

第6章 鹿児島県の地域公共交通の問題点と課題の整理

6-1. 移動ニーズに関する問題点と課題

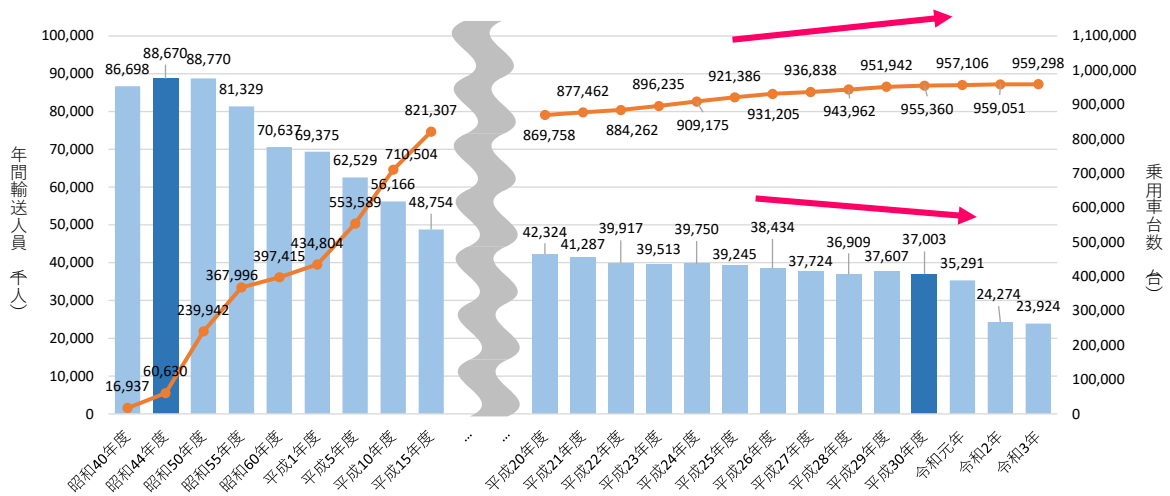
6-1-1 マイカー普及による公共交通利用者の減少からの脱却

現状・問題点

- マイカー普及と比例して、公共交通利用者、特に路線バス利用者は減少してきた。
- 特に令和2年度はコロナ禍に伴う行動制限に伴い輸送人員が大きく減少している。
- 令和3年度以降は回復傾向であるものの、通勤や出張需要が落ち込んだ状況が続いており、コロナ前の水準には達しない。【交通事業者ヒアリング】

課題

- コロナ禍に伴う新たな生活様式の一定程度の定着もあり、通勤や出張等の移動需要の回復は見込めない面もあるが、移動需要の喚起やマイカー転換によって利用者の減少から脱却することが必要。



出典：九州運輸要覧、一般財団法人自動車検査登録情報協会

図 6-1 県内の路線バス輸送人員の推移

6-1-2 移動ニーズと運行形態の不一致解消

現状・ 問題点

- 住民アンケート結果では、公共交通を使わず自家用車を利用する理由として、「自家用車の方が早く着く」「ちょうど良い時間の公共交通の便が無い」「公共交通は乗り換えが必要である」「駅やバス停まで遠い」という意見が多い。
- 買物弱者への対応の観点からも、公共交通が買物ニーズに一定対応できることが望ましい。
- 公共交通の改善点として、公共交通利用者も非利用者も「待合環境」「乗継ぎ」に関する指摘が多い。

課題

- 運転者不足等により、路線バスの運行をこれ以上増やすことは難しい中、移動ニーズを見極め、限られた運行資源を、必要とする時間帯に合わせる検討が必要である。
- 公共交通間の乗継利便性確保が求められている。

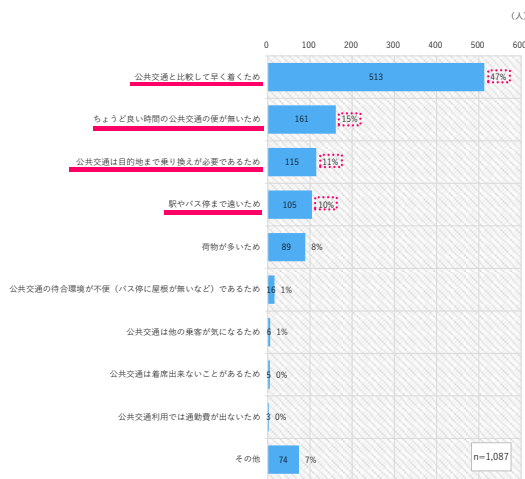


図 6-2 自家用車を利用する理由
(住民アンケート)

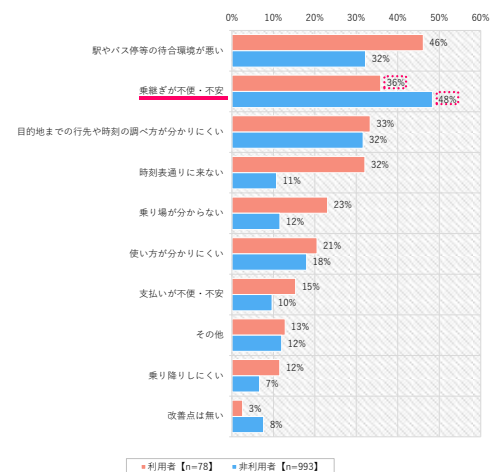


図 6-3 公共交通の改善点について
(住民アンケート)

6-1-3 利便性確保に向けた公共交通の選択と集中・見直しの必要性

現状・ 問題点

- 現在の地域間公共交通網は、路線や区間によって輸送状況が大きくことなり、平均通過人員（輸送の規模）が低い区間・系統が存在する。
- 一部の路線・系統では、通学者などに利用者が固定されており、それ以外の時間帯は利用が少ないなど、利用が特定の目的化している路線も存在する。【交通事業者ヒアリング】

課題

- 各モードにおける輸送力等の特性を踏まえ、大量輸送が必要ではない区間（平均通過人員が小さい等）の精査やあり方の検討が必要であるとともに、日常的な生活利用を促進するために最適な運行内容となるよう、関係者とともに検討が必要である。

表 6-1 JR 鹿児島県内線区別平均通過人員の推移

| 路線 | 区間 | 営業キロ (km) | 平均通過人員（人/日） | | | | | | |
|-------|-----------|--------------|---------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| | | | 1987年 (参考) | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 |
| 九州新幹線 | 熊本～鹿児島中央 | 170.5 | - | 13,062 | 13,226 | 12,473 | 5,663 | 6,648 | 9,707 |
| 鹿児島本線 | 川内～鹿児島中央 | 46.1 | 11,252 | 7,360 | 7,452 | 7,268 | 5,881 | 5,971 | 6,324 |
| 鹿児島本線 | 鹿児島中央～鹿児島 | 3.2 | 9,962 | 11,900 | 11,917 | 11,724 | 9,088 | 9,398 | 9,980 |
| 日豊本線 | 都城～国分 | 42.2 | 2,029 | 1,478 | 1,438 | 1,389 | 728 | 830 | 1,068 |
| 日豊本線 | 国分～鹿児島 | 30.5 | 9,875 | 11,329 | 11,319 | 11,084 | 8,501 | 8,729 | 9,345 |
| 肥薩線 | 人吉～吉松 | 35.0 | 569 | 138 | 105 | 106 | - | - | - |
| 肥薩線 | 吉松～隼人 | 37.4 | 1,109 | 719 | 656 | 605 | 480 | 518 | 493 |
| 吉都線 | 吉松～都城 | 61.6 | 1,518 | 474 | 465 | 451 | 408 | 397 | 394 |
| 指宿枕崎線 | 鹿児島中央～喜入 | 26.6 | 8,253 | 8,474 | 8,555 | 8,346 | 6,631 | 6,558 | 7,168 |
| 指宿枕崎線 | 喜入～指宿 | 19.1 | 3,687 | 2,551 | 2,537 | 2,405 | 1,661 | 1,674 | 1,862 |
| 指宿枕崎線 | 指宿～枕崎 | 42.1 | 942 | 306 | 291 | 277 | 255 | 240 | 220 |
| 日南線 | 油津～志布志 | 42.9 | 669 | 210 | 193 | 199 | 171 | - | - |

出典：JR九州ホームページ

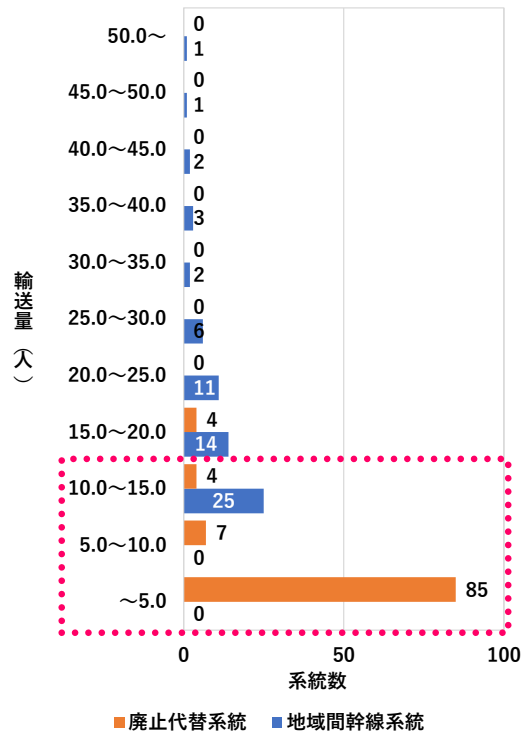


図 6-4 補助対象路線バスの系統ごと輸送量の分布(R4 年補助年度)

※輸送量は平均通過人員の 1/2 に相当する数値(循環系統を除く)

6-2. 地域と交通の連携に関する問題点と課題

6-2-1 地方公共団体と交通事業者の間で役割分担を明確化

| | |
|------------|--|
| 現状・ 問題点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 市町村内の公共交通協議会においては、市町村内の公共交通の議論が中心であり、行政区界を跨ぐ幹線交通の議論は広域行政に委ねていることが多い。【交通事業者ヒアリングより】 ● 行政区界を跨ぐ幹線交通の議論について、市町村は、生活圏を共有する市町村間で連携しつつ、県や中心的な市町村が主導する体制を最も望んでいる。 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通圏を意識し、幹線交通と域内交通に関して交通事業者と行政で役割を分担することが必要である。 ● 県は広域交通について、幹線として果たすべき役割やあり方を明確化しつつ、交通事業者、市町村と共に主体的に検討に取り組むことが求められている。 ● 市町村は域内交通について、地域の実情を鑑みつつ、様々な関係者と共に主体的に検討に取り組むことが求められている。 |

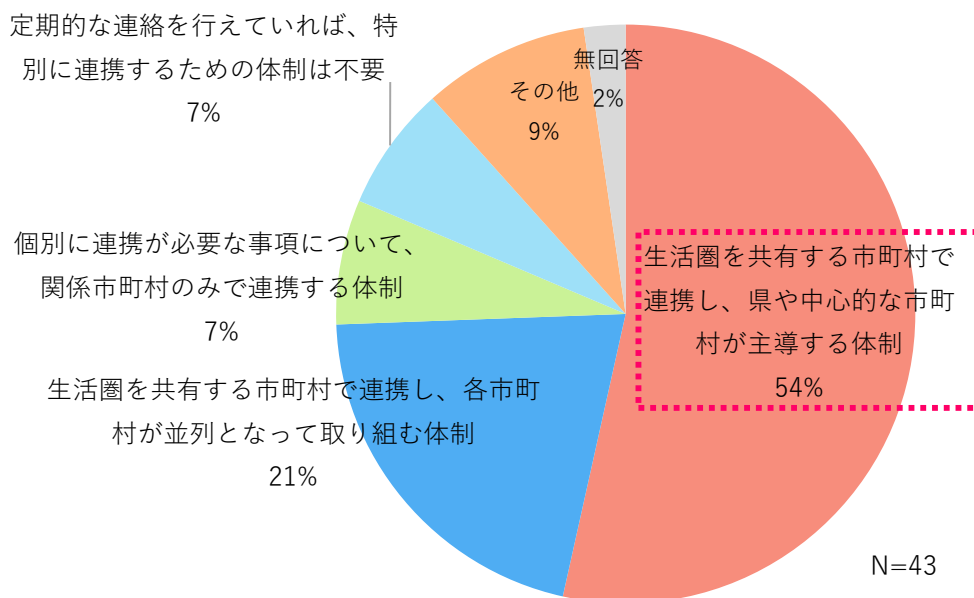


図 6-5 幹線公共交通の望ましい検討体制（市町村アンケート）

6-2-2 移動目的や公共交通同士の連携の必要性

現状・問題点

- 観光に特化した交通モード間の連携が一部の離島では進んでいるものの、その他では移動目的と交通との連携や交通モード間の連携によるおでかけ・公共交通利用促進は進んでいない。【交通事業者ヒアリングより】

課題

- 公共施設や商業施設、他の交通モード、インフラなどの立地・整備と連携した公共交通ネットワークの構築を行うことや、来訪者等の移動目的に則した公共交通の提供を行うことで、公共交通利用を促すことが必要である。

The screenshot displays the JAL MaaS app interface. On the left, a travel itinerary is shown for a route from Kaminamie Airport to Kokoro Park. The itinerary includes walking segments and a bus segment. The bus segment is highlighted with a red box and text: "1日/2日/3日路線バス乗り放題券を買おう" (Buy a 1-day/2-day/3-day unlimited bus pass). The main part of the screen shows two ticket purchase options. The first option is "しまバス路線バス乗り放題券" (Shimabasu Route Bus Unlimited Pass) with a "1日/2日/3日乗車券" (1-day/2-day/3-day ticket) and a price of 360 yen. The second option is "[SALE中!] JALMaaSし〜まクーポン5枚セット" ([SALE!] JALMaaS Shimama 5 Coupon Set) with a price of 3,000 yen. A third panel on the right shows a "テスト" (Test) screen for the "JALPAK" coupon set, indicating it is "利用可能" (Available) and showing an expiration date of "04/30 23:59".

出典：JAL ホームページ

図 6-6 観光 MaaS の例【奄美大島における航空と路線バスの連携】

6-2-3 広域・高速交通と二次交通のシームレスなつながりの必要性

現状・ 問題点

- 二次交通として駅やターミナルバス停、空港、港から目的地までのラストマイルを担うきめ細かな移動手段であるタクシーは、他の公共交通機関との連携はほとんど見られない。【交通事業者ヒアリングより】
- 広域・高速交通（航空や航路）の頻繁なダイヤ変更に対し、接続運行する路線バスのダイヤをすぐに変更するのは難しいことが多い。【交通事業者（離島部）ヒアリングより】
- 特に離島における二次交通は、供給力の問題から離島生活者の移動に特化せざるを得ず、来訪者の移動手段として公共交通は必ずしも適していない。【交通事業者（離島部）ヒアリングより】

課題

- 二次交通として、一般乗用タクシーを含めたラストマイルを支えるきめ細かな移動手段について、広域・高速交通との連携による交通ネットワーク構築が課題である。
- 特に離島部における広域・高速交通と二次交通の関係者が、来訪者の島内の移動手段について議論する場を設け、連携した交通ネットワークを構築することが課題である。

6-2-4 利用者視点を考慮したストレスの無いサービスの提供

現状・ 問題点

- 公共交通利用者に対するアンケートでは、全国共通交通系ICカードが使用できないことや、公共交通の待合環境、乗り継ぎの不便さなどが改善点として多く挙げられている。

課題

- 利用者の視点で、様々な公共交通機関をシームレスでストレスなく利用できる環境・サービスを提供することが求められている。

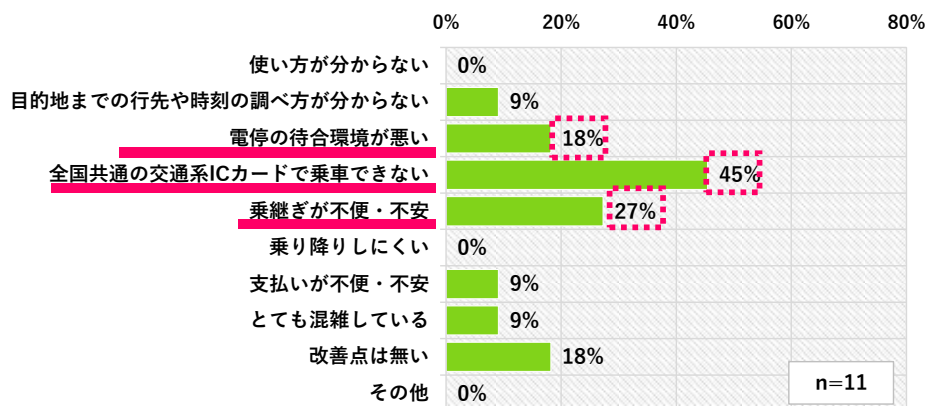


図 6-7 公共交通の改善点（利用者アンケート：市電）

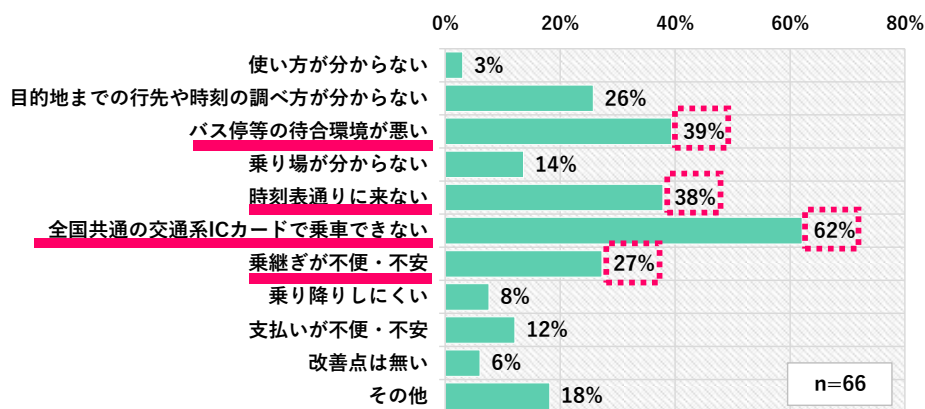


図 6-8 公共交通の改善点（利用者アンケート：路線バス）

6-3. 地域公共交通の持続可能性に関する問題点と課題

6-3-1 公共交通の運行に係る収支を改善し、負の連鎖を断ち切る必要性

現状・ 問題点

- 公共交通利用者の減少に伴う収入の減少に加え、燃料や電気代高騰に伴う動力費増や車両老朽化による修繕費増の実態から収支は悪化し、路線バスに対する補助金額は増加傾向が続いている。【交通事業者ヒアリングより】
- 担い手不足の解消に向け、人材確保に向けた給与形態の見直し等は必須である反面、これらの取組でますます収支は悪化する見込みである。【交通事業者ヒアリングより】
- 補助金を受け運行している路線バスにおいて、交通事業者の努力によって利用者や収入が増加した場合でも、補助額が減少するのみであり、交通事業者に対して現状を改善するインセンティブが働いていない。

課題

- 収入増に向け、既存の輸送資源のストックを活用した貨客混載等の施策を検討することが必要である。
- 学校や企業等の送迎、病院や福祉送迎等について、人の移動を統合し、目的地施設と乗合による交通を創り上げる等、収入を増やすための取組を推進することが必要である。
- 交通事業者の改善施策に対し、インセンティブを与えるような路線バス補助制度の改善が必要である。

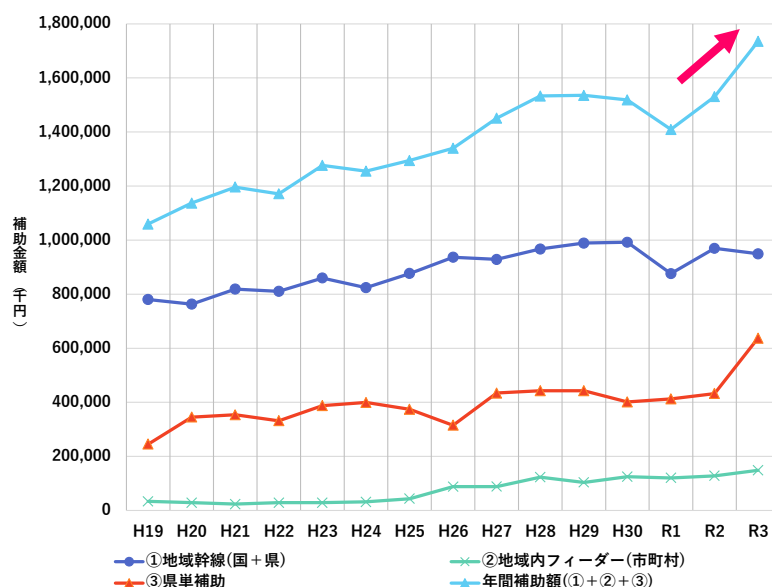


図 6-9 県内バス路線の補助金額の推移

6-3-2 運行（航）に係る補助のみならず車両や船舶の更新まで考えた補助制度の検討

現状・ 問題点

- 既存の補助制度では、車両や船舶の更新が行き届かず、老朽化が進んでいるほか、バリアフリーへの対応が遅れている。【交通事業者ヒアリング・公共交通利用者アンケートより】

課題

- 車両や船舶の老朽化やバリアフリー対応に伴う必要な更新について、行政の補助制度を更に検討する必要がある。



6-3-3 子どもの公共交通利用マインドの醸成

現状・ 問題点

- 高校生の通学時移動手段は、雨天時は家族の送迎が最も多く、次いでスクールバス、鉄道の順である。
- 路線バスを利用しない理由として、時間的制約や運行本数の少なさ、バスの運賃が高いこと等を回答している学生が多い。

課題

- 自家用車による送迎ではなく公共交通による高校通学を促すために、より低年齢から公共交通に対し興味関心や利用マインドを醸成し、将来的に公共交通を移動の選択肢として認識してもらうことが必要である。
- 長い待ち時間を快適に過ごせる待合環境への改善や、通学定期券の周知・買いやすい環境を整える等、公共交通を使いやすい状態に整えることが求められる。

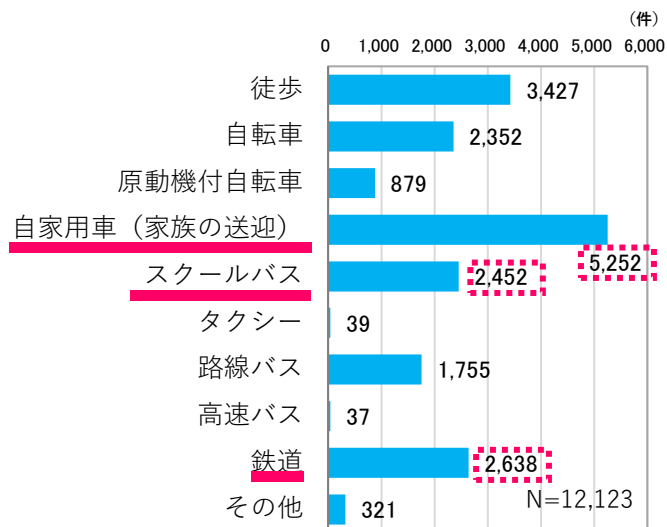


図 6-10 通学時（雨天時）に利用する交通手段（高校生アンケート）

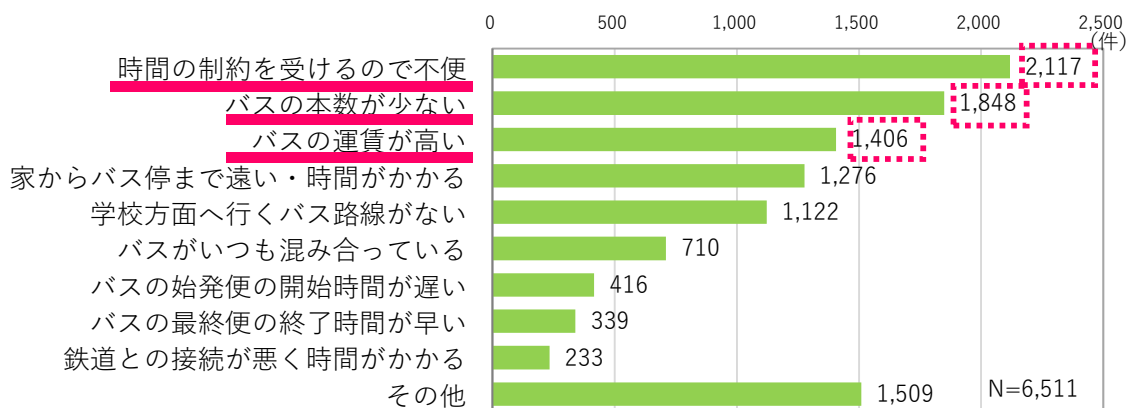


図 6-11 路線バスを利用しない理由（高校生アンケート）

6-3-4 公共交通のイメージ向上

現状・問題点

- 公共交通を普段から利用している方は、非利用者と比較して健康や環境のことを考えて利用している方の割合が高い。

課題

- 公共交通を利用していない層に対し、脱炭素や自身の健康の観点から公共交通利用が有効であることをアピールすることが必要である。

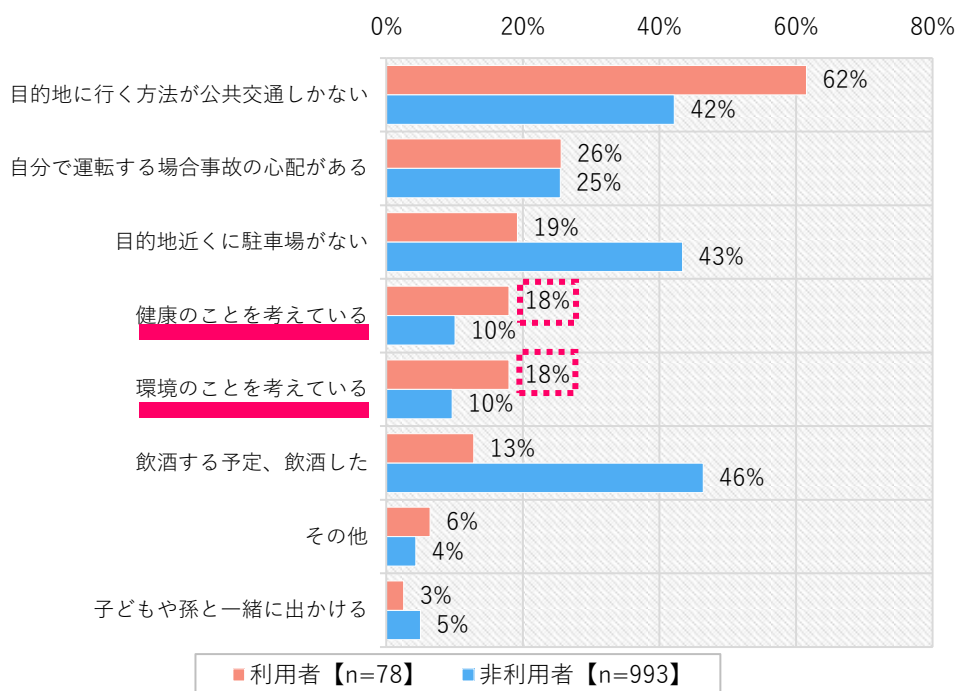


図 6-12 公共交通を利用したいと思う状況について（住民アンケート）

クルマ利用を減らして公共交通機関を使えば **健康増進に**



図 6-13 参考 1：健康と公共交通利用について

クルマ利用を減らして公共交通機関を使えば **環境保護につながる**

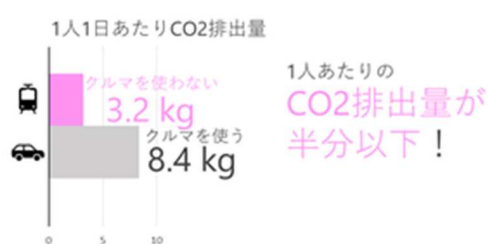


図 6-14 参考 2：脱炭素と公共交通利用について

出典：日本モビリティ・マネジメント会議

6-3-5 公共交通における DX 化の推進と先進技術の実用化

現状・ 問題点

- AI 技術の進展により、地域内交通を中心にオンデマンド交通への転換を検討している地域が存在する。
- クレジットカードタッチ決済の普及など、新たなキャッシュレス決済の導入が一部で進んでいる。
- 公共交通に係るオープンデータの整備が一部で進んでいる。
- 自動運転車両について、他地域の先進事例を研究中であるものの、道路等を含めたハード面の整備や車両導入や遠隔操作設備等の導入において、実現に向けた役割や費用負担の分担について懸念する声がある。
- 新たな技術の導入には、費用負担や、技術的な対応が可能な従業員の養成が不可欠であるが、多くの交通事業者にとって、単独での対応が困難である。【交通事業者ヒアリングより】

課題

- AI 技術の活用・オープンデータの整備等の地域公共交通の DX 化を更に進める必要がある。
- 中長期的に、公共交通に係る先進技術を社会実装し、鹿児島県の移動に関する課題解決に活用するため、技術の適用・改善に関する研究を行うことが求められている
- 研究により、持続可能な公共交通の運行に向けた隘路を抽出し、様々な主体と共に解決することが求められている。

6-3-6 公共交通に携わる人材の確保に向けた支援

現状・ 問題点

- 公共交通に携わる人材は、不規則な勤務体系や人命を預かるという責任と、それに見合った給与ではないことから不足しており、減便せざるを得ない状況となっている。
- 交通事業者ヒアリング調査を実施した主な路線バス事業者 8 社局中 3 社が深刻な運転者不足と回答し、他社についても退職者再雇用等で辛うじて充足させている状況であり、高齢化が進行している。
- 一部離島では特に住宅供給が不足しているため、島外からの運転者を受け入れられず、人材が不足している。
- タクシーについても、車両の稼働率が 6 割程度に落ち込む等、運転者不足が顕著であり、特にコロナ禍以降、夜間勤務を希望する運転者が減少し、ニーズとのギャップが生じている状況である。
- 長距離航路を中心に、20 日間程度の長い航海が続くことに対し、近年のライフスタイルの変化に対応が難しく、船員が不足している。
【交通事業者ヒアリングより】
- 市町村の公共交通に対する体制として、専任担当者がある市町村は 2 割に留まっており、約半数の市町村が「専門部署がなく、人材が不足している」と回答している。

課題

- 公共交通を担う人材を確保するために、住環境支援等の福利厚生 の改善支援等、公共交通人材の確保に有効な支援や、大型・普通二種免許等の資格取得支援について、市町村と連携して取り組む必要がある。
- 公共交通以外の輸送資源との連携も含め、移動の担い手を確保する必要がある。
- 市町村の公共交通人材の育成が必要である

6-3-7 持続可能な未来の形成 (SDGs)

持続可能な開発目標 (SDGs : Sustainable Development Goals) とは、2015 年 9 月の国連サミットで採択された 2030 年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。本計画においても、特に関連性の高い SDGs のゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通を実現する。



図 6-15 SDGs の 17 のゴール

| | | | |
|------------------------------------|--|---------------------------------|--|
| <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> | <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> <p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p> | <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> | <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>強靱 (レジリエント) なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p> |
| <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> | <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> <p>包摂的で安全かつ強靱 (レジリエント) で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p> | <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> | <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> <p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p> |
| <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> | <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> <p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p> | | |

図 6-16 特に関連性の高いゴール

第7章 計画の基本的な方針と鹿児島県公共交通の将来像

移動ニーズに関する現状と課題

- マイカーの普及による公共交通利用者の減少からの脱却
- 移動ニーズと運行形態の不一致解消
- 利便性確保に向けた公共交通の選択と集中・見直しの必要性

地域と交通の連携に関する現状と課題

- 地方公共団体と交通事業者の間で役割分担を明確化
- 移動目的や公共交通同士の連携が必要
- 広域・高速交通と二次交通のシームレスなつながりの必要性
- 利用者視点を考慮したストレスの無いサービスの提供

地域公共交通の持続可能性に関する現状と課題

- 公共交通の運行に係る収支を改善し、負の連鎖を断ち切る必要性
- 運行(航)に係る補助のみならず車両や船舶の更新まで考えた補助制度の検討
- 子どもの公共交通利用マインドの醸成
- 公共交通におけるDX化の推進と先進技術の実用化
- 公共交通のイメージ向上
- 公共交通に携わる人材の確保に向けた支援

鹿児島県の公共交通に求められる役割

①利便性の高い幹線 公共交通の提供
【便利な公共交通】

②公共交通に係る関係者が、それぞれが役割と責任を自覚し、主体的に地域や移動の新たな価値を創出
【つながり、価値を生み出す公共交通】

③持続可能な公共交通運行(航)体制の構築
【公共交通を育む】

誰もが安心して暮らし、活躍できる鹿児島を目指し
地域と共に「つながり」、「便利な」公共交通を創り、
全ての県民や利用者で公共交通をこれからも「育む」

① 公共交通の改善
による交流・お
でかけの活発化

② 公共交通を含む
関係者間の連
携・協働による
地域経済の活性
化

③ 地域旅客運送サ
ービスの持続性
向上

目標を達成するための実施施策

- ・移動実態や輸送実態に応じた幹線・域内公共交通ネットワークの再構築と補助制度の活用
- ・交通モードを跨いだダイヤ調整・乗継環境整備
- ・交通以外の分野との共創の推進
- ・複数市町村に跨る広域の検討体制構築
- ・交通以外の分野との共創の推進（再掲）
- ・Ma a Sやキャッシュレス決済の推進
- ・経路検索サイト等への公共交通情報の提供の推進
- ・公共交通人材確保支援の実施
- ・公共交通人材確保支援の実施（再掲）
- ・様々な公共交通モードの連携による利便性向上に向けた検討
- ・幹線交通の確保維持やGX車両への更新
- ・公共交通に関する先進技術等の研究と社会実装
- ・子どもをターゲットとしたモビリティ・マネジメントの推進
- ・公共交通の利用増に向けた広報戦略の策定

計画の達成状況を評価する数値指標

- ・肥薩おれんじ鉄道の輸送人員
- ・乗合バス輸送人員
- ・タクシー輸送人員
- ・鹿児島空港年間乗降者数(国内線・国際線合計)
- ・県内航路輸送人員
- ・財政負担額（県民1人当たり）
- ・公共交通の利用回数（県民1人当たり）

7-1. 鹿児島県で目指す地域公共交通の将来像

商業等の生活利便施設の集積を鑑み、県内各市を拠点として設定した。拠点を結ぶ広域的な移動を担う「地域間交通」と、地域内で完結し、より細やかな移動を担う「地域内交通」に分類した。

地域間を結ぶ鉄道・航路・航空路・路線バスについては、現行ネットワークの維持を目指す。地域内の路線バス・コミュニティ交通等については、それぞれの地域における検討内容を尊重しつつ、移動手段の確保に向けた支援を行う。これらを踏まえ、鹿児島県において目指す公共交通網の将来像を以下のとおり設定する。

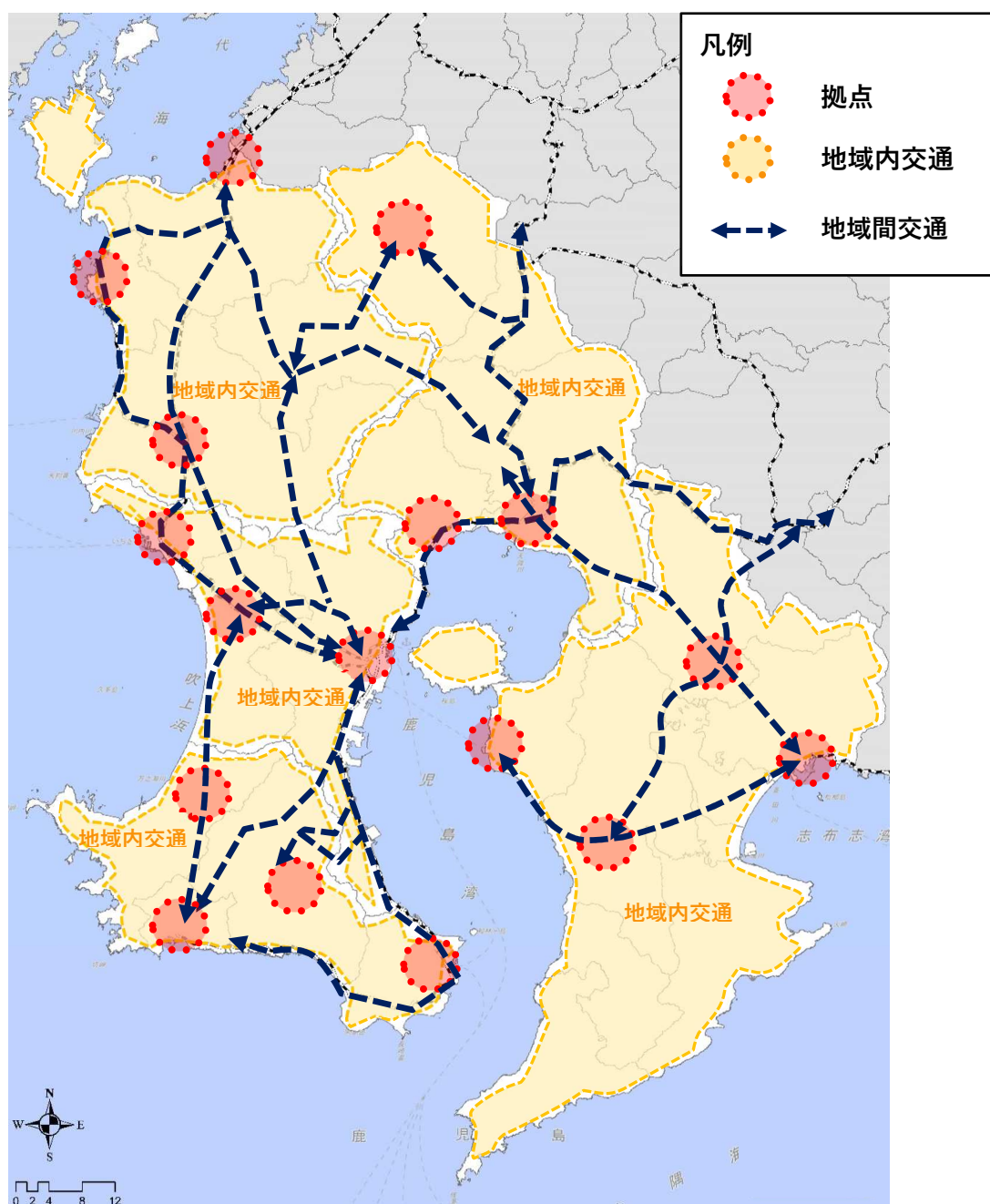


図 7-1 公共交通網の将来像（本土）（陸上交通のみ図示）

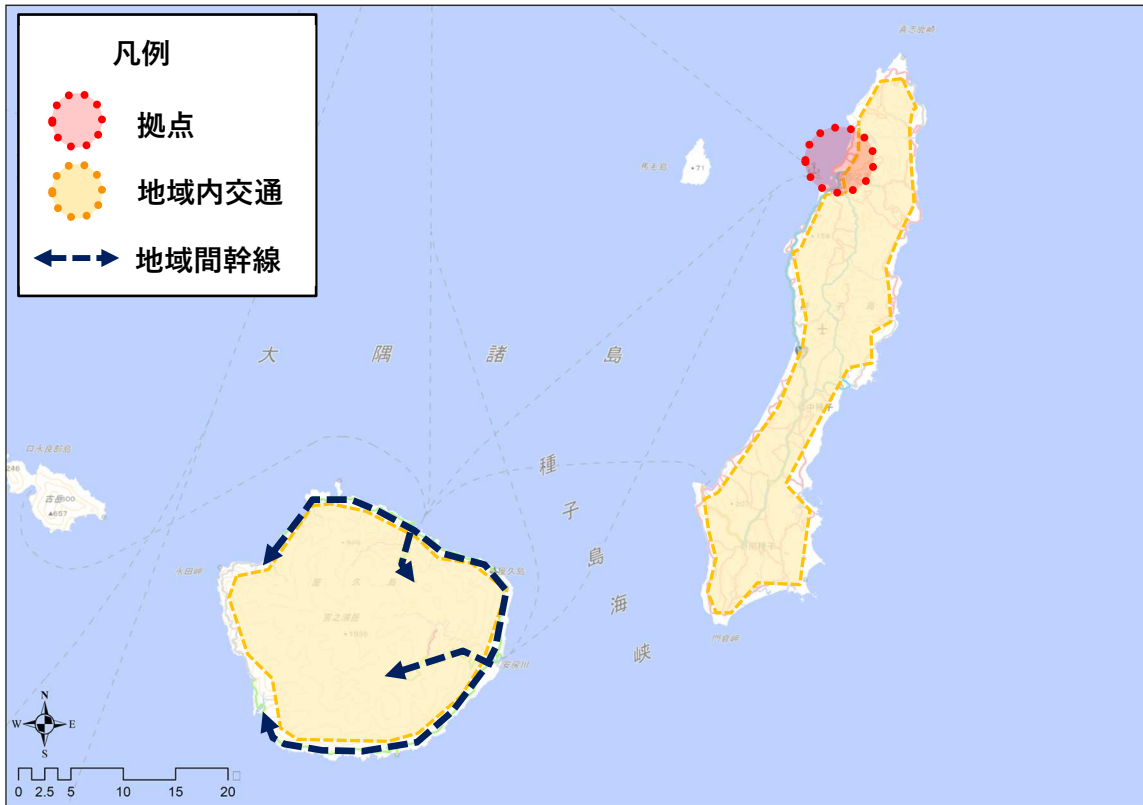


図 7-2 公共交通の将来像（屋久島、種子島）（陸上交通のみ図示）

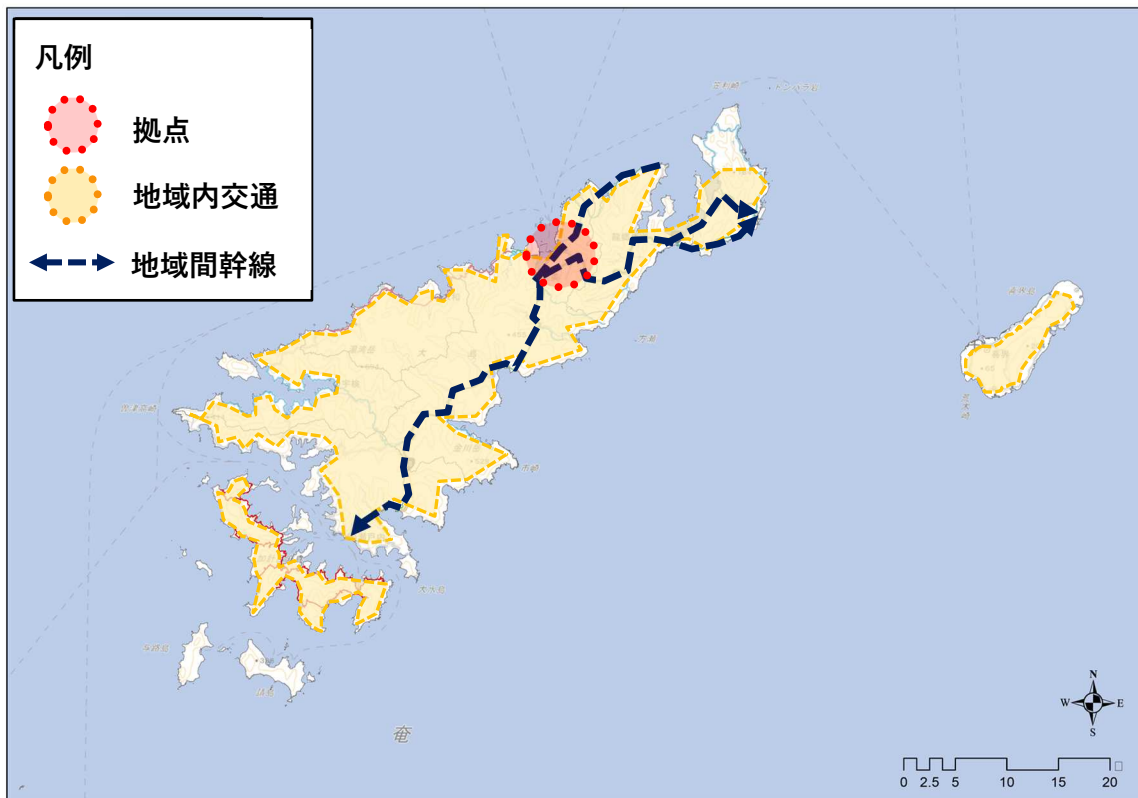


図 7-3 公共交通網の将来像（奄美大島周辺部）（陸上交通のみ図示）

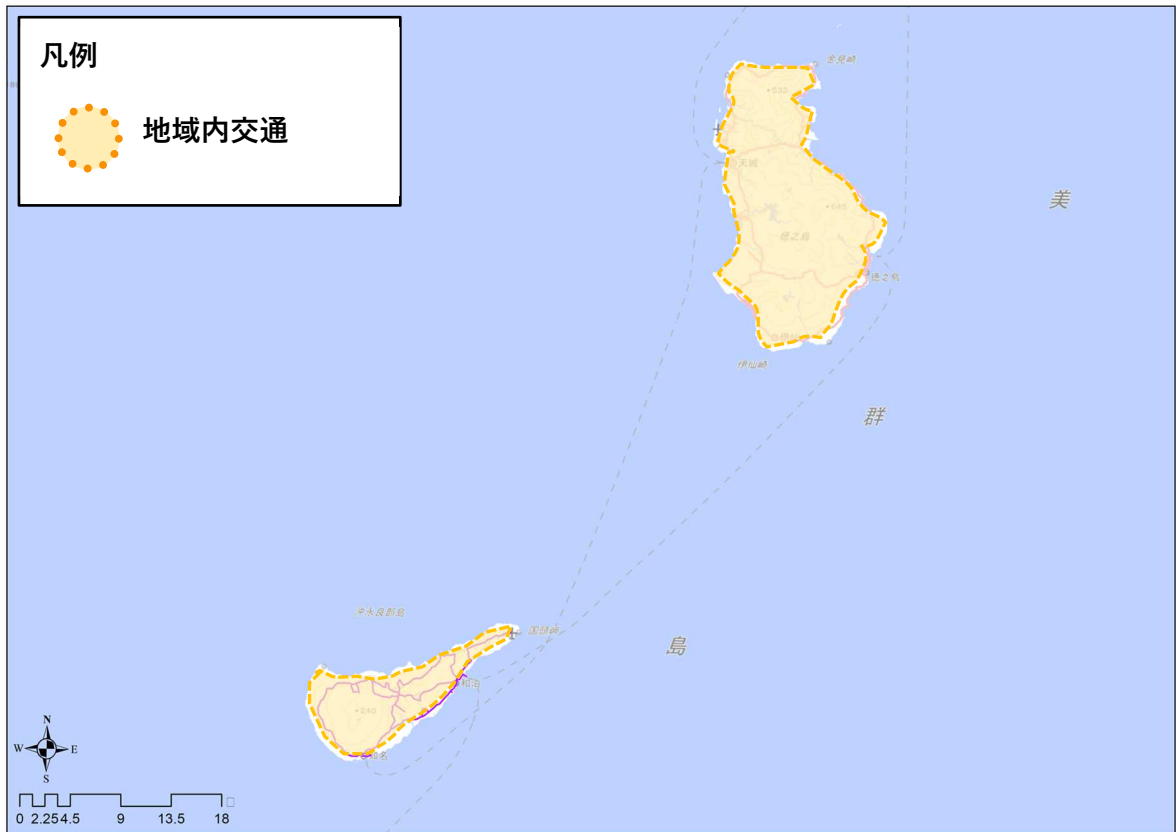


図 7-4 公共交通の将来像（徳之島、沖永良部島）（陸上交通のみ図示）



図 7-5 公共交通網の将来像（与論島）（陸上交通のみ図示）

本県の公共交通網の将来像を設定するにあたって、設定した「地域間交通」及び「地域内交通」について、役割及びそれぞれに該当する公共交通モードを以下の通り整理した。

| 位置付け | | 役割 | 該当路線 |
|-------|----------|---|--|
| 地域間交通 | 鉄道 | 県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。 | 九州旅客鉄道線 肥薩おれんじ鉄道線 |
| | 航路 | 県外や県内離島、半島等を結び、日常生活行動やビジネス、観光における人の移動を担うとともに、物流上の重要な役割を担う。 | 県内外を結ぶ 全航路 |
| | 航空路 | 県外や県内離島を連絡し、日常生活行動やビジネス、観光における人の高速移動を担うとともに、物流上の役割も担う。 | 県内外を結ぶ 全航空路 |
| 路線バス | 幹線 | 県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。 | 高速バス 空港連絡バス 地域間幹線系統 (路線バス) |
| | 亜幹線 | 主に県内の拠点都市と地域拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活での移動を中心に担う。他モードや幹線バス路線、地域内交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有する。 | 廃止代替系統(路線バス) |
| 地域内交通 | 路線バス | 拠点都市や地域拠点から周辺部の居住地や生活利便施設・観光地等を連絡する近距離の路線で、地域内の移動手段としての役割を担う。拠点都市や地域拠点では地域間交通と接続することで広域への移動も可能とする。 | 廃止代替系統 地域間幹線系統・ 廃止代替系統以外の 路線バス等 |
| | コミュニティ交通 | 地域拠点や周辺部の居住地や生活利便施設等をよりきめ細かく連絡する近距離の路線で、地域内の移動手段としての役割を担う。拠点都市や地域拠点では地域間交通と接続することで広域への移動も可能とする。 | 県内で運行するコミュニティバス・ 乗合タクシー・ デマンド交通等 |

7-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

鹿児島県では、地域間幹線系統や廃止代替系統の路線バスが運行されており、学生や高齢者など、運転免許証を持たない県民等にとっては必要不可欠な公共交通機関である。一方で、行政や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(1) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

| 位置付け | 系統 | 役割 | 確保・維持策 |
|------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| 広域幹線 | 鹿児島交通株式会社 | 市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す |
| | 鹿児島～川辺～枕崎（特急） | | |
| | なのはな館～指宿～利永～開聞口～穎娃～大川～東大川 | | |
| | 鹿児島～指宿～ホテル～山川棧橋（普通） | | |
| | 伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎 | | |
| | 指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～知覧～武家屋敷入口 | | |
| | 鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口 | | |
| | 鹿児島駅前～犬迫～伊集院 | | |
| | 鹿児島～鹿児島中央駅～谷山駅前～伊作～加世田（急行） | | |
| | 鹿児島中央駅～自衛隊・国分～重久車庫 | | |
| | 鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業所 | | |
| | 鹿児島駅～伊集院・島平～串木野 | | |
| | 都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋 | | |
| | 垂水～垂水港～鹿屋～志布志（普通） | | |
| | 志布志駅～岩川～牧之原～検校橋～旭通～霧島市役所～鹿児島空港 | | |
| | 志布志駅～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城 | | |
| | 種子島・屋久島交通株式会社 | | |
| | 永田～上屋久町役場～いわさきホテル | | |
| | 宮之浦港～安房港～いわさきホテル～栗生橋 | | |
| | 南国交通株式会社 | | |
| | 佐潟口～出水～水俣車庫 | | |
| | 隈之城車庫～西方駅前～阿久根新港 | | |
| | 大口～本城～栗野駅前 | | |
| | 大口～針持～宮之城 | | |
| | 楠田車庫～帖佐駅～鹿児島空港 | | |
| | 阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港 | | |
| | 株式会社しまバス | | |
| | 平田町奥又～中心商店街～安木屋場 | | |
| | せとうち海の駅～奄美パーク～赤木名外金久 | | |
| | こしゅく第1公園～佐大熊・奄美パーク～奄美空港 | | |
| | JR九州バス株式会社 | | |
| | 鹿児島駅～鹿児島中央駅～薩摩郡山～宮之城 | | |
| | 鹿児島駅～川田～岩戸口～薩摩郡山 | | |
| | 鹿児島～鹿児島中央駅～明桜館高校前～薩摩郡山 | | |
| | 宮崎交通株式会社 | | |
| | イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール・ミル・都城駅～川原谷 | | |

(2) (1)を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

上記(1)で整理した系統は、広域的な移動需要に対応する幹線系統であり、いずれも通勤・通学・買物・観光等の需要に対応した系統である。過疎地域はもとより都市圏郊外などで高齢化が進む中、交通手段の確保は大きな課題となっていることから、基幹的な役割を担う幹線系統を維持していくことが必要である。

(3) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

| 系統名 | 起点 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|------------------------------------|---------------|-------------|--------|------------|---------------|-------------|
| 鹿児島～川辺～枕崎（特急） | 鹿児島 | 枕崎 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| なのはな館～指宿～利永～開聞口～ 額娃～大川～東大川 | なのはな館 | 東大川 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島～指宿～ホテル～山川棧橋 （普通） | 鹿児島 | 山川棧橋 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎 | 伊集院高校 | 枕崎 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 指宿いわさきホテル～指宿～道の駅 喜入～知覧～武家屋敷入口 | 指宿いわさき ホテル | 武家屋敷入 口 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音 入口 | 鹿児島 | 特攻観音入 口 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島駅前～犬迫～伊集院 | 鹿児島駅前 | 伊集院 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島～鹿児島中央駅～谷山駅前～ 伊作～加世田（急行） | 鹿児島 | 加世田 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島中央駅～自衛隊・国分～重久 車庫 | 鹿児島中央駅 | 重久車庫 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業 所 | 鹿児島駅 | 川内営業所 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島駅～伊集院・島平～串木野 | 鹿児島駅 | 串木野 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 都城～岩川～野方～県民健康プラザ ～鹿屋 | 都城 | 鹿屋 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 垂水～垂水港～鹿屋～志布志（普 通） | 垂水 | 志布志 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 志布志駅～岩川～牧之原～検校橋～ 旭通～霧島市役所～鹿児島空港 | 志布志駅 | 鹿児島空港 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 志布志駅～稚児松～松山駅～岩川～ 中央通り～都城 | 志布志駅 | 都城 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 鹿児島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 永田～上屋久町役場～いわさきホテ ル | 永田 | いわさき ホテル | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 種子島・屋久 島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 宮之浦港～安房港～いわさきホテル ～栗生橋 | 宮之浦港 | 栗生橋 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 種子島・屋久 島交通 | 地域間 幹線補助 |
| 佐潟口～出水～水俣車庫 | 佐潟口 | 水俣車庫 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 南国交通 | 地域間 幹線補助 |
| 隈之城車庫～西方駅前～阿久根新港 | 隈之城車庫 | 阿久根新港 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 南国交通 | 地域間 幹線補助 |
| 大口～本城～栗野駅前 | 大口 | 栗野駅前 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 南国交通 | 地域間 幹線補助 |
| 大口～針持～宮之城 | 大口 | 宮之城 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 南国交通 | 地域間 幹線補助 |

| 系統名 | 起点 | 終点 | 事業 許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業 の活用 |
|------------------------------|--------------|------------|------------|------------|---------|-------------|
| 楠田車庫～帖佐駅～鹿児島空港 | 楠田車庫 | 鹿児島空港 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 南国交通 | 地域間 幹線補助 |
| 阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港 | 阿久根市役所 | 鹿児島空港 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 南国交通 | 地域間 幹線補助 |
| 平田町奥又～中心商店街～安木屋場 | 平田町奥又 | 安木屋場 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | しまバス | 地域間 幹線補助 |
| せとうち海の駅～奄美パーク～赤木名外金久 | せとうち 海の駅 | 赤木名外金 久 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | しまバス | 地域間 幹線補助 |
| こしゆく第1公園～佐大熊・奄美パーク～奄美空港 | こしゆく第1 公園 | 奄美空港 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | しまバス | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島駅～鹿児島中央駅～薩摩郡山～宮之城 | 鹿児島駅 | 宮之城 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | J R九州バス | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島駅～川田～岩戸口～薩摩郡山 | 鹿児島駅 | 薩摩郡山 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | J R九州バス | 地域間 幹線補助 |
| 鹿児島～鹿児島中央駅～明桜館高校前～薩摩郡山 | 鹿児島 | 薩摩郡山 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | J R九州バス | 地域間 幹線補助 |
| イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール・ミエル・都城駅～川原谷 | イオン都城 | 川原谷 | 4条乗合 | 路線 定期運行 | 宮崎交通 | 地域間 幹線補助 |

第8章 実施施策

鹿児島県における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施施策を以下に示す。

各施策は、記載する実施主体が施策を推進するものとするが、本計画期間内においても施策の有効性等を鑑みて、随時、実施施策及び実施施策の方向性を見直しを行う。

| 計画目標 | |
|---|-------------------------------------|
| 実施施策 | 実施主体 |
| ①公共交通の改善による交流・おでかけの活発化 | |
| 移動実態や輸送実態に応じた幹線・域内公共交通ネットワークの再構築と補助制度の利活用 | 鹿児島県、市町村、交通事業者 |
| 交通モードを跨いだダイヤ調整・乗継環境整備 | 鹿児島県、市町村、交通事業者、生活利便施設関係者 |
| 交通以外の分野との共創の推進 | 鹿児島県、市町村、交通事業者、移動目的地関係者、一次産品・特産品関係者 |
| ②公共交通を含む関係者間の連携・協働による地域経済の活性化 | |
| 複数市町村に跨る広域の検討体制構築 | 鹿児島県、市町村、交通事業者 |
| 交通以外の分野との共創の推進（再掲） | 鹿児島県、市町村、交通事業者、移動目的地関係者、一次産品・特産品関係者 |
| MaaSやキャッシュレス決済の推進 | 鹿児島県、市町村、交通事業者 |
| 経路検索サイト等への公共交通情報の提供の推進 | 鹿児島県、市町村、交通事業者 |
| 公共交通人材確保支援の実施 | 鹿児島県、市町村、県バス協会、タクシー協会、交通事業者 |
| ③地域旅客運送サービスの持続性向上 | |
| 公共交通人材確保支援の実施（再掲） | 鹿児島県、県バス協会、タクシー協会、市町村、交通事業者 |
| 様々な公共交通モードの連携による利便性向上に向けた検討 | 鹿児島県、市町村、交通事業者 |
| 幹線交通の確保維持やGX車両への更新 | 鹿児島県 |
| 公共交通に関する先進技術等の研究と社会実装 | 鹿児島県、市町村、交通事業者 |
| 子どもをターゲットとしたモビリティ・マネジメントの推進 | 鹿児島県、鹿児島県教育委員会、市町村教育委員会、県バス協会、交通事業者 |
| 公共交通の利用増に向けた広報戦略の策定 | 鹿児島県、交通事業者、移動目的地関係者、 |

8-1. 公共交通の改善による交流・おでかけの活発化

| | | | | | |
|--------------|---|------------------------------|-------|---------|-----------------|
| 実施施策 | 移動実態や輸送実態に応じた幹線・域内公共交通ネットワークの再構築と補助制度の利活用 | | | | |
| 施策の方向性 | <p>幹線・域内公共交通の輸送実態及び移動ニーズを勘案したネットワークの再構築を行う。特に、拠点（立地施設）の有する機能や沿線居住実態、居住者の移動実態や路線の持つ役割や輸送実態に応じて、適切な交通モードを選択し、利便性を維持・向上させながら運行の効率化を図る。</p> <p>また、幹線・域内公共交通は、利用者の減少や運行費用増によって収益性が低下しており、行政の支援が不可欠となっている。現行の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用により、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通ネットワークを持続可能なものとする。</p> <p>なお、高校生や買い物弱者の移動手段の確保については、行政（県、沿線市町村）、交通事業者、関係者（高校や教育委員会、社会福祉協議会、自治会等）が協議を行い、各地域における移動ニーズに応じて適切な運行形態が選ばれ、確保されるよう努める。</p> <p>いわゆる「ライドシェア」については、これまで、諸外国で展開されているUber（ウーバー）やLyft（リフト）のようなサービスに関し、過去、日本においても規制緩和する議論があったものの、安全・安心を確保する観点から、導入に至らなかったところである。また、過疎地における地域の移動手段を確保する観点等から、現在の道路運送法においても、すでに一定の自家用有償旅客運送を認めている状況である。</p> <p>このような中、現在、道路運送法上の事業者側からのアプローチ（ドライバーの年齢や地理試験の緩和等）、自家用有償旅客運送側からのアプローチ双方からの議論が進められているところである。「ライドシェア」への対応については、地域住民の安全性を確保しつつ、地域の移動手段が確保されるよう、国の検討結果を踏まえ検討を行う。</p> | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 令和10年度 |
| | 鹿児島県 市町村 | 輸送実態に応じた 適切な交通モード選択 検討 | | 継続的に改善 | |
| | 交通事業者 | | | 運行継続・改善 | |

実施施策 交通モードを跨いだダイヤ調整・乗継環境整備

施策の方向性 交通モードを跨いだ（鉄軌道と路線バスやタクシー、路線バスとコミュニティ交通やタクシー、航路と路線バス等）スムーズな乗継を目指し、可能な限りダイヤの調整を行うなど、公共交通ネットワークとしての利便性を改善するにあたり必要な助言を行う。また、乗継待ち時間を有効に活用できる様、既存の生活利便施設等と連携し、待合環境の整備・改善を行う。

参考事例 ■列車・バス乗り継ぎの利便性向上に向けた取り組み（福岡県）
 JR 下曾根駅周辺から小倉地区への公共交通の利便性を図るため、下曾根駅までのバスアクセス向上（周辺需要地から下曾根駅への直通系統の新設や列車ダイヤに極力合わせたダイヤへ調整）に加え、列車・バス相互の情報案内の強化や待合環境の充実を通して、スムーズな乗り換え環境が整備されている。バスの時刻表・接近情報を表示するモニターの駅構内への設置や、バス車内モニターでの列車時刻の案内表示により、バス・列車を乗り継ぐ利用者に対して情報案内が強化されている。また、駅構内へのバス待合用のベンチの設置や、バス停の駅前広場付近への集約等、待合環境の充実が図られている。

<バス車内>

- ・下曾根駅を通るバス車内の運賃表示モニターにて、同駅の列車時刻表を表示



※画面イメージ

<駅構内>

- ・新たに案内モニター^(※)2基を設置し、下曾根駅前および下曾根南口バス停の時刻表・バスの接近情報を表示
- ・改札口付近の床面にバス停の案内サインを表示
- ・バス待ち合い用のベンチを増設




※案内モニター画面イメージ

(※)32 インチ液晶モニター(縦 734 mm×横 433 mm)

出典：九州旅客鉄道（株）

| 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-----------|-----------|---------|---------|---------|----------|
| | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| 鹿児島県 | 継続的に調整・改善 | | | | |
| 市町村 | | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |
| 生活利便施設関係者 | 協力 | | | | |

| | | | | | | |
|--------------|--|--|-------|-------|-------|--------|
| 実施施策 | 交通以外の分野との共創の推進 | | | | | |
| 施策の方向性 | <p>移動の目的地となる商業・福祉医療関係者や観光関係者等と連携し、移動目的（買い物、健康づくり、観光等）に応じた公共交通利用を促進する。</p> <p>また、地域農産品や海産物、各種特産品等の製造者、一次産品や特産品を売り出す商業・飲食関係者と連携し、旅客列車や路線バス等の空きスペースを活用した貨客混載を行うなど、貨物輸送ニーズと公共交通の運行とのマッチングを見極めつつ、公共交通を県内に様々な波及効果を生み出す装置として活用し、新たな収入源の確保と物流の効率化の両立を図る。</p> <p>県や市町村の公共交通協議会等において、積極的に様々な分野の関係者と共創を促し、持続的な公共交通運行と地域経済循環の活性化を目指す。</p> <p>また、各地で運行されている小中学校スクールバスについて、県内外の事例を参考に混乗や空き時間活用等を検討する。</p> | | | | | |
| 参考事例 | <p>■事例①：新幹線を利用した鮮魚の輸送（九州旅客鉄道、羽田市場）</p> <p>鮮魚の輸送・販売を展開する羽田市場株式会社と九州旅客鉄道株式会社が業務連携し、九州新幹線を利用した鮮魚の輸送体制が確立された。鹿児島で水揚げ、加工された水産物が九州新幹線に積載され、博多駅まで輸送される。中間流通を介さないことで産地から消費地までの流通が効率化されている。</p> <div data-bbox="877 1064 1388 1377" style="text-align: right;">  <p>輸送ルート 11:23発 鹿児島中央駅（カツオタケキを積載） ↓ 11:34着 川内駅（鹿児島からフリー輸送にて持ち込み※） 11:35発 川内駅（きびなご列車を積載） ↓ 13:09着 博多駅 ↑……軽運送にて輸送 13:50～14:50 店舗到着</p> </div> <p>■事例②：社会福祉法人による移動支援サービスの提供（鹿屋市）</p> <p>社会福祉法人の地域貢献の一環として、車両と運転手が派遣され、送迎を行う移動支援サービスが提供されている。必要経費は社会福祉法人等で負担し、料金は無料で運行される。高齢者の移動を支援するとともに高齢者の外出促進や地域と福祉施設の連携促進への効果が期待されている。</p> <p style="text-align: right;">出典：九州旅客鉄道（株）</p> | | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 鹿児島県 | <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 45%; text-align: center;">連携関係構築</div> <div style="width: 45%; text-align: center;">実施体制の検討</div> </div> | | | | |
| | 市町村 | | | | | |
| | 交通事業者 | | | | | |
| | 移動目的地関係者 | | | | | |
| 一次産品・特産品関係者 | | | | | | |

8-2. 公共交通を含む関係者間の連携・協働による地域経済の活性化

| | | | | | |
|--------------|--|---------------|-------|-------|-------|
| 実施施策 | 複数市町村に跨る広域の検討体制構築 | | | | |
| 施策の方向性 | <p>市町村を跨ぐ広域的な公共交通について、交通圏を考慮し、複数の市町村と鹿児島県が連携し、交通事業者と共に、交通モードの適切な選択や路線再編に向けた合意形成を推進する。合意形成にあたっては、関係市町村と鹿児島県が地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を設け、交通圏や地域性を鑑み、中心的な市町村が事務局を務める体制や複数市町村が共同（年度交替等）で事務局を務める体制等を検討する。</p> <p>主に各市町村内で完結する路線については、各市町村において路線の性質や住民移動ニーズを再確認し、地域の輸送資源を総動員しながら、路線の再編（利便向上、効率化）を図る。</p> | | | | |
| 参考事例 | <p>■広域路線が運行される複数市町の連携（滋賀県湖東圏域）</p> <p>定住自立圏を構成する市町で、共通する課題であった移動手段の確保に対応するため、同様の圏域で生活圏に応じた広域での検討体制を設置した。交通不便地域対策や路線バスの代替手段として、地域内で共通のデマンド交通「愛のりタクシー」を運行し、利用実績に応じて運行経費を按分する体制が構築された。また、市町で負担金を拠出し、交通網再編の検討や利用促進、地域公共交通を運営している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="391 1191 896 1594"> <p>■取組前の状況</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バス ■ 乗合タクシー ■ 鉄道 --- 市町村境 </div> <div data-bbox="944 1191 1375 1684"> <p>■取組後の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 彦根市を中心に圏域内の広域を網羅する乗合タクシーを、5市町で設置した協議会により、共同で運営 ・ 広報や利用促進も、5市町で設置した協議会により、共同で実施 </div> </div> | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
| | 鹿児島県 | 協議会の開催と事業実施 | | | |
| 市町村 | 体制の検討・設置 | | | | |
| 交通事業者 | | 検討体制への参画と事業実施 | | | |

| | | | | | | |
|----------------------|---|--------|-------|---------|-------|--------|
| 実施施策 | 交通以外の分野との共創の推進（再掲） | | | | | |
| 施策の方向性 | <p>移動の目的地となる商業・福祉医療関係者や観光関係者等と連携し、移動目的（買い物、健康づくり、観光等）に応じた公共交通利用を促進する。</p> <p>また、地域農産品や海産物、各種特産品等の製造者、一次産品や特産品を売り出す商業・飲食関係者と連携し、旅客列車や路線バス等の空きスペースを活用した貨客混載を行うなど、貨物輸送ニーズと公共交通の運行とのマッチングを見極めつつ、公共交通を県内に様々な波及効果を生み出す装置として活用し、新たな収入源の確保と物流の効率化の両立を図る。</p> <p>県や市町村の公共交通協議会等において、積極的に様々な分野の関係者と共創を促し、持続的な公共交通運行と地域経済循環の活性化を目指す。</p> <p>また、各地で運行されている小中学校スクールバスについて、県内外の事例を参考に混乗や空き時間活用等を検討する。</p> | | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 鹿児島県 | 連携関係構築 | | 実施体制の検討 | | |
| | 市町村 | | | | | |
| | 交通事業者 | | | | | |
| | 移動目的地先関係者 | | | | | |
| 一次産品・特産品関係者 | | | | | | |

| | | | | | |
|--------------|--|-----------|-------|-------|-------|
| 実施施策 | MaaSやキャッシュレス決済の推進 | | | | |
| 施策の方向性 | <p>公共交通や目的地施設との連携や一つの移動を一連のサービスとして捉えたMaaS（Mobility as a Service）の取組が各地で進んでいる。</p> <p>移動の目的地となる商業・福祉医療関係者や観光関係者等と連携し、移動目的（買い物、健康づくり、観光等）に応じた公共交通利用を促進する上で、目的地先のサービスと移動手段の予約や決済を一括して行うなど、連携手段としてDX技術やキャッシュレス決済、旧来型の手段（紙券等）も含めて費用対効果を適切に判断して活用を検討する。</p> <p>生活者や利用者の視点で、様々な移動目的地先と公共交通をシームレスでストレスなく利用できる環境・サービスの提供を目指す。</p> <p>特に、市町村や交通事業者が独自に実施している MaaS 施策の進捗を踏まえ、分かりやすく利用しやすい姿を目指す。</p> | | | | |
| 本県事例 | <p>■公共交通におけるクレジットカードタッチ決済の推進（鹿児島県）</p> <p>南国交通が運行する鹿児島空港連絡バスにクレジットカードのタッチ決済が導入されている。タッチ決済乗降履歴は交通事業者向け決済・認証プラットフォームを提供する QUADRAC 株式会社が運営するサイト上で確認ができる仕様となっている。</p> <div data-bbox="624 1055 1155 1480" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: right;">出典：南国交通</p> | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
| | 鹿児島県 | 技術的な助言・支援 | | | |
| | 市町村 交通事業者 | 連携関係構築 | | 事業実施 | |

| | | | | | |
|----------------------|---|-------------------------|-------|-------|-------|
| 実施施策 | 経路検索サイト等への公共交通情報の提供の推進 | | | | |
| 施策の方向性 | 利用者の利便増進に資するため、「標準的なバス情報フォーマット」の形式で乗合バス運行情報のオープンデータ化を推進する。交通事業者や市町村が、継続して運行情報を発信・更新できる様、県が支援を行うことで、持続的な情報発信・更新体制を構築する。 | | | | |
| 本県事例 | <p>■公共交通路線情報・運行情報の発信（鹿児島県）</p> <p>経路検索サイト等への公共交通情報の提供推進を図るため、県内路線バス・コミュニティバスの一部に係るGTF S化、Google マップへの掲載に向けた申請を行い、公開に向け、各交通事業者等において調整を行っている。</p> | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
| | 鹿児島県 | 継続的な支援 | | | |
| | 市町村 交通事業者 | オープンデータ化の実施・適宜更新 | | | |

| | | | | | |
|----------------------|--|--------|-------|-------|-------|
| 実施施策 | 公共交通人材確保支援の実施 | | | | |
| 施策の方向性 | <p>公共交通の持続的な運行に向け、公共交通に関わる人材の確保が重要である。県内に本社がある交通事業者における第二種運転免許の取得者増を目指した免許取得費用の支援や、求人情報の紹介等の人材確保策を行う。特に離島部における第二種免許取得に必要な費用等について必要な支援強化を検討する。</p> <p>また、県内市町村の移住定住促進策等と連携し、公共交通人材への住宅支援を検討する。加えて、国へ公共交通人材の待遇改善に向けた原資を適正に確保できるよう要望を行う等、公共交通事業者と連携して人材確保に重点的に取り組む。</p> <p>加えて、市町村の公共交通担当者の育成を図るため、担当者を対象とした勉強会等の開催を検討する。</p> | | | | |
| 本県事例 | <p>■公共交通人材の確保（鹿児島県）</p> <p>バス、タクシー等の運転士や、グラウンドハンドリングスタッフ等、公共交通の人材確保のため、PR動画を制作し、広報活動を実施している。また、大型二種免許取得費用の助成等により、バス運転士の養成支援を行っている。</p> | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
| | 鹿児島県 | | | | |
| | 市町村 | | | | |
| | 県バス協会 | | | | |
| | タクシー協会 | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |

8-3. 地域旅客運送サービスの持続性向上

| | | | | | |
|--------------|--|--------|-------|-------|-------|
| 実施施策 | 公共交通人材確保支援の実施（再掲） | | | | |
| 施策の方向性 | <p>公共交通の持続的な運行に向け、公共交通に関わる人材の確保が重要である。県内に本社がある交通事業者における第二種運転免許の取得者増を目指した免許取得費用の支援や、求人情報の紹介等の人材確保策を行う。特に離島部における第二種免許取得に必要な費用等について必要な支援強化を検討する。</p> <p>また、県内市町村の移住定住促進策等と連携し、公共交通人材への住宅支援を検討する。加えて、国へ公共交通人材の待遇改善に向けた原資を適正に確保できるよう要望を行う等、公共交通事業者と連携して人材確保に重点的に取り組む。</p> <p>加えて、市町村の公共交通担当者の育成を図るため、担当者を対象とした勉強会等の開催を検討する。</p> | | | | |
| 本県事例 | <p>■公共交通人材の確保（鹿児島県）</p> <p>バス、タクシー等の運転士や、グランドハンドリングスタッフ等、公共交通の人材確保のため、PR動画を制作し、広報活動を実施している。また、大型二種免許取得費用の助成等により、バス運転士の養成支援を行っている。</p> | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
| | 鹿児島県 | | | | |
| | 市町村 | | | | |
| | 県バス協会 | | | | |
| | タクシー協会 | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |

実施施策 様々な公共交通モードの連携による利便性向上に向けた検討

施策の方向性 公共交通の持続的な運行に向け、地域内で運行されている様々なモードの公共交通について、貴重な運転者人材の適正配置や行政の財政負担削減に向け、連携による利便性向上に向けた可能性の検討を行う。

参考事例 ■交通事業者の共同経営によるサービス展開（JR 四国・徳島バス）
 JR 四国と徳島バスの共同経営により、異なる交通モードの垣根を超えたサービス展開が開始されている。徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」の一般道区間の一部において、JR 乗車券類での乗車を可能とすることで、鉄道とバスの双方を共通運賃・通し運賃での利用が可能となった。同地域を南北に結ぶ交通サービスの実質的な運行本数増や待ち時間の短縮などの利便性向上が図られるほか、利便性向上に伴う利用者の増加等による経営力の強化が期待される。



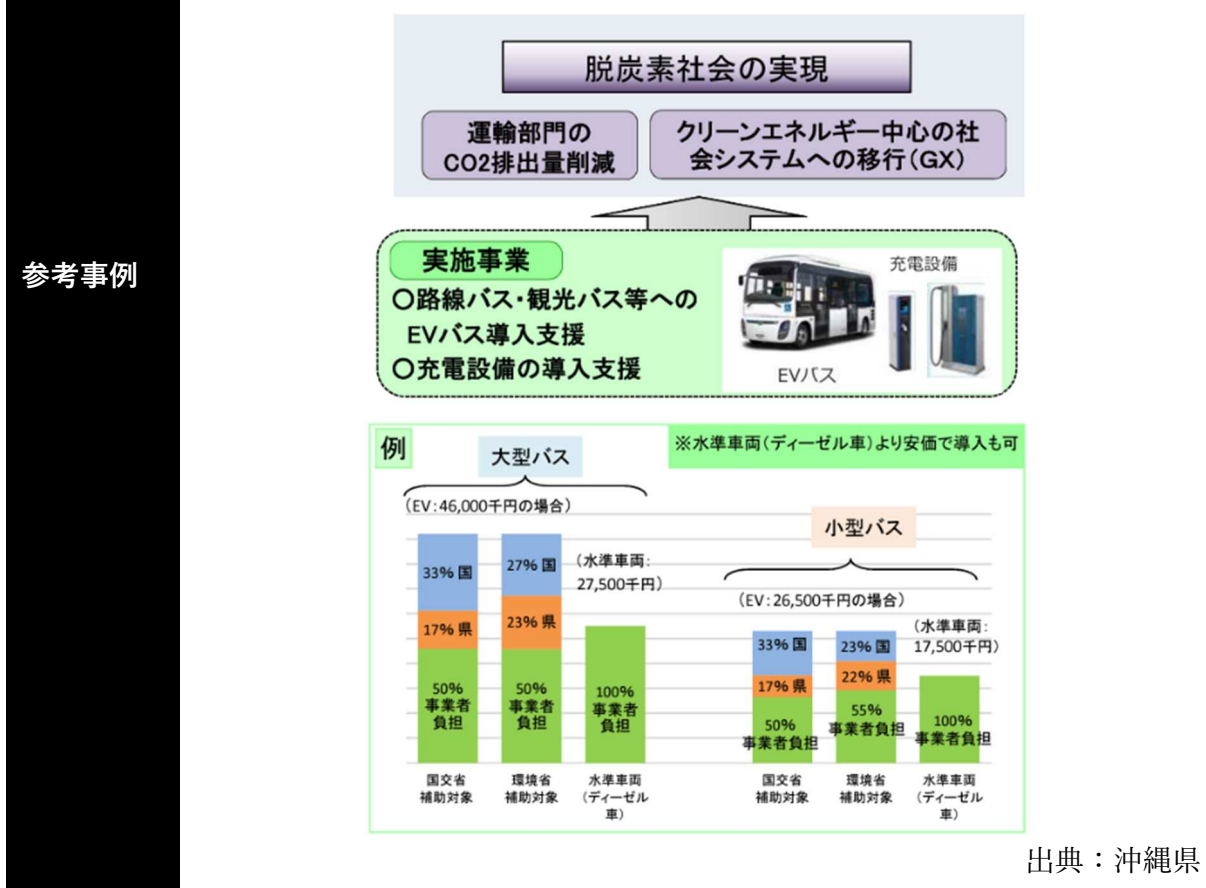
出典：国土交通省

| | | | | | | |
|----------------------|-------|---------|---------|----------------|---------|----------|
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
| | | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 鹿児島県 | 助言・支援 | | | | |
| | 市町村 | 可能性検討 | | 合意形成が調った地域から連携 | | |
| | 交通事業者 | 可能性検討 | | 合意形成が調った地域から連携 | | |

実施施策 幹線交通の確保維持や GX 車両への更新

施策の方向性 老朽化した車両や船舶等の更新による幹線交通の確保維持や、GX（グリーン・トランスフォーメーション）に資する EV バスや蓄電池電車等の導入促進、バリアフリー化促進に必要な車両更新について、国の各種補助制度や交付金の活用等を促す。

■県による GX 推進事業補助金事業（沖縄県）
 沖縄県における二酸化炭素の部門別の排出量は、運輸部門が占める割合が高いことから、県内を運行する路線バス・観光バス等への EV バス（電気バス）導入を促し、クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行（GX）を推進するため、「EV バス導入による GX 推進事業」が実施されている。県内の事業者支援のため、国が設ける EV バス関連補助金に上乗せするかたちで補助金の交付が行われる。



| | | | | | | |
|----------------------|------|---------|---------|---------|---------|----------|
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
| | | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 鹿児島県 | 制度検討 | | | | |

実施施策 公共交通に関する先進技術等の研究と社会実装

施策の方向性 自動運転技術等の次世代モビリティサービスの導入について、県や市町村、交通事業者が連携し、要望等に応じて実証実験の実施や実験結果を踏まえた新技術の実装の推進を図る。

参考事例 ■自動運転サービス（コミュニティバス）の運行（北九州市）
 北九州空港～朽網駅間の自動運転実証事業が2020年10月下旬～11月下旬に実施された。また、2023年12月にも同区間での実証事業が予定されており、西鉄グループやA-Drive（株）（自動車ワンストップサービス事業者）が中心となり、自動運転レベル2（運転士が常時運転席にて安全確認を行い、適宜介入操作）の路線バスタイプの自動走行が行われる。北九州市は、北九州自動運転推進ネットワークを設立し、上記事業者を含む会員の活動を支援している。



出典：北九州市

| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|--------------|------|-----------------------------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 鹿児島県 | | 先進技術の研究・社会実装に向けた実証実験 | | | | |
| 市町村 | | | | | | |
| 交通事業者 | | | | | | |

実施施策 子どもをターゲットとしたモビリティ・マネジメントの推進

施策の方向性 子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでもらい、将来に向け安定的に公共交通利用者を確保するためのモビリティ・マネジメント（MM）の取組を実施する。「バスの乗り方教室や職業体験等」の実施や、県教育委員会や高等学校等と連携し、公共交通を利用した通学方法について中学生へ周知し、公共交通の利用促進につなげる。

参考事例


■「バスの乗り方教室」（大分市）

将来における公共交通の利用促進を図ることを目的として、バス事業者と連携した「バスの乗り方教室」が実施された。教室では、公共交通の利用による温室効果ガス削減についての学習や、乗車体験等が行われた。



出典：大分市

| 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-----------|--------------|---------|-------|-------|--------|
| | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 鹿児島県 | 通学MM の検討 | 通学MMの実施 | | | |
| 鹿児島県教育委員会 | | | | | |
| 市町村教育委員会 | | | | | |
| 県バス協会 | バスの乗り方教室等の実施 | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|------------|---------------------|-------|-------|--------|
| 実施施策 | 公共交通の利用増に向けた広報戦略の策定 | | | | | |
| 施策の方向性 | <p>公共交通の利用増に向け、広報活動を行う際に、公共交通のイメージアップや公共交通利用がもたらす渋滞緩和や健康増進等のメリットを訴えること等が必要であることから、交通事業者や目的地施設、関係機関と連携して広報戦略を策定する。鹿児島県における、公共交通のブランドイメージの構築を目指し、利用増に加え、運転者等の公共交通の担い手確保にもつなげる。特に、公共交通側の情報発信に加え、目的地施設側からの交通案内等の情報発信も検討するなど、利用増につなげる。</p> | | | | | |
| 参考事例 | <p>■公共交通利用増に向けた呼びかけ（前橋市）</p> <p>交通政策の最新情報をはじめとして、交通に関する様々な取組を紹介する「前橋交通ポータル」を運営している。時刻表等の情報や、運行事業者等からの情報発信、WEB限定コラム等を掲載し、公共交通の利用増が図られている。</p> <div data-bbox="475 869 1268 1189" style="text-align: center;">  <p>コンテンツ例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前橋の交通情報 ・バス時刻表 ・誌面バックナンバー ・Web限定コラム ・公共交通SNS など </div> <p style="text-align: right;">出典：前橋市</p> | | | | | |
| 実施主体 実施時期 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 鹿児島県 | 広報戦略 策定 | 広報戦略に基づいたブランドイメージ構築 | | | |
| | 交通事業者 | | | | | |
| 移動目的地関係者 | | | | | | |

第9章 計画の達成状況の評価

9-1. 計画の達成状況进行评估する数値指標

| 計画目標 | | | |
|---|-------------------------|---------------|----------------|
| 数値指標 | 現状値 令和4年度 | 中間値 令和8年度末 | 目標値 令和10年度末 |
| ① 公共交通の改善による交流・おでかけの活発化 | | | |
| 肥薩おれんじ鉄道の輸送人員 | 975 千人 | 1,001 千人 | 970 千人 |
| 【設定の考え方】 過去の輸送人員のすう勢と交通事業者の見込み値から設定 【データ取得方法】 公共交通事業者データ、鹿児島県で集計 【評価時期】 毎年 | | | |
| 乗合バス輸送人員 | 23,924 千人 (令和3年度実績値) | 23,924 千人 | 23,924 千人 |
| 【設定の考え方】 過去の輸送人員のすう勢から設定 【データ取得方法】 九州運輸要覧 【評価時期】 毎年 | | | |
| タクシー輸送人員 | 9,274 千人 (令和3年度実績値) | 9,274 千人 | 9,274 千人 |
| 【設定の考え方】 過去の輸送人員のすう勢から設定 【データ取得方法】 九州運輸要覧 【評価時期】 毎年 | | | |
| 鹿児島空港年間乗降者数 (国内線・国際線合計) | 4,065 千人 | 5,683 千人 | 6,491 千人 |
| 【設定の考え方】 鹿児島空港将来ビジョンに示されている目標値を基に設定 【データ取得方法】 公共交通事業者データ、鹿児島県で集計 【評価時期】 毎年 | | | |
| 県内航路輸送人員 | 925 千人 | 925 千人 | 925 千人 |
| 【設定の考え方】 過去の輸送人員のすう勢から設定 【データ取得方法】 公共交通事業者データ、鹿児島県で集計 【評価時期】 毎年 | | | |

| 計画目標 | | | |
|---|----------------|-----------------|------------------|
| 数値指標 | 現状値 令和 4 年度 | 中間値 令和 8 年度末 | 目標値 令和 10 年度末 |
| ② 公共交通を含む関係者間の連携・協働による地域経済の活性化 | | | |
| ③ 地域旅客運送サービスの持続性向上 | | | |
| 財政負担額（県民 1 人当たり） | 1,021 円/人 | 1,067 円/人 | 1,088 円/人 |
| 【設定の考え方】 過去の財政負担額のすう勢と、今後の人口減少を鑑み設定 【データ取得方法】 県内バス路線補助額（県データ）、鹿児島県で集計 【評価時期】 毎年 | | | |
| 公共交通の利用回数 （県民 1 人当たり） | 37.9 回/人 | 39.0 回/人 | 41.0 回/人 |
| 【設定の考え方】 過去の公共交通の利用回数のすう勢から設定 【データ取得方法】 九州運輸要覧（鹿児島県発の旅客流動量） 【評価時期】 毎年 | | | |

9-2. 数値指標の設定根拠

9-2-1 公共交通の改善による交流・おでかけの活発化

(1) 肥薩おれんじ鉄道の輸送人員

肥薩おれんじ鉄道の輸送人員は、コロナ禍前の平成30年度までは微減傾向が続いていたが、コロナ禍の影響により令和2年度に大きく減少している。

肥薩おれんじ鉄道による輸送人員見込みを基に、令和10年度の輸送人員は970千人を目指す。

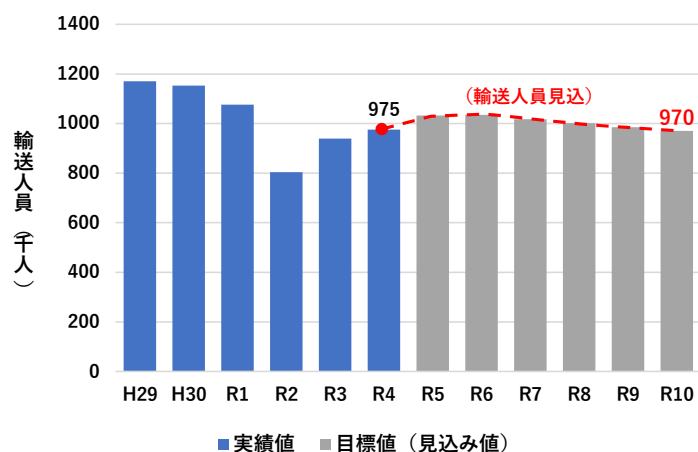


図 9-1 肥薩おれんじ鉄道の輸送人員

(2) 乗合バス輸送人員

乗合バスの輸送人員は、コロナ禍前の平成30年度まではほぼ横ばい傾向が続いていたが、コロナ禍の影響により令和2年度に大きく減少している。

公共交通利用の推進により、令和3年度の値である23,924千人/年の維持を目指す。

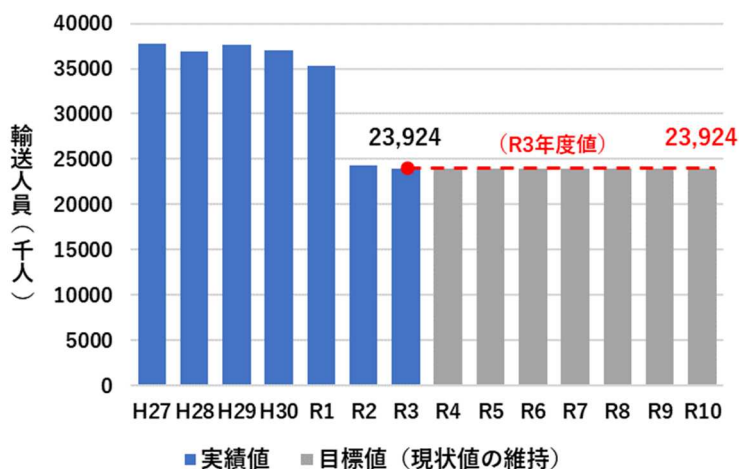


図 9-2 乗合バス輸送人員

(3) タクシー輸送人員

県内のタクシーの輸送人員は、コロナ禍前の平成 30 年度までは減少傾向が続いていたが、コロナ禍の影響により令和 2 年度に大きく減少している。

公共交通利用の推進により、コロナ禍前から続く輸送人員の減少傾向に対し、令和 3 年度の値である 9,274 千人/年の維持を目指す。

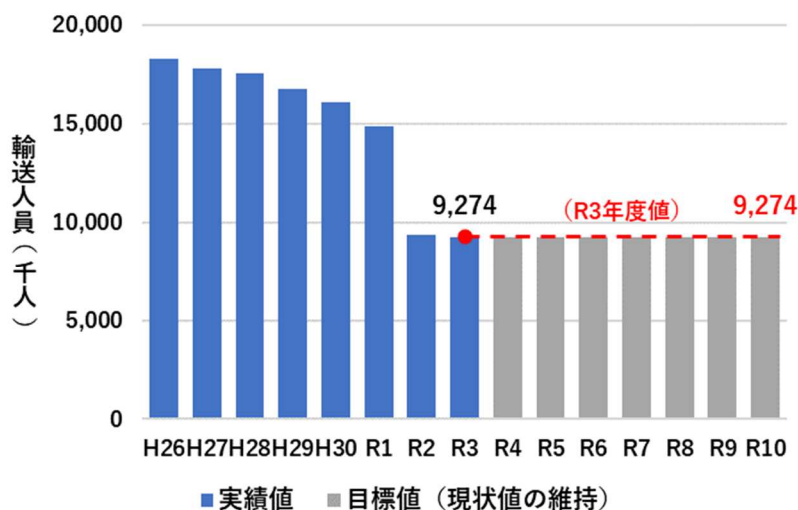


図 9-3 タクシー輸送人員

(4) 鹿児島空港年間乗降者数 (国内線・国際線合計)

鹿児島空港での国内線・国際線合計の年間乗降者数は、コロナ禍前の平成 30 年までは微増傾向が続いていたが、コロナ禍の影響により令和 2 年に大きく減少している。

鹿児島空港将来ビジョンによると、令和 12 年目標値として乗降者数 7,300 千人/年を目指している。本計画においては、令和 4 年実績値である 4,065 千人と令和 12 年の目標値から、令和 10 年に年間乗降者数 6,491 千人を目指す。

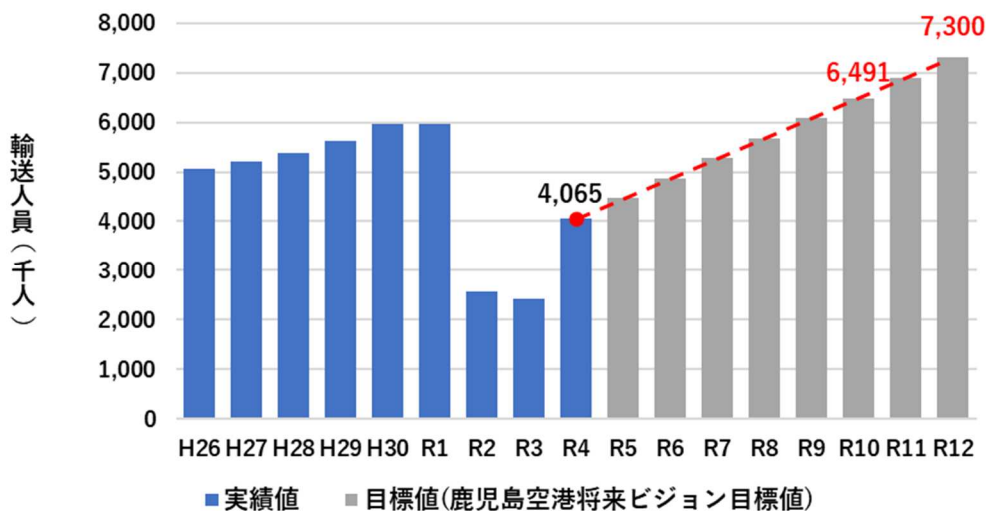


図 9-4 鹿児島空港年間乗降者数 (国内線・国際線合計)

(5) 県内航路輸送人員

県内の主な離島航路における輸送実績は、コロナ禍の影響により令和 2 年度に大きく減少している。

令和 4 年度の 925 千人/年を基準に、県内航路における輸送人員の現状維持を目指す。

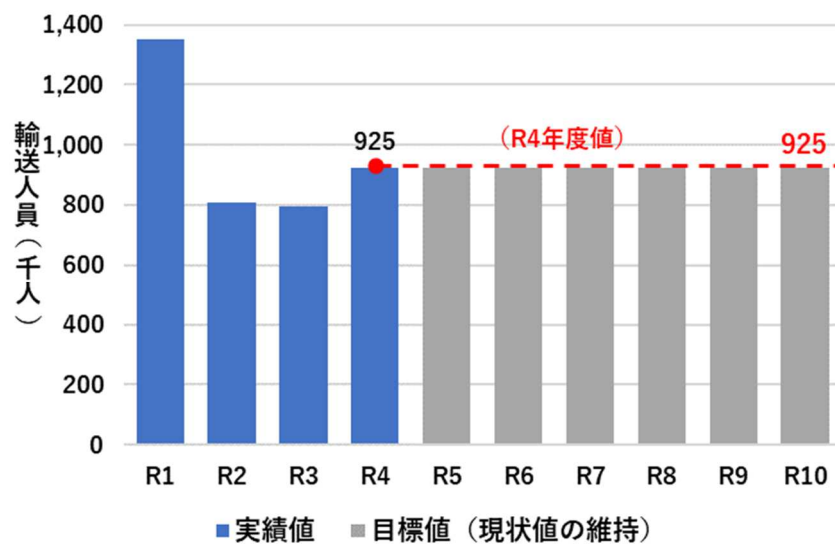


図 9-5 県内航路輸送人員

9-2-2 公共交通を含む関係者間の連携・協働による地域経済の活性化、地域旅客 運送サービスの持続性向上

(1) 財政負担額（県民 1 人当たり）

公共交通の県民 1 人当たり財政負担額は微増傾向にあり、令和 4 年度は県民 1 人当たり 1,021 円となっている。令和 5 年度以降、人口の減少により県民 1 人当たり換算すると負担額の増加が想定されるが、財政負担額の総額を令和 4 年度並みに維持し、令和 10 年度は県民 1 人当たり 1,088 円程度の負担額に抑えることを目指す。

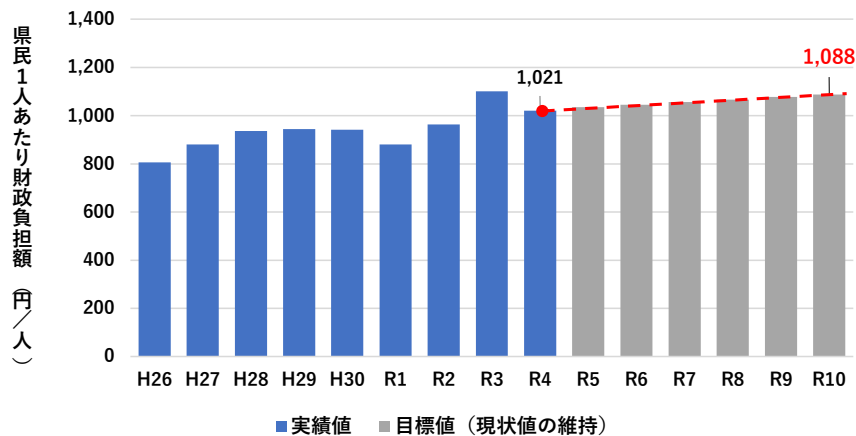


図 9-6 財政負担額（県民 1 人当たり）

(2) 公共交通の利用回数（県民 1 人当たり）

県民 1 人当たり公共交通利用回数（旅客流動量）は微増傾向にある。コロナ禍の影響により令和 2 年度（2 年遅れの令和 4 年度運輸要覧にて把握）は、前年度から大きく減少し、県民 1 人当たり 37.9 回となっている。令和 3 年度以降、各交通モードの旅客流動量は維持を目指す。人口の減少により、県民 1 人当たり換算すると旅客流動量の増加が想定される。令和 10 年度において県民 1 人当たり 41.0 回を目指す。

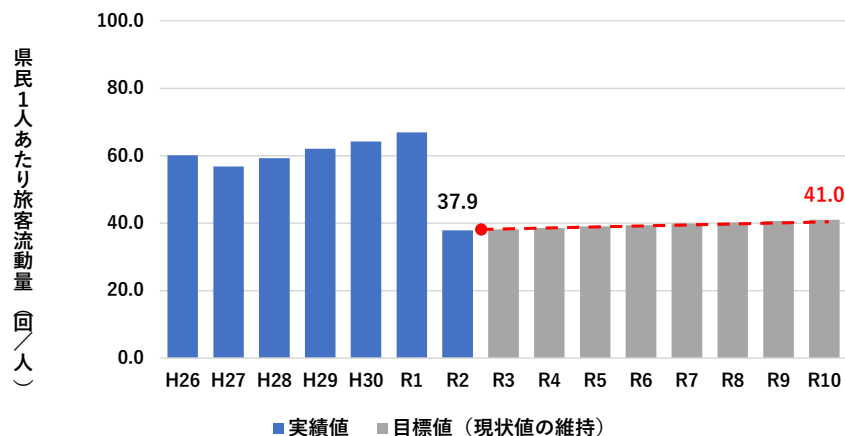


図 9-7 県民 1 人当たり旅客流動量

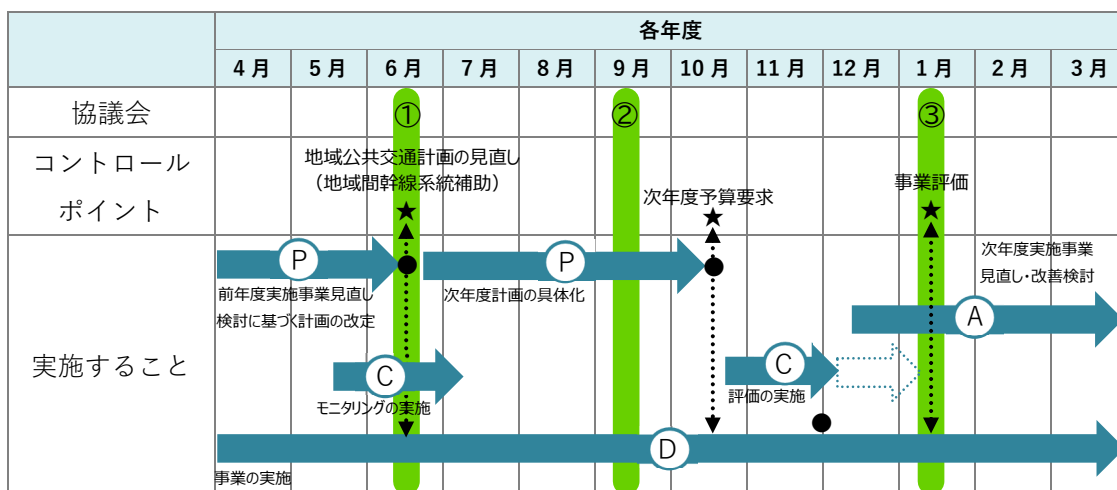
9-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。

そのために、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組む。

このサイクルを計画終了年度である令和 10 年度まで継続的に実施することで、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

表 9-1 PDCA の実施サイクル



9-4. 計画の推進体制

本計画は、地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本県を中心に、鹿児島県地域公共交通協議会の構成員である交通事業者、市町村、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

表 9-2 計画の推進体制一覧表

| 事業主体 | 役割 |
|--------|---|
| 鹿児島県 | 主に地域間路線について、関係市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む 関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案 新技術の社会実装 |
| 交通事業者 | 旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施 |
| 地域住民等 | 公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ |
| 目的地施設等 | 公共交通機関の積極的な利用呼びかけ 交通事業者や市町村と連携し、移動サービスとの一体的なサービス提供を図る |
| 市町村 | 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的地域公共交通の活性化及び再生に取り組む |
| 国 | 情報の収集・整理・分析・提供 新技術の研究開発の推進 人材の養成・資質向上 |



鹿児島県地域公共交通計画

令和6年3月

鹿児島県 総合政策部 交通政策課

