

# 出水市地域 公共交通計画

本編

令和6年3月



いずみし  
出水市  
IZUMI CITY

出水市地域公共交通  
活性化協議会

— 目 次 —

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景・目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
1-4 計画の位置づけ	1
第2章 出水市の公共交通をとりまく現状	3
2-1 出水市の現状	3
2-1-1 人口	3
2-1-2 通勤・通学流動	3
2-2 出水市の公共交通の現状	4
2-2-1 本市の公共交通体系	4
2-2-2 各交通モードの概要及び利用状況	5
第3章 出水市の公共交通の課題	11
3-1 課題1 出水ふれあいバスの運行形態の抜本的な見直し	11
3-2 課題2 公共交通空白地域の解消	13
3-3 課題3 市内の交通モード間及び官民の連携	14
3-4 課題4 公共交通の利用促進及び普及啓発活動	14
3-5 課題5 安心・安全に公共交通を利用できる環境の整備	14
3-6 課題6 情報技術を活用した公共交通の利便性の向上	15
第4章 出水市地域公共交通計画	16
4-1 基本理念及び基本方針	16
4-2 公共交通網の将来像と交通モード別の役割	17
4-3 課題の解決に向けた目標・事業及び数値指標	22
4-3-1 目標1 市民目線に基づいた利便性の高い公共交通網の構築	22
4-3-2 目標2 多様な主体の協力体制に基づく公共交通の魅力向上及び利用促進	25
4-4 計画の推進体制	30
4-4-1 計画の主体・管理体制	30
4-4-2 計画の推進方法及びスケジュール	30

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画策定の背景・目的

今日の地域公共交通においては、人口減少及び少子高齢化の本格化に伴う公共交通サービスの需要縮小や運転手不足等により、維持確保が厳しい状況にあります。一方で、高齢者による運転免許の返納数は増加傾向にあり、市民の移動手段の受け皿となる公共交通の重要性は、ますます高まることが予想されます。

このような状況を踏まえ、国は令和2年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、全ての地方公共団体に対し、「地域公共交通計画」の策定を努力義務化しました。

本市の公共交通においては、コミュニティバスである「出水ふれあいバス」（以下、「ふれあいバス」という。）や路線バスの利用者が年々減少していることに加え、交通事業者の運転手不足が深刻化していることから、多様化する住民の移動ニーズを満たすとともに、より効率性の高い運行形態を構築することで、将来にわたり持続可能な地域交通体系を形成することが課題となっています。そこで、本市では、令和2年3月に「出水市地域交通網再編プラン」を取りまとめ、市民アンケート等の結果を踏まえ、地域交通体系のあり方や方向性を整理し、具体案の検討を進めてきました。

今回、策定した「出水市地域公共交通計画」は、地域公共交通のマスタープランとして、国の方針及び本市の現状を踏まえ、市民生活の根幹を占める公共交通を将来にわたって持続可能なものにするために、基本方針や数値指標等を定めるものです。

## 1-2 計画の区域

本計画の区域は、出水市全域とします。

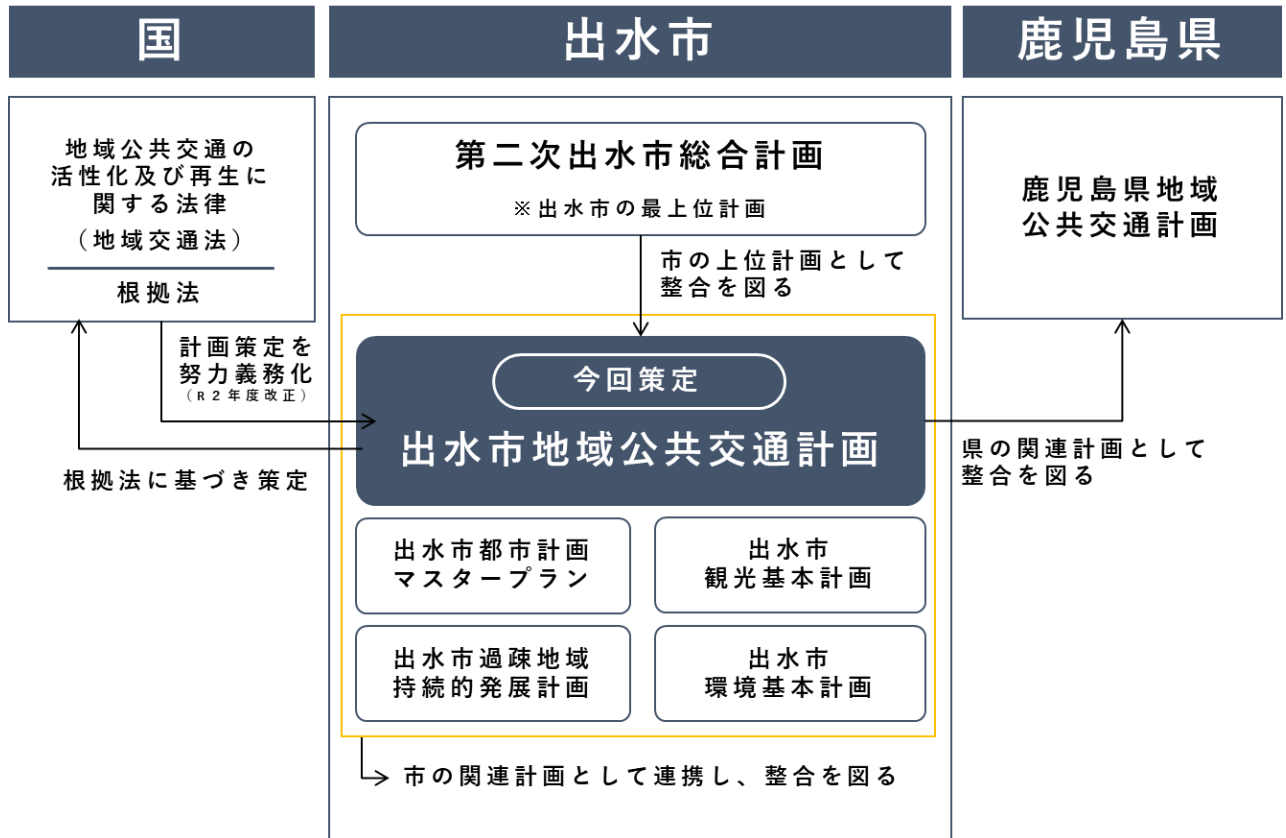
## 1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度まで（2024年度から2028年度まで）の5か年度とします。ただし、公共交通を取り巻く環境の変化等に応じて見直しを行います。

## 1-4 計画の位置づけ

本計画は、市の基本的な施策の方向性を示す「第2次出水市総合計画」を上位計画とし、関連計画との連携・整合を図ります。

<計画の位置づけ>



## 第2章 出水市の公共交通をとりまく現状

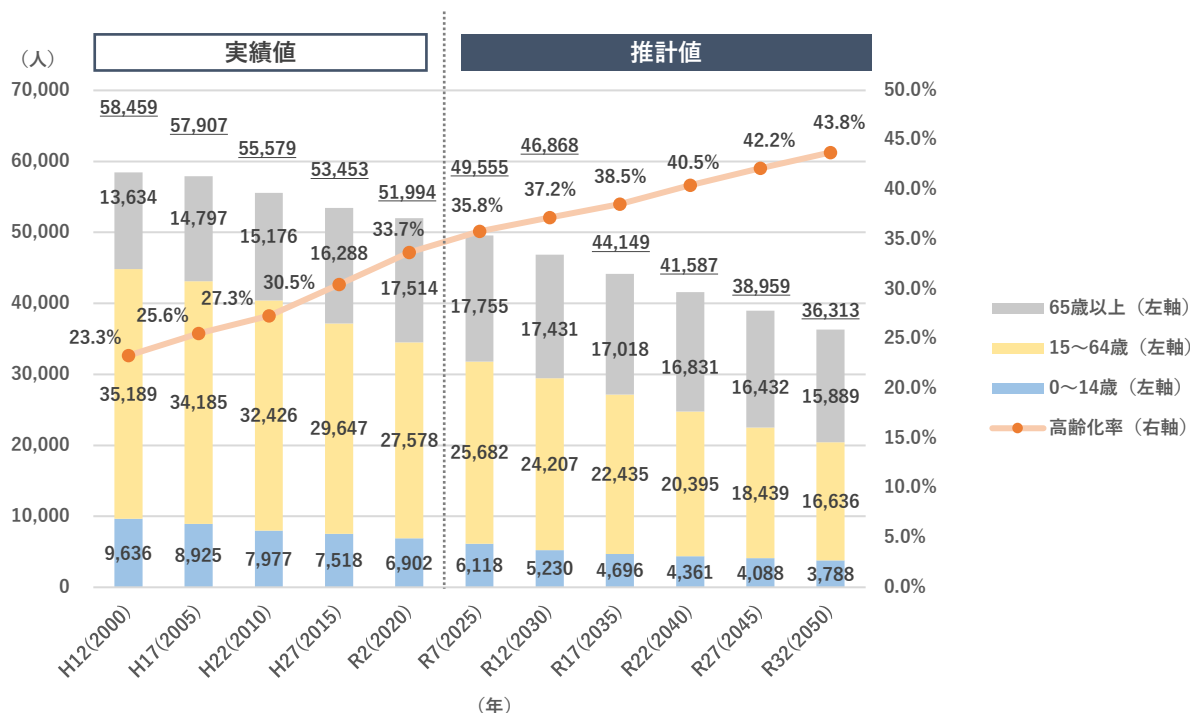
### 2-1 出水市の現状

#### 2-1-1 人口

本市の人口は、平成7年（1995年）以降、減少傾向にあり、令和2年（2020年）には、51,994人となっています。令和2年の人口規模は、鹿児島県内では、鹿児島市、霧島市、鹿屋市、薩摩川内市、姶良市に次ぐ6番目となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）によれば、本市の人口は令和27年（2045年）には38,462人になると推計されており、これは、令和2年からの25年間で人口の約26%が減少することを意味します。

加えて、人口構成をみると、65歳以上の人口が占める割合は増加傾向にあり、令和2年（2020年）には、33.7%となっています。一方で、0～14歳、15～64歳の割合は減少傾向にあり、少子高齢化が進行していることがうかがえます。

< 出水市の人口及び高齢化率の推移 >

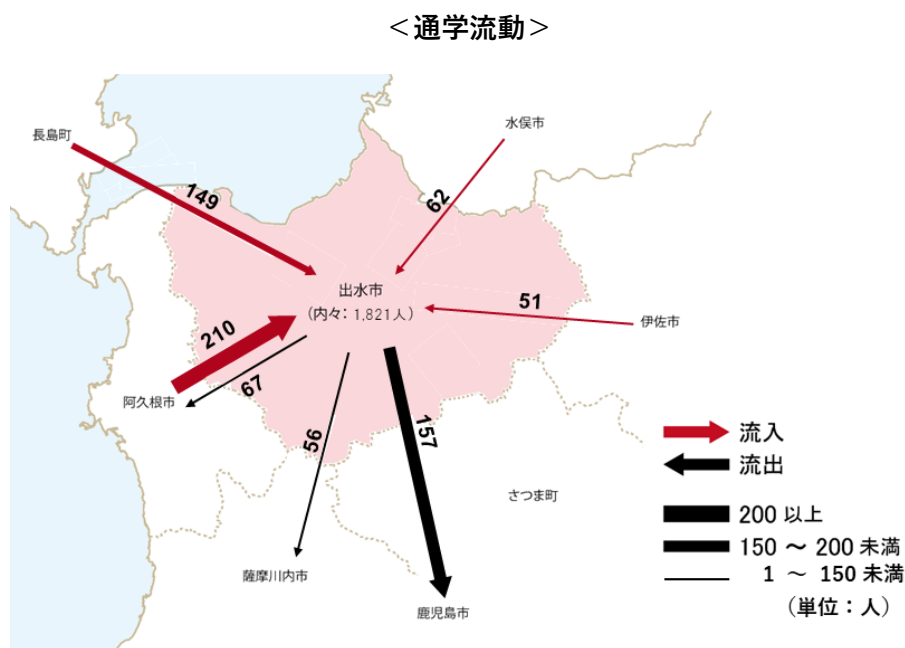
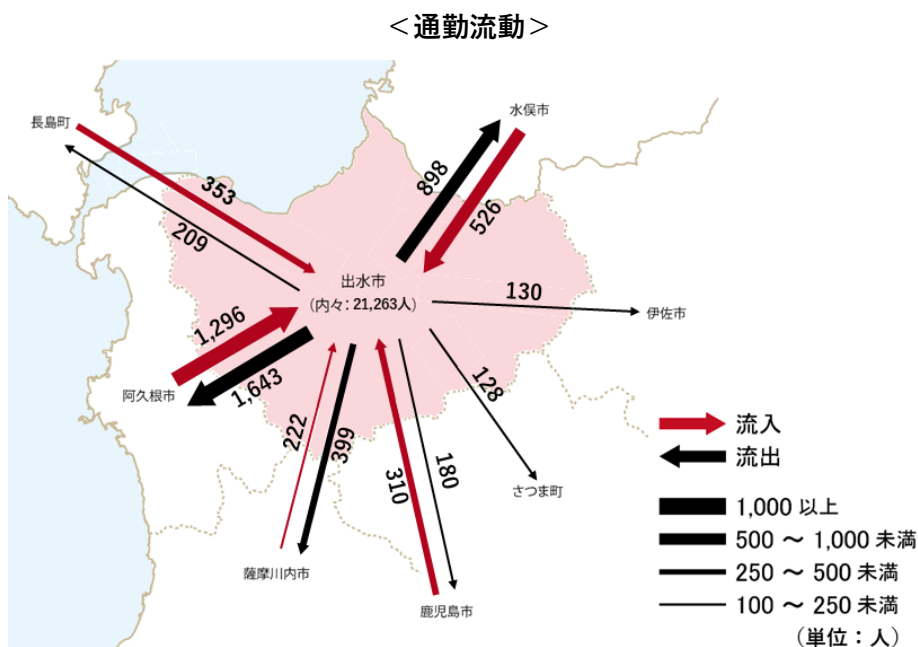


(出典) 令和2年（実績値）までは国勢調査、令和7年以降（推計値）は社人研人口推計です。

#### 2-1-2 通勤・通学流動

本市では、主に長島町、阿久根市、薩摩川内市、鹿児島市、さつま町、伊佐市及び水俣市との間に、通勤・通学における人口流動が生じており、通勤では阿久根市からの流入が1,296人、流出が1,

643人と最も多く、次いで水俣市からの流入が526人、流出が898人となっています。通学では、流入では阿久根市からの210人が最も多く、次いで長島町からの149人となっており、流出では鹿児島市への157人が最も多く、次いで阿久根市への67人となっています。



## 2-2 出水市の公共交通の現状

### 2-2-1 本市の公共交通体系

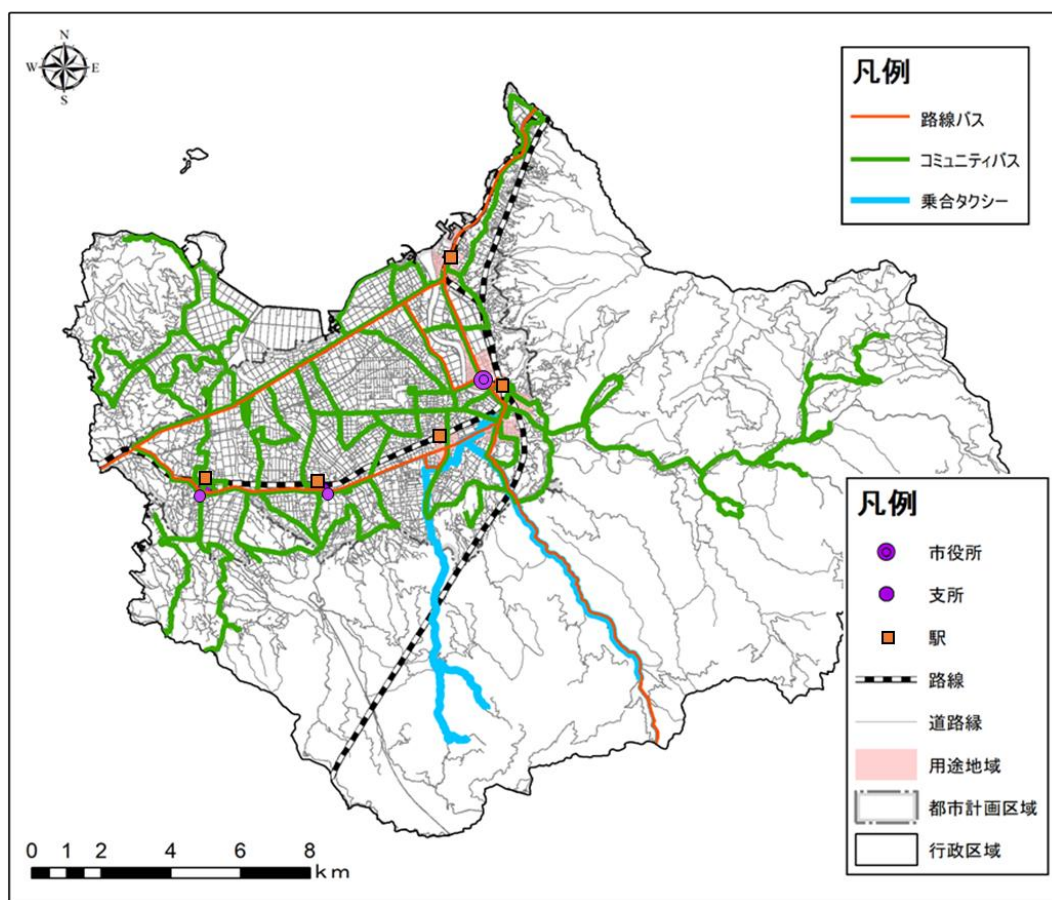
本市における公共交通は、鉄道、バス及びタクシーの3つのモードが存在しており、鉄道は、九州新

幹線が市の中央部を南北に通過し、停車駅である出水駅が所在します。また、肥薩おれんじ鉄道が市北部から中央部を經由して西端を通過し、米ノ津駅、出水駅、西出水駅、高尾野駅、野田郷駅の計5つの駅が所在します。

バスは、南国交通株式会社の路線バス、鹿児島空港連絡バス、出水駅蔵之元港間シャトルバスのほか、平成10年からはふれあいバス（計10路線）を、南国交通株式会社に業務委託をして運行しています。

タクシーは、旭交通株式会社及び有限会社出水タクシーの2社による運行のほか、市内の一部の中山間地域（丸塚・平岩及び定之段地区）においては、乗合タクシーを旭交通株式会社に業務委託をして運行しています。

### <公共交通体系>



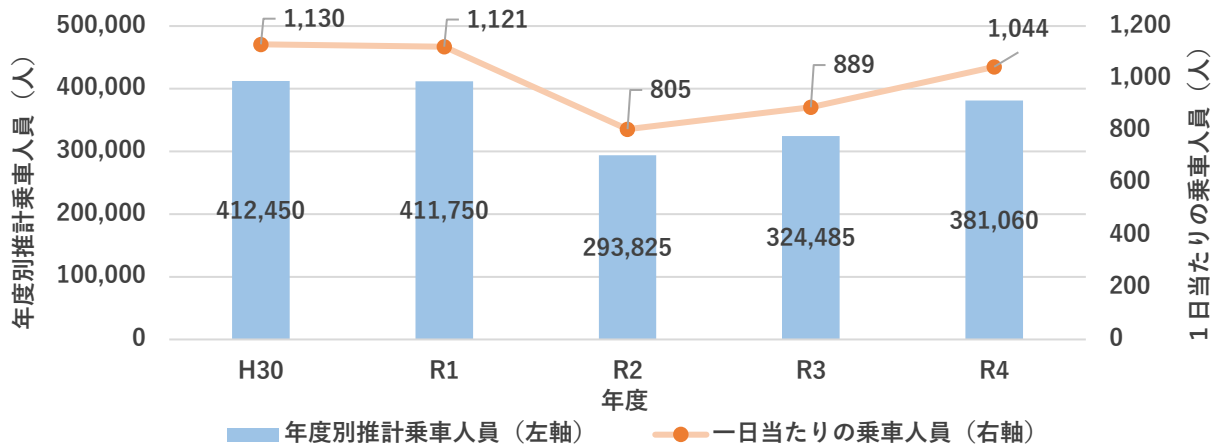
## 2-2-2 各交通モードの概要及び利用状況

### ■ 九州新幹線

本市は九州新幹線の停車駅である出水駅が所在し、鹿児島市、熊本市及び福岡市等、他の都市への移動手段として重要な役割を担っています。

出水駅の乗車人員は令和4年度の推計値で381,060人となっており、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出の自粛等の影響により、令和2年度に乗車人員が大きく減少したものの、以後、乗車人員は増加に転じています。

<九州新幹線（出水駅）の乗車人員>



(出典) 九州旅客鉄道株式会社

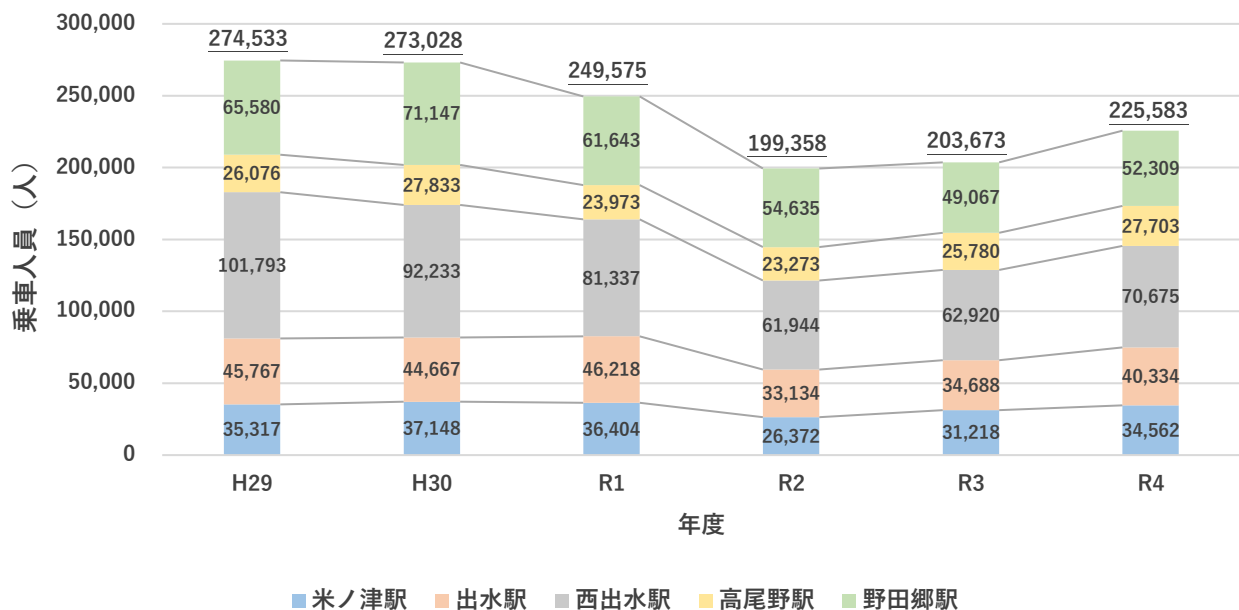
※ホームページに公開されている、1日当たりの乗車人員から推計値を算出しました。

### ■ 肥薩おれんじ鉄道

肥薩おれんじ鉄道は、熊本県八代市と薩摩川内市を結ぶ鉄道であり、本市には米ノ津駅、出水駅、西出水駅、高尾野駅、野田郷駅の5つの駅が所在します。

肥薩おれんじ鉄道は、通勤・通学等の日常的な移動に加え、観光等の様々なシーンにおいて、本市と近隣の市を結ぶ移動手段として重要な役割を担っています。しかしながら、人口減少等の影響により、出水管内の乗車人員は年々減少傾向にあります。

<肥薩おれんじ鉄道の各駅の乗車人員>



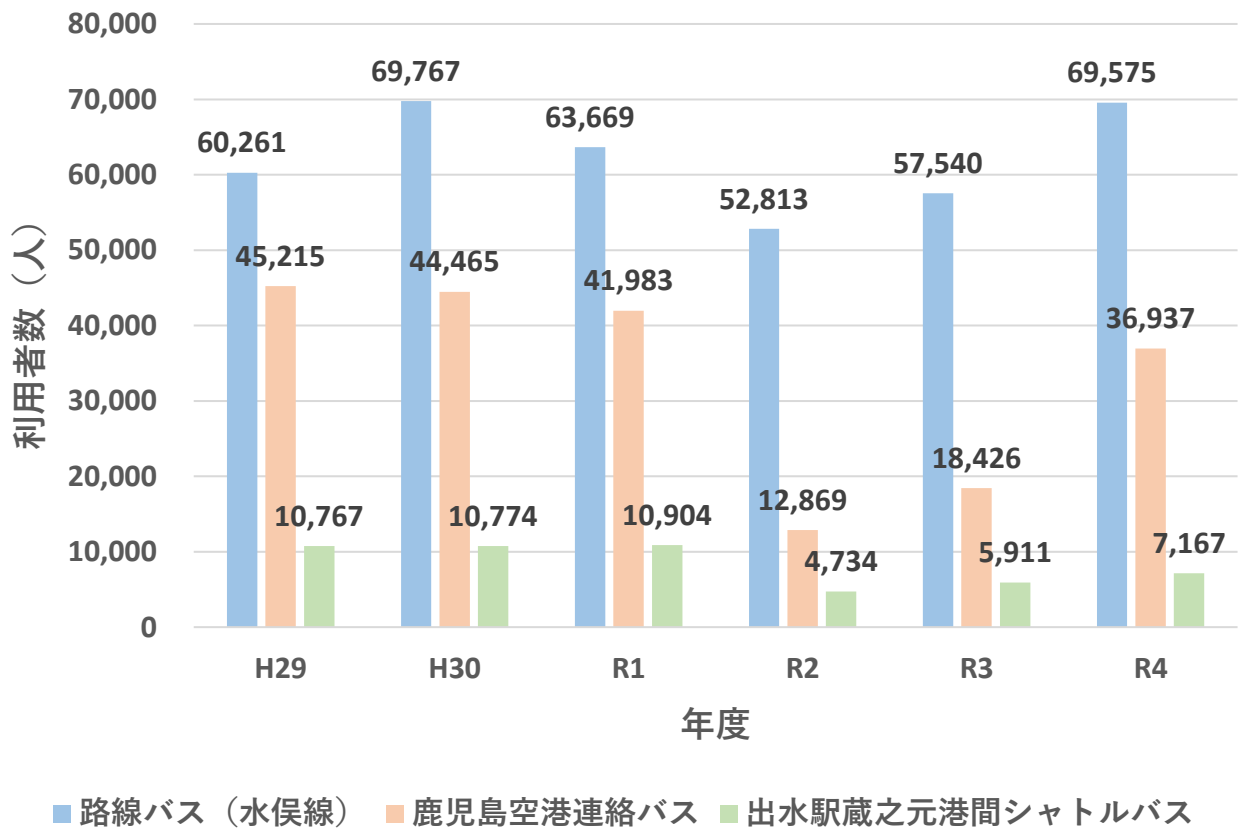
(出典) 肥薩おれんじ鉄道株式会社



■ 路線バス、鹿児島空港連絡バス、出水駅蔵之元港間シャトルバス

路線バスは、阿久根市、長島町、出水市、水俣市を結ぶ計4路線に加え、阿久根市、出水市、さつま町と鹿児島空港を結ぶ鹿児島空港連絡バス（阿久根・出水・宮之城線）、出水駅から蔵之元港（長島町）を結ぶ出水駅蔵之元港間シャトルバスが存在し、すべて南国交通株式会社が運行しています。

<路線バス、鹿児島空港連絡バス、出水駅蔵之元港間シャトルバスの乗車人員>



（出典）南国交通株式会社

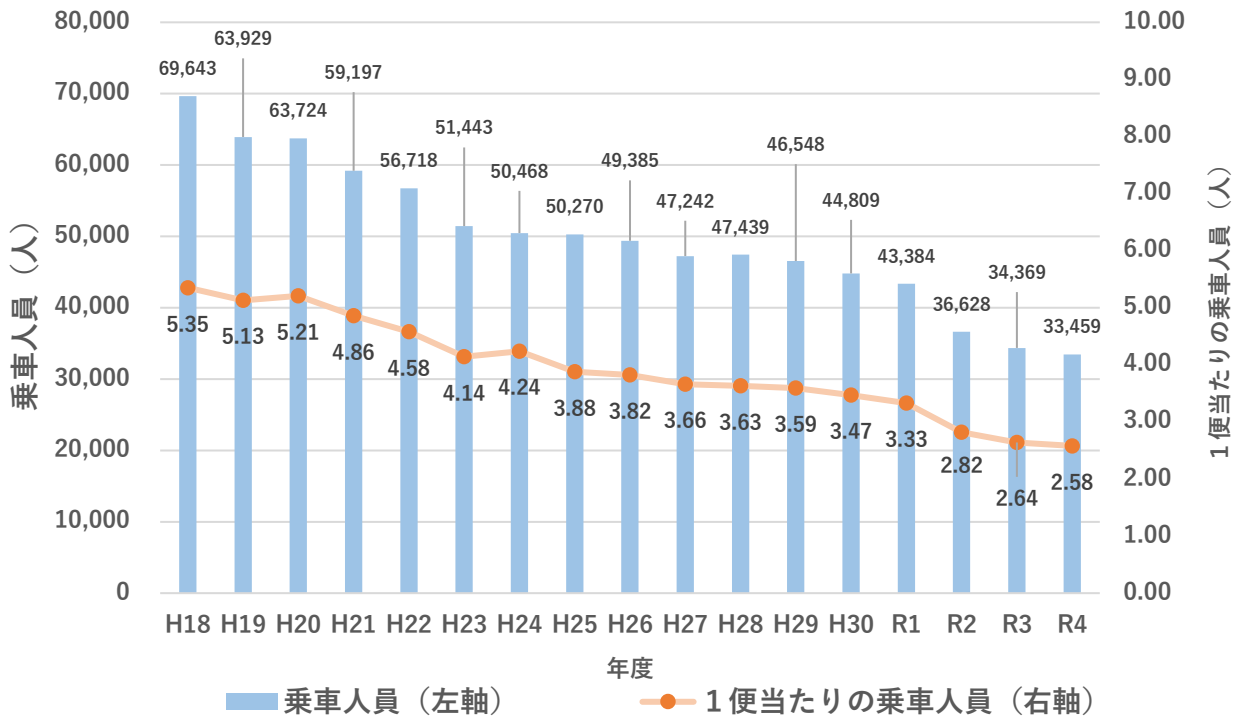
※いずれのバスも、運行経路に出水市外が含まれるため、乗車人員には出水市外から乗車した人も含まれます。

■ 出水ふれあいバス

ふれあいバスは、平成10年4月から運行を開始し、平成18年の旧出水市、高尾野町、野田町の合併を経て、現在、計10路線が運行しています。

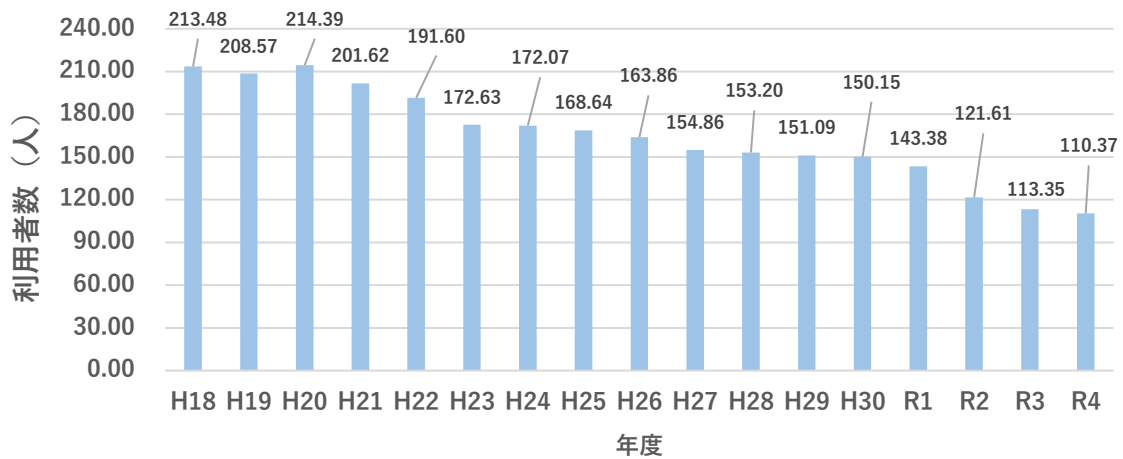
乗車人員は減少傾向にあり、令和2年度からは3万人台で推移しています。また、令和4年度の運行実績では、10路線中5路線が、一便当たりの乗車人員が2人未満となっています。

<ふれあいバスの乗車人員・1便当たりの乗車人員>



(出典) 出水市所有データ

<ふれあいバス1日当たりの乗車人員>



(出典) 出水市所有データ

※各路線の1日当たりの乗車人員を合算して算出しました。

＜ふれあいバス令和4年度の運行実績＞

路線名	乗車人員 (人)	運行 キロ (km)	運送 収入 (円)	一日当たり 乗車人員 (人)	一便当たり 乗車人員 (人)	運行経費 (円)	利用者1人 当たりの負 担額 (円)	運行収支 (円)
市内 横断便	1,630	18,662.4	187,147	6.71	1.68	2,966,942	1,820	-2,779,795
出水 循環便	4,377	55,350.0	502,971	16.21	3.24	8,799,524	2,010	-8,296,553
大川内便	15,024	72,703.8	1,663,713	41.73	5.15	11,558,425	796	-9,894,712
荘・ 蕨島便	4,087	59,562.0	460,890	15.14	3.03	9,469,146	2,317	-9,008,256
針原・ 切通便	2,654	44,604.0	302,762	9.83	2.46	7,091,129	2,672	-6,788,367
折尾野・ 太田原便	2,244	14,847.3	255,821	9.23	4.62	2,360,419	1,052	-2,104,598
西辺田・ 江内便	1,958	59,350.2	222,193	5.41	0.68	9,435,474	4,819	-9,213,281
大久保・ 内野々便	152	11,955.6	17,322	0.63	0.31	1,900,697	12,505	-1,883,375
千間山・ 唐笠木便	36	8,164.8	4,115	0.15	0.07	1,298,037	36,057	-1,293,922
野田 循環便	1,297	30,034.8	146,577	5.34	1.33	4,774,922	3,681	-4,628,345
合計	33,459	375,234.9	3,763,511			59,654,715	1,783	-55,891,204

(出典) 出水市所有データ

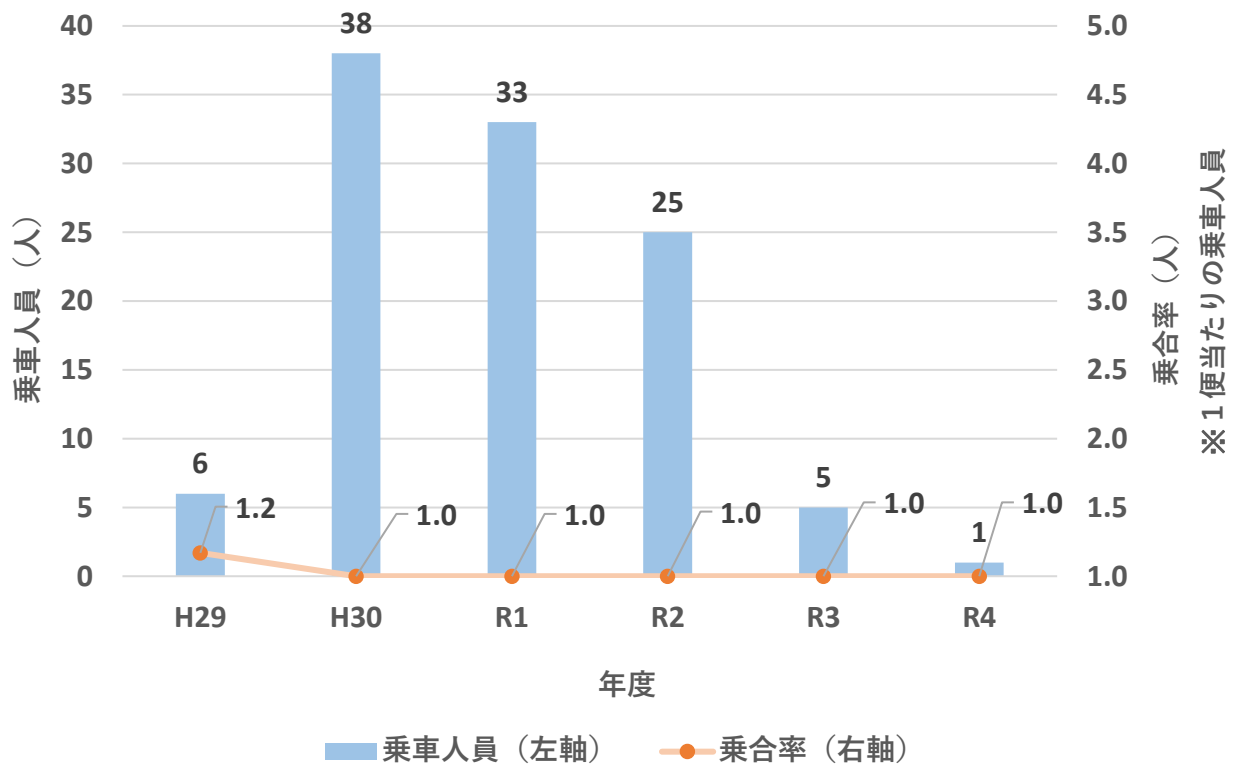
※塗りつぶし部分は、一便当たりの乗車人員が2人未満の路線です。また、運行経費は、業務委託料を各路線の運行距離で按分して算出しました。

■ 乗合タクシー

乗合タクシーは、平成12年度に運行を開始し、平成28年度までは定時定路線で運行し、平成29年度からはデマンド方式で運行しています。

乗車人員は平成30年度を境に減少傾向にあり、加えて1便当たりの乗車人員(乗合率)は、1.0～1.2人と、いずれも低い水準となっています。

<乗合タクシーの乗車人員及び乗合率>



(出典) 出水市所有データ

※H29年度は、丸塚・平岩地区のみ。H30年度から、デマンド方式が導入された定之段地区の乗車人員と合算して算出しています。

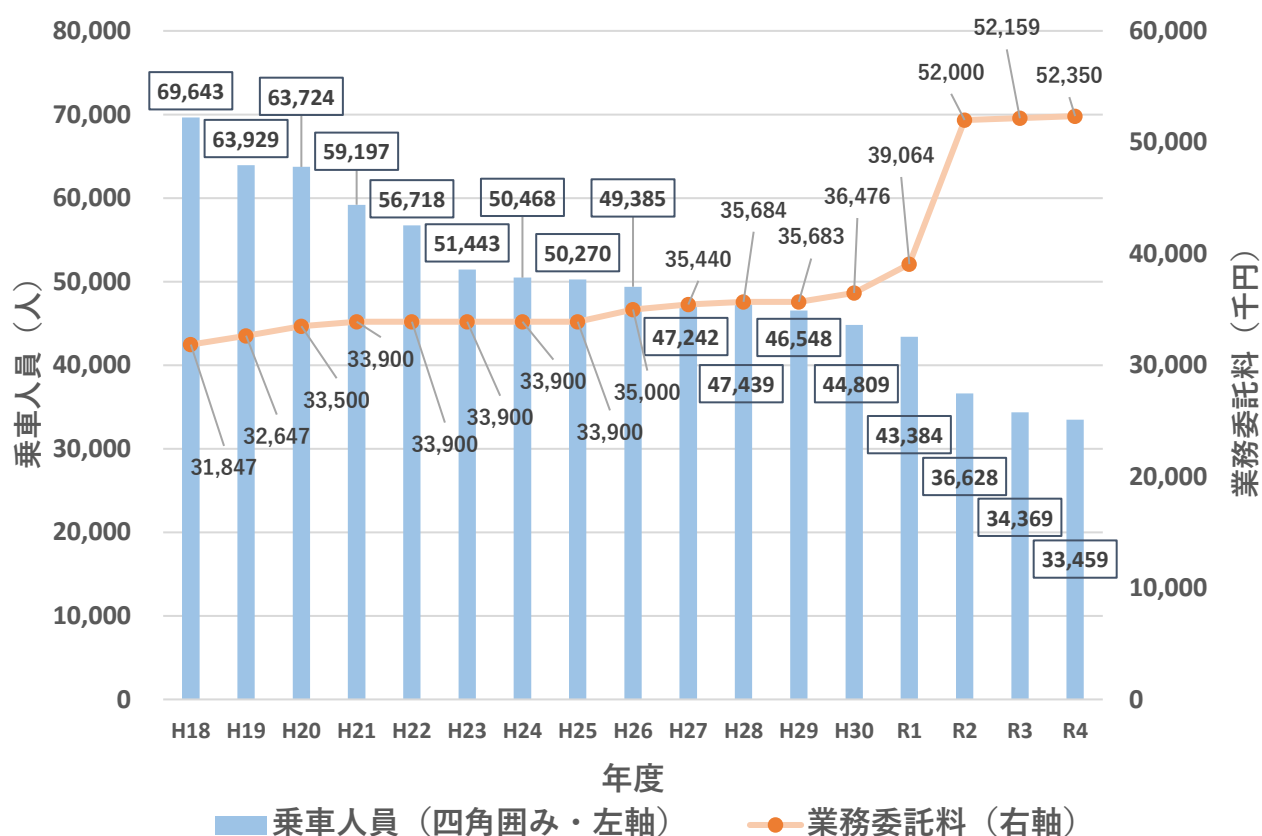
## 第3章 出水市の公共交通の課題

### 3-1 課題1 出水ふれあいバスの運行形態の抜本的な見直し

ふれあいバスの乗車人員は年々減少傾向にあり、旧市町合併当時（平成18年度）の乗車人員が69,643人であるのに対し、令和4年度の乗車人員は33,459人となっており、16年間で52%の減少となっています。一方で、ふれあいバスの運行に係る業務委託費は、新型コロナウイルス感染症の拡大や物価・燃料価格高騰の影響により年々増加しています。また、令和4年度における「空バス」（乗車人数が0人の便）の発生状況を見ると、高尾野・野田地域の路線で特に高い割合を示しており、現行の交通サービスが、地域の移動ニーズを十分に満たしていないことがうかがえます。

このような、「乗車人員は減少しているが、財政負担は増加している」という負の状況を改善するため、ふれあいバスの現行の運行形態を抜本的に見直し、地域の移動ニーズに即した新たな形態を構築することは、本市の公共交通における喫緊の課題です。

<ふれあいバスの乗車人員（再掲）及び運行委託料>



(出典) 出水市所有データ

＜令和4年度ふれあいバス 便別空きバス率＞

路線名	便名	発車時刻	運行本数	空きバス数	空きバス率
市内横断便	野田→出水1便	9:25	243	15	6.2%
市内横断便	野田→出水2便	12:10	243	139	57.2%
市内横断便	出水→野田1便	10:15	243	143	58.8%
市内横断便	出水→野田2便	12:30	243	34	14.0%
出水循環便	第1便(右回り)	7:53	270	9	3.3%
出水循環便	第2便(左回り)	8:45	270	13	4.8%
出水循環便	第3便(右回り)	11:30	270	9	3.3%
出水循環便	第4便(右回り)	13:55	270	24	8.9%
出水循環便	第5便(左回り)	15:50	270	66	24.4%
大川内便	上り第1便	7:35	253	16	6.3%
大川内便	上り第2便(日・祝運行)	10:25	69	51	73.9%
大川内便	上り第2便(月～土運行)	11:25	291	48	16.5%
大川内便	上り第3便	13:30	243	60	24.7%
大川内便	上り第4便	15:25	360	83	23.1%
大川内便	上り第5便	17:25	243	38	15.6%
大川内便	下り第1便	6:35	360	105	29.2%
大川内便	下り第2便	8:26	262	4	1.5%
大川内便	下り第3便	12:33	360	132	36.7%
大川内便	下り第4便	14:46	243	38	15.6%
大川内便	下り第5便	16:15	243	29	11.9%
針原・切通便	第1便	8:00	270	4	1.5%
針原・切通便	第2便	11:00	270	24	8.9%
針原・切通便	第3便	13:45	270	59	21.9%
針原・切通便	第4便	16:25	270	37	13.7%
荘・蕨島便	右回り第1便	6:52	270	17	6.3%
荘・蕨島便	右回り第2便	9:40	270	21	7.8%
荘・蕨島便	右回り第3便	14:20	270	23	8.5%
荘・蕨島便	左回り第1便	11:25	270	37	13.7%
荘・蕨島便	左回り第2便	17:00	270	117	43.3%
折尾野・太田原便	左回り	9:55	243	2	0.8%
折尾野・太田原便	右回り	12:55	243	26	10.7%
西辺田・江内便	上り第1便(毎日運行)	7:42	363	147	40.5%
西辺田・江内便	上り第2便	9:05	271	121	44.6%
西辺田・江内便	上り第3便	9:55	270	91	33.7%
西辺田・江内便	上り第4便	13:02	270	179	66.3%
西辺田・江内便	上り第5便	16:42	270	221	81.9%
西辺田・江内便	下り第1便	8:25	270	41	15.2%
西辺田・江内便	下り第2便	9:05	270	200	74.1%
西辺田・江内便	下り第3便(毎日運行)	12:09	362	194	53.6%
西辺田・江内便	下り第4便	14:55	270	179	66.3%
西辺田・江内便	下り第5便	16:26	269	133	49.4%
大久保・内野々便	第1便	7:20	243	175	72.0%

大久保・内野々便	第2便	10:40	243	159	65.4%
千間山・唐笠木便	第1便	8:25	243	199	81.9%
千間山・唐笠木便	第2便	11:00	243	227	93.4%
野田循環便	第1便	7:10	243	28	11.5%
野田循環便	第2便	8:15	243	80	32.9%
野田循環便	第3便	10:55	243	136	56.0%
野田循環便	第4便	16:20	243	128	52.7%

(出典) 出水市所有データ

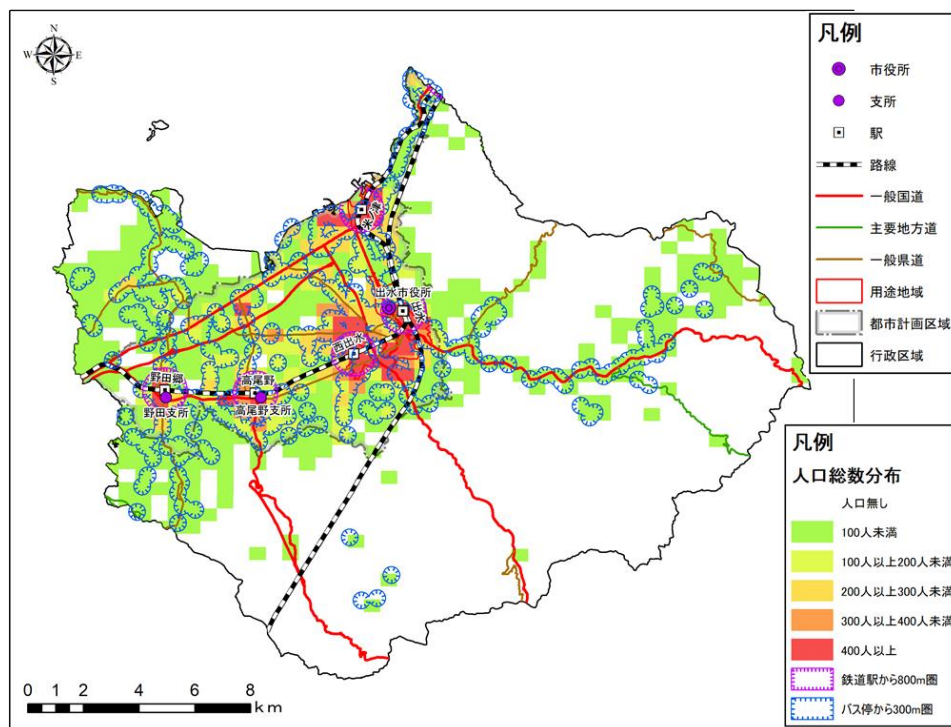
※黄色の塗りつぶし部分は空きバス率が50%以上の便で、オレンジの部分は80%以上の便です。

### 3-2 課題2 公共交通空白地域の解消

本市では、鉄道やバス等の複数の交通モードが組み合わさることで、市内のほぼ全域に公共交通サービスが提供されていますが、山間部をはじめ、一部の地域においては、公共交通空白地域が存在します。加えて、上記のふれあいバスの運行形態の見直しにおいて、変更・廃止することとなった路線の周辺地域は、今後、新たな公共交通空白地域となることが予想されます。

このような地域を解消し、公共交通の利用に係る「機会の公平性」を確保することによって、地域間及び住民間の移動格差を是正することが求められます。また、そのためには、既存の交通資源にとらわれず、AIを活用したオンデマンド交通等の「面」の交通サービスを導入するなど、空白地域の解消と利便性の向上を両立する仕組みを構築する必要があります。

#### <公共交通空白地域と人口分布の状況>



(出典) 出水市地域公共交通網再編プラン

### 3-3 課題3 市内の交通モード間及び官民の連携

本市には、バス（ふれあいバス・路線バス）、タクシー、九州新幹線、肥薩おれんじ鉄道等の交通モードが存在していますが、それぞれの運営主体は異なっており、より良い公共交通網の構築を目的とした交通モード間及び官民の連携や、情報共有の場が不足しています。加えて、市民アンケートによれば、「市民の移動手段の確保等のために、行政に必要な取り組み」に対し、「住民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討すべき」との回答が60.4%となっており、多様な主体が地域公共交通について協議し、多角的な視点から施策を検討することが求められています。

### 3-4 課題4 公共交通の利用促進及び普及啓発活動

公共交通の必要性について、市民アンケートの結果によると、「今も将来も必要だと思う」との回答が52.7%、「今は必要ないが、将来的には必要だと思う」との回答が36.2%となっており、約89%の人が公共交通は必要であると考えています。

一方で、直近1年間の公共交通の利用の有無について、「利用した」が32.5%、「利用していない」が64.2%という結果であり、加えて、利用頻度については、「年に数日」が77.1%と最も多く、「月に2～3日」が12.1%、「週に5日」が4.5%となっており、本市の公共交通は、その必要性については認識されているものの、移動手段としては十分に浸透していないことがうかがえます。ふれあいバスを始めとする市内の公共交通の利用を促進するために、公共交通を利用するメリットや方法について普及啓発を図る必要があります。

### 3-5 課題5 安心・安全に公共交通を利用できる環境の整備

ふれあいバスの利用者アンケートによれば、ふれあいバスは「通院・デイサービス」の利用が33.0%と最も多く、次いで「通学」が26.5%、「買い物」が24.7%であり、主に市民の日常生活の移動手段として利用されていることから、利用者の安心・安全を将来にわたって確保することが求められます。また、一部の停留所は、表示名や時刻表が見えづらくなっているものも存在し、乗り間違いの防止等、誰もが安心・安全に利用できる公共交通の実現に向けて、環境整備を進めていく必要があります。



<老朽化した停留所の例>



### 3-6 課題6 情報技術を活用した公共交通の利便性の向上

近年、人工知能（AI）を用いた配車及び経路検索により、効率的な運行を行う「AI バス」、「AI タクシー」のほか、MaaS（Mobility as a Service）と呼ばれる、複数の交通モードを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス等、情報技術を取り入れた新たな交通サービスが誕生しています。

本市においても、公共交通空白地域の解消及び利便性の向上のため、情報技術を活用したサービスを構築・導入する必要があります。

## 第4章 出水市地域公共交通計画

### 4-1 基本理念及び基本方針

上位・関連計画に記載されている本市の将来像及び上記の課題等を踏まえ、本市の公共交通の目指すべき将来像として、次の基本理念を定めます。また、この基本理念と現状（課題）とのギャップを埋めていくための方針として、3つの基本方針を定めます。

#### 基本理念

市民のくらしをより豊かにし、活力の源となる持続可能な地域公共交通の実現

#### 〔基本方針1〕 地域特性と利用者の声に基づいた公共交通網の構築

本市の地域特性を加味しつつ、利用者の声に積極的に耳を傾けることで、利用者目線に基づいた公共交通網を構築します。

#### 〔基本方針2〕 「魅力ある」公共交通サービスの実現

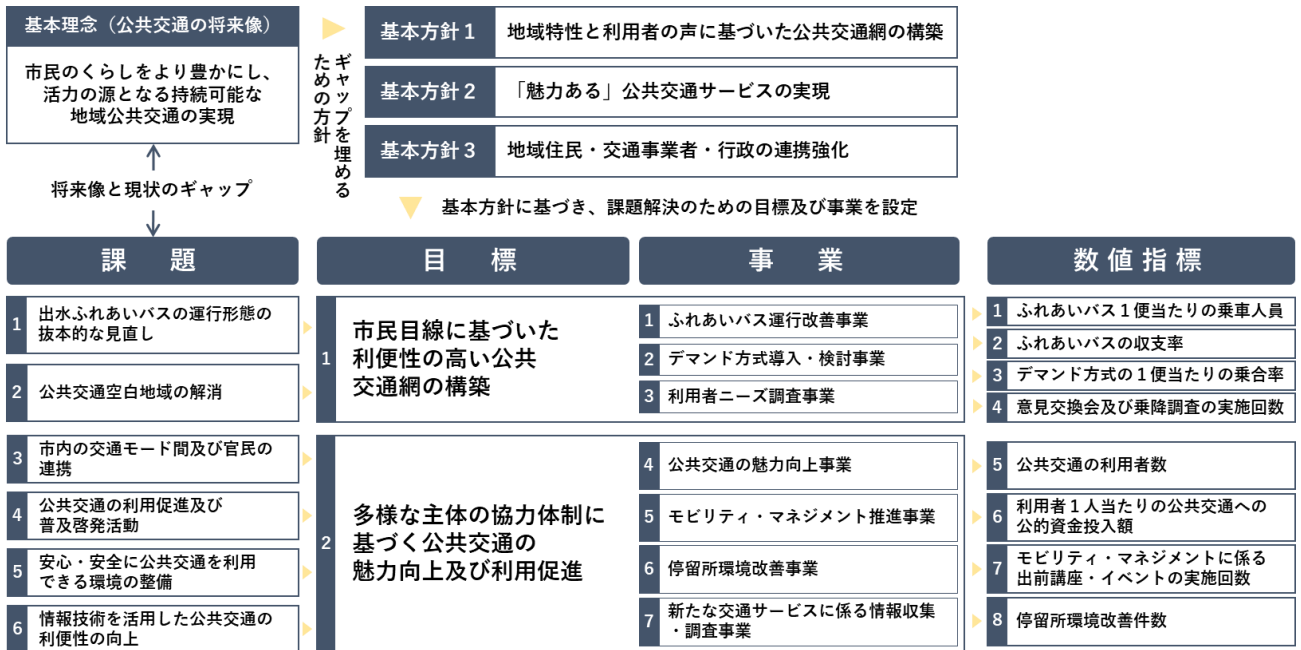
全ての市民が、「利用したい」、「便利だ」と思える公共交通サービスを構築するとともに、利用促進や情報発信に積極的に取り組むことで、「魅力ある」公共交通サービスを実現します。

#### 〔基本方針3〕 地域住民・交通事業者・行政の連携強化

日々変化する社会情勢や移動ニーズに柔軟に対応するために、地域住民、交通事業者、行政が一体となった議論を継続的に行うとともに、連携強化に努めます。

本計画では、これらの基本方針に基づき、課題解決のための目標及び事業を設定し、より良い公共交通の実現に向けて各事業に取り組みます。

<基本方針及び目標・事業の体系図>



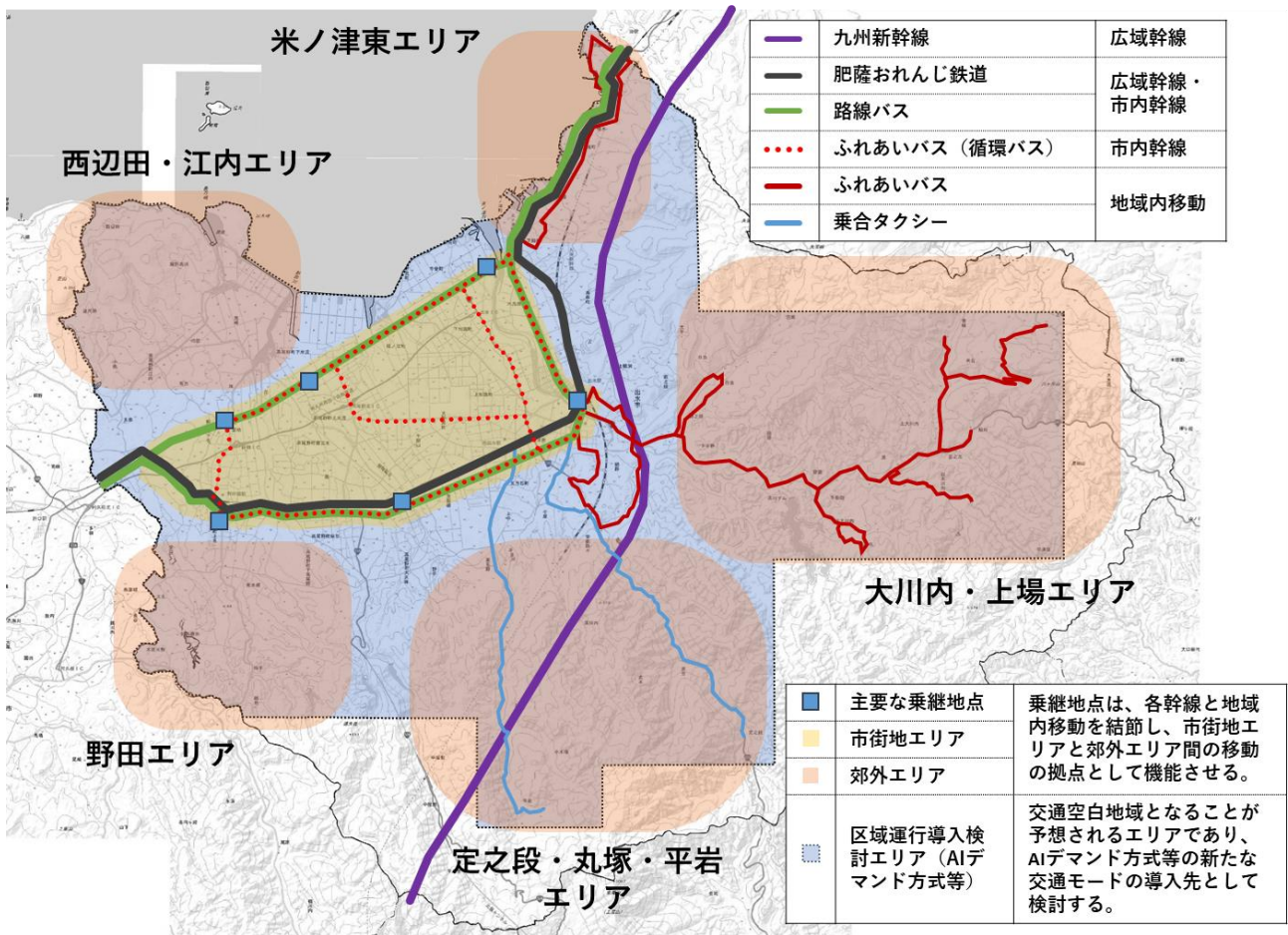
## 4-2 公共交通網の将来像と交通モード別の役割

上記の基本理念及び基本方針を踏まえ、本市の公共交通網の将来像（あるべき姿）を次の図のとおり整理しました。

具体的には、本市が有する交通サービスを広域幹線、市内幹線、地域内移動の三つの役割に分類し、各サービスの連携を図ることで、「広域幹線・市内幹線から乗り継いで地域内移動へ」又は「地域内移動から乗り継いで市内幹線・広域幹線へ」等、市民の幅広い移動ニーズを満たす、利便性の高い公共交通網を実現します。また、今後、公共交通空白地域になることが予想される地域については、AI デマンド方式等の、新たな交通サービスを導入します。

なお、ふれあいバス及び乗合タクシーについては、運行形態の見直し後、運行費の国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用することとし、維持確保を図ります。

<公共交通網の将来像（イメージ）>



<各交通モードが担う役割について>

位置づけ	交通モード	役割の内容	路線名	確保・維持策
広域幹線	九州新幹線	本市と福岡市、熊本市等の地方都市を結ぶ、広域幹線の交通基軸であり、主に、観光・ビジネスに係る移動手段としての役割を担う。	九州新幹線	交通事業者と協議の上、最適なサービスの提供及び運行の継続を図る。
市内幹線・広域幹線	肥薩おれんじ鉄道	広域幹線として、本市と近隣市町村を結ぶと同時に、市内幹線として、市内の主要拠点を結ぶ交通サービスを提供する。市内外の住民の通学・通勤のほか、観光等、幅広いニーズに応じた移動手段としての役割を担う。	肥薩おれんじ鉄道（新八代～川内）	交通事業者と協議の上、最適なサービスの提供及び運行の継続を図る。

	路線バス	阿久根市、長島町及び水俣市の近隣市町を結び、九州新幹線及び肥薩おれんじ鉄道を補完する役割を担う。また、市内幹線として、地域内移動の基軸としての役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水俣線（佐潟口～出水駅～水俣車庫）</li> <li>・空港線（阿久根市役所～出水駅～鹿児島空港）</li> <li>・出水駅蔵之元港間シャトルバス（出水駅～蔵之元港）</li> </ul>	地域間幹線系統補助（水俣線・空港線）を活用し、路線の維持確保を図る。
地域内移動	ふれあいバス	本市の主要な道路のほか、人口の多い地区において定時定路線の運行を行い、買い物・通院・通学等、市民の日常生活に係る移動手段として中心的な役割を担う。また、タクシー・乗合タクシーとの乗り継ぎ等、地域内移動の基軸としての役割を担う。	<p>&lt;見直し前&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内横断便</li> <li>・出水循環便</li> <li>・大川内便</li> <li>・針原・切通便</li> <li>・荘・蕨島便</li> <li>・折尾野・太田原便</li> <li>・西辺田・江内便</li> <li>・大久保・内野々便</li> <li>・千間山・唐笠木便</li> <li>・野田循環便</li> </ul> <p>&lt;見直し後&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内循環バス（ぐるぐるバス）</li> <li>・大川内便</li> <li>・針原・切通便</li> <li>・折尾野・太田原便</li> </ul>	見直し後の路線はフィーダー補助を活用し、路線の維持確保を図る。
	タクシー	利用者の希望の時間・乗降場所に応じた柔軟な交通サービスを提供し、市内幹線を補完する役割を担う。	—	交通事業者と協協議の上、最適なサービスの提供及び運行の継続を図る。
	乗合タクシー	過疎地と市内幹線を結び、交通空白地域において利用者のニーズに応じた効率的な交通サービスを提供し、市内幹線を補完する役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・丸塚・平岩地区～出水駅</li> <li>・定之段・小原～出水駅</li> </ul>	見直し後の路線はフィーダー補助を活用し、路線の維持確保を図る。
	AI オンデマンド交通	時刻表や運行経路にとらわれない自由度の高い交通サービ	—	見直し後の路線はフィーダー補

		スを提供し、交通空白地域の解消と効率的な地域以内移動を担う。		助を活用し、路線の維持確保を図る。
観光交通	観光タクシー	観光客向けに、本市の最大の観光資源である出水ツルの越冬地及び麓武家屋敷群と、出水駅を結ぶ交通サービスを提供する。	—	交通事業者と協議の上、最適なサービスの提供及び運行の継続を図る。

### ■ 交通モード別の役割【鉄道】

交通モード	実施主体	運行形態	路線名・運送区間	具体的な役割
九州新幹線	九州旅客鉄道株式会社	定時定路線 (鉄道)	博多・新大阪方面	出水市から熊本市、福岡市、大阪市に接続し、主に観光・ビジネス等、広域幹線としての役割を担う。
			鹿児島中央方面	出水市から薩摩川内市、鹿児島市に接続し、通学・ビジネスのほか、買い物等、幅広いニーズを満たす広域幹線としての役割を担う。
肥薩おれんじ鉄道	肥薩おれんじ鉄道株式会社	定時定路線 (鉄道)	八代方面	出水市から水俣市、阿久根市等の近隣市町に接続し、通学・ビジネスのほか、買い物等、幅広いニーズを満たす広域幹線及び市内幹線としての役割を担う。
			川内方面	

### ■ 交通モード別の役割【バス】

交通モード	実施主体	運行形態	路線名・運送区間	具体的な役割
路線バス	南国交通株式会社	定時定路線 (バス)	佐潟口～出水駅～水俣車庫	出水市から水俣市、阿久根市に接続し、通院・通学、買い物等、主に日常生活に係る移動ニーズを満たすほか、九州新幹線や肥薩おれんじ鉄道と接続し、広域幹線と市内幹線をつなぐ役割を担う。
			阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港	出水市から鹿児島空港に接続し、主に帰省やビジネス等、広域幹線と地域幹線をつなぐ役割を担う。

ふれあい バス	出水市（運行 は交通事業者 に委託）	定時定路線 （バス）	大ぐるぐるバス （出水 BC～医療 センター～屋地～ 高尾野支所～出水 BC）	市内の幹線道路を循環し、出 水、高尾野、野田の各地域を結 ぶ。また、地域内移動の中軸と して、路線バス・ふれあいバス の各路線やデマンド方式のほ か、九州新幹線やおれんじ鉄道 等、市内のあらゆる交通モード をつなぐ役割を担う。
			中ぐるぐるバス （出水 BC～医療 センター～古浜入 口～大野原～出水 BC）	市内の幹線道路及び県道 373 号を循環し、路線バス及び大ぐ るぐるバスを補完する役割を担 う。
			小ぐるぐるバス （出水 BC～医療 センター～西出水 ～出水 BC）	本市の医療・商業施設が集中す るエリアを循環し、通院・買い 物等の日常生活に係る移動ニー ズを満たすとともに、大ぐるぐ るバス及び中ぐるぐるバスを補 完する役割を担う。
			大川内線 （出水 B C～大川 内～上場）	出水駅前（移動拠点）から大川 内・上場地区に接続し、特認校 の児童・生徒の通学や住民の日 常生活に係る移動手段としての 役割を担う。
			針原・切通便 （出水 BC～針 原・切通～医療セ ンター～西出水～ 出水 BC）	出水駅前（移動拠点）から針 原・切通地区に接続し、特認校 の児童の通学や、住民の日常生 活に係る移動手段としての役割 を担う。また、運行経路の一部 を小ぐるぐるバスと重複させ、 同路線を補完する役割を担う。
			折尾野・太田原便 （出水 BC～折尾 野・太田原～西出 水～医療センター ～出水 BC～）	出水駅前（移動拠点）から折尾 野・太田原地区に接続し、住民 の日常生活に係る移動手段とし ての役割を担う。また、運行経 路の一部を小ぐるぐるバスと重 複させ、同路線を補完する役割 を担う。

## ■ 交通モード別の役割【デマンド方式】

交通モード	実施主体	運行形態	路線名・運送区間	具体的な役割
乗合 タクシー	出水市（運行は交通事業者に委託）	定時定路線	丸塚・平岩地区～出水駅	出水駅（移動拠点）から丸塚・平岩地区等の過疎地域に接続し、住民の日常生活に係る移動手段としての役割を担う。
			定之段・小原～出水駅	出水駅（移動拠点）から定之段・小原地区等の過疎地域に接続し、住民の日常生活に係る移動手段としての役割を担う。
A I オンデマンド交通	出水市（運行は交通事業者に委託）	区域運行	高尾野・野田地域	ふれあいバスの再編に伴い、新たな交通空白地域となる高尾野・野田地域において区域運行を行い、乗り継ぎ拠点（乗降地点）から大ぐるぐるバス及び中ぐるぐるバスに接続し、住民の日常生活に係る移動手段としての役割を担う。

### 4-3 課題の解決に向けた目標・事業及び数値指標

上記の基本方針及び公共交通網の将来像を踏まえ、各課題の解決に向けて、「市民目線に基づいた利便性の高い公共交通網の構築」、「多様な主体の協力体制に基づく公共交通の魅力向上及び利用促進」の2つの目標を定めます。

それぞれの目標を達成するための事業及び目標の達成度を測る数値指標を次に整理します。

#### 4-3-1 目標1 市民目線に基づいた利便性の高い公共交通網の構築

##### 目標1 市民目線に基づいた利便性の高い公共交通網の構築

利用者が減少し、かつ財政負担が増加傾向にあるふれあいバスの運行形態を抜本的に見直すことで、運行の改善を図るとともに、今後、新たに生じる可能性がある公共交通空白地域を解消するために、既存の交通手段とデマンド方式等の新たな交通モードを効果的に組み合わせ、持続可能な公共交通網を構築します。

また、ふれあいバスの改善及び新たな交通モードの検討・導入に当たっては、利用者の意見を積極的に聞くことで、市民目線に基づいた公共交通網を構築します。

##### 関連課題

課題1 出水ふれあいバスの運行形態の抜本的な見直し



## 課題2 公共交通空白地域の解消

### 事業1 ふれあいバス運行改善事業

ふれあいバスの抜本的な見直しに当たっては、既存の交通モードの位置づけや役割を明確にした上で、広域幹線及び市内幹線を補完することを念頭に、市民や運転手へのアンケート調査の結果を踏まえ、利用者目線に基づいた運行形態を構築します。

具体的には、1便当たりの乗車人員が2人に満たない路線の廃止を検討し、代替路線として、旧市町間（出水地域、高尾野地域、野田地域）を結ぶ循環バスのほか、ふれあいバスの主な利用目的である買い物・通院に適した路線等、利便性の向上につながる路線を新設します。

また、乗車人員が比較的多い路線についても、現行の運行ルートを見直し、1便当たりの所要時間を60分以内に抑えるなど、速達性や利便性を考慮した運行ルートを設計します。

なお、見直し案については、適宜、出水市地域公共交通活性化協議会に諮ることとし、交通事業者や利用者等の多様な主体による協議を行い、実効性の高い運行形態を構築します。

#### 【具体的な取組】

- ・ ふれあいバスの運行改善に係る協議を実施
- ・ ダイヤ改正等

### 事業2 デマンド方式導入・検討事業

公共交通空白地域においては、AI等の情報技術を活用した経路検索や乗り合いにより、利用者の予約状況に応じて効率的な運行を行うAIオンデマンド交通等の「デマンド方式」を段階的に導入し、運行経路や時刻表に縛られない、利便性の高い公共交通サービスを提供します。また、このような「面」の交通モードと、鉄道やバス等の「線」の交通モードとの接続を図ることで、異なる交通サービスや交通事業者が相互に補い合う公共交通体系を構築し、公共交通の維持確保と利便性の向上を両立します。

なお、今後の社会情勢の急激な変化等により、交通事業者によるデマンド方式の運行が困難になった場合、「第三の方法」として、国土交通大臣の登録を受けたNPO等の団体が自家用車を用いて有償で運送する「自家用有償旅客運送」の導入を検討し、地域住民が主体となって公共交通を維持確保する仕組みづくりを行います。

#### 【具体的な取組】

- ・ 公共交通空白地域の把握
- ・ デマンド方式に係る調査・研究及び段階的な導入
- ・ 自家用有償旅客運送に係る調査・研究

### 事業3 利用者ニーズ調査事業

市民目線からの持続可能な公共交通体系を構築するために、公共交通の利用者のニーズや

意見を継続的に聴取し、より良い公共交通サービスを提供します。

具体的には、公共交通事業者及び地区ごとの住民を集めた公共交通に係る意見交換会の開催のほか、市の職員が自らバス・タクシーに乗車し、運転手や乗客へヒアリングする乗降調査を通じて情報収集を行い、現場の声に基づいた公共交通サービスを展開します。

**【具体的な取組】**

- ・ 交通事業者との意見交換会及び聞き取り調査の実施
- ・ 地域住民との意見交換会の実施
- ・ バス、タクシー、鉄道の乗降調査の実施

**目標及び事業の達成度を測る指標**

**■ 指標 1 ふれあいバス 1 便当たりの乗車人員**

ふれあいバス 1 便当たりの乗車人員を数値指標とします。人口減少やコロナ禍に伴う利用者の減少を加味し、コロナ禍前（令和元年度）と同等の数値である 3.5 人／便に回復させることを目標とします。

現状（令和 4 年度実績）	目標値
2.58 人／便	3.5 人／便

**検証時期**

実績値に基づき毎年計測

**数値の取得方法**

出水市及び交通事業者が所有するデータから取得

**数値の算出方法**

ふれあいバスの乗車人員（全路線合計）÷ 運行便数（全路線合計）

**■ 指標 2 ふれあいバスの収支率**

ふれあいバスの収支率として、運行経費に占める運賃収入の割合を数値指標とします。人口減少やコロナ禍に伴う利用者の減少を加味し、コロナ禍前（令和元年度）と同等の数値である 10% に回復させることを目標とします。

現状値（令和 4 年度実績）	目標値（令和 10 年度）
6.3 %	10 %

**検証時期**

実績値に基づき毎年計測

**数値の取得方法**

出水市及び交通事業者が所有するデータから取得

**数値の算出方法**

ふれあいバスの運送収入（全路線合計）÷ 運行経費（全路線合計）

### ■ 指標3 デマンド方式の1便当たりの乗合率

デマンド方式の1便当たりの乗合率を数値指標とします。デマンド方式は、利用者同士が乗り合うことで1人当たりの運行経費の削減が図られることから、乗合率を2.0人に増やすことを目標とします。

現状値（令和4年度実績）	目標値（令和10年度）
1.0人/便	2.0人/便

#### 検証時期

実績値に基づき毎年計測

#### 数値の取得方法

出水市及び交通事業者が所有するデータから取得

#### 数値の算出方法

乗合タクシー等のデマンド方式の乗車人員（総数）÷運行回数（総数）

### ■ 指標4 意見交換会及び乗降調査の実施回数

住民や交通事業者との意見交換会及び乗降調査等の実施回数を数値指標とします。目標1に掲げる、市民目線に基づいた利便性の高い公共交通網を構築するためには、現場のニーズを継続的に把握し、事業に反映する必要があることから、年間の実施回数を10回に増やすことを目標とします。

現状値（令和4年度実績）	目標値（令和10年度）
8回/年度	10回/年度

#### 検証時期

実績値に基づき毎年計測

#### 評価値（データ）の取得方法

出水市が所有するデータから取得

#### 評価値（データ）の算出方法

市内の各交通モードに対する乗降調査のほか、関係団体へのアンケート及びヒアリング調査等の実施回数をカウント

## 4-3-2 目標2 多様な主体の協力体制に基づく公共交通の魅力向上及び利用促進

## 目標 2 多様な主体の協力体制に基づく公共交通の魅力向上及び利用促進

持続可能な公共交通を実現するためには、路線の改善のみならず、地域（市民）、交通事業者、行政等の主体が一体となった協力体制のほか、公共交通の利用促進・普及啓発や、停留所の環境改善等、公共交通そのものの魅力の向上が必要です。

そのために、分かりやすい時刻表の作成に加え、公共交通機関の「乗り方講座」の実施や老朽化した停留所の修繕等を通じて、市民が「乗ってみたい」と思えるような交通サービスを提供します。

### 関連課題

- 課題 3 市内の交通モード間及び官民の連携
- 課題 4 公共交通の利用促進及び普及啓発活動
- 課題 5 安心・安全に公共交通を利用できる環境の整備
- 課題 6 情報技術を活用した公共交通の利便性の向上

### 事業 4 公共交通の魅力向上事業

本市の公共交通の路線図やふれあいバスの時刻表等をまとめた公共交通マップを作成するとともに、ふれあいバスについては路線番号の振り分けや色分けをし、利用者にとって分かりやすい、利用しやすい環境の整備を図ります。また、共通運賃制度や公共交通の利用促進キャンペーンのほか、交通モード間の接続性を考慮したダイヤの設計等、地域（市民）、事業者、行政が一体となり、魅力向上のための施策を講じます。

#### 【具体的な取組】

- ・ ふれあいバス及び乗合タクシーの路線番号の導入
- ・ 見やすい時刻表の作成
- ・ 公共交通マップの作成
- ・ 交通モード間の接続を考慮したダイヤ設計

### 事業 5 モビリティ・マネジメント推進事業

過度に自動車に頼る状態から、徒歩、自転車、公共交通等の様々な移動手段の「かしこい」選択・利用を促す「モビリティ・マネジメント」を推進します。具体的には、コミュニティ協議会や市が実施する「いずみ出前講座」等において、公共交通の重要性やメリットを発信するほか、「乗り方講座」等を通じて、一人ひとりが公共交通の利用方法を考える機会を提供し、利用者の意識の醸成を図ります。

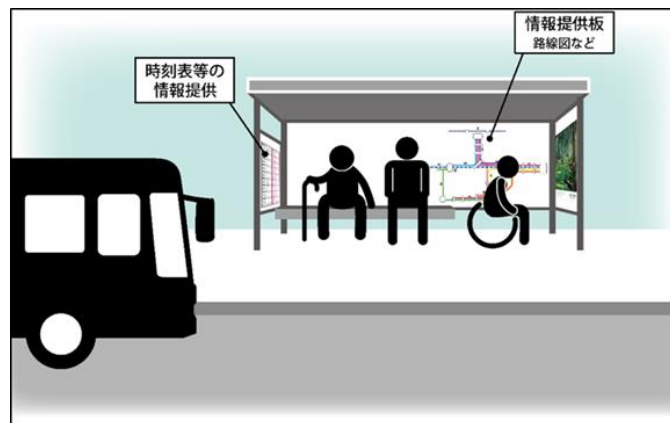
#### 【具体的な取組】

- ・ 乗り方教室の開催
- ・ 利用促進キャンペーンの実施
- ・ 市 HP や公式 LINE を活用した情報発信

## 事業6 停留所環境改善事業

停留所へのベンチの新設のほか、主要な停留所についてはバス停シェルター等の設置を検討し、バス待ち環境の改善に取り組むとともに、老朽化した停留所については、交通事業者や地域住民と連携し、計画的に更新するよう努めます。

### <停留所環境のイメージ>



#### 【具体的な取組】

- ・ 停留所環境の巡回・修繕
- ・ 主要な乗り継ぎ地点におけるバスシェルターの設置

## 事業7 新たな交通サービスに係る情報収集・調査事業

AI デマンド方式等の新たな交通サービスに係る情報収集を積極的に行いつつ、その導入及び構築については、出水市地域公共交通活性化協議会等の協議の場において、本当に必要なサービスか否かを吟味し、効果的であると認められるものについては、積極的に取り入れることで、利用者の利便性の向上を図ります。

#### 【具体的な取組】

- ・ 新たな交通サービスに係る情報収集及び調査
- ・ 新たな交通サービスの導入に係る協議

## 目標及び事業の達成度を測る指標

### ■ 指標5 公共交通の利用者数

市内の公共交通の利用者数を数値指標とします。人口減少やコロナ禍に伴う利用者の減少を加味し、コロナ禍前（令和元年度）と同等の数値である820,000人に回復させることを目標とします。

現状値（令和4年度実績）	目標値（令和10年度）
753,782人	820,000人

検証時期																		
実績値に基づき毎年計測																		
評価値（データ）の取得方法																		
出水市及び交通事業者が所有するデータから取得																		
評価値（データ）の算出方法																		
次の表に示す、交通モードの乗車人員の総計から算出 ※計画期間内で新しい交通モードが導入された場合は、その乗車人員も含む。																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>交通モード</th> <th>参考：令和4年度の乗車人員</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ふれあいバス</td> <td>33,459人</td> </tr> <tr> <td>路線バス（水俣線）</td> <td>69,575人</td> </tr> <tr> <td>路線バス（空港連絡バス）</td> <td>36,937人</td> </tr> <tr> <td>出水駅蔵之元港間シャトルバス</td> <td>7,167人</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>1人</td> </tr> <tr> <td>九州新幹線</td> <td>381,060人</td> </tr> <tr> <td>肥薩おれんじ鉄道</td> <td>225,583人</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>753,782人</td> </tr> </tbody> </table>	交通モード	参考：令和4年度の乗車人員	ふれあいバス	33,459人	路線バス（水俣線）	69,575人	路線バス（空港連絡バス）	36,937人	出水駅蔵之元港間シャトルバス	7,167人	乗合タクシー	1人	九州新幹線	381,060人	肥薩おれんじ鉄道	225,583人	合計	753,782人
交通モード	参考：令和4年度の乗車人員																	
ふれあいバス	33,459人																	
路線バス（水俣線）	69,575人																	
路線バス（空港連絡バス）	36,937人																	
出水駅蔵之元港間シャトルバス	7,167人																	
乗合タクシー	1人																	
九州新幹線	381,060人																	
肥薩おれんじ鉄道	225,583人																	
合計	753,782人																	

#### ■ 指標6 利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額

利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額を数値指標とします。現状値は、利用者1人当たり103.8円となっており、今後も交通サービスの維持確保及び利便性向上のためには、一定の公的資金を投入することが必要であることから、現状の数値を維持することを目標とします。

現状値（令和4年度実績）	目標値（令和10年度）
103.8円/人	現状維持

検証時期
実績値に基づき毎年計測
評価値（データ）の取得方法
出水市及び交通事業者が所有するデータから取得
評価値（データ）の算出方法
次の図に示す、公的資金投入額（合計）÷公共交通の利用者数（指標5の数値） ※新しい交通モードの導入により、公的資金を追加投入した場合はその額を含む。

項目	参考：令和4年度の投入額
ふれあいバス運行委託料	52,350千円
出水市公共交通活性化協議会負担金	134千円
地域間幹線系統確保維持費補助金	22,184千円
出水駅蔵之元港間シャトルバス利用促進協議会負担金	3,585千円
乗合タクシー運行料	3千円
合計	78,256千円

#### ■ 指標7 モビリティ・マネジメントに係る出前講座・イベントの実施回数

ふれあいバスの乗り方講座や、交通事業者間が連携した利用促進キャンペーン等のイベントの実施回数を数値指標とします。現状値は未実施となっており、令和10年度までに累計10回、年間で2回程度実施することを目標とします。

現状値（令和4年度実績）	目標値（令和10年度）
未実施	10回（累計）

<b>検証時期</b>
実績値に基づき毎年計測
<b>評価値（データ）の取得方法</b>
出水市が所有するデータから取得
<b>評価値（データ）の算出方法</b>
公共交通の乗り方講座や利用促進キャンペーン等のイベント実施回数をカウント

#### ■ 指標8 停留所環境改善件数

停留所環境の改善件数を数値指標とします。現状値は1件となっており、令和10年度までに累計5件、年間で1件程度実施することを目標とします。

現状値（令和4年度実績）	目標値（令和10年度）
1件	5件（累計）

<b>検証時期</b>
実績値に基づき毎年計測
<b>評価値の取得方法</b>
出水市が所有するデータから取得

### 評価値の算出方法

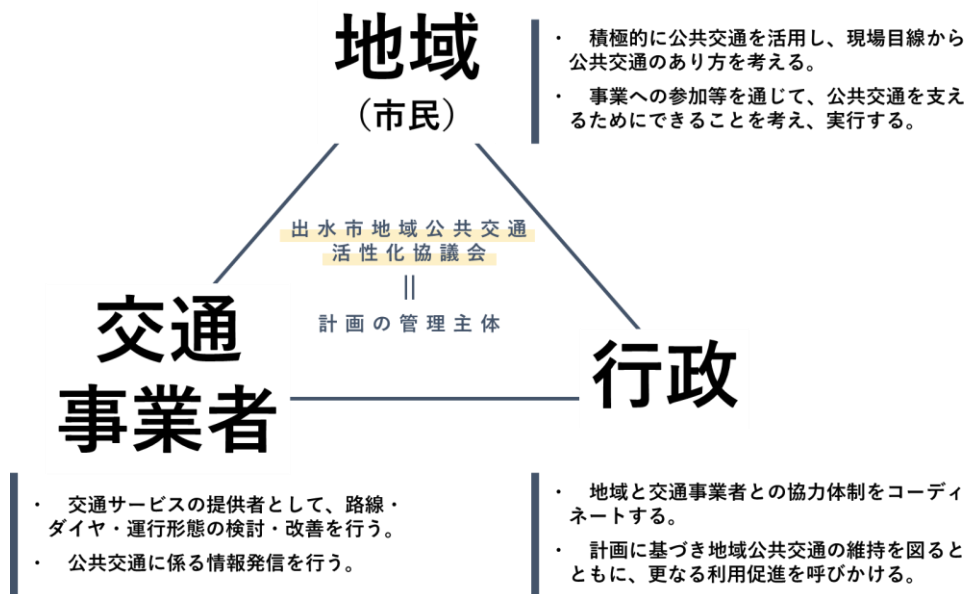
老朽化したベンチや表示の入れ替え等、停留所環境改善回数をカウント

## 4-4 計画の推進体制

### 4-4-1 計画の主体・管理体制

本計画の事業を推進し、持続可能な公共交通体系を実現するためには、「行政」、「交通事業者」、「地域」（市民）の三者が公共交通に対する意識を共有しつつ、相互に連携を図る必要があります。そのため、出水市地域公共交通活性化協議会が主体となり、関係者間の連絡・調整を行いつつ、事業を確実かつ適正に遂行します。

#### <管理体制のイメージ>



### 4-4-2 計画の推進方法及びスケジュール

事業の実施に当たっては、出水市地域公共交通活性化協議会が主体となり、下記のスケジュールに基づいて事業を推進します。また、事業の推進に当たっては、計画（Plan）、実施（Do）、検証（Check）、改善（Action）によるPDCAサイクルの考え方に基づき、5か年の計画全体を対象とする「大きなPDCAサイクル」と、毎年の事業の進捗状況を対象とする「小さなPDCAサイクル」を組み合わせ、計画の達成に向けた継続的な評価・改善を行います。

なお、計画期間終了後は計画の全体評価を行い、この結果に基づいて次期計画を策定することとします。



< 計画の推進スケジュール及び実施主体【計画期間】 >

事業名	R 6年度	R 7年度	R 8年度	R 9年度	R 10年度	実施主体
【事業1】 ふれあいバス運行改善事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者</li> <li>・行政</li> </ul>
【事業2】 デマンド方式の導入・検討事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域（市民）</li> <li>・タクシー事業者</li> <li>・行政</li> </ul>
【事業3】 利用者ニーズ調査事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域（市民）</li> <li>・バス事業者</li> <li>・タクシー事業者</li> <li>・鉄道事業者</li> <li>・行政</li> </ul>
【事業4】 公共交通の魅力向上事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者</li> <li>・タクシー事業者</li> <li>・鉄道事業者</li> <li>・行政</li> </ul>
【事業5】 モビリティ・マネジメント推進事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域（市民）</li> <li>・バス事業者</li> <li>・タクシー事業者</li> <li>・鉄道事業者</li> <li>・行政</li> </ul>
【事業6】 停留所環境改善事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域（市民）</li> <li>・バス事業者</li> <li>・タクシー事業者</li> <li>・行政</li> </ul>
【事業7】 新たな交通サービスに係る情報収集・調査事業						<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政</li> </ul>

< 計画の推進スケジュール【年度ごとの実施事項】 >

月	公共交通計画事業	フィーダー補助 系統補助金		出水市
		令和N年度 事業	令和N+1 年度事業	
令和 N年	実施事項			令和N年度
4	地域公共交通確保維持改善計画の作成			負担金交付
5				
6	<b>第1回地域公共交通活性化協議会</b> <主な議題> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 前年度事業の最終評価、決算、監査報告</li> <li>● 当該年度事業・予算案</li> <li>● 令和N+1年度フィーダー系統確保維持費 国庫補助金の認定申請協議</li> </ul>	令和N年度 事業 計画申請 (6/30ㇼ)		
7	公共交通計画事業実施			
8				
9			計画認定	
10	<b>第2回地域公共交通活性化協議会</b> <主な議題> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業進捗報告・中間評価</li> <li>● 次年度事業計画案</li> </ul>	運行事業者 からの実績 報告		予算要求
11		交付申請 (11/30ㇼ)		
12			令和N+1年度事業	
1				
2	<b>第3回地域公共交通活性化協議会</b> <主な議題> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業進捗報告</li> <li>● 令和N年度フィーダー系統の自己評価</li> </ul>			
3		交付確定 ※翌月4月 交付		

# 出水市地域公共交通計画（令和6年3月発行）

---

出水市

出水市地域公共交通活性化協議会

（事務局 出水市政策経営部くらし安心課）

〒899-0292 鹿児島県出水市緑町1番3号

TEL 0996-63-4036（直通） FAX 0996-63-8050

Mail [kurashi\\_c@city.izumi.kagoshima.jp](mailto:kurashi_c@city.izumi.kagoshima.jp)