

## 5-2. 市町村による地域公共交通施策の現状

### 5-2-1 地域公共交通計画の策定状況

表 5-7 県内市町村の地域公共交通（網形成）計画の策定状況（令和5年12月時点）

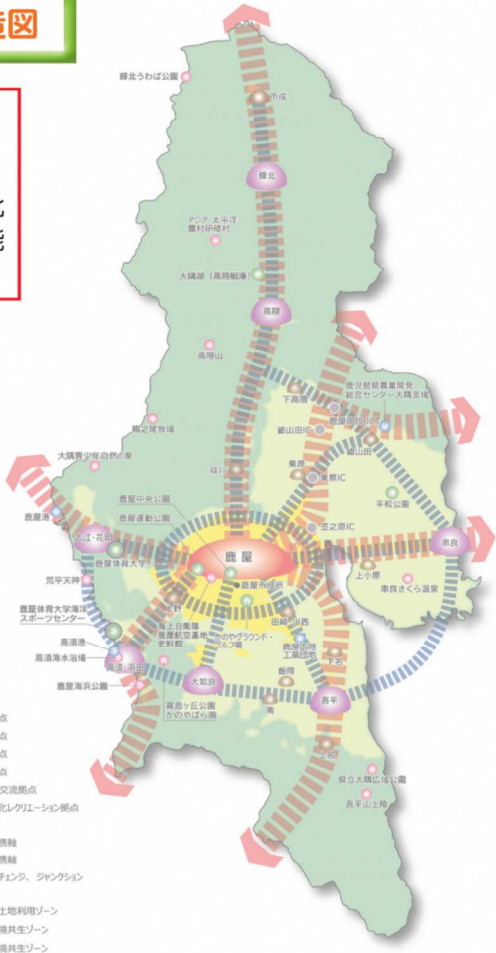
地域	市町村名	連携計画	地域公共交通網形成計画	地域公共交通計画
鹿児島	鹿児島市			令和4年度から令和13年度
大隅	鹿屋市			令和4年度から令和8年度
南薩	枕崎市			令和4年度から令和8年度
北薩	阿久根市			令和5年度から令和9年度
北薩	出水市			
南薩	指宿市			令和元年度から令和5年度
熊毛	西之表市			令和5年度から令和9年度（※2）
大隅	垂水市	平成21年度から平成23年度		
北薩	薩摩川内市			令和5年度から令和10年度
鹿児島	日置市			令和4年度から令和8年度
大隅	曾於市			令和5年度から令和9年度
始良・伊佐	霧島市		令和2年度から令和4年度（※1）	令和5年度から令和9年度
鹿児島	いちき串木野市		平成31年度から令和5年度※	
南薩	南さつま市			令和4年度から令和8年度
大隅	志布志市		平成31年度から令和3年度（※1）	令和5年度から令和8年度
大島	奄美市		平成30年度から令和4年度（※1）	
南薩	南九州市			令和4年度から令和9年度
始良・伊佐	伊佐市	平成23年度から平成25年度		令和5年度から令和9年度
始良・伊佐	始良市			令和4年度から令和8年度
鹿児島	三島村	平成21年度から平成23年度 (三島村、枕崎市)		
鹿児島	十島村	平成22年度から平成24年度		
北薩	さつま町		平成30年度から令和4年度（※1）	令和5年度から令和9年度
北薩	長島町	H22～H24（長島町、天草市、水俣市）		
始良・伊佐	湧水町			
大隅	大崎町			令和5年度から令和9年度
大隅	東串良町			
大隅	錦江町	平成21年度から平成23年度		
大隅	南大隅町	平成21年度から平成23年度 (南大隅町、指宿市)		
大隅	肝付町			令和5年度から令和9年度
熊毛	中種子町			令和5年度から令和9年度（※2）
熊毛	南種子町			令和5年度から令和9年度（※2）
熊毛	屋久島町			令和5年度から令和9年度
大島	大和村			
大島	宇検村			
大島	瀬戸内町			
大島	龍郷町			
大島	喜界町			
大島	徳之島町			
大島	天城町			
大島	伊仙町			
大島	和泊町		平成30年度から令和5年度	
大島	知名町		平成30年度から令和5年度	
大島	与論町			

（※1）改正法施行前（R2）前に作成

（※2）西之表市、中種子市、南種子市で「種子島地域公共交通計画」を策定


青字：計画期間内

計画名	第二次鹿児島市公共交通ビジョン																											
計画期間	令和4年度から令和13年度																											
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）																										
	<p>■鹿児島市の地域公共交通網の将来像</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市間幹線(新幹線/船舶)</li> <li>地域幹線(鉄道/路線バス/船舶)</li> <li>地域幹線(路面電車)</li> <li>支線(路線バス)</li> <li>生活路線(路線バス/コミュニティバス/乗合タクシー等)</li> <li>乗換拠点</li> <li>かごしまコンパクトなまちづくりプラン(立地適正化計画)</li> <li>中心市街地</li> <li>副都心</li> <li>地域生活拠点</li> <li>団地核</li> <li>集落核</li> <li>地域生活拠点</li> <li>集落核</li> </ul> <p>鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン(第二次かごしま都市マスタープランを踏まえた修正版所有)</p>																											
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■幹線及び支線の考え方</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市間幹線</td> <td>主に、市内の中心市街地と他都市を結ぶ路線（新幹線、船舶）</td> </tr> <tr> <td>地域幹線</td> <td>主に、中心市街地と市内副都心、地域生活拠点及び市外とを結ぶ路線（鉄道、路面電車、路線バス、船舶）</td> </tr> <tr> <td>支線</td> <td>主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（路線バス）</td> </tr> <tr> <td>生活路線</td> <td>主に、地域生活拠点と集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（コミュニティバス、乗合タクシー等）</td> </tr> </tbody> </table> <p>■各拠点の考え方</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>拠点の種類</th> <th>定義</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中心市街地</td> <td>概ね鹿児島市中心市街地活性化基本計画区域に含まれる地域</td> </tr> <tr> <td>副都心</td> <td>谷山駅を中心とする地域（鹿児島市谷山地区中心市街地活性化基本計画区域（旧法）を参考に設定）</td> </tr> <tr> <td>地域生活拠点</td> <td>鹿児島市総合計画に生活圏として定めている郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、板敷の7地域の支所周辺等</td> </tr> <tr> <td>団地核</td> <td>地形的な要因等により、周辺の市街地から分断され、当該団地外へ徒歩や自転車等で移動することが困難な住宅団地</td> </tr> <tr> <td>集落核</td> <td>一定規模（概ね200戸）以上の集落が形成され、地域外の商業集積地から距離があること等により、日常生活を送る上で支障があると考えられる地域</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副都心：歩いて暮らせるまちづくりを目標して）</p> <p>■乗換拠点の考え方</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗換拠点</td> <td>幹線や支線相互及び幹線と支線等の乗り換えの拠点となり、結節機能の強化が求められる地点</td> </tr> </tbody> </table>		項目	考え方	都市間幹線	主に、市内の中心市街地と他都市を結ぶ路線（新幹線、船舶）	地域幹線	主に、中心市街地と市内副都心、地域生活拠点及び市外とを結ぶ路線（鉄道、路面電車、路線バス、船舶）	支線	主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（路線バス）	生活路線	主に、地域生活拠点と集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（コミュニティバス、乗合タクシー等）	拠点の種類	定義	中心市街地	概ね鹿児島市中心市街地活性化基本計画区域に含まれる地域	副都心	谷山駅を中心とする地域（鹿児島市谷山地区中心市街地活性化基本計画区域（旧法）を参考に設定）	地域生活拠点	鹿児島市総合計画に生活圏として定めている郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、板敷の7地域の支所周辺等	団地核	地形的な要因等により、周辺の市街地から分断され、当該団地外へ徒歩や自転車等で移動することが困難な住宅団地	集落核	一定規模（概ね200戸）以上の集落が形成され、地域外の商業集積地から距離があること等により、日常生活を送る上で支障があると考えられる地域	項目	考え方	乗換拠点	幹線や支線相互及び幹線と支線等の乗り換えの拠点となり、結節機能の強化が求められる地点
項目	考え方																											
都市間幹線	主に、市内の中心市街地と他都市を結ぶ路線（新幹線、船舶）																											
地域幹線	主に、中心市街地と市内副都心、地域生活拠点及び市外とを結ぶ路線（鉄道、路面電車、路線バス、船舶）																											
支線	主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（路線バス）																											
生活路線	主に、地域生活拠点と集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（コミュニティバス、乗合タクシー等）																											
拠点の種類	定義																											
中心市街地	概ね鹿児島市中心市街地活性化基本計画区域に含まれる地域																											
副都心	谷山駅を中心とする地域（鹿児島市谷山地区中心市街地活性化基本計画区域（旧法）を参考に設定）																											
地域生活拠点	鹿児島市総合計画に生活圏として定めている郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、板敷の7地域の支所周辺等																											
団地核	地形的な要因等により、周辺の市街地から分断され、当該団地外へ徒歩や自転車等で移動することが困難な住宅団地																											
集落核	一定規模（概ね200戸）以上の集落が形成され、地域外の商業集積地から距離があること等により、日常生活を送る上で支障があると考えられる地域																											
項目	考え方																											
乗換拠点	幹線や支線相互及び幹線と支線等の乗り換えの拠点となり、結節機能の強化が求められる地点																											
基幹交通の効率的な運行	<p>中心市街地から南北及び西方向に延びる鉄道、中心市街地と副都心あるいは周辺団地等とを結ぶ路面電車、路線バスなどの基幹交通の効率的な運行を行う。</p>																											

計画名	鹿屋市地域公共交通計画	
計画期間	令和4年度から令和8年度	
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）
	<p>■鹿屋市の将来都市構造</p> <div data-bbox="272 483 1315 1509"> <h3 style="text-align: center;">鹿屋市の将来都市構造図</h3> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>【中心拠点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 寿・西原地域を含む中心市街地</li> <li>■ 行政施設や商業・業務施設、教育・文化施設、医療施設、福祉施設等の都市機能が集積し、市全体の生活を支える拠点</li> </ul> <p><b>【地域拠点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 輝北・串良・吾平の各総合支所、高隈・大始良・高須・花岡の各出張所の周辺</li> <li>■ 各地域の中心として身近な生活を支える生活利便施設が集積し、周辺の生活拠点や集落の生活を支える拠点</li> </ul> <p><b>【生活拠点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市成出張所や田崎・野里・祓川・東原・細山田・大黒・上小原・下名・西俣・南・鶴峰の各小学校等の周辺</li> <li>■ 主に集落の中心として生活に必要な食料品店、郵便局、公民館等の生活利便施設が集積し、周辺の集落の生活を支える拠点</li> </ul> </div> <div style="flex: 2;">  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心拠点</li> <li>● 地域拠点</li> <li>● 生活拠点</li> <li>● 産業拠点</li> <li>● スポーツ交流拠点</li> <li>● 観光文化レクリエーション拠点</li> <li>▬ 広域連絡軸</li> <li>▬ 地域連絡軸</li> <li>● インターチェンジ、ジャンクション</li> <li>■ 都市的土地利用ゾーン</li> <li>■ 田園環境共生ゾーン</li> <li>■ 自然環境共生ゾーン</li> </ul> </div> </div> </div>	
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p><b>施策①：路線バスの維持と利便性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスの利用者数は減少傾向にありますが、高齢者や学生等の移動制約者においては、日常生活の移動を支える重要な生活路線です。</li> <li>・ 交通事業者と連携のもと、地域や利用者のニーズを踏まえたダイヤ調整や運行ルート変更、乗り継ぎの円滑化など、利用しやすい環境づくりを進めます。</li> <li>・ 広域路線（地域間幹線バス、廃止路線代替バス（複数市町間））については、バス事業者や鹿児島県バス対策協議会との連携を基本に、市ホームページでの時刻表の案内やバス路線図の作成・配布、出前講座を行うなど、情報発信・周知啓発に向けた取組を行います。</li> </ul>	

計画名	枕崎市地域公共交通計画	
計画期間	令和4年度から令和8年度	
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）
	<p>■枕崎市の地域公共交通網の将来像</p>  <p>図 82 地域間幹線系統と地域内フィーダー系統</p>	
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p>路線バス枕崎～金山線の運行形態の見直し（図）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス枕崎・金山線については、周辺の公共交通空白地域等への対応も念頭に、需要に応じて運行する交通サービス（予約型乗合タクシー等）への転換を検討します。</li> </ul>	

計画名	阿久根市地域公共交通計画																						
計画期間	令和5年度から令和9年度																						
	<b>拠点の考え方（抜粋）</b>	<b>幹線と支線の考え方（抜粋）</b>																					
<p>■阿久根市の将来公共交通ネットワークイメージ</p>																							
	<p>■阿久根市の各公共交通の役割</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通モード</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>肥薩おれんじ鉄道</td> <td>● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光、ビジネス等の利用を中心に、出水市、薩摩川内市等の市外、及び県外への広域移動の手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>空港連絡バス</td> <td>● 阿久根市と鹿児島空港を結ぶ移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>出水・天草ロマンシャトルバス</td> <td>● 出水駅、蔵之元港からの二次交通、及び出水市、長島町の市外への移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>● 市内の買い物、通院、通学等における移動手段としての役割を担うとともに、出水市、薩摩川内市等の市外への移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー・コミュニティバス</td> <td>● 肥薩おれんじ鉄道、路線バスの利用が困難な交通不便地域等に住民の買い物や通院等の日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 中心拠点等において、買い物や通院等の移動利便性向上を高める役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>● 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ● 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>スクールバス</td> <td>● 小・中学生の通学における移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>民間事業者の輸送サービス</td> <td>● 移動が困難な利用者等を対象として、民間事業者が行う輸送サービスであり、民間事業者のサービス（販売、診療等）の提供を目的とした移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>自家用有償旅客運送（福祉有償運送）</td> <td>● バスやタクシー等の公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした福祉施設等への移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）</td> <td>● 公共交通不便地域等において、自家用車や運転免許証を保有していない高齢者等の買い物や通院等、日常生活における移動手段として、公共交通を補完する役割を担う。</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>※乗合タクシー・コミュニティバス、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）については、国庫補助（地域内Wi-Fiデータ系統確保維持国庫補助金）の活用を想定</small></p>	交通モード	役割	肥薩おれんじ鉄道	● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光、ビジネス等の利用を中心に、出水市、薩摩川内市等の市外、及び県外への広域移動の手段としての役割を担う。	空港連絡バス	● 阿久根市と鹿児島空港を結ぶ移動手段としての役割を担う。	出水・天草ロマンシャトルバス	● 出水駅、蔵之元港からの二次交通、及び出水市、長島町の市外への移動手段としての役割を担う。	路線バス	● 市内の買い物、通院、通学等における移動手段としての役割を担うとともに、出水市、薩摩川内市等の市外への移動手段としての役割を担う。	乗合タクシー・コミュニティバス	● 肥薩おれんじ鉄道、路線バスの利用が困難な交通不便地域等に住民の買い物や通院等の日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 中心拠点等において、買い物や通院等の移動利便性向上を高める役割を担う。	タクシー	● 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ● 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。	スクールバス	● 小・中学生の通学における移動手段としての役割を担う。	民間事業者の輸送サービス	● 移動が困難な利用者等を対象として、民間事業者が行う輸送サービスであり、民間事業者のサービス（販売、診療等）の提供を目的とした移動手段としての役割を担う。	自家用有償旅客運送（福祉有償運送）	● バスやタクシー等の公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした福祉施設等への移動手段としての役割を担う。	自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）	● 公共交通不便地域等において、自家用車や運転免許証を保有していない高齢者等の買い物や通院等、日常生活における移動手段として、公共交通を補完する役割を担う。
交通モード	役割																						
肥薩おれんじ鉄道	● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光、ビジネス等の利用を中心に、出水市、薩摩川内市等の市外、及び県外への広域移動の手段としての役割を担う。																						
空港連絡バス	● 阿久根市と鹿児島空港を結ぶ移動手段としての役割を担う。																						
出水・天草ロマンシャトルバス	● 出水駅、蔵之元港からの二次交通、及び出水市、長島町の市外への移動手段としての役割を担う。																						
路線バス	● 市内の買い物、通院、通学等における移動手段としての役割を担うとともに、出水市、薩摩川内市等の市外への移動手段としての役割を担う。																						
乗合タクシー・コミュニティバス	● 肥薩おれんじ鉄道、路線バスの利用が困難な交通不便地域等に住民の買い物や通院等の日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 中心拠点等において、買い物や通院等の移動利便性向上を高める役割を担う。																						
タクシー	● 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ● 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。																						
スクールバス	● 小・中学生の通学における移動手段としての役割を担う。																						
民間事業者の輸送サービス	● 移動が困難な利用者等を対象として、民間事業者が行う輸送サービスであり、民間事業者のサービス（販売、診療等）の提供を目的とした移動手段としての役割を担う。																						
自家用有償旅客運送（福祉有償運送）	● バスやタクシー等の公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした福祉施設等への移動手段としての役割を担う。																						
自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）	● 公共交通不便地域等において、自家用車や運転免許証を保有していない高齢者等の買い物や通院等、日常生活における移動手段として、公共交通を補完する役割を担う。																						
<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p>																							
<p><b>事業 2-2：交通拠点等における環境改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗継拠点や利用者が多いバス停等を中心に、バスを待つ間の雨や風等を防ぎ、座って待てるように上屋やベンチを設置する等、バス待ち環境の向上を図ります。</li> <li>・バス停周辺の買い物施設や医療施設等と連携して、待合スペース、屋根・ベンチを確保し、待ち時間を快適に過ごせる乗り場を作る等、バス待ち環境の充実に向けて取り組みます。</li> <li>・鉄道駅や交通拠点等において、鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎに関する情報を、分かりやすく伝える案内板の設置や、交通事業者等と連携し、バスの運行状況が確認できるデジタルサイネージの設置等を検討します。</li> </ul>																							

計画名	種子島地域公共交通計画																																														
計画期間	令和5年度から令和9年度																																														
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）																																													
	<p>■将来公共交通ネットワークイメージ</p>  <table border="1" data-bbox="754 1032 1378 1256"> <thead> <tr> <th>拠点名</th> <th>凡例</th> <th>求められる機能</th> <th>対象</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域拠点</td> <td>●</td> <td>■地域住民の日常生活における中心となる拠点（主に市街地内） ■商業・医療・金融など多様な施設が立地 ■地域内幹線と支線が結節し乗換拠点の機能を有する</td> <td>西之表市街地、中種子町市街地、南種子町市街地</td> </tr> <tr> <td>生活拠点</td> <td>●</td> <td>■行政界を跨いで種子島地域全体で利用される施設等が立地する拠点（広域医療・高等学校など）</td> <td>種子島医療センター、公立種子島病院、種子島高校、種子島中央高校</td> </tr> <tr> <td>交通拠点</td> <td>●</td> <td>■種子島地域と本土地域等を連絡し、地域の玄関口となる拠点（空港、港など）</td> <td>西之表港、種子島空港、島間港</td> </tr> <tr> <td>交流拠点</td> <td>●</td> <td>■地域住民に加え、地域外からも人が集う交流人口拡大となる拠点</td> <td>宇宙センター</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="754 1279 1378 1473"> <thead> <tr> <th colspan="5">(交通ネットワークの考え方)</th> </tr> <tr> <th>路線名</th> <th>凡例</th> <th>果たすべき役割</th> <th>配置方針</th> <th>対象</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市交流軸 (都市間幹線)</td> <td>↔</td> <td>■種子島地域と本土地域など都市間の移動を担う</td> <td>交通拠点と本土地域などを結ぶ路線</td> <td>飛行機、フェリー、高速船</td> </tr> <tr> <td>地域交流軸 (地域内幹線)</td> <td>↔</td> <td>■種子島地域内を連絡し、地域住民の日常生活、観光客等の交流人口の移動を担う</td> <td>各市町の地域拠点間、交通拠点の交流拠点を結ぶ路線</td> <td>路線バス、空港バスなど</td> </tr> <tr> <td>生活基盤軸 (支線)</td> <td>→</td> <td>■高齢者などの通院・買い物など地域住民の生活基盤として、日常生活における移動を担う</td> <td>居住地と地域拠点・生活拠点を結ぶ路線</td> <td>コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、スクールバスなど</td> </tr> </tbody> </table>		拠点名	凡例	求められる機能	対象	地域拠点	●	■地域住民の日常生活における中心となる拠点（主に市街地内） ■商業・医療・金融など多様な施設が立地 ■地域内幹線と支線が結節し乗換拠点の機能を有する	西之表市街地、中種子町市街地、南種子町市街地	生活拠点	●	■行政界を跨いで種子島地域全体で利用される施設等が立地する拠点（広域医療・高等学校など）	種子島医療センター、公立種子島病院、種子島高校、種子島中央高校	交通拠点	●	■種子島地域と本土地域等を連絡し、地域の玄関口となる拠点（空港、港など）	西之表港、種子島空港、島間港	交流拠点	●	■地域住民に加え、地域外からも人が集う交流人口拡大となる拠点	宇宙センター	(交通ネットワークの考え方)					路線名	凡例	果たすべき役割	配置方針	対象	都市交流軸 (都市間幹線)	↔	■種子島地域と本土地域など都市間の移動を担う	交通拠点と本土地域などを結ぶ路線	飛行機、フェリー、高速船	地域交流軸 (地域内幹線)	↔	■種子島地域内を連絡し、地域住民の日常生活、観光客等の交流人口の移動を担う	各市町の地域拠点間、交通拠点の交流拠点を結ぶ路線	路線バス、空港バスなど	生活基盤軸 (支線)	→	■高齢者などの通院・買い物など地域住民の生活基盤として、日常生活における移動を担う	居住地と地域拠点・生活拠点を結ぶ路線	コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、スクールバスなど
拠点名	凡例	求められる機能	対象																																												
地域拠点	●	■地域住民の日常生活における中心となる拠点（主に市街地内） ■商業・医療・金融など多様な施設が立地 ■地域内幹線と支線が結節し乗換拠点の機能を有する	西之表市街地、中種子町市街地、南種子町市街地																																												
生活拠点	●	■行政界を跨いで種子島地域全体で利用される施設等が立地する拠点（広域医療・高等学校など）	種子島医療センター、公立種子島病院、種子島高校、種子島中央高校																																												
交通拠点	●	■種子島地域と本土地域等を連絡し、地域の玄関口となる拠点（空港、港など）	西之表港、種子島空港、島間港																																												
交流拠点	●	■地域住民に加え、地域外からも人が集う交流人口拡大となる拠点	宇宙センター																																												
(交通ネットワークの考え方)																																															
路線名	凡例	果たすべき役割	配置方針	対象																																											
都市交流軸 (都市間幹線)	↔	■種子島地域と本土地域など都市間の移動を担う	交通拠点と本土地域などを結ぶ路線	飛行機、フェリー、高速船																																											
地域交流軸 (地域内幹線)	↔	■種子島地域内を連絡し、地域住民の日常生活、観光客等の交流人口の移動を担う	各市町の地域拠点間、交通拠点の交流拠点を結ぶ路線	路線バス、空港バスなど																																											
生活基盤軸 (支線)	→	■高齢者などの通院・買い物など地域住民の生活基盤として、日常生活における移動を担う	居住地と地域拠点・生活拠点を結ぶ路線	コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、スクールバスなど																																											
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p><b>地域内幹線バスの機能強化等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域内幹線バスの再編・充実</li> <li>②乗換拠点の機能強化</li> <li>③運賃サービスの拡充</li> </ul> <p><b>地域公共交通の利用環境の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域内幹線と支線における乗換拠点の整備</li> <li>②停留所等における待合環境の整備</li> </ul>																																														

計画名

薩摩川内市地域公共交通計画

計画期間

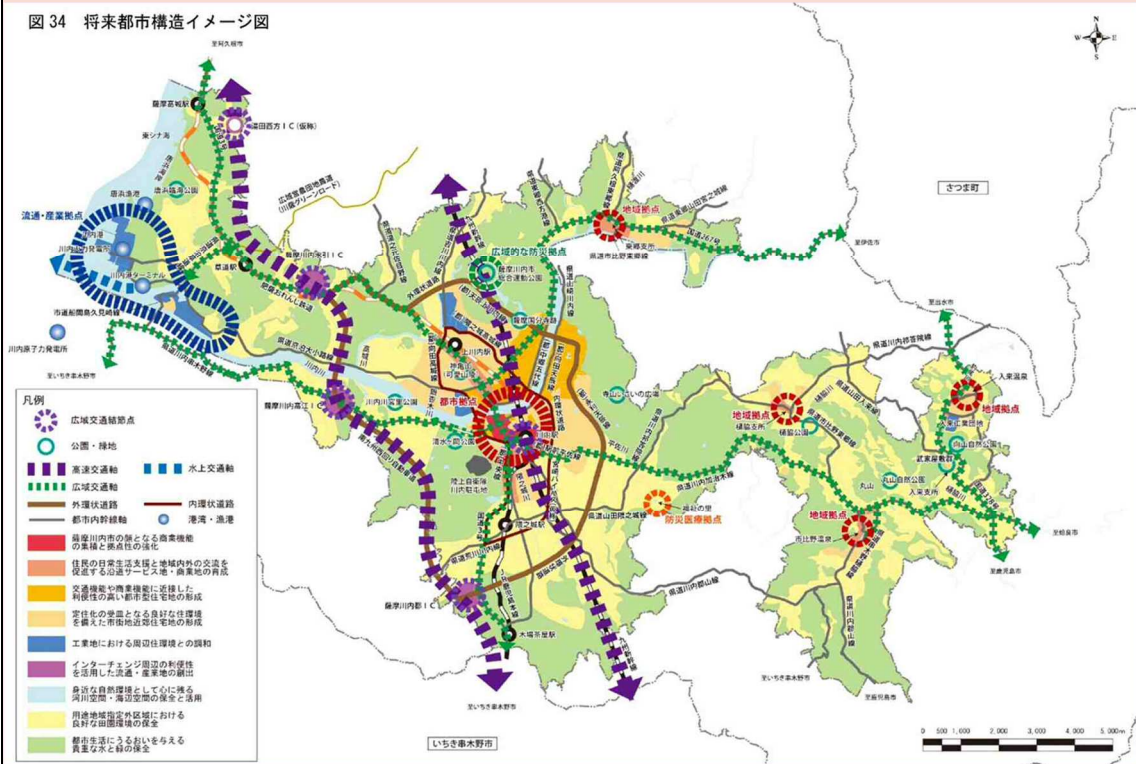
令和5年度から令和10年度

拠点の考え方（抜粋）

幹線と支線の考え方（抜粋）

■将来都市構造イメージ図


図34 将来都市構造イメージ図



幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

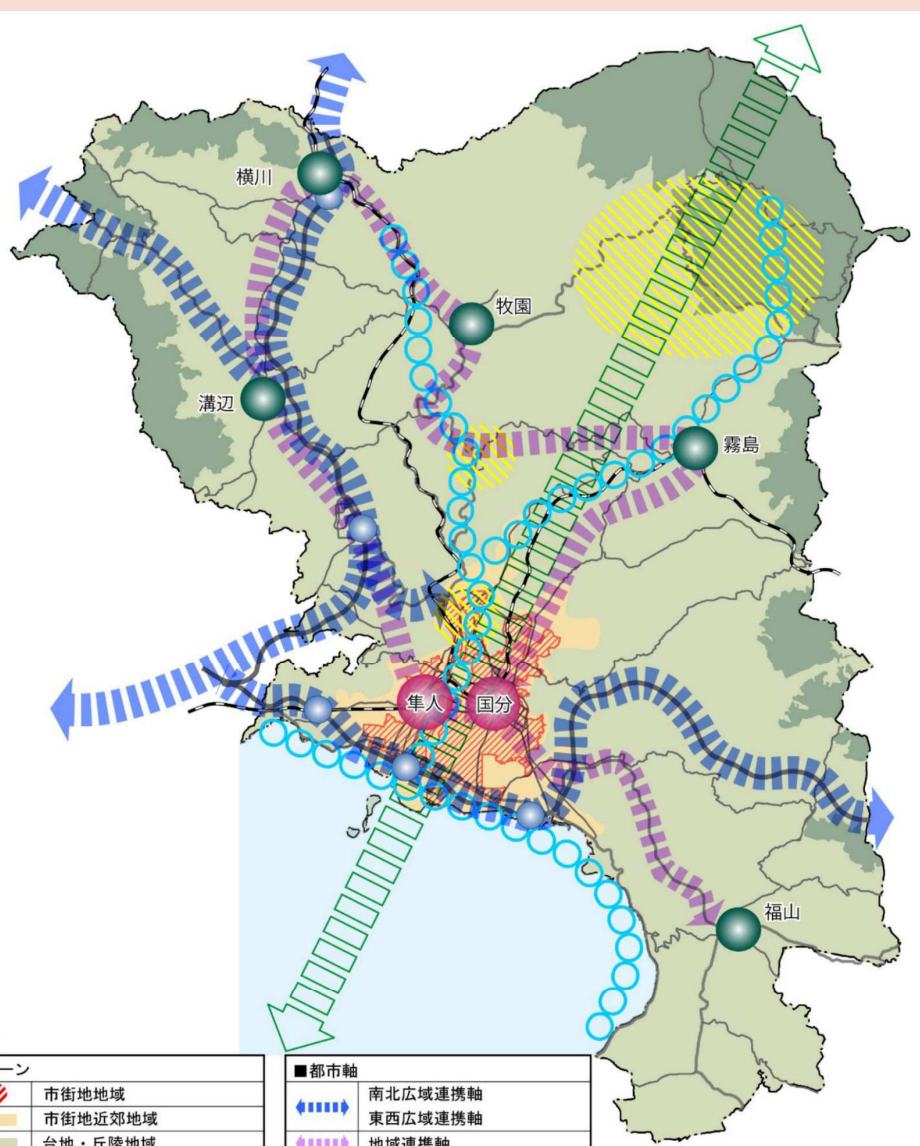
地域公共交通ネットワークの見直し・再編

- ・ 拠点間路線と支線の役割を明確にし、路線または時刻の重複を避けるなど、効率的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ・ 鉄道や航路と路線バスやコミュニティバス、また路線バスやコミュニティバスとデマンド交通など、各モード同士の結節点において、利用需要の高い時間帯のダイヤを調整し、乗り継ぎ利便性の確保を図ります。

計画名	日置市地域公共交通計画																																																				
計画期間	令和4年度から令和8年度																																																				
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）																																																			
<p>■日置市公共交通の将来像</p>  <p>▲図5-1 日置市公共交通のイメージ</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>交通機関</th> <th>対象</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線 (空港連絡)</td> <td>空港バス</td> <td>空港バス</td> <td>・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。</td> </tr> <tr> <td>広域幹線 (都市間高速)</td> <td>高速バス</td> <td>高速バス</td> <td>・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。</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">広域幹線</td> <td>鉄道</td> <td>JR鹿児島本線</td> <td rowspan="2">・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。</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>日置市と鹿児島市、南薩、北薩を結ぶ路線バス</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">市内幹線</td> <td>鉄道</td> <td>JR鹿児島本線</td> <td rowspan="2">・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。</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>伊集院、湯之元、日置、伊作を結ぶ路線バス</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">地域内交通</td> <td>コミュニティバス</td> <td>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</td> <td>・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。</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>伊集院地域、吹上地域、日吉地域を運行する乗合タクシー</td> <td></td> </tr> <tr> <td>公共交通空白地有償運送</td> <td>現在なし</td> <td>・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。</td> </tr> <tr> <td>買物ツアー</td> <td>藤元地区、高山地区、坊野地区における取組</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>限定なし</td> <td>・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。</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>スクールバス・スクールタクシー</td> <td>小中学校の通学確保が必要な路線</td> <td>・小・中学生の通学を担う路線として位置付けます。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>医療機関が運行する送迎サービス</td> <td>自ら移動することが出来ない通院患者</td> <td>・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。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>宿泊施設の送迎バス</td> <td>宿泊客</td> <td>・宿泊客の移動を担う手段として位置付けます。</td> </tr> </tbody> </table> <p>▲表5-1 既存交通の役割一覧</p>	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	JR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	JR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。
	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	JR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	JR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。																																																		
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策																																																					
<p><b>事業1 移動ニーズに応じた交通体系の構築</b></p> <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。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><b>事業2 地域ニーズへの対応、地域内交通の見直し</b></p> <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「時間がかかって使いづらい」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> <p>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。</p> <p><b>事業9 主要交通結節点の乗換環境改善</b></p> <p>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。</p> <p><b>事業10 交通結節点における案内情報の提供</b></p> <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>																																																					





計画名	霧島市地域公共交通計画																																									
計画期間	令和5年度から令和9年度																																									
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）																																								
	<p>■将来都市構造図</p>  <p>凡例</p> <table border="1" data-bbox="271 1500 909 1769"> <tr> <td colspan="2">■ゾーン</td> <td colspan="2">■都市軸</td> </tr> <tr> <td></td> <td>市街地地域</td> <td></td> <td>南北広域連携軸</td> </tr> <tr> <td></td> <td>市街地近郊地域</td> <td></td> <td>東西広域連携軸</td> </tr> <tr> <td></td> <td>台地・丘陵地域</td> <td></td> <td>地域連携軸</td> </tr> <tr> <td></td> <td>山岳地域</td> <td></td> <td>視軸</td> </tr> <tr> <td colspan="2">■都市拠点</td> <td></td> <td>水と緑の景観軸</td> </tr> <tr> <td></td> <td>都市核</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域拠点</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>広域交通拠点</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>観光・レクリエーション拠点</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		■ゾーン		■都市軸			市街地地域		南北広域連携軸		市街地近郊地域		東西広域連携軸		台地・丘陵地域		地域連携軸		山岳地域		視軸	■都市拠点			水と緑の景観軸		都市核				地域拠点				広域交通拠点				観光・レクリエーション拠点		
■ゾーン		■都市軸																																								
	市街地地域		南北広域連携軸																																							
	市街地近郊地域		東西広域連携軸																																							
	台地・丘陵地域		地域連携軸																																							
	山岳地域		視軸																																							
■都市拠点			水と緑の景観軸																																							
	都市核																																									
	地域拠点																																									
	広域交通拠点																																									
	観光・レクリエーション拠点																																									
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p>路線バスの維持・確保と利用実態に見合った運行への見直し</p> <p>本市をはじめ複数市町にまたがる広域路線バスは、バス事業者や沿線市町と連携して利用実態を調査し、見直しに向けた検討を行っていくなど、運行の適正化を図ります。</p>																																									

計画名	南さつま市地域公共交通計画																												
計画期間	令和4年度から令和8年度																												
	<p style="text-align: center;"><b>拠点の考え方（抜粋）</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>幹線と支線の考え方（抜粋）</b></p>																											
	<p>■将来都市構造図</p> <p>注）あくまでイメージであり、再編に向けた経緯と検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に厚い留意を期すものとします。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>対象</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">広域幹線</td> <td>空港連絡バス</td> <td>● 南さつま市の拠点と鹿児島空港を結ぶ移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>路線バス（市外線）</td> <td>● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸としての役割を担う。 ● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に、鹿児島市等への広域移動を担う。</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地域内交通</td> <td>路線バス（市内線）</td> <td>● 加世田バスセンターを拠点に、加世田地域と金峰地域、大浦地域、笠沙地域の各地域を結び、市内の通勤・通学や買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バス（市外線）を補完して、南さつま市外への移動を担う。</td> </tr> <tr> <td>市街地循環線</td> <td>● 加世田市街地の商業施設や医療機関等をつなぐ路線とすることにより、市街地の回遊性を高める役割を担う。 ● 各地域からの路線バスやつわちゃんバスとの接続により、移動利便性を高める役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>つわちゃんバス</td> <td>● 公共交通空白地や公共交通不便地等において、地域内の商業施設や医療施設といった日常生活の移動の確保や、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>つわちゃんタクシー</td> <td>● つわちゃんバスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>タクシー</td> <td>● 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ● 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">その他</td> <td>スクールバス</td> <td>● 小・中学生及び高校生の通学における移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>医療・福祉分野の輸送サービス</td> <td>● 高齢者・障がい者等の自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な方の移動手段としての役割を担う。 ● 車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。</td> </tr> <tr> <td>公共交通空白地有償旅客運送</td> <td>● 公共交通空白地や公共交通不便地において、自家用車や運転免許証を保有していない高齢者等の買い物や通院等、日常生活における移動手段として、全ての公共交通を補完する役割を担う。</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現在、南さつま市での公共交通空白地有償旅客運送はありません。</p>	区分	対象	役割	広域幹線	空港連絡バス	● 南さつま市の拠点と鹿児島空港を結ぶ移動手段としての役割を担う。	路線バス（市外線）	● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸としての役割を担う。 ● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に、鹿児島市等への広域移動を担う。	地域内交通	路線バス（市内線）	● 加世田バスセンターを拠点に、加世田地域と金峰地域、大浦地域、笠沙地域の各地域を結び、市内の通勤・通学や買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バス（市外線）を補完して、南さつま市外への移動を担う。	市街地循環線	● 加世田市街地の商業施設や医療機関等をつなぐ路線とすることにより、市街地の回遊性を高める役割を担う。 ● 各地域からの路線バスやつわちゃんバスとの接続により、移動利便性を高める役割を担う。	つわちゃんバス	● 公共交通空白地や公共交通不便地等において、地域内の商業施設や医療施設といった日常生活の移動の確保や、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。	つわちゃんタクシー	● つわちゃんバスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。		タクシー	● 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ● 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。	その他	スクールバス	● 小・中学生及び高校生の通学における移動手段としての役割を担う。	医療・福祉分野の輸送サービス	● 高齢者・障がい者等の自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な方の移動手段としての役割を担う。 ● 車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。	公共交通空白地有償旅客運送	● 公共交通空白地や公共交通不便地において、自家用車や運転免許証を保有していない高齢者等の買い物や通院等、日常生活における移動手段として、全ての公共交通を補完する役割を担う。
区分	対象	役割																											
広域幹線	空港連絡バス	● 南さつま市の拠点と鹿児島空港を結ぶ移動手段としての役割を担う。																											
	路線バス（市外線）	● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸としての役割を担う。 ● 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に、鹿児島市等への広域移動を担う。																											
地域内交通	路線バス（市内線）	● 加世田バスセンターを拠点に、加世田地域と金峰地域、大浦地域、笠沙地域の各地域を結び、市内の通勤・通学や買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バス（市外線）を補完して、南さつま市外への移動を担う。																											
	市街地循環線	● 加世田市街地の商業施設や医療機関等をつなぐ路線とすることにより、市街地の回遊性を高める役割を担う。 ● 各地域からの路線バスやつわちゃんバスとの接続により、移動利便性を高める役割を担う。																											
	つわちゃんバス	● 公共交通空白地や公共交通不便地等において、地域内の商業施設や医療施設といった日常生活の移動の確保や、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。																											
	つわちゃんタクシー	● つわちゃんバスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。 ● 地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。																											
	タクシー	● 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ● 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。																											
その他	スクールバス	● 小・中学生及び高校生の通学における移動手段としての役割を担う。																											
	医療・福祉分野の輸送サービス	● 高齢者・障がい者等の自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な方の移動手段としての役割を担う。 ● 車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。																											
	公共交通空白地有償旅客運送	● 公共交通空白地や公共交通不便地において、自家用車や運転免許証を保有していない高齢者等の買い物や通院等、日常生活における移動手段として、全ての公共交通を補完する役割を担う。																											
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p><b>安全・快適なバス待ち・乗り継ぎ環境の整備</b></p> <p>路線バスとつわちゃんバスの乗降客の多いバス停において、バス待ち環境等の向上とともに、利用者の利便性向上に向けて、乗り継ぎに配慮したダイヤ設定を行い、利用者が安全・快適に利用できる環境の整備を進めます。</p> <p>具体的には、乗降客の多いバス停ではバスを待つ間の雨や風等を防ぎ、座って待てるようにバス停シェルター（上屋）やベンチを設置、つわちゃんバスのフリー乗降区間では集落内道路の目につきやすい箇所にロードマーキングを施すなど、利用者が安全・快適に利用できるような整備を検討します。また、加世田バスセンターを拠点に広域幹線を基軸とした朝夕は通勤・通学者、昼間は買い物及び通院時における高齢者等のニーズに配慮した乗り継ぎのダイヤを調整するなど、利用者が快適に乗り継ぎできる環境づくりに努めます。</p>																												

計画名

志布志市地域公共交通計画

計画期間

令和5年度から令和8年度

拠点の考え方（抜粋）

幹線と支線の考え方（抜粋）

■将来の公共交通ネットワークイメージ

将来の公共交通ネットワークイメージ等

◆多様な移動手段による市内外のネットワークの形成

**市外との幹線軸**  
 鉄道、路線バスが串間市と、曾於市、都城市、鹿屋市などの幹線軸となっているが、利用者が少なく、必ずしも既存の交通手段に限定するのは効率性、持続可能性の観点から望ましくない。

ニーズに適した移動手段により曾於市方面、都城市方面、鹿屋市方面、串間市方面への幹線軸を形成する。

**市内の支線交通**  
 市内の移動は、チョイソコしぶしを中心に、路線バスや福祉タクシー、通学バス、各種送迎サービス等多様な移動手段が担っているものの、わずかではあるが、公共交通空白地域や、送迎サービスの対応が大変なエリアなどが点在、また、交通事業者は、持続的な運行に向けて、運転手の確保等の余力があまりない状況となっている。

将来的なコミュニティ交通の在り方を検討しつつ、チョイソコしぶしを中心に、サービス提供が厳しいエリアや時間帯については、地域の実状に即した多様な移動サービスでカバーする。



注）これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を前向きに行い、実証運行等を通して実現化を目指すものとする。

■公共交通ネットワークの基本的な方向性  
 志布志市における公共交通の役割分担などは次のとおりです。

機能分類	路線名等	活用する補助金等
航路	○地域外から志布志市・南九州地域に観光客・交流者呼び込む役割を担う。 ・フェリーさんふらわあ	
鉄道	○地域外から志布志市・南九州地域に観光客・交流者呼び込む役割を担う。 ○地域住民の地域外への通勤・通学や買い物等の外出を担う。 ○志布志駅は市のまちづくりにおける交流拠点・おもてなし拠点であり、賑わいづくりの「核」となる。 ・JR日南線	
路線バス	○市の交流拠点（志布志港・志布志駅）と志布志市街地を連絡し、市郊外部や周辺都市をつなぐ。 ○市内の人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点にぎわいづくりに寄与する軸となる。 ・志布志駅～岩川～釜木～牧之原 ・都城～岩川～野方～泉健康プラザ～鹿屋 ・垂水～垂水港～鹿屋～志布志（普通） ・志布志～岩川～牧之原～接枝橋～旭通～鹿島役所～鹿児島空港 ・志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	自生路線 地域間幹線系統補助
広域コミュニティバス	○買い物や通院等で移動需要が高い本市と隣接市町の地区を連絡する役割を担う。 ・志布志～高山～吾平～鹿屋 ・志布志～串良～論地橋～鹿屋 ・垂水港～鹿屋～志布志港入口 ・志布志～稚児松～松山駅～末吉駅前 ・垂水～鹿屋・論地橋～志布志 ・串良高校～志布志 ・女子高～鹿屋・野方～岩川 ・末吉駅前～岩川～野方 ・垂水～垂水港・論地橋・高山～志布志 ・鹿屋～市役所・串良～志布志 ・志布志高校～八合寮～末吉駅前 ・志布志～押切～野方 ・志布志高校～松山～岩川 ・大崎三文字～志布志高校 ・垂水～垂水港・市役所～志布志港入口 ・志布志～串良～鹿屋 ・志布志港～志布志港入口 ・垂水中央病院～垂水～垂水港～鹿屋～あずはる大崎～志布志 ・岩川～鹿野見～志布志駅 ・チョイソコしぶしの乗り入れや、共同運行による新たなコミュニティバスの導入等今後検討。	地域公共交通特別対策事業 （フェイダー補助）
デマンド交通	○路線バスが運行していないエリアや時間帯の移動をカバーし、交通弱者をはじめとする市民の日常生活を支える。 ・チョイソコしぶし ・タクシー	地域公共交通 通確保維持事業（フェイダー補助）
生活交通	○児童・生徒の通学などの特定の目的や、後期高齢者など特に移動に不便を感じている方の日常生活における移動を支える。 ・スクールバス ・福祉タクシー ・地域コミュニティによる移動支援	

幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

鹿屋市・曾於市・都城市・串間市までの公共交通機関を維持

- 志布志市と隣接する鹿屋市、曾於市、都城市、串間市へは住民の通勤・通学や、買い物、通院等で日常的な移動があり、これら市町村への公共交通ネットワークを維持していきます。
- 広域ネットワークの最適化の検討
- 毎年度のモニタリングの結果を踏まえ、現在よりもさらに財政負担が増加するなど、維持が難しいと見込まれる場合は、小型車両による運行や、デマンド化等を検討します。

計画名

南九州市地域公共交通計画

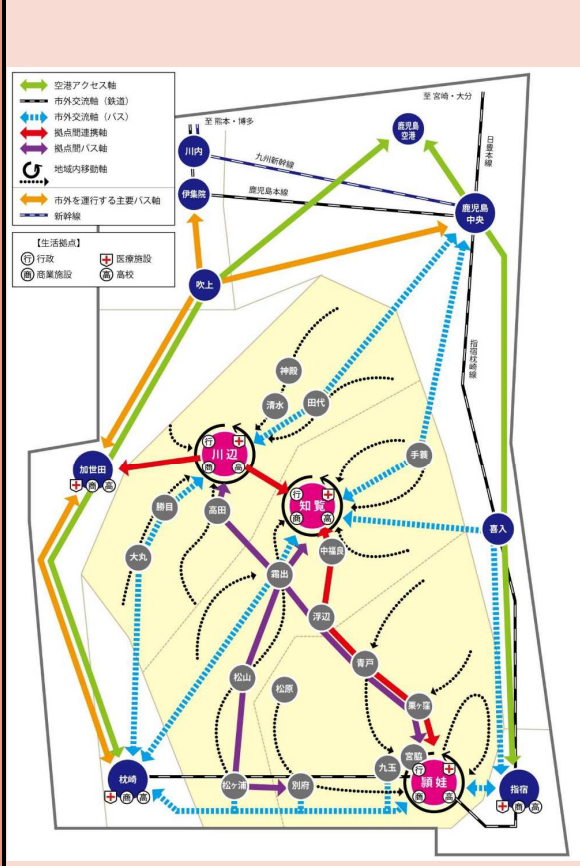
計画期間

令和4年度から令和9年度

拠点の考え方（抜粋）

幹線と支線の考え方（抜粋）

■将来公共交通ネットワークイメージ



■南九州市における公共交通の機能分担（案）

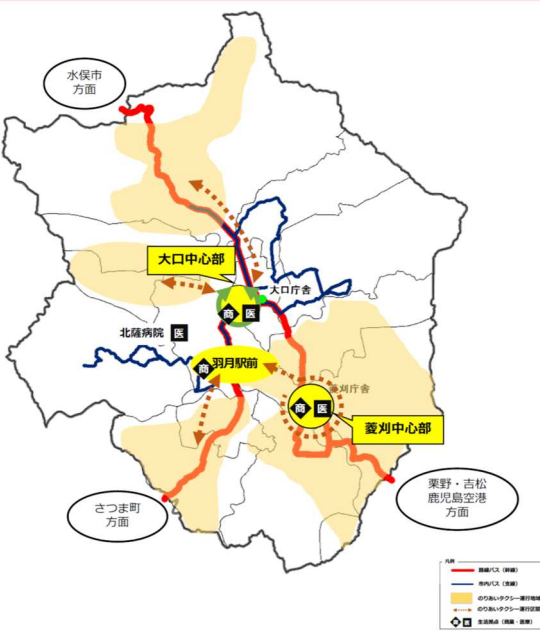
交通モード	役割	該当路線
空港アクセス軸	鹿児島県の空の玄関口である鹿児島空港等を連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担う。	○空港アクセスバス
市外交流軸（鉄道）	県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等の多様な目的での移動を担う。	○JR指宿枕崎線
市外交流軸（バス）	圏域内外の拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担う。 端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	○鹿児島交通 （なのな線～東大川） （知覧～指宿～枕崎） （鹿児島～枕崎） （鹿児島～川辺～枕崎（特急）） （指宿～武家屋敷前） （東大川～枕崎） （鹿児島～特設観音入口）
拠点間連携軸	南九州市の各地域の中心市街地等を結び、通勤や通学等の移動、市民や来訪者の地域間移動を担う。	○鹿児島交通 （知覧～指宿）
拠点間バス軸	上記拠点間連携軸を補完し、各地域の中心市街地等を結び、通勤や通学等の移動、市民や来訪者の地域間移動を担う。	○拠点間バス （ひまわりバス） （指宿～川辺線） （指宿～知覧線）
地域内移動軸	市内の中心市街地（地区拠点）と各自治会を連絡する。 高齢者等の日常生活の移動を担う。 地域間交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有する。	○生活交通バス（ひまわりバス） ○ひまわりタクシー
タクシー	タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。 きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者への対応を行う。 戸口輸送サービスを提供する。 駅や主要バス停を拠点とし、地域内外への複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。	○宇都自動車商会 ○南九州あづま交通 ○池田観光 ○ちらんタクシー
スクールバス	小・中学校の登下校時の移動手段。 学校行事など学校教育にかかる様々な用途で活用できる交通資源。	○市内スクールバス路線
民間事業者の各種輸送サービス	利便性の向上や移動が困難な利用者等を対象として実施する民間事業者の送迎、宅配、訪問診療等のサービス。 利用者送迎サービス 荷物の宅配サービス 訪問診療サービス	○市内の医療施設・福祉法人・商業施設等の利用者送迎サービス ○市内の医療施設の訪問医療サービス ○商業施設等の荷物宅配サービス

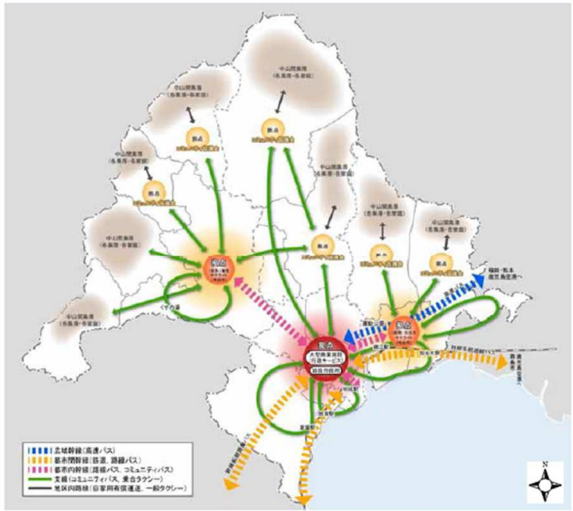
※ スクールバスや民間事業者による輸送サービス等も輸送資源としてとらえ、既存の公共交通によるサービスの提供が困難となる場合は、当該輸送資源との連携も検討する。

幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

鉄道と広域幹線バス系統を基軸とした公共交通網の構築

・同じく本市の広域的な幹線軸となる既存路線バスについても、事業者や国、県及び沿線自治体との連携により、維持確保に努めるとともに、利用促進に向けた各種取組を展開していきます。


計画名	伊佐市地域公共交通計画																					
計画期間	令和5年度から令和9年度																					
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）																				
	<p>■伊佐市における公共交通ネットワークイメージ</p>  <p>2. 交通種別ごとの役割と方向性</p> <table border="1" data-bbox="853 504 1388 1153"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>対象</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">広域幹線</td> <td>路線バス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■伊佐市と都市間および鹿児島空港を結ぶ移動の基幹公共交通輸送としての役割を担う。</li> <li>■通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に広域移動を担う。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>市内バス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■大口バス停を拠点に、市民の買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td rowspan="3">地域内交通</td> <td>のりあいタクシー</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■市内バスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。</li> <li>■地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。</li> <li>■高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>スクールバス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■中学生および高校生の通学における移動手段としての役割を担う。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td rowspan="2">その他</td> <td>福祉有償運送</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした通院等におけるドア・ツー・ドアの輸送手段としての役割を担う。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>医療・福祉分野の輸送サービス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な高齢者・障がい者等を対象に、民間事業者が無償で輸送するサービスであり、施設までの移動手段としての役割を担う。</li> <li>■車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p>※市内バスおよびのりあいタクシーについては、運行費の国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、継続的に運行していきます。</p>		区分	対象	役割	広域幹線	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■伊佐市と都市間および鹿児島空港を結ぶ移動の基幹公共交通輸送としての役割を担う。</li> <li>■通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に広域移動を担う。</li> </ul>	市内バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■大口バス停を拠点に、市民の買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。</li> </ul>	地域内交通	のりあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内バスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。</li> <li>■地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。</li> </ul>	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。</li> <li>■高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。</li> </ul>	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■中学生および高校生の通学における移動手段としての役割を担う。</li> </ul>	その他	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした通院等におけるドア・ツー・ドアの輸送手段としての役割を担う。</li> </ul>	医療・福祉分野の輸送サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な高齢者・障がい者等を対象に、民間事業者が無償で輸送するサービスであり、施設までの移動手段としての役割を担う。</li> <li>■車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
区分	対象	役割																				
広域幹線	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■伊佐市と都市間および鹿児島空港を結ぶ移動の基幹公共交通輸送としての役割を担う。</li> <li>■通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に広域移動を担う。</li> </ul>																				
	市内バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■大口バス停を拠点に、市民の買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。</li> </ul>																				
地域内交通	のりあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内バスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。</li> <li>■地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。</li> </ul>																				
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。</li> <li>■高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。</li> </ul>																				
	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■中学生および高校生の通学における移動手段としての役割を担う。</li> </ul>																				
その他	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした通院等におけるドア・ツー・ドアの輸送手段としての役割を担う。</li> </ul>																				
	医療・福祉分野の輸送サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な高齢者・障がい者等を対象に、民間事業者が無償で輸送するサービスであり、施設までの移動手段としての役割を担う。</li> <li>■車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。</li> </ul>																				
	<p>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</p> <p>市内バスの運行見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の移動実態や地域の実情を踏まえ、運行内容と市民の移動実態が合っていない路線や非効率な運行をする路線を対象に運行内容を見直していきます。</li> <li>・市街地の回遊性を高める新たな交通サービスの導入に向けた調査・検討を行い、市民の移動利便性向上を図ります。</li> <li>・市内バスの運行見直しにあたっては、既存のバス経路やタクシー事業者にも影響することから、実証運行の実施や地域住民・交通事業者と十分に協議を重ねながら慎重に検討します。</li> </ul>																					

計画名	始良市地域公共交通計画																																												
計画期間	令和4年度から令和8年度																																												
	拠点の考え方（抜粋）		幹線と支線の考え方（抜粋）																																										
	<p>■目指す地域公共交通体系の将来図</p>  <p>【拠点の考え方】</p> <table border="1" data-bbox="863 495 1390 757"> <thead> <tr> <th>拠点名</th> <th>位置づけ</th> <th>対象</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ターミナル拠点</td> <td>・本市の中心となる拠点（市内各拠点への玄関口としての機能） ・高速バスや路線バス、さらにはコミュニティバス等の多様な地域公共交通が結節する拠点</td> <td>始良市役所、大型商業施設</td> </tr> <tr> <td>サテライト拠点</td> <td>・日常生活において市民が集える拠点 ・周辺には商業施設や医療施設、公共施設等が立地 ・コミュニティ拠点との往來を可能とする拠点</td> <td>加治木総合支所、衛生総合支所、JR各駅</td> </tr> <tr> <td>コミュニティ拠点</td> <td>・地域住民の集いの場となる校区コミュニティ協議会を中心とする拠点 ・デマンド交通や自家用有償運送などで集落から拠点まで運行する路線が集まる拠点</td> <td>校区コミュニティ協議会</td> </tr> </tbody> </table> <p>【交通ネットワークの考え方】</p> <table border="1" data-bbox="863 786 1390 1205"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>果たすべき役割</th> <th>主な利用者</th> <th>配置方針</th> <th>交通手段</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線</td> <td>本市と空港、福岡・熊本など他県への広域的な移動を担います。</td> <td>ビジネス客、観光客、その他来訪者</td> <td>ターミナル拠点と他県等を結ぶ路線</td> <td>高速バス、一部の鉄道</td> </tr> <tr> <td>都市間幹線</td> <td>本市と鹿兒島市や霧島市など都市間の移動を担います。</td> <td>通勤・通学者、その他市民全般、観光客、その他来訪者</td> <td>ターミナル拠点と隣接都市を結ぶ路線</td> <td>鉄道、路線バス</td> </tr> <tr> <td>都市内幹線</td> <td>始良～加治木～衛生間を結び、市の骨格を担います。</td> <td>市民全般、その他来訪者</td> <td>ターミナル拠点とサテライト拠点を結ぶ路線</td> <td>路線バス、コミュニティバス</td> </tr> <tr> <td>支線</td> <td>集落等の居住地から市街地等の拠点を結ぶ日常生活の移動手段を担います。</td> <td>高齢者などの通院・買い物利用 その他市民全般</td> <td>ターミナル拠点やサテライト拠点とコミュニティ拠点、各集落からコミュニティ拠点を結ぶ路線</td> <td>コミュニティバス、予約型乗合タクシー</td> </tr> <tr> <td>地区内路線</td> <td>地区内等で小規模な移動需要等に対応したサービスを担います。</td> <td>地域の高齢者などの通院・買い物利用</td> <td>集落とコミュニティ拠点を結ぶ路線</td> <td>自家用有償運送等、一般タクシー</td> </tr> </tbody> </table>			拠点名	位置づけ	対象	ターミナル拠点	・本市の中心となる拠点（市内各拠点への玄関口としての機能） ・高速バスや路線バス、さらにはコミュニティバス等の多様な地域公共交通が結節する拠点	始良市役所、大型商業施設	サテライト拠点	・日常生活において市民が集える拠点 ・周辺には商業施設や医療施設、公共施設等が立地 ・コミュニティ拠点との往來を可能とする拠点	加治木総合支所、衛生総合支所、JR各駅	コミュニティ拠点	・地域住民の集いの場となる校区コミュニティ協議会を中心とする拠点 ・デマンド交通や自家用有償運送などで集落から拠点まで運行する路線が集まる拠点	校区コミュニティ協議会	路線名	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段	広域幹線	本市と空港、福岡・熊本など他県への広域的な移動を担います。	ビジネス客、観光客、その他来訪者	ターミナル拠点と他県等を結ぶ路線	高速バス、一部の鉄道	都市間幹線	本市と鹿兒島市や霧島市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者、その他市民全般、観光客、その他来訪者	ターミナル拠点と隣接都市を結ぶ路線	鉄道、路線バス	都市内幹線	始良～加治木～衛生間を結び、市の骨格を担います。	市民全般、その他来訪者	ターミナル拠点とサテライト拠点を結ぶ路線	路線バス、コミュニティバス	支線	集落等の居住地から市街地等の拠点を結ぶ日常生活の移動手段を担います。	高齢者などの通院・買い物利用 その他市民全般	ターミナル拠点やサテライト拠点とコミュニティ拠点、各集落からコミュニティ拠点を結ぶ路線	コミュニティバス、予約型乗合タクシー	地区内路線	地区内等で小規模な移動需要等に対応したサービスを担います。	地域の高齢者などの通院・買い物利用	集落とコミュニティ拠点を結ぶ路線	自家用有償運送等、一般タクシー
拠点名	位置づけ	対象																																											
ターミナル拠点	・本市の中心となる拠点（市内各拠点への玄関口としての機能） ・高速バスや路線バス、さらにはコミュニティバス等の多様な地域公共交通が結節する拠点	始良市役所、大型商業施設																																											
サテライト拠点	・日常生活において市民が集える拠点 ・周辺には商業施設や医療施設、公共施設等が立地 ・コミュニティ拠点との往來を可能とする拠点	加治木総合支所、衛生総合支所、JR各駅																																											
コミュニティ拠点	・地域住民の集いの場となる校区コミュニティ協議会を中心とする拠点 ・デマンド交通や自家用有償運送などで集落から拠点まで運行する路線が集まる拠点	校区コミュニティ協議会																																											
路線名	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段																																									
広域幹線	本市と空港、福岡・熊本など他県への広域的な移動を担います。	ビジネス客、観光客、その他来訪者	ターミナル拠点と他県等を結ぶ路線	高速バス、一部の鉄道																																									
都市間幹線	本市と鹿兒島市や霧島市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者、その他市民全般、観光客、その他来訪者	ターミナル拠点と隣接都市を結ぶ路線	鉄道、路線バス																																									
都市内幹線	始良～加治木～衛生間を結び、市の骨格を担います。	市民全般、その他来訪者	ターミナル拠点とサテライト拠点を結ぶ路線	路線バス、コミュニティバス																																									
支線	集落等の居住地から市街地等の拠点を結ぶ日常生活の移動手段を担います。	高齢者などの通院・買い物利用 その他市民全般	ターミナル拠点やサテライト拠点とコミュニティ拠点、各集落からコミュニティ拠点を結ぶ路線	コミュニティバス、予約型乗合タクシー																																									
地区内路線	地区内等で小規模な移動需要等に対応したサービスを担います。	地域の高齢者などの通院・買い物利用	集落とコミュニティ拠点を結ぶ路線	自家用有償運送等、一般タクシー																																									
	<p>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</p> <p>【事業1】交通拠点の形成とバス路線等の見直し</p> <p>市街地の再編や財政支出の健全化に向けたバス路線等の見直しに合わせ、公共交通利用者の利便性向上と乗継利用の抵抗感を軽減するために、民間施設等の協力を得ながら拠点の形成を行います。</p> <p>【事業3】乗継利用に配慮した運行ダイヤの見直し</p> <p>鉄道とバスとの接続、及びバス相互の乗継ダイヤを調整するなど、運行ダイヤの見直しを行います。</p>																																												

計画名	さつま町地域公共交通計画	
計画期間	令和5年度から令和9年度	
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）
	<p>■目指す地域公共交通体系の将来図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p><b>3. 公共交通網の将来像</b></p> <p>本町の地域公共交通計画において「4つの基本方針」を推進することで、“みんなに優しく魅力あふれるまち”<sup>※</sup>を実現する。 ※第2次さつま町総合振興計画 基本目標Ⅵより</p> <p><b>4つの基本方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本方針Ⅰ 未来の地域交通を守る組織・体制の構築</li> <li>基本方針Ⅱ 持続的な運行が可能な地域交通の形成</li> <li>基本方針Ⅲ 公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開</li> <li>基本方針Ⅳ モビリティ・マネジメントの推進</li> </ul> <p>基本方針に基づく事業の実施</p> <p>課題の解決</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域交通の認知度向上</li> <li>○地域交通の利用者数増加</li> <li>○地域交通の運行効率向上</li> <li>○地域交通に対する町民の意識醸成</li> <li>○地域交通の維持・確保</li> </ul> <p>将来像の実現</p> <p>みんなに優しく魅力あふれるまち</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p><b>2. 各種公共交通の役割と位置づけ</b></p> <p><b>(1) 幹線系統</b></p> <p>本町においては、鹿児島市、薩摩川内市、出水市、阿久根市、霧島市、伊佐市へ通じる路線バス（4路線）が運行しており、特に<b>通勤・通学者の移動手段</b>として利用されている。自家用車を持たない町民にとっては町外へ移動するための重要な手段であるが、全体的に便数は縮小傾向にある。</p> <p>以下で説明するフィーダー系統と連動して本町の公共交通を形成する。</p> <p><b>(2) フィーダー系統</b></p> <p>本町のフィーダー系統として乗合タクシー及びコミュニティバスが運行しており、町内での移動手段として、また幹線系統と町内各地をつなぐ支線としての役割を担っている。</p> <p>現在、町内の医療機関、商業施設等の多くが宮之城地区に集積しており、町内の全域から宮之城地区への移動需要が発生している。また、平成31年には町内の中学校が統合され、町内全域の中学生が宮之城中学校に通学するようになっている。</p> <p>このようななか、<b>高齢者を中心とする交通弱者の移動手段、学生の通学手段等を確保することの意義は大きく、現状では乗合タクシー及びコミュニティバスがその役割を担っている。</b></p> <p><b>(3) 計画における位置づけ</b></p> <p>本計画では、本町において重要な役割を担う乗合タクシー及びコミュニティバスのより安定した運行体制構築と運行の効率化を行い、<b>地域交通の運行を持続的なものにする</b>。また、乗合タクシー及びコミュニティバス等のフィーダー系統に関する取組み及びその効果を幹線系統にも波及させ、本町の公共交通全体の維持・確保を目指す。</p> <p>併せて、<b>フィーダー系統の運行については地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を引き続き活用し、補助制度のもとで確実に本計画を遂行することで後述の目標達成を目指す。</b></p> </div> </div>	
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p><b>【事業1】地域交通を支える新たな組織の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■本町の交通事業者を軸にした新たな組織を構築し、本町における公共交通の持続可能性を高める。</li> <li>■本組織を中心に、本町の公共交通の維持・確保や運営について協議・検討を行う協議会を定期的に開催する。</li> <li>■人材不足等により安定した地域交通運営が難しくなることを想定し、交通事業者が連携して地域交通を支えることができるような仕組みを整える。</li> </ul> <p><b>【事業2】自家用有償旅客運送の導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■将来想定される公共交通の担い手不足に備えて自家用有償旅客運送を導入し、町民の協力を得ながら地域交通を維持する体制を整える。</li> <li>■本格導入に先立って自家用有償旅客運送の実証実験を実施し、自家用有償旅客運送の導入から運行までの具体的なノウハウを得る。</li> </ul>	



計画名	大崎町地域公共交通計画	
計画期間	令和5年度から令和9年度	
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）
	<p>■公共交通ネットワークイメージ</p> <p> <span style="color: orange;">⇔</span> 広域交通（空港連絡バス）  <span style="color: blue;">⇔</span> 地域間交通（路線バス）  <span style="color: red;">- - -</span> 地域内交通（タクシー）  <span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span> 公共交通空白地域改善エリア  （福祉バス、施設送迎、地縁交通等補完交通が担うエリア） </p>	
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p><b>周辺自治体と連携した路線バス（地域間幹線系統）の維持と利便性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内を運行する路線バスについては、引き続き通学，通院，買い物等に利用できるように，通学等の利用ニーズに合わせた運行ダイヤ調整等について周辺自治体と連携して維持・確保に努めます。</li> <li>・ 路線を維持するために，引き続き，国及び県の補助金等を活用して運行維持を図ります。</li> </ul> <p>※地域公共交通確保維持改善事業費（地域間幹線系統確保維持国庫補助金）を活用して運行。</p>	

計画名	肝付町地域公共交通計画	
計画期間	令和5年度から令和9年度	
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）
	<p>■公共交通の将来像</p> 	
	幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	
	<p>方策①-1：肝付町内公共交通網の最適化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（鹿児島交通）の運行エリアは現状の維持・確保を優先とする。</li> </ul>	

計画名	屋久島町地域公共交通計画	
計画期間	令和5年度から令和9年度	
	拠点の考え方（抜粋）	幹線と支線の考え方（抜粋）
	<p>■将来ネットワークイメージ</p> <p>・口永良部島における移動手段の確保 (グリーンスローモビリティ等の導入)</p> <p>・ニーズに合わせた運行日時の見直し ・住民主体の交通等の導入</p> <p>至鹿尻島港・指宿港・谷山港 (本土) 至鹿尻島空港 福岡空港・伊丹空港</p> <p>至宮之浦港 至口永良部漁港 至島間港 (種子島) 至西之表港 (種子島)</p> <p>至鹿久島空港 至安部港 至尾之関</p> <p>凡例      ○ 交通結節点      - - - 広域交通      — 生活幹線軸      — 観光軸      ····· 登山口線      ● 新たな交通サービス      ● 交通不便地域</p> <p>・西部林道を活用した新たな観光交通サービスの導入</p> <p>・交通不便地域におけるバス停までのラストワンマイル対策</p> <p>・長大路線の分割による運行の効率化</p>	
	<p><b>幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策</b></p> <p>(事業2) 幹線交通（路線バス）の維持・見直し</p> <p>○幹線交通（路線バス）の維持</p> <p>路線バスは島内の幹線交通として、利用者のニーズや広域交通との乗り継ぎ利便性を考慮した運行ダイヤの見直しや、生活交通と観光交通の役割分担を行いながら、路線の維持に努める。</p> <p>○永田～大川の滝線の見直し</p> <p>永田～大川の滝線については、長大路線となっていることから、地域毎の利用ニーズを踏まえながら、路線の分割等 の見直しを行い、関係各社と協議の上、効率的な運行を検討していく。</p>	

## 5-2-2 地域公共交通施策に関する市町村の考え

### (1) 回答状況

43市町村宛にアンケート調査票を配布し、すべての市町村から回収した。

### (2) 各市町村の交通施策（R4時点）

表 5-8 実施中の交通施策一覧

●：実施中、○実施予定/実証実験中、－：実施なし、●※廃止代替

地域	市町村名	コミュニティバス	乗合タクシー	福祉バス・タクシー (※)	スクールバス	NPO等福祉有償運送	利用料金補助
鹿児島	鹿児島市	●	●	●	－	●	●
	日置市	●	●	●	●	●	－
	いちき串木野市	●	●	－	－	－	－
	三島村	－	－	－	－	－	－
	十島村	－	－	－	－	－	－
南薩	枕崎市	－	○	－	●	－	●
	指宿市	●	●	－	●	●	●
	南さつま市	●	●	●	●	●	●
	南九州市	●	●	－	●	－	－
北薩	阿久根市	－	●	●	－	●	－
	出水市	●	●	－	－	－	－
	薩摩川内市	●	●	－	●	●	●
	さつま町	●	●	●	●	－	－
始良・伊佐	長島町	●	－	－	－	●	－
	霧島市	●	●	－	●	●	－
	伊佐市	●	●	－	●	●	●
	始良市	●	●	－	－	－	－
大隅	湧水町	●	－	－	－	－	－
	鹿屋市	●	●	－	●	●	●
	垂水市	－	●	－	●	●	●
	曾於市	●	●	－	●	●	－
	志布志市	－	●	－	－	－	－
	大崎町	－	－	●	●	－	－
	東串良町	－	－	－	－	－	●
	錦江町	●	○	－	●	－	●
熊本	南大隅町	●	●	－	●	－	－
	肝付町	－	●	●	●	－	●
	西之表市	●	●	●	－	●	－
	中種子町	●	●	●	●	●	●
大島	南種子町	●	－	－	●	●	●
	屋久島町	－	－	－	●	－	●
	奄美市	●	－	－	－	－	－
	大和村	●	－	－	－	●	－
	宇検村	●	●	－	－	－	－
	瀬戸内町	●※	●※	－	－	●	－
	龍郷町	●	●	●	●	●	－
	喜界町	●	－	－	●	●	－
	徳之島町	－	●	－	－	－	－
	天城町	－	●	－	－	●	－
	伊仙町	－	－	－	－	－	－
	和泊町	●	●	－	－	●	－
知名町	－	－	－	－	－	－	
与論町	●	－	－	－	－	－	

(※)福祉バス・タクシー：市町村が無償で住民（主に外出困難者が対象）の送迎を行うもの。

(3) 国・県からの支援状況 (R4 年度)

表 5-9 地域公共交通に対する国・県からの支援状況

地域	市町村名	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金 (●：有 -：無)	地方バス路線維持対策事業 (●：有 -：無)	地方公共交通 特別対策事業補助金 (円)
鹿児島	鹿児島市	●	●	605,000
	日置市	●	●	5,429,000
	いちき串木野市	●	●	—
	三島村	—	●	—
	十島村	—	●	—
南薩	枕崎市	—	●	4,537,000
	指宿市	—	●	—
	南さつま市	●	●	11,516,000
	南九州市	●	●	—
北薩	阿久根市	●	●	—
	出水市	—	●	—
	薩摩川内市	●	●	10,742,000
	さつま町	●	●	—
	長島町	—	●	—
始良 ・ 伊佐	霧島市	●	●	19,445,000
	伊佐市	●	●	—
	始良市	●	●	—
	湧水町	—	●	—
大隅	鹿屋市	●	●	18,817,000
	垂水市	●	●	17,863,000
	曾於市	—	●	5,351,000
	志布志市	—	●	4,216,000
	大崎町	—	●	2,766,000
	東串良町	—	●	454,000
	錦江町	●	●	3,075,000
	南大隅町	—	●	5,821,000
	肝付町	—	●	1,201,000
熊毛	西之表市	●	—	—
	中種子町	●	—	—
	南種子町	●	—	—
	屋久島町	—	—	—
大島	奄美市	—	●	8,767,000
	大和村	—	—	8,735,000
	宇検村	—	—	5,834,000
	瀬戸内町	—	●	10,627,000
	龍郷町	—	●	—
	喜界町	—	—	10,272,000
	徳之島町	—	—	8,322,000 (※)
	天城町	—	—	2,569,000 (※)
	伊仙町	—	—	3,117,000 (※)
	和泊町	—	—	9,080,000
	知名町	●	—	9,080,000
	与論町	—	—	2,674,000

(※)：車両購入費含む

(4) 法定協議会・地域公共交通会議の設置状況（R4年度時点）

表 5-10 法定協議会・地域公共交通会議設置状況一覧

地域	市町村名	法定協議会	地域公共交通会議	法定協議会兼地域公共交通会議
鹿児島	鹿児島市		●	
	日置市			●
	いちき串木野市			●
	三島村			
	十島村			
南薩	枕崎市			●
	指宿市			●
	南さつま市	●	●	
北薩	南九州市		●	
	阿久根市			●
	出水市		●	
	薩摩川内市			●
始良・伊佐	さつま町			●
	長島町		●	
	霧島市			●
	伊佐市			●
大隅	始良市			●
	湧水町		●	
	鹿屋市			●
	垂水市			●
	曾於市		●	
	志布志市			●
	大崎町			●
	東串良町			
	錦江町		●	
南大隅町		●		
熊毛	肝付町		●	
	西之表市	●	●	
	中種子町			
	南種子町	●	●	
大島	屋久島町			●
	奄美市			●
	大和村		●	
	宇検村		●	
	瀬戸内町		●	
	龍郷町		●	
	喜界町		●	
	徳之島町	●	●	
	天城町	(徳之島地域公共交通活性化協議会)	●	
	伊仙町		●	
	和泊町		●	
	知名町		●	
	与論町		●	

## (5) 調査結果

### ① 公共交通事業の体制

#### A) 公共交通の担当者数

公共交通担当者は、専任担当者がいない市町村が 82% を占める。

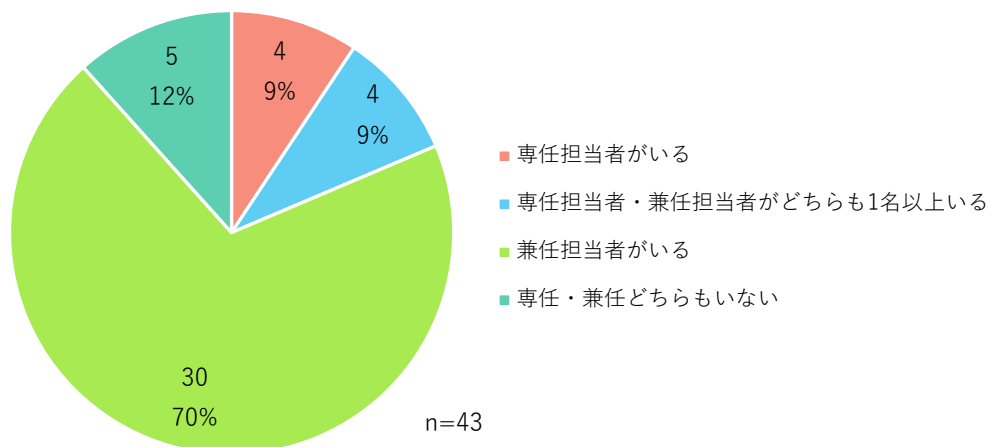


図 5-21 公共交通の担当者数

#### B) 公共交通事業を進める上での課題

「専門部署がない、人材が不足している」という回答が 22 件と最も多い。

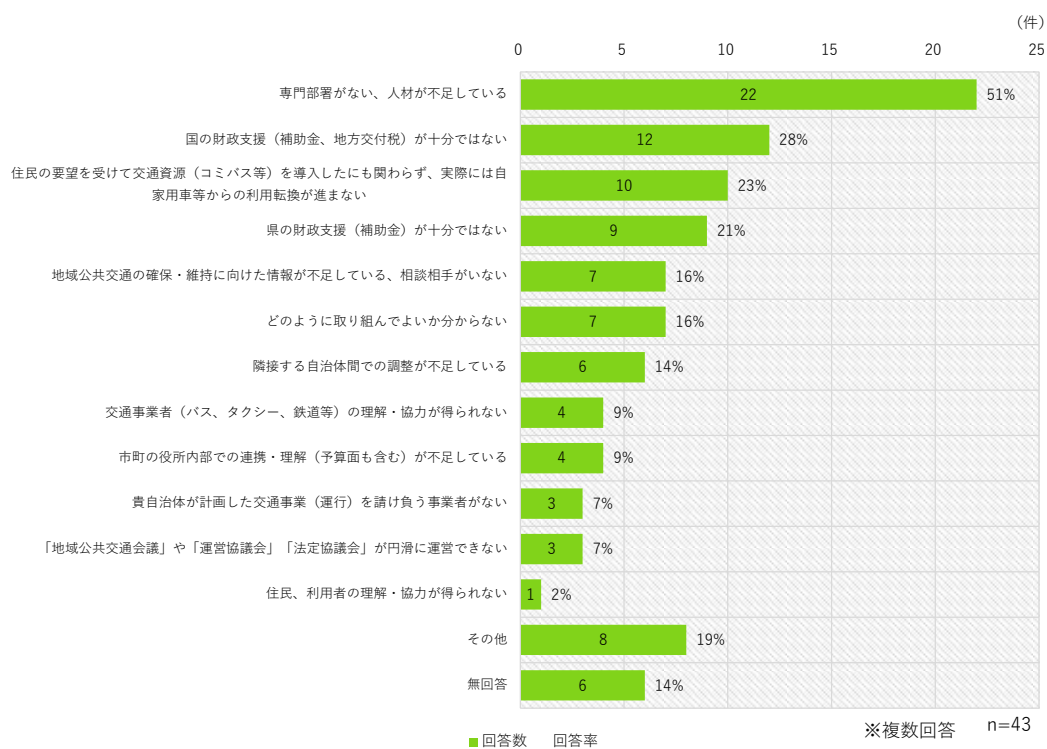


図 5-22 公共交通事業を進める上での課題

② 幹線公共交通の現状

A) 幹線公共交通の有無

85%の市町村で、幹線となる鉄道もしくは路線バスが運行されている。

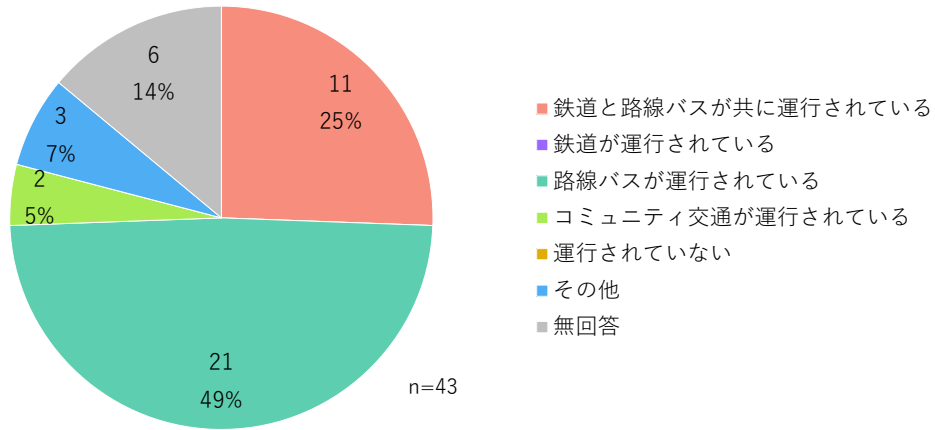


図 5-23 幹線公共交通の有無

B) 幹線公共交通の課題

「利用者数を増加させる・維持させることが難しい」と回答した市町村が最も多く、幹線公共交通の維持が課題である。

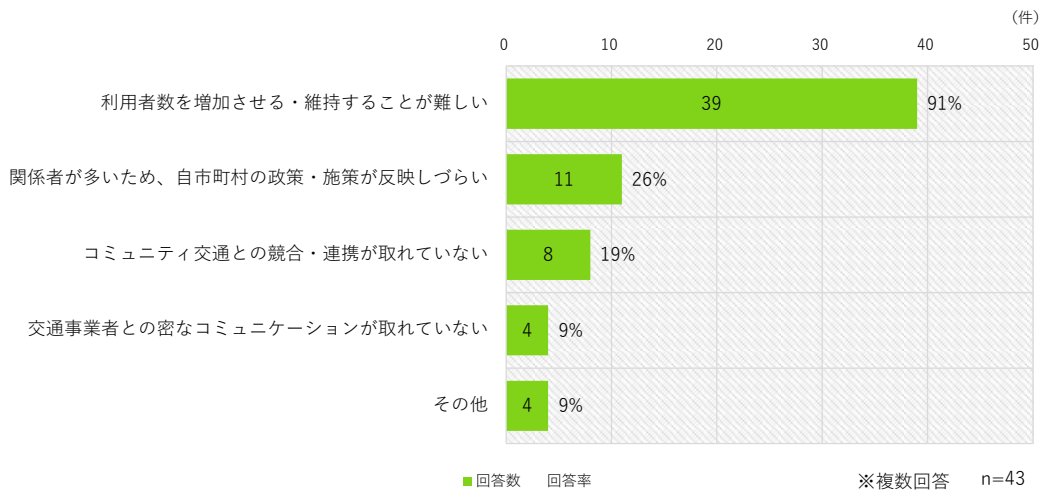


図 5-24 幹線公共交通の課題



### ③ 公共交通に関する意見交換およびその課題

#### A) 公共交通に関する近隣市町村との意見交換の有無

定期的ではないが適宜意見交換を行っている自治体が最も多く、70%を占める。

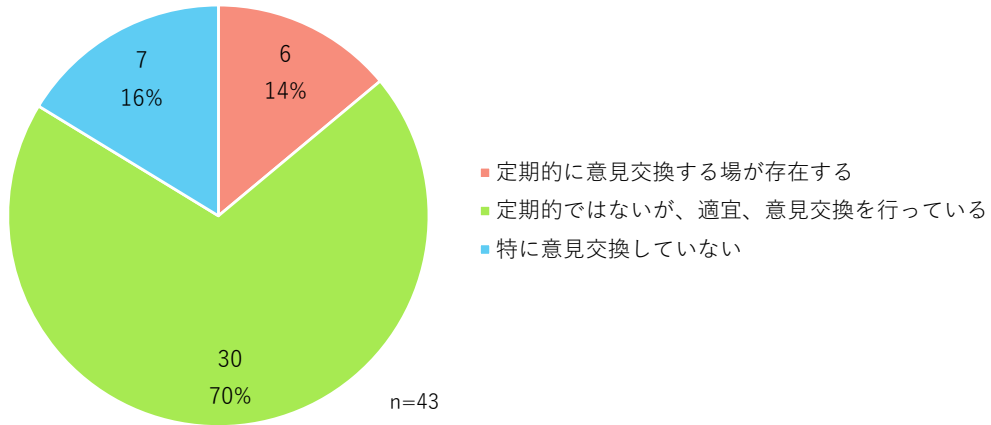


図 5-25 公共交通に関する近隣市町村との意見交換の有無

#### B) 近隣市町村と意見交換を行う必要を感じる事項

主に路線バスの運行内容およびその補助金に関する事項、公共交通に関する制度や情報共有に関する協議が必要と認識されている。

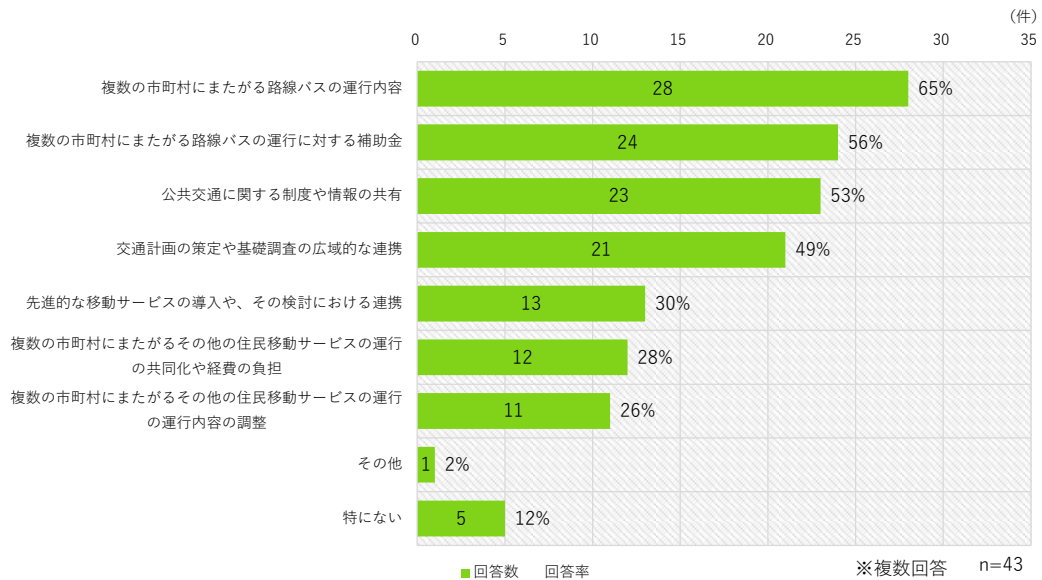


図 5-26 近隣市町村と意見交換を行う必要を感じる事項

#### ④ 幹線交通ネットワークについて

生活圏を共有する市町村で連携し、県や中心市町村が主導する体制を望む回答が最も多く、54%を占める。

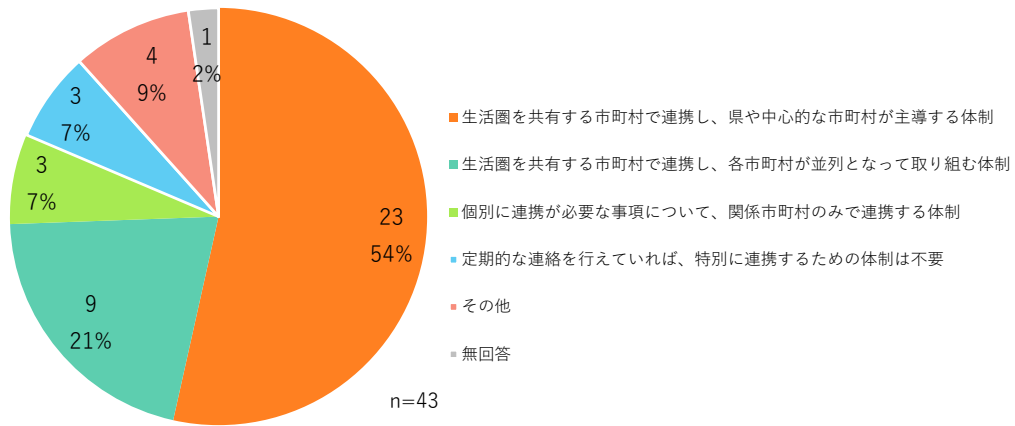


図 5-27 幹線公共交通の望ましい体制

#### ⑤ 今後の展開について

##### A) 路線バスからコミュニティ交通への転換に関する課題

公共交通に対する財源不足、乗務員不足等行政的な課題が多く挙げられている。利用者の視点では、乗車の予約・乗り継ぎの必要性から生じる不便が課題とされている。

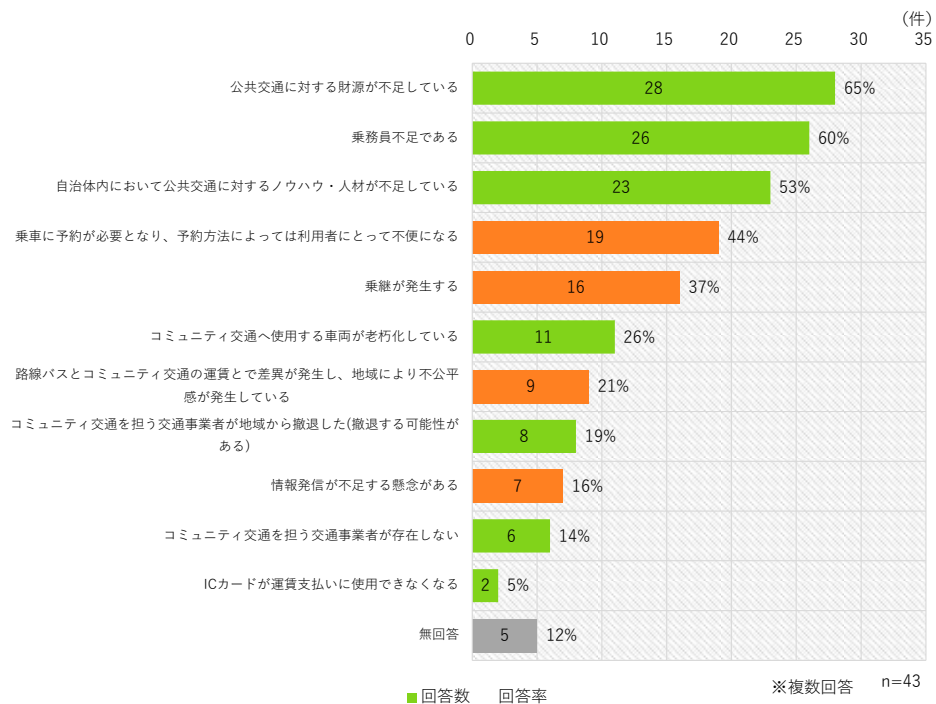


図 5-28 コミュニティ交通へ転換する際に生じる課題

B) 身近な移動手段の確保に向けた県への要望

「国や県の交通施策について、最新の情報提供や詳細な説明をしてほしい」という要望が19件と最も多い。

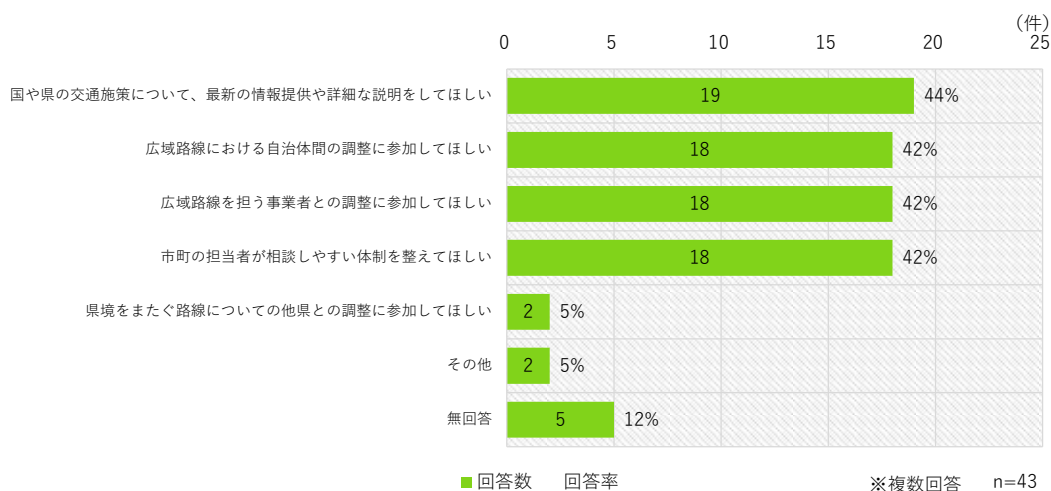


図 5-29 県への要望

C) 新技術等の「多様な手段」の活用によるコミュニティ交通の運行について  
 全体的に、「興味あり」の割合が高い一方で、「実施中」「検討中」の割合が低く、  
 新技術の活用に踏み込めていない市町村が多い。

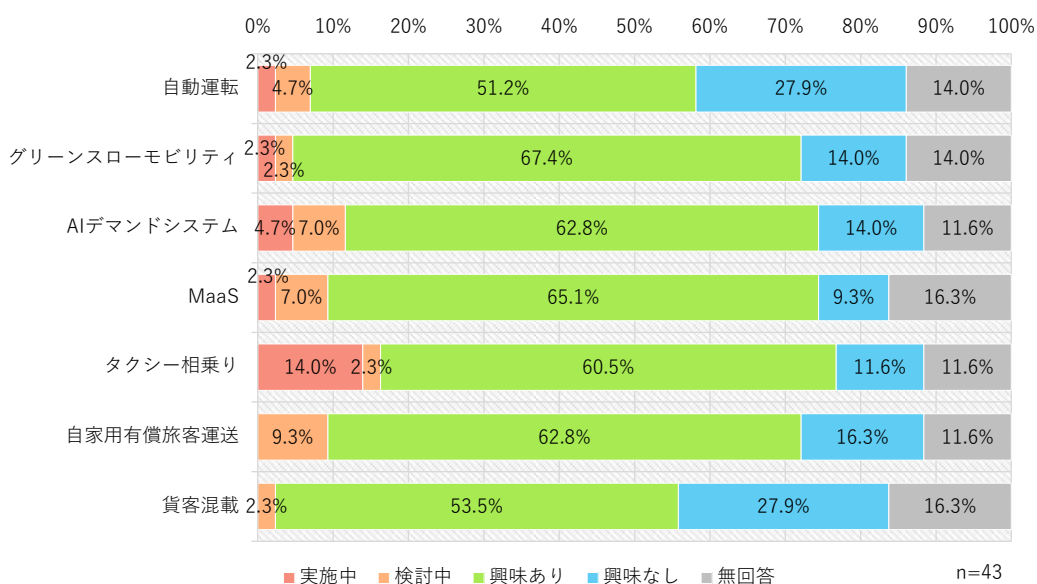


図 5-30 新技術等の「多様な手段」の活用によるコミュニティ交通の運行について

D) GTFS データ等の更新ができる体制の有無

GTFS データの更新体制がある市町村は 14%を占めるが、うち半数は更新されていない。

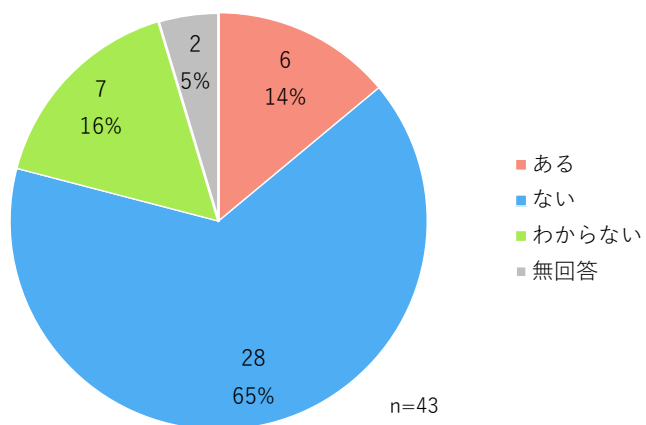


図 5 -31 GTFS データ等の更新ができる体制

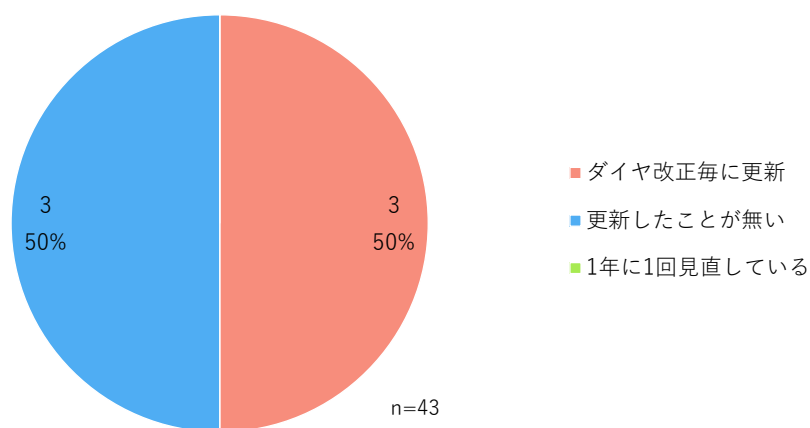


図 5 -32 更新頻度