

鹿児島県のバス

2025年1月報

■バス停の名称

発行者：バスフォーラム鹿児島 執印友之



鹿児島県のバス停、路線バスに限らず、乗り合いタクシーまで含めて、見渡してみると、ありとあらゆる名称があって、「基準」のようなものはないように思われます。実際、法律で明確に決められたものはないようで、バス事業者が、利用者にとってわかりやすいように、それぞれの判断で決めているのが実情のようです。

では、バス停の名前は、どうやって決められているのか？どんな特徴があるのか？そんなことを考えたことはないでしょうか。



・「鹿児島」というバス停はない

「鹿児島」というバス停はない。しかし「鹿児島」行きのバスはある。では、そのバスはどこが終点なのか？

都市間高速バスの福岡線、熊本線の「鹿児

島」行きは、「高速船ターミナル」が終点。以前はいづろ高速バスセンターだったが、終点が変わっても、バスに表示される行先は変わっていない。

鹿児島に向かう都市間高速バスの場合、利

ユーザーにとって、終点は大きな問題ではなく、行先は「地域名」を示していると考え、バス停名称との関連はないとするべきだろう。同様に、鹿児島空港連絡バスの「鹿児島市内」行きも、同じ考え方で整理できそう。

では、県内の都市を結ぶバスだとどうなるのか。

例えば、鹿児島交通の「加世田」行き。終点のバス停も「加世田」で問題はない。逆に、「鹿児島」行きは、終点のバス停が「金生町」。都市間高速バスのように、地域名としての鹿児島なのかというと、そういう面もあるかもしれないけれど、歴史的には、鹿児島交通にとって、「金生町」こそが「鹿児島」であると考えると合点がいく。



金生町には、以前「山形屋バスセンター」という、鹿児島交通のターミナルがあった。このバスセンターこそが鹿児島交通にとっての「鹿児島」とみて間違いない。現在も、運賃表やバスの行先表示が「鹿児島(金生町)」となっているのは、その名残と考えられる。

南国交通の場合は、鹿児島中央駅前バスターミナルの位置に、かつて南国日生ビルバスセンターがあった。その名称が「西鹿児島バスセンター」だったので、バスの行先には長く「西鹿児島」が使われていた。

では、南国交通にとって、「鹿児島」は無かったのか？

昭和40年代初めに、南国日生ビルができるまで、南国交通の発着所は、営業所のあった照国神社近くだった。したがって、当時は、南国交通にも「鹿児島」行きがあったはず。日生ビルができた時に、区別の意味で行先を「西鹿児島」にしたものと考えられる。

林田バスの場合、天文館いわさきパーキングの場所に、かつて天文館林田ホテルがあった。1階にバスの待合所と出札窓口があり、「天文館」バス停は、現在の空港特急バスが発着する場所だった。ここが林田バスの「鹿児島」かと考えたいくなるが、その時点でも、

鹿児島営業所があった、いづろのホテルサンフレックスの場所がバスの発着所だった。林田バスにとって、「鹿児島」とは「いづろ」だったと思われる。

ただし、天文館林田ホテルが建つ以前、同じ場所に林田センターと呼ばれるバスの発着所があったので、もしかしたら、ホテル建設に伴って、林田バスの「鹿児島」は場所が変わったか

もしれない。

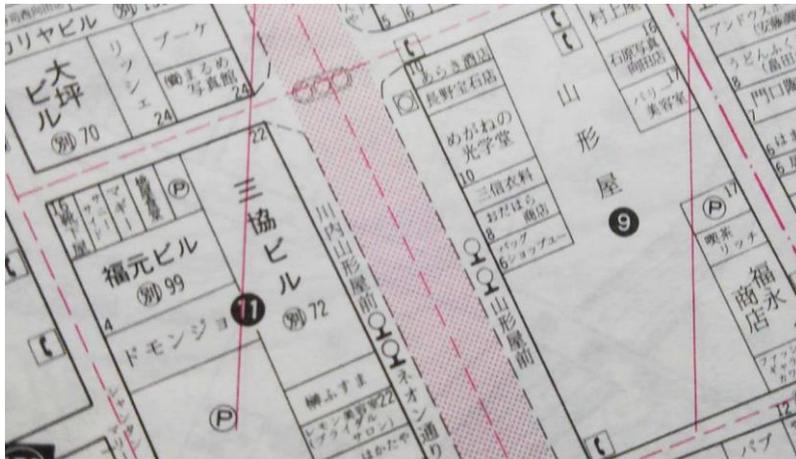
後に、鹿児島営業所の場所が変わり、さら



に経営も変わり、現在、バスの起終点は鹿児島駅前または鹿児島中央駅前が基本。鹿児島交通に統合された今、旧林田バスの路線には、「鹿児島」行きがない。独自のターミナルを失って、会社としての「鹿児島」も無くなってしまったらしい。

・バス停は、各社それぞれ決めるもの

黎明期の路線バスは、個人が所有するバスを時間を決めて客を集め、基本的に2地点間を運行するものだった



資料提供：大小路バスセンター

らしい。現在の乗合タクシーに近いイメージ。しかし、個人営業では、安全性や信頼性の担保が難しく、また、規模が大きくなると、動かすお金も大きくなり、雇用する運転手の賃金の支払いや福利厚生なども合わせ、会社として営業するほうが合理的で、次



停留所名が各社まちまちの鹿児島市金生町

鹿児島行政監察局からバスサービスの改善勧告を受けた鹿児島県陸運事務所は、同一停留所で異なるバス停名を九月一日から統一するなど、行政指導する。

鹿児島行政監察局は国鉄バス、鹿児島市営バス、鹿児島交通、林田産業交通、南国交通の十三路線、百力所の停留所を調査。この結果、バス停名がまちまちな停留所三カ所、バス停の位置が悪く利用者に不便な停留所五カ所、標識や時刻表、運行系統図のない停留所三十カ所について、さる七月十五日に同陸運事務所に改善を促していた。

陸運事務所は七月二十、二十一日の両日、バスの運行責任者に対し

1983年8月18日付南日本新聞より引用

3 バス停名統一へ

市バス内で回数券販売

鹿陸運が指導

回答によると、バス停名の統一は三カ所、いずれも九月一日から。鹿児島市金生町の鹿児島銀行本店前は「朝日通」（市営バス）「いづる鹿児島前」（鹿児島交通）「いづる」（林田）「朝日通り」（南国）「石灯笼」（国鉄）とははららだったが、市営バスの「朝日通」に統一。同市伊敷町脇田は「伊敷脇田」に、同市下電尾町は「野馬場入口」になる。

バス停の位置が悪いケースも九月までに改善する。また、市営バスの両替機設置は、今後毎年二十台の両替機を設置するとともに、完備するまでの期間は車内で回数券を販売する。

このほか、各社が独自で行った総点検で、バス停名称の不統一箇所が二十三カ所、バス停標識の不備が千五百八十二カ所もあることがわかり、陸運事務所では早急に改善したいとしている。

第に、そうした個人営業のバスは大手事業者に集約されていく。

このように、路線バスは、行政が計画的に始めたものではなく、需要に応じて、それぞれの事業者が営利を目的に発展させてきた。

一方で、そんなばらばらな交通機関が利用者にとって使いやすいわけではなく、段階的に、規制が加わり、路線バスは免許制になった。競合により、安全性を脅かすような状態になるより、免許により独占を認める代わりに、事業に責任を付加したことになる。

バス会社が減ることで、会社ごとだった「バス停」や、運賃収受の方法など、ある程度自然に整理されていくことになったと思われるが、路線免許が新たな影響をもたらす。

免許制になって、基本的に路線バスの競合が認められなくなった。先に免許を得たバス事業者は、後から来た事業者の新路線の開設にあたって、意見を聞かれる。競合を避けるため。

しかし、お客さんの多い場所には、当然のことながら、バスも集まってくる。路線ごとにお客さんの目的地は違うので、競合ではないとする新しい事業者は、無用なトラブルや交渉事を避けようとしたときに、同じ道路を走っても、バス停をずらして立て、さらに名称を変えるという手段をとる場合があったようだ。書類上、一見「競合しない」状態に見える。

こうした側面もあって、バス停は、名前も場所も会社ごとにバラバラになるのが当たり前だった。鹿児島市街地でも例外でなく、現在の金生町バス停周辺には「いづろ（林田）」「石燈籠（国鉄）」「朝日通り（南国）」「朝日通（市営）」と名前の異なるバス停が並んでいた。川内には、「山形屋前（南国）」「ネオン通り（林田）」、姶良には「帖佐十文字（国鉄）」「帖佐（林田・南国）」「変電所前（あいら交通）」……。こうした事例は、とくに民業圧迫と指摘されることの多かった国鉄バス路線において目立ち、並行区間では国鉄バスと民間のバス停が場所も名前も微妙に違うといった事例が、全国で見られる。

・ 独特の国鉄「バス停」

全国をネットワークしていた国鉄らしく、乗車券を発売するうえでの混乱を避けるため、鉄道の駅名を含めて「重複を避ける」ことに重点が置かれた。そうして、「薩摩赤水」「薩摩永山」「大隅市野々」などの旧国名を関したバス停が各地に生まれた。



また、学校の呼び方も、鹿児島では小学校前を「小前」と略すのに対し、国鉄では「校前」と略す。「南方校前」「花尾校前」「盈進校前」など、現在もそのまま残っている。

・ 三文字とか入口とか

鹿児島では、丁字路のことを昔から三文字



と呼んできた。T字型に道路が分岐、合流する交差点を意味する。丁字路には、商店や精米所、郵便局があることが多く、人が集まりやすい便利な場所ということであり、バス停設置は必然といえる。三文字バス停は各地にあり、「春山三文字」「花野三文字」「黒木三文字」等々、単に「三文字」とするバス停も存在する。

ただ、三文字には地域性があり、基本的には鹿児島県内のみ。奄美には存在しない。日本最南端の三文字は、南種子町の「大宇都三文字」と思われる。



もう一つ、類似する「岐れ」バス停について触れる。



三文字が、丁字路であるのに対し、街道が2つに分岐して、Y字路の場合に、使い分けられ・・・るのではないかと考えられるが、三文字とは似て非なるものとして、「岐れ」バス停がある。「東原岐れ」「松永岐れ」「宇都口岐れ」など、三文字同様、南九州独特のものと思われる。

このほか、三文字と同様の形態の場所に設けられるバス停に「入口」がある。団地に入ってすぐのバス停が「団地入口」なのは、全国各地にありそう。「千年団地入口」「ホテル入口」「武岡台高校入口」。これらは、元々あった道路に新たに施設や団地に通じる道路が接続され、そこを「入口」としたもので、三文字や岐れに対して比較的歴史の新しいさを感じる。

入口の意味で、単に「口」とするものもある。「花野口」「永山口」「松生口」「菖蒲谷口」「岩戸口」「大田口」「桜島口」「黒神口」「岩屋口」「春山口」等々。これも挙げればきりがなくらいで、全国的にも事例が多そう。鹿児島では、とくに旧国鉄バスのバス停に多いような気がする。

・バス停名称は短いほうが良い？

「局前」「学校前」「高校前」「役場前」「市役所前」「漁協前」「農協前」「住宅前」「神社前」「寺前」「公園前」さらに「ゲート前」「ガード下」「鉄橋下」「峠





等々、同じ路線内に2度出てきそう

局前提供：三州自転車

なほどシンプルな名称のバス停。とくに南国交通に多い印象だが、鹿児島交通にもいくつも思いつく。利用者である地域住民にとってのわかりやすさを追求した結果だろう。

これらは従来何の不自由もなく、区別に混乱を来すこともなかったが、運賃精算にICカードを採用する際に問題になったらしく、運賃表ではカッコ書きで地名が併記され、区別するようになった。同じ名前のバス停を区別しなければ、運賃計算ソフトの制作も、乗降分析もできない。それまで、無意識のうちに利用者や担当者が区別していた複数の「学校前」を、高性能であるはずのコンピューターは、判断してくれない。

人々の移動手段が限られ、行動範囲が今よりも狭かった当時、鉄道のようなネットワークが意識されない中でこそ、こうした短い名前のバス停が存在できたのだろう。一方そういう意味では、地域が限定されるコミュニティバスでは、短い名前のバス停が今後も誕生する機会がありそうである。

・「前」はどこまで許されるのか？

バス停名称によく使われる「前」。駅前や市役所前など、ランドマーク的な施設の近くのバス停に使われる。

ただ、「前」はどこまで許されるのか。

「鹿児島中央駅前」は、駅前バスターミナルのほかに、都通側の電車通り沿いにもバス停がある。

「高尾野駅前」は、駅から200m以上も離れた県道上にある。「護国神社前」は、バス停から神社が見えないばかりか、もっと神社に近い場所に、別の名称のバス停がある。護国神社口とでもしたほうが良いような気もするが、かつて走っていた市電にも護国神社前電停があった。電停とバス停の名称をそろえたのだとしたら、電車がかつて専用軌道時代に、もっと神社寄りに電停があった名残といえるかもしれない。

坂元にある「日枝神社前（南国）」「日枝神社下（市営）」は、事業者ごとに見解が分かれたのだろうか。神社は確かにバス停からは階段を上ったところにある。しかし、護国

神社の例を考えると、前でも全然かまわない気がする。

そう考えると、国道3号のバス停は、電車の影響で「前」がずいぶん拡大解釈されたように見える。玉江小前も小学校の目の前ではないし、下伊敷の改称前である「国立病院前」にしても、実際の病院は次のバス停の伊敷町との中間あたりにあった。

廃止された駅の取扱い

国鉄末期、多くの赤字ローカル線が廃止され、鉄道を代替するバスが運行を始めた。

廃止された駅は鉄道記念館になったものもあれば、公園化されたもの、記念碑が立つばかりのものなど様々。



バス停の名称はというと、「駅前」のままのもの、「駅跡」に改称するもの、「鉄道記念館前」や「入来」など駅の文字が消えたものなどそれぞれ。

「駅跡」と改称されたバス停は全国的には珍しく、県内でも数えるほどである。



林田バス霧島線のこだわりらしきこと

林田バスの霧島線には、沿線にいくつも温泉があり、有名ホテルの前にバス停がある。

しかし、それらのホテルの名前がバス停名称になることはなく、日当山、妙見、丸尾、硫黄谷と徹底的にホテル名を避け、終点のみが「霧島ホテル林田温泉」となっていた。直営のホテルが終点にあるのに、途中のホテルの宣伝になるようなことはやらない。霧島のホテルは我が社に限ると、かたくなに主張しているようにも見える。

一方、同じように霧島まで運行されていた南国交通のホテル林田温泉内のバス停名称は「霧島」、宮崎交通のバス停名称は「林田温泉」。ホテルの敷地内にバス停があるのに、ホテルの名前を付けないのも、逆に意地を張っているように感じられて、おもしろい。

どうしても適当な名称がないときは？

目印になるようなものが何もなく、バス停の名称をつけるのに困ったときに、バス停前の一軒家を名称にしたり、単に番号を振って区別したりといった事例がごくまれにみられる。

北海道の何も目印がない地域に、「〇〇線」といった番号のみのバス停が延々と続く事例があるそうだが、鹿児島でも、新海さんの家の前にある「新海前」、吉野循環バスの「吉循1」など、コミュニティバスの拡大に伴って、これまでみられなかったような名称





が出現した。

バス停の名前は変えられる？

バス停を毎日気づかれなくらい動かし、自宅の前に持ってくるというお笑いのネタがあるそうだが、かつては名称変更、バス停移動にはその都度許可が必要で、融通が利かないことの代表のように言われていた。

確かに、バス停の設置については、バス停間の距離や名称を示して、許可を受ける必要があるが、バス停名称の変更は、事後の届け出で良いことになっている。規制が緩和されても、名称変更を避ける傾向があるのは、むしろ事前の周知がたいへんなことや、案内放送や路線図などの印刷物、行き先表示などの変更にかかる経費が大きいのが実情のよう。

一般的に、バス停には、大字などの地名や、公共の施設などが使われることが多い。



それは、利用者にとってのわかりやすさのほかに、「そう簡単に変わらない」ということも影響しているようだ。

また、特定の店舗名を採用した場合、店舗側の変更により振り回されたり、競合の他店から、不公平感をクレームとして出されたりと、リスク回避の面から避けるといった事情もあるらしい。

ただ、最近増加しているコミュニティバスでは、路線開設に町内会など、地域に意見をあらかじめ聞くことも増えていて、さらに高齢者の移動の負担軽減から店舗の玄関前にバス停を設けようとする動きもあることから、店舗や個人病院などの具体的な名称をバス停につけるのも珍しくなくなってきた。





■最近のバス関連の話題から 北薩線開業77周年 復刻国鉄バス デザイン車両の運行開始について

JR九州バス株式会社が運行する路線バス「北薩線」は、1947年の開業以来、2024年で開業から77周年を迎えます。この度、同路線に新車両を導入するにあたり、過去、同路線で運行していた国鉄バスデザインの車両を復刻することにいたしました。

新たな車両に懐かしいデザインを融合させた国鉄バス車両に、ぜひ、ご乗車いただき、北薩線の路線をお楽しみください。

1 車両について

大型ディーゼルバス1台（ノンステップ）
（いすゞERGA定員74名、座席34席※）

※定員数は運転手を含みます。

2 車両デザイン

「国鉄バス」デザインカラー
車両前面の「動輪」マーク、左右側面の「つばめ」マークは、実際の国鉄バス車両に搭載されていたものを付けております。それぞれ、弊社の本社や支店において保管していたものを今回の復刻に併せて、搭載しております。また、座席モケットは、青のモケットを採用しております。

3 運行開始日（予定）

2024年10月12日（土）～

※当日は、鹿児島駅12時40分発宮之城駅行きから運行を開始する予定です。

※JR九州バス鹿児島支店長による出発合図（鹿児島駅）を行います。

4 バス車両撮影会

以下のとおり撮影会を実施します。

- 日時：2024年10月12日（土）10時00分～11時30分
（入場時間9時30分～）
- 場所：JR九州バス鹿児島支店内（鹿児島市柳町8番27号）
- 内容：国鉄バスデザイン車両外観撮影、内覧撮影
（バス車内にご乗車いただき、撮影、お客さま座席に着席いただけます）

5 記念きっぷ発売

復刻国鉄バス車両の運行開始を記念し、記念きっぷを発売します。

- 発売開始：2024年10月12日（土）10時00分～ 当日先着順での販売となります。
- 発売価格：1,500円/枚
（片道乗車券；鹿児島駅⇒薩摩郡山駅、薩摩郡山駅⇒宮之城駅）
- 限定枚数：500セット
- 有効期間：2025年3月31日まで1回限り有効



6 その他

座席横にUSB充電ポートを搭載しております。

鹿児島交通『鹿児島レブナイズ』ラッピングバスの運行について



バスケットボールチーム『鹿児島レブナイズ』のラッピングバスの運行を開始いたしました。

鹿児島レブナイズのキャラクター『れぶにゃん』が描かれたバスを鹿児島の街を走ります!!ぜひご乗車ください。

11月9日(土)からの鹿児島交通霧島神宮アクセスバスの運行について

当観光バスはシートが横向きになり景色を



見ながら楽しめる専用バスで運行をしております、お陰様でたくさんのお客様にご利用いただいております。

しかしながらバスの構造上ご乗車できる人数が25名となっており、今からの紅葉シーズンに入れば、ご乗車出来ないお客様が発生する恐れがあります。そこで令和6年11月9日(土)より紅葉シーズンに限り、土曜日、日曜日、祝日は通常の貸切タイプのバス(48名乗り)で運行させていただきます。

南国交通明和車庫内バス待合所廃止について【お知らせ】

明和車庫内待合所が令和6年10月31日を持ちまして廃止となります。

待合所廃止に伴いバス乗降については道路



隣接の明和停留所(上下)に完全移行となります。理由は明和車庫を鹿児島市交通局へ返還することに伴う廃止でございます。

記

期日 令和6年11月1日より移行

移行場所 道路隣接の明和停留所(上下)

南国交通(株)鹿児島営業所

交通局用地の売却予定について（原良バス回転用地）

交通局では、次の物件を一般競争入札（令和7年1月15日執行）で売却いたします。

一般競争入札とは、交通局の予定価格（最低売却価格）以上で、かつ、最も高い金額で入札した方に購入いただく方法です。

売却対象物件

所在地 鹿児島市明和二丁目2500番2（原良バス回転用地）

地目：宅地 面積：1,518.06平方メートル
予定価格：58,300千円

鹿児島市交通局EVバスの運行再開

令和6年3月に導入したEVバス2両のうち、初期不良の不具合で走行不能となっていた1両について、メーカーによる車両改修作業が完了し、運行に支障がないことを確認しましたので、12月9日（月曜日）から運行を再開します。

イレブン電車・バスを運行します

鹿児島市交通局では、令和6年12月の週末に「イレブン電車」・「イレブンバス」を運

行いたします。

【イレブン電車】

●運行日

令和6年12月6日（金曜日）～28日（土曜日）の金曜日、土曜日

●運行区間

1系統鹿児島駅前→騎射場→谷山

●発車時刻ならびに通過時刻

鹿児島駅前22時50分発（天文館通過時刻23時00分）

【イレブンバス】

●運行日

令和6年12月6日（金曜日）～27日（金曜日）の毎週金曜日

●運行路線

24番 伊敷線（市役所前→天文館→伊敷→緑ヶ丘団地）

●運行時刻

市役所前22時55分発（天文館通過時刻22時59分）

【ご注意】

・イレブンバス「24番伊敷線」の「天文館バス停」及び「高見馬場バス停」は、通常のバス停とは異なりますので、ご注意ください。必ず、バス停にて時刻表をご確認ください。

○「天文館バス停」（センテラス前⑦「高見馬場から右折方面（原良・明和方面）」のりば

○「高見馬場バス停」（中央ビル前「新屋敷経由方面（谷山・鴨池方面）」のりば

・一日乗車券、24時間乗車券、ナイトパスでもご利用いただけます。

「事業廃止は時期尚早」鹿児島市議会が貸切バス廃止議案を否決

鹿児島市議会の最終本会議が20日、開かれ、交通局の貸し切りバス事業を廃止する議案が、反対多数で否決されました。市長が提案した議案の否決は、49年ぶりです。

20日の最終本会議で反対多数で否決された、交通局の貸し切りバス事業を廃止する議案。事業を巡っては、現在、8台で運用している事業の収支が、昨年度は319万円の赤字であることなどから、市は事業廃止の議案を提案していました。

市は貸し切りバスをやめて、運転手が10人不足している路線バス事業の維持に力を入れる狙いもありましたが、市議からは収支も改善傾向にあったことから、「廃止は時期尚早」との意見が相次ぎました。

49年ぶりの市長提案の否決。下鶴市長は、貸切バスと路線バスの両立を目指す考えを示しました。

市バス12路線の安定運行黄信号... 委託先の民間事業者「27年度以降 の再契約は困難」 民間もひっ迫、 運転手不足深刻化避けられず

鹿児島市議会は11日、本会議を開き、5議員が個人質問した。市交通局は、民間に委託している12路線について、事業者が「2027年度以降の再契約は困難」との意向を示したと明らかにした。契約が更新できない場合、運転手不足が深刻化する恐れがある。枝元昌一郎局長は「路線バスを安定的に運行するため、今後も協議する」と答弁した。

同局は12年度、経営改善を理由に南国交通へ路線委託を開始した。5年ごとの契約で現在3期目。今期は26年度までとなる。全25路線のうち現在、12路線（同局との共同運行2路線を含む）、運転手41人分に当たる32勤務を委託している。

しかし24年4月、同局はダイヤ維持のため委託していた3路線を戻した。同社で予定外の退職者が続き、運転手確保が見込めないため。今回再契約が不成立になれば、現行の業務量で試算した場合、同局では27年度、60人程度（26年度末の同局の退職者を含む）の運転手が不足する見込み。

同社からは、来年度も追加で受託分の業務量を同局に返還したいとの要望が出ているという。

南さつま市 県内初の自動運転バス 実証実験スタート

南さつま市は14日、県内初となる自動運転バスの実証実験を始めた。操作の一部をシステムが担う「レベル2」相当で実施し、市役所を起点に市街地を1日5往復する。運転手不足などで公共交通維持が困難となる中、持続可能な交通体系確保や地域活性化を図る。将来的には無人運転可能な「レベル4」を目指す。

バスは全長約4.8メートル、高さ約2.7メートルの電気自動車で、3次元地図をもとに時速20キロ未満で走る。車両はマクニカ（横浜市）、運行はNTT西日本鹿児島支店（鹿児島市）が担う。

乗客は最大9人。駐車車両がある道路など安全走行が難しい場面では人が操作する。市役所に遠隔監視拠点を設け、車内外をカメラで見守る。事業費は約5000万円で国の補助を活用。ラッピングデザインは地元の鳳凰高校生が考えた。

期間は2週間。アプリで予約し無料で乗車できる。

オンデマンド交通システム「チョイ ソコ」で利便性アップ 日置市が乗 合タクシーのコールセンター新設

日置市は12月1日、旧4町で26路線運行する乗合タクシーのコールセンターを新設する。定期的に入れ替わっていた各タクシー事業者への事前予約をセンターに一元化するほか、随時配車の受け付けやインターネット上では24時間予約できるようにして、利便性を向上する。観光客も利用可能。旧伊集院町のコミュニティバスは年内で廃止する。

路線を再編して人工知能（AI）を取り入れ

たオンデマンド交通システム「チョイソコ」を導入。市内のタクシー事業者6社に近くそれぞれ配備する乗合タクシー「ひお吉号」が運行に当たる。事前予約だけでなく、空車があればリアルタイムの配車もできる。市によると、県内自治体での「チョイソコ」システム活用は5例目。

乗降場所は医療機関やごみステーションなど約1,300カ所。一部地区を除き、旧町間は行き来できない。料金は大人300円、小中学生200円。国の実証事業を活用し、料金を調査した上で継続する方針。

市は2011年度から乗合タクシーを導入。旧4町に各5～7路線あり、市中心部と郊外をそれぞれ週3日4往復している。

旧伊集院町のコミュニティーバスは、運行を委託している鹿児島交通の運転手不足や燃料費高騰に伴う委託料の増加が見込まれるため、廃止することになった。

【令和6年10月ダイヤ改正】出水市 ふれあいバス・乗合タクシー

出水ふれあいバスと乗合タクシーは、令和6年10月のダイヤ改正に伴い、運行経路・時刻をリニューアルして運行します。

出水ふれあいバス、乗合タクシー、 チョイソコいずんの運賃無料に

ふれあいバス・乗合タクシーのダイヤ改正及びチョイソコいずんの運行開始に伴い、10月から12月の3か月間、ふれあいバス、乗合タクシー、チョイソコいずんは無料ご利用いただけます。

この機会に、ぜひ、地域公共交通を「お出かけの道具」としてご活用ください。

運賃無料期間

10月1日（火）から12月28日（土）まで

※令和7年1月（1月6日）からは、1回当たり200円（小学生及び障がい者手帳をお持ちの方は半額）の運賃がかかります。

※12月29日から1月5日まで、ふれあいバス、乗合タクシー及びチョイソコいずんは運休となります。

無料の対象になる路線

- ふれあいバス（6路線）
 - ・ 路線番号1「大ぐるぐるバス」
 - ・ 路線番号2「中ぐるぐるバス」
 - ・ 路線番号3「小ぐるぐるバス」
 - ・ 路線番号4「大川内線」
 - ・ 路線番号5「針原・切通線」
 - ・ 路線番号6「折尾野・太田原線」
- 乗合タクシー（2路線）
 - ・ 丸塚・平岩方面～出水駅
 - ・ 定之段・小原方面～出水駅
- チョイソコいずん

※運行区域は、高尾野・野田地域（荘・蕨島地区を含む）となります。

コミュニティーバス、無料にしても 乗客の姿なし（南大隅町）

（連載かごしま地域交通 第1部「ゆらぐ足元」④より）

2023年10月、鹿児島交通が運行を佐多中心部・佐多石蔵までの朝夕各1便に減らし、大泊まで行く便はなくなった。



減便に呼応し、町は根占ー佐多石蔵のコミュニティーバス（コミュバス）を始めた。根占中心部にある温泉施設「ネッピー館」と佐多石蔵や大泊を結ぶ町の温泉送迎バスは、途中乗降できるようにした。路線バスと重なる送迎バスのルートを生かし減便を補った格好だ。今年4月からは、この二つを統合し起終

点をネッピー館近くの役場本庁にするなどさらに見直した。

大泊は路線廃止まで佐多岬の最寄りバス停だったため、観光客への影響を懸念する声もあった。町は「根占港発着の観光周遊バスや、フェリー利用者のタクシー料金助成が既にある」として、生活路線の役割に対策を絞った。

7月中旬に乗った南大隅町のコミュバスには運賃箱がなかった。本来は町民向けの無償運行だった。無料なのに加え、ルート上はどこでも乗り降りできるが、大泊－佐多石蔵は往復とも乗客はいなかった。佐多石蔵から乗り継いだ根占の役場本庁行きは途中乗車の1人、帰りの便も2人がネッピー館で乗り降りした。

町内のバス利用は以前から少なかった。町が昨年4、5月の計3回、近隣市町と実施した路線バス乗降調査では、町内区間のうち、根占から複数バス停がある佐多中心部の佐多伊座敷までは11便平均1.2人、逆の8便は3.7人。佐多発大泊の11便はゼロ、逆の5便は0.2人だった。

町は24年度、交通体系の将来像を描く地域公共交通計画策定へ向け準備に入った。本年度は住民アンケートや交通事業者調査を予定する。企画観光課の愛甲真一課長は「町内でも地域によってニーズが違うと思われる。住民の声を聞き、使ってもらえる交通手段を探りたい」と説明する。

町は佐多、根占両地域で各方面にコミュバスを走らせるほか、診療所の送迎バスや通学用スクールバスを運行する。佐多地域ではスクールバスに一般利用者が乗れる「混乗」も可能だ。

町の高齢化率は51.3%（9月1日現在）と65歳以上が過半数を占める。大泊自治会の大久保光幸会長（69）は「高齢化がさらに進むことを考えると、自宅から目的地まで直接行けるような手段の充実が望まれているのではな

いか」と話した。

しまバス令和6年度バス路線再編・自家用有償旅客運送の実証実施 バス路線の再編（令和6年10月1日から）

しまバスにおいては、長年の懸案だった利用者減に伴う赤字に加えて深刻な運転手不足によって路線の維持自体が困難となり、路線再編に踏み切らざるを得ない状況です。

今回、持続可能な公共交通の維持・確保を目的として、令和6年10月1日から路線再編・運賃改定を行います。

路線の廃止

名瀬地区（大浜線）笠利地区（赤木名～佐仁、赤木名～赤尾木、赤木名～節田）

路線の減便

名瀬地区（こしゆく第1公園～虹の丘）

住用地区（市～住用総合支所、川内～住用総合支所）※通学時間帯を除き減便

笠利地区（奄美空港～佐仁）※通学時間帯を除き減便

路線の延伸

名瀬地区

小湊～名瀬勝・前勝・名瀬郵便局前・しまバス本社前～小湊



小湊線は、市街地側の終点「県病院前」を、「しまバス本社前」まで延伸。運行本数：1日7便

こしゆく第1公園～里・知名瀬・根瀬部・こしゆく第1公園・朝仁タイヨー前～こしゆく第1公園

根瀬部・里線は、市街地側の終点を「朝仁
タイヨー前」まで延伸。運行本数：1日8便
田雲団地～古田郵便局前・名瀬郵便局前・
しまバス本社前～田雲団地

春日（田雲団地）線は、市街地側の終点
「奄美小学校前」を、「しまバス本社前」ま
で延伸。運行本数：1日10便

市内バス運賃の改定

名瀬市街地地域の運賃を一律200円としま
す。

(※) 区域内の乗り降りのみ適用。一律運賃
区域外については現行運賃となります。

(※) 住用・笠利地区、また名瀬地区内の以
下の区間を除きます。

適用とならない名瀬地区内の区間（小
宿第1公園～根瀬部、平田町与儀又～
小湊、大熊～芦花部、山田団地～名瀬
崎原）

(※) 「こしゆく第1公園～医師会病院前～
虹の丘」の系統については従来通り
120円です。

(※) 障がい者割引、運転免許自主返納者割
引は100円です。

(※) 小児運賃は100円、小児運賃（障がい
者割引）は50円です。

自家用有償旅客運送の実証実施（令和6年10 月1日から）

今回、（株）しまバスの路線再編に伴い、
住用地区・笠利地区においては、日中に交通
空白地となる時間帯が発生することから、地
域住民又は観光客等の移動手段確保のため、
自家用有償旅客運送を実施します。

(※) 自家用有償旅客運送とは、交通空白地
において市町村が直接実施または事業
者・団体に運行委託する制度です。

さらば、紙の定期券 市電も市バス もスマホ画面で乗降OK 運転手が 画面確認、スクショ不正対策も 鹿 児島市交通局がアプリ導入

鹿児島市電と市バスで10月1日から、スマ
ートフォンの画面に表示する「モバイル定期
券」が使えるようになる。9月17日に販売を
開始しており、市交通局は「窓口に行かなく
ても購入できるので便利」と利用を呼びかけ
ている。

民間アプリ「クイックライド」で1カ月ま
たは3カ月分の料金を支払い、降車時に運転
手へアプリ画面を提示して利用する。市電用
と市電市バス両用があり、それぞれ通勤（曜
日指定なし）、利用日限定通勤（月～金）、
通学、シニア（65歳以上）、障害者通勤など
の券種がある。いずれも乗車区間の制限はな
く、片道定期券はない。

1カ月料金は、利用日限定通勤（月～金）
の市電用5610円、市電市バス用7590円。通学
の市電用5100円、市電市バス用6900円など。
クレジットカードまたはキャッシュレス決済
「ペイペイ」で支払う。通学やシニアなど割
引料金の場合は、通学証明書や身分証の写真
をアプリ上で提出する。

■最近の新規登録・移籍車な ど



鹿児島200あ・587/川内観光交通



鹿児島200あ・604/福留交通観光



鹿児島200か2527/あいら交通



鹿児島200あ・610/南州交通



鹿児島200か2544/南九州観光バス



鹿児島230あ8008/みそらリンク



鹿児島200か2545/南九州観光バス



鹿児島200か2502/福留交通観光

【参考文献等】

ホームページ

南日本新聞、MBC南日本放送、JR九州バス、南国交通、いわさきコーポレーション、鹿児島市交通局、南さつま市、出水市、奄美市



鹿児島200か2525/鹿児島交通