

令和6年度 第2回東串良町地域公共交通活性化協議会

日時：令和6年12月19日（木）13：30～

場所：東串良町役場防災庁舎2階対策本部室

会 次 第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 地域公共交通計画策定業務委託業者 紹介
 - ・バイタルリード・大福コンサルタント共同企業体
- 4 協議
 - (1) 前回協議会のふりかえり【資料1】
 - (2) 委員の変更および協議会役員の変更について【資料2】
 - (3) 東串良町の現状・問題点と課題【資料3】
 - (4) 東串良町地域公共交通計画 計画体系（案）について【資料4】
 - (5) その他【参考資料6】
- 5 その他
- 6 閉会

●配布資料一覧

【資料 1】	令和6年度 第1回東串良町地域公共活性化協議会 会議録
【資料 2】	委員の変更および協議会役員の変更について
【資料 3】	東串良町の現状・問題点と課題
【資料 4】	東串良町地域公共交通計画 計画体系（案）について
【参考資料1】	地域概要及び公共交通の現況整理
【参考資料2】	住民アンケート調査
【参考資料3】	民生委員アンケート調査
【参考資料4】	高校生アンケート調査
【参考資料5】	ヒアリング調査
【参考資料6】	【情報提供】東串良町の課題に対応する移動手段の検討

東串良町地域公共交通活性化協議会 名簿

No.	氏名	東串良町地域公共交通活性化協議会設置要綱第3条より	団体名等	備考
1	大園 保広	東串良町長及びその指名する者	東串良町 副町長	会長
2	宮脇 利廣	一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（タクシー業者）	K・T交通有限会社 代表取締役	副会長
3	野口 幸司郎	町民又は利用者を代表する者	町民代表	監事
4	内門 三男 ※	〃	町民代表	監事 ※
5	石田 洋介	一般乗合旅客自動車運送事業者（バス事業者）	鹿児島交通株式会社 乗合営業部課長	
6	鳩野 浩一郎	公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者	公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事	
7	山口 俊則	一般社団法人鹿児島県タクシー協会長又はその指名する者	一般社団法人鹿児島県タクシー協会 専務理事	
8	榊 登志幸	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	
9	谷口 誠一	〃	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	
10	岡 良二	一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表又はその指名する者	私鉄鹿児島交通労働組合 執行委員長	
11	川崎 茂巳	道路管理者又はその指名する者	大隅地域振興局建設総務課 課長	
12	藤崎 英一郎	鹿児島県肝付警察署長又はその指名する者	肝付警察署 交通課長	
13	末永 陽一	鹿児島県知事又はその指名する者	鹿児島県総合政策部交通政策課 主幹兼陸上交通係長	
	-	学識経験を有する者その他交通協議会議の運営上必要と認める者	-	
	-	東串良町内において自家有償旅客運送を実施している特定非営利活動法人等の運送団体	-	
	-	オブザーバー	-	

事務局	中島 孝一		企画課	課長
事務局	畠中 輝久		企画課	課長補佐
事務局	高野 竜一		企画課	係長

令和6年度 第1回東串良町地域公共活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和6年5月27日（月）13時30分～

2. 会 場 東串良町役場 防災庁舎2階 対策本部室

3. 出席委員

会 長 大園 保広（東串良町 副町長）
副会長 宮脇 利廣（K・T交通有限会社 代表取締役）
委 員 野口 幸司郎（公募町民）
委 員 石田 洋介（鹿児島交通株式会社 乗合営業部課長）
委 員 山口 俊則（一般社団法人鹿児島県タクシー協会 専務理事）
委 員 榊 登志幸（国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）
委 員 谷口 誠一（国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）
代 理 立元 友樹（肝付警察署 警部補）
以上8名（うち代理出席1名）
事務局3名

4. 会次第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 自己紹介
- 4 報告及び説明
 - (1) 協議会設立趣旨及び本町公共交通の現状について
 - ・東串良町地域公共交通活性化協議会の設立について
 - ・東串良町の公共交通の現状について
 - (2) 今年度事業計画等の確認について
 - ・令和6年度東串良町地域公共交通活性化協議会事業計画
 - ・令和6年度東串良町地域公共交通活性化協議会予算
 - (3) 地域公共交通計画について
- 5 協議
 - (1) 令和6年度委託事業について
 - ・仕様書（案）
 - ・公募型プロポーザル実施要領（案）
- 6 その他
- 7 閉会

5. 会議経過

●事務局による説明

- 4 報告及び説明
- (1) 協議会設立趣旨及び本町公共交通の現状について
 - ・東串良町地域公共交通活性化協議会の設立について
 - ・東串良町の公共交通の現状について
 - (2) 今年度事業計画等の確認について
 - ・令和6年度東串良町地域公共交通活性化協議会事業計画
 - ・令和6年度東串良町地域公共交通活性化協議会予算
 - (3) 地域公共交通計画について

●質疑等

【委員】

今事務局の方からご説明いただきました「地域公共交通計画」について少し補足をさせていただきます。地域公共交通計画がどういうものなのかということに関しましては、事務局の方からご説明いただいた通りでございます。

東串良町にとって望ましい地域公共交通がどういうものなのか。これを具体的に協議して、計画を作った上で、その計画に向けて実施の取り組みを行っていく。そしてその取り組みに対して評価や調査を行う。内容がどうだったか、その取り組みの評価を行うことで、さらに改善に向けた取り組みを行っていく。それを繰り返していくという形で計画を取り組んでいただくということになります。計画の必要性に関しましては、①のメリットは交通計画を作る上でのメリットとして、まさにこの通りだと思います。1つご説明に補足しますが、②番のところに関して、計画と補助制度の連動化という言葉で書かれていて、非常にわかりにくいところですが、地域公共交通計画を作ることによって、その計画に位置づけているバス路線や運行する公共交通に関して、国の方からの補助制度を活用することができるようになります。これが今までには、この交通計画と国の補助金が紐づいていなかったのですが、今後、令和2年11月の法律の改正によって、地域公共交通計画に位置づけられたバス路線や交通の内容でしか、国の補助が活用できないというふうに制度が変わりました。

米印の下、二つ目のところに書かれているように、令和7年事業年度、つまり令和6年10月から令和7年9月30日までの期間のことを言いますが、地域公共交通計画を作っていないと国の補助が受けられないということになっていて、地域公共交通計画に位置づけられた公共交通でないと、国の補助の活用ができなくなります。今回、東串良町の方で地域公共交通計画を今年度で作っていただくということで、皆さままで考えて作っていきまして、例えば来年の10月から、要は令和8年事業年度から、交通計画に位置づけられたバス路線について国の補助を活用したいという意向があれば、国の補助活用が可能となるという形になります。もちろん具体的な要件はありますが、そういったスキームになっておりますので、今年度、計画を皆さんと一緒に考えていき、まず自治体の負担ができる限り軽減できるように、国の補助金を活用しながら、公共交通を維持していくということを検討いただければと思います。以上です。

●事務局による説明

5 協議

- (1) 令和6年度委託事業について
 - ・仕様書（案）
 - ・公募型プロポーザル実施要領（案）

●質疑等

【委員】

ご説明ありがとうございました。少し質問がございます。

まず資料5ですが、5番の業務内容について、受託者の提案を踏まえ協議の上、内容の変更および調整を行うこととするとあるが、(3)のアンケート調査等について、3つある調査、これは最低限絶対に実施するものという認識でよろしいですか。提案者の内容によっては、例えば民生委員のアンケート調査をやらないというようなこともあり得るのでしょうか？

【事務局】

この3つとも実施する方向で盛り込んでおります。

【委員】

提案者から追加で、こういうところもアンケートしたらどうですかというところがあれば、そこを変更、調整していくという認識でいいですか。

【事務局】

そのとおりです。

【委員】

もう一点ですが、資料6の4ページ目の1の提出書類の特記事項ということで提案テーマを二つ設定されているが、そのテーマ2の部分、これはコンサル事業者さんからのアイデアを出していただくというところだと思いますが、仮に提案書へ書かれているこのテーマ2は、そこの方策に向かって計画を策定していくという拘束力を持たせるのでしょうか。それとも調査内容や結果によって、そのテーマに上げられた方策は変更していけるという認識でよろしいでしょうか？

【事務局】

はい。もちろん、この内容につきましては、各参加業者、さまざまな手法や提案をいただくこととなりますが、地域の実情など、今後この協議会にて調査、検討していく中で、適切でないものがあれば、それに応じて内容を変えていくかたちになると想定しています。あくまでも参加業者の提案力など確認できればというふうに思っているところでございます。

【委員】

わかりました。ありがとうございます。

テーマ2がマストになってしまうと、その内容ありきという形になってしまって、アンケート調査自体、それに沿った結論に持っていくためのものになりそうな可能性がありますので、その点は少しご注意いただけるとありがたいと思っております。

【会長】

他にご意見等はないようですので、令和6年度委託事業に関する仕様書案、公募型プロポーザル実施要領案について、資料の事務局案の通りとしてよろしいでしょうか？

【委員】

～全会一致～

【会長】

それでは、本仕様書および公募型プロポーザル実施要領を踏まえて、業者選定を進めていくこととなりますが、この業者選定につきましては、他市町の例に倣い、協議会から東串良町へ委任するかたちで行ってよろしいでしょうか？

参考までに、これまでの東串良町プロポーザル等審査委員会には、私も審査員として加わっていることを付け加えさせていただきます。よろしいですか。

【委員】

～全会一致～

6 その他

【委員】

日頃からバスの運行にはご配慮いただきまして、ありがとうございます。

令和6年4月1日にダイヤ改正をさせていただきました。その際には、大隅の各自治体の方々、担当の方々に、時間の変更等、いろいろご相談させていただきました。今、ニュース等で言われる2024年問題に対して、今回4月1日にできるだけ減便を行わず、時間変更だけで対応できるように時間の設定をさせていただきましたが、ニュース等のおり、低賃金、長時間労働というところで、新しい応募がなかなか来ないところでございます。

今後につきましては、長時間労働について見直していかないといけない部分がございますので、鹿児島交通としましては、大きなダイヤ改正を、毎年4月と10月にさせていただいております。ですので、今度の10月1日に向けて、また各自治体の担当の方々と、時間の調整等を行いながら、できる限り減便等をせず、時間変更だけで対応したいと考えております。10月が幹線および廃替のちょうど変更時期になっている部分もありますので、そちらにつきましては別担当の者からまたいろいろと話がいくと思いますが、その際はご協力をしていただければと思っております。以上です。

【委員】

質問ですけど、「ライドシェア」って最近よく話題になりましたが、それと全くリンクしないのでしょうか。

【事務局】

本町公共交通の事業のあり方につきましては、今後この協議会のなかで協議を進め、ライドシェアの導入についても一つの案として、いろんな手法が町の事業として考えられると思っておりますので、本町の住民ニーズなどを確認していきながら、本町にあったサービス提供の仕方、事業展開を考えていこうと思っております。今後の協議会で、いろんな選択肢等が出てくると思いますので、事務局より、各事業のメリットなどお伝えできるような形で、資料づくり等を考えております。今後検討していく内容であり、現時点では明言できませんが、いろいろと考えていくところではございます。

【会長】

よろしいですか。

【委員】

はい。

【委員】

今のライドシェアについては、運輸局のお話を聞かしていただいた方がいいのではないのでしょうか。

【会長】

運輸局の方、よろしいですか。

【委員】

ライドシェアの話ですが、現状、ライドシェアと言われるものはいくつか種類があり、今仰るのは、自家用自動車の一般ドライバーの方がお客様を運ぶライドシェアのことを指していると思いますが、そのことについては、東京の方で今後議論を進めるということになっておりますので、どのような形になるかというのは、現状目に見えない状況というところですので、結論もいつになるかというのも明言できない状況です。

今、国の方で進めておりますのは、タクシー事業者が中心となって、その自家用車を活用していく方策など進めているところでございます。

完全フリーな、外国で言われるようなライドシェアは、今からどうなっていくかというところですので、その点をご理解いただければと思います。適宜、また東串良町を通じながら、皆様には情報提供していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

よろしかったですか。他に委員の皆さんから何かございませんか。

それではないようですので、以上で本日予定しておりました協議が全て終了したところであります。皆様、ご協力ありがとうございました。

【事務局】

それでは以上、会議内容は全て終了いたしましたので、令和6年度第1回東串良町地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。

本日皆様にいただいたご意見等を踏まえて今後、地域公共交通事業を進めて、随時進捗状況等を共有しながら検討していきたいと思っております。また、次回の協議会は12月中旬開催予定としておりますので、よろしくお願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

資料 2

委員の変更および協議会役員の変更について

東串良町地域公共交通活性化協議会名簿

No.	氏名	東串良町地域公共交通活性化協議会設置要綱第3条より	団体名等	協議会役員
1	大園 保広	東串良町長及びその指名する者	東串良町 副町長	会長
2	宮脇 利廣	一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（タクシー業者）	K・T交通有限会社 代表取締役	副会長
3	野口 幸司郎	町民又は利用者を代表する者	町民代表	監事
4	隈元 和代	〃	〃	監事
5	石田 洋介	一般乗合旅客自動車運送事業者（バス事業者）	鹿児島交通株式会社 乗合営業部課長	
6	鳩野 浩一郎	公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者	公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事	
7	山口 俊則	一般社団法人鹿児島県タクシー協会長又はその指名する者	一般社団法人鹿児島県タクシー協会 専務理事	
8	榊 登志幸	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	
9	谷口 誠一	〃	〃	
10	岡 良二	一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表又はその指名する者	私鉄鹿児島交通労働組合 執行委員長	
11	川崎 茂巳	道路管理者又はその指名する者	大隅地域振興局建設総務課 課長	
12	藤崎 英一郎	鹿児島県肝付警察署長又はその指名する者	肝付警察署 交通課長	
13	末永 陽一	鹿児島県知事又はその指名する者	鹿児島県総合政策部交通政策課 主幹兼陸上交通係長	

（変更事項）町民又は利用者を代表する者（町民代表）の1枠を変更。

前委員が担っていた役員（監事）についても引き継ぐ。

変更前	変更後	変更理由等
隈元 和代	内門 三男	隈元委員の申し出による。 また、内門氏は令和6年1月に町が実施した本協議会の公募委員の募集において応募されている。

東串良町の公共交通の現状・問題点、課題

令和6年12月

■ 東串良町の公共交通の現状・問題点

1. 町内の移動手段が不十分
2. 移動ニーズへの対応が不十分
3. 利用者数の減少と財政負担の増加
4. 公共交通サービスの担い手不足と高齢化
5. 待合環境の改善が必要
6. 目的地となる施設との連携が必要

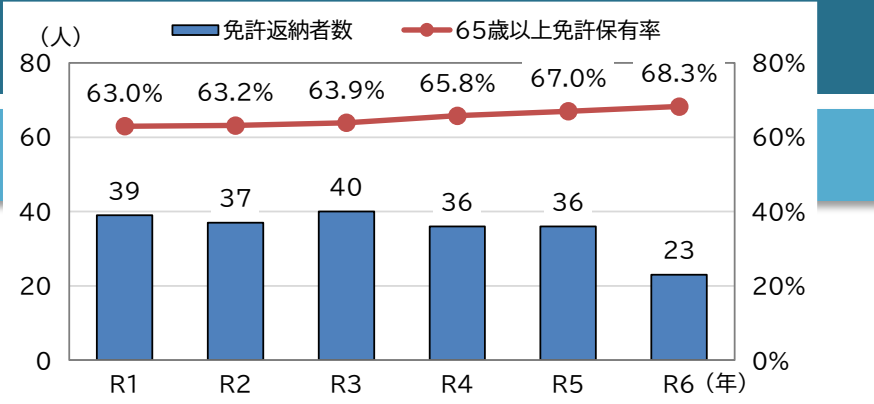
■ 取り組むべき課題

東串良町の公共交通の現状・問題点

1. 町内の移動手段が不十分

①人口減少と高齢化への対応

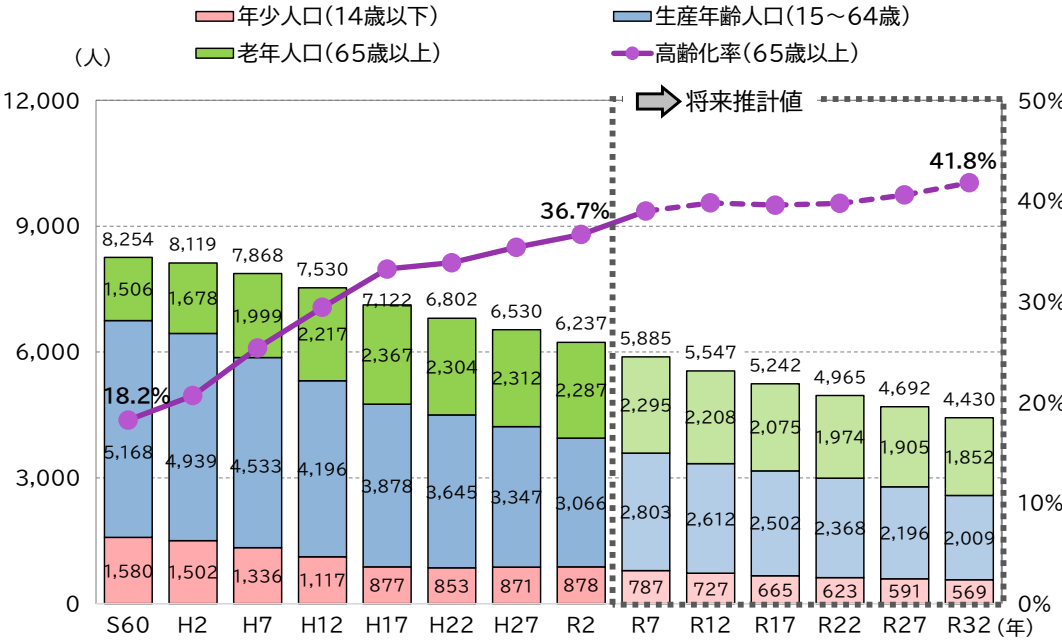
- 人口減少と高齢化が進行している。
- 町内の高齢者の免許保有率は高いものの、80歳以上の年代では運転に消極的な人が増加しており、免許証返納後の生活を支える移動環境の構築が求められる。



図表2 免許返納者数と65歳以上免許保有率の推移

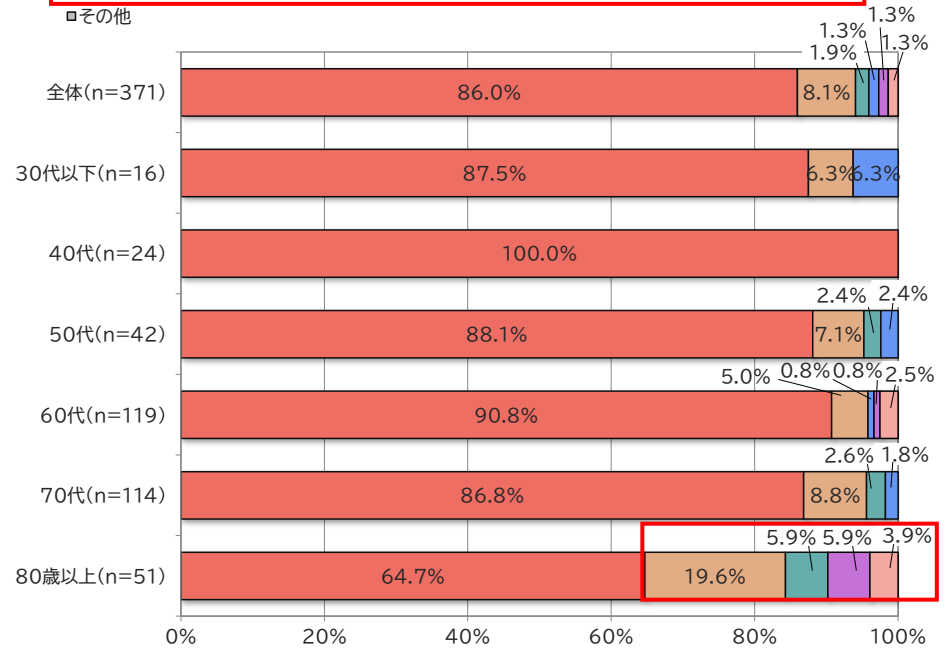
資料 免許返納者数：鹿児島県交通安全教育センター、免許保有者数：鹿児島県オープンデータカタログサイト、65歳以上人口：東串良町企画課 住民基本台帳

- 今後できる限り、自分で運転を続けたい
- 本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため運転を続けなければならない
- いつまで運転できるか不安なため、少しずつ運転しない生活に慣れていきたい
- 家族の送迎や公共交通を利用することで、できる限り車を運転せずに生活している
- 運転能力の低下を感じており、近いうちに運転免許証を返納することを考えている
- 身分証明書として利用するために運転免許証を保有しているが、すでに車を運転せずに生活している
- その他



図表1 年齢3区分別人口の推移

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3 運転に対する考え(年代別)

資料 住民アンケート調査

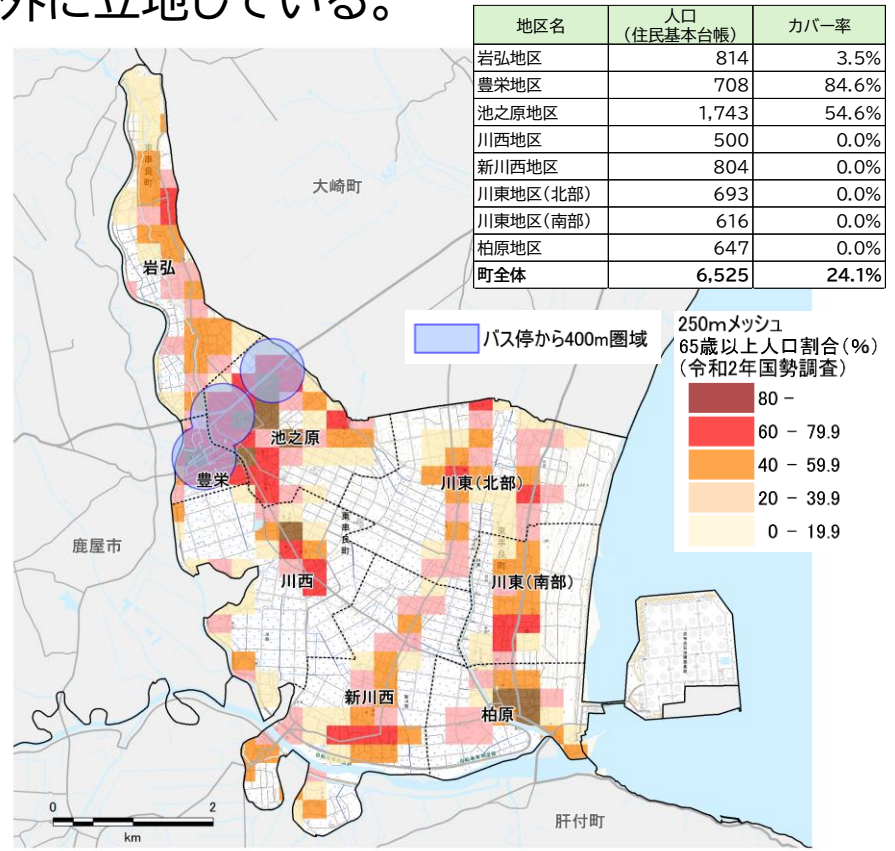
1. 町内の移動環境が不十分

②限定的な公共交通サービスの改善

- 鹿児島交通の路線バスが町の北部を東西に運行しているが、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3つのみとなっている。
- 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%と非常に低く、多くの町民にとってバス停は利用範囲外に立地している。



図表4 鹿児島交通路線バス 路線図 ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用



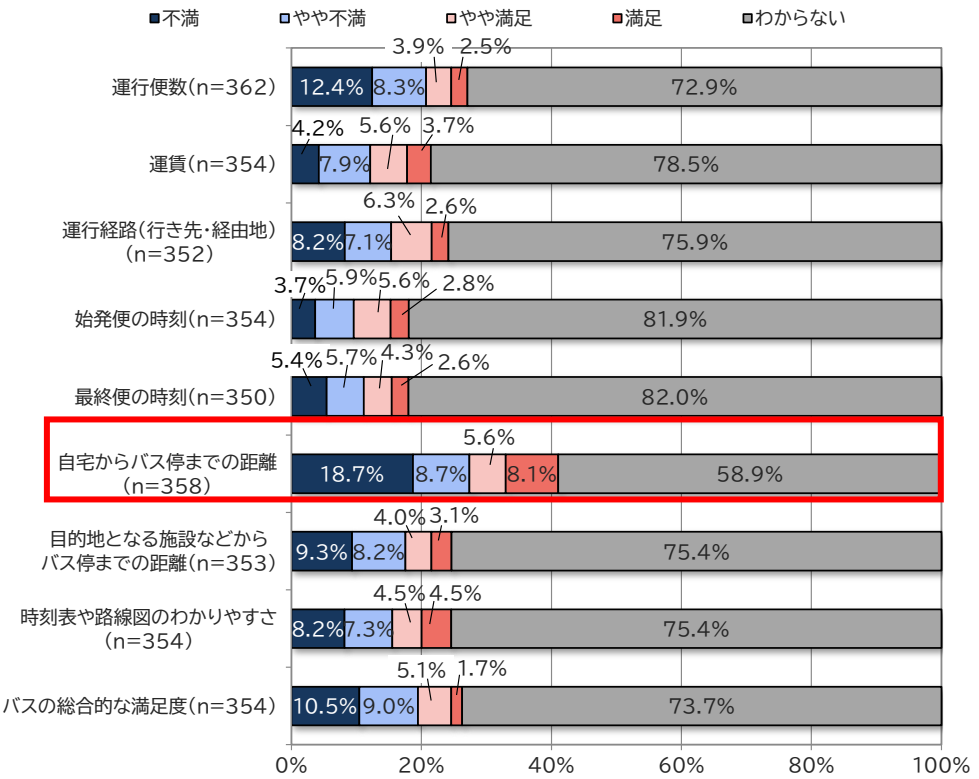
図表5 路線バスによるカバー率

資料 地区別人口:東串良町企画課 住民基本台帳(令和2年)、50m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

1. 町内の移動環境が不十分

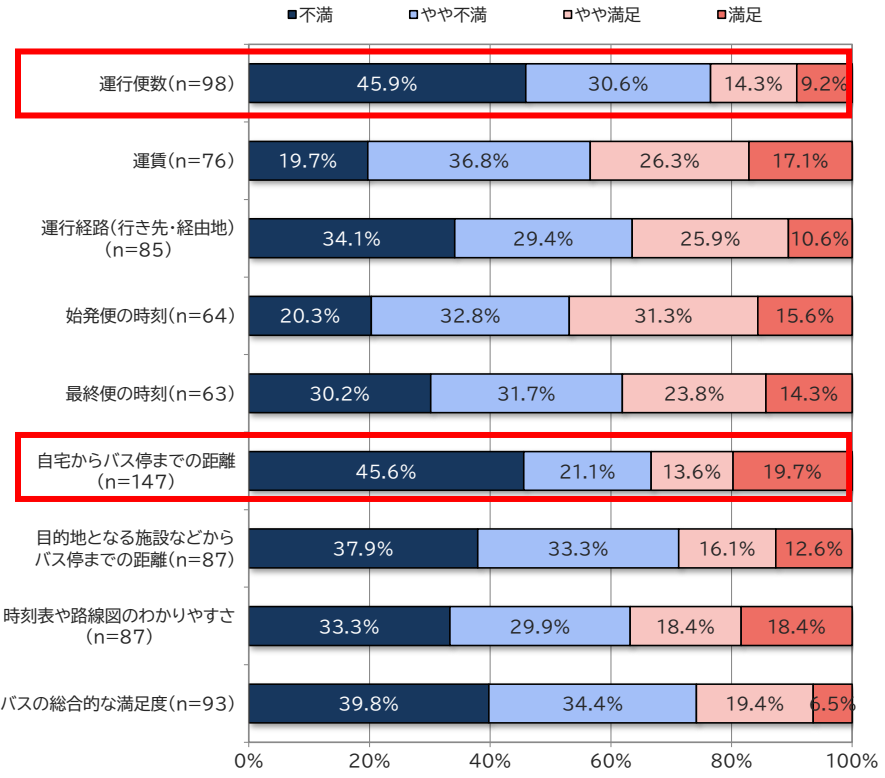
②限定的な公共交通サービスの改善

- バスの満足度について、多くの項目で「わからない」が半数以上を占めている。
- 特に「不満」の割合が高い項目は「運行便数」や「自宅からバス停までの距離」となっている。



図表6 回答者全体のバスの満足度

資料 住民アンケート調査



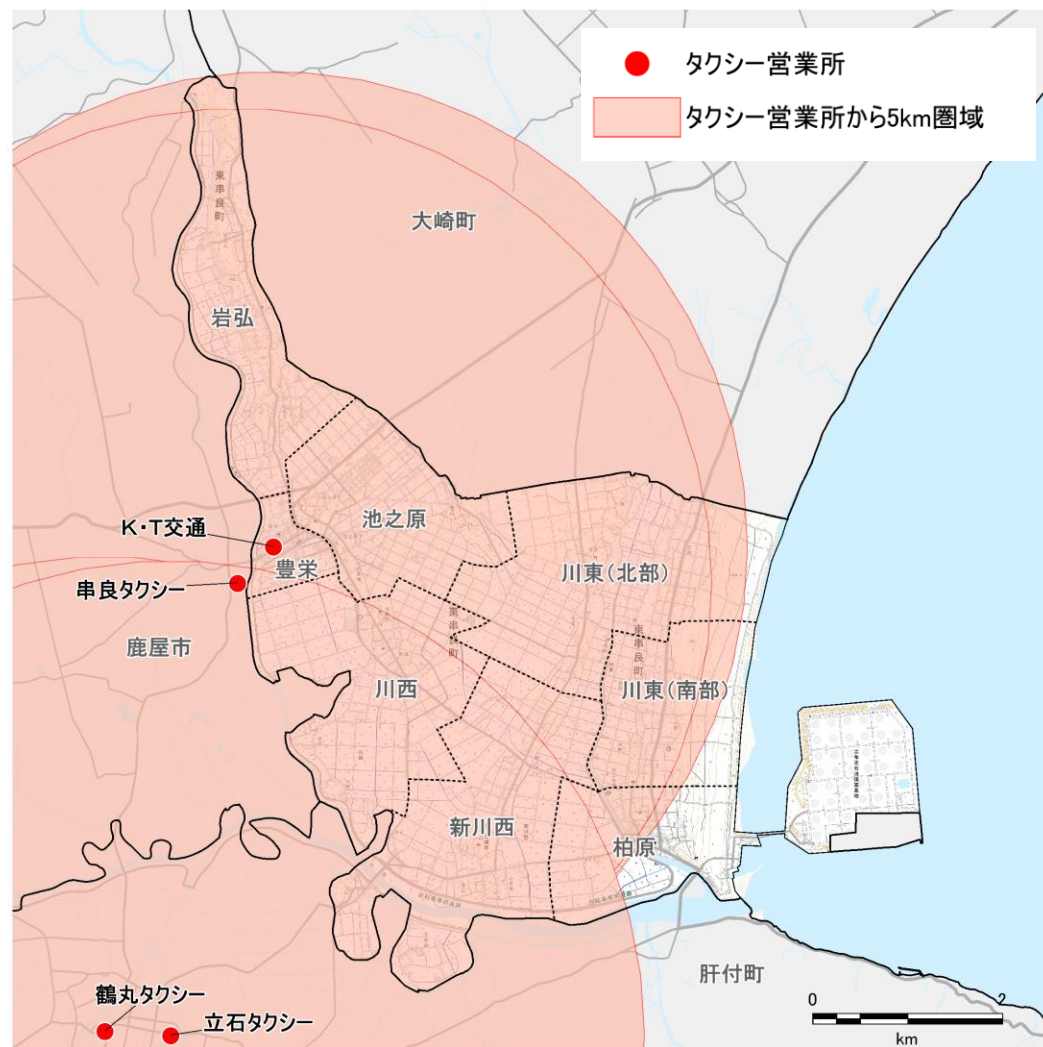
図表7 回答者全体のバスの満足度
(「わからない」を除く)

資料 住民アンケート調査

1. 町内の移動環境が不十分

②限定的な公共交通サービスの改善

- 町内のタクシー事業者は「K.T交通」1社のみとなっているが、町域のほぼ全域がタクシー営業所から5km圏内に位置している。



図表8 タクシー営業所の分布状況

(令和6年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用

1. 町内の移動環境が不十分

②限定的な公共交通サービスの改善

- 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るが、利用対象者は限定されている。
- 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る。



図表9 バス廃止路線代替タクシー運行事業 運行図
 ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用

図表10 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

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時刻に合わせて運行します。
			13:10	
	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

図表11 バス廃止路線代替タクシー運行事業 利用者向けチラシ

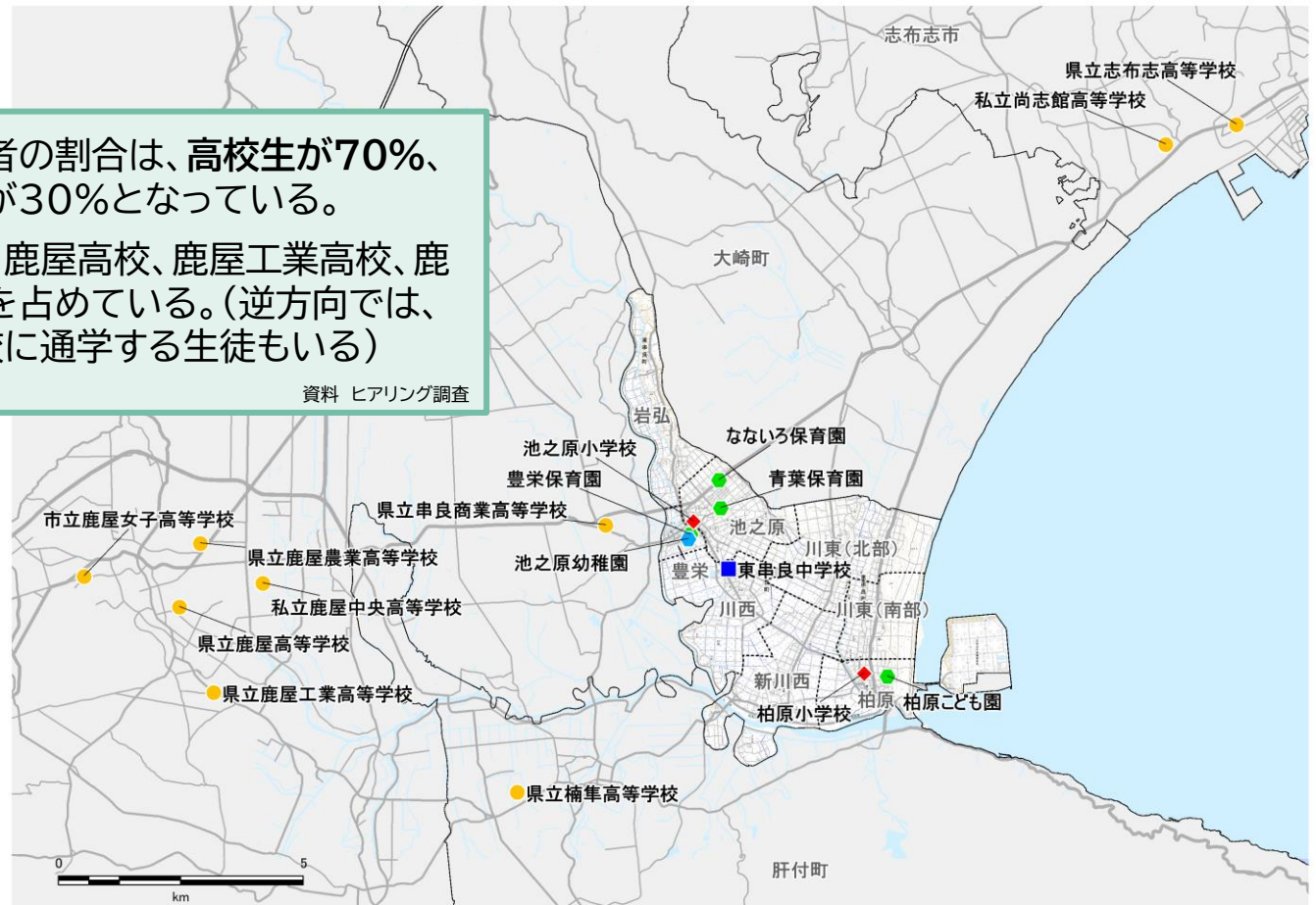
2. 移動ニーズへの対応が不十分

①通学時の町外移動を担う幹線交通の利便性向上

- 町内には高等学校がないため、周辺自治体の高等学校に通学する必要がある。
- 周辺自治体への広域移動に対応した幹線交通として運行されている路線バスは、利用者の多くを高校生が占めている。

図表12 バスの利用状況

- 鹿屋営業所全体での利用者の割合は、**高校生が70%**、一般利用(買い物や通院)が30%となっている。
 - 通学利用は鹿屋女子高校、鹿屋高校、鹿屋工業高校、鹿屋農業高校の生徒が大半を占めている。(逆方向では、串良商業高校、志布志高校に通学する生徒もいる)
- 資料 ヒアリング調査



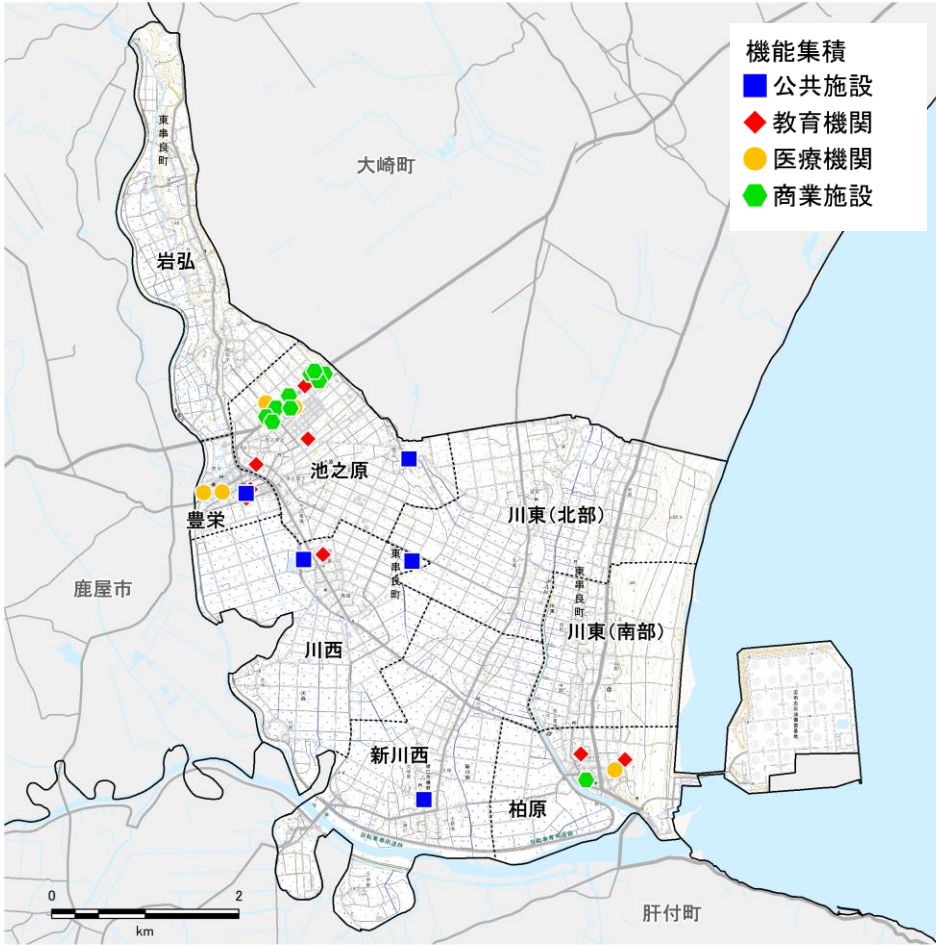
図表13 教育機関の分布状況(広域) ※町外の教育機関は周辺自治体の高等学校のみ掲載

(令和6年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用

2. 移動ニーズへの対応が不十分

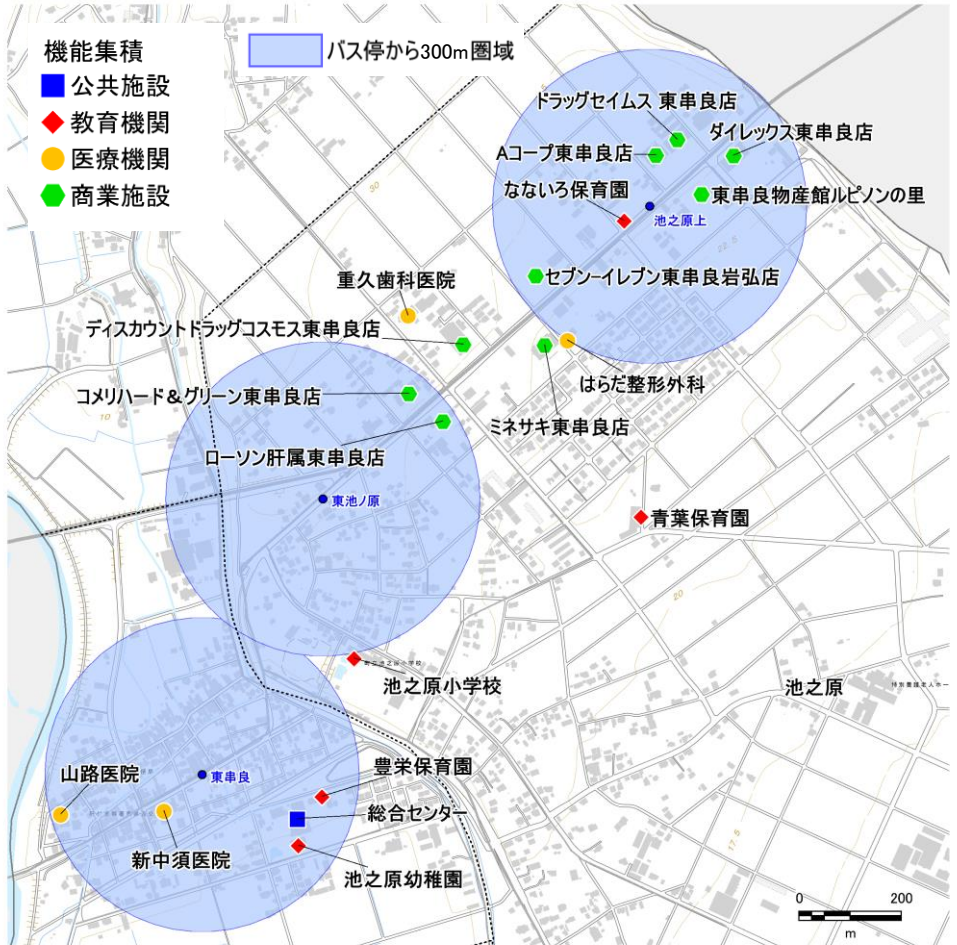
②施設の立地状況と移動ニーズへの対応

- 移動の目的地となる施設の多くが国道220号沿いに集積している。
- 多くの施設はバス停から半径300m以内に立地している。



図表14 機能集積状況

(令和6年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用



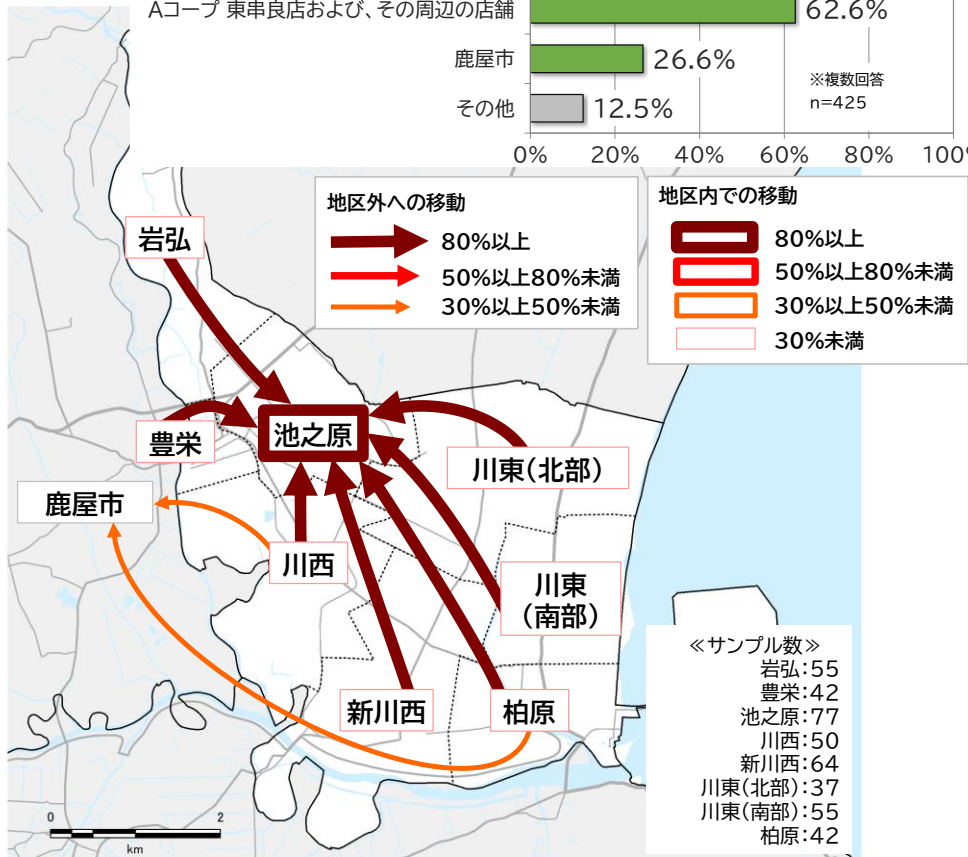
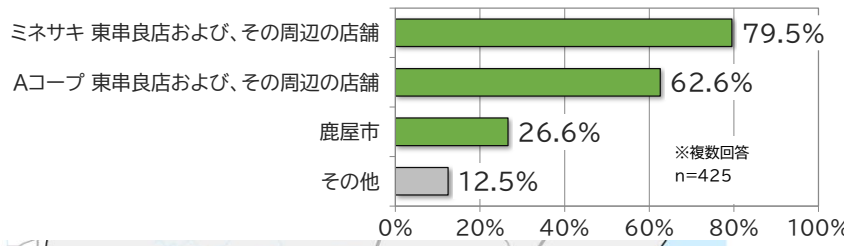
図表15 国道220号周辺の施設とバス停の関係

2. 移動ニーズへの対応が不十分

②施設の立地状況と移動ニーズへの対応

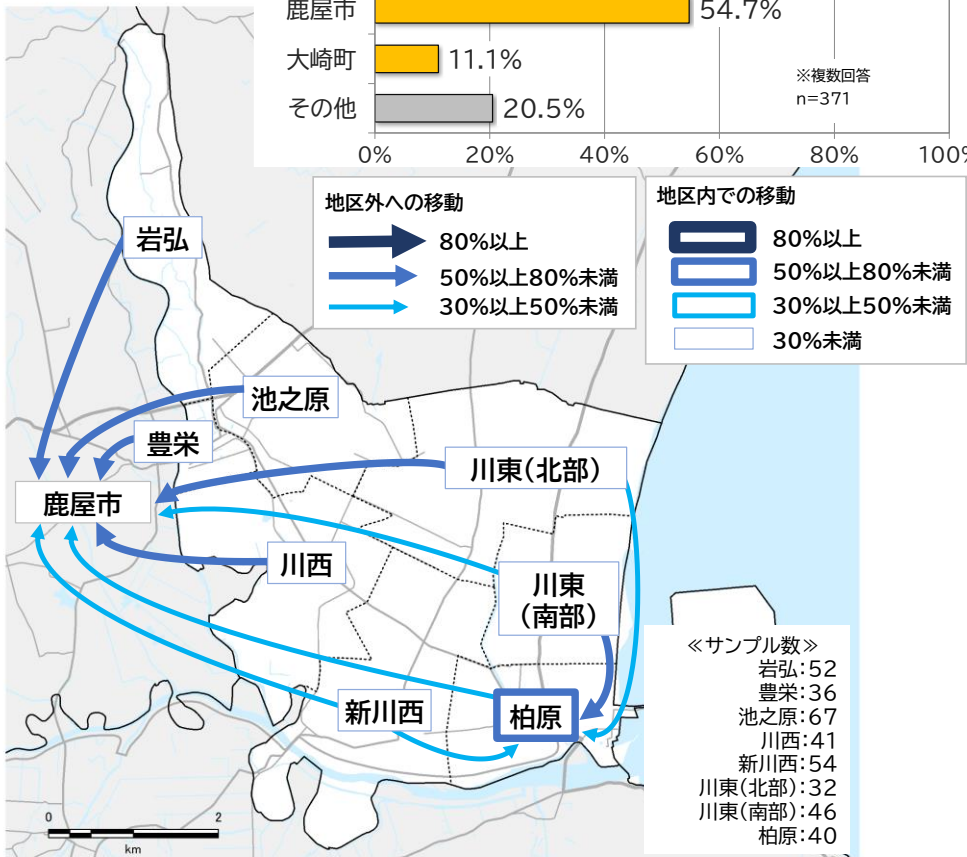
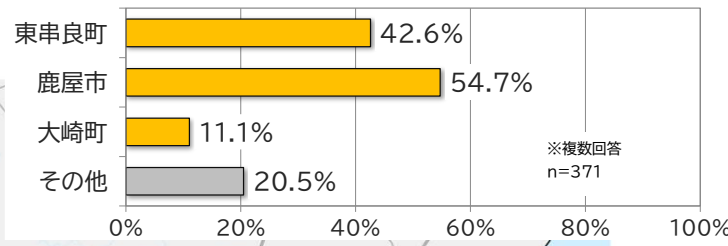
- 買い物目的の移動では、町内の池之原地区への移動が多くみられる。
- 通院目的の移動では、鹿屋市および柏原地区への移動がみられる。

図表16 主な買い物先(回答者全体・上位施設)



図表17 地区別の買い物における移動状況 資料 住民アンケート調査

図表18 主な通院先(回答者全体・上位市町村)



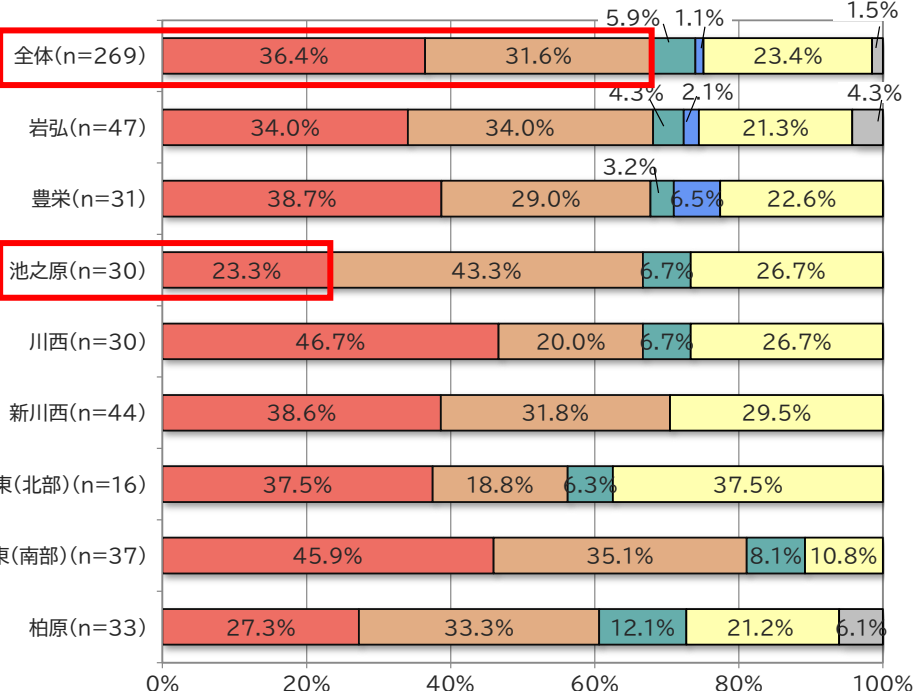
図表19 地区別の通院における移動状況 資料 住民アンケート調査

2. 移動ニーズへの対応が不十分

③公共交通に対する町民の考えの反映

- 町の財政負担のあり方※に対しては、「財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき」と「現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき」が同程度となっている。
- 地区別では、バス停から近い地区(池之原)とその他の地区で、回答に最大で20%程度の差がある。

- 財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき
- 現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき
- 財政負担はできる限り抑えるよう努力すべき
- 運賃の値上げなど利用者の負担を増やし、公共交通への財政負担を軽減するべき
- わからない
- その他



※回答にあたっては、同封のちらし「東串良町の公共交通について」(下図参照)を確認の上で行うよう依頼

東串良町の公共交通について

- 町内を運行する公共交通は、国道220号付近を走行するバスと、町内1事業者が運行するタクシーのみとなっています。
- 東串良町では、公共交通を維持するために年間約300万円を支出しており、町民1人あたりの負担額は、464円となっています(令和4年度)。
- 一方で、同年の鹿児島県全体の公共交通に対する県民1人あたりの財政負担額は、1,021円となっています。

東串良町では公共交通の維持のために、町民1人あたり年間**464円**を負担(令和4年度)

一方で、鹿児島県全体の公共交通に対する財政負担額は、県民1人あたり年間**1,021円**(令和4年度)

資料：鹿児島県地域公共交通計画

図：公共交通事業※に対する町の負担額の推移

資料：東串良町役場企画課 ※バス会社への運行補助事業、タクシー運行事業

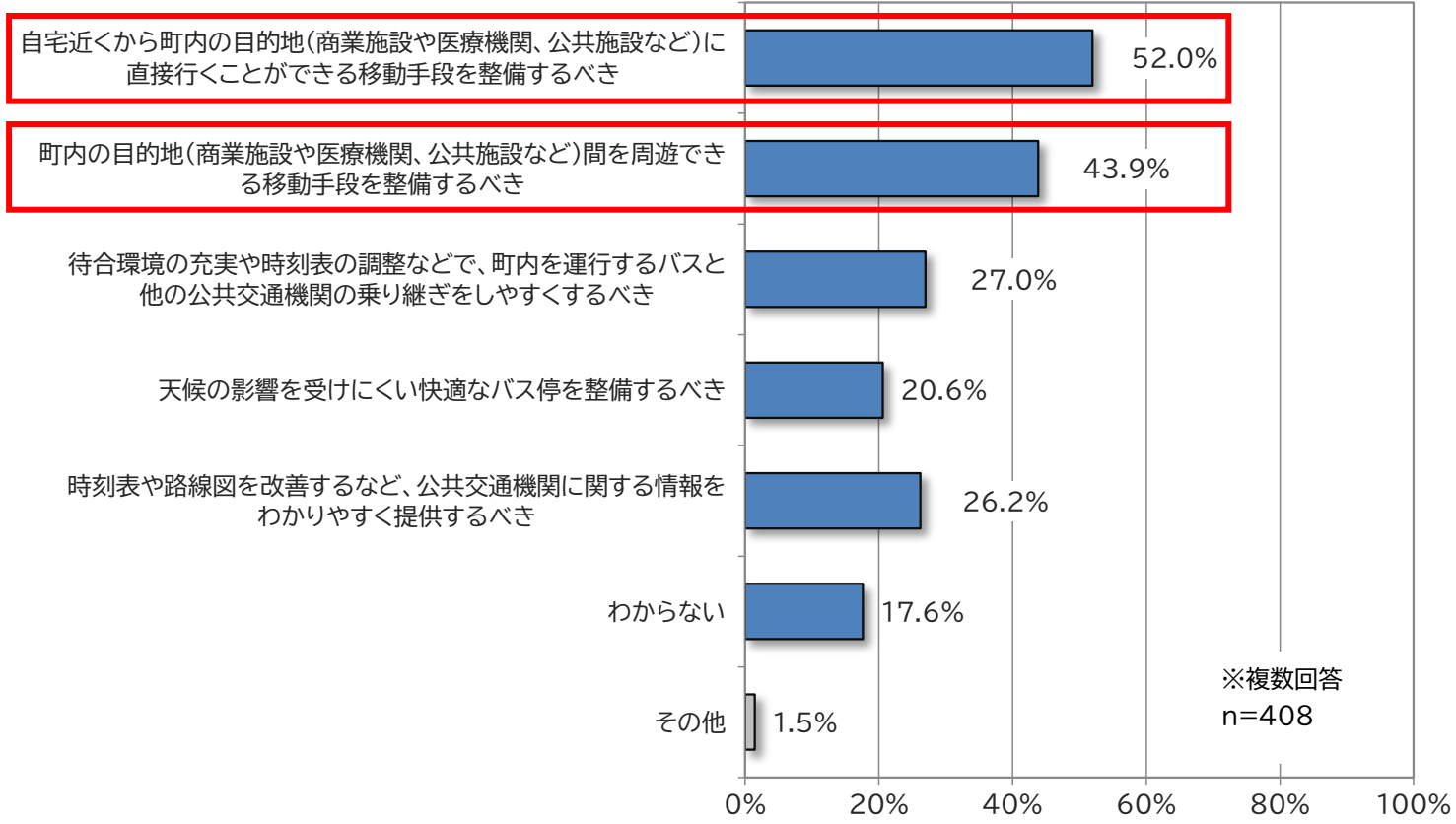
図表20 今後の東串良町の公共交通に対する財政負担のあり方について(地区別)

資料 住民アンケート調査

2. 移動ニーズへの対応が不十分

③公共交通に対する町民の考えの反映

- 今後、町に必要だと思う公共交通のサービスについて、「自宅近くから町内の目的地に直接行くことができる移動手段を整備すべき」が52.0%、「町内の目的地間を周遊できる移動手段を整備すべき」が43.9%と同程度となっている。

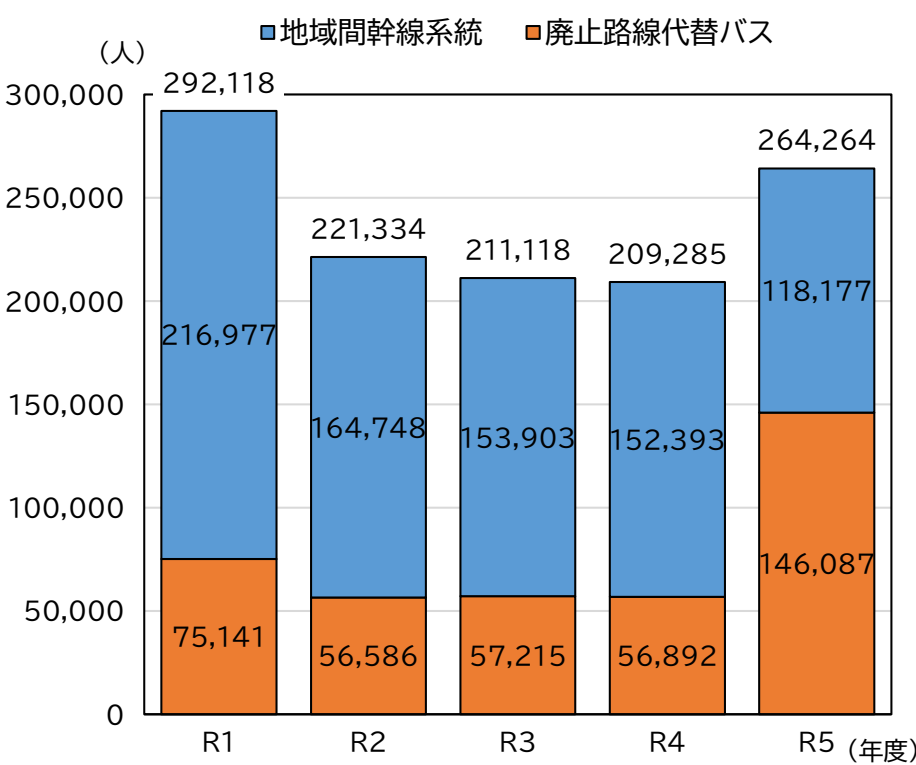


図表21 今後の東串良町に必要だと思う公共交通のサービス

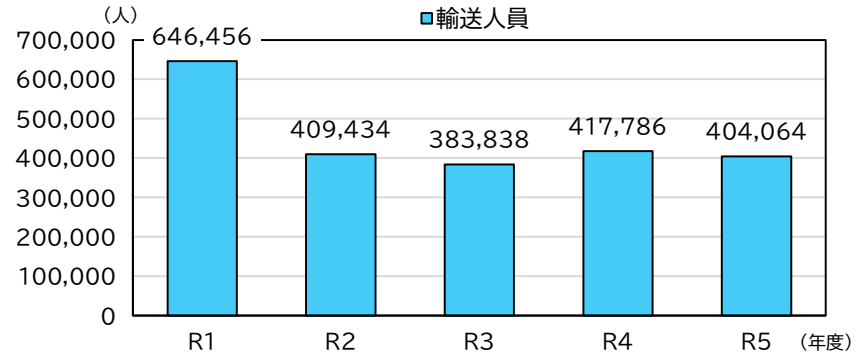
3. 利用者数の減少と財政負担の増加

①減少する公共交通利用者への対応

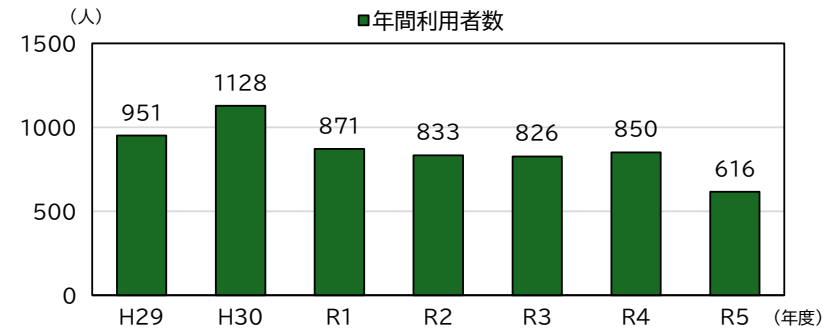
- 路線バスの利用者数は、令和5年度の利用者数は前年度と比較して26.3%増加しているが、コロナ前の利用者数には戻っていない。
- 鹿屋交通圏における令和5年度の一般乗用タクシーの輸送人員は、令和元年度と比較して37.5%減少している。
- タクシー運行事業の利用者数は、令和5年度は前年度と比較して27.5%減少している。



図表22 路線バスの年間利用者数の推移 資料 東串良町企画課 ※R5年度より地域間幹線系統「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23 鹿屋交通圏におけるタクシー輸送人員の推移 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

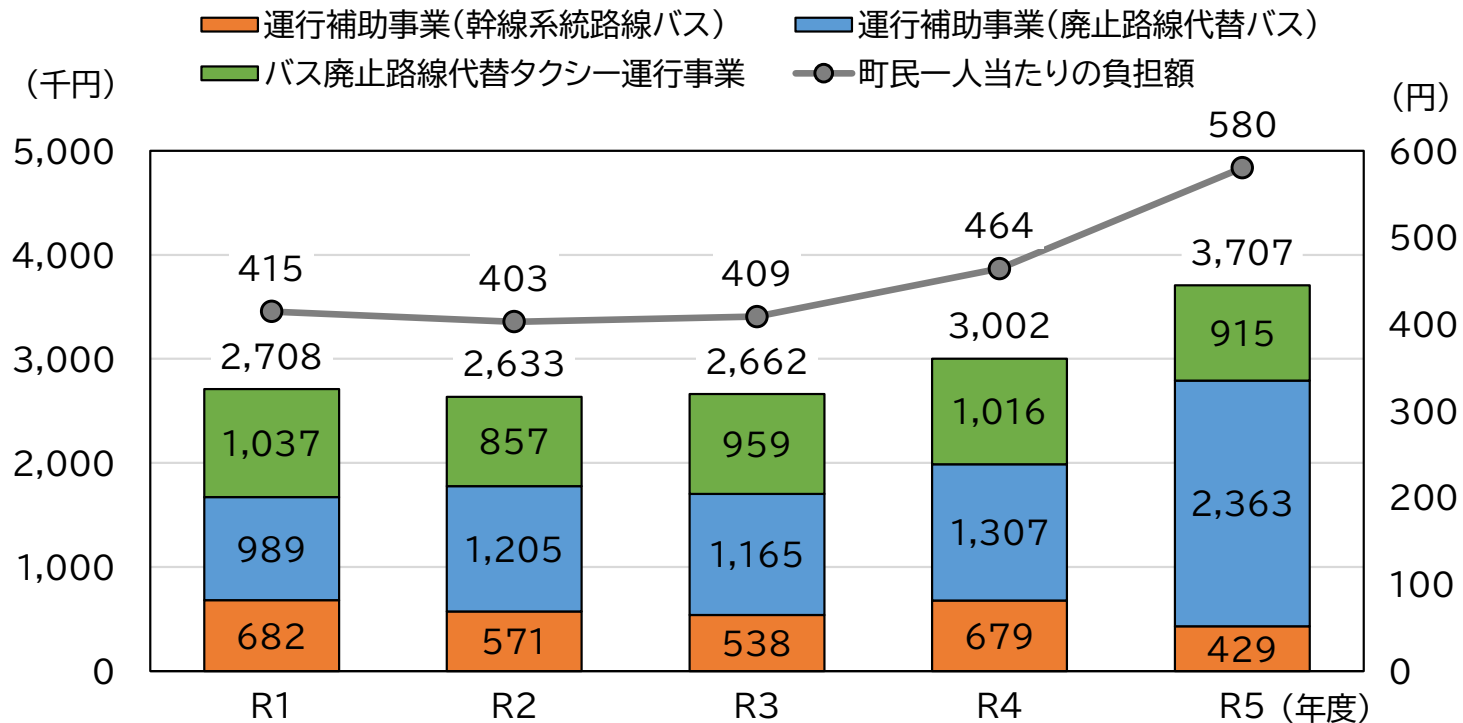


図表24 バス廃止路線代替タクシー運行事業の年間利用者数の推移 資料 東串良町企画課 (R1年4月はデータなし) 13

3. 利用者数の減少と財政負担の増加

②増加する財政負担への対応

- 公共交通にかかる町の財政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%増加している。



図表25 公共交通にかかる町の年間財政負担額の推移

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

4. 公共交通サービスの担い手不足と高齢化

①公共交通サービスの担い手の確保

- 乗務員等の公共交通サービスの担い手不足および高齢化が最大の問題となっている。
- 担い手不足により、定時定路線を運行するのに必要な人員が確保できていない状況も見受けられる。

図表26 交通事業者の事業状況

事業者	カテゴリ	状況
路線バス事業者	人員体制	<ul style="list-style-type: none">・ 運転手不足および運転手の高齢化が進行している。・ 退職者数に対して入社人数が全く追いついていない。・ 日々の業務を円滑に行うためには、6～7名足りていない状況である。休日返上で勤務をお願いすることもある。
	その他	<ul style="list-style-type: none">・ コロナ禍の影響で利用者数が減少し、まだ元通りにはなっていない。大隅方面の回復は6～7割程度である。・ 少子化の影響で生徒数が減少し、売上および乗客数の減少が避けられない状況にある。・ これまでに運賃改定を2回行ったが、収入は追いついていない。
タクシー事業者	人員体制	<ul style="list-style-type: none">・ ハローワークに求人情報を掲載しているものの、応募はない。・ 深夜帯の人員が不足している。(町外事業者)・ 朝夕は利用が多いうえに従業員の交代が重なるため非常に忙しいが、日中は空き時間が発生してしまう。(町外事業者)
	その他	<ul style="list-style-type: none">・ 年金支給日の利用は特に多く、全車でフル回転の状態。できるだけ待たせることがないよう心がけてはいるが、多少待たせてしまっていることもある。・ 売上の増加は運賃改定によるものである。値上げにより、他社に利用者が流れることもあった。(町外事業者)

5. 待合環境の改善が必要

① 幹線交通の待合環境の改善

- 町内に立地する3つのバス停には、利用者のための上屋やベンチ、駐輪場が設置されているが、施設が古く、快適な待合環境とは言えない状況にある。
- 鹿屋市の複合交流施設「リナシティかのや」のバス停は、屋内でバスを待てるだけでなく、コインロッカーや無料Wi-Fiスポットも併設されている。

図表27 町内のバス待合環境と鹿屋市(リナシティかのや)のバス待合環境

東串良町	鹿屋市(リナシティかのや)
	

6. 目的地となる施設との連携が必要

①施設との連携の検討

- 一部の施設では、公共交通との連携に対して前向きな姿勢がみられる。

図表28 施設からの公共交通に関する意見・要望

施設名	公共交通に関する意見・要望
東串良町物産館 ルピノンの里	<p>[送迎サービスについて]</p> <ul style="list-style-type: none">施設側での実施予定はない。福祉バスで立ち寄る回数を増やすなど、行政側での対応をお願いしたい。 <p>[公共交通利用者への取り組みについて]</p> <ul style="list-style-type: none">ダイヤ改正時の対応が難しく、利用者とのトラブルにつながる可能性もあるため時刻表の掲示は行っていない。掲示するスペースはあるため、今後掲示する場合には、時刻表の張り替え等はバス事業者に対応をお願いしたい。来店者の代わりにタクシーを手配することがある。施設内にベンチを設置しており、待合所として活用されるケースもある。 <p>[公共交通サービスの改善に向けたアイデア、公共交通機関との連携の可能性について]</p> <ul style="list-style-type: none">来店者から公共交通に関する意見を受けることがある。(福祉バスの訪問回数を増やしてほしい、肝付町のおでかけタクシーのようなサービスを行ってほしい、鹿屋市のくるりんバスのようなサービスがほしいなど)病院や商業施設との連携を行うべきだと思う。特に病院との連携が必要ではないか。東串良町で何らかの公共交通サービスを実施する際は、施設として連携していきたい。

資料 ヒアリング調査

取り組むべき課題

課題① 町内移動を担うデマンド交通の構築

路線バスは周辺自治体への広域移動に対応した幹線交通として運行されているものの、多くの町民がバス停から離れて居住しており、町内の移動には適していない。町内の移動は一般乗用タクシーなどが担っているが、住民アンケートでは自宅近くから町内の目的地などに直接行くことができる移動手段の整備が求められている。

今後、さらなる進行が予測される高齢化対策として、運転免許証返納後の生活を支える町内移動環境の構築を行う必要がある。

課題② 幹線交通の利便性向上

町内のバス停に設置された上屋やベンチ等の施設は古く、快適な待合環境を有していない。

路線バスの中心的な利用者である高校生や運転免許証を持たない高齢者の利便性向上のため、建設が予定されている複合施設と連携しながら、待合環境の整備を行う必要がある。

課題③ 公共交通の利用促進

人口減少が進む中で公共交通を維持・確保していくには、利用者の獲得が不可欠である。

適切な情報提供を通じて町民の公共交通に対する関心を高め、利用促進と施策実施に向けた住民の理解と協力体制を構築する必要がある。

課題④ 持続可能な公共交通サービス提供のための支援

路線バス事業者、タクシー事業者ともに運転手不足が事業継続における最大の問題となっている。

周辺自治体と一体となった人材確保支援策が必要である。

現状・問題点

- 1. 町内の移動手段が不十分
 - ・ 人口減少と高齢化への対応
 - ・ 限定的な公共交通サービスの改善
- 2. 移動ニーズへの対応が不十分
 - ・ 通学等の町外移動を担う幹線交通の利便性向上
 - ・ 施設の立地状況と移動ニーズへの対応
 - ・ 公共交通に対する町民の考えの反映
- 3. 利用者数の減少と財政負担の増加
 - ・ 減少する公共交通利用者への対応
 - ・ 増加する財政負担への対応
- 4. 公共交通サービスの担い手不足と高齢化
 - ・ 公共交通サービスの担い手の確保
- 5. 待合環境の改善が必要
 - ・ 幹線交通の待合環境の改善
- 6. 目的地となる施設との連携が必要
 - ・ 施設との連携の検討

取り組むべき課題

課題1: 町内移動を担うデマンド交通の構築

課題2: 幹線交通の利便性向上

課題3: 公共交通の利用促進

課題4: 持続可能な公共交通サービス提供のための支援

基本理念・基本方針

基本理念

町民の暮らしを支え、
活力あるまちづくりに向けた持続可能な公共交通

基本方針

1. 町の現状と将来に対応した公共交通サービス

高齢者・高校生といった、公共交通のメイン利用者のニーズ(出かけた時間や出かけた場所)に沿った町内移動サービスを提供します。また、幹線交通との乗り継ぎ拠点の待合環境を改善します。

2. さまざまな主体との共創(交通+X)による交通まちづくり

交通事業者や行政に加えて、幅広い町民や目的地となる拠点施設などと共創し、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

3. みんなで取り組む公共交通環境づくり

公共交通の利用促進や外出機会の創出、ドライバー確保の支援などにより、持続可能な公共交通を提供します。

施策の目標

目標1-1: 町内移動を担うデマンド交通の導入

目標1-2: 広域交通との乗り継ぎ環境の改善

目標2-1: さまざまな主体との共創(交通+x)による交通まちづくり

目標3-1: 持続可能な公共交通とするための利用促進

目標3-2: 公共交通の担い手確保の支援