

# 種子島地域公共交通計画

---

令和 5 年 5 月

西之表市・中種子町・南種子町

# 目次

第1章	はじめに	1
1	計画策定の背景・目的	1
2	計画の区域・期間・位置づけ	1
第2章	種子島地域の現状等	3
1	地域の現状等	3
2	地域公共交通の現状等	8
第3章	種子島地域の地域公共交通に関する実態・ニーズ	23
1	地域公共交通の利用実態	23
2	住民の利用実態及びニーズ	37
3	高校生の利用実態及びニーズ	47
4	交通拠点利用者の利用実態及びニーズ	51
5	交通事業者及び関係機関ニーズ	57
第4章	種子島地域の地域公共交通が抱える課題	67
1	地域が目指す将来像（上位関連計画）	67
2	地域公共交通に求められる役割	68
3	地域公共交通が抱える課題	69
第5章	種子島地域が目指す地域公共交通の将来像	71
1	地域公共交通に関する基本的な方針	71
2	種子島地域が目指す地域公共交通の将来像	73
第6章	計画の目標	75
1	計画の目標	75
2	目標に対する数値指標・目標値	77
第7章	目標達成に向けた施策・事業	79
第8章	計画の達成状況の評価	94
1	推進体制	94
2	達成状況の評価と見直し	95

# 第1章 はじめに

## 1 計画策定の背景・目的

種子島地域の人口は、昭和 35 年国勢調査の 88,542 人をピークに減少を続け、令和 2 年国勢調査では 27,692 人となった。1 市 2 町ともに過疎化が進む中で高齢化も進みつつあり、高齢化率は 38% を超えています。

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」は欠かせない存在ですが、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いる状況です。

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。また、離島という特性において、観光客やビジネス客の二次交通の確保も重要な課題であり、島内の移動を全体として考慮し、行政区画ごとではなく、種子島広域での課題解決に向けた取組が必要です。

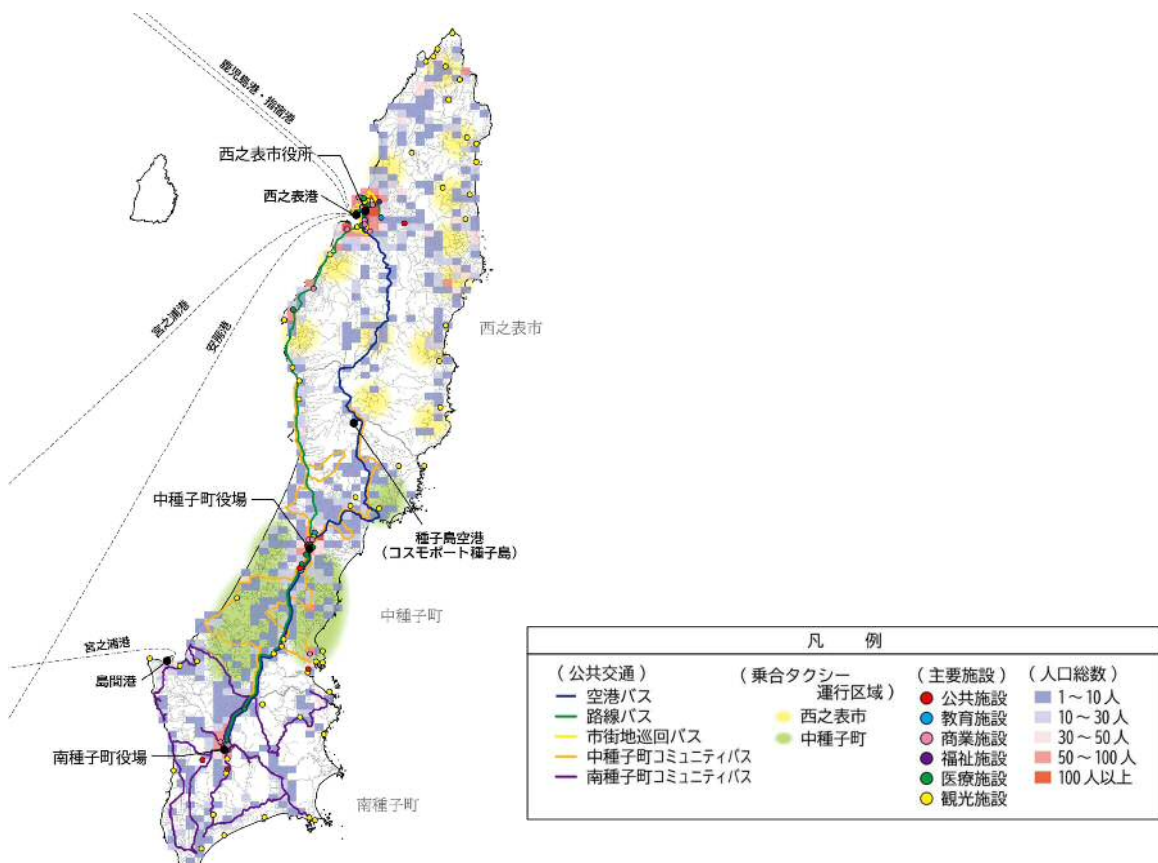
一方で、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすことが期待されます。

こうした状況を踏まえ、種子島地域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」を策定し、この計画を基にまちづくり・観光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 計画の区域・期間・位置づけ

### (1) 計画の区域

本計画の区域は、種子島地域の 1 市 2 町（西之表市、中種子町、南種子町）とします。



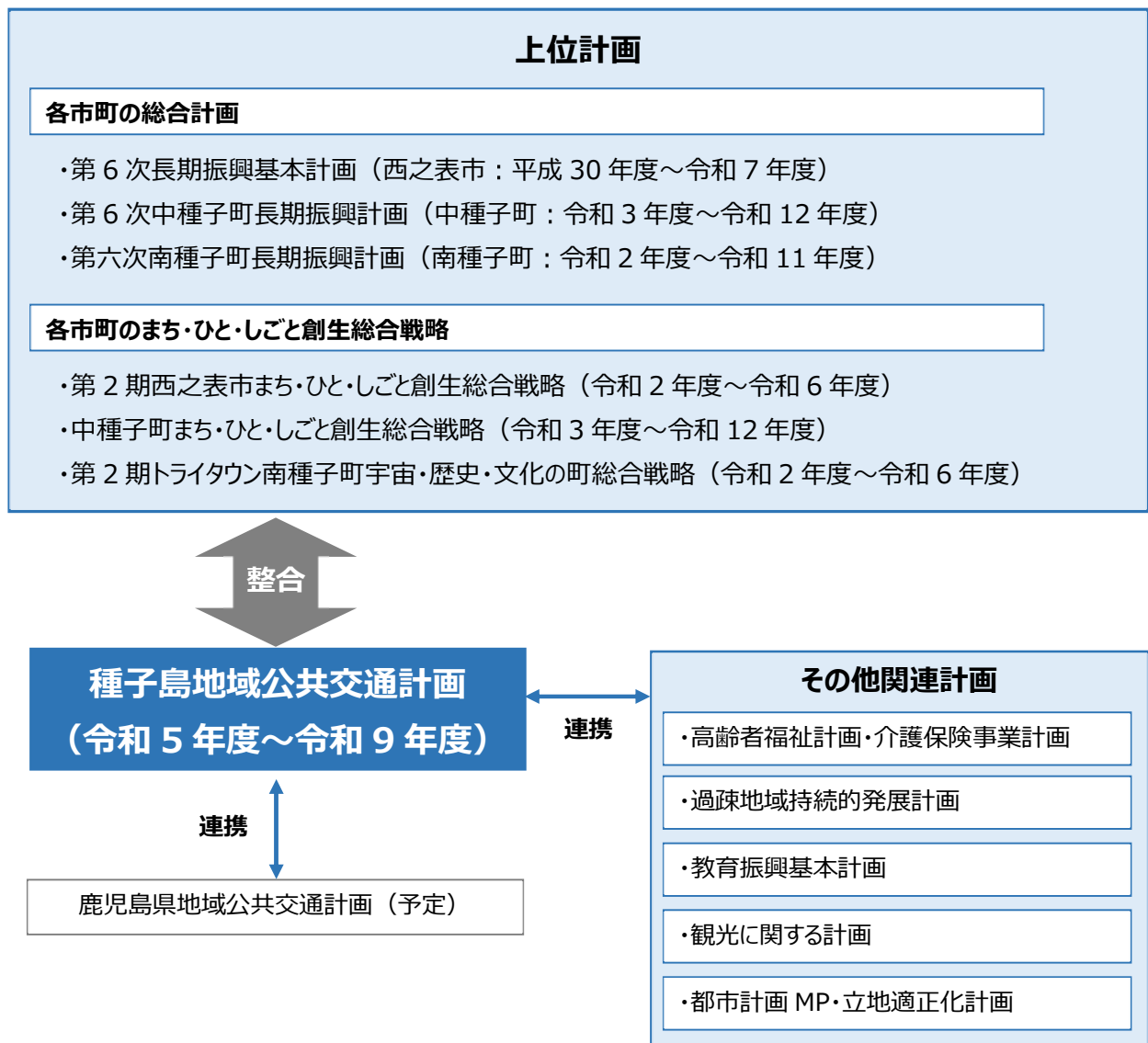
## (2)計画の期間

本計画の期間は、令和 5 年 5 月から令和 10 年 3 月までの 5 年間とします。

なお、今後の社会情勢の変化や地域公共交通を取り巻く環境の変化、さらには施策・事業の進捗状況及び実施結果等を踏まえ、適宜、本計画の見直しを行います。

## (3)計画の位置づけ

本計画は、各市町の総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画に、各市町のまちづくりや観光、教育、福祉などの関連計画との整合を図りつつ策定します。



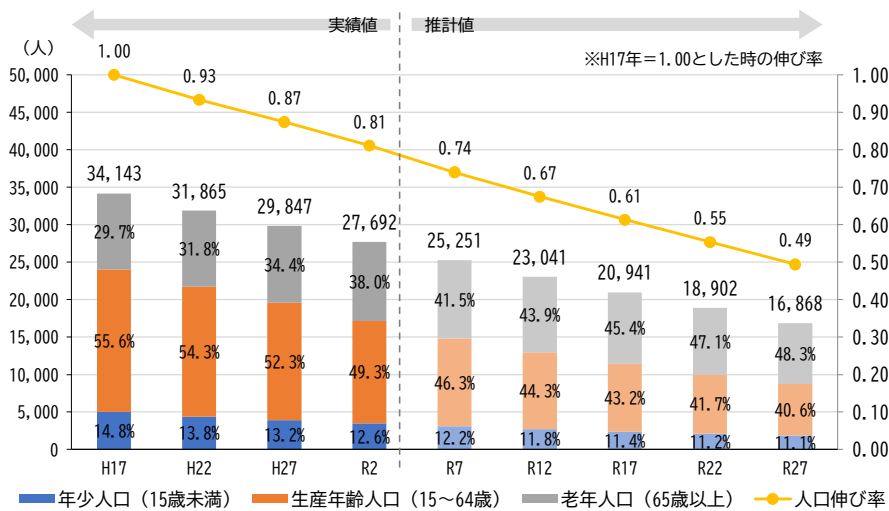
## 第2章 種子島地域の現状等

### 1 地域の現状等

#### (1)人口及び世帯数の推移

- ・種子島地域の人口は、西之表市が約 14,700 人、中種子町が約 7,500 人、南種子町が約 5,400 人の計 27,700 人となっており、過去 10 年間で 1 割以上減少するなど人口減少が進んでいます。
- ・また、地域全体での高齢化率も 38%となっており、各地で高齢化が進展しています（令和 3 年で西之表市 約 38%、中種子町 約 39%、南種子町 約 36%）。

図 総人口の推移・年齢3区分別人口割合



資料：国勢調査（1980～2020年）

国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口（2025～2045年）

図 西之表市の将来人口推計

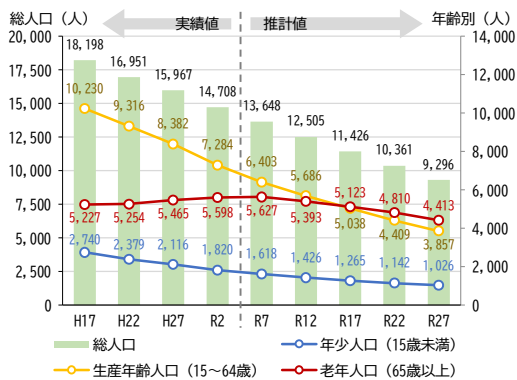


図 中種子町の将来人口推計

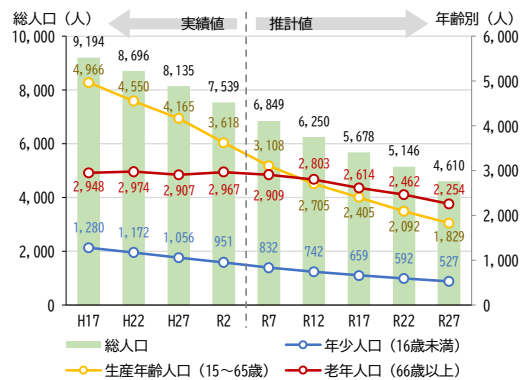
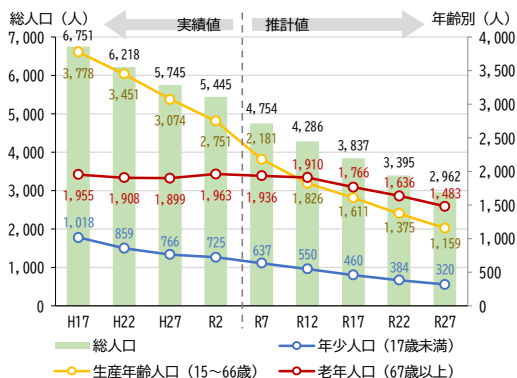


図 南種子町の将来人口推計



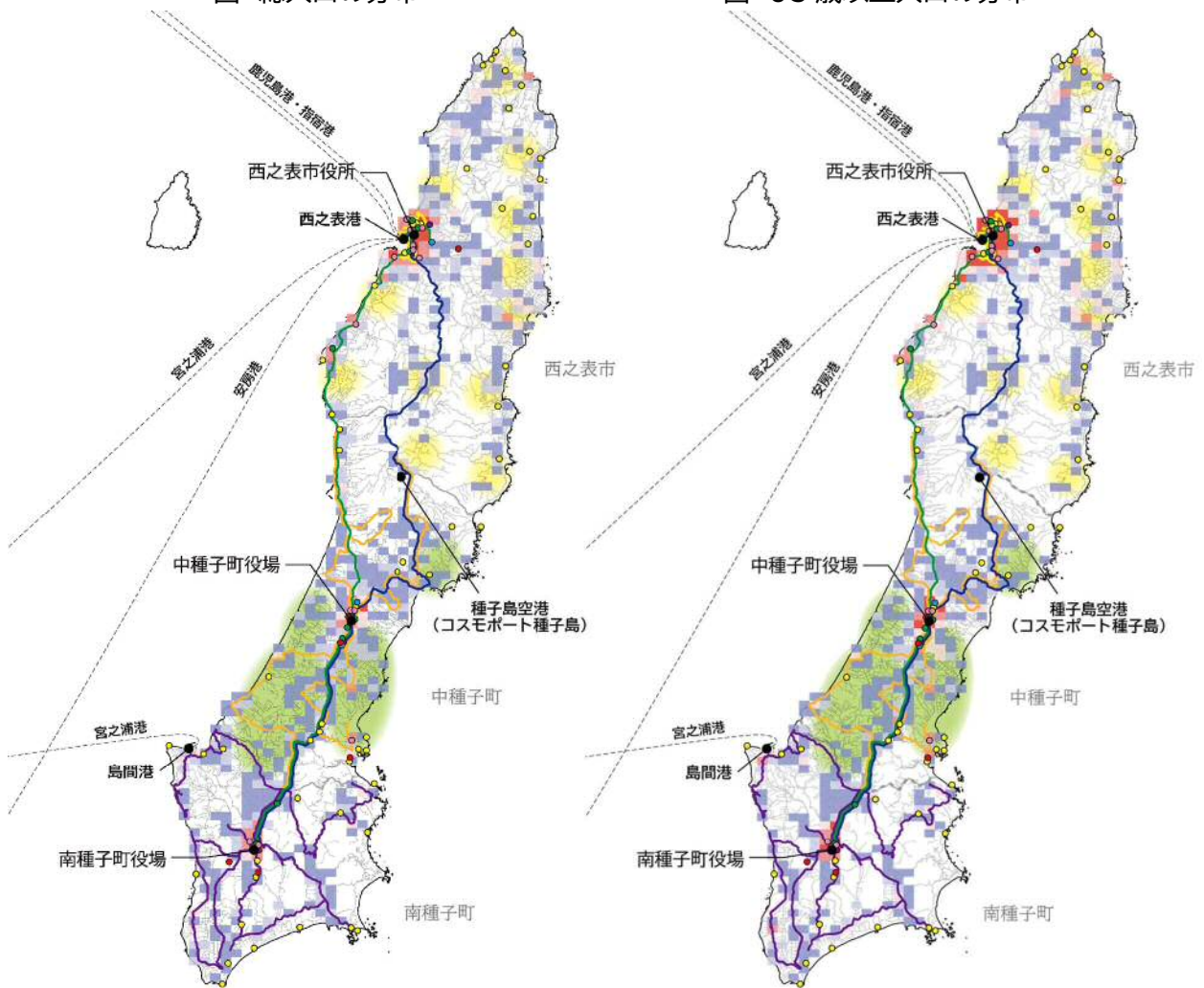
資料：H27 国勢調査を基にした  
地域別将来人口推計結果

## (2)人口分布(R2)

- ・西之表市、南種子町の人口は市街地部に主に集中していますが、集落は広く分散しています。
- ・中種子町においては、人口は市街地部（幹線道路沿線）に集中しており、他市町と比較すると、比較的人口が密集しています（横の広がりが少ない）。
- ・日常生活に必要な商業、医療施設等に関しては各市町の市街地部に集中立地していますが、西之表市においては、周辺地域に診療所や郵便局、小さな商店が立地しています。
- ・広域医療拠点として、種子島医療センター（西之表市）、公立種子島病院（南種子町）が立地しています。
- ・高校は、種子島高校（西之表市）、種子島中央高校（中種子町）が立地しています。

図 総人口の分布

図 65歳以上人口の分布



凡 例			
(公共交通)	(乗合タクシー 運行区域)	(主要施設)	(人口総数)
— 空港バス	● 西之表市	● 公共施設	■ 1～10人
— 路線バス	● 中種子町	● 教育施設	■ 10～30人
— 市街地巡回バス		● 商業施設	■ 30～50人
— 中種子町コミュニティバス		● 福祉施設	■ 50～100人
— 南種子町コミュニティバス		● 医療施設	■ 100人以上
		● 観光施設	

資料：国勢調査（R2 500m メッシュ）、  
国土数値情報（H27 国勢調査を基準とする）

### (3)買物での移動実態

- ・日常生活における買い物等に関しては、最寄品は各市町とも地元購買率が高くなっていますが、買回品においては、鹿児島市もしくは西之表市へ若干依存しています。

図 買物での移動実態

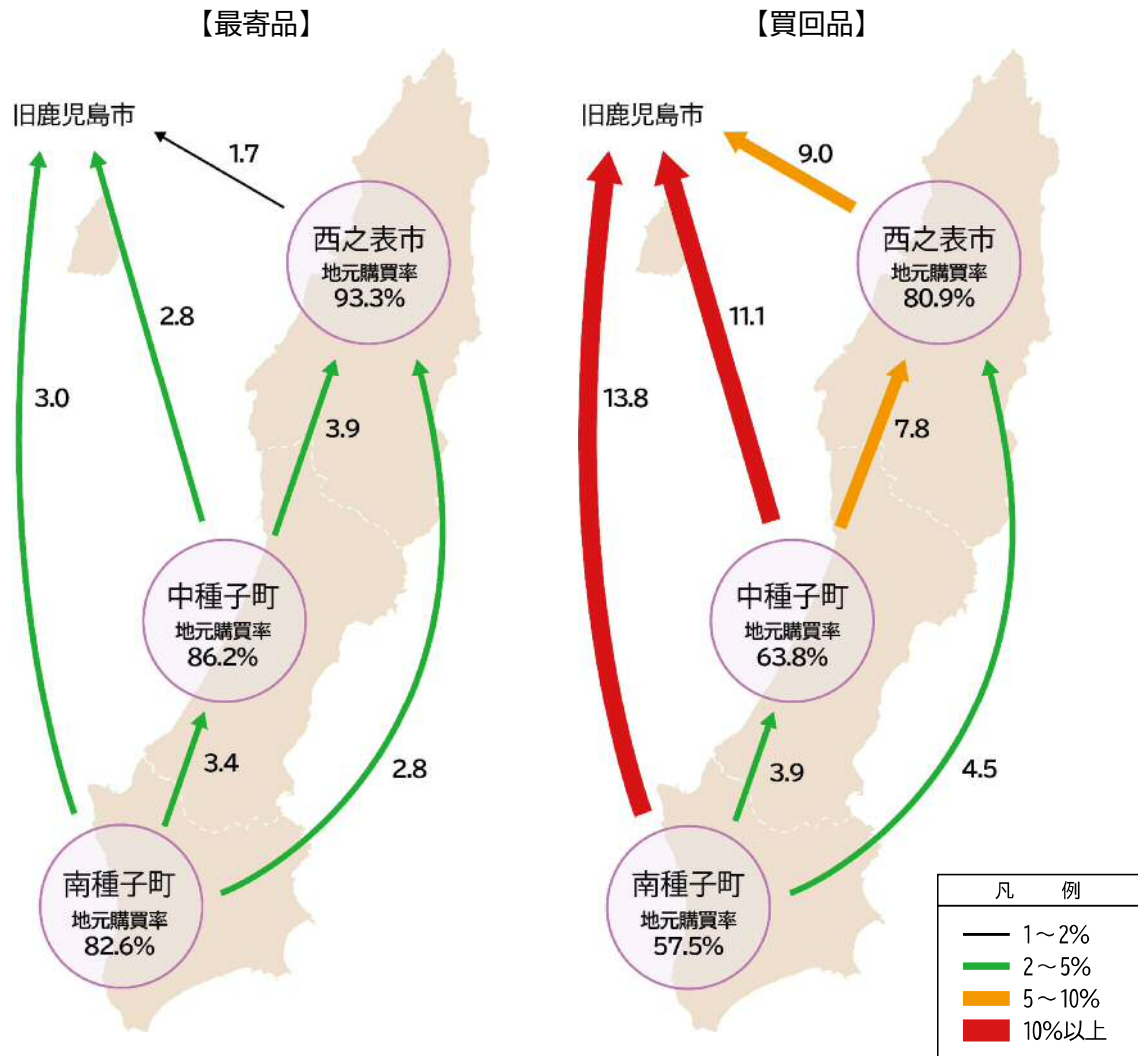
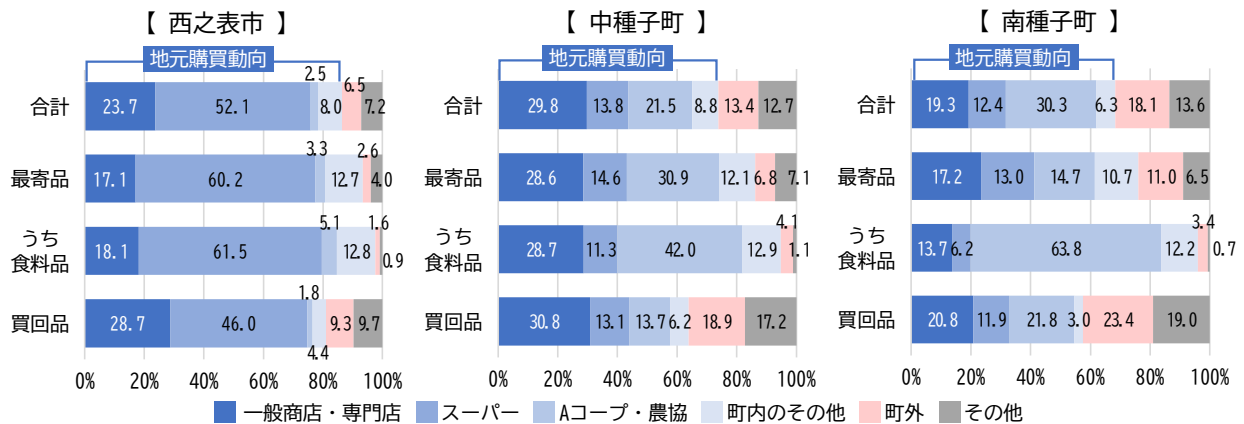


図 市町別の購買動向

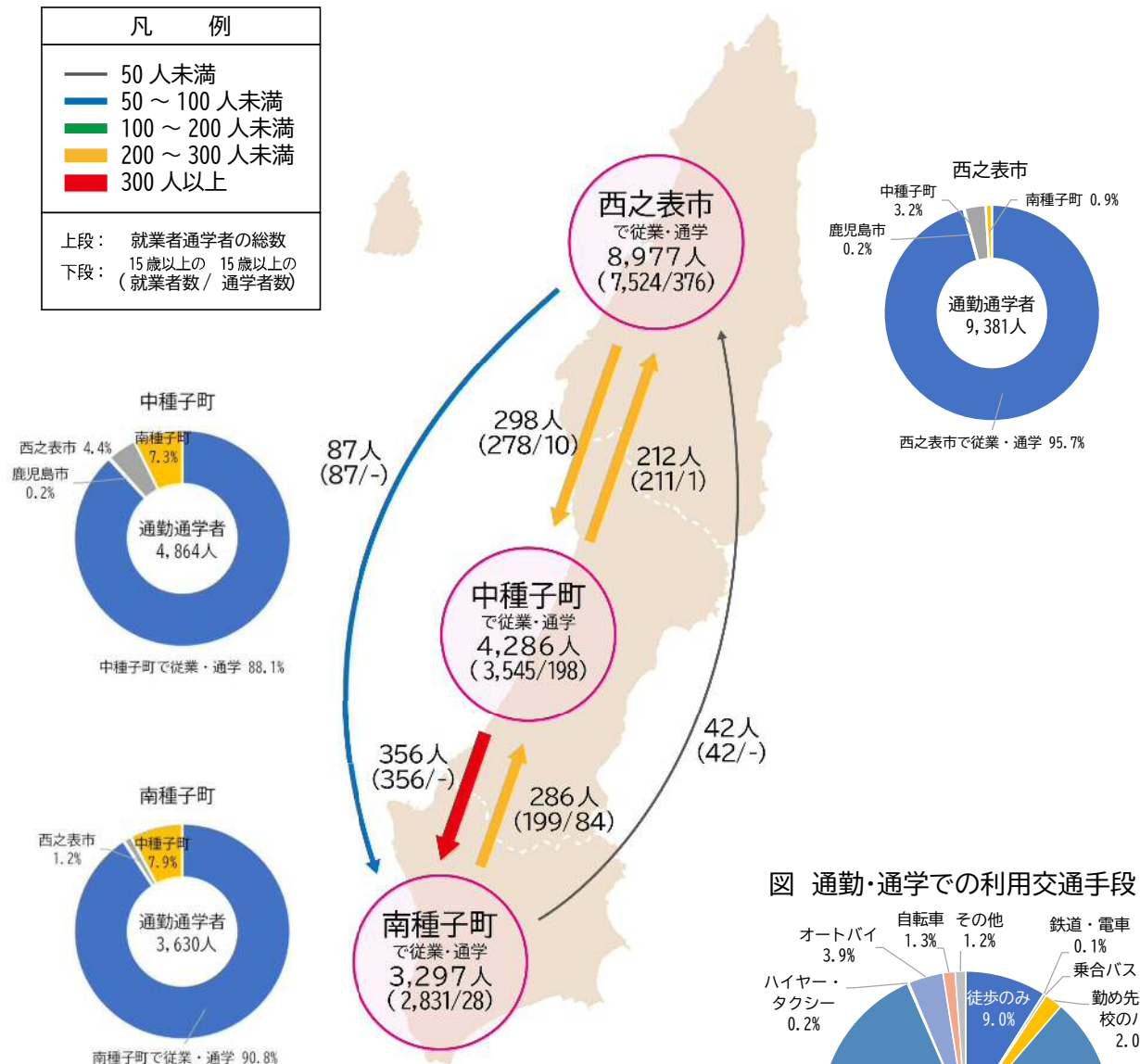


資料：平成 27 年度鹿児島県消費者購買動向調査

#### (4)通勤・通学での移動実態

- ・種子島高校は主に西之表市民が通学しており、種子島中央高校には中種子町民、南種子町民が主に通学しており、西之表市から種子島中央高校への通学や中種子町・南種子町から種子島高校への通学は少ない状況です。
- ・通勤に関しては、8割以上が自市町内で従事しています。
- ・通勤通学時の利用交通手段は、約8割が自家用車に依存しており、路線バスの利用は1%未満と少ないです。

図 通勤・通学での移動実態

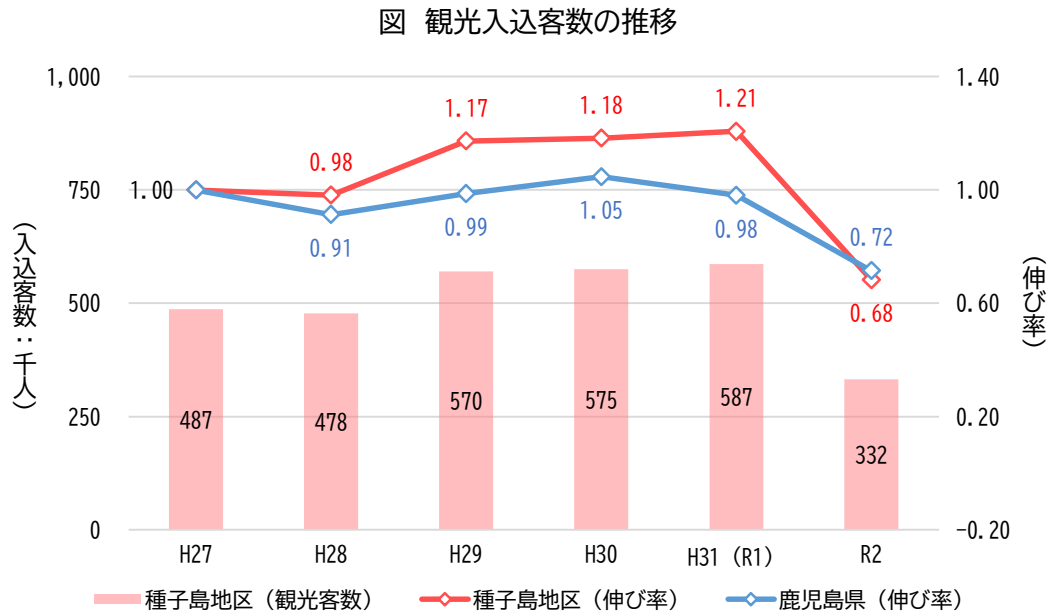


資料：R2年国勢調査（2020年）



### (5) 観光入込客数の推移

- ・観光入込客数に関しては、令和元年まで増加傾向となっていたものの、新型コロナウイルス感染症の影響から減少しています。
- ・観光もしくはビジネスでの来訪者に関しては、種子島全域で広域的な移動を伴うことから、それらを支える地域公共交通が重要となります。



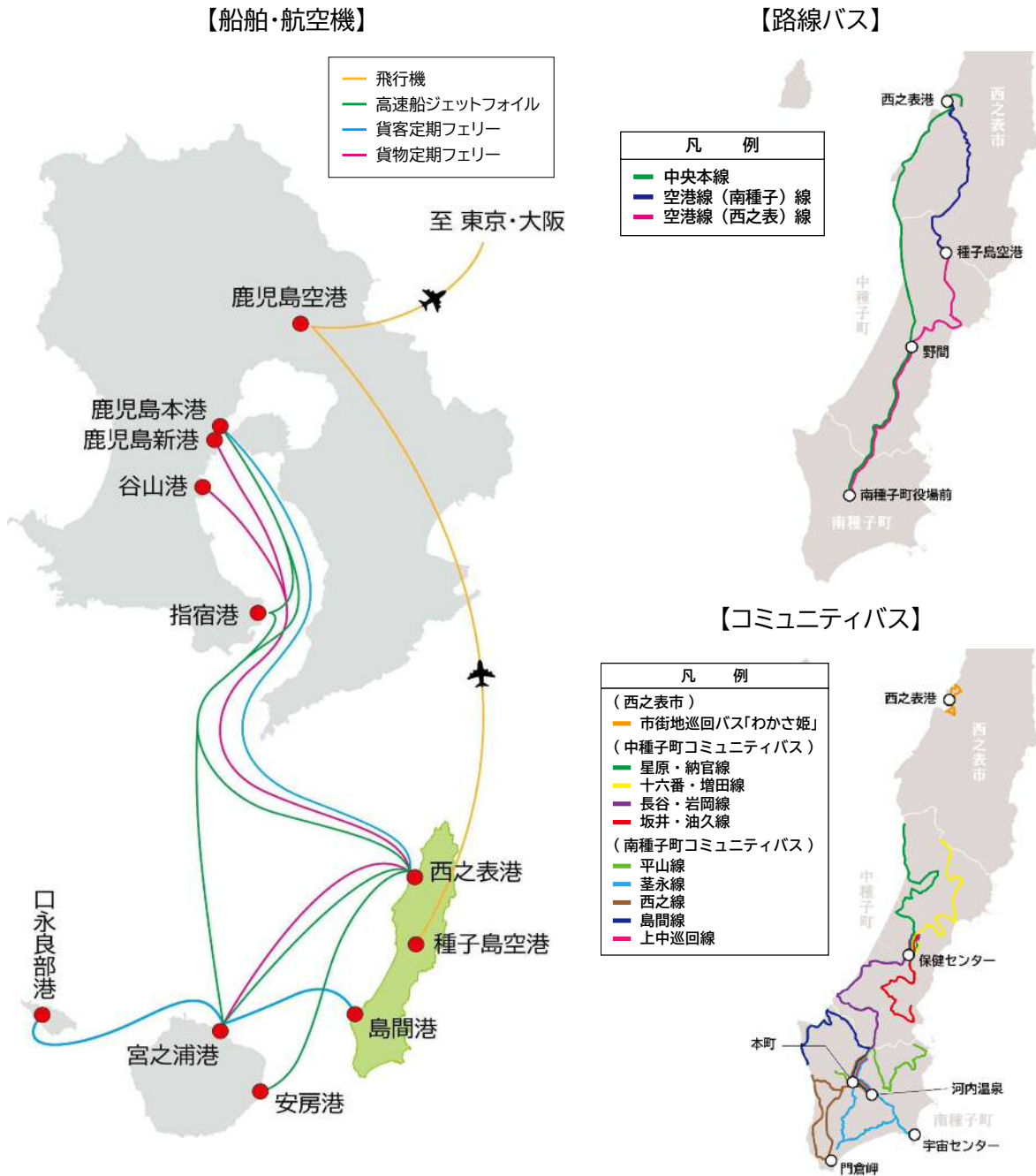
資料：統計にしのおもて、鹿児島県の観光の動向～鹿児島県観光統計

## 2 地域公共交通の現状等

### (1) 地域交通資源の運行状況

・本土と種子島地域の玄関口として、西之表港（西之表市）、種子島空港（中種子町）、島間港（南種子町）が立地しています。

図 地域公共交通の運行状況



- ・西之表港では、鹿児島（指宿）～種子島～屋久島間を連絡する高速船が3～6往復/日運航しており、鹿児島～種子島間を連絡するフェリーが1往復/日運航しています。
- ・種子島空港では、鹿児島空港とを連絡する飛行機が4往復/日運航しています。
- ・島間港では、宮之浦（屋久島）とを連絡するフェリーが1往復/日運航しています（偶数日と奇数日により運航ダイヤが異なる）。

表 航空機のサービス水準

運行	発着・経由地	所要時間	片道運賃	運行便数 合計(平日)	出発地	到着地
日本航空	鹿児島～種子島	35分	15,650円	4便/日	種子島空港	鹿児島空港
		40分	15,650円	4便/日	鹿児島空港	種子島空港

表 船舶のサービス水準

種別	運行	経由地	所要時間	片道運賃	運行便数 (平日)	出発地	到着地
高速船 ジェット フォイル	トッピー・ロケット 種子屋久高速船株式会社	鹿児島～指宿～種子島～屋久島	1時間50分	8,000円	2便/日	鹿児島本港	西之表港
						西之表港	鹿児島本港
		鹿児島～種子島～屋久島	1時間35分	9,800円	2便/日	鹿児島本港	安房港
			55分	5,100円	2便/日		
			50分	5,100円	1便/日	安房港	鹿児島本港
			1時間35分	9,800円	1便/日		
			50分	5,100円	1便/日	宮之浦港	鹿児島本港
			1時間35分	9,800円	1便/日		
		鹿児島～種子島	1時間35分	9,800円	4便/日	鹿児島本港	西之表港
						西之表港	鹿児島本港
貨客 定期 フェリー	フェリー太陽Ⅱ 屋久島町	屋久島・口永良部島～種子島	1時間5分	1,460円	4便/日	宮之浦港	宮之浦港
						宮之浦港	宮之浦港
	プリンセスわかさ コスモライン株式会社	鹿児島～種子島	3時間30分	4,370円～	2便/日	西之表港	鹿児島本港
						鹿児島本港	西之表港
貨物 定期 フェリー	フェリー 「はいびすかす」 鹿商海運株式会社	鹿児島～種子島	3時間40分	3,800円～	2便/日	谷山港	西之表港
						西之表港	谷山港
		種子島～屋久島	2時間	2,350円～	2便/日	西之表港	宮之浦港
						宮之浦港	西之表港
	貨物フェリー 新種子島丸 共同フェリー運輸(株) 鹿児島荷役海陸運輸(株)	鹿児島～種子島	3時間30分	10,500円～	2便/日	西之表港	鹿児島新港
						鹿児島新港	西之表港
						西之表港	鹿児島新港
貨物フェリー 新さつま 共同フェリー運輸(株) 鹿児島荷役海陸運輸(株)	鹿児島～種子島	3時間30分	10,500円～	2便/日	西之表港	鹿児島新港	
					鹿児島新港	西之表港	

・交通結節点においては、路線バスや空港バス、さらにはコミュニティバス等が接続している状況ですが、気象条件やその他要因等の影響から、地域公共交通相互の運行ダイヤの接続が十分でない状況です。

表 西之表港の路線バスとの接続状況

西之表港【発】						
出発	所要時間	到着	待ち時間	出発	所要時間	到着
				西之表港 6:58	1時間12分 (路線バス)	南種子町 (南種子町役場) 8:10
屋久島 (安房港) 7:00	50分 (高速船)	西之表港 7:50	27分	西之表港 8:17	28分 (空港バス)	種子島空港 8:45
				西之表港 9:13	1時間12分 (路線バス)	南種子町 (南種子町役場) 10:25
屋久島 (宮之浦港) 8:10	2時間 (フェリー)	西之表港 10:10	27分	西之表港 11:12	28分 (空港バス)	種子島空港 11:40
鹿児島本港 8:40	3時間30分 (フェリー)	西之表港 12:10	13分	西之表港 12:23	1時間12分 (路線バス)	南種子町 (南種子町役場) 13:25
鹿児島本港 10:20	1時間35分 (高速船)	西之表港 11:55	28分			
屋久島 (宮之浦港) 10:35	50分 (高速船)	西之表港 11:25	58分			
				西之表港 13:53	1時間12分 (路線バス)	南種子町 (南種子町役場) 15:05
				西之表港 14:02	28分 (空港バス)	種子島空港 14:30
鹿児島本港 13:00	1時間35分 (高速船)	西之表港 14:35	8分	西之表港 14:43	1時間12分 (路線バス)	南種子町 (南種子町役場) 15:55
屋久島 (宮之浦港) 16:00	50分 (高速船)	西之表港 16:50	12分	西之表港 17:02	28分 (空港バス)	種子島空港 17:30
鹿児島本港 16:00	1時間35分 (高速船)	西之表港 17:35	7分	西之表港 17:42	1時間12分 (路線バス)	南種子町 (南種子町役場) 18:54

西之表港【着】						
出発	所要時間	到着	待ち時間	出発	所要時間	到着
南種子町 (南種子町役場) 6:21	1時間12分 (路線バス)	西之表港 7:33	27分	西之表港 8:00	1時間35分 (高速船)	鹿児島本港 9:35
種子島空港 9:55	28分 (空港バス)	西之表港 10:28	32分	西之表港 11:00	3時間40分 (フェリー)	鹿児島 (谷山港) 14:40
南種子町 (南種子町役場) 9:38	1時間12分 (路線バス)	西之表港 10:50	50分	西之表港 11:40	1時間35分 (高速船)	鹿児島本港 13:15
南種子町 (南種子町役場) 10:44	1時間12分 (路線バス)	西之表港 11:56	14分	西之表港 12:10	50分 (高速船)	屋久島 (安房港) 13:05
種子島空港 12:00	28分 (空港バス)	西之表港 12:28				
南種子町 (南種子町役場) 12:16	1時間12分 (路線バス)	西之表港 13:28	32分	西之表港 14:00	3時間30分 (フェリー)	鹿児島本港 17:30
種子島空港 14:50	28分 (空港バス)	西之表港 15:18				
南種子町 (南種子町役場) 15:04	1時間12分 (路線バス)	西之表港 16:16	50分	西之表港 17:05	1時間35分 (高速船)	鹿児島本港 18:55
南種子町 (南種子町役場) 16:04	1時間12分 (路線バス)	西之表港 17:16	24分	西之表港 17:40	50分 (高速船)	屋久島 (安房港) 18:30
種子島空港 17:50	28分 (空港バス)	西之表港 18:18				

表 島間港のコミュニティバスとの接続状況

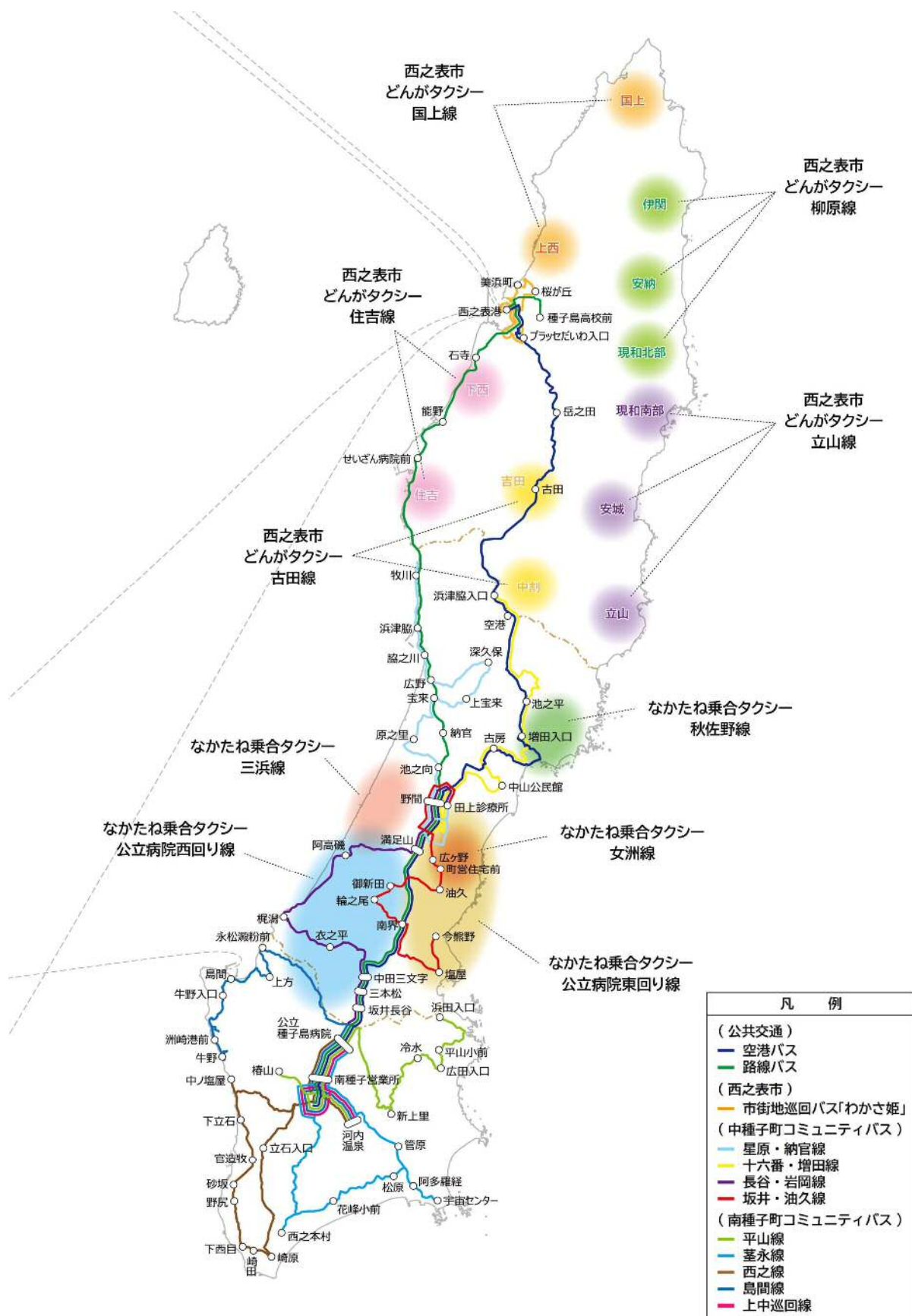
島間港【発】

出発	所要時間	到着	待ち時間	出発	所要時間	到着
				島間 9:17	41分 (コミュニティバス小型)	河内温泉 9:58
屋久島 (宮之浦港) 9:10	1時間5分 (フェリー)	島間港 10:15 (奇数日)	32分	島間 10:47	41分 (コミュニティバス大型)	河内温泉 11:28
屋久島 (宮之浦港) 13:00	1時間5分 (フェリー)	島間港 14:05 (偶数日)	6分	島間 14:11	17分 (コミュニティバス小型)	長小田 14:28
				島間 15:41	7分 (コミュニティバス大型)	牛野 15:48

島間港【着】

出発	所要時間	到着	待ち時間	出発	所要時間	到着
長小田 9:00	17分 (コミュニティバス小型)	島間 9:17	88分	島間港 10:45 (奇数日)	1時間5分 (フェリー)	屋久島 (宮之浦港) 11:50
牛野 10:40	7分 (コミュニティバス大型)	島間 10:47				
河内温泉 13:30	41分 (コミュニティバス小型)	島間 14:11	24分	島間港 14:35 (偶数日)	1時間5分 (フェリー)	屋久島 (宮之浦港) 15:40
河内温泉 15:00	41分 (コミュニティバス大型)	島間 15:41				

・地域内を運行する地域公共交通は、路線バスと空港バスが地域内幹線として地域を横断し、各拠点間を連絡しており、それらに接続する形で各市町のコミュニティバスと乗合タクシーが運行しています。



- ・路線バスは、1市2町を連絡する形で、南種子町役場前～種子島高校前を6往復/日、6時台～18時台に運行に運行していますが、日曜・祝日は運休です。
- ・さらには、空港バスとして、南種子町役場前～種子島空港、西之表港～種子島空港を各4往復/日、8時台～18時台に運行しており、日曜・祝日は運休です。
- ・その他、西之表市では、市街地巡回バス「わかさ姫」と各地域から市街地まで運行するデマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」を5路線で運行しています。
- ・中種子町では、各地域から市街地まで運行するコミュニティバスを4路線、予約型乗合タクシーを5路線運行しています。
- ・南種子町では、各地域から市街地まで運行する町内路線を4路線、中央高校路線を1路線、上中市街地循環路線を1路線運行しています。

表 路線バスのサービス水準

分類	系統		発着バス停	所要時間	最大運賃	運行本数 合計(平日)
路線バス	中央本線	西之表港方面	南種子町役場前 ～ 種子島高校前	180分	1550円	12
		南種子町方面	種子島高校前 ～ 南種子町役場前			
	空港線	(南種子)線	南種子町役場前 ～ 種子島空港	40分	1020円	8
	空港線	(西之表)線	西之表港 ～ 種子島空港	28分	770円	8

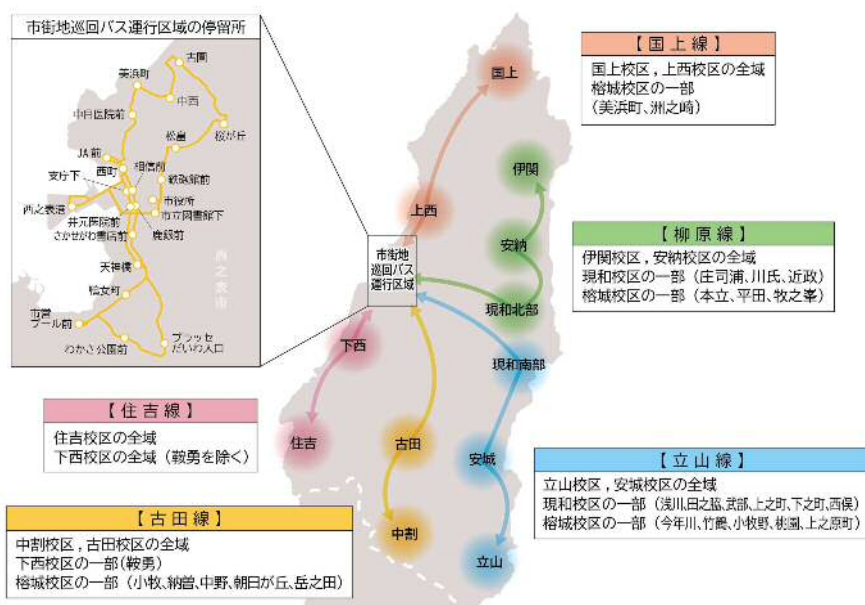
表 コミュニティバスのサービス水準

分類	系統		発着バス停	所要時間	最大運賃	運行本数 合計(平日)
コミュニティバス	西之表市街地巡回バス「わかさ姫」		西之表港 ～ 西之表港	33分	100円	12
	中種子町 コミュニティ バス	星原・納官線	上牧川 ～ 田上診療所	45分	100円	2
		十六番・増田線	浜津脇入口 ～ 田上診療所	41分	100円	2
		長谷・岩岡線	長谷 ～ 田上診療所	34分	100円	2
		坂井・油久線	今熊野 ～ 田上診療所	33分	100円	2
	南種子町 コミュニティ バス	平山線(大型バス)	浜田入口 ～ 河内温泉	43分	100円	2
		平山線(小型バス)	浜田入口 ～ 河内温泉	49分	無料	2
		荃永線(大型バス)	Aコープ前 ～ 河内温泉	76分	100円	2
		荃永線(小型バス)	雨田 ～ 河内温泉	66分	無料	2
		西之線(大型バス)	役場 ～ 河内温泉	64分	100円	2
		西之線(小型バス)	役場 ～ 河内温泉	61分	無料	2
		島間線(大型バス)	牛野 ～ 河内温泉	58分	100円	2
		島間線(小型バス)	長小田 ～ 河内温泉	48分	無料	2
	上中巡回線(小型バス)	役場 ～ 役場	34分	無料	3	

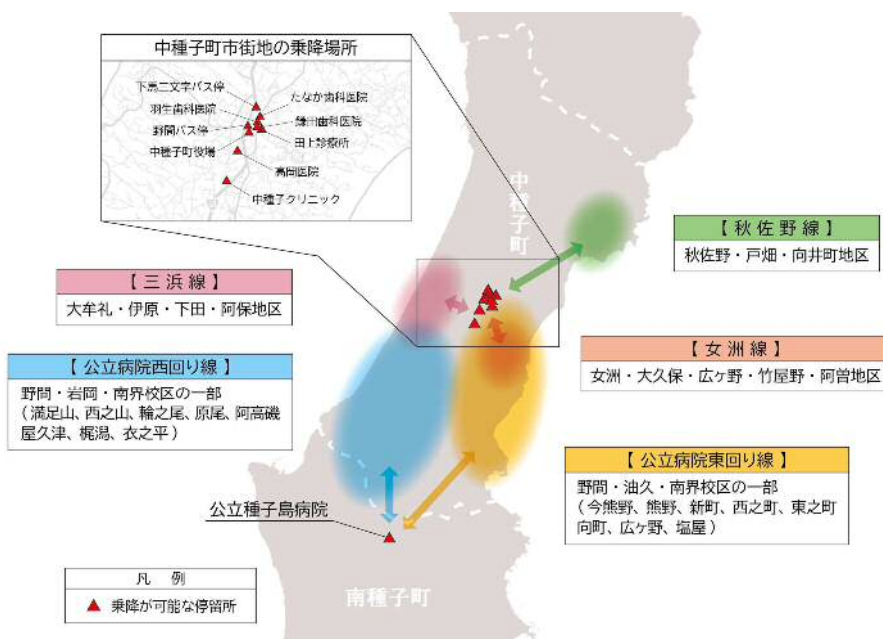
表 乗合タクシーのサービス水準

地区	路線名等	運行	運賃	運行日	運行回数	運行時間帯	
西之表市	デマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」	国上線	(有)市丸タクシー	300円	月～土運行 【要予約】	7便/日	7:30～17:30
		住吉線					
		柳原線	はやしタクシー	300円			
		立山線					
古田線							
中種子町	中種子町予約型乗合タクシー	三浜線	はやしタクシー	200円	水・金運行 【要予約】	上り1便/日 下り2便/日	上り 8:30～8:35 下り 11:20～13:20
		秋佐野線	(有)市丸タクシー	最大500円			
		女洲線		最大300円			
		公立病院東回り線	(有)市丸タクシー	最大500円	月・火・木 運行 【要予約】		
		公立病院西回り線	はやしタクシー	最大500円			

◇西之表市デマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」



◇中種子町予約型乗合タクシー「なかたね乗合タクシー」



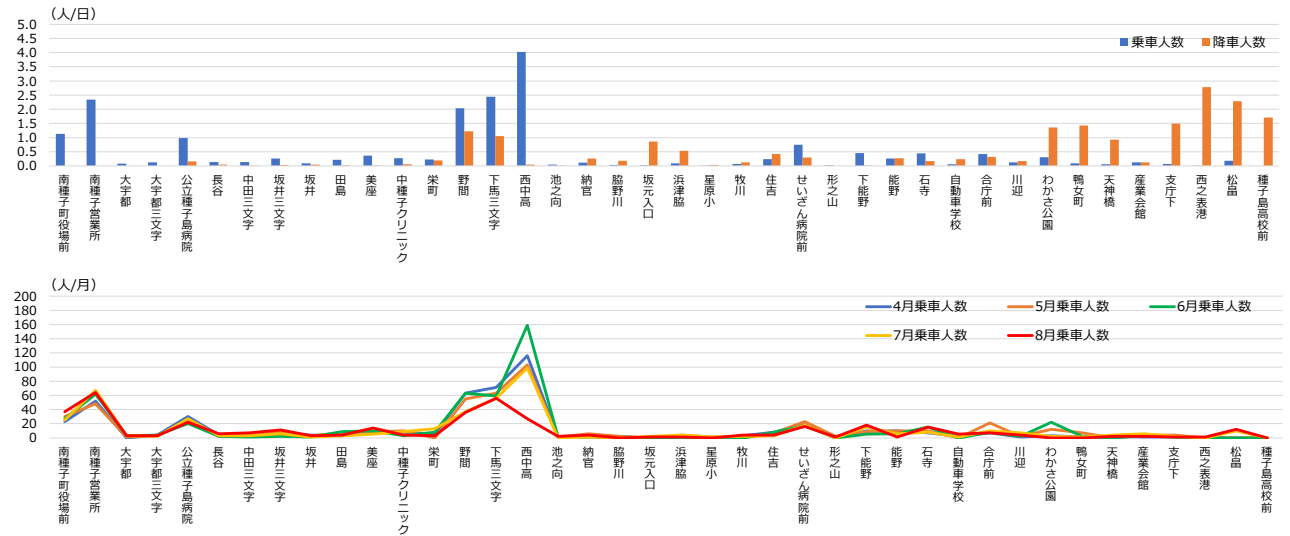


## (2) 地域公共交通の利用状況

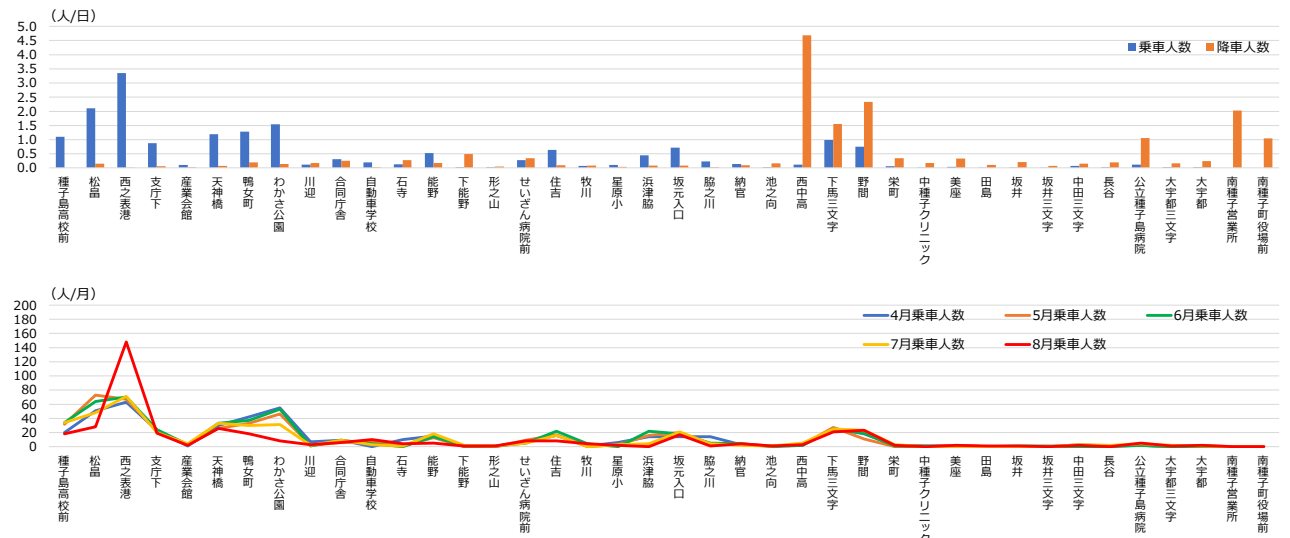
### ① 路線バス・空港バス

#### ○ 幹線バス(令和4年4月～8月の利用実態)

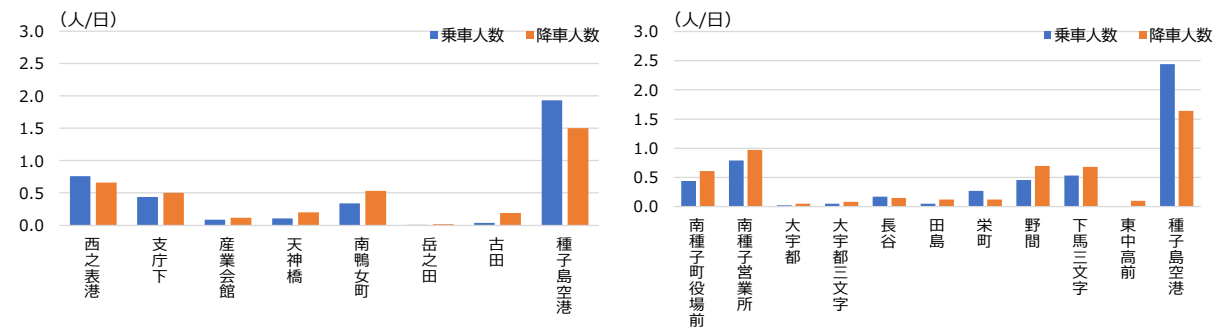
##### 南種子町役場前 → 種子島高校前



##### 種子島高校前 → 南種子町役場前



#### ○ 空港バス(令和4年5月～8月の利用実態)

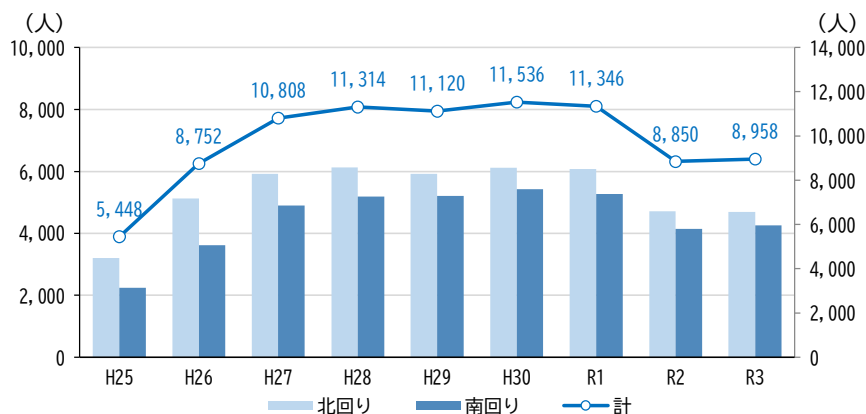


## ②コミュニティバス

### 西之表市街地巡回バス「わかさ姫」

- ・市街地巡回バス「わかさ姫」は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数は減少しているものの、比較的用户数は好調に推移しています。
- ・1 便当たりの利用者数は 2.5 人/便となっています。

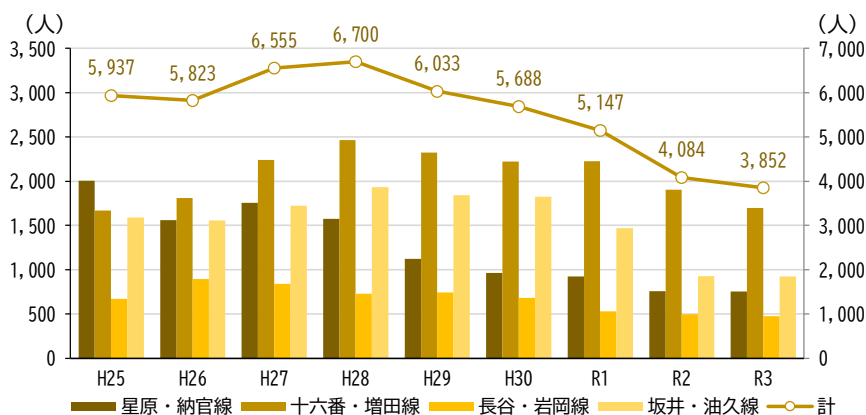
図 西之表市街地巡回バス「わかさ姫」利用者数の推移



### 中種子町コミュニティバス

- ・中種子町コミュニティバスは、利用者数が大きく減少しており、ピーク時の H28 と比較して約 4 割減少しています。
- ・路線によって利用状況が異なり、長谷・岩岡線は他路線と比較して利用が少ない状況です。
- ・コミュニティバスにおいては、路線バス・空港バスと運行区間が重複している状況です。

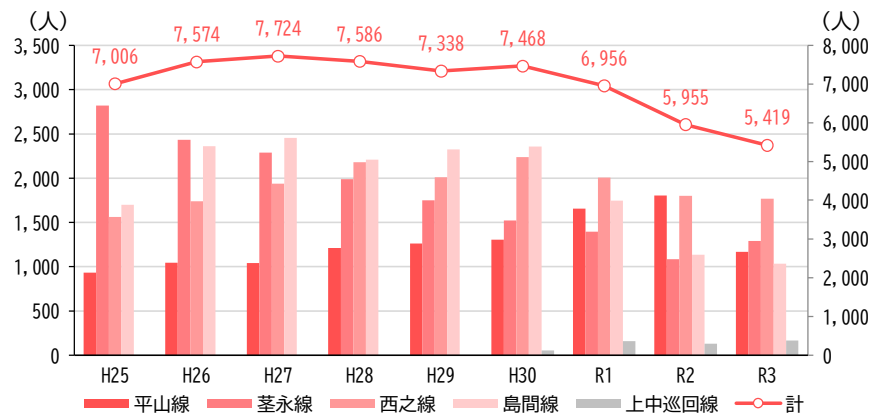
図 中種子町コミュニティバス利用者数の推移



## 南種子町コミュニティバス

- ・南種子町コミュニティバスは、利用者数は近年減少傾向となっており、ピーク時の H27 と比較して約 3 割減少しています。
- ・路線によって利用者数の推移に違いがあり、平山線は令和 2 年まで増加傾向となっている一方、島間線は減少傾向となっています。
- ・中央高校路線と路線バス・空港バスの運行区間が重複が見られます。

図 南種子町コミュニティバス利用者数の推移



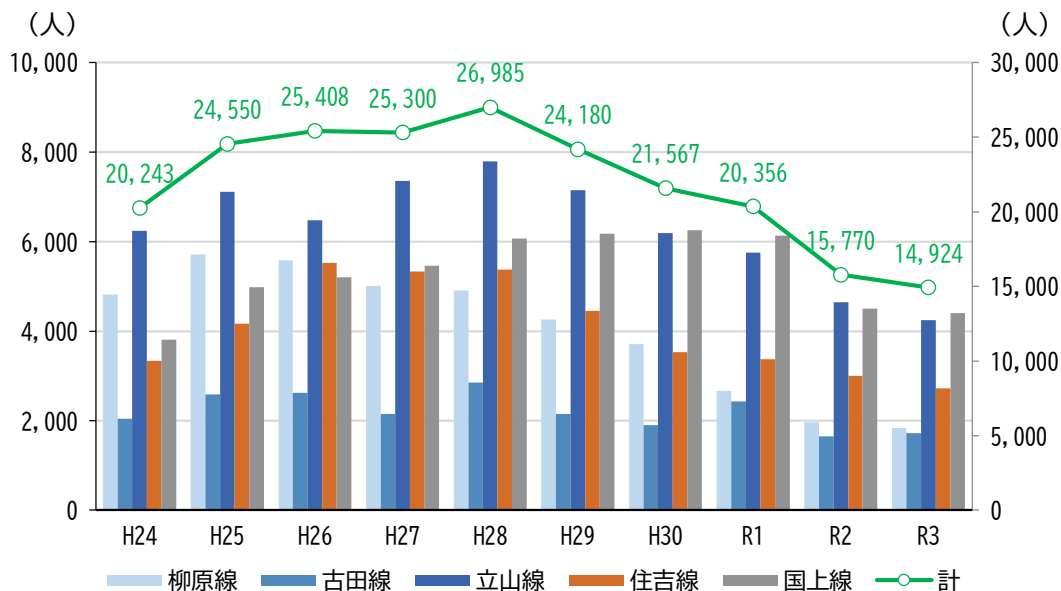
資料：西之表市、中種子町、南種子町

### ③乗合タクシー

#### 西之表市デマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」

- ・乗合タクシー「どんがタクシー」は利用者数が全体的に減少傾向であり、柳原線や古田線など1便あたり2人未満の路線も存在します。
- ・住吉線や古田線は路線バスや空港バスと運行区間が重複が見られます。

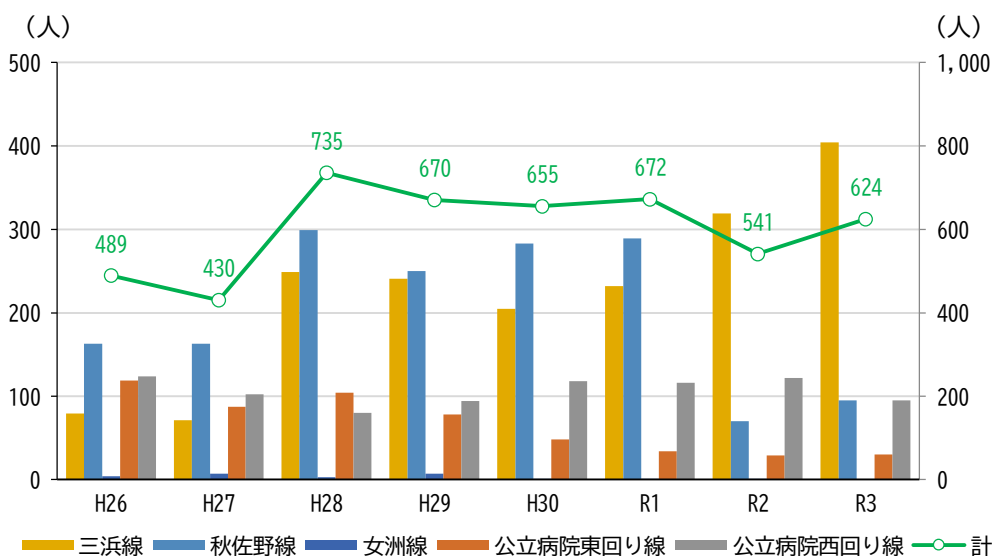
図 西之表市デマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」利用者数の推移



#### なかたね乗合タクシー

- ・「なかたね乗合タクシー」は、利用者数に大きな変動はないものの、路線によって利用状況や稼働率が大きく異なります。
- ・特に、三浜線の利用者数は大きく増加しているものの、秋佐野線は大きく減少しています。

図 なかたね乗合タクシー利用者数の推移



#### ④タクシーの状況

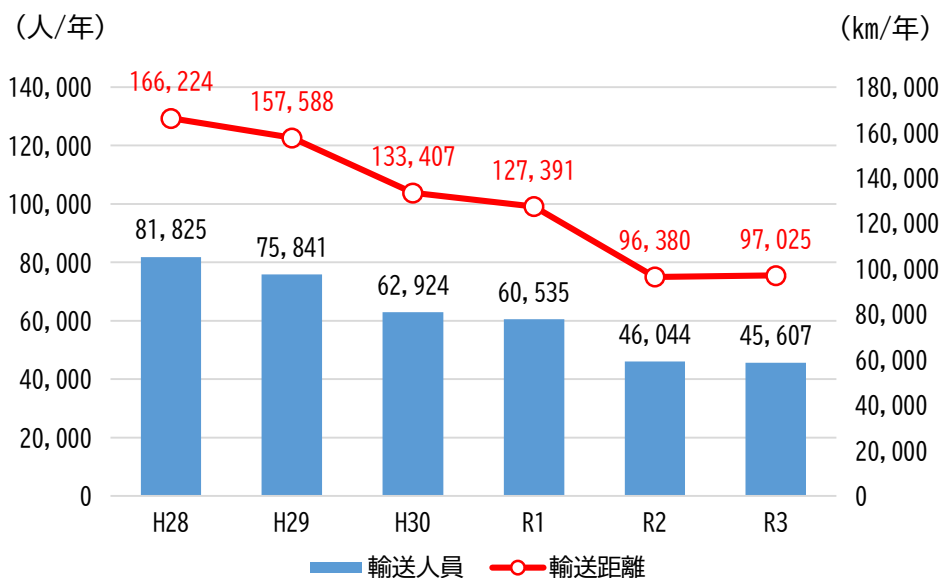
- ・種子島地域ではタクシー事業者が3社存在しています。
- ・各社とも運転手不足や運転手の高齢化などの問題を抱えていますが、輸送人員及び輸送距離については年々減少している状況です。

表 タクシー事業者の状況

事業者	所在地	業務体制	保有車両	カード・電子決済
市丸タクシー	熊毛郡中種子町野間5298-2	運転手10名	大型(1台) 小型(11台)	なし
はやしタクシー	熊毛郡南種子町中之上2749-4	運転手13名	大型(1台) 小型(3台)	なし
島間タクシー	熊毛郡南種子町島間12	運転手1名	大型(0台) 小型(2台)	なし

資料：各社へのヒアリング結果

図 輸送人員と輸送距離の推移

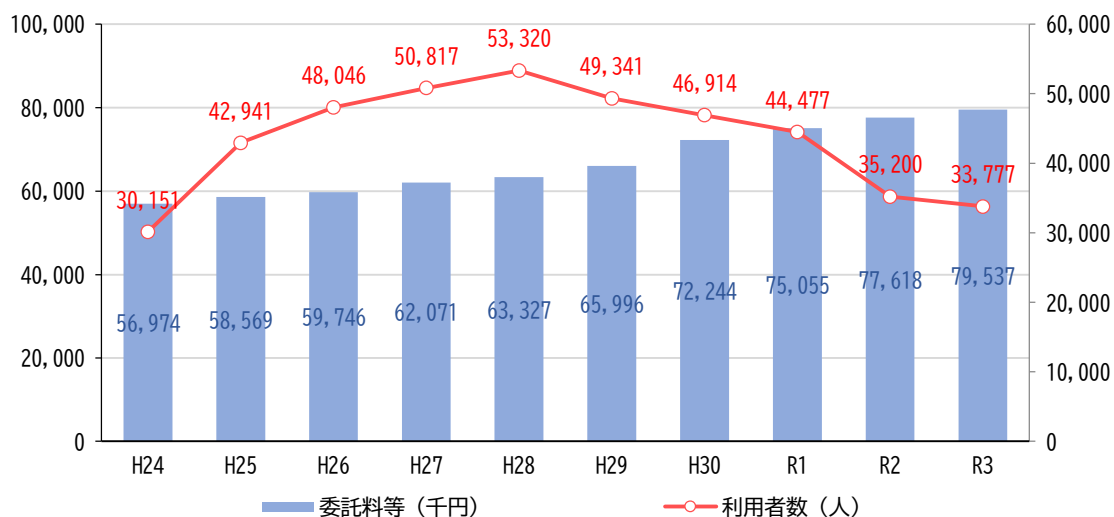


資料：各社へのヒアリング結果

### (3)地域公共交通に関する費用負担(各市町のコミュニティバス・乗合タクシーを対象)

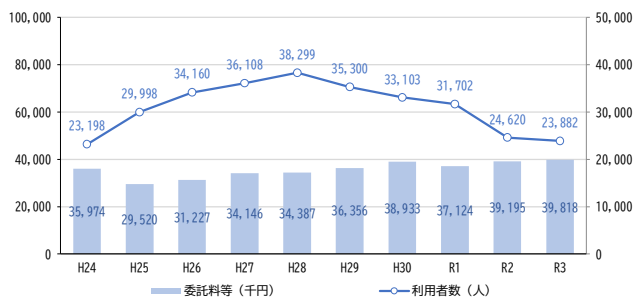
- ・路線バスや空港バスに関しては、人口減少に伴う利用者数の減少、さらには運行に係る補助金額が増加しています(約 35,000 千円/年)。
- ・支線部分に関しても、地域公共交通の運行に係る費用は西之表市で約 40,000 千円/年、中種子町で約 9,000 千円/年、南種子町で約 30,000 千円と増加傾向となっています。

図 地域公共交通(支線)の利用者数と委託料等の推移

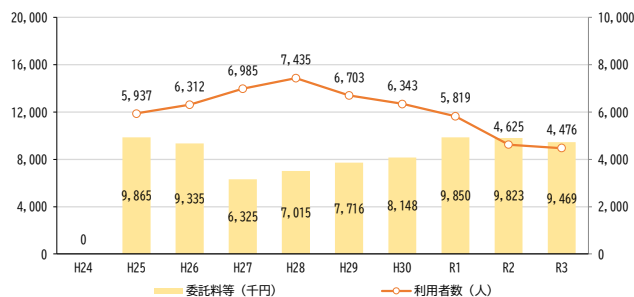


項目	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
利用者数 (人)	30,151	42,941	48,046	50,817	53,320	49,341	46,914	44,477	35,200	33,777
委託料等 (千円)	56,974	58,569	59,746	62,071	63,327	65,996	72,244	75,055	77,618	79,537
1人あたり委託料 (円/人)	1,890	1,364	1,244	1,221	1,188	1,338	1,540	1,687	2,205	2,355

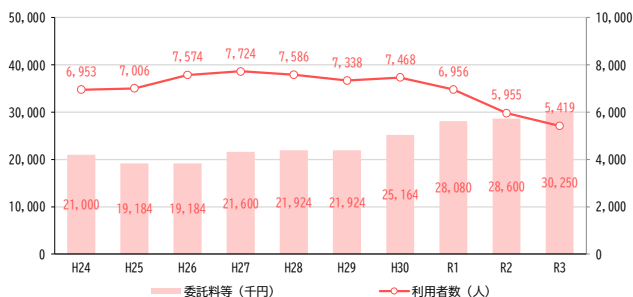
#### 西之表市



#### 中種子町



#### 南種子町



#### (4) スクールバスの状況

- ・各市町において中学校へのスクールバスを運行しており、西之表市では約 37,000 千円/年、中種子町では約 50,000 千円/年、南種子町では約 25,000 千円/年を費用負担しています。
- ・その他、南種子町では種子島中央高校へのスクールバスを運行しています。

表 スクールバスの状況

地域	学校名	運行形態	運行事業者	運行路線 (地区)数	車両形態	使用台数
西之表市	種子島中学校	運行委託	種子島井元観光	6	中型・大型	6台
中種子町	中種子中学校	運行委託	(有)和人組	4	小型・大型	4台
南種子町	南種子中学校	運行管理 業務委託	(有)和人組	5	小型	6台

※一般利用不可

図 スクールバスの利用者数と年間費用負担額

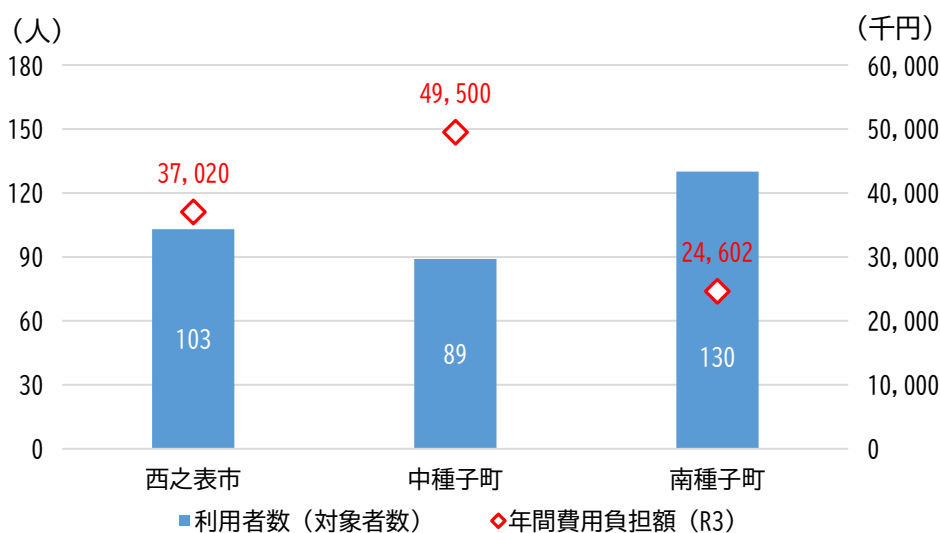
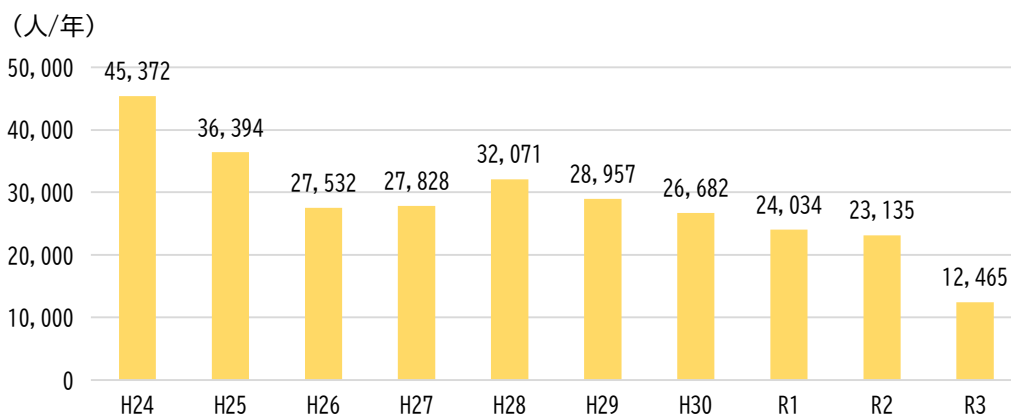


図 南種子町スクールバス(種子島中央高校)利用者数の推移



## (5)福祉有償運送の状況

- ・種子島地域で福祉有償運送を行っている事業者は、環境福祉サービスおたつめたつ、西之表市社会福祉協議会の2事業者が存在します。

表 福祉有償運送の状況

商号(法人格)	事業者名	所在地	運行区域	登録又は利用回数
特定非営利活動法人	環境福祉サービス おたつめたつ	熊毛郡中種子町納官5159番地5	中種子町	登録 85人
社会福祉法人	西之表市社会福祉協議会	西之表市桜が丘7779番地94	西之表市	利用 76回

資料：鹿児島県（自家用有償旅客運送（福祉有償運送）登録団体一覧）、各事業所の事業報告書

## (6)その他の交通資源の状況

- ・西之表市では、宿泊施設の送迎車両、貸切バス事業者が存在します。
- ・中種子町においては、病院・宿泊施設の送迎サービスはなく、貸切バス事業者が存在します。
- ・南種子町における特定の宿泊施設では、市街地バス停までの送迎サービスを実施しています。

表 その他の交通資源の状況

地域	種別	事業者(施設)名	形態	運転手数	車両台数	車両形態	利用者数	対象者	年間費用負担額(R3)
西之表市	病院	種子島医療センター	直営	5名	5台	軽自動車(4台) 15人乗り(1台)	50人/日	透析患者のみ	15,400千円
	病院	中目医院	直営	1名	1台	ワンボックス	2人/日(平均)	希望者	-
	宿泊施設	種子島あらかきホテル	直営	5名	2台	軽自動車	500人/年	島外からの宿泊客	600千円
	宿泊施設	ホテルニュー種子島	直営	2名	1台	大型バス	200人/年	ホテル利用の宿泊客	525千円
				2名	1台	マイクロバス	300人/年	ホテル利用の宿泊客	850千円
				8名	1台	ワンボックス	100人/年	ホテル利用の宿泊客	400千円
	宿泊施設	ホテルレクストン種子島	直営	7名	1台	ワンボックス	3,285人/年	宿泊客のみ	656千円
	観光	種子島井元観光	直営	9名	7台	貸し切りバス 大型・中型・小型	3317人/年	観光ツアー客	35,180千円
観光	種子島・屋久島交通株式会社	直営	10名	4台	大型バス	1500人/年	観光ツアー客等	2,209千円	
中種子町	観光	有限会社前田運送	直営	2名	2台	中型バス(1台) 小型バス(1台)	653人/年	葬式、観光、遠足(小学校)	-

資料：各社へのヒアリング結果



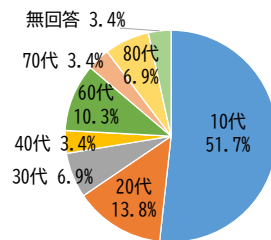
### 第3章 種子島地域の地域公共交通に関する実態・ニーズ

#### 1 地域公共交通の利用実態(令和4年7月調査結果)

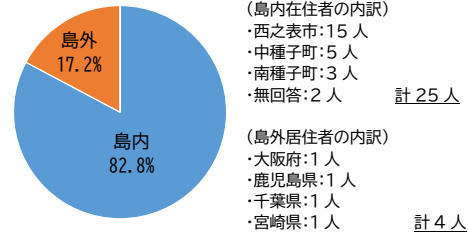
##### (1) 幹線バス(中央本線)

- ・西之表市から種子島中央高校への通学、中種子町・南種子町から種子島高校への通学利用、その他通勤や種子島医療センター等への通院のため利用しています。
- ・利用者の8割以上が地域在住者となっており、うち6割が西之表市民です。
- ・朝の通勤通学、さらには通院の時間帯、帰宅時間帯などの特定の時間帯を除いては、利用者数は少ないです(1~2名/便程度)。
- ・停留所までの所要時間に関して、5分以上が約7割となっており、送迎等で幹線バスを利用している人が多くなっています。
- ・利用機会を増やすためには、「運行本数の充実」や「料金設定」に対するニーズが高くなっています。

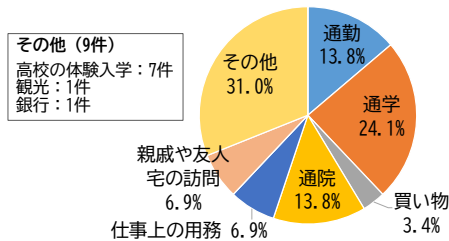
【年齢(N=29)】



【居住地(N=29)】



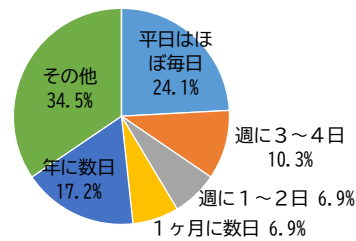
【利用目的(N=29)】



順位	施設名	件数
1	中央高校	7
2	種子島高校	6
3	勤務先	3
4	せいざん病院	2
4	芙蓉苑	2

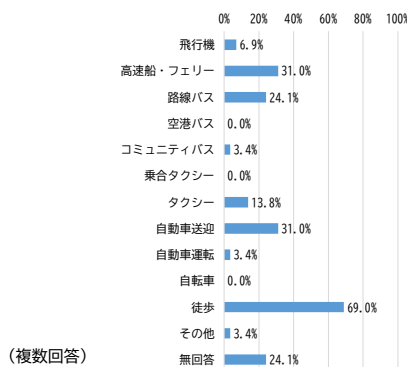
その他の施設9件

【利用頻度(N=29)】

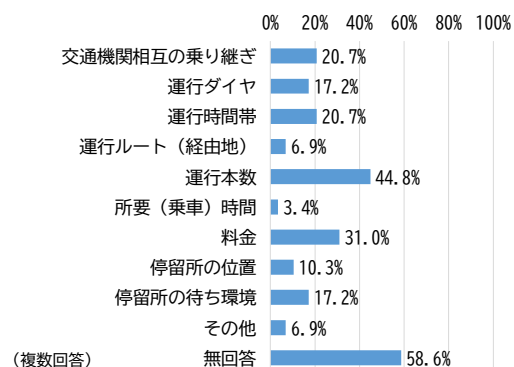


その他(10件)  
 初めてなので分からない: 7件  
 (オープンキャンパスに向かう中学生や観光客など)  
 数年に1度程度: 2件  
 ほぼ使用しない: 1件

【幹線バス以外に利用する交通手段(N=29)】



【利用機会を増やすために重要なこと(N=29)】



〔運行概要〕

- ・所要時間……………180分
- ・最大運賃……………1,550円
- ・運行便数(平日) ……12便

運行ダイヤ	1	2	3	4	5	6
西之表港方面行	6:21	9:38	10:44	12:16	15:04	16:04
南種子町方面行	6:50	9:05	12:15	13:45	14:35	17:35

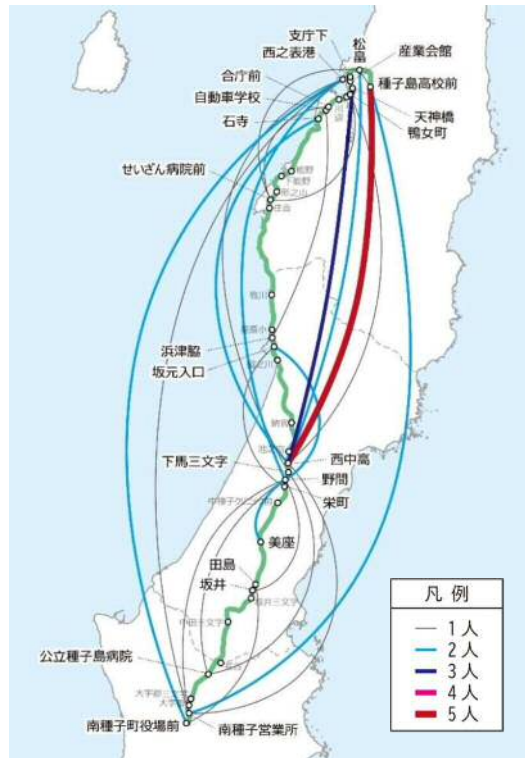
〔利用実態〕

- ・1日の利用者数:37名
- ・1便あたり利用者数:3.1名

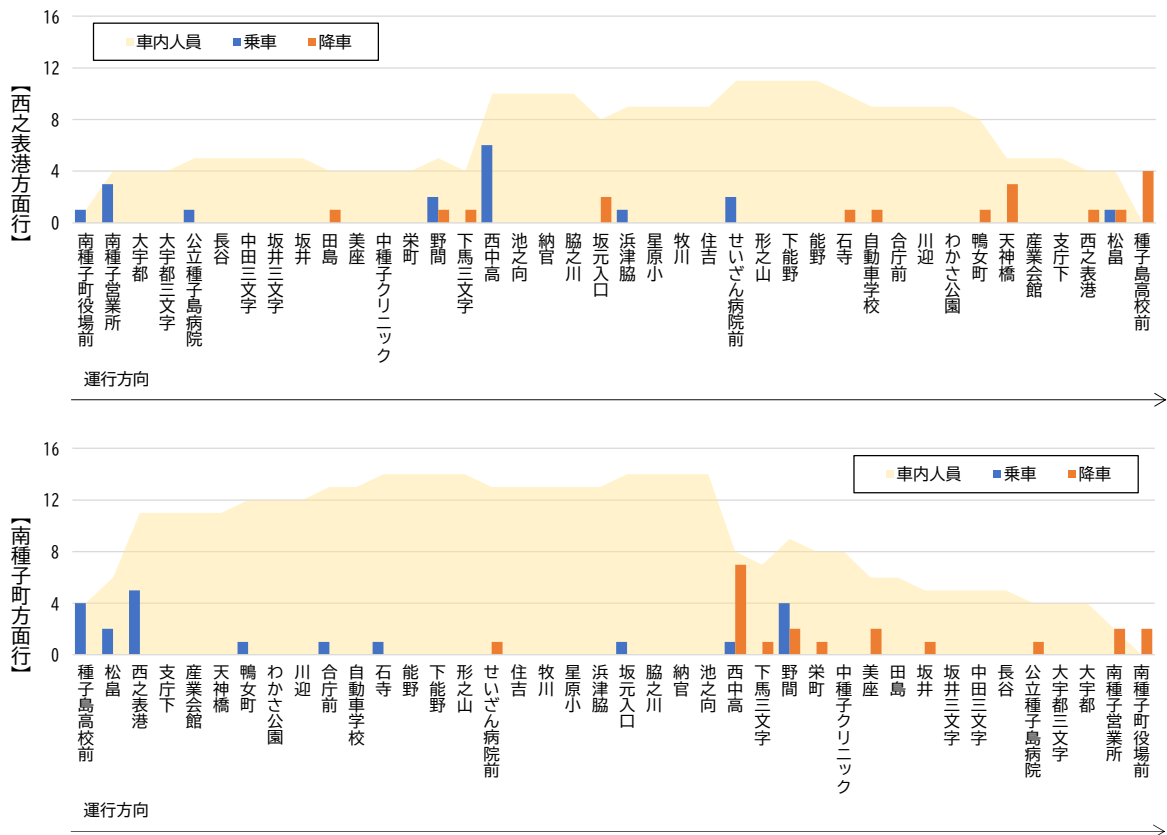
便別の利用者数

西之表港方面行			南種子町方面行		
発車時刻	利用者数	合計	発車時刻	利用者数	合計
6:21	2	17	6:50	9	20
9:38	1		9:05	6	
10:44	2		12:15	1	
12:16	9		13:45	1	
15:04	2		14:35	2	
16:04	1		17:35	1	

〔利用者の移動状況〕



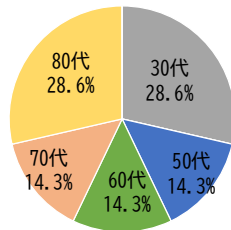
〔バス停ごとの乗降数及び車内人員〕



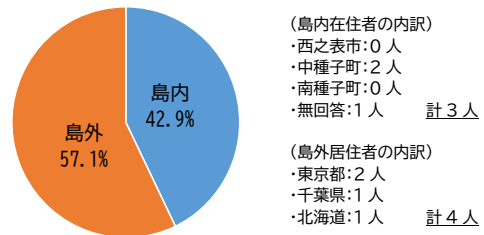
## (2) 空港バス(南種子線・西之表線)

- ・基本的に種子島空港を発着する利用となっており、それ以外の区間利用者も存在するものの、少なくなっています。
- ・利用者の多くは、自動車運転免許証を保有しています。
- ・乗り継ぎ時の問題点として、「運行ダイヤの接続（待ち時間）」が挙がっており、今後利用機会を増やすためには、「交通機関相互の乗り継ぎ」や「運行ダイヤ」に対するニーズが高くなっています。

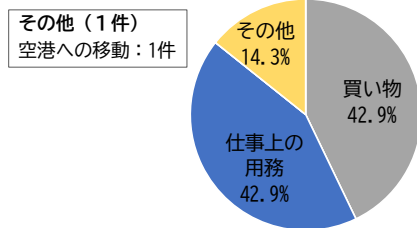
【年齢(N=7)】



【居住地(N=7)】

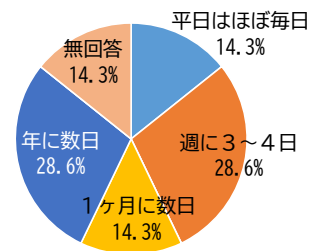


【利用目的(N=7)】

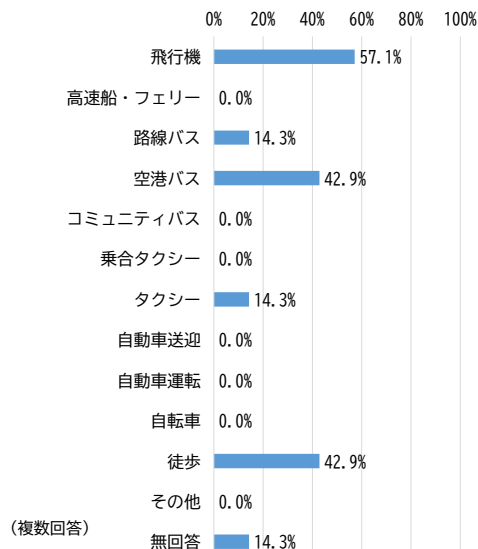


順位	施設名	件数
1	空港	3
2	Aコープ中種子店	2
2	仕事先	2
4	南種子町	1

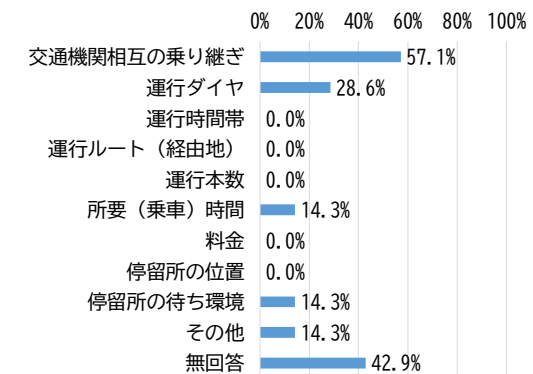
【利用頻度(N=7)】



【空港バス以外に利用する交通手段(N=7)】



【利用機会を増やすために重要なこと(N=7)】



(複数回答)

〔運行概要〕

路線	所要時間	最大運賃	運行便数	出発地		運行ダイヤ			
				南種子町役場前	種子島空港	8:06	11:01	13:51	16:51
南種子線	40分	1,020円	8便	南種子町役場前	種子島空港	8:06	11:01	13:51	16:51
				種子島空港	南種子町役場前	9:55	12:00	14:50	17:50
西之表線	28分	770円	8便	西之表港	種子島空港	8:17	11:12	14:02	17:02
				種子島空港	西之表港	9:55	12:00	14:50	17:50

〔利用者の移動状況〕



〔利用実態〕

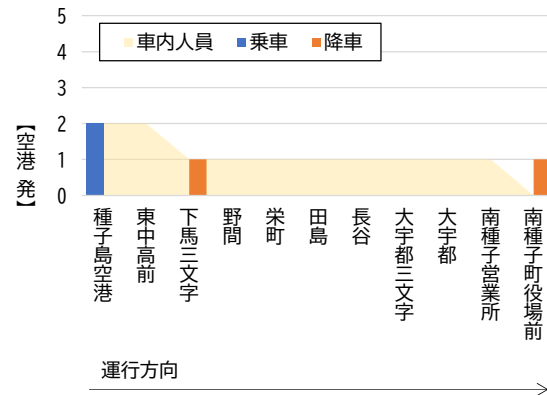
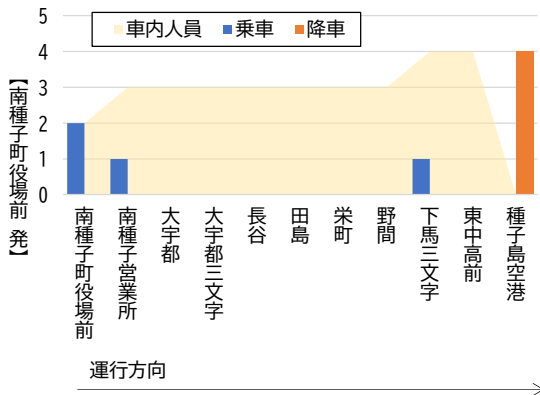
- ・1日の利用者数:9名
- ・1便あたり利用者数:0.6名

路線		南種子町役場前発				種子島空港発				
		発車時刻	8:06	11:01	13:51	16:51	9:55	12:00	14:50	17:50
		利用者数	2	2	0	0	1	0	0	1
合計		4				2				

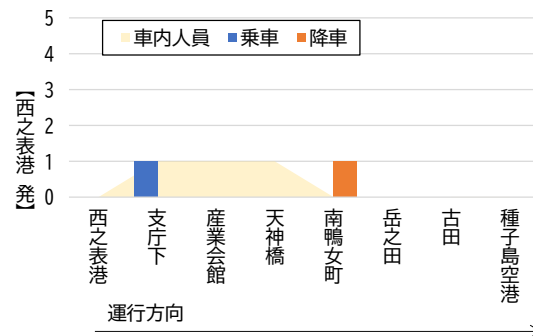
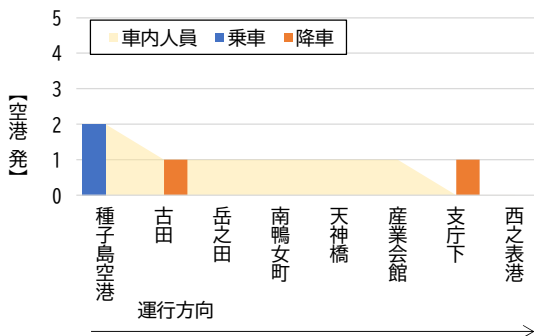
路線		西之表港発				種子島空港発				
		発車時刻	8:17	11:12	14:02	17:02	9:55	12:00	14:50	17:50
		利用者数	0	1	0	0	1	1	0	0
合計		1				2				

〔バス停ごとの乗降数及び車内人員〕

■南種子線



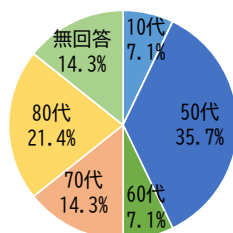
■西之表線



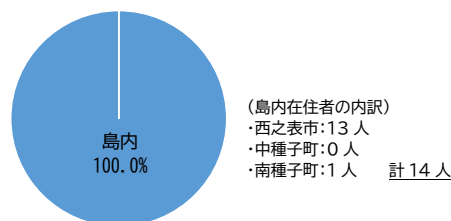
### (3)市街地巡回バス「わかさ姫」(北回り・南回り)

- ・午後の便の利用が少ないなど、便による利用の偏りが見られます。
- ・利用者の9割は50歳以上で、運転免許を保有していない方が、主に買い物目的で利用しています。
- ・他地域公共交通との乗り継ぎ等は少ないとともに、徒歩10分圏域の方の利用が多く、利用者は路線沿線の住民に限定的となっています。
- ・病院へ行くための早い便の設定や日曜日運行へのニーズが見られます。

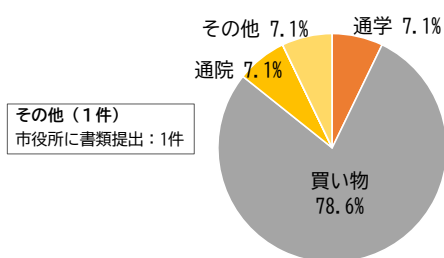
【年齢(N=14)】



【居住地(N=14)】



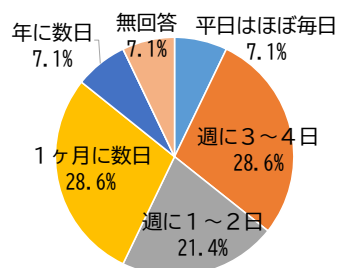
【利用目的(N=14)】



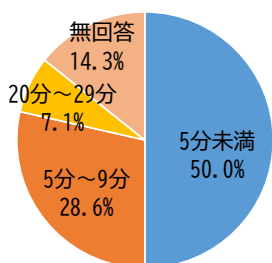
順位	施設名	件数
1	プラッセだいわ	3
2	天神橋の店	1
2	市役所	1
2	市民体育館	1
2	郵便局の前の店	1
2	医療センター	1
-	無回答	6

(目的地)

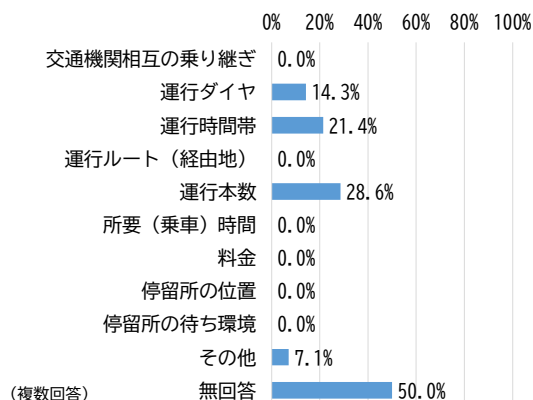
【利用頻度(N=14)】



【最寄り停留所までの所要時間(N=14)】



【利用機会を増やすために重要なこと(N=14)】



〔運行概要〕

北回り・南回り

- ・所要時間……………33分
- ・最大運賃……………100円
- ・運行便数(平日) ……計12便

運行ダイヤ	1	2	3	4	5	6
北回り	9:30	10:30	11:30	12:30	14:00	15:00
南回り	10:00	11:00	12:00	13:30	14:30	15:30

〔利用実態〕

北回り

- ・1日の利用者数:18名
- ・1便あたり利用者数:3名

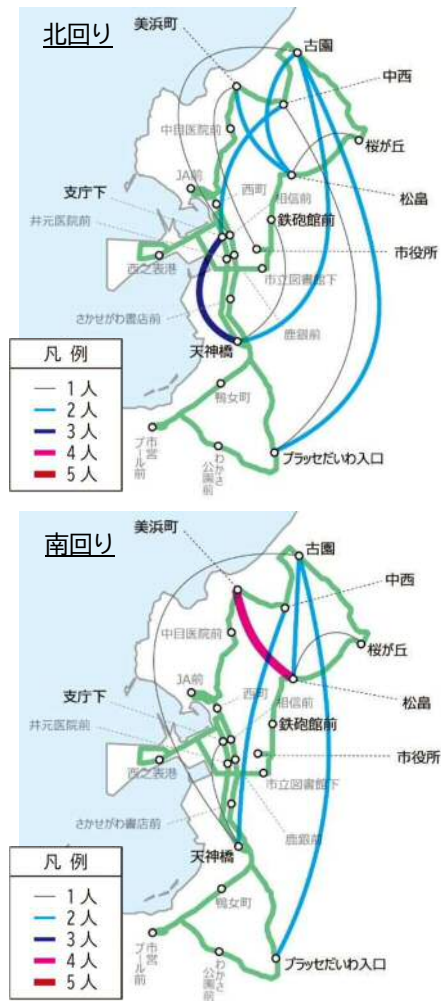
北回り		
発車時刻	利用者数	合計
9:30	11	18
10:30	4	
11:30	1	
12:30	1	
14:00	1	
15:00	0	

南回り

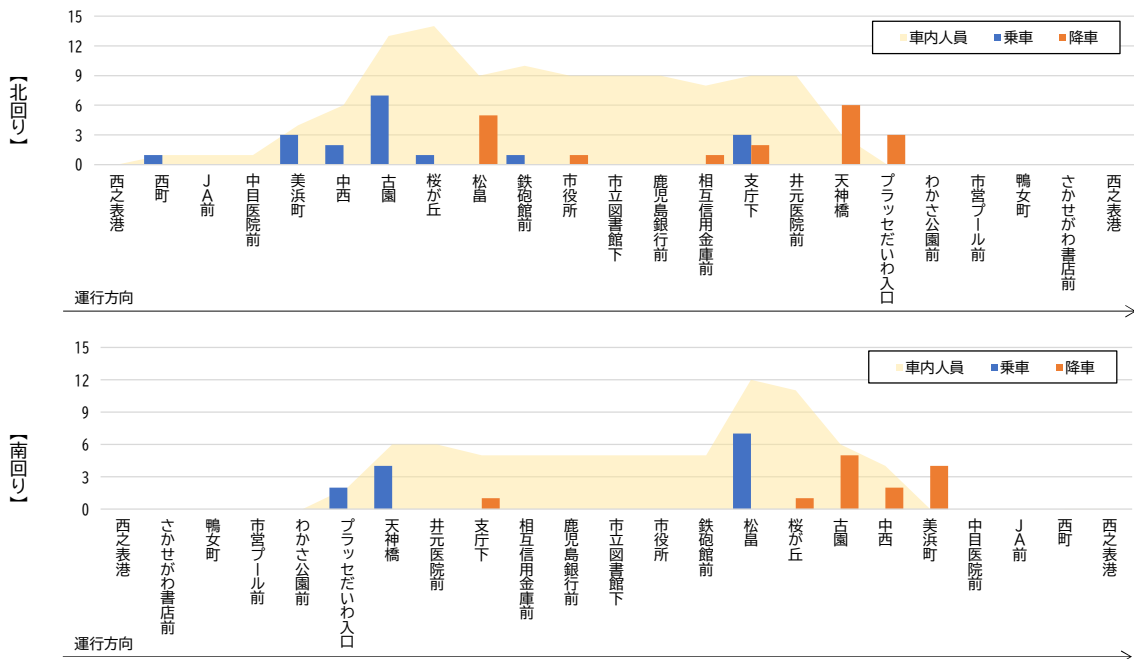
- ・1日の利用者数:13名
- ・1便あたり利用者数:2.2名

南回り		
発車時刻	利用者数	合計
10:00	4	13
11:00	5	
12:00	3	
13:30	1	
14:30	0	
15:30	0	

〔利用者の移動状況〕



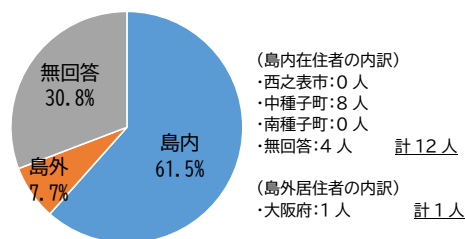
〔バス停ごとの乗降数及び車内人員〕



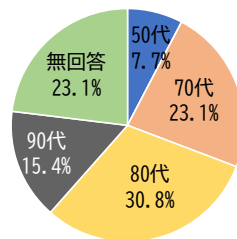
(4)中種子町コミュニティバス(星原・納官線／十六番・増田線／長谷・岩岡線／坂井・油久線)

- ・路線によって利用状況が異なり、「十六番・増田線」は多いものの、その他の路線は少なくなっています。
- ・利用者の多くは、各路線の端部（郊外側）からの利用が多く、途中区間で利用される人は少ないです。
- ・利用者は週もしくは月に1～2回、買い物や通院目的で利用しています。
- ・徒歩10分圏域の方の利用が多く、利用者は路線沿線の住民に限定的となっています。

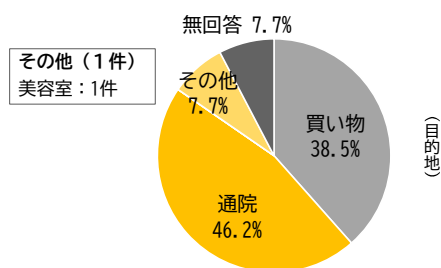
【居住地(N=13)】



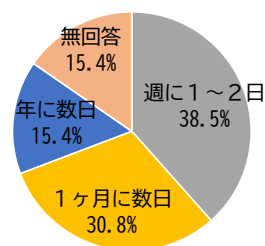
【年齢(N=13)】



【利用目的(N=13)】

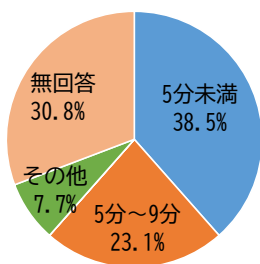


【利用頻度(N=13)】

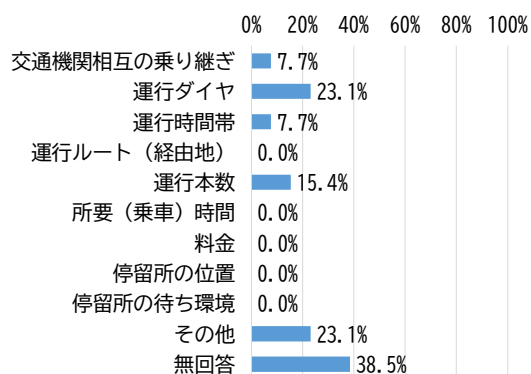


順位	施設名	件数
1	Aコープ中種子店	6
2	田上診療所	5
3	砂坂整骨院	2
4	コスモス	1
4	美容室	1
-	無回答	1

【最寄り停留所までの所要時間(N=13)】



【利用機会を増やすために重要なこと(N=13)】



(複数回答)

〔運行概要〕

	所要時間	最大運賃	運行便数	運行ダイヤ	
				上り	下り
星原・納官線	45分	100円	2便	8:35	12:20
十六番・増田線	41分	100円	2便	8:30	12:25
長谷・岩岡線	34分	100円	2便	8:35	12:35
坂井・油久線	33分	100円	2便	8:30	12:20

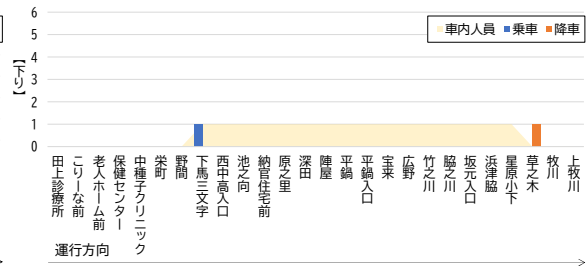
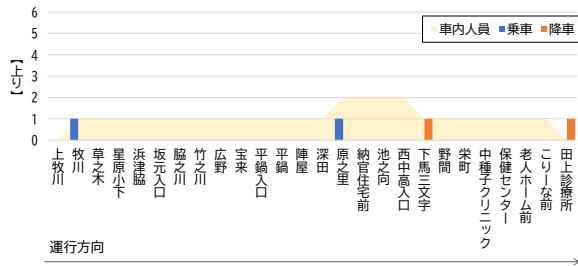
〔利用実態〕

- ・1日の利用者数:17名
- ・1便あたり利用者数:2.1名

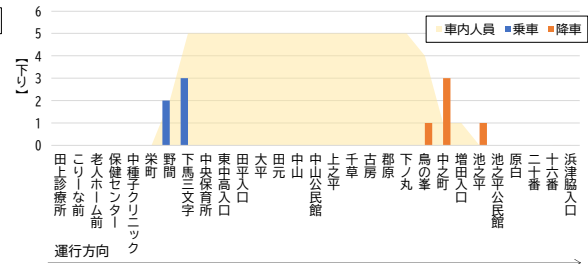
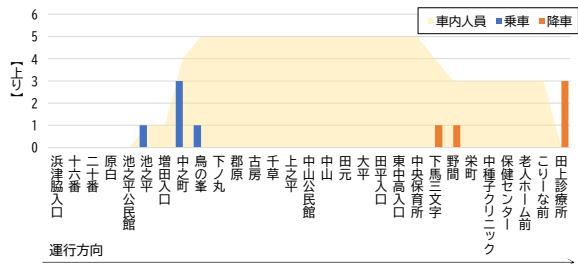
	上り		下り	
	発車時刻	利用者数	発車時刻	利用者数
星原・納官線	8:35	2	12:20	1
十六番・増田線	8:30	5	12:25	5
長谷・岩岡線	8:35	2	12:35	0
坂井・油久線	8:30	1	12:20	1

〔バス停ごとの乗降数及び車内人員〕

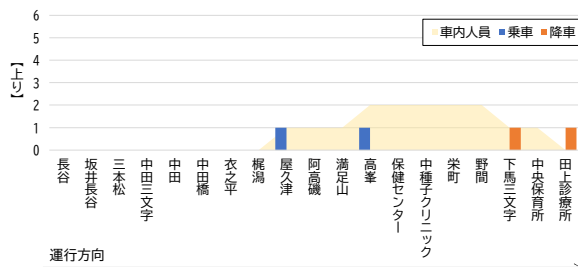
■星原・納官線



■十六番・増田線

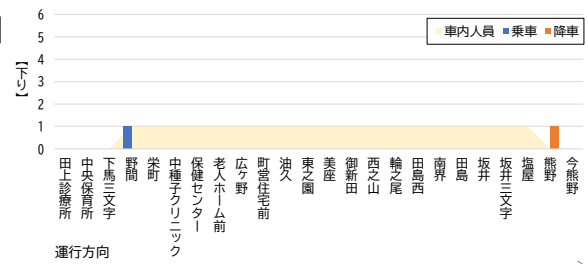
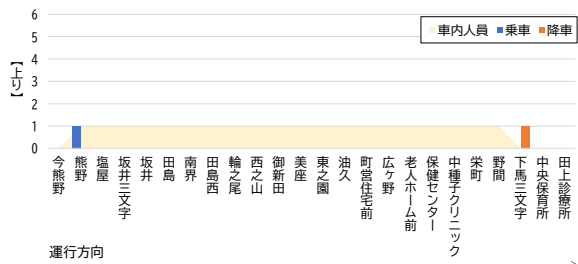


■長谷・岩岡線



(下り 利用者なし)

■坂井・油久線





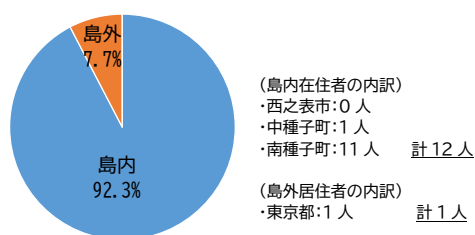
〔利用者の移動状況〕



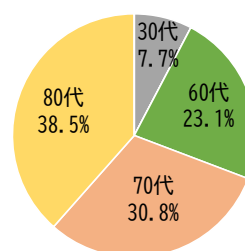
(5)南種子町コミュニティバス(平山線・荃永線・西之線・島間線・上中巡回線)

- ・利用者数は、各路線・各便ともに1～2名程度となっています(河内温泉が休館中の影響あり)。
- ・利用者の9割以上は、運転免許証を保有しない高齢者となっており、買い物や通院、趣味・習い事の目的で利用しています。
- ・利用頻度として、平日ほぼ毎日利用する人が約4割存在します。
- ・徒歩10分圏域の方の利用が多く、利用者は路線沿線の住民に限定的となっています。
- ・改善要望として、「運行ルートの見直し(時間短縮)」が多く、その他「土曜・日曜運行」に対するニーズが高いです。

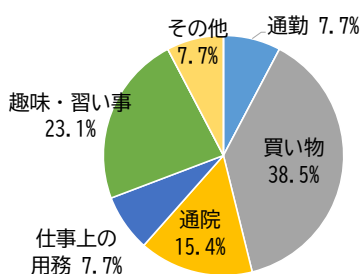
【居住地(N=13)】



【年齢(N=13)】



【利用目的(N=13)】

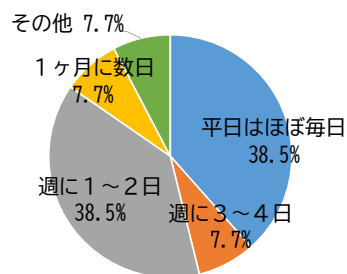


(目的地)

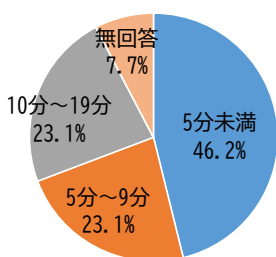
順位	施設名	件数
1	Aコープ南種子店	4
2	公立病院	3
3	図書館	2
4	勤務先	1
-	無回答	1

その他の施設 5件

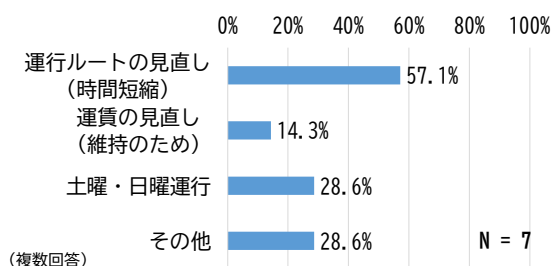
【利用頻度(N=13)】



【最寄り停留所までの所要時間(N=13)】



【改善した方が良くと思うこと(N=7)】



その他(2件)

宇宙センター行き・広田遺跡行きがなくタクシーを利用したのが残念だった:1件  
 本数がもう少しあるといい:1件

〔運行概要〕

路線	所要時間	最大運賃	運行便数	運行ダイヤ	
				各地発	河内温泉発
平山線	43分	100円	4便	9:00	13:40
	49分	無料		10:25	15:10
茎永線	76分	100円	4便	9:00	13:30
	66分	無料		10:15	14:46
西之線	64分	100円	4便	9:00	13:46
	61分	無料		10:00	15:00
島間線	58分	100円	4便	9:00	13:30
	48分	無料		10:40	15:00
上中巡回線	34分	無料	3便	10:13/11:13/13:30	

〔利用者の移動状況〕



〔利用実績〕

- ・1日の利用者数:16名
- ・1便あたり利用者数:1.1名

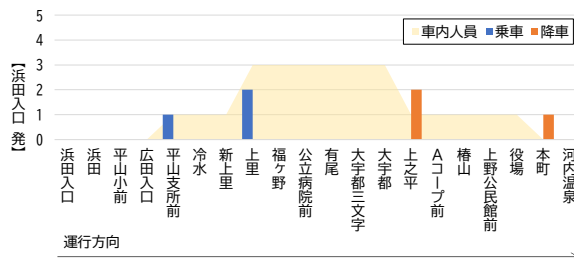
路線	運行ダイヤ			合計	
	発車時刻	9:00	10:25		
平山線	各地発	発車時刻	9:00	10:25	3
		利用者数	1	2	
	河内温泉発	発車時刻	13:40	15:10	0
		利用者数	0	0	
茎永線	各地発	発車時刻	9:00	10:15	3
		利用者数	1	2	
	河内温泉発	発車時刻	13:30	14:46	1
		利用者数	1	0	

路線	運行ダイヤ			合計	
	発車時刻	9:00	10:00		
西之線	各地発	発車時刻	9:00	10:00	4
		利用者数	2	2	
	河内温泉発	発車時刻	13:46	15:00	3
		利用者数	2	1	
島間線	各地発	発車時刻	9:00	10:40	1
		利用者数	1	0	
	河内温泉発	発車時刻	13:30	15:00	1
		利用者数	1	0	

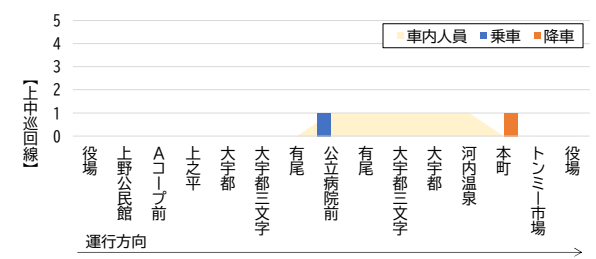
路線	運行ダイヤ (南種子町役場発)			合計
	発車時刻	10:13	13:30	
上中巡回線	発車時刻	10:13	13:30	1
	利用者数	0	1	

〔バス停ごとの乗降数及び車内人員〕

■平山線 (河内温泉発 利用者なし)



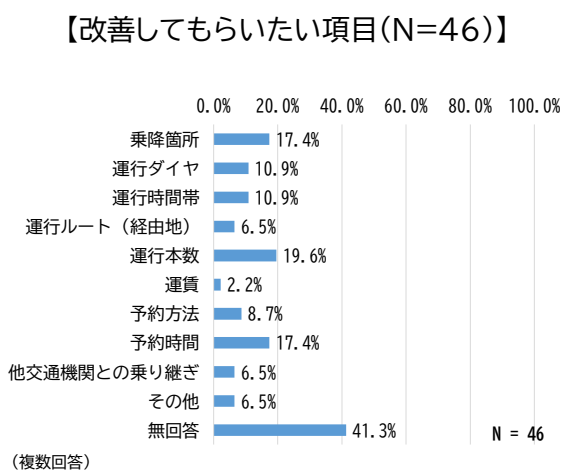
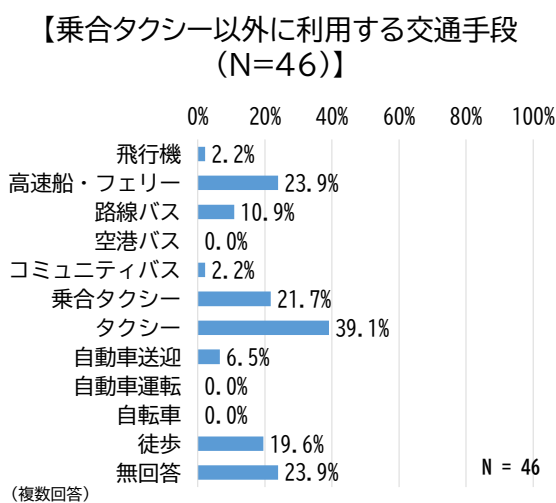
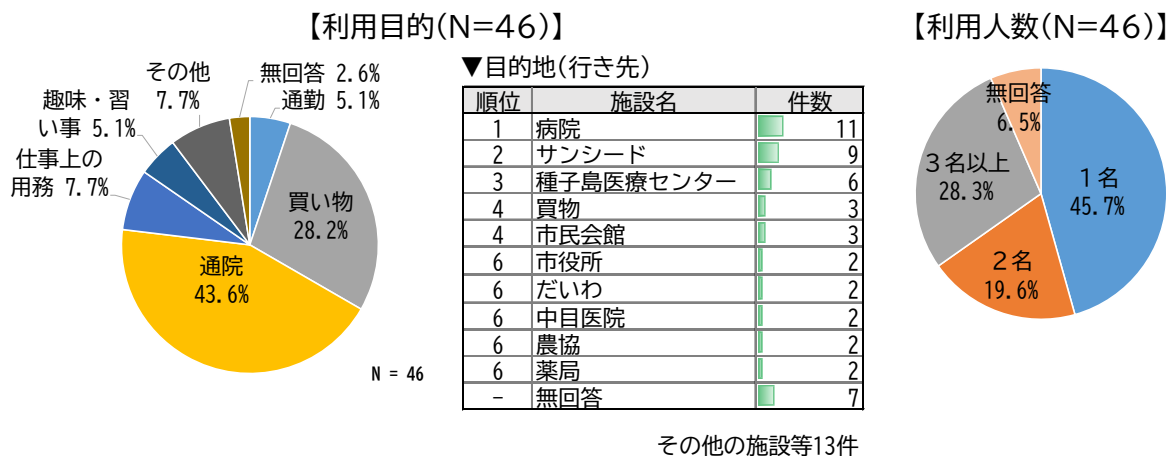
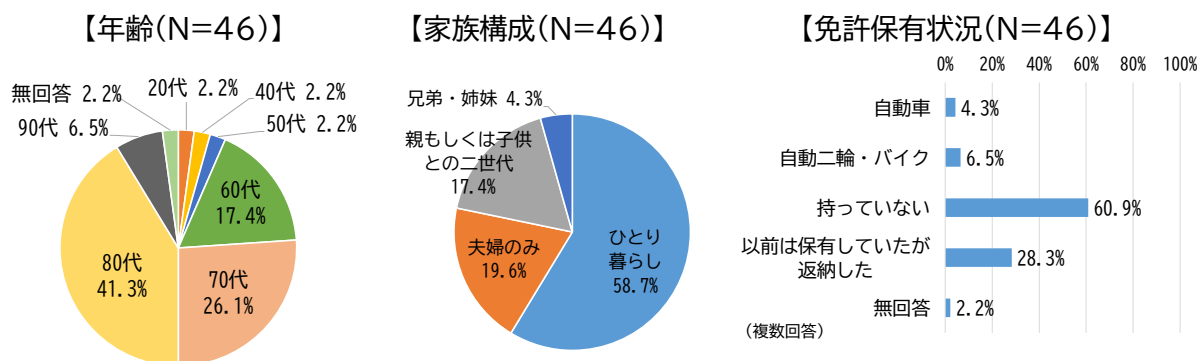
■上中巡回線





## (6)西之表市乗合タクシー「どんがタクシー」

- ・利用者の多くは、運転免許証を保有しない高齢者が買い物や通院目的で利用しています。
- ・特に、ひとり暮らしの方の利用が約6割となっています。
- ・タクシーを一体的に利用する人が約4割となっています。
- ・問題点として、「運行ダイヤの接続」や「運賃支払い方法」などが挙がっています。

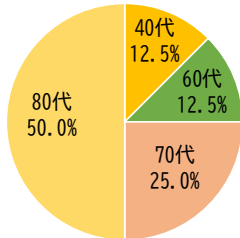


その他(3件)  
 サムズに行きたい: 1件  
 日祝日に買物に行きたい: 1件  
 途中下車できると良い: 1件

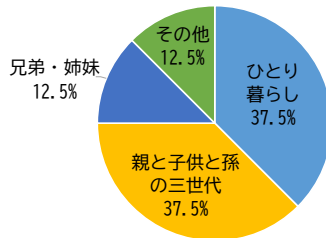
(7)中種子町乗合タクシー

- ・利用者の多くは、運転免許証を保有しない高齢者が買い物や通院目的で利用しています。
- ・改善要望として「毎日運行」や「予約方法」が挙がっています。

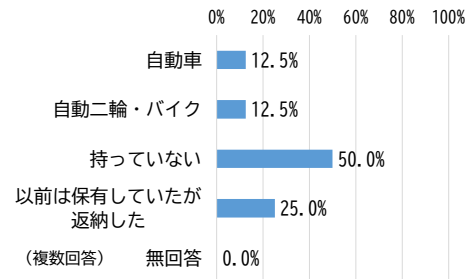
【年齢(N=8)】



【家族構成(N=8)】

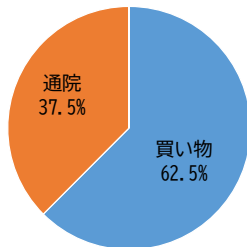


【免許保有状況(N=8)】



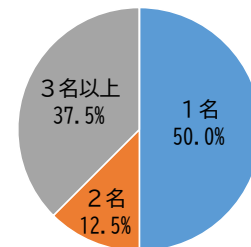
【利用目的】

▼目的地(行き先)

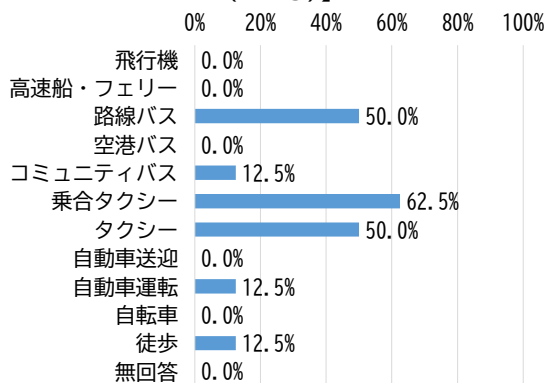


順位	施設名	件数
1	Aコープ中種子店	4
2	公立種子島病院	3
-	無回答	1

【利用人数】

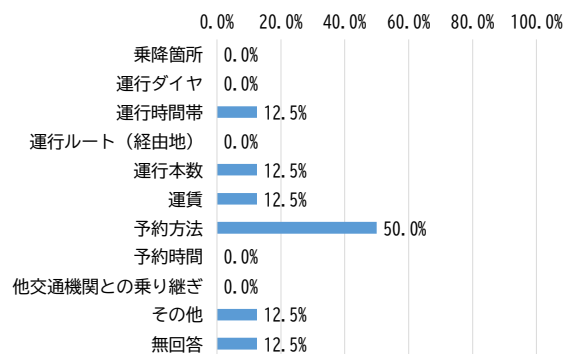


【乗合タクシー以外に利用する交通手段(N=8)】



(複数回答)

【改善してもらいたい項目(N=8)】



(複数回答)

## 2 住民の利用実態及びニーズ(令和4年8月調査結果)

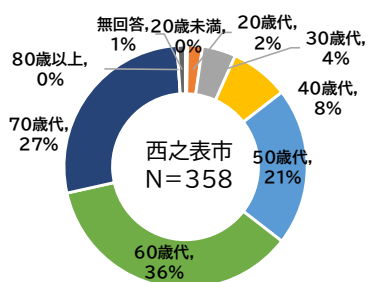
### ◆住民アンケート調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域住民（18歳以上）</li> <li>■ 配布数：2,500世帯（人） ※西之表市 900票、中種子町 825票、南種子町 775票</li> </ul>
配布回収方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 郵送による配布・回収</li> </ul>
調査日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配布：令和4年8月10日（水）</li> <li>■ 回収：令和4年8月11日（木）～8月31日（水）</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 調査票への記入式 ※webでのアンケートも併用</li> </ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 世帯票 <ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯構成員</li> <li>・世帯構成員の属性（性別、年齢、職業、免許保有状況など）</li> <li>・日常の行動特性（目的・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯など）</li> </ul> </li> <li>■ 個人票 <ul style="list-style-type: none"> <li>※住民基本台帳から抽出した対象者</li> <li>・属性（性別、年齢、職業、自動車保有状況など）</li> <li>・運転免許証について（運転免許証保有の有無、自主返納についてなど）</li> <li>・日常の交通行動（目的・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯など） ※送迎の有無や同乗者の有無についても把握</li> <li>・地域公共交通の利用状況（目的・目的地、時間帯、頻度など）</li> <li>・地域公共交通を利用する・しない理由</li> <li>・地域公共交通へのニーズ（サービス水準、経由地、運行形態など）</li> <li>・地域公共交通の今後の利用意向</li> <li>・地域公共交通維持への協力（人的・金銭的負担等）の意向 など</li> </ul> </li> </ul>
調査結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 西之表市：回収 340票（回収率 37.8%）</li> <li>■ 中種子町：回収 281票（回収率 34.1%）</li> <li>■ 南種子町：回収 290票（回収率 37.4%）</li> </ul>

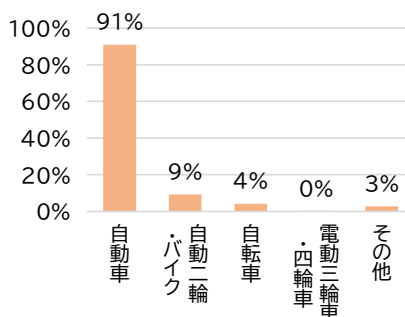
## (1)西之表市

- ・日常生活において地域公共交通を約9割の住民が利用しない状況です。
- ・利用している人は、コミュニティバスやタクシー利用が多く、買い物や通院等で利用しています。
- ・利用する理由としては、「他に移動手段がない」が最も多く、次いで「自宅から乗車場が近い」となっています。
- ・利用しない理由としては、「自家用車が楽」が約9割となっています。
- ・利用するための条件としては、「地域公共交通に関する情報提供」及び「自宅・目的地と停留所の距離」が3割以上となっています。
- ・一方、将来的な移動手段として、コミュニティバスや乗合タクシー、タクシーを想定している人が約5割存在します。

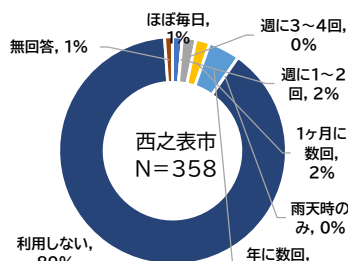
【年齢(N=358)】



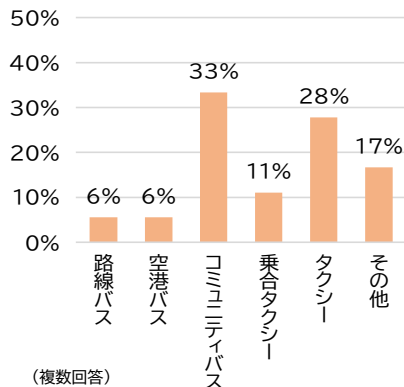
【自由に使える自動車等の保有状況(N=358)】



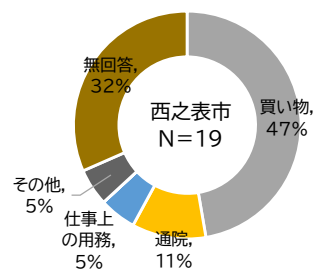
【利用頻度(N=358)】



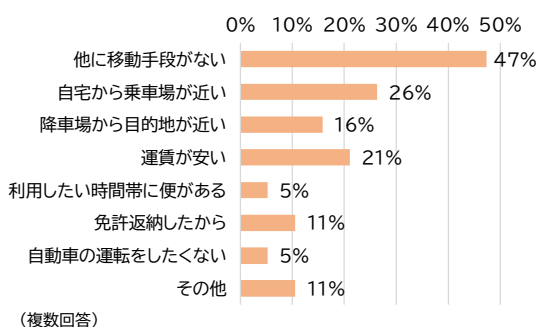
【利用する地域公共交通(N=19)】



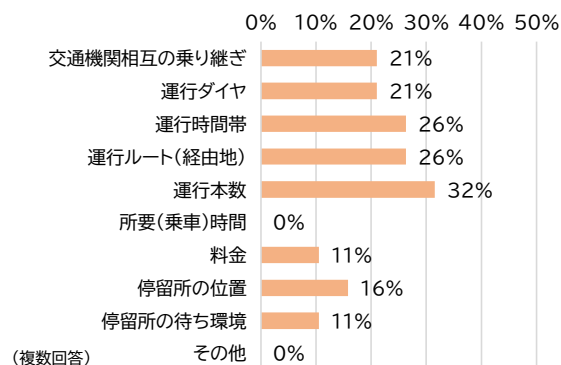
【利用目的(N=19)】



【利用する理由(N=19)】



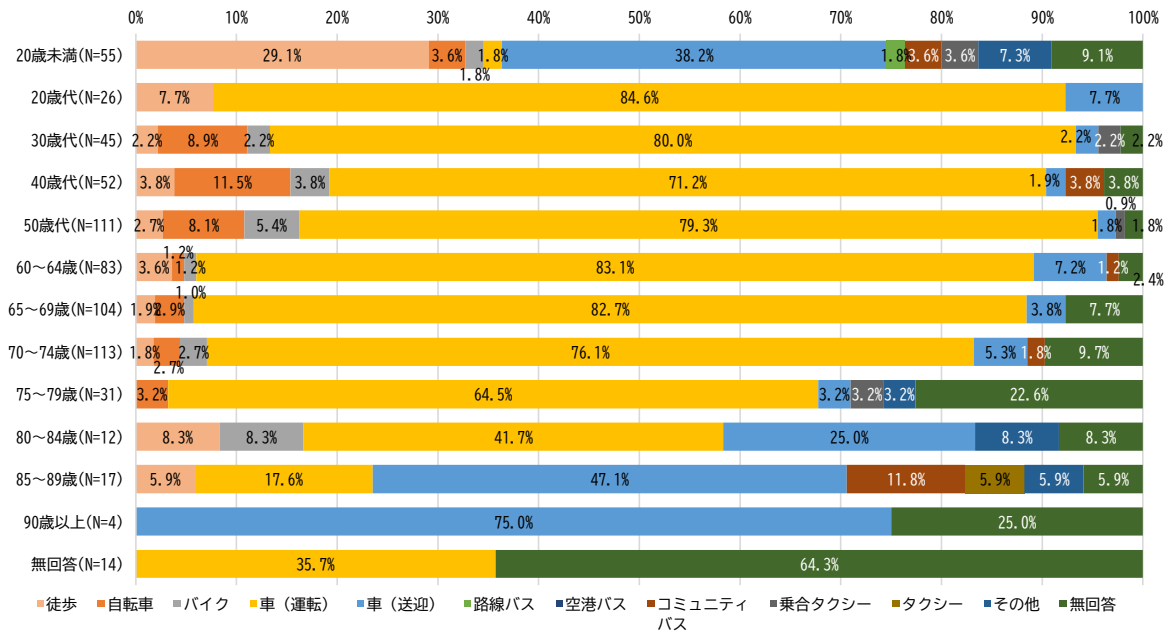
【利用機会を増やすために重要な事項(N=19)】



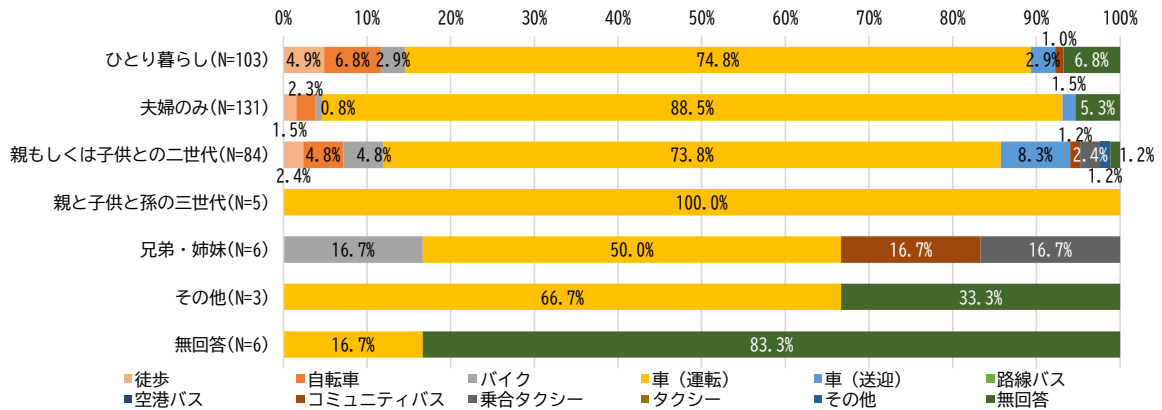


## ●移動手段(世帯票)

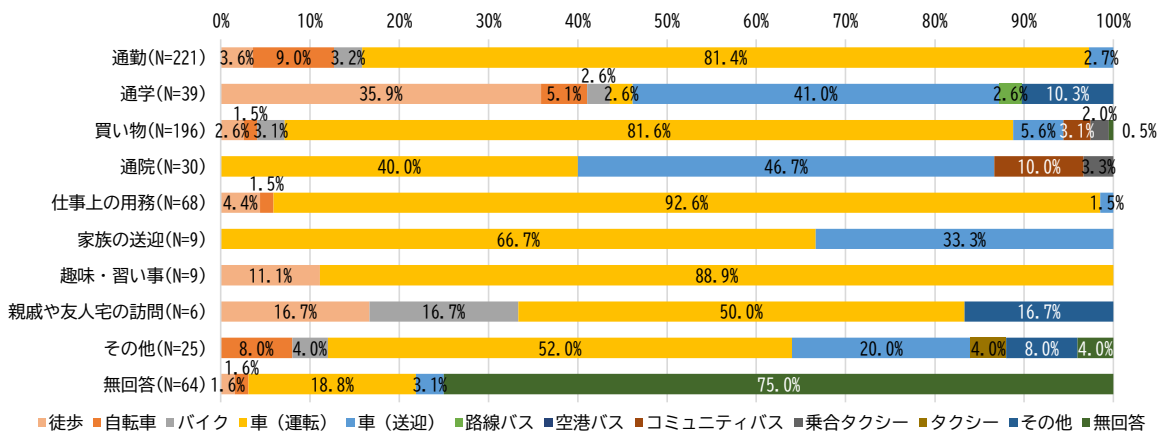
### (年代別)



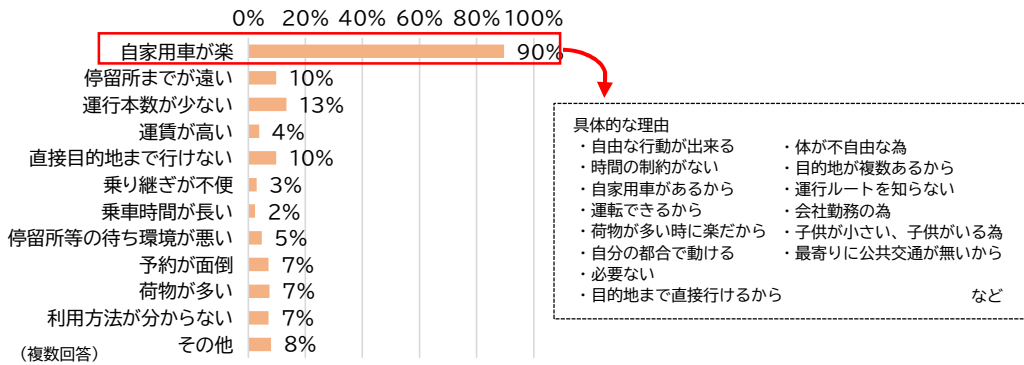
### (世帯構成別)



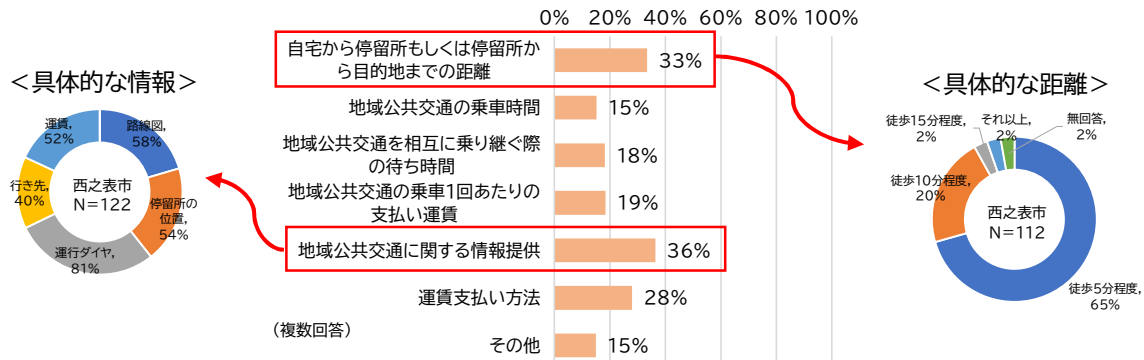
### (外出目的別)



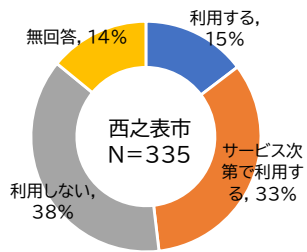
### 【利用しない理由】 (N=318)



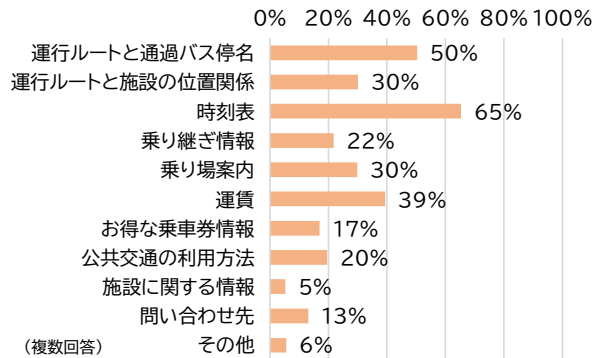
### 【地域公共交通を利用するための条件】 (N=318)



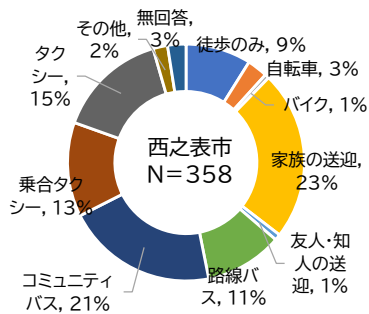
### 【サービス改善時の利用意向】



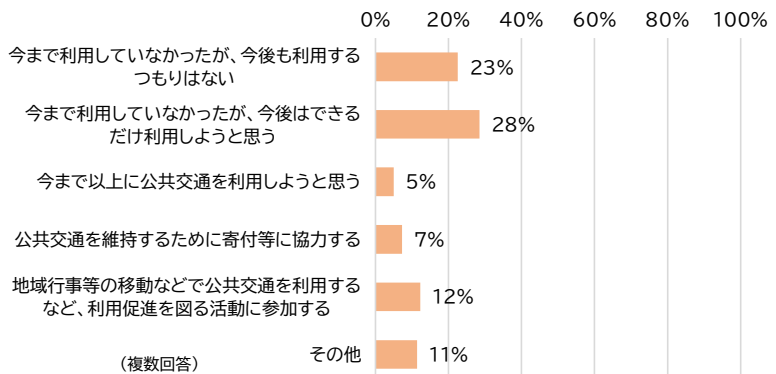
### 【利用するにあたって必要な情報】



### 【将来的な移動手段への意向】



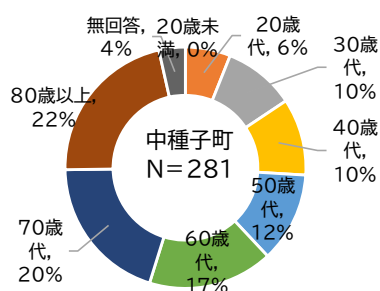
### 【地域公共交通維持のための協力意向】



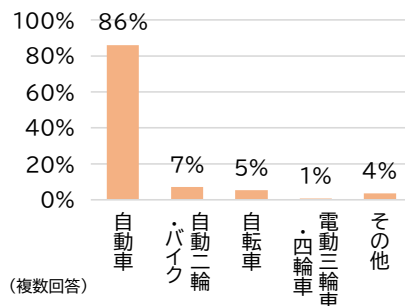
## (2)中種子町

- ・日常生活において地域公共交通を約8割の住民が利用しない状況です。
- ・利用している人は、路線バスやコミュニティバスの利用が多く、買い物や通院等で利用しています。
- ・利用する理由としては、「他に移動手段がない」が最も多くなっています。
- ・利用しない理由としては、「自家用車が楽」が約9割となっています。
- ・利用するための条件としては、「地域公共交通に関する情報提供」及び「自宅・目的地と停留所の距離」が3割以上となっています。
- ・一方、将来的な移動手段として、コミュニティバスや乗合タクシー、タクシーを想定している人が約5割存在します。

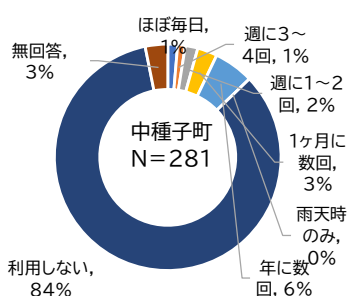
【年齢(N=281)】



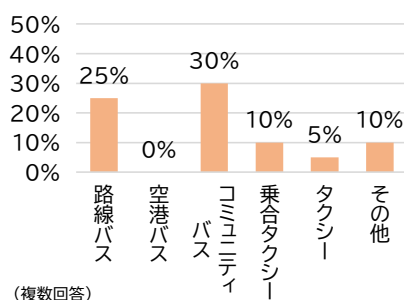
【自由に使える自動車等の保有状況(N=281)】



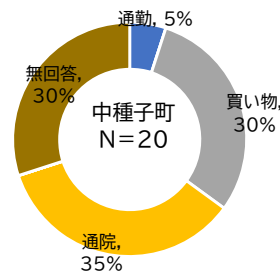
【利用頻度(N=281)】



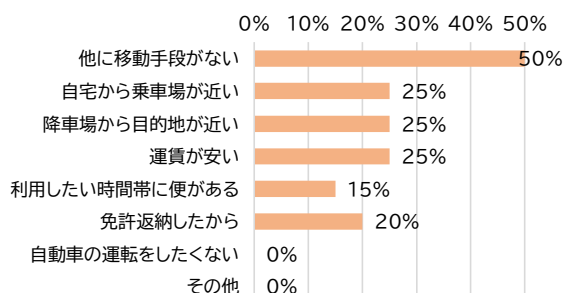
【利用する地域公共交通(N=20)】



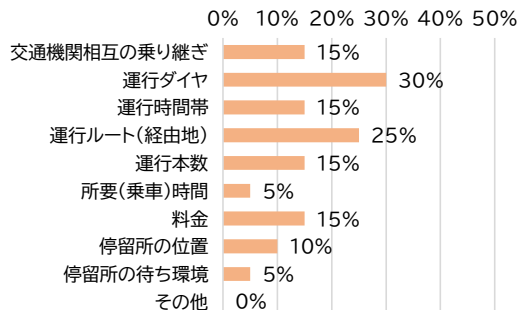
【利用目的(N=20)】



【利用する理由(N=20)】

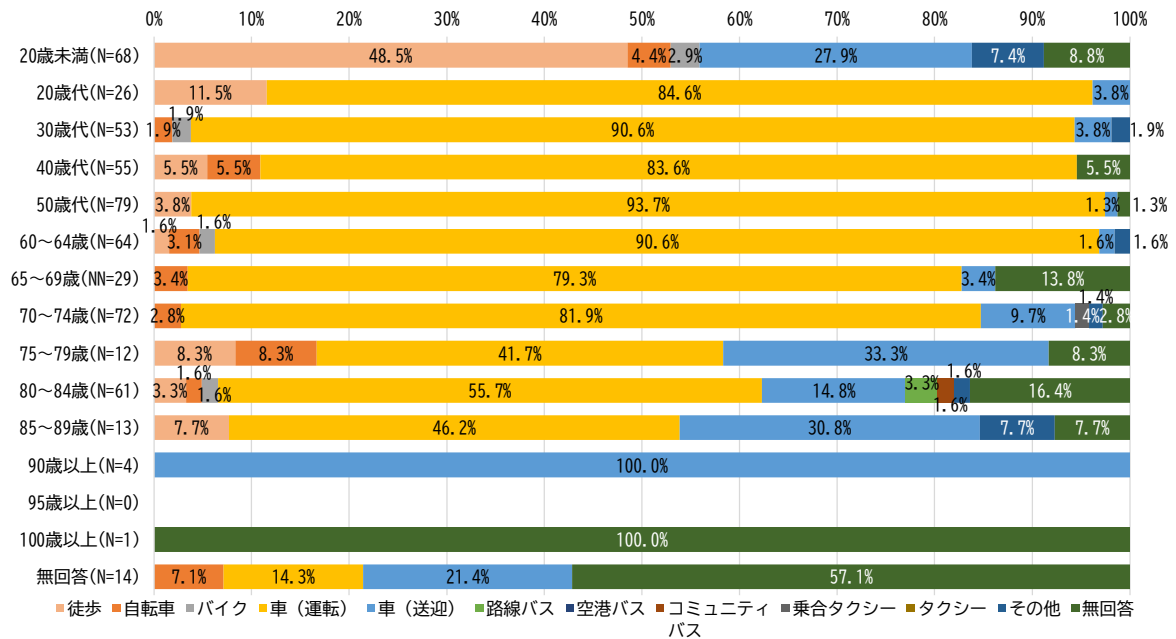


【利用機会を増やすために重要な事項(N=20)】

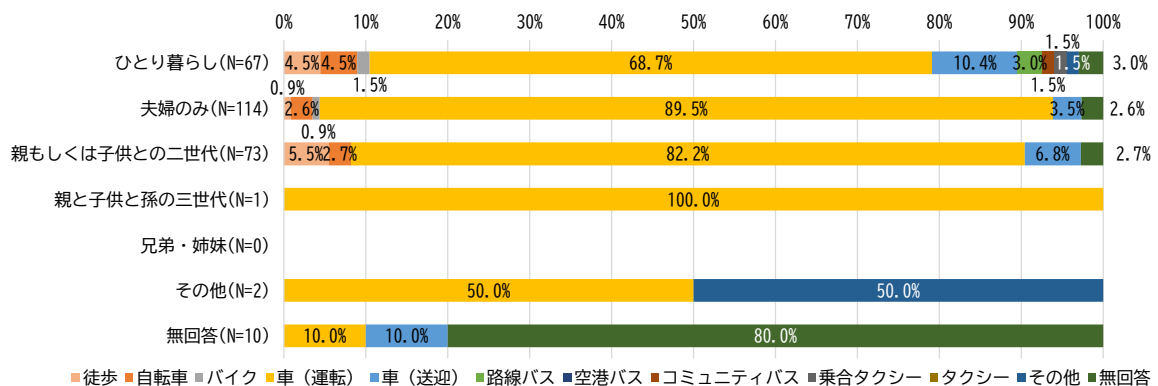


## ●移動手段(世帯票)

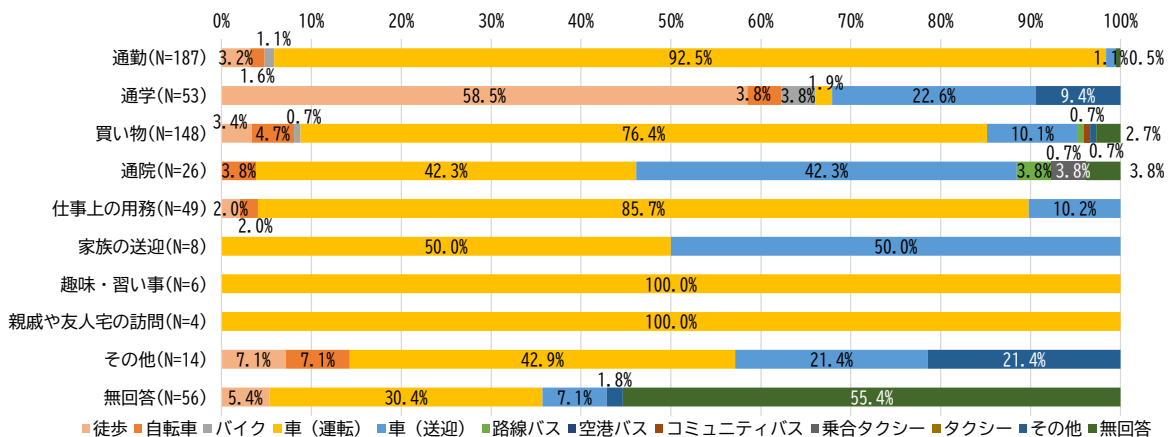
### (年代別)



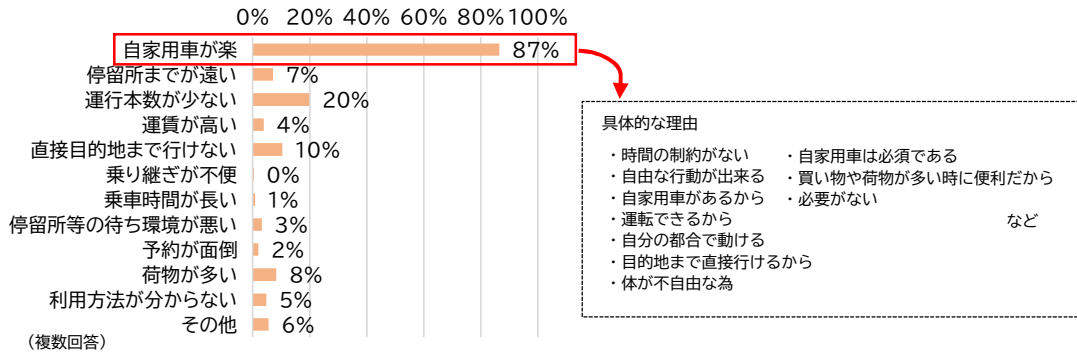
### (世帯構成別)



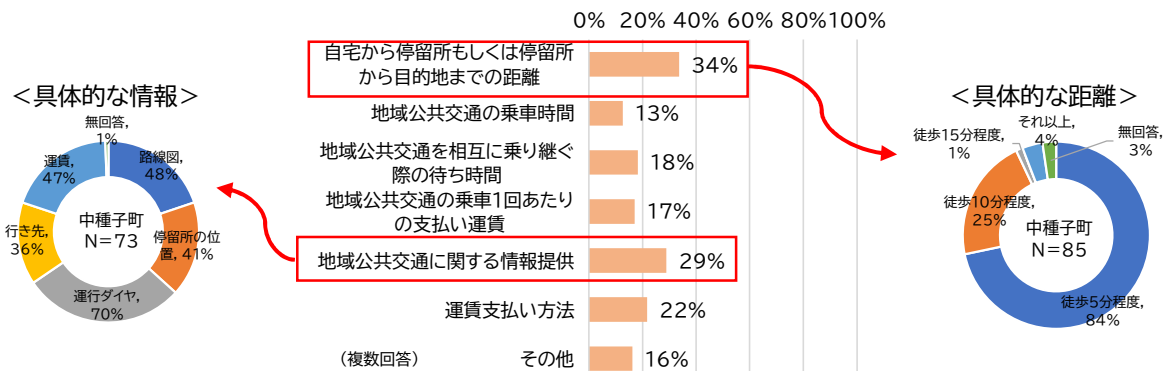
### (外出目的別)



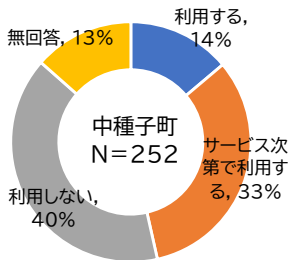
### 【利用しない理由】 (N=252)



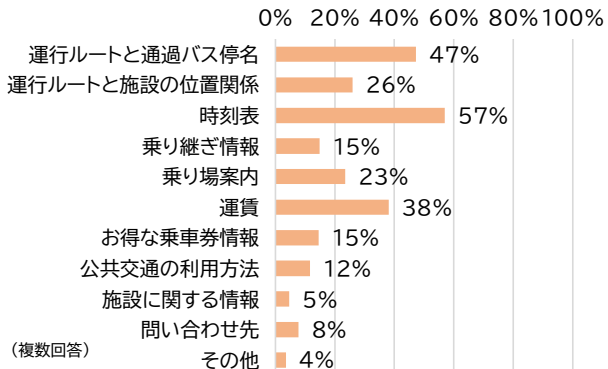
### 【地域公共交通を利用するための条件】 (N=252)



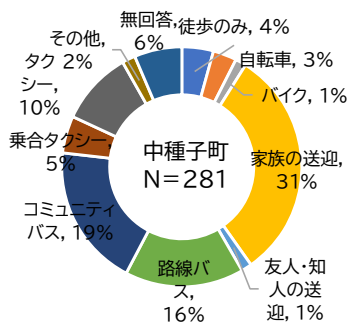
### 【サービス改善時の利用意向】



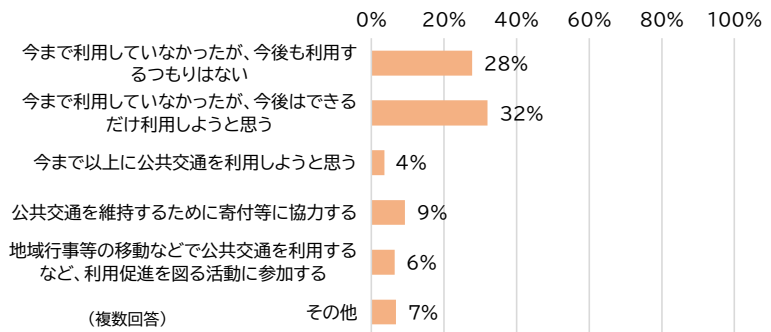
### 【利用するにあたって必要な情報】



### 【将来的な移動手段への意向】



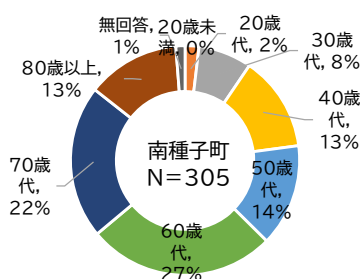
### 【地域公共交通維持のための協力意向】



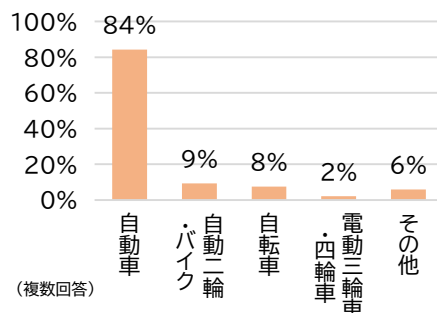
### (3)南種子町

- ・日常生活において地域公共交通を約9割の住民が利用しない状況です。
- ・利用している人は、路線バスやコミュニティバス、タクシーの利用が多く、買い物や通院等で利用しています。
- ・利用する理由としては、「他に移動手段がない」が最も多く、次いで「自宅から乗車場が近い」となっています。
- ・利用しない理由としては、「自家用車が楽」が約9割となっています。
- ・利用するための条件としては、「地域公共交通に関する情報提供」及び「自宅・目的地と停留所の距離」が3割以上となっています。
- ・一方、将来的な移動手段として、コミュニティバスや乗合タクシー、タクシーを想定している人が約5割以上存在します。

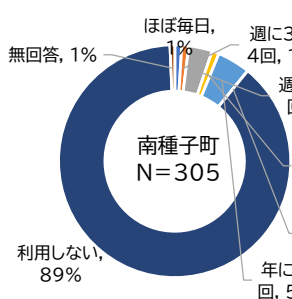
【年齢(N=305)】



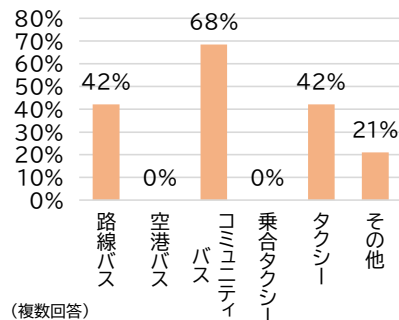
【自由に使える自動車等の保有状況(N=305)】



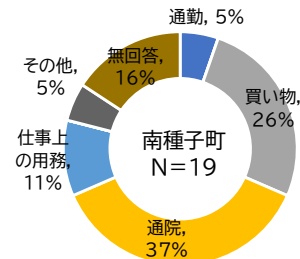
【利用頻度(N=305)】



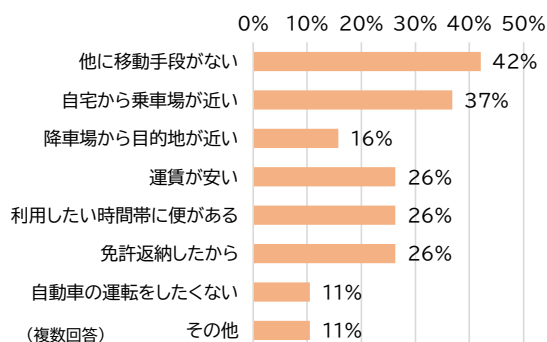
【利用する地域公共交通(N=19)】



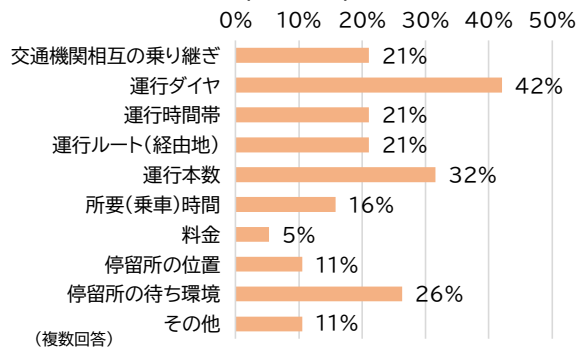
【利用目的(N=19)】



【利用する理由(N=19)】

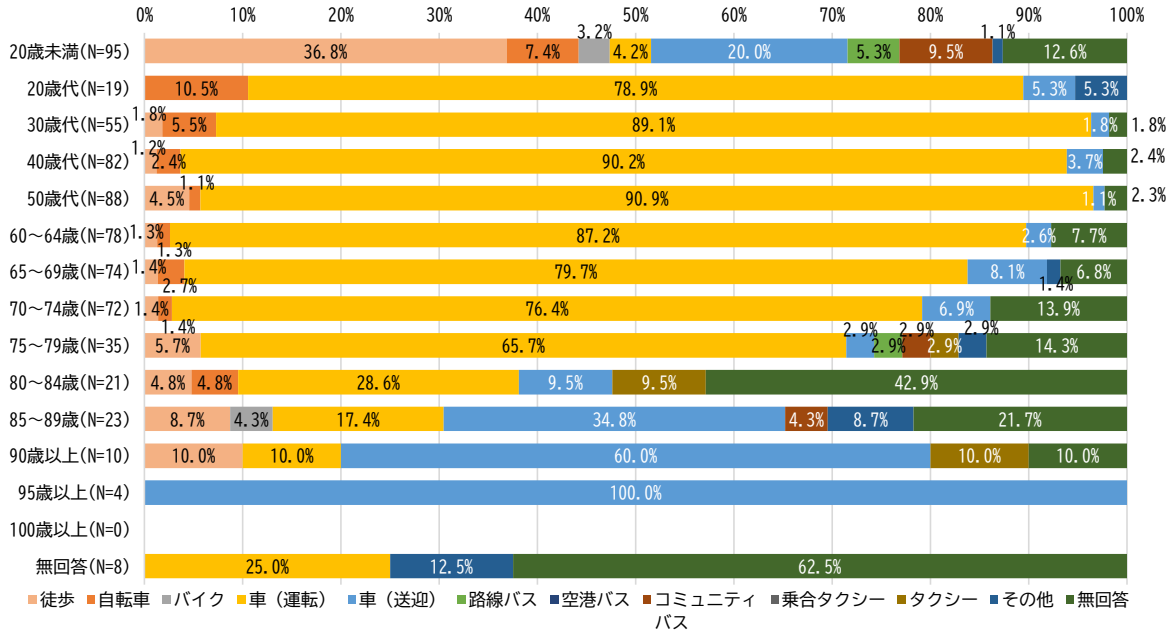


【利用機会を増やすために重要な事項(N=19)】

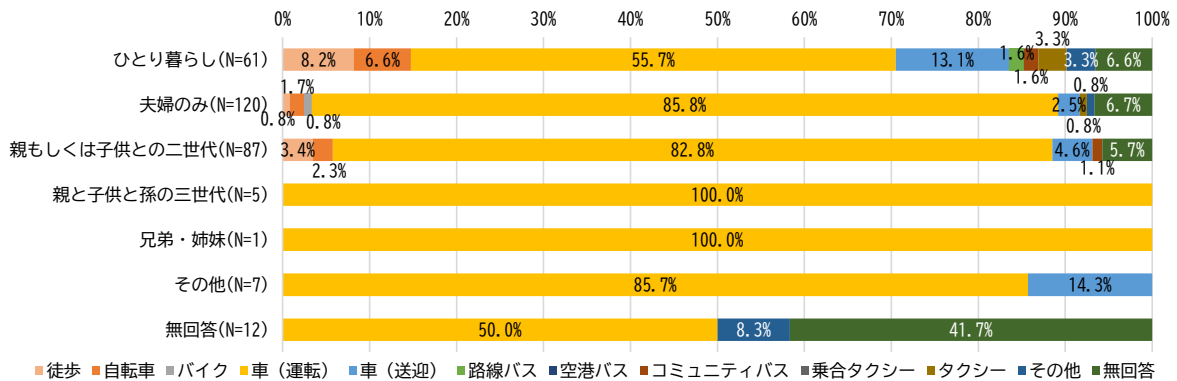


## ●移動手段(世帯票)

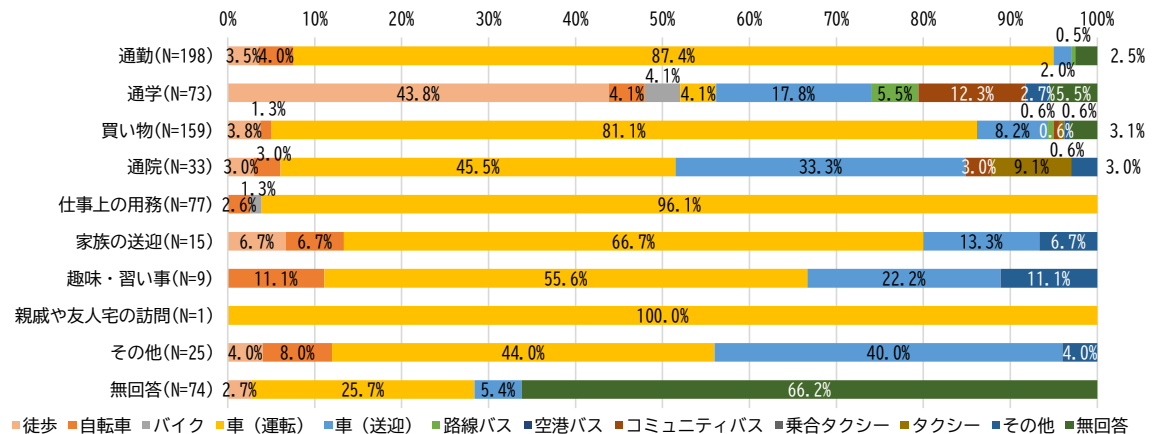
### (年代別)



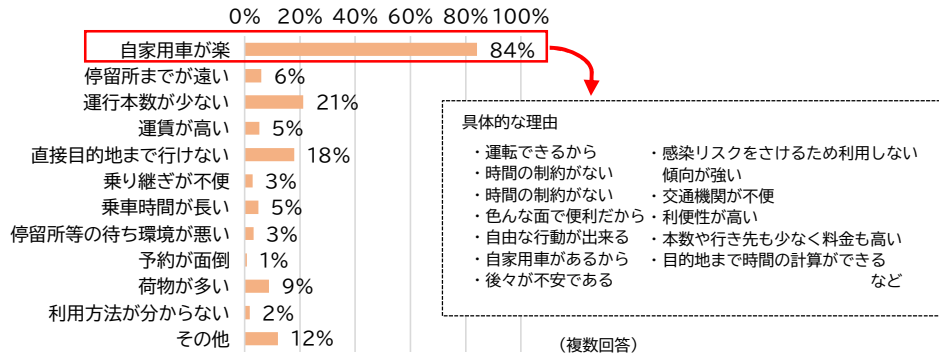
### (世帯構成別)



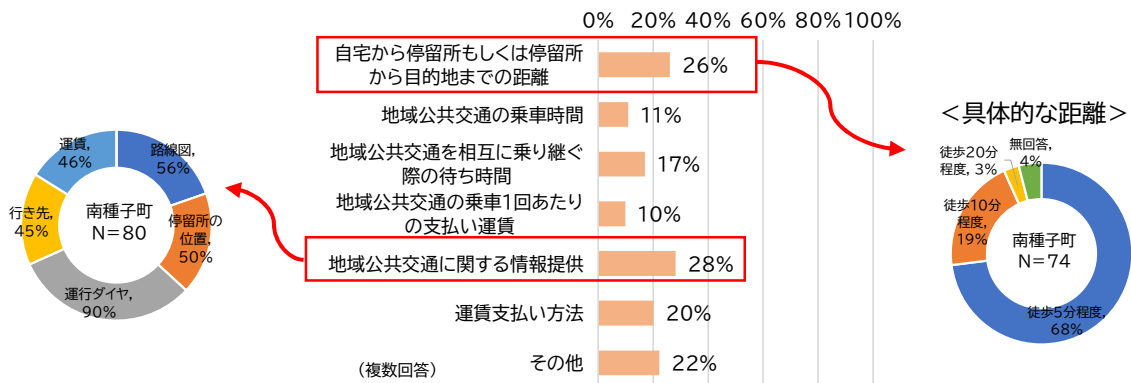
### (外出目的別)



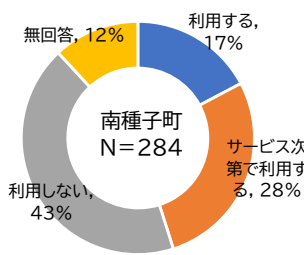
### 【利用しない理由】 (N=284)



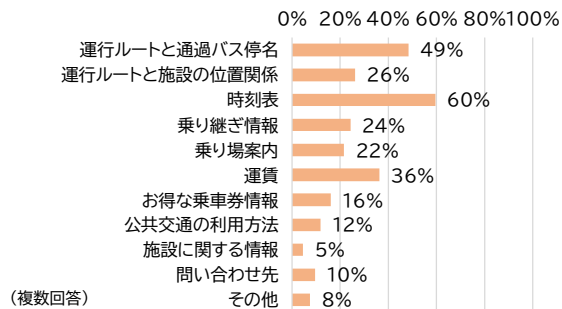
### 【地域公共交通を利用するための条件】 (N=269)



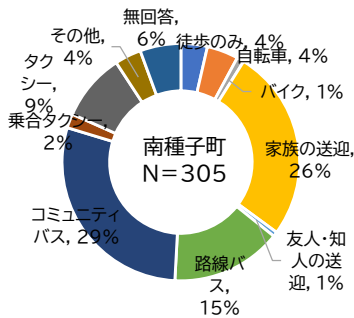
### 【サービス改善時の利用意向】



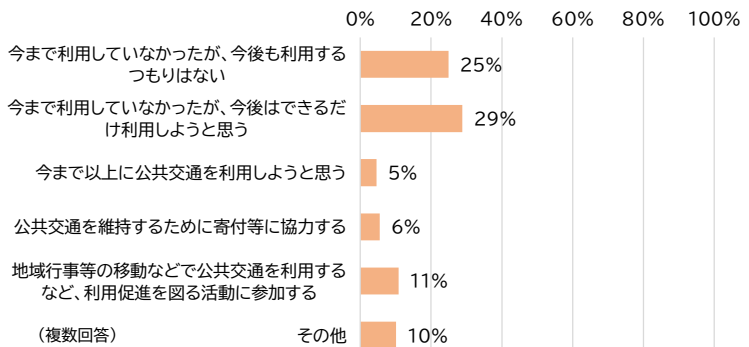
### 【利用するにあたって必要な情報】



### 【将来的な移動手段への意向】



### 【地域公共交通維持のための協力意向】



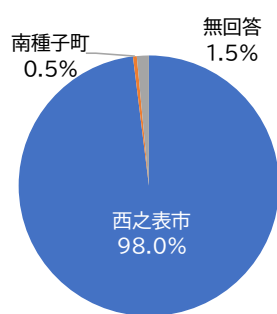


### 3 高校生の利用実態及びニーズ(令和4年9月調査結果)

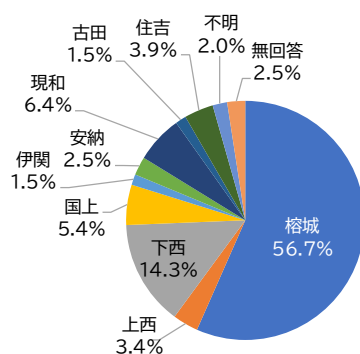
#### (1)種子島高校

- ・9割以上の生徒が西之表市内に居住しています。
- ・通学手段として約7割が「車で送迎」、「バイク」「徒歩」が各1割、路線バス利用者は南種子町から通学する生徒のみとなっています（通学時は送迎、帰宅時は徒歩の生徒が1割以上）。
- ・地域公共交通を利用しない理由は、「家族が送迎してくれる」が約7割、次いで「家が近い」が約4割となっていますが、「時間が合わない」人も約2割存在します。
- ・利用意向として、「条件によっては利用したい」が約3割となっています。
- ・その他日常生活においても、8割以上が公共交通を利用しておらず、理由として「運行本数」や「運賃」などが挙がっています。
- ・保護者の送迎に関して、通勤のついでなどに送迎している人が5割存在する一方、「送迎のためだけに往復している」人も4割以上存在し、「負担が大きい」「負担はやや大きい」で4割以上となっています。
- ・「自宅近くで乗車可能」「利用したい時間に運行」されれば、公共交通を利用して通学させる意向が見られる状況です。

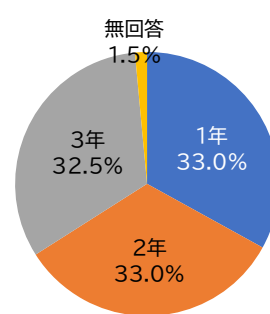
【住所(N=203)】



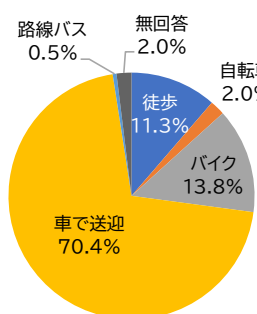
【校区(N=203)】



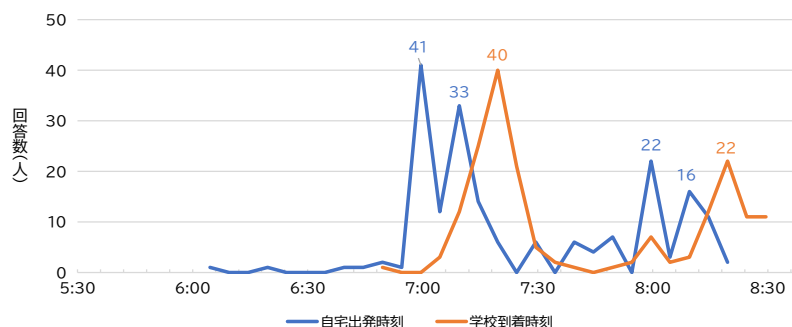
【学年(N=203)】



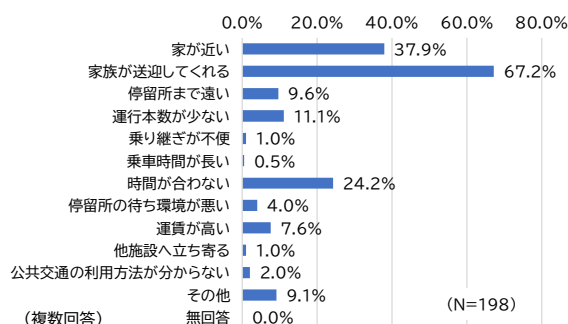
代表交通手段(N=203)



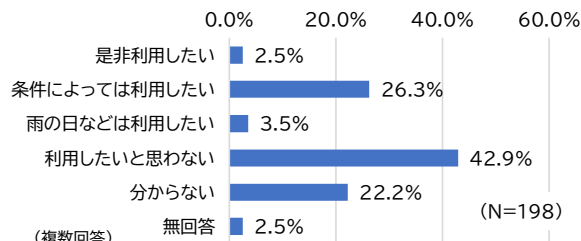
出発時刻と学校到着時刻(N=203)



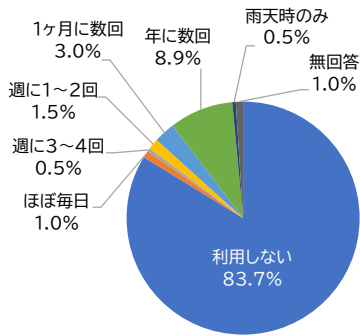
【公共交通を利用しない理由(N=198)】



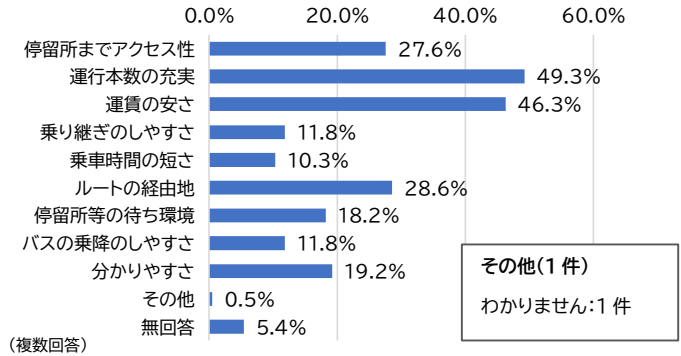
【今後の利用意向(N=198)】



【通学以外での利用頻度(N=203)】

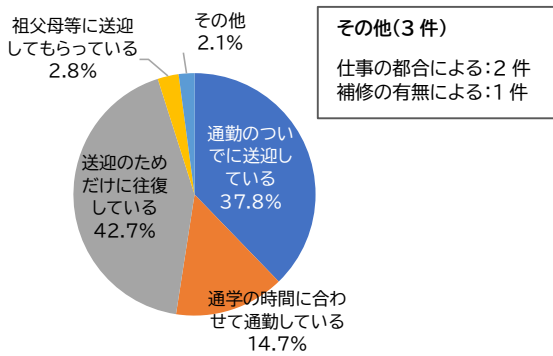


【地域公共交通を利用するにあたって重要なこと (N=203)】

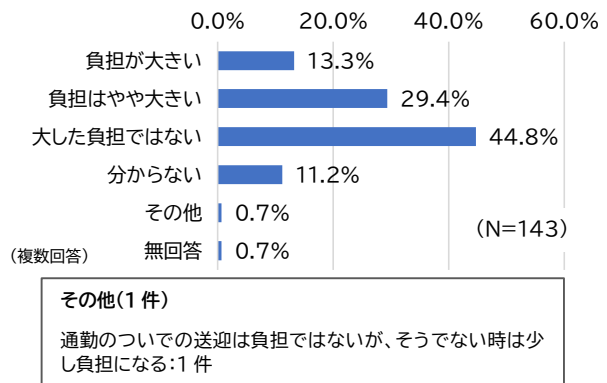


●「車で送迎」をしている保護者の状況 (N=143)

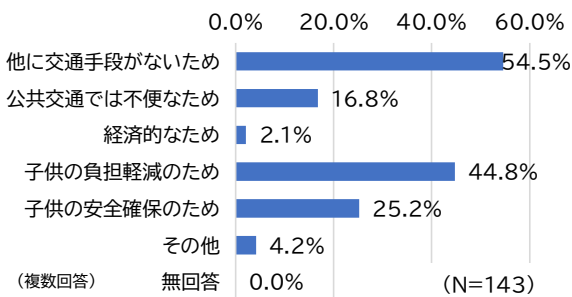
【高校までの送迎方法】



【送迎による負担】

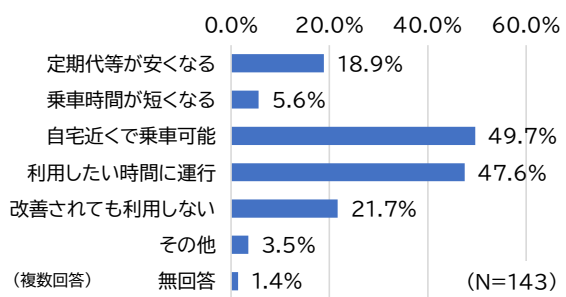


【送迎する理由】



その他(6件)  
通学路が危ない:2件  
日によって時間が違うから:1件  
ついでに他施設へ立ち寄ることもあるため:1件  
バイクの免許をとるまでの間:2件

【どのような点が改善されれば公共交通で通学させますか】

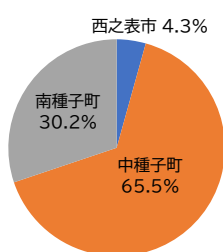


その他(5件)  
時間が合わないため、利用しにくいと思う:2件  
そもそも公共交通手段がない:1件  
使いやすさ(利用方法がわかりづらい):1件  
学校の時間に合えば:1件

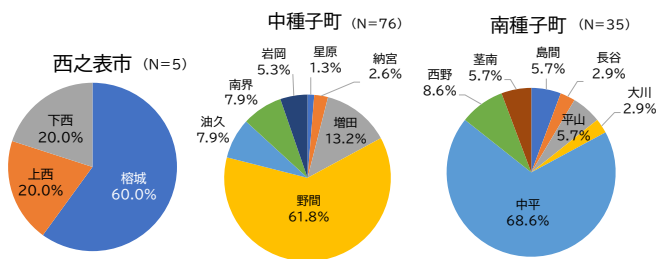
## (2)種子島中央高校

- ・約7割の生徒が中種子町に居住し、3割が南種子町、西之表市からは4%となっています。
- ・通学手段として約3割が「バイク」であり、その他「徒歩」「車で送迎」が多く、南種子町からはコミュニティバス（スクールバス）利用が約1割以上となっています。
- ・地域公共交通を利用しない理由は、中種子町居住者で「家が近い」が最も多く、次いで「家族が送迎してくれる」が約3割であり、その他、「時間が合わない」「運行本数が少ない」がそれぞれ1割存在します。
- ・利用意向として、「利用したいと思わない」が約5割で、全体的に利用意向は低くなっています。
- ・その他日常生活においても、8割以上が公共交通を利用しておらず、理由として「運行本数」や「運賃」などが挙がっています。
- ・保護者の送迎に関して、通勤のついでなどに送迎しています人が4割存在する一方、「送迎のためだけに往復している」人も約5割存在し、「負担はやや大きい」が約3割となっています。
- ・「改善されても利用しない」が約4割存在します。

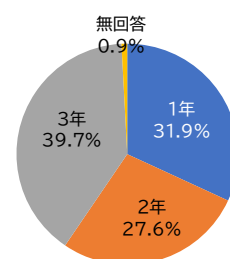
【住所(N=116)】



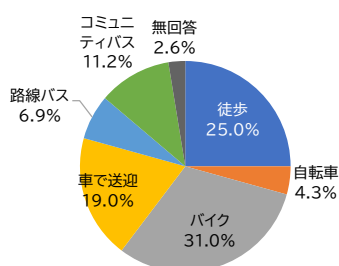
【居住地(N=116)】



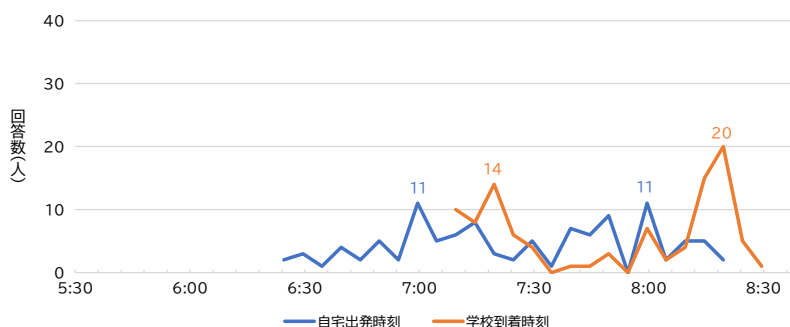
【学年(N=116)】



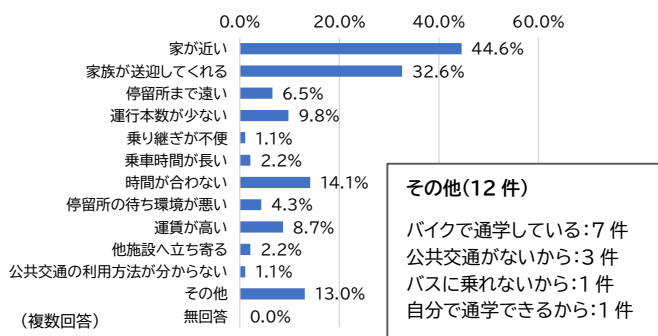
代表交通手段(N=116)



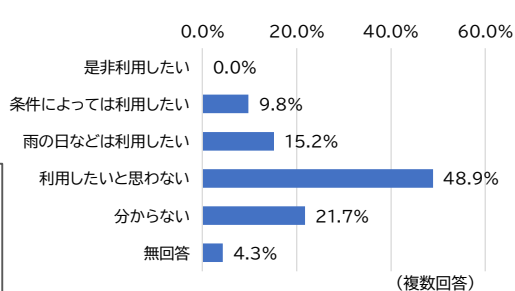
出発時刻と学校到着時刻(N=116)



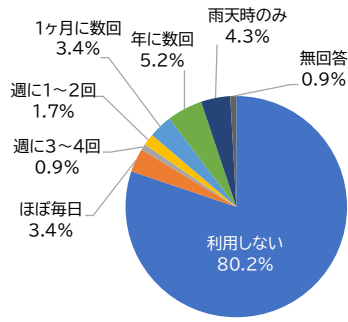
【公共交通を利用しない理由(N=92)】



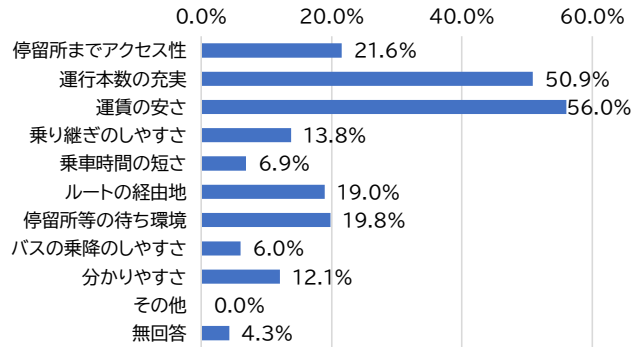
【今後の利用意向(N=92)】



【通学以外での利用頻度  
(N=116)】

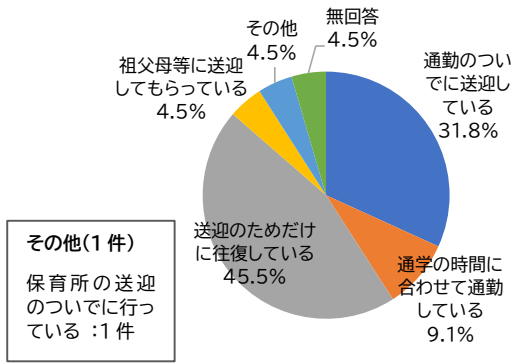


【地域公共交通を利用するにあたって重要なこと  
(N=116)】

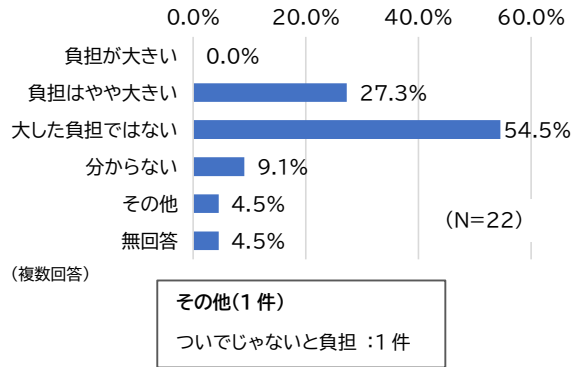


●「車で送迎」をしている保護者の状況 (N=22)

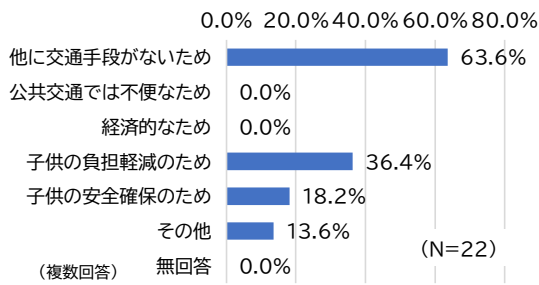
【高校までの送迎方法】



【送迎による負担】

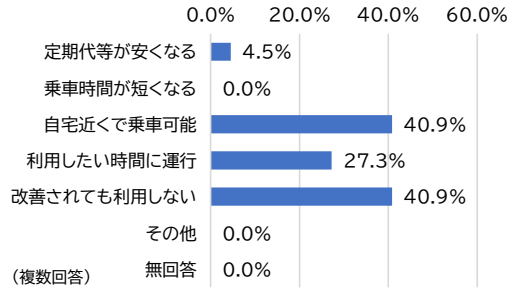


【送迎する理由】



その他(3件)  
時間確保、荷物が多い :1件  
時間が間に合わないから :1件  
カバンが重すぎる :1件

【どのような点が改善されれば公共交通で  
通学させますか】



## 4 交通拠点利用者の利用実態及びニーズ(令和4年 7 月調査結果)

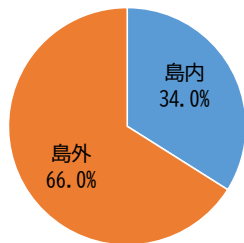
### (1)種子島空港

〔アンケート結果〕

#### ●属性(N=106)

- ・種子島空港利用者のうち約 7 割が島外に居住しており、神奈川県、東京都からの利用が多くなっています。
- ・年齢は 40 代が最も多く約 31%、次いで 50 代が約 20%となっています。

#### 【住所】



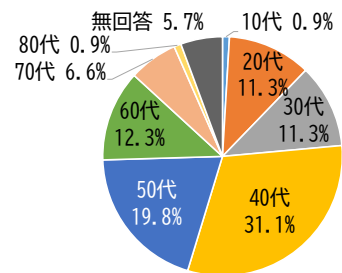
(島内在住者の内訳)

順位	市区町村名	件数	割合
1	西之表市	11	30.6%
2	中種子町	16	44.4%
3	南種子町	9	25.0%
	計	36	100%

(島外在住者の内訳)

順位	都道府県名	件数	順位	都道府県名	件数
1	神奈川県	14	8	福岡県	2
2	東京都	12	12	沖縄県	1
3	鹿児島県	9	12	岩手県	1
4	茨城県	6	12	宮崎県	1
4	埼玉県	6	12	大阪府	1
6	千葉県	4	12	長崎県	1
7	兵庫県	3	12	富山県	1
8	愛知県	2	12	北海道	1
8	京都府	2	-	無回答	1
8	大分県	2		計	70

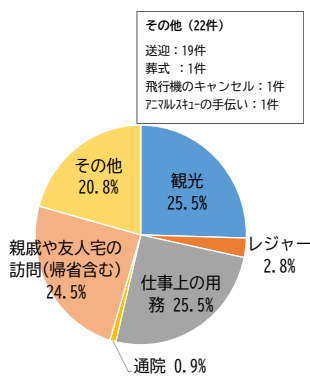
#### 【年齢】



#### ●利用実態(N=106)

- ・種子島空港利用者の目的としては、地域住民は送迎・見送りが多く、地域外在住者は観光もしくは仕事上の用務での利用が多くなっています。
- ・地域外在住者は宿泊者が多く、10 回以上来訪している方が 9 割以上となっています。

#### 【利用目的】



#### 【目的地】

##### ▼地域住民 (島内在住者)

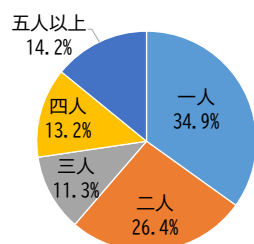
順位	目的地	件数
1	空港(送迎・見送り)	18
2	鹿児島市内	3
2	東京都	3
2	霧島市	3
5	埼玉県	2
5	実家	2
7	空港(予約・変更などの手続き)	1
7	静岡県	1
7	中種子町	1
7	兵庫県	1
7	未定	1

##### ▼地域外在住者 (島外在住者)

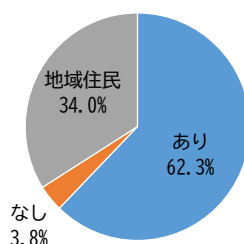
順位	目的地	件数
1	宇宙センター	21
2	職場・取引先	16
3	実家	11
4	南種子町	9
5	海(海水浴・サーフィンなど)	6
5	中種子町	6
7	西之表市	5
8	観光地巡り	3
8	種子島全域	3
10	親類宅	2
10	鉄砲館	2

※その他回答数 1 件の目的地が 6 件

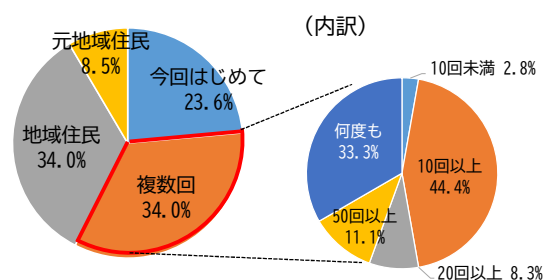
#### 【同行人数】



#### 【宿泊の有無】

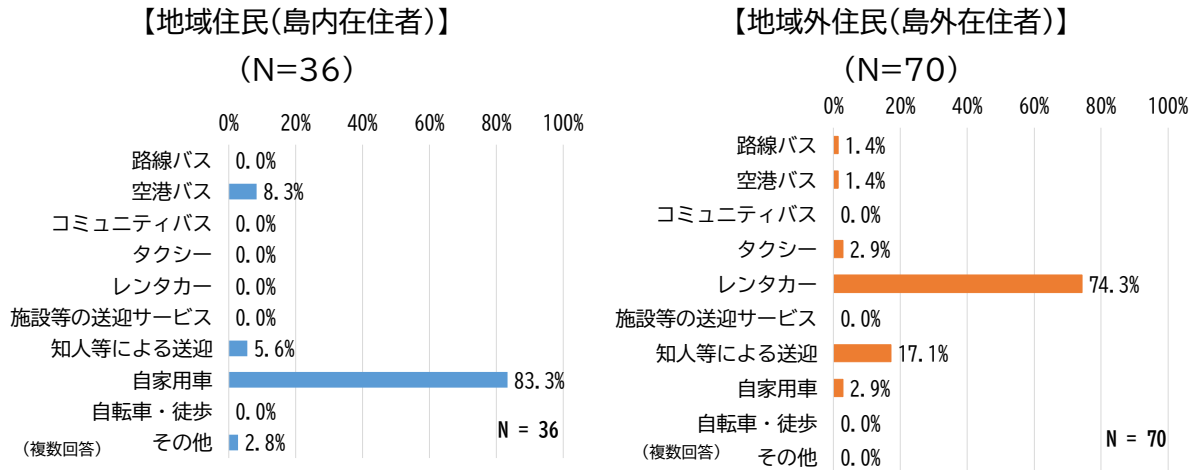


#### 【来訪回数】



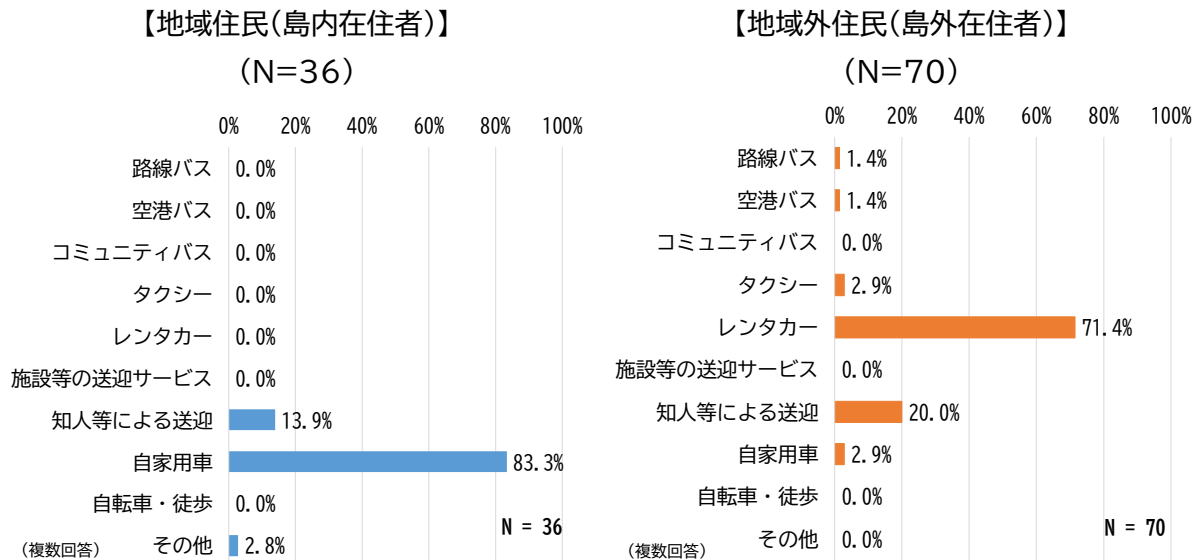
●島内の目的地までの交通手段

- ・交通拠点利用者における目的地までの交通手段は、地域在住者は主に「自家用車」、地域外在住者は「レンタカー」に大きく依存しています。
- ・空港バス利用者は地域住民で 8%、地域外住民で 1%程度と少ない状況です。



●島内の目的地から交通拠点までの交通手段

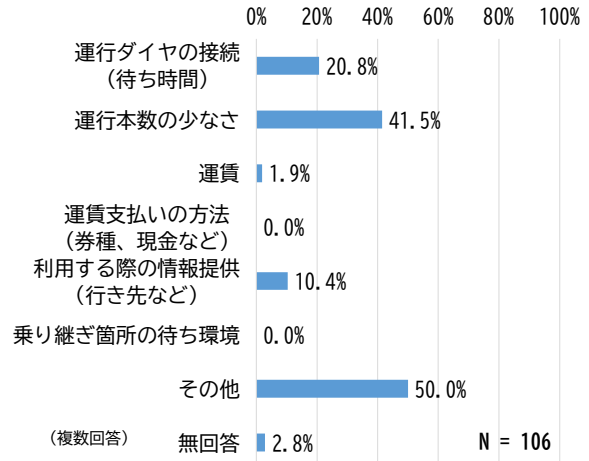
- ・交通拠点利用者における交通拠点から目的地までの交通手段は、地域在住者は主に「自家用車」もしくは「送迎」、地域外在住者は「レンタカー」に大きく依存しています。



●地域公共交通を利用する場合の問題点

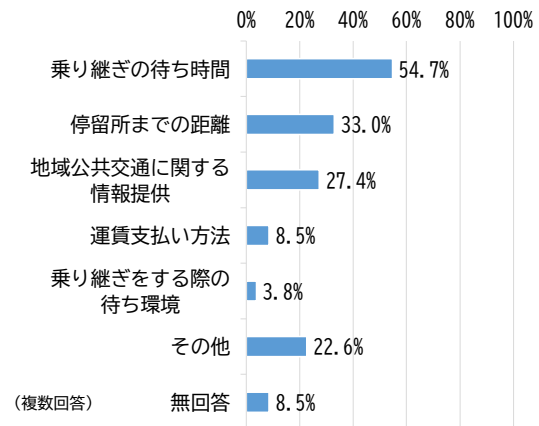
(N=106)

- ・地域公共交通を利用する場合の問題点として、「運行本数の少なさ」「運行ダイヤの接続（待ち時間）」が挙がっています。

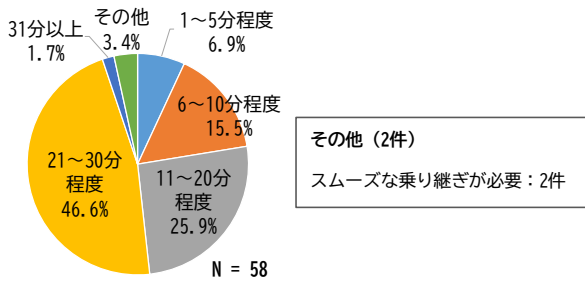


●交通拠点から他の地域公共交通を利用するための条件 (N=106)

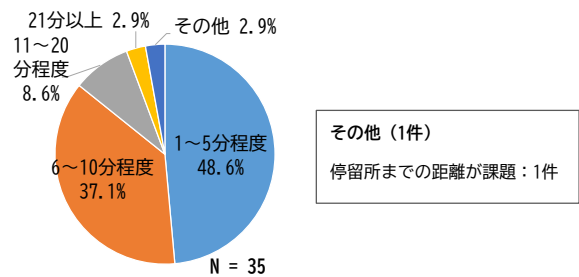
- ・「乗り継ぎの待ち時間」が解消されれば利用するとの意見も見られます。
- ・乗り継ぎの時間としては、20 分以内で約 5 割となっています。
- ・その他、路線図や運行ダイヤに対する情報提供のニーズも見られます。



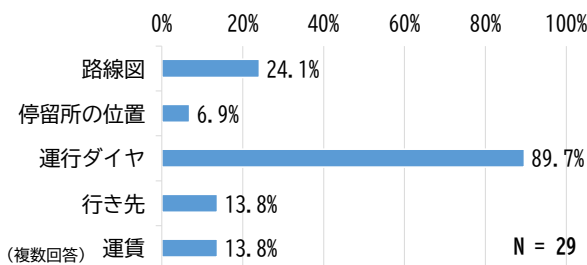
【乗り継ぎの時間】



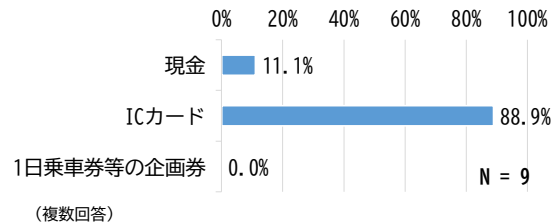
【停留所までの距離】



【地域公共交通に関する情報提供】



【運賃支払方法】



【その他】

- ・本数の増加 (10 件)
- ・路線の改善 (4 件)
- ・停留所の利便性 (2 件)
- ・遅延の際でも乗り継ぎが上手くいくこと (1 件)
- ・路線の増加 (1 件)

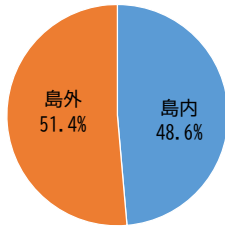
## (2)西之表港

### [アンケート結果]

#### ●属性(N=181)

- ・西之表港利用者のうち半数が島内に居住しており、西之表市在住者の利用が多くなっています。
- ・島外からの利用者は、鹿児島県が最も多く次いで福岡県となっています。
- ・年齢は40代が最も多く約3割となっています。

#### 【住所】



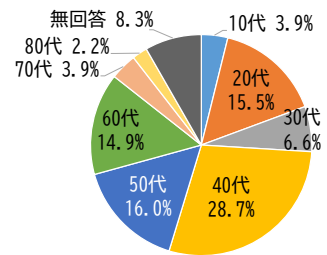
#### (島内在住者の内訳)

順位	市区町村名	件数	割合
1	西之表市	56	63.6%
2	中種子町	13	14.8%
3	南種子町	19	21.6%
	計	88	100%

#### (島外在住者の内訳)

順位	都道府県名	件数	順位	都道府県名	件数
1	鹿児島県	55	6	大阪府	2
2	福岡県	12	6	北海道	2
3	熊本県	4	11	宮崎県	1
4	広島県	3	11	宮城県	1
4	東京都	3	11	京都府	1
6	愛知県	2	11	奈良県	1
6	埼玉県	2	11	兵庫県	1
6	神奈川県	2	-	無回答	1
	計			計	93

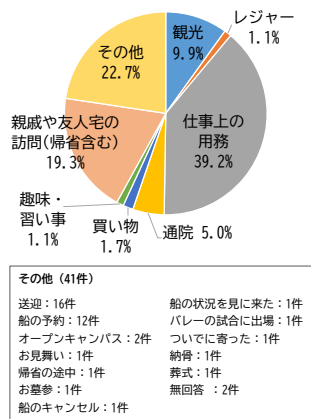
#### 【年齢】



#### ●利用実態(N=181)

- ・西之表港利用者の利用目的としては、「仕事上の用務」が約4割を占めており、地域住民の目的地は鹿児島市内が最も多く、同行人数は一人が半数となっています。
- ・地域外住民は宿泊者が多く、複数回来訪している回答者が約3割となっており、うち約7割の来訪回数は10回以上となっています。

#### 【利用目的】



#### 【目的地】

##### ▼地域住民 (島内在住者)

順位	目的地	件数
1	鹿児島市内	21
2	港(送迎・見送り)	15
3	港(予約・変更などの手続き)	13
4	鹿児島市内の病院	6
5	大分県	4
6	熊本県	3
6	職場・取引先	3
8	鹿児島県内周遊	2
8	鹿児島市内の親類宅	2
8	実家	2

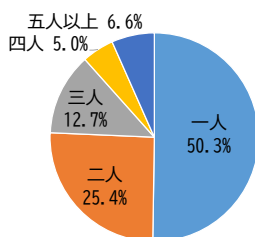
※その他回答数1件の目的地が25件

##### ▼地域外住民 (島外在住者)

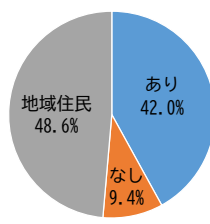
順位	目的地	件数
1	職場・取引先	30
2	実家	11
3	南種子町	9
4	中種子町	8
5	観光地巡り	7
5	種子島全域	7
7	西之表市	6
8	宇宙センター	5
8	屋久島	5
10	西之表市民会館	3
11	海(海水浴・サーフィンなど)	2
11	親類宅	2

※その他回答数1件の目的地が10件

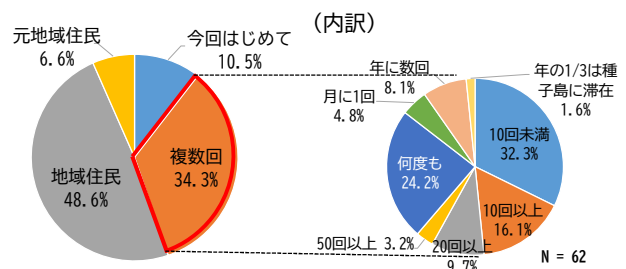
#### 【同行人数】



#### 【宿泊の有無】



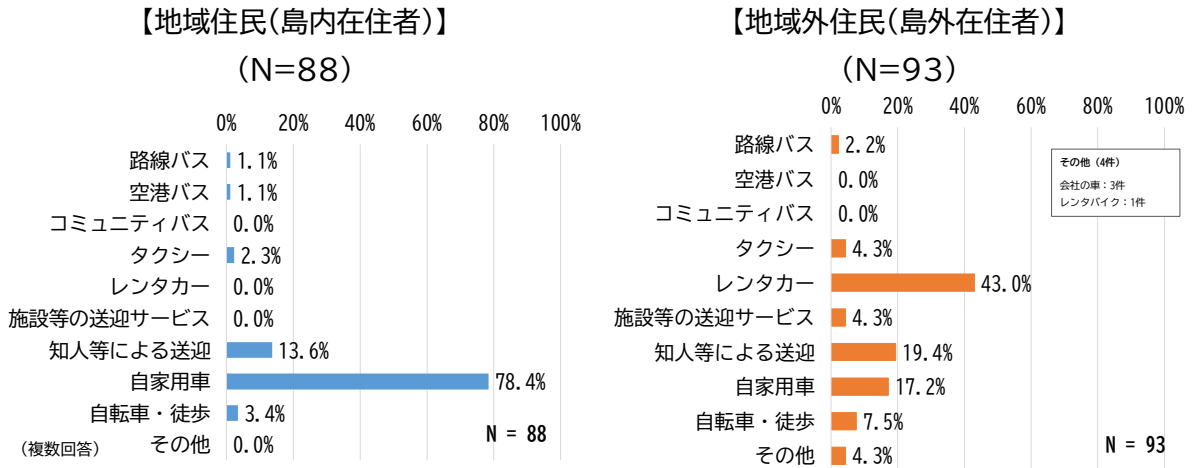
#### 【来訪回数】





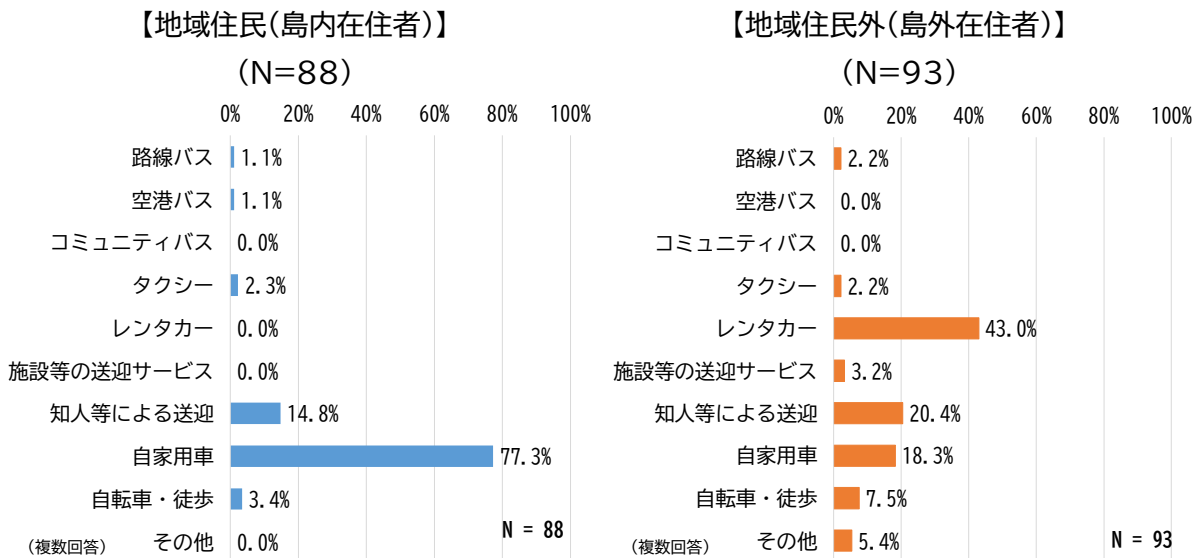
●島内の目的地までの交通手段

- ・交通拠点利用者における目的地までの交通手段は、地域在住者は主に「自家用車」もしくは「送迎」、地域外住民は「レンタカー」や「知人等による送迎」「自家用車」に依存しています。
- ・施設等の送迎サービスの利用者も若干見られます。
- ・その他、タクシー利用者が数パーセント見られ、路線バス・空港バス利用者は1%程度と少ない状況です。



●島内の目的地から交通拠点までの交通手段

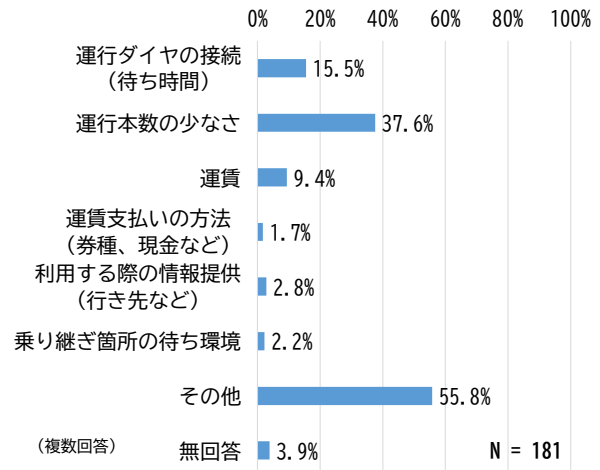
- ・交通拠点利用者における目的地から交通拠点までの交通手段は、地域在住者は主に「自家用車」もしくは「送迎」、地域外在住者は「レンタカー」や「知人等による送迎」「自家用車」に依存しています。
- ・その他、タクシー利用者が数パーセント見られ、路線バス・空港バス利用者は1%程度と少ない状況です。



●地域公共交通を利用する場合の問題点

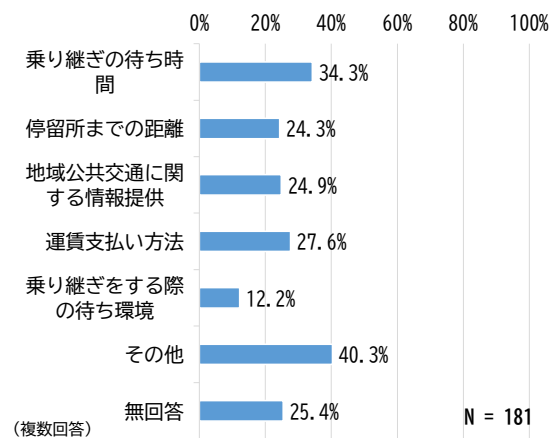
(N=181)

- ・地域公共交通を利用する場合の問題点として、「運行本数の少なさ」「運行ダイヤの接続（待ち時間）」が挙がっています。

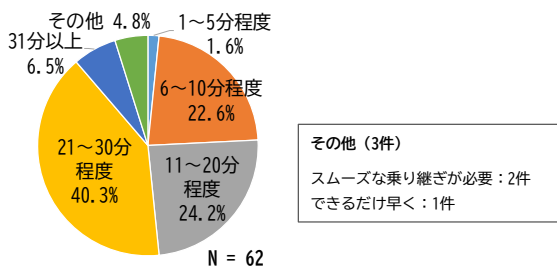


●交通拠点から他の地域公共交通を利用するための条件 (N=181)

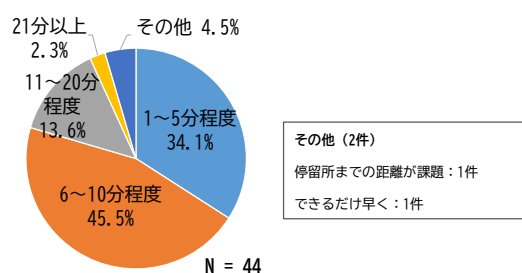
- ・「乗り継ぎの待ち時間」が解消されれば利用するとの意見も見られます。
- ・乗り継ぎの時間としては、20 分以内で約 5 割となっています。
- ・その他、路線図や運行ダイヤに対する情報提供のニーズも高くなっています。



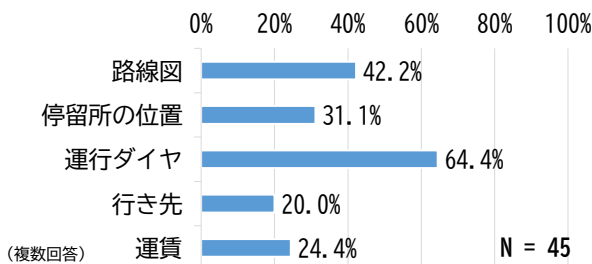
【乗り継ぎの時間】



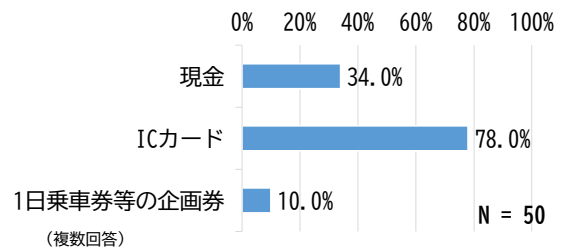
【停留所までの距離】



【地域公共交通に関する情報提供】



【運賃支払方法】



【その他】

- ・本数の増加 (12 件)
- ・乗り継ぎの待ちの環境改善 (12 件)
- ・分かりやすい情報提供 (3 件)
- ・船との連携 (2 件)
- ・格安な運賃 (2 件) 等

## 5 交通事業者及び関係機関ニーズ(令和4年8月調査結果)

### (1)公共交通事業者等ヒアリング調査

#### ○事業者が抱える課題：

- ・乗務員不足と高齢化、燃料費の高騰、人口減少に伴う利用者の維持・確保  
→ 現在提供しているサービスが限界

#### ○事業に関する将来展望：

- ・慢性的な人材不足への対応が一番の課題、空路・海路・陸路が連携しつつ地域住民と観光客のそれぞれの特性に応じたサービス展開（混同しない）、既存交通資源の有効活用

#### ○地域公共交通に対する提案：

- ・地域公共交通に対する新たな運行体制の構築（協議会で車両を購入し、運行及び運行管理等を民間事業者へ委託） ※地域のインフラとして維持
- ・交通拠点（港、空港）における地域公共交通相互の連携強化
- ・既存車両等を活用したデマンド型等の柔軟な運行形態への見直し（空港バス）
- ・単なる移動手段でない価値の創出
- ・不定期運行や貸切運行など地域全体で共有した運行
- ・情報提供の強化 など

◆交通事業者

項目	A社	B社	C社
事業者が抱える課題	<p>〔経営面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両の修繕費増加</li> <li>・燃料費の高騰</li> <li>・<u>乗務員の高齢化</u></li> </ul> <p>〔利用促進面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>利用者の確保</u></li> </ul> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>健常者による通勤利用がない</u></li> </ul> <p>→ コロナの影響は特になし</p> <p>→ 観光への影響はあり</p>	<p>〔経営面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足と高齢化</li> </ul> <p>〔利用促進面〕</p> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の維持・確保</li> </ul> <p>→ 離島であり人口減少に伴う過疎化の進展を前提とした今後のあり方検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>事業者としては現在提供しているサービスが限界</u></li> </ul>	<p>〔経営面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足と高齢化</li> <li>・燃料費の高騰</li> </ul> <p>〔利用促進面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少の影響に伴う利用者の維持・確保</li> </ul> <p>→ <u>その他サービスの充実</u></p> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>将来的に来訪者が増加した場合、従業員の確保等が懸念（馬毛島関連）</u></li> <li>・<u>乗合タクシーの運行エリアが限定的で、結局タクシー利用の方が存在（中種子町）</u></li> </ul>
事業に関する将来展望	<p>〔人材及び車両確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型2種免許取得費用への補助や車両小型化による女性の積極的採用</li> <li>・現在の上限付き補助金では車両等への設備投資は困難</li> </ul> <p>→ 民間企業として収益の無い事業への投資は困難</p> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>空路、海路との連携は必須</u></li> </ul> <p>→ コミュニティバスとの連携や交通弱者への対応、通学への対応等を考慮すると、頻繁なダイヤ改正への対応は困難</p> <p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の利用が一番の重要課題</li> </ul> <p>→ <u>観光客はメインでない</u></p>	<p>〔人材及び車両確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足は深刻な課題</li> <li>・車両は自治体からの提供のため問題なし</li> </ul> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>高速船や飛行機との連携</u></li> </ul> <p>→ 観光客への対応が重要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貸切バスの活用</li> </ul> <p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者は交通弱者に限定的であり、今後の発展は難しいと考える</li> </ul>	<p>〔人材及び車両確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・慢性的な人材不足</li> <li>・乗務員の教育（接客対応）</li> </ul> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーと通常タクシーは共存可能</li> </ul> <p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠隔点呼等による運行管理面の費用抑制</li> </ul>
種子島地域の地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>路線バス事業はビジネスモデルとして崩壊しており、もはや福祉事業</u></li> <li>・協議会で車両を導入し、<u>運行及び運行管理等を民間事業者へ委託するような組織の構築</u></li> <li>・市街地等では地域に応じたグリスロのようなモビリティの運行が適している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>地域のインフラとしてどうやって維持していくかを考えていく必要がある</u></li> </ul> <p>→ 人口減少などを前提</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港、港などの交通結節点における<u>地域公共交通相互の連携強化</u>（中種子町）</li> <li>・曜日運行の毎日運行への見直し</li> <li>・路線バスの利用が少ない区間を廃止し、ジャンボタクシーできめ細かい運行</li> <li>・乗合タクシーの運行区域拡大</li> </ul>

D 社	E 社	F 社	G 社
<p>〔経営面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足と高齢化</li> </ul> <p>〔利用促進面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の減少</li> <li>・乗合タクシー等の運行に伴う一般タクシーへの影響</li> </ul> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港からの需要の確保</li> </ul>	<p>〔経営面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ過で減少した乗客数の回復</li> <li>・油価上昇への対応</li> <li>・島内人口減少への対応</li> </ul> <p>〔利用促進面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃値上げと他観光地との価格協競争力低下のジレンマ</li> </ul> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・価格以外の魅力ある観光商品の開発</li> </ul>	<p>〔経営面〕</p> <p>-</p> <p>〔利用促進面〕</p> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時路線バスと飛行機のダイヤをマッチさせることは困難</li> <li>・空港からの手段のみでなく、各観光地までの公共交通網、本数の充実が必要</li> <li>・宿泊施設の送迎、タクシーの待機も少ない</li> <li>・地域の人と空港利用者への対応は別々に考えるべき</li> </ul>	<p>〔経営面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・欠航時のリスク</li> </ul> <p>〔利用促進面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行会社に対する営業活動において、都市部に営業所がなく経費がかかることがネック</li> </ul> <p>〔需要創発面〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設等の環境が乏しい</li> <li>→ 雨天時に利用できる観光スポットの整備</li> </ul>
<p>〔人材及び車両確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシーを6台所有しているが、乗合タクシー等へ活用しない場合は不要</li> <li>・一般の旅行者等でのジャンボタクシーの需要は少ない</li> </ul> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港バスへのジャンボタクシーの活用</li> <li>・ただし、登録台数4台未満での運行を想定（事業者免許の問題）</li> </ul> <p>〔その他〕</p> <p>-</p>	<p>〔人材及び車両確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人材の確保及び定着</li> <li>・職員の育成指導</li> </ul> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速船と路線バスの接続</li> <li>→ ダイヤの減便、ダイヤ改正の影響あり</li> <li>・港で路線バスやコミュニティバスを利用する人は少なく、タクシー利用、レンタカー利用者がメイン</li> </ul> <p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基地関連に伴う地域活性化及び交流人口の増加</li> <li>・高速船航路の安定維持</li> <li>・時間的距離の短縮による利便性の確保、ビジネス、スポーツ交流、医療、観光分野等の発展へ寄与</li> </ul>	<p>〔人材及び車両確保〕</p> <p>-</p> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港からの便のみでなく、帰宅時の手段確保も必要</li> </ul> <p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客に対して飛行機やバスの利用の仕方を示していく必要がある一方、飛行機の時刻に合わせたバスのダイヤ見直し、さらには気象条件等で遅れる場合の柔軟な対応をお願いしたい</li> </ul>	<p>〔人材及び車両確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー不足と高齢化</li> <li>・車両の更新に係る費用</li> <li>→ 補助金等が存在しない</li> </ul> <p>〔他公共交通との連携〕</p> <p>-</p> <p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合事業への意向としてタクシーは考えられるが、運行管理面を考えるとバスは困難</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港バスの代替として、所有するジャンボタクシー4台を活用し、<u>デマンド型の柔軟な運行形態への見直し</u></li> <li>・西之表市、中種子町、南種子町の各営業所に1台配置しており、それらを活用し、港との接続を強化</li> <li>・<u>日曜日の運行へも対応可能</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的な交通弱者の増加に対して、<u>路線バスや市街地を巡回するバスは非常に重要な手段</u></li> <li>・種子島地域全体で公共交通を維持し、コンパクトシティ化していくことは重要</li> <li>・<u>単なる目的地までの移動手段でない価値の創出</u></li> <li>・<u>島内の公共交通を定料金でタクシーのみ運行も一案</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>不定期運行や貸切運行、さらにはタクシー(ハイエース)などを島内で共有し運行</u></li> <li>・行政補助のあり方も含めてコンパクトで無駄のない運行</li> <li>→ 空港バスに関して、野間で路線バスと接続し、折り返し運行など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅などの施設整備</li> <li>・利便性の高い路線バス、空港バスへの見直しと情報提供の発信のあり方が重要</li> </ul>

◆レンタカー事業者

項目	A社	B社	C社
事業者の概要	<p>〔車両保有台数〕 ・44台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・6538件/年 ・17.9件/日</p>	<p>〔車両保有台数〕 ・30台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・300件/年 ・2件/日</p>	<p>〔車両保有台数〕 ・10台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・800件/年 ・5件/日</p>
利用者の利用実態	<p>〔年齢層〕 ・20～50代</p> <p>〔利用時間帯〕 ・12時間、24時間</p> <p>〔利用者の特長〕 ・ビジネス70% ・一般（観光客）30%</p> <p>〔主な利用目的〕 ・ビジネスの方:建設・電気, 宇宙センター,馬毛島 ・観光の方:宇宙センターなど</p>	<p>〔年齢層〕 ・20～68歳</p> <p>〔利用時間帯〕 ・8:00～18:00</p> <p>〔利用者の特長〕 ・ビジネス、観光</p> <p>〔主な利用目的〕 ・仕事、サーフィン、観光、釣り</p>	<p>〔年齢層〕 ・40代</p> <p>〔利用時間帯〕 ・3時間</p> <p>〔利用者の特長〕 ・なし</p> <p>〔主な利用目的〕 ・ビジネス、サーフィン</p>
事業者が抱える課題	<p>〔経営面〕 ・利用のほとんどが島外の方であり、船及び飛行機の欠航に左右される ・コロナで需要減少、離島はダメージ大きい</p> <p>〔利用促進面〕 ・月により売り上げが少ない時期がある</p> <p>〔需要創発面〕 ・なし</p>	<p>〔経営面〕 ・レンタカーの台数確保</p> <p>〔利用促進面〕 ・馬毛島開発</p> <p>〔需要創発面〕 ・法人への需要への対応</p>	<p>〔経営面〕 ・なし</p> <p>〔利用促進面〕 ・なし</p> <p>〔需要創発面〕 ・なし</p>
事業に関する将来展望	<p>〔他公共交通との連携〕 ・なし</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>	<p>〔他公共交通との連携〕 ・なし</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>	<p>〔他公共交通との連携〕 ・なし</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>
種子島地域の地域公共交通に対する提案		<p>・種子島の観光スポットへの資金投資</p>	

D社	E社	F社	G社
<p>〔車両保有台数〕 ・5台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・380件/年 ・1件/日</p>	<p>〔車両保有台数〕 ・80台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・ ・20件/日</p>	<p>〔車両保有台数〕 ・4台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・90件/年 ・1件/日</p>	<p>〔車両保有台数〕 ・10台</p> <p>〔R3年度利用実績〕 ・800件/年 ・2.3件/日</p>
<p>〔年齢層〕 ・20～60代</p> <p>〔利用時間帯〕 ・9:00～18:00</p> <p>〔利用者の特長〕 ・観光客</p> <p>〔主な利用目的〕 ・南種子方面</p>	<p>〔年齢層〕 ・20～60代</p> <p>〔利用時間帯〕 ・9:30～17:30</p> <p>〔利用者の特長〕 ・ビジネス、観光客</p> <p>〔主な利用目的〕 ・観光客はロケット基地、種子島総合開発センター</p>	<p>〔年齢層〕 ・40～50代</p> <p>〔利用時間帯〕 ・日中</p> <p>〔利用者の特長〕 ・利用者の半数が帰省客や仕事関係者</p> <p>〔主な利用目的〕 ・観光や営業</p>	<p>〔年齢層〕 ・30～60代</p> <p>〔利用時間帯〕 ・9:00～17:00</p> <p>〔利用者の特長〕 ・ビジネス</p> <p>〔主な利用目的〕 ・観光客は宇宙センター</p>
<p>〔経営面〕 ・車両保険料の高騰</p> <p>〔利用促進面〕 ・ネット予約システム運用</p> <p>〔需要創発面〕 ・冬の利用者減少</p>	<p>〔経営面〕 ・なし</p> <p>〔利用促進面〕 ・なし</p> <p>〔需要創発面〕 ・なし</p>	<p>〔経営面〕 ・なし</p> <p>〔利用促進面〕 ・なし</p> <p>〔需要創発面〕 ・なし</p>	<p>〔経営面〕 ・台数が少ない ・職員の確保</p> <p>〔利用促進面〕 ・レジャー観光客不足</p> <p>〔需要創発面〕 ・料金、ネット予約</p>
<p>〔他公共交通との連携〕 ・当社まで公共交通機関を利用した場合の割引</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>	<p>〔他公共交通との連携〕 ・なし</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>	<p>〔他公共交通との連携〕 ・なし</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>	<p>〔他公共交通との連携〕 ・連携は困難</p> <p>〔その他〕 ・なし</p>
<p>・ハワイのように、トロリーバスを導入し、南国気分を体験</p>	<p>・空港から出発するお客は、タクシー1台だけとまっていた日曜日祭日はバスもなく、タクシーがない時もあり、困っている方をよくみかける</p> <p>・西之表のレンタカー専用駐車場も狭くて、改善してほしい</p>		<p>・地域住民が少なくなっており、それに伴い利用者も少なくなり路線バス等便数が減っているのが現状</p> <p>・繁忙期等では便数増加と観光路線なるものを作ってもいいかもしれない</p>

## (2)施設管理者ヒアリング調査(令和4年8月調査結果)

### ○商業施設管理者：

- ・来訪者の多くが自家用車に依存しており、現在の地域公共交通において最低限のサービスは確保されており、特段問題等はなし
- ・店舗内の休憩所等を待合所として活用、地域公共交通に関する運行状況の掲示などは可能

### ○医療施設管理者：

- ・来院者の多くが自家用車に依存しているが、車の運転ができない人、送迎を頼めない人などの路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の利用あり
- ・地域公共交通の利用は少ないものの、地域のインフラとして維持していくべきである
- ・診察が終わった後の時間に便が合わないことが多いため、便数の増加もしくは接続強化を図ってほしい

### ○宿泊施設管理者：

- ・レンタカーでの来訪が多く、運転できない人がタクシーを利用しており、現在の状況では路線バス利用は難しい
- ・日曜・祝日、年末年始等の移動手段がなく、宇宙センターへの移動に際して便がないため、観光客も利用できる手段として地域活性化、定住促進につなげてほしい



◆商業施設

項目	商業施設 A 社	商業施設 B 社
地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車が多く、近所の方は徒歩や自転車利用</li> <li>・高齢者のタクシー利用、どんがタクシーの利用が多い</li> <li>・時間制約がある人は、タクシーを利用し、融通が利く人は、どんがタクシーを利用</li> <li>・店内に、タクシー会社 2 社への直通でつながる電話を設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車がほとんど</li> <li>・わかさ姫など、利用者はまばら → 具体的な数は、把握していないが、1、2 名の利用を見かけることがある</li> <li>・公共交通（わかさ姫、どんがタクシー）は、運行頻度が少ないため、買い物での往復利用は難しい</li> <li>・タクシー利用される方もおり、休憩所に公衆電話を設置しているが、高齢者も携帯電話で呼び出している</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通については、最低限確保されていると考えており、来訪者からのニーズも聞かれない</li> <li>・福祉分野になるが、高齢の方が、公共交通を利用して、一人で買い物に来られる方がおり、買い物の際の店舗内での移動や、耳が遠く、買い物時の介助が必要な方も増えている</li> <li>・店舗スタッフで対応しなければならないが、人材不足で、対応が難しくなっている。</li> <li>・一定の利用者がある施設内での移動の介助を行うスタッフを行政から派遣してもらおうなどの対応をお願いできないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に要望等はなし</li> <li>※わかさ姫利用のご家族からの意見</li> <li>・ワンボックスカーは、高齢者が乗り降りしづらいと不評。高齢者の移動支援であれば車両に配慮すべき。</li> <li>・朝夕の便数を増やしてほしい</li> <li>・わかさ公園は高齢者が運動するために利用されている公園だが、運動できる高齢者は歩いて通える。市営プールへの停車は期間限定でいいのではないかと。図書館も利用はない。</li> <li>・その先のコスモスやドコモショップの方が利用されるのではないかと。中目医院は、今年で辞められると聞いている。高齢者は郵便局利用が頻繁。小学校と郵便局は近接していることが多いため小学校近くにバス停を設置するなどしてはどうか。裕城小学校は経由地となっていない。</li> <li>・利用者移動や、変化する施設の状況に応じたルートや停留所の設定が必要</li> <li>・観光振興の面から、住民の生活移動とは別に、観光地を周遊するようなルート設定の便があってもよい。鹿児島市内の鹿児島ビューのようなもの。</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合所の掲示板には、市から支給された公共交通に関する運行状況やポスターなどを掲示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>

項目	商業施設 C 社	商業施設 D 社
地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車がほとんど</li> <li>・近所の高齢者など、徒歩でも利用もある</li> <li>・シニアカーでの来訪もある</li> <li>・店舗内の休憩所をバス利用の待合所として利用されている方は数人見かける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車が 8 割</li> <li>・徒歩 1 割、その他（原付やシルバーカーなど）1 割程度</li> <li>・公共交通利用は、ほぼいない</li> <li>・人口減少による便数が少なく、利用しづらいと考えられる</li> <li>・そのため、80 代の方も軽トラを運転するなど、免許返納率は低いと思う</li> <li>・老人ホームのデイサービスでの送迎バスなどで、10 名程度の来店があることはある</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に要望等はなし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> <li>・近くにバス停はあるが、利用者が少なく、待合所の設置などの必要性を感じない</li> <li>・来店客から、公共交通に対する要望を聞くこともない</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特にない。</li> <li>・高齢者ニーズに応える行政の取り組みなどに対しては、協力したい</li> <li>・公共交通案内を掲示するなどの協力も可能</li> </ul>

◆医療施設

項目	医療施設 A 社	医療施設 B 社	医療施設 C 社
地域公共交通の利用実態等		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車や家族の送迎がほとんどで 9 割程度を占めている</li> <li>・その他、バスやコミバス、タクシー利用</li> <li>・車の運転ができない方、送迎を頼めない方など、路線バスやコミバスの利用はある</li> <li>・来訪時は、バスやコミバスを利用しても、帰りの便が合わず、送迎やタクシーを利用される方が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の利用が多い</li> <li>・どんがタクシーと自家用車、家族送迎</li> <li>・特に高齢者はどんがタクシーが多い</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎サービスあり</li> <li>→ 透析患者のうち、来院手段がない方</li> <li>・島内では、自家用車への依存度が高く、バスの利用は少ないが、インフラと同等のものとして維持すべき。</li> <li>・透析患者を含む、福祉関係の利用者が移動できる手段があればよい</li> <li>・介護タクシーを利用している人もいるが、透析患者は 2 日に 1 回必要なため、患者の費用負担が大きい</li> <li>・診療の終わりの時間にあった便があれば、利用者は増えると思う</li> <li>・南種子のコミバスは、70 歳以上は無料なので、利用したい人は多いはず</li> <li>→ 午前の診療が終わって、2 時間半くらい待たなければならない時もある</li> <li>→ 待ち時間を過ごせる場所や、待ち時間にできることがあれば、良いかもしれない</li> <li>・待ち時間が長いと、バス到着に気づかない場合もあるので、運転手による声掛けや、院内での案内などがあると親切</li> <li>・時刻表や乗り方案内など、高齢者にもわかりやすいように工夫してはどうか。乗り方や運行状況などを知らずに利用できていない人も多いと思う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎サービス等はなし</li> <li>・どんがタクシーの時間帯の便数をもっと増やしてほしい</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停には、バス停を設置しているほか、空調の整った院内を待合所として利用してもらっている</li> <li>・入口には、各種バスの時刻表などを掲示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>

◆宿泊施設

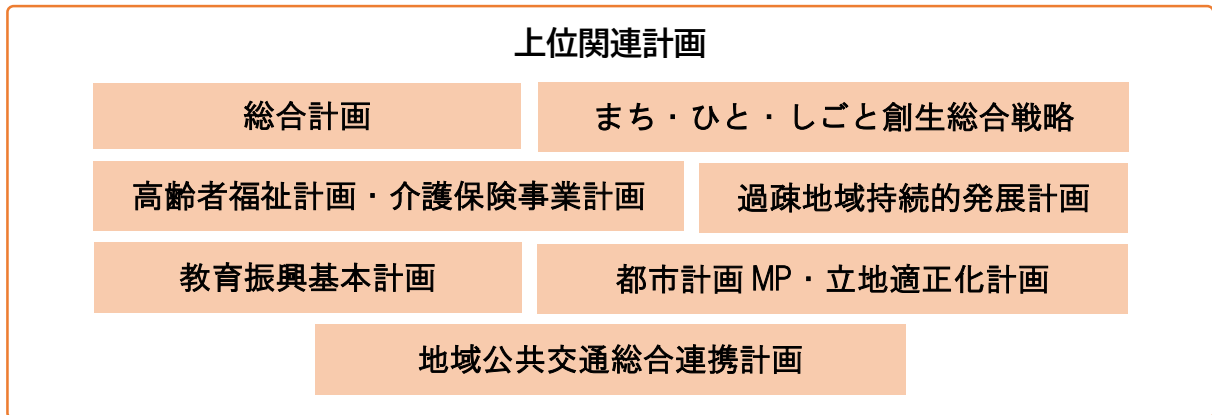
項目	宿泊施設 A 社	宿泊施設 B 社	宿泊施設 C 社
地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタカーでの来訪が多い</li> <li>・港からの送迎サービスは実施しているが空港はなし</li> <li>・飛行機が遅れた場合にバスとの接続ができない可能性があるため、事前に連絡している</li> <li>・空港からのタクシー利用もあり</li> <li>・バス利用者に対しては、バス停まで送迎サービスあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速船から徒歩での来訪が 7～8 割</li> <li>・残りは飛行機であり、空港からはレンタカーが基本（バスは日祝運行なしのため）</li> <li>・地域内での移動は基本的にレンタカー利用</li> <li>・免許を持っていない人でバスを利用する人もいる</li> <li>・わかさ姫やどんがタクシーは地域住民用のイメージが強く、観光客利用は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島内では、レンタカー 7 割、タクシー 2 割、バス利用も 1 割程度</li> <li>・費用面からレンタカーを選ばれている。運転できない方がタクシー利用</li> <li>・路線バスだと、終点が役場であるため、そこからはタクシーを利用する必要がある。タクシーが捕まらないなど、どうしようもない時のみホテルで送迎</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お盆や正月に公共交通の運行がない</li> <li>・宇宙センターへの移動にあたりバスを利用する人はためにいるが、直通便がないため、乗り換える必要があり、乗り換え方法や帰宅便の案内を実施</li> <li>・日曜日の運休に対する情報が得られない</li> <li>・バスと飛行機の接続が悪いため、ダイヤの情報をスタッフが共有し、お客様にお伝えしなければならない状況にある</li> <li>・島東部と西部では、雰囲気異なり魅力があるが、島東部へのアクセス方法は、車しかない状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光施設である宇宙センターへの直通バスがない</li> <li>・免許を持たない親子連れなども困っており、途中でバスで行き、そこからタクシーを利用するなどしている</li> <li>・主要観光地へ公共交通でアクセスできるような整備が必要</li> <li>・特に、日曜日などの運行</li> <li>・タクシーは台数も少なく、雨の日などは観光客に待ってもらう必要がある</li> <li>・島内には北部にも観光地があり、島内一周も魅力的である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスで、港からホテルの周辺まで、乗り継ぎなく、運行されていれば、利用しやすい</li> <li>・路線バスの利用者少ない。バスの会社としても最低限の地元の足として運行していると理解しており、役場までの運行となっているが、そこから先の移動についても考えてもらいたい</li> <li>・種子島のメインの観光地である宇宙センターへの足がないは問題ではないか。観光のための公共交通手段があるとよい</li> <li>・地域住民のために運行している公共交通だと理解しているが、観光客も利用できる公共交通を運行してもらうことで、地域の活性化、定住促進につながると思う</li> <li>・土日祝や年末年始が運休だと観光の方の足として確保できない</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以前は、予約制の観光バスがあった。路線バスは国道を通行するため、海沿いを通行する観光バスがあれば、種子島の魅力を感じながら観光できるのではないかと</li> <li>・ランチマップ等と公共交通が一体となったマップ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在もバス利用者には時刻表の配布、タクシーの配車、高速船や飛行機の案内を実施</li> <li>・地元の旅行会社と、移動と宿泊をセットにした旅行プランを販売</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロケット関係の業者が利用する宿泊施設近くまでは、公共交通機関でのアクセスできるようにしてはどうか。各施設の前までは必要ないが、地域ごとに核を設け、そこからは、地域ごとに準備するなどでもよい</li> </ul>



## 第4章 種子島地域の地域公共交通が抱える課題

### 1 地域が目指す将来像(上位関連計画)

[地域が目指す将来像]



#### 西之表市(ヒアリング結果より)

##### ○地域公共交通に関する事項

- ・ 利便性の向上を図りつつ、安定的で持続可能な地域公共交通体系の構築
  - 幹線バス、空港バスとの接続性を考慮し、路線重複区間等の改善を考慮
  - その他移動手段を考慮した整合性や効率性の確保
- ・ IoT や AI 等を活用した MaaS 等の新たなモビリティの導入可能性検討

##### ○観光面

- ・ 観光ルートの構築（宇宙センターまでのアクセス確保、交通拠点での接続強化、日曜日の運行など）

##### ○教育面

- ・ 高校生のバイク免許取得までの対応

##### ○福祉面

- ・ 運転免許返納者や高齢者への対応

#### 中種子町(ヒアリング結果より)

##### ○地域公共交通に関する事項

- ・ 幹線バスとの接続強化
- ・ 空港バスの見直し：シャトル化やデマンド化など
- ・ 地域内をきめ細かくカバーする運行への見直し
  - 運転免許返納者や高齢者等へ対応し、地域公共交通利用者を確保
  - 車両のダウンサイジング

#### 南種子町(ヒアリング結果より)

##### ○地域公共交通に関する事項

- ・ 地域住民の足となる地域公共交通の維持・確保
  - 利用者減少に応じたデマンド化や車両のダウンサイジングなど運行体系の見直し
- ・ 運賃等に対する利用者負担も考慮した適切な料金設定

##### ○観光面

- ・ 観光地（宇宙センター）までのアクセス手段の確保
- ・ 観光地間を結ぶ動線の確保

##### ○教育面

- ・ 地域公共交通との連携による一体的な運行による通学バスの運行維持

##### ○福祉面

- ・ 土曜、日曜、祝日におけるバスの運行による障がい者の就労支線、高齢者の移動支援
- ・ バス停までの移動が困難な高齢者への移動支援

## 2 地域公共交通に求められる役割

### ① 種子島地域への人の流れを支え、地域活力の向上につなげていく役割

**主な対象：飛行機、フェリー、高速船**

- ・ 種子島地域と本土地域等を結ぶ移動手段として、交通拠点の利便性向上や情報発信機能の強化、地域内の地域公共交通との連携を強化し、地域住民の利便性向上を図りつつ、観光・ビジネス等での交流促進を図り、種子島地域の地域活力の向上につなげる役割

### ② 種子島地域内における人の流れを生み出し、地域活性化につなげていく役割

**主な対象：路線バス、空港バスなど**

- ・ 地域の交通拠点（空港、港）を中心に、地域の観光資源等との連携による観光アクセス性の強化により観光地としての魅力向上や観光・交流人口の拡大を図るとともに、種子島地域内の主要拠点（商業施設、病院、高校など）へのアクセス性を強化することで地域住民の利便性向上を図り、地域活性化につなげる役割

### ③ 住民の日常生活における移動を支え、持続的なまちづくりの生活基盤として支える役割

**主な対象：コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、スクールバスなど**

- ・ 地域住民の日常的な買い物、通院、通勤・通学などに必要不可欠な移動を支援するとともに、高齢社会への対応や運転免許証の自主返納促進など高齢者の外出を支援することで、持続的なまちづくりの生活基盤として地域を支える役割

### 3 地域公共交通が抱える課題

〔地域公共交通が抱える課題〕 ※地域が目指す将来像の実現に向けて解決すべき課題

#### 地域公共交通体系について

#### 課題①:地域公共交通体系の再構築による地域公共交通ネットワークの持続性の確保

- ・種子島地域では、地域への玄関口として種子島空港と西之表港、島間港があり、本土地域等と連絡し、路線バス・空港バスを地域内幹線として地域を横断し、それらに接続する形でコミュニティバスや乗合タクシーが運行していますが、その他スクールバス等の移動サービスも含め、路線・サービスが重複する区間等が存在し、持続可能な地域公共交通の実現に向けては、地域公共交通の役割分担を明確にし、地域公共交通体系の再構築による地域公共交通ネットワークの持続性確保が必要です。

#### 課題②:地域一体となった地域内拠点へのアクセス強化による利便性向上

- ・地域の主要観光拠点等に対して、現在の地域公共交通ではアクセスが限定的となっており、結果的に利用されない（利用しにくい）状況となっています。
- ・地域内における人の流れを創出し、地域活性化につなげていくためには、地域が一体となり、地域内拠点へのアクセス強化を図ることで、地域住民さらには来訪客の利便性向上が必要です。

#### 課題③:交通拠点等における機能強化による利便性向上

- ・現状、地域公共交通相互を乗り継いで利用する人が少なく、上述した課題①の解決と併せて、交通拠点である種子島地域や西之表港、島間港などの交通拠点の機能強化を図るとともに、幹線と支線が接続するバス停等においても、乗り換え拠点としての機能強化などを図ることで、利用者の利便性向上が必要です。

#### 課題④:地域住民に対するきめ細かいサービスによる必要な移動手段の維持・確保

- ・種子島地域では、人口減少、少子高齢化等の影響により、地域公共交通の利用者は年々減少するとともに、それに伴う財政負担等も増加している状況です。
- ・一方、地域公共交通は、運転免許証を返納もしくは保有しない交通弱者にとって必要不可欠な移動手段であり、持続性と利便性の両面から日常生活に必要な移動手段を維持・確保することが必要です。

#### 課題⑤:地域公共交通相互の連携強化による利便性向上

- ・地域の交通拠点等においては、気象条件やその他要因等の影響から地域公共交通相互に運行ダイヤが接続していない状況であり、結果的に来訪客（観光客やビジネス客）はレンタカー等に依存する状況となっています。
- ・そのため、運行ダイヤの接続等を図るとともに、運賃面等のサービスを含めた連携強化を図ることで、地域住民さらには来訪客の利便性向上が必要です。

#### 課題⑥:地域公共交通に関する情報発信の強化による利用機会の創出

- ・地域公共交通に関する情報については、各市町もしくは各交通事業者において運行情報を提供している状況であり、地域公共交通に関して知らない、地域公共交通の利用方法が分からない人が多く存在する状況です。
- ・そのため、地域公共交通に関する一元的かつ一体的な情報提供など、情報発信を強化することで、地域住民さらには来訪客が地域公共交通を利用するきっかけとなる機会の創出が必要です。

#### 地域公共交通サービスについて



**課題⑦：地域が一体となった運行組織体制の構築による持続性の確保**

- ・交通事業者においては、乗務員不足や乗務員の高齢化などの問題を抱えており、従来の運行体制では持続的な運行への不安がある状況であり、1市2町に加えて、交通事業者さらにはその他関係機関と連携し、地域が一体となった運行組織体制を構築することで、地域公共交通サービス提供の持続性確保が必要です。

**課題⑧：地域住民の地域公共交通に対する利用促進に向けた意識の醸成・利用機会の創出**

- ・地域住民の9割以上が地域公共交通を利用しておらず、地域公共交通に対する関心が低い状況であることから、地域全体で地域公共交通利用に向けた機運の醸成を図るとともに、イベント等との連携による利用機会の創出など地域が一体なった利用促進等への取り組みが必要です。

1 地域公共交通に関する基本的な方針

〔基本的な方針(案)〕

**地域の発展を支え、持続可能な地域公共交通ネットワーク及び  
地域公共交通サービスの実現に向けて地域一丸となって取り組みます。**

種子島地域においては、人口減少・少子高齢化が進展している一方、自家用車への依存が高く、地域公共交通利用者数は減少し、将来的な維持・確保が懸念される状況です。さらには、観光客やビジネス客などに対しても地域公共交通の利用環境が十分整備されておらず、結果的にレンタカーなどへの依存が高い状況です。

一方、地域公共交通サービスの提供を担っている交通事業者においては、人員不足や車両の老朽化など厳しい経営環境に直面しており、将来的なサービスの維持が懸念される状況です。

こうした状況を踏まえ、本計画では、地域住民の日常生活を支えるとともに、来訪客の移動を支援し、様々な分野における地域の発展を支え、持続可能な地域公共交通ネットワーク及び地域公共交通サービスの実現に向け、1市2町、交通事業者、関係機関、地域住民など地域が一丸となり、将来像の実現に向けて取り組んでいくことを基本的な方針とします。

※参考:各市町の上位計画等

西之表市	
第6次長期振興計画基本構想 (平成30年度～令和7年度)	第2期西之表市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和2年度～令和6年度)
<p>【西之表市の将来像】 人・自然・文化一島の宝が育つまち</p> <p>【各分野のめざすまちのすがた】</p> <p>(1)くらし分野：地域の力で安心・安全な「まち」をつくり、「くらし」を支える</p> <p>(2)しごと分野：地域の資源を生かした魅力ある「なりわい」で、豊かな「まち」をつくる</p> <p>(3)ひと分野：生涯にわたり健康で、いきいきと輝く「ひと」が育ち、互いに支え合う「まち」をつくる</p> <p>(4)ぎょうせい分野：ともに「まち」をつくる（行政力の向上）</p> <p>【公共交通に関する内容】</p> <p>くらし分野</p> <p>施策2 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象：市民、来訪者、運行業者</li> <li>・意図：<u>移動手段が確保され、便利に利用できる</u></li> </ul> <p>9.地域公共交通の利便性の向上 市民生活に必要な地域公共交通の路線維持の安定運営に努め、島内全体を視野に入れた持続可能な公共交通体系の構築</p> <p>10.航路・航空路の利便性の向上 市民の生活の足としての利便性向上や負担軽減、島外からの利用者の拡大</p>	<p>【基本目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.稼ぐ地域をつくるとともに、安心して働けるようにする</li> <li>2.本市への新しい人の流れをつくる</li> <li>3.結婚・出産・子育ての希望をかなえる、誰もが活躍できる地域社会をつくる</li> <li>4.ひとが集う、安心して暮らすことのできる魅力的な地域をつくる</li> </ol> <p>【公共交通に関する内容】</p> <p>基本目標4</p> <p>◇具体的な施策</p> <p>③<u>地域連携による経済・生活圏の形成</u></p> <p>■利便性の高い地域公共交通の整備 持続的で利便性が高い地域公共交通のあり方について種子島、屋久島と連携を図りながら研究していく。また、交流人口の増加を図るため、都市部との交通の拡充に努める。あわせて、島内の交通のあり方についても種子島全体で調査研究を行う。</p>

中種子町	
<b>第6次中種子町長期振興計画</b> (令和3年度～令和12年度)	<b>中種子町まち・ひと・しごと創生総合戦略</b> (令和3年度～令和12年度)
<b>【中種子町の目指す将来像】</b> <u>“よいらーいき”でつなぐ人の和と豊かな自然が織りなす“躍動なかたね”</u> <b>【分野別基本目標】</b> 基本目標1 活気あふれる産業づくり 基本目標2 快適な生活を支える基盤づくり 基本目標3 生涯学び続ける人づくり 基本目標4 安心して住める生活環境づくり 基本目標5 共につくる生きがいに満ちた健康と福祉のまちづくり 基本目標6 共に暮らす地域の和のまちづくりと安定した行財政運営 <b>【公共交通に関する内容】</b> 基本目標2 施策4 機能的な交通・情報通信体系の整備 主な施策 (1) 陸上交通機関の充実 (2) 海上交通機関の充実 (3) 航空交通機関の充実 (4) 情報通信体制の整備	<b>【基本目標】</b> I 地域資源を活用し、安定した雇用創出戦略 II 中種子町へ「ひと」のビッグウェーブ戦略 III こどもは「宝」、子育て世代が住みやすいまちづくり戦略 IV 持続可能で特色ある地域づくり戦略 <b>【公共交通に関する内容】</b> 基本目標IV 施策1 いつの世代も「住み続けたい」まちづくりの推進 (2) 公共交通体系や情報通信体制の構築 ■町民ニーズに合った公共交通体系の整備 高齢者等の交通弱者の買い物・通院等での利便性を図るため、様々なニーズにあった交通体系を構築し、住みやすい環境を整備するとともに、高齢者等の外出機会の拡大を推進する。

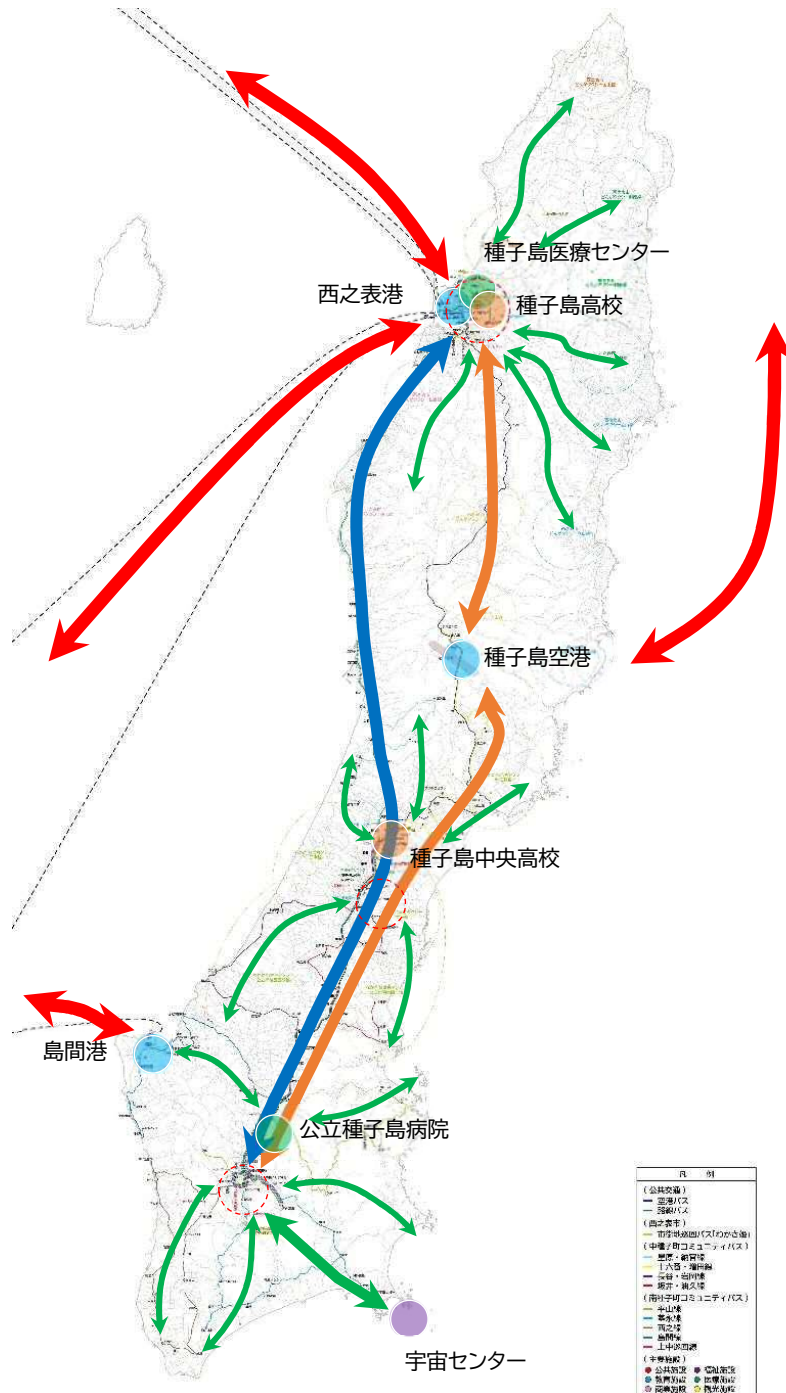
南種子町	
<b>第六次南種子町長期振興計画</b> (令和2年度～令和11年度)	<b>第2期トライタウン南種子町宇宙・歴史・文化の町総合戦略</b> (令和2年度～令和6年度)
<b>【南種子町の目指す将来像】</b> <u>みんなであつこう 夢・希望・感動あふれるまち</u> <u>みなみたね</u> <b>【政策展開の基本方針】</b> 1. 健やかに生き生きと暮らせるまちづくり 2. 快適で魅力的な住み続けたいまちづくり 3. 地域の豊かな個性で活力を生み出すまちづくり 4. 安全性と利便性の質を高めるまちづくり 5. 次世代を担う人と文化を育むまちづくり 6. 町民みんなで考え、行動するまちづくり <b>【公共交通に関する内容】</b> ・めざす姿 <u>「町内全域において適切な移動手段が提供されている」</u> ・施策の方向性 (1)地域公共交通の利便性向上と効率的運行 ・利用者の利便性向上のため、効率的な地域交通の展開を図り、持続可能な公共交通体系を構築します。 ・利用者のニーズを把握して、利用促進を図ります。 (2)総合的な公共交通の連携と強化 ・種子島広域で協働し、更なる利用促進に努めます。 ・種子島全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの構築を図ります。	<b>【基本目標】</b> 1 南種子町における安定した雇用を創出する 2 南種子町における新しいひとの流れをつくる 3 南種子町における結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる 4 住み慣れた地域で、安心して暮らせる、支え合い体制づくり <b>【目標達成に向けた施策】</b> 基本目標1 ア 地域産業を担う人材の育成・確保 基本目標2 ア 交流・移住・定住の促進 基本目標3 ア 結婚・妊娠・出産・子育て支援の充実 イ 教育環境の充実 基本目標4 ウ 健康で安心して暮らせる地域の実現 エ 行政と町民が一体となった地域づくりの推進

## 2 種子島地域が目指す地域公共交通の将来像

種子島地域が目指す地域公共交通の将来像は下図で示すとおりです。

地域住民に加えて観光客やビジネス客など来訪者の移動を支えるため、各市町の地域拠点及び種子島地域と本土地域等を連絡し、地域の玄関口となる拠点を一つの幹線軸で連絡します。

さらには、地域住民の日常生活を支える支線と地域拠点で結節することで、一体的なネットワークの構築を目指します。



(概要)





※幹線系統に関しては、国道経由の路線バスのみとし、生活路線としての機能を維持・確保します。

※空港バスに関しては、空港利用者の移動を支える役割として、予約制のリムジンバス等での対応とします。




※なお、宇宙センターまでのアクセスに関しては、地域交流軸（地域内幹線）と生活基盤軸（支線）が連携し、一体的なネットワーク機能を確保することで、来訪者の移動を支える役割を担います（南種子町役場～宇宙センター間の運行内容は別途検討します）。

※地域内幹線の確保・維持策として、地域公共交通確保維持事業（幹線系統）の活用可能性について検討します。支線の確保・維持策として、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用します。

(拠点の考え方)

拠点名	凡例	位置づけ	対象
地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域住民の日常生活における中心となる拠点（主に市街地内）</li> <li>■商業・医療・金融など多様な施設が立地</li> </ul>	西之表市街地、中種子町市街地、南種子町市街地
生活拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>■行政界を跨いで種子島地域全体で利用される施設等が立地する拠点（広域医療・高等学校など）</li> </ul>	種子島医療センター、公立種子島病院、種子島高校、種子島中央高校
交通拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>■種子島地域と本土地域等を連絡し、地域の玄関口となる拠点（空港、港など）</li> </ul>	西之表港、種子島空港、島間港
交流拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域住民に加え、地域外からも人が集う交流人口拡大となる拠点</li> </ul>	宇宙センター

(交通ネットワークの考え方)

路線名	凡例	果たすべき役割	配置方針	対象
都市交流軸 (都市間幹線)		<ul style="list-style-type: none"> <li>■種子島地域と本土地域など都市間の移動を担う</li> </ul>	交通拠点と本土地域などを結ぶ路線	飛行機、フェリー、高速船
地域交流軸 (地域内幹線)		<ul style="list-style-type: none"> <li>■種子島地域内を連絡し、地域住民の日常生活、観光客等の交流人口の移動を担う</li> </ul>	各市町の地域拠点間、交通拠点の交流拠点を結ぶ路線	路線バス、空港バスなど
生活基盤軸 (支線)		<ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢者などの通院・買い物など地域住民の生活基盤として、日常生活における移動を担う</li> </ul>	居住地と地域拠点・生活拠点を結ぶ路線	コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、スクールバスなど

## 第6章 計画の目標

### 1 計画の目標

地域公共交通が抱える課題に対して、「基本方針」及び「将来像」を踏まえ、本計画の目標は以下の通り設定します。

課題①：地域公共交通体系の再構築による地域公共交通ネットワークの持続性の確保

課題②：地域一体となった地域内拠点へのアクセス強化による利便性向上

課題③：交通拠点等における機能強化による利便性向上

課題④：地域住民に対するきめ細かいサービスによる必要な移動手段の維持・確保

課題⑤：地域公共交通相互の連携強化による利便性向上

課題⑥：地域公共交通に関する情報発信の強化による利用機会の創出

課題⑦：地域が一体となった運行組織体制の構築による持続性の確保

課題⑧：地域住民の地域公共交通に対する利用促進に向けた意識の醸成・利用機会の創出

地域の発展を支え、持続可能な地域公共交通ネットワーク及び地域公共交通サービスの実現に向けて地域一丸となって取り組みます。

#### 目標①:地域住民の日常生活(暮らし)を支える移動手段の維持・確保

地域公共交通は学生や高齢者などの交通弱者にとって必要不可欠な移動手段であることから、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーなどの輸送資源を活用し、役割分担の明確化や連携、さらには地域に状況等に応じた地域公共交通の構築を図ることで、持続性と利便性の両面から地域住民の日常生活（暮らし）を支える移動手段の維持・確保を目指します。

#### 目標②:観光・交流を支える移動手段としてのサービスの向上

観光客やビジネス客等の来訪客を対象に、種子島地域内における人の流れを創出し、地域活性化等に繋げていくことを目的に、地域内拠点への地域公共交通ネットワーク確保等によるアクセス強化やそれらが接続する交通拠点での機能強化、さらには運行ダイヤの接続や運賃面等も含めた移動手段としてのサービス向上を目指します。

#### 目標③:地域公共交通の利用環境の向上

地域住民に加えて観光客等の来訪客が、気軽に安全・安心して地域公共交通が利用できるよう、利用するための基礎的な情報等を分かりやすく、かつ簡単に取得できるような情報発信の強化に取り組むとともに、交通拠点をはじめ利用者が多いバス停や地域内幹線と支線の乗換拠点等において利用環境の向上の向上を目指します。

#### 目標④:地域が一丸となり地域公共交通を創り・守る仕組みの構築

地域公共交通の利用促進及び維持・確保に向けて、地域全体での地域公共交通利用に向けた機運の醸成及び利用機会の創出を図るとともに、地域住民・交通事業者・行政、さらには観光分野などの他関係機関が一丸となり、地域公共交通を創り・守る仕組みを構築します。

## 2 目標に対する数値指標・目標値

設定した目標に対して、管理・評価する数値指標とその目標値を以下の通り設定します。

### 目標①:地域住民の日常生活(暮らし)を支える移動手段の維持・確保

目標①に対しては、各市町で運行している「地域公共交通（コミュニティバス、乗合タクシー）の年間利用者数」を数値指標として設定します。

目標値に関しては、今後、人口減少が進展する状況を踏まえつつ、現在の利用者数の水準を維持することを目標とします。

数値指標	現況値	目標値 (令和9年度)
①西之表市（コミュニティバス・乗合タクシー）	23,882 人/年 (R3 年度実績)	22,000 人/年以上
②中種子町（コミュニティバス・乗合タクシー）	4,476 人/年 (R3 年度実績)	4,000 人/年以上
③南種子町（コミュニティバス）	5,419 人/年 (R3 年度実績)	4,700 人/年以上

※目標値は、現況値に対して、各市町における今後5年間の人口減少（西之表市8%、中種子町9%、南種子町13%）を踏まえ設定します。

※地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用する系統に関しては、上記を踏まえ、別紙において系統ごとに目標値を設定します。

### 目標②:観光・交流を支える移動手段としてのサービスの向上

目標②に対しては、主に路線バス・空港バスを対象に、「地域内幹線バス（路線バス）の年間利用者数」、さらには「交通拠点への路線バス・空港バスでのアクセス分担率（地域外住民）」を数値指標として設定します。

目標値に関しては、路線バスや空港バスの路線の見直しやサービス水準の向上を図ることで、利用者数の増加、さらには交通拠点となる西之表港及び種子島空港へのアクセス分担率向上を目標とします。

数値指標	現況値	目標値 (令和9年度)
2) 地域内幹線バスの年間利用者数	10,000 人/年 (R3 年度実績)	10,000 人/年以上
3) 交通拠点への路線バス・空港バスでのアクセス分担率(地域外住民)	西之表港 2.2% 種子島空港 2.8%	5.0%以上

※地域内幹線バスの年間利用者数に関する目標値は、人口減少が進展する中、交流人口の増加やサービス向上に伴う利用促進などを考慮し、現況値以上を目標値として設定します。

※交通拠点への路線バス・空港バスでのアクセス分担率(地域外住民)に関する目標値は、地域住民を含めたアクセス分担率が平均4.7%であることから、地域外住民の分担率も同程度を設定します（交通拠点利用者ヒアリング調査結果より）。



### 目標③:地域公共交通の利用環境の向上

目標③に対しては、各市町における地域住民を対象に、「地域公共交通に対する満足度及び利用意向」を数値指標として設定します。

目標値に関しては、地域公共交通に関する情報発信の強化や利用環境の向上を図ることで、「①地域公共交通利用者の満足度向上」、さらには、「②現在、地域公共交通を利用しない人の利用意向の向上」を目標とします。

数値指標	現況値	目標値 (令和9年度)
①西之表市（満足度）	69.2～82.3%	75～85%以上
②中種子町（利用意向）	14%	22%以上
③南種子町（利用意向）	16%	21%以上

※①：コミュニティバス・乗合タクシー利用者の満足度（市独自調査結果より）。

※②・③：現在、地域公共交通を利用しない理由として、「停留所の待ち環境が悪い」「利用方法が分からない」と回答した人の割合を解消することを想定して設定します（住民アンケート調査結果より）。

### 目標④:地域が一丸となり地域公共交通を創り・守る仕組みの構築

目標④に対しては、地域公共交通の利用促進及び維持・確保に向けて、地域が一丸となり取り組むことで、「地域住民の地域公共交通の利用頻度」「1市2町を連絡する路線バスの路線数」「地域内幹線バスに関する費用負担」「1市2町の地域公共交通に関する費用負担額（支線のみ）」を数値指標として設定します。

目標値に関しては、地域公共交通に対する機運の醸成及び利用機会の創出、さらには地域公共交通を創り・守る仕組みを構築することで、利用頻度の増加や財政負担の軽減を目標とします。

数値指標	現況値	目標値 (令和9年度)
5) 地域住民の地域公共交通の利用頻度	87% (非利用者の割合)	82%以下
6) 1市2町を連絡する路線バスの路線数	2路線	1路線
7) 地域内幹線バスに関する費用負担額	35,000千円/年 (R3年度実績)	35,000千円/年 以下
8) 1市2町の地域公共交通に関する費用負担額 (支線のみ)	79,537千円/年 (R3年度実績)	79,000千円/年 以下

※地域住民の地域公共交通の利用頻度に関する目標値は、地域住民アンケート調査結果より、現在、地域公共交通を「年に数回」利用している人の割合と同程度（平均5%）の削減を設定します。

※地域内幹線バス及び1市2町の支線に関する費用負担額の目標値は、燃料費の高騰など運行単価増加が見込まれる中、地域一丸となって取り組むことで現在の水準を維持することを設定します。

## 第7章 目標達成に向けた施策・事業

目標の達成に向けて実施する施策・事業は以下の通りです。

数値指標	現況値	目標値 (令和9年度)
------	-----	----------------

### 目標①:地域住民の日常生活(暮らし)を支える移動手段の維持・確保

1) 各市町の地域公共交通の年間利用者数		
①西之表市 (コミュニティバス・乗合タクシー)	23,882 人/年 (R3 年度実績)	22,000 人/年以上
②中種子町 (コミュニティバス・乗合タクシー)	4,476 人/年 (R3 年度実績)	4,000 人/年以上
③南種子町 (コミュニティバス)	5,419 人/年 (R3 年度実績)	4,700 人/年以上

### 目標②:観光・交流を支える移動手段としてのサービスの向上

2) 地域内幹線バスの年間利用者数	10,000 人/年 (R3 年度実績)	10,000 人/年 以上
3) 交通拠点への路線バス・空港バスでのアクセス分担率(地域外住民)	西之表港 2.2% 種子島空港 2.8%	5.0%以上

### 目標③:地域公共交通の利用環境の向上

4) 地域公共交通に対する満足度及び利用意向		
①西之表市 (満足度)	69.2~82.3%	75~85%以上
②中種子町 (利用意向)	14%	22%以上
③南種子町 (利用意向)	16%	21%以上

### 目標④:地域が一丸となり地域公共交通を創り・守る仕組みの構築

5) 地域住民の地域公共交通の利用頻度	87% (非利用者の割合)	82%以下
6) 1市2町を連絡する路線バスの路線数	2 路線	1 路線
7) 地域内幹線バスに関する費用負担額	35,000 千円/年 (R3 年度実績)	35,000 千円/年 以下
8) 1市2町の地域公共交通に関する費用負担額 (支線のみ)	79,537 千円/年 (R3 年度実績)	79,000 千円/年 以下

## 目標達成に向けた施策・事業

### 1) 地域公共交通（支線）の機能強化等

- ①西之表市コミュニティバス・乗合タクシーの改善
- ②中種子町コミュニティバス・乗合タクシーの改善
- ③南種子町コミュニティバスの改善

### 2) 地域公共交通の利用啓発活動の実施

- ①高齢者などを対象とした地域座談会の定期的な開催
- ②地域公共交通に関する定期的な情報発信

### 3) 地域内幹線バスの機能強化等

- ①地域内幹線バスの再編・充実
- ②乗換拠点の機能強化
- ③運賃サービスの拡充

### 4) 地域公共交通の利用環境の強化

- ①地域内幹線と支線における乗換拠点の整備
- ②停留所等における待合環境の整備

### 5) 地域公共交通に関する情報提供の充実

- ①地域公共交通マップの作成
- ②MaaSなどのデジタル技術等を活用した仕組みの導入検討

### 6) 地域と連携した地域公共交通の利用促進の実施

- ①地域イベント開催時における地域公共交通の活用
- ②福祉・教育分野と連携した地域公共交通利用機会の創出

### 7) 地域公共交通の運行体制の見直し

- ①地域が主体となった運行体制の構築

(1) 施策・事業の内容

1) 地域公共交通(支線)の機能強化等

① 西之表市コミュニティバス・乗合タクシーの改善

〔事業概要〕

幹線バスの見直しに併せ、現在、西之表市内を運行するコミュニティバス及び乗合タクシーを対象に、市街地巡回バス及び乗合タクシーの見直し、利用者利便性の向上に向けて取り組みます。

〔事業主体〕

市、地域住民、交通事業者

〔事業箇所〕

西之表市全域

〔取り組み概要〕

- ・現在運行している、西之表市街地巡回バス「わかさ姫」及びデマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」に関して、幹線バスの見直しに併せて適宜見直し等を実施します。
- ・利用実態や利用者の声等を基に、適宜、利便性向上に向けた見直しを実施します。
- ・その他、利用者負担の軽減等に向けた取組を実施します。
- ・なお、コミュニティバス及び乗合タクシーの運行にあたっては、国の地域公共交通確保維持事業（地域内フイダー系統補助）を活用することで、確保・維持を図ります。

路線・系統		実施主体	事業内容	運行形態	運行路線数
西之表市街地巡回バス「わかさ姫」		西之表市 (運行は交通事業者に運行委託)	市街地循環型	路線定期運行	2 路線
デマンド型 乗合タクシー 「どんがタクシー」	国上線		郊外部⇔市街地	区域運行	1 路線
	住吉線		〃	〃	〃
	柳原線		〃	〃	〃
	立山線		〃	〃	〃
	古田線	〃	〃	〃	

## ②中種子町コミュニティバス・乗合タクシーの改善

### 〔事業概要〕

幹線バスの見直しに併せ、現在、中種子町内を運行するコミュニティバス及び乗合タクシーを対象に、コミュニティバス・乗合タクシーの見直し、車両の小型化等に伴う運行ルートや運行形態の見直しに取り組みます。

### 〔事業主体〕

町、地域住民、交通事業者

### 〔事業箇所〕

中種子町全域

### 〔取り組み概要〕

- ・現在運行している、コミュニティバス及び乗合タクシーに関して、幹線バスの見直しに併せて適宜見直し等を実施します。
- ・車両の小型化に伴い、コミュニティバスの運行ルートの見直しやコミュニティバスの乗合タクシーへの見直し、さらには乗合タクシーの運行区域の見直しなど、利用実態や地域の実情等を踏まえた見直しを適宜実施します。
- ・その他、利用者負担の軽減等に向けた取組を実施します。
- ・なお、コミュニティバス及び乗合タクシーの運行にあたっては、国の地域公共交通確保維持事業（地域内ライダーシステム補助）を活用することで、確保・維持を図ります。

路線・系統		実施主体	事業内容	運行形態	運行路線数
中種子町 コミュニティバス	星原・納官線	中種子町 (運行は交通 事業者に運行 委託)	郊外部⇔市街地	路線定期運行	2 路線
	十六番・増田線		〃	〃	1 路線
	長谷・岩岡線		〃	〃	〃
	坂井・油久線		〃	〃	〃
中種子町 予約型乗合 タクシー	三浜線		郊外部⇔市街地	区域運行	1 路線
	秋佐野線		〃	〃	〃
	女洲線		〃	〃	〃
	公立病院東回り線		〃	〃	〃
	公立病院西回り線		〃	〃	〃

### ③南種子町コミュニティバスの改善

#### 〔事業概要〕

幹線バスの見直しに併せ、現在、南種子町内を運行するコミュニティバスを対象に、コミュニティバスの見直し、車両の小型化等に伴う運行ルートや運行形態の見直しに取り組みます。

#### 〔事業主体〕

市、地域住民、交通事業者

#### 〔事業箇所〕

南種子町全域

#### 〔取り組み概要〕

- ・現在運行している、コミュニティバスに関して、幹線バスの見直しに併せて適宜見直し等を実施するとともに、幹線バスとコミュニティバスの連携を図ることで、宇宙センターまでの一体的なネットワーク機能を確保します。
- ・車両の小型化に伴い、コミュニティバスの運行ルートの見直しやコミュニティバスの乗合タクシーへの見直しなど利用実態や地域の実情等を踏まえた見直しを適宜実施します。
- ・なお、コミュニティバスの運行にあたっては、国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用することで、確保・維持を図ります。

路線・系統		実施主体	事業内容	運行形態	運行路線数
南種子町 コミュニティバス	平山線	南種子町 (運行は交通 事業者)に運行 委託)	郊外部⇔市街地	路線定期運行	1 路線
	荃永線		〃	〃	〃
	西之線		〃	〃	〃
	島間線		〃	〃	〃
	上中巡回線		〃	〃	〃

## 2) 地域公共交通の利用啓発活動の実施

### ① 高齢者などを対象とした地域座談会の定期的な開催

#### 〔事業概要〕

高齢者などを対象に、地域や高齢者等が集まる場での地域公共交通に関する出前講座等を実施し、地域公共交通の利用促進及び運転免許証自主返納の促進などに取り組みます。

#### 〔事業主体〕

市町、地域住民、交通事業者

#### 〔事業箇所〕

種子島地域 1市2町

#### 〔事業イメージ〕

**大分市地域公共交通協議会 (大分県大分市)**

- 地域住民の中でも「真の利用者」自らが「地域検討会」において運行計画を策定・見直し。
- 昨年度より、市内全ての交通不便地域において導入可能に、路線バスとのネットワークを構築。
- 開始時より、運行ルートが大きく増加し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着。

**〔取組の概要〕**

高齢化が進み、交通不便地域が多岐にわたる大分市において、平成18年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

**1. 「真の利用者」、行政、事業者の参画・連携**

各ルートにおいて、地域住民が主体となり、大分市と運行計画の策定・見直しを行い「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。

大分市は地域検討会・説明会を精力的に運営。利用者からの意見は大分市地域公共交通協議会において協議し、実行に反映。その他、ふれあい交通と接続するバス停の整備を重点的に実施。

地域のタクシー事業者全体で運行を担う体制を構築。ある事業者が運行不能となった場合でも、タクシー協会が調整し、他の事業者が運行を継承。運行事業者がそれぞれ予約制を受付し、予約人数に応じたサイズの乗務タクシーを配車。

**2. 市内全ての交通不便地域を継続的に解消できる仕組みを創出工夫**

昨年度より、市内全ての交通不便地域において、住民の意見で乗合タクシーの路線を可変に。市内全ての交通不便地域を解消できる仕組みを構築。路線バスとのネットワークを構築。

ふれあい交通から降車の際、利用者は名前を記載した「利用者」カードをドライバーに手渡し。全ての利用状況を把握可能。特に頻度の高い利用者には地域検討会に重点的に参画を要請。「利用者」を通じて、「真の利用者」を把握。

各ルートごとに利用者数に応じた便数の上限(週6~20便)を設定。地域検討会では、選りだした便数の中、便し勝手や路線バスの接続時間を考慮し、住民が「真に必要な」運行計画が作られることになり、対策立ての持続可能性も確保。

**3. 自主的・継続的な運行を奨励**

早晚はタクシーから開始した仕組みが現在は23ルートに構築。利用者増の系統もみられる。

大分市が行う高齢者向け路線バス100円均一運賃(高齢者ワンコインバス事業)をふれあい交通にも適用。路線バスとのネットワークも連携し、地域住民の「おでかけ」を支援。



〔乗合タクシーの出前講座の実施事例〕  
〔鹿児島県薩摩川内市祁答院地域〕

〔地域住民を対象とした地域公共交通に対する検討会の実施事例〕  
(大分県大分市)

### ② 地域公共交通に関する定期的な情報発信

#### 〔事業概要〕

地域公共交通に関する情報を、広報誌等を活用して定期的に発信することで、地域公共交通に関する意識の向上、さらには利用促進などに取り組みます。

※年3~4回、ホームページや公共施設等での掲示版などを活用

#### 〔事業主体〕

市町、地域住民、交通事業者

#### 〔事業箇所〕

種子島地域 1市2町

**～ 上天草市公共交通だより 4月1日 発行 発行日 2018年3月23日発行**

高齢化が進み、交通不便地域が多岐にわたる上天草市において、平成18年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

**1. 地域住民の参画・連携**

各ルートにおいて、地域住民が主体となり、上天草市と運行計画の策定・見直しを行い「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。

上天草市は地域検討会・説明会を精力的に運営。利用者からの意見は上天草市地域公共交通協議会において協議し、実行に反映。その他、ふれあい交通と接続するバス停の整備を重点的に実施。

地域のタクシー事業者全体で運行を担う体制を構築。ある事業者が運行不能となった場合でも、タクシー協会が調整し、他の事業者が運行を継承。運行事業者がそれぞれ予約制を受付し、予約人数に応じたサイズの乗務タクシーを配車。

**2. 市内全ての交通不便地域を継続的に解消できる仕組みを創出工夫**

昨年度より、市内全ての交通不便地域において、住民の意見で乗合タクシーの路線を可変に。市内全ての交通不便地域を解消できる仕組みを構築。路線バスとのネットワークを構築。

ふれあい交通から降車の際、利用者は名前を記載した「利用者」カードをドライバーに手渡し。全ての利用状況を把握可能。特に頻度の高い利用者には地域検討会に重点的に参画を要請。「利用者」を通じて、「真の利用者」を把握。

各ルートごとに利用者数に応じた便数の上限(週6~20便)を設定。地域検討会では、選りだした便数の中、便し勝手や路線バスの接続時間を考慮し、住民が「真に必要な」運行計画が作られることになり、対策立ての持続可能性も確保。

**3. 自主的・継続的な運行を奨励**

早晚はタクシーから開始した仕組みが現在は23ルートに構築。利用者増の系統もみられる。

上天草市が行う高齢者向け路線バス100円均一運賃(高齢者ワンコインバス事業)をふれあい交通にも適用。路線バスとのネットワークも連携し、地域住民の「おでかけ」を支援。

〔地域公共交通に対する定期的な情報発信 (公共交通だより) の実施事例〕  
(熊本県上天草市)

### 3) 地域内幹線バスの機能強化等

#### ① 地域内幹線バスの再編・充実

##### 〔事業概要〕

幹線バスの日祝日の運行により、地域住民及び観光客等の来訪者の利便性向上に取り組みます。さらには、空港バスに関してはデマンド運行・リムジンバス等への見直しを行うとともに、日祝日の運行などに取り組みます。

なお、運行にあたっては、コミュニティバスとの接続強化などを図ります。

##### 〔事業主体〕

協議会、地域住民、交通事業者

##### 〔事業箇所〕

種子島地域 1 市 2 町

##### 〔取り組み概要〕

路線	運行区間	運行距離	運行形態	運行本数	運行日
幹線バス	種子島高校～南種子町役場前	45.0km	定時定路線	6 往復/日	平日・土曜・日祝日
空港バス	西之表港～種子島空港	18.0km	不定時定路線	4 往復/日	平日・土曜・日祝日
	種子島空港～南種子町役場前	25.5km	不定時定路線	4 往復/日	平日・土曜・日祝日

※幹線バスの運行にあたっては、地域公共交通確保維持事業（幹線系統）の活用可能性について検討します。



〔予約型による空港連絡バスの実施事例（予約は前日まで）〕  
（川越～羽田空港間（イーグルバス））



## ②交通拠点の機能強化

### 〔事業概要〕

種子島空港及び西之表港での地域公共交通相互の運行ダイヤの接続強化を図ります。

### 〔事業主体〕

協議会、地域住民、交通事業者

### 〔事業箇所〕

種子島空港、西之表港、島間港

## ③運賃サービスの拡充

### 〔事業概要〕

上限運賃（1,000 円）の設定、2 日間乗り放題券の作成（観光施設や飲食施設と連携した割引サービスの付加）、クレジットカード決済（タッチ決済）の導入など運賃サービスの拡充を図ります。

### 〔事業主体〕

協議会、地域住民、交通事業者

### 〔事業箇所〕

種子島地域 1 市 2 町

### 〔事業イメージ〕

空港シャトルバス  
キャッシュレス決済の  
ご利用方法



【ワンタッチ決済】対象路線：鹿児島空港⇄鹿児島市内  
※乗車時、読み取り機にカードを触れてください。（乗車時に運賃の精算を行います）

①乗車時に読み取り機にタッチしてください。



【ツータッチ決済】対象路線：鹿児島空港⇄川内、宮之城・出水・阿久根、水俣  
※乗車時と降車時の 2 回読み取り機にカードを触れてください。（降車時に運賃の精算を行います）

①乗車時に読み取り機にタッチしてください。



②降車時に読み取り機にタッチしてください。



南国交通株式会社

〔鹿児島空港シャトルバスでのタッチ決済の実施事例（南国交通株式会社）〕

## 4) 地域公共交通の利用環境の強化

### ① 地域内幹線と支線における乗換拠点の整備

#### 【事業概要】

公共の敷地等を活用した幹線と支線の乗換拠点の整備、上屋・ベンチ等の設置、さらには時刻表等の情報提供の充実を図ります。



#### 【事業主体】

市町、地域関係者、交通事業者

#### 【事業箇所】

西之表市市街地部、中種子町野間付近、南種子町役場付近

#### 【事業イメージ】

設置タイプ	設置箇所イメージ	整備内容イメージ	特徴
施設活用型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生活拠点等と一体となった乗換拠点</li> <li>○幹線と支線の乗換拠点</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>○待機場場、転回場</li> <li>○上屋</li> <li>○ベンチ</li> <li>○情報提供</li> <li>○その他施設</li> <li>※併設施設を活用したトイレ・待合施設など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○待機場場や回転場を一体的に確保可能</li> <li>○道路交通等に与える影響が小さい</li> <li>○生活関連施設等と一体となった整備を行うことで、利用者の利便性が向上するとともに、拠点の魅力が向上</li> </ul>
路上型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線と支線の乗換拠点</li> <li>○公共交通相互が交差するような地点での乗換拠点</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスベイ</li> <li>○上屋</li> <li>○ベンチ</li> <li>○情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○簡易的に乗換拠点が設置可能</li> <li>○同一バス停での乗り換えが可能となり、高齢者をはじめ乗り換え抵抗（移動にかかる負担）が軽減可能</li> </ul>

## ②停留所等における待合環境の整備

### 〔事業概要〕

利用者が多い停留所等を対象としたベンチの設置（民地等の活用）、既存施設等を活用した待合スペースの提供及び時刻表等の情報提供に取り組みます。

### 〔事業主体〕

市町、地域関係者、交通事業者

### 〔事業箇所〕

種子島地域 1 市 2 町

### 〔事業イメージ〕



〔商業施設と連携したバス待ち処の実施事例〕  
(熊本県熊本市)

※イ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の実施



〔郵便局と連携したバスまち環境提供の実施事例〕  
(宮崎県延岡市)

## 5) 地域公共交通に関する情報提供の充実

### ① 地域公共交通マップの作成

#### 〔事業概要〕

空路・航路・路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー・タクシー等の情報 + 観光及び宿泊施設・飲食店の情報を一元的に提供するマップの作成を検討します。

#### 〔事業主体〕

協議会、地域関係者、交通事業者

#### 〔事業箇所〕

種子島地域 1 市 2 町

### ② MaaS などのデジタル技術等を活用した仕組みの導入検討

#### 〔事業概要〕

鹿児島県が導入を検討している MaaS(Mobility as a Service)との連携などデジタル技術等を活用した仕組みの導入について検討します。

#### 〔事業主体〕

市町、地域関係者、交通事業者

#### 〔事業箇所〕

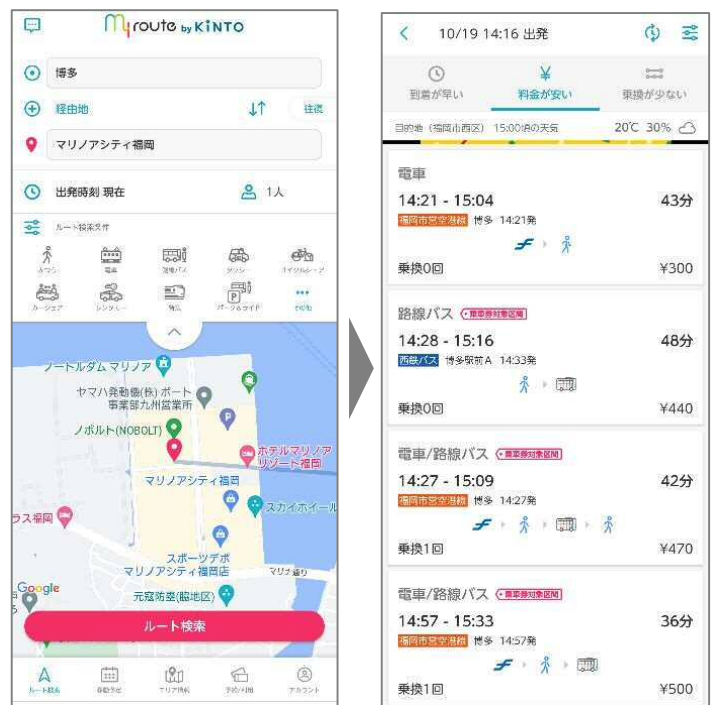
種子島地域 1 市 2 町

#### 〔事業イメージ〕

※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る検索・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。



〔日本版 MaaS の推進：国土交通省〕



〔MaaS アプリによるルート検索機能の事例〕  
〔My route アプリ〕

## 6) 地域と連携した地域公共交通の利用促進の実施

### ① 地域イベント開催時における地域公共交通の活用

#### 【事業概要】

地域で開催されるイベント時の地域公共交通の活用・地域公共交通利用体験会の開催、地域公共交通を活用したイベント開催などに取り組みます。

#### 【事業主体】

市町、地域住民、地域関係者、交通事業者

#### 【事業箇所】

種子島地域 1 市 2 町

#### 【取り組み概要】

##### ・地域公共交通に関するイベント開催

既存イベントとの連携や新たな地域公共交通を活用したイベントなどを開催します。

例) 定期的な地域公共交通利用デーの実施：年 1 回無料、年数回料金 100 円など

夏休みなどにおける小学生を対象としたスタンプラリーの開催、

子育て世代を対象とした親子バスツアーイベントの開催 など

##### ・地域公共交通と連携した地域でのイベント開催

地域公共交通に関するイベントと連携し、地域住民の外出機会の創出や外出意欲の向上を図ることを目的に、地域側での催し等を開催します。

例) 朝市の開催、商店街と連携した取り組み、食や文化等と連携した取り組みなど

### ② 福祉・教育分野と連携した地域公共交通利用機会の創出

#### 【事業概要】

小学校を対象とした総合学習の場を活用したモビリティマネジメント、バス車内等での絵画コンクールの実施、高齢者を対象としたお出かけ企画の実施など福祉・教育分野と連携した地域公共交通利用機会の創出に取り組みます

#### 【事業主体】

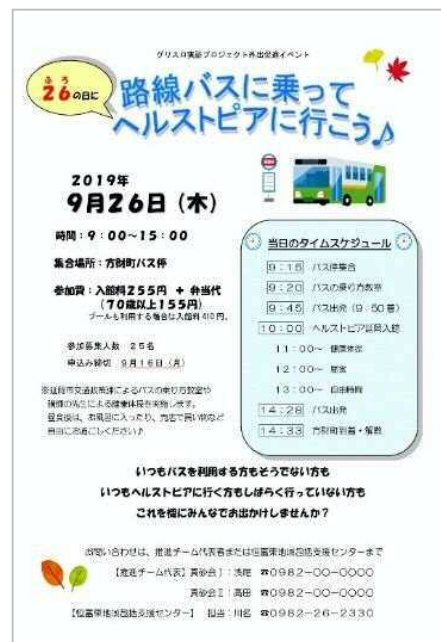
市町、地域関係者、交通事業者

#### 【事業箇所】

種子島地域 1 市 2 町の小学校及び高齢者福祉施設など



【利用促進に向けた親子バスツアーイベントの実施事例】  
(兵庫県播磨町)



【福祉部局と連携したお出かけ企画の実施事例】  
(宮崎県延岡市)

## 7) 地域公共交通の運行体制の見直し

### ①地域が主体となった運行体制の構築

#### 〔事業概要〕

幹線バスにおける公有民営方式を積極的に検討します（協議会から交通事業者に対して運行委託）。  
交通事業者へ提供する車両の購入にあたっては、地域公共交通確保維持事業の活用も検討します。

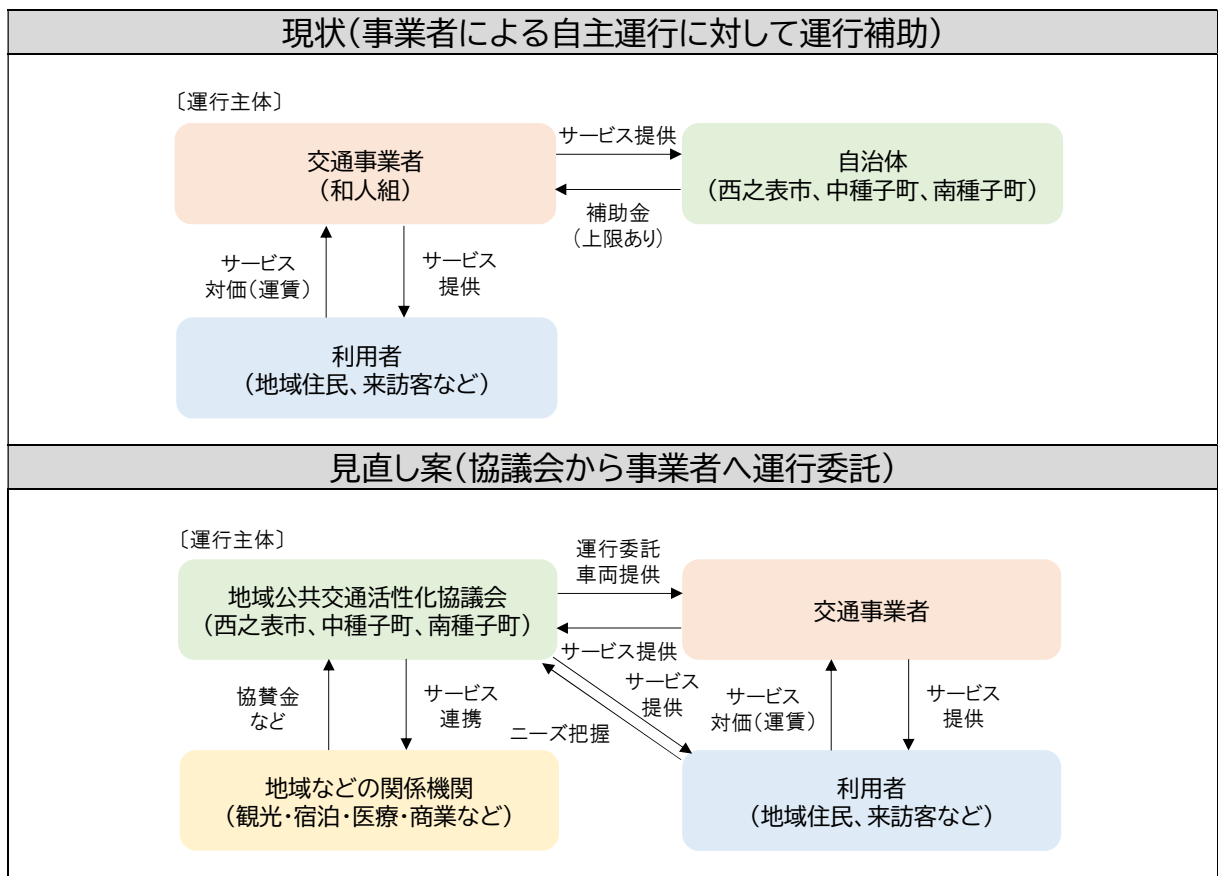
#### 〔事業主体〕

協議会、交通事業者

#### 〔事業箇所〕

種子島地域 1市2町

#### 〔事業イメージ〕



#### 〔主なメリット〕

- ・自治体がサービス水準や運行効率の改善等に対して積極的に関与するとともに、ダイヤの接続や運賃など統一的なサービス提供が可能となります。
- ・地域住民にとって持続的にサービスが享受可能となります。
- ・交通事業者にとっては運転手不足等の経営環境が抱える課題の改善につながります。
- ・利用実態等を踏まえた見直しなどが適宜可能となります。



〔施策・事業のスケジュール〕

目標達成に向けた施策・事業	対象		事業主体
	広域	単独	
1) 地域公共交通（支線）の機能強化等			
①西之表市コミュニティバス・乗合タクシーの改善		●	市、地域住民、交通事業者
②中種子町コミュニティバス・乗合タクシーの改善		●	町、地域住民、交通事業者
③南種子町コミュニティバスの改善		●	町、地域住民、交通事業者
2) 地域公共交通の利用啓発活動の実施			
①高齢者などを対象とした地域座談会の定期的な開催		●	市町、地域住民、交通事業者
②地域公共交通に関する定期的な情報発信		●	市町、地域住民、交通事業者
3) 地域内幹線バスの機能強化等			
①地域内幹線バスの再編・充実	●		協議会、地域住民、交通事業者
②交通拠点の機能強化	●		協議会、地域住民、交通事業者
③運賃サービスの拡充	●		協議会、地域住民、交通事業者
4) 地域公共交通の利用環境の強化			
①地域内幹線と支線における乗換拠点の整備	●		市町、地域関係者、交通事業者
②停留所等における待合環境の整備		●	市町、地域関係者、交通事業者
5) 地域公共交通に関する情報提供の充実			
①地域公共交通マップの作成	●		協議会、地域関係者、交通事業者
②MaaSなどのデジタル技術等を活用した仕組みの導入検討	●		協議会、地域関係者、交通事業者
6) 地域と連携した地域公共交通の利用促進の実施			
①地域イベント開催時における地域公共交通の活用	●	●	市町、地域住民、地域関係者、交通事業者
②福祉・教育分野と連携した地域公共交通利用機会の創出		●	市町、地域住民、地域関係者、交通事業者
7) 地域公共交通の運行体制の見直し			
①地域が主体となった運行体制の構築	●		協議会、交通事業者



R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
検討		随時運行開始・運行後、適宜見直し		
検討		随時運行開始・運行後、適宜見直し		
検討		随時運行開始・運行後、適宜見直し		
	内容反映			
		適宜実施		
		適宜実施		
見直し検討・運行準備		検討結果を踏まえ、運行開始		
検討・運用準備		検討結果を踏まえ、運用開始		
検討・運用準備		検討結果を踏まえ、運用開始		
検討・準備		運行開始		
		適宜実施		
検討・作成		配布・適宜更新		
		鹿児島県の動向などを踏まえ適宜実施		
		適宜実施		
		適宜実施		
検討・運用準備		検討結果を踏まえ、運用開始		

1 推進体制

本計画の推進体制は、法定協議会である「種子島地域公共交通活性化協議会」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

各市町の地域公共交通活性化協議会は「種子島地域公共交通活性化協議会」の下部組織として位置付け、各市町で実施する施策・事業に関する検討、さらには進捗管理を行います。なお、各市町の地域公共交通活性化協議会において協議等を行った結果に対して、「種子島地域公共交通活性化協議会」で最終的な決議を諮り、将来像の実現、計画の目標達成に向けて一体的に取り組みます。

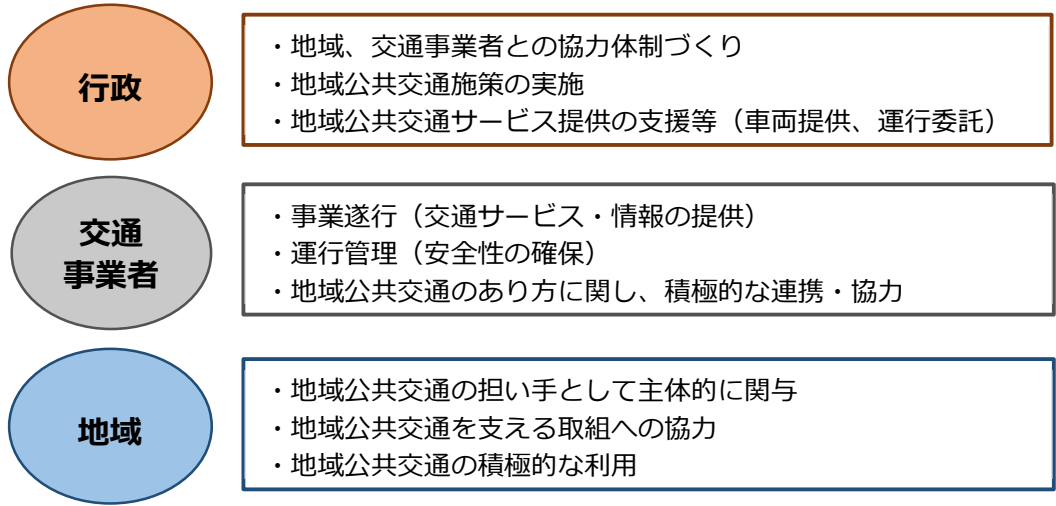
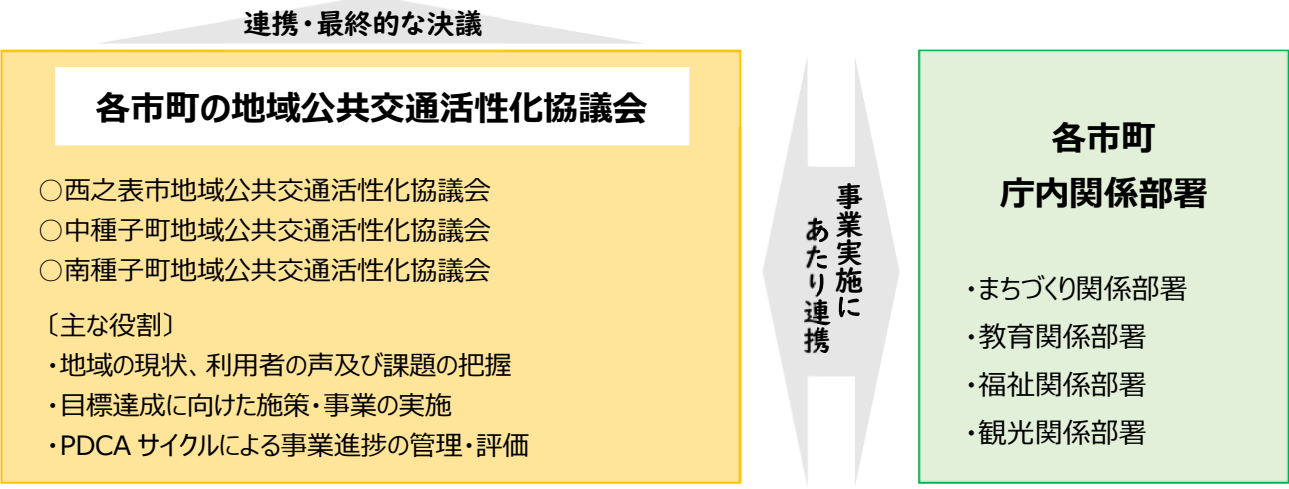
その他、計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成にあたっては、行政のみならず、地域（住民・企業）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。

**種子島地域公共交通活性化協議会**

〔構成メンバー〕  
1市2町、交通事業者、地域関係者、交通管理者、道路管理者、鹿児島県、鹿児島運輸支局、オブザーバー

〔主な役割〕

- ・目標達成に向けた施策・事業の実施
- ・PDCAサイクルによる事業進捗の管理・評価



## 2 達成状況の評価と見直し

本計画は、目標及びその数値指標並びに目標値を設定しており、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

その他、毎年度、事業の進捗状況のモニタリングを実施するとともに、利用状況の把握や利用者・関係機関の声の定期的な収集を実施し、目標達成に向けて取り組んでいくとともに、各施策・事業の実施後に効果検証を実施することで、目標達成に向けた進捗管理さらには状況に応じた計画の見直し等を行います。

なお、毎年度の取組目標等については、協議会で毎年度協議・決定します（計画「別冊」に記載し認定を受けます）。

	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下
PDCAサイクル	Do (実施)						Check (評価)	Action (改善) ※改善策の	Plan (計画) ※次年度計画	Do (実施) ※次年度準備を含む														
当年度予算	予算執行																							
次年度予算													予算編成						議決					
議会	6月定例会						9月定例会						12月定例会						3月定例会					
													必要に応じ補正予算措置						次年度予算の議決					
種子島 地域公共交通 活性化協議会	年間実施計画作成		会議開催		その他必要に応じた会議開催												会議開催		年間実施計画作成		会議開催		年度末開催	
																	・次年度実施計画案作成 ・予算編成				・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認			
各市町の 地域公共交通 活性化協議会	年間実施計画作成		会議開催		その他必要に応じた会議開催												会議開催		年間実施計画作成		会議開催		年度末開催	
																	・次年度実施計画案作成 ・予算編成				・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認			