

日置市地域公共交通計画

令和4年3月

日置市地域公共交通会議

目 次

第1章 計画策定の背景と目的

1. 計画策定の背景と目的	1
2. 上位・関連計画との関係性	1

第2章 日置市の現況

1. 地理的状況、人口の見通し	2
2. 市民の移動実態	7
(1) 通勤・通学流動	7
(2) 観光動向	14
(3) 買物流動	15
(4) 通院流動	16

第3章 日置市地域公共交通の現状

1. 地域公共交通の現状及び利用状況	18
(1) 公共交通圏	20
(2) 鉄道の現状	21
(3) 空港バス・高速バスの現状	22
(4) 路線バスの現状	24
(5) コミュニティバス・乗合タクシーの現状	27
(6) 交通事業者へのヒアリング調査	33
(7) 公共交通に関する住民意見、利用実態、移動ニーズ	34
2. 地域公共交通の取組	42
(1) 従前計画目標の達成状況	42
(2) 従前計画に掲げた事業の取組内容	44
3. 地域公共交通に対する市民の意見	52

第4章　日置市地域公共交通の課題

1.　日置市地域公共交通の課題	53
-----------------	----

第5章　日置市地域公共交通計画

1.　地域公共交通に関する基本的な方針	54
(1)　公共交通の形成方針及び基本的な方針	54
(2)　目指すべき公共交通の将来像	55
2.　地域公共交通の役割・位置づけ	56
3.　計画対象地域	57
4.　対象期間	57
5.　事業目標と評価指標	57
(1)　事業目標及び実施スケジュール	57
(2)　計画の達成状況の評価	71
a　基本方針と数値指標	71
b　各評価指標の関連性イメージ	75
c　P D C A サイクルによる計画の継続的な改善	76

第1章 計画策定の背景と目的

1. 計画策定の背景と目的

本市では平成29年3月に将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するため、公共交通政策のマスタープランとして「日置市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」という）」を策定し、網計画の計画目標の達成に向け、事業取組を実施してきました。

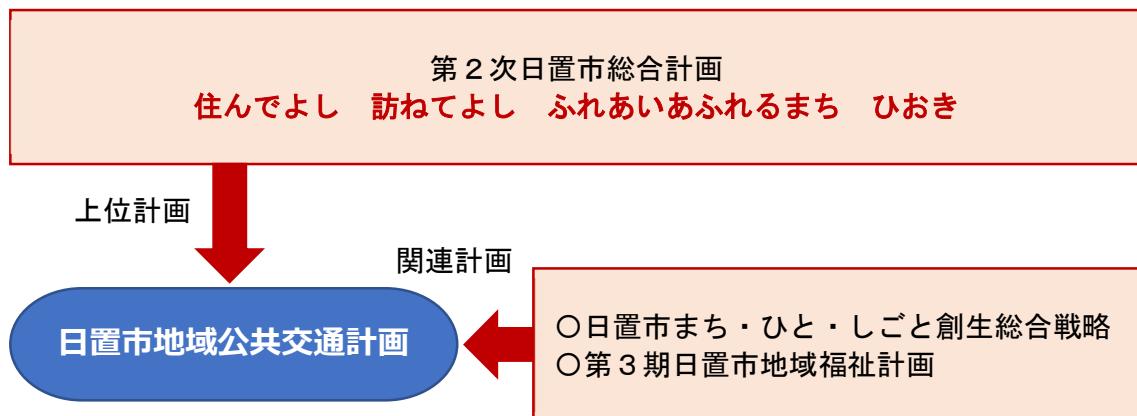
近年、人口減少等に伴い公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す一方、高齢者の運転免許自主返納が増す等、地域の移動手段を確保することがますます重要になっているため、国は、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正しました。これにより、公共交通事業者を対象とした持続可能な地域公共交通網の形成という「地域公共交通網形成計画」の目的が、地域全体の輸送資源を対象とした地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保と改正され、併せて当該計画の名称も「地域公共交通計画」に改められました。

また、本市を取り巻く社会情勢は大きく変化することが予測され、高齢者の外出支援、公共交通利用促進による事業者支援や環境負担の軽減、さらには地場産業の持続的成長発展、魅力ある資源を活かしたまちづくりなどへの取組が求められています。

このような背景のもと、従前の計画の基本方針を踏まえつつ、輸送資源を活かしたまちづくりと将来にわたり持続可能な公共交通体系の構築を目指し、公共交通のマスタープランとして「日置市地域公共交通計画」を策定します。

2. 上位・関連計画との関係性

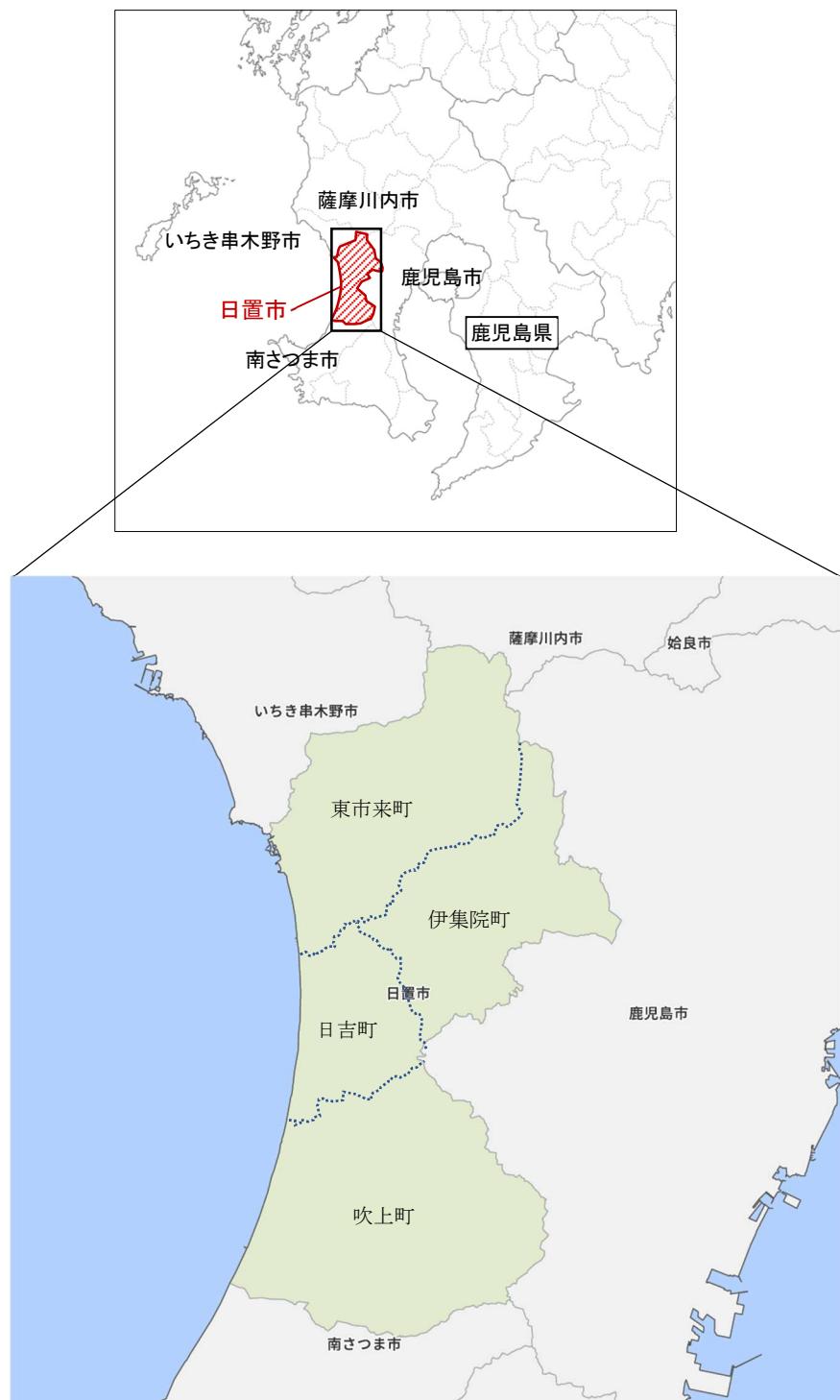
本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、市の基本的な施策の方向性を示す「第2次日置市総合計画」（平成28年3月策定 計画期間は令和7年度まで）を上位計画とし、市の関連計画を踏まえて策定します。



第2章　日置市の現況

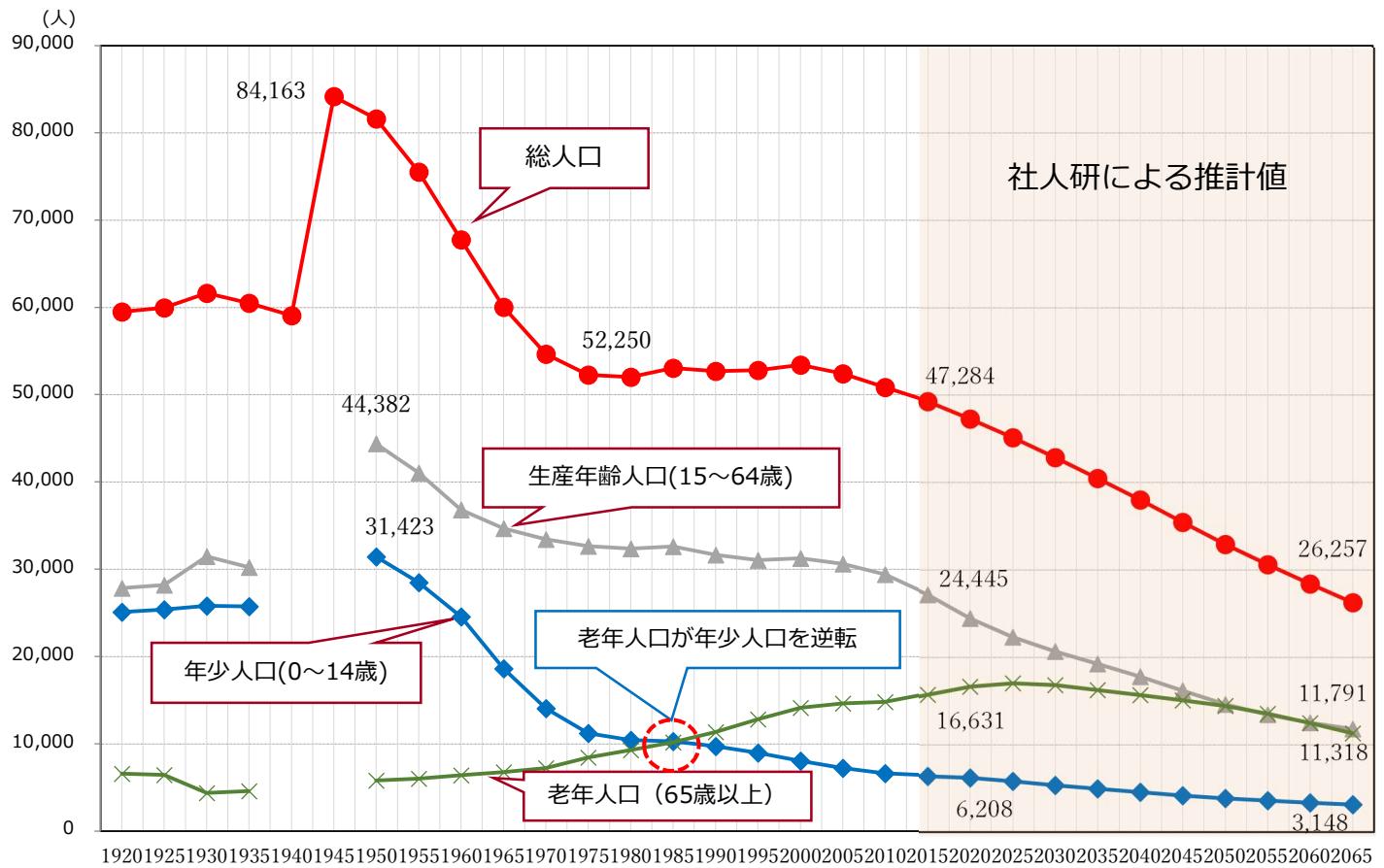
1. 地理的状況、人口の見通し

- 本市は、平成17年5月1日に東市来町、伊集院町、日吉町、吹上町の合併によって誕生しています。
- 鹿児島県の西部に位置し、面積は253.01km²で西は県都鹿児島市、北はいちき串木野市と薩摩川内市、南は南さつま市に隣接し、西は東シナ海に面しています。
- 地勢は東側が山地、西側が海岸平野で形成されています。

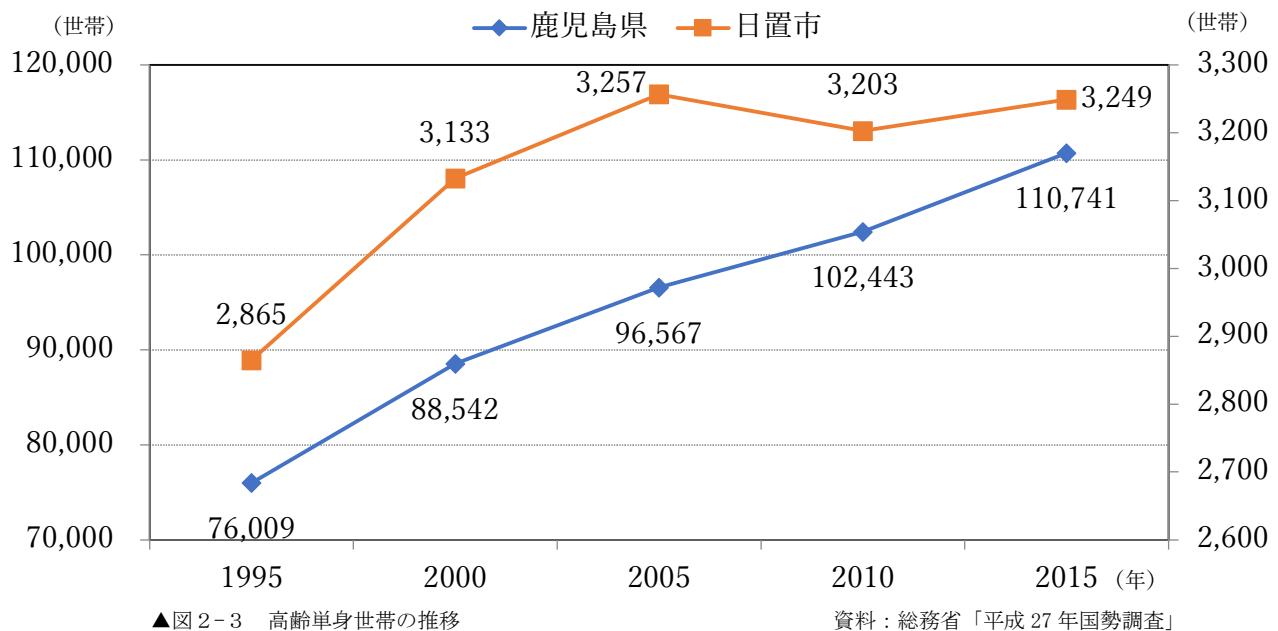


▲図2-1 位置

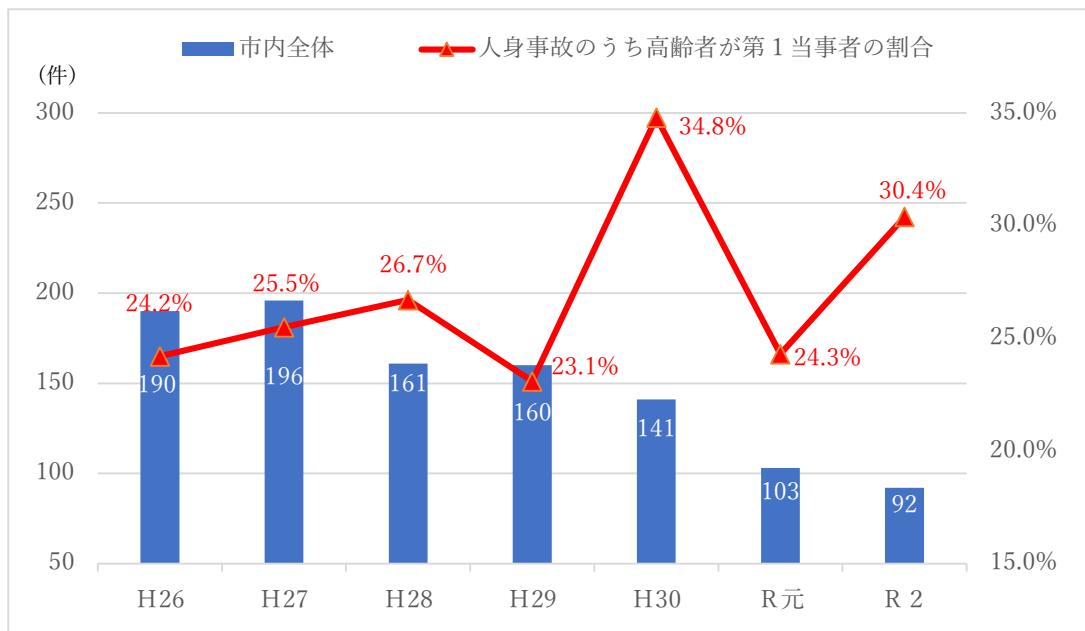
- 本市の総人口は昭和 20 年の 84,163 人をピークに減少傾向にあり、令和 2 年（2020 年）の総人口は 47,284 人、年少人口は 6,208 人、生産年齢人口は 24,445 人、老人人口は 16,631 人となっており、今後も人口減少・少子高齢化の進行が予測されています。



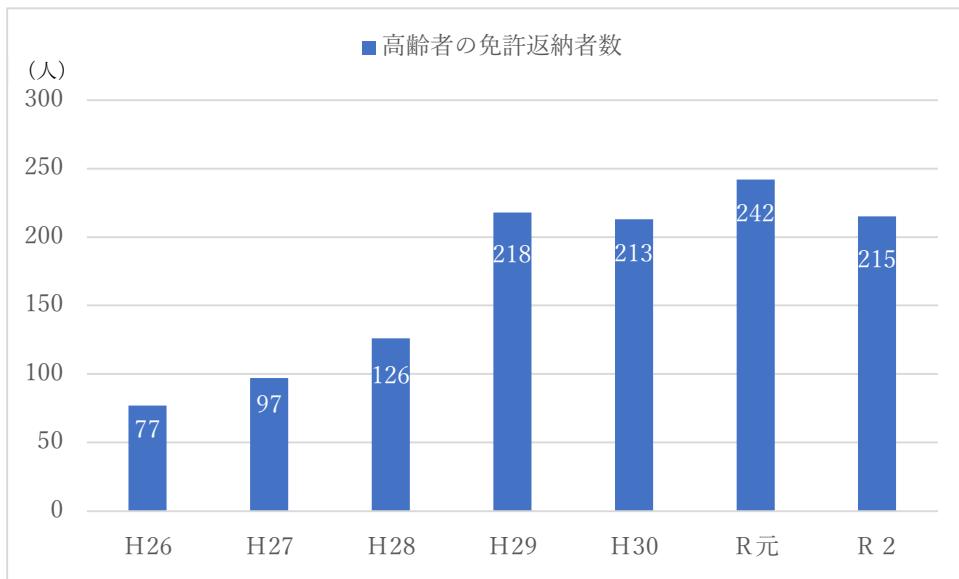
- 本市の全世帯・高齢単身世帯数の1995年（平成7年）から2015年（平成27年）までの推移をみると、1995年の2,865世帯から増加傾向にあり、2010年には一度減少しているものの、2015年には再び増加し3,249世帯となっています。



- 日置市内の人身事故発生件数をみると、平成26年から令和2年まで減少傾向にありますが、高齢者が第1当事者の割合は令和2年をみると30%を超える状況にあります。



- 高齢者の運転免許返納者数を見ると、平成 28 年まではほぼ横ばいでしたが、平成 29 年以降は年間 200 人以上が返納している結果となっています。



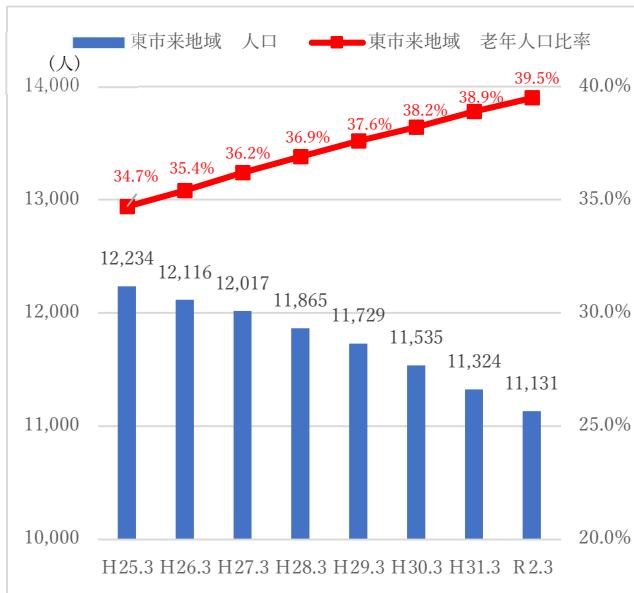
注：日置警察署に申請があったもので、すべてが日置市民ではない

資料：日置警察署

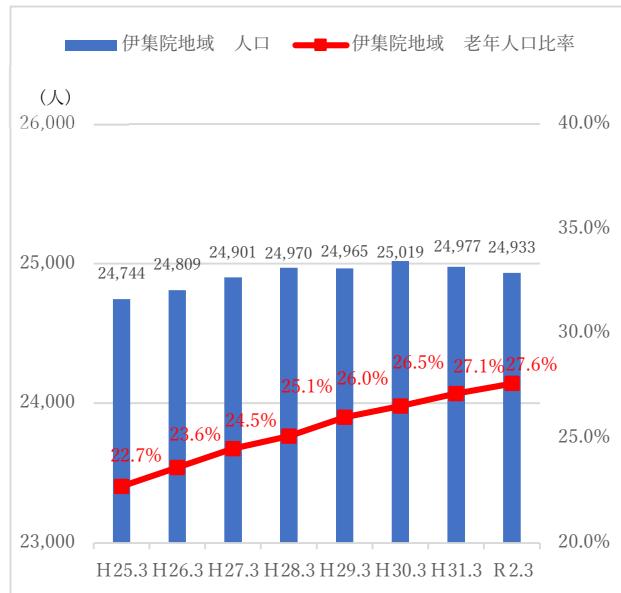
▲図 2-5 高齢者の免許返納者数推移

- 平成 25 年 3 月から令和 2 年 3 月までの地域別人口推移をみると、東市来地域、日吉地域、吹上地域は一貫して減少傾向にあり、令和 2 年 3 月はそれぞれ 11,131 人、4,618 人、7,375 人となっています。伊集院地域においては平成 28 年 3 月まで増加傾向にありましたが、平成 29 年以降はほぼ横ばいとなっています。
- 老年人口は全ての地域で増加傾向にあり、特に日吉地域と吹上地域、東市来地域は平成 28 年 3 月には 39.0%、39.2%、36.9% と推移していましたが、令和 2 年 3 月にはそれぞれ 43.7%、44.0%、39.5% と高齢化が一層進行しています。

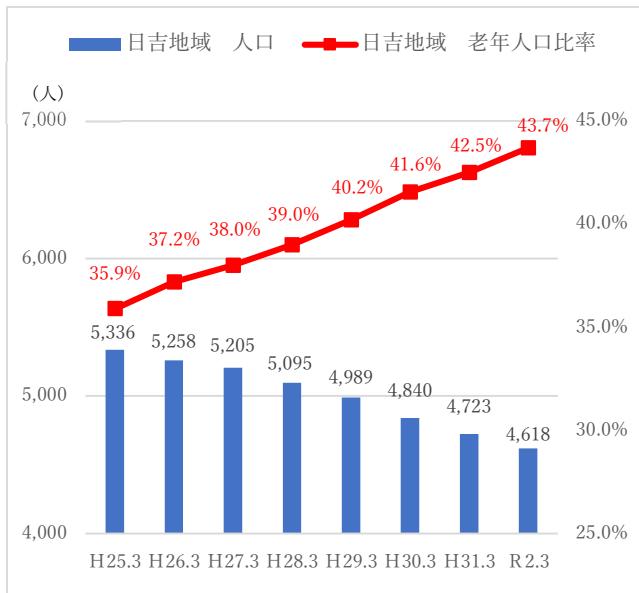
〔東市来地域〕



〔伊集院地域〕



〔日吉地域〕



〔吹上地域〕



▲図 2-6 地域別人口と高齢化率の推移

資料：日置市

2. 市民の移動実態

(1) 通勤・通学流動

- 本市の通勤状況をみると、「日置市内」が 61.2%で最も多く、次いで「鹿児島市」が 24.3%、「いちき串木野市」が 5.9%となっています。

通学状況も同様に、「日置市内」の 51.3%に次いで「鹿児島市」が 32.7%、「いちき串木野市」が 8.6%となっています。この背景として、本市には大学がないことや高等学校等の教育機関が少ないとことなどが影響していると考えられます。



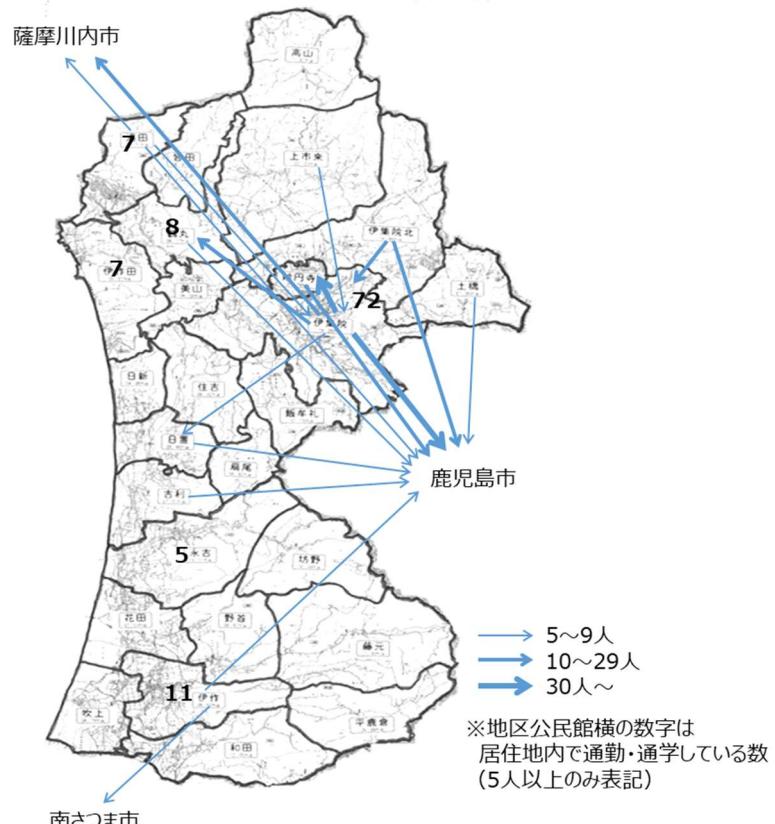
▲図 2-7 日置市民の通勤・通学状況

資料：総務省「平成 27 年国勢調査」

- 地域別に通勤・通学の状況をみると、東市来地域居住者は自地域内その他、伊集院地域へ通勤・通学している割合も2割あり、伊集院地域居住者は自地域、鹿児島市で8割を占めています。日吉地域居住者は鹿児島市の割合が4割で自地域内より多くなっています。吹上地域居住者は自地域内で4割、南さつま市、鹿児島市がそれぞれ約2割みられます。

勤務・通学先 居住地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	鹿児島市	いちき串木野市	南さつま市	薩摩川内市	姶良市	南九州市	霧島市	阿久根市	鹿屋市	垂水市
東市来(N=93)	33.3%	20.4%	3.2%	4.3%	16.1%	10.8%		8.6%		2.2%	1.1%			
鶴丸(N=22)	36.4%	9.1%		4.5%	27.3%	18.2%		4.5%						
湯田(N=33)	21.2%	24.2%	3.0%	6.1%	9.1%	12.1%		15.2%		6.1%	3.0%			
上市来(N=13)	31%	46%	8%	8%	8%									
伊作田(N=18)	38.9%	16.7%	5.6%		22.2%	11.1%		5.6%						
伊集院(N=275)	6.2%	44.0%	2.5%	0.7%	35.6%	2.5%	1.1%	4.4%	0.4%	0.4%	1.1%	0.4%	0.4%	0.4%
伊集院(N=169)	7.1%	42.6%	3.0%	0.6%	34.9%	2.4%	1.2%	5.9%	0.6%		0.6%	0.6%	0.6%	0.6%
妙円寺(N=66)	4.5%	50.0%	3.0%	1.5%	30.3%	4.5%	1.5%	1.5%			3.0%			
伊集院北(N=23)	4.3%	43.5%			43.5%			4.3%			4.3%			
飯牟礼(N=6)		50.0%			33.3%					16.7%				
土橋(N=11)	9.1%	27.3%			63.6%									
日吉(N=42)	2.4%	23.8%	23.8%	2.4%	40.5%	4.8%	2.4%							
日置(N=19)		21.1%	21.1%		42.1%	10.5%	5.3%							
日新(N=5)	20.0%	20.0%	20.0%		40.0%									
吉利(N=12)		16.7%	25.0%	8.3%	50.0%									
吹上(N=70)	5.7%	7.1%	1.4%	40.0%	20.0%		24.3%			1.4%				
伊作(N=30)	3.3%	10.0%	3.3%	36.7%	16.7%		26.7%			3.3%				
吹上(N=10)				40.0%	20.0%		40.0%							
花田(N=5)		20.0%		60.0%	20.0%									
永吉(N=13)	15.4%			38.5%	30.8%		15.4%							
和田(N=5)		20.0%		60.0%			20.0%							
総計(N=480)	11.0%	32.3%	4.4%	7.3%	30.0%	4.0%	4.4%	4.2%	0.2%	0.8%	0.8%	0.2%	0.2%	0.2%

▲表2-1 市民の通勤・通学移動実態



資料：市民アンケート

▲図2-8 市民の通勤・通学実態

- 本市に所在する県立伊集院高等学校、県立吹上高等学校、鹿児島城西高等学校、鹿児島育英館高等学校の通学については次のとおりとなっています。

【県立伊集院高等学校】

県立伊集院高等学校は、全校生徒 643 人のうち本市に 277 人（全校生徒の 43.1%）、鹿児島市に 291 人（45.3%）、いちき串木野市に 70 人（10.9%）、薩摩川内市に 5 人（0.8%）が居住しています。

公共交通を利用して通学する生徒は 410 人（全校生徒の 63.8%）で、本市居住者が 68 人（本市居住者生徒の 24.5%）、鹿児島市が 266 人（91.4%）、いちき串木野市が 70 人（100%）、薩摩川内市 5 人（100%）となっており、市外からの通学については公共交通の利用が 8 割を越えています。



▲図 2-9 伊集院高校在籍生徒の通学実態

■居住市町村別在籍生徒数（単位：人）

R 3 全生徒数					
	日置市	鹿児島市	いちき串木野市	薩摩川内市	計
1年	110	93	23	0	226
2年	89	84	21	2	196
3年	78	114	26	3	221
計	277	291	70	5	643

■居住市町村別公共交通を利用して通学する生徒数（単位：人）

R 3 公共交通を利用して通学する生徒数					
	日置市	鹿児島市	いちき串木野市	薩摩川内市	計
1年 (公共交通利用率)	32 29.1%	87 93.5%	23 100.0%	0 -	142 62.8%
2年 (公共交通利用率)	13 14.6%	75 89.3%	21 100.0%	2 100.0%	111 56.6%
3年 (公共交通利用率)	23 29.5%	104 91.2%	26 100.0%	3 100.0%	157 71.0%
計 (公共交通利用率)	68 24.5%	266 91.4%	70 100.0%	5 100.0%	410 63.8%

▲表 2-2 伊集院高校在籍生徒の通学状況

【県立吹上高等学校】

県立吹上高等学校は全校生徒 228 人のうち本市に 130 人（全校生徒の 57.0%）、南さつま市に 49 人（21.5%）、鹿児島市に 44 人（19.3%）、南九州市に 5 人（2.2%）、枕崎市に 1 人（0.4%）が居住しています。

公共交通を利用して通学する生徒は 59 人（全校生徒 228 人の 25.9%）で本市居住者が 21 人（本市居住生徒の 16.2%）、南さつま市 19 人（38.8%）、鹿児島市 19 人（43.2%）となっています。1 年生は 76.3% が公共交通を利用しているものの、2、3 年生は 1 割程度となっています。これは原付免許を受験できる 16 歳になると免許を取得し、原付で通学している生徒が多くなるためだと考えられます。



▲図 2-10 吹上高校在籍生徒の通学実態

■居住市町別在籍生徒数（単位：人）

R 3 全生徒数						
	日置市	鹿児島市	南さつま市	南九州市	枕崎市	計
1 年	25	19	15	0	0	59
2 年	48	9	12	3	1	73
3 年	57	15	22	2	0	95
計	130	44	49	5	1	228

■居住市町別公共交通を利用して通学する生徒数（単位：人）

R 3 公共交通を利用して通学する生徒数						
	日置市	鹿児島市	南さつま市	南九州市	枕崎市	計
1 年 (公共交通利用率)	14 56.0%	17 89.5%	14 93.3%	0 -	0 -	45 76.3%
2 年 (公共交通利用率)	3 6.3%	2 22.2%	3 25.0%	0 -	0 -	8 11.0%
3 年 (公共交通利用率)	4 7.0%	0 0.0%	2 9.1%	0 -	0 -	6 6.3%
計 (公共交通利用率)	21 16.2%	19 43.2%	19 38.8%	0 -	0 -	59 25.9%

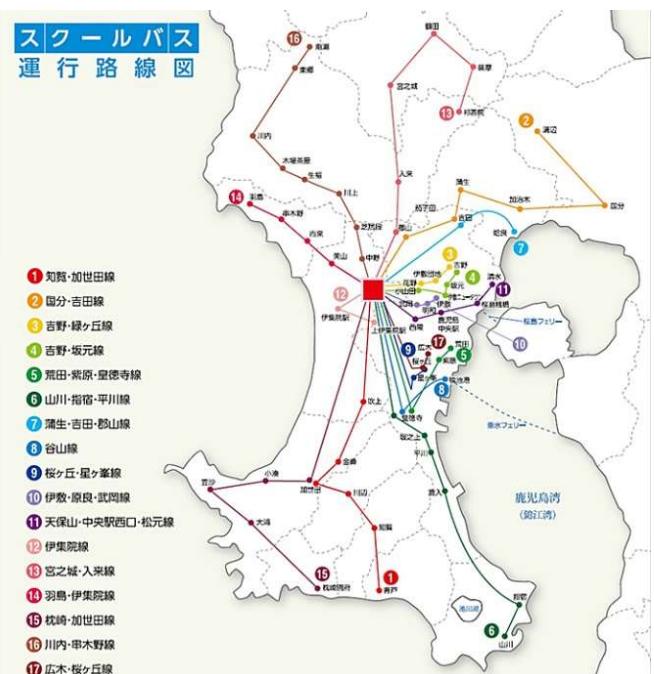
▲表 2-3 吹上高校在籍生徒の通学状況

【鹿児島城西高等学校】

鹿児島城西高等学校は全校生徒 1,279 人のうち本市に 338 人（全校生徒の 26.4%）、鹿児島市に 519 人（40.6%）、薩摩川内市に 84 人（6.6%）、姶良市に 58 人（4.5%）が居住しています。



▲図 2-11 鹿児島城西高校在籍生徒の通学実態



▲図 2-12 スクールバス運行路線図

■居住市町村別在籍生徒数（単位：人）

R 3 全生徒数									
	日置市	鹿児島市	薩摩川内市	姶良市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	指宿市	南九州市
1年	124	193	40	17	16	13	21	9	10
2年	104	175	26	22	22	15	15	12	15
3年	110	151	18	19	14	15	15	13	10
計	338	519	84	58	52	43	51	34	35
	枕崎市	鹿屋市	さつま町	出水市	阿久根市	垂水市	その他	県外	計
1年	4	1	9	2	3	1	3	1	467
2年	6	1	5	2	0	2	2	0	424
3年	5	0	5	3	3	2	5	0	388
計	15	2	19	7	6	5	10	1	1,279

スクールバスを利用して通学する生徒は888人（全校生徒の69.4%）で「スクールバス運行路線図」のとおり、県内17ルートで運行されています。

公共交通を利用して通学する生徒は128人（全校生徒の10.0%）で、本市居住者が26人（本市居住生徒の7.7%）、鹿児島市が62人（11.9%）、薩摩川内市が12人（14.3%）、姶良市が10人（17.2%）、霧島市が6人（11.5%）、いちき串木野市が7人（16.3%）、南さつま市が2人（3.9%）、さつま町が2人（10.5%）、出水市が1人（14.3%）となっています。

■居住市町村別スクールバスを利用して通学する生徒数（単位：人）

R 3 スクールバスを利用して通学する生徒数									
	日置市	鹿児島市	薩摩川内市	姶良市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	指宿市	南九州市
1年 (スクールバス利用率)	22 17.7%	172 89.1%	34 85.0%	14 82.4%	13 81.3%	12 92.3%	20 95.2%	9 100.0%	10 100.0%
2年 (スクールバス利用率)	18 17.3%	145 82.9%	20 76.9%	19 86.4%	18 81.8%	12 80.0%	14 93.3%	12 100.0%	15 100.0%
3年 (スクールバス利用率)	13 11.8%	138 91.4%	18 100.0%	15 78.9%	14 100.0%	12 80.0%	14 93.3%	13 100.0%	10 100.0%
計 (スクールバス利用率)	53 15.7%	455 87.7%	72 85.7%	48 82.8%	45 86.5%	36 83.7%	48 94.1%	34 100.0%	35 100.0%
	枕崎市	鹿屋市	さつま町	出水市	阿久根市	垂水市	その他	県外	計
1年 (スクールバス利用率)	4 100.0%	1 100.0%	9 100.0%	1 50.0%	3 100.0%	1 100.0%	3 100.0%	1 100.0%	329 70.4%
2年 (スクールバス利用率)	6 100.0%	1 100.0%	4 80.0%	2 100.0%	0 -	2 100.0%	2 100.0%	0 -	290 68.4%
3年 (スクールバス利用率)	5 100.0%	0 -	4 80.0%	3 100.0%	3 100.0%	2 100.0%	5 100.0%	0 -	269 69.3%
計 (スクールバス利用率)	15 100.0%	2 100.0%	17 89.5%	6 85.7%	6 100.0%	5 100.0%	10 100.0%	1 100.0%	888 69.4%

■居住市町村別公共交通を利用して通学する生徒数（単位：人）

R 3 公共交通を利用して通学する生徒数										
	日置市	鹿児島市	薩摩川内市	姶良市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	さつま町	出水市	計
1年 (公共交通利用率)	7 5.6%	20 10.4%	6 15.0%	3 17.6%	2 12.5%	1 7.7%	0 -	0 -	1 50.0%	40 8.6%
2年 (公共交通利用率)	10 9.6%	30 17.1%	6 23.1%	3 13.6%	4 18.2%	3 20.0%	1 6.7%	1 20.0%	0 -	58 13.7%
3年 (公共交通利用率)	9 8.2%	12 7.9%	0 -	4 21.1%	0 -	3 20.0%	1 6.7%	1 20.0%	0 -	30 7.7%
計 (公共交通利用率)	26 7.7%	62 11.9%	12 14.3%	10 17.2%	6 11.5%	7 16.3%	2 3.9%	2 10.5%	1 14.3%	128 10.0%

▲表2-4 鹿児島城西高校在籍生徒の通学状況

【鹿児島育英館高等学校】

鹿児島育英館高等学校は、全校生徒 48 人のうち本市に 23 人 (47.9%)、鹿児島市に 11 人 (22.9%)、いちき串木野市に 4 人 (8.3%)、薩摩川内市、南さつま市にそれぞれ 3 人 (6.3%)、姶良市、霧島市、南九州市、さつま町にそれぞれ 1 人 (2.1%) が居住しています。



▲図 2-13 鹿児島育英館高校在籍生徒の通学実態

■居住市町村別在籍生徒数 (単位: 人)

R 3 全生徒数											
	日置市	鹿児島市	姶良市	薩摩川内市	阿久根市	いちき串木野市	南さつま市	霧島市	南九州市	さつま町	計
1年	9	4	1	1	0	2	0	1	0	0	18
2年	3	1	0	2	0	2	1	0	1	0	10
3年	11	6	0	0	0	0	2	0	0	1	20
計	23	11	1	3	0	4	3	1	1	1	48

■居住市町村別スクールバスを利用して通学する生徒数 (単位: 人)

R 3 スクールバスを利用して通学する生徒数											
	日置市	鹿児島市	姶良市	薩摩川内市	阿久根市	いちき串木野市	南さつま市	霧島市	南九州市	さつま町	計
1年 (スクールバス利用率)	0 -	1 25.0%	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	1 5.6%
2年 (スクールバス利用率)	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	1 100.0%	0 -	1 100.0%	0 -	2 20.0%
3年 (スクールバス利用率)	0 -	2 33.3%	0 -	0 -	0 -	0 -	2 100.0%	0 -	0 -	0 -	4 20.0%
計 (スクールバス利用率)	0 -	3 27.3%	0 -	0 -	0 -	0 -	3 100.0%	0 -	1 100.0%	0 -	7 14.6%

■居住市町村別公共交通を利用して通学する生徒数 (単位: 人)

R 3 公共交通を利用して通学する生徒数											
	日置市	鹿児島市	姶良市	薩摩川内市	阿久根市	いちき串木野市	南さつま市	霧島市	南九州市	さつま町	計
1年 (公共交通利用率)	0 -	3 75.0%	1 100.0%	1 100.0%	0 -	2 100.0%	0 -	1 100.0%	0 -	0 -	8 44.4%
2年 (公共交通利用率)	0 -	1 100.0%	0 -	2 100.0%	0 -	2 100.0%	0 -	0 -	0 -	0 -	5 50.0%
3年 (公共交通利用率)	0 -	4 66.7%	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	1 100.0%	5 25.0%
計 (公共交通利用率)	0 -	8 72.7%	1 100.0%	3 100.0%	0 -	4 100.0%	0 -	1 100.0%	1 100.0%	1 100.0%	18 37.5%

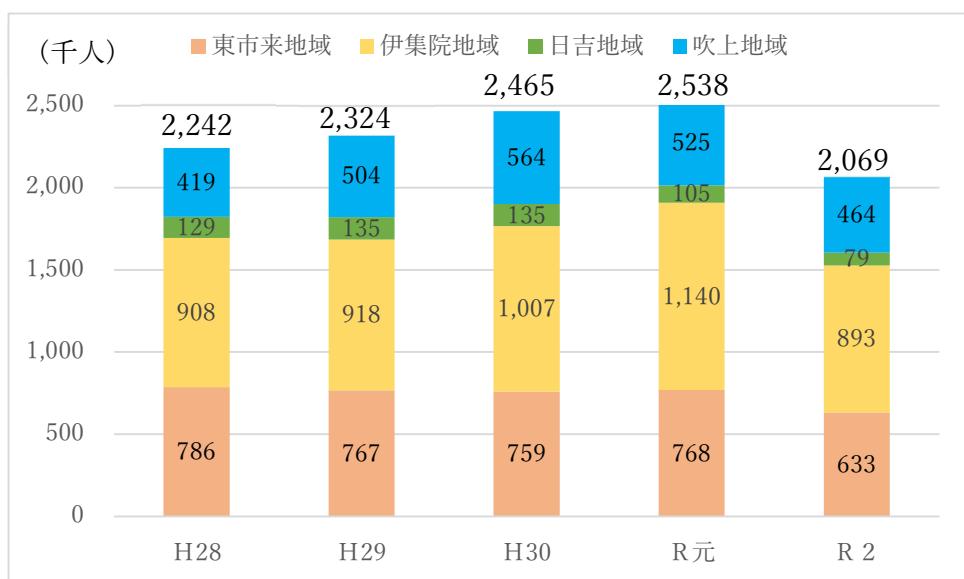
▲表 2-5 鹿児島育英館高校在籍生徒の通学状況

(2) 観光動向

- 歴史ある湯之元温泉郷や吹上温泉郷、また、多くの窯元が立ち並ぶ美山、妙円寺詣りの舞台でもある徳重神社や妙円寺など数多くの観光スポットが市内全域に分布しています。
- 観光地・観光施設等来訪者数は平成28年から増加傾向にあり令和元年度は253万人が訪れておりましたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年度は206万人まで減少となっています。



▲図2-14 観光資源分布



▲図2-15 観光地・観光施設等来訪者数の推移

資料：日置市

(3) 買物流動

- 市民アンケート調査結果において、居住する地区から日常生活において利用する商業施設がある地域への移動を表す買物流動をみると、伊集院地域、日吉地域は伊集院地域で買物をする傾向が多く、東市来地域、吹上地域は同地域内で買物をする傾向にあります。
- 市境の伊作田地区、土橋地区、野首地区、藤元地区、和田地区、吹上地区では鹿児島市、いちき串木野市、南さつま市へ約20%超の移動が見られます。

施設名	地域	件数	構成比
ニシムタ	伊集院	362	34.1%
グラード	伊集院	340	32.0%
タヨー	湯田	159	15.0%
生協コープ	伊集院	92	8.7%
コスモス	伊集院	85	8.0%
Aコープ	日置	67	6.3%
山形屋ストア	妙円寺	67	6.3%
ダイレックス	伊集院	64	6.0%
Aコープ	伊作	47	4.4%
スーパー・タイハイ	平鹿倉	47	4.4%
江口蓬萊館	伊作田	40	3.8%

施設名	地域	件数	構成比
コスモス	いちき串木野市	30	2.8%
ニシムタ	-	26	2.4%
スーパー・タイハイ	伊作	26	2.4%
ニシムタ	土橋	22	2.1%
ニシムタ	南さつま市	21	2.0%
Aコープ	鹿児島市	16	1.5%
Aコープ	いちき串木野市	13	1.2%
ドラッグストアモリ	伊集院	12	1.1%
その他		202	19.0%
総数		1,063	100.0%

居住地域\買い物場所	東市来	伊集院	日吉	吹上	鹿児島市	いちき串木野市	南さつま市	薩摩川内市	南九州市	阿久根市
東市来(N=246)	50.9%	32.6%	0.8%		2.0%	13.3%		0.3%	0.3%	
上市来(N=29)	26.0%	68.0%			4.0%	2.0%				
皆田(N=9)	64.3%	21.4%				7.1%		7.1%		
湯田(N=89)	60.9%	21.8%			1.5%	15.8%				
美山(N=9)	13.3%	73.3%	6.7%		6.7%					
伊作田(N=49)	54.5%	17.0%	2.3%		1.1%	23.9%			1.1%	
鶴丸(N=57)	51.6%	36.3%			2.2%	9.9%				
伊集院(N=559)	1.9%	93.0%	0.6%		4.3%	0.1%				0.1%
伊集院(N=318)	1.7%	94.3%	0.2%		3.6%	0.2%				
伊集院北(N=57)	4.3%	94.6%			1.1%	0.0%				
妙円寺(N=144)	1.8%	93.7%	0.9%		3.1%	0.0%				0.4%
土橋(N=24)		75.6%			24.4%	0.0%				
飯牟礼(N=16)		84.6%	7.7%		7.7%	0.0%				
日吉(N=111)	0.6%	62.8%	30.0%	1.1%	2.2%	2.2%	1.1%			
住吉(N=10)		81.3%	18.8%							
日新(N=15)	4.3%	47.8%	47.8%							
日置(N=52)		65.9%	25.0%		2.3%	4.5%	2.3%			
吉利(N=30)		57.4%	34.0%	4.3%	4.3%					
吹上(N=139)	1.3%	14.1%	3.0%	53.8%	11.5%	0.4%	15.4%		0.4%	
伊作(N=50)	2.4%	6.1%		64.6%	8.5%		17.1%		1.2%	
花田(N=9)		14.3%		78.6%			7.1%			
野首(N=8)		7.1%		57.1%	28.6%		7.1%			
藤元(N=6)				40.0%	50.0%		10.0%			
和田(N=6)				54.5%	9.1%		36.4%			
吹上(N=27)		2.1%		54.2%	14.6%	2.1%	27.1%			
永吉(N=29)	2.1%	46.8%	12.8%	36.2%			2.1%			
総計(N=1055)	13.3%	64.3%	4.1%	7.7%	4.5%	3.5%	2.3%	0.1%	0.1%	0.1%

▲表2-6 居住地域別買い物場所

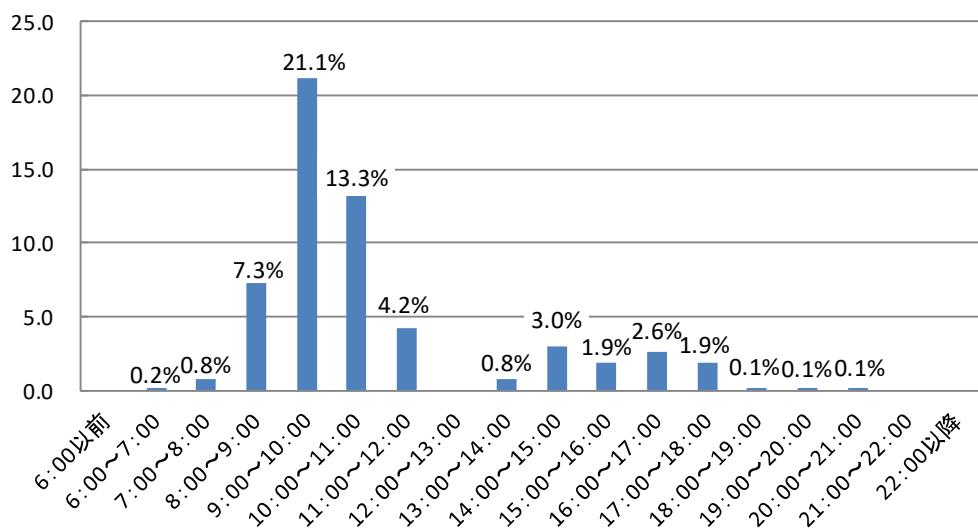
資料：市民アンケート

(4) 通院流動

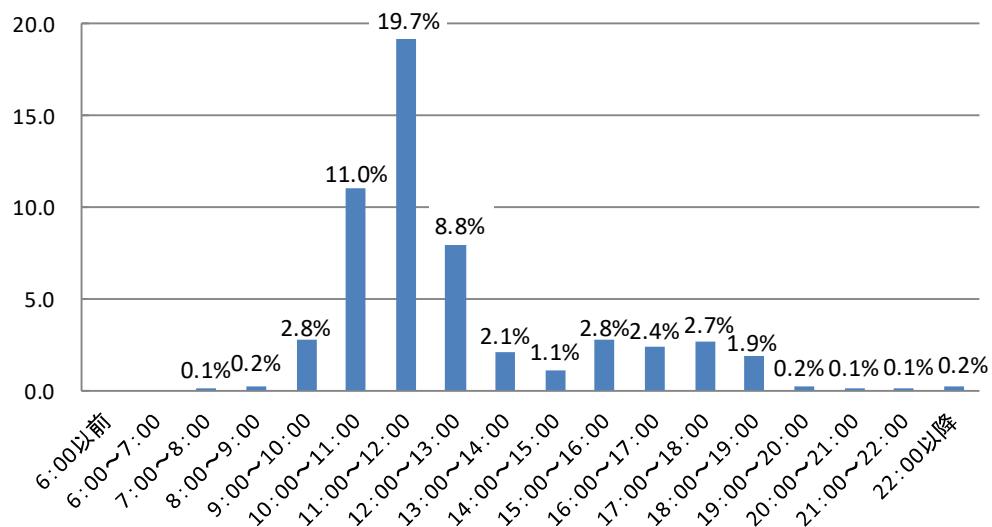
- 市民アンケート調査結果において、よく通院する医療機関は黒岩眼科（伊集院地区）、黒岩整形外科内科（伊集院地区）、前原総合病院（妙円寺地区）が本市内では多くなっておりますが、日置市だけではなく、鹿児島市、いちき串木野市への市境を超えた通院もみられます。

医療機関	所在地(地区、市)	件数	構成比
黒岩眼科	伊集院	77	7.4%
黒岩整形外科内科	伊集院	65	6.3%
前原総合医療病院	妙円寺	65	6.3%
湯田内科病院	湯田	50	4.8%
康生クリニック	伊集院	49	4.7%
たもつクリニック	伊集院北	39	3.8%
久保内科	伊集院	37	3.6%
じんごあん整形外科内科クリニック	伊集院	36	3.5%
馬場病院	伊作	30	2.9%
吹上クリニック	伊作	26	2.5%
鹿児島こども病院	妙円寺	26	2.5%
いじゅういん脳神経外科	伊集院	24	2.3%
みゆきクリニック	日置	21	2.0%
うちやま眼科クリニック	伊集院	19	1.8%
鹿児島大学病院	鹿児島市	16	1.5%
せきやま皮膚科クリニック	伊集院	16	1.5%
市来内科・ひふ科	いちき串木野市	14	1.3%
ひおき診療所	日置	12	1.2%
今村総合病院	鹿児島市	11	1.1%
鹿児島市立病院	鹿児島市	11	1.1%
松崎内科ひふ科	伊集院	11	1.1%
しいの内科クリニック	永吉	11	1.1%
くすもと産婦人科	伊集院	10	1.0%
湯之元記念クリニック	湯田	10	1.0%
前田歯科	伊集院	9	0.9%
鹿児島厚生連病院	鹿児島市	9	0.9%
守屋病院	伊集院	8	0.8%
そふと歯科	伊集院	8	0.8%
新山皮膚科泌尿器科	鶴丸	8	0.8%
整形外科はやしだ病院	伊集院	7	0.7%
樋口クリニック	鶴丸	6	0.6%
前原やすしクリニック	花田	6	0.6%
永浜歯科	伊集院	6	0.6%
門松歯科	伊集院	6	0.6%
その他		279	26.9%
	総計	1,038	100.0%

▲表 2-7 医療機関への通院流動



▲図 2-16 医療機関の到着時間



▲図 2-17 医療機関の出発時間

資料：市民アンケート

第3章 日置市地域公共交通の現状

1. 地域公共交通の現状及び利用状況

- 日置市ではJR鹿児島本線、空港バス、南九州道を経由する高速バス、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーなど多様な公共交通機関で構成されています。広域移動をJR鹿児島本線、空港バス、高速バス、路線バスの一部が担い、市内の移動を路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーが担っています。

交通モード	系統及び路線
JR鹿児島本線	川内方面行き、鹿児島中央方面行
高速バス (7系統)	鹿児島駅前～鹿児島中央駅～南九州道～川内
	鹿児島中央駅西口～南九州道～川内
	鹿児島駅前～南九州道～串木野新港
	中央駅西口～南九州道・川内駅～純心女子大学
	鹿児島駅～中央駅・南九州道～純心女子大学
	中央駅西口～南九州道・直行～純心女子大学
	鹿児島駅～南九州道・川内駅～純心女子大学
空港バス (1系統)	枕崎～加世田～伊作～鹿児島鹿児島空港
路線バス (18系統)	伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎
	伊集院高校～伊作～加世田
	伊集院～小野～伊作
	鹿児島駅前～犬迫～伊集院
	鹿児島駅～野田・島平～川内営業所
	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
	鹿児島～鹿児島中央駅～谷山駅前～伊作～加世田（急行）
	鹿児島～谷山～伊作
	伊集院～妙円寺～妙円寺団地東口
	鹿児島駅～野田～島平～串木野
	鹿児島駅～野田～湯之元
	伊集院～妙円寺～段
	伊集院～妙円寺団地～伊集院
	くろがね通～立野団地～伊集院
	湯之元～東市来・江口蓬莱館～日置
	湯之元～野田・妙円寺～鹿児島駅
	伊作～伊集院高校
コミュニティバス (8系統)	東市来地域(元養母～江口～湯之元～長里～美山～湯之元)
	伊集院地域(ゆすいん2階玄関～妙円寺団地・総合体育館前・飯牟礼ふれあい館～ゆすいん2階玄関)
	吹上地域(永吉・小野線、坊野・永吉線、伊作・永吉線、市街地循環線)
乗合タクシー (26路線)	東市来地域(上野・皆田線、高山・上市来線、江口・湯田線、南神之川・永山線、鶴丸線、美山線) 伊集院地域(高山・上市来線)
	伊集院地域(上神殿線、中川・郡線、竹之山・土橋線、上・下方限線、飯牟礼・住吉線、坊野・扇尾・古城線、美山・大田・久木野々線)
	日吉地域(日新線、日置線、吉利線、扇尾線、住吉線)
	吹上地域(平鹿倉・湯之元線、日添・田之尻線、藤元・野首線、和田線、坊野・田尻線、永吉・花田線、伊作・吹上線)

▲表3-1 公共交通機関が運行する輸送資源の一覧

実施主体	運行系統名	経由地	運行の態様	補助事業の活用	役割	備考
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	東市来北部エリア	高山・上市来・皆田・鶴丸・湯田・伊作田	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	東市来南部エリア	鶴丸・湯田・伊作田・美山・皆田	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	伊集院北部エリア	伊集院北・伊集院・妙円寺・飯牟礼・高山・上市来	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	伊集院・日吉エリア	伊集院・妙円寺・飯牟礼・美山・住吉・日置・日新・吉利・扇尾	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	伊集院東部エリア	土橋・伊集院北・伊集院・妙円寺・飯牟礼・坊野・扇尾	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	吹上北部エリア	坊野・永吉・花田・伊作・藤元・野首	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	吹上南部エリア	永吉・花田・伊作・平鹿倉・和田・吹上	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年2月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	日曜日（東市来エリア）	高山・上市来・皆田・鶴丸・湯田・伊作田・美山	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年12月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	日曜日（伊集院エリア）	伊集院北・伊集院・妙円寺・飯牟礼・高山・上市来・土橋・坊野・扇尾	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年12月から運行
日置市地域公共交通会議（運行は交通事業者に委託）	日曜日（吹上エリア）	坊野・永吉・花田・伊作・藤元・野首・平鹿倉・和田・吹上	区域	フィーダー補助	運行区域を運行し、幹となる幹線や地域拠点に接続し、市民の移動手段確保を図る。	令和7年12月から運行

（備考）

・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

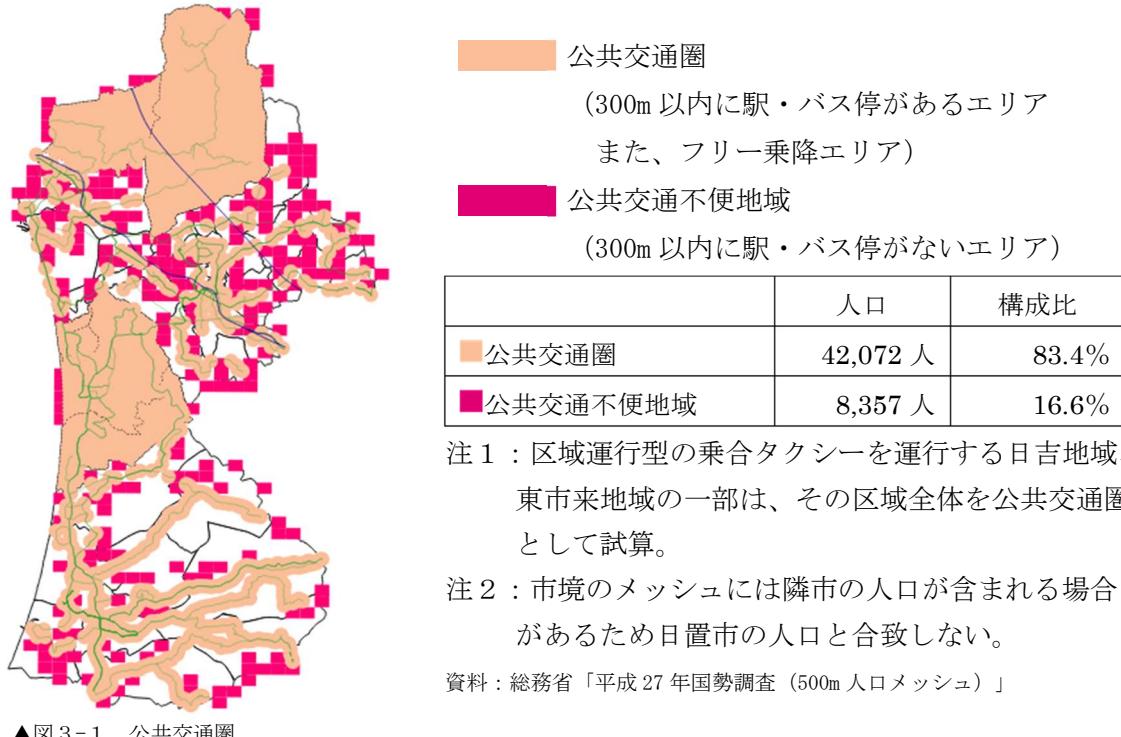
- 公共交通機関以外が運行する輸送資源は以下のとおりです。

運行形態	対象	区域	運行回数	備考
スクールバス (吹上地域)	永吉小学校、伊作小学校、吹上中学校	小永吉自治会、坊野自治会、上田尻自治会、芋野自治会、藤元自治会、赤仁田自治会、上与倉自治会、田之尻自治会、平鹿倉自治会、笠口自治会、瀬谷自治会、助代自治会、上和田自治会、中和田自治会、川中自治会、新川原自治会、永吉中央自治会、永吉東自治会、印口自治会の区域	登校：1便 下校：2便 (最大)	夕方は部活動等の時間がある為、1～2便の運行となる。
スクールバス・タクシー(日吉地域)	日吉学園	二潟自治会、山田自治会、日新自治会、諏訪自治会、草見自治会、笠ヶ野自治会、毘沙門自治会、草原自治会、北区自治会、中区自治会、南区自治会及び扇尾自治会の区域(旧日新小学校、旧住吉小学校、旧吉利小学校及び旧扇尾小学校)	登校：1便(1便あたり2～3台) 下校：2便(1便あたり1～2台)	利用人数に応じて、タクシーを使用する。
スクールタクシー (東市来地域)	湯田小学校	東市来町大平自治会、東市来町皆田東自治会、東市来町皆田西自治会及び東市来町丸牧自治会の区域(旧皆田小学校)	登校：1便(1便あたり2～3台) 下校：3便(最大)	下校時の時間帯と利用者数に合わせて台数を調整し、運行している。
	東市来幼稚園	東市来町に住所を有しております、希望する者のいる区域。	登園：2便 降園：1便	
	上市来小学校	東市来町高山自治会の区域(旧高山小学校)	対象区域に生徒がないため、運行していない。	
福祉バス	日置市内の社会福祉団体が行う研修。	該当なし	定期運行なし。	
送迎バス (新湯温泉、吹上砂丘荘、ゆすいん)	宿泊客対象	設定なし	設定なし	
医療機関が行う送迎サービス(全38施設中4施設) ※歯科除く	日置市内	日置市内の患者宅	定期運行なし。随時予約対応。	

▲表3-2 公共交通機関以外が運行する輸送資源の一覧

(1) 公共交通圏

- 公共交通圏を鉄道駅またはバス停から 300m 以内のエリアと設定すると、公共交通圏内の人団は約 42,000 人で、公共交通のカバー人口比率は 83.4% です。
- 一方、公共交通圏外には、約 8,400 人が居住しており、人口比率は 16.6% です。



▲図 3-1 公共交通圏

地域	地区 公民館	公共交通圏		公共交通不便地域		人口
		公共交通圏 人口(人)	公共交通圏 地域人口比率	公共交通不便 地域人口(人)	公共交通不便 地域人口比率	
東市来	高山	193	100.0%	0	0.0%	193
	上市来	1,262	100.0%	0	0.0%	1,262
	鶴丸	2,563	68.8%	1,162	31.2%	3,725
	美山	424	69.5%	186	30.5%	610
	皆田	521	100.0%	0	0.0%	521
	湯田	2,946	71.6%	1,168	28.4%	4,114
	伊作田	1,189	73.5%	429	26.5%	1,618
伊集院	伊集院	10,796	83.8%	2,094	16.2%	12,890
	飯牟礼	905	69.5%	398	30.5%	1,303
	土橋	752	63.0%	441	37.0%	1,193
	伊集院北	2,972	83.4%	593	16.6%	3,565
	妙円寺	5,640	90.6%	588	9.4%	6,228
日吉	日新	218	100.0%	0	0.0%	218
	日置	2,669	100.0%	0	0.0%	2,669
	住吉	742	100.0%	0	0.0%	742
	吉利	1,008	100.0%	0	0.0%	1,008
	扇尾	280	100.0%	0	0.0%	280
吹上	伊作	3,429	92.4%	283	7.6%	3,712
	花田	922	90.8%	94	9.2%	1,016
	野首	297	94.1%	19	5.9%	316
	藤元	382	85.9%	63	14.1%	445
	平鹿倉	33	68.6%	15	31.4%	47
	和田	590	63.9%	333	36.1%	923
	吹上	416	77.6%	120	22.4%	536
	永吉	837	72.2%	322	27.8%	1,159
	坊野	86	63.9%	49	36.1%	135
日置市全体		42,072	83.4%	8,357	16.6%	50,429

注：境界のメッシュには隣地域の人団が含まれる場合があるため実際の地区公民館別人口と合致しない。

▲表 3-3 公共交通圏・公共交通不便地域の地区公民館別人口・比率

(2) 鉄道の現状

- 本市では東市来地域、伊集院地域をJR鹿児島本線が運行しており、東市来地域に湯之元駅、東市来駅、伊集院地域に伊集院駅の3駅が設置されています。運行便数、各駅の利用者数は下表のとおりです。

対象駅	便数		利用者数 (2020年度)
	川内方面(上り)	鹿児島中央方面(下り)	
湯之元駅	31便(平日、土日祝) 終点：串木野5便、川内26便	31便(平日、土日祝) 終点：鹿児島中央23便、国分3便、宮崎1便、都城1便、鹿児島3便	約600人
東市来駅	31便(平日、土日祝) 終点：串木野5便、川内26便	31便(平日、土日祝) 終点：鹿児島中央23便、国分3便、宮崎1便、都城1便、鹿児島3便	約600人
伊集院駅	31便(平日、土日祝) 終点：串木野5便、川内26便	40便(平日)、34便(土日祝) 終点(平日)：鹿児島中央31便、国分3便、宮崎1便、都城2便、鹿児島3便 終点(土日祝)：鹿児島中央26便、国分3便、宮崎1便、都城1便、鹿児島3便	約4,000人

▲表3-4 鉄道駅別の便数・利用者数



▲図3-2 鉄道網

(3) 空港バス・高速バスの現状

- 空港バスは「枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港」（16便/日）の1系統を鹿児島交通株式会社が運行しています。
- 南九州道を経由する高速バスは、鹿児島駅前～鹿児島中央駅・南九州道～川内営業所、鴨池港～中央駅・南九州道～川内営業所、鹿児島駅前～鹿児島中央・南九州道～串木野新港、鹿児島中央駅西口～南九州道・川内駅～純心女子大学、鹿児島駅～中央駅・南九州道～純心女子大学、鹿児島中央駅西口～南九州道・直行～純心女子大学、全6系統を鹿児島交通株式会社が運行しています。各路線の便数は下表のとおりです。



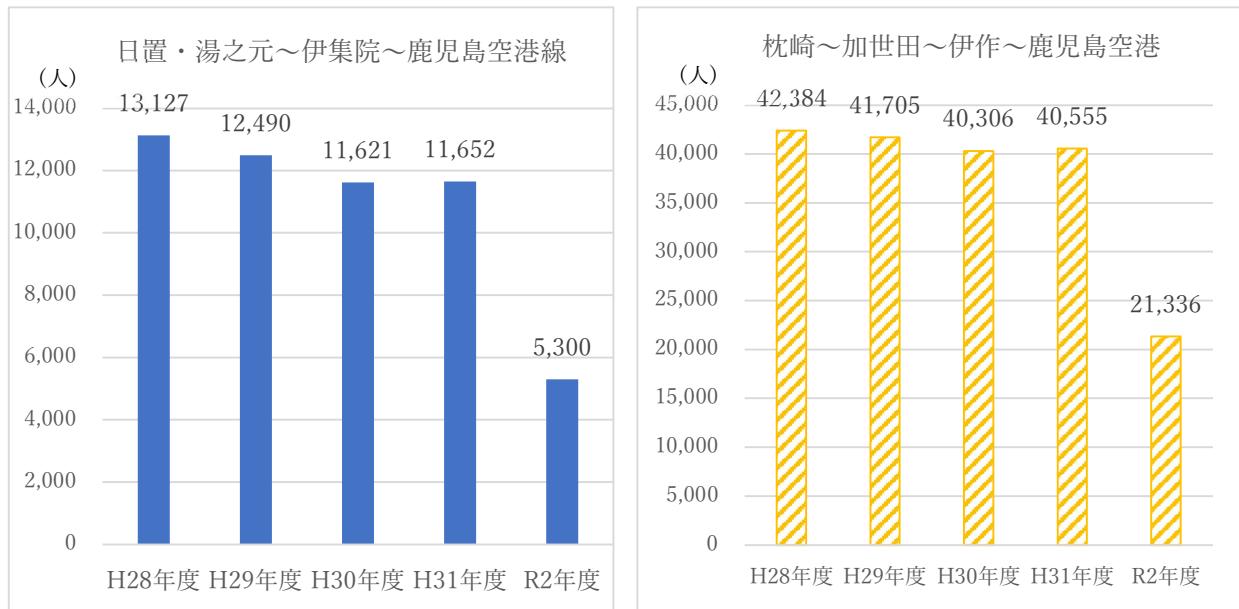
▲図3-3 空港バス・高速バス位置図

	運行系統名	運航便数			運行地域(日置市内)			
		平日	土曜	日祝	東市来	伊集院	日吉	吹上
空港バス	枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港	16	16	16				○
高速バス	鹿児島駅前～鹿児島中央駅・南九州道～川内営業所	2	1	1	○	○		
	鴨池港～中央駅・南九州道～川内営業所	1	1	0	○	○		
	鹿児島駅前～鹿児島中央・南九州道～串木野新港	2	2	4	○	○		
	鹿児島中央駅西口～南九州道・川内駅～純心女子大学	1	1	0	○	○		
	鹿児島駅～中央駅・南九州道～純心女子大学	17	7	7	○	○		
	鹿児島中央駅西口～南九州道・直行～純心女子大学	1	0	0	○	○		

▲表3-5 空港バス・高速バス一覧

① 利用者数

- 空港バスの利用者の傾向をみると、日置・湯之元～伊集院～鹿児島空港線は令和2年6月で廃止となっていることもあります。枕崎～加世田～伊作～鹿児島空港線については、わずかな減少で推移していましたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年度は大幅な減少となっています。

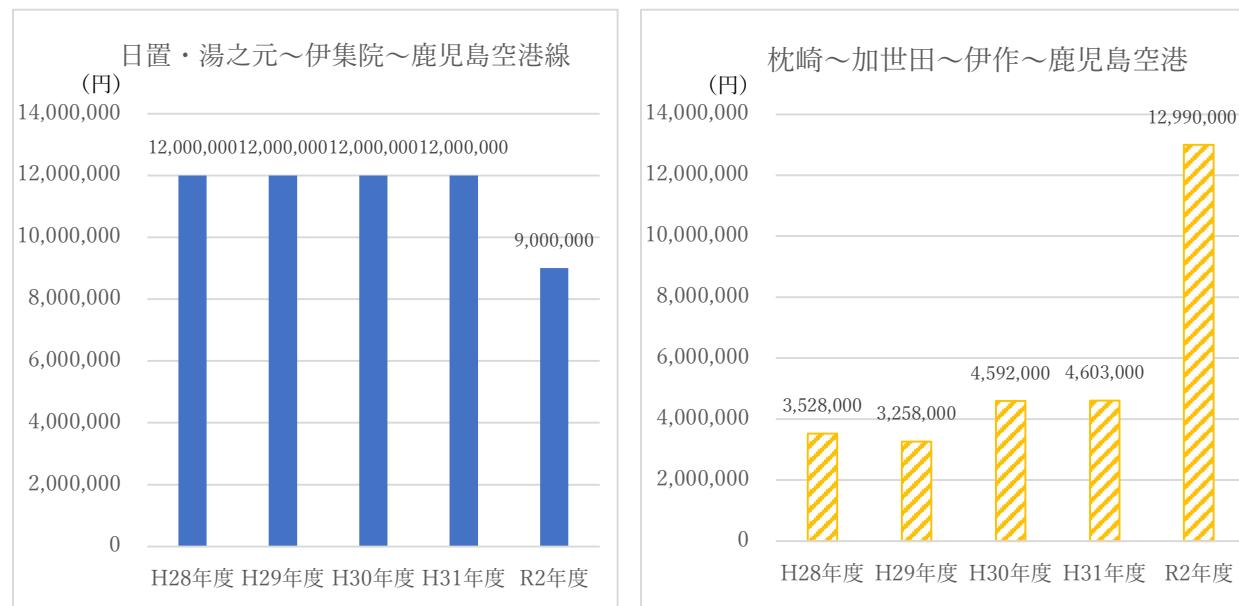


▲図3-4 空港バス利用者の推移

資料：日置市

② 行政負担

- 空港バスは廃止路線代替バス運行支援の対象路線となっており、本市の補助額の推移を見ると、日置・湯之元～空港線については令和2年6月で廃止となったことから令和2年度は減少していますが、枕崎～加世田～伊作～空港線はコロナ禍の影響もあり、令和2年度は12,990千円と大幅に増額となりました。

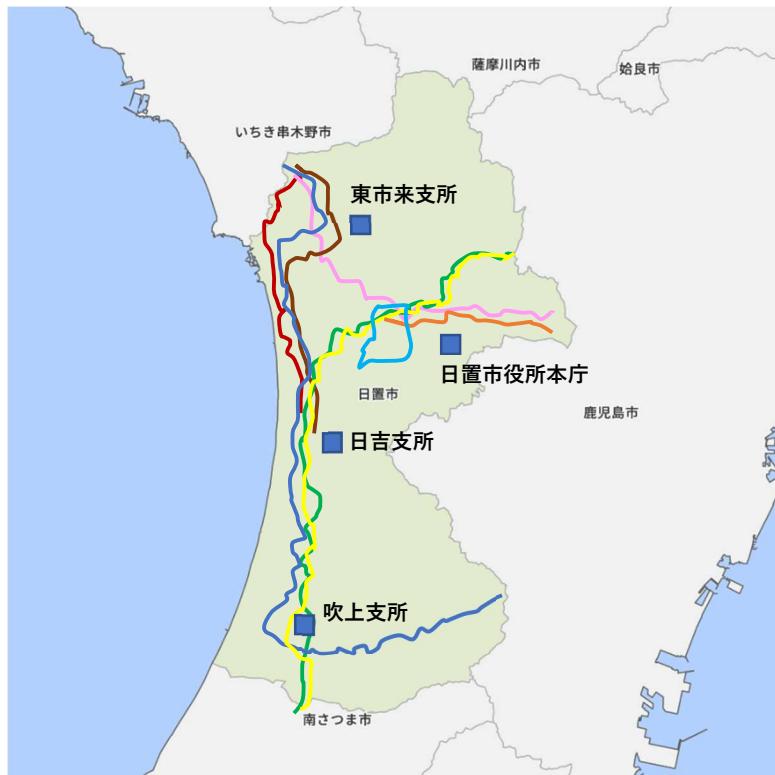


▲図3-5 空港バスの本市の補助額推移

資料：日置市

(4) 路線バスの現状

- 路線バスは「鹿児島市～本市～南薩（南さつま市、枕崎市）、北薩（いちき串木野市、薩摩川内市）」の7系統、「本市内間」の7系統、「本市～鹿児島市」の4系統、「本市から南薩（南さつま市、枕崎市）」の2系統を鹿児島交通株式会社が運行しています。



▲図3-6 路線バスの運行状況

交通事業者	分類	運行系統名	運行種別	運行便数			運行地域(日置市内)			
				平日	土曜	日祝	東市来	伊集院	日吉	吹上
鹿児島交通	日置市内間	伊集院～小野～伊作	廃止路線代替	8	6	6		○	○	○
		伊集院～妙円寺～妙円寺団地東口	廃止路線代替	2	2	0		○		
		伊集院～妙円寺～段	廃止路線代替	2	2	1		○		
		伊集院～妙円寺団地～伊集院	廃止路線代替	12	12	5		○		
		くろがね通～立野団地～伊集院	廃止路線代替	2	2	0		○		
		湯之元～東市来・江口蓬萊館～日置	廃止路線代替	2	0	0	○		○	
		伊作～伊集院高校	廃止路線代替	1	0	0	○	○	○	
	鹿児島市 ↓ 日置市 ↓ 南薩 北薩	鹿児島駅～野田・島平～川内営業所	地域間幹線	9	9	3	○	○		
		鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業所	地域間幹線	8	8	6	○	○		
		鹿児島駅～伊集院・島平～串木野	地域間幹線	11	11	7	○	○		
		鹿児島駅～野田～島平～串木野	廃止路線代替	1	1	1	○	○		
	鹿児島市 ↓ 日置市	鹿児島～鹿児島中央駅～谷山駅前～伊作～加世田（急行）	地域間幹線	7	7	7				○
		神村学園～伊集院・郡山～鹿児島駅	自主運行	1	1	0	○	○		
		鹿児島駅～郡山・伊集院～串木野	自主運行	1	1	0	○	○		
	日置市	鹿児島駅～野田～湯之元	廃止路線代替	2	2	0	○	○		
		鹿児島駅前～大迫～伊集院	地域間幹線	18	13	13		○		
	伊集院高校～伊作～加世田 ↓ 伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎	鹿児島～谷山～伊作	廃止路線代替	1	0	0				○
		湯之元～野田・妙円寺～鹿児島駅	廃止路線代替	1	1	0		○		
		伊集院高校～伊作～加世田	地域間幹線	2	0	0	○			○

▲表3-6 路線バス一覧

① 利用者数

- 地方公共交通特別対策事業及び地域間幹線系統確保維持費補助の対象路線バス（令和2年度現在）の利用者の推移をみると、平成28年度の482,761人から平成30年度の479,585人までは横ばいで推移していましたが、令和元年度については補助対象路線の変更、令和2年度についてはコロナ禍の影響で減少となっています。

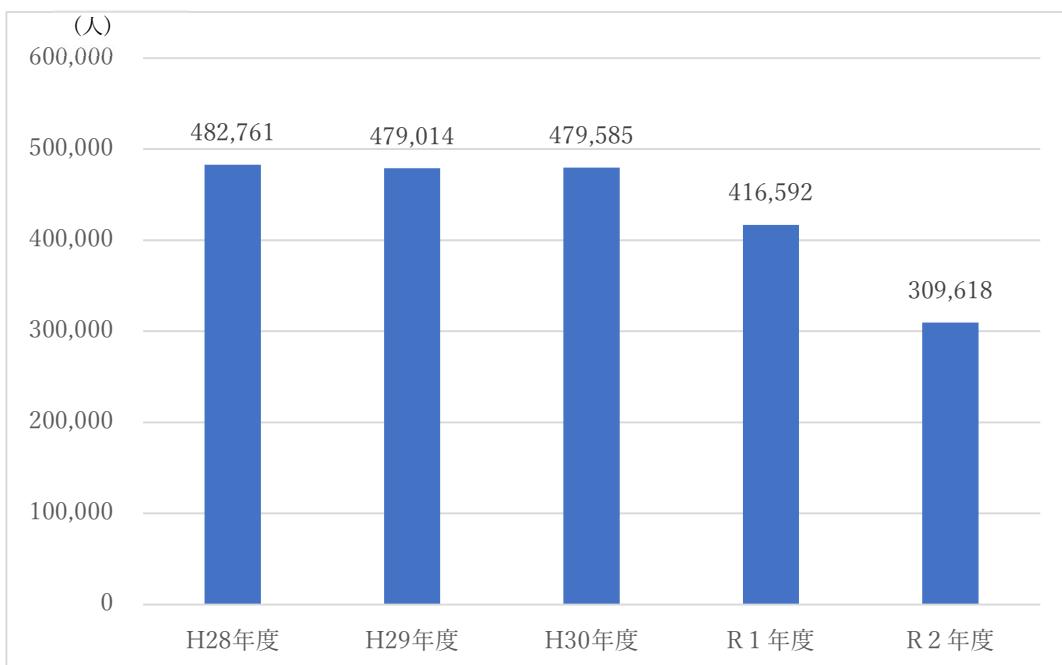
H30年度地域間幹線系統

錦江町～野田・串木野（特急）～川内営業所
湯之元～江口蓬萊館～日置
伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎
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
鹿児島駅～野田・島平～川内営業所



R元年度、R2年度地域間幹線系統

伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎
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
鹿児島駅～野田・島平～川内営業所



▲図3-7 本市の補助のある路線バス利用者推移

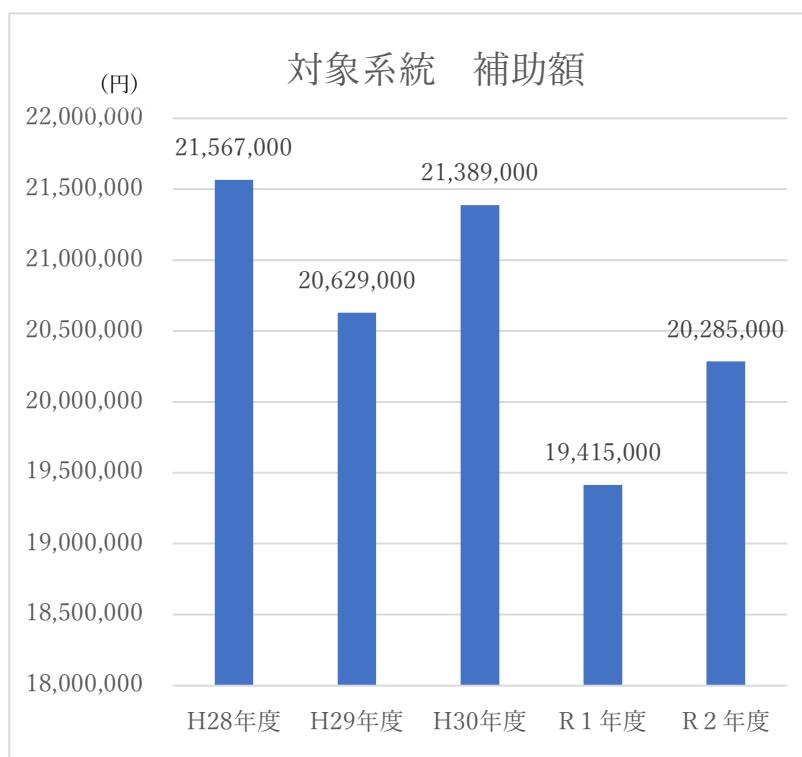
資料：日置市

② 行政負担

- 路線バスのうち本市が補助金を支出している系統が全 15 系統あり、平成 28 年度から令和 2 年度まで増減はありますが、平均 2,000 万円前後の補助金を支出しています。

系統名	系統名	運行種別
日置・湯之元～伊集院～鹿児島空港		廃止路線代替
鹿児島～谷山～伊作		廃止路線代替
伊作～日置～伊集院高校		廃止路線代替
伊集院駅～段		廃止路線代替
伊集院駅～妙円寺団地～伊集院駅		廃止路線代替
くろがね通～県住～伊集院駅		廃止路線代替
伊集院駅～妙円寺団地～妙円寺東口		廃止路線代替
湯之元～江口～日置		廃止路線代替
鹿児島駅～野田～串木野		廃止路線代替
鹿児島駅～妙円寺～湯之元		廃止路線代替
鹿児島駅～野田～湯之元		廃止路線代替
伊集院高～伊作～枕崎		地域間幹線系統
鹿児島駅～野田・島平～川内		地域間幹線系統
鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業所		地域間幹線系統
鹿児島駅～伊集院・島平～串木野		地域間幹線系統

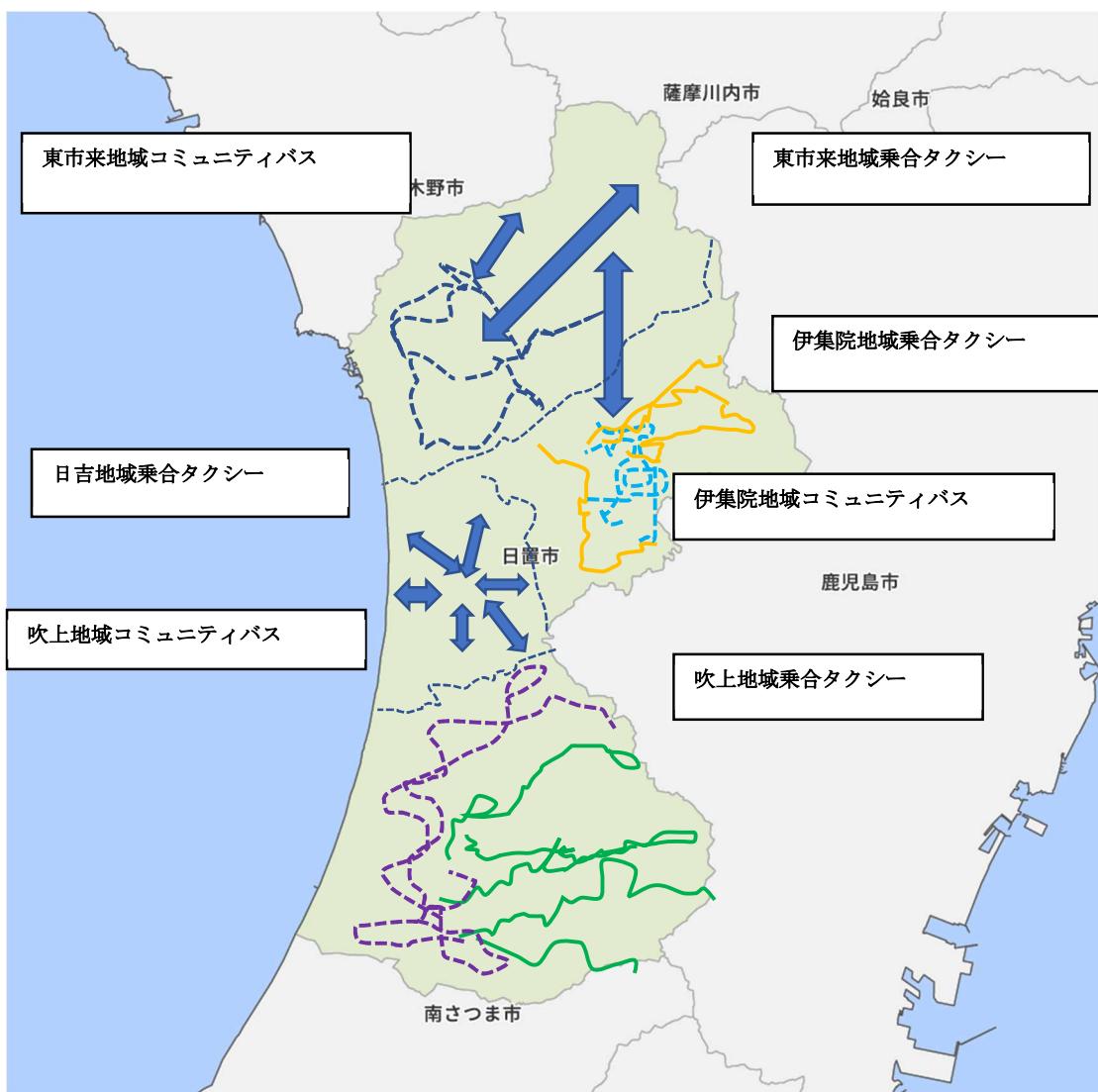
▲表 3-7 路線バス補助対象系統



▲図 3-8 路線バスの本市の補助額推移

(5) コミュニティバス・乗合タクシーの現状

- コミュニティバスは東市来地域に元養母～湯之元線（4便/日）の1路線、伊集院地域に市街地循環線（5便/日）の1路線、吹上地域に「①永吉・小野線」（4便/日）、「②坊野・永吉線」（4便/日）、「③伊作・永吉線」（4便/日）、「④市街地循環線」（4便/日）の4路線の合計6路線を運行しています。



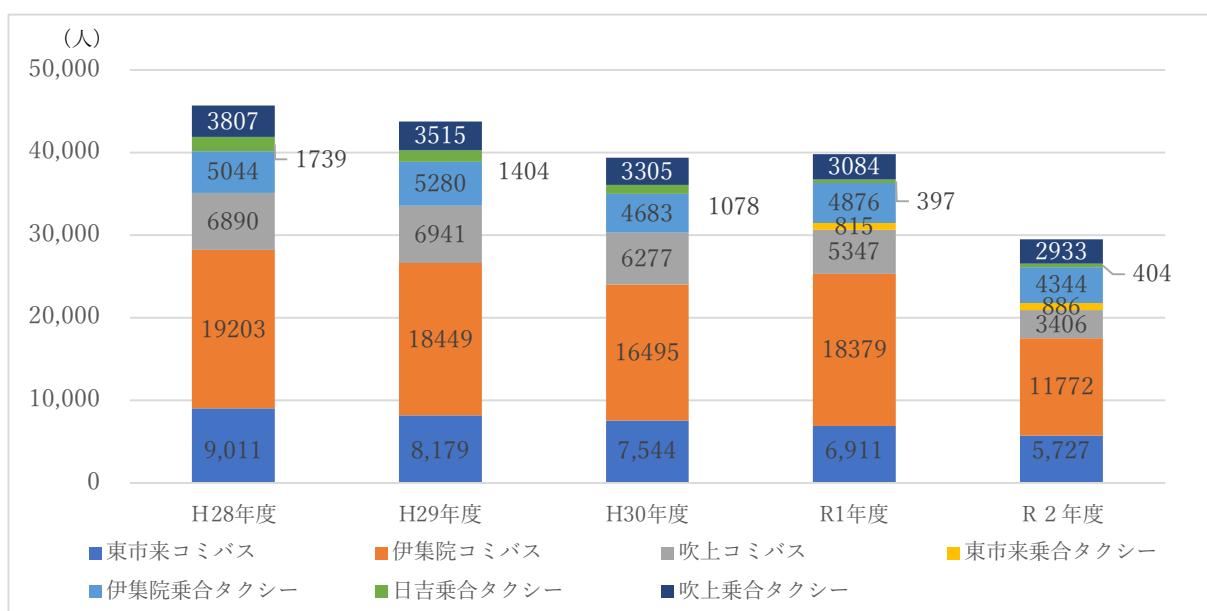
▲図3-9 コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況

分類	運行地域	運行系統名	運行便数	始点	終点
コ ミ ュ ニ テ イ バ ス	東市来	元養母～湯之元線	月～土 2便(1往復)	元養母	湯之元
		湯之元線～元養母	月～土 2便(1往復)	湯之元	元養母
	吹上	伊集院 市街地循環線	毎日(ゆすい ん休館日を 除く)	5便	ゆすいん
		永吉・小野線	月・木 4便(2往復)	塩入橋	ゆーぶる吹上
		坊野・永吉線	火・金 4便(2往復)	坊野上	ゆーぶる吹上
		永吉・伊作線	水・土 4便(2往復)	堂園	ゆーぶる吹上
		市街地循環線	月～土 4便(2往復)		ゆーぶる吹上
	乗 合 タ ク シ ー	東市来 上野・皆田線	火・木・土 市街地行き(往路)		
		高山・上市来線(東市来)	水・金 8:30発 10:30発		
		高山・上市来線(伊集院)	火 12:00発		
		伊集院 上神殿線	月・木 市街地行き(往路)		
		竹之山・土橋線	月・木 8:30発 10:30発		
		恋之原線	月・木 12:00発		
		中川・郡線	水・金 郊外地行き(復路)		
		上・下方限線	水・金 11:30発 14:30		
		久木野々線	水・金 発 16:00発		
		日吉 日新線	月・水・金 市街地行き(往路)		
		吉利線	月・水・金 8:30発 10:30発		
		住吉線	月・水・金 12:30発		
		日置線	火・木・土 郊外地行き(復路)		
		吹上 扇尾線	火・木・土 10:00発 12:00		
		平鹿倉・湯之元線	月・木 市街地行き(往路)		
		日添・田之尻線	月・木 8:30発 10:30発		
		和田線	月・木 12:00発		
		藤元・野首線	火・金 郊外地行き(復路)		
		坊野・田尻線	火・金 11:30発 14:30		

▲表3-8 コミュニティバス・乗合タクシー一覧

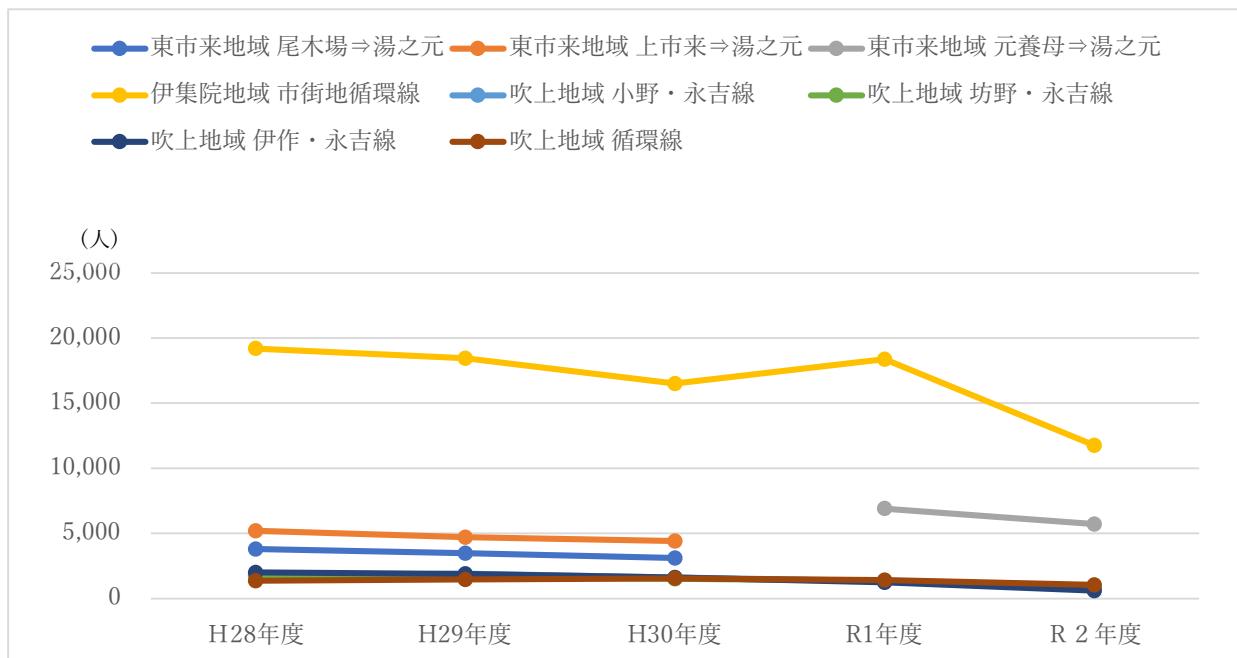
① 利用者数

- 平成28年度から令和2年度のコミュニティバス・乗合タクシーの利用者の推移を見てみると年々減少となっており、令和2年度に関しては29,472人と前年と比べ大幅な減少となっております。これにはコロナ禍の影響が大きいと考えられます。
- 地域別にみると、東市来地域の乗合タクシーは新規導入したこともあり増加しておりますが、他の地域ではコミュニティバス、乗合タクシーどちらも減少しております。



▲図3-10 コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数推移

- コミュニティバスの平成 28 年度からの路線別の利用者推移をみると、緩やかではありますが、すべての路線において減少傾向にあります。

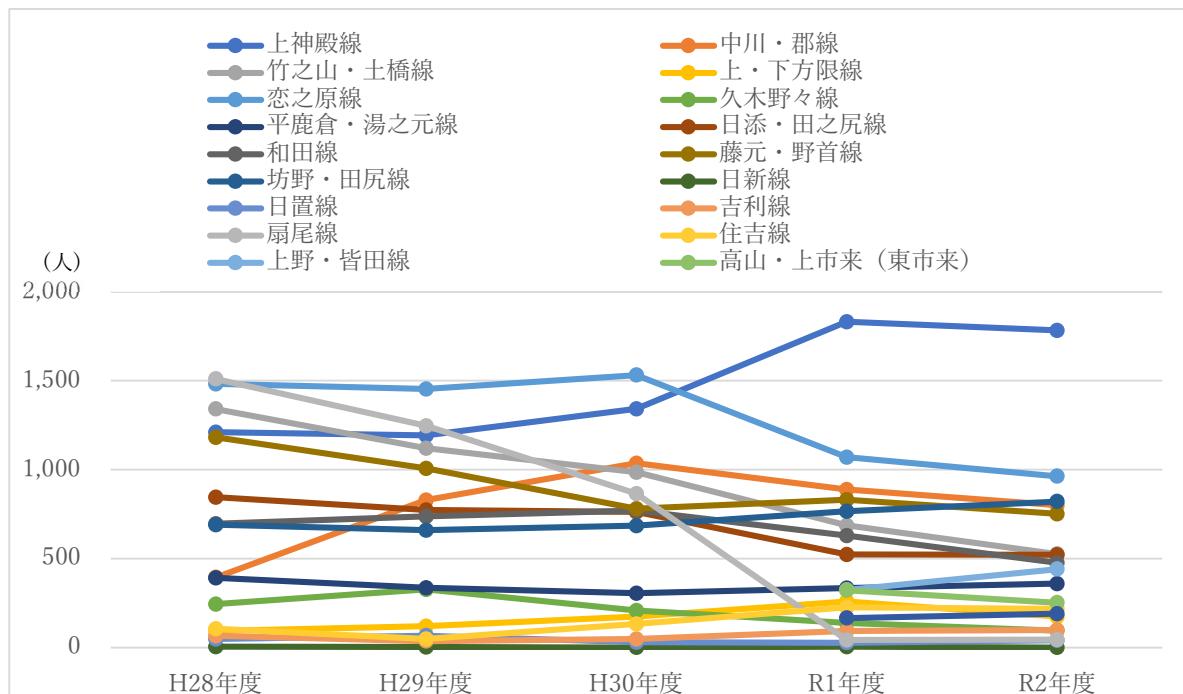


▲図 3-11 【路線別】コミュニティバスの利用者数推移

	運行地域	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R 2 年度
東市来地域	尾木場⇒湯之元	3,804	3,483	3,120		
	上市来⇒湯之元	5,207	4,696	4,424		
	元養母⇒湯之元				6,911	5,727
伊集院地域	市街地循環線	19,203	18,449	16,495	18,379	11,772
吹上地域	小野・永吉線	1,747	1,907	1,609	1,340	796
	坊野・永吉線	1,767	1,687	1,505	1,364	949
	伊作・永吉線	2,014	1,879	1,612	1,231	611
	循環線	1,362	1,468	1,551	1,412	1,050

▲表 3-9 【路線別】コミュニティバス利用者の推移

- 乗合タクシーでは、「上神殿線」、「中川・郡線」、「上・下方限線」、「坊野・田尻線」、「吉利線」、「住吉線」、「上野・皆田線」、「高山・上市来（東市来）線」、「高山・上市来（伊集院）線」は平成28年度から利用者が増加傾向、その他の路線では減少傾向にあり、扇尾線についてはスクールバス・タクシーの影響で、大幅な減少となっています。



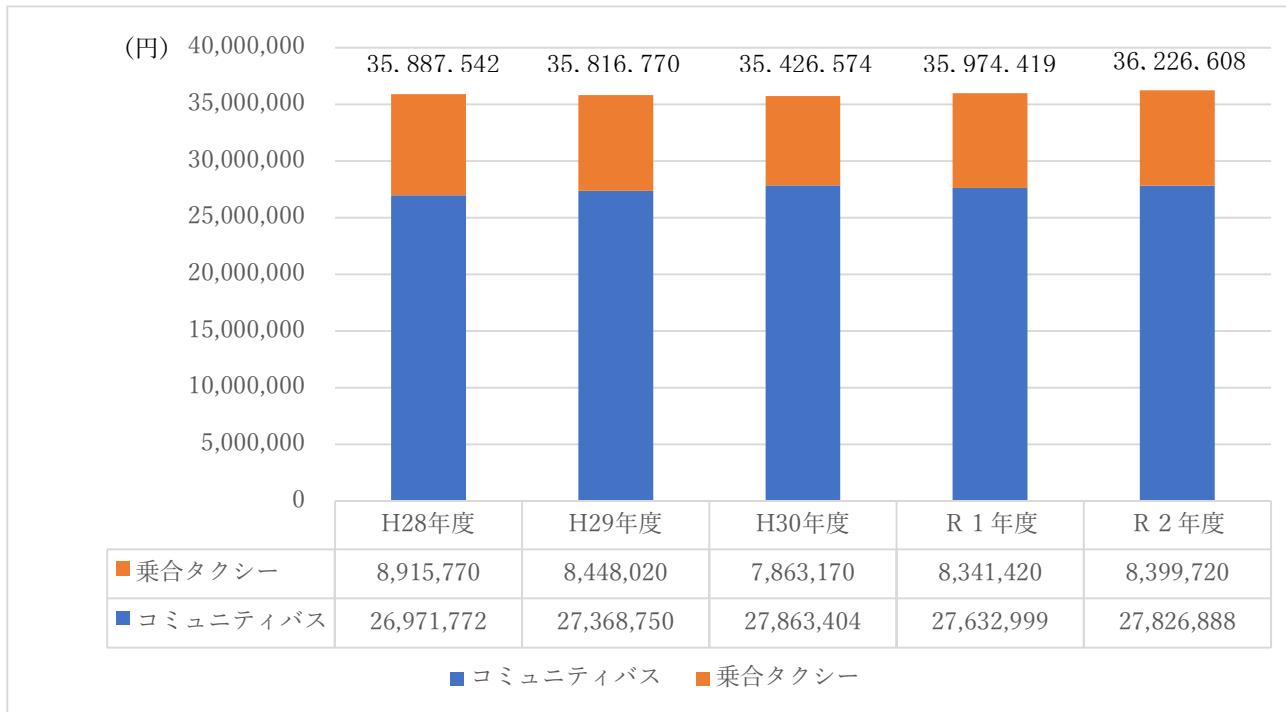
▲図3-12 【路線別】乗合タクシーの利用者数推移

運行地域	運行系統名	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
乗合タクシー	東市来	上野・皆田線			325	442
		高山・上市来（東市来）			323	253
		高山・上市来（伊集院）			167	191
伊集院	上神殿線	1,210	1,193	1,343	1,832	1,782
	中川・郡線	395	829	1,037	888	800
	竹之山・土橋線	1,342	1,121	986	687	527
	上・下方限線	95	120	174	260	174
	恋之原線	1,483	1,453	1,532	1,070	964
	久木野々線	245	328	208	139	97
日吉	日新線	6	3	1	5	1
	日置線	48	68	30	28	42
	吉利線	67	37	48	93	99
	扇尾線	1511	1247	866	44	45
	住吉線	107	49	133	227	217
吹上	平鹿倉・湯之元線	393	337	306	334	360
	日添・田之尻線	846	773	762	523	522
	和田線	696	737	771	630	477
	藤元・野首線	1182	1007	781	831	752
	坊野・田尻線	690	661	685	766	822

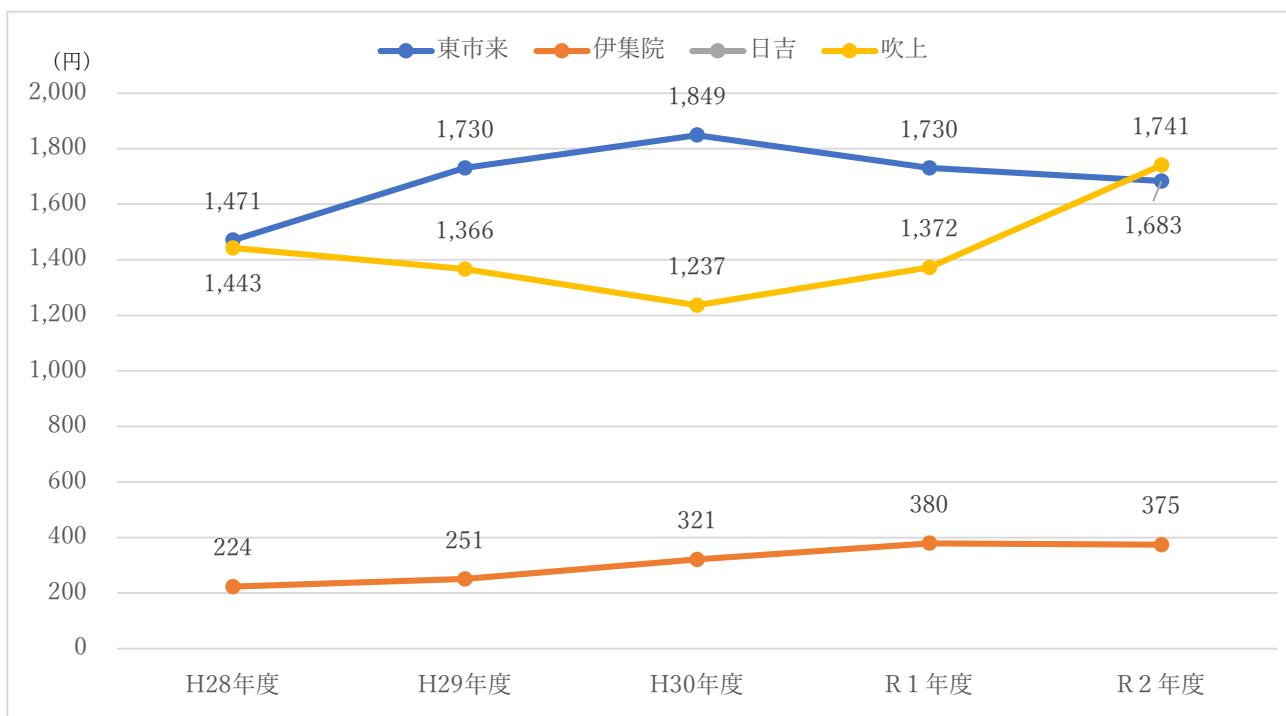
▲表3-10 【路線別】乗合タクシー利用者数の推移

② 行政負担

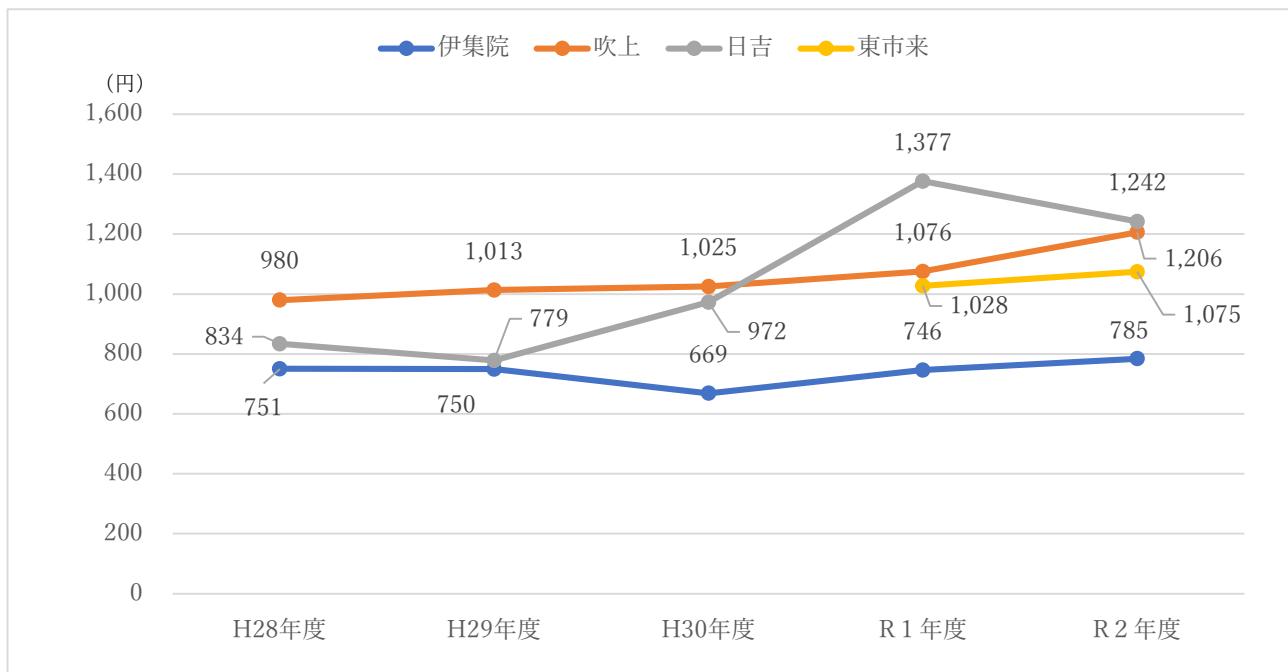
- コミュニティバス、乗合タクシー運行に係る委託料は、平成 28 年度以降はほぼ横ばいで推移しており、令和 2 年度は 3,622 万円となっております。
- コミュニティバスの 1 人あたりの負担額をみると、東市来地域、伊集院地域ではほぼ横ばいで推移していますが、吹上地域に関しては平成 28 年度と比べ約 300 円程度増加しています。



▲図 3-13 コミュニティバス・乗合タクシーの運行委託料推移



▲図 3-14 【地域別】コミニティバス利用者 1 人当たりの負担額



▲図 3-15 【地域別】乗合タクシー利用者 1 人当たりの負担額

(6) 交通事業者へのヒアリング調査

- 現在の利用者の特性や運行において課題となっていること等、コミュニティバス、乗合タクシーの運行を委託している交通事業者にヒアリング調査を行いました。

○利用者の特性

- ・高齢者や障害を抱え自ら運転等が不可能な方の利用が中心。

○運行において課題となっていること。

- ・乗務員不足や運転士の高齢化に伴い、今後さらに運転士の確保が難しくなっていくため、コミュニティバス運行の維持が難しくなる。
- ・コミュニティバスは利用客減少等により運行見直しを行わざるを得ない状況である。特に吹上地域は平均乗車数が2.0人を下回る路線もある。
- ・乗合タクシーは戸口までいくため、利用者も喜ばれている。
- ・現在、3往復6便で運行しているが、増便を希望される利用者もいる。

○本市の公共交通について

- ・コミュニティバスで利用者は減少傾向にあるため、地域によっては乗合タクシーへ転換していく必要があると思う。
- ・市民の移動手段もだが、観光などを考えると乗合タクシーの土・日の運行も検討してはどうか。
- ・生活圏に合わせた乗合タクシーの路線構築が必要ではないか。

(7) 公共交通に関する住民意見、利用実態、移動ニーズ

- 市民アンケート調査
- 市民の公共交通に関する意向や利用実態、移動ニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

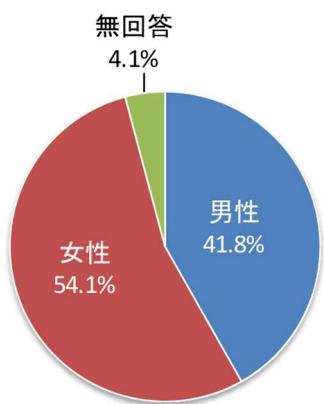
調査の狙い	市民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズの把握																											
調査対象 ・配布数	市内に居住する 18 歳以上の市民 2,500 人 <table border="1"> <tr> <td>地域</td> <td>東市来</td> <td>伊集院</td> <td>日吉</td> <td>吹上</td> <td>合計</td> </tr> <tr> <td>配布数</td> <td>586</td> <td>1,293</td> <td>244</td> <td>377</td> <td>2,500</td> </tr> </table> (自治会別人口を基本とし、性別、年代、居住地に配慮して抽出)							地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	合計	配布数	586	1,293	244	377	2,500									
地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	合計																							
配布数	586	1,293	244	377	2,500																							
調査方法	郵送配布・郵送回収																											
実施期間	令和 3 年 8 月 20 日～9 月 5 日																											
回収数	1,184 件 (回収率 47.4%) <table border="1"> <tr> <td>地域</td> <td>東市来</td> <td>伊集院</td> <td>日吉</td> <td>吹上</td> <td>無回答</td> <td>合計</td> </tr> <tr> <td>回収数</td> <td>273</td> <td>623</td> <td>120</td> <td>157</td> <td>11</td> <td>1,184</td> </tr> <tr> <td>回収率</td> <td>46.6%</td> <td>48.2%</td> <td>49.2%</td> <td>41.6%</td> <td></td> <td>47.4%</td> </tr> </table> ※なお、回収率を上げるため、郵送した紙のアンケート調査票で回答する方法の他、パソコンやスマートフォンから回答できるよう、専用ウェブアンケートページを整備した。なお、ウェブアンケートの回答数は 168 件であった。							地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	無回答	合計	回収数	273	623	120	157	11	1,184	回収率	46.6%	48.2%	49.2%	41.6%		47.4%
地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	無回答	合計																						
回収数	273	623	120	157	11	1,184																						
回収率	46.6%	48.2%	49.2%	41.6%		47.4%																						
調査項目	<input type="radio"/> 回答者の属性 <input type="radio"/> 自動車運転免許および自動車の保有状況 <input type="radio"/> 最寄りのバス停について <input type="radio"/> 移動実態 <input type="radio"/> 公共交通に対する考え方 <input type="radio"/> 日置市の住みやすさ																											

▲表 3-11 アンケート調査の概要

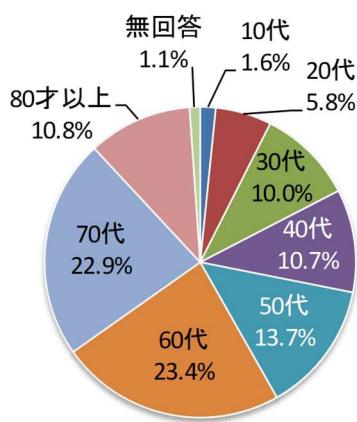
- 回答者は 1,184 人で「自治会別人口」を基本とし、居住地に配慮して抽出。属性は以下のとおりです。

【属性】

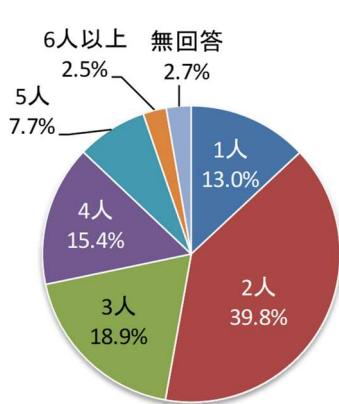
[性別 N=1,184]



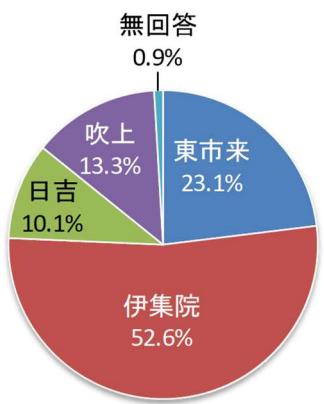
[年代 N=1,184]



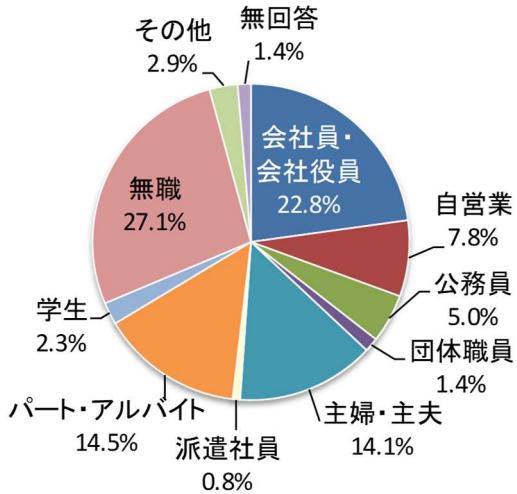
[世帯の人数 N=1,184]



[居住地域 N=1,184]



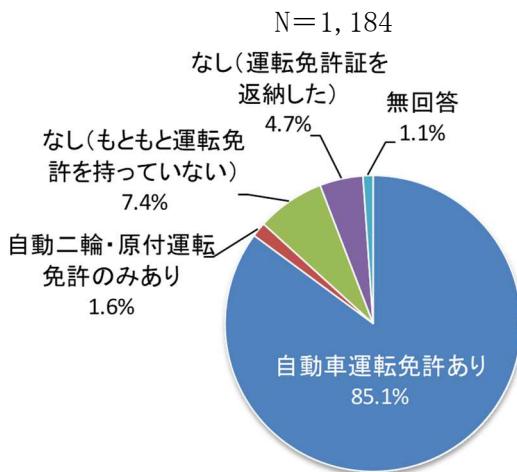
[職業 N=1,184]



【調査結果】

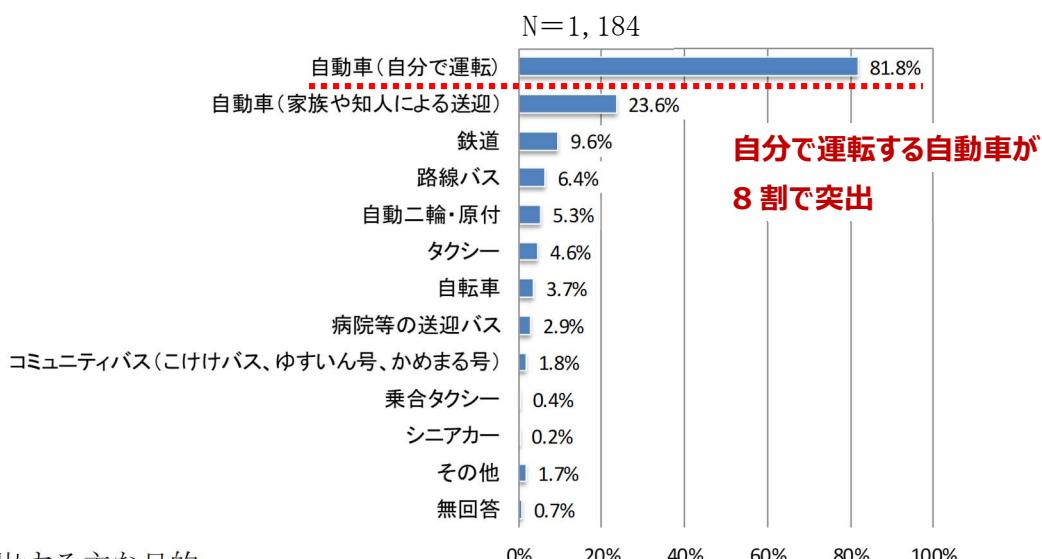
● 自動車運転免許および自動車の保有状況

- ・自動車運転免許の保有率は8割超を占める。



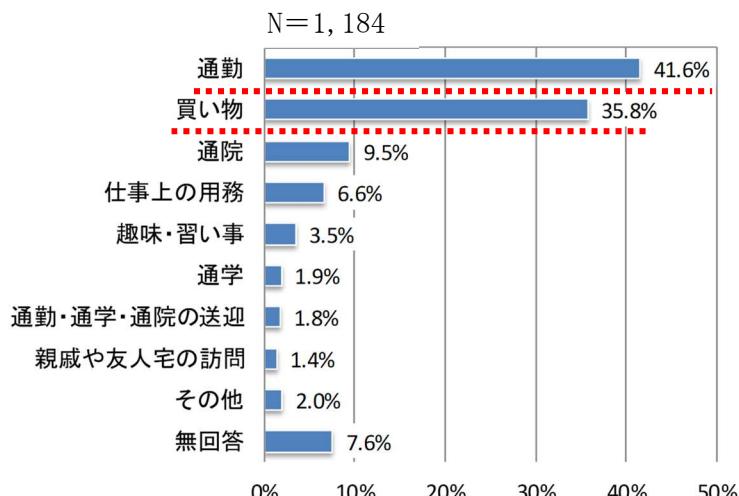
● よく利用する移動手段

- ・よく利用する移動手段は「自動車(自分で運転)」が8割で突出している。



● 外出する主な目的

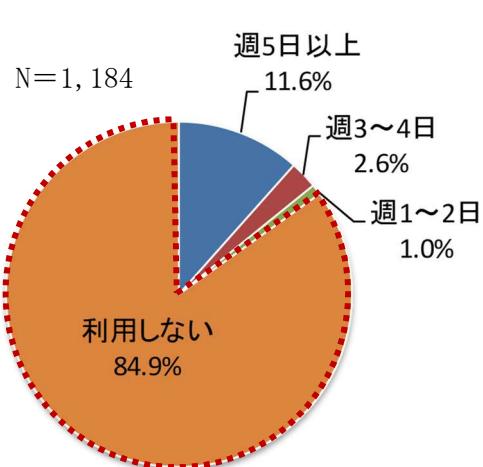
- ・外出する主な目的は「通勤」、「買い物」で7割を超える。



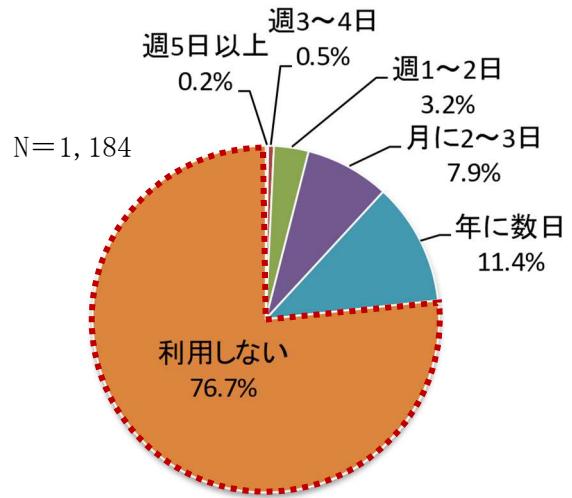
● 外出する目的別の公共交通利用頻度

- ・通勤・通学、通院、買い物とも、公共交通は「利用しない」が最も多い。
- ・公共交通を利用する人では、通勤・通学は「週5日以上」、通院は「年に数日」、買い物は「週に1～2日」がそれぞれ最も多い。

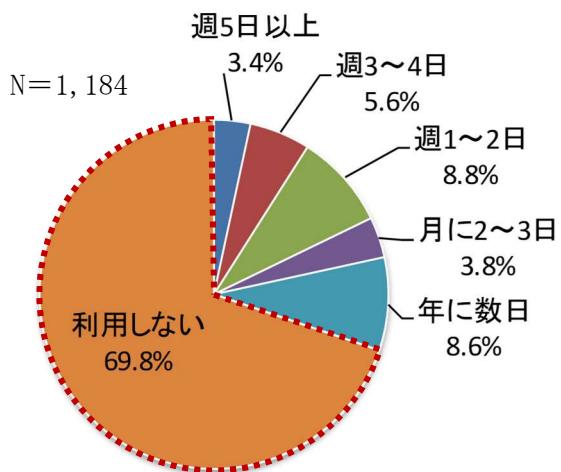
[利用頻度(通勤・通学)]



[利用頻度(通院)]



[利用頻度(買い物)]



通勤・通学、通院、買い物とも、「利用しない」が最も多い

● 公共交通を利用しない理由

- ・通勤・通学、通院、買い物の1つでも公共交通を「利用しない」と回答した人の、公共交通を利用しない理由は「自家用車を利用するから」が6割を占める。
- ・一方で、「不便だから」や「本数が少ないから」、「バス停まで遠いから」、「運行ダイヤが分からず」など、公共交通の利便性や認知度向上によって利用できる理由も2割ある。

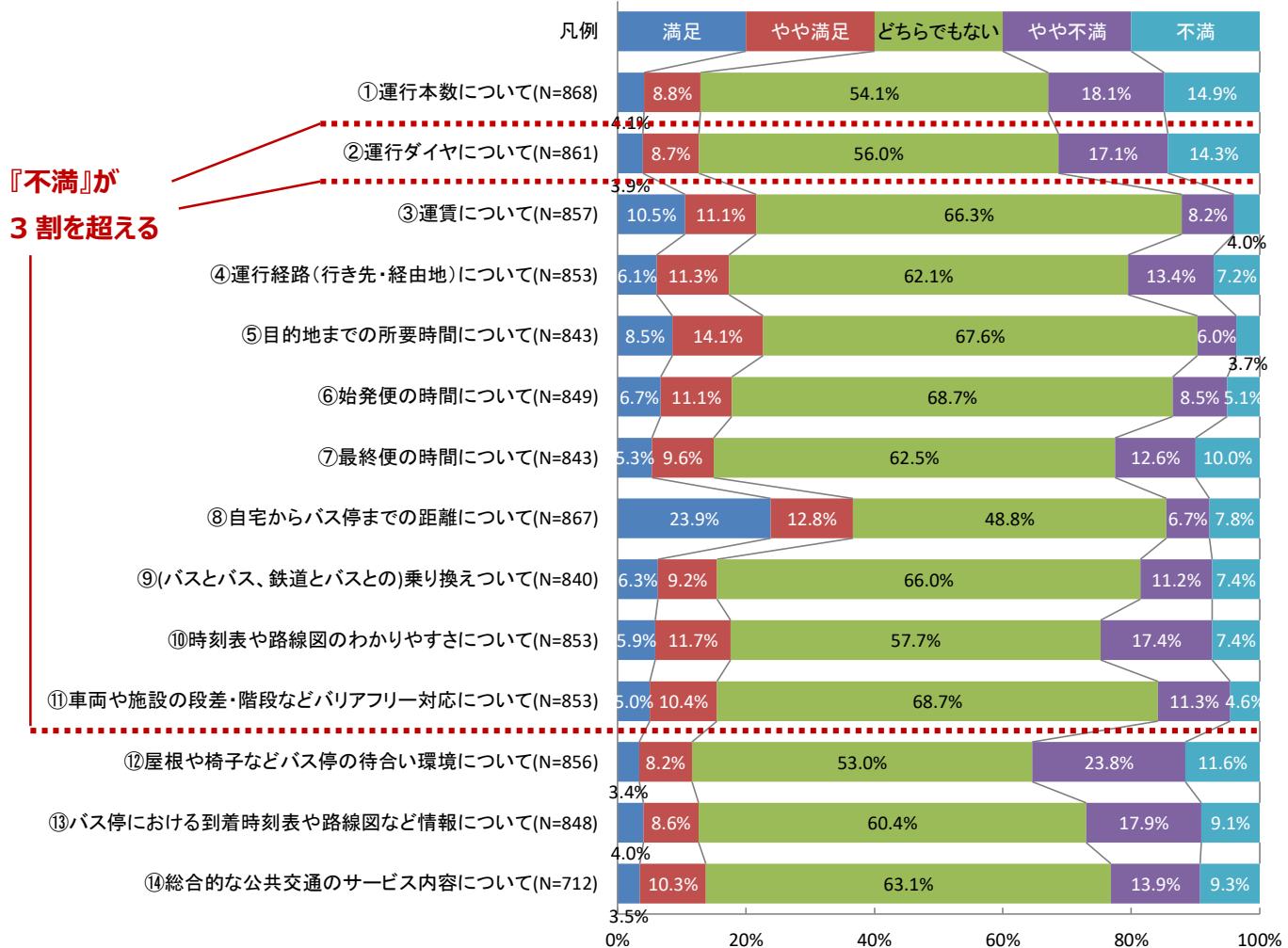
[R3 公共交通を利用しない理由] N=1,184

公共交通を利用しない理由	件数	構成比
自家用車を利用するから	615	65.0%
不便だから	84	8.9%
本数が少ないから	60	6.3%
利用する必要がないから	58	6.1%
バス停まで遠いから	57	6.0%
時間が合わないから	31	3.3%
バスに乗車するのが困難だから	20	2.1%
運行ダイヤが分からず	7	0.7%
接続が悪いから	7	0.7%
運賃が高いから	6	0.6%
タクシーを利用するから	1	0.1%
合計	946	100.0%

「自家用車を利用するから」が
突出

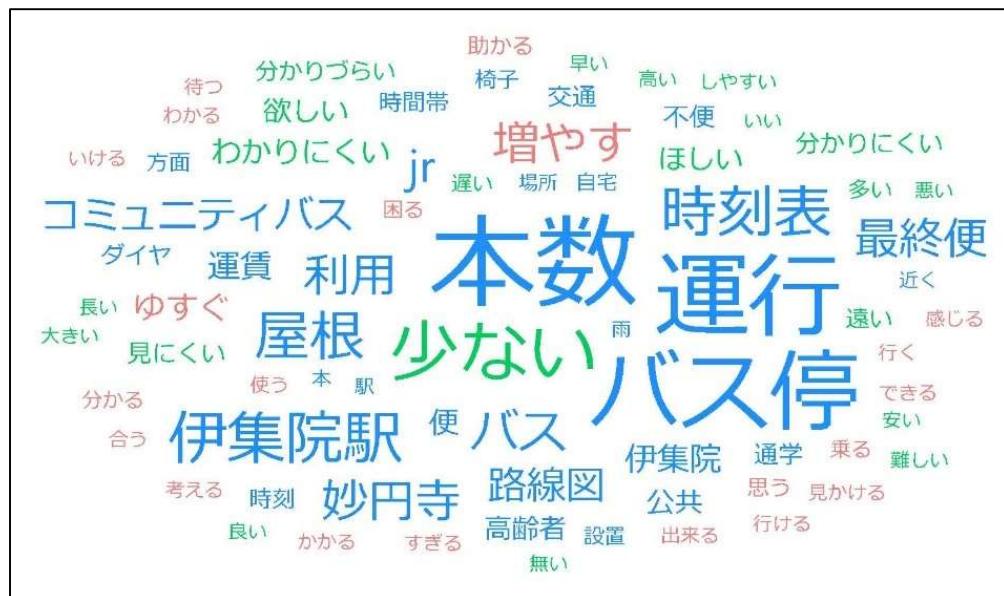
● 公共交通の満足度

- 全ての項目で「どちらでもない」が最も多くなった。
- 総合的な公共交通のサービス内容について『満足』は 13.8% だった。
- 『不満』が多いのは、⑫屋根や椅子などバス停の待合い環境について（やや不満+不満 35.4%）①運行本数について（33.0%）、②運行ダイヤについて（31.4%）等。



- 「やや不満」、「不満」と回答した人の具体的な不満の内容について「本数」、「バス停」、「運行」や「少ない」などの単語が多くあげられており、共起回数をみると「少ない 本数」、「本数 運行」、「少ない 運行」、「バス停 屋根」等の組み合わせが多くあげられ、本数やバス停の環境に対する不満が多いことがうかがえる。

[具体的な不満の内容 ワードクラウド]



ツール：ユーザーローカル テキストマイニングツール（<http://textmining.userlocal.jp/>）

※テキストマイニング：通常の文章からなるデータを単語や分析で区切り、それらの出現の頻度や共出現の相関、出現傾向などを分析することで有用な情報を取り出す分析方法のこと。

※ワードクラウド：出現回数が多く（多くの人が回答した）、スコアが高い言葉を抽出し、その値に応じた大きさで図示したもの。名詞は青色、動詞は赤色、形容詞は緑色で表記。

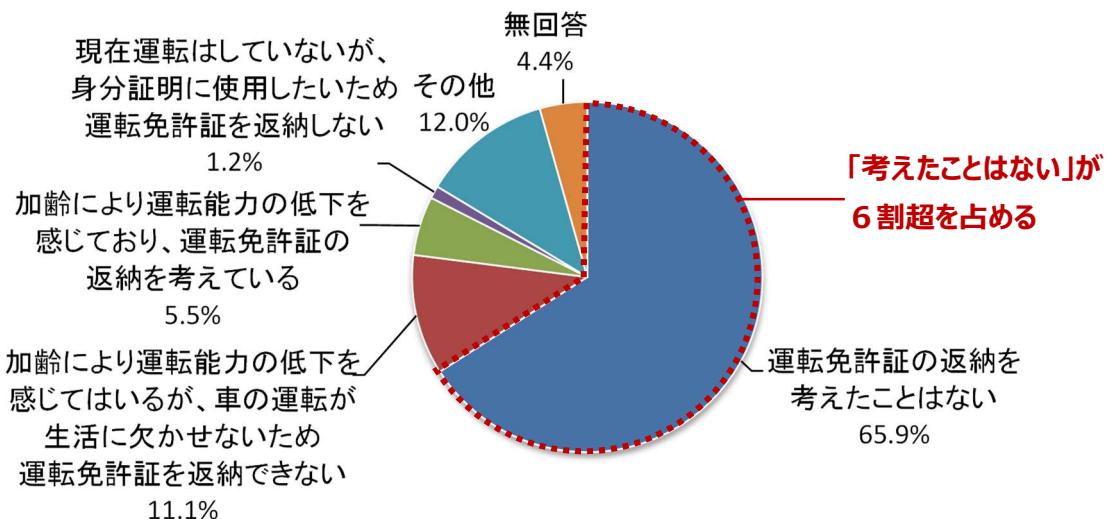
※スコア：文章の中でどれだけ特徴のかを点数化したもの。通常は単語の出現回数が多いほどスコアが高くなるが、「言う」や「思う」等、どのような種類の文章にも現れる単語についてはスコアが低めになる。

※共起回数：文章中に出現する単語で、隣接して出現する回数が多い組み合わせ。

● 今後の運転免許証の返納に対する考え方

- ・「返納を考えたことはない」が6割超を占める。
- ・一方、「加齢により運転能力の低下を感じているが、車の運転が生活に欠かせないため運転免許証を返納できない」が1割超みられる。
- ・運転能力の低下を感じている人が安心して返納を出来る交通環境の整備が重要となる。

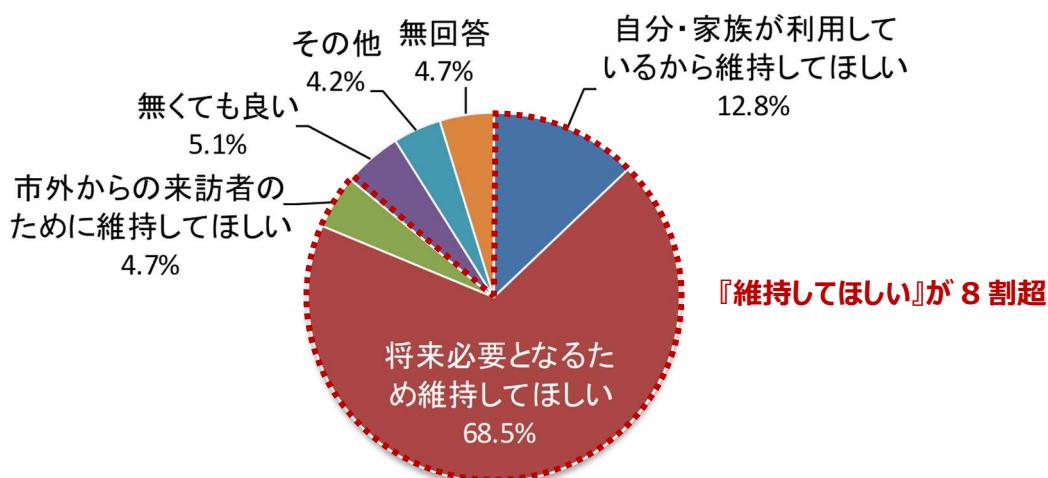
[今後の運転免許証の返納について N=1,027]



● 公共交通の今後の運行に対する考え方

- ・公共交通の今後の運行について、「将来必要となるため維持してほしい」が7割弱を占め、『維持してほしい』は8割超あったのに対し、「無くとも良い」は5.1%にとどまる。
- ・このことから、公共交通を残してほしい人は多いため、維持するために利用してもらえるような取組が必要となる。

[公共交通の今後の運行について N=1,184]



2. 地域公共交通の取組

(1) 従前計画目標の達成状況

- 各評価項目に対する実績は以下のとおりです。

基本方針・目標	評価指標	H28	R 3
計画全体			
	公共交通に関する満足度	13.7%	⇒ 目標 25.0% 実績 13.8%
基本方針 1. 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成			
(1) 住んでよし ひおき	交通結節点の環境改善数	—	⇒ 目標 4 か所 実績 1 か所
	鉄道・路線バスと コミュニティバスの 接続環境に対する満足度	16.5%	⇒ 目標 25.0% 実績 15.5%
(2) ふれあい あふれるまち ひおき	地域内交通の利用者数	43,768 人	⇒ 目標 63,000 人 実績 29,068 人
	公共交通不便地域の人口比率	18.7%	⇒ 目標 14.5% 実績 16.6%
	バス停の利用環境の改善数	—	⇒ 目標 10 か所/年 実績 5 か所/年
基本方針 2. 来訪者が円滑に移動できる環境づくり			
(3) 訪ねてよし ひおき	観光地・観光施設等来訪者数	227 万人/年	⇒ 目標 234 万人/年 実績 235 万人/年
	観光タクシー等の 観光二次交通の利用者数	25 人/年	⇒ 目標 50 人/年 実績 0 人/年
基本方針 3. 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行			
(4) 公共交通の 認知度向上	時刻表や路線図の わかりやすさに関する 不満足度	25.2%	⇒ 目標 10.0% 実績 24.8%
	モビリティ・マネジメントの 取組数	2 回/年	⇒ 目標 10 回/年 実績 5 回/年
(5) 地域で公共 交通を守り・育て る意識の醸成	地域内交通の運営組織数	1 組織	⇒ 目標 5 組織 実績 1 組織

▲表 3-12 日置市地域公共交通網形成計画の達成状況

【評価① 基本方針1. 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成】

「基本方針1. 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成」に掲げた5項目については、交通結節点、鉄道・バスに対しての環境改善に課題が残る結果となり、市民アンケートではバスとバス、バスと鉄道の乗換に関して乗継ぐ際の待ち時間が長いとの意見が多くなりました。また、利用者数に関しては、年々減少傾向にはありましたが、令和2年度のコロナ禍の影響が大きな要因となったため、今後の利用回復を目指し、市内外の方へ利用促進を図っていく必要があります。

【評価② 基本方針2. 来訪者が円滑に移動できる環境づくり】

「基本方針2. 来訪者が円滑に移動できる環境づくり」に掲げた2項目については、観光客が235万人/年と微増ではありましたが、令和2年度の関してはコロナ禍の影響で来訪者数が激減していたため、観光の取組としては順調に推移しているとみれます。しかし、観光タクシーについては平成29年に事業が廃止となったため、利用者数は低調のままとなりました。

今後、来訪者も視野に入れた交通体系の構築が必要となります。

【評価③ 基本方針3. 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行】

「基本方針3. 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行」に掲げた3項目については、交通事業者だけではなく、市民や関係団体の意識改革を目的として目標を掲げました。モビリティ・マネジメントに関しては、自治会や、乗合タクシーの導入対象地区に対して説明会を実施。今後、高齢化や事業者の運転士不足等が考えられるため、さらに住民や市民団体に向けて意識の醸成を図ることが必要となります。

(2) 従前計画に掲げた事業の取組内容

- 日置市地域公共交通網形成計画に掲げた事業は全 20 事業あり、実施出来た事業は 5 事業となりました。しかし、実施出来なかった事業に関して「日置市地域公共交通会議」で協議検討を行いました。全 20 事業の実施・未実施状況は以下のとおりです。

基本方針	方針 1 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成
目標	(1) 「住んでよし ひおき」～若い世代も住み続けたくなるような、高校の通学、通勤、企業活動に係る移動の利便性向上～
事業	④ 交通結節点における乗継環境・待合環境整備
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・伊集院駅は、平成 29 年度に完成予定の駅前広場の改修に合わせて、鉄道から路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーへ高齢者等が安全に乗り継げるようバリアフリー化を図るとともに、快適に待合ができる環境を整備する。 ・湯之元駅、日置バス停、伊作バス停等の主要交通結節点における乗継環境、待合環境の整備を検討する。
実施結果	<p>改修前</p>  <p>改修後</p> 

基本方針	方針1 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成																														
目標	(1)「住んでよし ひおき」～若い世代も住み続けたくなるような、高校の通学、通勤、企業活動に係る移動の利便性向上～																														
事業	⑤ 公共交通機関間の乗継改善																														
事業内容	<p>・全域で、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の公共交通機関間の乗継時間の適正化を図る。乗継待ち時間が長時間とならないように、また高齢者、障がい者等が確実に乗り継ぐことができる時間を想定し、運行時刻を設定する。</p> <p>・コミュニティバス、乗合タクシーに関しては、鉄道の時刻に合わせ、運行時間の調整を図り、利便性が向上。</p>																														
実施結果	<p>【各時刻表】</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>J R 伊集院駅発着 (鹿児島本線上り)</td> <td>9 : 14</td> <td>9 : 48</td> <td>10 : 47</td> <td>11 : 49</td> <td>12 : 48</td> </tr> <tr> <td>J R 伊集院駅発着 (鹿児島本線下り)</td> <td>9 : 04</td> <td>9 : 32</td> <td>10 : 26</td> <td>10 : 58</td> <td>11 : 58</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス 伊集院駅発着</td> <td>9 : 32</td> <td>9 : 49</td> <td>11 : 03</td> <td>14 : 02</td> <td>15 : 33</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー 発 (伊集院駅)</td> <td>11 : 45</td> <td>14 : 15</td> <td>12 : 00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー 着 (伊集院駅)</td> <td>9 : 00</td> <td>11 : 00</td> <td>12 : 30</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	J R 伊集院駅発着 (鹿児島本線上り)	9 : 14	9 : 48	10 : 47	11 : 49	12 : 48	J R 伊集院駅発着 (鹿児島本線下り)	9 : 04	9 : 32	10 : 26	10 : 58	11 : 58	コミュニティバス 伊集院駅発着	9 : 32	9 : 49	11 : 03	14 : 02	15 : 33	乗合タクシー 発 (伊集院駅)	11 : 45	14 : 15	12 : 00			乗合タクシー 着 (伊集院駅)	9 : 00	11 : 00	12 : 30		
J R 伊集院駅発着 (鹿児島本線上り)	9 : 14	9 : 48	10 : 47	11 : 49	12 : 48																										
J R 伊集院駅発着 (鹿児島本線下り)	9 : 04	9 : 32	10 : 26	10 : 58	11 : 58																										
コミュニティバス 伊集院駅発着	9 : 32	9 : 49	11 : 03	14 : 02	15 : 33																										
乗合タクシー 発 (伊集院駅)	11 : 45	14 : 15	12 : 00																												
乗合タクシー 着 (伊集院駅)	9 : 00	11 : 00	12 : 30																												

基本方針	方針1 市民の安心・安全と交流を支える公共交通網の形成
目標	(2) 「ふれあいあふれるまち ひおき」～高齢者等が安心して暮らせるような、日常生活に係る移動の利便性の向上～
事業	⑥ 地域ニーズへの対応、交通空白地域削減に資する地域内交通の見直し
事業内容	<p>【東市来地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上市来・高山地区とそれ以外の地区を分割した運行を検討する。 ・交通不便地域の人口比率を削減するため、上市来・高山地区は区域運行の乗合タクシーとし、上市来・高山地区以外の地区は所要時間の短縮を含むコミュニティバスの見直しを検討する。 ・上市来・高山地区の運行は、地域経済を勘案した上で、起終点を伊集院とすることを検討する。 <p>【伊集院地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これらの公共交通の役割分担を明確にして、路線、ダイヤの重複ができるだけ回避するとともに、分かりやすい交通網の形成を検討する。 ・地域ニーズに対応した経路、ダイヤの変更、交通空白地域における乗合タクシーの運行範囲の拡大を検討する。 <p>【日吉地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の移動ニーズに対応するとともに、路線バスと乗合タクシーの共存を図るため乗合タクシーは路線バスとの競合ができるだけ避けて日置地区を中心とした放射状の運行を継続し、扇尾地区等と伊集院地区をつなぐ運行も検討する。 <p>【吹上地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの路線の統合、乗合タクシーへの移行を検討し、効率化を図る。 ・加えて、地域ニーズに対応した経路、ダイヤの変更、交通空白地域における乗合タクシーの運行範囲の拡大の検討を行う。
実施結果	<p>【伊集院地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの路線を飯牟礼地区まで延伸し、利便性の向上、交通空白地の削減を図った。  <p>▲図3-16 伊集院地域計画策定時の運行</p>

【東市来地域】

- ・コミュニティバスの路線を再編することで移動時間の短縮を図り、それに伴い出来た交通空白地に乗合タクシーを導入。高山・上市来地区においては伊集院地域とつなぐ便を創設し、生活圏に応じた交通手段の構築を図った。(図3-17)



▲図3-17 前計画策定時点の問題点

【日吉地域】

- ・利用の少ないコミュニティバスを廃止し、日吉地域全域に乗合タクシーを導入。費用対効果の高い、交通網を構築した(図3-18)。



▲図3-18 日吉地域計画策定時点運行図

【吹上地域】

- ・コミュニティバスの統合は出来なかった。次期計画で取組が必須であるため、早期に協議し改善したい。

基本方針	方針3 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行
目標	(4) 公共交通の認知度向上
事業	⑬ 公共交通マップ・総合時刻表の作成・配布
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 市全域の公共交通を分かりやすく示したマップ、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の時刻が掲載された総合時刻表を作成する。
実施結果	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度に国庫補助事業を活用し、『日置市公共交通マップ・総合時刻表（図3-19）』を全戸配布。翌年度以降は、行政機関、駅、スーパーを中心に設置。利用者から高評価。  <p>▲図3-19 日置市公共交通マップ・総合時刻表</p>

基本方針	方針3 多様な関係主体の連携・協働による「公共交通に関する意識改革」の実行
目標	(4) 公共交通の認知度向上
事業	⑯ 乗換検索できる環境の構築
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・全域で、パソコンやスマートフォン等で乗換検索できる環境の構築を検討する。 ・乗換検索アプリ『NAVITIME』にコミュニティバスの時刻表を掲載。手軽に情報を取得できる状況を構築（図3-20）。
実施結果	<p>www.navitime.co.jp › bustransit</p> <p>バス乗換案内 - NAVITIME</p> <p>↓</p> <p>↓</p> <p>出発 伊集院駅前 → 着點 妙円寺県営住宅前</p> <p>再検索</p> <p>2020年06月17日 15:29 出発 レンタカー検索</p> <p>時間が早いルート 運賃が安いルート 乗換が少ないルート 梅雨道を検索</p> <p>1 15:50 ⇒ 16:03 13分 150円 乗換0回 歩道</p> <p>2 16:19 ⇒ 17:03 44分 450円 乗換1回 歩道</p> <p>時刻表改正について 運賃表示について バス対応路線</p> <p>1 15:50 発 ⇒ 16:03 着 13分 ￥ 150 円 乗換 0 回</p> <p>所要時間: 13分</p> <p>印画 メール送信 カレンダー登録 ルート指標</p> <p>伊集院駅前</p> <p>15:50発 12分 日置市コミュニティバス 市街地循環線 (伊集院地区) 妙円寺2階玄関前 途中の停留所 運賃 150円</p> <p>16:02着 16:02着 1分 周辺地図 時刻表</p> <p>県営住宅前</p> <p>16:02発 16:02着 1分 周辺地図 時刻表</p> <p>徒歩</p> <p>妙円寺県営住宅前</p> <p>16:03着 150円 周辺地図 時刻表</p>

▲図3-20 NAVITIME使用例(バス乗換 NAVITIMEで検索)

● 未実施と判断した事業の取組状況

計画に掲げた事業	取組状況
① 本市内の高校への通学環境向上、地域内の交流促進に資する広域幹線・市内幹線の充実	これまで、路線バスの運行頻度は減少傾向にあり、計画策定当時の水準を維持できていません。路線バスの路線変更やダイヤ変更の実現は出来ていませんが、検討を行いました。また、総合時刻表の作成を行い、わかりやすい時刻表の周知に努め、利用促進を実施しました。
② 市外の高校への通学・企業への通勤環境向上に資する広域幹線の充実	
③ 空港アクセスの維持	令和2年6月末で湯之元～鹿児島空港、日吉支所前～鹿児島空港の空港バスは廃止となりましたが、総合時刻表の作成を行い、わかりやすい時刻表の周知に努め、利用促進を実施しました。
⑦ 地域内交通への買物代行、見守り代行等の旅客輸送以外の機能追加の検討	検討はしたもの、当面は乗合タクシー事業の安定実施を優先するということで、利用促進に注力しており、本取組について深い議論は行っていません。
⑧ 交通空白地域における地域との協働による新たな移動手段の導入検討	これまで、交通空白地域の解消を目指し、乗合タクシー（区域運行）制度の導入を実施しました。本事業内容を検討したところ、交通空白地域は乗合タクシー制度導入もあり、解消できていると判断し、本市主導で新たな移動手段の導入は行う必要はないと判断しました。
⑨ バス停の待合環境の整備	社会福祉協議会によるバス停などに設置するベンチの設置制度があり、自治会へは周知しているとのこと。市の財政状況を鑑み、市が行う整備は見送ることとしました。
⑩ 鉄道駅発の観光タクシ一事業	本事業は平成28年度単年度で終了。利用者は7名にとどまり、この結果を受けて、事業継続は見送りました。その後、県の事業等タクシーを活用した事業も実施されています。
⑪ 温泉、史跡、物産館等へのアクセス手段に関する情報提供	各施設や旅行者などから問い合わせがあった場合に情報提供を行っています。また、観光部局からの照会に対し、積極的に情報提供を行っています。

計画に掲げた事業	取組状況
⑫ 周遊促進策の検討	鹿児島県として市内外の方を対象とした観光ツアーを開催し、市内主要箇所をめぐり周遊観光を実施しています。
⑯ 交通結節点における案内情報の提供	検討の結果、コミュニティバスの見直し等も控えており、地域公共交通がまとまり、安定次第、再度検討することとしています。
⑯ 公共交通に関するイベントの開催	検討し、イベントという形ではなく、人のいる場所での紹介や説明の方が効果的であると判断し、地区的グラウンドゴルフ大会や健康体操などに出向き P Rを行っています。
⑰ ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント	検討の結果、ターゲットを絞り、それぞれにあった対応をとるよりも、自分のよく使う公共交通機関の時間等の記録を促すこととし、現在「公共交通マップ総合時刻表」に「私の時刻表」と題したページを作り、自分で書き込める仕様としています。
⑯ 公共交通の乗り方教室の開催	地区的グラウンドゴルフ大会や健康体操などに出向き乗り方などの紹介等実施しています。(市出前講座あり)
⑯ 商業施設等との連携策の検討	検討した結果、情報共有することとし、公共交通マップ総合時刻表を、商業施設、医療機関等に設置しています。
⑯ 地域組織の運営支援	検討した結果、現在本市には自治会及び地区自治公民館というコミュニティ組織があり、既存の組織から、提案があった場合は隨時対応することとしています。

3. 地域公共交通に対する市民の意見

- 市民 2,500 人に地域別・自治会別にアンケートを実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

調査の狙い	市民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズの把握					
調査対象 ・配布数	市内に居住する 18 歳以上の市民 2,500 人					
地域	東市来	伊集院	日吉	吹上	合計	
配布数	586	1,293	244	377	2,500	
(自治会別人口を基本とし、性別、年代、居住地に配慮して抽出)						
調査方法	郵送配布・郵送回収					
実施期間	令和 3 年 8 月 20 日～9 月 5 日					

【日置市の公共交通に対する自由意見】

- 公共交通に対する自由意見の中でも、「運行便数が少ない」、「乗継時間が合わない」「時刻表の表示が分かりにくい」、「停留所の環境が悪い」という意見が多くあげられました。

- ・運行本数が少なすぎる。バスとバスの乗換時間が長かったり短すぎたりとちょうどいい時間帯がない。バス停に屋根や椅子がないところが多く、気軽に身近にという感じではない。湯之元駅は利用したくても足腰の悪い人たちは階段を上ることもできない。早くバリアフリー化してほしい。（東市来/50 代/女性）
- ・毎日の運行本数が少ないため、好きな時間に乗ることができない。本数を増やしてほしい。（東市来/60 代/女性）
- ・運行本数が少ないので、電車の時刻と合わない。もう少し本数を増やしてくれると使いやすい。（伊集院/10 代/女性）
- ・本数が少ないし、経由地が多いので時間がかかる。待合所に小さな椅子しかないので、屋根があれば良いと思う。（伊集院/60 代/女性）
- ・ＪＲもバスも、コミュニティバスも本数がとにかく少なすぎるから増やすとともに市民も使ってくれると思うので増やして欲しい。（伊集院/20 代/女性）
- ・遠方のバスではなく、高齢者が免許を返納できるように伊集院町内を巡回するバスがあればいいのではないか。市役所→商業施設→駅などを巡回するバスがあればいいと思う。（伊集院/30 代/男性）
- ・ＪＲの運行は鹿児島市への通勤に不満はない。伊集院駅のアクセスが悪く自家用車を使わざるを得ない。（伊集院/50 代/男性）
- ・コミュニティバスの運行ですごく助かっている。継続してほしい。（伊集院/70 代/女性）
- ・時刻表をわかりやすく表示してほしい。屋根や椅子などバス停にあってもいいのでは。（日吉/50 代/女性）
- ・全体的に運行本数が少ない。自宅からバス停までが遠い。（日吉/60 代/男性）
- ・高齢者にも見やすいように、表示を大きくして欲しい。またはインターネットでも見れるようにして欲しい。（日吉/80 歳以上/女性）
- ・運行本数が少ない。時間などを分かりやすく表示して欲しい。（吹上/10 代/男性）
- ・子どもが通学する時間帯の運行本数が少なすぎて不満。最終便が早すぎて使えない。（吹上/30 代/男性）

第4章 日置市地域公共交通の課題

1. 日置市地域公共交通の課題

- 第3章で示した日置市の地域及び公共交通の現状と従前計画の目標に対する達成状況を踏まえ、本市の公共交通の課題を以下のとおりまとめます。

課題1 少子高齢化に伴う公共交通網の維持・確保が必要

- ・本市の人口推計では2065年には26,257人（2020年の半分）まで減少する見込みとなっています。
- ・本市の免許返納者数は200人/年を超え、今後も同様に推移していくことが予測されるため、公共交通の需要は高まる。

課題2 ニーズに合った交通体系の構築が必要

- ・公共交通を利用するにあたって、通院、買い物等の用事と時間が合わない。市民アンケートより、外出機会の9割が通院と買い物である。
- ・通勤や通学、通院や買い物など利用したい時間帯の便が少ない。
- ・観光客の約6割が自家用車で移動している。

課題3 公共交通に対して市民や関係団体と協力した取組が必要

- ・交通事業者は慢性的な運転士不足であり、コロナ禍でさらに事業継続が困難な状況にある。
- ・本市の高齢化率が高い地域ではバス路線がない地域もある。
- ・バス停までの距離が遠く、利用したくても出来ない市民がいる。
- ・日置市の財政負担、バス事業者の減収が大きい。このままでは路線バスを含めたすべてが運行継続できなくなってしまう。
- ・交通事業者全体として乗務員が不足している。

課題4 分かりやすい情報啓発が必要

- ・市民アンケートで時刻表がわかりにくい、ネット検索が出来ないなど情報の取得に不便を感じている意見が多い。
- ・老人人口（65歳以上）が今後さらに増加していく見込みのため、情報の分かりやすさが利用につながる。

第5章 日置市地域公共交通計画

1. 地域公共交通計画に関する基本的な方針

(1) 公共交通の形成方針及び基本的な方針

公共交通の形成方針

誰もが利用しやすく

地域全体で作り上げる持続可能な交通環境のまち

～SDGsとゼロカーボンシティの推進～

計画の基本的な方針

① 市民が安心して暮らせる交通体系の構築

本市内地域ごとの超高齢化社会を考慮した地域内交通の充実を図り、免許返納者や交通手段を持たない人も安心して暮らせるよう、移動ニーズに沿った交通体系を構築します。

② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり

観光や市内外へ通勤・通学、買い物など、多様なニーズに対応できる交通体系の構築を目指します。限りある交通資源を磨き上げ公共交通利用の活性化を図ることによる、SDGsとゼロカーボンシティの実現を目指して、公共交通は「誰でも利用できるもの」「乗りたい」という意識づけが広がるよう、交通まちづくりを促進します。

③ 関係主体の連携による交通環境づくり

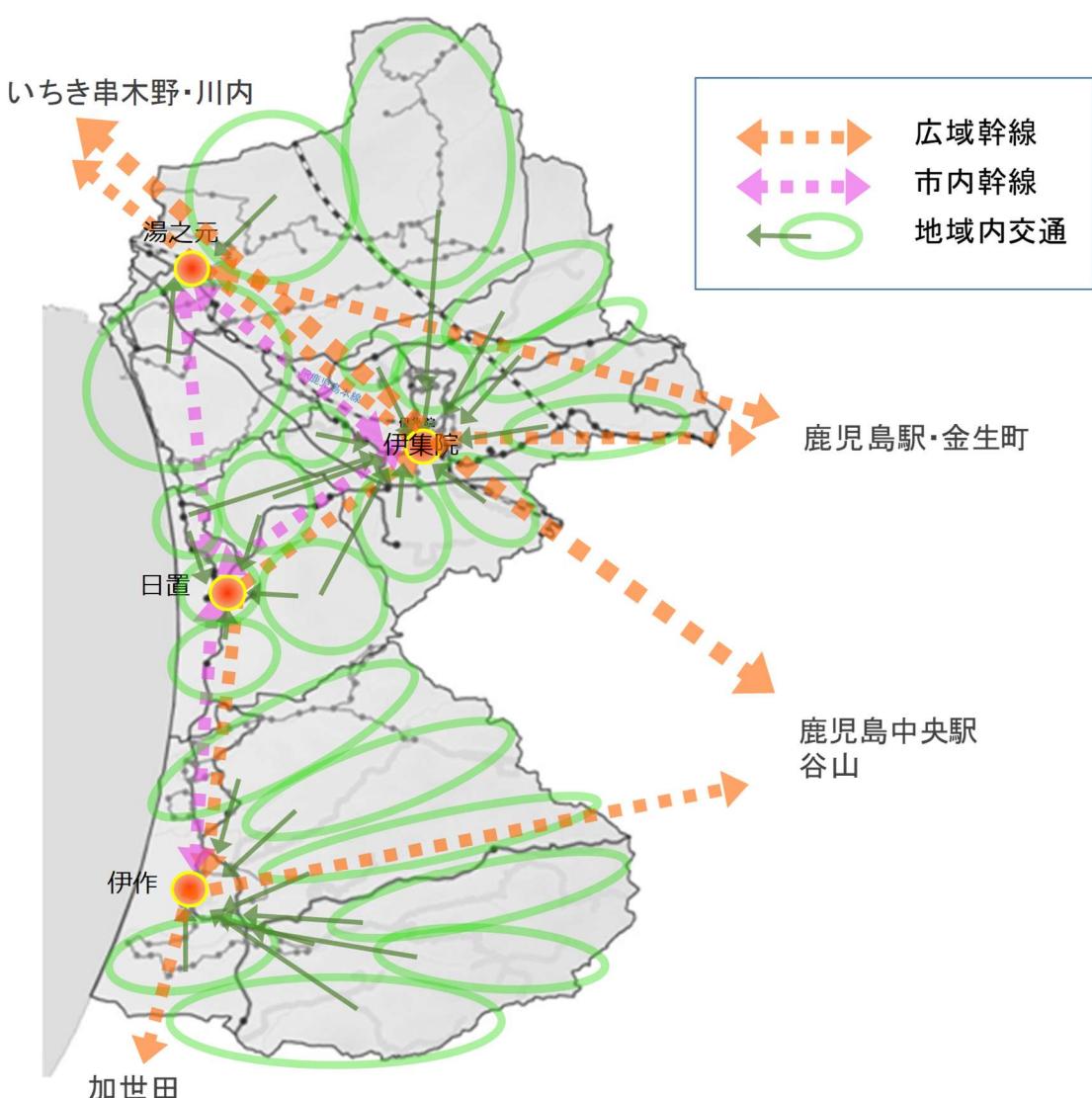
市民、交通事業者、行政、企業、関係団体等が協働・連携することで、持続可能な交通環境をつくり、公共交通を未来へ繋ぐ意識の醸成を図ります。

(2) 目指すべき公共交通の将来像

【日置市公共交通の将来像】

公共交通の果たす役割は市民の日常生活を担い、市内外の交流を促進するものと位置づけ、持続可能な交通体系を構築します。各交通機関の役割は空港バスと高速バスを広域幹線、鹿児島市と南薩、北薩を結ぶ路線バスを通勤・通学利用の地域間幹線とし、JR鹿児島本線は広域幹線と地域間幹線両方の役割に位置づけます。日置市内を運行する路線バスを市内幹線、コミュニティバスと乗合タクシー等を地域内交通に位置付けます。

利用実態・ニーズ、各交通機関の役割や高齢者の免許返納など、社会情勢やSDGs、ゼロカーボンシティの推進を踏まえ、交通事業者、行政、市民、企業、関係団体等で連携し、観光客や市内外から通勤・通学する方、高齢者など、誰もが利用しやすい交通体系を構築し、過ごしやすく訪れやすいまちを目指します。



▲図5-1 目指す公共交通網のイメージ

2. 地域公共交通の役割・位置づけ

- 既存の公共交通を区間に分割し広域幹線、市内幹線、地域内交通に位置付けます。

区分	交通機関	対象	役割
広域幹線 (空港連絡)	空港バス	空港バス	・日置市内の拠点と鹿児島空港を結ぶ移動手段として位置付けます。
広域幹線 (都市間高速)	高速バス	高速バス	・日置市と県都鹿児島市を結ぶ移動手段として位置づけます。
広域幹線	鉄道	J R鹿児島本線	・高校の通学・通勤、観光移動等での他都市との広域移動を担う広域幹線として位置付けます。
	路線バス	日置市と鹿児島市、南薩、北薩を結ぶ路線バス	
市内幹線	鉄道	J R鹿児島本線	・市内の通学、地域間の移動を担う市内幹線として位置付けます。
	路線バス	伊集院、湯之元、日置、伊作を結ぶ路線バス	
地域内交通	コミュニティバス	東市来地域、伊集院地域、吹上地域を運行するコミュニティバス	・通学、通勤、買物、通院といった日常生活のための移動を担う路線として位置付けます。 ・隣接市や市内の他地域への移動については広域幹線、市内幹線の駅やバス停(乗継拠点)、地域の拠点となる場所(小さな拠点)で乗り継ぎます。
	乗合タクシー	伊集院地域、吹上地域、日吉地域を運行する乗合タクシー	
	公共交通空白地 有償運送	現在なし	・公共交通不便地域において、自家用車で移動できない高齢者等の買物、通院利用を前提として鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーを補完するものに位置付けます。
	買物ツアー	藤元地区、高山地区、坊野地区における取組	
	タクシー	限定なし	・少人数で自由に移動できる移動手段として位置付けます。
その他	スクールバス・ スクールタクシー	小中学校の通学確保が必要な路線	・小・中学生の通学を担う路線として位置付けます。
	医療機関が運行する送迎サービス	自ら移動することが出来ない通院患者	・自ら通院が困難な方の移動を担う手段として位置付けます。
	宿泊施設の送迎バス	宿泊客	・宿泊客の移動を担う手段として位置付けます。

▲表 5-1 既存交通の役割一覧

3. 計画対象地域

- 本市全域とします。

4. 計画期間

- 本計画の計画期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とします。
- なお、期間内においても、計画の目標や地域の実情等を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行います。

5. 事業目標と評価指標

(1) 事業目標及び実施スケジュール

- 日置市公共交通の形成方針と基本的な方針を踏まえ、全12の事業目標を設定します。

a. 基本方針と事業

基本方針	事業（案）番号
方針① 市民が安心して暮らせる交通体系の構築	1、2、11
方針② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり	2、3、4、5、6、7、8、9、10
方針③ 関係主体の連携による交通環境づくり	2、4、5、6、7、8、9、10、11、12

計画に掲げる事業 全12事業

- 1 移動ニーズに応じた交通体系の構築（路線バス）
- 2 地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し（東市来地域、吹上地域）
- 3 わかりやすい情報啓発（時刻表、路線図、車両のラッピング等）
- 4 乗換検索できる環境の構築（G o o g l e）
- 5 来訪者も使いやすい交通体系の構築（乗合タクシーの増便）
- 6 公共交通の乗り方教室の実施（自治会、地区公民館等）
- 7 市民、関係団体の活動における公共交通利用の促進
- 8 バス停の待合環境の整備
- 9 主要交通結節点の乗換環境改善（時刻、路線の変更）
- 10 交通結節点における案内情報の提供（路線図、案内図等の掲示）
- 11 新たな移動手段の導入検討（自転車、グリーンスローモビリティなど）
- 12 交通機関以外が行う送迎サービスの活用検討

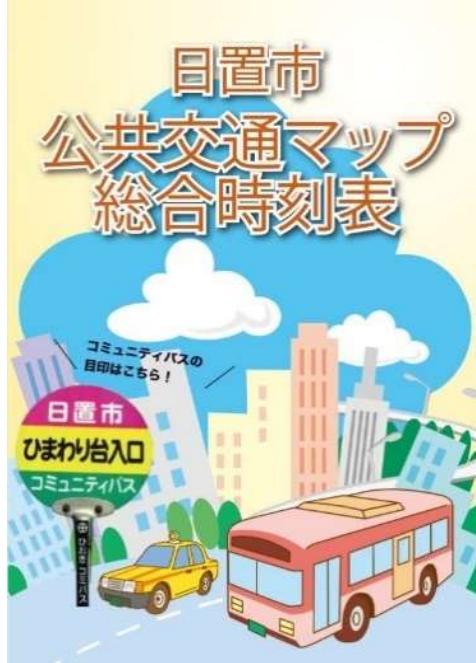
基本方針	① 市民が安心して暮らせる交通体系の構築										
事業 1	移動ニーズに応じた交通体系の構築										
事業内容	<p>市民の外出目的の割合は通勤、買い物、通院が9割である（図1）。さらに市民アンケートでは「運行本数が少ない」や「便が合わない」などの声が多く上がっている。このことから、広域幹線（路線バス）、地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー）の路線変更、ダイヤ変更を検討します。</p> <p>▲図5-2 外出する主な目的 N=1,184</p>										
実施主体	日置市、交通事業者										
実施スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>R 4</td> <td>R 5</td> <td>R 6</td> <td>R 7</td> <td>R 8</td> </tr> <tr> <td colspan="5">検討・実施</td> </tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通会議にて路線、ダイヤ調整を目的とした協議を行う。 事前の運行事業者への調査及び、目的地で多い病院・スーパーへの聞き取りを行う。 路線、ダイヤの変更等の周知を事業者と共に実施する。 <p>⇒ <u>目標値 各1回/年</u></p>										

基本方針	① 市民が安心して暮らせる交通体系の構築 ② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 2	地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し										
事業内容 東市来地域	<p>東市来地域コミュニティバスでは「路線がわかりにくい」や「時間がかかる」などの声も上がっている。このことから、使いやすく分かりやすい路線へ、見直しを検討します。</p> 										
実施主体	日置市、交通事業者										
実施 スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td colspan="2" style="text-align: center;">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8				検討・実施	
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
			検討・実施								
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 見直し対象地区で説明会・意見交換会の実施 ⇒ <u>目標値 5回/年</u> 収支率の改善 現状値 6.07% ⇒ <u>目標値 10%</u> 										

基本方針	① 市民が安心して暮らせる交通体系の構築 ② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 2	地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し										
事業内容 吹上地域	本市の吹上地域コミュニティバスは複数路線が運行していることもあり、利用者目線で見ると、時刻表やルートがわかりにくい状況である。特に利用者の少ないエリアの運行路線を統合又は再編し、利用しやすい交通手段を導入します。										
実施主体	日置市、交通事業者										
実施 スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 見直し対象地区で説明会・意見交換会の実施 ⇒ <u>目標値 5回/年</u> 収支率の改善 現状値 4.23% ⇒ <u>目標値 10%</u> 										



▲図 5-4 コミュニティバス吹上地域 路線図

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり										
事業 3	わかりやすい情報啓発										
事業内容	<p>本市の課題として、運行路線や時刻表など表示が分かりづらいという声が多い。このことから、現在の「日置市公共交通マップ・総合時刻表」をさらに分かりやすいものへ改善します。さらに、運行している車両等の広告や表示などの改善を図ります。</p>										
	 <p>▲図 5-5 日置市公共交通マップ・総合時刻表</p>										
実施主体	日置市										
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="404 1313 1246 1426"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通会議で観光部会を中心とした「情報啓発」検討グループを立ち上げ、内容のスクリーニングを行う検討会を実施する。 <p>⇒ <u>目標値 2回/年 (事業4と共に)</u></p>										

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業4	乗換検索できる環境の構築										
事業内容	幅広い世代でパソコン、スマートフォンが普及しており、バス路線の時刻表や乗換検索も可能になっている。このことから、「Google」への情報掲載を進めます。										
実施主体	日置市、交通事業者										
実施スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通会議で観光部会を中心とした「情報啓発」検討グループを立ち上げ、内容のスクリーニングを行う検討会を実施する。 ⇒<u>目標値 2回/年（事業3と共通）</u> 										

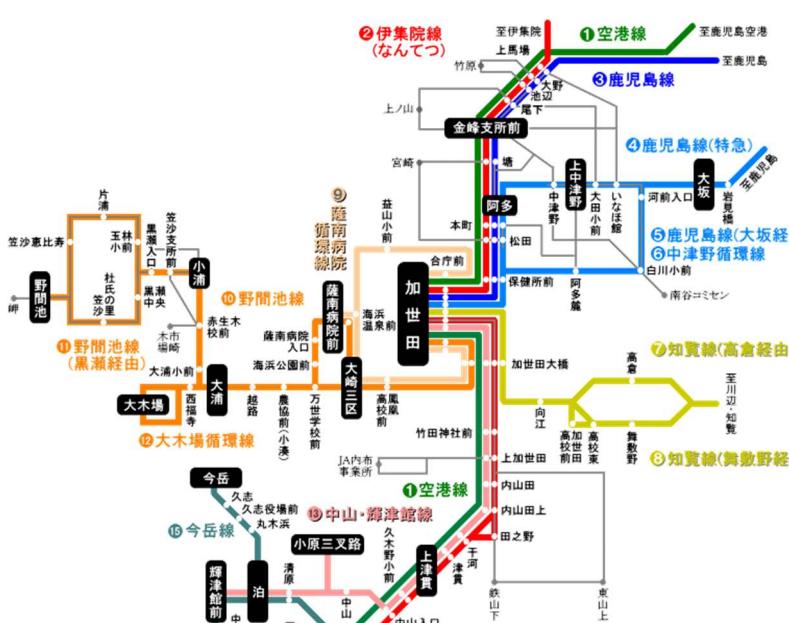
基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり																														
事業 5	来訪者も利用しやすい交通体系の構築																														
事業内容	<p>日置市は観光資源が点在しており、そこへ観光で訪れた方々は往復することが困難な状況である。このことから、乗合タクシーのエリア拡大や運行便数の追加など充実を図りつつ、タクシー事業者と密に連携を取りながら、より使いやすい制度構築を目指します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">郊 外 地 域 行 き (復 路)</th> </tr> <tr> <th>便</th> <th>出 発 時 間</th> <th>予 約 時 間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>午前 11時30分～11時45分</td> <td>当日の午前 10時まで</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>午後 2時30分～2時45分</td> <td>当日の午後 1時まで</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>午後 4時00分～4時15分</td> <td>当日の午後 3時まで</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">市 街 地 行 き (往 路)</th> </tr> <tr> <th>便</th> <th>出 発 時 間</th> <th>予 約 時 間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>午前 8時30分～8時45分</td> <td>前日の午後 6時まで</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>午前 10時30分～10時45分</td> <td>当日の午前 9時まで</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>午後 0時00分～0時15分</td> <td>当日の午前 11時まで</td> </tr> </tbody> </table> <p>▲表 5-2 乗合タクシー運行時刻表</p>	郊 外 地 域 行 き (復 路)			便	出 発 時 間	予 約 時 間	1	午前 11時30分～11時45分	当日の午前 10時まで	2	午後 2時30分～2時45分	当日の午後 1時まで	3	午後 4時00分～4時15分	当日の午後 3時まで	市 街 地 行 き (往 路)			便	出 発 時 間	予 約 時 間	1	午前 8時30分～8時45分	前日の午後 6時まで	2	午前 10時30分～10時45分	当日の午前 9時まで	3	午後 0時00分～0時15分	当日の午前 11時まで
郊 外 地 域 行 き (復 路)																															
便	出 発 時 間	予 約 時 間																													
1	午前 11時30分～11時45分	当日の午前 10時まで																													
2	午後 2時30分～2時45分	当日の午後 1時まで																													
3	午後 4時00分～4時15分	当日の午後 3時まで																													
市 街 地 行 き (往 路)																															
便	出 発 時 間	予 約 時 間																													
1	午前 8時30分～8時45分	前日の午後 6時まで																													
2	午前 10時30分～10時45分	当日の午前 9時まで																													
3	午後 0時00分～0時15分	当日の午前 11時まで																													
実施主体	日置市、交通事業者、企業、関係団体																														
実施スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>R 4</td> <td>R 5</td> <td>R 6</td> <td>R 7</td> <td>R 8</td> </tr> <tr> <td colspan="5">検討・実施</td> </tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施																								
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8																											
検討・実施																															
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーの制度について、説明会・意見交換会（乗り方説明会を含む）を実施する。⇒ <u>目標値 3回/年</u> 利用者数 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">東市来地域</th> <th colspan="2">伊集院地域</th> </tr> <tr> <th>現状値</th> <th>目標</th> <th>現状値</th> <th>目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>815 人</td> <td><u>850 人</u></td> <td>4,876 人</td> <td><u>5,000 人</u></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">日吉地域</th> <th colspan="2">吹上地域</th> </tr> <tr> <th>現状値</th> <th>目標</th> <th>現状値</th> <th>目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>397 人</td> <td><u>410 人</u></td> <td>3,084 人</td> <td><u>3,100 人</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響が大きいため、現状値を令和元年度とした。</p>	東市来地域		伊集院地域		現状値	目標	現状値	目標	815 人	<u>850 人</u>	4,876 人	<u>5,000 人</u>	日吉地域		吹上地域		現状値	目標	現状値	目標	397 人	<u>410 人</u>	3,084 人	<u>3,100 人</u>						
東市来地域		伊集院地域																													
現状値	目標	現状値	目標																												
815 人	<u>850 人</u>	4,876 人	<u>5,000 人</u>																												
日吉地域		吹上地域																													
現状値	目標	現状値	目標																												
397 人	<u>410 人</u>	3,084 人	<u>3,100 人</u>																												

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 6	公共交通の乗り方教室の実施										
事業内容	<p>公共交通を利用するにあたり、初めて利用する方は乗り方を知らないケースが多い。路線バスをはじめとし、コミュニティバスや乗合タクシーなどの乗り方教室を地区公民館や自治会、高齢者で組織される団体、免許返納者に対して実施し、地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー）の体験活動を推進します。</p> 										
実施主体	日置市、交通事業者、市民、地域、関係団体										
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室（乗合タクシー説明会、意見交換会含む）実施回数 ⇒<u>目標値</u> 8回/年 										

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 7	市民、各種団体の活動における公共交通利用の促進										
事業内容	日置市における、地区公民館活動、自治会活動、小・中・高校生の校外学習等に公共交通機関を利用してもらえるよう周知を図ります。また、各種イベントと公共交通を組み合わせた情報提供を実施します。										
											
実施主体	日置市、交通事業者、関係団体										
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="409 1066 1251 1185"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 市民に対して「公共交通を使おう」運動を展開し、防災無線などでも発信する。 ⇒ <u>目標値 2回/年</u> 観光協会や商工会等イベントを計画する団体に対し情報提供を行い、公共交通の利用を促す取り組みを依頼する。 ⇒ <u>目標値 2回/年</u> 										

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業8	バス停の待合環境の整備										
事業内容	<p>市民アンケート結果から、バス停の待合環境が不満という意見が上げられた。このことから、バス停の待合環境（ベンチ・屋根の設置等）の改善を図ります。</p> 										
実施主体	日置市、交通事業者、市民、関係団体、企業										
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ・自治会へ設置制度等の情報提供を行う。⇒ <u>目標値 1回/年</u> ・公共交通会議で「バス停の待合環境」について協議する。 ⇒ <u>目標値 2回/年</u> 										

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業9	主要交通結節点の乗換環境改善										
事業内容	本市では湯之元駅、東市来駅、伊集院駅が主要駅となっていることから、各駅との接続改善を図るため、JRの時刻を中心に地域間幹線（路線バス）、地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー）の路線、ダイヤの調整をし、接続環境の改善を図ります。										
実施主体	日置市、交通事業者										
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通会議にて路線、ダイヤ調整を目的とした協議を行う。 ⇒ <u>目標値 1回/年</u> 										

基本方針	② 誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 10	交通結節点における案内情報の提供										
事業内容	<p>広域幹線（JR、高速バス、空港バス）、地域間幹線（路線バス）、地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー）の結節点となる停留所に優先度をつけ、分かりやすい時刻表や案内図の掲示を検討します。</p>  <p>▲図 5-6 案内図のイメージ 画像：南さつま市より提供</p>										
実施主体	日置市、交通事業者、企業、関係団体										
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5">検討・実施</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討・実施				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討・実施											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートにおいて、「時刻表や路線図の分かりやすさ」についての不満足度 <p>⇒ 現状値 24.8% <u>目標値 20.0%</u></p>										

基本方針	① 市民が安心して暮らせる交通体系の構築 ③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 11	新たな移動手段の導入検討										
事業内容	<p>本市の輸送資源に加え、自由度の高い新たな移動手段を導入するための実証実験や移動手段を検討します。</p>  										
	▲図 5-7 自由度の高い新たな移動手段の例（イメージ）										
実施主体	日置市、交通事業者、市民										
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5">検討</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検討				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検討											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通会議にて、「新たな移動手段の導入」についての協議を行う。 ⇒ <u>目標値 1回/年</u> 										

基本方針	③ 関係主体の連携による交通環境づくり										
事業 12	交通機関以外が行う送迎サービスの活用検討										
事業内容	<p>交通機関が行う輸送資源に、スクールバス、病院・商業施設が行う送迎サービスを加えた交通体系の構築を検討します。</p> 										
実施主体	日置市、関係団体										
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="409 878 1251 1006"> <tr> <td>R 4</td><td>R 5</td><td>R 6</td><td>R 7</td><td>R 8</td></tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">検 討</td></tr> </table>	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	検 討				
R 4	R 5	R 6	R 7	R 8							
検 討											
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通会議にて、「交通機関が行う送迎サービスの導入」について協議を行う。⇒ <u>目標値</u> 1回/年 										

(2) 計画の達成状況の評価

a 基本方針と評価指標

本計画、基本方針と各事業の関連性を整理し、各評価指標を次のとおり設定します。

計画全体																	
評価指標		<p><u>公共交通の利用者数</u> →現状値と目標値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>現状値 (令和元年度)</th><th>目標値 (R8年度)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバス 利用者数</td><td>30,637人</td><td>31,000人 ※第2次総計 R7年度目標値</td></tr> <tr> <td>乗合タクシー 利用者数</td><td>9,172人</td><td>9,200人 ※第2次総計 R7年度目標値</td></tr> </tbody> </table> <p>※第2次総計：第2次日置市総合計画 ※令和2年度は新型コロナウィルス感染症の影響が大きいため、現状値を令和元年度とした。</p> <p><u>市民1人あたりの市財政負担額</u> →公共交通に係る年間財政負担額</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>現状値 (H29～ R1年度平均値)</th><th>目標値 (R8年度)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市補助対象路線バス、コミュニティバス、乗合タクシ 一市財政負担額 (年額)</td><td>1,830.9円/年</td><td>現状値未満</td></tr> </tbody> </table>		現状値 (令和元年度)	目標値 (R8年度)	コミュニティバス 利用者数	30,637人	31,000人 ※第2次総計 R7年度目標値	乗合タクシー 利用者数	9,172人	9,200人 ※第2次総計 R7年度目標値		現状値 (H29～ R1年度平均値)	目標値 (R8年度)	市補助対象路線バス、コミュニティバス、乗合タクシ 一市財政負担額 (年額)	1,830.9円/年	現状値未満
	現状値 (令和元年度)	目標値 (R8年度)															
コミュニティバス 利用者数	30,637人	31,000人 ※第2次総計 R7年度目標値															
乗合タクシー 利用者数	9,172人	9,200人 ※第2次総計 R7年度目標値															
	現状値 (H29～ R1年度平均値)	目標値 (R8年度)															
市補助対象路線バス、コミュニティバス、乗合タクシ 一市財政負担額 (年額)	1,830.9円/年	現状値未満															
指標選定理由	公共交通計画全体として、利用者数の確保・維持と財政負担の減少は必須課題と捉え、利用者数は第2次日置市総合計画の目標を設定し、財政負担に関しては現状値未満で設定。																
評価時期	毎年度																

基本方針①	市民が安心して暮らせる交通体系の構築								
評価指標 I	<p><u>交通不便地域の人口比率</u> 現状値 16.6% 目標値 現状値未満 ※300m以内に駅・バス停が無い地域がある場合</p>								
指標選定理由	交通不便地域の削減の進捗を確認するため。								
データ取得方法	地理情報システムを活用して把握。								
評価時期	令和8年度								
評価指標 II	<p><u>公共交通利用者の「総合的な公共交通のサービス内容」の不満足度</u> →市民アンケートにおいて、「よく利用する交通手段（問2）」が「⑦鉄道」、「⑧路線バス」、「⑨コミュニティバス」、「⑩乗合タクシー」、「⑪タクシー」と回答した市民の「公共交通の満足度（問11）」の「⑭総合的な公共交通のサービス内容について」の不満足度 →現状値と目標値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値 (R 3年度)</th> <th>目標値 (R 8年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「総合的な公共交通のサービス内容について」の不満足度</td> <td>23.2%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※「5人中4人が満足している」という状況を目標に設定</p>				現状値 (R 3年度)	目標値 (R 8年度)	「総合的な公共交通のサービス内容について」の不満足度	23.2%	20%
	現状値 (R 3年度)	目標値 (R 8年度)							
「総合的な公共交通のサービス内容について」の不満足度	23.2%	20%							
指標選定理由	公共交通サービスに関しての課題や問題点を把握するため。								
データ取得方法	アンケート調査								
評価時期	令和8年度								
評価指標 III	<p><u>公共交通の情報における不満足度</u> →市民アンケートにおいて「路線や時刻表の分かりやすさ」に対する「不満」「やや不満」と回答する人の割合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値</th> <th>目標値 (R 8年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「公共交通の情報における不満足度」</td> <td>24.8%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>				現状値	目標値 (R 8年度)	「公共交通の情報における不満足度」	24.8%	20%
	現状値	目標値 (R 8年度)							
「公共交通の情報における不満足度」	24.8%	20%							
指標選定理由	市民の公共交通機関の認知度、利用方法の理解度を確認するため。								
データ取得方法	アンケート調査								
評価時期	令和8年度								
方針に基づく事業	1 移動ニーズに応じた交通体系の構築 2 地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し 11 新たな移動手段の導入検討								

基本方針②	誰もが乗りたくなる魅力ある交通まちづくり								
評価指標 I	<u>観光地・観光施設等来訪者数</u> <table border="1"> <tr> <th></th><th>現状値 (R元年度)</th><th>目標値 (R8年度)</th></tr> <tr> <td>観光地・観光施設等 来訪者数</td><td>2,551千人</td><td>2,400千人</td></tr> </table> <p>※現状値及び目標値は第2次日置市総合計画より。</p>				現状値 (R元年度)	目標値 (R8年度)	観光地・観光施設等 来訪者数	2,551千人	2,400千人
	現状値 (R元年度)	目標値 (R8年度)							
観光地・観光施設等 来訪者数	2,551千人	2,400千人							
指標選定理由	鉄道、路線バス等の公共交通のネットワーク改善、情報提供が観光振興に与える効果を確認するため。								
データ取得方法	統計データを活用								
評価時期	毎年度								
評価指標 II	<u>市民の公共交通の利用意向</u> <p>→市民アンケートにおいて、「問15 地域の公共交通を将来まで維持していくために、公共交通の利用に関して思うこと」で「利用しようと思う」と回答した市民の割合</p> <p>→現状値と目標値</p> <table border="1"> <tr> <th></th><th>現状値 (R3年度)</th><th>目標値 (R8年度)</th></tr> <tr> <td>今後の公共交通の利用意向</td><td>81.9%</td><td>90%</td></tr> </table> <p>※市民の意識向上が必要な為、90%を目標に設定</p>				現状値 (R3年度)	目標値 (R8年度)	今後の公共交通の利用意向	81.9%	90%
	現状値 (R3年度)	目標値 (R8年度)							
今後の公共交通の利用意向	81.9%	90%							
指標選定理由	市民の公共交通に対する関心、意識を確認するため。								
データ取得方法	アンケート調査								
評価時期	令和8年度								
方針に基づく事業	2 地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し 3 わかりやすい情報啓発 4 乗換検索できる環境の構築 5 来訪者も使いやすい交通体系の構築 6 公共交通の乗り方教室の実施 7 市民、関係団体の活動における公共交通利用の促進 8 バス停の待合環境の整備 9 主要交通結節点の乗換環境改善 10 交通結節点における案内情報の提供								

基本方針③	関係主体の連携による交通環境づくり						
評価指標 I	<p><u>複数の実施主体が協働・連携した取組の件数</u> →現状値と目標値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値 (R 3年度)</th> <th>目標値 (R 8年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>複数の実施主体が協働・連携した取組の回数</td> <td>—</td> <td>10回</td> </tr> </tbody> </table> <p>※年2回を目標に設定。</p>		現状値 (R 3年度)	目標値 (R 8年度)	複数の実施主体が協働・連携した取組の回数	—	10回
	現状値 (R 3年度)	目標値 (R 8年度)					
複数の実施主体が協働・連携した取組の回数	—	10回					
指標選定理由	関係主体の連携強化と、市民の公共交通に対する理解度向上を図るため。						
データ取得方法	実施回数を協議会で把握。						
評価時期	毎年度						
評価指標 II	<p><u>日置市の公共交通手段における市民の認知度</u> →市民アンケートにおいて「知っている日置市の交通手段（間新設）」を「鉄道」、「路線バス」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」と回答した人の割合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値 (R 3年度)</th> <th>目標値 (R 8年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の認知度</td> <td>—</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※「5人に1人が認知している」という状況を目標に設定。</p>		現状値 (R 3年度)	目標値 (R 8年度)	公共交通の認知度	—	20%
	現状値 (R 3年度)	目標値 (R 8年度)					
公共交通の認知度	—	20%					
指標選定理由	市民の公共交通に関する意識を確認するため。						
データ取得方法	アンケート調査						
評価時期	令和8年度						
方針に基づく事業	<ol style="list-style-type: none"> 2 地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し 3 わかりやすい情報啓発 4 乗換検索できる環境の構築 5 来訪者も使いやすい交通体系の構築 6 公共交通の乗り方教室の実施 7 市民、関係団体の活動における公共交通利用の促進 8 バス停の待合環境の整備 9 主要交通結節点の乗換環境改善 10 交通結節点における案内情報の提供 11 新たな移動手段の導入検討 12 交通機関以外が行う送迎サービスの活用検討 						

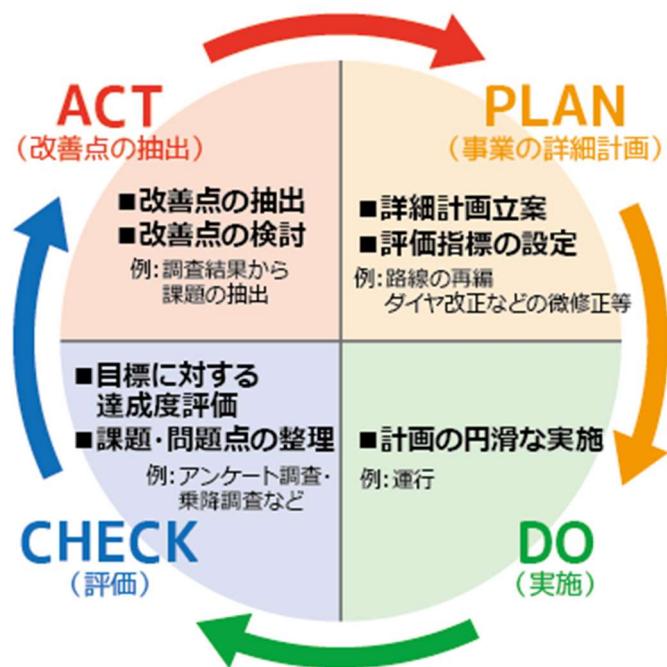
b 各評価指標の関連性イメージ



▲図 5-8 各評価指標の関連性イメージ図

c P D C A サイクルによる計画の継続的な改善

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要があります。このため、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価・検証）、Action（改善）による PDCA サイクルを導入し、日置市地域公共交通協議会で適宜評価・検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進します。



▲図 5-9 PDCA サイクル

日置市地域公共交通計画

令和4年3月

発行/日置市地域公共交通会議

〒899-2592 鹿児島県日置市伊集院町郡一丁目 100 番地

TEL 099-248-9408 FAX 099-273-3063