



霧島市地域公共交通計画

まもり・つなぎ・育てる、地域に根ざした持続可能な地域公共交通の構築

令和5（2023）年 3月策定

令和6（2024）年 8月改訂

令和6（2024）年 11月改訂

令和7（2025）年 2月改訂

鹿児島県霧島市

目 次

序章 計画策定にあたって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の役割	1
3 計画の位置付け	2
4 計画期間	2
5 計画の区域	3
6 計画の対象	3
第1章 基本的な方針	4
1 市が目指す将来像	4
2 基本理念	6
第2章 地域の現状	7
1 位置・地勢	7
2 人口動態	7
3 高齢者の運転免許証自主返納件数	10
4 バス運行に係る市の財政負担額の推移	10
5 地域公共交通網形成計画（現行計画）の事業進捗状況評価	11
第3章 市内の地域公共交通の概要	16
1 ふれあいバス	16
2 デマンド交通	18
3 市街地循環バス	20
4 はやと循環ワゴン	22
5 妙見路線バス	23
6 霧島連山周遊バス	24
7 民間路線バス	25
8 自家用有償旅客運送	27
9 鉄道	28
10 バスと鉄道の接続状況	31
第4章 各地域の地域公共交通を取り巻く現状と課題	40
1 国分・隼人地域	40
2 溝辺・横川地域	43
3 牧園・霧島地域	45
4 福山地域	48
第5章 計画期間内に実施する施策・事業	50
施策1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	51
施策2 交通空間・運行環境の整備	57
施策3 新たな移動手段の導入や環境性能の高い小型車両の導入	60
施策4 情報発信・利用促進の強化	63
施策5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	65
施策6 持続可能な地域公共交通の構築	67
第6章 事業の実施スケジュール	71
第7章 数値目標	72
第8章 計画の推進及び評価・検証方法	73
1 計画の推進	73
2 評価・検証方法	73
3 年間スケジュール	74
第9章 参考資料	75
霧島市地域公共交通会議設置要領	75
霧島市地域公共交通会議委員一覧	76
用語解説	77

本文中に「※」を記した語句は、巻末の用語解説にその意味を記載しています。

序章 計画策定にあたって

1 計画策定の趣旨

平成 26（2014）年 11 月に、改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「改正法」という。）が施行され、地域公共交通の現状や問題点、課題の整理等を踏まえて、地域公共交通ネットワークの将来像やそれを実現するための施策と具体的取組内容を示す地域公共交通網形成計画の策定ができるようになり、これを受け、本市は、霧島市地域公共交通会議における協議を踏まえ、平成 28（2016）年に、霧島市地域公共交通網形成計画を策定（令和 2（2020）年 3 月に一部改訂）しました。

その後、令和 2（2020）年 11 月の改正法の一部改正により、①従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送*やスクールバス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を進めること、②交通系 IC カード*や二次元バーコード*によるキャッシュレス化といった最新の技術や、MaaS*、AI*による配車などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されること、③住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域関係者と協議しながら、マスタープランとなる計画を策定することを柱とし、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」と改称されるとともに、同計画の策定は努力義務化されました。

本市を含む多くの地域においては、バスをはじめとする旅客運送サービスの需要の縮小に伴う交通事業者の経営の悪化、コロナ禍に伴う移動自粛、更には、運転手不足の深刻化などにより、地域公共交通の維持・確保が厳しくなる一方で、高齢者の運転免許返納者の増加など、地域住民の移動手段の確保はますます重要な課題となっています。

多様化する地域住民の移動ニーズに的確に対応し、持続可能な地域公共交通を確保するためには、路線バスやコミュニティバス*等の運行による移動手段の維持・確保等の従来以前の取組のみならず、地域公共交通の「質」や「魅力」の向上も重要です。

このような背景のもと、地域、交通事業者、行政がともに支える持続可能な地域公共交通の構築を目指し、「霧島市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の役割

本計画は、次の 6 つの役割を担うものです。

- ① 本市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通の姿を明らかにします
- ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示します
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指します
- ④ 本市のまちづくり（都市計画）の取組との連携・整合性を確保します
- ⑤ 交通事業者のみならず、地域や企業等の多様な関係者との連携を促進します
- ⑥ 具体的な数値目標と PDCA サイクル*により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します

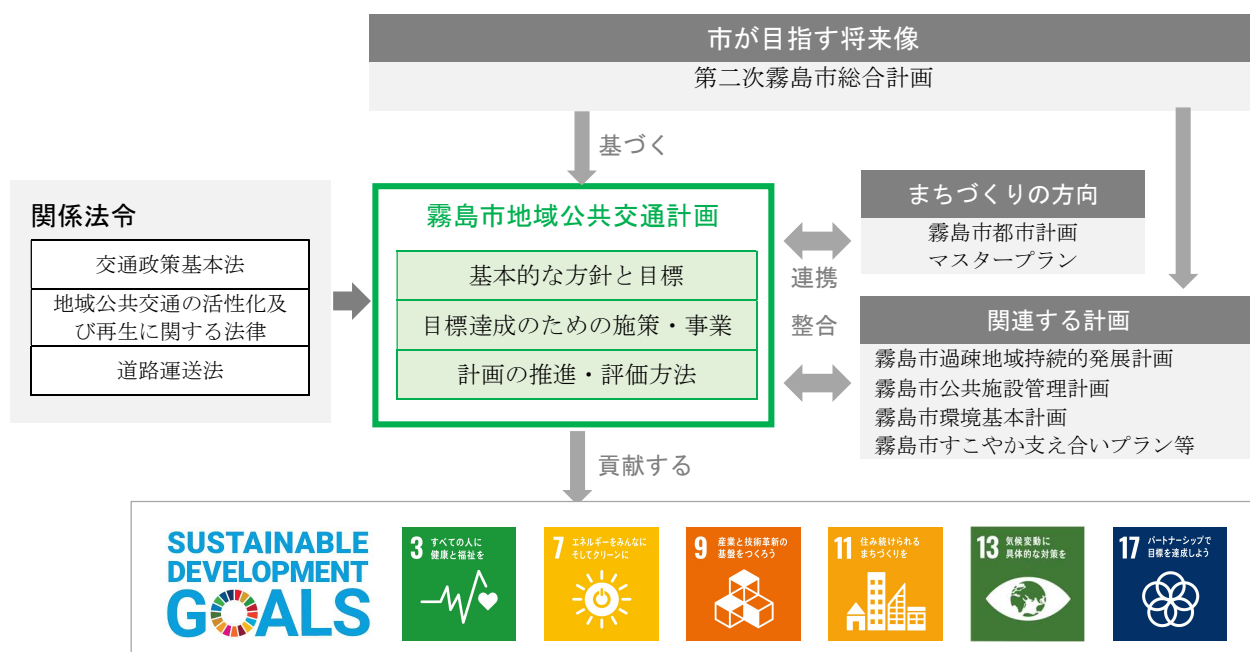
3 計画の位置付け

本計画は、改正法に基づく法定計画です。

本市の最上位計画である「第二次霧島市総合計画」を上位計画と位置づけ、市が目指す将来像の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方に基づくものとします。

また、都市計画、過疎、環境、福祉等の他分野における各種個別計画を関連計画と位置付け、他の分野における取組との連携を図りながら、本市の将来像の実現に向けた取組を進めるものとします。

本計画の推進により、SDGs の6つのゴールの達成に貢献することを目指します。



4 計画期間

本計画は、第二次霧島市総合計画（後期基本計画）と整合を図り、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間を計画期間とします。なお、計画期間内においても、本市を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じ見直しを行います。

	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
第二次霧島市総合計画 (後期基本計画)					
霧島市地域公共交通計画	施策・事業の実施				改訂作業

5 計画の区域

本計画の区域は、霧島市の全域とします。

6 計画の対象

本計画の対象は、バス・鉄道等の地域公共交通を基本としつつ、交通事業者以外の民間事業者が白ナンバーで運行する福祉有償運送*や買物支援サービスとの連携も含めて取り扱います。

なお、航空については、鹿児島県が令和元（2019）年11月に策定した「鹿児島空港将来ビジョン」を踏まえ関係機関と連携した取組を進めることとするため、本計画の対象外とします。

<計画の対象>

分 類	交通モード
市が運営主体	ふれあいバス
	デマンド交通*
	市街地循環バス
	はやと循環ワゴン
	妙見路線バス
	霧島連山周遊観光バス
	市運営自家用有償旅客運送
	新たな移動手段
事業者が運営主体	鉄道（JR 日豊本線、JR 肥薩線）
	民間路線バス（自主運行、地域間幹線、廃止路線代替）
	福祉有償運送
	買物支援による運行

第1章 基本的な方針

1 市が目指す将来像

(1) 第二次霧島市総合計画

項 目	交通モード
基本理念	「世界にひらく、人と自然・歴史・文化がふれあう都市」
将来像	「人にやさしく 人をはぐくむ 一人ひとりが輝きにぎわう 多機能都市」
基本方針	にぎわい 産業の活力があふれ、交流と賑わいが生まれるまちづくり ⇒施策 1-4 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保 くらし みどりあふれる快適で暮らし続けたいまちづくり やさしさ 誰もが支えあいながら生き生きと暮らせるまちづくり はぐくみ 社会を生き抜く力と生涯を通じて学びあう力を育むまちづくり きょうどう 市民とつくる協働と連携のまちづくり しんらい 信頼される行政経営によるまちづくり

(2) 霧島市都市計画マスタープラン

ア 将来都市構造の基本的な考え方

国分・隼人の市街地を中心として主要な都市機能の集積を図る「都市核」とともに、溝辺、横川、牧園、霧島、福山の各地域において魅力のある定住を促進する上で日常サービスを提供する「地域拠点」を維持し、集約型多極連携ネットワークの構築を進めます。

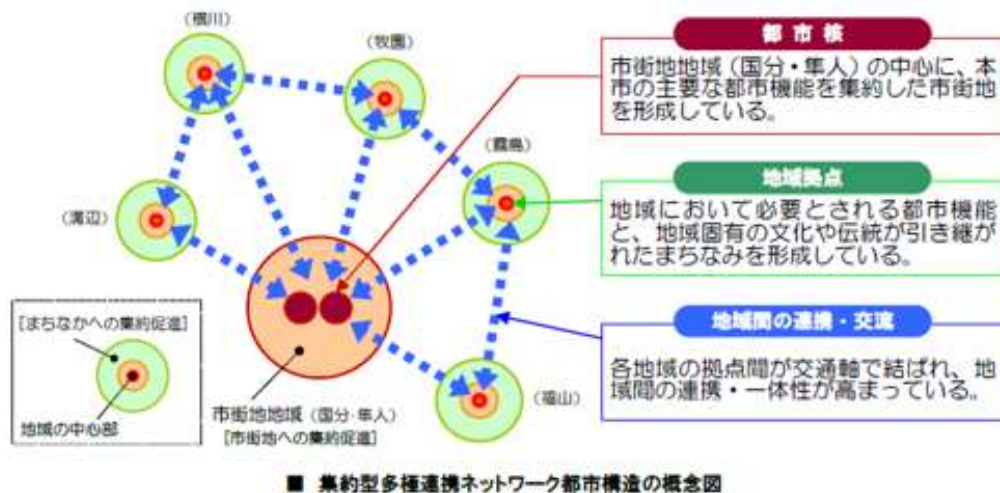


図1 集約型多極連携ネットワーク都市構造の概念図

出展：霧島市都市計画マスタープラン

イ 都市構造の構成要素

国分・隼人の市街地を本市の主要な都市機能が集約する「都市核」と位置付け、溝辺、横川、牧園、霧島、福山の各総合支所等周辺地域を「地域拠点」と位置付けた上で、それぞれが個性ある機能分担を図りながら、市全域で魅力と活力のある都市づくりを進めます。

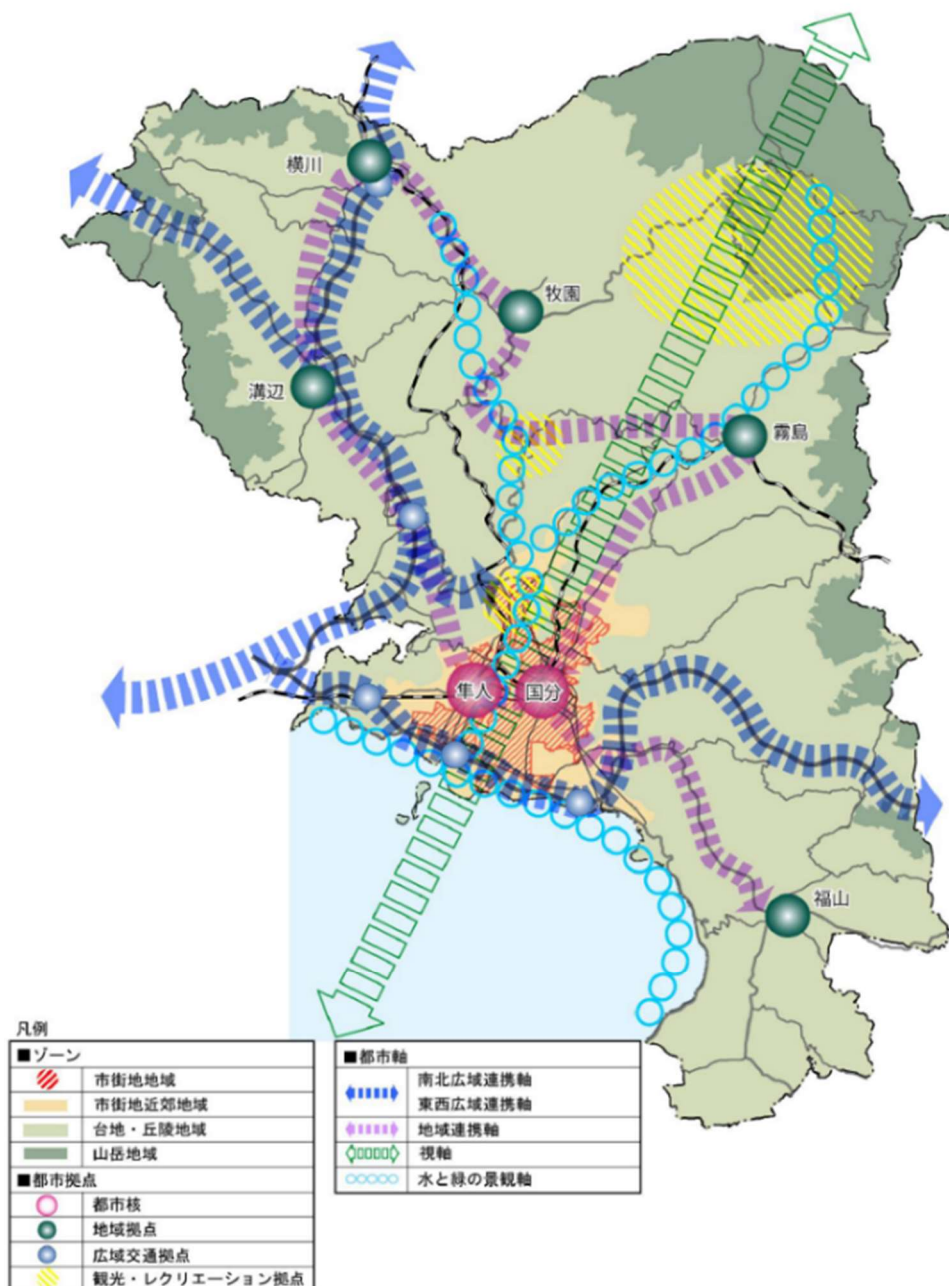


図2 将来都市構造図

出展：霧島市都市計画マスタープラン

2 基本理念

まもり・つなぎ・育てる、地域に根ざした持続可能な地域公共交通の構築

基本理念に込めた思い

まもり

少子高齢化による過疎化の進行やコロナ禍による移動自粛、運転手の高齢化等に伴い、交通事業者は厳しい経営を強いられています。その一方、運転免許返納者の増加により、地域住民の移動手段の確保は喫緊の課題といえます。そのため、利用実態や他の代替移動手段を十分に検証した上で、真に必要な交通モードについては、関係機関と連携して維持・確保を図っていくなど、地域公共交通を“まもり”ます。

つなぎ

広域路線バスの廃止により、中山間地域から市内中心部へのアクセス低下が懸念されています。そのため、これまで以上に、「ふれあいバスやデマンド交通をはじめとするコミュニティバス」と「鉄道や広域路線バス」の乗継時間の適正化を図るとともに、乗継環境の改善を図るなど、地域公共交通を“つなぎ”ます。

育てる

利用実態を踏まえた運行見直しは必要不可欠ですが、単なるバス路線の減便や廃止では、減便等による利用者離れが加速し、それに伴い更なる廃止や減便に繋がるといった「負のスパイラル※」に陥る可能性があります。そのため、地域公共交通の「質」や「魅力」の向上に向けて、新たな交通モードの導入や利便性向上に資する取組を進めるなど、地域公共交通を“育て”ます。

地域に根ざした

地域座談会等の開催を通じ地域住民の運行ニーズを把握し、地域と一緒に、運行ルート・ダイヤの見直しや、既存の交通モードから他の交通モードへの転換を検討していくなど“地域に根ざした”地域公共交通を構築します。

持続可能

事業者の経営努力や市の公費負担により地域公共交通を支える仕組みは限界にきているといえます。そのため、地域や企業等の多様な主体の参画を得て、地域戦略の一環として、路線の維持・確保に取り組んでいきます。また、ふれあいバスやデマンド交通の運賃は、民間路線バスとの運賃格差が生じていること等を踏まえ、運賃改定を通じ利用者（受益者）負担による一定の事業性を確保するなど、“持続可能”な地域公共交通を構築します。

第2章 地域の現状

1 位置・地勢

本市は、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、南に雄大な桜島を望む錦江湾北岸に面しています。市域は、東西が約 30.7 キロメートル、南北が約 37.5 キロメートルです。総面積は 603.17 ㎢で、東京 23 区の総面積（627.53 ㎢）と同程度です。

市の北部には国立公園に指定されている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、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、山麓から平野部にわたる多くの温泉群など、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。

また、鹿児島空港、高速道路及び鉄道等が整備されており、南九州の交通の要衝です。



2 人口動態

(1) 総人口と世帯数の推移

本市の人口は、平成 12（2000）年の 127,912 人をピークに減少に転じ、令和 2（2020）年は 123,135 人で、ピーク時から 4,777 人（3.7%）減少しています。一方、世帯数は昭和 60（1985）年以降増加傾向にあり、令和 2（2020）年では 55,586 世帯です。

人口減少・世帯数増加により世帯人員は減少し、少子高齢化の進展に伴い、今後更なる高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加が予想されます。

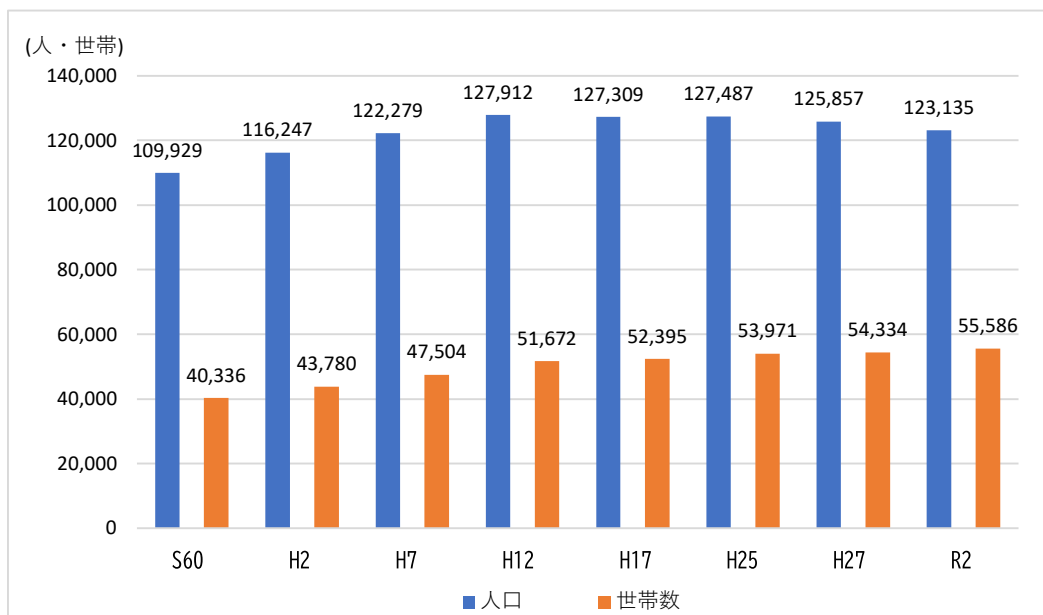


図3 人口・世帯数の推移

出展：国勢調査（昭和 60 年～令和 2 年）

(2) 人口集中地区（DID）の変遷

本市の人口集中地区（DID）は、国分地域と隼人地域のみに指定されています。人口集中地区（DID）人口は、平成 27（2015）年に減少に転じたものの、令和 2（2020）年には 49,490 人と再び増加傾向にあります。また、人口集中地区の面積は、平成 27（2015）年に減少に転じたものの、令和 2（2020）年には 11.5 km²と再び増加傾向にあります。

また、人口密度は、人口集中地区（DID）面積の減少及び区域内人口の増加に伴い、増加傾向にありましたが、令和 2（2020）年は 4,296 人/km²とわずかに減少しています。

<表 1 人口集中地区（DID）人口・面積の推移>

	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	令和 2 年
人口（人）	45,162	49,644	49,115	49,490
面積（km ² ）	11.5	12.4	11.4	11.5
人口密度（人/km ² ）	3,914	4,004	4,324	4,296

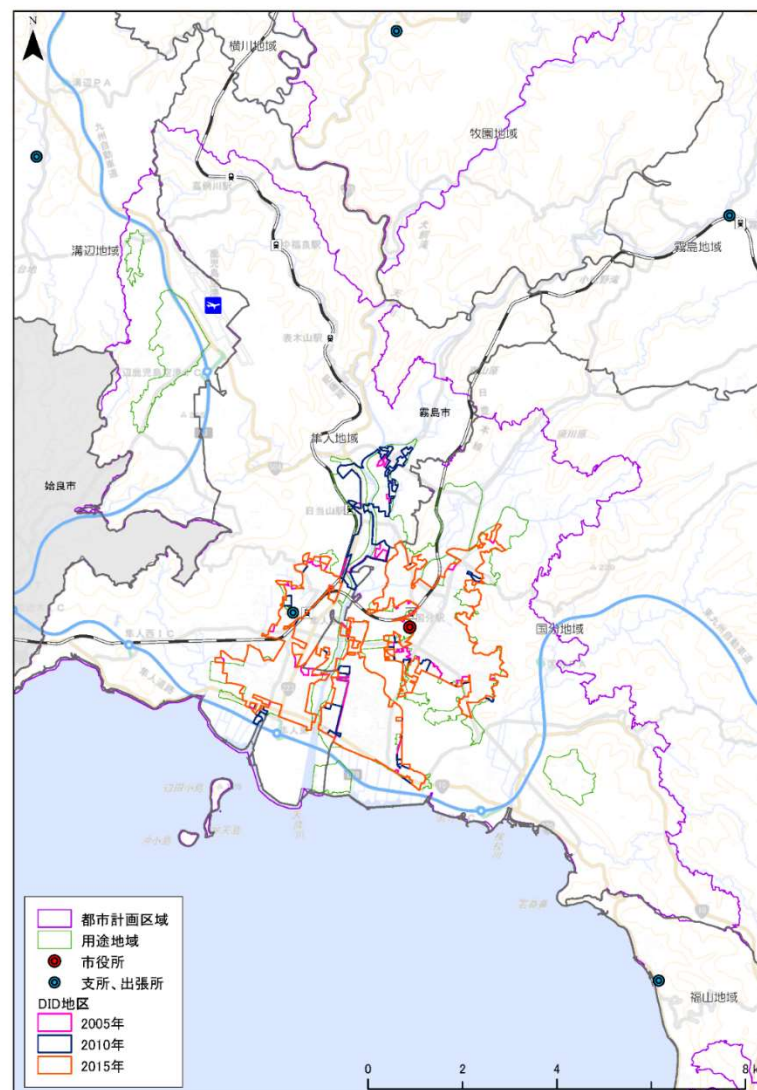


図4 DID 地区の変遷

出展：都市計画基礎調査（平成 30 年）

(3) 地区別人口の推移

平成 17（2005）年から令和 2（2020）年の地域別の人口推移は、国分及び隼人地域では増加傾向である一方、横川、牧園、霧島、福山地域では急速に人口減少が進んでいます。平成 22（2010）年の本全域の高齢化率は 22.5%に対し、横川、牧園、霧島及び福山地域では 30%を超えており、同年からの 15 年間で高齢化率は 10 ポイント以上増加しています。なお、令和 3（2021）年 4 月 1 日に施行された「過疎地域の持続的発展の支援に関する法律」において、従来の横川、牧園、福山地域に加えて、霧島地域も過疎地域に指定されました。



図 5 地域別の人口推移

出展：国勢調査（平成 17～令和 2 年）

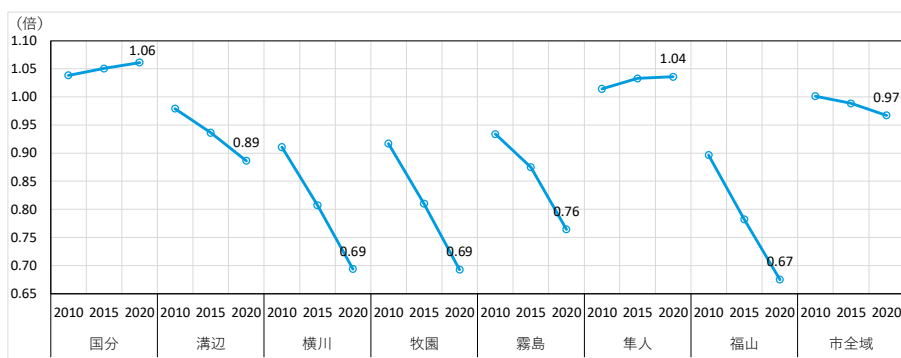


図 6 地域別の人口増減（平成 17 年を 1.0 とした場合）

出展：国勢調査（平成 22～令和 2 年）

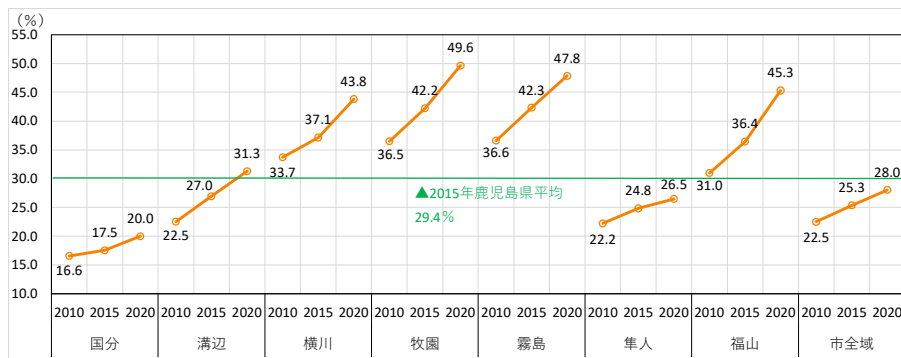


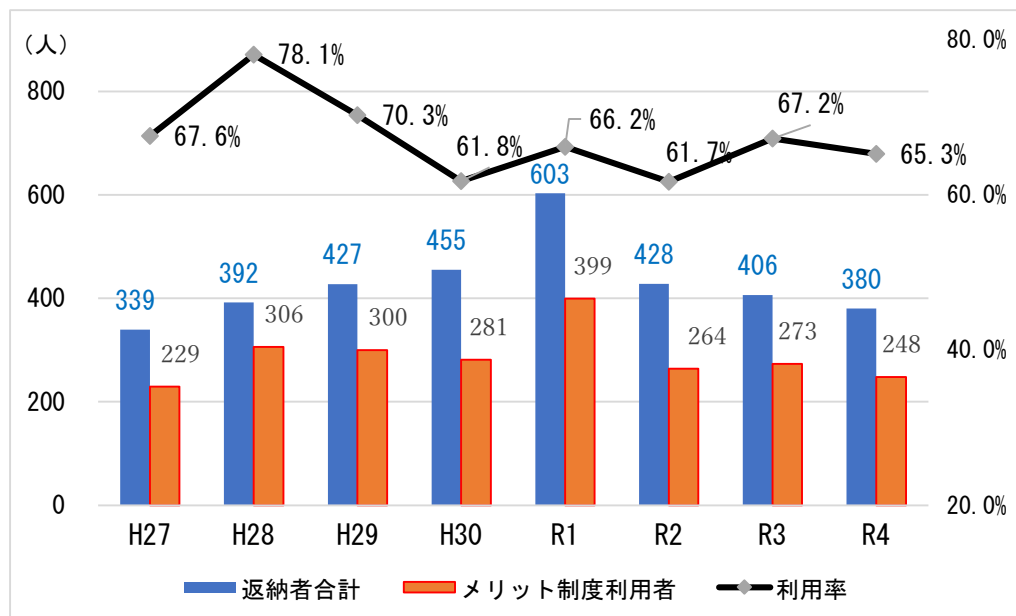
図 7 地域別高齢化率の推移（平成 17 年を 1.0 とした場合）

出展：国勢調査（平成 22～令和 2 年）

3 高齢者の運転免許証自主返納件数

65 歳以上で霧島署又は横川幹部派出所に免許を自主返納された方の人数は、令和元（2019）年までは右肩上がりに上昇していましたが、令和2（2020）年以降は減少しています。

また、免許返納と引き換えに行う、かごしま共通乗車カードの交付をはじめとする「メリット制度」の利用者数は、70%程度で推移しています。

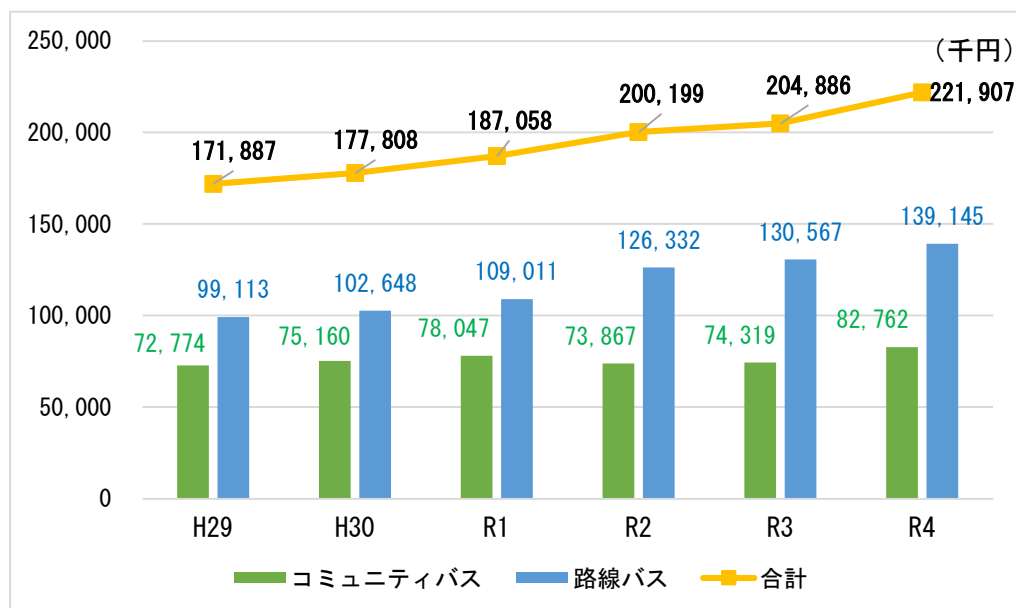


出展：安心安全課調べ

図8 高齢者運転免許証自主返納の推移

4 バス運行に係る市の財政負担額の推移

バスの運行に係る市の財政負担額は、毎年度、右肩上がりに上昇し、直近の令和4（2022）年度は、平成29（2017）年度と比較して、約29%増となっています。



出展：地域政策課調べ

図9 バス運行に係る市の財政負担額の推移

5 地域公共交通網形成計画（現行計画）の事業進捗状況評価

現行計画では、基本方針に対して、それぞれ以下の目標と関連する評価指標を設定し、達成状況を確認してきました。各指標の達成状況は以下のとおりです。

(1) 計画の期間

令和 2（2020）年度～令和 4（2022）年度

(2) 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。

(3) 事業進捗評価

評価指標	基準値	目標値	達成状況 (令和 3 年度)
全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合	10.7% (平成 30 年度)	10%未満 (令和 4 年度)	6.8% ＜達成＞
肥薩線（吉松～隼人）の平均通過人員	656 人／日 (平成 30 年度)	660 人／日以上 (令和 4 年度)	518 人／日 ＜未達成＞
日豊本線（都城～国分）の平均通過人員	1,438 人／日 (平成 30 年度)	1,480 人／日以上 (令和 4 年度)	830 人／日 ＜未達成＞
バリアフリー化を講じている市内 J R 駅	6 駅以上 (令和元年度)	8 駅以上 (令和 4 年度)	7 駅 ＜未達成＞
霧島連山周遊バスの年間利用者数	3,370 人 (平成 30 年度)	4,600 人以上 (令和 4 年度)	2,890 人 ＜未達成＞
妙見路線バスの年間利用者数	5,885 人 (平成 30 年度)	7,400 人以上 (令和 4 年度)	4,834 人 ＜未達成＞
霧島周遊観光バスの 1 便当たりの利用者数	5.9 人／便 (平成 30 年度)	9.0 人／便 (令和 4 年度)	2.3 人／日 ＜未達成＞
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ふれあいバスの系統数	18 系統 (平成 30 年度)	0 系統 (令和 4 年度)	3 系統 ＜未達成＞
廃止路線代替バスの収支率が 16.67%以上の路線	17 系統中 12 系統 (令和元年度)	全系統 (令和 5 年度)	15 系統中 13 系統 ＜未達成＞
ふれあいバスの 1 便当たりの利用者数が 2 人以上の系統数	38 系統中 20 系統 (平成 30 年度)	全系統 (令和 4 年度)	35 系統中 18 系統 ＜未達成＞
デマンド交通の 1 便当たり利用者数が 1.5 人以上の系統	4 系統中 1 系統 (平成 30 年度)	全系統 (令和 4 年度)	7 系統中 1 系統 ＜未達成＞
地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数	2 回／年 (平成 30 年度)	3 回／年 (令和 4 年度)	6.3 回／年平均 ＜達成＞
市街地循環バスの 1 便当たりの利用者数	5.2 人／便 (平成 30 年度)	6.0 人以上／便 (令和 4 年度)	3.7 人／便 ＜未達成＞

(4) 主な取組内容

項 目	内 容
① ふれあいバスのサービス見直し	ア 利用者数が少ないふれあいバスの系統について、地域座談会における住民ニーズを踏まえ、ふれあいバス系統を廃止し、デマンド交通に移行した。 ・溝辺桑坂地域（有）中村タクシー ・横川山ノロ・今村植村地域（株）タクシー国際 ・福山福沢地域（旭交通株） ・牧園万膳地域（株）タクシー国際 イ 溝辺ふれあいバスの「空港崎森線」と「溝辺～隼人駅線」を統合し、運行回数を週2回から週3回に変更するなど、溝辺地域から中心市街地へのアクセスを改善した。 ウ 温泉センター利用者のニーズを踏まえ、溝辺ふれあいバス（竹子・三縄・横川線）及び横川ふれあいバス（岩穴・二牟礼・溝辺線）の運行曜日を同施設の開館日に変更した。 エ 利用者数が少ないふれあいバスの系統について、地域座談会における協議結果を踏まえ、廃止及び減便を実施した。 ・比曽木野線（福山ふれあいバス）について、「週3回1日当たり3回」から「週2回1日当たり2回」に減便した。 ・霧島高校線（牧園ふれあいバス）について、霧島高校との協議結果を踏まえ、令和4（2022）年3月末をもって廃止した。 オ 各地区のふれあいバス系統について、JRとの接続時間を踏まえたダイヤ・ルートの変更を行うなど、利用者ニーズを踏まえた運行見直しを実施した。
② 路線バスのサービス見直し	ア 廃止路線代替バス（福山高校前～牧之原・市成～百引）について、鹿屋市及び福山高校との協議結果を踏まえ、令和3（2021）年9月末をもって廃止した。 イ 令和3（2021）年9月末をもって、地域間幹線系統（加治木本町～医師会医療センター～重久車庫）が廃止されたことに伴い、同年10月から、当該系統の一部ルートを代替するコミュニティバス（はやと循環ワゴン）の運行を開始した。
③ 市内主要JR駅のバリアフリー化	JR隼人駅構内のバリアフリー化を推進するため、JR九州が整備を進めてきたエレベーターやスロープ、多機能トイレの設置などに対する支援を行い、令和3（2021）年3月13日から供用が開始された。   

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	令和3（2021）年10月から、これまでコミュニティバスを運行していない地区（小田、小浜（国道10号南）、隼人塚団地）や商業施設等を循環する「はやと循環ワゴン」の実証運行を開始した。 （内容） ・ジャンボタクシー（定員9人）を活用し、定時定路線（週3回・1日4回（左回り2回・右回り2回））による運行。 ・車両の小型化により、幅員の狭い道路を運行することが可能となり、地域ニーズを踏まえたきめ細やかな運行経路を実現。 
⑤ 基幹交通軸間の多様な移動手段の確保	コロナ禍による利用者の減少や燃料費の大幅な高騰を踏まえ、令和3（2021）年度及び令和4（2022）年度に、バス事業者に対し、霧島市自主運行系統路線バス緊急支援事業補助金を交付した。
⑥ 観光客の移動手段の確保	登山客をターゲットにした「霧島連山周遊バス」や空港周辺の温泉地への移動手段を確保する「妙見路線バス」の運行を継続するとともに、市内の周遊観光を促す「霧島周遊観光バス」の実証運行を行った。  
⑦ タクシー車両等を活用した交通弱者支援	ア 福祉施策の一環として、満70歳以上や障害者手帳等の所持者に交付している「いきいきチケット」について、従来の温泉・バス利用等に加え、令和2（2020）年4月から、タクシー利用にも活用できるよう、対象事業の拡充を実施した。 イ 令和3（2021）年10月から、ジャンボタクシー車両を活用したはやと循環ワゴンの実証運行を開始した。
⑧ 公共交通啓発チラシや広報誌等によるPR	ア ふれあいバスの路線見直しやデマンド交通を新規に導入した地区の全世帯に対し「路線マップ」を送付した。 イ 令和3（2021）年10月からのはやと循環ワゴンの実証運行開始に当たり、複数回にわたり住民説明会を開催するとともに、隼人駅前ロータリーで出発式を実施した。  

	ウ はやと循環ワゴンの実証運行及び本格運行に当たり、広報きりしまに特集記事を掲載した。 エ 県立隼人工業高等学校美術部生徒に、はやと循環ワゴン車両に貼付するデザイン画の制作を依頼した。 
⑨ 交通結節点となるバス停の新設や改善など	ア はやと循環ワゴンの実証運行に当たり、全停留所にバス停を新設した。また、利用者の利便性の向上を図るため、隼人駅ロータリー内やA-Zはやと敷地内に停留所を設置した。 イ 国分駅・嘉例川駅バス停に案内看板を設置した。 ウ 老朽化が著しいふれあいバス及び路線バスの停留所（円板部分）について、新品への交換を行った。 
⑩ 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	次のとおり、ふれあいバスの利用等に関する住民座談会を開催した。 ・横川山ノ口自治会役員との意見交換会（R2. 8. 7） ・福山比曽木野地区自治会役員との意見交換会（R2. 8. 30 他 1 回） ・福山福沢地区自治会役員との意見交換会（R2. 8. 30） ・溝辺地区自治公民館長との意見交換会（R2. 11. 4） ・霧島地区住民との意見交換会（R3. 9. 15） ・小浜地区住民との意見交換会（R3. 5. 28 他 10 回） ・隼人塚団地住民との意見交換会（R3. 5. 27 他 1 回）
⑪ 公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化	運行ルートや時刻表を掲載したパンフレット（日本語版・多言語版）を作成し、駅や主要観光施設で配布したほか、市ホームページにも掲載した。 
⑫ モビリティ・マネジメント・プログラムの実施	ア ふれあいバスを活用した遠足を推進するため、モデルルートを提案した。（竹子小学校が遠足（上床公園）に活用） イ ベトナム人実習生を対象に、市街地循環バスの乗り方教室を開催した。

⑬ ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施	ア ふれあいバス、市街地循環バスの時刻表データをジョルダン及びナビタイム・ジャパンに提供した。 イ はやと循環ワゴンに、運行情報（運行位置・混雑状況）をウェブ上でリアルタイムに提供するロケーションシステムを導入した。  はやと循環ワゴン・バス予報システム
⑭ 公共交通機関の維持・存続に係る取組の強化	イ 特急「はやとの風」を活用した貸切ツアーについて、観光協会をはじめとする活性化団体等と連携して駅でのお出迎え等を実施し、「フォトジェニックの旅」をテーマにプロカメラマンによる車内での撮影方法の説明や参加者へのサポートを行い、最後に参加者自身が情報発信したことで、肥薩線をはじめとした魅力の発信と利用促進につながった。 ウ JR九州、日本航空、阪急交通社と連携し、肥薩線を活用したツアーを企画し、JR九州による出発式や、地元団体や高校生を中心とした歓迎セレモニーを実施した。車内では日本航空及びJRの客室乗務員同乗によるおもてなしを、各駅では地元団体や高校生によるおもてなしを行い、貸切ツアーの周知や肥薩線の魅力を認識してもらうことで、今後の肥薩線の利用促進につながった。 
⑮ 他機関との連携	A—Z はやとの協力を得て、同店舗敷地内にはやと循環ワゴン停留所を設置したことにより、買い物を目的とした利用者の利便性の向上が図られた。

第3章 市内の地域公共交通の概要

1 ふれあいバス

(1) 概要

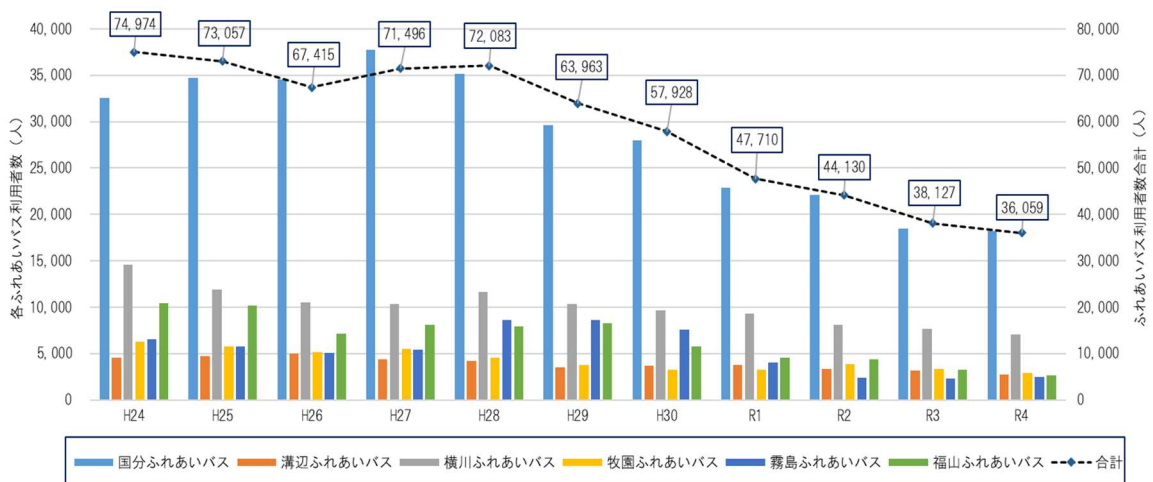
- 平成 17（2005）年 11 月の合併の調整方針により、国分、横川、牧園及び霧島地域では、旧市町単位で運行していたコミュニティバス※を引き続き運行し、平成 20（2008）年 4 月から新たに溝辺及び福山地域で運行を開始しました。現在は、隼人を除く 6 地域で、バス事業者 2 社（鹿児島交通(株)、南国交通(株)）に委託し運行しています。
- 交通空白地域や交通不便地域の交通弱者等の移動手段を確保することを主な目的とし、各地域の主要拠点施設（総合支所周辺、空港、鉄道駅等）や広域路線バスとの接続を図る「支線」としての役割を有しています。
- 地域からの要望等を受け、随時、ルートやダイヤ等の見直しを行っています。
- 運賃は大人 200 円、障がい者・子ども 100 円、未就学児は無料。（令和 5 年 10 月改定）
- 運行事業費から運賃収入及び国補助金を差し引いた欠損分全額を市が負担しています。



(2) 利用者数の推移

ア 全体利用者数

- 令和 3（2021）年度のふれあいバスの利用者数は、10 年前と比較して約半分に減少しています。
- 主な理由として、少子化（スクール対応便利用者数の減少）や過疎化の進展のほか、市の施策の一環として、ふれあいバスからデマンド交通※への転換を進めたこと、直近 2 年間ではコロナ禍による影響が挙げられます。



出展：地域政策課調べ

図 10 ふれあいバスの利用状況の推移

イ 1 便当たり利用者数

- 令和 4（2022）年度のふれあいバス 1 便当たりの利用者数は 2.7 人で、平成 25（2013）年度と比較して 1.5 ポイント減少しています。
- 特に、牧園ふれあいバスの利用者数は、平成 25（2013）年度以降 1 人台で推移しており、他の地域と比較しても利用が少ない状況です。

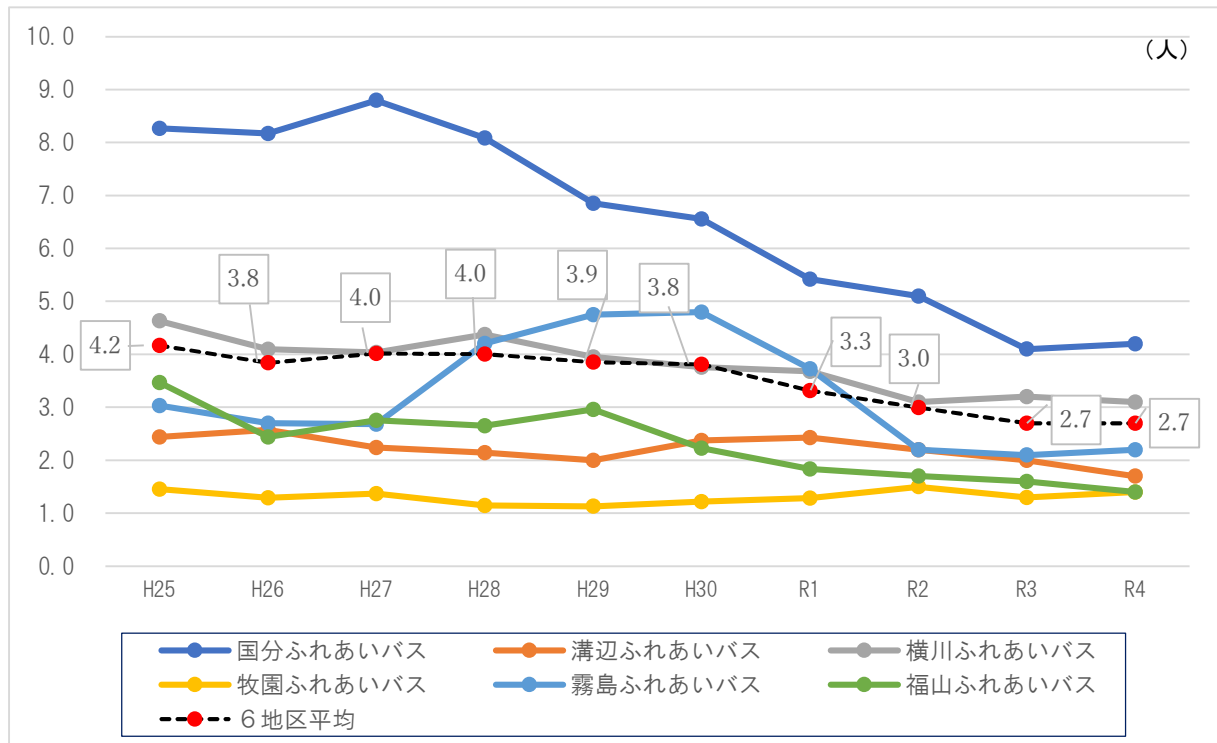


図 11 ふれあいバスの 1 便当たり利用者数の推移

出展：地域政策課調べ

2 デマンド交通

(1) 概要

- 市への事前登録が必要であり、原則、前日の 17 時までに運行会社への予約が必要です。
- 運行区域内に設置している複数のスポット（公共施設、旧ふれあいバスの停留所等）で乗車し、目的地付近のスポットで降車します。
- ふれあいバスの利用が少ない路線については、「ふれあいバスのサービスの見直しに向けた検討の流れ」に基づき、地域座談会における利用者や地域の意見等を踏まえ、デマンド交通への転換を進めています。
- 運賃は大人 200 円、障がい者・子ども 100 円、未就学児は無料。（令和 5 年 10 月改定）
- 運行事業費から運賃収入及び国補助金を差し引いた欠損分全額を市が負担しています。



(2) 導入状況及び利用登録者数

- 平成 23（2011）年 10 月にデマンド交通の運行を開始して以降、全ての中山間地域（溝辺、横川、牧園、霧島及び福山地域）の一部エリアで運行を行っています。
- 3 地区（横川山ノ口・今村植村、霧島向田、福山福沢）においては、登録者数が 10 人以下となっています。

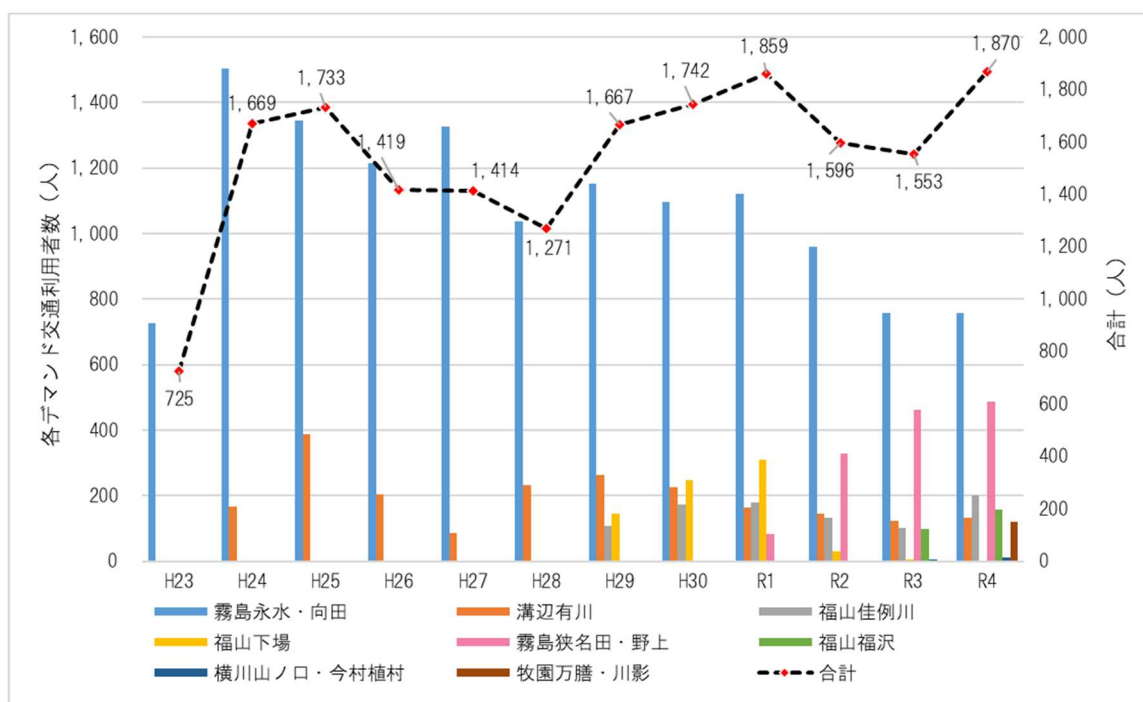
表 2 デマンド交通の運行状況（令和 5 年 3 月現在）

地域	導入地区	導入時期	登録者数	運行曜日	運行事業者
溝辺	有川	H24. 12	65 人	月・水・金	(有)中村タクシー
横川	山ノ口・今村植村	R3. 7	8 人	水・金	(株)タクシー国際
牧園	万膳・川影	R4. 7	24 人	火・木	
霧島	永水	H23. 10	82 人	月・水・金	(株)有村観光
	向田	H29. 10	10 人		
	狭名田・野上	R1. 6	37 人	月・水	第一交通(株)
福山	佳例川	H29. 10	15 人	月・金	(有)中村タクシー
	小廻・中央・大廻	H29. 10	37 人	水・金	
	福沢	R3. 7	9 人	火・金	旭交通(株)

(3) 利用者数の推移

ア 全体利用者数

コロナ禍により直近2年間の利用者数は低迷していますが、平成23年度以降、ふれあいバスからデマンド交通への転換を進めていることに伴い、利用者は増加傾向にあります。

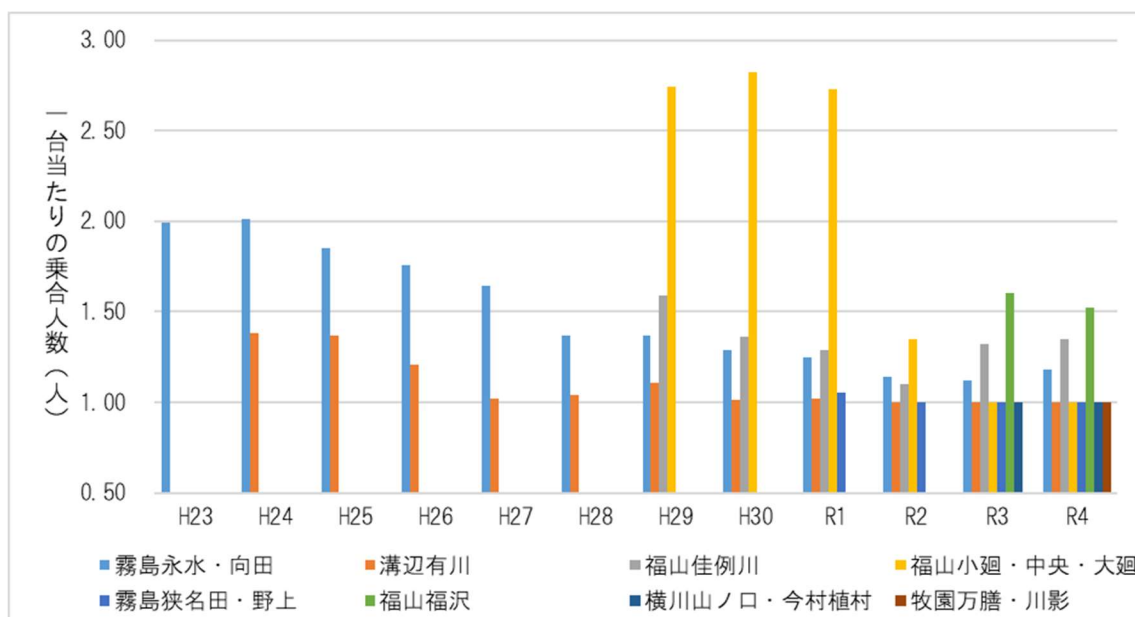


出展：地域政策課調べ

図12 デマンド交通の利用状況の推移

イ 1台当たりの乗合人数

令和元年度以前は、比較的、乗合による利用がなされていましたが、コロナ禍による3密の回避等により、直近2年間の「1台当たりの乗合人数」は低迷しています。



出展：地域政策課調べ

図13 デマンド交通の1台当たりの乗合人数の推移

3 市街地循環バス

(1) 概要

- 従前、中心市街地においては、国分隼人循環バスと市街地循環バスの2つの循環型のバスが運行されていました。
- 令和元（2019）年9月末の国分隼人循環バスの廃線に伴い、従前の「市街地循環バス」の路線を統合・再編し、同年10月から新たな市街地循環バスの運行を開始しています。
- 運賃は大人200円、障がい者・子ども100円、未就学児は無料。
- 運行事業費から運賃収入を差し引いた欠損分の全額を市が負担しています。



(2) 運行の概要

- 中心市街地（きりしま国分山形屋・国分生協病院）や国分駅・隼人駅の主要交通拠点、市医師会医療センター等を循環して運行しています。
- 国道10号や県道60号線を運行する「外回り線」と、その内側を運行する「内回り線」を交互に運行しており、便数等は下表のとおりです。

表3 市街地循環バスの運行状況

		外回り線	内回り線
便数	月～金	左回り5便、右回り5便	左回り7便、右回り7便
	土	左回り5便、右回り5便	左回り3便、右回り3便
	日祝	運休	左回り3便、右回り3便
主要停留所	共通	きりしま国分山形屋、国分生協病院、隼人駅、医療センター	
	一方の路線のみ	隼人中前、浜之市、自衛隊正門前、福島、きよみず	新町、姫城温泉、隼人温泉病院前、ソニー国分前
1週に要する時間		56分	42分

(3) 利用者数の推移

路線再編後の令和 2（2020）年度（R1. 10～R2. 9）から令和 4（2022）年度（R3. 10～R4. 9）にかけて利用者数は微増しています。

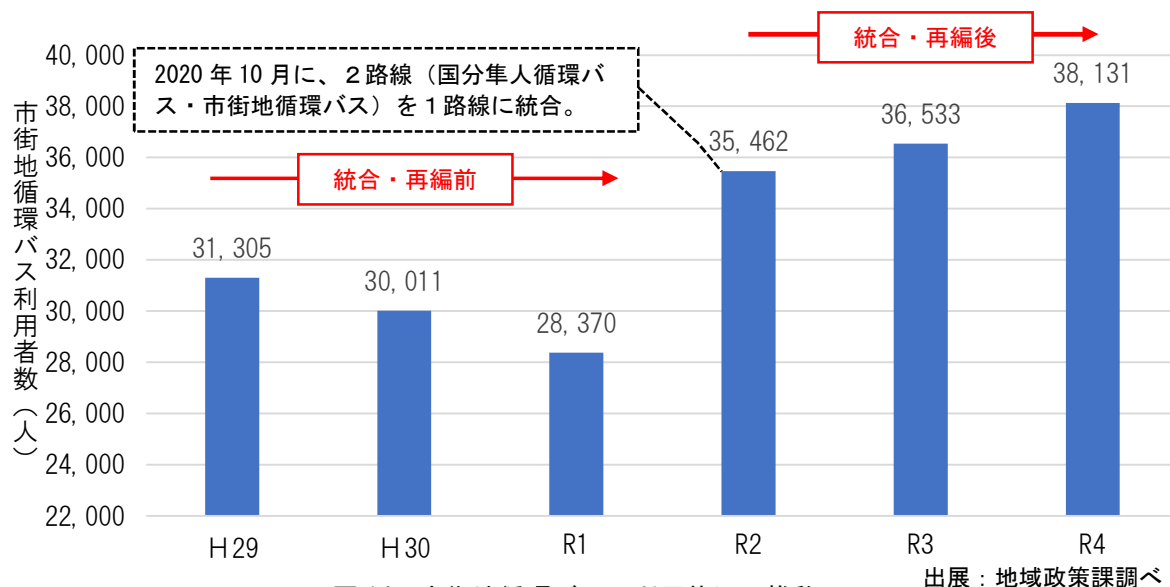


図 14 市街地循環バスの利用状況の推移

(4) 路線・ダイヤごとの一便当たり利用者数

- 全体の 1 便当たりの利用者数は 4.1 人であり、外回り線と比較し、内回り線の利用が低迷しています。
- 内回り線・外回り線ともに夕方（17 時台、18 時台）の便の利用が低迷しています。

出発時間	内回り線【左回り】		内回り線【右回り】		外回り線【左回り】		外回り線【右回り】		合計
	出発分	便当たり利用者数	出発分	便当たり利用者数	出発分	便当たり利用者数	出発分	便当たり利用者数	
7 時	(08)	2.3	(58)	2.6	(00)	4.5	(20)	5.9	3.8
8 時	28	5.0	(28)	3.1					4.1
9 時	(58)	6.1	28	5.2	(00)	6.9	(30)	6.4	6.2
10 時			28	3.7					3.7
11 時	58	5.0	(28)	3.2			(30)	5.7	4.6
12 時	(58)	4.0			(00)	5.8			4.9
13 時	58	2.8	(28)	3.2					3.0
14 時	(58)	2.4			(00)	4.3	(30)	3.5	3.4
15 時	(58)	2.9	28	2.6					2.8
16 時	(58)	2.5	28	3.4					3.0
17 時	58	1.7	(28)	2.9			(10)	2.8	2.5
18 時			(28)	1.6	(00)	2.9			2.3
合計		3.5		3.2		4.9		4.9	4.1

()：日曜・祝日運休

出展：地域政策課調べ

図 15 市街地循環バスの時間帯ごとの利用状況

4 はやと循環ワゴン

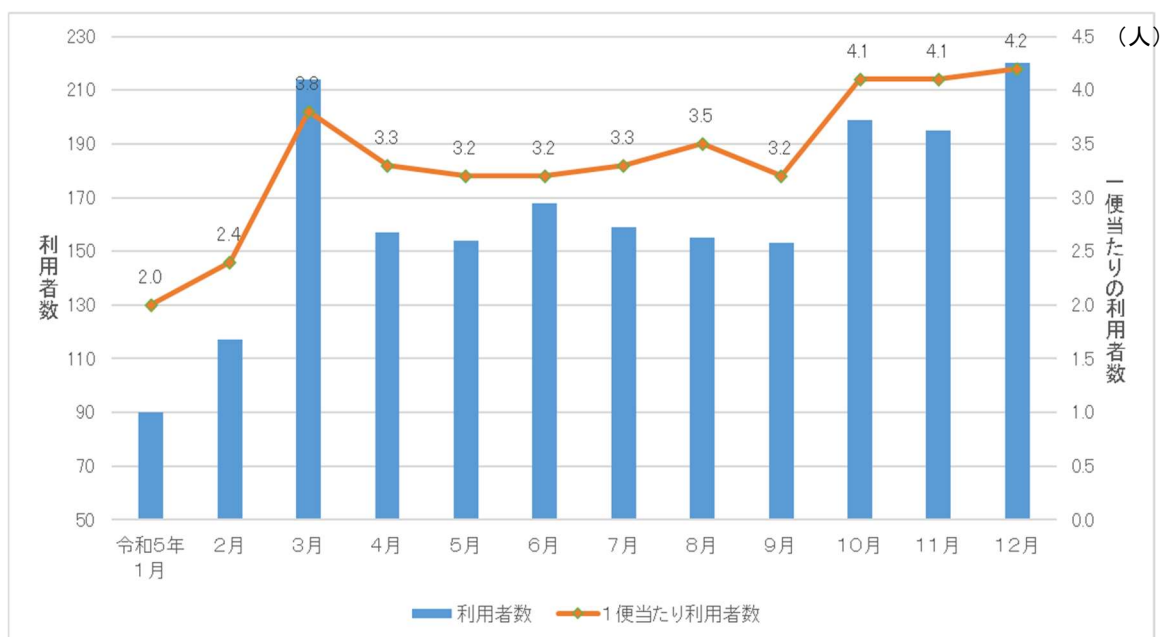
(1) 概要

- 路線バス（重久車庫～加治木本町）廃止に伴う代替運行として、令和3（2021）年10月から隼人駅を拠点に交通不便地域や商業施設を巡る「はやと循環ワゴン」の実証運行※を開始しました。
- タクシー会社2社に運行委託し、9人乗りジャンボタクシーを活用した路線定期運行（週3回・1日4回（左回り2回・右回り2回））です。
- 地域の移動ニーズやODデータ※（停留所ごとの乗降人数）を踏まえ、ダイヤ・ルートの一部見直しを行った上で、令和4（2022）年6月から本格運行に移行しました。
- 運賃は大人200円、障がい者・子ども100円、未就学児は無料。
- 運行事業費から運賃収入を差し引いた欠損分の全額を市が負担しています。



(2) 利用者数の推移

令和4（2022）年6月からの本格運行後、利用者数は増加傾向にあります。



出展：地域政策課調べ

図16 はやと循環ワゴン運行開始後の利用状況の推移

5 妙見路線バス

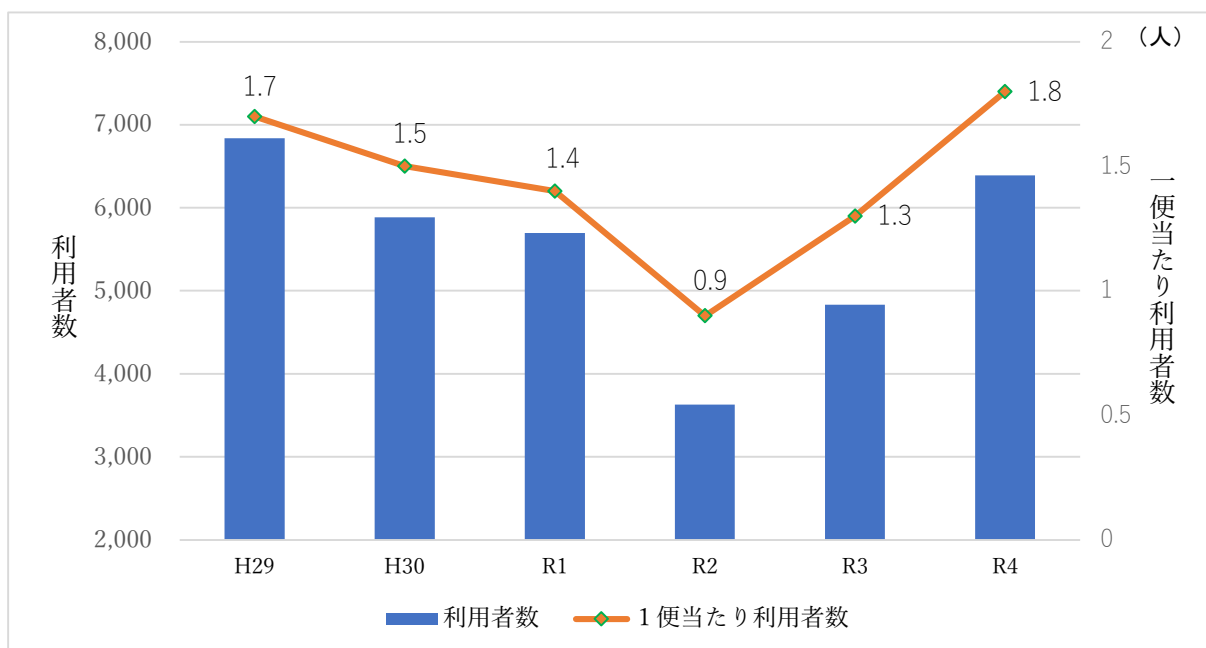
(1) 概要

- 平成 14（2002）年に妙見温泉振興協会が「妙見温泉バス」として運行を開始した後、九州新幹線の全線開業に伴い、平成 23（2011）年から「妙見路線バス」に改称し、市の委託事業として運行しています。
- 主要交通拠点（隼人駅・鹿児島空港）から観光地（妙見・安楽温泉郷）への移動手段として活用されています。
- 隼人駅及び鹿児島空港間を毎日 5 往復運行し、距離制運賃を採用しています。
- 運行事業費から運賃収入を差し引いた欠損分の全額を市が負担しています。



(2) 利用者数の推移

一便当たり利用者数は 1 人台で推移しています。コロナ禍による観光地への移動自粛に伴い、直近 2 年間は、更に利用は低迷しています。



出展：観光PR課調べ

図 17 妙見路線バスの利用状況の推移

6 霧島連山周遊バス

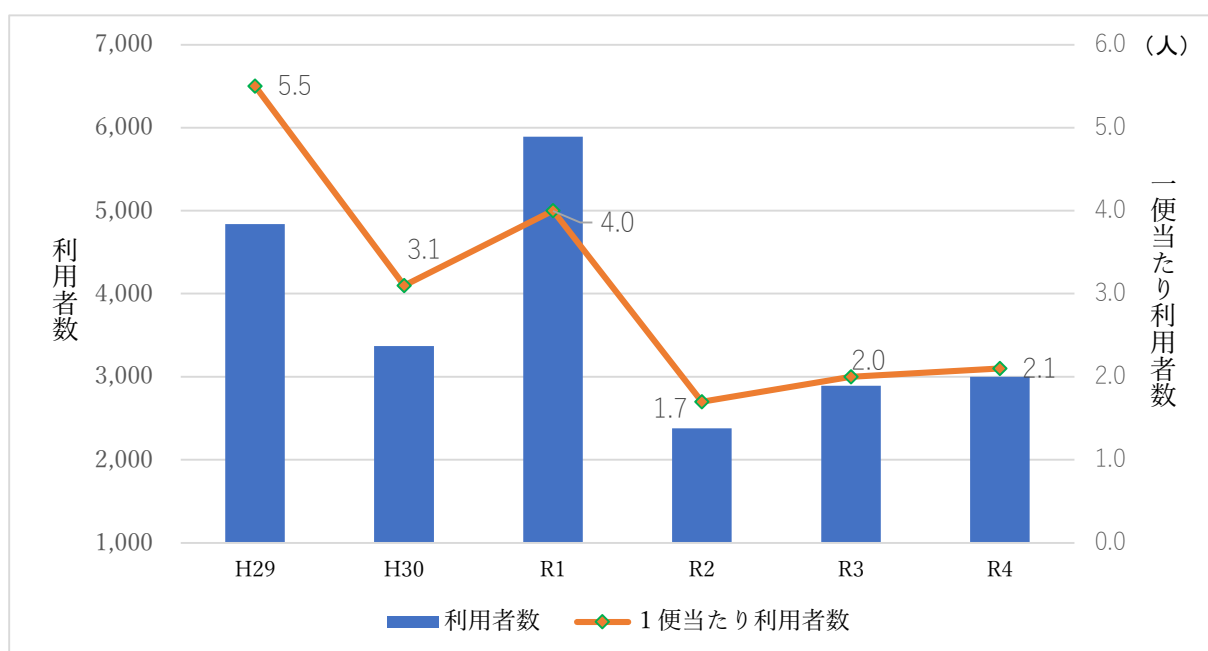
(1) 概要

- 平成 17（2005）年から、毎週土日に「霧島神宮駅～霧島神宮～高千穂河原～えびの高原」の運行を開始し、九州新幹線全線開業に伴い、平成 23（2011）年 3 月以降は毎日運行しています。
- 運行拠点を丸尾に変更するなど、霧島山の登山客のニーズや路線バスの運行状況を踏まえた見直しを実施しています。



(2) 利用者数の推移

1 便当たりの利用者数は減少傾向にあります。コロナ禍による観光地への移動自粛に伴い、直近 2 年間の利用者数は大幅に減少しています。



出展：観光PR課調べ

図 18 霧島連山周遊バスの利用状況の推移

7 民間路線バス

(1) 概要

- 本市内の民間路線バスは、主に、南国交通(株)が溝辺及び横川地域を、鹿児島交通(株)が国分、隼人、牧園、霧島及び福山地域を、(有)高崎観光バスが霧島地域の一部区間(霧島神宮～都城市)を運行しています。
- 鹿児島空港や鉄道各駅と“市内外の地域”をつなぐ広域的な移動のほか、児童生徒の登下校時にも利用されています。
- 本市は「路線バス」について、次の4つの区分で整理しています。



表4 民間路線バスの概要と財政負担

区 分	概 要	財政負担等
①地域間幹線系統	複数の市町村に跨って運行する広域的な路線バスのうち、運送収入(運賃)のみでは事業採算が確保できない系統。	・国が定める一定の要件(運行経路、運行回数等)を満たす路線の欠損額について、国、県、沿線市町村及び事業者が負担。 ・収支率が55%(基準値)を下回る系統は、基準値を満たすまでの経費を沿線市町村が補助。
②廃止路線代替バス	民間バス事業者により運行されていた一般乗合バスの廃止に伴い、廃止後もそのバス路線を維持するため、市がバス事業者に依頼して、当該廃止路線の代替バス路線として運行する系統。	・毎年度、本市(複数市町に跨る場合は当該市町を含む。)とバス事業者間で運行覚書を締結。 ・沿線市町が欠損額の全額を補助し、県が沿線市町の補助額の半額程度を翌年度に補助(ただし、要件を充たす系統に限る。)
③廃止路線代替バス (一部の霧島温泉駅線)	同上	・毎年度、本市とバス事業者間で運行覚書を締結。 ・県補助の要件(合併前の旧市町を跨って運行する)を充たしていないため、欠損額の全額を市が補助。
④自主運行系統	民間バス事業者が自主的に運行している系統。	・公的負担なし。

(2) 運行状況

- 中山間地域における過疎化の進展やコロナ禍による利用者の減少に加え、運転手不足に伴い、路線バスの維持・確保が困難な状況となっています。
- 令和3（2021）年4月には「大口～幸田～鹿児島空港」、令和4（2022）年9月末には「霧島いわさきホテル～日当山・妙見～霧島市役所」の路線が廃止されたほか、複数の路線が減便となりました。

表5 市内を運行する路線バス一覧

番号	運行形態	運行事業者	運行系統			運行回数		
			起点	経由地	終点	平日	土	日祝
1	①地域間幹線系統	鹿児島交通	鹿児島中央駅	自衛隊・国分	重久車庫	9.0	8.0	8.0
2			志布志駅	岩川・国分駅	鹿児島空港	5.0	5.0	5.0
3		南国交通	楠田車庫	帖佐駅	鹿児島空港	6.0	8.0	8.0
4			阿久根市役所前	出水・宮之城	鹿児島空港	9.0	9.0	9.0
5	②廃止路線代替バス	鹿児島交通	検校橋	福山	福山高校前	0.5	0.0	0.0
6			清水	検校橋・福山	福山高校前	0.5	0.0	0.0
7			国分駅	検校橋・上之段	福山高校前	0.5	0.0	0.0
8			牧之原	検校橋・旭通	国分駅	2.0	0.0	0.0
9			小浜	検校橋・上之段	福山高校前	2.5	0.0	0.0
10			京セラ国分	国分駅・姫城温泉	鹿児島空港	6.0	6.0	6.0
11			都城	通山	牧之原DI	3.0	0.0	0.0
12			国分	銅田（・宮浦宮）	桜島口	1.5	0.0	0.0
13			鹿児島空港	旭通（・宮浦宮）	垂水港	3.0	3.0	3.0
14			国分駅	旭通・国分高校	垂水港	0.5	0.5	0.5
15			国分駅	銅田・中央病院	垂水港	1.0	1.0	1.0
16			国分駅	前崎（銅田・宮浦宮）	垂水港	1.5	0.5	0.5
17			国分駅	旭通・中央病院	垂水港	0.5	0.5	0.5
18			鹿児島空港	銅田（・宮浦宮）	垂水港	1.0	1.0	1.0
19			霧島いわさきホテル	嘉例川・牧園アリーナ	鹿児島空港	4.0	3.0	3.0
20			国分駅	霧島神宮駅	霧島いわさきホテル	6.0	3.0	3.0
21		高崎観光バス	都城駅	高千穂牧場（庄内）	霧島神宮	6.0	6.0	6.0
22	③霧島温泉駅線路線バス	鹿児島交通	霧島いわさきホテル		霧島温泉駅	4.5	0.0	0.0
23	④自主運行系統	鹿児島交通	霧島いわさきホテル	内之野	霧島温泉駅	0.5	0.0	0.0
24			霧島いわさきホテル	牧園アリーナ	霧島温泉駅	2.0	0.0	0.0
25			霧島温泉駅	持松	霧島神宮駅	0.5	0.0	0.0
26			霧島温泉駅	持松・荒瀬	霧島神宮駅	1.0	0.0	0.0
27			志布志駅前	岩川・笠木	牧之原	1.0	0.0	0.0
28			東笠之原	鹿屋・霧島市役所	鹿児島空港	6.0	6.0	6.0
29			鹿児島空港	牧之原・鹿屋	東笠之原	1.0	1.0	1.0
30		南国交通	始良イオン前	論地岡・空港	溝辺下十文字	0.0	0.5	0.5
31			始良イオン前	陵南	鹿児島空港	2.0	2.0	2.0
32			始良イオン前	陵南・新生	鹿児島空港	0.0	0.5	0.5
33			加治木港	陵南	鹿児島空港	1.0	0.0	0.0
34			横川駅前	鍋	鹿児島空港	0.5	0.0	0.0
35			加治木駅	下有川	溝辺下十文字	1.0	0.0	0.0
36			空港入口	陵南	加治木駅	0.5	0.0	0.0
37			空港入口	陵南小	桑之丸	0.5	0.0	0.0
38			空港入口	鍋	横川駅	0.5	0.0	0.0
39			加治木港	加治木駅・下有川	溝辺下十文字	3.5	2.0	2.0
40			加治木駅	論地岡	鹿児島空港	0.5	0.0	0.0
41			溝辺下十文字	空港・論地岡・バイパス	始良ニュータウン車庫前	0.5	0.0	0.0
42			始良イオン前	加治木駅・下有川	溝辺下十文字	1.5	2.0	2.0
43			加治木港	加治木駅・論地岡	溝辺下十文字	0.5	0.0	0.0
44			鹿児島空港	本城	大口	1.0	1.0	1.0
45			北原	上野	隼人駅	0.5	0.0	0.0
46			隼人駅	志学館大学前	鹿児島空港	0.5	0.0	0.0
47			鹿児島空港	新生	楠田車庫	0.5	0.5	0.5

（令和5（2023）年1月現在）

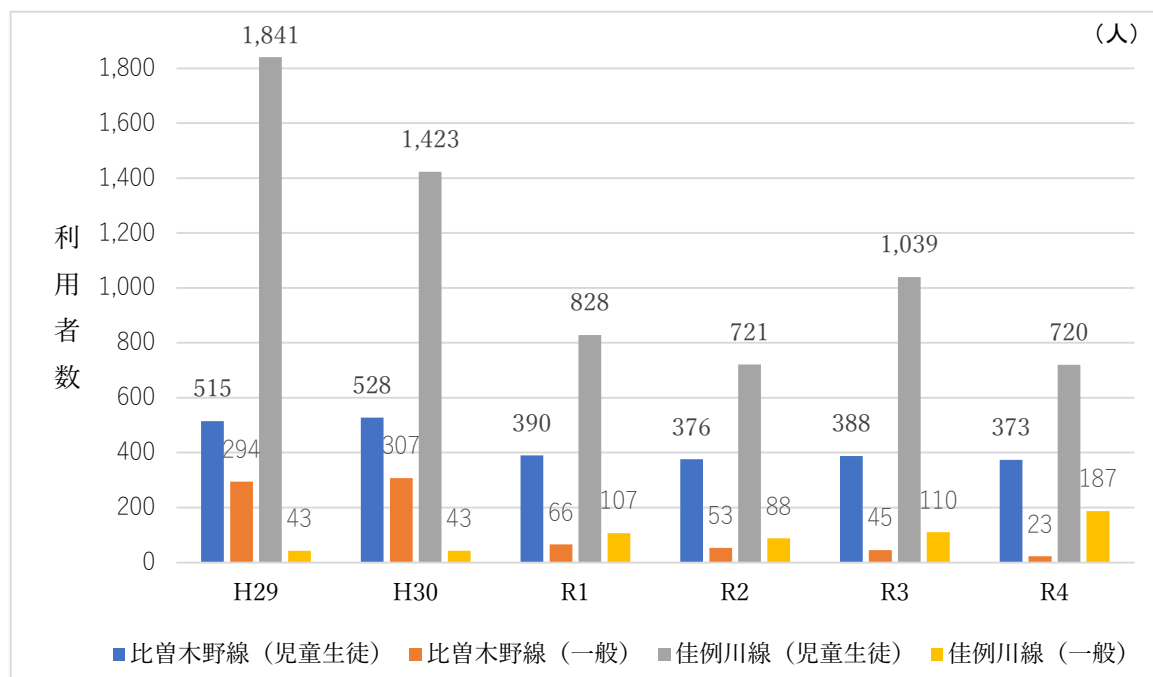
8 自家用有償旅客運送

(1) 概要

- 自家用有償旅客運送*は、バスやタクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣（権限移譲を受けた場合は、地方公共団体の長）の登録を受けた市町村、NPO 等が、自家用（白色のナンバープレートの車両）を使用して有償で旅客運送できる制度です。
- 本市内においては、市運営による自家用有償旅客運送（交通空白）と社会福祉法人の運営による福祉有償旅客運送*が運行されています。
- 市運営による自家用有償旅客運送（交通空白）は、福山地域の比曽木野地区及び佳例川地区における定期定路線運行で、主に、当該地区に居住する児童生徒の登下校便として活用されています。
- 運賃は大人 200 円、障がい者・子ども 100 円（ただし、登下校時の児童生徒は無料。）未就学児は無料。（令和 5 年 10 月改定）
- 社会福祉法人運営による福祉有償旅客運送は、平成 31（2019）年 1 月に、オレンジ学園入所者の私用（買物等）時の利用を目的として運行を開始し、距離制料金を採用しています。コロナ禍の中、入所者の商業施設間への移動を自粛していること等に伴い、現在、ほとんど利用されていない状況です。



(2) 運行実績（市運営自家用有償旅客運送（交通空白））



出展：地域政策課調べ

図 19 市運営自家用有償旅客運送（交通空白）の利用状況の推移

9 鉄道

(1) 概要

鉄道は JR 日豊本線と JR 肥薩線の 2 路線が運行されており、本市内に 11 駅設置されています。熊本県と鹿児島県を結ぶ JR 肥薩線は、令和 2（2020）年 7 月の豪雨によって被災し、令和 4（2022）年現在も八代～人吉～吉松間の不通状態が続いています。令和 4（2022）年 3 月に JR 九州と国、熊本県による「JR 肥薩線検討会議」が設置され、河川や道路などの公共事業との連携の可能性も含めた復旧方法や復旧後の肥薩線のあり方などについて検討がなされています。また、吉松～隼人間（肥薩線）と都城～国分間（日豊本線）の平均通過人員※は、昭和 62（1987）年度と比較し、大幅に減少しています。

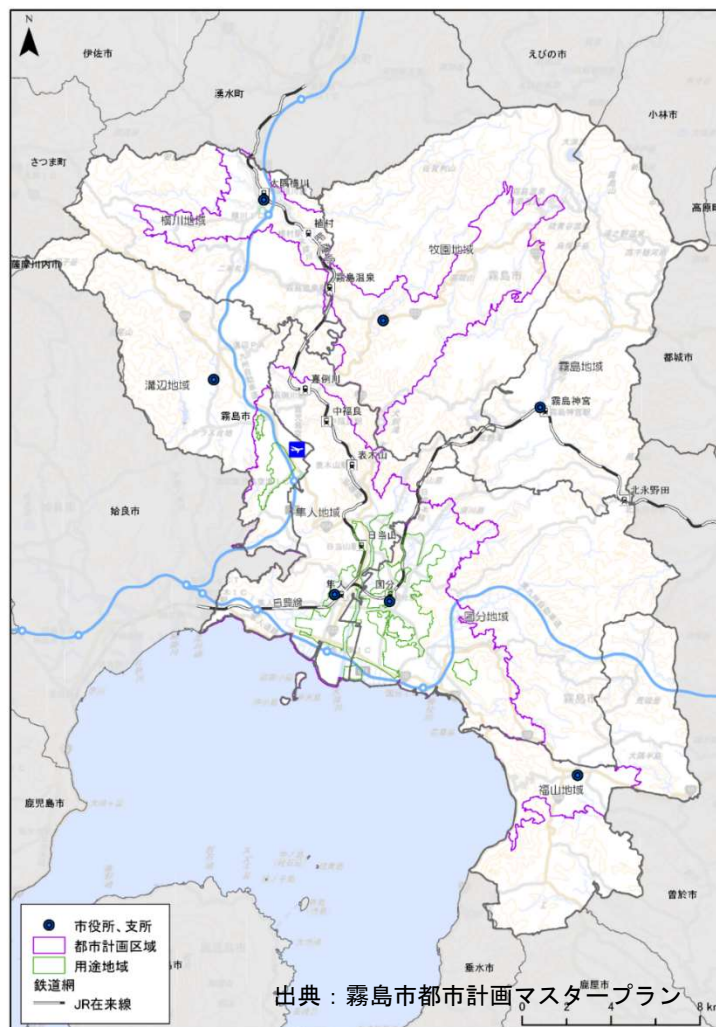


図 20 霧島市内の鉄道網の状況

表 6 平均通過人員の推移

線名	区間	平均通過人員（人／日）				
		昭和 62 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
日豊本線	都城～国分	2,029	858	728	830	1,068
日豊本線	国分～鹿児島	9,875	11,084	8,501	8,729	9,345
肥薩線	吉松～隼人	1,109	605	480	518	493

出展：JR 九州公表資料

(2) 鉄道駅の概況

表 7 市内鉄道駅の概況

		日当山駅	表木山駅	中福良駅
運行本数	上り	12 便／日（普通）	12 便／日（普通）	12 便／日（普通）
	下り	11 便／日（普通）	11 便／日（普通）	11 便／日（普通）
駅前広場		なし	なし	なし
	駐車場	あり	なし	なし
	駐輪場	あり	なし	なし
駅構造	ホーム	1 面 1 線	2 面 2 線	1 面 1 線
	連絡	—	線路上を横断	—
	有人・無人	無人	無人	無人
	バリアフリー化	手摺 点字ブロック	点字ブロック	点字ブロック
付帯施設	IC 乗車カード	なし	なし	なし
	自動券売機	なし	なし	なし
	IC カードチャージ機	なし	なし	なし
各駅からのバスの運行状況		日当山駅上停留所 ・ 溝辺ふれあいバス	なし	中福良小前停留所 ・ 市街地循環バス

※運行便数は、①毎日運行、②平日運行、③特定曜日運行の合計値である。

		嘉例川駅	霧島温泉駅	植村駅
運行本数	上り	12 便／日（普通）	12 便／日（普通）	12 便／日（普通）
	下り	11 便／日（普通）	11 便／日（普通）	11 便／日（普通）
駅前広場		なし	なし	なし
	駐車場	あり	なし	なし
	駐輪場	あり	なし	なし
駅構造	ホーム	1 面 1 線	1 面 2 線	1 面 1 線
	連絡	—	線路上を横断	—
	有人・無人	無人	無人	無人
	バリアフリー化	点字ブロック	スロープ 点字ブロック	点字ブロック
付帯施設	IC 乗車カード	なし	なし	なし
	自動券売機	なし	なし	なし
	IC カードチャージ機	なし	なし	なし
各駅からのバスの運行状況		嘉例川駅停留所 ・ 妙見路線バス 嘉例川停留所 ・ 路線バス	霧島温泉駅停留所 ・ 横川ふれあいバス ・ 牧園ふれあいバス ・ デマンド交通 ・ 路線バス	下植村停留所 ・ 横川ふれあいバス ・ デマンド交通

		大隅横川駅	隼人駅	国分駅
運行本数	上り	12 便／日（普通）	＜肥薩線＞ 12 便／日（普通） ＜日豊本線＞ 30 便／日（普通） 10 便／日（特急）	30 便／日（普通） 10 便／日（特急）
	下り	11 便／日（普通）	＜日豊本線＞ 30 便／日（普通） 10 便／日（特急）	30 便／日（普通） 10 便／日（特急）
駅前広場		あり	あり	あり
	駐車場	あり	あり	あり
	駐輪場	あり	あり	あり
駅構造	ホーム	2 面 2 線	2 面 3 線	2 面 3 線
	連絡	線路上を横断	跨線橋	跨線橋
	有人・無人	無人	有人	有人
	バリアフリー化	点字ブロック	スロープ、点字ブロック、エレベーター、多目的トイレ	スロープ、点字ブロック、エレベーター、多目的トイレ
付帯施設	IC 乗車カード	なし	あり	あり
	自動券売機	なし	あり	あり
	IC カードチャージ機	なし	あり	あり
各駅からのバスの運行状況		大隅横川駅停留所 ・横川ふれあいバス ・路線バス ・デマンド交通	隼人駅前停留所 ・溝辺ふれあいバス ・市街地循環バス ・路線バス ・はやと循環ワゴン	国分駅前停留所 ・国分ふれあいバス ・市街地循環バス ・路線バス

		霧島神宮駅	北永野田駅
運行本数	上り	9 便／日（普通） 9 便／日（特急）	9 便／日（普通）
	下り	9 便／日（普通） 9 便／日（特急）	9 便／日（普通）
駅前広場		あり	あり
	駐車場	あり	あり
	駐輪場	あり	あり
駅構造	ホーム	1 面 2 線	2 面 2 線
	連絡	架道橋	跨線橋
	有人・無人	有人	無人
	バリアフリー化	手摺、点字ブロック	手摺、点字ブロック
付帯施設	IC 乗車カード	なし	なし
	自動券売機	あり	なし
	IC カードチャージ機	なし	なし
各駅からのバスの運行状況		霧島神宮駅停留所 ・霧島ふれあいバス ・路線バス ・デマンド交通	北永野田駅停留所 ・デマンド交通

10 バスと鉄道の接続状況

凡例

(バス時刻) **赤文字**：週 1 回運行、**青文字**：週 2 回運行、**緑文字**：週 3 回運行、**茶文字**：週 5 回運行
紫文字：月～土（日祝運休）**黒文字**：毎日運行
(乗継時間) **赤色のセル**：乗継時間が 30 分以上又は 5 分未満

表 8 バスと鉄道の接続状況

(1) 日当山駅

ア ふれあいバス（日当山駅上バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
溝辺～隼人駅線	隼人駅行	8:35	(0:37)	9:12	(1:28)	10:40
		11:27	(1:09)	12:36	(0:15)	12:51
		15:32	(0:19)	15:51	(0:32)	16:23
	溝辺行	9:58	(0:09)	10:07	(0:33)	10:40
		13:07	(1:00)	14:07	(0:33)	14:40
隼人駅～溝辺線	溝辺行	15:32	(0:45)	16:17	(0:06)	16:23

(2) 中福良駅

ア 市街地循環バス（中福良小前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
中心市街地～中福良小前	中福良行	—		8:00	(0:24)	8:24
	国分行	14:55	(1:07)	16:02		—

(3) 嘉例川駅

ア 路線バス（嘉例川バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
鹿児島空港～霧島いわさきホテル行	鹿児島空港行	7:29	(1:27)	8:56	(0:48)	9:44
		9:28	(0:58)	10:26	(0:47)	11:13
		10:58	(0:58)	11:56	(0:57)	12:53
		13:10	(1:46)	14:56	(0:21)	15:17
	霧島いわさきホテル行	10:58	(0:18)	11:16	(1:37)	12:53
		10:58	(1:48)	12:46	(0:07)	12:53
		14:59	(1:32)	16:31	(2:14)	18:45
		17:22	(0:24)	17:46	(0:59)	18:45

イ 路線バス（嘉例川駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
妙見路線バス	鹿児島空港行	9:28	(0:28)	9:56	(1:17)	11:13
		10:58	(0:58)	11:56	(0:57)	12:53
		10:58	(2:00)	12:58	(2:19)	15:17
		14:59	(0:42)	15:41	(0:44)	16:25
		17:22	(0:09)	17:31	(1:14)	18:45

	隼人駅行	9:28	(1:08)	10:36	(0:37)	11:13
		10:58	(1:30)	12:28	(0:25)	12:53
		13:10	(1:11)	14:21	(0:56)	15:17
		14:59	(1:12)	16:11	(0:14)	16:25

(4) 霧島温泉駅

ア 路線バス（霧島温泉駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
丸尾～霧島温泉駅	霧島温泉駅行	—		6:53	(0:08)	7:01
		—		7:52	(0:21)	8:13
		—		7:55	(0:18)	8:13
		—		7:55	(0:18)	8:13
		—		10:28	(0:38)	11:06
		—		14:17	(0:53)	15:10
	丸尾・神宮駅行	7:37	(0:23)	8:00		—
		9:36	(1:07)	10:43		—
		15:07	(0:33)	15:40		—
		15:07	(0:59)	16:06		—
		16:49	(0:21)	17:10		—
		18:38	(0:02)	18:40		—

イ ふれあいバス（霧島温泉駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
丸尾線	牧園支所・丸尾行	7:37	(1:31)	9:08	(0:29)	9:37
	牧園支所行	9:36	(1:24)	11:00	(0:06)	11:06
赤水・馬渡線	横川支所行	7:37	(1:14)	8:51	(0:46)	9:37
		11:06	(1:15)	12:21	(0:25)	12:46
		15:07	(0:57)	16:04	(0:14)	16:18

(5) 植村駅

ア ふれあいバス（下植村バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
植村線	横川支所行	7:41	(0:36)	8:17	(1:15)	9:32
		11:11	(0:37)	11:48	(0:53)	12:41
		13:22	(1:31)	14:53	(0:06)	14:59

(6) 大隅横川駅

ア 路線バス（大隅横川駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
大口～鹿児島空港	鹿児島空港行	7:46	(0:36)	8:22	(1:06)	9:28
		11:16	(1:06)	12:22	(0:15)	12:37
	大口行	7:46	(1:41)	9:27	(0:01)	9:28

イ ふれあいバス（大隅横川駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
竹子・三縄・横川線	横川行	—		9:32	(1:25)	10:57
		—		12:11	(0:26)	12:37
		—		15:11	(0:58)	16:09
正牟田・高木・山ヶ野線	山ヶ野行	7:46	(0:37)	8:23		—
		11:16	(0:37)	11:53		—
		15:17	(0:09)	15:26		—
	横川支所行	—		9:35	(1:22)	10:57
		—		13:05	(1:50)	14:55
		—		16:38	(1:51)	18:29
野坂・横伏敷線	野坂行	9:46	(1:02)	10:48		—
		15:17	(0:09)	15:26		—
	横川支所行	—		9:34	(1:23)	10:57
		—		12:15	(0:22)	12:37
赤水・馬渡線	赤水行	7:46	(0:27)	8:13		—
		11:16	(0:27)	11:43		—
		15:17	(0:09)	15:26		—
	横川支所行	—		9:19	(0:09)	9:28
		—		12:49	(2:06)	14:55
		—		16:32	(1:57)	18:29
岩穴・二牟礼・溝辺線	溝辺行	9:46	(1:19)	11:05		—
		15:17	(0:09)	15:26		—
小脇線	小脇行	11:16	(1:07)	12:23		—
		15:17	(0:09)	15:26		—
	横川支所行	—		9:23	(0:05)	9:28
		—		13:08	(1:47)	14:55
植村線	植村行	11:16	(0:07)	11:23		—
		13:27	(1:01)	14:28		—
	横川支所行	—		8:41	(0:47)	9:28
		—		11:59	(0:38)	12:37
上ノスクール線	横川支所行	—		7:44	(0:20)	8:04
	地区行	15:17	(1:39)	16:56		—
下ノスクール線	横川支所行	—		7:47	(0:17)	8:04
	地区行	15:17	(1:39)	16:56		—

(7) 隼人駅

ア 路線バス（隼人駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
鹿児島中央駅～医師会		7:05	(0:36)	7:41	(0:10)	7:51
		10:32	(0:39)	11:11	(0:08)	11:19

医療センター～重久車庫	医師会医療センター・重久車庫行	12:24	(0:17)	12:41	(0:32)	13:13
		13:47	(0:24)	14:11	(0:15)	14:26
		16:51	(0:20)	17:11	(0:25)	17:36
		18:36	(0:05)	18:41	(0:33)	19:14
		19:58	(0:13)	20:11	(0:32)	20:43
	浜之市・鹿児島中央駅行	7:05	(0:11)	7:16	(0:04)	7:20
		9:22	(0:24)	9:46	(0:22)	10:08
		13:13	(0:03)	13:16	(0:43)	13:59
		14:48	(0:28)	15:16	(0:39)	15:55
		16:34	(0:12)	16:46	(0:16)	17:02
		17:41	(0:05)	17:46	(0:12)	17:58

イ 妙見路線バス（隼人駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
隼人駅～妙見～鹿児島空港	鹿児島空港行	9:22	(0:03)	9:25		—
		11:19	(0:06)	11:25		—
		14:48	(0:22)	15:10		—
		16:51	(0:09)	17:00		—
	隼人駅行	—		8:42	(0:11)	8:53
		—		11:07	(0:12)	11:19
		—		14:52	(0:24)	15:16
		—		16:42	(0:20)	17:02

ウ 市街地循環バス（隼人駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
中心市街地	内回り (左)	7:05	(0:33)	7:38	(0:13)	7:51
		8:53	(0:05)	8:58	(0:08)	9:06
		10:20	(0:08)	10:28	(0:12)	10:40
		12:24	(0:04)	12:28	(0:14)	12:42
		13:13	(0:15)	13:28	(0:31)	13:59
		14:24	(0:04)	14:28	(0:48)	15:16
		15:17	(0:11)	15:28	(0:27)	15:55
		15:55	(0:33)	16:28	(0:07)	16:35
		17:15	(0:13)	17:28	(0:08)	17:36
		18:12	(0:16)	18:28	(0:13)	18:41
	内回り (右)	8:06	(0:04)	8:10	(0:11)	8:21
		8:19	(0:21)	8:40	(0:13)	8:53
		9:22	(0:18)	9:40	(0:28)	10:08
		10:32	(0:08)	10:40	(0:17)	10:57
		11:19	(0:21)	11:40	(0:16)	11:56
		13:13	(0:27)	13:40	(0:19)	13:59
		15:17	(0:23)	15:40	(0:15)	15:55

		16:34	(0:06)	16:40	(0:22)	17:02
		17:15	(0:25)	17:40	(0:18)	17:58
		18:36	(0:04)	18:40	(0:34)	19:14
	外回り (左)	7:05	(0:07)	7:12	(0:08)	7:20
		8:53	(0:19)	9:12	(0:18)	9:30
		11:55	(0:17)	12:12	(0:30)	12:42
		13:47	(0:25)	14:12	(0:14)	14:26
		17:41	(0:31)	18:12	(0:29)	18:41
	外回り (右)	7:45	(0:19)	8:04	(0:02)	8:06
		9:46	(0:28)	10:14	(0:26)	10:40
		11:55	(0:19)	12:14	(0:28)	12:42
		14:48	(0:26)	15:14	(0:02)	15:16
		17:41	(0:13)	17:54	(0:04)	17:58

エ ふれあいバス（隼人駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
溝辺～隼人 駅線	隼人駅行	—		9:19	(0:11)	9:30
		—		12:43	(0:30)	13:13
		—		15:58	(0:05)	16:03
	溝辺行	9:46	(0:14)	10:00		—
		13:47	(0:13)	14:00		—
隼人駅～溝 辺線	溝辺行	15:55	(0:15)	16:10		—

オ はやと循環ワゴン（隼人駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
隼人駅～AZ- はやと～隼 人駅	隼人地域内	8:06	(0:09)	8:15		—
		—		9:08	(0:22)	9:30
		9:24	(0:16)	9:40		—
		—		10:33	(0:07)	10:40
		10:32	(0:38)	11:10		—
		—		12:03	(0:39)	12:42
		11:55	(0:20)	12:15		—
		—		13:08	(0:05)	13:13

(8) 国分駅

ア 路線バス（国分駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
垂水港～ 国分駅	国分駅行	—		6:53	(0:05)	6:58
		—		12:03	(0:35)	12:38
		—		18:21	(0:16)	18:37
		—		20:36	(0:03)	20:39
	垂水港行	7:08	(0:08)	7:16		—

		12:28	(0:07)	12:35		—
		17:18	(0:22)	17:40		—
国分京セラ 前～鹿児島 空港	鹿児島空港 行	6:28	(0:09)	6:37	(0:10)	6:47
		12:45	(0:12)	12:57	(0:08)	13:05
		14:52	(0:05)	14:57	(0:15)	15:12
		15:20	(0:37)	15:57	(0:02)	15:59
		17:44	(0:13)	17:57	(0:10)	18:07
		18:56	(0:11)	19:07	(0:03)	19:10
	国分京セラ 前行	7:51	(0:12)	8:03	(0:12)	8:15
		11:58	(0:13)	12:11	(0:27)	12:38
		13:55	(0:13)	14:08	(0:12)	14:20
		15:20	(0:48)	16:08	(0:04)	16:12
		17:44	(0:24)	18:08	(0:29)	18:37
		21:02	(0:11)	21:13	(0:25)	21:38
桜島口～ 国分駅	国分駅行	—		7:50	(0:09)	7:59
	桜島口行	14:28	(0:02)	14:30		—
牧之原～ 国分駅	国分駅行	—		8:01	(0:14)	8:15
		—		17:31	(0:23)	17:54
	牧之原行	8:56	(0:04)	9:00		—
		16:08	(0:17)	16:25		—
垂水港～ 鹿児島空港	鹿児島空港 行	7:51	(0:16)	8:07	(0:08)	8:15
		8:56	(0:15)	9:11	(0:03)	9:14
		13:55	(0:16)	14:11	(0:09)	14:20
		16:55	(0:16)	17:11	(0:18)	17:29
	垂水港行	10:36	(0:19)	10:55	(0:21)	11:16
		16:55	(0:15)	17:10	(0:19)	17:29
		18:15	(0:35)	18:50	(0:20)	19:10
		19:38	(0:07)	19:45	(0:22)	20:07
国分駅～福 山高校	福山高校行	6:28	(0:20)	6:48		—
国分駅～神 宮経由～霧 島いわさき ホテル	国分駅行	—		9:37	(0:22)	9:59
		—		10:37	(0:16)	10:53
		—		11:57	(0:41)	12:38
		—		13:27	(0:28)	13:55
		—		15:12	(0:39)	15:51
		—		17:57	(0:10)	18:07
	霧島いわさ きホテル行	7:08	(0:17)	7:25		—
		8:56	(0:29)	9:25		—
		10:24	(0:06)	10:30		—
		12:28	(0:02)	12:30		—
		14:52	(0:03)	14:55		—
		15:20	(0:45)	16:05		—

イ 市街地循環バス（国分駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着 時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発 時刻
中心市街地	内回り (左)	7:08	(0:04)	7:12	(0:04)	7:16
		7:08	(0:40)	7:48	(0:11)	7:59
		8:24	(0:08)	8:32	(0:17)	8:49
		8:56	(0:12)	9:08	(0:06)	9:14
		9:49	(0:13)	10:02	(0:34)	10:36
		10:36	(0:02)	10:38	(0:15)	10:53
		11:58	(0:04)	12:02	(0:36)	12:38
		12:28	(0:10)	12:38	(0:27)	13:05
		12:45	(0:17)	13:02	(0:03)	13:05
		13:16	(0:22)	13:38	(0:17)	13:55
		13:55	(0:07)	14:02	(0:18)	14:20
		14:28	(0:10)	14:38	(0:34)	15:12
		14:52	(0:10)	15:02	(0:10)	15:12
		15:20	(0:18)	15:38	(0:13)	15:51
		15:20	(0:42)	16:02	(0:10)	16:12
		16:08	(0:30)	16:38	(0:09)	16:47
		16:55	(0:07)	17:02	(0:27)	17:29
		17:18	(0:20)	17:38	(0:16)	17:54
		17:44	(0:18)	18:02	(0:05)	18:07
		18:15	(0:23)	18:38	(0:32)	19:10
	内回り線 (右)	7:51	(0:07)	7:58		—
		8:24	(0:13)	8:37	(0:12)	8:49
		8:24	(0:04)	8:28		—
		8:56	(0:11)	9:07	(0:07)	9:14
		9:26	(0:02)	9:28		—
		9:49	(0:18)	10:07	(0:29)	10:36
		10:24	(0:04)	10:28		—
		10:36	(0:31)	11:07	(0:09)	11:16
		11:23	(0:05)	11:28		—
		11:58	(0:09)	12:07	(0:31)	12:38
		13:16	(0:12)	13:28		—
		13:55	(0:12)	14:07	(0:13)	14:20
		15:20	(0:08)	15:28		—
		15:20	(0:47)	16:07	(0:05)	16:12
		16:08	(0:20)	16:28		—
		16:55	(0:12)	17:07	(0:22)	17:29
		17:18	(0:10)	17:28		—
		17:44	(0:23)	18:07	(0:30)	18:37
		18:15	(0:13)	18:28		—

		18:56	(0:11)	19:07	(0:03)	19:10
	外回り (左)	7:08	(0:31)	7:39	(0:20)	7:59
		9:26	(0:13)	9:39	(0:20)	9:59
		12:28	(0:11)	12:39	(0:26)	13:05
		14:28	(0:11)	14:39	(0:33)	15:12
		18:15	(0:24)	18:39	(0:31)	19:10
	外回り (右)	7:08	(0:25)	7:33	(0:26)	7:59
		9:26	(0:17)	9:43	(0:16)	9:59
		11:23	(0:20)	11:43	(0:07)	11:50
		14:28	(0:15)	14:43	(0:29)	15:12
		17:18	(0:05)	17:23	(0:06)	17:29

ウ ふれあいバス（国分駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
木原小中学校線	木原小行	7:08	(0:23)	7:31	(0:28)	7:59
		15:20	(0:41)	16:01	(0:11)	16:12
	重久車庫行	8:24	(0:08)	8:32	(0:17)	8:49
		16:55	(0:12)	17:07	(0:22)	17:29
川原小学校線	下川原行	7:08	(0:25)	7:33	(0:26)	7:59
		15:20	(0:43)	16:03	(0:09)	16:12
	重久車庫行	8:09	(0:14)	8:23	(0:26)	8:49
		16:37	(0:16)	16:53	(0:36)	17:29
平山・塚脇小線	塚脇小行	6:28	(0:41)	7:09	(0:07)	7:16
		14:52	(0:27)	15:19	(0:32)	15:51
	重久車庫行	8:56	(0:03)	8:59	(0:15)	9:14
		16:55	(0:04)	16:59	(0:30)	17:29
木原線	国分行	8:56	(0:14)	9:10	(0:04)	9:14
		12:28	(0:12)	12:40	(0:25)	13:05
	木原行	10:36	(0:17)	10:53	(0:23)	11:16
		14:52	(0:16)	15:08	(0:04)	15:12
本戸線	国分行	8:56	(0:27)	9:23	(0:36)	9:59
		13:16	(0:37)	13:53	(0:02)	13:55
	本戸行	11:23	(0:16)	11:39	(0:11)	11:50
		14:52	(0:17)	15:09	(0:03)	15:12
塚脇線	国分行	9:26	(0:08)	9:34	(0:25)	9:59
		13:16	(0:08)	13:24	(0:31)	13:55
	塚脇小行	10:36	(0:18)	10:54	(0:22)	11:16
		14:44	(0:10)	14:54	(0:18)	15:12
郡山線	国分行	8:56	(0:17)	9:13	(0:46)	9:59
		12:28	(0:15)	12:43	(0:22)	13:05
	郡山行	10:36	(0:22)	10:58	(0:18)	11:16
		14:52	(0:16)	15:08	(0:04)	15:12

薄木線	国分行	8:56	(0:27)	9:23	(0:36)	9:59
		13:16	(0:37)	13:53	(0:02)	13:55
	薄木行	11:23	(0:16)	11:39	(0:11)	11:50
		14:52	(0:17)	15:09	(0:03)	15:12
上之段線	国分行	8:56	(0:31)	9:27	(0:32)	9:59
		13:16	(0:01)	13:17	(0:38)	13:55
	上之段行	10:36	(0:23)	10:59	(0:17)	11:16
		14:52	(0:07)	14:59	(0:13)	15:12

(9) 霧島神宮駅

ア 路線バス（霧島神宮駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
いわさきホテル～霧島神宮経由～国分駅線	国分行	8:36	(0:35)	9:11	(1:28)	10:39
		10:01	(0:10)	10:11	(0:28)	10:39
		10:50	(0:41)	11:31	(0:07)	11:38
		12:41	(0:20)	13:01	(0:41)	13:42
		14:08	(0:38)	14:46	(0:52)	15:38
		17:08	(0:23)	17:31	(0:10)	17:41
	霧島いわさきホテル行	6:41	(1:10)	7:51	(0:45)	8:36
		9:39	(0:12)	9:51	(0:48)	10:39
		10:50	(0:06)	10:56	(0:08)	11:04
		12:41	(0:15)	12:56	(0:46)	13:42
		15:05	(0:16)	15:21	(0:17)	15:38
		16:20	(0:11)	16:31	(0:04)	16:35
霧島神宮駅～霧島温泉駅	霧島温泉駅行	6:41	(0:24)	7:05		—
	霧島神宮駅行	—		8:39	(0:23)	9:02
		—		18:00	(0:57)	18:57

イ ふれあいバス（霧島神宮駅前バス停）

運行区間	行き先	JR 到着時刻	→ (乗継時間)	バス時刻	→ (乗継時間)	JR 出発時刻
霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線	真方行	8:36	(0:10)	8:46	(0:16)	9:02
		9:39	(0:21)	10:00	(0:39)	10:39
		12:41	(0:51)	13:32	(0:10)	13:42
	神乃湯行	8:36	(0:34)	9:10	(1:29)	10:39
	ニュータウン行	10:01	(0:11)	10:12	(0:27)	10:39
		10:50	(1:45)	12:35	(1:07)	13:42
		14:08	(0:17)	14:25	(1:13)	15:38
		14:08	(0:20)	14:28	(1:10)	15:38

第4章 各地域の地域公共交通を取り巻く現状と課題

1 国分・隼人地域

- 国分ふれあいバスと市街地循環バス・鉄道との乗り継ぎ接続に改善する必要があります。(①～⑧)
- 一部の路線は特認小・中学校※の登下校便として運行しています。利用者数を踏まえ、路線統合など運行の適正化が必要です。(①～③)
- 市内主要拠点（国分駅・鹿児島空港）と垂水市を結ぶ路線については、ダイヤの統合など運行の適正化が必要です。(⑮～⑱)

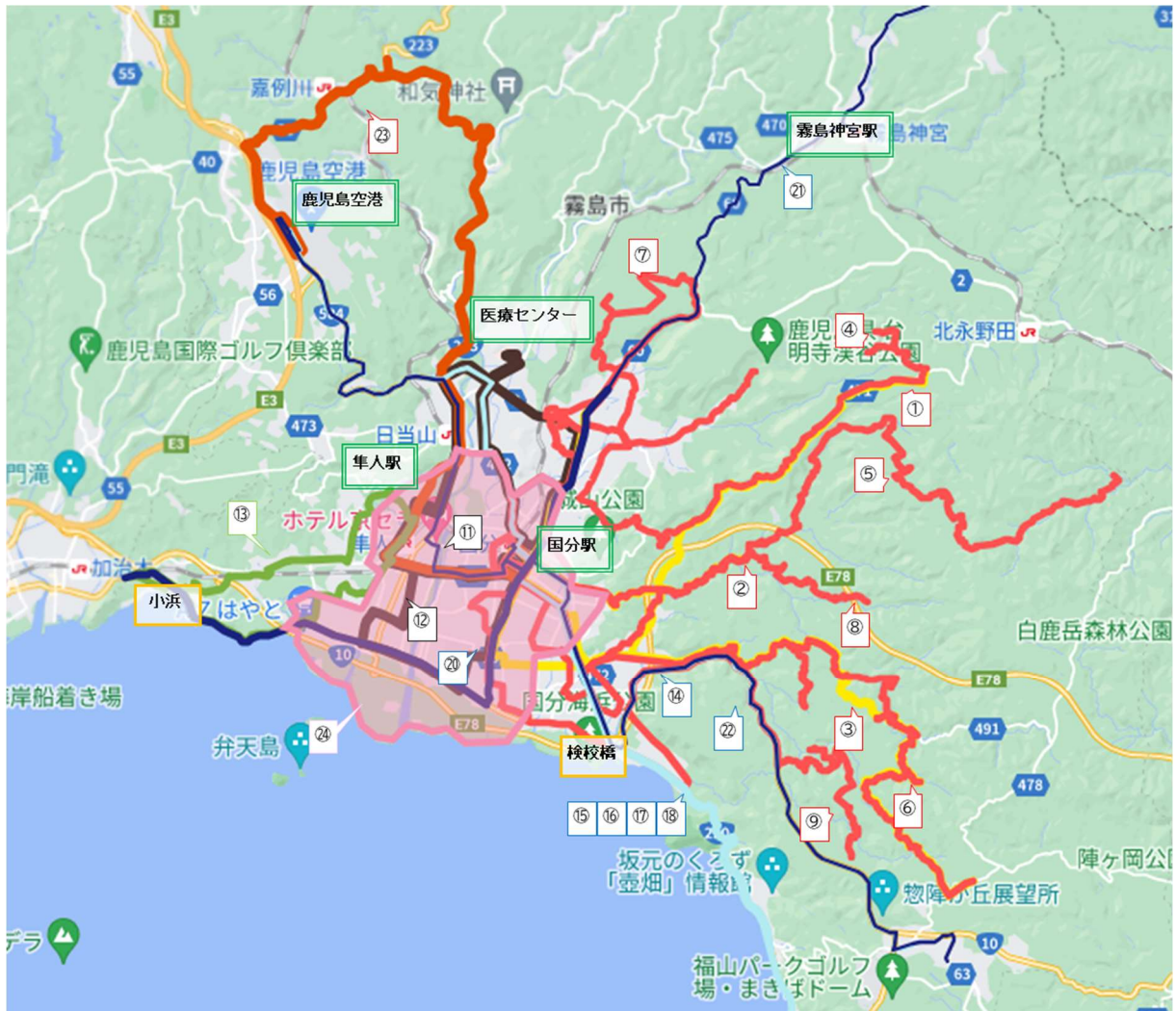


図 21 国分・隼人地域のバス路線網

<中心市街地における運行の課題>

- 道路事情（片側一車線）に起因し、慢性的に交通渋滞が発生しており、度々、大幅な遅延が発生しています。
- 国分駅では、JR 発着時間帯の一般車両の乗り入れにより、ロータリー内が大変混雑し、路線バスの運行に支障を来しています。そのため、市街地循環バスの国分駅停留所は、ロータリー外に設置しています。
- 国分駅西口は、通路用シェルター※、ベンチが整備されていますが、有効活用が図られていません。
- 県道 471 号沿線には多数の商業施設や医療機関が立地し、これまで複数回、霧島整形外科や高倉眼科周辺へのバス停設置に関する要望がなされていますが、道路事情により設置は困難な状況です。
- 交通空白地かつ住宅密集地（天降川小学校周辺）
- 市街地循環バスの1便当たり利用者数は、最も多い便でも8名程度に留まることから、利用促進と併せて車両の小型化を検討する必要があります。



図 22 中心市街地のバス路線網

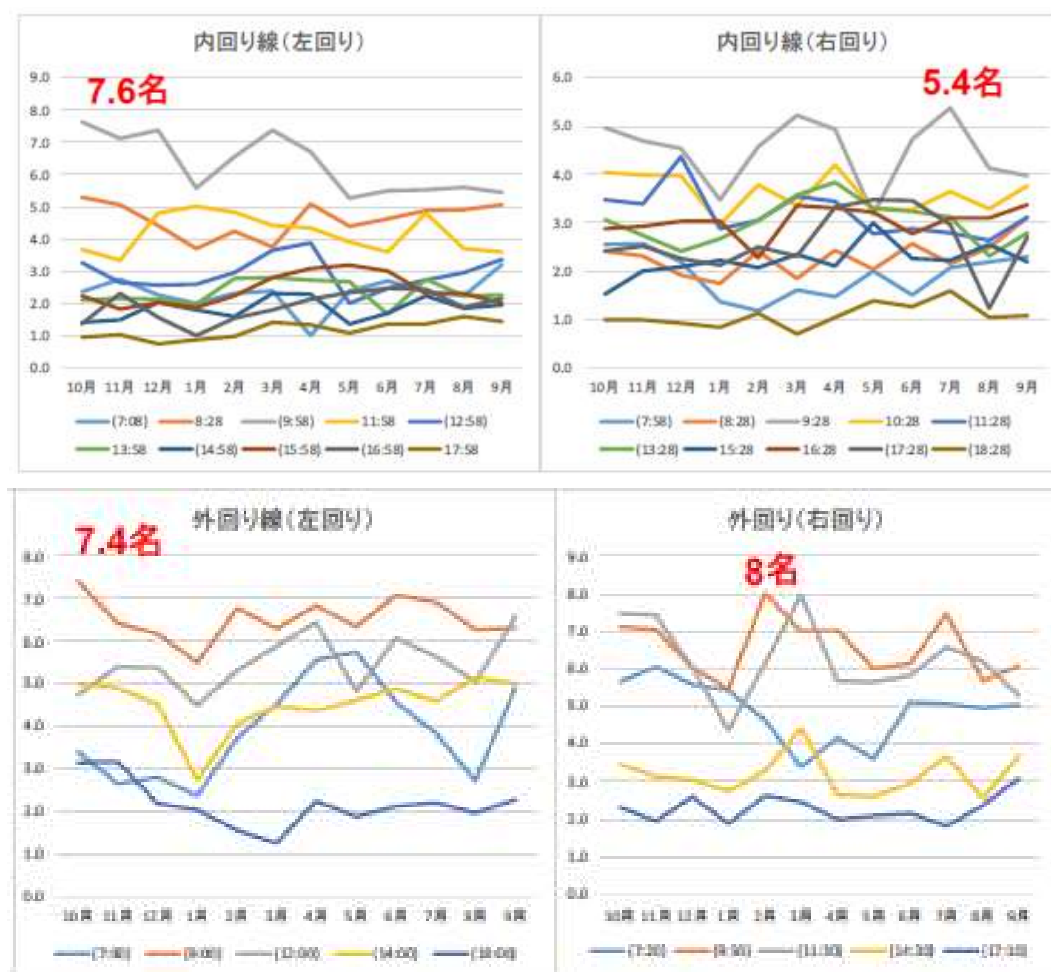


図 23 市街地循環バス一便当たり利用者数（赤の人数はピークを示す）

表9 国分・隼人地域を運行するバス路線

	区分	路線名	運用便数	R3 年度 1 便当たり 利用者数
①	国分ふれあいバス	木原小中学校線	月：4 便/日、火～金：2 便/日	8.5 人
②		川原小学校線	月：4 便/日、火～金：2 便/日	1.9 人
③		平山・塚脇小学校線	月：4 便/日、火～金：2 便/日	4.9 人
④		木原線	火・木：4 便/日	2.9 人
⑤		本戸線	火・木：4 便/日	2.4 人
⑥		塚脇線	火・木：4 便/日	5.4 人
⑦		郡山線	水・金：4 便/日	2.4 人
⑧		薄木線	水・金：4 便/日	2.9 人
⑨		上之段線	水・金：4 便/日	4.5 人
⑪	市街地循環バス（内回り線）		月～土：20 便/日、日・祝：8 便/日	2.9 人
⑫	市街地循環バス（外回り線）		月～土：10 便/日	4.6 人
⑬	はやと循環ワゴン（左回り・右回り）		月・水・金：4 便/日	1.7 人
⑭	路線バス	国分駅～牧之原	月～金：4 便/日	9.7 人
⑮		垂水港～垂水中央病院・旭通～国分駅線	毎日：1 便/日	6.8 人
⑯		垂水港～旭通・国分高校前～国分駅線	毎日：1 便/日	17.0 人
⑰		鹿児島空港～旭通・宮浦宮～垂水港線	毎日：6 便/日	7.9 人
⑱		鹿児島空港～銅田・宮浦宮～垂水港	毎日：2 便/日	13.1 人
⑲		鹿児島中央駅～医療センター～重久車庫	毎日：9 便/日、月～金：4 便/日	—
⑳		鹿児島中央駅～自衛隊～重久車庫	毎日：9 便/日、月～金：6 便/日	—
㉑		国分駅～霧島神宮駅～いわさきホテル線	毎日：6 便/日、月～金：6 便/日	6.2 人
㉒		志布志～岩川～鹿児島空港線	毎日：10 便/日	16.7 人
㉓	妙見路線バス		毎日：10 便/日	1.3 人
㉔	きりしま M ワゴン		月～土（8：30～16：30）	—

⑬：有村観光(株)、(有)中村タクシーの共同運行 ⑭：(有)中村タクシー、旭交通(株)の共同運行

その他の路線：鹿児島交通(株)

⑲：令和 5 年 9 月末廃止済み

表 10 補助制度との連動（国分・隼人地域）

系統	役割	確保・維持策	必要性
はやと循環ワゴン（⑬）	隼人地域内の交通空白地を運行し、小浜停留所にて地域間幹線系統（㉑）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィードバック補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	隼人地域の小浜、小田、隼人塚団地住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、小浜停留所では、㉑へ乗換することにより、広域への移動も可能とするなど、地域に欠かせない路線である。
きりしま M ワゴン（㉔）	国分・隼人地域内の中心市街地を運行し、国分山形屋前停留所にて地域間幹線系統（㉑㉒）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィードバック補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	国分・隼人地域の住民の利用に供する運行系統であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、山形屋前停留所では、㉑㉒へ乗換することにより、広域への移動も可能とするなど、地域に欠かせない運行系統である。

2 溝辺・横川地域

- 横川ふれあいバスの1便当たりの利用者は、ほとんどの路線で2人を下回っていることから、利用実態を踏まえ、運行回数等の見直しやデマンド交通[※]への転換を図っていく必要があります。
- 横川ふれあいバスの「④正牟田・高木・山ヶ野線」と「⑩下ノスクール線」は運行ルートが重複していることから、運行の効率化を検討していく必要があります。
- 溝辺ふれあいバスの「③空港・崎森線」は鹿児島空港バスターミナル（鹿児島空港停留所）に乗り入れています。同停留所における路線バスとの乗継改善を図る必要があります。



図 24 溝辺・横川地域のバス路線網

表 11 溝辺・横川地域を運行するバス路線

	区分	路線名	運用便数	R3 年度 1 便当たり 利用者数
①	溝 辺 ふ れ あ い バ ス	竹子・三縄・横川線	水・金：3 便/日	2.0 人
②		麓線	月・木：3 便/日	3.1 人
③		空港・崎森線	月・木・金：6 便/日	1.7 人
④	横 川 ふ れ あ い バ ス	正牟田・高木・山ヶ野線	月・木：3 便/日	4.1 人
⑤		野坂・横伏敷線	月・木：3 便/日	0.7 人
⑥		赤水・馬渡線	火・金：3 便/日	1.2 人
⑦		岩穴・二牟礼・溝辺線	水・金：3 便/日	2.1 人
⑧		小脇線	水：3 便/日	0.5 人
⑨		植村線	水：3 便/日	0.4 人
⑩		上ノスクール線	月～金：2 便/日	2.5 人
⑪		下ノスクール線	月～金：2 便/日	9.5 人
⑫	デ マ ン ド 交 通	山ノ口・小脇線	水・金：6 便/日	1.0 人
⑬		今村・植村線	水・金：6 便/日	0 人
⑭		有川・桑坂線	月・水・金：6 便/日	1.0 人
⑮	路 線 バ ス	鹿児島空港～いわさきホテル線	毎日：6 便/日、月～金：2 便/日	4.5 人
⑯		志布志～岩川～鹿児島空港線	毎日：10 便/日	16.7 人
⑰		阿久根市役所前～鹿児島空港線	毎日：20 便/日	3.1 人
⑱		楠田車庫～帖佐駅～鹿児島空港線	毎日：12 便/日	7.6 人
⑲		鹿児島空港～銅田・宮浦宮～垂水港線	毎日：2 便・日	13.1 人
⑳	妙見路線バス		毎日：10 便/日	1.3 人
㉑	きりしま M ワゴン		水・金（8：30～16：30）	—
㉒	交 ン デ マ ン ド 交 通	野坂・横伏敷線	水・金：6 便/日	—
㉓		岩穴・二牟礼線		—

①～⑪⑰⑱：南国交通㈱、⑮⑯⑲⑳：鹿児島交通㈱、⑫⑬：㈱タクシー国際、⑭㉑(有)中村タクシー

⑧⑨⑭：令和 6 年 3 月末廃止、①②⑤⑦：令和 7 年 3 月末廃止

表 12 補助制度との連動（溝辺・横川地域）

系統	役割	確保・維持策	必要性
空港・崎森線 (③)	溝辺地域内の交通空白地を運行し、鹿児島空港停留所にて地域間幹線系統（⑯）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	溝辺地域住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、鹿児島空港停留所では、⑯へ乗換することにより、広域への移動も可能とするなど、地域に欠かせない路線である。
横川線（デマンド交通）【山ノ口・小脇、今村・植村、野坂・横伏敷、岩穴・二牟礼】（⑫⑬㉒㉓）	横川地域内の交通空白地を運行し、大隅横川駅にて JR 肥薩線に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	横川地域住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、大隅横川駅では、肥薩線へ乗換することにより、広域への移動も可能とするなど、地域に欠かせない路線である。
きりしま M ワゴン（㉑）	溝辺地域全域を運行し、空港停留所にて地域間幹線系統（⑯⑰⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー※補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	溝辺地域の住民の利用に供する運行系統であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、空港停留所では、⑯⑰⑱へ乗換することにより、広域への移動も可能とするなど、地域に欠かせない運行系統である。

3 牧園・霧島地域

- 牧園ふれあいバスの1便当たりの利用者は、多くの系統で2人を下回っています。
- ふれあいバス・路線バスともに「牧園麓」停留所を経由することから、同停留所における乗継時間の適正化を図るため、ふれあいバスのダイヤの見直しを進める必要があります。
- 現在、主要交通拠点から霧島神宮への直行便は、1路線（⑩国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）のみです。令和4（2022）年2月に、「霧島神宮本殿、幣殿、拝殿」が国宝に指定され、観光客の霧島神宮への移動ニーズはますます高まっていること等を踏まえ、鹿児島空港、霧島神宮、霧島神宮駅を結ぶ路線の創設を検討していく必要があります。
- 医師会医療センター線④は、平日の毎日運行であり、「医療センター」停留所で市街地循環バスとの接続を図っています。牧園地域と国分中心市街地を結ぶ運行形態であり、潜在的な利用ニーズは高い一方で利用者数は低迷していることから、地域住民への周知・広報を強化していく必要があります。

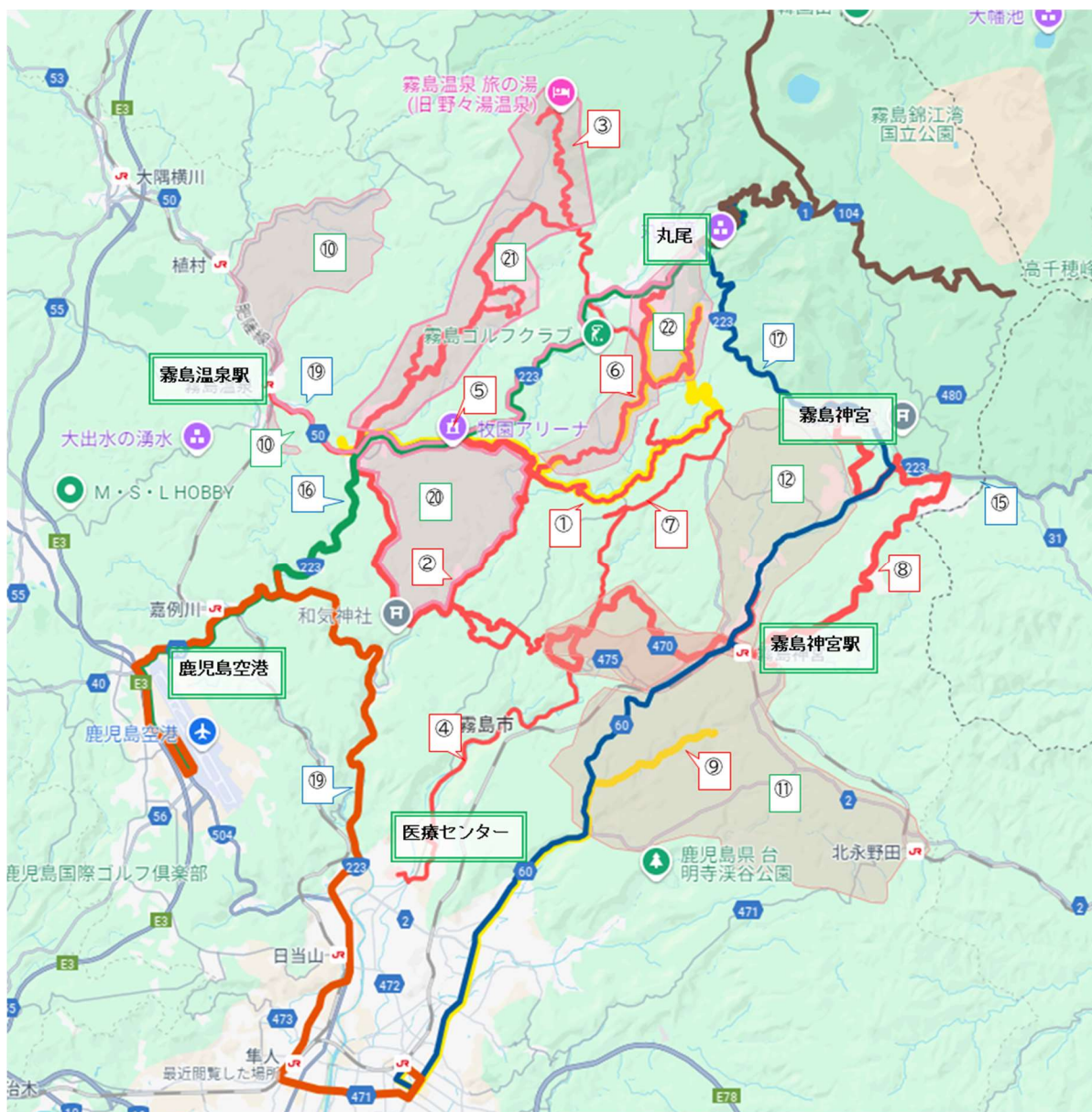


図 25 牧園・霧島地域のバス路線網

表 13 牧園・霧島地域を運行するバス路線

	区分	路線名	運用便数	R3 年度 1 便当たり 利用者数
①	ふれあいバス 牧園	甲辺線	月～金：2 便/日	1.6 人
②		中津川線	月：2 便/日	1.2 人
③		三体線	水：3 便/日	0.7 人
④		医師会医療センター線	月・水・木：3 便/日 火・金：2 便/日	1.1 人
⑤		丸尾線	火・水・木：2 便/日	1.6 人
⑥		高千穂線	火・木：2 便/日	2.6 人
⑦		持松線	金：2 便/日	2.5 人
⑧	霧島ふれあいバス（霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線）		火・木：6 便/日	1.4 人
⑨	霧島ふれあいバス（永水小学校線）		月～金：2 便/日	3.1 人
⑩	ドデマン 交通	万膳・川影線	火・木：6 便/日	—
⑪		永水・向田線	月・水・金：6 便/日	1.1 人
⑫		狭名田・野上線	火・木：6 便/日	1.0 人
⑮	路線バス	都城駅～高千穂牧場～霧島神宮線	毎日：6 便/日 月～金：6 便/日	2.9 人
⑯		鹿児島空港～霧島いわさきホテル線	毎日：6 便/日 月～金：2 便/日	4.5 人
⑰		国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル線	毎日：6 便/日 月～金：6 便/日	6.2 人
⑱		霧島温泉駅線	月～金：12 便/日	0.9 人
⑲	妙見路線バス		毎日：10 便/日	1.3 人
⑳	ドデマン 交通	中津川線	火・木：6 便/日	—
㉑		三体線		
㉒		丸尾線		

①～⑨、⑮～⑲：鹿児島交通㈱、⑩：㈱タクシー国際、⑪⑫：㈱有村観光

②③⑤：令和 6 年 12 月末廃止

＜新たな乗継拠点＞

■ 令和 4（2022）年 9 月末に、県内全域で地域間幹線系統の大規模な見直しが行われ、本市では、「霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル」の路線が廃止となりました。これにより、牧園地域から国分中心市街地へのアクセスが低下しています。

■ 「⑯鹿児島空港～霧島いわさきホテル線」と「⑲妙見路線バス」の乗継拠点を設置し、各路線のダイヤを調整するとともに、「⑲妙見路線バス」の始点（終点）を隼人駅から国分駅に延伸することにより、牧園地域から隼人・国分方面へのアクセス向上を目指します。



図 26 乗継拠点の位置図

表 14 補助制度との連動（牧園・霧島地域）

系統	役割	確保・維持策	必要性
牧園線（デマ ンド交通）【万膳・ 川影、中津川、三 体、丸尾】（⑩ ⑳㉑㉒）	牧園地区内【万膳・川影、中津川、三体、丸尾】の交通空白地を運行し、霧島温泉駅にてJR 肥薩線に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	牧園地域の住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、霧島温泉駅では、JR 肥薩線へ乗換することにより、中心市街地への移動が可能となるなど、地域に欠かせない路線である。
永水・向田線 （デマンド交 通）（㉑）	霧島永水・向田地区内の交通空白地を運行し、霧島神宮駅にて地域間幹線系統（国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	霧島地域の永水、向田地区の住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、霧島神宮駅では、地域間幹線系統（国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）へ乗換することにより、中心市街地への移動が可能となるなど、地域に欠かせない路線である。
狭名田・野上線 （デマンド交 通）（㉒）	狭名田・野上地区内の交通空白地を運行し、霧島神宮駅にて地域間幹線系統（国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	霧島地域の狭名田・野上地区の住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、霧島神宮駅では、地域間幹線系統（国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）へ乗換することにより、中心市街地への移動が可能となるなど、地域に欠かせない路線である。

4 福山地域

- 福山ふれあいバスの全路線（①・③・④）は、児童生徒の登下校に供するため、登校時間帯（7時台）と下校時間帯（15時台・16時台）に平日は毎日運行しています。このうち、下校時の2便は、特に利用者数が少ないことから、ダイヤの統合を検討していく必要があります。
- 「空港連絡バス（鹿児島空港～東笠之原）」は、霧島市役所前停留所・ホテル京セラ前停留所を経由していることから、福山地域住民の中心市街地へのアクセス便として重宝されていますが、コロナ禍により、鹿児島空港行が8便中6便運休、東笠之原行が7便中5便運休しています。（R4.12.17現在）
- 市内主要拠点（国分駅・鹿児島空港）と垂水市を結ぶ路線は、ダイヤの統合など運行の適正化が必要です。（⑭～⑰）
- 都城市と牧之原を結ぶ路線バス（⑫）は、本市地域住民の利用実態を踏まえ、見直しを検討していく必要があります。

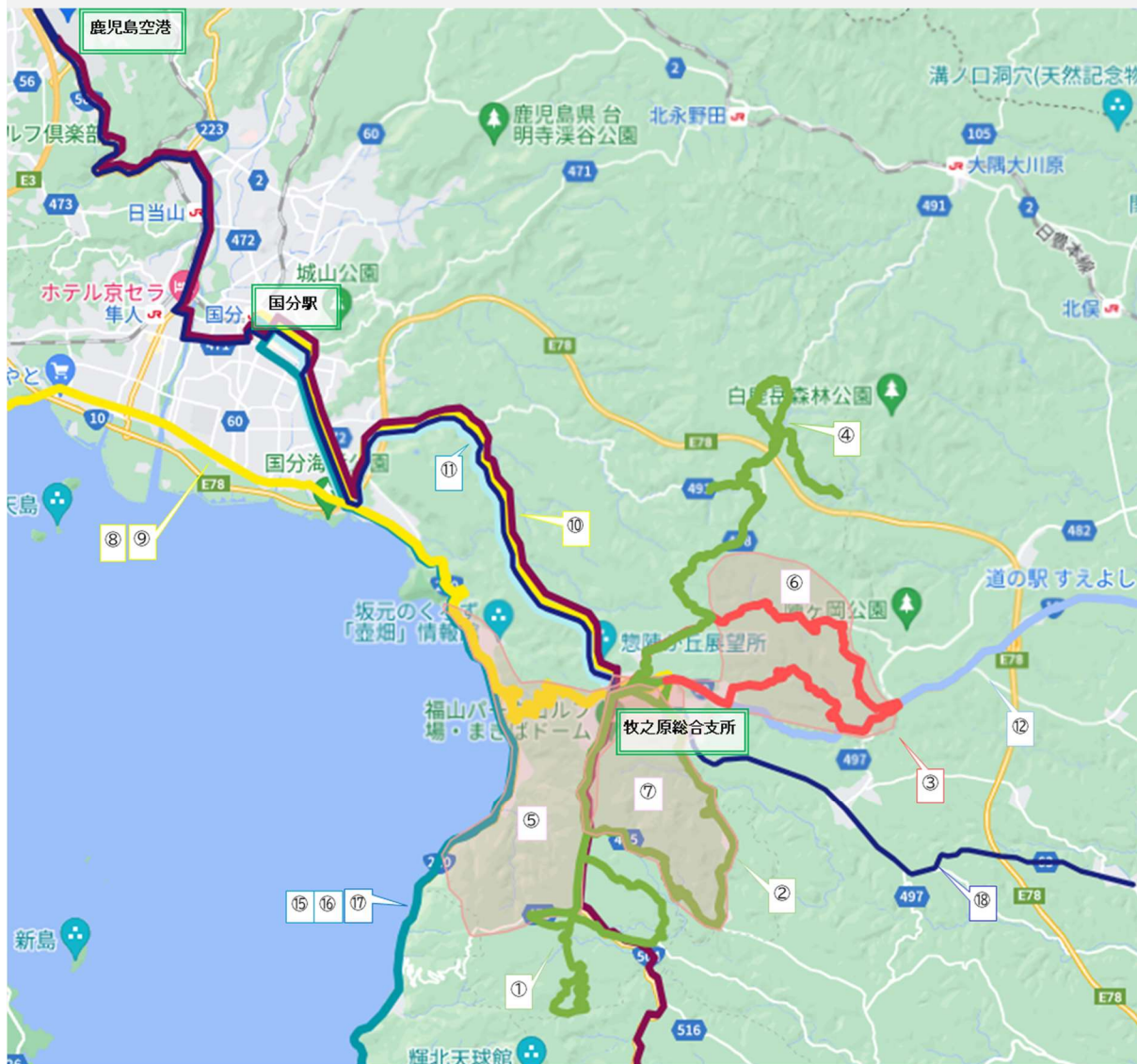


図 27 福山地域のバス路線網

表 15 福山地域を運行するバス路線

	区分	路線名	運用便数	1便当たり利用者数
①	ふれあいバス 福山	福地・池之谷線	月・水・木：3便/日 火・金：6便/日	0.7人
②		福沢線	月～金：3便/日	2.0人
③		佳例川線（市運営有償運送）	月～金：3便/日	—
④		比曽木野線	月・木：5便/日 火・水・金：3便/日	1.2人
⑤	ドデマン 交通	福山線	水・金：6便/日	1.0人
⑥		佳例川線	月・金：6便/日	1.3人
⑦		福沢線	火・金：6便/日	1.6人
⑧	路線バス	検校橋～福山高校線	月～金：1便/日	19.8人
⑨		小浜～福山高校前線	学校指定日：5便/日 月～金：1便/日	9.9人
⑩		国分駅～福山高校前線	補習日：1便/日	7.0人
⑪		国分駅～牧之原線	月～金：4便/日	9.7人
⑫		都城～牧之原DI	月～金：6便/日	5.2人
⑬		空港連絡バス（鹿児島空港～東笠之原線）	月～日：7.5便/日	—
⑭		垂水港～垂水中央病院・旭通～国分駅線	毎日：1便/日	6.8人
⑮		垂水港～旭通・国分高校前～国分駅線	毎日：1便/日	17.0人
⑯		鹿児島空港～旭通・宮浦宮～垂水港線	毎日：6便/日	7.9人
⑰		鹿児島空港～銅田・宮浦宮～垂水港	毎日：2便/日	13.1人
⑱		志布志～岩川～鹿児島空港	毎日：10便/日	16.7人

①②④⑧～⑱：鹿児島交通㈱、⑤⑥：(有)中村タクシー、⑦旭交通㈱

表 16 補助制度との連動（福山地域）

系統	役割	確保・維持策	必要性
福地・池之谷線 （①）	福山地域内の交通空白地を運行し、牧之原十文字停留所にて地域間幹線系統（⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーター補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	福山地域住民の利用に供する路線であり、通院、買物時の移動手段としての役割を担っている。また、牧之原十文字停留所では、⑱へ乗換することにより、広域への移動も可能とするなど、地域に欠かせない路線である。
福沢線（②）	福山地域内の交通空白地を運行し、牧之原十文字停留所にて地域間幹線系統（⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーター補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	
比曽木野線 （④）	福山地域内の交通空白地を運行し、牧之原十文字停留所にて地域間幹線系統（⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーター補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	
福山線（デマンド交通）（⑤）	福山地域内の交通空白地を運行し、牧之原十文字停留所にて地域間幹線系統（⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーター補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	
佳例川線（デマンド交通）（⑥）	福山地域内の交通空白地を運行し、牧之原十文字停留所にて地域間幹線系統（⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーター補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	
福沢線（デマンド交通）（⑦）	福山地域内の交通空白地を運行し、牧之原十文字停留所にて地域間幹線系統（⑱）に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーター補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	

第5章 計画期間内に実施する施策・事業

基本理念	施策	事業
まもり・つなぎ・育てる、地域に根ざした持続可能な地域公共交通の構築	1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	① ふれあいバスの運行の見直し
		② 市街地循環バスの運行の見直し
		③ 交通モード間の乗継の推進
		④ 路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し
		⑤ 新たな拠点整備等に合わせた路線整備
		⑥ 空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化
	2 交通空間・運行環境の整備	① 準人駅周辺の交通空間・道路整備の推進
		② 国分駅の有効活用の推進
		③ 霧島神宮駅のバリアフリー化の調査・検討
		④ スマートインターチェンジ※を活用したアクセス向上
		⑤ バス待ち環境の改善
	3 新たな移動手段の導入や環境性能の高い小型車両の導入	① AIを活用したオンデマンドバス※の運行
		② 環境に配慮した小型車両の導入
		③ EVバス※の導入に関する調査・検討
	4 情報発信・利用案内の強化	① バスマップ（紙媒体）の更新や「私の時刻表」の作成支援
		② デジタルを活用した情報提供の強化
		③ 鉄道在来線の利用促進
	5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	① 各種団体と連携したモビリティ・マネジメント※の実施
		② 地域座談会の開催を通じた運行ニーズの把握
	6 持続可能な地域公共交通の構築	① ふれあいバス等の運賃の見直し
		② 運転免許返納者をはじめとする高齢者等の利用促進
		③ 協賛制度の構築
		④ バス・タクシー運転手の確保
		⑤ 多様な交通サービスとの連携
		⑥ 推進体制の強化・人材育成

施策 1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進

事業 1-① ふれあいバスの運行の見直し

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者】

- ふれあいバスの利用実態を見極めつつ、市民の移動ニーズに合った目的地を経由するルートやダイヤへの見直しを行います。
- 1 便当たりの利用者が 2 年連続で 2 人未満の路線については、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、減便等による運行の適正化やデマンド交通への転換等、他の移動手段の検討を行います。

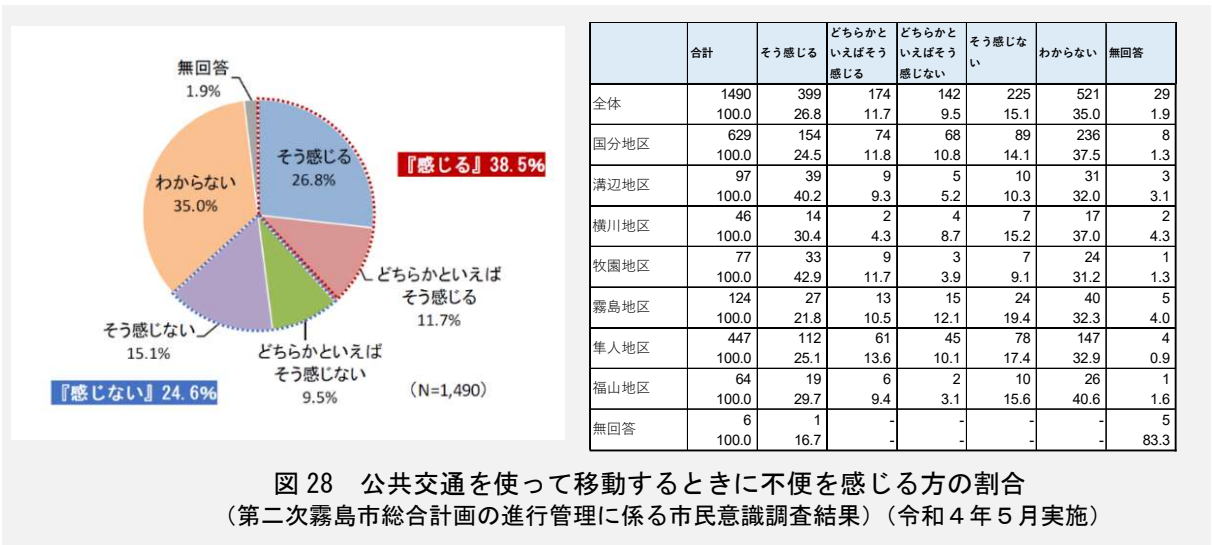
＜実施スケジュール＞

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

＜数値目標＞

評価指標		現状値	目標値	測定方法
ふれあいバスの 1 便当たり利用者数	国分	4.1 人 (令和 3 年度)	8.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握
	溝辺	2.0 人 (令和 3 年度)	4.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握
	横川	3.2 人 (令和 3 年度)	6.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握
	牧園	1.3 人 (令和 3 年度)	3.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握
	霧島	2.1 人 (令和 3 年度)	5.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握
	福山	1.6 人 (令和 3 年度)	3.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握

＜参考データ＞



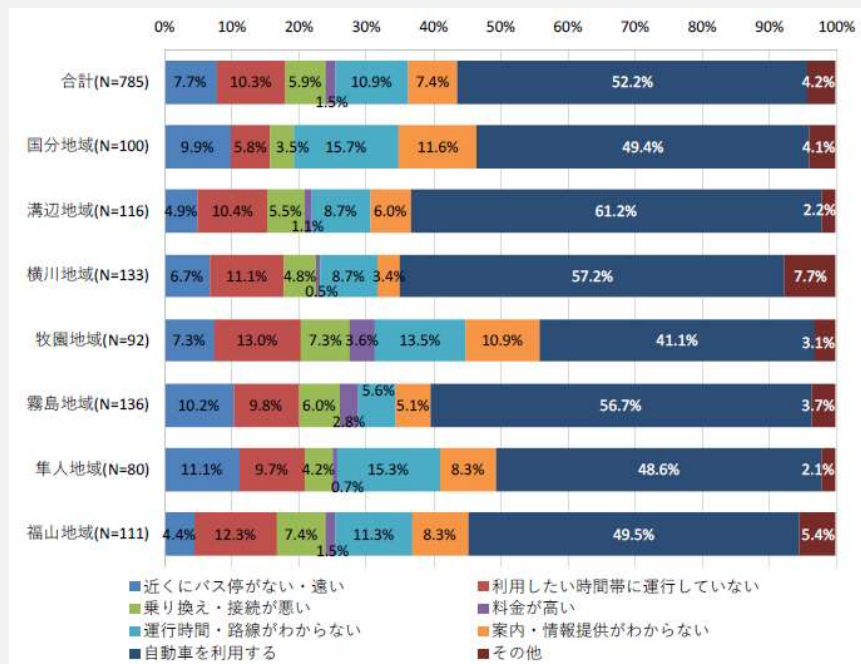


図 29 公共交通を利用しない理由
(霧島市立地適正化計画の策定に関するアンケート結果)(令和4年1月実施)

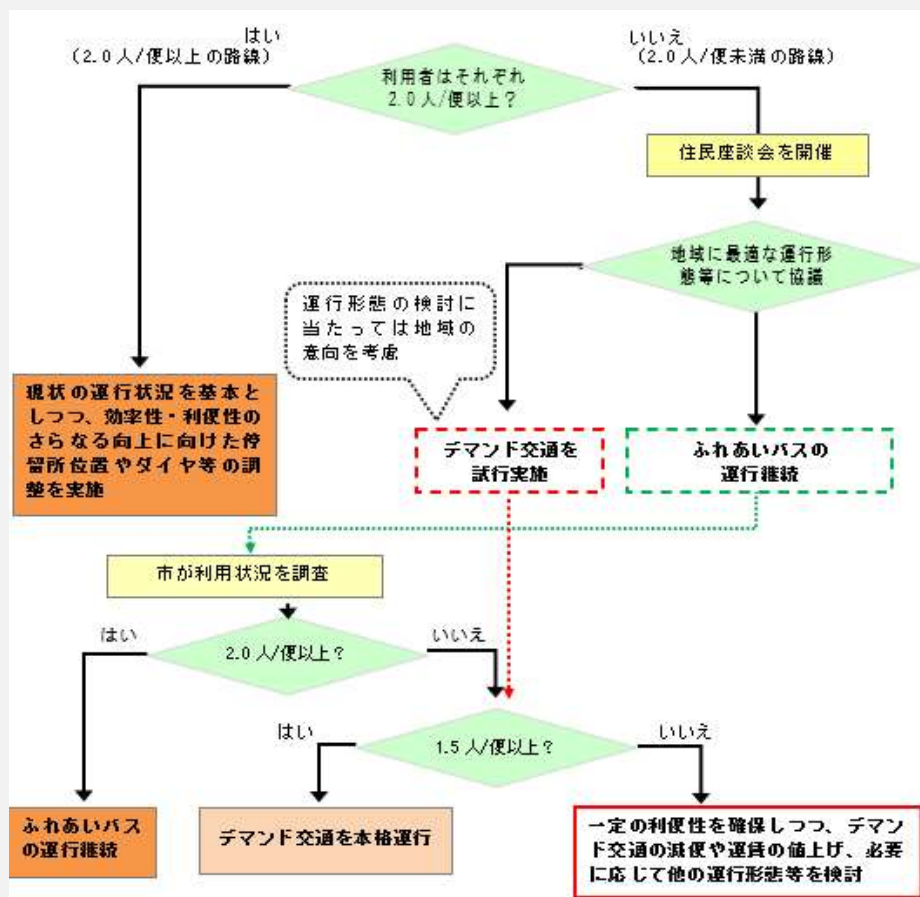


図 30 ふれあいバスの見直しの流れ
(霧島市地域公共交通網形成計画(平成28年3月策定))

事業 1-② 市街地循環バスの運行の見直し

【実施主体：霧島市、バス事業者】

- 中心市街地では慢性的に交通渋滞が発生し、県道 471 号線を運行する市街地循環バスは大幅に遅延が発生することがあります。
- 医療センター停留所には「市街地循環バス」全便のほか、民間路線バス（鹿児島中央駅～隼人駅前～重久車庫）も乗り入れており、一部区間の重複が発生していることから、当該停留所の利用実態を踏まえ、市街地循環バスの運行本数の見直しが必要です。
- 平日夕方や土曜日の利用者が少ないことから、運行ダイヤの統合や、土曜日運行を日曜ダイヤに変更するなど、利用実態を踏まえた見直しが必要です。
- 一部運行ルートは幅員が狭くバス車両と大型自動車の離合に支障を来していることから、運行の安全性を考慮した見直しが必要です。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
市街地循環バスの 1 便当たり利用者数	3.7 人 (令和 3 年度)	8.0 人 (令和 8 年度)	地域政策課把握

事業 1-③ 交通モード間の乗継の推進

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者】

- 市が運営主体である交通モード（ふれあいバス、デマンド交通等）の見直し等に当たっては、路線バスと重複・競合しない運行ルートの設定や、路線バスや鉄道との乗り継ぎ利用を想定した一体的な交通システムを構築し、広域交通モード（鉄道・路線バス）との相乗効果を図ります。
- 「ふれあいバスと路線バス」、「ふれあいバスと市街地循環バス」等を乗り継いで目的地へ移動する際の運賃負担を軽減するため、市が指定する交通拠点において乗継をする際の割引制度の導入を検討します。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
鉄道との乗継時間が 5 分未満又は 30 分以上であるバスダイヤの割合	37.7% (令和 4 年度)	20.0% (令和 9 年度)	地域政策課把握

<参考データ>

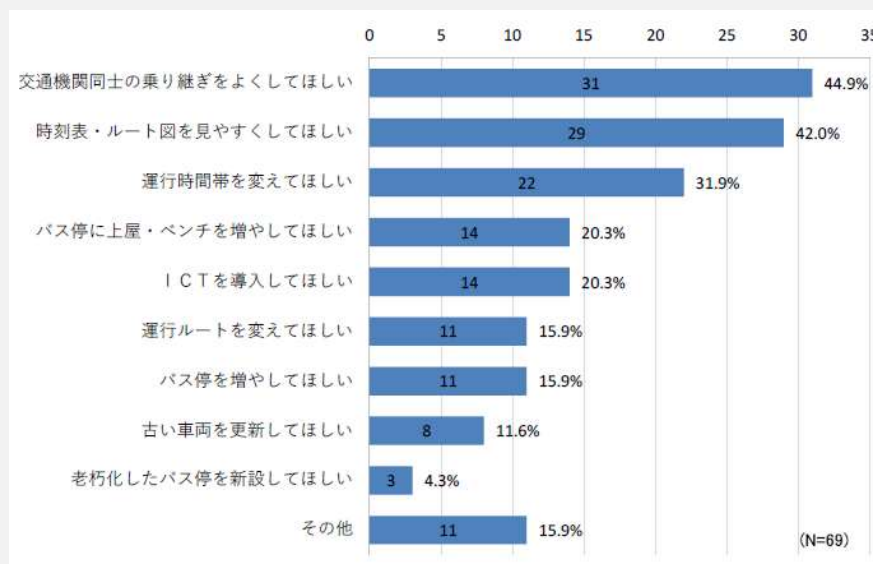


図 31 公共交通に対する改善意見
(霧島市立地適正化計画の策定に関するアンケート結果)(令和 4 年 1 月実施)

事業 1-④ 路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し

【実施主体：霧島市、バス事業者、沿線市町、鹿児島県】

- 令和 4（2022）年 9 月末に、県内全域で地域間幹線系統バスの大規模な見直しが行われ、本市では、「霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル」が廃止となり、「霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園アリーナ～鹿児島空港」、「国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～霧島いわさきホテル」が減便となりました。
- バス事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、「乗り込みによる利用者や運転手へのヒアリング」を実施の上、当該事業者との協議・調整を行うなど、路線の維持・確保に向けて必要な検討を行います。
- 本市をはじめ複数市町にまたがる広域路線バスは、バス事業者や沿線市町と連携して利用実態を調査し、見直しに向けた検討を行っていくなど、運行の適正化を図ります。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
検討・実施				

事業 1-⑤ 新たな拠点整備等に合わせた路線整備

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者】

- 現在、令和 7（2025）年度の供用開始を目指し、「（仮称）隼人駅東口駅前広場」の整備を進めています。
- 隼人駅の有効活用を図り、駅周辺の賑わいを創出するため、西口・東口へのバス路線やタクシーの乗入れについて、交通事業者と協議を行います。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
調査・検討		実施		

事業 1-⑥ 空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化

【実施主体：霧島市、バス事業者】

- 現在、主要交通拠点から霧島神宮への直行便は、1 路線（国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル）のみです。
- 鹿児島空港から霧島神宮へのアクセスは、「霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園アリーナ～鹿児島空港」に乗車し、丸尾停留所において、「国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～霧島いわさきホテル」へ乗り換える必要があります。
- 令和 4（2022）年 2 月に、「霧島神宮本殿、幣殿、拝殿」が国宝に指定され、観光客の霧島神宮への移動ニーズがますます高まっていること等を踏まえ、鹿児島空港、霧島神宮、霧島神宮駅を結ぶ路線の新設について、バス事業者との協議・調整を行います。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
検討	実施			

施策2 交通空間・運行環境の整備

事業2-① 隼人駅周辺の交通空間・道路整備の推進

【実施主体：霧島市、JR九州】

- 「(仮称) 隼人駅東口駅前広場」におけるバス・タクシー乗場や、東口と西口を繋ぐ自由通路等の整備を推進することにより、安全で効率的な運行に資する交通空間・運行環境の実現を目指します。
- 隼人駅西口の歩道に通路用シェルター※を整備するなど、駅周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進します。

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
「(仮称) 隼人駅東口駅前広場」に乗り入れている交通モード	—	3交通モード (令和9年度)	地域政策課把握

事業2-② 国分駅の有効活用の推進

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者、JR九州】

- 国分駅東口は、電車発着時間帯の一般車両の乗り入れにより、ロータリー内は大変混雑し、路線バスの安全運行に支障を来しています。その一方、西口は、通路用シェルター※やベンチが整備されていますが、路線バスが乗り入れていないなど、有効活用が図られていない状況です。
- 国分駅西口の有効活用を図るため、一部路線の停留所については、東口から西口への変更を検討するとともに、新たな交通モードの導入に当たっては、西口にも乗降スポットを設置します。



国分駅西口

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
検討	実施			

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
国分駅西口駅前広場に乗り入れている交通モード	1交通モード (令和4年度)	2交通モード (令和9年度)	地域政策課把握

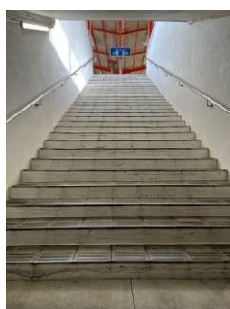
事業 2-③ 霧島神宮駅のバリアフリー化の調査・検討

【実施主体：霧島市、JR九州】

- 駅舎のバリアフリー化は、国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、1日の乗降人員が3千人以上（自治体が定める基本構想の生活関連施設に位置付けた駅は2千人以上）を対象に整備が進められており、霧島神宮駅は当該要件を満たしていません。
- 霧島神宮駅のホームは高台に位置し、駅改札とホーム間を移動する際は、急勾配の階段の上り下りが必要なため、高齢者や障がい者をはじめとして、地域住民の円滑な移動に支障を来しています。
- 霧島神宮の国宝指定により、スーツケースやベビーカー持参の観光客等が増加する中、霧島神宮駅内の移動の円滑化は重要な課題です。
- 霧島神宮駅のバリアフリー化に当たっての課題や実現可能性について、JR九州と意見交換を行うなど、調査・研究を進めていきます。



霧島神宮駅



霧島神宮駅の駅ホームに至る階段



<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
調査・検討				

事業 2-④ スマートインターチェンジ※を活用したアクセス向上

【実施主体：霧島市、バス事業者】

- 現在、東九州自動車道の国分IC～隼人東IC間において、「霧島スマートインターチェンジ（仮称）」の設置に関する検討が進められています。
- これにより、高速バスを活用した空港・都市部への移動のほか、交通渋滞の緩和等が期待されることから、スマートインターチェンジを活用した貸切バス等の運行について、関係団体と協議を行っていきます。

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
調査・検討				

事業 2-⑤ バス待ち環境の改善

【実施主体：霧島市、バス事業者】

- 主要拠点の停留所については、現状や利用状況、費用対効果等を調査し、民間企業等の協力を得ながら、上屋やベンチ等の整備を検討していきます。
- 主要拠点以外の停留所への上屋やベンチ等の整備は、道路幅員の物理的な課題や維持管理費の負担等の問題により、市主体による設置は困難です。そのため、医療機関や商業施設等の協力を得て、当該施設の敷地内への小型車両の乗り入れを行い、建物内や軒先を待合空間として活用するなど、利便性の向上に向けた取組を進めます。
- 路線バスやコミュニティバス*の停留所の標識は設置から数十年が経過し、中には、老朽化により文字（停留所名）が見えづらいものや破損の恐れがあるものも存在します。そのため、特に老朽化が著しい標識については、計画的に更新していきます。



牧園総合支所前バス停

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
検討・実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
民間施設（商業施設・医療機関等）敷地内に設定した乗降スポット	1 か所 （令和 4 年度）	30 か所 （令和 9 年度）	地域政策課把握

施策3 新たな移動手段の導入や環境性能の高い小型車両の導入

事業3-① AI※を活用したオンデマンドバス※の運行

【実施主体：霧島市、タクシー事業者、民間事業者】

- 令和5（2023）年度から、中心市街地及び中山間地域の一部において、AI オンデマンドバスの実証運行を行います。
- 実証運行期間中の運行状況や課題等を踏まえ、本格運行に向けた運行の見直しを行うとともに、他エリアへの導入可能性について検討を行います。

■ AI オンデマンドバスとは

利用者がスマートフォンのアプリやWebを通じて乗車予約をすると、同じ方向に行く複数の乗客を効率的にピックアップするルートを生AI（人工知能）が算出し、目的地に送る乗合サービス。既存のバス停より多くの乗降場所が設けられているため、利用者にとっては出発地や目的地近くで乗り降りができる。

The diagram illustrates the AI On-Demand Bus system architecture. It shows a flow from 'ユーザー' (Users) through 'アプリ/電話' (App/Phone) to 'クラウド' (Cloud). The cloud contains '会員管理' (Member Management), '配車手配' (Vehicle Dispatch), and '決済処理' (Payment Processing). It also shows 'クラウド' connected to '車両' (Vehicles) via '配車指示' (Dispatch Instructions). A 'タブレット' (Tablet) is shown on a vehicle. A 'Spareサーバー (クラウド)' (Spare Server (Cloud)) is also indicated. The 'アプリ/電話' section includes 'のるーとアプリ' (Noru-to App), 'コールセンター' (Call Center), and '電話受付' (Phone Reception). The 'クラウド' section includes '乗車希望' (Ride Request) and '配車情報' (Dispatch Information).

The app interface shows a map with a route and a list of stops. It includes buttons for '呼ぶ' (Call), '来る' (Come), '乗る' (Ride), '払う' (Pay), and '評価' (Evaluate). The '呼ぶ' button is labeled 'アプリまたは電話で配車リクエスト' (Request vehicle via app or phone). The '来る' button is labeled '指定されたミーティングポイントと号車番号をチェック!' (Check designated meeting point and vehicle number!). The '乗る' button is labeled 'ドライバーに予約番号を伝え乗車' (Tell driver reservation number and board vehicle). The '払う' button is labeled '乗車時に運賃をお支払い' (Pay fare when boarding). The '評価' button is labeled 'あなたの評価が次のサービスをつくる' (Your evaluation creates the next service).

A white van with blue accents and the number '04' on its side. It has 'Nishitoku' and 'のるーと' written on it.

提供：(株)ネクスト・モビリティ

図 32 AI オンデマンドバスの概要

＜実施スケジュール＞

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
検討	実施			
	エリア拡大の検討・実施			

＜数値目標＞

評価指標	現状値	目標値	測定方法
AIを活用したオンデマンドバスの運行区域	—	3区域 (令和9年度)	地域政策課把握
AIを活用したオンデマンドバスの1日当たり利用者数	—	100人 (令和9年度)	地域政策課把握
AIを活用したオンデマンドバスのWeb予約率	—	30.0% (令和9年度)	地域政策課把握

事業 3-② 環境に配慮した小型車両の導入

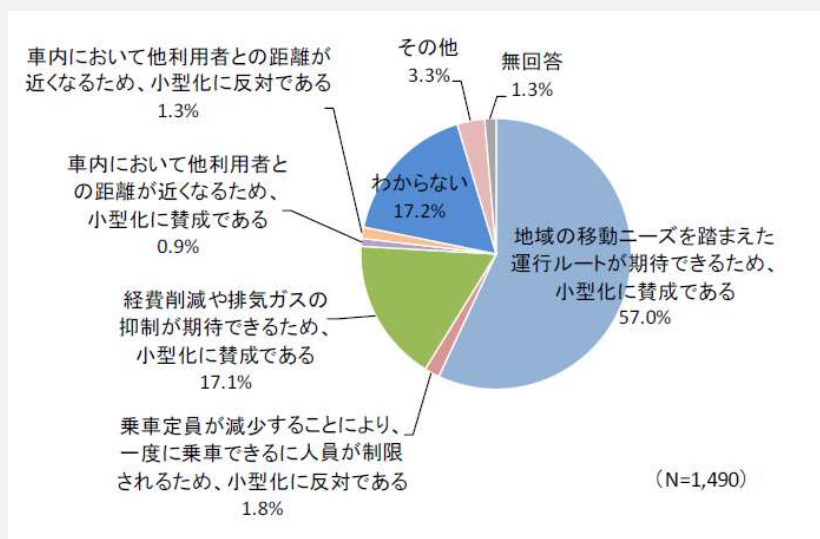
【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者、民間事業者】

- ふれあいバスの車両は、日頃から法令等に基づき適切に維持管理され、安全の確保に努めていますが、順次経年劣化が進んでいます。走行距離が 70 万キロを超える車両もあることから、今後、計画的に更新を進めていく必要があります。
- 利用者の移動ニーズを踏まえたきめ細やかな運行を実現するため、ふれあいバス車両の更新の際は、ノンステップバス等、乗降しやすい車両や環境にやさしい車両を導入します。
- AI オンデマンドバスをはじめとする新たな交通モードの導入に当たっては、環境性能の高い小型車両を導入します。

<参考データ>

表 17 ふれあいバス車両の走行距離等

運行事業者	車名	初度登録年月	乗車定員	走行距離 (令和 3. 1. 30 現在)
南国交通(株)	日野リエッセⅡ	H14 年 11 月	29 人	734, 135 Km
	日野リエッセⅡ	H14 年 11 月	29 人	729, 601 Km
	フソウ ローザ	H20 年 3 月	29 人	474, 617 Km
	フソウ ローザ	H20 年 3 月	29 人	474, 324 Km
鹿児島交通(株)	日産 シビリアン	H12 年 3 月	26 人	185, 845 Km
	日産 シビリアン	H12 年 3 月	26 人	201, 111 Km
	日産 シビリアン	H12 年 3 月	26 人	232, 963 Km
	日野 リエッセ	H20 年 3 月	22 人	525, 143 Km
	日野 リエッセ	H17 年 10 月	22 人	659, 953 Km
	三菱 ローザ	H15 年 8 月	29 人	623, 064 Km
	三菱 ローザ	H15 年 8 月	29 人	622, 847 Km
	三菱 ローザ	H15 年 8 月	29 人	633, 724 Km
	三菱 ローザ	H15 年 8 月	29 人	633, 448 Km



<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
検討	実施			

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
小型車両の導入台数	—	3台 (令和9年度)	地域政策課把握

事業3-③ EVバス※の導入に関する調査・検討

【実施主体：霧島市、バス事業者、民間事業者】

車両の環境負荷の軽減や、災害時における非常用電源としての活用を見据えたEVバスの導入など、新たなモビリティサービス※の最新動向の情報を整理・分析し、その導入を検討します。



EVバス
提供・(株)EVモーターズ・ジャパン

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
調査・検討・実施				

施策 4 情報発信・利用促進の強化

事業 4-① バスマップ（紙媒体）の更新や「私の時刻表」の作成支援

【実施主体：霧島市、バス事業者、霧島市観光協会】

- 運行ルートや時刻表を掲載したパンフレット（日本語版・多言語版）を定期的に作成し、駅や主要観光施設等の窓口に設置します。
- 「時刻表の見方が分からない」、「バスだけではなく、電車への乗り継ぎはどのようにすればいいか」という方に、「私の時刻表」を作成し、郵送するサービスを開始します



きりしまバス
旅時刻表

＜実施スケジュール＞

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

事業 4-② デジタルを活用した情報提供の強化

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者、鹿児島県】

- はやと循環ワゴンに導入している「バスロケーションシステム※」（運行位置等をウェブ上でリアルタイムに提供するもの）の有用性を把握し、他交通モードへの拡大を検討します。
- 市街地循環バス等の運行情報のオープンデータ※化（GTFS-JP※、GTFS-RT※）を行い、鉄道や路線バスとの一体的な情報発信等の活用について、国等の動向を見据えた検討を行います。
- AI オンデマンドバスの実証運行に当たり、高齢者等を対象としたスマホ教室や説明会の開催を通じ、初期登録や予約方法をサポートするなど、ウェブ予約の推進を図ります。

＜実施スケジュール＞

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

＜数値目標＞

評価指標	現状値	目標値	測定方法
オープンデータ化した交通モード	1 交通モード (令和 4 年度)	3 交通モード (令和 9 年度)	地域政策課把握



はやと循環ワゴン・バス予報システム

事業 4-③ 鉄道在来線の利用促進

【実施主体：霧島市、ＪＲ九州、まちづくり団体】

- 肥薩線沿線のまちづくり団体は、肥薩線駅構内やその周辺において、ボランティアにより、清掃や花壇・プランターへの植栽等の環境美化活動を実施されています。地域の自主的な取組を支援するとともに、地域と一体となって、肥薩線の利用促進に取り組みます。
- 霧島神宮駅や大隅横川駅から周辺観光スポットへの二次アクセス※の充実を図るため、令和４（2022）年 11 月から、電動アシスト付自転車を活用した、レンタサイクルの運用を開始しました。また、霧島神宮駅においては、JR 九州が展開されている「九州 DREAM STATION※」の一環として、駅舎内装リニューアル等が予定されています。
- 地域住民の日常生活や観光・交流による地域活性化に欠かすことのできない鉄道を維持するため、駅周辺の近代的遺産群や文化財等を最大限に活用した取組の推進など、JR 九州、地元の駅活性化団体、鹿児島県鉄道整備促進協議会や肥薩線利用促進・魅力発信協議会と連携して、肥薩線、日豊本線の利用促進に努めます。



霧島高校生徒による美化活動



レンタサイクル（大隅横川駅）



大隅横川駅開業 120 周年記念イベント



提供：鹿児島県交通政策課

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
肥薩線（吉松～隼人）の平均通過人員	518 人/日 （令和 3 年度）	605 人/日 （令和 8 年度）	JR 九州公表資料
日豊本線（都城～国分）の平均通過人員	830 人/日 （令和 3 年度）	1,389 人/日 （令和 8 年度）	JR 九州公表資料

施策5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成

事業5-① 各種団体と連携したモビリティ・マネジメント※の実施

【実施主体：霧島市、霧島市国際交流協会】

- 幼少期から地域公共交通に親しみを持ち、移動の選択肢の一つとなるように、「乗り方教室」の開催や「鉄道・バスを活用した遠足モデルルート」等の作成・情報発信を行います。
- 外国人の方々にバスの乗り方を知ってもらうため、霧島市国際交流協会と連携し、「外国人向けバス乗り方教室」を開催します。



外国人向け乗り方教室の様子

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
モビリティ・マネジメント実施回数	1回 (令和4年度)	5回 (令和9年度)	地域政策課把握
公共交通の利用頻度 (「日常的に利用している」と「たまに利用してる」の合計)	6.0% (令和4年度)	10.0% (令和9年度)	市民意識調査

<参考データ>

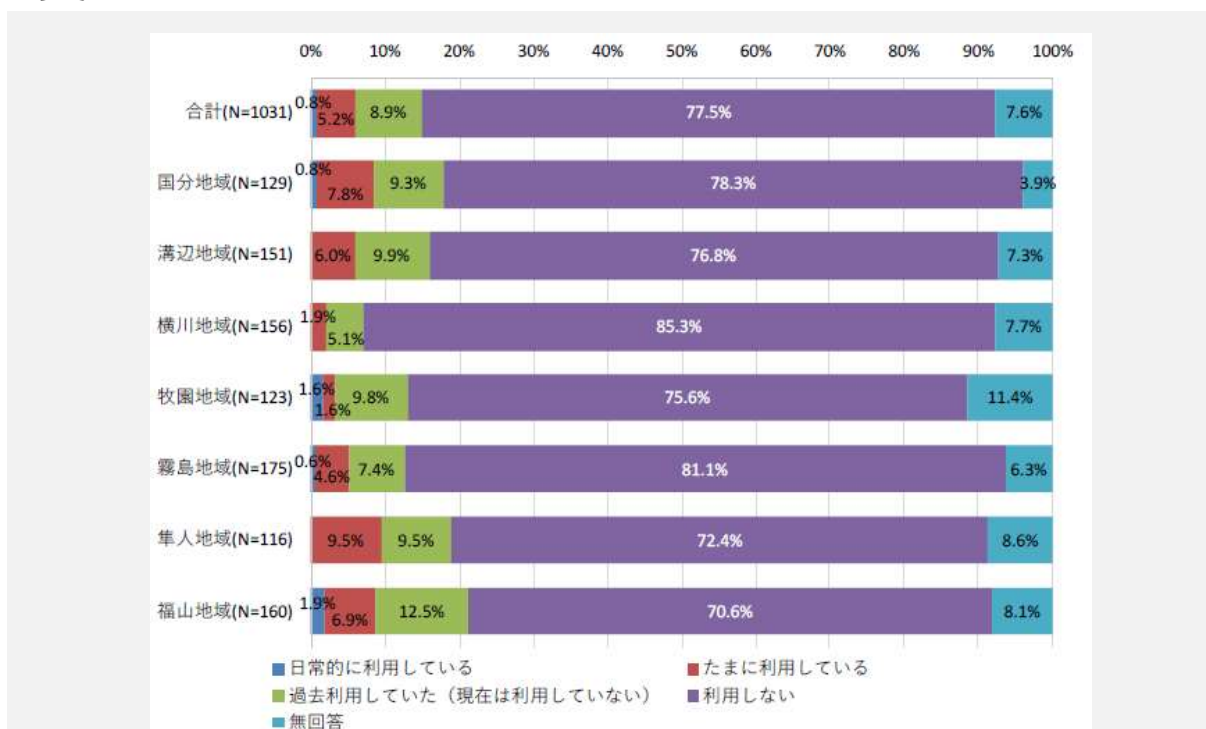


図34 公共交通の利用頻度
(市立地適正化計画の策定に関するアンケート結果) (令和4年1月実施)

事業 5-② 地域座談会の開催を通じた運行ニーズの把握

【実施主体：霧島市、自治会等】

- バス運行の見直し検討や利用環境の改善等をテーマに、市職員が直接地域に出向いて座談会を開催するなど、地域との協働による取組を強化します。
- 市が提供するふれあいバスの運行実績や運行経費等の基本情報を基に、地域、市及びバス事業者が連携して、運行ルートやダイヤの見直しを検討する制度を導入します。



小浜地区での座談会の様子

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施				

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
住民座談会の開催回数	年間5回 (令和4年度)	年間10回 (令和9年度)	地域政策課把握

施策 6 持続可能な地域公共交通の構築

事業 6-① ふれあいバス等の運賃の見直し

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者】

- 市が運営主体である交通モードにおいて、ふれあいバス、デマンド交通は定額 150 円（子ども・障がい者 80 円）に対し、市街地循環バス、はやと循環ワゴン は定額 200 円（子ども・障がい者 100 円）と運賃格差が生じています。
- ふれあいバスと路線バスの比較では、重複区間（重久～坂下）において、路線バスの運賃よりふれあいバスの方が安いなど運賃格差が見られます。また、令和 4（2022）年 10 月から、鹿児島交通(株)は、一般路線全線の運賃値上げを実施し、運賃格差が更に拡大しています。
- 市全体の持続可能な地域公共交通を目指すため、ふれあいバス、デマンド交通、市運営自家用有償旅客運送の運賃の見直し（値上げ）を実施します。

＜実施スケジュール＞

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
検討	実施			

＜数値目標＞

評価指標	現状値	目標値	測定方法
ふれあいバス収支率	19.9% (令和 3 年度)	30.0% (令和 8 年度)	地域政策課把握

＜参考データ＞

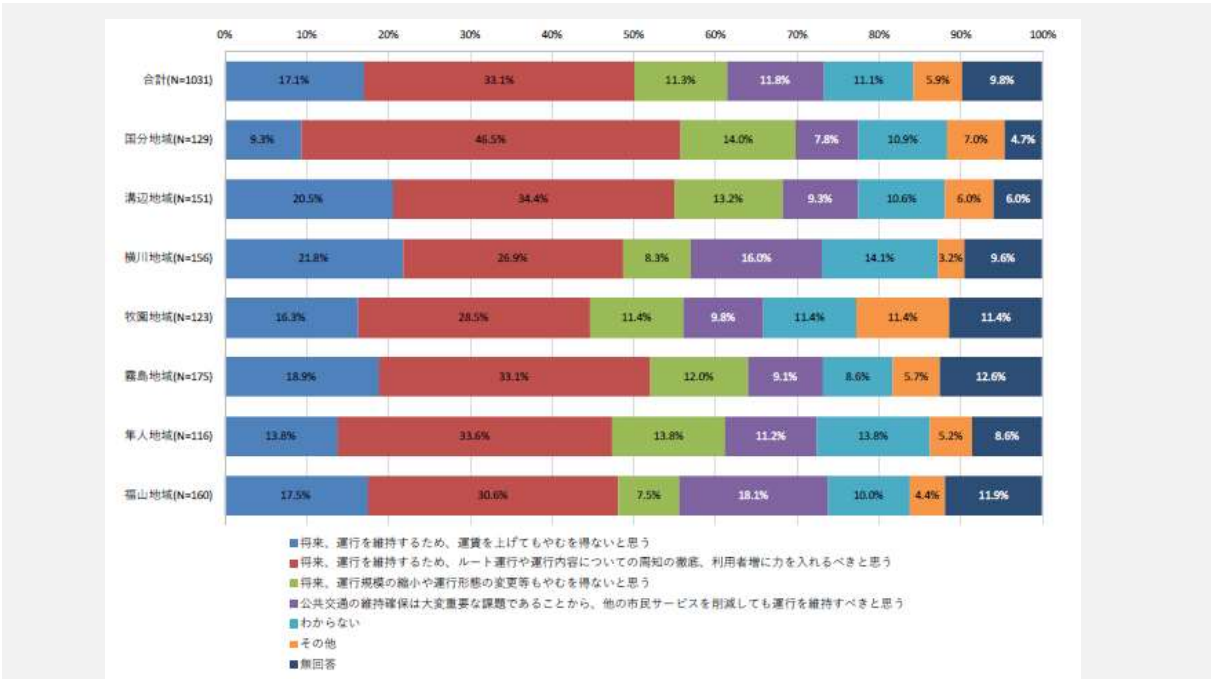


図 35 公共交通の運行継続についての考え
(市立地適正化計画の策定に関するアンケート結果) (令和 4 年 1 月実施)

事業 6-② 運転免許返納者をはじめとする高齢者等の利用促進

【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者】

- 65 歳以上で運転免許証を自主返納された方に対する「高齢者運転免許証自主返納メリット制度」を通じ、高齢者の交通事故防止と地域公共交通の利用促進を図ります。
- 市民ニーズを踏まえ、バス・タクシーに利用可能な「霧島市いきいきチケット」の運用方法を改善するなど、高齢者等の外出機会の拡大や地域公共交通の利用促進を図ります。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

<参考情報>

■「高齢者運転免許証自主返納メリット制度」とは

従来、免許返納者に対する特典として、「かごしま共通乗車カード」を交付していましたが、免許返納者の生活環境や多様化する移動ニーズを踏まえ、令和 4（2022）年 9 月から、次の 3 つの特典から 1 つを選択できるよう、見直しを行っています。

①かごしま共通乗車カード ②タクシーチケット ③SUGOCA ※いずれも額面 5,500 円

■「霧島市いきいきチケット」とは

市内に住所を有する満 70 歳以上の方、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付者に、「温泉・市営プール・バス・タクシー利用券」（額面 4,000 円）を年 1 回交付しています。

事業 6-③ 協賛制度の構築

【実施主体：霧島市、民間事業者】

利用者からの運賃収入だけでなく、利用者が行きたいと思う施設や店舗を「エリアスポンサー」として募り、そのスポンサー収入を事業費に充てる協賛制度の導入を目指します。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
検討	実施			

<数値目標>

評価指標	現状値	目標値	測定方法
エリアスポンサー数	—	30 スポンサー (令和 9 年度)	地域政策課把握

事業 6-④ バス・タクシー運転手の確保

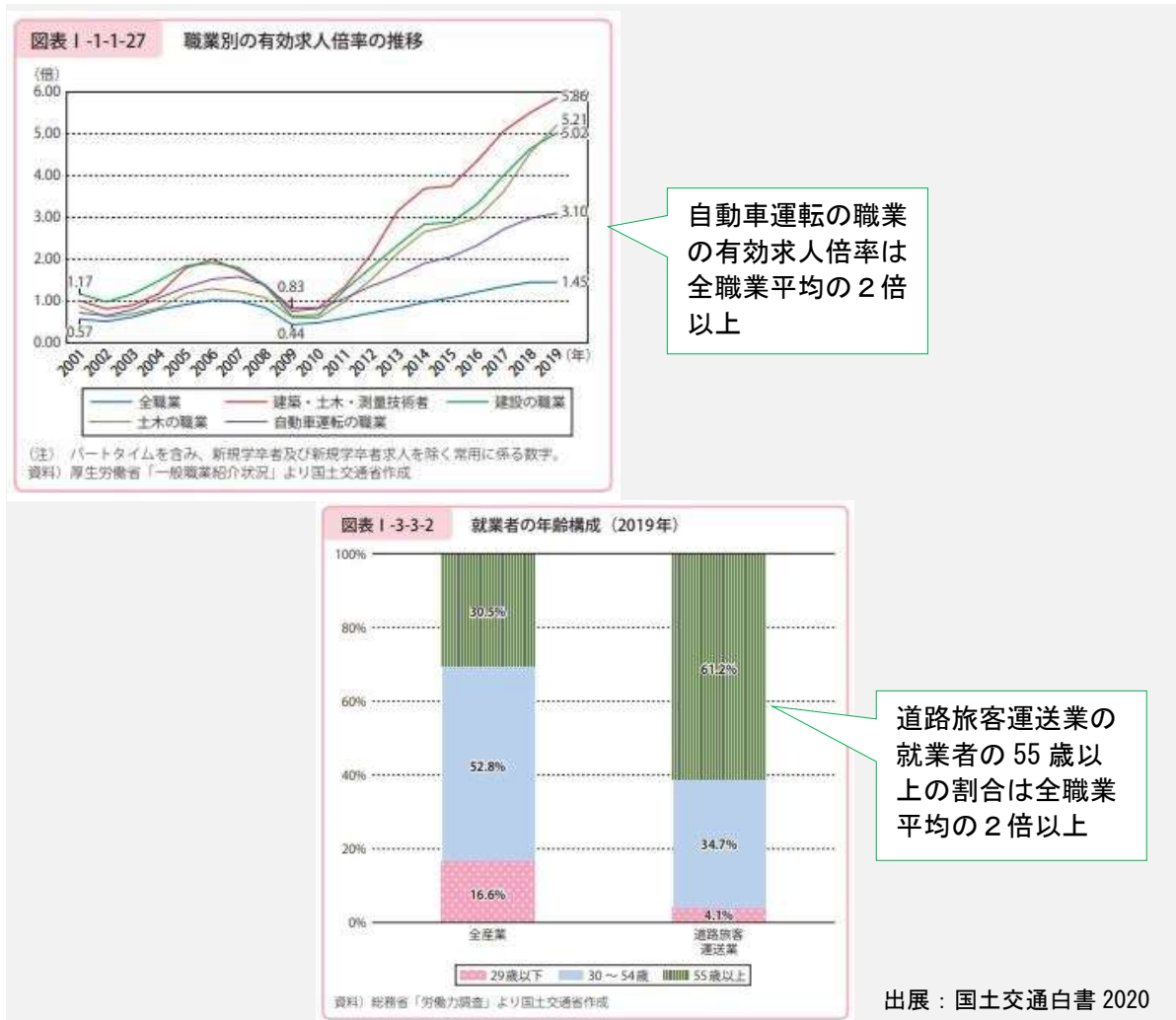
【実施主体：霧島市、バス・タクシー事業者、国、県】

- 自動車運転の有効求人倍率は全職業平均の2倍以上であり、運転の担い手が不足しています。生産年齢人口の減少に伴い産業全体で就業者数の減少が予測される中、特に、道路旅客運送業(バス・タクシー運転手等)は55歳以上の就業者の割合が61.2%と、全産業平均(30.5%)と比較して著しく高い状況です。
- 国の改善基準告示※の改正により、令和6(2024)年4月から、バス・タクシー運転手の拘束時間の上限や休息期間等が見直されることに伴い、今後更に、バス路線をはじめとする、地域公共交通の維持・確保が困難になると予想されます。
- このような状況を踏まえ、国、県等の関係機関や交通事業者等と連携しながら、バス・タクシー運転手の確保に資する取組等を検討していきます。

<実施スケジュール>

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
調査・検討・実施				

<参考データ>



事業 6-⑤ 多様な交通サービスとの連携

【実施主体：霧島市、バス事業者、民間事業者】

- 既存の交通事業者による輸送サービスの提供が困難な場合においては、地域住民の参加のもと、自家用有償旅客運送※の導入に関する勉強会を開催するなど、その導入に向け、側面から支援します。
- 児童・生徒の登下校手段として、教育委員会においてスクールバスを運行しています。児童・生徒の登下校手段の確保を前提に、ふれあいバスとスクールバスの連携を促進します。
- 中山間地域における買物支援として、民間事業者による無料送迎サービスが実施されています。これらのサービスとふれあいバスとの連携を図り、双方の事業の相乗効果を図ります。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

<参考データ>

表 18 スクールバスの運行状況

車両	運行区域	対象児童生徒	利用者数
14 人乗	横川上ノ地区	安良小・横川中	10 人
14 人乗	中津川妙見台地区	中津川小・牧園中	7 人
34 人乗	万膳・三体	牧園中	11 人
29 人乗	永水小校区	永水小・霧島中	18 人
14 人乗	霧島小校区	霧島小・霧島中	14 人
14 人乗	霧島小校区	霧島中	11 人



提供：JA あいら

事業 6-⑥ 推進体制の強化・人材育成

【実施主体：霧島市】

- 霧島市地域公共交通会議の下に各種部会を設置し、年間を通じた部会の開催により、バス路線の再編等について調整を図ります。
- 地域公共交通を取り巻く諸問題の解決に向け、市役所内における組織体制を強化するとともに、研修会への積極的な参加を通じ、地域公共交通に従事する人材の育成を図ります。

<実施スケジュール>

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
実施				

第6章 事業の実施スケジュール

基本方針	事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	① ふれあいバスの運行の見直し	実施				
	② 市街地循環バスの運行の見直し	実施				
	③ 交通モード間の乗継の推進	実施				
	④ 路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し	検討・実施				
	⑤ 新たな拠点整備等に合わせた路線整備	調査・検討	実施			
	⑥ 空港や鉄道を拠点とした周遊ネットワークの強化	検討	実施			
2 交通空間・運行環境の整備	① 隼人駅周辺の交通空間・道路整備の推進	実施				
	② 国分駅の有効活用の推進	検討	実施			
	③ 霧島神宮駅のバリアフリー化の調査・検討	調査・検討				
	④ スマートインターチェンジを活用したアクセス向上	調査・検討				
	⑤ バス待ち環境の改善	検討・実施				
3 新たな移動手段の導入や車両の小型化の推進	① AI を活用したオンデマンドバスの運行	検討	実施 エリア拡大の検討・実施			
	② 環境に配慮した小型車両の導入	検討	実施			
	③ EV バスの導入に関する調査・検討	調査・検討・実施				
4 情報発信・利用案内の強化	① バスマップ（紙媒体）の更新や「私の時刻表」の作成支援	実施				
	② デジタルを活用した情報提供の強化	実施				
	③ 鉄道在来線の利用促進	実施				
5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	① 各種団体と連携したモビリティ・マネジメントの実施	実施				
	② 地域座談会の開催を通じた運行ニーズの把握	実施				
6 持続可能な地域公共交通の構築	① ふれあいバス等の運賃の見直し	検討	実施			
	② 運転免許返納者をはじめとする高齢者等の利用促進	実施				
	③ 協賛制度の構築	検討	実施			
	④ バス・タクシー運転手の確保	調査・検討・実施				
	⑤ 多様な交通サービスとの連携	実施				
	⑥ 推進体制の強化・人材育成	実施				

第7章 数値目標

本計画の達成状況を評価するための数値目標を次のとおり定めます。

基本方針	評価指標	現状値	目標値	測定方法
1 バス交通の見直しによる利便性向上の推進	ふれあいバスの1便当たり利用者数	国分 4.1人 (令和3年度)	8.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
		溝辺 2.0人 (令和3年度)	4.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
		横川 3.2人 (令和3年度)	6.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
		牧園 1.3人 (令和3年度)	3.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
		霧島 2.1人 (令和3年度)	5.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
		福山 1.6人 (令和3年度)	3.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
	市街地循環バスの1便当たり利用者数	3.7人 (令和3年度)	8.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
	はやと循環ワゴンの1便当たり利用者数	1.7人 (令和4年度)	4.0人 (令和8年度)	地域政策課把握
	妙見路線バスの1便当たり利用者数	1.3人 (令和3年度)	4.0人 (令和8年度)	観光PR課把握
2 交通空間・運行環境の整備	霧島連山周遊バスの1便当たり利用者数	2.0人 (令和3年度)	5.0人 (令和8年度)	観光PR課把握
	鉄道との乗継時間が5分未満又は30分以上であるバスダイヤの割合	37.7% (令和4年度)	20.0% (令和9年度)	地域政策課把握
	日常生活で移動に不便を感じている市民の割合	38.5% (令和4年度)	35.0% (令和9年度)	市民意識調査
3 新たな移動手段の導入や車両の小型化の推進	国分駅西口駅前広場に乗り入れている交通モード	1交通モード (令和4年度)	2交通モード (令和9年度)	地域政策課把握
	「(仮称)隼人駅東口駅前広場」に乗り入れている交通モード	—	3交通モード (令和9年度)	地域政策課把握
	民間施設(商業施設・医療機関等)敷地内に設定した乗降スポット	1か所 (令和4年度)	30か所 (令和9年度)	地域政策課把握
	AIを活用したオンデマンドバスの運行区域	—	3区域 (令和9年度)	地域政策課把握
4 情報発信・利用案内の強化	AIを活用したオンデマンドバスの1日当たり利用者数	—	100人 (令和9年度)	地域政策課把握
	AIを活用したオンデマンドバスのWeb予約率	—	30.0% (令和9年度)	地域政策課把握
	小型車両の導入台数	—	3台 (令和9年度)	地域政策課把握
5 地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成	オープンデータ化した交通モード	1交通モード (令和4年度)	3交通モード (令和9年度)	地域政策課把握
	肥薩線(吉松～隼人)の平均通過人員	518人/日 (令和3年度)	605人/日 (令和8年度)	JR九州公表資料
	日豊本線(都城～国分)の平均通過人員	830人/日 (令和3年度)	1,389人/日 (令和8年度)	JR九州公表資料
6 持続可能な地域公共交通の構築	住民座談会の開催回数	年間5回 (令和4年度)	年間10回 (令和9年度)	地域政策課把握
	モビリティ・マネジメント実施回数	1回 (令和4年度)	5回 (令和9年度)	地域政策課把握
	公共交通の利用頻度	6.0% (令和4年度)	10.0% (令和9年度)	市民意識調査
	ふれあいバス収支率	19.9% (令和3年度)	30.0% (令和8年度)	地域政策課把握
6 持続可能な地域公共交通の構築	市街地循環バス収支率	17.7% (令和4年度)	30.0% (令和9年度)	地域政策課把握
	廃止路線代替バス収支率	37.7% (令和4年度)	40.0% (令和9年度)	地域政策課把握
	エリアスポンサー数	—	30スポンサー (令和9年度)	地域政策課把握

第8章 計画の推進及び評価・検証方法

1 計画の推進

本計画を進めるに当たり、地域、交通事業者、行政の3者が連携し、計画事業の達成に向けて取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

本計画の推進は、「霧島市地域公共交通会議」が担い、計画に位置付けた各施策・事業の実施に向けては、本会議の下に設置する部会のメンバーを基本とし、必要に応じ、部会員以外の関係者の参画を求めます。

2 評価・検証方法

計画期間（5年間）を通じた「長期的なPDCAサイクル※」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、適宜、計画を見直しながら基本理念の実現に向けた取組を推進します。

	対象期間	概 要
長期的なPDCA サイクル	5 年間	事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業実施の効果や課題などを整理・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。

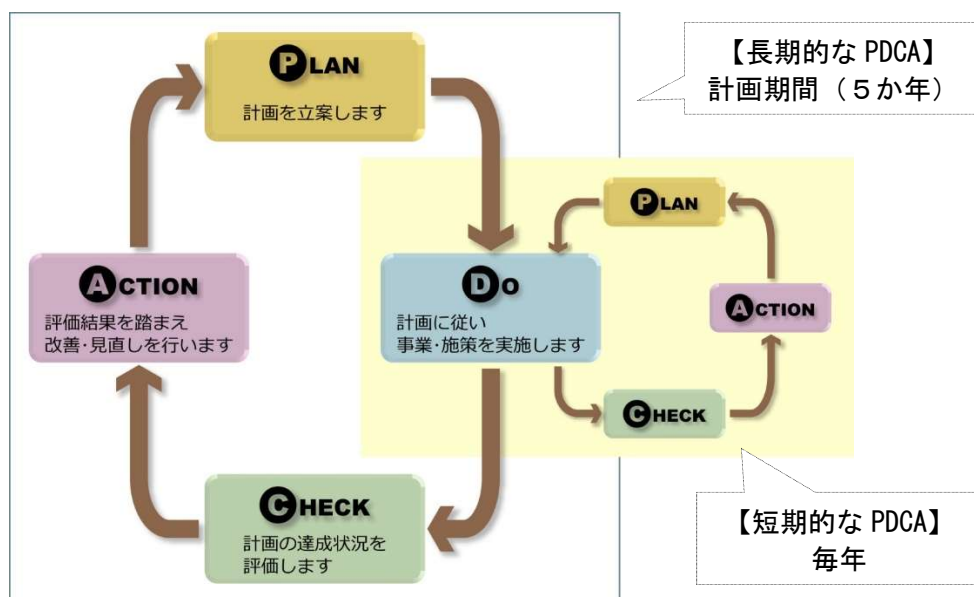


図 36 PDCA サイクル

3 年間スケジュール

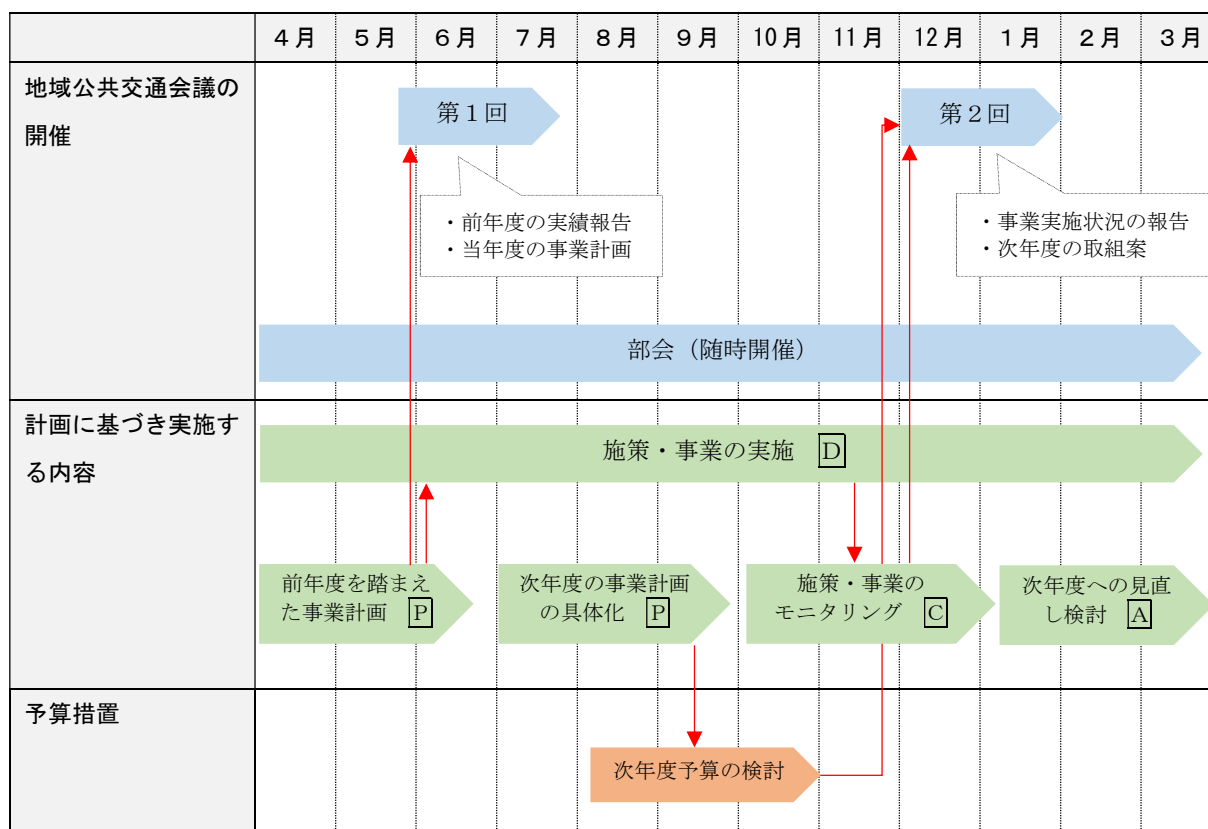


図 37 地域公共交通に関する施策等の年間スケジュール

第9章 参考資料

霧島市地域公共交通会議設置要領

- (趣旨)
- 第1条 この要領は、霧島市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の設置及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。
- (交通会議の機能)
- 第2条 交通会議は、次に掲げる協議会等の機能を有するものとする。
- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に規定する協議会及び同法第36条の4第1項に規定する新モビリティサービス協議会
 - (2) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。）第9条の3に規定する地域公共交通会議及び規則第51条の8に規定する運営協議会
 - (3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）第2条第1項第1号に規定する協議会（協議事項）
- 第3条 交通会議は、次に掲げる事項について協議を行うものとする。
- (1) 地域の実情に応じた適切な一般旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
 - (2) 自家用有償運送（規則第51条第1号に規定する交通空白地有償運送を除く。）の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
 - (3) 生活交通確保維持改善計画の策定、変更（軽微な変更を除く。）及び実施状況の評価に関する事項
 - (4) 地域公共交通計画の策定、変更（軽微な変更を除く。）及び実施状況の評価に関する事項
 - (5) 新モビリティサービス事業計画の策定、変更（軽微な変更を除く。）及び実施状況の評価に関する事項
 - (6) 前号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関すること。
- (交通会議の委員)
- 第4条 交通会議は、次に掲げる者をもって構成する。
- (1) 企画部を担任する副市長
 - (2) 九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者
 - (3) 鹿児島県警察霧島警察署長又はその指名する者
 - (4) 鹿児島県交通政策課長又はその指名する者
 - (5) 道路管理者又はその指名する者
 - (6) 一般旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
 - (7) 公益社団法人鹿児島県バス協会の代表者又はその指名する者
 - (8) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会始良伊佐支部の代表者又はその指名する者
 - (9) 一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
 - (10) 前号に掲げる者のほか、次条第1号に規定する会長が必要と認める者
- (交通会議の運営)
- 第5条 交通会議に会長を置く。
- 2 会長は、前条第1号に規定する委員をもって充てる。
 - 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
 - 4 会長に事故がある場合は、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- (任期)
- 第6条 委員の任期は2年とし、欠員を生じた場合の補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。
- 2 委員は、再任されることができる。
- (会議)
- 第7条 交通会議の会議（以下この条において「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。
- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
 - 3 会長は、特に必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。
 - 4 会議の議決は、出席した委員の多数決によることとし、可否同数のときは議長が決する。
 - 5 会議は原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じ、非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。
- (書面開催)
- 第8条 会長は、特に必要があると認める場合は、交通会議を書面により開催することができる。
- 2 前項の規定による書面開催は、前条第4項の規定を準用する。この場合において、「会議」とあるのは「書面開催」と、「出席した委員」とあるのは「期限までに書面による議決権行使した委員」と読み替えるものとする。
- (部会)
- 第9条 第3条各号に掲げる事項について具体的な調査及び検討を行うため、交通会議に部会（次条に規定する「福祉有償運送運営協議会」を除く。）を設置することができる。
- 2 部会の構成員は、会長が交通会議の委員の中から指名する。
 - 3 部会に部会長を置き、会長の指名する委員をもって充てる。
 - 4 部会長は、第1項に規定する調査及び検討が終了したときは、その結果を交通会議に報告するものとする。
 - 5 第7条及び前条の規定は、部会の会議に準用する。この場合において、「交通会議」とあるのは「部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

- (福祉協議会)
- 第10条 交通会議に、道路運送法（昭和26年法律第183号）第79条の4第1項第5号に規定する自家用有償旅客運送（規則第51条第2号に規定する福祉有償運送に限る。）の必要性について協議を行うため、福祉有償運送運営協議会（以下「福祉協議会」という。）を置く。
- 2 福祉協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。
 - (1) 福祉有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
 - (2) 福祉協議会の運営方法、福祉有償運送のサービス内容その他福祉有償運送に関し福祉協議会が必要と認める事項
- (福祉協議会の委員)
- 第11条 福祉協議会に属すべき委員は、会長が交通会議の委員の中から指名する。ただし、道路運送法施行規則第51条の8第1項第6号に掲げる現に本市内で福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等については、次条に規定する福祉協議会の委員長が、該当する法人等を委嘱するものとする。
- (福祉協議会の委員長)
- 第12条 福祉協議会に委員長を置き、会長の指名する委員をもって充てる。
- 2 委員長は、福祉協議会を代表し、会務を総理する。
 - 3 委員長に事故あるとき又は欠けたときは、委員長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- (福祉協議会の会議)
- 第13条 福祉協議会の会議は、第7条の規定を準用する。この場合において、「交通会議」とあるのは「福祉協議会」と、「会長」とあるのは「委員長」と読み替えるものとする。
- (福祉協議会の会議の特例)
- 第14条 委員長は、次に掲げるときは、福祉協議会に属すべき委員に対し書面により賛否を求め、その回答をもって会議の議決に代えることができる。
- (1) 緊急やむを得ない事情があるとき。
 - (2) 運送者が更新登録の申請を行うとき。
 - (3) 委員長が必要と認めるとき。
- (福祉協議会の決議)
- 第15条 福祉協議会の決議は、これをもって交通会議の議決とする。ただし、福祉協議会に係る重要又は異例な事項については、この限りでない。
- (報告)
- 第16条 委員長は、所掌事務について協議が終了したときは、その結果を会長に報告するものとする。
- (守秘義務)
- 第17条 委員は、その職務に関して知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。
- (協議結果の取扱い)
- 第18条 交通会議（部会を含む。以下同じ。）及び福祉協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
- (事務局)
- 第19条 交通会議の庶務は、地域政策課において処理する。ただし、福祉協議会の庶務は、長寿・障害福祉課において処理する。
- (その他)
- 第20条 この要領に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

- (施行期日)
- 1 この要領は、平成27年4月9日から施行する。
- (最初の委員の任期)
- 2 この要領の施行後初めて委嘱される委員の任期は、第5条第1項の規定にかかわらず、平成31年3月31日までとする。
- 附 則
- この要領は、平成28年1月18日から施行する。
- 附 則
- この要領は、平成28年5月25日から施行し、改正後の霧島市地域公共交通会議設置要領は、平成27年7月14日から適用する。
- 附 則
- この要領は、平成29年4月1日から施行する。
- 附 則
- この要領は、令和2年11月19日から施行する。
- 附 則
- この要領は、令和3年1月20日から施行する。
- 附 則
- この要領は、令和4年5月23日から施行する。

霧島市地域公共交通会議委員名簿

令和 5（2023）年 3 月 24 日現在

	所 属	役職等	氏 名
1	霧島市	副市長	山口 剛
2	南国交通(株)	業務部計画課長	坂口 勇
3		空港自動車営業所所長	麻生 隆
4	鹿児島交通(株)	常務取締役	西 修平
5		国分営業所所長	今塩屋 悟
6	(株)有村観光	代表取締役	有村 純徳
7	(有)中村タクシー	代表取締役	中村 博人
8	旭交通(株)	取締役支社長	大坪 真
9	旭交通(株)	社員代表	迫田 三郎
10	鹿児島第一交通（株）	課長代理	福重 秀一
11	(株)タクシー国際	代表取締役	古田 勇樹
12	(公社)鹿児島県バス協会	事務局長	山口 重幸
13	(一社)鹿児島県タクシー協会	始良伊佐支部長	下小藺 充
14	地域住民代表		加治屋 明日香
15	九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官	西村 英明
16	九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官	南 崇
17	南国交通労働組合	副執行委員長	今堀 照男
18	私鉄鹿児島交通労働組合	執行委員長	岡 良二
19	九州地方整備局鹿児島国道事務所	加治木維持出張所長	児玉 康司
20	鹿児島県始良・伊佐地域振興局	建設部長	橋口 高行
21	霧島警察署	交通課長	竹下 直志
22	鹿児島県総合政策部交通政策課	主幹兼陸上交通係長	肥後 卓志
23	九州旅客鉄道（株）鹿児島支社	副支社長	前田 秀作
24	霧島商工会議所	専務理事	川東 千尋
25	霧島市商工会	事務局長	満留 寛
26	(公社)霧島市観光協会	副会長	中堀 清哲
27	鹿児島工業高等専門学校	都市環境デザイン工学科准教授	内田 一平
29	霧島市	企画部長	出口 竜也
30		保健福祉部長	小倉 正実

用語解説

アルファベット

AI

人口知能のこと。人間の知的ふるまいの一部を、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもの。

EV バス

電気自動車的一种であり、蓄電池の電気エネルギーを動力源にモーターを回転させて走行するバス。

GTFS-JP

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ。

GTFS-RT

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ。

OD データ

Origin Destination の略語で、出発地と到着地(目的地)の組合せの利用者数を表すデータ。

PDCA サイクル

品質管理などの業務管理における継続的な改善方法。Plan（計画）→Do（実行）→Check（確認）→Act（改善）の4段階を繰り返して業務を継続的に改善する方法。

SDGs

平成27年に達成期限を迎えるミレニアム開発目標の後継となる、環境と開発問題に関する新たな世界目標。平成24年6月の国連持続可能な開発会議（リオ+20）で策定の開始が合意された。持続的開発目標。

あ・ア

オンデマンドバス

路線バスのような既定の経路や時刻表がない予約型のバスである。

オープンデータ

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう公開されたデータ。

か・カ

改善基準告示

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、拘束時間の上限、休息期間について基準が設けられている。

九州 DREAM STATION

JR 九州が駅と周辺地域を含めた更なる賑わい創りを地域の民間企業と協働して取り組むプロジェクト。

交通系 IC カード

改札の読み取り部にタッチするだけで運賃の支払いや定期券の読み込みが行われて、改札を通過することが可能なカード。

コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス。

さ・サ

自家用有償旅客運送

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、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

実証運行

期間を定めて試験的に運行するものです。一般的には、実証運行の結果を踏まえ、適宜必要な見直しを行った上で、本格運行に移行する。

スマートインターチェンジ

高速道路の既存施設から一般道に出入りできるよう設置された、ETC 専用の簡易型インターチェンジ

た・サ

通路用シェルター

駅やバス停等において、旅客や貨物を雨風から守るために設置される覆い（上屋）

デマンド交通

バスや鉄道などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を運行するのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所に送迎するサービス。

特認小・中学校

豊富な自然環境に恵まれた小規模校の特性を生かし、心身の健康増進・体力づくりとともに、学ぶ楽しさと、豊かな人間性を培いたいと希望する保護者・児童生徒に一定の条件のもとで、特別に入学（転学）を認める制度。

な・ナ

二次元バーコード

縦・横二方向に情報を持つ事で、記録できる情報量を飛躍的に増加させたコード。QR コードは他の二次元コードが備えている特長（大容量・省スペース・高速読取・誤り訂正機能）を全て備え、現在日本で最も普及している二次元コードである。

二次アクセス

複数の交通機関を利用する際の2種類目の交通機関。例えば、鉄道から路線バスに乗り継ぐ場合の路線バスのこと。

は・ハ

バスロケーションシステム

GPS（全地球測位システム）等を使い、スマートフォンやパソコンからバスの現在位置や到達までの目安時間、車両の混雑状況がわかるシステム。

福祉有償運送

障がい者や要介護者等を対象に、NP0等の非営利法人や市町村が乗車定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で行う、ドア・ツー・ドアの輸送サービス。

負のスパイラル

連鎖的に悪循環が生じること。

フィーダー

バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通である地域間交通ネットワークと接続する「支線」となる系統。

平均通過人員

鉄道利用者の1日における1km当たりの人数のことで、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・マ

モビリティ・マネジメント

市民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取組。

モビリティサービス

自動車による移動や運搬をスムーズに行うためのサービスのこと。たとえばカーシェアリング（登録を行った会員間で車を共同で使用するサービス）やライドシェア（自家用車の所有者と自動車に乗りたい人を結び付ける移動手段）など。

モニタリング

対象の状態を継続または定期的に観察・記録すること。

霧島市地域公共交通計画

令和 5（2023）年 3 月 策定

令和 6（2024）年 8 月 改訂

令和 6（2024）年 11 月 改訂

令和 7（2025）年 2 月 改訂

発行・編集：鹿児島県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（内線 1545）

FAX 0995-47-2522

HP <http://www.city-kirishima.jp/>

Email t-seisaku@city-kirishima.jp
