

# 日置市地域公共交通網形成計画

平成29年3月

日置市

# 目次

<b>I. はじめに</b> .....	<b>1</b>
1 計画策定の目的 .....	1
2 計画の位置づけ .....	1
3 計画の区域 .....	1
4 計画の期間 .....	1
<b>II. 市の概況</b> .....	<b>2</b>
1 位置・地勢 .....	2
2 人口 .....	3
(1) 人口動向 .....	3
(2) 人口分布・高齢化率 .....	5
(3) 人身事故発生件数推移 .....	5
3 移動目的地となる主要施設の立地状況 .....	6
4 通勤・通学流動 .....	7
5 観光動向 .....	13
6 買物流動 .....	15
7 通院流動 .....	16
<b>III. 上位・関連計画の整理</b> .....	<b>17</b>
1 上位・関連計画 .....	17
(1) 第2次日置市総合計画 .....	17
(2) 日置市まち・ひと・しごと創生総合戦略 .....	18
(3) 第2期日置市地域福祉計画 .....	19
<b>IV. 公共交通の運行状況及び利用実態</b> .....	<b>20</b>
1 公共交通の現状 .....	20
(1) 公共交通の現状 .....	20
(2) 公共交通圏（公共交通のカバー） .....	21
(3) 鉄道の現状 .....	22
(4) 空港バス・高速バスの現状 .....	29
(5) 路線バスの現状 .....	31
(6) コミュニティバス・乗合タクシーの現状 .....	33
(7) スクールバス・タクシーの現状 .....	41
2 公共交通に関する住民意向、利用実態、移動ニーズ .....	42
(1) 市民アンケート調査の概要 .....	42
(2) 市民アンケート調査結果 .....	45
(3) 実証試験 .....	50

3	公共交通の問題点の整理	55
(1)	公共交通体系に関する問題点	55
(2)	市民の意識等に関する問題点	55
(3)	その他	56
4	取り組むべき課題	57
(1)	公共交通網に関する課題	57
(2)	利用促進に関する課題	57
(3)	協働・連携に関する課題	57
<b>V.</b>	<b>基本方針</b>	<b>58</b>
1	計画の基本的な方針	58
2	目指すべき公共交通網のすがた	59
(1)	公共交通網の将来像	59
(2)	各種交通機関の役割	60
3	計画目標及び目標を達成するための事業の体系	61
4	目標を達成するための事業	63
5	事業スケジュール	78
<b>VI.</b>	<b>計画の達成状況の評価</b>	<b>79</b>
1	数値目標	79
2	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	83



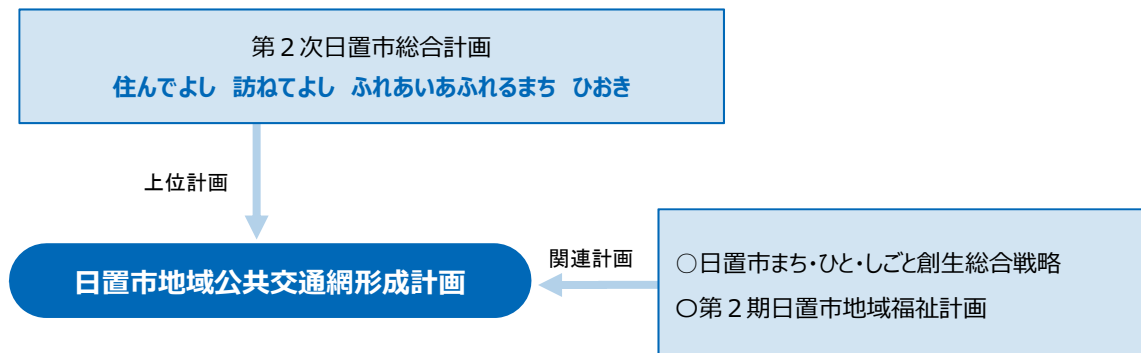
# はじめに

## 1 計画策定の目的

本市の公共交通体系の最適化に向けた具体的施策や再編計画を見据え、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するため、公共交通政策のマスタープランとして、「日置市地域公共交通網形成計画」を策定します。

## 2 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、市の基本的な施策の方向性を示す「第2次日置市総合計画」（平成28年3月策定 計画期間は平成37年度まで）を上位計画とし、市の各種関連計画を踏まえて策定します。



## 3 計画の区域

本市全域とします。

## 4 計画の期間

本計画の計画期間は、平成29年度から平成33年度までの5年間とします。

なお、期間内においても、計画の目標や地域の実情等を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行います。

## II. 市の概況

### 1 位置・地勢

- 本市は、平成 17 年 5 月 1 日に旧東市来町、旧伊集院町、旧日吉町、旧吹上町の合併によって誕生しています。
- 鹿児島県の西部に位置し、面積は 253.01 ㎥で、西は県都鹿児島市、北はいちき串木野市と薩摩川内市、南は南さつま市に隣接し、西は東シナ海に面しています。
- 地勢は東側が山地、西側が海岸平野で形成されています。

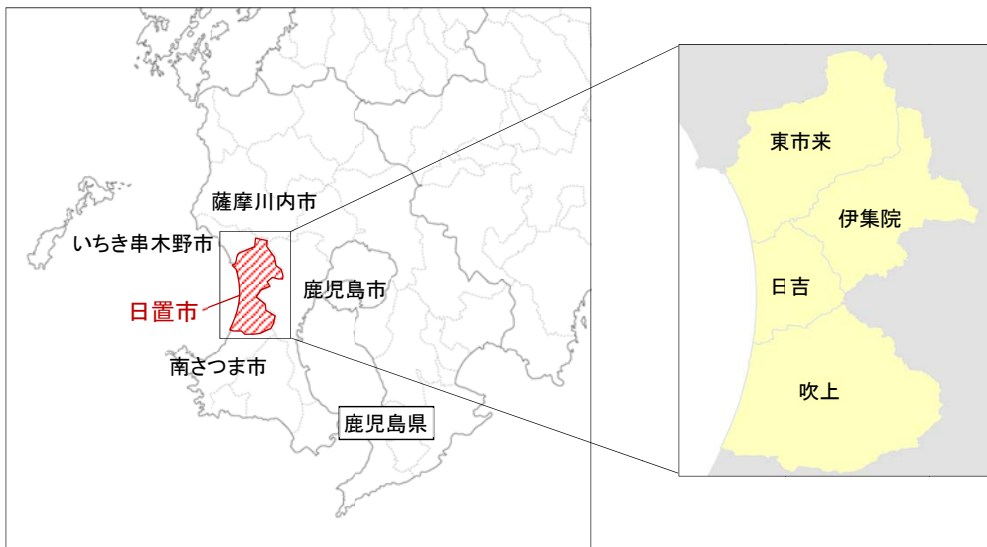


図 II-1 位置



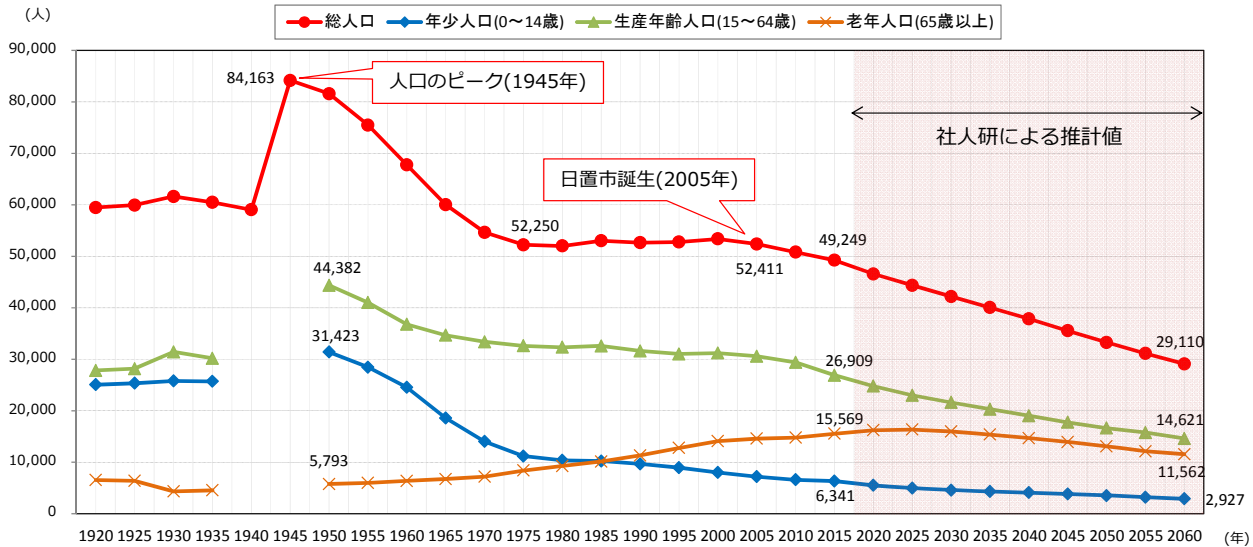
資料: 国土地理院ウェブサイト電子国土 Web

図 II-2 地勢

## 2 人口

### (1) 人口動向

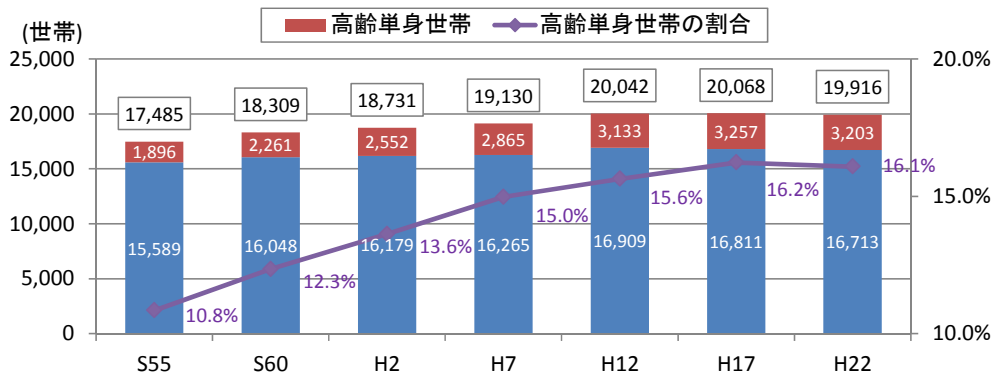
- 本市の総人口は、昭和 20（1945）年の 84,163 人をピークに減少傾向にあり、平成 27（2015）年の総人口は 49,249 人、年少人口は 6,341 人、生産年齢人口は 26,909 人、老年人口は 15,569 人となっており、今後も、人口減少・少子高齢化の進行が予測されています。



資料：昭和 20(1945)年から平成 27(2015)年までの数値は総務省「国勢調査」、平成 32(2020)年から平成 72(2060)年までの数値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月 27 日公表)」より(平成 32(2020)年以降の将来推計人口は平成 22(2010)年の総務省「国勢調査」の人口を元に推計されている)。

図 II-3 年齢 3 区分別人口の推移と将来推計

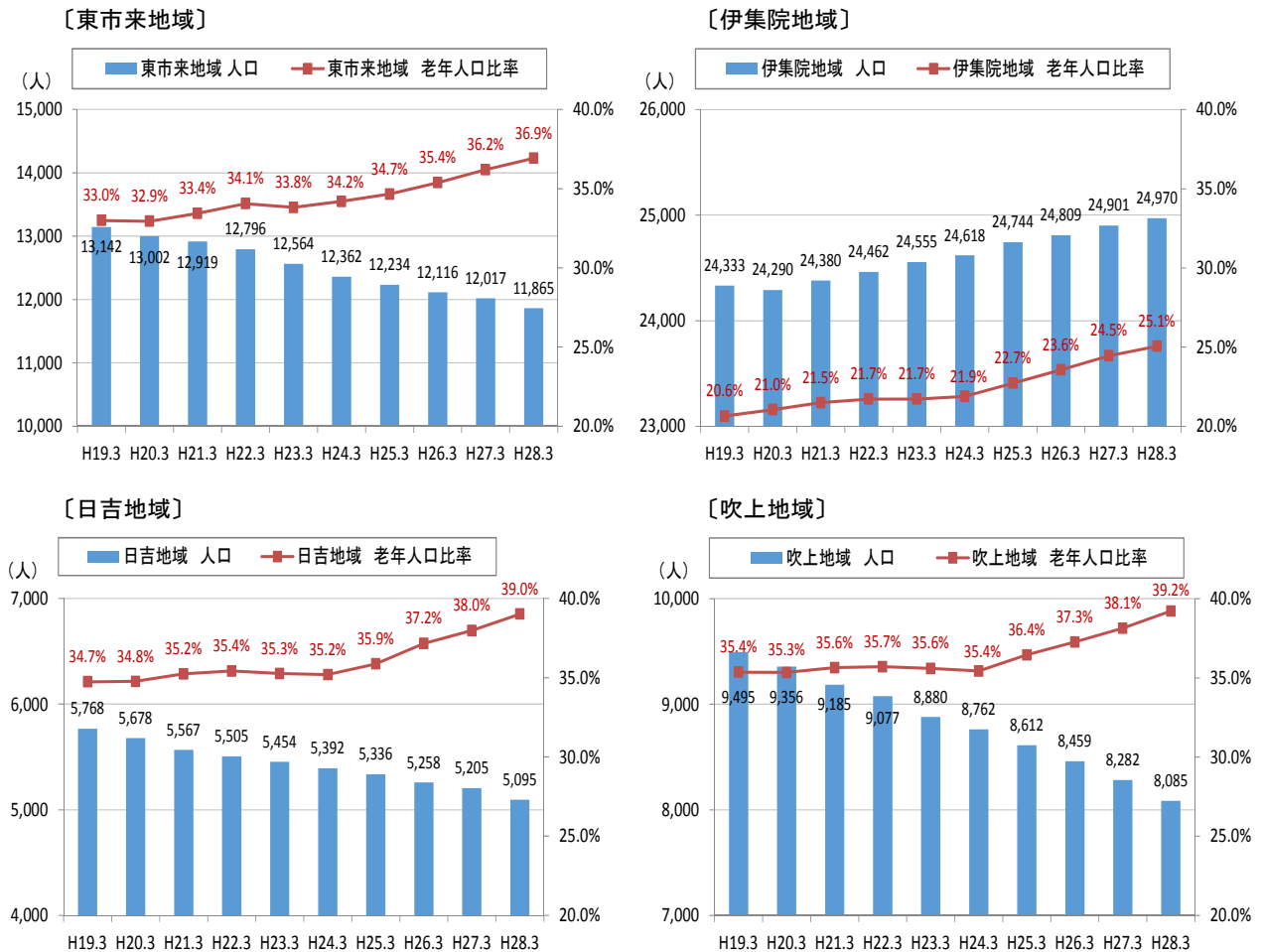
- 本市の全世帯・高齢単身世帯数の昭和 55 年から平成 22 年の推移をみると、全世帯数は昭和 55 年の 17,485 世帯から平成 17 年の 20,068 世帯まで一貫して増加傾向にありましたが、平成 22 年は若干減少し 19,916 世帯となっています。
- 高齢単身世帯は昭和 55 年の 1,896 世帯から平成 22 年には約 1.7 倍の 3,203 世帯となり、その割合は増加傾向にあります。



資料：総務省「国勢調査」

図 II-4 全世帯・高齢単身世帯数の推移

- 平成 19 年 3 月から平成 28 年 3 月までの地域別人口推移をみると、東市来地域、日吉地域、吹上地域は一貫して減少傾向にあり、平成 28 年 3 月は、それぞれ 11,865 人、5,095 人、8,085 人となっています。一方、伊集院地域の人口は増加しており、24,970 人となっています。
- 老年人口比率は全ての地域で増加傾向にあり、特に日吉地域と吹上地域、東市来地域は平成 19 年 3 月時点で既に 30% を超えていましたが、平成 28 年 3 月には、それぞれ 39.0%、39.2%、36.9% と高齢化が一層進行しています。



資料：日置市

図 II-5 地域別人口・老年人口比率の推移



## (2) 人口分布・高齢化率

- 各地域ともに本庁・支所周辺に人口が多く分布しています。
- 各地域の周辺部・境界部では人口減少・高齢化が進むエリアが多くみられます。

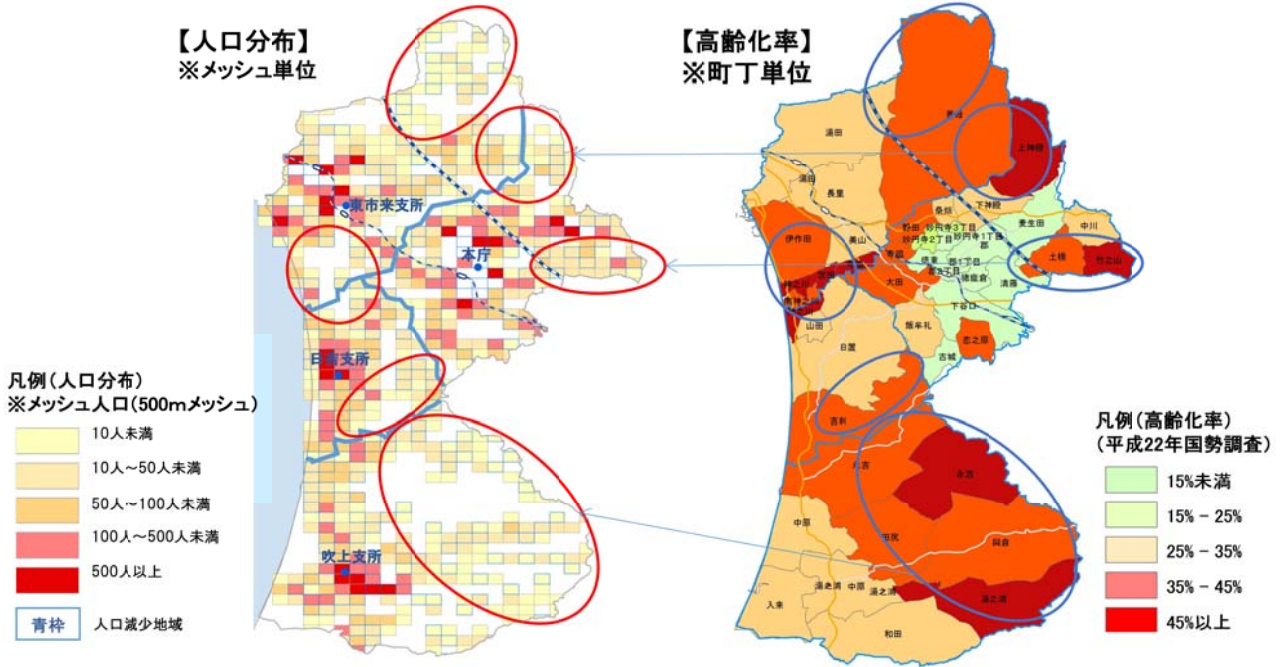
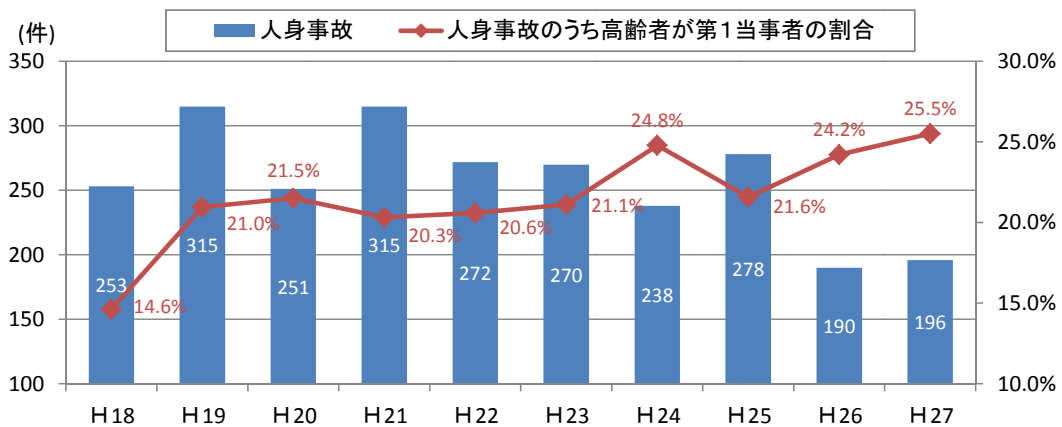


図 II-6 人口分布及び高齢化率

## (3) 人身事故発生件数推移

- 日置市内の人身事故発生件数について、増減はあるものの概ね減少傾向にあります。うち高齢者が第1当事者の割合は増加傾向にあります。

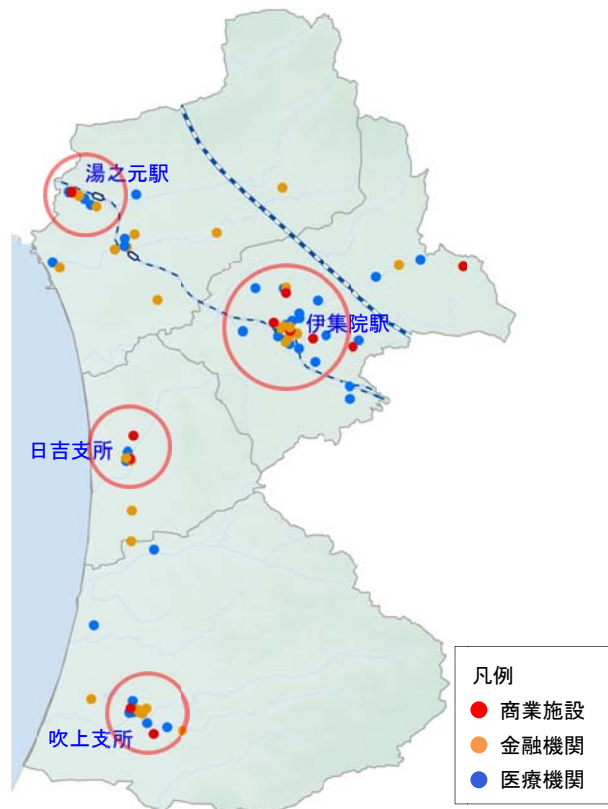


資料:日置警察署  
注:第1当事者…事故に関与した運転者または歩行者のうち、過失が重い者

図 II-7 日置市内の人身事故発生係数と高齢者が第1当事者の割合

### 3 移動目的地となる主要施設の立地状況

- 商業施設（食品スーパー、ホームセンター等）、金融機関、医療機関とも湯之元駅、伊集院駅、日吉支所、吹上支所周辺に集積しています。



● 商業施設		
東市来地域	タイヨー東市来店、A マート東市来	
伊集院地域	グランド伊集院店、スーパーセンターニシムタ伊集院店、ニシムタ中川店、山形屋ストアー妙円寺団地店、コープかごしま伊集院店、ダイレックス伊集院店	
日吉地域	A コープ鹿児島日吉店、フードショップうちやま	
吹上地域	A コープ鹿児島伊作店、タイハイ吹上店、A マートながよし	
● 金融機関		
東市来地域	鹿児島信用金庫湯之元支店、鹿児島銀行湯之元支店、鹿児島銀行東市来代理店、東市来郵便局、東市来長里郵便局、上市来郵便局、江口郵便局、下伊集院郵便局、JA さつま日置東市来支所、JA さつま日置湯田支所、JA さつま日置上市来支所	
伊集院地域	鹿児島信用金庫伊集院支店、鹿児島銀行伊集院支店、南日本銀行伊集院支店、鹿児島相互信用金庫伊集院支店、伊集院郵便局、伊集院北郵便局、妙円寺団地郵便局、JA さつま日置伊集院支所	
日吉地域	鹿児島銀行日吉支店、日置郵便局、吉利郵便局、JA さつま日置日吉支所	
吹上地域	鹿児島銀行吹上支店、南日本銀行吹上支店、鹿児島相互信用金庫吹上支店、吹上郵便局、吹上温泉郵便局、永吉郵便局、JA さつま日置吹上支所、JA さつま日置永吉支所	
● 医療機関		
東市来地域	小児科	浅谷小児科医院
	総合	新山皮膚泌尿器科、樋口クリニック、伊作田診療所、湯田内科病院、大石医院、ゆのもと記念病院、博悠会温泉病院、石神胃腸科内科医院
	歯科	こだま歯科クリニック、長里歯科医院、米澤歯科医院、たさき歯科医院
伊集院地域	皮膚科	せきやま皮膚科クリニック
	小児科	鹿児島こども病院
	耳鼻咽喉科	橋本耳鼻咽喉科、清田耳鼻咽喉科
	産婦人科	くすもと産婦人科
	眼科	うちやま眼科、黒岩眼科
	総合	いじゅういん脳神経外科、松崎内科ひふ科、久保内科、黒岩内科、野ロクリニック、康生クリニック、本庄病院、藤井内科小児科医院、日本健康倶楽部鹿児島支部診療所、伊集院病院、じんごあん整形外科内科クリニック、はやした整形外科病院、まえはらリハビリクリニック、たもつクリニック、永浜小児科内科、守屋病院
	歯科	ふくはら歯科医院、藤井歯科、永浜歯科医院、ゆだデンタルクリニック、林田歯科医院、門松歯科医院、清水歯科医院、福山歯科、えご歯科医院、前田歯科・矯正歯科、そふと歯科伊集院、どりーむ歯科
日吉地域	総合	日置市診療所、みゆきクリニック
歯科	はぜもと歯科医院	
吹上地域	総合	しいの内科クリニック、山之内クリニック、吹上クリニック、外科馬場病院、前原やすしクリニック
	歯科	ニコニコ歯科医院、吹上歯科、いざく歯科

図 II-8 主要施設の分布状況

## 4 通勤・通学流動

- 本市から他地域への通勤・通学の状況を見ると、本市から鹿児島市への通勤が 5,310 人（本市に常住する 15 歳以上の就業者 22,253 人の 23.9%）、通学が 861 人（本市に常住する 15 歳以上の通学者 2,991 人の 28.8%）と多く、15 歳以上の通勤通学者のうち 4 人に 1 人は鹿児島市へ通勤・通学しています。また、他地域から本市への通勤・通学の状況を見ると、鹿児島市から本市への通勤・通学が多くなっています。
- その他、いちき串木野市、南さつま市、薩摩川内市との通勤・通学流動が見られます。

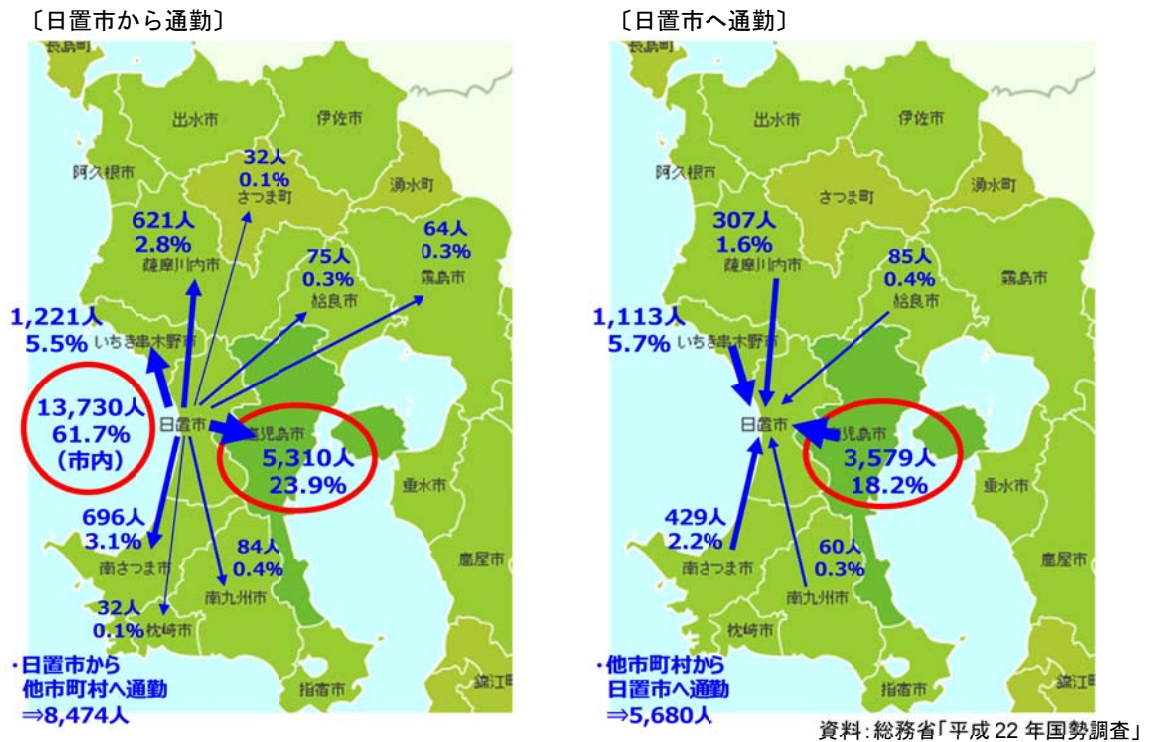


図 II-9 通勤流動(※30人以上のみ記載)

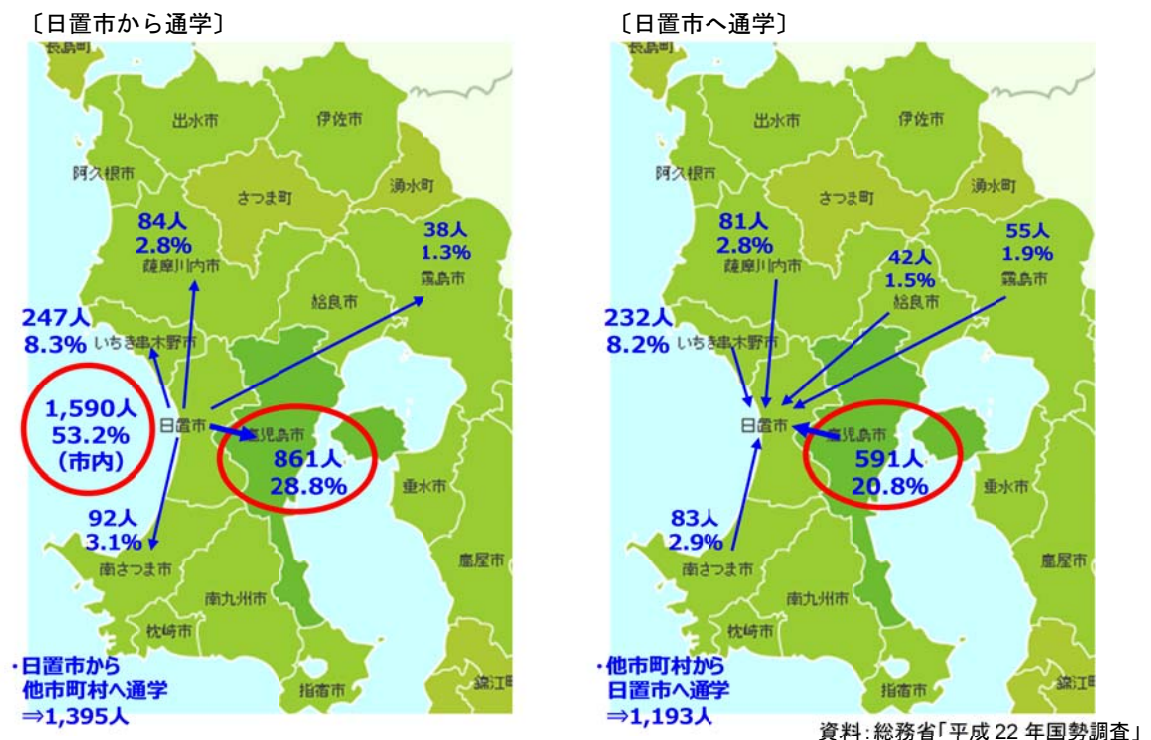


図 II-10 通学流動(※30人以上のみ記載)



- 本市に所在する県立伊集院高等学校、県立吹上高等学校、鹿児島城西高等学校、鹿児島育英館高等学校の通学については以下のとおりとなっています。

- 県立伊集院高等学校

県立伊集院高等学校は、全校生徒 688 人のうち本市に 302 人（全校生徒の 43.9%）、鹿児島市に 278 人（40.4%）、いちき串木野市に 103 人（15.0%）、薩摩川内市に 4 人（0.6%）、姶良市に 1 人（0.1%）が居住しています。

公共交通を利用して通学する生徒は 427 人（全校生徒の 62.1%）で、本市居住者が 71 人（本市居住生徒の 23.5%）、鹿児島市が 264 人（95.0%）、いちき串木野市が 87 人（84.5%）、薩摩川内市が 4 人（100.0%）、姶良市が 1 人（100.0%）となっており、市外からの通学については公共交通の利用が 8 割を超えています。



学年別・居住市町村別 生徒数（単位：人）

全生徒数(H28.12現在)						
	日置市	鹿児島市	いちき串木野市	薩摩川内市	姶良市	計
1年	104	99	29	0	0	232
2年	94	84	42	3	0	223
3年	104	95	32	1	1	233
計	302	278	103	4	1	688

学年別・居住市町村別 公共交通を利用して通学する生徒数（単位：人）

公共交通を利用して通学する生徒数(H28.12現在)						
	日置市	鹿児島市	いちき串木野市	薩摩川内市	姶良市	計
1年	22	94	24	0	0	140
(利用率)	21.2%	94.9%	82.8%	-	-	60.3%
2年	22	79	32	3	0	136
(利用率)	23.4%	94.0%	76.2%	100.0%	-	61.0%
3年	27	91	31	1	1	151
(利用率)	26.0%	95.8%	96.9%	100.0%	100.0%	64.8%
計	71	264	87	4	1	427
(利用率)	23.5%	95.0%	84.5%	100.0%	100.0%	62.1%

図 II-11 伊集院高校に在籍する生徒の通学状況

最寄バス停の接続状況を見ると、朝・夕の通学時とも、「伊集院高校」バス停に鹿児島方面・伊集院方面・川内方面とつなぐ便があり、また、伊集院駅から約 800m（徒歩 11 分）の距離であるため、鹿児島・川内方面はバスに加え、鉄道も利用できる環境にあります。

系統分類	バス停「伊集院高校」									
	鹿児島⇒日置⇒北薩	北薩⇒日置⇒鹿児島	日置市内間	日置市内間	日置市内間	南薩⇒日置	南薩⇒日置	南薩⇒日置	日置⇒南薩	日置⇒南薩
始点	鹿児島	川内・串木野	くろがね通り・伊集院	伊集院	伊集院	枕崎	加世田	伊作	伊集院高校	伊集院高校
行先	湯之元・串木野	鹿児島駅(小山田小・天文館)	伊集院	(左)妙円寺団地方面(立野団地・県住)	妙円寺・段(立野団地・一丁目)	伊集院高校(伊作・さつま湖・伊集院駅)	伊集院高校(伊作・さつま湖・伊集院駅)	伊集院高校(さつま湖・伊集院駅)	加世田・枕崎(伊集院駅・さつま湖・伊作)	加世田(伊集院駅・さつま湖・伊作)
授業開始	7:40	7:26	7:20	6:15 6:40 7:05	7:25	7:50	6:57	7:07	7:13	7:13
朝礼	8:40	8:29	8:50	9:50	9:10	10:10	11:00	8:15	7:43	7:43
終礼(試験期間中)	11:50	11:29	11:50	12:29	12:24	12:18	13:37	13:08	14:53	10:53
終礼	16:35	16:49	16:50	17:59	17:13	17:50	18:24	18:54	19:03	16:18
部活終了(早)	18:00	17:59	17:13	18:20	18:24	18:24	19:50	18:47	17:43	17:43
部活終了(遅)	18:30	18:59	18:20	18:54	19:24	19:54	20:04	20:04	20:03	20:03

図 II-12 伊集院高校の朝礼、終礼等の時刻と最寄バス停の到着・出発時刻

● 県立吹上高等学校

県立吹上高等学校は、全校生徒 347 人のうち本市に 208 人（全校生徒の 59.9%）、鹿児島市に 79 人（22.8%）、南さつま市に 55 人（15.9%）、南九州市に 4 人（1.2%）、いちき串木野市に 1 人（0.3%）が居住しています。

公共交通を利用して通学する生徒は 75 人（全校生徒 347 人の 21.6%）で、本市居住者が 45 人（本市居住生徒の 21.6%）、鹿児島市が 19 人（24.1%）、南さつま市が 11 人（20.0%）となっています。1 年生は 51.3%が公共交通を利用しているものの、2、3 年生は 1 割未満となっています。これは、原付免許試験を受験できる 16 歳になると免許を取得し、原付で通学している生徒が多くなるためだと考えられます。



学年別・居住市町村別 生徒数（単位：人）

全生徒数 (H28.12現在)						
市町村名	日置市	鹿児島市	南さつま市	南九州市	いちき串木野市	計
1年	73	23	19	0	0	115
2年	61	32	21	3	0	117
3年	74	24	15	1	1	115
計	208	79	55	4	1	347

学年別・居住市町村別 公共交通を利用して通学する生徒数（単位：人）

公共交通を利用して通学する生徒数 (H28.12現在)						
	日置市	鹿児島市	南さつま市	南九州市	いちき串木野市	計
1年	38	13	8	0	0	59
(利用率)	52.1%	56.5%	42.1%	0.0%	0.0%	51.3%
2年	2	5	0	0	0	7
(利用率)	3.3%	15.6%	0.0%	0.0%	0.0%	6.0%
3年	5	1	3	0	0	9
(利用率)	6.8%	4.2%	20.0%	0.0%	0.0%	7.8%
計	45	19	11	0	0	75
(利用率)	21.6%	24.1%	20.0%	0.0%	0.0%	21.6%

図 II-13 吹上高校に在籍する生徒の通学状況

最寄バス停の接続状況を見ると、朝・夕の通学時とも、吹上高校前の「さつま湖」バス停に鹿児島方面とつなぐ便が停車せず、徒歩 10 分ほど離れている「伊作」バス停を利用する必要があります。加世田、伊集院方面は朝・夕とも「さつま湖」バス停とつなぐ便が運行されています。

系統分類	バス停「さつま湖」				バス停「伊作」						
	さつま湖→鹿児島	日置→南薩	日置→南薩	南薩→日置	南薩→日置→鹿児島	南薩→日置	南薩→日置→鹿児島	日置市内間	日置→南薩	日置→南薩	鹿児島→日置→南薩
始点	さつま湖	伊集院高校	伊集院高校	枕崎(加世田・伊作)	野間池(加世田)	枕崎(加世田・伊作)	さつま湖	伊作	伊集院高校	伊集院高校	金生町
先行	金生町	枕崎	加世田	伊集院高校	金生町	伊集院高校	金生町	伊集院	枕崎	加世田	野間池(加世田)
朝礼	8:35										
授業開始	9:00										
終礼(試験期間中)	12:30										
終礼	16:00										
部活終了	19:00										

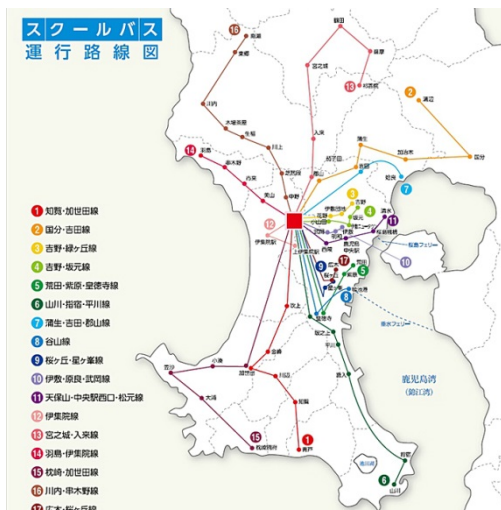
図 II-14 吹上高校の朝礼、終礼等の時刻と最寄バス停の到着・出発時刻

● 鹿児島城西高等学校

鹿児島城西高等学校は、全校生徒 1,197 人のうち本市に 299 人（全校生徒の 25.0%）、鹿児島市に 468 人（39.1%）、薩摩川内市に 91 人（7.6%）、始良市に 65 人（5.4%）等が居住しています。

スクールバスを利用して通学する生徒は 806 人（全校生徒の 67.3%）で、「スクールバス運行路線図」のとおり、県内 18 ルートで運行されています。

公共交通を利用して通学する生徒は 104 人（全校生徒の 8.7%）で、本市居住者が 9 人（本市居住生徒の 3.0%）、鹿児島市が 39 人（8.3%）、薩摩川内市が 16 人（17.6%）、始良市が 11 人（16.9%）、霧島市が 8 人（13.8%）、いちき串木野市が 17 人（32.7%）、南さつま市が 1 人（3.0%）、枕崎市が 3 人（21.4%）となっています。



スクールバス運行路線図

資料：鹿児島城西高等学校 Web サイト



学年別・居住市町村別 生徒数 (単位：人)

市町村名	全生徒数(H28.12現在)							
	日置市	鹿児島市	薩摩川内市	始良市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	指宿市
1年	118	140	44	28	21	25	14	9
2年	106	162	22	15	11	14	13	10
3年	75	166	25	22	26	13	6	10
計	299	468	91	65	58	52	33	29
市町村名	南九州市	枕崎市	鹿屋市	さつま町	出水市	その他	県外	計
1年	6	4	5	5	4	6	2	431
2年	9	6	3	5	3	8	2	389
3年	6	7	6	4	1	7	3	377
計	21	17	14	14	8	21	7	1,197

学年別・居住市町村別 スクールバスを利用して通学する生徒数 (単位：人)

	スクールバスを利用して通学する生徒数(H28.12現在)							
	日置市	鹿児島市	薩摩川内市	始良市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	指宿市
1年	16	130	36	22	18	21	14	9
(利用率)	13.6%	92.9%	81.8%	78.6%	85.7%	84.0%	100.0%	100.0%
2年	17	146	18	13	11	6	12	9
(利用率)	16.0%	90.1%	81.8%	86.7%	100.0%	42.9%	92.3%	90.0%
3年	11	147	20	18	19	7	6	8
(利用率)	14.7%	88.6%	80.0%	81.8%	73.1%	53.8%	100.0%	80.0%
計	44	423	74	53	48	34	32	26
(利用率)	14.7%	90.4%	81.3%	81.5%	82.8%	65.4%	97.0%	89.7%
	南九州市	枕崎市	鹿屋市	さつま町	出水市	その他	計	
1年	6	4	4	5	3	4	292	
(利用率)	100.0%	100.0%	80.0%	100.0%	75.0%	50.0%	67.7%	
2年	9	5	1	4	3	1	255	
(利用率)	100.0%	83.3%	33.3%	80.0%	100.0%	10.0%	65.6%	
3年	6	6	4	4	1	2	259	
(利用率)	100.0%	85.7%	66.7%	100.0%	100.0%	20.0%	68.7%	
計	21	15	9	13	7	7	806	
(利用率)	100.0%	88.2%	64.3%	92.9%	87.5%	25.0%	67.3%	

学年別・居住市町村別 公共交通を利用して通学する生徒数 (単位：人)

	公共交通を利用して通学する生徒数(H28.12現在)								
	日置市	鹿児島市	薩摩川内市	始良市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	枕崎市	計
1年	2	13	7	6	3	4	0	0	35
(利用率)	1.7%	9.3%	15.9%	21.4%	14.3%	16.0%	0.0%	0.0%	8.1%
2年	3	14	4	1	0	7	1	2	32
(利用率)	2.8%	8.6%	18.2%	6.7%	0.0%	50.0%	7.7%	33.3%	8.2%
3年	4	12	5	4	5	6	0	1	37
(利用率)	5.3%	7.2%	20.0%	18.2%	19.2%	46.2%	0.0%	14.3%	9.8%
計	9	39	16	11	8	17	1	3	104
(利用率)	3.0%	8.3%	17.6%	16.9%	13.8%	32.7%	3.0%	21.4%	8.7%

図 II-15 鹿児島城西高校に在籍する生徒の通学状況

最寄バス停の接続状況を見ると、朝・夕の通学時とも「大迫」バス停に鹿児島・伊集院方面とつなぐ便がありますが、加世田・枕崎方面へとつなぐ便がない状態です。

系統分類	バス停「城西高校前」		バス停「大迫」		
	北薩⇒日置	日置⇒北薩	日置⇒鹿児島	日置⇒鹿児島	鹿児島⇒日置
始点	羽島車庫	城西高校前	伊集院	伊集院	鹿児島駅
行先	城西高校前	羽島車庫	鹿児島駅	金生町	伊集院
			7:16	6:36	7:48
			8:01		
朝礼	8:20	8:20			
			8:26		8:38
授業開始	8:55				
			9:36	9:06	9:38
				10:36	10:38
				11:36	11:38
終礼 (試験期間中)	11:55				
					12:38
			13:06		13:38
				14:06	14:38
				15:06	15:38
終礼	15:55				
					16:06
					16:36
			17:56		17:08
					18:08
					19:18
					20:18
					21:18

図 II-16 鹿児島城西高校の朝礼、終礼等の時刻と最寄バス停の到着・出発時刻

● 鹿児島育英館高等学校

鹿児島育英館高等学校は、全校生徒 64 人のうち本市に 41 人（全校生徒の 64.1%）、鹿児島市に 20 人（31.3%）、始良市、薩摩川内市、阿久根市にそれぞれ 1 人（1.6%）が居住しています。

スクールバスを利用して通学する生徒は 16 人（全校生徒の 25.0%）で、本市と鹿児島市をエリアとする 2 ルートが運行されています。公共交通を利用して通学する生徒は 10 人（全校生徒の 15.6%）で、本市居住者が 5 人（本市居住生徒の 12.2%）、鹿児島市が 4 人（20.0%）、阿久根市が 1 人（100.0%）となっています。



学年別・居住市町村別 生徒数（単位：人）

	全生徒数(H28.12現在)					計
	日置市	鹿児島市	始良市	薩摩川内市	阿久根市	
1年	3	4	0	0	0	7
2年	17	9	1	0	1	28
3年	21	7	0	1	0	29
計	41	20	1	1	1	64

学年別・居住市町村別 スクールバスを利用して通学する生徒数（単位：人）

	スクールバスを利用して通学する生徒数(H28.12現在)					計
	日置市	鹿児島市	始良市	薩摩川内市	阿久根市	
1年	0	4	0	0	0	4
(利用率)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	57.1%
2年	0	6	0	0	1	7
(利用率)	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%	25.0%
3年	0	5	0	0	0	5
(利用率)	0.0%	71.4%	0.0%	0.0%	0.0%	17.2%
計	0	15	0	0	1	16
(利用率)	0.0%	75.0%	0.0%	0.0%	100.0%	25.0%

学年別・居住市町村別 公共交通を利用して通学する生徒数（単位：人）

	公共交通を利用して通学する生徒数(H28.12現在)					計
	日置市	鹿児島市	始良市	薩摩川内市	阿久根市	
1年	0	0	0	0	0	0
(利用率)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2年	5	3	0	0	1	9
(利用率)	29.4%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%	32.1%
3年	0	1	0	0	0	1
(利用率)	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%
計	5	4	0	0	1	10
(利用率)	12.2%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%	15.6%

図 II-17 鹿児島育英館高校に在籍する生徒の通学状況

最寄バス停の接続状況を見ると、朝・夕の通学時とも「朝日ヶ丘団地入口」バス停に鹿児島・伊集院、串木野方面とつなぐ便があります。

系統分類	バス停「朝日ヶ丘団地入口」			
	北薩⇒日置⇒鹿児島 串木野	日置市内間 くろがね通	鹿児島⇒日置⇒北薩 鹿児島駅	日置市内間 伊集院駅
始点	串木野	くろがね通	鹿児島駅	伊集院駅
行先	鹿児島駅	伊集院駅	串木野	伊集院駅 (左)妙内寺団地方面(立野団地・県住)
時刻				
		6:18		
		6:43		
		7:08		
		7:28		
		7:18	7:28	
朝礼	8:10			
授業開始	8:45			
		8:48		
		9:48		
		10:48		
		10:13		
		10:01		
		10:31		
		11:48		
		12:18		
		12:48		
終礼 (試験期間中)	12:50			
		13:18		
		14:48		
		15:48		
終礼	16:40			
		16:48		
		17:11		
		17:48		
部活終了(早)	18:00			
		18:18		
部活終了(遅)	18:30			
		18:01		
		18:22		
		18:52		
		19:22		
		19:52		
		20:06		
		16:51		
		17:22		
		18:01		
		18:22		
		18:52		
		19:22		
		19:52		
		20:52		

図 II-18 鹿児島育英館高校の朝礼、終礼等の時刻と最寄バス停の到着・出発時刻



## 5 観光動向

- 歴史ある湯之元温泉郷や吹上温泉郷、また、多くの窯元が立ち並ぶ美山、妙円寺詣りの舞台でもある徳重神社や妙円寺など数多くの観光スポットが市内全域に分布しています。
- 観光地・観光施設等来訪者数は平成 25 年より増加傾向にあり、平成 27 年は 227 万人が本市の観光地・観光施設等を訪れています。



図 II-19 観光資源分布

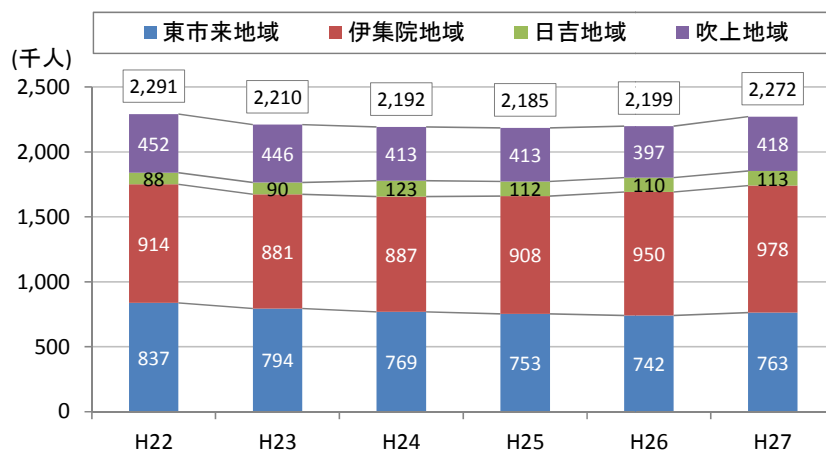


図 II-20 観光地・観光施設等来訪者数の推移

資料: 日置市

- 本市・本市観光協会において、観光ガイド付きで市内の観光スポットを回る観光タクシー事業（「ゆるり ぶらり ひおき旅」）が取り組まれています。

**ゆるり ぶらり ひおき旅**

2時間コースは **1,000円OFF!**  
3時間コースは **2,500円OFF!**  
日置市から助成されます!

**Aコース 美山散策コース** (2時間) 小型車 **2,000円** (通常価格 3,000円) ジュニア車 **3,500円** (通常価格 4,500円)

**Bコース 日置市周遊コース** (3時間) 小型車 **9,500円** (通常価格 12,000円) ジュニア車 **15,500円** (通常価格 19,000円)

**Cコース 戦国島津探訪コース** (3時間) 小型車 **6,500円** (通常価格 9,000円) ジュニア車 **10,500円** (通常価格 13,000円)

**Dコース 明治維新探訪コース** (3時間) 小型車 **5,000円** (通常価格 7,500円) ジュニア車 **8,500円** (通常価格 11,000円)

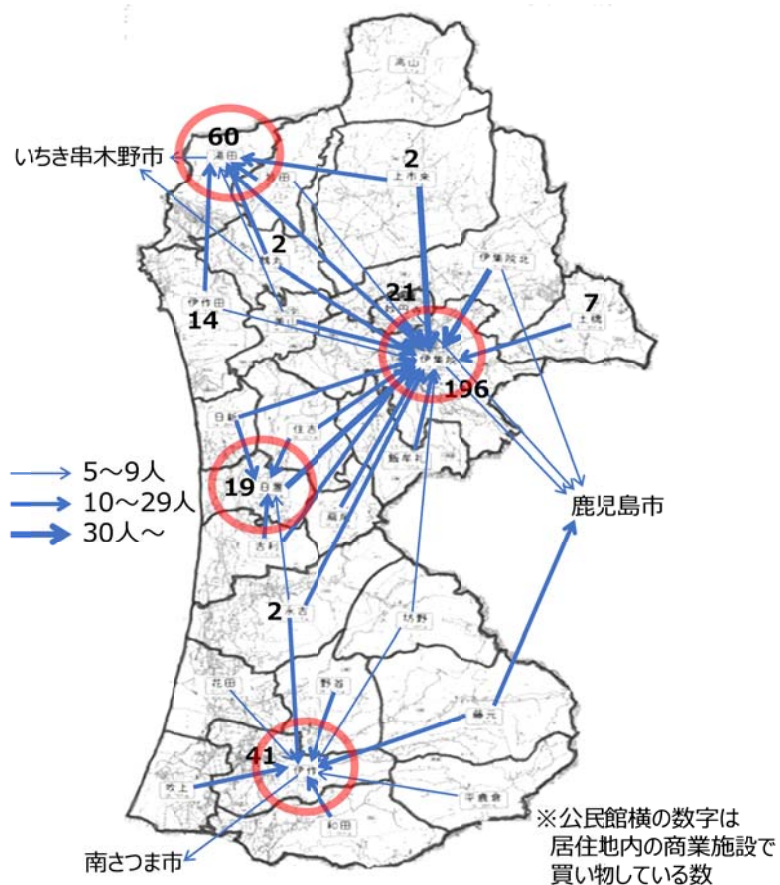
TEL 099-248-7380  
FAX 099-248-7383

お申込みはお早めに! お電話・FAXで承ります。

図 II-21 日置市・日置市観光協会 観光タクシー「ゆるり ぶらり ひおき旅」パンフレット

## 6 買物流動

- 市民アンケート調査結果において、居住する地区から日常生活において利用する商業施設がある地区への移動を表す買物流動をみると、伊集院や伊作、湯田、日置地区に周辺地区からの流入が多くなっています。
- 市境の地区については、市内移動だけではなく、鹿児島市や南さつま市、いちき串木野市への流出も見られます。

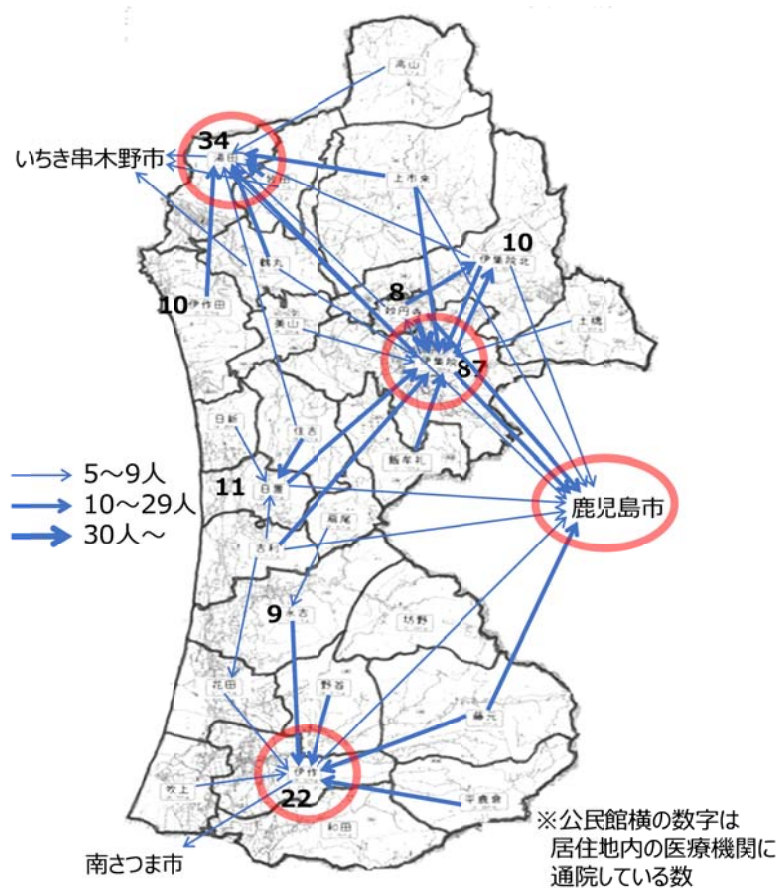


資料: 市民アンケート調査

図 II-22 買物流動

## 7 通院流動

- 市民アンケート調査結果において、居住する地区から日常生活において通院する医療機関がある地区への移動を表す通院流動をみると、伊集院、湯田、伊作地区への流入が多くなっています。
- 市内移動だけではなく、鹿児島市への流出も多くなっています。
- 買物流動に比べ、居住地区から遠方への通院が多く見られます。



資料：市民アンケート調査

図 II-23 通院流動

# III. 上位・関連計画の整理

## 1 上位・関連計画

### (1) 第2次日置市総合計画

- 「第2次日置市総合計画」は平成28年度を初年度として策定され、基本理念、将来都市像、公共交通施策の位置づけが示されています。

#### ●基本理念（日置市市民憲章）

- ・子どもたちに希望、お年よりに幸せのあるまちをつくります
- ・働くことに夢があり、豊かなまちをつくります
- ・伝統文化を生かした教育のまちをつくります
- ・豊かな自然環境を大切に、市民すべてが健康なまちをつくります
- ・きまりを守り、力を合わせて安心・安全なまちをつくります

#### ●将来像

「住んでよし 訪ねてよし ふれあいあふれるまち ひおき」

#### ●公共交通に関する基本目標

##### ▼社会基盤：安全で快適な暮らしや交流の基盤づくり

- ・安全性と利便性向上につながる道路・交通網の充実

#### ●分野別計画における公共交通施策の位置づけ

##### ▼現状及び課題

市内の地域をつなぐ道路整備や公共交通網の整備を推進することで地域間の心理的距離感を払拭し、地域内の交流促進、さらなる一体感を醸成するとともに、個々の地域資源をつなぐことによる観光振興が期待されます。

##### ▼施策の方向性

- ・交流促進につながる道路と公共交通の整備推進

住民ニーズと魅力ある観光ルートづくりの観点から、市内4地域の交流促進を図るための道路整備と公共交通の整備に取り組みます。

あわせて、観光案内等の道路標識を充実させることで、観光面での魅力向上に努めます。

#### 【目標値】

成果指標	現状値（平成26年度）	目標値（平成37年度）
コミュニティバスの利用者数	36,618	60,000
乗合タクシーの利用者数	9,854	15,000



## (2) 日置市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 「日置市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は平成 27 年度を初年度として策定され、基本目標、公共交通の位置づけ、施策内容及び目標が示されています。

### ●基本目標

- 基本目標①「働いてよし ひおき」
- 基本目標②「住んでよし ひおき」
- 基本目標③「訪ねてよし ひおき」
- 基本目標④「ふれあいあふれるまち ひおき」

### ●公共交通に関する施策の位置づけと施策の内容

#### ▼公共交通に関する施策の位置づけ

#### 基本目標③「訪ねてよし ひおき」

##### 「1 ひおきの魅力を PR し、交流人口を増やすための取組 新観光戦略推進事業」

本市は、日本三大砂丘吹上浜など豊かな自然、温泉、薩摩焼、スポーツ複合施設などの観光資源に恵まれており、季節ごとに楽しむことができる魅力が豊富にあります。また、公共交通機関にも恵まれており、県外からもスムーズにアクセスできる立地条件にあります。

これらの優位性を生かし、本市の観光を活性化させる実践的な取組を新観光戦略事業として位置づけ、本市の隠れた名所、歴史や風土がはぐくんだ伝統行事、グリーンツーリズムなどの体験型観光施策を実施するとともに、宿泊業者との連携によるスポーツ合宿誘致の推進や外国人旅行者の受入環境整備の一環として観光の ICT 化の検討など、「訪れたいまち」としての認知度と好感度を高め交流人口の増加を図ります。

具体的施策	施策の内容
体験型バスツアー	・本市の隠れた観光名所や古民家、季節ごとに楽しむことができる魅力等、多くの人に本市の良さを認知してもらい、交流人口の増加とロコミによる拡散を目指します。

#### 基本目標④「ふれあいあふれるまち ひおき」

##### 「1 住み続けたいと思えるまちづくりの取組 (1) 高齢者にやさしいまちづくり」

少子・高齢化、核家族化の進展により、高齢者の単身世帯や二人暮らしの世帯が増加しています。

このような状況を踏まえ、本市では、日常生活を営むのに支障があり、食事の調理等が困難な方を対象に栄養のバランスのとれた食事の提供と安否の確認を行う食の自立支援事業を継続するとともに、高齢者等が有事の際に通報レベルに応じて救急車等が駆け付けられるように高齢者の見守り体制の強化を図ります。

また、交通弱者対策としてコミュニティバス事業や乗合タクシー事業を継続するとともに、過疎地域などの買物弱者への支援を検討します。

具体的施策	施策の内容
交通弱者支援	・交通弱者の移動手段を確保するため、交通不便地域での乗合タクシーやコミュニティバス事業を継続して実施します。
買物弱者支援	・買物弱者の課題を解決するため、買物に困難を抱える地域の実態と課題を整理し、解決に向けた施策を検討します。

### (3) 第2期日置市地域福祉計画

- 「第2期日置市地域福祉計画」は平成25年度を初年度として策定され、基本理念、基本目標、公共交通の位置づけ及び施策が示されています。

#### ●基本理念

いつでも安全・安心なひおきで、いつまでもいきいき健やかに、共に暮らし共に支え合う、福祉のまちづくり

#### ●基本目標

- 基本目標①「自立した生活を送るための利用者本位の福祉制度の充実」
- 基本目標②「地域住民などの参加や支え合いによる地域福祉のまちづくり」
- 基本目標③「安全で、安心して、誰もが快適に暮らせるまちづくり」
- 基本目標④「いきいきとふれあいあふれる健康なまちづくり」
- 基本目標⑤「福祉のこころづくり」

#### ●公共交通に関する施策の位置づけと施策の内容

##### ▼公共交通に関する施策の位置づけ

基本目標③「安全で、安心して、誰もが快適に暮らせるまちづくり」

##### (2) 移動手段の確保

##### ○現状

マイカーの普及や道路の整備により、交通の利便性が向上する一方で、高齢者や障がいのある方などの移動は制約を受けている状況にあります。

##### ○課題

1. バスなどの生活交通路線の維持
2. 移動ボランティアの不足

##### ○目指す施策・事業の目標

	施策・事業名	内容	平成29年度までの方向性・目標
1	<継続> コミュニティバス 運行事業	市内における地域住民の移動手段を確保するため、コミュニティバスを運行する。	市民の利用しやすい、路線の改善を図る。
2	<継続> 乗合タクシー 運行事業	伊集院・吹上地域に乗合タクシーを導入し、4地域のコミュニティバスの運行頻度の格差を解消する。	運行事業の周知徹底を図る。
3	<継続> 福祉有償運送事業	NPO などによるボランティア輸送としての有償運送により、移動制約者の移動手段を確保する。	今後も安定した事業実施に向け、更新時の協議会において課題などを協議する。
4	<継続> 福祉バス運行事業	各種福祉団体の移動手段を確保し、社会活動などの促進を図る。	福祉団体の研修などでの活用を促す。
5	<継続> 生活交通路線の確保	市民の生活に不可欠なバス路線を維持するとともに、持続可能な公共交通のあり方を検討する。	運行事業の周知徹底を図る。

# IV. 公共交通の運行状況及び利用実態

## 1 公共交通の現状

### (1) 公共交通の現状

- 本市の公共交通は、JR 鹿児島本線、空港バス、南九州道を経由する高速バス、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーなど多様な公共交通機関で構成されています。
- JR 鹿児島本線、空港バス、高速バス、路線バスの一部が広域移動を担い、市内の移動を路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーが担っています。

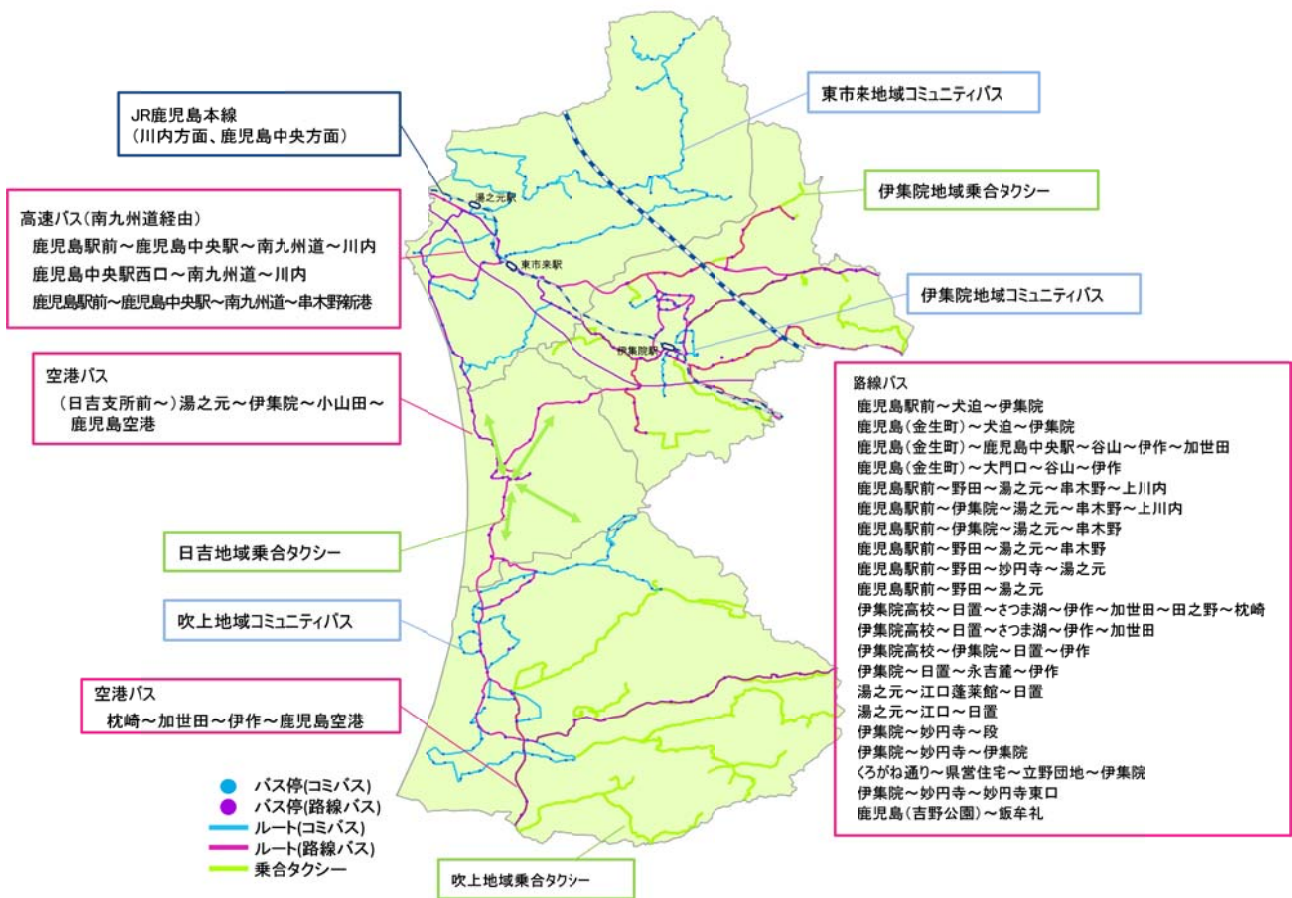


図 IV-1 現在の公共交通ネットワーク



## (2) 公共交通圏(公共交通のカバー)

- 公共交通圏を鉄道駅またはバス停から 300m以内のエリアと設定すると、公共交通圏内の人口は約 41,000 人で、公共交通のカバー人口比率は 81.3%です。
- 一方、公共交通圏外には、約 9,500 人が居住しており、人口比率は 18.7%です。特に、東市来地域では公共交通不便地域の割合が多く、高山、上市来地区の範囲では半数以上が不便地域に居住している状態です。

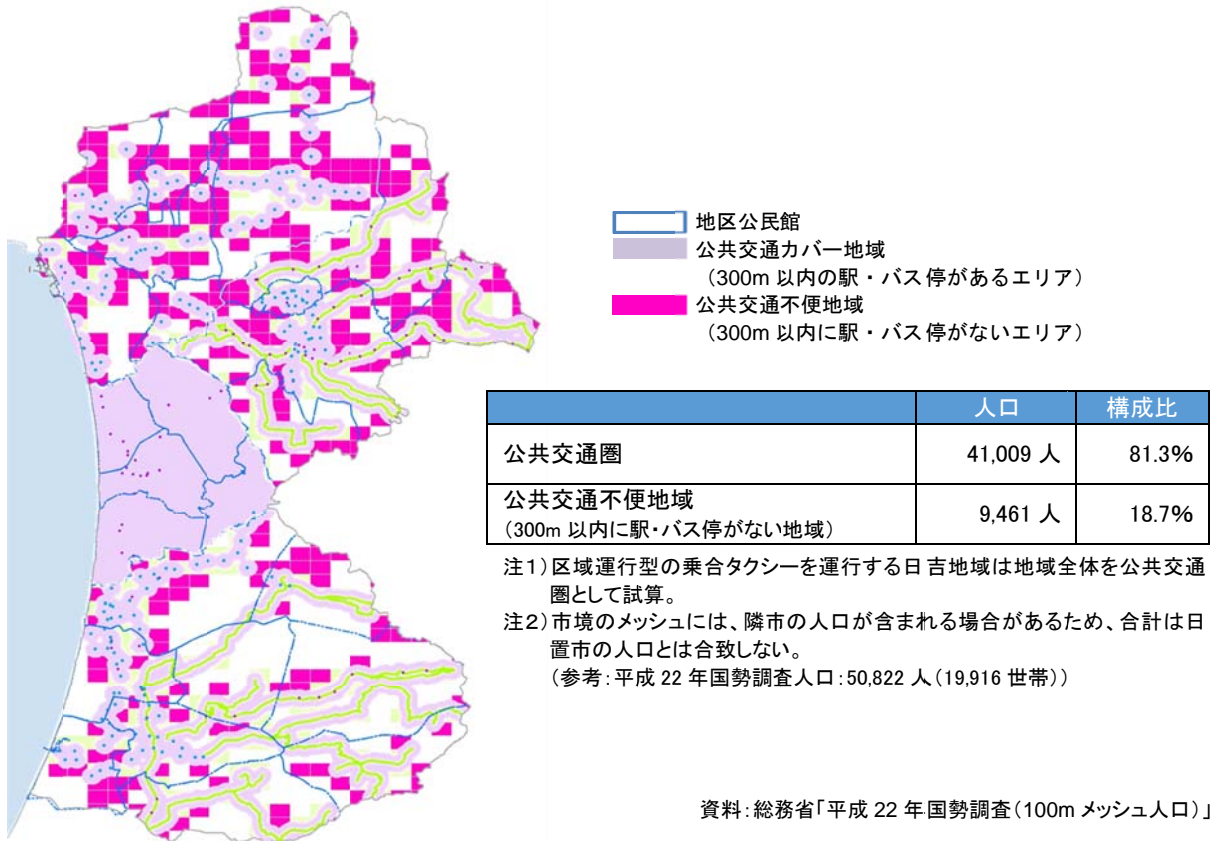


図 IV-2 公共交通圏の人口カバー状況

地域	地区公民館	公共交通圏		公共交通不便地域		人口計
		公共交通圏人口(人)	公共交通圏カバー人口比率	公共交通不便地域人口(人)	公共交通不便地域人口比率	
東市来	高山	89	41.6%	125	58.4%	214
	上市来	686	48.1%	739	51.9%	1,425
	鶴丸	2,220	68.8%	1,006	31.2%	3,226
	美山	406	69.5%	178	30.5%	584
	皆田	331	68.8%	150	31.2%	481
	湯田	3,250	71.6%	1,289	28.4%	4,539
	伊作田	1,286	73.5%	464	26.5%	1,750
伊集院	伊集院	10,618	83.8%	2,060	16.2%	12,678
	飯牟礼	840	69.5%	369	30.5%	1,209
	土橋	907	63.0%	532	37.0%	1,439
	伊集院北	3,186	83.4%	636	16.6%	3,822
日吉	妙円寺	4,718	90.6%	492	9.4%	5,210
	日新	1,419	100.0%	0	0.0%	1,419
	日置	1,655	100.0%	0	0.0%	1,655
	住吉	746	100.0%	0	0.0%	746
	吉利	1,157	100.0%	0	0.0%	1,157
吹上	扇尾	209	100.0%	0	0.0%	209
	伊作	3,341	92.4%	276	7.6%	3,617
	花田	835	90.8%	85	9.2%	920
	野首	320	94.1%	20	5.9%	340
	藤元	403	85.9%	66	14.1%	469
	平鹿倉	81	68.6%	37	31.4%	118
	和田	541	63.9%	306	36.1%	847
	吹上	689	77.6%	199	22.4%	888
	永吉	975	72.2%	375	27.8%	1,350
坊野	101	63.9%	57	36.1%	158	
日置市全体	41,009	81.3%	9,461	18.7%	50,470	

表 IV-1 公共交通圏・公共交通不便地域の地区別人口・比率

### (3) 鉄道の現状

#### ① 鉄道網

- 東市来地域、伊集院地域を JR 鹿児島本線が運行しており、東市来地域に湯之元駅、東市来駅、伊集院地域に伊集院駅の 3 駅が設置されています。
- 湯之元駅と東市来駅は平日及び土日祝日とも、それぞれ川内方面（上り）（川内 29 便・串木野 3 便／日）、鹿児島中央方面（下り）（鹿児島中央 22 便・鹿児島 3 便・国分 4 便・都城 2 便・宮崎 1 便／日）、伊集院駅は平日が川内方面（上り）（川内 29 便・串木野 3 便／日）、鹿児島中央方面（下り）（鹿児島中央 31 便・鹿児島 3 便・国分 5 便・都城 2 便・宮崎 1 便／日）、土日祝日は川内方面（上り）（川内 29 便・串木野 3 便・出水 1 便<sup>※オーシャンライナーさつま</sup>・新八代 1 便<sup>※オーシャンライナーさつま</sup>）、鹿児島中央方面（下り）（鹿児島中央 28 便・鹿児島 3 便・国分 5 便・都城 2 便・宮崎 1 便／日）が運行しています。



図 IV-3 鉄道網

#### ② 利用者数

- 1 日当たりの乗降客数は、伊集院駅が約 5,000 人、東市来駅が約 700 人、湯之元駅が約 800 人となっています。

### ③ バスとの接続状況

- バスとの接続状況について、バスから JR、JR からバスへの乗換えともに、昼前後の時間帯において、30 分以上の時間が空く便が多く見られます。

[JR 伊集院駅 (上り)] (※バスとJRの接続に30分以上かかる部分を赤字で表記、表中の※印は日祝便。以下、同様)

バス系統	バス→JR、またはJR→バスの乗換え待ち時間																											
	伊集院コトバス(市街地循環)		①鹿兒島駅前～犬迫～伊集院		②鹿兒島(金生町)～犬迫～伊集院		⑥鹿兒島駅前～伊集院～湯之元～串木野～上川内		⑥上川内～串木野～湯之元～伊集院～鹿兒島駅前		⑦鹿兒島駅前～伊集院～湯之元～串木野～上川内		⑦上川内～串木野～湯之元～伊集院～鹿兒島駅前		⑪伊集院高校～伊集院→日置・伊作～枕崎・加世田		⑫枕崎・加世田～伊作～伊集院		⑬枕崎・加世田～伊作～伊集院		⑭伊作～坊野・小野～伊集院		⑮伊集院⇄妙円寺		⑯伊集院⇄妙円寺		⑰伊集院⇄妙円寺	
JR伊集院駅	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車
川内行	6:15					15分								28分														
川内行	6:53																		3分									
(伊集院着)	7:06			4分								10分		14分														
川内行	7:20											10分	4分	0分							20分						8分	
(伊集院着)	7:31																											4分
川内行	7:46			9分										4分														
(伊集院着)	7:59															9分											14分	
串木野行	8:18			24分	2分			15分		28分				28分		10分		9分									24分	
川内行	8:47			3分		13分	14分	1分		6分				※3分 33分													22分	
川内行	9:13		28分			17分				20分				※3分 33分		17分										25分		8分
川内行	9:48	7分	2分	4分		42分		45分		15分 ※55分		※32分 2分	58分	18分			18分								34分		31分	7分
川内行	10:47	57分	14分 23分		3分		14分			44分 ※4分		1分				6分		13分									30分	
(伊集院着)	11:23					7分		10分					23分															
川内行	11:49	48分 39分			5分		16分			27分		14分	3分			56分	22分	49分									31分	
(伊集院着)	12:23					10分							23分															
川内行	12:47				3分	13分	14分		31分	44分	16分	1分				36分										5分		
(伊集院着)	13:10								6分						5分		5分		20分							10分		
川内行	13:44		17分 26分		0分	16分			28分	41分	19分			29分		29分	14分				3分				2分			
(伊集院着)	14:11																											
川内行	14:36	35分 26分				24分				33分	27分		10分	24分			24分								26分		14分	
川内行	15:07					23分				4分		21分	7分			7分												
(伊集院着)	15:19		12分													9分												
川内行	15:39	8分	1分			21分				7分		24分				11分									17分		27分	
串木野行	16:10	30分				26分	20分		24分		7分		36分	15分		6分	15分	40分							10分			
川内行	16:51					※37分	2分		2分			5分	26分	35分		26分	1分										39分	
川内行	17:16					2分		23分																		14分		4分
川内行	17:33		8分										13分															
(伊集院着)	17:47		3分		3分							16分				3分												
川内行	18:06	25分 16分							10分	3分		20分	10分	16分			16分									24分	14分	
川内行	18:26					12分			10分			10分																
川内行	18:45																	5分								3分	5分	
(伊集院着)	18:54											9分					16分											
川内行	19:14				※20分						11分					29分	4分									2分	6分	
串木野行	19:46				22分							22分			3分		24分									4分	4分	
川内行	20:18				※14分						10分						8分											6分
川内行	20:43				19分																							7分
川内行	21:21				※17分																							
川内行	21:48				24分																							
川内行	22:18																											
川内行	22:47																											
川内行	23:28																											
川内行	0:17																											

※路線バス系統の○内の番号は31ページ路線バス一覧の番号と対応している。

平成 29 年 月 1 現在

〔JR 東市来駅（上り）〕

バス系統	バス→JR、またはJR→バスの乗換え待ち時間																											
	東市来コミバス ～(上市来～湯 之元線)		東市来コミバス (尾木場～湯之 元線)		⑤鹿児島駅前 ～野田～湯之 元～串木野～ 上川内		⑤上川内～串 木野～湯之元 ～野田～鹿児 島駅前		⑥鹿児島駅前 ～伊集院～湯 之元～串木野 ～上川内		⑥上川内～串 木野～湯之元 ～伊集院～鹿 児島駅前		⑦鹿児島駅前 ～伊集院～湯 之元～串木野		⑦串木野～湯 之元～伊集院 ～鹿児島駅前		⑧鹿児島駅前 ～野田～湯之 元～串木野		⑨湯之元～妙 円寺～野田～ 鹿児島駅前		⑩鹿児島駅前 ～野田～湯之 元		⑩湯之元～野 田～鹿児島駅 前		⑩湯之元⇄日 置			
	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車
JR東市来駅																												
川内行	6:21																											
川内行	6:58																											
川内行	7:25																											
川内行	7:51																											
串木野行	8:23																											
川内行	8:52																											
川内行	9:18	22分	23分																									
川内行	9:53	12分																										
川内行	10:52																											
川内行	11:54																											
川内行	12:52	41分	4分	37分																								
川内行	13:49	53分	27分																									
川内行	14:41	25分	20分																									
川内行	15:12	11分																										
川内行	15:45																											
串木野行	16:15																											
川内行	16:57																											
川内行	17:21	20分																										
川内行	17:38																											
川内行	18:11	25分																										
川内行	18:31																											
川内行	18:51																											
川内行	19:19																											
串木野行	19:55																											
川内行	20:23																											
川内行	20:48																											
川内行	21:27																											
川内行	21:53																											
川内行	22:23																											
川内行	22:52																											
川内行	23:33																											
川内行	0:22																											

[JR 湯之元駅 (上り)]

バス系統	バス→JR、またはJR→バスの乗換え待ち時間																											
	東市来コミバス～(上市来～湯之元線)		東市来コミバス(尾木場～湯之元線)		⑤鹿児島駅前～野田～串木野～上川内		⑤上川内～串木野～湯之元～野田～鹿児島駅前		⑥鹿児島駅前～伊集院～湯之元～串木野～上川内		⑥上川内～串木野～湯之元～伊集院～鹿児島駅前		⑦鹿児島駅前～伊集院～湯之元～串木野		⑦串木野～湯之元～伊集院～鹿児島駅前		⑧鹿児島駅前～野田～湯之元～串木野		⑨湯之元～妙円寺～野田～鹿児島駅前		⑩鹿児島駅前～野田～湯之元		⑩湯之元～野田～鹿児島駅前		⑮湯之元⇄日置		⑯湯之元⇄日置	
	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車
JR湯之元駅																												
川内行	6:24														32分				6分									6分
川内行	7:01													5分				22分	31分								25分	
川内行	7:29													21分			6分							3分				
川内行	7:56						2分						30分	6分												24分	3分	
串木野行	8:27					29分				26分	1分																	
川内行	8:55							16分	2分					18分		※1分												
川内行	9:22		1分 7分		20分 26分		16分	11分						9分	※26分	4分												33分
川内行	9:56	33分 27分	26分	14分 8分	49分	18分			15分		57分			27分	30分	30分											9分	
川内行	10:55	33分	35分	10分	35分	13分	44分	1分	2分	58分		61分	32分	※8分	29分	31分											20分	
川内行	11:57	27分	26分 32分	27分	30分 36分	49分		61分		4分	56分	1分	※54分	26分	31分	29分										45分		
川内行	12:55	32分 26分		28分 22分			43分			2分			1分	32分	28分	29分											15分	
川内行	13:53		50分			15分	45分		3分			57分		30分	30分		33分										46分	
川内行	14:45	2分	4分		17分 23分	7分		49分	11分				22分		19分												28分	
川内行	15:16	27分	26分	14分 8分			22分	20分				10分		7分													14分	
川内行	15:49	7分		16分	11分			7分		23分		26分			5分		8分											
串木野行	16:18		2分	13分	2分			22分	38分																			
川内行	17:01	41分	12分 18分	41分	16分 22分			5分		12分				38分		35分										14分		4分
川内行	17:25	12分 6分		8分 2分						12分						1分												
川内行	17:42											14分			16分	14分												
川内行	18:15							11分			19分			8分	19分													
川内行	18:34						8分	22分					11分														17分	
川内行	18:56						0分							27分														
川内行	19:23												0分															
串木野行	19:58																											
川内行	20:27													1分												21分		
川内行	20:51												23分							3分								
川内行	21:30																											
川内行	21:57																											
川内行	22:26																											
川内行	22:55																											
川内行	23:36																											
川内行	0:25																											

[JR 伊集院駅 (下り)]

バス系統	バス→JR、またはJR→バスの乗換え待ち時間																																			
	伊集院コミバス (市街地循環)		①鹿兒島駅前 ～犬迫～伊集 院		②鹿兒島(金生 町)～犬迫～伊 集院		⑥鹿兒島駅前 ～伊集院～湯 之元～串木野 ～上川内		⑥上川内～串 木野～湯之元 ～伊集院～鹿 兒島駅前		⑦鹿兒島駅前 ～伊集院～湯 之元～串木野 ～上川内		⑦上川内～串 木野～湯之元 ～伊集院～鹿 兒島駅前		⑪伊集院高校 ～伊集院→日 置・伊作～枕 崎・加世田		⑪枕崎・加世田 ～伊作～伊集 院発、伊集院 高校へ		⑫伊集院高校 ～伊集院→日 置・伊作～枕 崎・加世田		⑫枕崎・加世田 ～伊作～伊集 院発、伊集院 高校へ		⑬枕崎・加世田 ～伊作～伊集 院発、伊集院 高校へ		⑬伊作～坊野・ 小野～伊集院		⑰伊集院⇄妙 円寺		⑱伊集院⇄妙 円寺		⑲伊集院⇄妙 円寺		⑳伊集院⇄妙 円寺			
JR伊集院駅	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車				
鹿兒島中央行	6:01					29分									14分																					
鹿兒島中央行	6:33																																			
国分行	6:55				15分																															
鹿兒島中央行	7:12																																			
鹿兒島行	7:20									10分	4分								0分																	
国分行	7:40									10分																										
鹿兒島中央行	7:49				6分														1分																	
鹿兒島中央行	8:05				11分														15分																	
鹿兒島中央行	8:18				2分					15分																										
宮崎行	8:35					25分	2分			11分																										
鹿兒島中央行	9:04				20分		26分			18分																										
鹿兒島中央行	9:31				10分 19分																															
鹿兒島中央行	9:56	15分 6分			12分																															
鹿兒島中央行	10:26					4分				7分																										
都城行	10:58				3分 12分		14分			25分																										
国分行	11:28	27分 18分					2分			5分																										
鹿兒島中央行	11:58					14分				25分																										
鹿兒島中央行	12:28						32分			5分	12分																									
鹿兒島中央行	13:03						19分			30分																										
鹿兒島中央行	13:16									19分																										
鹿兒島中央行	13:54					7分 16分				10分	6分																									
鹿兒島中央行	14:16	15分 6分																																		
都城行	14:54						10分	6分																												
鹿兒島中央行	15:25					6分 15分					21分	22分																								
鹿兒島中央行	15:50	19分 10分					6分 40分				4分																									
鹿兒島中央行	16:34																																			
鹿兒島中央行	16:51																																			
鹿兒島行	17:25																																			
鹿兒島中央行	17:54	13分 4分																																		
鹿兒島行	18:13																																			
国分行	18:34																																			
鹿兒島中央行	19:04																																			
鹿兒島中央行	19:15																																			
鹿兒島中央行	19:31																																			
鹿兒島中央行	20:00																																			
鹿兒島中央行	20:17																																			
鹿兒島中央行	20:35																																			
鹿兒島中央行	21:10																																			
鹿兒島中央行	21:32																																			
国分行	22:15																																			
鹿兒島中央行	23:12																																			
鹿兒島中央行	0:08																																			

〔JR 東市来駅（下り）〕

バス系統	バス→JR、またはJR→バスの乗換え待ち時間																										
	東市来コミバス ～(上市来～湯 之元線)		東市来コミバス (尾木場～湯之 元線)		⑤鹿児島駅前 ～野田～湯之 元～串木野～ 上川内		⑤上川内～串 木野～湯之元 ～野田～鹿児 島駅前		⑥鹿児島駅前 ～伊集院～湯 之元～串木野 ～上川内		⑥上川内～串 木野～湯之元 ～伊集院～鹿 児島駅前		⑦鹿児島駅前 ～伊集院～湯 之元～串木野		⑦串木野～湯 之元～伊集院 ～鹿児島駅前		⑧鹿児島駅前 ～野田～湯之 元～串木野		⑨湯之元～妙 円寺～野田～ 鹿児島駅前		⑩鹿児島駅前 ～野田～湯之 元		⑩湯之元～野 田～鹿児島駅 前		⑩湯之元⇄日 置		
JR東市来駅	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	JRに 乗車	JRから 降車	
鹿児島中央行	5:56																										
鹿児島中央行	6:28																										
国分行	6:49																										
鹿児島行	7:14																										
国分行	7:33																										
鹿児島中央行	8:00																										
宮崎行	8:30		26分																								
鹿児島中央行	8:58	2分																									
鹿児島中央行	9:25		16分																								
鹿児島中央行	9:51	10分																									
鹿児島中央行	10:21			21分																							
都城行	10:52																										
鹿児島中央行	11:53		18分 63分																								
鹿児島中央行	12:58	47分 2分		43分																							
鹿児島中央行	13:49		27分																								
都城行	14:48	32分	13分																								
鹿児島中央行	15:45	44分		25分																							
鹿児島中央行	16:30																										
鹿児島中央行	16:46		15分																								
鹿児島行	17:19	18分	27分	14分																							
鹿児島行	18:07	21分																									
国分行	18:29																										
鹿児島中央行	18:59																										
鹿児島中央行	19:26																										
鹿児島中央行	19:55																										
鹿児島中央行	20:11																										
鹿児島中央行	20:30																										
鹿児島中央行	21:04																										
鹿児島中央行	21:27																										
国分行	22:09																										
鹿児島中央行	23:07																										
鹿児島中央行	0:03																										





#### (4) 空港バス・高速バスの現状

##### ① 運行状況

- 空港バスは、「枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港」(16 便/日)、「湯之元～伊集院～小山田～鹿児島空港」(10 便/日)、「日吉支所前～湯之元～伊集院～鹿児島空港」(2 便/日) の 3 系統を鹿児島交通株式会社が運行しています。
- 南九州道を経由する高速バスは、「鹿児島駅前～鹿児島中央駅～南九州道～川内」(平日 21 便/日)、「鹿児島中央駅西口～南九州道～川内」(3 便/日)、「鹿児島駅前～鹿児島中央駅～南九州道～串木野新港」(2 便/日) の 3 系統を鹿児島交通株式会社が運行しています。



図 IV-4 空港バス・高速バス位置図

	運行系統名	運行種別	運行便数			運行地域(日置市内)			
			平日	土曜	日祝	東市来	伊集院	日吉	吹上
空港バス	枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港	廃止路線代替	16	16	16				○
	湯之元～伊集院～小山田～鹿児島空港	廃止路線代替	10	10	10	○	○		
	日吉支所前～湯之元～伊集院～鹿児島空港	廃止路線代替	2	2	2	○	○	○	
高速バス	鹿児島駅前～鹿児島中央駅～南九州道～川内	自主運行	21	21	8	○	○		
	鹿児島中央駅西口～南九州道～川内	自主運行	3	3	0	○	○		
	鹿児島駅前～鹿児島中央駅～南九州道～串木野新港	自主運行	2	2	4	○	○		

表 IV-2 空港バス・高速バス一覧

## ② 利用者数

- 空港バスのうち、「湯之元～伊集院～小山田～鹿児島空港」と「日吉支所前～湯之元～伊集院～鹿児島空港」を合計した利用者数の推移をみると、平成 24 年度は 9,469 人、平成 25 年度は 10,087 人、平成 26 年度は 11,160 人、平成 27 年度は 11,104 人となっており、概ね増加傾向にあります。

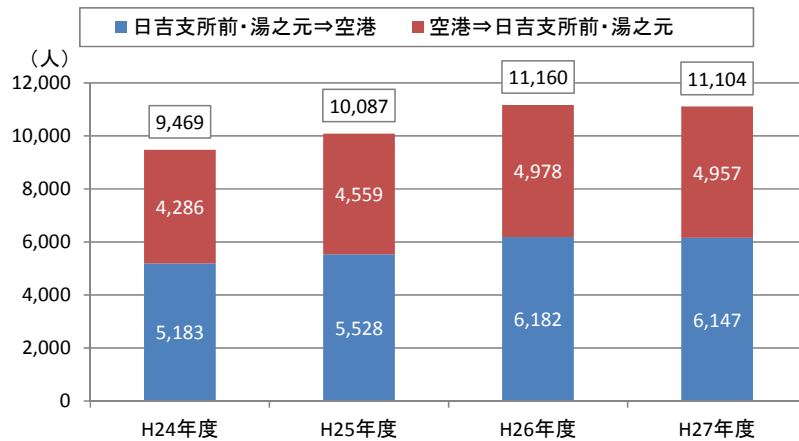


図 IV-5 空港バスの利用者数推移

資料: 日置市

## ③ 行政負担

- 空港バスは地方公共交通特別対策事業（廃止路線代替バス運行支援）の対象路線となっており、本市の補助額の推移をみると、平成 22 年度の 22,154 千円から平成 25 年度は 12,000 千円まで減少し、その後、平成 26 年度は 13,284 千円、平成 27 年度は 13,528 千円と横ばいで推移しています。

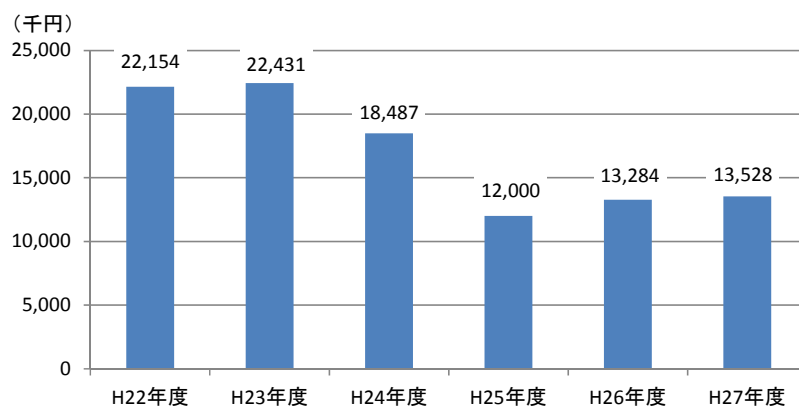


図 IV-6 空港バスの本市の補助額推移

資料: 日置市

## (5) 路線バスの現状

### ① 運行状況

- 路線バスは、「鹿児島市～本市～南薩（南さつま市）、北薩（いちき串木野市、薩摩川内市）」の10系統、「本市（伊集院高校）～南薩（南さつま市、枕崎市）」の3系統、「本市内間」の7系統を鹿児島交通株式会社、「本市（飯牟礼）～鹿児島市」を南国交通株式会社が運行しています。



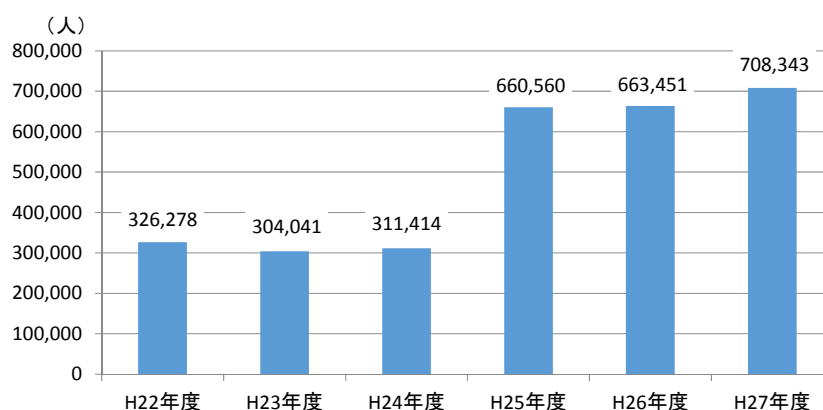
図 IV-7 路線バスの運行状況

交通事業者	分類	運行系統名	運行種別	運行便数			運行地域(日置市内)				
				平日	土曜	日祝	東市来	伊集院	日吉	吹上	
鹿児島交通	鹿児島市 日置市 南薩 北薩	① 鹿児島駅前～犬迫～伊集院	地域間幹線	10	8	6		○			
		② 鹿児島(金生町)～犬迫～伊集院	地域間幹線	18	17	13		○			
		③ 鹿児島(金生町)～鹿児島中央駅～谷山～伊作～加世田	地域間幹線	25	24	24				○	
		④ 鹿児島(金生町)～大門口～谷山～伊作	廃止路線代替	2	1	1				○	
		⑤ 鹿児島駅前～野田～湯之元～串木野～上川内	地域間幹線	15	15	13	○	○			
		⑥ 鹿児島駅前～伊集院～湯之元～串木野～上川内	地域間幹線	10	10	5	○	○			
		⑦ 鹿児島駅前～伊集院～湯之元～串木野	地域間幹線	19	19	17	○	○			
		⑧ 鹿児島駅前～野田～湯之元～串木野	廃止路線代替	1	1	1	○	○			
		⑨ 鹿児島駅前～野田～妙円寺～湯之元	廃止路線代替	1	1	0	○	○			
		⑩ 鹿児島駅前～野田～湯之元	廃止路線代替	2	2	2	○	○			
	日置市 南薩	日置市	⑪ 伊集院高校～日置～さつま湖～伊作～加世田～田之野～枕崎	地域間幹線	13	13	13		○	○	○
			⑫ 伊集院高校～日置～さつま湖～伊作～加世田	地域間幹線	8	4	4		○	○	○
			⑬ 伊集院高校～伊集院～日置～伊作	廃止路線代替	1	0	0		○	○	○
		日置市内間	⑭ 伊集院～日置～永吉麓～伊作	地域間幹線	8	7	5		○	○	○
			⑮ 湯之元～江口蓬菜館～日置	地域間幹線	12	8	8	○		○	
			⑯ 湯之元～江口～日置	廃止路線代替	2	0	0	○		○	
			⑰ 伊集院～妙円寺～段	廃止路線代替	2	2	2		○		
			⑱ 伊集院～妙円寺～伊集院	廃止路線代替	12	12	5		○		
			⑲ くらがね通り～県営住宅～立野団地～伊集院	廃止路線代替	3	3	0		○		
			⑳ 伊集院～妙円寺～妙円寺東口	廃止路線代替	2	2	2		○		
南国交通	鹿児島市 日置市	㉑ 鹿児島中央駅～池田高・石谷・入佐～伊集院～飯牟礼	交通事業者による自主運行	2	0	0		○			

表 IV-3 路線バス一覧

## ② 利用者数

- 地方公共交通特別対策事業（廃止路線代替バス運行支援）及び地域間幹線系統確保維持費補助の対象路線となっている路線バスの平成 22 年度からの利用者数の推移をみると、平成 22 年度の 326,278 人から平成 24 年度の 311,414 人まで横ばいで推移しています。平成 25 年度は 660,560 人と大きく増加していますが、これは地域間幹線系統確保維持費補助が開始されたため、平成 25 年度から、平成 26 年度は 663,451 人、平成 27 年度は 708,343 人と概ね横ばいで推移しています。

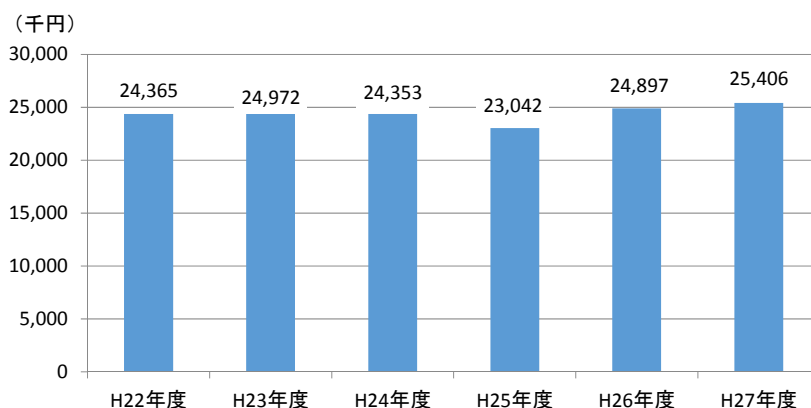


資料: 日置市

図 IV-8 本市の補助のある路線バス利用者数推移

## ③ 行政負担

- 路線バスのうち、「鹿児島（金生町）～大門口～谷山～伊作」、「鹿児島駅前～野田～湯之元～串木野」、「鹿児島駅前～野田～妙円寺～湯之元」、「鹿児島駅前～野田～湯之元」、「伊集院高校～伊集院～日置～伊作」、「湯之元～江口～日置」、「伊集院～妙円寺～段」、「伊集院～妙円寺～伊集院」、「くろがね通り～県営住宅～立野団地～伊集院」、「伊集院～妙円寺～妙円寺東口」は、地方公共交通特別対策事業（廃止路線代替バス運行支援）の対象路線、「鹿児島駅前～犬迫～伊集院」、「鹿児島（金生町）～犬迫～伊集院」、「鹿児島（金生町）～鹿児島中央駅～谷山～伊作～加世田」、「鹿児島駅前～野田～湯之元～串木野～上川内」、「鹿児島駅前～伊集院～湯之元～串木野」、「伊集院高校～日置～さつま湖～伊作～加世田～田之野～枕崎」、「伊集院高校～日置～さつま湖～伊作～加世田」、「伊集院～日置～永吉麓～伊作」、「湯之元～江口蓬莱館～日置」は、地域間幹線系統確保維持費補助の対象路線となっており、本市の補助額の推移をみると、23,000～26,000 千円の間で、概ね横ばいで推移しており、平成 27 年度は 25,406 千円となっています。



資料: 日置市

図 IV-9 路線バスの本市の補助額推移

## (6) コミュニティバス・乗合タクシーの現状

合併当初は、旧町ごとにコミュニティバスを運行していましたが、運行頻度等に差があったことや中山間地域等での買物や通院といった生活に必要な交通手段としての役割を担うため、平成 23 年度に伊集院地域と吹上地域では、市街地エリアのコミュニティバスと周辺地区での乗合タクシー（デマンド形式）の 2 種類による運行形式を導入しました。さらに、平成 26 年度に日吉地域では見直しを行い、コミュニティバスを休止し、乗合タクシーを導入しています。

### ① 運行状況

- コミュニティバスは東市来地域に「①上市来～湯之元線」（4 便／日）、「②尾木場～湯之元線」（4 便／日）の 2 路線、伊集院地域に「①市街地循環線」（5 便／日）、吹上地域に「①永吉・小野線」（4 便／日）、「②坊野・永吉線」（4 便／日）、「③伊作・永吉線」（4 便／日）、「④市街地循環線」（4 便／日）の 4 路線の合計 7 路線を運行しています。
- 乗合タクシーは、伊集院地域に「①上神殿線」「②竹之山・土橋線」「③恋之原線」「④中川・郡線」「⑤上・下方限線」「⑥久木野々線」の 6 路線、吹上地域に「①平鹿倉・湯之元線」「②日添・田之尻線」「③和田線」「④藤元・野首線」「⑤坊野・田尻線」の 5 路線、日吉地域に「①日新線」「②吉利線」「③住吉線」「④日置線」「⑤扇尾線」の 5 路線、合計 16 路線を運行しています。



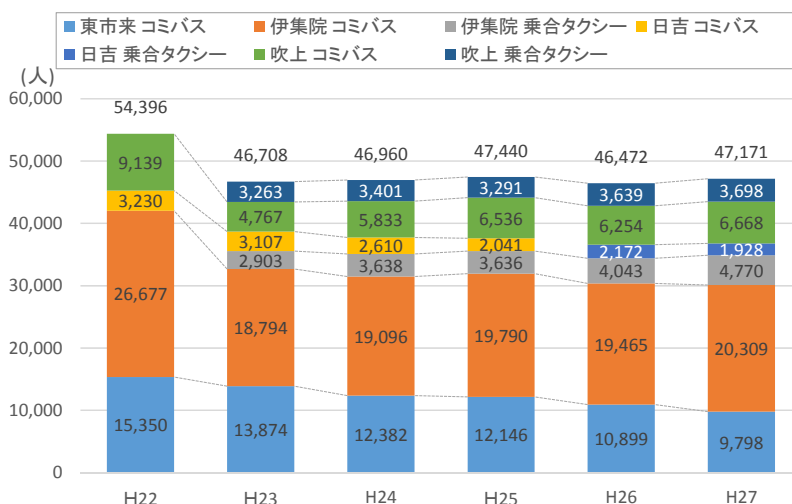
図 IV-10 コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況

分類	運行地域	運行系統名	運行便数	始点	終点	
コミュニティバス	東市来	①上市来～湯之元線	月・水・金	4便(2往復)	上市来	湯之元
		②尾木場～湯之元線	火・木・土	4便(2往復)	尾木場	湯之元
	伊集院	①市街地循環線	毎日(ゆずいん 休館日を除く)	5便	ゆずいん	
	吹上	①永吉・小野線	月・木	4便(2往復)	塩入橋	ゆーぶる吹上
		②坊野・永吉線	火・金	4便(2往復)	坊野上	ゆーぶる吹上
		③伊作・永吉線	水・土	4便(2往復)	堂園	ゆーぶる吹上
		④市街地循環線	月～土	4便(2往復)	ゆーぶる吹上 (小牧先回り、宮坂先回り)	
	乗合タクシー	伊集院	①上神殿線	月・木	市街地域(往路) 8:30発、10:30発、12:00発 郊外地域行(復路) 11:30発、14:30発、16:00発	
②竹之山・土橋線			月・木			
③恋之原線			月・木			
④中川・郡線			水・金			
⑤上・下方限線			水・金			
⑥久木野々線			水・金			
日吉		①日新線	月・水・金	市街地域(往路) 8:30発、10:30発、12:30発 郊外地域行(復路) 10:00発、12:00発、15:00発		
		②吉利線	月・水・金			
		③住吉線	月・水・金			
		④日置線	火・木・土			
		⑤扇尾線	火・木・土			
吹上		①平鹿倉・湯之元線	月・木	市街地域(往路) 8:30発、10:30発、12:00発 郊外地域行(復路) 11:30発、14:30発、16:00発		
		②日添・田之尻線	月・木			
		③和田線	月・木			
		④藤元・野首線	火・金			
⑤坊野・田尻線	火・金					

表 IV-4 コミュニティバス・乗合タクシー一覧

## ② 利用者数

- 平成22年度から平成27年度のコミュニティバス・乗合タクシーの利用者数の推移をみると、平成22年度から平成23年度にかけ減少したものの、平成23年度からは概ね横ばいで推移しており、平成27年度は47,171人となっています。
- 地域別にみると、東市来地域のコミュニティバスは減少傾向にあり、平成27年度は9,798人となっています。伊集院地域のコミュニティバスは平成23年度に減少したものの、その後は概ね横ばいで推移しており、平成27年度は20,309人となっています。平成23年度から導入した乗合タクシーは増加傾向にあり、平成27年度は4,770人となっています。日吉地域のコミュニティバスは平成22年度から平成25年度にかけ減少し、平成26年度からコミュニティバスに替わって導入した乗合タクシーは、平成26年度が2,172人、平成27年度は1,928人となっています。吹上地域のコミュニティバスは平成23年度に減少したものの、その後は増加傾向にあり平成27年度は6,668人、平成23年度に導入した乗合タクシーは増加傾向にあり、平成27年度は3,698人となっています。

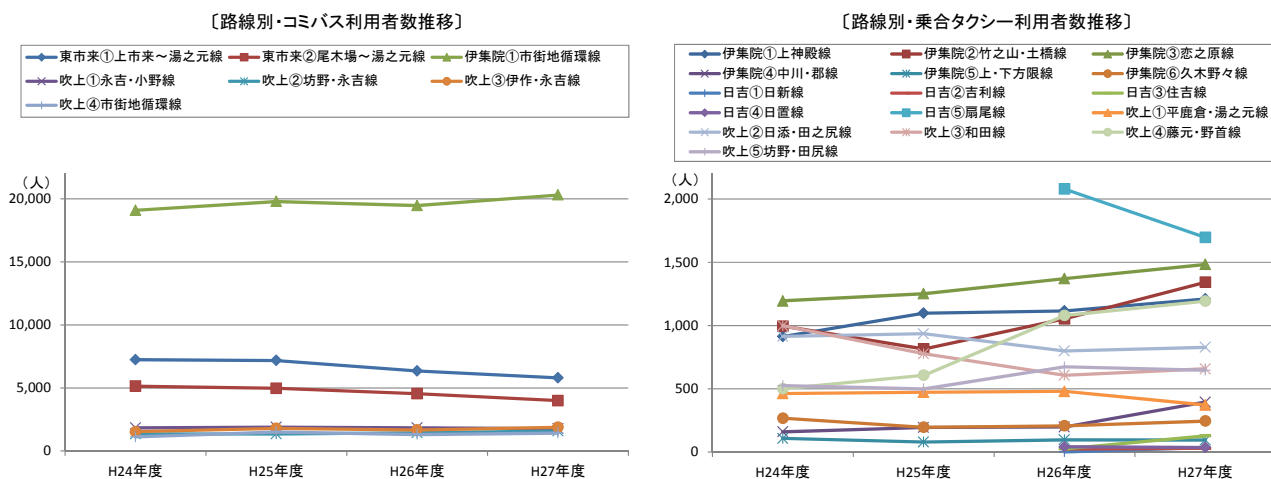


資料: 日置市

図 IV-11 コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数推移



- 平成 24 年度からの路線別の利用者数推移をみると、コミュニティバスでは、伊集院地域の「①市街地循環線」は概ね増加傾向にあり、吹上地域の「①永吉・小野線」、「②坊野・永吉線」、「③伊作・永吉線」、「④市街地循環線」もほぼ横ばいで推移しています。一方、東市来地域の「①上市来～湯之元線」、「②尾木場～湯之元線」は減少傾向にあります。
- 乗合タクシーでは、伊集院地域の「①上神殿線」「②竹之山・土橋線」、「③恋之原線」、「④中川・郡線」、日吉地域の「①日新線」、「②吉利線」「③住吉線」、吹上地域の「④藤元・野首線」、「⑤坊野・田尻線」では増加傾向にあり、特に吹上地域の「④藤元・野首線」では平成 24 年度の 500 人から平成 27 年度は 1,193 人と 700 人近く利用者数が伸びています。
- 一方、伊集院地域の「⑤上・下方限線」、「⑥久木野々線」、日吉地域の「④日置線」、「⑤扇尾線」、吹上地域の「①平鹿倉・湯之元線」、「②日添・田之尻線」、「③和田線」は減少傾向にあり、特に吹上地域の「③和田線」は平成 24 年度の 998 人から平成 27 年度は 658 人と 340 人減少しています。



分類	運行地域	運行系統名	利用者数(人)				
			H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	
コミュニティバス	東市来	①上市来～湯之元線	7,239	7,172	6,348	5,801	
		②尾木場～湯之元線	5,143	4,974	4,551	3,997	
	伊集院	①市街地循環線	19,096	19,790	19,465	20,309	
		吹上	①永吉・小野線	1,832	1,888	1,834	1,777
			②坊野・永吉線	1,355	1,348	1,441	1,587
			③伊作・永吉線	1,533	1,795	1,670	1,883
			④市街地循環線	1,113	1,505	1,309	1,421
乗合タクシー	伊集院	①上神殿線	913	1,098	1,115	1,210	
		②竹之山・土橋線	995	815	1,053	1,342	
		③恋之原線	1,195	1,252	1,371	1,483	
		④中川・郡線	160	195	199	395	
		⑤上・下方限線	108	80	97	95	
		⑥久木野々線	267	196	208	245	
	日吉	①日新線			2	35	
		②吉利線			24	31	
		③住吉線			25	129	
		④日置線			42	37	
		⑤扇尾線			2,079	1,696	
	吹上	①平鹿倉・湯之元線	463	473	480	372	
		②日添・田之尻線	914	935	799	828	
		③和田線	998	777	607	658	
		④藤元・野首線	500	607	1,079	1,193	
		⑤坊野・田尻線	526	499	674	647	

図 IV-12 コミュニティバス・乗合タクシーの路線別利用者数推移

### ③ 利用実態（乗降調査及び乗込み調査結果）

- 東市来地域は、公共交通不便地域の割合が他地域に比べ高く、かつ、コミュニティバスの利用者数が減少傾向にあったため、コミュニティバスのバス停ごとに1日の乗降客数を調査する乗降調査の集計とコミュニティバス利用者へのヒアリング調査を行いました。

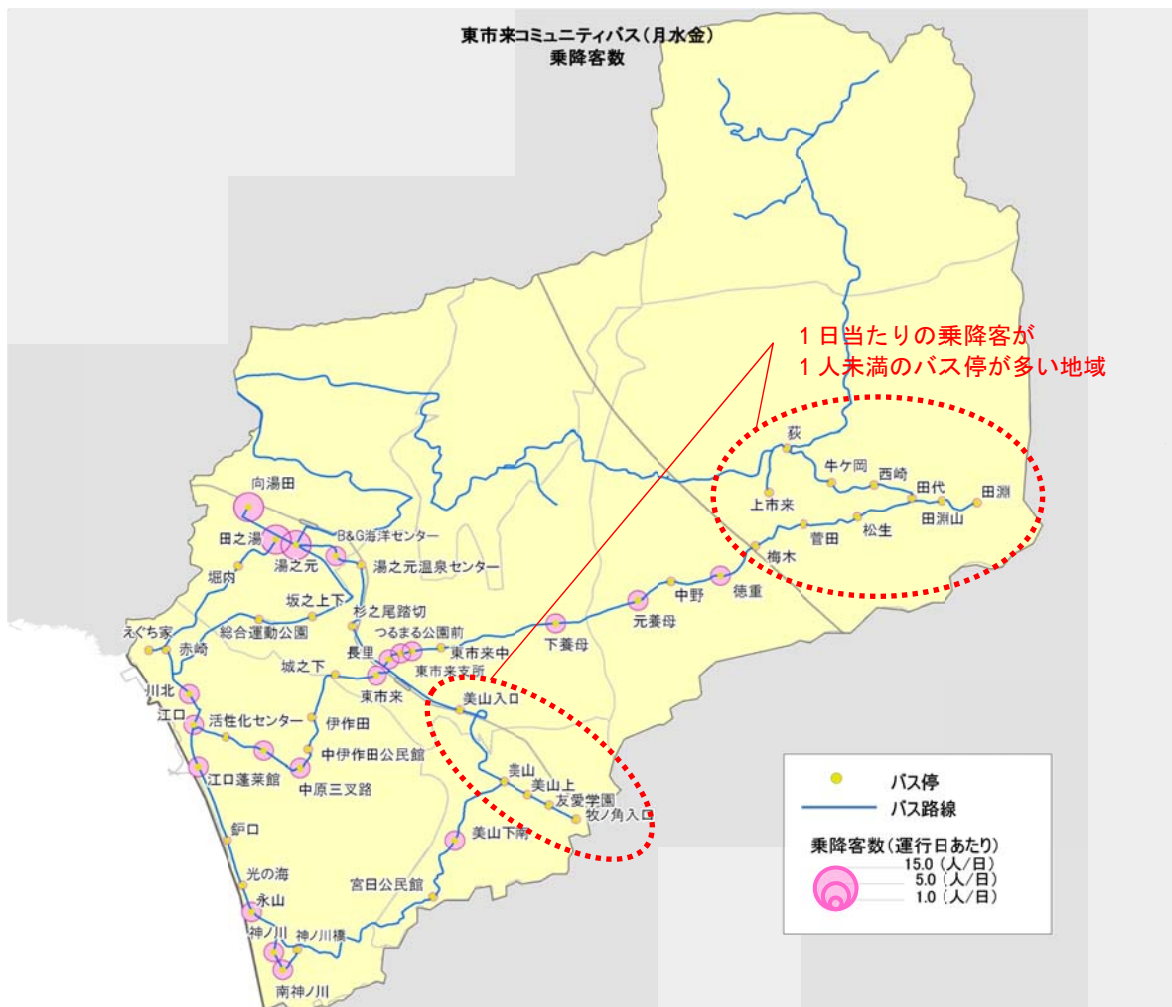
#### ア. 乗降調査

- 調査の概要は以下のとおりです。

調査の目的	バス停別にみた利用状況の偏り、利用のないバス停や地域の発生等の状況把握のため
対象路線	東市来地域コミュニティバス「こけけバス」 ①上市来～湯之元線（月・水・金）（4便/日） ②尾木場～湯之元線（火・木・土）（4便/日）
対象期間	平成28年11月1日～30日
調査方法	乗務員がバス停ごとに乗車・降車人数をカウント

表 IV-5 乗降調査の概要表

- 調査結果からバス停別・1日当たりの乗降客数を円の大きさに表したものが以下の図のとおりとなります。
- 「①上市来～湯之元線」においては、上市来～梅木周辺、美山周辺、「②尾木場～湯之元線」では尾木場～農協支所周辺等で利用率の低いバス停が見られます。





①上市来～湯之元線(月・水・金)

	(人/日)																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
バス停	上市来	荻	牛ヶ岡	西崎	田代	田淵山	田淵	田淵山	田代	松生	菅田	梅木	徳重	中野	元養母	下養母	野元	東市来中	東市来支所
乗降客数 / 1運行日	0.54	0.69	0.31	0.62	0.00	0.00	0.00	0.08	0.00	0.08	0.00	0.69	1.77	0.08	1.62	1.31	1.38	0.08	1.08
バス停	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
乗降客数 / 1運行日	2.54	0.31	0.31	0.77	0.46	1.08	2.08	0.23	1.15	1.46	0.69	0.00	0.08	0.00	0.00	0.08	5.00	1.54	7.38
バス停	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
乗降客数 / 1運行日	1.62	2.62	3.46	0.31	0.15	0.38	0.08	1.15	2.23	1.15	1.00	0.08	0.15	0.08	0.15	0.08	0.00	0.00	0.85
バス停	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	
乗降客数 / 1運行日	4.85	0.23	0.23	1.62	1.31	0.85	0.00	1.62	0.08	0.08	3.15	1.08	0.38	0.00	0.23	0.00	2.69	4.31	

図 IV-13 各バス停における平成 28 年 11 月の 1 運行日当たりの乗降客数(①上市来～湯之元線)



②尾木場～湯之元線(火・木・土)

	(人/日)																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
バス停	尾木場	郷戸	岩谷観音	桑木野	桑木野上	桑木野	岩谷観音	野下公民館	高山	高塚	牟田口	銚之原	立和名	農協支所	五反田	北山	北山下	上床	上床公民館
乗降客数 / 1運行日	0.00	0.23	0.08	0.00	0.00	0.00	0.15	0.00	0.00	0.00	0.15	0.46	0.31	0.23	2.77	0.38	0.08	0.00	0.08
バス停	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
乗降客数 / 1運行日	0.00	0.00	0.00	0.00	0.08	0.15	0.92	0.54	1.46	0.38	0.77	1.15	1.77	2.85	1.62	5.69	1.46	1.69	0.38
バス停	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
乗降客数 / 1運行日	0.85	0.23	0.38	0.08	0.77	0.15	0.31	0.46	0.31	0.31	0.00	0.08	0.00	0.00	0.08	0.92	3.92	0.23	0.23
バス停	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73			
乗降客数 / 1運行日	0.92	1.15	1.00	0.00	2.00	0.00	0.38	3.08	0.54	0.69	0.00	0.23	0.00	0.00	0.15	3.69			

図 IV-14 各バス停における平成 28 年 11 月の 1 運行日当たりの乗降客数(②尾木場～湯之元線)

## イ. コミュニティバス利用者へのヒアリング調査

- 実際にコミュニティバスを利用されている方に、ヒアリング調査を行いました。
- 調査の概要は以下のとおりです。

調査の目的	コミュニティバス利用者の移動実態、ニーズ把握のため
対象路線	東市来地域コミュニティバス ①上市来～湯之元線、②尾木場～湯之元線 伊集院地域コミュニティバス ①市街地循環線 吹上地域コミュニティバス ①市街地循環線（永吉・小野線）（宮坂先回り）
調査日	平成 28 年 12 月
調査方法	調査員が対象路線に乗込み、乗車中にコミュニティバス利用者から聞き取り

表 IV-6 コミュニティバス利用者へのヒアリング調査の概要表

- 利用者は、ほとんどが 70 歳以上の高齢者で、利用目的は買い物、通院等で、東市来地域コミュニティバス利用者の中には、湯之元で路線バスに乗換え、伊集院の大型スーパーを目的地としている場合もありました。
- 地域に限らず、コミュニティバスが日常の買い物や通院に無くてはならないものである、という声が多く、バス利用者が乗務員や同じバス利用者との会話を楽しみにバスを利用している、という声も聞かれ、利用者の外出機会を創出している状況が見られました。一方、時刻表や運行経路が分かるようなバスマップがほしい、という要望も多く挙げられました。

〔コミュニティバスについての意見・要望（抜粋）〕（ ）内は居住地区/年代/性別

### ○東市来地域コミュニティバス利用者

- ・運動公園で野球の試合など土曜に開催されることが多いので、土曜の便も運動公園を經由してほしい。（伊作田/60 歳代/男性）
- ・朝 1 便目はもっと早くがいい。朝 1 便目は湯之元の直行便があれば、もっと便利になる。今は経由地が多いので結構時間がかかる。大きな買い物をする時は娘に送迎を頼んでいるので、今のところ不便はない。（鶴丸/70 歳以上/女性）
- ・美山下南のバス停のすぐ下は崖になっており、自分のような高齢者は特に雨の日などは怖い。少し先にタンクのある場所があり、そこにバス停を移してもらえば危なくない。（美山/70 歳以上/女性）
- ・便数が少なすぎて外出したい時間、帰宅したい時間に全く合わない。JR との接続が悪く、長時間待たないといけない。時間を調整してほしい。（伊作田/50 歳代/女性）
- ・運賃を高くしても良いので、湯之元から上市来に戻る路線について、湯之元を 10 時半くらいに出発する便がほしい。（上市来/70 歳以上/女性）
- ・たまにしか乗らないが、午前に 2 本あれば良いと思う。時刻表・路線図を駅や江口蓬莱館や他のスーパーなどに置いておいてほしい。（鹿児島市/60 歳代/女性）
- ・月・水・金の 100 円バスに合わせて買い物や病院の予約もしている。本当にありがたく、無くなったら困る。できれば毎日運行してほしい。月・水・金以外でどうしても外出しないといけない時は仕方なくタクシーを使っている（下養母～湯之元はタクシーで 1500 円）。タクシーの時は近いので伊集院に行く。バス停に時刻表がないので貼ってほしい。（鶴丸/70 歳以上/女性）

- ・バスに合わせて買い物も病院も行っており、非常に助かっている。（皆田/70歳以上/女性）
- ・鹿児島病院に行くのに、行きはバスを利用している。帰りは時間が合わないので、伊集院までバスで伊集院からタクシーで帰るが2400円掛かる。行きを8時台、帰りももう少し遅い便があれば助かる。（皆田/70歳以上/女性）
- ・伊集院の整骨院に通院しており、美山で路線バスに乗り換えていく。普段はこけけバスで江口蓬莱館にも行って買い物し、戻りもこけけバスに乗って帰れるので助かっている。（湯田/-/女性）
- ・こけけバスで江口蓬莱館に行けるので助かっている。100円では運転手さんに申し訳ない、値上げしてほしい。いろんな運転手さんと話すのが楽しみでバスを利用している。（皆田/70歳以上/女性）
- ・朝1便の最後はタイヨー向湯田に停車してほしい。路線バスだと長里～湯之元まで270円掛かるので、非常に助かっている。伊集院のAコープに寄ったら、もっと利用が増えるのではないかな。（伊作田/70歳以上/女性）
- ・午前中に湯之元→牟田口の便があれば助かる。このバスがあり安くて本当にありがたい。（湯田/70歳以上/女性）

#### ○伊集院地域コミュニティバス利用者

- ・バスとJRの接続がもっと良くなればいいと思う。（伊集院/70歳以上/女性）
- ・毎日ゆすいんの温泉を利用するので、100円バスは非常にありがたい。（伊集院/70歳以上/女性）
- ・30分～1時間後にもう1本あれば助かる。同じ便だと必要な生鮮食品だけ買ってすぐ帰る感じ。少し後にもう1本あればゆっくり買い物ができる。（伊集院/60歳代/女性）
- ・鹿児島市に直行するバスがほしい（日曜）。便数をもっと多くなればいいと思う。バスの待ち時間が長い。（妙円寺/50歳代/女性）

#### ○吹上地域コミュニティバス利用者

- ・今のところ、このバスがあつて買い物も温泉に行くのも助かっている。（伊作/70歳以上/女性）

#### ④ 行政負担

- コミュニティバス、乗合タクシー運行に係る委託料は増加傾向にあり、平成 27 年度は約 3,600 万円となっています。
- コミュニティバスの利用者 1 人当たりの負担額をみると、東市来地域は増加傾向にあり、伊集院地域は横ばい、吹上地域は平成 23 年度の 1,825 円をピークに減少し、平成 26 年度からは 1,400 円台で推移しています。乗合タクシーは伊集院、日吉、吹上地域とも増加傾向にあります。

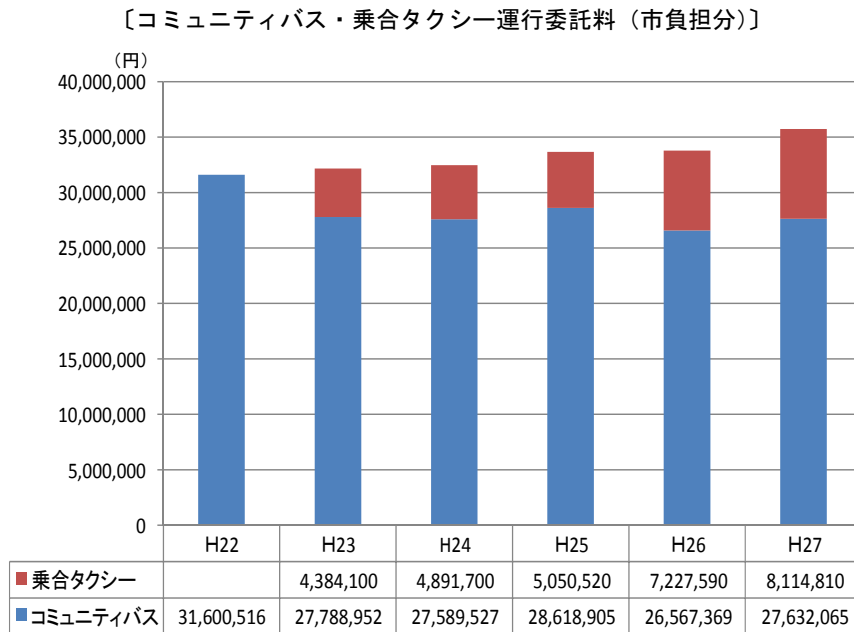


図 IV-15 コミュニティバス・乗合タクシーの運行委託料推移

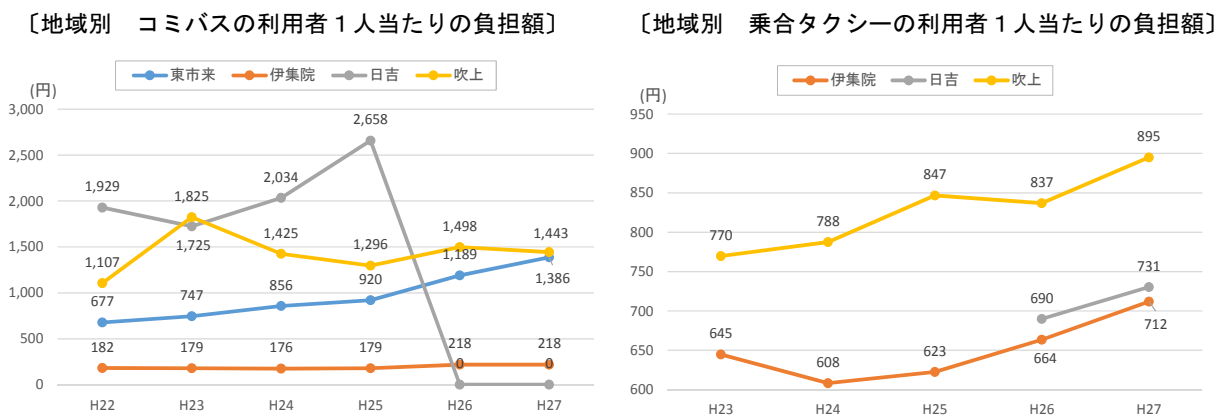


図 IV-16 地域別のコミュニティバス・乗合タクシー利用者 1 人あたりの負担額

## ⑤ 交通事業者へのヒアリング調査

- 現在の利用者の特性や運行において課題となっていること等、コミュニティバス、乗合タクシーの運行を委託している交通事業者にヒアリング調査を行いました。

### ○利用者の特性

- ・足が悪かったり、買い物等で多くの荷物が持てなかったりする高齢者の利用が中心。

### ○運行において課題となっていること

- ・乗務員の不足。また、買い物に出かけることがコンビニの宅配に代わる等、生活スタイルの変化により利用者が減少している。
- ・乗合タクシーは戸口から戸口で利用者からも喜ばれており、特に問題はない。
- ・乗合タクシーは複数人の利用だと最初に用務が終わった利用者が長い時間待つ場合もある。
- ・利用する高齢者のなかには、一般のタクシーと勘違いして、自分の好きな時間に、行きたいところに行ってくれると勘違いしている場合がある。予約の電話の都度、丁寧に説明するようにしている。

### ○本市の公共交通について

- ・バスは地域住民の生活の足である。しかし、1事業者の力で維持していくのは難しい。住民を含めた関係機関の合意形成が重要である。行政、市民、事業者が一体となって取り組む必要がある。
- ・乗合を、例えば“○曜日は○○地域を運行する”として、予約なしで乗れるようにすればもっと利用が多くなるのではないかと。

## (7) スクールバス・タクシーの現状

- 上市来小学校、湯田小学校、日置小学校、永吉小学校、伊作小学校、吹上中学校でスクールバス・タクシーが運行されています。各路線ともに対象児童・生徒数に応じて毎年、台数・ルートが変更されています。

地域	東市来		日吉	吹上	
学校名	上市来小学校	湯田小学校	日置小学校	永吉小学校、伊作小学校、吹上中学校	
種別	タクシー	タクシー	タクシー	バス3台	
便数	登校	1便	3便程度(乗車人数により変更)	1便	各1便
	下校	1便	3便程度(乗車人数により変更)	1便	各3便(下校時または人数により変更)
運行範囲	・旧高山小学校校区に居住する児童 ・登下校の経路は同じ	・旧皆田小学校校区に居住する児童 ・登下校の経路は同じ	・旧扇尾小学校校区に居住する児童 ・登下校の経路は同じ	小学生：各学校から4km以上に居住する児童(校区内) 中学校：学校から5km以上に居住する生徒(校区内=吹上地域内) ・経路は児童・生徒の居住地により毎年変更される。 ・登下校時の経路は異なる(3台のバスに小・中学生が混乗しているため)	
運賃	無料				
車両サイズ	普通乗用	普通乗用(乗車人数によってジャンボタクシーに変更)	普通乗用	29人乗り1台、26人乗り1台、54人乗り1台	

表 IV-7 スクールバス・タクシーの運行状況

## 2 公共交通に関する住民意向、利用実態、移動ニーズ

### (1) 市民アンケート調査の概要

公共交通に関する意向、利用実態、移動ニーズ等を把握するため、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

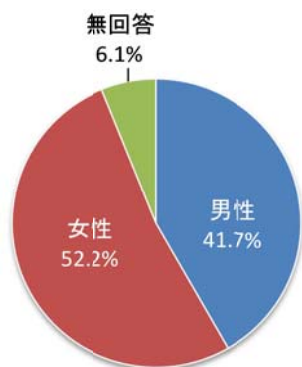
調査の狙い	市民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズの把握						
調査対象 ・配布数	市内に居住する18歳以上の市民2,500人 (自治会別人口を基本とし、性別、年代、居住地に配慮して抽出)						
	地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	合計	
	配布数	645	980	366	509	2,500	
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化率40%未満の地区の居住者は郵送配布・郵送回収</li> <li>・高齢化率40%以上の地区の居住者は地区内自治会長から配布・郵送回収</li> </ul>						
実施期間	平成28年10月3日～28日						
回収数	1,520件(回収率60.8%)						
	地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	無回答	合計
	回収数	412	572	223	304	9	1,520
	回収率	63.9%	58.4%	60.9%	59.7%		60.8%
	※なお、回収率を上げるため、郵送配布先には督促状を送付し、自治会長から配布した先には自治会長からの声掛けを行った。						
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>○属性(性別・年代・世帯の人数・職業・居住地・自動車免許の保有状況・自動車の保有状況・自宅から最寄バス停の認知)</li> <li>○普段の外出頻度</li> <li>○普段利用する移動手段、最もよく利用する移動手段</li> <li>○外出の主な目的</li> <li>○通勤通学、通院、買い物時の公共交通の利用頻度</li> <li>○公共交通を利用しない理由</li> <li>○通勤・通学先の地域</li> <li>○普段買い物する商業施設、地域と到着・出発時刻</li> <li>○通院する医療機関、地域と到着・出発時刻</li> <li>○公共交通を運行してほしい場所</li> <li>○公共交通の満足度、不満の内容</li> <li>○今後の運転免許の返納意向</li> <li>○今後の公共交通の運行に対する考え</li> <li>○今後の公共交通の利用意向</li> <li>○公共交通に関する自由意見</li> </ul>						

表 IV-8 アンケート調査の概要表

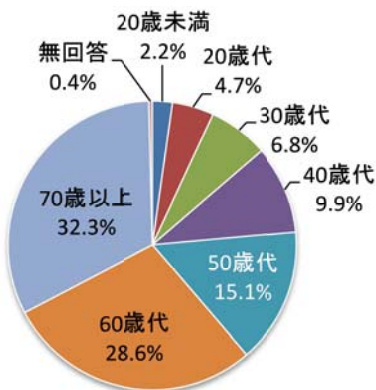


- 回答者属性は以下のとおり。

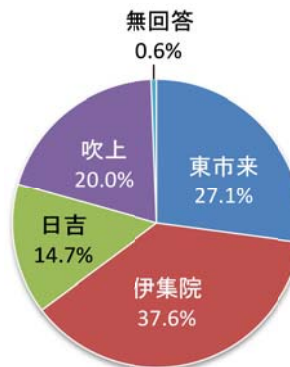
〔性別 N=1,520〕



〔年代 N=1,520〕



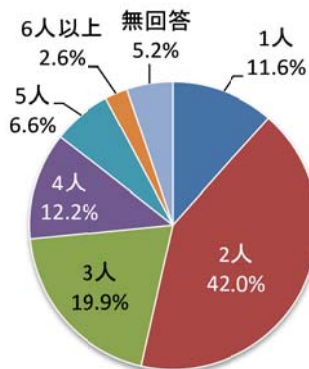
〔居住地域 N=1,520〕



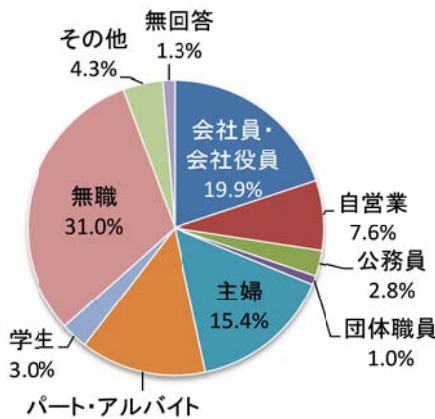
〔地域別 性別・年代別〕

居住地域別	居住地域	性別				年代別							
		計	男性	女性	無回答	計	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	無回答
		東市来地域	412	183	208	21	412	18	28	37	64	117	148
伊集院地域	572	231	317	24	572	62	59	82	103	161	101	4	
日吉地域	223	89	110	24	223	10	9	14	30	66	94	-	
吹上地域	304	127	156	21	304	15	7	17	30	90	145	-	

〔世帯の人数 N=1,520〕



〔職業 N=1,520〕



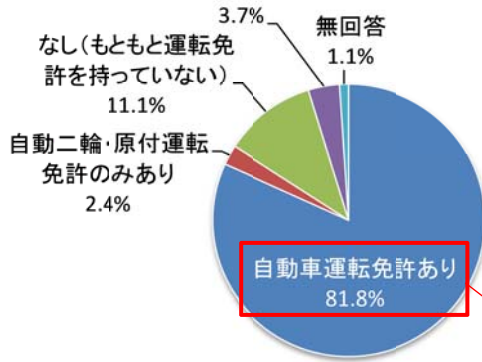
〔地域別 世帯の人数〕

居住地域別	居住地域	1人	2人	3人	4人	5人	6人以上	無回答
		東市来地域(N=412)	43	182	85	48	20	11
伊集院地域(N=572)	37	230	127	92	51	14	21	
日吉地域(N=223)	34	98	42	18	14	6	11	
吹上地域(N=304)	62	126	47	27	16	6	20	

〔地域別 職業〕

居住地域別	居住地域	会社員・会社役員	自営業	公務員	団体職員	主婦	パート・アルバイト	学生	無職	その他	無回答
		東市来地域(N=412)	83	44	11	2	56	52	9	125	25
伊集院地域(N=572)	134	37	24	8	97	106	24	121	17	4	
日吉地域(N=223)	41	9	3	3	43	25	3	82	11	3	
吹上地域(N=304)	41	25	5	2	37	26	9	142	12	5	

〔自動車免許保有状況 N=1,520〕  
なし(運転免許証を返納した)

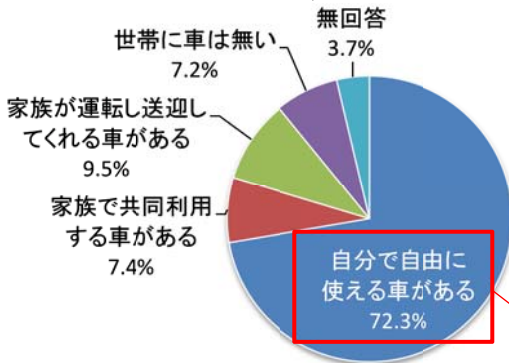


〔地域別 自動車免許保有状況〕

居住地域別	自動車運転免許あり	自動二輪・原付運転免許のみあり	なし(もともと運転免許を持っていない)	なし(運転免許証を返納した)	無回答
東市来地域 (N=412)	339 (82.3%)	10 (2.4%)	45 (10.9%)	15 (3.6%)	3 (0.7%)
伊集院地域 (N=572)	499 (87.2%)	11 (1.9%)	50 (8.7%)	11 (1.9%)	1 (0.2%)
日吉地域 (N=223)	180 (80.7%)	7 (3.1%)	22 (9.9%)	12 (5.4%)	2 (0.9%)
吹上地域 (N=304)	219 (72.0%)	8 (2.6%)	52 (17.1%)	18 (5.9%)	7 (2.3%)

8割以上が自動車運転免許保有

〔自動車保有状況 N=1,520〕

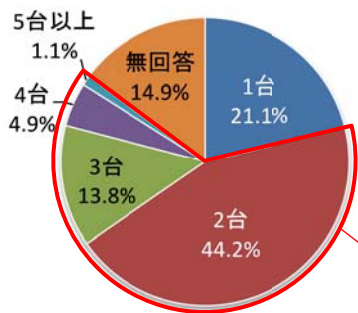


〔地域別 自動車保有状況〕

居住地域別	自分で自由に使える車がある	家族で共同利用する車がある	家族が運転し送迎してくれる車がある	世帯に車は無い	無回答
東市来地域 (N=412)	70 (17.0%)	194 (47.1%)	61 (14.8%)	22 (5.3%)	1 (0.2%)
伊集院地域 (N=572)	138 (24.1%)	278 (48.6%)	73 (12.8%)	29 (5.1%)	3 (0.5%)
日吉地域 (N=223)	46 (20.6%)	88 (39.5%)	34 (15.2%)	13 (5.8%)	4 (1.8%)
吹上地域 (N=304)	66 (21.7%)	111 (36.5%)	41 (13.5%)	10 (3.3%)	8 (2.6%)

7割以上が自分の自動車を保有

〔世帯の合計保有自動車数 N=1,520〕

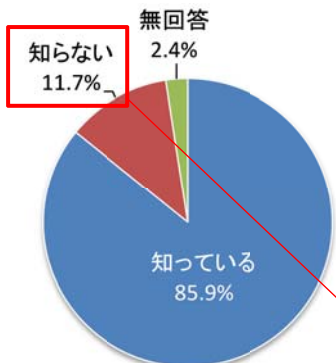


〔地域別 世帯の合計保有自動車数〕

居住地域別	1台	2台	3台	4台	5台以上	無回答
東市来地域 (N=412)	70 (17.0%)	194 (47.1%)	61 (14.8%)	22 (5.3%)	1 (0.2%)	64 (15.5%)
伊集院地域 (N=572)	138 (24.1%)	278 (48.6%)	73 (12.8%)	29 (5.1%)	3 (0.5%)	51 (8.9%)
日吉地域 (N=223)	46 (20.6%)	88 (39.5%)	34 (15.2%)	13 (5.8%)	4 (1.8%)	38 (17.0%)
吹上地域 (N=304)	66 (21.7%)	111 (36.5%)	41 (13.5%)	10 (3.3%)	8 (2.6%)	68 (22.4%)

2台以上保有している世帯が5割を超える

〔自宅の最寄りバス停の認知 N=1,520〕



〔地域別 自宅の最寄りバス停の認知〕

居住地域別	知っている	知らない	無回答
東市来地域 (N=412)	371 (90.0%)	35 (8.5%)	6 (1.5%)
伊集院地域 (N=572)	466 (81.5%)	98 (17.1%)	8 (1.4%)
日吉地域 (N=223)	195 (87.4%)	19 (8.5%)	9 (4.0%)
吹上地域 (N=304)	270 (88.8%)	22 (7.2%)	12 (3.9%)

最寄りバス停を知らない人も1割を超える

## (2) 市民アンケート調査結果

### ① 普段よく利用する移動手段

- 全ての性別・年代・地域に関係なく、自動車（自分で運転）が 77.4% で最も多い結果となりました。
- 公共交通の利用頻度は、通勤・通学時、通院時、買い物時とも「利用しない」が最も多くなっています。半数以上の世帯で、2 台以上の自動車を保有しており、自動車への依存が高い状況です。
- 次いで、自動車（家族や知人による送迎）での移動が多く、全体の 23.5% です。鉄道、路線バスは 3 位以下です。
- 70 歳以上では、自動車（自分で運転）の割合が他の年齢層と比較して低く、自動車（家族や知人による送迎）、鉄道、路線バス、タクシーの割合が高くなっています。高齢になると、自動車（自分で運転）以外の移動手段の存在が重要となります。

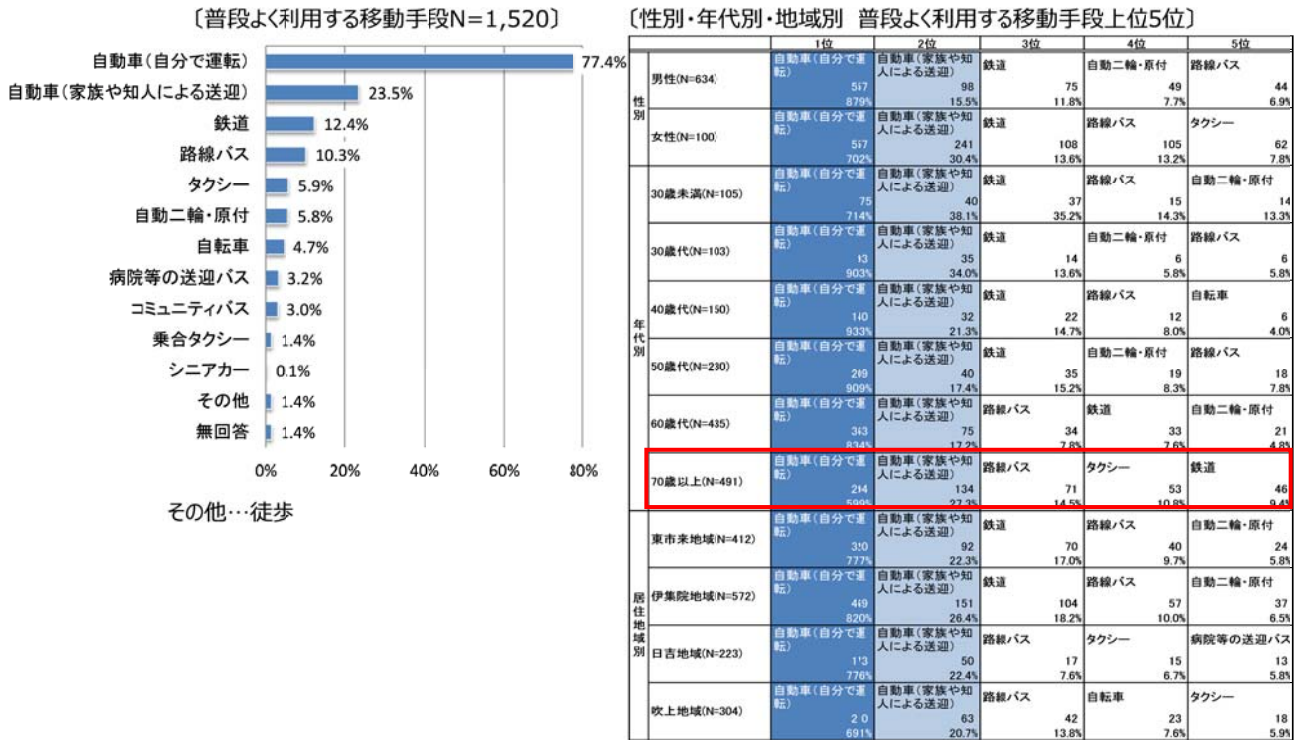
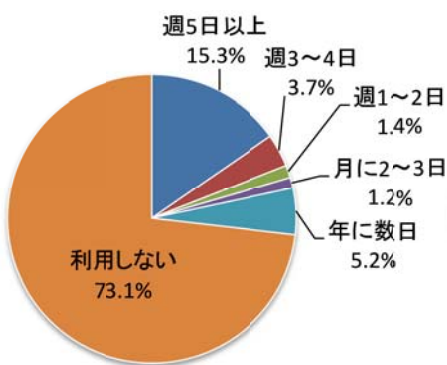


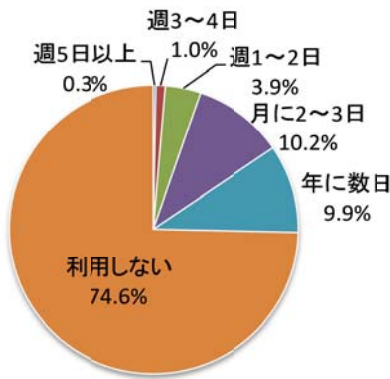
図 IV-17 普段よく利用する移動手段

### 〔公共交通の利用頻度

通勤・通学時 N=1,520



〔通院時 N=1,520〕



〔買い物時 N=1,520〕

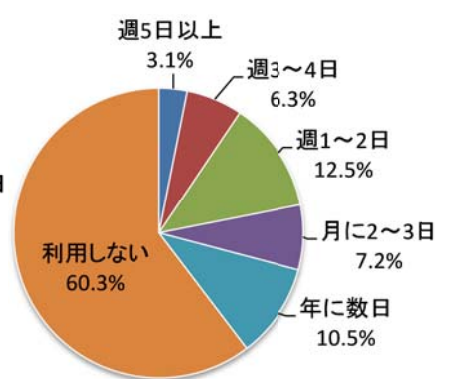
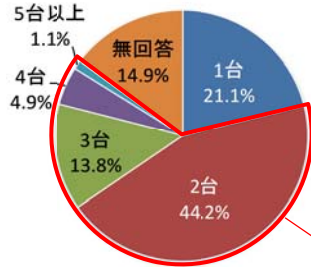


図 IV-18 目的別公共交通の利用頻度



再掲〔世帯の合計保有自動車数 N=1,520〕



〔地域別 世帯の合計保有自動車数〕

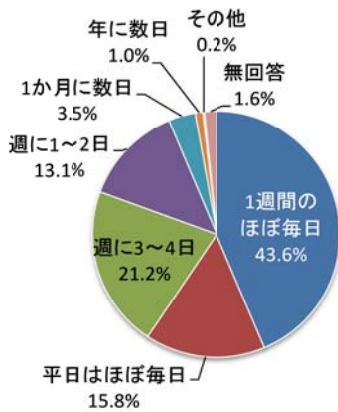
居住地域別	1台	2台	3台	4台	5台以上	無回答
東市来地域 (N=412)	70 (17.0%)	194 (47.1%)	61 (14.8%)	22 (5.3%)	1 (0.2%)	64 (15.5%)
伊集院地域 (N=572)	138 (24.1%)	278 (48.6%)	73 (12.8%)	29 (5.1%)	3 (0.5%)	51 (8.9%)
日吉地域 (N=223)	46 (20.6%)	88 (39.5%)	34 (15.2%)	13 (5.8%)	4 (1.8%)	38 (17.0%)
吹上地域 (N=304)	66 (21.7%)	111 (36.5%)	41 (13.5%)	10 (3.3%)	8 (2.6%)	68 (22.4%)

2台以上保有している世帯が5割を超える

② 外出頻度、外出の主な目的

- 普段の外出頻度は、「1週間のほぼ毎日外出」が最も多く、43.6%です。
- 外出の主な目的は、「買物」が最も多く40.2%、次いで「通勤」が31.4%です。
- 70歳以上に着目すると、「週に3～4回の外出」が多く、外出の主な目的は「買物」、「通院」です。

〔普段の外出頻度N=1,520〕

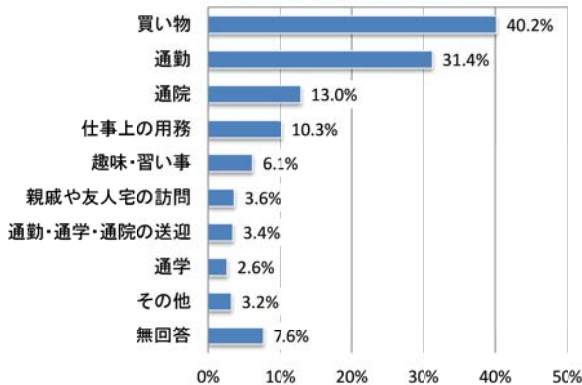


〔性別・年代別・地域別 普段の外出頻度〕

性別	1週間の ほぼ毎日	平日は ほぼ毎日	週に 3～4日	週に 1～2日	1か月に 数日	年に数日	その他	無回答
男性(N=634)	305 (48.1%)	102 (16.1%)	114 (18.0%)	63 (9.9%)	26 (4.1%)	11 (1.7%)	2 (0.3%)	11 (1.7%)
女性(N=793)	327 (41.2%)	126 (15.9%)	187 (23.6%)	118 (14.9%)	21 (2.6%)	4 (0.5%)	1 (0.1%)	9 (1.1%)
30歳未満(N=105)	66 (62.9%)	21 (20.0%)	6 (5.7%)	6 (5.7%)	4 (3.8%)	2 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
30歳代(N=103)	57 (55.3%)	29 (28.2%)	7 (6.8%)	9 (8.7%)	-	-	-	1 (1.0%)
40歳代(N=150)	103 (68.7%)	30 (20.0%)	7 (4.7%)	7 (4.7%)	1 (0.7%)	1 (0.7%)	0 (0.0%)	1 (0.7%)
50歳代(N=230)	135 (58.7%)	43 (18.7%)	26 (11.3%)	17 (7.4%)	4 (1.7%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)	4 (1.7%)
60歳代(N=435)	179 (41.1%)	59 (13.6%)	124 (28.5%)	45 (10.3%)	19 (4.4%)	5 (1.1%)	0 (0.0%)	4 (0.9%)
70歳以上(N=491)	121 (24.6%)	57 (11.6%)	152 (31.0%)	114 (23.2%)	25 (5.1%)	6 (1.2%)	3 (0.6%)	13 (2.6%)
東市来地域(N=412)	171 (41.5%)	57 (13.8%)	101 (24.5%)	56 (13.6%)	16 (3.9%)	5 (1.2%)	1 (0.2%)	5 (1.2%)
伊集院地域(N=572)	299 (52.3%)	101 (17.7%)	103 (18.0%)	50 (8.7%)	10 (1.7%)	4 (0.7%)	1 (0.2%)	4 (0.7%)
日吉地域(N=223)	91 (40.8%)	33 (14.8%)	52 (23.3%)	29 (13.0%)	10 (4.5%)	3 (1.3%)	0 (0.0%)	5 (2.2%)
吹上地域(N=304)	100 (32.9%)	47 (15.5%)	66 (21.7%)	64 (21.1%)	17 (5.6%)	3 (1.0%)	1 (0.3%)	6 (2.0%)

図 IV-19 普段の外出頻度

〔外出の主な目的N=1,520〕



〔性別・年代別・地域別 外出の主な目的上位5位〕

性別	1位	2位	3位	4位	5位
男性(N=634)	通勤 (221, 34.9%)	買い物 (187, 29.5%)	仕事上の用務 (102, 16.1%)	通院 (65, 10.3%)	趣味・習い事 (40, 6.3%)
女性(N=793)	買い物 (381, 48.0%)	通勤 (243, 30.6%)	通院 (116, 14.6%)	趣味・習い事 (46, 5.8%)	仕事上の用務 (43, 5.4%)
30歳未満(N=105)	通勤 (47, 44.8%)	通学 (34, 32.4%)	買い物 (19, 18.1%)	趣味・習い事 (3, 2.9%)	親戚や友人宅の訪問 (3, 2.9%)
30歳代(N=103)	通勤 (72, 69.9%)	買い物 (33, 32.0%)	通勤・通学・通院の送迎 (5, 4.9%)	親戚や友人宅の訪問 (5, 4.9%)	仕事上の用務 (4, 3.9%)
40歳代(N=150)	通勤 (109, 72.7%)	買い物 (33, 22.0%)	通勤・通学・通院の送迎 (15, 10.0%)	仕事上の用務 (12, 8.0%)	通院 (2, 1.3%)
50歳代(N=230)	通勤 (138, 60.0%)	買い物 (64, 27.8%)	仕事上の用務 (28, 12.2%)	通勤・通学・通院の送迎 (11, 4.8%)	通院 (10, 4.3%)
60歳代(N=435)	買い物 (203, 46.7%)	通勤 (95, 21.8%)	仕事上の用務 (64, 14.7%)	通院 (44, 10.1%)	趣味・習い事 (33, 7.6%)
70歳以上(N=491)	買い物 (256, 52.1%)	通院 (138, 28.1%)	仕事上の用務 (48, 9.8%)	趣味・習い事 (48, 9.8%)	親戚や友人宅の訪問 (18, 3.7%)
東市来地域(N=412)	買い物 (155, 37.6%)	通勤 (125, 30.3%)	通院 (55, 13.3%)	仕事上の用務 (50, 12.1%)	趣味・習い事 (24, 5.8%)
伊集院地域(N=572)	通勤 (236, 41.3%)	買い物 (216, 37.8%)	仕事上の用務 (45, 7.9%)	趣味・習い事 (45, 7.9%)	通院 (39, 6.8%)
日吉地域(N=223)	買い物 (101, 45.3%)	通勤 (61, 27.4%)	通院 (47, 21.1%)	仕事上の用務 (23, 10.3%)	趣味・習い事 (11, 4.9%)
吹上地域(N=304)	買い物 (136, 44.7%)	通院 (55, 18.1%)	通勤 (52, 17.1%)	仕事上の用務 (39, 12.8%)	趣味・習い事 (13, 4.3%)

図 IV-20 外出の主な目的

### ③ 公共交通の満足度

- 不満が高い（「不満」「やや不満」との回答率が高い）項目として「屋根や椅子などバス停の待合い環境」「運行本数」「運行ダイヤ」が挙げられます。
- 満足度が高い（「満足」「やや満足」との回答率が高い）項目として「自宅からバス停までの距離」「目的地までの所要時間」「運賃」が挙げられます。
- 満足度調査結果を踏まえた、路線バスの運行サービス、利用環境改善が必要です。

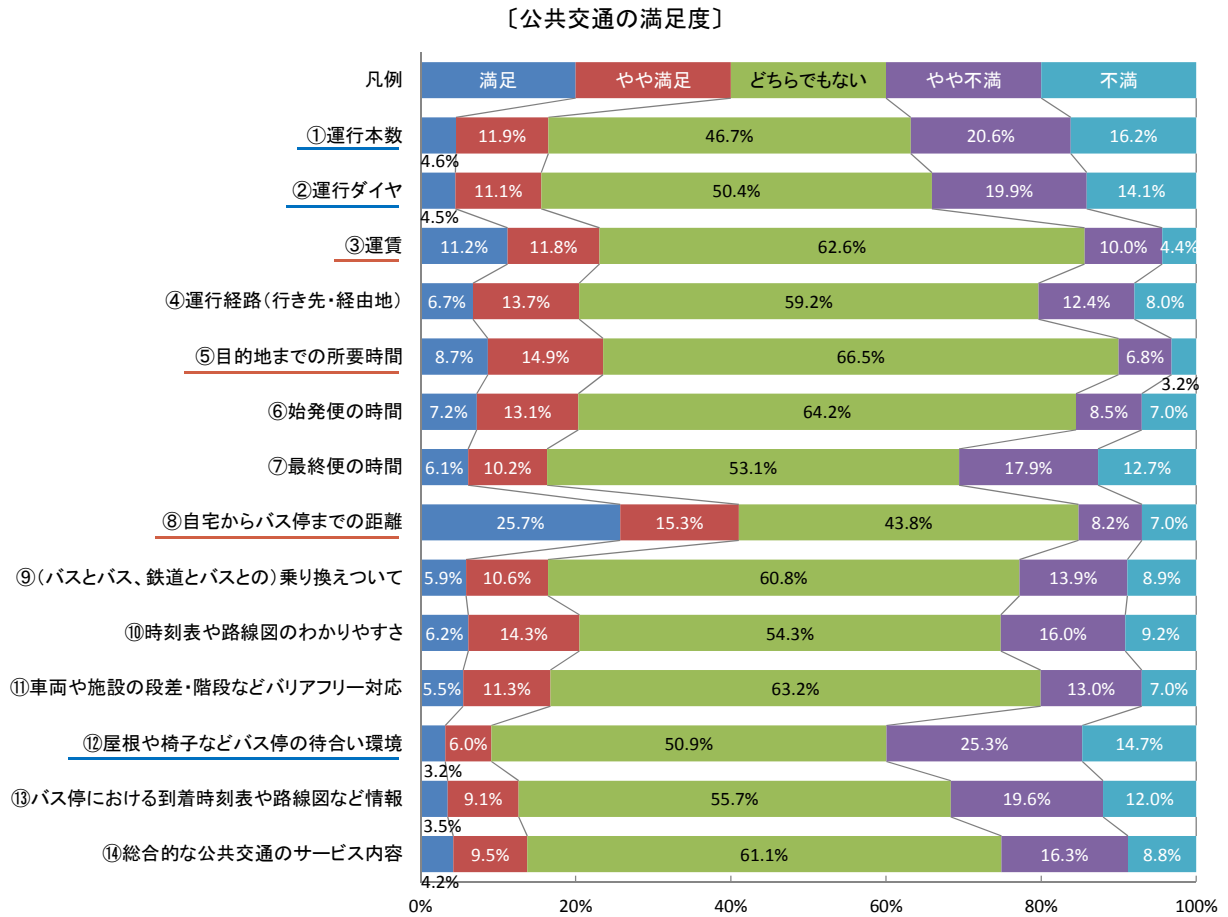
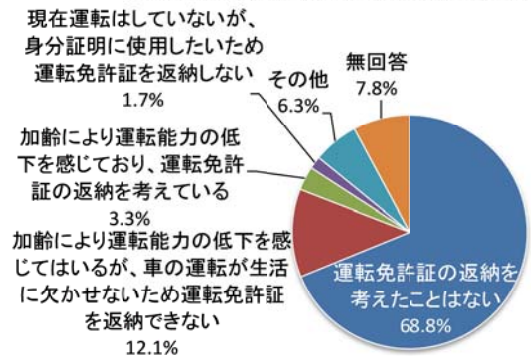


図 IV-21 公共交通の満足度

#### ④ 免許返納に対する考え

- 免許返納に対する考えの設問では、「運転免許証の返納を考えたことはない」が68.8%で最も多くなっています。
- 70歳以上に着目すると、「加齢により運転能力の低下を感じているが、車の運転が生活に欠かせないため運転免許証を返納できない」との回答は31.2%、「加齢により運転能力の低下を感じており、運転免許証の返納を考えている」との回答は7.3%となっています。
- 高齢者が免許返納できる公共交通の利用環境を整備することが重要です。

〔今後の運転免許証の返納に対する考えN=1,279〕



その他・・・  
 ・将来的に運動能力の低下を感じたときは返納したいと考えている(40歳代/女性/吹上)  
 ・現在は車なしでの生活は考えられないが、将来的にはわからない(40歳代/女性/東市来)

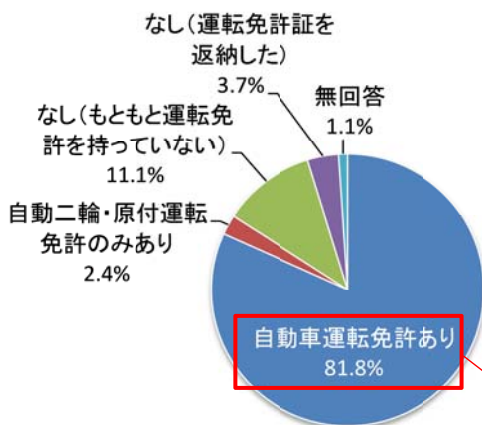
同様の意見が他54件

〔性別・年代別・地域別 今後の運転免許証の返納に対する考え〕

	運転免許証の返納を考えたことはない	加齢により運転能力の低下を感じているが、車の運転が生活に欠かせないため運転免許証を返納できない	加齢により運転能力の低下を感じており、運転免許証の返納を考えている	現在運転はしていないが、身分証明に使用したいため運転免許証を返納しない	その他	無回答
性別						
男性(N=590)	423 71.7%	76 12.9%	14 2.4%	6 1.0%	23 3.9%	48 8.1%
女性(N=619)	414 66.9%	60 9.7%	26 4.2%	16 2.6%	54 8.7%	49 7.9%
年代別						
30歳未満(N=92)	76 82.6%	1 1.1%	2 2.2%	0 0.0%	4 4.3%	9 9.8%
30歳代(N=98)	90 91.8%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	1 1.0%	7 7.1%
40歳代(N=142)	112 78.9%	2 1.4%	- 0.0%	- 0.0%	12 8.5%	16 11.3%
50歳代(N=221)	169 76.5%	13 5.9%	5 2.3%	3 1.4%	19 8.6%	12 5.4%
60歳代(N=392)	279 71.2%	36 9.2%	11 2.8%	12 3.1%	27 6.9%	27 6.9%
70歳以上(N=330)	150 45.5%	103 31.2%	24 7.3%	7 2.1%	17 5.2%	29 8.8%
居住地別						
東市来地域(N=349)	237 67.9%	35 10.0%	15 4.3%	8 2.3%	24 6.9%	30 8.6%
伊集院地域(N=510)	392 76.9%	38 7.5%	7 1.4%	7 1.4%	32 6.3%	34 6.7%
日吉地域(N=187)	121 64.7%	39 20.9%	9 4.8%	1 0.5%	7 3.7%	10 5.3%
吹上地域(N=227)	127 55.9%	43 18.9%	11 4.8%	6 2.6%	17 7.5%	23 10.1%

図 IV-22 運転免許返納意向

再掲〔自動車免許保有状況 N=1,520〕



〔地域別 自動車免許保有状況〕

	自動車運転免許あり	自動二輪・原付運転免許のみあり	なし(もともと運転免許を持っていない)	なし(運転免許証を返納した)	無回答
居住地別					
東市来地域(N=412)	339 82.3%	10 2.4%	45 10.9%	15 3.6%	3 0.7%
伊集院地域(N=572)	499 87.2%	11 1.9%	50 8.7%	11 1.9%	1 0.2%
日吉地域(N=223)	180 80.7%	7 3.1%	22 9.9%	12 5.4%	2 0.9%
吹上地域(N=304)	219 72.0%	8 2.6%	52 17.1%	18 5.9%	7 2.3%

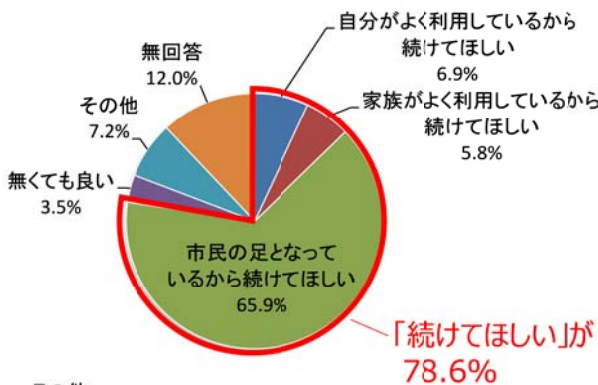
8割以上が自動車運転免許保有



⑤ 今後の公共交通の運行、利用に対する考え

- 今後の公共交通の運行に対する考えを問う設問では、「続けてほしい（「市民の足となっているから続けてほしい」「自分がよく利用しているから続けてほしい」「家族がよく利用しているから続けてほしい）」との回答が78.6%です。
- 今後の公共交通の利用に対する考えを問う設問では、「利用しようと思う（「今まで利用していなかったが、今後は利用しようと思う」「今まで利用していたが、今後もこれまで通り利用しようと思う」「今まで利用していたが、今後はこれまで以上に利用しようと思う）」との回答が71.0%です。
- 今後は、公共交通利用意向の高い高齢者が、実際に公共交通利用の行動を起こす取組が必要です。

〔今後の公共交通の運行に対する考えN=1,520〕



その他…

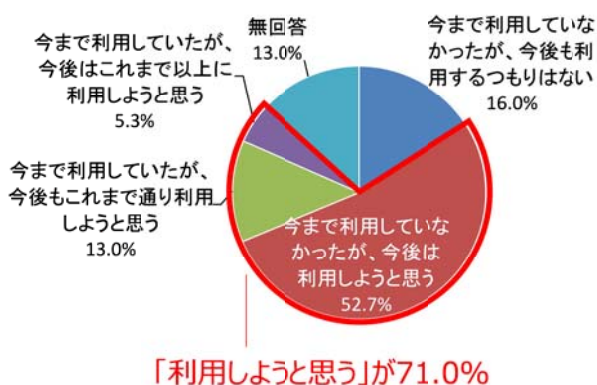
- ・高齢になってからの利用を考えているから続けてほしい。(60歳代/男性/伊集院)他37件
- ・便利になれば活用したいと思う。(60歳代/男性/伊集院)他5件
- ・運転できない方のための伊集院、日吉への移動手段が必要(50歳代/男性/日吉)他3件
- ・買物難民を作るべきではない。そのための予算措置は必要。(50歳代/男性/伊集院)

〔性別・年代別・地域別 今後の公共交通の運行に対する考え〕

	自分がよく利用しているから続けてほしい	家族がよく利用しているから続けてほしい	市民の足となっているから続けてほしい	無くて良い	その他	無回答
性別						
男性(N=634)	22 (3.5%)	46 (7.3%)	413 (65.1%)	30 (4.7%)	45 (7.1%)	78 (12.3%)
女性(N=793)	80 (10.1%)	37 (4.7%)	513 (64.7%)	17 (2.1%)	58 (7.3%)	88 (11.1%)
年代別						
30歳未満(N=105)	20 (19.0%)	6 (5.7%)	67 (63.8%)	1 (1.0%)	2 (1.9%)	9 (8.6%)
30歳代(N=103)	4 (3.9%)	4 (3.9%)	76 (73.8%)	4 (3.9%)	8 (7.8%)	7 (6.8%)
40歳代(N=150)	6 (4.0%)	18 (12.0%)	101 (67.3%)	6 (4.0%)	9 (6.0%)	10 (6.7%)
50歳代(N=230)	9 (3.9%)	21 (9.1%)	164 (71.3%)	4 (1.7%)	19 (8.3%)	13 (5.7%)
60歳代(N=435)	23 (5.3%)	11 (2.5%)	293 (67.4%)	17 (3.9%)	85 (19.4%)	54 (12.4%)
70歳以上(N=491)	42 (8.6%)	27 (5.5%)	281 (57.2%)	21 (4.3%)	33 (6.7%)	87 (17.7%)
居住地別						
東市来地域(N=412)	21 (5.1%)	16 (3.9%)	274 (66.5%)	16 (3.9%)	28 (6.8%)	57 (13.8%)
伊集院地域(N=572)	40 (7.0%)	48 (8.4%)	378 (66.1%)	15 (2.6%)	43 (7.5%)	48 (8.4%)
日吉地域(N=223)	12 (5.4%)	13 (5.8%)	143 (64.1%)	9 (4.0%)	23 (10.3%)	23 (10.3%)
吹上地域(N=304)	32 (10.5%)	10 (3.3%)	186 (61.2%)	13 (4.3%)	15 (4.9%)	48 (15.8%)

図 IV-23 今後の公共交通の運行に対する考え

〔今後の公共交通の利用意向N=1,520〕



〔性別・年代別・地域別 今後の公共交通の利用意向〕

	今まで利用しなかったが、今後は利用するつもりはない	今まで利用しなかったが、今後は利用しようと思う	今まで利用していたが、今後もこれまで通り利用しようと思う	今まで利用していたが、今後はこれまで以上に利用しようと思う	無回答
性別					
男性(N=634)	122 (19.2%)	344 (54.3%)	65 (10.3%)	20 (3.2%)	83 (13.1%)
女性(N=793)	107 (13.5%)	408 (51.5%)	123 (15.5%)	56 (7.1%)	99 (12.5%)
年代別					
30歳未満(N=105)	15 (14.3%)	32 (30.5%)	46 (43.8%)	4 (3.8%)	8 (7.6%)
30歳代(N=103)	19 (18.2%)	47 (45.6%)	9 (8.7%)	4 (3.9%)	14 (13.6%)
40歳代(N=150)	30 (20.0%)	76 (50.7%)	21 (14.0%)	5 (3.3%)	18 (12.0%)
50歳代(N=230)	39 (17.0%)	131 (57.0%)	22 (9.6%)	11 (4.8%)	27 (11.7%)
60歳代(N=435)	73 (16.8%)	259 (59.5%)	32 (7.4%)	15 (3.4%)	56 (12.9%)
70歳以上(N=491)	57 (11.6%)	254 (51.7%)	65 (13.2%)	42 (8.6%)	73 (14.9%)
居住地別					
東市来地域(N=412)	68 (16.5%)	214 (51.9%)	46 (11.2%)	22 (5.3%)	62 (15.0%)
伊集院地域(N=572)	96 (16.8%)	306 (53.5%)	88 (15.4%)	22 (3.8%)	60 (10.5%)
日吉地域(N=223)	32 (14.3%)	135 (60.5%)	18 (8.1%)	12 (5.4%)	26 (11.7%)
吹上地域(N=304)	44 (14.5%)	144 (47.4%)	45 (14.8%)	25 (8.2%)	46 (15.1%)

図 IV-24 今後の公共交通の利用意向

### (3) 実証試験

市民アンケート調査において『気軽に乗れる市内周遊バスを運行してほしい』という要望が複数挙げられました。

#### 〔市民アンケート結果 公共交通に対する自由意見〕

- ・日置市全体をめぐるバスも日に1回くらいあったら遠くへも行けると思う。入来浜や日吉の海岸など温泉巡りなどいつでも行ける観光バスのようなものも必要である。伊作峠から海岸久多島まで乙女月街道として亀丸城などを経て観光目的のバスも月に1回くらいは走ってほしい。(70歳以上/女性/吹上)
- ・美山に観光に来られた方が東市来駅からのバスの便がなく不便そうだった。せっかくの観光地なので美山行のバスを運行し案内ができると良い。(40歳代/女性/東市来)
- ・コミュニティバスだが、同じ日置市なので、こけけバスを伊集院まで、ゆすいん号を東市来町まで走らせてもいいのでは？月に1回程度で利用する人が楽しむことができるのでは？(60歳代/女性/東市来)
- ・運賃は割高になるが、日置市内4地域への利用が出来ればありがたいと思う。(70歳以上/男性/日吉)
- ・市内一円周遊、買い物、通院、通学、バスを運行してほしい。市民に公共交通の利用を呼びかけを。(70歳以上/男性/東市来)

また、本市上位計画である第2次日置市総合計画においては、「交流促進につながる道路と公共交通の整備推進」として「市内4地域の交流促進を図るための道路整備と公共交通の整備に取り組みます」とうたわれており、日置市まち・ひと・しごと創生総合戦略においても、基本目標③「訪ねてよし ひおき」で「1 ひおきの魅力をPRし、交流人口を増やすための取組 新観光戦略事業」として交流人口の増加を図ることがうたわれています。

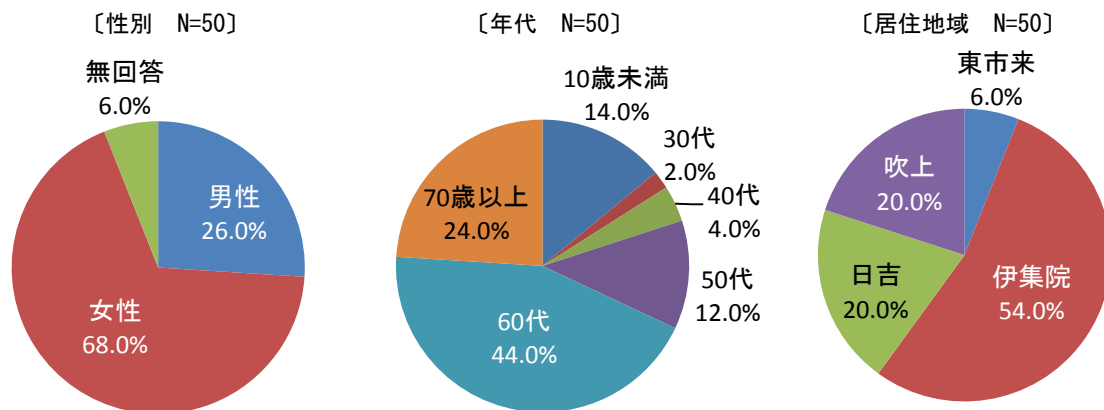
そこで、市民及び観光客を対象とした公共交通を利用した交流人口拡大のための方策を検証するため、実証試験を実施しました。

なお、市民アンケート調査において、自家用自動車への依存度が高く、公共交通に対する認知度が低いという結果が出ていることから、交流人口拡大のための方策検証に加え、公共交通を利用する可能性が高い高齢者・子供の、公共交通に対する認知度向上を図ることも狙いとししました。

調査の狙い	市民及び観光客を対象とした、公共交通を利用した交流人口拡大のための方策を検証 ・市民・観光客の市内地域間移動の潜在需要の把握 ・公共交通を利用する可能性の高い高齢者・子供の公共交通に対する認知度向上 ・公共交通を活用した旅の需要の把握		
調査方法	東市来・伊集院地域の市民モニターは日吉・吹上地域に、日吉・吹上地域の市民モニターは東市来・伊集院地域に、それぞれ物産館や史跡、観光スポットを巡るバスツアーを実施し、モニターアンケートによって、普段の移動実態、立寄り先の満足度・再訪意向、消費額などを把握する。 あわせて、観光ガイドに同乗してもらいアンケートによって、観光客の移動ニーズや立寄り先の立ち寄りやすさ、公共交通を利用して市内周遊してもらうための注意点を把握する。		
実施時期	平成 28 年 2 月 25 日（土）、26 日（日）		
コース	A 東市来・伊集院地域 ⇒日吉・吹上地域	B 日吉・吹上地域 ⇒東市来・伊集院地域	
主な対象者	祖父母と孫、高齢者等で構成されるグループ		
参加者数	2月25日（土） ・観光ガイド2名 ・市民モニター大人8名、子供2名 ・事務局1名 計13名 2月26日（日） ・観光ガイド2名 ・市民モニター大人9名 ・事務局1名 計12名	2月25日（土） ・観光ガイド2名 ・市民モニター大人12名、子供1名 ・事務局1名 計16名 2月26日（日） ・観光ガイド2名 ・市民モニター大人8名、子供4名 ・事務局1名 計15名	
起終点	日置市役所	吹上支所・日吉支所	
立寄り先	物産館	城の下物産館、吉利物産店 かめまる館、江口蓬萊館	城の下物産館、江口蓬萊館
	歴史・史跡	伊集院駅（島津義弘公銅像） 園林寺跡、大汝牟遅神社・千本楠	城山公園（一字治城跡） 伊集院駅前（島津義弘公銅像） 徳重神社・妙円寺
	風景	遠見番山	遠見番山
	アクティビティ	伊作亀丸城跡（城跡探訪）	片平観光農園（いちご狩り） 美山（まち歩き）
	昼食	吹上砂丘荘	美山

表 IV-9 実証試験の概要表

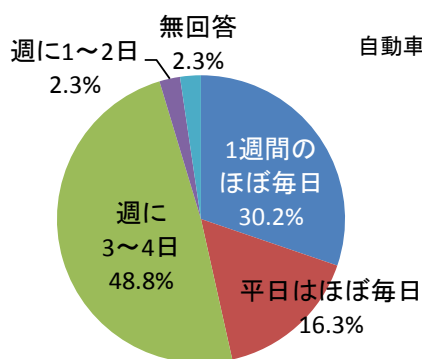
- 回答者属性は以下のとおり。



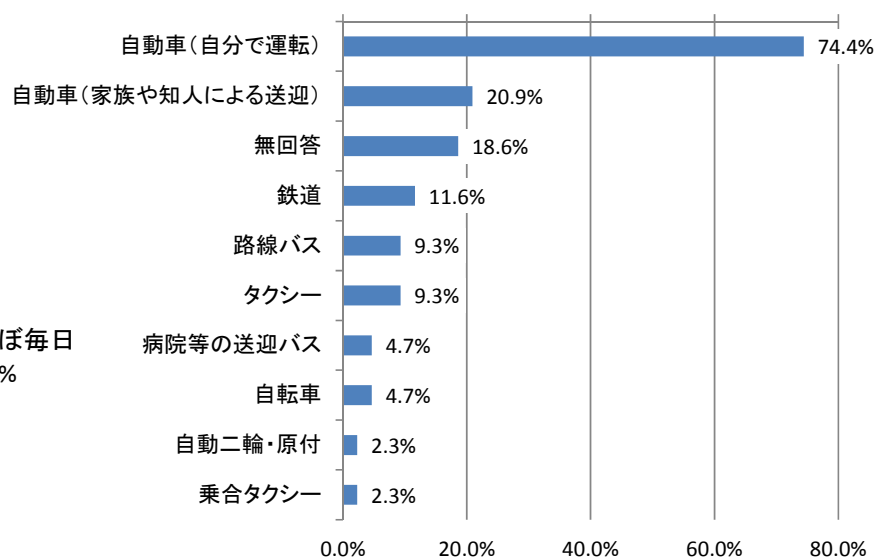
### ① 普段の移動実態

- 普段の外出頻度は「週に3～4日」が48.8%で最も多く、よく利用する移動手段は「自動車（自分で運転）」が74.4%と7割以上となっています。
- 居住地域外への移動実態は、「週に1回以上」と「月に2～3回程度」がそれぞれ34.9%で最も多く、「月に1回程度」の2.3%と合計すると72.1%と7割以上が月に1回以上、居住地域外へ移動しています。

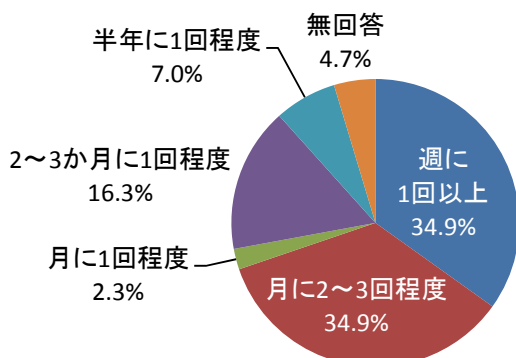
〔普段の外出頻度 N=43（大人+観光ガイド）〕



〔よく利用する移動手段 N=43（大人+観光ガイド）〕

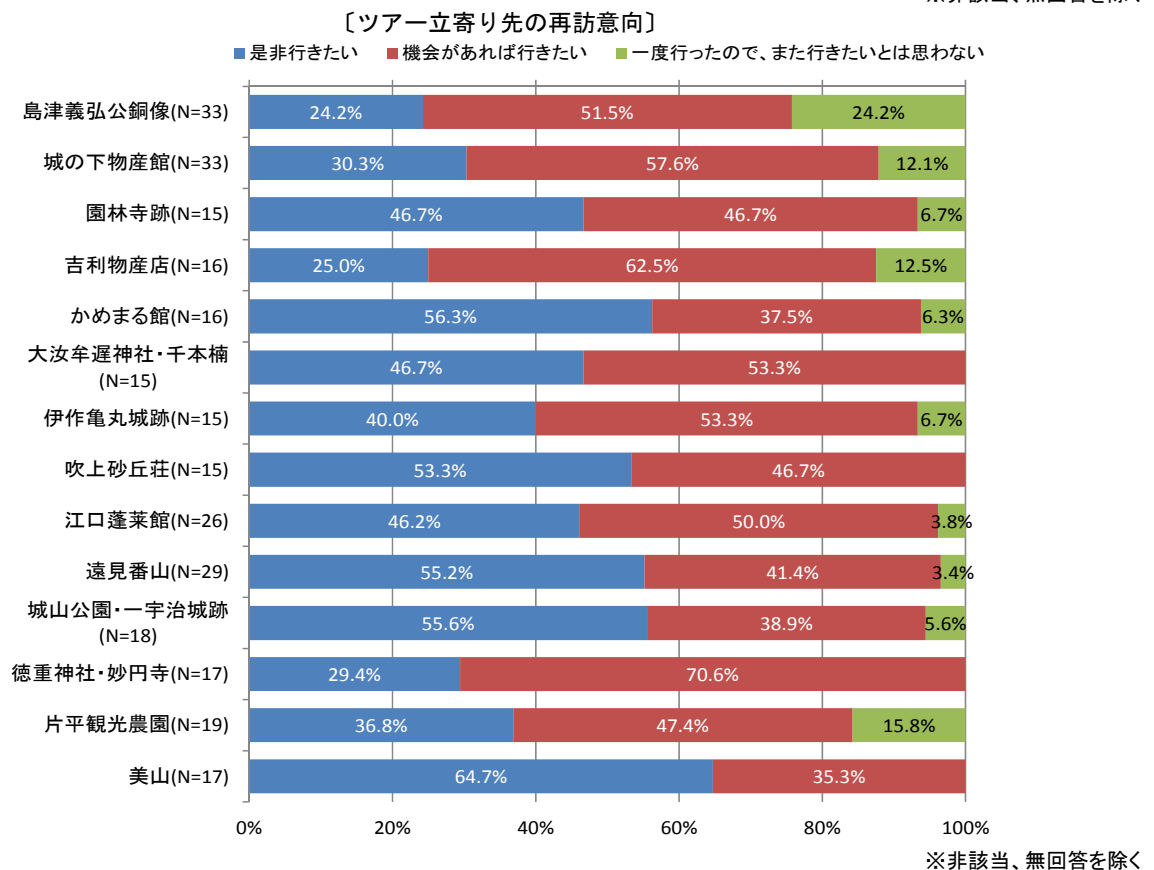
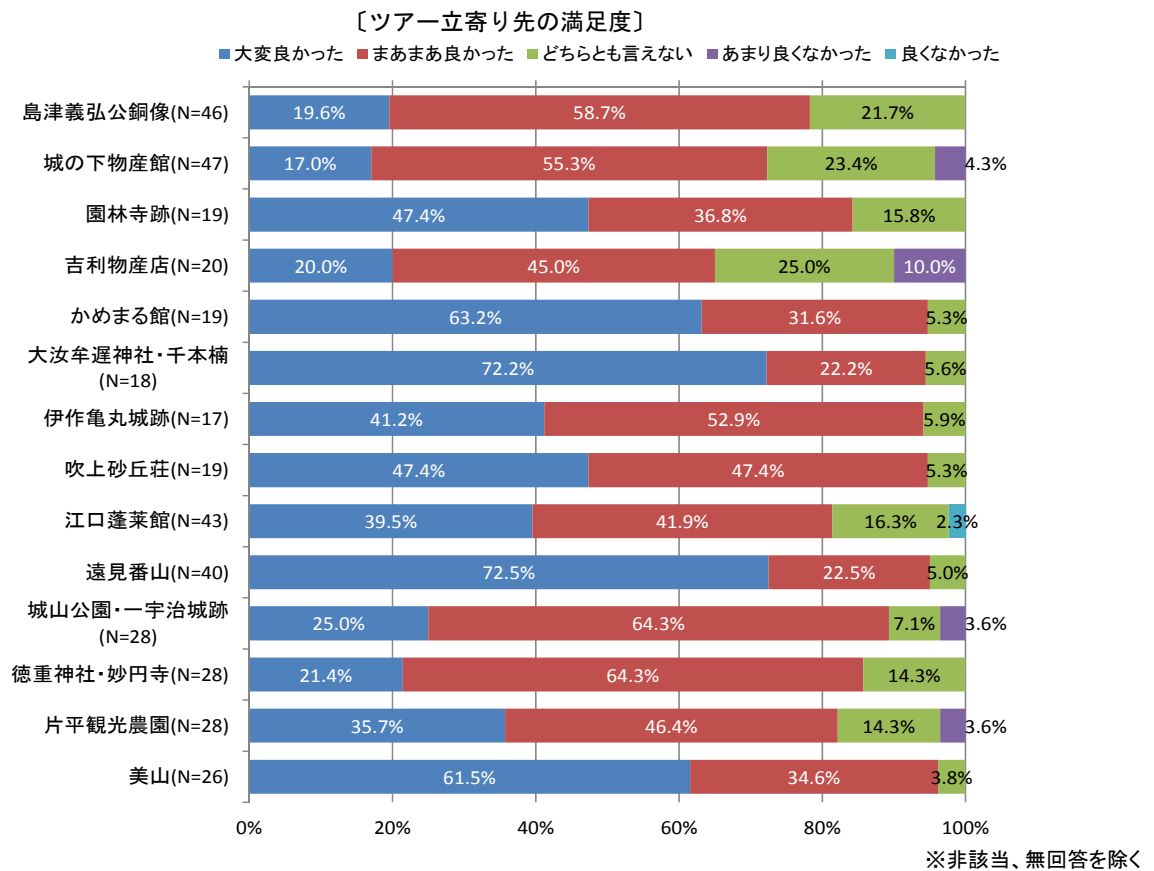


〔居住地域外への移動頻度 N=43（大人+観光ガイド）〕



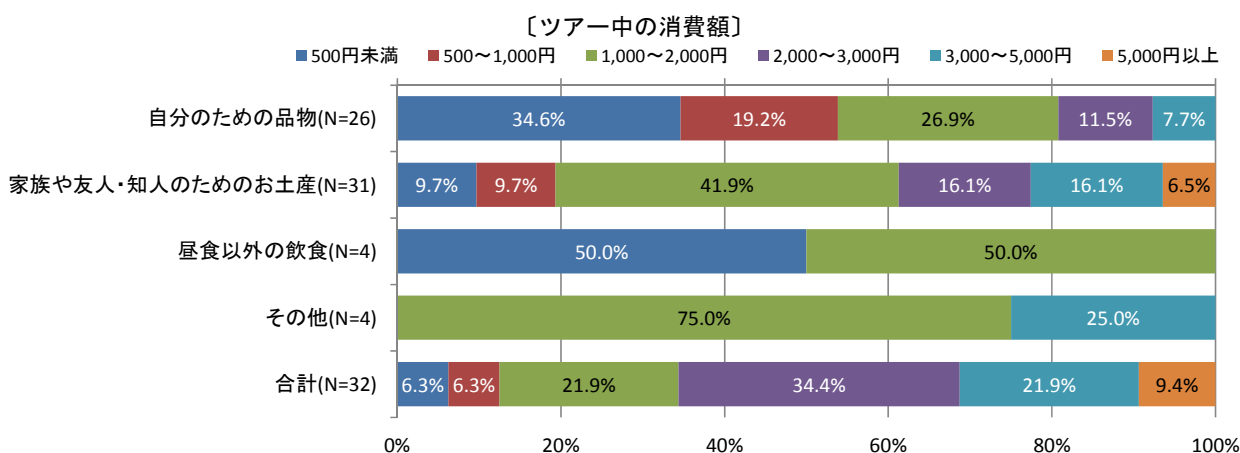
## ② ツアー立寄り先の満足度・再訪意向

- 全ての立寄り先で「大変良かった」と「まあまあ良かった」の合計が6割以上となり、再訪意向も7割以上となっています。



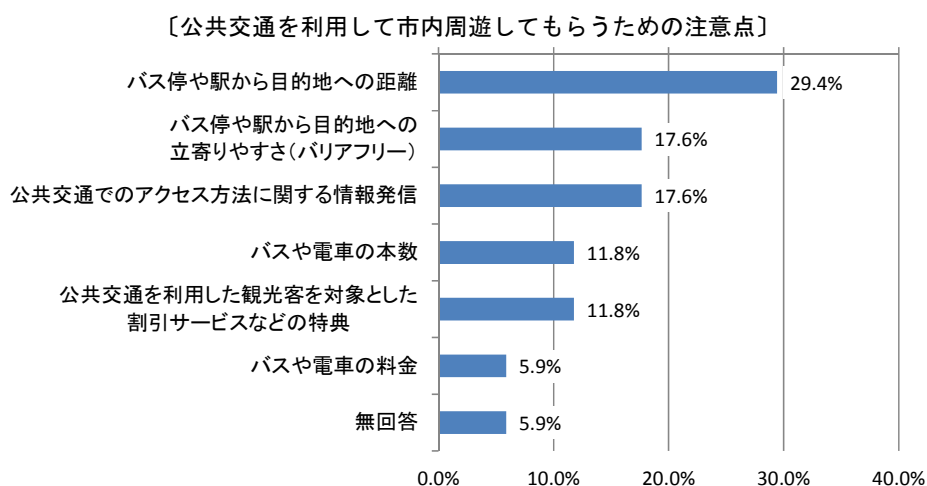
### ③ 消費額

- 物産館等でのツアー中の消費額について、自分のための品物は 500 円未満が 34.6%で最も多く、平均は 993.8 円でした。家族や友人・知人のためのお土産品は 1,000～2,000 円が 41.9%で最も多く、平均は 2,005.0 円、昼食以外の飲食は 500 円未満と 1,000～2,000 円がそれぞれ 50.0%となり、平均は 871.5 円、その他は 1,000～2,000 円が 75.0%で最も多く平均は 1,912.8 円、合計は 2,000～3,000 円が 34.4%で最も多く平均は 2,639.2 円、6 割以上が 2,000 円以上購入していました。



### ④ 観光ガイド 公共交通を利用して市内周遊してもらうための注意点

- 公共交通を利用して市内周遊してもらうための注意点として、「バス停や駅から目的地への距離」が 29.4%で最も多く、次いで「バス停や駅から目的地への立寄りやすさ(バリアフリー)」と「公共交通でのアクセス方法に関する情報発信」がそれぞれ 17.6%となりました。



### ⑤ まとめ

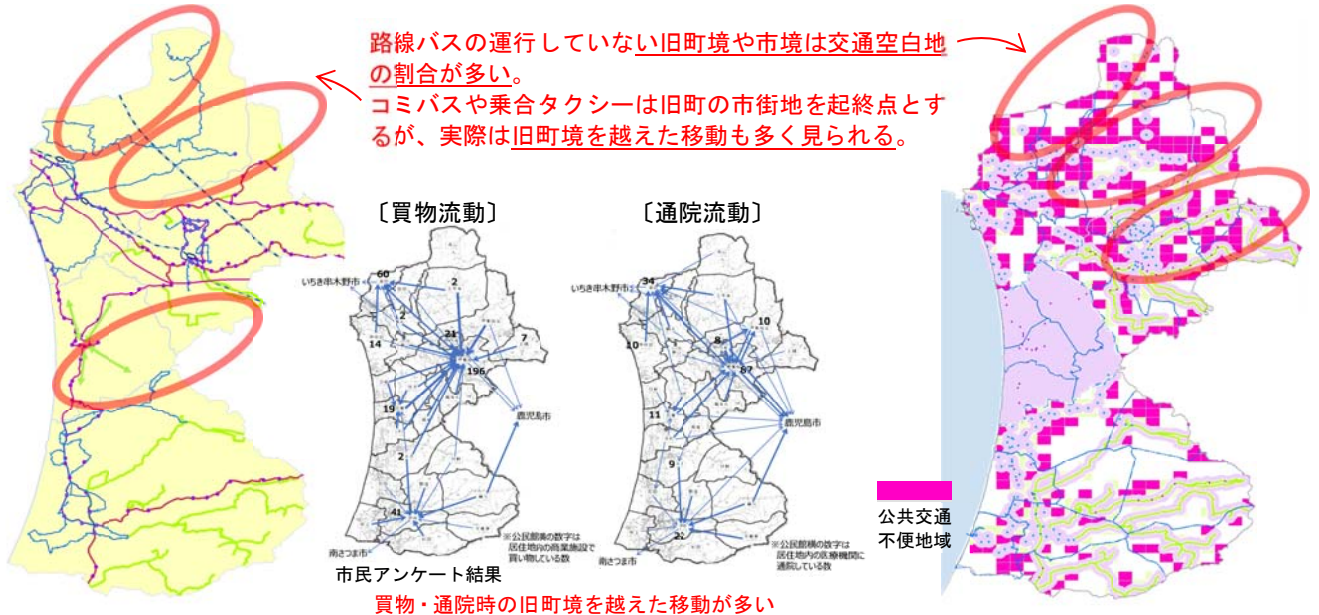
- 「市内に住んでいながら行ったことのない場所(城山公園、片平観光農園、美山、遠見番山)に行けたので良かった」といった声が多く聞かれ、物産館等でも旬の野菜や果物、花などが多く買い求められていました。
- 市内周遊バスの運行によって、特に高齢者の外出機会の増加、地域外移動による消費の拡大が見込まれますが、現行の公共交通網では乗換えが発生します。公共交通を利用することによるメリットや関連施設等との連携が必要になります。



### 3 公共交通の問題点の整理

#### (1) 公共交通体系に関する問題点

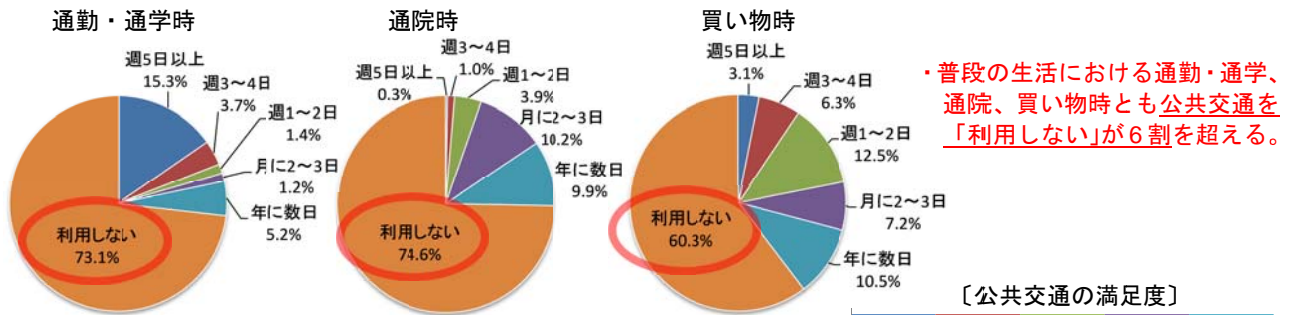
- 市民の移動実態と交通体系がマッチしていないところがある（特に、各地域の域際居住者）。
- 交通結節点における公共交通間の接続状況が悪い。
- 市内各所に交通空白地が存在する。



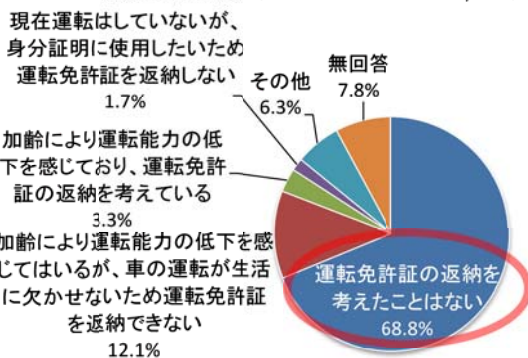
#### (2) 市民の意識等に関する問題点

- 自家用車への依存度が高く、免許返納に対する前向きな回答割合は低い。
- バス停等の待合環境、運行本数、運行ダイヤに対する不満が多い。
- バスや乗合タクシーの運行状況について知らない人が多い。

〔公共交通の利用頻度 N=1,520〕

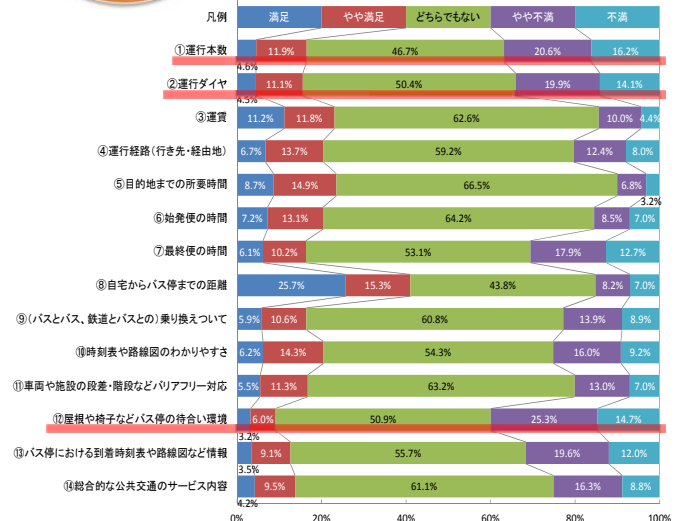


〔今後の運転免許証の返納に対する考えN=1,279〕



市民アンケート結果 「免許返納を考えたことがない」が7割弱

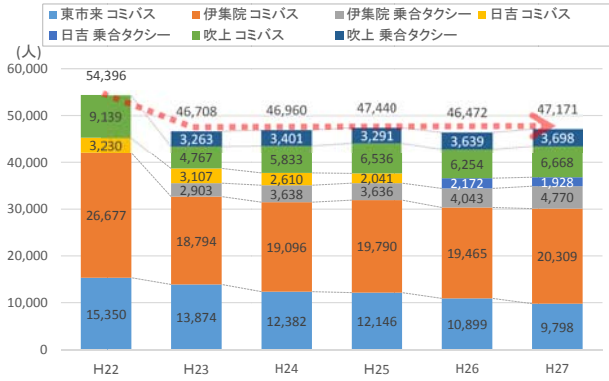
〔公共交通の満足度〕



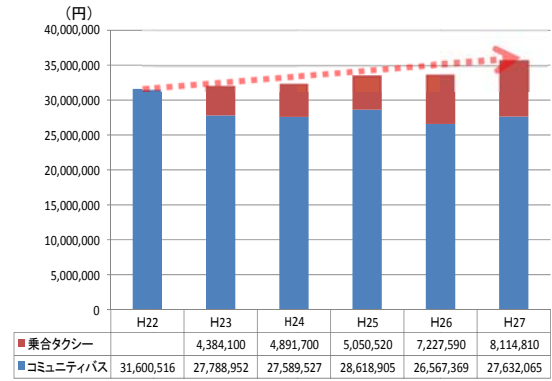
### (3) その他

- コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数は横ばいで推移しているものの、コミュニティバス・乗合タクシーの運行委託料及び路線バスの補助額等、市の財政負担は増加傾向にある。

〔コミバス・乗合タクシーの利用者推移〕

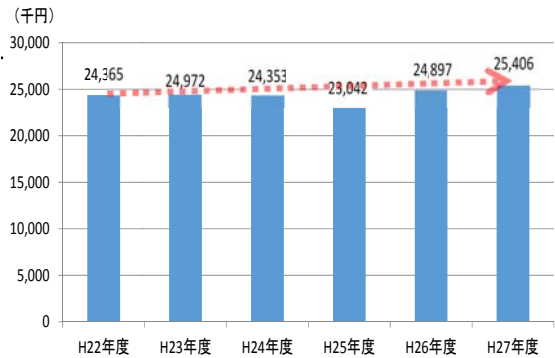


〔コミバス・乗合タクシーの運行委託料推移〕



- コミバス・乗合タクシーの利用者数は横ばいで推移しているが、一方で、コミバス・乗合タクシーの運行委託料及び路線バスの補助額とも増加傾向にある。

〔路線バスの本市の補助額推移〕



## 4 取り組むべき課題

### (1) 公共交通網に関する課題

#### ① 幹線・支線の役割の明確化（わかりやすい路線網の構築）

民間路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーが運行していますが、路線が重複している区間が存在していたり、また情報提供も十分とは言い難い状況にあり、利用者にとってわかりにくくなっています。できるだけ、わかりやすい路線網を構築する必要があります。

#### ② 日常生活の移動ニーズ、移動量に適した移動サービスの提供

日常生活の移動を担うコミュニティバス、乗合タクシーの利用者 1 人あたりの行政負担額は、平成 27 年度のコミュニティバスでは 218～1,443 円、乗合タクシーは 712～895 円とばらつきがあります。移動ニーズを満たすとともに、移動量に適した移動サービスへの見直しを検討する必要があります。

#### ③ 不便な地域の解消を含む地域内の移動利便性向上

コミュニティバス、乗合タクシーが導入されていますが、いまだに人口の 18.7%が公共交通不便地域に居住しています。不便な地域の解消を含む地域内の移動利便性の向上が必要です。

#### ④ 交通結節点における乗継環境、利用環境の向上

交通結節点における鉄道と路線バス、鉄道・路線バスとコミュニティバス、乗合タクシー乗継、利用環境の向上が必要です。

### (2) 利用促進に関する課題

#### ① わかりやすい情報提供（路線図、時刻表など）

市民アンケート調査では、バス路線、運行ダイヤがわかりにくいという意見が多数挙げられました。わかりやすい情報提供が必要です。

#### ② 「公共交通を守り、育てる」意識の醸成

市民アンケート調査では、全ての性別・年代・地域に関係なく、自動車利用に強く依存していることが明らかとなりました。高齢者等の移動手段を確保するためにも「公共交通を守り、育てる」意識の醸成が必要です。

#### ③ 新たな利用者の掘り起こし

公共交通利用者数は横ばい傾向にあります。人口減少が予想される中、持続的に移動を確保するためには新たな利用者の掘り起こしが必要です。

#### ④ 観光需要への対応

地域に点在している観光スポットへの移動手段を確保し、観光需要に対応する必要があります。

### (3) 協働・連携に関する課題

#### ① 地域住民との協働推進、連携強化

地域の実態に最も精通している地域住民と一体となり公共交通の改善、利用促進を行う必要があります。

#### ② 沿線の商業施設、観光施設、医療機関等との連携

地域の継続的な繁栄のため沿線の商業施設、観光施設、医療機関等と連携し、施設の集客、公共交通の利用促進を図る必要があります。

## V. 基本方針

### 1 計画の基本的な方針

本市の第2次総合計画の将来像や基本理念を踏まえるとともに、公共交通の問題点、取り組むべき課題を踏まえ、本計画が目指す将来像、基本的な方針（地域公共交通のあるべき姿）を以下のとおり設定します。

#### 公共交通網の形成方針

「住んでよし 訪ねてよし ふれあいあふれるまち ひおき」を支える公共交通網の形成

#### 計画の基本的な方針

##### 1. 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成

－市内及び市外への通勤・通学に対応した公共交通網を形成するとともに、合併前の圏域にとらわれず地域の移動ニーズに合致し、高齢者が免許返納しても生活できる移動環境をつくれます。

##### 2. 来訪者が円滑に移動できる環境づくり

－鉄道、路線バス、タクシー、タクシー・バスツアー等をネットワーク化するとともに、情報を整理・提供することで市外からの来訪者にとってもわかりやすく、利用しやすい移動環境をつくれます。

##### 3. 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行

－市民、交通事業者、行政、民間企業等が協働・連携し、「公共交通の認知度向上」「公共交通の利用意識の喚起」「地域で守り育てる意識の醸成」を行い、地域公共交通の利用促進を図り、維持します。



## 2 目指すべき公共交通網のすがた

### (1) 公共交通網の将来像

通院、買物、通勤、通学等の市民の日常生活の移動を担い、地域間及び市外との交流を促進するため、広域幹線、市内幹線、地域内交通で構成される公共交通網を形成します。広域幹線に位置付ける JR 鹿児島本線、空港バス、高速バスは他の交通手段との乗継利便性を高め来訪者が円滑に移動できる環境をつくります。鹿児島市、南薩、北薩を結ぶ路線バスは高校の通学、通勤利用の利便性を高めます。市内幹線に位置付ける路線バスは、運行時刻、路線を見直し、市内の通学、地域間の移動が円滑に行える環境を整えます。地域内交通に位置付けるコミュニティバス、乗合タクシー等は利用実態・ニーズを踏まえた見直しを行い、公共交通不便地域では地域と協働で新たな地域内交通の導入を行い、高齢者等が安心して暮らせる環境を創造します。

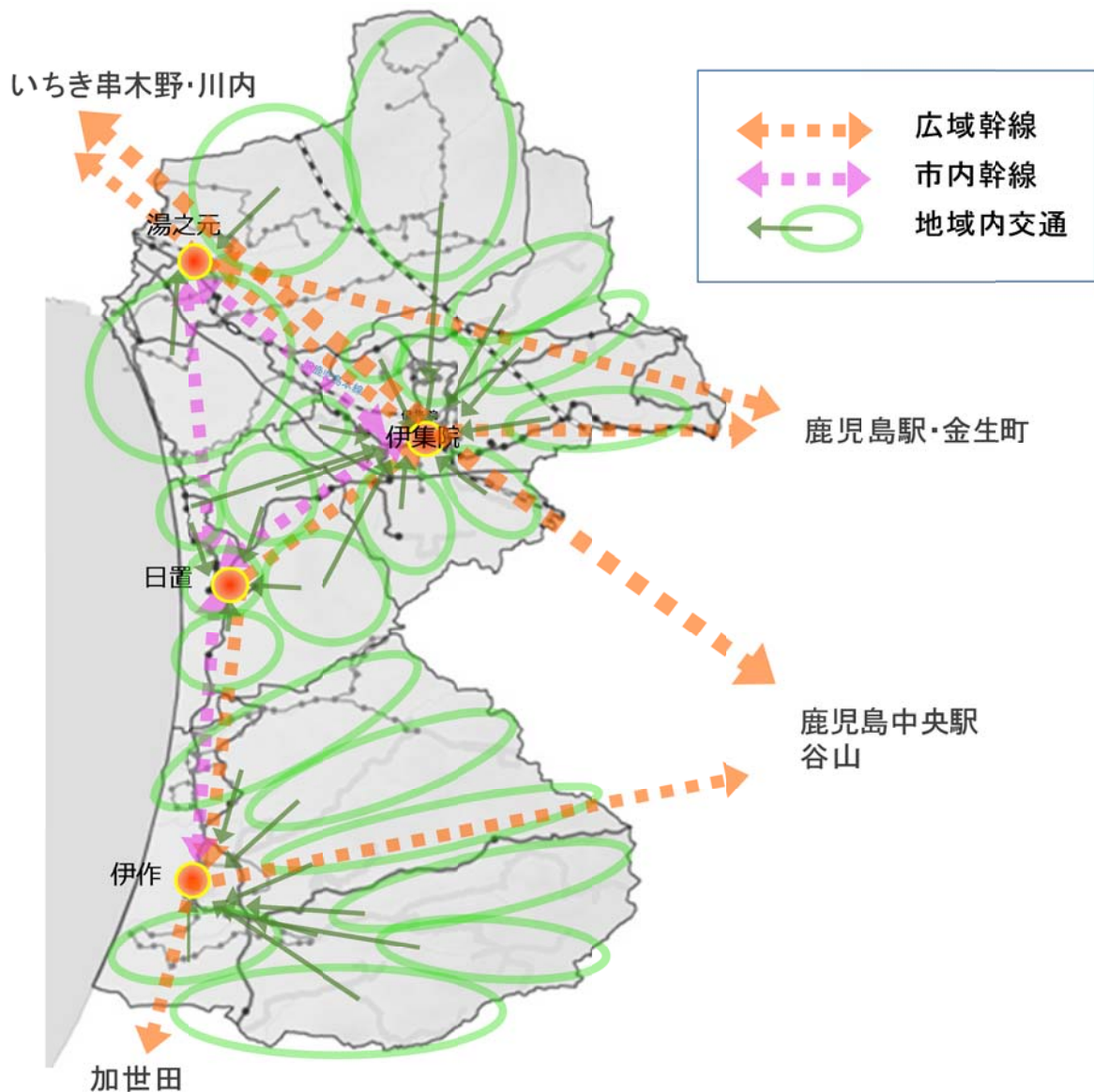


図 V-1 目指す公共交通網イメージ

## (2) 各種交通機関の役割

既存の公共交通を区間に分割し、各区間が求められる役割に応じて、広域幹線、市内幹線、地域内交通に位置づけます。

区分	交通機関	対象	役割
広域幹線	鉄道	JR 鹿児島本線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校の通学・通勤、観光移動等での他都市との広域移動を担う広域幹線として位置づけます。</li> </ul>
	路線バス	本市と鹿児島市、南薩、北薩を結ぶ路線バス	
	空港バス	空港バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日置市内の拠点と鹿児島空港を結ぶ移動手段として位置づけます。</li> </ul>
	高速バス	高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日置市と県都鹿児島市を結ぶ移動手段として位置づけます。</li> </ul>
市内幹線	路線バス	伊集院、湯之元、日置、伊作を結ぶ路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の通学、地域間の移動を担う市内幹線として位置づけます。</li> </ul>
地域内交通	コミュニティバス	東市来地域、伊集院地域、吹上地域を運行するコミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学、通勤、買物、通院といった日常生活のための移動を担う路線として位置づけます。</li> <li>・隣接市や市内の他地域への移動については広域幹線、市内幹線の駅やバス停（乗継拠点）、地域の拠点となる場所（小さな拠点）で乗り継ぎます。</li> </ul>
	乗合タクシー	伊集院地域、吹上地域、日吉地域を運行する乗合タクシー	
	公共交通空白地有償運送	現在なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通不便地域において、自家用車で移動できない高齢者等の買物、通院利用を前提として鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーを補完するものに位置づけます。</li> </ul>
	買物ツアー	藤元地区における取組	
	タクシー	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少人数で自由に移動できる移動手段として位置づけます。</li> <li>・グループタクシーなど、複数人で利用する仕組みでの運用も行います。</li> </ul>
その他	スクールバス・スクールタクシー	・小・中学校の通学確保が必要な路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小・中学生の通学を担う路線として位置づけます。</li> </ul>
	その他	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記の他に、レンタサイクルなども端末手段として位置づけます。</li> </ul>



### 3 計画目標及び目標を達成するための事業の体系

基本方針	目標	事業	実施主体
方針1 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成	(1) 「住んでよしひおき」  ～若い世代も住み続けたいとなるような、高校の通学、通勤、企業活動に係る移動の利便性向上～	①本市内の高校への通学環境向上、地域内の交流促進に資する広域幹線・市内幹線の充実	日置市 交通事業者
		②市外の高校への通学・企業への通勤環境向上に資する広域幹線の充実	日置市 関係市 交通事業者
		③空港アクセスの維持	日置市 交通事業者
		④交通結節点における乗継環境・待合環境整備	日置市 交通事業者
		⑤公共交通機関間の乗継改善	交通事業者
	(2) 「ふれあいあふれるまちひおき」  ～高齢者等が安心して暮らせるような、日常生活に係る移動の利便性の向上～	⑥地域ニーズへの対応、交通空白地域削減に資する地域内交通の見直し	日置市 交通事業者
		⑦地域内交通への買物代行、見守り代行等の旅客輸送以外の機能追加の検討	日置市 交通事業者 関連事業所・施設
		⑧交通空白地域における地域との協働による新たな移動手段の導入検討	日置市 交通事業者 市民
		⑨バス停の待合環境の整備	日置市 交通事業者 市民
	方針2 来訪者が円滑に移動できる環境づくり	(3) 「訪ねてよしひおき」  ～ひおきへの新しい人の流れをつくるような、移動環境の創造・情報発信～	⑩鉄道駅発の観光タクシー事業
⑪温泉、史跡、物産館等へのアクセス手段に関する情報提供			日置市 交通事業者 関連施設・団体
⑫周遊促進策の検討			日置市 交通事業者 関連事業所・団体

方針3 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行	(4) 公共交通の認知度向上	⑬公共交通マップ・総合時刻表の作成・配布	日置市 交通事業者	
		⑭乗換検索できる環境の構築	日置市 交通事業者	
		⑮交通結節点における案内情報の提供	日置市 交通事業者	
		⑯公共交通に関するイベントの開催	日置市 交通事業者	
	(5) 地域で公共交通を守り・育てる意識の醸成	⑰ターゲットを絞った モビリティ・マネジメント －高齢者 －高校生 －転入者 －市内の他地域の施設を巡る移動ニーズ	日置市 交通事業者	
			⑱公共交通の乗り方教室の開催 －高齢者 －小学生・園児等	日置市 交通事業者 市民
			⑲商業施設等との連携策の検討	日置市 交通事業者 関連事業所・施設
			⑳地域組織の運営支援	日置市 交通事業者 市民

## 4 目標を達成するための事業

### 「目標(1) 住んでよし ひおき」を達成するための事業

① 本市内の高校への通学環境向上、地域内の交流促進に資する広域幹線・市内幹線の充実	
現 状	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆本市内の高等学校では公共交通による通学があります。伊集院高等学校では全校生徒688人中427人、吹上高等学校では347人中75人、鹿児島城西高等学校では1,197人中104人、鹿児島育英館高等学校では64人中10人が公共交通で通学しています。</li> <li>◆吹上高等学校では、鹿児島方面とつなぐ路線バスが最寄りバス停（さつま湖）に停車せず、徒歩10分ほど離れたバス停（伊作）に停車しています。</li> <li>◆市民アンケート調査では次のような意見が複数挙げられています。               <ul style="list-style-type: none"> <li>－7時前に伊集院駅に到着する便の設定</li> <li>－伊集院駅発の最終便が早すぎる</li> </ul> </li> <li>◆第2次日置市総合計画では、市内の地域をつなぐ公共交通網の整備を推進することで地域間の心理的距離感を払拭し、地域内の交流促進、さらなる一体感の醸成、個々の観光資源を繋ぐことによる観光振興が期待されると示されています。</li> <li>◆地方公共交通特別対策事業（廃止路線代替バス運行支援）及び地域間幹線系統確保維持費補助の対象路線となっている路線バスの平成27年度の利用者数は708,343人であり概ね横ばいで推移しています。</li> <li>◆一方、これらの路線は運行を維持するために平成27年度は2,540万円の行政負担を行っており、増加傾向にあります。</li> </ul>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●限られた交通資源を最大限活用するため、路線バスの運行頻度は維持し、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるように路線バスの路線変更、ダイヤ変更を検討します。あわせて利用促進を図ります。</li> </ul>
実施主体	日置市、交通事業者
実施時期	平成29年度検討 平成30年度以降実施
② 市外の高校への通学・企業への通勤環境向上に資する広域幹線の充実	
現 状	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市外の通勤・通学の中でも、鹿児島市への通勤が5,310人、通学が861人と多く、15歳以上の通勤通学者のうち4人に1人は鹿児島市へ通勤・通学しています。また、鹿児島市から本市への通勤・通学も多くなっています。</li> <li>◆市民アンケート調査結果では、鹿児島市内への通学に関する意見が挙げられました。               <ul style="list-style-type: none"> <li>－朝夕は子供の通学（鹿児島市内）のため、ほとんど毎日車での送迎をしていた。帰りの夕方の迎えは大変で、駅前はずっと車で混んでいる。JRの電車の時刻に合わせたバスがあればいいのにといつも思っていた。(40歳代/女性/伊集院)</li> </ul> </li> <li>◆市民アンケート調査では次のような意見が複数挙げられています。               <ul style="list-style-type: none"> <li>－鹿児島中央駅～加世田間を運行する路線バスの最終便を遅くしてほしい</li> <li>－鹿児島駅発の最終便が早すぎる</li> </ul> </li> </ul>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●限られた交通資源を最大限活用するため、路線バスの運行頻度は維持し、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるように路線バスの路線変更、ダイヤ変更を検討します。</li> </ul>
実施主体	日置市、関係市、交通事業者
実施時期	平成29年度検討 平成30年度以降実施

③ 空港アクセスの維持	
現 状	<p>◆空港バスのうち、「湯之元～伊集院～小山田～鹿児島空港」と「日吉支所前～湯之元～伊集院～鹿児島空港」を合計した利用者数の推移をみると、平成 27 年度は 11,104 人となっており、概ね増加傾向にあります。</p> <p>◆空港バスは地方公共交通特別対策事業（廃止路線代替バス運行支援）の対象路線となっており、本市の平成 27 年度補助額は 13,528 千円であり横ばいで推移しています。</p>
事業内容	●引き続き、空港アクセスを維持するとともに、事業所、市民の利用促進を図ります。
実施主体	日置市、交通事業者
実施時期	平成 29 年度以降実施

④ 交通結節点における乗継環境・待合環境整備	
事業内容	<p>●伊集院駅は、平成 29 年度に完成予定の駅前広場の改修に合わせて、乗継環境、待合環境の整備を行います。鉄道から路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーへ高齢者等が安全に乗り継げるようにバリアフリー化を図るとともに、快適に待合ができる環境を整備します。</p> <p>●湯之元駅、日置バス停、伊作バス停等の主要交通結節点における乗継環境、待合環境の整備を検討します。</p>
実施主体	日置市、交通事業者
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

⑤ 公共交通機関間の乗継改善	
事業内容	●全域で、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の公共交通機関間の乗継時間の適正化を図ります。乗継待ち時間が長時間とならないように、また高齢者、障がい者等が確実に乗り継ぐことができる時間を想定し、運行時刻を設定します。
実施主体	交通事業者
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

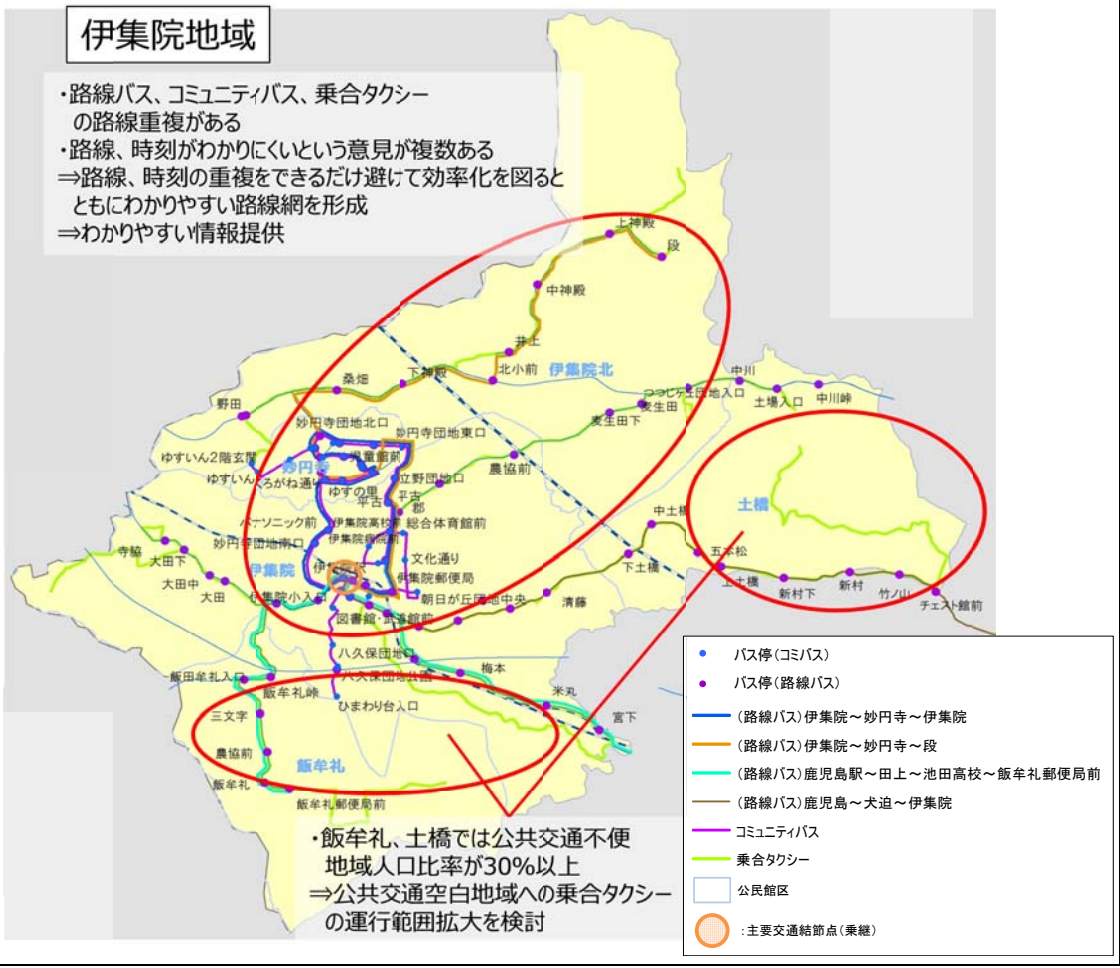
⑥ 地域ニーズへの対応、交通空白地域削減に資する地域内交通の見直し	
市全域 現 状	<p>◆高齢者の単身世帯は増加傾向にあり、平成22年では3,203世帯（16.1%）です。</p> <p>◆地域の移動を担うコミュニティバス、乗合タクシーが運行されていますが、市の約18.7%が依然として交通空白地域として残されています。</p>
<b>【東市来地域の地域内交通の見直しの方向性】</b>	
現 状	<p>◆東市来地域コミュニティバスの平成27年度の利用者1人あたりの負担額も1,386円と、吹上地域に次いで高くなっています。また、バス路線から離れたところに人家が存在し、交通不便地域の人口比率が高くなっており、特に高山地区では58%、上市来地区では52%となっています。加えて乗車時間が約1時間と長い系統が存在します。</p> <p>◆市民アンケート調査結果によると、上市来地区の買物・通院流動は伊集院を目的地とする移動が最も多い結果となっています。</p>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上市来・高山地区とそれ以外の地区を分割した運行を検討します。</li> <li>●交通不便地域の人口比率を削減するため、上市来・高山地区は区域運行の乗合タクシーとし、上市来・高山地区以外の地区は所要時間の短縮を含むコミュニティバスの見直しを検討します。</li> <li>●上市来、高山地区の運行は、地域経済を勘案した上で、起終点を伊集院とすることを検討します。</li> </ul>
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p><b>東市来地域</b></p> <p>・コミュニティバスの所要時間が1時間以上の系統あり ⇒高齢者等の負担を軽減するため乗車時間の短縮を検討</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>・高山・上市来は交通不便地域人口比率50%以上 ⇒高山・上市来は面的に運行する乗合タクシーへの移行を検討</p> <p>・上市来は伊集院地区への流動が多い ⇒伊集院駅を起終点とする運行を検討</p> </div> </div>	



**【伊集院地域の地域内交通の見直しの方向性】**

<p>現 状</p>	<p>◆伊集院地域では、地域内を運行する公共交通として、路線バス妙円寺線、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーがあります。利用者1人あたりの負担額は、コミュニティバス、乗合タクシーともに日置市の他の地域と比較すると安価に抑えられています。</p> <p>◆市民アンケート調査では次の意見などが挙げられました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—以前、終点が違うバスに乗ってしまったことがある。時刻表、路線図わかりにくい。雨風にさらされて消えてしまっているところもあります。(50歳代/女性/伊集院)</li> <li>—妙円寺発→伊集院駅行きのバスは午後伊集院高校経由がないので、午後から市役所に行くのが不便。(70歳以上/女性/伊集院)</li> <li>—清藤工業団地線のバス運行を希望(50歳代/女性/伊集院)</li> <li>—飯牟礼地区のバス運行を望みます。車を運転出来ない世帯が多く、銀行病院に行く度にタクシー利用では家計負担が大きすぎます。(40歳代/女性/伊集院)</li> <li>—バス停までの距離があり、歩いてバス停に行くのに時間がかかる。(60歳代/女性/伊集院)</li> <li>—北中近くの県営住宅の人たちは上り坂でかなり遠い。(50歳代/女性/伊集院)</li> </ul> <p>◆現況路線図を見ると、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの運行路線が重複している区間があり、公共交通利用者にとってわかりにくい環境にあります。</p>
------------	---

<p>事業内容</p>	<p>●これらの公共交通の役割分担を明確にして、路線、ダイヤの重複をできるだけ回避するとともに、わかりやすい交通網の形成を検討します。</p> <p>●地域ニーズに対応した経路、ダイヤの変更、交通空白地域における乗合タクシーの運行範囲の拡大の検討を行います。</p>
-------------	---





**【日吉地域の地域内交通の見直しの方向性】**

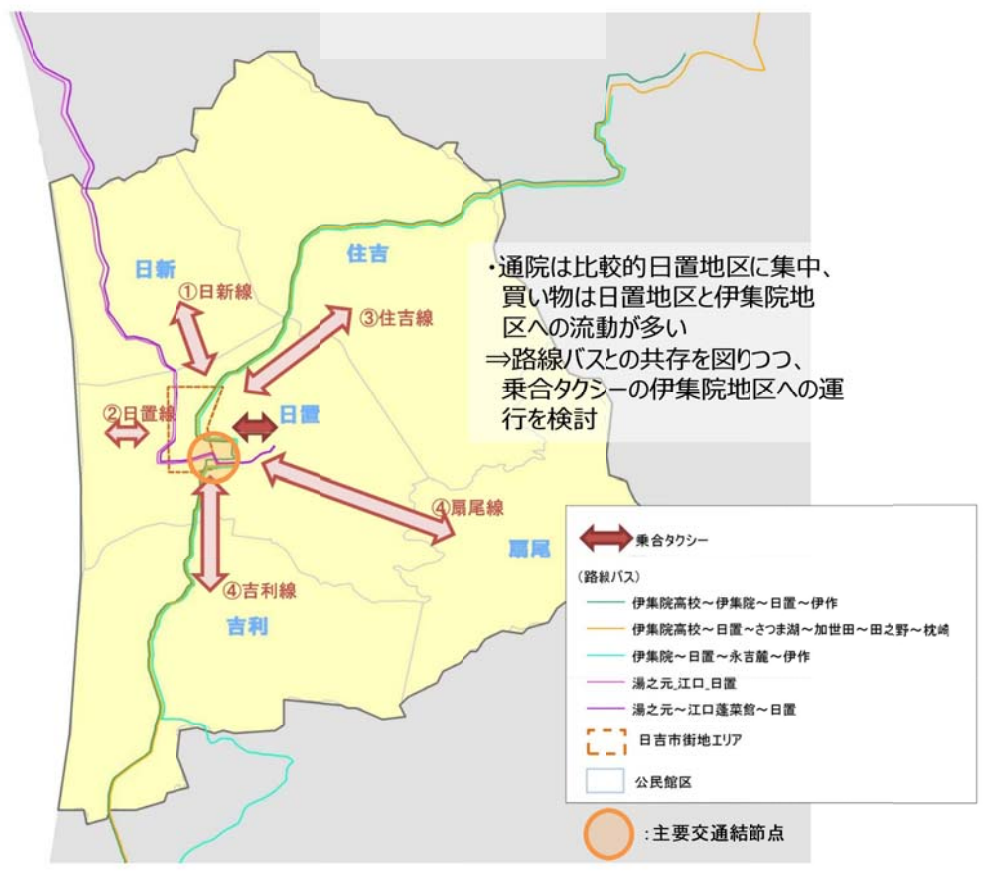
**現 状**

- ◆日吉地域の乗合タクシーの平成 27 年度の利用者 1 人あたりの負担額は 731 円で、平成 26 年度と比べると増加しています。
- ◆市民アンケート調査結果によると、通院流動は地域の中心である日置地区に比較的集中していますが、買物は地域の中心である日置地区及び伊集院地区への流動が多くなっています。
- ◆市民アンケート調査では、「日吉町の場合、車を持たない(特に高齢者)人にとって、路線バスは絶対に必要な交通手段である。利用客(減少)の問題はあるが、乗合タクシー等に変更するなり、残してもらいたい。(50 歳代/男性/日吉)」という意見が挙げられています。

**事業内容**

- 地域の移動ニーズに対応するとともに、路線バスと乗合タクシーの共存を図るため乗合タクシーは路線バスとの競合をできるだけ避けて日置地区を中心とした放射状の運行を継続し、扇尾地区等と伊集院地区をつなぐ運行も検討します。

**日吉地域**



【吹上地域の地域内交通の見直しの方向性】

<p>現 状</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆吹上地域のコミュニティバスの平成27年度の利用者1人あたりの負担額は1,443円、乗合タクシーの利用者1人あたりの負担額は895円であり、日置市の他の地域と比較して高くなっています。</li> <li>◆バス路線から離れたところに人家が存在し、交通不便地域の人口比率が高くなっています。特に坊野、和田では36%、平鹿倉では31%、永吉では28%、吹上では22%と日置市の平均値よりも高くなっています。</li> <li>◆市民アンケート調査結果によると、買物、通院ともに地域に中心である伊作地区への流動が多くなっています。永吉地区の買物は伊集院地区への流動が多くなっています。</li> <li>◆市民アンケート調査では次の意見などが挙げられました。             <ul style="list-style-type: none"> <li>—高齢になりバスを利用したくても乗り降りがままならなくなった場合など、乗り合いタクシーは自宅庭先まで来て下さるので便利だと思っています。(60歳代/女性/吹上)</li> <li>—鹿児島市内の運転は出来ないので、バスを利用しています。これからも大切な公共交通を存続してほしいです。(50歳代/女性/吹上)</li> <li>—坊野は伊作の方面行のバスばかり運行している。永吉行のバスを運行してほしい。(JA、郵便局、支所などあるため) (60歳代/女性/吹上)</li> </ul> </li> </ul>
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コミュニティバスの路線の統合、乗合タクシーへの移行を検討し、効率化を図ります。</li> <li>●加えて、地域ニーズに対応した経路、ダイヤの変更、交通空白地域における乗合タクシーの運行範囲の拡大の検討を行います。</li> </ul> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: left; margin-left: 20px;">             ・利用者1人あたりの負担額は1,443円、乗合タクシーの利用者1人あたりの負担額は895円であり、日置市の他の地域と比較して高い              ・路線バスとコミュニティバスの運行が重複⇒コミュニティバスの効率化(路線の統合、乗合タクシーへの移行)を検討         </p> <p style="text-align: right; margin-right: 20px;">             ・坊野、平鹿倉、和田では公共交通不便地域人口比率が30%以上              ⇒公共交通空白地域への乗合タクシーの運行範囲拡大を検討         </p> </div>
<p>実施主体</p>	<p>日置市、交通事業者</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成29年度検討 平成30年度以降実施</p>

**⑦ 地域内交通への買物代行、見守り代行等の旅客輸送以外の機能追加の検討**

**現 状** ◆人口減少が進む中では、コミュニティバス、乗合タクシーの運行を継続するためには需要に応じた効率化が不可欠となります。一方では、山間部などは運行する道路が限られるため旅客輸送の効率化には限界があります。

**事業内容** ●全域で、旅客輸送のみならず、買い物代行、小荷物輸送サービスなどの多目的利用を検討します。

▼乗合タクシーの多目的活用の事例（京丹後市）

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

**EV乗合タクシー(丹タク)の 代行・輸送サービス**

【買い物代行】  
買い物と代金の支払い・商品のお届けまでを運転手が代行いたします。  
※お客様から購入店へ、前もって商品の注文(購入商品の準備)と支払い額の確認をお願いいたします。  
※立て替え払いはいたしません。※つり銭のいらぬようお願いします。つり銭が必要な場合は、代金をお預かりし、購入店で商品・レシート、つり銭を受け取り、お客様へお渡しします。

【見守り代行】  
1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が溜まっていないかなど、見守り・安否確認をいたします。

【図書館代行】  
利用者カードをお預かりし、本の借受・返却を代行いたします。  
※お客様から図書館へ、前もって希望される本の貸し出し予約をお願いします。(予約方法: 図書館ホームページ、館内カウンター)図書館へ行ってから希望の本を探す場合、貸し出し中で借りられない可能性があるためです。※休館日の代行サービスはお休みさせていただきます。【休館日: 月曜日(祝日の場合は火曜日)・毎月1日(土・日の場合は火曜日)・年末年始など】

【病院予約代行】  
診察券をお預かりし、診察順番の申込みを代行いたします。

【小荷物輸送サービス】  
忘れ物・農作物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービスいたします。  
※食品衛生上につき、生鮮食品および現金・郵便物・貴重・危険物・貴重品など、荷物によってはお引き受けできない場合がありますので、あらかじめご確認ください。※お届けを完了した際として、荷受人には受取書(または返送票)に捺印が記名をお願いします。

**実施主体** 日置市、交通事業者、商業施設や医療機関等の関連事業所・施設

**実施時期** 平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

⑧ 交通空白地域における地域との協働による新たな移動手段の導入検討	
現 状	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆地域の移動を担うコミュニティバス、乗合タクシーが運行されていますが、市の約18.7%が依然として交通空白地域として残されています。</li> <li>◆市民アンケート調査では、12.1%が「加齢により運転能力の低下を感じてはいるが、車の運転が生活に欠かせないために運転免許を返納できない」、3.3%が「加齢により運転能力の低下を感じており、運転免許の返納を考えている」と回答しました。</li> <li>◆これらの地域では、コミュニティバスや乗合タクシーを導入すると非効率となると想定されます。</li> </ul>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通空白地域において地域との協働により、自家用有償旅客運送、タクシー活用制度、グループタクシー、買物ツアーなどの新たな移動手段の導入を検討します。</li> <li>●交通空白地域の対応は、公共交通手段のみでは対応することは現実的ではないため、関係部門と連携し、移動手段の確保を行います。</li> <li>▼交通不便地域におけるタクシー活用（事例：広島県竹原市など） <ul style="list-style-type: none"> <li>・公民館に予約窓口を設置し、利用希望者は窓口連絡、窓口はまとめてタクシーに運行を依頼する方式</li> <li style="padding-left: 40px;">例) 仁賀乗合タクシー</li> <li style="padding-left: 40px;">運行日： 毎週 月曜日・水曜日</li> <li style="padding-left: 40px;">運行時間： 行き：上仁賀発 9：00 帰り：竹原駅発 15：00</li> <li style="padding-left: 40px;">運賃： 利用者1人1回500円</li> <li style="padding-left: 40px;">《利用方法》</li> <li style="padding-left: 40px;">利用者は、月曜日利用は金曜日10時まで、水曜日利用は月曜日の10時までに公民館へ予約</li> <li style="padding-left: 40px;">前々日の11時までに公民館からタクシー事業者へ予約状況を連絡</li> </ul> </li> <li>▼交通不便地域におけるグループタクシー（事例：山口市など） <ul style="list-style-type: none"> <li>・グループをつくり、買物や通院など一般タクシーを利用される際に、タクシー運賃から、利用券の金額を差し引いた料金を、乗り合わせた方々で負担する方式</li> <li style="padding-left: 40px;">例) 山口市のグループタクシー</li> <li>・駅やバス停などから離れた公共交通の利用が不便な地域にお住まいの高齢者を対象に、タクシーを共同で利用する仕組みづくりに向けて、タクシー利用券を交付</li> <li>・1人でも利用券が使用できるが、1乗車につき1人1枚のみの使用となるので、乗り合わせれば乗り合わせるほど、お得にタクシーが利用可能</li> </ul> </li> <li>▼NPOによる「買物デー（ジャンボタクシーの貸切運行）」（事例：日置市内藤元地区） <ul style="list-style-type: none"> <li>・月に1回、ジャンボタクシーの貸切運行を行い、車を持たない高齢者の支援を行っている</li> </ul> </li> </ul>
実施主体	日置市、交通事業者、市民
実施時期	平成29年度検討 平成30年度以降実施





⑨ バス停の待合環境の整備	
現 状	◆市民アンケート調査の不満が高い（「不満」「やや不満」との回答率が高い）項目として「屋根や椅子などのバス停の待合い環境」が挙げられました。
事業内容	●全域で、バス停の利用者数、通学利用などをもとに整備優先度を設定し、バス停の待合環境の整備を行います。 ●バス停の整備や維持管理を地域住民と協働で行うことで愛されるバス、バス停となることを目指します。
実施主体	日置市、交通事業者、市民
実施時期	平成 29 年度以降実施

「目標(3) 訪ねてよし ひおき」を達成するための事業

⑩ 鉄道駅発の観光タクシー事業	
事業内容	● J R 鹿児島本線周辺地域で、日置市観光協会が主体となって進めている観光タクシーを発展させていきます。
実施主体	日置市、交通事業者、事業に関わる商業施設や観光施設・関連団体
実施時期	平成 29 年度以降実施




⑪ 温泉、史跡、物産館等へのアクセス手段に関する情報提供	
現 状	◆歴史ある湯之元温泉郷や吹上温泉郷、また、多くの窯元が立ち並ぶ美山、妙円寺詣りの舞台でもある徳重神社や妙円寺など数多くの観光スポットがあり、点在しています。
事業内容	<p>●全域で、観光スポットへのアクセス手段に関する情報提供します。</p> <p>▼観光スポットへのアクセス手段に関する情報提供の例（JR 東日本）</p> 
実施主体	日置市、交通事業者、温泉施設や物産館など観光施設・関連団体
実施時期	平成 29 年度以降実施

⑫ 周遊促進策の検討	
現 状	<p>◆市内周遊の実証実験では、参加者の満足度、立寄り先への再訪意向が高く、「市内の他地域の施設を巡る移動ニーズ」があることが確認されました。また、周遊の立寄り先である物産館等で消費行動が行われ、平均すると自分のために 1,000 円程度、家族や友人・知人のために 2,000 円程度が消費されました。</p> <p>◆一方で、現在の公共交通網では、バス停や駅から観光スポットまでの距離、立ち寄りやすさ（バリアフリー）、公共交通でのアクセス方法の情報発信等が、公共交通を用いた市内周遊を検討する上での課題となることが明らかとなりました。</p>
事業内容	<p>●全域で、観光客及び市民の市内の周遊に利用可能な公共交通網を形成するとともに、周遊を促進する策を検討します。</p> <p>●現在の需要環境では、市内周遊の定期路線を設定することは効率的ではありません。そのため、市内のイベント開催等にあわせた市内周遊ツアーの検討から着手します。</p> <p>●市内周遊ツアーは、観光協会、立ち寄り先となる物産館、観光施設、商業施設等と連携し、市民の移動・地域の経済活動が活発化するとともに、公共交通の認知度・関心度が高まるような取組となるように検討します。</p>
実施主体	日置市、交通事業者、事業に関わる商業施設や観光施設・関連団体
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施



「目標(4)公共交通の認知度向上」を達成するための事業

⑬ 公共交通マップ・総合時刻表の作成・配布	
現 状	◆市民アンケート調査では、路線やダイヤがわかりにくいという意見が多く挙げられました。
事業内容	<p>●市全域の公共交通を分かりやすく示したマップ、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の時刻が掲載された総合時刻表を作成します。</p> <p>▼公共交通マップの例（岩国市）、総合時刻表の例（宇部市・山陽小野田市）</p> 
実施主体	日置市、交通事業者
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

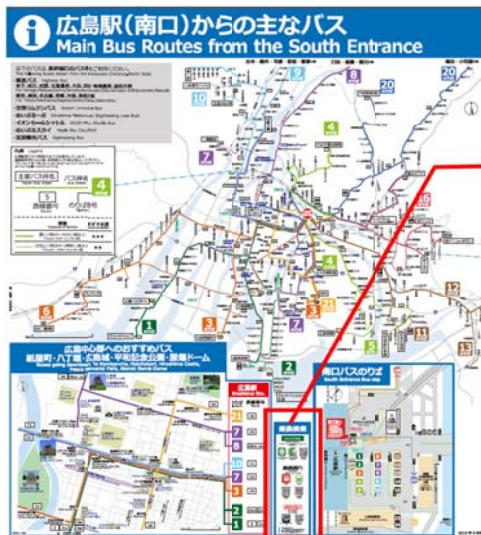
⑭ 乗換検索できる環境の構築	
現 状	◆市民アンケート調査では、路線図、時刻表、運賃等の情報提供に関する意見が多数挙げられました。
事業内容	<p>●全域で、パソコンやスマートフォン等で乗換検索できる環境の構築を検討します。</p> <p>▼自治体が乗換検索できる環境づくりに取り組んだ例（広島県）</p> 
実施主体	日置市、交通事業者
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

**⑮ 交通結節点における案内情報の提供**

**現 状** ◆市民アンケート調査では、路線図、時刻表に関する意見が多数挙げられました。  
 —バスの運行ルートや時間が分かりにくい。また、バス停の表示など見ていると本当にバスが来るのかこのバスでいいのか不安で乗れない。(40歳代/男性/伊集院)

**事業内容** ◆湯之元駅、日置バス停、伊作バス停等の主要交通結節点ではわかりやすい案内情報の提供を検討します。

▼鉄道駅における情報提供の事例（広島市）



▼バス乗り場における情報提供の事例（広島市）



**実施主体** 日置市、交通事業者

**実施時期** 平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

**⑩ 公共交通に関するイベントの開催**


**現 状**

- ◆市民アンケート調査結果では、普段よく利用する移動手段は、全ての性別・年代・地域に関係なく、自動車(自分で運転)が最も多い結果となりました。半数以上の世帯で、2台以上の自動車を保有しており、自動車への依存が高い状況です。
- ◆このような状況では、市民に公共交通を認知してもらうイベント(活動)が有効です。
- ◆市民アンケートでは、「バスの定期的ボディペインティングのイベントを開催してみてもどうか。保育園や幼稚園、小学校の子供達や、若者(高齢の人)も自分の関わった乗り物なら愛着がわいて、バスに興味を示してくれるのではないか。子供が興味をもてば、大人も一緒に乗ることになるし、移動中外の景色でも眺めながら、運転しているときにはできない会話の時間もいいと思ってもらえれば、今後も利用する人が増えると思う。(30歳代/女性/伊集院)」という意見が挙げられています。

**事業内容**

- 全域で、市民が公共交通を認知し、親しみをもってもらうイベントの実施を検討します。

▼公共交通利用促進イベントの事例(広島県)

**実施主体** 日置市、交通事業者


**実施時期** 平成29年度検討 平成30年度以降実施



「目標(5) 地域で公共交通を守り・育てる意識の醸成」を達成するための事業

⑰ ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車への依存が高い状況では、公共交通への利用転換は容易ではありません。全域で、公共交通の利用可能性が高いターゲットに絞ったモビリティ・マネジメントを行います。</li> <li>●免許返納、公共交通の利用促進をあわせた高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。</li> <li>●市内の高校への公共交通を利用した通学方法を示した資料の配布等を行う、高校生を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。</li> <li>●転入届提出時に日置市バスブック、バスマップ等の配布を行う、転入者モビリティ・マネジメントを実施します。</li> <li>●市内周遊の実証実験で確認された「市内の他地域の施設を巡る移動ニーズ」をターゲットとして、日置市の魅力を再発見してもらうとともに、公共交通での移動のメリットを体験してもらう取組を検討します。</li> </ul>
実施主体	日置市、交通事業者
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

⑱ 公共交通の乗り方教室の開催	
現 状	◆自治会等の要請に応じ出前講座を実施し、乗合タクシー等の利用方法を周知しています。
事業内容	●全域で、まだ自動車利用の依存度が高くない小学生、園児、および公共交通利用の必要性が高まっていく高齢者を対象として公共交通の乗り方教室を開催します。
実施主体	日置市、交通事業者、市民
実施時期	平成 29 年度以降実施

⑲ 商業施設等との連携策の検討	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全域で、商業施設、医療機関等の公共交通沿線施設と連携して、公共交通利用を促進するとともに、高齢者の外出促進・支援等を行います。</li> <li>●商業施設と連携して買物難民対策としての宅配、リハビリ等を行っている事例を参考にしながら地域で実行できることを検討します。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼商業施設との連携事例（美祢市）</p> 
実施主体	日置市、交通事業者、商業施設や医療機関等の関連事業所・施設
実施時期	平成 29 年度検討 平成 30 年度以降実施

㊼ 地域組織の運営支援	
現 状	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆地域内の移動を担う地域内交通を維持・確保するためには、地域との協働が不可欠です。</li> <li>◆市民アンケート調査では「団地にとって公共交通と商業施設の存続は死活問題である。住民が少々負担してでも残してほしい。例えば山形屋ストアが撤退した場合、困るのは住民であることを自覚しバスなど交通機関も利用するべきだと思う。(70歳以上/男性/伊集院)」という意見が挙げられました。</li> </ul>
事業内容	<p>●全域で地域内交通の運行改善、利用促進を行う地域組織の設立、運営を支援します。</p> <p style="text-align: center;">▼地域運営組織の事例（宇部市）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>西宇部校区コミュニティタクシー運営協議会</b></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p><b>【特徴】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○昭和40年、50年代に、自家用車の利用を想定して高台に開発された団地が点在</li> <li>○市街地までは距離や高低差があり、高齢化等により自家用車を利用できなくなった居住者は、移動にも困窮</li> <li>○地元自治会による協議会を設立し、事業概要等の決定を主導するとともに、地元世帯へのアンケート調査等により、住民のニーズや認識を把握</li> <li>○発着点を要望の多かった商業施設とするとともに、駅を経由することから電車やバスとの乗り継ぎも考慮したダイヤを設定</li> <li>○商業施設の協力により利用回数に応じて商品券で還元するポイントカードの導入、クリスマス時期の割引キャンペーン、専門学校とのコラボイベントなど、利用促進の取組</li> </ul> </div> </div> </div>
実施主体	日置市、交通事業者、市民
実施時期	平成29年度検討 平成30年度以降実施



▶	: 検討期間
⇒	: 実施期間

## 5 事業スケジュール

基本方針	目標	事業	実施主体	実施スケジュール				
				H29	H30	H31	H32	H33
1.市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成								
(1)「住んでよし ひおき」								
		①本市内の高校への通学環境向上、地域内の交流促進に資する広域幹線・市内幹線の充実	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		②市外の高校への通学・企業への通勤環境向上に資する広域幹線の充実	日置市、関係市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		③空港アクセスの維持	日置市、交通事業者	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
		④交通結節点における乗継環境・待合環境整備	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑤公共交通機関間の乗継改善	交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
(2)「ふれあい あふれるまち ひおき」								
		⑥地域ニーズへの対応、交通空白地域削減に資する地域内交通の見直し	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑦地域内交通への買物代行、見守り代行等の旅客輸送以外の機能追加の検討	日置市、交通事業者、関連事業所・施設	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑧交通空白地域における地域との協働による新たな移動手段の導入検討	日置市、交通事業者、市民	▶	▶	▶	▶	▶
		⑨バス停の待合環境の整備	日置市、交通事業者、市民	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
2.来訪者が円滑に移動できる環境づくり								
(3)「訪ねてよし ひおき」								
		⑩鉄道駅発の観光タクシー事業	日置市、交通事業者、関連事業所・団体	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑪温泉、史跡、物産館等へのアクセス手段に関する情報提供	日置市、交通事業者、関連施設・団体	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑫周遊促進策の検討	日置市、交通事業者、関連事業所・団体	▶	▶	▶	▶	▶
3.多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行								
(4)公共交通の認知度向上								
		⑬公共交通マップ・総合時刻表の作成・配布	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑭乗換検索できる環境の構築	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑮交通結節点における案内情報の提供	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑯公共交通に関するイベントの開催	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
(5)地域で公共交通を守り・育てる意識の醸成								
		⑰ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント	日置市、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑱公共交通の乗り方教室の開催	日置市、交通事業者、市民	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑲商業施設等との連携策の検討	日置市、交通事業者、関連事業所・施設	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
		⑳地域組織の運営支援	日置市、交通事業者、市民	▶	⇒	⇒	⇒	⇒

## VI. 計画の達成状況の評価

### 1 数値目標

#### 計画全体の数値目標

評価指標①	<p><u>公共交通に関する満足度</u>            現状値（ 13.7% ）⇒目標値（ 25.0 %）</p> <p>・現状は、平成 28 年市民アンケート調査の『総合的な公共交通のサービス内容』に対する「満足」「やや満足」との回答率</p>
指標の選定理由	各種事業の実施により公共交通の満足度を高めることができているか把握するため
目標の設定理由	「4 人に 1 人が満足している」という状況を目標に設定
データ取得方法	アンケート調査
評価時期	平成 33 年度

#### 基本方針 1. 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成

基本目標 (1)	「住んでよし ひおき」
評価指標①	<p><u>交通結節点の環境改善数</u>            現状値（ 一箇所 ）⇒目標値（ 4 箇所）</p>
指標の選定理由	高校への通学、企業への通勤などに利用する交通結節点の利用環境の改善の進捗を確認するため
目標の設定理由	地域の主要な交通結節点である伊集院駅、湯之元駅、日置バス停、伊作バス停の環境整備することを目標に設定
データ取得方法	交通事業者等への聞き取り調査
評価時期	毎年度
評価指標②	<p><u>鉄道・路線バスとコミュニティバスの接続環境に対する満足度</u>            現状値（ 16.5 % ）⇒目標値（ 25.0 %）</p> <p>・現状は、平成 28 年市民アンケート調査の『(バスとバス、鉄道とバスとの)乗り換えについて』に対する「満足」「やや満足」との回答率</p>
指標の選定理由	公共交通機関間の乗継利便性を確認するため
目標値の設定理由	「4 人に 1 人が満足している」という状況を目標に設定
データ取得方法	アンケート調査
評価時期	平成 33 年度

基本目標（２）	<b>「ふれあいあふれるまち ひおき」</b>		
評価指標①	<b>地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー、新たな移動手段）の利用者数</b> 現状値（ 47,171 人/年）⇒目標値（ 63,000 人/年）		
		現状	H33 目標
	コミュニティバス	36,775 人	50,000 人
	乗合タクシー	10,396 人	13,000 人
	合計	47,171 人	63,000 人
	※現状値は平成 27 年度実績 ※平成 37 年度目標値は第 2 次日置市総合計画目標値		
指標の選定理由	地域内交通が機能しているか確認するため		
目標値の設定理由	第 2 次日置市総合計画に基づき、目標値を設定		
データ取得方法	交通事業者から提出されたデータをもとに市が把握		
評価時期	平成 33 年度		
評価指標②	<b>公共交通不便地域の人口比率</b> 現状値（ 18.7%）⇒目標値（ 14.5%）		
指標の選定理由	公共交通不便地域の削減の進捗を確認するため		
目標値の設定理由	乗合タクシーの運行範囲拡大による効果見込み 4.2%削減をもとに、目標値を設定		
データ取得方法	地理情報システムを活用して把握		
評価時期	毎年度		
評価指標③	<b>バス停の利用環境の改善数</b> 現状値（ ー 箇所/年）⇒目標値（ 10 箇所/年）		
指標の選定理由	地域内の移動で利用するバス停の利用環境の改善の進捗を確認するため		
目標値の設定理由	コミュニティバス停留所 192 カ所のうち 5 年間で 4 分の 1 の改善を行うことを目標に設定		
データ取得方法	市民、交通事業者等への聞き取り調査		
評価時期	毎年度		

## 基本方針 2. 来訪者が円滑に移動できる環境づくり

基本目標 (3)	「訪ねてよし ひおき」		
評価指標①	<b>観光地・観光施設等来訪者数</b> 現状値 ( 227 万人/年) ⇒ 目標値 ( 234 万人/年)		
		現状	H33 目標
	観光地・観光施設等来訪者数	227 万人	234 万人
	※現状値は平成 27 年実績 ※平成 37 年度目標値は第 2 次日置市総合計画の目標値		
指標の選定理由	路線バス、観光タクシー等の公共交通のネットワーク改善、情報提供が観光振興に与える効果を確認するため		
目標値の設定理由	第 2 次市日置総合計画の目標値をもとに設定		
データ取得方法	統計データを活用		
評価時期	平成 33 年度		
評価指標②	<b>観光タクシー等の観光二次交通の利用者数</b> 現状値 ( 25 人/年) ⇒ 目標値 ( 50 人/年)		
	・ 現状値は、平成 28 年度利用実績見込み		
指標の選定理由	観光タクシー等の観光二次交通が機能しているか確認するため		
目標値の設定理由	平成 28 年度運行 (割引制度あり) の利用実績見込みをもとに目標値を設定		
データ取得方法	交通事業者から提出されたデータをもとに市が把握		
評価時期	平成 33 年度		

### 基本方針3. 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行

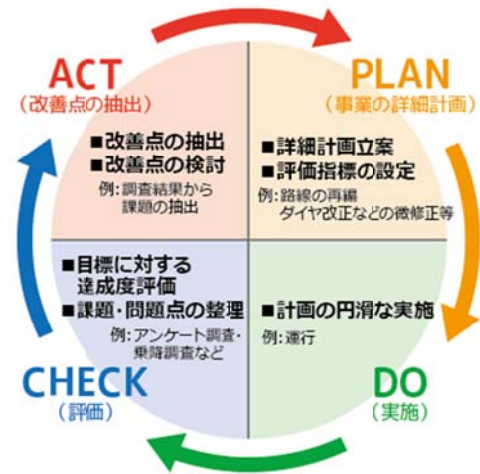
基本目標（4）	<b>公共交通の認知度向上</b>
評価指標①	<u>時刻表や路線図のわかりやすさに関する不満足度（不満率）</u> 現状値（ 25.2% ）⇒目標値（ 10.0 %）  ・現状値は、市民アンケート調査の『時刻表や路線図のわかりやすさ』に対する「不満」「やや不満」の回答率
指標の選定理由	市民の公共交通の認知度、利用方法の理解度を確認するため
目標値の設定理由	「不満をもつ人が10人に1人」という状況を目標に設定
データ取得方法	アンケート調査
評価時期	平成33年度

基本目標（5）	<b>地域で公共交通を守り・育てる意識の醸成</b>
評価指標①	<u>モビリティ・マネジメント（乗り方教室、公共交通出前講座）の取組数</u> 現状値（ 2回/年）⇒目標値（ 10回/年）
指標の選定理由	公共交通の利用意識を喚起する取組状況を確認するため
目標値の設定理由	市内26地区公民館において5年間に各地区館当たり2回程度取り組むことを目標に設定
データ取得方法	市が把握
評価時期	毎年度
評価指標②	<u>地域内交通の運営組織数</u> 現状値（ 1 組織）⇒目標値（ 5 組織）
指標の選定理由	市民が地域で公共交通を守り・育てる意識を醸成する取組状況を確認するため
目標値の設定理由	高齢化率40%以上の12地区公民館のうち3分の1以上の取組を目標に設定
データ取得方法	市が把握
評価時期	平成33年度



## 2 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要があります。このため、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価・検証）、Action（改善）によるPDCA サイクルを導入し、日置市地域公共交通会議で適宜評価・検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進します。



目 標	目標に対する評価指標	評価するためのデータ	評価時期
計画全体	公共交通に関する満足度	アンケート調査	平成 33 年度
「住んでよし ひおき」 ～若い世代も住み続け たくなるような、高校の 通学、通勤、企業活動 に係る移動の利便性向 上～	交通結節点の環境改善数	交通事業者等への聞き取り調査	毎年度
	鉄道・路線バスとコミュニティバス の接続環境に対する満足度	アンケート調査	平成 33 年度
「ふれあいあふれるまち ひおき」 ～高齢者等が安心して 暮らせるような、日常生 活に係る移動の利便性 の向上～	地域内交通の利用者数	交通事業者から提出されるデータ	平成 33 年度
	交通不便地域の人口比率	地理情報システムを活用して把握	毎年度
	バス停の利用環境の改善数	市民、交通事業者等への聞き取り調 査	毎年度
「訪ねてよし ひおき」 ～ひおきへの新しい人 の流れをつくるような、 移動環境の創造・情報 発信～	観光地・観光施設等来訪者数	統計データ	平成 33 年度
	観光タクシー等の観光二次交通 の利用者数	交通事業者から提出されるデータ	平成 33 年度
公共交通の認知度向 上	時刻表や路線図のわかりやすさに 関する不満足度（不満率）	アンケート調査	平成 33 年度
地域で公共交通を守 り・育てる意識の醸成	モビリティ・マネジメント（乗り方教 室、公共交通出前講座等）の 取組数	市が把握	毎年度
	地域内交通の運営組織数	市が把握	平成 33 年度

表 VI-1 目標達成の評価方法

# 日置市地域公共交通網形成計画

平成29年3月

発行／日置市 総務企画部 企画課

〒899-2592 鹿児島県日置市伊集院町郡一丁目100番地

TEL 099-248-9403 FAX 099-273-3063