

## 第3章 鹿児島県における地域の概況

### 3-1. 鹿児島県の地理的状況

#### 3-1-1 地勢

本県は、我が国本土の西南部に位置し、その総面積は約 9,186 km<sup>2</sup>で全国第 10 位、2,643 km の長い海岸線を持ち、太平洋と東シナ海に囲まれた南北約 600 km にわたる広大な県土を有している。

気候区は温帯から亜熱帯に至り、全国の中でも平均気温が高く、温暖な気候に恵まれている。

種子島、屋久島、奄美群島をはじめとする多くの離島は、本県総面積の約 27% と大きな比重を占めている。

中央部を南北に霧島火山帯が縦断し、北部の霧島から南海のトカラ列島まで 11 の活火山が分布しており、豊富な温泉にも恵まれている。また、県下のほとんどの地域が火山噴出物であるシラス層によって厚く覆われている。

#### 3-1-2 気候

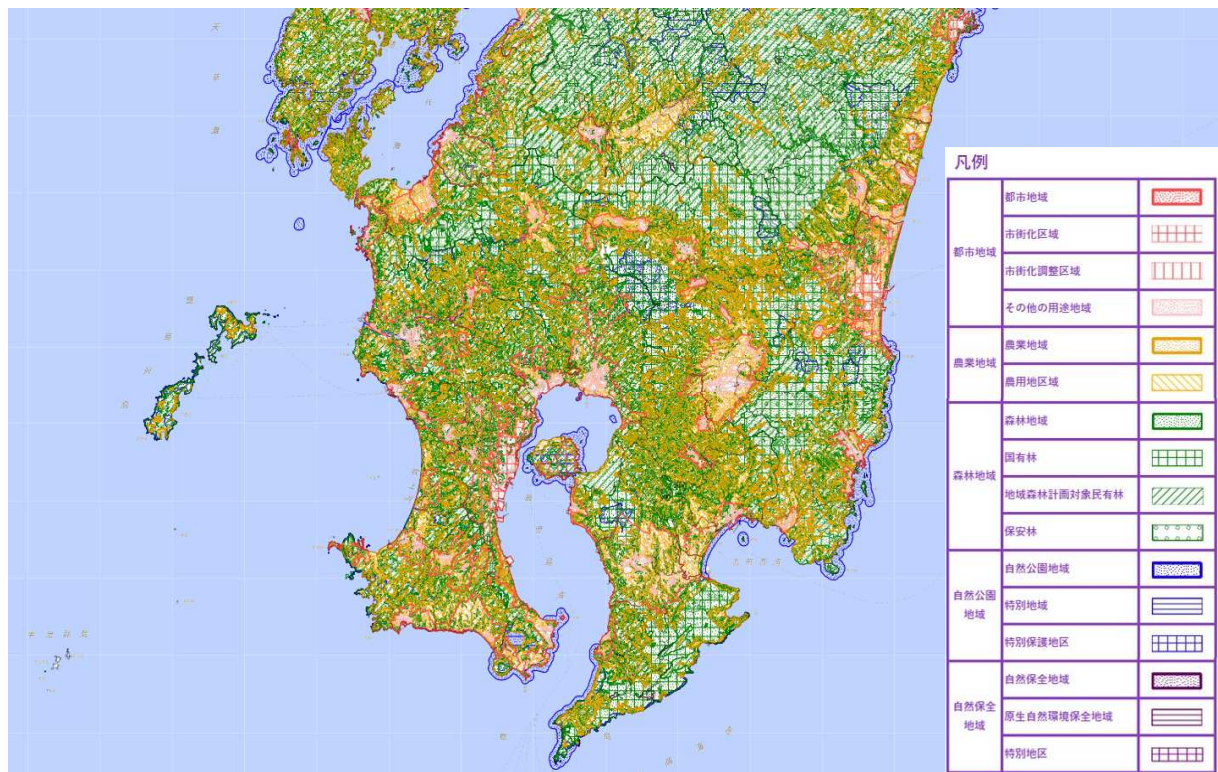
温帯気象帯から亜熱帯気象帯への広範囲におよび、気象現象も他の地方に比べ複雑で多岐に渡っている。

県本土の平均気温は 17～18 度で年平均降水量は 2,200mm を超え、温暖多雨の気候である。

奄美諸島の気候は年平均 19～22 度で月平均気温が 20 度を超える月が、4～10 月の 7 ヶ月にも及び、年平均降水量は 2,300mm 以上と亜熱帯気候帯に属している。

### 3-1-3 土地利用

鹿児島県内の土地利用状況について以下に示す。



(i) 本土



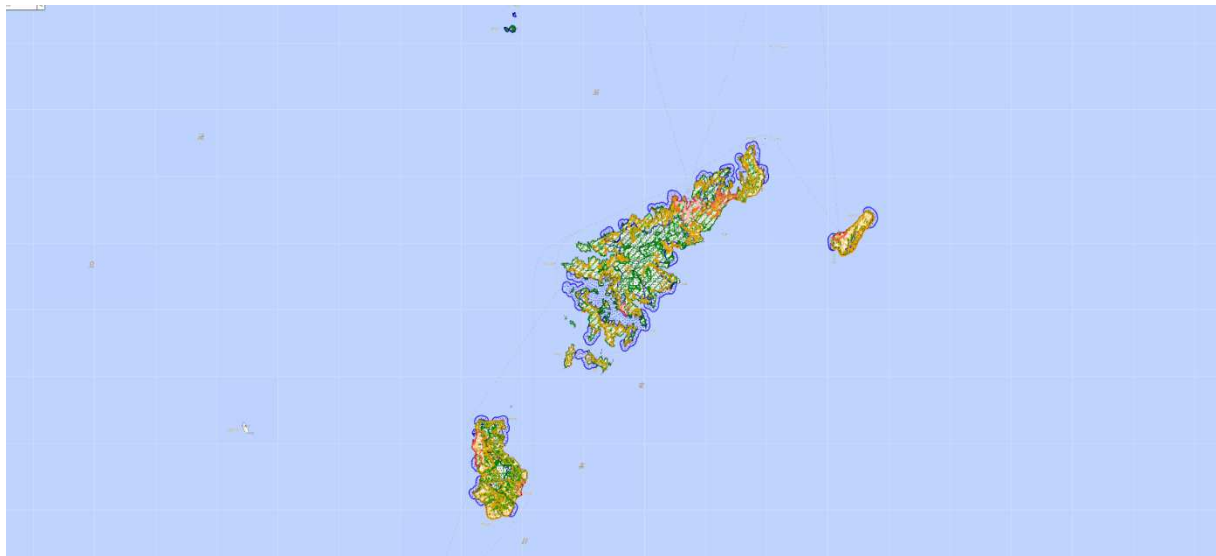
(ii) 屋久島、種子島周辺

出典：国土数値情報

図 3-1 鹿児島県の土地利用状況(1/3)



(iii)十島村周辺



(iv)奄美大島周辺

出典：国土数値情報

図 3-2 鹿児島県の土地利用状況(2/3)



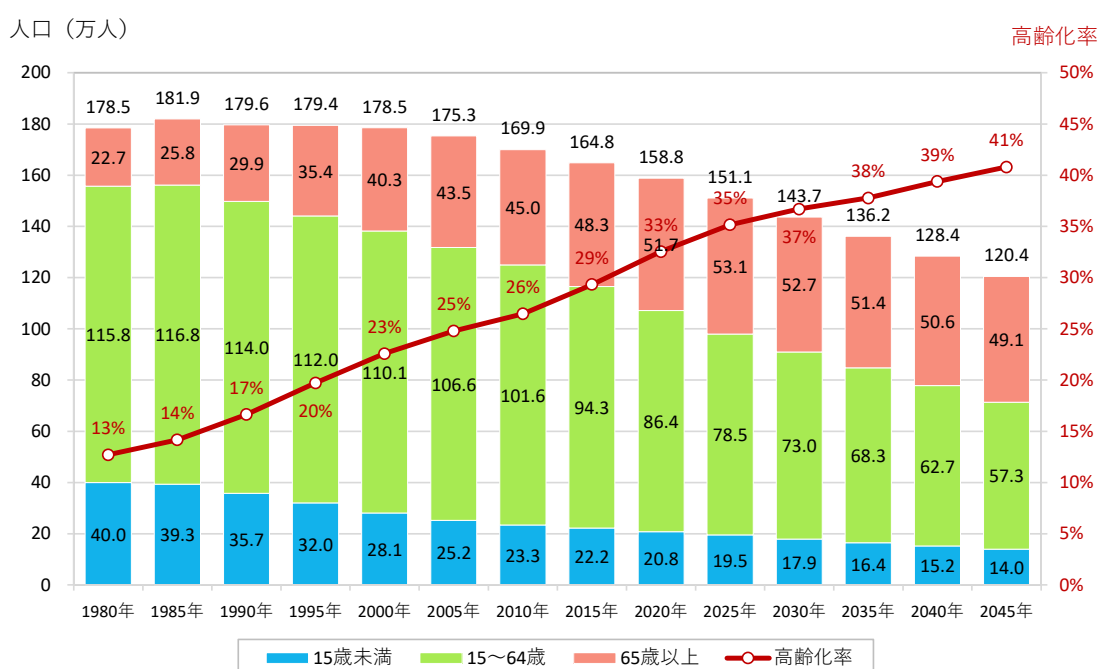
## 3-2. 鹿児島県の人口・社会動態

### 3-2-1 人口動態

#### (1) 人口推移

本県の人口は、昭和 60 年を境に減少傾向にある。

年齢 3 区分別では、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）が減少し、老年人口（65 歳以上）は増加している。この傾向は将来的にも続くことが想定され、将来推計人口では、2045 年（令和 27 年）には総人口が 120.4 万人、このうち約 2 人に 1 人が高齢者になると推計されている。

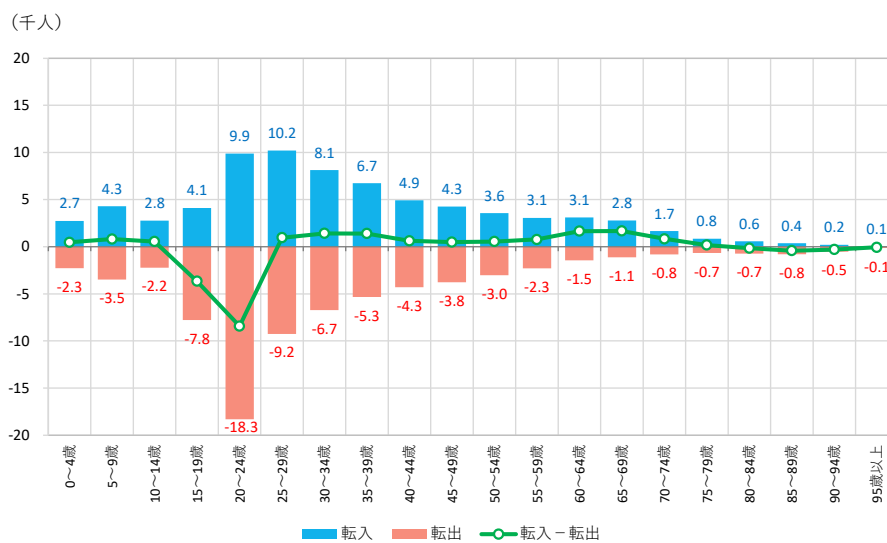


出典：国勢調査（2020 年）・日本の地域別将来推計人口

図 3-4 人口推移

## (2) 転出・転入状況

転入・転出数は 20～34 歳にかけて多く、15～24 歳では転出が転入を大きく上回っている。

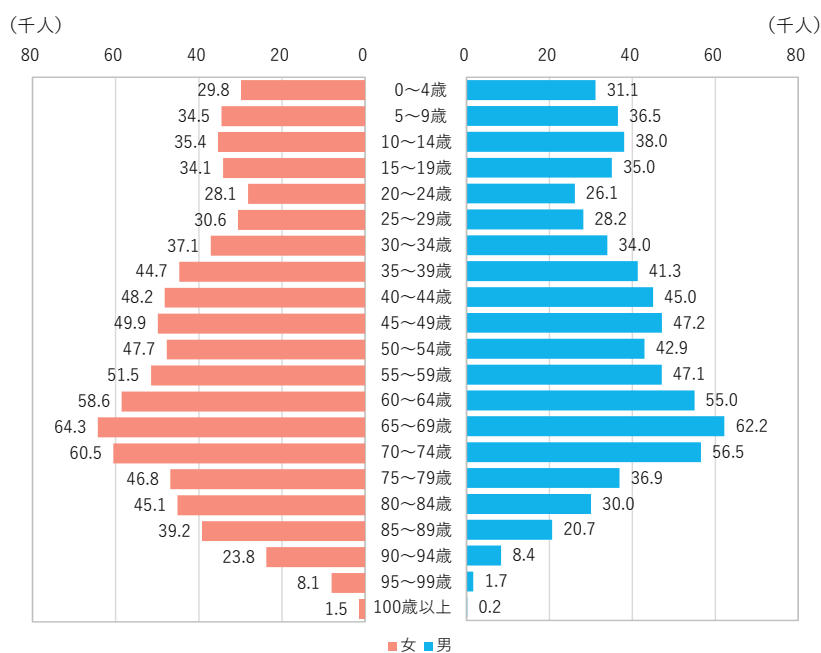


出典：国勢調査（2020年）

図 3-5 転出・転入状況

## (3) 年齢構成

全体で見ると 65～69 歳がピークとなっており、高年齢層が多くなっている。64 歳以下の年齢層においては、転出数が多くなる 20～24 歳で最も少なくなっている。



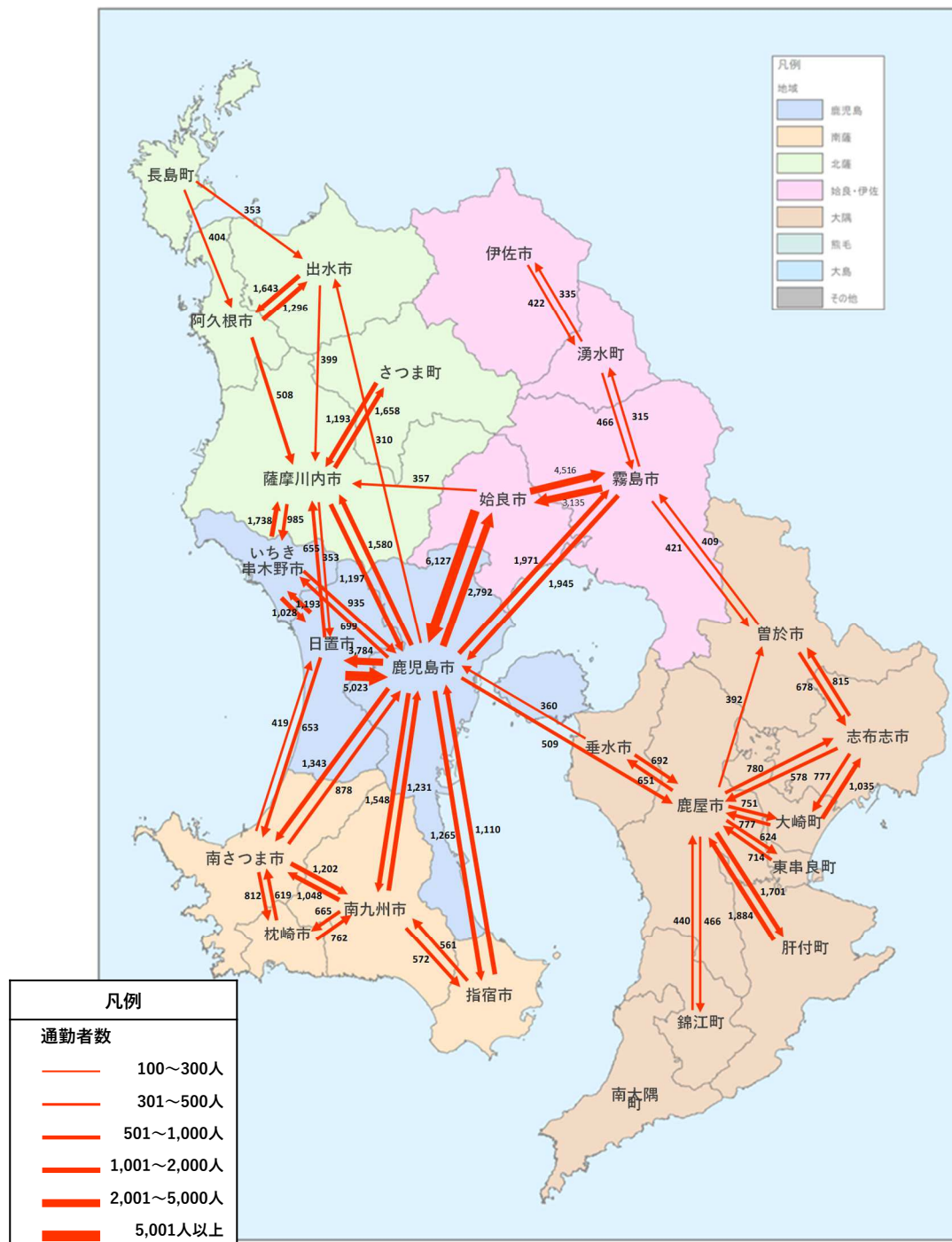
出典：国勢調査（2020年）

図 3-6 年齢構成

### 3-2-2 周辺地域への流入・流出傾向

#### (1) 移動特性

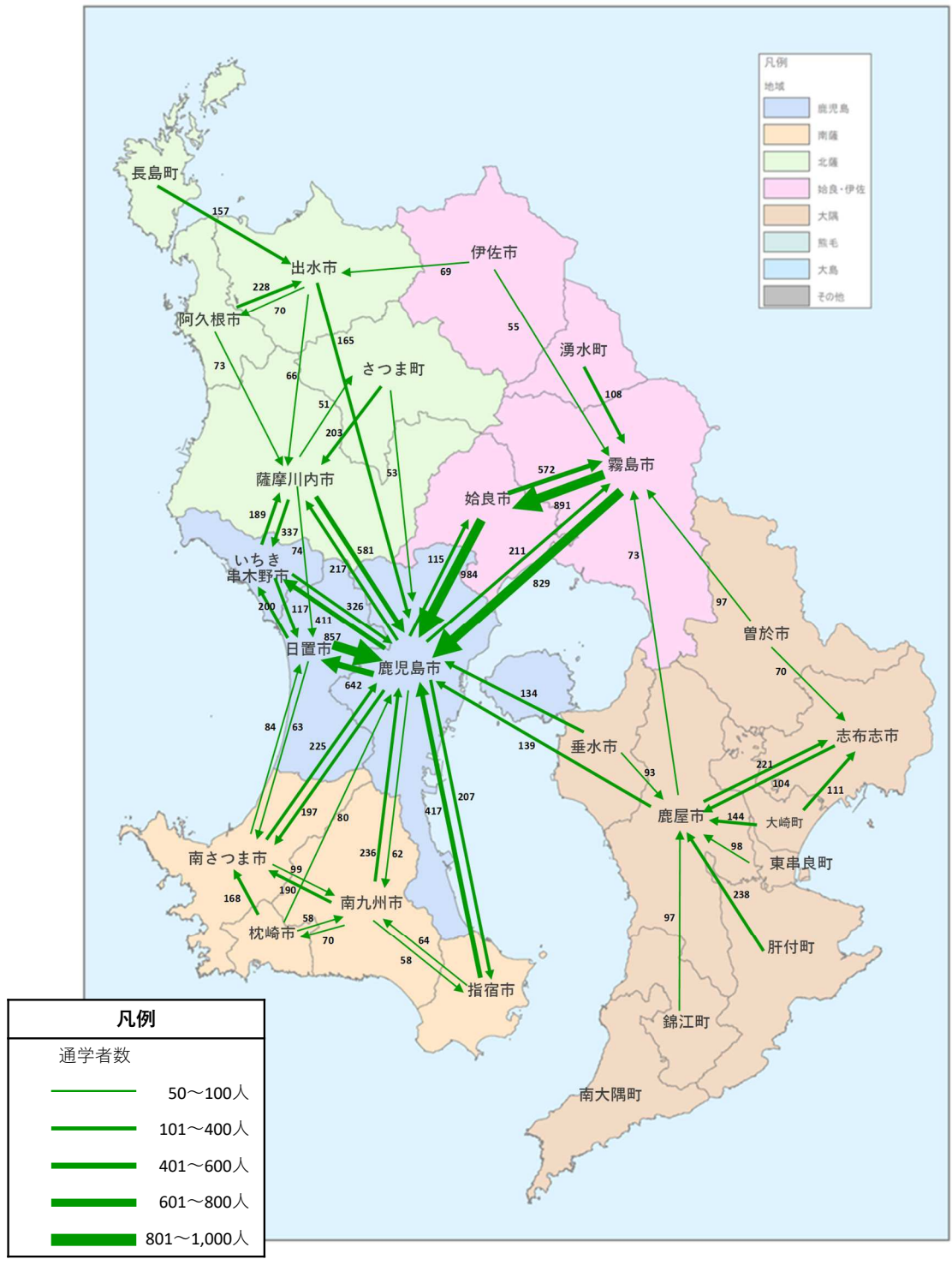
本県における通勤・通学時の市町村間の人口流動について以下のとおり整理した。  
 通勤では、始良市から鹿児島市、日置市から鹿児島市、始良市から霧島市での流動が特に多い。



出典：国勢調査（2020年）

図 3-7 人口流動図（通勤）

通学では、始良市から鹿児島市、霧島市から始良市、日置市から鹿児島市、霧島市から鹿児島市への移動が特に多くなっている。



出典：国勢調査（2020年）

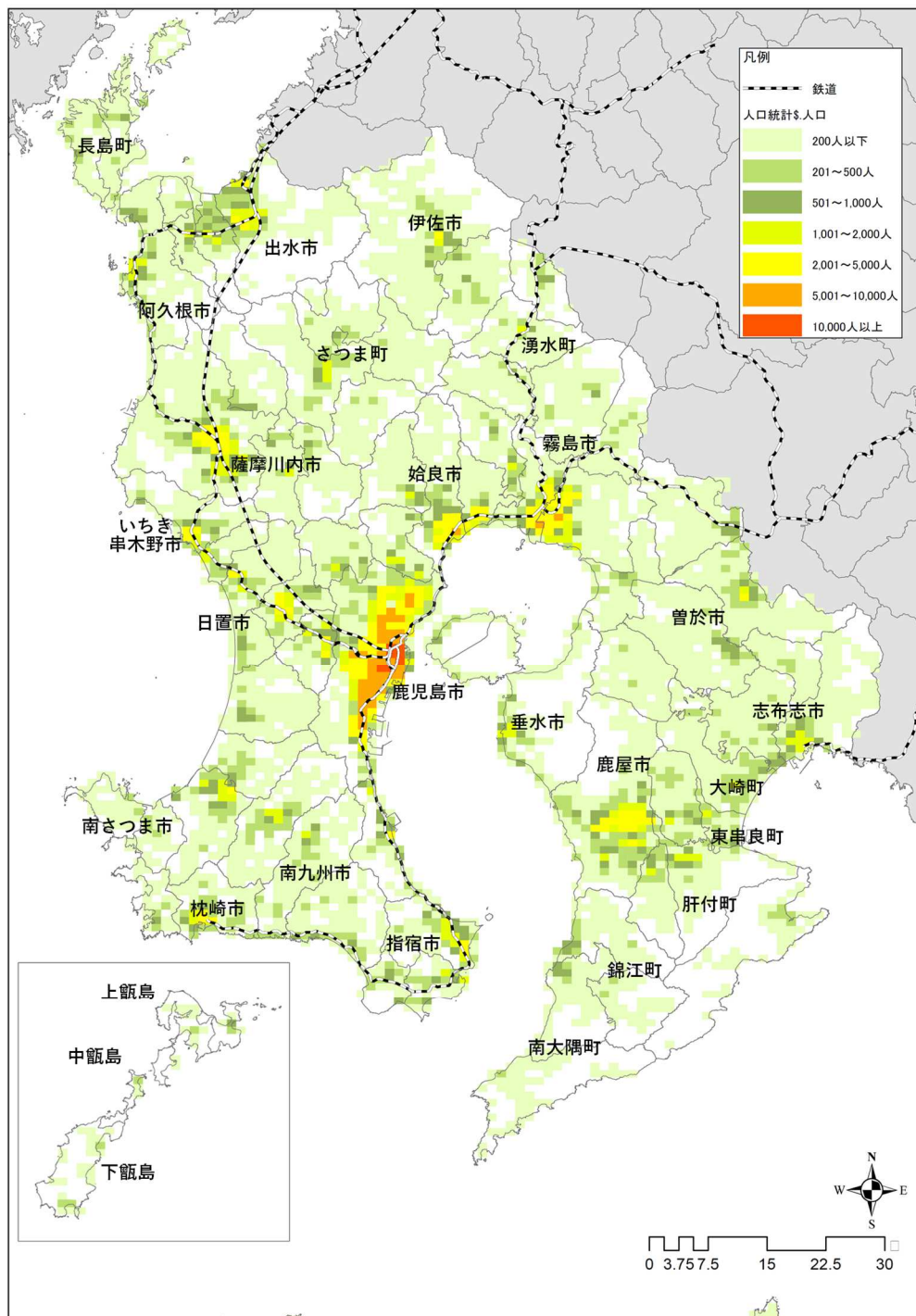
図 3-8 人口流動図（通学）



### 3-2-3 人口分布

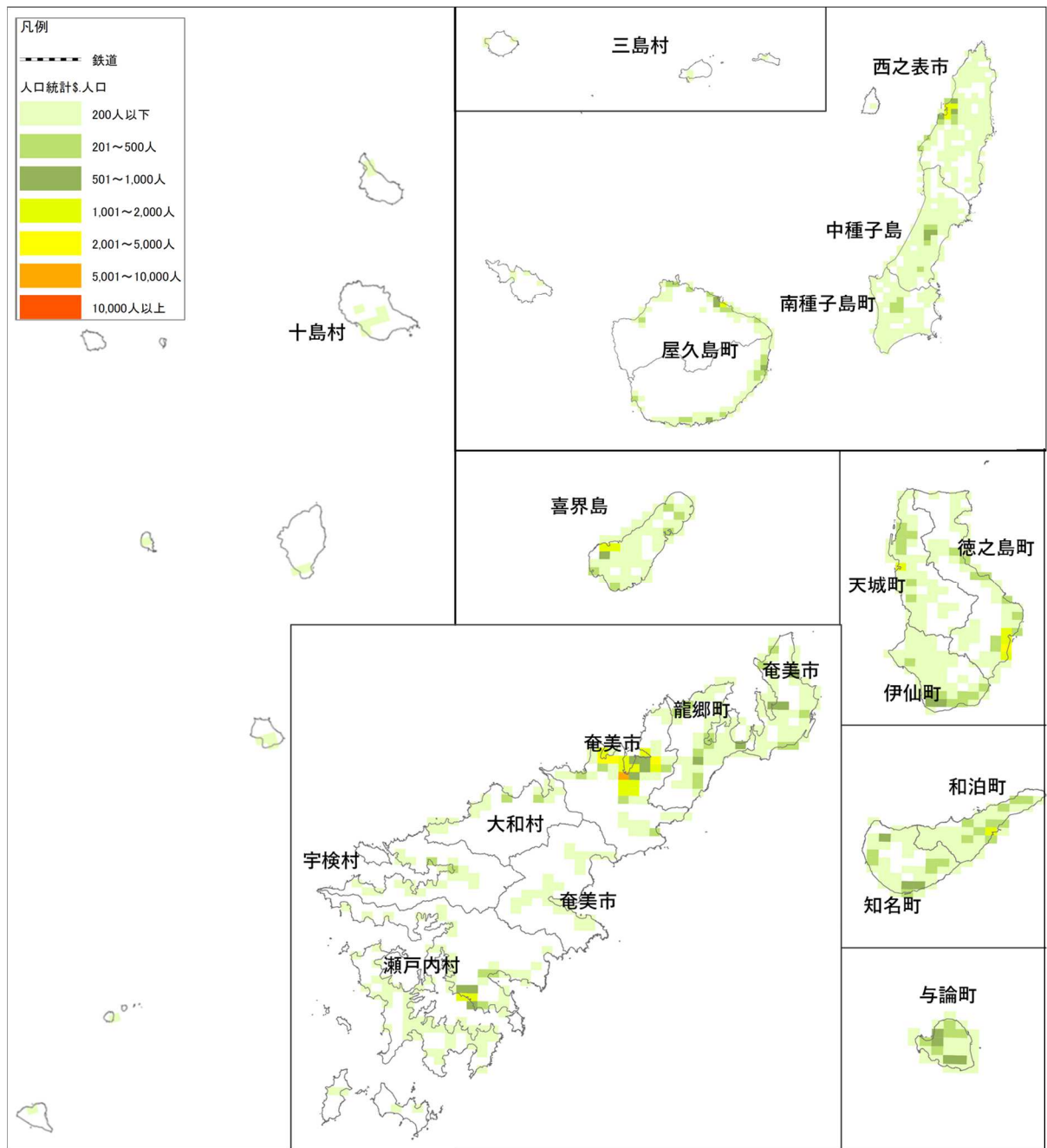
#### (1) 全人口の分布状況

本県の人口分布を見ると、総人口の約4割となる約60万人が鹿児島市に集中しており、周辺の沿岸部に位置する始良市、霧島市にも人口密度の高い地域が見られる。島嶼部では、奄美大島においても人口密度の高い地域が見られる。



出典：国勢調査（2020年）

図 3-9 人口分布（本土）

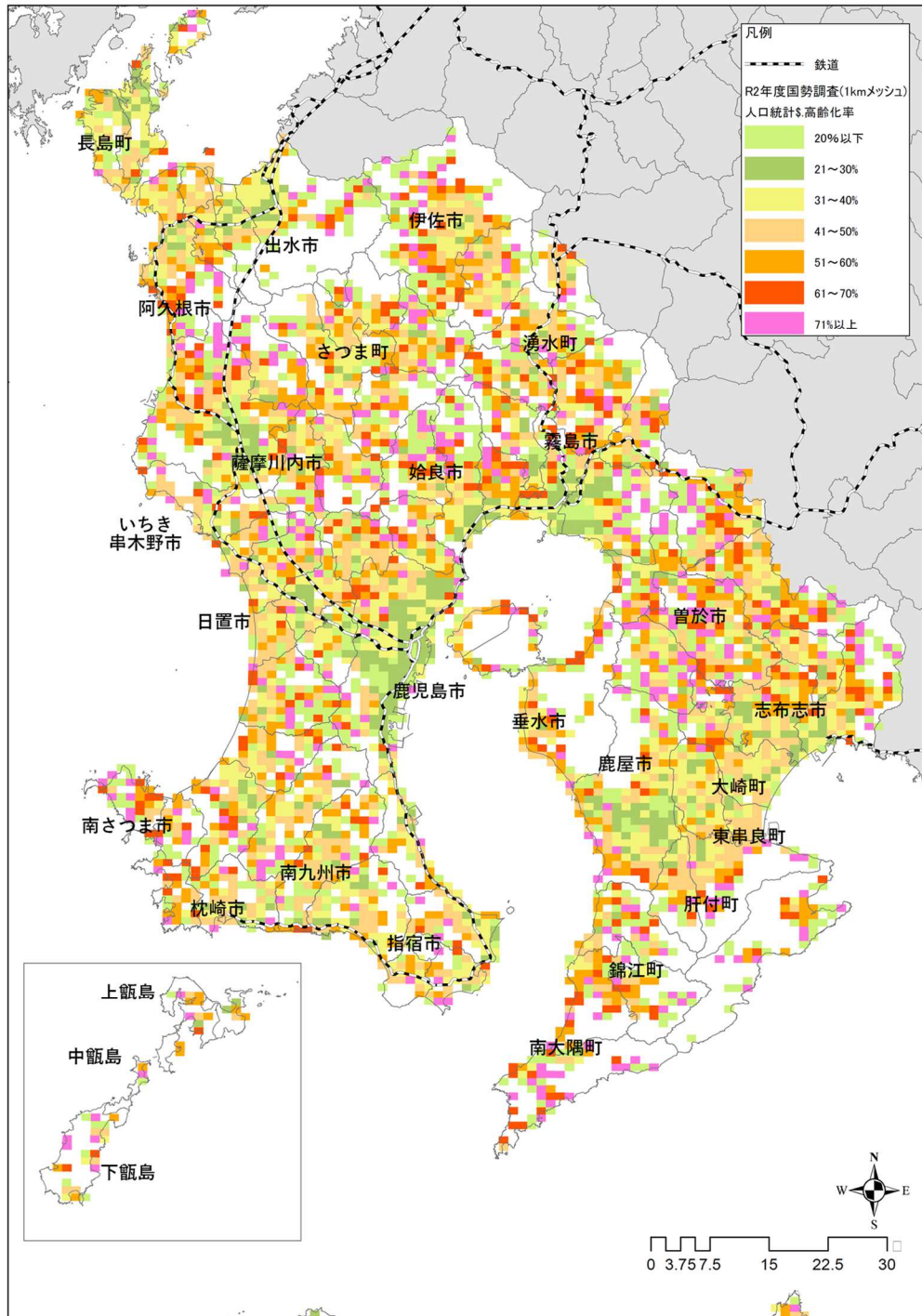


出典：国勢調査（2020年）

図 3-10 人口分布（島嶼部）

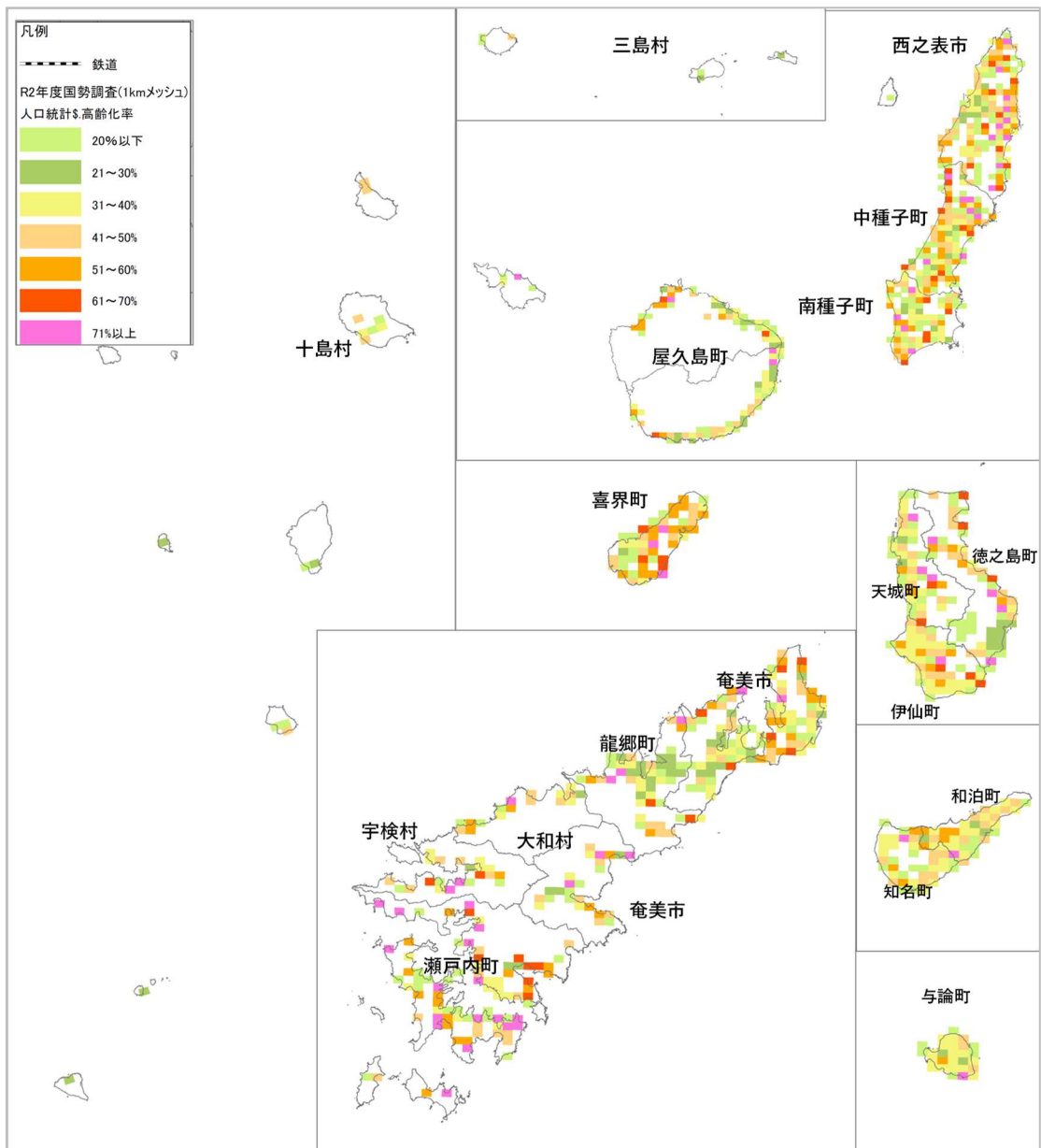
## (2) 高齢化の状況

県内の高齢化状況を見ると、鹿児島市、始良市、霧島市の中心部では高齢化率の低い地域が見られるが、それら一部地域以外では広い範囲で高齢化率の高い地域が点在しており、曾於市や南さつま市においては、比較的多くなっている。島嶼部では島ごとに中心部は高齢化率が低い地域が見られる。



出典：国勢調査（2020年）

図 3-11 高齢化率（本土）

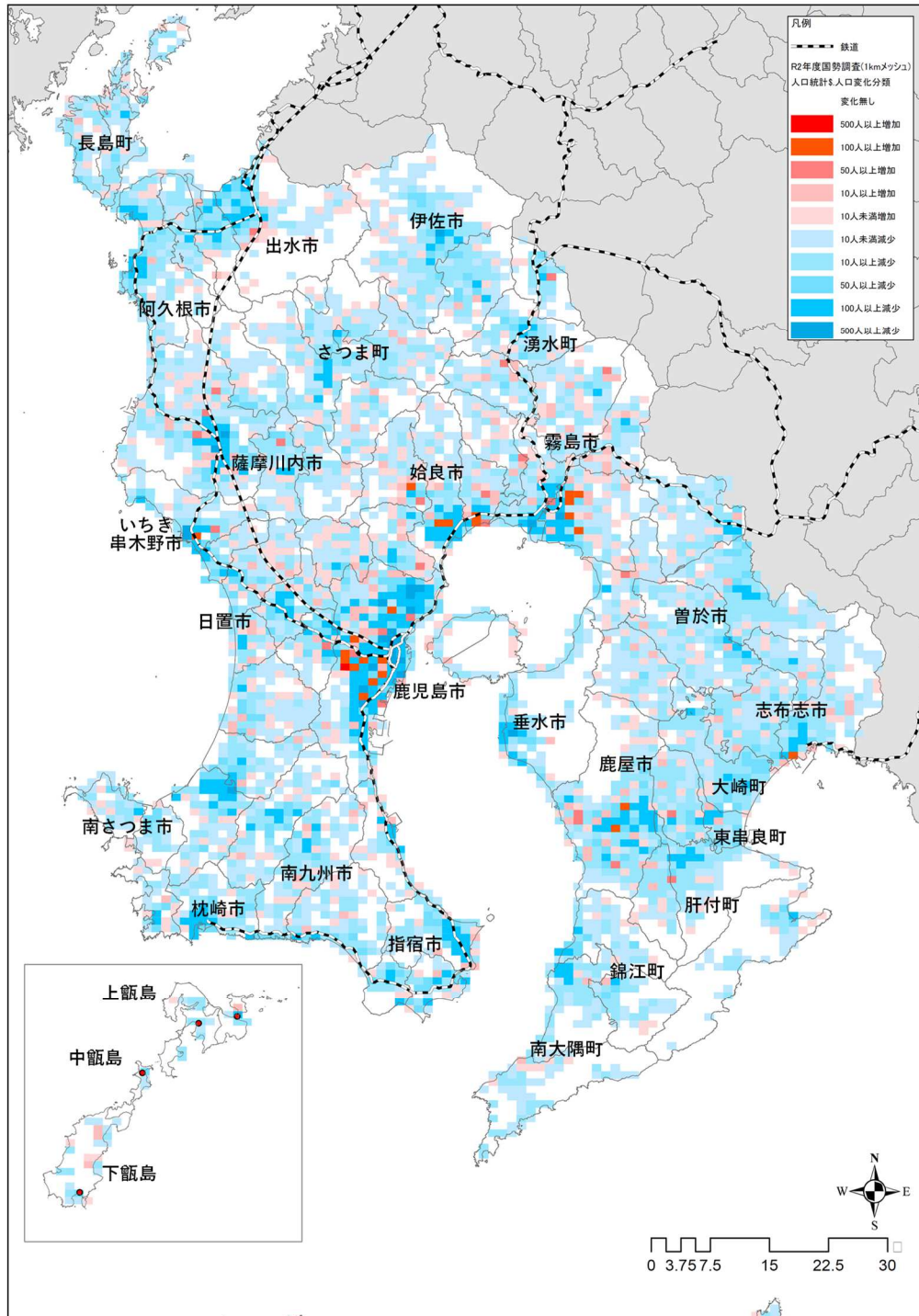


出典：国勢調査（2020年）

図 3-12 高齢化率（島嶼部）

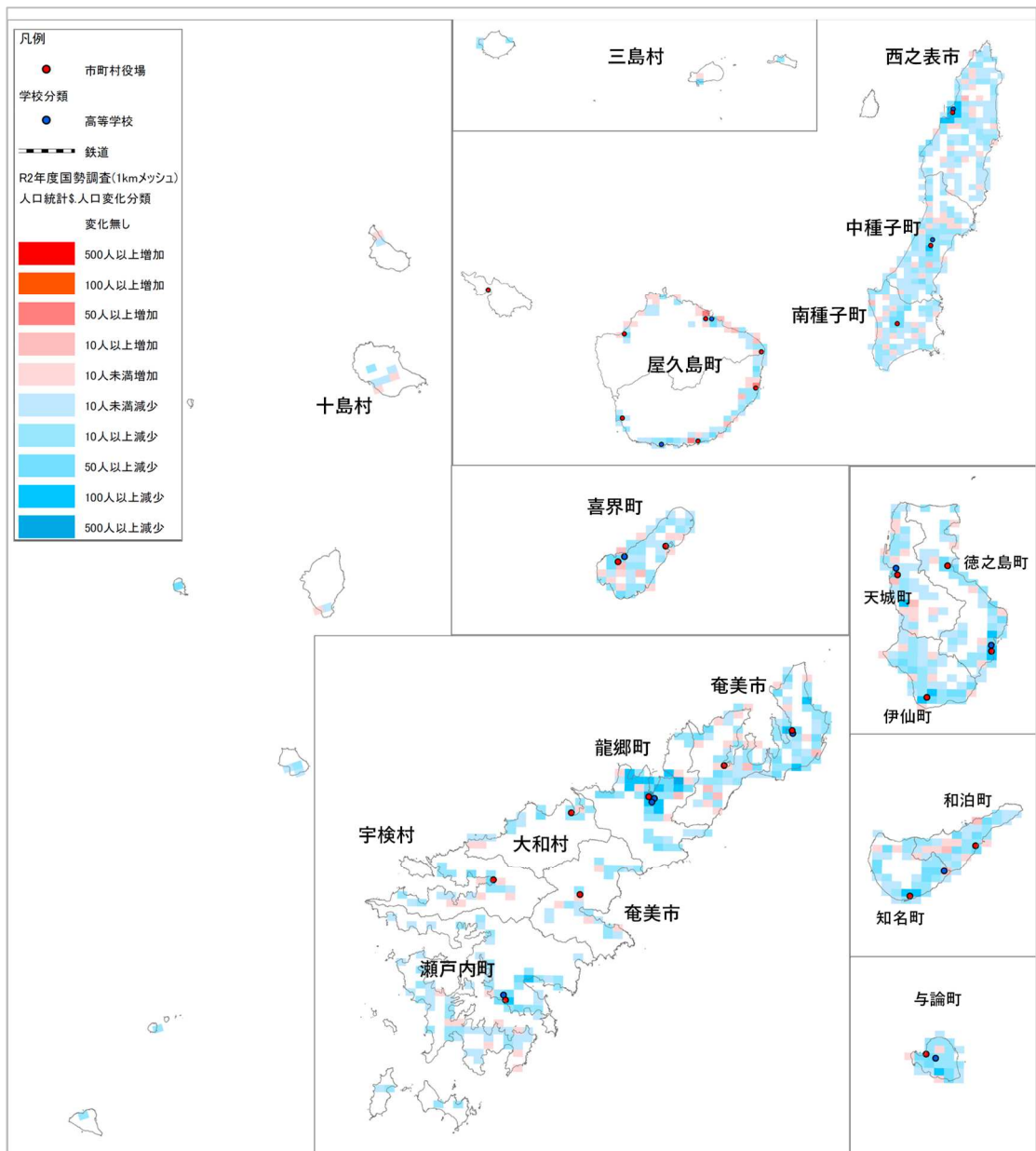
### (3) 人口増減の分布

県内の人口増減を見ると、人口の集中している鹿児島市、始良市、霧島市の中心部や鹿屋市において人口が大きく増加している地域が見られ、その周辺地域において人口が減少している地域が広く見られる。島嶼部においては、いずれも人口が減少している地域が多くなっている。



出典：国勢調査（2020年）

図 3-13 人口増減（本土）



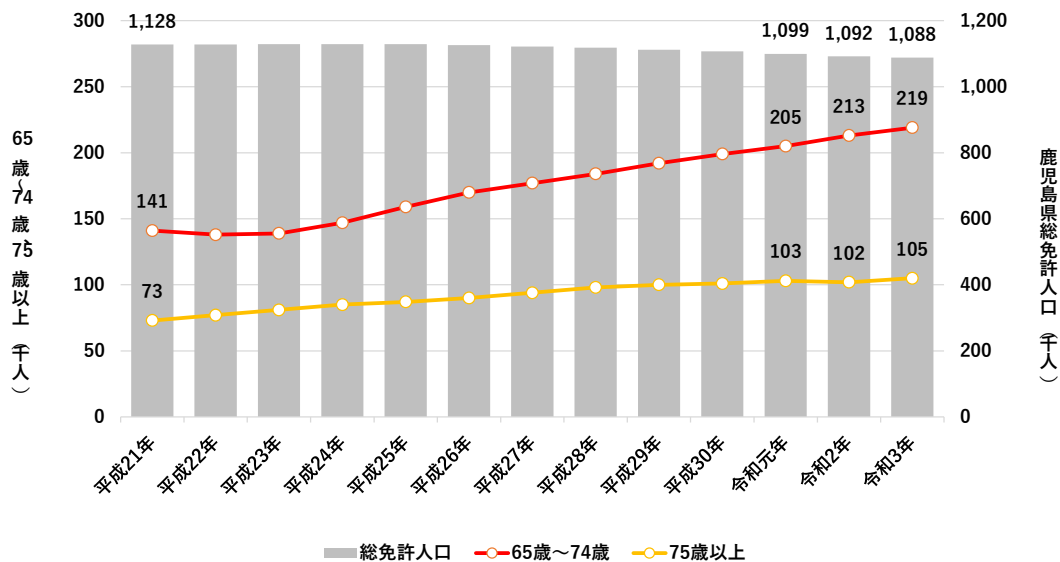
出典：国勢調査（2020年）

図 3-14 人口増減（島嶼部）

### 3-2-4 運転免許証の返納状況

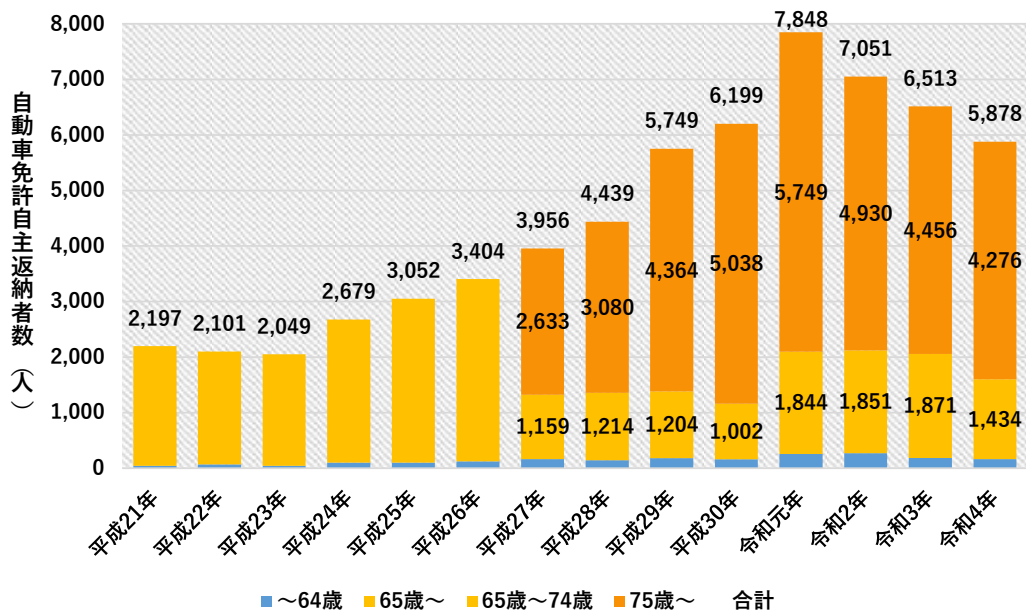
運転免許保有人口は微減傾向が続いており、その中での高齢者の人口は増加傾向となっている。

運転免許自主返納者のうち、75歳以上の返納者が最も大きい割合を占めており、令和元年をピークに令和3年度まで減少傾向となっている。



出典：警察庁運転免許統計

図 3-15 本県における運転免許証保有人口の推移



出典：警察庁運転免許統計

図 3-16 本県における運転免許証自主返納者数の推移

## 第4章 移動に関する地域の現状

### 4-1. 県民の移動実態

#### 4-1-1 回答状況

抽出した県内 20,000 件の住所データ宛に WEB アンケート回答依頼を郵送したほか、県公式 LINE と公式 X で配信。1,247 件の回答を得た。

#### 4-1-2 調査結果

##### (1) 回答者の属性

##### ① 年齢・性別

男性の回答率が 79%である。

40 歳代以上の回答が約 97%である。

60 歳代の回答が最も多い。

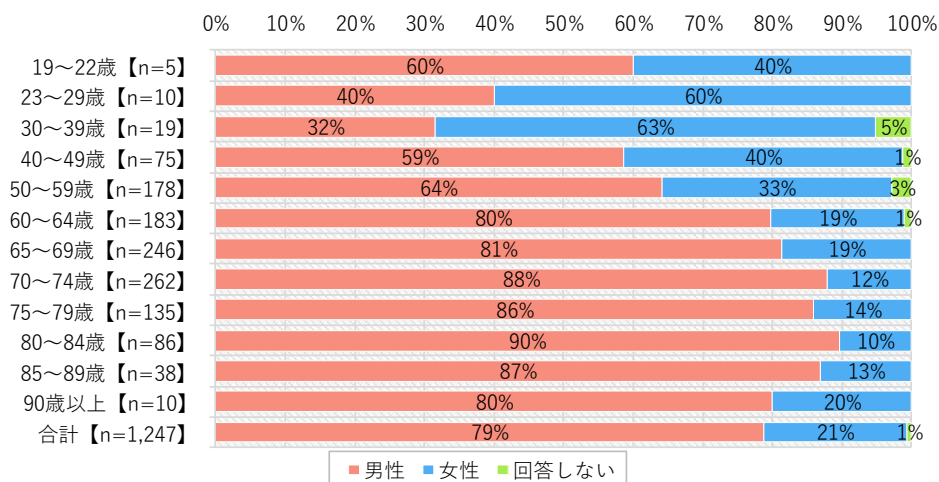


図 4-1 年齢・性別



## ② 居住地

回答者の44%が鹿児島市在住である。

ほぼ人口の多い自治体の順に回答を頂いている。

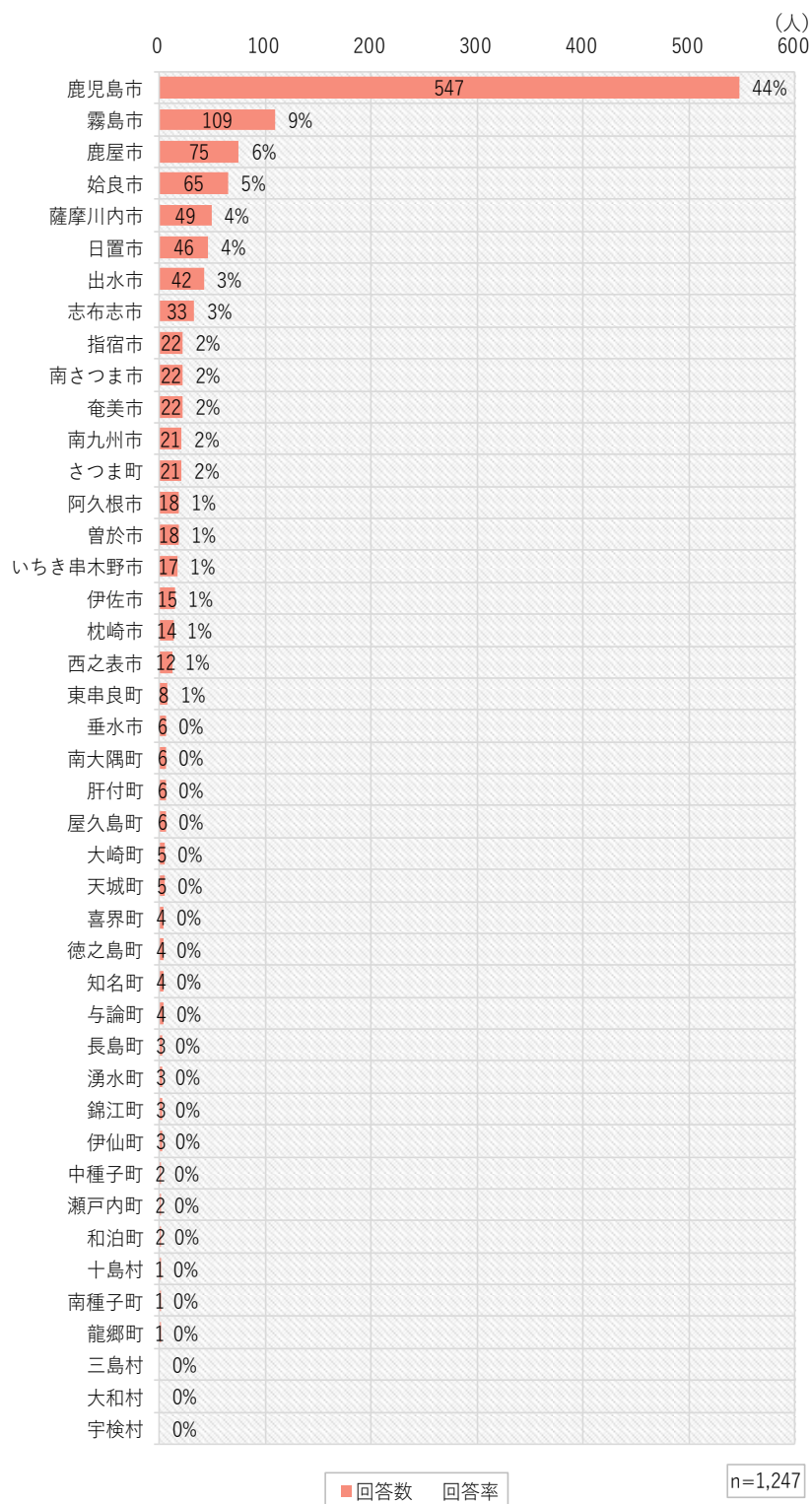


図 4-2 居住地

### ③ 自家用車の保有状況

87%の方は自身が使える自家用車を保有している。

「40～49歳」～「75～79歳」までの各年代で自家用車保有率は80%を超えている。

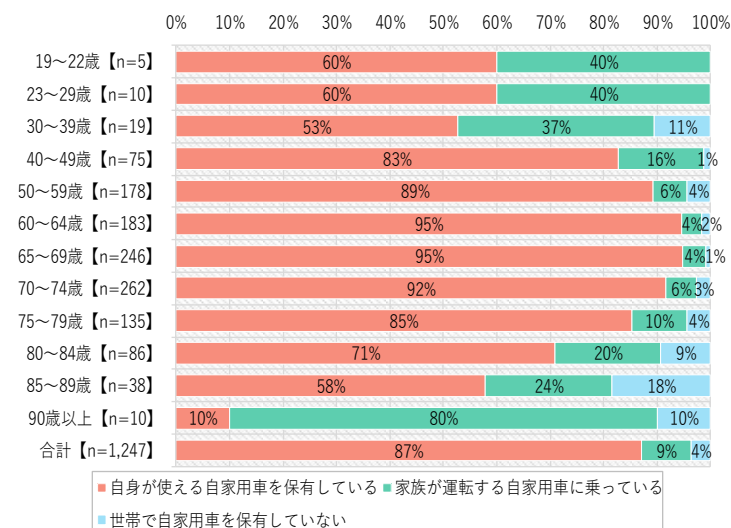


図 4-3 自家用車の保有状況

### ④ スマートフォンの保有・アプリケーションのインストール可否

「19～22歳」～「75～79歳」までの各年代でスマートフォン保有率は90%を超えている。

WEBアンケートへ回答された方であるため、ある程度ITリテラシーが高い方が含まれているためと推察される。デジタル庁の2021年調査によると、70歳代で約7割の保有率である。

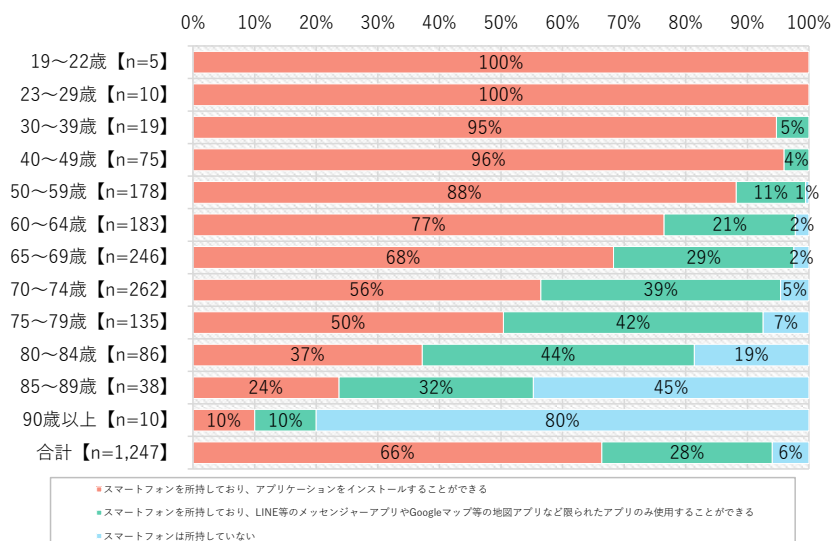


図 4-4 スマートフォンの保有・アプリケーションのインストール可否

## (2) 移動の実態等

### ① (年齢別) 居住している市町村外に移動する際の外出頻度

高齢になるにつれ、外出頻度は低下する傾向にある。

「19～22歳」～「70～74歳」の世代は、「週に1、2日」以上の頻度で市町村を跨いだ移動を行っている割合が50%を超えている。（「23～29歳」を除く）

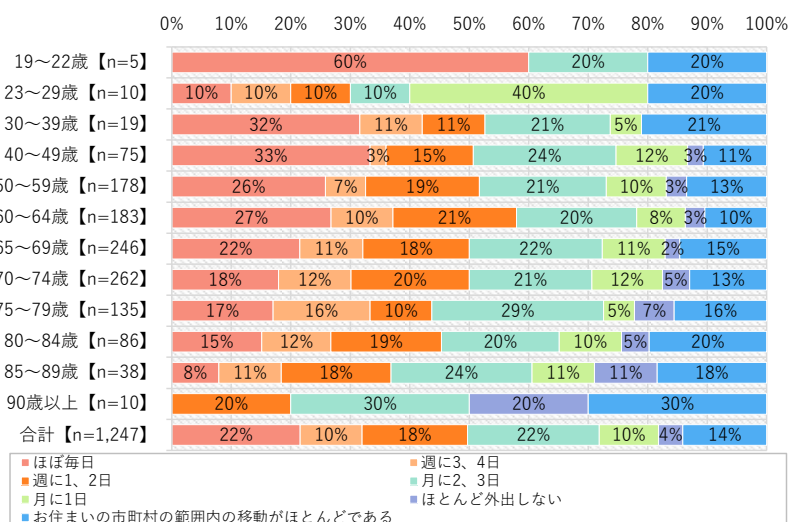


図 4-5 年齢別 居住している市町村外に移動する際の外出頻度

### ② (年齢別) 居住している市町村外に移動する際の手段

居住している市町村外に移動する際の手段について、「80～84歳」～「90歳以上」の高齢者層で「路線バス」を選択した方の割合が特になくなってきている。

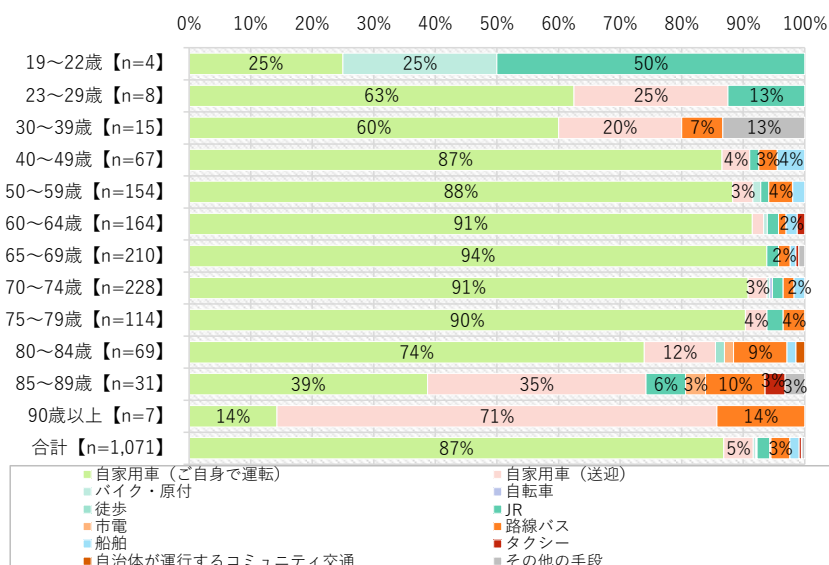


図 4-6 年齢別 居住している市町村外に移動する際の手段

### ③ 自家用車を利用する理由

「公共交通と比較して早く着くため」が最も多く、半数近くを占めている。

「ちょうど良い時間の公共交通の便が無いため」「公共交通は目的地まで乗り換えが必要であるため」といった公共交通の利便性に関する理由も多い。

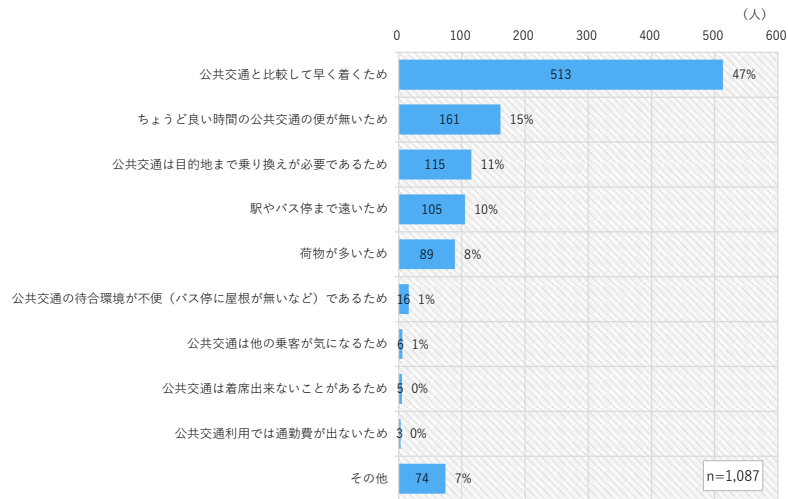


図 4-7 自家用車を利用する理由

### (3) 公共交通への転換

#### ① 日常の外出移動で最も重視する点(公共交通利用者・非利用者別)

居住している市町村を跨いだ移動手段で、路線バス等を利用している「公共交通利用者」と自家用車等を主に利用している「公共交通非利用者」に分類した。

「公共交通利用者」は、「移動にかかる費用が低い」を選んだ方が最も多く、次いで「移動にかかる時間が短い」「移動の安全性」の順である。

「公共交通非利用者」は、「移動にかかる時間が短い」を選んだ方が最も多く、次いで「移動の快適性」「移動にかかる費用が低い」の順である。

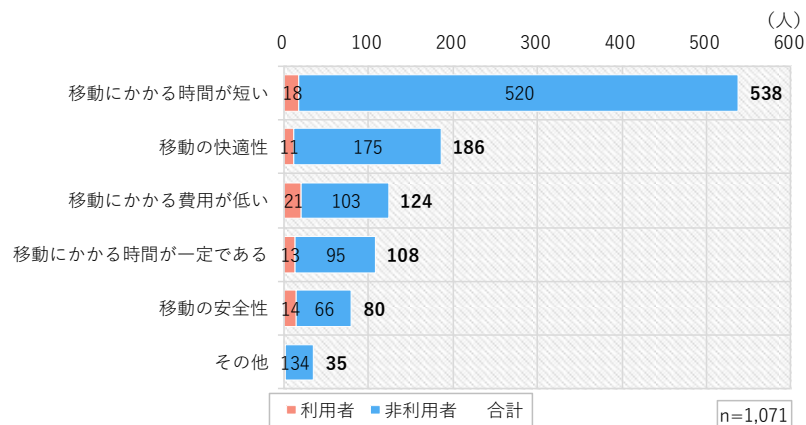


図 4-8 日常の外出移動で最も重視する点(公共交通利用者・非利用者別)

## ② 年齢別公共交通への転換条件

「70～74 歳」をピークに、「自家用車の運転に自信がなくなった場合」が最も多い。「運賃が安くなった場合」は、若い世代と「80～84 歳」より上の世代で特に多い。「30～39 歳」と「40～49 歳」では、「公共交通に対する通勤費が出るようになった場合」の回答が他の年代より割合が高くなっている。

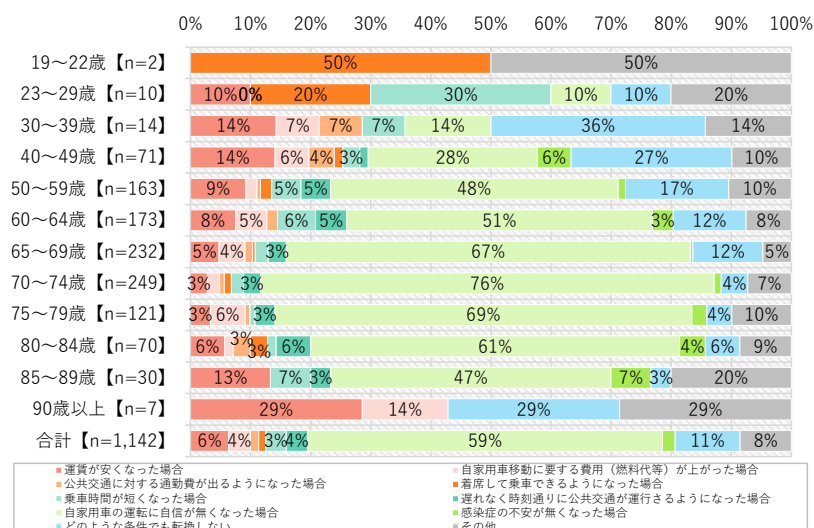


図 4-9 年齢別公共交通への転換条件

## (4) 公共交通に対する意見

### ① 公共交通利用者・非利用者別 公共交通の行政負担に対する考え方について

公共交通利用者は、③以外について「そう思う」と回答した方の割合が、非利用者と比較して高い。

①については、公共交通利用者の「そう思う」の割合が圧倒的に高い。

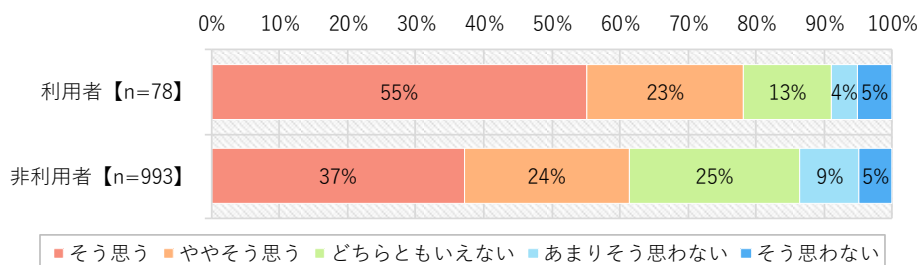


図 4-10 ①行政の負担を増やしてでも、利便性の高い公共交通サービスが必要

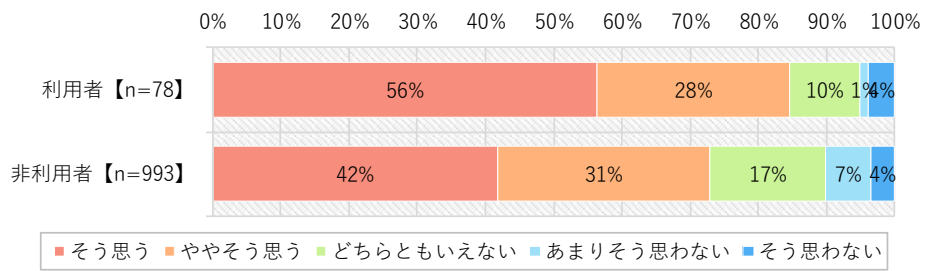


図 4 -11 ②行政負担を維持し、可能な範囲で公共交通サービスを行う

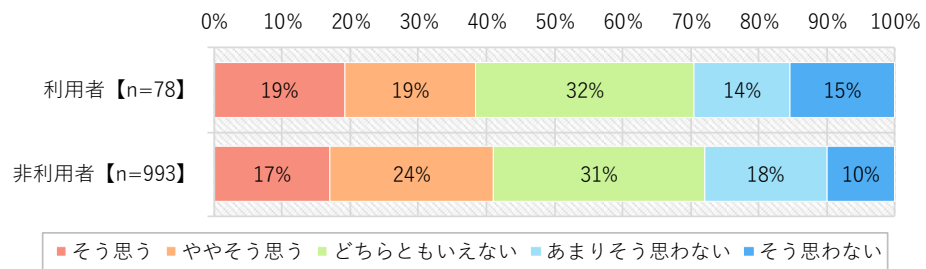


図 4 -12 ③行政負担はなるべく抑える方策を見極める

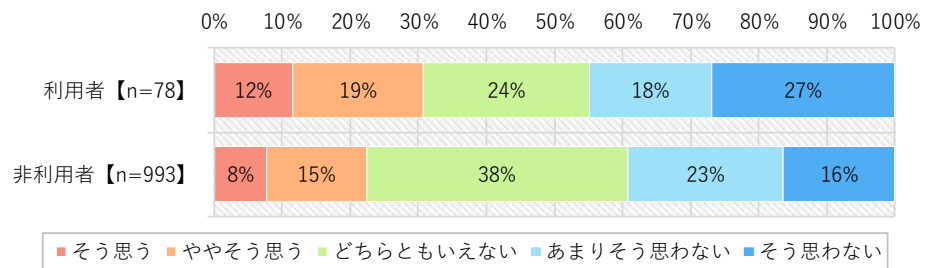


図 4 -13 ④運賃の値上げなど自己負担を増やしてでも公共交通への行政負担を軽減する

② 公共交通利用者・非利用者別 公共交通の改善点について

公共交通利用者については、「駅やバス停等の待合環境が悪い」「乗継ぎが不便・不安」「目的地までの行先や時刻の調べ方が分かりにくい」の割合が高く、「時刻表通りに来ない」は公共交通利用者の意見の割合が高い結果となった。

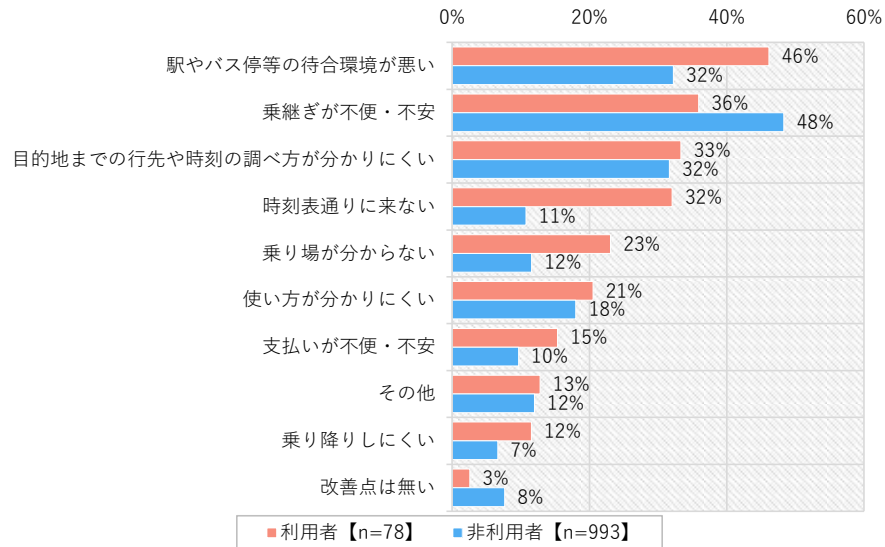


図 4-14 公共交通利用者・非利用者別 公共交通の改善点

③ 公共交通利用者・非利用者別 公共交通を利用したいと思う状況について

公共交通利用者については、「健康のことを考えている」「環境のことを考えている」という回答が、非利用者と比較して割合が高い。

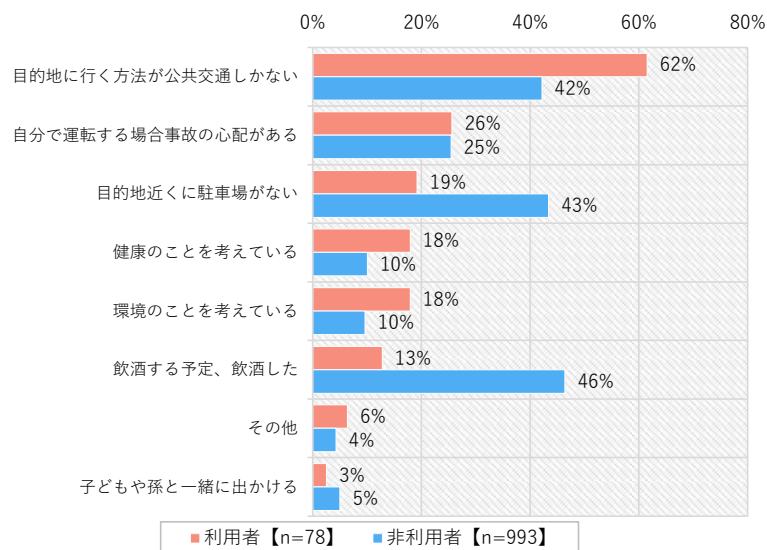


図 4-15 公共交通利用者・非利用者別 公共交通を利用したいと思う状況

## 4-2. 高校生の移動実態

### 4-2-1 回答状況

県内の高校（87校）に在学する全日制の高校生にWEBアンケートを配布。  
12,123名から回収した。

### 4-2-2 調査結果

#### (1) 回答者の属性

##### ① 性別

回答者のうち54%が女性、43%が男性であった。

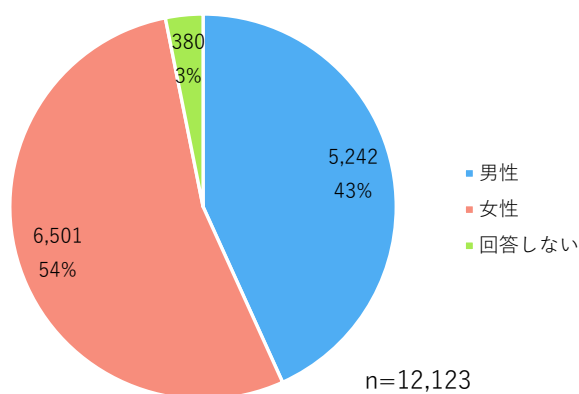


図 4-16 性別

##### ② 部活動所属の有無

部活動に所属している方が60%であった。

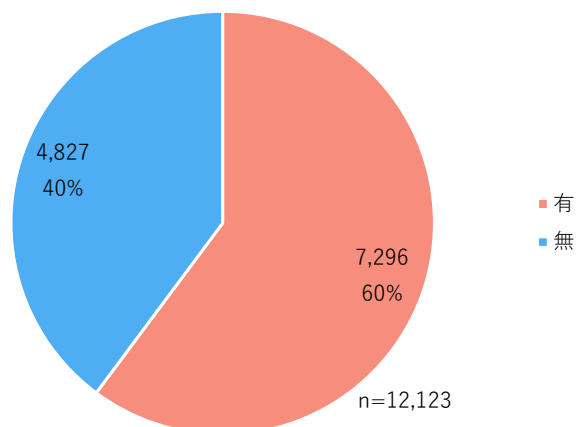


図 4-17 部活動の所属の有無



### ③ 原動機付自転車免許の有無

原動機付自転車免許を取得していない方が87%であった。

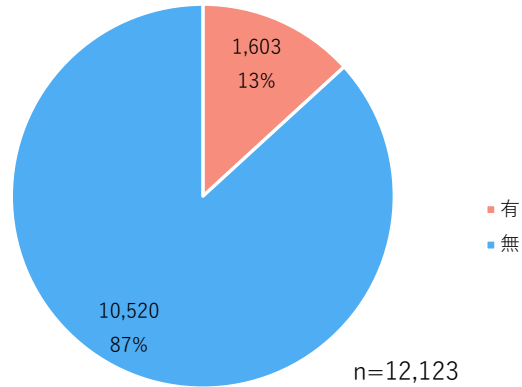


図 4-18 原動機付自転車免許の有無

### ④ 居住地

鹿児島市内居住者が38%と最も多く、次いで鹿屋市、霧島市の順であった。

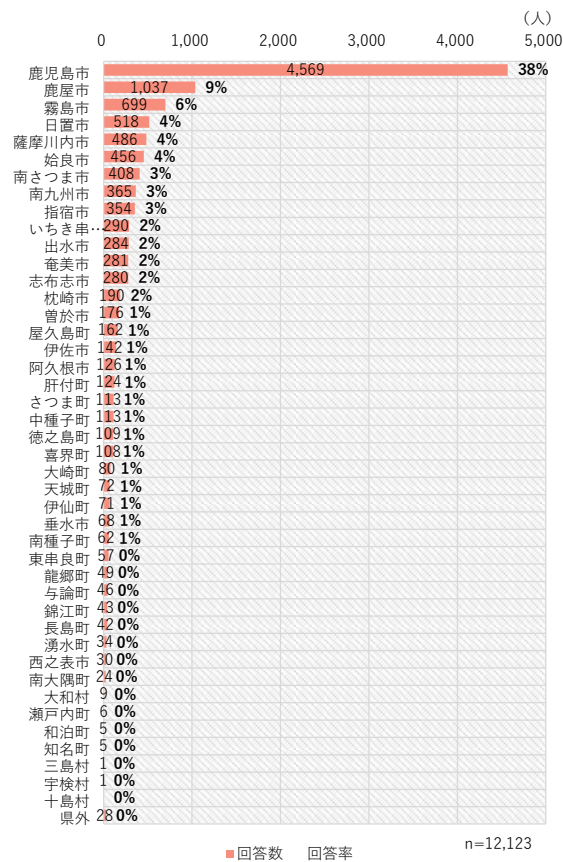


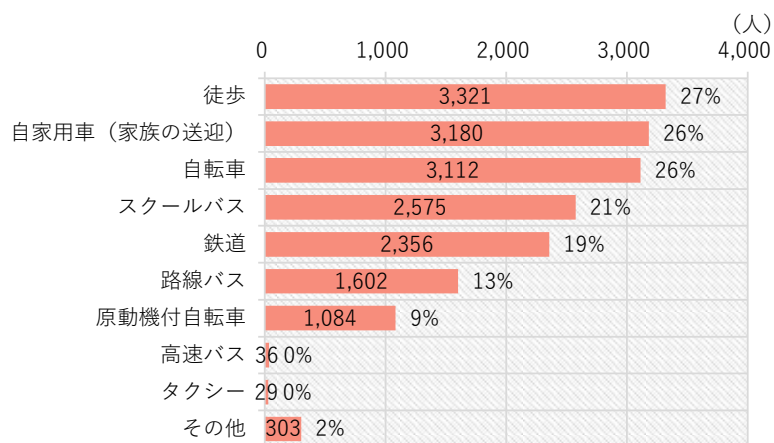
図 4-19 居住地

## (2) 通学時の移動特性

### ① 晴天時・行き

#### A) 交通手段

徒歩・家族の送迎に次いで自転車での通学が多い。



※複数回答 n=12,123

図 4-20 交通手段 (晴天時・行き)

#### B) 所要時間

50%以上が 30 分以内で通学している。

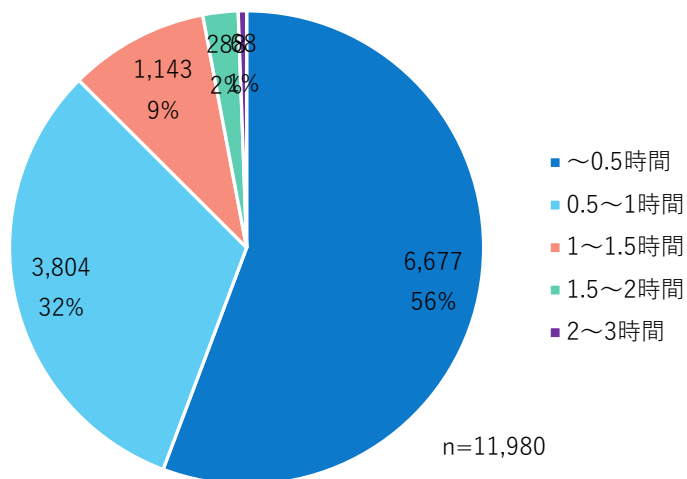


図 4-21 所要時間 (晴天時・行き)

② 雨天時・行き

A) 交通手段

雨天時の通学手段は、晴天時・行きと比較して家族の送迎で通学する方が多くみられる。

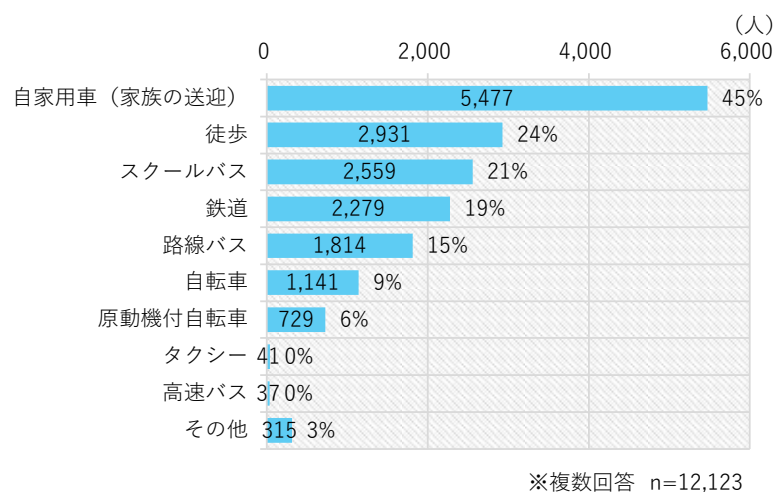


図 4-22 交通手段 (雨天時・行き)

B) 所要時間

晴天時・行きの所要時間の傾向と同様であり、所要時間が30分以内の回答が50%以上である。

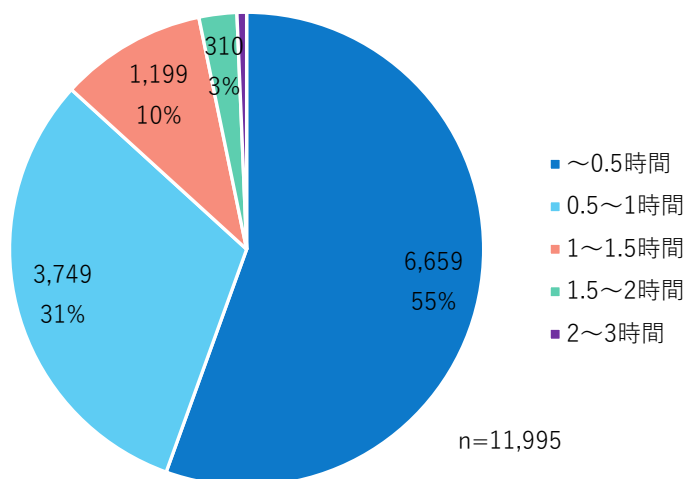


図 4-23 所要時間 (雨天時・行き)

### ③ 学校所在地別の移動手段

日置市、志布志市、南さつま市はスクールバスを運行する私立高校が位置しており、スクールバスを通学手段とする回答が多い。

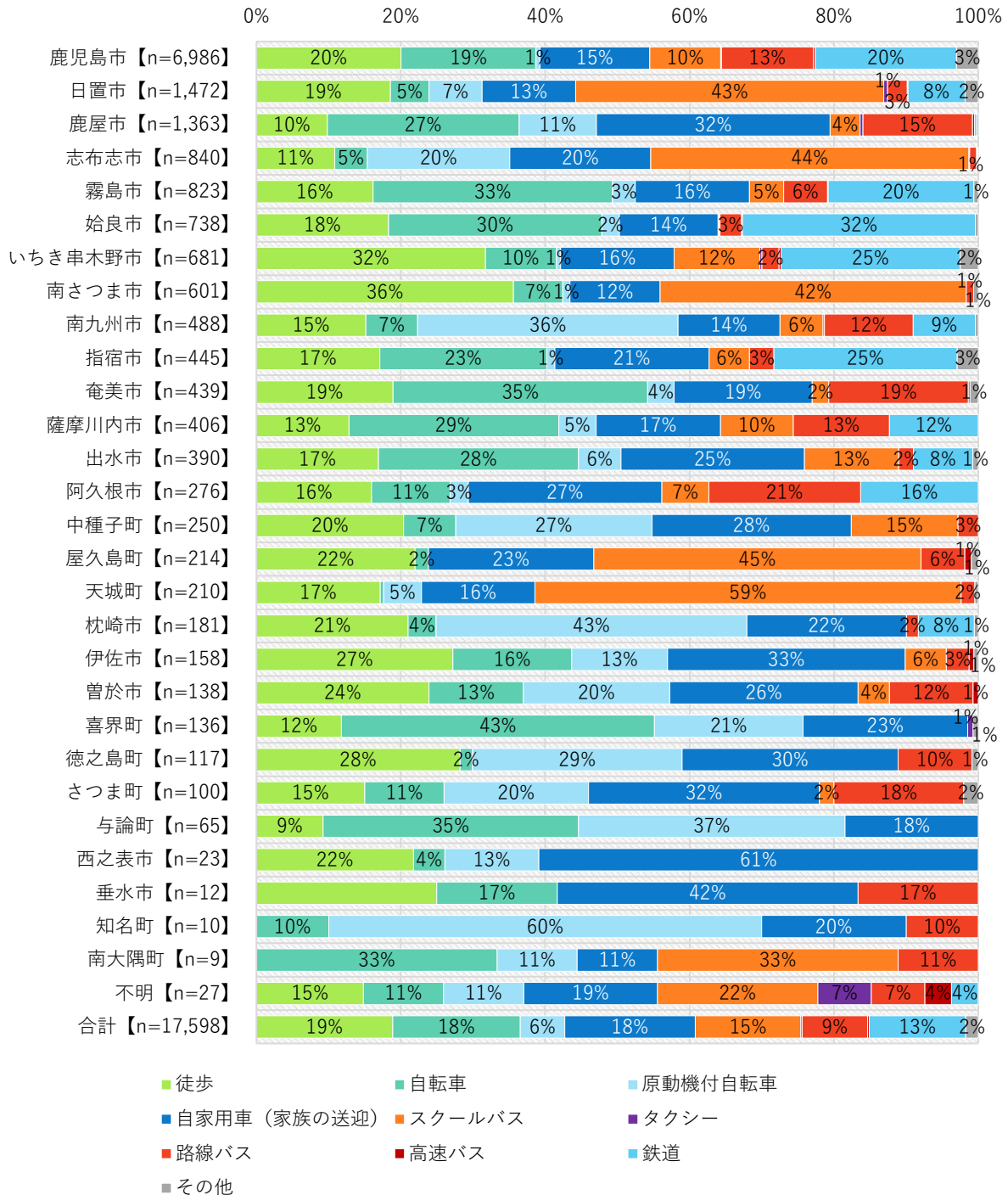


図 4-24 学校所在地別の移動手段

#### ④ 登下校時刻

##### A) 登校時刻

登校時刻は7時台である学生が最も多く、全体の半数を占める。

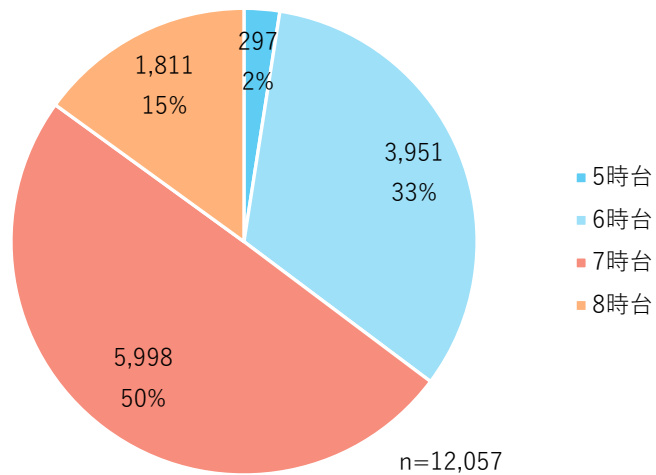


図 4 -25 登校時刻

##### B) 下校時刻

下校時刻にはばらつきがみられ、部活動の所属有無等が関連していると推測される。

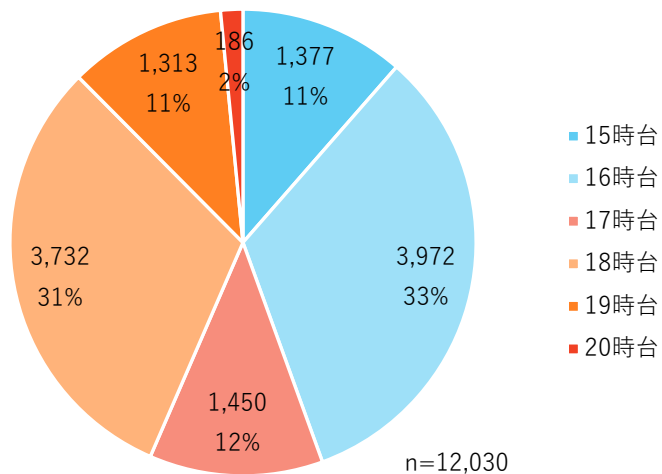


図 4 -26 下校時刻

### (3) 路線バスに関する意見

#### ① 路線バスを利用しない理由

「時間の制約を受けるので不便」「バスの本数が少ない」等、乗りたい時間に乗車できないことが主な理由として挙げられる。

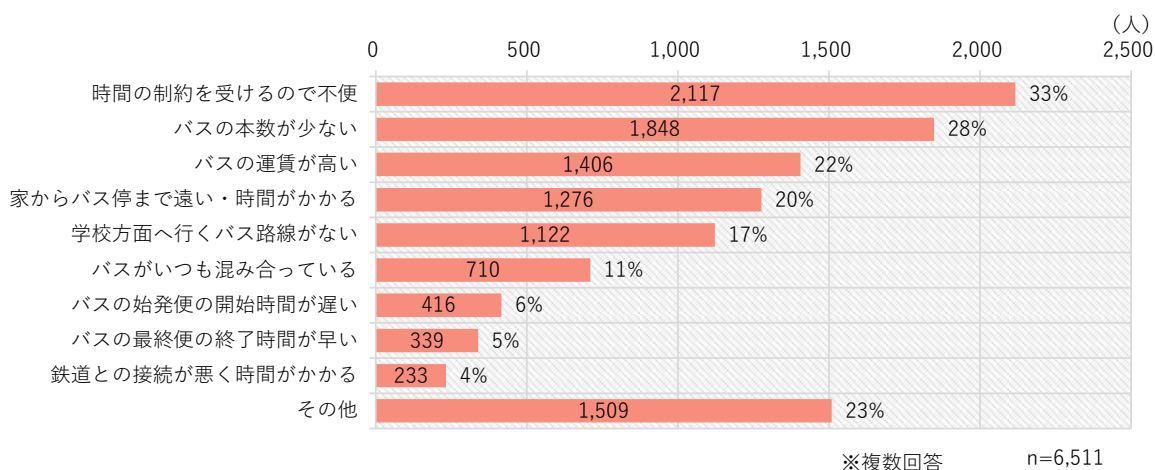


図 4-27 路線バスを利用しない理由

#### ② 運賃が安くなった場合の路線バスの利用意向

運賃が安くなった場合、「利用する」「利用する可能性がある」という回答は全体の31%を占める。

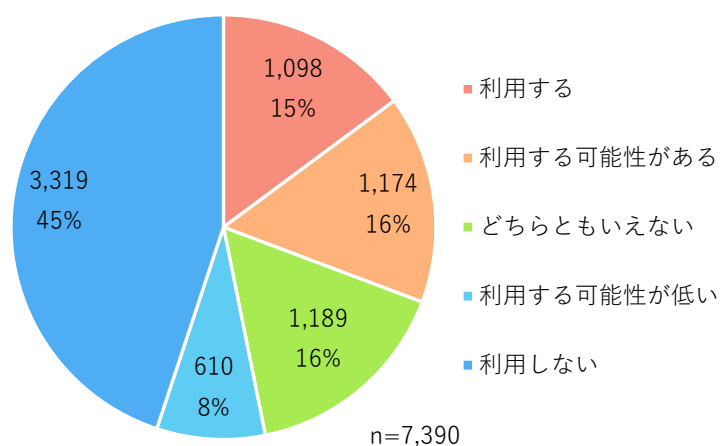


図 4-28 運賃が安くなった場合の路線バスの利用意向

③ 学校に乗り入れた場合の路線バスの利用意向

学校まで乗り入れた場合、「利用する」「利用する可能性がある」という回答は全体の45%を占める。

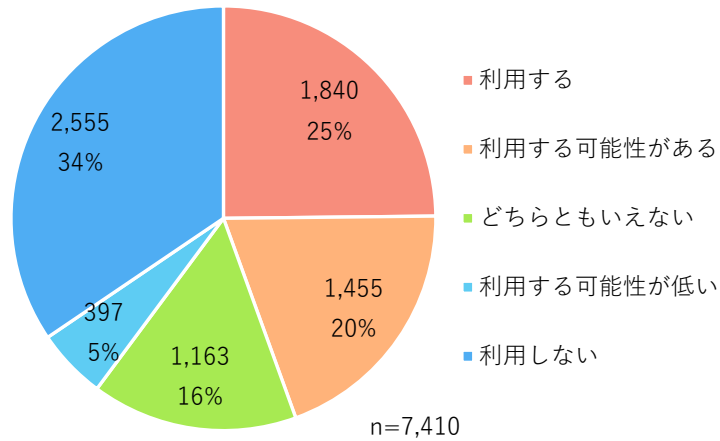


図 4-29 学校に乗り入れた場合の路線バスの利用意向

④ 公共交通が利用しやすくなった場合に想定されるメリット

公共交通が利用しやすくなった場合に想定されるメリットとして、「家族の送迎に頼る必要がない」という回答が最も多い。

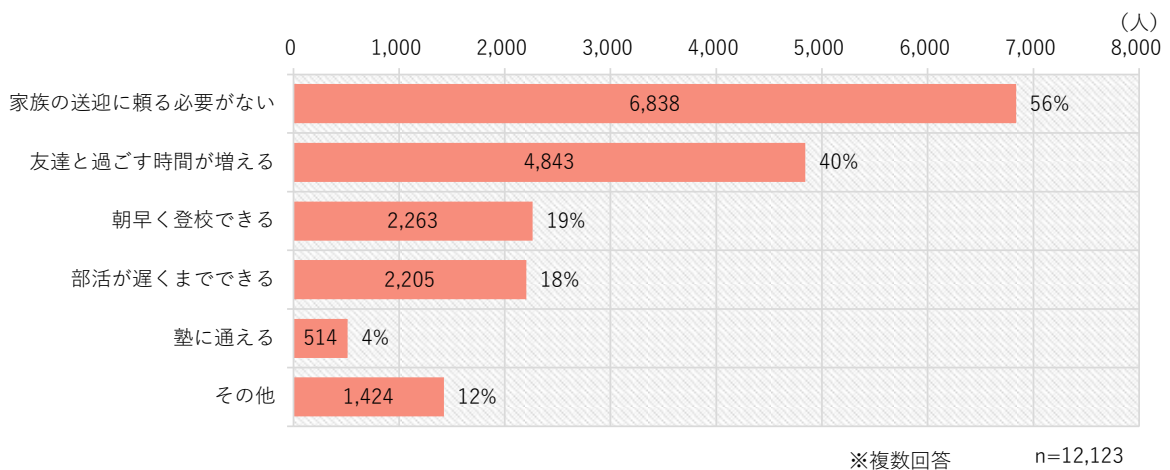


図 4-30 公共交通が利用しやすくなった場合に想定されるメリット

#### (4) 通学以外の公共交通の利用

##### ① 通学以外で利用する移動手段

通学以外での公共交通利用では、バスが最も多く利用されている。

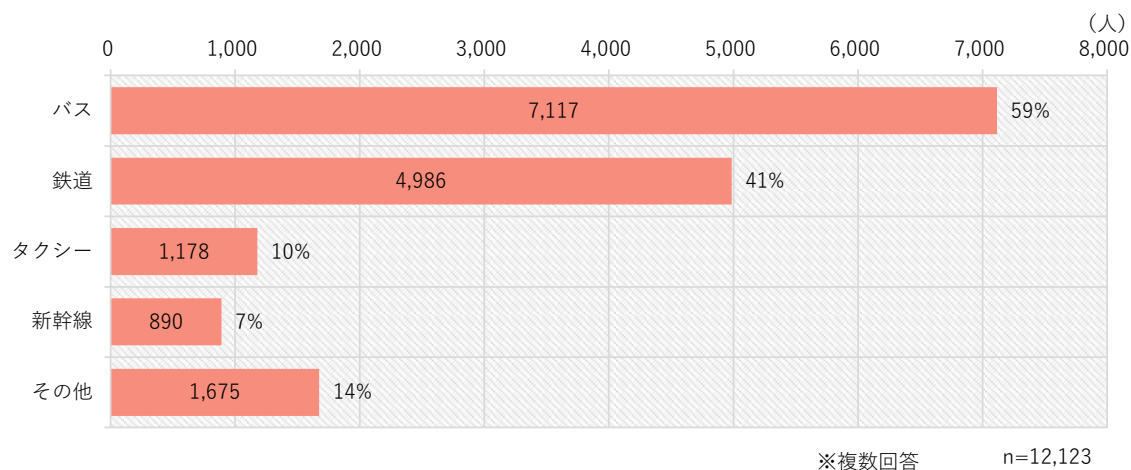


図 4 -31 通学以外で利用する移動手段

##### ② 満足度

通学以外で公共交通を利用する場合の満足度は「満足」「どちらかといえば満足」の回答が全体の 60%であり、満足度は概ね高いといえる。

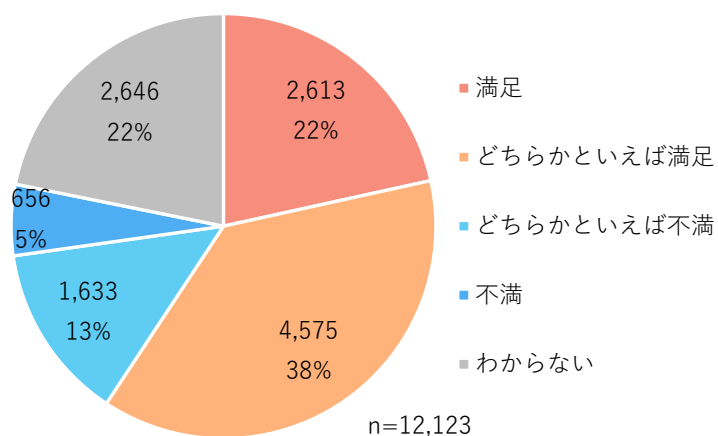


図 4 -32 公共交通に対する満足度



### ③ 改善点

「運行本数が少ない」という回答が最も多く、利用する時間帯が限られるところが改善点である。

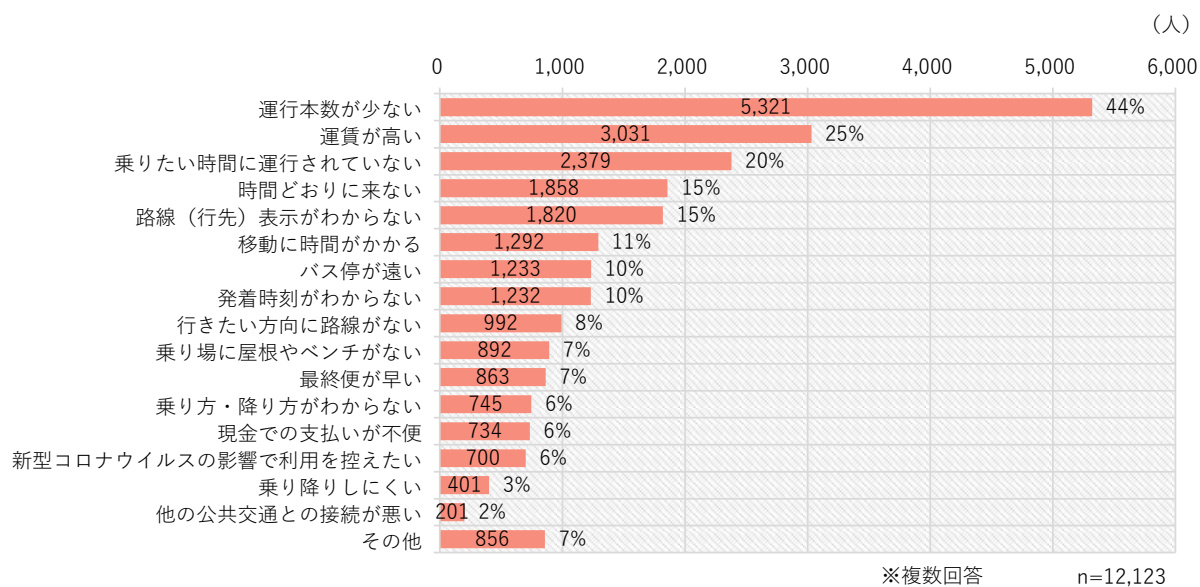


図 4-33 公共交通の改善点

## (5) 公共交通の利用実態

### ① 時刻や経路を調べる頻度

「利用するときにはいつも調べる」という回答が最も多く 55%を占める。

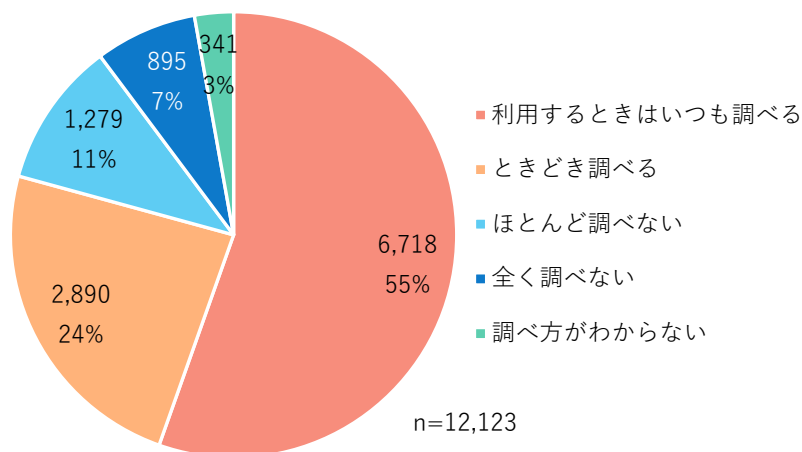


図 4-34 時刻や経路を調べる頻度

### ② 時刻や経路を調べる手段

時刻や経路を調べる手段は「運行会社のホームページ」が最も多く、30%を占める。

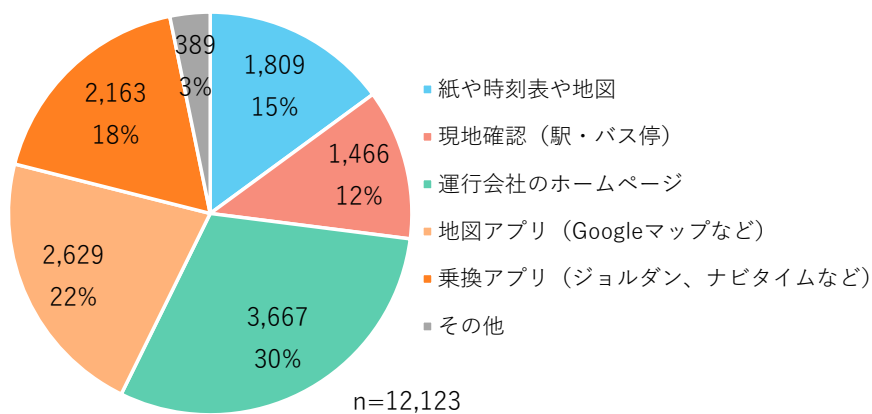


図 4-35 時刻や経路を調べる手段

## (6) 公共交通に持つイメージ

### ① 自動車・バイク・原付の免許取得意向

自動車・バイク・原動機付自転車の免許取得意向は高く、「取得したい」という回答は全体の約70%を占める。

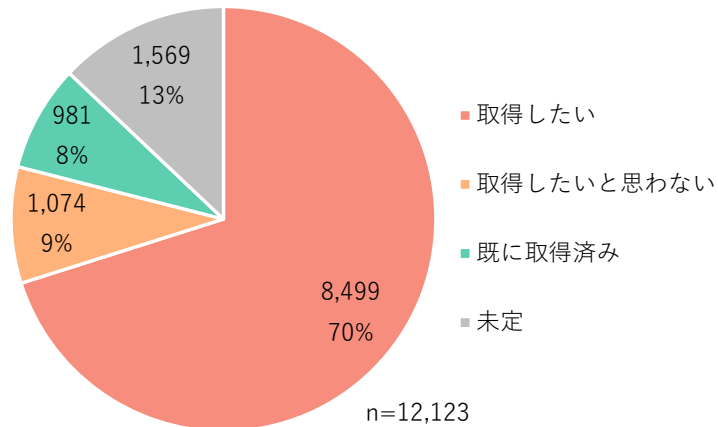


図 4-36 原動機付自転車等の免許の取得意向

### ② 今後の公共交通利用意欲

今後の公共交通利用に対して、「積極的に利用したい」「必要があれば利用したい」という回答が82%を占める。

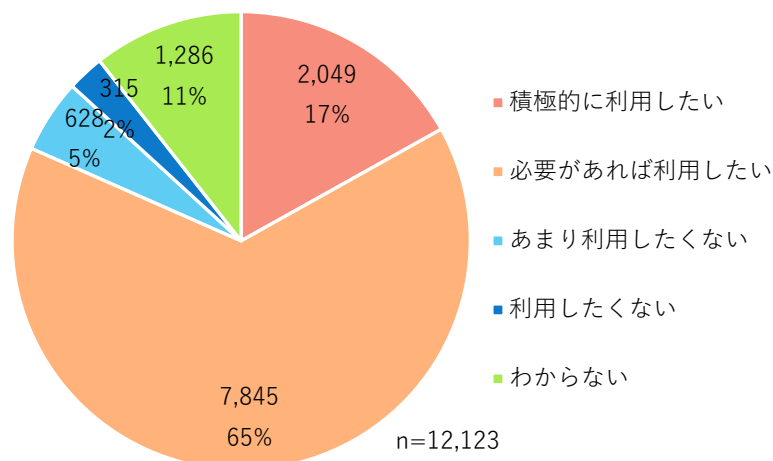


図 4-37 今後の公共交通の利用

## 4-3. 公共交通利用者の移動実態

---

### 4-3-1 回答状況

#### ① 公共交通依頼

交通事業者に、利用者へのアンケート依頼チラシ配布やポスター掲示を依頼し、2023年1月～2月までに337件の回答を得た。

#### ② WEBモニター依頼

鹿児島県内在住のWEBアンケートモニター会員552人に対しアンケート回答を依頼し、普段公共交通を利用していると回答した161人分の回答を集計した。

#### ③ 対面調査

鹿児島中央駅（175件）、川内駅（38件）、国分山形屋前（38件）、リナシティかのや（88件）にて2023年1月17日（火）8:30～17:30の間、調査員が利用者へ聞き取りによるアンケート調査を実施し、計339件の回答を得た。

## 4-3-2 調査結果

### (1) 回答者の属性

#### ① 居住地

いずれの調査でも鹿児島市在住者が最も多い。

公共交通依頼の調査においては、特に種子屋久高速船利用者の回答が多かったことで、屋久島町の回答が多くなっている。

対面調査においては、バスターミナルで調査を実施したため、路線バス利用者が多数を占めている。

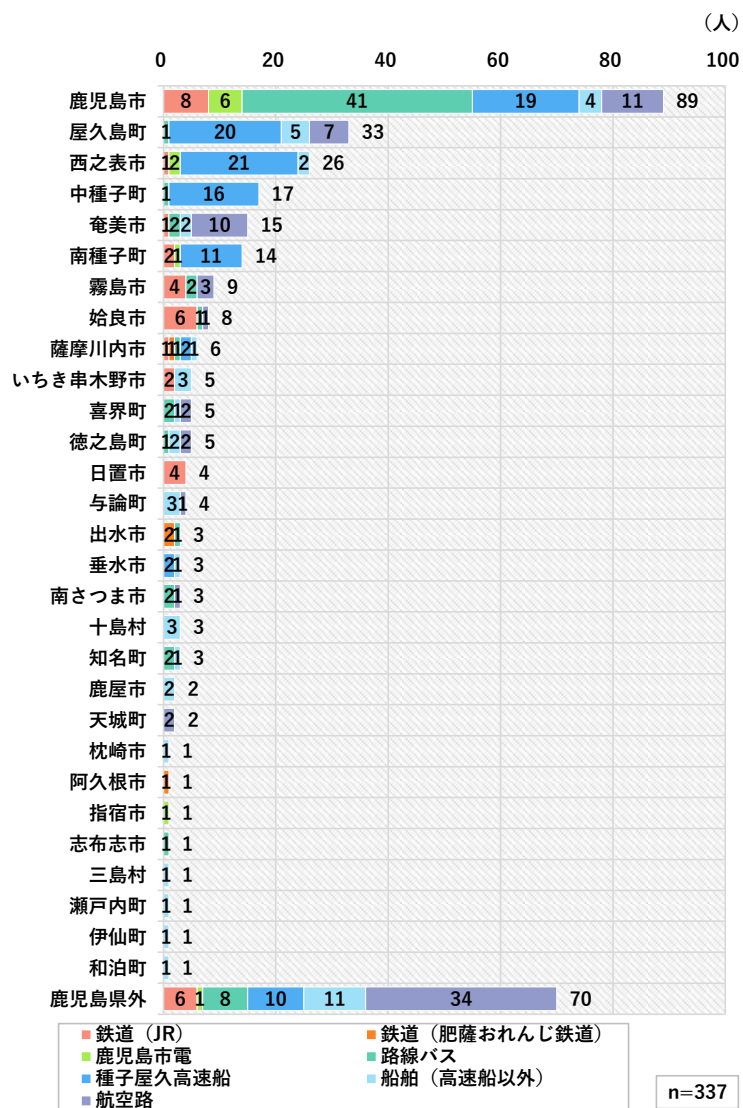


図 4-38 居住地\_公共交通依頼

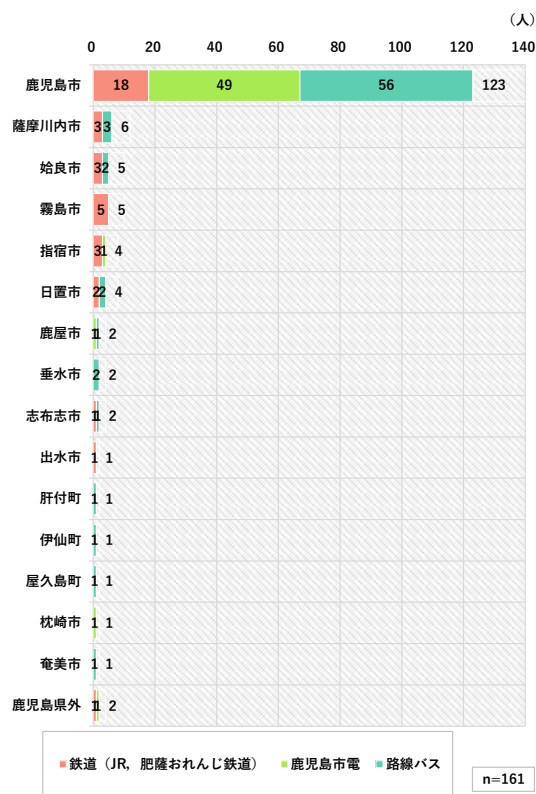


図 4-39 居住地\_WEB モニター—依頼

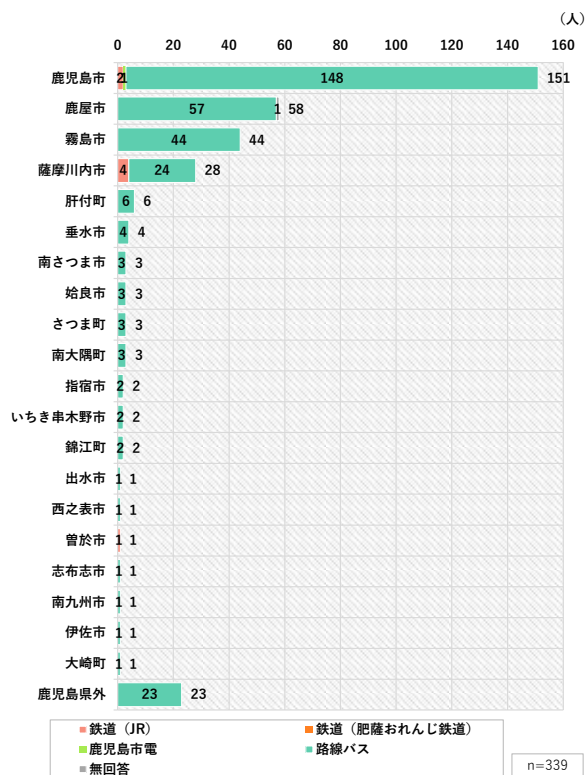


図 4-40 居住地\_対面調査

## ② 性別

対面調査は、女性が73%と多くを占めている。

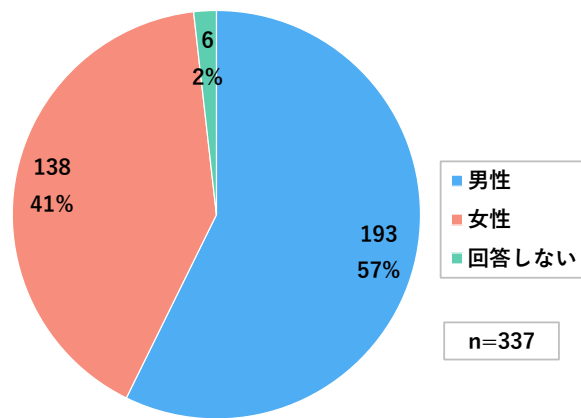


図 4 -41 性別\_公共交通依頼

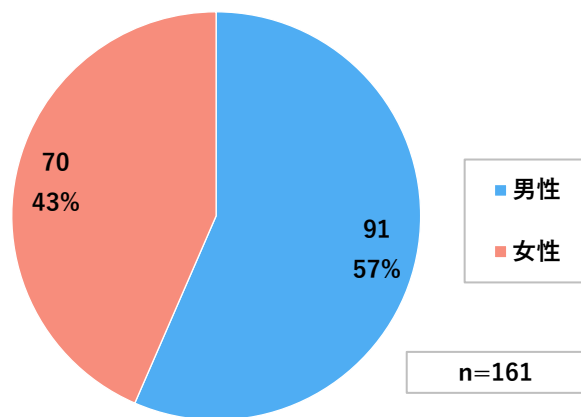


図 4 -42 性別\_WEB モニター依頼

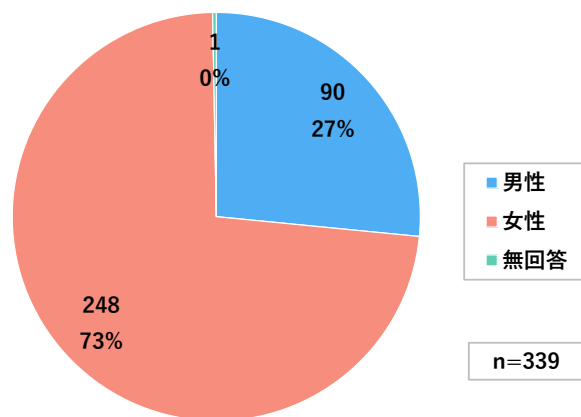


図 4 -43 性別\_対面調査

### ③ 年齢

公共交通依頼については、「50～54歳」の回答が最も多くなった。

対面調査については、「19～22歳」が最も多く、ほとんどが鹿児島中央駅での回答であった。

対面調査は、65歳以上の高齢者が47%を占めている。

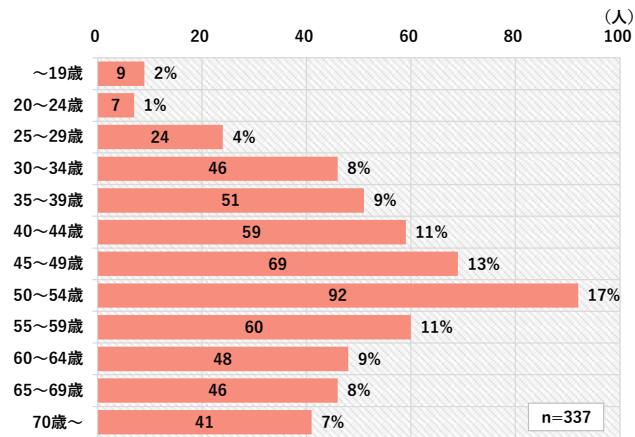


図 4 -44 年齢\_公共交通依頼

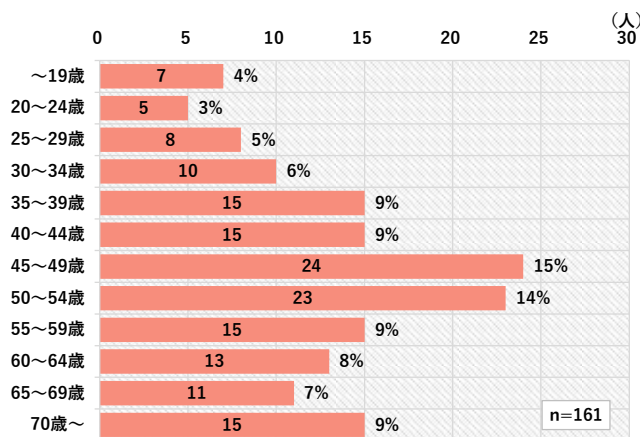


図 4 -45 年齢\_ WEB モニター依頼

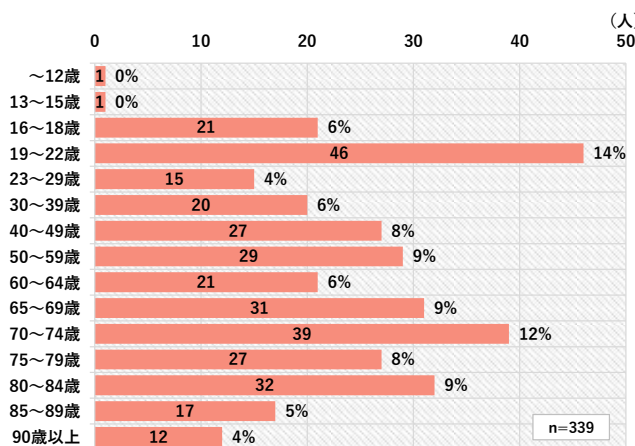


図 4 -46 年齢\_対面調査



#### ④ 自家用車の保有状況

公共交通依頼、WEB モニター依頼ともに、自身が使える自家用車を保有している割合が7割近い。

対面調査では、「自身は運転しないが、家族が運転する自家用車に乗っている」が最も多い。

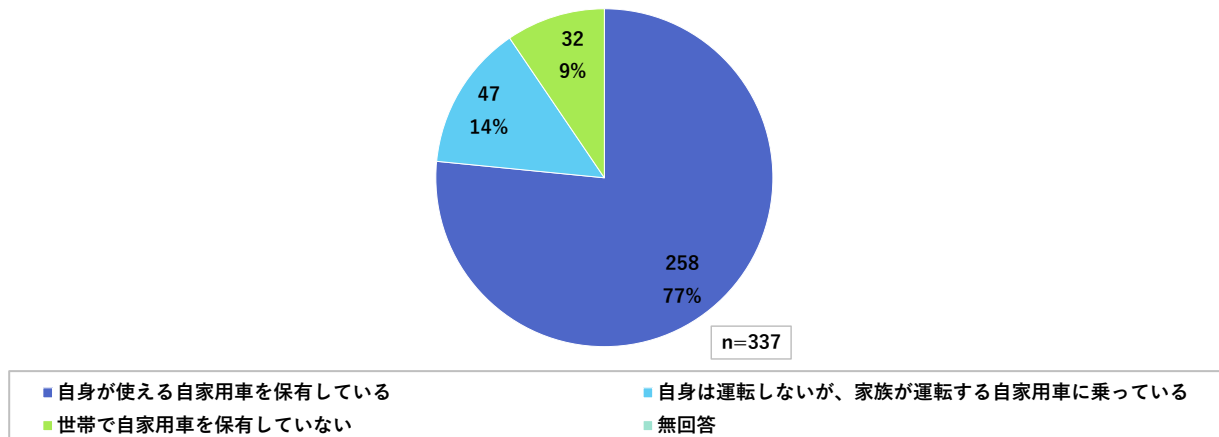


図 4-47 自家用車の保有状況\_公共交通依頼

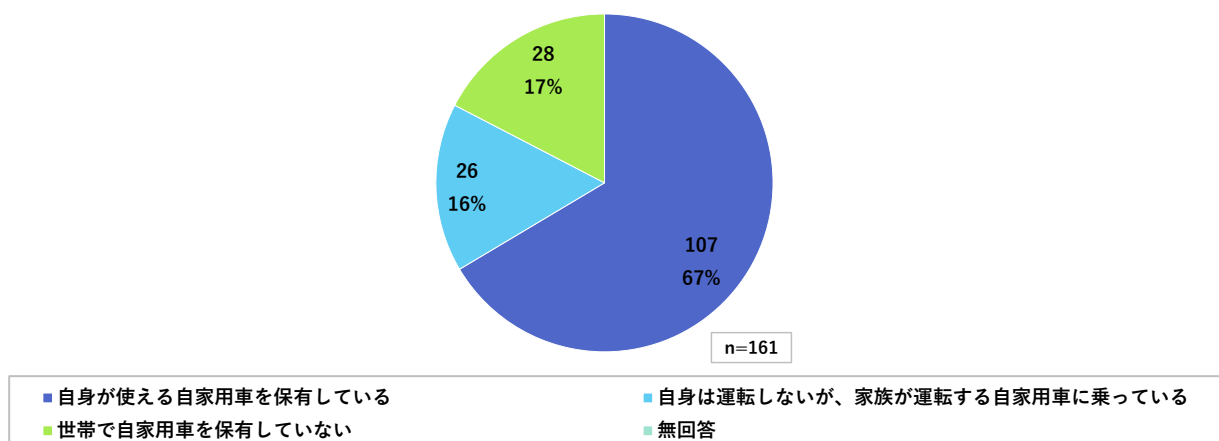


図 4-48 自家用車の保有状況\_ WEB モニター依頼

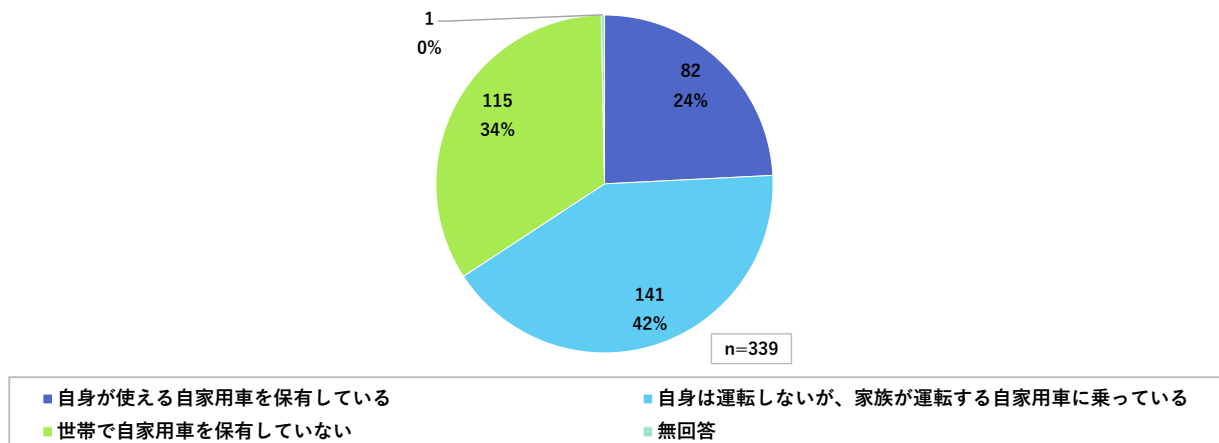


図 4-49 自家用車の保有状況\_対面調査

## ⑤ スマートフォンの活用

公共交通依頼、WEBモニターともに、WEBによる回答であることから、スマートフォンを所持している方がほとんどである。

対面調査では、高齢者が約半数を占めるため、スマートフォンの所持率は他の2つの調査と比較すると低い。

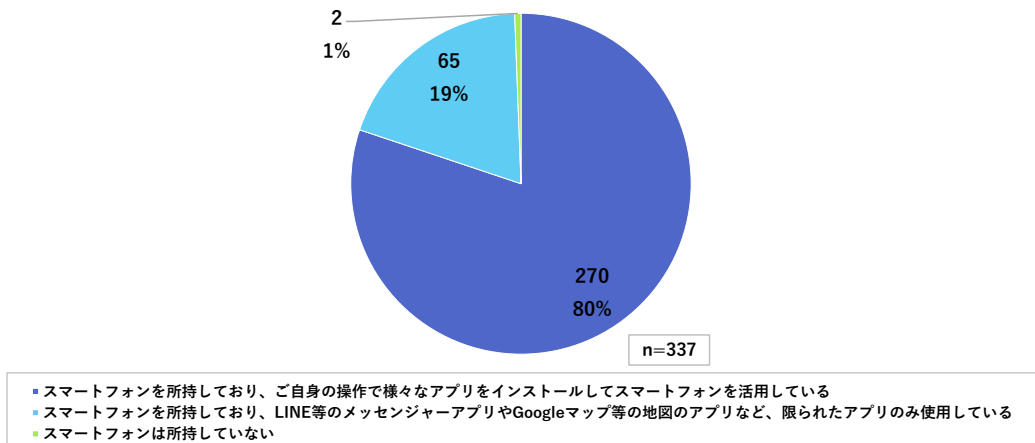


図 4-50 スマートフォンの活用\_公共交通依頼

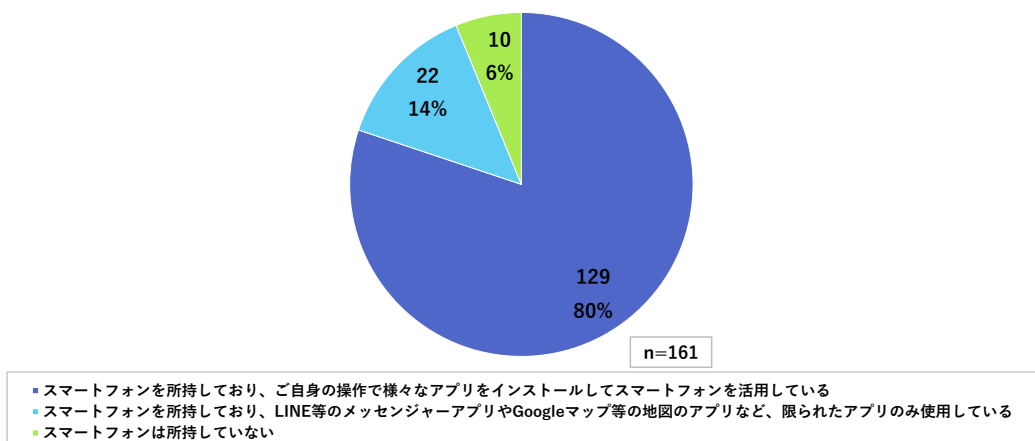


図 4-51 スマートフォンの活用\_WEBモニター依頼

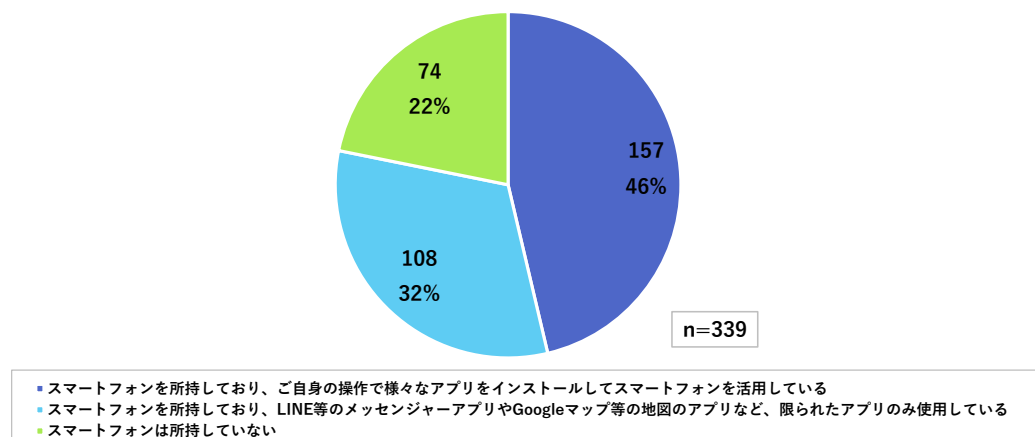


図 4-52 スマートフォンの活用\_対面調査

## (2) 移動の実態等

### ① 移動目的

公共交通依頼分は、種子屋久高速船やその他船舶、航空利用者の回答が多いことから、「旅行・出張」の回答が多い。

WEBモニター依頼分については、「買い物」「通勤」の順に多い。

対面調査については、「買い物」が最も多く、次いで「通学」と「通院」が同率である。

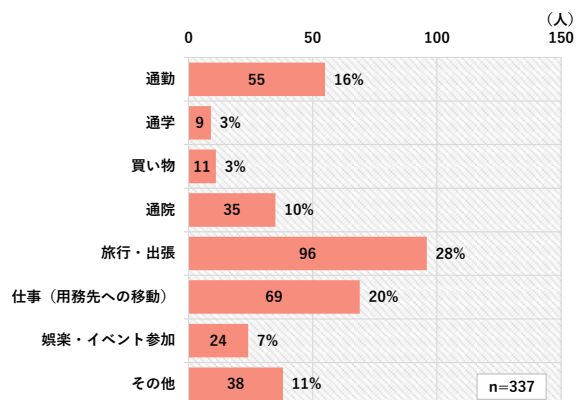


図 4-53 移動目的\_公共交通依頼

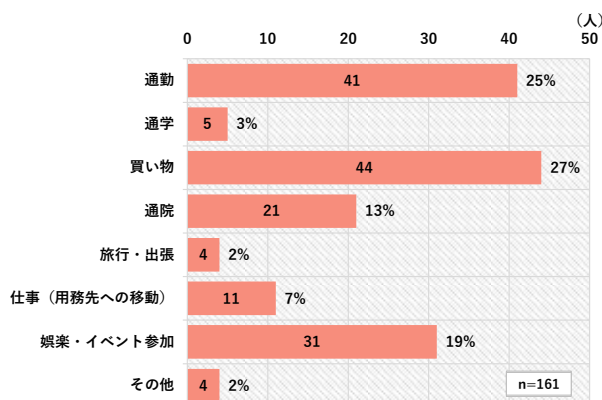


図 4-54 移動目的\_WEBモニター依頼

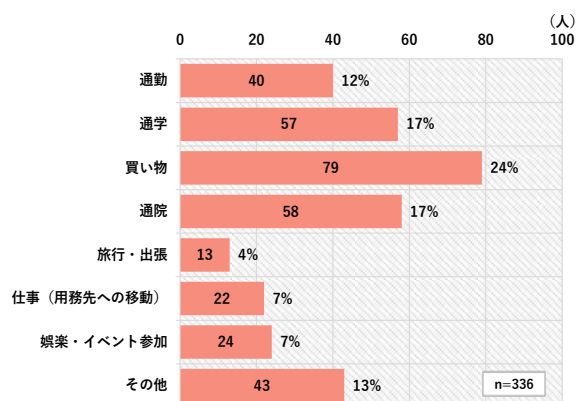


図 4-55 移動目的\_対面調査

## ② 運賃支払い方法

鉄道は共通して定期券利用者の割合が高い。

市電より路線バスの方が、ICカード利用率が高い。

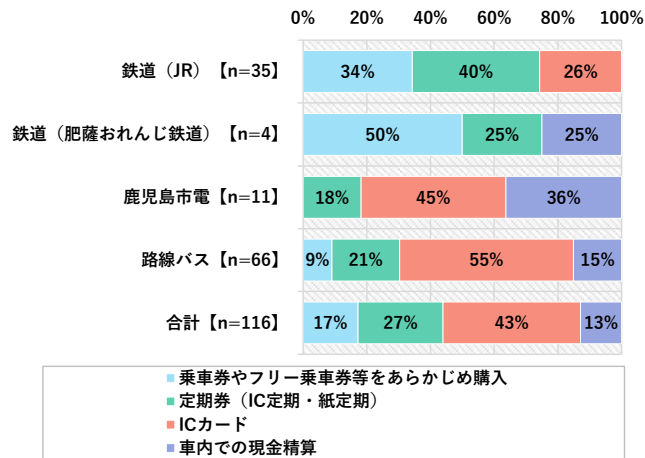


図 4-56 運賃支払い方法\_公共交通依頼

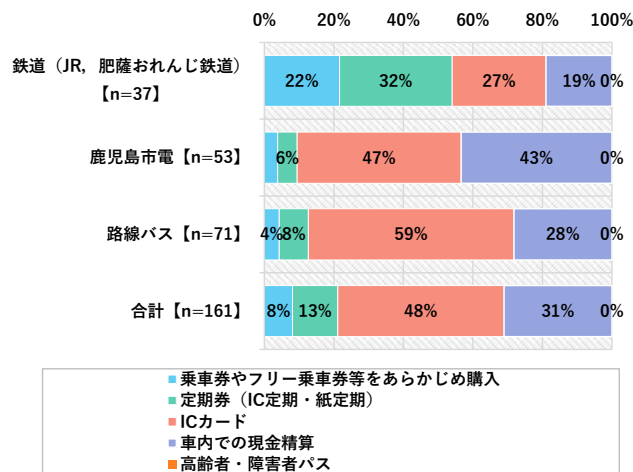


図 4-57 運賃支払い方法\_ WEB モニター依頼

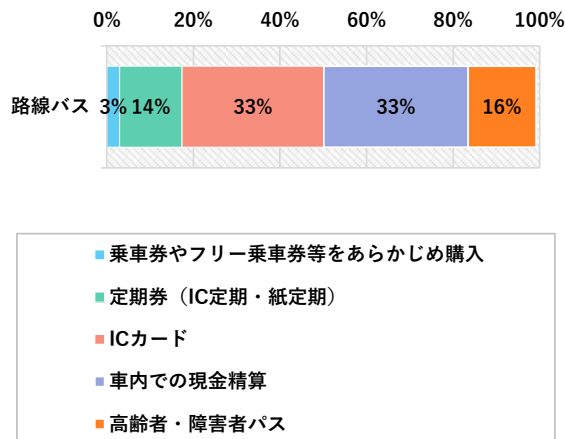


図 4-58 運賃支払い方法\_対面調査

### (3) 公共交通に対する意見

#### ① 公共交通の改善点（モード別）

路線バスについては「全国共通の交通系 IC カードで乗車できない」の回答が最も多い。

鉄道（JR）については、「鹿児島県内路線バスの IC カードで乗車できない」の回答が最も多く、次いで「駅や車内で尋ねられる職員がいない」と「乗継ぎが不便・不安」が同率であった。

航空については、「空港まで・空港からのアクセスが不便」が最も多かった。

#### A) 公共交通依頼

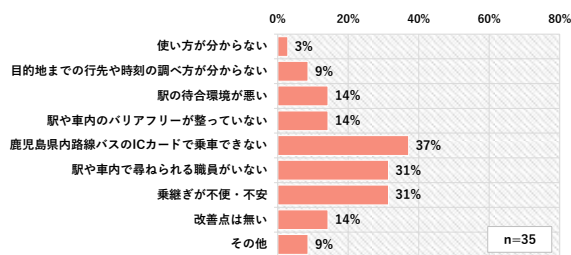


図 4-59 鉄道（JR）利用者

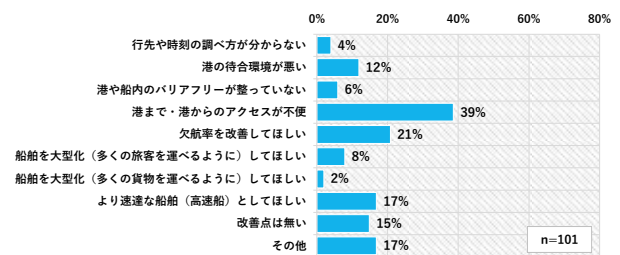


図 4-60 種子屋久高速船利用者

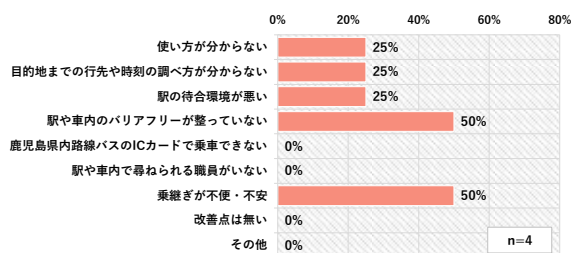


図 4-61 鉄道（肥薩おれんじ鉄道）利用者

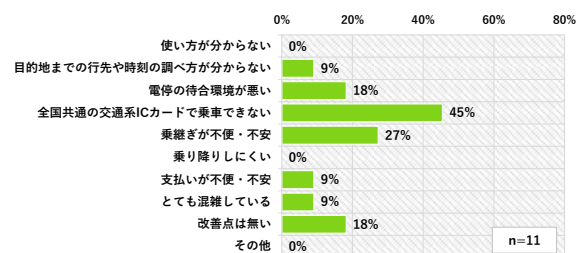


図 4-62 鉄道（鹿児島市電）利用者

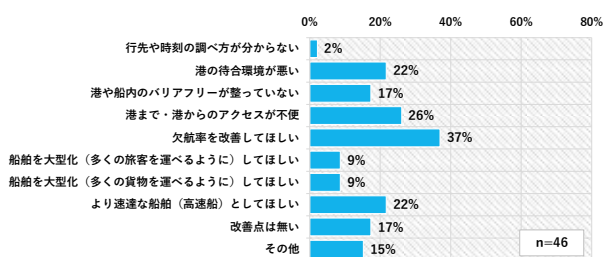


図 4-63 船舶（高速船以外）利用者

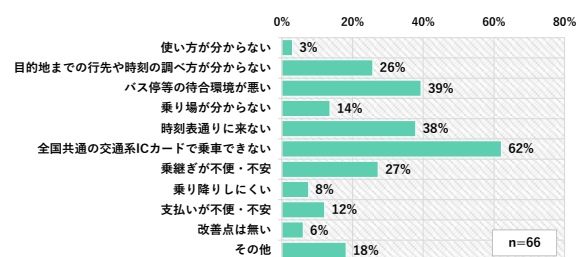


図 4-64 路線バス利用者

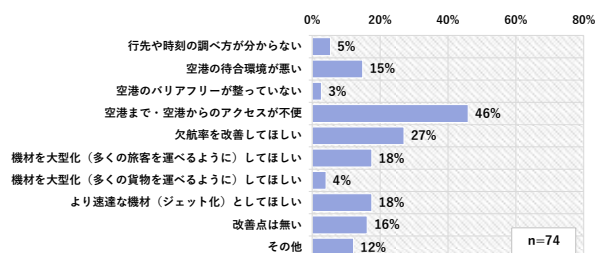


図 4-65 航空利用者

B) WEB モニター依頼

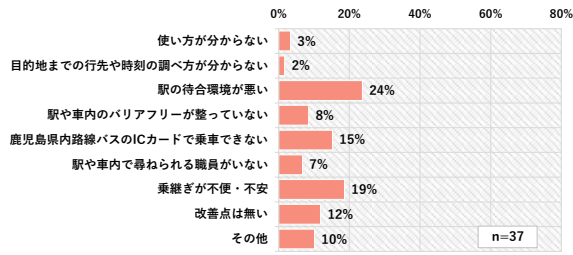


図 4-66 鉄道(JR、肥薩おれんじ鉄道)利用者

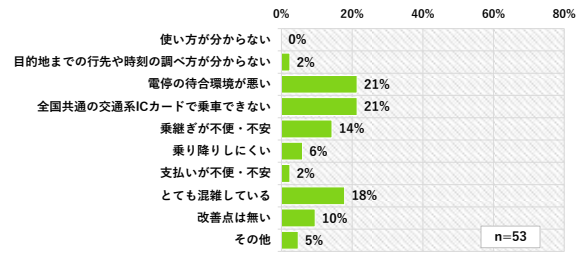


図 4-67 鉄道(鹿児島市電)利用者

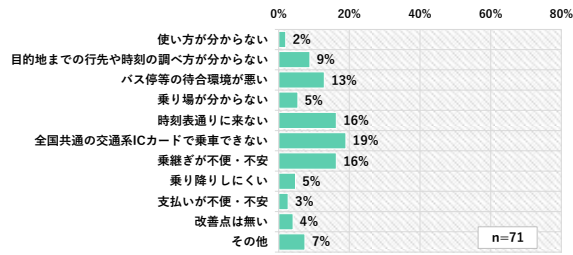


図 4-68 路線バス利用者

C) 対面調査

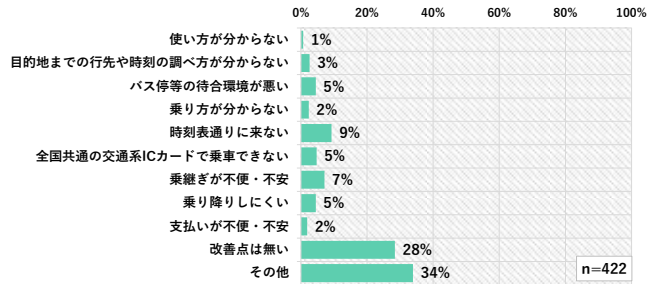


図 4-69 路線バス利用者

## ② 公共交通を利用したい状況（モード別）

市電以外の公共交通モードで、「目的地に行く方法が公共交通しかない」が最も多く、次いで「飲酒する予定、飲酒した」や「目的地近くに駐車場がない」が多い。

### A) 公共交通依頼

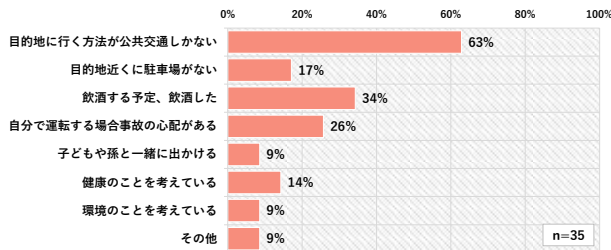


図 4-70 鉄道（JR）利用者

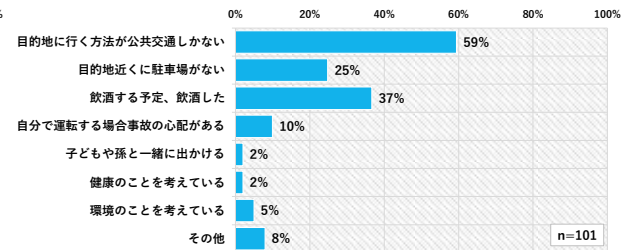


図 4-71 種子屋久高速船利用者

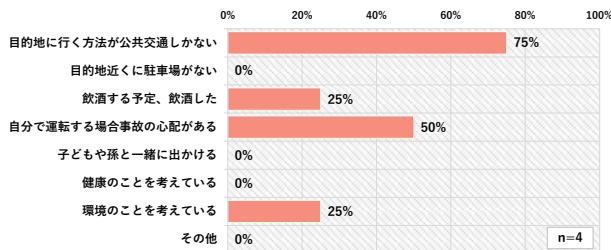


図 4-72 鉄道(肥薩おれんじ鉄道)利用者

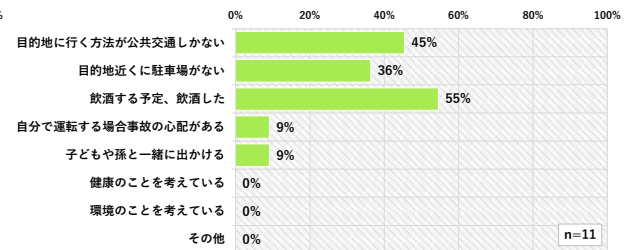


図 4-73 鉄道（鹿児島市電）利用者

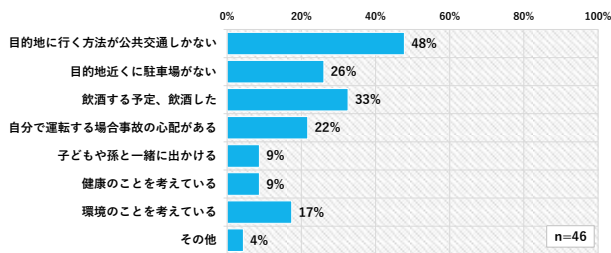


図 4-74 船舶（高速船以外）利用者

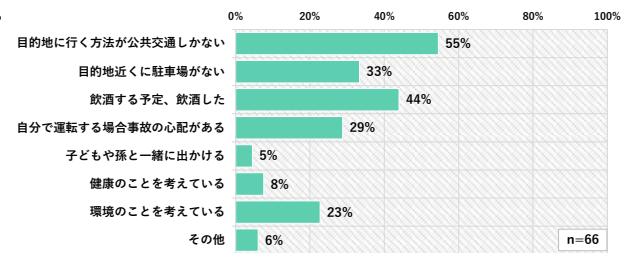


図 4-75 路線バス利用者

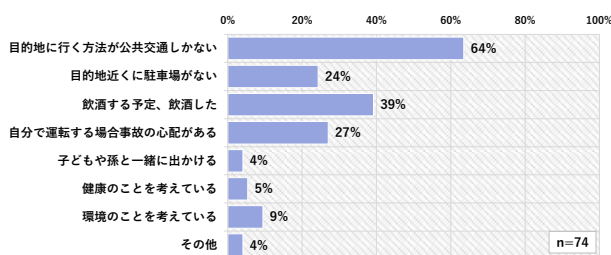


図 4-76 航空利用者

B) WEB モニター依頼

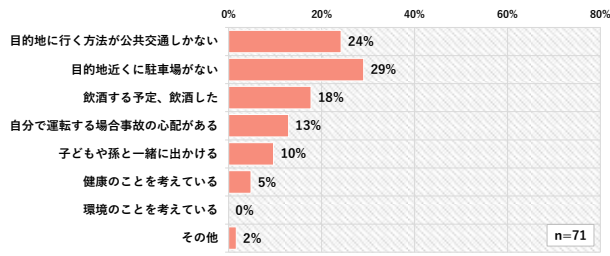


図 4-77 鉄道(JR、肥薩おれんじ鉄道)利用者

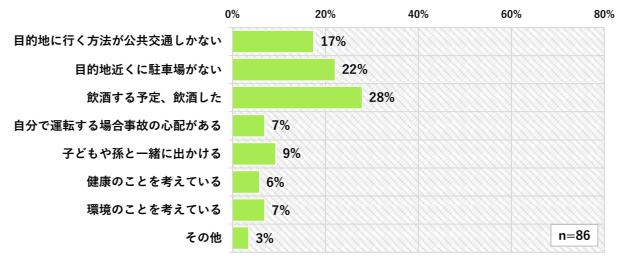


図 4-78 鉄道(鹿児島市電)利用者

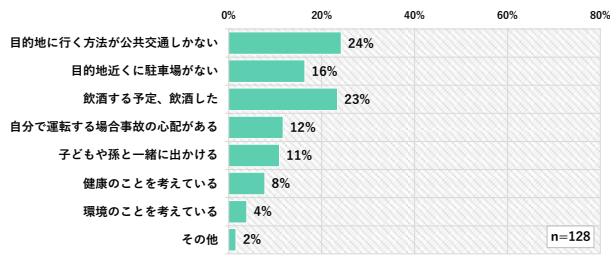


図 4-79 路線バス利用者