

# 志布志市 地域公共交通計画

令和5年3月





# [ 目 次 ]

<b>1. 計画の目的と関連計画の整理</b> .....	<b>1</b>
1-1 志布志市の概況 .....	1
1-2 計画の背景・目的 .....	2
1-3 計画の位置付け .....	2
1-4 計画対象区域 .....	2
1-5 計画期間 .....	2
1-6 関連する上位計画における公共交通関連施策など .....	4
<b>2. 志布志市の現状</b> .....	<b>11</b>
2-1 志布志市の地域特性 .....	11
2-2 公共交通の現状 .....	15
<b>3. これまでの地域公共交通の取組の検証</b> .....	<b>28</b>
3-1 志布志市地域公共交通網形成計画の概要 .....	28
3-2 計画事業の実施状況 .....	29
3-3 目標達成状況の評価 .....	32
3-4 新型コロナウイルス感染症の公共交通事業への影響 .....	33
3-5 公共交通を取り巻く社会情勢 .....	34
<b>4. 志布志市における公共交通に関する問題点や市民意向等</b> .....	<b>37</b>
4-1 公共交通不便地域の存在 .....	37
4-2 松山地区の買い物先1位となる曾於市へのアクセスは路線バスに限定 .....	38
4-3 市民の日常生活の移動時間帯と公共交通のダイヤにずれが発生 .....	39
4-4 公共交通に関する基礎情報に関する認知不足・PR不足 .....	40
4-5 JR日南線の今後の在り方に関して乖離する市民意識と利用者意識 .....	42
4-6 年齢層によって多様なニーズが確認された「タクシー」への期待 .....	44
4-7 「自家用車があるから公共交通を利用しない」との意識からの脱却 .....	45
4-8 後期高齢者の日常生活支援は多様なサービスの複合投入が必要 .....	46
4-9 ダウンサイジングと利便向上が求められる路線バス .....	48
4-10 中学3年生の来春からの高校通学に関する保護者意識 .....	51
<b>5. 志布志市の公共交通の課題</b> .....	<b>52</b>
<b>6. 志布志市地域公共交通計画</b> .....	<b>53</b>
6-1 本市における地域公共交通の基本理念 .....	53
6-2 本市における地域公共交通の基本方針 .....	55
6-3 計画の目標及び目標を達成するための事業 .....	59
6-4 目標達成に向けたマネジメント .....	70

# 1. 計画の目的と関連計画の整理

## 1-1 志布志市の概況

### 【志布志市の沿革】

本市は、明治22年4月の市制町村制の施行で松山村と志布志村として発足し、明治24年2月に志布志村から東志布志村と西志布志村に分村しました。その後、松山村、東志布志村及び西志布志村からそれぞれに町制を施行し、変遷をたどり、平成18年1月1日に曾於郡松山町、同郡志布志町及び同郡有明町の合併により「志布志市」として誕生しました。

### 【志布志市の位置・地勢】

本市は、鹿児島県東部、志布志湾の湾奥ほぼ中央に位置し、東部は宮崎県串間市、西部は大崎町、北部は曾於市と境をなし、その一部は、宮崎県都城市と接しています。

東西約23km、南北に約18kmの扇形の区域で、総面積290.27km<sup>2</sup>となっており、隣接する大崎町に1.02km<sup>2</sup>の飛地を有しています。

北部から東部にかけて丘陵山間地帯で、市域面積の6割を占める森林地が広がる傾斜の多い地形となっています。中央部から西部にかけてはシラス台地が広がり、志布志湾に向けて緩やかな勾配となっています。

また、河川は北部の山岳地帯から、菱田川、安楽川、前川が志布志湾に注いでいます。

海岸部一帯は、日南海岸国定公園に指定されており、亜熱帯性の植物が繁茂し、沖合いの枇榔島亜熱帯性植物群落は国の特別天然記念物に指定されています。

また、中央部には物流拠点港湾かつ九州唯一の国際バルク戦略港湾\*である志布志港があり、南九州地域の国内・国際物流拠点となっています。

※国際バルク戦略港湾：

港の強化と国際競争力の増強を目的とした国の成長戦略の一環で、国内の港を選定して集中的に整備される港。

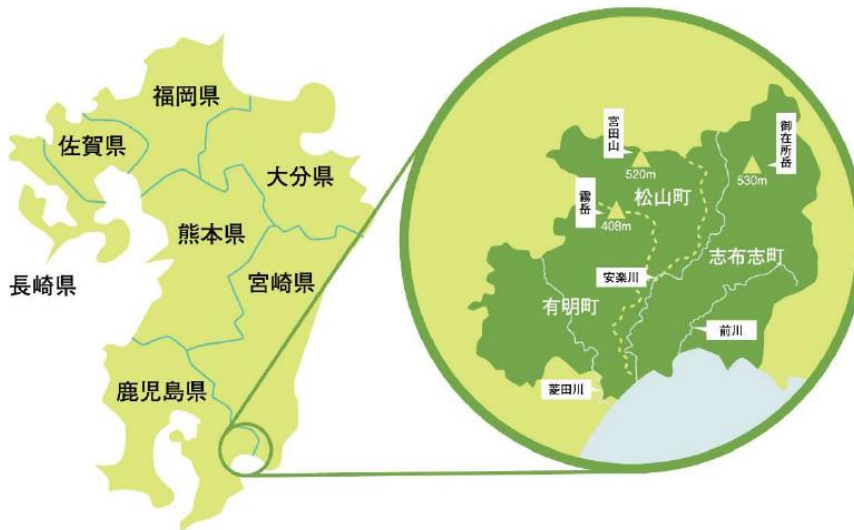


図 志布志市の位置

## 1-2 計画の背景・目的

---

本市の公共交通は、南九州地域の玄関口となる志布志港と近畿地方を結ぶ航路（フェリーさんふらわあ）、宮崎・日南方面と結ぶ鉄道（JR 日南線）があり、自動車交通では路線バス、タクシーのほか、市が運行主体となり福祉タクシー、スクールバスを運行しています。また、令和2年7月からAIを活用した予約型乗り合い送迎サービス「チョイソコしぶし」の実証運行を開始し、令和4年10月から本格運行へ移行しています。

一方、鉄道、路線バス、福祉タクシーは、マイカーへの依存や人口減少・高齢化などにより、利用者数は減少の一途をたどっています。

このような中、国においては、平成19年10月に『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が、平成25年12月には『交通政策基本法』が施行され、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められています。

また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

本市においても、平成31年3月に「志布志市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」と表記：H31・R1～R3年度）を策定しました。

その後、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造がさらに難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の改正法が令和2年11月に施行されました。

この改正法では、交通事業者等の関係者が協議しながら公共交通改善・移動手手段確保に取り組む仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民等の地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成・実行することが「努力義務化」されました。

本市における地域特性や地域公共交通の現状・課題、網形成計画の評価等を踏まえ、公共交通の利便性が向上し、誰もがスムーズに市内を移動できる環境を整備するため、さらには持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「志布志市地域公共交通計画」を策定します。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

## 1-3 計画の位置付け

---

本計画は、次ページの図のとおり、平成28年度策定の「第2次志布志市総合振興計画」を最上位計画としつつも、「志布志市人口ビジョン及び総合戦略」、「志布志市都市計画マスタープラン」、「大隅定住自立圏共生ビジョン」、「第3次都城広域定住自立圏共生ビジョン」、「過疎地域持続的発展計画」等との整合も図られた市の公共交通計画として位置付けます。

## 1-4 計画対象区域

---

本計画の区域は、鹿児島県志布志市全域とします。

## 1-5 計画期間

---

本計画の期間は、令和5年度から令和8年度までの4年間とします。

※第2次志布志市総合振興計画（後期基本計画）の計画終了期間との整合を図ります。

交通政策基本法  
(H25.12.4 施行)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律  
の改正 (H26.11.20 施行)

[ 関連する上位計画 ]

第2次志布志市総合振興計画

将来都市像『未来へ躍動する創造都市 志布志』

志布志市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

◆目指すべき将来の方向性と人口の将来展望を提示

第2期

志布志市まち・ひと・しごと創生総合戦略(改訂版)

- ◆JR 日南線利用促進協議会による啓発強化
- ◆新たな公共交通ネットワークの構築及び交通空白地域の解消の検討
- ◆JR 志布志駅を核とした賑わいとおもてなし拠点の周辺整備

志布志市都市計画マスタープラン

<都市構造の基本方針>

- ・市全域としての一体的な都市構造
- ・都市拠点と各地域のコミュニティを支える地域生活拠点の形成によるメリハリのある都市構造
- ・周辺都市との広域的な連携、拠点間の連携、地域内の連携ができるネットワークが確保された都市構造

基本方針  
(国)

[ 他分野で関連する計画例 ]

志布志市過疎地域持続的発展計画

- ◆バス
  - ・地域住民へのバスの利用促進・維持
  - ・移動制約者の生活交通手段の確保
  - ・福祉タクシーや「チョイソコしぶし」と連携した公共交通ネットワークの構築
- ◆JR日南線
  - ・モビリティ・マネジメントによる利用促進
- ◆志布志・大阪航路
  - ・南九州地域と関西地域を結ぶ重要な航路として、利用促進と航路の維持に努める
- ◆チョイソコしぶし
  - ・運行エリアを市内全域に拡大
  - ・事業所停留所を拡充し移動手段確保

志布志市高齢者保健福祉計画及び  
第8期介護保険事業計画

- ◆高齢者をはじめとする市民全体の移動手段の確保のため、チョイソコしぶしの充実を図る
- ◆運転免許証を自主的に返納した方に対し、タクシー・給油利用券を交付
- ◆公共交通機関の利用を促す啓発活動

志布志市交通安全計画

- ◆運転免許証の自主返納促進を図る

第2次志布志市観光振興計画

- ◆旅行会社や交通事業者と連携した旅行商品を造成し、誘客促進を図る。
- ◆広域観光への連携体制の構築と交流促進
- ◆県域を越えた観光ルートの開発や首都圏との連携
- ◆フェリーさんふらわあやJRを活用した広域的な旅行商品づくり
- ◆ゲートウェイ機能の強化 (JR志布志駅・フェリーターミナル・観光船バス)

第2期志布志市地域福祉計画  
地域福祉活動計画

- ◆高齢者をはじめとする市民全体の移動手段の確保に向けた新たな公共交通手段の導入や市民ニーズに合わせた利用しやすい交通手段の確保検討
- ◆移動手段としての地域公共交通網施策の取組推進等

[ 関連する計画 ]

大隅定住自立圏共生ビジョン

<将来像>

- ◆圏域からの人口流出を抑制し圏域の一体的な発展

<具体的取組>

- ◆交流人口の増加のための交通ネットワークの構築
  - ・鹿屋～各市町間を結ぶ路線バスの接続調整
- ・バス待合施設を活用した観光・交通情報等の提供
- ・日常生活に必要な移動手段の確保
- ・廃止路線代替バスや生活交通路線等の運行維持
- ・さんふらわあ大阪志布志航路の利用促進

第3次都城広域定住自立圏共生ビジョン

<将来像>

- ◆少子高齢・人口減少社会に対応可能な『集約とネットワークで築く県境を越えた南九州の広域都市圏』

<具体的取組>

- ◆交通事業者との協力のもと広域的・幹線的バス路線の利便性向上の推進
- ◆コミュニティバス等地域の実情に応じた移動手段の推進又は検討
- ◆都城志布志道路を活用した路線バス等の運行の調査研究

志布志市  
地域公共  
交通計画

(整合)

(整合)

(連携)

持続可能な  
公共交通  
ネットワーク  
の形成

## 1-6 関連する上位計画における公共交通関連施策など

### 1-6-1 第2次志布志市総合振興計画

第2次志布志市総合振興計画（基本構想・基本計画）（平成29年3月）	
計画概要等	<p>○計画の位置付けと性格</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市の目指すべき明確な将来の姿とその実現に資する政策をまとめ、新たなまちづくりの指針となるもの</li> <li>総合的かつ計画的な市政運営を図るための市の最上位計画とし、分野ごとに策定される個別計画については、総合振興計画と整合を図った計画とする。</li> </ul> <p>○計画の構成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想－基本計画（5年）－実施計画（各年）で構成</li> </ul> <p>○計画期間 （基本構想・基本計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年度（2017年度）～令和8年度（2026年度）</li> </ul>
基本理念・将来像など （基本構想）	<p>○基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「“志”あふれるまち</li> <li>「継承」「共生・協働・自立」「活力」「挑戦」の4つの理念で取組</li> </ul> <p>○将来都市像</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>未来へ躍動する創造都市 志布志 【さらに輝く ひと・まち・みなと・ふるさとを目指して】</li> </ul> <p>※基本構想では、人口の将来フレームは示していない。</p>
目標人口	令和8年度（2026年度） 28,500人
まちづくりの基本目標 （基本構想）	<p>基本目標1＜都市基盤＞</p> <p>「郷と郷」「人と人」「物と物」のつながりがあるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路網の整備に合わせて機能的な接続と均衡ある発展を念頭に入れた社会基盤整備、都市機能を集約したコンパクトな市街地の形成、拠点の整備充実、広域交通網の整備はもちろん、<u>公共交通の利用促進のほか、交通体系の整備</u></li> </ul> <p>基本目標2＜生活環境＞</p> <p>自然や風土と共生する安心で豊かなまち</p> <p>基本目標3＜産業経済＞</p> <p>大地の力と海の恵みを生かした魅力あふれるにぎわいのまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流の手段となる交通基盤の充実や人が移動しやすい交通環境の整備を推進することにより、本市の持続的な経済の発展を図る</li> </ul> <p>基本目標4＜保健・医療・福祉＞</p> <p>生き生きと笑顔で暮らせるまち</p> <p>基本目標5＜教育・文化＞</p> <p>心豊かで志あふれる人づくりと伝統・文化のまち</p> <p>基本目標6＜コミュニティ＞</p> <p>人と地域が輝く共生・協働・自立のまち</p> <p>基本目標7＜行財政＞</p> <p>市民とともに歩む「ムダ」のない経営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>財源確保と経費の節減、事務事業の見直し等に一層努め、持続可能で健全な財政運営を推進</li> </ul>

【後期基本計画（令和4年3月）】

<p>交通・公共交通</p>	<p>【基本目標1 「郷と郷」「人と人」「物と物」のつながりがあるまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●個別目標1 交流と物流を支える基盤が充実するまち             <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域道路網の整備促進                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東九州自動車道や都城志布志道路は、交通拠点と、大隅半島の食料供給基地や観光地等を有機的に結ぶための「みち」として整備を推進</li> </ul> </li> <li>○公共交通機関の維持と利便性の向上                 <ul style="list-style-type: none"> <li>【目指す姿】公共交通の利便性が向上し、誰もがスムーズに市内を移動できる環境が整っている</li> <li>【評価指標】公共交通の利用者数（目標値（R8）102,100人）</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・市民の福祉増進、生活の維持に重要な役割を果たしている地方バス路線の維持・確保はもとより、近隣自治体と連携した広域的な取組を継続する。</li> <li>・「<u>チョイソコしぶし</u>」と福祉タクシーとのすみ分けを明確にし、<u>交通弱者の移動手段の確保を図る。</u></li> <li>・<u>地域公共交通計画を策定し、既存路線のルート・ダイヤの見直しやバス停の集約化など、利便性向上を目的とした公共交通ネットワークの再構築を図る。</u></li> <li>・<u>JR日南線利用促進協議会による利用促進を図る。</u></li> </ul> <p>【基本目標2 自然や風土と共生する安心で豊かなまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●個別目標4 自然環境にやさしいまち             <ul style="list-style-type: none"> <li>○脱炭素社会の実現に向けた取り組みの推進                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>2050年までに本市のゼロカーボンシティの実現を目指し取り組む。</u></li> <li>・志布志市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）に基づき、公用車の更新時においては、<u>ハイブリッド自動車等の低公害車・低燃費車の導入に努めるとともに、車両の用途に応じ、排気量の小さな車への更新を進める。</u></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●個別目標6 交通安全と防犯意識の高いまち             <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全対策の充実                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転技術に不安を感じる高齢者などの<u>運転免許証自主返納を推進し、事故の未然防止を図る。</u></li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<p>土地利用 都市機能（施設） （整備・誘導）</p>	<p>【基本目標1 「郷と郷」「人と人」「物と物」のつながりがあるまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●個別目標2 適切かつ計画的な土地利用によるコンパクトなまち             <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域課題に応じた計画的な整備                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトなまちづくりを進め、<u>居住機能や産業機能を集約するとともに、自然と調和したまちが形成されるよう、適正な土地利用の促進を図る。</u></li> <li>・<u>JR志布志駅周辺については、安全・快適な交通拠点としてふさわしい施設の整備を進める。</u></li> <li>・<u>中心市街地などにおけるにぎわいのある市街地形成に向けた取組を推進。</u></li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>【基本目標2 自然や風土と共生する安心で豊かなまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●個別目標1 憩いにあられ住みたくなるまち             <ul style="list-style-type: none"> <li>○移住や交流の促進                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・移住に係る助成や空き家バンクの運営、定住促進住宅用地の分譲などにより<u>移住・定着を促す。</u></li> </ul> </li> <li>○生活道路の整備・保全                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>地域住民主導による「共生・協働・自立」のまちづくりを尊重しながら、適切な維持・管理に努めるとともに、コストの削減を図り、短期間で効果がみられるような道路の規格・構造として、地域の実情にあった道路整備を図る。</u></li> </ul> </li> <li>○公園・緑地の充実                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・森林や農村公園は、適正な管理を進め、<u>健康増進につなげるなどほかの事業と関連した適正な維持管理に努める。</u></li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



	<p>【基本目標3 大地の力と海の恵みを生かした魅力あふれるにぎわいのまち】</p> <p>●個別目標4 地域資源を生かした観光のまち</p> <p>○観光資源の整備、活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「まちあるき」観光を推進するため、<u>観光客の利便性を図る整備やダグリ岬公園周辺を整備</u>し、豊富な海洋性動植物やマリンスポーツを通じた体験型観光の拠点として活用する。</li> <li>・<u>大隅地域における観光ルートの開発</u>、他地域（日南海岸、薩摩半島等）との連携による<u>広域的な観光ルートの確立</u>に取り組むとともに、南九州市の玄関口としての観光拠点づくりに努める。</li> <li>・志布志港や都城志布志道路等の<u>交通基盤を効果的に活用</u>し、自然、歴史、文化及び農林水産資源を組み合わせた<u>体験・交流型の観光を推進</u>する。</li> </ul> <p>○PR・誘客活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志と大阪を毎日運航する<u>フェリーさんふらわあの利点を最大限に生かし</u>、市外からの誘客を図る。</li> <li>・大隅広域観光開発推進会議を中心に<u>広域的な観光ルートや滞在型の観光メニューの充実を図り</u>、観光入り込み客数の増加に向けた取組を行う。</li> </ul> <p>○「おもてなし」のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「おもてなしの玄関口」として <u>JR 志布志駅周辺の賑わいづくり</u>と総合観光案内所のさらなる充実を図る。</li> </ul> <p>【基本目標4 生き生きと笑顔で暮らせるまち】</p> <p>●個別目標4 地域が支え合い、安心して暮らせるまち</p> <p>○高齢者福祉の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の閉じこもりを予防するため、交流・生きがいづくりの場として、<u>ふれあいサロン活動の充実を図るとともに</u>、<u>地域ボランティアによる見守り活動の充実を図る</u></li> </ul>
--	---

## 1-6-2 志布志市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

志布志市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（令和2年3月改訂）	
計画概要等	<p>○計画の位置付けと性格</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志市における人口の現状を分析し、人口に関する市民の意識を共有するとともに、今後目指すべき将来の方向性と人口の将来展望を提示するもの。</li> </ul> <p>○計画期間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年度～令和42年度</li> </ul>
人口ビジョン	<p>○人口の将来展望の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第2期「志布志市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に定めた施策等の効果として、合計特殊出生率が上昇、かつ移住者が増加していくと仮定。</li> </ul> <p>○人口の将来展望</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H27（2015）年：31,479人（現況）</li> <li>・R27（2045）年：25,615人</li> <li>・R42（2060）年：25,085人</li> </ul>

1-6-3 第2期志布志市まち・ひと・しごと創生総合戦略

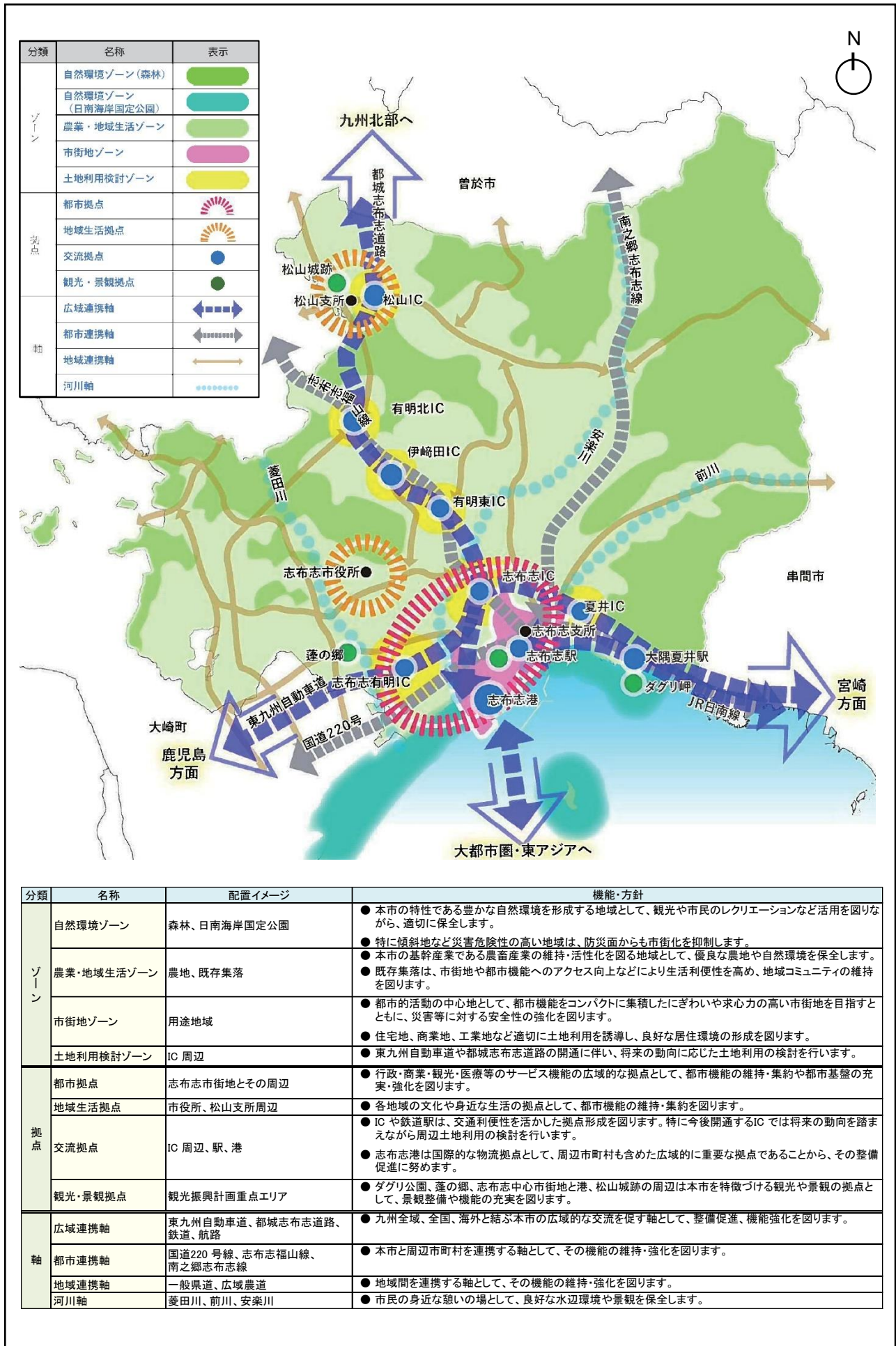
第2期志布志市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月改訂）	
計画概要等	<p>○計画の位置付けと性格</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後5か年の総合戦略の基本理念や基本的な考え方、基本目標、重点プロジェクトをまとめたもの。</li> </ul> <p>○計画期間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度～令和8年度</li> </ul>
基本的な考え方	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 後期基本計画には総合戦略を包含し、5年間で重点的に取り組むプロジェクトとして位置付け</li> <li>2. SDGsの視点を取り入れた地方創生の推進</li> <li>3. 地方創生の3つの視点 「ヒューマン」、「デジタル」、「グリーン」</li> <li>4. 新型コロナウイルス感染症に対応した地方創生への取組</li> </ol>
基本目標	<p>基本目標① 稼ぐ志布志をつくとともに、安心して働けるようにする</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の強みである農林水産業や志布志港を生かした産業の振興を図ることで稼ぐ力を高め、安定した雇用の場を確保する。</li> <li>・誰もが安心して働き、地域で活躍することができる環境づくりを通じ、担い手の確保や掘り起しにつなげる。</li> </ul> <p>基本目標② ひとや企業とのつながりを築く</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市への移住促進や、小学校・中学校・高等学校段階における地元で誇りをもつ人材の育成を促進し、本市へのひとの定着を目指す。</li> <li>・関係人口や企業とのつながりを深め、まちづくりの力にしていける取組を展開する。</li> </ul> <p>基本目標③ 結婚・出産・子育て・教育の希望をかなえる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・結婚や出産に対するサポートを行うとともに、包括的で切れ目のない子育て支援策を講じる。</li> <li>・社会全体で少子化対策に取り組む機運を醸成することや本市における教育の場を整え、子どもたちが健やかに育つ地域社会の形成を目指す。</li> </ul> <p>基本目標④ 魅力的で、安心して暮らせるまちをつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能や日常生活サービス機能、集落生活圏の維持・確保を目指すとともに、併せて広域での連携なども推進する。</li> <li>・本市ならではの観光地づくりや環境にやさしいまちづくりに取り組むとともに、地域の防災力を高め、未来の世代へ引き継いでいけるまちの形成を推進する。</li> </ul>
公共交通に関連する施策	<p>○快適な生活支援プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR日南線利用促進協議会による啓発強化</li> <li>・新たな公共交通ネットワークの構築及び交通空白地域の解消の検討</li> </ul> <p>○観光パワーアッププロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR志布志駅を核とした賑わいとおもてなし拠点の周辺整備</li> </ul>

1-6-4 志布志市都市計画マスタープラン

志布志市都市計画マスタープラン（平成 30 年 3 月）															
計画概要等	<p>○計画の位置付けと性格</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市が目指す将来の都市の姿を明確にし、今後もより住みやすく活力のあるまちづくりを持続的に進めるための、都市計画の総合的かつ基本的な方針を示す</li> <li>・本市の最上位計画である第 2 次志布志市総合振興計画、鹿児島県が定める都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（区域マスタープラン）などの上位計画に即す</li> </ul> <p>○計画期間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標年：20 年後の平成 48 年（2036 年）</li> </ul>														
（全体構想編） 基本理念・方針	<p>○まちづくりの基本理念</p> <p>「“志” あふれるまち」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「継承」「共生・協働・自立」「活力」「挑戦」の 4 つの理念を持ってまちづくりに取り組み、それらが相互に連携し合いながら効果的に機能する好循環の仕組みづくりを推進し、魅力にあふれ発展し続けるふるさと志布志市を目指す</li> </ul> <p>○都市計画マスタープラン（本計画）の志</p> <p>快適：快適に暮らせる、みんなに優しいまちを目指す</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもや高齢者が安全、快適に暮らすことができる都市基盤の整備</li> <li>・都市機能の適正配置とネットワーク形成による都市の利便性の向上など</li> </ul> <p>安全：安心して暮らせる、自然災害に強いまちを目指す</p> <p>活力：いきいきと暮らせる、にぎわいのあるまちを目指す</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能の集約や未利用地の活用などによる市街地の活力・求心力の向上</li> <li>・志布志港や IC を中核とした効率的な産業活動を行える商業地・工業地の形成と市内外を結ぶネットワーク形成</li> </ul> <p>継承：まちの文化・財産を受け継ぎ、愛着を持って暮らせるまちづくりを進める</p>														
（全体構想編） 将来都市構造	<p>○都市構造の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市全域としての一体的な都市構造</li> <li>・高速交通網や志布志港の整備効果を活かした都市拠点と各地域のコミュニティを支える地域生活拠点の形成によるメリハリのある都市構造</li> <li>・周辺都市との広域的な連携、拠点間の連携、地域内の連携ができるネットワークが確保された都市構造</li> </ul>														
（全体構想編） 拠点整備	<p>○都市拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の顔となるコンパクトでにぎわいのある商業核 （特に、JR 志布志駅周辺の都市基盤の高質化や総合観光案内所の更なる充実）</li> <li>・志布志港や高速交通網の整備による広域的なネットワーク核 （広域的な物流促進・交流促進、港や IC 周辺の物流関連施設の整備・充実）</li> <li>・自然、歴史、スポーツ等の地域資源を活かした交流核など</li> </ul> <p>○地域生活拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の集落の生活利便性を維持する小さな拠点づくり （都市拠点や周辺集落との交通アクセスの円滑化等）</li> <li>・地域コミュニティが主体のまちづくり</li> </ul>														
（全体構想編） 都市交通	<p>○都市交通整備の基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通から、市内の各拠点を結ぶ地域交通まで、段階的な交通体系を確立 （高速道路等の整備、志布志港の整備による新たな交通体系の確立）</li> <li>・歩いて暮らせるまちづくりに資する公共交通の充実 （高齢化の進行による交通弱者の増加や、深刻さを増す地球温暖化問題への対応等）</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>道路網</th> <th>公共交通</th> <th>港湾</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域交通</td> <td>広域連携軸 都市連携軸</td> <td>鉄道・バス</td> <td>物流・フェリー航路</td> </tr> <tr> <td>地域交通</td> <td>地域連携軸 生活道路等</td> <td>バス・福祉タクシー等</td> <td style="text-align: center;">/</td> </tr> </tbody> </table>				道路網	公共交通	港湾	広域交通	広域連携軸 都市連携軸	鉄道・バス	物流・フェリー航路	地域交通	地域連携軸 生活道路等	バス・福祉タクシー等	/
	道路網	公共交通	港湾												
広域交通	広域連携軸 都市連携軸	鉄道・バス	物流・フェリー航路												
地域交通	地域連携軸 生活道路等	バス・福祉タクシー等	/												

	<p>○公共交通の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の拠点間連携や広域連携による公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の福祉増進、生活の維持に重要な役割を果たしている地方バス路線の維持・確保のため、<u>近隣自治体と連携した広域的な取組を継続し、利用促進</u></li> <li>・交通弱者の移動手手段の確保や利便性の向上を図るため、<u>高齢者や障がい者の交通手段となる公共交通の維持・充実など、<u>将来の土地利用方針や拠点形成の方針と連携した公共交通ネットワークの再構築</u></u></li> </ul> </li> </ul> <p>【重点プログラム】鉄道駅とバスネットワークの連携強化、バス路線のない地域における交通手段の検討など公共交通の維持・充実、徒歩や自転車でも観光拠点を周遊できるよう沿道の修景整備等</p> <p>○港湾の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>港を起点とした市内外の交通流動の促進</u> (コンテナ航路：産業を支える物流拠点、<u>フェリー：観光・スポーツの来訪手段</u>)</li> </ul>
<p>(地域別構想編) 地域別構想</p>	<p>【松山地域】</p> <p>○まちづくりのテーマ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域や人のつながりが暮らしを支えるうるおい豊かなまち</li> </ul> <p>○拠点整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山支所周辺の地域生活拠点は、生活利便施設や公共施設の集約・統合 (支所や道の駅松山やちちくふるさと村、城山総合公園など既存施設を活用)</li> </ul> <p>○地域交通の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内外のネットワーク強化 (<u>高齢化に対応するため、公共交通網の整備・充実など</u>)</li> </ul> <p>【志布志地域】</p> <p>○まちづくりのテーマ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志港と豊かな自然の恵みを未来につなげる活力あるまち</li> </ul> <p>○拠点整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志地域の市街地は本市や周辺市町の生活利便性や産業基盤を支える広域的な都市拠点として、コンパクトで密度の高いまちづくり (JR志布志駅前周辺や旧来の商店街が形成されている志布志支所周辺の地域は、商業集積度の高いにぎわいと魅力あふれる中心商業地を形成)</li> </ul> <p>○地域交通の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>歩いて暮らせるまちづくりに向けた公共交通の充実</u> (地域内外から市街地への訪れやすさの向上、地域内の病院や買い物などの生活サービスを誰もが利用しやすくするため、<u>JR志布志駅周辺の交通結節機能の強化など、公共交通の利便性向上</u>)</li> </ul> <p>【有明地域】</p> <p>○まちづくりのテーマ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農畜産業と観光・交流資源を活かした魅力あふれるまち</li> </ul> <p>○拠点整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺集落の生活やコミュニティを維持する小さな拠点の形成 (志布志市役所周辺の地域生活拠点は生活利便施設や公共施設の集約・統合)</li> </ul> <p>○地域交通の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>拠点と周辺集落を結ぶ公共交通の充実</u> (集落間や集落から拠点へ誰もがアクセスできる公共交通の維持・充実)</li> </ul>
<p>(実現方策編) 推進プログラム</p>	<p>(公共交通に関係が強い推進プログラム)</p> <p>○地域の生活を支え、志布志らしい交流の場となる小さな拠点づくり【重点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物や福祉、行政窓口等のサービスの集約や複合化による利便施設の存続方策の検討(○)</li> <li>・<u>道の駅や廃校舎等活用した交流拠点の形成</u>や6次産業拠点の形成(○)</li> </ul> <p>○人と環境にやさしい交通手段の選択【重点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志港の整備充実によるモーダルシフト推進への貢献(○)</li> <li>・<u>鉄道駅とバスネットワークの連携強化</u>(◎)</li> <li>・<u>その他公共交通の維持・導入</u>(○)</li> </ul>

■将来都市構造（志布志市都市計画マスタープラン）



## 2. 志布志市の現状

### 2-1 志布志市の地域特性

#### 2-1-1 人口特性

- R2年度の志布志市の人口は、約3万人であり、年々減少傾向にあります。
- 特に松山地域では、25年間で3割減少しています。

表 地区単位でみた人口の状況

	単位:人					
	H7	H12	H17	H22	H27	R2
旧松山町	5,156	4,967	4,666	4,323	3,977	3,607
旧志布志町	19,216	18,825	18,327	17,463	16,820	15,713
旧有明町	12,322	12,174	11,777	11,248	10,682	10,009
志布志市全体	36,694	35,966	34,770	33,034	31,479	29,329

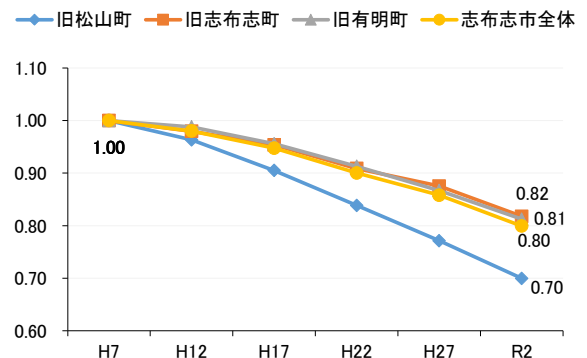


図 地区単位でみた人口の状況

資料：国勢調査

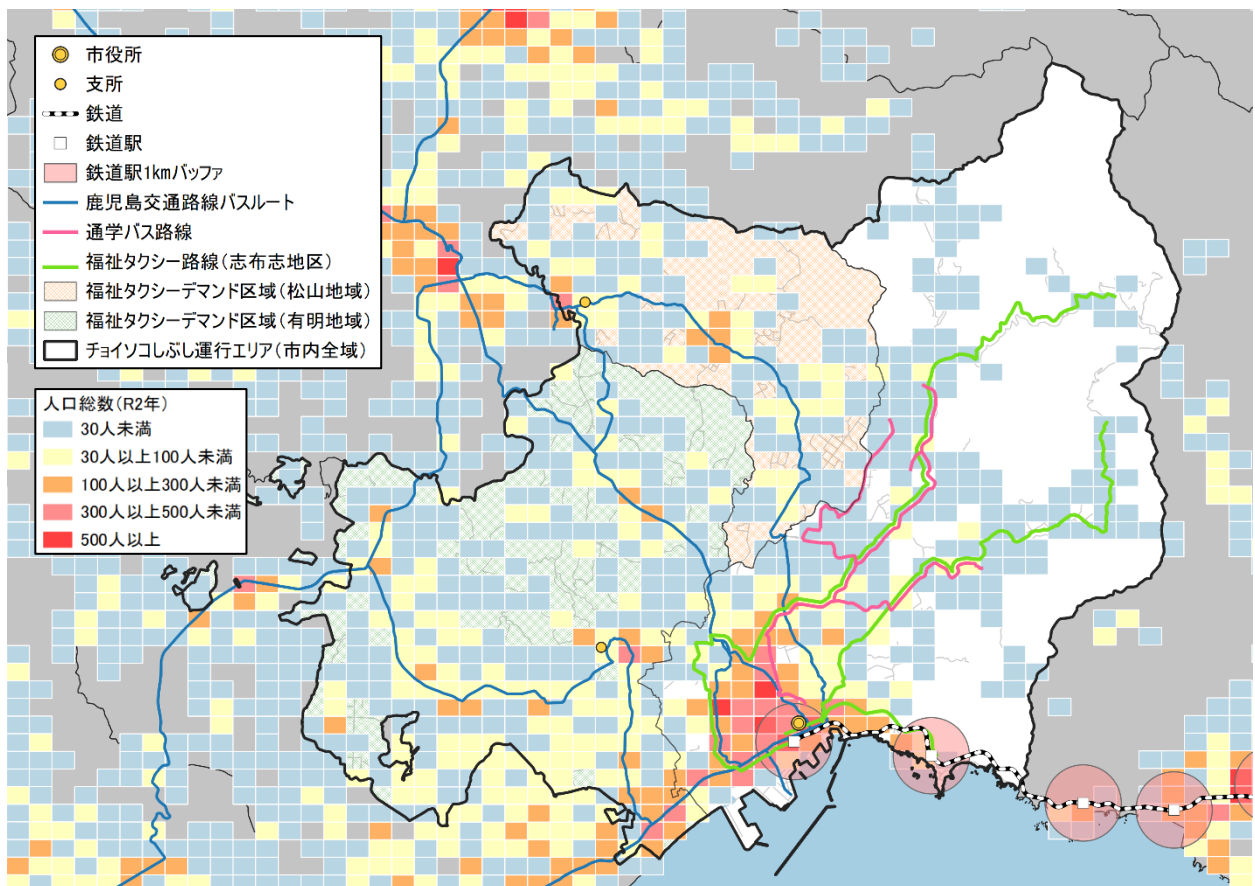


図 志布志市の人口分布特性

資料：R2年国勢調査

- 志布志市は今後も人口減少が続く予測結果となっています。
- 市全域に高齢化率（総人口に占める老年人口の割合）が5割を超える地域が分布しています。
- 老年人口は将来的には令和7年にピークを迎え、令和12年からは年齢3区分別人口が全て減少傾向に転じます。高齢者をターゲットとした公共交通政策を講じても利用者増加を図ることが困難となり、全世代（特に生産年齢人口）を対象とした利用促進が必要となります。
- 令和2年6月及び令和4年5月の道路交通法の改正により、今後自動車を運転できなくなる高齢者が急増することが懸念されます。

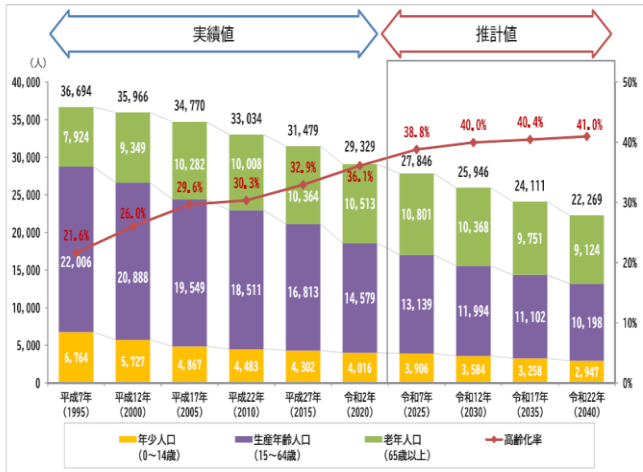


図 今後の志布志市の将来人口推移

出典：第2次志布志市総合振興計画後期基本計画

**75歳以上のドライバーは、運転免許証更新時に「認知機能検査」、「運転技能検査」(違反歴ありの場合)、「高齢者講習」が必要になります。**

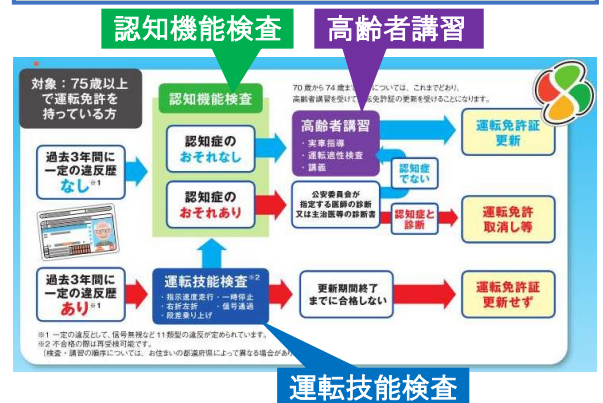


図 道路交通法の改正概要 (R4.5)

出典：警察庁HP

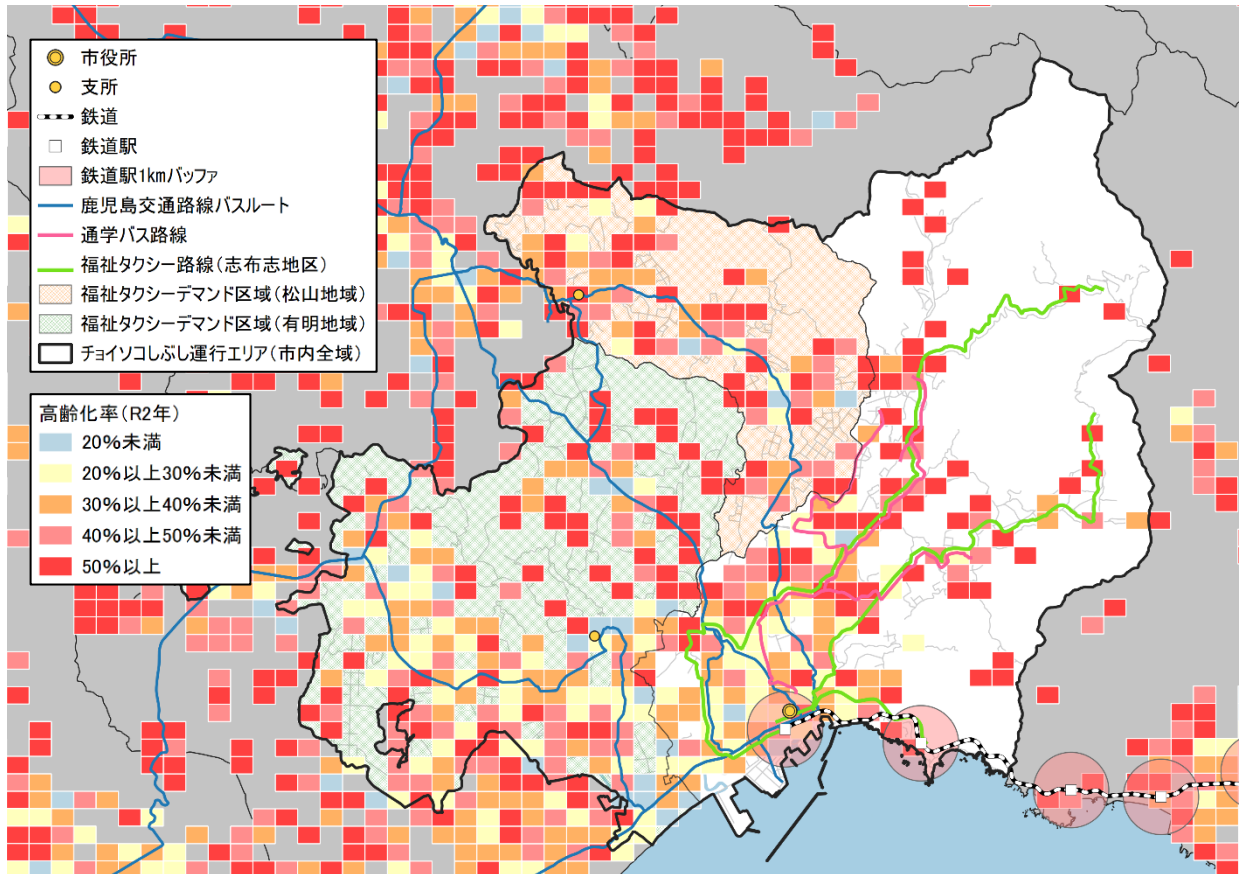


図 高齢化率の分布状況

資料：令和2年国勢調査

## 2-1-2 主要施設分布

●志布志市の主要施設分布をみると、教育施設、公的施設、医療施設、商業施設等は国県道の沿線に多く立地している傾向にあり、観光施設や小学校・公民館等は市域全体の分布している状況です。

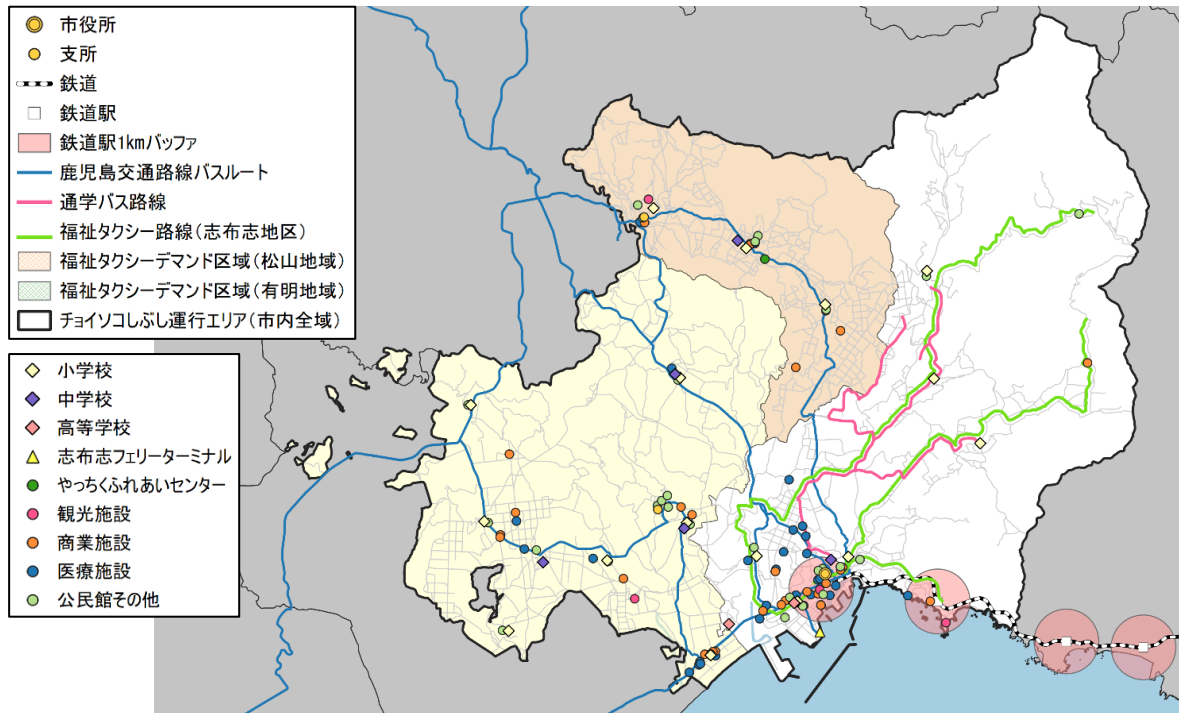


図 主要施設分布状況

資料：医療機関/志布志市 HP、商業施設/市提供資料、高校・中学校・小学校・公民館その他/国土数値情報

## 2-1-3 観光資源分布

●本市には、歴史文化資源（例：志布志麗庭園）や自然景観資源、宿泊施設、文化・スポーツ・観光施設など多様な観光・交流資源が市全域に分布しています。



図 観光資源の分布状況



## 2-1-4 市町間流動

- 通勤流動をみると、市外への流動は曾於市、大崎町、鹿屋市の順に多い状況にあります。逆に市外からの流入は大崎町、鹿屋市、曾於市の順に多い状況にあります。
- 通学流動をみると、市外への流動は鹿屋市が最も多く、市外からの流動は鹿屋市、大崎町の順に多い状況にあります。
- 買物流動と通院流動をみると、志布志地域は自地域内が最も多くなっています。有明地域は志布志地域への流動が最も多く、次いで自地域内が多くなっています。
- 松山地域は買物流動の場合、曾於市、志布志地域の順に多くなっています。通院・見舞は自地域内、志布志地域、曾於市、都城市に分散していることが分かります。

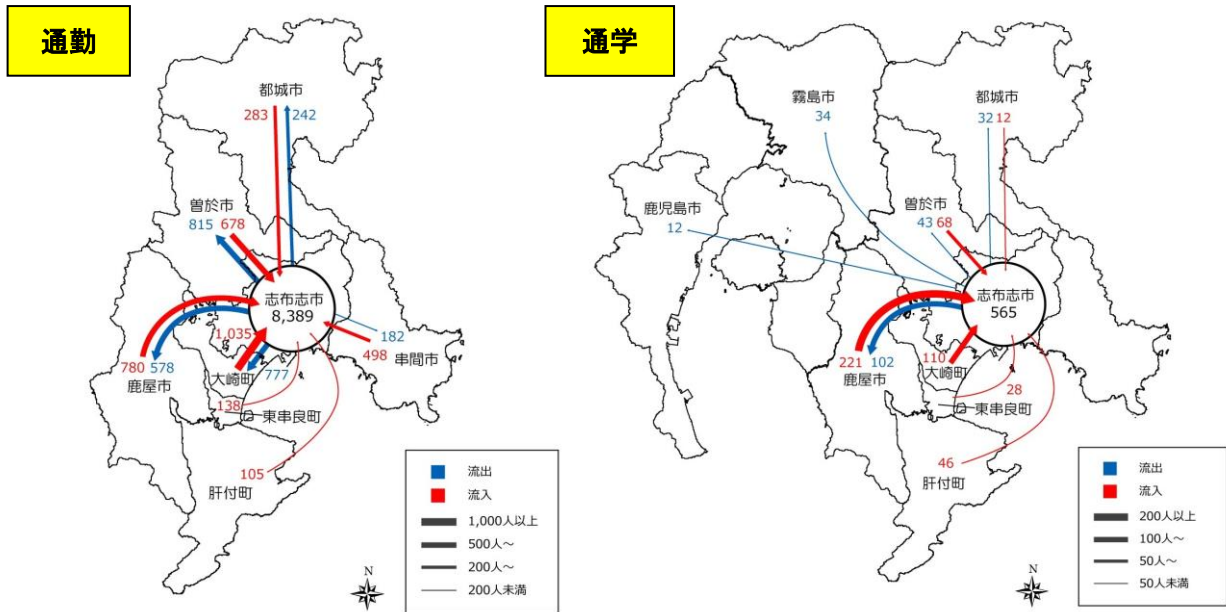


図 志布志市関連の通勤・通学流動

資料：令和2年国勢調査  
注) 1%以上の流動のみ図示。

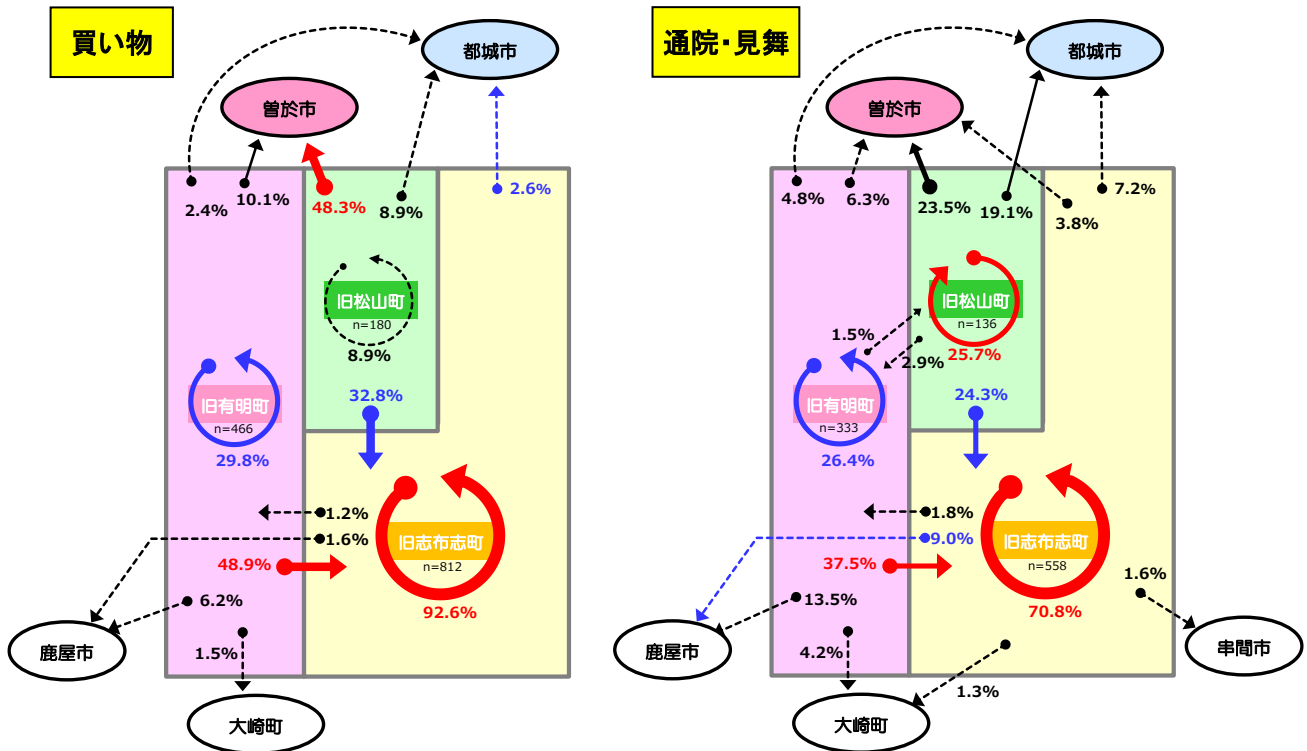


図 志布志市民の買い物・通院流動

資料：令和4年市民アンケート  
注) 1%以上の流動のみ図示。  
注) 矢印の色：外出先1位は赤、2位は青、3位以降は黒

## 2-2 公共交通の現状

### 2-2-1 志布志市の地域公共交通の概要

- 志布志市の地域公共交通としては、鉄道（JR九州日南線）、航路（フェリーさんふらわあ）、高速シャトルバス（さんふらわあライナー）、路線バス（鹿児島交通）、民間タクシー、チョイソコしぶしがあります。
- その他、通学バス（4コース）、福祉タクシー（4コース）があります。

表 地域公共交通の概要

路線名	区間	運行本数(上り・往路)			運行本数(下り・復路)			運行事業者	備考			
		平	土	日祝	平	土	日祝					
JR日南線	志布志～油津・青島・南宮崎・宮崎	8本	8本	8本	8本	8本	8本	JR九州	R4.6現在			
フェリーさんふらわあ	志布志～大阪	1本	1本	1本	1本	1本	1本	株式会社フェリーさんふらわあ				
高速シャトルバス	さんふらわあライナー	志布志港～鹿児島市内(南ふ頭)	1本	1本	1本	1本	1本	1本	株式会社フェリーさんふらわあ	R3.2改訂		
志布志発着 (垂水方面)	志布志港入口～垂水	志布志港入口～垂水	10本	10本	10本	7本	7本	7本	鹿児島交通株式会社	R2.10改正		
		志布志港入口～垂水中央病院	4本	4本	4本	5本	4本	4本		R4.10改正		
		志布志駅前～鹿屋	1本	-	-	1本	-	-				
		志布志駅前～串良商業高校前	1本	-	-	-	-	-				
		垂水港～志布志港入口	-	-	-	1本	1本	1本				
		大崎三文字～志布志 ※補習日運行	-	-	-	1本	-	-				
	志布志発着 (高山・吾平方面)	志布志駅前～鹿屋	志布志駅前～鹿屋	2本	-	-	3本	1本		1本	鹿児島交通株式会社	R2.10改正
			志布志駅前～鹿屋女子高前	1本	-	-	-	-		-		
			志布志駅前～垂水	1本	-	-	1本	-		-		
	志布志発着 (市役所・野方方面)	志布志駅前～野方	志布志駅前～野方	2本	-	-	2本	-		-		
			志布志駅前～鹿児島空港	5本	5本	5本	5本	5本		5本		
	志布志発着 (鹿児島空港方面)	志布志駅前～牧之原	志布志駅前～牧之原	2本	-	-	2本	-		-		
			志布志駅前～都城	3本	3本	3本	4本	3本		3本		
	志布志発着 (都城方面)	志布志駅前～末吉駅跡	志布志駅前～末吉駅跡	1本	-	-	-	-		-		
			志布志駅前～岩川	1本	-	-	2本	-		-		R4.10改正
			志布志高校前～中森園	1本	-	-	-	-		-		
			末吉駅跡～志布志高校前	-	-	-	1本	1本		1本		
			末吉駅跡～志布志駅前	-	-	-	1本	-		-		
	芝用・山重発着 (都城方面)	野方～末吉駅跡	野方～末吉駅跡	1本	1本	1本	-	-		-		R2.10改正
			鹿屋～都城	5本	3本	3本	5本	3本		3本		
鹿屋女子高前～都城			1本	-	-	-	-	-				
岩川～鹿屋女子高前	岩川～鹿屋女子高前	岩川～鹿屋女子高前	-	-	-	1本	1本	1本				
		志布志駅前～志布志中学校正門	1本	1本	1本	2本	1本	1本				
		丸岡～志布志中学校正門	1本	1本	1本	2本	1本	1本				
今別府コース	田之浦郵便局～志布志中学校正門	田之浦郵便局～志布志中学校正門	1本	1本	1本	2本	1本	1本	大隅南海交通株式会社 (三州タクシー)			
		丸岡～志布志中学校正門	1本	1本	1本	2本	1本	1本				
		佐野原住宅～志布志中学校正門	1本	1本	1本	2本	1本	1本	有限会社大隅観光タクシー (みなとタクシー)			
		潤ヶ野小学校正門～志布志中学校正門	1本	1本	1本	2本	1本	1本				
有明コース	伊崎田を起点とした有明地域巡回	伊崎田を起点とした有明地域巡回	2巡回	-	-	2巡回	-	-	有明タクシー			
		松山支所～尾野見公民館	4本	-	-	4本	-	-	大隅南海交通株式会社 (三州タクシー)			
		四浦・堤口～田之浦～志布志支所	2本	-	-	2本	-	-	有限会社大隅観光タクシー (みなとタクシー)			
		八野・馬庭～アピア～夏井	2本	-	-	2本	-	-	大隅南海交通株式会社 (三州タクシー)			
予約に応じて運行	-	-	-	予約に応じて運行	-	-	大隅南海交通株式会社 (三州タクシー) 有限会社大隅観光タクシー (みなとタクシー)	事前予約型の乗合い送迎サービス				

資料：JR九州HP、フェリーさんふらわあHP、志布志市路線バスマップ、市提供資料

＜地域別の地域公共交通の運行概況＞

●校区ごとに公共交通（料金を払えば誰でも利用できる交通手段）の運行状況をみると、志布志地域では潤ヶ野校区、田之浦校区、森山校区、有明地域では原田校区には路線バスが運行していません。

※小学校を校区の中心として位置付け、路線バスがそこまで運行しているかを基準に考察

表 地域別の地域公共交通の運行状況

● 運行  
▲ 一部地域を運行

地域	校区	路線バス	福祉タクシー	通学バス	チョイソコしびし
松山地域	新橋校区	●	●		●
	泰野校区	●	●		●
	尾野見校区	●	●		●
志布志地域	志布志校区	●	▲		●
	香月校区	●	▲		●
	潤ヶ野校区		▲	●	●
	安楽校区	●	▲		●
	田之浦校区		▲	●	●
	森山校区		▲	●	●
	山重校区	●	●		●
有明地域	伊崎田校区	●	●		●
	蓬原校区	●	●		●
	野神校区	●	●		●
	有明校区	●	●		●
	通山校区	●	●		●
	原田校区		●		●
	山重校区	●	●		●



図 地域別の地域公共交通の運行状況

資料：国土数値情報

## 2-2-2 JR日南線の状況

- JR九州の公表データによると、JR日南線の平均通過人員は1987年と2020年の34年間で約58%減少しています。
- 営業1キロ当たりの旅客運輸収入（2020年度）は186.7万円/kmであり、ワースト3位です。

表 JR九州の路線別利用状況と各路線の営業1km当たりの収入（2020年度）

分類	路線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員		2020年度 旅客運輸収入 (百万円/年)	営業1キロあたり 2020年度旅客運輸収入 (万円/km・年)
				1987年度	2020年度		
新幹線	九州新幹線	博多～鹿児島中央	288.9	-	8,235	22,492	7785.4
在来線 (幹線)	山陽本線	下関～門司	6.3	26,352	12,328	324	5142.9
	鹿児島本線	門司港～鹿児島	281.6	25,138	23,187	26,942	9567.5
	日豊本線	小倉～鹿児島	462.6	10,249	5,448	10,729	2319.3
	篠栗線	吉塚～桂川	25.1	10,755	16,042	1,518	6047.8
	長崎本線	鳥栖～長崎	148.8	12,646	7,426	5,298	3560.5
	筑肥線	伊万里～姪浜	75.7	7,557	7,417	2,585	3414.8
	佐世保線	肥前山口～佐世保	48.8	5,651	3,232	769	1575.8
	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	-	627	31	2214.3
在来線 (地方交通線)	香椎線	西戸崎～宇美	25.4	3,299	4,829	572	2252.0
	筑豊本線	若松～原田	66.1	6,993	3,583	904	1367.6
	日田彦山線 ※1	城野～夜明	68.7	2,057	1,694	193	280.9
	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	1,728	890	43	323.3
	久大本線 ※2	久留米～大分	141.5	3,122	1,677	616	435.3
	唐津線	久保田～西唐津	42.5	3,528	1,655	206	484.7
	大村線	早岐～諫早	47.6	3,197	3,520	550	1155.5
	豊肥本線 ※3	熊本～大分	148	2,963	2,831	1,416	956.8
	肥薩線 ※4	八代～隼人	124.2	1,400	480	55	44.3
	三角線	宇土～三角	25.6	2,415	775	65	253.9
	吉都線	吉松～都城	61.6	1,518	408	59	95.8
	指宿枕崎線	鹿児島中央～枕崎	87.8	3,751	2,492	794	904.3
	日南線	南宮崎～志布志	88.9	1,423	594	166	186.7

※1 「田川後藤寺～夜明」の値を除いた実績を「参考値」として算出

※2 「日田～大分」の値を除いた実績を「参考値」として算出

※3 「肥後大津～宮地」の値を除いた実績を「参考値」として算出

※4 「八代～吉松」の値を除いた実績を「参考値」として算出

資料：JR九州HP



日南線イメージキャラクター「ニッチー」  
(JR日南線利用促進連絡協議会)

## 2-2-3 航路（フェリーさんふらわあ）の状況

- フェリーさんふらわあの令和3年度の旅客輸送実績は約9.7万人となっています。
- 旅客輸送実績は、平成30年度から減少傾向となっており、特に令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、約8.3万人にまで落ち込みましたが、令和3年度はわずかに増加しています。

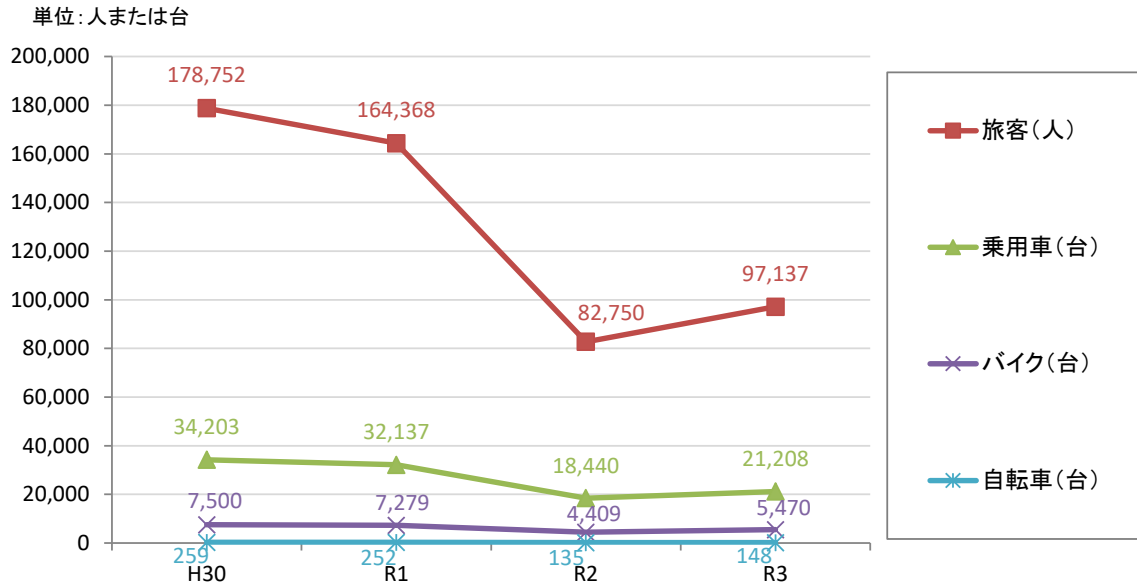


図 フェリーさんふらわあの輸送実績

資料：市提供資料



図 大阪～志布志航路

資料：フェリーさんふらわあ HP



図 さんふらわあ さつま・きりしま

資料：フェリーさんふらわあ HP



図 志布志港

資料：フェリーさんふらわあ HP

## 2-2-4 路線バスの状況

- 志布志市を運行する路線バス（鹿児島交通）は24系統あり、大型バス15台によって運行されています。
- 鹿児島交通によると、市内には車庫はあるものの、営業拠点（営業所）があるのは、鹿屋（肝付町東笠之原、霧島市-佐多町間もエリア）と都城（都城市、曾於市もエリア）です。
- 市を運行する路線バスの利用者数は年間7万人以上<sup>注</sup>となり、系統別にみると、半数以上の系統が減少傾向にあります。
- 国と県が財政支援している令和4年度の国庫補助対象地域間幹線系統は以下のとおりです。

- 都城～岩川・野方～鹿屋
- 垂水～垂水港～鹿屋～志布志（普通）
- 志布志～岩川～牧之原～検校橋～旭通～国分駅～鹿児島空港
- 志布志～稚児松～岩川～中央通り～都城

注）集計対象は地域公共交通特別対策事業対象系統（廃止路線代替バス等の市の赤字補てん対象系統）。

表 市を運行する廃止路線代替バスの輸送実績

	地域公共交通特別対策事業対象系統 （廃止路線代替バス等の 市の赤字補てん対象系統）	輸送実績（人）				R3/H30
		H30	R1	R2	R3	
第1号	志布志～押切～野方	2,710	1,969	1,975	1,751	0.646
第2号	大崎三文字～志布志高校	3,117	2,233	2,043	2,010	0.645
第3号	串良高校～志布志	5,429	3,918	3,387	3,457	0.637
第4号	鹿屋女子高～鹿屋・野方～岩川	4,929	3,523	3,947	3,882	0.788
第5号	垂水～垂水港・市役所～志布志港入口	15,675	13,424	13,793	13,396	0.855
第6号	末吉駅跡～岩川～野方	4,047	3,206	3,645	3,478	0.859
第7号	志布志高校～八合原～末吉駅跡	2,833	2,145	2,178	2,322	0.820
第8号	志布志～稚児松・松山駅～末吉駅跡	7,996	6,223	6,802	6,287	0.786
第9号	垂水～垂水港・論地橋・高山～志布志	3,713	3,125	3,068	3,627	0.977
第10号	垂水港～鹿屋～志布志港入口	8,637	7,314	6,945	7,151	0.828
第11号	志布志～串良・論地橋～鹿屋	12,737	9,984	10,388	9,646	0.757
第12号	志布志～串良～鹿屋	5,164	3,258	3,393	3,454	0.669
第13号	垂水～鹿屋・論地橋～志布志	6,483	3,950	3,215	2,619	0.404
第14号	志布志～高山・吾平～鹿屋	13,935	9,093	10,284	10,435	0.749
第15号	志布志港～志布志港入口	879	642	710	833	0.948
第16号	鹿屋～市役所・串良～志布志	3,368	2,520	2,742	3,107	0.923
第17号	志布志高校～松山～岩川	821	576	682	693	0.844
	合計	102,473	77,103	79,197	78,148	0.763

資料：市提供資料

※令和4年10月1日から【垂水中央病院～垂水～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志】・【岩川～尾野見～志布志駅】の2路線が追加。



図 バス路線図

出典：志布志市路線バスマップ

## 2-2-5 チョイソコしぶしの状況

- 志布志市では、市内全域で事前予約型の乗合い送迎サービスである「チョイソコしぶし」を運行しています。
- 停留所は、市内のごみステーション等の「住宅地停留所」、市役所や公民館等の「公共施設」、スーパーや病院等の「事業所停留所」、「バス停」に設置されており、高齢者等会員と一般会員で乗降可能な停留所が異なります。
- 令和4年10月時点でチョイソコしぶしの登録者数は、1,020人となっており、令和3年度からは、月に400～600人程度の利用がみられます。

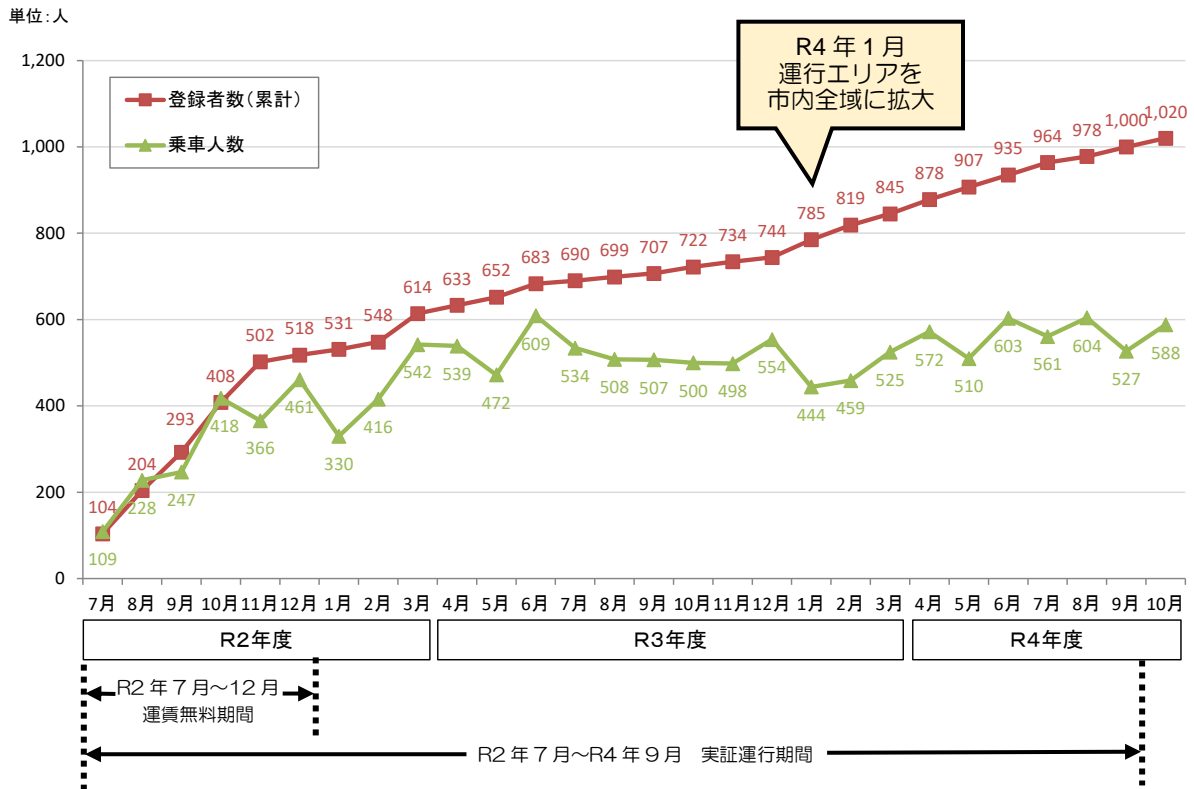


図 チョイソコしぶしの輸送実績

資料：市提供資料

- 注) 令和2年7月～令和4年9月まで実証運行期間  
 令和2年7月～12月まで運賃無料  
 令和4年1月から運行エリアを市内全域に拡大  
 令和4年10月から本格運行



## 2-2-6 タクシーの状況

- 志布志市で営業しているタクシー事業者は3社あり、(有)大隅観光タクシー（以下「みなとタクシー」という。）、大隅南海交通(株)（以下「三州タクシー」という。）、有明タクシーです。
- 事業者ヒアリング結果では、市内にはジャンボタクシー11台、小型タクシー22台、介護福祉車両2台があることが分かりました。
- なお、3社の中で、一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス事業・乗合タクシー事業）の免許を持っているのは2社になります。
- 曾於交通圏のタクシー事業の状況をみると、平成29年度から令和3年度までに、輸送人員は約4割減少しており、期末運転手数も減少傾向にあります。

表 曾於交通圏<sup>注)</sup>におけるタクシー事業の状況

	輸送人員 (人/年)	営業収入 (千円)	期末運転手数 (人)
平成29年度	259,780	254,852	68
平成30年度	234,899	243,636	67
令和元年度	224,618	238,805	65
令和2年度	162,558	181,669	65
令和3年度	159,331	194,444	64

注) 曾於交通圏：曾於市、志布志市、大崎町

資料：「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」（九州運輸局）

表 タクシー事業者が所有する車種別台数

事業者名	ジャンボタクシー (10人乗り)	小型タクシー (5人乗り)	介護福祉車両
みなとタクシー	4台	16台	大型1台 小型1台
三州タクシー	6台 ※うち1台は7人乗り	5台	—
有明タクシー	1台	1台	—

資料：交通事業者意向調査

## 2-2-7 その他移動手段

### ア) スクールバス

- 志布志市が運行主体となり、志布志地域を営業拠点としているみなとタクシーと三州タクシーと委託契約し、中学生の送迎（スクールバス）を4コース運行しています。
- また、スクールバスを利用する生徒のうち、志布志運動公園で部活動を行う生徒のため、志布志中学校から志布志運動公園までの送迎バスを運行しています。

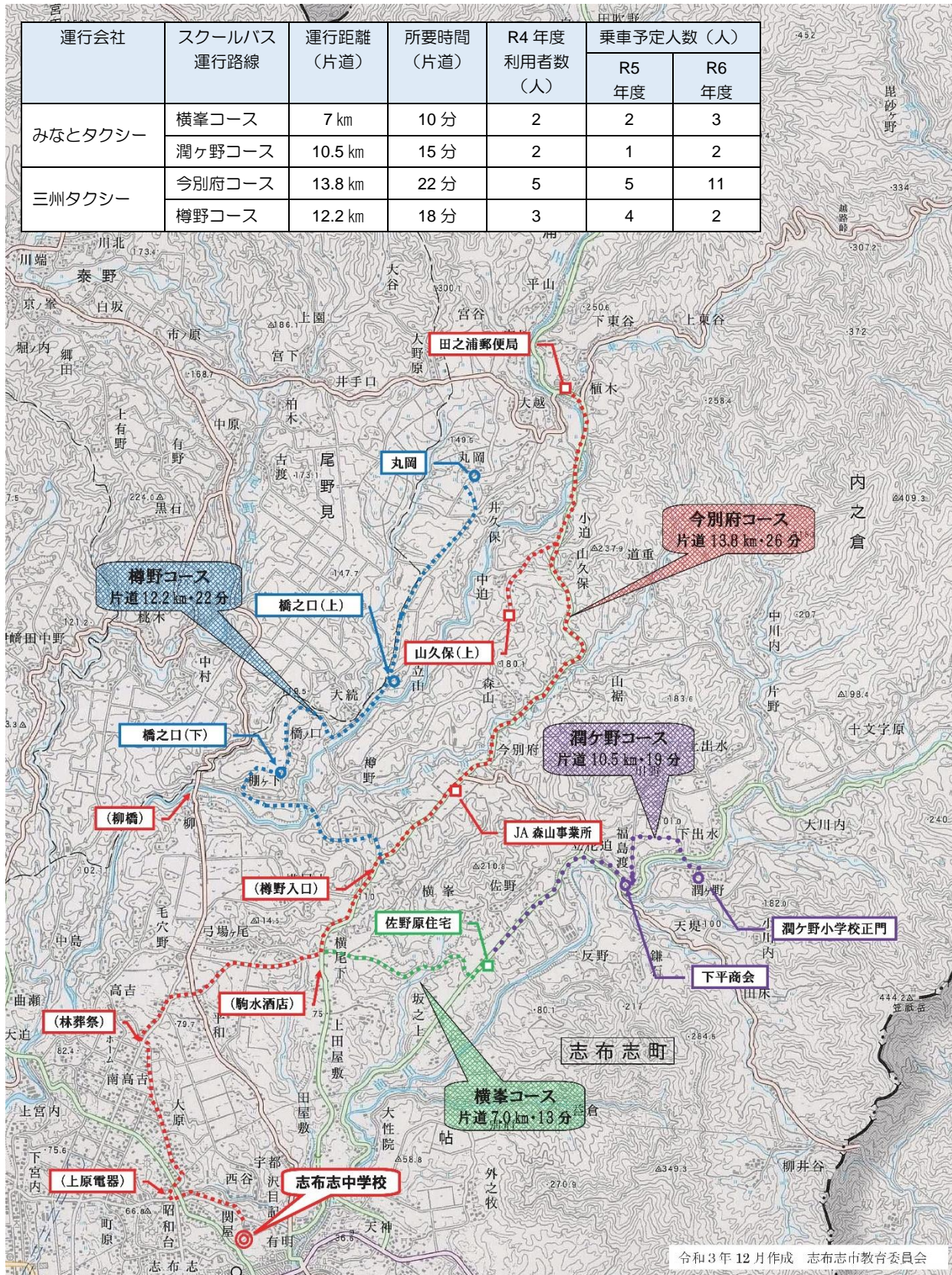


図 スクールバスの運行状況

資料：市提供資料

## イ) 福祉タクシー

- 志布志市が運行主体となり、市内のタクシー3事業者に委託し、福祉タクシーを運行しています。
- 利用者は65歳以上の高齢者と身体の障がい等により自動車の運転が困難な方が主であり、事前登録をしておけば、予約の必要はありますが無料です。
- 令和元年度には9,000人を超える利用が見られますが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年度の利用者数は大幅に減少しています。

表 運行コース名、運行方式、運行回数及び運行委託先

運行コース名	運行方式	運行回数	運行委託先
1 有明コース	伊崎田を起点とした有明町内巡回コース ※毎週水曜日は、志布志方面へ乗り入れ	4巡回 (有明タクシー発 8:00・10:00・13:00・15:00発)	有明タクシー
2 松山コース	松山支所と尾野見公民館間の往復コース ※毎週水曜日は、志布志方面へ乗り入れ	4往復 (松山支所発 8:00・10:30・13:30・15:30 尾野見発 9:00・12:00・14:30・16:30)	大隅南海交通(株) (三州タクシー)
3 四浦コース (四浦・堤口⇄田之浦⇄志布志支所コース)	四浦地区(堤口)から田之浦地区経由、 志布志支所間の往復コース	2往復 (四浦・堤口発 8:00・13:00 志布志支所発 11:00・16:00)	(有)大隅観光タクシー (みなとタクシー)
4 八野コース (八野・馬庭⇄アピア⇄夏井コース)	八野地区(馬庭)からアピア経由、 夏井(ダグリ)間の往復コース	2往復 (八野・馬庭発 8:00・13:00 夏井・ダグリ発 11:00・16:00)	大隅南海交通(株) (三州タクシー)

資料：市提供資料

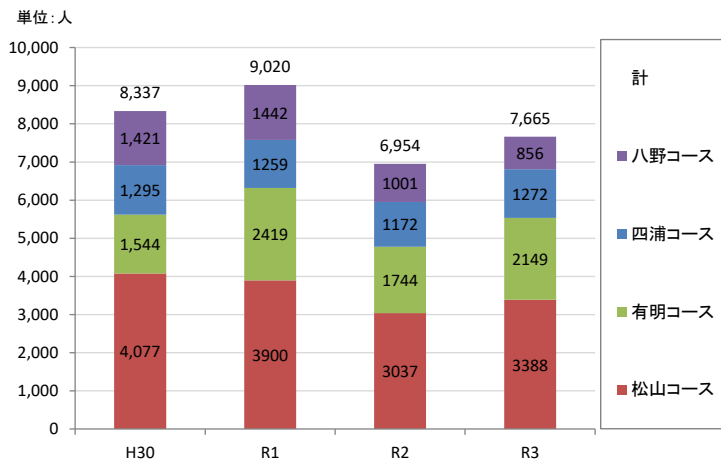


図 福祉タクシーの利用者数の推移

資料：市提供資料



図 福祉タクシーの運行ルート・運行エリア

### ●事業の目的

- ・日用品の購入、通院等に不便を強いられている高齢者等の交通手段を確保し、もって高齢者等の移動の利便性の向上に寄与すること。

### ●事業実施の経緯

- ・合併前に、平成16年度に松山地域で、平成17年度に有明地域で開始。
- ・平成18年度に志布志地域で開始。

### ●利用対象者

- (1) 65歳以上の者
- (2) 身体の障がい等により自動車の運転が困難と認められる者
- (3) その他市長が必要と認める者



### ●運行車両

- ・運転手を含め10人乗りのジャンボタクシー(各コース1台)

ウ) 民間サービス

①利用者送迎サービス

- 本市においては、宿泊施設 2 箇所、医療施設 4 箇所、社会福祉法人等 3 事業所において利用者送迎サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
- アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手が足りない」や「ドライバーの負担」「車両の老朽化」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、「新橋」「泰野」「尾野見」「田之浦」「内之倉」「山重」「野神」「原田」の回答がありました。

-  往来が大変なエリア
-  サービスを実施しているエリア

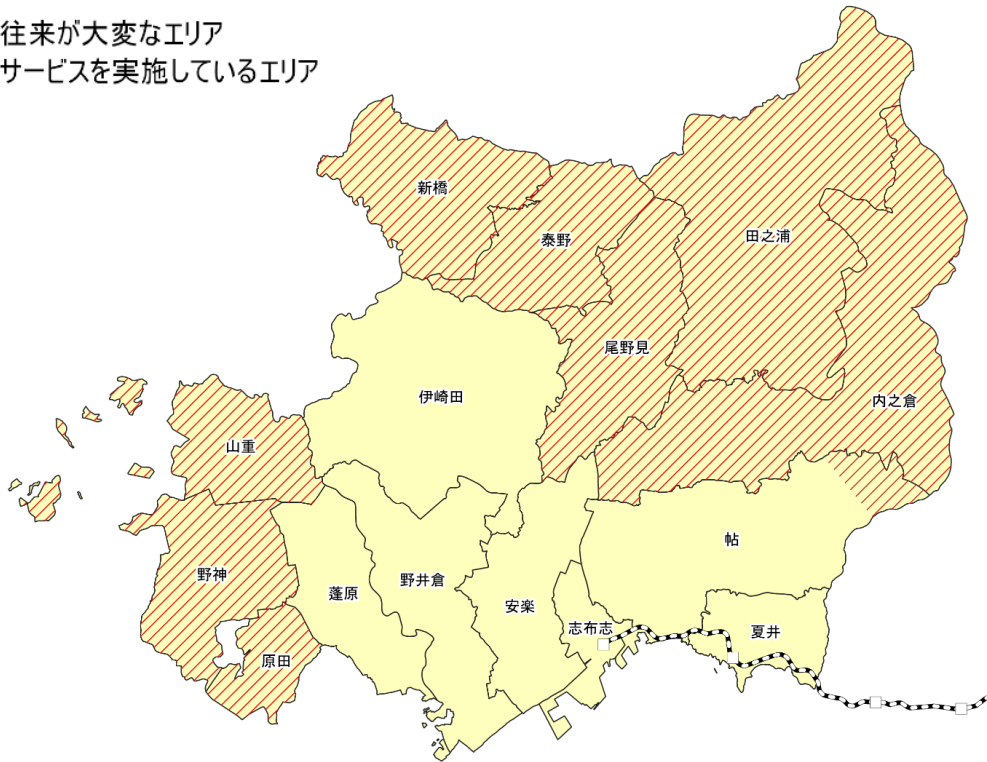


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

表 実施している事業者等

ジャンル	事業者	所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
宿泊施設	星の栖	有明町	・今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない	
	民宿せせらぎ	有明町	-	
医療施設	石神診療所	有明町	・人手が足りない ・現状のサービスを縮小させざるをえない ・後継者がいない	往来が大変な地区あり
	藤後クリニック	志布志町	・人手が足りない ・ドライバーの負担が大きい ・今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できてない ・車両が老朽しており、買い替え時期に来ている ・競合相手が増えている	往来が大変な地区あり
	山下クリニック	松山町	・車両が老朽化しており、買い替え時期に来ている ・お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている ・車両の買い替えが必要だが、その資金がなく買い替えができない ・『利用者送迎サービス』は本当はやりたくない（しょうがなくしている	
	さくらやまクリニック	志布志町	・人手が足りない ・現状のサービスを縮小させざるをえない ・今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できてない ・車両が老朽しており、買い替え時期に来ている	往来が大変な地区あり

ジャンル	事業者	所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
社会福祉法人	社会福祉法人志布志市社会福祉協議会	志布志町	・ドライバーの負担が大きい ・その他（拘束時間が長い。総合病院などは予約であっても時間がかかる。）	
	社会福祉法人きりたけ福祉会	松山町	・ドライバーの負担が大きい	
	泉秀福祉会志布志保育園	志布志町	・その他（利用を定期的に毎日必要とする方がいなくなり、申し込み時のみ行っている）	

表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル	事業者	所在地	具体的な意向
宿泊施設	Drop inn Linkwell	志布志町	実施していないが、実施は可能
商業施設	株式会社志布志まちづくり公社	志布志町	実施していないが、実施は可能

### ②移動販売サービス

- アンケート調査での回答は得られませんでした。本市では生協コープかごしましづし店とAコープ鹿児島が移動販売を行っています。
- また、商業施設2か所でサービスを新規実施する可能性が確認されました。

表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル	事業者	所在地	具体的な意向
商業施設	セブンイレブン有明町野神店	有明町	行政の助成金があれば実施は可能
	まさつくストア	松山町	行政の助成金があれば実施は可能

### ③荷物の宅配サービス

- 本市においては、商業施設3か所において荷物の宅配サービスを実施しています。
- アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手不足」について問題を抱えていることが確認されました。
- また、商業施設1か所でサービスを新規実施する可能性が確認されました。

表 実施している事業者等

ジャンル	事業者	所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
商業施設	ホームプラザナフコ志布志店	志布志町	・人手が足りない ・今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない	
	Aコープあおぞら店	有明町	・人手が足りない	
	まさつくストア	松山町	・お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている ・競合相手が増えている	



表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル	事業者	所在地	具体的な意向
商業施設	セブンイレブン有明町野神店	有明町	実施していないが、実施は可能

注) 各事業者のサービスについては、市内の事業者を対象に行ったアンケートの回答があった事業者のみを掲載しており、全ての事業者のサービス内容を記載するものではありません。

#### ④訪問診療サービス

- 本市においては、医療施設6か所において訪問診療サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
- アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手不足」や「今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、「新橋」「泰野」「尾野見」「田之浦」「内之倉」「山重」「野神」「原田」の回答がありました。

-  往来が大変なエリア
-  サービスを実施しているエリア

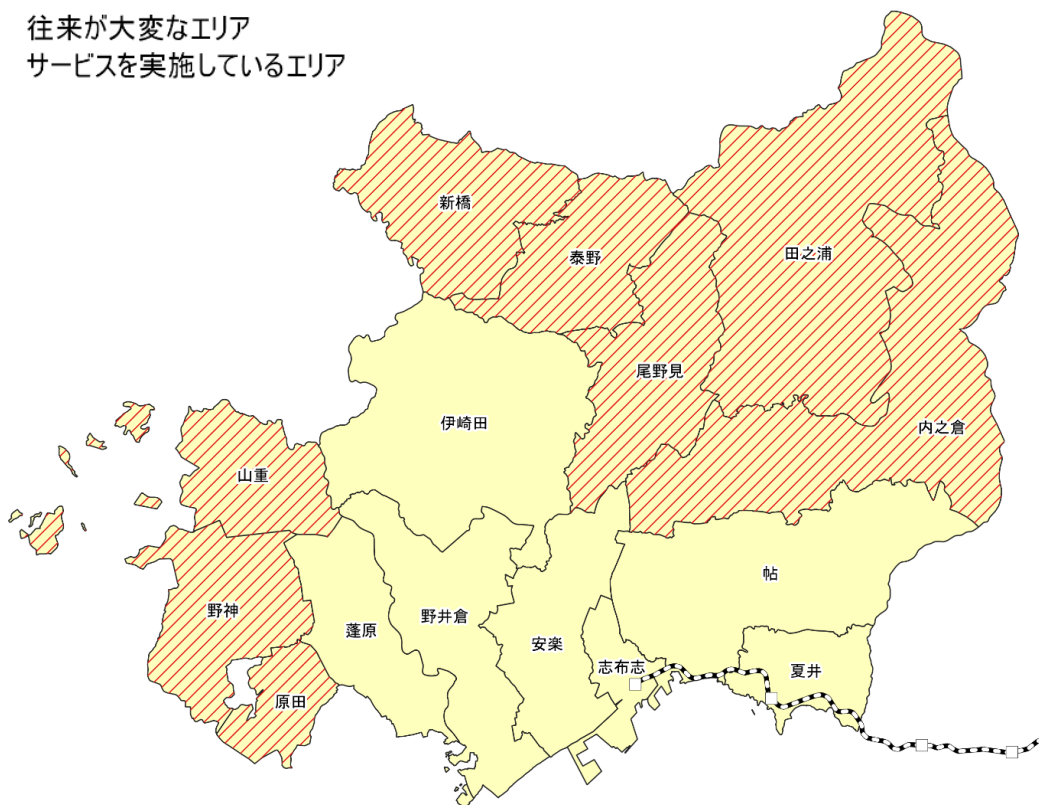


図 訪問診療サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

表 実施している事業者等

ジャンル	事業者	所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
医療施設	飯山歯科医院	有明町	・人手が足りない	
	みやじクリニック	有明町	・人材（自分自身を含む）が高齢化しており、身体的にきつくなっている	
	藤後クリニック	志布志町	-	往来が大変な地区あり
	山下クリニック	松山町	・今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない ・お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている ・競合相手が増えている	
	さくらやまクリニック	志布志町	・その他（専門科に限定せざるを得ない）	往来が大変な地区あり
	すなお歯科	有明町	・人手が足りない ・今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない ・後継者がいない	

### 3. これまでの地域公共交通の取組の検証

#### 3-1 志布志市地域公共交通網形成計画の概要

- 計画期間：平成31年度～令和3年度（3年間）
- 基本理念：市民・交通事業者・行政が連携し、公共交通機関の利便性が向上し、誰もがスムーズに市内を移動できる「移動網」を目指す。
- 基本方針と取組

基本方針	取組
【1】利用者ニーズに合致した効率的で効果的な志布志式おでかけ移動網の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>①にぎわいのある拠点形成</li> <li>②公共交通同士の乗り継ぎ利便性向上</li> <li>③定住政策や観光・交流政策等と連動した需要創出</li> <li>④利用者ニーズに合致したバス路線の見直し</li> <li>⑤公共交通を利活用した旅行商品造成や各種イベント開催の活発化</li> <li>⑥「街なか限定しぶし回数券タクシー（仮称）」の試行実施</li> <li>⑦長大バス路線やJR日南線の運行持続性向上に資する利用実態調査と関係者検討協議</li> </ul>
【2】全ての人々が住み慣れた場所で生き生きと安心して暮らせる「おでかけ環境」の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>①自宅と校区公民館（小さな拠点）をつなぐ地域主導による移動網構築の実施</li> <li>②高齢者や障がい者等をサポートする取組の推進</li> <li>③効率的効果的な移動サービスの提供・交通政策への財源充当に向けた部署間事業調整</li> </ul>
【3】地域公共交通の運行持続性の向上に向けた利用促進と地域公共交通を「守り・育てる」気運の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>①公共交通のわかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供</li> <li>②公共交通ニュースレターや広報紙等の活用、地域公共交通の利用実態の検証</li> <li>③モビリティ・マネジメント・プログラムの実施</li> <li>④中山間地域における新たな公共交通サービスの利用促進に係る関係機関ワーキングの開催</li> <li>⑤地域におけるワークショップの開催</li> <li>⑥公共交通の乗り方教室の実施</li> <li>⑦航路・鉄道・バスの待ち時間を活用した観光周遊メニュー等の創出・推進</li> <li>⑧路線バス事業・タクシー事業の持続性向上に係る取組の実施</li> <li>⑨病院や商業施設等との連携</li> <li>⑩新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進</li> </ul>

### 3-2 計画事業の実施状況

- 20 事業全てにおいて計画どおりに着手しましたが、新型コロナウイルスの影響等もあり十分な成果を上げられなかった事業もありました。
- 1 事業は「時期尚早」などとして、実施には至っていませんが、事業内容を精査するとともに、引き続き関係機関、関係部署と協議を行っていきます。

表 計画事業の進捗状況

基本方針	取組	実施状況
【1】 利用者ニーズに合致した効率的で効果的な志布志式おでかけ移動網の構築	①にぎわいのある拠点形成	◎ 志布志駅の改修を実施
	②公共交通同士の乗り継ぎ利便性向上	◎ フェリー、バス、JR によるダイヤ調整の協議要望
	③定住政策や観光・交流政策等と連動した需要創出	◎ JR 日南線利用促進協議会の補助金を活用した婚活イベントを実施
	④利用者ニーズに合致したバス路線の見直し	◎ 利用状況に応じて便数の見直しを実施
	⑤公共交通を利活用した旅行商品造成や各種イベント開催の活発化	◎ フェリー、JR 日南線を活用して実施したマルシェ、婚活イベント、グルメツアーへ対する助成等
	⑥「街なか限定しぶし回数券タクシー（仮称）」の試行実施	◎ チョイソコしぶしの導入
	⑦長大バス路線や JR 日南線の運行持続性向上に資する利用実態調査と関係者検討協議	◎ 乗降調査、運行事業者との協議の実施
【2】 全ての人が住み慣れた場所で生き生きと安心して暮らせる「おでかけ環境」の創出	①自宅と校区公民館（小さな拠点）をつなぐ地域主導による移動網構築の実施	◎ チョイソコしぶしの導入
	②高齢者や障がい者等をサポートする取組の推進	◎ 福祉タクシーの運行
	③効率的効果的な移動サービスの提供・交通政策への財源充実に向けた部署間事業調整	◎ 適宜実施
【3】 地域公共交通の運行持続性の向上に向けた利用促進と地域公共交通を「守り・育てる」気運の醸成	①公共交通のわかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供	◎ 公共交通マップ、公共交通総合ガイドを作成
	②公共交通ニュースレターや広報紙等の活用、地域公共交通の利用実態の検証	◎ 市報やホームページで周知
	③モビリティ・マネジメント・プログラムの実施	◎ 乗り方教室の実施
	④中山間地域における新たな公共交通サービスの利用促進に係る関係機関ワーキングの開催	◎ 適宜開催
	⑤地域におけるワークショップの開催	◎ 志布志、有明、松山の各地区で実施
	⑥公共交通の乗り方教室の実施	◎ 志布志駅で実施
	⑦航路・鉄道・バスの待ち時間を活用した観光周遊メニュー等の創出・推進	○ 新型コロナウイルス感染拡大防止を考慮した上で今後関係部署、関係機関と協議する
	⑧路線バス事業・タクシー事業の持続性向上に係る取組の実施	◎ コロナ禍での利用者数減少に伴い、助成事業等による支援を実施
	⑨病院や商業施設等との連携	◎ チョイソコしぶしの停留所の設置、スポンサーとして連携
	⑩新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進	◎ 利用者向けの位置情報システムの活用

<進捗状況の凡例> ◎：実施済、○：具体検討を進める中で時期尚早・実現困難と判断



【参考】チョイソコしびし・福祉タクシーの利用者特性

	チョイソコしびし利用者 又は福祉タクシー利用者	利用登録のみの非利用者
車の保有状況	・車を持っていないが全体の約80%	・車を持っている・持っていないが半々
車の運転の意識	・問題なく運転しているが約20% ・自分では運転していないとあまり運転したくないがそれぞれ約40%	・問題なく運転しているが約60% ・自分で運転していないとあまり運転したくないがそれぞれ約20%ずつ
介護の必要性	・不要が約70% ・介護を受けているが約10% ・介護が必要が約20%	・不要が約60% ・介護を受けている・必要が約20%ずつ
日常の買い物方法	・自力が50% ・配達依頼が約20%、移動販売が約8% ・家族送迎が約60%	・自力が約60% ・配達依頼が約6%、移動販売が約8% ・家族送迎が約40%
医療の受診方法	・自力が50% ・無料送迎が約30%、訪問医療が約3% ・家族送迎が約40%	・自力が約50% ・無料送迎が約10%、訪問医療が約2% ・家族送迎が約40%

注) アンケートの回答割合は1つの設問に対して複数回答があるため100%となるものではない。

- ・利用者の移動手段(代替)は家族等の送迎・タクシー、路線バス、自転車が移動手段となり、移動手段がないは約6%。
- ・仮に、チョイソコしびしや福祉タクシーがなくなると、交通費が高くなり、外出が減り、外出できる場所が限定され、身体を動かす機会が減り、身体が弱くなることが懸念され、顔見知りの人や見ず知らずの人とのコミュニケーションの機会も失われ、場合によっては、引越すすら考えざるを得ない状況となり得ることが分かりました。

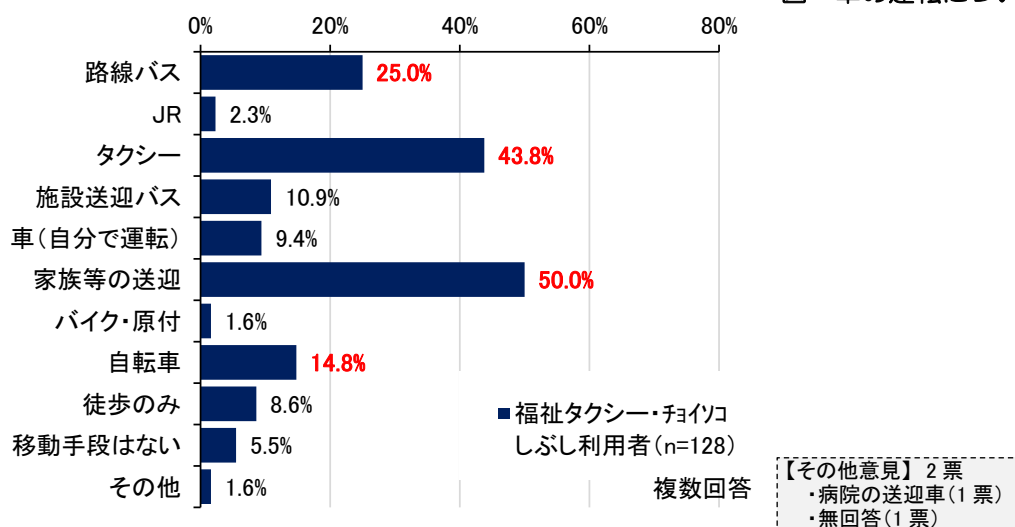
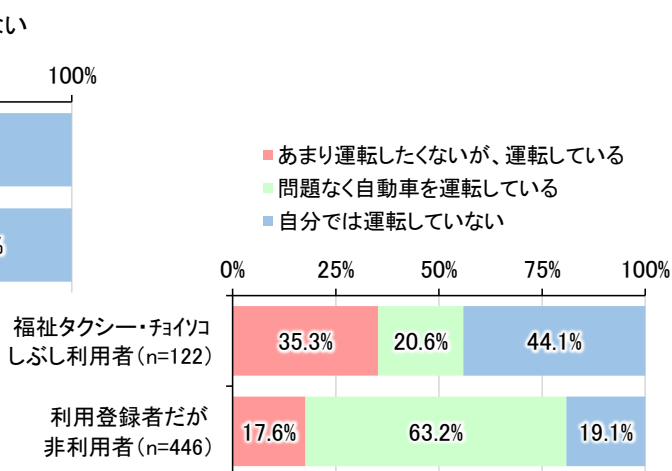
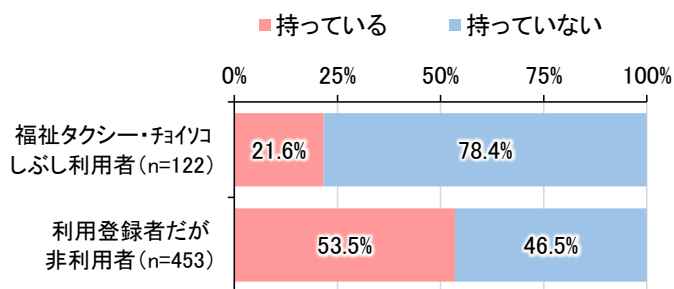


図 外出時における「チョイソコしびし」「福祉タクシー」以外の移動手段

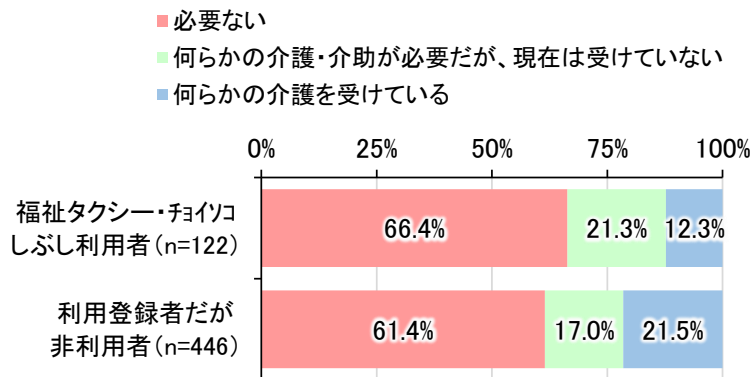


図 自身への介護・介助の必要性

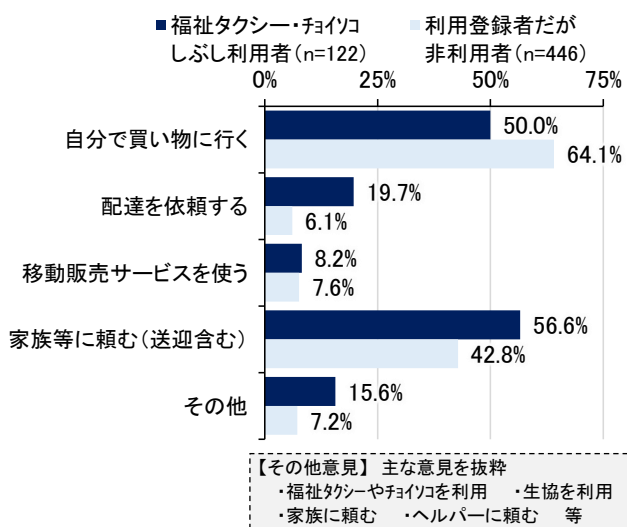


図 日常的な買い物はどのようにしているか

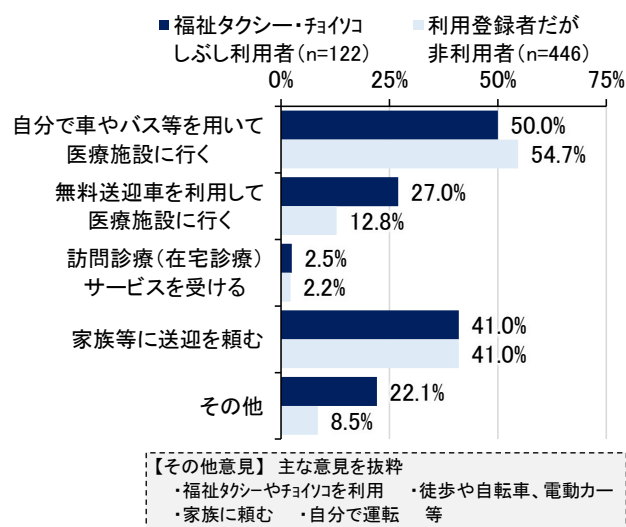


図 医療を受診する際、どのようにしているか

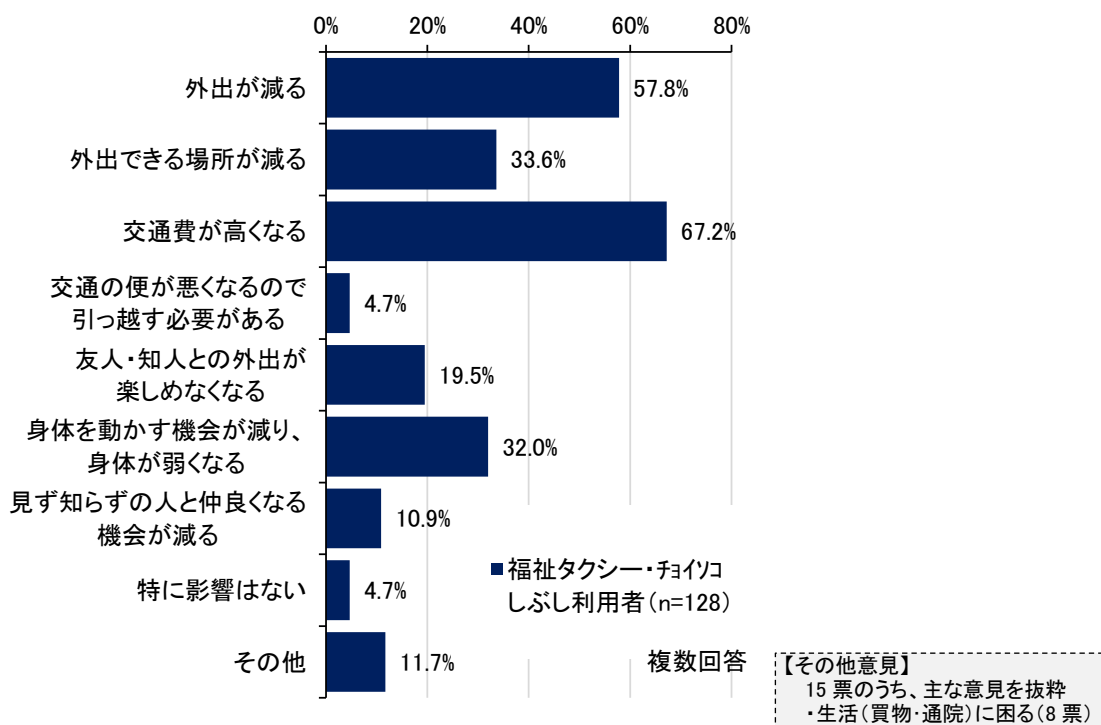


図 「チョイソコしibusし」「福祉タクシー」がなくなった時の影響

### 3-3 目標達成状況の評価

- 網形成計画に掲げた 15 指標の中で5指標が目標達成しており、目標は達成していませんが計画策定当時より状況が改善しているのは4指標あります。
- 状況の改善が見られず目標未達成だったのは「曾於交通圏におけるタクシー輸送人員」、「志布志駅を活用した地域の取組数」、「日南線（南宮崎～志布志）の平均通過人員」、「商店街のにぎわい感に対する満足度」、「公共交通を利活用した旅行商品の造成件数」、「フェリー利用者数」です。
- 計画期間中（H31・R1～R3年度）のうち、2年間以上がコロナ禍ということもあり、外出の自粛や高齢者等との直接コミュニケーションへの制限等が評価指標に著しく影響を与えた結果となりました。

表 目標達成状況の評価

A評価:目標達成 B評価:目標には至ってないが現況より改善 C評価:目標未達成

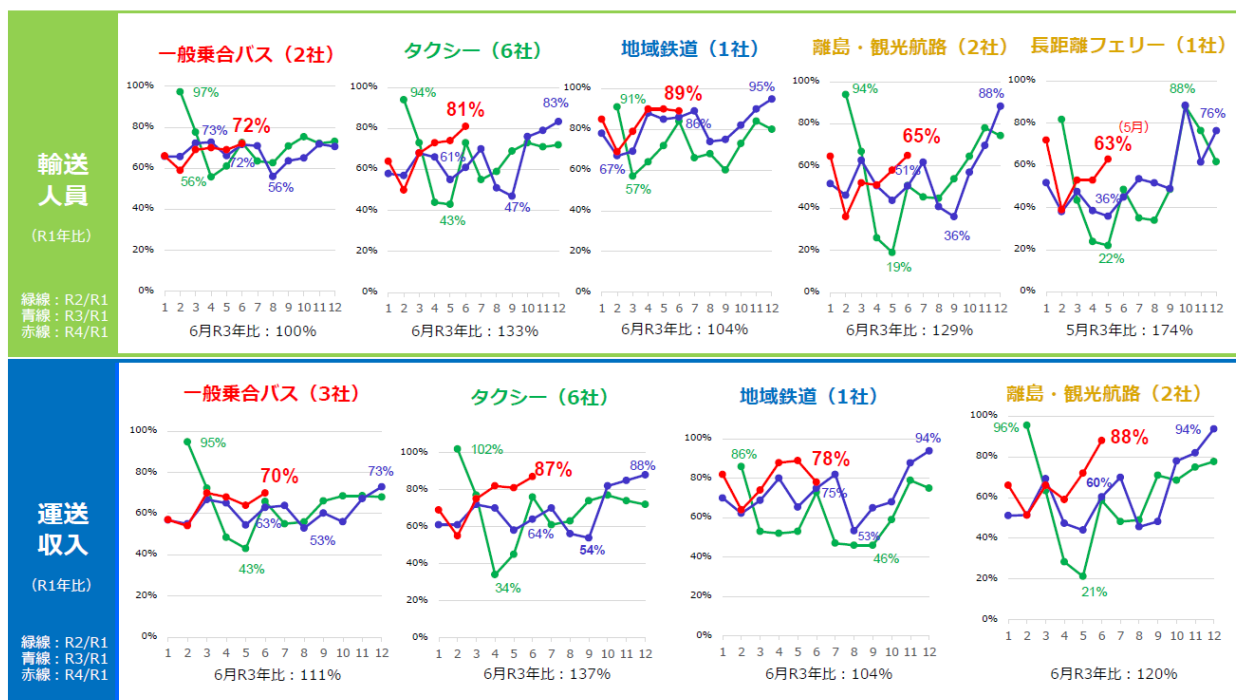
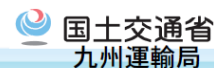
計画の目標	評価指標	目標値	目標達成状況	
			評価値	結果
南九州の玄関口であり、志布志市の交流拠点である志布志駅・志布志港における官民連携による船・鉄道・バス・タクシーの乗継利便性向上	列車が志布志駅について、バス移動後に志布志港に到着するまでの所要時間	30分以内	51分	<b>B評価</b> 計画策定当時（2018年度：55分）よりも改善したが、目標未達成
	曾於交通圏におけるタクシー輸送人員	260,000人／年以上	162,558人/年（2020年度）	<b>C評価</b> 計画策定当時（2016年度：267,345/年）を下回り、目標未達成
魅力あふれるにぎわいの「おもてなし拠点」の形成と地域活性化	志布志駅を活用した地域の取組数	8回/年	2回/年	<b>C評価</b> 計画策定当時（2018年度：6回/年）を下回り、目標未達成
	日南線（南宮崎～志布志）の平均通過人員	750人/日以上	594人/日（2020年度）	<b>C評価</b> 目標未達成
	商店街のにぎわい感に対する満足度	9.0%以上	7.7%	<b>C評価</b> 計画策定当時（2015年度：7.9%）を下回り、目標未達成
誰もがいつまでも生き生きと安心して暮らせる「志布志式おでかけ移動網」への再編	公共交通ネットワークの再構築	構築済	構築済	<b>A評価</b> 目標達成
	公共交通利用者の利便さ満足度	19.0%以上	14.4%	<b>B評価</b> 計画策定当時（2018年度：5.9%）より改善したが、目標未達成
定住・交流促進と連動した高校通学需要の取り込みによる幹線バスネットワークの運行持続性向上	10～20代の公共交通の利便さ満足度	19.0%以上	17.2%	<b>B評価</b> 計画策定当時（2018年度：7.9%）より改善したが、目標未達成
	廃止路線代替バス等の利用者数	80,000人／年以上	78,487人（2021年度）	<b>B評価</b> 計画策定当時（2017年度：77,094人/年）より改善したが、目標未達成
	市内を運行する地域間幹線バス系統の数	6系統	6系統	<b>A評価</b> 目標達成
「志布志式おでかけ移動網」を持続可能なものにする地域体制の構築	運転免許証自主返納件数	100件／年以上	175件	<b>A評価</b> 目標達成
	地域コミュニティ協議会の設置数	6か所以上	8か所	<b>A評価</b> 目標達成
	交通事業者と市が連携した運転手確保に向けた取り組みの実施件数	1件／年以上	1件	<b>A評価</b> 目標達成
	公共交通を利活用した旅行商品の造成件数	10件／年	1件（2020年度）	<b>C評価</b> 計画策定当時（2018年度：6件/年）を下回り、目標未達成
	フェリー利用者数	170,000人／年以上	97,137人	<b>C評価</b> 計画策定当時（2017年度：156,757人/年）を下回り、目標未達成

### 3-4 新型コロナウイルス感染症の公共交通事業への影響

- 九州運輸局によると、令和4年6月はコロナ禍による移動制限解除から4か月となり、2月以降は概ね右肩上がりの回復基調となっています。
- しかし、輸送人員・運送収入ともにコロナ前（R1年度）より2～3割減少している水準が続いており、未だコロナ前に戻り切れておらず、交通事業者は依然として厳しい状況にあります。
- 鹿児島県内の状況は図のとおりです。鉄道やタクシー、航路が徐々に回復基調をみせる中で、一般乗合バスは伸び悩みをみせています。
- そのような中、鹿児島交通は、新型コロナウイルス感染症の影響によるバス利用者の減少、原油価格の高騰など様々な要因が重なり、バス路線の維持が非常に厳しい状況にある中で、当該路線の維持を目的とし収支改善を図るため、一般路線全線等において運賃改定（値上げ率：約15%）を実施しました。
- 今後も交通事業者の様々な事情から、経営安定化を図るため、サービスの見直しが図られることが推察されます。
- 公共交通政策を実行するには各交通事業者の存在が必要不可欠です。今後の交通事業者の経営動向やサービスの見直しについて状況共有を図りながら、今後も行政・住民・事業者がより連携しつつ、持続可能な公共交通網の維持に努める必要があります。

※令和4年と令和元年の6月を比較。なお、九州運輸局資料によると7月以降感染者の拡大を受け、R1年度比が下降傾向となっている。

#### 鹿児島県内の交通事業者の状況



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。  
 ※ 長距離フェリーのデータは「九州のうんゆ」からの引用。そのため、前月の実績が最新であり、また運送収入については「九州のうんゆ」で公開していないため、掲載していない。  
 ※ 離島・観光航路の運送収入のデータは、R1年度比の数値の2社平均値で算出している。  
 ※ 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

図 鹿児島県内の公共交通事業者の状況

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和4年6月分までの実績）」（九州運輸局、R4年8月）

#### 【参考】志布志市民におけるアフターコロナ下における公共交通

- ・JR日南線を利用したと回答した市民（26人）の場合：増加意向を示したのは3人（11.5%相当）
- ・鹿児島交通を利用したと回答した市民（34人）の場合：増加意向を示したのは5人（14.7%相当）
- ・チョイソコしぶしを利用したと回答した市民（98人）の場合：増加意向を示したのは56人（57.1%相当）

## 3-5 公共交通を取り巻く社会情勢

### 3-5-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっています。

また、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年（2020年）11月27日に施行されました。

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
- ③ 上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

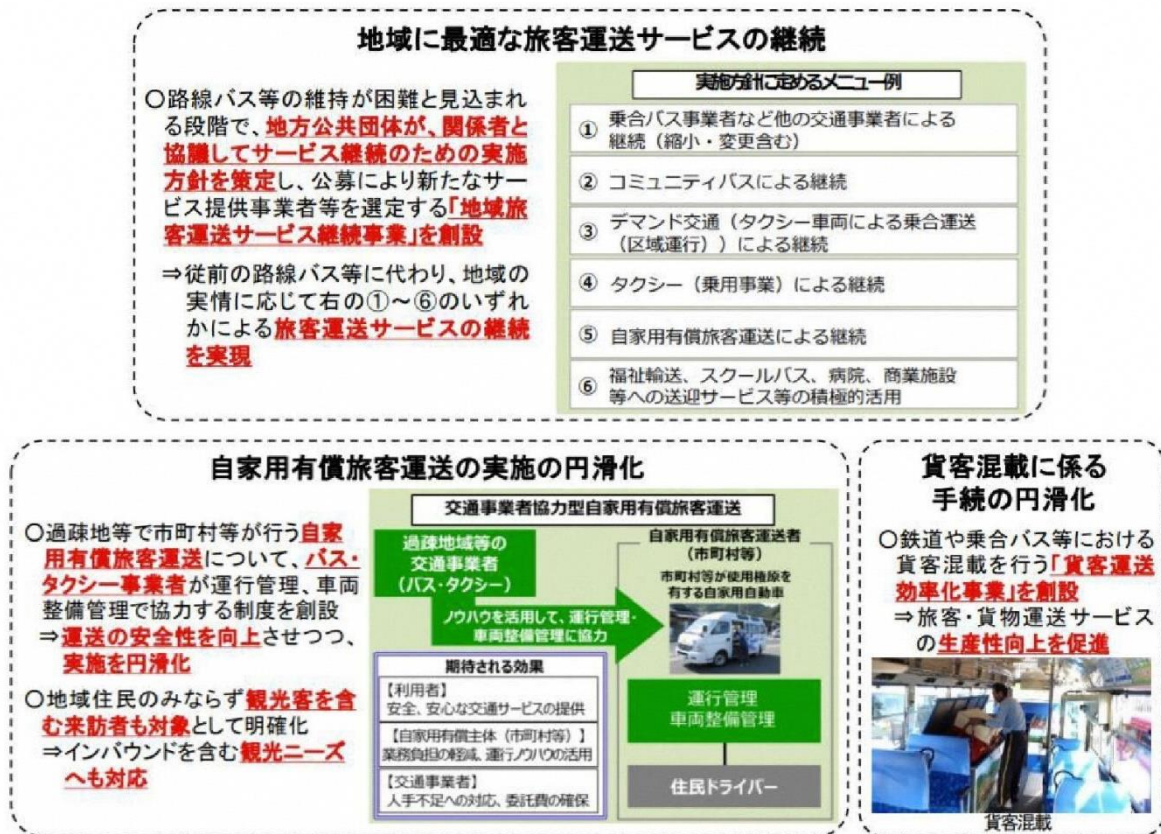


図 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

### 3-5-2 持続可能な開発目標SDGs

平成 27(2015)年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中核をなす SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。

本計画の上位計画である「第 2 次志布志市総合振興計画 後期基本計画」も市の政策と SDGs との関係性を示しており、その中における公共交通政策が該当するのは「目標 3：すべての人に健康と福祉を」、「目標 8：働きがいも経済成長も」、「目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう」、「目標 11：住み続けられるまちづくりを」となります。

表 総合振興計画と SDGs の関連性

SDGs の 17 の目標	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
総合振興計画に掲げる施策	1 貧困をなくそう	2 飢餓をゼロに	3 すべての人に健康と福祉を	4 質の高い教育をみんなに	5 ジェンダ平等を実現しよう	6 安全な水とトイレを世界中に	7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	10 人や国の不平等をなくそう	11 住み続けられるまちづくりを	12 つくる責任つかう責任	13 気候変動に具体的な対策を	14 海の豊かさを守ろう	15 陸の豊かさを守ろう	16 平和と公正をすべての人に	17 パートナリシップで目標を達成しよう
<b>基本目標 1 「郷と郷」「人と人」「物と物」のつながりがあるまち</b>																	
1-1 交流と物流を支える基盤が充実するまち			●					●	●		●						
1-2 適切かつ計画的な土地利用によるコンパクトなまち											●						
1-3 高度情報化へ対応したまち									●	●	●						
<b>基本目標 2 自然や風土と共生する安心で豊かなまち</b>																	
2-1 憩いにあふれ住みたくなるまち								●			●						
2-2 安全で安定した水が確保されるまち						●					●						
2-3 ものを大切に、循環型社会を実現するまち						●					●	●	●	●			
2-4 自然環境にやさしいまち							●		●		●		●	●	●		●
2-5 誰もが安心できる災害に強いまち										●	●						●
2-6 交通安全と防犯意識の高いまち			●														●
<b>基本目標 3 大地の力と海の恵みを生かした魅力あふれるにぎわいのまち</b>																	
3-1 雇用が生まれ経済活動が活発なまち								●	●	●	●						●
3-2 1次産業が発展し続けるまち		●						●	●			●	●	●	●		●
3-3 商工業が発展し続けるまち								●	●								●
3-4 地域資源を生かした観光のまち								●									●
3-5 食を中心とした特産品の販売が促進されるまち				●				●	●		●	●			●		●
<b>基本目標 4 生き生きと笑顔で暮らせるまち</b>																	
4-1 生涯を通じた健康づくりの推進と安心して暮らせる緊急医療体制が確保されるまち			●														●
4-2 高齢者が住み慣れた地で生き生きと暮らせるまち			●					●		●							●
4-3 安心して子どもを産み育てることができるまち	●		●	●													●
4-4 地域が支え合い、安心して暮らせるまち			●	●	●					●							●

本市の公共交通政策の関連部分

出典：第 2 次志布志市総合振興計画 後期基本計画

### 3-5-3 カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

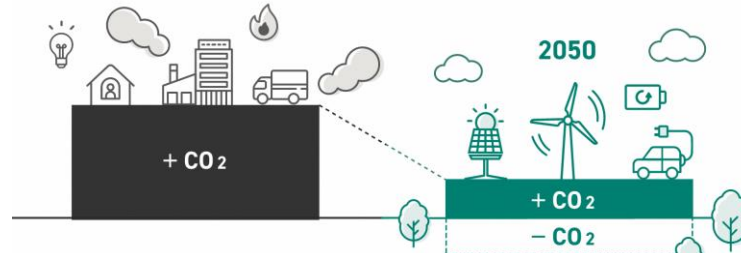


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト ([https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon\\_neutral/](https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/))

### 3-5-4 アフターコロナでの安全安心な移動環境の実現

令和2年（2020年）2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関の在り方の見直しが求められます。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。

新型コロナウイルスの感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

#### 【MaaSによる総合的な移動サービスの展開】

国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、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た、日本版 MaaS の推進を行っています。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成31年（2019年）4月に開始しています。

※MaaSとは“ドア・ツー・ドア”の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。

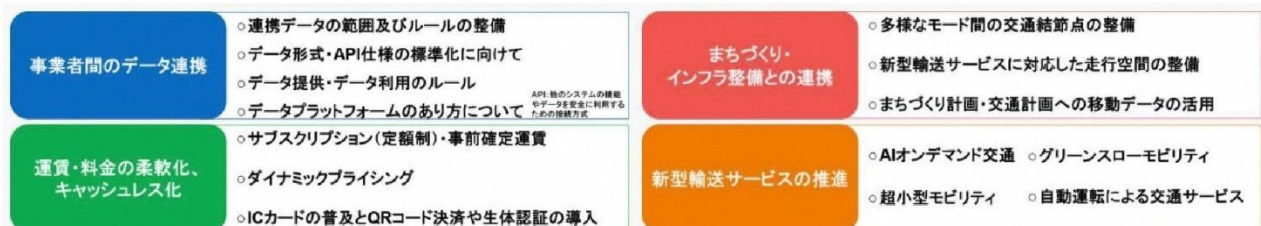


図 MaaSを含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）

## 4. 志布志市における公共交通に関する問題点や市民意向等

第2次志布志市総合振興計画（後期基本計画）に掲げている目指す姿「公共交通の利便性が向上し、誰もがスムーズに市内を移動できる環境の整備」に向け、定量的な評価や市民アンケート調査、公共交通利用実態調査等を踏まえて、志布志市における公共交通に関する問題点や市民意向等を抽出しました。

表 市民アンケート調査概要

実施期間	令和4年8月17日～31日
対象者	市民3,772人 ・JR1km圏内…1,486人 ・路線バス500m圏内…1,489人 ・JR・バス対象外（原田・野神・山重・有明・伊崎田・蓬原）…400人 ・JR・バス対象外（新橋・泰野・尾野見）…200人 ・JR・バス対象外（田之浦・四浦・潤ヶ野・夏井陣岳・東区・帖五区）…197人
回答率	45.2%（1,706票）

### 4-1 公共交通不便地域の存在

#### 【評価項目①】鉄道・バス・チョイソコしぶしによる人口カバー状況

- 令和2年国勢調査のメッシュ人口と、現行のJR駅とバス停、チョイソコしぶし停留所の勢力圏を重ね合わせて、公共交通による人口カバー率を算出しました。
- 志布志市の人口カバー率は94.1%となっています。未カバー人口は1,720人です。
- つまり、市民の大多数（R2年総人口29,329人のうち27,609人）が鉄道やバス、チョイソコしぶしのサービスを身近で享受できる環境が構築できていることになります。

注) 鉄道駅は半径800m圏域、バス停とチョイソコしぶし停留所は半径300m圏域を勢力圏とした

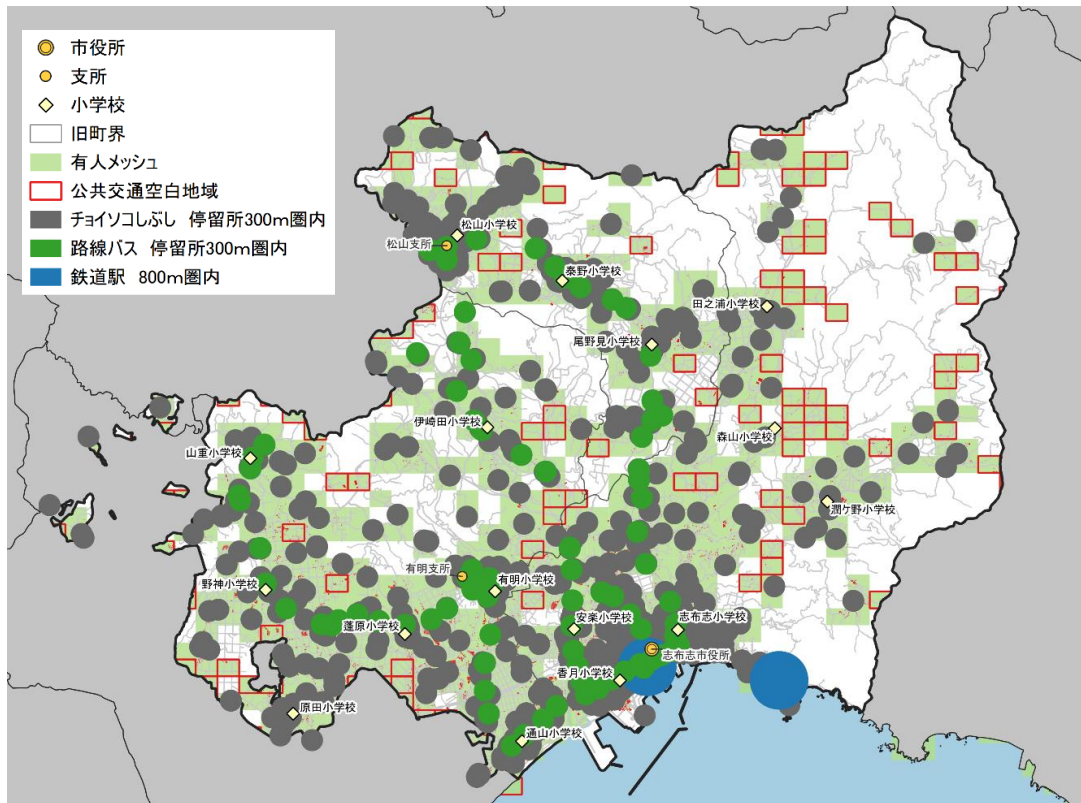


図 人口分布状況と鉄道・バス勢力圏の関係性

資料：令和2年国勢調査

注) 鉄道駅から800m圏域、バス停（路線バスとチョイソコしぶし）から300m圏域を含むメッシュの人口をカバー人口として定義



## 4-2 松山地区の買い物先1位となる曾於市への少ない公共交通の選択肢

### 【評価項目②】 買い物・通院の外出先（市民アンケート結果）と公共交通網の適合状況

- 市民の外出実態（買い物・通院）をみると、周辺市町への流出傾向が高いのが、松山地区の曾於市への買い物移動です。
- 志布志市内の移動は路線バス、チョイソコしびし、福祉タクシー、タクシーといった公共交通で担える中で、松山地区から曾於市への行き来は路線バス、タクシーと選択肢が少ない状況にあります。

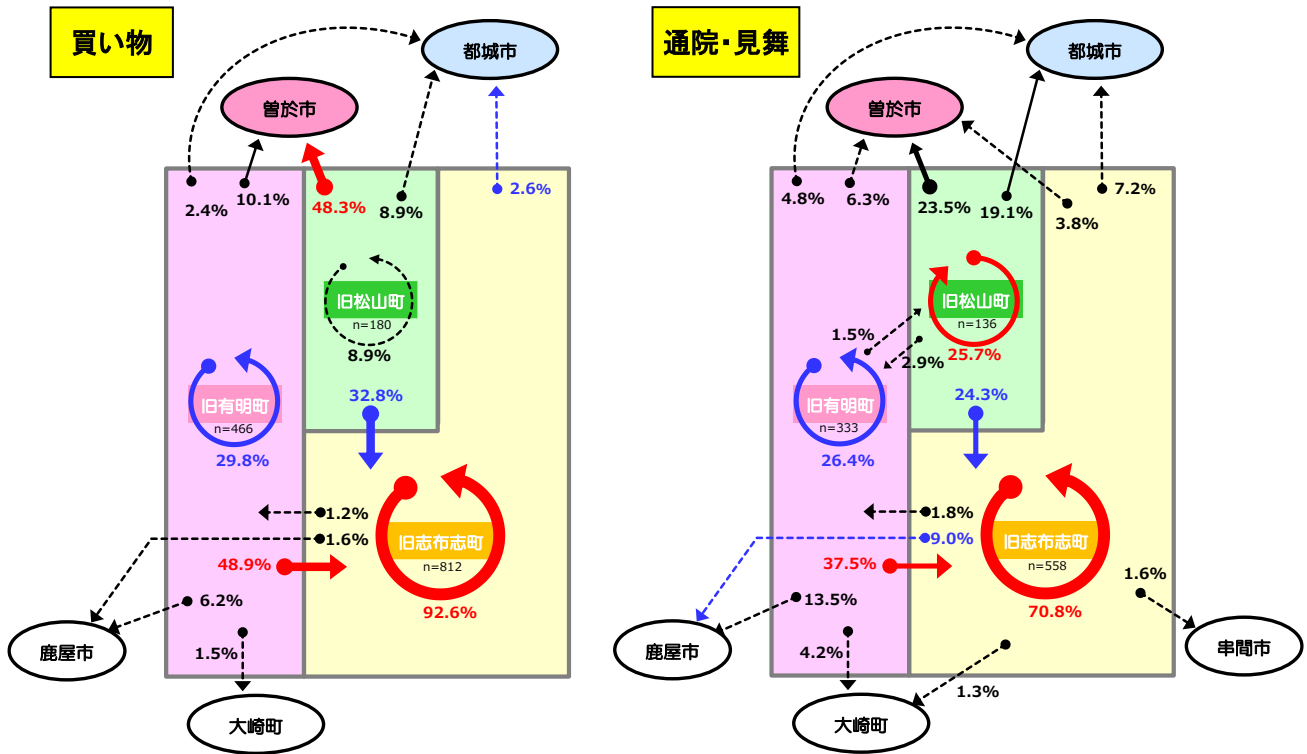


図 志布志市民の買い物・通院流動【再考】

資料：令和4年市民アンケート

注) 1%以上の流動のみ図示。

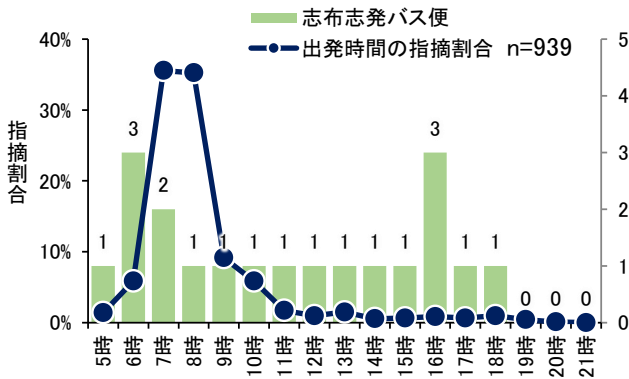
注) 矢印の色：外出先1位は赤、2位は青、3位以降は黒

### 4-3 市民の日常生活の移動時間帯と公共交通のダイヤにずれが発生

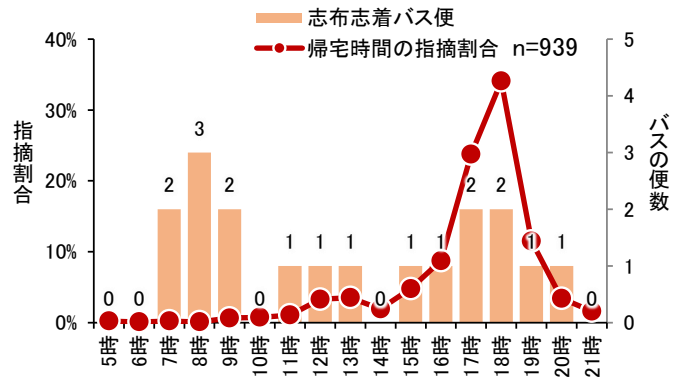
#### 【評価項目③】路線バス（志布志～鹿屋）とチョイソコしぶしのダイヤと市民の外出実態の適合分析

- 通勤・通学時間帯と路線バスのダイヤの適合状況をみると、鹿屋方面との往来とバスダイヤは合致していますが、曾於・都城方面をみると、特に帰りの16～19時台に対応できていない状況にあります。
- 同様に、買物・通院時間帯とチョイソコしぶしのダイヤの適合状況をみると、16時以降の帰宅に対応できていないことがわかります。

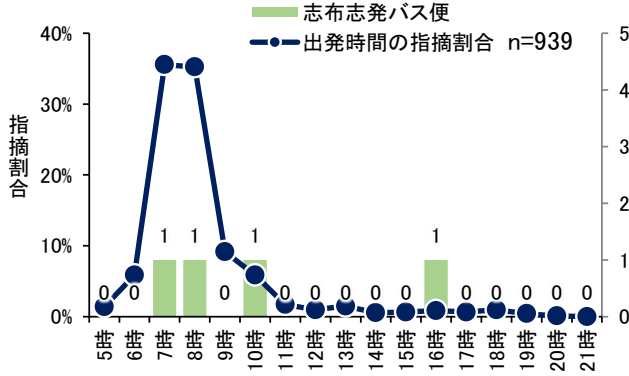
<行き：志布志発→鹿屋着>



<帰り：鹿屋発→志布志着>



<行き：志布志発→都城着>



<帰り：都城発→志布志着>

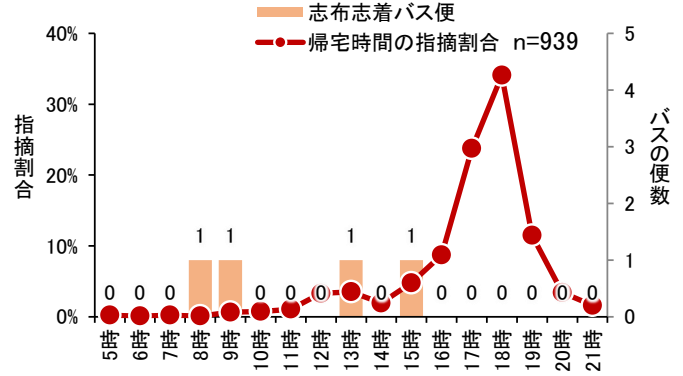


図 通勤・通学時間帯と路線バスのダイヤの適合状況

資料：市民アンケート調査結果

注) 路線バスは志布志～鹿屋のダイヤを用いた。志布志駅の鹿屋方面行の発時刻と「行き」、着時刻と「帰り」

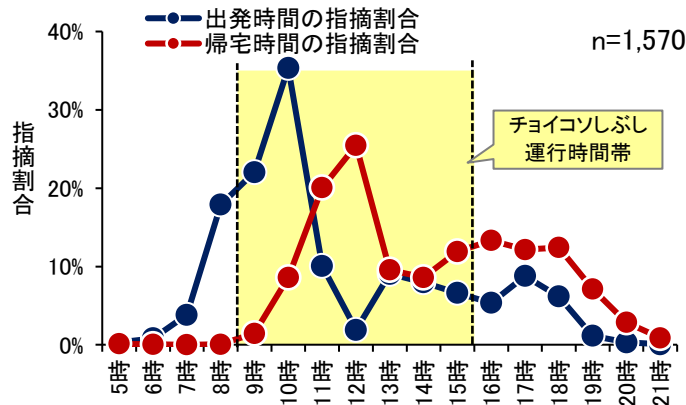


図 買物・通院時間帯とチョイソコしぶしのダイヤの適合状況

資料：市民アンケート調査結果

注) チョイソコしぶしの運行時間は9：00～16：00

## 4-4 公共交通に関する基礎情報に関する認知不足・PR 不足

- 市民アンケート結果によると、自宅最寄りバス停の認知度は市民全体で59.7%、路線バス勢力圏では約72%となっています。一方で、鉄道・バス勢力圏外では約31~51%と低い状況にあります。年齢層別にみると20~40歳代が比較的低い状況にあります。
- また、チョイソコしぶしの認知度をみると、利用登録していない市民の認知度は全体では66.1%ですが、地区別にみると志布志地区で約75%であるのに対し、他の2地区は56%前後にとどまっています。年齢別にみると、10~30歳代が比較的低い状況にあります。
- また、利用登録しているにもかかわらず、ここ3か月で利用していない市民の「利用しない理由」をみると、約14%が「利用方法が分からない」と回答されています。

表 市民アンケート結果にみる自宅最寄りバス停の認知状況（左：地区特性別、右：年齢別）

		自宅最寄りバス停の認知		
		知っている	知らない	無回答
地区特性	全体 n=1,706	59.7%	34.5%	5.7%
	JR1km圏内 n=623	54.7%	38.7%	6.6%
	路線バス500m圏内 n=683	72.2%	24.6%	3.2%
	JR・バス対象外 (有明地域) n=206	50.5%	40.3%	9.2%
	JR・バス対象外 (松山地域) n=106	49.1%	46.2%	4.7%
	JR・バス対象外 (志布志地域) n=80	31.3%	55.0%	13.8%
	無回答 n=8	50.0%	50.0%	

		自宅最寄りバス停の認知		
		知っている	知らない	無回答
年齢	全体 n=1,706	59.7%	34.5%	5.7%
	10歳代 n=47	59.6%	36.2%	4.3%
	20歳代 n=84	41.7%	57.1%	1.2%
	30歳代 n=129	41.1%	56.6%	2.3%
	40歳代 n=181	53.6%	42.5%	3.9%
	50~64歳 n=462	60.6%	35.9%	3.5%
	65~74歳 n=495	64.8%	28.5%	6.7%
	75~84歳 n=281	68.7%	21.4%	10.0%
	85歳以上 n=13	61.5%	7.7%	30.8%
	無回答 n=14	28.6%	42.9%	28.6%

表 チョイソコしぶし未登録者アンケート結果にみるチョイソコしぶしの認知状況（左：地区別、右：年齢別）

		チョイソコしぶしの認知		
		知っている	初めて知った	無回答
地区	全体 n=1,706	66.1%	28.8%	5.2%
	松山 n=209	55.5%	38.8%	5.7%
	志布志 n=936	74.6%	22.0%	3.4%
	有明 n=538	56.7%	36.8%	6.5%
	無回答 n=23	34.8%	26.1%	39.1%

		チョイソコしぶしの認知		
		知っている	初めて知った	無回答
年齢	全体 n=1,706	66.1%	28.8%	5.2%
	10歳代 n=47	29.8%	61.7%	8.5%
	20歳代 n=84	44.0%	56.0%	
	30歳代 n=129	60.5%	39.5%	
	40歳代 n=181	69.1%	29.3%	1.7%
	50~64歳 n=462	72.5%	25.1%	2.4%
	65~74歳 n=495	70.9%	23.2%	5.9%
	75~84歳 n=281	61.6%	26.7%	11.7%
	85歳以上 n=13	69.2%	23.1%	7.7%
	無回答 n=14	35.7%	14.3%	50.0%

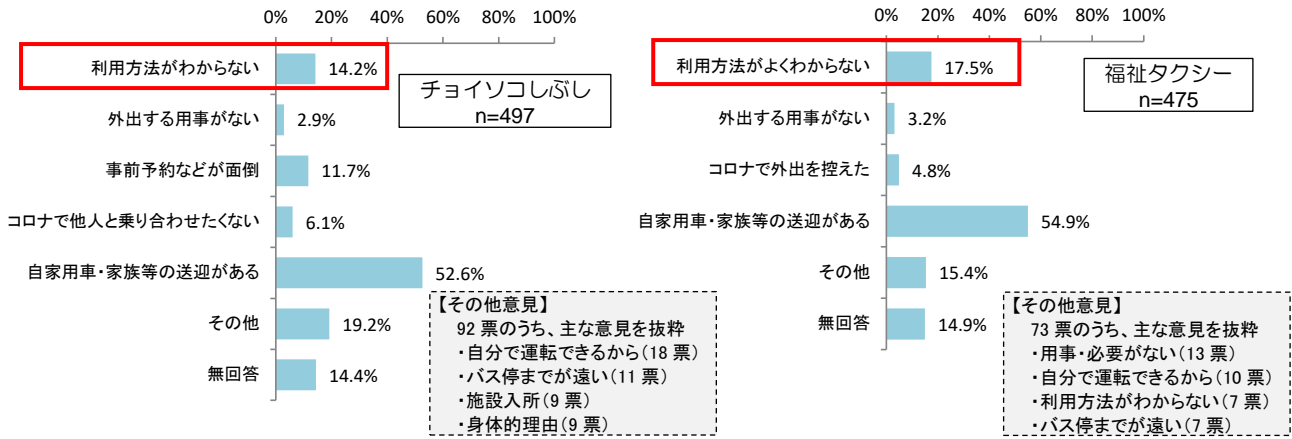


図 チョイソコしぶし利用登録者アンケート結果にみる非利用者の「使わない理由」

- 路線バス非利用者の中で利用意向を示している路線バス非利用者の改善指摘をみると、「時刻表や路線図、乗り方の周知」が回答者の3割から挙げられており、市内3地域から一定程度の指摘がみられています。
- 最も多く指摘がある「便数を増やす」に代表される“不便だから利用しない”非利用者と“利用方法や情報が不足しており、不安だから利用しない”非利用者が存在することが分かりました。
- 公共交通政策を実行する上で、「公共交通に関する基礎情報に関する認知不足」を引き続き解決していくことが求められます。

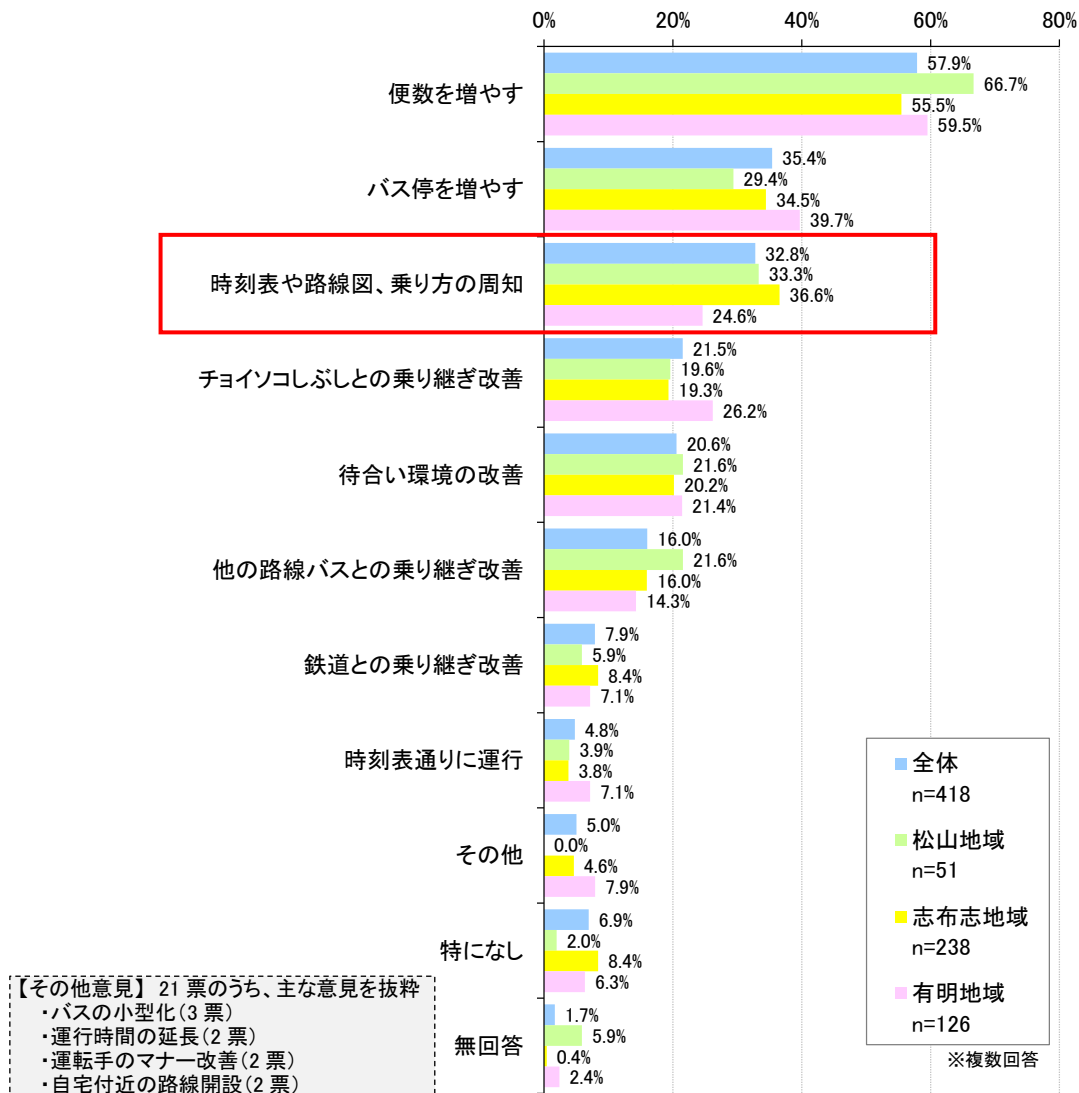


図 路線バス非利用者の中で利用意向を示している路線バス非利用者の改善指摘

## 4-5 JR日南線の今後の在り方に関して乖離する市民意識と利用者意識

- JR日南線の利用実態調査結果によると、令和4年9月14日（水）においてJR大隅夏井駅での乗降客は0人/日であり、JR志布志駅は30人/日でした。
- JR志布志駅の便別の利用状況をみると、発着計15便において「0人/便」は20%であり、「1～4人/便」は73.3%、「5人/便」は6.7%でした。つまりは、志布志市内の鉄道区間は「ジャンボタクシーで代替できる程度の需要しかない」ことが分かりました。
- ただし、この利用者の8割が県外来訪者であり、多様な来訪目的でJRを利用している実態があることが分かりました。また、半数程度の利用者が市内の移動にバス・タクシーを利用している実態もあり、鉄道が長距離移動を担っており、車移動と匹敵する移動手段の選択肢の1つとなり得ていることが、バス・タクシーといった二次交通に需要を供給している側面があることも確認できました。

表 JR日南線の市内2駅の便別利用者数

■志布志駅 (志布志→宮崎)		■大隅夏井駅 (志布志→宮崎)		■大隅夏井駅 (宮崎→志布志)		■志布志駅 (宮崎→志布志)	
日南線(上り)	利用者数	日南線(上り)	利用者数	日南線(下り)	利用者数	(終点) 志布志着時刻	利用者数
5 50 (佐土原)	1	5 57 (佐土原)	0	5		5	
6		6		6		6	
7 30 (宮崎)	1	7 38 (宮崎)	0	7 16 (志布志)	0	7 23	1
8		8		8 30 (志布志)	0	8 36	0
9 30 (油津)	3	9 37 (油津)	0	9		9	
10		10		10		10	
11		11		11 50 (志布志)	0	11 57	2
12		12		12		12	
13 20 (油津)	3	13 27 (油津)	0	13		13	
14		14		14 49 (日南マリン-志布志)	0	14 55	4
15		15		15		15	
16 30 (快日南マリン-宮崎)	3	16 37 (快日南マリン-宮崎)	0	16		16	
17		17		17 29 (志布志)	0	17 36	1
18 07 (油津)	3	18 14 (油津)	0	18 37 (志布志)	0	18 44	5
19 02 (南宮崎)	0	19 09 (南宮崎)	0	19		19	
20 44 (南宮崎)	0	20 51 (南宮崎)	0	20 44 (志布志)	0	20 38	3

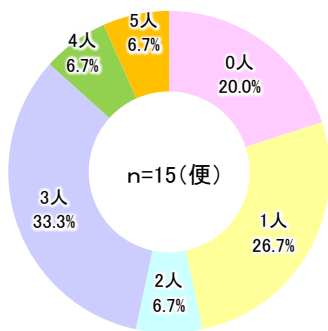


図 JR志布志駅の便別の利用状況

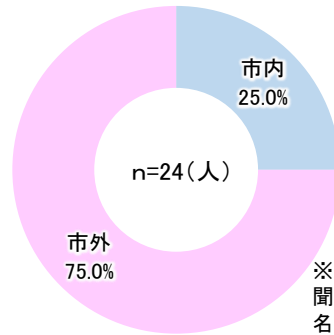


図 利用者の居住地

※時間が足りず十分に聞き取りできなかった6名は除外

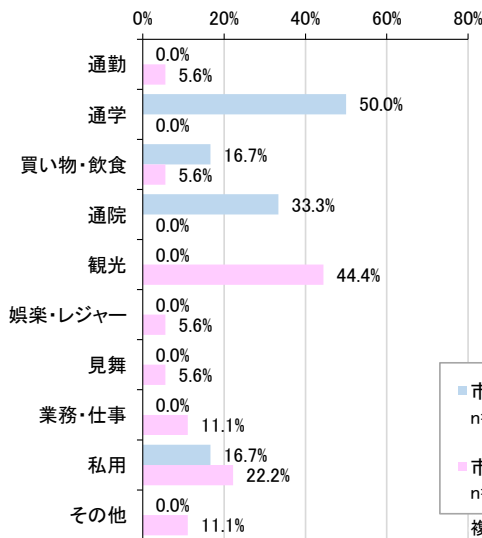


図 利用者の外出目的

【その他意見】2票  
・帰省  
・出張

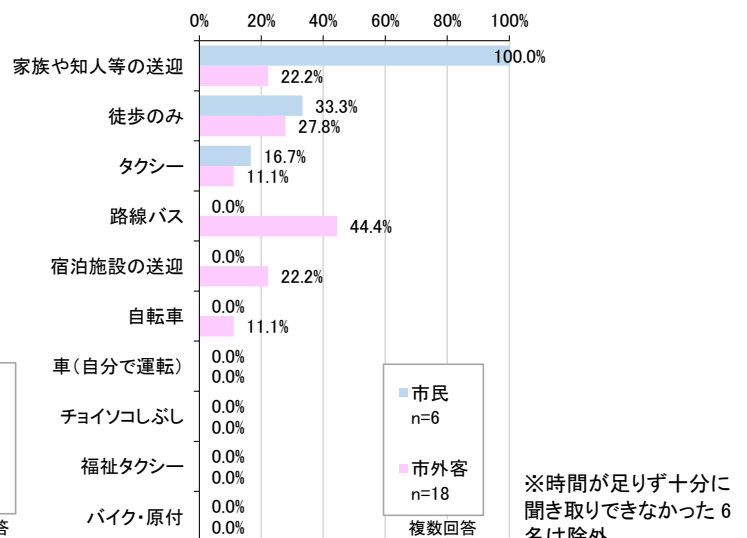
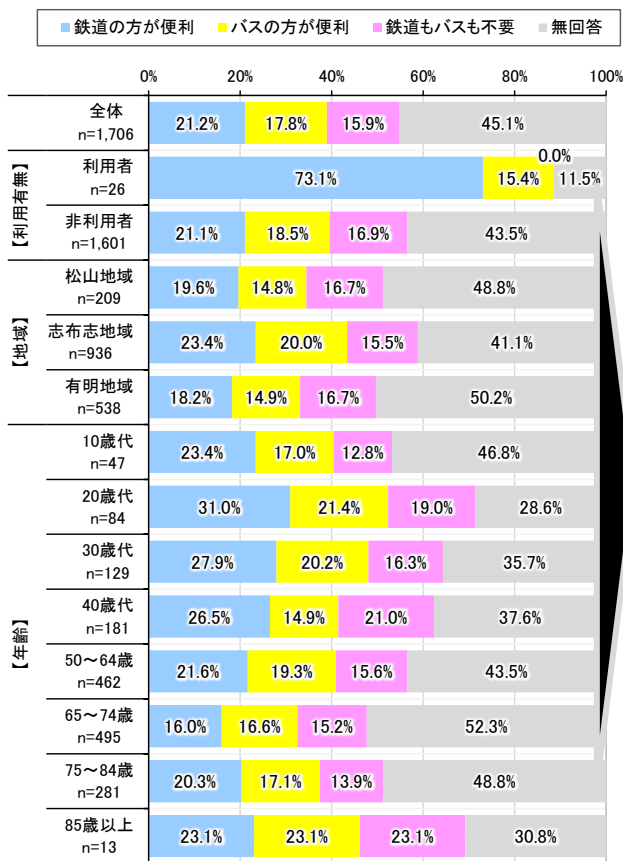


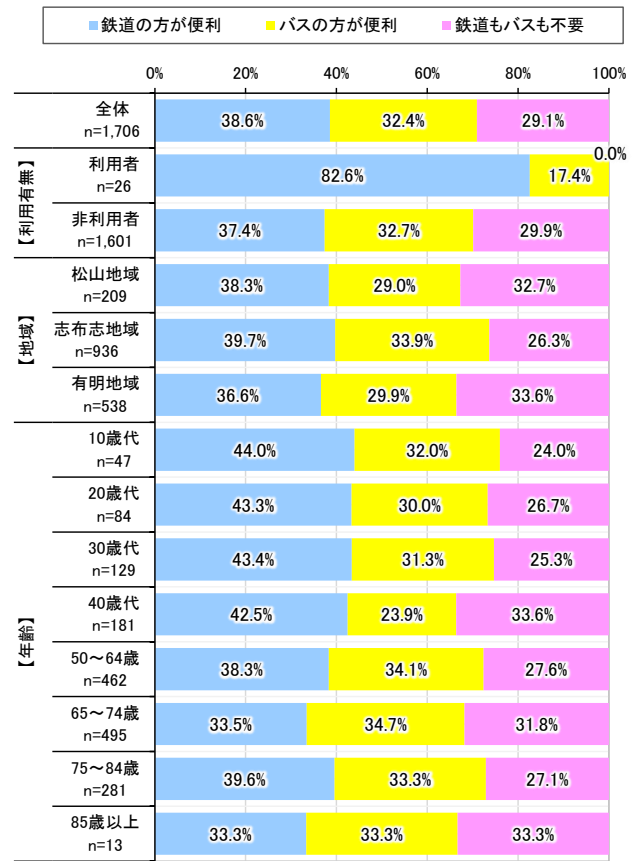
図 市内の移動手段

※時間が足りず十分に聞き取りできなかった6名は除外

- このような状況の中、市民アンケート結果さらには JR 日南線利用者ヒアリング結果によると、今後の JR 日南線の在り方としては、鉄道利用者は「鉄道の方がバスより便利」との回答が圧倒的に多い状況にあります。
- 一方で、市民（鉄道非利用者）の回答は約 21%にとどまり、「バスの方が便利」（約 19%）と「鉄道もバスも不要」（約 17%）」の回答を合わせると「鉄道以外でも良い・そもそも不要」が約 35%となります。無回答（約 44%）を仮に除いて集計すると、「鉄道の方がバスより便利」は約 39%で「鉄道以外でも良い・そもそも不要」は約 61%となります。
- このように、ごく少数の鉄道利用者の意識と圧倒的多数の鉄道非利用者の意識が二分されることが分かりました。
- 鉄道の維持においては、市民の視点、関係人口（市外・県外からの来訪客）の交流促進や外貨獲得の視点などを考慮しつつ、当面の間、官民連携や市町間連携を促進し、今後の対応を考えていく必要があることが分かりました。



※無回答含む



※無回答含まず

図 市民アンケート結果からみた今後の JR 日南線の在り方（利用有無別・年齢層別・地区特性別）

表 JR 日南線利用者ヒアリング結果からみた今後の JR 日南線の在り方（居住地別）

利用者の居住地	n	鉄道の方が便利	バスの方が便利	鉄道もバスも不要
市内（志布志地域）	6人	5人	1人	0人
宮崎（宮崎市・串間市）、福岡、大阪、兵庫、石川、愛知、東京、神奈川、埼玉	18人	18人	0人	0人

## 4-6 年齢層によって多様なニーズが確認された「タクシー」への期待

- 市民アンケート結果によると、タクシーの今後の在り方について、回答者全体でみると、「介護・福祉タクシー」（約34％）が最も多い状況にあります。
- 年齢層別にみると、「40歳代以下」は「アプリを活用した配車サービス」や「キャッシュレス決済」、「妊婦・子育ての送迎」が、「50～64歳以下」は「買い物代行サービス」がそれぞれ指摘割合が高くなっています。
- 今後タクシーに必要なサービスは、年齢層によって意向が異なる結果となり、様々な世代から多様なニーズ（意向）が確認され、高い期待があることが分かりました。

表 今後タクシーに必要なサービス（年齢層別）

		今後タクシーに必要なサービス								
		アプリを活用した配車サービス	キャッシュレス決済	誰もが乗降しやすい車両の普及	妊婦・子供の送迎（子育てタクシー）	介護・福祉タクシー	買い物代行サービス	特になし	その他	無回答
年齢	全体 n=1,706	14.6%	12.4%	20.7%	15.7%	33.6%	26.7%	33.1%	1.9%	11.3%
	10歳代 n=47	14.9%	21.3%	23.4%	19.1%	19.1%	14.9%	40.4%	2.1%	17.0%
	20歳代 n=84	33.3%	27.4%	22.6%	35.7%	26.2%	22.6%	29.8%		3.6%
	30歳代 n=129	34.1%	28.7%	24.0%	43.4%	35.7%	32.6%	20.9%	1.6%	0.8%
	40歳代 n=181	24.9%	22.7%	21.5%	28.2%	32.0%	27.6%	33.7%	5.5%	5.0%
	50～64歳 n=462	19.0%	16.2%	22.7%	16.7%	43.5%	37.2%	27.5%	1.9%	6.7%
	65～74歳 n=495	6.3%	4.6%	19.2%	6.5%	31.7%	21.4%	40.0%	0.6%	13.1%
	75～84歳 n=281	1.8%	1.1%	17.4%	4.6%	28.1%	20.3%	33.5%	2.1%	24.9%
	85歳以上 n=13			23.1%		7.7%	15.4%	38.5%		23.1%
	無回答 n=14	7.1%		7.1%		7.1%		64.3%	14.3%	14.3%

【その他意見】 33票のうち、主な意見を抜粋  
 ・料金低減や無料化(16票)  
 ・車があるうちは利用しない(3票)  
 ・コロナ対応(2票)  
 ・安全運転(2票) 等

## 4-7 「自家用車があるから公共交通を利用しない」との意識からの脱却

- 市民アンケート結果によると、公共交通を「月に数回以上」利用している割合は約14%となっている状況です。
- このような状況の中で、市民のうち公共交通を利用しない方の「利用しない理由」を整理したものが下図となります。
- 表からも明らかなおとおり、路線バス・JR日南線・チョイソコしびしともに「自家用車を利用するから」が最も多くなっています。
- SDGsの達成やカーボンニュートラルのためには「移動の低炭素化」が全ての世代に求められます。そのためには、「自家用車があるから公共交通は使わない」という従来の発想からの転換、過度に自家用車に依存してしまう生活習慣からの脱却を図る必要があります。

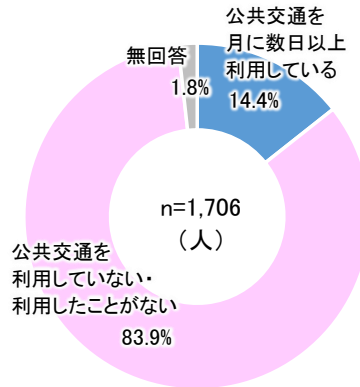


図 市民の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用頻度

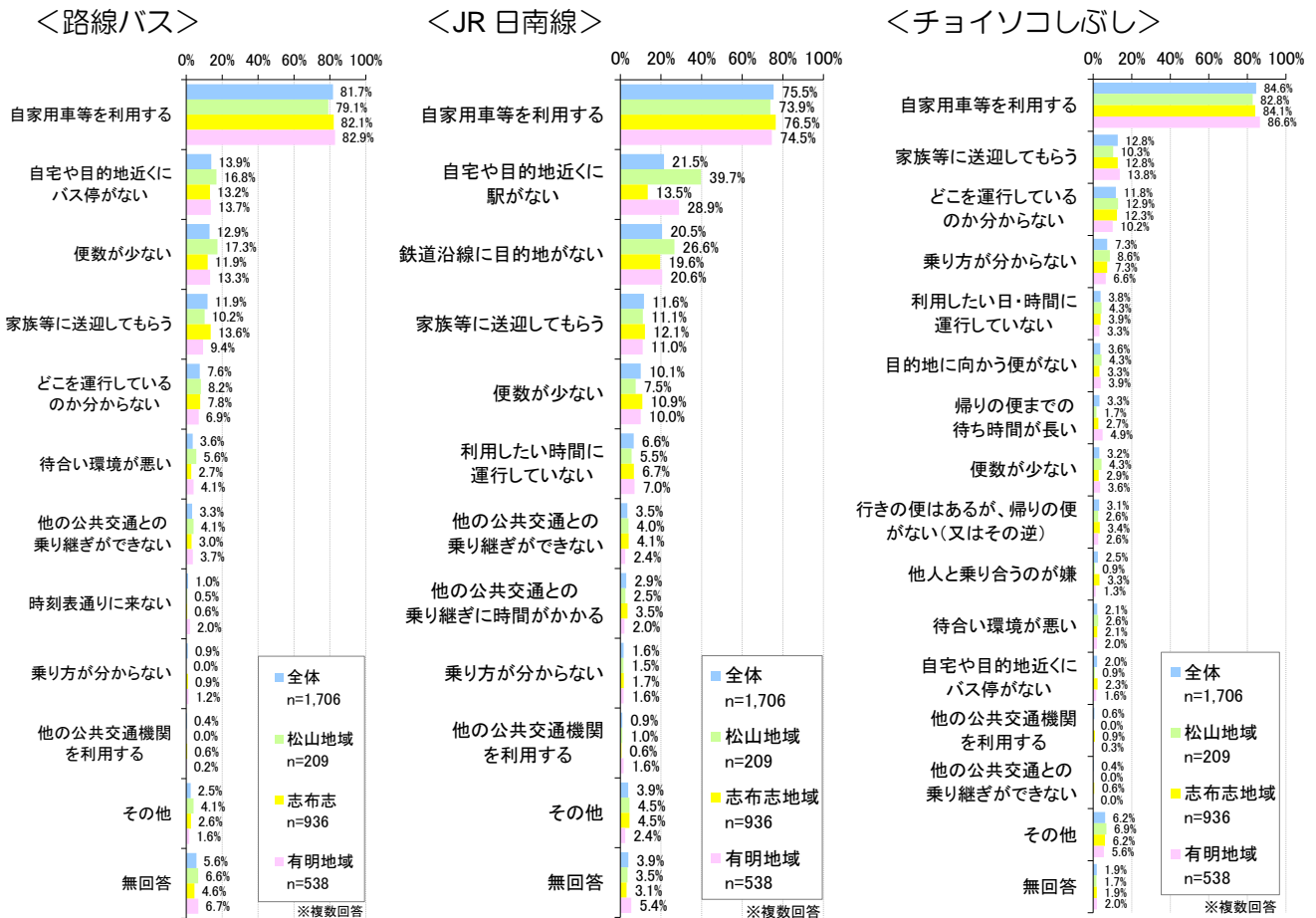


図 公共交通を利用しない市民の「利用しない」理由（手段別・地域別）



## 4-8 後期高齢者の日常生活支援は多様なサービスの複合投入が必要

- 先述のとおり、チョイソコしぶしや福祉タクシーの利用者は8割が車を持っておらず、車を持っていても自分では運転していない方やあまり運転したくない方が多く占めます。
- 利用者は公共交通を利用して買い物や通院をする一方で、宅配や移動販売、施設の無料送迎サービスの活用、家族の送迎等を複合的に利用して日常生活を送っていることが分かりました。
- いずれは運転免許を返納するであろう50歳以上の意向をみると、75歳以上になると「問題なく運転できる」との回答が極端に低下し、「運転に不安を感じる」あるいは「数年後には免許を返納したい」との意向が4割程度に増えることが分かりました。
- また、各年齢層で、運転免許返納後の移動手段はチョイソコしぶしを多く挙げつつも、それ以外の移動手段も必要とするといった回答の分散化がうかがえます。

表 運転免許返納の意向（年齢層別）

		自身や家族(高齢者)の運転免許返納について					
		問題なく運転でき、免許返納は考えていない	運転に不安はあるが、免許返納を考えていない	数年後(5年以内)には免許を返納したい	返納したい	分からない(免許保有者がいない)	無回答
年齢	50～64歳 n=462	66.7%	10.6%	5.4%	7.8%	6.3%	3.2%
	65～74歳 n=495	61.8%	14.1%	5.5%	8.9%	2.4%	7.3%
	75～84歳 n=281	32.7%	16.4%	22.8%	5.0%	6.8%	16.4%
	85歳以上 n=13	7.7%	23.1%	7.7%	23.1%	7.7%	30.8%

表 運転免許返納後の移動手段（年齢層別）

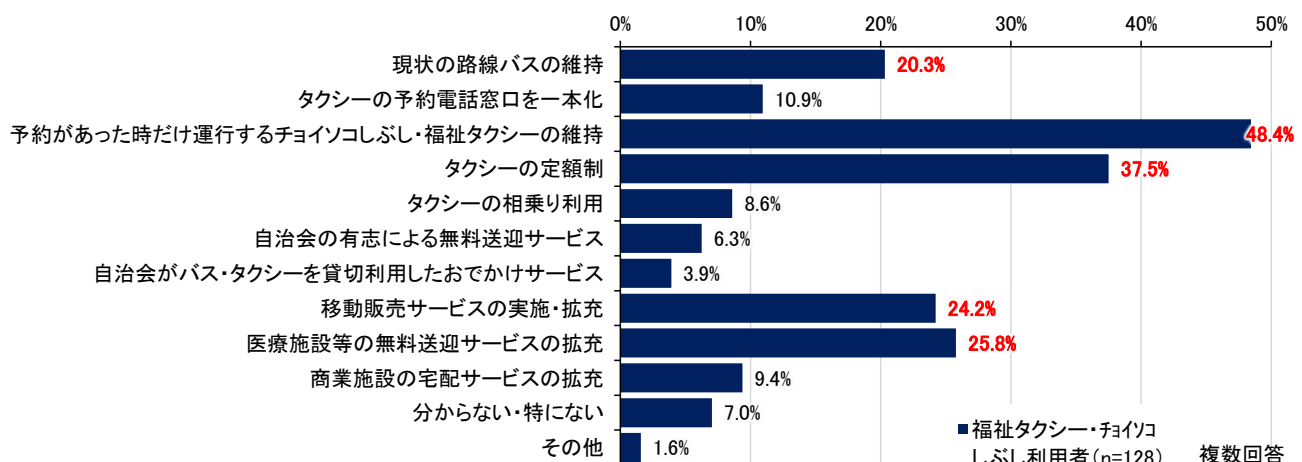
		運転免許返納後の移動手段						
		チョイソコしぶし	路線バス	タクシー	福祉タクシー	家族等による送迎	その他	無回答
年齢	50～64歳 n=462	52.2%	18.6%	32.0%	21.2%	58.4%	5.2%	6.1%
	65～74歳 n=495	47.1%	16.4%	22.6%	22.2%	57.4%	3.4%	10.1%
	75～84歳 n=281	36.3%	11.4%	17.1%	22.1%	46.6%	3.9%	18.9%
	85歳以上 n=13	23.1%		7.7%	23.1%	53.8%	7.7%	15.4%

【その他意見】 53票のうち、主な意見を抜粋  
 ・徒歩・自転車(10票)  
 ・鉄道・フェリー(6票)  
 ・電動自動車(2票)  
 ・引越す(3票) 等

- 市民が今後も安心して暮らしていくための移動手段の確保・維持に向けて必要と感じる取組については、回答者全体としては「移動販売サービスの実施・拡充」（約38%）が最も多く、次いで「商業施設の宅配サービスの拡充」（約34%）、「現状の公共交通の維持」（約29%）、「デマンド交通の拡充」（28%）の順となっています。公共交通勢力圏（JR1km圏内や路線バス500m圏内）とそれ以外で「現状の公共交通の維持」に対して回答の差異が見受けられます。
- 「ヒトが動く」のか「モノが動くのか」については、“どちらも求められている傾向”にあり、市民の多くは“選択肢の多い豊かな生活”を求めていることがうかがえます。
- なお、上記と類似した質問をチョイソコしぶし・福祉タクシーの利用者にしたところ、「チョイソコしぶし・福祉タクシーの維持」（約48%）と「タクシーの定額制」（約38%）に4割以上の指摘がなされ、「移動販売サービスの実施・拡充」（約24%）や「商業施設の宅配サービスの拡充」（約9%）、「医療施設等の無料送迎サービスの拡充」（約26%）と10ポイント以上の差異がありました。
- これも、先述のとおり、仮に、チョイソコしぶしや福祉タクシーがなくなると、「交通費が高くなり、外出が減り、外出できる場所が限定され、身体を動かす機会が減り、身体が弱くなること懸念され、顔見知りの人や見ず知らずの人とのコミュニケーションの機会も失われ、場合によっては、引越すすら考えざるを得ない状況となり得ること」を実感した“利用者ならではの実感の現れ”だと推察できます。

表 市民が今後も安心して暮らしていくための移動手段の確保・維持に向けて必要と感じる取組

		移動手段の確保・維持に向けて、今後必要な取り組み									
		現状の公共交通の維持	デマンド交通の拡充	タクシーの相乗り利用	自治会内を移動する手段の拡充	移動販売サービスの実施・拡充	商業施設の宅配サービスの拡充	分からない	その他	無回答	
地区特性	全体 n=1,706	29.4%	28.0%	11.8%	15.2%	37.9%	33.9%	18.7%	1.6%	9.3%	
	JR1km圏内 n=623	36.3%	26.0%	10.4%	17.3%	37.6%	37.7%	16.5%	1.9%	7.5%	
	路線バス500m圏内 n=683	29.0%	29.3%	13.2%	12.9%	37.6%	33.8%	19.8%	1.6%	8.3%	
	JR・バス対象外 (有明地域) n=206	17.5%	27.7%	12.1%	16.0%	33.5%	23.8%	23.8%	1.5%	15.5%	
	JR・バス対象外 (松山地域) n=106	23.6%	29.2%	9.4%	17.0%	44.3%	26.4%	18.9%	0.9%	12.3%	
	JR・バス対象外 (志布志地域) n=80	17.5%	33.8%	12.5%	13.8%	45.0%	41.3%	15.0%	10.0%		
	無回答 n=8	37.5%		25.0%	25.0%	37.5%	25.0%		12.5%		



【その他意見】 2票

- ・チョイソコの予約窓口をタクシーと1本化し、土・日はタクシー会社での運行とする(予約時間長)(土・日も使える)(運賃差額は市が負担)
- ・町原にもスーパー作って、スーパーが少い

図 チョイソコしぶし・福祉タクシーの利用者が指摘する「今後も安心して暮らしていくための移動手段の確保・維持に向けて必要と感じる取組」

## 4-9 ダウンサイジングと利便向上が求められる路線バス

- 鹿児島交通のバス路線に実際に乗車して利用者の乗降実態を把握した結果が下図となります。
- 志布志市に関するバス乗降は1日あたり116人です。乗降区間（ODペア）としては、志布志市内々々36.2%、曾於⇔志布志 31.3%、曾於市内々々27.8%、曾於⇔都城 23.6%、曾於⇔霧島 11.8%、曾於⇔鹿屋 4.2%、曾於⇔大崎 1.4%の順に多い状況にあります。
- 志布志に関係があるバス路線（バス区間）の便あたり利用者は約94%が9人/便以下となっており、多くの便が“ジャンボタクシー車両のサイズで対応可能な利用”であることが分かりました。

※鹿屋～志布志間の路線は、調査対象外

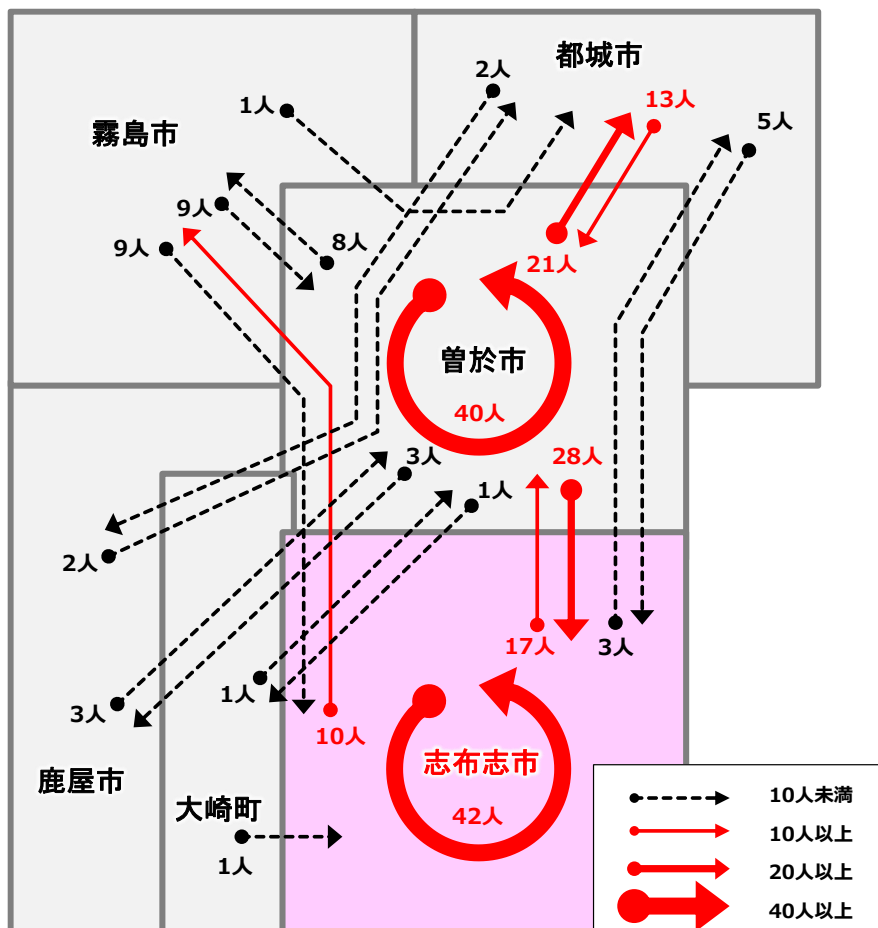


図 9/14 バス乗り込み調査結果（市町間 OD）

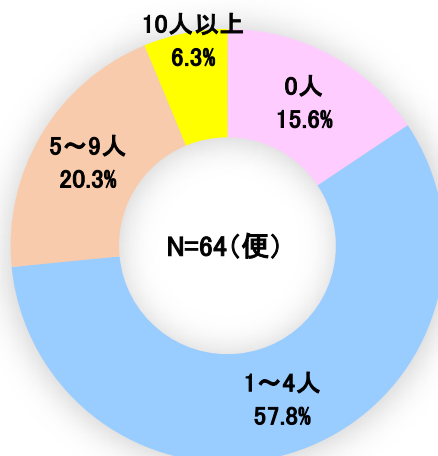


図 各便の利用者数の内訳（志布志に関係がある路線のみ）

- 志布志市に關係する利用者 OD の中で乗車の多い順にバス停を並べ、その乗車数と降車数さらには利用時間帯の内訳を示したのが下図です。
- この図からも明らかですが、乗車数が最も多い「志布志駅前」（11人/日）は降車客数は同程度となっています。また、降車は午前中、乗車は午後が多い、つまり午前中に志布志駅で降りて、午後に乗る方が多いことが分かります。
- 降車客数は、「志布志高校前」（34人/日）が圧倒的に多い状況にあり、そのほとんどが7時台の利用となります。同じ時間帯に乗車が多いのは「県改良研究所」や「山之口」、「中森園」、「松山新橋」、「松山駅跡」となりますので、これら複数のバス停から乗車し、志布志高校に行く利用がみられます。それ以外にも「弓場ヶ尾」や「芝用」から曾於高校・志布志高校の利用もみられます。
- ただし、降車数と乗車数が極端に偏在化していることから、行きと帰りのどちらにもバスが対応できず、片道バス利用がなされていることが分かります。
- 路線バスへの利用者ヒアリングによると、利用者特性としては7割が「30代以下」であり、約46%が「高校生」の利用となっています。そのため、外出目的は「通学」（約54%）が最も多い状況にあり、行きは「6～7時台」、帰りは「17時台」に極端に移動が集中します。

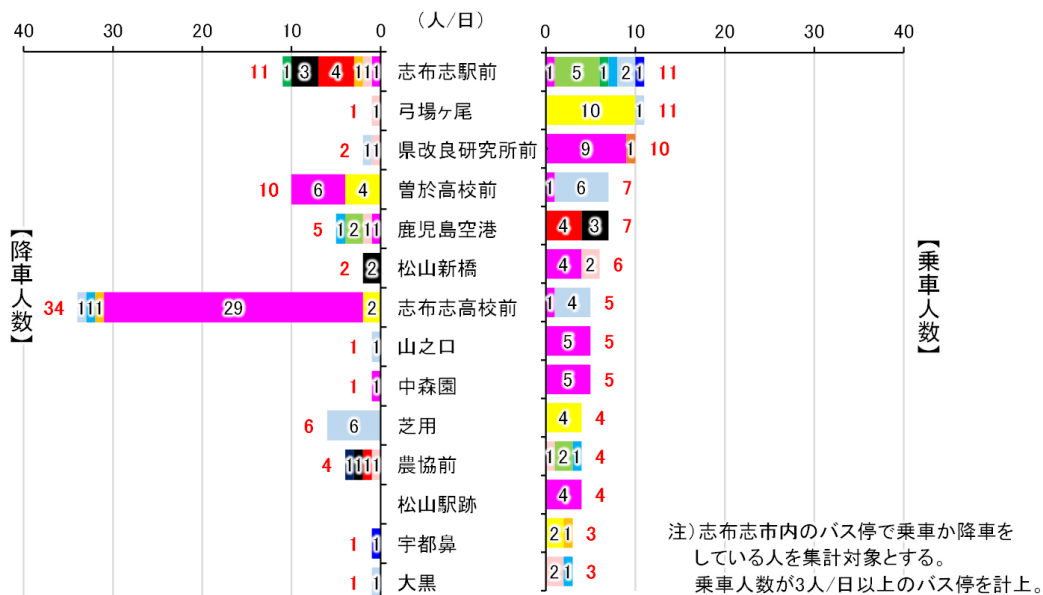
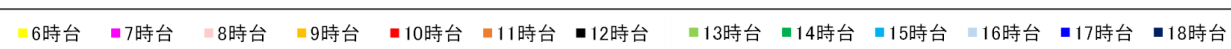


図 市内のバス利用と関係するバス停の乗降客数と時間帯別の利用内訳

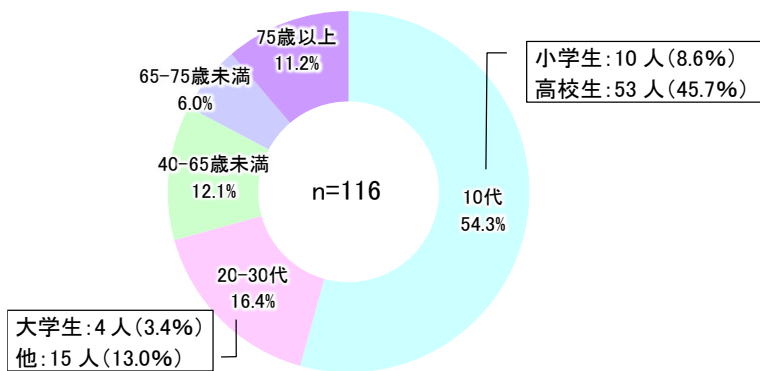


図 路線バス利用者の年齢層

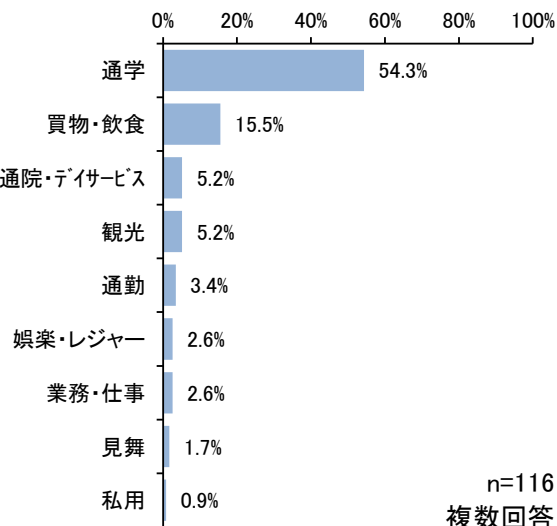


図 路線バス利用者の外出目的

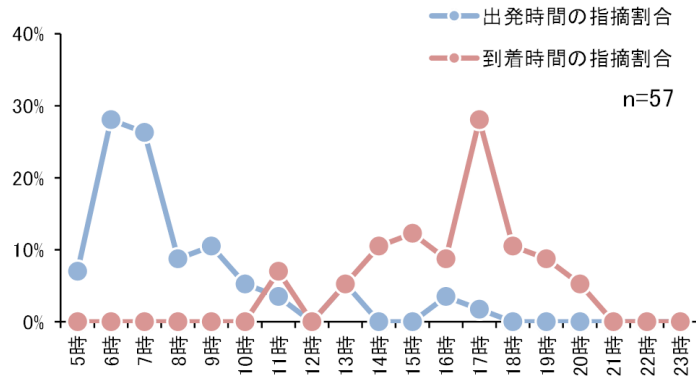
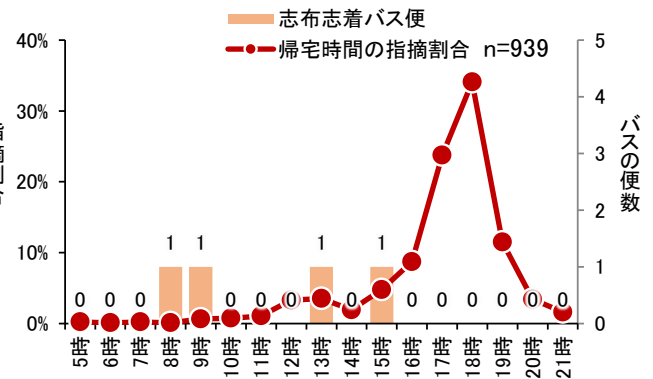
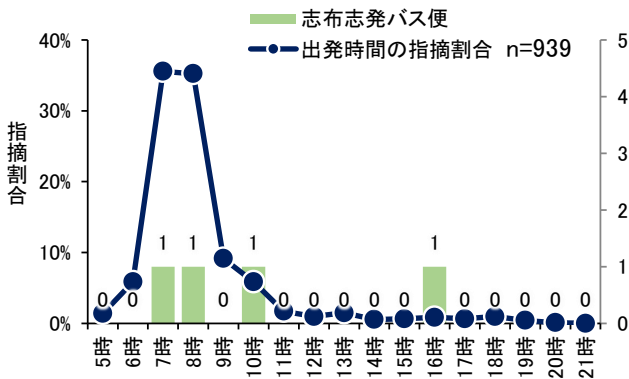


図 路線バス利用者の外出時間帯

- 市民アンケートによると、通勤通学時間帯と鹿屋方面の路線バスの運行時間は概ね合致している傾向にありますが、都城～志布志間のバスダイヤと通勤通学時間帯は合致していないことが分かります。
- このように、多くのバス路線を運行しているため、特定のバスダイヤが過疎状態となり、市民等の外出実態に合致しにくいバスサービスの展開を強いられている状況は今後も運転手不足やバス事業経営の悪化に伴う減便等で加速されてしまう可能性が否定できません。
- 路線バスは「ダウンサイジング」という運行効率化を強られる一方で、一定の利便性あるバスサービスが供給できる体制づくりが不可欠という相反する課題の解決が求められています。

<都城～志布志>



<参考\_鹿屋～志布志>

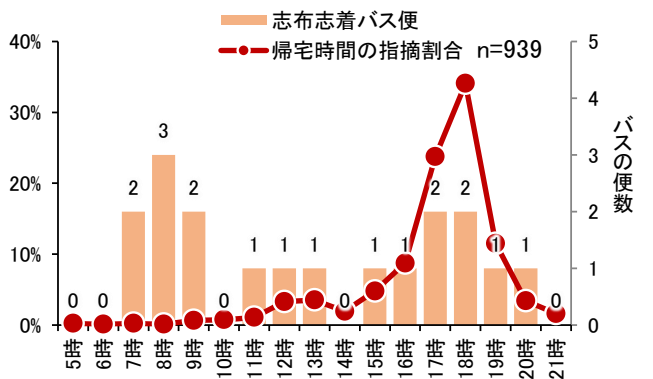
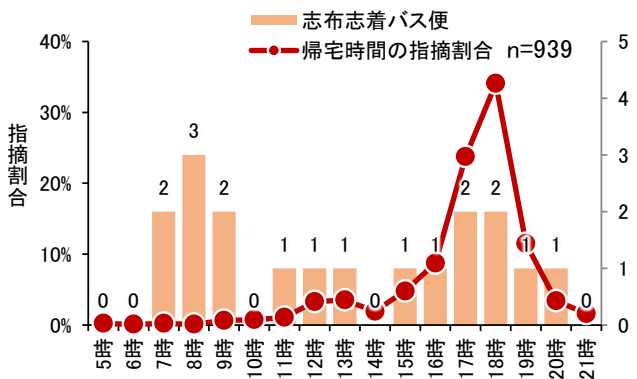


図 市を跨いで運行する路線バスのダイヤと通勤通学時間帯の合致状況

## 4-10 中学3年生の来春からの高校通学に関する保護者意識

- 令和5年度に高校進学予定の中学3年生の保護者に対して行ったアンケート調査の結果は、下表のとおりです。
- ほとんどの家庭で自家用車を保有している状況の中で、日常生活に公共交通についての情報に触れる機会が少ないこと等により、通学定期券に関する周知が不足していることが読み取れます。
- 回答をみると「早めに子供に自立して通学して欲しい」という意識が多く、高校通学時の公共交通利用について「利用した方がいい」との回答が半数以上を占めています。
- 公共交通での高校通学環境について、「できる・頑張ればできる」が「できない」に比べ若干多いものの、「できない」と回答した方も2～3割みられます。
- 公共交通の利用について、「利用する」または「悪天候等状況によって利用する」と回答した方は半数以上となっています。
- 今後必要なサービスとしては、「通学時間帯に合わせたサービス」、「自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス」、「時刻表・路線図などの情報提供」の指摘が多い結果となりました。

表 中学3年生保護者アンケート概要

設問	選択肢	全体	地区		
			松山	志布志	有明
自家用車の保有台数	1台	22%	9%	22%	25%
	2台	62%	70%	61%	60%
	3台	14%	13%	13%	14%
	4台	2%	4%	4%	1%
	5台以上	1%	4%	0%	0%
	保有していない	0%	0%	0%	0%
通学定期券の割引率の認知	はい	24%	17%	14%	29%
	いいえ	74%	83%	82%	70%
高校通学時の公共交通利用	利用した方がいい	57%	65%	64%	53%
	利用しなくてもいい	9%	13%	5%	9%
	わからない	34%	22%	27%	38%
子供が自立して通学することについて	早めに自立してほしい	79%	87%	73%	78%
	いつまでも親を頼ってほしい	2%	0%	5%	2%
	わからない	18%	13%	18%	20%
公共交通での高校通学環境	できる	26%	22%	36%	23%
	頑張ればできる	38%	35%	27%	42%
	できない	20%	22%	27%	19%
	わからない	15%	17%	9%	16%
高校通学での公共交通利用の有無	利用する	37%	43%	27%	38%
	悪天候時等状況によって利用する	14%	17%	5%	15%
	利用しない	34%	17%	68%	30%
高校通学での公共交通利用に必要なサービス	通学時間帯に合わせた運行サービス	89%	79%	86%	92%
	自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス	46%	57%	43%	43%
	他の交通機関への乗り継ぎ時間の改善	7%	0%	0%	10%
	時刻表・路線図などの情報提供	47%	43%	57%	47%
高校通学に公共交通を利用しない理由	公共交通の交通費が高い	22%	0%	13%	30%
	通学時間帯のダイヤが合わない	24%	0%	13%	33%
	自宅付近に公共交通が運行されていない	39%	0%	53%	37%
	高校がすぐ近く・寮に入る	11%	25%	20%	4%
	知らない人と一緒に乗りたくない	11%	0%	0%	19%
	新型コロナウイルス感染症の影響があるから	13%	0%	0%	22%
	スクールバスを利用する	28%	75%	13%	30%
バイク・自転車での通学を考えている	24%	50%	27%	19%	

## 5. 志布志市の公共交通の課題

市の公共交通の課題を以下のとおり整理しました。

### 鉄道利用者数の低迷

- ・JR 日南線の今後の在り方に関して乖離する市民意識と利用者意識

### 路線バスの運行効率の低下

- ・ダウンサイジングと利便向上が求められる路線バス

### 松山地区における曾於市方面への移動利便性の向上

- ・松山地区の買い物先1位となる曾於市への少ない公共交通の選択肢

### 時間帯別の移動ニーズと公共交通のダイヤの合致

- ・市民の日常生活の移動時間帯と公共交通のダイヤにずれが発生

### 市民のタクシーへの多様なニーズへの対応

- ・年齢層によって多様なニーズが確認された「タクシー」への期待

### 後期高齢者の移動や送迎、宅配等ニーズへの対応

- ・後期高齢者の日常生活支援は多様なサービスの複合投入が必要

### 市民の公共交通に対する認識の向上

- ・公共交通に関する基礎情報に関する認知不足・PR 不足

### SDGs やカーボンニュートラルに向けた市民の過度な自家用車利用習慣からの脱却

- ・「自家用車があるから公共交通を利用しない」との意識からの脱却
- ・中学3年生の来春からの高校通学に関する保護者意識

### 運転免許証返納後の移動手段の確保と不安の解消

- ・公共交通不便地域の存在
- ・後期高齢者の日常生活支援は多様なサービスの複合投入が必要

## 6. 志布志市地域公共交通計画

### 6-1 本市における地域公共交通の基本理念

本市におけるまちづくりの方向性や公共交通の課題などを踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて、本市の地域公共交通の基本理念を次のように設定します。

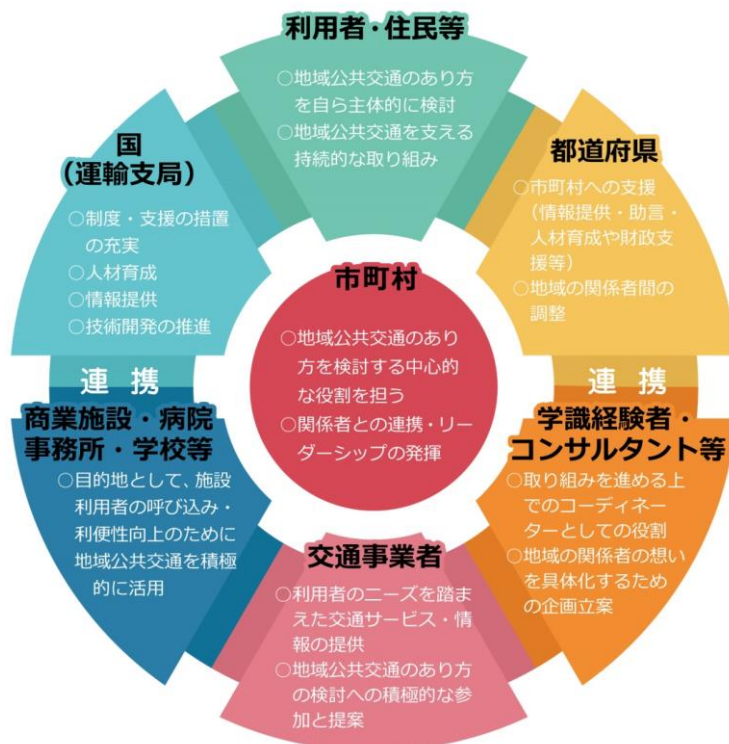
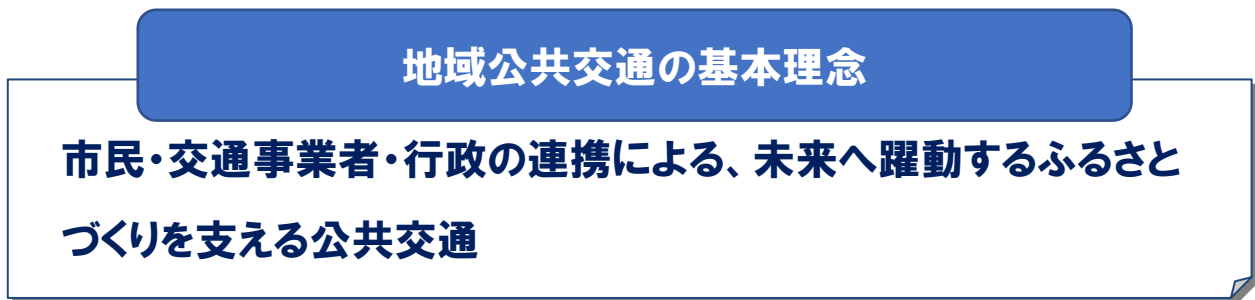
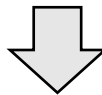
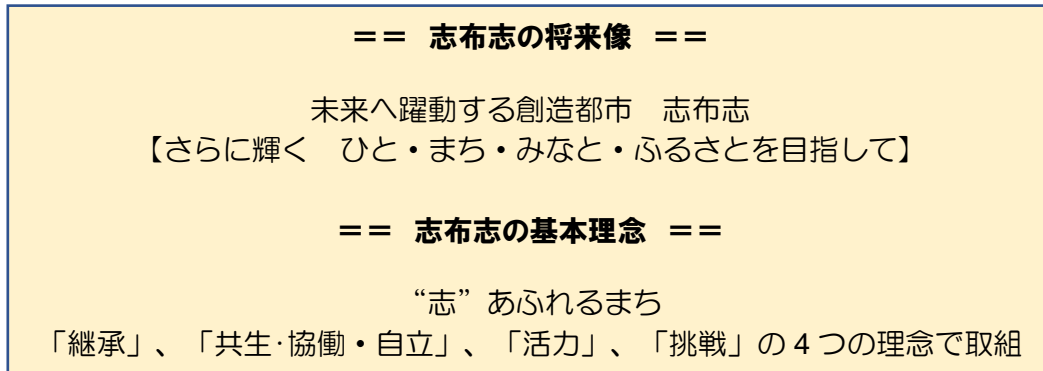


図 連携のイメージ

出典：「なるほど！公共交通の勘どころ 平成28年3月 国土交通省 九州運輸局」



## 本市の地域公共交通に関する関係者のそれぞれの役割

### ■ 志布志市（行政）は・・・

志布志市（行政）は、地域にとって最適な公共交通の在り方について、自らが中心となり、市民・利用者や公共交通事業者をはじめとする地域の関係者と一緒になって公共交通ネットワーク構築に向けた運行計画の立案及び利用促進に努めます。

また、地域の関係者と連携しつつ、主体的に公共交通政策に取り組むこととします。

さらに、地方の総合行政を担う立場から、福祉、教育、医療、商業及び観光のそれぞれの分野の関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施します。

### ■ 公共交通事業者は・・・

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者ニーズを把握して、利用促進を図ります。

また、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることとします。

さらに、広域的に行政や関係団体と連携しつつ、運転手の確保に努める等、持続可能な運行体制の維持に努めることとします。

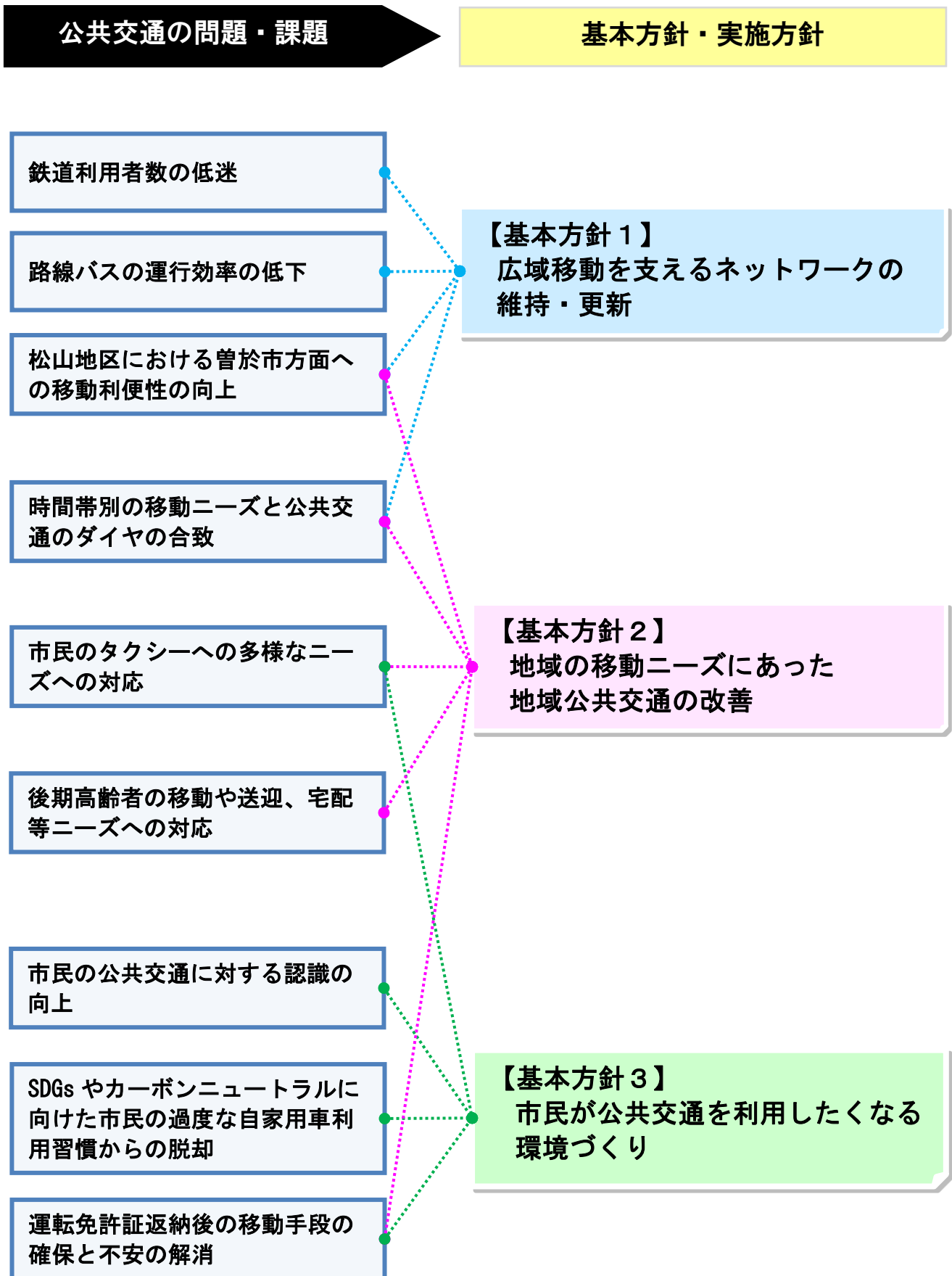
### ■ 市民・利用者・各種団体等は・・・

市民・利用者等は、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の維持・存続のために積極的に利用します。

また、市民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、市民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることとします。

さらに、その他の地域の関係者・各種団体についても、公共交通の活性化及び再生を支える担い手として、利用促進に向け、啓発活動に取り組み、「公共交通をみんなで支え育てる」気運の醸成にできる限り努めます。

## 6-2 本市における地域公共交通の基本方針



## 将来の公共交通ネットワークイメージ等

### ◆多様な移動手段による市内外のネットワークの形成

#### 市外との幹線軸

鉄道、路線バスが串間市と、曾於市、都城市、鹿屋市などの幹線軸となっているが、利用者が少なく、必ずしも既存の交通手段に限定するのは効率性、持続可能性の観点から望ましくない。

ニーズに適した移動手段により曾於市方面、都城市方面、鹿屋市方面、串間市方面への幹線軸を形成する。

#### 市内の支線交通

市内の移動は、チョイソコしぶしを中心に、路線バスや福祉タクシー、通学バス、各種送迎サービス等多様な移動手段が担っているものの、わずかではあるが、公共交通空白地域や、送迎サービスの対応が大変なエリアなどが点在、また、交通事業者は、持続的な運行に向けて、運転手の確保等の余力があまりない状況となっている。

将来的なコミュニティ交通の在り方を検討しつつ、チョイソコしぶしを中心に、サービス提供が厳しいエリアや時間帯については、地域の実状に即した多様な移動サービスでカバーする。



注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとする。

■公共交通ネットワークの基本的な方向性

志布志市における公共交通の役割分担などは次のとおりです。

	機能分類	路線名等	活用する補助金等	
広域交流軸	航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域外から志布志市・南九州地域に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フェリーさんふらわあ</li> </ul>	
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域外から志布志市・南九州地域に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。</li> <li>○地域住民の地域外への通勤・通学や買い物等の外出を担う。</li> <li>○志布志駅は市のまちづくりにおける交流拠点・おもてなし拠点であり、賑わいづくりの「核」となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 日南線</li> </ul>	
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市の交流拠点（志布志港・志布志駅）と志布志市街地を連絡し、市郊外部や周辺都市をつなぐ。</li> <li>○市内の人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点のにぎわいづくりに寄与する軸となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志駅～岩川～笠木～牧之原</li> </ul>	自主路線
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋</li> <li>・垂水～垂水港～鹿屋～志布志（普通）</li> <li>・志布志～岩川～牧之原～検校橋～旭通～霧島市役所～鹿児島空港</li> <li>・志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城</li> </ul>	地域間幹線系統補助
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・志布志～高山・吾平～鹿屋</li> <li>・志布志～串良・論地橋～鹿屋</li> <li>・垂水港～鹿屋～志布志港入口</li> <li>・志布志～稚児松・松山駅～末吉駅跡</li> <li>・垂水～鹿屋・論地橋～志布志</li> <li>・串良高校～志布志</li> <li>・女子高～鹿屋・野方～岩川</li> <li>・末吉駅跡～岩川～野方</li> <li>・垂水～垂水港・論地橋・高山～志布志</li> <li>・鹿屋～市役所・串良～志布志</li> <li>・志布志高校～八合原～末吉駅跡</li> <li>・志布志～押切～野方</li> <li>・志布志高校～松山～岩川</li> <li>・大崎三文字～志布志高校</li> <li>・垂水～垂水港・市役所～志布志港入口</li> <li>・志布志～串良～鹿屋</li> <li>・志布志港～志布志港入口</li> <li>・垂水中央病院～垂水～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志</li> <li>・岩川～尾野見～志布志駅</li> </ul>	地域公共交通特別対策事業	
	広域コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○買い物や通院等で移動需要が高い本市と隣接市町の地区を連絡する役割を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チョイソコしびしの乗り入れや、共同運行による新たなコミュニティバスの導入等を今後検討。</li> </ul>	

	機能分類		路線名等	活用する補助金等
市内支線網	デマンド交通	○路線バスが運行していないエリアや時間帯の移動をカバーし、交通弱者をはじめとする市民の日常生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チョイソコしぶし</li> <li>・タクシー</li> </ul>	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）
	生活交通	○児童・生徒の通学などの特定の目的や、後期高齢者など特に移動に不便を感じている方の日常生活における移動を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス</li> <li>・福祉タクシー</li> <li>・地域コミュニティによる移動支援</li> </ul>	

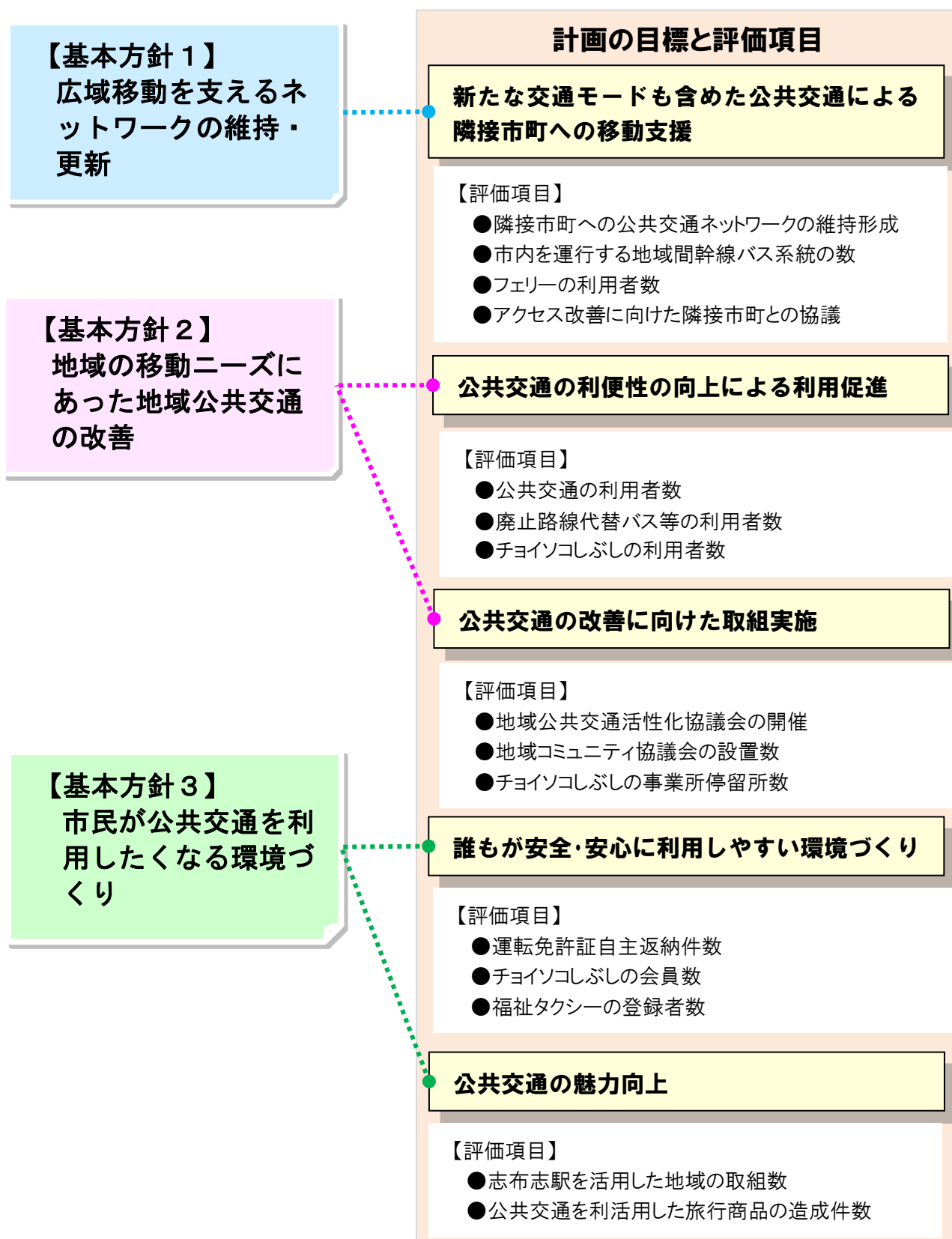
上記に示した公共交通の役割のもと、公共交通ネットワークを維持していくため、地域公共交通確保維持事業を活用します。地域公共交通確保維持事業を活用する各系統の概要は次のとおりです。

表 地域公共交通確保維持事業を活用する路線の概要

交通モード	運行形態	路線名等	延長等
路線バス	定時定路	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋	55km
		垂水～垂水港～鹿屋～志布志（普通）	55km
		志布志～岩川～牧之原～検校橋～旭通～霧島市役所～鹿児島空港	69km
		志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	44km
デマンド交通	区域運行	チョイソコしぶし	市内全域

## 6-3 計画の目標及び目標を達成するための事業

### 6-3-1 計画の目標



### 6-3-2 取組と実施主体

各取組の実施主体は次のとおりです。

表 取組と実施主体

取組の概要	志布志市・志布志市地域公共交通活性化協議会	実施主体								
		関係行政機関	地域		交通事業者					
			住民等	新たな地域コミュニティ等	その他地域団体・事業者	フェリーさんふらわあ	JR	バス	タクシー	
【基本方針1】 広域移動を支えるネットワークの維持・更新	①隣接市町に接続する公共交通の維持	◎					◎	◎		
	②JR 日南線及びバス路線のモニタリング	◎					◎	◎		
	③広域ネットワークの最適化の検討	◎		○			◎	◎	◎	
	④近隣市町とのアクセス向上策の検討	◎	◎	○				◎	◎	
【基本方針2】 地域の移動ニーズにあった地域公共交通の改善	①チョイソくしぶしの継続運行	◎			◎				◎	
	②利用者ニーズに合致した路線バスの見直し	◎		◎	◎	○			○	
	③高齢者や障がい者等をサポートする取組の推進	◎		◎	○	◎	○	○	○	
	④民間送迎サービス等の活用・連携策の検討	◎		○		◎		○	○	
	⑤交通不便地域における新たな交通サービスの導入検討	◎		◎	◎				○	
【基本方針3】 市民が公共交通を利用したくなる環境づくり	①公共交通マップ及び公共交通ガイドブックの更新	◎					○	○	○	○
	②モビリティ・マネジメントの実施	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	③公共交通の乗り方教室の実施	◎		◎	◎	◎		◎	◎	
	④鉄道・フェリーの利用促進イベントの継続実施	◎	○				◎	◎	○	○
	⑤新たな公共交通利用者の確保に向けた取組実施	◎	○			○	◎	◎	◎	◎

実施主体： ◎…中心的な立場で実施、○…積極的な協力

注) 事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合があります。

【基本方針1】

# 広域移動を支えるネットワークの維持・更新

## 【取組①】隣接市町に接続する公共交通の維持



すべての人に健康と福祉を



産業と技術革新の基盤をつくろう



住み続けられるまちづくりを

### ○鹿屋市・曾於市・都城市・串間市までの公共交通機関を維持

- ・志布志市と隣接する鹿屋市、曾於市、都城市、串間市へは住民の通勤・通学や、買い物、通院等で日常的な移動があり、これら市町への公共交通ネットワークを維持していきます。
- ・一方で、現状の JR 日南線、路線バスの利用状況を見ると、利用者数は少なく、必ずしも鉄道や大型バスで対応するニーズとなっていないことから、ニーズに適した交通手段による維持を図ります。
- ・また、公共交通の維持に向け、高校生の通学定期券の購入の利便性向上策や、通学定期券の補助制度の拡充を検討し、高校生の公共交通利用を促進します。
- ・さらには、観光客を取り込むことで公共交通の維持を図っていくため、公共交通を活用した観光商品の造成を関係者と連携して検討し、観光客の志布志市までのアクセスや、市内の移動での公共交通利用を促します。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
鹿屋市・曾於市・都城市・串間市までの公共交通の維持（利用者数をみながらダウンサイジング等を検討）	→			
通学定期券の拡充策の継続及び検討	→			
上記検討結果を踏まえた実施			→	
公共交通を活用した新たな観光商品・イベントや既存の観光商品・イベントの拡充の検討	→			
上記検討結果を踏まえた観光商品・イベントの造成・見直し			→	

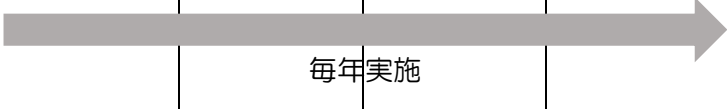
関連する評価項目：隣接市町への公共交通ネットワークの維持形成  
市内を運行する地域間幹線バス系統の数



## 【取組②】 JR 日南線及びバス路線のモニタリング

### ○隣接市町までの公共交通の実態を継続的に把握

- ・隣接市町にアクセスする JR 日南線、バス路線の利用状況を、交通事業者の協力を得ながら定期的に把握し、継続的な運行に向けたダウンサイジング検討の必要性等を見極められるようにします。

実施内容	2023 年 (R5 年)	2024 年 (R6 年)	2025 年 (R7 年)	2026 年 (R8 年)
JR 日南線、バス路線のモニタリング				

関連する評価項目：隣接市町への公共交通ネットワークの維持形成  
市内を運行する地域間幹線バス系統の数

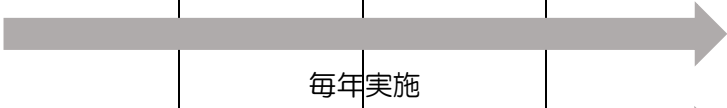
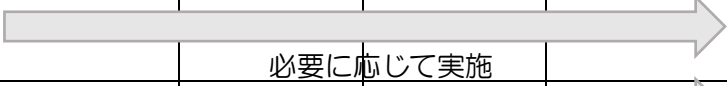
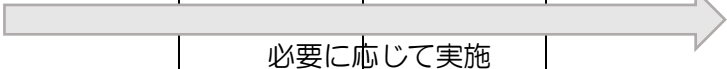
## 【取組③】 広域ネットワークの最適化の検討



住み続けられる  
まちづくりを

### ○取組②のモニタリング結果を踏まえ、ニーズに適した交通モードを検討

- ・毎年度のモニタリングの結果を踏まえ、現在よりもさらに財政負担が増加するなど、維持が難しいと見込まれる場合は、小型車両による運行や、デマンド化等を検討します。

実施内容	2023 年 (R5 年)	2024 年 (R6 年)	2025 年 (R7 年)	2026 年 (R8 年)
モニタリング結果を踏まえたダウンサイジングの必要性の把握				
ダウンサイジング策の検討				
ダウンサイジング策の実施				

関連する評価項目：隣接市町への公共交通ネットワークの維持形成  
フェリーの利用者数

## 【取組④】近隣市町とのアクセス向上策の検討



住み続けられる  
まちづくりを

### ○チョイソコしぶしやコミュニティバス等を活用した近隣市町とのアクセス向上

- 松山地区は、普段の買い物等で曾於市岩川地区への外出が多くなっていますが、両地区を連絡する公共交通は、バス路線に限られており、ニーズに十分対応できていない状況にあります。松山地区と曾於市岩川地区間の移動利便性を高めるため、本市のチョイソコしぶしと、曾於市の思いやりバスの相互乗り入れや、新たなバス路線を導入し、両市から交通事業者へ委託運行するなどのアクセス向上策を検討します。
- 上記以外にも、近隣市町との移動ニーズが高い地区については、相互のコミュニティ交通の乗り入れ等によるアクセス向上策を検討します。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
アクセス向上案（複数案）の検討、近隣市町との協議		→		
アクセス向上策の具体的検討			→	
アクセス向上策の実施可能性の検証				→

関連する評価項目：隣接市町への公共交通ネットワークの維持形成  
アクセス改善に向けた隣接市町との協議

【基本方針2】

地域の移動ニーズにあった地域公共交通の改善

【取組①】チョイソコしぶしの継続運行



すべての人に健康と福祉を

○市民の市内での移動を支えるチョイソコしぶしの維持

- ・チョイソコしぶしは、市内移動の主要な移動手段であり、買い物や、通院等に多くの方に利用していただいています。
- ・チョイソコしぶしの停留所は、ごみ集積所を目安に設置されており、ほとんどの市民は徒歩圏内で乗降ができる状況ではありますが、一部地域では停留所から300m以上離れているところもあることから、適宜、停留所の追加整備を行いながら、チョイソコしぶしを継続運行します。
- ・また、持続的な運行を図るとともに、利便性を高めるためスポンサーの募集を継続的に行っていきます。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
チョイソコしぶしの継続運行	→			
	適宜、停留所の位置の見直し、スポンサーの募集を実施			

関連する評価項目：公共交通の利用者数  
 チョイソコしぶしの利用者数  
 チョイソコしぶしの事業所停留所数

【取組②】利用者ニーズに合致した路線バスの見直し



住み続けられるまちづくりを

○ダイヤ等の調整により市民の移動に合致したダイヤを検討

- ・路線バスの既存のダイヤと、市民アンケートで把握した市民の外出時間帯を照らし合わせると、ピークとの時間的なずれがあることが把握されており、ダイヤの見直し等による改善策を検討します。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
バス路線のダイヤの見直し、ルートの見直し等の改善策の検討	→			
	利用状況、	交通事業者の意向を踏まえ、	適宜検討	

関連する評価項目：公共交通の利用者数  
 廃止代替バス等の利用者数  
 地域公共交通活性化協議会の開催

### 【取組③】高齢者や障がい者等をサポートする取組の推進



すべての人に  
健康と福祉を

#### ○高齢者や障がい者の公共交通利用を支える「心のバリアフリー」の推進

- 公共交通事業者、利用者及び地域住民は、高齢者、障がい者、子育て家族及び観光客などへの「心のバリアフリー」を心がけ、困っている人がいたら声掛けや手助けなど各々ができる範囲の対応をするように志布志市と交通事業者は協力依頼・周知徹底を図ることとします。
- また、高齢者や障がい者と接する機会が多い福祉課等の関係機関と、路線バス等のダイヤやルートの変更に関する情報や、チョイソコしぶしや福祉タクシー等の利用者から寄せられる問い合わせ内容等を定期的に共有することで、高齢者や障がい者に必要な情報をよりの確に提供できるようにしていきます。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
心のバリアフリーに関する広報活動の実施	→			
関係部署との公共交通に関する情報共有	→			

関連する評価項目：公共交通の利用者数

### 【取組④】民間送迎サービス等と公共交通サービスの連携



すべての人に  
健康と福祉を

#### ○多様なサービスを組み合わせて高齢者等の移動を支援

- 市民アンケート結果によると、運転免許証返納後の移動手段として、チョイソコしぶし以外にもタクシーや、送迎、路線バス等多様な交通手段に対するニーズが確認されています。
- 市内では2つの宿泊施設、4つの医療施設、3つの社会福祉法人等において送迎サービスが実施されていることが把握され、移動販売や荷物の宅配サービスについて実施意向がある事業者も確認されています。
- 運転免許返納後や現在の公共交通サービスで対応できていない移動ニーズに対応するため、路線バスと民間送迎サービスの統合や、民間送迎サービスの混乗化、地域コミュニティにおける移動支援等の取組を検討します。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
民間送迎サービスの活用・連携策(案)の検討	→			
	民間送迎サービス事業者と協議しながら検討			
実施に向けての課題整理、実施可能性の検討			→	
上記の結果を踏まえ、実施				→

関連する評価項目：公共交通の利用者数  
地域公共交通活性化協議会の開催

## 【取組⑤】交通不便地域における新たな交通サービスの導入検討



すべての人に  
健康と福祉を

### ○地域によるコミュニティ交通の導入検討

- 交通事業者との共存・共栄を前提とし、中山間地域などの公共交通が不便な地区において、路線バスや、チョイソコしぶしを補完する地域によるコミュニティ交通の導入を検討し、公共交通不便地域や時間帯における移動手段の確保を図ります。
- 導入の検討は、新たな地域コミュニティ等が主体となって、ニーズや輸送資源を考慮した上で、コミュニティ交通導入の必要性を判断し、必要な場合は、地域に適した移動手段を検討、導入していく流れを想定しています。
- 地域によるコミュニティ交通の導入を行う際は、既存の路線バス、チョイソコしぶし等と重複して非効率なネットワークとならないよう、これら既存の公共交通との接続方法や、すみわけ、役割分担に留意します。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
運行対象地区の選定	➡			
対象地区での勉強会の開催		➡		
運行計画の検討			➡	
実証運行の実施検討				➡

関連する評価項目：地域コミュニティ協議会の設置数  
地域公共交通活性化協議会の開催

【基本方針3】

市民が公共交通を利用したくなる環境づくり

【取組①】公共交通マップ及び公共交通ガイドブックの更新

○利用促進に向け、公共交通の利用に必要な情報提供の実施

- ・ 普段、公共交通をあまり利用していない方も、公共交通をスムーズに利用していただくため、公共交通マップや、公共交通の利用方法や、ダイヤ、乗継情報等を記載したガイドブックを更新します。



図 公共交通マップ（左）と公共交通ガイドブック（右） 2019年度作成

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
公共交通マップの更新	→ 路線やダイヤ改正の状況をみながら、適宜実施			
公共交通ガイドブックの更新	→ 大幅な路線再編、ダイヤ改正時に実施			

関連する評価項目：—

## 【取組②】モビリティ・マネジメントの実施

### ○利用促進に向け、公共交通の利用に必要な情報提供の実施

- ・市民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を地域ぐるみで維持しようという気運の醸成につながります。
- ・本計画では、上述の「公共交通マップ」や「公共交通ガイドブック」等の公共交通利用促進資料を活用して、地域や、職場、学校等を対象にした出前講座などを実施します。
- ・出前講座以外にも、効果的なモビリティ・マネジメント施策を検討します。

注) モビリティ・マネジメント (MM)

自発的な公共交通利用を促すコミュニケーションを通じた交通政策。自動車交通に過度に依存する状態から、環境問題、個人の健康等様々な面を踏まえ、自発的に自家用車以外の交通手段を利用するように変えていく取り組み。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
出前講座の実施(チョイソコしぶしの説明会など)	→			
その他モビリティ・マネジメントの検討	→			
上記モビリティ・マネジメントの実施	→			

関連する評価項目：運転免許証自主返納件数  
 チョイソコしぶしの会員数  
 福祉タクシーの登録者数

## 【取組③】公共交通の乗り方教室の実施



すべての人に  
健康と福祉を

### ○公共交通利用時の不安解消を図るため、乗り方教室を実施

- ・高齢者ふれあいサロン、老人クラブ活動、夏休み親子体験教室、鉄道の日などを通じて実施します。また、地域のボランティア等を活用しながら、高齢者や親子でのバス及びJR利用の体験教室を実施します。
- ・小学校の社会科見学等の学校イベント等において、なるべく公共交通の利用促進を図ります。

実施内容	2023年 (R5年)	2024年 (R6年)	2025年 (R7年)	2026年 (R8年)
乗り方教室の実施	→			

関連する評価項目：運転免許証自主返納件数

## 【取組④】鉄道・フェリーの利用促進イベントの継続実施

### ○JR 日南線沿線市町と簾消した利用促進策の継続

- ・JR 日南線の利用促進を図るため、沿線市町と連携して利用促進策を実施します。

＜2022 年度における利用促進策＞

- ・つながるマルシェ
- ・志布志駅案内板設置事業
- ・日南線フォトコンテスト
- ・ご当地駅弁の開発販売

### ○さんふらわあと連携したイベントの継続

- ・さんふらわあでは、毎年、夏休みファミリークルーズなどのイベントを実施しており、継続的に利用促進に向けた取組を実施します。

実施内容	2023 年 (R5 年)	2024 年 (R6 年)	2025 年 (R7 年)	2026 年 (R8 年)
利用促進策の継続実施	➔			

関連する評価項目：志布志駅を活用した地域の取組数  
公共交通を利活用した旅行商品の造成件数

## 【取組⑤】新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の検討



産業と技術革新の  
基盤をつくろう

### ○オープンデータや MaaS 等を活用した新規公共交通利用者の喚起策の実施

- ・公共交通のオープンデータ化を推進し、検索サービスでダイヤやルートを検索できるようにします。
- ・また、利用者の動向や地域の情勢に合わせて、交通以外の観光や、飲食等のサービスを組み合わせた MaaS 等の新たな交通サービスの活用策を段階的に検討し、新規公共交通利用者の掘り起こしを図ります。

実施内容	2023 年 (R5 年)	2024 年 (R6 年)	2025 年 (R7 年)	2026 年 (R8 年)
オープンデータ化の推進	➔			
MaaS 等の活用検討	➔			

関連する評価項目：公共交通を利活用した旅行商品の造成件数

※MaaS とは“ドア・ツー・ドア の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。



## 6-4 目標達成に向けたマネジメント

### 6-4-1 マネジメントの進め方

4か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間（4か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

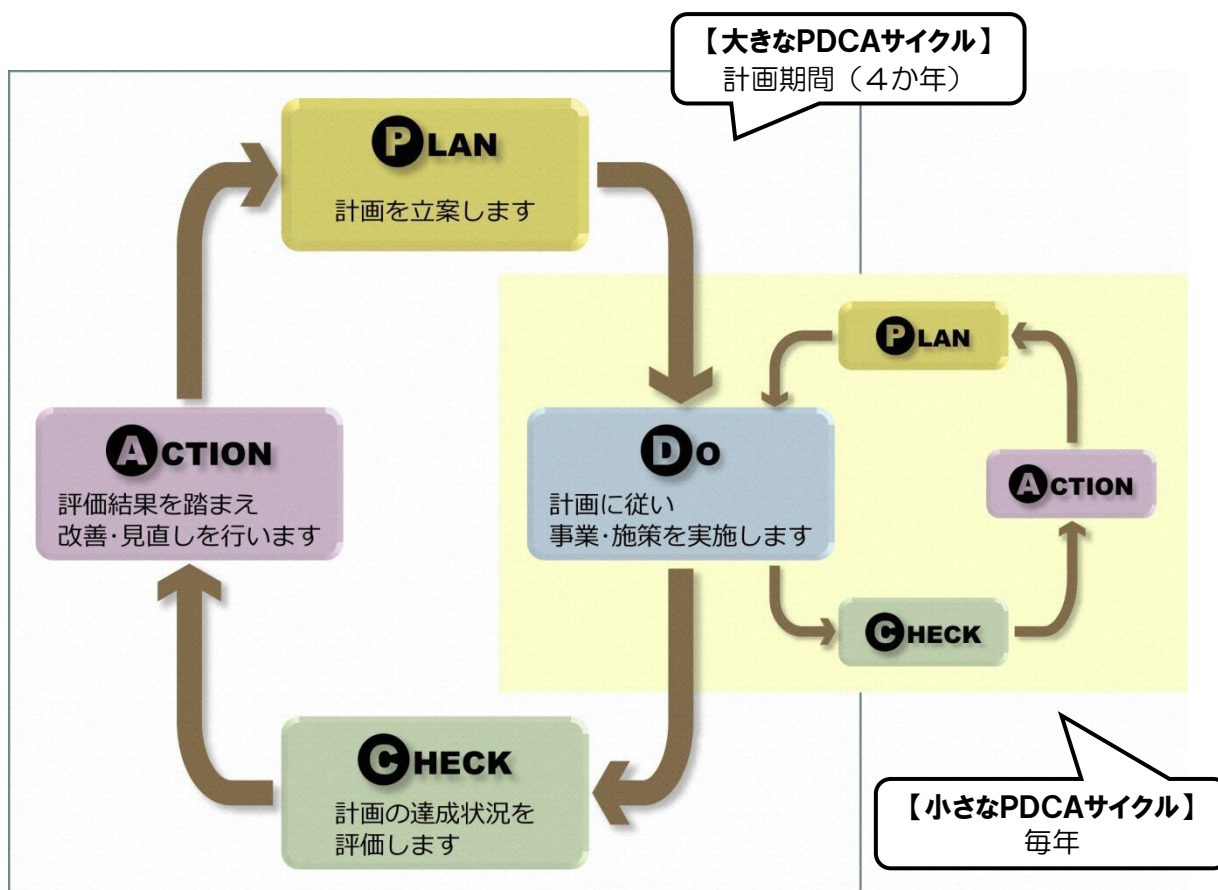


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	・地域公共交通計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D（実行）	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C（評価）	・各種施策の実行による、市民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A（改善）	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

## 6-4-2 評価指標とモニタリングの実施時期

計画の目標の実施状況や達成状況を評価するため、次のとおり評価指標を設定し、モニタリングを実施していきます。

表 評価指標と目標設定、モニタリングの実施時期

基本方針	計画の目標	評価指標	目標値の考え方
【基本方針1】 広域移動を支えるネットワークの維持・更新	新たな交通モードも含めた公共交通による隣接市町への移動支援	隣接市町への公共交通ネットワークの維持形成	鹿屋市・曾於市・都城市・串間市への公共交通によるアクセスを維持
		市内を運行する地域間幹線バス系統の数	現状維持を想定
		フェリーの利用者数	人口減少を想定しつつも現状並みを想定
		アクセス改善に向けた隣接市町との協議	曾於市等の隣接市町と協議を実施することを想定
【基本方針2】 地域の移動ニーズにあった地域公共交通の改善	公共交通の利便性向上による利用促進	公共交通の利用者数	総合振興計画の目標値を踏襲
		廃止路線代替バス等の利用者数	人口減少を想定しつつも現状並みを想定
		チョイソコしびしの利用者数	計画期間中で1割の増加を想定
	公共交通の改善に向けた取組実施	地域公共交通活性化協議会の開催	毎年6月頃と2月頃の毎年2回の開催を想定
		地域コミュニティ協議会の設置数	志布志・松山・有明の3地域で各2つつ設置されることを想定
		チョイソコしびしの事業所停留所数	計画期間中での増加を想定
【基本方針3】 市民が公共交通を利用したくなる環境づくり	誰もが安全・安心に利用しやすい環境づくり	運転免許証自主返納件数	総合振興計画の目標値を踏襲
		チョイソコしびしの会員数	計画期間中で3割の増加を想定
		福祉タクシーの登録者数	計画期間中で3割の増加を想定
	公共交通の魅力向上	志布志駅を活用した地域の取組数	偶数月のぽっぽマルシェとその他のイベントを2回取り組むことを想定
		公共交通を利活用した旅行商品の造成件数	旅行3事業者以上への商品造成への働きかけ

注) 事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合がある。

現況値	目標値 (2026年度)	モニタリング時期
構築済み	構築済み	毎年実施 ※隣接市町への鉄道・バス路線の運行状況より判断
4系統 (2022年度)	4系統	毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
97,137人/年 (2021年度)	97,000人/年 以上	毎年実施 ※交通事業者等が所有するデータによる
—	実施	毎年実施 ※市で把握
93,585人/年 (2021年度)	102,100人	毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
78,487人/年 (2021年度)	78,000人/年 以上	毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
6,162人 (2021年度)	6,800人	毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
2回/年以上	2回/年以上	毎年実施 ※市で把握
8か所 (2021年度)	8か所以上	毎年実施 ※市が所有するデータによる
31か所	41か所	毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
175件/年 (2021年度)	175件/年以上	毎年実施 ※市・警察が所有するデータによる
858人	1,200人	毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
1,106人	1,330人	毎年実施 ※市が所有するデータによる
2回/年以上	8回/年以上	毎年実施 ※市が所有するデータによる
1件/年 (2021年度)	3件/年以上	毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる

注) 表中の※印は評価値の入手方法を記載。

### 6-4-3 マネジメント推進体制

本市における交通まちづくりをマネジメント（管理）する主体は、「志布志市地域公共交通活性化協議会」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもとに取り組むことを目的とします。



図 志布志市における交通まちづくりの推進体制

# 志布志市地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議並びに地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付け国総第97号）の規定による生活交通確保維持改善計画の策定及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じ、住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、その他旅客による住民の利便を増進し、地域の実情に即した旅客輸送を実現するため、志布志市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、志布志市志布志町志布志二丁目1番1号に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (5) 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通に関し必要な事項

(組織)

第4条 協議会は、委員20人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 志布志市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般貸切旅客自動車運送事業者若しくは一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 一般旅客定期航路事業者の代表者又はその指名する者
- (5) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- (6) 公益社団法人鹿児島県バス協会の代表者又はその指名する者
- (7) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会の代表者又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (9) 道路管理者又はその指名する者
- (10) 港湾管理者又はその指名する者
- (11) 志布志警察署長又はその指名する者
- (12) 住民又は地域公共交通の利用者の代表者
- (13) 学識経験を有する者
- (14) 九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者
- (15) その他地域公共交通に必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集する。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、会議に出席することができないときは、議決権を代理人に委任することができる。この場合において、代理人が会議に出席したときは、当該委員は会議に出席したものとみなす。

4 会長は、会議の議長となり、議事を整理する。

5 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に会議への出席を求め、その意見を聞くことができる。

(会議の特例)

第8条 会長は、会議を招集する時間的余裕がないとき、又は緊急その他やむを得ない事情があると認めるときは、会議に付すべき事案について書面により、議事を決することができる。

2 前条第5項の規定は、前項の規定について準用する。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第10条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、志布志市企画政策課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、別に定める。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金その他収入をもって充てる。

(監査)

第12条 協議会に監査委員を2人置く。

2 監査委員は、委員のうちから会長が指名する。

3 協議会の出納監査は、監査委員が行うものとする。

4 監査委員は、監査結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算、出納その他財務に関し必要な事項は、別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、令和4年3月24日から施行する。

(任期の特例)

2 この規約の施行後最初の委員の任期は、第5条第1項の規定にかかわらず、令和6年3月31日までとする。

## 志布志市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	団 体
1	志布志市
2	鹿児島交通株式会社
3	有限会社大隅観光タクシー
4	大隅南海交通株式会社三州タクシー
5	有明タクシー
6	株式会社フェリーさんふらわあ志布志支店
7	九州旅客鉄道株式会社 宮崎支社
8	公益社団法人鹿児島県バス協会
9	一般社団法人鹿児島県タクシー協会
10	私鉄鹿児島交通労働組合
11	大隅地域振興局建設部建設総務課
12	志布志警察署
13	志布志市校区公民館連絡協議会
14	そお地区障がい者等基幹相談支援センター
15	社会福祉法人志布志市社会福祉協議会
16	一般社団法人志布志市観光特産品協会
17	鹿児島県立志布志高等学校
18	国立大学法人鹿児島大学
19	九州運輸局鹿児島運輸支局
20	鹿児島県総合政策部交通政策課

## 志布志市地域公共交通計画

---

令和5年3月

発行・編集：鹿児島県志布志市役所企画政策課  
志布志市地域公共交通活性化協議会  
〒899-7192  
鹿児島県志布志市志布志町志布志二丁目1番1号  
TEL 099-472-1111  
FAX 099-473-2203  
H P [http:// www. city. shibushi. lg. jp/](http://www.city.shibushi.lg.jp/)  
Email [kikakutyousei@city.shibushi.lg.jp](mailto:kikakutyousei@city.shibushi.lg.jp)

---







志布志市

Shibushi City

志布志市地域公共交通活性化協議会

令和5年3月

