

第2回 枕崎市地域公共交通活性化協議会

〔枕崎市地域公共交通計画策定支援業務の報告〕

1. 検討の進め方	1
(1) 計画策定に向けた検討の進め方、説明の流れ	1
(2) 検討スケジュール.....	1
2. 課題解決に向けた公共交通の基本方針（案）	2
(1) 公共交通に求められる役割（案）の概要	2
(2) 地域公共交通の課題（案）の概要.....	2
(3) 課題解決に向けた公共交通の基本方針（案）	2
3. 公共交通に求められる役割（案）	3
(1) 上位・関連計画の概要.....	3
(2) 公共交通に求められる役割（案）	3
4. 地域公共交通の課題①	4
(1) 地域の現況・問題点（概要）	4
(2) 地域公共交通の課題①	5
5. 地域公共交通の課題②、課題③	6
(1) 地域の現況・問題点（概要）	6
(2) 地域公共交通の課題②、課題③.....	7

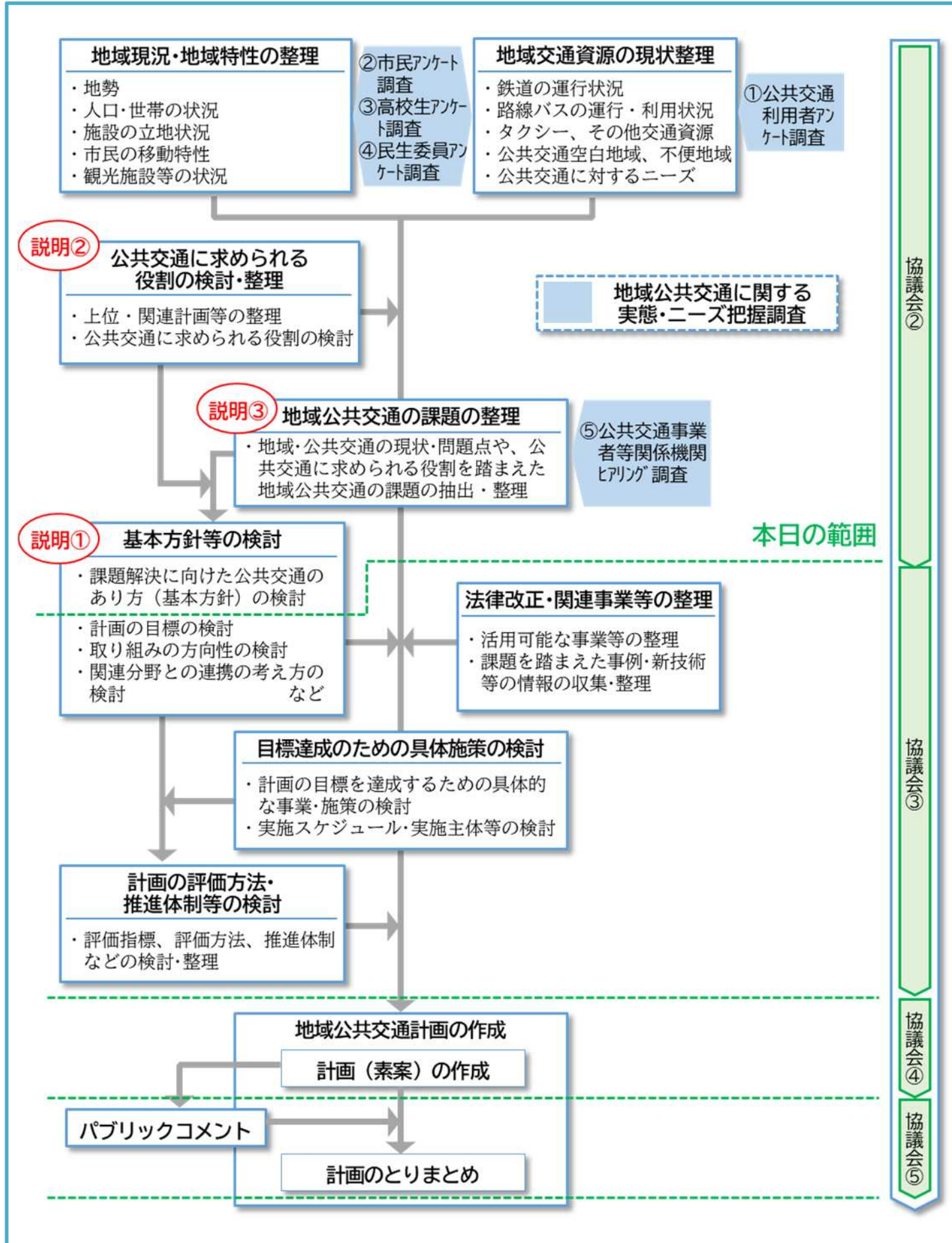
令和3年12月23日（木）

枕崎市地域公共交通活性化協議会 事務局

（枕崎市企画調整課）

1. 検討の進め方

(1) 計画策定に向けた検討の進め方、説明の流れ



(2) 検討スケジュール

	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
地域現況・地域特性の整理	■										
地域交通資源の現状整理	■										
公共交通に求められる役割の検討・整理		■									
公共交通に関する課題の整理					■						
法律改正・関連事業等の整理						■					
基本方針等の検討							■				
目標達成のための具体施策の検討							■				
計画の評価方法・推進体制の検討								■			
地域公共交通計画の策定									■ ←パブコメ→		
地域公共交通に関する実態・ニーズ把握調査											
①公共交通利用者アンケート調査			■								
②市民アンケート調査	■										
③高校生アンケート調査					■						
④民生委員アンケート調査	■										
⑤公共交通事業者等関係機関ヒアリング調査							■				
枕崎市地域公共交通活性化協議会									●	●	●

2. 課題解決に向けた公共交通の基本方針（案）

（1）公共交通に求められる役割（案）の概要

① 市中心部をはじめ市内外の移動を支援し、市民の生活を支える役割

- 商業・医療など生活利便施設等が集積する市中心部をはじめ、市内外の目的地への移動手段を提供し、買い物や通院、通勤・通学などの日常生活に不可欠な外出行動を支援し、市民の生活を支える役割
- 高齢化がさらに進展する中で、高齢者等の外出を支援し、健康づくりや社会参加等を促進する役割

② 多様な人の流れを生み出し都市の活力につなげていく役割

- 地域の観光資源と交通拠点の連携を強化し、周遊を促進することで、観光地としての魅力向上や、観光・交流人口の拡大につなげる役割
- 市街地へのアクセス性や回遊性を高めることで、市街地の求心力向上やまちの賑わいにつなげる役割

③ まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割

- 市中心部に人が集まりやすい交通環境をつくることにより、市民生活を支える様々な機能の立地を維持するとともに、公共交通沿線エリアにおける人口集積の維持・促進や再生可能エネルギーの活用など環境負荷の抑制を図ることなどにより、人口減少や高齢化が進む中でも、安心して暮らし続けられる持続性の高い都市の形成を推進する役割

（2）地域公共交通の課題（案）の概要

課題① 市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要

- 観光需要もうまく取り込みながら、市民生活の外出需要や特性・ニーズなどを踏まえ、引き続き市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要である。

課題② 公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要

- 持続性の確保に向けては、公共交通の利用を促進していくことも重要になるが、公共交通だけの取り組みには限界もあることから、まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交通が「使われやすい環境」を整えていくことも重要になると考えられる。

課題③ 周辺市町と連携しながら一体的に取り組みを進めていくことが必要

- 観光振興の面でも、枕崎市をはじめとする南薩地域の観光資源や交通環境を生かしながら、地域の魅力を一体的に高めていくことが重要になると考えられることから、周辺市町と様々な分野で強く連携しながら取り組みを進めていくことが必要である。

（3）課題解決に向けた公共交通の基本方針（案）

基本方針①

様々な移動サービスの役割分担と組み合わせによる効率的で持続性の高い公共交通

- 少子高齢化などを背景として、高齢者の買い物・通院や児童・生徒の通学などの移動手段の確保が引き続き重要となっている中、利用が低迷する路線が見られる一方、中山間はもとより市街地内やその周辺における公共交通空白地域、及び通勤・通学や買い物、通院時における公共交通不便地域が存在している。
- 人口の減少・低密度化の傾向などを踏まえると、市域全体に画一的な移動サービスを提供することは困難である一方で、高齢化を背景によりきめ細かな移動サービスのニーズなどが高まってきている。
- このため、需要や移動特性などに応じて効率化（運行頻度、車両サイズ、運行形態等）を図りつつ、既存の交通資源（各種送迎サービス等を含む）の有効活用はもちろんのこと、地域が主体となった取り組みの促進や、新たな移動サービスの導入なども視野に、様々な移動サービスの役割分担を明確にしなが「適材適所」で組み合わせることで、効率的で持続性の高い公共交通を目指す。
- また、移動サービス相互の連携（乗り継ぎ環境、ダイヤ、運賃、情報提供、利用促進等）を強化することで、“一体的なネットワーク”として機能する公共交通を目指す。

基本方針②

まちづくりや観光等の関連分野との連携による、社会の「基盤」として機能する公共交通

- 公共交通には単に現状の移動ニーズに対応するだけでなく、まちづくりをはじめとした関連分野における取り組みを“下支え”する役割が求められる。
- 例えば、まちづくり分野における「快適で便利なコンパクトなまちづくり」や、観光分野におけるアクセス面からの「観光地の魅力向上」、福祉分野における「高齢者等の外出機会・社会参加機会の確保」、環境分野における「循環型・脱炭素型の暮らしの定着」などを支援する役割が期待される。
- このため、まちづくりや観光、福祉、環境などの関連分野と連携しながら、社会の「基盤」として機能する公共交通を目指す。また、こうした取り組みにより公共交通が「利用されやすい環境」をつくり、公共交通の持続性向上にもつなげていく。

基本方針③

近隣市町との連携による、市民や来訪者等の移動・広域周遊を支える公共交通

- 日常の買い物や通院の目的地は概ね市内が中心となっているが、通勤では市内居住者の約2割が、通学では市内居住者の半数近くが市外へ流出しているなど、市民生活が市内では完結しない状況となっている。また、市内の路線バスの多くは周辺市町間を結ぶ広域路線である一方、市内の移動手段としても重要な役割を担っている。
- 本市を含む南薩地域は、JR指宿枕崎線をはじめ様々な地域観光を有しており、近隣市町との連携により、地域の魅力を一体的に高め、広域の観光周遊を促進することが期待されている。
- そのため、広域路線の需要の集約や新たな需要の掘り起こし（ニーズへの対応、市内移動サービスとの連携等）などを図りつつ、引き続き、広域路線を維持していくことで、近隣市町間や市内の移動・周遊を支える公共交通を目指す。

基本方針④

行政や交通事業者はもとより、地域や利用者等も含む多様な主体で支え合う公共交通

- 人口の減少・低密度化などにより事業環境が厳しさを増していく中、行政や交通事業者が主体となった取り組みには限界がある。また、高齢化の進行などに伴い、これまで以上にきめ細かな対応が必要になってきている中、市内では既に地域コミュニティの中で移動支援を行っている実態も見られる。
- こうした取り組みの促進に加えて、進歩する情報技術の活用なども視野に、商業・医療・観光施設等といった多様な主体が連携しながら、支え合う公共交通を目指す。

3. 公共交通に求められる役割（案）

(1) 上位・関連計画の概要

■上位計画:第6次枕崎市総合振興計画 後期基本計画

●将来都市像

活力ある地場産業に支えられ、
人情味あふれる安らぎと潤いのある枕崎市

●政策課題ごとの目標

①安全で潤いとやすらぎのある きれいなまちづくり

- 生活環境
- ・世代に合わせた快適な住環境づくりの推進
- ・きれいな水環境の整備
- ・環境にやさしい潤いのある社会の実現
- ・災害に強いまちづくりの推進
- ・市民生活の安心・安全の確保

②快適で便利な コンパクトなまちづくり

- 都市基盤
- ・社会的責任に基づく計画的な土地利用の推進
- ・求心力のある市街地の形成
- ・道路交通ネットワークの整備
- ・高度な情報通信機能の整備

③人と物が交流し、 活力みなぎるまちづくり

- 産業経済
- ・地域経済を牽引する水産業・水産加工業の振興
- ・地域に根ざした農林業の振興
- ・豊かな暮らしと地域社会を支える商工業の振興
- ・雇用環境と就業環境の充実
- ・地域の魅力を増幅する観光の振興と地域間交流

④健康ですべての人々に やさしいまちづくり

- 健康・福祉
- ・生涯を通じた健康づくりの推進
- ・質の高い医療サービスの充実
- ・安定的な社会保障制度の継続
- ・安心して子どもを産み育てられる環境づくり
- ・誰もが自立した生活ができる福祉の充実
- ・高齢者が安心して生活できる仕組みづくり
- ・地域包括ケアシステム構築に向けた取組

市街地は、市の中心として市民が集い、楽しみ、憩える空間として、また、来訪者からは、市民の活力やまちの潤いを表現する街並みとなるように様々な機能の効率的な再配置を検討

生活路線バスやJR指宿枕崎線は、関係機関・団体と連携しながら利用促進の取組を推進

中心市街地は、商業機能の再構築による市街地の再整備、快適な買い物空間の創出、都市型サービスをはじめとする商業ゾーンの整備を推進

魅力ある観光資源を生かしつつ、滞在・周遊型リゾート地域の形成、近隣市町等と連携しながら、広域観光ルートの形成を推進

⑤豊かな人間性と文化 を育むまちづくり

- 教育文化
- ・人間性豊かな人をつくる学校教育等の推進
- ・豊かな人間性を育む生涯学習の推進
- ・豊かなスポーツライフの実現
- ・伝統と国際性が織りなす多様な文化の振興
- ・多様な国際交流の推進

⑥着実な歩みを進める 連携と協働のまちづくり

- 行財政
- ・協働のまちづくりの実践
- ・質の高い市民サービスの実現
- ・着実に積極的な行財政改革の推進
- ・生活圏の拡大に対応した広域行政の推進

■関連計画(抜粋)

●第2期枕崎市地方創生総合戦略(令和3年改訂版)

基本方針：人、世代、地域、産業、情報など、様々な要素がつながり、持続していくまち

政策分野4：安心な暮らしを守るとともに、時代にあった、魅力的な地域をつくる

- ✓ 安心・安全なまちづくりのため、市民の健康づくりや新たな地域交通環境の整備に関する研究を推進
- ✓ 住民の利便性向上や産業の更なる振興を図るため、Society5.0時代の未来技術について研究・活用
- ✓ 再生可能エネルギーの活用などを実施、循環型・脱炭素型の暮らしが定着した環境に配慮したまちを構築

●枕崎市老人福祉計画及び第8期介護保険事業計画

政策の方向：5 生活支援サービスの充実 (2) 高齢者福祉サービス

- ✓ 高齢者が住み慣れた地域で安心して自立した生活が送れるよう、また、予防的視点を重視し、介護保険サービス以外にも様々な在宅福祉サービスを提供

外出支援サービス事業の事業方針：

- ✓ 現在の取組に対し、高齢者や障害者の方々等を中心にごどのような支援・利用形態を望むのかなどを把握
- ✓ 交通事業者の意見も踏まえた上で、継続した財源確保の面も含め、関係各課で更に調査・研究を推進
- ✓ 送迎バスは新しい生活様式を踏まえた運用体制を構築

現在の取組：老人クラブ会員の送迎を行う福祉バス、老人福祉センターへの送迎バス、運転免許証を持たない75歳以上の高齢者等に対しタクシー運賃の一部助成

●第10次枕崎市交通安全計画

講じようとする6つの施策：1 高齢者交通安全対策の充実・強化 (3) 高齢者の交通手段の確保

- ✓ 運転免許証の自主返納者への交通手段を確保するため、自治体コミュニティバスやデマンド型交通の導入やコミュニティバス等と主要交通機関との接続等、利用者の利便性の向上を図るための取組を推進

(2) 公共交通に求められる役割（案）

①市中心部をはじめ市内外の移動を支援し、市民の生活を支える役割

- 商業・医療など生活利便施設等が集積する市中心部をはじめ、市内外の目的地への移動手段を提供し、買い物や通院、通勤・通学などの日常生活に不可欠な外出行動を支援し、市民の生活を支える役割
- 高齢化がさらに進展する中で、高齢者等の外出を支援し、健康づくりや社会参加等を促進する役割

②多様な人の流れを生み出し都市の活力につなげていく役割

- 地域の観光資源と交通拠点の連携を強化し、周遊を促進することで、観光地としての魅力向上や、観光・交流人口の拡大につなげる役割
- 市街地へのアクセス性や回遊性を高めることで、市街地の求心力向上やまちの賑わいにつなげる役割

③まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割

- 市中心部に人が集まりやすい交通環境をつくることにより、市民生活を支える様々な機能の立地を維持するとともに、公共交通沿線エリアにおける人口集積の維持・促進や再生可能エネルギーの活用など環境負荷の抑制を図ることなどにより、人口減少や高齢化が進む中でも、安心して暮らし続けられる持続性の高い都市の形成を推進する役割

4. 地域公共交通の課題①

(1) 地域の現況・問題点 (概要)

■人口・世帯の状況

- 総人口は年々減少傾向、高齢化の進展もみられ、家族のサポートが受けにくい「高齢者のみ」の世帯も増加
- 枕崎地区・立神地区・桜山地区の市街地への人口集積が目立つが、その他にも人口が薄く広く分布
- 市街地以外にも高齢者が多いエリアが散見され、市中心部から距離があるエリアで比較的高い傾向

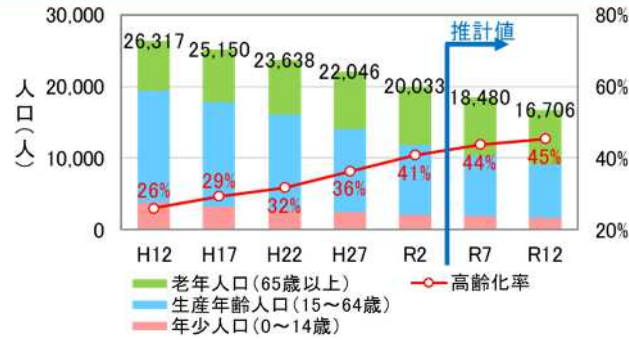


図1 人口推移と将来推計

資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

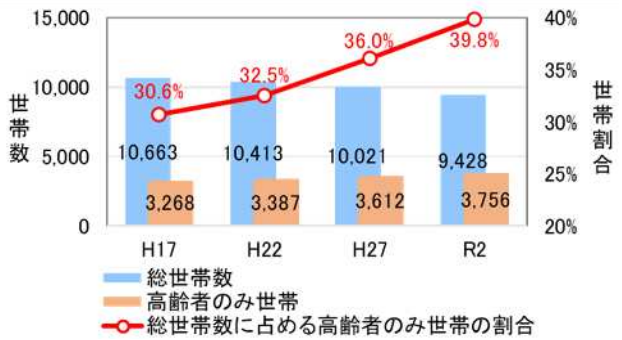


図2 高齢世帯の状況

資料：国勢調査

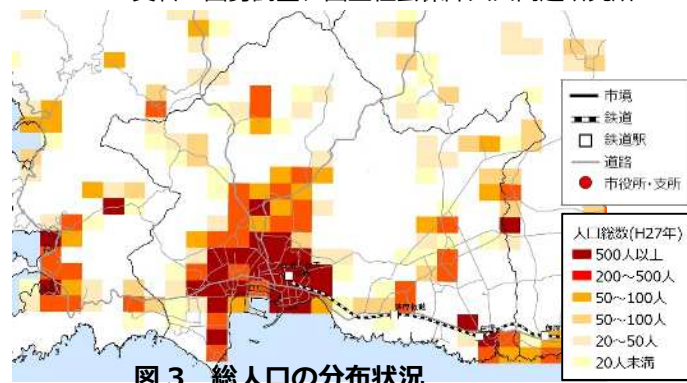


図3 総人口の分布状況

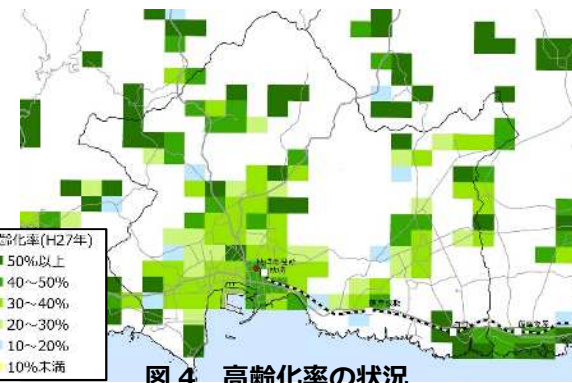


図4 高齢化率の状況

資料：国土数値情報、平成27年国勢調査

■移動特性

- ①通勤 ● 市内に住む就業者の約22%は市外に通勤、流出入では約200人の流出超過
 ● 流出先・流入元とも南九州市・南さつま市がそれぞれ3~4割程度、鹿児島市はそれぞれ1割強
 ● 通勤時の交通手段は大部分が「自家用車」



図5 通勤による人口流動の概要

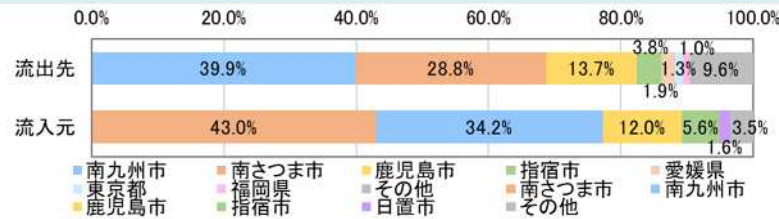


図6 通勤による人口流動の内訳

資料：H27 国勢調査

- ②通学 ● 市内に住む通学者の約45%は市外に通学、流出入では約100人の流出超過
 ● 流入先では南さつま市が4割以上、流出元では南九州市が4割以上
 ● 通学時の交通手段は「徒歩だけ」「学校のバス」がそれぞれ2割以上、その他「乗合バス」「オートバイ」「自転車」がそれぞれ1割以上を占める

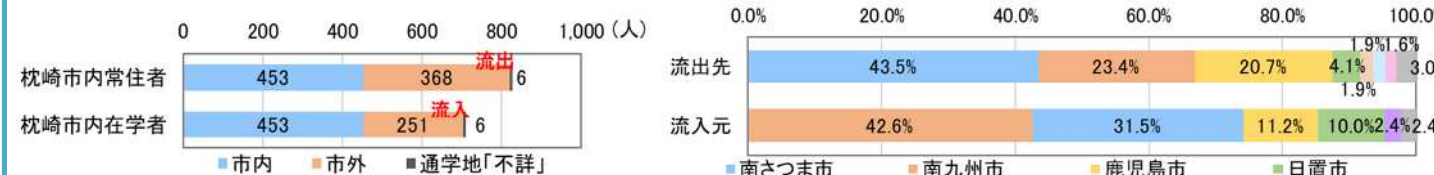


図7 通学による人口流動の概要

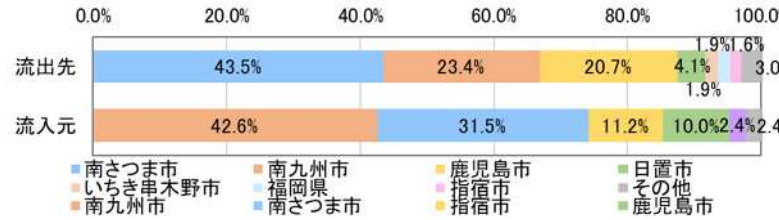


図8 通学による人口流動の内訳

③日々の買い物

- 自家用車中心、市内の外出が大部分で、金山地区・桜山地区・別府地区では約5~6割が枕崎地区へ外出、一方、立神地区・枕崎地区では地区内での外出が多い

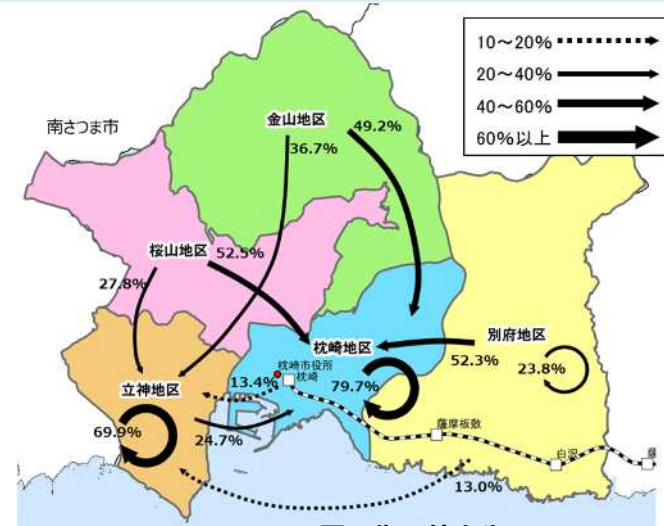


図9 日々の買い物の外出先



図10 日々の買い物の外出目的地 (上位5位)

⑤通院

- 自家用車中心、市内の外出が多く、全ての地区で約6~8割が枕崎地区へ外出、市外への外出については、桜山地区で約1割が鹿児島市へ外出

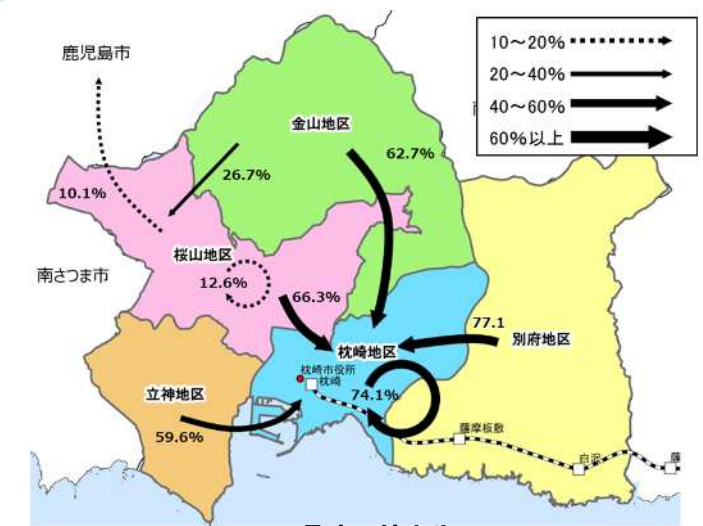


図11 通院の外出先

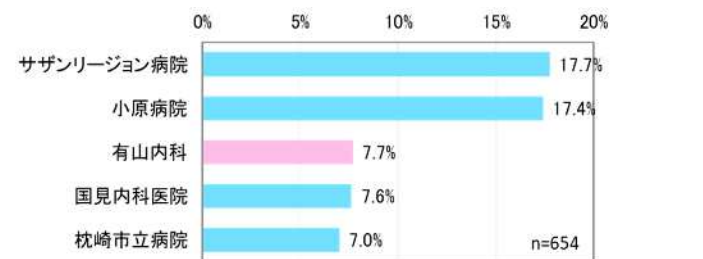


図12 通院の外出目的地 (上位5位)

資料：市民アンケート調査

■高校生アンケート調査

対象：本市に居住し、市内・南九州市・南さつま市の高校に通う学生

- 市内の高校に通う学生では、徒歩やバイク(原付含む)が晴天時で約7割を占め、雨天時は自家用車で送迎が大きく増加
- 市外の高校に通う学生では、路線バスやJRの利用がみられ、路線バスとスクールバスの割合が高い、雨天時はバイク(原付含む)の利用が減少し、その分、自家用車で送迎が増加
- 進学先(高校)を選択する際、公共交通で通学できることを前提、あるいは、重視したとの回答が4割以上

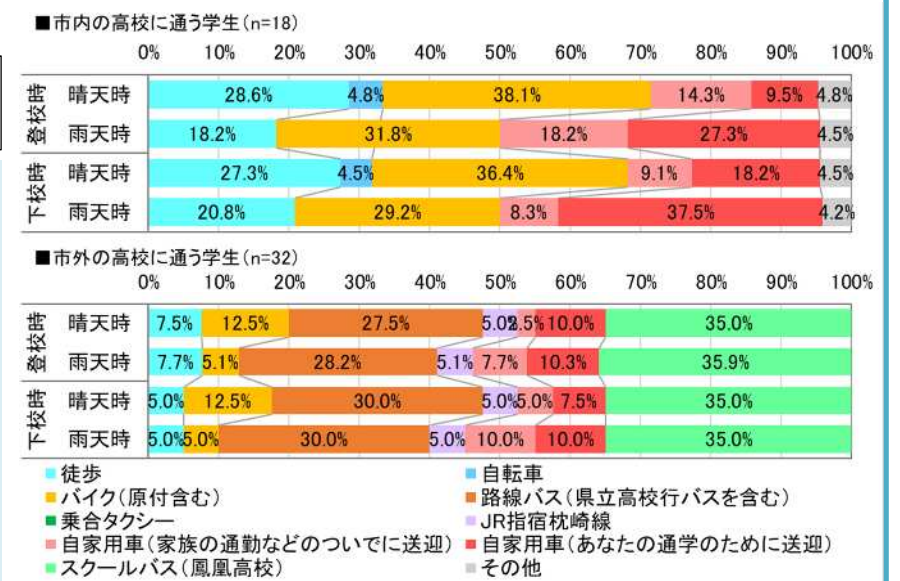


図13 晴天時・雨天時の登下校手段



図14 公共交通を考慮した進学先(高校)選択状況

■施設立地状況

- 枕崎地区や立神地区の市街地を中心に、行政施設や商業施設、医療施設、文化体育施設等が集積
- 主要観光地も（南浜館、枕崎お魚センター、明治蔵など）も市街地内に比較的まとまって立地



図 15 行政施設の立地状況



図 16 商業施設の立地状況



図 17 医療施設の立地状況



図 18 文化体育施設の立地状況



図 19 主要な観光資源の立地状況

(2) 地域公共交通の課題①

課題① 市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要

- 高齢化の進展に伴い、家族のサポートが受けにくい高齢者のみ世帯（単身・夫婦等）も増加しつつある中で、生活に不可欠な買い物・通院などの移動手段が引き続き重要である。
- 市内に常住する就業者の約 2 割、通学者の約 4.5 割が市外へ通勤・通学しており、市内外への流動が見られることから、広域的な移動手段となる路線バスや JR などでの利用しやすい環境を整備していくことが重要になると考えられる。
- 路線バスは現状でも高校生の通学手段として一定の割合を占めており、進学する高校を選択する際に「公共交通で通学することができる」ことを“前提”あるいは“重視”する意見も見られることから、進学先の選択肢を維持していく上でも公共交通が重要になる。
- 市内の生活利便施設、及び主要な観光地は、市街地エリア内に比較的まとまって分布しており、市街地エリアへのアクセス性や回遊性を向上させることは、市民生活と観光の両側面から重要であると考えられる。
- このため、観光需要もうまく取り込みながら、市民生活の外出需要や特性・ニーズなどを踏まえ、引き続き市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要である。

5. 地域公共交通の課題②、課題③

(1) 地域の現況・問題点 (概要)

■公共交通の概況

- 市内を運行する鉄道はJR指宿枕崎線の1路線、市内には「枕崎駅」「薩摩板敷駅」「白沢駅」の3駅が立地
- 市内を運行する路線バスは14路線(14系統)、うち8系統は国庫補助路線(地域間幹線系統)となっており、広域バス路線が市内の移動においても重要な役割を担う
- いずれの路線も枕崎駅を発着し、枕崎駅を核として、市北部・東部・西部方面に放射線状に路線網を形成



図20 公共交通ネットワークの概況

①JR指宿枕崎線

- 運行便数(平日)は全体で上り52便、下り56便あるが、うち市内を運行する便は上り下りで各6便ずつ
- 乗降客数をみると鹿児島市内での利用が突出、枕崎市内3駅の中では薩摩板敷駅が多く105人/日、8.8人/便

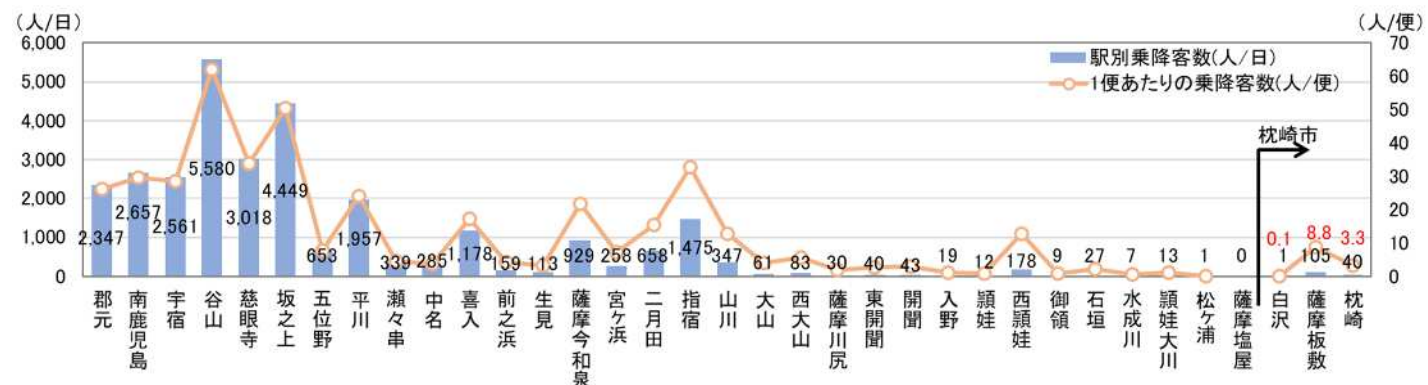


図20 駅別の1日当たりの乗降客数、1便当たりの乗降客数(平成30年)

資料: 国土数値情報、交通事業者資料



②路線バス

- 運行回数(平日)は、地域間幹線系統の8系統で3.5~5.5回/日、その他は「11.枕崎~加世田~伊作~鹿児島空港(限定)」(4.0回/日)を除いて0.5~2.5回/日にとどまる
- 路線バス全体の輸送人員は、令和元年度までは横ばい傾向、令和2年度は約438千人と対前年の76%まで減少
- 路線別で見ると、令和元年度では「3.鹿児島~中央駅前~新屋敷~川辺高校~枕崎」や「8.伊集院高校~加世田~田ノ野~枕崎」などの利用が比較的多い
- 1便あたりの利用者数でも、同2路線が突出して高く約28~29人/便、一方、「5.枕崎~清原~泊~久志~今岳」や「13.枕崎~枕崎高校」では3人/便を下回っており、利用の低迷、効率性に問題を抱えている

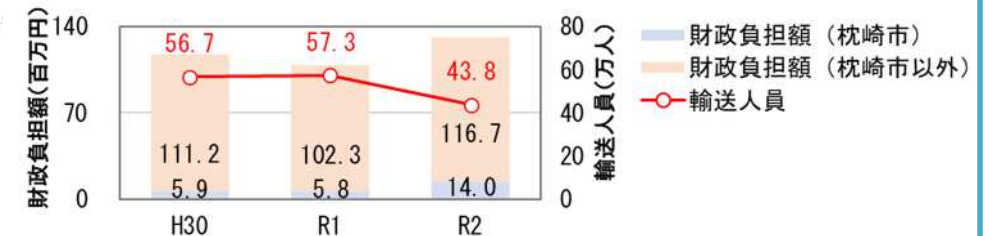


図21 路線バスの輸送人員、財政負担額

資料: 交通事業者資料

路線	起点	終点	キロ程 うち市内	1日当たり 運行回数		財政負担				備考		
				平日	休日	国	県	枕崎市	南さつま市		日置市	
1 鹿児島~川辺~枕崎(特急)	鹿児島	枕崎	55.4	9.7	3.5	3.5	●	●				
2 知覧~霜出~垂水~枕崎	知覧	枕崎	26.3	11.1	4.0	2.0	●	●				
3 鹿児島~中央駅前~新屋敷~川辺高校~枕崎	鹿児島	枕崎	55.9	9.7	3.5	3.5	●	●				
4 枕崎~坊~泊~久志~今岳	枕崎	今岳	22.7	4.3	3.5	3.5	●	●				
5 枕崎~清原~泊~久志~今岳	枕崎	今岳	20.5	5.3	0.5	0.5				●		
6 枕崎~坊~泊~清原~枕崎(循環線)	枕崎	枕崎	22.2	2.6	4.0	3.0	●	●				
7 枕崎~道野~金山	枕崎	金山	12.4	10.0	1.5	1.5			●			
8 伊集院高校~加世田~田ノ野~枕崎	伊集院高校	枕崎	59.8	7.5	4.0	4.0	●	●	●	●	●	
9 鹿児島~鹿児島中央駅~南薩横断道路~加世田~枕崎	鹿児島	枕崎	64.7	6.4	2.0	2.0						
10 加世田~津貫~枕崎	加世田	枕崎	22.7	7.5	4.0	4.0	●	●				
11 枕崎~加世田~伊作~鹿児島空港(限定)	枕崎	鹿児島空港	99.6	6.4	4.0	4.0		●	●	●	●	
12 東大川~ウェルフェア九州病院~枕崎	東大川	枕崎	17	10.5	5.5	2.5	●	●				
13 枕崎~枕崎高校	枕崎	枕崎高校	1.4	1.4	2.0	0.0						自主系統
14 枕崎~庭月野~川辺高校	枕崎	川辺高校	20.8	9.7	2.5	0.0						自主系統



図22 路線別の輸送人員、1便当たりの利用者数(令和元年度)

資料: 交通事業者資料

公共交通空白地域、公共交通不便地域

- 公共交通の空白地域（＝鉄道駅及びバス停の徒歩圏から外れる地域）、及び不便地域（＝外出目的に対して、主要な行き・帰りの各時間帯に鉄道・バスが利用できない地域）は、中山間部のみならず人口が集積している市街地にも存在

※徒歩圏＝駅で半径 800m 圏域、バス停で半径 300m
 ※不便地域＝行きと帰りの時間帯のいずれか、あるいは両方で鉄道・バスが運行していない地域
 ※行き・帰りの時間帯は、市民アンケート調査結果の目的別の外出時間帯のピークを基に設定

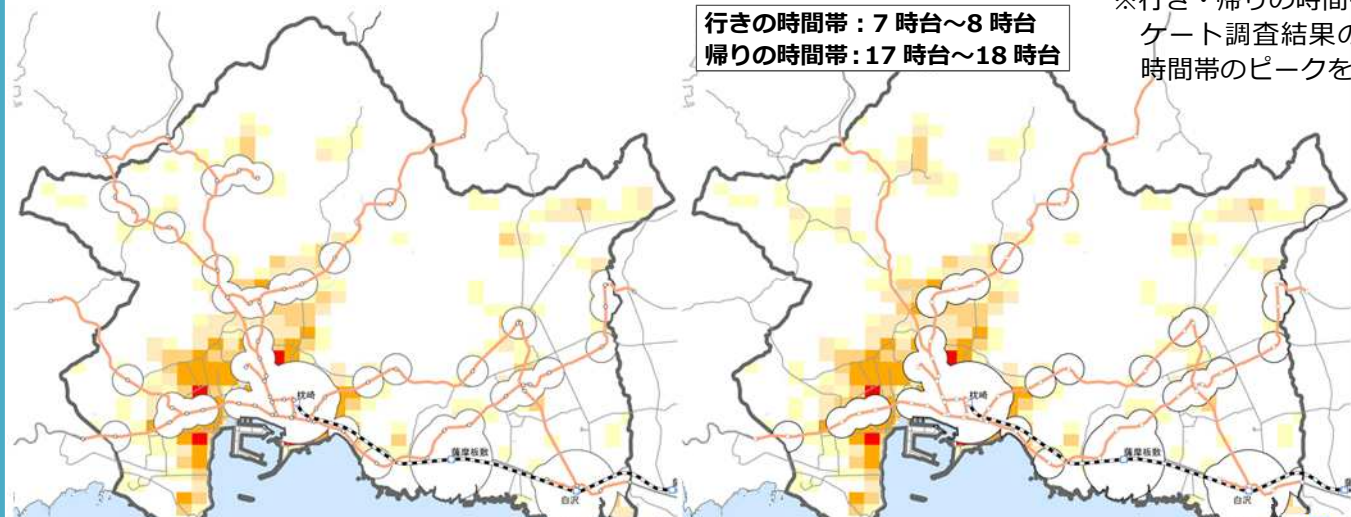


図 23 公共交通空白地域

図 24 公共交通不便地域（通勤・通学）

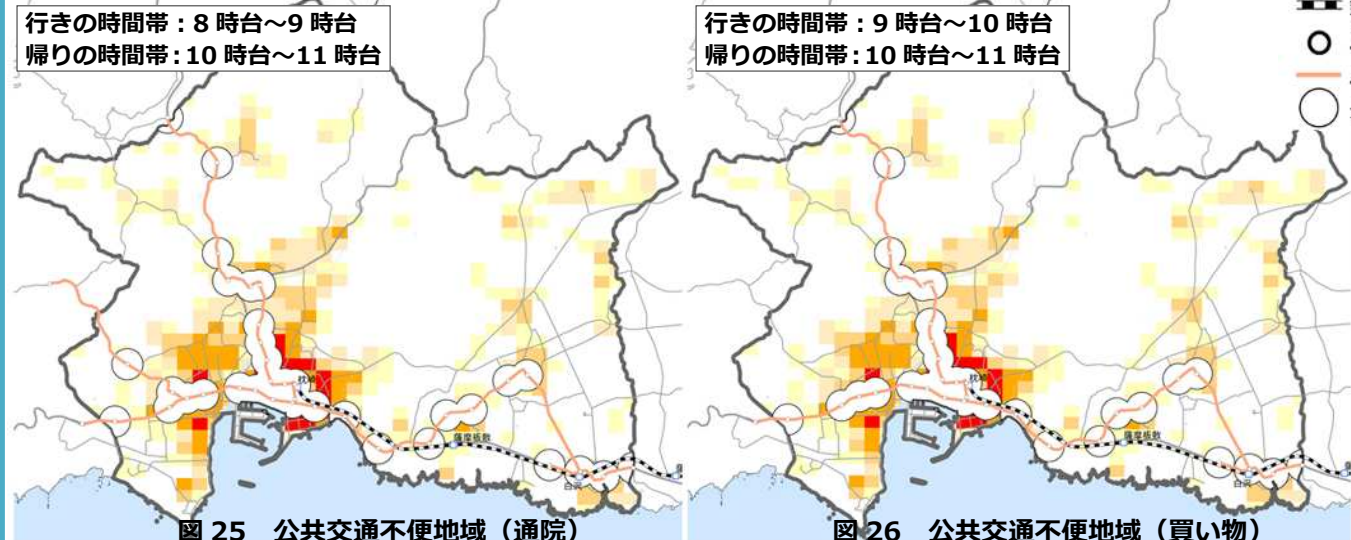


図 25 公共交通不便地域（通院）

図 26 公共交通不便地域（買い物）

運転免許保有状況

- 男性では 70 歳代まで運転免許保有率は 9 割以上、80 歳代で 7 割程度まで減少、一方、女性は 60 代まで 9 割以上、70 歳代に入ると保有率は徐々に低下
- 年間免許返納者数は、ここ数年の約 90～150 人/年間で推移、免許返納促進策として本市ではタクシー利用の運賃補助、商工会議所では市内施設の割引サービスを実施

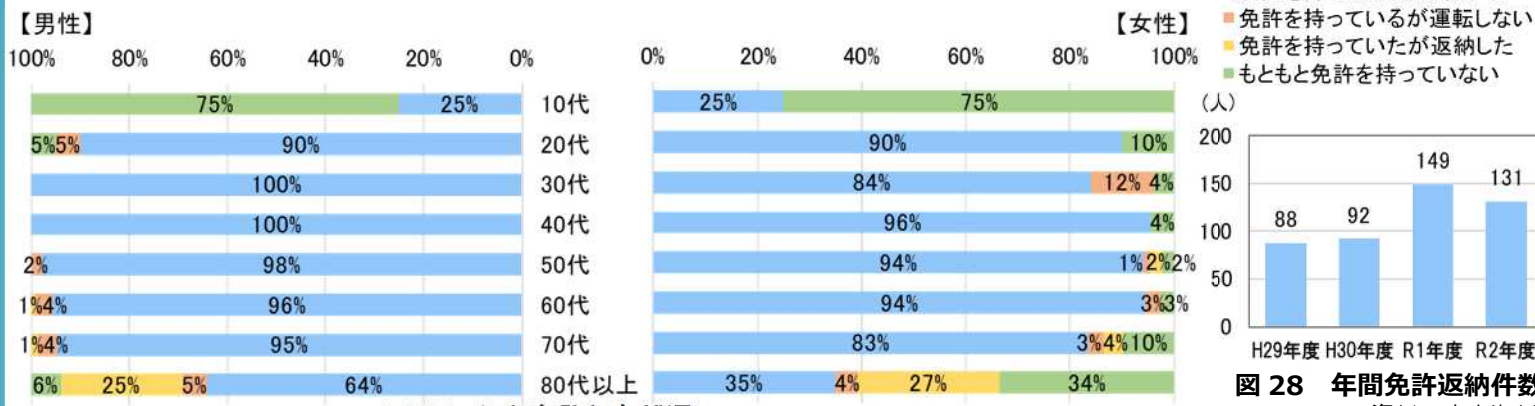


図 27 運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査

課題③ 周辺市町と連携しながら一体的に取り組みを進めていくことが必要

観光

- 観光入込客数は平成 27 年までは横ばい傾向で推移、平成 28 年以降は減少傾向で、令和元年には平成 27 年の 666 千人から 566 千人まで減少
- 施設別にみても、本市の主要観光施設となっている枕崎お魚センターでも平成 27 年以降、の観光入込客数は減少傾向

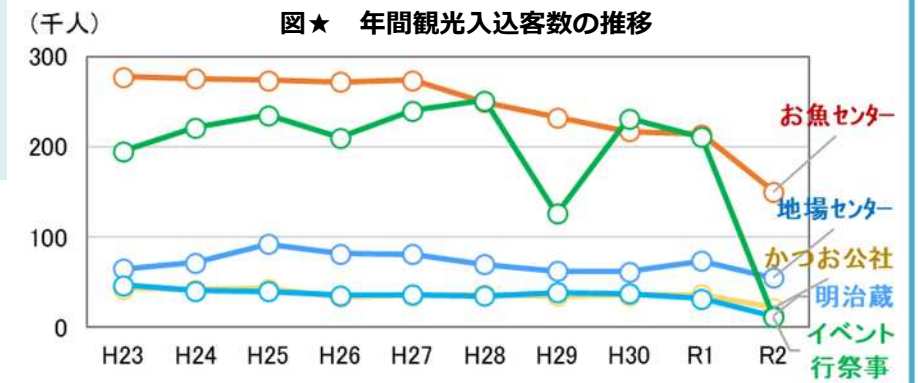
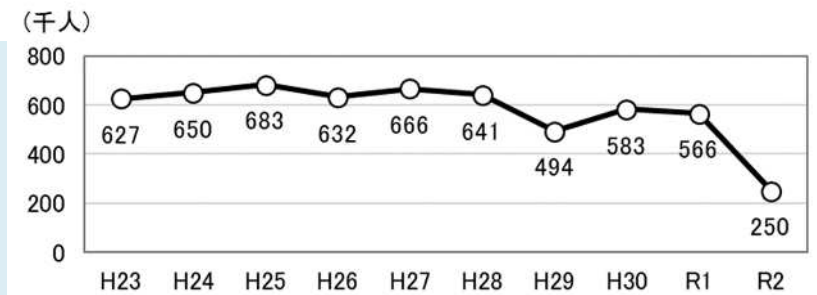


図 28 施設別の年間観光入込客

資料：庁内資料

(2) 地域公共交通の課題②、課題③

課題② 公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要

- 路線のバスの中には、利用が低迷し効率性等に問題を抱える路線がみられる一方で、市内では中山間部はもとより比較的人口密度が高い市街地エリアにも公共交通の空白地域や不便地域が存在している。
- 高齢者も含めて、市民の大半は普段から自家用車を使用しているものの、運転免許返納の動きなどもあり、移動サービスの網羅性を高めていくことが望ましい。
- しかし一方、人口の減少により移動の総量も減少していく可能性があり、また、人口の低密度化により従来型の移動サービスでは市民の多様な移動ニーズに効率的に対応することが難しくなる懸念もあることから、既存の交通資源の活用や新たな移動サービスの導入なども視野に、各種移動サービスの組み合わせ等により、持続性を確保しながら取り組みを進めていく必要がある。
- 持続性の確保に向けては、公共交通の利用を促進していくことも重要になるが、公共交通だけの取り組みには限界もあることから、まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交通が「使われやすい環境」を整えていくことも重要になると考えられる。

課題③ 周辺市町と連携しながら一体的に取り組みを進めていくことが必要

- 路線バスの多くが周辺市町間との間を運行しており、こうした路線が枕崎市内の移動も担っており、広域路線を維持することが市内の移動手段を確保することにもつながる状況となっている。
- 鹿児島市から始まり指宿市と本市を繋ぐ JR 指宿枕崎線は、路線維持が厳しい状況となっているが、通学や観光などの面で重要な役割を担っており、引き続き、枕崎～指宿間の移動を確保するために利用促進を図っていく必要がある。
- 観光振興の面でも、枕崎市をはじめとする南薩地域の観光資源や交通環境を生かしながら、地域の魅力を一体的に高めていくことが重要になると考えられることから、周辺市町と様々な分野で強く連携しながら取り組みを進めていくことが必要である。