

政策体系	政策No.	1	政策名	にぎわい(産業の活力あふれ、交流と賑わいが生まれるまちづくり)	施策幹事課	地域政策課			
	施策No.	5	施策名	持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	施策幹事課長名	出口 竜也			
施策関係課名		地域政策課、霧島PR課							
1 基本計画期間(2018年度～2022年度)における施策の方針									
関係団体等と連携し、JRや路線バスなど地域の実情に合わせた公共交通機関の維持を目指します。 また、地域内移動や中心市街地へのアクセス、空港・JRなど交通結節点からの乗り換え需要などの利用者ニーズを適切に把握し、誰もが分かりやすく安心して利用でき、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。									
2 施策の成果把握									
①成果指標 (意図の達成度を表す指標)		◎目標達成(100%以上) △目標を未達成(100%未満)					目標達成の方向性		
		単位	区分	2018年度	2019年度	2020年度		2021年度	2022年度
A	日常生活で移動に不便を感じている市民の割合	%	成り行き値	41.5	41.5	41.5	41.5	41.5	更なる減少を目指します
			目標値	41.0	39.5	39.0	38.5	38.0	
			実績値						
			達成率						
			結果						
B	肥薩線(市内駅)の年間乗車人員	人	成り行き値	155,704.0	147,206.0	138,708.0	130,210.0	121,712.0	更なる増加を目指します
			目標値	173,560.0	174,420.0	175,280.0	176,140.0	177,000.0	
			実績値	未把握					
			達成率						
			結果						
C	日豊本線(市内駅)の年間乗車人員	人	成り行き値	1,701,299.0	1,694,055.0	1,686,811.0	1,679,567.0	1,672,323.0	更なる増加を目指します
			目標値	1,720,800.0	1,725,800.0	1,730,800.0	1,735,800.0	1,740,800.0	
			実績値	未把握					
			達成率						
			結果						
D	ふれあいバスの1便当たりの利用者数	人	成り行き値	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	更なる増加を目指します
			目標値	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	
			実績値	3.8					
			達成率	76%					
			結果	△					
E	市が運行主体である循環バス・観光バスの1便当たりの利用者数	人	成り行き値	9.6	9.8	9.9	10.1	10.2	更なる増加を目指します
			目標値	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	
			実績値	9.8					
			達成率	89%					
			結果	△					
② 成果指標の測定方法 (実際にどのように実績を把握するか)				③ 2022年度の目標値設定の考え方					
A 日常生活で移動に不便を感じている市民の割合 ※市民意識調査				A 2017年度の現状値41.5%を基に、更なる改善を目指すこととし、2022年度の目標値を38%とする。					
B 肥薩線(市内駅)の年間乗車人員 ※JR九州提供の実績値。翌年度7月頃把握予定であったが、2018年度分から実績値が公表されないこととなったため、新たな指標を検討中。				B 2016年度の現状値172,700人を基に、更なる改善を目指すこととし、2022年度の目標値を177,000人とする。(新たな指標を検討中)					
C 日豊本線(市内駅)の年間乗車人員 ※JR九州提供の実績値。翌年度7月頃把握予定であったが、2018年度分から実績値が公表されないこととなったため、新たな指標を検討中。				C 2016年度の現状値1,715,787人を基に、更なる改善を目指すこととし、2022年度の目標値を1,740,800人とする。(新たな指標を検討中)					
D ふれあいバスの1便当たりの利用者数 ※ふれあいバス利用者数/運行便数。翌年度5月頃把握予定。				D 成り行き値は、微増傾向であり、2022年度の成り行き値4.6人を基に、更なる改善を目指すこととし、年5人を目標値とする。					
E 市が運行主体である循環バス・観光バスの1便当たりの利用者数 ※循環・観光バス利用者数/運行便数。翌年度5月頃把握予定。				E 成り行き値は、微増傾向であり、2022年度の成り行き値10.2人を基に、更なる改善を目指すこととし、毎年11人を目標値とする。					
F				F					

3 基本計画期間で解決すべき施策の課題(総合計画より)

本市は、空港をはじめ、JR日豊本線・肥薩線に11の駅、九州縦貫自動車道・東九州自動車道に5つのインターチェンジを有し、南九州の交通の要衝となっています。

また、市内には、ふれあいバスや市内循環バス、地域間幹線系統バスなどが運行するなど、市民や観光客の重要な移動手段となっており、さらに、本市の交流拠点としての役割を高めるためには、陸・空の広域交通網の利用促進、輸送量の増加や利便性の向上などを旨とし、県や関係機関との連携強化に努める必要があります。

地域交通網では、自家用車依存の高まりや少子高齢化の進行により、バス利用者は年々減少してきています。これまで、ふれあいバスの路線の見直しや不採算路線のデマンド交通への転換など地域交通網の再編に取り組んできましたが、市民の日常生活の移動手段を確保し、観光客の利便性の向上を図るため、なお一層、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく必要があります。

4 施策の現状

①2018年度施策の取組方針

- 公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。
- 九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上を図る。
- 鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。
- 日常生活の移動手段の確保や観光客の利便性の向上のため、バス等の公共交通体系を整備する。

②2018年度取組方針の達成状況

- 地域公共交通会議を3回開催し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等について協議した。
- ふれあいバスの運行により、各地区の高齢者等の日常生活の移動手段及び児童・生徒の特認校への通学手段を確保した。
- デマンド交通の運行により、当該地域の高齢者等の日常生活の移動手段を確保した。
- 路線バスを維持することにより、鉄道と合わせた市内の広域的な交通ネットワークが確保され、通勤通学や高齢者等の交通移動手段が確保された。
- 鹿児島空港や駅を結ぶ二次アクセスを確保し、利用促進のためのパンフレットを制作した。

5 2019年度施策の取組方針

- 公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。
- 九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上を図る。
- 鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。
- 霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 霧島市地域公共交通網形成計画の改訂を行う。

6 2020年度施策の取組方針

- 公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。
- 九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上を図る。
- 鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。
- 改訂後の霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。

政策体系	政策No.	1	基本事業名	総合的な公共交通の連携の強化	基本事業 主担当課	地域政策課
	施策No.	5				
	基本事業No.	1				

1 基本事業の目的、取組方針(総合計画より)

九州新幹線全線開通や国内外の格安航空路線の開設等により、公共交通の充実による二次アクセスの利便性の向上はますます重要となっていることから、事業者等と連携し、機能強化に努めます。

航空については、県や関係機関との連携を図りながら、国内のみならず海外路線の確保やチャーター便の誘致に努めます。鉄道については、関係機関等との連携を図りながら、路線や運行本数の維持・存続を図るとともに、鉄道を利用した観光商品の開発など利用者の増加につながる施策を展開します。

2 基本事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどのように変化しているか、更に今後どう変化するか?

■鉄道については、平成28年10月、JR九州が東京証券取引所へ株式を上場し、完全民営化した。JR九州は、地方路線維持へ最大限の努力をしていくとしている一方、地方交通線について、自治体が路線を保有し、JR九州が運行を行う「上下分離方式」への移行を含めた議論を始める意向を示している。今後、経営の更なる合理化等により、有人駅の無人駅等も懸念される。

■航空については、国内路線が格安航空会社の参入により利用者数が増加傾向にある。海外路線についても格安航空会社の参入や路線の充実により、利用者が増加すると見込まれるが、日本人の海外への渡航が少ないため、アウトバウンド(日本人の海外渡航)による路線維持が課題となっている。

3 2018年度基本事業の取組方針

■公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。

■九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上等を図る。

■鹿児島空港国際化促進協議会等と連携し、鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。

4 2018年度の取組達成状況

■地域公共交通会議を3回開催し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等について協議した。

■ノーマイカーウィークの実施により、公共交通の利用促進に係る意識啓発を行うことができた。また、アンケートを実施することにより、住民ニーズを把握することができた。

■鹿児島空港とJR隼人駅、国分駅を経由する霧島周遊観光バスや、鹿児島空港とJR隼人駅を発着する妙見路線バスを運行し、観光地等への二次アクセスの確保を図った。

5 2019年度基本事業の取組方針

■公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。

■九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上等を図る。

■鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。

■ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供に取り組む。

6 2020年度基本事業の取組方針

■公共交通機関の連携を強化し、持続可能な公共交通ネットワークの構築等を進めるため、地域公共交通会議を開催する。

■九州新幹線やJR在来線の利用促進及び観光客の誘致を図るため、市内各駅からの二次アクセスの整備や輸送力強化、利便性・快適性の向上等を図る。

■鹿児島空港の利用促進を図ることで、乗降客の増加に努める。

■地域のニーズ把握に努め、公共交通網の見直しや周知・広報活動を強化すること等により、公共交通の更なる利用促進を図る。

政策体系	政策No.	1	基本事業名	バス交通の利便性向上と効率的運行	基本事業 主担当課	地域政策課
	施策No.	5				
	基本事業No.	2				

1 基本事業の目的、取組方針(総合計画より)

買い物・通勤・通学などの市民の移動ニーズを適切に把握し、効率的なふれあいバスやデマンド交通の運行を行うとともに、観光客の利便性の向上を図るため、公共交通同士の乗り継ぎの見直しや交通結節点の機能強化を行い、誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通ネットワークの形成を進めます。

また、住民座談会等を通じ、バスの利用促進に向けた広報・啓発事業を積極的に展開し、バス交通を地域全体で「創り、守り、育てる」気運の醸成を図ります。

2 基本事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどのように変化しているか、更に今後どう変化するか?

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資するため、「霧島市地域公共交通網形成計画」を2016年3月に策定し、同計画に基づく公共交通ネットワークの再構築を図っている。なお、同計画の計画期間は、2016年度から2019年度までの4年間である。
- 75歳以上のドライバーを対象に、記憶力や判断力を測る「認知機能検査」の強化を柱とした改正道路交通法が2015年6月11日に成立した。厚生労働省によると、2025年には後期高齢者は700万人に達し、そのうち5人に1人が認知症になる見込みであり、運転免許証の自主返納者が増加すると高齢者の移動手段の確保が今後の重要な課題となる。
- 外国人観光客を含む個人や小グループによる旅行形態が増加していることから、主要な交通拠点から移動するための二次アクセスの確保が課題となっている。

3 2018年度基本事業の取組方針

- ふれあいバス等の利用者が減少している中で、デマンド交通等の多様で、かつ効率的な交通移動手段を検討する。
- 日常生活の移動手段の確保や観光客の利便性の向上のため、バス等の公共交通体系を整備する。
- 空港やJRなど主要な交通機関から観光地までの二次アクセスの改善を図る。なお、改善にあたっては観光バスだけでなく、空港、JR、路線バスなど総合的な調整が必要となる。
- 二次アクセスのPRとともに観光客が分かりやすいパンフレット等を作成する。

4 2018年度の取組達成状況

- ふれあいバスの運行により、各地区の高齢者等の日常生活の移動手段及び児童・生徒の特認校への通学手段を確保した。
- デマンド交通の運行により、当該地域の高齢者等の日常生活の移動手段を確保した。
- 路線バスを維持することにより、鉄道と合わせた市内の広域的な交通ネットワークが確保され、通勤通学や高齢者等の交通移動手段が確保された。
- 鹿児島空港とJR単人駅、国分駅を經由し、市内各地の観光地を巡る霧島周遊観光バスについて、北部の山コースに加え、南部の海コースを新設し、より多くの観光地への移動手段を確保した。
- 鹿児島空港とJR単人駅を発着し、日当山、妙見・安楽温泉郷を經由する妙見路線バスを運行し、二次アクセスの確保を図った。
- 霧島周遊観光バスや路線バスを利用した観光モデルコース等を紹介するパンフレット「きりしまバス旅」を発行し、利用促進を図った。

5 2019年度基本事業の取組方針

- 霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 同計画に基づき、路線バスのうち市単補助路線については、利用実態等を踏まえたバス路線の再編による運行経費の削減や利用促進等を図る。
- 同計画の改訂を行う。
- 二次アクセスの確保とともに利用促進のためのPRを行う。

6 2020年度基本事業の取組方針

- 改訂後の霧島市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、ふれあいバス路線の見直しやデマンド交通など他の移動手段の検討を行う。
- 路線バスの利用促進につながるよう、利用啓発活動等を実施する。
- 二次アクセスの確保とともに利用促進のためのPRを行う。