

(案)

# 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】 (令和2年度～4年度)

赤で記載の箇所は、改訂版において加筆・修正した部分です。

令和2年 月

# [ 目 次 ]

1. 計画策定の背景 .....	1
2. 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】（本編） .....	2
2-1 霧島市における地域公共交通の基本方針 .....	2
2-2 計画の区域 .....	9
2-3 計画の期間 .....	9
2-4 計画の目標 .....	9
2-5 目標を達成するために行う事業の実施時期 .....	11
2-6 事業計画 .....	12
2-7 目標達成に向けたマネジメント .....	23
霧島市地域公共交通網形成計画の策定の流れ .....	27
霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】での主な変更点 .....	29
用語集 .....	31

# 1. 計画策定の背景

霧島市は、平成17年11月7日に1市6町（国分市、溝辺町、横川町、牧園町、霧島町、隼人町及び福山町）の合併により誕生しています。市の人口は125,900人（平成27年国勢調査速報値【平成28年2月26日公表】）、総面積は603.16平方キロメートルで、いずれも県下第2位です。薩摩半島と大隅半島を結ぶ鹿児島県本土のほぼ中央部に位置し、市の北部には日本で最初に国立公園に指定された風光明媚な霧島山を、南部には波静かな錦江湾に面した豊かな平野部を有しており、霧島山系から裾野、平野部を経て錦江湾まで流れる天降川、その流域に広がる田園、そして山麓から平野部にわたる多くの温泉群を有しており、山、川、海、田園、温泉などの多彩で豊かな資源に恵まれた地域です。



霧島市の公共交通機関は、九州でも2番目の旅客数を誇る鹿児島空港、福岡県北九州市や熊本県八代市等と連結するJR日豊本線・肥薩線の鉄道が乗入れており、その他主要な道路ネットワーク（九州縦貫自動車道、東九州自動車道や国道・県道等の主要幹線）が整備され、南九州三県の交通の要衝として位置付けられています。

旅客自動車運送事業については、民間事業者（鹿児島交通（株）、南国交通（株）等）が運行する路線バス、市が運行主体であるコミュニティバス（ふれあいバス・デマンド交通）、主に中心市街地を運行する市街地循環バス、並びに観光客等にターゲットを絞った妙見路線バス及び霧島連山周遊バス等で構成されています。また、利用者は限定されますが、朝夕のスクールバスも運行しています。

これらの運送事業は、平成20年度に策定した「霧島市地域公共交通計画」を踏まえて運行され、通勤、通学、通院及び買い物等の市民の「生活の足」として日常生活に必要な交通移動手段となっていますが、自家用自動車への依存等による地域公共交通の位置付けの相対的な低下、ライフスタイルの変化に伴う市民ニーズの変化等を背景に、輸送人員の減少に歯止めがかからないのが実態です。

また、年間約670万人を超える観光客の回遊性を高めるための移動手段の確保が課題となっているほか、輸送人員の減少等に伴う民間事業者の経営悪化や市の財政負担の増大など、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

さらに、平成27年3月に策定した「霧島市公共施設管理計画」において、中山間地域においては、地区の拠点を定め、暮らしに必要な施設を集約化することとしており、各集落から地区の拠点、地区の拠点から市街地又は他地区の拠点までの交通手段を検討する必要性があり、同計画と連携した公共交通体系の構築を実現していくことが早急に求められています。

本計画は、このような公共交通の現状等を踏まえ、まちづくり、医療・福祉及び観光振興等の多角的な観点から、霧島市における公共交通のあり方を検討し、将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することを目的とするものです。



## 2. 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】(本編)

### 2-1 霧島市における地域公共交通の基本方針

本計画の基本方針を次のとおり定めます。

#### 基本方針

霧島市が目指す“暮らしやすい・訪れたいまちづくり”に向け、高齢者や子育て世代、学生等の交通弱者にやさしい交通環境の実現と次世代に継承できる交通まちづくりを前提に、多くの人をまちに呼び込み、“誰もが分かりやすく、安心して外出（移動）できる”地域公共交通網の形成を目指す。

注）本計画における「交通弱者」は、「1人で外出（移動）することはできるものの、車や運転免許がない等、霧島市において車を自由に使えない方々」を指します。

霧島市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性は次のとおりです。

表 霧島市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性

	周辺及び沿線に集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた「方向性」
飛行機	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鹿児島空港</li> <li>・ 海外や長距離国内移動を対象とした県民や観光客の交通結節点。</li> </ul>	<p><b>国内外移動の根幹を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国内外移動の基幹的移動軸であることが必要。</li> </ul>	<b>上位公共交通機能の位置づけ</b>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国分駅・隼人駅</li> <li>・ 市民が暮らすためのにぎわいのある地域の形成が必要。</li> <li>● その他の駅</li> <li>・ 各地域住民における様々な交通と鉄道との交通結節点。</li> </ul>	<p><b>都市間移動の根幹を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要。</li> <li>● 市内の中心拠点間の移動も担う定時制、速達性ある輸送機関。</li> </ul>	<b>中心拠点間の移動環境整備</b>
空港バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港を拠点</li> <li>● 市民や観光客が霧島市内、県内他地域、宮崎方面等へ移動する交通結節点。</li> </ul>	<p><b>都市間移動を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 霧島市をはじめ九州南部の移動を担う定時性、速達性ある輸送機関。</li> </ul>	<b>霧島市への移動利便性向上</b>
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国分・隼人地区</li> <li>・ 市民が暮らすためのにぎわいのある地域の形成が必要。</li> <li>● 幹線バス沿線は、医療や商業などの都市機能に加え、観光・レジャーや公益機能などの都市機能が立地。</li> </ul>	<p><b>都市内交通の骨格を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心拠点や空港といった広域交通拠点を連絡し、利便性を備えた交通であることが必要。</li> <li>● 10本/日以上確保をめざす。</li> </ul>	<b>地域拠点の利用環境の整備</b>

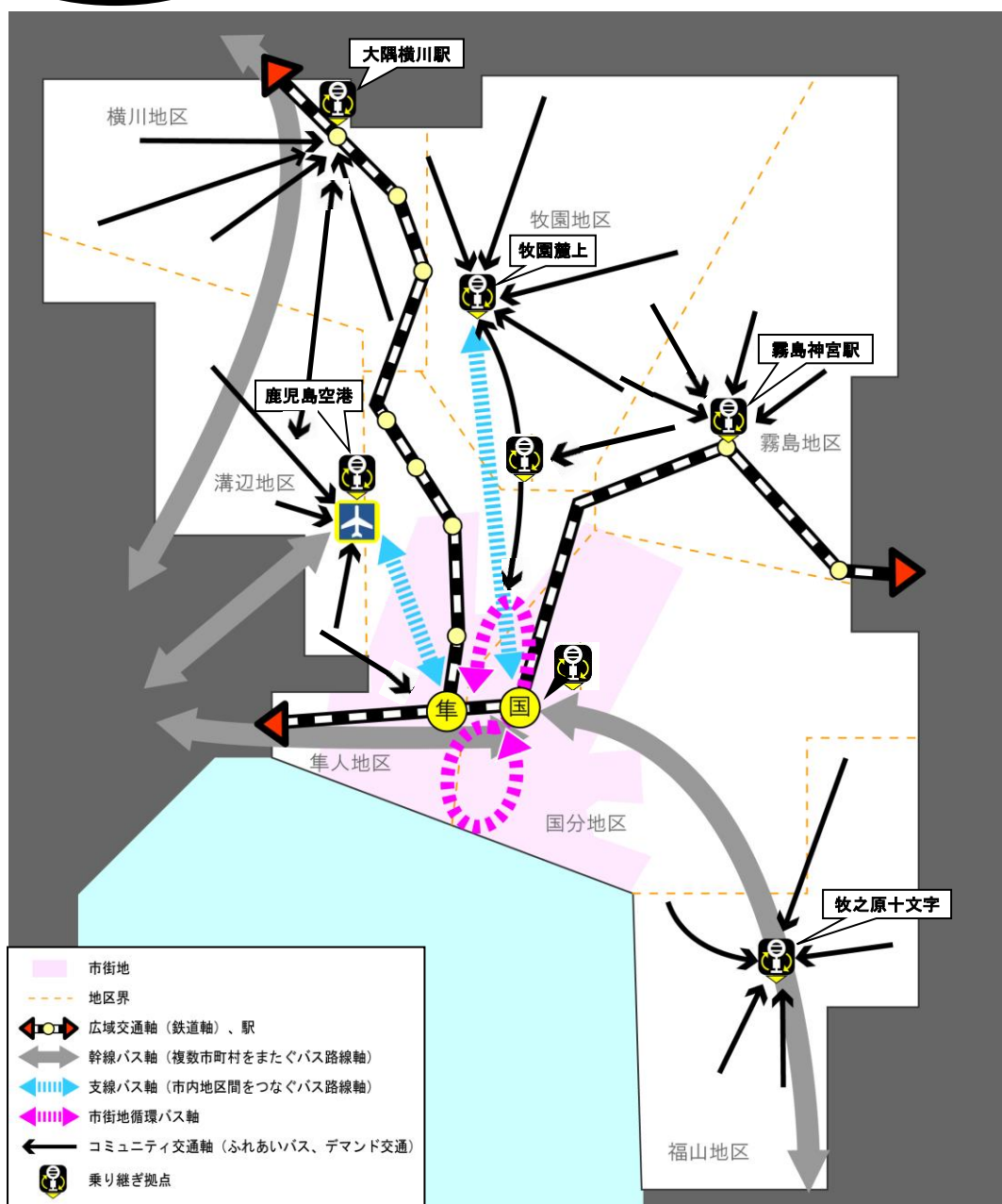
	周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための 「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた 「方向性」
支線バス・ 観光周遊バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区内の買い物や通院先、特定の利用施設が沿線に立地。</li> <li>● 必要に応じ、中山間地域のコミュニティ交通などとの接続拠点となる施設の整備が求められる。</li> </ul>	<p><b>駅や幹線バスに接続する</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心拠点や乗り継ぎ拠点等で鉄道や幹線バスに乗り継ぐことで日常生活・観光周遊における広域移動が可能となる。</li> <li>⇒ ● 公共施設や生活便利施設への移動を確保する。</li> </ul>	<p><b>中心拠点への集積化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の需要に適した効率的なバスの運行により、支線バスの持続性を高める。</li> </ul> <p><b>幹線を補完するルート確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民の需要に応じて市内施設への連絡を確保。</li> </ul> <p><b>観光客の回遊を促すルート・サービス確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客のニーズや需要等に応じて交通拠点と複数の観光拠点の連絡を確保。</li> </ul>
(ふれあいバス・ コミュニティ交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中山間地域の集落単位で利用する買い物や通院先となる施設の立地。</li> </ul>	<p><b>中山間地域の日常交通を支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通弱者の地域内での買い物や通院のための移動手段を確保するとともに、幹線又は支線バス路線へ接続することで市街地中心部（国分地区・隼人地区）への移動ができる。</li> <li>● 公共施設や生活便利施設への移動を確保する。</li> </ul>	<p><b>地域実情に応じた公共交通の仕組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域ニーズへの柔軟な対応と持続可能な公共交通を実現するため、地域住民・行政・交通事業者の協働のもと公共交通の確保・維持を目指す。</li> <li>● 地域特性や需要に応じて、運行車両や運行形態の適性を判断する。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>多様な移動ニーズを支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー利用が有効な移動、公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</li> </ul>	<p><b>ドア・ツー・ドア輸送ニーズへの対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（観光客、手助け等が必要な人（障がい者、子育て母親など）等）への対応。</li> </ul>

## 霧島市における路線再編の方向性（案）

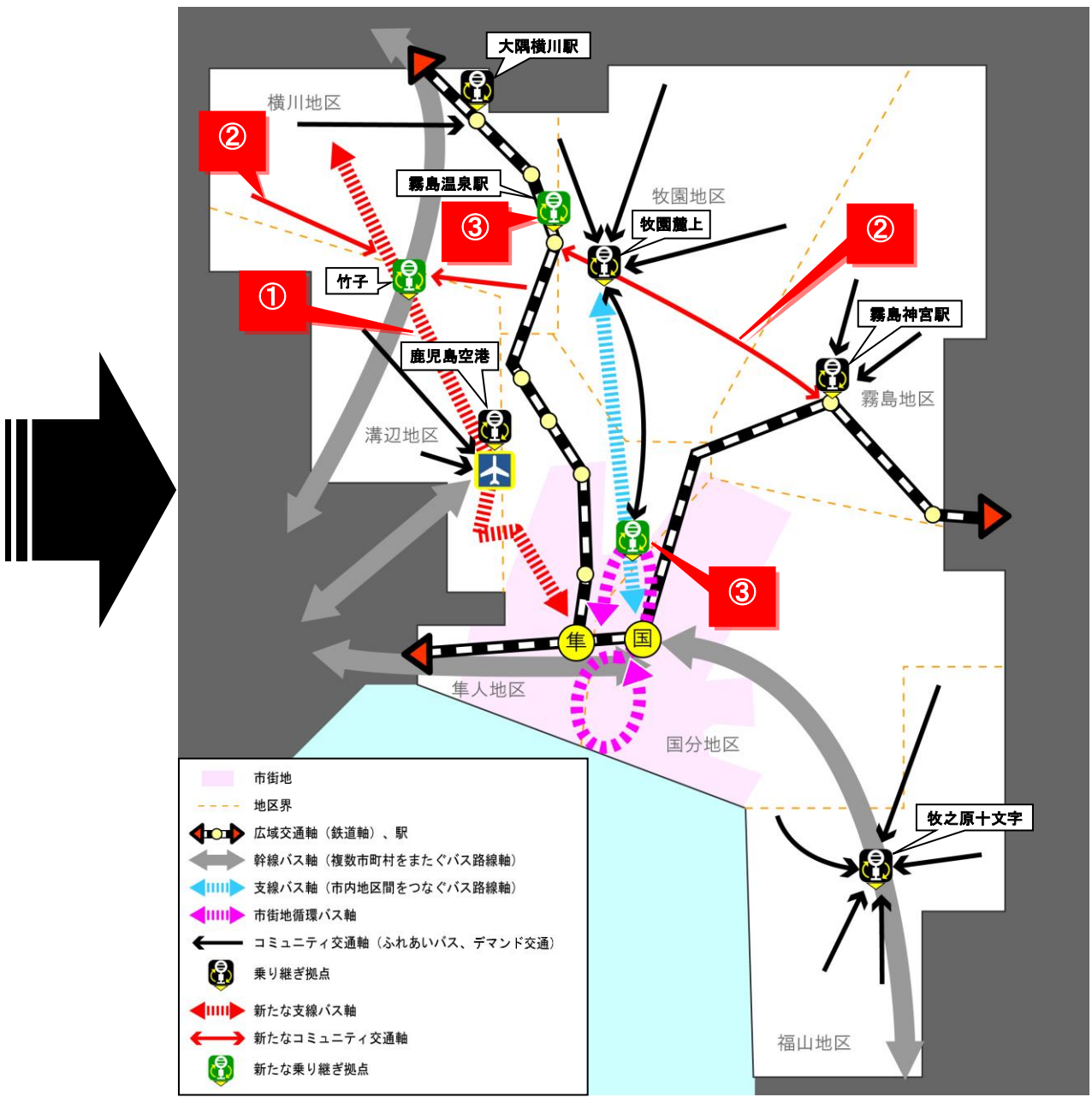
### ＜生活移動に関する再編の方向性（案）＞

- ①従来のふれあいバスのネットワークにこだわらず、必要に応じて、利便性・効率性を高める新たなバス軸の導入。
- ②合併前の圏域にこだわらず、住民（市民）の移動ニーズに合致したふれあいバスネットワークの構築。
- ③必要に応じて、利便性・効率性を高める新たな乗り継ぎ拠点の設置・整備。

## 現 状



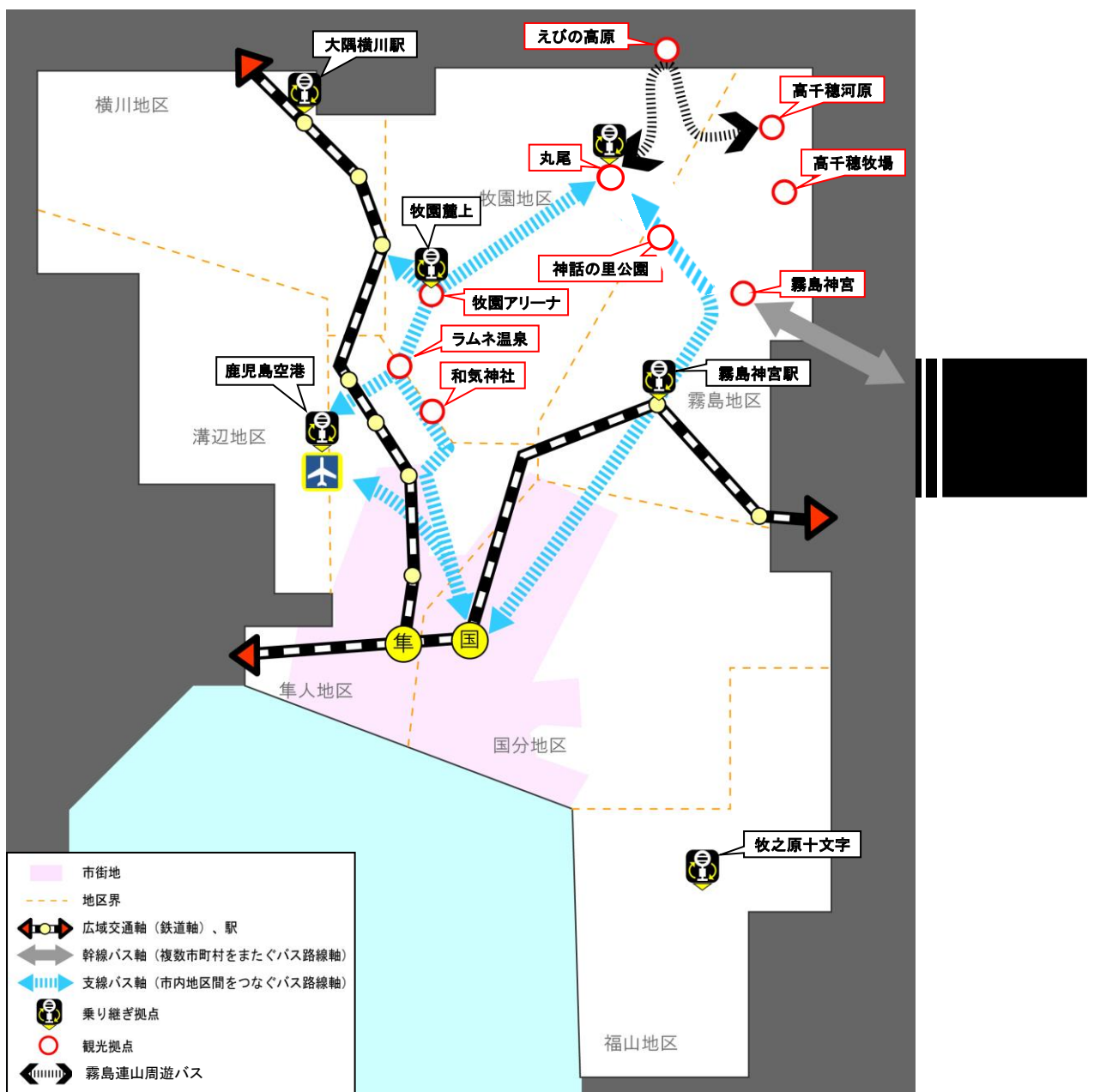
# 将来



## <観光移動に関する再編の方向性（案）>

- ①市内最大の乗降客数を誇る国分駅と、今後、東口における駅前広場などの整備が行われ、霧島市の新たな玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直し。
- ②丸尾バス停を拠点とした、観光客の観光回遊を促進する周遊バスサービスの導入。
- ③必要に応じて、霧島温泉駅・霧島神宮を新たな乗り継ぎ拠点とし、観光客の乗り継ぎ利便性の向上を図る。

## 現状









## 2-2 計画の区域

本計画の区域は霧島市内とし、必要に応じてその周辺市町を含むものとします。

## 2-3 計画の期間

計画の期間は、「第二次霧島市総合計画」前期基本計画の計画期間を踏まえ、令和2年度から令和4年度までの3年間とします。

## 2-4 計画の目標

「霧島市ふるさと創生総合戦略」の基本目標等を踏まえ、次のとおり計画の目標を設定します。

①暮らしやすいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による生活利便性の向上及び地域間連携の推進

### 数値目標

- 全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合  
目標値 (R4) 10%未満〔基準値：10.7% (H30)〕
- 肥薩線（吉松～隼人）の平均通過人員  
目標値 (R4) 660人以上〔基準値：656人 (H30)〕
- 日豊本線（都城～国分）の平均通過人員  
目標値 (R4) 1,480人以上〔基準値：1,438人 (H30)〕
- バリアフリー化を講じている市内JR駅  
目標値 (R4) 8駅以上〔基準値：6駅 (R1)〕

②訪れたいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による国内外の観光客の観光周遊の促進

### 数値目標

- 霧島連山周遊バスの年間利用者数  
目標値 (R4) 4,600人以上〔基準値：3,370人 (H30)〕
- 妙見路線バスの年間利用者数  
目標値 (R4) 7,400人以上〔基準値：5,885人 (H30)〕
- 霧島周遊観光バスの1便当たりの利用者数  
目標値 (R4) 9.0人/便以上〔基準値：5.9人 (H30)〕

③限られた資源・予算で最大限の効果を上げる、効率的・効果的な地域公共交通の運行

### 数値目標

- 1人当たり財政負担額が民間タクシーの代替よりも高い路線数  
目標値 (R4) 0路線〔基準値：18路線 (H30)〕
- 廃止路線代替バスの収支率  
目標値 (R5) 全路線 16.67%以上〔基準値：12路線/17路線 (R1)〕

④地域公共交通の持続的な運行のため、利用促進と需要創出に地域全体で取り組むことで、地域公共交通を「創り上げ、守り、育てる」気運の醸成を図る

### 数値目標

- ふれあいバスの1便当たりの利用者数  
目標値 (R4) 各路線 2人/便以上〔基準値：20路線/38路線 (H30)〕
- デマンド交通の1便当たりの利用者数  
目標値 (R4) 各地区 1.5人/便以上〔基準値：1路線/4路線 (H30)〕
- 地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数  
目標値 (R4) 各地区 3回/年以上〔基準値：2回 (H30)〕
- 市街地循環バスの1便当たりの利用者数  
目標値 (R4) 6.0人以上〔基準値：5.2人 (H30)〕

表 目標値の設定理由や評価値の計測方法

計画目標	評価指標	目標値の設定理由	評価値の計測方法
①暮らしやすいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による生活利便性の向上及び地域間連携の推進	全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合	市内の交通不便地域・交通空白地域の割合を現状未満にすることを目標に設定。	保有データをもとに計測。 ※必要に応じてGIS（地理情報システム）等を活用。
	肥薩線、日豊本線の平均通過人員	「第二次霧島市総合計画」の目標値を引用。	保有データをもとに計測。
	バリアフリー化を講じている市内JR駅	「霧島市ふるさと創生総合戦略」の目標値を引用。	
②訪れたいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による国内外の観光客の観光周遊の促進	霧島連山周遊バス、妙見路線バスの年間利用者数及び霧島周遊観光バスの1便当たりの利用者数	「事務事業評価」の目標値を引用。	保有データをもとに計測。
③限られた資源・予算で最大限の効果を上げる、効率的・効果的な地域公共交通の運行	1人当たり財政負担額が民間タクシー代の代替よりも高い路線数	ふれあいバスの持続的な運行を考慮し明確な目標を設定。	保有データをもとに計測。
	廃止路線代替バスの収支率	2年連続で収支率が1/6未満を下回った場合、補助対象から除外されるという県の補助要件を参考に設定。	
④地域公共交通の持続的な運行のため、利用促進と需要創出に地域全体で取り組むことで、地域公共交通を「創り上げ、守り、育てる」気運の醸成を図る	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	ふれあいバスの名称のとおり、2人以上が乗りあって利用してもらうこと（2人/便以上）を目標に設定。	保有データをもとに計測。
	デマンド交通の1便当たりの利用者数	1往復でみた場合、片道だけでも2人/便以上利用してもらうこと（1.5人/便）を目標に設定。	
	地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数	地域公共交通の持続的な運行を考慮し明確な目標を設定。	
	市街地循環バスの1便当たりの利用者数	令和元年10月に大幅な見直しを行った効果として、1年に0.2人/便ずつの増を見込み、目標を設定。	

## 2-5 目標を達成するために行う事業の実施時期

地域公共交通を「今より使いやすく、分かりやすく」した上で「多くの方に知ってもらい、利用してもらう」ことを目的に、次のとおり事業を実施します。各事業の実施時期は次のとおりです。

表 事業の実施時期

事業		実施予定時期		
		令和2年度	令和3年度	令和4年度
(1) 地域公共交通のサービス見直し	①ふれあいバスのサービス見直し	○	○	○
	②路線バスのサービス見直し	○	○	○
	③市内主要JR駅のバリアフリー化	○	○	○
	④公共交通不便地域におけるコミュニティバスの実証運行	○	○	○
	⑤基幹交通軸間の多様な移動手段の確保		○	○
	⑥観光客の移動手段の確保		○	○
	⑦タクシー車両等を活用した交通弱者支援		○	○
	⑧地域特性に応じた柔軟なコミュニティバスの運行		○	○
(2) 地域公共交通の利用促進	①公共交通啓発チラシや広報誌等によるPR	○	○	○
	②交通結節点となるバス停の新設や改善など	○	○	○
	③住民との直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施	○	○	○
	④公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化	○	○	○
	⑤モビリティ・マネジメント・プログラムの実施	○	○	○
	⑥ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施	○	○	○
	⑦公共交通機関の維持・存続に係る取組の強化		○	○
	⑧他機関との連携	○	○	○

注) PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら事業を実施します。また、事業や目標値については、必要に応じて修正・追加等を行う場合があります。

## 2-6 事業計画

### (1) 地域公共交通のサービス見直し

#### ① ふれあいバスのサービス見直し

ふれあいバスには、1便当たりの利用者が2人未満で乗り合い利用されていない路線や、民間タクシーの利用を促しその満額を市が負担した方が、「利用者1人当たりの財政負担額」が経済的な路線がみられます。

そのため、各路線で運行ルートの見直しや路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるようなサービスの改善を行います。特定の路線・地区については、後述の利用促進策を実施するとともに、持続的な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、運賃の値上げやデマンド交通の導入など他の移動手段の検討を行います。

なお、これらを検討するに当たり、ふれあいバスの利用状況からサービス水準などの見直しを検討する“目安”を予め設定し、目安に該当する路線を対象として運行形態や運行頻度などのサービス水準の見直しを検討します。

※“目安”は数値目標に掲げている「2人/便」とします。

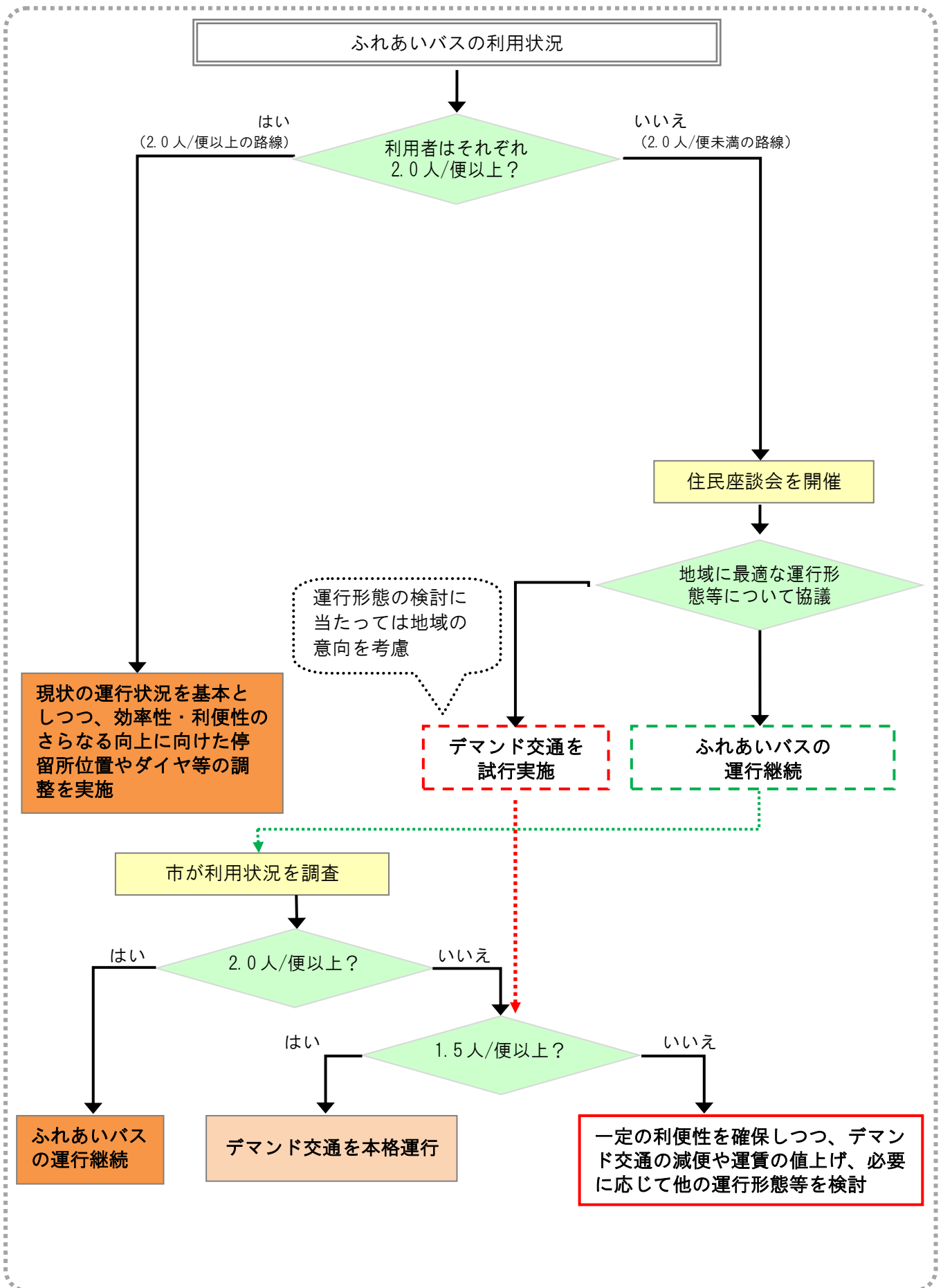
「2人/便」は、1便に乗り合って利用する（つまり2人利用する）状態を指します。

表 ふれあいバス各路線のH30年度末の状況と見直しの方向性

便当たり利用者数	具体路線	見直しの方向性
1人/便未満 (7路線)	○横川ふれあいバス 山之口線 ○牧園ふれあいバス 中津川線、川影線、三体線、持松線、霧島高校線 ○霧島ふれあいバス 市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線	●住民座談会等を開催しつつ、持続的な移動手段の確保に向け、デマンド交通など他の移動手段の検討を行います。
1人/便以上 2人/便未満 (10路線)	○溝辺ふれあいバス 溝辺～隼人駅線 ○横川ふれあいバス 小脇線、植村線、野坂・横伏敷線 ○牧園ふれあいバス 甲辺線、万膳線、医師会医療センター線、丸尾線、高千穂線 ○福山ふれあいバス 比曾木野線	●原則として、当面は、現状の運行形態（路線定期）を維持しつつ、利用者増加に向けた運行ルートや運行ダイヤ等の見直しなどを行います。サービス見直し後も状況が改善しない場合は、住民座談会等を開催しつつ、持続的な移動手段の確保に向け、運賃の値上げやデマンド交通など他の移動手段の検討を行います。
2人/便以上	上記以外の21路線	●運行形態（路線定期）を維持しつつ、効率性や利便性のさらなる向上に向けた運行ルート（停留所位置）や運行ダイヤ・運行便数の調整を行います。

※平成30年度末現在

ふれあいバスのサービスの見直しに向けた検討の流れ



ふれあいバス利用者アンケート調査結果によると、利用者の多くは高齢者ですが、10代の利用もみられる上、極端に利用者が少ない路線においても、買い物や通院のみならず、通学や観光・娯楽・レジャーなどでの利用もみられます。

また、ふれあいバスの運行形態の変更（デマンド交通への転換）に伴うデマンド交通利用意向は約4割にとどまっています。

そのため、今後の運行形態に見直しについては、利用者及び交通事業者との綿密な協議・調整が必要です。

表 ふれあいバス利用者の年齢層

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
10代	3.6%	7.5%	2.3%
20～30代	1.3%	1.9%	1.2%
40～50代	5.8%	3.8%	6.4%
60～64歳	4.0%	5.7%	3.5%
65～74歳	17.4%	15.1%	18.1%
75歳以上	67.5%	64.1%	68.5%
無回答	0.4%	1.9%	0.0%

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果

表 ふれあいバス利用者の外出目的

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
買い物・飲食	62.1%	49.1%	66.1%
通院	60.7%	47.2%	64.9%
観光・娯楽・レジャー	9.4%	13.2%	8.2%
親族、知人宅への訪問	5.4%	1.9%	6.4%
通学	2.7%	5.7%	1.8%
業務	1.8%	1.9%	1.8%
通勤	0.9%	0.0%	1.2%
寄合	0.4%	0.0%	0.6%
その他	10.7%	9.4%	11.1%
無回答	2.7%	5.7%	1.8%

注) 複数回答

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果

表 ふれあいバスがデマンド運行になった場合の利用者の利用意向

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
デマンド運行になった場合の利用意向	42.4%	43.4%	42.1%

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果



## ②路線バスのサービス見直し

### ➤ 国分地区・隼人地区へのバス利便性が低い地域におけるバスネットワークの見直し

霧島市の公共交通ネットワークは、従来どおり、地区内の公共施設や生活利便施設などを地区拠点に設定し、そこで鉄道や幹線バスに乗り換え、市の拠点（国分・隼人地区）まで外出できることを基本とします。

ただし、国分・隼人地区へのバス利便性が比較的低い溝辺地区については、その利便性を高めるため、新たな公共交通ネットワークの構築について検討します。

なお、特に溝辺地区から国分・隼人地区の高校等へ通学する学生は不便を来している状況にあることから、小型車両による実証運行を行い、移動ニーズの把握に努めます。

### ➤ 「国分駅」及び都市再生整備計画事業により新たな霧島市の玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直し

市内を運行する路線バスの中には、サービス水準に対して利用者が極端に少ない路線があり、これは、市の財政負担増大の一因となっています。

持続可能な公共交通を実現していくためには、このような利用が低迷する路線の改善を図っていくことが重要になることから、市内最大の乗降客数を誇る国分駅と、今後整備が行われ霧島市の新たな玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直しを検討します。

なお、見直しについては、交通事業者との協働を前提として、利用者の利用目的や収支状況などで“路線の色分け”を行うとともに、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを中長期的に進めていきます。

また、過度に迂回することなく国分・隼人地区等に外出できるように、必要に応じて、利便性・効率性を高める新たな乗り継ぎ拠点の設置・整備を行います。



図 隼人駅構内に乗り入れしていない路線バス

### ➤ 公共交通全体の利便性向上に向けた乗り継ぎ利便性の向上

路線バスとJR、路線バス同士の乗り継ぎ利便性を高めるため、行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、運行ダイヤの調整を検討・実施します。

### ➤ 利用者が著しく少ない路線の再編についての検討【追加項目】

地域間幹線系統、廃止路線代替バスともに、利用者ニーズの調査を行い、必要に応じ路線の統廃合を行い、限られた予算・資源の中で、効率的・効果的な運行の実現について協議・検討します。

## ③市内主要JR駅のバリアフリー化

市内11駅については、概ね、有効幅員の確保や道路と乗降場をつなぐスロープの設置や、すりつけが行われており、ある程度バリアフリーに対応していますが、車椅子利用者が付き添いなしで利用することは困難な状況にあります。高齢者や乳幼児を連れた方など、誰もが安心・安全に利用できるように、国や県などの補助制度を活用し、地域公共交通のアクセス拠点、乗り換え拠点等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を行います。



図 急勾配な階段の霧島神宮駅

#### ④公共交通不便地域におけるコミュニティバスの実証運行

市民が安心・安全に快適に生活できるよう、市内の中山間地域を中心として、“ひとにやさしい”地域公共交通の実現を目指し、既存の公共交通ネットワークの見直しを行いつつ、必要最小限のサービス水準が確保されたコミュニティバスを運行します。

ただし、運行に当たっては、地域住民からの要望や市の財政状況、福祉分野における輸送サービス（福祉有償運送）の状況などを勘案し、必要に応じて利用需要の状況や地域の意向などを把握するための“実証運行”を実施した上で本格運行の可否判断を行う場合があります。

また、運行に当たり、設定したサービス水準の確保に向け、社会情勢の変化等も考慮しながら、現状以上の一定の受益者負担を求めることも検討します。

#### ⑤基幹交通軸間の多様な移動手段の確保【追加項目】

霧島市には鹿児島空港が立地しており、空港からは各方面へ路線バスが運行していますが、最寄の嘉例川駅や隼人駅などの鉄道駅までのアクセス利便性が低い状況です。鉄道の利用促進や、近年、増加傾向にあるインバウンド対策等を目的とし、既存のバス路線の情報発信強化を行うとともに、空港と鉄道駅間移動の利便性向上にかかる取組について検討します。

例えば、現在、空港～嘉例川駅～隼人駅間を運行している妙見路線バスの運行ダイヤ見直しや、タクシーを活用した移動手段の確保等が考えられます。



図 鹿児島空港



図 嘉例川駅

#### ⑥観光客の移動手段の確保【追加項目】

霧島市の牧園地区や霧島地区には多くの観光客が訪れますが、バスの便数が少ないことや、利用可能なタクシーが著しく不足していることで、観光客の移動に支障を来している状況にあります。

そのため、現在、土曜・日曜・祝日に実証運行を行っている霧島周遊観光バスの本格運行に向けて、利用者へのアンケート調査を実施するなど、引き続き、継続的なニーズ調査を実施するとともに、霧島市を訪れる計画のある観光客への情報発信の強化を行います。

また、バスが運行していない夜間の時間帯における観光客の移動手段確保策について、調査・研究を行い、必要に応じ、観光需要に対する自家用有償運送の導入について検討します。

なお、観光客の利便性向上のため、バス運賃のキャッシュレス化について検討を行うとともに、近年増加傾向にあるインバウンドの受入態勢強化のため、バス・タクシー乗務員の多言語対応によるサービス向上にも努めます。



図 霧島周遊観光バス（横向き座席で景色を見ながら観光できる車両）

**⑦タクシー車両等を活用した交通弱者支援【追加項目】**

道路が狭隘であり、バスが進入できないなどの理由から、最寄りのバス停までが遠い地域をカバーするため、タクシー車両の活用等による移動手段の確保策について検討します。

**⑧地域特性に応じた柔軟なコミュニティバスの運行【追加項目】**

地域特性に応じた運行形態となるよう、地域からの要望等に対して、可能な限りふれあいバスの運行ダイヤ等の見直しを行います。

また、交通事業者での対応が困難な地域については、地域がコミュニティバスの運行主体となり、コミュニティバスを運行する自家用有償運送の導入についても検討します。

なお、近隣にタクシー事業所のない地域へのデマンド交通を導入するにあたり、当該エリアにお住まいの方を専属ドライバーとして登用するなど、ドライバー不足の課題解決手段の一つとして検討します。

## (2) 地域公共交通の利用促進

### ①公共交通啓発チラシや広報誌等によるPR

公共交通啓発チラシや市の広報誌等を活用し、鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通の各種情報などを広く周知していくことで地域公共交通の利用促進を図ります。

なお、“利用が著しく少ないバス路線”については、利用者の皆さんや沿線地区の皆さんに、利用実態などを周知した後、その後も状況が改善しない場合は、路線の廃止等を含むサービスの見直しを行っていきます。

### ②交通結節点となるバス停の新設や改善など

乗り継ぎ利用の促進や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、交通結節点のダイヤ調整、分かりやすい案内標示及び情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成など）、バス待ち環境の改善など、交通結節点において円滑に乗り継ぎができる環境整備などを地域ぐるみで行います。

また、古くなったバス停については、必要に応じて、バス事業者や沿線住民等と連携しつつ、計画的に更新していく予定です。



図 「せせらぎバスセンター」  
(埼玉県ときがわ町)



図 霧島神宮駅、霧島温泉駅等に設置してある  
外国人向けバスルートマップ（H30.7設置）



図 霧島市役所前バス停に設置してある  
バス路線マップ（H31.3設置）

### ③住民との直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施

市民の皆さんと直接コミュニケーションをとり、路線バスやふれあいバスの利用促進に向けた取組を行います。

また、企業や学校などにおいても、公共交通マップ等を活用した公共交通の利用促進を図ります。

#### ④公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化

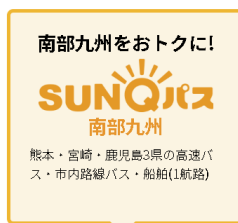
地元住民のみならず、観光客をはじめとする交流者に対する公共交通の情報発信・PRの強化を、運行事業者等の垣根を越えて実施していきます。

例えば、「霧島『のったりおりたりマイプラン』バス1日乗車券」や「かごしまらくめぐりタクシー・レンタカー助成」などの企画運賃等の総合的な情報発信・PRを強化します。

また、鹿児島空港の1階に設置されている、観光・総合案内所等を活用した公共交通情報の発信強化等を行います。なお、情報発信に当たりパンフレット等を作成する際は、多言語での表記に努めるなど、外国人にも分かりやすい工夫を行います。



図 かごしまらくめぐり  
タクシー・レンタカー助成



連続する3日間乗り放題  
**8,000円**



表 霧島「のったりおりたりマイプラン」バス1日乗車券の概要

概要	霧島温泉郷、妙見・日当山温泉、霧島神宮、霧島神話の里公園等の霧島の観光地を巡る路線バス限定の1日乗車券
実施事業者	<u>鹿児島交通株</u>
料金	一日乗車券 大人：1,100円、小人：550円
利用可能路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○霧島いわさきホテル～霧島神宮～国分               <ul style="list-style-type: none"> <li>・国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～丸尾(霧島温泉郷)～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○霧島温泉駅～霧島いわさきホテル               <ul style="list-style-type: none"> <li>・霧島温泉駅～丸尾～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○鹿児島空港～霧島いわさきホテル               <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島空港～嘉例川～丸尾～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○霧島市役所～霧島いわさきホテル               <ul style="list-style-type: none"> <li>・霧島市役所～国分駅～日当山～妙見温泉～丸尾～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○妙見路線バス               <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島空港～嘉例川～妙見温泉～日当山～隼人駅</li> </ul> </li> <li>○霧島連山周遊バス</li> <li>○<u>霧島周遊観光バス</u></li> </ul>
乗車券販売所	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島中央駅(JRみどりの窓口)</li> <li>○国分地区：国分駅・鹿児島交通株(国分営業所)</li> <li>○隼人地区：隼人駅・妙見ホテル</li> <li>○霧島地区：霧島神宮駅・霧島市観光案内所・おみやげ「江口家」・さくらさくら温泉</li> <li>○鹿児島空港/空港バス案内所</li> <li>○牧園地区：(公社)霧島市観光協会・霧島ホテル・牧水荘・旅行人山荘・みやまホテル</li> </ul>

#### ⑤モビリティ・マネジメント・プログラムの実施

市民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を地域ぐるみで維持しようという機運の醸成につながります。

既存バス路線を利用した酒蔵巡りなどの「バスツアー」や小学生や中学生等を対象とした「夏休み限定」お試し乗車券の配布などについて検討し、少しでも公共交通に触れる機会を増やすことで、市民の公共交通に対する興味喚起を行い、利用促進を図ります。

## ⑥ ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施

国内外の観光客等に分かりやすい二次アクセスに関する公共交通情報発信を行うため、パソコンやスマートフォン等でバス等のダイヤ情報や乗り継ぎダイヤ、観光地等の最寄バス停、経路ルートを簡単に入手できるようなデータ整備やバスがどこを走っているリアルタイムに把握することができるバスロケーションシステムの導入について検討します。

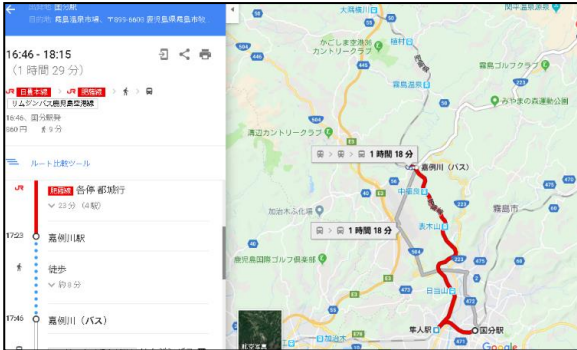


図 Google map 検索画面のイメージ



図 バスロケーションシステムのイメージ

## ⑦公共交通機関の維持・存続に係る取組の強化【追加項目】

公共交通を取り巻く環境は、輸送人員の減少や乗務員不足など、年々厳しさを増しています。地域住民、交通事業者及び行政が一丸となって乗務員の確保や公共交通の利用促進を行い、維持・存続に向けた取組を強化します。

鉄道においては、駅前広場でのマルシェ、屋台村等のイベントへの支援及び駅周辺への魅力的な店舗の誘致等による鉄道駅周辺への誘客の促進について検討します。

また、JR九州、県、市及び地域住民等で連携し、鉄道を利用する旅行商品造成について協議・検討を行い、県内外へ情報発信を行います。



図 大隅横川駅屋台村



図 JR肥薩線・大畑駅近くのレストラン

## ⑧他機関との連携

医療機関や商業施設、観光施設、宿泊施設等と協力し合って、公共交通利用者を増やすための取組を進めます。

それらの施設等には、地域公共交通の利用を促進するための情報媒体(チラシなど)の留め置きや、地域公共交通の利便性を高めるための支援をいただくなど、地域公共交通のサポーターとなってもらう取組を行います。

具体的には、移動支援サービスの一環として、顧客の支払額などに応じて公共交通の割引乗車券などを配布することで、公共交通の利用促進を図るなどの取組を検討します。

また、個々に事業者が実施している無料送迎サービスの効率化等に向け、事業者と行政が共同出資して公共交通を運行する取組も検討します。

例えば、鹿児島空港から霧島温泉まで各宿泊事業者が無料送迎サービスを実施している場合、利用者には鹿児島空港から丸尾までは既存の公共交通を利用してもらい、丸尾から宿泊施設先までを各宿泊事業者が無料送迎するなどの取組が考えられます。

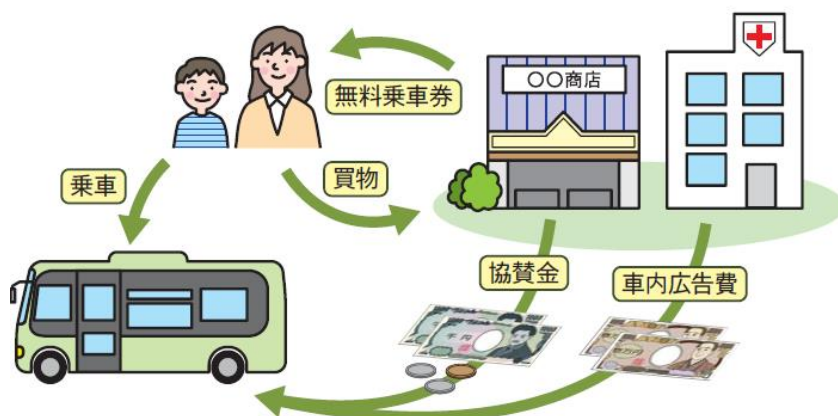


図 企業や商業施設との連携イメージ

出典：「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」（平成 25 年 5 月、国土交通省総合政策局）

本市は「高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業」を実施しており、この事業を活用しつつ、公共交通サービスの一環として、“特定便のみ、荷物をかわりに持ってくれるヘルパー（ポーター）が同乗する仕組み”をつくることで、公共交通の運行形態を変えることなく、サービスの質を格別に向上させることが可能となります。

<霧島市 高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業>

○高齢者を地域全体で支える地域包括ケアを推進することが目的

○以下のボランティア活動を行うことで、ボランティア活動1時間につき、1ポイント（1日1ポイントまで）が付与されます。

- ・高齢者等の生活支援活動
  - 地域の高齢者向けの調理や昼食会等、在宅高齢者への家事支援や外出支援、地域の行事への参加支援、買い物支援など
- ・高齢者の見守り活動
  - 在宅高齢者等への声かけ、相談、見守り、話し相手等
- ・高齢者や介護者の仲間作りの支援
  - 地域サロン活動の定期的な開催、手伝い

○ポイントをためると、年間で最大 80,000 円（80 ポイント）の転換交付金に交換可能

また、市、バス事業者、宿泊事業者が連携して、霧島市を訪れる前の段階で路線バスの情報を容易に入手できる環境の整備を行います。

特に、訪日外国人のバス利用促進に当たっては、バス事業者が個々に実施しているPR方法には限界があるため、訪日外国人が立ち寄る宿泊施設や観光施設・商業施設等のホームページや施設案内看板などで、公共交通の案内等を周辺の地域資源などの情報とあわせて情報発信する取組を行います。

その際、訪日外国人が訪れることが期待できる施設等については関係機関と協働し、案内を多言語表記とすることに努めます。



図 ターミナル路線図・情報ツールラック

参考：「八戸公共交通ポータルサイト」 ([https://www.city.hachinohe.aomori.jp/public\\_transport/dl\\_wakuwaku-buspack.html](https://www.city.hachinohe.aomori.jp/public_transport/dl_wakuwaku-buspack.html))



## 2-7 目標達成に向けたマネジメント

### 2-7-1 マネジメントの進め方

計画期間（3年間）を通じた「長期的なPDCA」と、毎年のモニタリングを中心とした「短期的なPDCA」を組み合わせることで、実施事業の進捗状況の把握及び数値目標に基づく取組の評価・検証を行い、計画を見直し、本計画の基本方針の実現に向けた取組を推進します。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
長期的なPDCAサイクル	計画期間（3か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映します。
短期的なPDCAサイクル	毎年	○事業の進捗状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、必要に応じ、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施します。

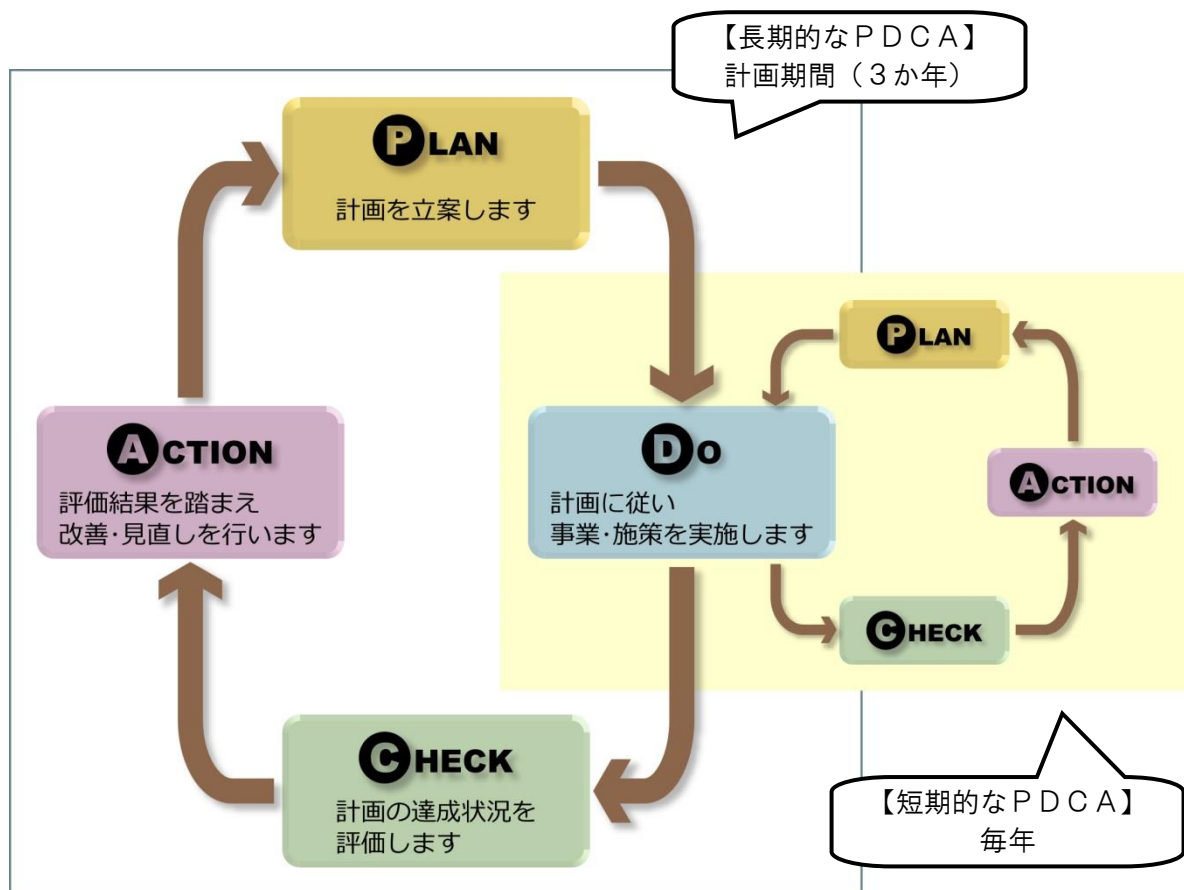


図 PDCAサイクルのイメージ

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

計画目標	評価指標	モニタリング実施時期
①暮らしやすいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による生活利便性の向上及び地域間連携の推進	全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合	計画終了年度に実施 (中間評価も想定)
	肥薩線、日豊本線の平均通過人員	毎年実施
	バリアフリー化を講じている市内JR駅	計画終了年度に実施 (中間評価も想定)
②訪れたいまちづくりの実現に向けた、公共交通の見直し等による国内外の観光客の観光周遊の促進	霧島連山周遊バス、妙見路線バスの年間利用者数及び霧島周遊観光バスの1便当たりの利用者数	毎年実施
③限られた資源・予算で最大の効果を上げる、効率的・効果的な地域公共交通の運行	1人当たり財政負担額が民間タクシー代の代替よりも高い路線数	毎年実施
	廃止路線代替バスの収支率	毎年実施
④地域公共交通の持続的な運行のため、利用促進と需要創出に地域全体で取り組むことで、地域公共交通を「創り上げ、守り、育てる」気運の醸成を図る	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	毎年実施
	デマンド交通の1便当たりの利用者数	毎年実施
	地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数	毎年実施
	市街地循環バスの1便当たりの利用者数	毎年実施

## 2-7-2 マネジメント推進体制

霧島市における交通まちづくりをマネジメントする主体は、「霧島市地域公共交通会議」です。マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に官民協働により取り組むことを目的とします。

図 霧島市における交通まちづくりの推進体制

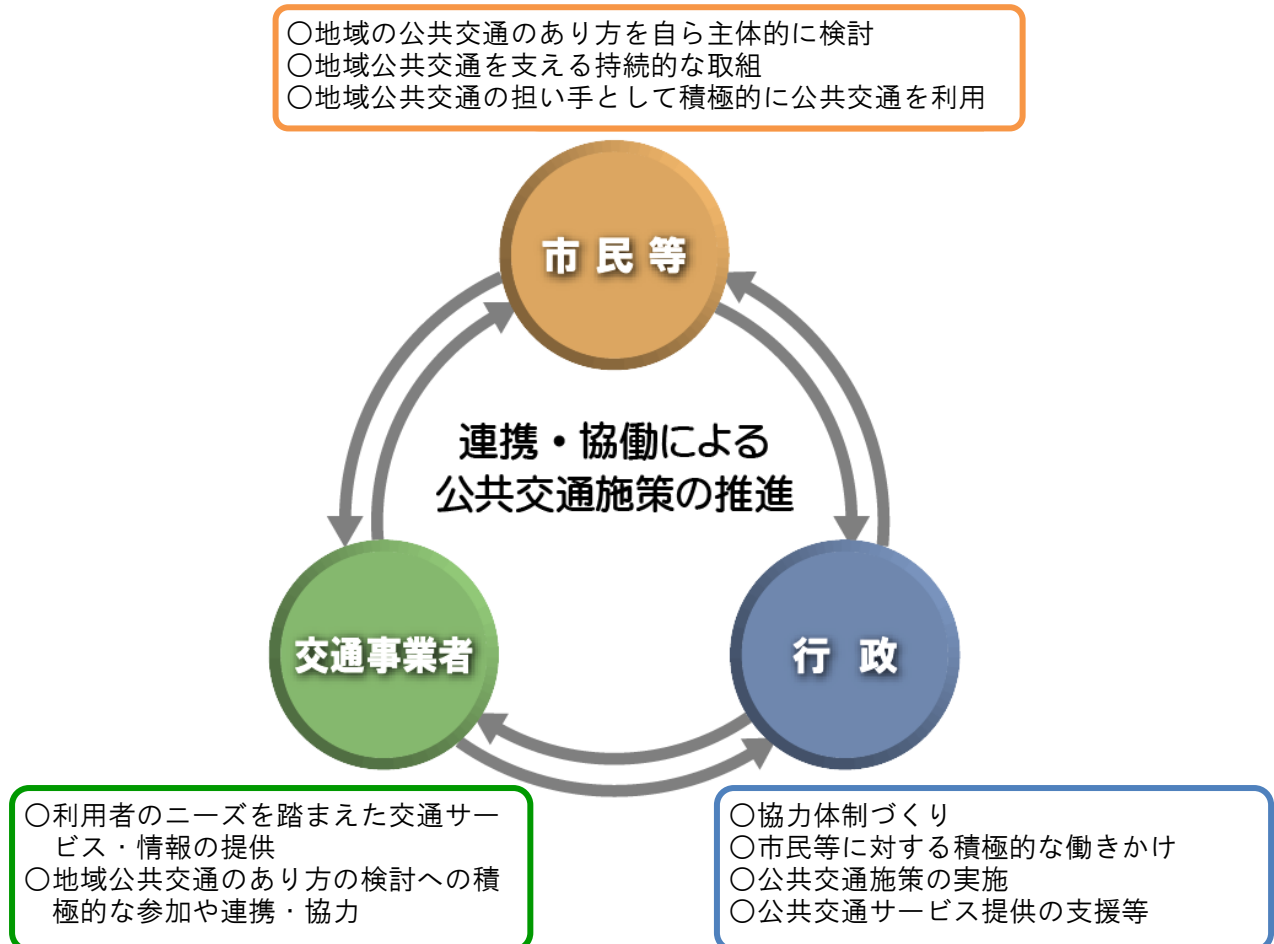


図 PDCAサイクルの流れ（案）

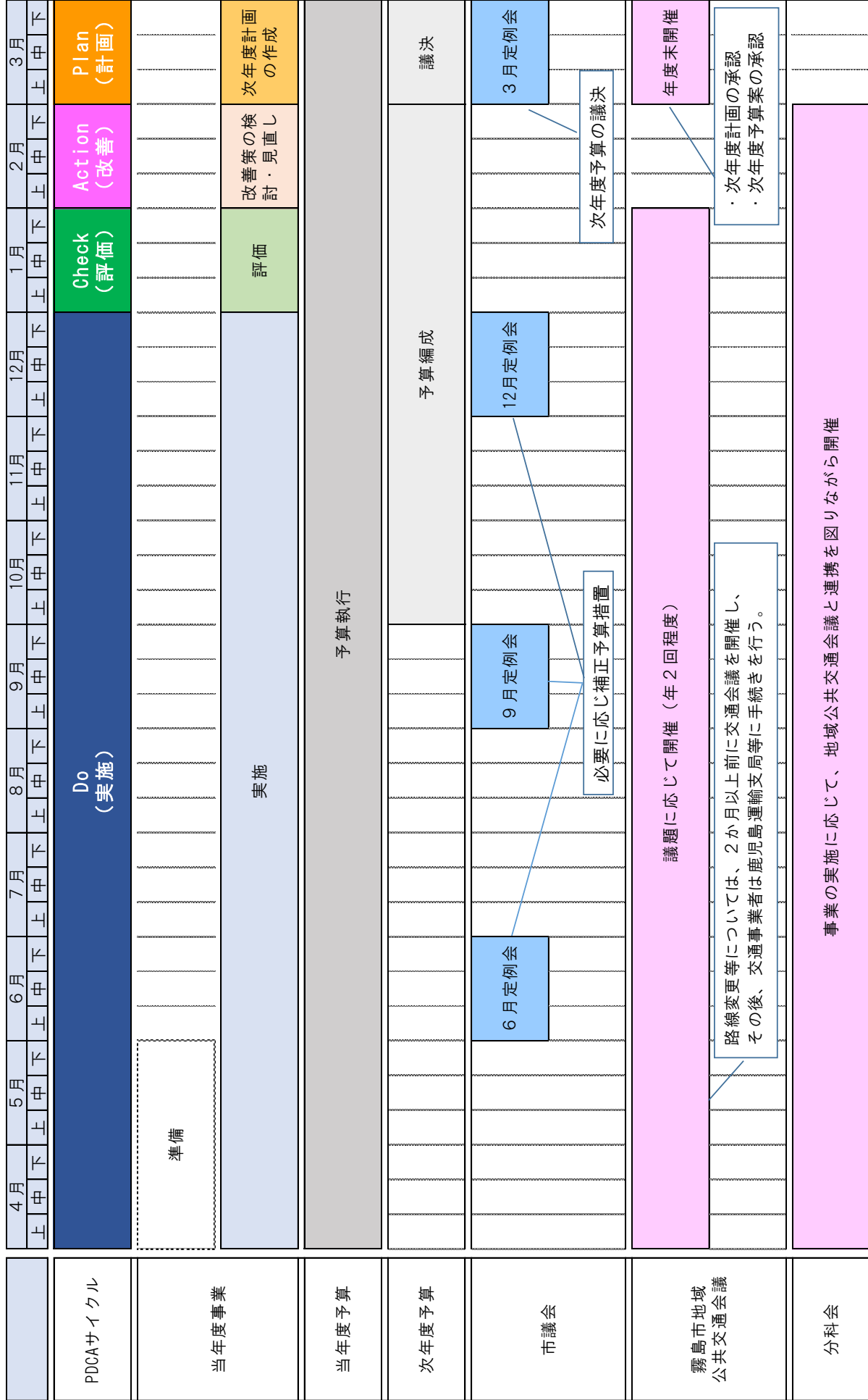
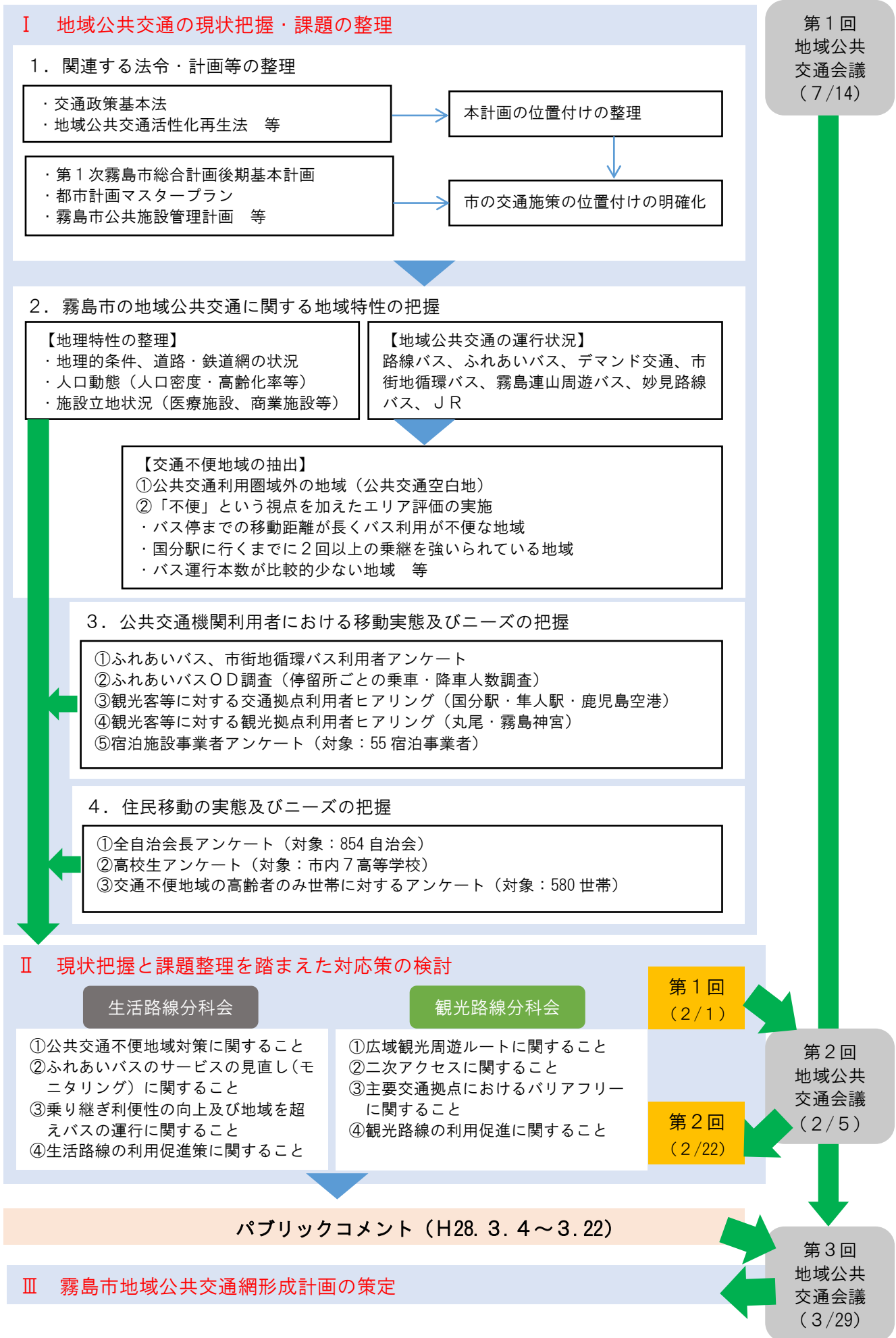


図 霧島市地域公共交通網形成計画（H28.3策定版）の策定の流れ



## 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】策定までの流れ

- 関係者との個別協議（R1. 7）



個別協議で出された意見を反映

- 「生活路線分科会」「観光路線分科会」の開催（R1. 9. 24）



分科会で出された意見を反映

- 「第2回地域公共交通会議」の開催（R1. 11. 15）



地域公共交通会議で出された意見を反映

- 「パブリックコメント」の実施（R2. 2. 3～2. 28）



パブリックコメントで出された意見を反

- 「第3回地域公共交通会議」の実施（R2. 3. 24）



- 「霧島市地域公共交通網形成計画（改訂版）」の策定（R2. 3）

## 霧島市地域公共交通網形成計画【改訂版】での主な変更点

### ■ 「5-4 計画の目標」の項目を、次のとおり変更

改訂前（H28.3策定版）	改訂後（R2.3改訂版）
全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合	変更なし
JR利用者数	肥薩線（吉松～隼人）の平均通過人員
	日豊本線（都城～国分）の平均通過人員
バリアフリー化を講じている市内JR駅	変更なし
高齢者運転免許証自主返納者数	削除
「ふれあいバス」と「JR・路線バス」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合	削除
全国温泉地満足度の順位	削除
霧島連山周遊バスバス・妙見路線バスの利用者の伸び率	霧島連山周遊バスの年間利用者数
	妙見路線バスの年間利用者数
	霧島周遊観光バスの1便当たりの利用者数
「鹿児島空港とJR国分駅を結ぶ路線バス」と「JR日豊本線」の乗り継ぎ余裕時間に問題がないと考えられる便の割合	削除
ふれあいバス路線の空便率	削除
1人当たり財政負担額が民間タクシーの代替よりも高い路線数	変更なし
廃止路線代替バスの収支率	変更なし
ふれあいバスの1便当たりの利用者数	変更なし
デマンド交通の1便当たりの利用者数	変更なし
地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数	変更なし
市街地循環バスの1便当たりの利用者数	変更なし

■「5-6 事業計画」について、次のとおり実施事業を追加

実施事業	備考	該当ページ
(1)-⑤ 基幹交通軸間の多様な移動手段の確保	鉄道の利用促進、観光客のニーズにあった移動手段の確保の観点から追加	P16
(1)-⑥ 観光客の移動手段の確保	牧園・霧島地区等における観光客のスムーズな回遊を実現する観点から追加	P16
(1)-⑦ タクシーを活用した交通弱者支援	バス停までが遠く、外出困難な高齢者等の移動手段確保の観点から追加	P17
(1)-⑧ 地域特性に応じた柔軟なコミュニティバスの運行	地域に最適なコミュニティバスの運行形態を実現する観点から追加	P17
(2)-⑦ 公共交通機関の維持・存続に係る取組の強化	公共交通を取り巻く厳しい状況を地域住民、交通事業者及び行政が一丸となって取り組む必要があることから追加	P20

■当初の事業計画から削除した項目

実施事業（事業番号は改訂前のもの）	備考
(2)-② 公共交通マップの作成	H28年度に作成済みのため削除 ※今後は随時、更新を行っていく。



## 用語集

### 【あ行】

- ICT（アイシーティ）  
コンピュータやネットワークに関連する諸分野における技術・産業・設備・サービス等の総称のこと。
- インバウンド  
外から入ってくる旅行、一般的に訪日外国人旅行を指す。
- OD（オーディ）  
鉄道など公共交通機関の乗降人員データの種類。「ある場所で乗車した旅客が、どこまで何人乗車しているか」を集計したデータ。ODデータのOはOrigin（出発地）DはDestination（目的地）を表し、ODとは発地と着地の組み合わせごとの利用者数を表す。

### 【か行】

- 回遊性  
あちこちを遊覧して回ること。
- 交通結節点  
人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。
- 交通政策基本法  
交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもの。  
(平成25年12月4日施行)
- コミュニティバス  
地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

### 【さ行】

- 自家用有償運送  
バス、タクシー等が運行されていない又は十分なサービスが提供されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービスのこと。
- 実証運行  
本格運行前の試験的運行のこと。
- スロープ  
車椅子の利用者や幼児、高齢者などが通り易いように、通路や廊下など階段ではなく傾斜路としている箇所のこと。

### 【た行】

- 地域間幹線系統  
バス事業者が自主的に運行している広域的・幹線的な基幹路線で、一定の要件を満たす場合、国、県及び市町村が赤字の全部又は一部の補助を行っているもの。

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

●ドア・ツー・ドア

「戸口」から「戸口」への一貫した交通のこと。

【な行】

●二次アクセス

複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のこと。

【は行】

●廃止路線代替バス

関係市町が、バス運行に関する覚書を事業者と締結することにより運行を継続しており、1年間に生じた赤字を関係市町が補填しているバスのこと。

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCAサイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画(plan)→実行(do)→評価(check)→改善(action)という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

●福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。

●平均通過人員

鉄道利用者の1日における1km当たり的人数のことであり、次の計算により算出。

【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

【ま行】

●マスタープラン

基本計画のこと。

●マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

●モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

●モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自動車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

●要衝

重要な場所

【ら行】

●旅客自動車運送事業

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送すること。

## 霧島市地域公共交通網形成計画

---

令和2年3月（改訂）

発行・編集：霧島市企画部地域政策課

〒899-4394

鹿児島県霧島市国分中央三丁目45番1号

TEL 0995-45-5111（代表）

FAX 0995-47-2522

H P <http://www.city-kirishima.jp>

Email [t-seisaku@city-kirishima.jp](mailto:t-seisaku@city-kirishima.jp)

---