

MAKURAZAKI

枕崎市 地域公共交通計画

2022 ▶ 2026
令和4年度 令和8年度

〔概要版〕

令和4(2022)年6月

枕崎市地域公共交通活性化協議会

枕崎市地域公共交通計画〔概要版〕 目次

1. 計画の概要	1
2. 地域・公共交通の現状・問題点	2
(1) 地域の現状・問題点	2
(2) 公共交通の現状・問題点	5
4. アンケート調査結果	10
(1) 市民アンケート調査	10
(2) 民生委員アンケート調査	11
(3) 高校生アンケート調査	11
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	12
(1) 地域が目指す将来像	12
(2) 関連分野における公共交通への期待	13
(3) 公共交通に求められる役割	13
6. 枕崎市における地域公共交通のあり方	14
(1) 解決すべき課題	14
(2) 基本的な方針	15
(3) 計画の目標	16
(4) 取組の方向性	17
7. 目標を達成するための施策	18
[方向性①] 利用意識の醸成・利用喚起	18
[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	18
[方向性③] 移動サービスの重層化と相互の連携強化	20
[方向性④] 公共交通に関する情報提供の充実	21
[方向性⑤] 市街地内の移動・回遊の利便性向上	23
8. 計画の推進・進捗管理	24
(1) 施策展開のロードマップ	24
(2) 目標の達成状況を評価するための指標	26
(3) PDCA サイクルに基づく進捗管理	27

1. 計画の概要

①計画の目的

○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策定

②計画の対象区域

○本計画の対象区域は、枕崎市全域

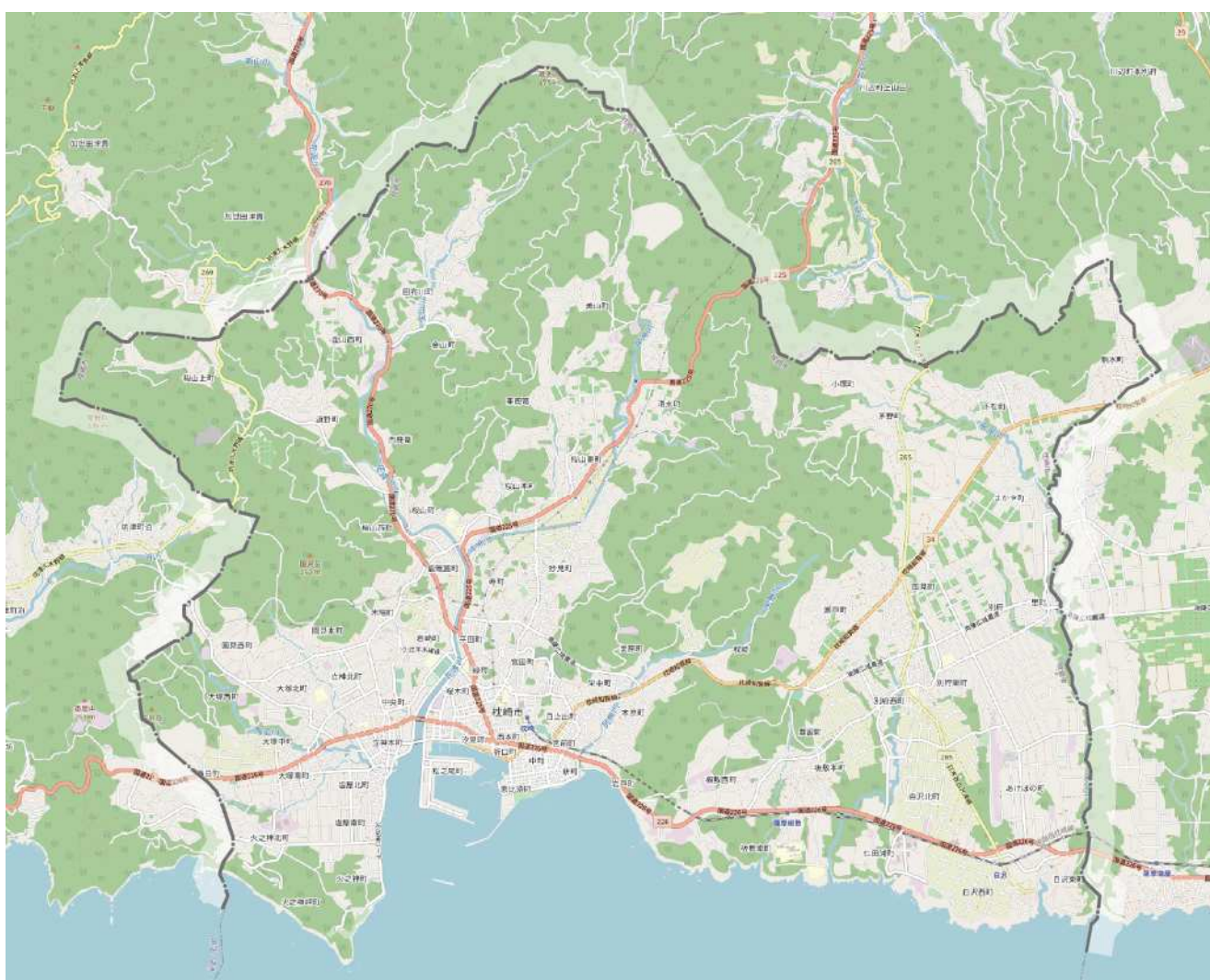


図 1 枕崎市地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

③計画期間

- 計画期間は、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間
- 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、必要に応じて計画を見直し
- 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、次期計画を策定

2. 地域・公共交通の現状・問題点

(1) 地域の現状・問題点

①人口等

- 総人口は年々減少、高齢化の進行も見られ、家族等のサポートが受けにくい「高齢者のみ」の世帯も増加
- 人口分布を見ると、枕崎地区・立神地区・桜山地区の市街地への人口集積が目立つが、その他のエリアにも人口が広く薄く分布

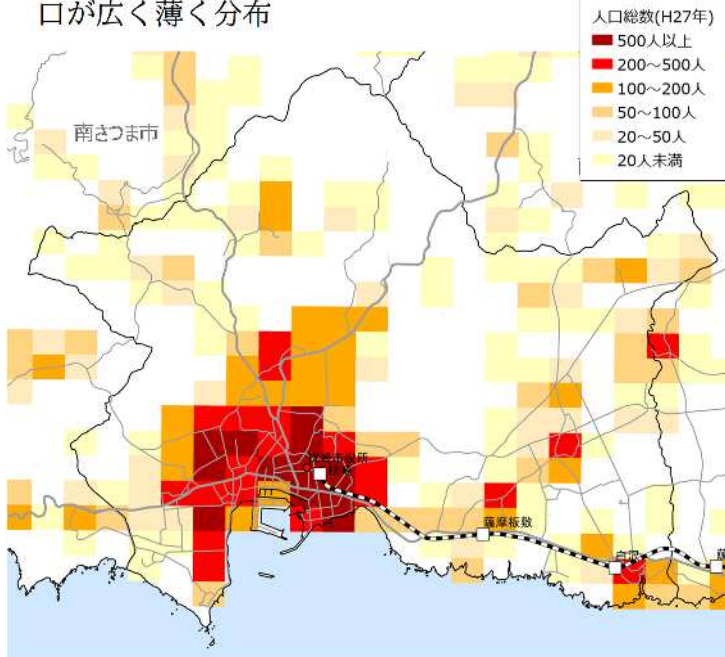


図3 総人口の分布 (500mメッシュ)

資料：平成27年国勢調査

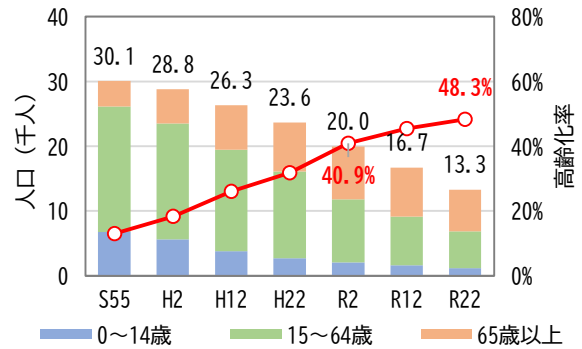


図2 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

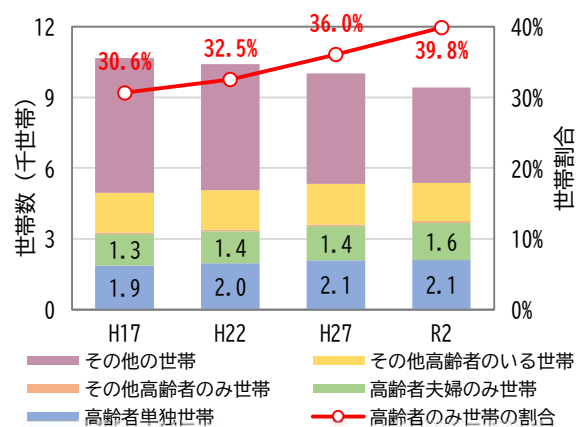


図4 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

②移動特性

1) 通勤

- 枕崎市内に住む就業者の約78%が市内で就業、流出入では約200人の流出超過
- 流出先・流入元とも南さつま市・南九州市が多数
- 通勤時の交通手段は大部分が「自家用車」

2) 通学

- 枕崎市内に住む通学者のうち、市内への通学者は約55%で、流出入では約120人の流出超過
- 流出先・流入元とも南さつま市・南九州市が多いが、流出では鹿児島市も2割以上
- 通学時の交通手段は徒歩が最も多いものの、「乗合バス」と「勤め先・学校のバス」があわせて約36%

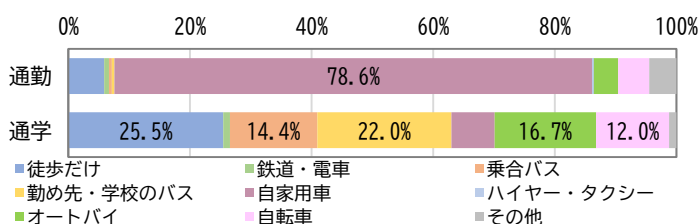


図9 通学流動の内訳

資料：平成22年国勢調査

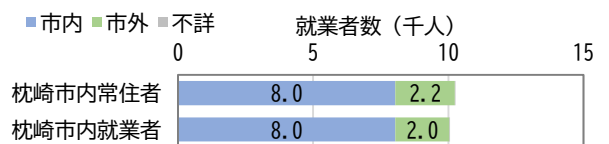


図5 通勤による人口流動の概要

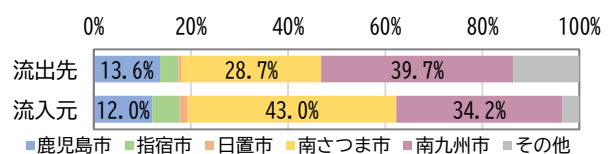


図6 通勤流動の内訳

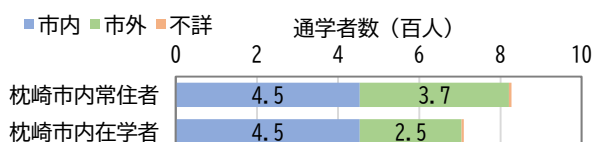


図7 通勤による人口流動の概要

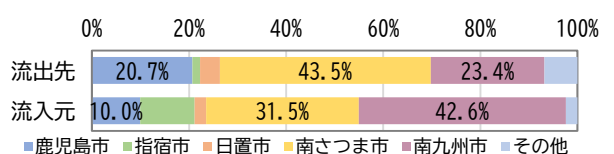


図8 通学流動の内訳

資料：国勢調査

3) 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つが、別府地区では地区内での退出も一定の割合



図 11 日常の買い物の外出目的地

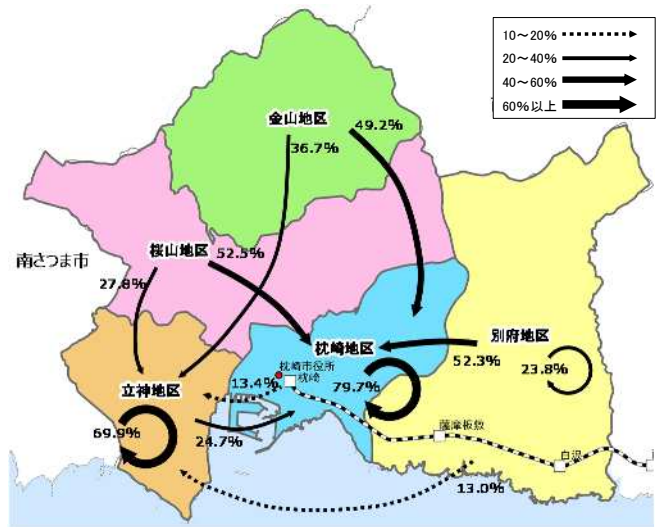


図 10 日常の買い物での外出先

4) 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、枕崎市への外出が顕著

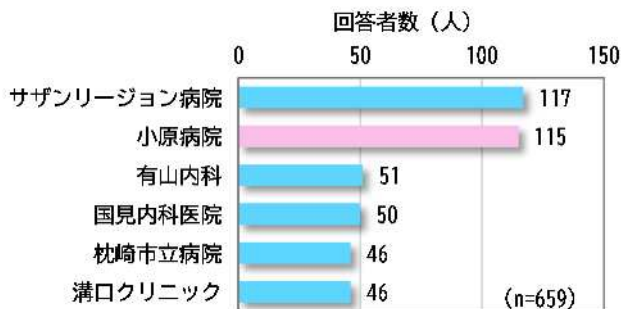


図 13 通院の外出目的地

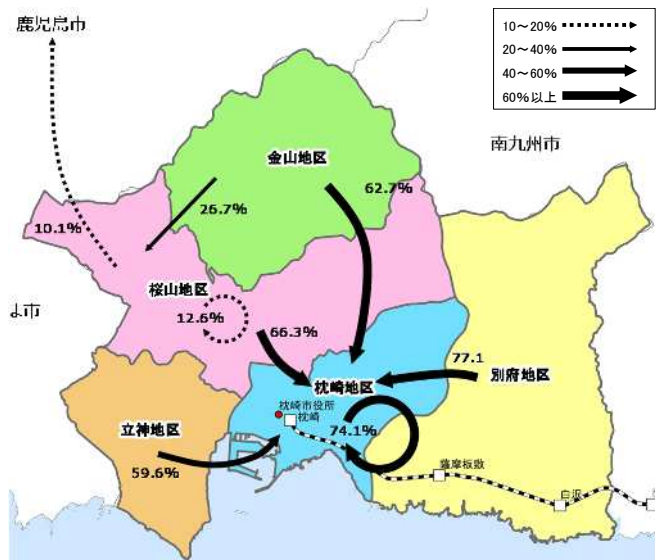


図 12 通院での外出先

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

③運転免許保有状況

○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
 ○75歳以上では男女差が大きく、女性の運転免許保有率が低下しているものの、70歳未満では女性の運転免許取得が進展
 ○80代以上では男性の約25%、女性の約27%が運転免許を返納

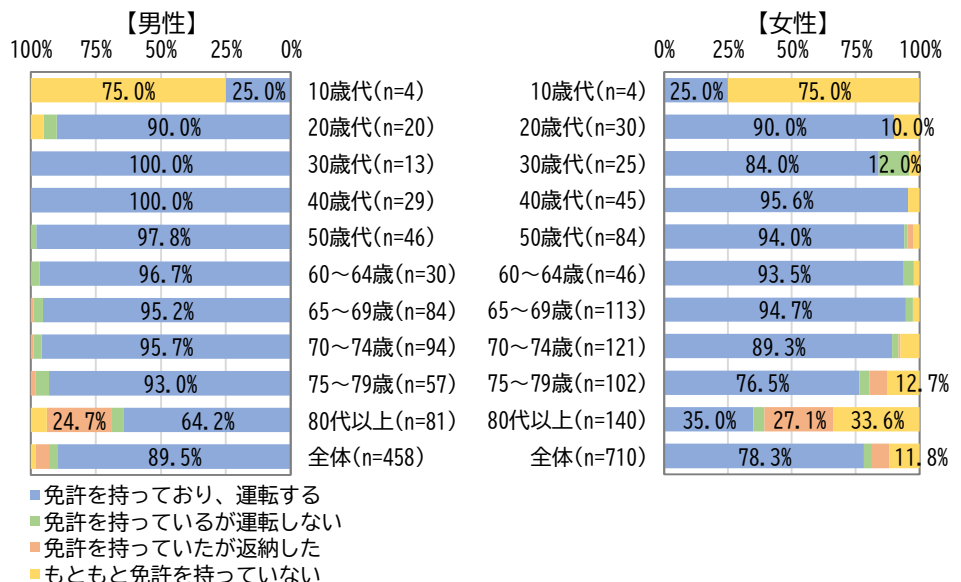


図 14 運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査（令和3年度）

④主要施設の立地状況

○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

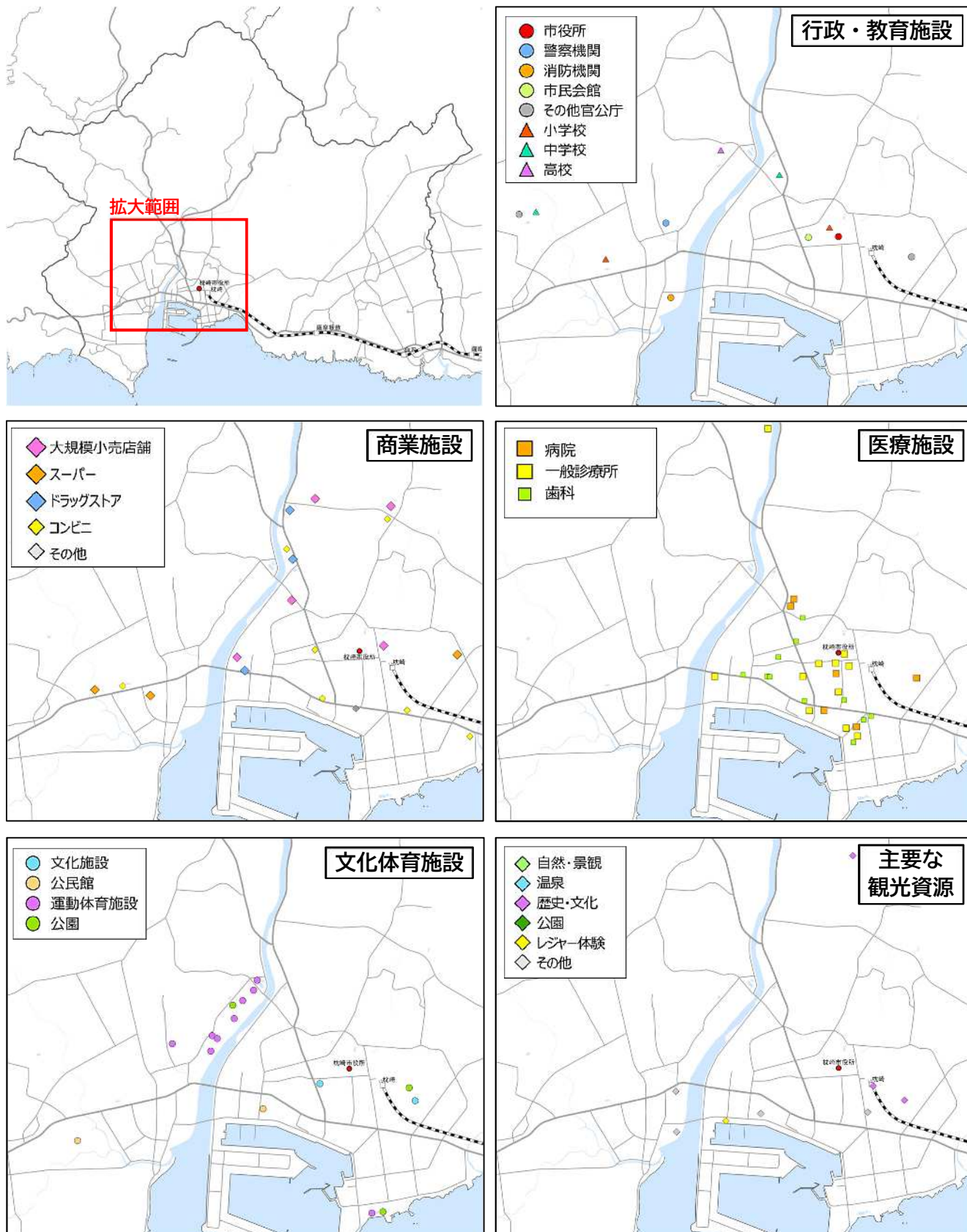


図 15 主要施設の立地状況（市街地周辺）

(2) 公共交通の現状・問題点

①公共交通の概況

- 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
- 金山地区では、桜山小学校の児童を送迎するためのスクールバスが運行

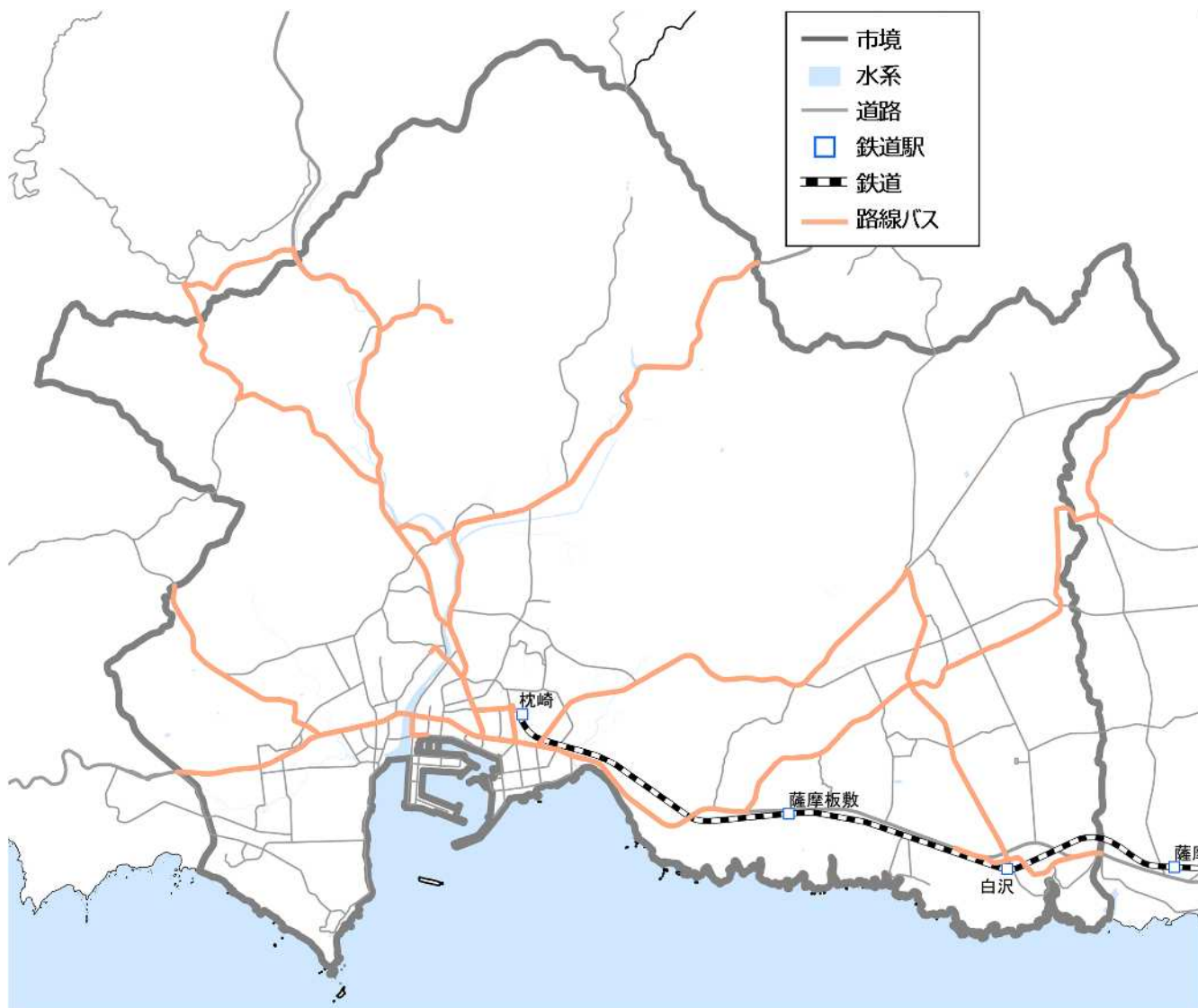


図 16 公共交通ネットワークの概要

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、交通事業者資料

②鉄道

- 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、枕崎市には枕崎駅・薩摩板敷駅・白沢駅の 3 駅が立地
- 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るものの、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（令和 3 年 12 月時点）

○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

○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

表 1 利用促進に向けた取組状況

取組	概要
①指宿枕崎線輸送強化促進期成会等	<ul style="list-style-type: none"> 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、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実施
②JR 指宿枕崎線利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> 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
③興味・愛着を高める取組	<ul style="list-style-type: none"> 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」や「夏休み自由研究お手伝い講座」などの取組を実施

③路線バス

- 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）
- 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、市街地中心部の道路には多くの路線が集中
- 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が比較的高頻度で運行

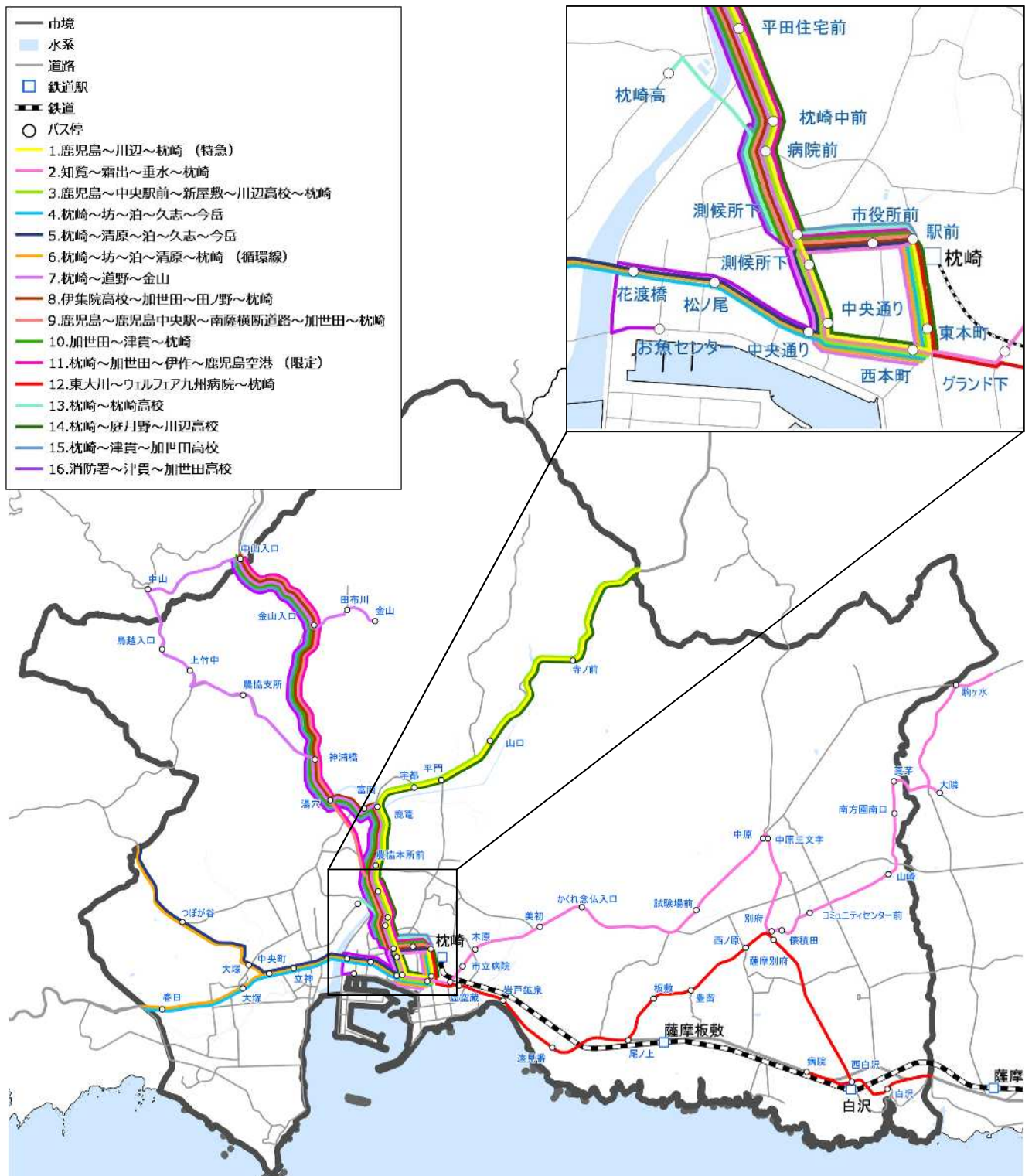


図 17 市内のバス路線図

資料：国土数値情報、デジタル道路地図、交通事業者資料

- 利用者数(輸送人員)が横ばいで推移しており、財政負担額は減少傾向
- 経常費用が横ばい傾向であるのに対して、経常収益は微減傾向で収支率は緩やかに低下
- ※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により収支が顕著に悪化

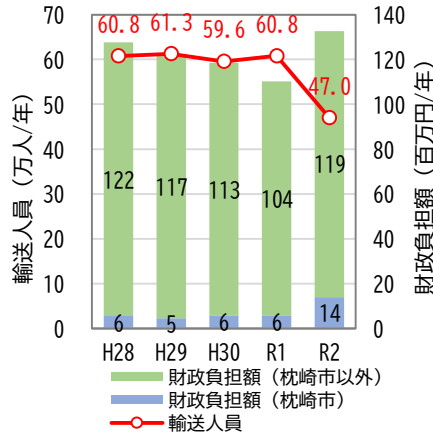


図 18 輸送人員と財政負担額

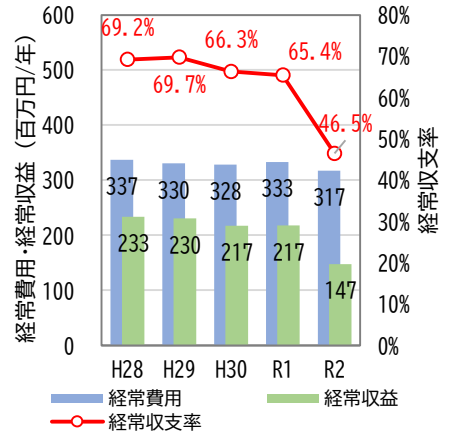


図 17 経常収支の推移

資料：交通事業者資料

- 輸送人員は枕崎市と鹿児島市・加世田等を結ぶ路線などで比較的多いが、いくつかの系統では年間輸送人員が1万人未満で、一便あたりの利用者数が10人/便を下回る系統も存在
- 経常収支率は多くの系統で50%前後となっており、利用者1人を1km輸送するために20円前後の財政負担が発生

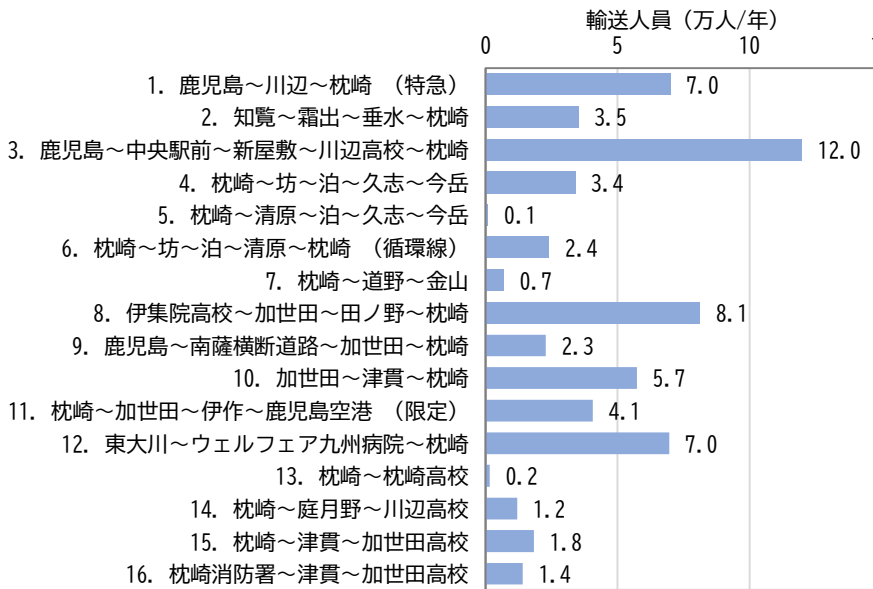


図 20 輸送人員

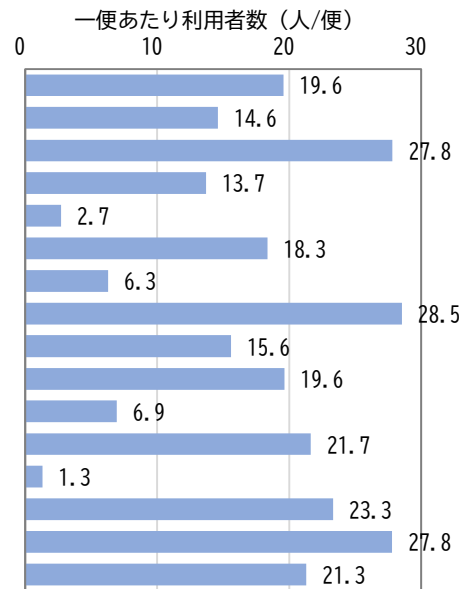


図 21 一便あたり利用者数

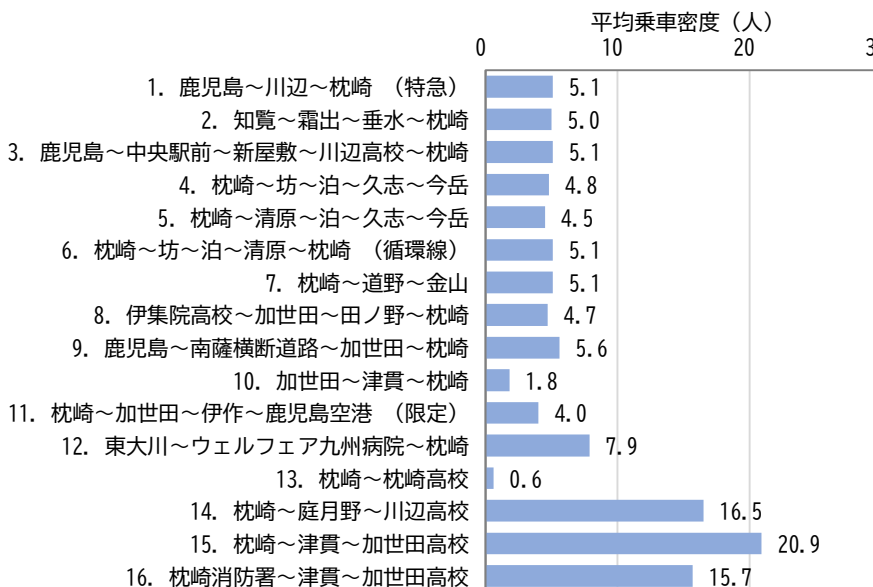


図 192 平均乗車密度

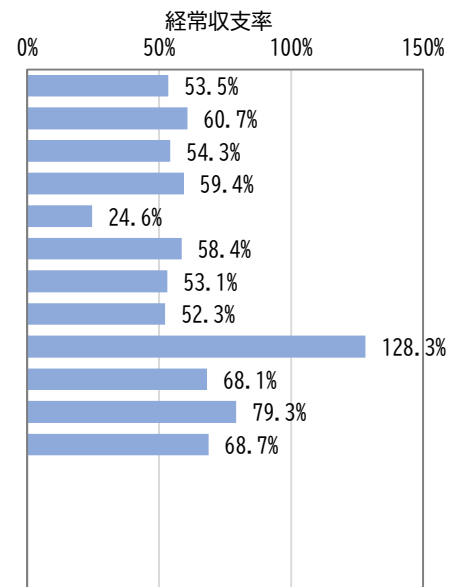


図 183 経常収支率

資料：交通事業者資料

※上記のグラフはいずれも令和元年度データ

○大部分の系統では国・県のみの財政負担となっており、沿線自治体で財政負担を行っているのは系4系統で、うち3系統を負担している枕崎市の財政負担額は計5,825千円(令和元年度)

※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で、14,010千円まで増大

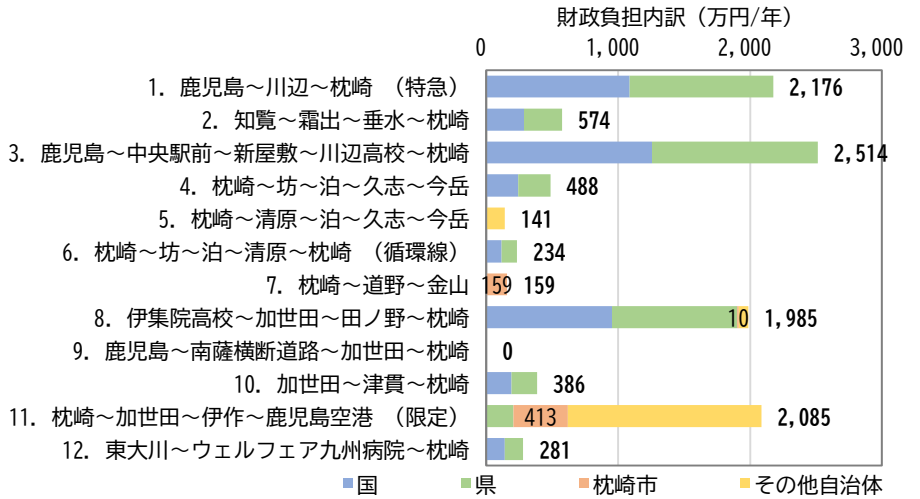


図 24 財政負担内訳 (令和元年度)

資料：交通事業者資料

○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」が存在

○「通勤・通学」「通院」「買い物」に便利な時間帯に公共交通が運行されていない「公共交通不便地域」も広く分布

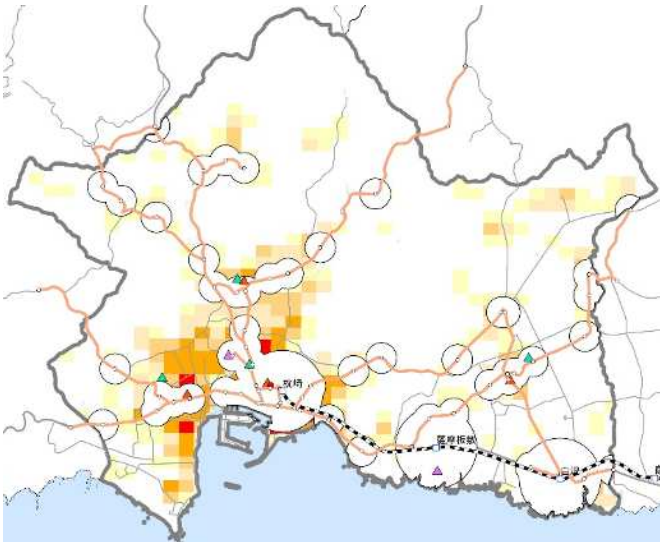
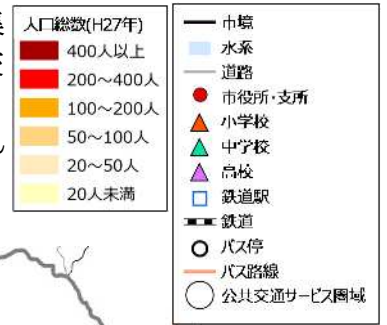


図 2520 公共交通空白地域

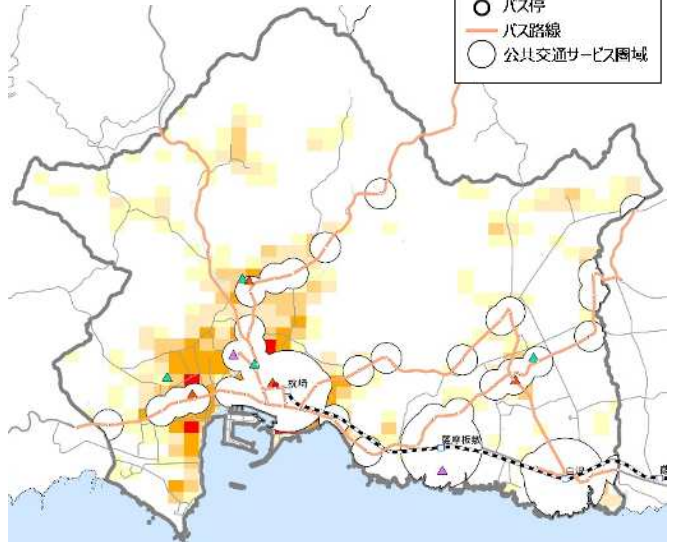


図 216 公共交通不便地域：通勤・通学

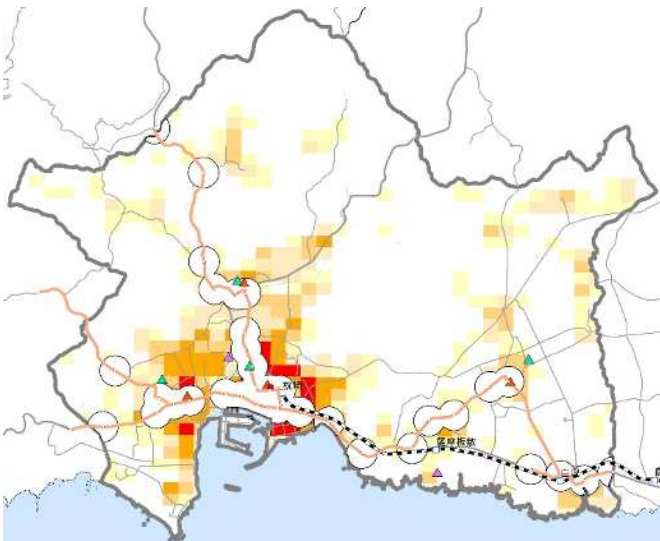


図 27 公共交通空白地域：通院

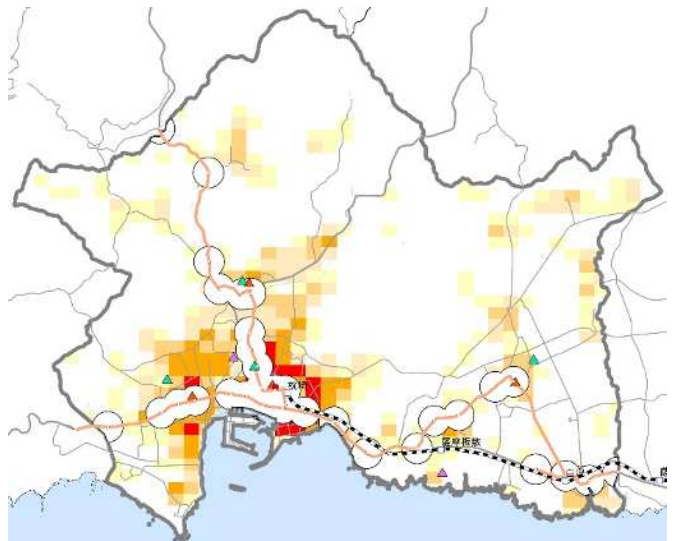


図 28 公共交通空白地域：買い物

4. アンケート調査結果

(1) 市民アンケート調査

- 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
- 回収率は約41%（65歳以上に比重を置き年代別に無作為抽出、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

- 直近の1か月で1度でも公共交通を利用した回答者は5%程度で、18～29歳では約15%
- 利用した公共交通では8割近くが「路線バス」で、外出目的では「買い物」や「通院」が中心
- 公共交通に対する不満点としては、目的地間の移動での不便や運行ダイヤに関する指摘が上位

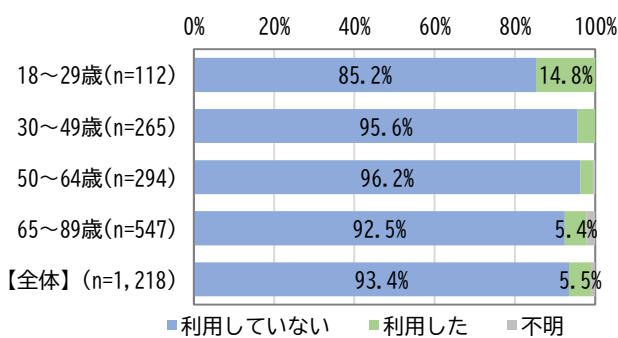


図 2922 直近1か月の公共交通利用状況

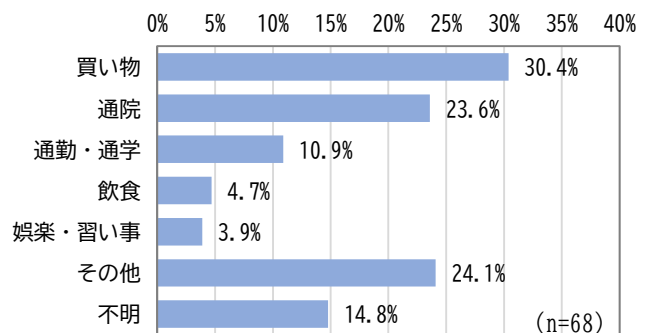


図 3023 公共交通利用時の外出目的

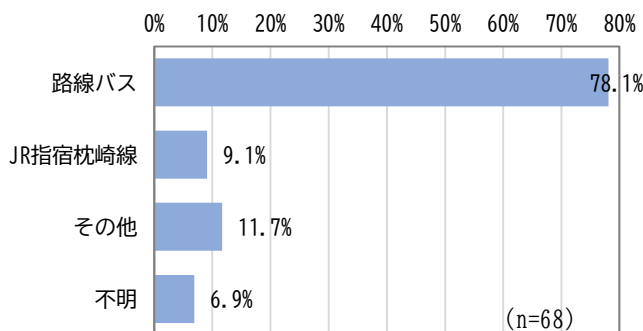


図 31 利用した公共交通機関

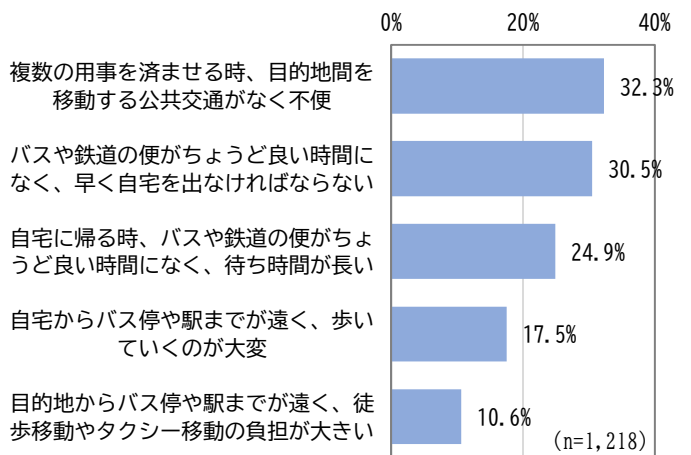


図 24 公共交通に対する不満（上位5位）

- 公共交通を利用しなかった理由（最もあてはまるもの）としては、「車やバイクの方が、早く目的地に到着できて便利だから」が6割以上と突出

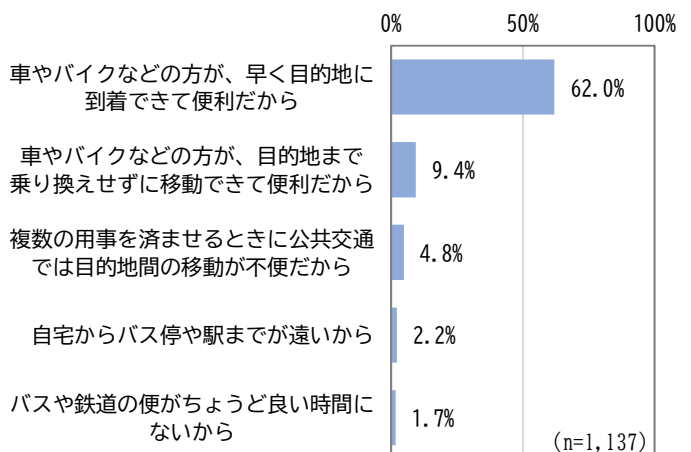


図 253 公共交通を利用しなかった理由（上位5位）

(2) 民生委員アンケート調査

- 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
- 外出に関する「困りごと」や、その対応の実態などを把握

- 地区によっては地域コミュニティによる共助、通信・移動販売、送迎・往診などのサービス
- 一部の地区では、無料・少額の謝金で近所の人「自家用車」で移動を支援（同乗・送迎）

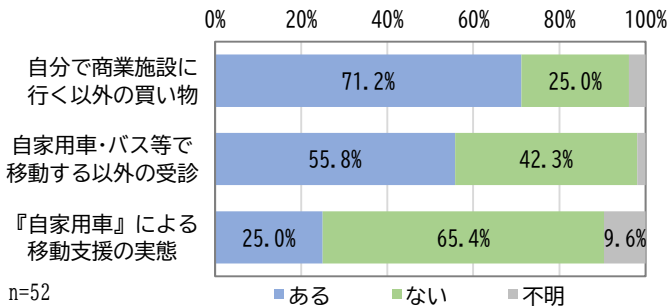


図 264 担当地区の実情

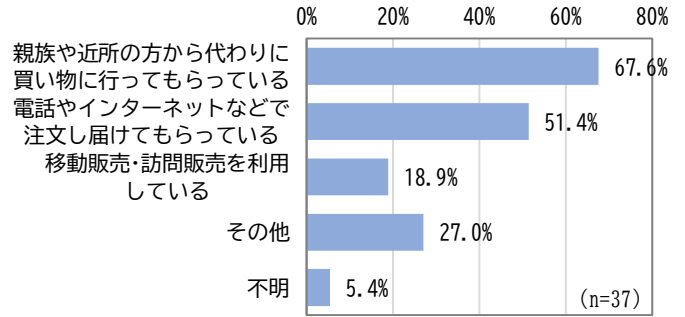


図 275 自分で買い物に行く以外の買い物方法

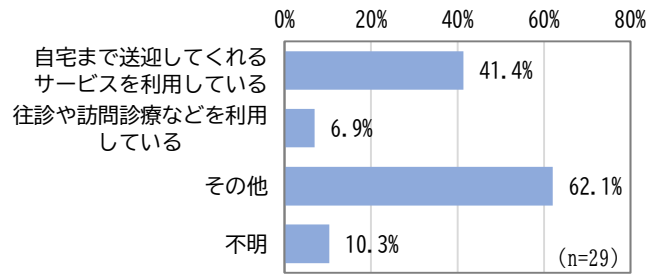


図 276 自家用車・バス等で移動する以外の受診方法

(3) 高校生アンケート調査

- 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

- 進学先（高校）を選択する際、公共交通で通学できることを前提、あるいは、重視したとの回答が市外に通学する回答者では約 4 割
- 登下校手段では市内への通学生と市外への通学生で大きな差異が見られ、市内への通学生では徒歩やバイク（原付含む）、自家用車（あなたの通学のために送迎）が多いのに対して、市外への通学者では路線バスやスクールバスが多数

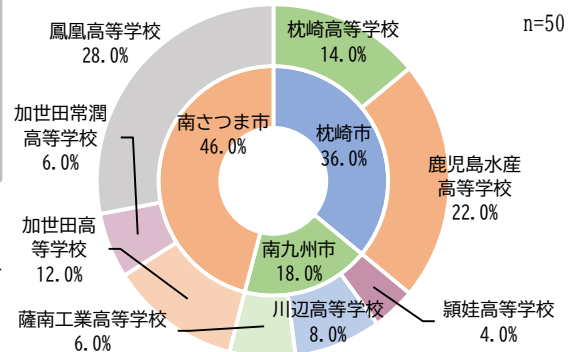


図 287 回答者の通学先

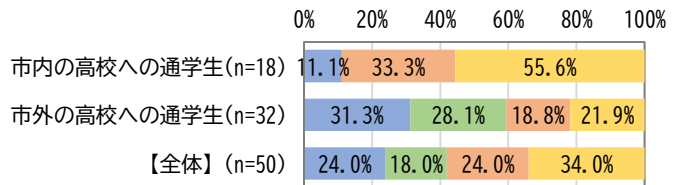


図 298 公共交通を考慮した進学先選択状況

- 徒歩
- バイク（原付含む）
- 乗合タクシー
- 自家用車（家族の通勤などのついでに送迎）
- スクールバス（鳳凰高校）
- 自転車
- 路線バス（県立高校行バスを含む）
- JR指宿枕崎線
- 自家用車（あなたの通学のために送迎）
- その他

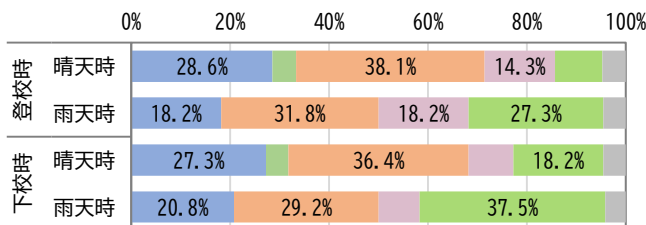


図 303 市内への通学生の登下校手段

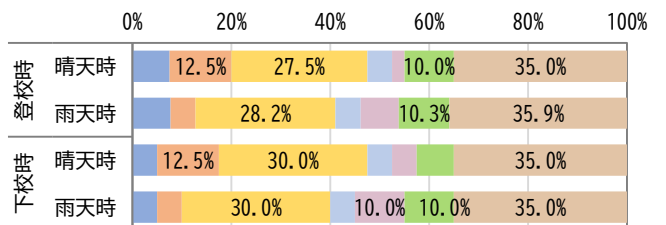


図 310 市外への通学生の登下校手段

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つの目標が提示
- 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推進



図 321 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

表 2 関連計画における公共交通への期待

関連計画	公共交通への期待
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)	<ul style="list-style-type: none"> 「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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。
④第 10 次枕崎市交通安全計画 (平成 29 年 4 月)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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

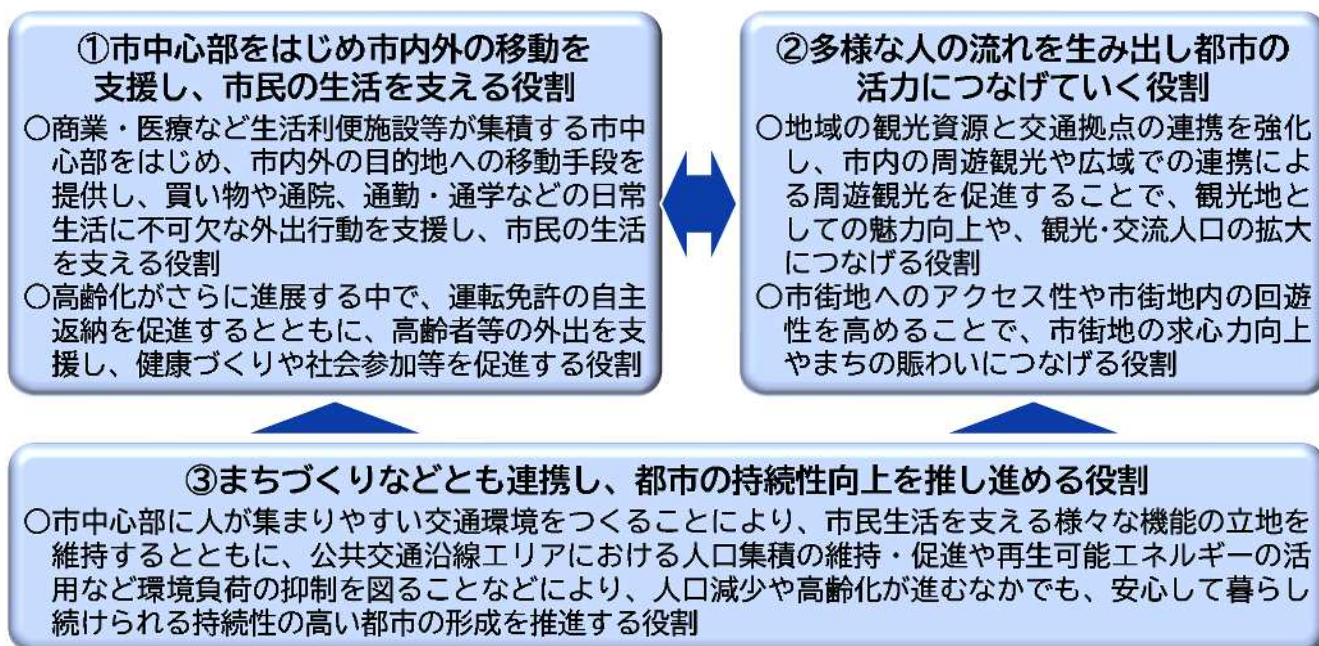


図 332 枕崎市の公共交通に求められる役割

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

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が引き続き重要です。
- 市内に常住する就業者の約2割、通学者の約4.5割が市外へ通勤・通学しており、市内外へ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などで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回遊性を向上させることは、市民生活と観光の両側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にも公共交通の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望まれます。
- しかし一方、人口の減少により移動の総量も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ることから、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 周辺市町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市町間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本市を繋ぐ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に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、周辺市町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設定

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ともない、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設定

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

○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推進

〔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。		○	○	

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

施策①：「社会基盤」としての公共交通に対する意識の醸成

- 「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。

施策②：モビリティ・マネジメントの推進

- 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。

施策③：利用の“きっかけ”づくり

- 「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」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。

〔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

施策④：イベント等との連携

- 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。

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

- 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。

施策⑥：観光周遊促進策の展開

- 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。

施策⑦：ドライバー確保のための支援

- 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・⑫）」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。
- 今後、「新たな移動サービス（施策⑪・⑫）」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。

【方向性③】 移動サービスの重層化と相互の連携強化

施策⑧：路線バス枕崎～金山線の運行形態の見直し

- 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ぶ、「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。

施策⑨：スクールバスを活用した移動手段の確保

- 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。

施策⑩：鉄道と路線バスの一体的利用の促進

- 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。

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

- 「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。

施策⑫：乗り継ぎ環境の整備

- 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。

施策⑬：次世代自動車の導入

- 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。

施策⑭：新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保

- 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。

【方向性④】公共交通に関する情報提供の充実

施策⑮：観光・公共交通情報の提供

- 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。

施策⑯：デジタルサイネージの導入

- 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。

施策⑰：リアルタイムな情報提供の実施

- 「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」などを利用して、スマートフォンや「デジタルサイネージ（施策⑯）」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。

[方向性⑤] 市街地内の移動・回遊の利便性向上

施策⑱：市街地内を循環する新たな移動サービスの導入

- 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

施策⑲：市街地内における均一運賃区間の設定

- 「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。

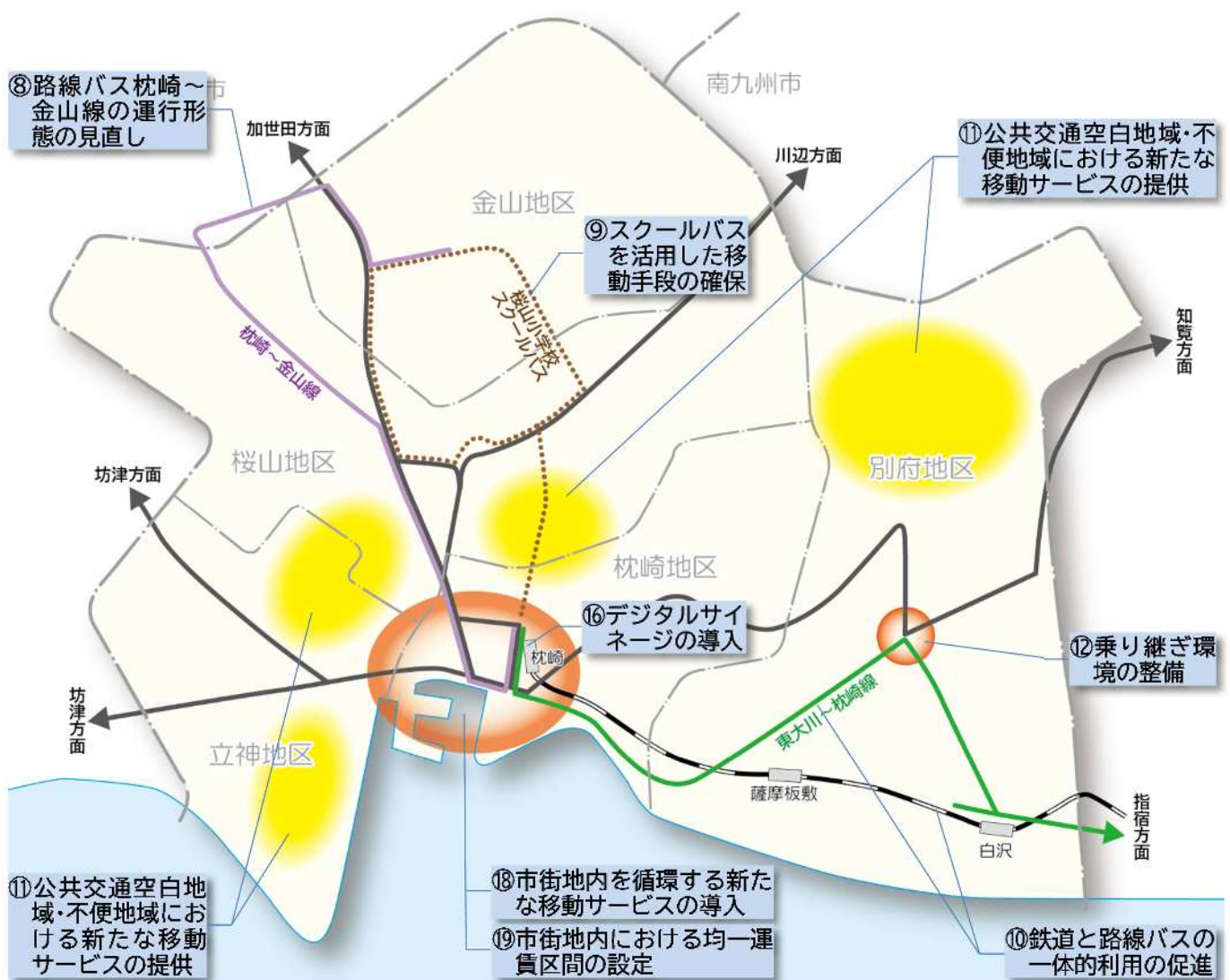


図 343 施策展開イメージ

8. 計画の推進・進捗管理

(1) 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

○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実施

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 	



令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度～ (2027～)
<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"> 仕組みの導入 連携施設等の拡充の推進 			
<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"> 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 		
	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー確保のための支援策の展開 		
	<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"> 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"> 実施可否の検討・判断 	<ul style="list-style-type: none"> 一体利用（共通乗車券・共通定期券等）の運用開始 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"> 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"> リアルタイムな情報提供の実施 		
<ul style="list-style-type: none"> 実証運行 	<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"> 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 		

(2) 目標の達成状況を評価するための指標

- 「計画の目標」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
- 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

表 3 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	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する施設・団体数	件	0 (令和3年度)	8	—
目標②	②-1	枕崎市の財政負担額	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	%	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	%	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	%	16.4 (令和2年)	16.8	—
	③-2	広域路線の平均乗車密度	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/ha	25.2 (令和2年)	25.2	—
	③-4	年間観光入込客数	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	台	0 (令和3年度)	導入	—
目標④	④-1	広域路線の経常収支率	%	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	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	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

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

(3) PDCA 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、「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

○「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、計画の実効性を確保

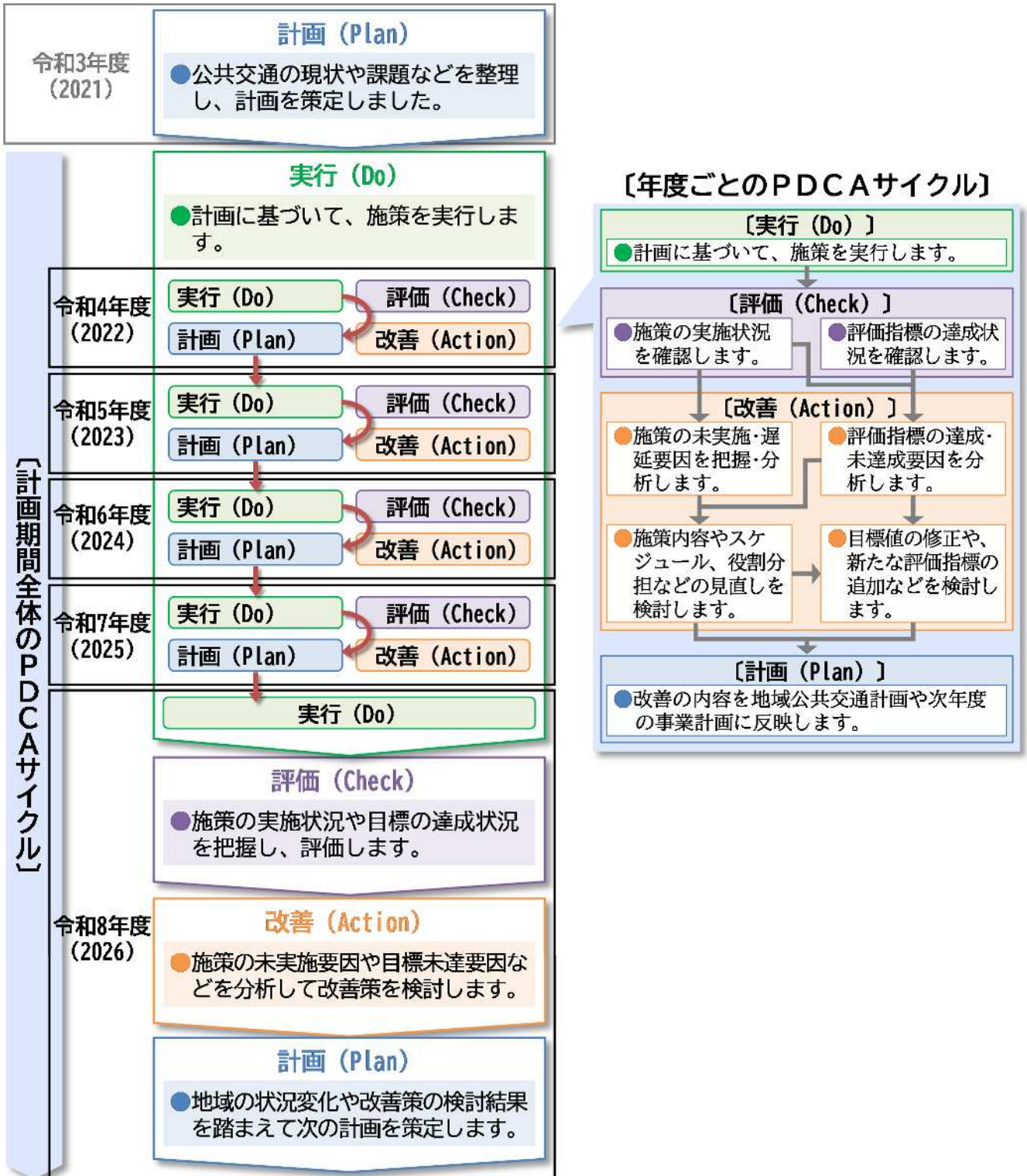


図 354 PDCA サイクルに基づく進捗管理



枕崎市地域公共交通計画〔概要版〕
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