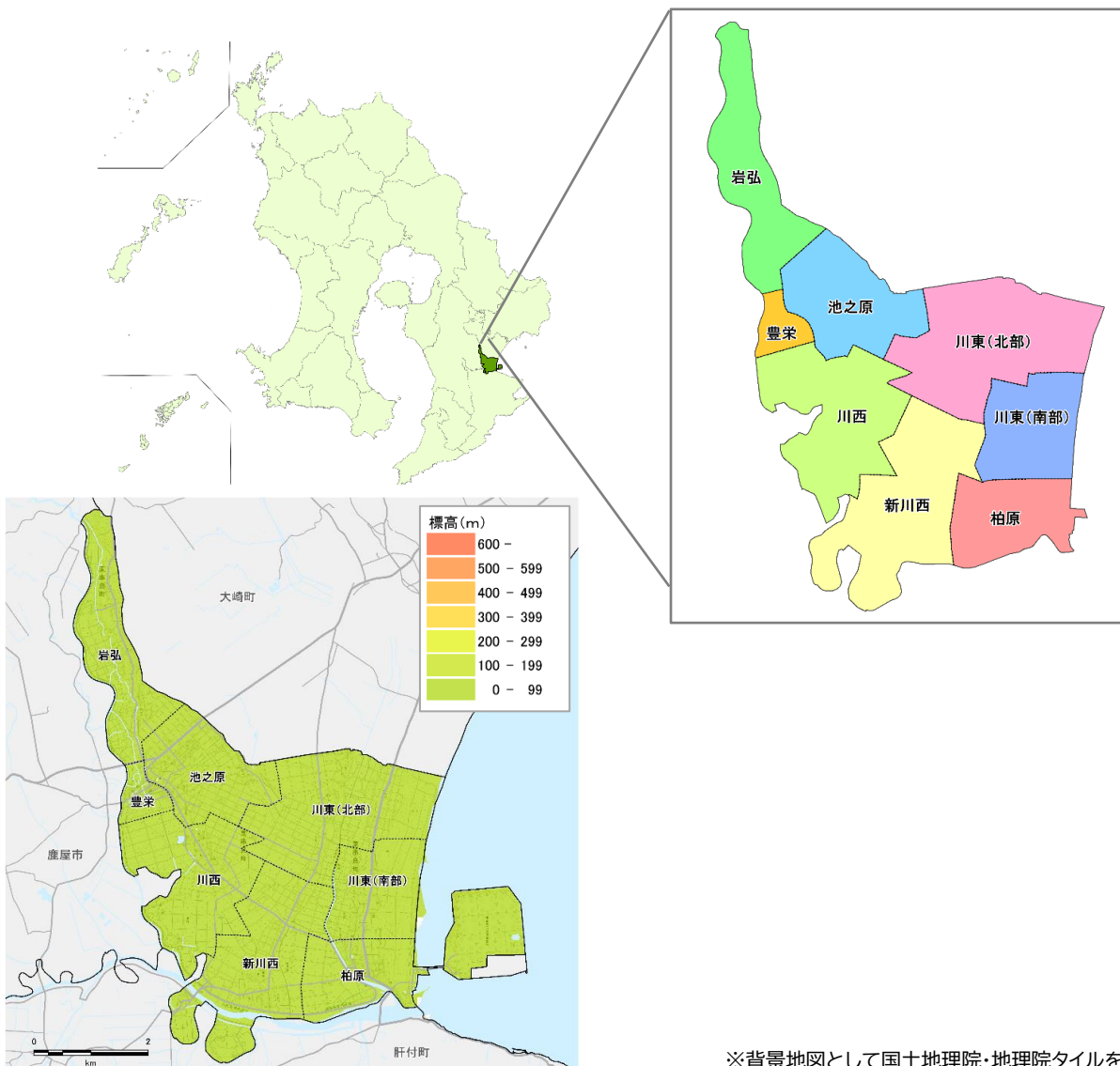


1. 東串良町の地域概況及び公共交通の現況整理

1. 町の概況

(1) 位置・地勢

- 本町は大隅半島の中央部に位置し、北は大崎町、南は肝付町、西は鹿屋市、東は志布志湾に面しています。
- 鹿児島県本土で最も小さな町で、総面積は 27.85 km²、うち可住地面積は 24.40km²(総面積の約 88%)、町のほとんどが平坦地となっています。
- 町内は、岩弘、豊栄、池之原、川西、新川西、川東(北部)、川東(南部)、柏原の 8 地区に区分されます。

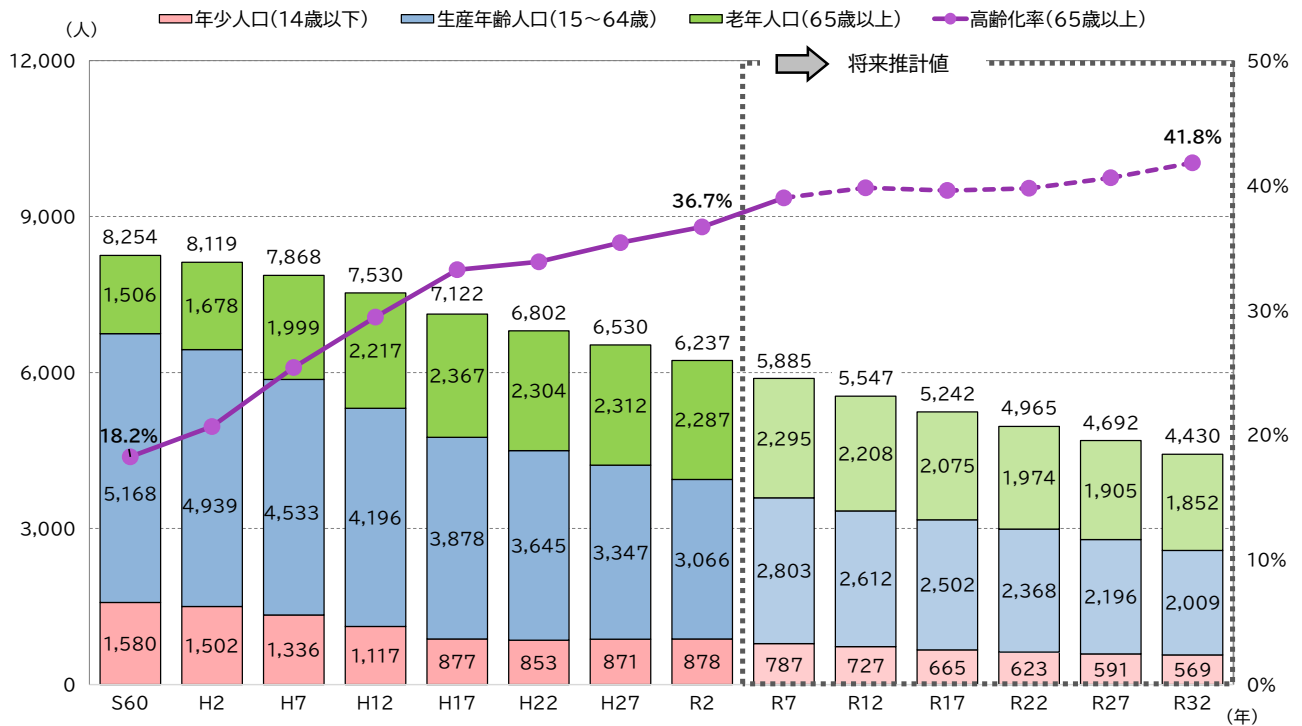


※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表1 位置・地区区分・地勢

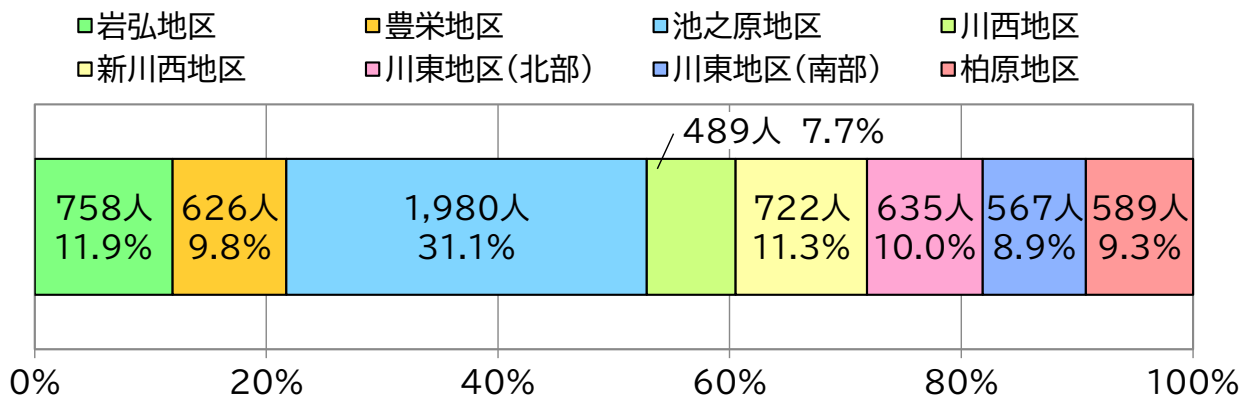
(2) 人口と高齢化の動向

- 総人口は年々減少しており、令和 7 年以降は 6,000 人を下回ると予測されています。また、高齢化率は年々上昇しており、令和 2 年時点で 36.7%となっています。
- 令和元年を 100 として人口増減率を見ると、令和 6 年時点の町全体の人口は令和元年から 3.6%減少しています。
- 地区別に見ると、池之原地区は町内で唯一人口が増加しており、17.4%の増加がみられます。
- 一方、新川西地区では 13.2%減少しており、減少率が 8 地区の中で最も大きくなっています。



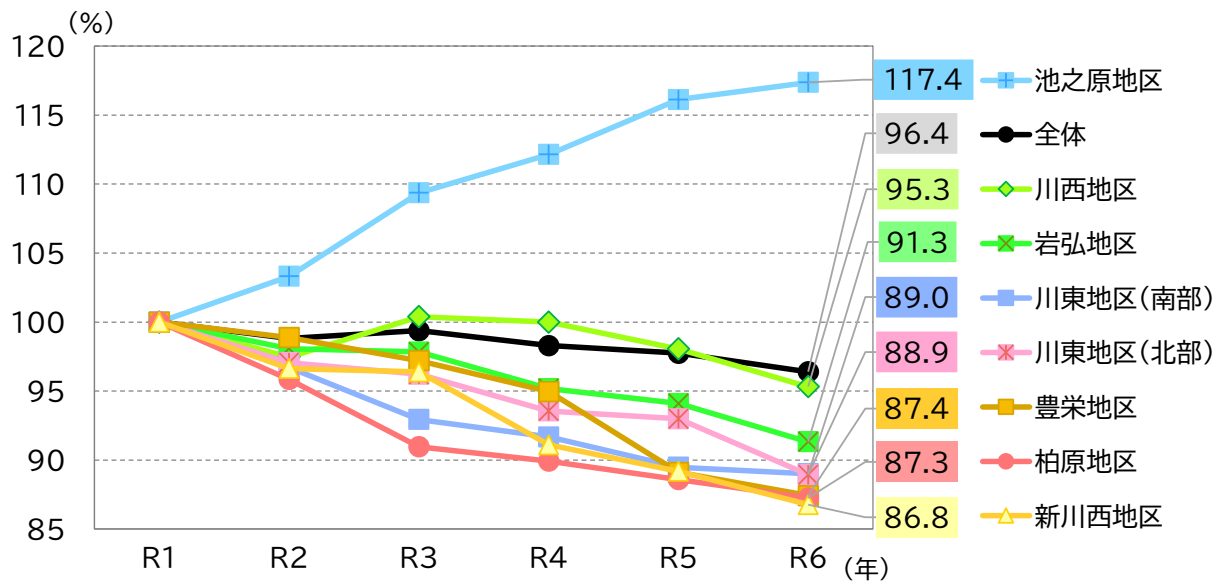
資料 昭和 60 年～令和 2 年人口：総務省統計局 国勢調査
 令和 7 年～令和 32 年人口：国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(令和5(2023)年推計)

図表2 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移



資料 東串良町企画課 住民基本台帳(令和 6 年 10 月 1 日時点)

図表3 地区別の人口構成



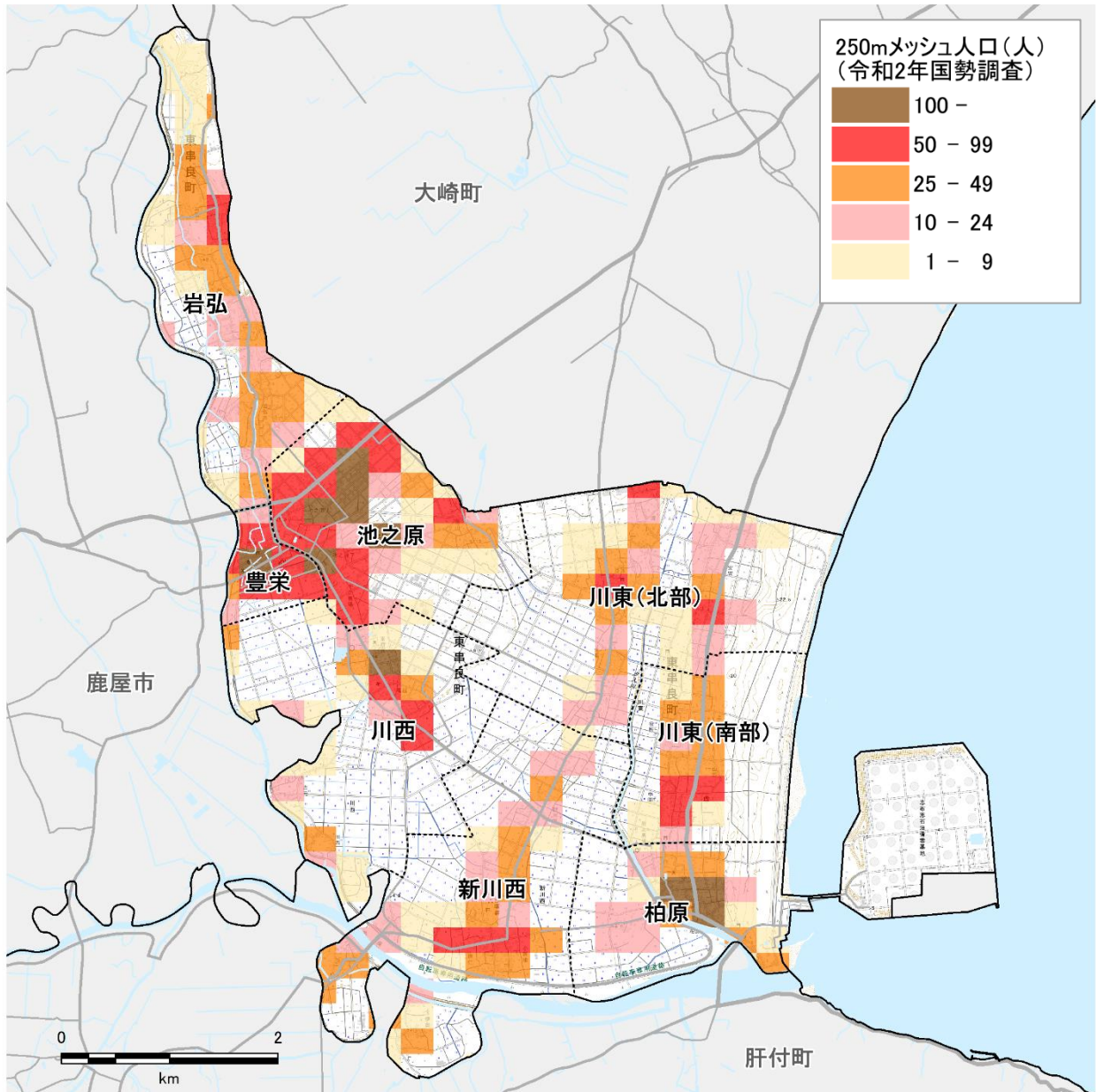
地区	増減率(%)
池之原	17.4
川西	△ 4.7
岩弘	△ 8.7
川東地区(南部)	△ 11.0
川東地区(北部)	△ 11.1
豊栄地区	△ 12.6
柏原地区	△ 12.7
新川西地区	△ 13.2
町全体	△ 3.6

資料 東串良町企画課 住民基本台帳(各年 10月1日時点)

図表4 地区別人口の推移と減少幅、令和元年を基準とした場合の R6 年の減少率

(3) 人口分布

- 人口は国道 220 号周辺の豊栄地区、池之原地区に集中していますが、県道 520 号、国道 448 号沿線にも集積がみられます。

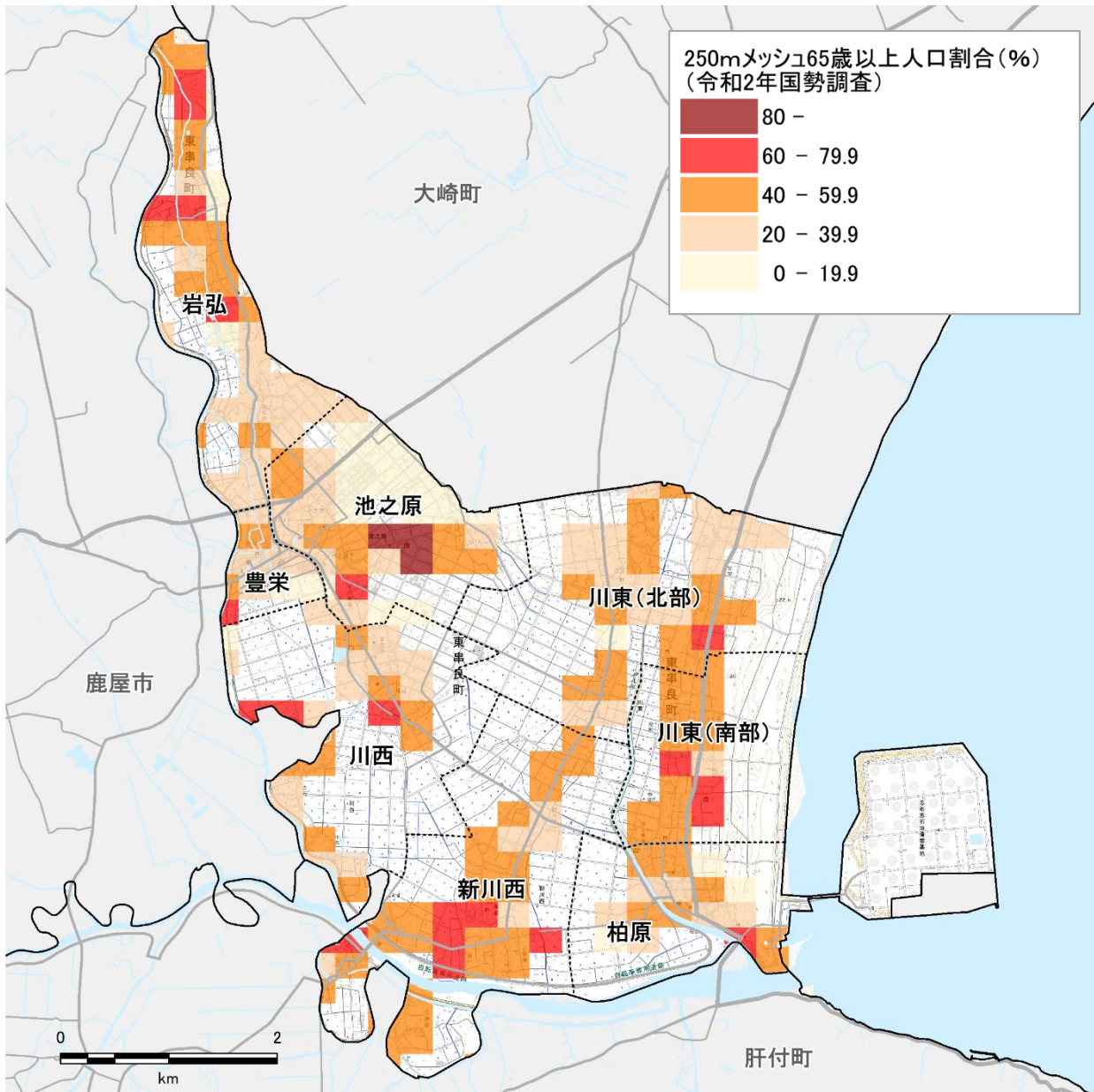


資料:国勢調査(令和2年)
※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表5 人口分布

(4) 高齢化の状況

- 高齢化率が60%を超える地域が点在しています。



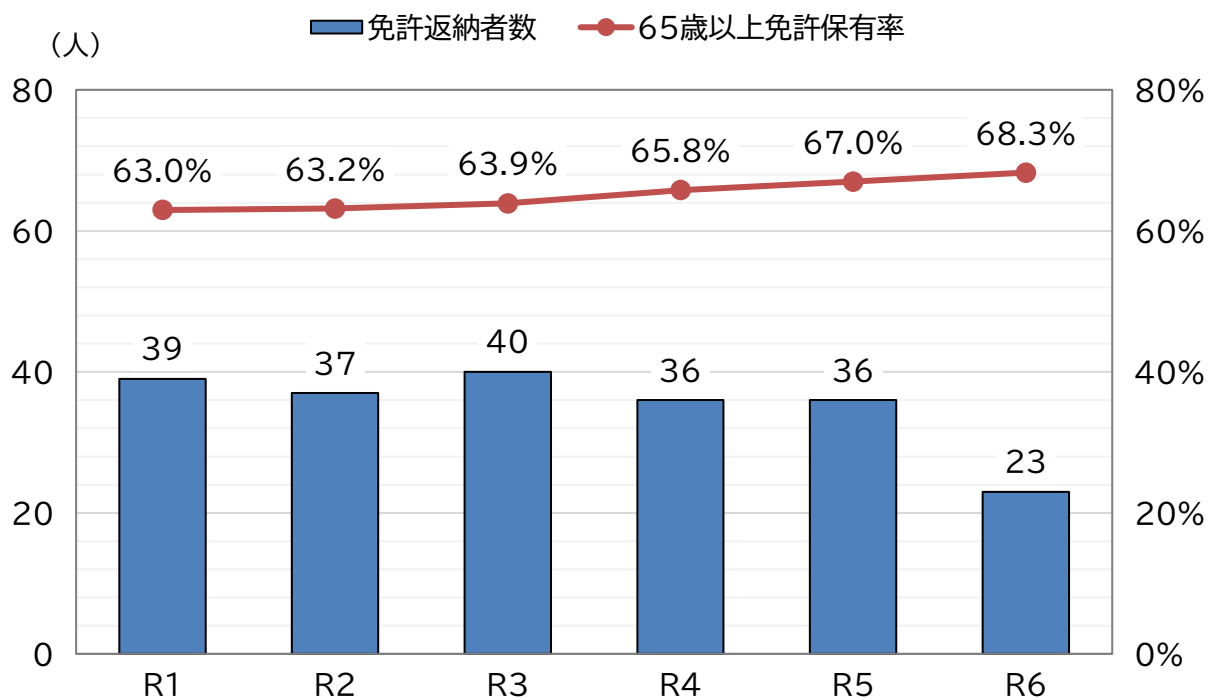
資料:国勢調査(令和2年)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表6 65歳以上人口割合

(5) 自動車運転免許証返納者数と 65 歳以上免許保有率

- 令和 6 年時点での 65 歳以上免許保有率は 68.3% と高い状況です。

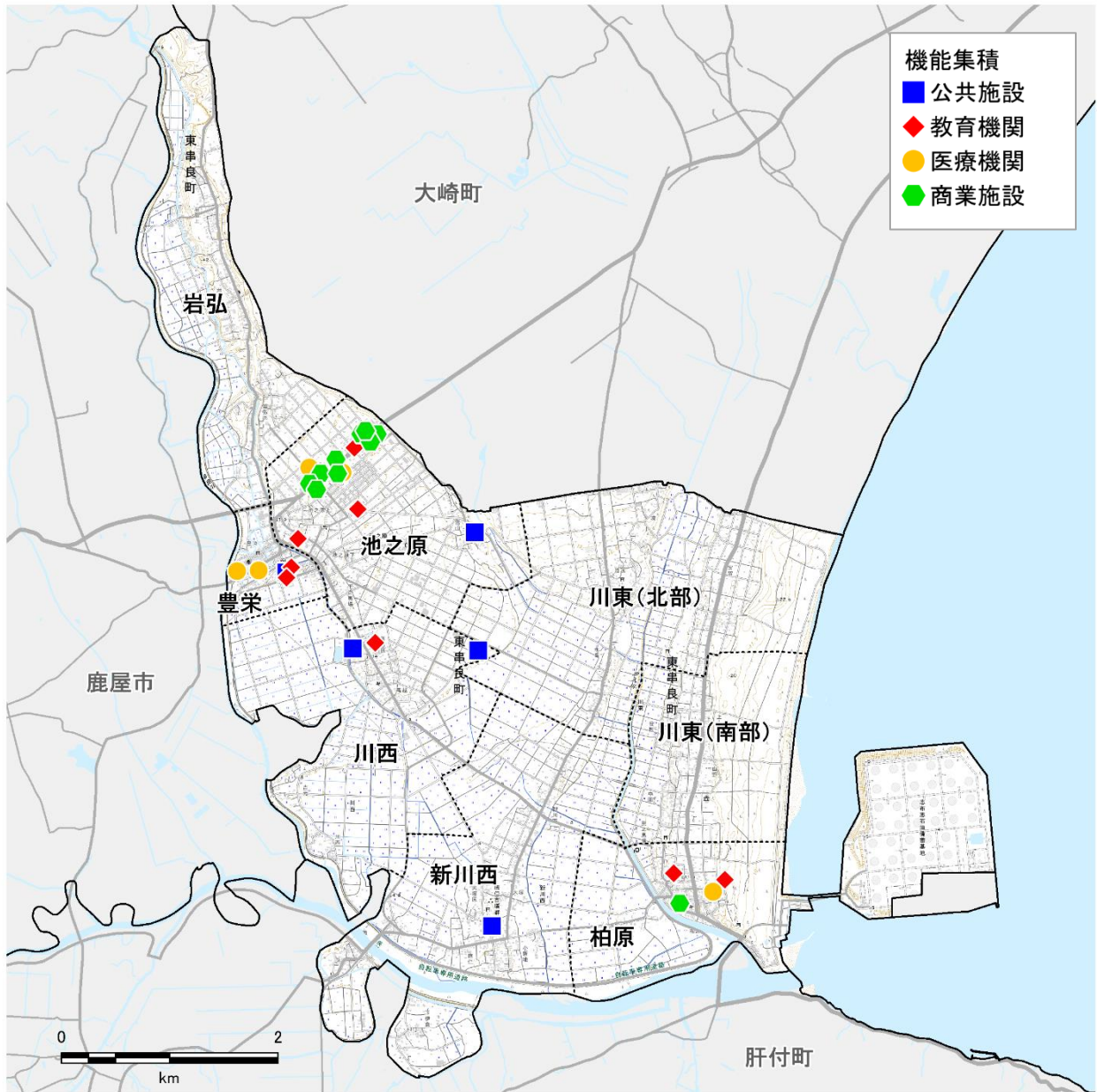


資料 免許返納者数：鹿児島県交通安全教育センター(各年末時点、但し令和 6 年は 9 月末時点)、
免許保有者数：鹿児島県オープンデータカタログサイト(各年末時点、但し令和 4 年は 11 月末時点、令和 6 年は 9 月末時点)、
65 歳以上人口：東串良町企画課 住民基本台帳(各年末時点、但し令和 4 年は 11 月末時点、令和 6 年は 9 月末時点)

図表7 免許返納者数と 65 歳以上免許保有率

(6) 目的地となる施設の分布

- 移動の目的地となる施設の多くが国道 220 号周辺に集積しています。

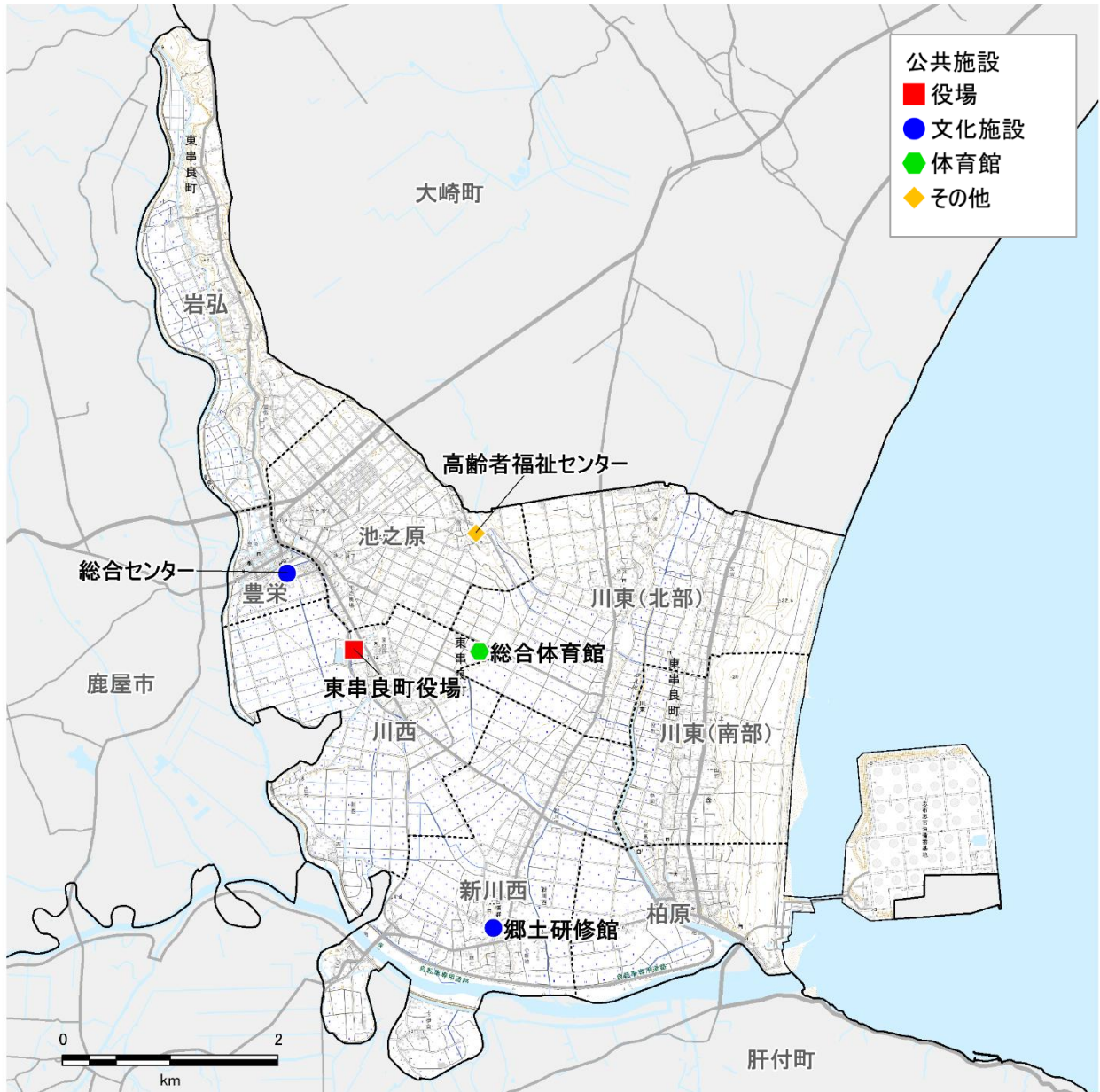


(令和 6 年時点)
※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表8 機能集積状況

(7) 公共施設の分布

- 公共施設は点在して立地しています。今後、池之原地区に高齢者福祉センターや総合センター等を集約した複合施設の整備が予定されています。



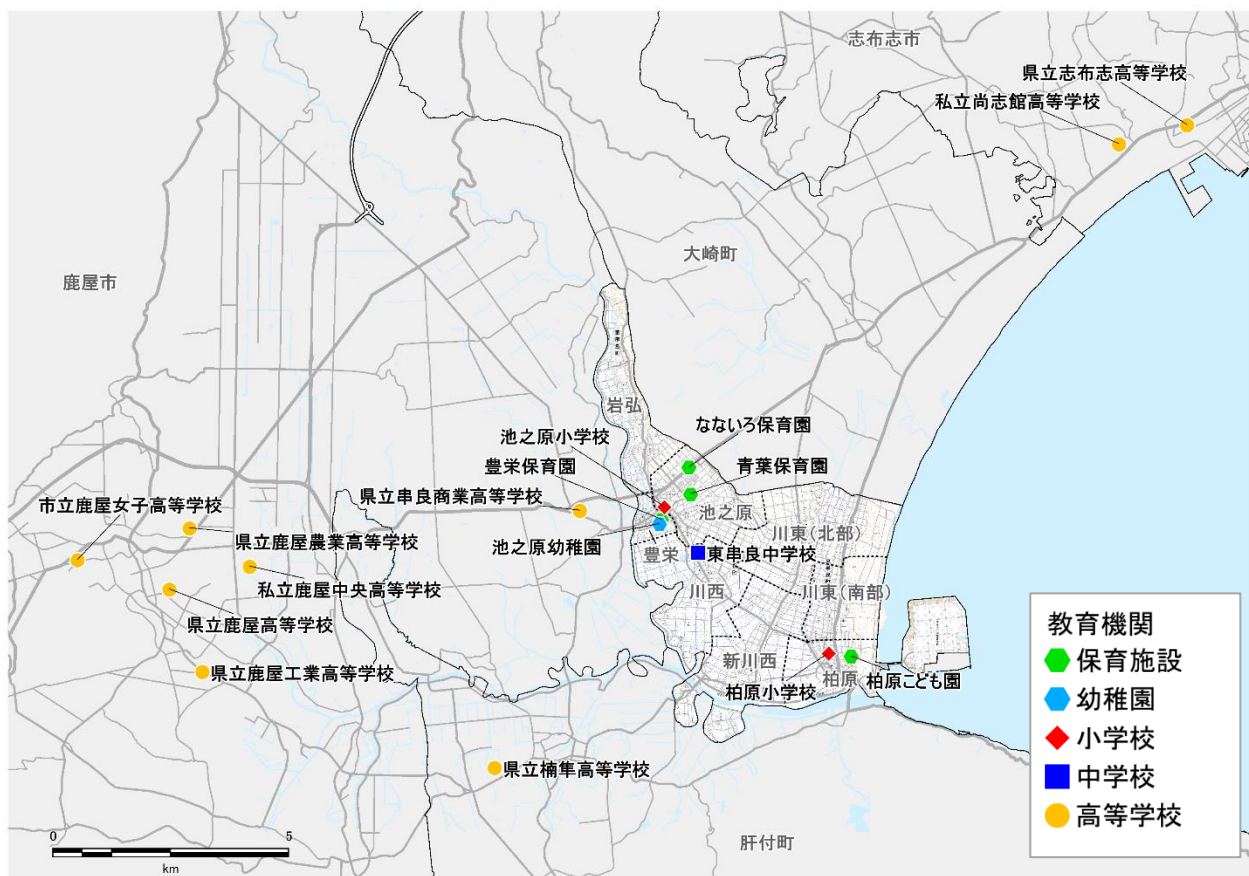
(令和 6 年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表9 公共施設の分布状況

(8) 教育機関の分布

- 町内には保育施設が3つ、幼稚園が1つ、小学校が2校、中学校が1校あります。
- 町内に高等学校がないため、町外に通学する必要があります。



(令和6年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表10 教育機関の分布状況(広域) ※町外の教育機関は近隣市町の高等学校のみ掲載

(9) 商業施設の分布

- 商業施設は国道 220 号沿いに立地しており、地区内に商業施設がない地区が多く存在します。



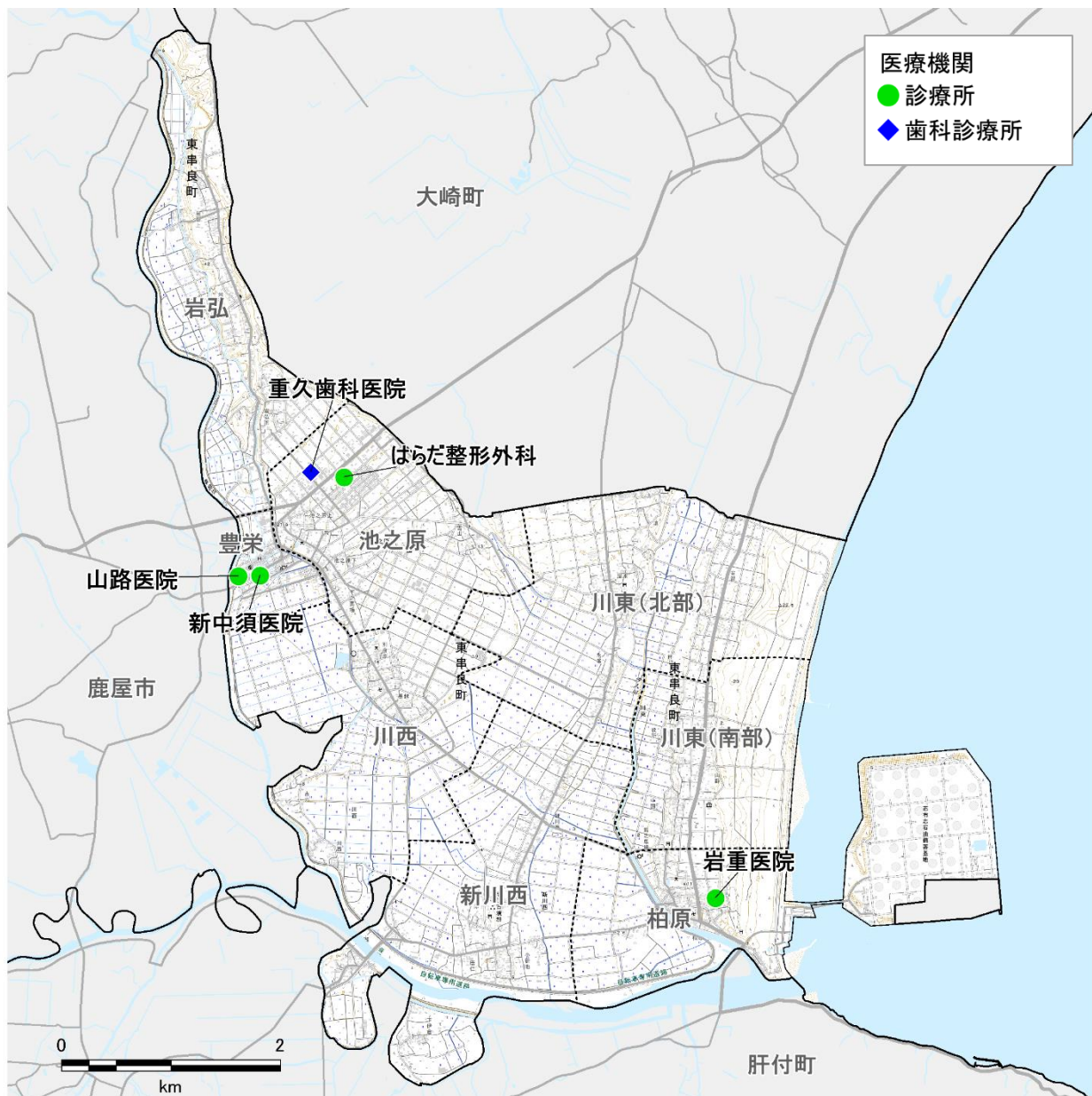
(令和 6 年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表11 商業施設の分布状況

(10) 医療機関の分布

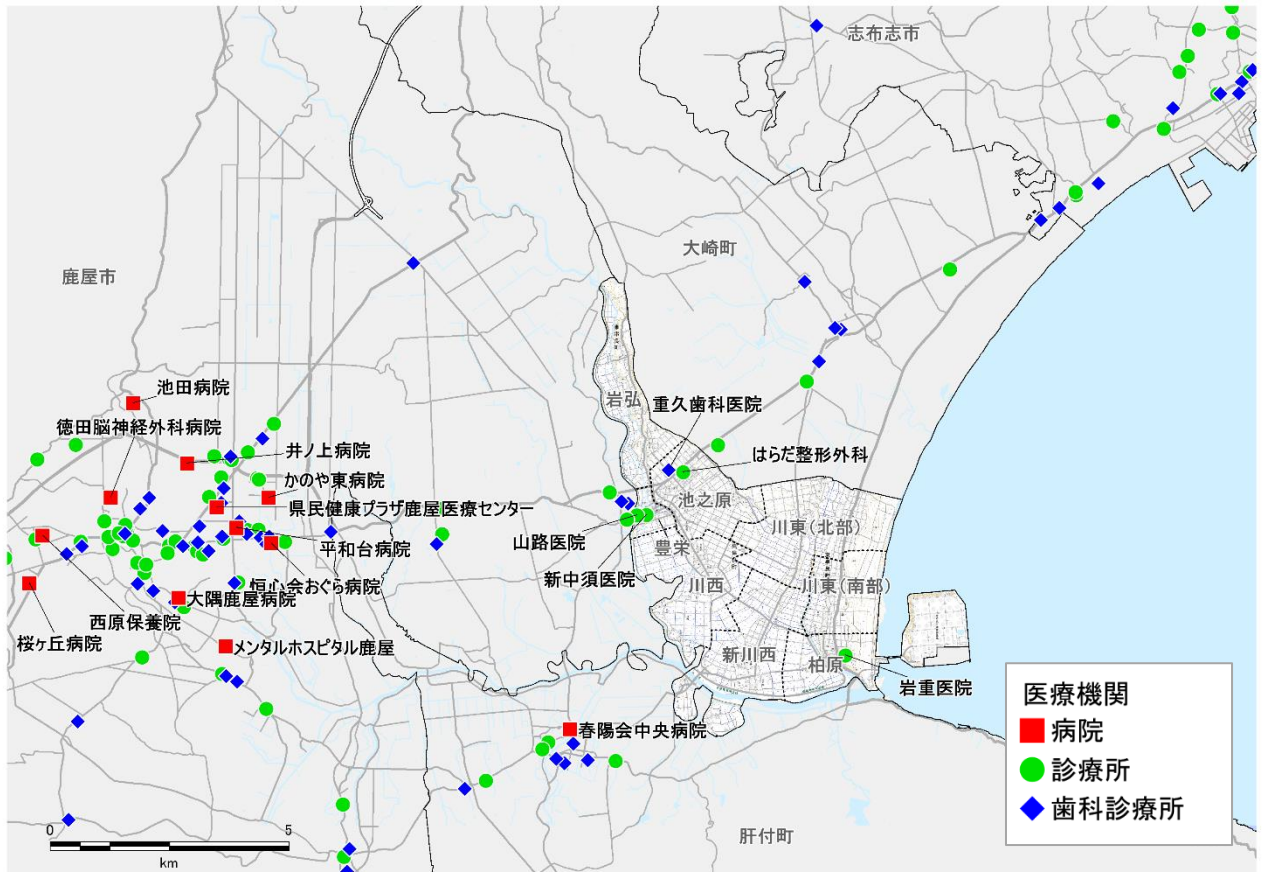
- 医療機関は池之原地区、豊栄地区、柏原地区に立地しており、地区内に医療機関がない地区が多く存在します。
- 町内の医療機関は診療所と歯科診療所のみであり、規模の大きな病院を受診するためには町外に出る必要があります。



(令和6年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表12 医療機関の分布状況



(令和 6 年時点)
 ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表13 医療機関の分布状況(広域)

(11) 観光の動向

- 町花であるルーピンの花が咲く柏原海岸のルーピン畑といった美しい景観のほか、国の史跡に指定されている唐仁古墳群などの歴史ある文化資源、キャンプ場やグランピング施設などのレジャー施設が南東部を中心に立地しています。



(令和6年時点)

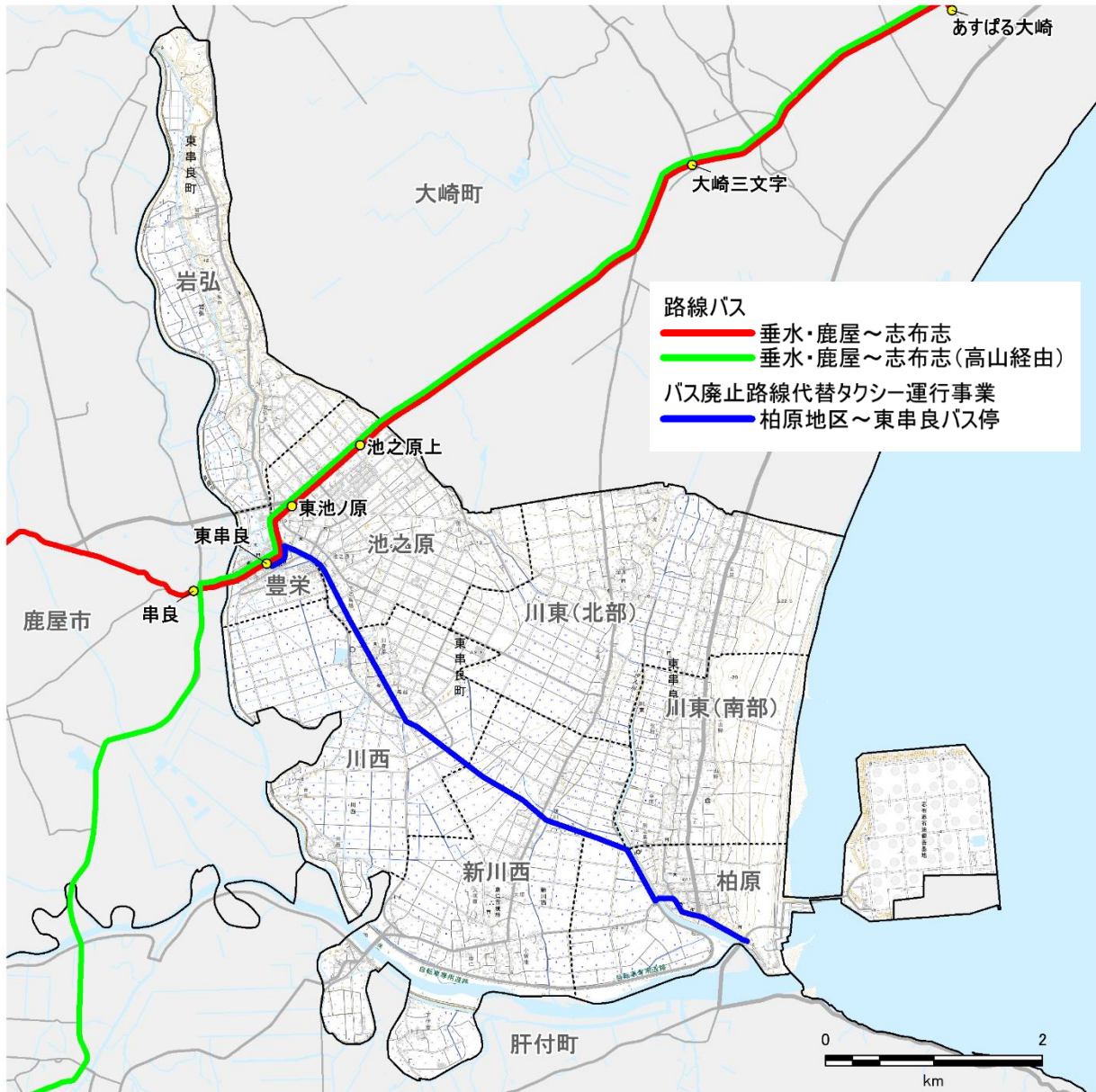
※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表14 観光資源の分布

2. 公共交通の状況

(1) 公共交通網

- 鹿児島交通の路線バスが町の北部を東西に運行していますが、これらは隣接自治体を結ぶ路線となっており、町内に立地するバス停は池之原上、東池ノ原、東串良の3つのみとなっています。
- 柏原地区から東串良バス停までの区間は「バス廃止路線代替タクシー運行事業」が実施されています。

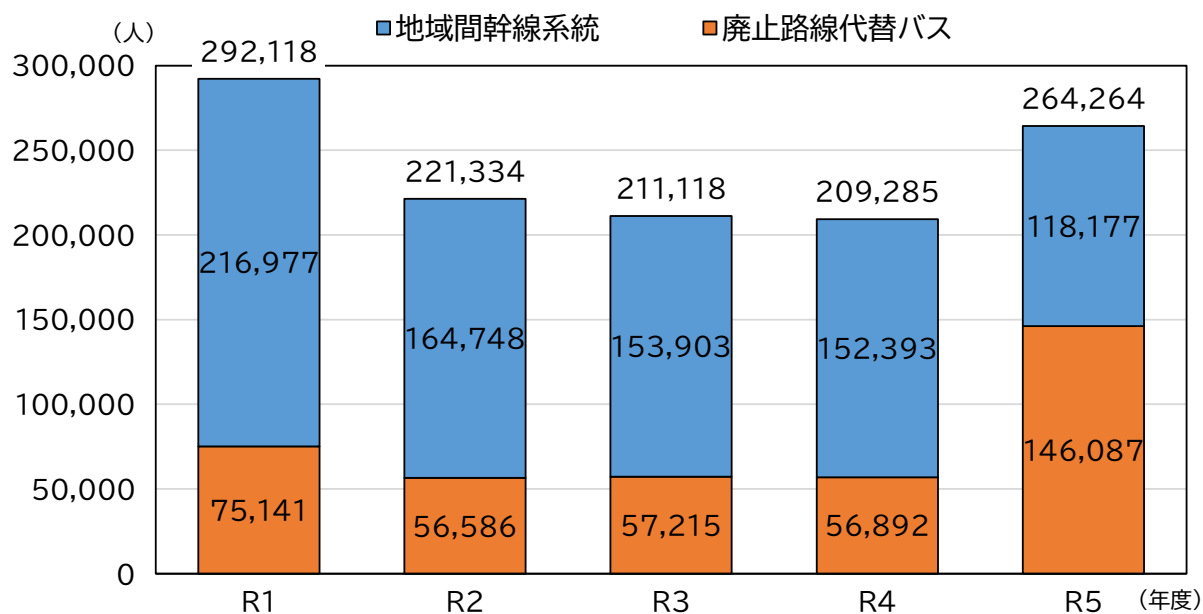


※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表15 公共交通網

(2) 路線バスの利用状況

- 令和 5 年時点で、町内を運行する路線バスは 11 系統あり、うち 1 系統は国庫補助の対象である地域間幹線系統、10 系統は沿線自治体の補助により運行される廃止路線代替バスとなっています。(令和 6 年度より、町内を運行する路線バスは 6 系統に集約され、地域間幹線系統が 1 系統、廃止路線代替バスが 5 系統となっています。)
- 路線バスの年間利用者数は、令和 5 年度の利用者数は前年度と比較して 26.3%増加していますが、令和元年度の利用者数には戻っていません。



資料 東串良町企画課

※R5 年度より「垂水中央病院～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志」が廃止路線代替バスに移行

図表16 路線バスの年間利用者数の推移

(3) バス廃止路線代替タクシー運行事業

- 東串良町では、路線バスの廃止区間(柏原市街地から豊栄停留所区間)において、代替措置としてタクシー運行事業を実施しています。
- 利用者は、通常片道運賃 2,000 円のところを 200 円で利用することができ、残りの 1,800 円は町が負担しています。
- 令和元年以降、年間利用者数はおおむね 800 人前後で推移していたものの、令和 5 年度は前年度より 27.5%利用者数が減少しています。
- 往路の方が利用者数が多い傾向があります。

図表17 バス廃止路線代替タクシー運行事業の概要

利用対象者	町内に住所を有する者で次に掲げる者 (1) 概ね 65 歳以上で、自動車の保有がなく、運転免許証を持たない者 (2) 身体障害者障害程度第 1 種に認定された者及びその介護者。ただし、身体障害者等に対する自動車税・自動車所得税の減免等を受けられた世帯の障害者及び介護者は除く。 (3) 町税の過年度分滞納者は除く。 (4) その他町長が必要と認める者
利用料	片道 200 円

バス廃止路線代替タクシー 利用者の方々へ



- 下記のとおり運行します。
 利用される時は**30分前**までにK・T交通へ必ず連絡(予約)して下さい。
 予約がない場合は運行しません。
- 乗車するときは必ず登録証を運転手に掲示してください。

運行日	運行区間		時刻	備考
	起点	終点		
月・水・金	柏原	豊栄	7:45	★時刻については豊栄バス停時刻に合わせて運行します。
			13:10	
			16:00	
	豊栄	柏原	11:10	
			14:50	
			17:50	

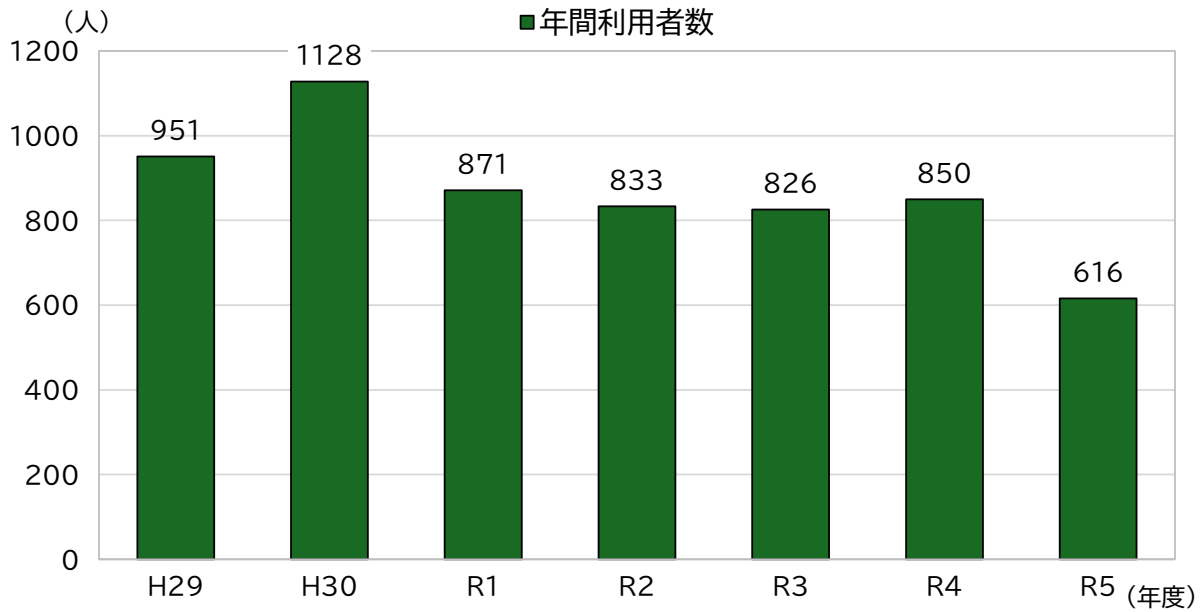
※介護者の方(黄色い登録証)は1人では利用できません。必ず対象者と同乗して下さい。
 ※登録証をなくされた時は直ちに役場企画課へお知らせ下さい。

【 お問合せ先 】

■東串良町役場 企画課 0994-63-3122	■K・T交通有限会社 0994-63-7557
-----------------------------	----------------------------

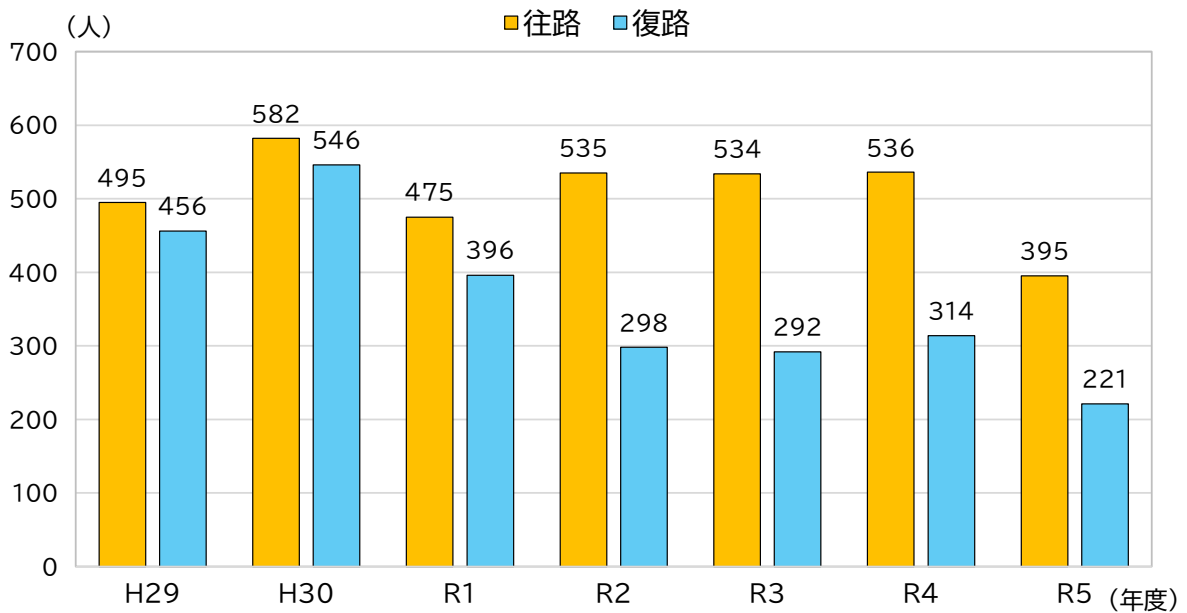
資料 東串良町企画課

図表18 バス廃止路線代替タクシー運行事業 利用者向けチラシ



資料:東串良町企画課(R1年4月はデータなし)

図表19 バス廃止路線代替タクシー運行事業の年間利用者数

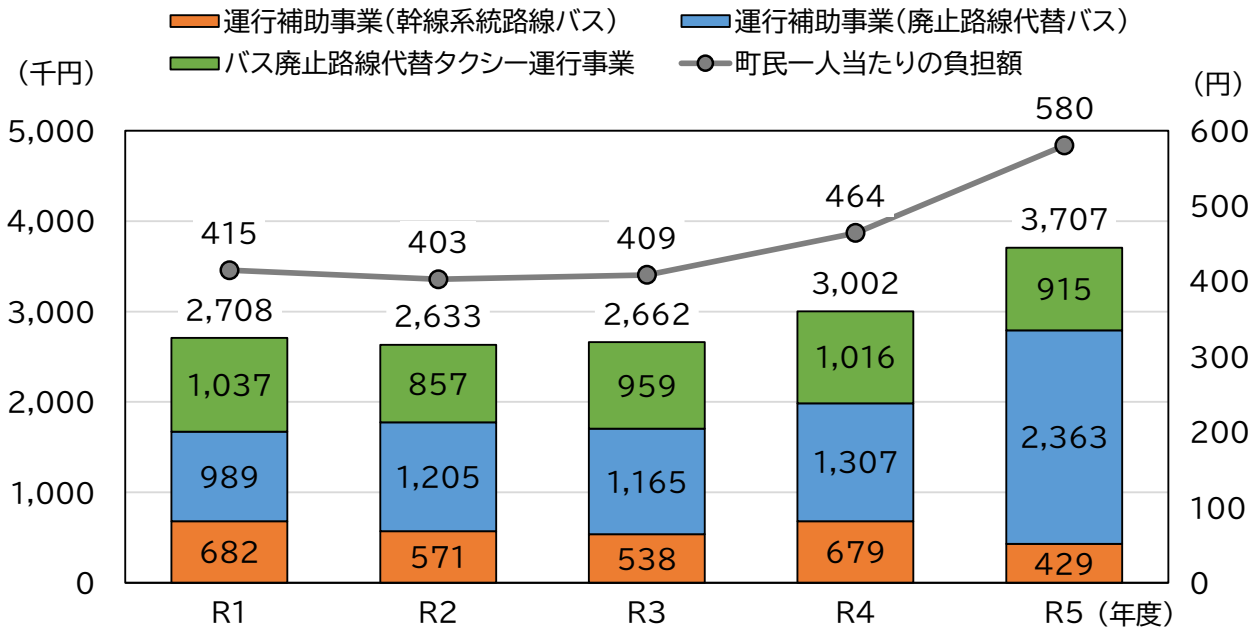


資料:東串良町企画課(R1年4月はデータなし)

図表20 バス廃止路線代替タクシー運行事業の年間利用者数(往路・復路別)

(4) 財政負担の状況

- 公共交通にかかる町の負担額は増加傾向にあり、令和5年度は前年度と比較して23.5%増加しています。

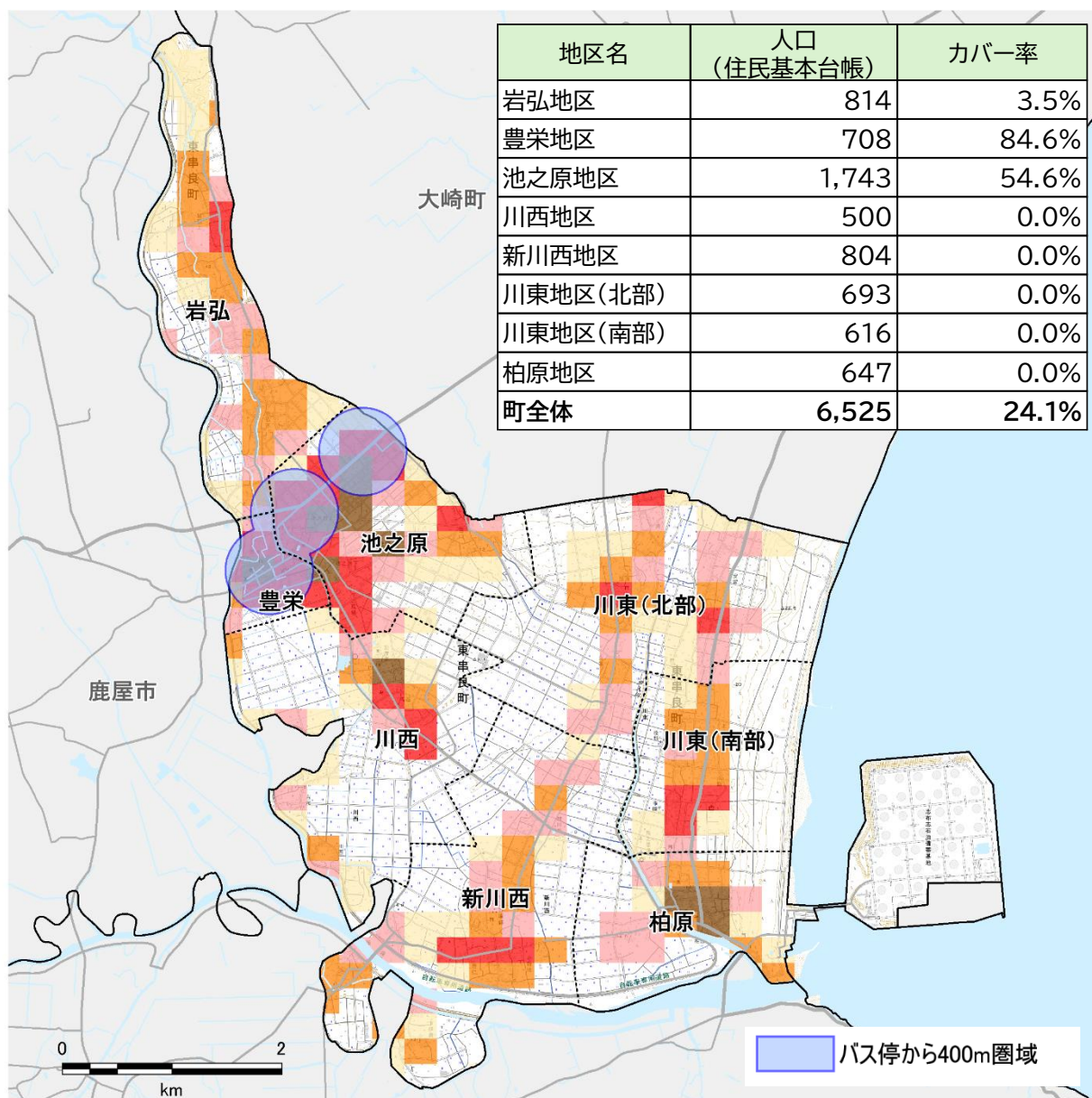


資料 運行補助事業:東串良町企画課(各年10月~9月)
 バス廃止路線代替タクシー運行事業:東串良町企画課(各年4月~3月)
 人口:東串良町企画課 住民基本台帳(各年度末)

図表21 財政負担額推移

(5) 路線バスの人口カバー率

- バス停から 400m 圏域を「公共交通利用圏域」とした場合、町全体のカバー率は 24.1%と低い状況です。
- 川西地区、新川西地区、川東地区(北部)、川東地区(南部)、柏原地区のカバー率は 0%となっています。



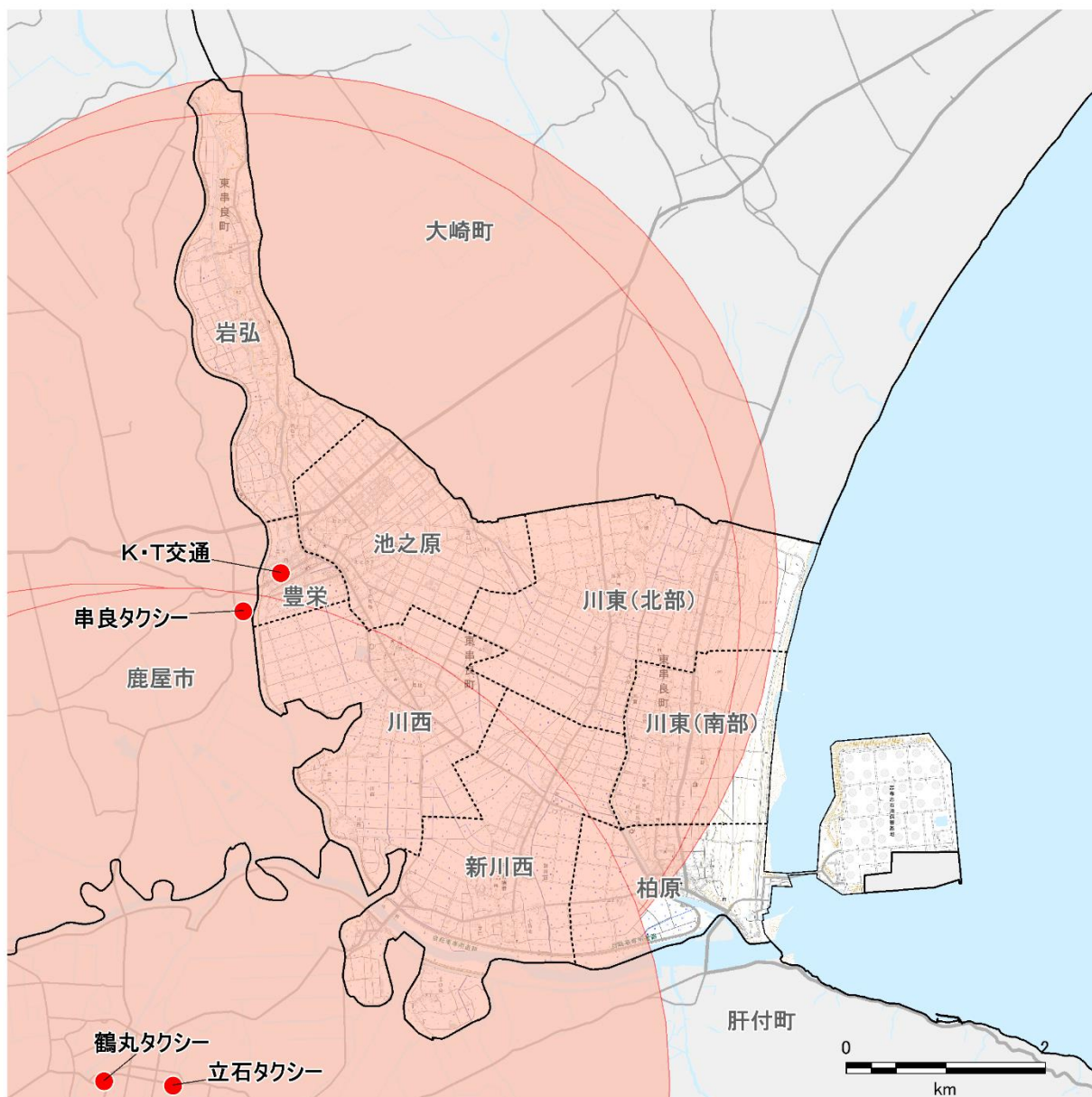
資料 地区別人口:東串良町企画課 住民基本台帳(令和2年)、
250mメッシュ人口:国勢調査(令和2年)

※カバー率算出には国勢調査の250mメッシュ単位のデータを使用
※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表22 路線バスによる人口カバー率

(6) タクシー

- 町内のタクシー事業者は「K.T 交通」1 社のみとなっていますが、町域のほぼ全域がタクシー営業所から 5km 圏内に位置しています。
- 鹿屋交通圏におけるタクシー事業の状況をみると、輸送人員、営業収入、期末運転者数ともに年々減少しています。また、令和 5 年度の輸送人員は令和元年度から 37.5%減少しています。



(令和 6 年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

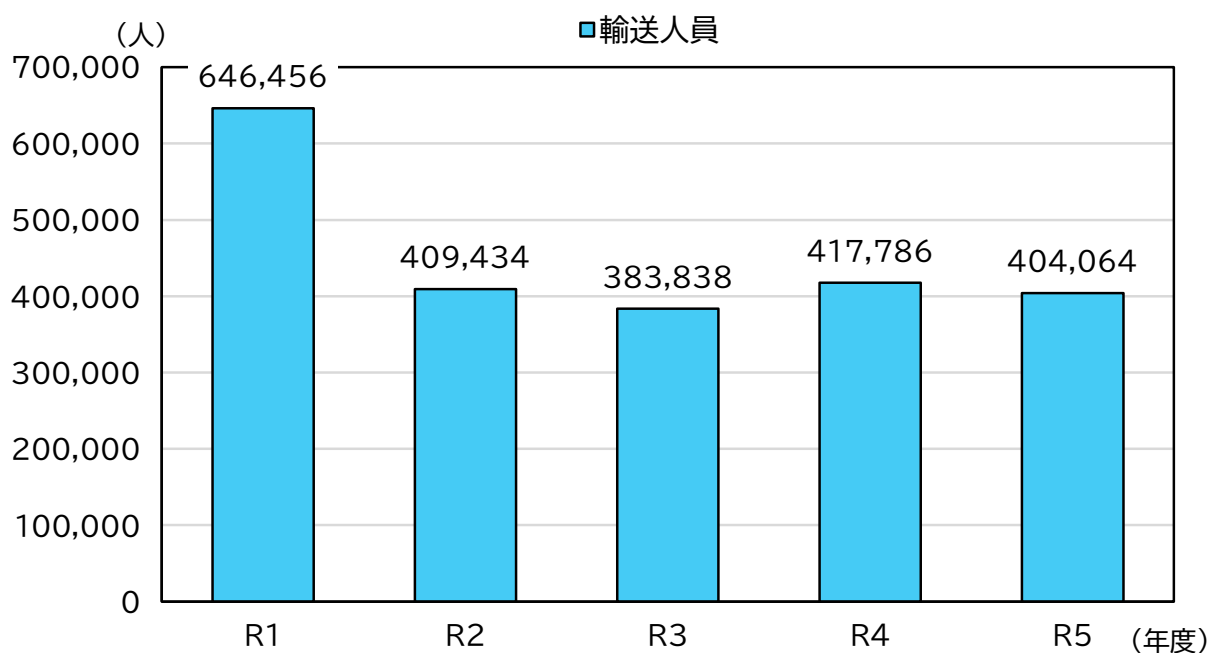
図表23 タクシー営業所の分布状況

図表24 鹿屋交通圏におけるタクシー事業の状況

	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	期末運転手数 (人)
令和元年度	646,456	510,334	104
令和2年度	409,434	370,214	92
令和3年度	383,838	363,600	87
令和4年度	417,786	382,974	78
令和5年度	404,064	396,199	79

資料 九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」

※鹿屋交通圏…鹿屋市、東串良町



資料 九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」

※鹿屋交通圏…鹿屋市、東串良町

図表25 鹿屋交通圏におけるタクシー輸送人員の推移

(7) 町が実施する移動支援制度

- 町では、高齢者や障がいのある方等を対象とした移動支援制度を実施しています。

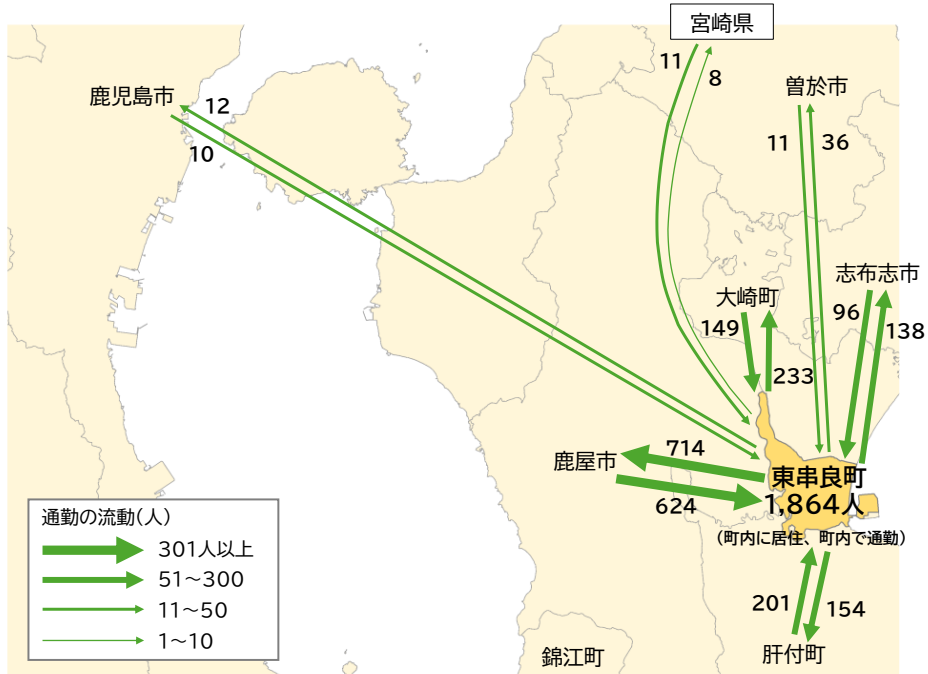
図表26 移動支援制度

名称	内容
福祉バス	主に以下の利用用途で2台の福祉バスを運用。 【福祉バス(白)】 高齢者福祉センター内の浴場利用者の送迎、老人クラブの研修等の移動手段として使用 【福祉バス(青)】 福祉団体、町議会、消防団員等が活動する際の移動手段として使用
移動支援	福祉サービス「地域生活支援事業」の一つとして、町長が認める社会福祉法人が実施。 【対象者】 屋外での移動に著しい制限のある障害者(児)で町長が必要と認めた者(ただし、重度障害者等包括支援や重度訪問介護、行動援護の支給決定を受けている者(児)は除く。) (1) 身体障害者手帳の交付を受けている視覚障害者(児)及び全身性障害者 (2) 療育手帳の交付を受けている者 (3) 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者
同行援護	視覚障害により、移動に著しい困難を有する障害者等に対して、外出時に同行し、移動に必要な情報の提供や移動の援護などの必要な援助を行う。
行動援護	知的障害又は精神障害によって行動上著しい困難を有し、常時介護を必要とする障害者に対して、行動する際に生じ得る危険を回避するために必要な援護や外出時の移動中の介護等を提供する。

3. 人口流動

(1) 通勤・通学における人口流動

- 通勤においては、鹿屋市との流入・流出が多くなっています。
- 通学においては、鹿屋市への流出が多くなっています。



図表27 通勤における人口流動状況



図表28 通学における人口流動状況

資料:国勢調査(令和2年)

東串良町への通勤・通学者の常住地、東串良町常住者の通勤・通学先を集計

※15歳以上の通勤者の状況について、どちらか一方の流動人口が10人以上であるもののみ表示

※15歳以上の通学者の状況について、その他県外への流出者3名を除く

4. 上位・関連計画

(1) 上位計画

- 東串良町総合振興計画(令和4年3月策定)

計画期間	「基本構想」は、本町が目指す将来像や実現のための方向性を示すもので、令和13年度(2031年度)を目標年次としています。 「基本計画」は、基本構想に基づき、まちづくり実現に向けた基本的な施策を示すもので、令和4年度(2022年度)から令和8年度(2026年度)までの5年間を前期、令和9年度(2027年度)から令和13年度(2031年度)までの5年間を後期とします。
基本理念	「個性豊かな活力あるまち」の創造を基本理念とし、「住みたいまち東串良」、「住んでよかったまち東串良」を目指します
将来の目標	「個性豊かな活力あるまちづくり」の基本理念に立ち、本町がもつ自然と特性を生かしたまちづくりを進めるため、次の5つの将来目標を掲げ、総合的な施策を講じていきます。 1. 自然と調和した躍進する産業のまちづくり 2. 快適で安心して暮らせる環境のまちづくり 3. 健康で生きがいとふれあいのあるまちづくり 4. あしたをひらく心豊かな人づくり・文化づくり 5. 住民参画による共生・協働のまちづくり
公共交通に関する方向性	第4章 基本施策 2. 快適で安心して暮らせる環境のまちづくり 町土発展、快適な暮らしを支える条件整備 ●交通網の整備 幹線道路への関連町道の計画的な整備を進め、地域住民の交通の利便性の向上や安全対策を図っていきます。また、国道・県道については、未整備区間の拡幅改良など国、県へ強く要望促進します。 地域住民の通学、通院や、その他日常生活に必要な路線バスの維持存続のため関係機関の協力を得ながら広域で連携し住民の交通手段の確保に努めます。
公共交通に関する施策	記載なし

● 第 2 期東串良町 まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和 2 年 3 月)

計画期間	2020(令和 2)年度～2024(令和 6)年度								
目 標	<p>東串良町まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>東串良町が有する人口減少問題と、それを解消するための問題意識を住民と共有し、人口ビジョンで示した「まち」「ひと」「しごと」を整備し、</p> <p>①世帯転出や人口流出の防止をより一層図ることに加え、</p> <p>②毎年 10 世帯のU・Iターン確保を目標に、人口減少の抑制を官民一体となって取り組むこととします。</p> </div> <p>(1)短期的目標:令和 2 年度～令和 3 年度 総合戦略の重点施策であり、総合戦略全体の牽引役となる、町民自らの手による「まち」「ひと」「しごと」プロジェクトの展開に向けた準備を行っていきます。</p> <p>(2)中期的目標:令和 4 年度～令和 6 年度 町民自らの手による「まち」「ひと」「しごと」プロジェクトの展開と、町民が活き活きと元気に暮らす姿や町が醸し出す明るい雰囲気等を積極的に発信し、毎年 10 世帯のU・Iターンを確保して、人口減少の抑制を図っていきます。(令和 6 年度までに 30 世帯を増加させるイメージ)</p>								
公共交通に関連する施策	<p>施策11. 地域支え合いシステムの形成</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">事業名</td> <td>町内交通網改善事業</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>企画課</td> </tr> <tr> <td>概要</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・現在のバス廃止路線代替タクシーの利便性の向上を図る。 ・町内外の方が利用できる町内巡回バスの導入を目指す。 </td> </tr> <tr> <td>KPI</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 : 検討継続 ・運行本数 : 1 本 ・運行回数 : 3 回 </td> </tr> </table>	事業名	町内交通網改善事業	実施主体	企画課	概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のバス廃止路線代替タクシーの利便性の向上を図る。 ・町内外の方が利用できる町内巡回バスの導入を目指す。 	KPI	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 : 検討継続 ・運行本数 : 1 本 ・運行回数 : 3 回
事業名	町内交通網改善事業								
実施主体	企画課								
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のバス廃止路線代替タクシーの利便性の向上を図る。 ・町内外の方が利用できる町内巡回バスの導入を目指す。 								
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 : 検討継続 ・運行本数 : 1 本 ・運行回数 : 3 回 								

(2) 関連計画

- 東串良町過疎地域持続的発展計画

計画期間	令和3年4月1日から令和8年3月31日までの5か年間
公共交通に関する事業	<p>持続的発展施策区分4 交通施設の整備、交通手段の確保 (9)過疎地域持続的発展特別事業 公共交通</p> <p>●廃止路線バス代替タクシー事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な事業内容 バス廃止路線における交通手段として、代替タクシー業務を民間に委託 ・事業の必要性 高齢者の交通手段の確保 ・見込まれる事業効果等 交通弱者の解消 <p>●地方公共交通特別対策事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な事業内容 民間バス会社の運航に係る赤字部分に対する支援 ・事業の必要性 町民の交通手段の確保 ・見込まれる事業効果等 赤字バス路線の維持

(3) その他関連計画

計画名	公共交通に関する記述
東串良町障害者計画及び第7期障害福祉計画・第3期障害児計画 (令和6年3月)	<p>3 アンケート調査結果 (2)調査結果(抜粋)～障がい者～</p> <p>②外出する時に困ること 外出する時に困ることについては、「公共交通機関が少ない(ない)」が 24.7%、「困った時にどうすればいいの心配」が 15.8%と高くなっています。</p> <p>(1) 生活環境の整備促進</p> <p>③移動・交通対策の推進 バスの路線廃止に伴う代替タクシー事業を実施し、交通手段の確保に努めていますが、公共交通機関などに対する不満や整備要望が強く、必ずしも充実した支援体制とは言えないのが課題となっています。これについては、広域的な課題となるため、「肝属地区障害者自立支援協議会」において必要に応じて協議、検討を重ねる必要があります。また、幅広い社会活動を可能にする交通費助成への要望もあります。今後は、障がい者の移動手段の確保について、自動車運転免許取得、自動車改造の軽費の助成、盲導犬の給付等各種援助策の利用促進を図り、民間タクシー事業者やバス事業者に対しても、理解と協力を求め連携を強化します。</p>
東串良町交通安全計画 (令和4年3月)	<p>第3章 道路交通安全についての対策</p> <p>第1節 今後の道路交通安全対策</p> <p>1 子どもと高齢者の安全確保 高齢者においては、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を強化することが喫緊の課題である。</p>
大隅定住自立圏共生ビジョン (令和6(2024)年3月)	<p>2これまでの取組 (4)地域公共交通</p> <p>①交流人口増加のためのバスネットワークの構築 公共交通ネットワークを構築し、交流人口の増加促進や地域住民の日常生活における移動手段の確保を図るため、九州新幹線の利用に繋がる鹿児島中央駅～鹿屋間直行バスの運行や、空港連絡バス・直行バス・フェリー等と路線バスとの接続調整等を行うとともに、圏域内唯一の公共交通機関である路線バスの運行を維持しています。</p>

	<p>取組1:直行バスの運行及び利用促進</p> <p>取組2:地域間幹線系統及び廃止路線代替バス等の運行維持</p> <p>第4章 協定に基づき推進する具体的取組</p> <p>(1)地域公共交通</p> <p>①交流人口の増加のための交通ネットワークの構築</p> <p>事業名:大隅地域公共交通ネットワーク化事業</p> <p>(事業概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 九州新幹線による誘客効果が大隅地域へ導入し、交流人口の増加を図るため、鹿児島中央駅～鹿屋間の直行バスを運行 ■ 観光イベント等でのPRなど、直行バス等の利用促進 ■ 空港連絡バスや直行バス・さんふらわあ等による誘客効果を圏域全体に波及させるため、鹿屋～各市町間を結ぶ路線バスの接続調整 ■ バス待合施設を活用した観光・交通情報等の提供 ■ 住民の通院や通学など、日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、空港連絡バスや直行バス・さんふらわあ等の誘客を圏域全体に波及させるために必要な廃止路線代替バスや地域間幹線系統バス等の運行維持 ■ 圏域一体となった地域公共交通網の再構築のための総合的な公共交通ネットワーク形成 <p>(関係市町の役割分担及び費用負担の考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鹿屋市及び関係市町は、空港連絡バスや直行バスと路線バスの接続調整並びに各フェリーや鉄道と路線バスとの接続調整を行う。 ■ 鹿屋市及び関係市町は、廃止路線代替バス及び地域間幹線系統バス等の運行を維持する。 ■ 鹿屋市及び関係市町は、地域公共交通網の再構築のための調査・検討を行う。
--	--