

# 垂水市地域公共交通計画

令和6年6月





# [ 目 次 ]

<b>序章 計画の策定にあたって</b> .....	1
1. 計画策定の背景・目的.....	1
2. 計画対象区域.....	1
3. 計画期間 .....	1
4. 計画の位置づけ .....	2
5. 上位・関連計画の整理.....	3
<b>第1章 本市の概況</b> .....	6
1. 地域の現状.....	6
2. 公共交通の現状 .....	16
<b>第2章 市民の移動実態及びニーズの把握</b> .....	24
1. 市民の移動実態 .....	25
2. 公共交通の利用状況 .....	30
3. 公共交通に対する意向.....	37
4. 交通事業者ヒアリング.....	40
<b>第3章 本市の公共交通の現状及び課題</b> .....	41
<b>第4章 垂水市地域公共交通計画</b> .....	46
1. 基本理念および基本方針 .....	46
2. 交通種別ごとの役割と方向性 .....	49
3. 計画目標及び目標達成のための事業.....	51
4. 目標達成に向けた評価指標.....	63
5. 目標達成に向けたマネジメント .....	65



# 序章 計画の策定にあたって

## 1. 計画策定の背景・目的

垂水市(以下、「本市」という)では、令和2年の国勢調査結果をみると、65歳以上の老年人口の割合が43.1%に達し、総人口は平成27年国勢調査から11.0%減少するなど、高齢化及び人口減少が進行しています。

一方、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすことが期待されています。

しかしながら、人口減少による公共交通利用者の減少、運転手不足の深刻化等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきており、公共交通に頼らざるを得ない高齢者等や、公共交通空白地などにおける移動手段の確保は、今後さらに深刻な問題となることが予想されます。


こうした状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づき、既存の公共交通に加えて、地域における輸送資源の総動員による持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを目的とした「垂水市地域公共交通計画」を策定します。

## 2. 計画対象区域

本計画の区域は、垂水市全域とします。

## 3. 計画期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間です。

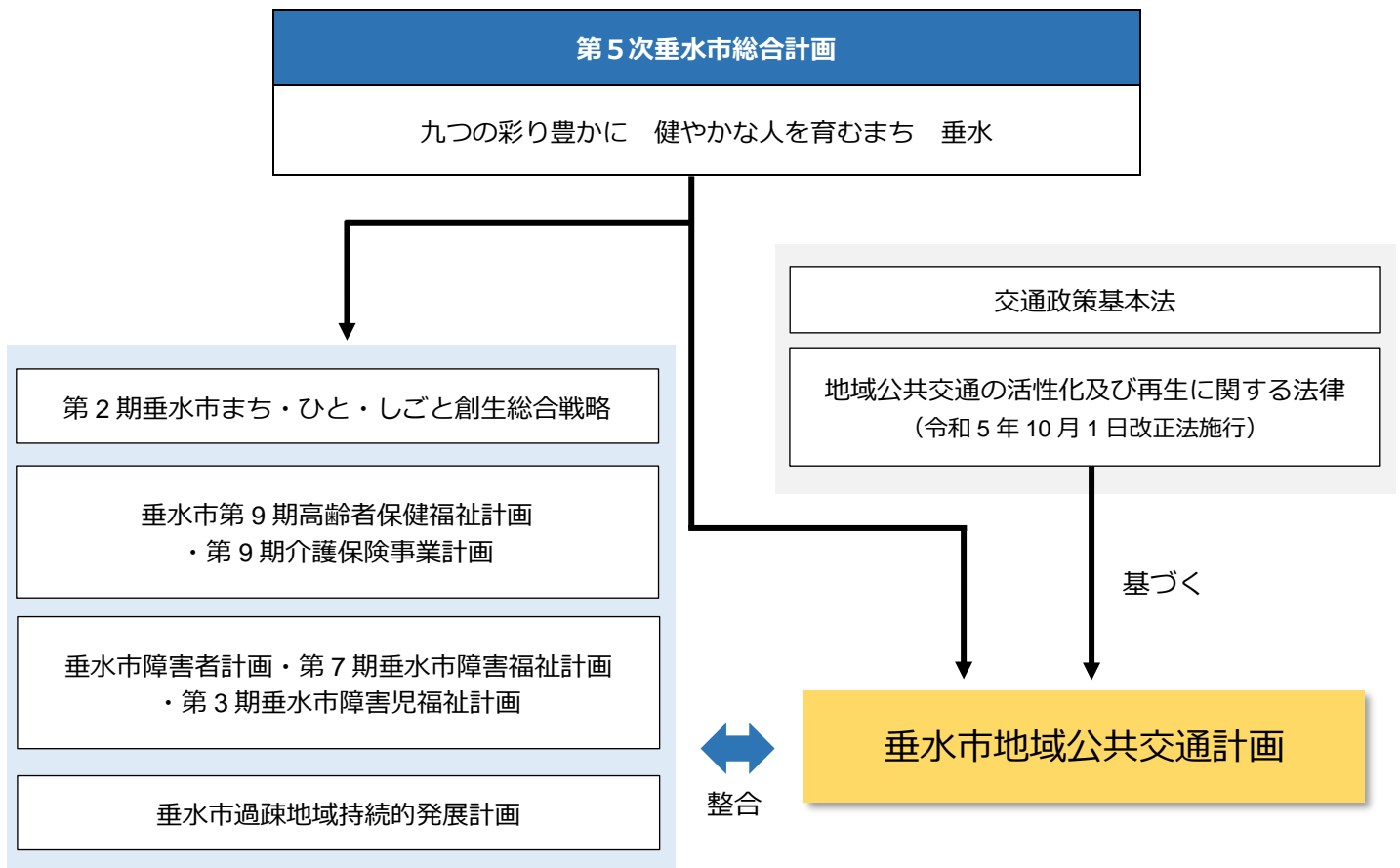
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
垂水市地域公共交通計画					

## 4. 計画の位置づけ

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5次垂水市総合計画」(平成30年3月策定)を上位計画とし、市の各種関連計画との整合性を図りながら策定します。

また、本計画は、SDGs(Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)の目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の達成に向けて取組を進めていきます。

図表1 垂水市地域公共交通計画の位置づけ



図表2 関連するSDGsの目標



## 5. 上位・関連計画の整理

本市におけるまちづくりの方向性と公共交通の位置付け・役割、求められる機能について明確にするため、公共交通に関連する計画として以下のとおり示します。

### (1) 上位計画「第5次垂水市総合計画」

「第5次垂水市総合計画」は平成30年度から令和6年度までの7年間を計画期間として、「九つの彩り豊かに 健やかな人を育むまち 垂水」を将来像として設定し、4つの基本目標を掲げています。公共交通施策は、目標4「豊かな自然の恵みを次世代に受け継ぐまち【生活環境】」の実現に向けて、「交通の利便性の向上」として位置づけられています。

図表3 「第5次垂水市総合計画」の概要

<p>計画概要等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画期間 平成30年度～令和6年度</li> <li>○将来像 九つの彩り豊かに 健やかな人を育むまち 垂水</li> <li>○まちづくりの視点(基本理念)               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.地域の宝物-地域資源を積極的に活用します</li> <li>2.市民主体-自ら考え共に行動します</li> <li>3.次世代人材育成-地域“愛”を育みます</li> <li>4.安全・安心-みんなで支え合います</li> </ol> </li> <li>○まちづくりの目標               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.地域資源を活かした賑わいのあるまち【産業振興】</li> <li>2.次世代の担い手を育成・支援するまち【教育文化】</li> <li>3.安心していきいきと暮らせるまち【安全安心・健康福祉】</li> <li>4.豊かな自然の恵みを次世代に受け継ぐまち【生活環境】</li> </ol> </li> </ul>
<p>公共交通に関する記述内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通の利便性の向上 計画的な市道整備、道路維持事業を進めるとともに、公共交通(路線バス・乗合タクシー)については、補助事業であり、広域的な連携も必要なことから課題等について必要に応じ関係機関と協議し、運行の適正化を図ります。</li> </ul>

## (2) 関連計画

まちづくりや医療・福祉分野における各種計画では、公共交通に関連する施策が以下のとおり示されています。

図表4 関連計画における公共交通の位置づけ

### ①第2期垂水市まち・ひと・しごと創生総合戦略

基本目標	ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる
計画期間	令和2年度～令和6年度
公共交通に関する記述内容	<p>&lt;質の高い暮らしのためのまちの機能の充実&gt;</p> <p>市民の生命や生活を支えるため、路線バスや乗合タクシー等の公共交通体系の維持・存続や市道整備等の社会基盤整備を図ります。</p>

### ②垂水市第9期高齢者保健福祉計画・第9期介護保険事業計画

基本理念	<p>①介護予防を積極的に推進するまち</p> <p>②健康で楽しく歳を重ねながら、お互いが尊厳をもち自己実現できるまち</p> <p>③障害があっても住み慣れた地域で安心して暮らせるまち</p>
計画期間	令和6年度～令和8年度
公共交通に関する記述内容	<p>&lt;高齢者等の交通手段の確保&gt;</p> <p>バス路線がなく、公共交通機関の利用が難しい中山間地域における高齢者等の交通手段の確保のために、大野、水之上地区及び新城、市木、中央地区の一部で事前予約型乗合タクシーを導入し、交通空白地域や交通不便地域の解消を図っています。</p> <p>事前予約型乗合タクシーについては、利用者の利便性の向上を図るため、利用者の状況確認やアンケート調査を実施し、垂水市地域公共交通計画に基づく持続可能なサービス提供の確保に取り組めます。</p> <p>また、高齢者の社会参加の促進を図り、福祉の増進及び健康寿命の延伸に寄与することを目的とし、出かけることをきっかけに住み慣れた地域でいつまでも生きがいを持ち、安心かつ健康に暮らせるように支援を行うため、65歳以上の高齢者にバス・タクシー・温泉施設で利用できる「垂水市たるたるおでかけチケット」を交付します。</p> <p>今後も、高齢者の交通手段等については、市や関係団体等と連携を取り、高齢者に寄り添った様々な交通手段及び移動手段の確保に取り組めます。</p>



③垂水市障害者計画・第7期垂水市障害福祉計画・第3期垂水市障害児福祉計画

基本理念	障害者の自立と社会参加を推進するまちづくり
計画期間	令和6年度～令和8年度
公共交通に関する記述内容	<p>&lt;外出・社会参加手段の確保&gt;                  障害者の地域における自立生活及び社会参加を促進し、余暇活動等の日常生活において、円滑に外出できるよう移動支援の充実を図ります。</p> <p>&lt;安全な建物・道路・交通機関の整備&gt;                  障害者を含めた多くの人々が利用しやすいよう公共施設のバリアフリー化に努めるとともにユニバーサルデザインの考え方に基づく整備を推進します。</p>

④垂水市過疎地域持続的発展計画

基本理念	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域資源を活かした賑わいのあるまち【産業振興】</li> <li>2. 次世代の担い手を育成・支援するまち【教育文化】</li> <li>3. 安心していきいきと暮らせるまち【安全安心・健康福祉】</li> <li>4. 豊かな自然の恵みを次世代に受け継ぐまち【生活環境】</li> </ol>
計画期間	令和3年度～令和7年度
公共交通に関する記述内容	<p>本市の公共交通体系を考える上では、路線バス等を維持していくことに加え、新たな交通手段の導入等についても路線バス等の効果的な活用や連携を視野に入れながら、交通体系の構築を図っていく必要がある。</p> <p>過疎化が進む地方バス路線は、旅客減少に歯止めがかからず、利益を計上するに至っていない。そこで、引き続き国や鹿児島県と協調しながら予算の範囲内において補助金を交付し、関係市町と協力して地方バス路線の運行の維持を図る。</p> <p>各地域と中央地区との移動を目的とした事前予約型乗合タクシーについては、持続的な運行のために、国庫補助金を活用しながら運行費を負担していくとともに、住民の声を踏まえた利便性の向上を図る。</p> <p>交通空白地域については、日常交通の実態や公共交通へのニーズ調査の実施と対応策を検討していく。</p>

# 第1章 本市の概況

本市の概況について、以下のとおり整理しました。

## 1. 地域の現状

### (1) 位置・地勢

- ・ 本市は、大隅半島の北西部、鹿児島湾に面するほぼ中央に位置し、県都鹿児島市と大隅半島を結ぶ海上陸上交通の要衝です。北に霧島市、西に桜島、東は高隈連山を境として鹿屋市に接しています。
- ・ 面積は、約 162.12 km<sup>2</sup>で 37 kmに及ぶ海岸線を有しています。地目別面積では、市の面積の 60.4%を山林・原野が占め、宅地割合はわずか 3.3%となっています。

図表 1-1 垂水市の位置

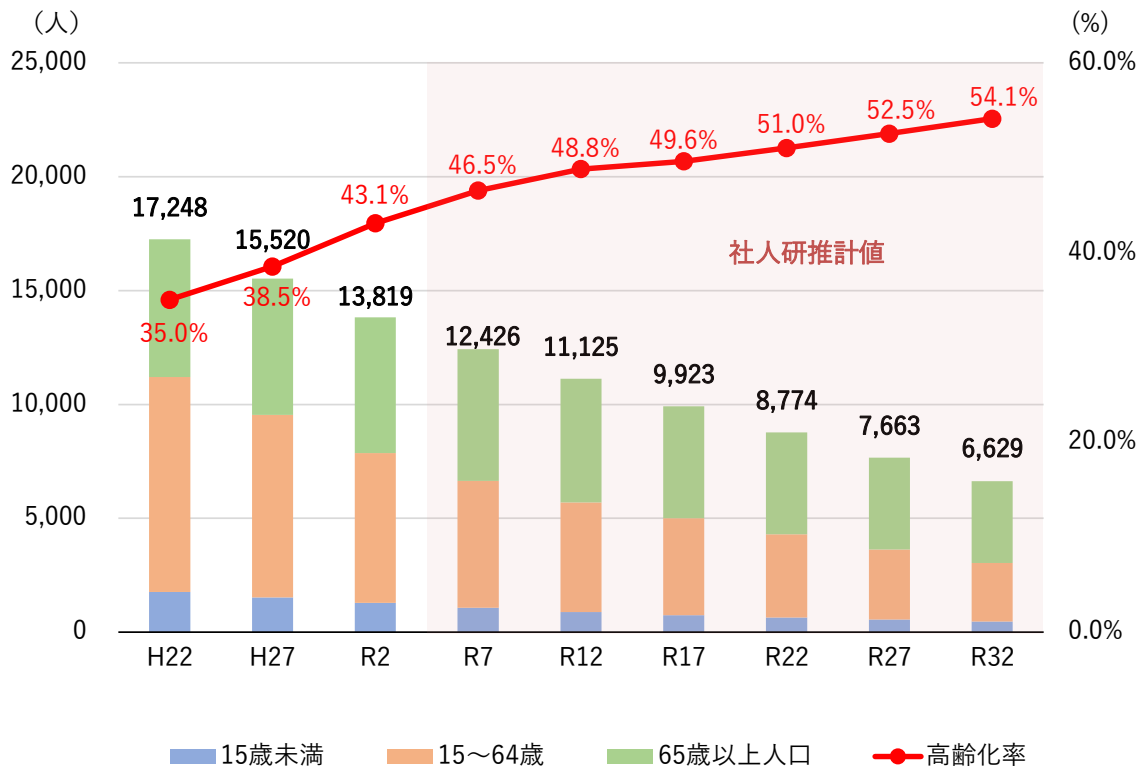


## (2) 人口特性

### ① 総人口

- ・ 人口は減少の一途を辿り、令和2年は13,819人と10年間で3,429人減少しています。
- ・ 高齢化率は上昇傾向で令和2年には40%を超えています。
- ・ 将来の人口推計では、30年後には現在の人口の半数以下となる7千人を下回り、高齢化率は50%超の見込みとなっています。
- ・ 直近10年間の地区別人口の変化をみると、大野地区を除く全ての地区で減少しており、特に境や牛根など北部地域で減少率が高くなっています。

図表 1-2 総人口（年齢3区分別）の推移



資料) 国勢調査(R2年まで)、国立社会保障・人口問題研究所(R7年以降)

図表 1-3 地区別人口の推移

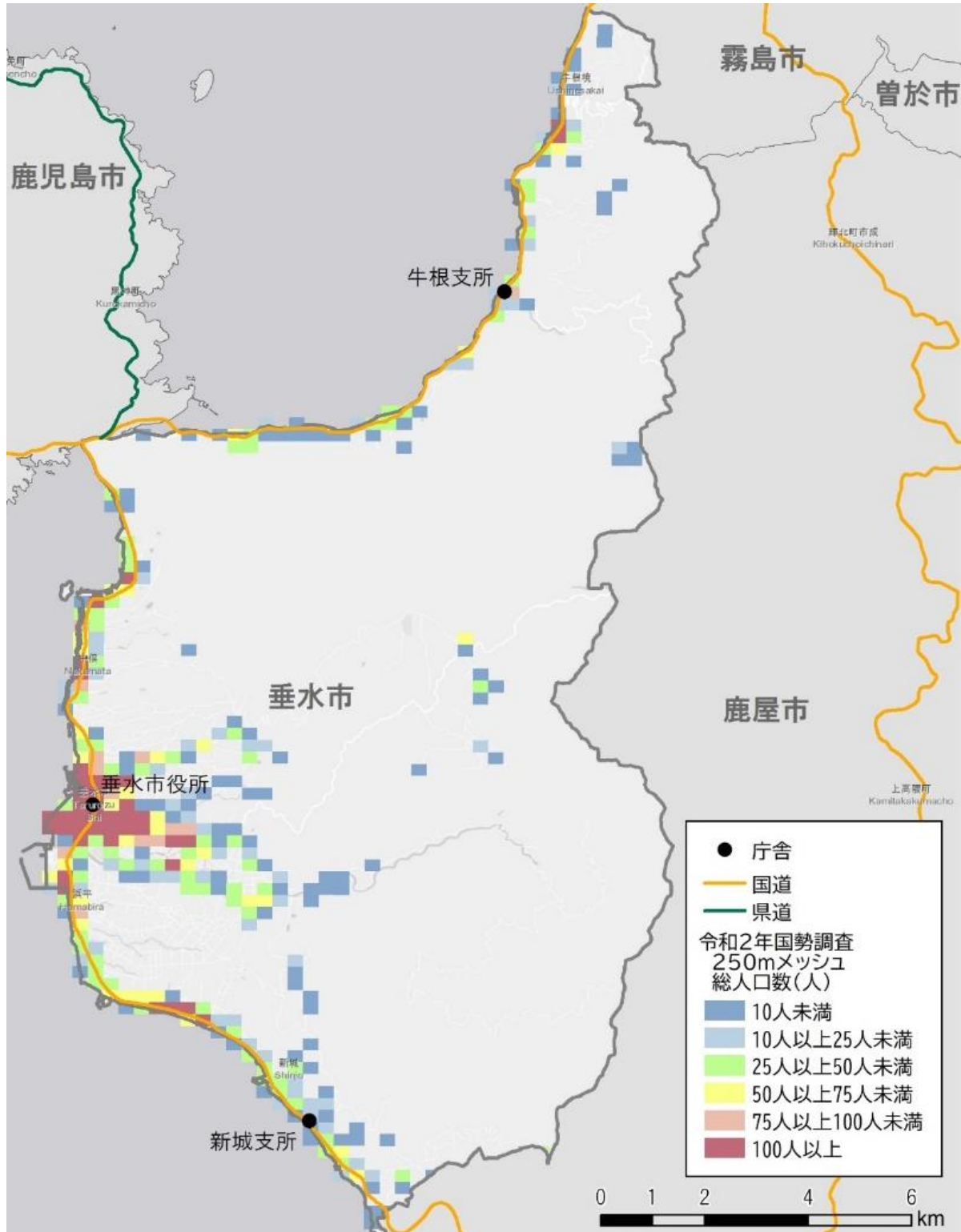
地区	H22	R2	増減数	増減率
境	759人	496人	-263人	-34.7%
牛根	552人	366人	-186人	-33.7%
松ヶ崎	638人	461人	-177人	-27.7%
協和	2,000人	1,450人	-550人	-27.5%
垂水	8,744人	7,508人	-1,236人	-14.1%
水之上	1,882人	1,470人	-412人	-21.9%
大野	129人	132人	3人	2.3%
柁原	1,370人	1,049人	-321人	-23.4%
新城	1,174人	887人	-287人	-24.4%

資料) 国勢調査

## ②人口の分布状況

- ・ 人口分布をみると、市中心部に集積がみられ、国道 220 号沿いにも多く居住しています。

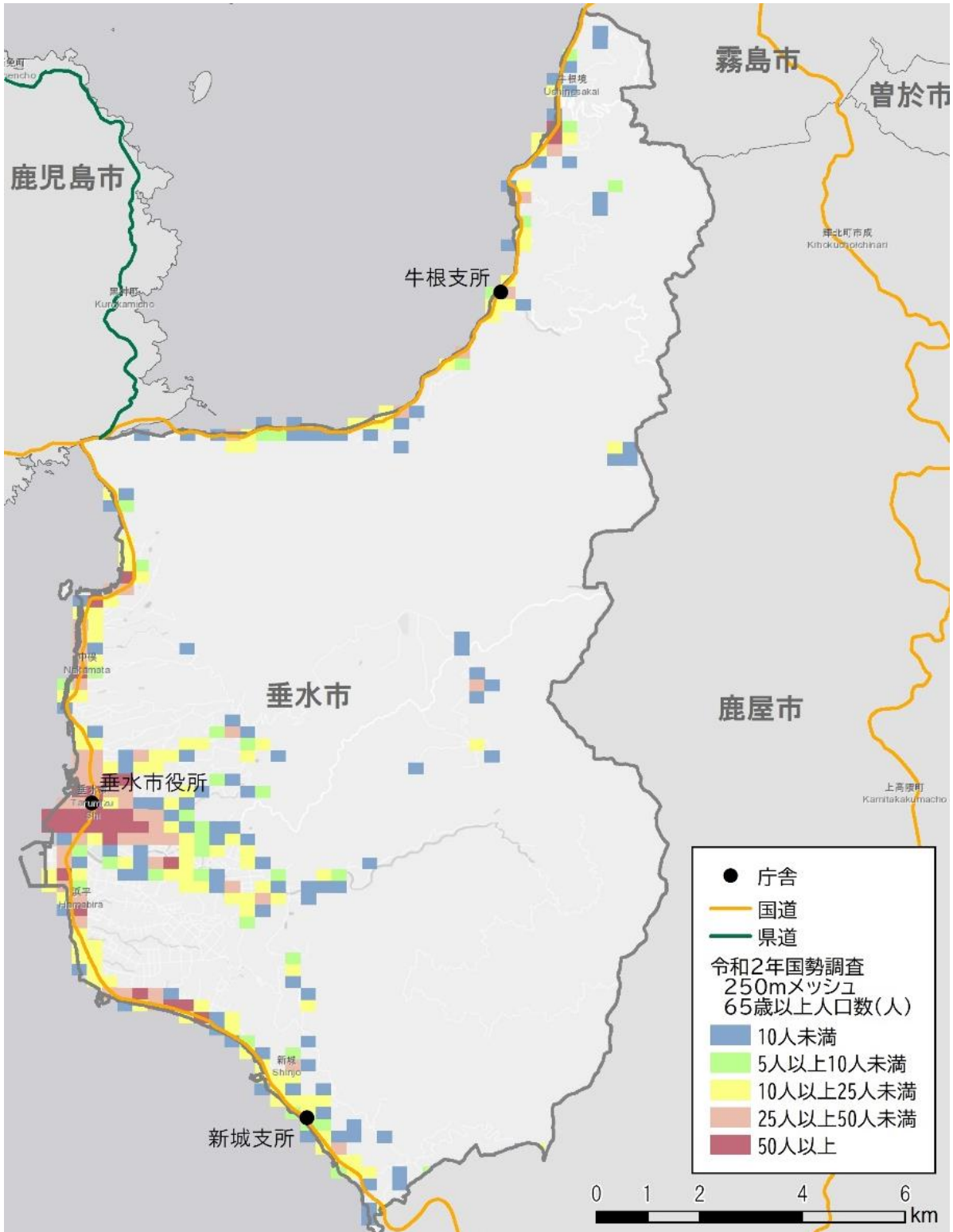
図表 1-4 人口の分布状況



### ③高齢者の分布状況

- ・ 65歳以上の高齢者も人口が多い市中心部に集中しています。

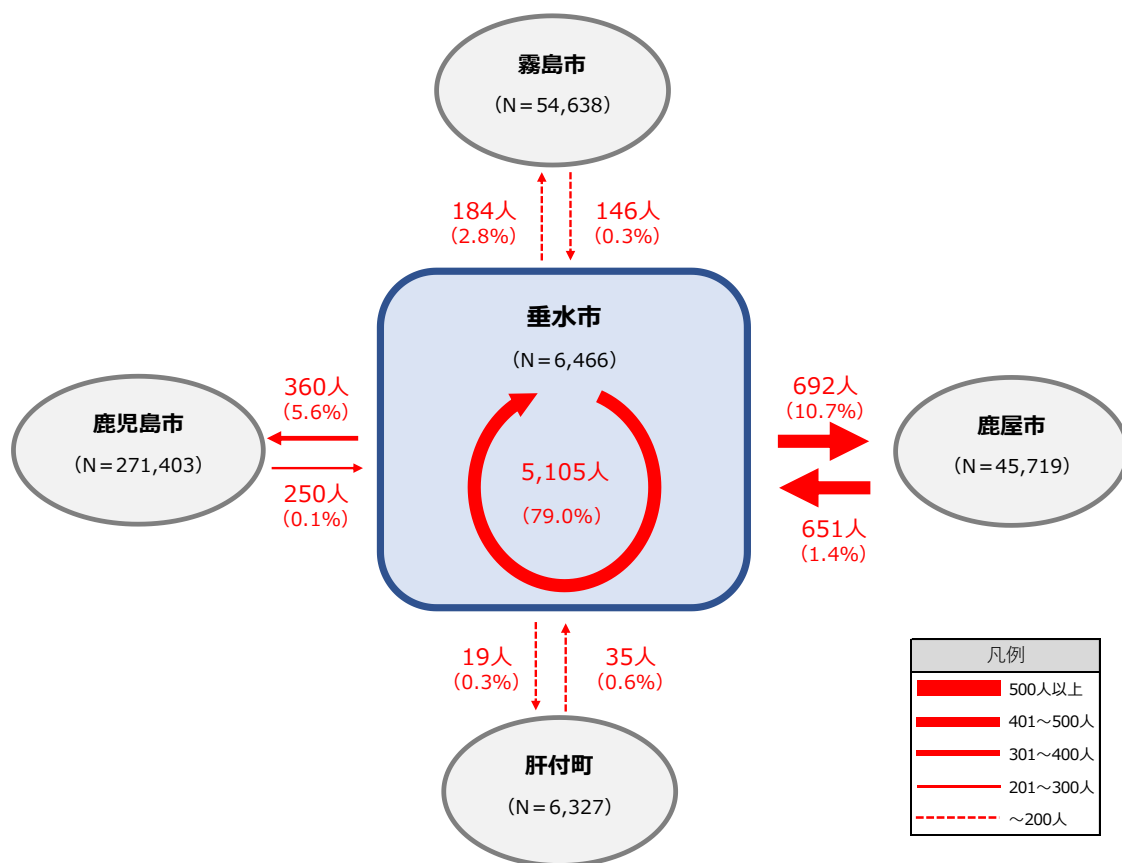
図表 1-5 高齢者の分布状況



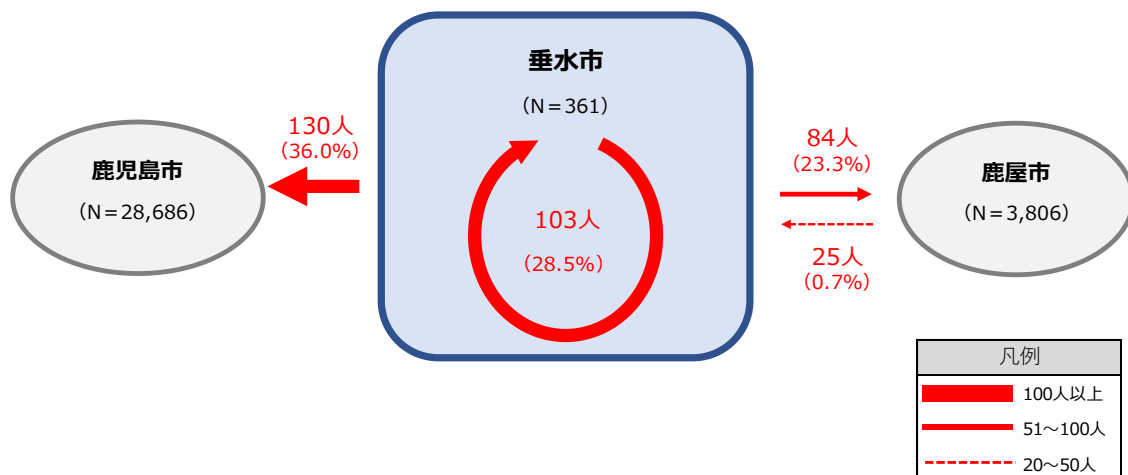
#### ④通勤・通学流動

- ・市内在住の就業者のうち、約8割は市内で勤務しており、そのほか鹿屋市(692人)、鹿児島市(360人)への通勤が多くなっています。
- ・市内在住の通学者のうち、鹿児島市への通学が130人で最も多く、次いで市内(103人)、鹿屋市(84人)となっています。

図表 1-6 通勤流動



図表 1-7 通学流動



資料)令和2年国勢調査

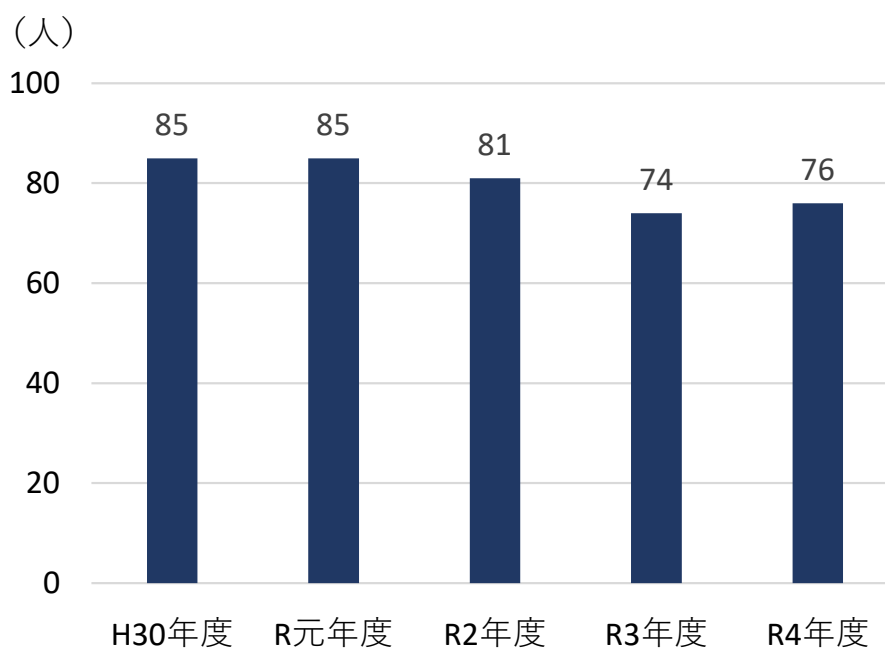
### ⑤運転免許証自主返納の状況

- ・本市では、運転免許を自主返納した高齢者に対し、商品券を交付する事業を行っています。
- ・直近5年間の同事業の申請者数をみると、毎年80人前後となっています。

図表 1-8 高齢者運転免許証自主返納支援事業の概要

事業名	高齢者運転免許証自主返納支援事業
対象者	垂水市に住所を置き、運転免許証を自主返納した日に65歳以上である方。
支援内容	垂水スタンプ会が発行する商品券10,000円分を交付。

図表 1-9 高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請者数



資料)垂水市総務課

### (3) 主要施設の立地状況

#### ①商業施設・医療機関

・本市の商業施設、医療機関はいずれも市中心部に集積しています。

図表 1-10 商業施設・医療機関の立地状況（市中心部）

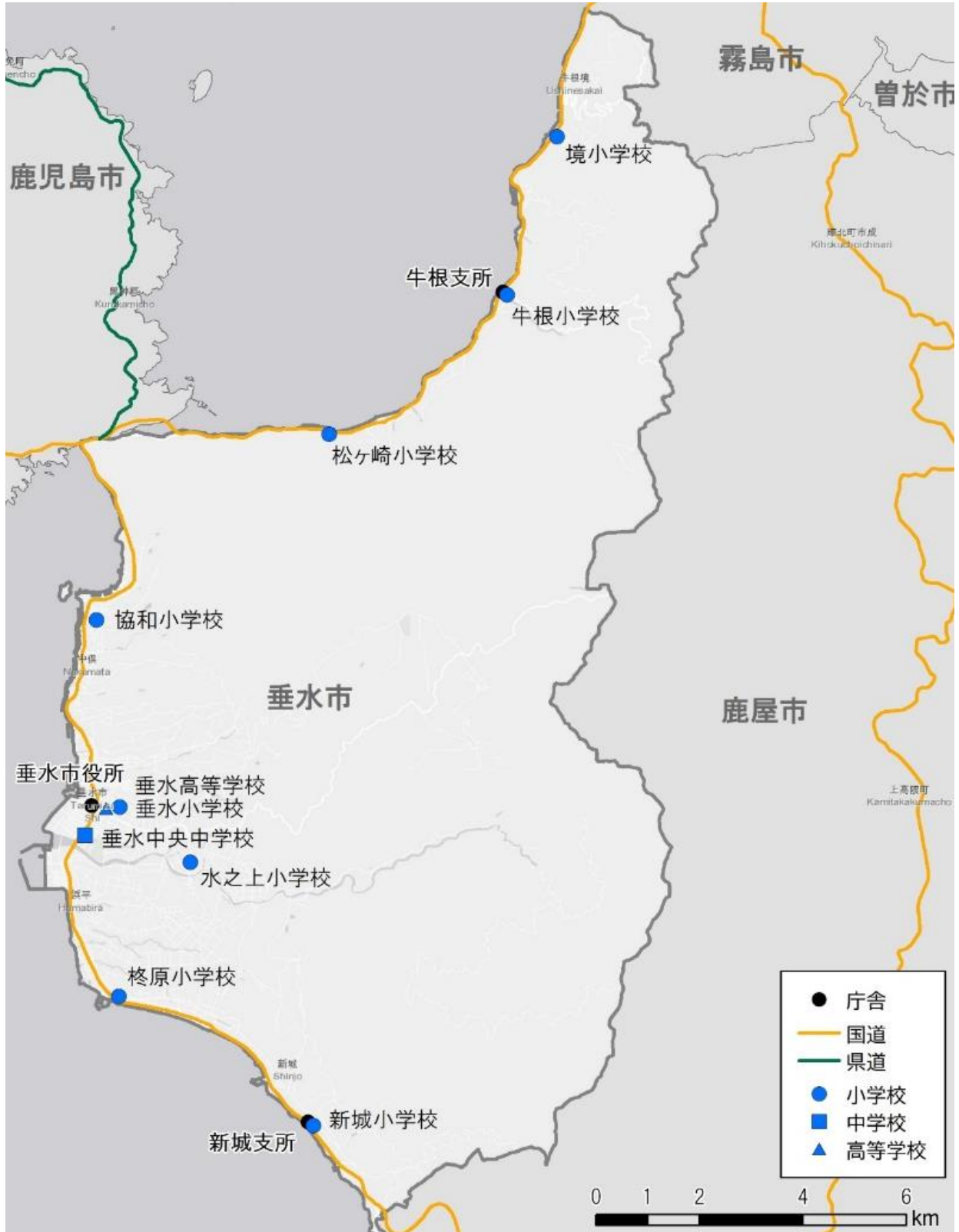




## ②学校

- ・市内には8の小学校と中学校、高等学校が1校ずつあります。
- ・垂水中央中学校は、垂水中学校、協和中学校、垂水南中学校、牛根中学校の4校を統合し、平成22年に開校した学校です。

図表 1-11 学校の立地状況

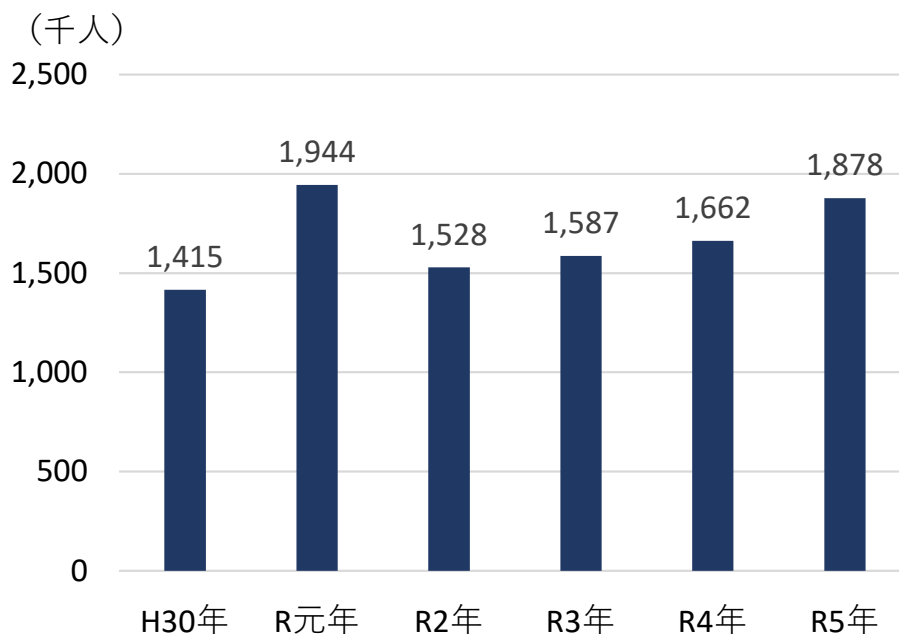


## (4) 観光動向

### ①観光客数

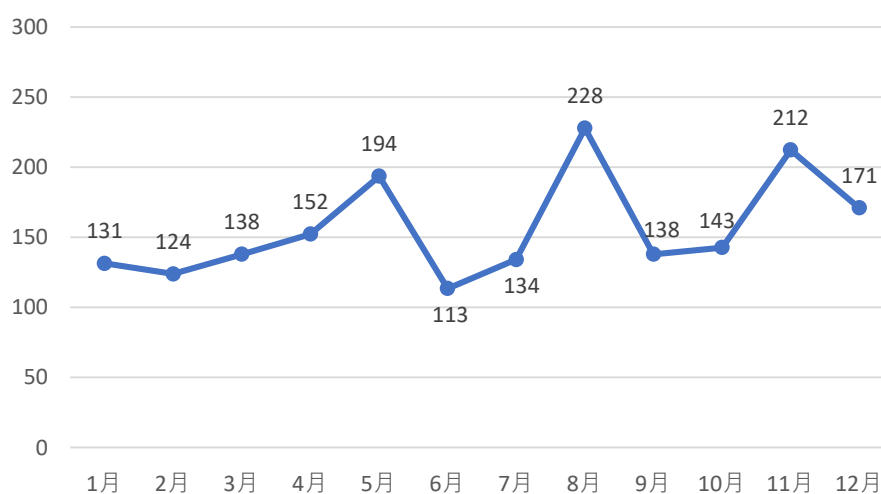
- ・本市の年間入込客延べ人数は、平成30年11月の「道の駅たるみずはまびら」開業に伴い 令和元年に大きく増加したものの、令和2年は新型コロナウイルス等により減少しています。その後は回復傾向にあり、令和5年は187万8千人となっています。
- ・入込客延べ人数を月別にみると、「たるみずふれあいフェスタ夏祭り」が開催される8月が22万8千人で最も多く、年間入込客延べ人数の約1割を占めています。

図表 1-12 本市の年間入込客延べ人数



資料)垂水市水産商工観光課、以下同じ

図表 1-13 月別入込客延べ人数 (令和5年)



## ②観光資源

- ・本市は、桜島と錦江湾を臨める「道の駅たるみず」や「道の駅たるみずはまびら」をはじめ、「垂水千本イチョウ園」など、美しい景観や自然あふれる観光資源に恵まれています。

図表 1-14 垂水市の主な観光資源

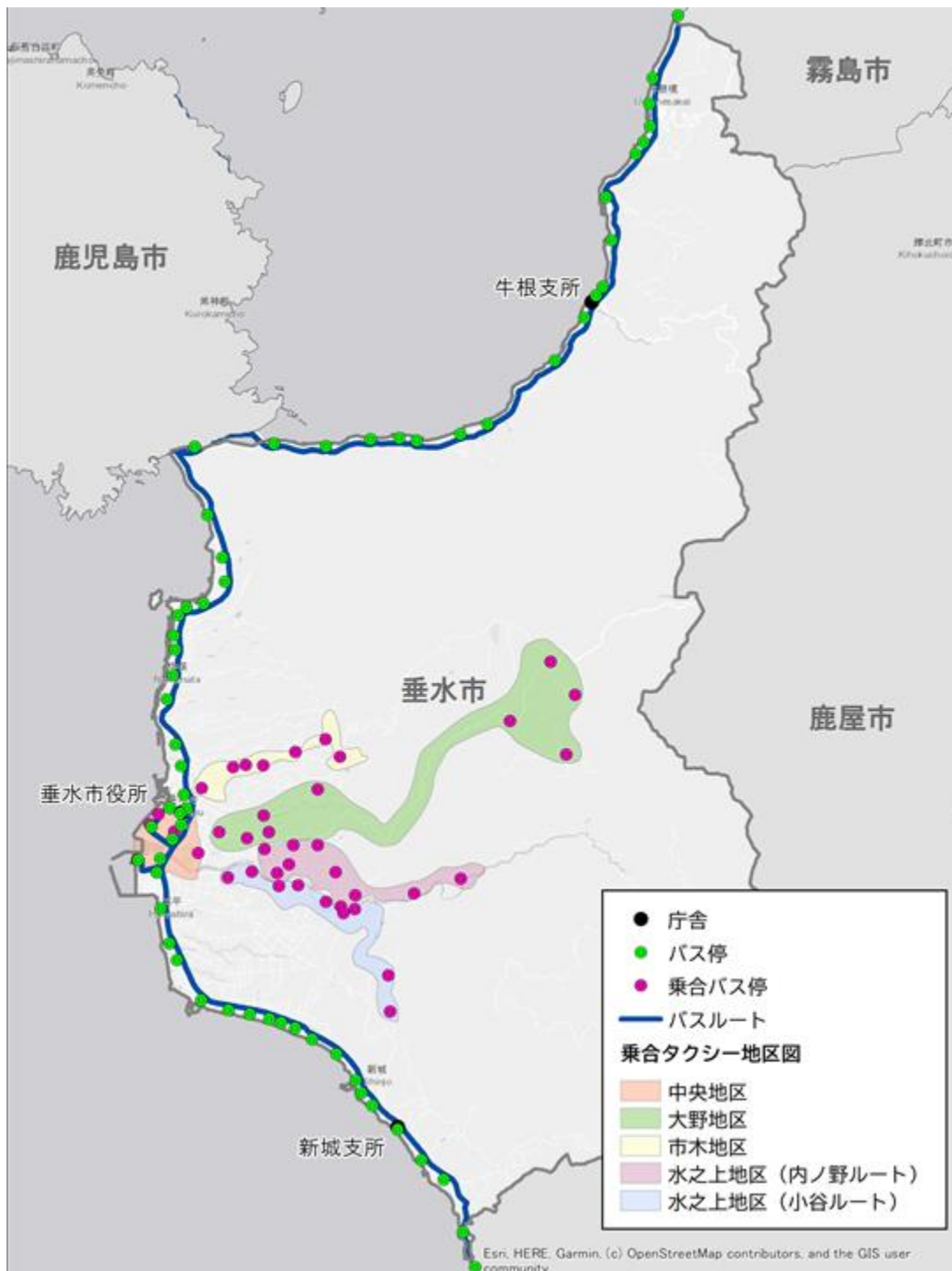


## 2. 公共交通の現状

### (1) 本市の公共交通網

- ・本市の公共交通は、鹿児島市と大隅半島を結ぶ鴨池・垂水フェリーをはじめ、霧島市方面や鹿屋市方面を結ぶ路線バスを基軸に、事前予約型乗合タクシーがあります。
- ・そのほか、垂水中央中学校のスクールバスを運行しています。

図表 1-15 垂水市の公共交通網



## (2) 路線バス

### ① 路線バスの運行状況

- ・ 路線バスは鹿屋市方面と霧島市方面に分かれており、鹿屋市方面は鹿屋市を經由して肝付町高山や志布志市、南大隅町根占を結ぶ路線となっています。
- ・ 霧島市方面は、桜島口や国分駅、鹿児島空港を結ぶ路線となっており、いずれも鹿児島交通によって運行されています。

図表 1-16 路線バスの運行状況



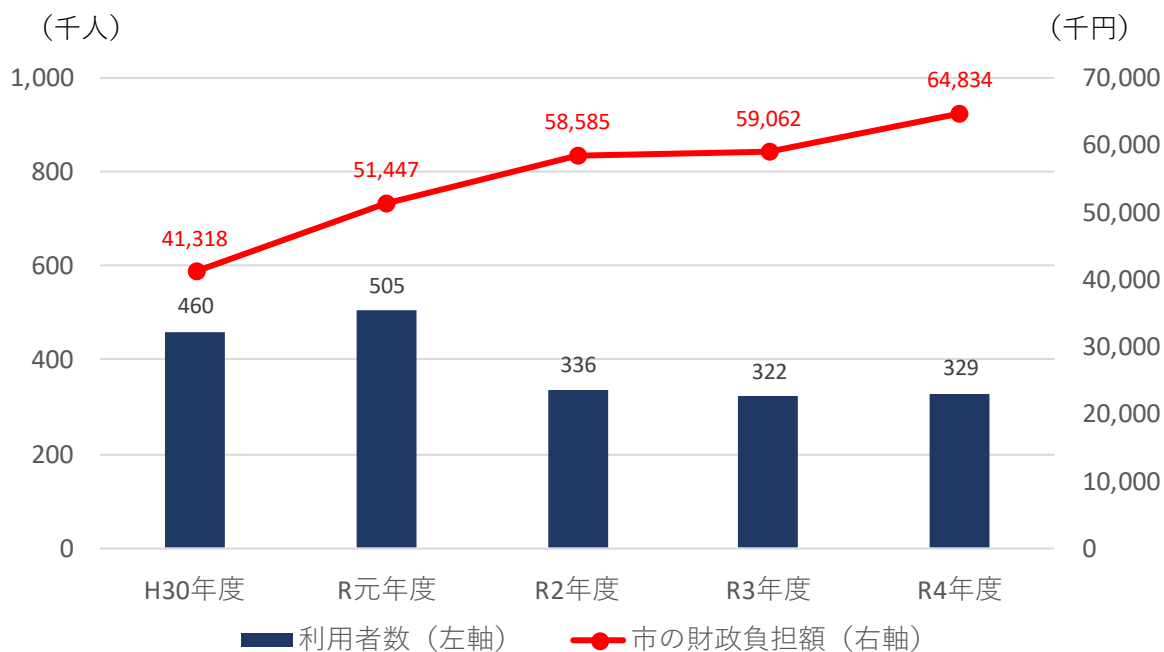
方面	1日の運行本数
鹿屋市方面	上り:21便 下り:21便
霧島市方面	上り:15便 下り:15便

注)令和6年2月現在

## ②利用者数と市の財政負担額

- ・ 路線バスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響等により、令和2年度に大きく落ち込み、令和4年度は前年度とほぼ横ばいの32万9千人となっています。
- ・ 路線バスの運行に伴う市の財政負担額は増加傾向となっており、令和4年度は6,483万4千円となっています。

図表 1-17 路線バスの利用者数

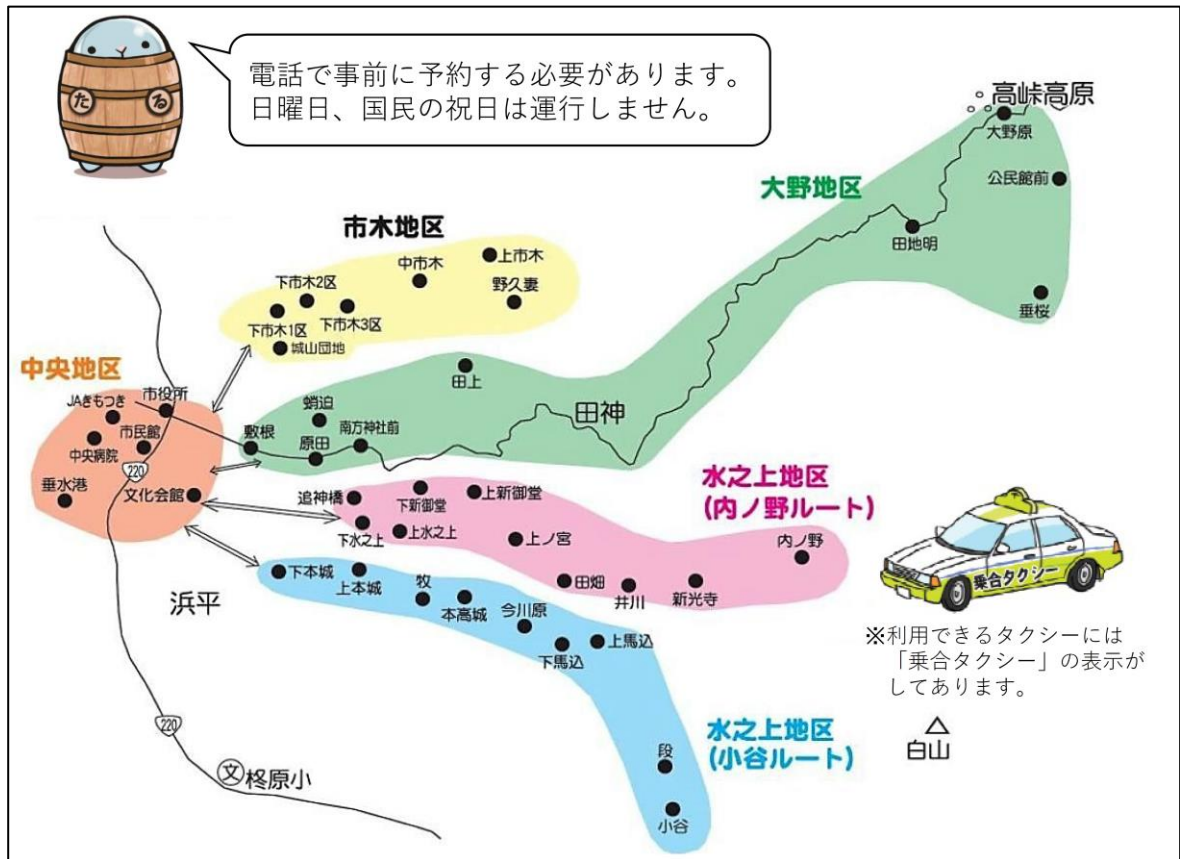


### (3) 事前予約型乗合タクシー

#### ① 事前予約型乗合タクシーの運行状況

- ・ 事前予約型乗合タクシーは本市が事業主体で4ルートあり、市内のタクシー事業者3社に運行を委託しています。
- ・ 市木、大野、水之上地区と市中心部を結んでおり、市木ルートは1日7便、その他ルートは1日5便運行しています。

図表 1-18 事前予約型乗合タクシーの運行状況



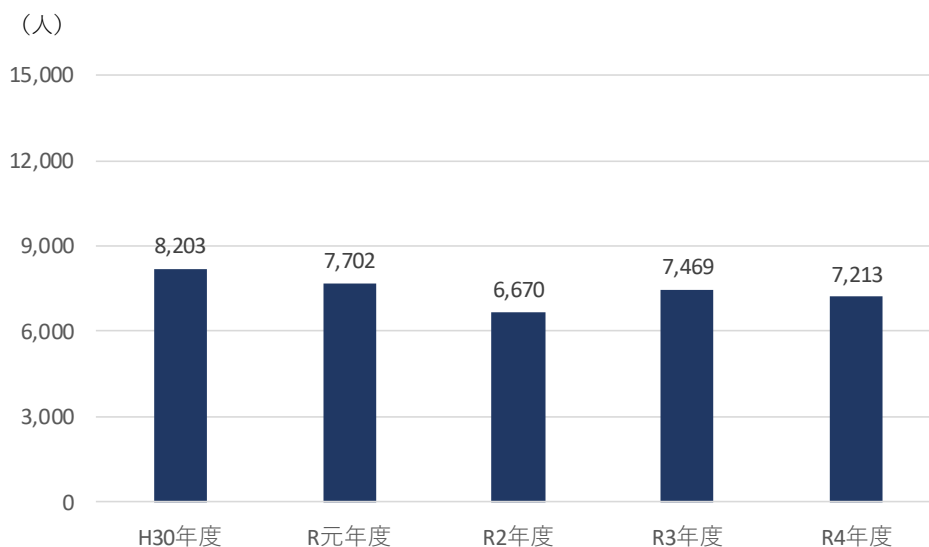
ルート名	1日の運行本数	運行事業者	運行曜日
市木ルート	7便	協和タクシー	月曜～土曜
大野ルート	5便	ハロータクシー	
内ノ野ルート	5便	南海タクシー	
小谷ルート	5便	南海タクシー	

注)令和6年2月現在

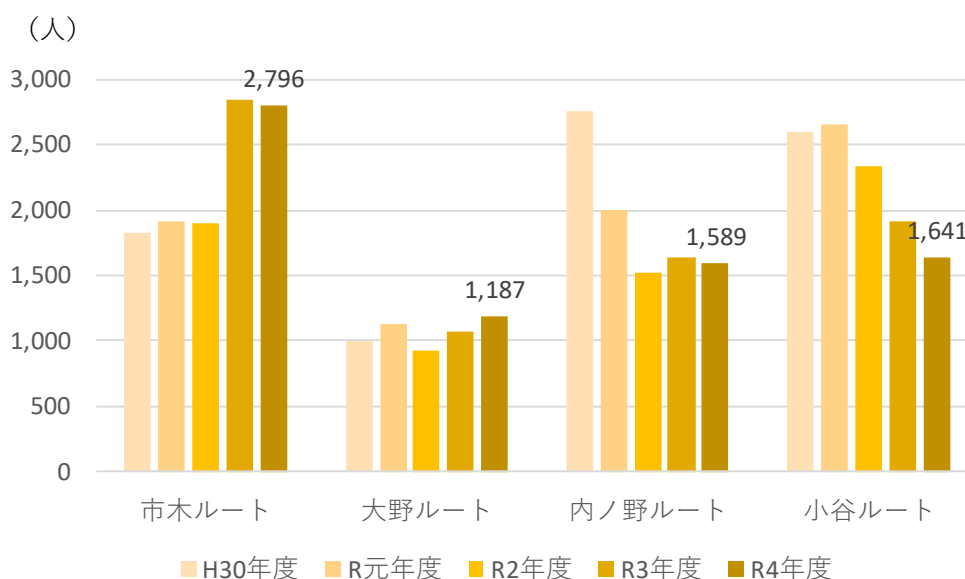
## ②利用者数

- ・ 事前予約型乗合タクシーの利用者数は、令和2年10月の運行便数増加に伴い、令和3年度は増加したものの、令和4年度は前年度比3.4%減の7,213人となっています。
- ・ 令和4年度の利用者数をルート別にみると、市木ルートが2,796人で最も多く、次いで小谷ルート1,641人、内ノ野ルート1,589人、大野ルート1,187人となっています。

図表 1-19 事前予約型乗合タクシーの利用者数



図表 1-20 事前予約型乗合タクシーのルート別利用者数

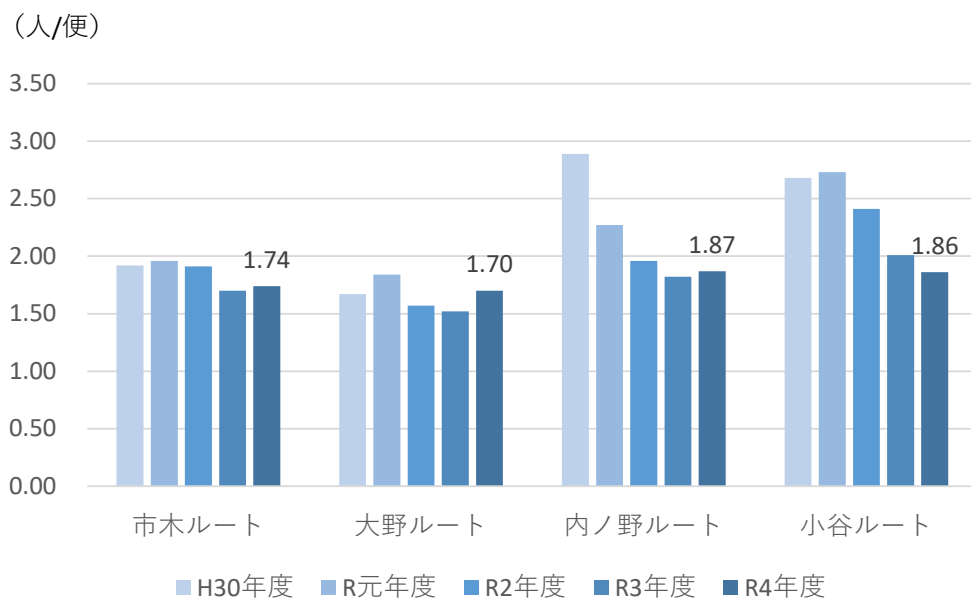




### ③路線別1便あたり利用者数

- ・ 令和4年度の1便あたりの利用者数は、全てのルートで2人を下回っており、乗合率が低い状況となっています。

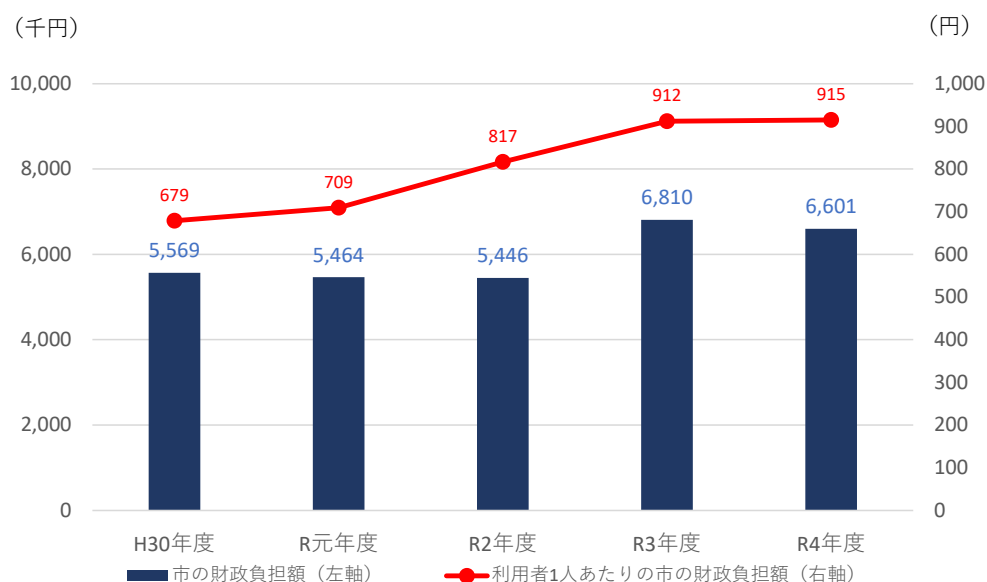
図表 1-21 1便あたり利用者数



### ④市の財政負担状況

- ・ 事前予約型乗合タクシーの運行に伴う市の財政負担額は、令和3年度以降600万円を上回っており、令和4年度の利用者1人あたりの市の財政負担額は915円となっています。

図表 1-22 市の財政負担額



#### (4) その他の輸送資源

- ・本市では、垂水中央中学校のスクールバスを3路線運行しています。
- ・車両は大型バスと小型バスで、生徒の登下校の時間に合わせて運行しています。

図表 1-23 垂水中央中学校スクールバスの概要

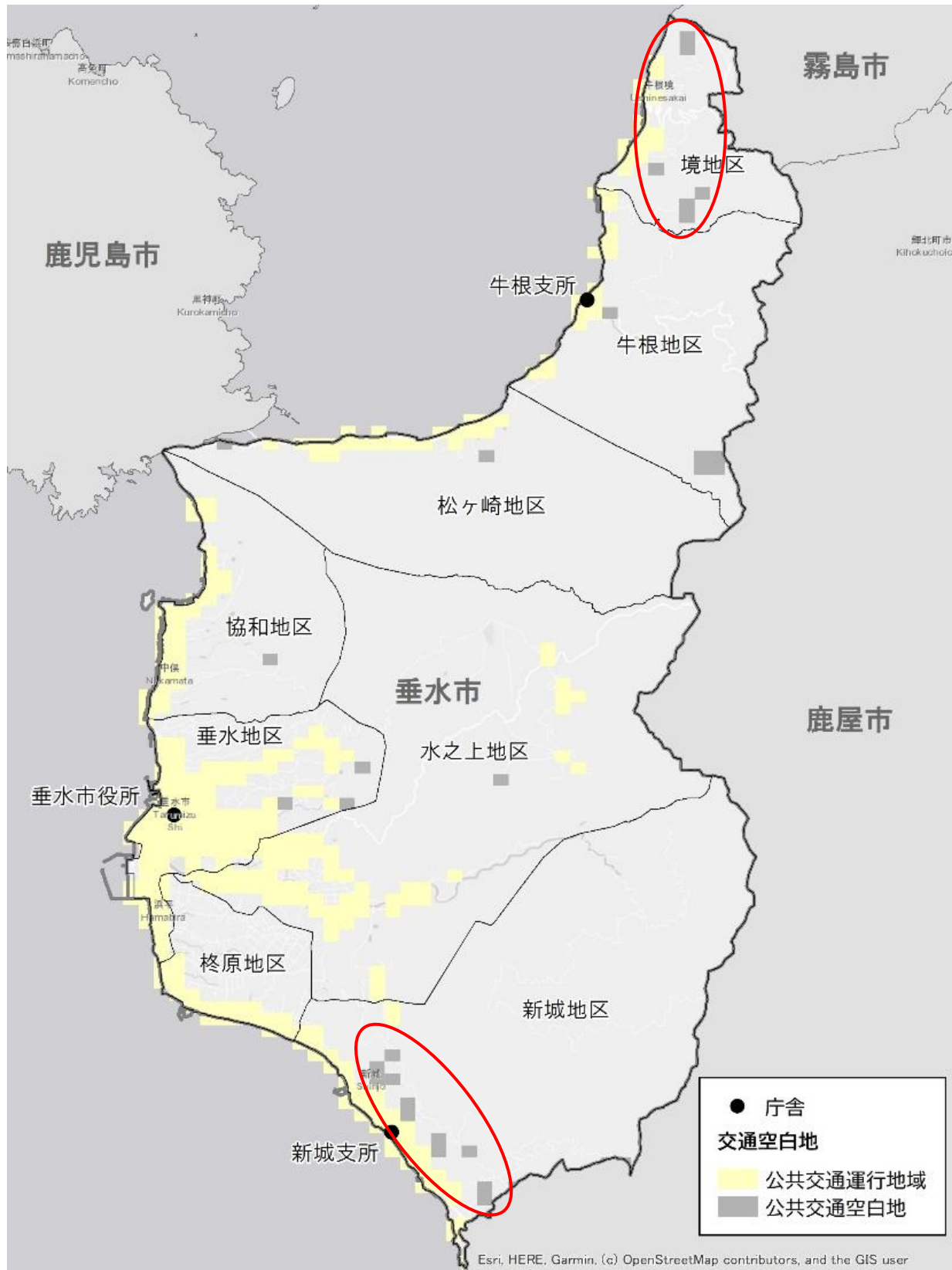
運行方面	便数	運行曜日	利用者数	車両	運行事業者
牛根・協和	登校:1便 下校:2便	月曜～土曜	29人	大型バス	鹿児島交通(株)
新城・水之上	登校:1便 下校:2便	月曜～土曜	9人	小型バス	(株)藤川
柘原	登校:1便 下校:2便	月曜～土曜	11人	小型バス	(株)藤川

注)令和5年現在

## (5) 公共交通空白地

- 市内では、北部(境、牛根地区)や南部(新城地区)において、路線バスのバス停から離れており、事前予約型乗合タクシーが運行されていない公共交通空白地が存在しています。

図表 1-24 公共交通空白地



注)公共交通空白地はバス停から300m以上離れている地域を指す。

## 第2章 市民の移動実態及びニーズの把握

市民の移動実態や公共交通の利用状況・ニーズなどを把握するため、以下の調査を実施しました。

図表 2-1 各種調査の概要

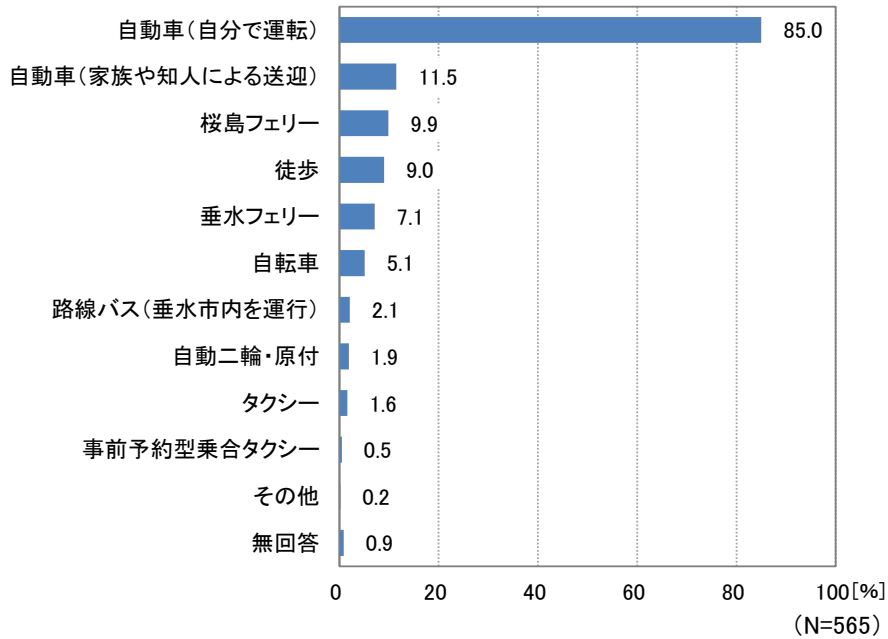
	調査の目的	調査対象	調査方法	実施期間	回収数 ・回収率
市民 アンケート	市民の外出実態や公共交通の利用状況などを把握	垂水市内に居住する1,500人 (住民基本台帳(令和5年10月1日現在)に基づき、性別、年代、居住地に配慮して無作為抽出)	郵送による配布・郵送、インターネットによる回収	令和5年10月下旬～11月上旬	602票 (40.1%)
事前予約型乗合タクシーアンケート	事前予約型乗合タクシーの利用状況やニーズなどを把握	運行地域の市民1,365世帯	郵送による配布・回収、インターネットによる回収	令和5年10月上旬～下旬	227票 (16.6%)
高校生アンケート	本市在住の高校生の通学時の移動実態や日常生活における公共交通の利用状況などを把握	垂水市内に居住する高校生254人	郵送による配布・回収、インターネットによる回収	令和5年8月中旬～下旬	69票 (27.2%)
振興会長アンケート	各振興会における交通弱者の規模や外出実態などを把握	全振興会長(142人) ※令和5年8月現在	郵送による配布・回収	令和5年8月上旬～中旬	96票 (67.6%)
路線バス利用者アンケート	各路線の詳細な利用実態の把握と、利用者の公共交通に対する満足度や要望などを把握	垂水市を通る路線バスの利用者のうち、市内のバス停で乗車または降車した利用者	調査員がバスに乗り込み、直接聞き取り方式にて実施	令和5年11月13日(月)～22日(水) (土日除く)	-
路線バス乗降調査	路線バスの各路線の詳細な利用実態を把握	垂水市を通る路線バスの利用者のうち、市内のバス停で乗車または降車した利用者	調査員がバスに乗り込み、垂水市内のバス停における乗降客数をカウント	令和5年12月6日(水)→鹿屋方面 12月7日(木)→霧島方面	-

# 1. 市民の移動実態

## (1) 買い物の移動状況

- ・ 買い物の移動手段について、「自動車(自分で運転)」が 85.0%と最も多く、次いで「自動車(家族や知人による送迎)」(11.5%)、「桜島フェリー」(9.9%)となっています。
- ・ 最も利用する買い物先について、ほとんどの地区で買い物施設が集積する垂水市中心部が多い一方、境地区や牛根地区では霧島市への買い物が多くなっています。

図表 2-2 買い物の移動手段



注)複数回答 資料)市民アンケート調査、以下同じ

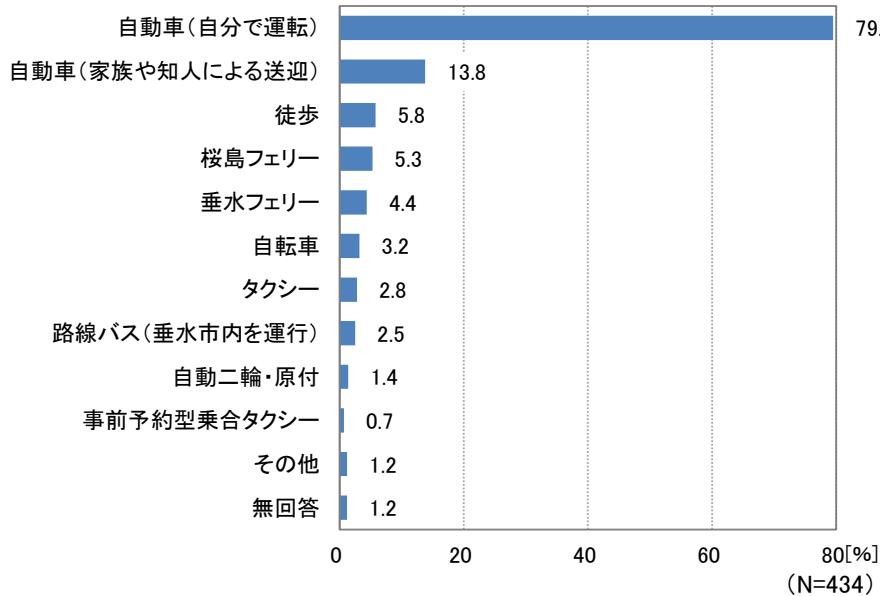
図表 2-3 最も利用する買い物先



## (2) 通院の移動状況

- ・ 通院の移動手段について、「自動車(自分で運転)」が79.5%と最も多く、次いで「自動車(家族や知人による送迎)」(13.8%)、「徒歩」(5.8%)となっています。
- ・ 最も利用する通院先について、ほとんどの地区で市中心部への通院が多くなっている一方、境地区では霧島市への通院が最も多くなっています。

図表 2-4 通院の移動手段



注)複数回答

図表 2-5 最も利用する通院先



垂水中央病院、桑波田診療所  
よしとみクリニック等

### (3) 高校生の通学状況

#### ①登校時

- ・ 登校時の移動手段について、「自動車(家族や知人による送迎)」が50.7%で最も多く、次いで「スクールバス」(29.0%)、「路線バス(垂水市内を運行)」「垂水フェリー」(いずれも27.5%)となっています。
- ・ 学校の所在地別にみると、垂水市内での通学者は「自転車」、鹿屋市への通学者は「路線バス(垂水市内を運行)」、鹿児島市への通学者は「垂水フェリー」がそれぞれ最も多くなっています。

図表 2-6 登校時の移動手段（学校の所在地別）

	徒歩のみ	自転車	自動二輪・原付	(家族や知人による送迎) 自動車	(垂水市内を運行) 路線バス	垂水フェリー	桜島フェリー	スクールバス	その他	無回答
全体 (N=69)	9 13.0%	15 21.7%	1 1.4%	35 50.7%	19 27.5%	19 27.5%	4 5.8%	20 29.0%	10 14.5%	-
垂水市 (N=15)	6 40.0%	8 53.3%	-	5 33.3%	1 6.7%	-	-	-	-	-
鹿屋市 (N=25)	-	2 8.0%	-	13 52.0%	15 60.0%	-	-	9 36.0%	2 8.0%	-
鹿児島市 (N=23)	2 8.7%	5 21.7%	1 4.3%	16 69.6%	1 4.3%	18 78.3%	4 17.4%	9 39.1%	7 30.4%	-
始良市 (N=2)	-	-	-	-	-	-	-	2 100.0%	-	-
日置市 (N=1)	-	-	-	1 100.0%	-	1 100.0%	-	-	-	-
霧島市 (N=1)	-	-	-	-	1 100.0%	-	-	-	1 100.0%	-
肝付町 (N=1)	1 100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
不明 (N=1)	-	-	-	-	1 100.0%	-	-	-	-	-

注)複数回答

資料)高校生アンケート調査、以下同じ

## ②下校時

- ・ 下校時の移動手段について、「自動車(家族や知人による送迎)」が47.8%で最も多く、次いで「路線バス(垂水市内を運行)」「垂水フェリー」(いずれも29.0%)、「スクールバス」(26.1%)となっています。
- ・ 学校の所在地別にみると、垂水市内での通学者は「自転車」、鹿屋市への通学者は「路線バス(垂水市内を運行)」、鹿児島市への通学者は「垂水フェリー」がそれぞれ最も多くなっています。

図表 2-7 下校時の移動手段（学校の所在地別）

	徒歩のみ	自転車	自動二輪・原付	(家族や知人による送迎) 自動車	(垂水市内を運行) 路線バス	垂水フェリー	桜島フェリー	スクールバス	その他	無回答
全体 (N=69)	9 13.0%	15 21.7%	1 1.4%	33 47.8%	20 29.0%	20 29.0%	4 5.8%	18 26.1%	12 17.4%	1 1.4%
垂水市 (N=15)	6 40.0%	8 53.3%	-	5 33.3%	1 6.7%	-	-	-	-	-
鹿屋市 (N=25)	-	2 8.0%	-	12 48.0%	16 64.0%	-	-	9 36.0%	2 8.0%	-
鹿児島市 (N=23)	2 8.7%	5 21.7%	1 4.3%	15 65.2%	1 4.3%	19 82.6%	4 17.4%	8 34.8%	9 39.1%	-
始良市 (N=2)	-	-	-	-	-	-	-	1 50.0%	-	1 50.0%
日置市 (N=1)	-	-	-	1 100.0%	-	1 100.0%	-	-	-	-
霧島市 (N=1)	-	-	-	-	1 100.0%	-	-	-	1 100.0%	-
肝付町 (N=1)	1 100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
不明 (N=1)	-	-	-	-	1 100.0%	-	-	-	-	-

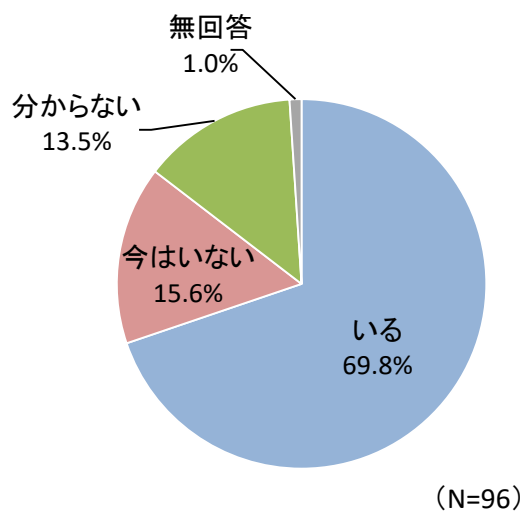
注)複数回答



#### (4) 振興会内の交通弱者の状況

- ・ 振興会内の交通弱者の状況について、「いる」が69.8%、「今はいない」が15.6%となっています。
- ・ 地区別にみると、全ての地区で「いる」が最も多くなっています。

図表 2-8 交通弱者の状況



図表 2-9 交通弱者の状況（地区別）

	いる	今はいない	分からない	無回答
全体 (N=96)	67 69.8%	15 15.6%	13 13.5%	1 1.0%
境 (N=7)	7 100.0%	-	-	-
牛根 (N=4)	4 100.0%	-	-	-
松ヶ崎 (N=4)	4 100.0%	-	-	-
協和 (N=15)	6 40.0%	5 33.3%	3 20.0%	1 6.7%
垂水 (N=32)	20 62.5%	5 15.6%	7 21.9%	-
水之上 (N=13)	12 92.3%	-	1 7.7%	-
柁原 (N=10)	8 80.0%	2 20.0%	-	-
新城 (N=9)	6 66.7%	3 33.3%	-	-
地区不明 (N=2)	-	-	2 100.0%	-

資料)振興会長アンケート

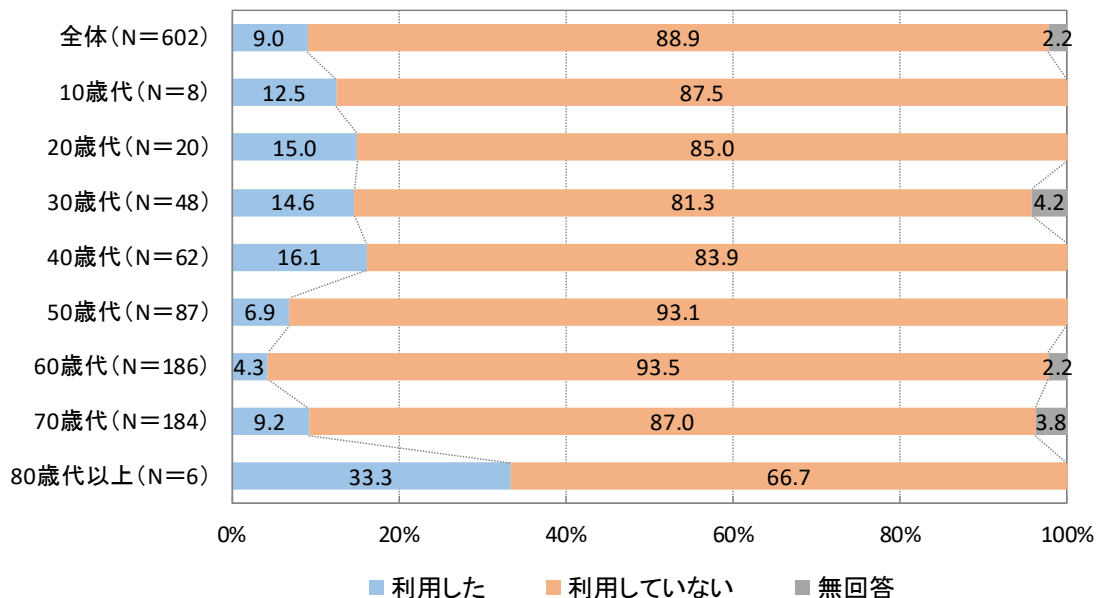
## 2. 公共交通の利用状況

### (1) 路線バスの利用状況

#### ①直近1年間の路線バスの利用状況

- ・ 直近1年間の路線バスの利用状況について、全体では「利用した」は9.0%、「利用していない」は88.9%となっています。
- ・ 年代別にみると、「利用した」は80歳代以上が33.3%と他の年代と比べて高くなっている一方、50～70歳代は1割以下となっています。

図表 2-10 直近1年間の路線バスの利用状況



資料)市民アンケート調査、以下同じ

#### ②路線バスを利用しない理由

- ・ 路線バスを利用しない理由について、「自家用車(自分で運転)のほうが便利」が83.5%で最も多く、次いで「運行便数が少ない」(16.1%)、「利用したい時間に便がない」「家族・知人が送迎してくれる」(いずれも13.1%)となっています。
- ・ 年代別にみると、ほとんどの世代で「自家用車(自分で運転)のほうが便利」が最も多くなっています。

図表 2-11 路線バスを利用しない理由

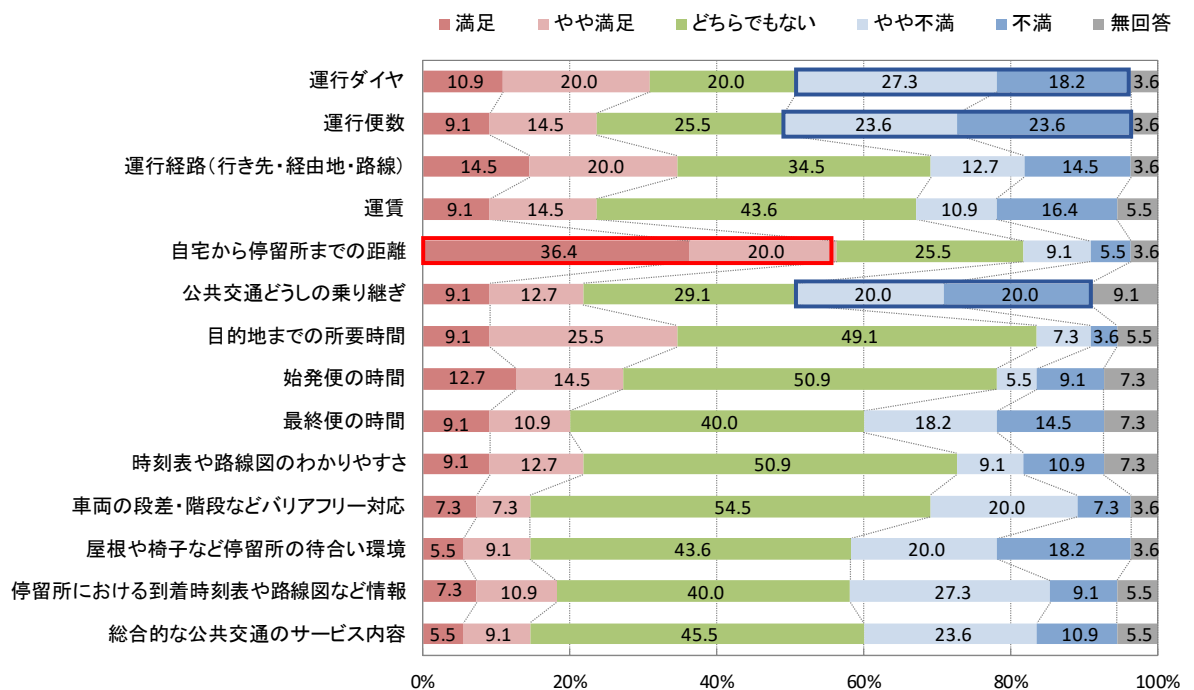
	合計	自家用車 (自分で運 転)のほう が便利	運行便数が 少ない	利用したい 時間に便が ない	家族・知人 が送迎して くれる	行きたい場 所に行けな い	利用料金が 高い	公共交通ど うし乗り継 ぎが不便	自宅から停 留所までの 距離が遠い	乗り方や運 行時間、路 線が分から ない	乗り降りが 大変	その他	無回答
全体 (N=534)	534	446 83.5%	86 16.1%	70 13.1%	70 13.1%	61 11.4%	39 7.3%	38 7.1%	30 5.6%	19 3.6%	10 1.9%	11 2.1%	15 2.8%
10歳代 (N=7)	7	2 28.6%	4 57.1%	3 42.9%	4 57.1%	2 28.6%	4 57.1%	-	1 14.3%	-	-	-	-
20歳代 (N=17)	17	13 76.5%	4 23.5%	6 35.3%	5 29.4%	2 11.8%	2 11.8%	2 11.8%	1 5.9%	-	-	-	1 5.9%
30歳代 (N=39)	39	34 87.2%	8 20.5%	4 10.3%	3 7.7%	4 10.3%	3 7.7%	5 12.8%	1 2.6%	3 7.7%	2 5.1%	-	1 2.6%
40歳代 (N=52)	52	46 88.5%	7 13.5%	9 17.3%	5 9.6%	8 15.4%	6 11.5%	7 13.5%	4 7.7%	2 3.8%	-	1 1.9%	2 3.8%
50歳代 (N=81)	81	78 96.3%	13 16.0%	7 8.6%	2 2.5%	7 8.6%	3 3.7%	6 7.4%	5 6.2%	3 3.7%	1 1.2%	2 2.5%	-
60歳代 (N=174)	174	156 89.7%	30 17.2%	23 13.2%	19 10.9%	28 16.1%	13 7.5%	11 6.3%	9 5.2%	10 5.7%	3 1.7%	5 2.9%	3 1.7%
70歳代 (N=160)	160	115 71.9%	19 11.9%	16 10.0%	32 20.0%	10 6.3%	8 5.0%	6 3.8%	7 4.4%	1 0.6%	2 1.3%	3 1.9%	8 5.0%
80歳代以上 (N=4)	4	2 50.0%	1 25.0%	2 50.0%	-	-	-	1 25.0%	2 50.0%	-	2 50.0%	-	-

注)路線バスを「利用していない」と回答した人のみ回答、複数回答

### ③路線バスの満足度

- ・ 路線バスの満足度について、「自宅から停留所までの距離」は『満足』『やや満足』『やや満足』の合計が約6割と高い一方、「運行ダイヤ」「運行便数」「公共交通どうしの乗り継ぎ」の『不満』（「不満」「やや不満」の合計）は4割を超えています。

図表 2-12 路線バスの満足度



(N=55)

注) 路線バスを「利用した」と回答した人のみ回答

### ④利用目的

- ・ 路線バスの利用目的について、全体では「通学」が 29.5%で最も多く、次いで「通勤」(21.4%)、「買い物」(12.4%)となっています。
- ・ 路線別にみると、鹿屋方面、霧島方面いずれも「通学」での利用が最も多くなっています。

図表 2-13 利用目的

	通勤	通学	買い物	通院	仕事上の用務	趣味・習い事	親戚や友人宅訪問	観光・レジャー	出張	帰省	その他
全体 (N=210)	45 21.4%	62 29.5%	26 12.4%	24 11.4%	8 3.8%	4 1.9%	11 5.2%	9 4.3%	3 1.4%	15 7.1%	7 3.3%
鹿屋方面 (N=159)	39 24.5%	48 30.2%	14 8.8%	13 8.2%	7 4.4%	4 2.5%	9 5.7%	5 3.1%	3 1.9%	14 8.8%	4 2.5%
霧島方面 (N=51)	6 11.8%	14 27.5%	12 23.5%	11 21.6%	1 2.0%	-	2 3.9%	4 7.8%	-	1 2.0%	3 5.9%

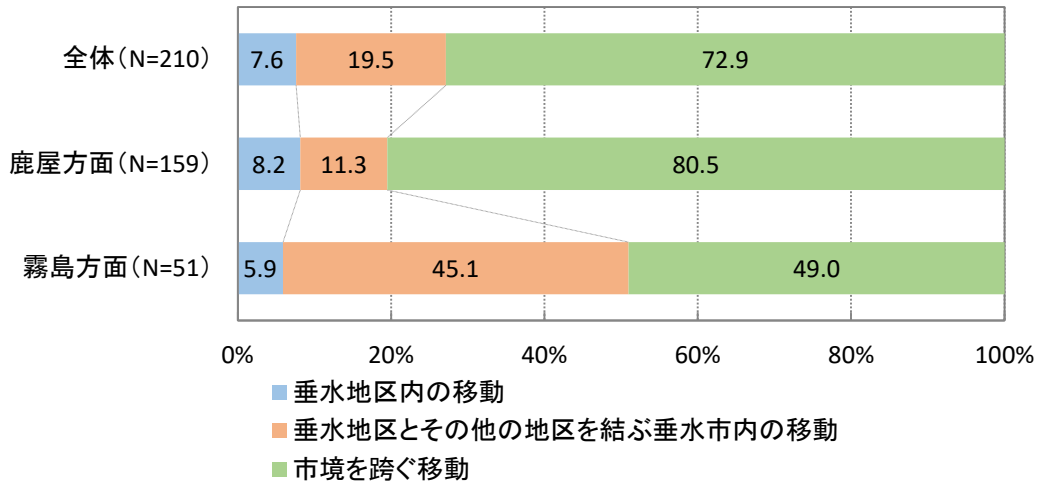
注) 複数回答

資料) 路線バス利用者アンケート、以下同じ

### ⑤利用区間

- ・ 利用区間について、全体では「市境を跨ぐ移動」が72.9%で最も多く、次いで「垂水地区とその他の地区を結ぶ垂水市内の移動」(19.5%)、「垂水地区内の移動」(7.6%)となっています。なお、「垂水地区を除く垂水市内の地区どうしでの移動」とする回答はありませんでした。
- ・ 路線別にみると、鹿屋方面、霧島方面いずれも「市境を跨ぐ移動」が最も多くなっています。

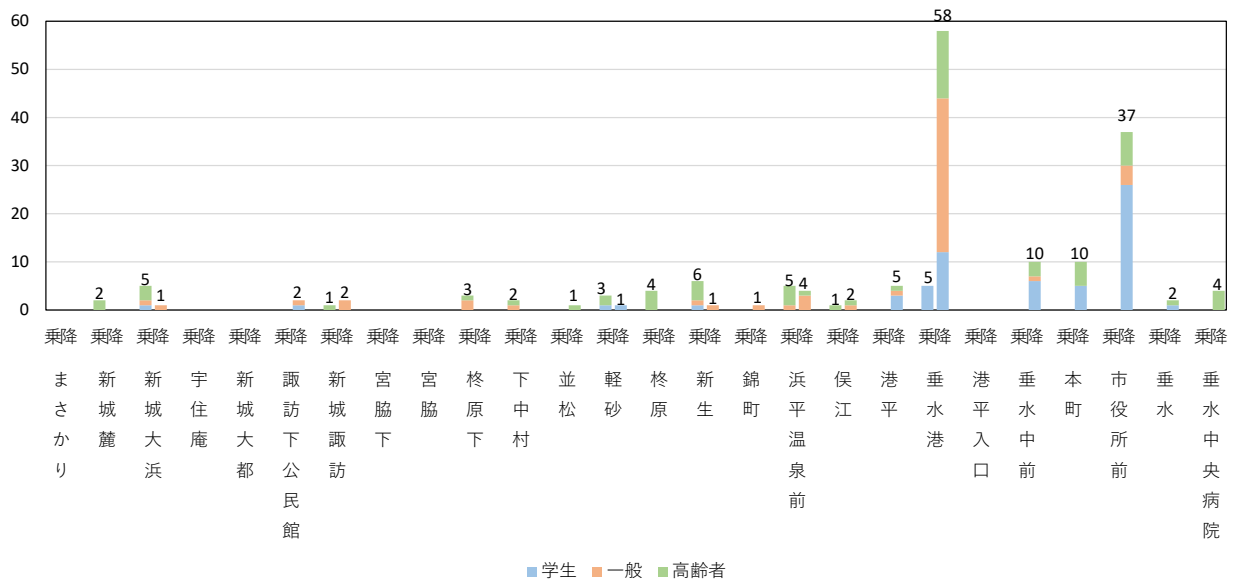
図表 2-14 利用区間



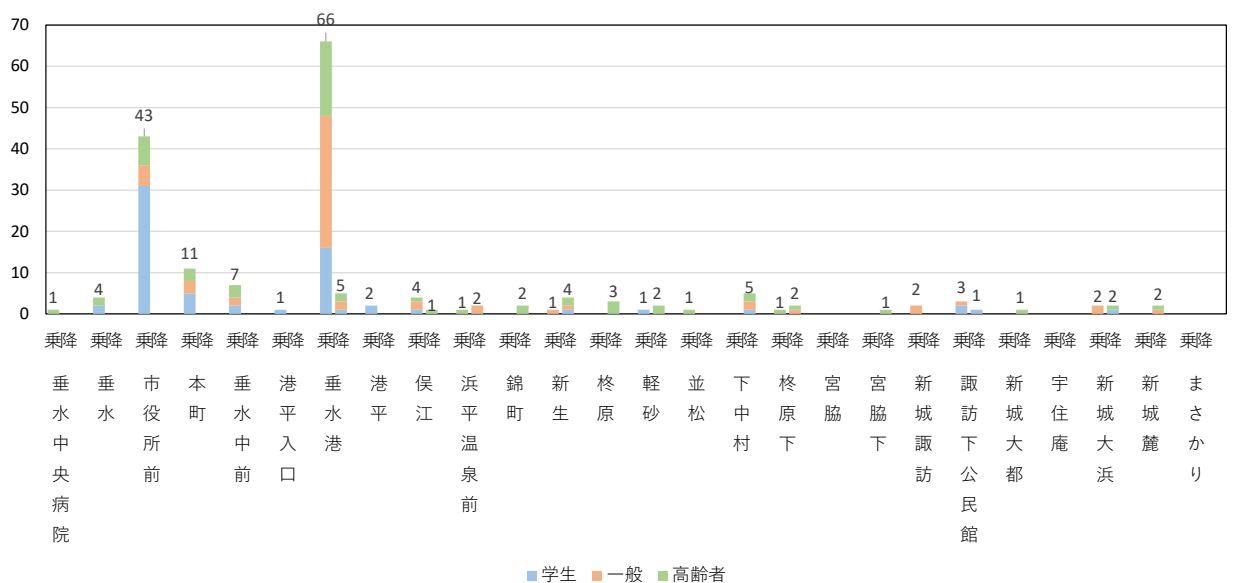
### ⑥バス停ごとの乗降客数

- ・ 鹿屋方面上りでの乗車は、「新生」が6人で最も多く、次いで「新城大浜」「浜平温泉前」「垂水港」(いずれも5人)となっています。
- ・ 鹿屋方面上りでの降車は、「垂水港」が58人で最も多く、次いで「市役所前」(37人)、「垂水中前」「本町」(10人)となっています。
- ・ 鹿屋方面下りでの乗車は、「垂水港」が66人で最も多く、次いで「市役所前」(43人)、「本町」(11人)となっています。
- ・ 鹿屋方面下りでの降車は、「垂水港」と「下中村」が5人で最も多く、次いで「新生」(4人)、「柘原」(3人)となっています。

図表 2-15 鹿屋方面上りのバス停別乗降客数 (1~21 便合計)



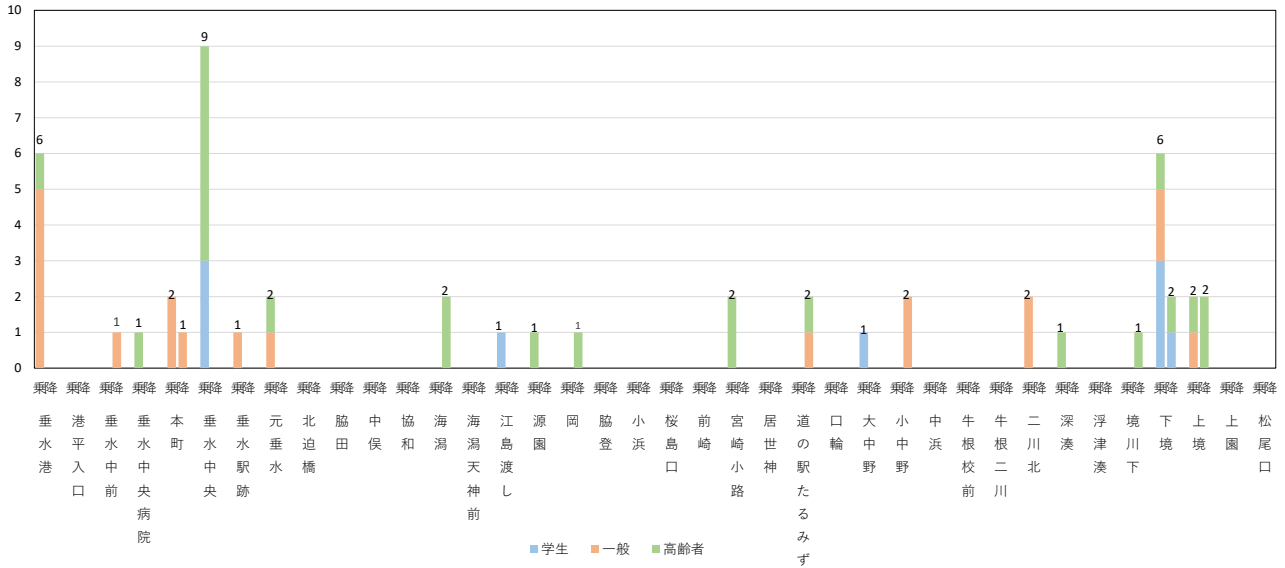
図表 2-16 鹿屋方面下りのバス停別乗降客数 (1~21 便合計)



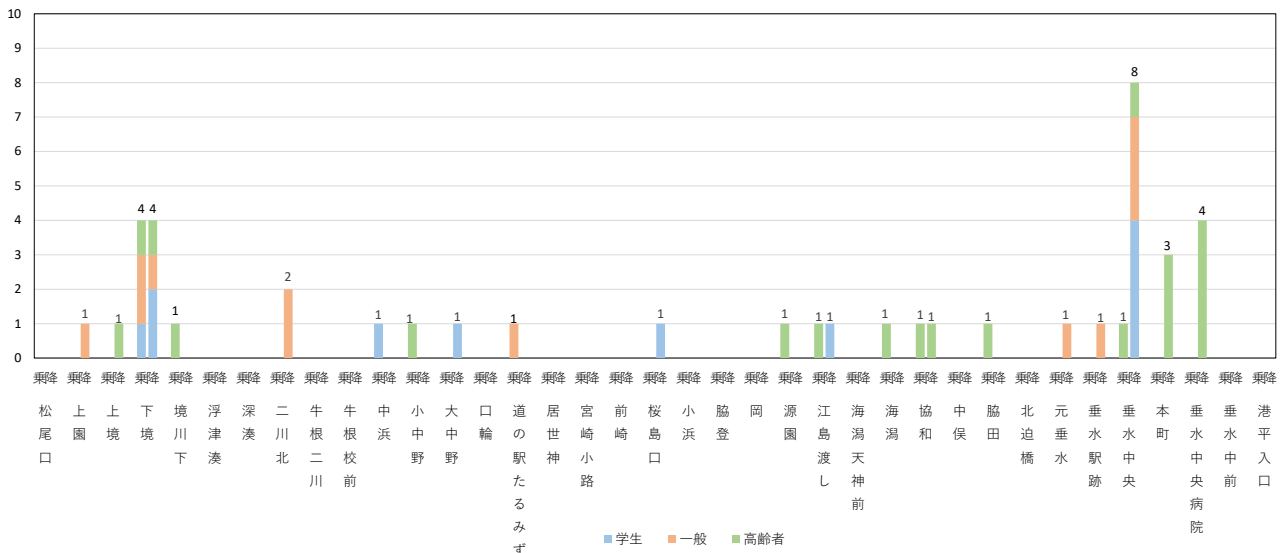
資料)路線バス乗降調査、以下同じ

- ・霧島方面上りでの乗車は、「垂水中央」が9人で最も多く、次いで「垂水港」「下境」(6人)となっています。
- ・霧島方面上りでの降車は、「海潟」「道の駅たるみず」「小中野」「下境」「上境」がそれぞれ2人で最も多くなっています。
- ・霧島方面下りでの乗車は、「下境」が4人で最も多くなっています。
- ・霧島方面下りでの降車は、「垂水中央」が8人で最も多く、次いで「下境」「垂水中央病院」(いずれも4人)となっています。

図表 2-17 霧島方面上りのバス停別乗降客数 (1~15 便合計)



図表 2-18 霧島方面下りのバス停別乗降客数 (1~15 便合計)

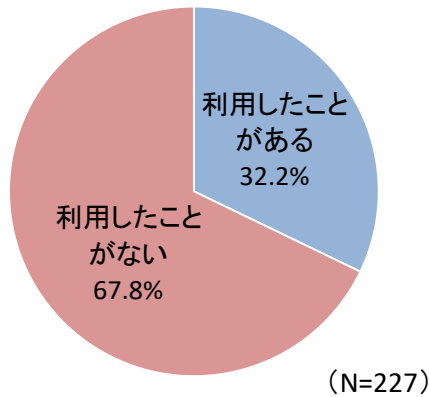


## (2) 事前予約型乗合タクシーの利用状況

### ① 運行地域における利用状況

- ・ 運行地域における利用状況について、「利用したことがある」が 32.2%、「利用したことがない」が 67.8%となっています。
- ・ 運行ルート別にみると、全てのルートで「利用したことがない」が半数以上を占めており、特に大野ルートで8割超と多くなっています。

図表 2-19 事前予約型乗合タクシー運行地域における利用状況



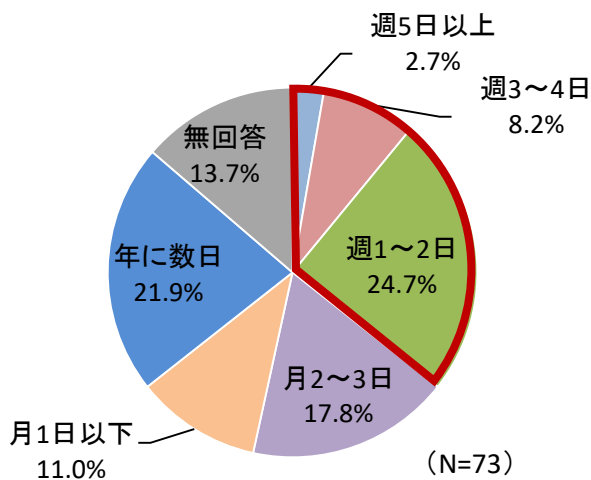
	利用したことがある	利用したことがない
市木ルート (N=48)	31.3%	68.8%
大野ルート (N=64)	17.2%	82.8%
内ノ野ルート (N=65)	33.8%	66.2%
小谷ルート (N=44)	43.2%	56.8%

資料)事前予約型乗合タクシーアンケート、以下同じ

### ② 利用頻度・利用目的

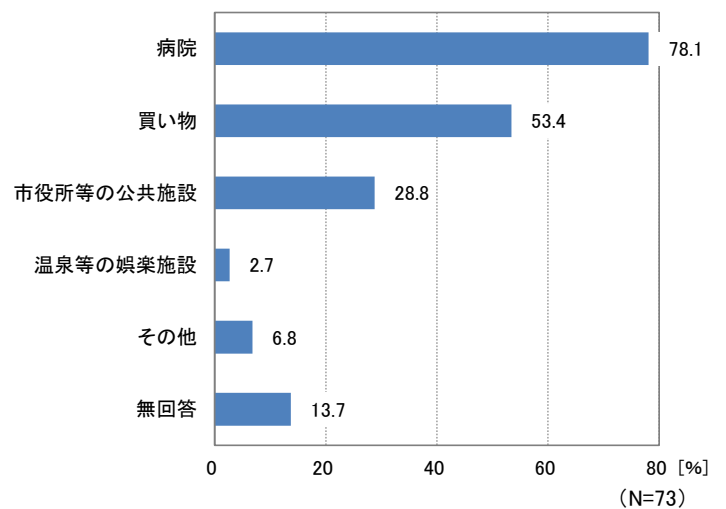
- ・ 利用頻度について、「週1～2日」が24.7%で最も多く、『週1日以上』は35.6%となっています。
- ・ 利用目的について、「病院」が78.1%で最も多く、次いで「買い物」(53.4%)、「市役所等の公共施設」(28.8%)となっています。

図表 2-20 利用頻度



『週1日以上』は35.6%

図表 2-21 利用目的



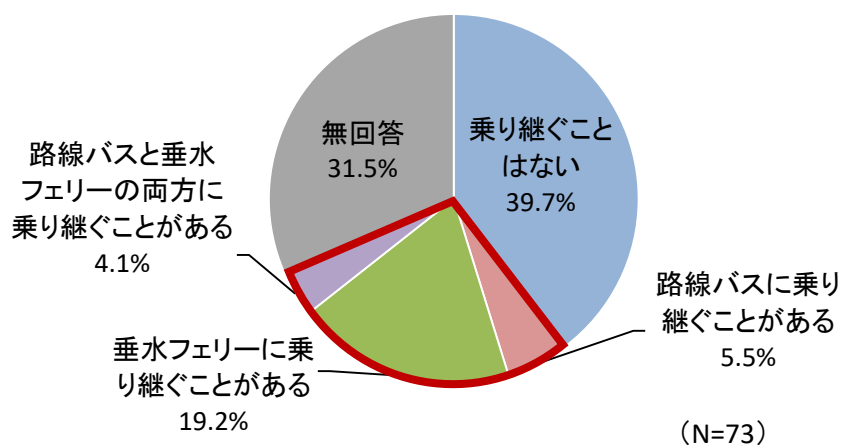
注)複数回答

注)「利用したことがある」と回答した人のみ回答、以下同じ

### ③路線バス・垂水フェリーとの乗継状況

- ・ 路線バス・垂水フェリーとの乗継状況について、『他の公共交通に乗継がある』は28.8%となっています。

図表 2-22 路線バス・垂水フェリーとの乗継状況

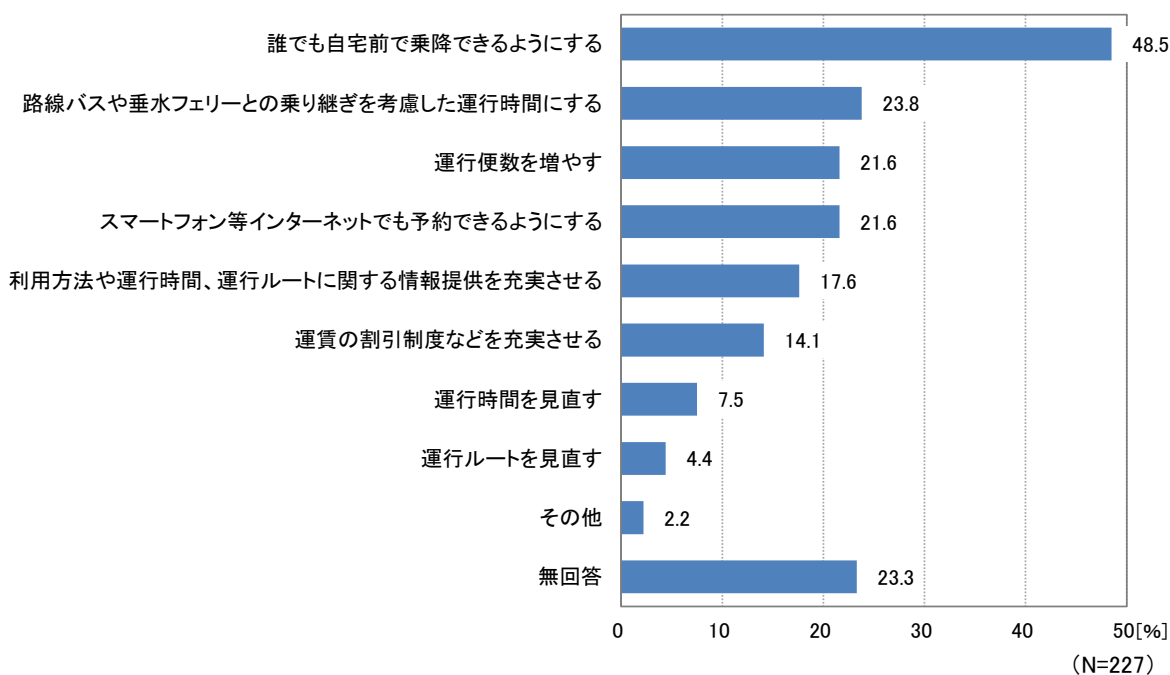


『他の公共交通に乗継がある』は 28.8%

### ④改善が必要と感じる点

- ・ 改善が必要と感じる点について、「誰でも自宅前で乗降できるようにする」が48.5%で最も多く、次いで「路線バスや垂水フェリーとの乗り継ぎを考慮した運行時間にする」(23.8%)、「運行便数を増やす」「スマートフォン等インターネットでも予約できるようにする」(いずれも21.6%)となっています。

図表 2-23 事前予約型乗合タクシーで改善が必要と感じる点



注)複数回答



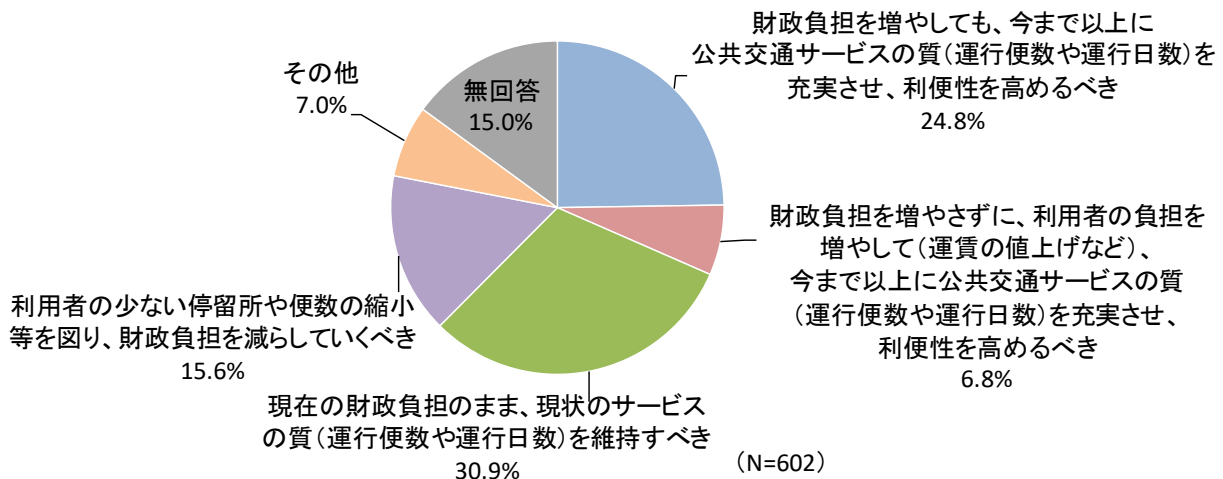
### 3. 公共交通に対する意向

#### (1) 公共交通に関する財政負担のあり方

- ・ 財政負担のあり方について、市民アンケート調査と振興会長アンケート調査では、いずれも「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質(運行便数や運行日数)を維持すべき」が最も多くなっています。

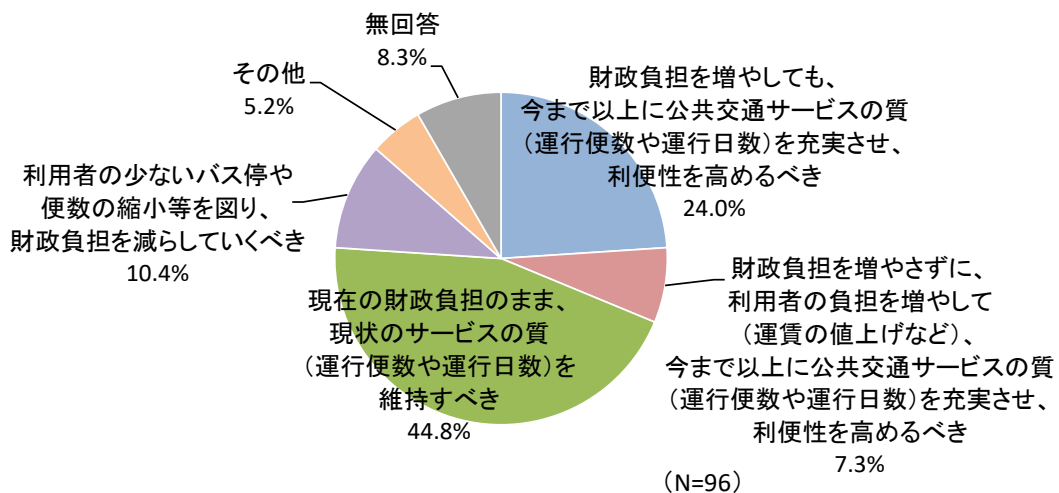
図表 2-24 公共交通に関する財政負担のあり方

##### <市民>



資料)市民アンケート調査

##### <振興会長>



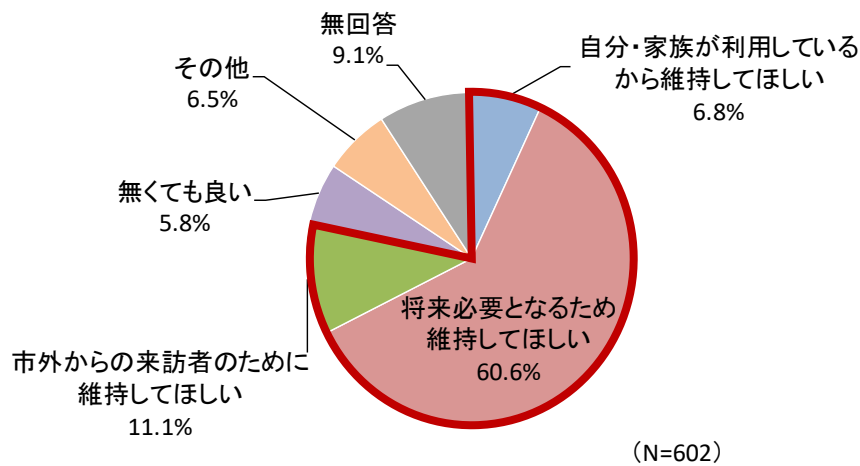
資料)振興会長アンケート調査

## (2) 今後の運行に対する意向

- ・ 今後の運行に対する意向について、市民アンケート調査では、「将来必要となるため維持してほしい」が60.6%と最も多く、次いで「市外からの来訪者のために維持してほしい」(11.1%)、「自分・家族が利用しているから維持してほしい」(6.8%)となっており、この3項目を合計した『運行を維持してほしい』は78.5%となっています。
- ・ 振興会長アンケート調査では、「今も将来も必要である」が64.6%で最も多く、次いで「今は必要ないが、将来的には必要である」(18.8%)となっており、この2項目を合計した『必要である』は83.4%となっています。

図表 2-25 今後の運行に対する意向

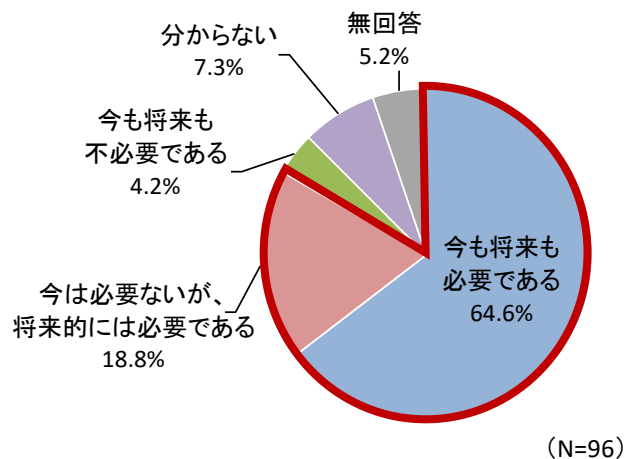
### <市民>



『運行を維持してほしい』は 78.5%

資料)市民アンケート調査

### <振興会長>



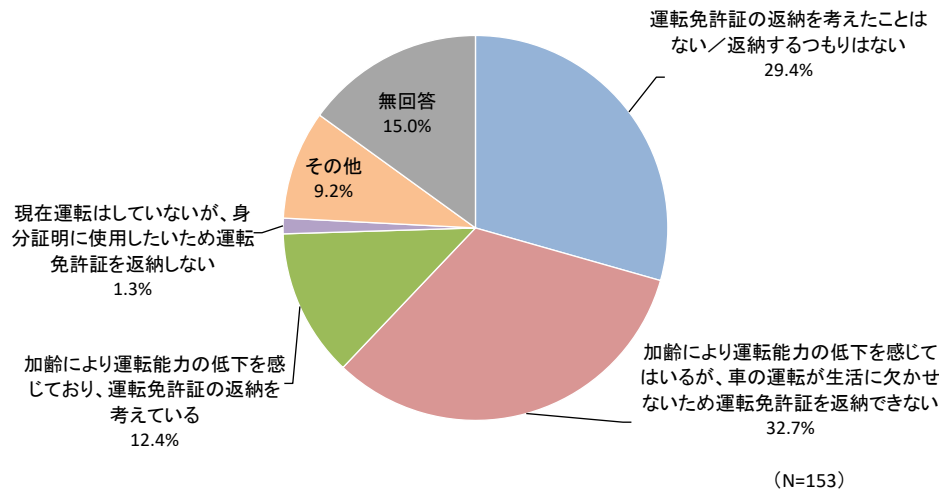
『公共交通は必要』は 83.4%

資料)振興会長アンケート調査

### (3) 運転免許証の返納意向

- ・ 70歳代以上の運転免許証の返納意向について、「加齢により運転能力の低下を感じてはいるが、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32.7%で最も多く、次いで「運転免許証の返納を考えたことはない/返納するつもりはない」(29.4%)となっています。

図表 2-26 70歳代以上の運転免許証の返納意向



資料)市民アンケート調査

## 4. 交通事業者ヒアリング

### (1) 調査概要

調査の目的	市内の交通事業者に対し、公共交通利用者の特徴や公共交通に対する意向などを把握する。
調査対象	鹿児島交通株式会社、南海交通株式会社(南海タクシー) 協和タクシー、有限会社オダ(ハロータクシー)
調査方法	直接面談方式
実施時期	令和5年9月、10月

### (2) 調査結果

#### ①利用者の特徴

対象	内容
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主な利用者は垂水市から鹿屋市へ通学する高校生や、通院等で利用する高齢者となっている。</li> <li>・牛根地区は山手に住宅が多く、国道沿いのバス停から離れているため、利用が少ない。</li> </ul>
事前予約型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主な利用者は、通院や買い物等に利用する高齢者である。</li> <li>・市中心部のAコープ、タイヨー、だいわへの買い物、垂水中央病院への通院が多い。</li> <li>・利用者のほとんどは固定客で、大野ルートではスクールタクシーも兼ねて大野地区の小中学生も利用している。</li> </ul>

#### ②本市の公共交通の課題、今後の運行に対する意向、市への要望

対象	内容
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・垂水フェリーの減便に伴い最終便が早まったので、路線バス(鹿屋方面)の最終便も早めるなど、運行ダイヤを見直したい。</li> <li>・乗務員不足・高齢化が深刻化している。高校生(保護者含む)に対する運輸業の就職説明会開催など、乗務員確保に向けた自治体の支援があれば良い。</li> </ul>
事前予約型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全面的にドア・ツー・ドア運行とすることで利用が増えると思う。</li> <li>・運転免許証を返納した市民等への周知や愛称募集など、事前予約型乗合タクシーの周知を強化してほしい。</li> </ul>

### 第3章 本市の公共交通の現状及び課題

これまでの本市の概況の整理や各種調査結果を踏まえ、本市の公共交通の課題について、以下のとおり整理しました。

**課題1 事前予約型乗合タクシーの利便性向上**

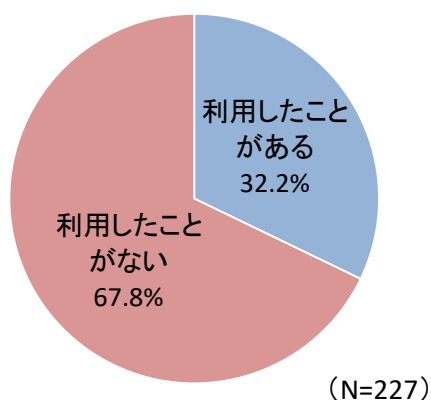
**【現状】**

- 事前予約型乗合タクシーの運行地域において、「利用したことがある」は3割程度にとどまっています。(図表3-1)
- 利用にあたっては、バス停での乗降が基本のため、バス停から自宅まで離れている住民にとっては利用しづらい仕組みとなっています。
- 利用者の約3割は他の公共交通に乗り継いで移動している一方、現状の運行ダイヤは垂水フェリーや路線バスとの乗継が考慮されておらず、スムーズな広域移動ができない状況となっています。(図表3-2)

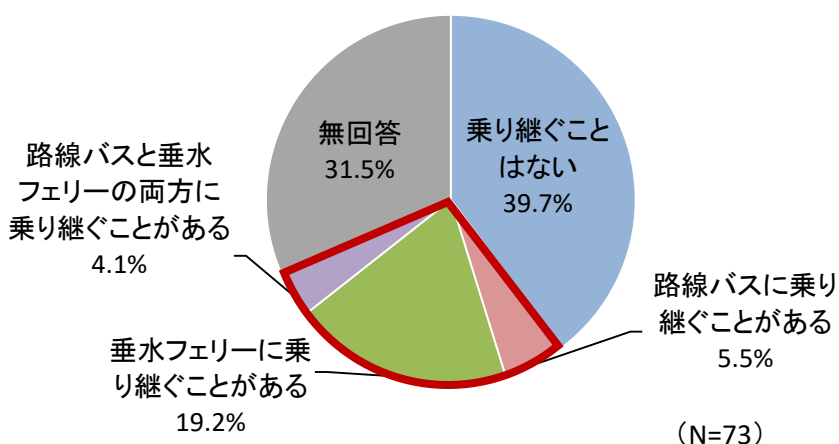
**【課題】**

- ドア・ツー・ドア方式への運行見直しや、スムーズに乗継できるダイヤの設定等、利便性向上と利用の拡大を図ることが求められます。(図表3-3)

図表3-1 運行地域における利用状況

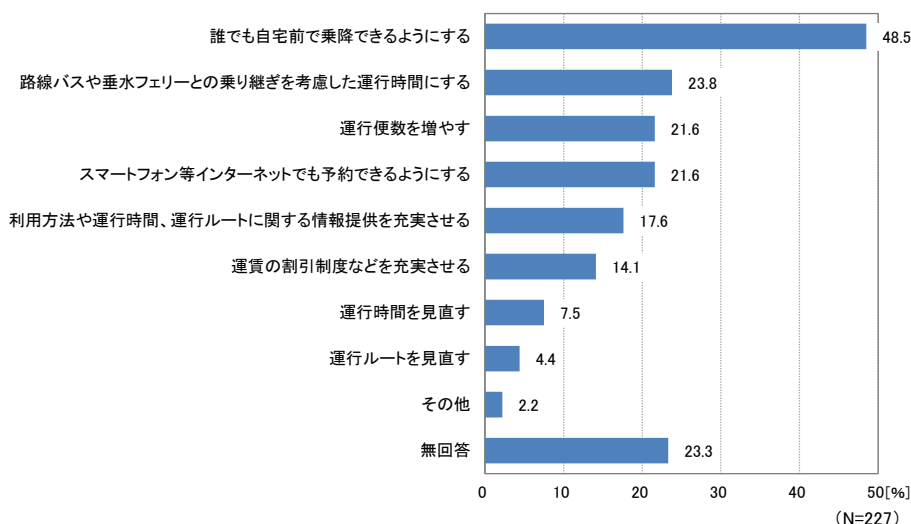


図表3-2 路線バス・垂水フェリーとの乗継状況



『他の公共交通に乗り継ぎがある』は28.8%

図表3-3 事前予約型乗合タクシーで改善が必要と感じる点



注)複数回答

資料)事前予約型乗合タクシーアンケート調査

## 課題2 交通空白地解消に向けた対応

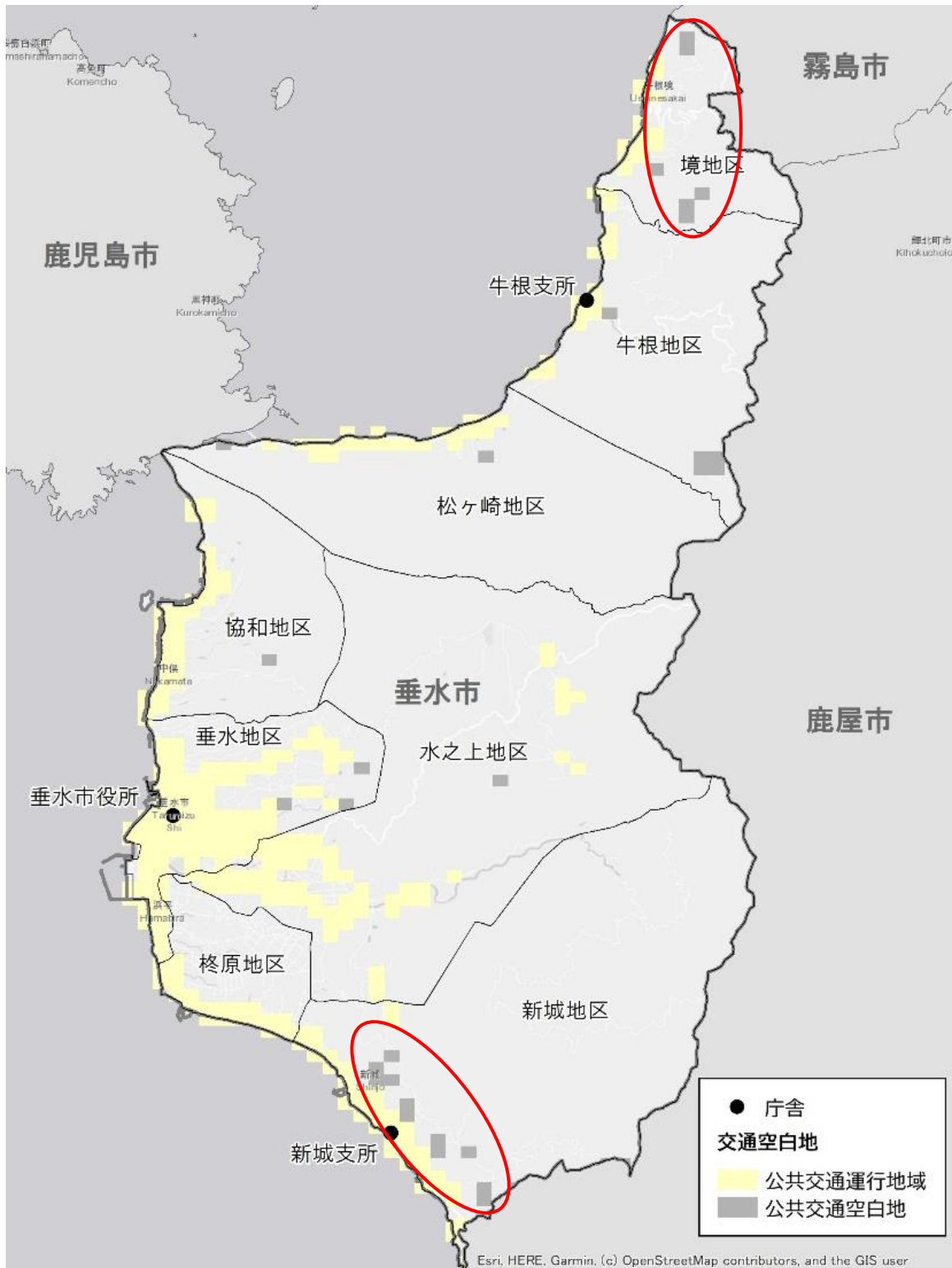
### 【現状】

- 本市では、北部(境、牛根地区)や南部(新城地区)において、路線バスのバス停から離れており、事前予約型乗合タクシーも運行されていない空白地が存在しています。(図表 3-4)

### 【課題】

- 高齢化の進行により運転免許や車を持たない住民の増加が見込まれる中、安心して生活するための移動手段の確保が求められます。

図表 3-4 交通空白地



### 課題3 市民の移動ニーズに応じた交通サービスの提供

#### 【現状】

- 商業・医療施設は市中心部に集積しており、市民の多くは市中心部へ買い物・通院しています。（図表 3-5、3-6）
- 路線バスは国道沿いを走行しているため、国道から離れた場所に立地する施設に行くときや目的地間の移動の際に、公共交通では行きづらく、利便性は高くない状況となっています。

#### 【課題】

- 買い物や通院等の日常生活で公共交通を利用してもらうためにも、市街地での移動利便性を高める新たな交通サービスの提供等が求められます。

図表 3-5 市中心部における商業・医療施設の立地とバスの運行状況



図表 3-6 市民がよく利用する商業・医療施設

#### <商業施設>

順位	施設名	回答数
1	タイヨー垂水店	246
2	Aコープ垂水店	185
3	だいわ垂水店	132
4	ドラッグストアモリ垂水店	58
5	ナフコ垂水店	42

#### <医療施設>

順位	施設名	回答数
1	垂水中央病院	161
2	桑波田診療所	52
3	よしとみクリニック	35
4	池田温泉クリニック	19
5	東内科小児科クリニック	16

資料)市民アンケート調査

## 課題4 市民の公共交通に対する意識啓発と利用促進

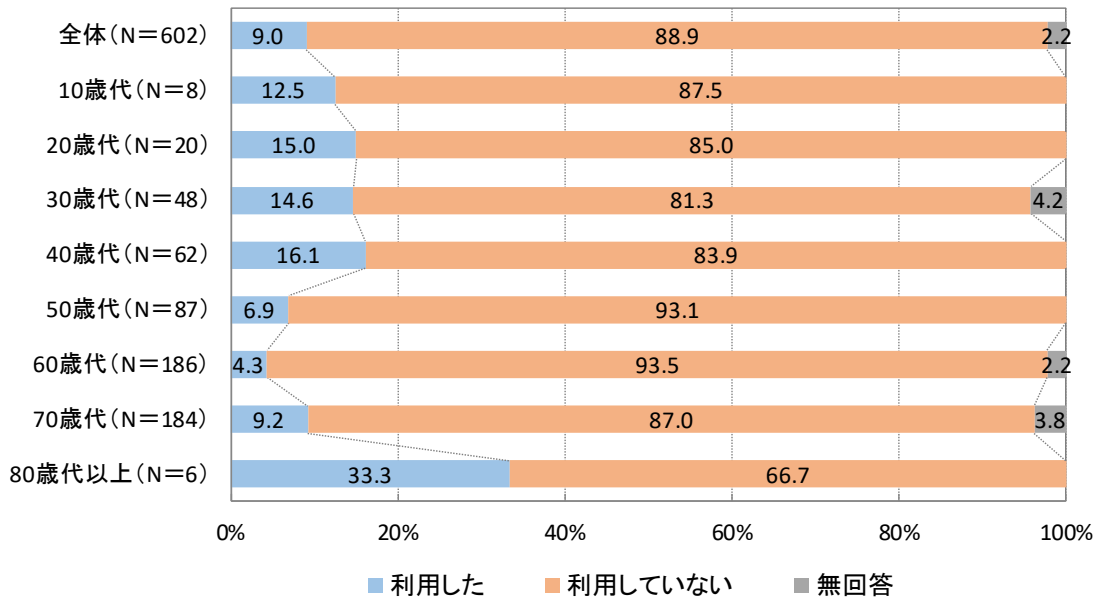
### 【現状】

- 市民アンケートによると、直近1年間で路線バスを利用した割合は1割以下で、70歳代以上においても「利用していない」が大半を占めており、市民の多くは公共交通を利用していないことが分かりました。(図表 3-7)
- 高齢者は自家用車で買い物・通院等の移動が多く、運転免許証の返納意向が低い状況となっています。(図表 3-8)

### 【課題】

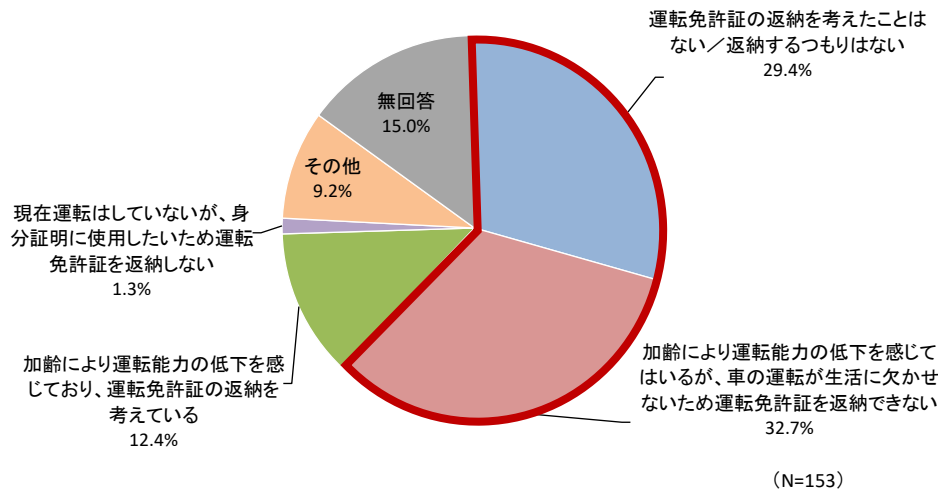
- 自家用車での移動が多い市民、特に高齢者に対して公共交通を利用して生活する習慣の定着を図るため、市民の移動ニーズに合わせた交通サービスの提供や公共交通に関する情報発信等に取り組みながら、市民の利用を促す必要があります。

図表 3-7 直近1年間の路線バスの利用状況



資料)市民アンケート調査、以下同じ

図表 3-8 70歳以上の運転免許証の返納意向



『返納意向がない』は62.1%



## 課題5 持続可能な公共交通の確保

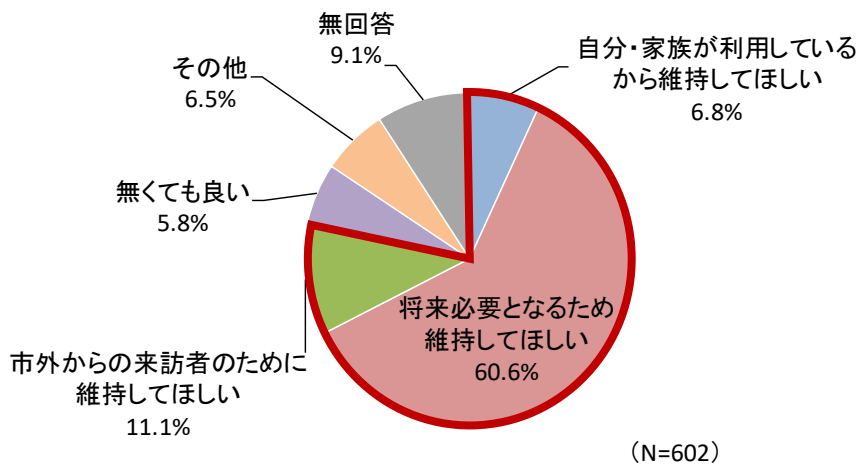
### 【現状】

- 市民の多くは「運行を維持してほしい」との意向があるものの、路線バス等の公共交通をほとんど利用していないため、市の財政負担額は増加しています。(図表 3-9、3-10)
- 交通事業者においては、乗務員の高齢化・人手不足が深刻で、今後交通サービスの維持・確保が難しくなることが予想されます。

### 【課題】

- 持続可能な公共交通の確保に向けては、既存の公共交通を基本としつつ、多様な関係者と連携して地域の実情に合った交通サービスも検討し、市民の移動手段を確保していくことが求められます。

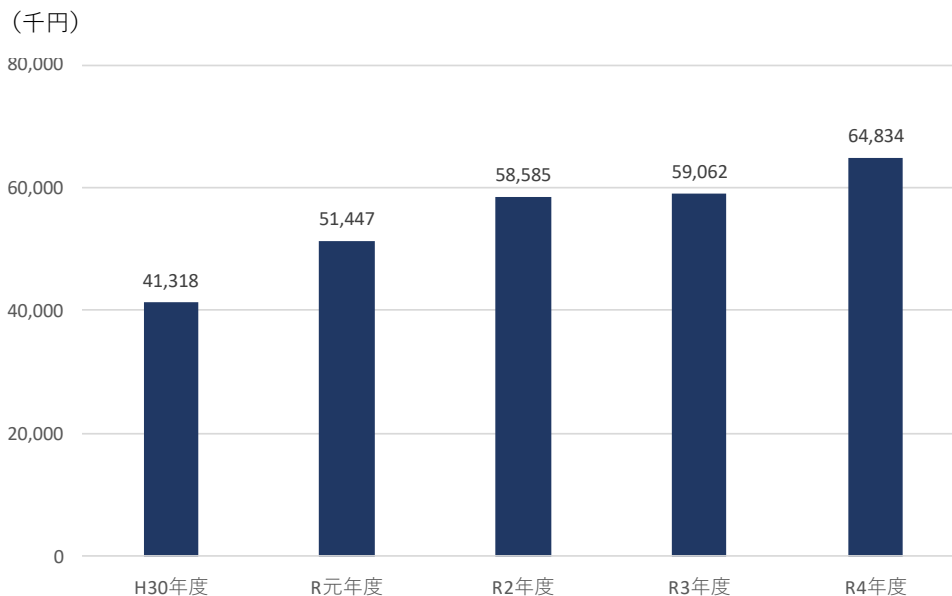
図表 3-9 今後の運行に対する意向



『運行を維持してほしい』は 78.5%

資料)市民アンケート調査

図表 3-10 路線バスに対する市の財政負担額



## 第4章 垂水市地域公共交通計画

### 1. 基本理念および基本方針

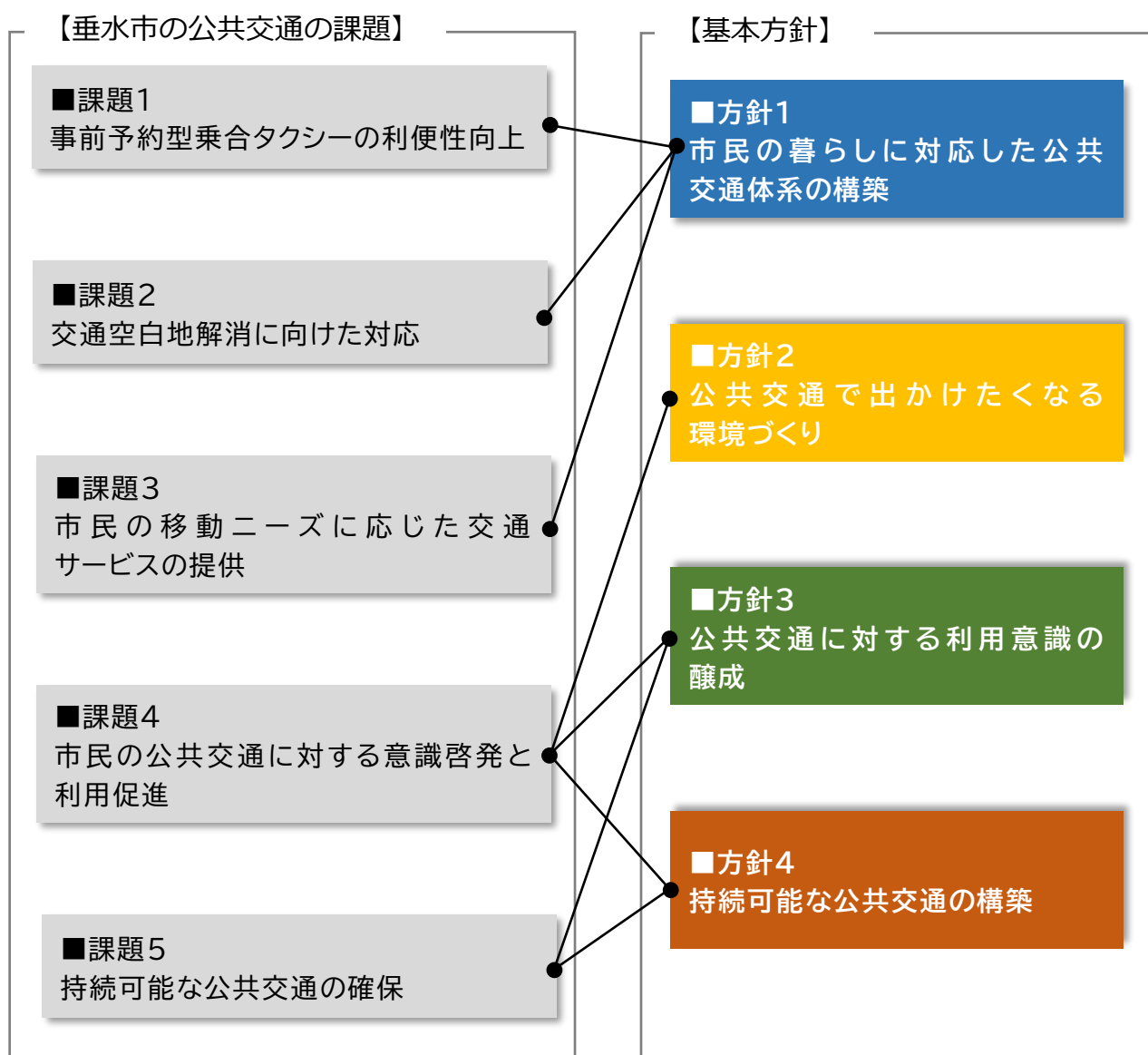
本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状・課題を踏まえ、基本理念および基本方針を以下のとおり設定します。

<基本理念>

#### 安心して暮らし続けるためにみんなで支え合う公共交通

本計画では、将来にわたって公共交通を維持・確保するため、市民の移動ニーズに合わせた利便性の高い交通サービスの提供や利用促進を図るとともに、いつまでも安心して暮らし続けられるように、多様な関係者が協力し合い、持続可能な公共交通を目指していくことを基本理念とします。

<基本方針>



## 方針 1

### 市民の暮らしに対応した公共交通体系の構築

- 市民の移動実態を踏まえ、買い物・通院等の日常生活において利用しやすい公共交通体系の構築を目指します。
- 事前予約型乗合タクシーについては、利用者のニーズに合わせた運行内容の見直しに取り組み、利便性向上を図ります。

## 方針 2

### 公共交通で出かけたくなる環境づくり

- 市民・来訪者の誰もが安全・快適に公共交通を利用できる環境を目指し、主要拠点等における待合環境の整備や、分かりやすい案内標示・情報発信の充実を図ります。

## 方針 3

### 公共交通に対する利用意識の醸成

- 今後も公共交通を維持・確保していくために、市民一人ひとりが公共交通を利用することが重要であることを十分に周知し、市民の意識の醸成と利用促進を図ります。
- 公共交通を利用して暮らす習慣の定着を図るため、多様な関係者と連携しながら、子どもや高齢者等それぞれの対象に適した効果的なモビリティ・マネジメント<sup>※1</sup>に取り組みます。

## 方針 4

### 持続可能な公共交通の構築

- 交通事業者と連携して担い手確保に取り組むほか、既存の交通サービスが行き届かない地域等においては、地域の実情に合った交通サービスを検討し、持続可能な公共交通の構築に向けて取り組みます。
- 公共交通を取り巻く課題解決に向けて、新たなモビリティサービス<sup>※2</sup>の導入に向けた調査・検討を積極的に取り組みます。

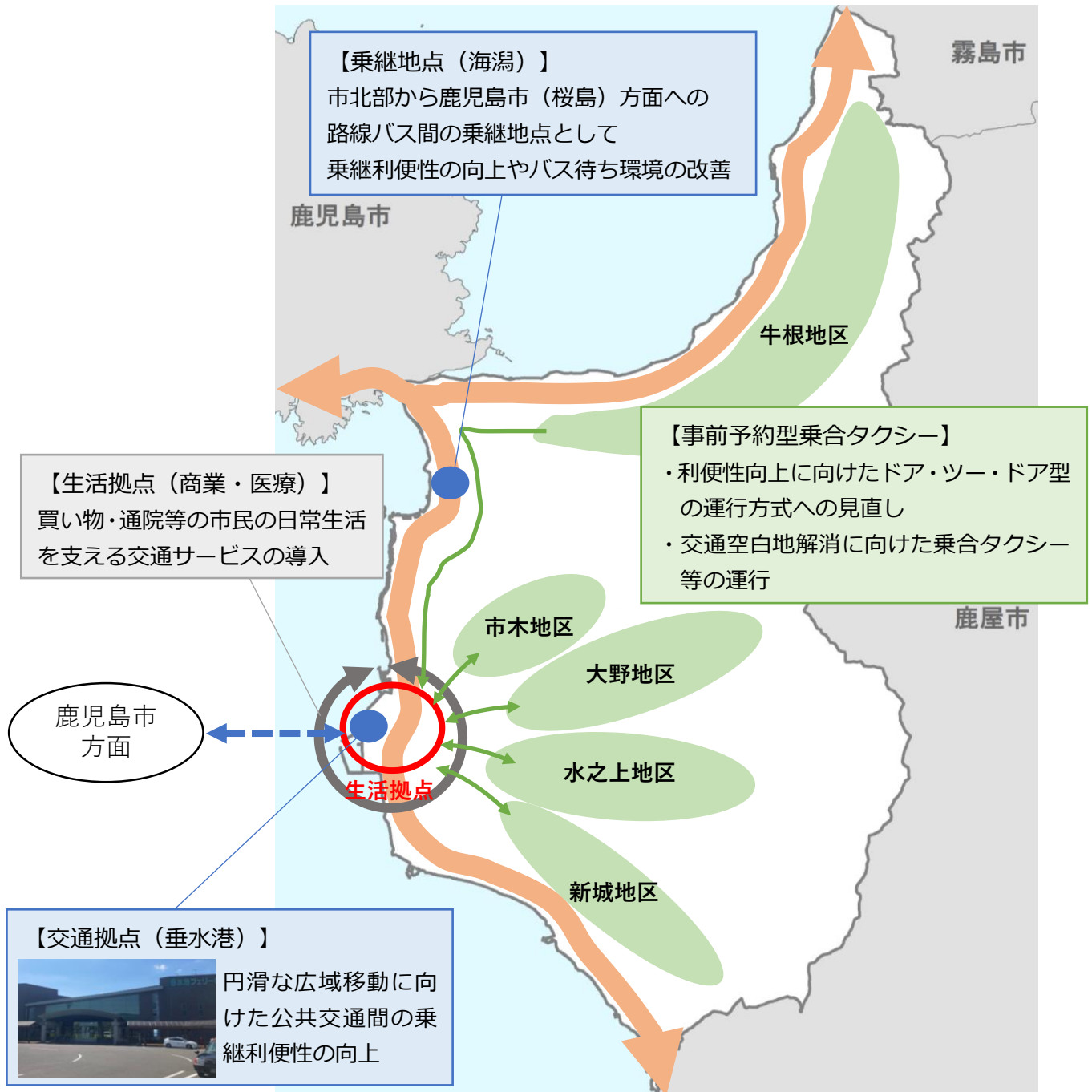
※1 モビリティ・マネジメントとは、地域住民が移動する際に「過度に自動車に頼る」状況から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する」よう行動変容を促す一連の取組のこと。

※2 モビリティサービスとは、自動車を移動・輸送の手段として円滑に提供するための一連のサービスのこと。

<垂水市の将来の交通ネットワークイメージ>

多様な交通手段が集中する交通拠点・垂水港をはじめ、商業・医療施設が集積する市中心部での移動利便性の向上や、市中心部と郊外を結ぶ事前予約型乗合タクシーの利便性向上、交通拠点や乗継拠点で円滑に乗継できる環境の充実など、これからのまちづくりと一体となった交通ネットワークの構築を目指します。

図表 4-1 垂水市の将来の交通ネットワークイメージ



- 凡例
- 交通拠点・乗継地点
  - 生活拠点
  - ←---→ 鴨池・垂水フェリー
  - ←---→ 路線バス
  - 事前予約型乗合タクシー

注)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、実行・実現に向けて関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指しながら取り組みます。

## 2. 交通種別ごとの役割と方向性

区分	対象	役割
広域幹線	フェリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 垂水市と鹿児島市を結び、通勤、通学、観光、ビジネス等の利用を中心に広域の移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 垂水市と鹿屋市や霧島市等の周辺市町を結び、通勤、通学、観光、ビジネス等の利用を中心に広域の移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
地域内交通	事前予約型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスが運行されていない交通不便地域等の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。</li> <li>■ 路線バスとの接続により、地域住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>■ 交通不便地域での移動や、他の公共交通が運行時間外の際の移動手段としての役割を担う。</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>
その他	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 中学生の通学における移動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> </ul>

※事前予約型乗合タクシーについては、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。補助対象系統の詳細は、次頁を参照。

図表 4-2 地域公共交通確保維持改善事業で運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

運行系統名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行の態様	実施主体
市木ルート	市木地区～中央地区			4 条乗合	区域運行	垂水市 (運行は交通事業者に委託)
大野ルート	大野地区～中央地区					
内ノ野ルート	水之上地区(内ノ野ルート) ～中央地区					
小谷ルート	水之上地区(小谷ルート) ～中央地区					

### 3. 計画目標及び目標達成のための事業

#### (1) 計画目標及び事業体系

基本方針	目標	実施事業
<b>【基本方針 1】</b> 市民の暮らしに対応した公共交通体系の構築	<b>【目標1】</b> 市民の外出実態・移動ニーズに合った地域交通の最適化	事前予約型乗合タクシーの運行見直し※ 市街地での移動利便性向上に向けた新たな交通サービスの導入※
<b>【基本方針 2】</b> 公共交通で出かけたくなる環境づくり	<b>【目標2】</b> 誰もが公共交通を利用しやすい環境整備	主要拠点等における待合環境の整備※ 利便性向上に向けた ICT 技術の活用
<b>【基本方針 3】</b> 公共交通に対する利用意識の醸成	<b>【目標3】</b> 多様な関係者との連携による利用促進・情報発信の充実	モビリティ・マネジメントの実施※ 公共交通に関する情報案内の充実※ 多様な関係者との連携強化
<b>【基本方針 4】</b> 持続可能な公共交通の構築	<b>【目標4】</b> 地域の実情に合った持続可能な交通サービスの提供	交通事業者との連携強化 地域の実情に合った交通サービスの検討 新たなモビリティサービス導入に向けた調査・検討

※利便増進事業対象※3

※3 利便増進事業とは、地域における公共交通ネットワークの再編に加え、運賃・ダイヤ等の見直しも含め、利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業のこと。

(2) 事業の実施時期及び実施主体

事業名	実施スケジュール					実施主体			
	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	垂 水 市	交 通 事 業 者	関 係 事 業 者	市 民
<b>目標 1 市民の外出実態・移動ニーズに合った地域交通の最適化</b>									
事前予約型乗合タクシーの 運行見直し(ドア・ツー・ドア移行)	—————→					●	●		
事前予約型乗合タクシーの 運行見直し(運行区域拡大)	.....▶	—————→				●	●		
市街地での移動利便性向上に向 けた新たな交通サービスの導入	.....▶	—————→				●	●	●	
<b>目標 2 誰もが公共交通を利用しやすい環境整備</b>									
主要拠点等における待合環境の 整備	—————→					●	●	●	
利便性向上に向けた ICT 技術の 活用	.....▶	—————→				●	●	●	
<b>目標 3 多様な関係者との連携による利用促進・情報発信の充実</b>									
モビリティ・マネジメントの実施	—————→					●	●	●	●
公共交通に関する情報案内の 充実	—————→					●	●	●	●
多様な関係者との連携強化	—————→					●	●	●	●
<b>目標 4 地域の実情に合った持続可能な交通サービスの提供</b>									
交通事業者との連携強化	—————→					●	●		
地域の実情に合った交通 サービスの検討	.....▶	.....▶				●	●	●	●
新たなモビリティサービス導入に 向けた調査・検討	.....▶	.....▶				●	●		

※ .....▶ :計画・検討    —————→ :実施



### (3) 事業計画

#### — 目標1 市民の外出実態・移動ニーズに合った地域交通の最適化 —

【事業1】事前予約型乗合タクシーの運行見直し							
【目的】							
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域住民の移動実態やニーズに合わせて事前予約型乗合タクシーの運行内容を見直すとともに、交通空白地での移動手段を確保します。</li> </ul>							
【取組内容】							
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在、バス停での乗降が基本となっている運行方式について、自宅等から目的地まで直接行けるドア・ツー・ドア型への移行により、バス停から離れた住民も利用しやすい仕組みにすることで利便性の向上を図ります。</li> <li>● 交通拠点等では、フェリーや路線バスといった他の公共交通への乗継に配慮したダイヤ調整を行い、利用者がスムーズに乗継できるように取り組みます。</li> <li>● 交通空白地となっている市北部(境、牛根地区)や市南部(新城地区)では、事前予約型乗合タクシーの運行区間を拡大するなど、安心して生活するための移動手段を確保します。</li> <li>● 運行見直しにあたっては、対象地域に対して十分に周知を行い、利用拡大を図ります。</li> </ul>							
<p>&lt;交通空白地解消に向けた見直しイメージ&gt;</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid #f08080; padding: 5px; background-color: #fff9f9;"> <p><b>【境、牛根地区】</b> 交通空白地の解消に向けた乗合タクシーの運行等検討</p> </div> <div style="border: 1px solid #f08080; padding: 5px; background-color: #fff9f9;"> <p><b>【新城地区】</b> 交通空白地の解消に向けた乗合タクシーの運行等検討</p> </div> </div>							
【実施主体】							
垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者		市民	

## 【事業2】市街地での移動利便性向上に向けた新たな交通サービスの導入

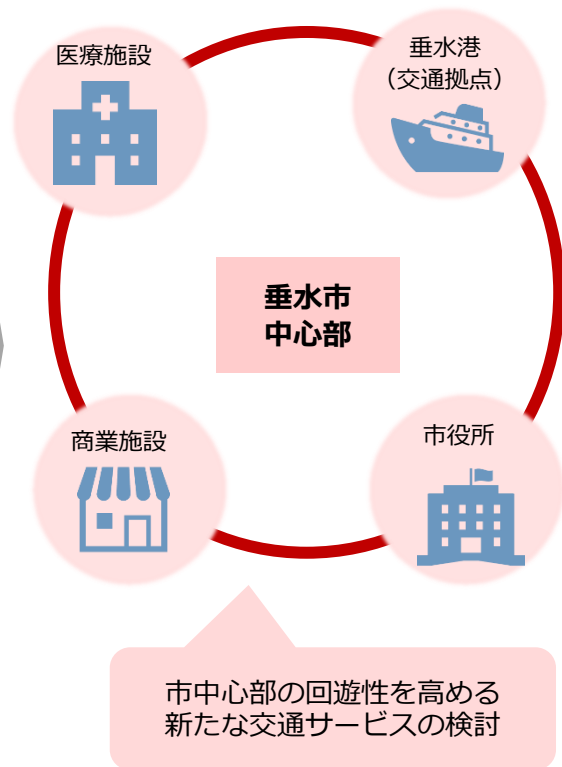
### 【目的】

- 市民の買い物・通院等の日常生活の移動実態を踏まえた新たな交通サービスを導入し、市街地での移動利便性向上を目指します。

### 【取組内容】

- 市内の商業・医療施設は市中心部に集積しており、市民の多くは市中心部に買い物・通院をしている移動実態を踏まえ、市街地での移動利便性を高める新たな交通サービスを導入します。
- 具体的には、交通拠点である垂水港や商業・医療施設、市役所等をつなぐ交通サービスの実証運行を行い、本格運行に向けた検討を行います。
- なお、事業の推進にあたっては、行政・交通事業者・施設等の地域関係者が一体となって協議・検討を行い、サービスの実現を目指します。

### <市街地での新たな交通サービスの運行イメージ>



### 【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	
-----	---	-------	---	-------	---	----	--

— 目標2 誰もが公共交通を利用しやすい環境整備 —

【事業3】 主要拠点等における待合環境の整備

【目的】

- 市民・来訪者の利用が多いバス停の改善や周辺施設と連携した待合環境の整備を行い、バス待ち環境の向上を目指します。

【取組内容】

- 乗降客が多いバス停を中心に、バスを待つ間の雨風を防ぎ、座って待てるように上屋やベンチの設置、老朽化したバス停の更新等を行います。
- 主要拠点等において、バスやフェリーのリアルタイムの運行・運航情報が分かるデジタルサイネージの設置を検討します。
- バス停の周辺施設と連携して、待合スペースや屋根・ベンチを確保し、待ち時間を快適に過ごせる乗り場をつくるなど、バス待ち環境の充実を図ります。

写真 デジタルサイネージの設置例（沼津市・沼津港）



<参考>

熊本市では、バス停に隣接したスーパーやコンビニエンスストアの協力を得て、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行う「バス待ち処」を設置しています。



資料)熊本市ホームページ

【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	
-----	---	-------	---	-------	---	----	--

## 【事業4】 利便性向上に向けた ICT 技術の活用

### 【目的】

- ICT 技術を活用した分かりやすい情報案内を行い、市民や来訪者の公共交通の利便性向上を図ります。

### 【取組内容】

- スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供、AI オンデマンド交通など ICT 技術を活用した分かりやすい情報案内や快適に移動できる環境を整備し、公共交通での外出を促します。
- 便利で快適に移動できる公共交通を目指し、市内の複数の交通モードと移動先となる商業・医療・観光分野等との連携による MaaS の導入など新技術の活用について、調査・検討を進めます。

#### 写真 ICT 技術を活用したサービスの例

##### ○キャッシュレス化



現金無しで運賃を収受  
→お釣りの収受等の負担軽減

##### ○タクシーの配車アプリの導入



スマートフォンによるタクシーの予約  
→実車率・供給力の向上

##### ○AIオンデマンド交通



AIを活用した効率的なルーティング  
→利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現

##### ○バス乗降センサー



データ収集  
→路線・ダイヤの効率化

##### ○バス情報標準化(GTFS-JP)



経路検索アプリ等によるバス路線や時刻の確認  
→利用者の利便性が高い方法で情報を入手可能

##### ○バス位置情報システム



バスの現在地の把握  
→バスの遅れや発車時刻が確認可能

資料)国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

#### <参考>

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



### 【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民
-----	---	-------	---	-------	---	----

【事業5】モビリティ・マネジメントの実施

【目的】

- 日常生活において自家用車での移動が多い市民に対し、それぞれのターゲットに合わせた公共交通を利用するきっかけとなるモビリティ・マネジメントを実施し、利用を促していきます。

【取組内容】

- 各ターゲット層(子ども、学生、高齢者、転入者等)に合わせた効率的な利用促進に取り組むとともに、公共交通を維持していくことの必要性や重要性について周知を図ります。

<実施例>

地域住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイ時刻表の作成サービス</li> <li>・公共交通について理解を深めるための広報活動</li> <li>・イベント時に公共交通の利用を促す案内・誘導、パーク&amp;ライドの推進</li> </ul>
子ども・学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室開催</li> <li>・公共交通をテーマとした学校教育 (出前授業、総合的な学習や社会科での乗車体験等)</li> <li>・入学時期に公共交通マップの配布</li> </ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証の更新時講習や高齢者講習に合わせた情報提供</li> <li>・運転免許証の返納を検討している高齢者やその家族に対する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」の案内・周知</li> <li>・高齢者クラブ等と連携した乗車体験を含めた買い物ツアーの実施</li> </ul>
転入者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・転入届提出時に公共交通の案内・マップ配布</li> </ul>

写真 マイ時刻表（常陸太田市）



写真 高齢者を対象にしたパンフレット（北海道運輸局）



高齢者やその家族に公共交通を利用するきっかけとなる冊子を作成

【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	●
-----	---	-------	---	-------	---	----	---



## 【事業7】多様な関係者との連携強化

### 【目的】

- 移動の目的先となる商業・医療施設等、多様な関係者と積極的に連携し、利用者・関係者の双方に効果的な利用促進を図ります。

### 【取組内容】

- 外出の目的地となる商業・医療施設等、多様な関係者と積極的に連携し、公共交通利用者に対する特典の付与や、高齢者クラブ活動・ふれあいいきいきサロン等での乗車体験イベントの開催など、普段自家用車での移動が多い市民に便利な使い方を知ってもらう・利用してもらうための取組を推進していきます。

写真 多様な関係者との連携イメージ

[商業施設×交通（大津市）]



公共交通に乗って来店すると買った商品を割引価格で自宅まで配送するサービス

[習いごと×交通（熊本市）]



子育て世代の支援を目的に、自宅と習い事先、学習塾、児童育成クラブ等まで児童が乗り合わせ、希望の場所に送迎するサービス

[福祉×交通（日置市）]



高齢者学級にて、乗合タクシーの認知度向上と利用促進を目的に出前講座を実施

### 【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	●
-----	---	-------	---	-------	---	----	---

— 目標4 地域の実情に合った持続可能な交通サービスの提供 —

【事業8】 交通事業者との連携強化

【目的】

- 交通事業者との連携を強化し、公共交通の維持・確保に取り組みます。

【取組内容】

- 交通事業者(乗務員含む)と定期的に意見交換の場を設け、垂水市・事業者でそれぞれ把握している利用者の要望等を共有し、運行内容と利用者のニーズにギャップがあれば改善していくことで、利便性と効率性のバランスが整った交通サービスを継続的に提供していきます。
- 乗務員の高齢化・人手不足を受け、バス・タクシーの運転業務に興味・関心を持ってもらえるように、市報等を活用して仕事内容に関する情報発信を行うなど、交通事業者と協働して人手不足の解消に取り組みます。

写真 市報を活用した情報発信の例(伊佐市)



資料)伊佐市「広報いさ」

市報で公共交通を取り巻く現状や乗務員の声を紹介する特集を掲載

【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者		市民
-----	---	-------	---	-------	--	----



## 【事業9】 地域の実情に合った交通サービスの検討

### 【目的】

- 持続可能な公共交通の構築に向けて、交通不便地域等では日常生活での移動手段を確保するため、地域の実情に合った交通サービスを検討します。

### 【取組内容】

- 交通不便地域等では、日常生活での移動手段を確保するため、事前予約型乗合タクシーや自家用有償旅客運送のほか、スクールバスや、医療・福祉分野の輸送サービスといった市内の多様な輸送資源の活用の可能性、市民協働の交通サービスについて、調査・検討を行います。
- 振興会等ごとに住民座談会を行い、住民と直接コミュニケーションをとりながら要望やニーズを把握し、地域の実情に合った交通サービスを検討していきます。

写真 病院の送迎バスへの一般混乗（流山市）



病院の協力により、患者向け送迎バスの空席に高齢者が無料で乗車できる移動支援を実施

### <参考>

鹿屋市では、地域住民と社会福祉協議会が協働した「ドライブサロンプラス」事業が展開されています。

社会福祉協議会が交通空白地域の地域福祉協議会に買い物支援用として、週1回程度車両を無償で貸し出し、講習を受けたボランティアが支援の必要な住民を無償で買い物施設まで送迎しています。



### 【実施主体】

垂水市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	●
-----	---	-------	---	-------	---	----	---

## 【事業 10】 新たなモビリティサービス導入に向けた調査・検討

### 【目的】

- 公共交通を取り巻く課題解決に向けて、新たなモビリティサービスの導入について調査・検討を行います。

### 【取組内容】

- 公共交通の担い手不足や高齢者等の交通弱者の移動手段の確保等の課題解決に向けて、自動運転や AI オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ等の新たなモビリティサービスの導入について調査・検討を進めます。

写真 新たなモビリティサービスの例

#### グリーンスローモビリティ

- 高齢化が進む**地方部**や**観光地**での活用が期待



#### 超小型モビリティ

- 狭い路地の多い**大都市の密集地域**や**観光地**の移動に適合



#### 自動運転による交通サービス

- 近年急速に進む**運転者不足への対応**として、自動運転の活用が期待



資料)国土交通省

### <参考>

茨城県境町は、地域内の高齢者など住民向けの生活の足として、令和2年11月に全国の自治体として初めて自動運転バスを導入しました。

交通量の少ない旧道で、道の駅を拠点に役場、病院、郵便局、銀行、商業施設、学校、保育施設等を経由しています。



### 【実施主体】

垂水市

●

交通事業者

●

関係事業者

市民

## 4. 目標達成に向けた評価指標

本計画における目標達成に向けて、以下の6つの評価目標を設定します。

### 目標1 市民の外出実態・移動ニーズに合った地域交通の最適化

#### 評価指標1:事前予約型乗合タクシーの利用者数

地域の実情に合った運行内容の見直し・運行区間の拡大、利用促進により、コロナ禍前(令和元年度/7,702人)の95%水準以上の回復を目指します。

現状値(令和4年度)	目標(令和10年度)
7,213人	7,320人

### 目標2 誰もが公共交通を利用しやすい環境整備

#### 評価指標2:バス待ち環境の整備箇所数

バス停における上屋やベンチの設置など、概ね年1か所のペースでバス待ち環境の整備に取り組み、市民・来訪者の誰もが公共交通を利用しやすい環境を目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
未実施	累計5か所

### 目標3 多様な関係者との連携による利用促進・情報発信の充実

#### 評価指標3:多様な関係者との連携による利用促進の取組件数

概ね年1回程度のペースで移動の目的先となる商業・医療施設等、多様な関係者と連携して利用促進に向けた事業を企画・実施するなど、地域で協力して利用促進に取り組むことを目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
未実施	累計5件

#### 評価指標4:直近1年間で路線バスを利用した割合

地域内交通の利便性向上や効果的なモビリティ・マネジメントの実施により、利用促進が図れているか把握するため、市民アンケート調査で直近1年間の路線バスの利用状況を尋ね、概ね5人に1人が「利用した」と回答することを目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
9.0%	20.0%

### 目標4 地域の実情に合った持続可能な交通サービスの提供

#### 評価指標5:地域の実情に合った交通サービスの調査・検討件数

市内の多様な輸送資源の活用や市民協働を基本とした地域の実情に合った交通サービスの調査・検討を行い、持続可能な公共交通の構築を目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
未実施	累計5件

#### 評価指標6:住民座談会の開催回数

計画期間中に全9地区で概ね2回程度住民座談会を開催し、既存の公共交通に対する要望の把握・改善や、交通不便地域での移動手段の確保など、地域の実情に合った交通サービスの提供を目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
未実施	累計18回

**評価指標7:公共交通への財政負担額(住民1人あたりの負担額)**

新たな運行形態の検討・導入に係る費用増大、効率化による費用縮減等を鑑み、現状維持を目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
6,585円	現状維持

**評価指標8:事前予約型乗合タクシーの収支差<sup>※1</sup>**

人口減少に伴う利用者数の減少が見込まれる中でも、利便性向上や効率化に伴う利用頻度の増加により、現状と同程度の収入を確保し、収支差の現状維持を目指します。

現状値(令和5年度)	目標(令和10年度)
▲7,037千円/年	現状維持

※1 (年間運賃収入)-(年間運行経費)【当該年度4月～3月により算出】

図表 4-3 評価指標に対するモニタリングの実施時期

評価指標	評価するためのデータ	モニタリング実施時期
事前予約型乗合タクシーの利用者数	市が所有するデータ	毎年実施
バス待ち環境の整備箇所数	市が所有するデータ	毎年実施
多様な関係者との連携による 利用促進の取組件数	市が所有するデータ	毎年実施
直近1年間で路線バスを 利用した割合	市民アンケート調査	計画最終年度に実施 (中間評価も想定)
地域の実情に合った交通サービスの 調査・検討件数	市が所有するデータ	毎年実施
住民座談会の開催回数	市が所有するデータ	毎年実施
公共交通への財政負担額	市が所有するデータ	毎年実施
事前予約型乗合タクシーの収支差	市が所有するデータ	毎年実施

## 5. 目標達成に向けたマネジメント

### (1) マネジメントの進め方

事業の実施にあたっては、垂水市地域公共交通活性化協議会で Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価・検証)、Action(改善)による PDCA サイクルに沿って、計画期間である5年間の全体評価を行います。

社会情勢や地域ニーズの変化に合わせて、実施事業を適宜評価・検証し、事業内容の見直しや改善を行いながら目標達成に向けて推進します。

図表 4-4 PDCA サイクルのイメージ



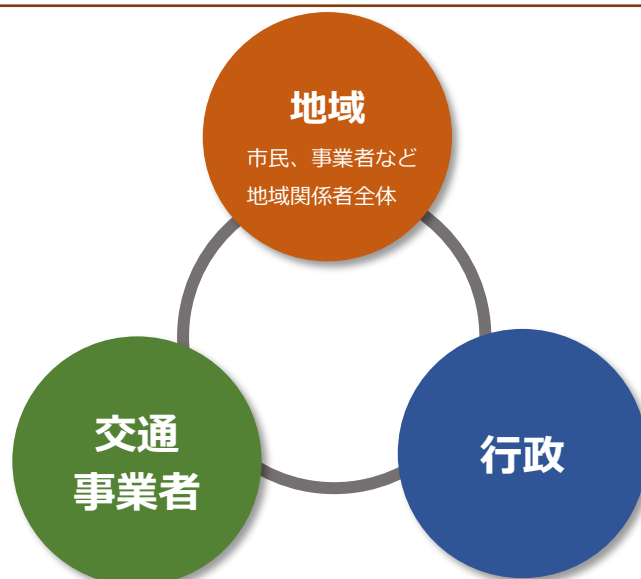
### (2) マネジメント推進体制

取組の推進体制として、「行政」、「交通事業者」、市民等の「地域」が公共交通に対する意識を共有、連携し、それぞれの事業に取り組む必要があります。

また、事業の実施は、行政、交通事業者、市民等において構成される垂水市地域公共交通活性化協議会において、進捗状況のマネジメント(管理)を行いながら、着実に取組を進めてまいります。

図表 4-5 マネジメント推進体制

- ・公共交通の担い手として、積極的に公共交通を利用
- ・持続可能な公共交通に向けたあり方を検討
- ・公共交通を支えるために、主体的に取組に関与



- ・公共交通サービス提供
- ・市民等との協力体制づくり
- ・市民等に対する公共交通の利用促進 等

- ・公共交通施策の実施
- ・公共交通サービス・情報提供の支援
- ・地域公共交通のあり方に関する検討への積極的な連携・協力 等

## 垂水市地域公共交通計画

---

令和6年6月

発行・編集：垂水市 企画政策課

〒891-2192

鹿児島県垂水市上町 114 番地

TEL 0994-32-1111(代表)

FAX 0994-32-6625

H P <http://www.city.tarumizu.lg.jp/>

---