

計画の目標（案）

改訂前（H28.3策定版）	改訂後（R2.3改訂版）
<p>全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合</p> <p>■目標値 10%未満（H31） 〔基準値：11.5%（H27）〕</p> <p><計画策定以降、解消された地域R1.9時点> 11/103自治会 （目標自治会数：13/103以上、達成率84.6%）</p>	<p>全自治会に占める交通不便地域・交通空白地域の割合</p> <p>■目標値 10%未満（R4） 〔基準値：10.7%（H30）〕</p>
<p>J R利用者数</p> <p>■目標値 4,200千人（H31） 〔基準値：3,856千人（H26）〕</p> <p><平成28年度実績> 3,791千人 ※H29以降はデータ非公開により集計不能</p>	<p>肥薩線（吉松～隼人）の平均通過人員</p> <p>■目標値 660人以上（R4） 〔基準値：656人（H30）〕</p> <p>日豊本線（都城～国分）の平均通過人員</p> <p>■目標値 1,480人（R4） 〔基準値：1,438（H30）〕</p>
<p>バリアフリー化を講じている市内J R駅</p> <p>■目標値 9駅以上（H31） 〔基準値：5駅（H27）〕</p> <p><令和元年9月時点の現状> ※11駅中6駅がバリアフリー</p>	<p>バリアフリー化を講じている市内J R駅</p> <p>■目標値 8駅（R4） 〔基準値：6駅（R1）〕</p> <p>※バリアフリーではない市内駅（R1.9時点） 隼人駅、日当山駅、大隅横川駅、霧島神宮駅 北永野田駅</p>
<p>高齢者運転免許証自主返納者数</p> <p>■目標値 300人以上（H31） 〔基準値：253人（H26）〕</p> <p><平成30年の実績> 437人</p>	<p>削除</p> <p><u>大幅に目標達成しており、また、自主返納は返納者の意思を尊重する必要があるため、公共交通施策において数値目標とするには馴染まないため。</u></p>
<p>「ふれあいバス」と「J R・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</p> <p>■目標値 60%以上（H31） 〔基準値：48.4%（H27）〕</p> <p><令和元年9月時点の現状> 36.8%</p>	<p>削除</p> <p><u>可能な限り、乗継利便性のよいダイヤ設定となるよう努力はするが、限られた便数の中では限界があるため、あえて数値目標とはしない。</u></p>
<p>全国温泉地満足度の順位</p> <p>■目標値 8位（H31） 〔基準値：14位（H26）〕</p> <p><平成30年度の順位> 24位</p>	<p>削除</p> <p><u>2次アクセスの充実も満足度を測る一つの要因であるが、観光地の魅力度や滞在地でのおもてなしなどに満足度は大きく左右されるため、公共交通施策としての指標に馴染まないため。</u></p>

改訂前（H28.3 策定版）	改訂後（R2.3 改訂版）
<p>霧島連山周遊バス・妙見路線バスの利用者の伸び率（対 H26 年度比）</p> <p>■目標値 13%以上増加（H31） 〔基準値：なし〕</p> <p><平成 30 年度の実績></p> <p>○霧島連山周遊バス H26:4,046 人→H30:3,370 人（17%減）</p> <p>○妙見路線バス H26:6,497 人→H30:5,885 人（9%減）</p>	<p>霧島連山周遊バスの年間利用者数</p> <p>■目標値 4,600 人以上（R4） 〔基準値：3,370 人（H30）〕</p> <hr/> <p>妙見路線バスの年間利用者数</p> <p>■目標値 7,400 人以上（R4） 〔基準値：5,885 人（H30）〕</p> <hr/> <p>霧島周遊観光バスの 1 便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 9.0 人/便以上（R4） 〔基準値：5.9 人（H30）〕</p>
<p>「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</p> <p>■目標値 60%以上（H31） 〔基準値：55.4%（H27）〕</p> <p><令和元年 9 月時点の現状> 55.4%</p>	<p>削除</p> <p><u>可能な限り、乗継利便性のよいダイヤ設定となるよう努力はするが、限られた便数の中では限界があるため、あえて数値目標とはしない。</u></p>
<p>ふれあいバス路線の空便率</p> <p>■目標値 各路線 30%未満（H31） 〔基準値：全国平均 30.5%（H27）〕</p> <p><平成 30 年度の実績></p> <p>全 38 路線中 30%未満は 23 路線</p>	<p>削除</p> <p><u>後に記載の 1 便当たりの利用者数 2 人以上の目標と重複するため。</u></p>
<p>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</p> <p>■目標値 0 路線（H31） 〔基準値：8 路線（H27）〕</p> <p><平成 30 年度の実績> 全 38 路線中、18 路線</p>	<p>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</p> <p>■目標値 0 路線（R4） 〔基準値：18 路線/38 路線（H30）〕</p>
<p>廃止路線代替バスの収支率</p> <p>■目標値 各路線 16.67%以上（H31） 〔基準値：別紙参照〕</p> <p><平成 30 年度の実績> 全 17 路線中 14 路線</p>	<p>廃止路線代替バスの収支率が 1/6 未満の路線数</p> <p>■目標値 全路線 16.67%以上（R4） 〔基準値：○路線/17 路線（R1）〕</p> <p>（参考）H30 は全 17 路線中 14 路線</p>

改訂前（H28.3 策定版）	改訂後（R2.3 改訂版）
<p>ふれあいバスの1便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 各路線2人/便以上（H31） 〔基準値：P88 参照（H26）〕</p> <p><平成30年度の実績> 全38路線中20路線</p>	<p>ふれあいバスの1便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 全路線2人/便以上（R4） 〔基準値：20路線/38路線（H30）〕</p>
<p>デマンド交通の1便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 各地区1.5人/便以上（H31） 〔基準値：地区平均2.0人/便（H26）〕</p> <p><平成30年度の実績> 全4路線中、1路線</p>	<p>デマンド交通の1便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 各路線1.5人/便以上（R4） 〔基準値：1路線/4路線（H30）〕</p>
<p>地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数</p> <p>■目標値 各地区3回以上（H31） 〔基準値：実施していない（H27）〕</p> <p><平成30年度の実績> 2回</p>	<p>地域住民との直接的コミュニケーションの取組回数</p> <p>■目標値 各地区3回以上（R4） 〔基準値：2回（H30）〕</p>
<p>市街地循環バスの1便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 5.8人（H31） 〔基準値：5.6人（H27）〕</p> <p><平成30年度の実績> 5.2人</p>	<p>市街地循環バスの1便当たりの利用者数</p> <p>■目標値 6.0人（R4） 〔基準値：5.2人（H30）〕</p>