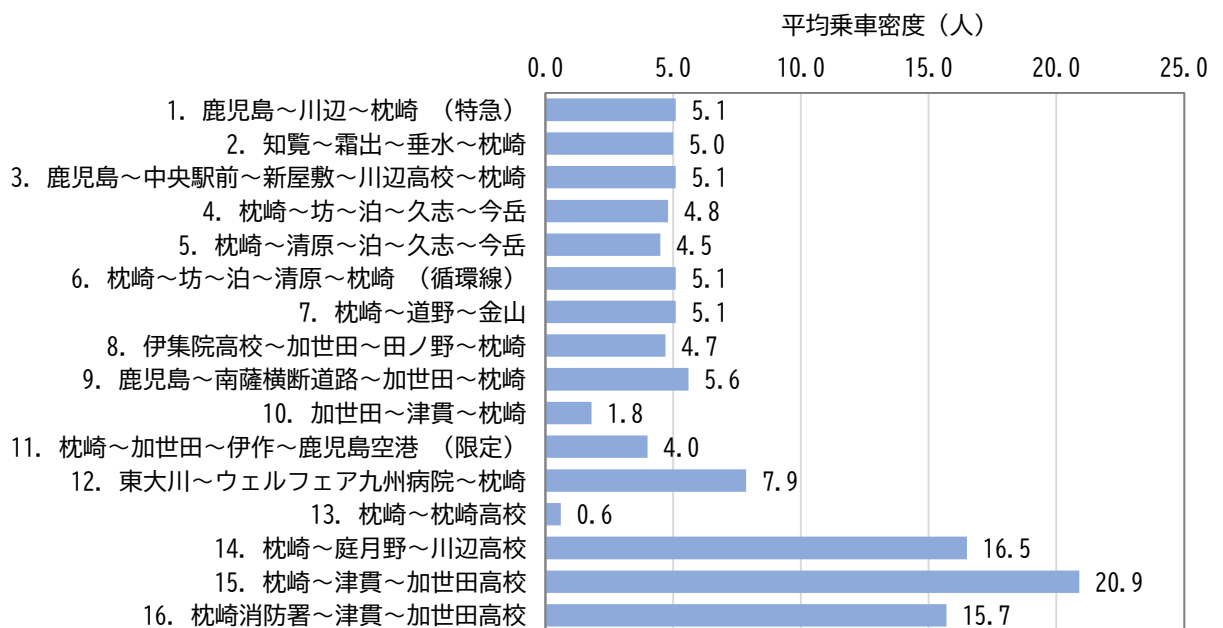


図 40 路線別の平均乗車密度：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計

資料：交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

※以下では、「自主系統」を除く 12 系統でデータを整理しています。

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、路線バス全体では約 65%（令和元（2019）年度）となっていますが、系統別に見ると [9. 鹿児島～南薩横断道路～加世田～枕崎] で 100% 以上、[11. 枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港（限定）] も 80% 近い収支率となっています。その他の多くの系統は 50～60% 台ですが、[5. 枕崎～清原～泊～久志～今岳] では約 25% と他の路線に比べて収支率が低い状況です。

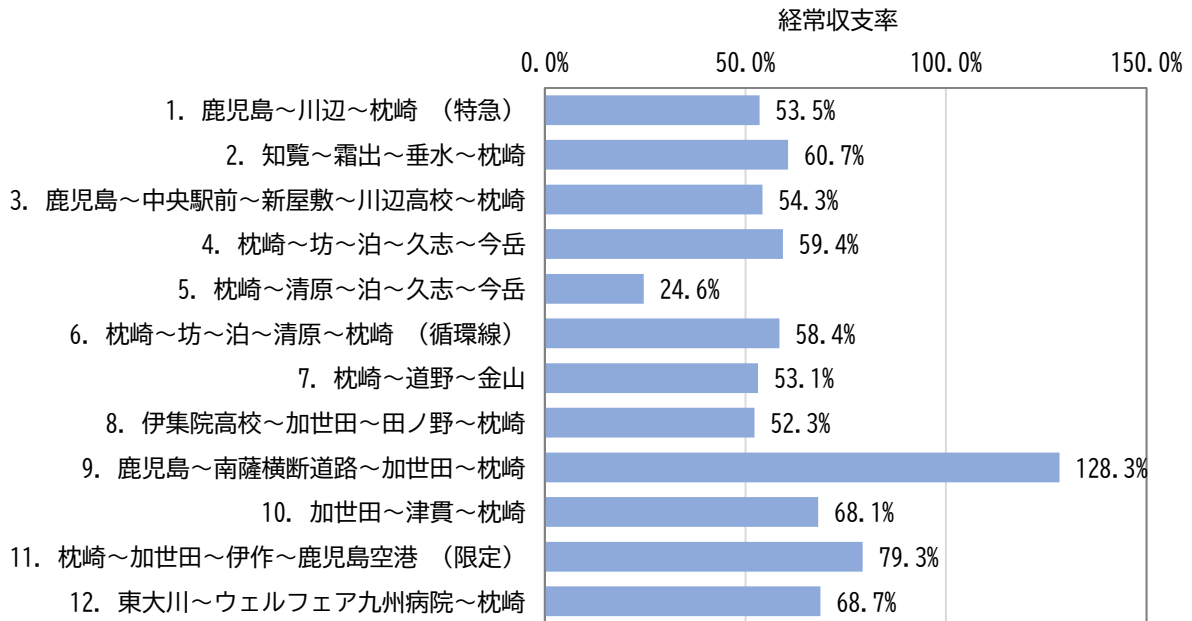


図 41 路線別の経常収支率：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計

資料：交通事業者資料

利用者 1 人あたりの財政負担額は、[5. 枕崎～清原～泊～久志～今岳] が約 1,400 円/人と突出していますが、[11. 枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港（限定）] でも 500 円/人以上となっているほか、200 円/人以上の系統も目立ちます。

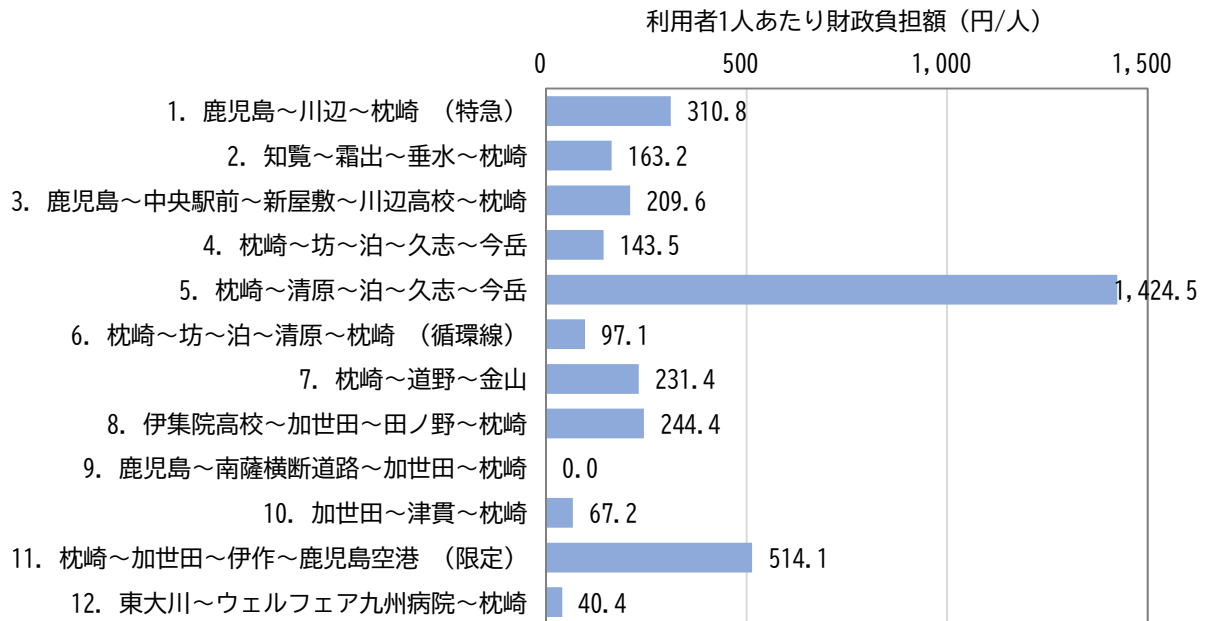


図 42 利用者1人あたり財政負担額：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

利用者1人を1km輸送するための財政負担額についても、[5. 枕崎～清原～泊～久志～今岳]が突出していますが、その他の路線では20円/人・km前後となっています。

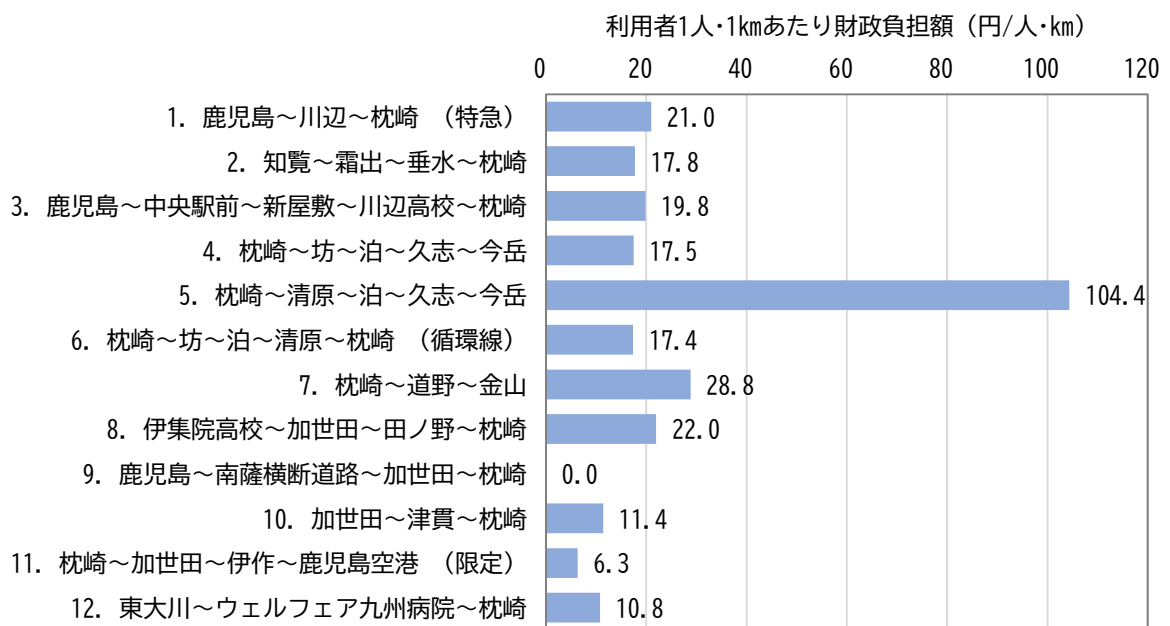


図 43 利用者1人・1kmあたり財政負担額：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

3. 公共交通の現状・問題点

各路線の財政負担の内訳を見ると、大部分の系統では国・県のみ負担となっています。

沿線自治体で財政負担を行っている系統は計4系統で、うち3系統について財政負担を行っている枕崎市の年間の財政負担額は計5,825千円（令和元（2019）年度）となっています。

なお、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、枕崎市の財政負担は年間約14,010千円まで増大（前年度比で約2.4倍）しています。

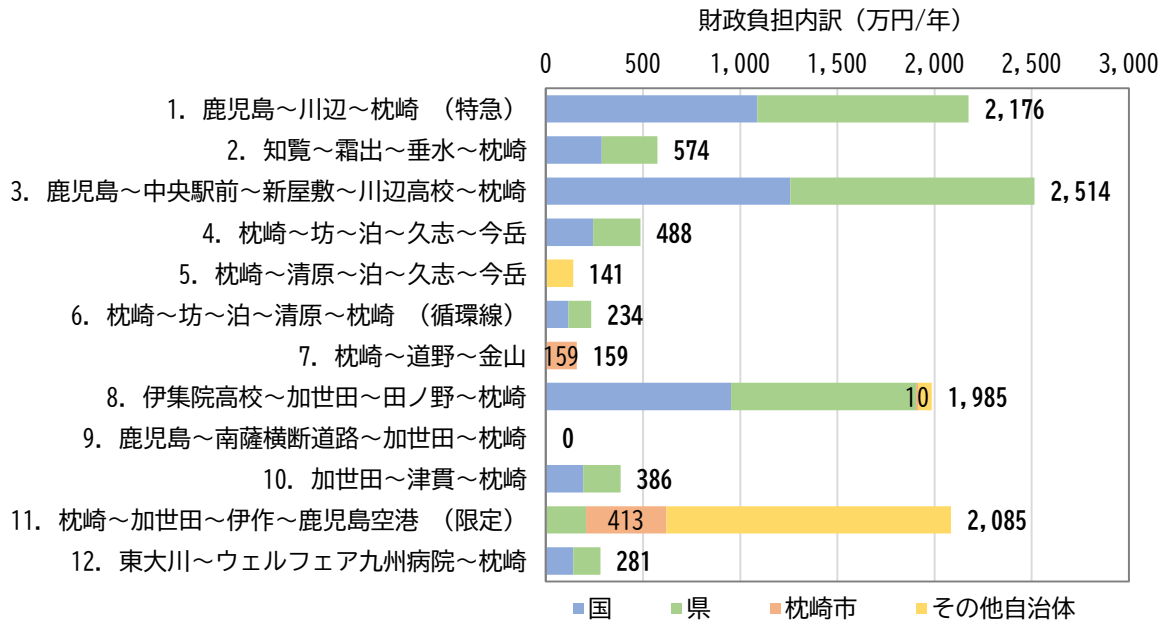


図 44 路線別の財政負担内訳：令和元年度

※枕崎市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

路線バスに対する枕崎市の財政負担額：計5,825千円（令和元（2019）年度）のうち、約7割は[11. 枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港（限定）]に対するもの、残り約3割の大部分は[7. 枕崎～道野～金山]に対するものとなっています。

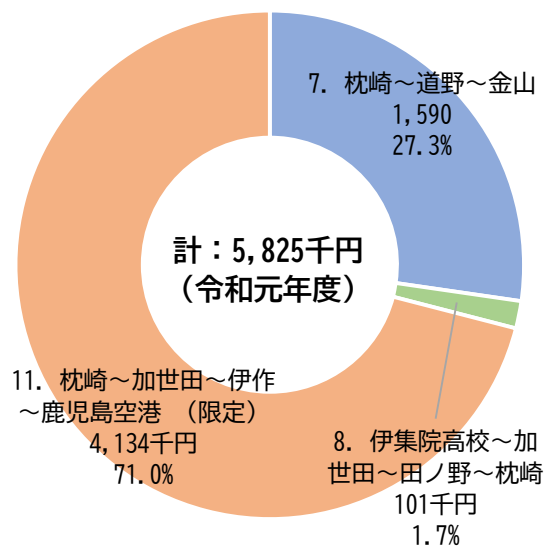


図 45 枕崎市の財政負担内訳：令和元年度

資料：交通事業者資料

(3) 公共交通空白地域・不便地域

①公共交通空白地域

枕崎市内には、人口が薄く広く分布する郊外部はもとより、比較的人口が高密度に集積する市街地周辺にも公共交通サービスが提供されていない「公共交通空白地域」が見られ、枕崎市の総人口の約 38%が公共交通空白地域に居住している状況となっています。

なお、ここでは、鉄道駅から半径 800m および路線バスのバス停から半径 300m[※]を「公共交通サービス圏域」とし、その外側を「公共交通空白地域」としています。

※「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」における鉄道駅・バス停徒歩圏に準拠

表 6 公共交通空白地域の人口・面積

	面積 (km ²)	総人口 (人)	高齢者 (65歳以上) 人口 (人)
枕崎市全体	74.8	21,751	7,816
公共交通サービス圏域	15.4	13,509	5,077
公共交通空白地域	59.4	8,242	2,739
公共交通空白地域割合	79.4%	37.9%	35.0%

※250m メッシュデータより GIS (地理情報システム) を用いて算出
資料：平成 27 年国勢調査

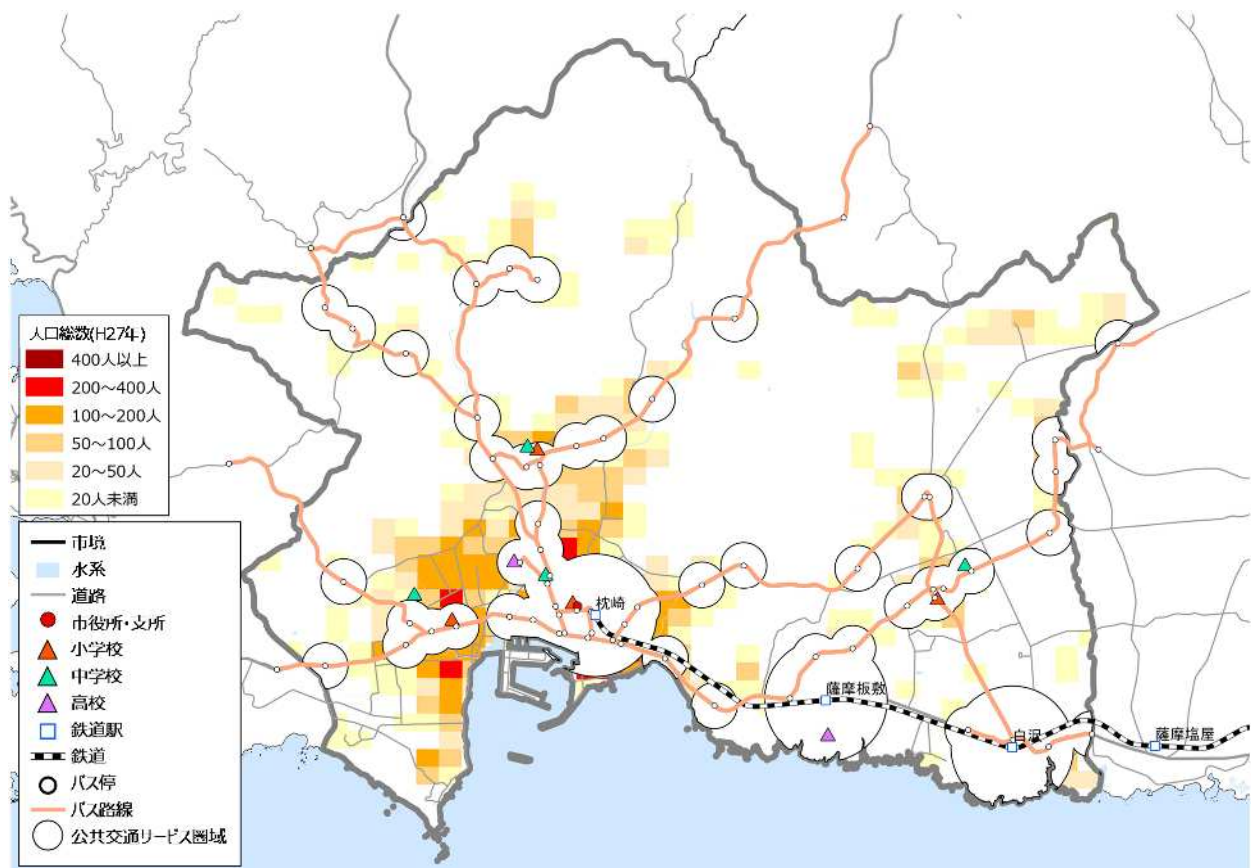


図 46 公共交通空白地域の人口分布状況

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、平成 27 年国勢調査、交通事業者資料

②公共交通不便地域

公共交通サービス圏域内においても運行頻度が低い、あるいは、運行時間帯が限定されているために公共交通が利用しにくいエリアを「公共交通不便地域」として抽出しました。

具体的には、市民アンケート調査（p.38 参照）の結果より、「通勤・通学」「通院」「買い物」それぞれの出発・帰宅時刻から各目的での「行き」と「帰り」ピーク時間帯を設定し、行きと帰り時間帯のいずれか、あるいは、両方で鉄道・バスが運行していない地域を公共交通不便地域としました。

表 7 目的別のピーク時間帯

外出目的	出発時刻（行き）	帰宅時刻（帰り）
通勤・通学	7時台～8時台	17時台～18時台
通院	8時台～9時台	10時台～11時台
買い物	9時台～10時台	10時台～11時台

枕崎市の総人口に占める公共交通不便地域人口の割合は「通勤・通学」では約 4 割ですが、「通院」「買い物」では半数以上が公共交通不便地域に居住している状況となっています。

表 8 公共交通不便地域の人口・面積

	面積 (km ²)			総人口 (人)			高齢者 (65歳以上) 人口 (人)		
	通勤・通学	通院	買い物	通勤・通学	通院	買い物	通勤・通学	通院	買い物
枕崎市全体	74.8	74.8	74.8	21,751	21,751	21,751	7,816	7,816	7,816
公共交通サービス圏域	12.8	7.3	6.9	12,810	9,061	8,948	4,789	3,409	3,373
公共交通不便地域	62.0	67.5	67.9	8,940	12,689	12,802	3,027	4,407	4,443
公共交通不便地域割合	82.9%	90.2%	90.7%	41.1%	58.3%	58.9%	38.7%	56.4%	56.8%

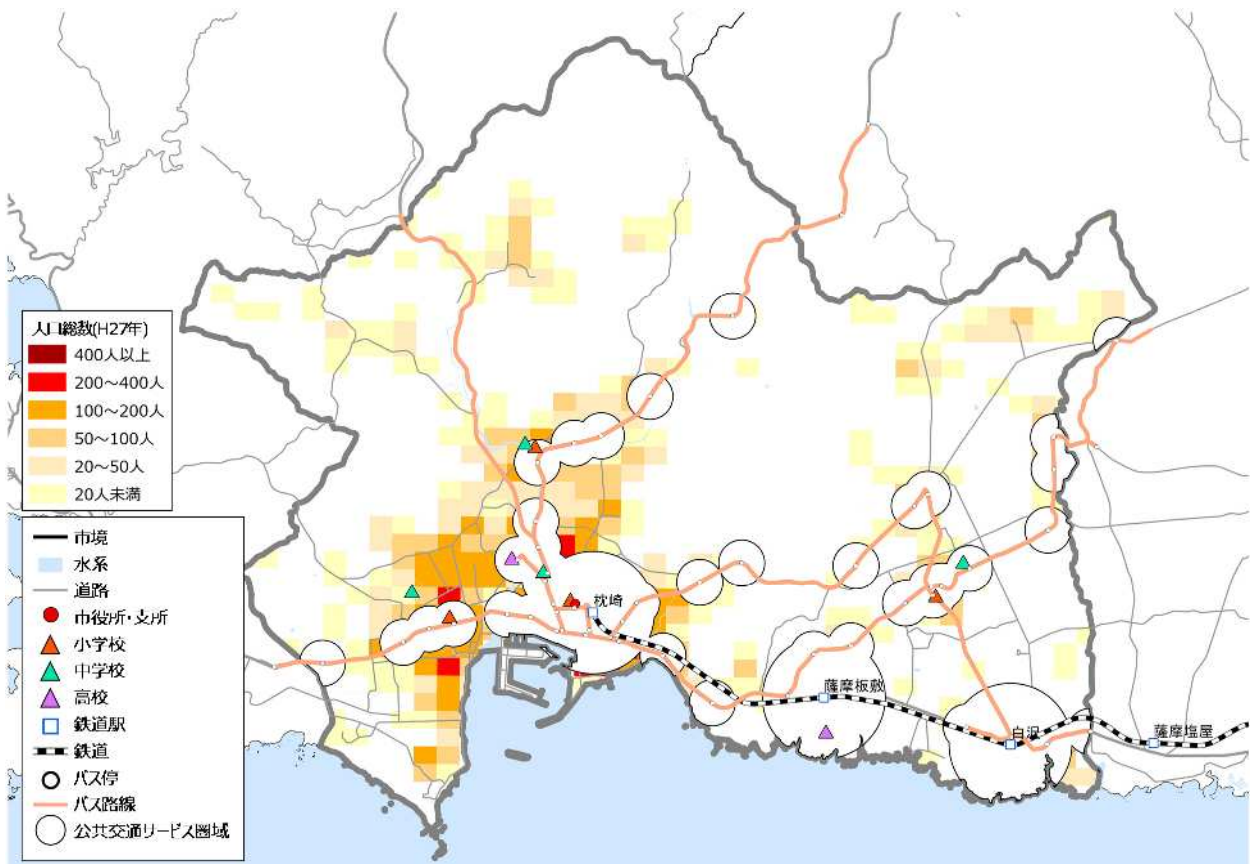


図 47 公共交通不便地域の人口分布状況：通勤・通学

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、平成 27 年国勢調査、交通事業者資料

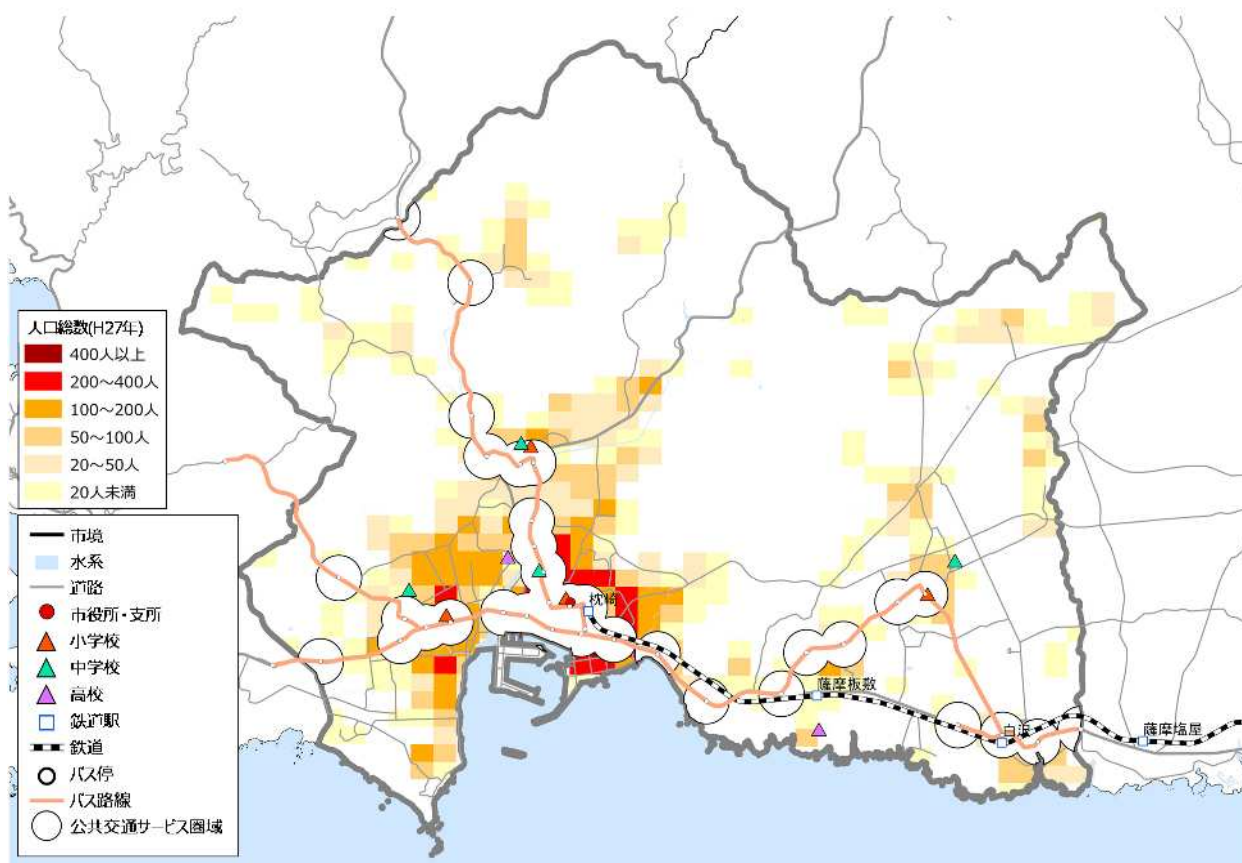


図 48 公共交通不便地域の人口分布状況：通院

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、平成 27 年国勢調査、交通事業者資料

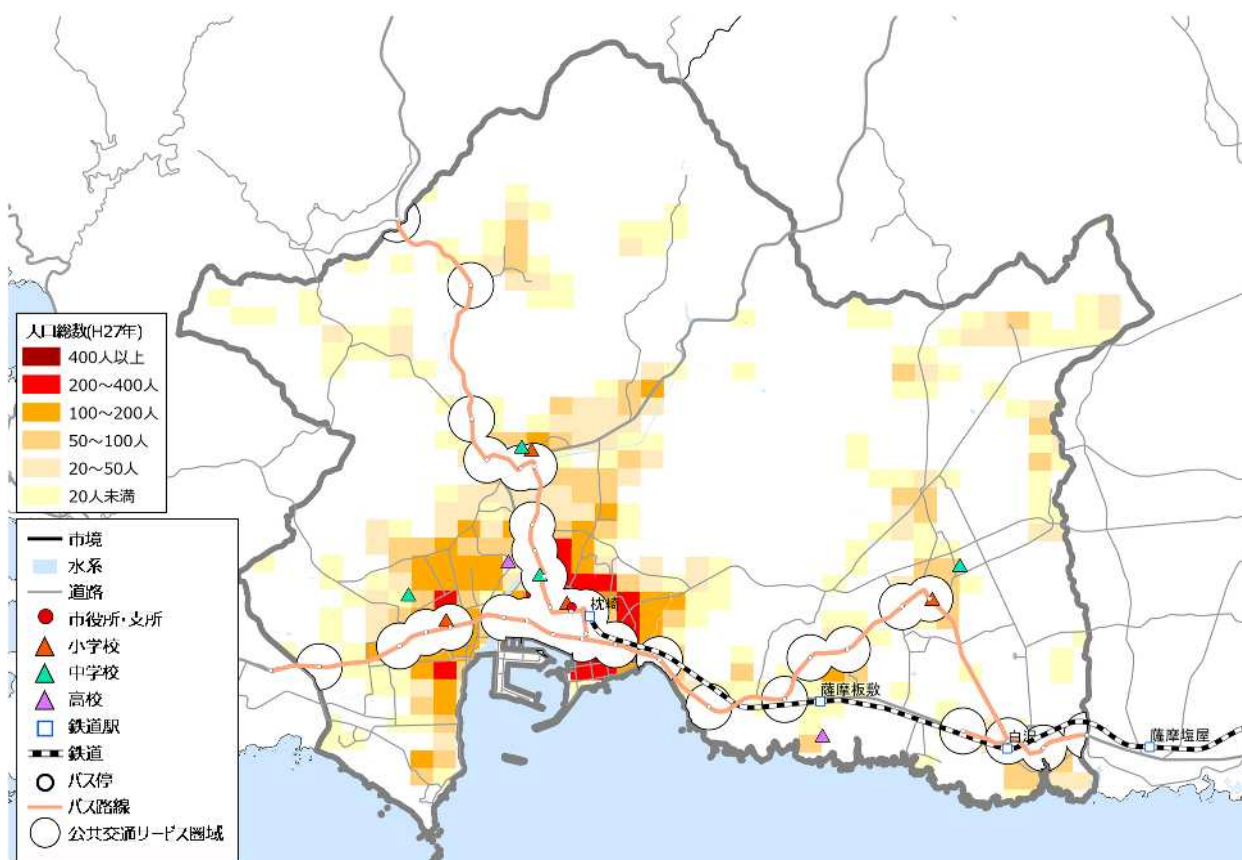


図 49 公共交通不便地域の人口分布状況：買い物

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、平成 27 年国勢調査、交通事業者資料

3. 公共交通の現状・問題点

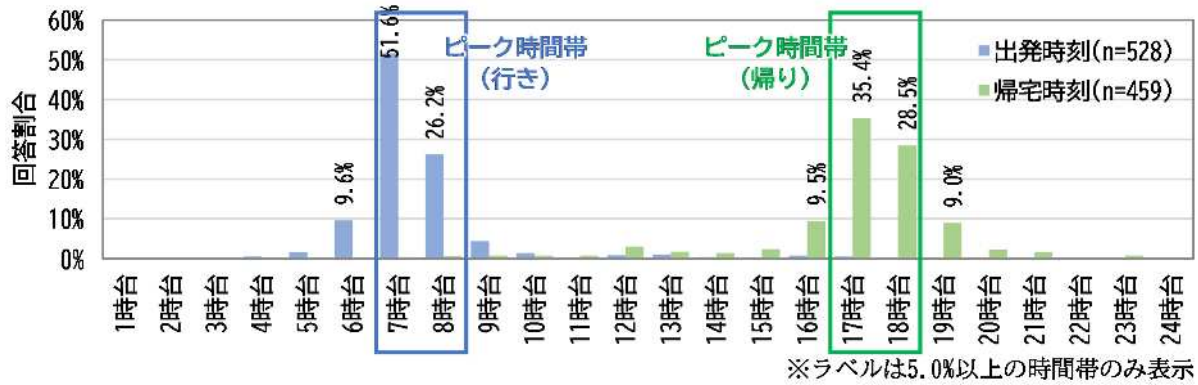


図 50 通勤・通学の出発・帰宅時刻

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

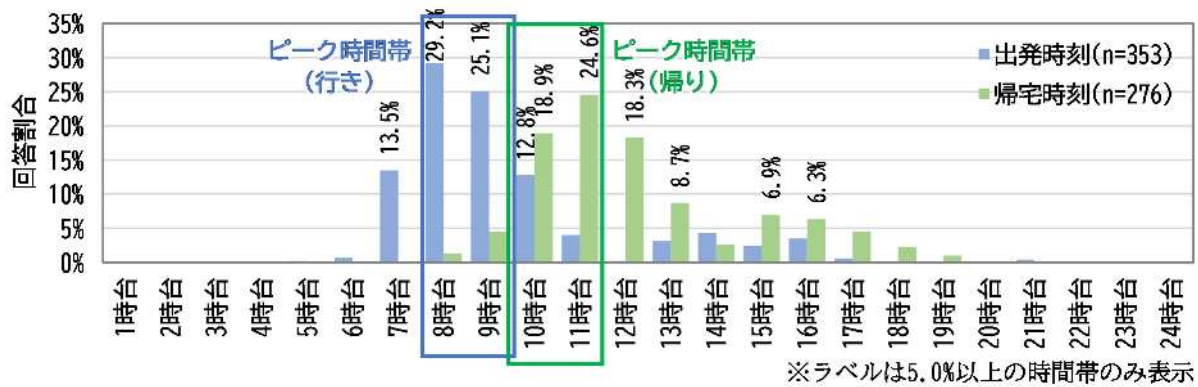


図 51 通院の出発・帰宅時刻

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

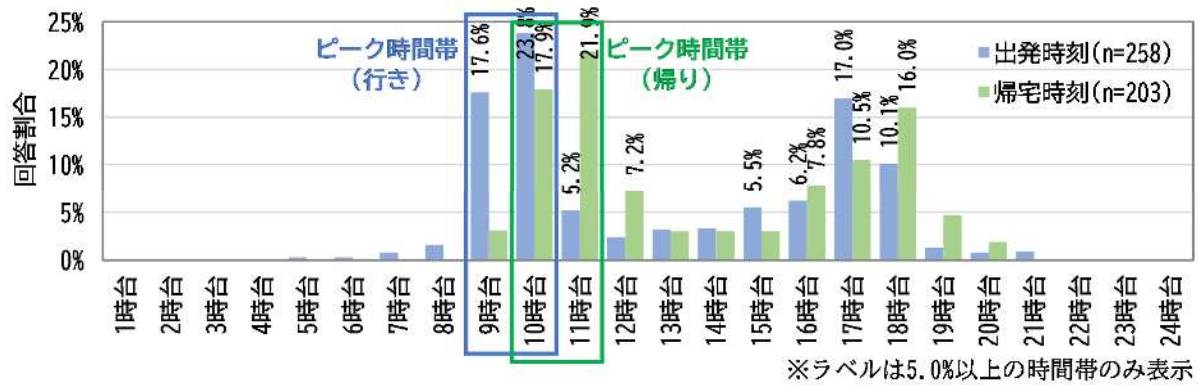


図 52 買い物の出発・帰宅時刻

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

(4) その他

① タクシー

枕崎市内を営業エリアとするタクシー事業者は2社で、車両保有台数は25台（ジャンボ車両含む）、ドライバーは21人となっています。

表9 タクシー事業者一覧

事業者名	営業所位置	保有台数	運転手	備考 (運行している公共交通等)
光タクシー株式会社	本社 枕崎市千代田町1番地	小型11台 ジャンボタクシー (10人乗り) 2台	13人	特になし
有限会社グリーン タクシー	本社 枕崎市千代田町1番地	小型11台 車いす対応軽自動車	8人	・桜山小学校スクールバス

なお、枕崎市では令和元(2019)年10月より運転免許返納促進策として、75歳以上の高齢者などを対象にタクシー利用に係る運賃の一部を助成する利用券(1枚300円、令和3年度は24枚つづり：計7,200円相当)を発行しています。

令和3年度
交通弱者に対する
タクシー運賃の助成の申請(利用)が始まります。

4月1日～

交通弱者に対する移動手段の確保策として、タクシー利用に係る運賃の一部助成を令和3年度も実施します。

助成対象者
本市に住民登録があり、自動車等運転免許証をお持ちでない方で、次の条件のいずれかに該当する方が対象となります。
(1)75歳以上の方(本年4月1日以降に75歳になる方は、誕生日月から申請ができます)
(2)次の①～⑦のいずれかの該当する方
①身体障害者
②知的障害者
③精神障害者
④要介護認定者
⑤介護予防・日常生活支援総合事業対象者
⑥難病患者
⑦小児慢性特定疾病患者

申請の流れ

対象者

上記の助成対象者に該当する方または代理の方が申請を行ってください。

↓

①申請

市役所

市役所の福祉課(高齢者介護保険係・障害福祉係)が窓口です。

↓

②審査・登録

利用券発行

タクシー料金を一部助成する利用券をその場で発行します。その日から利用できます。

申請時に持参するもの

- ・助成対象者の印鑑(認印)
- ・代理申請の際は、代理の方の身分証明書と印鑑
- ・左の(1)に該当する方は、助成対象者の健康保険証または介護保険証
- ・左の(2)の①～⑦に該当する方は、障害者手帳や介護保険証等証明するもの

利用券の発行・使用

- ・本年度は、登録者1人当たり利用券(1枚300円)を24枚交付します。
- ・利用券の使用については、タクシー運賃(乗車)1回につきタクシー料金の範囲内で5枚まで使えますので、残りの差額を乗務員にお支払いください。
- ・お友達同士と一緒に利用することもできます。

注意点

- ・利用券の再発行はできません。
- ・登録者本人以外の方が利用することはできません。
- ・追加の発券はできません。
- ・利用期限は令和4年3月31日までです。
- ・令和2年度分の利用券は、4月1日以降使用できませんので、ご注意ください。

問合せ

不明な点は、下記へお尋ねください。
福祉課高齢者介護保険係
TEL: 72-1111(内線132)
福祉課障害福祉係 TEL: 72-1111(内線471)



※申請は **4月1日(木)** から福祉課窓口で受付を開始します。

図53 タクシー運賃の助成の概要

3. 公共交通の現状・問題点

②その他の交通資源

1) スクールバス

枕崎市では、郊外部（金山地区）に居住する桜山小学校の児童を送迎するスクールバスを運行しています。

なお、スクールバスは枕崎市中心部に車庫があることから、登下校の送迎後まで市街地内まで回送運行を行っています。

表 10 タクシー事業者一覧

①運行事業者	枕崎市
②運行ルート・運行頻度等	平日に朝夕1回ずつ運行
③使用車両	○所有者：枕崎市 ○使用者：枕崎市 ○台数：1台 ○車種：定員26人 バス中型(4,500CC)
④運転手	○有限会社グリーンタクシー
⑤料金体系	○使用料は無償
⑥対象者等	○桜山小学校の児童(13人) ○鹿児島県へき地児童生徒援助費等補助金を使用

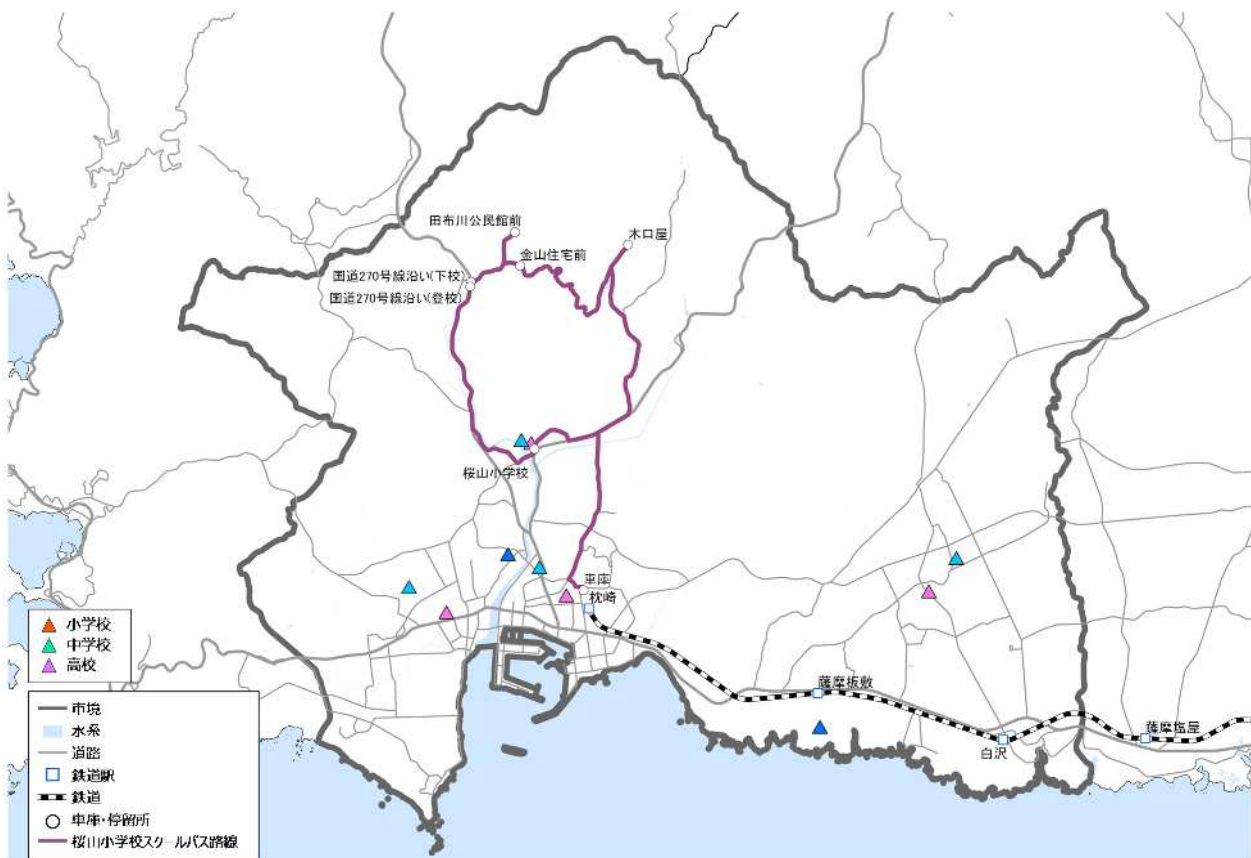


図 54 桜山スクールバス路線

2) その他交通事業者

その他、枕崎市内においては、観光事業や霊柩運送事業を行っている交通事業者が1社となっています。

表 11 その他交通事業者の概要

事業者名	事業所位置	保有台数	運転手	備考 (運行している公共交通等)
有限会社さくら交通	枕崎市宮田町118-1	55人乗り：3台 28人乗り：2台	6人	特になし

3) 福祉バス

枕崎市では、高齢者に対する外出支援策として老人クラブ会員の送迎サービス等を実施しています。

表 12 枕崎市福祉バスの概要

①運行事業者	枕崎市
②運行ルート・ 運行頻度等	枕崎市市内にて都度運行
③使用車両	○所有者：枕崎市 ○使用者：枕崎市 ○台数：2台 ○車種：福祉バス 定員29人 マイクロバス中型(2,950CC) マイクロバス 定員29人 マイクロバス(4,000CC)
④運転手	○枕崎市職員
⑤料金体系	○使用料は無償
⑥対象者等	○市が行う行政上の用務、福祉バス事業（福祉課高齢者介護保険係） ・枕崎市自治公民館連絡協議会 ・各校区自治公民館連絡協議会 ・枕崎市婦人会連絡協議会 ・枕崎市老人クラブ連合会 ・特に市長が適当かつ必要と認めた団体

4. アンケート調査結果

(1) 市民アンケート調査

①調査の概要

○18 歳以上 90 歳未満の市民 3,000 人※を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施
(回収率：約 41%)

※65 歳以上に比重を置き年代別は無作為抽出、集計にあたっては年代別データを人口構成比に応じて重みづけして再集計を実施

○設問項目（概要）

- ・日常生活の外出実態（通勤・通学、日常の買い物、通院、その他）
- ・鉄道・バスの利用の有無、利用実態、改善要望 など

②鉄道・バスの利用状況等

直近の 1 か月で 1 度でも鉄道やバスを利用した回答者は全体では 5%程度で、65 歳以上の高齢者でも同程度となっていますが、18～29 歳では 14%とやや高くなっています。

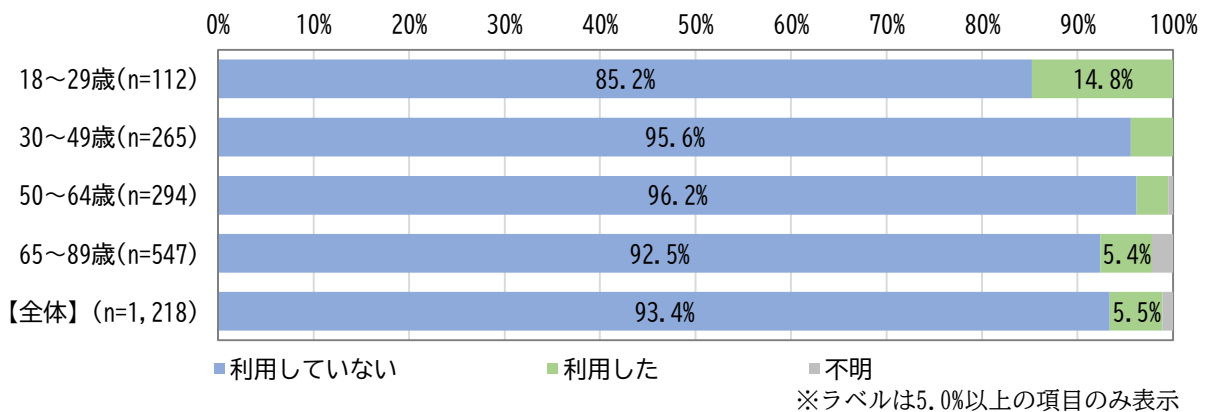


図 55 直近 1 か月の鉄道・バスの利用状況

利用した鉄道・バスとしては回答者の 8 割近くが「路線バス」と回答しており、「JR 指宿枕崎線」は 10%未満となっています。

また、鉄道・バスを利用した外出の目的としては、「買い物」が約 3 割、「通院」が約 24%となっています。

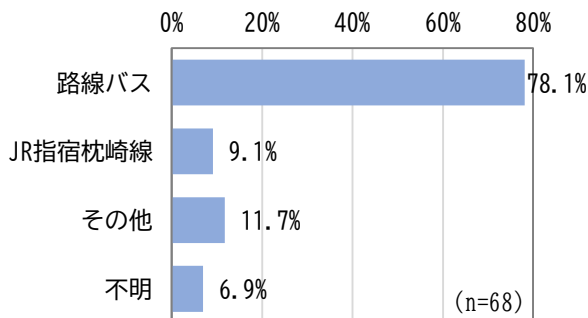


図 56 利用した鉄道・バス

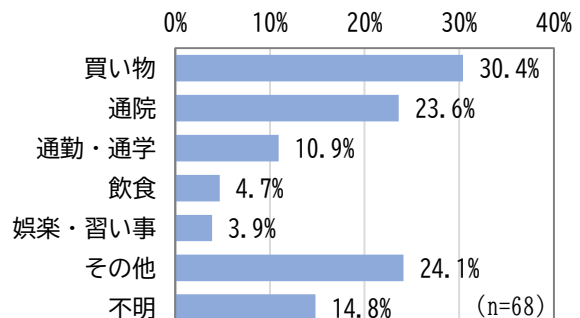


図 57 鉄道・バス利用時の外出目的

鉄道・バスを利用しなかった理由（最もあてはまるもの）としては、「車やバイクなどが、早く目的地に到着できて便利だから」が6割以上と突出、次いで「車やバイクなどが、目的地まで乗り換えせずに移動できて便利だから」となっており、車やバイクと比較して利便性が劣ることをあげる回答が目立ちます。

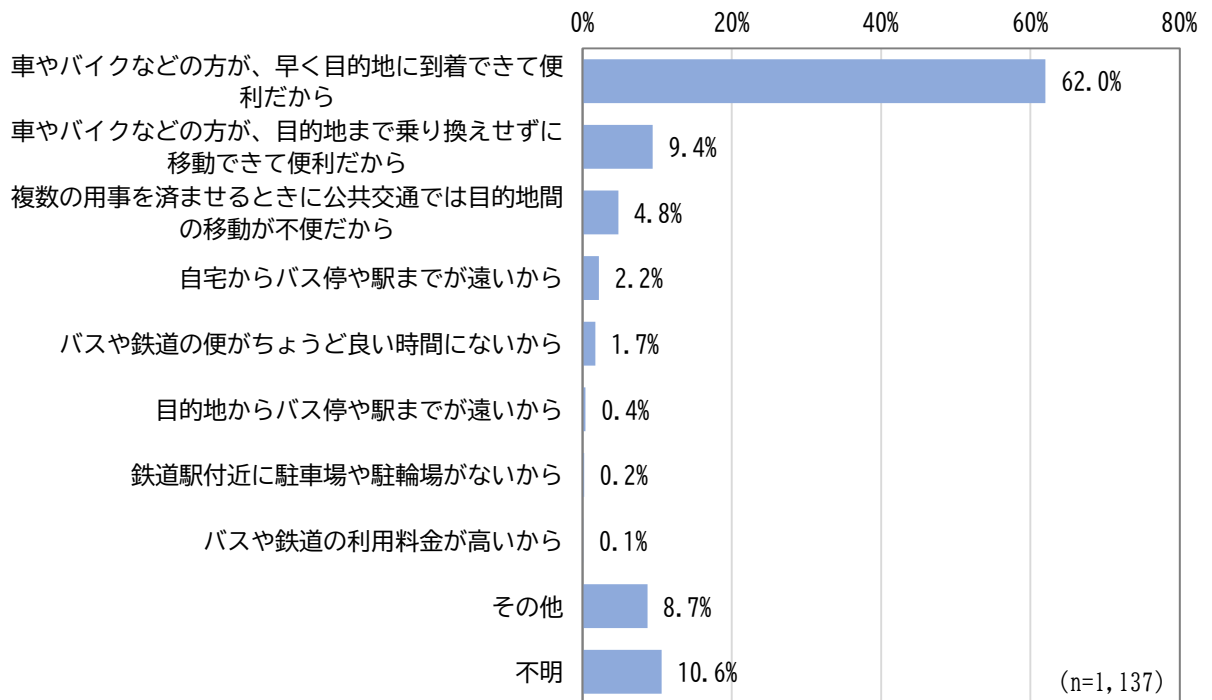


図 58 鉄道・バスを利用しなかった理由（最もあてはまるもの）

③鉄道・バスを利用する上での不満・不便

鉄道・バスを利用する上での不満・不便については、「複数の用事を済ませる時、目的地間を移動する公共交通がなく不便」が最も多く、次いで「バスや鉄道の便がちょうど良い時間になく、早く自宅を出なければならない」「自宅に帰るとき、バスや鉄道の便がちょうど良い時間になく、待ち時間が長い」といった、運行ダイヤに関する指摘が多くなっています。

4. アンケート調査結果等

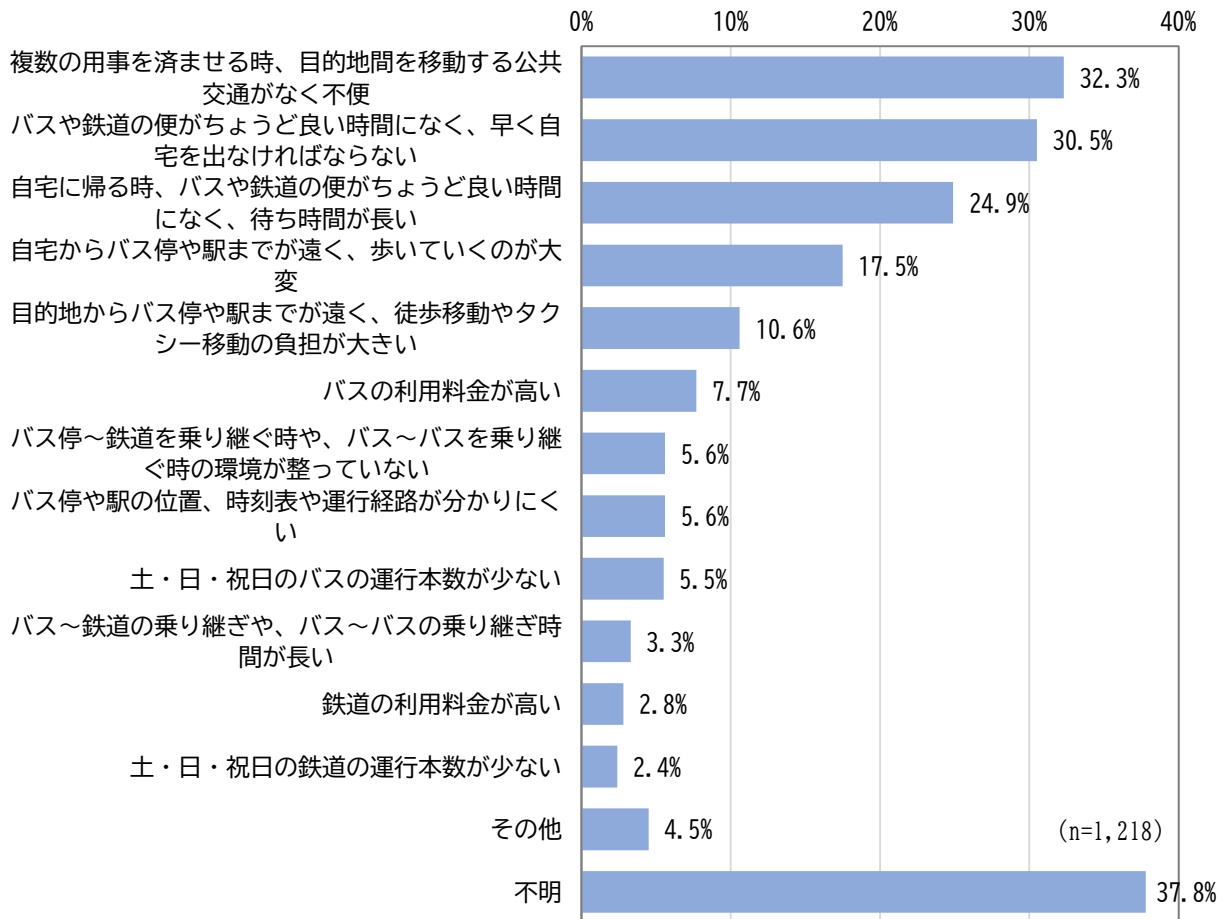


図 59 公共交通を利用する上での不満・不便

④鉄道・バス以外の移動手段

鉄道・バス以外で最も頻繁に利用する移動手段としては、30～64 歳では 8 割以上が、18～29 歳・65～89 歳でも 6 割以上が「自家用車（自分で運転）」と回答しており、18～29 歳・65～89 歳についても「自家用車（自分以外が運転）」を含めれば 8 割前後が自家用車での移動となっています。

なお、65 歳以上では「タクシー」も 5%を占め、他の年代と比較してやや高くなっています。

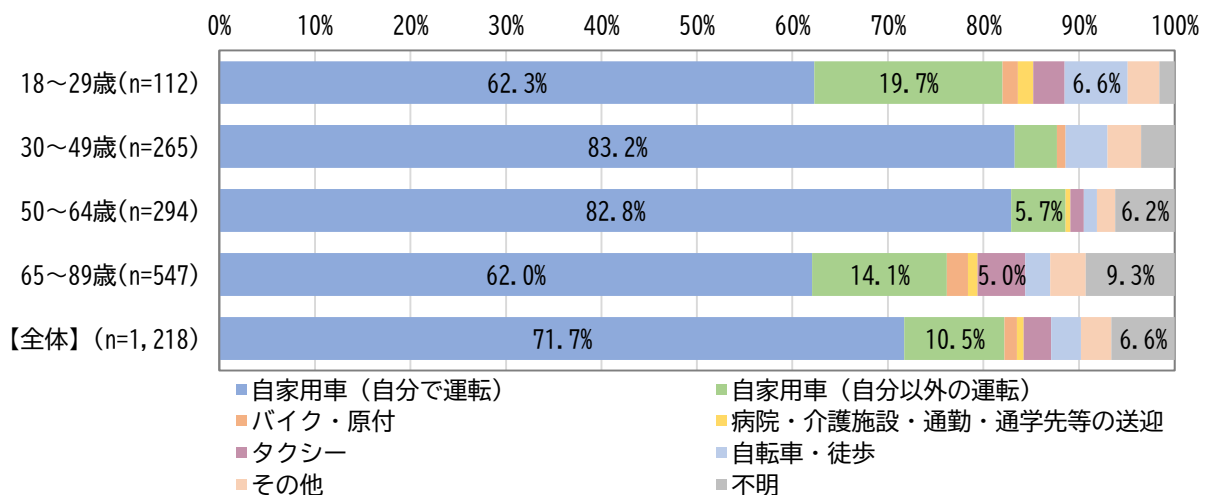


図 60 鉄道・バス以外で最も頻繁に利用している移動手段

なお、こうした移動手段を利用する上で困っていること・不安なこととしては、各年代とも「困っていること・不安なことは特にない」という回答が最も多くなっていますが、65歳以上では5割を下回っており、「運転に不安があり、今後の移動が不安」が約13%、「家族等に車の送迎で負担をかけており、今後の移動が不安」が10%とやや高く、将来的な移動手段に不安を感じている状況が見られます。

なお、18～29歳では「現在の移動手段では、交通費がかさみ経済的負担が大きい」という回答も約10%を占めています。

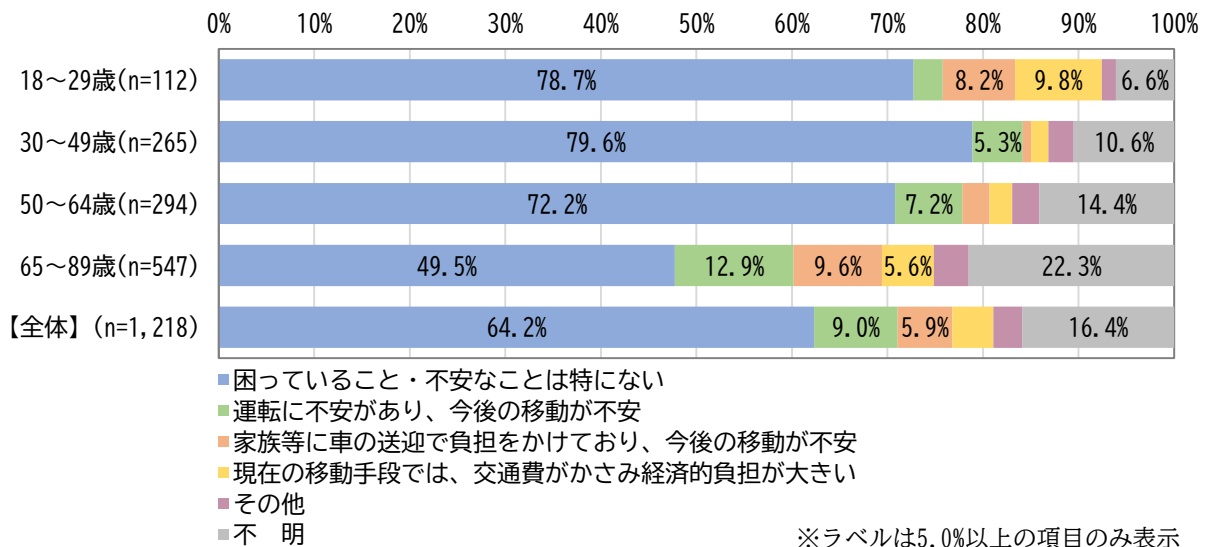


図 61 移動手段を利用する上で困っていること・不安なこと

⑤運転免許の返納

「運転免許をもっており、運転する」方の大部分は「今後もできる限り運転を続けたい」と回答していますが、65歳以上では約9%が「運転をやめようと考えている」、約5%が「公共交通や送迎など代替手段があれば、運転を控えたい」と回答しており、あわせて15%程度の高齢者は運転に不安を感じているものと考えられます。（運転免許保有状況については、p.16 参照）

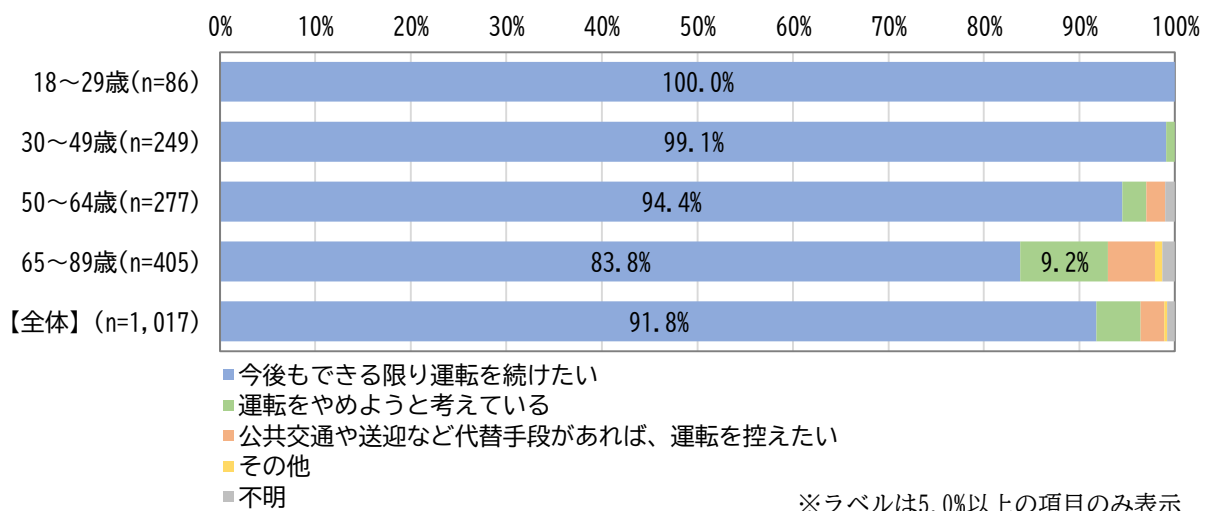


図 62 今後の運転継続意向

4. アンケート調査結果等

今後、運転ができなくなった時の移動手段としては、「家族や知人による送迎」が最も多く、次いで「タクシー」となっています。

「バスや鉄道」については、18～29歳・30～49歳に比べて50～64歳・65～89歳では回答割合が低くなっています。

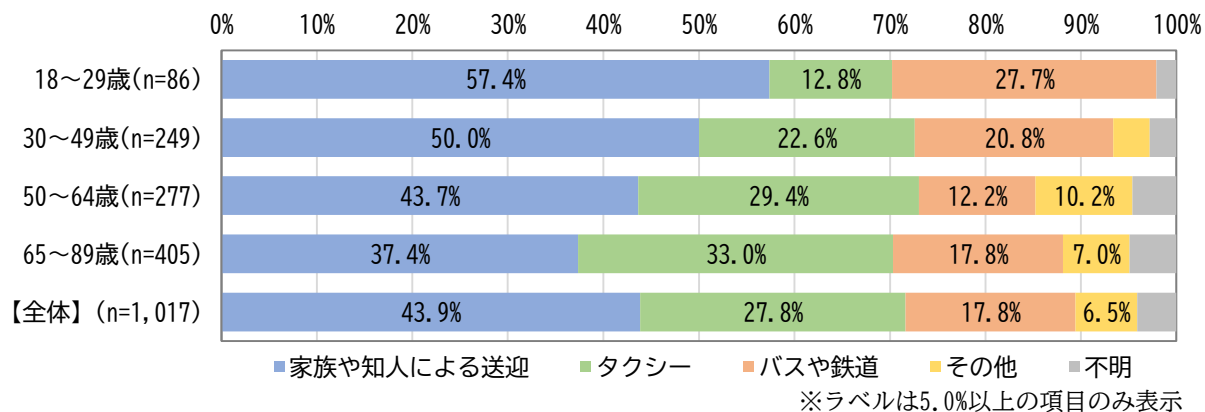


図 63 車を運転できなくなった時の移動手段

なお、「運転免許をもっており、運転する」“以外”の方では、全体としては約7割が普段の外出時に送迎してくれる方がいる（いつでも頼める・都合がつけば頼める）と回答していますが、18～29歳を除けば、15%前後の方は「頼める人はいない」と回答しています。

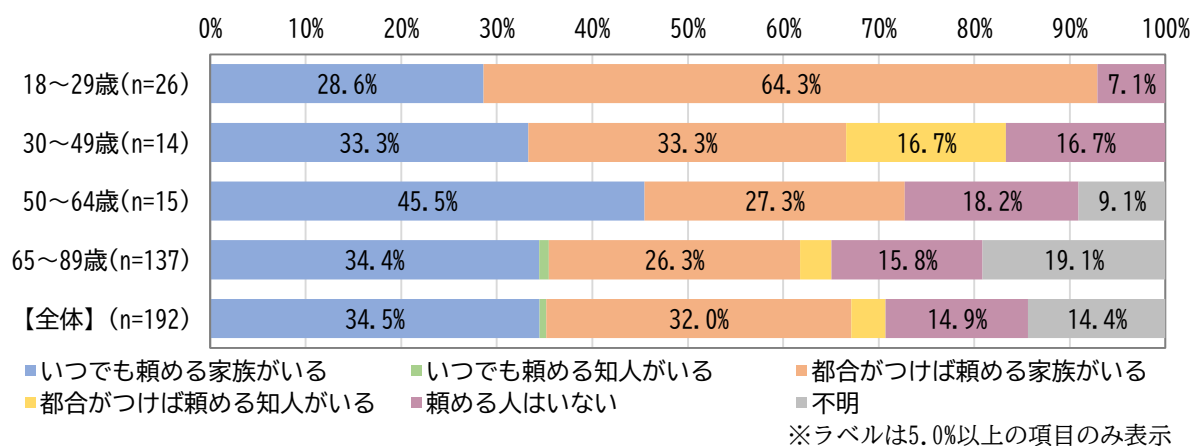


図 64 送迎を頼める家族・知人の有無

(2) 高校生アンケート調査

①調査の概要

- 枕崎市から市内および近隣自治体に立地する高校（8校）に通学する2年生全員（143人）に配布し、50票を回収
- 設問項目（概要）
 - ・高校への進学、高校卒業後の進路
 - ・登下校時の交通手段・公共交通利用状況 など

②通学先

回答者の通学先としては、「鳳凰高等学校」が28%と最も多く、次いで「鹿児島水産高等学校」の22%となっています。

回答者の64%は市外(南九州市・南さつま市)に通学しています。

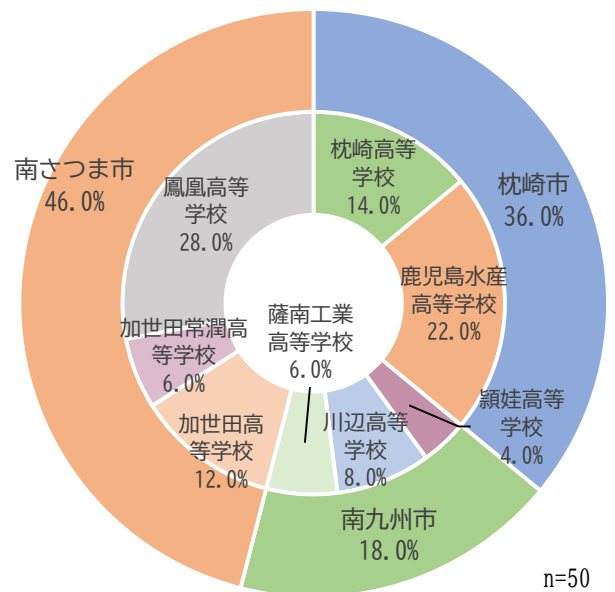


図 65 回答者の通学先

進学先（高校）を選択する際に、スクールバスを含めて「公共交通で通学できることを前提とした」、あるいは、「公共交通で通学できることを重視した」との回答が、回答者全体では約4割、市内に通学する回答者では1割程度となっていますが、市外に通学する回答者では半数以上を占めています。

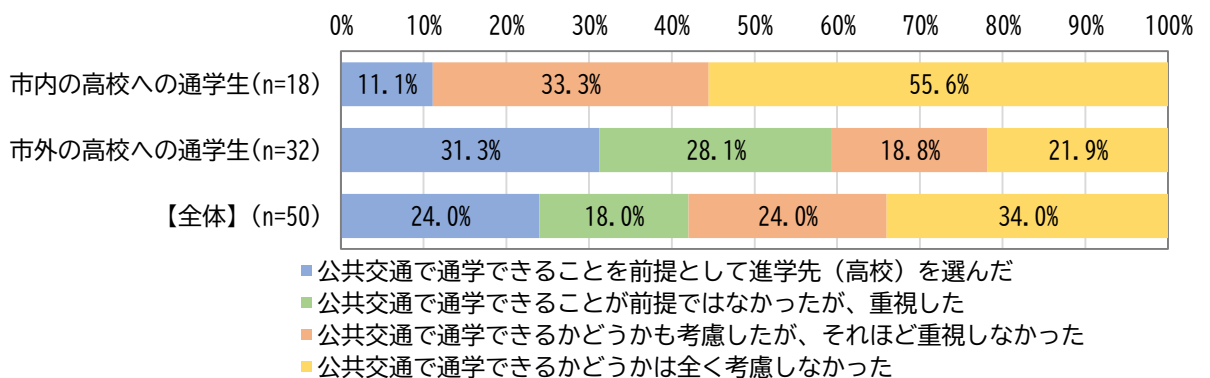
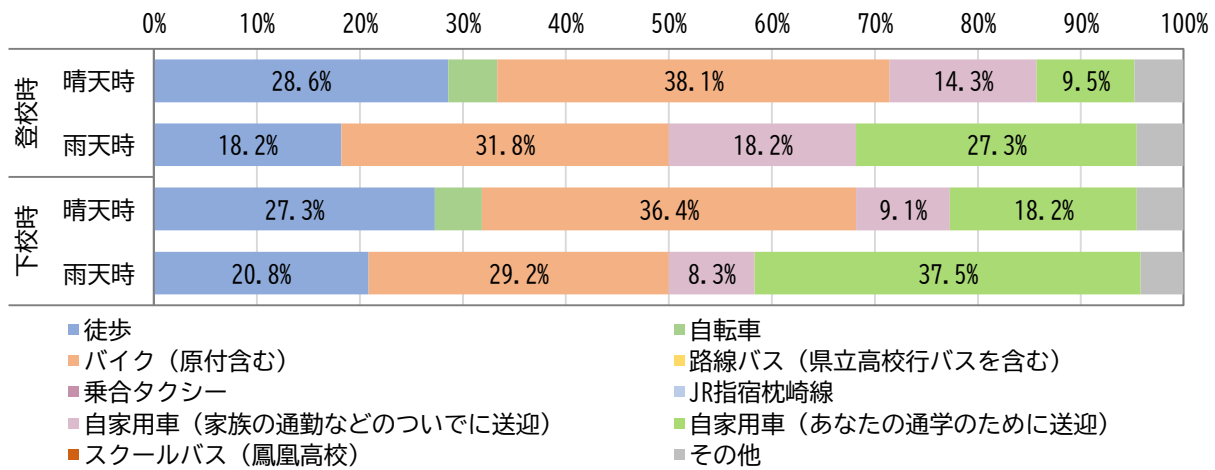


図 66 公共交通での通学を考慮した進学先（高校）の選択状況

③登下校時の移動手段

市内の高校への通学生が最も多く利用する登下校手段としては、雨天時の下校を除けば「バイク（原付含む）」が最も多くなっています。晴天時には「徒歩」も3割近くとなっており、「自転車」の利用も見られますが、「バイク（原付含む）」も含めて雨天時には登下校とも割合が減少し、「自家用車（家族の通勤などのついでに送迎・あなたの通学のための送迎）」に置き換わっています。なお、「路線バス」「JR指宿枕崎線」の利用については皆無となっています。

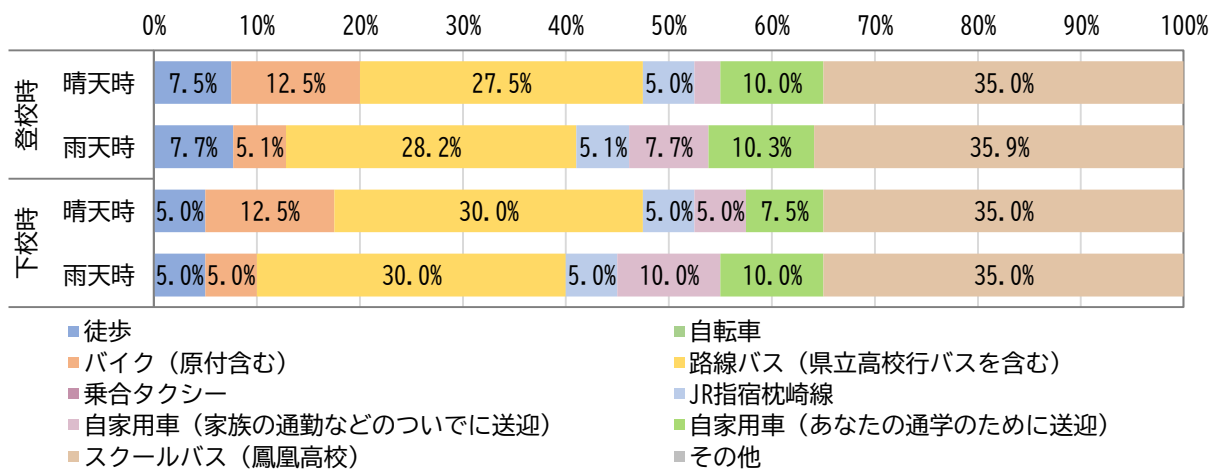


※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 67 市内の高校への通学生の登下校手段（代表交通手段*） n=18

市外の高校への通学生が最も多く利用する登下校手段としては、回答者数そのものが多い鳳凰高等学校の「スクールバス」となっていますが、それを除けば「路線バス」の割合が最も多く、3割程度を占めています。また、「JR指宿枕崎線」の利用も見られ、スクールバスも含めれば全体の7割程度が鉄道またはバスとなっています。

なお、「自家用車（家族の通勤などのついでに送迎・あなたの通学のための送迎）」の割合は市内の高校への通学生に比べると顕著に低く、雨天時の置き換わりも限定的なものとなっています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 68 市外の高校への通学生の登下校手段（代表交通手段*） n=32

※いくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段であり、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

(3) 民生委員アンケート調査

①調査の概要

○枕崎市内で活動する民生委員：計 57 人に調査票を配布し、52 人から回収

○調査項目（概要）

- ・地区の実情（買い物、通院、移動支援）
- ・移動に関する「困りごと」

②担当地区の実情

担当する地区において、自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法が「ある」という回答が 7 割以上、診察を受ける場合に自家用車や路線バス等を利用して移動する「以外」の受診方法が「ある」という回答も半数以上となっています。

また、高齢者など、自由に移動することが困難な方に対してご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援を行っている実態についても、1/4 が「ある」と回答しています。

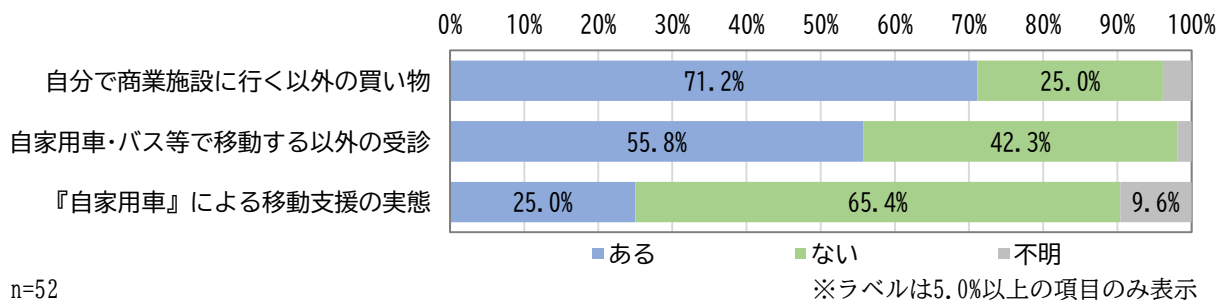


図 69 担当地区の実情

自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法としては、「親族や近所の方から代わりに買い物に行ってもらっている」ケースが多くなっていますが、「移動販売・訪問販売を利用している」という回答もあり、地区によっては自ら移動しなくても日常の買い物ができる状況にあることがうかがえます。

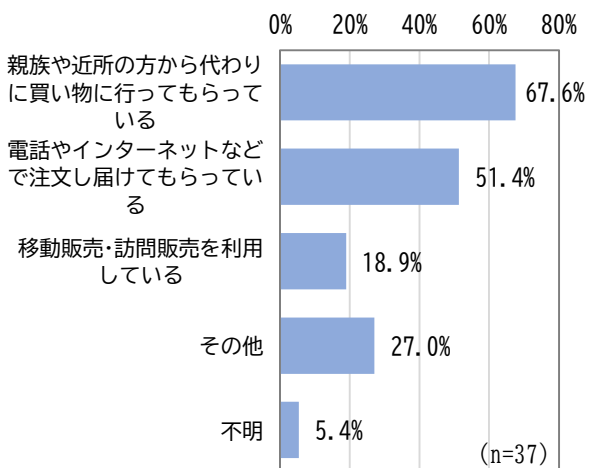


図 70 自分で行く「以外」の買い物方法

4. アンケート調査結果等

自家用車等を利用して移動する「以外」の受診方法としては、約4割が「自宅まで送迎してくれるサービスを利用している」と回答しており、それほど多くはないものの「往診や訪問診療を利用している」という回答も見られます。

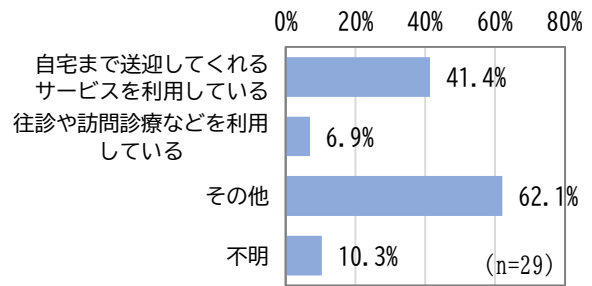


図 71 自家用車等を利用して移動する「以外」の通院方法

ご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援の内容としては、無料あるいは少額の謝金（ガソリン代程度）で近所の方などに同乗・送迎してもらっているケースや、民生委員の方がボランティアで送迎しているケースなどが見られます。

③移動に関する「困りごと」

回答者の半数近くが、担当する地区において、路線バスなどの移動サービスが利用できずに困っている実態が「ある」と回答しています。

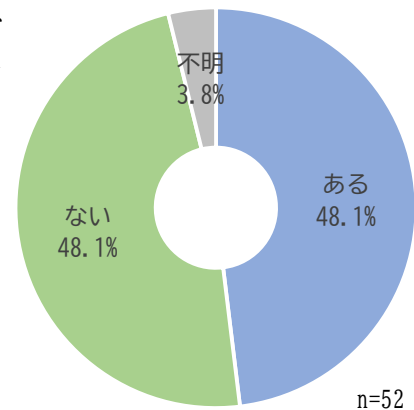


図 72 移動サービスが利用できない実態

移動サービスが利用できない理由としては、「バス停などまで歩くことができない」「バス停などから目的地が遠い」などが多くなっています。

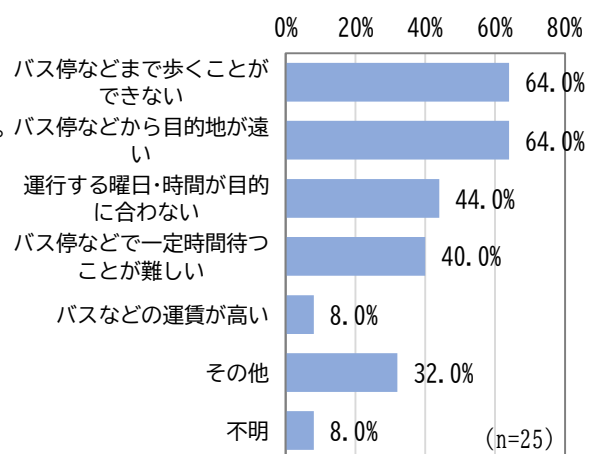


図 73 移動サービスが利用できない理由

現在、移動サービスを利用できない方が利用できそうな支援・サービスとしては、9割以上が「自宅付近までバスなどが来てくれる移動サービス」、6割が「目的地近くまでバスなどが運行する」と回答しています。

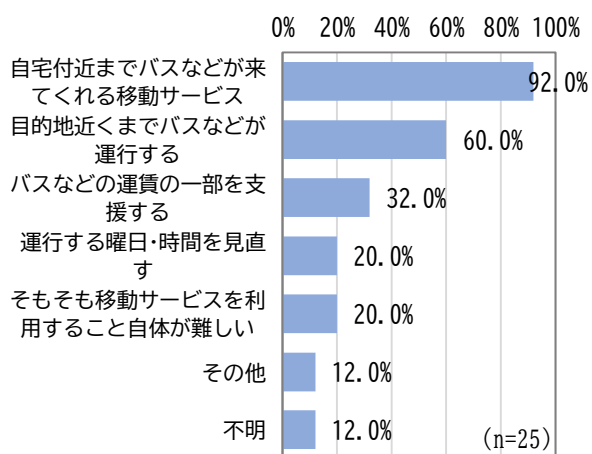


図 74 利用できそうな支援・サービス

5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 地域が目指す将来像

枕崎市の行政運営の最上位計画である「第6次枕崎市総合振興計画」では、『活力ある地場産業に支えられ、人情味あふれる安らぎと潤いのある枕崎市』を将来都市像として、その実現に向けて政策課題ごとに6つの目標が示されています。

このため、本計画においても枕崎市総合振興計画に示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取組を進めていくこととします。

なお、以下では、それぞれの目標の実現に向けた取組のなかで、公共交通を検討する上で特に考慮すべき施策を抜粋して示しています。



図 75 将来都市像と政策課題ごとの目標

資料：第6次枕崎市総合振興計画

(2) 関連分野における公共交通への期待

ここでは、枕崎市の公共交通と特に関連が深い分野について、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しています。

① 枕崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 16 年 5 月）

基本理念である「健康で心豊かな活力みなぎる枕崎市」の実現に向けて、地域毎の市街地像として枕崎駅周辺を「都市中心核」、枕崎漁港周辺を「流通・業務核」として位置づけ、観光資源や中心市街地・枕崎駅を結ぶ「中央都市軸」を形成することとしています。

また、「土地利用の方針」として、枕崎駅と市役所から南の国道 226 号に至るまでのエリアに配置した商業地において交通結節点としての機能強化を図ることが、「交通施設の都市計画の決定の方針」として枕崎駅の駅舎や路線バスのターミナルなど交通結節点の整備を図ることや、今後とも増大する交通需要に対しては、極力、公共輸送機関の活用を図りつつ、各種交通機関の適正な機能分担のもとに、総合的な交通体系の確立を目指すことが定められています。



図 76 方針図

- 「都市中心核」として位置づけられている枕崎駅周辺へのアクセスを確保するとともに、「中央都市軸」も含めた市街地内の移動・回遊手段を確保することで、市民生活や観光・交流などの移動を支えるとともに、市街地内への生活サービス施設等の立地の維持・促進を図る役割が期待されます。

②第2期枕崎市地方創生総合戦略 令和3年度改訂版（令和3年3月）

政策分野④として「安心な暮らしを守るとともに、時代にあった、魅力的な地域をつくる」が位置づけられており、安心・安全なまちづくりや住民の利便性向上、環境に配慮したまちの構築などに向けて地域交通環境に関する研究やSociety5.0時代の未来技術についての研究の推進、再生可能エネルギーの活用などの取組が定められています。

- 公共交通分野においても、安心・安全なまちづくりや住民の利便性向上に向けて、未来技術の活用などを推進していくことが期待されます。
- 再生可能エネルギーを活用した移動サービスの導入などにより環境に配慮したまちの構築を推進していくことが期待されます。

③枕崎市老人福祉計画及び第8期介護保険事業計画（令和3年3月）

政策の方向性⑤として「生活支援サービスの充実」が位置づけられており、外出支援サービス事業の事業方針として、高齢者や障害者の方々等を中心にどのような支援・利用形態を望むのかなどを把握し、継続した財源確保の面も含めて更に調査・研究を推進していくことが定められています。

- 高齢者や障害者の方々等のニーズに応じた外出支援サービスの一端を担っていくことが期待されます。

なお、現時点では以下のような外出支援サービスが実施されています。

- ・ 老人クラブ会員の送迎を行う福祉バス
- ・ 老人福祉センターへの送迎バス
- ・ 運転免許を持たない75歳以上の高齢者等に対するタクシー運賃の一部助成

④第10次枕崎市交通安全計画（平成29年4月）

講じようとする6つの施策の1つとして「高齢者交通安全対策の充実・強化」が位置づけられ、運転免許証の自主返納者への交通手段を確保するため、自治体コミュニティバスやデマンド型交通の導入、コミュニティバス等と主要交通機関との接続等、利用者の利便性の向上を図るための取組を推進することが定められています。

- 自治体コミュニティバスやデマンド型交通の導入、コミュニティバス等と主要交通機関との接続等、利用者の利便性の向上を図るための取組を推進していくことが期待されます。

⑤枕崎市過疎地域持続的発展計画（令和3年12月）

「産業の振興」に向けた対策として、駅舎及び駅周辺を起点とした市内を周遊する観光ルートの構築や近隣地域と連携した広域観光ルートの確立などが定められています。

また、「交通施設の整備、交通手段の確保」に向けた対策として、鉄道・バス路線の維持・利便性向上の要請や利活用の促進、まちづくり・観光振興・健康・福祉・教育・環境等の様々な分野と連動した持続可能な運送サービスの提供に取り組んでいくことが定められています。

- 市内の周遊観光や、広域での連携による観光ルートにおける移動手段としての役割が期待されます。
- また、関連する様々な分野との連携により、持続可能な運送サービスを提供していくことが期待されます。

⑥健康まくらざき 21 (第2次) (平成 29 年 3 月)

計画の基本方針の1つとして「健康寿命の延伸」を図ることがあげられており、基本施策②「身体活動・運動」のなかで、市が取り組むこととして高齢者の社会参加を促進し、身体活動量が増加する機会を提供することが定められています。

- 健康寿命の延伸に向けて、高齢者の社会参加の機会を移動サービスの側面から支援する役割が期待されています。

(3) 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待から、枕崎市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

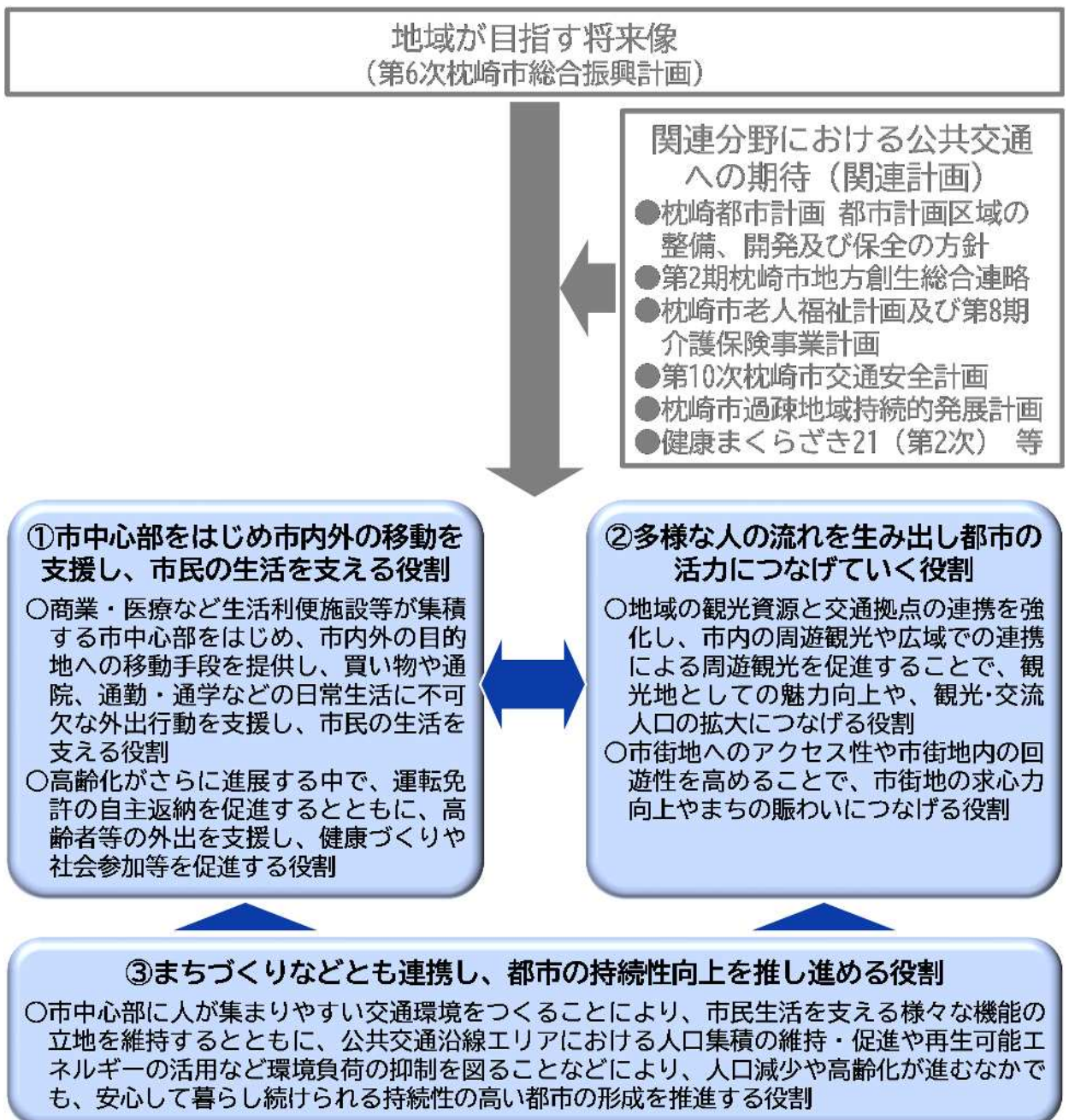


図 77 枕崎市の公共交通に求められる役割

6. 枕崎市における地域公共交通のあり方

(1) 解決すべき課題

枕崎市の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下の通り整理しました。

【課題①】 市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要

観光需要もうまく取り込みながら、市民生活の外出需要や特性・ニーズなどを踏まえ、引き続き市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要です。

- 高齢化の進展にともない、家族のサポートが受けにくい高齢者のみ世帯（単身・夫婦等）が増加しており、運転免許の自主返納促進などを考えても、生活に不可欠な買い物・通院などの移動手段の確保が引き続き重要となります。
- 市内に常住する就業者の約2割、通学者の約45%が市外へ通勤・通学しており、市内外の流動が見られることから、広域的な移動手段となる路線バスやJRなどが利用しやすい環境を整備していくことが重要になると考えられます。
- 路線バスは現状でも高校生の通学手段として一定の割合を占めており、進学する高校を選択する際に「公共交通で通学することができる」ことを“前提”あるいは“重視”する意見も見られることから、進学先の選択肢を維持していく上でも公共交通が重要になります。
- 市内の生活利便施設や主要な観光資源は市街地エリア内に比較的まとまって分布しており、市街地エリアへのアクセス性やエリア内の回遊性を向上させることは、市民生活と観光の両面から重要であると考えられます。
- このため、観光需要もうまく取り込みながら、市民生活の外出需要や特性・ニーズなどを踏まえ、引き続き市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要です。

【課題②】 公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要

持続性の確保に向けては、公共交通の利用を促進していくことも重要になりますが、公共交通だけでの取組には限界もあることから、まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交通が「使われやすい環境」を整えていくことも重要になると考えられます。

- 路線のバスの中には、利用が低迷し効率性等に問題を抱える路線がみられる一方で、市内では中山間はもとより比較的人口密度が高い市街地エリア周辺にも公共交通空白地域や不便地域が存在しています。
- 高齢者も含めて、市民の大半は普段から自家用車を使用しているものの、運転免許返納の動きなどもあり、移動サービスの網羅性を高めていくことが期待されます。
- しかし一方、人口の減少により移動の総量は減少していく可能性があり、また、人口の低密度化により従来型の移動サービス（利用の多寡に関わらず決まった時間に決まったルートを運行するサービス）では市民の多様な移動ニーズに効率的に対応することが難しくなる懸念もあります。

- このため、既存の交通資源の活用や新たな移動サービスの導入なども視野に、各種移動サービスの組み合わせ等により持続性を確保しながら取組を進めていく必要があります。
- 持続性の確保に向けては、公共交通の利用を促進していくことも重要になりますが、公共交通だけの取組には限界もあることから、まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交通が「使われやすい環境」を整えていくことも重要になると考えられます。

【課題③】 周辺自治体と連携しながら一体的に取組を進めていくことが必要

観光振興の面でも、枕崎市をはじめとする南薩地域の観光資源や交通環境を活かしながら、地域の魅力を一体的に高めていくことが重要になると考えられることから、周辺自治体と様々な分野で強く連携しながら取組を進めていくことが必要です。

- 路線バスの多くが周辺自治体との間を運行しており、こうした路線が枕崎市内の移動も担っていることから、広域路線を維持することが市内の移動手段を確保することにもつながる状況となっています。
- 鹿児島市から始まり指宿市と枕崎市を繋ぐ JR 指宿枕崎線は路線維持が厳しい状況となっていますが、通学や観光などの面で重要な役割を担っており、引き続き枕崎～指宿間の移動を確保するための利用促進を図っていく必要があります。
- 観光振興の面でも、枕崎市をはじめとする南薩地域の観光資源や交通環境を生かしながら、地域の魅力を一体的に高めていくことが重要になると考えられることから、周辺自治体と様々な分野で強く連携しながら取組を進めていくことが必要です。

(2) 基本的な方針

解決すべき課題を踏まえて、枕崎市における地域公共交通の基本的な方針を以下の通り定めま

す。

基本方針①

交通事業者や行政はもとより、地域や利用者等も含む多様な主体で支え合う公共交通

- 幅広い年代で日常生活において自家用車が主流な移動手段になっているなか、高齢化の進行などにもない、近年は日常生活における移動手段として公共交通の重要性が高まっています。
- 一方、人口の減少・低密度化などにより事業環境は厳しさを増しており、交通事業者が主体となって事業を展開し、行政が補助金を交付し支援する現在の取組には限界があります。
- このため、公共交通を社会基盤（インフラストラクチャー）として認識し、主体的・積極的に利用していく市民意識の醸成や、地域が主体となった取組、商業・医療・観光施設等といった多様な主体との連携等により支え合う公共交通を目指します。

基本方針②

様々な移動サービスの重層的組み合わせによる持続性の高い公共交通

- 少子高齢化などを背景として、高齢者の買い物・通院や児童・生徒の通学などの移動手段の確保が引き続き重要となっているなか、利用が低迷する路線が見られます。
- 一方、中山間はもとより市街地内やその周辺においても至近に公共交通がない地域（公共交通空白地域）、及び通勤・通学や買い物、通院時における便数が少ない地域（公共交通不便地域）が存在しています。
- 人口の減少・低密度化の傾向などを踏まえると、市域全体に画一的な移動サービスを提供することが困難な状況に反して、高齢化を背景に、よりきめ細かな移動サービスのニーズが高まってきています。加えて、高齢者の運転免許の自主返納促進を考えていく上では、免許返納後の移動手段を確保していくことが必要不可欠になります。
- このため、需要や移動特性などに応じて運行頻度、車両サイズ、運行形態等の適正化を図りつつ、既存の交通資源（タクシー、各種送迎サービス等）の有効活用はもちろんのこと、新たな移動サービスの導入なども視野に入れ、それら様々な移動サービスの役割を明確にし「適材適所」かつ「重層的」に組み合わせることで、ニーズに応じた持続性の高い公共交通を目指します。
- また、移動サービス相互の連携（乗り継ぎ環境、ダイヤ、運賃、情報提供、利用促進等）を強化することで、“一体的なネットワーク”として機能する公共交通を目指します。

基本方針③

福祉や観光等の関連分野との連携による、「社会基盤」として機能する公共交通

- 公共交通には単に現状の移動ニーズに対応するだけではなく、関連分野における取組を“下支え”する役割が求められています。
- 例えば、福祉分野における「高齢者等の外出機会・社会参加機会の確保」、まちづくりにおける「快適で便利なコンパクトなまちづくり」や、観光分野におけるアクセス面からの「観光地の魅力向上」、環境分野における「循環型・脱炭素型の暮らしの定着」などを支援する役割が期待されます。
- このため、福祉や教育、まちづくり、観光、環境などの関連分野と連携しながら、「社会基盤」として機能する公共交通を目指します。また、こうした取組により公共交通が「利用されやすい環境」をつくり、公共交通の持続性向上にもつなげていきます。

基本方針④

近隣自治体との連携による、市民や来訪者等の移動・広域周遊を支える公共交通

- 日常の買い物や通院の目的地は概ね市内が中心となっていますが、通勤では市内居住者の約2割が、通学では市内居住者の半数近くが市外へ流出しているなど、市民生活が市内では完結しない状況となっています。また、市内の路線バスの多くは近隣自治体間を結ぶ広域路線である一方、市内の移動手段としても重要な役割を担っています。
- 本市を含む南薩地域は、枕崎駅をはじめ様々な観光資源を有しており、近隣自治体との連携により、地域の魅力を一体的に高め、広域の観光周遊を促進することが期待されます。
- そのため、広域路線の需要の集約や新たな需要の掘り起こし（利用喚起、ニーズへの対応、市内移動サービスとの連携等）などを図りつつ、引き続き、広域路線を維持していくことで、近隣自治体間や市内の移動・周遊を支える公共交通を目指します。

(3) 計画の目標

枕崎市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.91 に示します。

目標①

多様な主体が参画することで公共交通を支える仕組みをつくります。

- 交通事業者・行政・公共交通利用者に加えて、地域住民や公共交通利用の目的地となる各種施設等（商業・医療・観光地など）なども広く巻き込むことで、多様な主体が様々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくります。

目標②

コストバランスの最適化を図りながら移動サービスの「網羅性」を高めます。

- 交通結節機能の向上により連携を強化しつつ、新たな移動サービスも含めた各種移動サービスの重層化・発展的解消や、需要に応じた運行形態の変更等を図ることで、移動サービスの提供エリアを拡大し、コストバランスの最適化と「網羅性」の向上を図ります。
- また、面的・時間的な移動サービスの重層化や網羅性の向上を図ることで、自家用車に頼りすぎなくても生活できる環境を整えることにより、高齢者の運転免許返納を促進します。

目標③

関連分野の取組と連携しながら、各分野の目標の達成を支援します。

- 福祉や教育・まちづくり・観光・環境などの取組と連携しながら、公共交通サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を支援します。

〔関連分野との連携のイメージ〕

- 【福祉分野】 高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸 など
- 【教育分野】 高校への通学手段となる広域路線を維持することで、将来的にも進学先の選択肢を確保（通学手段がないことで進学先が限定されることがないよう）など
- 【まちづくり】 居住地域内の移動利便性の維持・向上や、市街地のアクセス性・回遊性の確保により、快適で便利なコンパクトなまちづくりを推進 など
- 【観光分野】 地域の主要観光地と公共交通の連携を強化し周遊を促すことで、観光誘客を促進 など
- 【環境分野】 公共交通の利用促進や環境に配慮した車両導入などにより、交通分野全体の環境負荷を軽減 など

目標④

地域間の移動を支える広域路線の利用を促進し、「持続性」を高めます。

- ネットワーク全体としての使いやすさ向上や、利用促進策の展開などにより、広域路線（鉄道含む）の利用を促進し、持続性を高めます。
- JR指宿枕崎線と路線バスの一体的な利用の促進などにより、広域的な移動利便性と持続性を高めます。

(4) 取組の方向性と施策の概要

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取組を進めます。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。

〔取組の方向性〕		〔目標との関連性〕			
		①	②	③	④
方向性① 利用意識の醸成・ 利用喚起	＊公共交通の重要性・必要性に対する市民の共通認識の形成や、公共交通を積極的に利用する意識の醸成を図るとともに、利用喚起に向けた取組を推進することで、“乗って支える”利用者層の拡大を図ります。	○			○
方向性② 多様な主体の連携 による移動サービ スの確保・利用促進	＊関連分野や多様な主体と連携した取組を展開することで、移動サービスの確保や公共交通の利用促進を図り、社会全体で公共交通を支える環境づくりを推進します。	○		○	
方向性③ 移動サービスの重 層化と相互の連携 強化	＊地域の交通資源を活用して、面的・時間的な移動サービスの重層化やサービス水準の適正化とあわせた網羅性の向上を推進するとともに、移動サービス相互の連携を強化することで一体的なネットワークとしての移動利便性と機能向上を図ります。		○	○	○
方向性④ 公共交通に関する 情報提供の充実	＊公共交通や観光に関する分かりやすく・便利な情報提供を行うことを通じて、公共交通利用の敬遠につながる不安感や不便感を軽減・払拭するとともに、公共交通を利用した移動がイメージできる情報を示すことで、公共交通が使われやすい環境を整えます。		○	○	○
方向性⑤ 市街地内の移動・回 遊の利便性向上	＊コンパクトな市街地特性を活かしたまちづくりや観光・交流の促進に向けて、市街地内の移動や主要施設（行政・商業・交通・医療・観光等）間の回遊の利便性向上を図ります。		○	○	

【施策の概要】

方向性

①

①「社会基盤」としての公共交通に対する意識の醸成

- 公共交通に関する継続的な情報発信を行うことなどを通じて、公共交通の「社会基盤」としての重要性・必要性に対する共通認識の形成を推進します。

②モビリティ・マネジメントの推進

- 近隣自治体とも連携し、公共交通の乗り方教室や学校での公共交通学習をはじめとした「モビリティ・マネジメント」を展開することなどによる、公共交通を積極的に利用する意識の醸成を推進します。

③利用の“きっかけ”づくり

- 「お試し乗車券」による運賃補助など、公共交通の利用や運転免許返納を考える“きっかけ”となる取組による利用喚起や運転免許の返納促進を推進します。

方向性

②

④イベント等との連携

- 公共交通の運行ルートや運行ダイヤにあわせたイベント等の開催など、地域活動等との連携による利用促進を推進します。

⑤多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- 公共交通利用の目的地となる各種施設が、施設利用者に対して公共交通運賃割引サービス等を実施するなど、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を検討します。

⑥観光周遊促進策の展開

- 周辺自治体とも連携し、広域的な観光キャンペーンの展開や、路線バス等の移動サービスと目的地となる施設のサービス等を組み合わせた企画乗車券・周遊型観光メニューの開発を推進します。
- 周辺自治体とも連携し、鉄道そのものの“観光資源”としての活用や、期間限定の広域観光周遊バスの運行などの取組を検討します。

⑦ドライバー確保のための支援

- “担い手”不足が深刻化しつつある路線バスやその他移動サービスのドライバー確保のための支援を検討します。

方向性

③

⑧路線バス枕崎～金山線の運行形態の見直し（図）

- 路線バス枕崎・金山線については、周辺の公共交通空白地域等への対応も念頭に、需要に応じて運行する交通サービス（予約型乗合タクシー等）への転換を検討します。

⑨スクールバスを活用した移動手段の確保（図）

- 桜山小学校のスクールバスを活用し、市民のスクールバスへの混乗化やバスの空き時間を活用した新たな運行ルートの追加などによる移動手段の確保を推進します。

⑩鉄道と路線バスの一体的利用の促進（図）

- JR指宿枕崎線及び路線バス（東大川～枕崎線）の一体的利用を促進するための共通乗車券・共通定期券の導入を検討します。

⑪公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供（図）

- 人口が広く・薄く分布する地域や、一定の人口集積がみられる市街地およびその外縁に存在する公共交通空白地域・不便地域において、市民生活を支える新たな移動サービス（予約型乗合タクシー、乗用タクシーの運賃低廉化等）の導入を推進します。

⑫乗り継ぎ環境の整備（図）

- 主要なバス停において、利用者や街並み景観に配慮した待合設備の設置を推進します。また、新たな移動サービス（予約型乗合タクシー等）と路線バスの結節点における乗り継ぎ環境の整備、乗り継ぎダイヤの設定を検討します。

⑬次世代自動車の導入

- 環境負荷低減への貢献や災害時の非常電源（避難所の電源等）としての活用が期待できる次世代自動車（EVタクシー等）の導入を推進します。

⑭新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保

- 地域での“支え合い（互助）”による移動サービスや、乗用タクシーを活用した「定額制の移動サービス」など、新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保を検討します。

⑮観光・公共交通情報の提供

- 路線図や総合時刻表等を作成するとともに、アナログ・デジタルを活用した観光や公共交通に関する情報の発信を推進します。

方向性
④

⑯デジタルサイネージの導入 (図)

- 枕崎駅や観光案内所などにおいて、観光情報や路線図・時刻表・乗継情報などの情報を提供するデジタルサイネージの導入を推進します。

⑰リアルタイムな情報提供の実施

- 公共交通の運行状況（車両走行位置・遅延状況・乗り換え検索等）がリアルタイムで分かる仕組みの導入を検討します。

⑱市街地内を循環する新たな移動サービスの導入 (図)

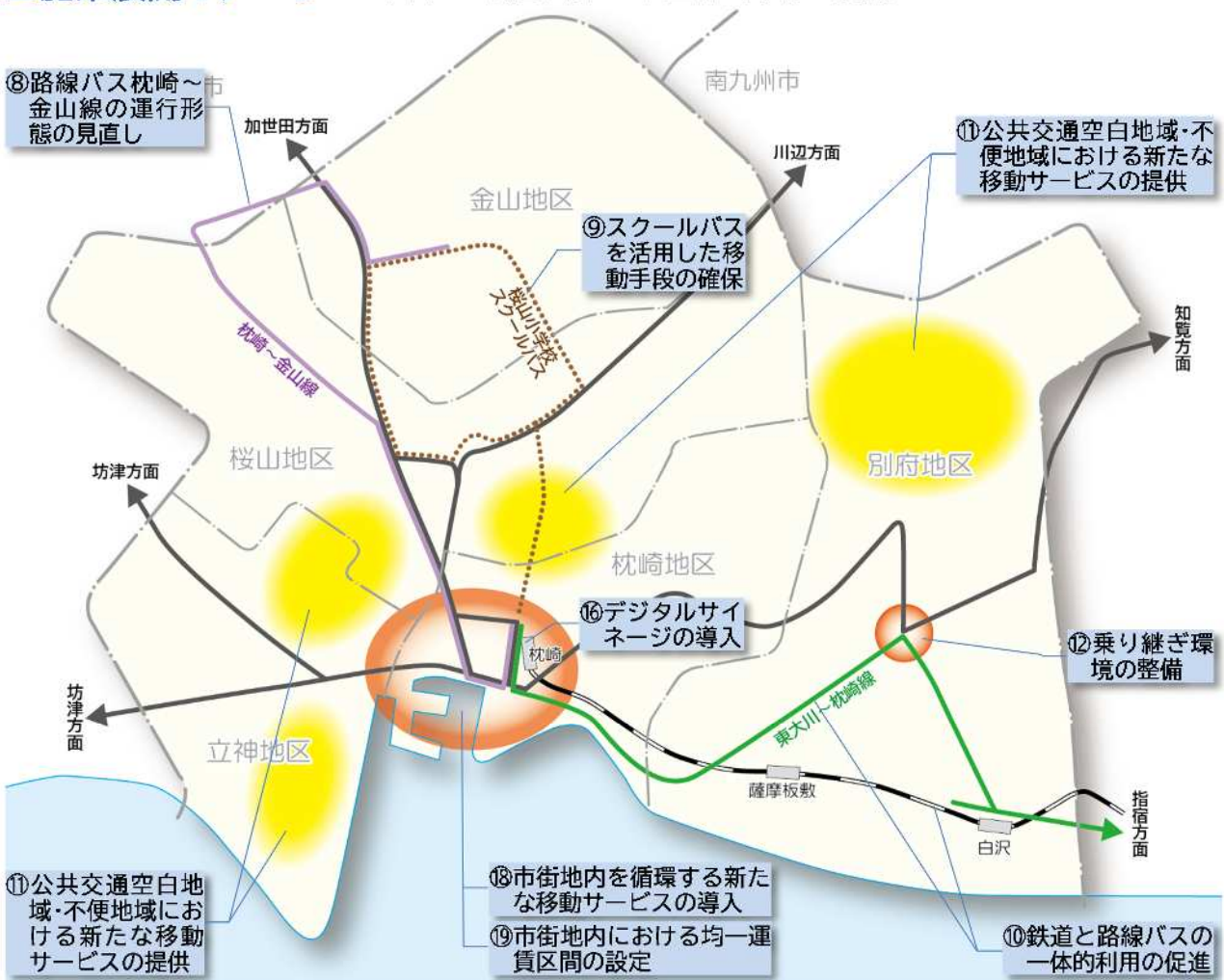
- 市街地内を循環する新たな移動サービスとして、コンパクトな市街地特性に合致し、環境負荷低減への貢献も期待できるグリーンスローモビリティの導入を検討します。

方向性
⑤

⑲市街地内における均一運賃区間の設定 (図)

- 市街地内を循環する新たな移動サービスの導入を念頭に、市街地内における均一運賃区間の設定を検討します。

■施策展開イメージ ※図中の取組以外は市全体・広域で展開



7. 目標を達成するための施策

【方向性①】 利用意識の醸成・利用喚起

公共交通の重要性・必要性に対する市民の共通認識の形成や、公共交通を積極的に利用する意識の醸成を図るとともに、利用喚起に向けた取組を推進することで、“乗って支える”利用者層の拡大を図ります。

施策①：「社会基盤」としての公共交通に対する意識の醸成

● 施策の背景・必要性

市民アンケート調査によれば、直近の1か月で1度でも公共交通を利用したことがある市民は6%程度にとどまり、自家用車が日常生活の移動手段として広く普及している状況です。また、利用しなかった理由としては車やバイクと比較して利便性が劣ることを挙げる回答が目立ちます。(市民アンケート調査結果については p. 38～42 参照)

今後も高齢化が進行していく見込みとなっており、これにともない自動車の運転免許返納の動きなども加速していく可能性があり、公共交通の重要性・必要性はますます大きくなっていくと考えられます。これは現時点の高齢者に限らず、将来の高齢者も含めた“市民全体”の問題であるため、枕崎市においても、コストバランスを考慮しながら必要な投資を行っていくことも考える必要があります。

こうしたことから、公共交通を“乗って支える”利用者層の拡大はもちろんのこと、行政による財政負担に対する理解を得るためにも、公共交通も道路や電気・電話などと同様に生活を支える「社会基盤」であるという共通認識を形成していくことが重要になります。

- 「広報まくらざき」の誌面を活用して、枕崎市の公共交通の現状や問題点、必要性・重要性などについて継続的な情報発信を実施します。



参考事例 広報誌を活用して公共交通に関する情報提供を継続的に実施（広島県江田島市）

広島県江田島市では、市広報誌「広報えたじま」の誌面を活用し、公共交通を自らが守り・育てる意識を醸成することを目的として、「もっと知りたい！公共交通」と題したコラムを3か月に1回の頻度で継続的に掲載しました。

まずは公共交通に関する基本的な情報や問題提起などを掲載、その後は自発的に利用するための情報や、公共交通に関するイベントの情報などを提供するなど、段階的な情報提供を行っています。



▲「広報えたじま」での情報提供（平成31年2月号）

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 公共交通に関連する情報は多岐にわたるため、どのような順序で情報提供を行うべきか、なども検討した上で、戦略的に取り組んでいく必要があります。また、分かりやすく・親しみやすい内容・デザインとするなど、市民の目にとまりやすいものとしていくことが重要です。
- ✓ 公共交通に少しでも関心を持った市民が、より詳細な情報を入手できるよう、「公共交通情報の提供（施策⑮）」との連携なども考える必要があります。

表 13 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考	
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報提供内容やデザインなどの検討、誌面の確保 ・ 継続的な情報提供の実施 			
令和5年度 (2023)				
令和6年度 (2024)			<ul style="list-style-type: none"> ・ 活性化協議会事務局が主体となり、必要に応じて交通事業者の情報提供や協力を得ながら実施 	
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)				
令和9年度～ (2027～)				

施策②：モビリティ・マネジメントの推進

● 施策の背景・必要性

「公共交通に対する意識の醸成（施策①）」や「公共交通情報の提供（施策⑮）」を実施しても、なかなか実際の利用には結びつかない懸念があり、実際に「乗ってみよう」と思ってもらうことが必要になります。

「乗ってみよう」と思ってもらうためには、どのような場面で公共交通を利用できるのか、具体的に考え、イメージしてもらうことが重要になり、一方的な情報提供だけではなく、より能動的な働きかけ・コミュニケーションを図っていくことが必要になります。

また、将来の枕崎市を担う子どもたちに、早い段階から公共交通に対する意識づけを行うことで、将来的な利用者の確保に向けた“布石”を打っておくことなども重要になります。

- 対象者の特性にあわせて、公共交通の利用を促す情報提供や働きかけ、コミュニケーションを行うことで、公共交通を移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようと思ってもらう「モビリティ・マネジメント（以下、「MM」という。）の取組を推進します。
- また、枕崎市ではこれまでも小学校への働きかけ（p. 21 参照）を実施しており、引き続きこうした取組を推進するとともに、対象の拡大などを検討します。

表 14 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

種類	対象者	概要
学校(通学) MM	市内外の高校に進学予定の中学生等	<ul style="list-style-type: none"> ○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供します。 ○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした交通行動の変容を目指します。
居住者 MM	新たに移動サービスが提供されるエリア、運行形態等の大きな見直しが行われるエリアの居住者	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者 MM	枕崎市への転入者	○枕崎市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。
その他		<ul style="list-style-type: none"> ○小学校などを対象とした公共交通に関する出前授業の実施や、保護者を対象に公共交通の周知・子どもと一緒に利用することを呼び掛けるなど、子どもの公共交通に対する意識づけを行う取組を推進します。 ○交通事業者とも連携して、イベントにあわせた「乗り方教室」の開催などに取り組みます。

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ 働きかけ・コミュニケーションを行う際には、公共交通等に関する具体的な情報の提供が必須となるため、「公共交通情報の提供（施策⑮）」との連携が必要です。
- ✓ 提供される移動サービス、あるいは、対象者の生活に何も変化がない状況での取組効果は限定的なものになる可能性が高いことから、適切なタイミングでの施策展開が重要になります。

表 15 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策②）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供等のためのツールの作成（施策⑮） 		
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントの実施 ・これまでに実施してきている取組については引き続き推進・拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでに実施してきている取組については引き続き推進するとともに、対象の拡大などを検討 ・新たな移動サービスが導入されるタイミングなどにあわせて実施
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策③：利用の“きっかけ”づくり

● 施策の背景・必要性

「モビリティ・マネジメント（施策②）」などによる働きかけを行っても、特にこれまで公共交通を利用したことがない場合などは不安感もあってなかなか最初の一步が踏み出せない可能性があります。

このため、まずは1度でも実際に利用してもらう機会を提供することで、今後の公共交通の利用や自動車の運転免許返納などを考える“きっかけ”となる取組を考える必要があります。

- 「モビリティ・マネジメント（施策②）」の実施に合わせた、無料あるいは割引運賃で公共交通を利用できる「お試し乗車券」の配布などを推進します。
- また、枕崎市ではこれまでも「JR 指宿枕崎線利用促進事業（p. 21 参照）」などを実施しており、引き続きこうした取組を推進するとともに、路線バス等の他の移動手段への展開を検討し、“きっかけ”となる利用機会の拡充を図ります。

参考事例

バス利用についての「出前講座」にあわせてお得な「お試し定期券」の販売（島根県松江市）

島根県松江市では、「バスの乗り方教室」の開催に合わせて1か月限定で市内の様々な公共交通機関が乗り放題となる「お試し定期券」を2,000円というお得な金額で販売しています。

この定期券は、公共交通の沿線の利用料金などが割引になる特典などもあり、多様な主体が連携した取組となっています。

▲「バスに乗ってみませんか事業」チラシ（平成29年度）

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 「モビリティ・マネジメント（施策②）」と同様、提供される移動サービス、あるいは、対象者の生活に何も変化がない状況での取組効果は限定的なものになる可能性が高いことから、適切なタイミングでの施策展開が重要になります。
- ✓ 具体的には、新たな移動サービスの導入などの変化や、進学・引っ越し（転入）、運転免許返納などといった生活が変化するタイミングを念頭においた展開を考える必要があります。

表 16 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組内容等について検討 交通事業者との協議、連携施設等の募集など 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者や各種施設などと協議・調整しながら検討 	
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 利用の“きっかけ”となる取組の実施 これまで実施してきている取組については引き続き推進・拡大 		<ul style="list-style-type: none"> これまでに実施してきている取組については引き続き推進するとともに、対象の拡大などを検討 新たな移動サービスが導入されるタイミングなどにあわせて実施
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

[方向性②] 多様な主体の連携による移動サービスの確保・利用促進

関連分野や多様な主体と連携した取組を展開することで、移動サービスの確保や公共交通の利用促進を図り、社会全体で公共交通を支える環境づくりを推進します。

施策④：イベント等との連携

● 施策の背景・必要性

枕崎市では、公民館で開催される生涯学習講座のほか、「まつり」なども含めて様々なイベント・行事が開催されています。また、コミュニティ・自治会でも様々な行事が実施されており、高齢者の外出・社会参加機会の確保などにもつながっています。

- 関連分野や地域で実施するイベント・行事などについて、鉄道や路線バスなどを利用してアクセスできる場所・時間で開催することなどの働きかけや、イベント情報にあわせて公共交通によるアクセス情報を提供することなどにより、公共交通の利用を促進するとともに、行事参加者・高齢者等の社会参加機会の拡大を図ります。
- 交通事業者などとも連携し、イベント等にあわせた公共交通車両の展示・試乗や、「乗り方教室」の開催、イベントとして公共交通に乗るような取組など、イベント等を通じた利用促進策を展開します。

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ イベント主催者や、コミュニティ・自治会、イベント・行事の参加者（利用者）に対して、鉄道や路線バスの情報（路線・ダイヤ等）を分かりやすく提供することが必要です。

表 17 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	・情報提供等のためのツールの作成（施策⑮）		
令和5年度 (2023)	・コミュニティ・自治会やイベント主催者などへの働きかけ ・「乗り方教室」などの開催	・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら検討・実施	・コミュニティ・自治会や利用者（参加者）に対して公共交通に関する情報を分かりやすく提供することが必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑤：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

● 施策の背景・必要性

事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による財政負担にも限界があり、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなどを考える必要があります。

特に新たに導入する移動サービスについては、サービス提供エリアに立地する施設等にとっても集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要となります。

- 新たに導入する移動サービスである「公共交通空白地域・不便地域における移動サービス（施策⑪）」や「市街地内を循環する移動サービス（施策⑱）」について、目的地となる施設等からの協賛金（広告）などで運行を支える仕組みを検討します。
- 鉄道駅周辺やバス路線の沿線に立地する施設等から施設利用者に対して公共交通の利用割引券を交通（運賃の一部を沿線施設等が負担）するなど、利用促進を図る仕組みを検討します。



参考事例 対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布（福井県福井市）

まちづくり福井株式会社（福井県福井市）では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

令和3年10月1日スタート
 まちなかでの
 お買い物で
 公共交通の初乗り運賃が
 お得に!!
 対象店舗でのお買い物で
 公共交通共通乗車割引券が
 もらえる!

バス 210円
 電車 160円

対象店舗(福井県福井市)で
 お買い上げ金額に応じて
 割引券がもらえます!

まちづくり福井株式会社 TEL.0776-30-0330
 machizukuri-fukui.co.jp

▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することが重要となります。
- ✓ 費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで取組に対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります

表 18 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 仕組み（制度）の検討 • 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ • 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、関係部局等とも協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 関係団体等との連携も検討する必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 仕組みの導入 • 連携施設等の拡充の推進 		
令和7年度 (2025)		<ul style="list-style-type: none"> • 関係部局と連携して、周知や仕組みの運用を実施 • 仕組みの運用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 積極的な広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことなども必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑥：観光周遊促進策の展開

● 施策の背景・必要性

観光振興や広域的な回遊の促進に向けては、単一自治体、あるいは、個別の観光施設等による取組や情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念があることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを“パッケージ”として提供していくことなども考える必要があります。

- 周辺自治体と連携した観光キャンペーンの展開を検討します。また、観光パンフレットや観光施設等のチラシに公共交通によるアクセス方法を記載するよう働きかけを行います。
- 枕崎を基点として、周辺自治体も含めた周遊観光の目的地となる施設等を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊企画乗車券などの開発を検討します。

参考
事例

「クーポン方式」による公共交通と施設が連携した取り組み（青森県八戸圏域）

青森県八戸圏域地域公共交通活性化協議会では、対象となる観光施設等まで路線バスを利用した場合に、施設で特典が受けられることに加えて、帰りのバスで使えるバス券（大人 100 円・子ども 50 円）がもらえる「日帰りバスパック」を展開しています。

利用者は往路のバス降車時にドライバーから「クーポン」を受け取り、施設で提示することで割引などの特典が受けられる「クーポン方式」を採用しており、いわゆる“旅行商品”ではなく、交通事業者と施設の連携による取組となっています。



▲「日帰りバスパック」の例

-[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]-

- ✓ 多様な主体と幅広く連携しながら取組を進めていく必要があり、また、複数の自治体にまたがった取組となることから、任意の検討・運営組織などを設置して進めていくことも考えられます。
- ✓ 人の動きの変化や利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に取組を進めていくことが望ましいと考えられます。

表 19 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑥）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光分野における取組の確認 ・多様な主体との協議・調整、連携した取組の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局と関係部局が連携して検討 	
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・周遊型企画乗車券等の検討、試験的な実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係する自治体や事業者、施設等が連携して取組を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて任意の組織等を設置して検討・実施
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ・本格的な実施、周遊促進策の段階的な拡充 ・利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施 		
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑦：ドライバー確保のための支援

● 施策の背景・必要性

地域の移動を担うバスやタクシーのドライバー不足が深刻化しており、ドライバーの高齢化などもあって、今後はドライバー不足にさらに拍車がかかることが懸念されます。

交通事業者では、二種免許の取得を支援する制度なども実施していますが、十分な人員の確保が難しくなっています。

- 路線バスやタクシーなどのドライバー募集に関する情報の積極的な提供や就業支援など、交通事業者のドライバー確保を行政としても支援します。
- 今後、「新たな移動サービス（施策⑪・⑱）」などで自家用有償旅客運送事業が行われる場合については、ドライバーの「自家用有償旅客運送認定講習」の受講料に対する支援などを検討します。

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 交通事業者とも密接に連携しながら取り組んでいく必要があります。
- ✓ 「新たな移動サービス」などについては、“担い手”となるドライバーの確保にも留意して検討することが必要です。

表 20 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑦）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考		
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 具体的な取組内容等について検討 • 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局と交通事業者が連携しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 新たな移動サービスの運行形態などについても並行して検討 		
令和5年度 (2023)					
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • ドライバー確保のための支援策の展開 				
令和7年度 (2025)					
令和8年度 (2026)				<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者の取組を市が支援 	<ul style="list-style-type: none"> • 新たな移動サービスの導入や、運行形態の変更などにあわせて支援策の見直しを検討する必要
令和9年度～ (2027～)					

[方向性③] 移動サービスの重層化と相互の連携強化

地域の交通資源を活用して、面的・時間的な移動サービスの重層化やサービス水準の適正化とあわせた網羅性の向上を推進するとともに、移動サービス相互の連携を強化することで一体的なネットワークとしての移動利便性と機能向上を図ります。

施策⑧：路線バス枕崎～金山線の運行形態の見直し

● 施策の背景・必要性

金山地区と枕崎市街地を結ぶ〔路線バス枕崎～金山線〕は枕崎市内で概ね完結する路線となっていますが、運行頻度が1日1.5往復のみとなっており、2021（令和3）年10月5日（火）に実施した調査では利用者数が0人となるなど利用が低迷しています。

枕崎市では当該路線の運行維持のため年間230万円（令和2年度）の財政負担を行っており、需要に応じたサービス水準の適正化を図りながら、より使い勝手のよい移動サービスへの転換を図っていくことを考える必要があります。

また、当該路線の周辺には公共交通空白地域・不便地域が存在していることから、あわせてその対応についても検討する必要があります。

- 事前に予約があった場合に運行し、路線周辺の公共交通空白地域・不便地域を含めた対象区域の任意の場所と枕崎市街地の主要な施設を結び、「予約型乗合タクシー（区域運行）」に転換することで、使い勝手を改善するとともに移動サービスの「網羅性」を高めます。

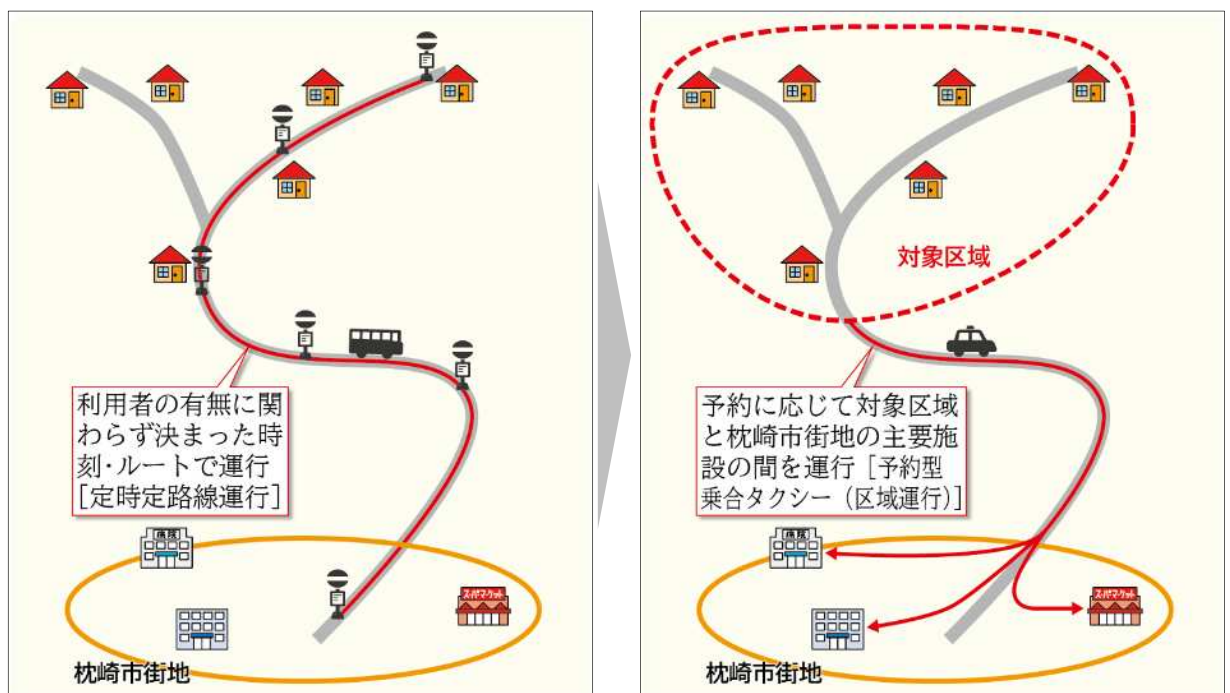


図 78 運行形態の見直しイメージ

7. 目標を達成するための施策

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓利用者や沿線にお住いの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓「予約型乗合タクシー」は従来型の運行に比べて運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者との綿密な協議・調整が必要となります。
- ✓特に「区域運行」とする場合、これまでとは全く異なる運行形態となり、また、新たな技術を活用した予約方法の導入なども考える必要があるため、事前の試験的な運行・運用を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。このため、「公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービス（施策⑩）」に係る実証運行結果を踏まえて検討を行います。
- ✓利用者はもちろんのこと、周辺を走行する車両や歩行者等の安全対策に十分に配慮する必要があります。

表 21 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行内容等の検討 ・交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や地域コミュニティ運営協議会と協議・調整しながら運行内容を検討・決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行形態の変更（予約型）についての十分な事前周知が不可欠
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者・沿線地域等への周知等 		
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行形態の見直し ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通業者が運行を実施、必要に応じて市が支援 ・利用状況については定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況等に応じて随時運行内容の見直しを行う「トリガー方式」の導入も検討 ・予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなる工夫が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑨：スクールバスを活用した移動手段の確保

● 施策の背景・必要性

金山地区では、小学校の統合にあわせて金山地区から桜山小学校に通学する児童のためのスクールバスが運行していますが、現状では児童以外は利用することができません。

また、スクールバス車両の車庫は枕崎市街地にあるため、運行前後は市街地まで回送しており、“輸送手段の総動員”の観点から地域の移動手段として有効に活用することを考える必要があります。

- 登下校便への地域住民の混乗化を検討します。
- スクールバスの運行時間外（空き時間）において、新たな移動サービスとしての活用を検討します。

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ 学校・保護者との合意形成や、利用者や沿線にお住いの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓ 路線バスなどとの平等性や受益者負担の原則などから、一般の利用者からは運賃を収受することが望ましいと考えられます。その場合、道路運送法に基づく手続きが必要です。また、登下校に利用する児童の運賃の取り扱いについては工夫が必要です。
- ✓ スクールバスは、授業の時間数や学校行事などに応じて運行時間が変わることから、新たな移動サービスとして活用する際には工夫が必要になります。
- ✓ 「路線バス枕崎～金山線の運行形態の見直し（施策⑧）」や、「公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービス（施策⑩）」との連携や役割分担などを考える必要があります。
- ✓ 利用者はもちろんのこと、周辺を走行する車両や歩行者等の安全対策に十分に配慮する必要があります。

表 22 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 活用方法等の検討 • 関係部局や学校・保護者との協議・調整 • 運行エリアへの周知等 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や学校などと協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 施策⑧・⑩との連携や役割分担を念頭に検討する必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • スクールバスの活用を実施 • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 市から交通事業者へ運行を委託 • 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • まずは無償での運行を実施し、利用状況や利用者の意向などを確認しながら有償化を検討することも想定
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑩：鉄道と路線バスの一体的利用の促進

● 施策の背景・必要性

〔JR 指宿枕崎線〕は、特に山川駅～枕崎駅の区間での利用が低迷しており、朝夕の通勤・通学時間帯を除く昼間時間帯は運行頻度が低く、買い物や通院などには利用しにくいダイヤとなっています。

一方で、鉄道と概ね平行する形で路線バス〔東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎〕が運行しており、昼間時間帯でも一定の運行間隔が確保されています。

鉄道・路線バスをあわせると、一部の時間帯では重複も見られますが、早朝から夜の遅い時間帯まである程度の運行が確保されることから、一体での活用を図ることで、利用者の利便性の向上や鉄道・路線バスの利用促進を図っていくことを考える必要があります。

- 一体的な活用に向けて、まずは鉄道・路線バスをあわせた共通時刻表を作成し、周知を図ります。
- また、将来的には鉄道・路線バスのどちらも利用可能な共通乗車券・共通定期券の導入や、共通運賃の設定などを検討します。

関連する国庫補助系統

地域間幹線系統：〔東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎〕

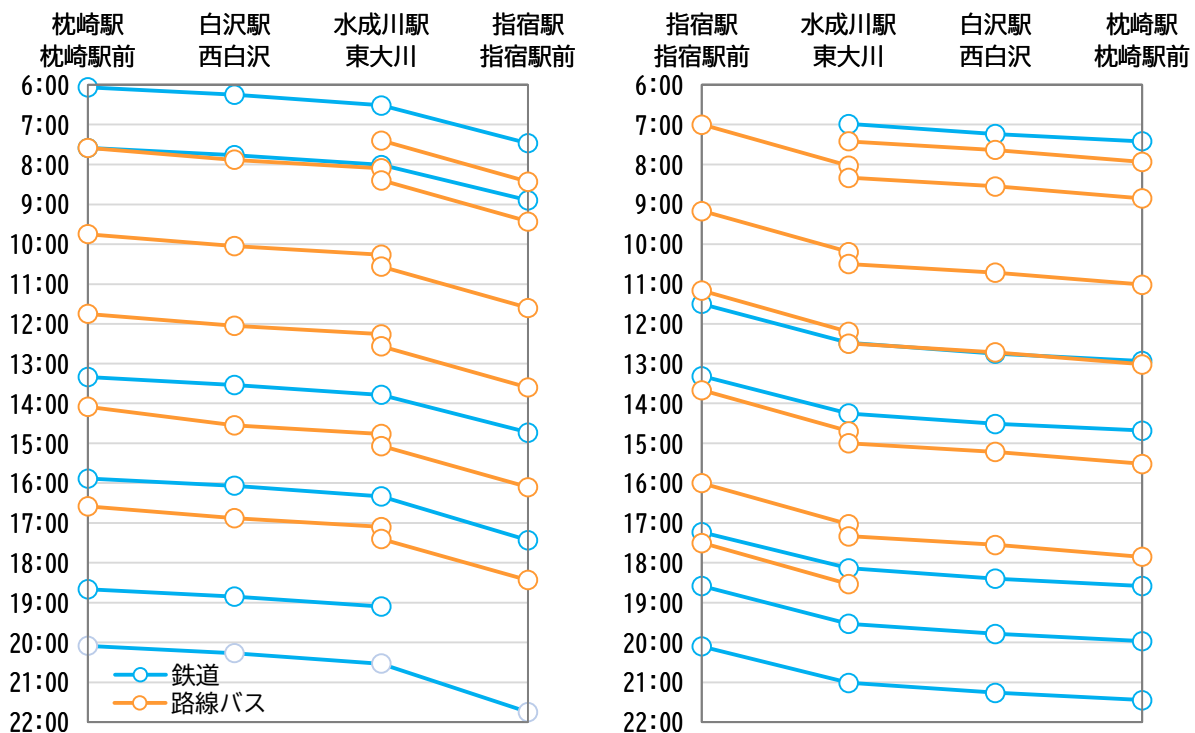


表 23 鉄道・路線バスの現状の運行ダイヤ



参考事例 鉄道と高速バスの一体的な活用による利便性の維持（徳島県）

四国旅客鉄道株式会社（JR 四国）と徳島バス株式会社では、鉄道の運行本数が少ない閑散区間を対象として、平行する高速バスの鉄道駅に相当するバス停で乗降する場合には鉄道に乗ったものとみなし、JR 乗車券類（定期券含む）を使用できるほか、運賃も鉄道と同額にする「共同経営計画」の認可を申請しました。



▲「JR 扱い」が適用される区バス区間
※JR 四国ホームページより

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 交通事業者の事業収支等に影響を与える可能性があるため、利用促進による効果や運賃収入の減少の可能性などを考慮しながら検討していく必要があります。
- ✓ 対象のバス路線は広域路線であるため、県との調整も必要となり、また、沿線自治体の財政負担に与える可能性についても留意が必要です。
- ✓ 共通定期券・共通乗車券を導入する場合には、精算の仕組み等についても検討する必要があるなど、検討・解決すべき課題が多岐に渡ることから、効果やコストなども考慮しながら実施の可否を慎重に検討する必要があります。

表 24 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	・ 共通時刻表の作成、周知	・ 活性化協議会事務局が主体となって実施	
令和5年度 (2023)	・ 一体利用の内容・運賃収入の分配方法等の検討		・ 事業収支等への影響についての検討が必要 ・ 独占禁止法への留意が必要
令和6年度 (2024)	・ 交通事業者・沿線自治体・県等との協議・調整	・ 活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者等と協議・調整しながら検討	
令和7年度 (2025)	・ 実施可否の検討・判断		
令和8年度 (2026)	・ 一体利用（共通乗車券・共通定期券等）の運用開始	・ 交通事業者による運用	・ 金額設定の妥当性などの確認が必要
令和9年度～ (2027～)	・ 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	・ 事業収支等への影響などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	

施策⑪：公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供

● 施策の背景・必要性

枕崎市内には、人口が広く薄く分布する地域に加えて、一定の人口集積が見られる市街地およびその外縁部にも公共交通空白地域が存在します。また、公共交通は運行されているものの、運行ダイヤが日常生活のなかで利用しにくいものになっている地域公共交通不便地域も見られます。(p.32・33 参照)

高齢化の進行に加えて、高齢者単独世帯や高齢者のみ世帯が増加しており、日常の生活に家族のサポートが受けにくい高齢者が増加する傾向が見られます。高齢者の自動車の運転免許返納促進や、ユニバーサルデザイン※の観点からの障害者も含めた外出支援なども念頭に、移動サービスの網羅性を高めていくことが重要になります。

※高齢者・障害者なども含めた「誰にとっても」利用できる・利用しやすい製品・建物・空間などのデザイン

- 「予約型乗合タクシー」などの新たな移動サービスの導入により、公共交通空白地域・不便地域への移動サービスの拡充を推進します。なお、新たな移動サービスの導入にあたっては、低床車両やユニバーサルデザイン（UD）車両など、誰もが利用しやすい車両による運行などについてもあわせて検討します。
- 「乗合」で運行するだけの需要が見込まれないエリアについては、乗用タクシーの運賃低廉化などの導入を検討します。



参考事例 市からの補助金と地区住民の負担金により乗用タクシーを活用（山形県南陽市）

山形県南陽市の沖郷地区では、住民が組織する地区の地域公共交通運行協議会が主体となって、利用者（60歳以上の地区住民）の自宅と市内60か所の乗り場を片道500円でタクシー移動できる地域公共交通タクシー「おきタク」を運営しています。

メーター運賃との差額については、市からの補助金と、地区内の全世帯から年間200円ずつ集める負担金で賄っています。

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ 「予約型乗合タクシー」は従来型の運行に比べて運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者との綿密な協議・調整が必要となります。
- ✓ 特に、「区域運行」とする場合には、これまでとは全く異なる運行形態となるため、新たな技術を活用した予約方法の導入なども考える必要があり、事前の試験的な運行・運用を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことや、段階的にサービス提供エリアを拡大していくことを考える必要があります。
- ✓ 乗用タクシーの運賃低廉化を導入した場合、乗合型の移動サービスなどへの見直しは難しいと考えられることから、慎重な検討が必要です。
- ✓ 利用者はもちろんのこと、周辺を走行する車両や歩行者等の安全対策に十分に配慮する必要があります。

表 25 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑪）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって地域や交通事業者等と協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行に際しては事前に十分な周知が必要
	<ul style="list-style-type: none"> 部分的な実証運行 		
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行 段階的なサービス提供エリアの拡大 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行を実施、必要に応じて市が支援 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなる工夫が必要 乗用タクシーの運賃低廉化については、地域との連携・費用負担などの検討・調整が必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑫：乗り継ぎ環境の整備

● 施策の背景・必要性

新たな移動サービスなどを導入する場合、移動需要の全てについて「直通」で運行することは難しいことから、既存の路線バスなどに乗り継ぎが必要になる状況も考えられますが、乗り継ぎポイントでの待ち時間が長い、快適に待つことができない、といったことは利用が阻害・敬遠される大きな要因になる懸念があります。

利用が阻害・敬遠される要因をできるだけ抑制するためには、乗り継ぎまでの待ち時間をできるだけ快適に、安心して待つことができる環境を整えることや、買い物やトイレなどちょっとした用事を済ませることができるような場所に乗り継ぎポイントを設定することなどが重要になります。

また、公共交通全体の利用促進に向けては、乗り継ぎポイントに限らず、利用者が多い主要バス停などでの待合環境の改善などについても考える必要があります。

- 乗り継ぎポイントとなる場所について、上屋・ベンチの設置や近隣施設との連携による待合スペースの確保などを行うことで、乗り継ぎ環境を整備・確保します。
- また、乗り継ぎ利用を前提としたダイヤの設定・調整や、乗り継ぎ利用に関する案内、乗り継ぎ時刻表の掲出など、案内誘導・情報提供を実施します。
- 主要なバス停などにおいて、街並み景観などにも配慮しながら、利便性や快適性の向上に向けた待合設備の設置を推進します。



バス停に隣接した施設の協力による「バス待ち処」の設置（熊本県熊本市）

熊本県熊本市では、バス停に隣接したスーパーやコンビニエンスストアなどの協力により、イートインスペース等を活用した待合場所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行う「バス待ち処」を設置しています。



▲「バス待ち処」のイメージ

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ 乗り継ぎポイントについては、「公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供（施策⑪）」などとあわせて検討する必要があります。
- ✓ また、路線バス等との乗り継ぎが必要となる新たな移動サービスを導入する時点で、乗り継ぎ環境の整備が完了していることが必要です。

表 26 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑫）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 整備内容等の検討 • 道路管理者・交通管理者、周辺施設等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や地域コミュニティ運営協議会と協議・調整しながら運行内容等を検討・決定 	<ul style="list-style-type: none"> • 用地の買収・賃借、道路占用などが必要になる可能性
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)			<ul style="list-style-type: none"> • 新たな移動サービスの導入などにあわせて整備が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)		<ul style="list-style-type: none"> • 周辺施設や地域との協働により、適切な維持・管理を実施 	
令和9年度～ (2027～)			

施策⑬：次世代自動車の導入

● 施策の背景・必要性

世界的な脱炭素社会への動きもあり、地域公共交通でも環境負荷の低減への貢献などを考えていく必要があります。また、環境にやさしい取組は、市のイメージアップなどにも寄与していくことが期待されます。

枕崎市では、令和3年度に「枕崎市分散型エネルギーインフラプロジェクトマスタープラン」を策定し、市内に所在する再生可能エネルギーの活用と更なる導入拡大、さらに再生可能エネルギーを主力電源とした市内全域への電力供給を目指す地域新電力事業に取り組むこととしており、地域公共交通においてもこうした取組との連携し、再生可能エネルギーの活用などを推進していくことが求められます。

加えて、近年の全国的な豪雨災害の頻発などを踏まえると、移動手段としての役割だけではなく、災害時の電源などとしての活用なども考えていくことが期待されます。

- 新たに導入する移動サービスなどへの次世代自動車（EVバス・EVタクシー等）の導入、再生可能エネルギーの活用を推進します。
- 次世代自動車については、災害時の非常電源（避難所の電源等）としての活用や、枕崎市のイメージアップに向けた“シンボル”としてのアピール材料としての効果的な活用を検討します。



図 79 次世代自動車（イメージ）

※（左）日野自動車株式会社、（右）日産自動車株式会社ホームページより

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 枕崎市内を運行するバス路線の大部分は、複数の自治体をまたぐ長大路線となっており、航続距離や充電に要する時間などを考慮すると、短期的なEV車両の導入は難しいものと考えられます。

表 27 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑬）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	・導入車両等の検討	・活性化協議会事務局が主体となり、交通事業者とも協議・調整しながら検討	・補助事業の活用なども視野に検討する必要
令和5年度 (2023)	・新たな移動サービスの導入やサービス提供エリアの拡大などにあわせて随時車両を導入		
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)		・活性化協議会事務局や市が主体となり、交通事業者と連携しながら実施	・災害時の活用や市のイメージアップのための“シンボル”としての活用などを検討
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑭：新たな枠組みによる柔軟な移動手手段の確保

● 施策の背景・必要性

高齢化の進行や人口の減少・低密度化が進むなか、特に人口が少ないエリアでは、バス・タクシー事業により日常生活に必要な全ての移動に対応するのは困難になってきています。まずは「自家用有償旅客運送」などによる対応を検討することが基本となりますが、こうした取り組みでも対応が難しい場合の“セーフティネット”となる移動手手段なども考える必要があります。

こうしたなか、現状でも地域コミュニティのなかで無料あるいはガソリン代程度の少額の謝礼で送迎を行っている実態も確認されており、こうした地域での“支え合い（共助）”の取り組みを促進していくことも重要になります。

このような取り組みは、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、路線バスや乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つになると考えられますが、仕組みの周知や交通事故などのリスクへの対応などを考える必要があります。

また、タクシー事業については、令和2（2020）年からタクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う「一括定額運賃[※]」制度が設けられており、こうした制度も活用しながら柔軟な移動手手段の確保を図っていくことも考えられます。

- バス・タクシー事業や自家用有償旅客運送などによる対応が難しい場合を想定し、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」の周知を図るとともに、統一ルールの設定や市独自の登録制度の導入、移動支援を実施するドライバーに対する車両維持管理費・自動車保険料の一部補助など、取り組みの促進を図るための制度を検討します。
- 新たに設けられたタクシーの「一括定額運賃[※]」制度を活用した移動手手段の確保を検討します。

※あらかじめ利用回数の上限と利用時間帯を制限し、適用地点またはエリア、タクシーの利用権を行使する期限等の条件が設定され、条件に応じた価格が定められる。

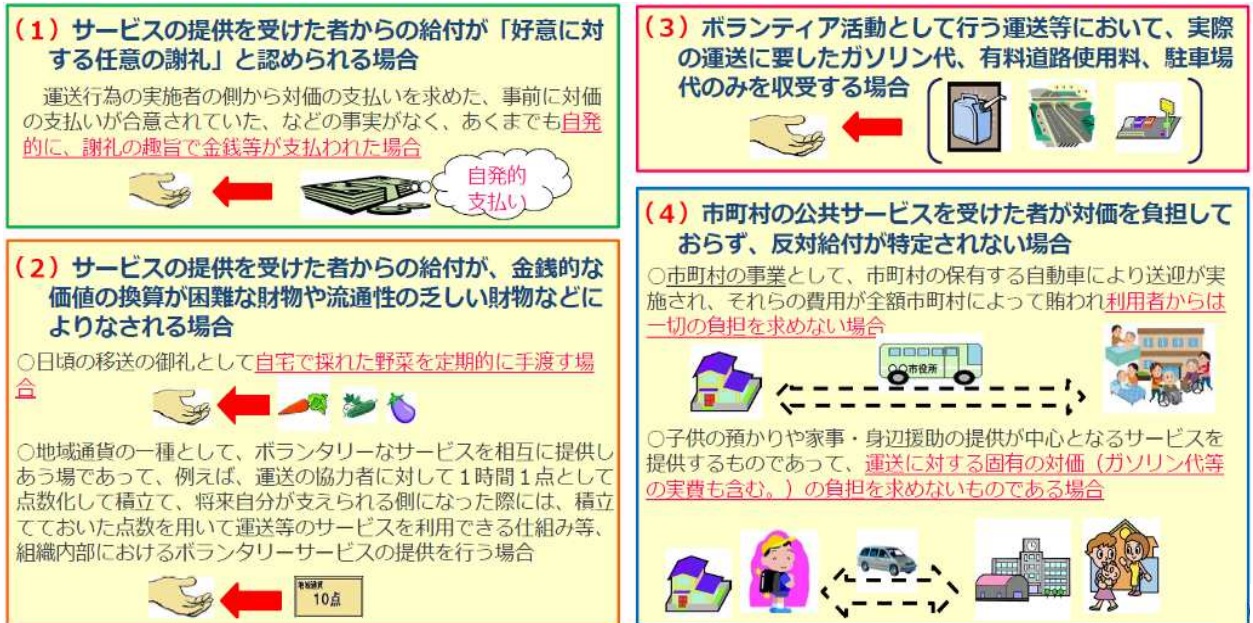


図 80 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

※平成 18 年 9 月 29 日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ これまで、地域の“営み”として思いやりのなかで行われてきた取組に対して逆効果とならないよう慎重に検討する必要があります。
- ✓ 移動サービスは、まずはバス・タクシー事業により対応することが前提となるため、こうした事業に悪影響を与えないよう配慮する必要があります。
- ✓ 道路運送法に基づく輸送とは異なり、安全や利用者保護の措置が担保されないことから、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在などについて、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓ 福祉施策との連携なども考慮して検討していく必要があります。
- ✓ 鉄道や路線バスなどとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

表 28 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑭）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・統一ルールや市独自の登録制度、支援策等の検討 ・周知のための資料等の作成 ・「一括定額運賃」制度の研究、試験的な実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者と協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉施策やコミュニティ施策と連携した検討が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・制度・支援策等の周知、登録者の募集 ・制度の運用 ・「一括定額運賃」制度の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係部局と連携して、周知や制度運用を実施 ・登録・利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 ・「一括定額運賃」制度については交通事業者の取組に対して市が必要な支援を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法に抵触しないよう十分な周知が必要 ・路線バス等と適切に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

[方向性④] 公共交通に関する情報提供の充実

コンパクトな市街地特性を活かしたまちづくりや観光・交流の促進に向けて、市街地内の移動や主要施設（行政・商業・交通・医療・観光等）間の回遊の利便性向上を図ります。

施策⑮：観光・公共交通情報の提供

● 施策の背景・必要性

日常生活や観光のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは枕崎市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが前提になります。

また、実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、などといったことが利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。

こうした情報については、様々な手段を活用して積極的に周知していくことも重要です。

- 路線図や総合時刻表、乗り継ぎ時刻表、観光情報など、情報提供を行っていくためのツール（素材）を作成します。
- アナログ（紙媒体）、デジタル（電子媒体）を活用して、こうした情報の積極的な周知を図ります。

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ 情報提供の内容については、路線・運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせて随時見直しを行っていく必要があります。

表 29 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑮）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	・情報提供のためのツールの作成	・活性化協議会事務局が主体 となって実施	・利用意識の醸成・利用喚起などに向けて早期の実施が必要
令和5年度 (2023)	・アナログ・デジタルを活用した周知		
令和6年度 (2024)	・運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせた情報の更新	・活性化協議会事務局が主体 となって実施	・随時、最新の情報への更新が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑩：デジタルサイネージの導入

● 施策の背景・必要性

公共交通の利用や観光での回遊を促進するためには、市民や来訪者が現地で情報を入手できる環境を整えることも重要になります。

また、時刻表などの公共交通の情報だけではなく、目的地に関する情報などを幅広く提供することが、利用機会の増大や回遊の促進につながっていくことも期待されます。

- JR 枕崎駅や観光案内所など、公共交通や観光の拠点となる施設において、周辺の観光情報やバス等の路線図・時刻表・乗継情報などを分かりやすく表示する、「デジタルサイネージ」の導入を推進します。



デジタルサイネージにより公共交通や観光に関する情報を提供（奈良県奈良市）

奈良県奈良市では、JR 奈良駅および近鉄奈良駅にデジタルサイネージを設置し、多言語表示による駅周辺のバス乗り場の案内やバスの発車時刻・位置情報、周辺の観光地の情報のほか、天気・ニュースなどの情報を提供しています。



▲JR 奈良駅に設置されたデジタルサイネージ

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 設置後も継続的に情報更新や維持・管理を実施していく必要があります。
- ✓ 有料広告などを掲載することで、設置や維持・管理の費用の一部に充当していくことも考えられます。

表 30 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)			
令和5年度 (2023)	・設置箇所や提供する情報などについて検討	・活性化協議会事務局が主体となって関連部局とも連携しながら検討	・設置後の運用方法などについても検討が必要
令和6年度 (2024)	・デジタルサイネージの設置 ・継続的な情報更新や維持・管理		
令和7年度 (2025)		・活性化協議会事務局が主体となって、情報更新や維持・管理を実施	・有料広告の掲載などについても検討が必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑪：リアルタイムな情報提供の実施

● 施策の背景・必要性

公共交通を利用しようと思った時に、時刻表や遅延状況などをすぐに調べられることも重要です。

路線バスは道路状況などによっては遅延が避けられない場合があります。特に枕崎市では、路線バスのほとんどが複数の自治体をまたぐ長大路線であるため、道路の混雑などに大きく影響される懸念がありますが、どのくらい待てばよいのか分からないことが不安感や不便感につながり、利用が敬遠される一因にもなっていると考えられます。

- 「標準的なバス情報フォーマット (GTFS)」などを活用して、スマートフォンや「デジタルサイネージ (施策⑩)」で路線バスなどの車両の位置や遅延情報をリアルタイムで表示し、運行ダイヤや乗り換え情報などを検索することができる仕組みの導入を検討します。

参考
事例

「バスロケーションシステム」によりバス接近・遅延情報などをリアルタイムで提供 (佐賀県)

佐賀県では、県全体の取組としてバスロケーションシステムの導入を進めており、スマートフォンアプリでのルート検索や乗車しようとするバスの現在位置や接近・遅延状況などがリアルタイムで確認できる仕組みを構築しています。

運行情報については、交通拠点のデジタルサイネージでも情報提供を行っています。



時刻	バス番号	目的地	遅延
16:29	7	尾行前 吉島神社前	3分
16:30	51	砂センター 佐賀大学病院	2分
16:30	11	佐賀大学 西門前	4分
16:30	7	尾行前 吉島神社前	7分
16:35	58	中城 クレオパーク横田	2分
16:35	28	今宿・道崎	3分
16:35	6	佐賀駅前 佐賀中央病院前	5分
16:38	5	中野町	3分
16:40	5	中野町	1分

▲佐賀駅バスターミナルでの運行情報表示



路線	バス番号	目的地	到着時刻	遅延
兵庫線	[331]	56 久保工業団地 (佐賀中部病院・兵庫 経由)	17分	2分の遅延 15:28
西与賀線	[511]	11 西与賀・久富 (佐賀大学・今宿 経由)	20分	定期の予定 15:31
今宿・道崎線	[531]	28 今宿・道崎 (エスプラッツ・東佐賀 経由)	25分	定期の予定 15:36

▲スマホアプリ画面

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 路線やバス停、運行ダイヤなどの情報を収集・整理する必要があります（静的情報）。また、運行状況などを処理するためのシステムを構築する必要があります（動的情報）。
- ✓ 運行する全ての車両に、車両の位置情報などを収集・発信する機器を搭載する必要があります（動的情報）。

表 31 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑰）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通関連情報の標準化 (GTFS) 運行車両への機器の設置 情報を提供するためのシステムの構築 	<ul style="list-style-type: none"> 市の支援を受けて交通事業者が検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 多大な投資が必要となるため、適切な費用負担等を検討する必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイムな情報提供の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 市の支援を受けて交通事業者が運用 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルサイネージ（施策⑱）への表示なども考える必要 新たな移動サービスについても随時追加
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

【方向性⑤】市街地内の移動・回遊の利便性向上

交通拠点における乗り継ぎ経路・待合環境の整備、案内誘導・情報提供の充実、相互のダイヤ調整などにより、利用が阻害・敬遠される要因を改善し、一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。

施策⑱：市街地内を循環する新たな移動サービスの導入

● 施策の背景・必要性

枕崎市街地では比較的コンパクトな範囲に様々な施設が立地しており、市街地まで来れば日常生活を送るうえで必要なサービスが概ね揃う状況となっています。

今後、人口の減少や高齢化が進行するなかでは、市街地には自家用車に頼りすぎないライフスタイルの「受け皿」としての役割なども期待されますが、現状では公共交通空白地域・不便地域となっている箇所も見られます。それぞれの施設等の間にはやや距離があり、各施設への移動や施設間の移動の利便性を高めることで、各種施設のさらなる立地や人口集積の維持・向上を促進することも重要となります。

- 生活利便施設や主要な観光資源が比較的まとまって分布し、人口も集積しているエリアを基本として、区域内に立地する主要施設（行政・文化体育、商業、医療、交通、観光等）間の移動・回遊や、周辺の公共交通空白地域・不便地域をカバーする新たな移動サービスの導入を検討します。
- 新たな移動サービスについては、環境負荷低減への貢献も期待できる「グリーンスローモビリティ※」による運行を想定します。

※電動で、時速 20 キロ未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティ。環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する新たなモビリティとしての役割が期待



参考事例 中心市街地の主要な拠点をつなぐグリーンスローモビリティの運行（山口県宇部市）

山口県宇部市では、令和 2 年 9 月 1 日から、中心市街地の主要な拠点をつなぐ“小さな循環線”として、「グリーンスローモビリティ」の本格運行を開始しています。

運行は月曜日～金曜日の 10 時～12 時および 13 時～14 時の計 4 往復/日で、利用料は無料となっています。



▲運行車両



▲運行ルート



図 81 グリーンスローモビリティ（イメージ）

※（左）株式会社シンクトゥギャザー、（右）株式会社マクニカホームページより

-[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]-

- ✓ 枕崎市の市街地内には現状でも比較的高頻度で路線バスが運行する区間もあるため、既存の路線バスとの競合回避に留意する必要があります。
- ✓ 運行区域内に立地する施設と連携して、運行費用の一部を負担（支援）する仕組みなどについても検討する必要があります。（施策⑤参照）
- ✓ これまでになかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 利用者はもちろんのこと、周辺を走行する車両や歩行者等の安全対策に十分に配慮する必要があります。

表 32 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行内容等の検討 ・ 交通事業者等との協議 ・ 連携施設等の募集 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者や立地施設等の協議・調整しながら運行内容等を検討 ・ 試行的な運行・運営の結果を踏まえて運行内容等を決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存バス路線との競合回避への留意が必要 ・ 立地施設等との連携に向けた丁寧な協議・検討が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証運行 		
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本格運行 ・ 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者が運行を実施、連携する各種施設等が運行を支援 ・ 必要に応じて市が支援 ・ 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区域内の立地施設等との連携には工夫が必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑱：市街地内における均一運賃区間の設定

● 施策の背景・必要性

生活利便施設や主要な観光資源は市街地エリア内に比較的まとまって分布し、コンパクトな市街地が形成されています。

ただし、それぞれの施設等の間にはやや距離があり、来訪者の回遊を促進することにより賑わいの創出が期待されることなどを考えると、市民生活だけではなく、観光・交流の側面からも市街地内の移動・回遊の利便性を高めていくことが重要となり、短い距離でも気軽に利用できる公共交通環境を整えることが望まれます。

現状では路線バスの運賃は対キロ区間制（一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を設定）となっていますが、「施策⑱」で示した新たな移動サービスについては「循環型」のルートとなる可能性もあり、その場合には運賃設定に工夫が必要となることから、分かりやすく利用しやすい運賃設定を検討する必要があります。

- 「施策⑱」で示した新たな移動サービスの運行範囲を基本として、路線バスも含めて同一の運賃で利用可能な均一運賃区間の設定を検討します。

関連する国庫補助系統

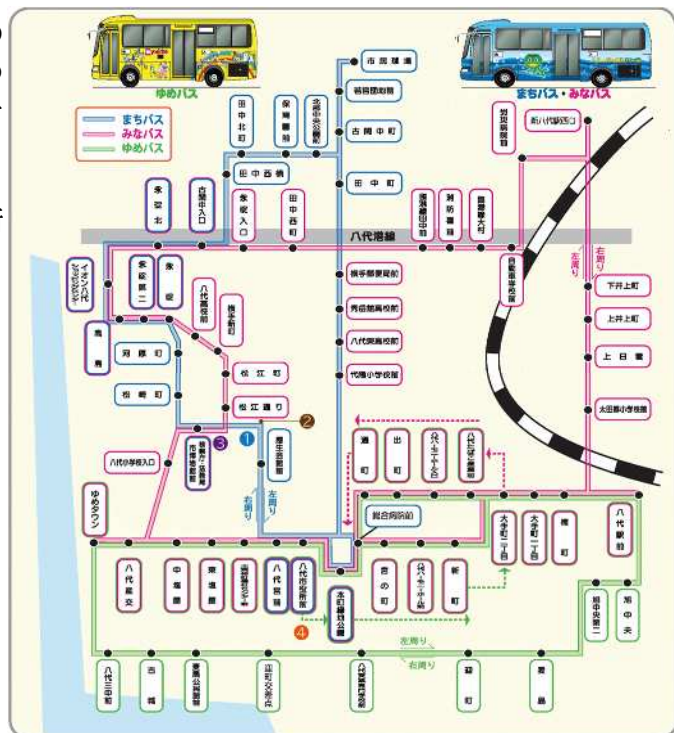
地域間幹線系統：[鹿児島～川辺～枕崎（特急）] [知覧～霜出～垂水～枕崎] [鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高校～枕崎] [枕崎～坊～泊～久志～今岳] [枕崎～坊～泊～清原～枕崎（循環線）] [伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎] [加世田～津貫～枕崎] [東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎]

参考事例

市街地循環バス運行区域内における均一運賃の設定（熊本県八代市）

熊本県八代市では、市街地内を3路線の市街地循環バス（みなバス・まちバス・ゆめバス）が運行しており、運賃は160円均一となっています。

加えて、その他の路線バスについても、初乗り運賃を160円に設定しており、市街地循環バスの運行区間は「160円乗車エリア」として同一の運賃で利用可能です。



▲市街地循環バス路線図

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 枕崎市街地には多くの既存バス路線が運行していることから、交通事業者との協議・調整が必要です。
- ✓ 交通事業者の事業収支等に影響を与える可能性があるため、利用促進による効果や運賃収入減少の可能性なども考慮しながら検討を進めていく必要があります。
- ✓ 対象区間には広域路線も含まれるため、沿線自治体の財政負担に影響を与える可能性についても留意が必要です。また、広域路線については県との調整も必要となります。

表 33 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・対象区間や金額等の検討 ・交通事業者・沿線自治体・県等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者等の協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業収支等への影響についての検討が必要 ・独占禁止法への留意が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ・均一運賃区間の導入 ・利用状況や事業収支への影響などを確認、必要な改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者による均一運賃の導入 ・事業収支等への影響などについては定期的に活性化協議会に報告しながら改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃設定の妥当性などの確認が必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

8. 計画の推進・進捗管理

(1) 資金の確保に関する事項

計画の推進に向けては、下記のような国の補助制度などを活用するとともに、交通事業者等の関係機関や県・関係自治体とも連携・協力しながら、枕崎市および枕崎市地域公共交通活性化協議会が必要な資金を確保します。

①地域間幹線系統

以下に示す 8 系統については、枕崎市と周辺自治体を結ぶ路線であり、市民の日常生活はもとより、高校生の通学、さらには、広域周遊観光の促進などを考える上でも重要度の高い路線となっています。

このため、「地域間幹線系統」として位置づけ、引き続き国の補助制度（地域公共交通確保維持事業/地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用するとともに、沿線自治体と連携して必要な財政負担を行うことで維持します。

表 34 地域間幹線系統 一覧

系統	起点	経由地	終点	運行事業者
鹿児島～川辺～枕崎（特急）	鹿児島	川辺・特急	枕崎	鹿児島交通
知覧～霜出～垂水～枕崎	知覧	垂水	枕崎	鹿児島交通
鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高校～枕崎	鹿児島	中央駅・川辺高校	枕崎	鹿児島交通
枕崎～坊～泊～久志～今岳	枕崎	坊	今岳	鹿児島交通
枕崎～坊～泊～清原～枕崎（循環線）	枕崎	坊・清原	枕崎	鹿児島交通
伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎	伊集院高校	加世田・田ノ野	枕崎	鹿児島交通
加世田～津貫～枕崎	加世田	津貫	枕崎	鹿児島交通
東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎	東大川	ウェルフェア九州病院	枕崎	鹿児島交通

②地域内フィーダー系統

以下の路線については主として枕崎市内の移動を担うものですが、既存路線については利用の低迷や利便性の問題もあることから本計画に基づいて運行形態の見直しなどを行うこととしています。

また、新たな移動サービスも含めた移動サービスの重層化や相互の連携強化を推進していくこととしており、これらも含めて「地域内フィーダー系統」として位置づけ、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業/地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助）の活用も視野に移動サービスの確保・維持・改善を図ります。

表 35 地域内フィーダー系統 一覧

区分	路線・路線	起点	経由地	終点	備考（見直し内容等）
既存	枕崎～道野～金山	枕崎	道野	金山	予約型乗合タクシー（区域運行）への転換
新規	スクールバスを活用した移動手段の確保（施策⑨）	—	—	—	桜山小学校スクールバスの混乗化、登下校以外の時間帯における地域の輸送手段としての活用
新規	公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供（施策⑩）	—	—	—	予約型乗合タクシー（区域運行）の導入、乗用タクシーの運賃低廉化の実施
新規	市街地内を循環する新たな移動サービスの導入（施策⑱）	—	—	—	市街地内の主要施設間等の移動・回遊に対応する新たな交通サービスの導入

③その他

本計画をもとに、今後、国の補助制度（地域公共交通調査等事業/利便増進計画策定事業）を活用した「(仮称) 枕崎市地域公共交通利便増進計画」の策定や、利便増進計画推進事業などの制度を活用した利用促進策等の展開なども視野に取組を進めます。



図 82 地域間幹線系統と地域内フィーダー系統

(2) 地域公共交通特定事業に関する事項

「(仮称) 枕崎市地域公共交通利便増進計画」を策定する場合、以下に示す施策を地域公共交通特定事業（地域公共交通利便増進実施事業）として実施することが想定されます。

表 36 地域公共交通特定事業（地域公共交通利便増進事業）としての実施が想定される施策

対象施策	施策の概要	施策の区分※						
		イ	ロ	ハ	ニ	ホ	ヘ	ト
②モビリティ・マネジメントの推進	・「モビリティ・マネジメント」の展開による公共交通利用意識の醸成							●
③利用の“きっかけ”づくり	・「お試し乗車券」による運賃補助など、公共交通の利用や運転免許返納を考える“きっかけ”となる取組							●
⑥観光周遊促進策の展開	・路線バス等の移動サービスと目的地となる施設のサービス等を組み合わせた企画乗車券・周遊型観光メニューの開発							●
⑧路線バス枕崎・金山線の運行形態の見直し	・路線バス枕崎・金山線の「予約型乗合タクシー（区域運行）」への運行形態の見直し	●	●					
⑨スクールバスを活用した移動手段の確保	・桜山小学校スクールバスの混乗化や新たな輸送手段としての活用			●				
⑩鉄道と路線バスの一体的利用の促進	・JR指宿枕崎線及び路線バス（東大川～枕崎線）の一体的利用を促進するための共通乗車券・共通定期券の導入							●
⑪公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供	・公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービス（予約型乗合タクシー、乗用タクシーの運賃低廉化等）の導入	●		●				
⑫乗り継ぎ環境の整備	・主要なバス停における待合設備の設置 ・新たな移動サービスと路線バスの結節点における乗り継ぎ環境の整備、乗り継ぎダイヤの設定							●
⑮観光・公共交通情報の提供	・路線図や総合時刻表等の作成 ・アナログ・デジタルを活用した観光や公共交通に関する情報の発信							●
⑯デジタルサイネージの導入	・枕崎駅や観光案内所などにおける観光・公共交通情報を提供するデジタルサイネージの導入							●
⑰リアルタイムな情報提供の実施	・公共交通の運行状況がリアルタイムで分かる仕組みの導入							●
⑱市街地内を循環する新たな移動サービスの導入	・市街地内を循環する新たな移動サービス（グリーンスローモビリティ）の導入	●						
⑲市街地内における均一運賃区間の設定	・新たな移動サービスを導入する区域を対象とした均一運賃区間の設定				●			

※施策の区分

- イ：特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ：他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換
- ハ：自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
- ニ：運賃又は料金の設定
- ホ：運行回数又は運行時刻の設定
- ヘ：共通乗車船券の発行
- ト：イ～ヘに掲げる事業と併せて行う事業（施行規則第9条の3に該当する事業）

(3) 計画の評価および進捗管理

①目標の達成状況を評価するための指標

「計画の目標 (p. 55 参照)」で示した目標の達成状況を評価するための指標およびそれぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

なお、本計画策定時は新型コロナウイルス感染症の影響により特異な状況となっており、先が見通せない部分も大きいことから、必要に応じて状況の変化にあわせた評価指標の追加・見直しや目標値の変更などを検討します。

表 37 目標の達成状況を評価するための指標

No.	評価指標	指標の定義	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値	参考値 ^{注2}	
目標①	①-1	枕崎市民の公共交通年間利用回数	・枕崎市民一人あたりの公共交通の平均利用回数 ^{注3}	回/人・年	6.1 (令和2年度)	8.6	7.6 (令和元年度)
	①-2	公共交通関連施策に関わる施設・団体数	・施策②・⑤・⑥・⑭の実施に関わる施設・団体等の数 ^{注4}	件	0 (令和3年度)	8	—
目標②	②-1	枕崎市の財政負担額	・路線バスや今後導入される新たな移動サービスなどに対する枕崎市の財政負担額（公的資金投入額）	万円/年	1,401 (令和2年度)	— ^{注5}	583 (令和元年度)
	②-2	公共交通空白地域に居住する人口割合	・枕崎市の総人口に占める公共交通空白地域の居住人口割合	%	38 (令和3年度 ^{注6})	20	—
	②-3	公共交通空白地域・不便地域に居住する人口割合	・枕崎市の総人口に占める公共交通空白地域および不便地域 ^{注7} の居住人口割合	%	59 (令和3年度 ^{注6})	30	—
目標③	③-1	65歳以上に占める要支援・要介護認定者数の割合	・65歳以上の人口に占める、要介護・要支援認定者数の割合	%	16.4 (令和2年)	16.8	—
	③-2	広域路線の平均乗車密度	・高校生の通学手段として重要な役割を担っている広域バス路線 ^{注3} の平均乗車密度	人	4.7 (令和2年度)	5.7	5.7 (令和元年度)
	③-3	DID内の人口密度	・人口集中地区（DID）内の人口密度	人/ha	25.2 (令和2年)	25.2	—
	③-4	年間観光入込客数	・枕崎市を訪れる年間の観光客数	千人/年	250 (令和2年)	580	566 (令和元年度)
	③-5	環境に配慮した次世代車両の導入台数	・公共交通へのEVバス、EVタクシーなどの導入台数	台	0 (令和3年度)	導入	—
目標④	④-1	広域路線の経常収支率	・枕崎市内を運行する全てのバス路線 ^{注8} の経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）	%	46.5 (令和2年度)	65.4	65.4 (令和元年度)
	④-2	広域路線での移動が確保された方面数	・枕崎市と周辺自治体が広域路線で結ばれている方面数	方面	5 ^{注9} (令和3年度)	5	—
	④-3	枕崎市が実施する利用促進補助事業を利用した乗客数	・枕崎市が実施する公共交通の「利用促進補助事業 ^{注10} 」を利用して公共交通を利用した乗客数	人/年	203 (令和3年度)	550	84 (令和元年度)

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

注2：新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度値が大きく悪化している指標について令和元年度値を表示

注3：枕崎市内を運行する路線バス。ただし「枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港（限定）」は対象外

注4：行政機関・交通事業者は対象外

注5：計画に掲げた施策を検討・展開するなかで今後設定予定

注6：人口については、平成27年国勢調査250mメッシュ人口を使用

注7：通勤・通学、通院、買い物の不便地域のいずれか1つでも該当するエリアを対象（詳細はp. 31～33参照）

注8：交通事業者の自主系統は対象外

注9：指宿方面、川辺方面、加世田方面、知覧方面、坊津方面

注10：これまでは「JR指宿枕崎線利用促進補助事業」として鉄道のみを対象としていたが、今後、路線バス等へも対象を拡大することを検討（詳細はp. 21およびp. 62参照）

②施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

方向性	施策	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)
方向性①： 利用意識の醸成・利用喚起	①「社会基盤」としての公共交通に対する意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供内容やデザインなどの検討、誌面の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な情報提供の実施
	②モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供等のためのツールの作成（施策⑮） 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントの実施 これまでに実施してきた取組については引き続き推進・拡大
	③利用の“きっかけ”づくり	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組内容等について検討 交通事業者との協議、連携施設等の募集など 	
方向性②： 多様な主体の連携による移動サービスの確保・利用促進	④イベント等との連携	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供等のためのツールの作成（施策⑮） 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ・自治会やイベント主催者などへの働きかけ 「乗り方教室」などの開催
	⑤多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入	<ul style="list-style-type: none"> 仕組み（制度）の検討 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ 交通事業者との協議・調整 	
	⑥観光周遊促進策の展開	<ul style="list-style-type: none"> 観光分野における取組の確認 多様な主体との協議・調整、連携した取組の検討 	
	⑦ドライバー確保のための支援	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組内容等について検討 交通事業者との協議・調整 	
方向性③： 移動サービスの重層化と相互の連携強化	⑧路線バス枕崎～金山線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者・沿線地域等への周知等
	⑨スクールバスを活用した移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 活用方法等の検討 関係部局や学校・保護者との協議・調整 運行エリアへの周知等 	
	⑩鉄道と路線バスの一体的利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 共通時刻表の作成、周知 	<ul style="list-style-type: none"> 一体利用の内容・運賃収入の分配方法等の検討 交通事業者・沿線自治体・県等との協議・調整
	⑪公共交通空白地域・不便地域における新たな移動サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 部分的な実証運行 本格運行 段階的なサービス提供エリアの拡大 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施
	⑫乗り継ぎ環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 整備内容等の検討 道路管理者・交通管理者、周辺施設等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ環境の整備
	⑬次世代自動車の導入	<ul style="list-style-type: none"> 導入車両等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな移動サービスの導入やサービス提供エリアの拡大などにあわせて随時車両を導入
	⑭新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 統一ルールや市独自の登録制度、支援策等の検討 周知のための資料等の作成 「一括定額運賃」制度の研究、試験的な実施 	
方向性④： 公共交通に関する情報提供の充実	⑮観光・公共交通情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供のためのツールの作成 	<ul style="list-style-type: none"> アナログ・デジタルを活用した周知
	⑯デジタルサイネージの導入		<ul style="list-style-type: none"> 設置箇所や提供する情報などについて検討
	⑰リアルタイムな情報提供の実施	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通関連情報の標準化（GTFS） 運行車両への機器の設置 情報を提供するためのシステムの構築 	
方向性⑤： 市街地内の移動・回遊の利便性向上	⑱市街地内を循環する新たな移動サービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者等との協議・調整 連携施設等の募集 	
	⑲市街地内における均一運賃区間の設定	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間や金額等の検討 交通事業者・沿線自治体・県等との協議・調整 	

③PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページで示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

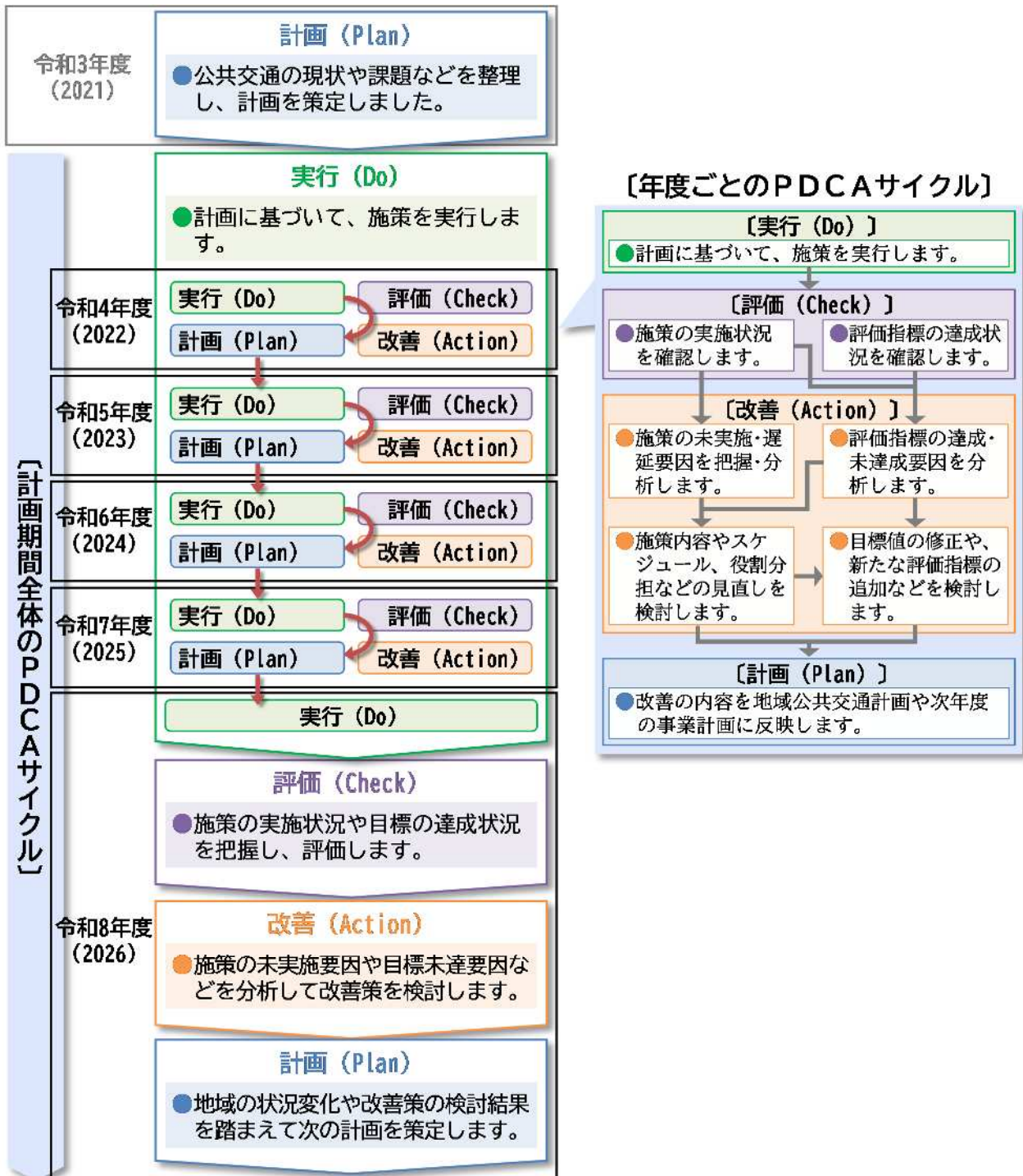






図 83 PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通活性化協議会の開催予定時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

- 

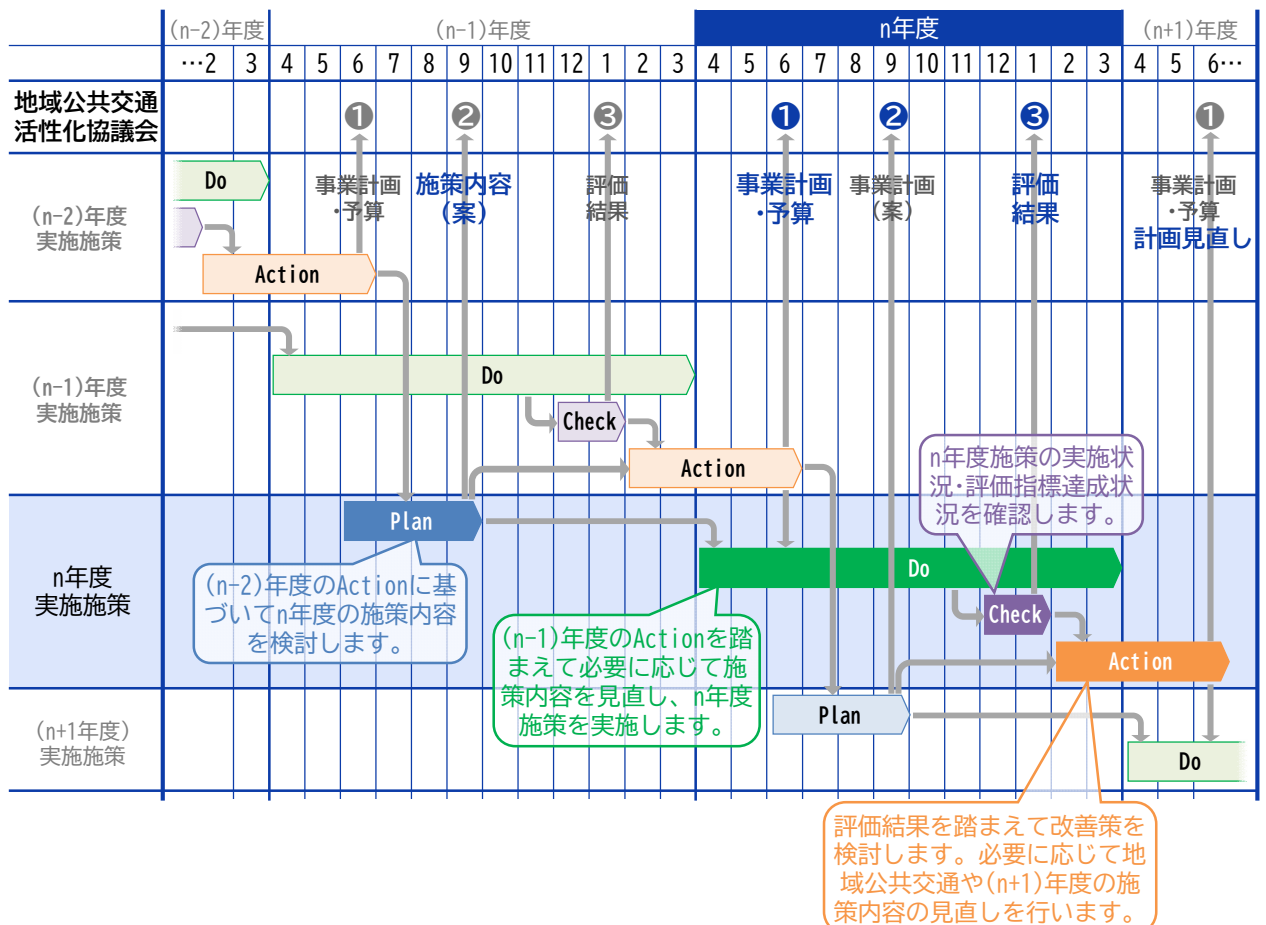
[n年度] に実施する施策については、[n-2年度] の Action (改善) に基づいて [n-1年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1年度] の第2回地域公共交通活性化協議会で協議します。また、必要に応じて [n年度] の予算要望などを行います。
- 

その後、[n-1年度] の Action (改善) を踏まえて必要に応じて施策内容を見直し、[n年度] の第1回地域公共交通活性化協議会で協議した上で、施策を実施します。
- 

n年度施策の実施状況や、評価指標の達成状況（毎年度数値算出が可能なもの）を確認し、その結果を [n年度] の第3回地域公共交通活性化協議会で協議します。
- 

Check (評価) の結果を踏まえて改善策の検討を行うとともに、必要に応じて地域公共交通計画や [n+1年度] の施策内容の見直しを検討し、[n+1年度] の第1回地域公共交通活性化協議会で協議します。

表 38 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



枕崎市地域公共交通計画

令和4(2022)年6月

発行：枕崎市地域公共交通活性化協議会

(事務局：枕崎市企画調整課)

〒898-8501 鹿児島県枕崎市千代田町 27

電話：0993-72-1111 FAX：0993-72-9436

E-mail：kikakutyosei@city.makurazaki.lg.jp

