

令和4年度鹿児島市公共交通不便地内フィーダー系統確保維持計画中の目標・効果について

喜入地域あいばすについては、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けて運行しており、補助金申請にあたっては、フィーダー系統確保維持計画を策定することが必要とされている。また、同計画の策定にあたっては、その都度、地域公共交通会議の議決を経ている。

令和4年度分の計画については、令和3年6月10日付で地域公共交通会議（書面協議）を行い、同月23日付で承認されたところである。

このたびの喜入地域における運行ルート変更（領南中央バス停新設等）により、利便性が向上し、利用者の増も想定されるが、目標を修正するほどの利用者増は見込めないため、目標は変更せず、現状維持とする。

地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果：現状維持

「あいばす」の一便当たり利用者数の目標

| | 4年度 (R3.10～ R4.9) | 5年度 (R4.10～ R5.9) | 6年度 (R5.10～ R6.9) | 2年度実績 (R元.10～ R2.9) | 元年度実績 (H30.10～ R元.9) |
|------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 谷山地域 | 6.2人 | 6.2人 | 6.2人 | 6.2人 | 6.1人 |
| 喜入地域 | 3.8人 | 3.8人 | 3.8人 | 3.8人 | 2.8人 |

第4号議案

令和4年度鹿児島市公共交通不便地内フィーダー系統確保維持計画中の目標・効果
について

令和4年度

鹿児島市公共交通不便地内フィーダー系統確保維持計画（案）

（事業期間：令和3年10月1日～令和4年9月30日）

鹿児島市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

鹿児島市の公共交通については、鉄道は鹿児島中央駅を中心に、西方向に鹿児島本線、北方向に日豊本線、南方向に指宿枕崎線が運行されており、路面電車は市中心部で2系統運行されている。また、路線バスは、鹿児島市交通局、鹿児島交通、南国交通、JR九州バスの4事業者が市中心部と団地を結ぶ区間を中心に運行しているほか、桜島フェリーが24時間運航を行っており、これらについては、運行本数も多く、本市の基幹交通を担っているところである。

しかしながら、これら基幹交通の沿線地域とそれ以外の地域では、公共交通のサービス水準が大きく異なっており、高齢化が進むにつれ、車を運転できない高齢者等を中心に日常生活に支障をきたすようになっていたことから、平成20年6月に「鹿児島市公共交通不便地総合連携計画」を策定し、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用し、基幹交通とつなぐフィーダー路線であるコミュニティバス「あいばす」の運行を順次開始し、買い物や通院といった日常生活を営むのに必要不可欠な移動手段の確保に取り組んでいるところである。

こうした地域においては、高齢化が他の地域より進んでいることなどもあり、今後も「あいばす」の運行を維持し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

このため、鹿児島市地域公共交通会議設置要綱第2条第4号に基づく事業として、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、「あいばす」の運行の確保・維持を図るものである。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

（目標）

谷山地域の「あいばす」においては、一便当たりの利用者数6.2人以上を、喜入地域の「あいばす」においては、一便当たりの利用者数3.8人以上を目標とする。

「あいばす」の一便当たり利用者数の目標

| | 4年度 (R3.10～ R4.9) | 5年度 (R4.10～ R5.9) | 6年度 (R5.10～ R6.9) | 2年度実績 (R元.10～ R2.9) | 元年度実績 (H30.10～ R元.9) |
|------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 谷山地域 | 6.2人 | 6.2人 | 6.2人 | 6.2人 | 6.1人 |
| 喜入地域 | 3.8人 | 3.8人 | 3.8人 | 3.8人 | 2.8人 |

※ 一便あたりの利用者数は年間輸送人員を年間運行回数で除した数で算出

※ 令和2年度の一便当たり利用者実績を3ヵ年（4～6年度）維持することを当初目標としていた。

今回の喜入地域における運行ルート変更（領南中央バス停新設等）により、利便性が向上し、利用者の増も想定されるが、目標を修正するほどの利用者増は見込めないため、目標は変更せず、現状維持とする。

（効果）

谷山地域及び喜入地域の「あいばす」は、地域内にあるスーパーなどの店舗や病院、高齢者福祉センター等の温泉施設を結ぶとともに、本市の中心市街地への交通結節点となる谷山電停やJR指宿枕崎線の谷山駅や喜入駅等との接続も図っているところである。また、児童・生徒の通学の利用にも対応できるように運行計画を作成しているところである。

同地域の「あいばす」の運行を維持することにより、地域住民の方々の通学、通院、買い物、温泉施設利用といった日常生活を営むのに必要不可欠な移動手段が確保されるとともに、市中心部へのネットワークとの連携も図られ、高齢者等の外出促進・地域活性化にもつながるものである。

3. 2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・「あいばす」の路線図及び時刻表をホームページに掲載する。(鹿児島市)
- ・沿線に住む市民に対し、町内会等を通じて「あいばす」の利用促進について周知を行う。(鹿児島市)
- ・地域からの要望や利用状況等を踏まえ、運行ルートの見直しなどの検討を行う。(鹿児島市)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

<地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付>

(谷山地域)

| 番号 | 運行系統の概要 | 運行予定者 |
|----|--|-----------|
| ① | 笠松上～慈眼寺団地～木屋宇都公民館前～ふるさと考古歴史館前～谷山電停 | 鹿児島交通株式会社 |
| ② | 谷山電停～南部親子つどいの広場～高齢者福祉センター谷山～笠松公民館前～慈眼寺団地～木屋宇都公民館前～谷山電停 | |
| ③ | 谷山電停～玉利西～大脇原～高齢者福祉センター谷山～南部親子つどいの広場～谷山電停 | |
| ④ | 谷山電停～南部親子つどいの広場～高齢者福祉センター谷山～笠松公民館前～慈眼寺団地～高尾西～谷山電停 | |

※時刻表等については、別紙のとおり

(喜入地域)

| 番号 | 運行系統の概要 | 運行予定者 |
|----|--|-----------|
| ① | 老人憩の家前～シーメンスクラブ前～幸福団地前～中名駅前～喜入支所～野元公民館前～喜入支所～中名駅前～幸福団地前～シーメンスクラブ前～老人憩の家前 | 鹿児島交通株式会社 |
| ② | 老人憩の家前～シーメンスクラブ前～幸福団地前～中名駅前～喜入支所～淵田～一倉小前～新田～小田代前村 | |
| ③ | 老人憩の家前～喜入支所～野元公民館前～喜入支所～老人憩の家前 | |
| ④ | 老人憩の家前～喜入支所～喜入駅～前之浜駅前～生見駅～瀬崎～帖地公民館前 | |
| ⑤ | 老人憩の家前～喜入支所～野元公民館前～淵田～一倉小前～新田～小田代前村 | |
| ⑥ | 老人憩の家前～喜入支所～淵田～一倉小前～新田～小田代前村 | |

※時刻表等については、別紙のとおり

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

鹿児島市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行

経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

鹿児島交通株式会社

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況の継続的な測定方法

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

該当なし

9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

該当なし

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

該当なし

11. 外客来訪促進計画との整合性

該当なし

12. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

<地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要「表5」を添付>

(谷山地域)

谷山地域「あいばす」は、玉利町内会、木屋宇都町内会といった、山間部に近く、市内の幹線道路からも遠い場所に位置し、半径1km以内にバス停等が存在しない交通空白地域を運行することとしている。

(喜入地域)

喜入地域「あいばす」は、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域である喜入地域のうち瀬々串地域を除く地域を運行することとしている。

13. 車両の取得に係る目的・必要性

該当なし

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

該当なし

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者

該当なし

16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

該当なし

18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

該当なし

19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額

該当なし

20. 協議会の開催状況と主な議論

令和3年 6月 (第2回) 鹿児島市公共交通不便地内フィーダー系統確保維持計画について書面協議
 令和3年10月 (第3回) 鹿児島市公共交通不便地内フィーダー系統確保維持計画の変更について

21. 利用者等の意見の反映状況

(谷山地域)

平成24年 4月 1日 バス停2ヶ所新設及びこれに伴うルート変更
 平成25年12月16日 バス停1ヶ所新設、1ヶ所廃止及びこれに伴うルート変更
 平成26年 5月16日 一部区間における運行ルートの変更

(喜入地域)

平成23年 4月 1日 バス停1ヶ所新設及びこれに伴うルート変更
 平成24年11月15日 バス停2ヶ所新設及びこれに伴うルート変更

平成26年 4月 1日 バス停3ヶ所新設、2ヶ所廃止及びこれに伴うルート変更
 平成27年10月 1日 バス停1ヶ所新設及びこれに伴うルート変更
 平成30年10月 1日 バス停5ヶ所廃止及びこれに伴うルート変更
令和 3年10月26日 運行ルート変更(領南中央バス停新設等)

※いずれも鹿児島市地域公共交通会議及び鹿児島市公共交通不便地対策協議会において協議し、合意を得た後に運行計画の一部変更を行った。

22. 協議会メンバーの構成

| 区分 | 委員名等 |
|-------------|--|
| 国の機関 | 九州運輸局鹿児島運輸支局 |
| 関係都道府県 | 鹿児島県 |
| 関係市町村 | 鹿児島市 |
| 公共交通事業者等 | 南国交通株式会社 鹿児島交通株式会社 鹿児島市交通局 JR九州バス株式会社 鹿児島市タクシー協会 南国交通労働組合 私鉄鹿児島交通労働組合 鹿児島交通労働組合 JR九州バス労働組合 (公社)鹿児島県バス協会 |
| 道路管理者 | 鹿児島市道路管理課 鹿児島地域振興局 鹿児島国道事務所 |
| 公安委員会 | 鹿児島県警察 (鹿児島中央警察署・鹿児島西警察署・鹿児島南警察署) |
| 住民、公共交通の利用者 | 鹿児島市地域公共交通会議の委員で「住民又は利用者の代表者」である者 |
| 学識経験者等 | 鹿児島大学 |

23. その他特記事項

本計画に基づき、事務局及び関係運行事業者で地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める必要書類を作成し、国への補助申請の手続き等を行うこととする。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所)鹿児島市山下町11番1号 (所属)鹿児島市企画財政局企画部交通政策課
 (氏名)松山 信平 (電話)099-216-1113 (e-mail)ko-seisaku@city.kagoshima.lg.jp