

阿久根市地域公共交通計画

令和6年6月改定

阿久根市

目 次

第1章 計画の策定に当たって	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.....	1
5 上位・関連計画の整理	3
6 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進	7
第2章 本市の概況	8
1 位置・地勢.....	8
2 地域の現状.....	9
3 公共交通の現状.....	20
第3章 住民移動の実態及びニーズの把握	30
1 各種アンケート調査の概要	30
2 関係機関ヒアリング等調査の概要	42
第4章 本市の公共交通の課題	45
第5章 阿久根市地域公共交通計画	50
1 基本理念	50
2 基本方針	50
3 本市のまちづくりにおける公共交通の役割	52
4 計画の目標及び目標達成に向けた取組	54
5 事業の実施時期及び実施主体.....	55
6 目標達成に向けた取組の概要.....	56
7 目標達成に向けた評価指標	65
8 目標達成に向けたマネジメント	66

第1章 計画の策定に当たって

1 計画策定の背景・目的

本市における 65 歳以上の老年人口割合は、41.8%（令和 2 年国勢調査）に達し、県平均（32.5%）、全国平均（28.6%）と比較しても高齢化が進行しており、特に市内周辺部の農村地域や中山間地域においては、市街地に比べ一層高齢化が進んでいる状況にあります。

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のためには「移動」は欠かせない条件の一つとなりますが、人口減少による公共交通利用者の減少や全国的な運転手不足の深刻化等に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の維持は容易ではなくなってきました。このことから、公共交通に頼らざるを得ない高齢者などの交通手段の確保や公共交通機関の空白地域などでの交通手段の確保は、今後さらに深刻な問題となっていくことが予想されます。一方で、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、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します。

こうした状況を踏まえ、平成 23 年度に策定した阿久根市地域公共交通総合連携計画の見直しを行い、本市の交通政策に関わる課題の解決に向け、地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を新たに策定し、この計画を基にまちづくり・観光・福祉と連動した持続可能な運送サービスの提供に取り組んでいくこととします。

2 計画対象区域

阿久根市全域

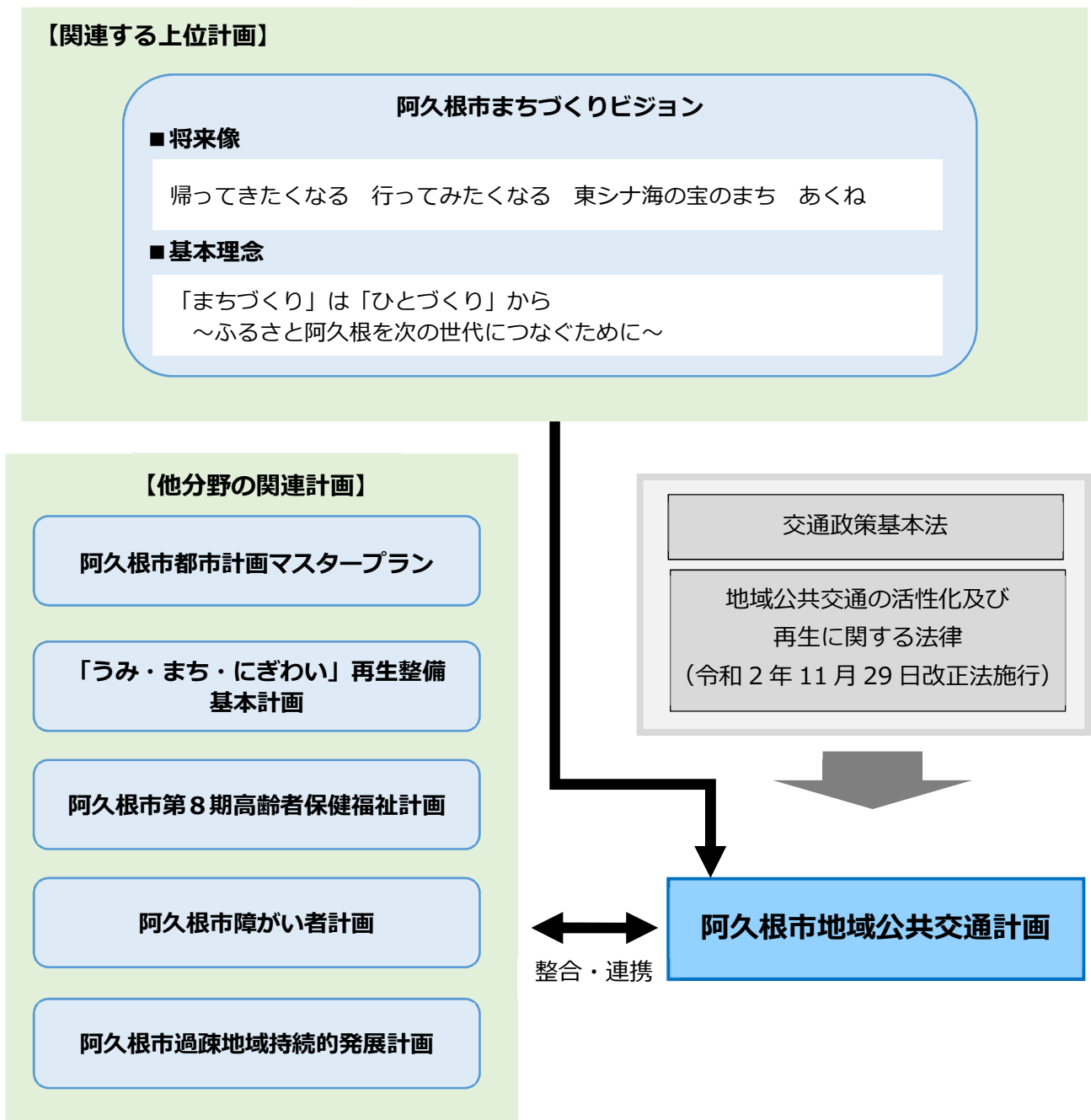
3 計画期間

令和 5 年度から令和 9 年度まで（5 年間）

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「阿久根市まちづくりビジョン」を上位計画とし、他分野の各種関連計画を踏まえて策定します。

図表 阿久根市地域公共交通計画の位置づけ



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を確認するため、「阿久根市まちづくりビジョン」、「阿久根市都市計画マスタープラン」等の概要を整理しました。

(1) 「阿久根市まちづくりビジョン」

「阿久根市まちづくりビジョン」は令和2年度から令和6年度までの5年間を計画期間として、「帰ってきたくなる 行ってみたくなる 東シナ海の宝のまち あくね」を将来像として、「「まちづくり」は「ひとづくり」から ～ふるさと阿久根を次の世代につなぐために～」を基本理念に掲げています。

図表 「阿久根市まちづくりビジョン」の概要

計画概要等	○計画期間 令和2年度～令和6年度 ○将来像 帰ってきたくなる 行ってみたくなる 東シナ海の宝のまち あくね ○基本理念 「まちづくり」は「ひとづくり」から ～ふるさと阿久根を次の世代につなぐために～ ○基本目標 1 地域の資源を生かした「にぎわい」のあるまち 2 地域の魅力が広がる「つながり」のまち 3 支え合い生き生きと暮らせる健やかなまち 4 快適・安全で潤いとやすらぎのあるまち 5 豊かな心が育まれ文化の薫るまち 6 協働・連携で明るい未来を開くまち
公共交通に関する記述内容	○公共交通網の維持・強化（P72） ・鉄道やバス事業者と連携・協力しながら公共交通機関の維持に努めるとともに、乗合タクシー事業を周知し、利用者の意見を踏まえて利便性の改善を図り、利用促進に向けた取組を進めます。

(2) 「阿久根市都市計画マスタープラン」

「阿久根市都市計画マスタープラン」は令和 3 年度から令和 12 年度までの 10 年間を計画期間として、都市づくりのテーマ（将来都市像）を「安全で潤いと安らぎにあふれたまち あくね」として、3つの基本方針を掲げ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、中心市街地に都市機能を集約し、日常的な生活サービス機能を提供する生活拠点と中心市街地を利便性の高い公共交通でつなぐ都市形態を目指しています。

図表 「阿久根市都市計画マスタープラン」の概要

計画概要等	○計画期間 令和 3 年度～令和 12 年度 ○都市づくりのテーマ（将来都市像） 安全で潤いと安らぎにあふれたまち あくね ○基本方針 基本方針① 計画的な基盤整備による快適で安全・安心なまちづくり 基本方針② 都市機能が集積した生活に便利なまちづくり 基本方針③ 自然や人が共生した持続可能なまちづくり
公共交通に関する記述内容	○市民の生活を支える公共交通の維持・充実（P3-8） ・公共交通機関の利便性や快適性が向上するよう、必要な支援を実施するとともに、鉄道やバス事業者と連携・協力しながら公共交通機関の利用を促進し、その維持に努めます。 ・乗合タクシー事業の周知や利用者の意見を踏まえた利便性の改善を図ることで、市民の乗合タクシー利用を推進します。

図表 阿久根市都市計画マスタープランにおける将来都市構造



(資料)阿久根市都市計画マスタープラン

(3) 「うみ・まち・にぎわい」再生整備基本計画

目指すべき 再整備ビジョン	地域の宝を育て、人の絆でまちを楽しむ 「うみまちにぎわい」の阿久根まちづくり
計画の範囲	・阿久根駅周辺エリア（駅前広場・駅東側用地及びシンボルロード含む） ・阿久根漁港旧港エリア ・まちなか・市民交流センター（仮称）エリア（現市民会館）
にぎわいを生む まちづくりへの 道しるべと再生 整備の展開	展開Ⅰ 阿久根のにぎわいと交流の拠点づくり 展開Ⅱ 阿久根を楽しむおもてなしのまちなみづくり 展開Ⅲ 阿久根を導く協働によるリーディングプロジェクトの展開
公共交通との 関連	・景観の骨格を形成し、シンボルとなる交通拠点空間の創出 ・地域とともに育てていく交通交流拠点の創出 ・おれんじ鉄道観光連携プロジェクト

(4) 阿久根市第8期高齢者保健福祉計画

基本理念	支え合い生き生きと暮らせる健やかなまち
計画期間	令和3年度から令和5年度まで
公共交通との 関連	・高齢者を含む全ての市民が生活しやすい環境づくりを図るため、公共施設や道路等について、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方に基づいた整備・改善に努めるとともに、高齢者が地域で生活するためには移動手段の確保も大切であることから、今後、高齢者等福祉タクシーや乗合タクシー運行事業も含めて、交通弱者対策の検討を進めていきます。

(5) 阿久根市障がい者計画

基本理念	障がい者の自立と、共に生き支え合うまちづくり
計画期間	平成30年度から令和5年度まで
公共交通との 関連	・障がいのある人が、安全・快適に待機できるよう、バス停留所や駅のプラットホーム等の改善を関係機関に働きかけます。 ・障がいのある人や高齢者の日常における移動の支援を進めるため、高齢者等福祉タクシー制度をはじめとした支援制度の充実を図ります。 ・障がいのある人が、より使いやすく少ない負担ですむ福祉有償運送事業の実施を推進します。

(6) 阿久根市過疎地域持続的発展計画

基本方針	・地域の資源を生かした「にぎわい」のあるまち ・地域の魅力が広がる「つながり」のまち ・支え合い生き生きと暮らせる健やかなまち ・快適・安全で潤いとやすらぎのあるまち ・豊かな心が育まれ文化の薫るまち ・協働・連携で明るい未来を開くまち
計画期間	令和 3 年度から令和 7 年度まで
公共交通との 関連	・肥薩おれんじ鉄道については、地域住民の重要な交通機関として維持され健全な経営が行えるよう利用促進を図るとともに、県や沿線自治体と連携した取組を進める。 ・市民生活を支える路線バスの維持・確保に努め、利用者の利便性が向上するよう支援を行う。また、公共交通機関による輸送サービスが確保されていない交通空白地域については、乗合タクシーや福祉タクシーなど住民の交通手段の確保を図るとともに、地域における公共交通の在り方を総合的に検討し、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系を構築する。

6 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進

平成 27 年 9 月に国連で、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、17 のゴール（目標）と 169 のターゲットからなる「SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）」が掲げられました。

本計画では、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 関連する SDGS の目標



第2章 本市の概況

1 位置・地勢

鹿児島県の北西部に位置する本市は、古くから海・陸交通の要衝として栄えてきました。本市の地形は、南北に細長い形状をしており、東シナ海に面した美しい海岸線の総延長は約 40 キロで、奇礁奇岩と阿久根大島等が点在する島々の景観は自然豊かで県立自然公園の指定を受けています。

本市の地勢は、概して北部はなだらかな丘陵地帯が多く農地として利用されており、南部は、海岸に急峻な丘陵がせまっているところが多く、平野が少なく山林となっています。市内の主要道路として、国道 3 号と国道 389 号の幹線道路が市内を縦断しています。また、市内には鉄道として、肥薩おれんじ鉄道が、薩摩川内市と出水市に向けて運行しています。

図表 本市の位置



(資料)阿久根市都市計画マスタープラン

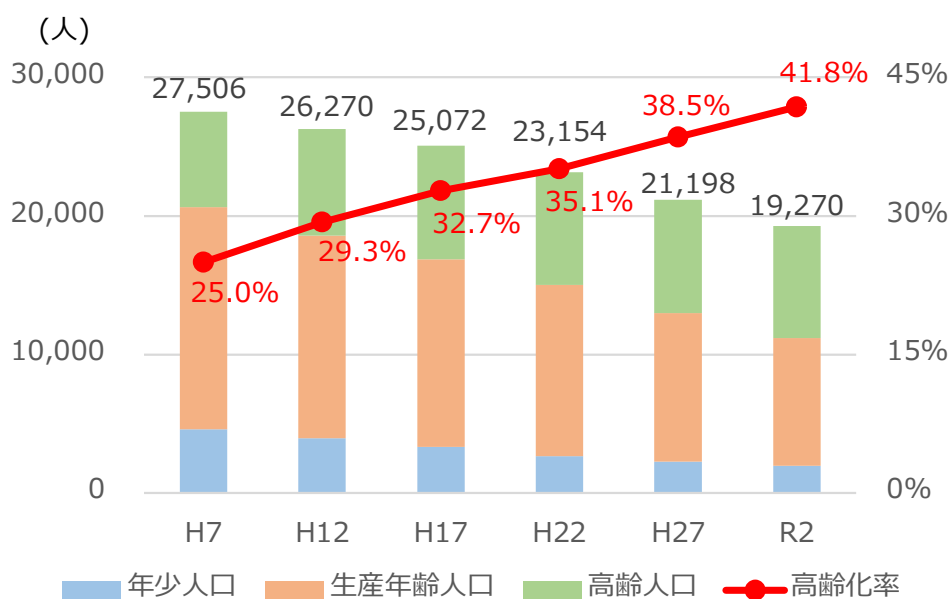
2 地域の現状

(1) 人口特性

1) 総人口の推移・将来人口推計

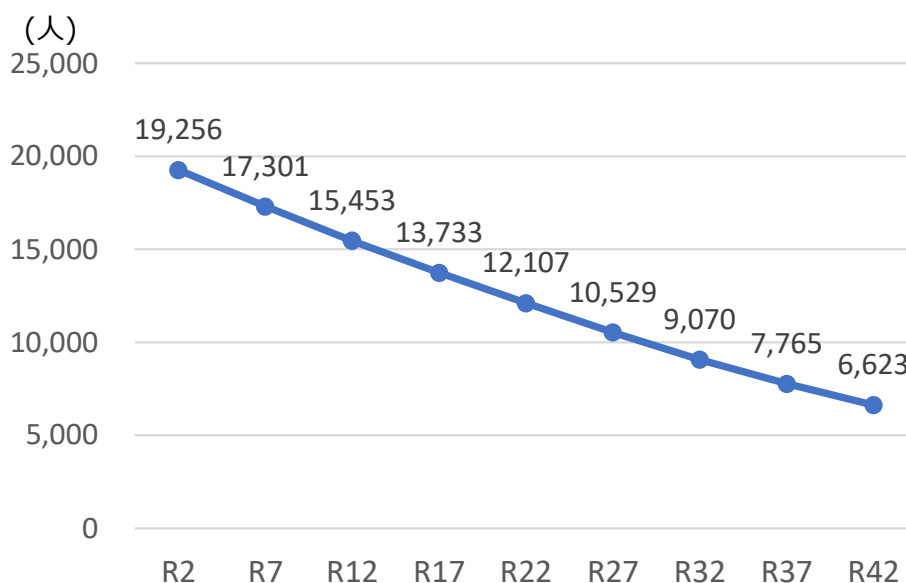
- ・本市の人口は、直近 25 年間で、減少傾向にあり、令和 2 年には、2 万人を割り込み、約 1 万 9,000 人まで減少しています。
- ・高齢化率は、上昇傾向であり、令和 2 年には高齢化率が 4 割を上回っています。
- ・将来人口推計では、30 年後の令和 32 年には、現在の人口の半数以下となり、1 万人を割り込む見込みであり、令和 42 年には、約 6,600 人まで減少する結果となっています。

図表 総人口の推移



(資料)国勢調査より作成

図表 将来人口推計

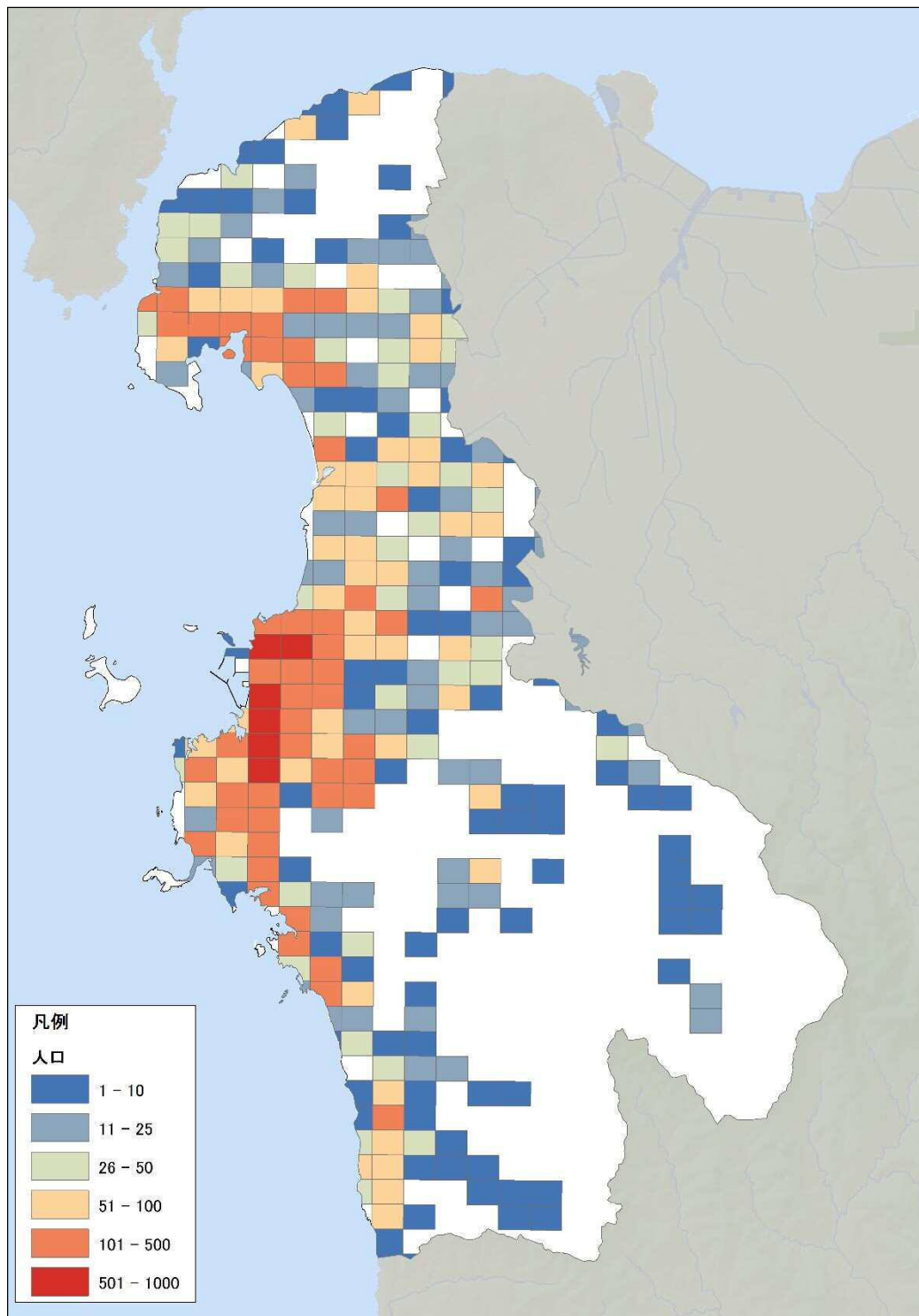


(資料)阿久根市過疎地域持続的発展計画より作成

2) 人口分布

- ・市内の人口は、市街地に集積が見られ、その他では、脇本南部や国道 3 号沿いに人口の集積が見られます。

図表 500m メッシュ人口



(資料)国勢調査(R2)より作成

3) 人口増減率

- ・ 平成 22 年から令和元年までの地域別の人口の増減率では、塩浜町、塩鶴町では増加となり、その他の地域では減少となっています。
- ・ 特に、浜町、丸尾町、大川、鶴川内での減少の割合が大きくなっています。

図表 人口増減率(町丁・字等別)

	平成22年 (2010年)	令和元年 (2020年)	10年間の 増減数	増減率
鶴見町	253人	225人	-28人	-11.1%
大丸町	393人	322人	-71人	-18.1%
港町	104人	80人	-24人	-23.1%
本町	301人	213人	-88人	-29.2%
高松町	217人	193人	-24人	-11.1%
浜町	170人	108人	-62人	-36.5%
琴平町	263人	189人	-74人	-28.1%
栄町	123人	88人	-35人	-28.5%
脇本	4,828人	4,243人	-585人	-12.1%
新町	112人	87人	-25人	-22.3%
丸尾町	63人	40人	-23人	-36.5%
大川	2,042人	1,356人	-686人	-33.6%
西目	1,411人	1,121人	-290人	-20.6%
塩鶴町	721人	742人	21人	2.9%
塩浜町	483人	524人	41人	8.5%
波留	3,007人	2,478人	-529人	-17.6%
山下	1,335人	1,069人	-266人	-19.9%
鶴川内	1,102人	746人	-356人	-32.3%
赤瀬川	4,602人	4,065人	-537人	-11.7%
多田	507人	424人	-83人	-16.4%
折口	1,117人	957人	-160人	-14.3%

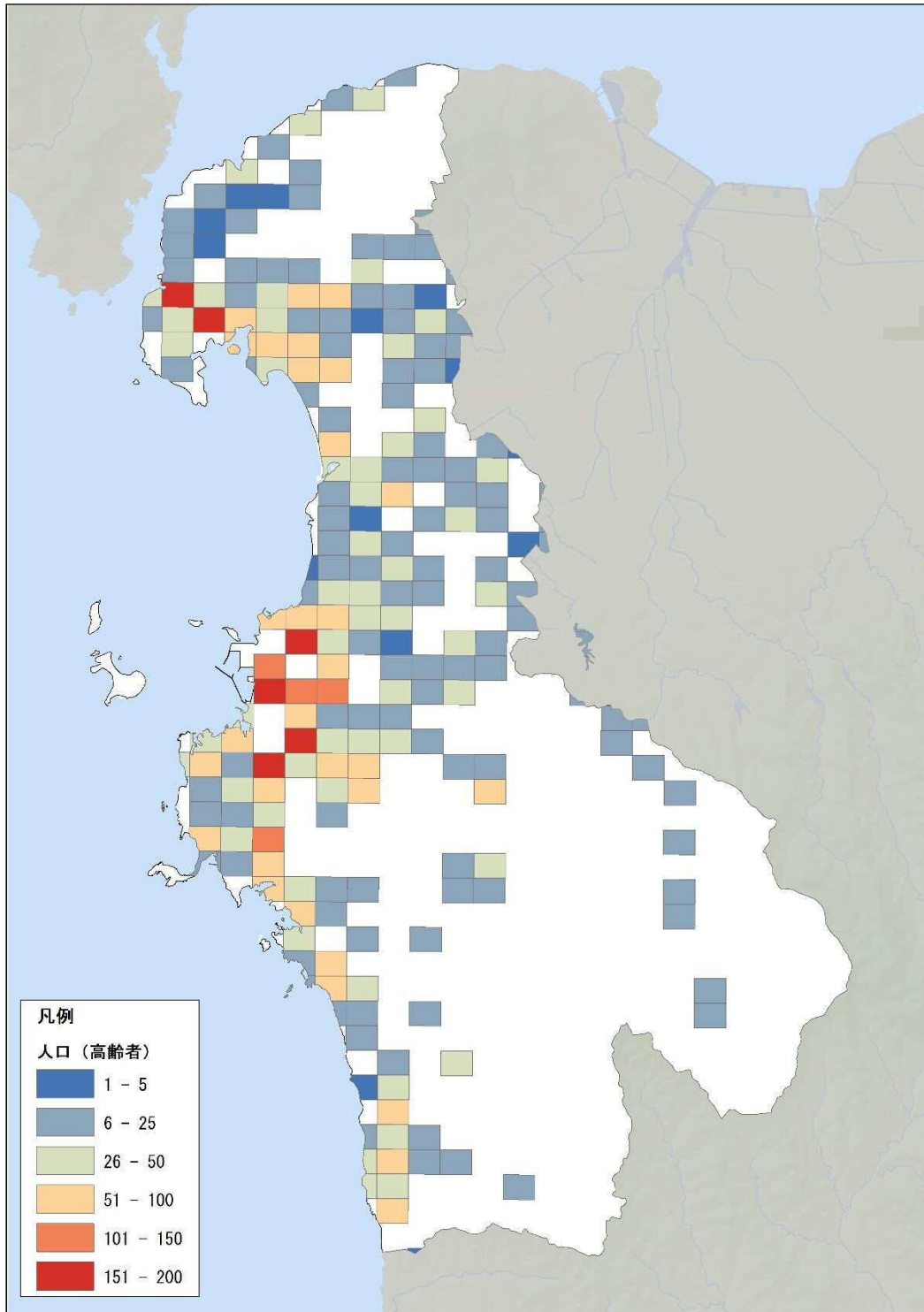
(資料)統計あくね

(2) 高齢者の人口状況

1) 高齢者の人口分布

- ・ 高齢者人口も人口が多い市街地や脇本地区等に集積が見られ、特に阿久根駅や黒之浜港周辺に集積しています。

図表 500m メッシュ人口(高齢者)

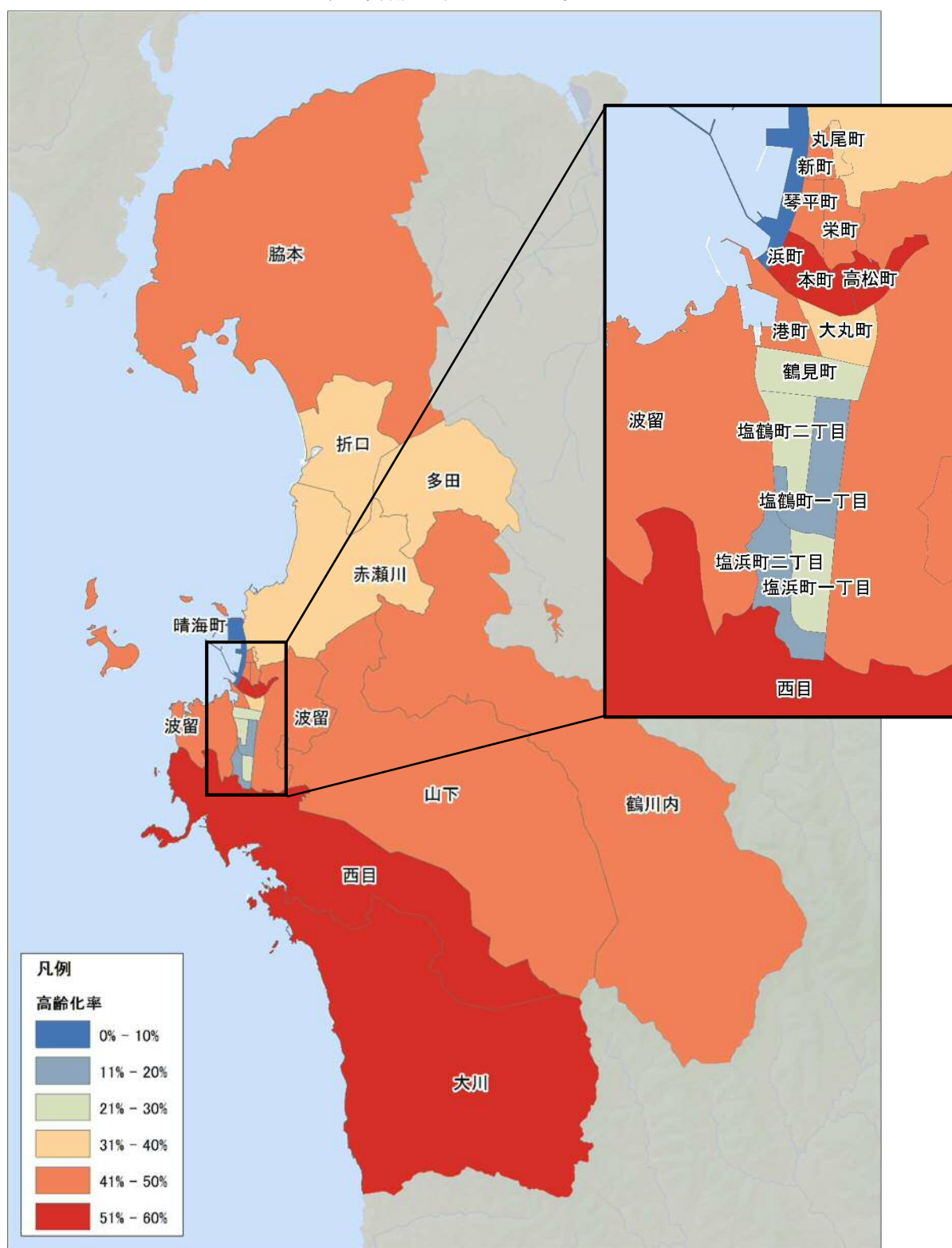


(資料)国勢調査(R2)より作成

2) 高齢化率

- ・ 町丁・字等別の高齢化率において、高齢化率が 50%を超える地区は、大川地区、西目地区と市街地の本町、港町、高松町となっています。

図表 高齢化率(町丁・字等別)



(資料)国勢調査(R2)より作成

(3) 通勤流動

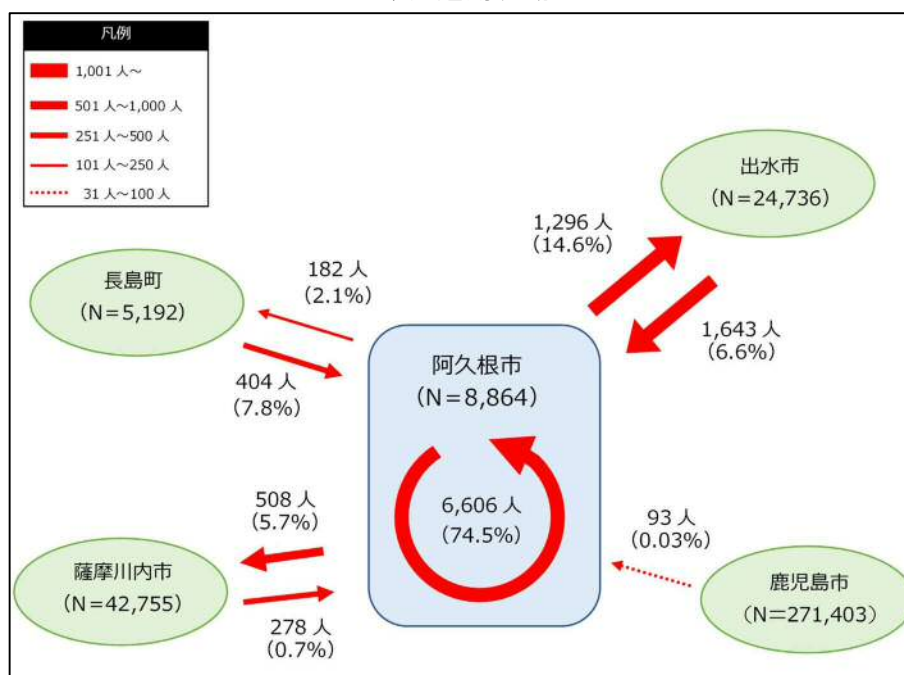
【通勤流動】

- ・ 市内に在住する通勤者のうち、約 75%が市内に通勤しており、市外では出水市（約 15%）、薩摩川内市（約 6%）への通勤者が多くなっています。
- ・ 本市への通勤者としては、出水市からの通勤者が最も多く、次いで長島町、薩摩川内市となっています。

【通学流動】

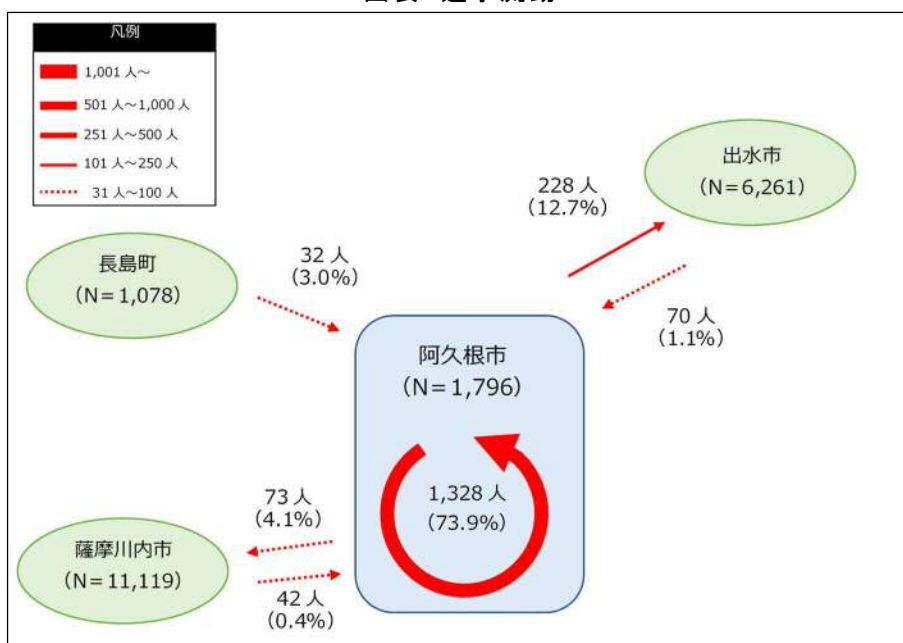
- ・ 市内に在住する通学者のうち、約 74%が市内に通学しています。
- ・ 市外から市内への通学者については、出水市、薩摩川内市、長島町から見られ、出水市からの通学が最も多くなっています。

図表 通勤流動



(資料)国勢調査(R2)より作成

図表 通学流動



(資料)国勢調査(R2)より作成

(4) 施設立地状況

1) 商業施設

- ・ 商業施設は、市街地と国道 3 号沿いを中心に立地しています。
- ・ 特に市街地から折口にかけてのエリアに多くの商業施設が立地しています。

図表 商業施設の立地状況



2) 医療施設

- ・ 医療施設は、市街地に多く立地しています。
- ・ 市街地以外では、脇本地区に 2 施設、大川地区に大川診療所が立地しているのみとなります。

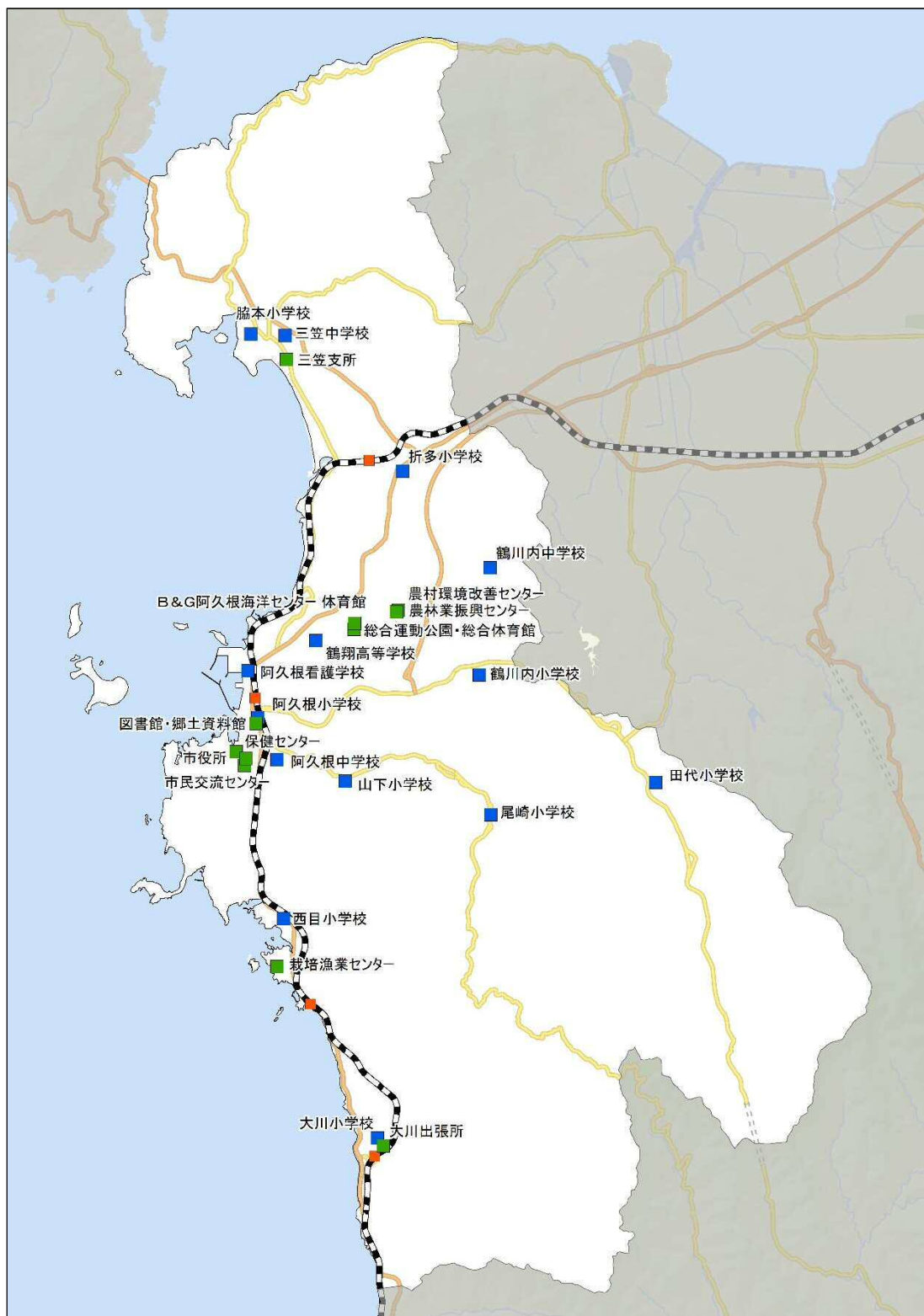
図表 医療施設の立地状況



3) 公共施設等

- ・ 公共施設は、市の中央部を中心に立地しており、それ以外では、脇本地区では三笠支所、大川地区では、大川出張所が立地しています。
- ・ 学校施設は、小学校 9 校、中学校 3 校が立地しており、その他に鶴翔高校、阿久根看護学校が立地しています。

図表 公共施設等の立地状況



(5) 観光

1) 観光施設の立地状況

- ・ 観光施設は、市の西側の海岸沿いを中心に立地しています。
- ・ 海水浴場や公園等の自然を生かした観光施設が多く、その他には、寺島宗則記念館の歴史施設や工業デザイナーの水戸岡鋭治氏のデザインによる阿久根駅等の観光施設が立地しています。

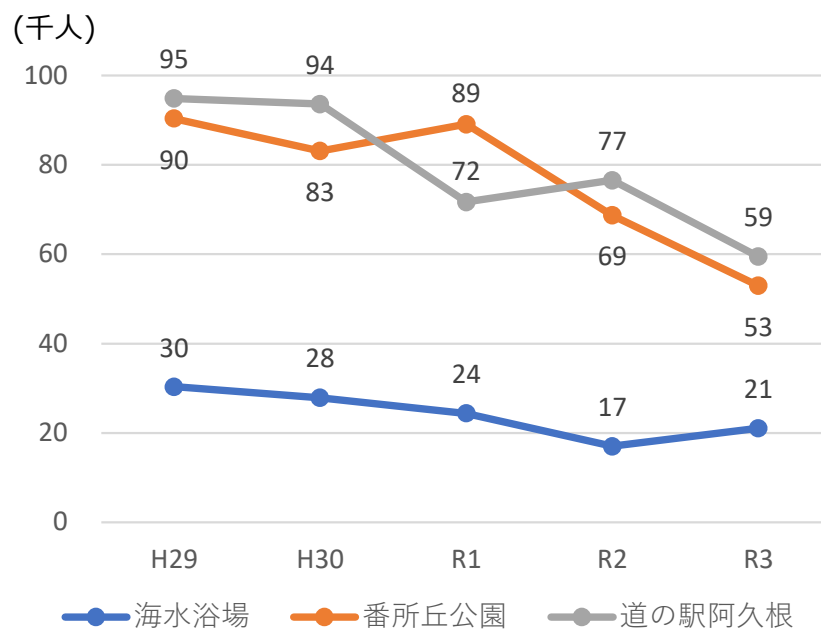
図表 観光施設等の立地状況



2) 主な観光地の利用者数の推移

- ・ 直近の主な観光施設の利用者数をみると、2017年以降減少傾向にあり、特に番所丘公園と道の駅阿久根では、2020年から2021年にかけて、大きく減少しています。

図表 主な観光施設の利用者数の推移



(資料)統計あくねより作成

3 公共交通の現状

(1) 公共交通の運行状況

- ・本市の公共交通は、肥薩おれんじ鉄道、路線バス・空港連絡バス、タクシー、乗合タクシー、高齢者等福祉タクシーがあります。
- ・また、一部の地域で市外のコミュニティバスが運行されています。

図表 本市の公共交通ネットワーク

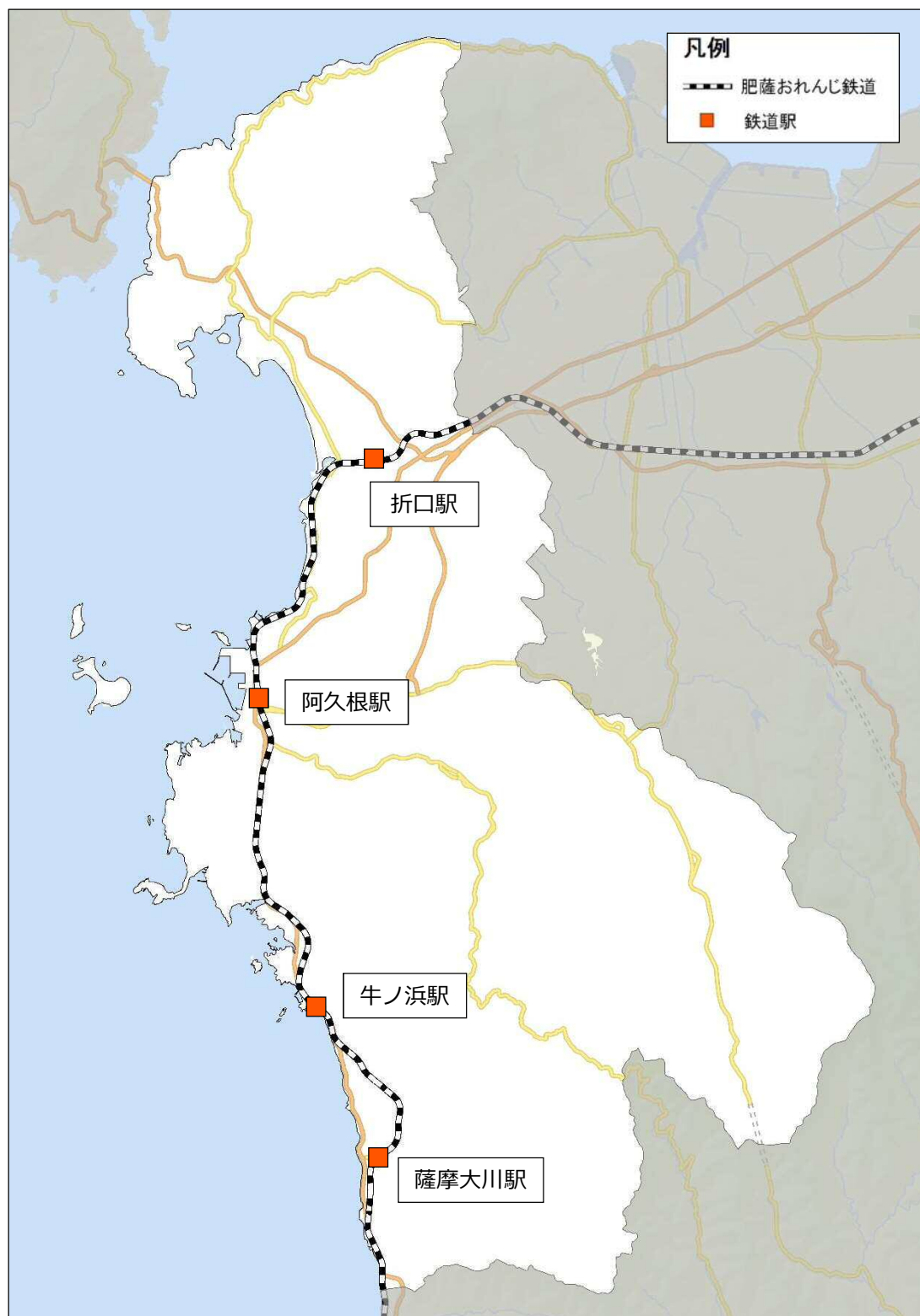


(2) 鉄道

1) 鉄道の運行状況

- ・ 本市では、市の西側を薩摩川内市と出水市をつなぐように肥薩おれんじ鉄道が運行しています。
- ・ 市内には、折口駅、阿久根駅、牛ノ浜駅、薩摩大川駅の 4 駅が立地しており、阿久根駅のみ有人駅となり、残り 3 駅は無人駅となります。
- ・ 1 日の運行本数は、平日で上り 18 本、下り 18 本となります。

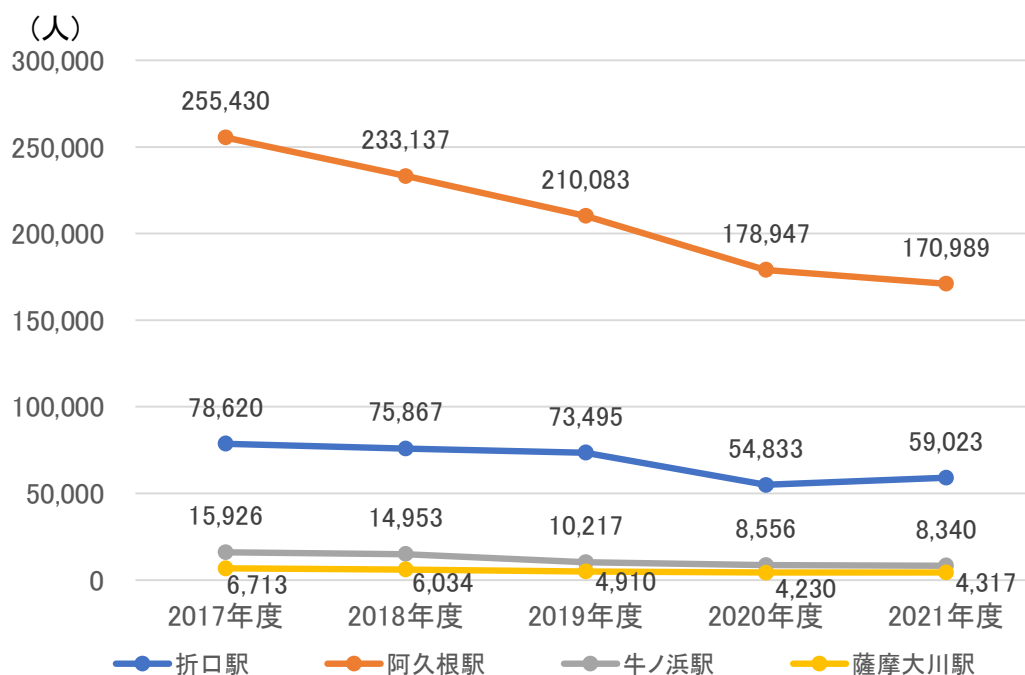
図表 鉄道の運行状況



2) 鉄道の利用状況

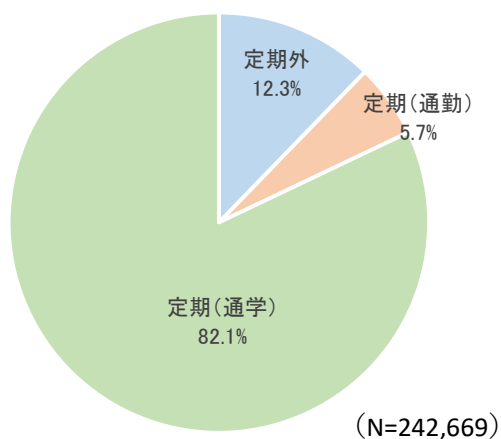
- ・ 肥薩おれんじ鉄道の本市内の駅での乗降客数をみると、直近 5 年間では 4 駅とも減少傾向にあります。
- ・ 阿久根駅での乗降客数が最も多いものの、2017 年度から 2021 年度にかけて、約 8 万人の減少となっています。
- ・ 本市内 4 駅の乗降客数の利用区分では、通学利用が 80%以上を占めており、通勤利用が約 6%となっています。

図表 乗降客数の推移



(資料)肥薩おれんじ鉄道提供資料より作成

図表 乗降客数の利用区分



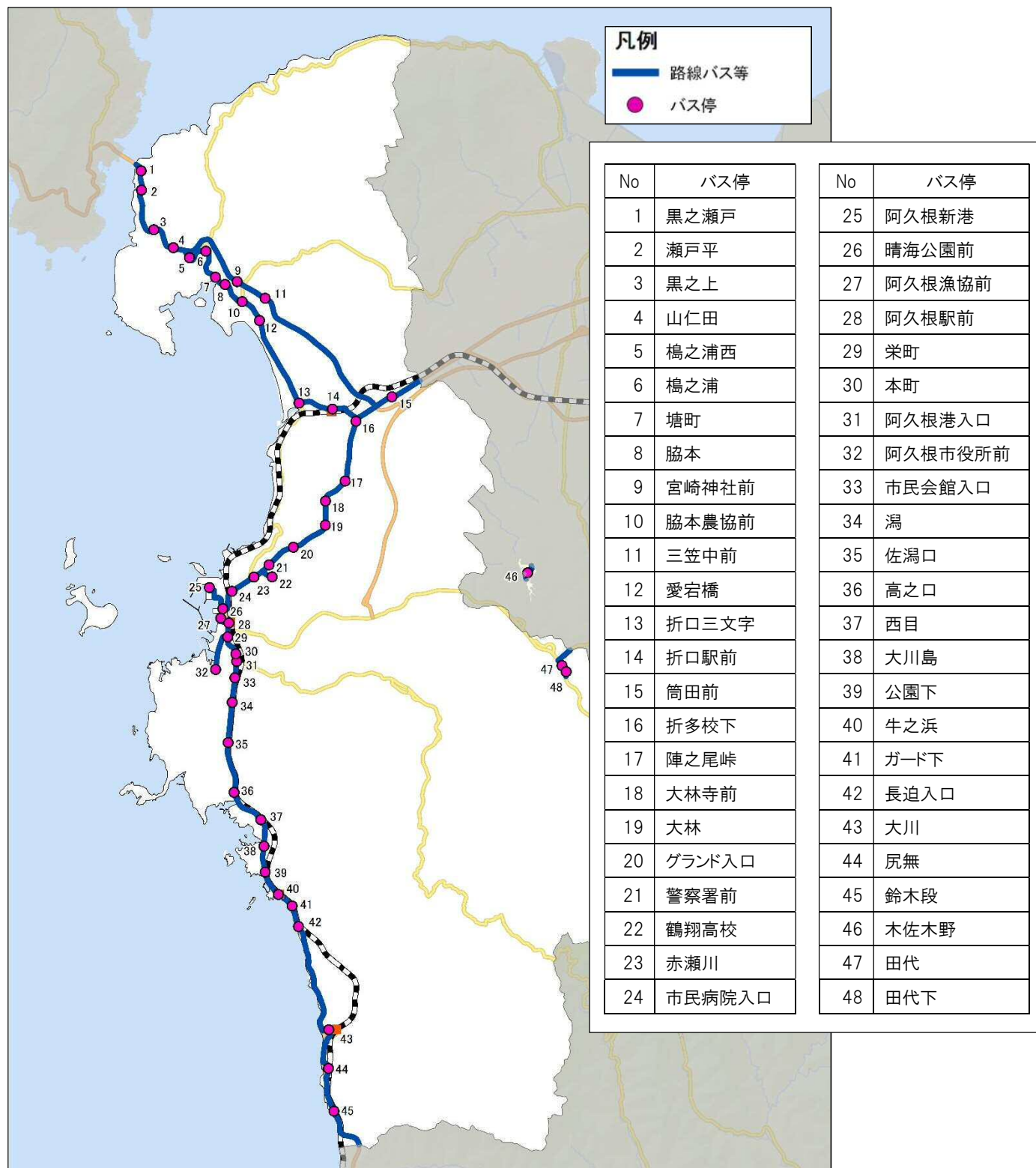
(資料)肥薩おれんじ鉄道提供資料より作成

(3) 路線バス等

1) 路線バス等の運行状況

- ・ 市内を運行する路線バスは、南国交通が運行する路線バスが 16 路線あり、そのうち 1 路線は、阿久根市役所と鹿児島空港を結ぶ空港連絡バスとなります。
- ・ その他、出水駅から蔵之元港までを結び、その関係自治体が「出水駅蔵之元港間シャトルバス利用促進協議会」により運行主体となる出水・天草口マンシャトルバスがあります。
- ・ 田代地区の一部、木佐木野区では、出水市のコミュニティバスが運行されています。

図表 路線バス等の運行状況



2) 財政負担額

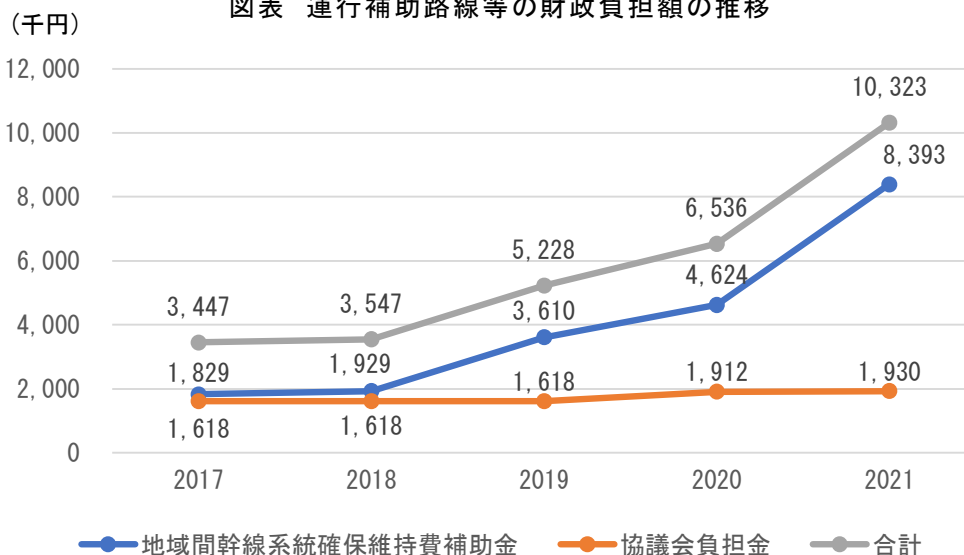
- ・本市では、地域間幹線系統確保維持費補助金として、水俣線、阿久根線、空港線の運行に対して、補助を行っており、それぞれの路線の補助金については、水俣線が 3,167 千円、阿久根線が 2,453 千円、空港線が 2,773 千円となっています。
- ・出水・天草シャトルバスについては、出水駅蔵之元港間シャトルバス利用促進協議会に対して、1,930 千円の負担をしています。
- ・平成 29 年から令和 3 年までの運行補助路線等の財政負担額の推移について、出水駅蔵之元港間シャトルバス利用促進協議会負担金は、150 万円から 200 万円程度を推移しています。
- ・一方で、地域間幹線系統確保維持費補助金は、令和元年度以降上昇傾向にあり、令和 3 年度には、839 万円となっています。
- ・市が負担する総額としては、平成 29 年度では約 344 万円でありましたが、令和 3 年度には、1 千万円を超えてきています。

図表 運行補助路線等の輸送人員・財政負担額(令和 3 年度)

運行系統	運行区間	輸送人員	阿久根市の財政負担額
水俣線	佐潟口～出水～水俣車庫	48,346 人	3,167 千円
阿久根線	隈之城車庫～西方駅前～阿久根新港	54,651 人	2,453 千円
空港線	阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港	22,786 人	2,773 千円
出水・天草ロマンシャトルバス	蔵之元港～三笠中前～筒田前～出水駅	5,911 人	1,930 千円
合計			10,323 千円

(資料)阿久根市資料より作成

図表 運行補助路線等の財政負担額の推移



(資料)阿久根市資料より作成

(4) 乗合タクシー

1) 乗合タクシーの運行状況

- ・ 乗合タクシーは、10 地区において運行しています。
- ・ 脇本地区、大川地区では、それぞれの集落から脇本中心部、大川中心部までを運行し、その他の地区では、それぞれの集落から市街地までを運行しています。
- ・ 大川地区のみ平日 5 日間の運行で、1 日の運行本数も往復 3 便となります。

図表 乗合タクシーの運行状況

地区	運行曜日	1日の運行便数	運行事業者
大川地区	月・火・水・木・金	6 便	合資会社 阿久根 タクシー
西目・遠見ヶ岡・倉津地区	月・水	4 便	
多田・桑原城地区	火・木	4 便	
山下地区	月・水・金	4 便	
脇本北部地区	月・水・金	4 便	
脇本西部地区	月・水・金	4 便	
脇本東部地区（瀬之浦）	火・木	4 便	
脇本東部地区（桐野）	火・木	4 便	
田代地区	月・水・金	4 便	第一交通 株式会社
鶴川内地区	月・水・金	4 便	

図表 補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

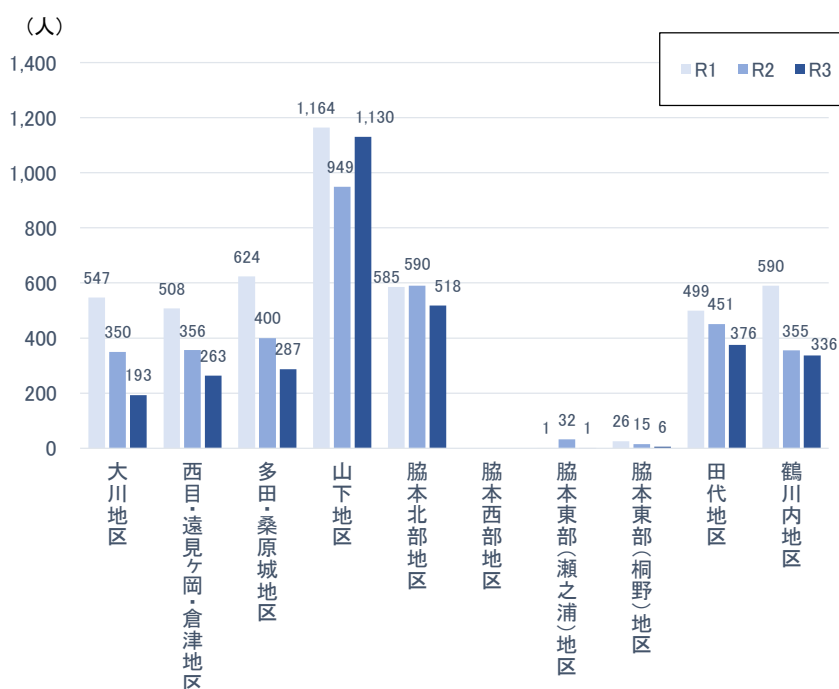
実施主体	運行系統名	経由地	運行の 態様	補助事業の 活用	役割
阿久根市 （運行は合 資会社阿久 根タクシ ー）	脇本北部	八郷、小鹿、大鹿、松ヶ根	区域	フィーダー 補助	市内各地を 運行し、軸 となる幹線 や地域拠点 に接続す る。
	脇本西部	黒之浜、大谷、深田			
	脇本東部（瀬之浦）	瀬之浦上、瀬之浦下、大淵川			
	脇本東部（桐野）	桐野上、桐野下			
	多田・桑原城	丸内、大下、内田、桑原城上、桑原城下、長谷			
	西目・遠見ヶ岡・倉津	落、杵、馬見塚、佐湯、遠見ヶ岡、倉津			
	山下	弓木野、尾崎、馬場、遠矢			
阿久根市 （運行は第 一交通株式 会社）	田代	米次、尾原、田代下、田代中			
	鶴川内	梶、羽田、宮原、横手、菺野、木佐木野			

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

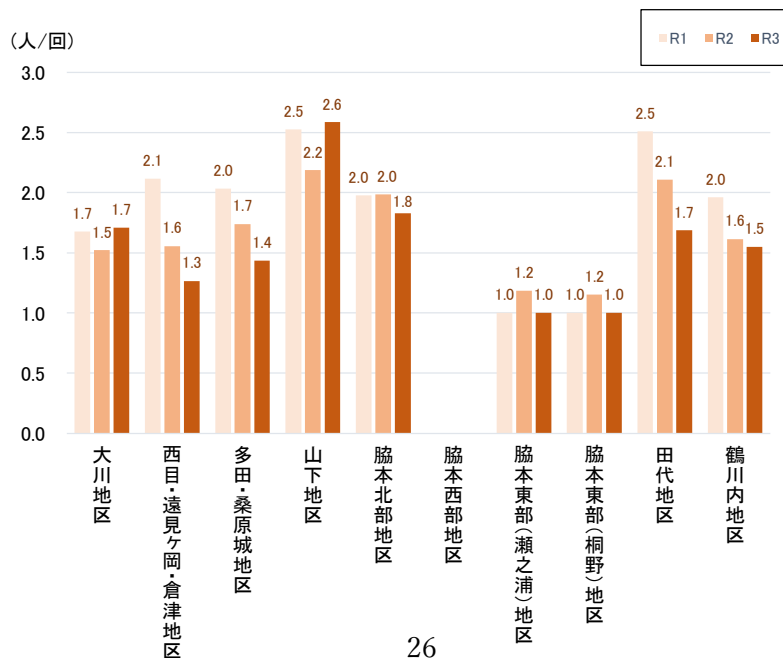
2) 乗合タクシーの利用状況

- ・ 地区別の利用者数では、山下地区では 2020 年から 2021 年にかけて増加しており、それ以外の地区では、減少傾向にあります。
- ・ 脇本西部地区、脇本北部地区での利用者が少なく、特に脇本西部地区では、直近 3 年間の利用がありません。
- ・ 1 回当たりの利用者数について、山下地区では、直近 3 年間で 2 人/便以上となっており、脇本北部地区、大川地区、田代地区でも 1 回当たりの利用者数は比較的多くなっています。
- ・ 西目・遠見ヶ岡・倉津地区、多田・桑原城地区では、乗り合っでの利用が少なくなっている状況です。

図表 乗合タクシーの利用者数の推移



図表 乗合タクシー1回あたりの利用者数の推移

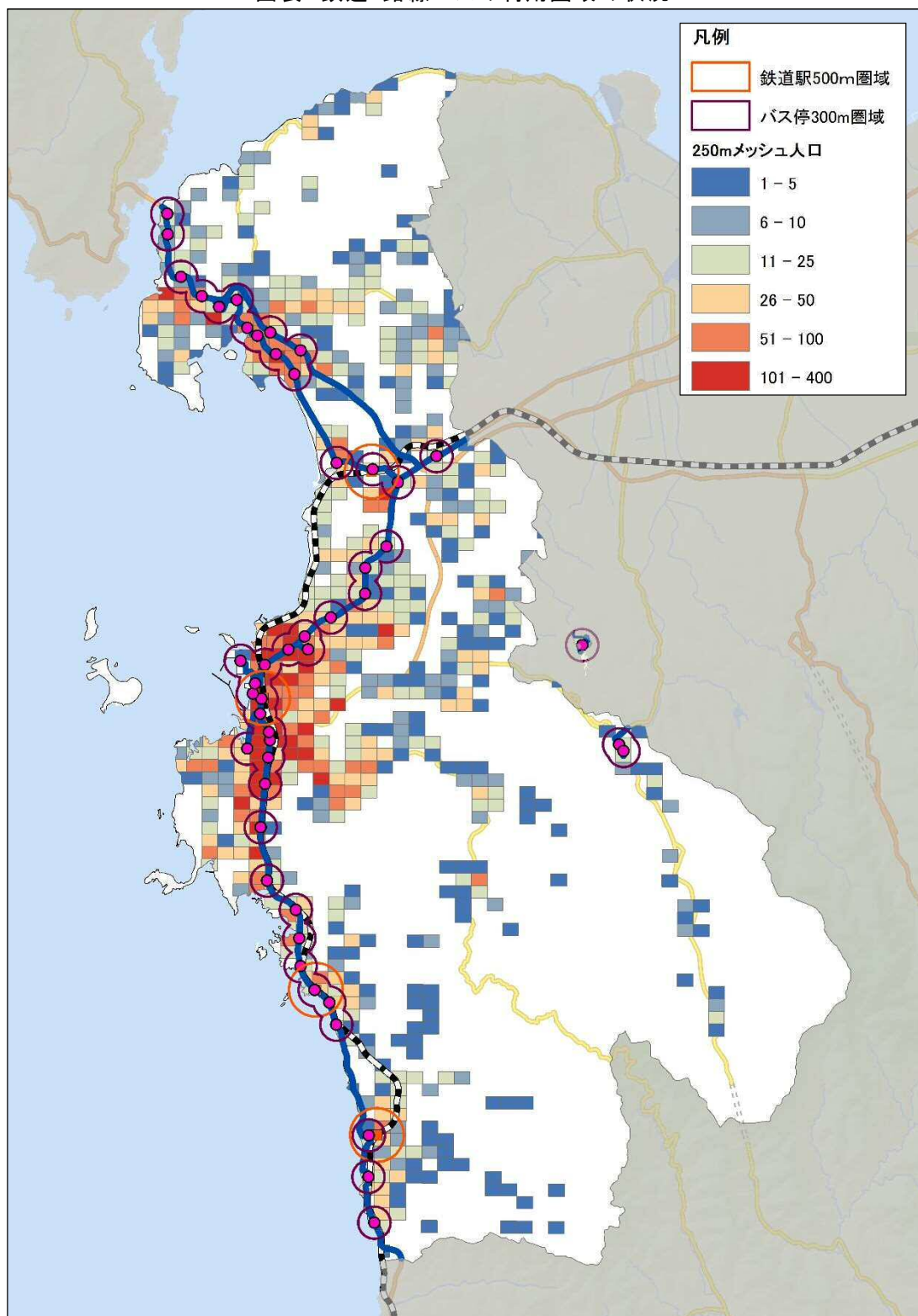


(5) 公共交通空白地

1) 公共交通の利用圏域の状況

- ・ 国道 3 号沿いの人口が集積している地域では、駅やバス停が立地しており、肥薩おれんじ鉄道や路線バスの利用圏内となっています。
- ・ 駅やバス停から離れた地域では、乗合タクシーが運行されています。

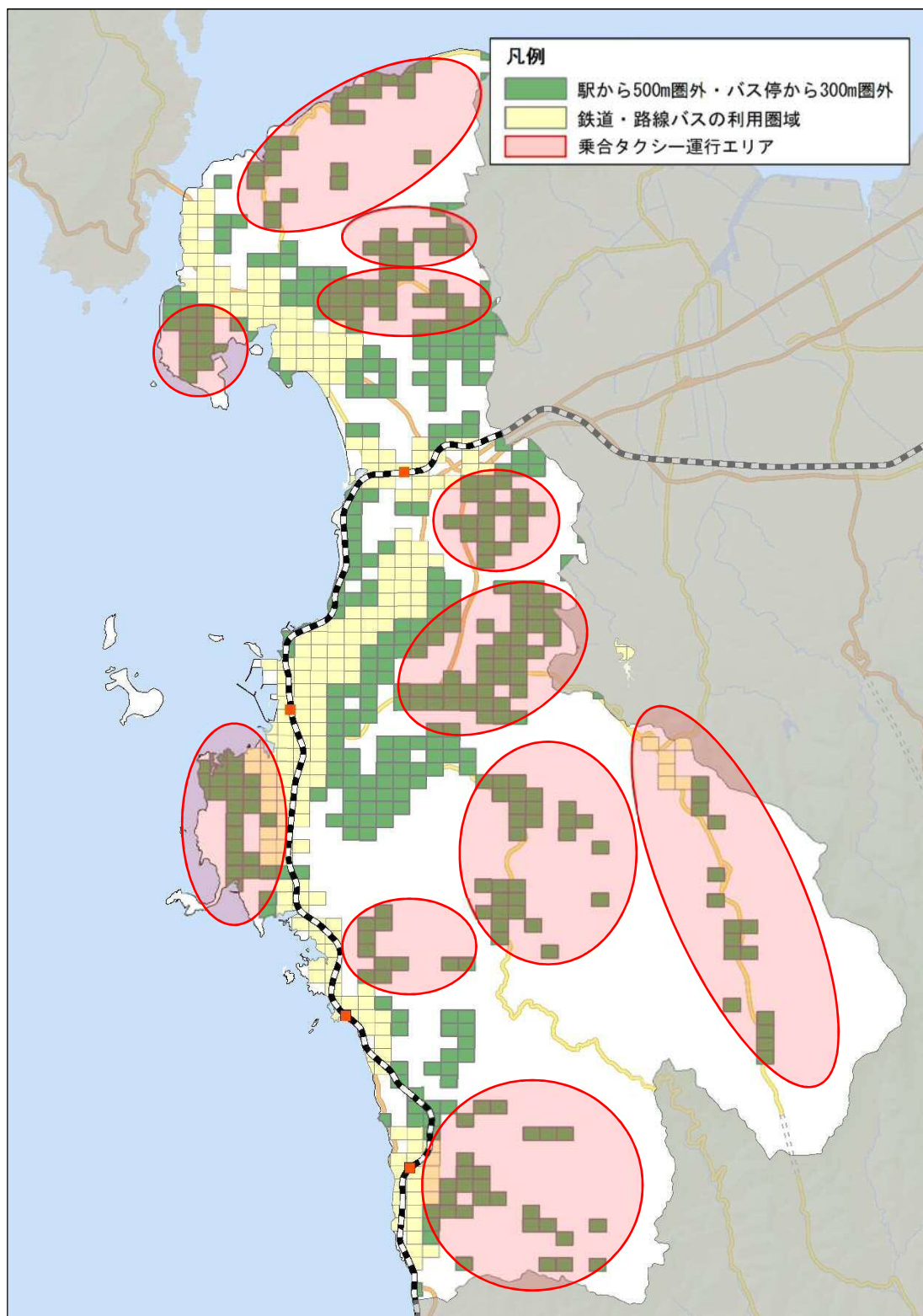
図表 鉄道・路線バスの利用圏域の状況



2) 公共交通空白地の状況

- ・ 阿久根駅東部や脇本の一部の地域では、駅やバス停からも離れ、乗合タクシーの運行区域になっていない公共交通空白地が見られます。

図表 公共交通空白地の状況



(6) スクールバスの運行状況

- ・ 市内の小学校、中学校の 5 校で、スクールバスが運行されています。
- ・ 阿久根小学校、鶴川内小学校のスクールバスについては、田代小学校が休校になったことで令和 4 年度から運行が開始されています。
- ・ 車両は普通車で、利用する児童・生徒の登下校等の時間に合わせて運行しています。

図表 スクールバスの運行状況

学校	運行事業者	使用車両	備考
脇本小学校・三笠中学校	合資会社阿久根タクシー	普通車	・ 利用者は、1 小学校、1 中学校で、4 人程度 ・ 利用する児童・生徒の登下校の時間に合わせて運行
阿久根小学校・鶴川内小学校 ・ 鶴川内中学校	第一交通株式会社	普通車	・ 利用者は、2 小学校、1 中学校で、4 人程度 ・ 利用する児童・生徒の登下校の時間に合わせて運行

第3章 住民移動の実態及びニーズの把握

1 各種アンケート調査の概要

(1) 調査概要

市民等の移動実態やニーズ等の把握を行うために、以下の調査を実施しました。

図表 各種調査の概要

調査	目的	調査対象	調査方法	回収状況・実施結果等
区長アンケート調査	各区の交通弱者の状況や公共交通に対する要望等を把握	区長 (77 人)	郵送による配布、回収	63 票 (回収率 82%)
市民アンケート調査	市民の日常の外出実態や公共交通の利用状況等を把握	市民（無作為） (2,000 人)	郵送による配布、郵送または WEB による回収	885 票 (回収率 44%)
高校生アンケート調査	鶴翔高校の生徒の公共交通の利用実態、公共交通に対する要望等を把握	鶴翔高校の全生徒	学校を通じた配布、回収	214 票
乗合タクシー利用者アンケート調査	乗合タクシー利用者の公共交通の利用実態、公共交通に対する要望等を把握	乗合タクシー利用者 (74 人)	郵送による配布、回収	54 票 (回収率 73%)
路線バス乗込み調査	路線バス利用者の公共交通の利用実態、公共交通に対する要望等を把握	路線バス利用者	調査員による聞き取り	141 票
交通拠点アンケート調査	鉄道駅利用者の公共交通の利用実態、公共交通に対する要望等を把握	鉄道駅（阿久根駅、折口駅）利用者	調査員による聞き取り	109 票

(2) 調査結果

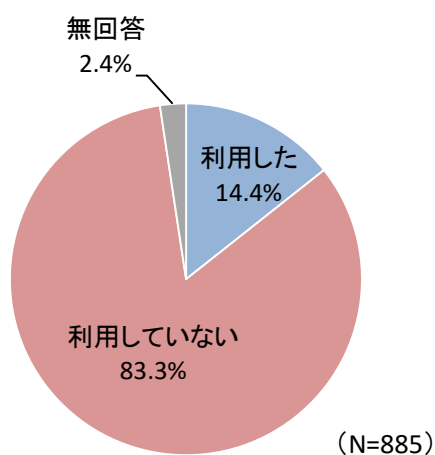
1) 市民の公共交通の利用状況

①肥薩おれんじ鉄道の利用状況

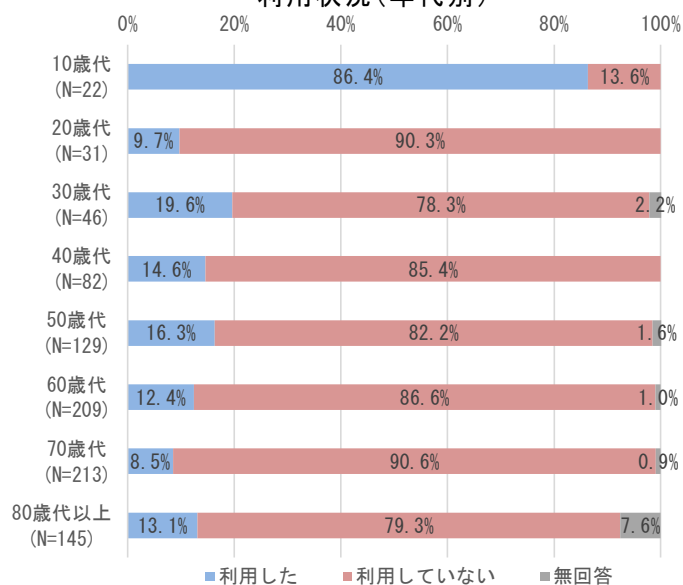
<利用状況>

- ・ 直近 1 年間の肥薩おれんじ鉄道の利用状況は、「利用していない」が約 83%で「利用した」は約 14%となっています。
- ・ 年代別では、10 歳代の利用した割合が約 86%となり、他の年代に比べて高くなっています。

図表 直近 1 年間の肥薩おれんじ鉄道の
利用状況



図表 直近 1 年間の肥薩おれんじ鉄道の
利用状況(年代別)

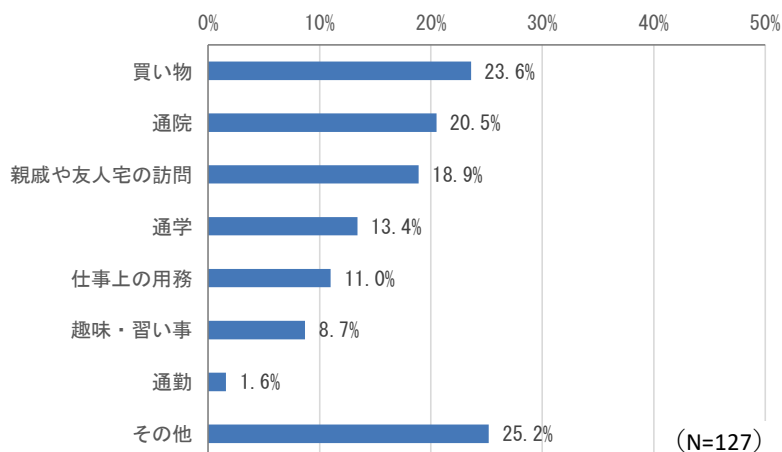


(資料)市民アンケート調査

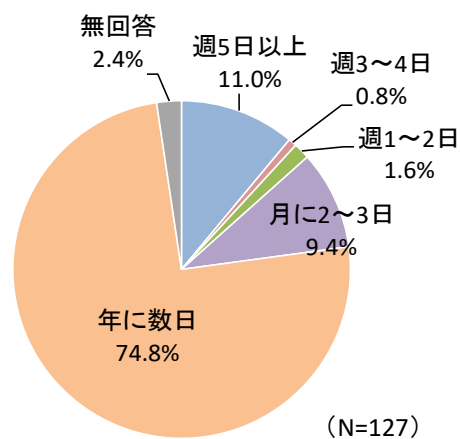
<利用目的・利用頻度>

- ・ 利用目的は、「買い物」が最も多く、その他に「通院」、「親戚や友人宅の訪問」が多くなっています。
- ・ 利用頻度は、「年に数日」が約 75%となり、月に 2~3 日以上の頻度での利用は、約 13%となっています。

図表 肥薩おれんじ鉄道の利用目的



図表 肥薩おれんじ鉄道の利用頻度



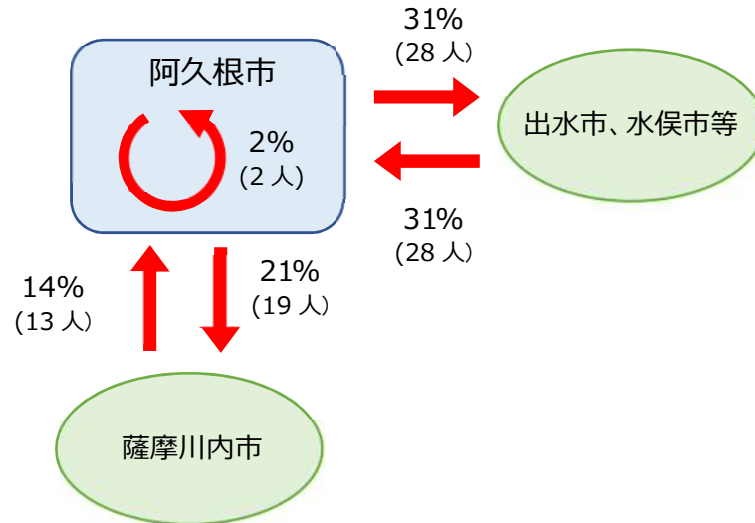
(資料)市民アンケート調査

＜移動実態＞

- ・ 阿久根駅、折口駅利用者の移動状況をみると、本市から出水市方面、出水市方面から本市への移動が多くなっています。
- ・ 肥薩おれんじ鉄道を利用するの市内の移動はほとんど見られない結果となっています。

図表 阿久根駅、折口駅利用者の移動実態

【阿久根駅、折口駅利用者：90 人】



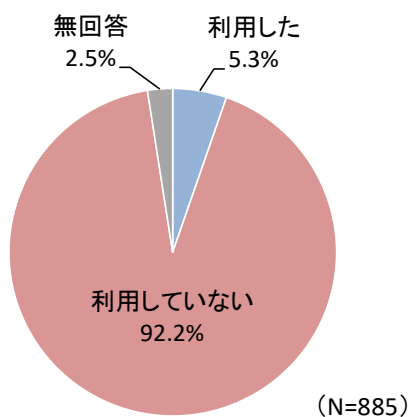
(資料)交通拠点アンケート調査

②路線バスの利用状況

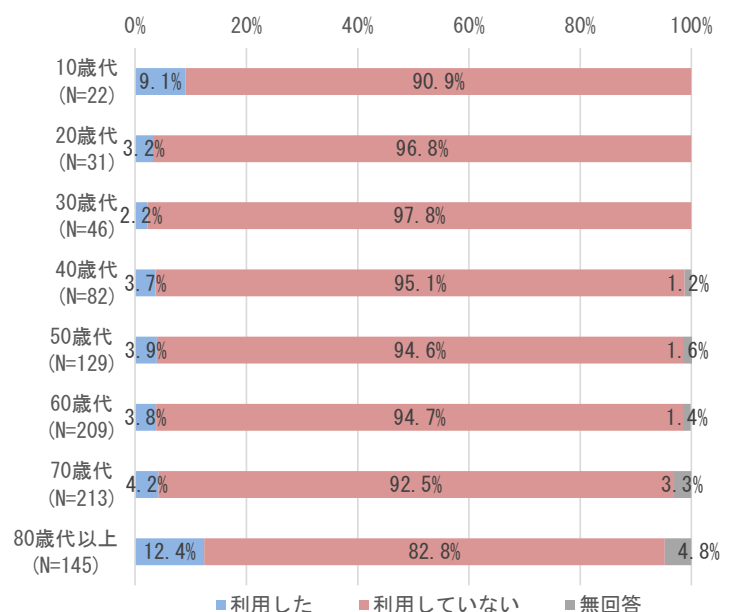
＜利用状況＞

- ・ 直近 1 年間の路線バスの利用状況は、「利用していない」が約 92%となり、「利用した」が約 5%となっています。
- ・ 年代別では、10 歳代と 80 歳代以上の利用した割合が、他の年代に比べて若干高くなっています。

図表 直近 1 年間の路線バスの利用状況



図表 直近 1 年間の路線バスの利用状況(年代別)

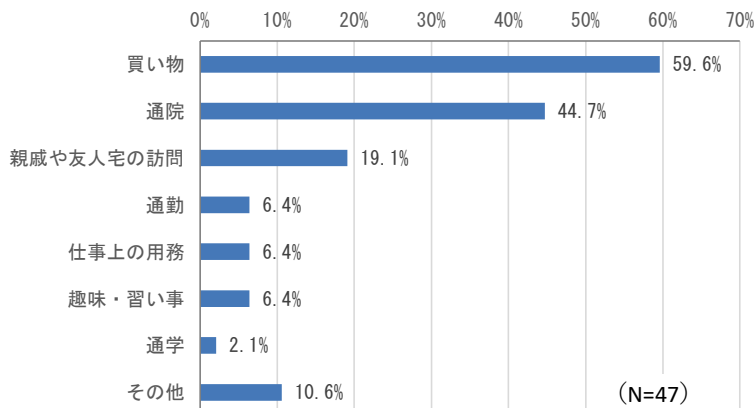


(資料)市民アンケート調査

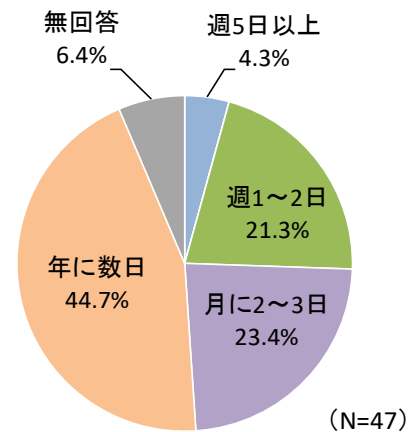
<利用目的・利用頻度>

- ・ 利用目的は、「買い物」が最も多く、その他に「通院」、「親戚や友人宅の訪問」が多くなっています。
- ・ 路線バスの利用頻度は、「年に数日」が約 45%で最も多くなりますが、月に 2～3 日以上の頻度を合計すると、約 49%となっています。

図表 路線バスの利用目的



図表 路線バスの利用頻度



(資料)市民アンケート調査

<乗降バス停・移動目的地>

- ・ 路線バス乗込み調査による市内バス停の乗降数では、阿久根駅で乗降数が最も多く、その他では鶴翔高校、阿久根港入口、佐潟口、大川、市民会館入口での乗降数が多くなっています。
- ・ 路線バスを利用して行く主な買い物先、通院先としては、市街地の商業施設、医療施設の他にいきいき館や黒木医院が見られました。

図表 市内バス停の乗降数順位付

順位	バス停	乗降客数
1 位	阿久根駅前	22 人
2 位	鶴翔高校	18 人
3 位	阿久根港入口	14 人
4 位	佐潟口	13 人
4 位	大川	13 人
4 位	市民会館入口	13 人

※乗降数が 10 人以上のバス停を記載

(資料)路線バス乗込み調査

図表 路線バスを利用して行く主な買い物先、通院先

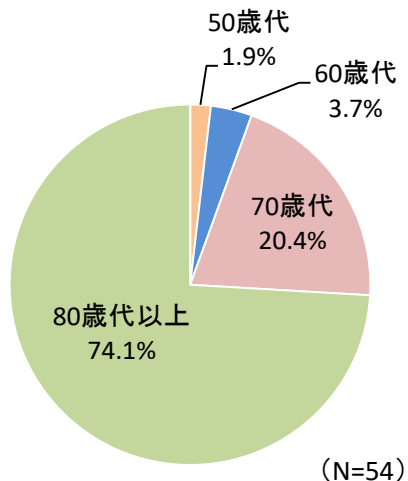
項目	施設名
買い物先	タイヨー阿久根店、A コープ阿久根店、おおひらストア、コスモス阿久根店、A-Z あくね、いきいき館
通院先	出水郡医師会広域医療センター、内山病院、阿久根眼科、黒木医院

③乗合タクシーの利用状況

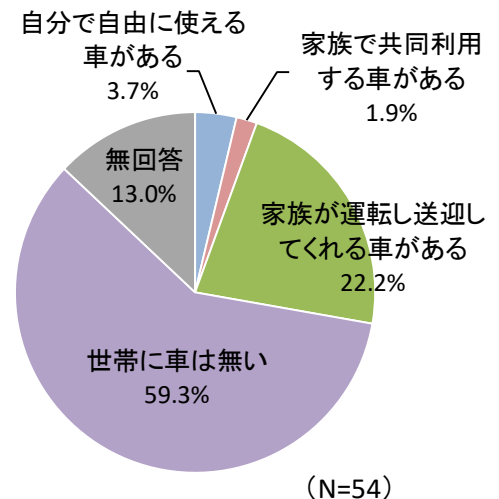
<利用者の年代・車の保有状況>

- ・乗合タクシーの利用者の年代は、80歳代以上が約74%を占め、70歳代が約20%となっています。
- ・利用者の車の保有状況は、世帯に車を持たない利用者が約59%となっています。

図表 乗合タクシー利用者の年代



図表 車の保有状況

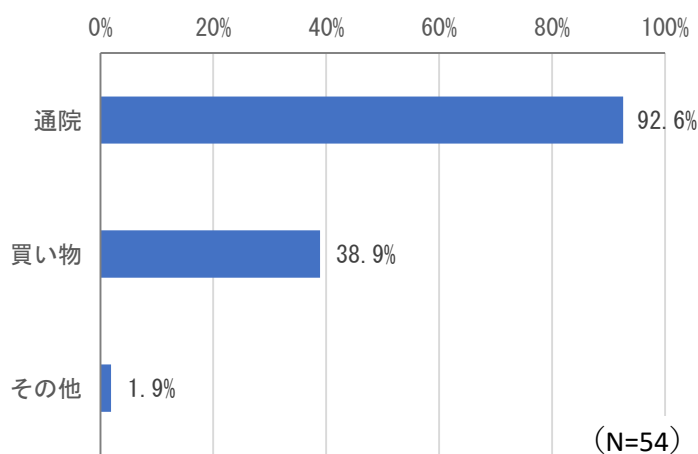


(資料)乗合タクシー利用者アンケート調査

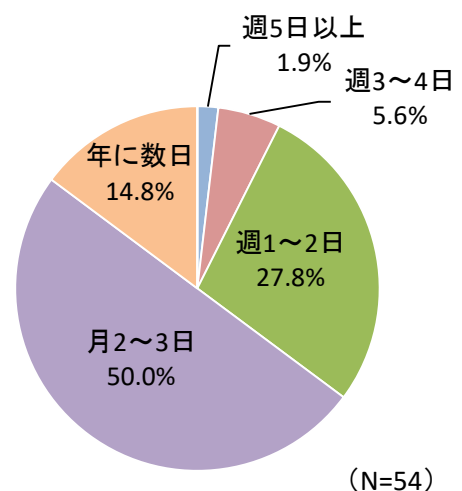
<利用目的・利用頻度>

- ・利用目的として、利用者の大半が通院に利用しており、その他、買い物での利用も見られます。
- ・利用頻度は、「月2～3日」が半数を占め、週1日以上の頻度を合計すると、約35%となっています。

図表 乗合タクシーの利用目的



図表 乗合タクシーの利用頻度



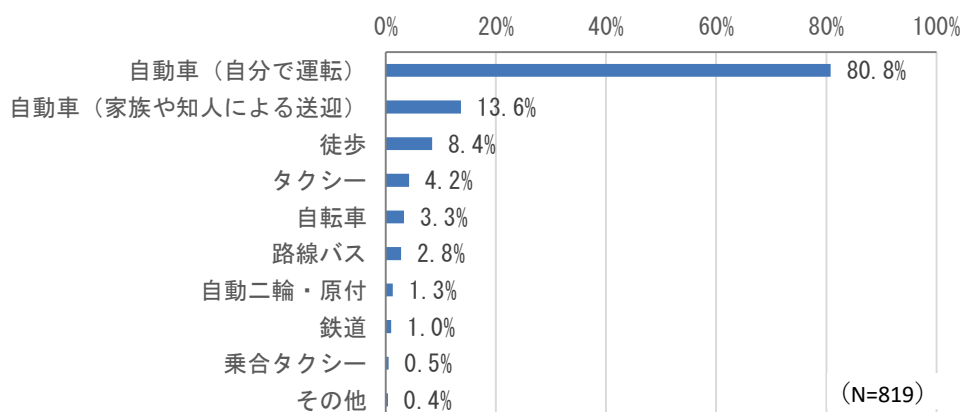
(資料)乗合タクシー利用者アンケート調査

2) 市民の日常の移動状況

① 買い物による移動

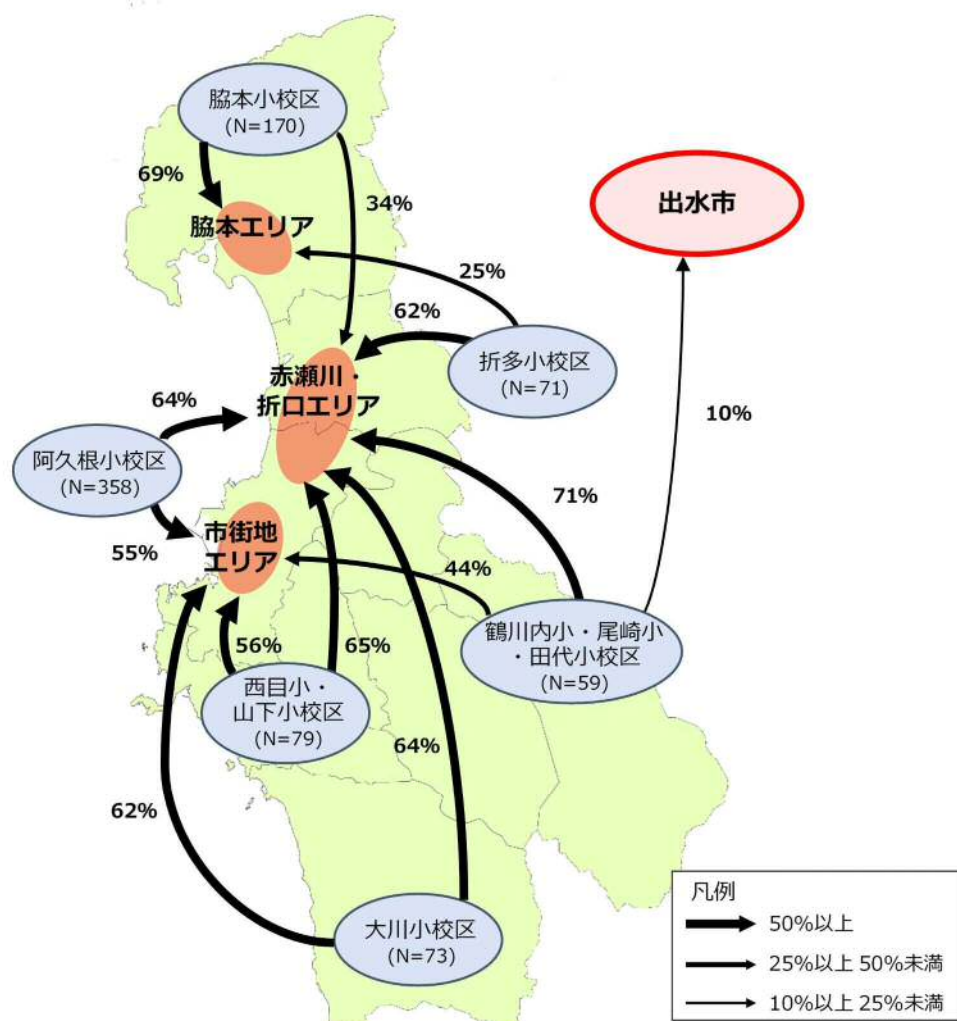
- ・ 買い物の移動手段としては、自動車での移動が大半を占めており、公共交通による移動の中では、タクシー（約4%）、路線バス（約3%）が多くなっています。
- ・ 市民の買い物先として、赤瀬川・折口エリアには、市内全域から買い物に行っている傾向が見られます。
- ・ 脇本エリアでは、脇本小学校区、折多小学校区からの買い物が多く、市街地エリアでは、市の南部からの買い物が多い傾向にあります。

図表 買い物の移動手段



(資料) 市民アンケート調査

図表 買い物の流動

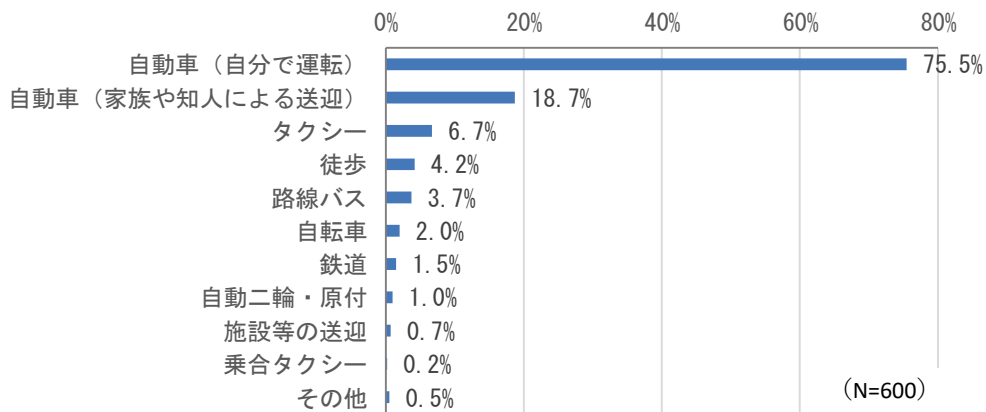


(資料) 市民アンケート調査

②通院による移動

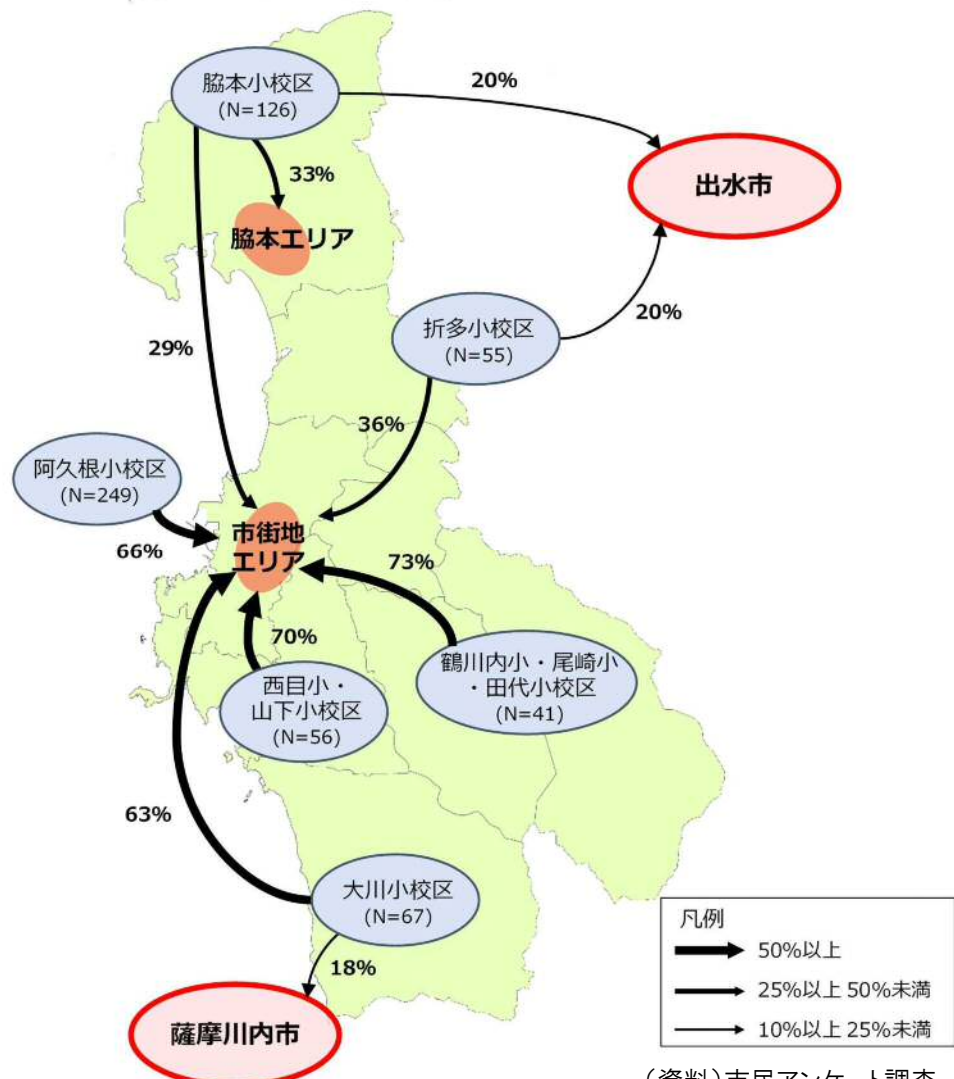
- ・ 通院の移動手段としては、自動車での移動が大半を占めており、公共交通による移動の中では、タクシー（約7%）、路線バス（約4%）が多くなっています。
- ・ 市民の通院先として、市街地エリアには、市内全域から通院している傾向が見られ、脇本エリアには、脇本小学校区からの通院が見られます。
- ・ その他、脇本小学校区、折多小学校区からは、出水市への通院があり、大川小学校区からは薩摩川内市への通院が見られます。

図表 買い物の移動手段



（資料）市民アンケート調査

図表 通院の流動



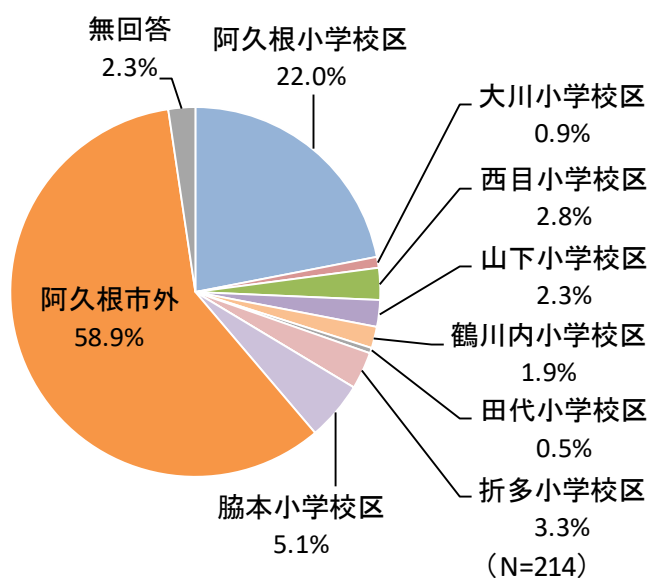
（資料）市民アンケート調査

③通学による移動

<居住地>

- ・ 鶴翔高校の生徒は、本市外から通学する生徒が約 59%となり、市内から通学する生徒では、阿久根小学校区が約 22%で最も多くなっています。

図表 鶴翔高校の生徒の居住地

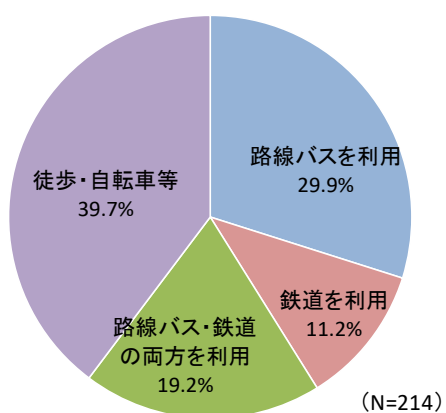


(資料)高校生アンケート調査

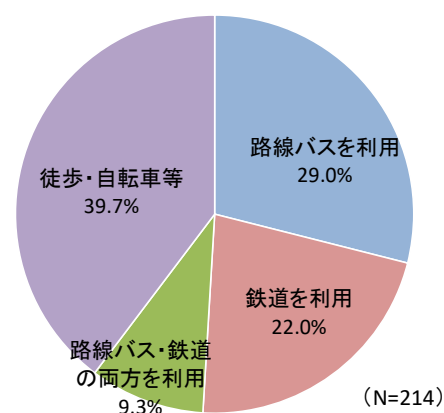
<通学手段>

- ・ 鶴翔高校の生徒の登校時の移動手段について、肥薩おれんじ鉄道や路線バス等の公共交通を利用して通学している生徒が約 60%となっています。
- ・ 利用する公共交通としては、路線バスの利用が多く、全体の半数が路線バスを利用して通学しています。

図表 登校時の移動手段



図表 下校時の移動手段



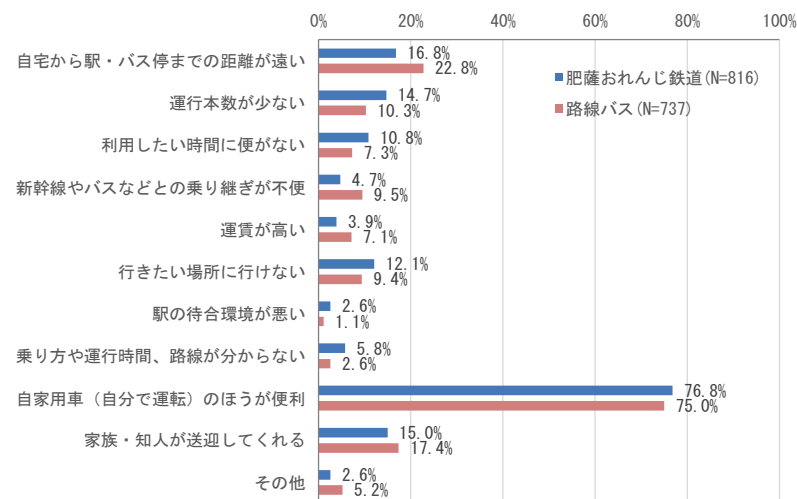
(資料)高校生アンケート調査

3) 市民の公共交通に対する意向

①公共交通を利用しない理由

- ・ 肥薩おれんじ鉄道及び路線バスを利用しない理由としては、「自家用車の方が便利」という回答が最も多くなっています。
- ・ その他では、「自宅から駅・バス停までの距離が遠い」、「家族・知人が送迎してくれる」という回答が多くなっています。
- ・ 肥薩おれんじ鉄道を利用しない理由を年代別にみると、10 歳代、80 歳代以上では、「家族・知人が送迎してくれる」という回答が他の年代に比べて多く、10 歳代では「運賃が高い」という回答も多くなっています。
- ・ 路線バスを利用しない理由を年代別にみると、10 歳代、80 歳代以上では、「家族・知人が送迎してくれる」という回答が他の年代に比べて多く、10 歳代では「自宅からバス停までの距離が遠い」という回答も多くなっています。

図表 肥薩おれんじ鉄道・路線バスを利用しない理由



(資料)市民アンケート調査

図表 肥薩おれんじ鉄道を利用しない理由(年代別)

	自宅から駅までの距離が遠い	運行本数が少ない	利用したい時間に便がない	新幹線やバスなどの乗り継ぎが不便	運賃が高い	行きたい場所に行けない	駅の待合環境が悪い	乗り方や運行時間、路線が分からない	自家用車（自分で運転）のほうが便利	家族・知人が送迎してくれる	その他
10歳代	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%
20歳代	17.9%	17.9%	17.9%	3.6%	7.1%	7.1%	3.6%	3.6%	82.1%	14.3%	0.0%
30歳代	25.0%	13.9%	8.3%	11.1%	13.9%	8.3%	5.6%	11.1%	88.9%	2.8%	5.6%
40歳代	27.1%	17.1%	14.3%	12.9%	12.9%	17.1%	0.0%	2.9%	87.1%	10.0%	2.9%
50歳代	26.4%	14.2%	9.4%	16.0%	9.4%	13.2%	1.9%	1.9%	93.4%	3.8%	0.0%
60歳代	22.7%	13.3%	6.6%	11.0%	8.3%	8.8%	0.6%	1.1%	83.4%	10.5%	5.0%
70歳代	18.7%	4.1%	4.1%	4.7%	2.1%	7.8%	0.0%	2.6%	74.1%	19.2%	5.7%
80歳代以上	24.3%	6.1%	5.2%	7.0%	5.2%	5.2%	0.9%	2.6%	33.9%	46.1%	12.2%

(資料)市民アンケート調査

図表 路線バスを利用しない理由(年代別)

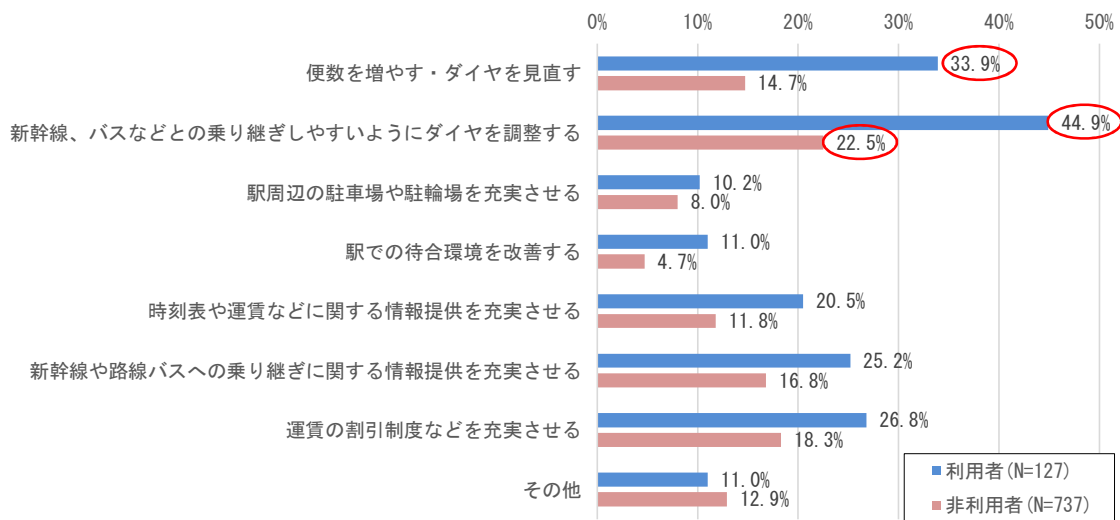
	自宅からバス停までの距離が遠い	運行本数が少ない	利用したい時間に便がない	鉄道や他のバスなどの乗り継ぎが不便	運賃が高い	行きたい場所に行けない	停留所の待合環境が悪い	乗り方や運行時間、路線が分からない	自家用車（自分で運転）のほうが便利	家族・知人が送迎してくれる	その他
10歳代	45.0%	25.0%	10.0%	10.0%	10.0%	20.0%	0.0%	15.0%	30.0%	75.0%	0.0%
20歳代	16.7%	23.3%	20.0%	3.3%	3.3%	16.7%	3.3%	10.0%	83.3%	13.3%	0.0%
30歳代	8.9%	17.8%	6.7%	4.4%	8.9%	8.9%	8.9%	8.9%	91.1%	4.4%	2.2%
40歳代	19.2%	21.8%	17.9%	6.4%	6.4%	19.2%	2.6%	10.3%	93.6%	3.8%	1.3%
50歳代	22.1%	22.1%	15.6%	9.0%	5.7%	13.1%	4.1%	5.7%	94.3%	3.3%	0.8%
60歳代	12.6%	11.6%	8.6%	5.6%	4.5%	11.6%	2.0%	5.1%	85.4%	7.1%	3.0%
70歳代	11.7%	9.1%	7.1%	1.5%	0.5%	8.6%	2.0%	4.1%	78.2%	13.7%	3.0%
80歳代以上	22.5%	11.7%	10.0%	1.7%	1.7%	10.8%	0.0%	3.3%	32.5%	42.5%	5.0%

(資料)市民アンケート調査

②公共交通の改善点

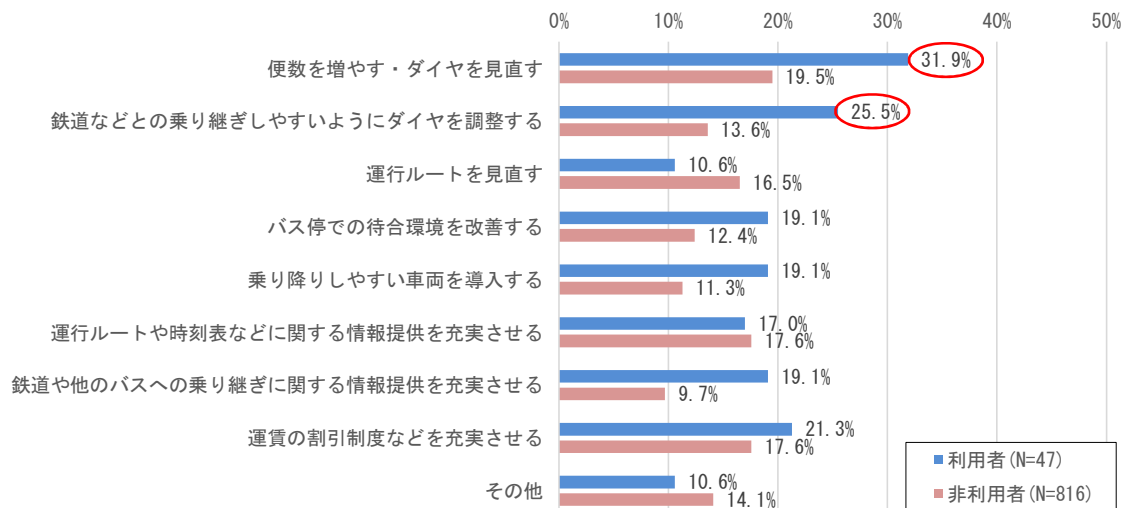
- ・ 肥薩おれんじ鉄道の改善点としては、鉄道利用者では、「新幹線、バスなどとの乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する」、「便数を増やす・ダイヤを見直す」が多くなっています。
- ・ 路線バスの改善点としては、路線バス利用者では、「鉄道などとの乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する」、「便数を増やす・ダイヤを見直す」が多くなっています。

図表 肥薩おれんじ鉄道の改善が必要だと感じる点



(資料)市民アンケート調査

図表 路線バスの改善が必要だと感じる点

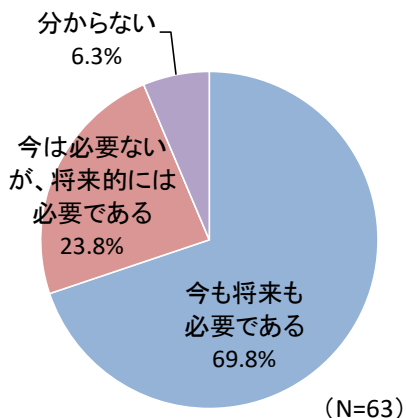


(資料)市民アンケート調査

③公共交通の必要性・財政負担のあり方

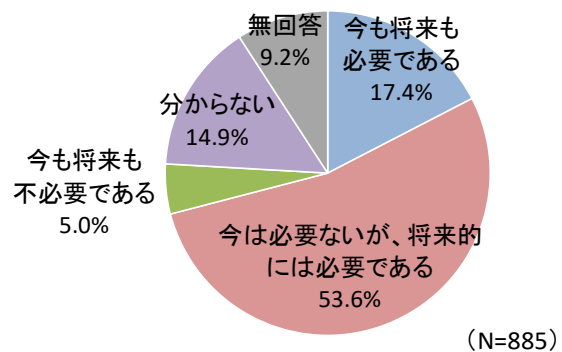
- ・公共交通の必要性について、区長アンケート調査、市民アンケート調査ともに公共交通が必要であるという回答が多くを占めています。特に区長アンケートでは、「今も将来も必要である」という回答が約70%となっています。
- ・財政負担のあり方として、区長アンケート調査、市民アンケート調査ともに「現在の財政負担のまま現状のサービスの質を維持すべき」という回答が多くなっています。一方で、財政負担を増やしたり、利用者の負担を増やして、公共交通サービスの質を充実させるという回答も区長アンケート調査では4割程度、市民アンケート調査では2割程度見られます。

図表 公共交通の必要性(区長)



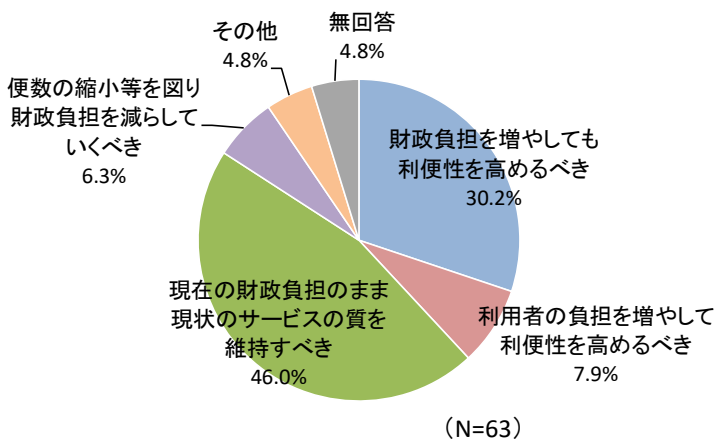
(資料)区長アンケート調査

図表 公共交通の必要性(市民)



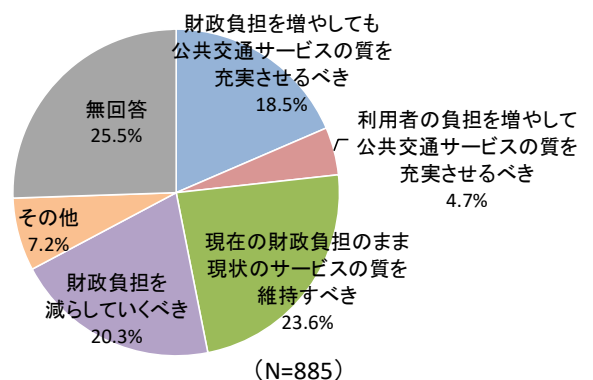
(資料)市民アンケート調査

図表 財政負担のあり方(区長)



(資料)区長アンケート調査

図表 財政負担のあり方(市民)

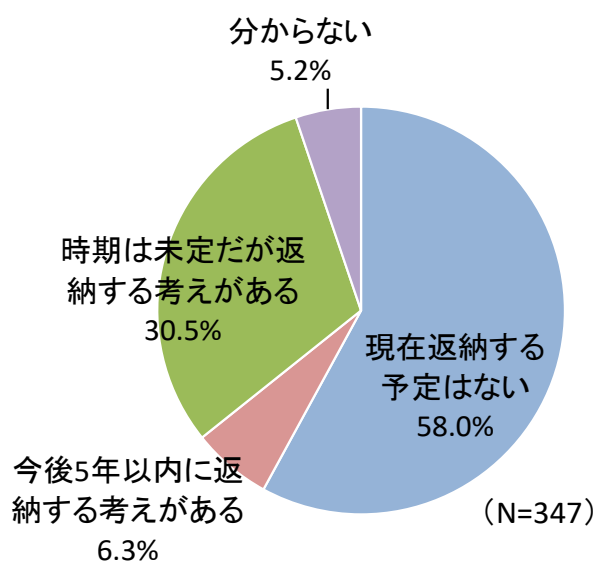


(資料)市民アンケート調査

④高齢者の免許返納の意向

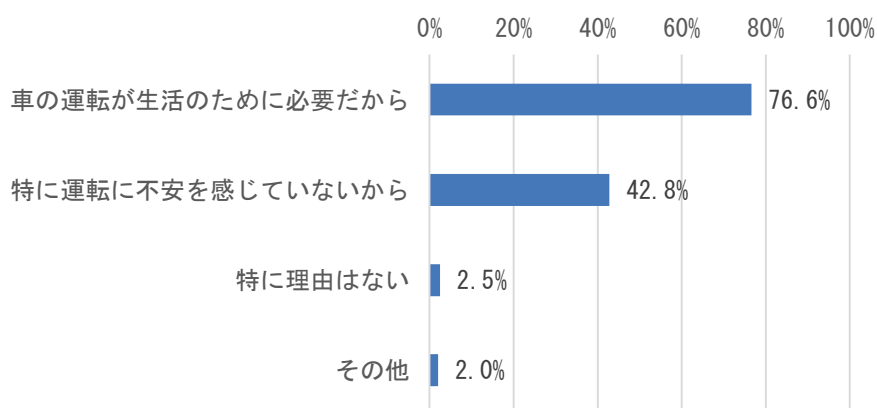
- ・ 65 歳以上の市民の免許返納の意向について、約 58%が「現在返納する予定はない」と回答しています。
- ・ 「今後 5 年以内に返納する考えがある」という回答が約 6%、「時期は未定だが返納する考えがある」という回答が約 31%となっています。
- ・ 免許の返納予定がないと回答した方の、免許返納の予定がない理由としては、「車の運転が生活のために必要だから」という回答が約 77%で最も多くなっています。

図表 65 歳以上の市民の免許返納の意向



(資料)市民アンケート調査

図表 免許返納の予定がない理由



(資料)市民アンケート調査

2 関係機関ヒアリング等調査の概要

(1) 調査概要

持続可能な公共交通体系の構築に向けて、市内の関係機関との連携や多様な輸送資源の活用に関して、ヒアリング調査及びアンケート調査を実施しました。

図表 各種調査の概要

調査	目的	調査対象	調査方法
交通事業者 ヒアリング 調査	公共交通利用者の特徴や公共交通に対する意向等を把握	・ 肥薩おれんじ鉄道株式会社 ・ 南国交通株式会社 ・ 合資会社阿久根タクシー ・ 第一交通株式会社	直接面談方式
関係機関 ヒアリング 調査	施設等を利用する際の利用者の移動手段や公共交通に対する意向等を把握	・ 商業施設 (A-Z あくね、A コープ阿久根店、A コープ三笠店、タイヨー阿久根店) ・ 鶴翔高校	直接面談方式 (一部、電話、メール等での回答)
医療施設 アンケート 調査		市内医療施設 (対象施設 13 施設のうち、10 施設から回答)	郵送による配布、郵送またはメールによる回答

(2) 調査結果

1) 交通事業者ヒアリング調査

① 利用者の特徴

対象	ヒアリング内容
肥薩おれんじ鉄道	・ 利用者の約 8 割が高校生となる。 ・ 高校生以外の利用者は、主に買い物や通院での利用となる。阿久根市内からは、出水方面よりも薩摩川内方面への利用が多く、鹿児島市内まで行っている利用者も見られる。 ・ 観光客の利用は少ないが、自転車をそのまま持ち込めるサイクルトレインを運行しており、一定数のサイクリストの乗車等が見られ
路線バス	・ 主な利用者は、学生が多く、阿久根市内では、鶴翔高校の学生の利用が多い。 ・ その他では買い物や通院で利用する高齢者となる。 ・ 朝、夕の時間帯は主に学生の利用となり、日中が高齢者等の利用となっている。 ・ 長島町から出水方面への路線に関しては、主に学生の利用のみとなっている。

タクシー・ 乗合タクシー	【タクシー】 ・ 主な利用者は、高齢者の方で買い物や通院で利用している。 ・ 市街地では、広域医療センター等の医療施設やスーパー等の商業施設、市役所等への移動に利用されている。 ・ 観光客の利用はあまりなく、利用があった場合も長島町方面等、市外への利用の場合が多い。 【乗合タクシー】 ・ 乗合タクシーの利用者では、70 歳代以上の方や免許返納者等の利用が多い。 ・ 利用者はほとんど固定客となる。 ・ 乗合タクシーを利用する際に、他の公共交通機関を乗り継いでの利用はほとんど見られない。
-------------------------	--

②本市の公共交通の問題点、見直しの際の留意点、市への要望等

対象	ヒアリング内容
肥薩おれんじ鉄道	・ JR 九州の川内駅と八代駅で在来線と接続しており、肥薩おれんじ鉄道のダイヤを路線バスのダイヤに接続させるのは難しい。
路線バス	・ 路線によって利用が少ない路線もあり、特に学生の利用が少ない路線に関して、今後どのように運行を維持していくか検討していく必要があると考えている。
タクシー・ 乗合タクシー	・ 大川地区では、買い物できる施設がなく、市街地までタクシーを利用すると高額になるため、市街地まで運行区間を拡大してほしいという要望が多い。 ・ 乗合タクシーは、現状の運行時間では、買い物等の用事を済ませた場合に時間が空く等で利用しづらいという声を聞く。 ・ 乗合タクシーの利用者は、固定客となり、運行エリアや利用方法等を周知する必要がある。
公共交通全般	・ 公共交通を利用して通学している学生等に対する助成等の支援があると公共交通の利用を促すことにつながる。 ・ 乗務員不足により現状の路線や便数の維持が難しくなっており、乗務員の確保や免許取得に関しての支援等があるとよい。

2) 関係機関ヒアリング調査

①商業施設

項目	調査結果
利用者の特徴 移動手段等	・ どの施設においても、利用者の多くは自家用車で来店しており、公共交通での来店はほとんど見られない。 ・ 公共交通の利用に関しては、タクシーを利用している利用者は見られるが、鉄道やバス、乗合タクシーを利用している利用者はほとんど見られない。 ・ 利用者の送迎を実施している施設では、平均して1日当たり6人程度の利用が見られるが、利用者がいない日や1人だけの日もある。 ・ 施設利用者の傾向として、高齢者の利用は午前中が中心で、午後は比較的若い方の利用が多い。 ・ 利用者の半数以上が60歳代以上の施設もある。

②鶴翔高校

項目	調査結果
生徒の通学状況等	・ 生徒の通学手段として、肥薩おれんじ鉄道や路線バスを利用している生徒が多く、その他には徒歩、自転車、保護者による送迎となっている。 ・ 鶴翔高校では、原付での乗入れを禁止しているため、公共交通による通学が多い。 ・ 公共交通を利用できなかったり、公共交通を利用して通学しづらい地域に住む生徒は、保護者の送迎により通学している。

3) 医療施設アンケート調査

項目	調査結果
利用者の特徴	・ 各医療施設とも近隣の市民に利用される傾向にあるが、市街地にある医療施設では、近隣の市民以外に大川地区や脇本地区からの利用も見られる。 ・ 利用者の通院手段としては、自家用車による通院が主になるが、その他にタクシー等による通院も見られる。 ・ 一部の医療施設では、送迎を実施している。
公共交通との 連携可能性、要望等	・ 公共交通と連携した取組については、敷地内にバス停の設置を行う等、前向きな意見が多く見られた。 ・ 医療施設の中には、駅やバス停から離れており、公共交通を利用しづらい施設もあり、公共交通を利用しやすい環境整備に向けての意見も見られた。

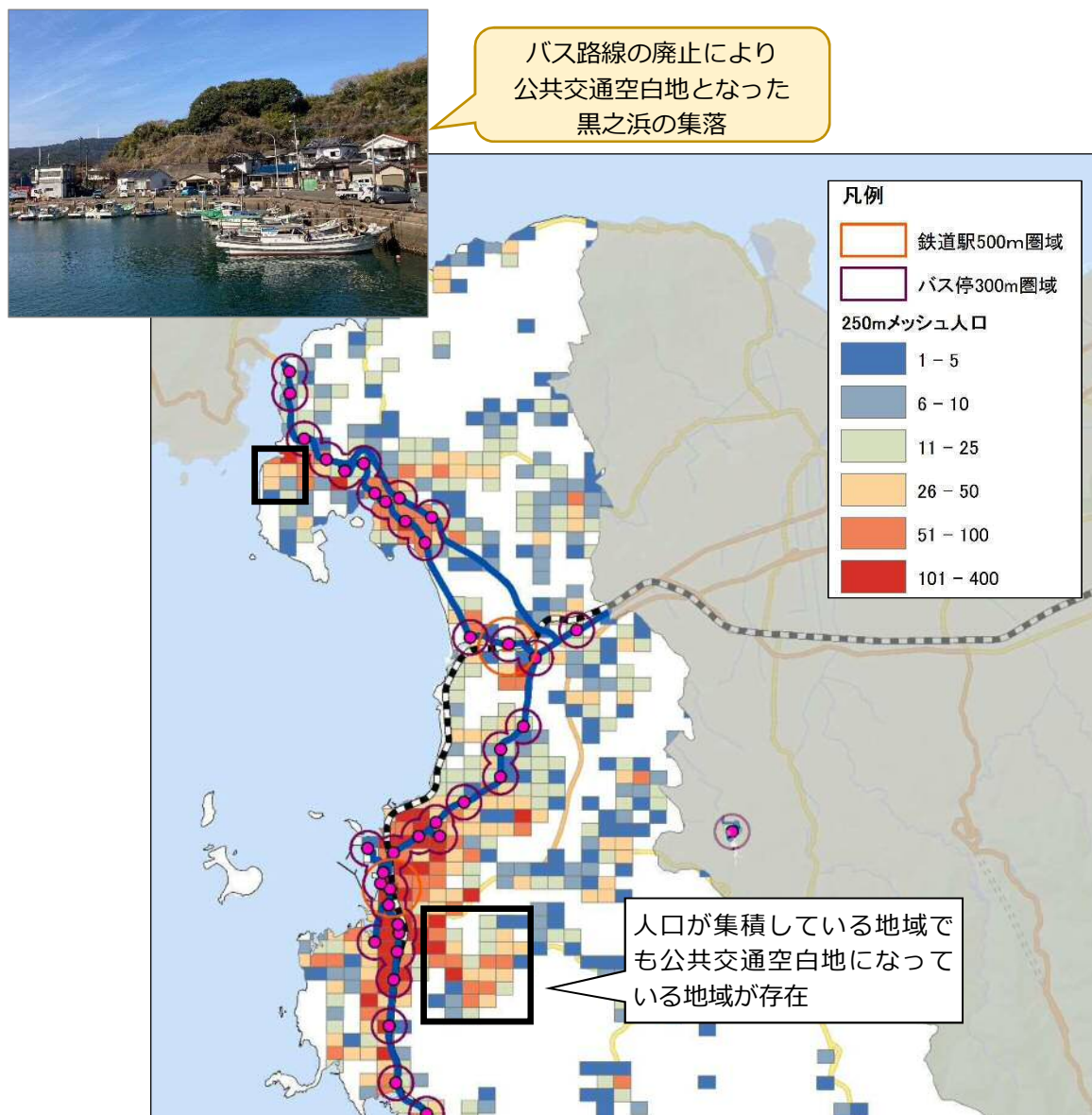
第4章 本市の公共交通の課題

本市の地域の現状や公共交通の現状、各種調査結果を踏まえて、本市の公共交通の課題について整理しました。

課題 1 公共交通空白地への対応

- 本市では、鉄道、路線バス、乗合タクシーと多様な公共交通サービスが運行されているものの、一部の地域では、それらの公共交通が利用できない公共交通空白地が存在しています。
- 阿久根駅東部の波留、赤瀬川周辺や脇本地区の黒之浜等は、駅やバス停から離れており、鉄道や路線バスの利用がしづらくなっています。また、乗合タクシーの運行区域にもなっていないため、利用できる公共交通がない公共交通空白地となっています。
- 黒之浜は、市内でも高齢者の集積が顕著な地域であり、免許返納等により移動手段が確保できなくなる市民の増加が見込まれる地域でもあるため、公共交通の確保が必要となります。

図表 鉄道・路線バスの利用圏域の状況



課題 2 市民の移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供

- 阿久根駅、市役所等が立地する市街地には、図書館や市民交流センター等の公共施設に加えて、市民がよく行く買い物先や通院先が立地しています。
- 路線バスは、国道 3 号沿いを運行している一方で、市街地の施設はバス停から離れている場所に立地している施設も多く、公共交通による移動利便性は高くはない状況にあります。
- 路線バス乗込み調査において、市街地を周遊する新たな公共交通を運行した場合の利用意向が高いことから、市民の公共交通の利用を促し、日常の買い物や通院の移動手段として公共交通を利用してもらうためには、市民がよく行く施設への移動利便性を高めていくことが必要となります。

図表 市街地における施設の立地状況



国道 3 号の西側市役所付近には商業施設、医療施設、金融機関等が立地



図表 市民がよく行く商業施設・医療施設

<商業施設>

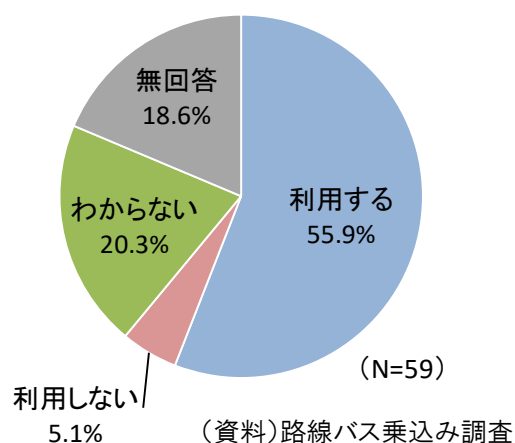
順位	施設名	回答数
1	A-Z あくね	431
2	タイヨー阿久根店	222
3	A コープ三笠店	131
4	コスモス阿久根店	119
5	A コープ阿久根店	113
6	コスモス協本店	51
7	ドラッグストアモリ阿久根店	32

<医療施設>

順位	施設名	回答数
1	内山病院	102
2	出水郡医師会広域医療センター	90
3	門松医院	45
4	山田クリニック	41
5	いまむらクリニック	38
6	阿久根眼科	37
7	黒木医院	37

※太字は市街地に立地する施設

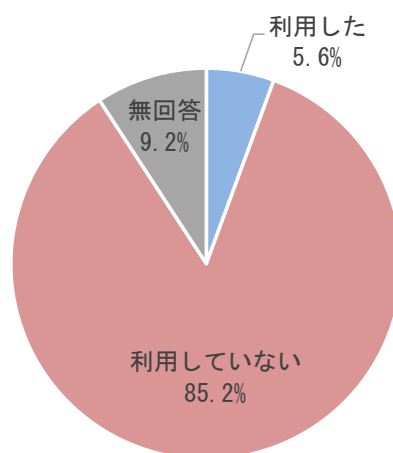
図表 市街地を周遊する新たな公共交通の利用意向



課題3 乗合タクシーにおける利便性の向上・利用者の拡大

- 70 歳代以上の乗合タクシーの利用状況をみると、利用したという回答は 1 割にも達しておらず、約 8 割以上が利用していない状況となっています。
- 特に、脇本西部地区、脇本東部地区では、乗合タクシーの利用がほとんど見られず、大川地区でも他の地区に比べると乗合タクシーの利用者数が少ない等、現状のサービスと市民の移動ニーズとの乖離、乗合タクシーの周知が不十分であることが考えられます。
- 乗合タクシーについては、市民の移動ニーズに対応したサービスの提供やサービスの周知を図ることで、利便性の向上や利用者の拡大を図っていくことが必要となります。

図表 乗合タクシーの利用状況(70 歳代以上)



(資料)乗合タクシー利用者アンケート調査

図表 地区別乗合タクシーの利用者数・平均乗車人員

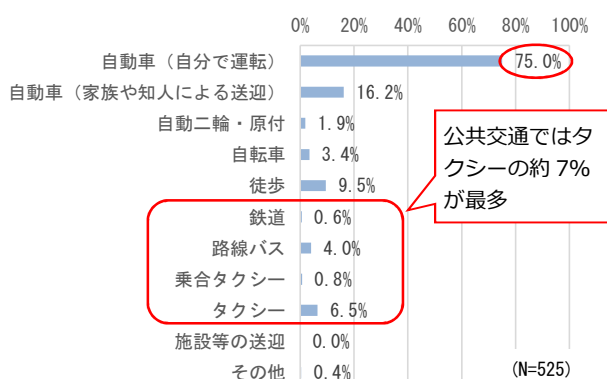


(資料)阿久根市資料

課題4 高齢者の公共交通の利用転換の促進

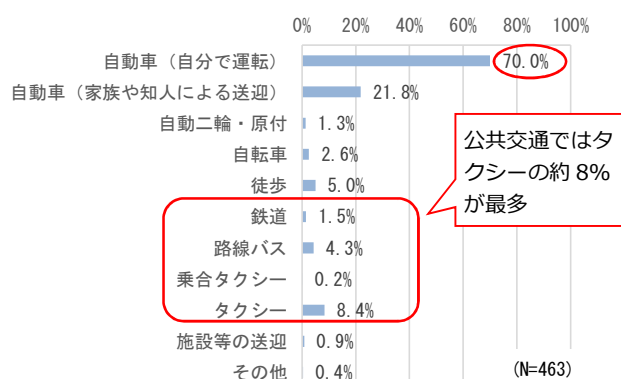
- 60 歳以上の買い物、通院における移動手段をみると、自動車（自分で運転）での移動が70%以上を占め、日常的な移動においては自動車を利用しての移動が多くを占めている結果となっています。
- 公共交通による移動では、買い物、通院ともにタクシーの利用が多く、鉄道、路線バスの利用は5%未満となっています。
- 65 歳以上の市民の免許返納の意向に関しても、免許返納の予定がない市民が 70 歳代以上で約 58%、80 歳代以上で約 41%となっています。
- 今後、高齢者の移動ニーズに合わせた公共交通サービスの提供等によって、公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通情報の発信、待合環境の充実等により、気軽に公共交通を利用できる環境を整備することで、高齢者の公共交通の利用転換を促進していくことが必要となります。

図表 60 歳以上の買い物における移動手段



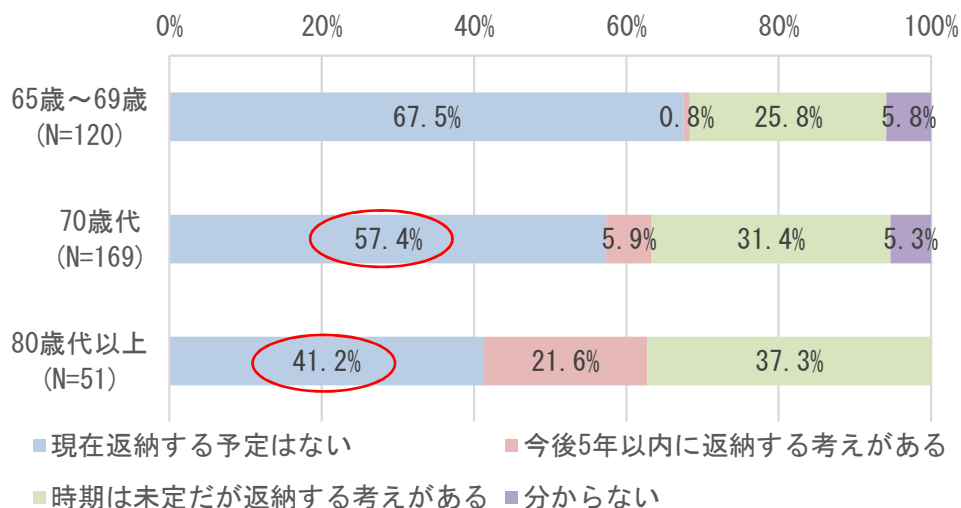
(資料)市民アンケート調査

図表 60 歳以上の通院における移動手段



(資料)市民アンケート調査

図表 65 歳以上の市民の免許返納の意向

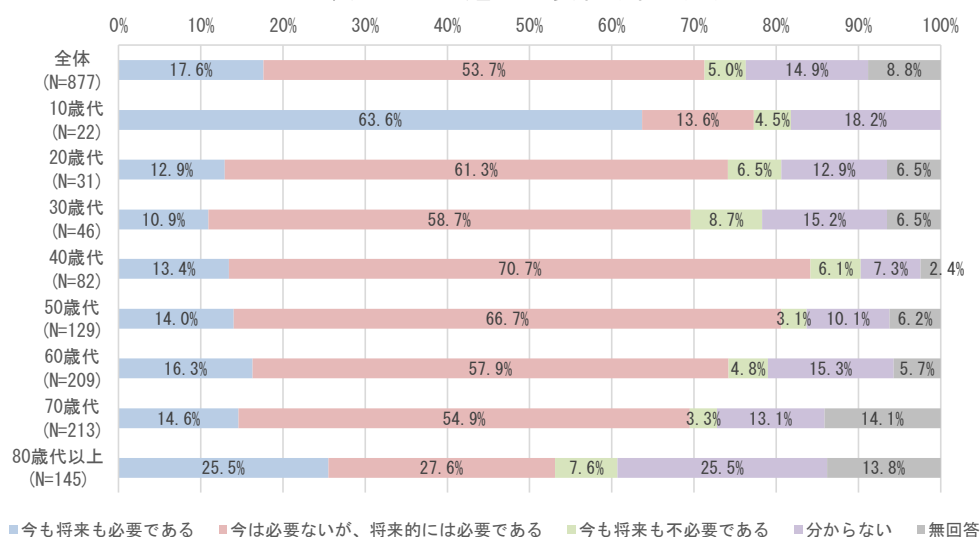


(資料)市民アンケート調査

課題 5 公共交通の持続可能性の確保

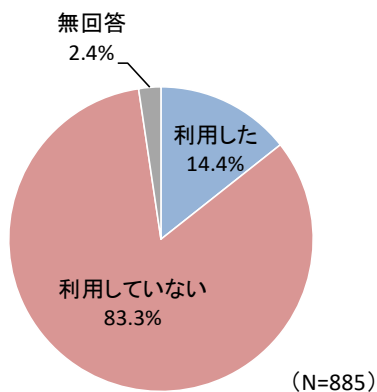
- 市民アンケートの結果では、70%以上の市民が「公共交通が必要である」と回答し、年代別にみても、各年代の過半数が「公共交通が必要である」という結果となっています。
- 一方で、肥薩おれんじ鉄道、路線バスの利用状況をみると、市民の公共交通の利用は少ない状況となっています。
- 交通事業者においては、乗務員の高齢化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等により、現状の路線を維持していくための乗務員の確保や利用が低迷する路線の維持等の課題を抱えています。
- 公共交通の持続可能性を確保していくためには、市民の公共交通の利用に対する意識啓発等により利用を促し、市民、交通事業者等と協働して取り組むとともに、新たな技術を活用したモビリティサービスを導入する等により、地域の実情に合わせた公共交通づくりを進めることが必要となります。

図表 公共交通の必要性(年代別)



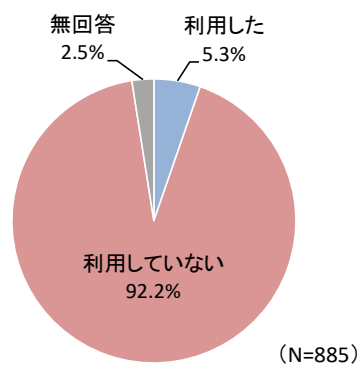
(資料)市民アンケート調査

図表 直近1年間の肥薩おれんじ鉄道の利用状況



(資料)市民アンケート調査

図表 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

第5章 阿久根市地域公共交通計画

1 基本理念

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及び「阿久根市まちづくりビジョン」における基本理念「「まちづくり」は「ひとづくり」から～ふるさと阿久根を次の世代につなぐために～」等を踏まえて、本計画の基本理念を次のとおり設定します。

市民とともにつくる次の世代につなぐ公共交通

2 基本方針

基本理念を踏まえ、本市が抱える地域公共交通の課題解決に向けた本計画の基本方針を次のとおりとします。

基本方針1 市民の日常の移動を支え、利用しやすい公共交通体系の構築

- 市民の移動実態を踏まえ、日常の買い物や通院等の外出の際に利用しやすい公共交通体系を構築します。
- 地域のニーズに沿って、乗合タクシーの運行内容を見直す等、市民が利用しやすい公共交通サービスの提供を図ります。

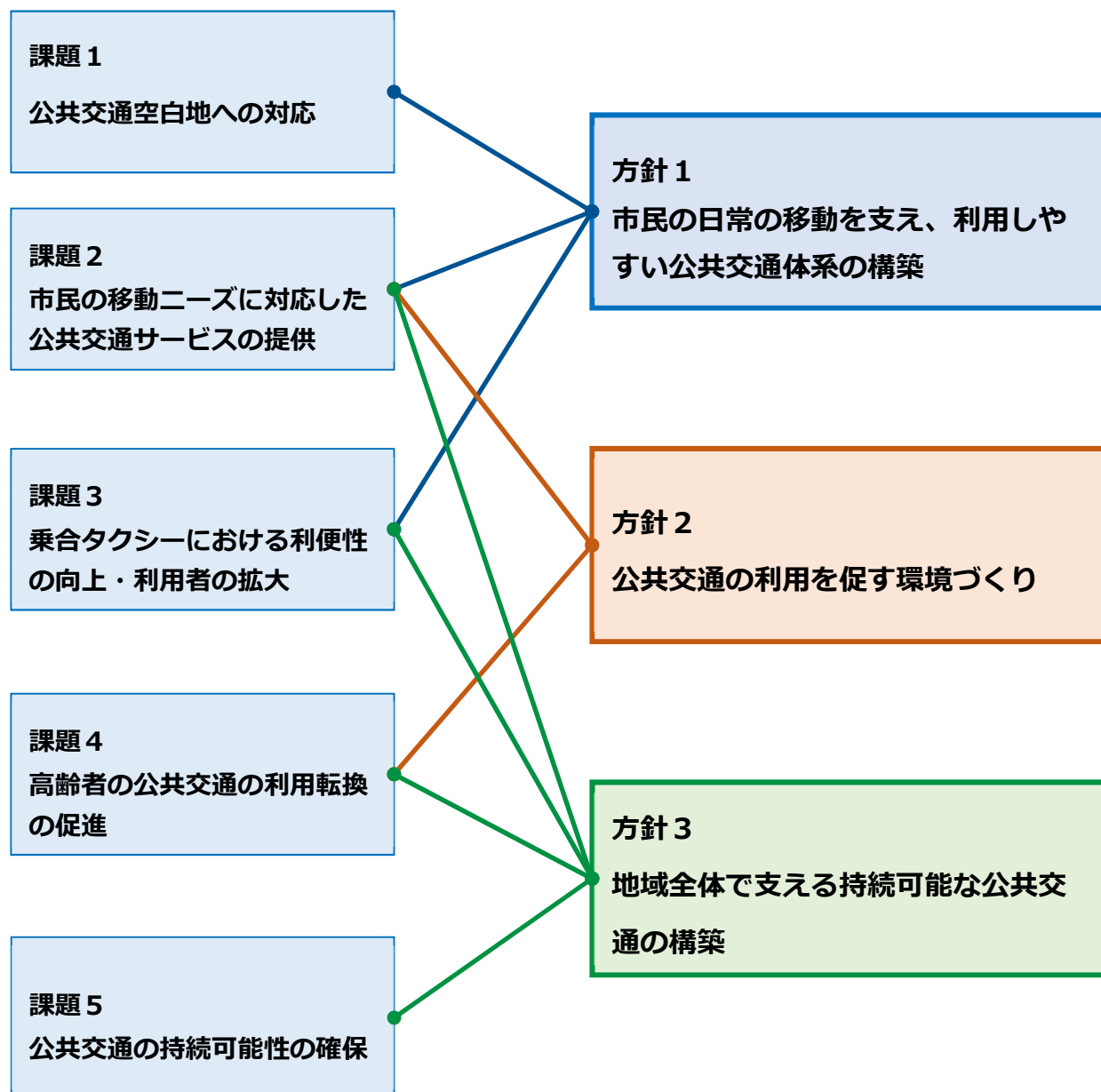
基本方針2 公共交通の利用を促す環境づくり

- 市民が気軽に公共交通を利用できるよう、公共交通情報の一元化や情報発信等によって、安心して利用できる環境づくりに取り組みます。
- 乗り継ぎ拠点等における待合い環境の改善を図る等、利用者がより快適に公共交通を利用できる環境整備を図ります。

基本方針3 地域全体で支える持続可能な公共交通の構築

- 市民が主体的に公共交通の取組に関わり、市民一人ひとりが持続可能な公共交通を育てる意識を醸成していきます。
- 地域に合わせて、必要な交通サービスが継続して提供されるよう、市民、関係者等で一体となって、持続可能な公共交通の維持に向けて取り組みます。
- グリーンスローモビリティや小型モビリティ、無人自動運転移動サービス等の新たなモビリティサービスや新技術の調査・研究に積極的に取り組んでいきます。

■ 課題と基本方針の関係性



3 本市のまちづくりにおける公共交通の役割

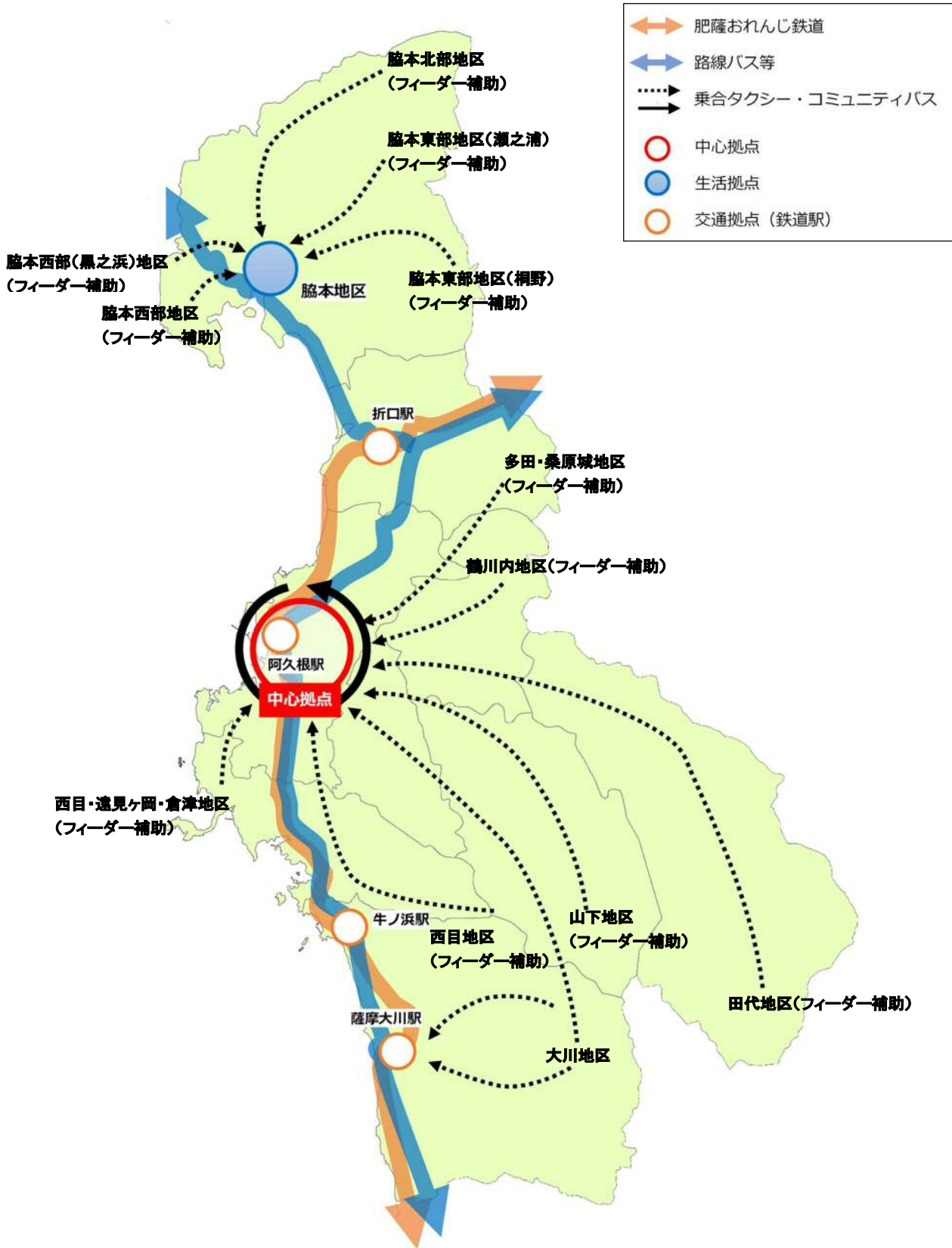
本市のまちづくりにおける公共交通の役割は、次のとおりです。

■ 阿久根市の各公共交通の役割

交通モード			役割
地域間交通		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。
地域内交通		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む市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。
	その他	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。

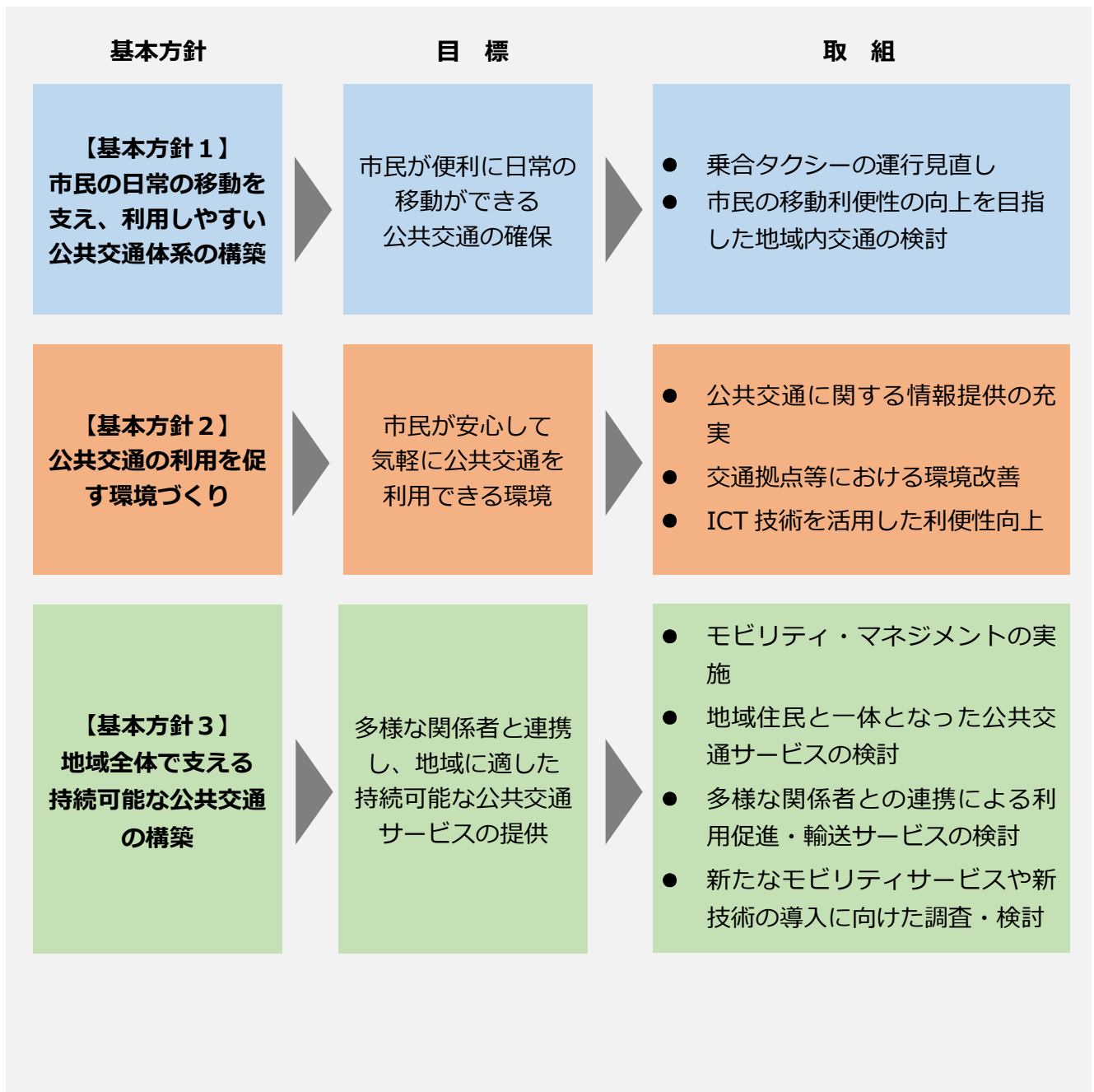
※乗合タクシー・コミュニティバス、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）については、国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の活用を想定

■阿久根市の将来公共交通ネットワークイメージ



※上記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継続性等に細心の注意を払い、関係者の協議・調整等を行うとともに、実証運行等を実施するなど、慎重を期して実現化を図ります。

4 計画の目標及び目標達成に向けた取組



5 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			
	R5	R6	R7	R8	R9	阿久根市	交通事業者	市民	その他関係者
基本方針 1 市民の日常の移動を支え、利用しやすい公共交通体系の構築									
乗合タクシーの運行見直し	調査・検討	実施				●	●	●	
市民の移動利便性の向上を目指した地域内交通の検討	調査・検討・実施					●	●	●	
基本方針 2 公共交通の利用を促す環境づくり									
公共交通に関する情報提供の充実	実施					●	●		
交通拠点等における環境改善	計画・検討	実施				●	●		●
ICT 技術を活用した利便性向上	調査・検討・実施					●	●	●	●
基本方針 3 地域全体で支える持続可能な公共交通の構築									
モビリティ・マネジメントの実施	計画・検討	実施				●	●	●	
地域住民と一体となった公共交通サービスの検討	調査・検討・実施					●	●	●	
多様な関係者との連携による利用促進・輸送サービスの検討	計画・検討					●	●	●	●
新たなモビリティサービスや新技術の導入に向けた調査・検討	調査・検討					●	●		

6 目標達成に向けた取組の概要

基本方針 1 市民の日常の移動を支え、利用しやすい公共交通体系の構築

【事業 1-1】乗合タクシーの運行見直し

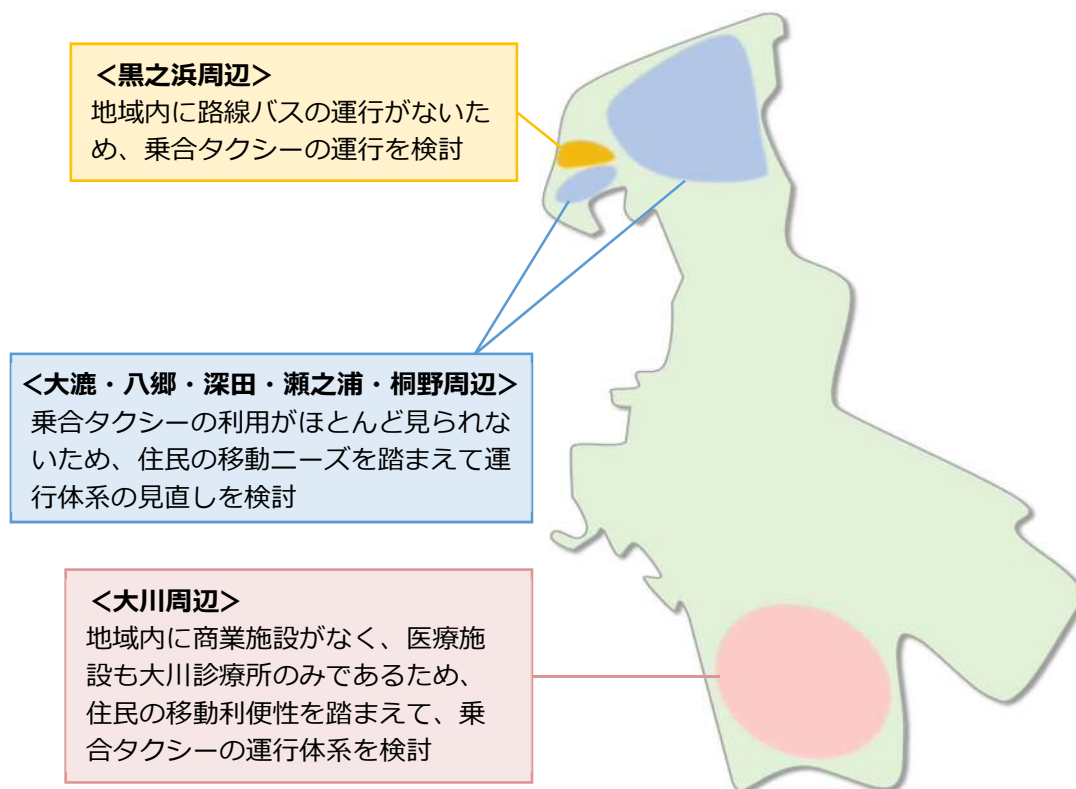
【取組の方向性】

- 買い物や通院等の日常の移動において、市民ニーズを踏まえて、利用しやすいサービスに改善するとともに、路線バスの廃止等により、公共交通の利用が不便となった地域に居住する市民の移動手段を確保します。

【取組の内容】

- 乗合タクシー利用者や今後利用の見込みがある高齢者等の日常の移動実態等を踏まえて、利用者のニーズに合わせた運行ルート、運行便数、運行時間等の見直しを行います。
- 現状、乗合タクシーの利用がほとんどない脇本西部地区、脇本東部地区では、住民の日常の移動実態等を把握した上で、住民が利用しやすい運行体系への見直しを検討していきます。
- バス路線の廃止に伴い、公共交通の利用が不便となった黒之浜地域において、現状の乗合タクシーの運行エリアの拡大等により、利用できる公共交通の確保に向けた検討を行います。

図表 乗合タクシーの運行見直しの方向性



【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民	●	その他関係者	
------	---	-------	---	----	---	--------	--

【事業 1 - 2】市民の移動利便性の向上を目指した地域内交通の検討

【取組の方向性】

- 市街地等における市民の移動利便性の向上、及び阿久根駅東部の公共交通の利用が不便な地域等の市民の移動手段の確保等を目指します。

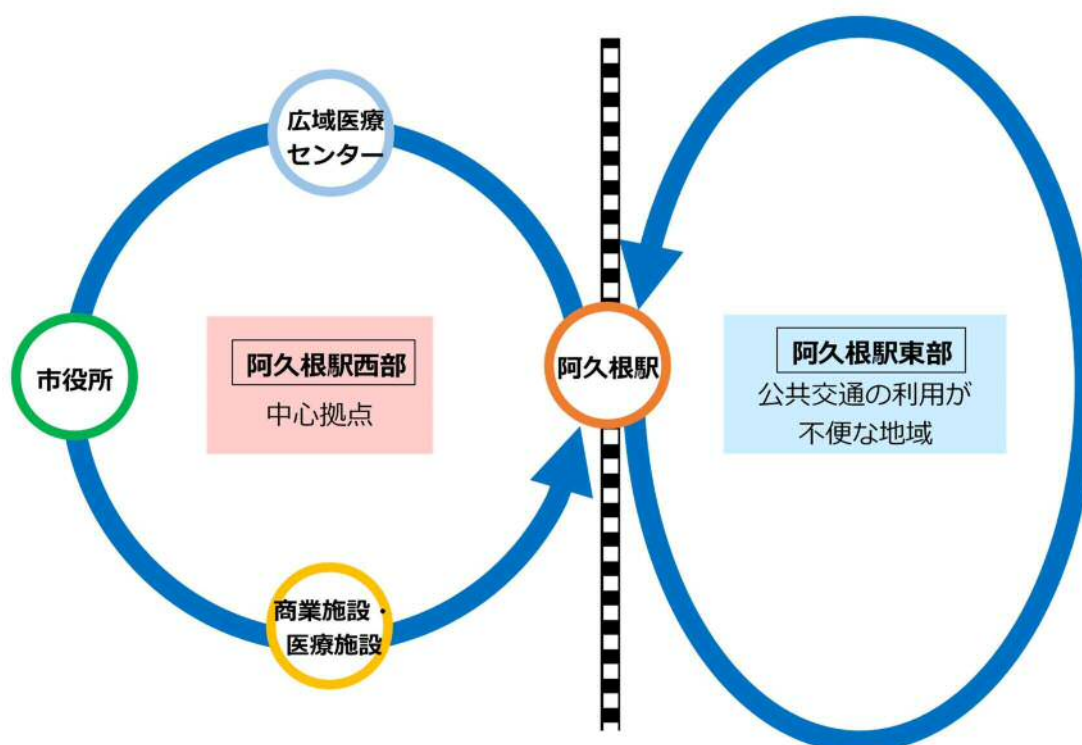
【取組の内容】

- 買い物や通院等の市民の日常生活を支える移動手段として、肥薩おれんじ鉄道と路線バスの結節点となる阿久根駅を中心にコミュニティバス等の運行を検討します。
- 阿久根駅東部の波留、赤瀬川には、一部で公共交通の利用が不便な地域が存在しています。市民の日常生活を支える移動手段として、それらの地域における移動手段の確保に向けた検討を行います。

図表 市街地等におけるコミュニティバス運行イメージ

市役所、広域医療センター、その他、市民がよく訪れる商業施設や医療施設等を周遊しながら

周囲に駅やバス停がない公共交通の利用が不便な地域において運行



【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民	●	その他関係者	
------	---	-------	---	----	---	--------	--

【事業 2 - 1】公共交通に関する情報提供の充実

【取組の方向性】

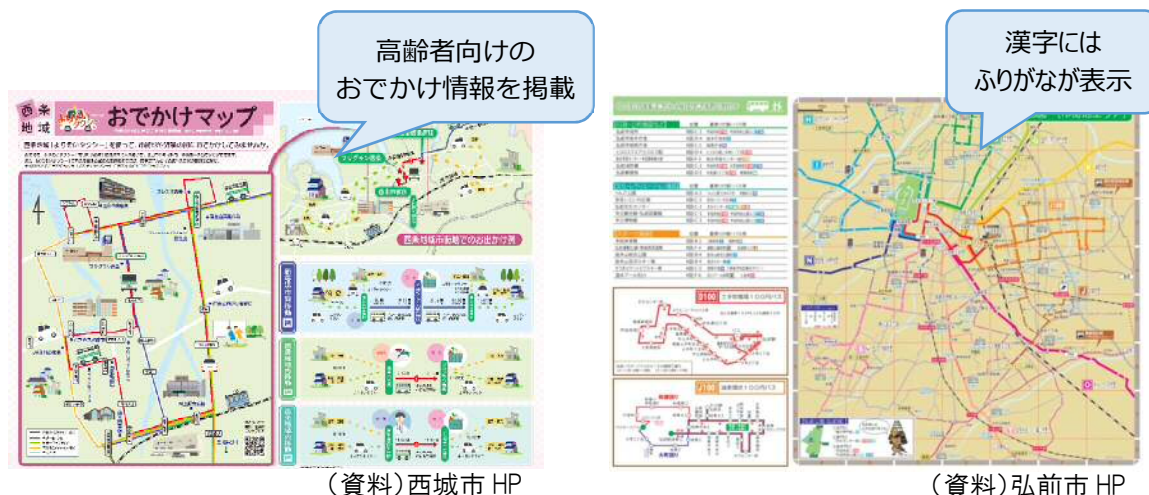
- 市民が公共交通に関する情報に気軽に触れ、身近な移動手段として公共交通が利用されることを目指して、公共交通に関する情報提供の充実を図ります。

【取組の内容】

- 市内の公共交通の利用方法や運行ルート、運賃、時刻表等を一元化した公共交通マップや高齢者、子ども等にターゲットを絞り、対象がよく利用する施設等の情報を掲載したマップ等の作成を検討します。
- 作成した公共交通マップ等については、市 HP への掲載、各世帯への配布、関係者等を通じた配布等により市民への周知を図ります。
- 乗合タクシーの運行に関する周知を図るために、運行時には車両に乗合タクシーに関する情報が掲載されたステッカーを貼付する等、市民の公共交通の利用意識の向上を図ります。

図表 公共交通マップの例

【左：おでかけマップ(西条市)、右：こども版ひろさき公共交通マップ】



図表 車両ラッピング・バス停による情報提供の例

【左：バスのラッピング(熊本県八代市)、右：デマンドタクシーの指定停留所を記載した案内板(岐阜県大野町)】



【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民		その他関係者	
------	---	-------	---	----	--	--------	--

【事業2-2】交通拠点等における環境改善

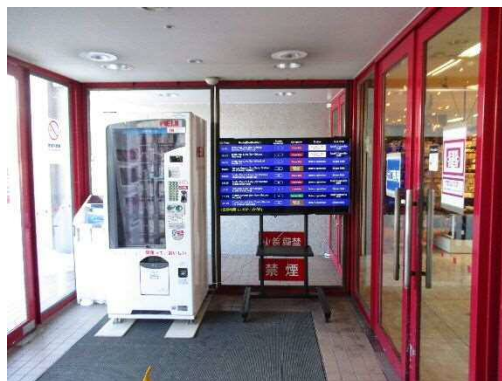
【取組の方向性】

- 交通拠点等におけるバス待ち環境等を整備することで、市民が公共交通を利用しやすい環境を整備します。

【取組の内容】

- 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。
- 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。
- 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。

図表 デジタルサイネージの例（北海道千歳市）



（資料）千歳市 HP

<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 HP

【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民		その他関係者	●
------	---	-------	---	----	--	--------	---

【事業2-3】ICT 技術を活用した利便性向上

【取組の方向性】

- ICT を活用して、利用者に対して分かりやすく運行情報等を提供する等、利用者の公共交通利用の利便性の向上を図ります。

【取組の内容】

- 南国交通が提供しているバス運行に関するアプリ（路線バスの路線検索・時刻表検索）の使い方を案内・周知する等により、公共交通の利用を促します。
- 運行情報等の公共交通に関する案内等について、SNS を通じて発信する等、利用者が身近な移動手段として公共交通を便利に利用できるような環境整備を検討します。
- 乗合タクシーに関して、AI 配車システムを調査・検討する等、既存の公共交通サービスの利便性向上につながる ICT 技術の調査・検討を行います。
- 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の目的となる商業・医療・観光分野と連携して、MaaS の導入について調査・検討を行います。

<参考>

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通等を最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。観光や医療等の目的地における分野との連携により、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。

図表 MaaS の考え方



（資料）国土交通省

【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民	●	その他関係者	●
------	---	-------	---	----	---	--------	---

【事業3-1】モビリティ・マネジメントの実施

【取組の方向性】

- 普段から公共交通を利用しない市民が多い中で、市民それぞれのライフスタイルに合わせた公共交通に関する利用の働きかけを行い、車中心の移動から公共交通を利用した移動への転換を促します。

【取組の内容】

- 過度に自家用車に頼る状態から公共交通を利用する暮らしへ転換していくため、ターゲット層に合わせた取組を取り入れながら、公共交通の利用方法や公共交通を維持していくことの必要性等を周知し、効果的なモビリティ・マネジメントを実施していきます。

図表 主な取組例

対象		主な取組例
市民	居住者	● 公共交通の利用を促すニュースレターを配布 ● 市の公共交通の取組を説明する出前講座の実施
	商業施設・医療施設利用者	● スーパーや病院などにおいて、公共交通の利用促進に向けたチラシを配布 ● 特定商店の買い物の際にバス乗車券を提供
	転入者	● 転入者に対して、市内の公共交通に関する情報冊子を配布
高齢者		● 運転免許証の更新時講習や高齢者講習に合わせて公共交通の情報提供 ● 自治会等と連携した乗車体験を含めた買い物ツアーの実施
子ども・学生		● バスの乗り方教室の開催 ● 交通や環境の学習に関する出前講座の実施

図表 公共交通の利用を促すパンフレット
(沖縄県うるま市)



(資料)うるま市 HP

図表 バスの乗り方教室の開催
(大分県大分市)



(資料)大分市 HP

【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民	●	その他関係者	
------	---	-------	---	----	---	--------	--

【事業3-2】地域住民と一体となった公共交通サービスの検討

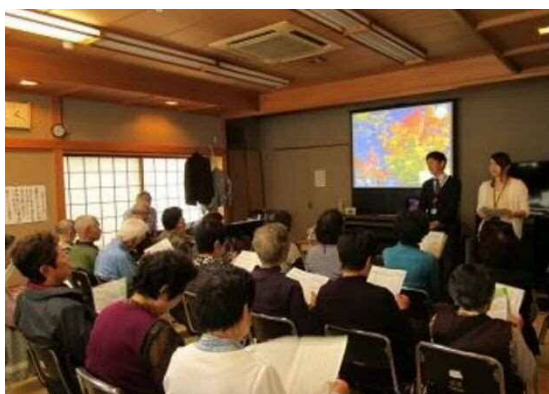
【取組の方向性】

- 持続可能な公共交通を目指して、地域の実情に合わせた公共交通サービスを提供するために、市民との協働による取組を実施していきます。

【取組の内容】

- 地域コミュニティ単位等で地域住民と意見交換を行う座談会等を開催し、地域の実情に合わせた公共交通サービスの提供に向けた検討を行います。
- 公共交通不便地域等において、地域等が主体となり、その地域の実情に適した運行形態、運行ルート等の交通サービスの提供に向けて、市民との協働による取組を検討していきます。
- 自治会等と連携し、買い物や健康教室等の外出の楽しみを合わせた乗車体験イベント等を開催することで、公共交通を普段利用しない方に公共交通を体感してもらえる取組等を検討します。

図表 出前講座・住民との意見交換会
(山梨県都留市)



(資料)都留市 HP

図表 自治会バス
(福岡県小郡市)



(資料)小郡市 HP

【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民	●	その他関係者	
------	---	-------	---	----	---	--------	--

【事業3-3】多様な関係者との連携による利用促進・輸送サービスの検討

【取組の方向性】

- 庁内の関係課、交通事業者をはじめ、商業施設や医療施設等、多様な関係者との連携により、公共交通の利用促進や輸送サービスの検討を行っていきます。

【取組の内容】

- 福祉分野等の関係課と連携して、高齢者サロンや体操教室等に合わせて、買い物ツアーイベントのような商業施設等への輸送サービスを提供する等、公共交通の利用促進や高齢者等の移動ニーズを満たす輸送サービスの提供等を行います。
- 交通事業者等と連携して、イベント等の開催に合わせて公共交通車両の展示・試乗や乗り方教室を開催する等、市民の公共交通の利用促進に向けた取組を検討します。
- 商業施設や医療施設等と連携して、施設利用者に対して、公共交通に関する情報提供を行ったり、公共交通の利用による特典を付与する等、公共交通の利用促進に向けた取組を検討します。
- 福祉分野の移動サービスや医療施設、商業施設への送迎サービス等、本市の様々な輸送資源を活用した輸送サービスの提供の可能性について、調査・検討します。

図表 川畑中区実施でされているドライブサロン事業



(資料)阿久根市 HP



(資料)阿久根市福祉協議会 HP

【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民	●	その他関係者	●
------	---	-------	---	----	---	--------	---

【事業3-4】新たなモビリティサービスや新技術の導入に向けた調査・検討

【取組の方向性】

- 人口減少や交通事業者の乗務員不足等による環境の中で、持続可能な公共交通を構築、維持していくために、新たなモビリティサービスや新技術の導入に向けた調査・検討を行います。

【取組の内容】

- 人口減少や交通事業者の乗務員不足等によって、地域の公共交通の担い手が減少していく中、地域の公共交通を維持していくためにAI オンデマンド交通や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や自動運転等の新技術の導入の可能性について、調査・検討を行います。

図表 グリーンスローモビリティの例
(茨城県石岡市)



(資料)石岡市 HP

図表 AI オンデマンドバスの例
(長野県塩尻市)



(資料)塩尻市 HP

＜参考＞

茨城県境町では、住民向けの生活の移動手段として、2020年に自動運転バスを導入しています。交通量の少ない旧道を運行し、道の駅を拠点に役場、病院、郵便局、銀行、商業施設、学校等を経由するルートを運行しています。



(資料)境町 HP

【実施主体】

阿久根市	●	交通事業者	●	市民		その他関係者	
------	---	-------	---	----	--	--------	--

7 目標達成に向けた評価指標

本計画の目標達成に向け、以下の計画目標を設定します。

図表 評価指標

目標	評価指標	現況値	目標値 (令和9年度)
市民が便利に日常の移動ができる公共交通の確保	乗合タクシーの利用者数	3,110 人/年	3,500 人/年
	直近 1 年間で路線バスを利用した市民の割合	5.3%	8%
市民が安心して気軽に公共交通を利用できる環境	バス待ち環境の整備数	-	5 か所
	公共交通に関する情報発信回数	-	4 回/年
多様な関係者と連携し、地域に適した持続可能な公共交通サービスの提供	地域公共交通の出前講座、住民座談会の開催回数	-	6 回/年
	連携に向けて協議を行う関係者・関係団体数	-	3 者・団体/年
	新たなモビリティサービスや新技術の調査	-	1 件

図表 評価指標に関するモニタリングの実施時期

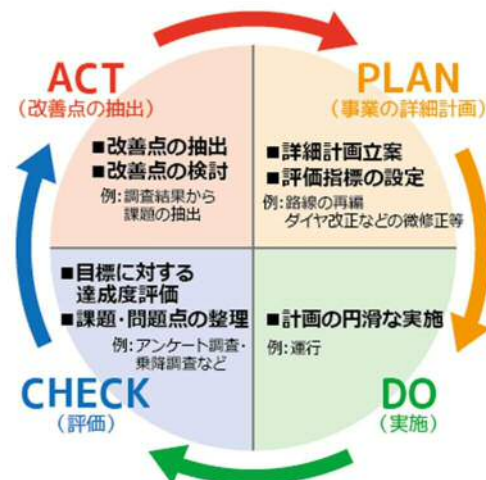
評価指標	評価するためのデータ	モニタリング 実施時期
乗合タクシーの利用者数	市が所有するデータ	毎年度実施
直近 1 年間で路線バスを利用した市民の割合	市民アンケート調査	計画最終年度に実施
バス待ち環境の整備数	市が所有するデータ	毎年度実施
公共交通に関する情報発信回数	市が所有するデータ	毎年度実施
地域公共交通の出前講座、住民座談会の開催回数	市が所有するデータ	毎年度実施
連携に向けて協議を行う関係者・関係団体数	市が所有するデータ	毎年度実施
新たなモビリティサービスや新技術の調査	市が所有するデータ	毎年度実施

8 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、阿久根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。



(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阿久根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 マネジメント推進体制

