

## 鹿児島市コミュニティバス利用状況等調査業務 (報告書・案)

2024年3月



**SWAT**  
MOBILITY

**Empowering the World to  
Move More With Less**



# スケジュール

9月-11月で地域概況の調査、あいばす利用状況分析を完了予定です。12月-2月で課題の特定と改善策の検討をします

内容	8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月			
キックオフミーティング			★																						
地域概況の調査				▶																					
あいばす利用状況分析					▶																				
全体分析 (人流分析含む)					▶																				
個別地域分析(人流分析含む)							▶																		
中間報告												★													
分析結果の考察と課題の特定													▶												
改善策の提示																▶									
報告書まとめ																						▶			
最終報告																								★	

# 調査の目的とあいばすの概要・課題

## 調査の目的

公共交通不便地域における日常生活の交通手段を確保するために運行しているコミュニティバス「あいばす」について、利用者数の少ない便があるなど課題等があることから、地域の持続可能な交通手段となるように調査検討を行う

## あいばすの概要

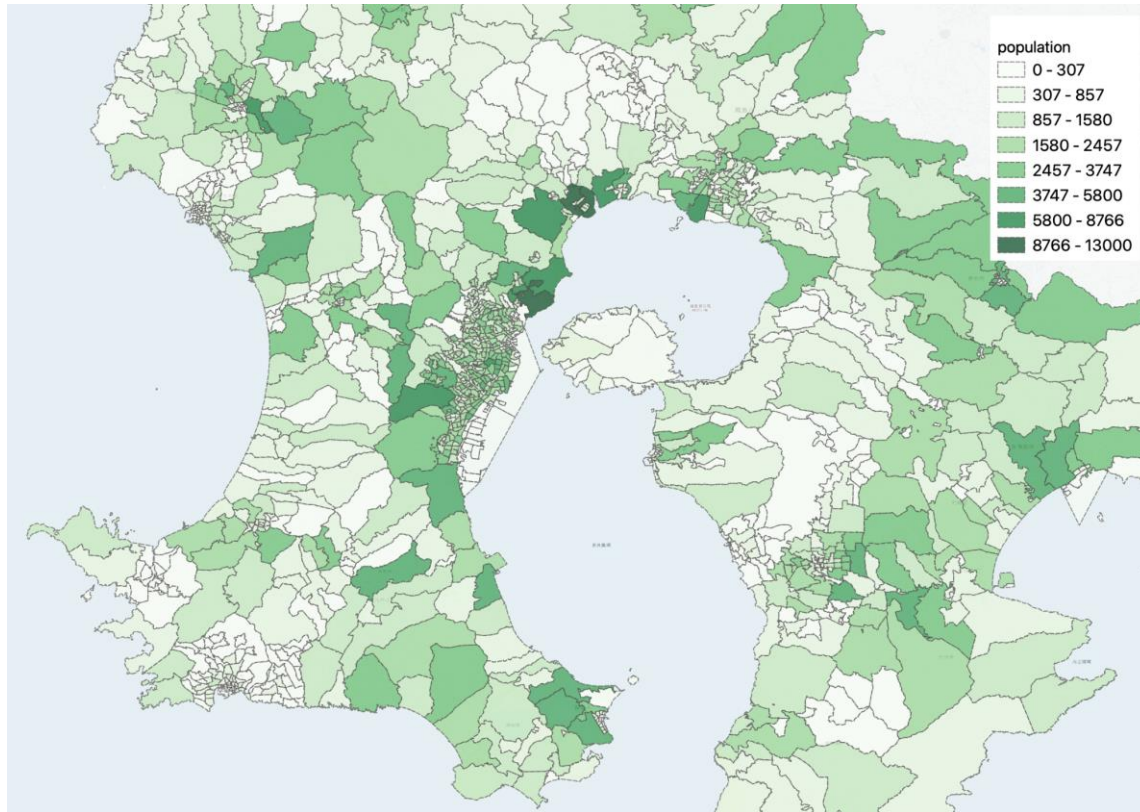
名称	コミュニティバス「あいばす」
運行形態	路線定期運行
運行地域	11地域／吉野、谷山、喜入、伊敷東部、伊敷西部、谷山北部、谷山南部、吉田、松元、郡山、小原
運賃	大人150円（小原地域のみ160円） 小人80円 未就学児 無料 敬老パス利用50円 友愛パス利用 無料
運行及び運行便数	日曜日及び12月31日～1月3日を除く毎日（小原地域は火木土曜日のみ） 1地域あたり10便／日程度 ※1地域で運行ルートが複数ある場合、曜日や時間帯によって運行ルートが異なる。
本市負担	運行費用から運行収益を控除した額を補助金として事業者に交付
利用方法	通常の路線バス同様、バス停で待機し、乗車する。 事前の利用登録や予約は不要。

## あいばすの課題

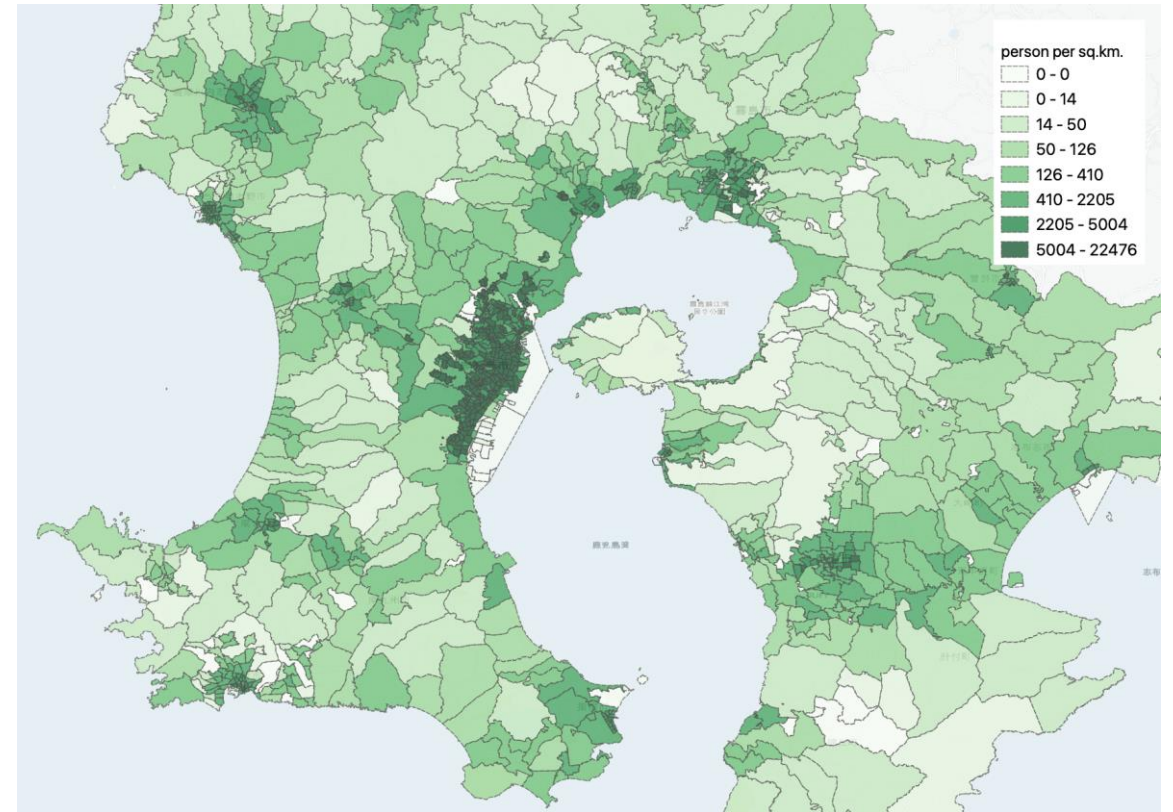
- 1. 利用者数が少ない**  
令和4年度のあいばすの利用者は1便当たり全地域平均3.3人、各地域1.7人～5.8人
- 2. 1人当たりの補助金額が高い**  
令和4年度のあいばすの1人当たりの補助金額は全地域平均1,435円、各地域680円～3,565円
- 3. 運転者不足**  
運転者の高齢化による退職者の増加や新規採用者の減少で年々運転者不足が深刻化
- 4. 車両の老朽化**  
あいばすの車両については、令和4年度に一部（吉野、吉田、松元地域）を更新。その他の地域の車両は、4年度に更新した車両と比べると総走行距離及び年間走行距離が少なく、現状は適宜修繕等を行いながら走行しているが購入から10年以上が経過
- 5. 運行ルートの長大化**  
地域によっては、あいばすの運行ルートが長大化し、1便当たりの所要時間が長い。最長ルートの吉田地域は約53km。なお、各地域の最長ルートは平均27.6km

# 地域概況の調査

## 人口分布



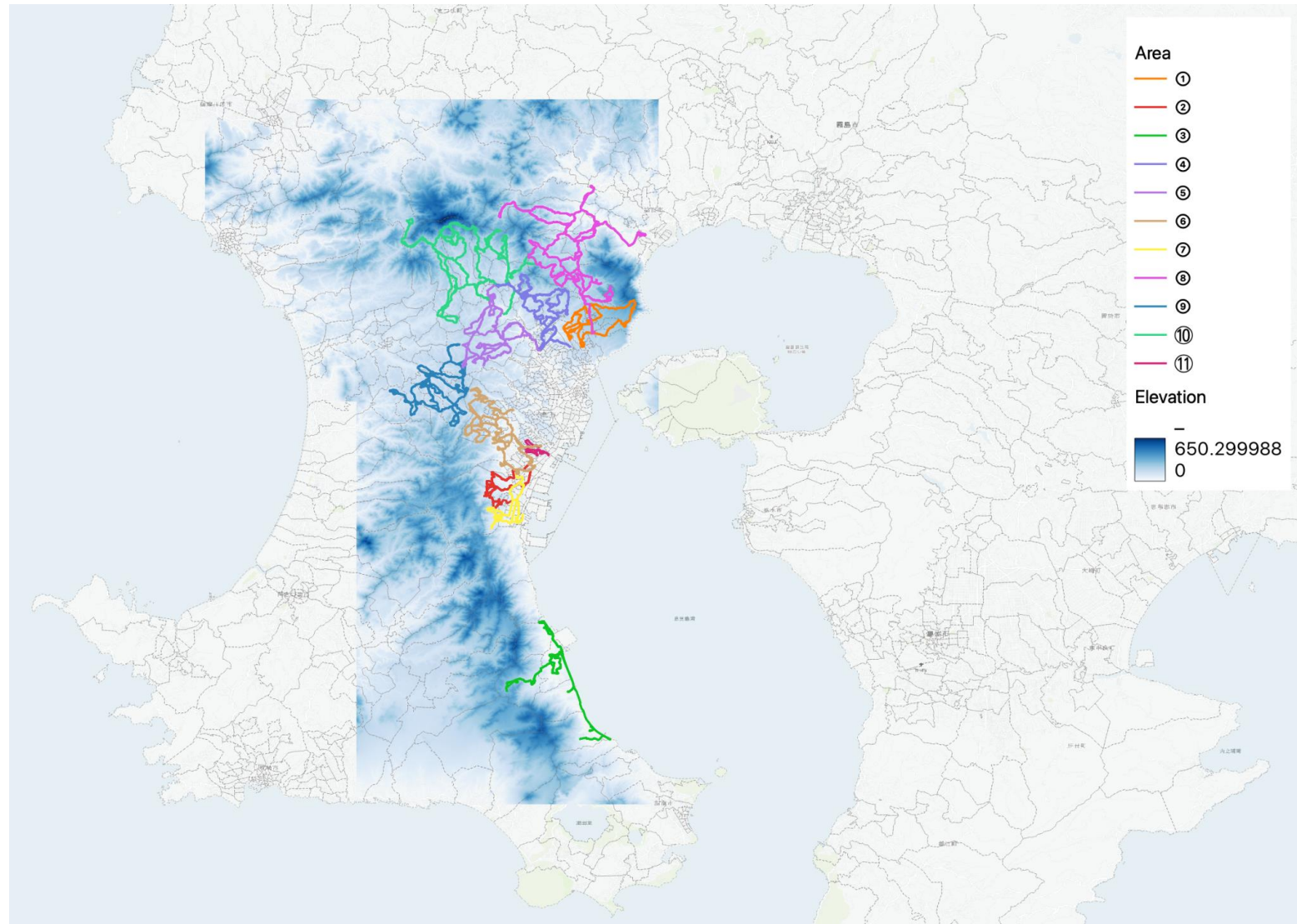
## 人口密度分布





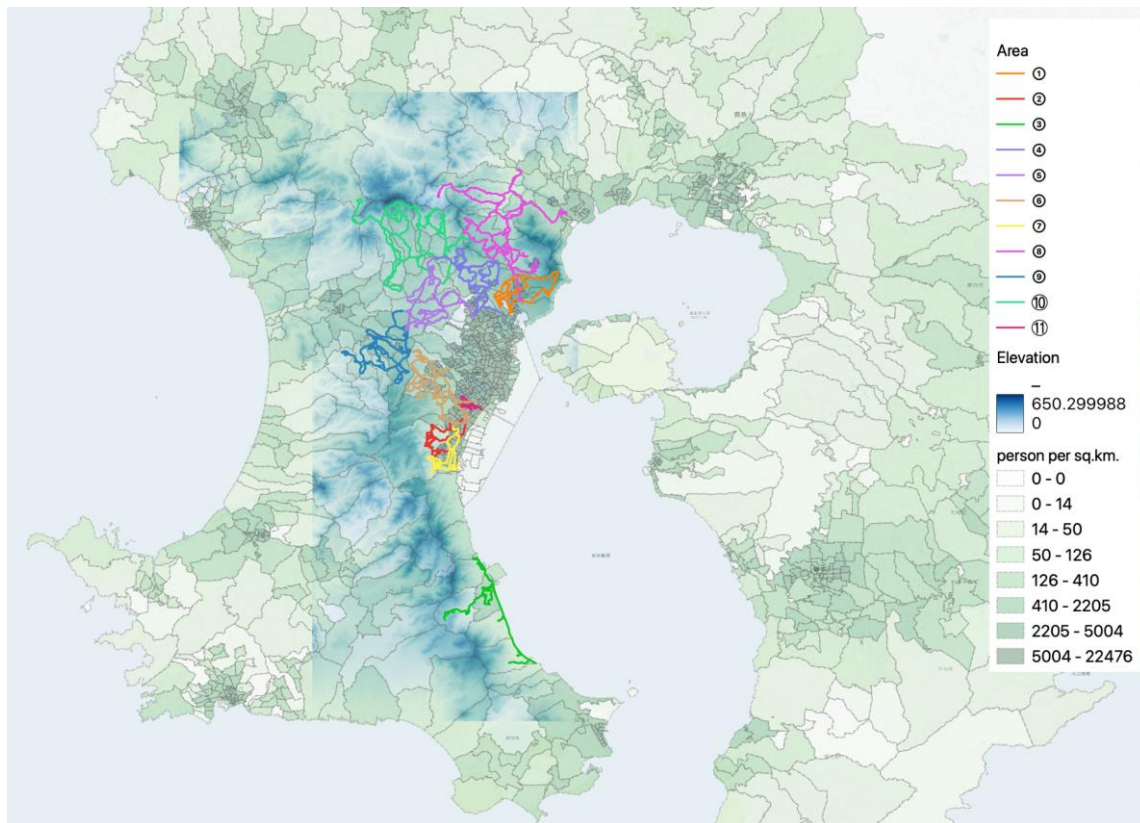
# 地域概況の調査

## 標高情報

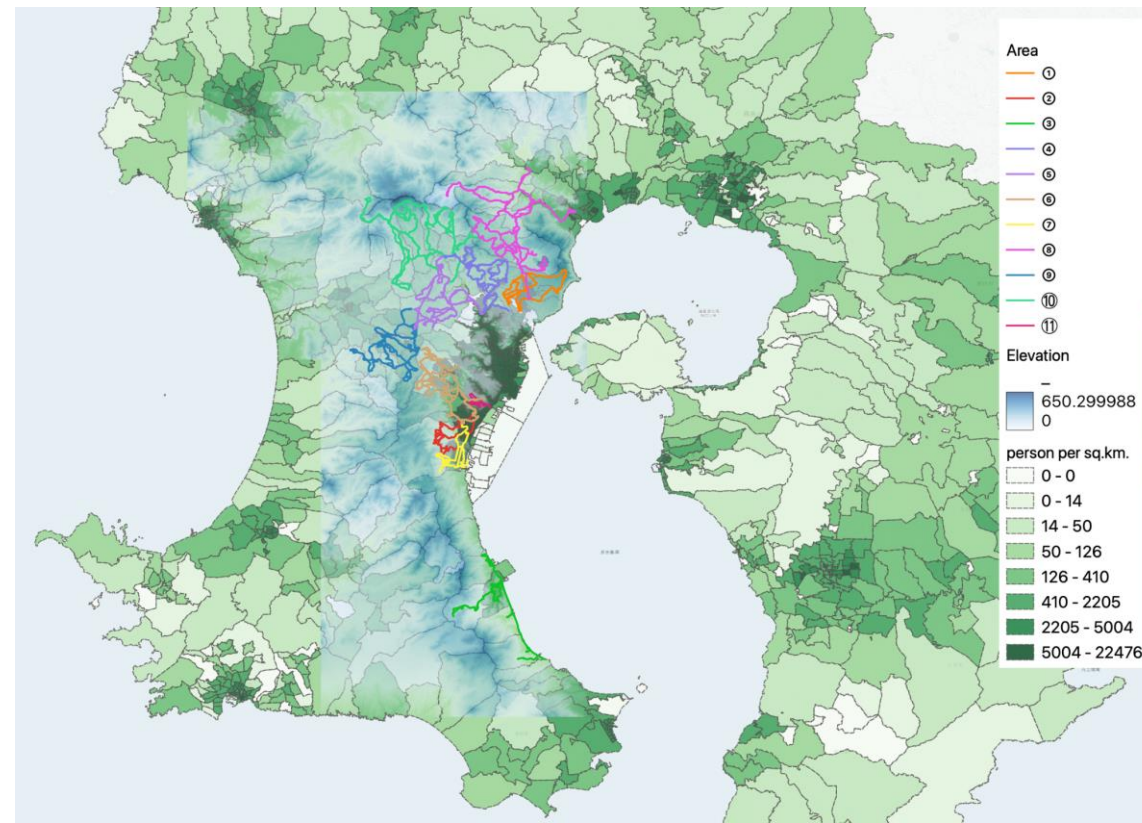


# 地域概況の調査

## 標高情報と人口分布

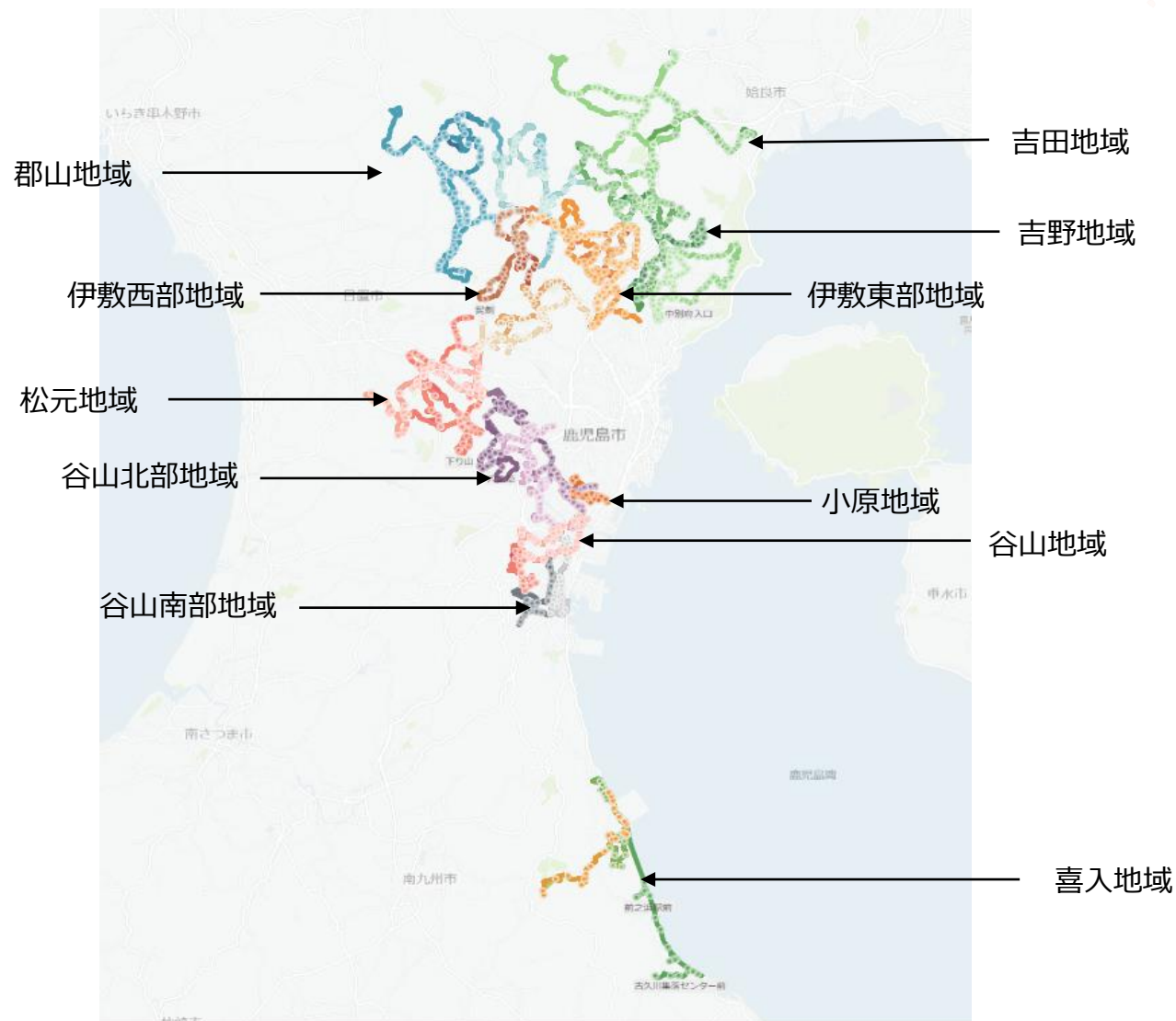


## 標高情報と人口密度



# あいばす 利用状況データ分析 - 対象地域 -

あいばすは11地域で運行されています





# R4年度 あいばす地域別実績

R4年度 あいばす地域別実績 (R4.4~R5.3)

地域	利用者数 合計(人)	運行回数(回)	1便当たり 利用者数(人)	総走行キロ(km)	1キロ当たり 利用者数(人)	補助金額(円)	1人当たり 補助金額(円)
吉野	13,794	5,798	2.4	79,263.4	0.17	18,600,501	1,348
谷山	14,822	3,080	4.8	59,061.1	0.25	10,766,973	726
喜入	7,608	3,234	2.4	58,888.6	0.13	11,495,956	1,511
伊敷東部	8,972	2,926	3.1	69,069.0	0.13	16,199,600	1,806
伊敷西部	10,306	3,986	2.6	64,652.6	0.16	16,835,805	1,634
谷山北部	14,499	3,234	4.5	64,969.4	0.22	16,454,914	1,135
谷山南部	23,218	4,005	5.8	65,581.1	0.35	15,780,418	680
吉田	5,126	3,043	1.7	78,869.7	0.06	18,274,993	3,565
松元	10,088	3,842	2.6	86,516.3	0.12	20,605,296	2,043
郡山	9,706	2,447	4.0	71,611.5	0.14	19,507,274	2,010
小原	4,264	1,232	3.5	19,096.0	0.22	11,087,377	2,600
全体	122,403	36,827	3.3	717,578.7	0.18	175,609,107	1,435

最大
最小

○1便当たり利用者数  
全地域平均…3.3人  
1.7人(吉田)~5.8人(谷山南部)

○1キロ当たり利用者数  
全地域平均…0.18人  
0.06人(吉田)~0.35人(谷山南部)

○1人当たり補助金額  
全地域平均…1,435円  
680円(谷山南部)~3,565円(吉田)

# 地域別特性一覧表

吉野地域、喜入地域、伊敷西部地域、吉田地域は、1便当たりの利用者数が少ないです

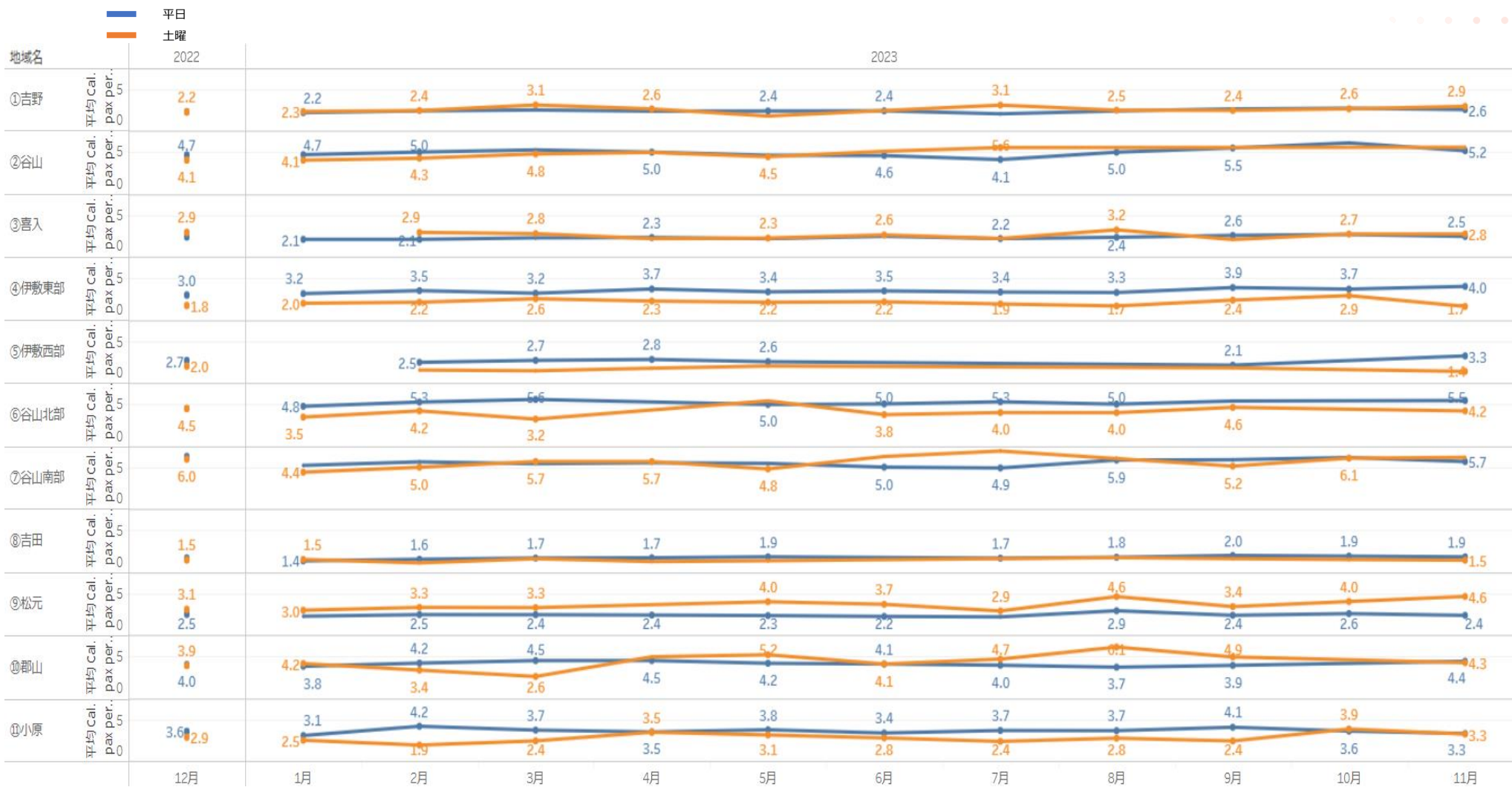
地域	平均利用者数・便/平日	平均利用者数・便/土曜	停留所数	利用がない停留所数	平均運行距離 (km)	運行面積 (km <sup>2</sup> )	利用者推移*	地域・路線の特徴
吉野	2.4	2.6	99	10	13.3	20.3	増加	・ 人口密度が高い地域と山間部が混在
谷山	5.0	4.8	66	0	19.9	15.6	増加	・ 人口密度が高い地域と山間部が混在
喜入	2.3	2.6	75	3	17.2	25.1	維持	・ 人口密度が低い地域
伊敷東部	3.5	2.1	131	10	36.6	25.6	増加	・ 路線が非常に長い ・ 人口密度が低い地域
伊敷西部	2.7	1.7	115	17	15.4	32.6	維持	・ 人口密度が低い地域
谷山北部	5.1	4.1	170	20	19.4	39.8	増加	・ 人口密度が高い地域と山間部が混在
谷山南部	5.6	5.7	67	0	19.1	13.2	維持	・ 人口密度が非常に高い地域
吉田	1.8	1.5	183	41	26.7	56.6	維持	・ 人口密度が低い地域
松元	2.4	3.6	83	3	19.4	32.0	維持	・ 人口密度が低い地域
郡山	4.1	4.4	195	26	42.2	56.3	維持	・ 路線が非常に長い ・ 人口密度が低い地域
小原	3.6	2.8	32	0	11.1	4.7	維持	・ 人口密度が高い地域

\*利用者推移は2022年12月から2023年11月までの便毎の平均利用者数の推移



# 1便あたり利用者数推移

2022年12月から2023年11月の月毎の利用者数の推移を見ると、地域毎に異なった傾向が見られます。  
(季節的な要因もあるので、長期間 分析する必要があります)



## 傾向

- 3月、8月の土曜の利用者が大きく増加
- 平日、土曜ともに一年を通して増加傾向
- 平日、土曜ともに月毎のパラつきがある。平日は10月最大で、7月が最小
- 利用者が大きく増減した月はない
- 利用者は1年を通して維持傾向
- 利用者が大きく増減した月はない
- 利用者は1年を通して増加傾向
- 利用者が大きく増減した月はない
- 利用者は1年を通して維持傾向
- 利用者が大きく増減した月はない
- 利用者は1年を通して増加傾向
- 7月に土曜の利用者が大きく増加
- 利用者は1年を通して維持傾向
- 利用者が大きく増減した月はない
- 利用者は1年を通して維持傾向
- 8月、11月に土曜の利用者が大きく増加
- 利用者は1年を通して維持傾向
- 8月に土曜の利用者が大きく増加
- 利用者は1年を通して維持傾向
- 10月に土曜の利用者が大きく増加
- 利用者は1年を通して維持傾向

# 1便あたり利用者数推移

7月、8月、10月の利用者数が増加していることが分かります

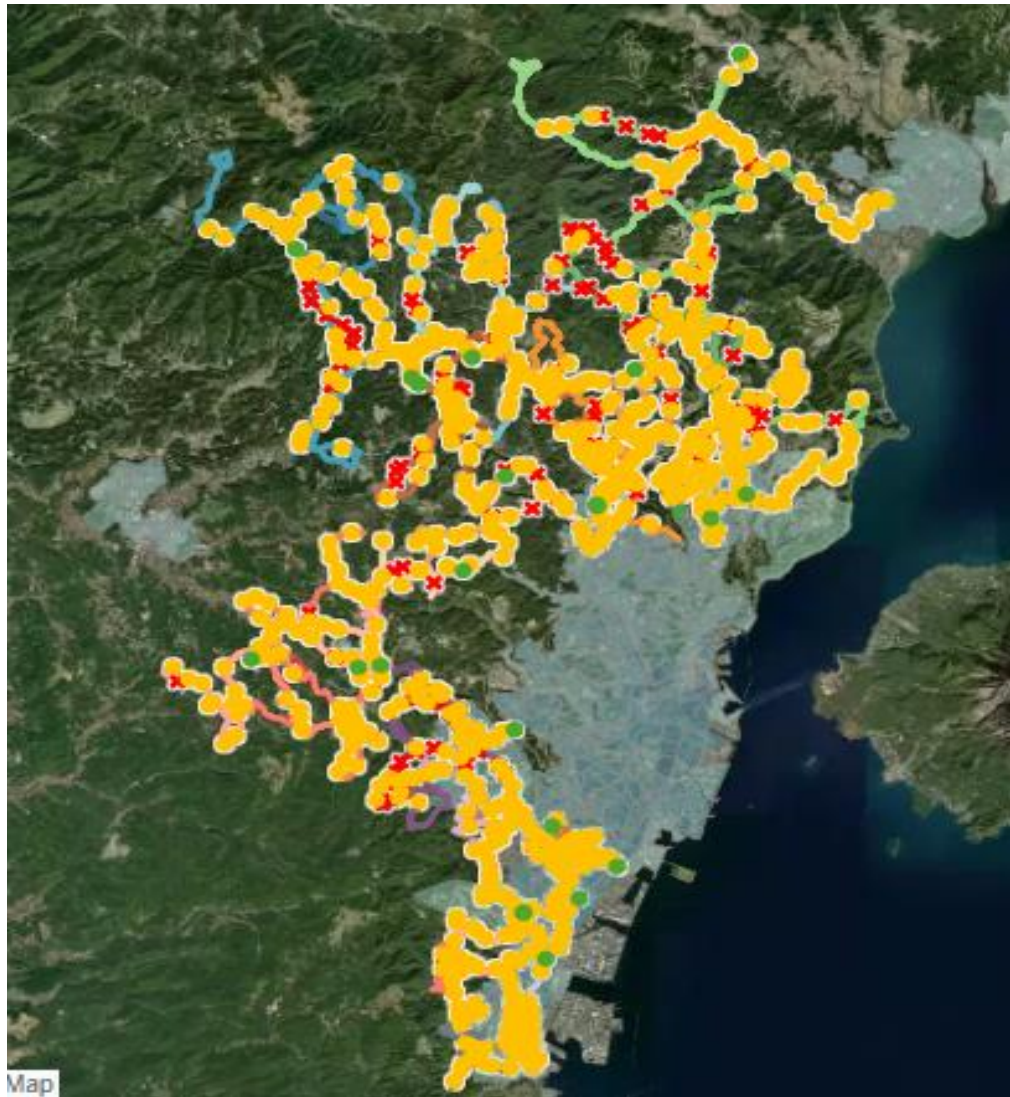
地域名	運行区分-da..	日付-day												総計
		2022年12月	2023年1月	2023年2月	2023年3月	2023年4月	2023年5月	2023年6月	2023年7月	2023年8月	2023年9月	2023年10月	2023年11月	
①吉野	平日	2.3	2.2	2.4	2.5	2.4	2.4	2.4	2.0	2.4	2.6	2.7	2.6	2.4
	土曜	2.2	2.3	2.4	3.1	2.6	1.8	3.1	2.5	2.4	2.6	2.9	2.6	2.6
②谷山	平日	4.7	4.7	5.0	5.3	5.0	4.6	4.6	4.1	5.0	5.5	6.1	5.2	5.0
	土曜	4.1	4.1	4.3	4.8	5.0	4.5	5.1	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	4.8
③喜入	平日	2.4	2.1	2.1	2.3	2.3	2.2	2.5	2.2	2.4	2.6	2.7	2.5	2.3
	土曜	2.9	2.9	2.9	2.8	2.2	2.3	2.6	2.2	3.2	2.1	2.7	2.8	2.6
④伊敷東部	平日	3.0	3.2	3.5	3.2	3.7	3.4	3.5	3.4	3.3	3.9	3.7	4.0	3.5
	土曜	1.8	2.0	2.2	2.6	2.3	2.2	2.2	1.9	1.7	2.4	2.9	1.7	2.1
⑤伊敷西部	平日	2.7	2.5	2.7	2.8	2.6	2.6	2.6	2.6	2.1	2.1	3.3	2.7	2.7
	土曜	2.0	1.5	1.5	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0	1.8	1.8	1.4	1.7	1.7
⑥谷山北部	平日	4.5	4.8	5.3	5.6	5.0	5.0	5.3	5.0	5.4	5.4	5.5	5.1	
	土曜	4.5	3.5	4.2	3.2	5.4	3.8	4.0	4.0	4.6	4.6	4.2	4.1	
⑦谷山南部	平日	6.4	5.3	5.7	5.5	5.6	5.5	5.0	4.9	5.9	5.9	6.2	5.7	5.6
	土曜	6.0	4.4	5.0	5.7	5.7	4.8	6.3	7.0	5.2	6.1	6.2	5.7	
⑧吉田	平日	1.7	1.4	1.6	1.7	1.7	1.9	1.7	1.7	1.8	2.0	1.9	1.9	1.8
	土曜	1.5	1.5	1.1	1.6	1.3	1.4	1.4	1.4	1.8	1.6	1.5	1.5	1.5
⑨松元	平日	2.5	2.3	2.5	2.4	2.4	2.3	2.2	2.2	2.9	2.4	2.6	2.4	2.4
	土曜	3.1	3.0	3.3	3.3	4.0	3.7	2.9	4.6	3.4	4.0	4.6	3.6	
⑩郡山	平日	4.0	3.8	4.2	4.5	4.5	4.2	4.1	4.0	3.7	3.9	4.4	4.1	
	土曜	3.9	4.2	3.4	2.6	5.0	5.2	4.1	4.7	6.1	4.9	4.3	4.4	
⑪小原	平日	3.6	3.1	4.2	3.7	3.5	3.8	3.4	3.7	3.7	4.1	3.6	3.3	3.6
	土曜	2.9	2.5	1.9	2.4	3.5	3.1	2.8	2.4	2.8	2.4	3.9	3.3	2.8
総計		3.3	3.2	3.2	3.3	3.3	3.4	3.7	3.5	3.5	3.4	3.6	3.6	3.4

# 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

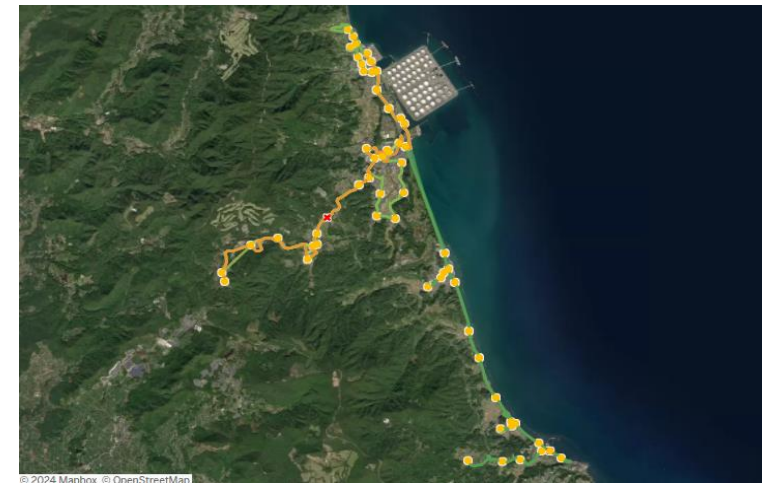
停留所毎の利用者数/便において、ほとんどが一人未満の利用であることが分かります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



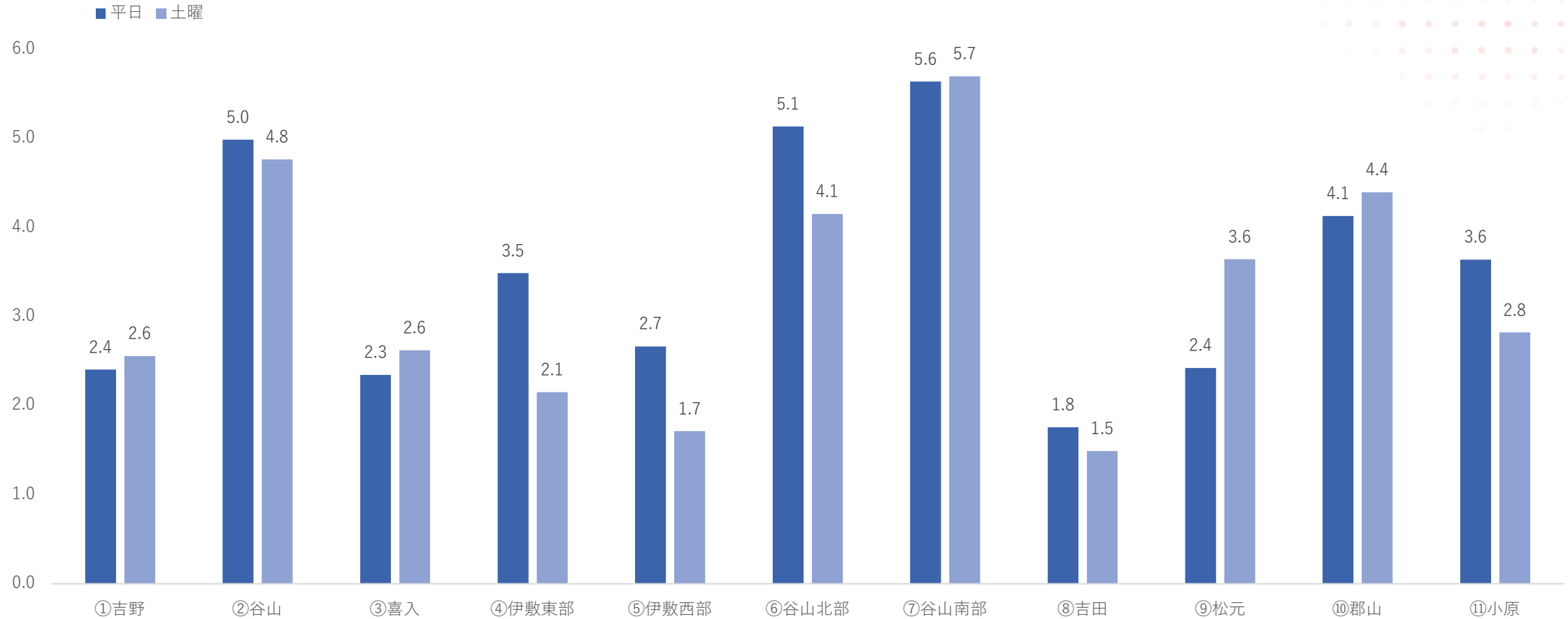
喜入地域



# 便毎の平均利用者数

吉野地域、喜入地域、伊敷西部地域、吉田地域、松元地域は、平日1便当たりの利用者数が1-3人と非常に少ないです。一方、谷山地域、谷山北部地域、谷山南部地域、郡山地域は、平日1便当たり4人を超えており、他地域と比較すると利用者が多いです

便毎の平均利用者数





# 系統・便毎 平均利用者数 (平日) 上位10位と下位10位

利用者が多い系統は、利用がない停留所の割合が少ないことが分かります

No.	系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
			平日	土曜				
1	②谷山：左回り (高齢者福祉センター谷山→ふるさと考古歴史館/高尾非経由/月～土)	2	7.3	6.9	44	0	0%	22.6
2	⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート (左回り/谷山電停→中山団地方面/大学病院前→ふれスポ→耳寄/月水金)	2	6.8		45	1	2%	19.4
3	⑦谷山南部：野頭ルート (和田名→源田→光山入口→慈眼寺公園/月～土)	1	6.4	6.8	38	0	0%	17.9
4	⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート (右回り/谷山電停→滝ノ下・耳寄方面/ふれスポ→中山団地/大学病院非経由/月水金)	1	6.4		37	4	11%	15.2
5	⑦谷山南部：草野ルート (光山団地→影原/月～土)	2	6.4	6.7	30	0	0%	15.0
6	⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート (広木駅行き/谷山電停→耳寄→ふれスポ/火木土)	2	6.0	5.5	35	3	9%	13.9
7	②谷山：右回り (ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山/木屋宇都公民館非経由/月～土)	1	5.8	3.9	45	2	4%	24.5
※	⑩郡山：西俣コース→東俣コース (西俣左回り：大浦中→雪元/東俣右回り：油須木→東俣/火木土)	2	5.8	5.7	99	34	34%	58.8
8	⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート (広木駅行き/谷山電停→耳寄→ふれスポ→皇徳寺→星ヶ峯/月水金)	2	5.8		45	7	16%	18.6
9	⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート (右回り/谷山電停→滝ノ下・耳寄方面/ふれスポ→中山団地→大学病院前/月水金)	1	5.8		45	9	20%	19.5
※	⑩郡山：西俣コース→東俣コース (西俣右回り：雪元→大浦中/東俣左回り：東俣→油須木/火木土)	4	5.7	5.6	99	18	18%	58.8
10	②谷山：右回り (ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山/高尾非経由/月～土)	2	5.6	6.7	44	6	14%	22.6

No.	系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
			平日	土曜				
1	⑤伊敷西部：久木田・栗之迫ルート (萩別府公民館→栗之迫→久木田→伊敷支所/月水金)	2	0.9		19	12	63%	10.8
2	⑤伊敷西部：入佐・川路山ルート (伊敷支所→入佐中→上永吉→川路山→三州病院/月水金)	1	1.0		25	19	76%	15.4
3	⑤伊敷西部：永吉・塚田・名越ルート (右回り/小山田小前→上永吉→郡山支所→ららら/火木土)	2	1.1	1.5	29	9	31%	12.6
4	⑨松元：入佐方面→上谷口・石谷方面 (下入佐→直木公民館→石谷小→上伊集院駅/月水金)	2	1.1		39	8	21%	33.1
5	⑧吉田：吉田支所→上河内→吉水→花棚→高齢者福祉センター (月水金)	3	1.1		61	28	46%	30.0
6	⑨松元：直木・内田上方面→上谷口・石谷方面 (直木公民館→お茶の里→上伊集院駅→石谷小/月水金)	2	1.1		37	5	14%	31.3
7	⑧吉田：くすくす館→吉田麓→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館 (火木土)	2	1.1	0.9	46	14	30%	25.6
8	⑧吉田：吉田支所→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館 (火木土)	3	1.1	1.1	39	11	28%	21.9
9	⑧吉田：くすくす館→前宗→宇都谷→輝楽里よしだ館→Aコープ前→吉田支所 (火木土)	2	1.2	1.0	44	27	61%	29.9
10	⑤伊敷西部：永吉・塚田・名越ルート (右回り/塚田→上永吉→郡山支所→ららら/火木土)	1	1.2	0.8	27	12	44%	11.5

※運用上、2便を繋げて構成されており、1便当たりの数値は上記内容より小さい

データ：2022年12月～2023年11月



# 系統・便毎 平均利用者数 (土曜)上位10位と下位10位



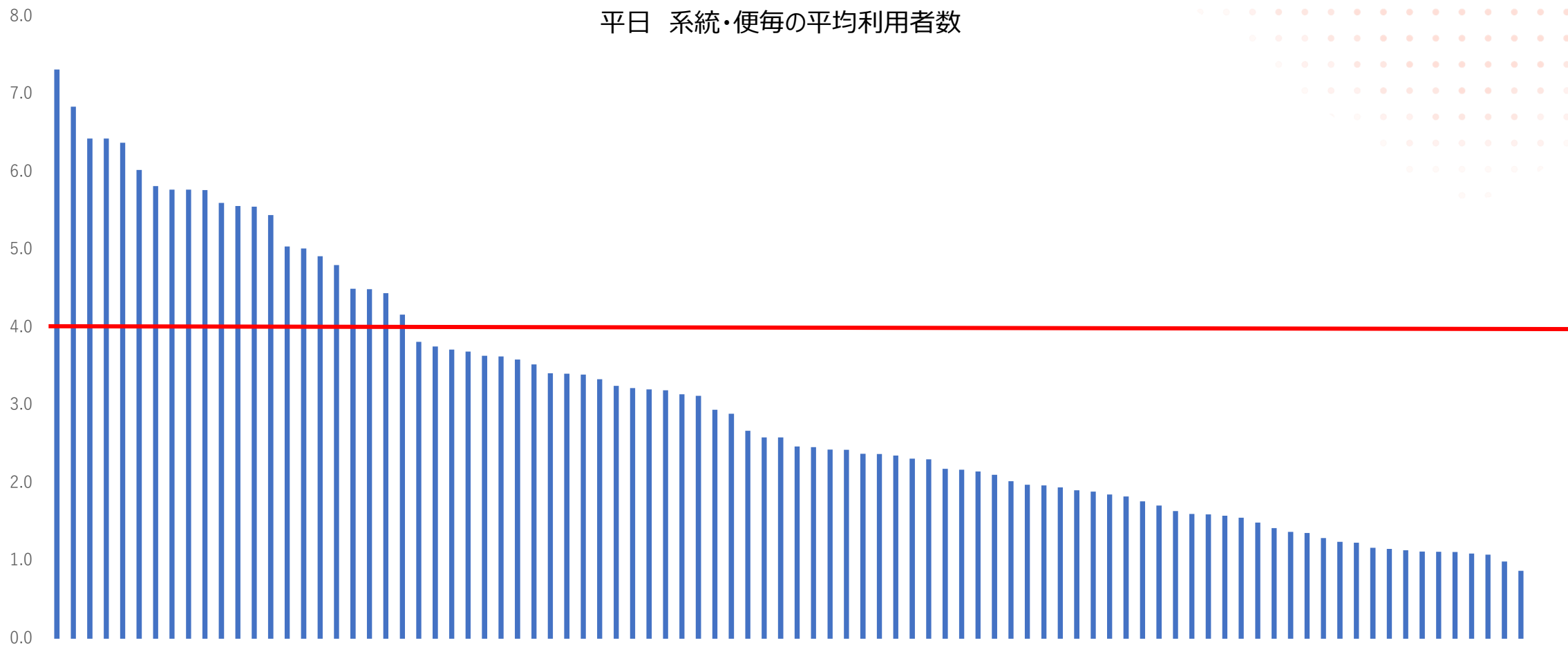
利用者が多い系統は、利用がない停留所の割合が少ないことが分かります

No.	系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない		運行距離 (km)
			平日	土曜		停留所	停留所の割合	
1	②谷山：左回り (高齢者福祉センター谷山→ふるさと考古歴史館/高尾非経由/月～土)	2	7.3	6.9	44	0	0%	22.6
2	⑦谷山南部：野頭ルート (和田名→源田→光山入口→慈眼寺公園/月～土)	1	6.4	6.8	38	0	0%	17.9
3	⑦谷山南部：草野ルート (光山団地→影原/月～土)	2	6.4	6.7	30	0	0%	15.0
4	②谷山：右回り (ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山/高尾非経由/月～土)	2	5.6	6.7	44	6	14%	22.6
※	⑩郡山：西俣コース→東俣コース (西俣左回り：大浦中→雪元/東俣右回り：油須木→東俣/火木土)	2	5.8	5.7	99	34	34%	58.8
※	⑩郡山：西俣コース→東俣コース (西俣右回り：雪元→大浦中/東俣左回り：東俣→油須木/火木土)	4	5.7	5.6	99	18	18%	58.8
5	⑦谷山南部：野頭ルート (慈眼寺公園→光山入口→源田→和田名/月～土)	1	5.4	5.6	38	0	0%	18.0
6	⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート (広木駅行き/谷山電停→耳寄→ふれスポ/火木土)	2	6.0	5.5	35	3	9%	13.9
7	⑦谷山南部：草野ルート (影原→光山団地/月～土)	1	5.6	5.2	30	0	0%	14.9
8	②谷山：左回り (高齢者福祉センター谷山→ふるさと考古歴史館/木屋宇都公民館非経由/月～土)	1	4.9	4.7	45	1	2%	24.6
9	②谷山：右回り (ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山/木屋宇都公民館非経由/月～土)	1	5.8	3.9	45	2	4%	24.5
10	⑨松元：右回り (松元支所→石谷小前→お茶の里/火木土)	4	3.6	3.8	52	3	6%	35.9
No.	系統名	便数/日	平均利用者数/便/平日	平均利用者数/便/土曜	停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
1	⑤伊敷西部：永吉・塚田・名越ルート (右回り/塚田→上永吉→郡山支所→ららら/火木土)	1	1.2	0.8	27	12	44%	11.5
2	⑧吉田：くすくす館→吉田麓→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館 (火木土)	2	1.1	0.9	46	14	30%	25.6
3	①吉野：川上・下田方面 (川上墓園経由ルート/花棚入口→川上墓園→下田/月～土)	1	1.3	1.0	34	12	35%	12.5
4	⑧吉田：くすくす館→前宗→宇都谷→輝楽里よしだ館→Aコープ前→吉田支所 (火木土)	2	1.2	1.0	44	27	61%	29.9
5	①吉野：川上・下田方面 (川上小・川上入口経由ルート/下田→川上小→花棚入口/月～土)	2	1.5	1.0	27	2	7%	11.8
6	②谷山：右回り (ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山/木屋宇都公民館・高尾・笠松上非経由/月～土)	2	1.6	1.1	31	7	23%	13.5
7	⑧吉田：吉田支所→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館 (火木土)	3	1.1	1.1	39	11	28%	21.9
8	④伊敷東部：緑ヶ丘団地始発便 (川上→栄→西伊敷/火木土)	1	2.2	1.2	34	11	32%	15.9
9	⑤伊敷西部：古園ルート (左回り/ららら→郡山支所→古園→小山田小前/火木土)	2	1.2	1.2	28	10	36%	14.3
10	③喜入：一倉・小田代ルート (小田代前村→宮地→喜入駅→老人憩の家/樋高非経由/月水金・火木土)	1	2.2	1.3	22	3	14%	12.4

※運用上、2便を繋げて構成されており、1便当たりの数値は上記内容より小さい  
 データ：2022年12月～2023年11月

# 系統・便毎の平均利用者数 平日

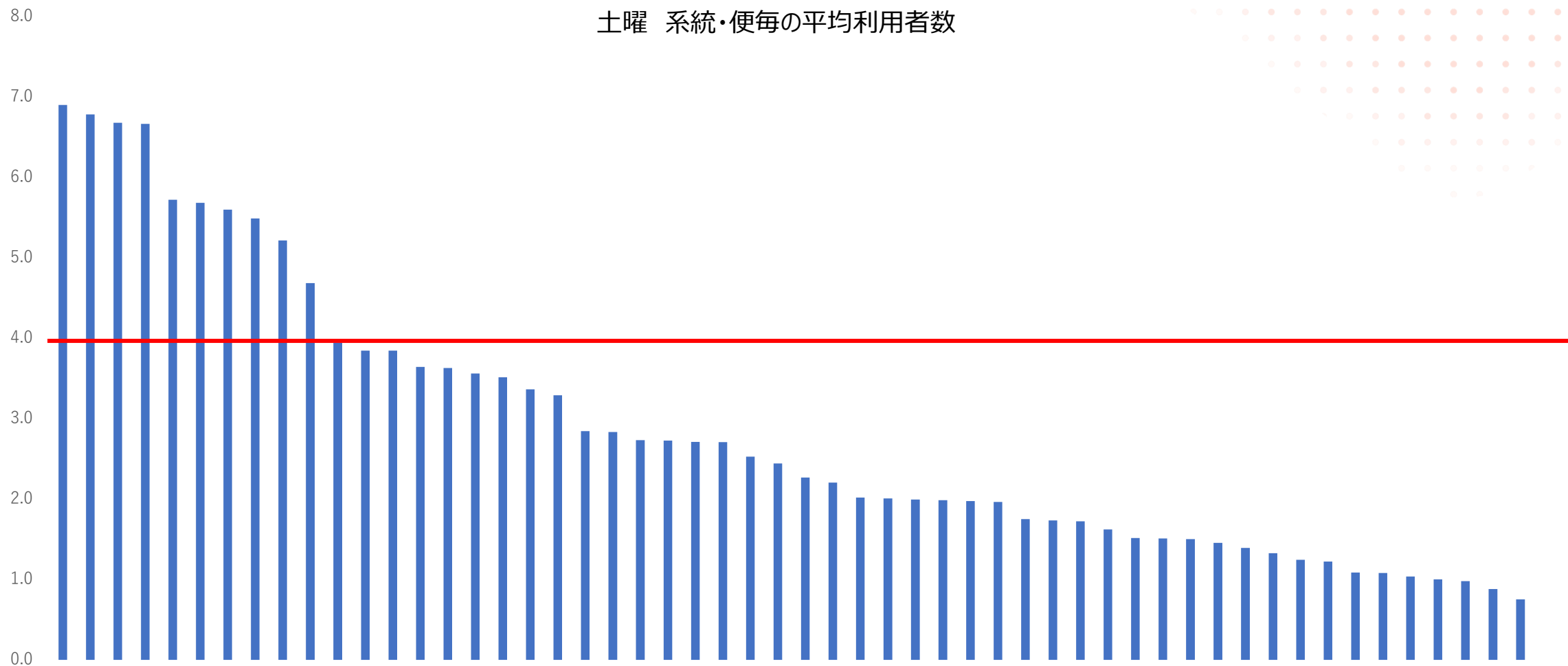
計90系統のうち、平均利用者数が4人以下の系統が75%（68系統）を占めており、多くの系統で利用者が非常に少ないことが分かります



# 系統・便毎の平均利用者数 土曜

計54系統のうち、平均利用者数が4人以下の系統が81%（44系統）を占めており、多くの系統で利用者が非常に少ないことが分かります

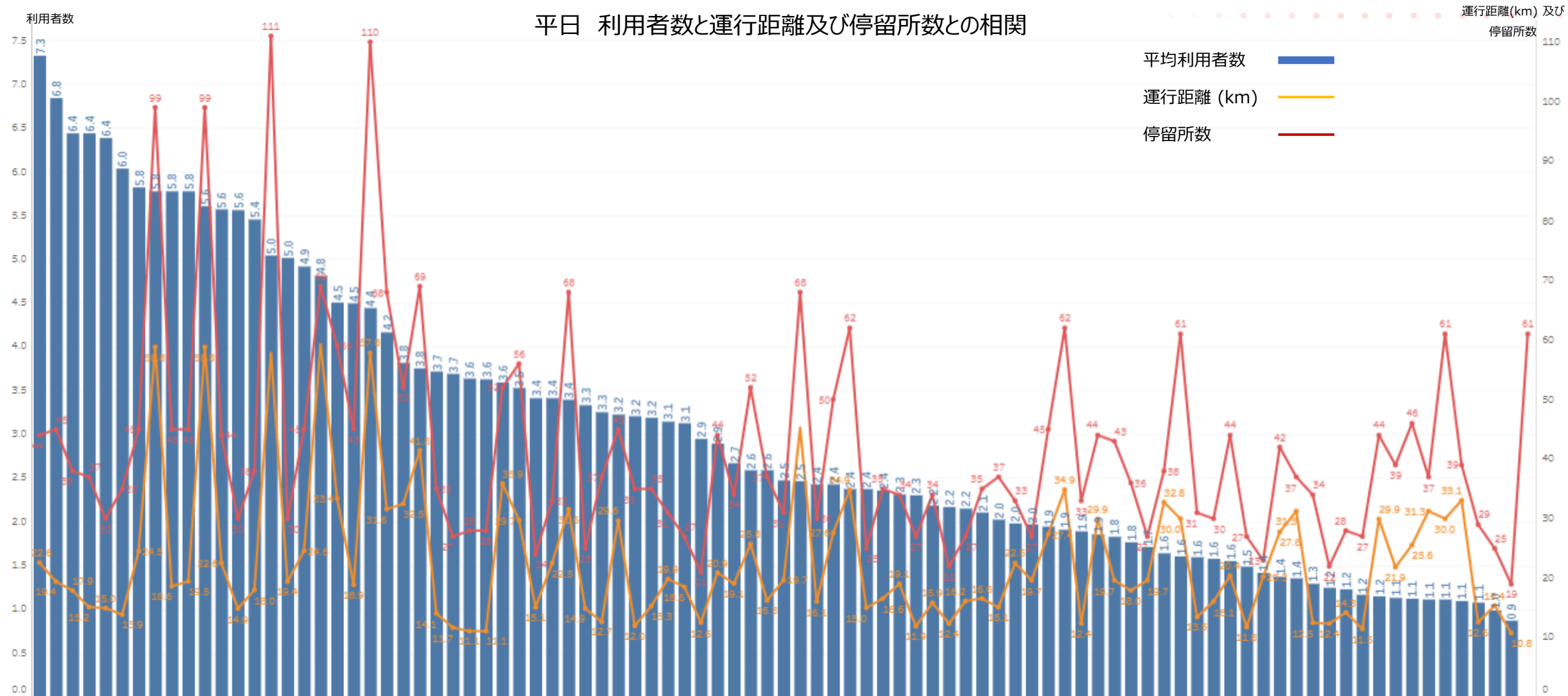
土曜 系統・便毎の平均利用者数



# 利用者数と運行距離及び停留所数の相関 (平日)

利用者数と運行距離及び停留所数との間に相関関係は見られないです

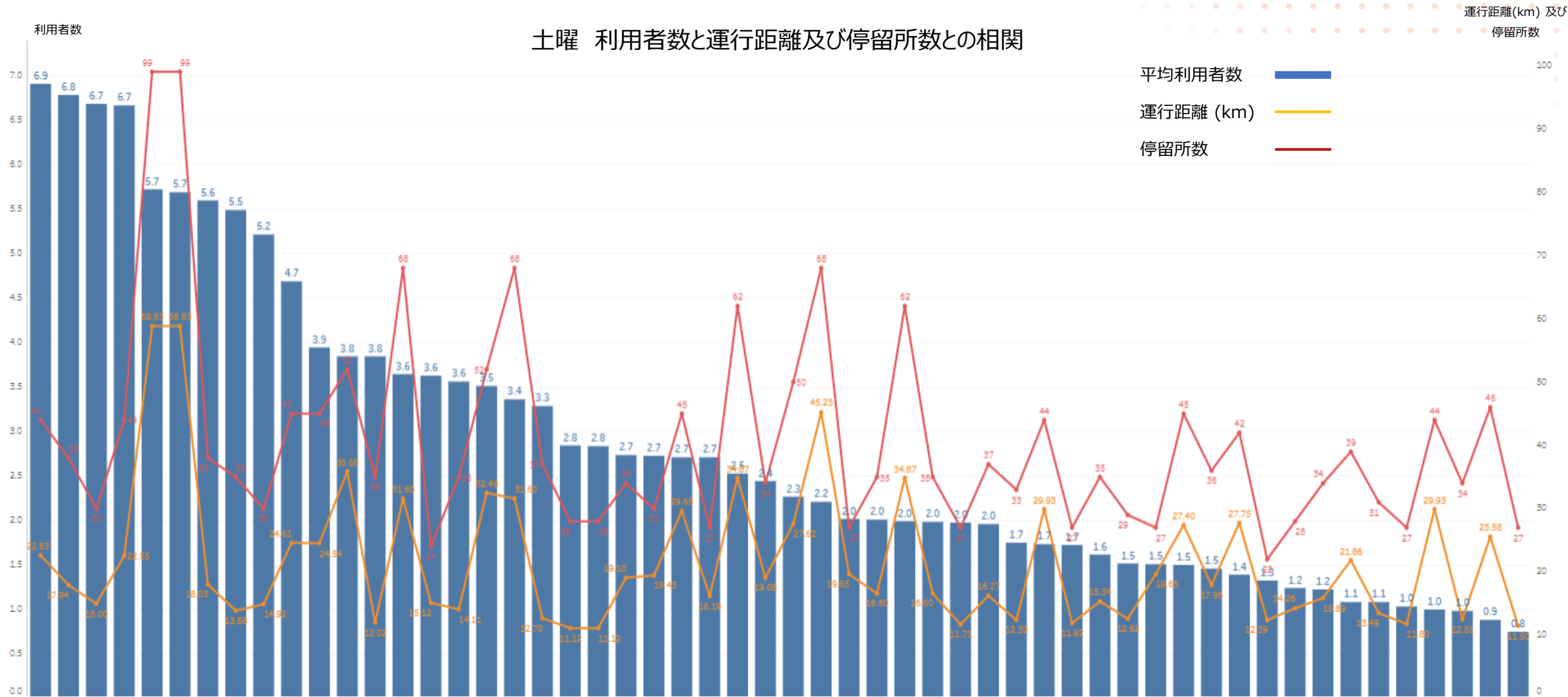
平日 利用者数と運行距離及び停留所数との相関



# 利用者数と運行距離及び停留所数の相関 (土曜)

利用者数と運行距離及び停留所数との間に相関関係は見られないです

土曜 利用者数と運行距離及び停留所数との相関





# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日1-3人、土曜が1-4人で、利用者が少ない地域です

## 吉野地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
①吉野：寺山方面（右回り／上花棚→寺山→中別府／月～土）	2	2.4	2.0	35	4	11%	16.6
①吉野：寺山方面（左回り／中別府→寺山→上花棚／月～土）	1	2.1	2.0	35	8	23%	16.6
①吉野：実方・菖蒲谷方面（実方→菖蒲谷／月～土）	2	3.2	3.8	35	5	14%	12.0
①吉野：実方・菖蒲谷方面（菖蒲谷→実方／月～土）	3	3.3	3.3	37	2	5%	12.7
①吉野：川上・下田方面（川上小・川上入口経由ルート／下田→川上小→花棚入口／月～土）	2	1.5	1.0	27	2	7%	11.8
①吉野：川上・下田方面（川上小・川上入口経由ルート／花棚入口→川上小→下田／月～土）	1	2.3	1.7	27	2	7%	11.9
①吉野：川上・下田方面（川上墓園経由ルート／下田→川上墓園→花棚入口／月～土）	1	1.9	1.7	33	2	6%	12.4
①吉野：川上・下田方面（川上墓園経由ルート／花棚入口→川上墓園→下田／月～土）	1	1.3	1.0	34	12	35%	12.5

# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られないです。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

時間帯毎の平均利用者数

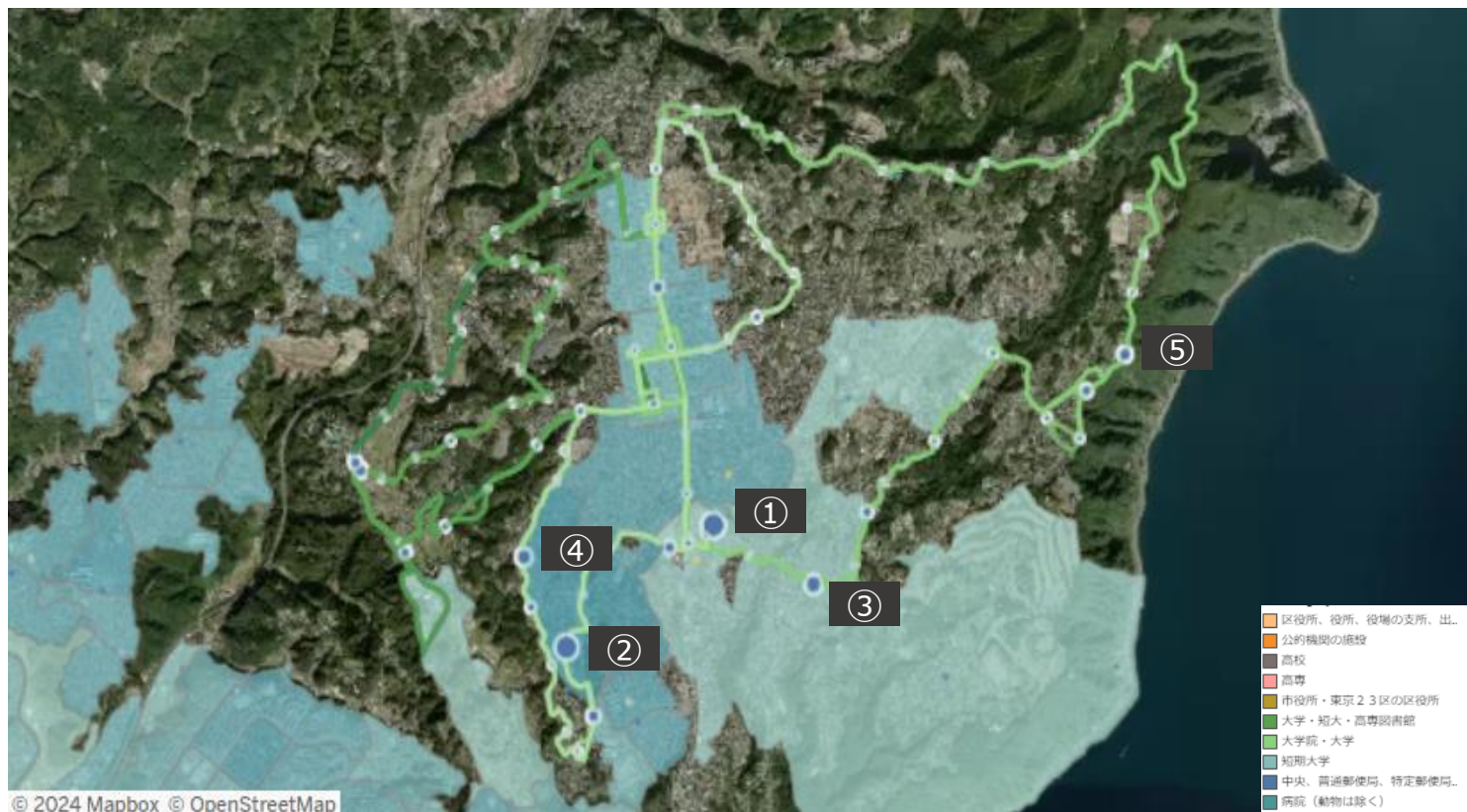




## 乗車が多い停留所

乗車場所が高齢者福祉センターであることから利用者の多くは高齢者であることが推測できます。移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

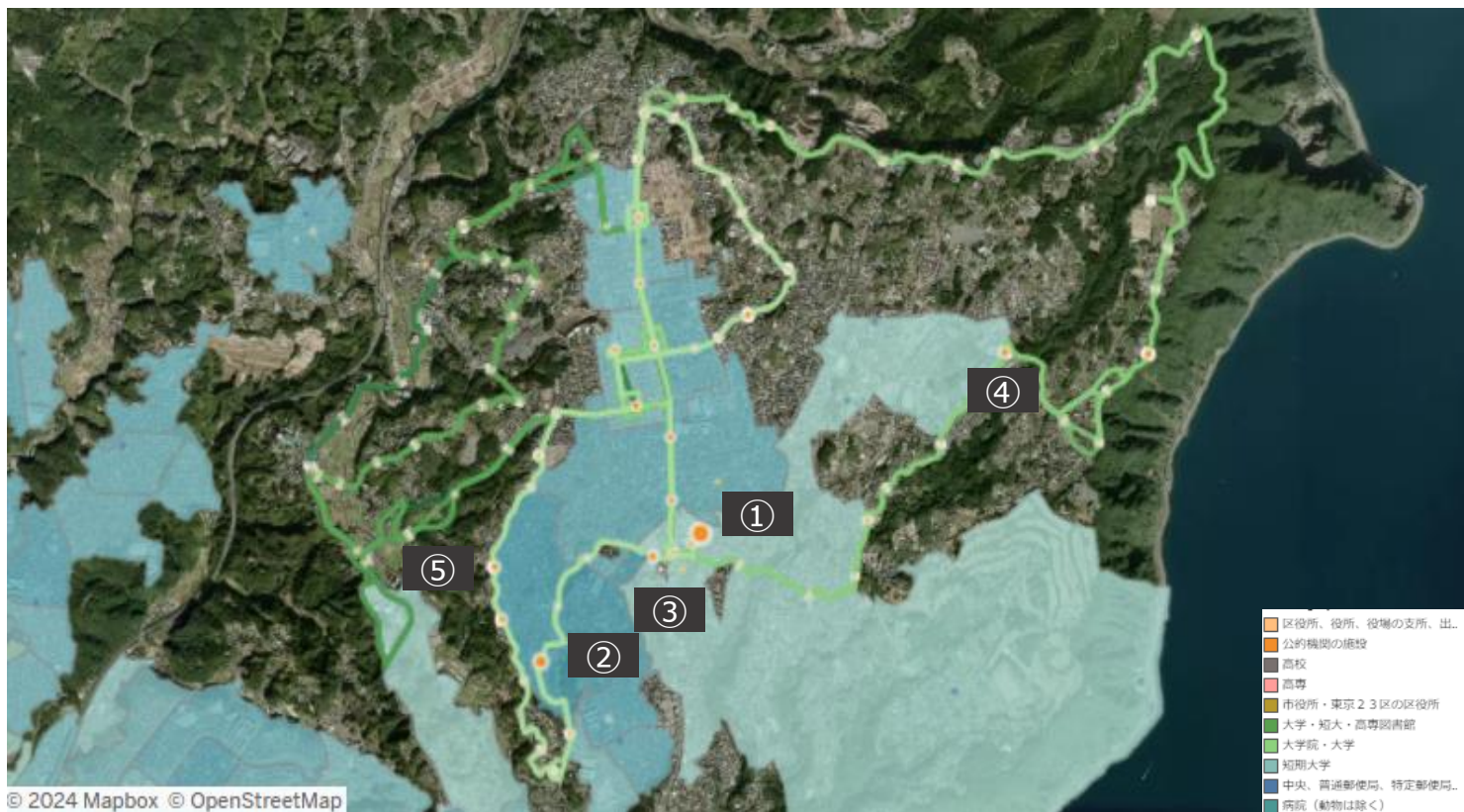
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	高齢者福祉センター	○
2	天神山公園	○
3	中別府入口	○
4	グラウンドゴルフ場前	○
5	原五社神社上	



# 降車が多い停留所

降車停留所が高齢者福祉センターであることから利用者の多くは高齢者であることが推測できます

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	高齢者福祉センター	○
2	天神山公園	○
3	吉野郵便局前	○
4	東菖蒲谷三文字	○
5	グラウンドゴルフ場前	

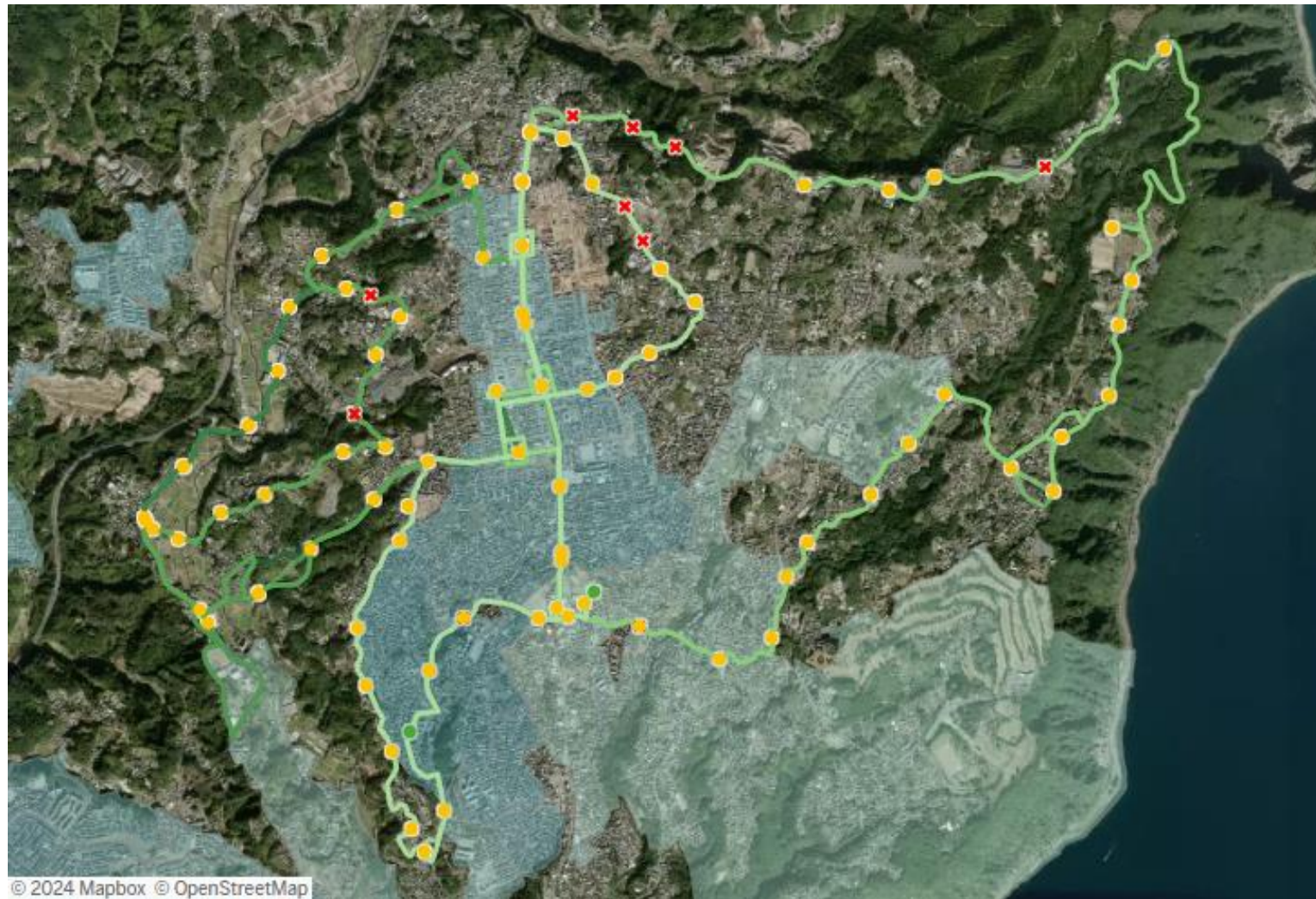


## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所99つのうち、利用がない停留所は10 (10%)あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は87 (88%) あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



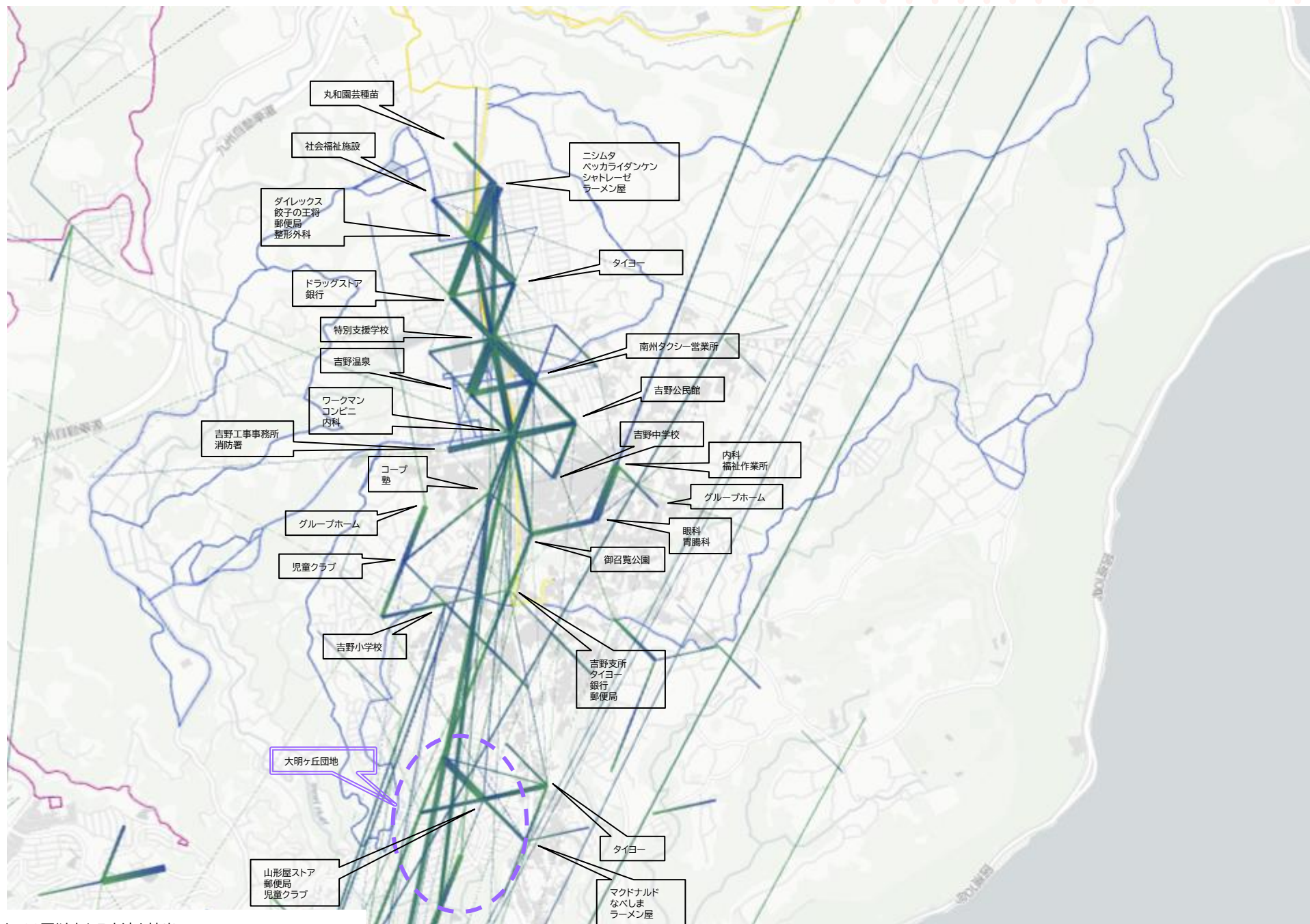
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 吉野

— 移動の始点  
— 移動の終点

- あいばすのルートに概ね沿った人流が見られるが、あいばすの実際の利用者数は、平日2.4人/便と少ないことから、自家用車等で移動していることが推測できる



# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日2-7人、土曜1-7人です。系統によって、利用者にはばらつきはありますが、利用者が多い地域です

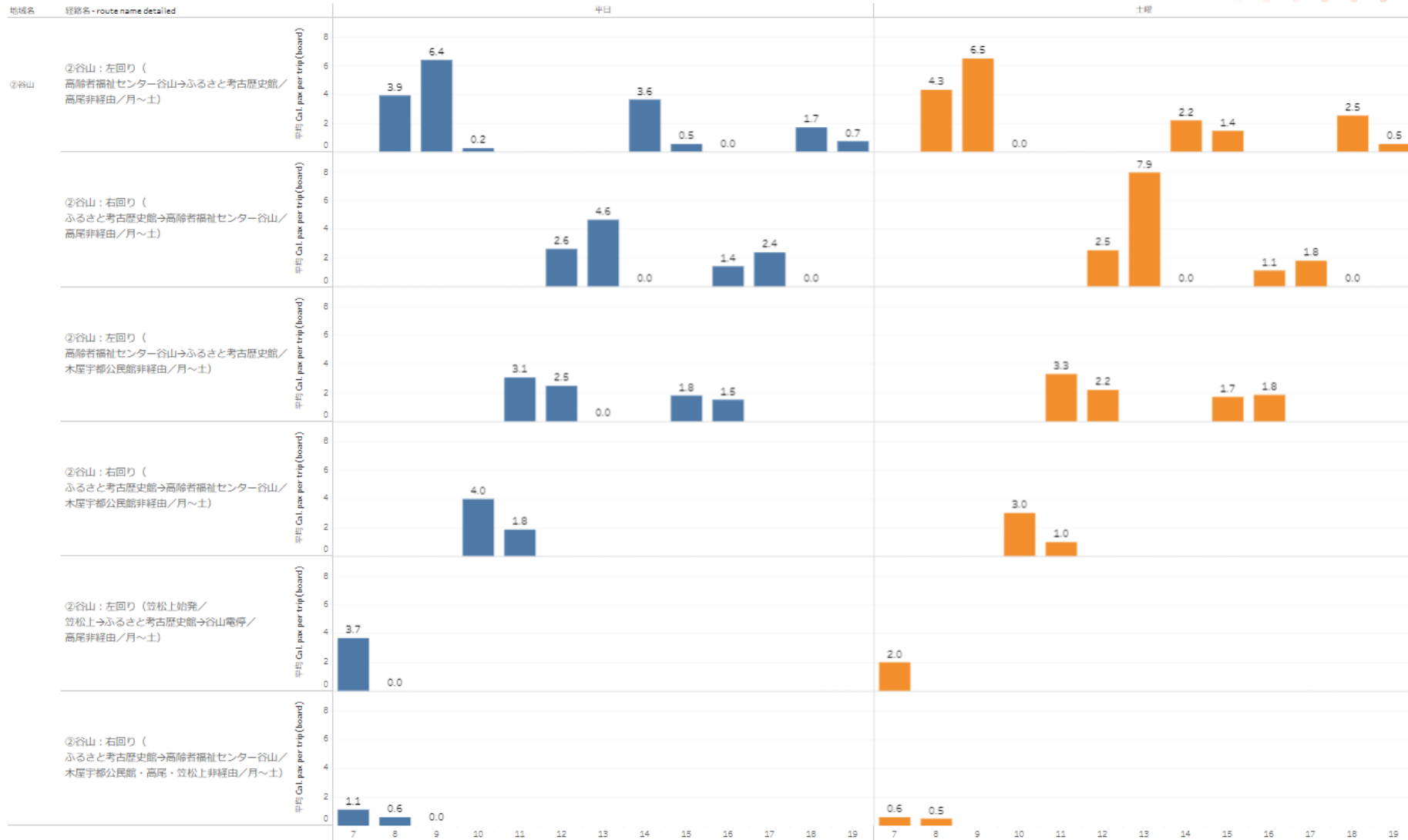
## 谷山地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
②谷山：右回り（ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山／高尾非経由／月～土）	2	5.6	6.7	44	6	14%	22.6
②谷山：右回り（ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山／木屋宇都公民館・高尾・笠松上非経由／月～土）	2	1.6	1.1	31	7	23%	13.5
②谷山：右回り（ふるさと考古歴史館→高齢者福祉センター谷山／木屋宇都公民館非経由／月～土）	1	5.8	3.9	45	2	4%	24.5
②谷山：左回り（笠松上始発／笠松上→ふるさと考古歴史館→谷山電停／高尾非経由／月～土）	1	3.7	2.0	27	3	11%	11.7
②谷山：左回り（高齢者福祉センター谷山→ふるさと考古歴史館／高尾非経由／月～土）	2	7.3	6.9	44	0	0%	22.6
②谷山：左回り（高齢者福祉センター谷山→ふるさと考古歴史館／木屋宇都公民館非経由／月～土）	1	4.9	4.7	45	1	2%	24.6

# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られないです。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

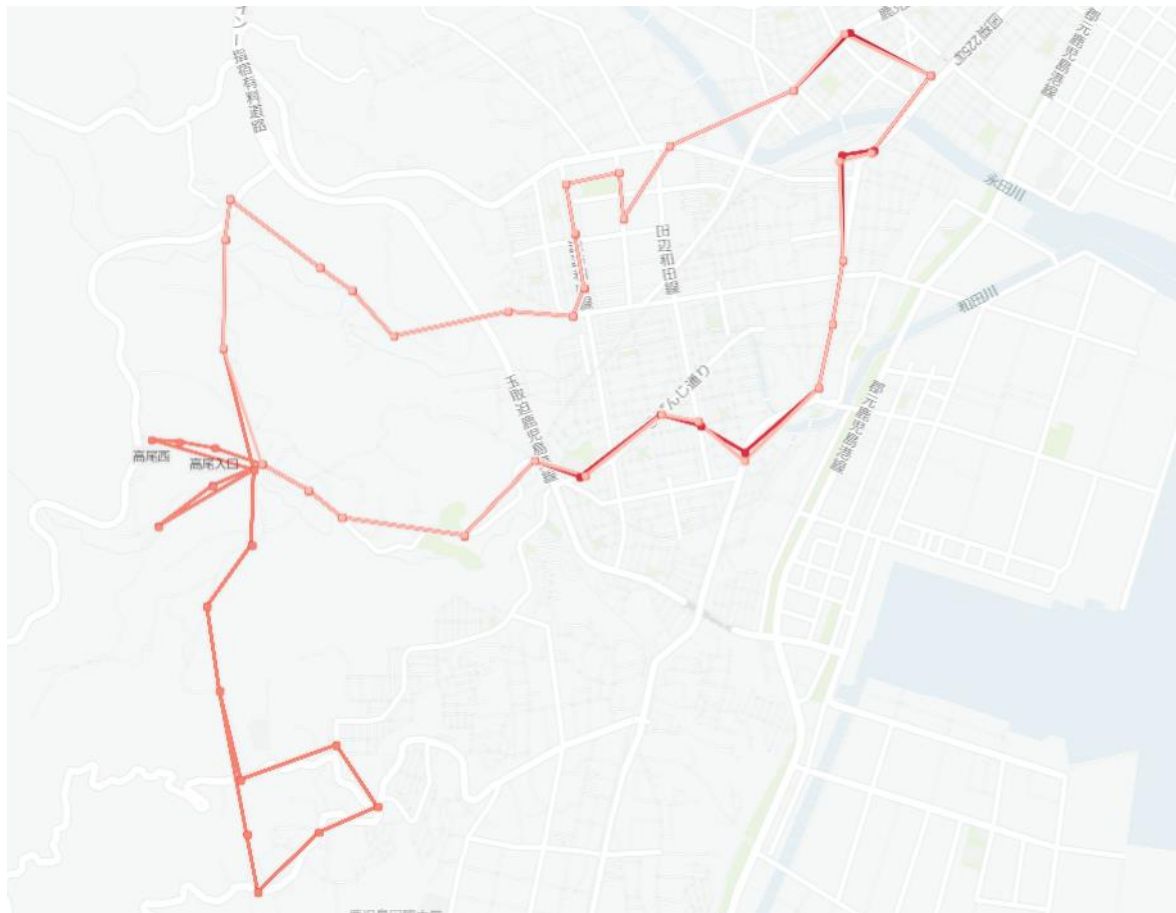
時間帯毎の平均利用者数



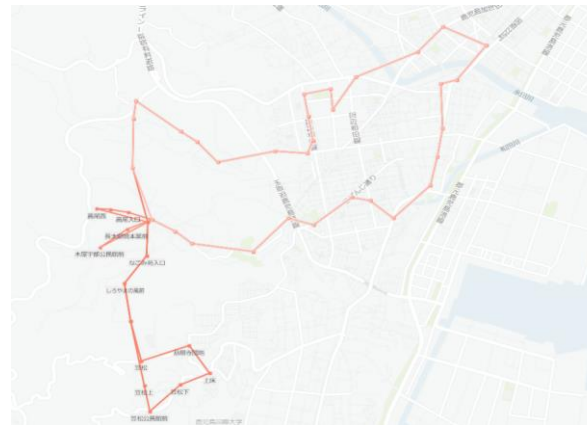
# 路線可視化

谷山地域では、路線が2方面運行しています

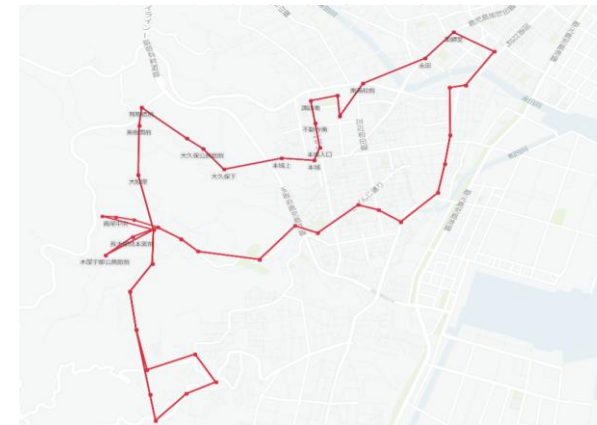
谷山地域 路線図



右回り



左回り





# 乗車が多い停留所

乗車停留所が谷山電停であることから、利用者は路面電車から乗り換えをしていることが分かります

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	谷山電停	○
2	高齢者福祉センター谷山	○
3	大御堂	○
4	恵美須北	○
5	しろやまの風前	



# 降車が多い停留所

降車停留所が谷山電停であることから、利用者は路面電車に乗り換えをしていることが分かります

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	谷山電停	○
2	高齢者福祉センター谷山	○
3	大御堂	○
4	なごみ坂入口	
5	しろやまの風前	

## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所66つのうち、利用がない停留所はありません。利用者が0人より多く1人未満の停留所は62 (94%) あります。

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 谷山南部・谷山

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 谷山地域の山間から中心部へ向かう人流はほとんど見られないが、人口密度が高い平野部の人流は多く見られる
- あいばすのルートに沿った移動は平野部にのみ見られる
- 以下の特徴がある人流が見られる
  - イオンモールやニシムタ N'sCITYなどのショッピングモールを始点・終点とした多くの移動
  - 谷山電停やJR谷山駅から放射状に広がる移動
  - 鹿児島運輸支局や谷山港に向かう長距離の移動



# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日1-3人、土曜1-4人で、利用者が非常に少ない地域です

## 喜入地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない		運行距離 (km)
		平日	土曜		停留所	停留所の割	
③喜入：一倉・小田代ルート（小田代前村→宮地→喜入駅→老人憩の家／樋高非経由／月水金・火木土）	1	2.2	1.3	22	3	14%	12.4
③喜入：一倉・小田代ルート（老人憩の家→喜入駅→宮地→小田代前村／樋高非経由／月水木・火木土）	1	1.2		22	10	45%	12.4
③喜入：一倉・小田代ルート（老人憩の家→喜入駅→小田代前村／宮地非経由／火木土）	1	2.2	2.7	27	5	19%	16.2
③喜入：喜入町・中名巡回ルート（喜入駅→宮地／月水金）	2	3.4		33	4	12%	22.5
③喜入：喜入町・中名巡回ルート（宮地→喜入駅／月水金）	1	2.0		33	5	15%	22.5
③喜入：喜入町巡回ルート（宮地→喜入駅／火木土）	1	3.4	3.6	24	3	13%	15.1
③喜入：前之浜・生見ルート（帖地公民館→喜入駅→老人憩の家／火木土）	3	2.3	2.4	34	2	6%	19.1
③喜入：前之浜・生見ルート（老人憩の家→喜入駅→帖地公民館／火木土）	3	2.7	2.7	34	3	9%	19.1
③喜入：中名・一倉・小田代ルート（小田代前村→喜入駅→樋高→老人憩の家／月水金）	1	1.6		30	10	33%	16.1
③喜入：中名・一倉・小田代ルート（老人憩の家→樋高→喜入駅→小田代前村／月水金）	1	2.4		30	6	20%	16.1



# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られないです。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

時間帯毎の平均利用者数



# 路線可視化

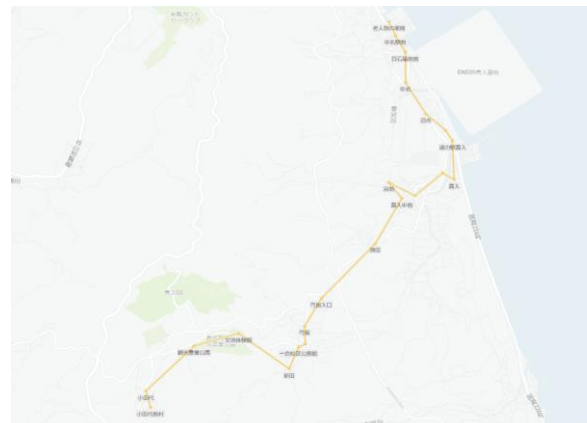
喜入地域では、路線が4方面運行しています



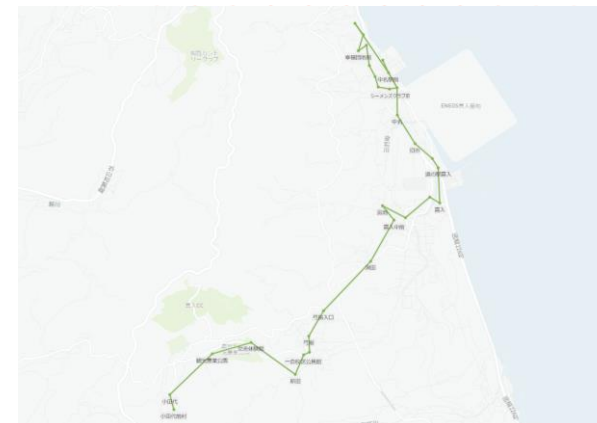
喜入地域 路線図



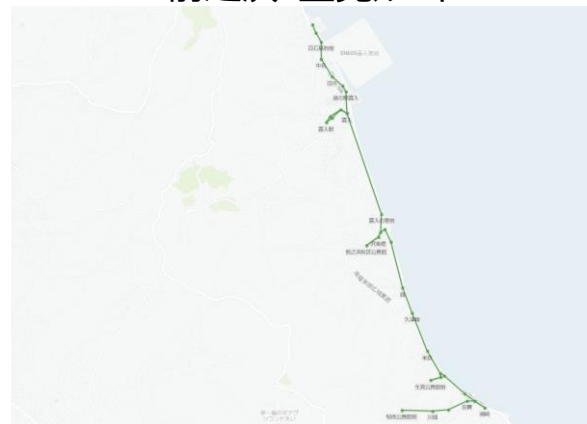
一倉・小田代ルート



中名・一倉・小田代ルート



前之浜・生見ルート



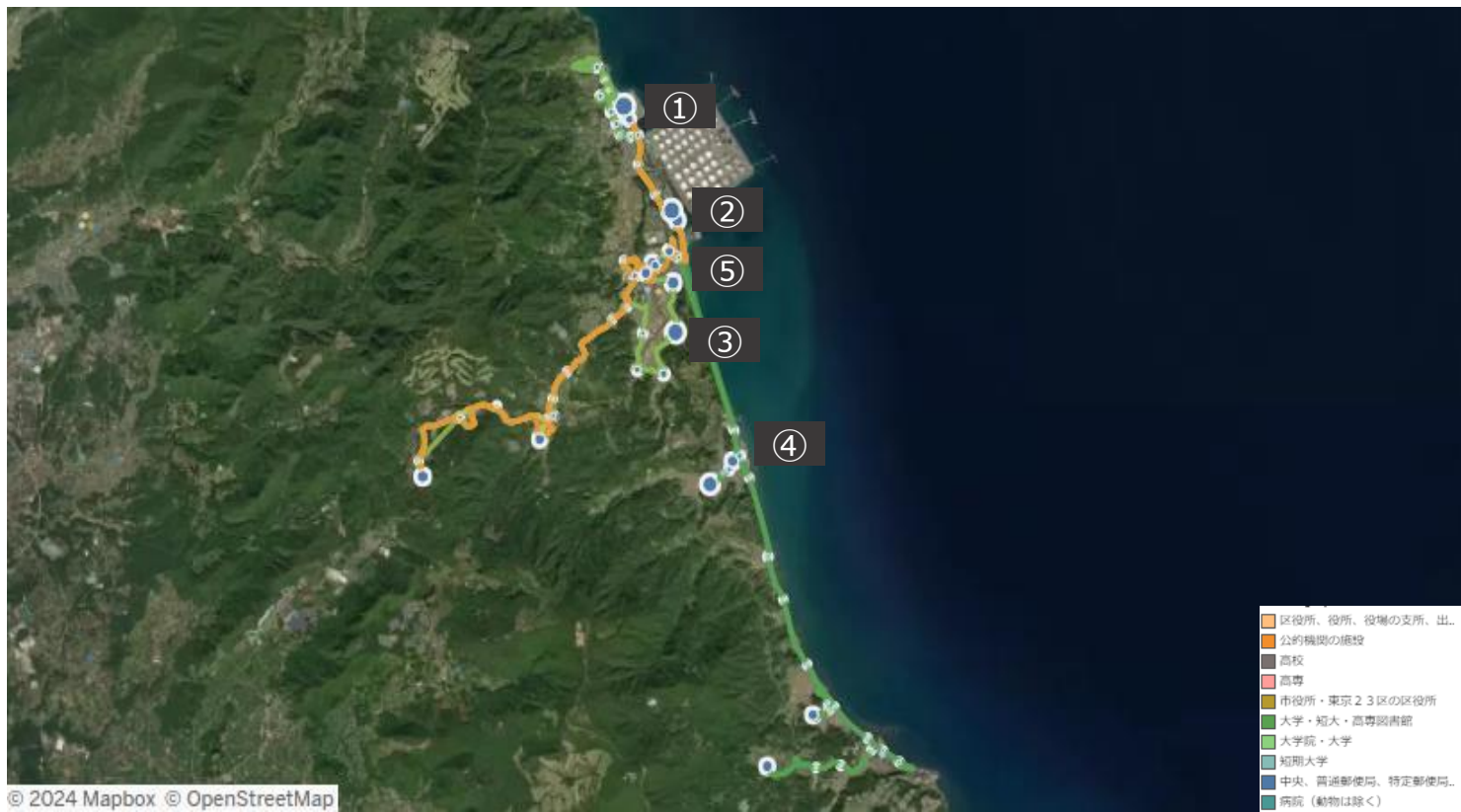
喜入町・中名巡回ルート



# 乗車が多い停留所

スーパー、公共施設、駅など移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



© 2024 Mapbox © OpenStreetMap

備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

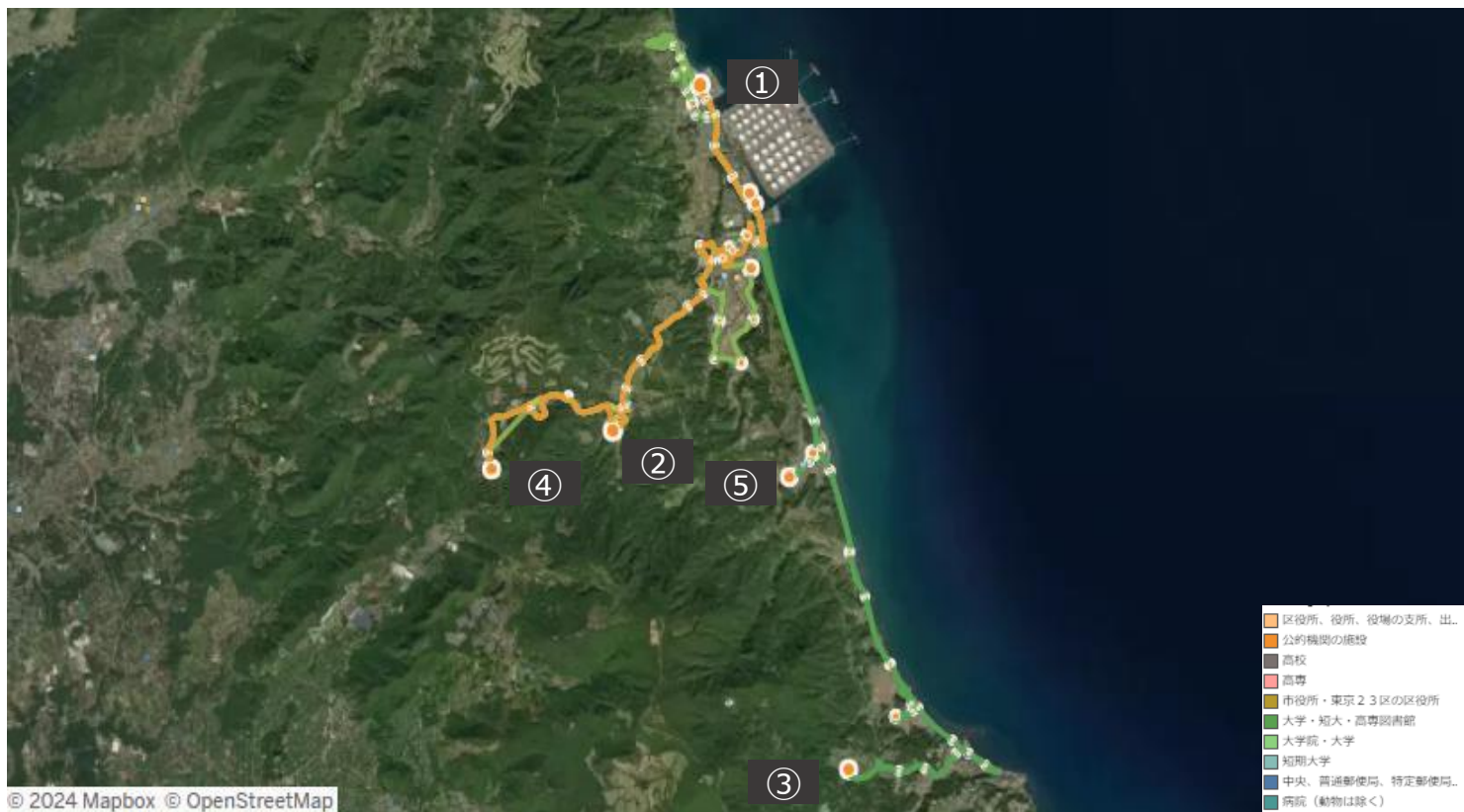
乗車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	老人憩の家前	
2	タイヨー喜入店	
3	野元公民館前	
4	前之浜校区公民館	
5	領南中央	

# 降車が多い停留所

スーパー、公共施設が降車停留所になっています

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	老人憩の家前	
2	新田	
3	帖地公民館前	
4	小田代前村	
5	前之浜校区公民館	

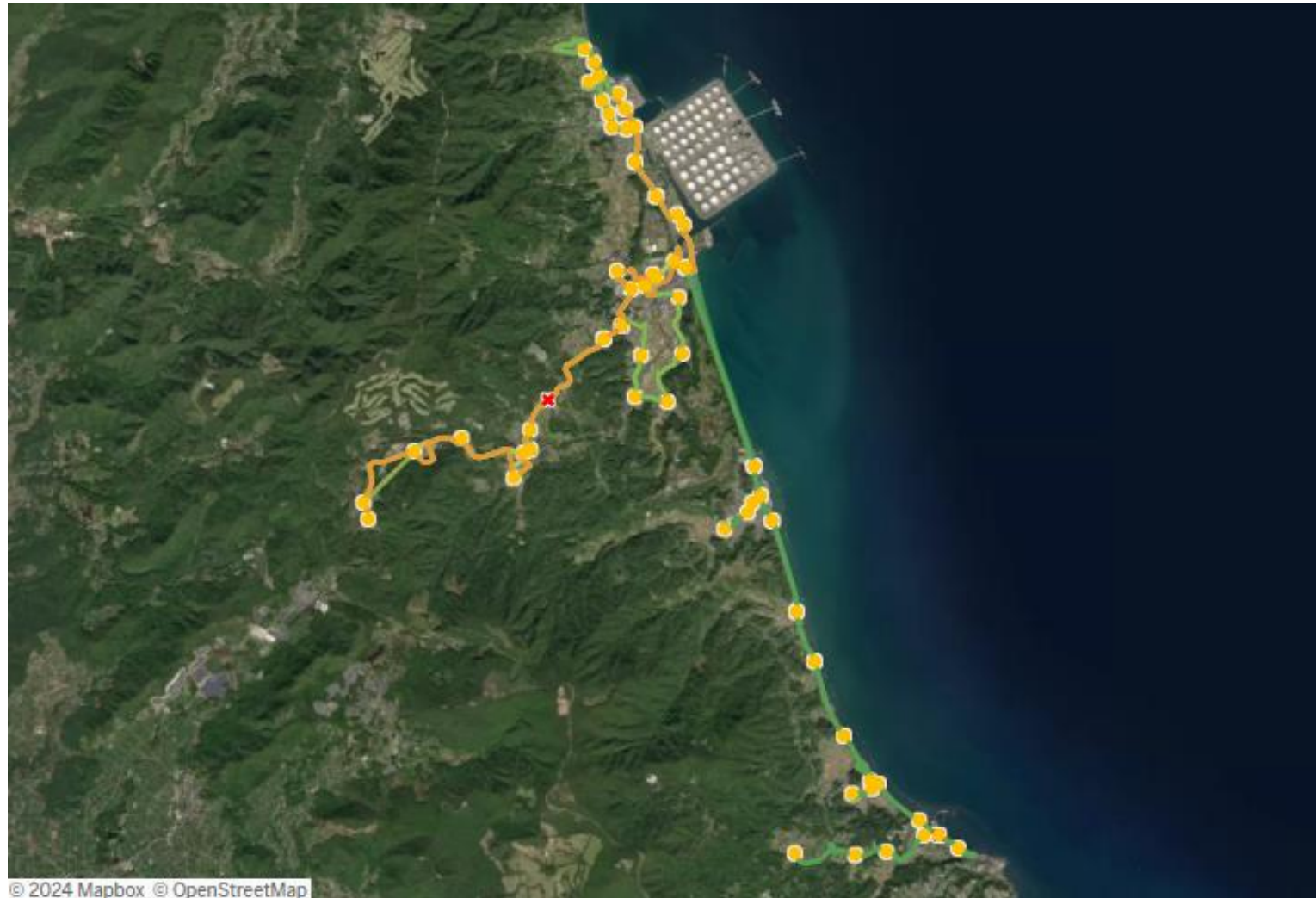


## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所75つのうち、利用がない停留所は3つ (4%) あります、利用者が0人より多く1人未満の停留所は72 (96%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

# 人流分析 喜入

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 喜入地域内では、Aコープ・内科-銀行間など一部で人流が見られるが、地域内の人流は非常に少なく、あいばす平均利用者も2.3人/便と非常に少ない



# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日2-5人、土曜1-3人で、利用者が少ない地域です

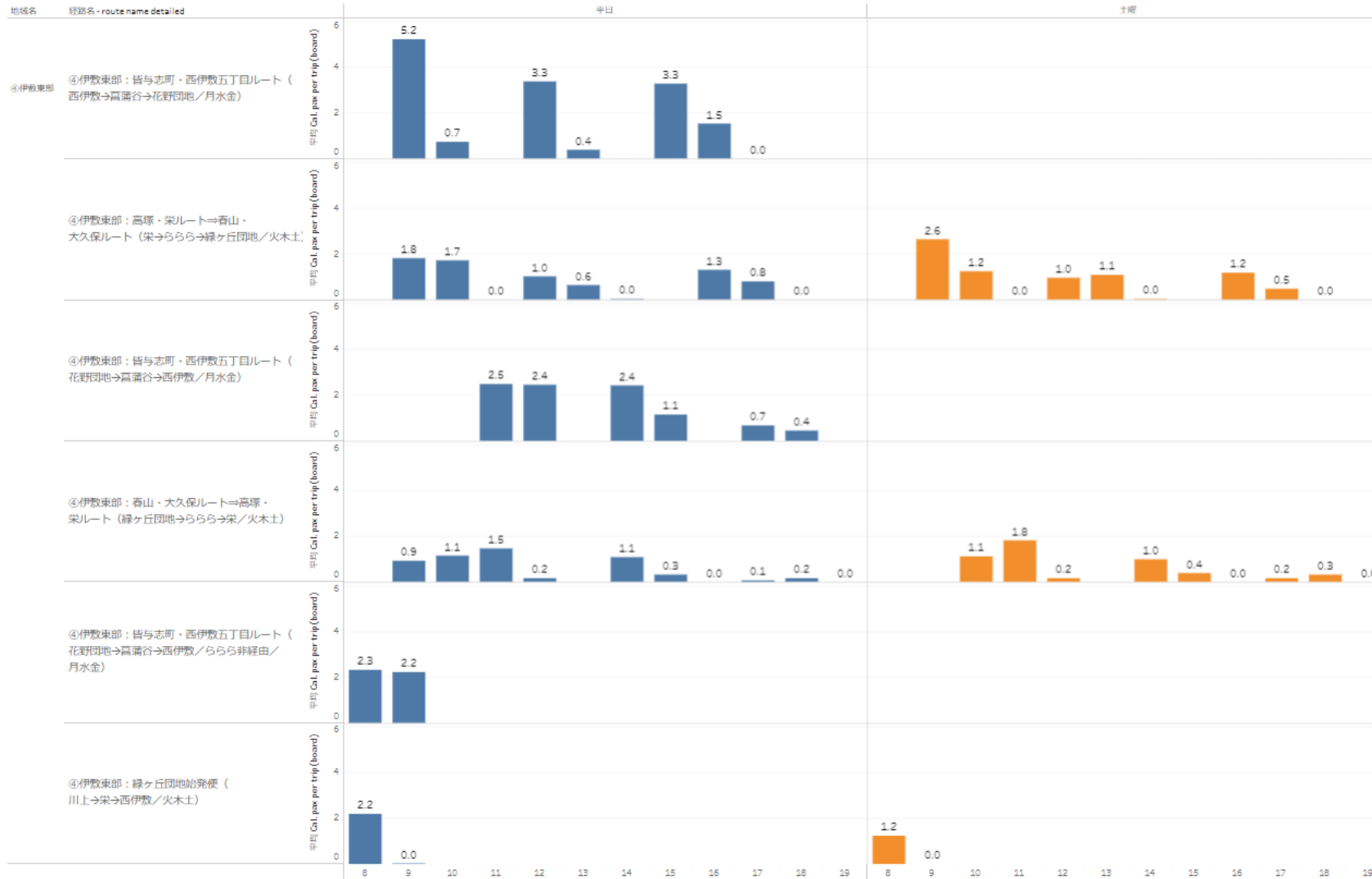
## 伊敷東部地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/ 平日	平均利用者数/便/ 土曜	停留所数	利用がない 停留所	利用がない 停留所の割合	運行距離 (km)
④伊敷東部：皆与志町・西伊敷五丁目ルート（花野団地→菖蒲谷→西伊敷／ららら非経由／月水金）	1	4.5		59	25	42%	33.4
④伊敷東部：皆与志町・西伊敷五丁目ルート（花野団地→菖蒲谷→西伊敷／月水金）	2	3.8		69	22	32%	41.5
④伊敷東部：皆与志町・西伊敷五丁目ルート（西伊敷→菖蒲谷→花野団地／月水金）	3	4.8		69	12	17%	59.2
④伊敷東部：高塚・栄ルート⇒春山・大久保ルート（栄→ららら→緑ヶ丘団地／火木土）	6	2.4	2.5	62	7	11%	34.9
④伊敷東部：春山・大久保ルート⇒高塚・栄ルート（緑ヶ丘団地→ららら→栄／火木土）	3	1.9	2.0	62	9	15%	34.9
④伊敷東部：緑ヶ丘団地始発便（川上→栄→西伊敷／火木土）	1	2.2	1.2	34	11	32%	15.9

# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られないです

## 時間帯毎の平均利用者数



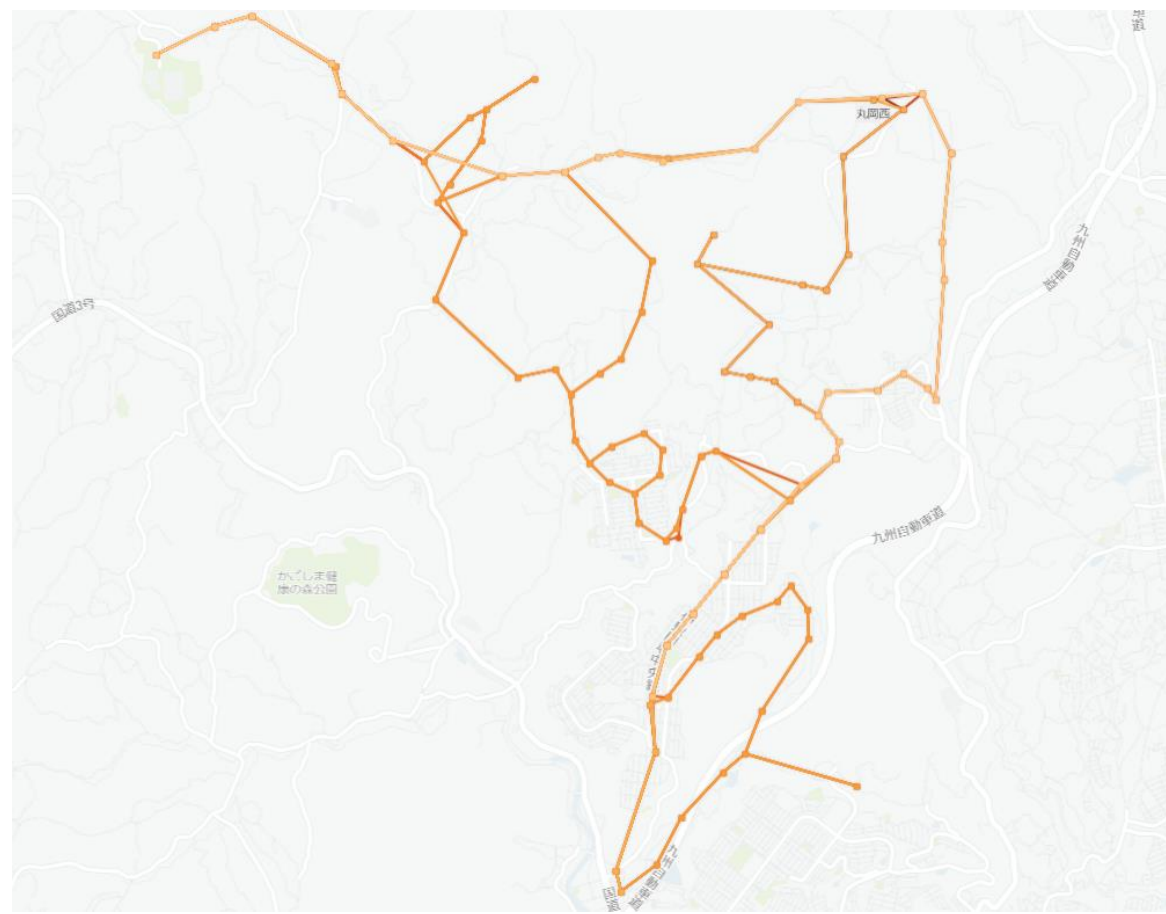


# 路線可視化

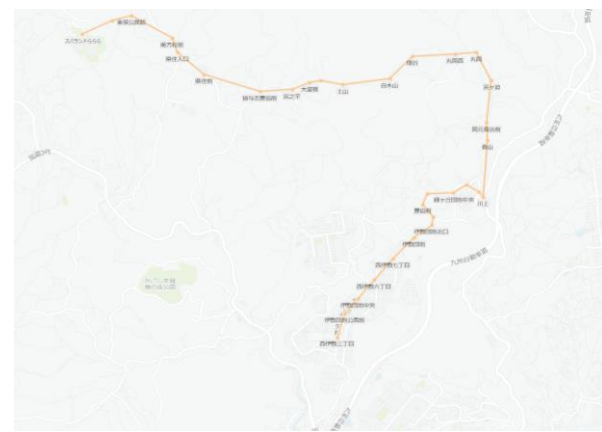
伊敷東部地域では、路線が4方面運行しています



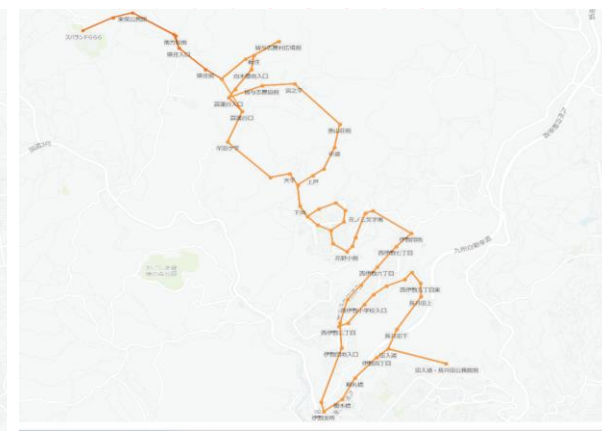
伊敷東部地域 路線図



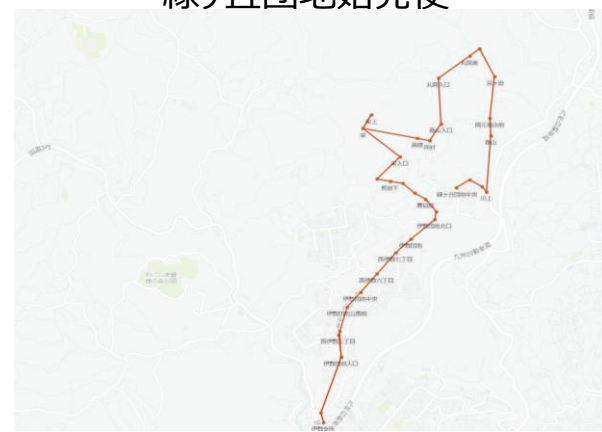
春山・大久保ルート



皆与志町・西伊敷五丁目ルート



緑ヶ丘団地始発便



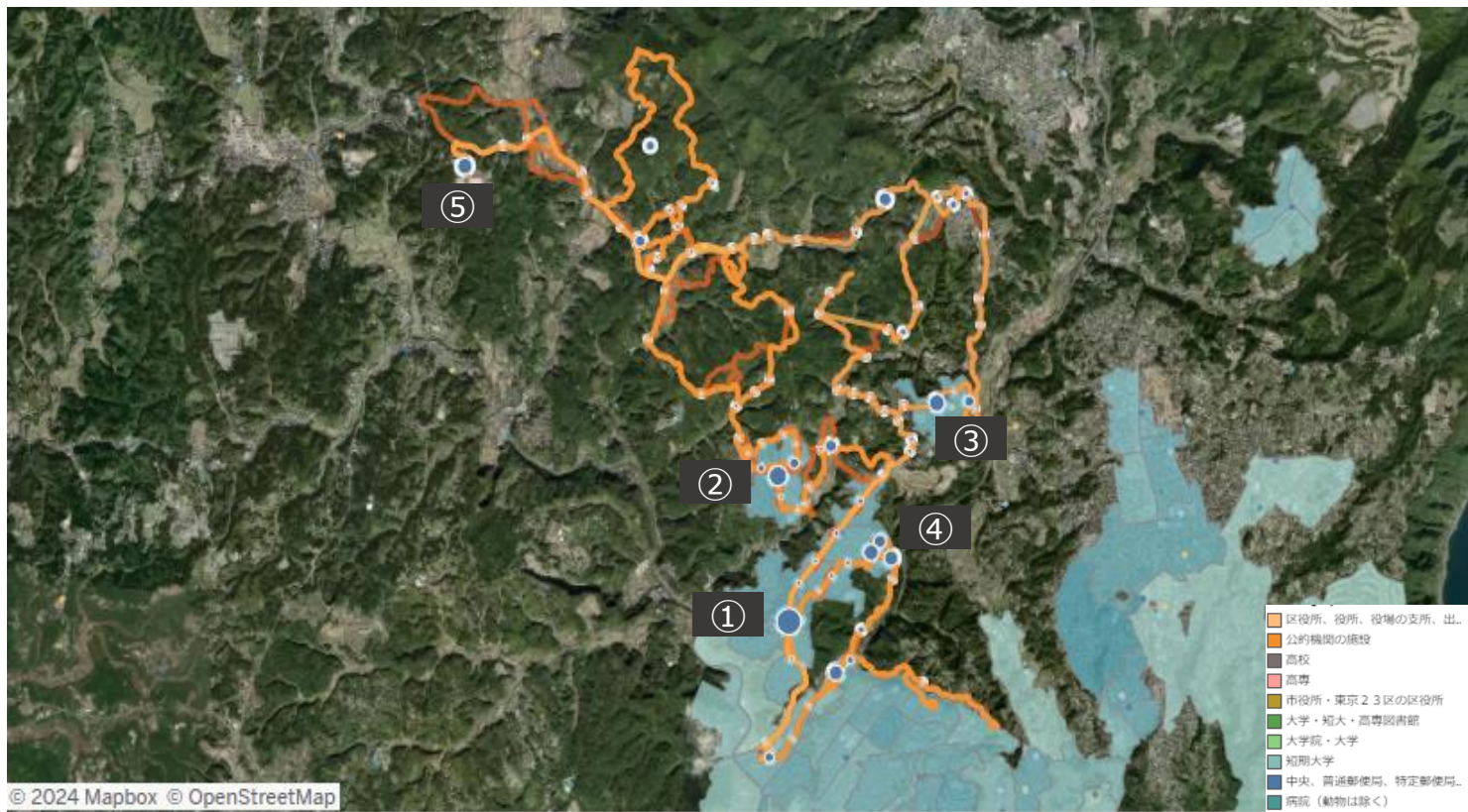
高塚・栄ルート



# 乗車が多い停留所

住宅地が主要な乗車停留所となっています

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

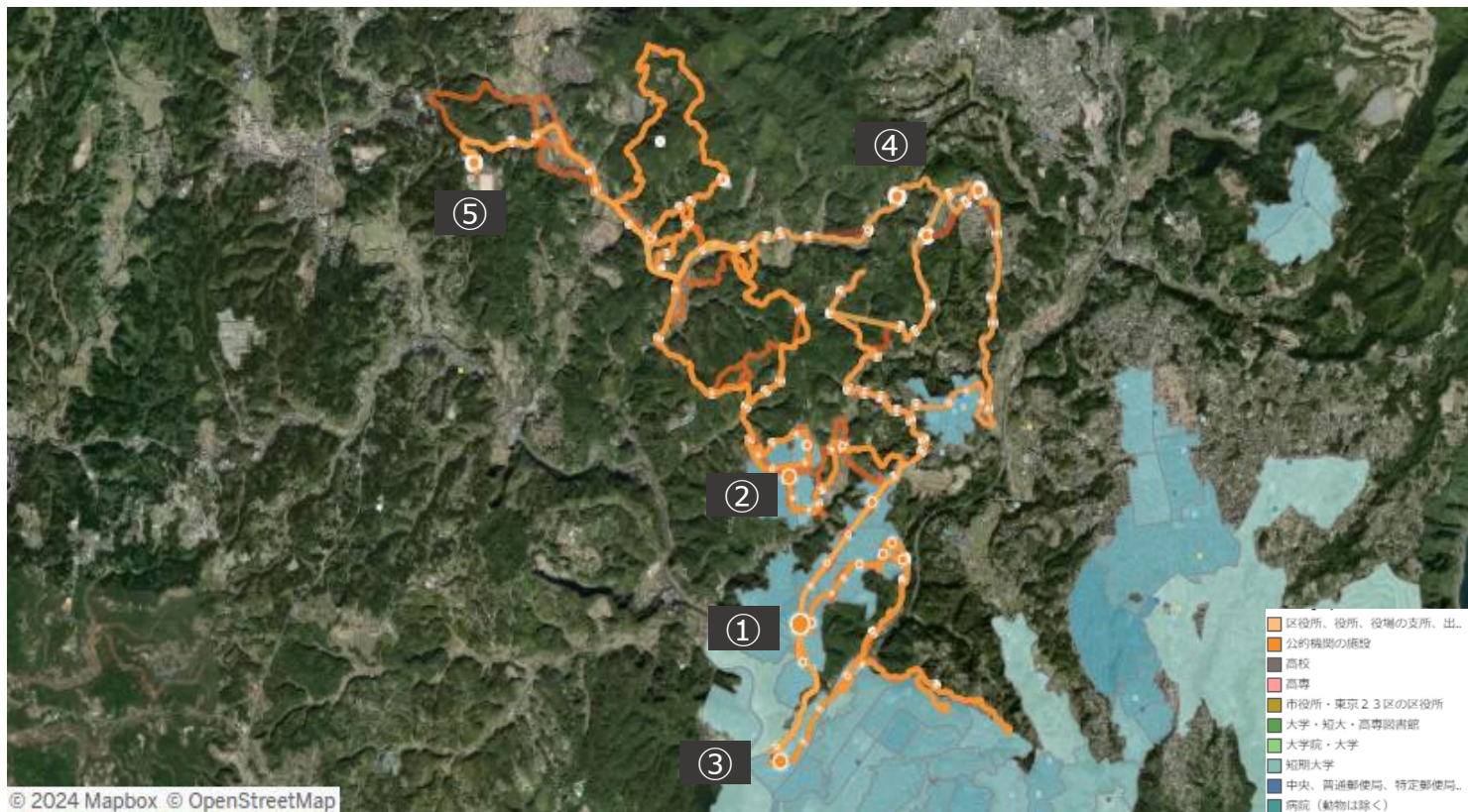
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	西伊敷三丁目	○
2	花野団地中央	○
3	緑ヶ丘団地中央	○
4	西伊敷五丁目	○
5	スパンドらら	



# 降車が多い停留所

乗車停留所と降車停留所が似ていることから、往復利用されていることが分かります

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	西伊敷三丁目	○
2	花野団地中央	○
3	伊敷支所	○
4	塚谷	
5	スパンドららら	

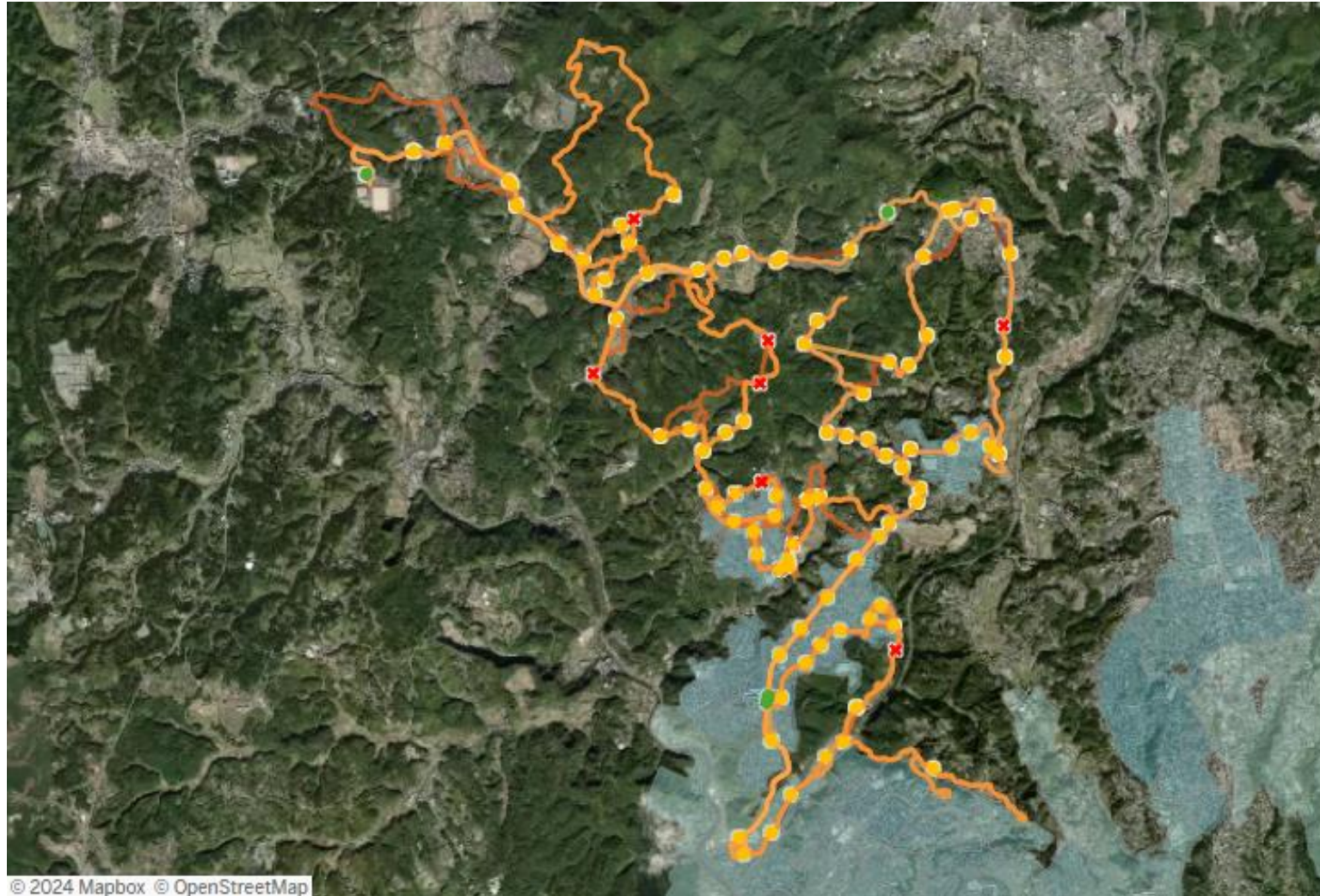


## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所131つのうち、利用がない停留所は11つ (8%) あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は116 (89%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



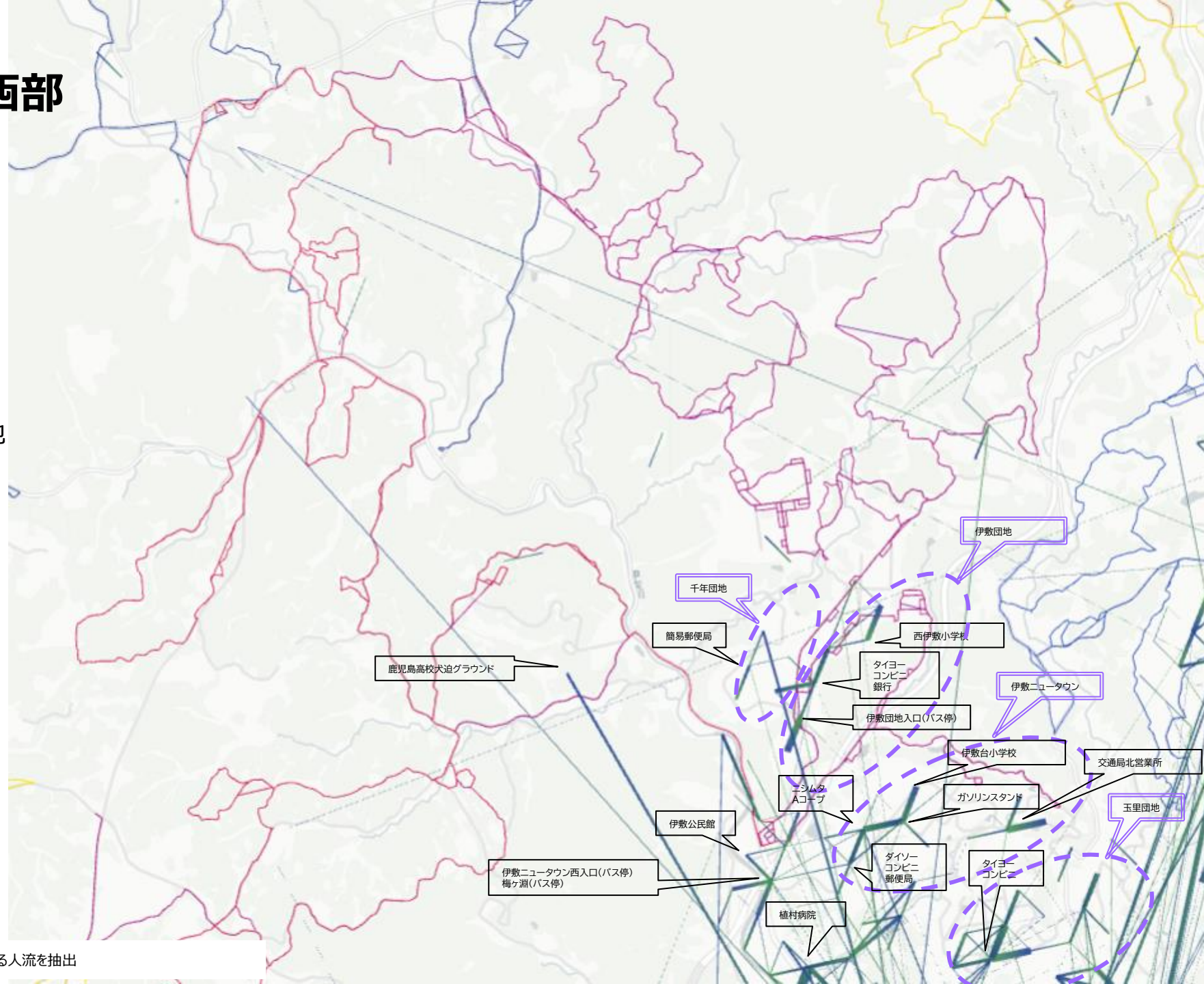
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 伊敷東部・西部

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 伊敷東部の北部は人口密度が低く、ほとんど人流が見られない
- 伊敷東部の南部は、伊敷団地周辺で人流が見られるが、限定的である。同様に、伊敷ニュータウンや玉里団地周辺でも人流が見られる



# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日1-5人、土曜1-3人で、利用者が少ない地域です

## 伊敷西部地域 地域概況

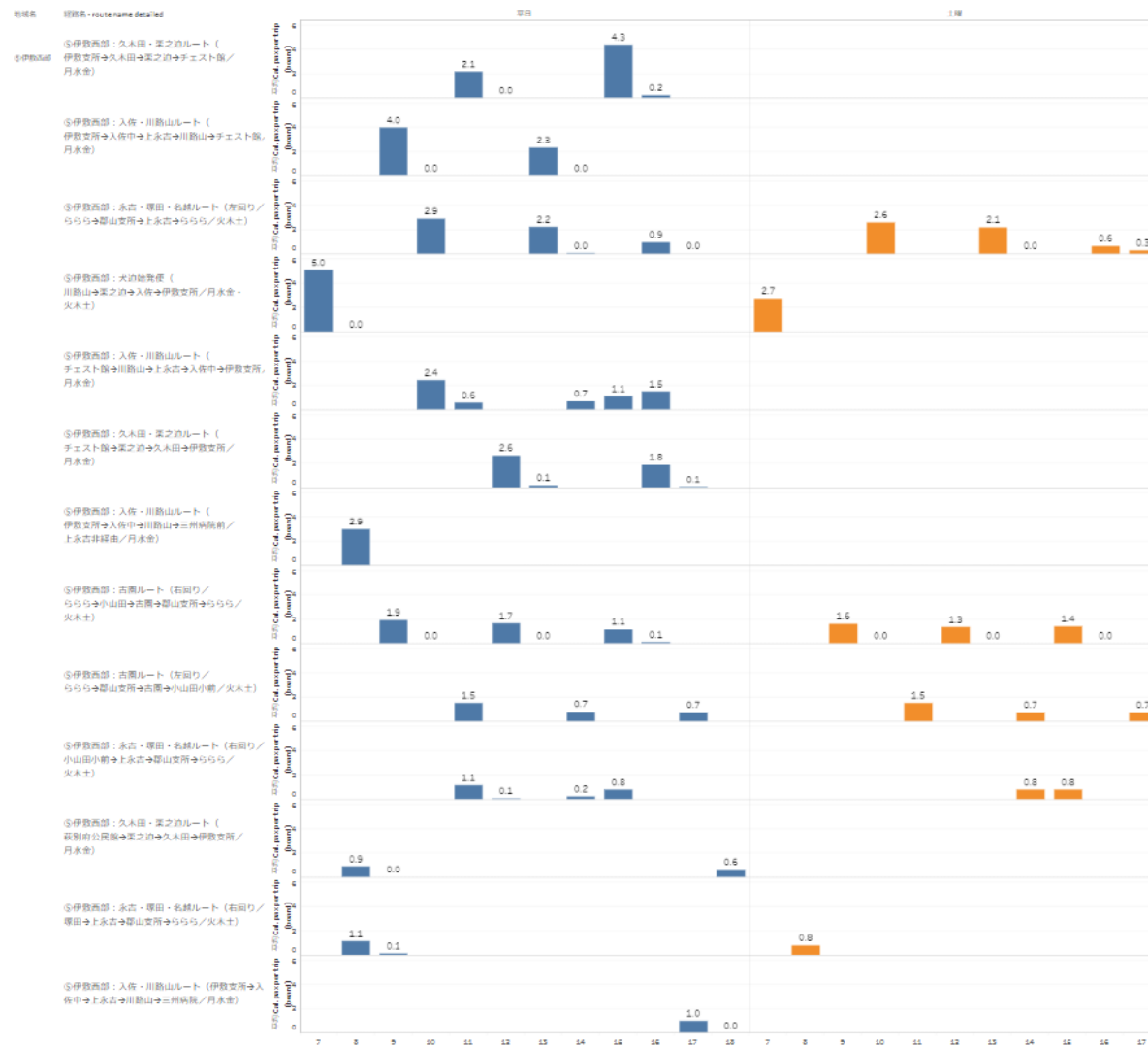
系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
⑤伊敷西部：永吉・塚田・名越ルート（右回り／小山田小前→上永吉→郡山支所→ららら／火木土）	2	1.1	1.5	29	9	31%	12.6
⑤伊敷西部：永吉・塚田・名越ルート（右回り／塚田→上永吉→郡山支所→ららら／火木土）	1	1.2	0.8	27	12	44%	11.5
⑤伊敷西部：永吉・塚田・名越ルート（左回り／ららら→郡山支所→上永吉→ららら／火木土）	2	2.6	2.0	37	11	30%	16.3
⑤伊敷西部：久木田・栗之迫ルート（ Chest館→栗之迫→久木田→伊敷支所／月水金）	2	2.4		25	7	28%	15.0
⑤伊敷西部：久木田・栗之迫ルート（伊敷支所→久木田→栗之迫→ Chest館／月水金）	2	3.3		25	7	28%	14.9
⑤伊敷西部：久木田・栗之迫ルート（萩別府公民館→栗之迫→久木田→伊敷支所／月水金）	2	0.9		19	12	63%	10.8
⑤伊敷西部：犬迫始発便（川路山→栗之迫→入佐→伊敷支所／月水金・火木土）	1	5.0	2.7	30	17	57%	19.4
⑤伊敷西部：古園ルート（右回り／ららら→小山田→古園→郡山支所→ららら／火木土）	2	1.8	1.5	36	12	33%	18.0
⑤伊敷西部：古園ルート（左回り／ららら→郡山支所→古園→小山田小前／火木土）	2	1.2	1.2	28	10	36%	14.3
⑤伊敷西部：入佐・川路山ルート（ Chest館→川路山→上永吉→入佐中→伊敷支所／月水金）	2	2.5		31	9	29%	19.7
⑤伊敷西部：入佐・川路山ルート（伊敷支所→入佐中→上永吉→川路山→ Chest館／月水金）	2	3.1		31	7	23%	19.9
⑤伊敷西部：入佐・川路山ルート（伊敷支所→入佐中→上永吉→川路山→三州病院／月水金）	1	1.0		25	19	76%	15.4
⑤伊敷西部：入佐・川路山ルート（伊敷支所→入佐中→川路山→三州病院前→上永吉非経由／月水金）	1	2.9		21	15	71%	12.6

# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られないです



時間帯毎の平均利用者数



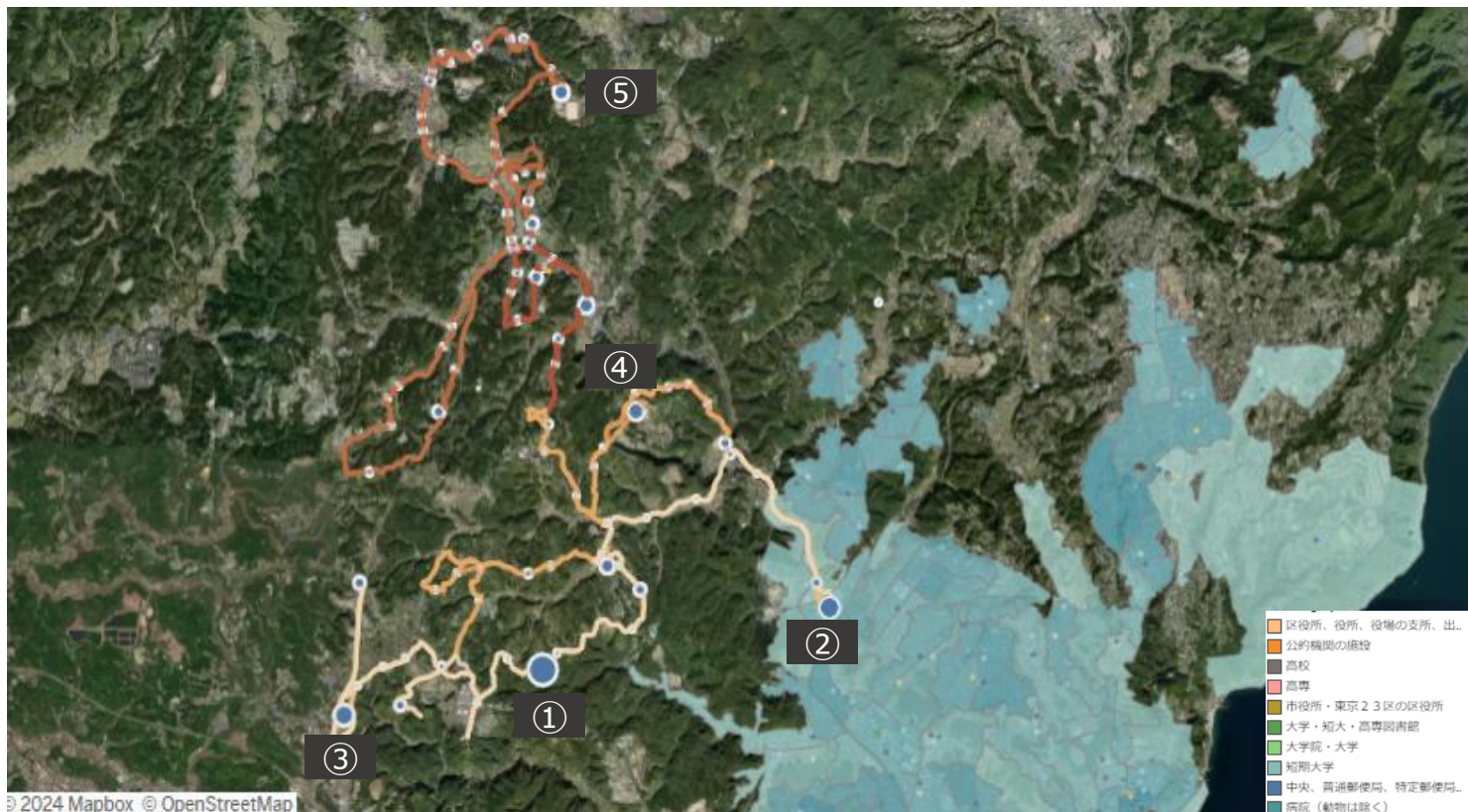




# 乗車が多い停留所

スーパーや公共施設など移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	栗之迫中	
2	伊敷支所	○
3	タイヨー松元店	
4	健康の森公園	
5	スパランドららら	

# 降車が多い停留所

公共施設が降車停留所となっています

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	健康の森公園	
2	スパランドららら	
3	伊敷支所	○
4	タイヨー松元店	
5	栗之迫中	

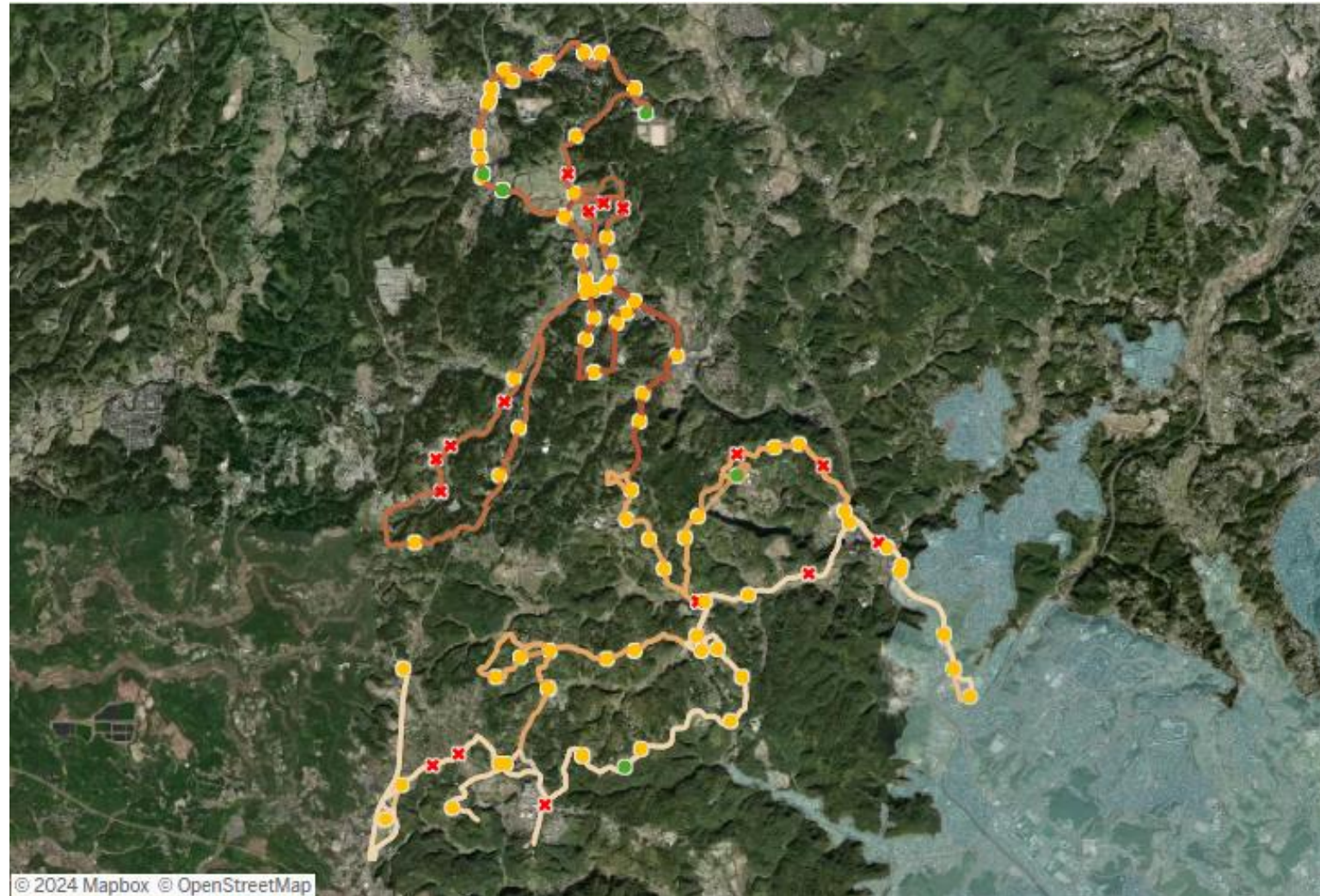


## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所115つのうち、利用がない停留所は18つ (16%) あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は91 (79%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



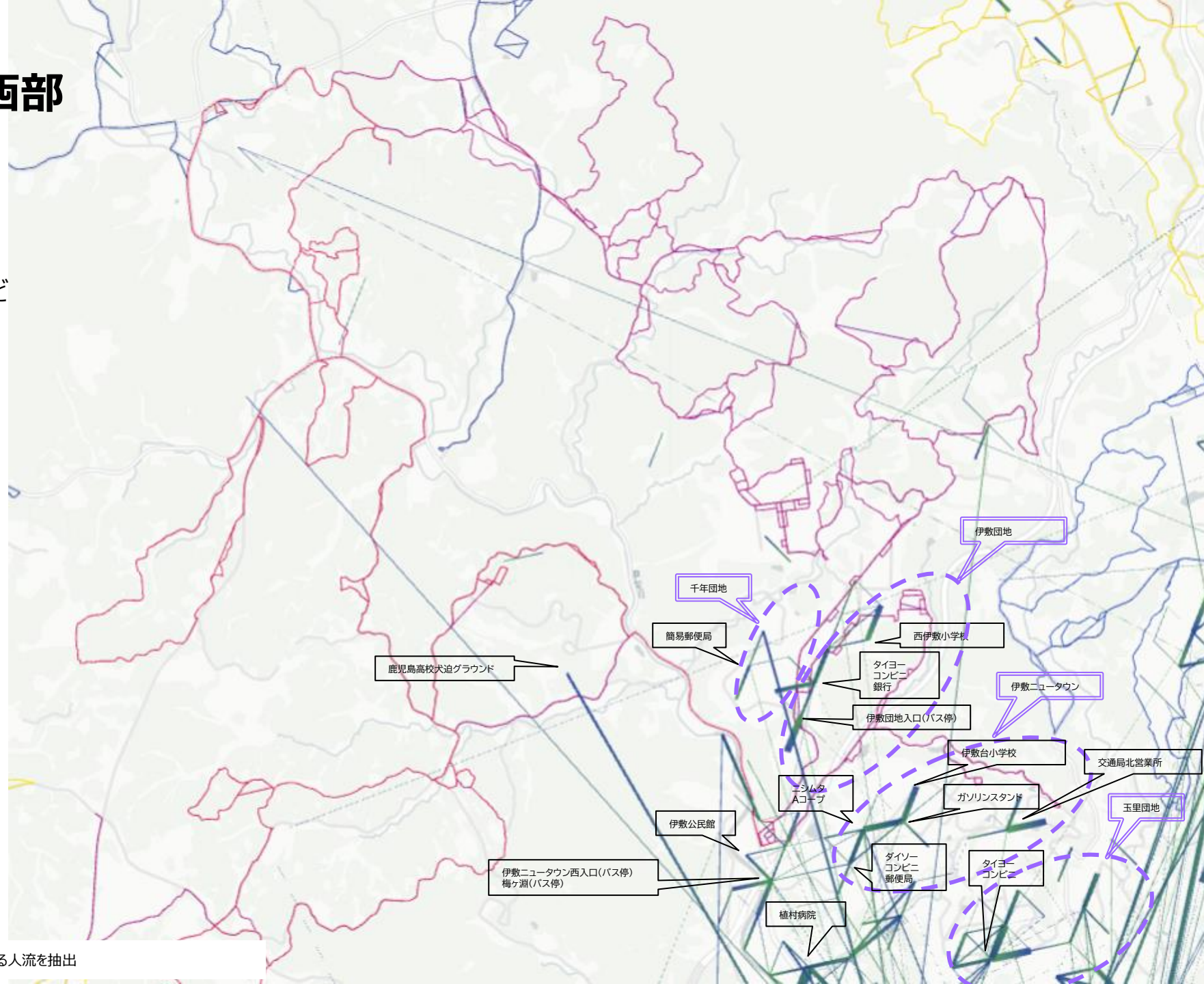
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 伊敷東部・西部

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 伊敷西部は人口密度が低く、ほとんど人流が見られない
- 伊敷西部内に入ってくる人流は鹿児島市中心部からの移動だと推測される (鹿児島高校犬迫グラウンド終点の移動)





# 系統毎の平均利用者数

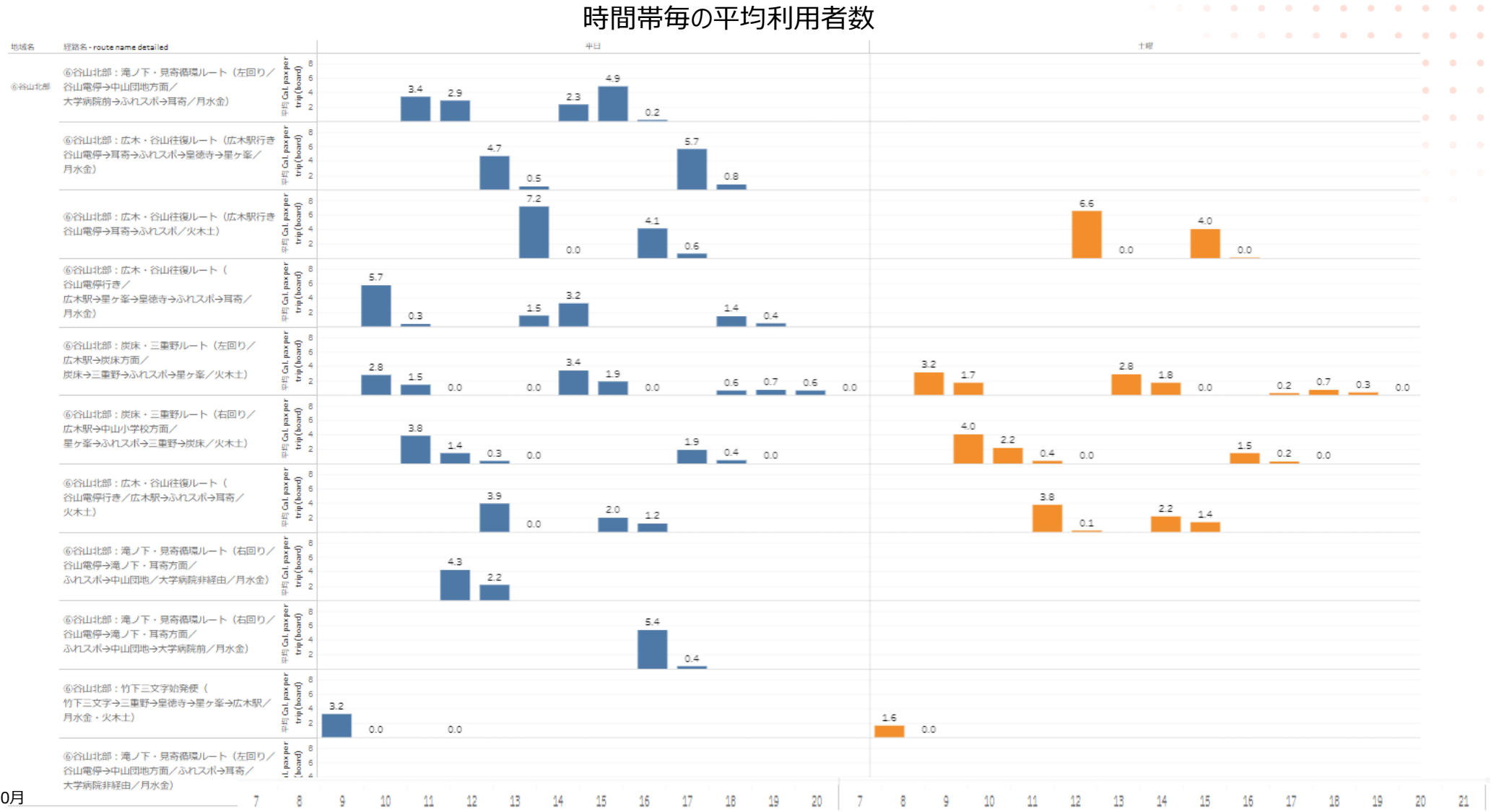
1便当たり平均利用者が平日2-7人、土曜2-6で、利用者が多い地域です

## 谷山北部地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない		運行距離 (km)
		平日	土曜		停留所	停留所の割合	
⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート（広木駅行き／谷山電停→耳寄→ふれスポ／火木土）	2	6.0	5.5	35	3	9%	13.9
⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート（広木駅行き／谷山電停→耳寄→ふれスポ→皇徳寺→星ヶ峯／月水金）	2	5.8		45	7	16%	18.6
⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート（谷山電停行き／広木駅→ふれスポ→耳寄／火木土）	2	3.7	3.6	35	3	9%	14.1
⑥谷山北部：広木・谷山往復ルート（谷山電停行き／広木駅→星ヶ峯→皇徳寺→ふれスポ→耳寄／月水金）	2	4.5		45	4	9%	18.9
⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート（右回り／谷山電停→滝ノ下・耳寄方面／ふれスポ→中山団地／大学病院非	1	6.4		37	4	11%	15.2
⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート（右回り／谷山電停→滝ノ下・耳寄方面／ふれスポ→中山団地→大学病院前	1	5.8		45	9	20%	19.5
⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート（左回り／谷山電停→中山団地方面／ふれスポ→耳寄／大学病院非経由／月	1	2.0		37	19	51%	15.1
⑥谷山北部：滝ノ下・見寄循環ルート（左回り／谷山電停→中山団地方面／大学病院前→ふれスポ→耳寄／月水金	2	6.8		45	1	2%	19.4
⑥谷山北部：炭床・三重野ルート（右回り／広木駅→中山小学校方面／星ヶ峯→ふれスポ→三重野→炭床／火木土	2	3.4	3.6	68	23	34%	31.6
⑥谷山北部：炭床・三重野ルート（左回り／広木駅→炭床方面／炭床→三重野→ふれスポ→星ヶ峯／火木土）	2	4.2	3.4	68	13	19%	31.6
⑥谷山北部：竹下三文字始発便（竹下三文字→三重野→皇徳寺→星ヶ峯→広木駅／月水金・火木土）	1	3.2	1.6	35	21	60%	15.3

# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られません。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことがわかります



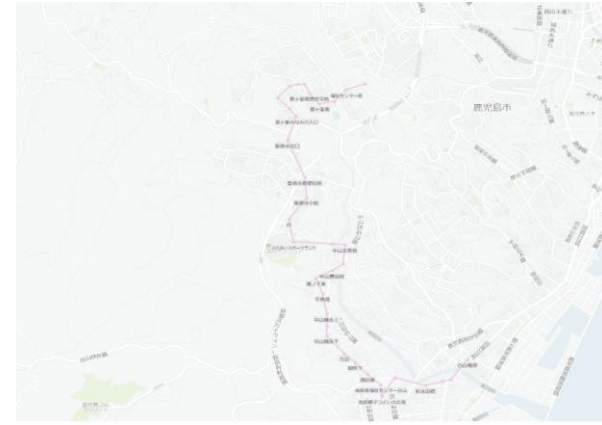
# 路線可視化

谷山北部地域では、路線が4方面運行しています

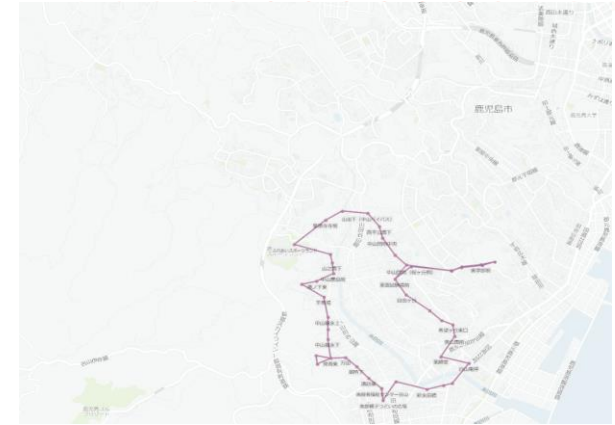
### 谷山北部地域 路線図



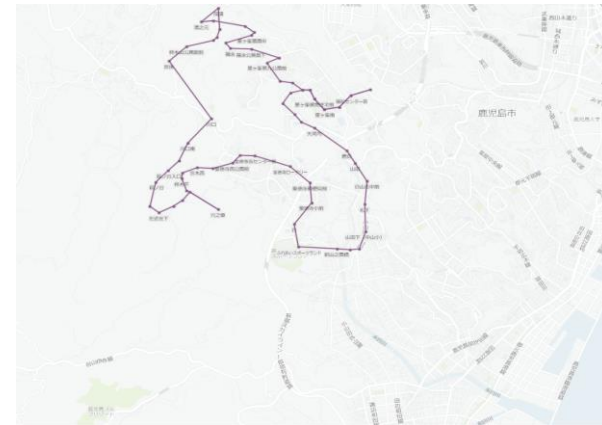
### 広木・谷山往復ルート



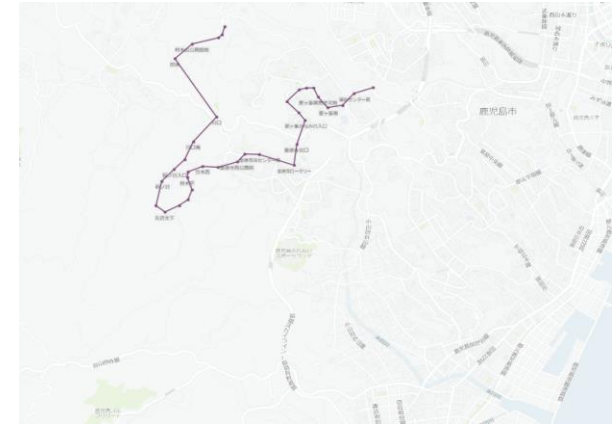
### 滝ノ下・見寄循環ルート



### 炭床・三重野ルート



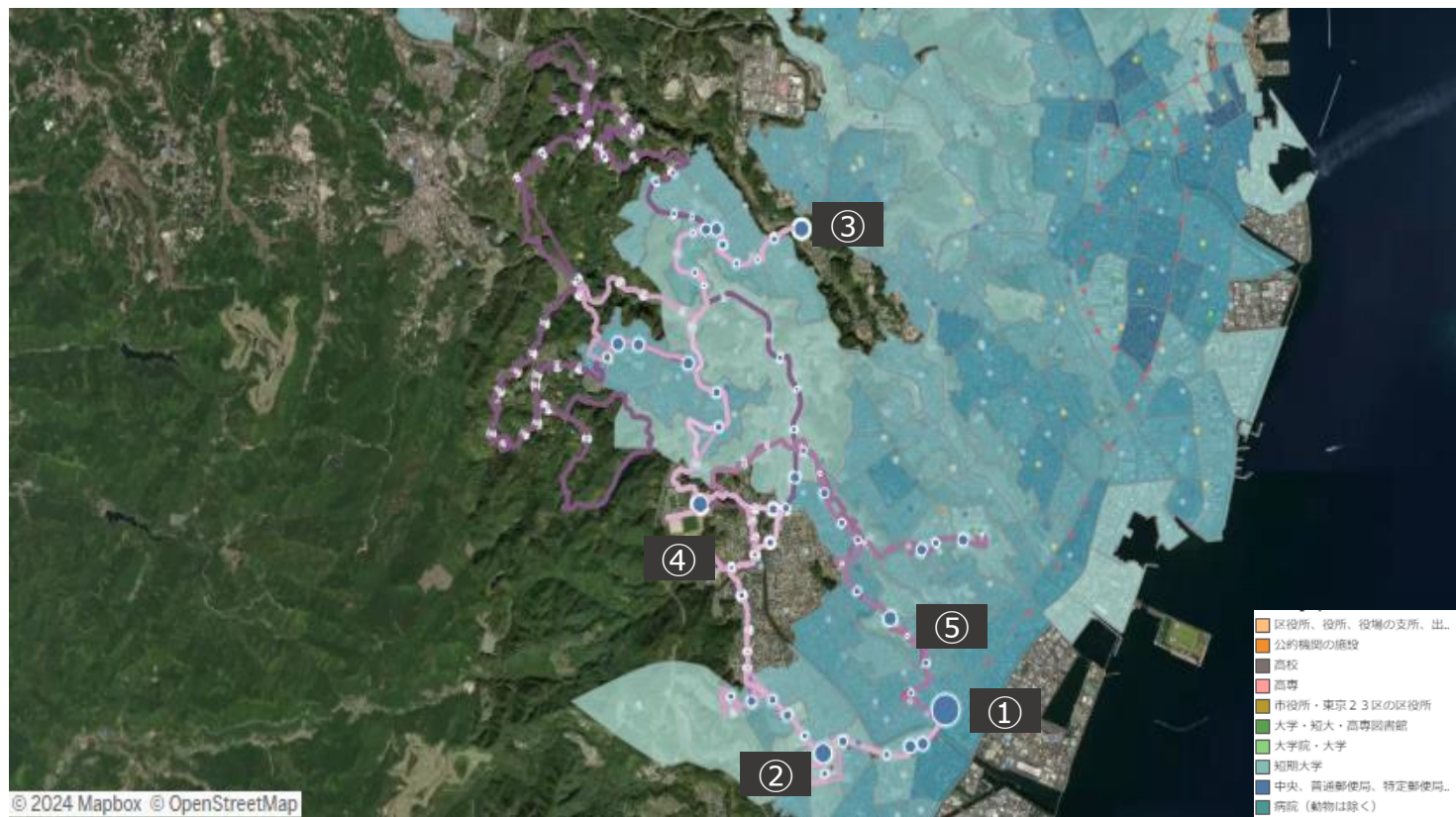
### 竹下三文字始発便



# 乗車が多い停留所

乗車停留所が路面電車駅や鉄道駅であり、乗り換え移動をしていることが分かります

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

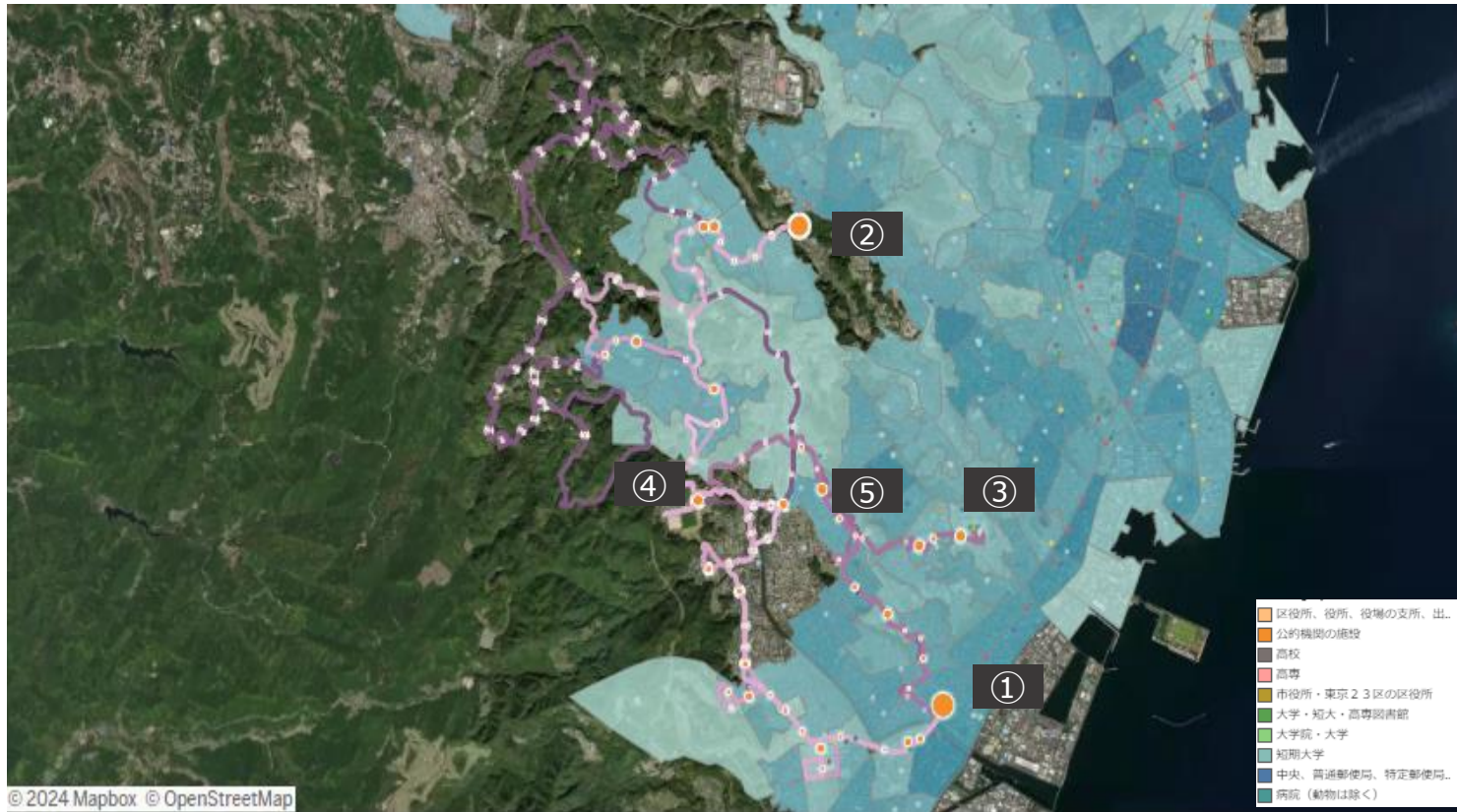
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	谷山電停	○
2	高齢者福祉センター谷山	○
3	広木駅	
4	ふれあいスポーツランド	
5	県営住宅前	○



# 降車が多い停留所

降車停留所が路面電車駅や鉄道駅であり、乗り換え移動をしていることが分かります

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

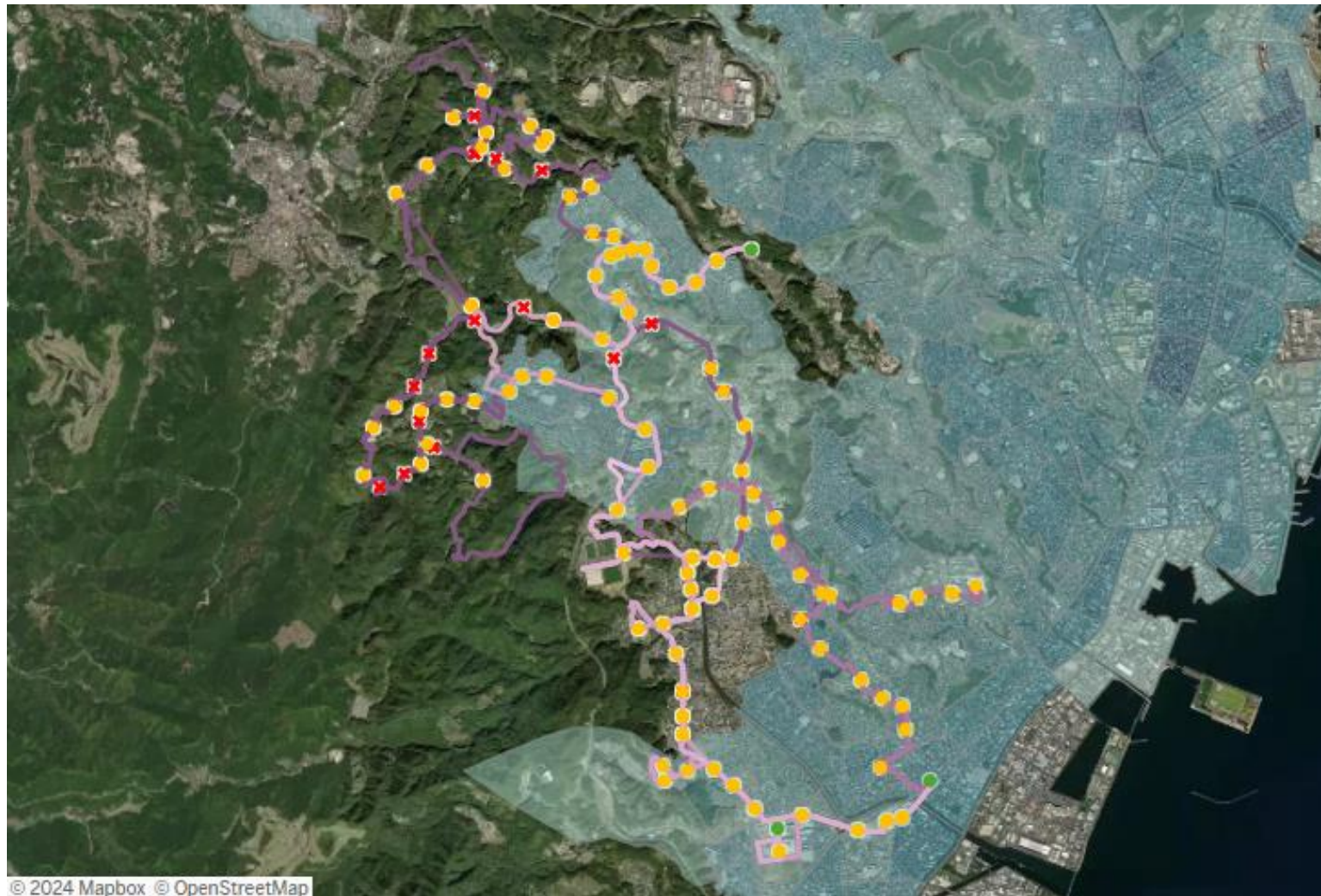
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	谷山電停	○
2	広木駅	
3	歯学部前	○
4	ふれあいスポーツランド	
5	中山団地中央	○

# 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所170つのうち、利用がない停留所は23つ (14%) あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は143 (84%)あります

利用者数/便

- × 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



© 2024 Mapbox © OpenStreetMap

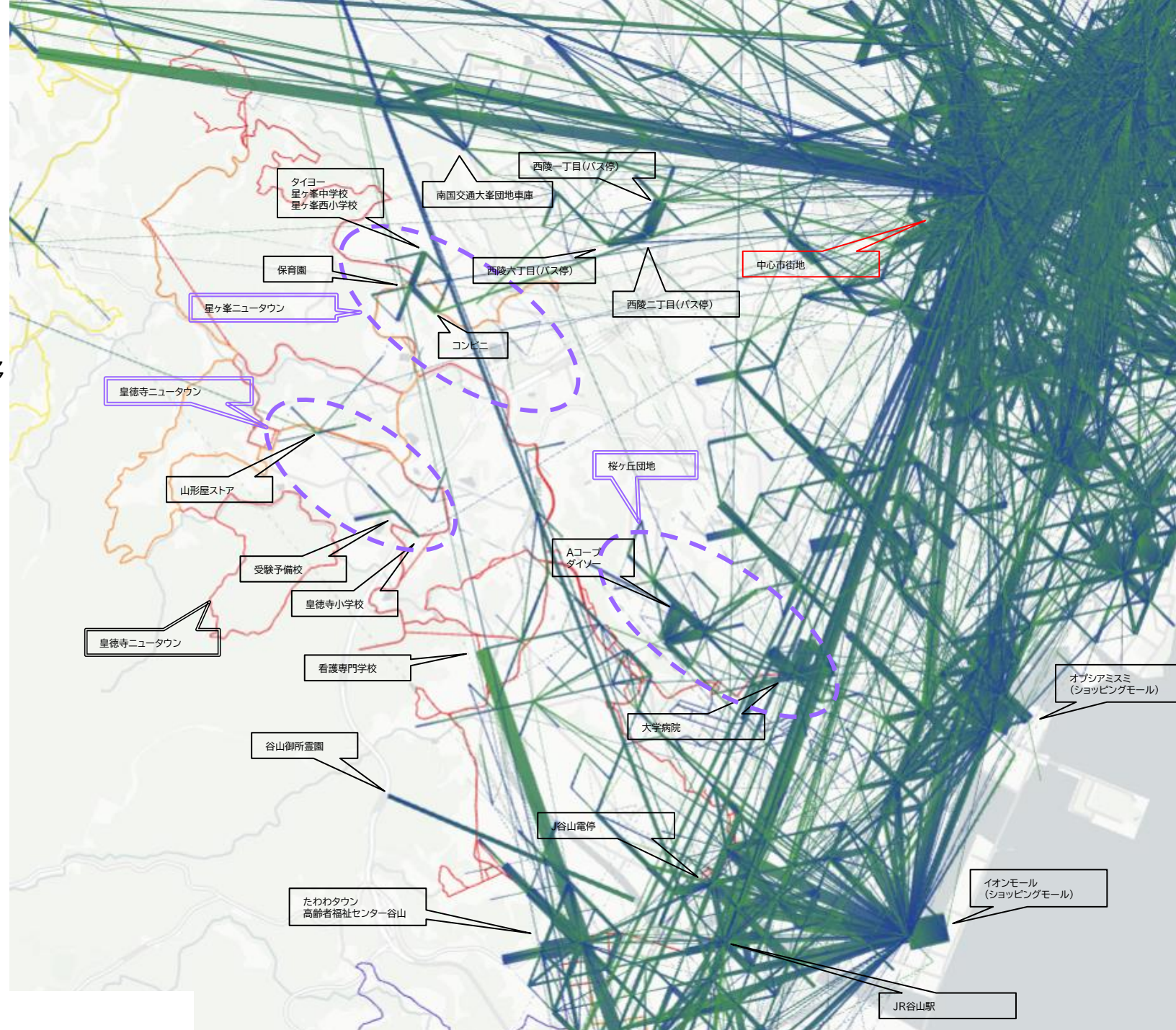
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 谷山北部・小原

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 桜ヶ丘団地、星ヶ峯ニュータウン、皇徳寺ニュータウン内で活発な移動が見られる。また、星ヶ峯ニュータウンから中心市街地へ向かう移動も見られる
- 南部の谷山電停や高齢者福祉センター谷山付近からあいばす路線に沿った移動が見られる



# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日3-6人、土曜3-7人で、利用者が多い地域です

## 谷山南部地域 地域概況

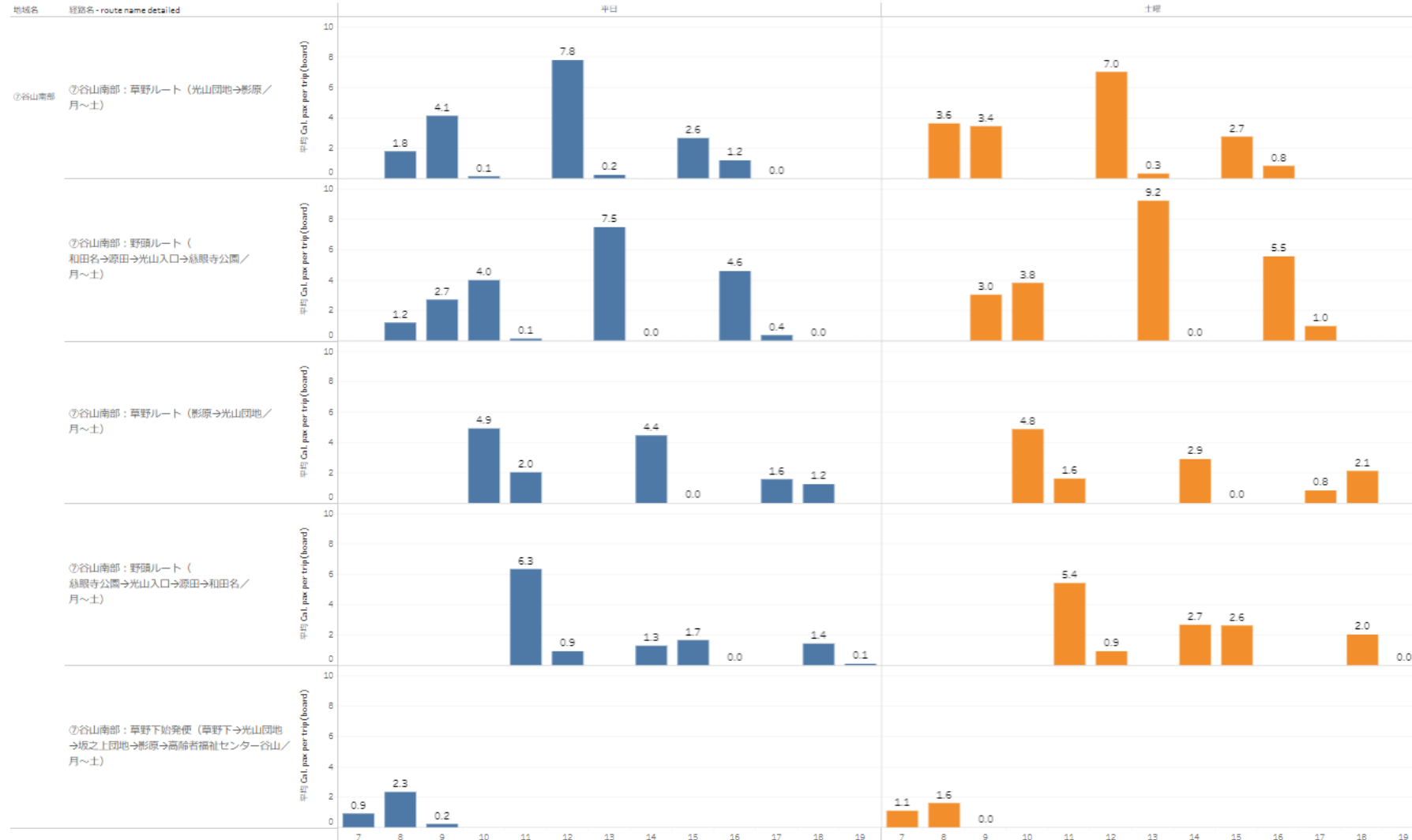
系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
⑦谷山南部：草野ルート（影原→光山団地／月～土）	1	5.6	5.2	30	0	0%	14.9
⑦谷山南部：草野ルート（光山団地→影原／月～土）	2	6.4	6.7	30	0	0%	15.0
⑦谷山南部：草野下始発便（草野下→光山団地→坂之上団地→影原→高齢者福祉センター谷山／月～土）	1	3.2	2.7	45	7	16%	29.6
⑦谷山南部：野頭ルート（慈眼寺公園→光山入口→源田→和田名／月～土）	1	5.4	5.6	38	0	0%	18.0
⑦谷山南部：野頭ルート（和田名→源田→光山入口→慈眼寺公園／月～土）	1	6.4	6.8	38	0	0%	17.9



# 時間帯毎の平均利用者数

11時、12時、13時台に利用者が多く、17時以降は利用者が少ないです。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

時間帯毎の平均利用者数





# 乗車が多い停留所

公共施設や病院など移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	高齢者福祉センター谷山	○
2	大御堂	○
3	光山公民館前	○
4	生協病院前	○
5	光山団地中央	○

# 降車が多い停留所

公共施設や病院が降車停留所となっています

停留所毎の利用者数 (降車)



© 2024 Mapbox © OpenStreetMap

備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	高齢者福祉センター谷山	○
2	大御堂	○
3	生協病院前	○
4	光山公民館前	○
5	南麗	○



# 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所67つのうち、利用がない停留所はありません。利用者が0人より多く1人未満の停留所は64 (96%)あります

利用者数/便

- × 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

# 人流分析 谷山南部・谷山

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 谷山南部は人口密度が非常に高く、あいばす利用者も多い。あいばすルートに沿った南北の人流が見られる





# 系統毎の平均利用者数

1便当たりの平均利用者が平日1-3人、土曜1-2人で、利用者が少ない地域です

## 吉田地域 地域概況

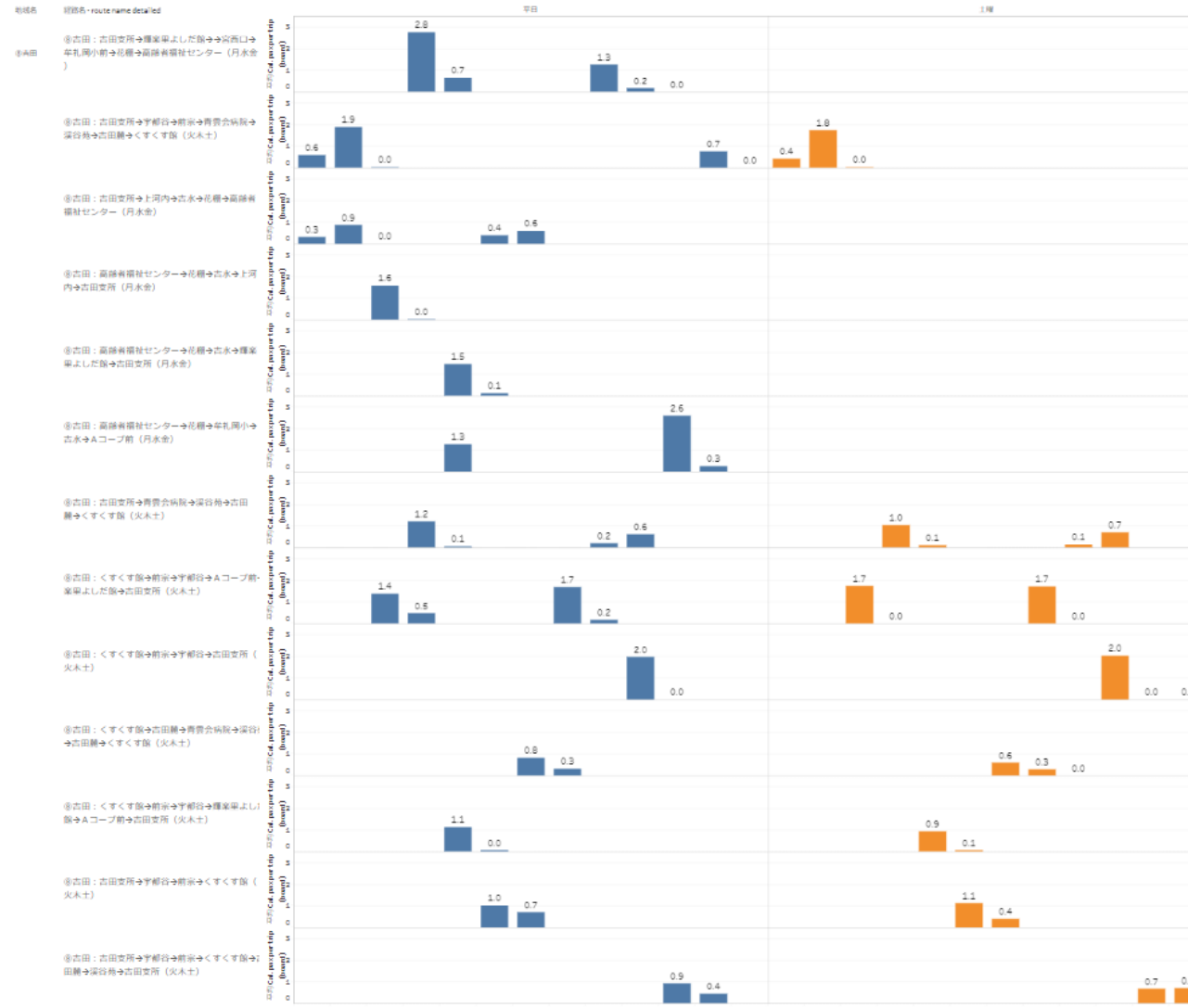
系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
⑧吉田：くすくす館→吉田麓→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館（火木土）	2	1.1	0.9	46	14	30%	25.6
⑧吉田：くすくす館→前宗→宇都谷→Aコープ前→輝楽里よしだ館→吉田支所（火木土）	2	1.9	1.7	44	26	59%	29.9
⑧吉田：くすくす館→前宗→宇都谷→輝楽里よしだ館→Aコープ前→吉田支所（火木土）	2	1.2	1.0	44	27	61%	29.9
⑧吉田：くすくす館→前宗→宇都谷→吉田支所（火木土）	1	2.0	2.0	27	23	85%	19.7
⑧吉田：吉田支所→宇都谷→前宗→くすくす館（火木土）	1	1.7	1.5	27	12	44%	19.7
⑧吉田：吉田支所→宇都谷→前宗→くすくす館→吉田麓→溪谷苑→吉田支所（火木土）	1	1.4	1.4	42	39	93%	27.8
⑧吉田：吉田支所→宇都谷→前宗→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館（火木土）	2	2.5	2.2	68	37	54%	45.2
⑧吉田：吉田支所→輝楽里よしだ館→宮西口→牟礼岡小前→花棚→高齢者福祉センター（月水金）	4	2.6		52	9	17%	25.8
⑧吉田：吉田支所→上河内→吉水→花棚→高齢者福祉センター（月水金）	3	1.1		61	28	46%	30.0
⑧吉田：吉田支所→青雲会病院→溪谷苑→吉田麓→くすくす館（火木土）	3	1.1	1.1	39	11	28%	21.9
⑧吉田：高齢者福祉センター→花棚→吉水→輝楽里よしだ館→吉田支所（月水金）	2	1.6		44	20	45%	20.4
⑧吉田：高齢者福祉センター→花棚→吉水→上河内→吉田支所（月水金）	2	1.6		61	34	56%	30.0
⑧吉田：高齢者福祉センター→花棚→牟礼岡小→吉水→Aコープ前（月水金）	1	2.9		44	24	55%	20.9
⑧吉田：高齢者福祉センター→花棚→牟礼岡小→吉水→輝楽里よしだ館→吉田支所（月水金）				61	38	62%	



# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られません。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことがわかります

時間帯毎の平均利用者数

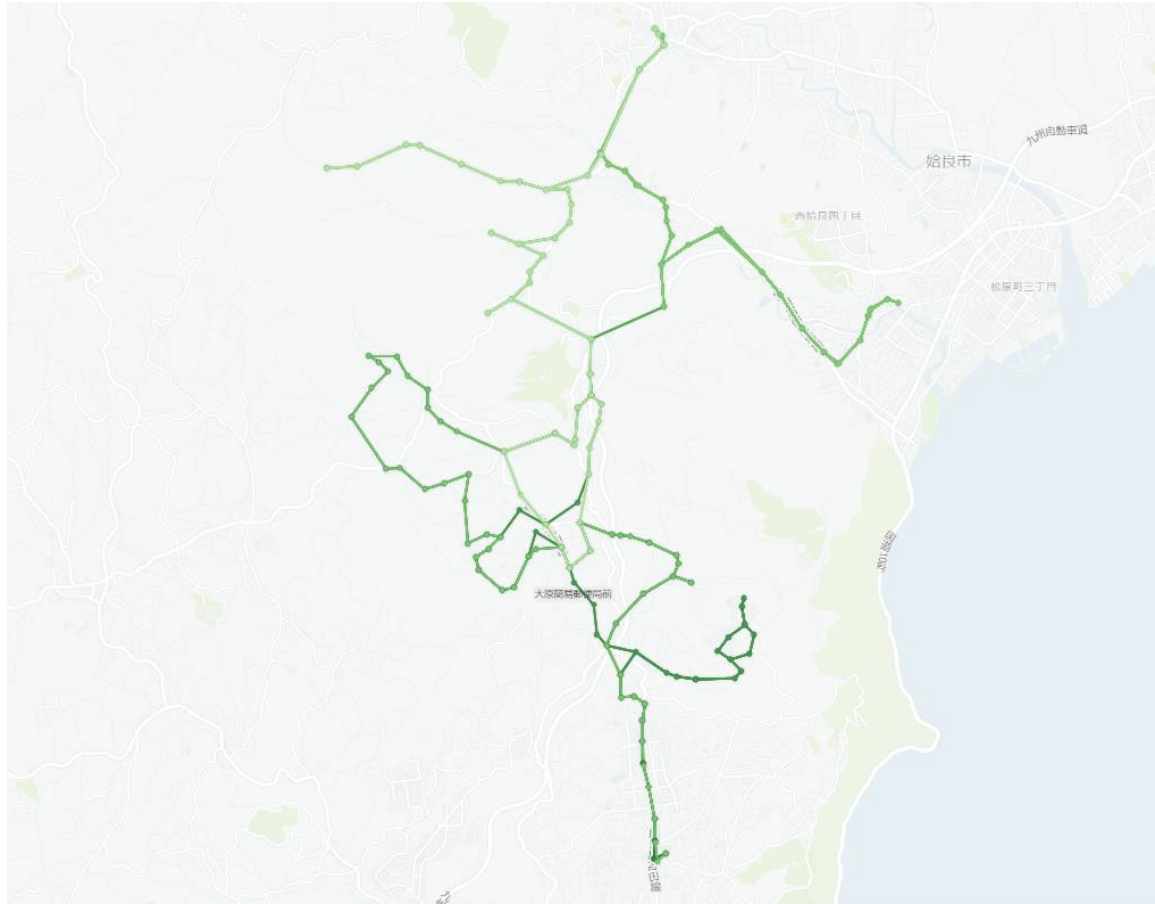


# 路線可視化

吉田地域では、路線が3方面運行しています



吉田地域 路線図



くすくす館から



高齢福祉センターから



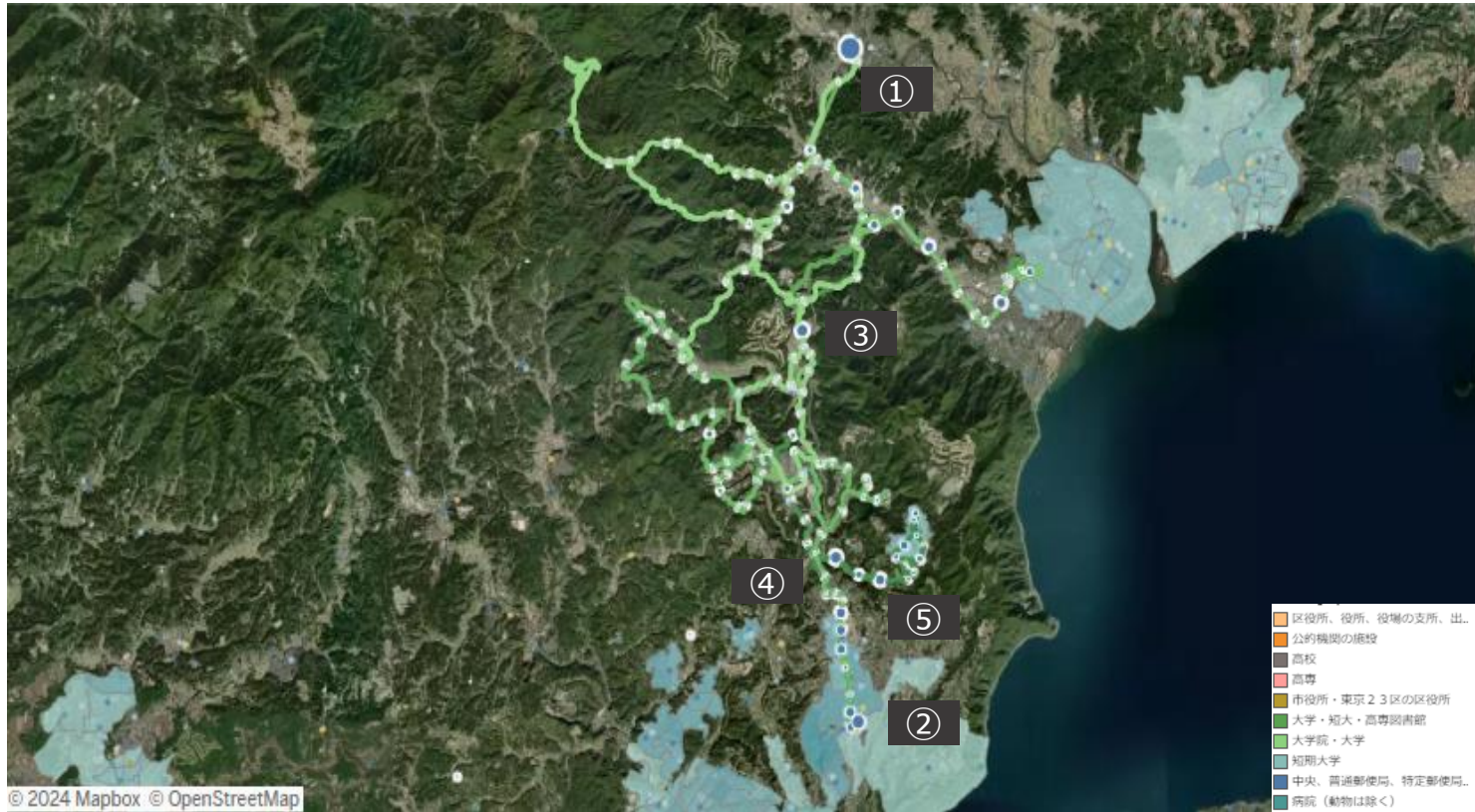
吉田支所から



# 乗車が多い停留所

スーパー、公共施設など移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



© 2024 Mapbox © OpenStreetMap

備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

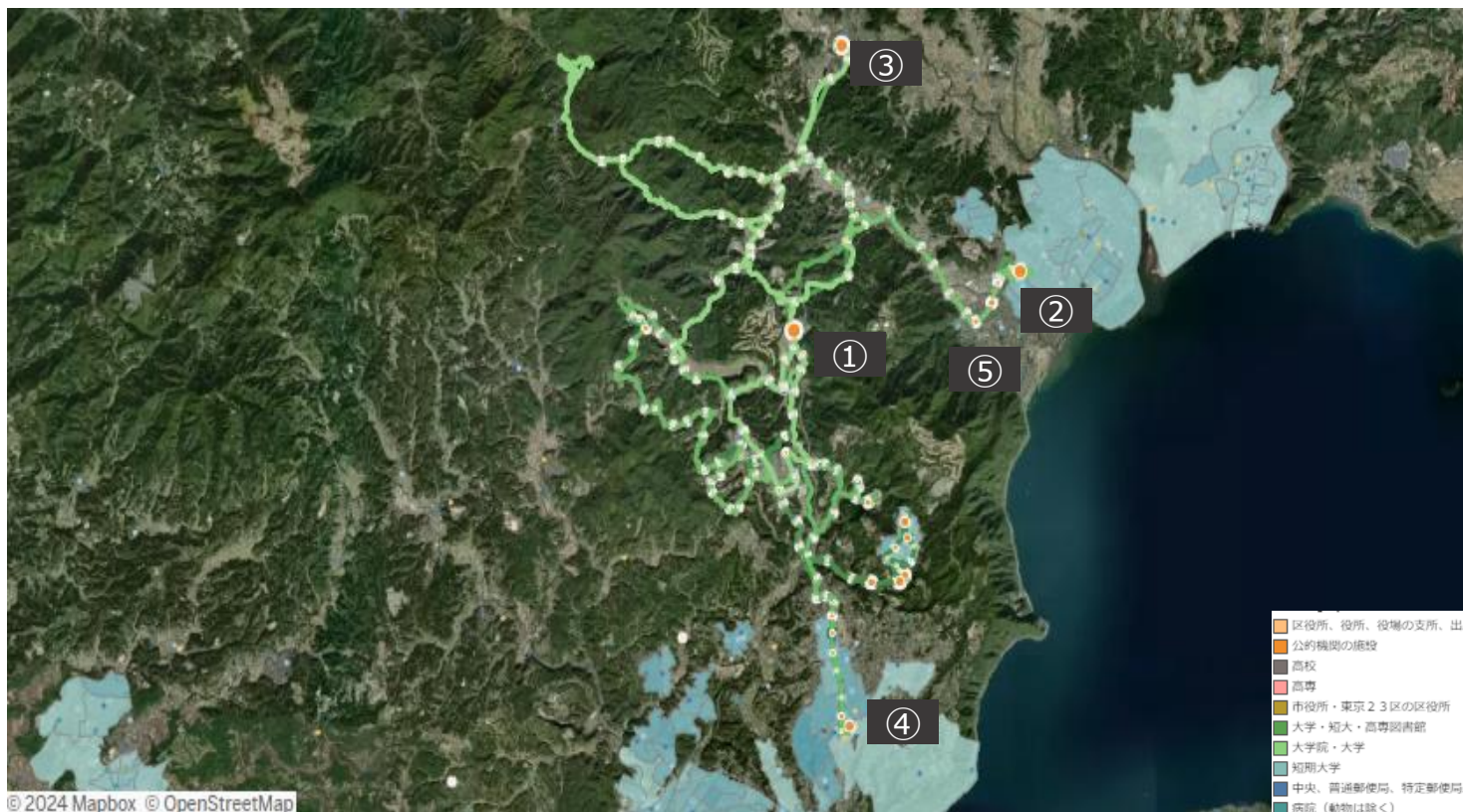
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	くすくす館	
2	高齢者福祉センター	○
3	吉田支所前	
4	宮東	
5	牟礼谷公民館前	



# 降車が多い停留所

病院、自治体施設、くすくす館などが降車停留所となっています

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

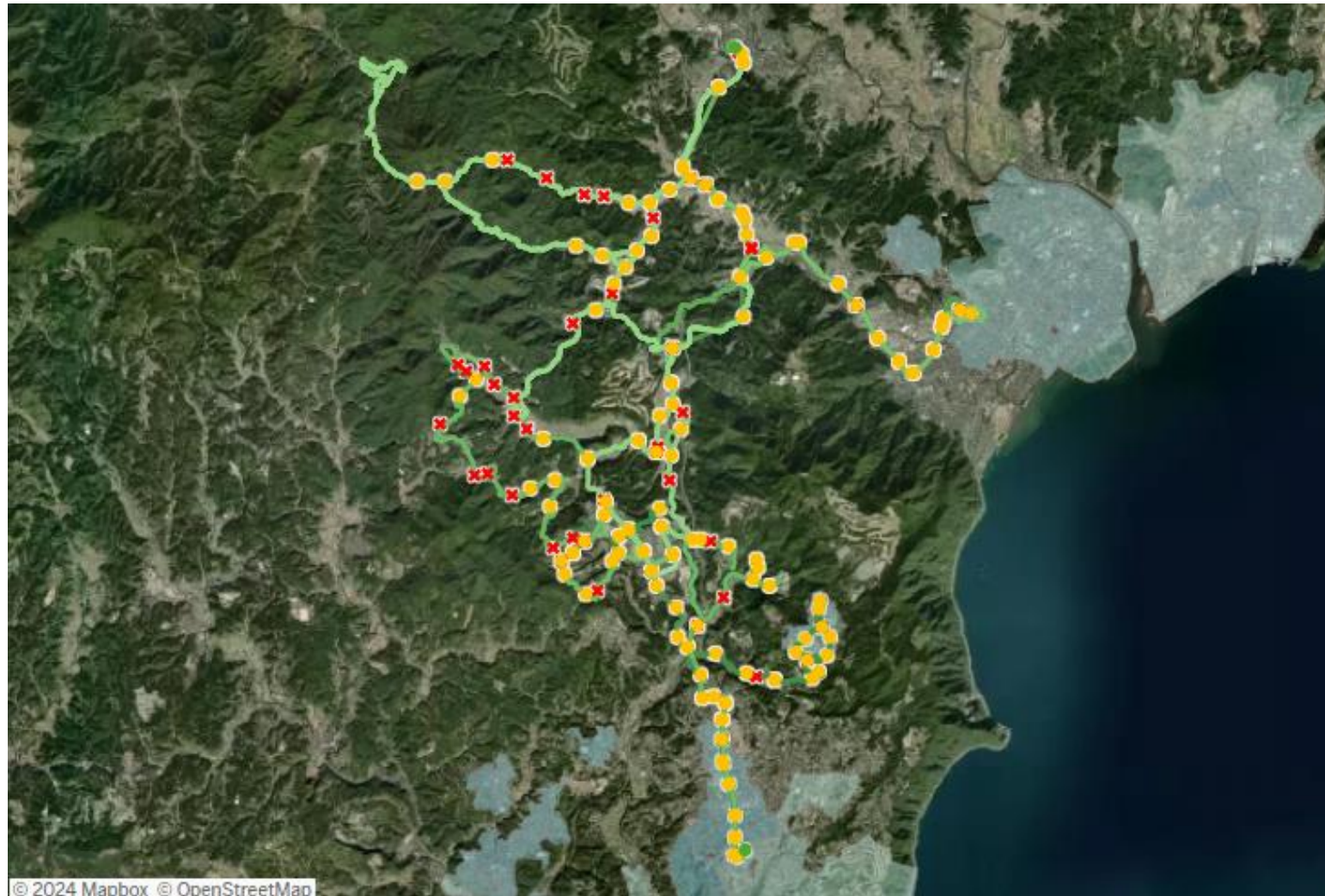
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	吉田支所前	
2	青雲会病院	○
3	くすくす館	
4	高齢者福祉センター	○
5	関屋口	

## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所183つのうち、利用がない停留所は43つ (23%) あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は138 (75%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



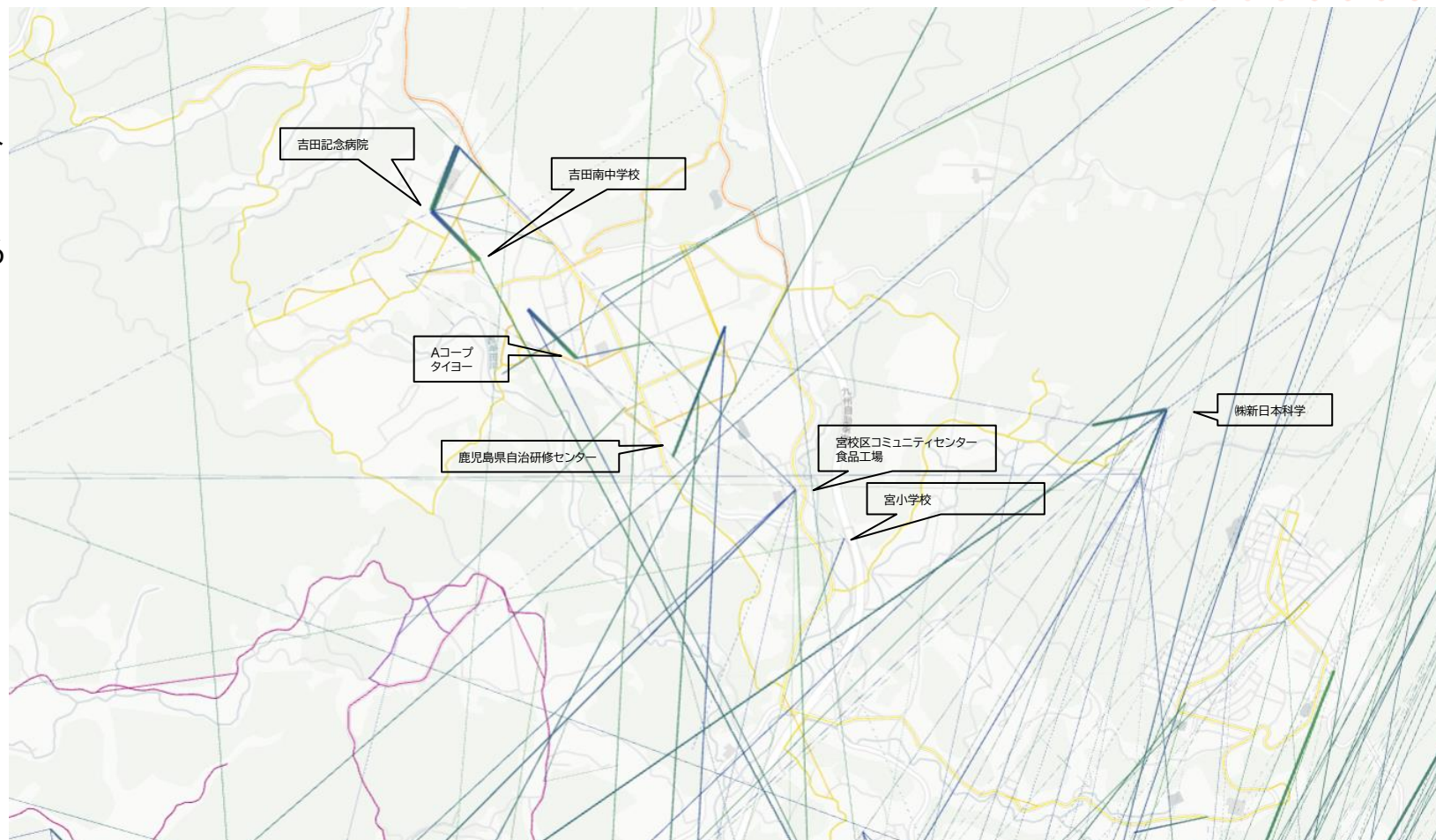
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 吉田

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 吉田地域内で完結する人流はほとんど見られない。病院、学校、スーパーに向かう少量の人流は見られる





# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日1-4人、土曜4人で、利用者が少ない地域です

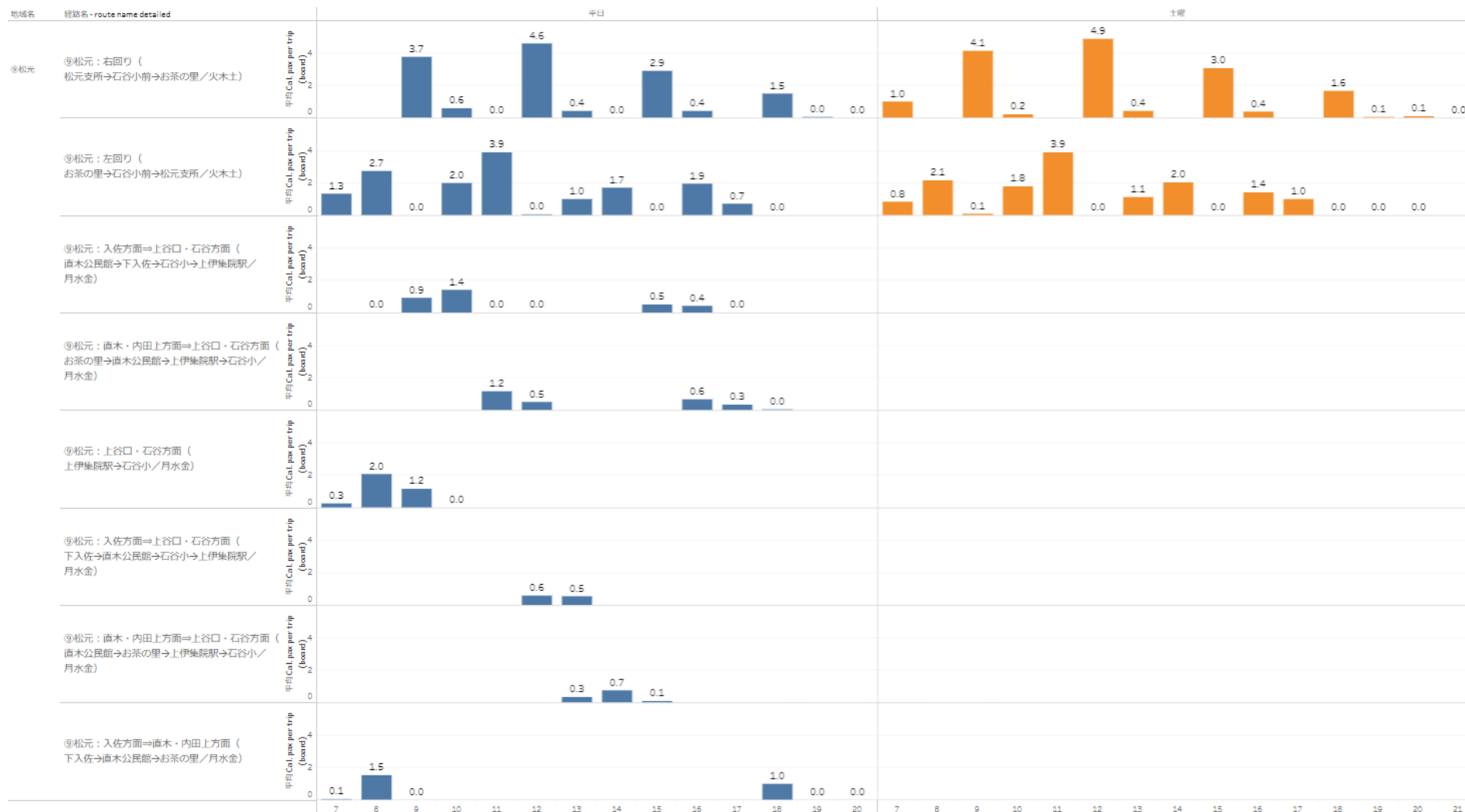
## 松元地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
⑨松元：右回り（松元支所→石谷小前→お茶の里／火木土）	4	3.6	3.8	52	3	6%	35.9
⑨松元：左回り（お茶の里→石谷小前→松元支所／火木土）	4	3.8	3.5	52	5	10%	32.5
⑨松元：上谷口・石谷方面（上伊集院駅→石谷小／月水金）	1	3.1		27	3	11%	18.6
⑨松元：直木・内田上方面⇒上谷口・石谷方面（お茶の里→直木公民館→上伊集院駅→石谷小／月水金）	4	1.4		37	6	16%	31.3
⑨松元：直木・内田上方面⇒上谷口・石谷方面（直木公民館→お茶の里→上伊集院駅→石谷小／月水金）	2	1.1		37	5	14%	31.3
⑨松元：入佐方面⇒上谷口・石谷方面（下入佐→直木公民館→石谷小→上伊集院駅／月水金）	2	1.1		39	8	21%	33.1
⑨松元：入佐方面⇒上谷口・石谷方面（直木公民館→下入佐→石谷小→上伊集院駅／月水金）	4	1.6		38	3	8%	32.8
⑨松元：入佐方面⇒直木・内田上方面（下入佐→直木公民館→お茶の里／月水金）	1	1.4		23	6	26%	20.3

# 時間帯毎の平均利用者数

運行時間帯における明確な移動傾向は見られません。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

## 時間帯毎の平均利用者数

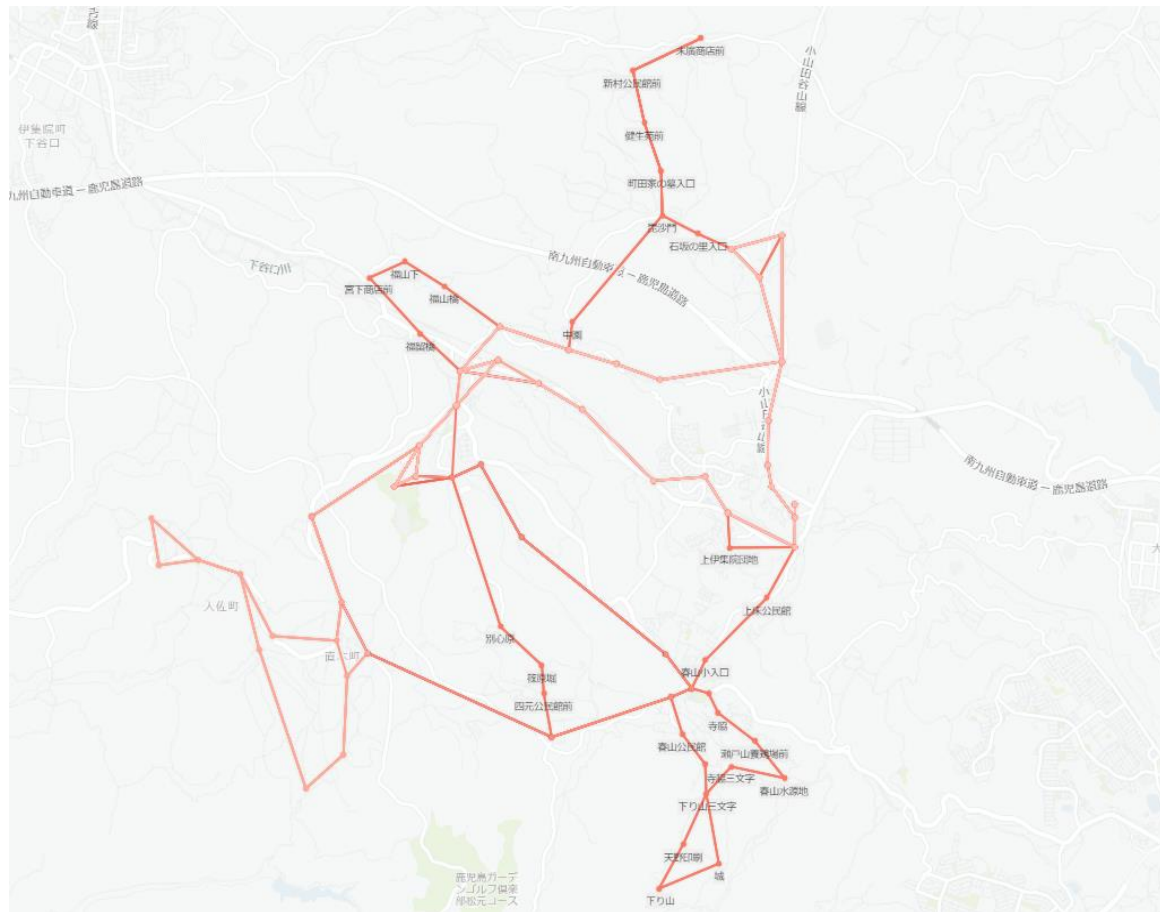


# 路線可視化

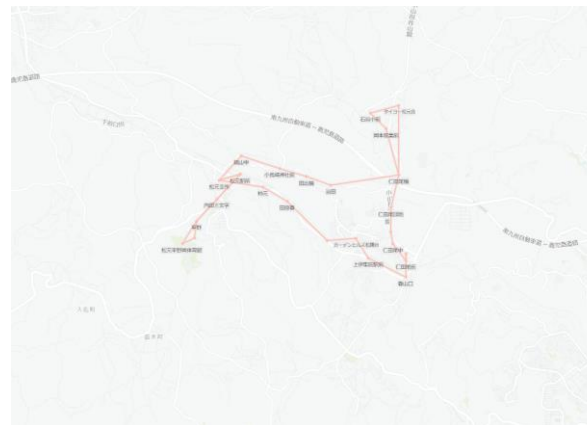
松元地域では、路線が4方面運行しています



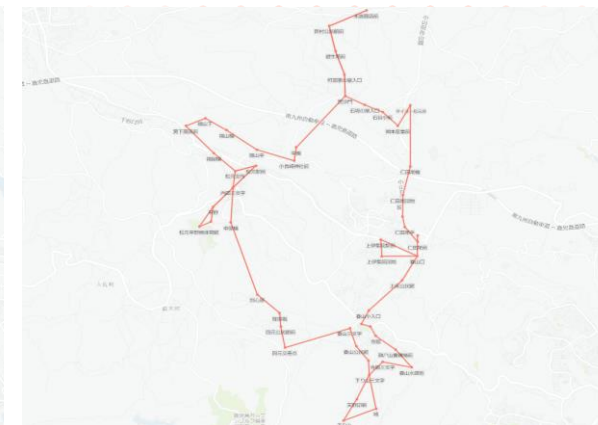
松元地域 路線図



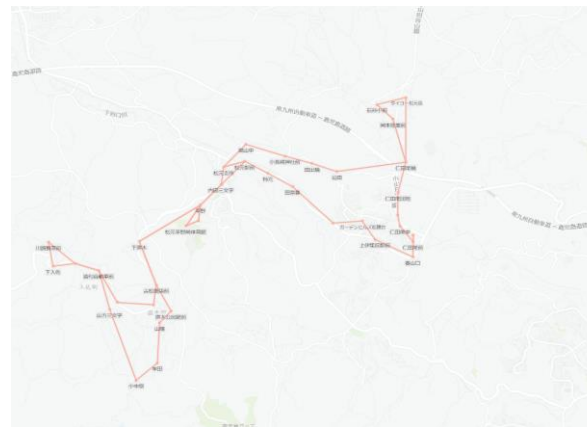
上谷口・石谷方面



右回り/左回り



入佐方面



直木・内田上方面

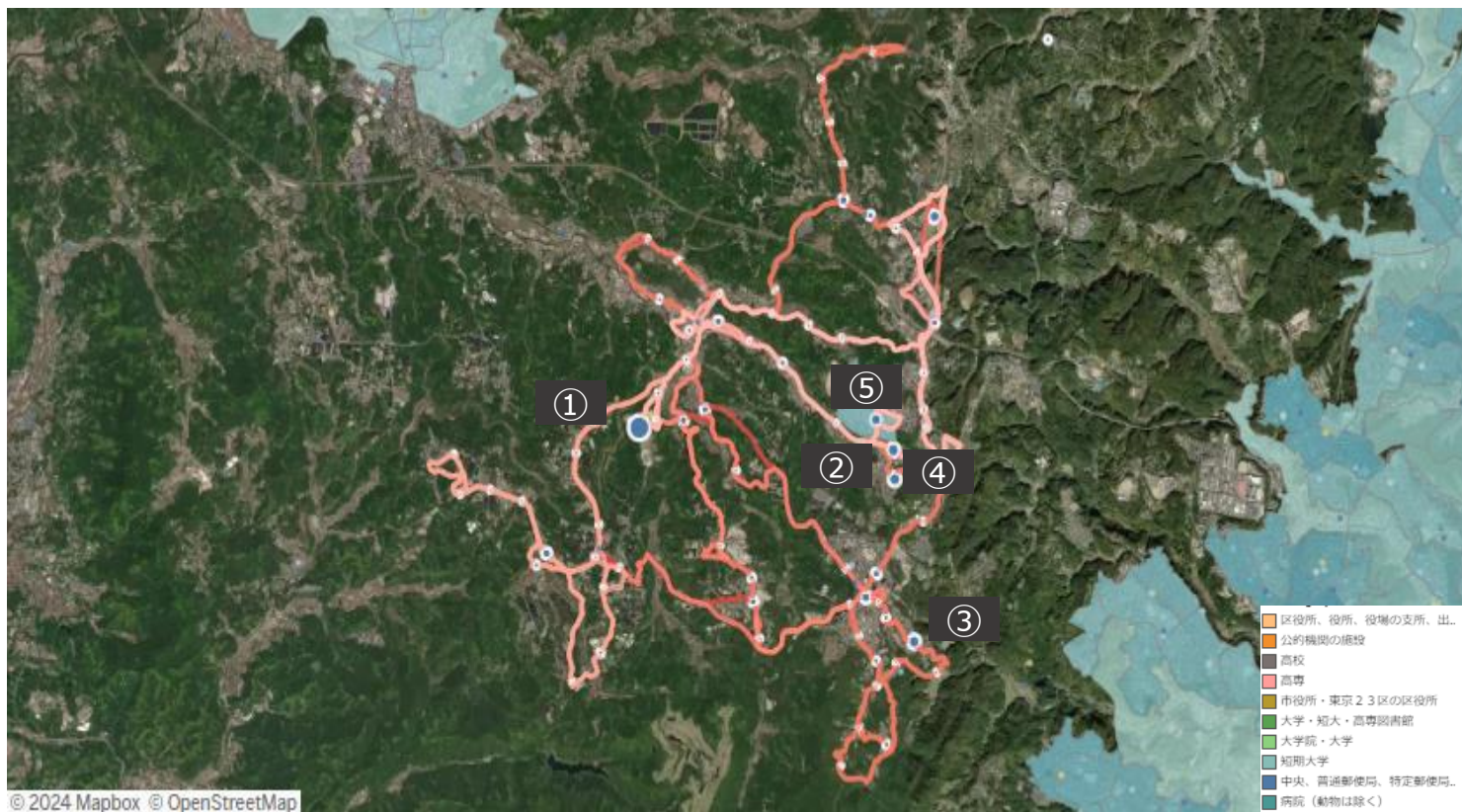




# 乗車が多い停留所

体育館、スーパーなど移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

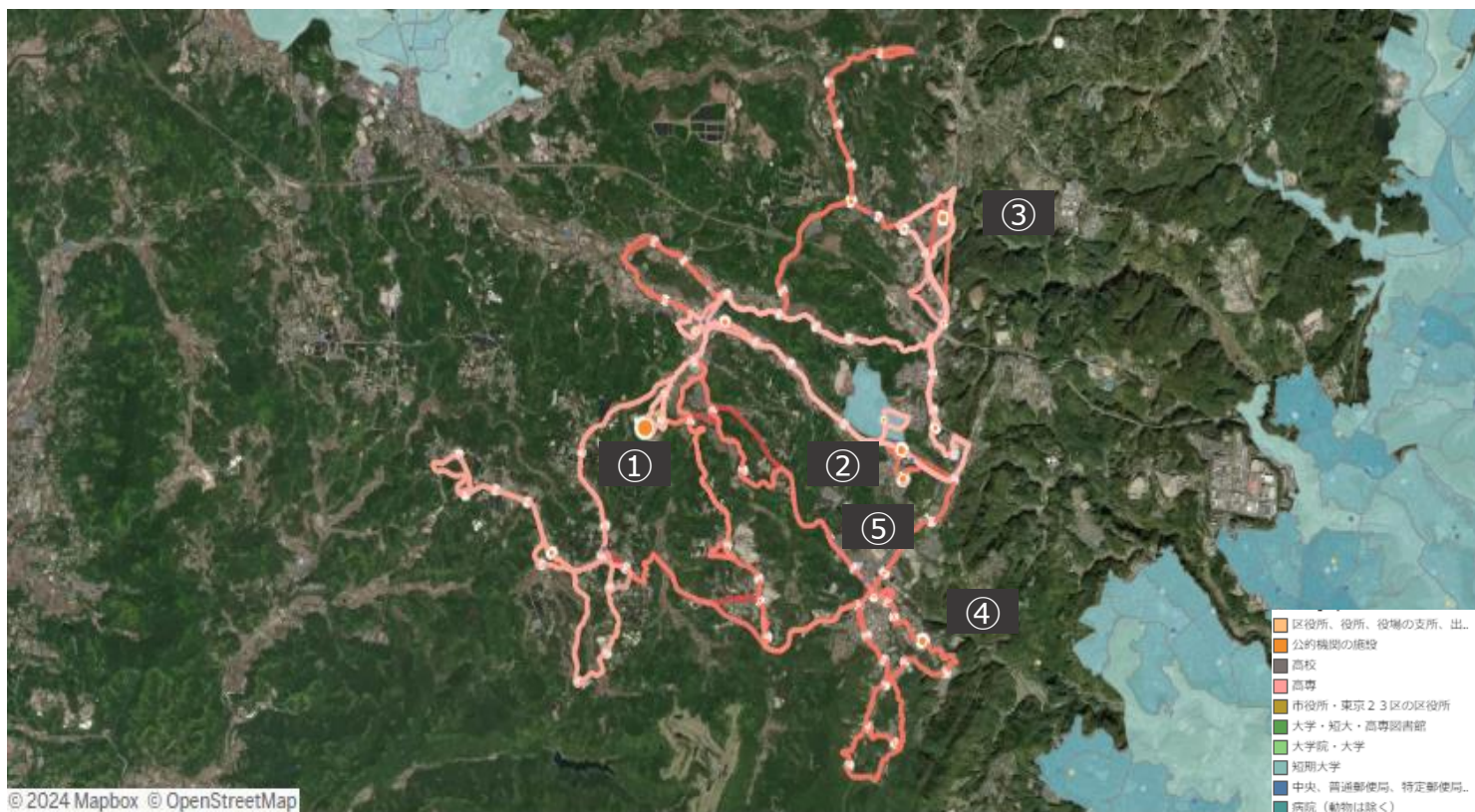
乗車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	松元平野岡体育館	
2	上伊集院駅前	
3	瀬戸山養鶏場前	
4	上伊集院団地	
5	ガーデンヒルズ松陽台	○

# 降車が多い停留所

公共施設やスーパーが降車停留所となっています

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	松元平野岡体育館	
2	上伊集院駅前	
3	タイヨー松元店	
4	瀬戸山養鶏場前	
5	上伊集院団地	

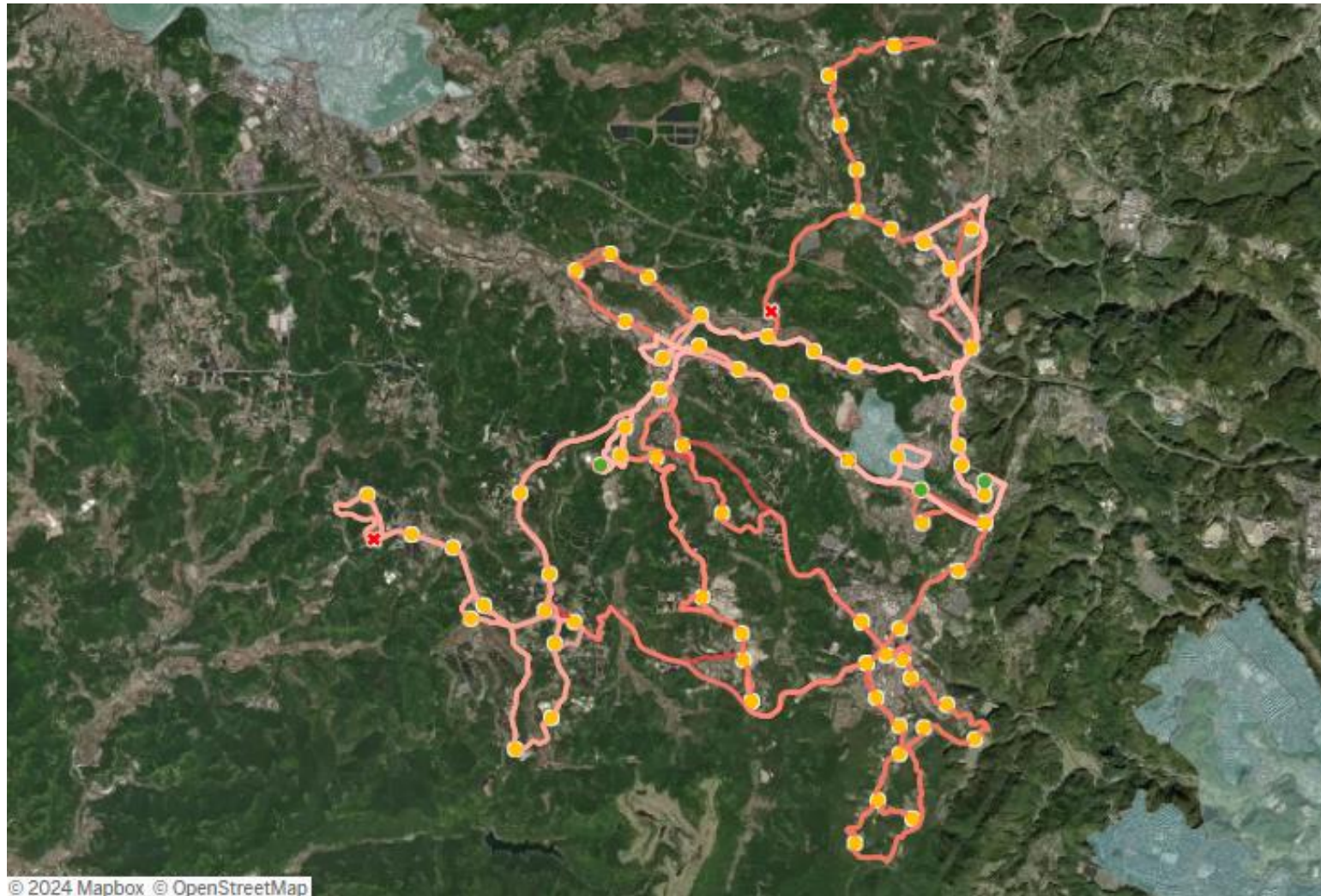


## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所83つのうち、利用がない停留所は3つ (4%) あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は77 (93%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



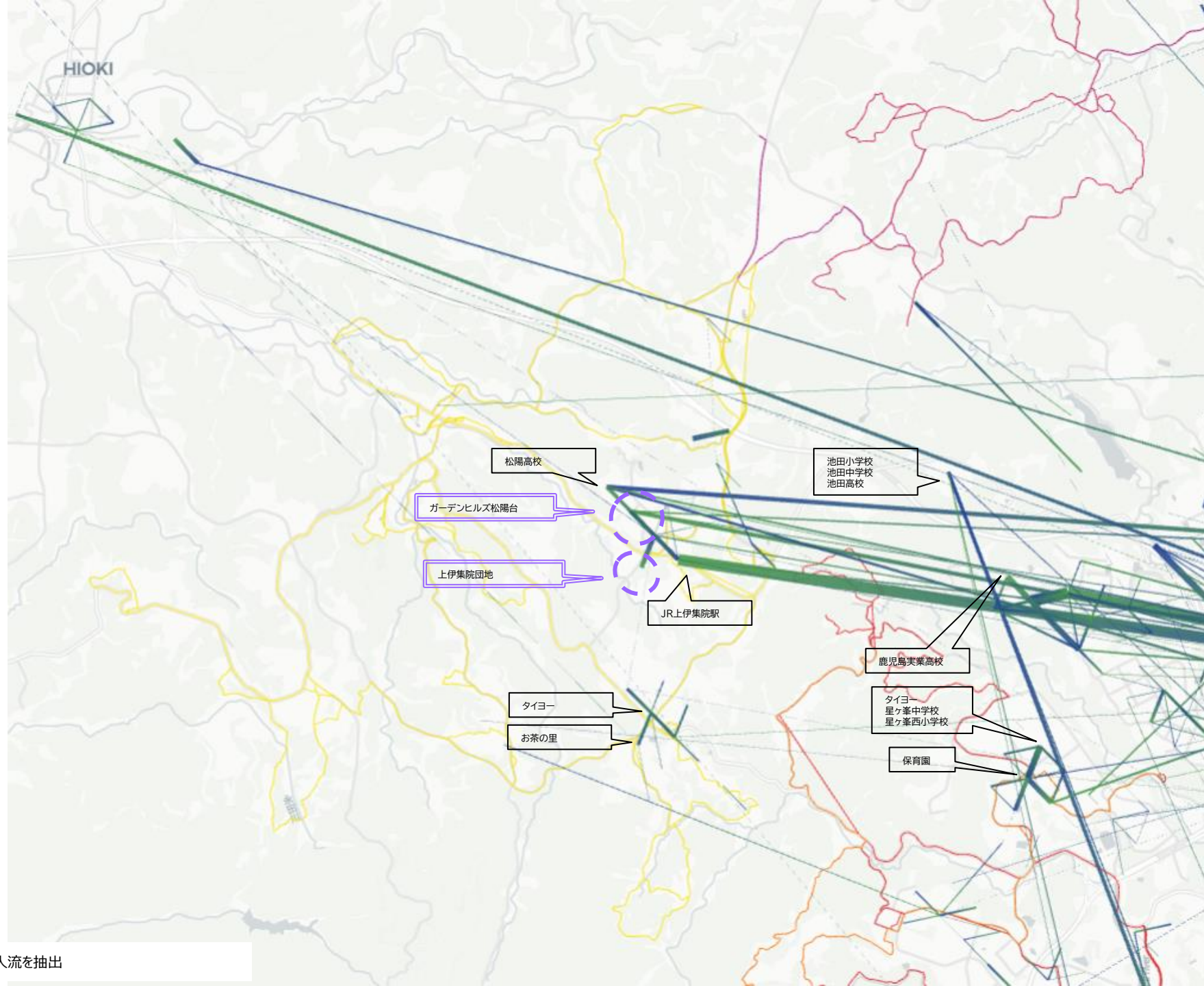
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 松元

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 松元地域内で完結する人流はほとんど見られない
- JR上伊集院駅を始点とした人流や松陽高校を終点とした人流が見られる



# 系統毎の平均利用者数



1便当たり平均利用者が平日2-6人、土曜2-6人で、系統によって、利用者にはばらつきはありますが、利用者が多い地域です

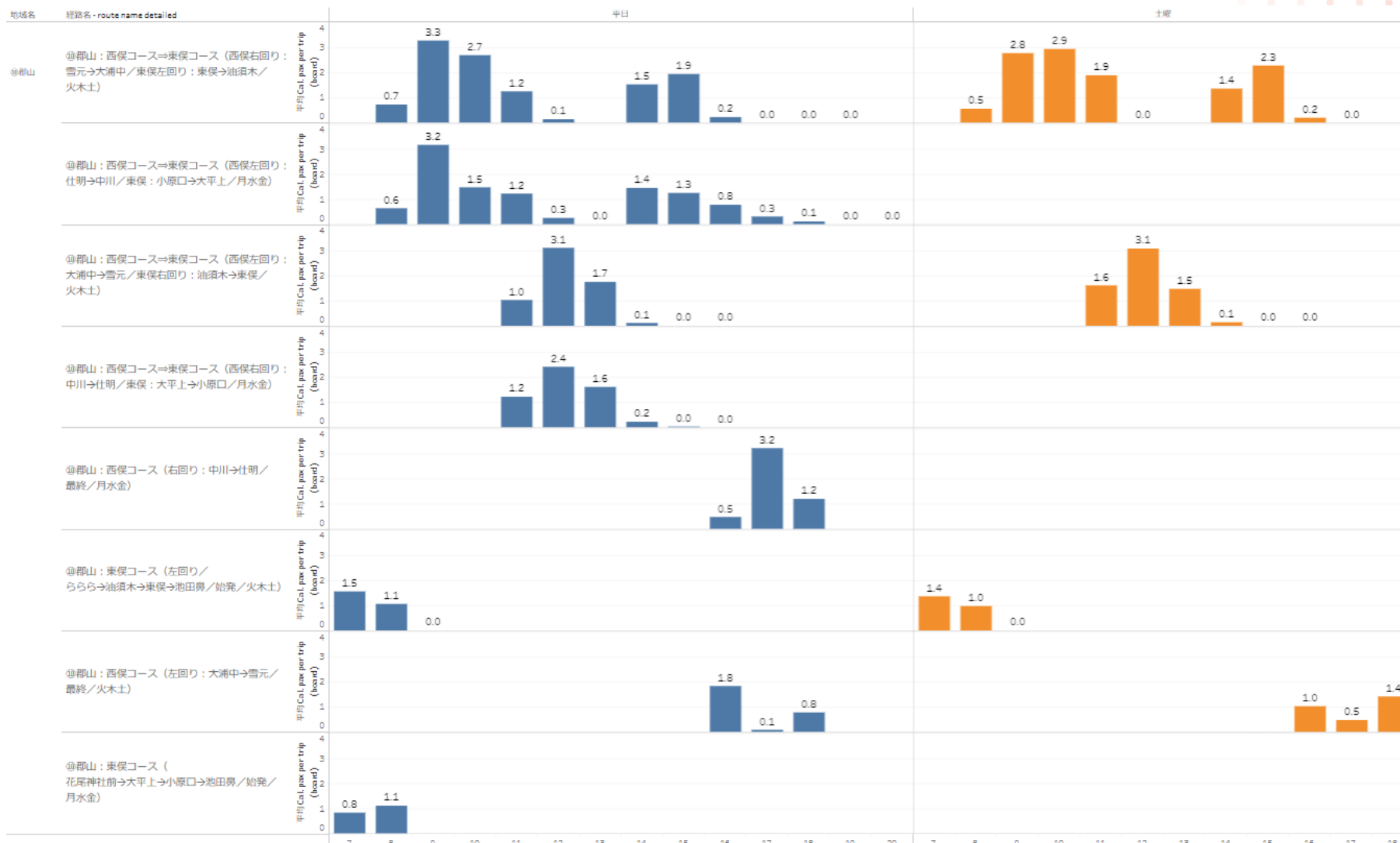
## 郡山地域 地域概況

系統名	便数/日	平均利用者数/便/ 平日	平均利用者数/便/ 土曜	停留所数	利用がない 停留所	利用がない 停留所の割合	運行距離 (km)
⑩郡山：西俣コース（右回り：中川→仕明／最終／月水金）	1	3.5		56	25	45%	29.7
⑩郡山：西俣コース（左回り：大浦中→雪元／最終／火木土）	1	1.9	1.5	45	23	51%	27.4
⑩郡山：西俣コース⇒東俣コース（西俣右回り：雪元→大浦中／東俣左回り：東俣→油須木／火木土）	4	5.6	5.7	99	18	18%	58.8
⑩郡山：西俣コース⇒東俣コース（西俣右回り：中川→仕明／東俣：大平上→小原口／月水金）	2	5.0		111	38	34%	57.8
⑩郡山：西俣コース⇒東俣コース（西俣左回り：仕明→中川／東俣：小原口→大平上／月水金）	4	4.4		110	30	27%	57.8
⑩郡山：西俣コース⇒東俣コース（西俣左回り：大浦中→雪元／東俣右回り：油須木→東俣／火木土）	2	5.8	5.7	99	34	34%	58.8
⑩郡山：東俣コース（花尾神社前→大平上→小原口→池田鼻／始発／月水金）	1	1.8		43	20	47%	19.7
⑩郡山：東俣コース（左回り／ららら→油須木→東俣→池田鼻／始発／火木土）	1	2.4	2.3	50	19	38%	27.6

# 時間帯毎の平均利用者数

午前中の利用者が多いです。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

## 時間帯毎の平均利用者数





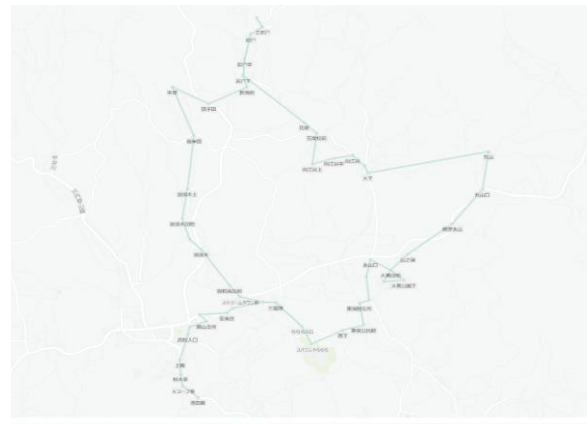
# 路線可視化

郡山地域では、路線が3方面運行しています

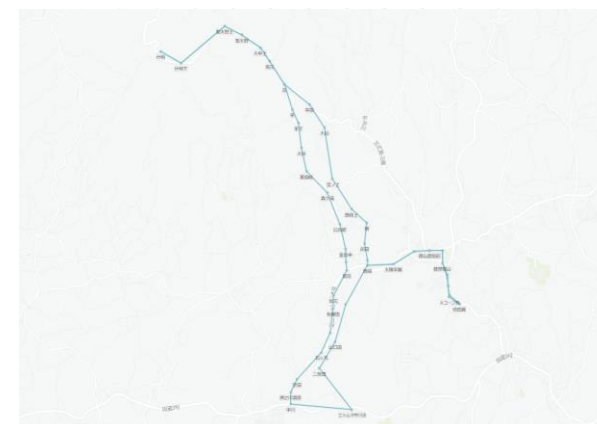
郡山地域 路線図



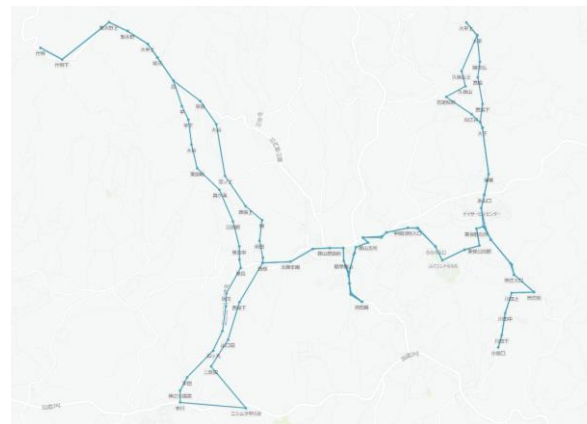
東俣コース



西俣コース



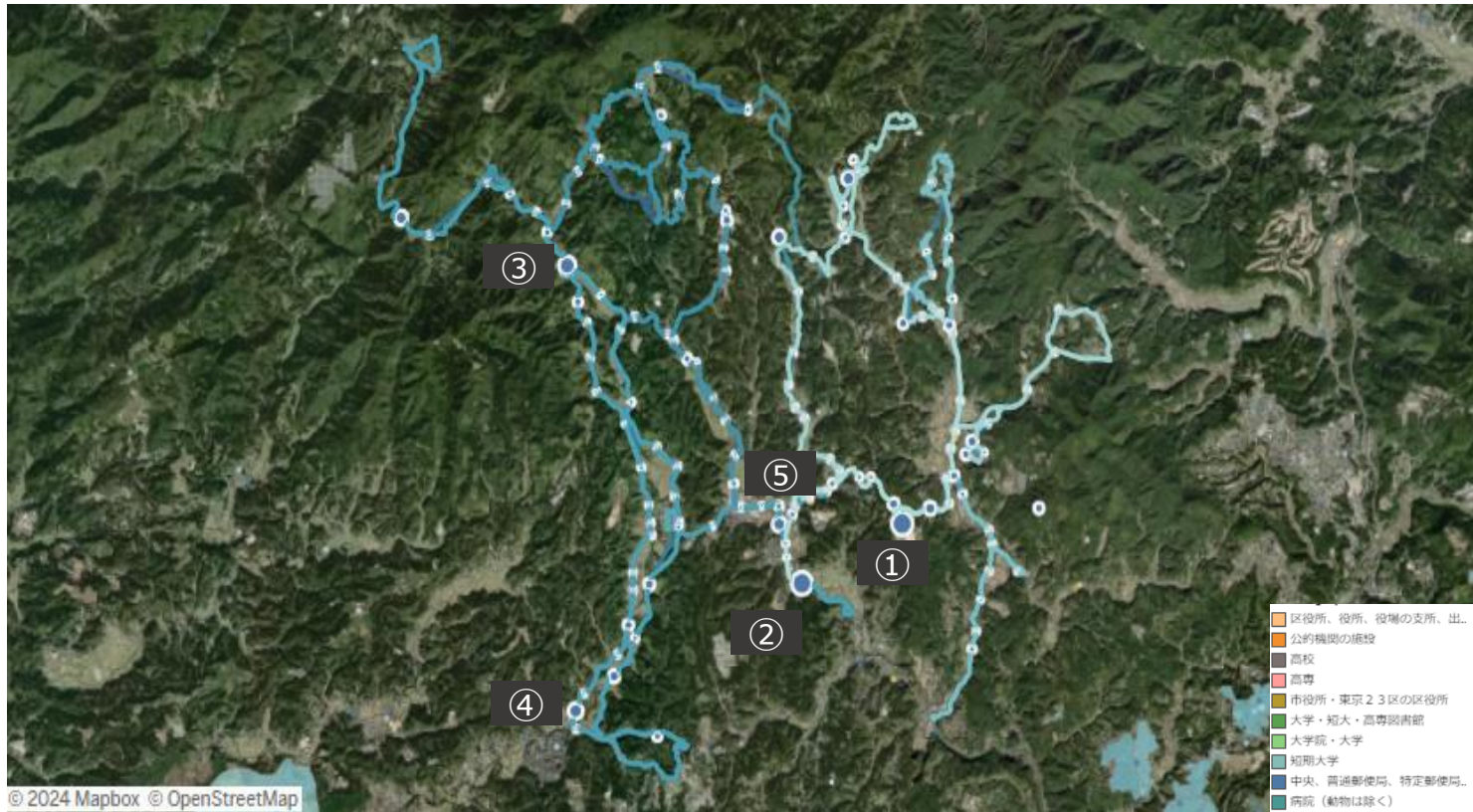
西俣コース→東俣コース



# 乗車が多い停留所

温泉施設など移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

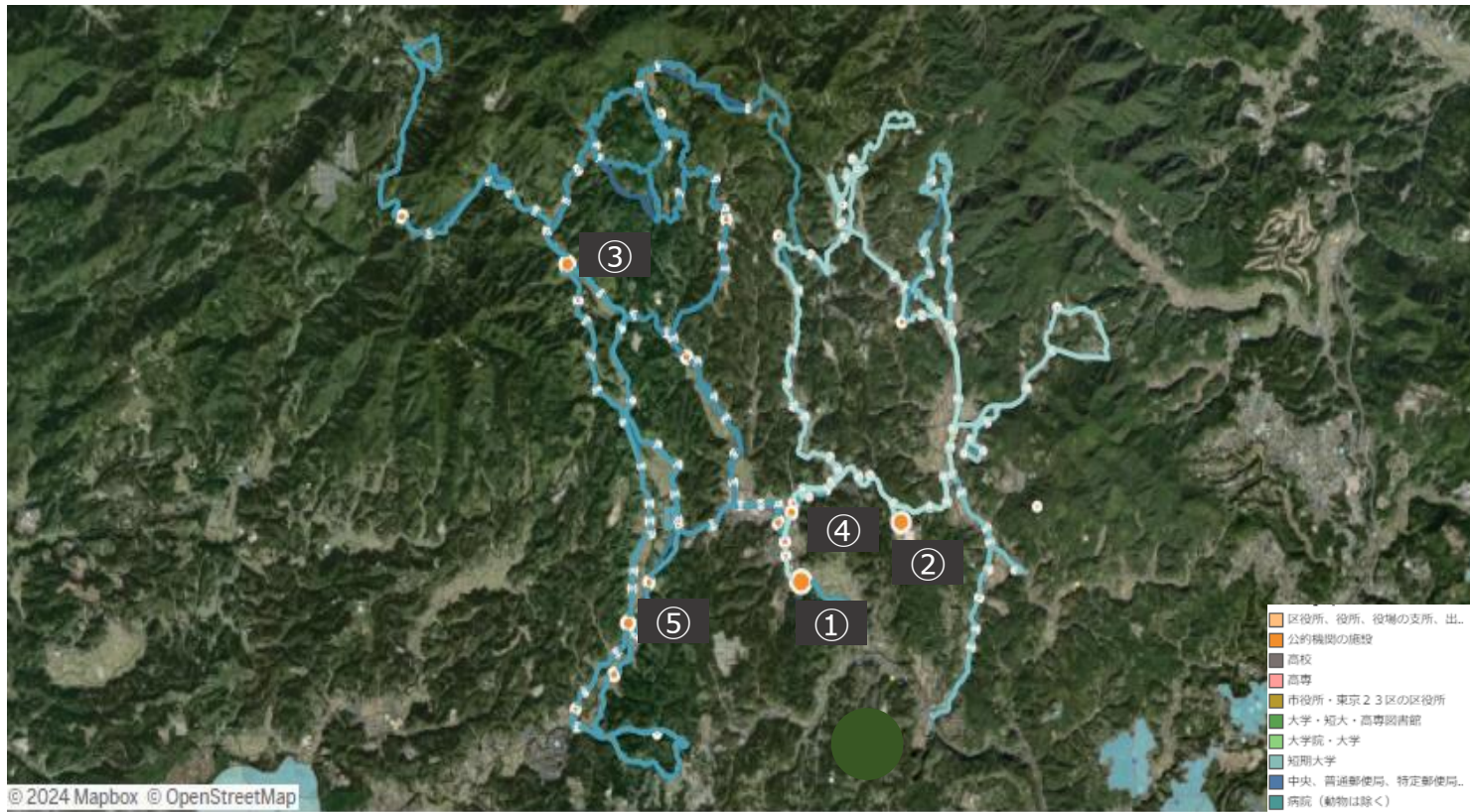
番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	スパランドららら	
2	池田鼻	
3	岳	
4	神之川温泉	
5	薩摩郡山	



# 降車が多い停留所

温泉施設が降車停留所となっています

停留所毎の利用者数 (降車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	池田鼻	
2	スパランドららら	
3	岳	
4	有屋田下	
5	高校入口	



## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所195つのうち、利用がない停留所は36つ (18%) あり、利用者が0人より多く1人未満の停留所は154 (79%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



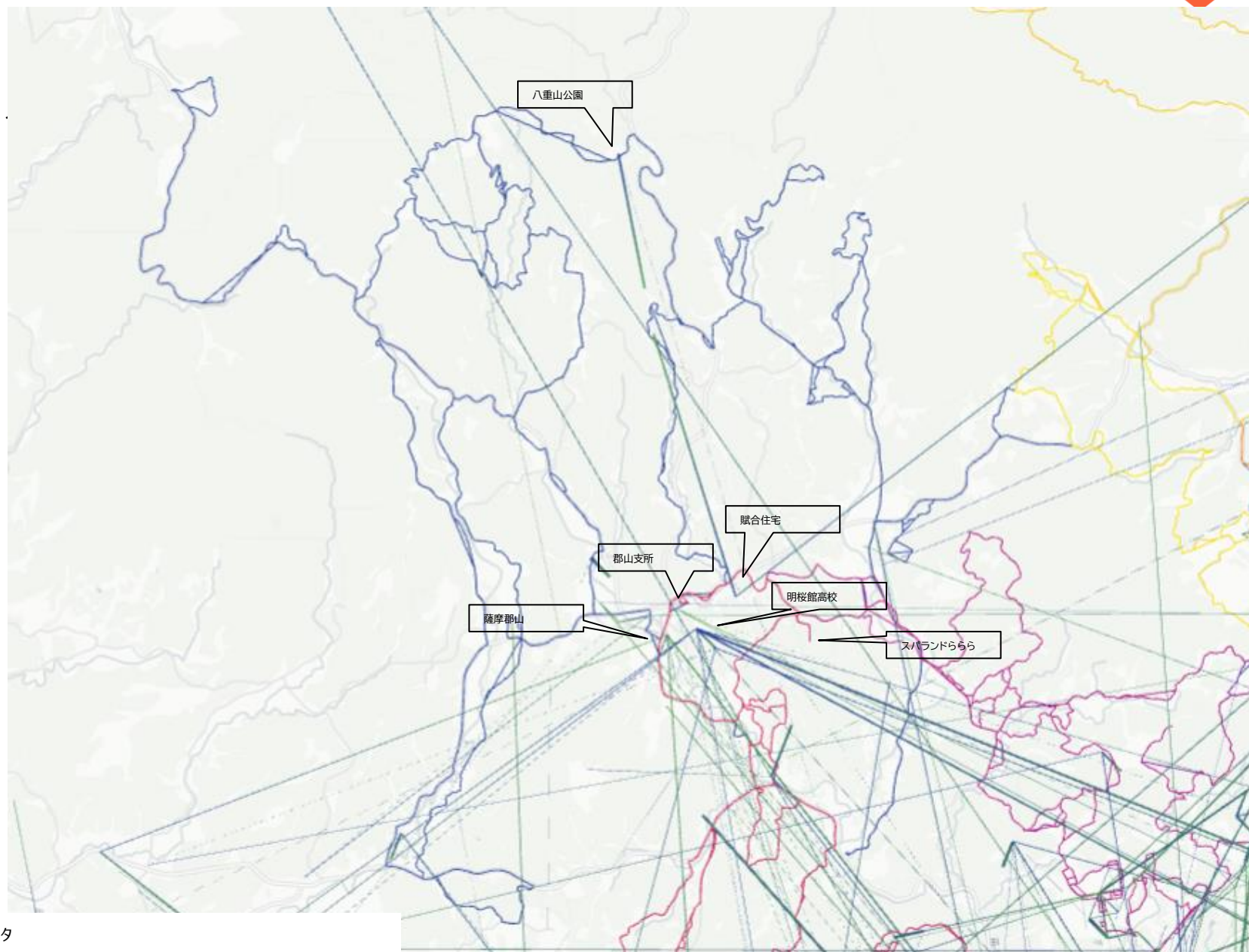
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

# 人流分析 郡山



— 移動の始点  
— 移動の終点

- 郡山地域内で完結する人流はほとんど見られない
- 明桜館高校、薩摩郡山、郡山支所周辺を始点・終点とした鹿児島市内中心部を繋ぐ移動が見られる





# 系統毎の平均利用者数

1便当たり平均利用者が平日4人、土曜3人で、利用者が少ない地域です

## 小原地域 地域概況

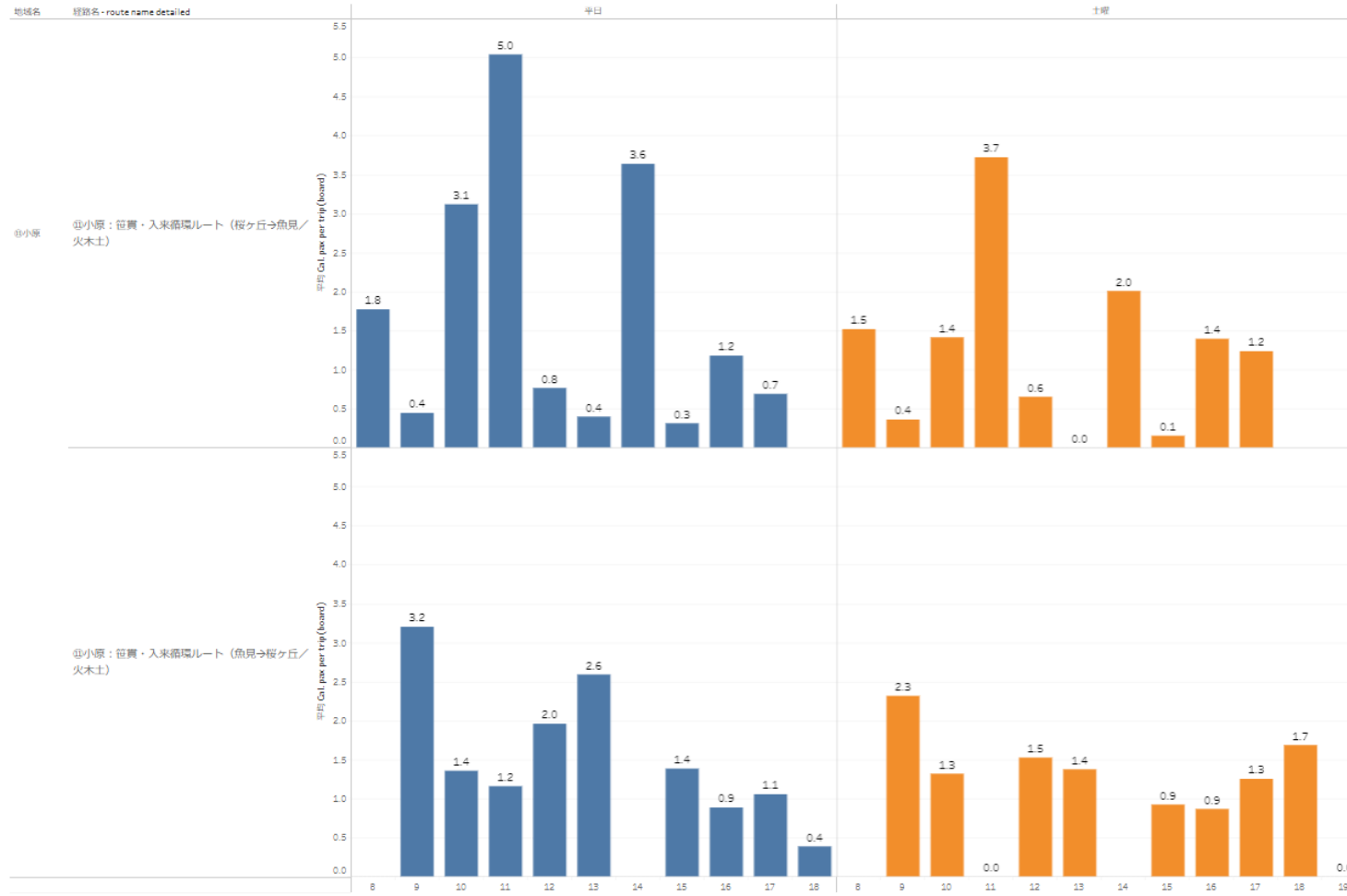
系統名	便数/日	平均利用者数/便/		停留所数	利用がない停留所	利用がない停留所の割合	運行距離 (km)
		平日	土曜				
①小原：笹貫・入来循環ルート（魚見→桜ヶ丘／火木土）	3	3.6	2.8	28	0	0%	11.1
①小原：笹貫・入来循環ルート（桜ヶ丘→魚見／火木土）	3	3.6	2.8	28	0	0%	11.1



# 時間帯毎の平均利用者数

平日は9時、11時、14時台の利用が多いです。平日・土曜の移動時間帯に大きな差がないことが分かります

時間帯毎の平均利用者数

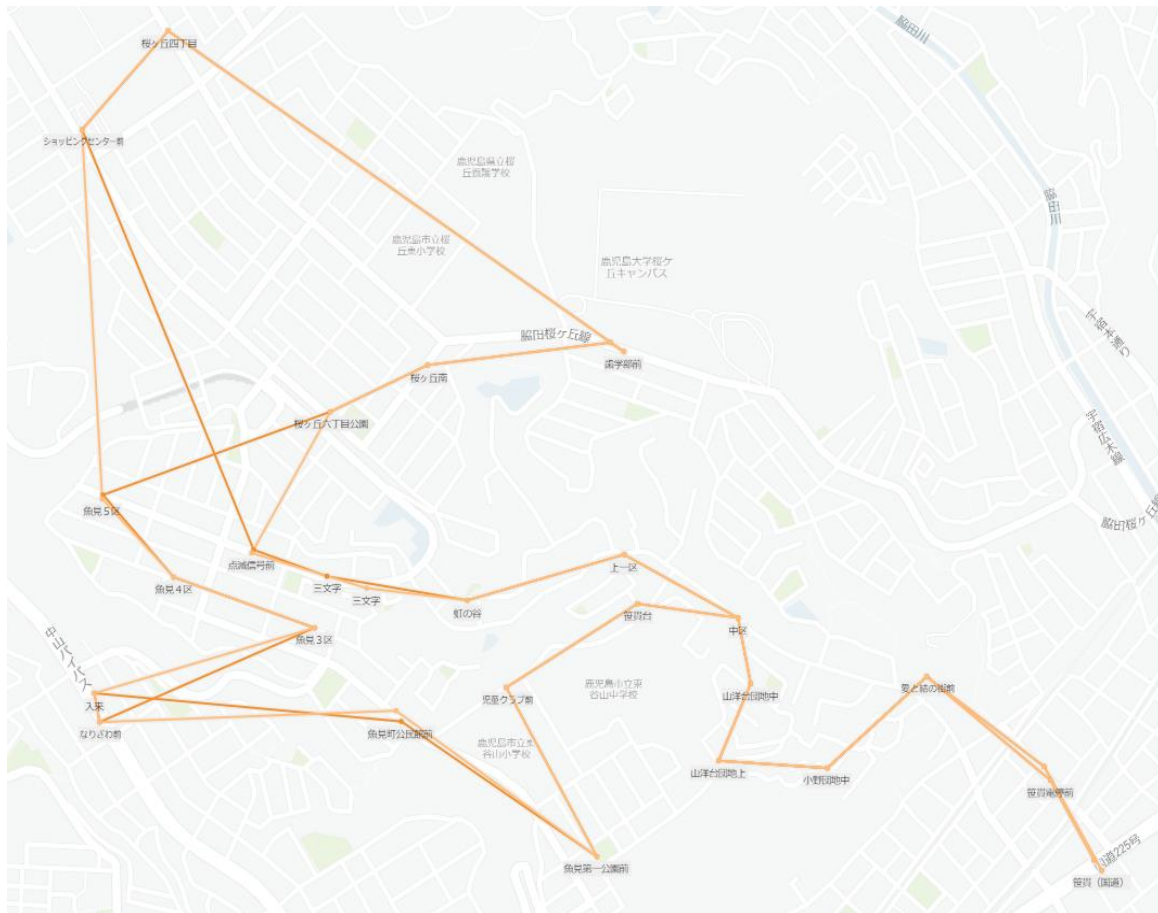


# 路線可視化

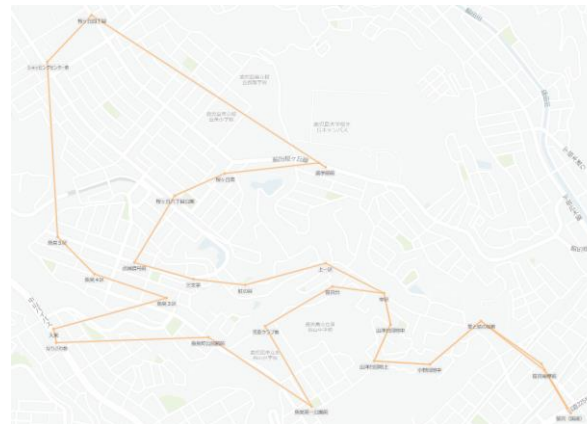
小原地域では、路線が2方面運行しています



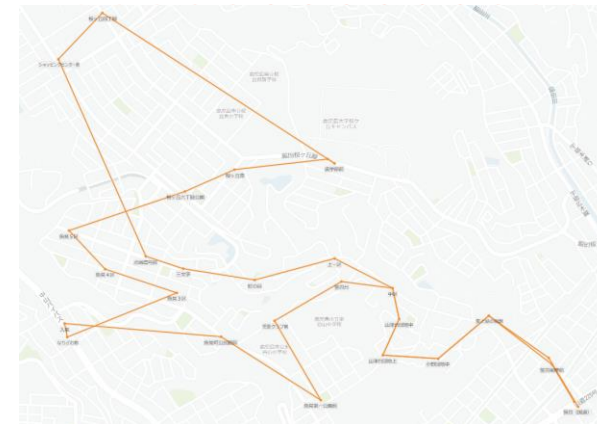
小原地域 路線図



笹貫・入来循環 (桜ヶ丘→魚見)



笹貫・入来循環 (魚見→桜ヶ丘)



# 乗車が多い停留所

ショッピングセンターなど移動の目的地が乗車停留所となっており、往復での利用が推測できます

停留所毎の利用者数 (乗車)



備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

乗車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	笹貫	○
2	ショッピングセンター前	○
3	笹貫電停前	○
4	魚見4区	○
5	上一区	○



# 降車が多い停留所

ショッピングセンターが降車停留所となっています



停留所毎の利用者数 (降車)



© 2024 Mapbox © OpenStreetMap

備考：人口密度1,000人/km<sup>2</sup>以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い

降車が多い停留所

番号	停留所	人口密度 1000人/km 以上
1	ショッピングセンター前	○
2	笹貫	○
3	笹貫電停前	○
4	魚見4区	○
5	魚見5区	○

## 停留所毎の利用者数 (乗車+降車)

停留所32つのうち、利用がない停留所はありません。利用者が0人より多く1人未満の停留所は30 (94%)あります

利用者数/便

- ✕ 利用者0人
- 利用者0人より多く1人未満
- 利用者1人以上



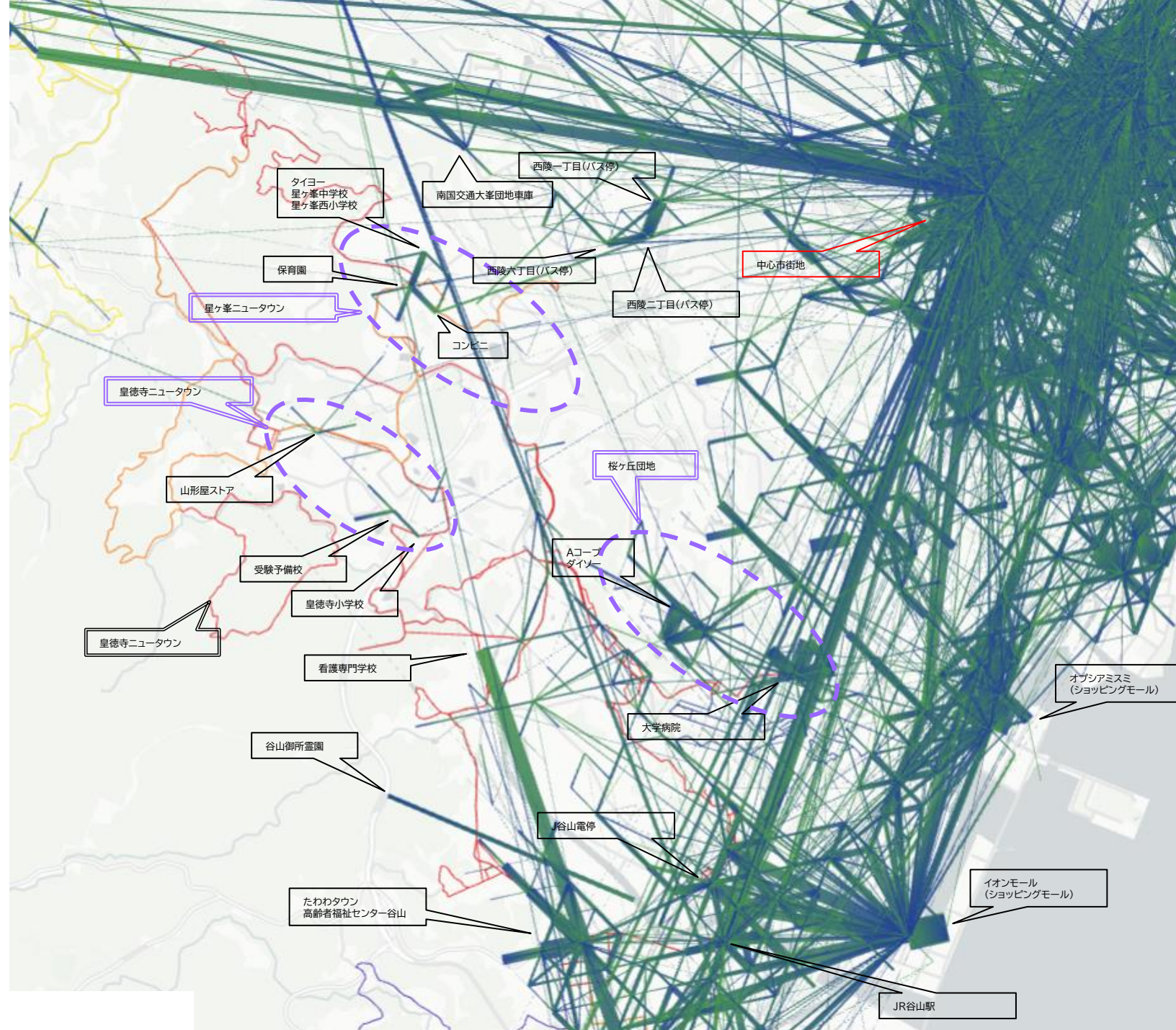
備考：人口密度1,000人/km2以上の地域は薄い水色で表示。水色が濃いほど人口密度が高い



# 人流分析 谷山北部・小原

— 移動の始点  
— 移動の終点

- 非常に人口密度が非常に高い地域で、あ  
いばすの利用者も少ない地域





## 【現状等】

- 1 便当たり利用者数は、全地域平均で3.3 人であり、利用者が最も多いのは谷山南部地域で5.8 人、最も少ないのは吉田地域で1.7 人（令和4 年度実績）
- 地域によっては、運行ルートが長大化し、1 便当たりの所要時間が長く、最長ルートの吉田地域は約53km（令和4 年度実績）

## 1. 可視化の結果

- 1 便当たりの利用者数を地域別で見ると、平日は、谷山南部地域、谷山北部地域で利用が多く（5.6-5.1人）、吉田地域、喜入地域で利用が少ない（1.8-2.3人）。土曜は、谷山南部地域、谷山地域で利用が多く（5.7-4.8人）、吉田地域、伊敷西部地域で利用が少ない（1.5-1.7人）。
- 利用者を月別で見ると7月、8月、10月に増加している地域（吉野地域、谷山地域、喜入地域、伊敷東部、谷山南部地域、松元地域、郡山地域、小原地域）が多く、1年を通して見ると、利用者数は概ね変わらない地域が多かった。
- 利用者数を系統・便毎で見ると、平日は、計90 系統のうち、平均利用者数が4 人以下の系統が75%（68 系統）、土曜は、計54 系統のうち、平均利用者数が4人以下の系統が81%（44 系統）を占めており、多くの系統で利用者が非常に少ない。
- 人口密度の高い地域は当然ながら利用者が多い。例外は吉野地域で、人口密度は高いが、1便当たりの平均利用者は2-3人。
- 人流が多く見られる地域は当然ながら利用者も多い。例外は吉野地域で、あいばすのルート上に人流が多く見られるが、利用者は1便当たり平日2.4人と少ない。

# 可視化・分析結果の総括

## 2. 分析の結果

- 利用者数と運行距離及び停留所数との間に明確な相関は見られなかった。
- 全地域の停留所1,216のうち、利用がない停留所が147（12%）、利用が0人より多く1人未満の停留所が1,034（85%）であり、多くの停留所において、利用者が少ないことが分かる。(年間平均利用者数/便)
- 1年間一度も利用されていない停留所が10以上ある地域が6地域（吉野地域、伊敷東部地域、伊敷西部、谷山北部、吉田地域、郡山地域）もある。このうち、利用されていない停留所の割合が最も高い地域は吉田地域で、23%の停留所が一度も利用されていない。

あいばすについては、一部区間の廃止やオンデマンド交通への転換など、運行の効率化に向けて改善の余地がある地域が多いと考えられる。