



阿久根市 地域公共交通 総合連携計画

平成24年3月
阿久根市

目 次

序章 はじめに.....	1
1 背景と目的.....	1
2 計画年次.....	2
第1章 阿久根市の公共交通の現状と課題.....	3
1 阿久根市の現状.....	3
2 阿久根市の公共交通の現状.....	8
3 阿久根市の公共交通に関する各種調査結果.....	15
4 阿久根市の公共交通の課題.....	21
第2章 阿久根市の地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針.....	25
1 阿久根市の公共交通に期待される機能.....	25
2 基本方針.....	28
第3章 阿久根市地域公共交通総合連携計画の対象区域と目標.....	29
1 地域公共交通総合連携計画の対象区域.....	29
2 地域公共交通総合連携計画の目標.....	29
第4章 前章の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項.....	30
1 目標を達成するために行う事業及び事業主体.....	30
2 事業スケジュール.....	37

序章 はじめに

1 背景と目的

地域の交通政策をとりまく社会経済情勢は、少子高齢化の進展、環境問題への関心の高まり、自治体における厳しい財政状況、民間交通事業者の厳しい経営環境に伴う不採算路線からの撤退などにより、大きく変化しています。

阿久根市は、人口減少、少子高齢化が進んでおり、また中山間地域等の公共交通の利便性が低い地区が多く見られます。隣接市町につながる幹線には、肥薩おれんじ鉄道と路線バスが運行しており、公共交通の移動手段は確保されていますが、幹線道路を外れた地域は、一部を除きそのほとんどが、公共交通機関が確保されていない公共交通不便地域となっています。

交通網の整備は、市民福祉・サービスの維持、向上とともに、都市の活力を高める上でも重要な施策であるため、交通事業者や関係機関との協議を進めながら、公共交通不便地域の縮減や、高齢者をはじめとした多様な交通ニーズに対応する必要があります。このため、本計画は、総合的な視点から、地域の特性に適した交通体系を構築することを目的とするものです。

◇阿久根市位置図



■資料：鹿児島グリーンツーリズム協議会 HP

2 計画年次

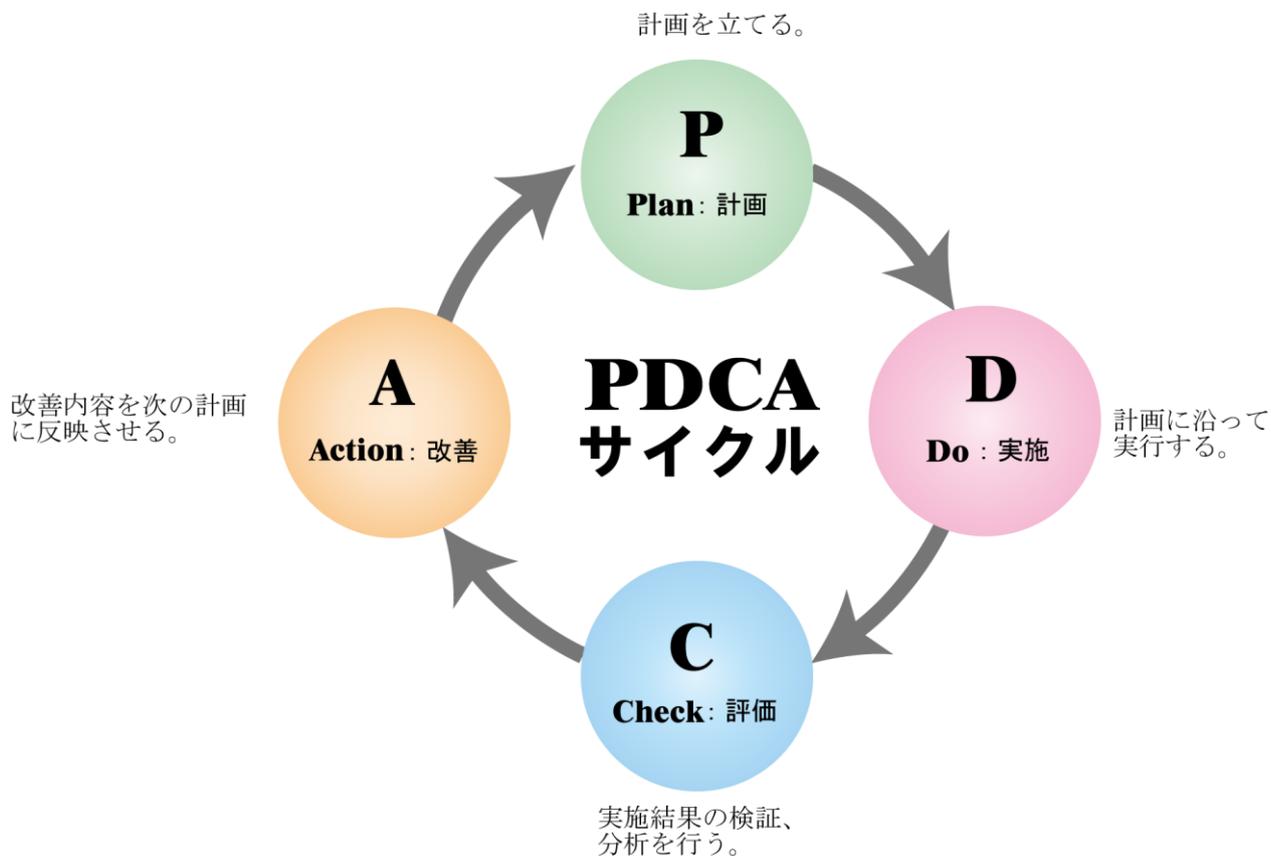
本計画は、将来の公共交通（鉄道、バス等）のあり方を明らかにするものであり、将来のまちづくりの指針となる「第5次阿久根市総合計画」等の上位関連計画と密接な連携を図るものです。

本市全体の交通網整備については、相当な費用と準備期間を要することから、必要に応じて見直すこととします。

本計画の計画年次を平成24年度から平成26年度までの3年間とします。

なお、本計画の推進に当たっては、施策ごとに具体的でわかりやすい数値目標を設定するとともに、PDCAサイクル手法を導入して、計画に沿って実行した結果の検証及び分析を行い、見直しが必要な部分の改善を行いながら、市民ニーズや社会情勢の変化に柔軟に対応していきます。

■計画年次：平成24年度～平成26年度（3年間）



第1章 阿久根市の公共交通の現状と課題

1 阿久根市の現状

(1) 位置・地勢

鹿児島県の北西部に位置する阿久根市は、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。海水浴や釣りのメッカで、毎年多くの観光客で賑わいます。

過去10年間の平均気温は、17.7度と温暖で寒暖の差が小さく、住みやすい気候ですが、年間降水量は2,106mmで夏に降水量が多く、冬に乾燥する特徴があります。また、台風の通過地点になっており、過去幾度かの大災害を被っており、近年は集中豪雨による被害も多発しています。

温暖な気候を利用した農業や水産業が盛んで、数多くの生鮮品や加工品が全国に向けて出荷されています。農業での作物としては、米・さつまいも等の普通作、実えんどう・そらまめ等の園芸作物や温州みかん・甘夏・ボンタン等の柑橘果樹を主体とした農作物となっているほか、肥育牛、豚等の畜産も盛んです。

また、水産業は、アジ・サバ等の回遊性の各種浮魚にめぐまれているほか、磯や瀬付きの魚種も多様です。

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います。また、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。

水系は出水山地を水源とする数本の河川が東から西へ流れて、東シナ海に注いでおり、河川の流域一帯は水田等の農地として利用されています。

交通について見ると、国道3号と国道389号の幹線道路と、肥薩おれんじ鉄道が縦断しています。一方、高規格道路の整備が遅れていることもあり、鹿児島市及び鹿児島空港までは1時間30分程度かかり、また、福岡等の大都市圏域へもかなりの時間を要します。

南九州西回り自動車道は、平成20年3月には、出水阿久根道路及び川内隈之城道路が着工し、目に見える形で事業が進んでいます。また、平成21年4月に芦北ICが供用開始するなど、着実に事業は進ちよくしていますが、一方では、阿久根・薩摩川内間が基本計画のままであるなど、全線開通には年月を要する状況です。

(2) 人口動向と就業人口の状況

① 人口の推移と高齢化の進展

阿久根市の人口は年々減少しており、2010年の国勢調査では23,154人と、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計よりも人口減少が進んでおり、このままの勢いで減少すると、2025年には2万人を割り込む見通しです。高齢化率は、全国平均、県平均を大きく上回っており、既に人口の3人に1人は65歳以上の高齢者という状況であり、2020年には市全体の高齢化率が4割になると予想されています。

地域別にみると、大川や鶴川内といった中山間部では既に高齢化率が4割を超えており、高齢化の状況は地域間でも差が見られます。

また、中心部でも高齢化率が4割を超えている地区が存在している上、1人世帯の割合も大きく、まちなかでも高齢化の進行や高齢者の孤立が顕著な地域が見られます。

② 就業人口の現況

阿久根市内に住む就業者のうち市内で働いている人は、平成17年国勢調査では9,153人で全体の約8割を占め、多くの人が市内で働いており、通勤においては市内の地域間の移動が重要であるといえます。

市外への通勤者は、出水市、薩摩川内市の順に多く、これらの市からの流入よりも流出の方が多くなっています。また、通学者は、肥薩おれんじ鉄道の利用による出水市への流出が多くなっています。

一方で、長島町からは通勤・通学ともに阿久根市への流入が多くなっています。

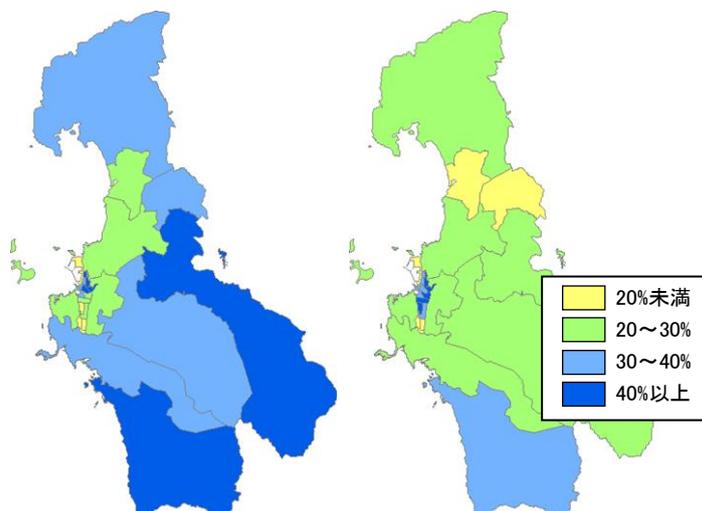
◇人口の推移（2010年以降推計値）



資料：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

◇65歳以上の人口の割合

◇1人世帯の割合



資料：平成17年国勢調査（町丁目・大字別）

◇流入・流出人口（平成17年）

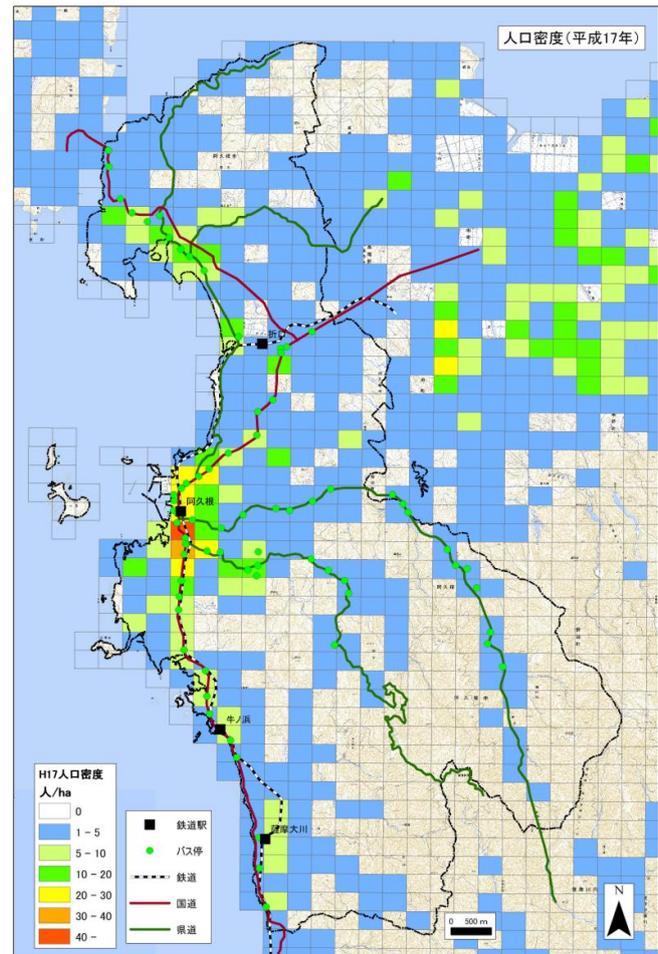
	15歳以上の就業者(人)		15歳以上の通学者(人)	
	流出人口	流入人口	流出人口	流入人口
阿久根市	9,153	9,153	479	479
鹿児島市	68	60	38	2
出水市	1,391	669	493	156
薩摩川内市	618	219	1	63
さつま町	31	19	1	1
長島町	151	373	-	47
その他市町村	51	86	23	4
その他都道府県	76	103	3	7
合計	11,539	10,682	1,038	759

資料：平成17年国勢調査

(3) 人口密度, 人口増減

① 人口密度

平成17年国勢調査の500mメッシュ人口により,人口密度についてみると,阿久根駅の南側で人口40人/ha以上を示す地区が1メッシュあり,この周辺に人口が集中しています。また国道3号や国道389号沿道で,人口密度10~20人/haのメッシュが見られます。それ以外の中山間地域は人口密度5人/ha以下の地区が多く,低密度な人口分布となっています。

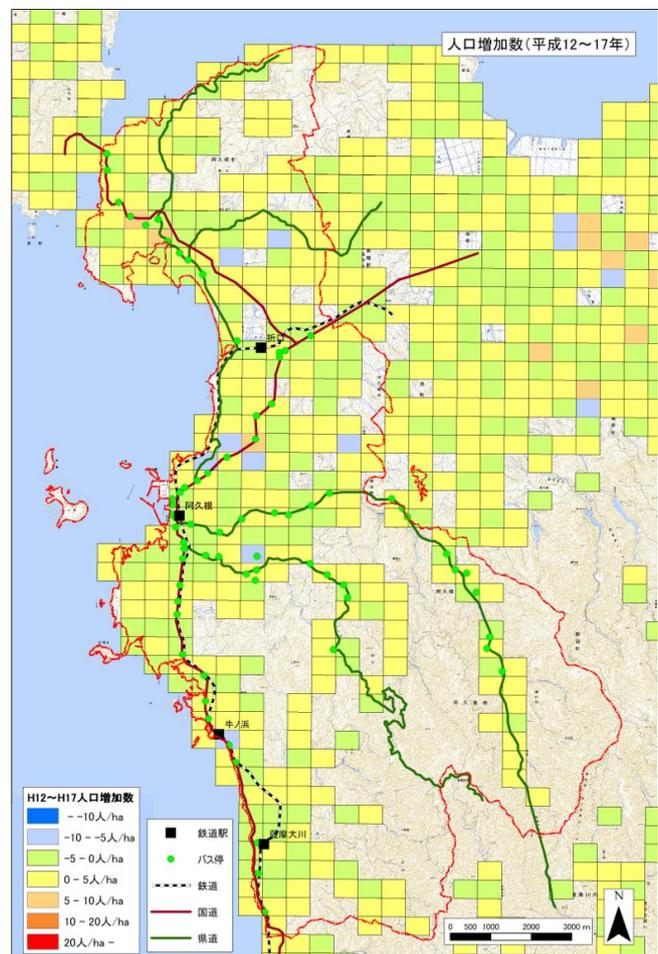


② 人口増減

平成12~17年の人口増減についてみると,人口集積の多い中心部や幹線道路沿道で人口減少する地区がやや多く見られます。

一方,北部の脇本地区では,5~10人/haの人口が増加している地区が見られます。

中山間地域は,人口集積が少ないこともあり,増加と減少を示す地区が混在しており,人口の動きは少ない状況にあります。

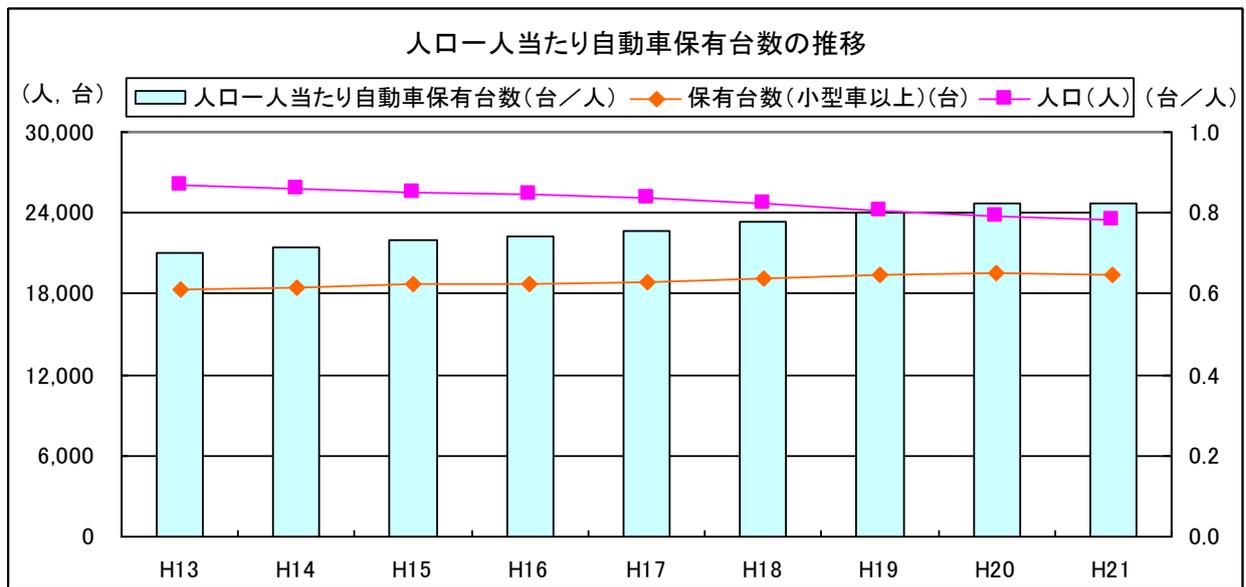


(4) 人口一人当たり自動車保有台数

本市における自動車保有台数は、平成13年から平成20年まで増加していましたが、平成21年に減少に転じています。人口一人当たり自動車保有台数は平成13年の0.70台/人から平成21年には0.82台/人と増加しています。

◇人口一人当たり自動車保有台数の推移

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
保有台数(小型車以上)(台)	18,305	18,473	18,678	18,788	18,914	19,190	19,425	19,588	19,389
人口(人)	26,074	25,828	25,491	25,326	25,064	24,694	24,223	23,784	23,516
人口一人当たり 自動車保有台数(台/人)	0.70	0.72	0.73	0.74	0.75	0.78	0.80	0.82	0.82



資料：統計あくね

2 阿久根市の公共交通の現状

(1) 鉄道（肥薩おれんじ鉄道）

① 路線及び運行本数等

肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線新八代―鹿児島中央間の開業（平成16年、2004年）に伴い、九州旅客鉄道（JR九州）から経営分離された元の鹿児島本線八代―川内間の運営を行っている第三セクター方式の鉄道会社です。鹿児島県及び熊本県、本市を含む沿線自治体及び日本貨物鉄道（JR貨物）が出資しています。

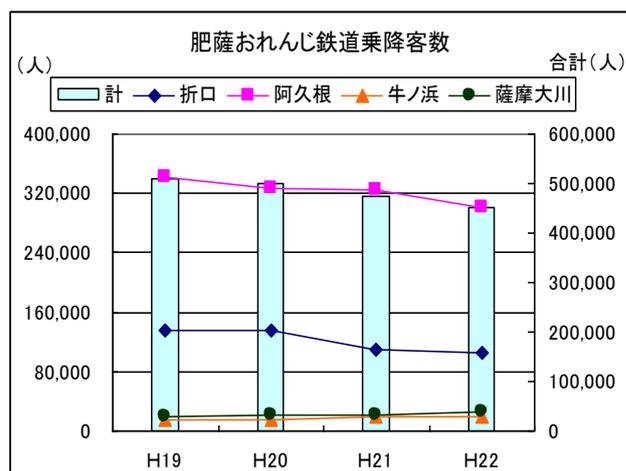
鹿児島中央駅への利用は川内駅で乗り換える必要があることから、平成20年3月から、土曜・休日には快速列車「オーシャンライナー」が上下2本ずつ追加運行されています。運行本数は平日下り17本/日、上り18本/日で、概ね1時間に1本の運行間隔となっています。

② 乗降客数

本市には北から、折口駅、阿久根駅、牛ノ浜駅、薩摩大川駅の4駅があります。本市における年間乗降客数は平成22年度には約45万人となっており、減少傾向です。このため、開業2年目の平成17年度から減価償却前赤字を計上するなど極めて厳しい経営が続いています。

阿久根駅の乗降客数は年間約30万人で、本市全体の2/3を占めています。続いて折口駅が約10万人で、約20%強を占めています。利用者のほとんどが通学に利用している高校生です。

乗降客数の多い阿久根駅、折口駅は、乗降客数が減少傾向ですが、乗降客数の少ない薩摩大川駅は増加、牛ノ浜駅も増加傾向が見られます。



◇肥薩おれんじ鉄道乗降客数の推移（単位：人）

駅名	普通				定期				計			
	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度
折口	12,392	11,965	11,581	11,291	122,108	124,002	97,244	94,912	134,500	135,967	108,825	106,203
阿久根	61,608	61,699	58,705	57,073	280,988	265,762	266,860	244,220	342,596	327,461	325,565	301,293
牛ノ浜	3,131	2,998	2,768	2,774	11,046	12,294	17,474	16,134	14,177	15,292	20,242	18,908
薩摩大川	4,452	4,895	4,130	4,099	14,884	16,062	16,410	20,920	19,336	20,957	20,540	25,019
計	81,583	81,557	77,184	75,237	429,026	418,120	397,988	376,186	510,609	499,677	475,172	451,423

(2) 路線バス

路線バスは、国道3号と国道389号の幹線道路に、概ね1時間に数本が運行しています。特に7時から9時までの時間帯は、阿久根駅を通過するもので1時間ごとに5本の運行があり、朝夕については比較的運行本数が多くなっています。

国道3号は、出水市、水俣市及び薩摩川内市をつなぐ広域的な路線となっています。また、国道389号は、長島方面から国道3号の折口で阿久根方面と出水方面に分かれています。

さらに、中山間地域には、尾原線と弓木野線の2本が、1日2便往復運行を行っています。この尾原線と弓木野線は、主に地域の高齢者等が市街地の病院に通院するために利用されています。

地域間幹線系統確保維持事業により運行を確保する運行系統は、下表のとおり、南国交通により運行される水俣線、空港線の2路線であり、年間輸送実績約13万人で、水俣線が約8万人、空港線が約5万人となっています。これらの運行に対し、本市では約130万円の補助を行っています。

◇地域間幹線系統確保維持事業により運行を確保する運行系統の概要(平成23年実績)

路線名	運行系統			系統キロ程(km)			輸送実績(人)			運行回数	平均乗車密度(人)	輸送量(人)
	起点	経由地	終点	全体	本市	本市割合	定期	定期外	計			
水俣線	佐潟口	出水	水俣車庫	42.9	10.6	24.708%	1,325	80,100	81,425	8.0	4.2	33.6
空港線	阿久根市役所	出水・宮之城	鹿児島空港	85.4	8.0	9.367%	0	50,116	50,116	12.0	3.8	45.6
計				128.3	18.6		1,325	130,216	131,541	20.0	8.0	79.2

◇地域間幹線系統確保維持事業により運行を確保する運行系統の補助見込額(平成23年度)

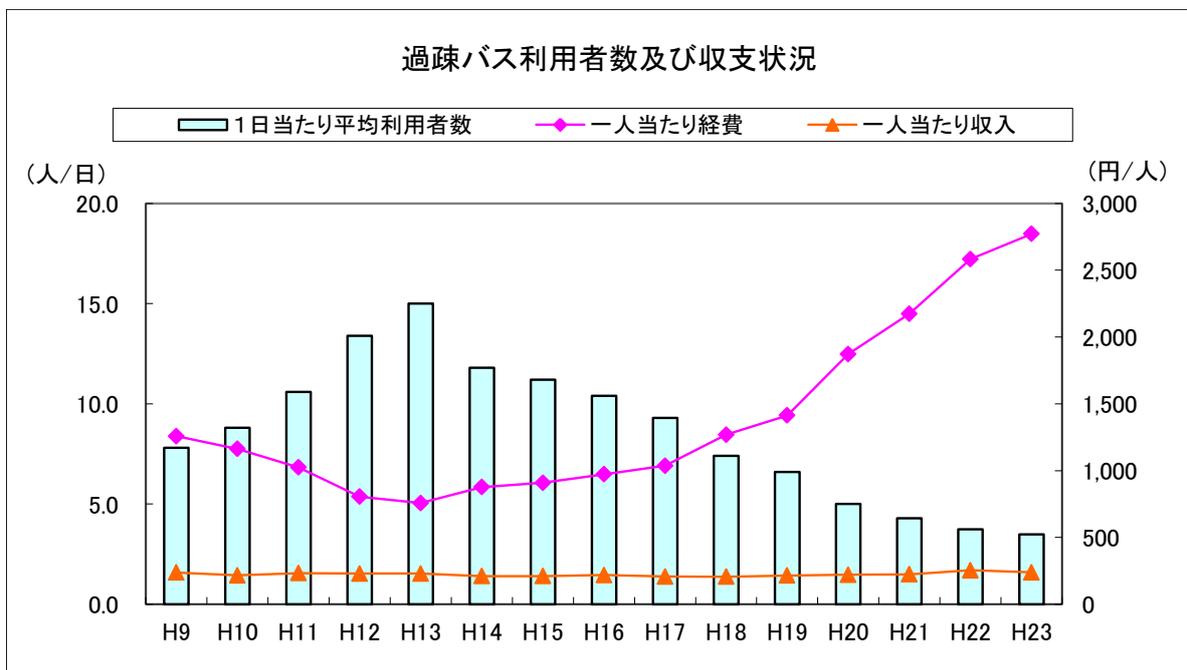
路線名	実車走行キロ(km)	経常費用(円)	経常収益(円)	経常費用の11/20に相当する額(円)	補助対照経費の額(円)	本市割合	補助本市分(円)
	①	②=①*250	③	④=②*11/20	⑤=④-③		
水俣線	249,935.4	62,483,850	30,872,320	34,366,118	3,493,798	24.708%	863,247
空港線	745,883.6	186,470,900	97,796,098	102,558,995	4,762,897	9.367%	446,140
計	995,819	248,954,750	128,668,418	136,925,113	8,256,695		1,309,387

(3) 過疎バス

本市北部の八郷から脇本の中心地までの路線バスが廃止されたことに伴い、平成10年度から乗合タクシーを運行しており、週2回の1日往復2便を運行しています。運行路線は、八郷から槁之浦、三笠支所を經由してAコープ三笠店までで、停留所（距離）に応じて運賃を設定している路線定期運行となっています。

利用者数は平成13年度までは増加していましたが、その後減少傾向となり、平成22年度の総利用者数は389人、ピーク時1,548人の25%まで減少しています。これに伴い、一人当たりの運行経費も大きく上昇しており、平成22年度の一人当たり赤字額は2,330円/人と、最も低かった平成13年度の528円/人の4.4倍と、かなり多額になっています。

このため、路線の廃止を含めた見直しが課題となっています。



◇過疎バス年度ごと実績まとめ

年度	利用総人数 (人)	うち 小人	運行日数 (日)	1日当たり平均利用者数	運行回数 (回)	1便当たり平均利用者数 (人/便)	走行距離 (km)	運行総経費 (円)	一人当たり経費	総運賃収入	一人当たり収入	一人当たり赤字額 (円/人)	市補助額 (円)	県補助 (円)
H9	297	0	38	7.8	80	3.7	1,392.0	373,653	1,258	70,350	237	-1,021	303,303	59,000
H10	912	10	104	8.8	227	4.0	3,949.8	1,060,237	1,163	196,910	216	-947	863,327	176,000
H11	1,104	5	104	10.6	242	4.6	4,210.8	1,129,977	1,024	256,800	233	-791	873,177	185,000
H12	1,393	0	104	13.4	240	5.8	4,176.0	1,120,958	805	320,350	230	-575	800,608	182,000
H13	1,548	0	103	15.0	251	6.2	4,367.4	1,172,335	757	354,800	229	-528	817,535	189,000
H14	1,241	0	105	11.8	233	5.3	4,054.2	1,088,263	877	261,550	211	-666	826,713	167,000
H15	1,161	0	104	11.2	226	5.1	3,932.4	1,055,567	909	244,600	211	-699	810,967	平成15年度より廃止
H16	1,085	0	104	10.4	226	4.8	3,932.4	1,055,565	973	237,350	219	-754	818,215	
H17	973	0	105	9.3	216	4.5	3,758.4	1,008,859	1,037	201,550	207	-830	807,309	
H18	758	0	103	7.4	206	3.7	3,584.4	962,154	1,269	156,350	206	-1,063	805,804	
H19	694	0	105	6.6	210	3.3	3,654.0	980,838	1,413	148,900	215	-1,199	831,938	
H20	514	0	103	5.0	206	2.5	3,584.4	962,155	1,872	113,200	220	-1,652	848,955	
H21	434	0	101	4.3	202	2.1	3,514.8	943,472	2,174	97,250	224	-1,950	846,222	
H22	389	0	104	3.7	208	1.9	3744.0	1,004,996	2,584	98,800	254	-2,330	906,196	
H23	244	0	70	3.5	140	1.7	2520.0	676,440	2,772	58,300	239	-2,533	618,140	11月末現在
計	12,747	15	1,457	8.6	3,113	-	-	14,595,469	1,145	2,817,060	221	-924	11,778,409	

運行区間 : Aコープ三笠店(平成22年度開始)－三笠支所－農協前－脇本－槁之浦－木場仁田－大滝－小滝－八郷

(4) 乗合タクシー

① 運行状況

鉄道，路線バス，過疎バスのサービスが行われていない地区を中心に，乗合タクシーが運行されています。

平成22年4月から大川地区に，週3回（1日往復6便，10月から1日往路4便，復路5便）運行し，平成23年2月から4地区（米次地区，尾崎地区，弓木野地区，落・栢・馬見塚地区）に予約制の乗合タクシーを週2日（1日往復4便，尾崎・弓木野は1日往復3便），運賃200円で運行しています。

大川地区は，大川地区の各集落と大川の中心地を結ぶ区域運行で，その他の4地区は，各集落と直近のバス停留所を結ぶ区域運行となっています。

◇乗合タクシー運行実績表

年度	月	運行本数・料金		月平均利用者数	運行経費 (経費－収入)	一人当たり経費
		大川地区	その他4地区			
平成22年度	4～9月	1日4便 運賃300円	—	6.8人／月	2,750円／月	404円／人
	10～1月	1日6便 運賃200円	—	18.0人／月	9,888円／月	549円／人
	2～3月	同上	1日2便 運賃200円	28.0人／月	26,850円／月	959円／人
平成23年度	4～7月	同上	同上	32.3人／月	30,313円／月	939円／人
	8～11月	1日9便 運賃200円	同上	50.0人／月	52,705円／月	1,054円／人

② 利用者数及び収支状況

利用者数及び運行経費についてみると，運行本数が増加して運賃が下がった平成22年10月に一旦は大きく増加しましたが，その後低迷し，運行エリアが大川地区以外に拡大した平成23年3月から大きく増加しました。また，大川診療所が再開した平成23年8月には大川地区の運行本数が増加し，特に11月には大きく増加しています。

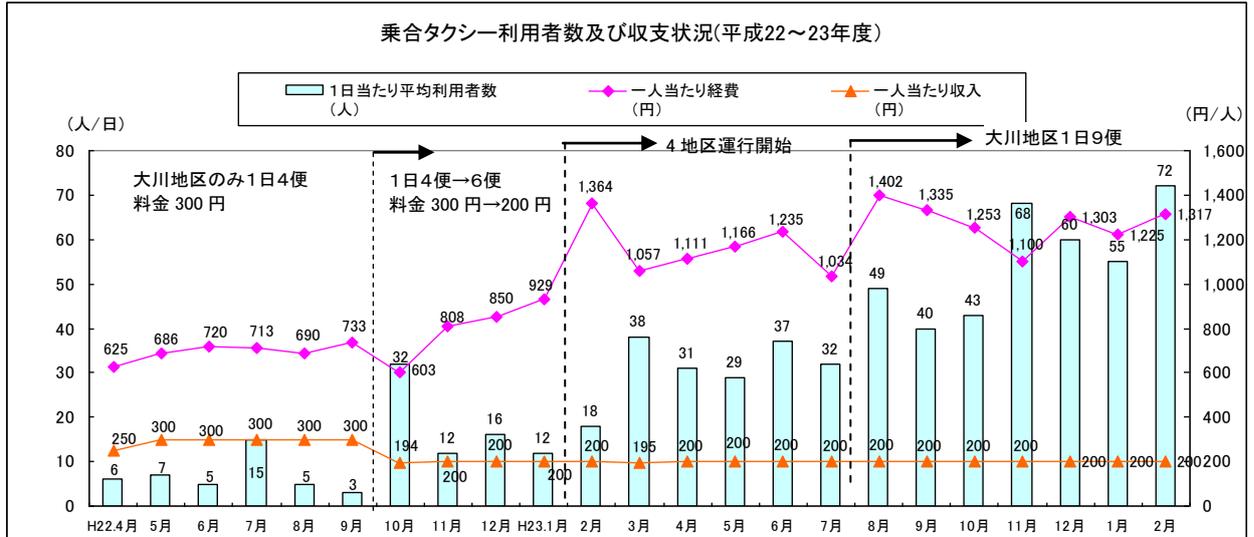
一方，それ以外の4地区の利用は伸び悩み，米次地区，尾崎地区は2年間で利用者0人，弓木野地区も2年間で12人と非常に少ない状況です。これは，現状は路線バスの停留所までの運行で，市街地までの運行ではないため利用が低迷していると考えられ，市街地までの運行による利便性向上，利用者増を図ることが望まれます。

利用者が増えるに従い，一人当たり経費も増加傾向にあります。200円の運賃に対し，平成23年2月以降，一人当たり経費は1,000円を超えています。

運行本数を多くすること，利用エリアを拡大すること，運賃を下げることで利用者数は増加することが，これまで行ってきた運行条件の変更などで明らかになりましたが，一方で，利用者が全くないエリアや利用者が少ないエリアがあることから，運行エリアの見直しが必要とされています。

◇エリア別乗合タクシー利用者数（人）

年度	米次地区	尾崎地区	弓木野地区	落・栢・馬見塚地区	大川地区	合計
平成22年度	0	0	3	3	168	174
平成23年度 (11月まで)	0	0	9	28	287	324



◇乗合タクシー利用者数及び収支状況(平成22～23年度)

	運行日数(日)	運行回数(回)	1日当たり平均利用者数(人)	運行経費(円)	一人当たり経費(円)	運賃収入額(円)	一人当たり収入(円)	一人当たり運行収支(円)	補助金交付確定額(円)
H22.4月	3	5	6	3,750	625	1,500	250	-375	2,250
5月	5	6	7	4,800	686	2,100	300	-386	2,700
6月	4	5	5	3,600	720	1,500	300	-420	2,100
7月	7	10	15	10,700	713	4,500	300	-413	6,200
8月	5	5	5	3,450	690	1,500	300	-390	1,950
9月	2	3	3	2,200	733	900	300	-433	1,300
10月	12	22	32	19,300	603	6,200	194	-409	13,100
11月	5	9	12	9,700	808	2,400	200	-608	7,300
12月	7	12	16	13,600	850	3,200	200	-650	10,400
H23.1月	7	10	12	11,150	929	2,400	200	-729	8,750
2月	6	14	18	24,550	1,364	3,600	200	-1,164	20,950
3月	13	25	38	40,150	1,057	7,400	195	-862	32,750
4月	11	20	31	34,450	1,111	6,200	200	-911	28,250
5月	12	22	29	33,800	1,166	5,800	200	-966	28,000
6月	14	28	37	45,700	1,235	7,400	200	-1,035	38,300
7月	12	21	32	33,100	1,034	6,400	200	-834	26,700
8月	16	40	49	68,700	1,402	9,800	200	-1,202	58,900
9月	13	34	40	53,400	1,335	8,000	200	-1,135	45,400
10月	15	35	43	53,900	1,253	8,600	200	-1,053	45,300
11月	15	42	68	74,820	1,100	13,600	200	-900	61,220
12月	14	46	60	78,200	1,303	12,000	200	-1,103	66,200
H24.1月	14	37	55	67,350	1,225	11,000	200	-1,025	56,350
2月	15	54	72	94,800	1,317	14,400	200	-1,117	80,400
合計	227	505	685	785,170	1,146	140,400	205	-941	644,770

(5) 交通不便地区

① 人口集積

公共交通の運行状況をもとに、公共交通の利用圏に居住する人を算出すると以下のとおりです。

鉄道については、駅から1,000m圏、バス路線はバス停から500m圏を想定しました。算出方法は、平成17年の国勢調査の500mメッシュデータをもとに、この圏域内に中心が含まれるデータの合計を算定しました。

これを見ると、肥薩おれんじ鉄道が7,908人（全市割合31.5%）、路線バスが10,133人（同40.4%）であり、両者で約72%をカバーしています。

一方、過疎バスは382人（同1.5%）、乗合タクシーは637人（同2.5%）で、合計で1,019人（4.1%）となっており、乗合タクシー等のサービス人口のシェアは非常に小さいものとなっています。

これらの公共交通利用圏人口の全市シェアは約76%であり、残りの24%は公共交通の利用が不便な交通不便地区人口となっています。

次ページの「公共交通利用圏域図」でみると、折口駅北部、阿久根駅東部、阿久根駅と牛ノ浜駅中間西部等が交通不便地区となっています。

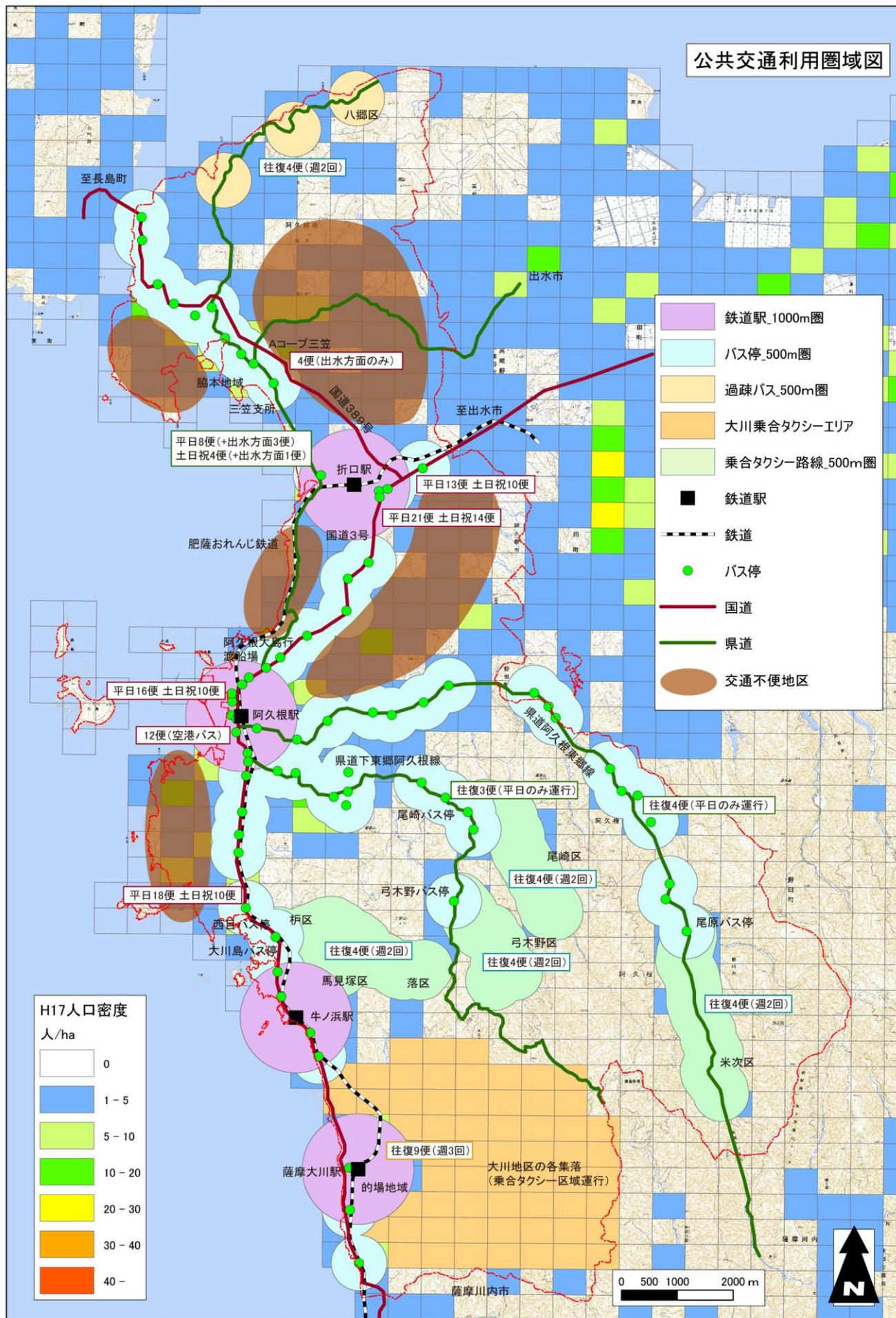
② 人口増減（平成12～17年）

平成12年と17年の国勢調査の人口増減についてみると、全市人口が4.8%減少しているのに対し、交通不便地区は7.8%の減少、交通利便地区は3.8%の減少で、公共交通の利便性が悪い地区での人口減少率が高くなっています。

薩摩大川駅周辺、尾崎、弓木野地区等、南部地区で人口が大きく減少している地区が見られます。

◇公共交通利用圏人口、世帯数（国勢調査）

公共交通タイプ	駅、路線	平成17年						平成12～17年	
		人口	全市割合	男	女	世帯	全市割合	人口増減	人口増減率
肥薩おれんじ鉄道 駅1000m圏	折口駅	1,196	4.8%	558	638	455	4.5%	-4	-0.3%
	阿久根駅	5,042	20.1%	2,225	2,817	2,140	21.0%	-136	-2.7%
	牛ノ浜駅	721	2.9%	328	393	316	3.1%	-11	-1.5%
	薩摩大川駅	949	3.8%	418	531	441	4.3%	-281	-29.6%
	小計	7,908	31.5%	3,529	4,379	3,352	32.9%	-432	-5.5%
路線バス バス停500m圏	国道3号沿線	4,359	17.4%	2,041	2,318	1,805	17.7%	-132	-3.0%
	国道389号沿線	2,746	11.0%	1,261	1,485	1,043	10.2%	18	0.7%
	県道阿久根東郷線	879	3.5%	418	461	375	3.7%	-64	-7.3%
	県道下東郷阿久根線	2,149	8.6%	1,004	1,145	845	8.3%	-73	-3.4%
	小計	10,133	40.4%	4,724	5,409	4,068	40.0%	-251	-2.5%
鉄道、路線バス計		18,041	72.0%	8,253	9,788	7,420	72.9%	-683	-3.8%
過疎バス		382	1.5%	180	202	164	1.6%	-22	-5.8%
乗合タクシー	大川	323	1.3%	137	186	182	1.8%	8	2.5%
	米次	59	0.2%	27	32	29	0.3%	-3	-5.1%
	尾崎	47	0.2%	23	24	24	0.2%	-10	-21.3%
	弓木野	29	0.1%	12	17	17	0.2%	-7	-24.1%
	馬見塚他	179	0.7%	80	99	86	0.8%	-10	-5.6%
	小計	637	2.5%	279	358	338	3.3%	-22	-3.5%
過疎バス・乗合タクシー計		1,019	4.1%	459	560	502	4.9%	-44	-4.3%
合計		19,060	76.0%	8,712	10,348	7,922	77.8%	-727	-3.8%
全市人口		25,072	100.0%	11,536	13,536	10,177	100.0%	-1,198	-4.8%
公共交通不便地域人口		6,012	24.0%	2,824	3,188	2,255	22.2%	-471	-7.8%



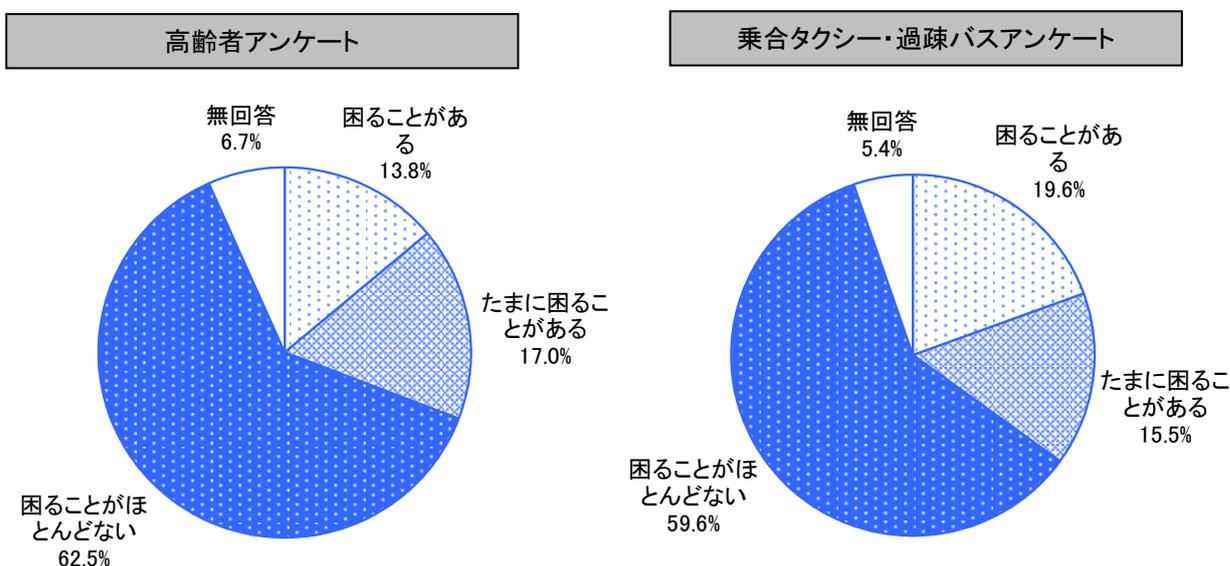
3 阿久根市の公共交通に関する各種調査結果

(1) 市民アンケート調査

市内の高齢者を対象にしたアンケート（以下「高齢者」という）及び乗合タクシー・過疎バス運行エリアの全世帯を対象としたアンケート（以下「乗合タクシー」という）の主な結果を整理します。両アンケートは、交通移動に問題が多い人を対象にしており、類似のアンケート内容であるため、横並びの比較をしながら整理します。

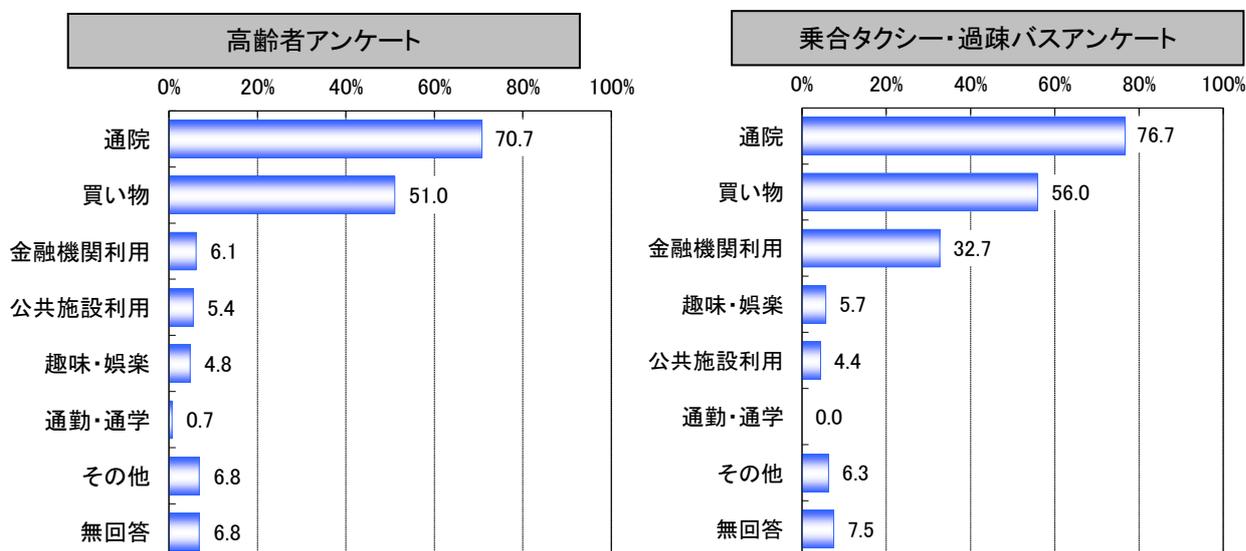
① 外出するときに交通手段がなくて困ることがあるか

高齢者、乗合タクシーとも、「困ることがある」人は、「たまに困る」人も含めると全体の約 30%強となっています。高齢者等では、外出時の交通手段に困る人がかなり見られます。



② どのような目的で外出するときに困るか

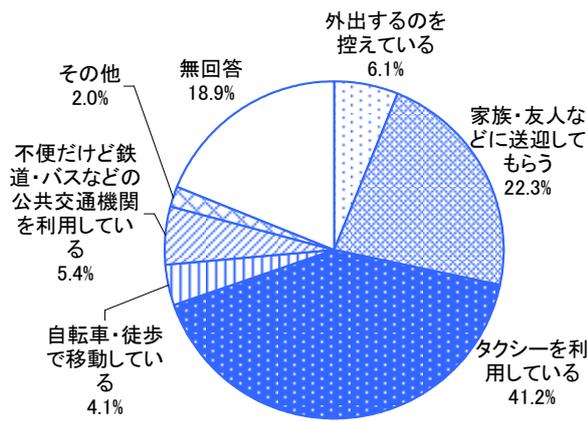
高齢者、乗合タクシーとも、最も多かった目的は「通院」で 70%以上となっており、次いで「買い物」が 50%以上となっています。通院目的の利用が特に多いことが特徴で、乗合タクシーや過疎バスも高齢者の利用が多いことを示しています。



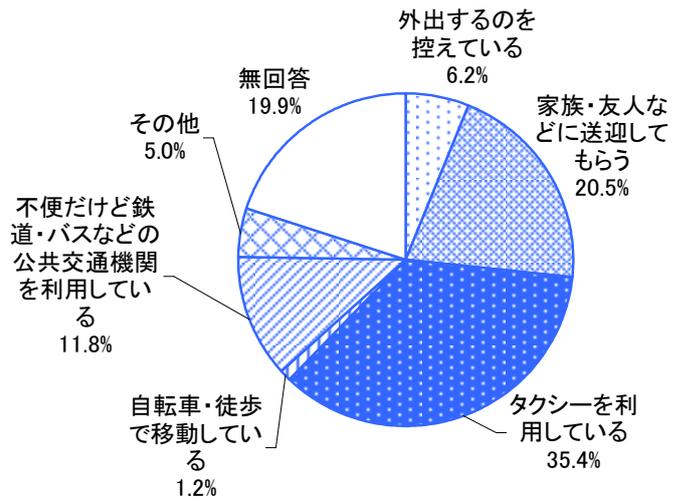
③ 交通手段が無くて困る場合の対応

高齢者では「タクシーを利用している」人が41.2%、乗合タクシーでは35.4%と共に最も多く、次いで、「家族・友人などに送迎してもらう」人が約20%となっています。公共交通機関を利用している人は、高齢者ではわずか5.4%ですが、乗合タクシーでは11.8%とやや高くなっています。

高齢者アンケート



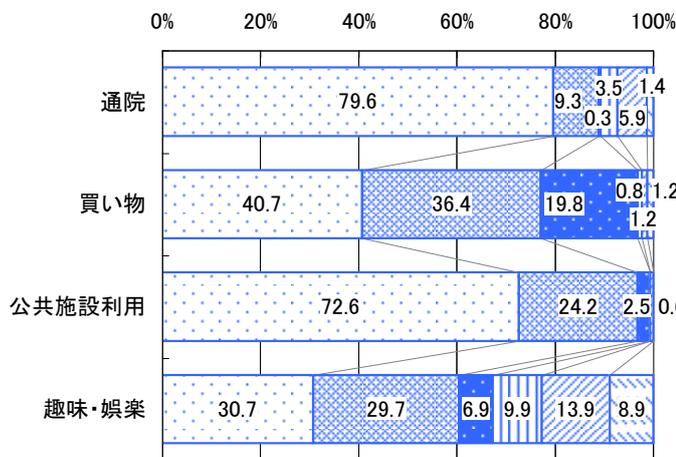
乗合タクシー・過疎バスアンケート



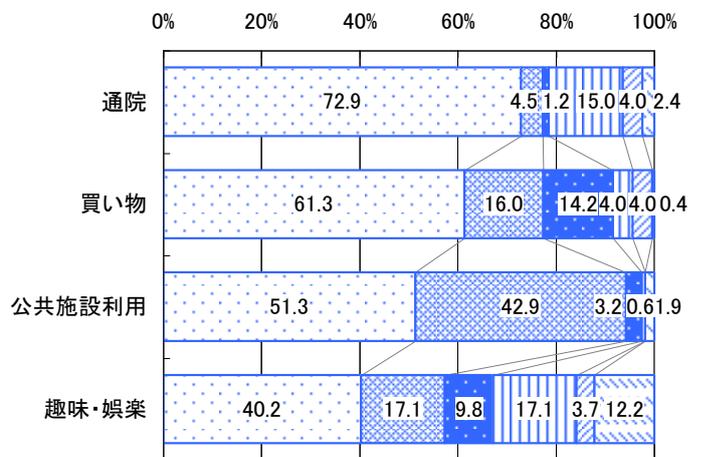
④ 外出の際の主な行き先

通院の際の行き先は、高齢者、乗合タクシーとも「市内中心部」が70%以上と最も多くなっています。買い物の際の行き先については、高齢者は「市内中心部」が約40%、乗合タクシーは約60%と、「市内中心部」の割合が高くなっています。

高齢者アンケート



乗合タクシー・過疎バスアンケート

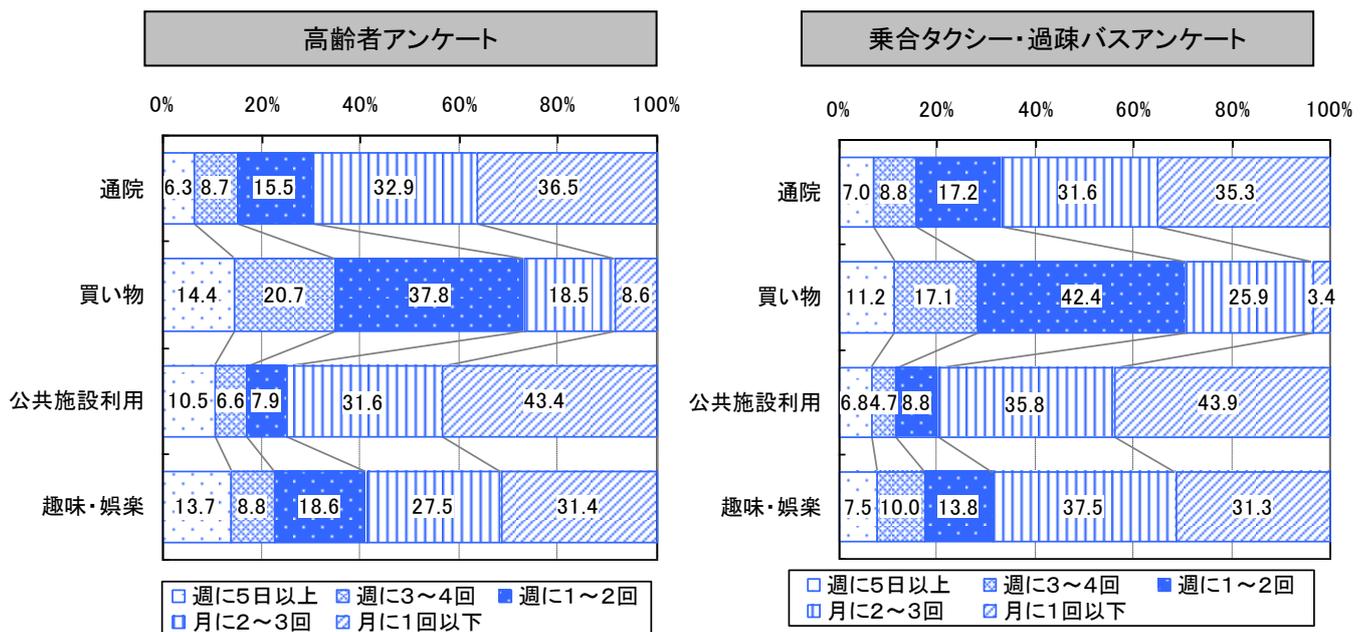


市内中心部
 お住まいの地区周辺
 国道沿い等の郊外部
 薩摩川内市
 出水市
 その他

市内中心部
 お住まいの地区周辺
 国道沿い等の郊外部
 薩摩川内市
 出水市
 その他

⑤ 外出の回数

利用目的として最も多い通院の場合は、高齢者、乗合タクシーとも「月に1回以下」が約35%と最も多く、次いで「月に2～3回」が約32%となっており、月に1～3回の外出が約7割を占めています。買い物の場合は、「週に1～2回」が約40%と最も多くなっており、他の目的と比較しても外出の回数が多いと言えます。公共施設利用と趣味・娯楽に関しては、月に3回以下の外出が約6～7割を占めています。このようなことから、高齢者を中心とする公共交通の運行回数は、毎日運行を行わなくても良い傾向が読み取れます。



(2) 関係機関アンケート調査

市内の医療、福祉施設、買い物、宿泊等の集客施設、福祉関係の事業者、小・中学校へのアンケート及び鶴翔高校の2年生を対象としたアンケートの主な結果を整理します。

① 医療、福祉施設アンケート調査

アンケートの回答があった19施設中11施設(57.9%)が送迎バスを所有しています。所有台数は33台で、所有1施設当たり3台で、4人乗りが8台(24.2%)、7～10人乗りのマイクロバスが17台(51.5%)と多く所有されています。

定員	台数
4人乗り	8台
5人乗り	4台
6人乗り	1台
7人乗り	3台
8人乗り	3台
9人乗り	5台
10人乗り	6台
13人乗り	1台
24人乗り	1台
26人乗り	1台
計	33台

② 集客施設アンケート調査

アンケートの回答があった3施設の全てが送迎バスを所有しており、台数は13台となっています。30人乗り程度の比較的大きな送迎バスが7台と多くなっています。

定員	台数
8人乗り	2台
9人乗り	1台
10人乗り	1台
18人乗り	1台
27人乗り	3台
29人乗り	4台
40人乗り	1台
計	13台

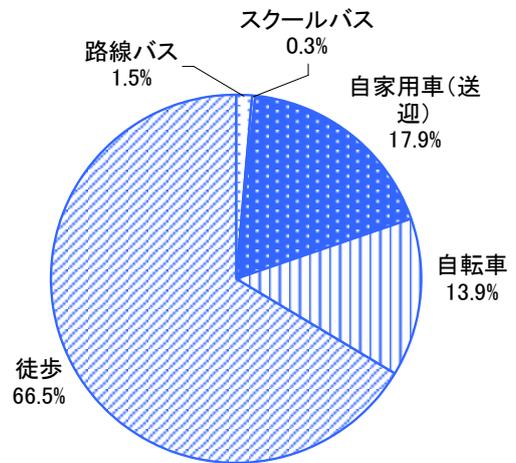
③ 福祉タクシー・福祉有償運送事業者アンケート調査

アンケートの回答があった2社で12台が所有されています。目的、行き先は通院、買い物、銀行、郵便局等のさまざまな施設へ運行されています。

④ 小・中学校アンケート調査結果

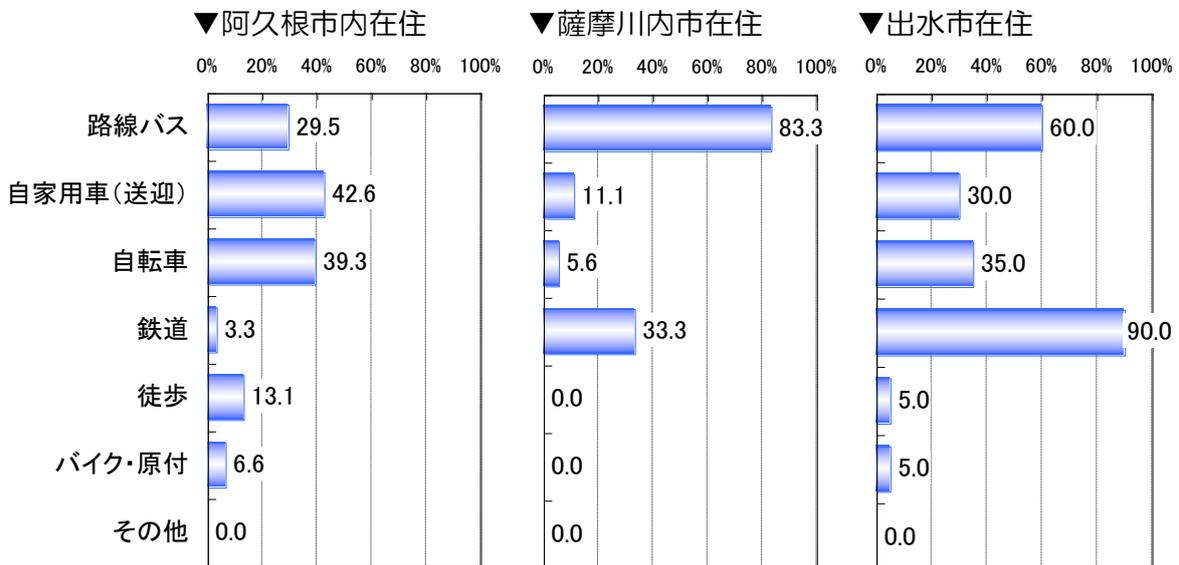
スクールバスは現在、田代小学校区及び大漣、小漣、八郷地区で運行されていますが、利用者数は小学校、中学校あわせて6名と少ない状況です。

一方で、2割弱の児童・生徒については保護者が自家用車で送迎しており、小学校が徒歩・自転車圏内になく、公共交通不便地域から通学している児童・生徒が多くいることが伺えます。



⑤ 高校生アンケート調査

高校生の通学では、「路線バス」を利用する人が6割弱と最も多く、次いで「自家用車(送迎)」、「自転車」が多くなっています。居住地域別に見ると、阿久根市在住生徒は「自家用車(送迎)」，薩摩川内市在住生徒は「路線バス」，出水市在住生徒は「鉄道」を多く利用しており、周辺市町から通学する場合は公共交通が利用できるものの、阿久根市内からの通学では公共交通が利用しづらい状況が見られます。



(3) 交通事業者・主要団体アンケート・ヒアリング調査

市内の交通事業者（肥薩おれんじ鉄道，南国交通，阿久根タクシー，石澤タクシー，平塚第一交通）及び市内の主要団体（阿久根商工会議所，阿久根市老人クラブ団体連合会，阿久根市民生委員・児童委員協議会）に対し実施したアンケート及びヒアリング調査の主な回答を整理します。

① 市内のタクシー運転手数及び車両数

市内のタクシー会社に勤める運転手の人数は41人で，車両の数は合計43台です。

	運転手数	41人
車両数	一般車両タイプ	39台
	ワゴンタイプ	3台
	福祉車両タイプ	1台

② 公共交通の現状と要望

公共交通の現状と要望に関する主な意見は，以下のとおりです。

<主な意見>

- ・ 新たな公共交通を導入すると，既存路線の利用が減少するのではないかと
- ・ 列車と長島行きバスの乗継ぎが悪い
- ・ 列車に合わせた周遊バスを運行してほしい（ツアーの幅が広がる）
- ・ 市中心区域を低料金で乗り降り自由の低床仕様のバスの運行が必要
- ・ 各地域から市街地もしくは市の中心までルート設定と通過時間を決めて，乗降の場所は自由とするようなシステムが必要
- ・ 山手のルート等の路線ごとに市街地に届けてくれる形が理想（阿久根は地形上，コミュニティバスの運行は難しい）
- ・ お年寄りにとって予約がハードルに（定期バスの方が良い）
- ・ 休憩所（待避所）は集落でつくれる，それをセットで考える
- ・ 乗合バス，タクシーが本当に必要なのか，タクシー助成の方が利用が増えるのではないかと
- ・ 道路の問題でバス停までいけない地域もある
- ・ タクシー事業者にとっては，市街地循環バスが脅威
- ・ 利用時間帯を設定し，1つの場所を基点としてデマンド方式（網目状に）が良い

(4) 鉄道、路線バスの利用者へのヒアリング調査

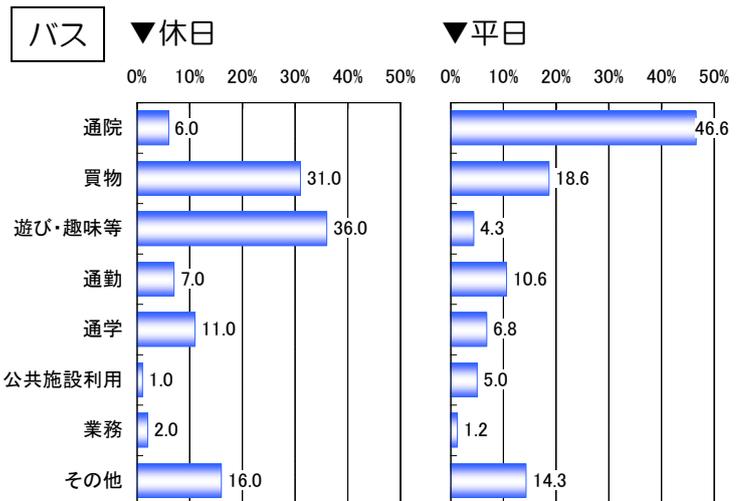
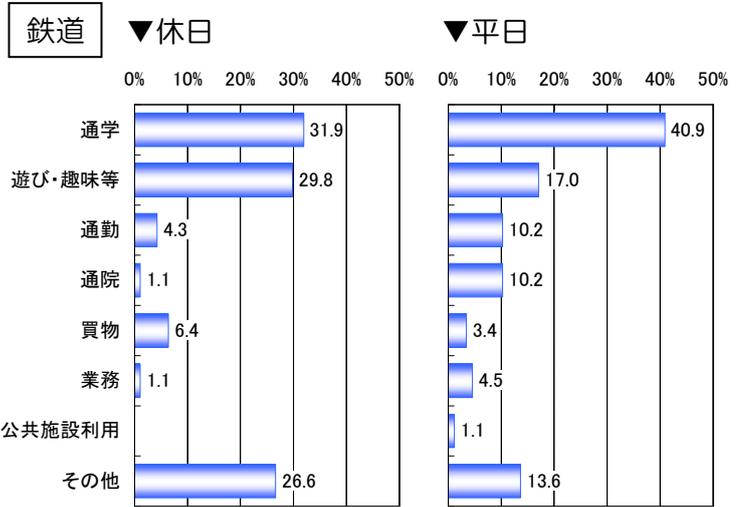
平日、休日の各1日、肥薩おれんじ鉄道及び路線バス（南国交通）の利用者に対して実施したヒアリング調査の主な結果を整理します。

① 鉄道、路線バスの利用目的

鉄道は、休日、平日ともに通学のための利用が多く、休日に関しては、遊び・趣味等のために利用する人も多く見られます。

路線バスは、休日は買い物や遊び・趣味等のために利用する人が多く、平日は通院のための利用が多く見られます。

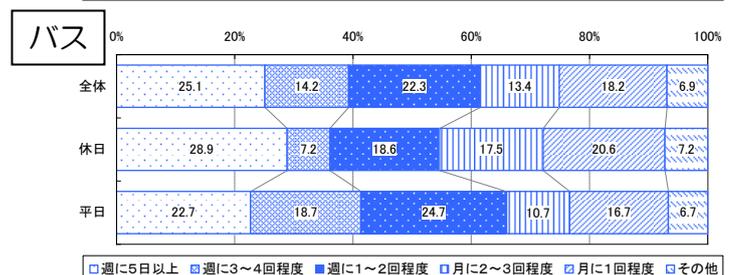
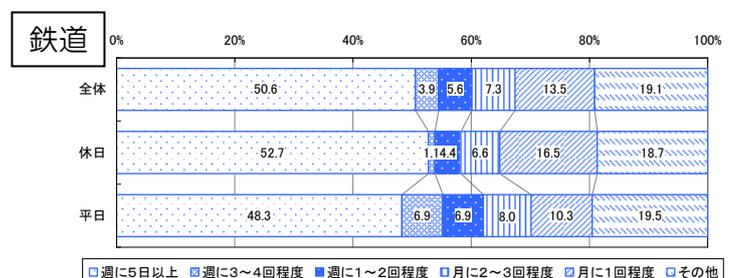
また、その他の回答としては、実家への帰省、墓参り、お見舞いで利用する人が見られます。



② 鉄道、路線バスの利用頻度

鉄道は、通学での利用が多いこともあり、回答者の半数はほぼ毎日利用しています。

路線バスは、利用頻度の高い利用者が鉄道より少なく、週1～2回以下の利用が約6割を占めています。特に70歳以上の利用者に関して、週1～2回以下の利用の割合が高くなっています。



4 阿久根市の公共交通の課題

(1) 主要課題及び今後の方向性

① 公共交通を利用しやすいものとする必要がある

アンケート調査等によれば、自宅や目的地の近くに乗降の場があることや、バス停等の待合の環境の改善の要望が高くなっています。

バス停等をできるだけ自宅や主たる目的地に近づけていくこと、通院などの利用が多く、この時間にあった運行ダイヤにすることなど、利用しやすい公共交通としていくことが必要とされています。

② サービスのミスマッチ解消が必要

乗合タクシー、過疎バス等の利用が低迷しています。運行本数、目的地に市民ニーズとのミスマッチがあると考えられます。市民が利用しやすい公共交通体系の確立へ向けて、乗継ぎの利便性、目的地の多様性、運行頻度の向上など、きめ細かいサービスの質の向上が必要とされます。

③ サービスの不均衡の解消が必要

公共交通の利用が不便な地区が見られます。このようなサービスの不均衡を解消していくことが必要とされています。このため、乗合タクシー等のサービスエリアの拡大について、採算性や効率的な運行システムのあり方等を検討していくことが必要とされています。

(2) 交通手段別の課題及び今後の方向性

① 広域交通体系（肥薩おれんじ鉄道，空港バス）

肥薩おれんじ鉄道については、広域交通である新幹線との接続についての不満が高くなっています。時刻表で見ると、乗継時間が30分以上のケースが多く見られ、特に博多方面の下りの午前、夕方、上りの多くの接続が不便な傾向が見られます。また、鹿児島中央駅へのアクセス向上を求める声も多く、現在土・日しか運行されていない鹿児島中央駅への直通運転を平日も行うなどの対策が望まれます。

空港バスについては、日中は1時間に1本運行され、周辺市町と結ぶ役割も果たしており、今後も現状を維持していくことが望まれています。

肥薩おれんじ鉄道，空港バスの運行を今後も維持するとともに、鉄道においては、出水駅や川内駅での新幹線への乗り継ぎを踏まえたダイヤ編成や、鹿児島中央駅へのアクセス性の向上が必要です。

◇出水駅での新幹線と肥薩おれんじ鉄道の乗り継ぎ時間(博多方面)

下り			上り		
九州新幹線(出水駅着)	肥薩おれんじ鉄道(出水駅発)	乗り換え時間	九州新幹線(出水駅発)	肥薩おれんじ鉄道(出水駅着)	乗り換え時間
6:43		0:33	6:34	—	
7:12	7:16	0:04	6:55		0:10
7:33		1:11	7:28	6:45	0:43
7:58	8:44	0:46	7:54	7:32	0:22
8:37		0:07	8:27	8:02	0:25
9:06	9:50	0:44	9:25	9:00	0:25
9:39		0:11	10:25		1:25
10:25	11:14	0:49	11:25	10:26	0:59
11:09		0:05	12:25	11:32	0:53
12:16	12:48	0:32	13:25	12:29	0:56
13:17	13:48	0:31	14:25	13:33	0:52
14:20	14:40	0:20	15:26	14:24	1:02
15:20	15:40	0:20	16:29	15:17	1:12
16:20	16:34	0:14	17:25	16:17	1:08
17:20	18:13	0:53	17:49	17:27	0:22
18:20	19:15	0:55	18:28		1:01
19:18	20:24	1:06	18:51	18:39	0:12
20:19	21:13	0:54	19:24		0:45
20:51		0:22	20:01	19:23	0:38
21:17	—		20:28	20:02	0:26
22:19	—		21:24		0:23
23:16	—		22:01	21:01	1:00
			22:42	22:06	0:36
			23:24		1:18

乗継時間30分以上

◇川内駅での新幹線と肥薩おれんじ鉄道の乗り継ぎ時間(鹿児島中央方面)

下り			上り		
九州新幹線(川内駅発)	肥薩おれんじ鉄道(川内駅着)	乗り換え時間	九州新幹線(川内駅着)	肥薩おれんじ鉄道(川内駅発)	乗り換え時間
6:02	—		6:21	6:31	0:10
6:56		0:26	6:43	6:57	0:14
7:24	6:30	0:54	7:16	7:59	0:43
7:45		0:15	7:42		0:17
8:10	7:30	0:40	8:15		1:09
8:49		0:29	8:49	9:24	0:35
9:18	8:20	0:58	9:13		0:11
9:51		0:04	9:51	10:21	0:30
10:08		0:21	10:13		0:08
10:37	9:47	0:50	10:48		0:39
10:53		1:06	11:13	11:27	0:14
11:21		0:19	11:45		0:45
12:01	11:02	0:59	12:13	12:30	0:17
12:28	12:18	0:10	12:51	13:18	0:27
13:29	13:11	0:18	13:13		0:05
13:53		0:02	13:51		0:26
14:32	13:51	0:41	14:13	14:17	0:04
14:53		0:03	14:51	15:16	0:25
15:32	14:50	0:42	15:14	15:16	0:02
15:57	15:49	0:08	15:42	16:22	0:40
16:32		0:43	16:16		0:06
16:57		0:13	16:51		0:42
17:32	16:44	0:48	17:13	17:33	0:20
17:58	17:41	0:17	17:37	18:14	0:37
18:32		0:19	18:16	18:52	0:36
18:53	18:13	0:40	18:39		1:21
19:30		0:08	19:12	20:00	0:48
19:56	19:22	0:34	19:49		0:11
20:31		0:09	20:16	21:04	0:48
21:03	20:22	0:41	21:12		1:23
21:29	21:25	0:04	21:49	22:35	0:46
22:31		0:13	22:30		0:05
22:53	22:18	0:35	23:12	—	
23:28		1:10		—	

乗継時間30分以上

② 周辺市町との連絡機能を担う交通体系（肥薩おれんじ鉄道，路線バス）

周辺市町（出水市，薩摩川内市，長島町，さつま町）を結ぶ公共交通体系として，肥薩おれんじ鉄道，路線バスがあります。

出水市とは，肥薩おれんじ鉄道，路線バス（空港線，水俣線）で結ばれています。薩摩川内市とは，肥薩おれんじ鉄道，路線バス（水俣線）で結ばれています。長島町は路線バス，さつま町は路線バス（空港バス）で，阿久根市から出水市を經由して結ばれています。

◇周辺市町を結ぶ公共交通体系

	出水市	薩摩川内市	長島町	さつま町
鉄道	肥薩おれんじ鉄道 (平日往復 35 本)	肥薩おれんじ鉄道 (平日往復 35 本)	—	—
路線バス (平日往復)	空港線 24 本 水俣線 16 本	南国交通 18 本(確認)	南国交通 12 本	空港線 24 本

ア 鉄道とバスの接続の見直しや駅の交通結節機能の強化

肥薩おれんじ鉄道と路線バスとの接続についての不満が高くなっており，交通事業者ヒアリングでも，長島行きバスと鉄道の乗継ぎが悪いことが指摘されています。生活の利便性向上に加え，観光面での連携も視野に，鉄道とバスの運行時刻の調整が必要です。

また，観光面の活用も踏まえ，鉄道駅におけるタクシーやレンタカー，レンタサイクル等の多様な交通機関の用意，待合スペースの充実など交通結節機能の強化が必要です。

イ バス停の環境向上

バス停における雨よけ（屋根），ベンチ等の設置要望が高く，幹線道路等においては，道路空間やバス停周辺の民有地の活用によるバス停環境の向上を図る必要があります。また集落においては，雨風がしのげるベンチのあるスペースの充実を，コミュニティの場としての利用を含め，地域で整備していくことが考えられます。

ウ 路線バスの運行サービスの向上

路線バスは，本市の公共交通機関の中で最も大きな利用圏域人口を有しているものの，運行本数，運行時間帯の改善ニーズが高く，出水方面と川内方面の直通運行がない，バス停の位置が悪いなど利便性の低さへの指摘もあり，運行サービスの質を高めていくことが必要です。

③ 市内の移動を担う交通（路線バス、過疎バス、乗合タクシー）

ア 地域のニーズや経済状況を踏まえた最適な公共交通システムの検討

大川地区を中心に運行されている乗合タクシーは、運賃の低減、運行本数の増加、運行範囲の拡大などにより乗降客数が増加していますが、それにつれて財政的負担が大きくなっています。それ以外の4地区の乗合タクシーは、路線バスとの運行の関係で市街地までの運行ができず、利便性が悪く、利用が低迷しています。また、協本地区を中心に運行されている過疎バスも乗降客数の減少による財政的負担が大きくなっており、より合理的な運行体制の検討が必要とされています。

今後、地域は一層の高齢化社会へ向かい、自動車が運転できない人の一層の増加が予想されます。また、公共交通不便地域は、市全体に比較して人口減少が大きくなっており、路線バス運行エリアより人口減少率が高くなっています。

このようなことから、より効率的な公共交通システムのあり方について検討する必要があります。利用者の希望時間や希望場所に応じて柔軟に運行するデマンドシステム等の導入可能性について、財政負担の可能性等も踏まえ、望ましい方式の検討が必要です。

イ 地域との連携、多様な主体の連携

新たな公共交通を導入することは市の財政負担が増加し、経営の効率化と相反する面もあります。そのような状況の中で、市や交通事業者から与えられるだけの公共交通から脱却することが必要です。

各地域コミュニティや民間事業者が公共交通の維持や公共交通不便地域の縮減のためにできることを考え、互いに連携し、運行上の協力に加え、サービス面の充実や経費節減を図る必要があります。

第2章 阿久根市の地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針

1 阿久根市の公共交通に期待される機能

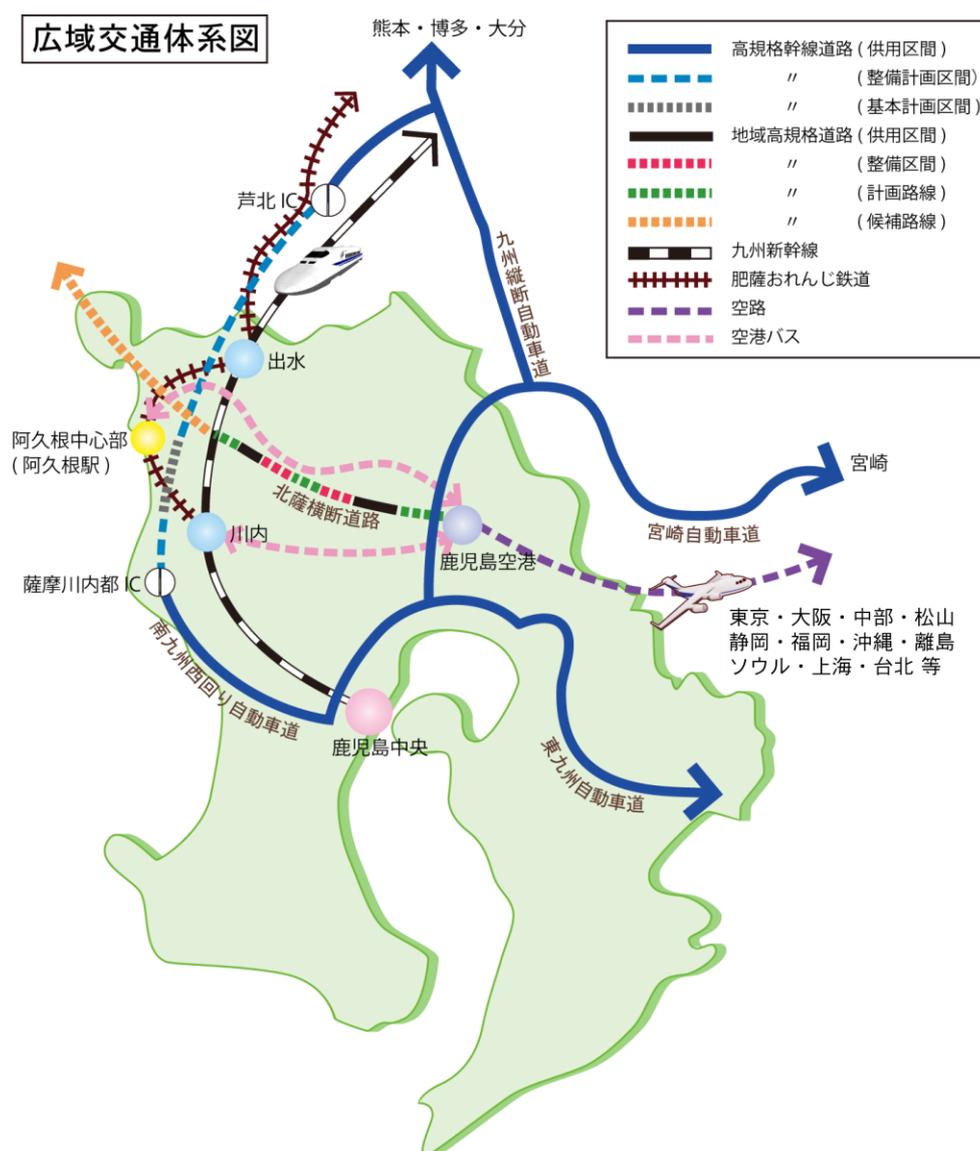
(1) 広域交通体系の結節点（出水駅，川内駅，鹿児島中央駅，鹿児島空港）と本市を結び、「人」、「もの」の交流を促進する機能

広域交通体系として、九州新幹線、鹿児島空港、南九州道西回り自動車道及び北薩横断道路があります。

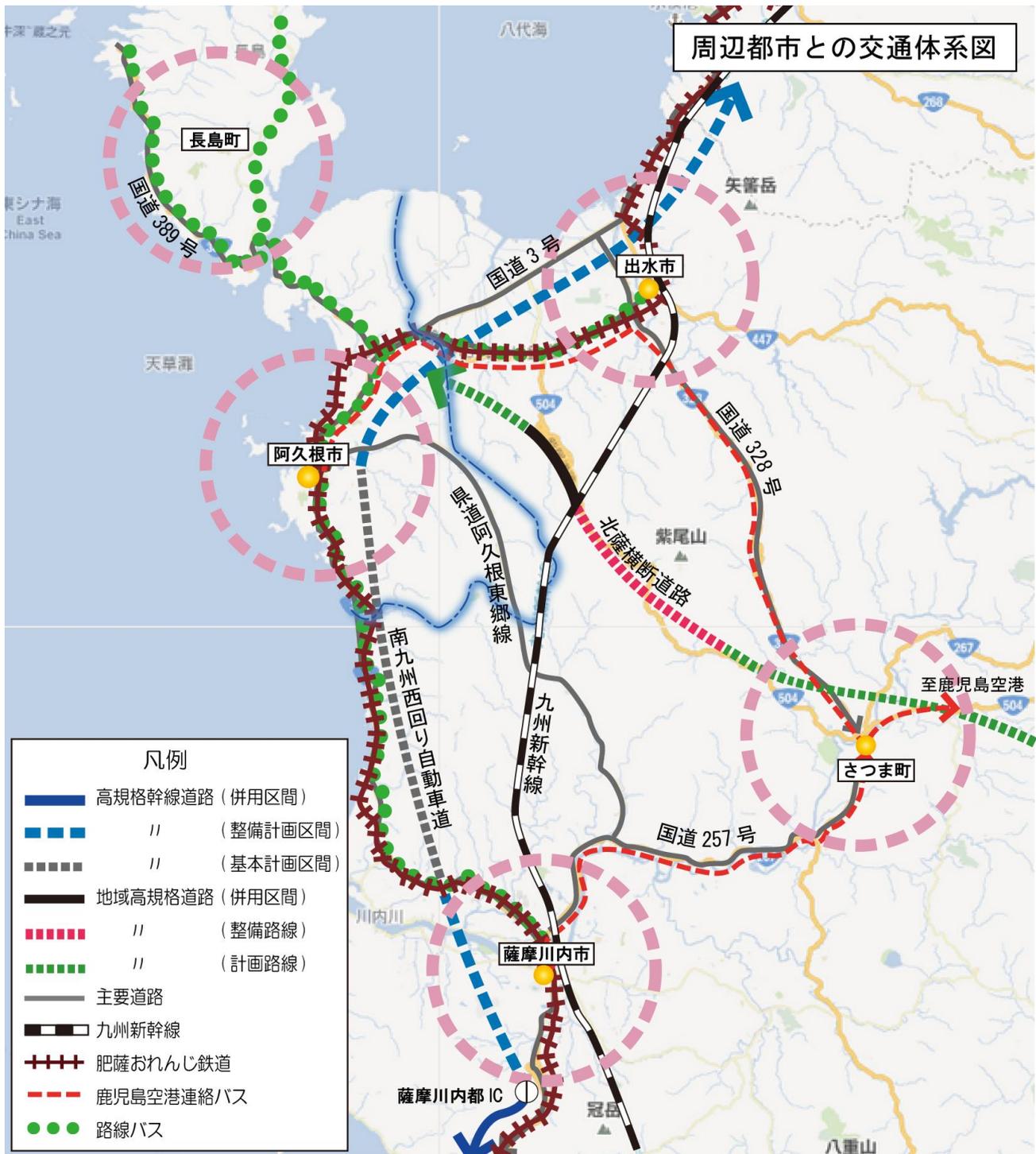
九州新幹線の最寄駅の出水駅、川内駅を結ぶ肥薩おれんじ鉄道の運行維持と新幹線との接続利便性の向上を図ります。

空路である鹿児島空港とは、阿久根市役所前から空港バスが運行されており、この維持を図るとともに、北薩横断道路の整備促進を図ります。

南九州西回り自動車道は、芦北IC、薩摩川内都ICまで国道3号で結ばれていますが、出水市から阿久根市を經由して薩摩川内市へ到る全線の早期開通を目指します。



- (2) 本市と周辺市町を結び、医療、商業、観光等の各種機能を補い合い、連携を強化する機能
本市と周辺市町を結ぶ鉄道や路線バスについては、周辺市町との日常的経済・社会活動や、
観光・レジャー施設等のネットワーク化のために重要な公共交通であるため、この維持を図
ります。



2 基本方針

本市全体において、中心市街地と市内各所の公共交通ネットワークの充実を図り、利便性の高い公共交通体系を形成します。

特に中山間地域を中心に、公共交通不便地域の解消により、高齢者等が安心して生活ができるよう、利用しやすい公共交通サービスの提供を進めます。このため、乗合タクシーのデマンド交通化の実証運行などを進めます。

阿久根市地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針

高齢者等が安心して生活できる公共交通体系の確立

◇乗合タクシーのデマンド交通化◇

【阿久根デマンド交通のイメージ】

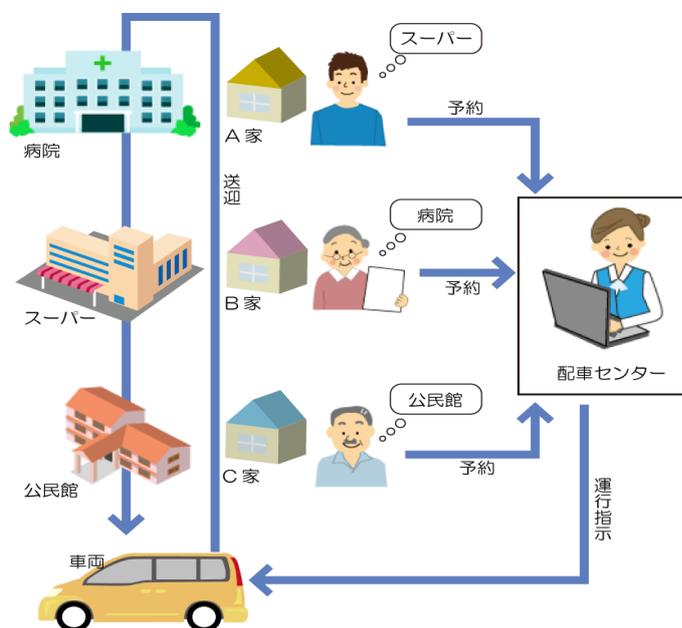
使う時に予約して、何人かと一緒に乗る。料金は数百円、これがデマンド交通のイメージです。

中山間地域等で、週1回の通院、週2回の買い物など、自宅まで迎えに来てくれて、阿久根中心部の決まった病院等に乗って行けます。

予約の手間がかかること、乗合制で遠回りになる可能性もありますが、少し我慢すれば便利で手頃な公共交通となります。

この普及のためには、住民の積極的な利用や広告収入等の多様な売上げ増加策が望まれます。

〔デマンド交通の仕組み〕



第3章 阿久根市地域公共交通総合連携計画の対象区域と目標

1 地域公共交通総合連携計画の対象区域

本計画の対象区域は、阿久根市全域を基本とします。

2 地域公共交通総合連携計画の目標

(1) 公共交通不便地域の解消や効率的な公共交通の導入

現在、鉄道駅や路線バスのバス停から外れる公共交通不便地域においては、乗合タクシー等の新たな公共交通を導入することを視野に、既存の過疎バス、乗合タクシー、路線バスの支線の運行の見直しも含め、市全体で一体的な方針づくりを行い、事業化を進めます。

目標1 公共交通不便地域の解消や効率的な公共交通の導入

- ① 公共交通不便地域における公共交通サービスの導入検討
- ② 乗合タクシー、過疎バスの運行ルートの見直し、拡充の検討
- ③ 路線バス支線エリアにおける乗合タクシー運行への転換などの検討

(2) 既存の交通機関の維持と利便性の向上

肥薩おれんじ鉄道、空港バス、出水市、薩摩川内市、長島町方面の幹線的路線バスについては、今後も維持を図り、サービス水準の向上に努めます。乗換えが必要な駅やバス停については、乗換え時間の短縮に努めるとともに、主要なバス停においては、ベンチや雨よけのための屋根や風よけ等の設置など、待合環境の充実を図ります。

目標2 既存の交通機関の維持と利便性の向上

- ① 既存の幹線路線バスの維持
- ② 交通結節機能の強化（バスとバス、鉄道とバス、鉄道と新幹線）
- ③ バス停環境の充実（ベンチ、雨よけの設置など）

(3) 公共交通利用促進のための仕組みづくり

公共交通は「利用することで維持される」という市民意識を高めるとともに、より効率的な運行方式の検討や、商業施設や医療施設等と連携したサービスの提供についても調査、検討を行います。

目標3 公共交通利用促進のための仕組みづくり

- ① 民間事業者や地域コミュニティとの連携の仕組みづくりの構築
- ② 公共交通の維持に関する市民意識の醸成

第4章 前章の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

1 目標を達成するために行う事業及び事業主体

(1) 交通不便地域の解消や効率的な公共交通の導入

目標1 公共交通不便地域の解消や効率的な公共交通の導入

- ① 公共交通不便地域における公共交通サービスの導入検討
- ② 乗合タクシー、過疎バスの運行ルートの見直し、拡充の検討
- ③ 路線バス支線エリアにおける乗合タクシー運行への転換などの検討

① 公共交通不便地域における公共交通サービスの導入検討

課題	市北部の脇本地区の一部，東部の多田・桑原城地区，海岸沿いの佐潟・倉津地区等はバス等の公共交通が無く，その解消が必要とされています。
概要	乗合タクシーを基本に，現在実施している運行との一体化も含め，効率の良いシステム導入を検討します。
目標	市全域で公共交通不便地域の解消を図ります。
事業主体	阿久根市，交通事業者

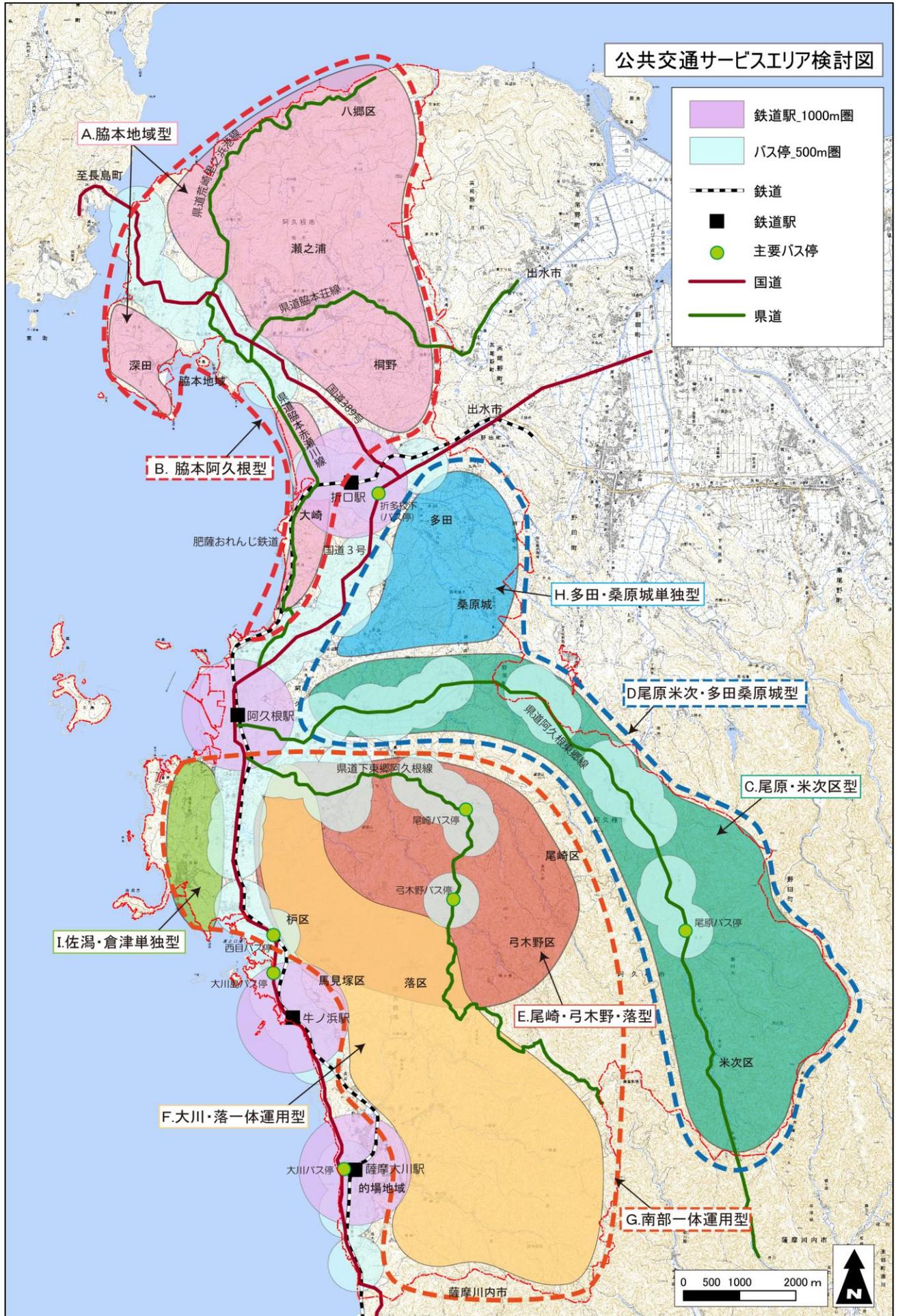
② 乗合タクシー、過疎バスの運行ルートの見直し、拡充の検討

課題	現在運行されている過疎バス，乗合タクシーの利用が低迷しています。利用者増加策の検討や，新たに導入を検討するエリアとの一体的運用など，効率的な乗合タクシーの運行方式の検討が必要とされています。
概要	阿久根中心部等の主要目的地の変更や運行回数の増加，ドアツードアのデマンド運行の実施など，利用者増加のための実証運行を行うとともに，経費等の軽減策の検討を行います。
目標	鉄道，幹線路線バスのサービス圏以外の地域で，乗合タクシー等の利便性の向上を図ります。
事業主体	阿久根市，交通事業者

③ 路線バス支線エリアにおける乗合タクシー運行への転換などの検討

課題	路線バス支線である尾原や尾崎・弓木野は1日2往復の運行を行っていますが，その終点から運行される乗継ぎを前提とした乗合タクシーは利用が低迷しています。このため，直接阿久根中心部へ行ける様な運行方式の検討が必要とされています。
概要	阿久根中心部を目的地とする乗合タクシーの運行が可能となるよう，路線バス支線を生かしながら，デマンド方式による乗合タクシーの検討を行います。
目標	乗合タクシーの利便性の向上を図ります。
事業主体	阿久根市，交通事業者

公共交通サービスエリア検討図



◇阿久根市における公共交通利用不便、問題地区等の対応方向の検討

公共交通タイプ	A 過疎バス		B 路線バス支線・乗合タクシー		C 乗合タクシー		D 公共交通なし			
路線・エリア名	①過疎バス（八郷区）	②尾原・米次区 （県道阿久根東郷線）	③尾崎区・弓木野区 （県道下東郷阿久根線）		④落・栢・馬見塚区	⑤大川地区	⑥脇本地区の交通不便地区	⑦多田、桑原城地区	⑧佐湯、倉津地区	
運行状況	週2回、2便	路線バス（平日のみ）2便 乗合タクシー週2回、2便	路線バス（平日のみ）2便 乗合タクシー週2回、2便		週2回、2便	週3回、9便	—	—	—	
利用者数（年度）	389人（H22） 244人（H23.11現在）	0人（H22） 0人（H23.11現在）	0人（H22） 0人（H23）	3人（H22） 49人（H23）	3人（H22） 28人（H23.11現在）	163人（H22） 287人（H23.11現在）	—	—	—	
利用圏人口（H17）	382人	路線バス879人 乗合タクシー59人	路線バス2,149人 乗合タクシー76人		179人	323人	1,499人 （北819人、南680人）	1,700人 （東817人、西883人）	1,544人	
利用率（H23.11）	0.639人/年	0人/年	0人/年	0.645人/年	0.156人/年	0.889人/年	—	—	—	
追加カバー人口	509人（海岸地区387人）	112人	0人		21人	0人	—	—	—	
目的地	通院	脇本地区（診療所）	阿久根市民病院		阿久根市民病院	阿久根市民病院	大川地区（診療所）	脇本地区（診療所）	阿久根市民病院	阿久根市民病院
	買い物	脇本地区（Aコープ）	阿久根中心商業地		阿久根中心商業地	阿久根中心商業地	阿久根中心商業地	脇本地区（Aコープ）	大林地区	阿久根中心商業地
運行の課題、特徴	利用者が年々減少している。これに合わせて赤字額が増加している。利用者がいない運行もあり、効率が悪い。	乗合タクシーの利用者は0人であり、現在の状況では乗合タクシーの運行の必要性がない。	乗合タクシーの利用者は尾崎区0人、弓木野区約50人であり、特に尾崎区の乗合タクシーの運行の必要性がない。		平成23年に利用者はやや増加傾向にあるが、利用率は低い。特定者の利用である。	平成23年の増加は、運行本数が増加したことがその要因と考えられるが、ここも特定者の利用がほとんどである。	公共交通空白地帯の人口は約1,500人と多い。	交通不便地区の人口は約1,700人と多い。特に、阿久根中心部に近いエリアに人口が多い。	中心地に比較的近く、交通不便地区の人口は約1,550人と多い。	
ドアツードア運行による利用者増の可能性	海岸沿いの平地の少ない地形であり、人口増加はそれほど期待できない。	山間の地形で、人口も少ないため、利用者増はそれほど期待できない。	山間の地形で、人口も少ないため、利用者増はそれほど期待できない。		北側に公共交通不便地域があるが、山地であり、人口集積は少ない。	現在路線を定めない区域運行（デマンド運行）が行われている。	集落が面的に広がり、集落内の区域運行の利便性が高い。	丘陵部に集落が面的に広がっているため、区域運行の利便性が高い。	山間的な地形で、集落が集中しているため、路線運行が考えられる。	
公共交通の改善の方向	利用者増対策のため、現在の定時運行ではなく、デマンド運行の導入などの検討が必要とされる。 周辺の交通不便地区の解消も兼ねた運行システムの変更も考えられる。	乗合タクシーの利用が無く、デマンド運行など、ニーズにあった運行への見直しが必要である。 路線バス支線との乗継ぎが不便であるため、より利便性の高いシステムとして、デマンド運行などの可能性について検討することが望まれる。また、交通不便地区の解消のため、⑦多田・桑原城地区等のエリアの拡大が求められる。	尾崎区は乗合タクシーの利用が無く、デマンド運行など、ニーズにあった運行への見直しが必要である。		デマンド運行の導入や阿久根中心部までの運行など、目的地にあった運行ルートの見直しが必要である。 阿久根中心部へ向かう乗合タクシーを増加するなど、利便性の高いシステムとして、サービスエリアの一体化などを検討する必要がある。	利用者は増加しており、一層の効率化を図るための更なる利用者増を図る必要がある。	利用圏人口が多く、集落内を循環する区域運行型公共交通の導入が望まれる。 過疎バスをデマンド運行とし、当地区も含めて一体的な運行が考えられる。	利用圏人口が多く、集落内を循環する区域運行型公共交通の導入が望まれる。	利用圏人口が多く、道路沿道や集落地区に集中しているため、路線内でどこでも乗降できる公共交通の導入が望まれる。	
運行パターン	A ①+⑥ 脇本地域型	B ①+⑥ 脇本阿久根型	C ② 尾原・米次区型	D ②+⑦ 尾原米次・多田桑原城型	E ③+④ 尾崎・弓木野・落型	F ④+⑤ 大川・落一体運用型	G ③+④+⑤+⑧ 南部一体運用型	H ⑦ 多田・桑原城単独型	I ⑧ 佐湯・倉津単独型	
カバー人口	2,390人	2,777人	938人	2,638人	2,404人	523人	4,271人	1,700人	1,544人	
主要目的地	脇本地区	阿久根中心部	阿久根中心部	阿久根中心部	阿久根中心部	阿久根中心部、的場地域	阿久根中心部、的場地域	阿久根中心部	阿久根中心部	
特徴、路線イメージ	・脇本地区を起終点とし、過疎バスエリア（八郷区）及び交通不便地区を乗合タクシーのデマンド運行とする。	・Aに加えて、県道赤瀬川線、海岸通り（浦区）を経由して阿久根中心部を結ぶ。	・阿久根中心部を結ぶ運行を、路線バス運行時間外に追加する。 ・乗継ぎの不便解消のため、乗合タクシーのデマンド運行とし、路線バス支線の廃止が考えられる。	・尾原・米次区の阿久根中心部への運行に合わせて、多田・桑原城から乗継ぎができる運行を行う。	・落・栢・馬見塚区は国道と並行するオレンジロードを運行し、阿久根中心部を結ぶ。 ・尾崎・弓木野区は、乗合タクシーを路線バス運行時間外に追加する。又は路線バスに代わり運行する。 ・全体（佐湯・倉津含む）を1つのサービスエリアとし、乗合タクシーのデマンド運行を行うG（南部一体運用型）が、運行の融通性等も含め、合理的であると考えられる。	・利便性向上のため、阿久根中心部へのサービスを重視する。的場地域は診療所が開業する午後の便を中心にサービスする。	・EとFとIの合体 ・多様なルート選択が考えられ、基本的にドアツードアのデマンド運行が基本になる。	・阿久根中心部を結ぶルートが基本と考えられる。	・路線型によるデマンド運行とする。 ・サービスエリアが狭く、中心地に近いため、利用者が少ないことが考えられる。	
課題等	・過疎バスの廃止 ・路線バスと重なる区間の調整 ・運行可能性検証の実証運行の実施		・路線バス支線区間の乗合タクシーの運行について協議、調整 ・運行エリア検証の実証運行の実施		・路線バス支線区間の乗合タクシーの運行について協議、調整 ・サービスエリアが広い場合、デマンド運行の可能性（利用者数、必要車両、人員数、予約システム）等の実証検証が必要			・需要、運行方式検証の実証運行の実施	・需要、運行方式検証の実証運行の実施	

(2) 既存の交通機関の維持と利便性の向上

目標2 既存の交通機関の維持と利便性の向上

- ① 既存の幹線路線バスの維持
- ② 交通結節機能の強化（バスとバス，鉄道とバス，鉄道と新幹線）
- ③ バス停環境の充実（ベンチ，雨よけの設置など）

① 既存の幹線路線バスの維持

課題	肥薩おれんじ鉄道，空港連絡バス，出水市，薩摩川内市，長島町を結ぶ幹線路線バスは，本市の広域交通の骨格であり，高齢者の増加などで公共交通への依存が高まる中，現状のサービス水準の維持や，一層の向上を図る必要があります。
概要	これらの維持にかかる費用負担の実施とともに，利用者増加のための対策（イベント実施，観光振興，利用促進広報等）を進めます。
目標	既存の交通機関の利用者の減少傾向の改善を図ります。
事業主体	交通事業者，阿久根市支援



■肥薩おれんじ鉄道



■空港バス(南国交通)

② 交通結節機能の強化（バスとバス，鉄道とバス，鉄道と新幹線）

課題	肥薩おれんじ鉄道と新幹線及び長島方面の路線バス，またバス同士の乗継ぎについても不便な状況になっており，この改善が必要とされています。
概要	運行時間は広域的視点での調整が必要とされるため，肥薩おれんじ鉄道，南国交通が中心となって，改善方策の検討を進めます。
目標	現状より待ち時間が減少するような改善を図ります。
事業主体	交通事業者

③ バス停環境の充実（ベンチ、雨よけの設置など）

課題	アンケート調査等によると、バス停の改善要望が多く出されています。ベンチの設置や風雨をしのげる装置の充実が必要とされています。
概要	屋根やベンチのあるバス停留所の設置を進めます。歩道上への設置が難しい場合、道路沿い民地の活用についても検討します。また、集落地区においては、集落の中心部等に、休息や交流ができるような小さな待合スペースの整備を検討します。
目標	主要な乗継停留所、バス終点等への設置を進めます。
事業主体	交通事業者、道路管理者、阿久根市、地域住民



■市役所前の屋根つきバス停



■中山間地の休息ができるバス停

(3) 公共交通利用促進のための仕組みづくり

目標3 公共交通利用促進のための仕組みづくり

- ① 民間事業者や地域コミュニティとの連携の仕組みづくりの構築
- ② 公共交通の維持に関する市民意識の醸成

① 民間事業者や地域コミュニティとの連携の仕組みづくりの構築

課題	公共交通不便地域においては、買い物や通院など、日常生活に支障がないよう早急な対策が必要とされます。現在運行されている乗合タクシーの拡充や、多様な運行主体の導入可能性等を検討する必要があります。
概要	公共交通不便地域を解消するため、地域コミュニティと連携し、運行ルートやダイヤの編成などを行うような仕組みの導入を検討します。また、車両について、民間の店舗や病院等の車両の活用ができないか検討します。
目標	中山間地域での乗合タクシー運行に関する地域組織づくりを進めます。
事業主体	交通事業者、民間事業者（病院、商業施設等）、地域住民、阿久根市支援

○商店街が運行する「まちバス」
(香川県高松市)



丸亀町商店街(香川県高松市)では、平成17年より駅と商店街を結ぶ100円バス「まちバス」を交通事業者に委託し運行している。



■介護施設の送迎バス

② 公共交通の維持に関する市民意識の醸成

課題	公共交通の維持のためには、地域住民の利用が前提となります。少々不便でも公共交通を利用すること、利用の継続を図ることが重要です。また、利用促進のためのさまざまな取組みが必要で、市民の意識向上が求められています。
概要	公共交通の利用を増加させるため、次のようなことの実施について検討します。 ① 利用促進イベントの開催 ② 割引券の発行 ③ 情報提供のためのWEBサイトの開設 ④ 広報誌の発行 ⑤ 広告の充実 など また、地区懇談会の開催などにより、市民一人ひとりが主体的に公共交通について考え、語り合う場を設けます。
目標	公共交通の利用者増を目標とします。
事業主体	交通事業者、阿久根市、地域コミュニティ

○情報提供の例 (箱根ナビ)



■子ども無料乗車券



■WEBサイト



■広告、広報誌

2 事業スケジュール

本計画の計画年次を平成 24 年度から平成 26 年度の 3 年間とし、各事業を進めます。

事業	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
目標 1 公共交通不便地域の解消や効率的な公共交通の導入			
1) 公共交通不便地域における公共交通サービスの導入検討	● 検討	●	
2) 乗合タクシー、過疎バスの運行ルートの見直し、拡充の検討	● 検討	● 実証運行	● 本格運行
3) 路線バス支線エリアにおける乗合タクシー運行への転換などの検討	● 検討	●	
目標 2 既存の交通機関の維持と利便性の向上			
1) 既存の幹線路線バスの維持	●	●	●
2) 交通結節機能の強化 (バスとバス、鉄道とバス、鉄道と新幹線)	●	●	●
3) バス停環境の充実 (ベンチ、雨よけの設置など)		●	●
目標 3 公共交通利用促進のための仕組みづくり			
1) 民間事業者や地域コミュニティとの連携の仕組みづくりの構築	● 検討 (目標 1 と連動して実施)	●	●
2) 公共交通の維持に関する市民意識の醸成	●	●	●

阿久根市地域公共交通総合連携計画

発行年月日：平成 24 年 3 月

発 行：阿久根市

〒899-1696 鹿児島県阿久根市鶴見町 200 番地

TEL：(0996)73-1211 FAX：(0996)72-2029

