

鹿屋市地域公共交通計画

令和4年3月

鹿児島県 鹿屋市



〈目 次〉

1	計画策定について	1
1-1	計画策定の趣旨	1
1-2	計画の位置づけ	1
1-3	計画の区域	2
1-4	計画の期間	2
2	鹿屋市及び地域公共交通の現状	3
2-1	鹿屋市の概況	3
2-2	公共交通の現状	10
3	将来のまちづくりと地域公共交通の役割と課題	21
3-1	鹿屋市が目指す将来のまちづくり	21
3-2	地域公共交通等の役割	24
3-3	地域公共交通の課題	26
4	鹿屋市地域公共交通計画の基本的事項	29
4-1	施策体系	29
4-2	基本理念	30
4-3	基本方針・目標	30
5	目標を達成するための事業及び実施主体	33
5-1	実施施策の期間及び実施主体	33
5-2	実施施策の概要	34
6	計画の達成状況の評価と実施体制	45
6-1	評価・検証の方法	45
6-2	実施体制	47
	参考：各種調査の概要	48

1 計画策定について

1-1 計画策定の趣旨

新型コロナウイルス感染拡大に伴う公共交通利用者の減少、新しい生活様式の浸透、働き方改革の推進、ICT 技術の進展など、公共交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えています。

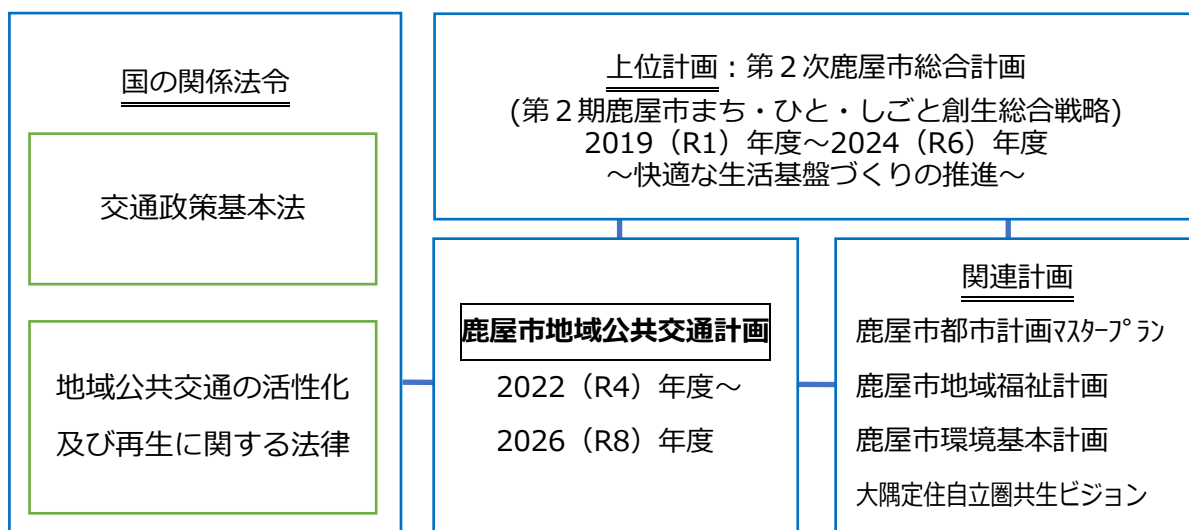
このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（R2.11 施行）により、地方公共団体が地域の関係者と協議しながら、輸送資源の総動員による移動手段の確保や既存の公共交通サービスの改善の徹底など、地域が自らデザインし、実情に即した公共交通サービスの形成や再構築が求められています。

こうした背景を踏まえ、地域における課題を解消し、将来にわたり持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを実現していくため、本計画を策定するものです。

1-2 計画の位置づけ

・「第2次鹿屋市総合計画（第2期鹿屋市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」を上位計画とし、「鹿屋市都市計画マスタープラン」ほか関連計画等との整合性を図ります。

■法令・計画の位置づけ



1-3 計画の区域

- ・本計画の対象となる区域は、鹿屋市全域とします。



1-4 計画の期間

- ・本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。
- ・交通環境や社会情勢、地域ニーズ等の変化に対応するため、期間内においても、必要に応じて計画の見直しや修正を行います。

年度 主な計画	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	
市総合計画													
市まち・ひと・しごと 創生総合戦略													
市都市計画 マスタープラン											2036 年度まで		
市地域 福祉計画													
市環境 基本計画									2029 年度まで				
市地域公共交通 網形成計画													
市地域 公共交通計画													

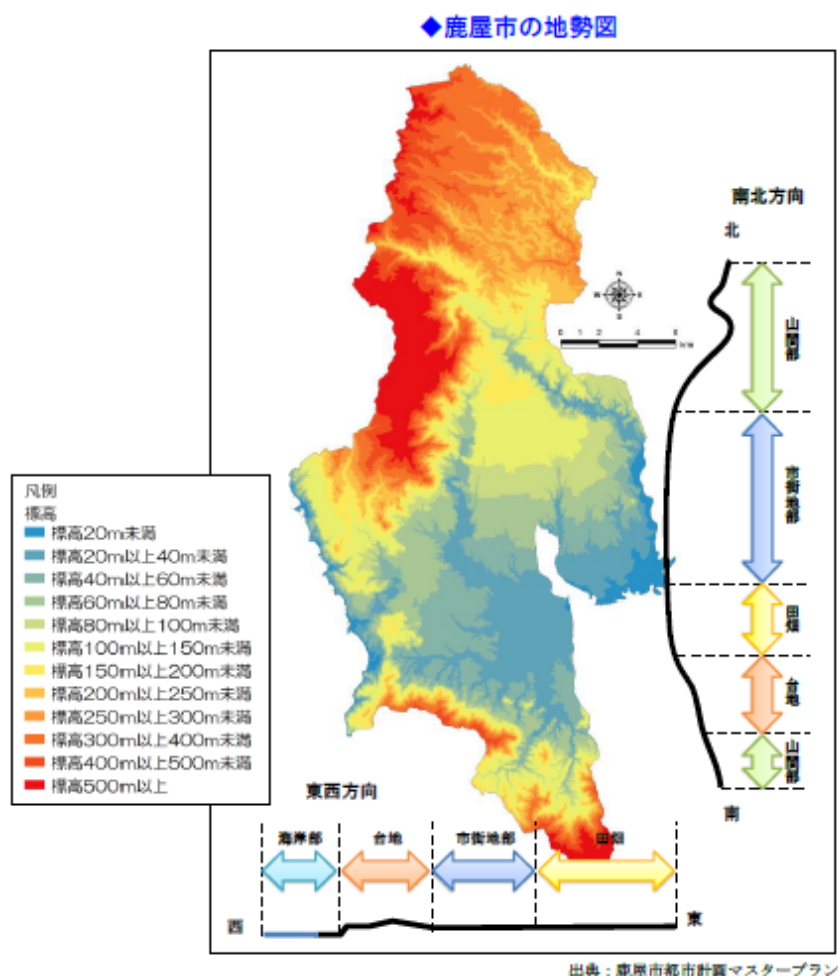
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(R2.6 改正、R2.11 施行)

2 鹿屋市及び地域公共交通の現状

2-1 鹿屋市の概況

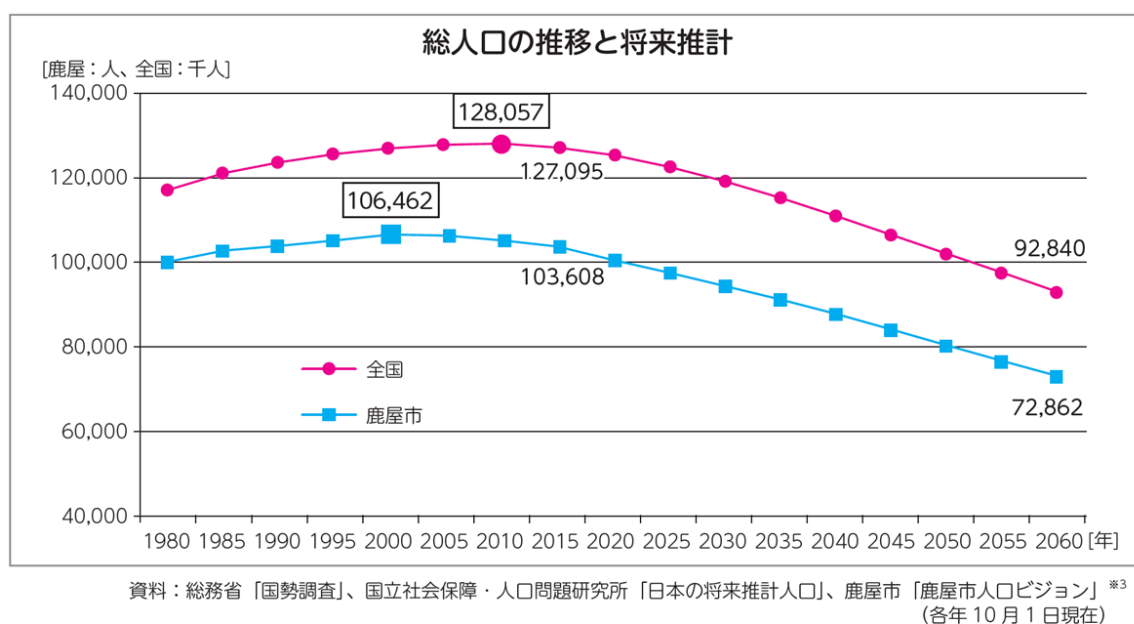
① 位置及び地勢

- ・本市は、本土最南端へと伸びる大隅半島のほぼ中央に位置し、大隅地域の交通・産業・経済・文化の拠点となっています。
- ・市域北部には、日本の自然百選に選ばれている壮大な高隈山系が連なり、市域北東部は山林地帯となっています。その南側には国営第1号の畑地かんがい施設をもつ笠野原台地や肝属平野が広がり、市域中央部にかけて平坦地が続いています。市域西部は、錦江湾に面しており、美しい海岸線が見られ、市域南部は、神代三山陵の一つである吾平山上陵を有する山林地帯となっています。
- ・市の面積は 448 km²、鹿児島県総面積 9,187 km²の約 5 %を占めています。また、田・畑・山林等の土地利用が市全体の約 8 割を占めています。



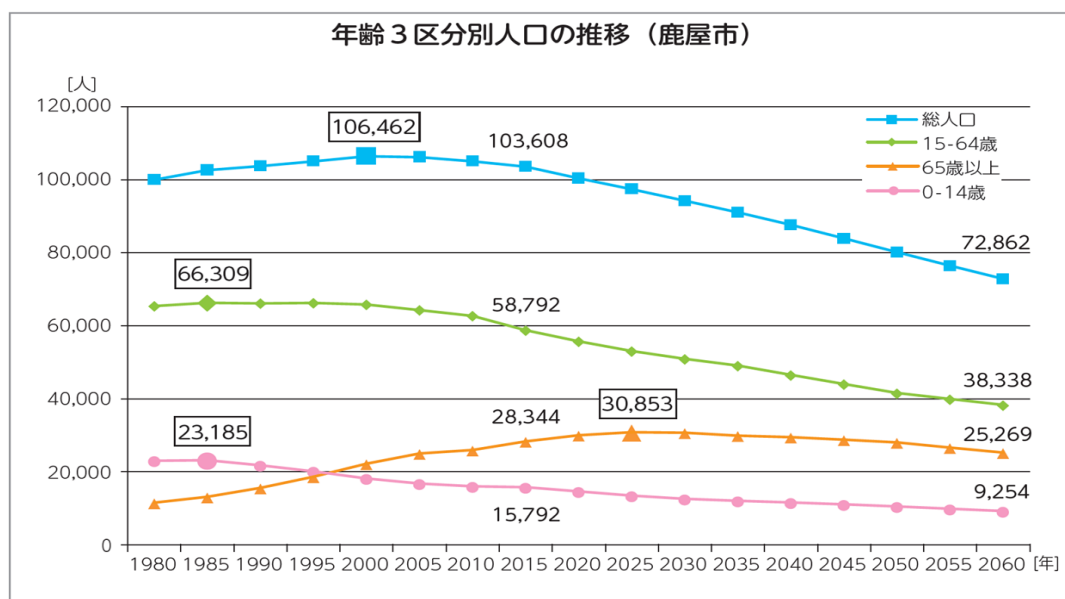
② 人口動向

- ・我が国の人口は、2015 年の国勢調査※₁ において約 1 億 2,710 万人であり、2010 年の調査結果と比較すると約 96 万人減少し、同調査開始以来、初めての人口減少となりました。
- ・また、国立社会保障・人口問題研究所※₂ の推計によると 2060 年には 9,300 万人程度まで減少することが推計されており、本格的な人口減少社会を迎えることが予測されています。
- ・本市では、国より 10 年早く人口減少が始まっており、2000 年の 10 万 6,462 人と比較すると 2015 年までの 15 年間で約 3,000 人が減少し、2060 年には 7 万 3,000 人程度まで減少することが予測されています。
- ・年代別にみると 0 歳から 14 歳の年少人口と 15 歳から 64 歳までの生産年齢人口は減少を続け、地域別の将来人口は、寿地域を除く全ての地域で減少する見込みとなっており、人口が少ない地域ほど将来人口の減少幅は大きく、特に輝北地域や高隈地域、高須・浜田地域では、2040 年（令和 22 年）の人口は 2010 年（平成 22 年）の半分以上になると予測されます。



※ は、グラフ内においてピークとなっている数値

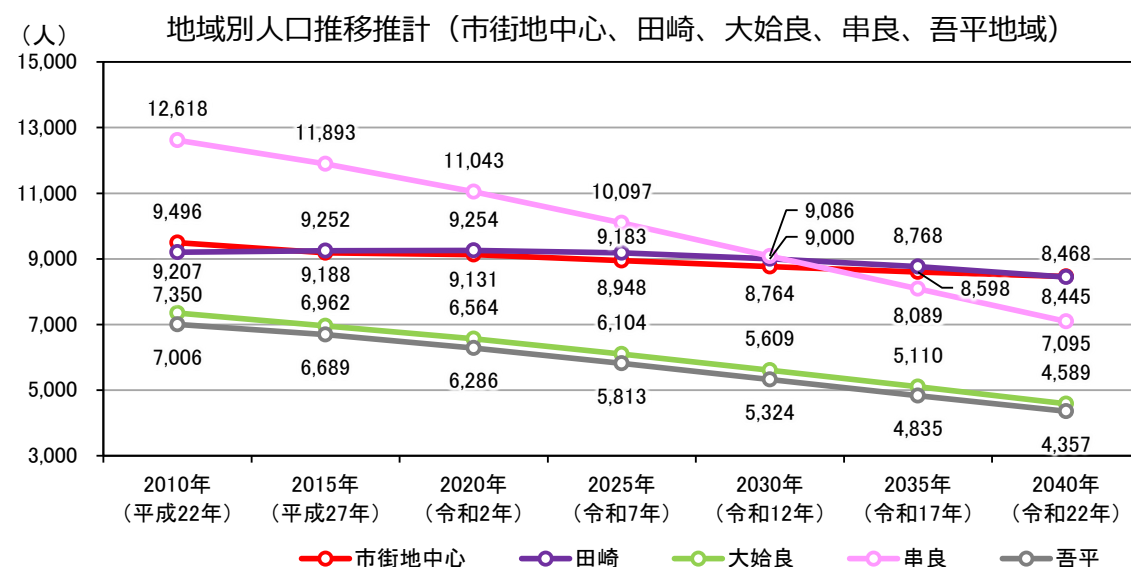
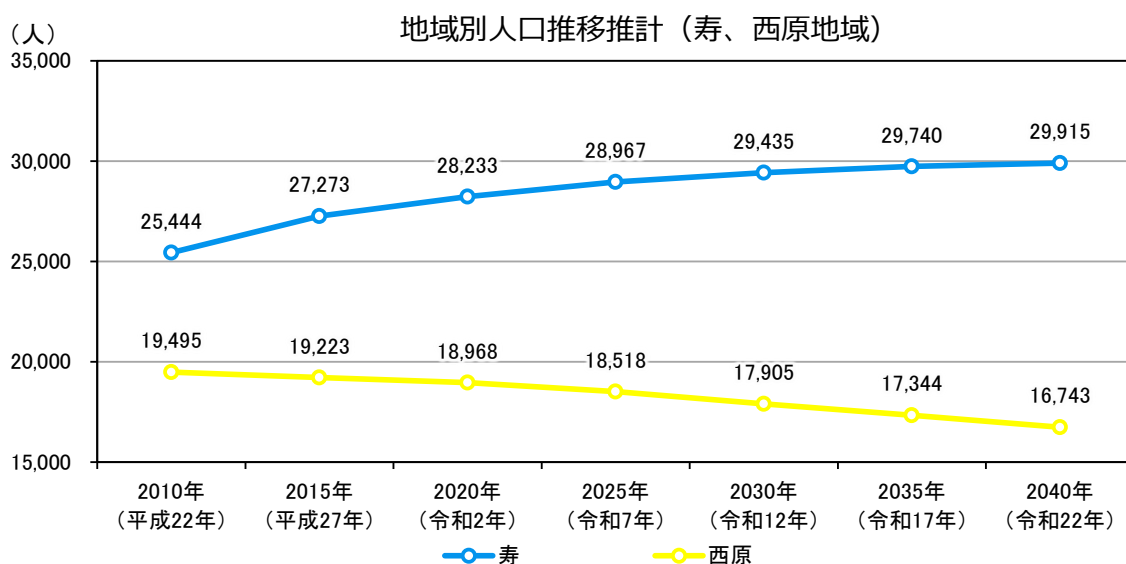
- ※₁ 国勢調査：国内の人口・世界の実態等を把握するために 5 年毎に行われる調査（最新の公表値：2015 年）
- ※₂ 国立社会保障・人口問題研究所（社人研）：人口や世帯の動向を捉え、社会保障政策や制度について研究を行う国立の研究機関
- ※₃ 鹿屋市人口ビジョン：国勢調査や社人研推計、アンケート調査結果等により、鹿屋市の人口問題に対する基本認識や目指すべき将来の方向等を定めたもの



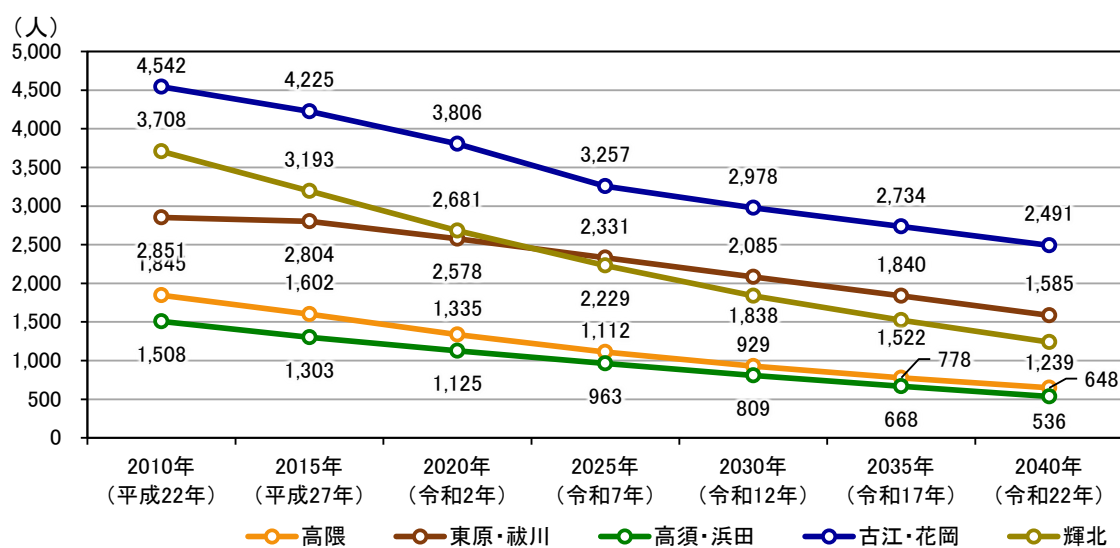
資料：総務省「国勢調査」、鹿屋市「鹿屋市人口ビジョン」（各年10月1日現在）

※国勢調査の総人口には年齢不詳が含まれるため、年代別人口の合計と総人口は一致しない。

※□は、グラフ内においてピークとなっている数値



地域別人口推移推計（高隈、東原・祓川、高須・浜田、古江・花岡、輝北地域）

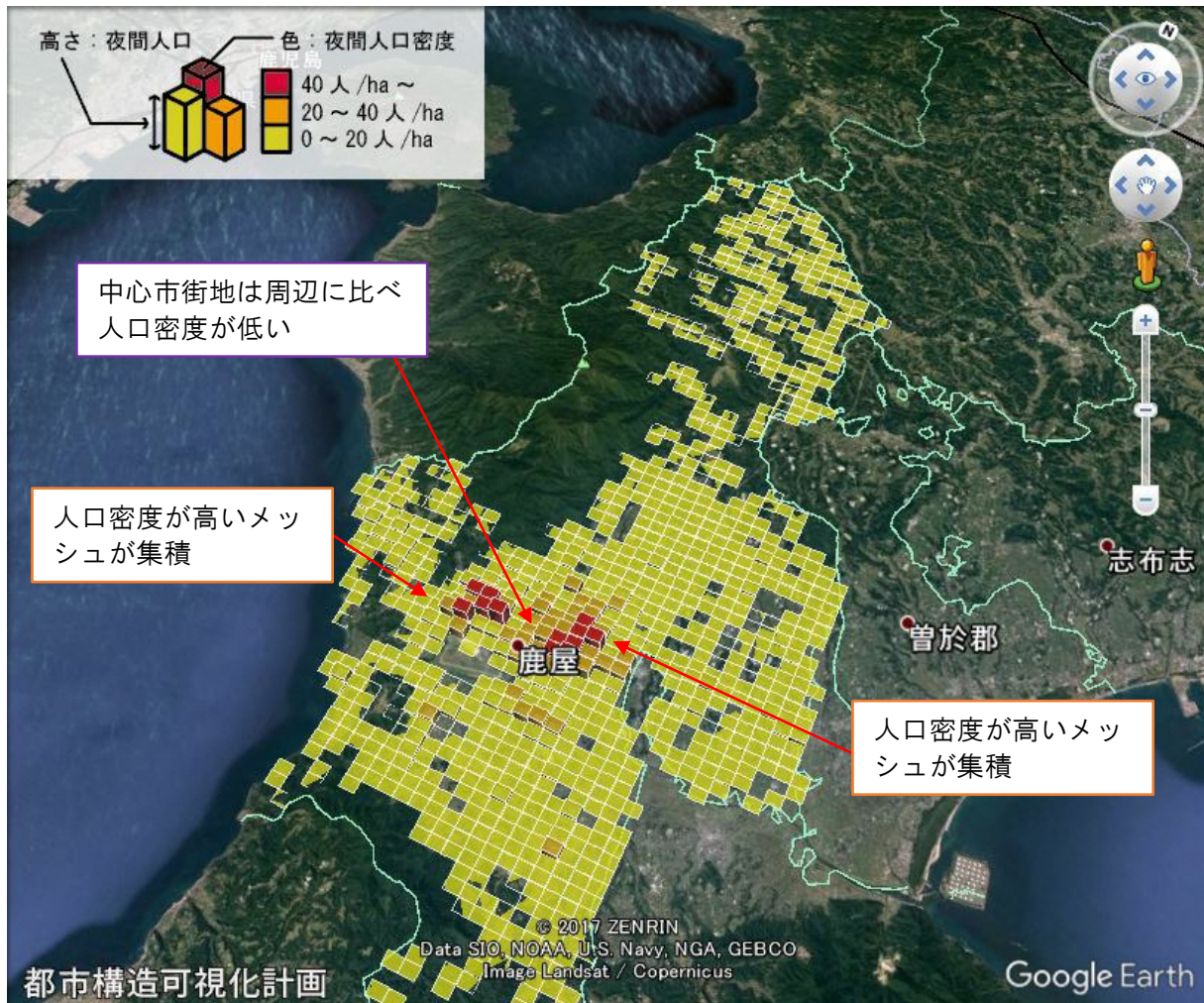


出典：鹿屋市

③ 人口分布

- ・ 2015 年（平成 27 年）の人口密度分布をみると、寿・西原地域（赤色のメッシュ）やその周辺が高くなっています。中心市街地は周辺に比べ人口密度は低く、郊外部と同水準となっています。2010 年（平成 22 年）と 2015 年（平成 27 年）の集積状況を比較すると大きな変化はみられません。

■人口密度分布（2015）



出典:都市構造可視化計画（2015 国勢調査）

④ 通勤・通学

[通勤] ・他市町から本市への通勤者数は 6,918 人（流入）、本市から他市町への通勤者数は 6,292 人（流出）で、626 人の流入超過となっています。

[通学] ・他市町から本市への通学者数は 1,078 人（流入）、本市から他市町への通学者数は 649 人（流出）で、429 人の流入超過となっています。

[通勤・通学] ・他市町から本市への流入者数は 7,996 人、本市から他市町への流出者数 6,941 人で、1,055 人の流入超過となっています。

（参考）地域別では、曾於市と志布志市が流出超過の地域となっています。

■通勤者の流入流出の状況

流入者・6,918人の地域別構造割合				流出者・6,292人の地域別構造割合			
1位	肝付町	1,953人	28.23%	1位	肝付町	1,634人	25.97%
2位	大崎町	763人	11.03%	2位	大崎町	808人	12.84%
3位	東串良町	727人	10.51%	3位	志布志市	744人	11.82%
4位	垂水市	661人	9.55%	4位	垂水市	727人	11.55%
5位	志布志市	634人	9.16%	5位	東串良町	579人	9.20%
6位	錦江町	482人	6.97%	6位	錦江町	490人	7.79%
7位	鹿児島市	462人	6.68%	7位	曾於市	322人	5.12%
8位	南大隅町	296人	4.28%	8位	鹿児島市	308人	4.90%
9位	曾於市	284人	4.11%	9位	南大隅町	218人	3.46%
10位	霧島市	247人	3.57%	10位	霧島市	173人	2.75%
11位	その他	409人	5.91%	11位	その他	289人	4.60%

■通学者の流入流出の状況

流入者・1,078人の地域別構造割合				流出者・649人の地域別構造割合			
1位	肝付町	258人	23.93%	1位	志布志市	237人	36.52%
2位	大崎町	182人	16.88%	2位	鹿児島市	142人	21.88%
3位	垂水市	139人	12.89%	3位	霧島市	69人	10.63%
4位	志布志市	127人	11.78%	4位	肝付町	37人	5.70%
5位	錦江町	107人	9.93%	5位	始良市	23人	3.54%
6位	東串良町	100人	9.28%	6位	宮崎県都城市	22人	3.39%
7位	南大隅町	63人	5.84%	7位	垂水市	15人	2.31%
8位	曾於市	18人	1.67%	8位	福岡県福岡市	11人	1.69%
9位	霧島市	10人	0.93%	9位	いちき串木野市	8人	1.23%
10位	鹿児島市	6人	0.56%	10位	宮崎県宮崎市	7人	1.08%
11位	その他	68人	6.31%	11位	その他	78人	12.03%

■通勤・通学者の地域間の流動状況

	流入者数	流出者数	流入者数-流出者数
肝付町	2,211人	1,671人	540人
東串良町	827人	579人	248人
大崎町	945人	808人	137人
南大隅町	359人	223人	136人
錦江町	589人	491人	98人
垂水市	800人	742人	58人
その他	477人	428人	49人
鹿児島市	468人	450人	18人
霧島市	257人	242人	15人
曾於市	302人	326人	-24人
志布志市	761人	981人	-220人
合計	7,996人	6,941人	1,055人

流出超過
流出超過

出典：RESAS（2015 国勢調査）

⑤ 観光

- ・年間の観光施設別の入込客数（日帰り客）は、「霧島ヶ丘公園・ばら園」が最も多く、令和元年度で約 23 万人が訪れ、次いで、「大隅広域公園」が約 21 万人となっています。
- ・入込客数は施設ごとに毎年増減はありますが、5 年前と比較すると、「霧島ヶ丘公園・ばら園」、「吾平山上陵」、「天球館・うわば公園」への訪問が増えています。
- ・「天球館・うわば公園」を除いては、いずれの施設も「路線バス」や「くるりんバス」の利用でアクセス可能です。
- ・宿泊客は毎年 24 万人前後を推移し、5 年前と比較すると 15,809 人増加しています。

■年間入込客数（観光・日帰り客）

（単位：人）

	H27	H28	H29	H30	R1	R1-H27比較
鹿屋航空基地史料館	92,463	67,259	72,159	67,430	61,402	-31,061
霧島ヶ丘公園・ばら園	131,588	107,906	120,471	197,561	230,157	98,569
大隅広域公園	236,451	222,942	222,060	230,065	211,726	-24,725
吾平山上陵	17,965	44,682	46,128	44,514	23,052	5,087
平和公園（観光）	48,730	81,760	51,145	40,447	26,754	-21,976
天球館・うわば公園	21,587	22,336	21,204	29,087	23,582	1,995

出典：鹿屋市

■年間入込客数（宿泊客）

（単位：人）

	H27	H28	H29	H30	R1	R1-H27比較
鹿屋市	231,533	232,245	244,029	251,071	247,342	15,809

出典：鹿屋市

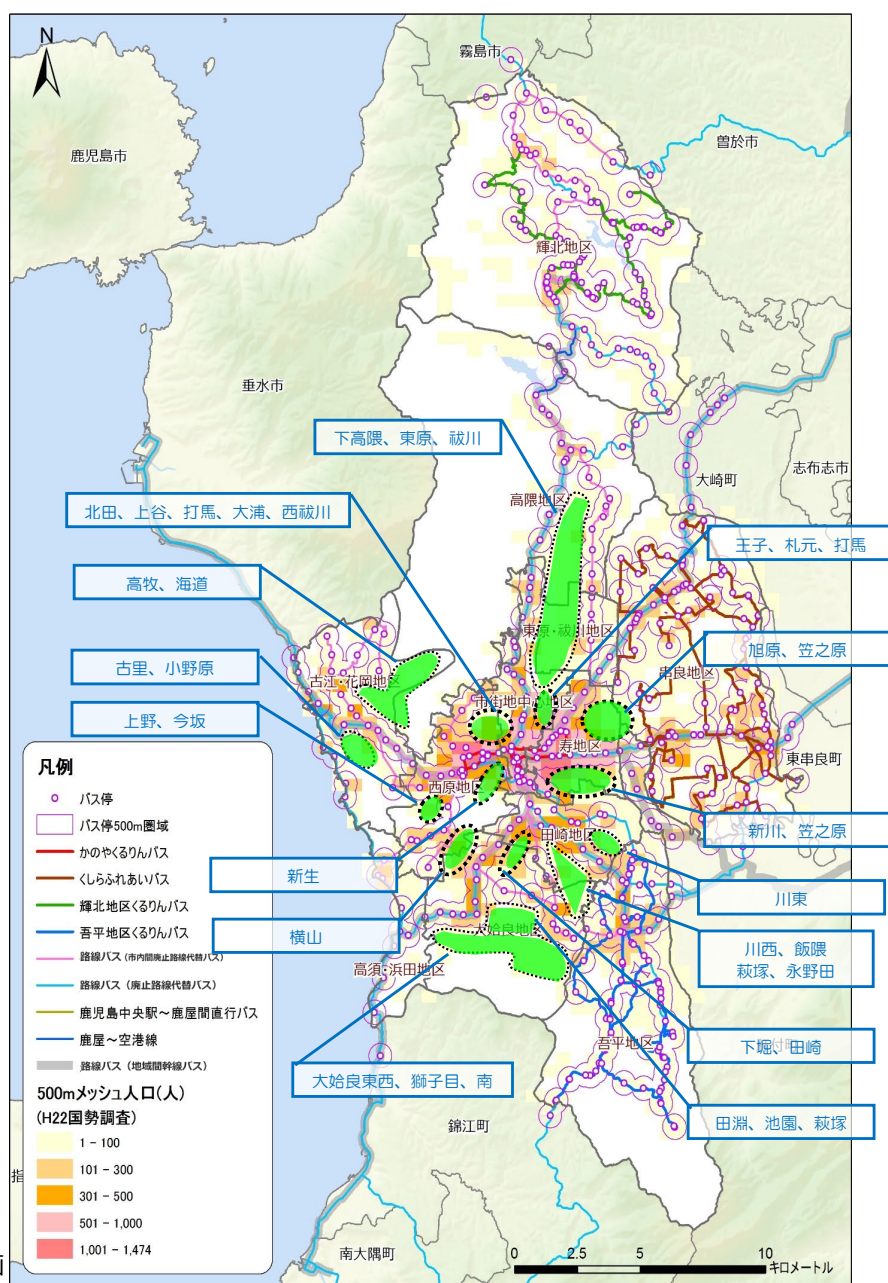
2-2 公共交通の現状

I 公共交通ネットワーク

- ・本市の公共交通は、①路線バス（鹿児島中央駅-鹿屋間直行バス含む）、②鹿児島空港行き空港連絡バス、③一般乗用タクシー、④コミュニティ交通（くるりんバス、かのや市乗合タクシー）です。
- ・路線バスの運行は、中心市街地にある鹿屋バス停留所（リナシティかのやバス待合所）を交通結節点に、大隅半島の各市町の行政施設や商業施設・医療福祉施設等を結び、放射状に大隅半島全域へネットワークを形成しています。

II 公共交通空白地域（公共交通不便地域）

- ・公共交通空白地域については、国において明確な定義はなく、各自治体でそれぞれの実情に合わせて定義しており、本市における公共交通空白地域は、平成28年度に策定した「鹿屋市地域公共交通網形成計画（H28-R1）」で15地域としています。



出典：H28

鹿屋市地域公共交通網形成計画

① 路線バス（鹿児島中央駅-鹿屋間直行バス含む）

[①- 1 路線バス]

・本市では、バス事業者による民間路線バスが 41 路線運行（R3.10 時点）されていますが、
運転手不足や利用者数の減少等により、一部路線の廃止や減便等の再編も行われています。

- ▶ 地域間幹線バス 8 路線
- ▶ 廃止路線代替バス（複数市町間） 23 路線
- ▶ 市内間廃止路線代替バス 10 路線

・利用者数の減少と燃料費等諸費用の増加により、本市の負担額は増加しています。

■ 路線バスの利用者数等の比較（R2-H27 比較、各年 10 月～9 月）

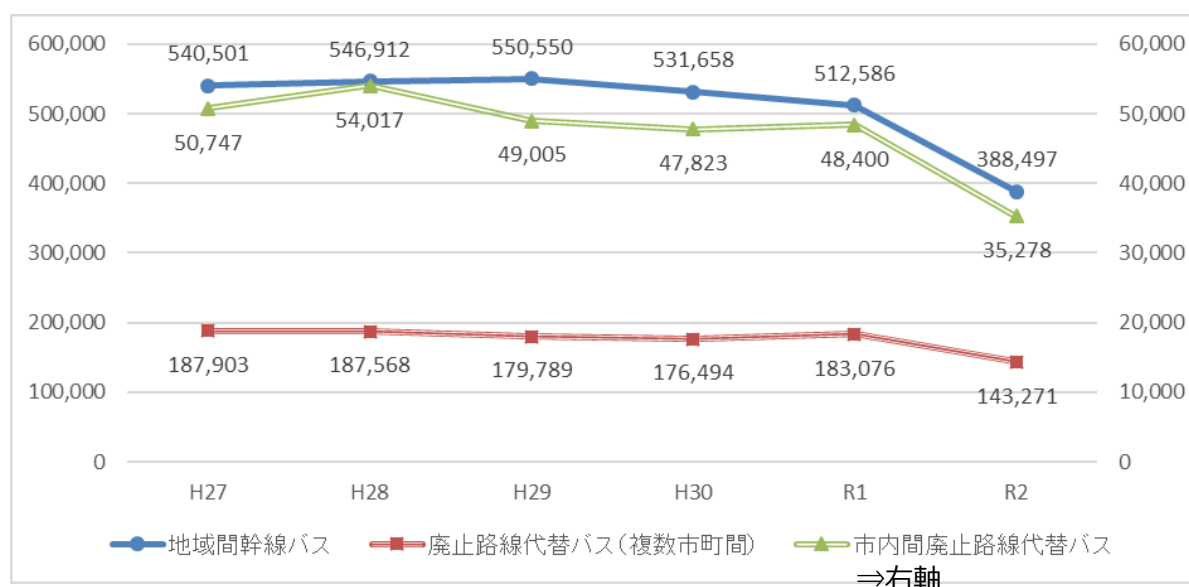
区分	利用者数(人)		キロ単価経費(円)		備考
地域間幹線バス	H27	540,501	H27	225.62	国県市の 補助対象路線
	R2	388,497	R2	237.86	
	比較	-152,004	比較	12.24	
廃止路線代替バス (複数市町間)	H27	187,903	H27	211.07	県市の 補助対象路線
	R2	143,271	R2	266.61	
	比較	-44,632	比較	55.54	
市内間 廃止路線代替バス	H27	50,747	H27	211.07	市の 補助対象路線
	R2	35,278	R2	262.56	
	比較	-15,469	比較	51.49	

■ 路線バスの運行経費等（R2-H27 比較、各年 10 月～9 月）

区分		A:運行経費(円)	B:運賃収入(円)	市負担額(円)	収支率(B/A)
地域間幹線バス	H27	248,767,503	123,150,503	5,156,000	49.5%
	R2	255,156,035	115,143,018	10,398,000	45.1%
	比較	6,388,532	-8,007,485	5,242,000	-4.4%
廃止路線代替バス (複数市町間)	H27	121,290,203	42,029,846	39,478,000	34.7%
	R2	155,664,713	43,114,193	55,192,000	27.7%
	比較	34,374,580	1,084,347	15,714,000	-7.0%
市内間 廃止路線代替バス	H27	30,027,542	8,793,598	21,228,000	29.3%
	R2	31,735,422	6,569,178	25,160,000	20.7%
	比較	1,707,880	-2,224,420	3,932,000	-8.6%

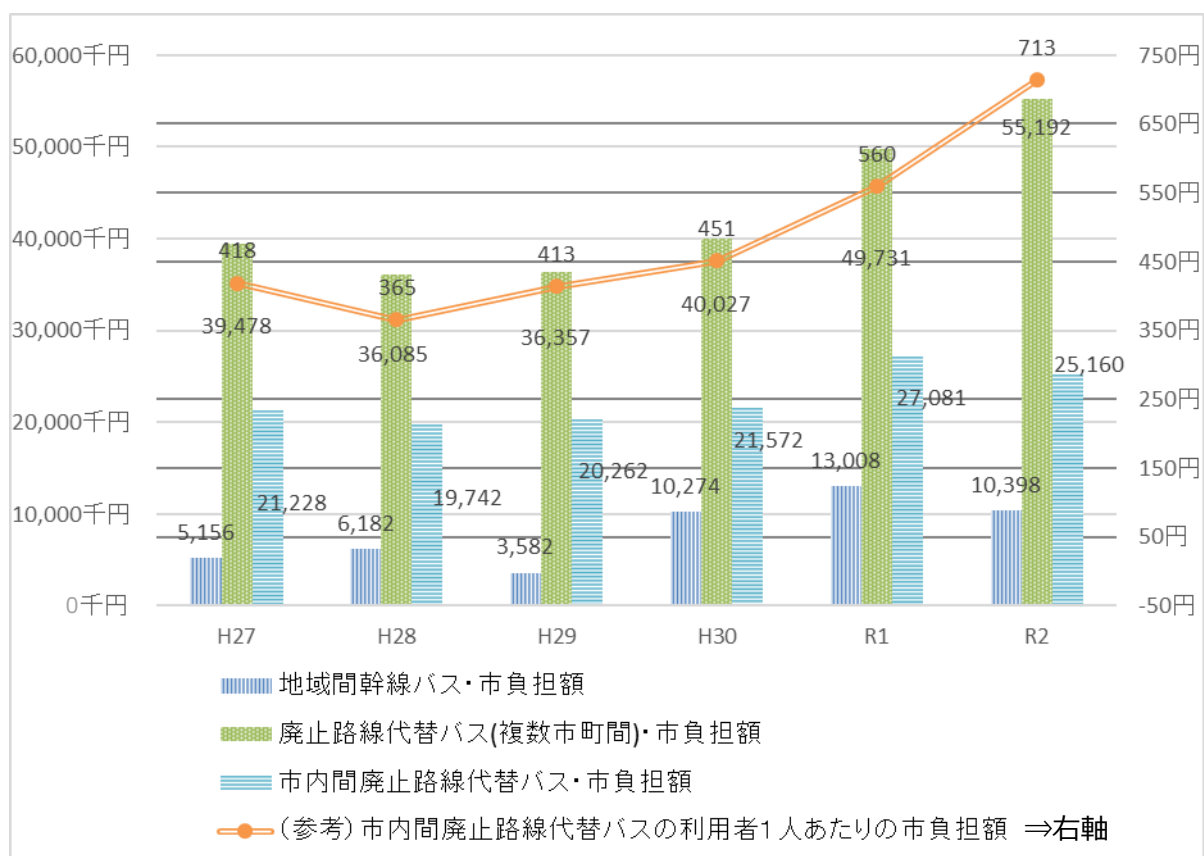
■路線バスの利用者数の推移（各年 10 月～9 月）

（単位：人）



出典：鹿屋市

■路線バスの市負担額の推移（各年 10 月～9 月）



出典：鹿屋市

[①-2 鹿児島中央駅-鹿屋間直行バス]

- ・車両がそのままフェリーに乗船するため、フェリーと路線バスの乗り継ぎなしで鹿児島市と鹿屋市へアクセスできる都市間交通のバスとして多くの方に利用されています。
- ・近年の利用者数は 65,000 人前後を推移し、1 便あたりの利用者数も 15.0 人前後を維持していましたが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染拡大による利用控えから、前年比 53.6%の利用減少となっています。

■鹿児島中央駅-鹿屋間直行バスの運行概要

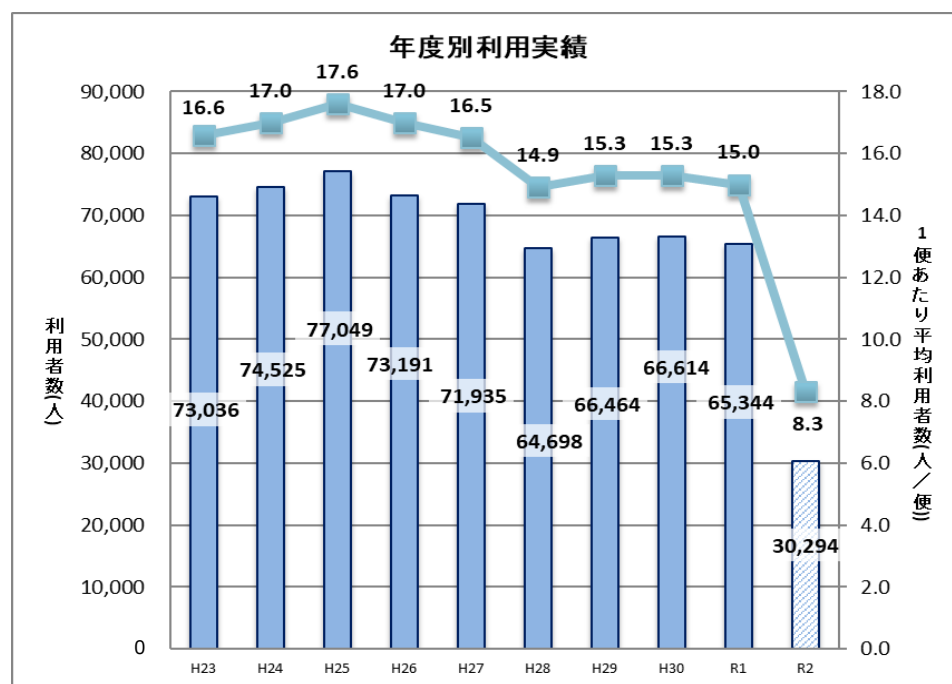
運行車両	中型バス（3 台で運行、40 座席/台）
運行曜日	毎日
運行回数	6 便（片道 12 便）
バス停留所 （大隅管内）	東笠之原、東団地前、寿中央、鹿屋(リナシティかのや)、航空隊前、 鹿屋体育大前・白水、古江、垂水港
運行主体	バス事業者（自主運行）

■運賃・割引制度

()は小人運賃

鹿児島市	鹿屋・垂水市	運賃
県庁前 騎射場 鹿児島中央駅 天文館 金生町	東笠之原、東団地前、寿中央	1,500 円(750 円)
	鹿屋(リナシティかのや)、航空隊前	1,400 円(700 円)
	鹿屋体育大前・白水、古江	1,300 円(650 円)
	垂水港	700 円(350 円)

■利用者数と 1 便あたりの平均利用者数（各年 4 月～3 月）



出典：鹿屋市

② 鹿児島空港行き空港連絡バス

- ・平成 27 年 10 月から高速道路経由での運行が開始され、一般道路霧島市経由では、鹿児島空港以外に、霧島市役所前・ホテル京セラ前で乗降可能となり、路線バスを乗り換えることなく、霧島市内へアクセスすることが可能になりました。

運行車両	大型バス（6 台で運行）
運行曜日	毎日
運行回数	12 便（片道 24 便） ・高速道路経由 4 便、一般道路霧島市経由 8 便
バス停留所 （鹿屋市内）	東笠之原、東団地前、寿中央、市役所前、鹿屋（リナシティかのや）、旭原、上祓川、高隈、ゴルフ場前、輝北総合支所前、市成出張所前
運行主体	バス事業者（自主運行）

③ 一般乗用タクシー

- ・一般社団法人鹿児島県タクシー協会に所属し、市内に本社・営業所があるタクシー事業者は 6 社あり、利用者のニーズにあわせたドア to ドアの移動手段として利用されています。
- ・デマンド交通やスクールタクシーを行う事業者もあり、合計で約 100 台保有しています。

④ くるりんバス（運賃 100 円：割引制度有り、12/29～1/3 運休）

- ・公共交通空白地域を解消し、地域住民の日常生活の移動手段を確保するため、バス事業者への運行委託により、くるりんバス 16 路線を 4 台（座席数 18 席×3 台、10 席×1 台）で運行しています。
 - ▶鹿屋地域 4 路線
 - ▶吾平地域 2 路線
 - ▶輝北地域 4 路線
 - ▶串良地域 6 路線
- ・全体の利用者数は 5 年前と比較（R2-H27）すると 1,280 人増加していますが、吾平・串良地域の利用者数は著しく減少しています。
- ・燃料費等諸費用の増加と、令和元年度に 2 路線を新設したことも関係し、本市の負担額は増加しています。

H27：14 路線（鹿屋地域 2 路線、吾平地域 2 路線、輝北地域 4 路線、串良地域 6 路線）
R2：16 路線（鹿屋地域 4 路線、吾平地域 2 路線、輝北地域 4 路線、串良地域 6 路線）

■ くるりんバスの利用者数等の比較（R2-H27 比較）

区分	利用者数(人)		キロ単価経費(円)		備考
全体 鹿屋地域 吾平地域 輝北地域 串良地域	H27	32,822	H27 R2 比較	 211.07 262.56 51.49	国の 補助対象路線
	R2	34,102			
	比較	1,280			
	H27	26,009			
	R2	29,406			
	比較	3,397			
	H27	2,052			
	R2	938			
	比較	-1,114			
	H27	2,188			
	R2	2,212			
	比較	24			
	H27	2,573			
	R2	1,546			
	比較	-1,027			

注) 利用者数：各年 10 月～9 月、キロ単価経費：各年 4 月～3 月

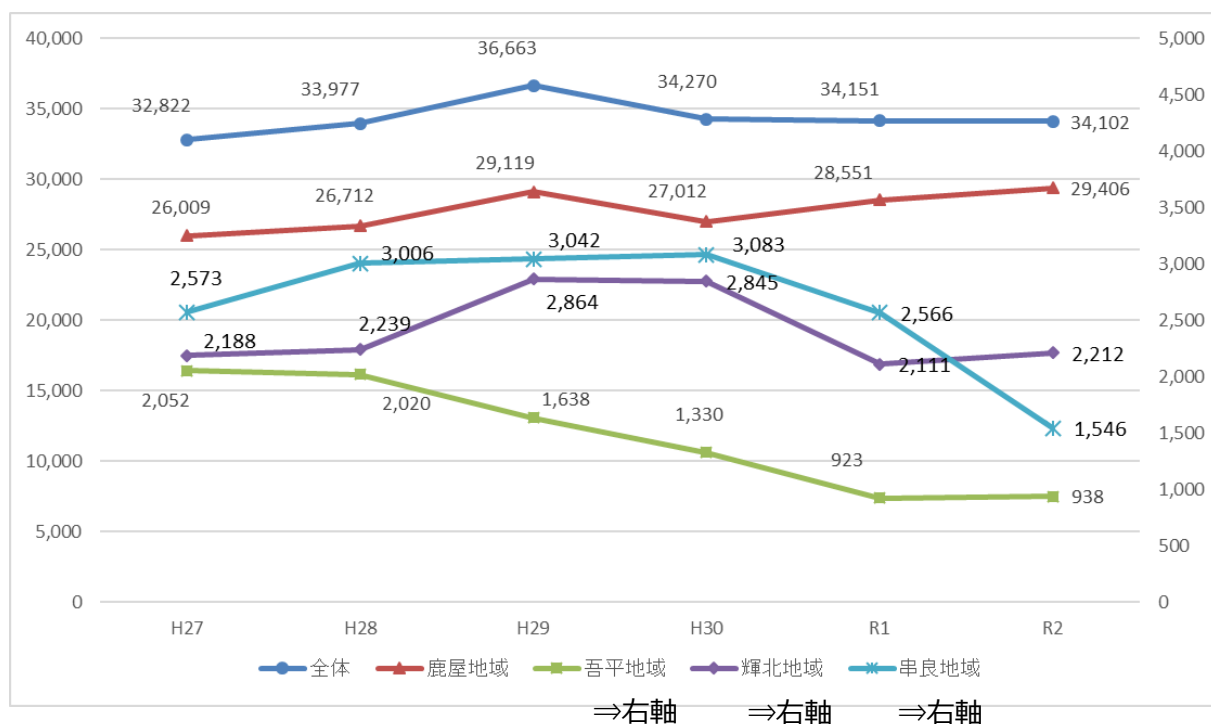
■ くるりんバスの運行経費等（R2-H27 比較、各年 4 月～3 月）

区分		A:運行経費(円)	B:運賃収入(円)	国庫補助(円)	市負担額(円)	収支率(B/A)
全体 鹿屋地域 吾平地域 輝北地域 串良地域	H27	18,567,097	2,803,335	6,362,000	9,394,000	15.1%
	R2	32,916,596	2,399,750	9,823,000	20,693,846	7.3%
	比較	14,349,499	-403,585	3,461,000	11,299,846	-7.8%
	H27	7,163,380	2,125,450	2,976,000	2,061,000	29.7%
	R2	18,921,806	2,041,450	4,508,500	12,371,856	10.8%
	比較	11,758,426	-84,000	1,532,500	10,310,856	-18.9%
	H27	3,603,979	203,060	1,767,000	1,633,000	5.6%
	R2	4,351,932	72,700	2,178,000	2,101,232	1.7%
	比較	747,953	-130,360	411,000	468,232	-3.9%
	H27	3,358,927	211,177	1,619,000	1,527,000	6.3%
	R2	4,460,475	180,400	1,874,000	2,406,075	4.0%
	比較	1,101,548	-30,777	255,000	879,075	-2.3%
	H27	4,440,811	263,648	0	4,173,000	5.9%
	R2	5,182,383	105,200	1,262,500	3,814,683	2.0%
	比較	741,572	-158,448	1,262,500	-358,317	-3.9%

注) 国庫補助は各年 10 月～9 月運行分

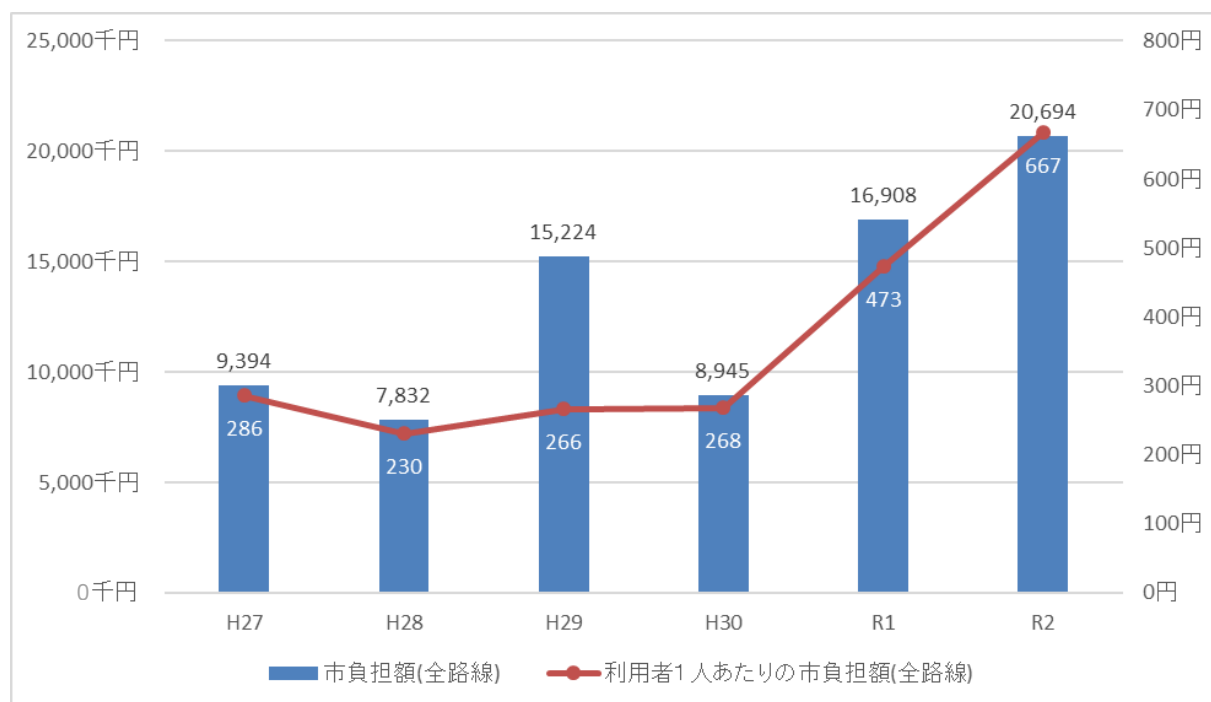
■ くるりんバスの利用者数の推移（各年 10 月～9 月）

（単位：人）



出典：鹿屋市

■ くるりんバスの市負担額と利用者 1 人あたりの市負担額の推移（各年 4 月～3 月）



注) H29 の 1 人あたりの市負担額は 2 交通事業者（220 円、311 円）の平均値

出典：鹿屋市

⑤ かのや市乗合タクシー（料金 300 円・500 円：割引制度有り、12/29～1/3 運休）

- ・高齢化率が高く路線バスの運行が脆弱な「天神・船間地域」から商業施設や医療施設等の機能が集積する「西原地域」までの予約型乗合タクシーを、タクシー事業者への運行委託により平成 29 年 10 月から開始し、平成 30 年 10 月運行分からは、国庫補助の認定を受けています。

■ 運行概要

運行日	運行本数	運行区域	停留所（19 箇所）
火・金曜日	1 日 4 便 ・往路 2 便 ・復路 2 便	天神・船間地域 ～ 花岡・西原地域	天神 4 箇所・船間 4 箇所 花岡 3 箇所・西原 8 箇所

■ 利用状況等（各年 10 月～9 月）

項目	H30	R 1	R2
A・運行日数	70 日	80 日	68 日
B・運行回数	154 回	180 回	163 回
C・計画運行回数	458 回	412 回	412 回
D・稼働率（B/C×100）	33.6%	43.7%	39.6%
E・延べ利用者数（）は会計年度	292 人(347)	312 人(310)	286 人(302)
F・1 便あたりの利用者数（E/B）	1.89 人	1.73 人	1.75 人
G・月平均利用者数	24.3 人	26.0 人	23.8 人
H・国庫補助金	-	204,000 円	192,000 円

■ 乗合タクシーの市負担額と利用者 1 人あたりの市負担額（各年 4 月～3 月）

項目	H30	R 1	R2
I・運行経費（メーター料金）	363,200 円	346,100 円	360,250 円
J・料金収入	127,450 円	115,250 円	110,450 円
K・市負担額（I - J - H）	235,750 円	26,850 円	57,800 円
L・利用者 1 人あたりの市負担額（K/E）	679 円	86 円	191 円

利用料金（大人 1 人あたり）			
		花岡地区	西原地区
天神・船間地区	←→	300 円	500 円



⑥ 公共交通以外の地域の多様な輸送資源

[⑥-1 スクールバス・スクールタクシー]

- ・学校統廃合により、通学が困難となる児童・生徒を対象としたスクールバス、スクールタクシーを合計 14 路線運行しています。
- ・運行ルートは毎年見直されます。

■令和3年度 スクールバス・スクールタクシー運行状況

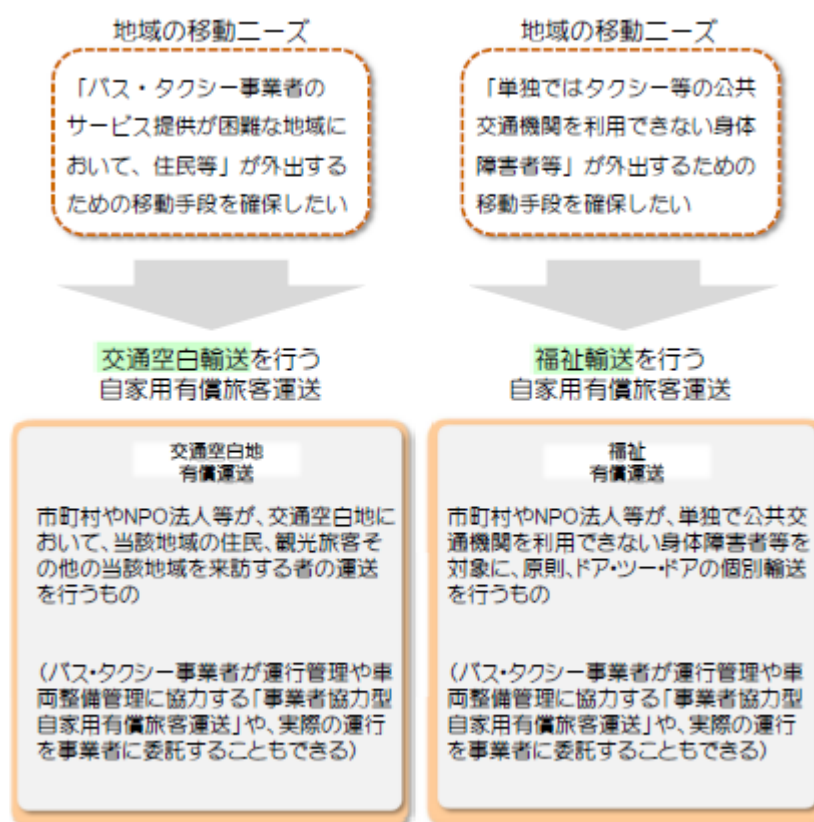
区分	番号	路線名	車両	運行距離	乗車人数	運行回数		
						登校	下校	合計
輝北小	1	第1路線 原別府・平房線	小型バス	15.0km	8	1	2	3
	2	第2路線 諏訪原・櫛久保線	中型バス	17.0km	28	1	2	3
	3	第3路線 市成・名主段線	小型バス	12.1km	21	1	2	3
吾平小	4	吾平小スクールバス	小型バス	8.4km	7	1	1	2
花岡小	5	第1路線 菅原・古江線	大型バス	8.3km	34	1	2	3
	6	第2路線 小野原・花里線	ジャンボタクシー	18.1km	8	1	2	3
野里小 第一鹿屋中	7	野里小・第一鹿屋中 スクールバス	小型バス	10.6km	15	1	2	3
大始良小 大始良中	8	大始良小・大始良中スクールバス	小型バス	6.2km	11	1	2	3
吾平中	9	吾平中学校スクールバス	タクシー	7.0km	3	0	2	2
輝北中学校	10	第1路線 原別府・百引線	小型バス	20.0km	18	1	2	3
	11	第2路線 和泉ヶ野・櫛久保線	小型バス	12.9km	10	1	2	3
	12	第3路線	タクシー	9.0km	3	1	2	3
大始良中	13	大始良中学校スクールバス	タクシー	6.0km	3	0	1	1
第一鹿屋中	14	第一鹿屋中学校スクールバス	タクシー	8.2km	2	0	1	1

出典：鹿屋市

[⑥-2 自家用有償旅客運送]

- ・自動車を使って有償で人を運ぶためには、道路運送法上の許可や登録が必要です。道路運送法では有償運送として「通常の有償運送（バスやタクシー、緑ナンバー）」と「特例の有償運送（白ナンバー）※」が定められています。
- ・「特例の有償運送」に位置づけられている「自家用有償旅客運送」には、「交通空白地有償運送」、「福祉有償運送」があります。
- ・本市では NPO 法人が、要介護者等の送迎サービスを行うための福祉有償運送に取り組んでいます。
- ・現在のところ、本市では交通空白地有償運送の取組事例はありません。

■自家用有償旅客運送の運行形態



出典：国土交通省資料引用

※ 既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が自家用車等を用いて提供する運送サービス

[⑥-3 道路運送法上の許可・登録が不要な運送の一例]

▶鹿屋市通所付添サポート事業

- ・社会福祉協議会の協力により、輝北ふれあいセンターで行われるサロン利用者（高齢者、障がい者）の自宅と輝北ふれあいセンター間を送迎する事業に取り組んでいます。

区分		運営 運行	ナンバー	運転 免許	運送 対象	運送料	概要と典型例
無償	許可・登録 が不要	誰でも	白	1種 でも可	不特定	無償(燃料等実 費可)(謝礼可)	事業者・市町村が行う無料 バス、無償ボランティアに よる運送

出典：国土交通省資料引用

[⑥-4 民間事業所による移動サービス]

▶ドライブサロン

- ・市内の8事業者（社会福祉施設）が、社会福祉協議会のコーディネートにより、高齢者の買い物支援等を行う事業に取り組んでいます。

■生活支援型ドライブサロン（買い物送迎、6地区）

地区	北花岡地区	高隈地区	大始良地区
開始年月	H27.4	H27.4	H28.8
対象町内会	有武、小薄、高牧	重田、瀬戸野、柏木	獅子目
登録要件	概ね 65 歳以上	概ね 65 歳以上	概ね 75 歳以上
目的地	ニシムタ、かくち	ニシムタ	A コープ大始良
実施頻度	週 1 回（木）	週 1 回（水）	週 1 回（火）
地区	串良地区	花里・根木原地区	飯隈・南地区
開始年月	H29.3	H29.3	H29.11
対象町内会	富ヶ尾	花里、根木原	飯隈、南
登録要件	概ね 65 歳以上	概ね 65 歳以上	概ね 65 歳以上
目的地	タイヨー・やまぐち	ニシムタ、かくち	A コープ大始良
実施頻度	週 1 回（火）	週 1 回 花里（火）、根木原（水）	週 1 回（木）

出典：鹿屋市

■生きがいつくり型ドライブサロン（観光・買い物等送迎、2地区）

地区	吾平地区	串良地区
開始年月	H30.10	R1.10
対象町内会	吾平地域	串良地域
登録要件	概ね 65 歳以上	概ね 65 歳以上
目的地	市内名所、観光地、買い物施設	
実施頻度	月 2 回	月 2 回

出典：鹿屋市

▶医療・商業施設等の送迎サービス

- ・医療施設や商業施設等が、移動手段のない高齢者等の通院や買い物支援のため、自主的に送迎サービスに取り組んでいます。

3 将来のまちづくりと地域公共交通の役割と課題

3-1 鹿屋市が目指す将来のまちづくり

- ・第2次鹿屋市総合計画や鹿屋市都市計画マスタープランでは、まちづくりの将来像や基本目標等を以下のように整理し、それぞれに公共交通に関する施策を位置づけています。

■第2次鹿屋市総合計画（上位計画）の施策体系

まちづくりの将来像	基本目標	基本施策
ひとが元気！まちが元気！ 「未来につながる健康都市 かのや」	やってみたい 仕事ができるまち	活力ある農林水産業の振興
		商工業の振興と雇用の促進
	いつでも 訪れやすいまち	地域資源を生かした観光の推進
		スポーツによる交流の推進
		移住・定住の推進
	子育てしやすいまち	子育て支援の充実
		未来につながる教育の充実
	未来につながる 住みよいまち	快適な生活基盤づくりの推進
		安全で安心な生活の実現
		自然環境にやさしいまちづくりの推進
	ともに支えあい、 いきいきと暮らせるまち	地域福祉の充実
		健康づくり・生きがいづくりの推進
		共生協働・コミュニティ活動の推進

出典：鹿屋市

■鹿屋市都市計画マスタープラン（関連計画）の施策体系

【ランドデザイン】

豊かな暮らしを実現する多極ネットワーク型コンパクトシティ

基本目標 1

“住みたい・住み続けたい” と思える 安全で快適な都市づくり

- 土地利用の混在を防ぐとともに、有効利用を図り、まとまりのある居住地域を形成します。
- 生活に必要な便利施設や各種の都市機能を身近に確保し、生活の利便性を高めます。
- 道路のゆとりや交通安全性を確保し、安全安心に行動できるまちをつくります。
- 自然条件の克服や都市施設の強靱化を図り、災害に強い安心して暮らせる都市づくりを進めます。

基本目標 2

“働きたい” と思える にぎわいと活気にあふれる都市づくり

- 農林水産業の振興による活性化のため、生産環境の保全、整備を図る土地利用を進めます。
- 産業基盤の形成を進め、新たな産業の立地、集積を誘導します。
- 商業機能をコンパクトに集約、配置し、にぎわいのある魅力的な中心市街地や地域拠点をつくります。
- 産業活動や物流を支え、商業や都市機能の集積する拠点へのアクセスを確保する道路ネットワークを構築します。

基本目標 3

“訪れたい” と思える 魅力あふれる大隅の中心都市づくり

- 特色ある公園や海・山の観光資源、スポーツ関連機能等を活かし、市内外の交流を促進する拠点をつくります。
- 中心市街地の都市機能集積による一層の高度化を図り、拠点性を高めます。
- 本市への広域からのアクセスの確保および向上を図り、訪れやすい条件をつくります。

基本目標 4

未来に引きつぐ豊かな自然を “守っていく” 都市づくり

- 高隈山や鹿児島湾等の恵まれた自然環境を保全し、活用を図ります。
- 美しい自然景観を守り、活かすとともに、ゆとりと潤いの感じられる市街地景観の創出を図ります。
- 自然環境、良好な景観を壊すことなく次世代へ引き継ぐため、市民、事業者、行政が一体となった取組を行います。
- 資源、エネルギーの循環利用や環境負荷の少ない都市づくりを進め、都市の持続可能性を高めます。

■本市が目指すべき公共交通ネットワークイメージ

鹿屋市都市計画マスタープラン ・将来都市構造図

【中心拠点】

- 寿・西原地域を含む中心市街地
- 行政施設や商業・業務施設、教育・文化施設、医療施設、福祉施設等の都市機能が集積し、市全体の生活を支える拠点

【地域拠点】

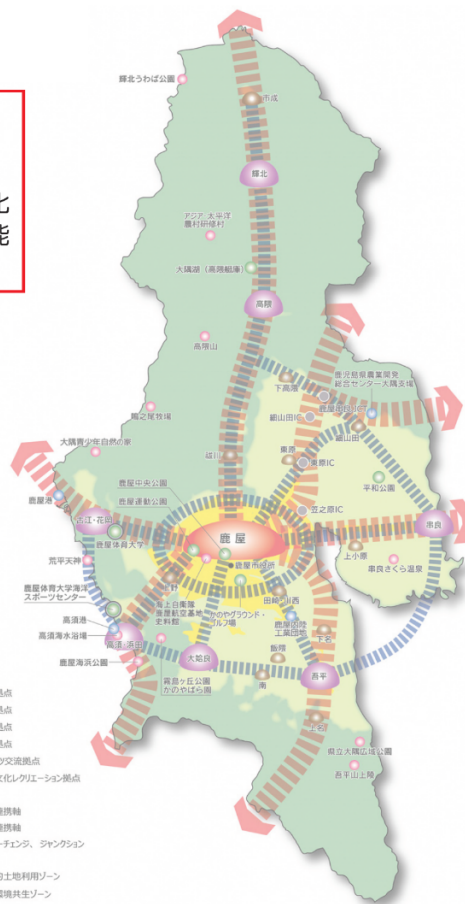
- 輝北・串良・吾平の各総合支所、高隈・大始良・高須・花岡の各出張所の周辺
- 各地域の中心として身近な生活を支える生活利便施設が集積し、周辺の生活拠点や集落の生活を支える拠点

【生活拠点】

- 市成出張所や田崎・野里・祓川・東原・細山田・大黒・上小原・下名・西俣・南・鶴峰の各小学校等の周辺
- 主に集落の中心として生活に必要な食料品店、郵便局、公民館等の生活利便施設が集積し、周辺の集落の生活を支える拠点

凡例

- 中心拠点
- 地域拠点
- 生活拠点
- 産業拠点
- スポーツ交流拠点
- 観光文化レクリエーション拠点
- 広域連携軸
- 地域連携軸
- インターチェンジ、ジャンクション
- 都市的土地利用ゾーン
- 田園環境共生ゾーン
- 自然環境共生ゾーン



出典：鹿屋市

■ 上位計画・関連計画における基本的方向と関連施策（概要）

計画名		基本的方向	関連施策
上位計画	第2次鹿屋市総合計画（第2期鹿屋市まち・ひと・しごと創生総合戦略）	・公共交通の充実	・路線バスは運行路線や便数の維持・確保 ・くるりんバスは利用者や地域住民の日常生活の実情に即した運行内容への見直し ・公共交通空白地域は新たな移動サービスの導入検討
	鹿屋市都市計画マスタープラン	・多極ネットワーク型都市構造を支える道路・交通ネットワークの形成	・誰もが利用しやすい拠点間を結ぶ公共交通の維持確保 ・拠点や集落間の生活利便性を補完しあう効果的な公共交通体系のあり方を検討し、利用しやすい生活交通を確保 ・大隅地域を中心とした広域公共交通ネットワークの構築
関連計画	鹿屋市地域福祉計画	・安心して暮らせる地域づくり	・移動の自由の確保 ・誰もが気軽に利用できる移動手段の確保 ・高齢者、障がい者、子育てに配慮したユニバーサルデザインの推進 ・社会福祉協議会への支援を充実・強化させ、市民活動・ボランティア団体等の活性化・組織化を推進
	鹿屋市環境基本計画	・大気環境の保全	・自動車公害対策としての公共交通の利便性の向上
	大隅定住自立圏共生ビジョン	・交流人口の増加、地域住民の日常生活の移動手段の確保	・交流人口増加のための交通ネットワークの構築

3-2 地域公共交通等の役割

- ・様々な公共交通等の役割を整理し、それぞれを組み合わせた効率的・効果的な交通ネットワークを関係者と連携して構築していきます。

■公共交通サービス

役割	運行形態
複数市町間の移動を支える輸送サービス	路線バス ・地域間幹線バス ・廃止路線代替バス（複数市町間） ・鹿児島中央駅-鹿屋間直行バス
	鹿児島空港行き空港連絡バス
	一般乗用タクシー
市内間の移動を支える輸送サービス	路線バス ・市内間廃止路線代替バス
	くるりんバス （市街地巡回、北ルート、大始良ルート） かのや市乗合ワゴン （花岡・上野線、吾平・川東線、輝北線、串良線）
	一般乗用タクシー

■地域が有する公共交通以外のサービス

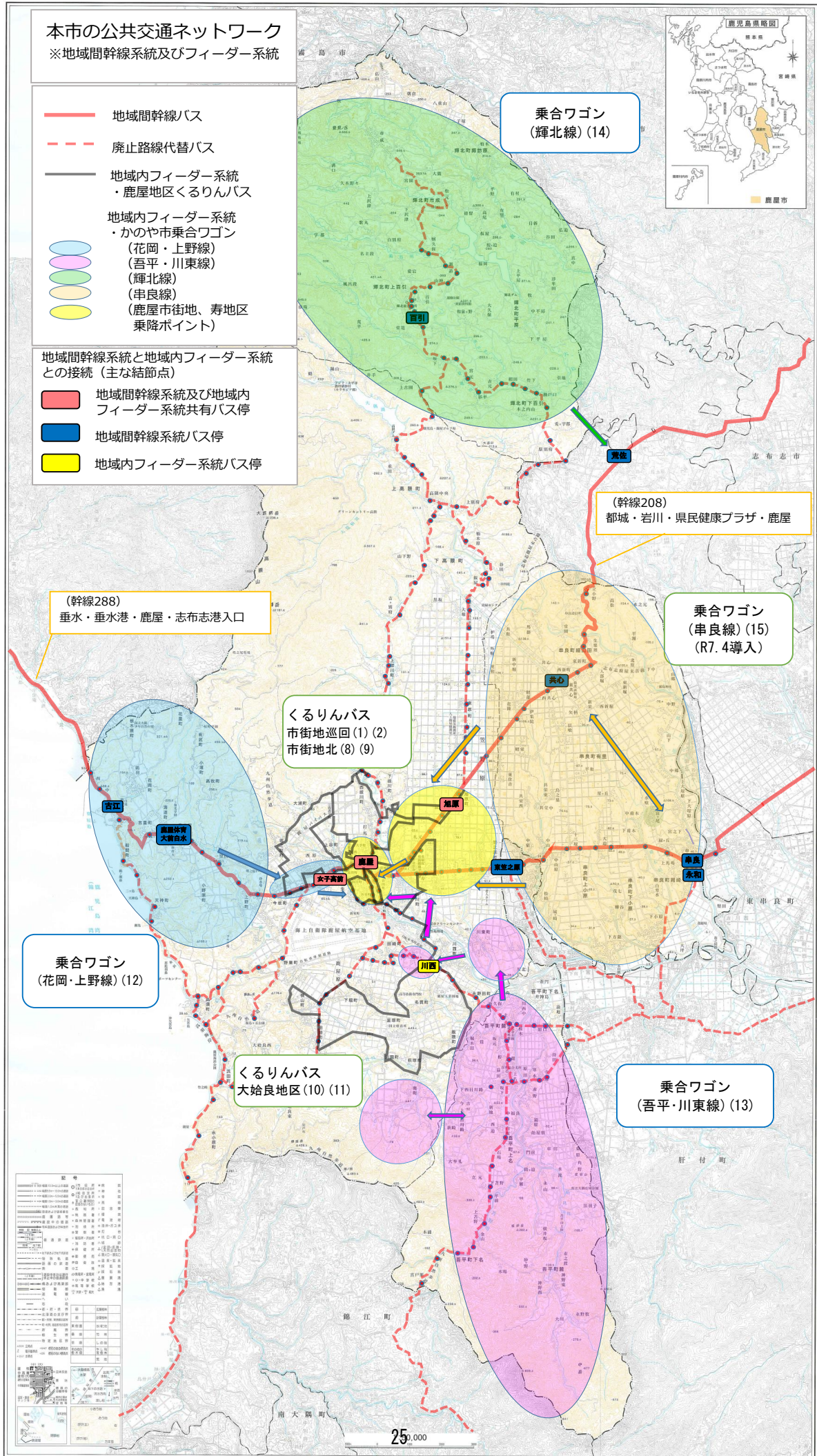
役割	運行形態
バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合（地域）の輸送サービス	自家用有償旅客運送 ・福祉有償運送 など
	道路運送法上の許可や登録を要しない運送 ・鹿屋市通所付添サポート事業 ・地域におけるボランティア運送 など 民間事業所による移動サービス ・ドライブサロン ・医療・商業施設等の送迎サービス など

本市の公共交通ネットワーク ※地域間幹線系統及びフィーダー系統

- 地域間幹線バス
- 廃止路線代替バス
- 地域内フィーダー系統
・鹿屋地区ぐるりんバス
- 地域内フィーダー系統
・かのや市乗合ワゴン
(花岡・上野線)
(吾平・川東線)
(輝北線)
(串良線)
(鹿屋市街地、寿地区
乗降ポイント)

地域間幹線系統と地域内フィーダー系統 との接続 (主な結節点)

- 地域間幹線系統及び地域内
フィーダー系統共有バス停
- 地域間幹線系統バス停
- 地域内フィーダー系統バス停



記号	名称	備考
—	地域間幹線バス	
- - -	廃止路線代替バス	
—	地域内フィーダー系統	
—	鹿屋地区ぐるりんバス	
—	かのや市乗合ワゴン	
—	(花岡・上野線)	
—	(吾平・川東線)	
—	(輝北線)	
—	(串良線)	
—	(鹿屋市街地、寿地区乗降ポイント)	
●	地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統共有バス停	
■	地域間幹線系統バス停	
■	地域内フィーダー系統バス停	



3-3 地域公共交通の課題

- ・本市の公共交通の現状や役割等から、以下のとおり公共交通の課題を整理します。

課題1 地域特性と人口減少を見据えた公共交通サービスの改善

- ・移動手段を担う交通事業者の人材不足は全国的な問題となっており、本市においても、路線バスの運行を縮小せざるを得ない状況が見受けられました。
- ・今後の公共交通サービスの縮小も視野に入れつつ、地域の移動手段を維持してくためには利用促進に加え、利用者の少ないバス路線をくるりんバスへ、くるりんバス路線を乗合タクシーへ切り替えるなど、輸送サービスの転換（ダウンサイジング）について検討していくことが求められています。
- ・自力移動が困難な高齢者等の多くは、公共交通ではなく、家族や知人等による送迎での移動が多く見受けられるため、人口減少や高齢化社会に向け、地域が主体となって取り組む外出支援サービス等の仕組みづくりも必要です。
- ・観光施設間を結ぶ公共交通サービスは十分に整備されていないため、土曜・日曜・祝日の周遊バス・タクシーの実証など、観光客の移動手段の確保に対する取組も必要です。

課題2 公共交通空白地域（公共交通不便地域）における日常生活を支える移動手段

- ・人口集積が顕著な地域（寿地域の一部やその周辺地域等）にも、公共交通空白地域（公共交通不便地域）が存在しており、郊外部では山間部が多く集落が点在していることなどから、公共交通の運行が脆弱なエリアが広範囲に存在しています。
- ・このような地域の利便性を高める移動手段として、くるりんバスや乗合タクシーのほか、商業施設等の民間事業所による送迎サービスなど、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な輸送サービスを導入する必要があります。

課題3 公共交通に関する分かりやすい情報提供と環境整備

- ・大隅半島の交通結節点として待合環境を整備（H29.9）した「鹿屋バス停留所」に乗り入れる路線バスは、利用状況等に応じて、適宜、便数や運行時刻等の改正が行われています。
- ・目的地へはどの路線を利用すれば行けるのか、どこで乗り継げば行けるのかなど、市民や観光客に分かりやすい情報発信等の利用環境の整備が必要です。
- ・「鹿児島中央駅-鹿屋間直行バス」や「鹿児島空港行き空港連絡バス」の起終点となる「東笠之原バス停留所」は、直行バスの停留所別利用状況では「鹿屋バス停留所」に次ぐ利用者数ですが、バス停留所に上屋がないため、待合環境の改善に向けた取組が必要です。

■主要な交通結節点

交通結節点 (バス停留所)	路線バス	くるりんバス	鹿児島中央駅- 鹿屋間直行 バス	空港連絡バス	待合環境 (バス停上屋)
鹿屋	○	○	○	○	有（１）
百引	○	○		○	有（２）
吾平	○	○			無
串良	○	○			有（１）
東笠之原	○		○	○	無
寿中央	○	○	○	○	有（１）
市役所前	○	○		○	有（２）
航空隊前	○	○	○		有（１）

課題4 公共交通の認知度向上と利用促進

- ・タクシーの日（８/５）やバスの日（９/20）等とあわせた公共交通のPR活動や、バス沿線の住宅地へのチラシ等のポスティングやヒアリングなど、関係者が一体となった取組を行いながら、地域住民へ公共交通に関する認知度を高めるとともに、有効な移動手段であることを認識してもらう必要があります。
- ・通勤・通学での路線バス利用の促進、くるりんバスのフリーパス発行や期限付き運賃無料化等に取り組みながら、公共交通の新たな利用者の掘り起こしに務める必要があります。

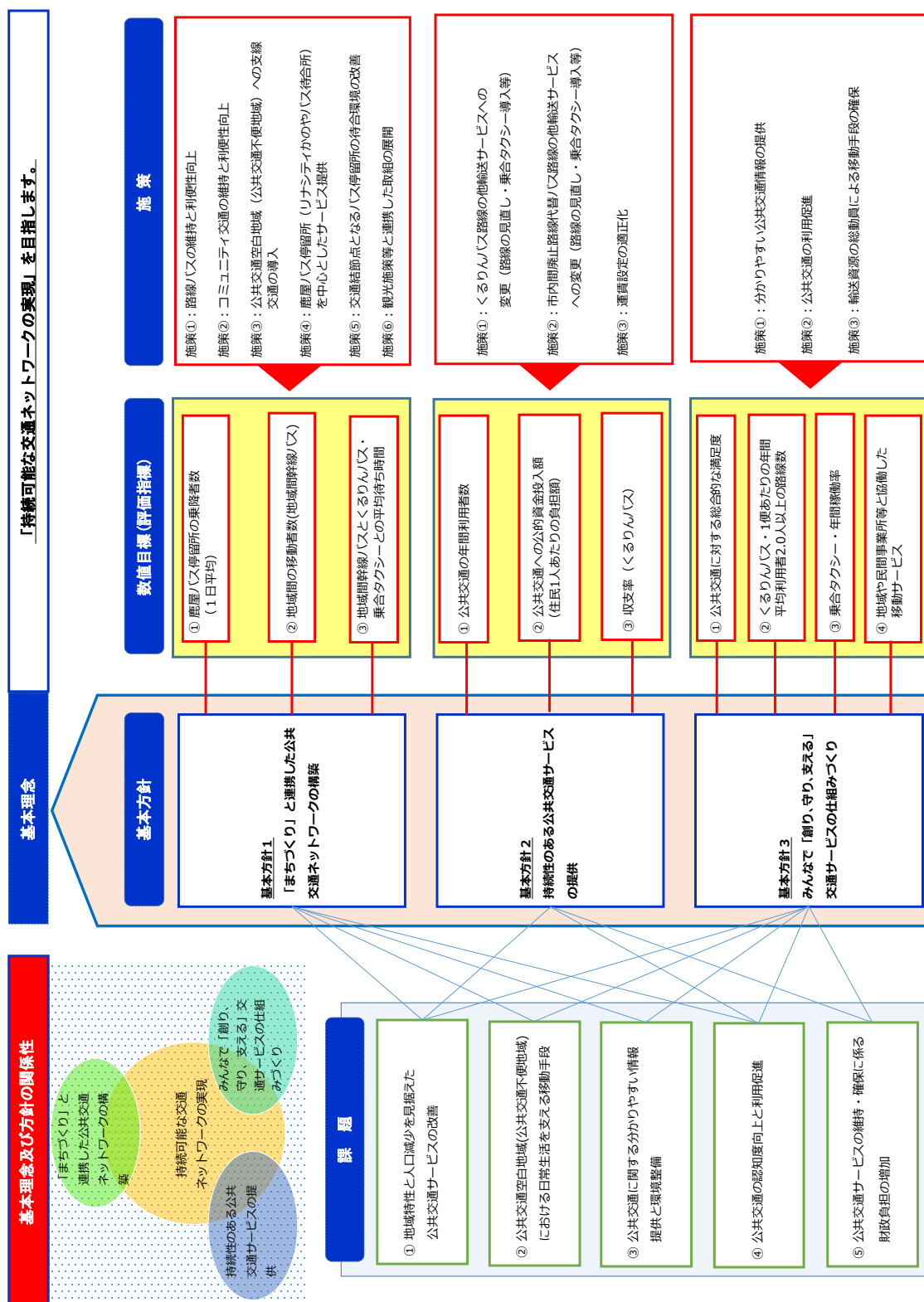
課題 5 公共交通サービスの維持・確保に係る財政負担の増加

- ・ 現行のバス路線の多くは、国・県・市の運行補助金により維持されており、その負担額は増加傾向にあります。
- ・ 地域間を跨ぐ広域路線バスや日常生活を支える生活路線バスを維持し続けるためには、交通事業者及び沿線市町連携のもと、利用者の確保に取り組む必要があります。
- ・ 地域の暮らしや活動に不可欠な移動手段を持続的に確保するために、利用促進による収益の確保やダウンサイジング等に取り組みながら、財政負担を抑えていくことが求められています。
- ・ くるりんバスの運賃については、運行開始当初から 100 円の設定です。今後、収支の改善や持続的な公共交通サービスの視点から、運賃設定について検討する必要があります。

4 鹿屋市地域公共交通計画の基本的事項

4-1 施策体系

- ・本市における公共交通の課題を踏まえ、基本方針・数値目標等の関係性を、以下のとおり示します。



4-2 基本理念

- ・公共交通は、地域の暮らしや活動に欠かすことができない重要なインフラですが、現状、利用者数の減少が続いており、持続性が懸念されています。
- ・将来に向け、公共交通は地域にとって有効な移動手段であるという認識のもと、「地域に根差した公共交通ネットワークづくり」のため、運行費の国庫補助制度(地域公共交通確保維持改善事業等)を活用しながら、地域・交通事業者・市等の関係者が連携し進めていきます。

《基本理念》

「持続可能な交通ネットワークの実現」を目指します。

4-3 基本方針・目標

- ・本計画の推進にあたり、3つの基本方針と10の数値目標（評価指標）を掲げます。
- ・数値目標や目標値は、交通環境や社会情勢の変化等から、必要に応じて見直しを行います。

基本方針1 「まちづくり」と連携した公共交通ネットワークの構築

- ・中心市街地に位置する大隅半島の公共交通の要衝地「鹿屋バス停留所」を軸に、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、都市構造や地域間交流を支え、まちに賑わいをもたらす公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ・魅力ある観光や文化資源等を活かした観光施策と連携し、市民・来訪者・観光客の交流を促す公共交通ネットワークを目指します。

■数値目標

①鹿屋バス停留所の乗降者数（1日平均）	
【現在値 2019（R1）年度】 550人 ※1	【目標値 2026（R8）年度】 現状維持
設定理由：公共交通や観光施策等による中心市街地のにぎわいを示す指標として設定 目標値の考え方：利用調査開始（H29年度）後の平均乗降者数を設定	
②地域間の移動者数（地域間幹線バス）	
【現在値 2019（R1）年度】 512,586人 ※2	【目標値 2026（R8）年度】 476,000人
設定理由：市民や来訪者の交流を支える広域ネットワークの形成を示す指標として設定 目標値の考え方：R8年度推計値442千人（年間平均減少率2.07%から算出） 年間平均減少率1.03%への抑制を目指す。	

③地域間幹線バスとくるりんバス・乗合タクシーとの平均待ち時間	
【現在値 2021 (R3) 年度】 19分	【目標値 2026 (R8) 年度】 19分未満
設定理由：地域間幹線バスとの円滑な接続を確保するための指標として設定 目標値の考え方：接続状況やダイヤ等の改善により現状未満を目指す。	

※1 R2.1 利用調査結果（土・日・月の3日間の平均値）

※2 R1.9 末までの1年間の実績（沿線市町全体の利用者数）

基本方針2 持続性のある公共交通サービスの提供

- ・地域の実情に応じて、ダウンサイジング等（車両小型化、運行ルートやダイヤの見直し等）による最適化を図り、財政負担を抑制するなど、持続性のある公共交通サービスの提供に努めます。

■数値目標

①公共交通の年間利用者数	
【現在値 2019 (R1) 年度】 778,525人 ※1	【目標値 2026 (R8) 年度】 731,000人
設定理由：運行サービスを確保・維持するための指標として設定 目標値の考え方：R8年度推計値686千人（年間平均減少率1.78%から算出） 年間平均減少率0.89%への抑制を目指す。	
②公共交通への公的資金投入額（住民1人あたりの負担額）	
【現在値 2019 (R1) 年度】 1,043円 ※2	【目標値 2026 (R8) 年度】 現状維持
設定理由：負担額の増加を抑制し、運行サービスを持続するための指標として設定 目標値の考え方：R8年度推計値1,300円（年間平均増加率3.50%から算出） 施策推進によりR1年度同等水準の維持を目指す。	
③収支率 ※3（くるりんバス）	
【現在値 2019 (R1) 年度】 11.8%	【目標値 2026 (R8) 年度】 10.0%
設定理由：収益性を確保し、運行サービスを持続するための指標として設定 目標値の考え方：R8年度推計値8.16%（年間平均減少率0.52%から算出） 施策推進によりR1年度同等水準への回復を目指す。	

※1 R1.9 末までの1年間の実績（公的資金を投入している市公共交通事業の利用者数）

※2 2019 (R1) 年度の公的資金投入額と住民基本台帳の人口から算出

※3 年間運賃収入/年間運行経費

基本方針3 みんなで「創り、守り、支える」交通サービスの仕組みづくり

- ・公共交通の新たな利用者の掘り起こしと公共交通に関する意識啓発のため、出前講座や利用促進、情報発信の充実に取り組みます。
- ・公共交通サービスの提供が困難な地域においては、地域主体の移動手段を検討するなど、持続性がある最適な移動サービスの提供に向け、地域や民間事業所等と協働した取組を推進します。

■数値目標

①公共交通に対する総合的な満足度	
【現在値 2019 (R1) 年度】 23.1% ※1	【目標値 2026 (R8) 年度】 25.0%
設定理由：公共交通に対する市民意識を把握するための指標として設定 目標値の考え方：運行改善や効率化により満足度の向上（4人に1人が満足）を目指す。	
②くるりんバス・1便あたりの年間平均利用者2.0人以上の路線数	
【現在値 2020 (R2) 年度】 11路線 ※2	【目標値 2026 (R8) 年度】 16路線（全路線）
設定理由：国庫補助要件を参考に、運行サービスを持続するための指標として設定 目標値の考え方：運行改善や効率化により利便性の向上を目指す。	
③乗合タクシー・年間稼働率 ※3	
【現在値 2020 (R2) 年度】 39.6% ※2	【目標値 2026 (R8) 年度】 43.0%
設定理由：国庫補助要件を参考に、運行サービスを持続するための指標として設定 目標値の考え方：本格運行開始時（H30.10～）の稼働率への回復を目指す。	
④地域や民間事業所等と協働した移動サービス	
【現在値 2020 (R2) 年度】 8地区	【目標値 2026 (R8) 年度】 10地区
設定理由：地域主体の移動サービスやドライブサロン等の展開を示す指標として設定 目標値の考え方：地域や民間、社会福祉協議会等と協働したサービスの展開を目指す。	

※1 R2.2 市政モニターアンケート調査結果

※2 R2.9 末までの1年間の実績

※3 実績運行回数/計画運行回数

5 目標を達成するための事業及び実施主体

5-1 実施施策の期間及び実施主体

・本計画の推進にあたり、12 の施策を掲げ、実施時期と実施主体を以下のとおり示します。

基本方針	施策	実施期間					実施主体		
		2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	鹿屋市 協議会	交通事業者	地域住民等
1 「まちづくり」と連携した公共交通ネットワークの構築	① 路線バスの維持と利便性向上	継続実施					◎	◎	○
	② コミュニティ交通の維持と利便性向上	継続実施					◎	◎	○
	③ 公共交通空白地域（公共交通不便地域）への支線交通の導入	検討・調整・実施					◎	◎	○
	④ 鹿屋バス停留所（リナシティかのやバス待合所）を中心としたサービス提供	継続実施					◎	◎	○
	⑤ 交通結節点となるバス停留所の待合環境の改善	検討・調整・実施					◎	○	
	⑥ 観光施策等と連携した取組の展開	検討・調整・実施					◎	○	
2 持続性のある公共交通サービスの提供	① くるりんバス路線の他輸送サービスへの変更（路線の見直し・乗合タクシー導入等）	状況を踏まえ検討・実施					◎	◎	○
	② 市内間廃止路線代替バス路線の他輸送サービスへの変更（路線の見直し・乗合タクシー導入等）	状況を踏まえ検討・実施					◎	◎	○
	③ 運賃設定の適正化	状況を踏まえ検討・実施					◎	◎	
3 みんなで「創り、守り、支える」交通サービスの仕組みづくり	① 分かりやすい公共交通情報の提供	継続実施					◎		
	② 公共交通の利用促進	継続実施					◎	◎	◎
	③ 輸送資源の総動員による移動手段の確保	検討・調整・実施					◎	○	◎

〈実施主体〉 ◎：中心的立場で実施、○：協力的立場で実施

5-2 実施施策の概要

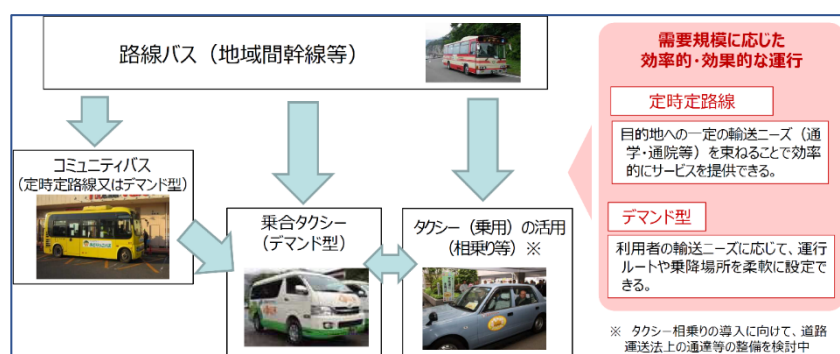
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえ、これからの地域旅客運送サービスの在り方について、地域・交通事業者・市等の関係者が、お互いに協力し合いながら、各施策を推進します。
- ・各施策の推進にあたっては、次に掲げる3つの視点から、各種サービスの改善等に取り組むとともに、国県補助制度を活用するなど、財源確保に努めます。

視点1：既存の公共交通サービスの改善

- ▶現在運行している路線バスやコミュニティ交通（くるりんバス、乗合タクシー）の運行内容（運行ルート、ダイヤ等）を改善し、利用しやすいサービスの提供に努めます。

視点2：需要規模に応じたサービス提供（車両の小型化やダイヤ見直し等による最適化）

- ▶バス路線をくるりんバスへ、くるりんバス路線を乗合タクシーへ切り替えるなど、車両の小型化、運行ルートやダイヤの見直し等による最適化を図ります。



出典：国土交通省資料引用

視点3：多様な輸送資源の活用（輸送資源の総動員）

- ▶既存の公共交通サービスの提供が困難な場合は、路線バス等の代わりに、地域の実情に応じた輸送資源(スクールバス、自家用有償旅客運送、民間事業者による移動サービス、許可や登録を要しない運送等)を活用するなど、地域に最適なサービスの提供に努めます。



出典：国土交通省資料引用

基本方針1 「まちづくり」と連携した公共交通ネットワークの構築

施策①：路線バスの維持と利便性向上

- ・路線バスの利用者数は減少傾向にありますが、高齢者や学生等の移動制約者においては、日常生活の移動を支える重要な生活路線です。
- ・交通事業者と連携のもと、地域や利用者のニーズを踏まえたダイヤ調整や運行ルート変更、乗り継ぎの円滑化など、利用しやすい環境づくりを進めます。
- ・広域路線（地域間幹線バス、廃止路線代替バス（複数市町間））については、バス事業者や鹿児島県バス対策協議会との連携を基本に、市ホームページでの時刻表の案内やバス路線図の作成・配布、出前講座を行うなど、情報発信・周知啓発に向けた取組を行います。



施策②：コミュニティ交通の維持と利便性向上

- ・地域により人口規模や外出ニーズは様々で、コミュニティ交通（くるりんバス、乗合タクシー）の利用状況も異なります。路線ごとに、地域実情に応じた運行内容への見直しや地域間幹線バス等との乗り継ぎの充実を図るなど、運行サービスの改善・向上に努めます。
- ・同時に、利用者数の少ない運行ルートやバス停留所の変更又は統廃合、便数・ダイヤの調整等の最適化を検討します。
- ・既存のくるりんバスの車両維持に努めるほか、高齢者や障がい者等の全ての人が乗り降りしやすい、小型低床車両の導入を検討します。



施策③：公共交通空白地域（公共交通不便地域）への支線交通の導入

- ・路線バスの運行が脆弱な地域での利便性の向上を図るため、既存の公共交通ネットワークの運行内容を見直しながら、路線バスを補完する移動手段として、一定のサービス水準を確保したコミュニティ交通（くるりんバス、乗合タクシー）を軸とする移動手段の導入を検討します。

※施策2及び施策3については、別紙により公共交通ネットワークの充実を図る。

施策④：鹿屋バス停留所（リナシティかのやバス待合所）を中心としたサービス提供

- ・路線バス、空港連絡バス、鹿児島中央駅～鹿屋間直行バス、くるりんバスが乗り入れる、大隅半島の公共交通の要衝地「鹿屋バス停留所」を核に、観光やコンパクトなまちづくり（居住や医療・商業施設など、都市機能施設の誘導を促進する立地適正化計画）と連携を図り、観光振興や回遊性を高める公共交通サービスの提供に努めます。



施策⑤：交通結節点となるバス停留所の待合環境の改善

- ・高齢者や学生等にやさしい利用環境を提供するため、路線バスや鹿児島中央駅～鹿屋間直行バス等が停車する主要な交通結節点に上屋を整備するなど、待合環境の改善に努めます。



施策⑥：観光施策等と連携した取組の展開

- ・大隅地域の観光地域づくりのかじ取り役である、地域連携 DMO（観光地域づくり法人）の「㈱おおすみ観光未来会議」等の施策と連携し、観光施設への利便性向上のため、既存の路線バス等の接続性の改善や二次交通の導入など、移動手段の確保に努めます。
- ・マリンポートかごしまと鹿屋港を結ぶ旅客不定期航路の開設（2020 年度）によるツアー型の運航など、今後の交流人口の増加を見据えた二次交通の導入等に取り組み、利用促進を図ります。



基本方針 2 持続性のある公共交通サービスの提供

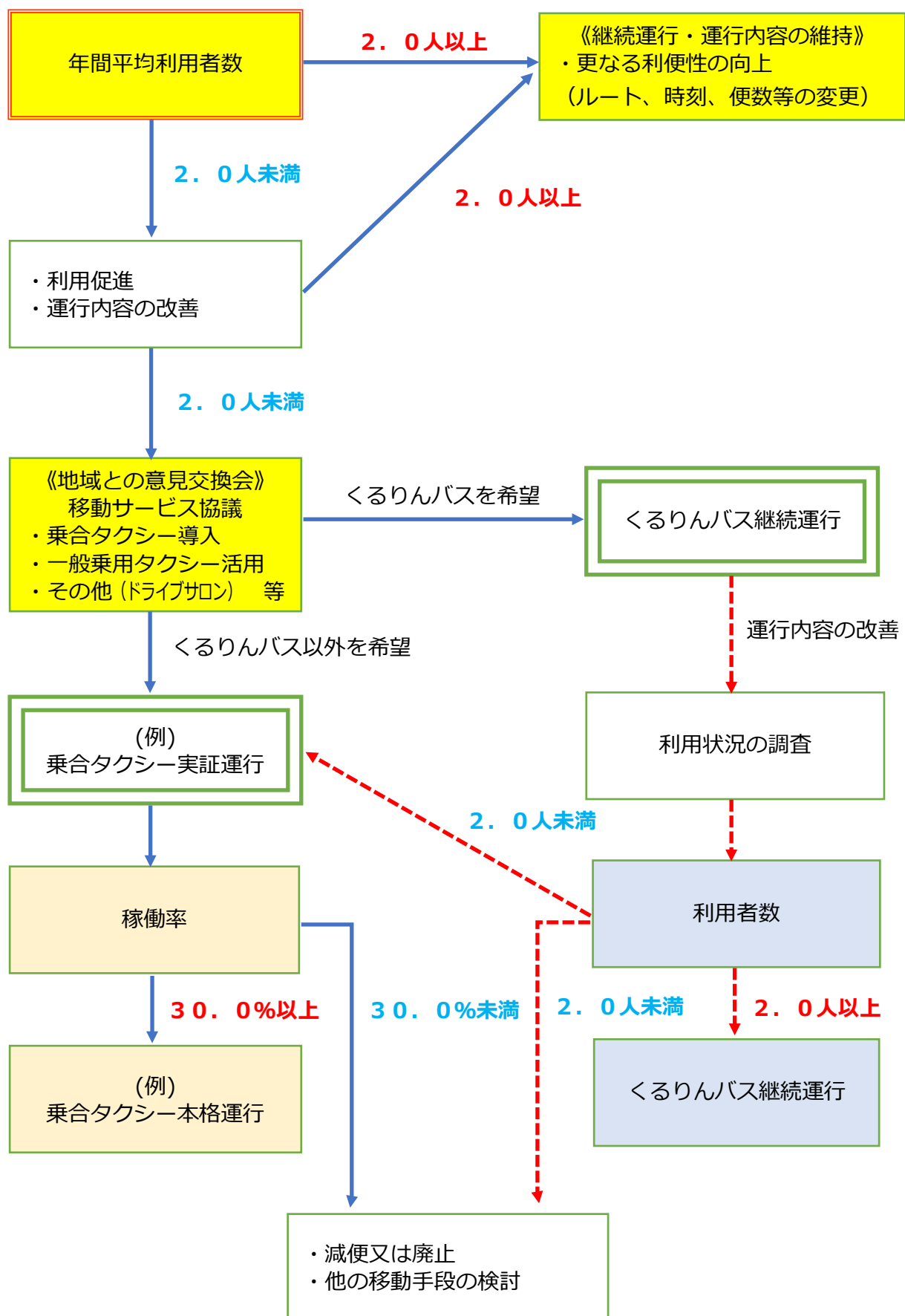
施策①：くるりんバス路線の他輸送サービスへの変更(路線の見直し・乗合タクシー導入等)

- ・各地域でくるりんバスを運行していますが、国庫補助要件である、1便あたりの年間平均利用者 2.0 人を下回る路線も存在します。多くの需要が見込めない路線については、地域や交通事業者等との協議を踏まえ、乗合タクシーの導入や一般乗用タクシーの活用など、他の移動手段を検討します。

■R2 年度（バス年度：R1.10～R2.9）利用状況と方向性

1 便あたり 年間平均利用者	地域・路線名・年間平均利用者/便	方向性
1.0 人未満 (3 路線)	吾平：東ルート 0.9 人 串良：市街地堅田ルート 0.9 人 串良：市街地ルート 0.7 人	・利用促進と運行内容の改善を行い、利用者の掘り起こしと路線の維持に努めます。 ・改善が見込まれない場合は、地域との意見交換等を踏まえ、減便や路線廃止と併せて、タクシー（乗合、一般乗用）や他の移動手段を検討します。
1.0 人以上 2.0 未満 (2 路線)	輝北：中央ルート 1.5 人 鹿屋：大始良ルート 1.4 人	・利用促進と運行内容の改善を行い、利用者の掘り起こしと路線の維持に努めます。
2.0 人以上 (11 路線)	鹿屋：市街地巡回バス（西回り） 11.0 人 鹿屋：市街地巡回バス（東回り） 12.0 人 鹿屋：市街地北ルート 4.0 人 吾平：東ルート 3.2 人 輝北：東ルート 4.7 人 輝北：西ルート 4.0 人 輝北：堂平ルート 4.9 人 串良：新堀ルート 4.3 人 串良：馬掛ルート 2.2 人 串良：旭原串良ルート 2.1 人 串良：立小野ルート 3.5 人	・現行の運行内容を維持しつつ、実情に応じて、運行ルートや時刻・便数の見直しなど、更なる利便性の向上に努めます。

■ くるりんバス・低利用路線の見直し手順の一例



施策②：市内間廃止路線代替バス路線の他輸送サービスへの変更（路線の見直し・乗合タクシー導入等）

- ・市内間を運行する廃止路線代替バスは、本市の運行補助により維持されています。
- ・限られた資源（財源）の中で、日常の移動手段を確保するため、地域や交通事業者等と連携のもと、利用実態の把握や利用分析等を行い、他のバス路線との統廃合やコミュニティ交通（くるりんバス、乗合タクシー）への変更等について検討します。

■参考基準の一例 各路線の収支率 16.67%（県補助要件の一つ）を下回る路線

施策③：運賃設定の適正化

- ・くるりんバス、乗合タクシーの運賃については、利用者数や収支状況、路線バス等の運賃との公平性を考慮しながら、実情に応じて、交通事業者と連携し、それぞれの運賃設定の見直しを検討します。

基本方針3 みんなで「創り、守り、支える」交通サービスの仕組みづくり

施策①：分かりやすい公共交通情報の提供

- ・市ホームページや広報誌、かのやライフ（アプリ）等の市広報媒体で、路線バスやコミュニティ交通（くるりんバス、乗合タクシー）等の公共交通サービスに関する各種情報の発信と内容充実に努めます。

- ・路線バスやくるりんバスの運行検索や乗換案内については、インターネットやスマートフォンアプリ※₁で検索可能であることから、引き続き、データ更新に努めます。



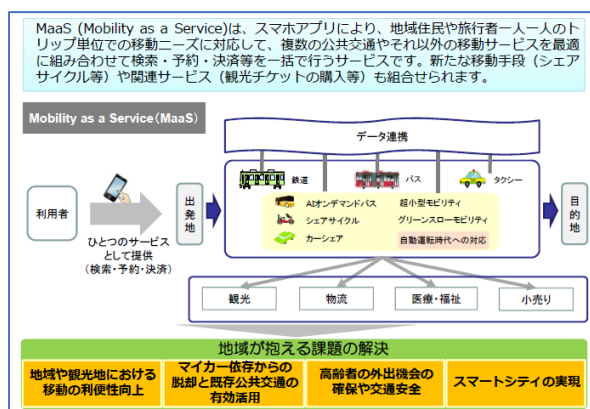
バス NAVITIME でのくるりんバス運行検索

- ・市民や来訪者に分かりやすい情報を発信するため、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFS リアルタイム）を活用した、くるりんバスの運行時刻や運行ルート等のオープンデータ化を進めます。



グーグルでの経路検索

- ・新モビリティサービス推進に関する国の施策や民間企業の先端技術の展開に注視し、MaaS や AI デマンド交通システム※₂、バスロケーションシステム※₃など、日常の暮らしや活動の向上に資する新技術の活用について調査・研究を行います。



出典：国土交通省資料引用

- ※₁ 路線バス・・・「駅すばあと」、「NAVITIME」等、くるりんバス・・・「バス NAVITIME」
- ※₂ AI を活用した効率的な配車により、利用予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム（スマートフォンや電話から乗車予約）
- ※₃ 車両の現在位置や遅延等のリアルタイムの運行状況がスマートフォン等で確認できるシステム

施策②：公共交通の利用促進

- ・「出前講座」、「バスの日 PR (9/20)」、「地域との意見交換会」等に取り組み、公共交通を地域で支える機運づくりを進めます。
- ・高齢者や障がい者等の移動に対する本市の助成制度を介し、路線バスと一般乗用タクシーの利用促進を図ります。



R2 バスの日 PR



- ・「公共交通に乗るきっかけづくり」のため、小・中・高校生向け、夏休み限定「くるりんバス・フリーパス」の発行等に取り組みます。

R3 小・中・高校生向けフリーパス

- ・運転免許証の返納者数は増加傾向です。返納後の移動手段の確保と高齢者の事故率低減、公共交通の利用促進を目的に、年齢に関係なく、運転免許自主返納カード又は運転経歴証明書の所持者は、くるりんバスに無料で乗車できる取組を、令和5年3月31日まで行います。(令和2年4月1日から開始)

■運転免許自主返納カード発行数（鹿屋市分）

暦年	人数
H30	339 人
R1	429 人
R2	405 人

■運転免許証返納者のくるりんバス利用者数

年度	人数	利用割合
H30	667 人	1.9%
R1	1,148 人	3.2%
R2	4,038 人	13.0%

運転免許証を返納された方は、鹿屋市内を運行している『くるりんバスの全路線』を、無料で利用（乗車）できます。

～ 期間を設けて実施します!! ～

【無料期間】

・令和2年4月1日から令和5年3月31日まで

【対象者】

・運転免許証自主返納者に限る。

※年齢、免許返納の時期は問いません。

⚠ 注意
・路線バスは有料です。
・お間違えのないようご注意ください。

～ 利用方法 ～

免許を返納した際、警察署で交付される

『運転免許自主返納カード』又は

『運転経歴証明書（※有料）』をバスから降りる時に

運転手に提示してください。

🚌 【問い合わせ先】
鹿屋市地域公共交通活性化協議会
(鹿屋市地域活力推進課内)
☎0994-31-1147



施策③：輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ・公共交通の利用者数の減少や運転手不足等の現状から、バス・タクシー事業者による公共交通サービスの提供が困難な地域においては、コミュニティ交通（くるりんバス、乗合タクシー）や一般乗用タクシーのほか、町内会やNPO法人等と連携した地域主体の「自家用有償旅客運送」や「ボランティア運送（住民による互助活動）」など、地域のニーズに応じた、最適な移動手段の導入を検討します。
- ・スクールバスや民間事業者の移動サービス（ドライブサロン、医療・商業施設等の送迎サービス）とも連携し、地域の多様な輸送資源の活用について調査・検討します。
- ・グリーンスローモビリティや自動運転技術等の有効性について、国等の補助制度を活用した実証調査等を検討します。

■本市における地域旅客運送サービス



種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス (くるりんバス)	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー (かのや市乗合タクシー)	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（共助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼）

出典：国土交通省資料引用

■高須町内会と連携した移動支援の一例（令和2年11月実施）

- ・県内初「グリーンスローモビリティ※」を活用した高齢者の買い物支援（実証調査）

※ 時速20km未満で公道を走行可能な電動カート（座席3席+運転席）

- ・運行概要

- ① 実施時期 令和2年11月4日（水）～11月30日（月）、月～木曜日運行・合計15日
- ② 運行計画 A:野里行き 11日間・1日2便、B:今坂行き 4日間・1日1便
- ③ 役割分担 町内会：予約、運営運行、運転手確保

鹿屋市：調査責任者、関係者調整、周知広報、効果検証

項目	平日(祝日含む)				【移動に関する意識調査】
運営・運行	高須町内会				
運行内容	運行区域	目的地	運行ルート	運行期間	便数・運行時間
	1 高須町～ 野里町	Yショップ みなみはし	2ルート(2km、約10分) ①北高須ルート(月・水) ②南高須ルート(火・木)	11月4日(水)～ 23日(月) ※月～木運行	①北高須ルート 1便:10時発 2便:11時発 ②南高須ルート 1便:10時発 2便:11時5分発
	2 高須町～ 今坂町	鹿文の郷 農産物直売所	1ルート(5km、約25分)	11月24日(火)～ 30日(月) ※月～木運行	1便:10時発
運行目的	買い物支援		運行台数	1台	
運行形態	デマンド運行(利用希望日の1日前までに予約)				
運転手	無償ボランティア4人(町内会長兼民生委員59歳・副会長70歳・地元住民68歳・地元住民75歳)				
車庫設置	高須町内会事務所				
運行運賃	無料				
利用者	事前登録した高齢者(登録無料)				

- ④ 利用実態 15日20便で延べ60人、実人数40人が利用（全便満席運行）
平均年齢79.6歳（最高齢95歳）
- ⑤ ま と め 町内会による移動支援は、柔軟な運行や住民同士の交流促進、引きこもり防止への効果有(運行経費や運転手確保等の課題有)
- ⑥ 効 果 近隣の農産物直売所が、同町内会への買い物送迎サービスを開始(R3.4.6～)

①新聞掲載

コンビニまで高齢者無料送迎

電動カート買い物支援

鹿屋・高須で実証調査

11月5日南日本新聞

②テレビ放送

電動式カート お年寄りの足に

MBC南日本放送
KKK鹿児島放送

路線バス1日に数本 買い物支援策探る

11月20日朝日新聞

■「鹿屋市バス路線図」による利用促進・P R（R1年度作成）

鹿屋市バス路線図

(令和2年4月1日現在)

《私の時刻表》

・よくご利用になる時刻等を記入してください。

○自宅から一番近いバス停は

行 き			
バス停	発時刻	着時刻	
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

帰 り			
バス停	発時刻	着時刻	
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

お電話で時刻・乗換など調べます

鹿屋市地域活力推進課 ☎ 0994-31-1147

運行時刻については、
市ホームページにも掲載しています。



【1】鹿児島中央駅行き

【2】くるりんバス

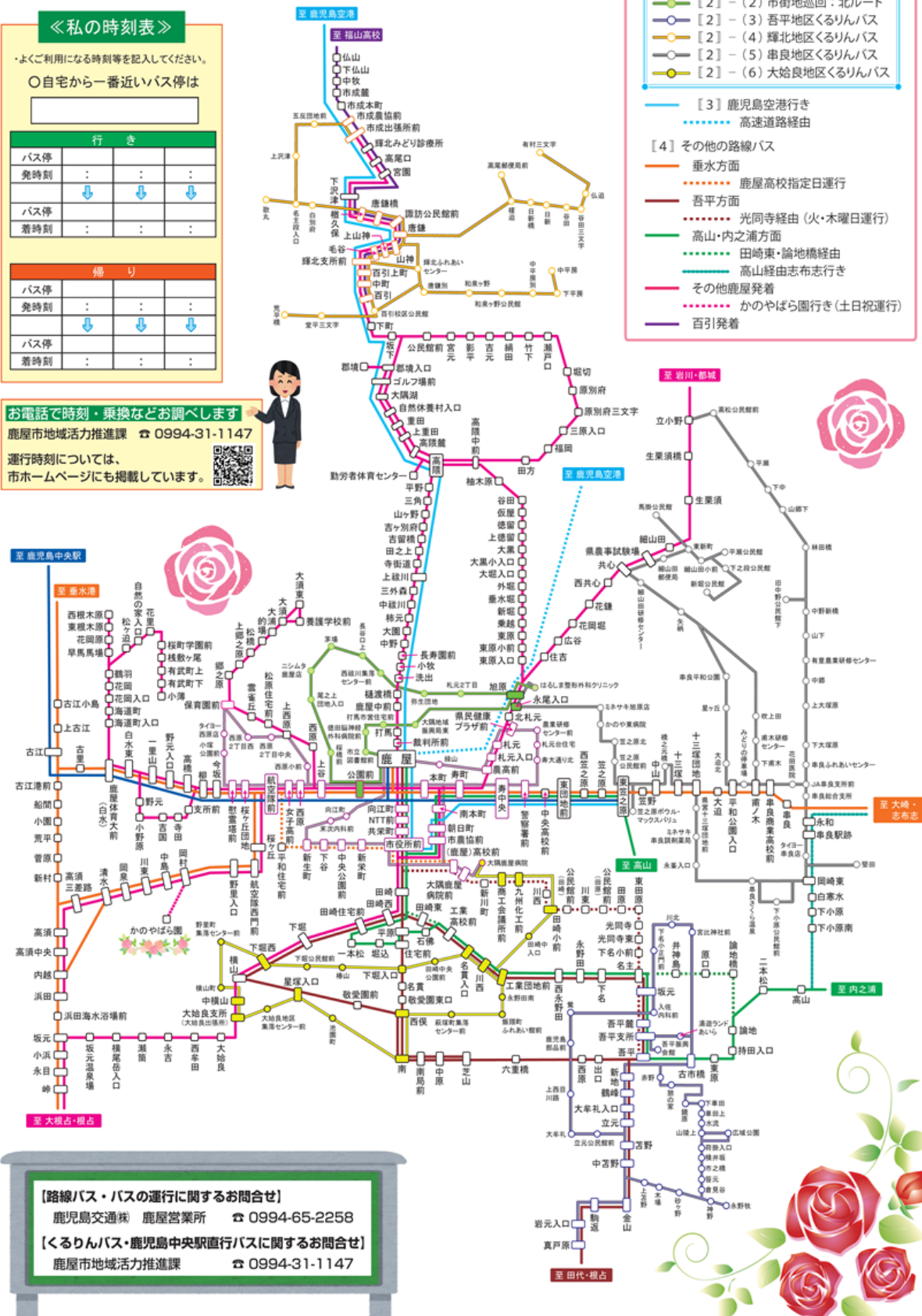
- 〔2〕- (1) 市街地巡回バス
- 〔2〕- (2) 市街地巡回：北ルート
- 〔2〕- (3) 吾平地区くるりんバス
- 〔2〕- (4) 輝北地区くるりんバス
- 〔2〕- (5) 串良地区くるりんバス
- 〔2〕- (6) 大始良地区くるりんバス

【3】鹿児島空港行き

- 高速道路経由

【4】その他の路線バス

- 垂水方面
- 鹿屋高校指定日運行
- 吾平方面
- 光同寺経由（火・木曜日運行）
- 高山・内之浦方面
- 田崎東・論地橋経由
- 高山経由志布志行き
- その他鹿屋発着
- かのやばら園行き（土日祝運行）
- 百引発着



【路線バス・バスの運行に関するお問合せ】

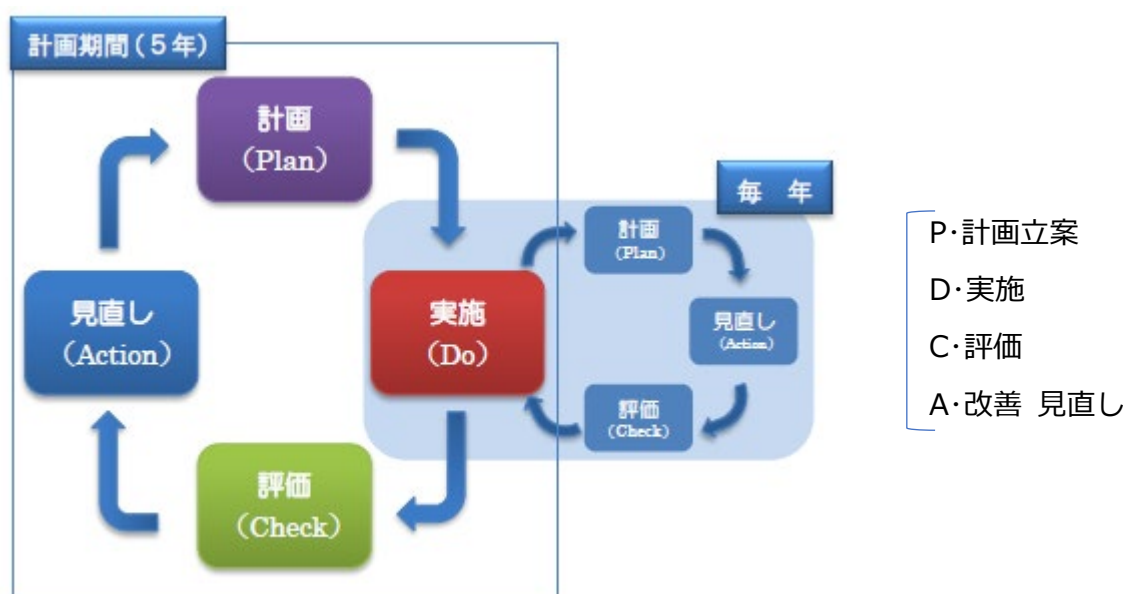
鹿児島交通株式会社 鹿屋営業所 ☎ 0994-65-2258

【くるりんバス・鹿児島中央駅直行バスに関するお問合せ】

鹿屋市地域活力推進課 ☎ 0994-31-1147

6-1 評価・検証の方法

- ・計画期間（５年）を通じた中長期的な PDCA とモニタリングを中心とした短期的な PDCA により進行管理を行い、社会情勢等の変化も踏まえつつ、計画内容を改善・見直しながら、本計画における取組を推進していきます。



	1 - 3月	4 - 6月	7 - 9月	10 - 12月	1 - 3月	4月以降
P・計画	R4事業					
D・実施			R4事業			
C・評価 A・改善					R4事業	反映
P・計画					R5事業	
D・実施						R5事業
次年度予算					議決	
市協議会	●	●	次年度予算・運行計画審議		●	

(2) 評価指標とモニタリングの実施時期及びデータ取得の方法

【基本方針1】 「まちづくり」と連携した公共交通ネットワークの構築

数値目標（評価指標）	現状値	目標値 2026(R8)年度	モニタリング 実施時期・方法
①鹿屋バス停留所の乗降者数 (1日平均)	550 人	現状維持	【時期】 毎年 【方法】 利用調査
②地域間の移動者数 (地域間幹線バス)	512,586 人	476,000 人	【時期】 毎年 【方法】 保有データ
③地域間幹線バスとくるりんバス・ 乗合タクシーとの平均待ち時間	19 分	19 分未満	【時期】 令和8年度 【方法】 保有データ

【基本方針2】 持続性のある公共交通サービスの提供

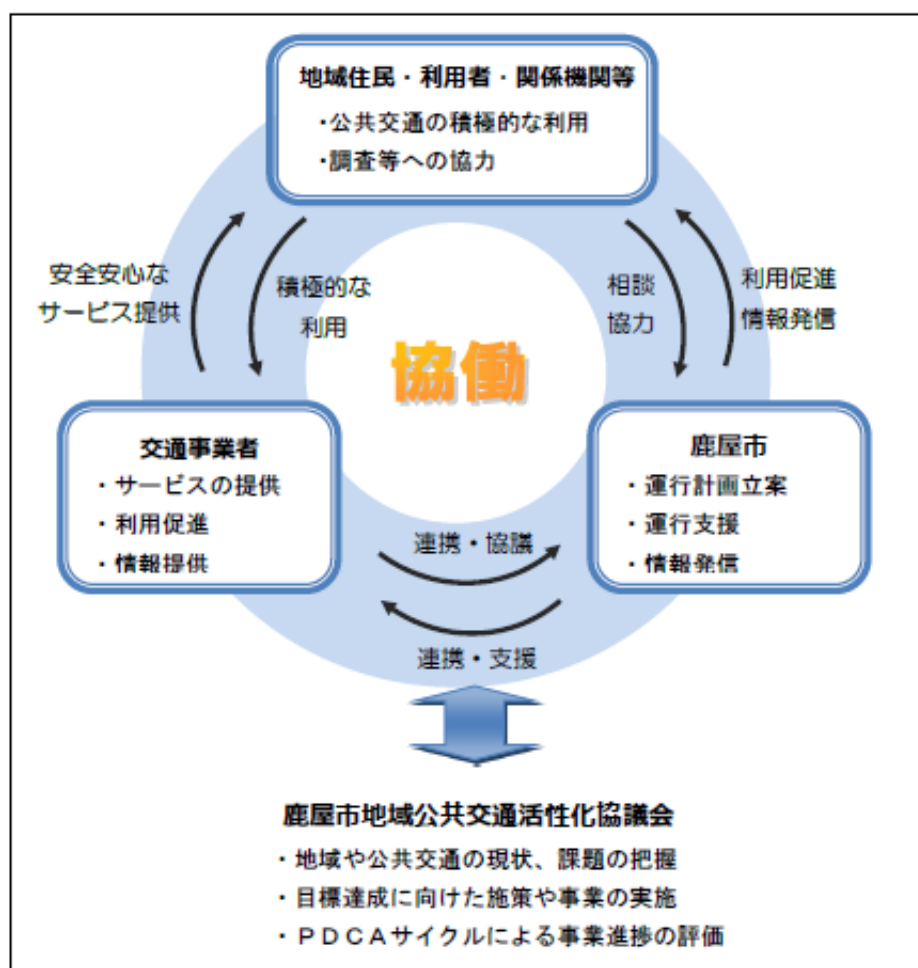
数値目標（評価指標）	現状値	目標値 2026(R8)年度	モニタリング 実施時期・方法
①公共交通の年間利用者数	778,525 人	731,000 人	【時期】 毎年 【方法】 保有データ
②公共交通への公的資金投入額 (住民1人あたりの負担額)	1,043 円	現状維持	【時期】 毎年 【方法】 保有データ
③収支率（くるりんバス）	11.8%	10.0%	【時期】 毎年 【方法】 保有データ

【基本方針3】 みんなで「創り、守り、支える」交通サービスの仕組みづくり

数値目標（評価指標）	現状値	目標値 2026(R8)年度	モニタリング 実施時期・方法
①公共交通に対する総合的な 満足度	23.1%	25.0%	【時期】 令和8年度 【方法】 市民意識調査
②くるりんバス・1便あたり の年間平均利用者2.0人 以上の路線数	11 路線	16 路線 (全路線)	【時期】 毎年 【方法】 保有データ
③乗合タクシー・年間稼働率	39.6%	43.0%	【時期】 毎年 【方法】 保有データ
④地域や民間事業所等と協働 した移動サービス	8 地区	10 地区	【時期】 令和8年度 【方法】 保有データ

6-2 実施体制

- ・計画の実施及び評価検証にあたっては、「鹿屋市地域公共交通活性化協議会」が主体となり、より利便性が高く地域に根差した公共交通サービスを実現するため、地域・交通事業者・市等の関係者がお互いの役割分担のもと、連携・協力しながら取り組むことが重要です。



参考：各種調査の概要

- ・市民の移動実態や公共交通の利用実態を把握するための市政モニターアンケートやくるりんバス調査（利用者、未利用者）、若者の移動実態等を把握するための高校生アンケートを実施しました。

市政モニターアンケート	
1 テーマ	公共交通に対する満足度について ① バスの利用について ② 路線バスに対する満足度 バス停までの距離、運行経路・行き先、運行本数、運行時間帯、所要時間、料金、総合的な満足度 ③ くるりんバスの満足度 利用する理由、利用しない理由 ④ 外出の満足度 通勤通学先への移動、買い物先への移動（日用品）、買い物先への移動（買い回り品）、医療機関への移動 ⑤ 将来の不安 通勤通学先への移動、買い物先への移動（日用品）、買い物先への移動（買い回り品）、医療機関への移動
2 調査期間	令和2年2月10日（月）～令和2年2月26日（水）
3 調査対象	市政モニター200人
4 調査形式	調査票の配布・回収
5 回答数	156人回答（回答率78.0%）
6 自由意見（要約）	・バスの運行本数、バス停までの距離、乗継負担、くるりんバスの運行範囲に関する意見が多い。また、高齢化に伴い、低床バスの導入、待合環境の改善、乗合タクシーの導入のほか、バス停周辺の道路や駐車スペースの整備に関する意見も見受けられた。 ・将来の不安からバス存続を希望する意見がある一方、利用者減少により維持が困難となることも見込まれるため、店舗・病院・ボランティア等による移動支援、自動運転等の新技術の導入など、多様な対応についての提案も見られた。
くるりんバス「利用者」調査	
1 テーマ	くるりんバス利用者の概況について ① 年齢と性別 ② 世帯状況 ③ 運転免許証の取得状況 ④ 主な移動手段の状況 ⑤ 利用目的と利用頻度
2 調査期間	令和2年3月16日（月）～令和3年3月末（適宜調査）
3 調査対象	A:くるりんバス乗降者、B:くるりんバス沿線居住者
4 調査形式	A:職員による乗車聴取、B:職員による訪問聴取
5 回答数	計114人（A:71人、B:43人）
6 自由意見（要約）	・6割が「要望なし」又は「存続」を希望 ・特に輝北・串良・吾平地域は7割以上となり、「改善より現状維持」を望む意見が顕著

くるりんバス「未利用者」調査	
1 テーマ	くるりんバス未利用者の概況について ① 年齢・性別 ② 世帯状況 ③ 主な移動手段 ④ くるりんバスの認知 ⑤ くるりんバスの将来の利用意向
2 調査期間	令和2年3月16日(月)～令和3年3月末(適宜調査)
3 調査対象	くるりんバス沿線居住者(沿線集落)
4 調査形式	職員による訪問聴取
5 回答数	507人
6 自由意見 (要約)	・7割が「要望なし」だが、1割が「存続」を希望 ・特に輝北・串良・吾平地域では、「存続」を希望が2割となり、「将来の不安への備え」として存続を希望する人もいる。
公共交通に関する「高校生」アンケート	
1 テーマ	高校生の公共交通(通学)の利用状況について ① 現在の通学手段 ② 通学にバスを利用しない理由 ③ バス通学者の今後のバス利用見込み ④ 日常生活でのバス利用割合 ⑤ 日常生活でバスを利用しない理由 ⑥ バスの運行状況等に関する満足度
2 調査期間	令和3年2月
3 調査対象	市内6高校に通学する1・2年生
4 調査形式	調査票の配布・回収(市から学校へ協力依頼)
5 回答数	693人
6 自由意見 (要約)	・バスの運行本数や行き先に関する意見が多い。 ・定期券の価格、時刻表や料金掲示板の見やすさに関する意見も見られた。 ・「徒歩や自転車・バイク通学(全体の50%)」、「自家用車(親)送迎(全体の18%)」の現状から、バスに関する意見が無い生徒も見られた。

鹿屋市地域公共交通計画

発行年月日：令和４年３月

令和７年７月（第３次改訂）

編集・発行：鹿屋市 市長公室 地域活力推進課

〒893-8501

鹿児島県鹿屋市共栄町 20 番 1 号

TEL:0994－31－1147（直通）

FAX:0994－31－1172