

## 鹿児島中央駅～鹿屋間直行バスの取り組み

鹿屋市役所 企画調整課

### 1 直行バス導入の背景

#### ①鹿児島県の地理的特徴

鹿児島県は、九州の南端に位置し、薩摩半島と大隅半島という2つの半島と、複数の離島から形成されています。

また、薩摩半島と大隅半島の間には、海（錦江湾）があり、湾が南北に長い形となっていることから、大隅半島と薩摩半島を陸路で行き来する場合は、移動が大回りになるという特徴があります。

#### ②直行バス導入の背景

鹿屋市は大隅半島の中心都市であり、大隅半島の中央部に位置していますが、県都である鹿児島市は薩摩半島の北側に位置しており、その間には錦江湾があることから、両都市を結ぶ交通の需要は高いものの、陸路での経路は大回りとなります。そのため、両都市を移動する場合、フェリーを利用する経路が一般的となっています。これまで、鹿屋市から鹿児島市に行く場合、フェリーとバスの乗り継ぎにより、移動をすることは可能でしたが、3～4回の乗り継ぎを要するなど不便で複雑であり、特に、市外の人にはわかりにくく利用しづらい状況であったことから、県都である鹿児島市へのわかりやすく便利な公共交通手段の導入は大きな課題でした。

このような中、鹿児島市の中心駅である鹿児島中央駅と博多駅を結ぶ九州新幹線が建設され（現在は、途中の新八代駅までの開業）、平成23年3月には全線開業が予定されています。全線開業後は、博多～鹿児島中央駅が1時間20分、新大阪～鹿児島中央駅間が3時間40分前後で結ばれることとなるため、多くの人が鹿児島を訪れることが期待されます。

これを受け、本市でも、観光客等の誘客による交流人口の増加促進、地場産業の振興、定住促進など、新幹線の開業効果を鹿屋市・大隅半島に波及させるため、具体的かつ効果的な施策の検討を行うに至りました。そのための施策として、フェリーにバスを載せて、鹿児島中央駅と鹿屋市を直結させる直行バスの導入を検討することとなりました。



### 2 検討の経緯と工夫点

鹿屋市では、平成20年9月に「鹿屋市地域公共交通活性化協議会」を発足し、この中で直通バス導入の検討を行いました。検討のプロセスにおいては、地域の公共交通の現状、課題の整理やアンケート調査等によるニーズの把握を行い、地域の実情やニーズに見合った地域公共交通を構築するため、「鹿屋市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

アンケート調査は、平成20年11～12月に実施し、鹿屋市民だけでなく、鴨池・垂水フェリーや九州新幹線の利用者にも実施し、属性別の利用意向だけでなく、利用目的地・運行時間・利用料金などへのニーズを把握しながら、鹿児島中央駅の他に、鹿児島市の中心市街地である天文館地区を経由することとするなど、細かなニーズ調査を実施し、可能な限りニーズに合わせた運行体系を構築したことが特徴として挙げられます。

なお、この連携計画の中では、直行バス運行の取組と並行して、市街地巡回バス等の再編や交通結節点の整備等を計画・実施しており、鹿屋市を中心とした路線バスネットワーク全体の見直しを行っていることも特徴として挙げられます。

### 3 運行内容

運行に係る主な概要は以下のとおりです。

#### ①運行ルート

運行ルートは、鹿屋を起終点とした 30.1km（途中、鹿屋市・垂水市・鹿児島市を經由）

#### ②停留所

最短時間で結ぶ事を考慮し、8箇所のみを設置。

鹿屋市…「鹿屋」、「航空隊前」、「白水体育大前」の  
3か所

垂水市…「垂水港」

鹿児島市…「県庁前」、「鹿児島中央駅」、「天文館」、「金生町」の4か所

#### ③運行便数

利用者の利便性を考慮すると、終日運行することが望ましいものの、実際の需要が明らかでないことから、実証運行では、利用ニーズの高い時間帯を中心に1日5往復を運行することとしました。

#### ④利用料金

既存路線バス(国補助対象路線等)の料金(バス運賃・フェリー航送料)を基本とし、既存路線バスとの競合に配慮した料金設定としました。

鹿屋市～鹿児島市：1,300円（垂水市～鹿児島市：600円）

#### ⑤事業主体及び運行主体

事業主体：鹿屋市

運行主体：大隅交通ネットワーク株式会社

#### ⑥計画期間

平成21年度～平成23年度までの3年間とし、平成21年12月から実証運行を開始。



### 4 導入による効果

鹿屋と鹿児島市をダイレクトに結ぶ、便利で利用しやすいバス路線が新たに導入されたことにより、新幹線鹿児島中央駅や鹿児島市中心部へのアクセスが大幅に改善されました。

計画の段階では、実際の需要が明らかでなかったことから、1便あたりの利用者を8名と想定していましたが、実際にはそれを大きく上回る利用があり、1便あたりの利用者数は14.1名（月平均4,276名、累計34,208名（7月末現在））で、平成21年12月の運行以来、利用者からの評判も上々です。

### 5 今後の取り組み

予想を上回る利用と共に、利用者からは増便や運行時間の拡大、ルートの延長など多様な要望がありますが、現在のところ3台体制でのピストン運行のため、利用者のニーズになかなか応えられない状況です。

来年春の新幹線全線開業も控えていることから、路線バスとの競合、費用対効果等を考えながら、利用者のニーズに合わせた増便等も検討しているところです。