

# 令和6年度 第4回東串良町地域公共交通活性化協議会

日時：令和7年3月13日（木）13：30～

場所：東串良町保健センター2階

## 会 次 第

1 開会

2 会長挨拶

3 協議

(1) 前回協議会のふりかえり【資料1】

(2) 意見募集（パブリックコメント）の実施結果【資料2】

(3) 「計画書本編・概要版・資料編（案）」について【資料3・4・5】

(4) その他

4 その他

5 閉会

### ●配布資料一覧

【資料 1】	令和6年度 第3回東串良町地域公共活性化協議会 会議録
【資料 2】	意見募集（パブリックコメント）の実施結果
【資料 3】	東串良町地域公共交通計画【本編】（案）
【資料 4】	東串良町地域公共交通計画【概要版】（案）
【資料 5】	東串良町地域公共交通計画【資料編】（案）

## 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3回東串良町地域公共活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和7年2月4日（木）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 内門 三男（公募町民）  
委 員 鳩野 浩一郎（公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事）  
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）  
委 員 有蘭 諒（鹿児島県総合政策部交通政策課 陸上交通係）（末永氏代理出席）  
以上9名  
事務局3名

### 4. 会次第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 協議
  - (1) 前回協議会のふりかえり 【資料1】
  - (2) 東串良町地域公共交通計画（素案）について 【資料2】
  - (3) その他 【資料3】
- 4 その他
- 5 閉会

### 5. 会議経過

#### ●事務局による説明

- 3 協議
  - (1) 前回協議会のふりかえり

#### ●委託業者による説明

- (2) 東串良町地域公共交通計画（素案）について

#### ●質疑等

##### 【委員】

資料を拝見させていただきまして、形をきちっと整えていただいていると思います。まず一つがですね、資料の中で1ページ目。資料の5番のところの計画の対象についてですが、こちらの項目をまず「対象」というタイトルで入れられた理由がもしあれば教えてください。「本計画では以下を公共交通と位置付けます」として、路線バス、一般乗用タクシー、バス廃止路線代替タクシー運行事業、この3つを書かれていますけども、逆に言うとこれ以外は公共交通として、この地域公共交通との関連性はないと捉えるのかどうか、というところがまず疑問に思いました。

それから2つ目ですね。飛びまして、資料の15ページ目。(3)の「東串良町の地域公共交通の役割」のところに、路線バス、デマンド交通、一般乗用タクシーの3つの役割を明記いただいておりますけども、地域間幹線系統について、下線で書かれているところですが、「地域公共交通確保維持事業を活用し」というのはこの通りが良いと思いますが、カッコ書きの中に、「地域間幹線系統補助・車両購入に係る補助」というような書き方をされています。こちらについて、車両購入に係る補助を活用することを具体的に想定されているかどうか。将来活用するかもしれないけど、まだわからないということであれば、ここのカッコ書きの部分は敢えて書かなくてもいいのではないかと思います。それから、デマンド交通についても国の補助の活用について役割のところと言及いただいた方がいいと思います。

関連して、(4)の必要性です。地域間幹線系統だけが書かれていますが、デマンド交通についても入れていただいた方が良くと思います。国の補助を活用する上で、具体的な記述が求められていますので、活用することを明記いただいた方がよろしいと思います。

それから、17ページ目。最初に発言した内容と関連するのですが、17ページ目の「その他」のところの最初のボツについて。「既存の交通事業者が運行業務を担うことを基本としつつ、地域の実状に応じて町民等が車両の運転を担う可能性についても検討する」とあります。これは例えば日本版ライドシェアや、公共のライドシェア、自家用車を活用した公共交通を見据えている文章かな、と思いました。そのように考えると、最初の発言の内容にあるように、1ページ目との整合が取れなくなります。計画の対象ということで入れていただいている公共交通の位置づけとの関連性が少しずれている、という風に思います。

すみません、長くなってしましますが、施策1-2の下にあるスケジュールのところですね。今年度、地域公共交通計画を東串良町様が作成されて、次年度に検討・調整を行い、令和8年度からデマンド交通の実証運行を行うスケジュールになっていますが、このスケジュール感で本当に大丈夫でしょうか。実証運行を行う場合には、前回協議会で説明させていただいた国の支援メニューの活用も検討できると思います。もちろん、東串良町様とタクシー事業者様との調整等も出てくると思いますが、例えばこの実証運行を令和7年度の年度途中から行うという形をとっていただければ、実証運行に関する支援も国の方から行うことができます。そのため、この実証のスケジュールについては、再度検討いただいた方がよいと思います。長くなりましたが、すみません。私からは以上です。

#### 【委託業者】

ご質問ありがとうございます。まず1ページに関するご質問ですが、公共ライドシェアのような形になることも想定されますが、このページで伝えたいのは、今回の計画で対象としているのは、基本的に自力で乗降が可能な方を対象とした移動手段であるという趣旨になります。介助者の付き添いにより乗降が可能な場合は問題ないと思いますが、福祉的な交通とは区別して考える意図で、このような表現としております。

15ページについては、具体的な内容が決まっていないため、詳細な記述はしていません。しかしながら今後、緑ナンバーでの運行が厳しい場合には、日本版ライドシェアというよりは、公共ライドシェアのような形態での運行が考えられるため、一文を加えております。ただ、現時点では不透明ですので、詳細な記述としていないのが今の状況です。

スケジュールに関しては、ご指摘の通りだと思います。もし支援メニューを活用して進めるということになれば、修正が必要だと思います。どのようなスケジュールで進めて行くのか、後ほど町と相談させていただきます。

**【委員】**

1 ページ目の「計画の対象」という記載は、私は要らないと思います。こちらで公共交通の対象を限定してしまえば、この計画の中で取り組む内容は路線バス、一般乗用タクシー、バス廃止路線代替タクシー運行事業の3つに関する取り組みに限定されてしまうと思います。

今おっしゃったように、17 ページの「その他」に書かれている「地域の実状において町民等が」という書きぶりは、まさしく公共ライドシェアを検討するという趣旨での記載だと思います。タクシー事業者様で対応できない部分が生じてくると思いますので、対応できない部分をどのように補完するかが課題になります。その際に、町の福祉バスや人的な資源も含め、輸送資源を総動員して公共交通を維持確保していく方向性を目指すべきだと考えます。

最終的に公共ライドシェアの導入を検討しないといけない場合も起こり得ると思います。そうした状況を踏まえると、公共ライドシェアを公共交通の枠組みから除外することが適切なのかと疑問に思います。したがって、1 ページ目の5 番は要らないと思います。それ以外は特に問題ありません。

**【委託業者】**

ご指摘の通りですので、再度検討し、不要と判断した場合には該当部分を削除させていただきます。

**【委員】**

ただいま公共ライドシェアの話が出ましたが、タクシー業界としては、できる限り対応できるように取り組みますので、まずはタクシー事業者の活用を基本として検討いただければと思います。どうしてもタクシー事業者で対応できない場合に、公共ライドシェアなどを検討するのが適切なのではないかと考えているところです。よろしくお願ひいたします。

**【委託業者】**

「町民等が車両の運転を担う可能性についても検討する」と記載しておりますが、これまでの打合せ等を踏まえると、タクシー事業者様による運行をお願いする形になるのではないかと考えております。正式に決定したわけではございませんので、どちらの方向にも対応できるよう、このような表現にしております。

**【委員】**

諸々説明ありがとうございます。先ほどの意見に関連して、同じ組織内で相反するようなことを申し上げることになり申し訳ございませんが、1 ページの「計画の対象」自体を削除する必要は、私はないと思います。ただし、公共交通が路線バス、一般乗用タクシー、バス廃止路線代替タクシー運行事業の3つに限定されている点は問題であると考えます。計画の後半部分のように、状況に応じて公共ライドシェアが検討されるのであれば、最後に「等」を付け加える形で記載するのも一案かと思いま

す。要は、公共交通を3つに限定することが問題ではないかというのが意見の趣旨だと思いますので、そこは記載を検討いただければ良いのかなと思っています。

追加で、先ほどのタクシー協会様のご意見にも関連するのですが、17ページに「既存の交通事業者が運行業務を担うことを基本としつつ」とありますが、町内のタクシー事業者はK・T交通様1社のみとなっています。K・T交通様による対応が難しい場合、例えば近隣の串良町の事業者さんに打診するという、そのような考え方でよろしいですか。

また、18ページの目標1-2「乗り継ぎ環境の改善」の内容を拝見したところ、既存のバス停3か所に関する整備については触れられていないように思います。バス停の整備も含めた記載になっているのかどうか、確認させていただきたいと思います。あわせて、21ページの評価指標②について17ページとの整合をとっていただければと思います。

続いて、22ページの評価指標⑦の定義に「乗車体験会」と記載されていますが、19ページの目標3-1では特に触れられておらず、取組がいきなり出てきているように思います。施策と評価指標の間で若干整合がとれていない部分があるのではないかと気になりました。

最後に細かい点で恐縮ですが、14ページに戻っていただきたいと思います。14ページの下の方「5年後の公共交通ネットワーク」の部分についてです。凡例に「医療機関・商業施設が集積するエリア」と記載されており、図の中で一か所印がついていますが、柏原地区の医療機関は示さなくても良いのでしょうか。8ページの図表16では柏原地区への通院移動があるということだったので気になりました。以上です。

#### 【委託業者】

ありがとうございます。1ページの計画の対象につきましては、記載方法について再度検討させていただきます。

14ページの「医療機関・商業施設が集積するエリア」については再度確認し、他ページとの整合をとれるように修正させていただきます。

17ページ、デマンド交通の運行についてですが、基本的には東串良町内で事業を営んでいるK・T交通様にご担当いただくのが筋だと考えております。ドアツードアのサービスを導入する場合、大なり小なり既存の一般乗用タクシーのお客様を奪うこととなりますので、その部分を委託費として相殺する形を考えています。タクシー事業者様にはデマンド交通の運行でも売り上げを上げていただくような仕組みを作ることが望ましいと思いますので、町外の事業者を招いて運用することは現時点では考えておりません。今後、ドライバーの確保が難しくなった場合には公共ライドシェアを検討する可能性もありますが、具体的に書きすぎると、実現しなかった場合に問題が生じるため、あえてぼんやりとした表現にしております。

町内の3つのバス停についても計画に含めるべきだと考えております。具体的な整備内容までは記載しませんが、バス停も含めていることがわかる書きぶりに修正いたします。

最後に、評価指標⑦はモビリティ・マネジメント施策全般を捉えられるような書きぶりに変更させていただきます。

#### 【委員】

承知しました。ありがとうございます。

17ページに関する回答がありましたが、町としての計画ということで、町内の事業者さんを優先すべきという考え方はよく理解しております。しかし、一方で輸送の安

全は守らなければならない重要な要素です。公共ライドシェアのドライバーが安全をおろそかにしているとは全く思っておりませんが、日頃から安全の確保に取り組んでいらっしゃるタクシー事業者様の活用もご検討いただいた方が良いのではないかと考えております。現時点での話ですので将来的なことは不確定だと思いますが、そのような選択肢がある場合にはご検討いただければと思います。

あわせて、乗車体験会についてですが、利用促進の一步目として、広報も重要ですが、一度実際に利用していただくことが非常に大切だと思います。そのため、乗車体験会はぜひ実施していただければありがたいと考えております。表現を改めるというよりも、取組例の中に含めていただく方が良いのではないかと考えています。

地域公共交通計画は町の担当者が変わったとしても残る計画です。計画に記載されているかどうかで捉え方が変わってくると思います。効果が期待できる施策はできる限り計画に明記していただきたいと考えております。以上です。

#### 【委託業者】

デマンド交通の運行に関しては、タクシー事業者様と協議し、計画作成段階での内容としてまとめさせていただきます。

また、乗車体験と似た取組として、デマンド交通を新たに導入した自治体では、利用促進を目的として1か月運賃無料などの施策を行う事例もあります。東串良町に適した利用促進策をご提案し、実施していければと考えています。

書きぶりについては、ご指摘いただいた内容を参考に修正させていただきます。

#### 【委員】

公共交通の利用者の立場で質問させていただきます。先ほど、タクシー事業者がデマンド交通を運行するとおっしゃっていましたが、利用者はタクシーとデマンド交通をどのように使い分ければ良いのでしょうか。タクシー事業者は、ドアツードアのサービスを辞めてしまうのでしょうか。

#### 【委員】

デマンド交通はある程度時間的な制限を許容して乗る公共交通になります。一方で、通常の一般乗用タクシーは電話で呼べば自宅まで来てくれて、いつでもどこへでも連れて行ってくれるような公共交通になります。それぞれの仕組みの違いはありますが、タクシー事業者が運行することは変わりません。

#### 【委員】

ありがとうございます。理解しました。

#### 【会長】

たくさんのご意見ありがとうございました。内容を修正し、パブリックコメントを実施する流れを想定しておりますが、パブリックコメント前に、修正版の計画書について委員の皆さんに周知される予定はあるのでしょうか。

#### 【事務局】

本日いただいたご意見等を踏まえ修正した計画書については、パブリックコメント前に委員の皆様にご共有したいと考えております。

パブリックコメントについては、具体的な期間等について資料3を用いて後ほど説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

## ●事務局による説明

(3) その他

### ●質疑等

#### 【委員】

パブリックコメントにかける資料は、もっと簡単な資料の方が良いと思います。現在の素案のように様々な内容が記載されていると、わかりにくいと思います。投書しやすい形に整えていただき、ぜひ見やすい資料をお願いしたいです。

#### 【会長】

要点だけをまとめたような資料でしょうか。

#### 【委員】

まさにおっしゃる通り、非常に重要な点だと考えます。情報発信の観点からも、交通計画が完成した後の話に繋がってくる部分です。委員の方々はこれまで資料を見てきているため理解できるかもしれませんが、一般の方が初めてこれを見たときには理解が難しいと思います。大事な点や、何を目指しているのかを整理し、数枚程度の簡潔な資料にまとめて意見を求めた方が、住民の方々から意見が出やすいのではないかと考えます。最終的な計画は町のホームページ等で公表されることになるかと思いますが、その際も同様に、わかりやすい形で発信することが重要だと思います。

#### 【会長】

例えば、全体版と、概要版の2点をパブリックコメントに出す方法もあるということですね。住民の方の中には、概要版では繋がりがわからないため、計画全体を確認したいと感じる方もいらっしゃるかもしれません。

#### 【委員】

全体版と概要版の両方を掲載していただいた方がわかりやすいと思います。

#### 【事務局】

承知しました。それでは、ご意見を踏まえて、計画書全体の素案と、わかりやすくまとめた概要版の2点の資料でパブリックコメントを実施したいと思います。

#### 【会長】

他に何かご意見はございませんか。

ないようですので、このような形で進めていくということでご了承いただけますでしょうか。

以上で、本日本日予定しておりました協議については、全て終了いたしました。皆様のご協力、そして貴重なご意見をありがとうございました。

## ●事務局による説明

4 その他

#### 【事務局】

それでは、次第4の「その他」に移ります。事務局から今後のスケジュールについて

てお伝えいたします。

先ほどのお話と重複しますが、本日の協議内容等を踏まえまして、素案の追記、修正などの調整を行い、パブリックコメントを実施いたします。先ほどご意見をいただきましたように、概要版も併せて周知し、ご意見等をいただきたいと思います。

パブリックコメントの期間は2月25日までとしております。パブリックコメントの結果を踏まえ、計画を再度調整し、皆様に共有させていただきます。その後、3月上旬には最終的な計画承認を主な議題とする第4回目の協議会を開催予定ですので、よろしく願いいたします。

事務局からの連絡事項については、以上となりますが、他に協議事項以外で皆様から共有したい情報等はございますか。

特にないようでしたら、以上をもちまして第3回目の協議会を閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

## 東串良町地域公共交通計画（素案）に関する意見募集（パブリックコメント）の実施について

公開日 2025年02月12日

東串良町では、令和6年4月に「東串良町地域公共交通活性化協議会」を設立して以降、本町の地域公共交通に関する現状や問題点の把握を目的として、住民アンケートや交通事業者等へのヒアリング調査を実施し、取り組むべき課題や今後の方針を定め、公共交通に関する施策の目標等について協議・検討を進めてきました。

この検討結果を踏まえ、地域公共交通のマスタープランとなる「東串良町地域公共交通計画（素案）」ができましたので、町民の皆様からのご意見を反映させるべく、町民意見公募（パブリックコメント）を実施いたします。

詳細につきましては、意見募集（パブリックコメント）のご案内（[\[PDF: 40.9KB\]](#)）をご覧ください。

【意見募集の対象計画】東串良町地域公共交通計画（素案）：[\[PDF: 3MB\]](#)

計画の概要版：[\[PDF: 913KB\]](#)

【意見書の様式】[意見書\[DOCX: 16.1KB\]](#) [意見書\[PDF: 26.9KB\]](#)

【意見提出期限】令和7年2月25日（火）必着

この記事に関するお問い合わせ

企画課

TEL: 0994-63-3122

### 便利情報ナビ

[防災情報](#)

[休日・夜間診療案内](#)

[税に関する申請書](#)

[農業委員会に関する](#)

[ごみの出し方](#)

[広報誌](#)

[移住・定住](#)

[リンク集](#)

### ライフイベント

[妊娠・出産](#)

[子育て・教育](#)

[成人・就職](#)

[結婚・離婚](#)

[引越し・住まい](#)

[病気・けが](#)

[障がい者](#)

[失業・退職](#)

[高齢・介護](#)

[死亡・相続](#)

【実施期間】

2/12(水)～2/25(火)

【周知方法】

広報誌、ホームページ、防災無線

【実施結果】

意見0件

# 東串良町地域公共交通計画



令和7年3月 策定  
東串良町



# 東串良町地域公共交通計画(本編) 目次

1. はじめに	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
4. 計画の位置づけ	1
5. 計画の対象	1
2. 地域概況および公共交通の現況整理	2
1. 町の概況	2
(1) 位置・地勢	2
(2) 人口と高齢化の動向	3
(3) 人口分布	4
(4) 高齢化の状況	4
2. 公共交通の状況	5
(1) 公共交通網	5
(2) バス廃止路線代替タクシー運行事業	5
3. 地域公共交通を取り巻く現状・問題点と取り組むべき課題	6
1. 現状・問題点	6
(1) 町内の移動手段が不十分	6
(2) 移動ニーズへの対応が不十分	7
(3) 利用者数の減少と財政負担の増加	10
(4) 公共交通サービスの担い手不足と高齢化の進展	11
(5) 待合環境の老朽化	11
(6) 目的地となる施設との連携	11
2. 取り組むべき課題	12
4. 基本的な方針	13
1. 基本理念・基本方針	13
2. 将来の公共交通ネットワーク	14
3. 東串良町の地域公共交通の役割	15
4. 地域公共交通確保維持事業の必要性	15
5. 理念および方針を実現させるために行う施策	16
1. 施策の体系	16
2. 施策の内容	17
6. 施策実施スケジュールと計画の管理	20
1. 施策実施スケジュール	20
2. 評価指標の設定	21
3. 計画の実施とモニタリング	23
(1) 推進体制	23
(2) 施策の進捗管理と評価のサイクル	23
付属資料	24
1. 計画の検討経緯	24
2. 東串良町地域公共交通活性化協議会	25
(1) 名簿	25
(2) 規約	26
3. 用語集	28

# 1. はじめに

## 1. 計画策定の目的

地域公共交通は、人口減少や自動車社会の進展による長期的な利用者数の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化の影響や、公共交通の担い手不足などにより、大変厳しい状況に置かれています。

本町においても同様に公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、交通事業者の経営努力のみで公共交通を確保・維持することが難しくなっています。

こうした中、国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を一部改正し、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を求めるとともに、自治体・交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働(共創)」により地域公共交通ネットワークを再構築(リ・デザイン)することを進めています。

このような背景を踏まえ、地域の関係者との共創を通じて、町にとって望ましい持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的として、地域公共交通の基本計画である「東串良町地域公共交通計画」を策定します。

## 2. 計画の区域

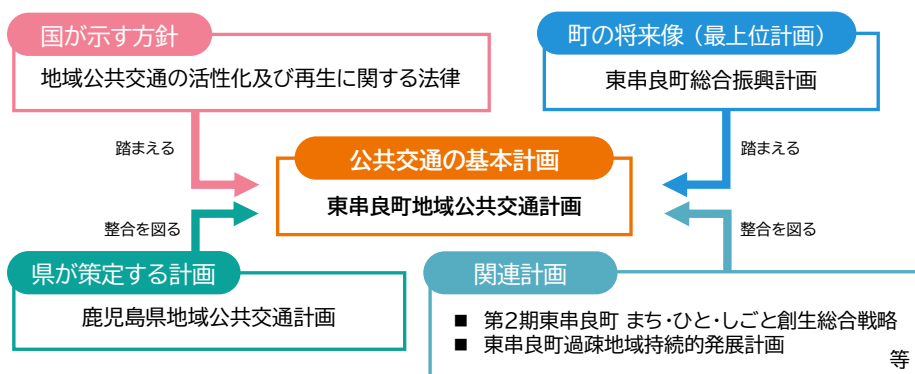
本計画の区域は、東串良町の全域とします。

## 3. 計画の期間

本計画の期間は、令和 7(2025)年度～令和 11(2029)年度の 5 年間とします。

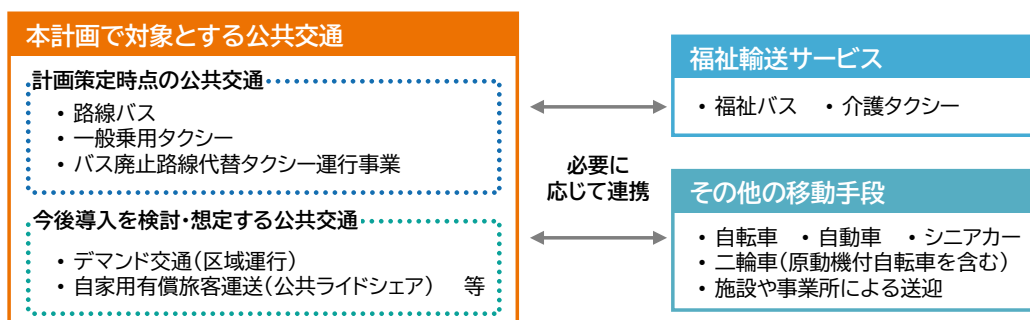
## 4. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画です。策定にあたっては「東串良町総合振興計画」を上位計画とし、その他関連計画との整合を図りました。



## 5. 計画の対象

本計画では、以下を公共交通と位置づけます。



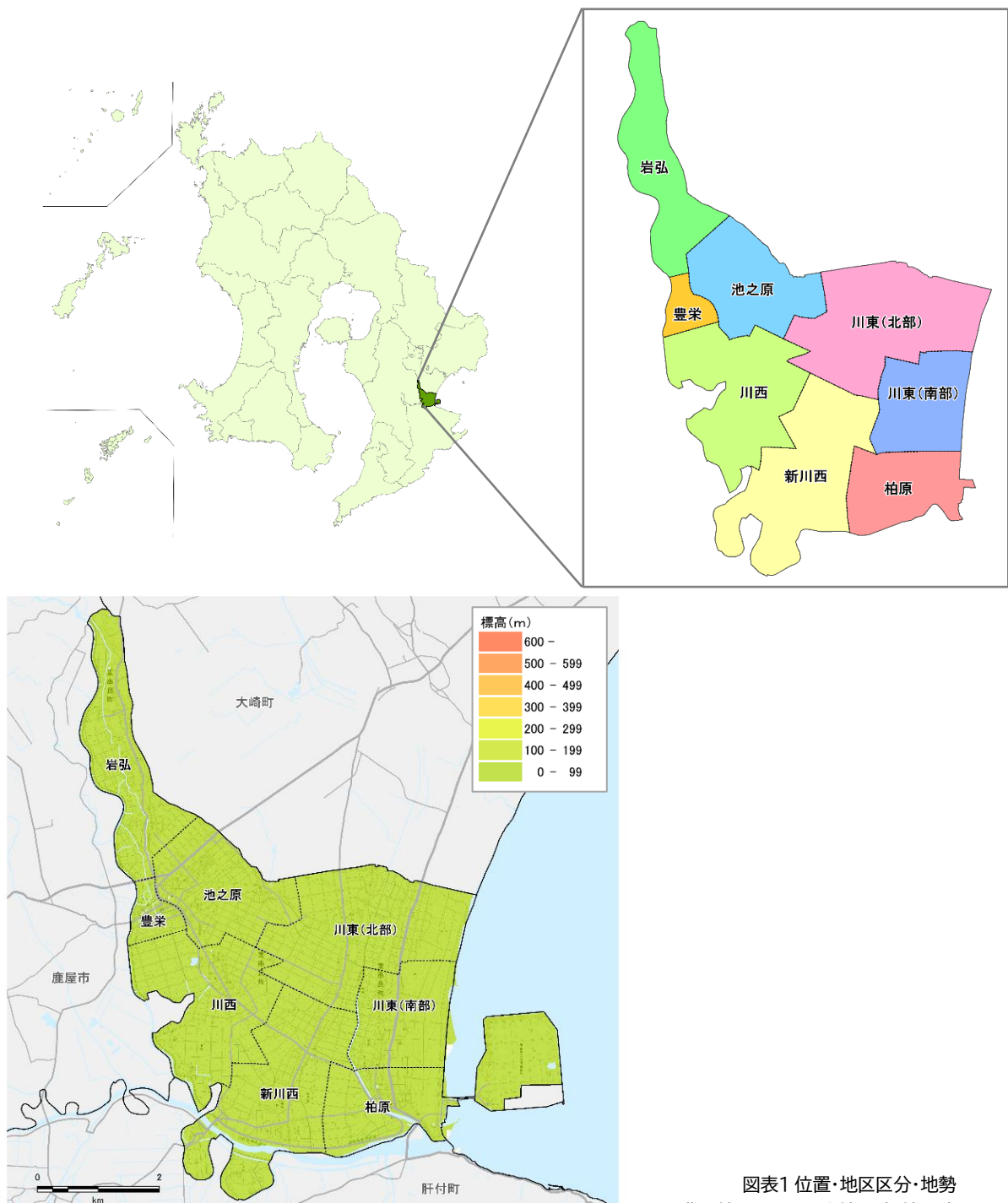
## 2. 地域概況および公共交通の現況整理

### 1. 町の概況

#### (1) 位置・地勢

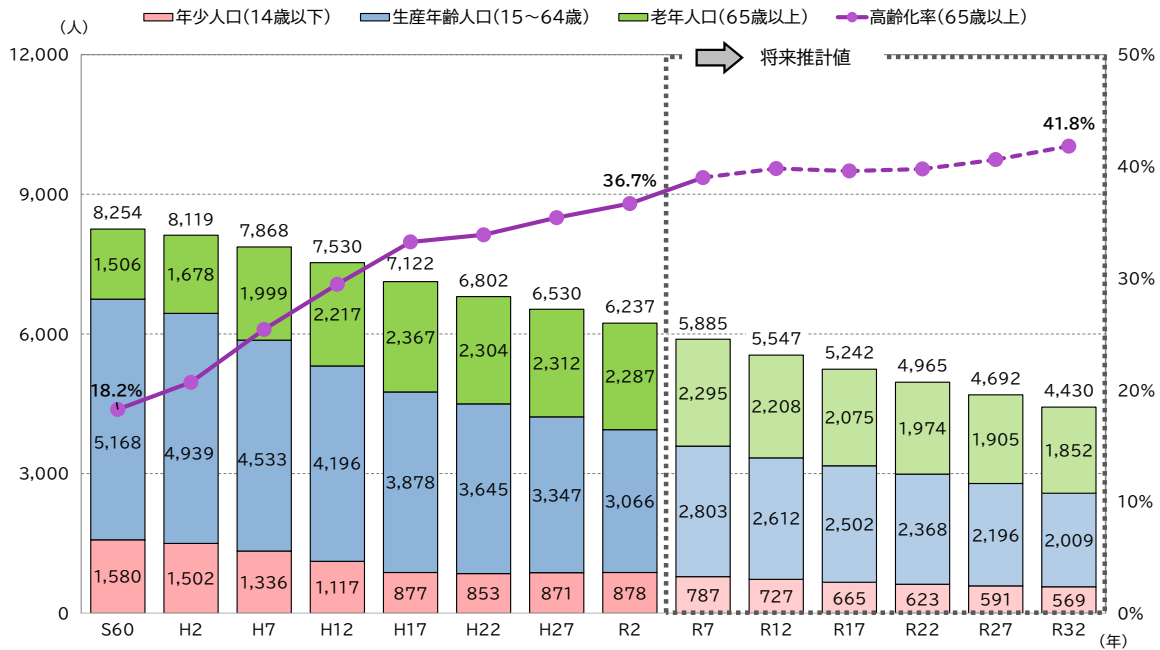
- 本町は大隅半島の中央部に位置し、北は大崎町、南は肝付町、西は鹿屋市、東は志布志湾に面しています。
- 鹿児島県本土で最も小さな町で、総面積は 27.85 km<sup>2</sup>※、うち可住地面積は 24.40 km<sup>2</sup>※(総面積の約 88%)、町のほとんどが平坦地となっています。
- 町内は、岩弘、豊栄、池之原、川西、新川西、川東(北部)、川東(南部)、柏原の 8 地区に区分されます。

※出典:統計でみる市区町村のすがた 2024



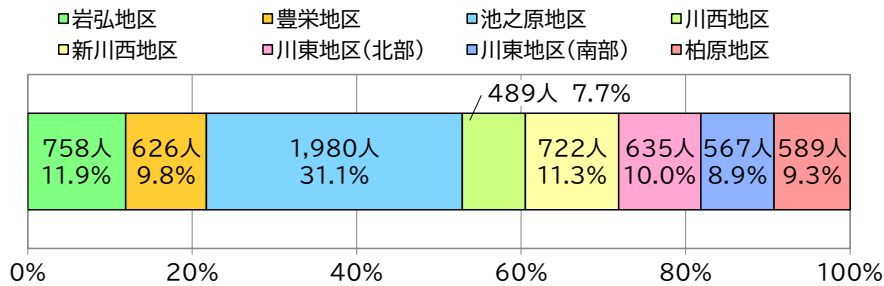
## (2) 人口と高齢化の動向

- 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。



図表2 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

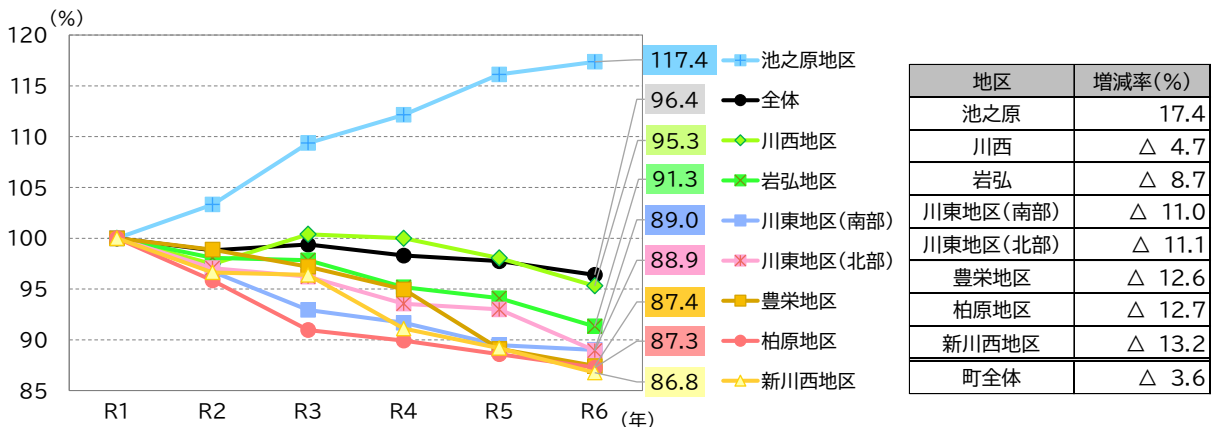
資料 昭和60年～令和2年人口：総務省統計局 国勢調査  
令和7年～令和32年人口：国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(令和5(2023)年推計)



図表3 地区別の人口構成

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)

- 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が、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。

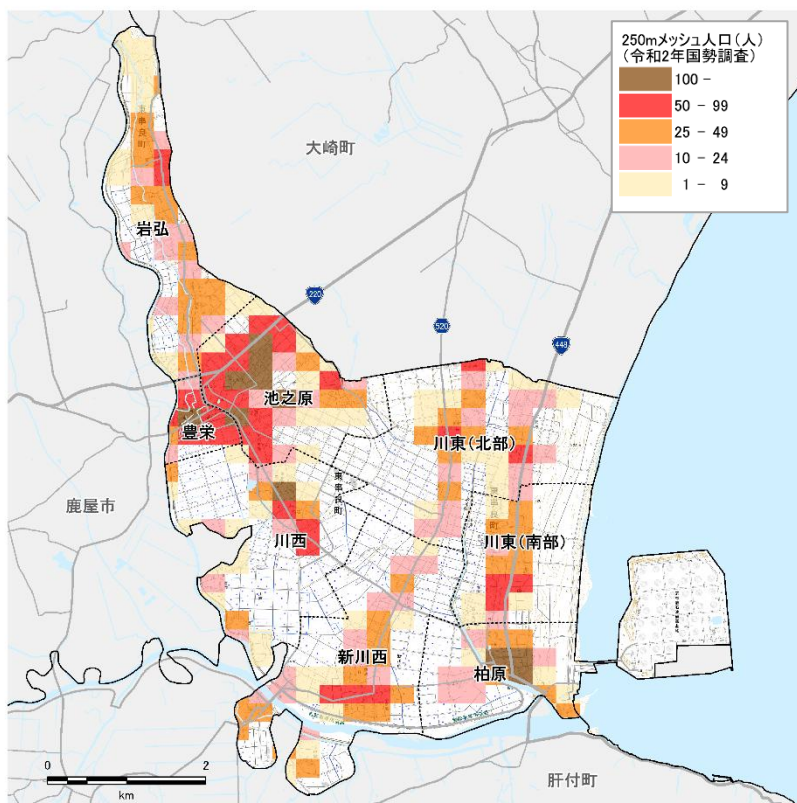


図表4 地区別人口の推移と減少幅、令和元年を基準とした場合の令和6年の増減率

資料 東串良町企画課 住民基本台帳(各年10月1日時点)

### (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。

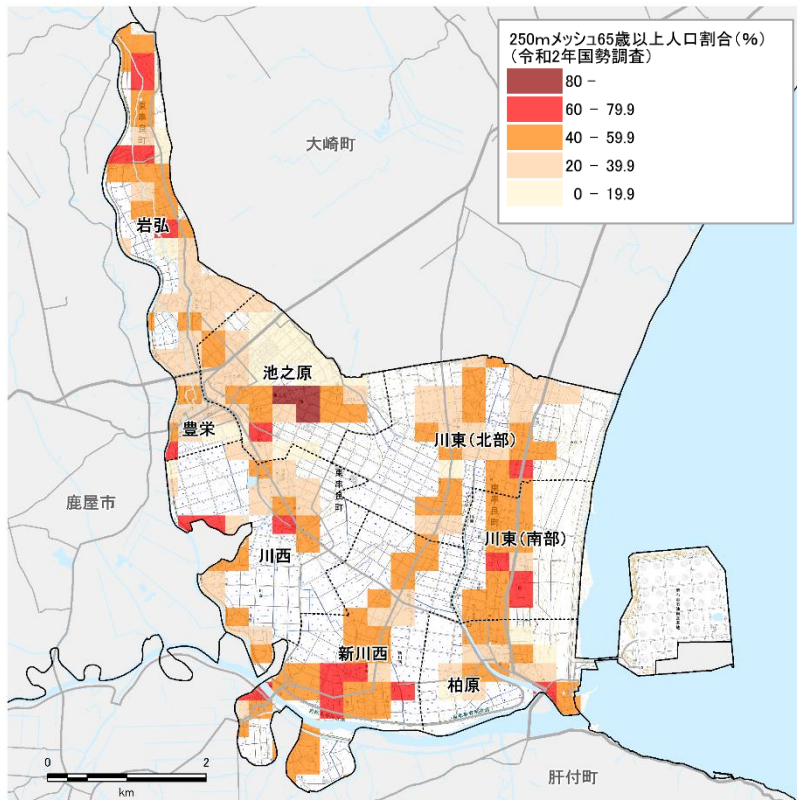


図表5 人口分布

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

### (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。



図表6 高齢化の状況

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

## 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、これらは周辺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か所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。



図表7 公共交通網

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

### (2) 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(柏原地区から豊栄地区の東串良バス停)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。

図表8 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

資料 東串良町企画課

### 3. 地域公共交通を取り巻く現状・問題点と取り組むべき課題

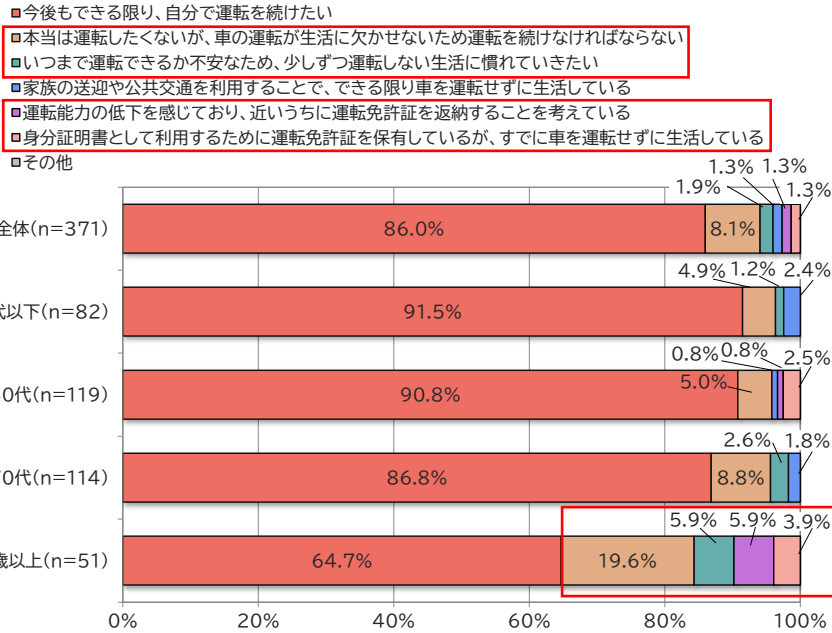
#### 1. 現状・問題点

町の概況や公共交通の状況、その他各種調査結果より整理した、本町の地域公共交通を取り巻く現状・問題点は以下の通りです。

##### (1) 町内の移動手段が不十分

###### ① 人口減少と高齢化の進展

- 80 歳以上の年代では運転に消極的な人が増加しており、免許証を返納したくても返納できない人や、免許証返納後の生活に不安を抱えている人がいます。

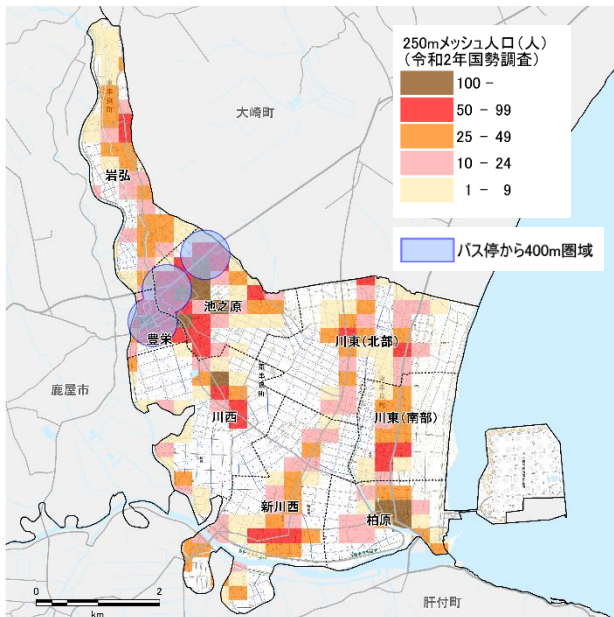


図表9 運転に対する考え(年代別)

資料 住民アンケート調査

###### ② 公共交通サービスの提供範囲が限定的

- 鹿児島交通のバス停から 400m※圏域を「公共交通利用可能圏域」とした場合、町全体のカバー率は 24.1%と非常に低く、多くの町民がバスを利用しづらい状況にあります。



地区名	人口 (住民基本台帳)	カバー率
岩弘地区	814	3.5%
豊栄地区	708	84.6%
池之原地区	1,743	54.6%
川西地区	500	0.0%
新川西地区	804	0.0%
川東地区(北部)	693	0.0%
川東地区(南部)	616	0.0%
柏原地区	647	0.0%
町全体	6,525	24.1%

※路線バスの利用可能圏域は、バス停から 300m または 400m が一般的に用いられる指標であり、都市部や高低差の大きい地域では 300m が多く採用されるが、本町はバス停まで比較的平坦な経路で移動できることから、400m を基準とした。

図表10 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)、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

- 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。(図表 11)
- その他、町では、路線バスの廃止区間(柏原地区から豊栄地区の東串良バス停)において、代替措置としてバス廃止路線代替タクシー運行事業を実施していますが、利用対象者は限定されています。(図表 12)



図表11 タクシー営業所の分布状況(左図)



図表12 バス廃止路線代替タクシー運行事業 運行図(右図)

(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

## (2) 移動ニーズへの対応が不十分

### ① 通学等の町外移動を担う幹線交通

- 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ります。
- 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ます。

#### 【路線バスの利用状況について】

- 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、串良商業高校の生徒が大半を占めている。(逆方向では、志布志高校に通学する生徒もいる)

資料 ヒアリング調査

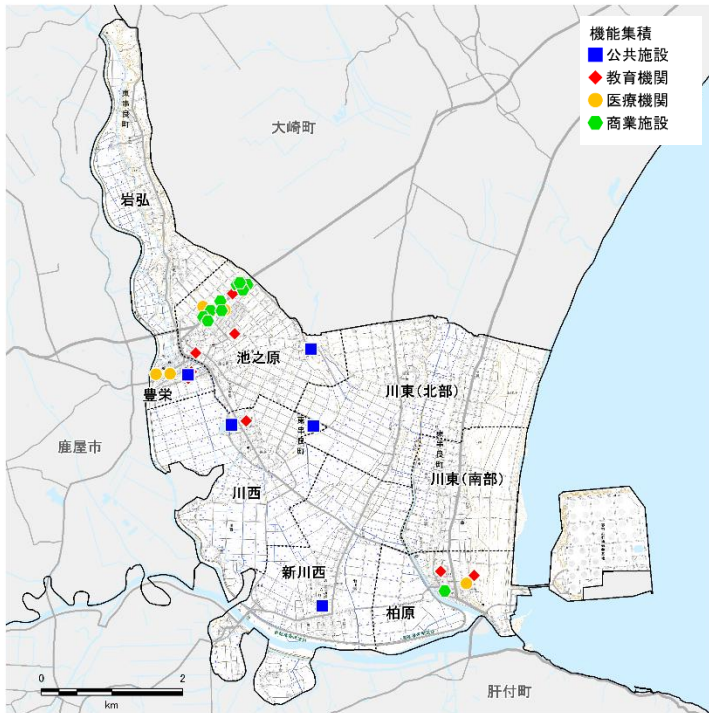


図表13 路線バスの利用状況と高等学校の分布状況(広域)

(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

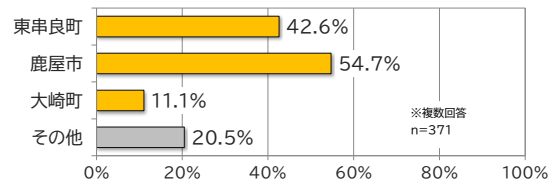
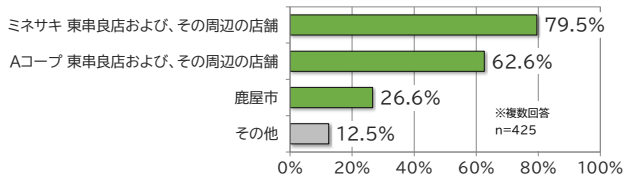
## ② 施設の立地状況と地区ごとに異なる移動のニーズ

- 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ます。(図表 14)
- 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ます。(図表 15)
- 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ます。(図表 16)

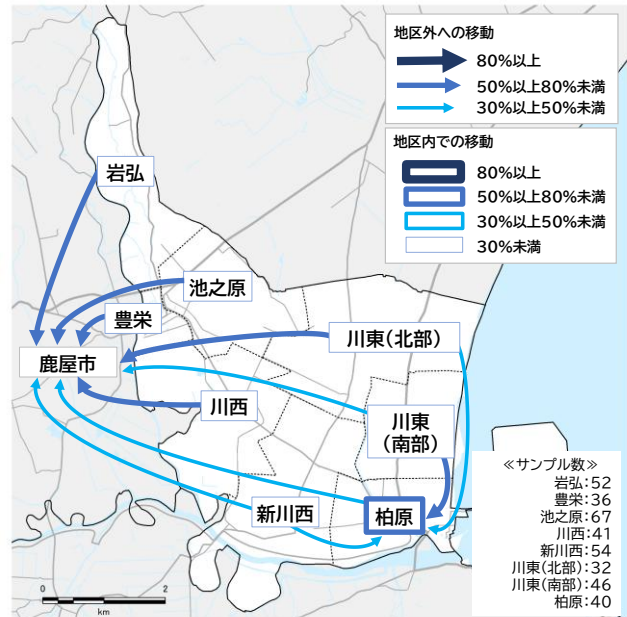


図表14 機能集積状況  
(令和 6 年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用



図表15 主な買い物先(回答者全体・上位施設)、地区別の買い物における移動状況(左図)



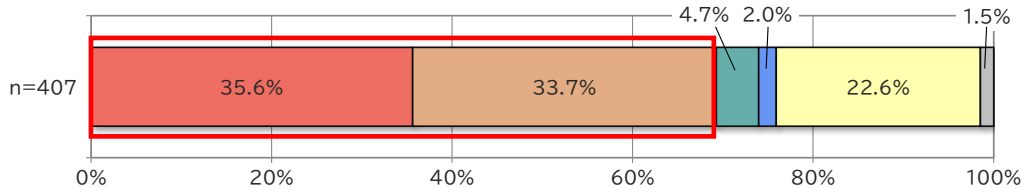
図表16 主な通院先(回答者全体・上位市町)、地区別の通院における移動状況(右図)

資料 住民アンケート調査

### ③ 公共交通に対する町民の考え

- 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」があわせて約70%となっています\*。

- 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べき
- わからない
- その他



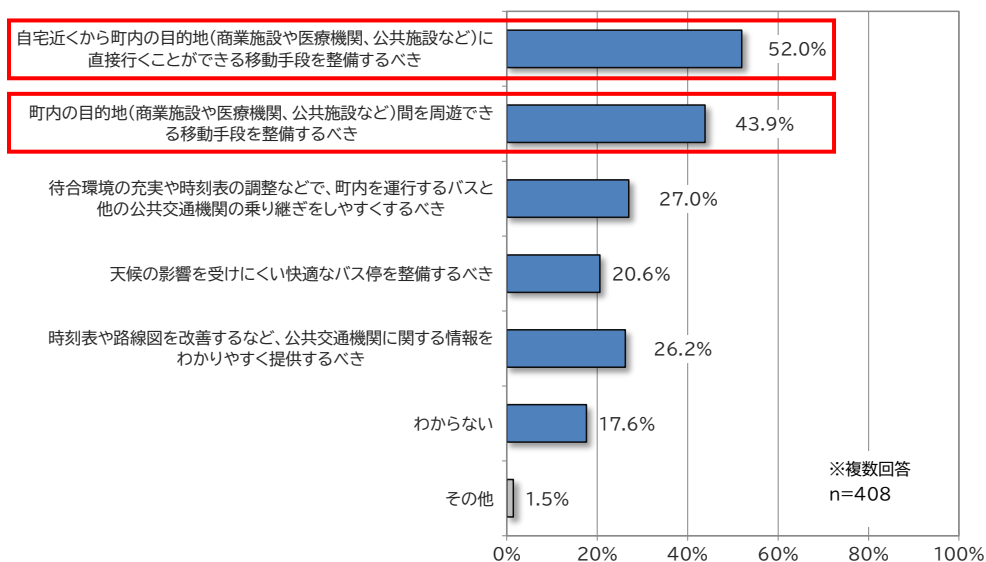
図表17 今後の東串良町の公共交通に対する財政負担のあり方について

資料 住民アンケート調査 ※回答にあたっては、図表18 ちらし「東串良町の公共交通について」を確認の上で回答するよう依頼



図表18 ちらし「東串良町の公共交通について」  
資料 住民アンケート調査

- 今後、町に必要な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%となっています。



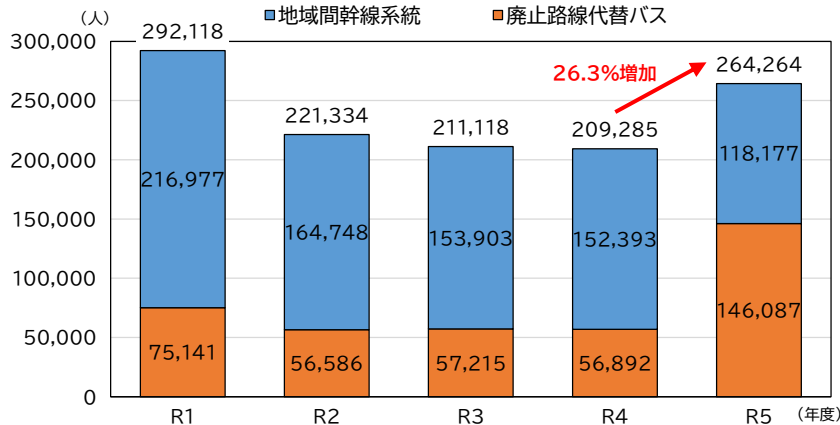
図表19 今後の東串良町に必要なと思う公共交通のサービス

資料 住民アンケート調査

### (3) 利用者数の減少と財政負担の増加

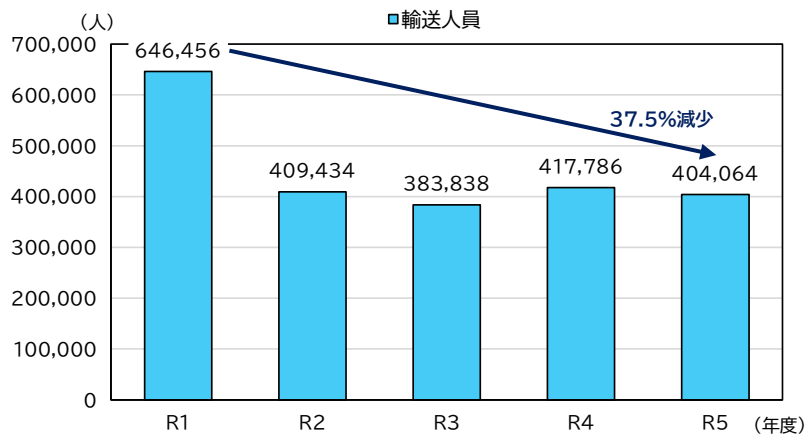
#### ① 減少する公共交通利用者数

- 令和 5 年度の路線バスの利用者数は前年度と比較して 26.3%増加していますが、コロナ禍前の利用者数には戻っていません。(図表 20)
- 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%減少しています。(図表 21)



図表20 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」は廃止路線代替バスに移行

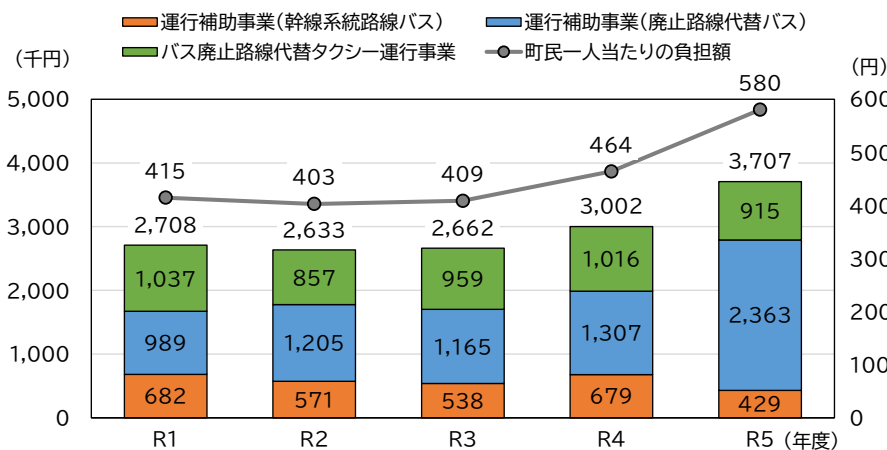


図表21 鹿屋交通圏におけるタクシー輸送人員の推移

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

#### ② 増加する町の財政負担額

- 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%増加しています。



図表22 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)

## (4) 公共交通サービスの担い手不足と高齢化の進展

### ① 公共交通サービスの担い手不足と高齢化

- 運転手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ます。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ます。

図表23 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"> <li>● 運転手不足および運転手の高齢化が進行している。</li> <li>● 退職者数に対して入社人数が全く追いついていない。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
タクシー事業者	人員体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 深夜帯の人員が不足している。(町外事業者)</li> <li>● 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)</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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)</li> </ul>

資料 ヒアリング調査

## (5) 待合環境の老朽化

- 町内に立地する3か所のバス停には、利用者のための上屋やベンチ、駐輪場が設置されているものの、施設が古く、快適な待合環境とは言えない状況にあります。



図表24 町内のバス待合環境

## (6) 目的地となる施設との連携

- 一部の商業施設では、施設内の設備が待合所として利用されている場合がありますが、施設との連携は十分ではありません。

図表25 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
商業施設	<p>[公共交通利用者への取組について]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 来店者の代わりにタクシーを手配することがある。</li> <li>● 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。</li> </ul> <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"> <li>● 来店者から公共交通に関する意見を受けることがある。(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)</li> <li>● 病院や商業施設との連携を行うべきだ思う。特に病院との連携が必要ではないか。</li> <li>● 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。</li> </ul>

資料 ヒアリング調査

## 2. 取り組むべき課題

現状・問題点を踏まえ、本計画において取り組むべき課題を以下のように設定します。

### 課題① 町内移動の利便性向上

- 路線バスは周辺自治体への広域移動に対応する幹線交通として運行されていますが、町の北部にのみ運行されているため、町民の多くにとって路線バスでの移動は困難な状況となっています。
- 町内の移動は一般乗用タクシーなどが担っており、実際に町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ものの、住民アンケート調査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ます。
- このため、既存の一般乗用タクシーのサービスを維持しつつ、交通事業者と連携し、今後さらなる進行が予測される高齢化への対策として、運転免許証返納後の生活を支える町内移動環境の構築に取り組んでいく必要があります。

【対応する現状・問題点】(1)、(2)

### 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ません。運転免許証を持たない高校生や高齢者等の利便性向上のため、建設が予定されている複合施設や既存バス停における待合環境の整備を行う必要があります。

【対応する現状・問題点】(1)、(2)、(5)

### 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・確保していくためには、利用者の確保が不可欠です。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るとともに、利用促進および施策の実施に向けて、住民や施設等の理解と協力体制を構築する必要があります。

【対応する現状・問題点】(3)、(6)

### 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ます。周辺自治体と一体となった人材確保支援策に取り組んでいく必要があります。

【対応する現状・問題点】(4)

#### 【地域公共交通を取り巻く現状・問題点と取り組むべき課題の関係】

	課題①	課題②	課題③	課題④
現状・問題点(1) 町内の移動手段が不十分	●	●		
現状・問題点(2) 移動ニーズへの対応が不十分	●	●		
現状・問題点(3) 利用者数の減少と財政負担の増加			●	
現状・問題点(4) 公共交通サービスの担い手不足と高齢化の進展				●
現状・問題点(5) 待合環境の老朽化		●		
現状・問題点(6) 目的地となる施設との連携			●	

## 4. 基本的な方針

### 1. 基本理念・基本方針

本計画で掲げる基本理念および基本方針は以下の通りです。

#### 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(目指す姿)

##### 1. 町の現状と将来に対応した公共交通サービス

運転免許証を持たない高校生や高齢者等のニーズ(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による交通まちづくり

交通事業者や行政に加えて、町内で開催される各種地域活動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

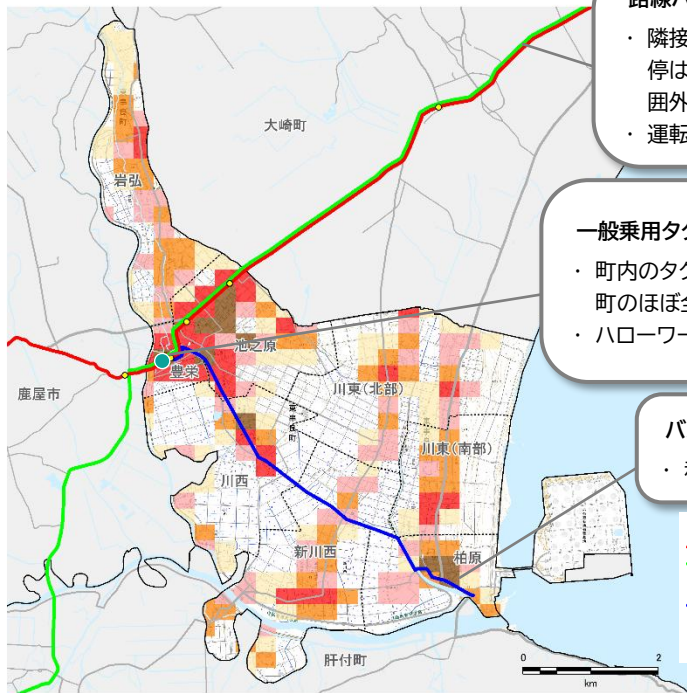
公共交通の利用促進や外出機会の創出、運転手確保の支援などにより、持続可能な公共交通を提供します。

#### 【取り組むべき課題と基本方針の関係】

	基本方針①	基本方針②	基本方針③
課題① 町内移動の利便性向上	●		
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			●

## 2. 将来の公共交通ネットワーク

### 【現在(令和6年度)の公共交通ネットワーク】



### 【5年後(令和11年度)の公共交通ネットワーク(イメージ)】



### 3. 東串良町の地域公共交通の役割

町内の各移動手段の役割を、それぞれ以下のように設定します。

区分	地域公共交通(路線・系統名)	役割
<b>【幹線】 町外への移動を担う広域交通</b>		
路線バス	地域間幹線系統 (垂水～垂水港～鹿屋～志布志 (普通))	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接する市町との間の通勤・通学や買い物・通院などの広域の移動を担う</li> <li>国の補助制度である<b>地域公共交通確保維持事業</b>を活用し、バス事業者と沿線自治体との連携した取組により、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する</li> </ul>
	廃止路線代替バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接する市町との間の通勤・通学や買い物・通院などの広域の移動を担う</li> <li>バス事業者と沿線自治体との連携した取組により、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する</li> </ul>
<b>【支線】 町内の移動を担い、幹線を補完して運行する交通</b>		
デマンド交通	デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に町内の移動手段としての役割を担う</li> <li>幹線に接続させるとともに、交通結節点や町内の拠点にアクセスする</li> <li>町内タクシー事業者との連携により、地域のニーズや実情に即した運行のあり方を検討しながら、住民への利用方法の周知等に取り組む</li> <li>運行にあたっては、<b>地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)</b>の活用についても検討する</li> </ul>
<b>【個別輸送】 個別の移動ニーズに対応して運行する交通</b>		
一般乗用タクシー	一般乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な個別の移動ニーズに対応して運行する</li> </ul>

### 4. 地域公共交通確保維持事業の必要性

#### 地域間幹線系統

当該路線は、沿線市町間の広域移動を担う路線として、通勤・通学や買い物・通院といった日常生活に必要な移動手段として利用されていますが、長期的な利用者数の減少や人手不足の深刻化等によって、バス事業者や沿線自治体の運営努力だけで路線を維持することが難しいことから、地域公共交通確保維持事業の活用により、高齢者や高校生、車を気軽に利用できない人々の移動に不可欠な路線として、引き続き運行を確保・維持する必要があります。

#### 地域内フィーダー系統

本町は路線バスへのアクセスが容易ではない地区が多く存在することから、車を気軽に利用できない人々の移動手段の構築に行政として取り組んでいく必要があります。支線は主に町内での移動手段としての役割を果たすと同時に、幹線に接続することで広域への移動を可能にする重要な役割を担っています。しかしながら、交通事業者や自治体の運営努力だけで維持することが難しいことから、地域公共交通確保維持事業の活用により、運行を確保・維持する必要があります。

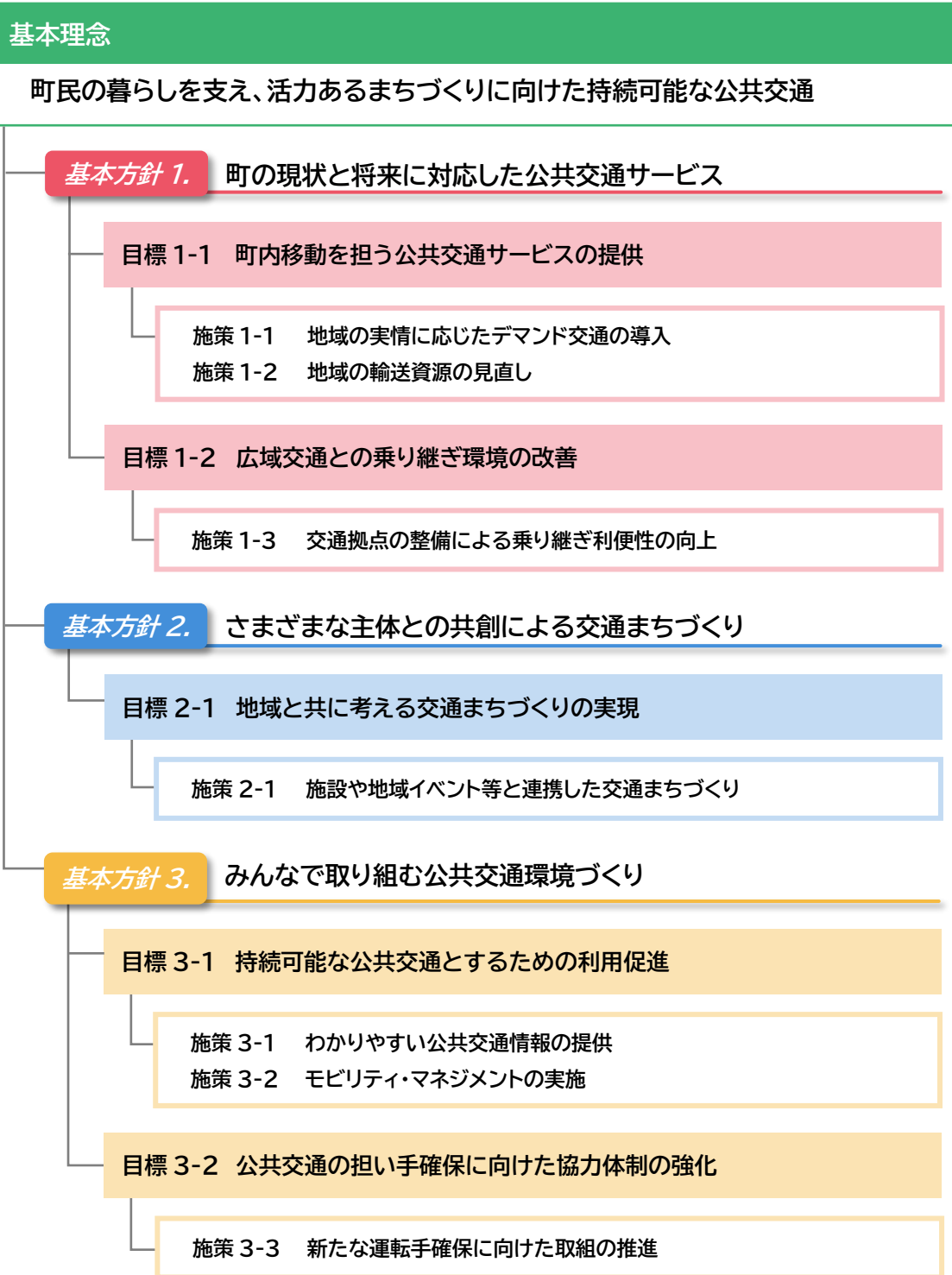
#### 【地域公共交通確保維持事業を活用する系統の概要】

運行系統名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助の活用
垂水～垂水港～鹿屋～志布志(普通)	垂水～志布志港入口	4条乗合	路線定期運行	鹿児島交通	地域間幹線系統補助
デマンド交通	東串良町内全域	4条乗合	区域運行	東串良町 (運行は既存の交通事業者 に委託)	地域内フィーダー系統補助

## 5. 理念および方針を実現させるために行う施策

### 1. 施策の体系

基本理念および基本方針の実現に向けて、以下の施策を実施します。



※**デマンド交通**とは、運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。

※**モビリティ・マネジメント**とは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

## 2. 施策の内容

### 目標 1-1 町内移動を担う公共交通サービスの提供

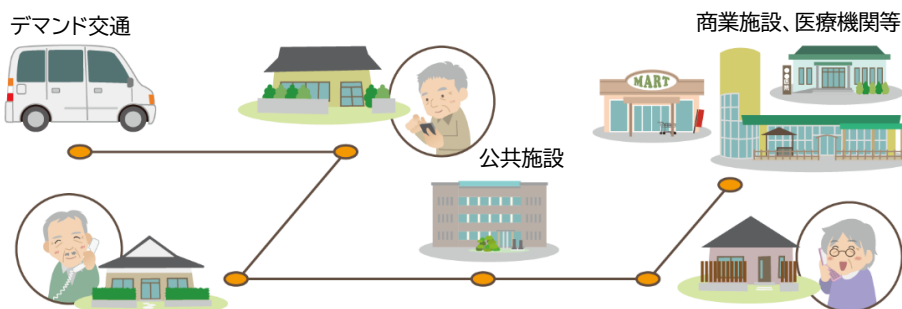
#### 施策 1-1 地域の実情に応じたデマンド交通の導入

- 運転免許証を持たない高齢者等の生活を支える町内の移動手段として、デマンド交通（区域運行）を導入します。
- 交通事業者による運行を基本としますが、運転手不足への対応を視野に入れた運行の仕組みづくりも同時並行で検討します。

《導入にあたっての基本的な考え方》

役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内の移動手段としての役割を担い、幹線(路線バス)を補完する</li> <li>● 利用者の自宅付近から幹線や交通結節点、町内の拠点にアクセスする</li> </ul>
運行内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者は事前に電話やスマートフォンを使用して予約を行い、決められた町内の目的地まで自宅付近から出かけることができる</li> <li>● 利用者の希望に応じて運行するオンデマンド運行のほか、運行の目安時刻(便)を設定することも検討する</li> <li>● 持続可能な運行とするため、一定の利用者負担を求めつつ、誰にでもわかりやすい運賃体系とする</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般乗用タクシーとの差別化を図りつつ、持続可能な運行とするため、コストやサービスが過大・過剰にならないよう留意する</li> <li>● 既存の交通事業者が運行業務を担うことを基本としつつ、地域の実情に応じて町民等が車両の運転を担う可能性についても検討する</li> <li>● 運行にあたっては、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用についても検討する</li> <li>● 町民や関係団体、目的地となる施設など、関係者との連携や共創を通じて利便性向上や利用促進を図る</li> <li>● 運賃収入以外の収益確保策(貨客混載、協賛金や広告収入など)の導入についても検討する</li> </ul>

《運行のイメージ》



※デマンド交通とは、運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。

#### 施策 1-2 地域の輸送資源の見直し

- デマンド交通の導入に伴い、バス廃止路線代替タクシー運行事業や福祉バスの運行形態等を見直し、地域輸送資源の効率的な運用を図ります。

	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
実施スケジュール(1-1)	検討・調整	実証運行	本格運行		
実施スケジュール(1-2)	検討・調整	実施			
実施主体	東串良町、交通事業者、町民				

## 目標 1-2 広域交通との乗り継ぎ環境の改善

### 施策 1-3 交通拠点の整備による乗り継ぎ利便性の向上

- 公共交通の利用者が移動しやすい環境を整えるため、建設が予定されている複合施設との連携や既存バス停における乗り継ぎの利便性向上を目指した拠点整備を進めます。
- 快適で安全な待合環境や、自転車・シニアカーなどの駐輪スペースを備えた施設の整備のほか、既存のバス停の改善について、交通事業者や関係機関と連携しながら検討します。



快適な待合環境の例(リナシティかのや)(鹿児島県鹿屋市)

	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
実施スケジュール	検討・調整				整備
実施主体	東串良町、交通事業者、施設(商業施設、医療機関、観光施設等)				

## 目標 2-1 地域と共に考える交通まちづくりの実現

### 施策 2-1 施設や地域イベント等と連携した交通まちづくり

- 移動の目的地となる施設(商業施設、医療機関、観光施設等)と課題を共有し、連携と共創を通じて互いにメリットとなる事業を展開し、外出機会の創出を図ります。
- また、町内で開催されるイベントや地域活動について、公共交通で来訪しやすい時間帯に開催時刻を調整するなどの連携を図ります。

#### 取組の例

- 公共交通での来訪者に対するインセンティブやサービスの実施(高齢者元気度アップ・ポイントの付与など)
- 公共交通のダイヤに合わせて開始時刻や終了時刻を調整したイベント・催しの開催

	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
実施スケジュール	検討・調整	随時実施			
実施主体	東串良町、交通事業者、住民団体、施設(商業施設、医療機関、観光施設等)				

## 目標 3-1 持続可能な公共交通とするための利用促進

### 施策 3-1 わかりやすい公共交通情報の提供

- 新たに導入するデマンド交通については、住民説明会等を開催し、わかりやすく丁寧な説明に努めます。また、路線バスの運行情報や経路案内の提供を通じて、公共交通間の乗り継ぎ支援を推進します。
- あわせて、「広報東くしら」やホームページ、SNS等を活用し、公共交通を身近に感じてもらうとともに、その重要性や必要性への意識醸成に取り組みます。



広報誌を活用した情報発信の例  
出典：市報しづし 2020年7月号(鹿児島県志布志市)

### 施策 3-2 モビリティ・マネジメントの実施

- 関連する施策とあわせて、町民の公共交通の利用促進を図るため、対象者に応じた利用の「きっかけ」となる働きかけやコミュニケーションを行います。

※**モビリティ・マネジメント**とは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

#### 取組の例

- 小学生や園児を対象とした公共交通の乗り方教室の実施
- 進学を控えた中学生やその保護者に対する、公共交通を利用した通学方法の案内
- デマンド交通の導入にあわせた住民説明会や乗車体験会の開催
- 老人クラブやふれあいいいきサロンと連携した公共交通お出かけツアーの開催

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
実施スケジュール(3-1)	毎年度実施				
実施スケジュール(3-2)	毎年度実施				
実施主体	東串良町、交通事業者、町民				

## 目標 3-2 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化

### 施策 3-3 新たな運転手確保に向けた取組の推進

- 交通事業者や沿線自治体と協力して会社説明会や職業体験会を開催するなど、運転手の雇用に連携して取り組む体制を整えます。
- 運転手という仕事の魅力を発信し、イメージアップを図るための広報活動に行政として取り組みます。



複数の市町および交通事業者が連携した会社説明会の例  
出典：運転体験会・就業フェア(島根県松江市、出雲市)

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
実施スケジュール	検討・調整	随時実施			
実施主体	東串良町、交通事業者、沿線自治体				

## 6. 施策実施スケジュールと計画の管理

### 1. 施策実施スケジュール

各施策の実実施スケジュールについて、以下のように設定します。

施策	実施スケジュール				
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
<b>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</b>					
〈目標 1-1〉 町内移動を担う公共交通サービスの提供					
1-1	地域の実情に応じたデマンド交通の導入	検討調整	実証運行	本格運行	
1-2	地域の輸送資源の見直し	検討・調整	実施		
〈目標 1-2〉 広域交通との乗り継ぎ環境の改善					
1-3	交通拠点の整備による 乗り継ぎ利便性の向上	検討・調整			整備
<b>基本方針 2 さまざまな主体との共創による交通まちづくり</b>					
〈目標 2-1〉 地域と共に考える交通まちづくりの実現					
2-1	施設や地域イベント等と連携した 交通まちづくり	検討・調整	随時実施		
<b>基本方針 3 みんなで取り組む公共交通環境づくり</b>					
〈目標 3-1〉 持続可能な公共交通とするための利用促進					
3-1	わかりやすい公共交通情報の提供	毎年度実施			
3-2	モビリティ・マネジメントの実施	毎年度実施			
〈目標 3-2〉 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化					
3-3	新たな運転手確保に向けた取組の推進	検討・調整	随時実施		

## 2. 評価指標の設定

本計画に位置付けた施策の進捗状況を確認するため、以下の評価指標(KPI)を設定します。  
 なお、本計画の評価指標は、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。

### 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

目標 1-1 町内移動を担う公共交通サービスの提供	評価指標① デマンド交通の利用者数
目標 1-2 広域交通との乗り継ぎ環境の改善	評価指標② 待合環境の改善箇所数

### 基本方針 2. さまざまな主体との共創による交通まちづくり

目標 2-1 地域と共に考える交通まちづくりの実現	評価指標③ 町民や関係団体・関連施設との共創によって実施する事業の数
---------------------------	------------------------------------

### 基本方針 3. みんなで取り組む公共交通環境づくり

目標 3-1 持続可能な公共交通とするための利用促進	評価指標④ 路線バスの利用者数
	評価指標⑤ 路線バスへの運行補助事業費
	評価指標⑥ 路線バスの収支率
	評価指標⑦ 利用促進に関する取組件数
目標 3-2 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化	評価指標⑧ 新たな運転手確保に向けた取組件数

各評価指標の具体的な内容と目標値は、それぞれ以下の通りです。

評価指標①	デマンド交通の利用者数
指標の定義	デマンド交通の年間延べ利用者数
現状値	データなし(令和 6 年度)
目標値	3,000人以上(令和 11 年度)
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民アンケート調査結果より、運転免許証の非保有率は 45.2%。また、80 歳以上の年代で運転に対して消極的な人が増加している。このことから、80 歳以上で運転免許証を持たない人々がデマンド交通の中心的な利用者と考えられる。          令和 12 年の東串良町における 80 歳以上推計人口※(928 人)×令和 6 年住民アンケート調査時点における運転免許証非保有率(45.2%)=約 420 人  <small>※国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口</small></li> <li>自らが運転免許証を保有しない場合であっても、家族等の送迎により移動手段が確保されている可能性を考慮し、このうち 30%※の人数をデマンド交通の利用可能性が高い人々とする。  <small>※東串良町包括支援センターが実施した令和 4 年度「生活支援に関するアンケート調査」より、75 歳以上の 33%が「買い物支援バス」の利用を希望していることを踏まえた数値</small>          420 人×30%=約 126 人</li> <li>住民アンケート調査結果より、80 歳以上の最も多い外出頻度は「週に 1~2 日」で 39.3%。週に 1 回(月に 4 回)の外出のうち、半分の移動をデマンド交通が担うことを目標とする。          126 人×2 回×12 か月÷3,000人</li> </ul>

評価指標②	待合環境の改善箇所数
指標の定義	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハード面(上屋やベンチの設置・修繕等)の改善箇所数</li> <li>ソフト面(情報提供等)の改善箇所数</li> </ul>
現状値	0 箇所(令和 6 年度)
目標値	2 箇所以上(令和 7 年度~令和 11 年度)
目標値の考え方	上屋やベンチの設置・修繕などのハード面の改善に加え、わかりやすい情報提供といったソフト面の改善を行い、誰もが使いやすい公共交通を目指す。

評価指標③	町民や関係団体・関連施設との共創によって実施する事業の数
指標の定義	公共交通に関連する事業の実施件数
現状値	0回(令和6年度)
目標値	年1回以上(令和7年度～令和11年度)
目標値の考え方	町民や関係団体・関連施設と課題を共有し、連携と共創を通じて互いにメリットとなる事業を展開し、外出機会の創出を図る。

評価指標④	路線バスの利用者数
指標の定義	東串良町内を走行する路線バスの年間利用者数(路線全体)
現状値	264,264人(令和5年度)
目標値	264,264人(現状維持)(令和10年度)
目標値の考え方	路線バスの利用者数は減少傾向にあるが、沿線自治体との連携による利用促進などを通じて、現状維持を目指す。

評価指標⑤	路線バスへの運行補助事業費
指標の定義	東串良町内を走行する路線バスへの年間運行経費補助額(東串良町負担分)
現状値	2,792千円(令和5年度)
目標値	2,792千円(現状維持)(令和10年度)
目標値の考え方	人件費や燃料費といった運行経費の増加を想定しつつ、利用促進等による運賃収入の増加により、行政負担の抑制を目指す。

評価指標⑥	路線バスの収支率
指標の定義	東串良町内を走行する路線バスの収支率(路線全体)
現状値	71.45%(令和5年度)
目標値	71.45%(現状維持)(令和10年度)
目標値の考え方	利用者の増加(運賃収入の増加)による経常収益の増加を目指す。人件費や燃料費といった運行経費の増加が避けられないと予想されるため、現状より悪化させないことを目指す。

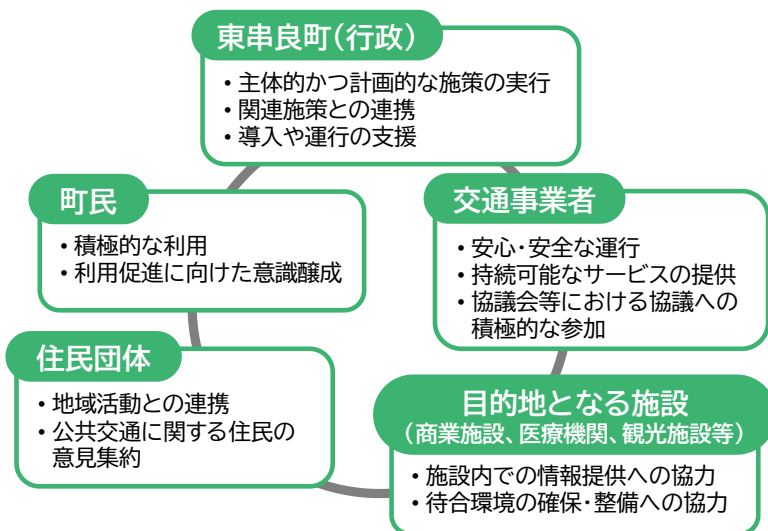
評価指標⑦	利用促進に関する取組件数
指標の定義	<ul style="list-style-type: none"> <li>「広報東くしら」等を活用した情報発信の回数</li> <li>モビリティ・マネジメント(乗り方教室や乗車体験会等)の開催・実施回数</li> </ul>
現状値	2件(令和6年度)
目標値	年4件以上(令和7年度～令和11年度)
目標値の考え方	継続的な情報発信および公共交通利用のきっかけづくりに積極的に取り組み、公共交通への興味関心を高めることを目標とする。

評価指標⑧	新たな運転手確保に向けた取組件数
指標の定義	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手募集に関する情報の発信回数</li> <li>交通事業者や沿線自治体と連携した会社説明会の開催回数</li> </ul>
現状値	0件(令和6年度)
目標値	年1件以上(令和7年度～令和11年度)
目標値の考え方	交通事業者や沿線自治体と連携しながら、運転手の確保に向けた取組を毎年継続して実施することを目標とする。

### 3. 計画の実施とモニタリング

#### (1) 推進体制

本計画は、東串良町、交通事業者、町民、並びに関係する各種団体等が役割を分担し、連携することで推進していきます。この体制を通じて地域公共交通を支え、持続可能な公共交通の実現を目指します。



図表26 連携・役割分担のイメージ

#### (2) 施策の進捗管理と評価のサイクル

本計画の管理は、東串良町、交通事業者、住民代表などの関係者で構成される「東串良町地域公共交通活性化協議会」の定期的な開催を通じて行います。

協議会では、計画で設定した評価指標や実施スケジュールに基づき、毎年度、施策の進捗状況を管理するとともに、評価や検証を実施し、地域公共交通の改善に取り組みます。

また、計画の最終年度には、これまでの施策の実施状況や目標の達成状況について最終評価を行い、その結果を踏まえて次期計画の策定に向けた検討を進めます。

##### 【進捗管理と評価のスケジュール】

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
協議会			開催									開催
実施内容	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 100%; border-bottom: 2px solid blue; margin-bottom: 5px;">施策の実施</div> <div style="width: 100%; border-bottom: 2px solid blue; margin-bottom: 5px;">前年度評価に基づく改善と反映</div> <div style="width: 100%; border-bottom: 2px solid blue; margin-bottom: 5px;">前年度実施施策の計画・検討</div> <div style="width: 100%; border-bottom: 2px solid blue; margin-bottom: 5px;">次年度予算要求</div> <div style="width: 100%; border-bottom: 2px solid blue; margin-bottom: 5px;">今年度施策の実施状況および目標の達成状況の確認</div> <div style="width: 100%; border-bottom: 2px solid blue; margin-bottom: 5px;">進捗報告・課題の共有</div> </div>											

1. 計画の検討経緯

開催日・実施日	会議・調査名	議題・実施内容
令和6年5月27日(月)	令和6年度第1回 東串良町地域公共交通 活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会設立趣旨及び本町公共交通の現状について</li> <li>今年度事業計画等の確認について</li> <li>地域公共交通計画について</li> <li>令和6年度委託事業について</li> </ul>
令和6年8月30日(火)～ 令和6年9月13日(金)	民生委員アンケート調査	各地区の実情を熟知した民生委員を対象として、高齢者等を中心とした住民のニーズ、移動に関する課題等を詳細に把握することを目的に実施
令和6年9月6日(金)～ 令和6年9月24日(火)	住民アンケート調査	地域住民を対象として、移動や公共交通の利用実態、現状のサービスに対する評価、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握することを目的に実施
令和6年9月9日(月)～ 令和6年9月29日(日)	高校生アンケート調査	東串良町に居住し、町外へ通学する高校生を対象として、通学手段や公共交通の利用状況、保護者による送迎実態等を把握することを目的に実施
令和6年10月17日(木)～ 令和6年10月25日(金)	関係者へのヒアリング調査	交通事業者、庁内関係課、観光関連団体、物流事業者、商業施設を対象として、移動手段の供給側が抱える問題点やより詳細な地域住民の移動実態やニーズを把握することを目的に実施
令和6年12月19日(木)	令和6年度第2回 東串良町地域公共交通 活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回協議会のふりかえり</li> <li>委員の変更および協議会役員の変更について</li> <li>東串良町の現状・問題点と課題</li> <li>東串良町地域公共交通計画 計画体系(案)について</li> </ul>
令和7年2月4日(火)	令和6年度第3回 東串良町地域公共交通 活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回協議会のふりかえり</li> <li>東串良町地域公共交通計画(素案)について</li> </ul>
令和7年2月12日(水)～ 令和7年2月25日(火)	意見募集 (パブリックコメント)	東串良町地域公共交通計画(素案)に関する意見募集(パブリックコメント)の実施
令和7年3月13日(木)	令和6年度第4回 東串良町地域公共交通 活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回協議会のふりかえり</li> <li>東串良町地域公共交通計画(案)について</li> </ul>

## 2. 東串良町地域公共交通活性化協議会

### (1) 名簿

No.	氏名	区分	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	町民又は利用者を代表する者	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	
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	

## (2) 規約

### 東串良町地域公共交通活性化協議会設置要綱

#### (設置)

第1条 東串良町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、次に掲げる事項を協議することを目的として設置する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「地域交通法」という。)第5条第1項の規定、並びに地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。以下「国庫補助要綱」という。)第2条第1項第1号の規定に基づく地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成、実施及び評価・見直しに関する事項
- (2) 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号。以下「運送法省令」という。)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等(自家用有償旅客運送を含む。)の旅客輸送の確保、旅客の利便の増進及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項
- (3) 前2号以外の事項であって、地域の交通の確保、維持又は改善のために協議が必要な事項

#### (協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域交通法及び国庫補助要綱に基づく交通計画の策定及び変更の協議、実施に係る連絡調整、並びに交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
  - (2) 運送法省令に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送等の態様の協議等に関すること(自家用有償旅客運送を含む。)
  - (3) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項
- 2 前項各号に係る協議会での協議等においては、東串良町運賃協議会設置規約に基づく東串良町運賃協議会での議決事項を尊重し、調和を図らなければならない。

#### (協議会の構成員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 東串良町長及びその指名する者。
  - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
  - (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
  - (4) 公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者
  - (5) 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
  - (6) 町民又は利用者を代表する者
  - (7) 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
  - (8) 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
  - (9) 道路管理者又はその指名する者
  - (10) 鹿児島県肝付警察署長又はその指名する者
  - (11) 鹿児島県知事又はその指名する者
  - (12) 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
  - (13) 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
- 2 前項に規定する委員又は次条に規定する事務局から、前項に規定する委員以外の者が協議会の運営に必要なとの申し出があった場合には、協議会での決議の上でその者をオブザーバーとして招致することができることとする。

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。但し、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(協議会の組織)

第5条 協議会に会長(1名)、副会長(1名)及び監事(2名)を置く。

2 会長は、東串良町長又はその指名する者をもって充てる。

3 会長は、協議会を代表し、協議会の会議(以下、会議)の会務を総括する。

4 副会長・監事は、委員の中から会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

6 監事は、協議会の監査事務を行う。

(協議会の会議)

第6条 会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開催することができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は、原則として公開とする。但し、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 前4項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮り定める。

(会議の特例)

第7条 会長は、会議の議事について特に緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がない場合又はやむを得ない事由がある場合と認めるときは、議事の概要を記載した書面を全ての委員に回付し、その賛否を問い、会議に代えることができる。

2 前条第3項及び第5項の規定は、前項の場合に準用する。

(分科会)

第8条 第2条各号に掲げる事項について、地域の取り組みを行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、第3条に定める協議会の構成員のうち、当該調査又は検討のために必要な知見等を有する者による協議会の分科会を置くことができるものとする。

2 前項に基づき設置される分科会において、協議、検討が行われた場合には、会議における協議に資するよう、その結果を協議会に報告することとする。

(協議結果の取扱い)

第9条 委員及び委員の属する団体等の関係者は、協議会において協議が調った事項については、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第10条 協議会は、協議会の運営に必要な業務、及び地域公共交通に関する相談、苦情その他の事項への対応を行うため、東串良町企画課に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会計)

第11条 協議会の収入及び支出に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第12条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この要綱は、令和6年1月5日から施行する。

### 3. 用語集

	用語	内容
あ行	一般乗用タクシー	1個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業を指す。
か行	貨客混載	旅客自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の許可を取得したうえでバスやタクシーを用いて貨物を運送すること。
	可住地面積	居住に利用できる土地で、総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて算出した面積のこと。
た行	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域公共交通活性化再生法)	地域公共交通の活性化・再生のための、地域の主体的な取組等を推進することを目的に施行された法律のこと。原則として全ての地方公共団体において作成が求められる「地域公共交通計画」のほか、様々な事業に関する措置について定められている。令和5年には、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークを再構築「リ・デザイン」を進めるための枠組みが創設されている。
	地域公共交通確保維持改善事業	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等によって、移動の様々な障害が解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的として創設された国の支援制度のこと。
	地域間幹線系統	都道府県等が定めた地域公共交通に位置付けられた系統で、複数の市町村にまたがり、1日当たりの運行回数が3回以上、1日の乗車人数が15人～150人などの一定の条件が定められている。
	地域内フィーダー系統	市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、幹線(地域間幹線系統や鉄道等)の補完、または過疎地域等の交通不便地域における移動確保を目的として運行する支線(バス路線やデマンド交通等)のこと。「地域公共交通確保維持事業」では、地域間幹線系統に接続するなどの一定の条件が定められている。
	デマンド交通	運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。「デマンド型交通」とも呼ばれる。
ま行	モビリティハブ	複数の交通手段を集約することで効率よく自由に移動できる環境を整備する役割を果たし、乗合バスやタクシー、シェアサイクル等を提供することで公共交通が十分に整っていない地域でも生活の利便性が確保される仕組みのこと。
	モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

---

## 東串良町地域公共交通計画

<令和7年3月策定>

発行	東串良町地域公共交通活性化協議会 (事務局:東串良町役場企画課)
住所	〒893-1693 鹿児島県肝属郡東串良町川西 1543 番地
電話	0994-63-3122

---

## 東串良町地域公共交通計画

概要版



令和7年3月 策定  
東串良町

# 東串良町地域公共交通計画とは

## 1 計画策定の目的

東串良町の公共交通は、路線バス、一般乗用タクシー、バス廃止路線代替タクシー運行事業によって構成されています。

しかしながら、人口減少や自動車社会の進展による利用者数の長期的な減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化や公共交通の担い手不足などの影響により、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増し、交通事業者の経営努力のみで公共交通を確保・維持することが難しくなっています。

このような状況を踏まえ、地域の関係者との共創を通じて、町にとって望ましい持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的として、地域公共交通の基本計画である「東串良町地域公共交通計画」を策定します。

## 2 計画の区域

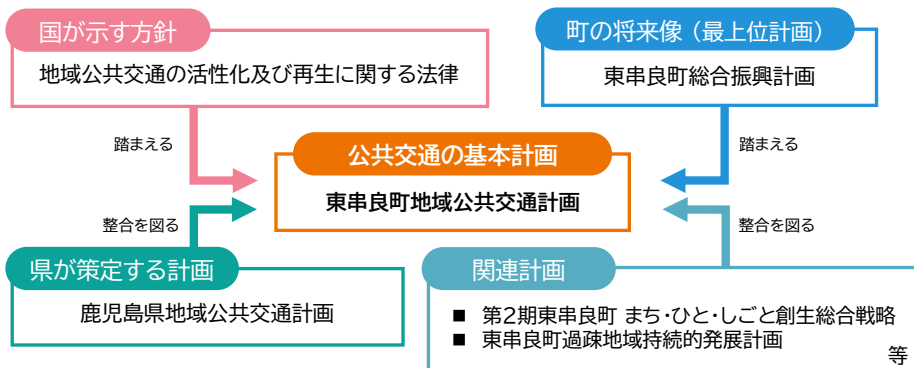
本計画の区域は、東串良町の全域とします。

## 3 計画の期間

本計画の期間は、令和7(2025)年度～令和11(2029)年度の5年間とします。

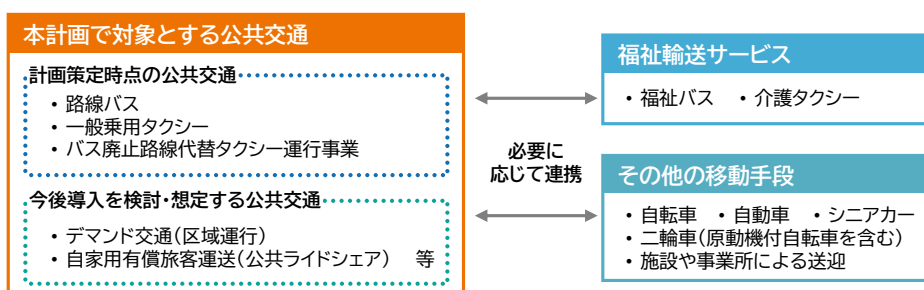
## 4 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画です。策定にあたっては「東串良町総合振興計画」を上位計画とし、その他関連計画との整合を図りました。



## 5 計画の対象

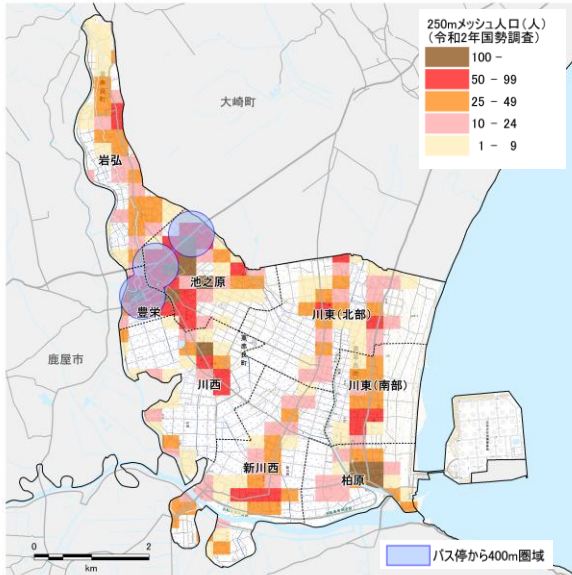
本計画では、以下を公共交通と位置づけます。



# 東串良町の地域公共交通を取り巻く 現状・問題点と取り組むべき課題

## 課題① 町内移動の利便性向上

- 路線バスは周辺自治体への広域移動に対応する幹線交通として運行されていますが、町の北部にのみ運行されているため、町民の多くにとって路線バスでの移動は困難な状況となっています。



図表 路線バスによるカバー率

地区名	人口 (住民基本台帳)	カバー率
岩弘地区	814	3.5%
豊栄地区	708	84.6%
池之原地区	1,743	54.6%
川西地区	500	0.0%
新川西地区	804	0.0%
川東地区(北部)	693	0.0%
川東地区(南部)	616	0.0%
柏原地区	647	0.0%
町全体	6,525	24.1%

※ 路線バスの利用可能圏域は、バス停から300mまたは400mが一般的に用いられる指標であり、都市部や高低差の大きい地域では300mが多く採用されるが、本町はバス停まで比較的平坦な経路で移動できることから、400mを基準とした。

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

- 町内の移動は一般乗用タクシーなどが担っており、実際に町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ものの、住民アンケート調査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ます。
- このため、既存の一般乗用タクシーのサービスを維持しつつ、交通事業者と連携し、今後さらなる進捗が予測される高齢化への対策として、運転免許証返納後の生活を支える町内移動環境の構築に取り組んでいく必要があります。

## 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ません。運転免許証を持たない高校生や高齢者等の利便性向上のため、建設が予定されている複合施設や既存バス停における待合環境の整備を行う必要があります。

## 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・確保していくためには、利用者の確保が不可欠です。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るとともに、利用促進および施策の実施に向けて、住民や施設等の理解と協力体制を構築する必要があります。

## 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課題となっています。周辺自治体と一体となった人材確保支援策に取り組んでいく必要があります。

# 計画の基本的な方針

## 1 基本理念・基本方針

本計画で掲げる基本理念および基本方針は以下の通りです。

### 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(目指す姿)

#### 1. 町の現状と将来に対応した公共交通サービス

運転免許証を持たない高校生や高齢者等のニーズ(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による交通まちづくり

交通事業者や行政に加えて、町内で開催される各種地域活動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、運転手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。

## 2 将来の公共交通ネットワーク

本町が目指す将来の公共交通ネットワークは以下の通りです。



# 理念および方針を実現させるために行う施策

## Ⅰ 施策の体系

基本理念および基本方針の実現に向けて、以下の施策を実施します。

### 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

##### 目標1-1 町内移動を担う公共交通サービスの提供

- 施策1-1 地域の実情に応じたデマンド交通の導入
- 施策1-2 地域の輸送資源の見直し

##### 目標1-2 広域交通との乗り継ぎ環境の改善

- 施策1-3 交通拠点の整備による乗り継ぎ利便性の向上

#### 基本方針2. さまざまな主体との共創による交通まちづくり

##### 目標2-1 地域と共に考える交通まちづくりの実現

- 施策2-1 施設や地域イベント等と連携した交通まちづくり

#### 基本方針3. みんなで取り組む公共交通環境づくり

##### 目標3-1 持続可能な公共交通とするための利用促進

- 施策3-1 わかりやすい公共交通情報の提供
- 施策3-2 モビリティ・マネジメントの実施

##### 目標3-2 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化

- 施策3-3 新たな運転手確保に向けた取組の推進

※ **デマンド交通**とは、運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。

※ **モビリティ・マネジメント**とは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

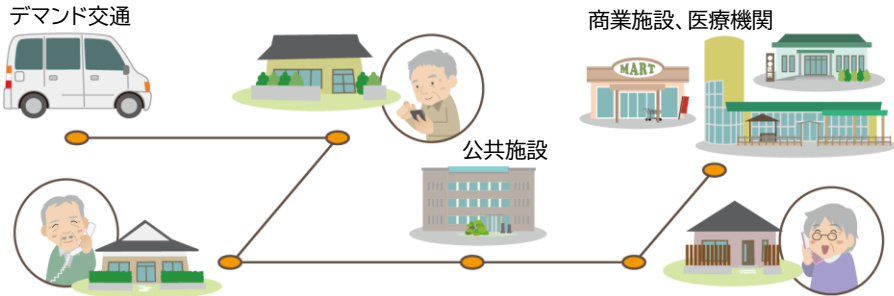
## 2 施策の内容

### 目標1-1 町内移動を担う公共交通サービスの提供

#### 施策1-1 地域の実情に応じたデマンド交通の導入

- 運転免許証を持たない高齢者等の生活を支える町内の移動手段として、デマンド交通（区域運行）を導入します。
- 交通事業者による運行を基本としますが、運転手不足への対応を視野に入れた運行の仕組みづくりも同時並行で検討します。

《運行のイメージ》



- デマンド交通とは、運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。

#### 施策1-2 地域の輸送資源の見直し

- デマンド交通の導入に伴い、バス廃止路線代替タクシー運行事業や福祉バスの運行形態等を見直し、地域輸送資源の効率的な運用を図ります。

### 目標1-2 広域交通との乗り継ぎ環境の改善

#### 施策1-3 交通拠点の整備による乗り継ぎ利便性の向上

- 公共交通の利用者が移動しやすい環境を整えるため、建設が予定されている複合施設との連携や既存バス停における乗り継ぎの利便性向上を目指した拠点整備を進めます。
- 快適で安全な待合環境や、自転車・シニアカーなどの駐輪スペースを備えた施設の整備のほか、既存のバス停の改善について、交通事業者や関係機関と連携しながら検討します。



▲快適な待合環境の例(リナシティかのや)(鹿児島県鹿屋市)

## 目標2-1 地域と共に考える交通まちづくりの実現

### 施策2-1 施設や地域イベント等と連携した交通まちづくり

- 移動の目的地となる施設(商業施設、医療機関、観光施設等)と課題を共有し、連携と共創を通じて互いにメリットとなる事業を展開し、外出機会の創出を図ります。
- また、町内で開催されるイベントや地域活動について、公共交通で来訪しやすい時間帯に開催時刻を調整するなどの連携を図ります。

#### 取組の例

- 公共交通での来訪者に対するインセンティブやサービスの実施(高齢者元気度アップ・ポイントの付与など)
- 公共交通のダイヤに合わせて開始時間や終了時間を調整したイベント・催しの開催

## 目標3-1 持続可能な公共交通とするための利用促進

### 施策3-1 わかりやすい公共交通情報の提供

- 新たに導入するデマンド交通については、住民説明会等を開催し、わかりやすく丁寧な説明に努めます。また、路線バスの運行情報や経路案内の提供を通じて、公共交通間の乗り継ぎ支援を推進します。
- あわせて、「広報東くしら」やホームページ、SNS等を活用し、公共交通を身近に感じてもらうとともに、その重要性や必要性への意識醸成に取り組めます。



▲ 広報誌を活用した情報発信の例  
出典：市報しづし2020年7月号(鹿児島県志布志市)

### 施策3-2 モビリティ・マネジメントの実施

- 関連する施策とあわせて、町民の公共交通の利用促進を図るため、対象者に応じた利用の「きっかけ」となる働きかけやコミュニケーションを行います。
- **モビリティ・マネジメント**とは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

#### 取組の例

- 小学生や園児を対象とした公共交通の乗り方教室の実施
- 進学を控えた中学生やその保護者に対する、公共交通を利用した通学方法の案内
- デマンド交通の導入にあわせた住民説明会や乗車体験会の開催
- 老人クラブやふれあいいきいきサロンと連携した公共交通お出かけツアーの開催

## 目標3-2 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化

### 施策3-3 新たな運転手確保に向けた取組の推進

- 交通事業者や沿線自治体と協力して会社説明会や職業体験会を開催するなど、運転手の雇用に連携して取り組む体制を整えます。
- 運転手という仕事の魅力を発信し、イメージアップを図るための広報活動に行政として取り組みます。



複数の市町および交通事業者が連携した会社説明会の例  
出典：運転体験会・就業フェア(島根県松江市、出雲市)

# 計画の管理

## 1 評価指標の設定

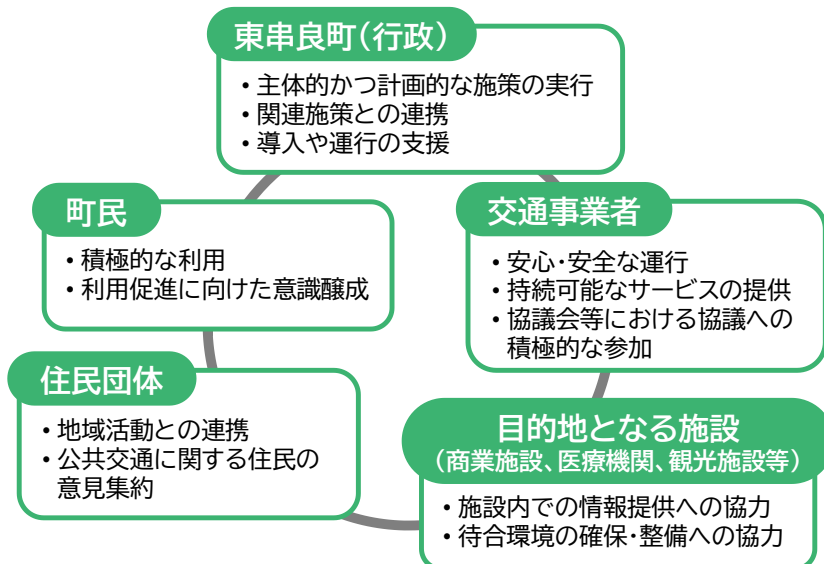
本計画に位置付けた施策の進捗状況を確認するため、以下の評価指標(KPI)を設定します。

なお、本計画の評価指標は、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。

評価指標	現状値	目標値
① デマンド交通の年間延べ利用者数	データなし (令和6年度)	3,000人以上 (令和11年度)
② 待合環境の改善箇所数	0箇所 (令和6年度)	2箇所以上 (令和7年度～令和11年度)
③ 町民や関係団体・関連施設との共創によって実施する事業の数	0回 (令和6年度)	年1回以上 (令和7年度～令和11年度)
④ 路線バスの利用者数(路線全体)	264,264人 (令和5年度)	264,264人 (令和10年度)
⑤ 路線バスへの運行補助事業費(東串良町負担分)	2,792千円 (令和5年度)	2,792千円 (令和10年度)
⑥ 路線バスの収支率(路線全体)	71.45% (令和5年度)	71.45% (令和10年度)
⑦ 利用促進に関する取組件数	2件 (令和6年度)	年4件以上 (令和7年度～令和11年度)
⑧ 新たな運転手確保に向けた取組件数	0件 (令和6年度)	年1件以上 (令和7年度～令和11年度)

## 2 計画の推進体制

本計画は、東串良町、交通事業者、町民、並びに関係する各種団体等が役割を分担し、連携することで推進していきます。この体制を通じて地域公共交通を支え、持続可能な公共交通の実現を目指します。



# 資料5

## 東串良町地域公共交通計画

### 資料編



令和7年3月 策定  
東串良町



# 東串良町地域公共交通計画(資料編) 目次

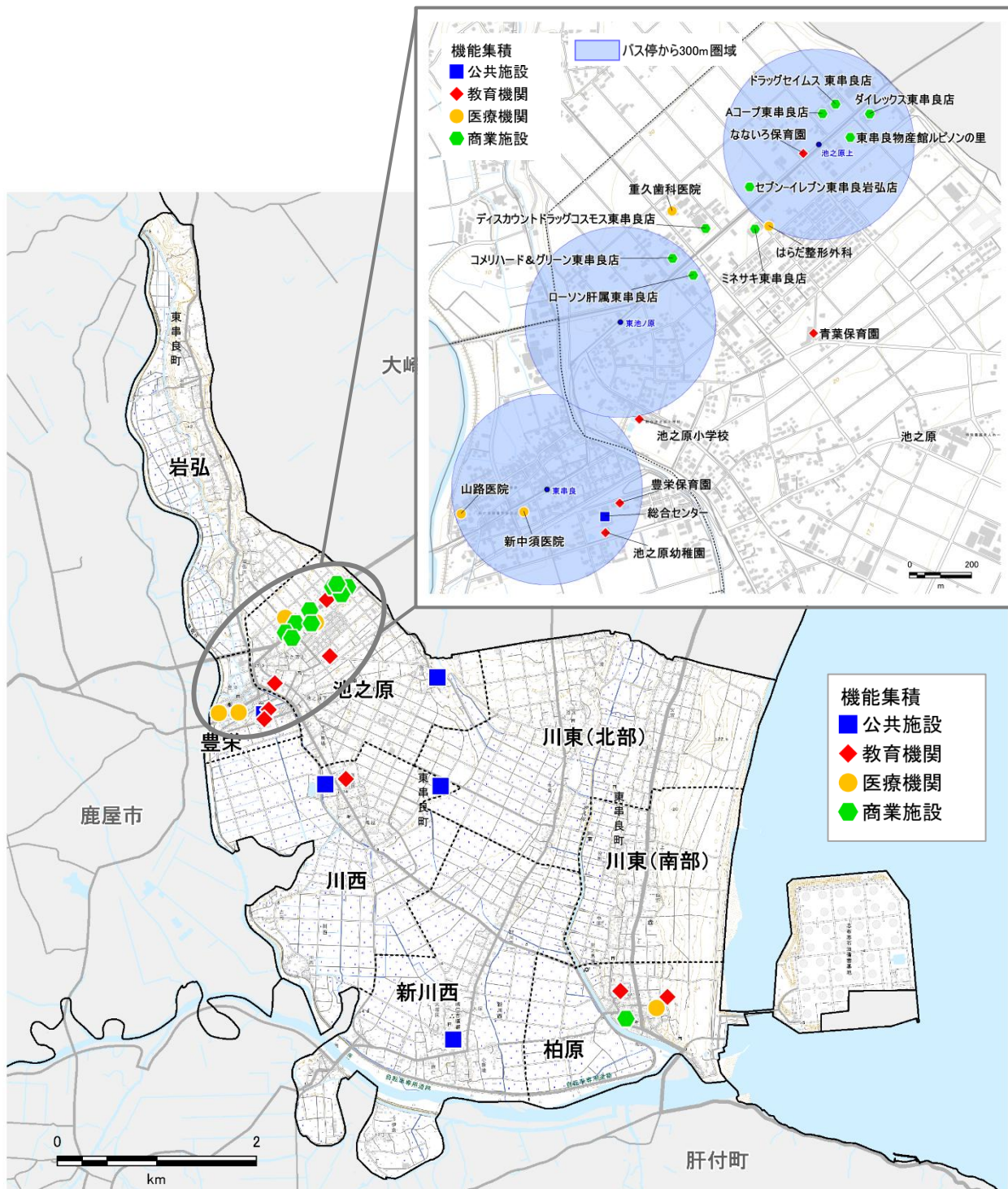
1. 東串良町の地域概況及び公共交通の現況整理	1
1. 移動目的地の立地状況	1
(1) 目的地となる施設の分布	1
(2) 教育機関の分布	2
(3) 観光資源の分布状況	3
2. 自動車運転免許証返納者数と65歳以上免許保有率	4
3. 公共交通の状況	5
(1) 公共交通網	5
(2) 路線バスの利用状況	6
(3) バス廃止路線代替タクシー運行事業	6
(4) 財政負担の状況	8
(5) 路線バスによる人口カバー率	9
(6) タクシー	10
(7) 町が実施する移動支援制度	12
4. 人口流動	13
(1) 通勤・通学における人口流動	13
(2) 通学における人口流動	13
5. 上位・関連計画	14
(1) 上位計画	14
(2) 関連計画	15
(3) その他関連計画	16
2. 住民アンケート調査	17
1. 調査概要	17
2. 調査結果	18
(1) あなた自身のことについて	18
(2) 運転免許証の保有について	23
(3) 普段の外出について	25
(4) 買い物について	26
(5) 通院について	28
(6) バス(鹿児島交通、東串良町福祉バス)の利用について	30
(7) 一般乗用タクシーの利用について	32
(8) 東串良町の今後の公共交通のあり方について	33
(9) 自由意見	35
3. 民生委員アンケート調査	36
1. 調査概要	36
2. 調査結果	36
(1) あなたの担当地区について	36
(2) 日常生活における移動について	37
(3) 公共交通や移動に関する要望・意見	38
(4) 普段利用する医療施設や商業施設について	39
4. 高校生アンケート調査	40
1. 調査概要	40
2. 調査結果	41
(1) あなた自身のことについて	41
(2) 通学時間帯について	42
(3) 通学手段について	48
(4) 交通手段の選択理由	53
(5) 移動に関する認識について	55
(6) 交通の改善点・利用意向について	59
(7) 自由意見	61

# 1. 東串良町の地域概況及び公共交通の現況整理

## 1. 移動目的地の立地状況

### (1) 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。
- 施設の多くはバス停から半径 300m 以内に立地しています。

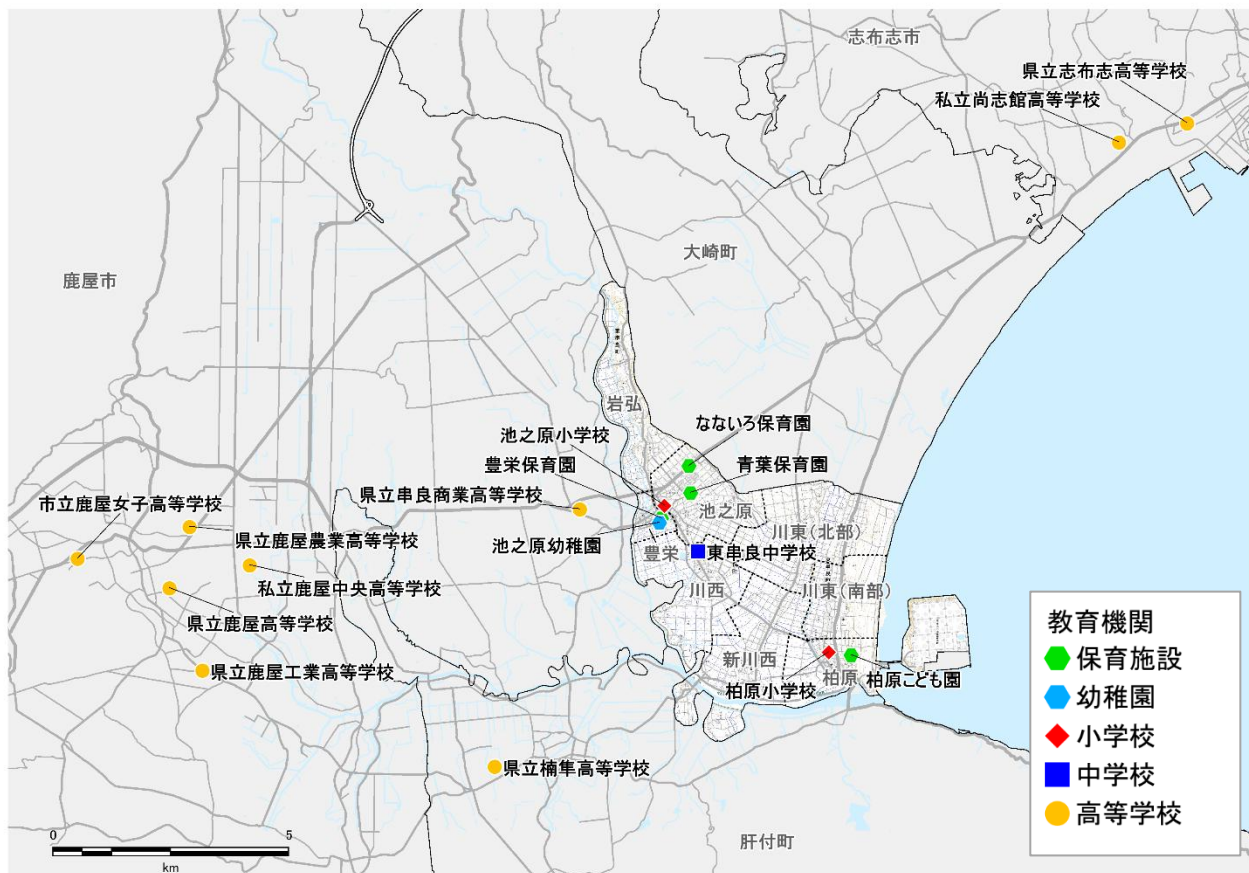


図表1 機能集積状況および、国道 220 号周辺における施設とバス停の位置関係

(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

## (2) 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。



図表2 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  
(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

### (3) 観光資源の分布状況

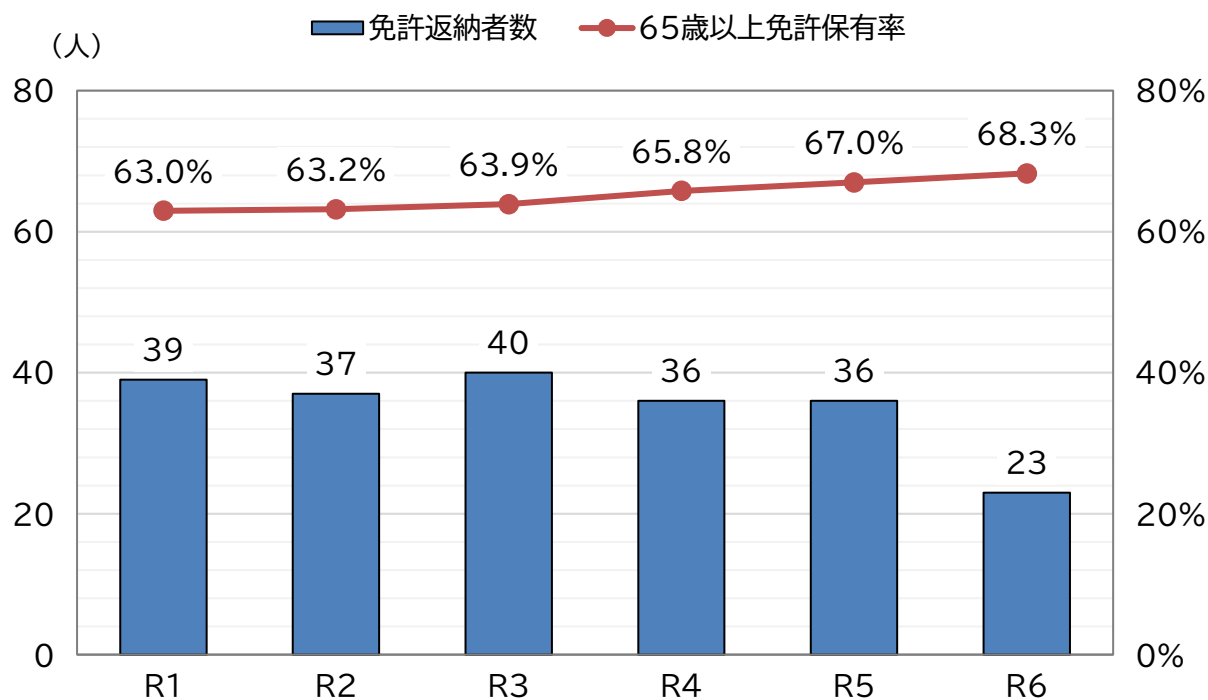
- 町花であるルーピンの花が咲く柏原海岸のルーピン畑といった美しい景観のほか、国の史跡に指定されている唐仁古墳群などの歴史ある文化資源、キャンプ場やグランピング施設などのレジャー施設が南東部を中心に立地しています。



図表3 観光資源の分布  
(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

## 2. 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。



図表4 免許返納者数と65歳以上免許保有率

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)

### 3. 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、これらは周辺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か所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。

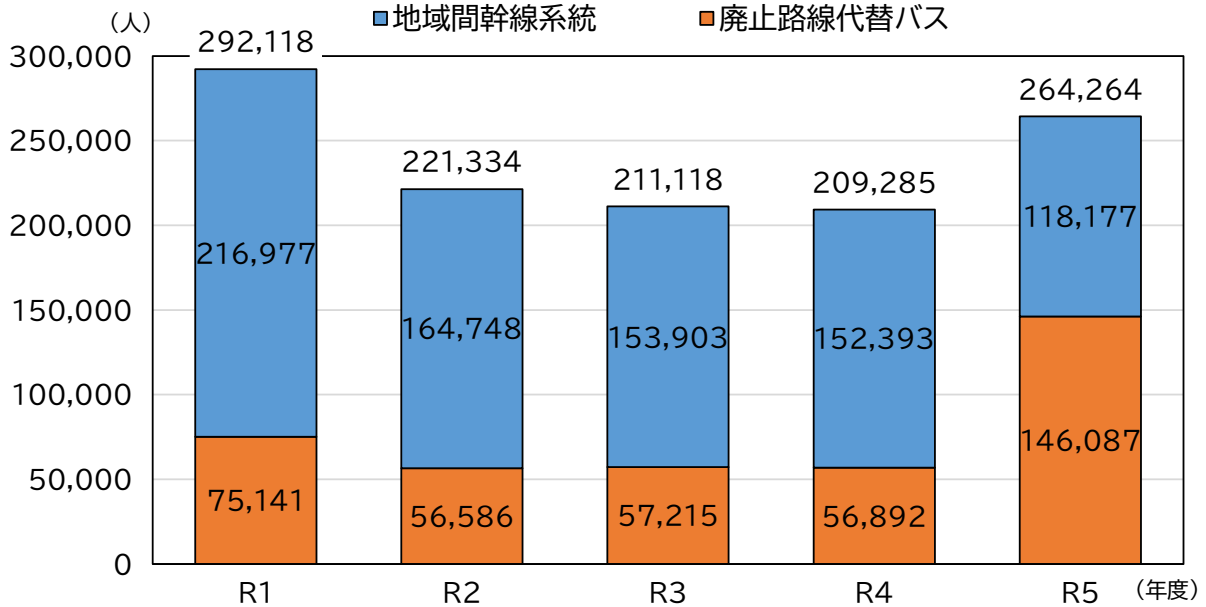


図表5 公共交通網

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

## (2) 路線バスの利用状況

- 令和 5 年度の路線バスの利用者数は前年度と比較して 26.3%増加していますが、コロナ禍前の利用者数には戻っていません。



図表6 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」は廃止路線代替バスに移行

## (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(柏原地区から豊栄地区の東串良バス停)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7 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	

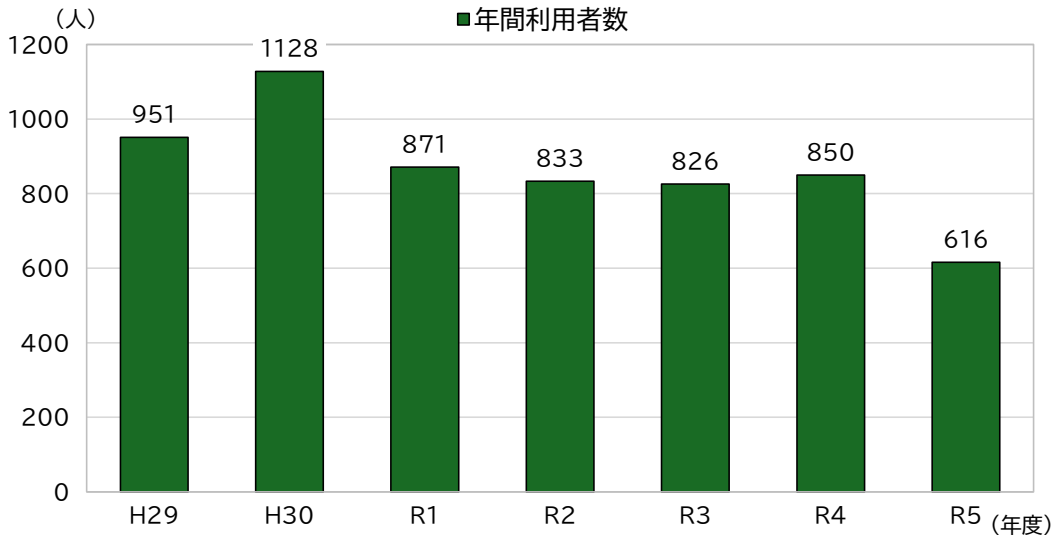
※介護者の方（黄色い登録証）は1人では利用できません。必ず対象者と同乗して下さい。  
 ※登録証をなくされた時は直ちに役場企画課へお知らせ下さい。

【 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
------------------------------	-----------------------------

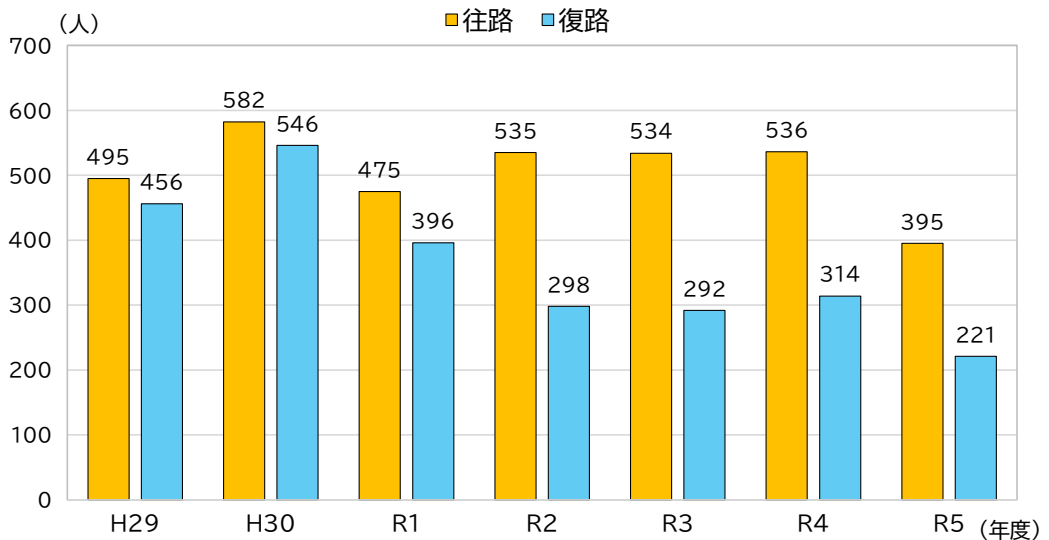
図表8 バス廃止路線代替タクシー運行事業 利用者向けチラシ

資料 東串良町企画課



図表9 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)

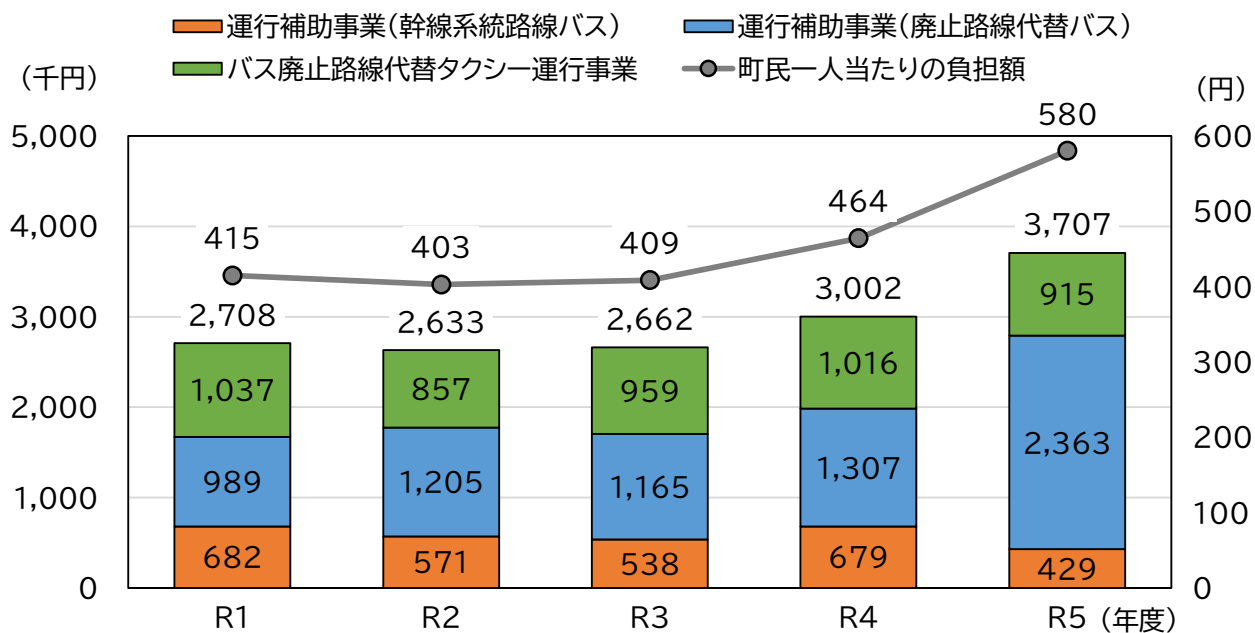


図表10 バス廃止路線代替タクシー運行事業の年間利用者数(往路・復路別)

資料:東串良町企画課(R1年4月はデータなし)

#### (4) 財政負担の状況

- 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%増加しています。

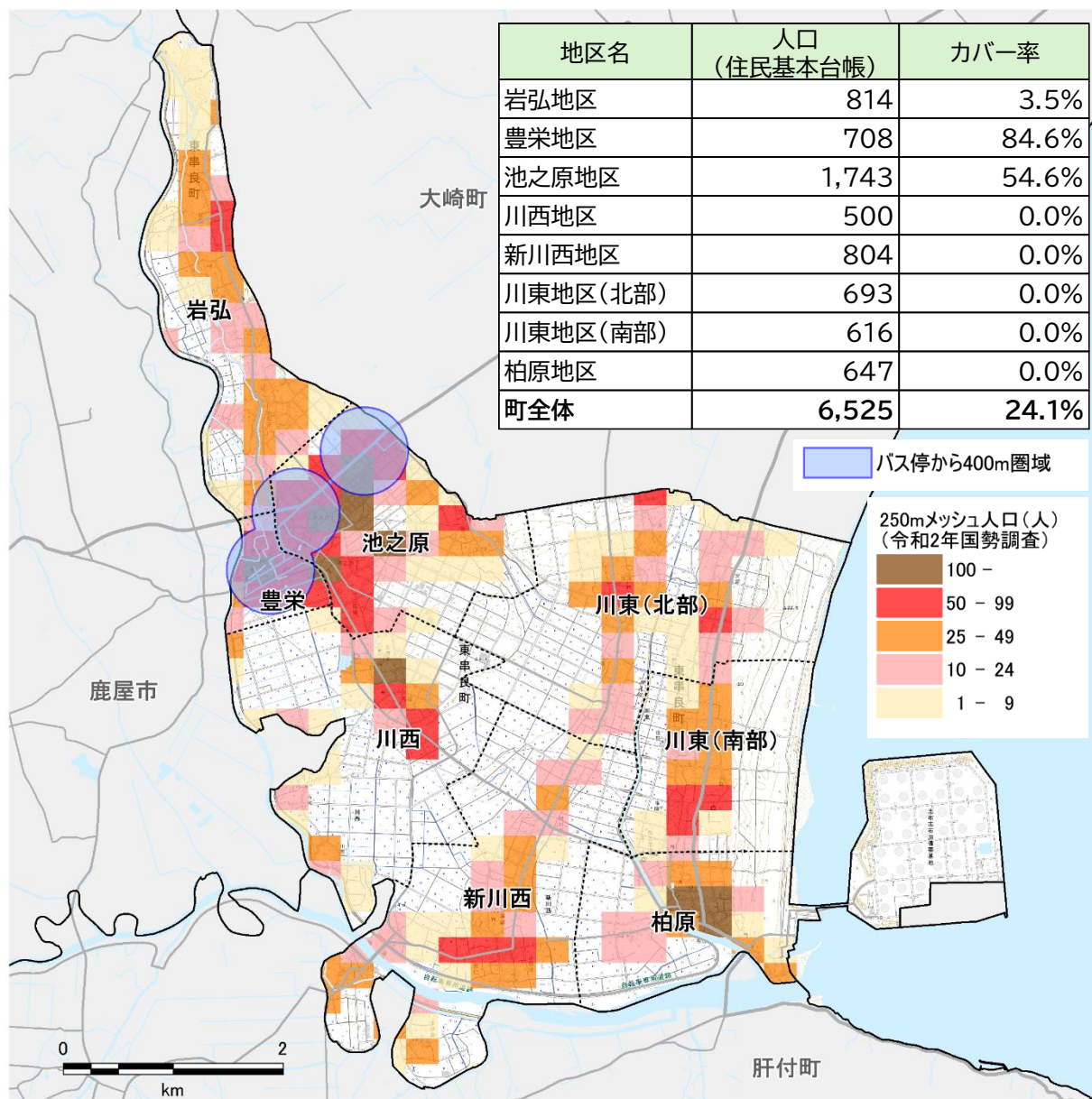


図表11 公共交通にかかる町の年間財政負担額の推移

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)

## (5) 路線バスによる人口カバー率

- 鹿児島交通のバス停から400m※圏域を「公共交通利用可能圏域」とした場合、町全体のカバー率は24.1%と非常に低く、多くの町民がバスを利用しづらい状況にあります。



図表12 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)、

250mメッシュ人口:国勢調査(令和2年)

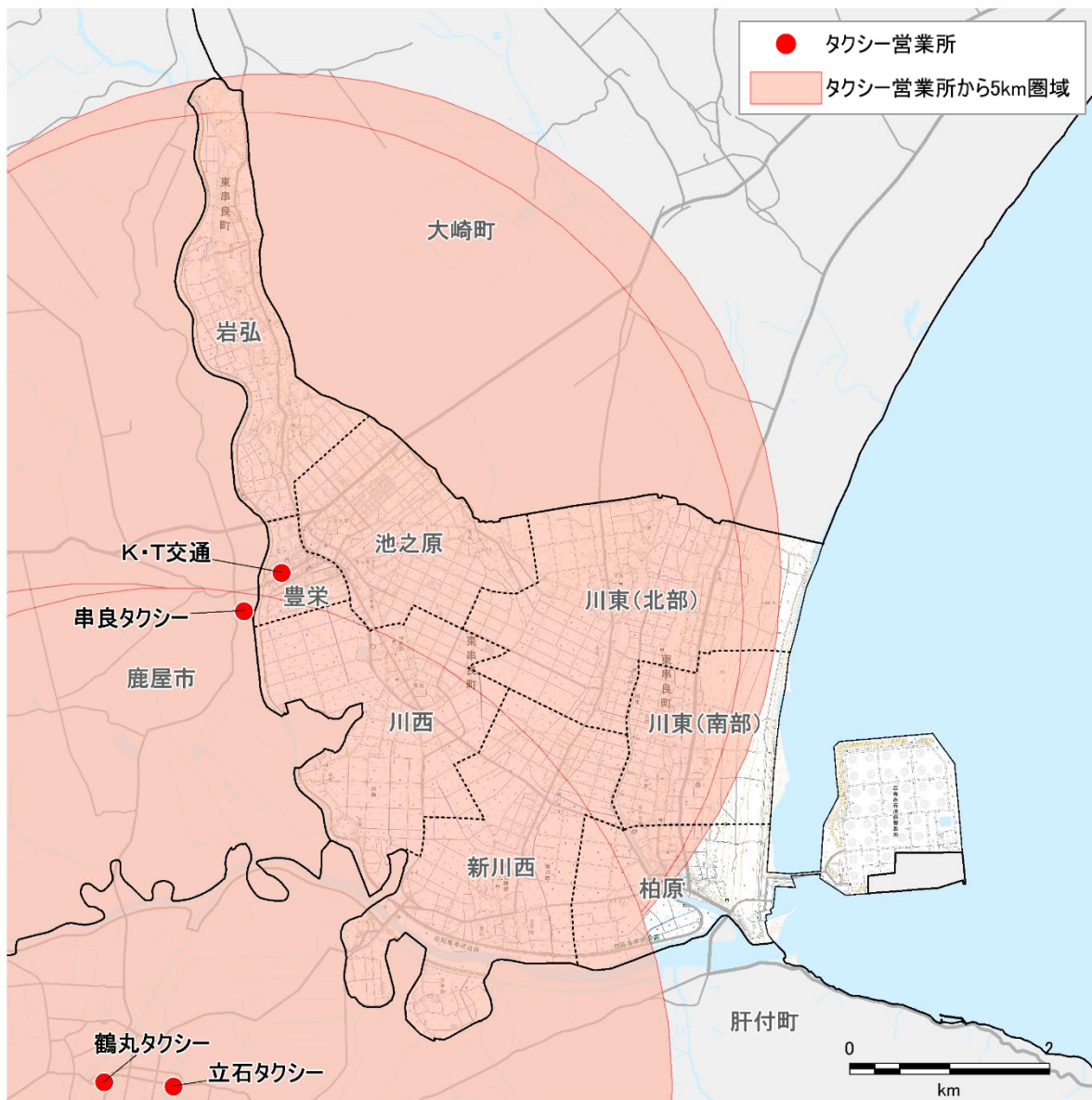
※カバー率算出には国勢調査の250mメッシュ単位のデータを使用

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

※路線バスの利用可能圏域は、バス停から300mまたは400mが一般的に用いられる指標であり、都市部や高低差の大きい地域では300mが多く採用されるが、本町はバス停まで比較的平坦な経路で移動できることから、400mを基準とした。

## (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%減少しています。

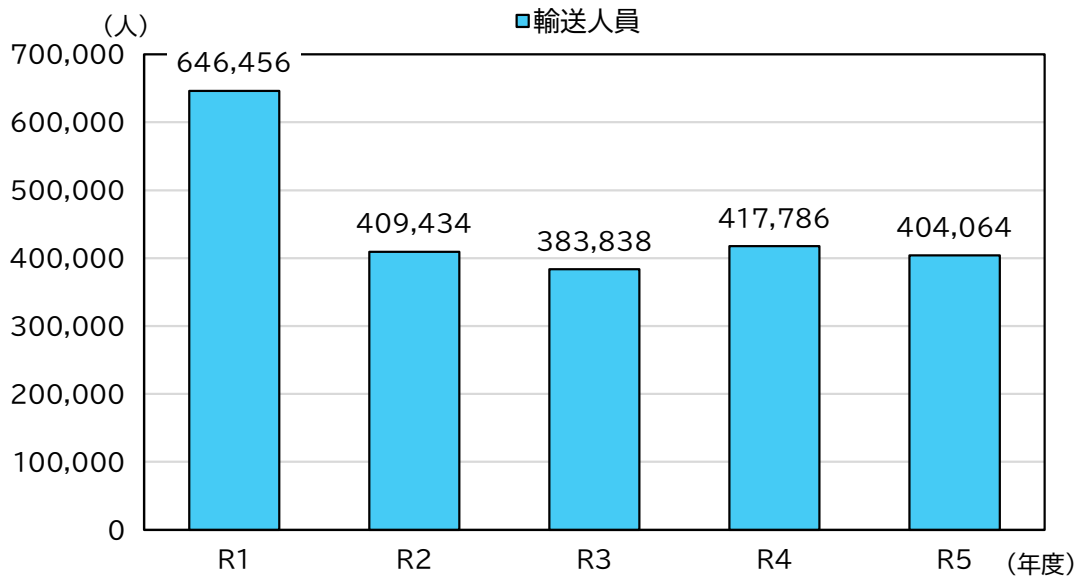


図表13 タクシー営業所の分布状況  
(令和 6 年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表14 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



図表15 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

## (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。

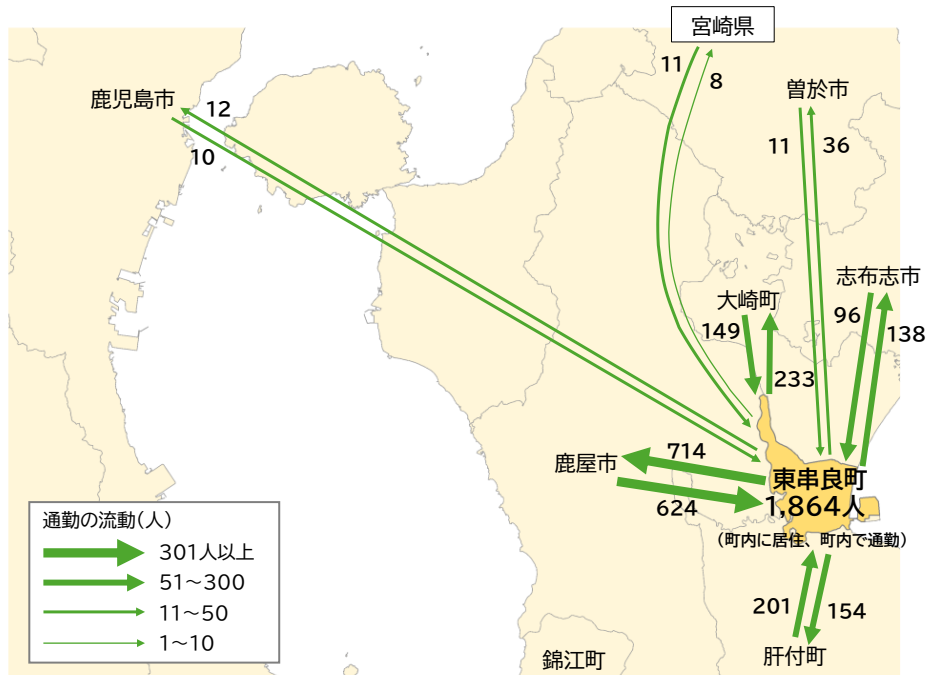
図表16 移動支援制度

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。

## 4. 人口流動

### (1) 通勤における人口流動

- 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



図表17 通勤における人口流動状況

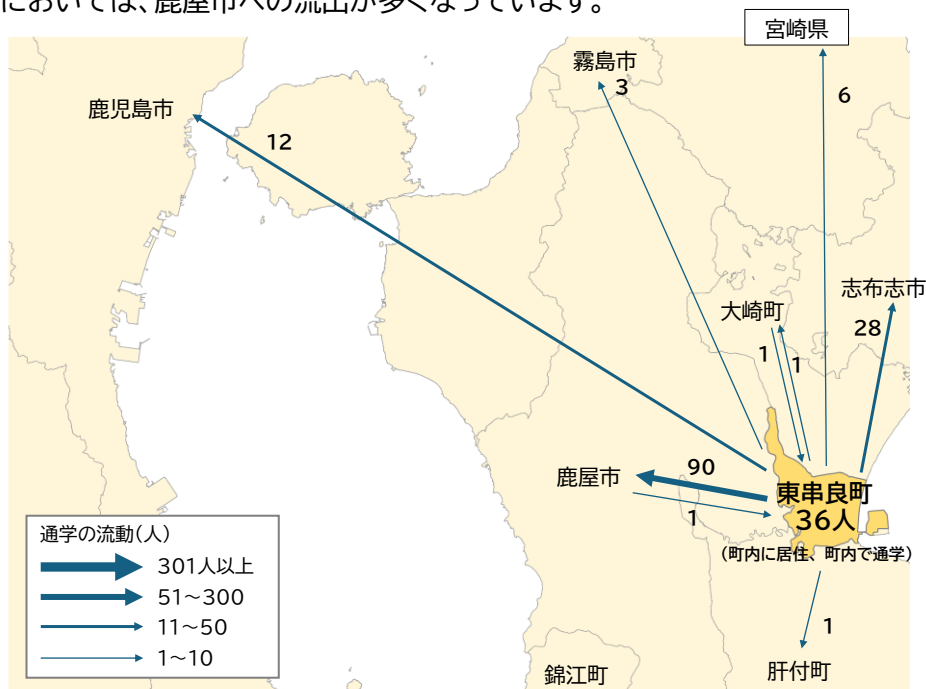
資料:国勢調査(令和2年)

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

### (2) 通学における人口流動

- 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18 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歳以上の通学者の状況について、その他県外への流出者3名を除く

## 5. 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不可欠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	東串良町まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標 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、 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、 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。 (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。 (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)								
公共交通に関連する施策	施策11. 地域支え合いシステムの形成 <table border="1"> <tr> <td>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>・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>・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	・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	・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	・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	・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> <ul style="list-style-type: none"><li>●廃止路線バス代替タクシー事業<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・事業の必要性 高齢者の交通手段の確保</li><li>・見込まれる事業効果等 交通弱者の解消</li></ul></li><li>●地方公共交通特別対策事業<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・事業の必要性 町民の交通手段の確保</li><li>・見込まれる事業効果等 赤字バス路線の維持</li></ul></li></ul>

### (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か心配」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 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 事業名:大隅地域公共交通ネットワーク化事業 (事業概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 九州新幹線による誘客効果を大隅地域へ導入し、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</li> <li>■ 観光イベント等でのPRなど、直行バス等の利用促進</li> <li>■ 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</li> <li>■ バス待合施設を活用した観光・交通情報等の提供</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul> <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"> <li>■ 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。</li> <li>■ 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。</li> <li>■ 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。</li> </ul>

## 2. 住民アンケート調査

### 1. 調査概要

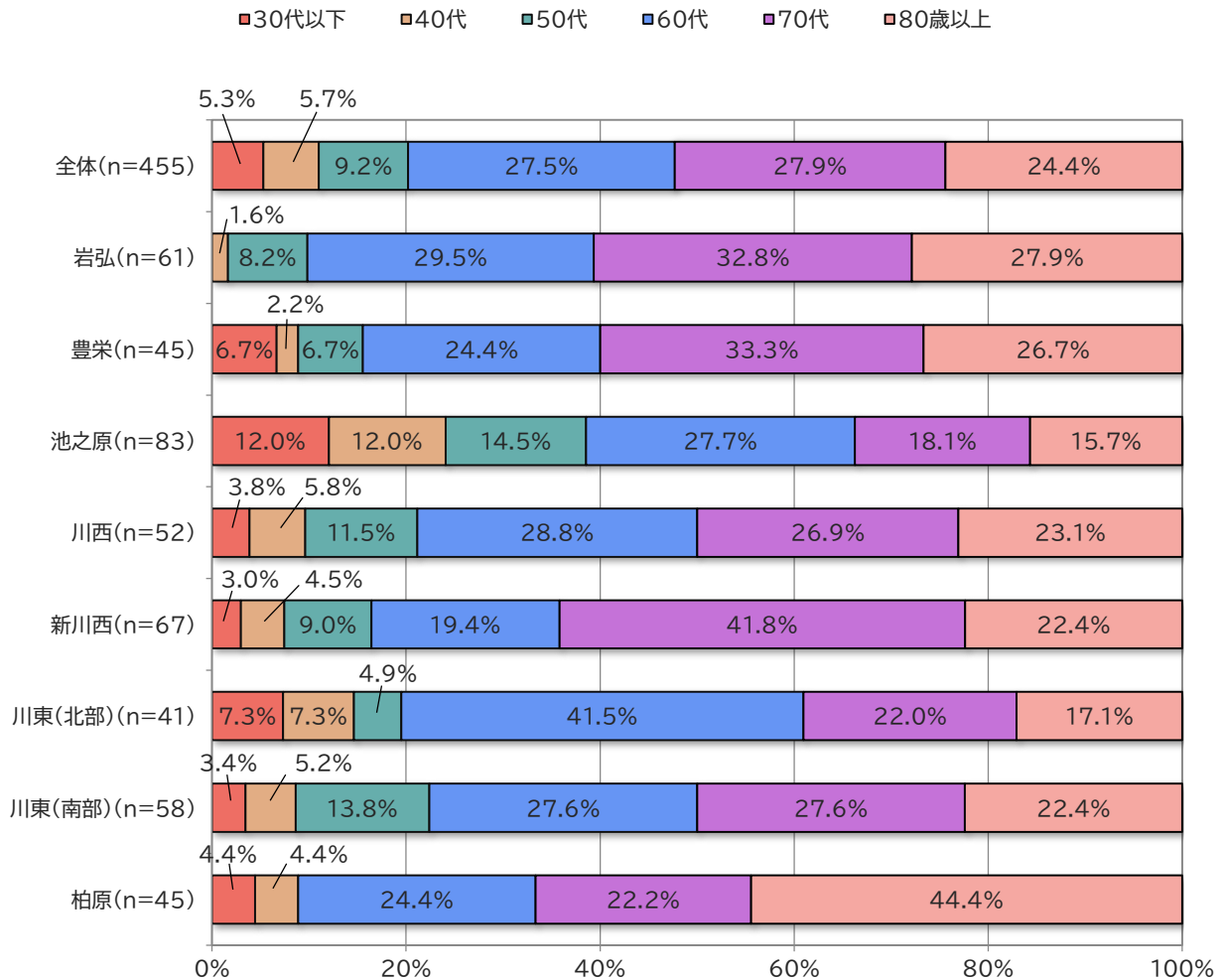
調査目的	住民の移動や公共交通の利用実態、現状のサービスに対する評価、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握し、東串良町地域公共交通計画を検討する基礎資料とするため。
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>● 回答者自身のことについて</li><li>● 運転免許証の保有について</li><li>● 普段の外出について</li><li>● 買い物について</li><li>● 通院について</li><li>● バス(鹿児島交通、東串良町福祉バス)の利用について</li><li>● 一般乗用タクシーの利用について</li><li>● 東串良町の今後の公共交通のあり方について</li><li>● 自由意見</li></ul>
調査対象	東串良町内の全世帯から無作為に抽出した 1,200 世帯(1世帯につき調査票2部を送付) ※ 人口の少ない地区からもサンプル数を確保し広く意見を収集するため、各地区(岩弘地区、豊栄地区、池之原地区、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)の世帯数に応じて配布数を調整 ※ できる限り、高齢の方や運転免許証を持っていない方など、公共交通を利用する可能性が高い方・公共交通を必要としている方に回答していただくよう依頼 ※ 上記2点の調整により、本調査で得られた回答は町の平均を示すものではないことに留意する必要がある
調査方法	郵送配布・郵送回収および WEB 回答
調査実施期間	令和6年9月6日(金)～令和6年9月24日(火)
調査票回収状況	399件回収(回収率 33.3%) ※ 1,200世帯への配布に対して、回収できた封筒の件数をカウント(回収部数は462部) ※ WEB回答は1件としてカウント

## 2. 調査結果

### (1) あなた自身のことについて

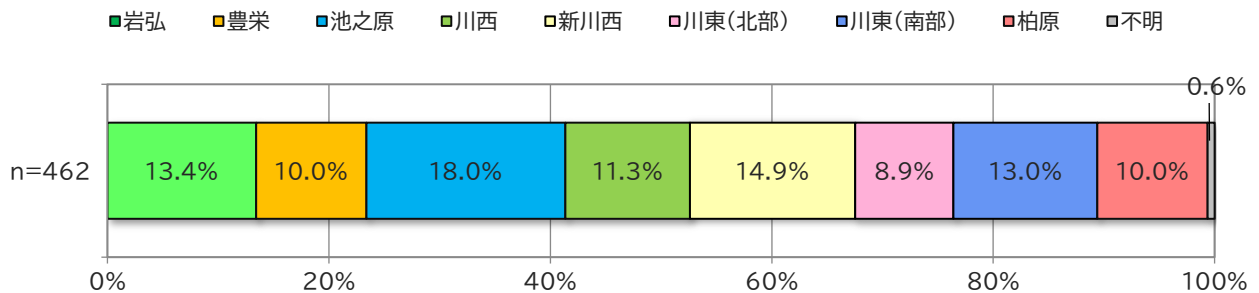
#### ① 年齢

- 70代以上の回答が全体の52.3%を占めています。
- 80歳以上の回答が最も多いのは柏原地区で、44.4%となっています。



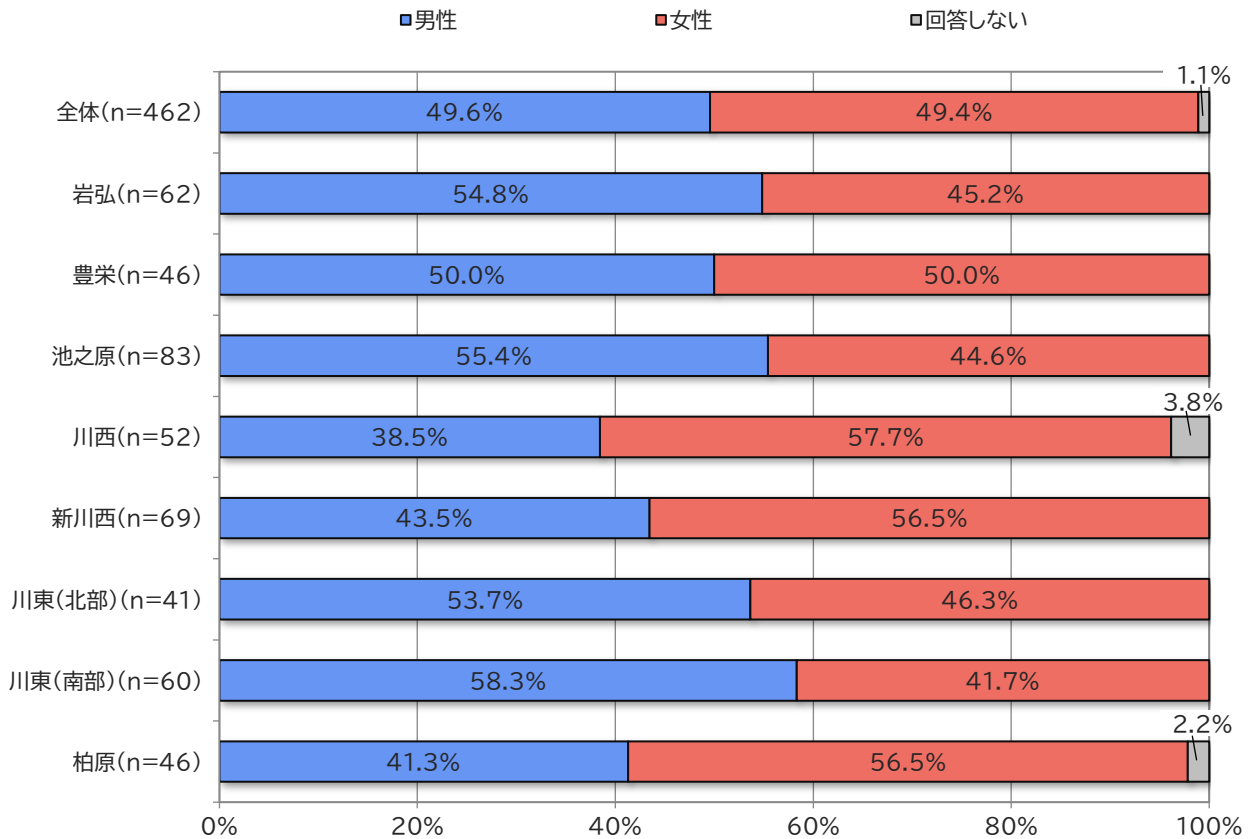
#### ② 居住地区

- 池之原地区の回答者が最も多いものの、回答者が最も少ない川東(北部)地区との差は9%程度で、大きな差はみられません。



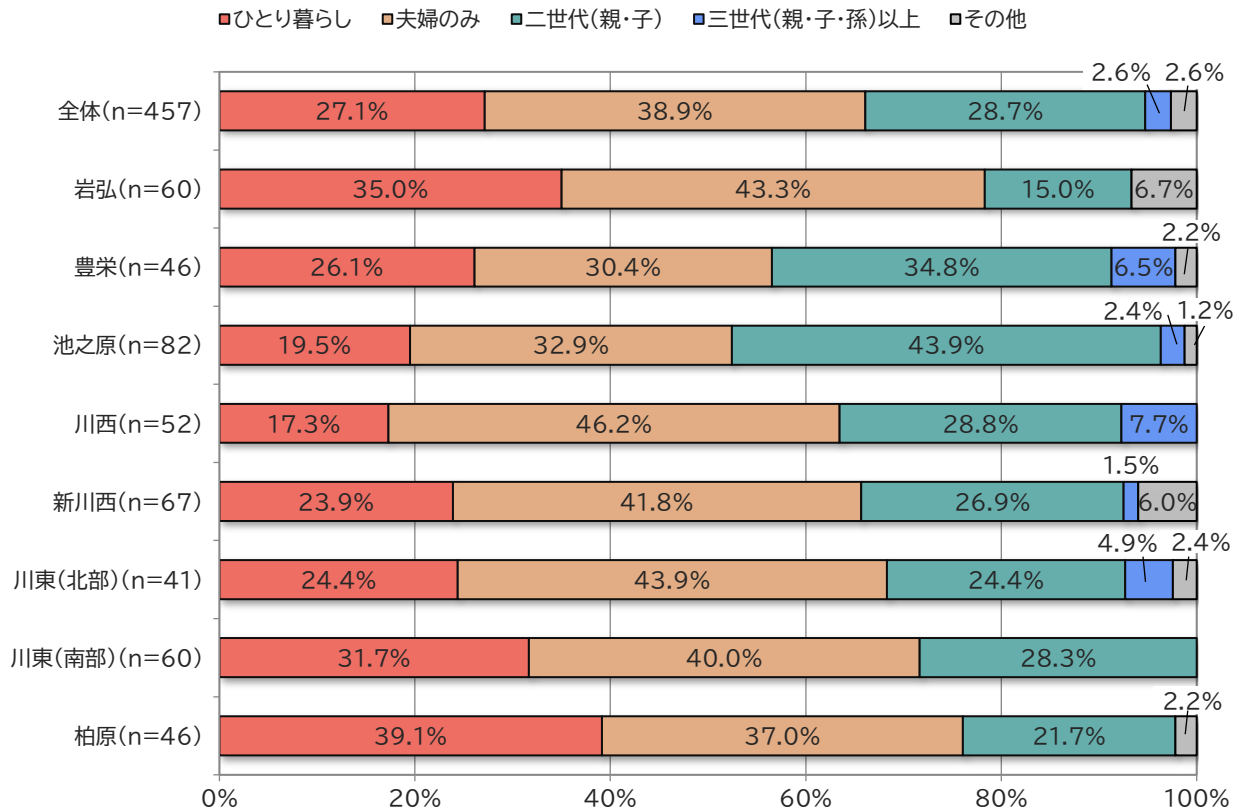
### ③ 性別

- 全体の回答者の性別の内訳は、男性が 49.6%、女性が 49.4%、回答しないとした人の割合が 1.1%で、男女の割合に大きな差はみられません。



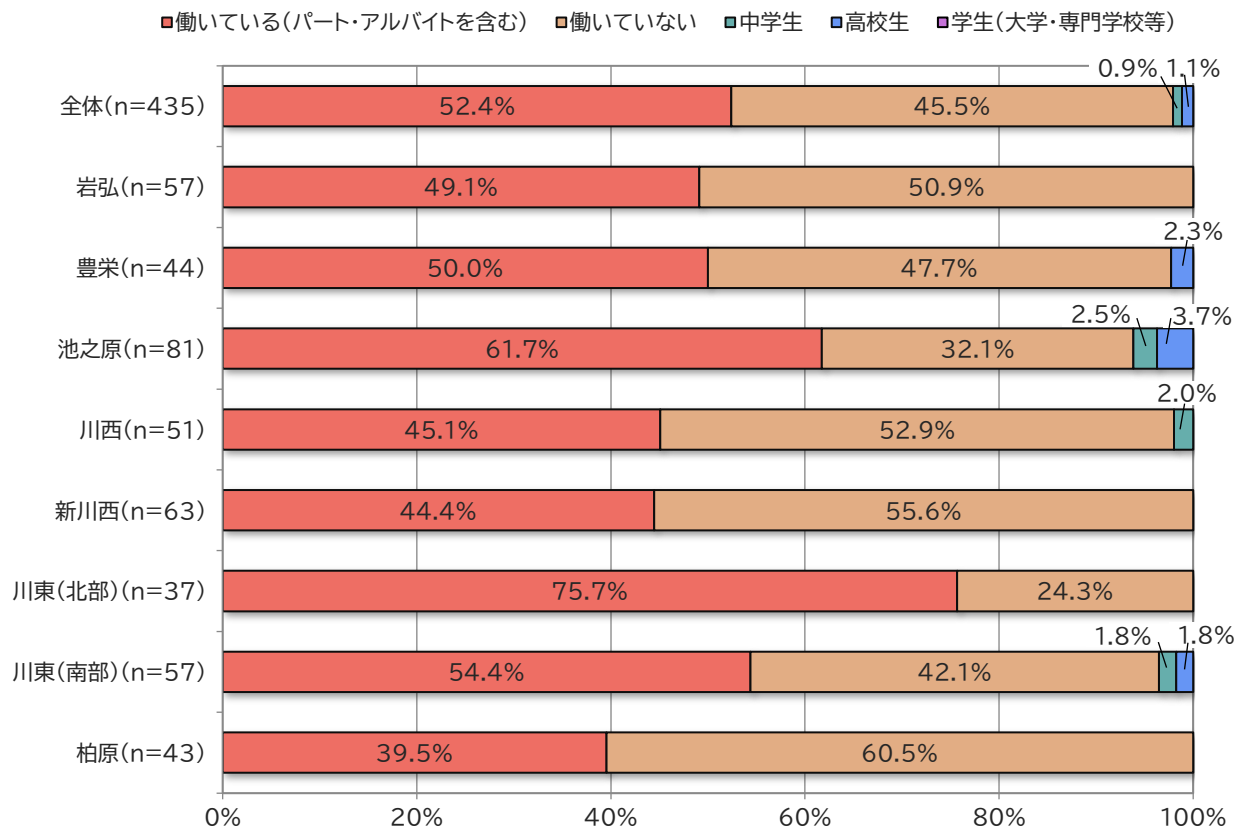
### ④ 世帯構成

- 「ひとり暮らし」の割合が最も高い地区は柏原地区で、39.1%となっています。



⑤ 就業状況

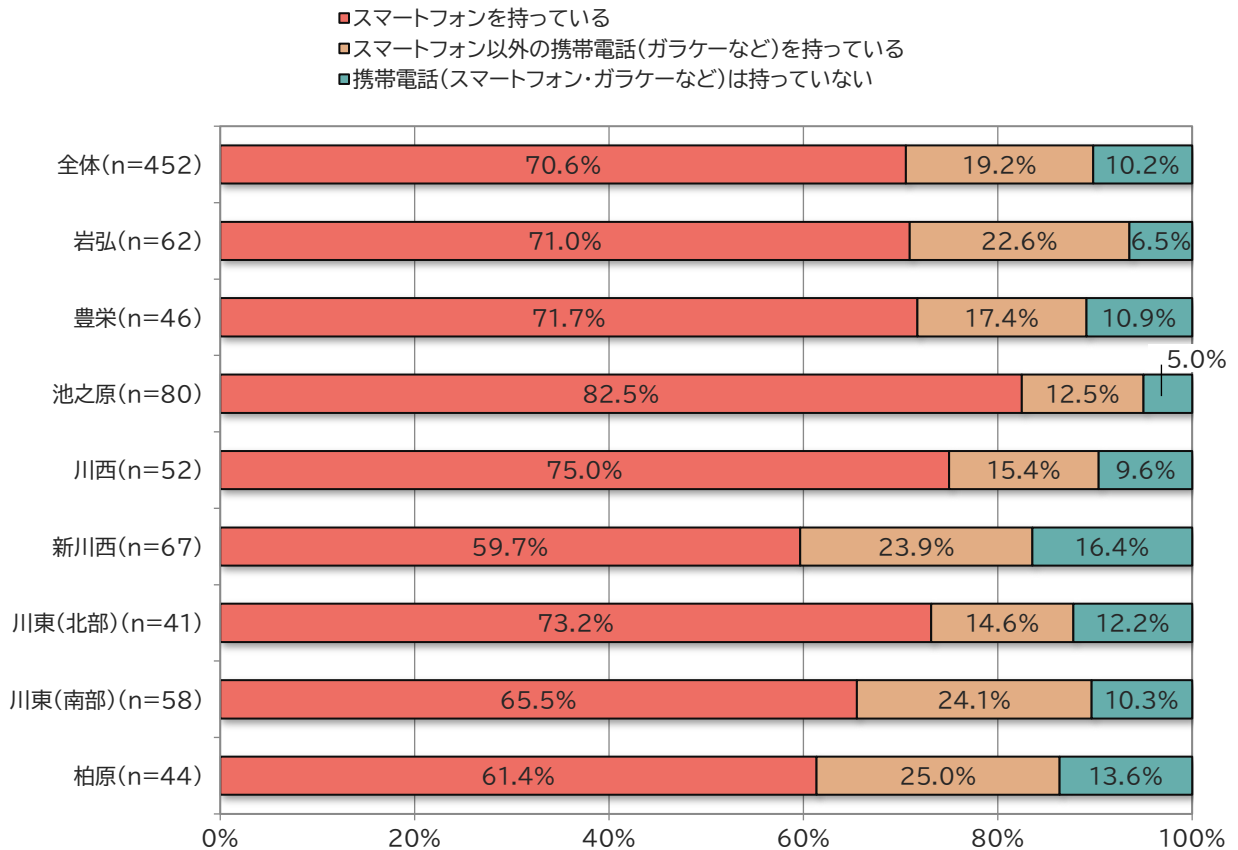
- 「働いている(パート・アルバイトを含む)」の割合が最も高い地区は川東(北部)地区で、75.7%となっています。



## ⑥ 携帯電話の保有状況

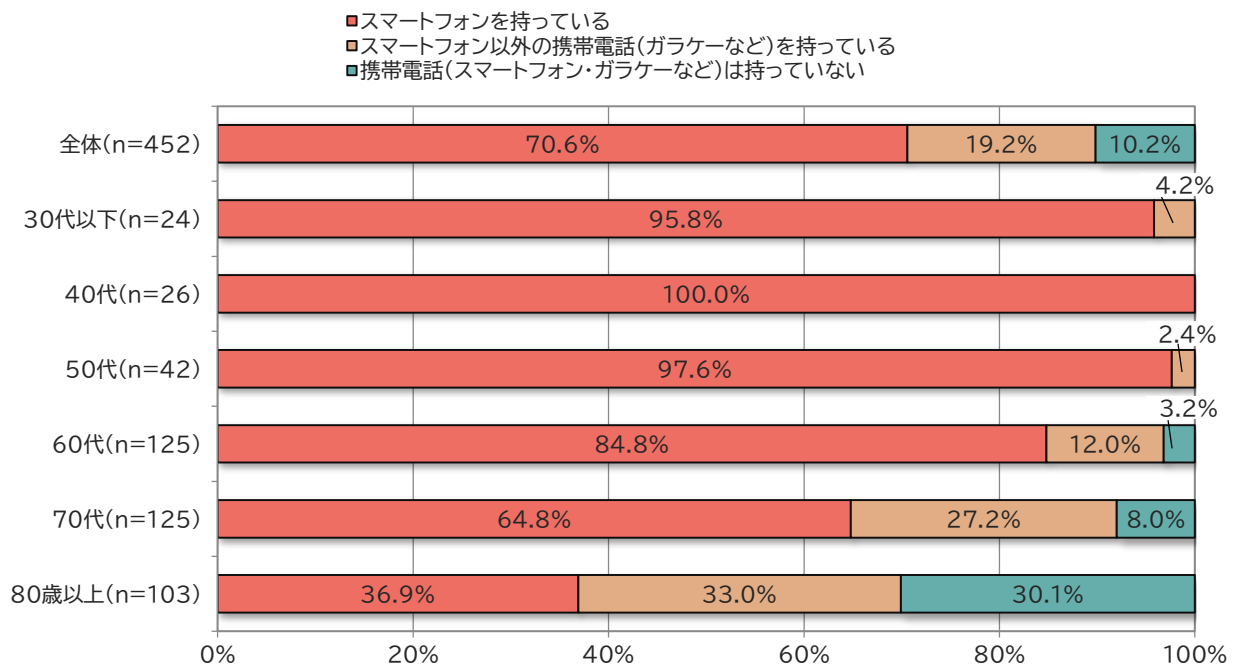
[地区別]

- スマートフォンの保有率が最も低いのは新川西地区となっていますが、ガラケーなどの携帯電話の保有率を含めると、携帯電話の保有率は80%を超えています。



[年代別]

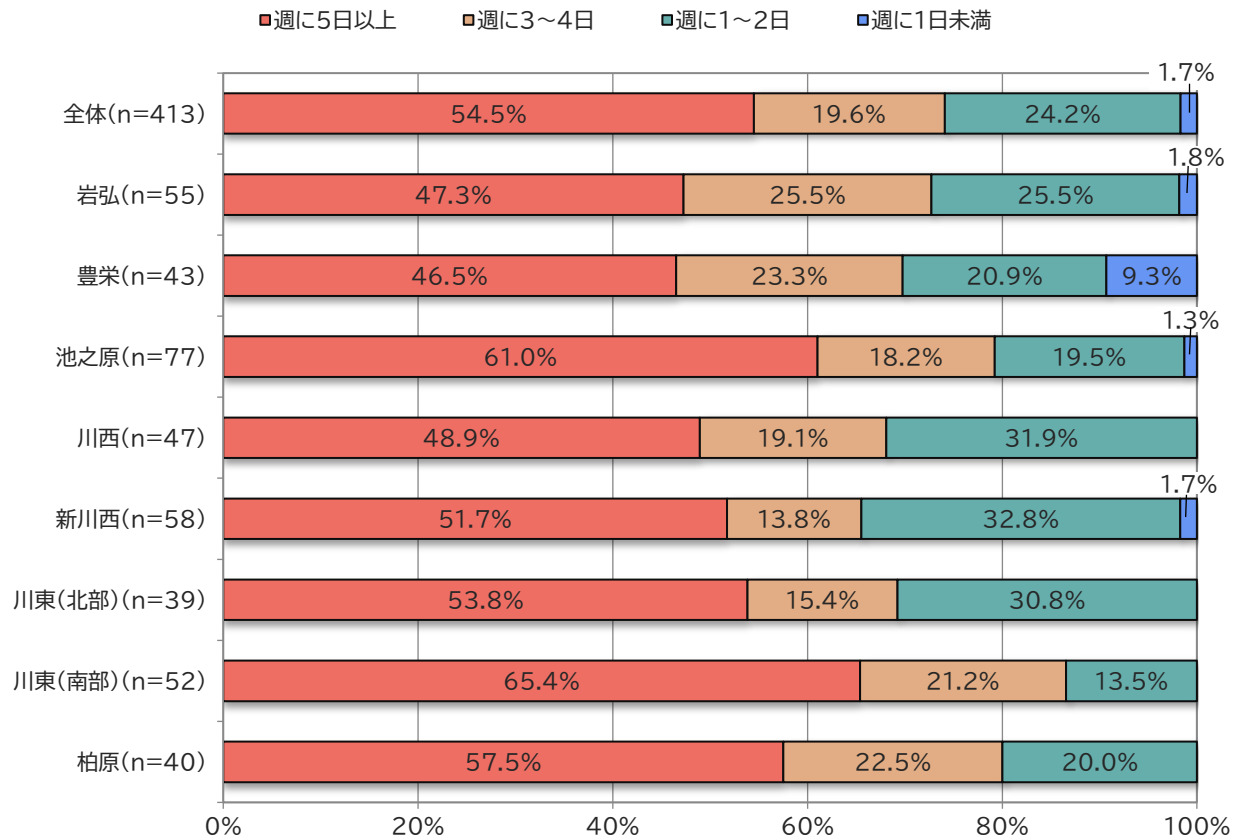
- 70代までの世代ではスマートフォンの保有率が60%を超えていますが、80代になると、スマートフォンの保有率、ガラケーなどの携帯電話の保有率、携帯電話を保有していない人の割合がほぼ同等となっています。



## ⑦ 外出頻度

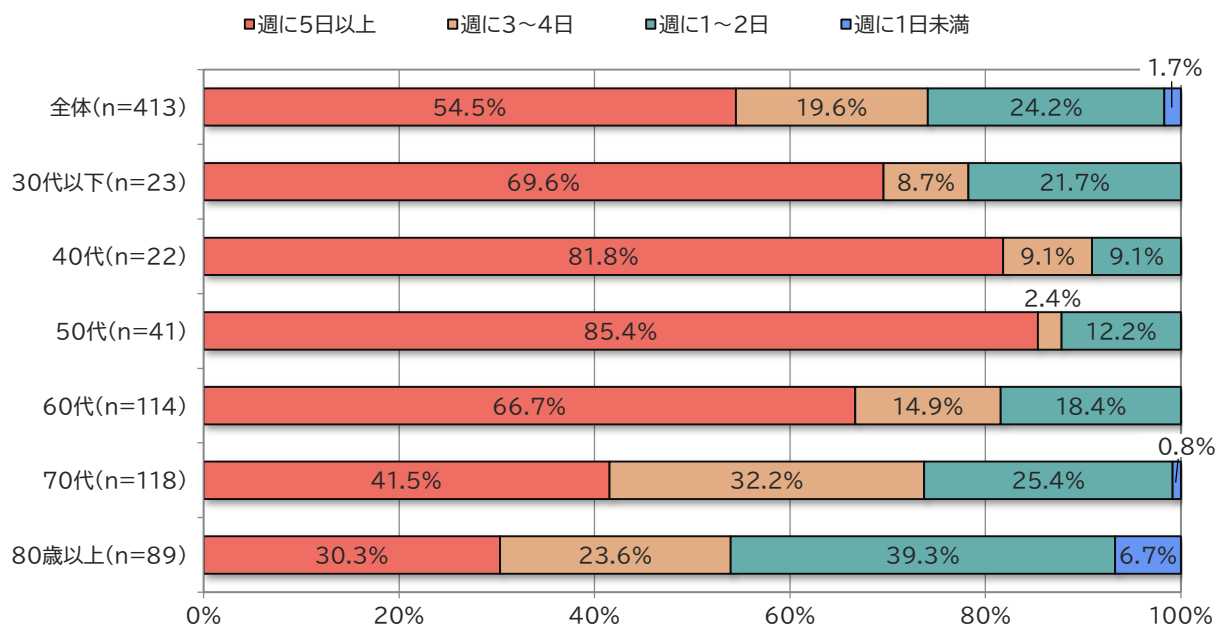
[地区別]

- 「週に1日未満」の割合が最も高い地区は豊栄地区で、9.3%となっています。



[年代別]

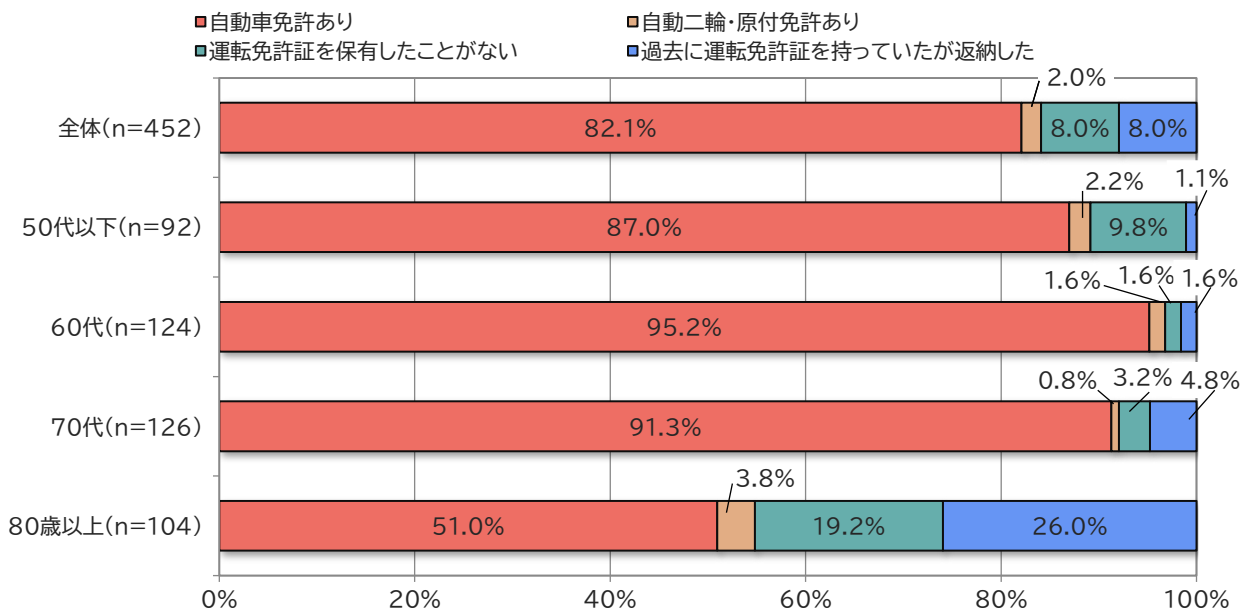
- 70代までの世代では「週に5日以上」、「週に3~4日」の割合が70%を超えていますが、80歳以上では53.9%まで減少し、「週に1~2日」、「週に1日未満」の割合が増加しています。



## (2) 運転免許証の保有について

### ① 運転免許証の保有状況についてお答えください。

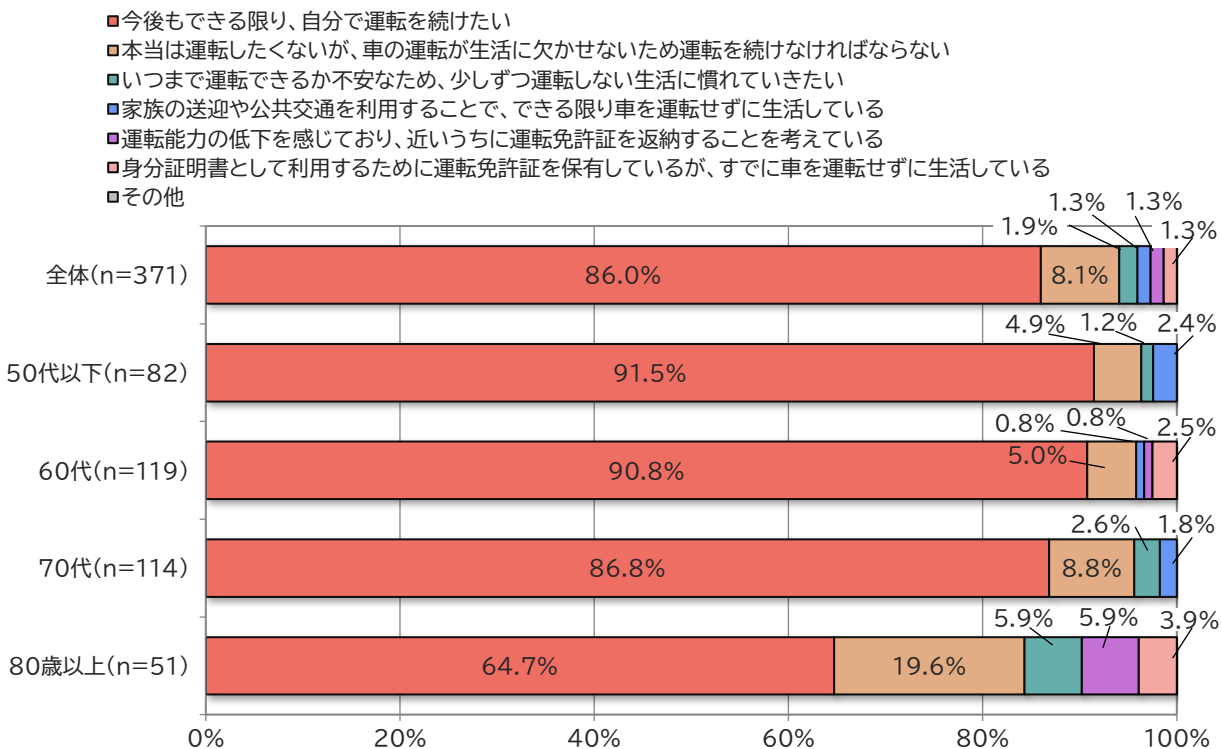
- 全体的に自動車免許の保有率が高いものの、80歳以上になると減少し、「運転免許証を保有したことがない」、「過去に運転免許証を持っていたが返納した」人の割合が増加しています。



### ② 今後の自動車やバイク等の運転について、あなたのお考えに最も近いものをお答えください。

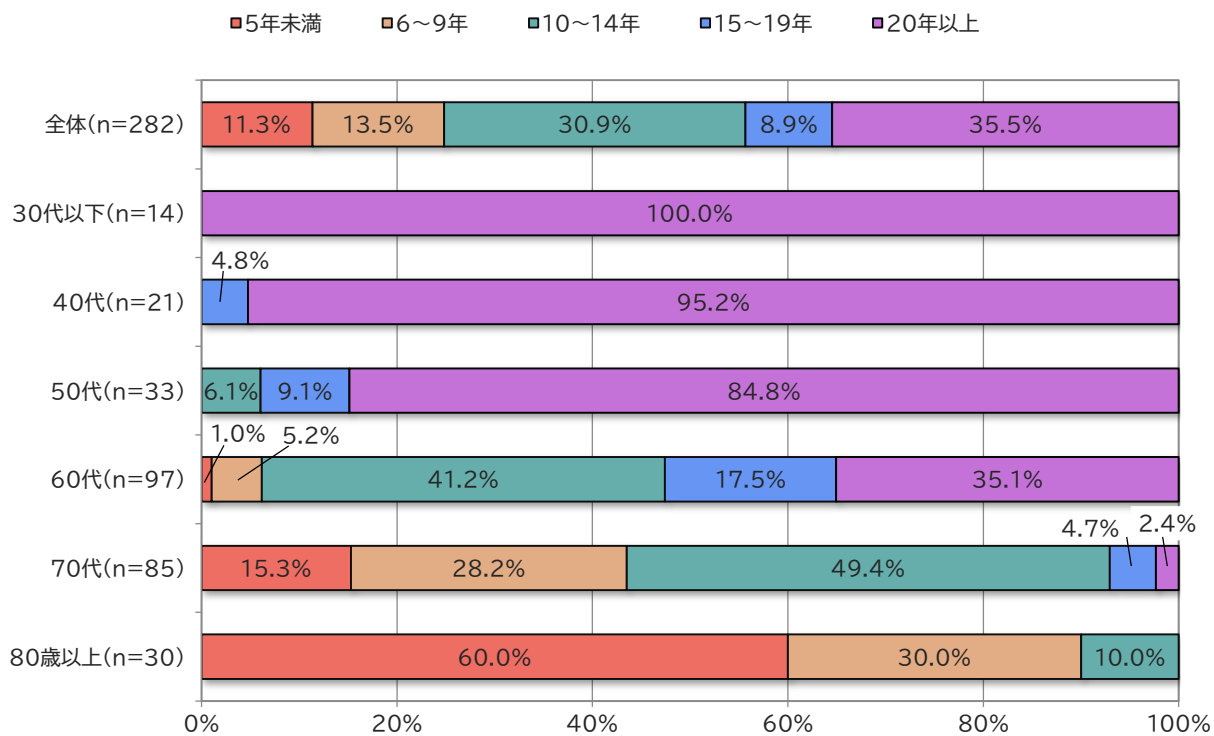
(いずれか1つに○)※(1)で1.または2.と回答した、運転免許を保有している方のみ

- 70代までの世代では「今後もできる限り、自分で運転を続けたい」とする人の割合が80%を超えるものの、80歳以上ではその割合が減少し、64.7%となっています。
- また、「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」の割合が19.6%となっています。



あとどれくらい運転を続けたいか(②で「1.今後もできる限り、自分で運転したい」と回答した方)

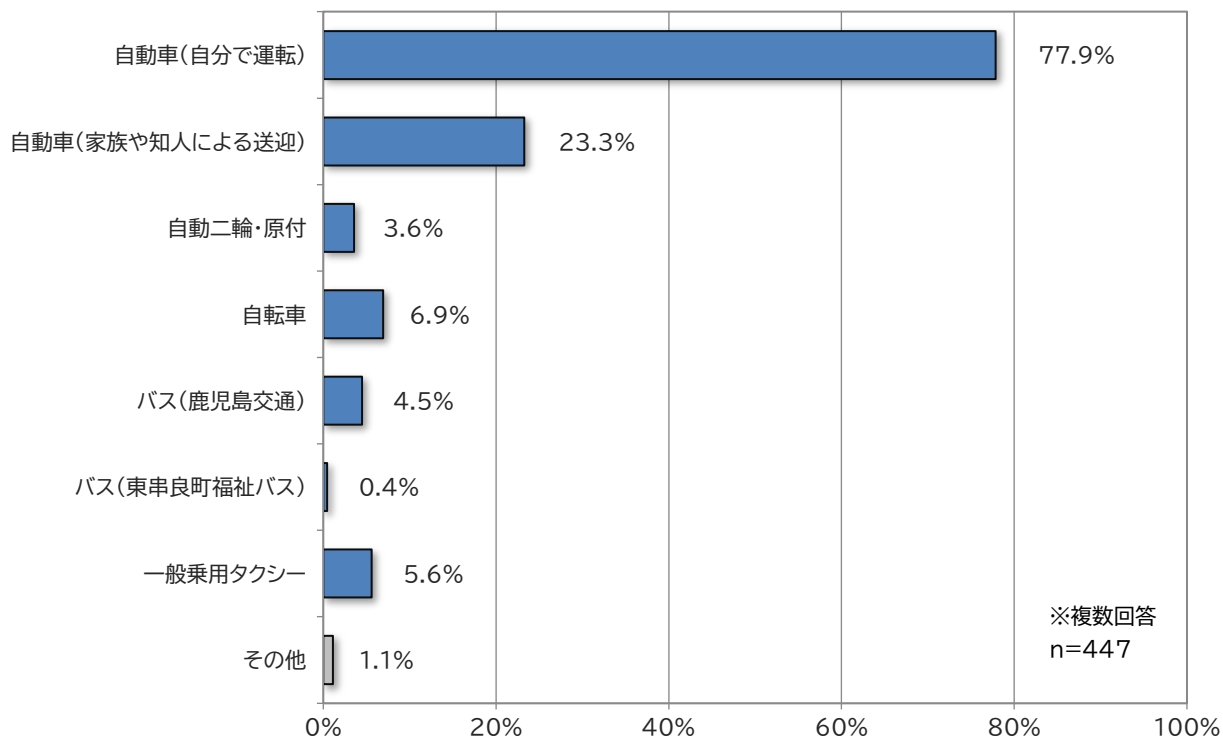
- 80歳以上の年代でも、あと「6～9年」運転を続けたいとする人の割合が30.0%、あと「10～14年」運転を続けたいとする人の割合が10.0%と、高齢者でも運転を継続したい意向が高いことがうかがえます。



### (3) 普段の外出について

① 普段の外出で利用する主な移動手段をお答えください。(あてはまるものすべてに○)

- 「自動車(自分で運転)」の割合が最も高く、77.9%となっています。
- 「バス(鹿児島交通)」、「一般乗用タクシー」といった公共交通を普段利用する人の割合は5%程度と低い数値となっています。



#### [65歳以上、地区別]

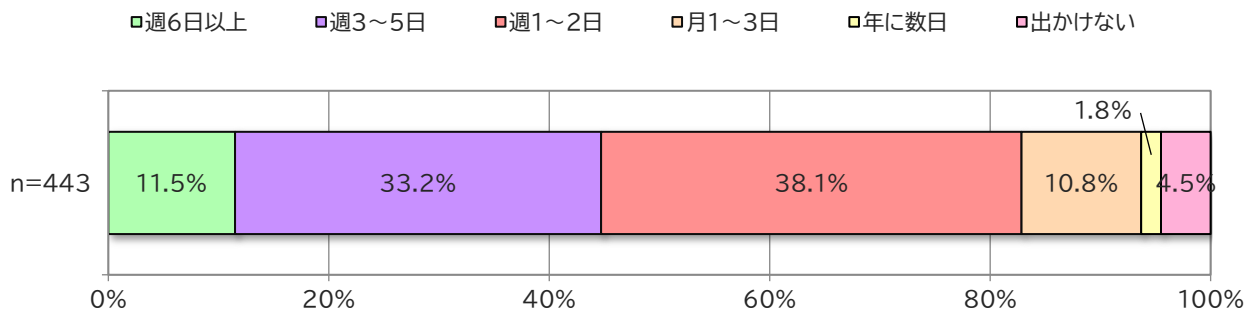
- 川西地区、柏原地区では「一般乗用タクシー」を普段利用する人の割合が10%を超えています。

	全体	岩弘	豊栄	池之原	川西	新川西	川東(北部)	川東(南部)	柏原	不明
自動車(自分で運転)	72.8	80.8	69.7	82.5	67.6	73.5	79.2	75.0	52.8	50.0
自動車(家族や知人による送迎)	24.3	17.3	30.3	15.0	32.4	20.4	16.7	35.0	30.6	0.0
自動二輪・原付	2.9	3.8	6.1	0.0	5.4	0.0	4.2	0.0	5.6	0.0
自転車	7.7	9.6	0.0	5.0	8.1	12.2	4.2	12.5	5.6	0.0
バス(鹿児島交通)	2.9	1.9	3.0	5.0	2.7	4.1	4.2	0.0	2.8	0.0
バス(東串良町福祉バス)	0.3	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
一般乗用タクシー	6.7	0.0	9.1	2.5	13.5	6.1	0.0	5.0	16.7	50.0
その他	1.6	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	4.2	2.5	2.8	0.0
n	313	52	33	40	37	49	24	40	36	2

#### (4) 買い物について

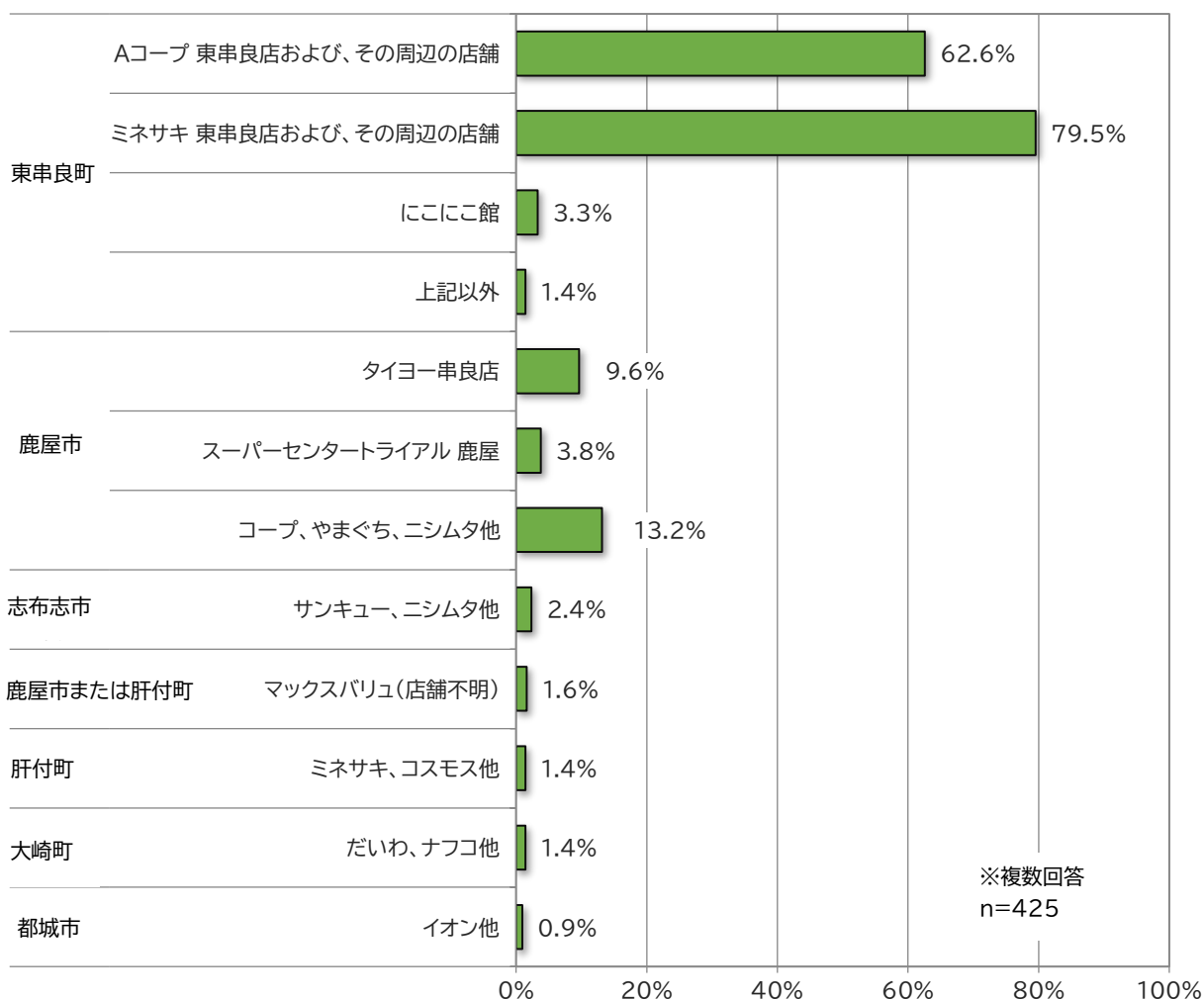
① 食料品や日用品の買い物に出かける頻度をお答えください。(いずれか1つに○)

- 「週1~2日」の割合が最も高く、38.1%となっています。



② 主な買い物先をお答えください。(最大2つまで○)※①で「6.出かけない」を選択した方は除外

- 町内の施設を選択した人の割合が高くなっています。

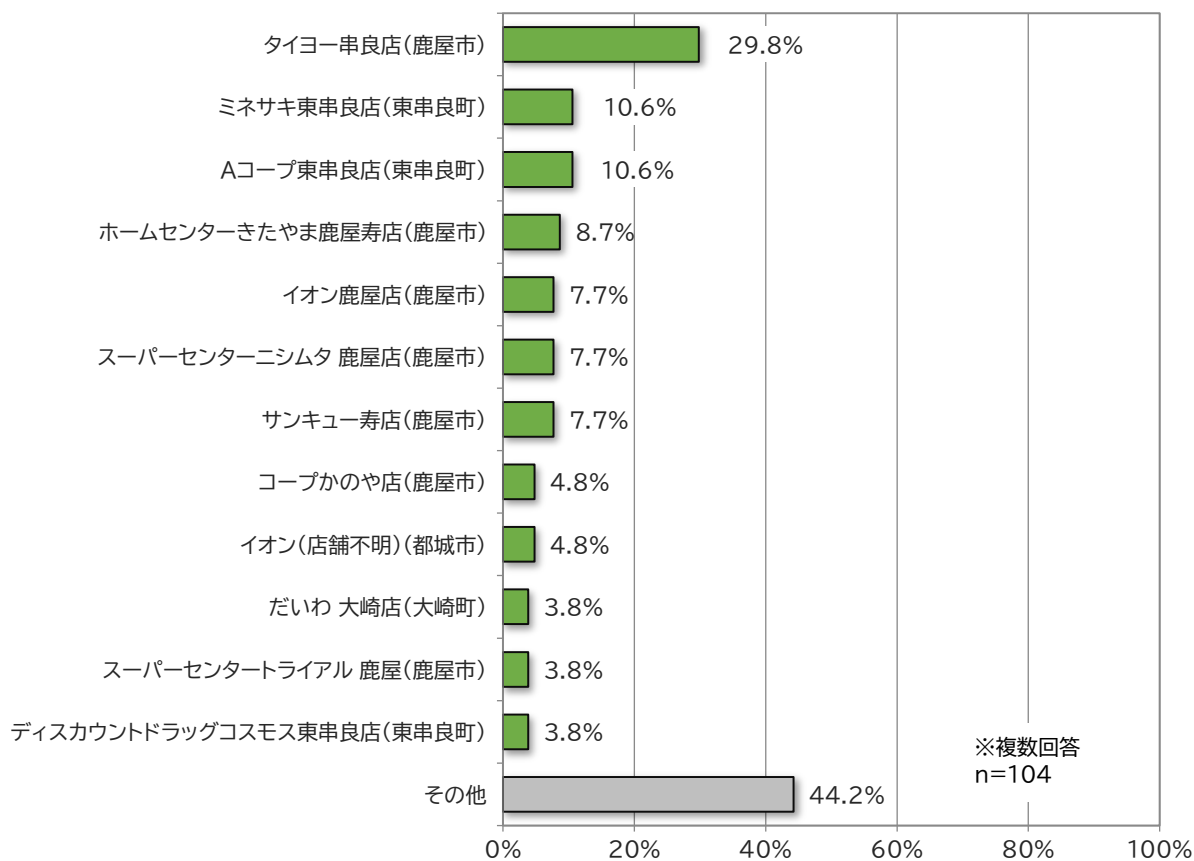


[地区単位での集計(町全体)]



③ 現在、公共交通では行きづらいものの、利便性が良くなれば公共交通で行ってみたいと思う商業施設はありますか。町内・町外を問わず最大2つまでお答えください。

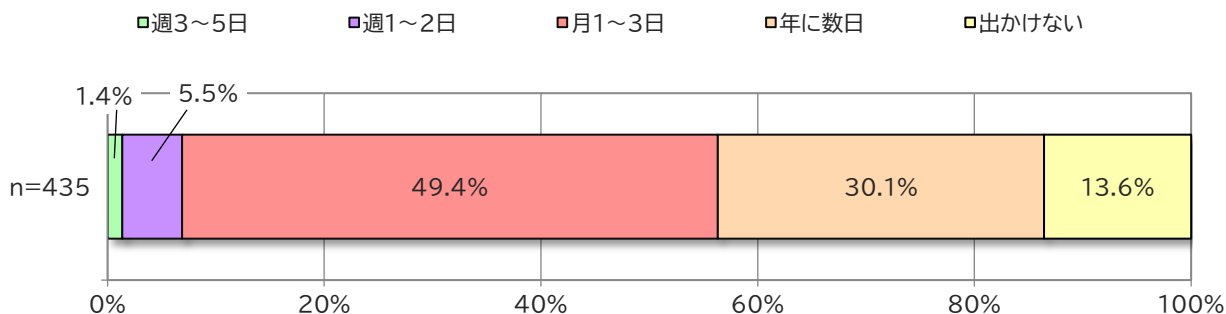
- 鹿屋市の「タイヨー串良店」の割合が最も高く、29.8%となっています。



## (5) 通院について

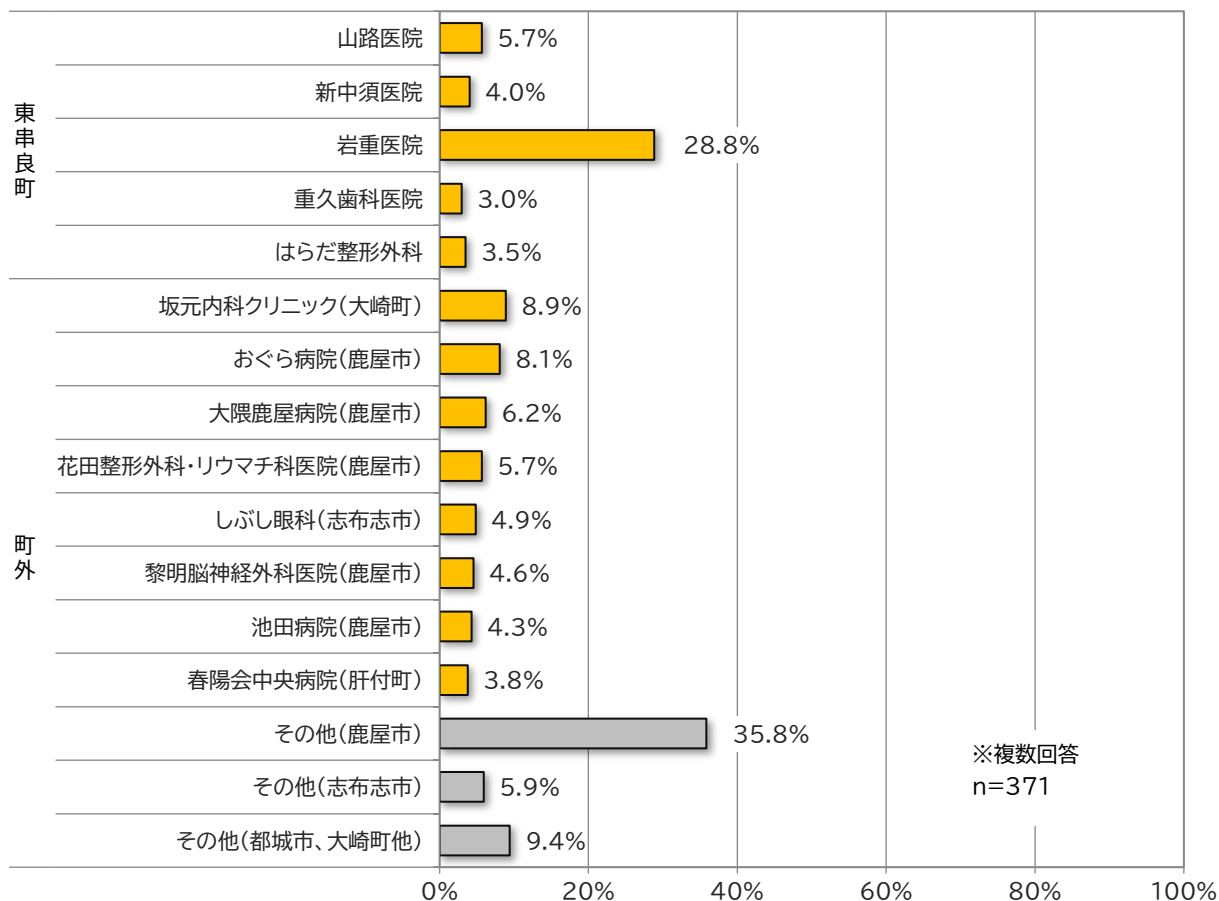
① 通院に出かける頻度をお答えください。(いずれか1つに○)

- 「月1~3日」の割合が最も高く、49.4%となっています。

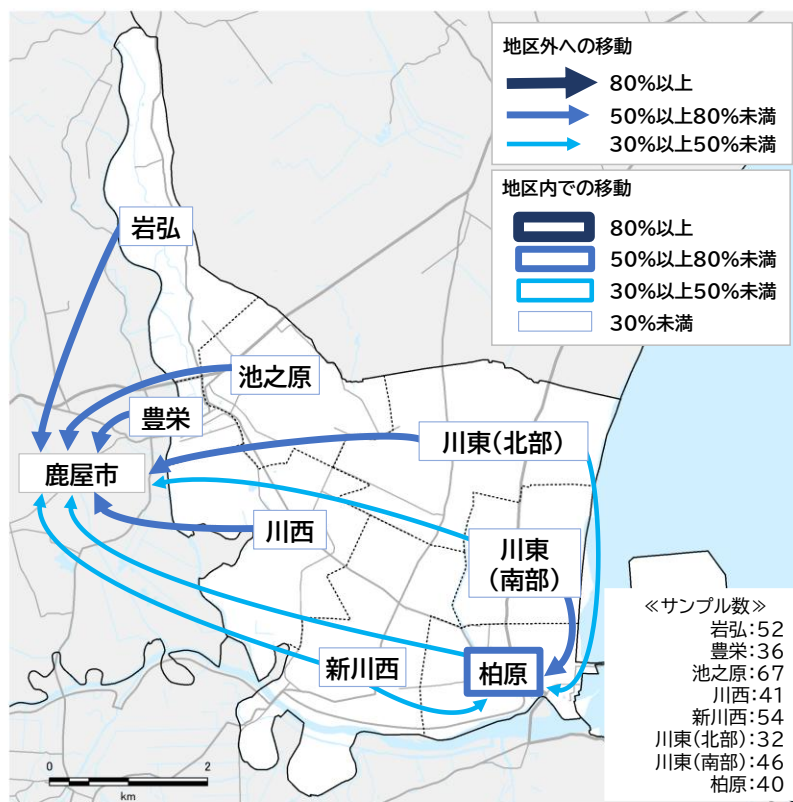


② 主な通院先をお答えください。(最大2つまで○)

- 町内の「岩重医院」を選択した人の割合が最も高く、28.8%となっています。

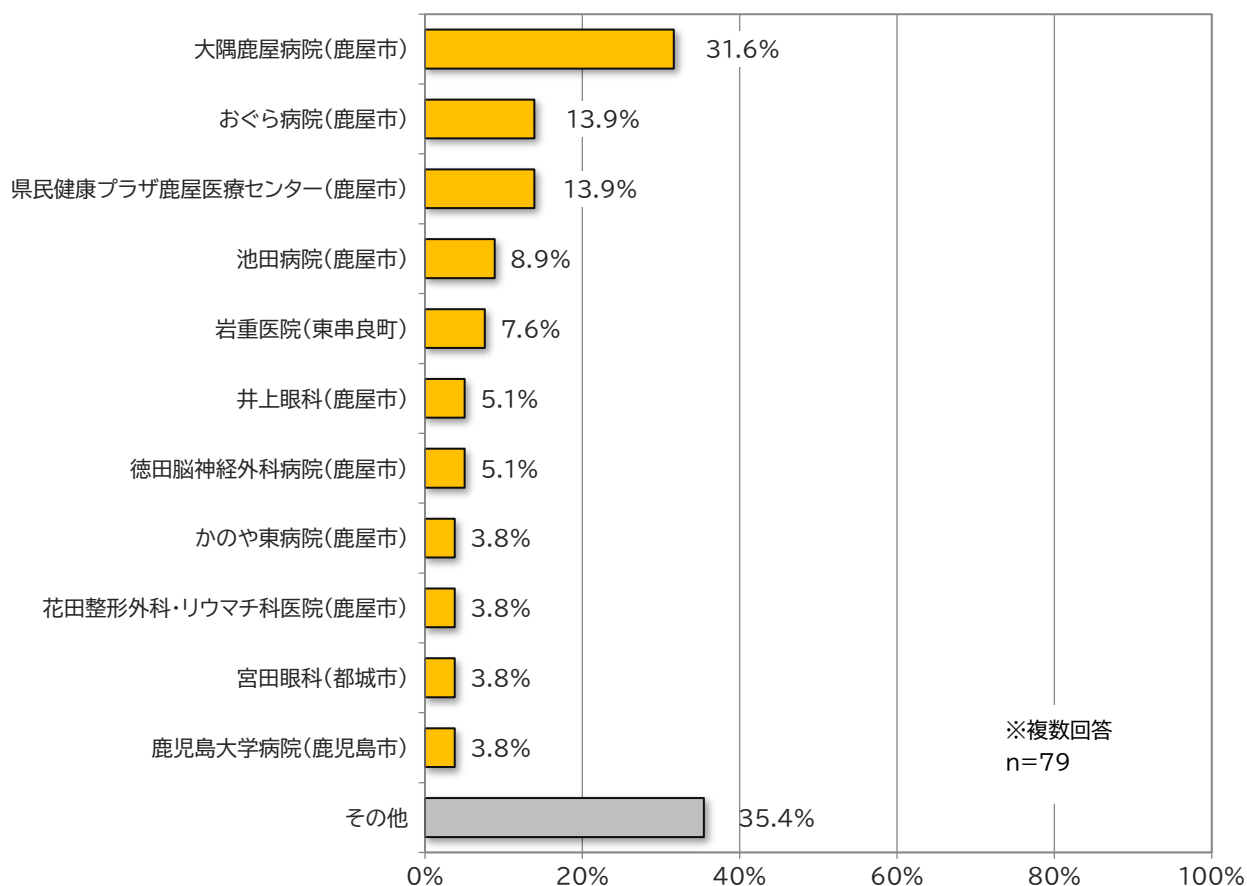


[地区単位での集計(町全体)]



③ 現在、公共交通では行きづらいものの、利便性が良くなれば公共交通で行ってみたいと思う医療機関はありますか。町内・町外を問わず最大2つまでお答えください。

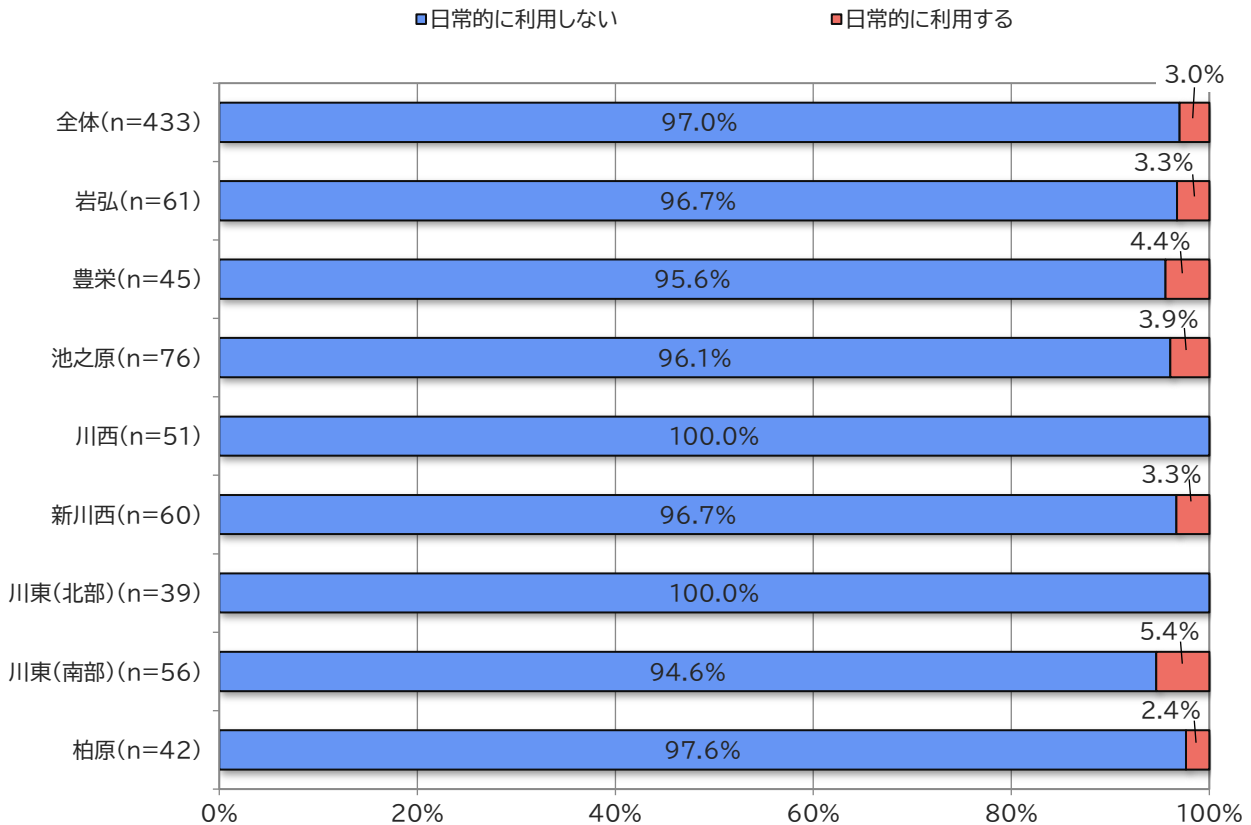
- 鹿屋市の「大隅鹿屋病院」の割合が最も高く、31.6%となっています。



## (6) バス(鹿児島交通、東串良町福祉バス)の利用について

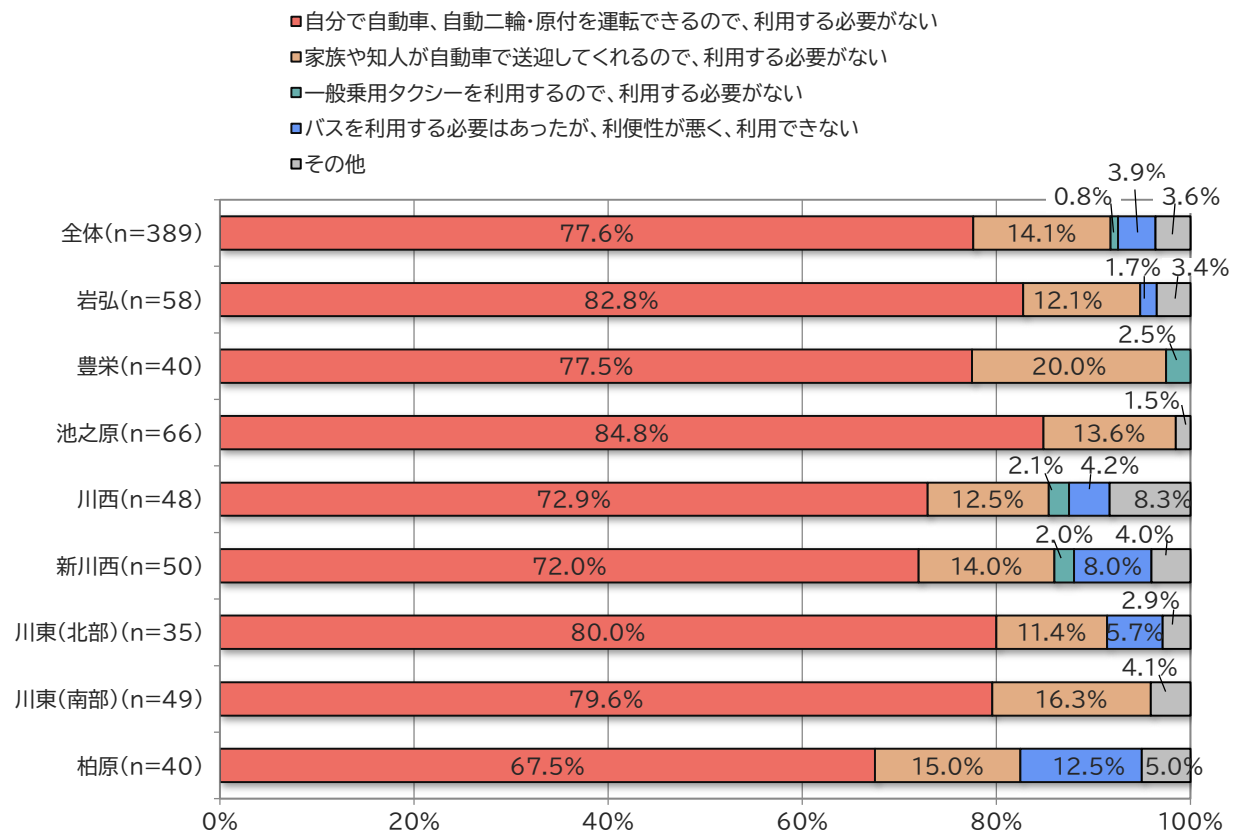
① 東串良町内を運行するバスを日常的に(平均月 1 回以上)利用しますか。(いずれか 1 つに○)

- バスを「日常的に利用しない」と回答した人の割合は全地区で 90%を超えています。



また、1. と回答した場合、日常的にバスを利用しない理由をお答えください。(いずれか 1 つに○)

- 柏原地区では「バスを利用する必要はあったが、利便性が悪く、利用できない」と回答した人の割合が 12.5%となっています。



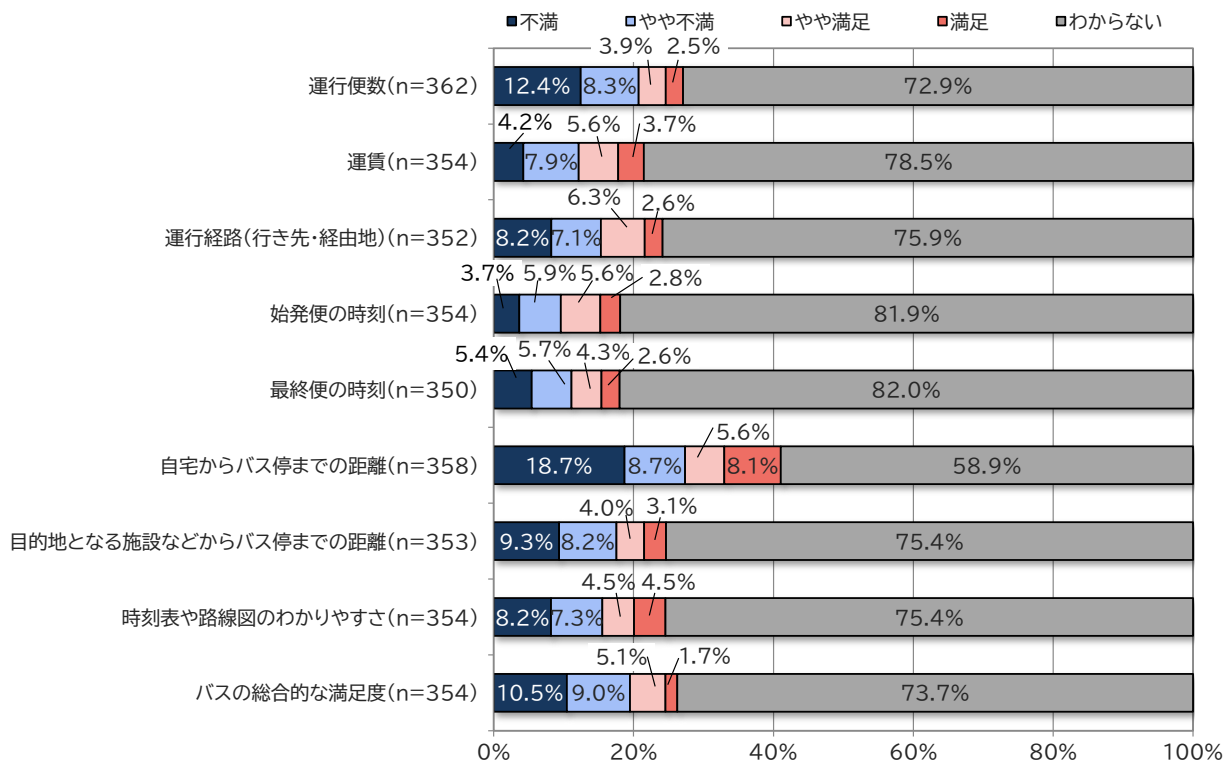
② バスを日常的に(平均月 1 回以上)利用する方におたずねします。主に利用する区間と、主な利用の目的をお答えください。※(1)で 2.と回答した方のみ

	利用区間		目的	回答数
東串良町～鹿屋市	池之原	寿町	買い物・通院	1
		鹿屋	通院	1
	東池之原	東団地前	通院	1
		本町	通院	1
	東串良	十三塚団地前	通院	1
		寿中央	通院	1
		寿町	通院	1
集落のバス停	鹿屋	その他	1	
タイヨー串良店	買い物・通院	1		
東串良町～垂水市	東串良	垂水	通勤・通学	1
東串良町～志布志市	東池之原	志布志高校前	通勤・通学	1
	東串良	志布志	買い物・通院	1

※複数回答(n=9)

③ すべての方におたずねします。あなたは、東串良町内を運行するバスについて、どのように感じていますか。満足度をお答えください。(各項目について、それぞれ 1 つに○)

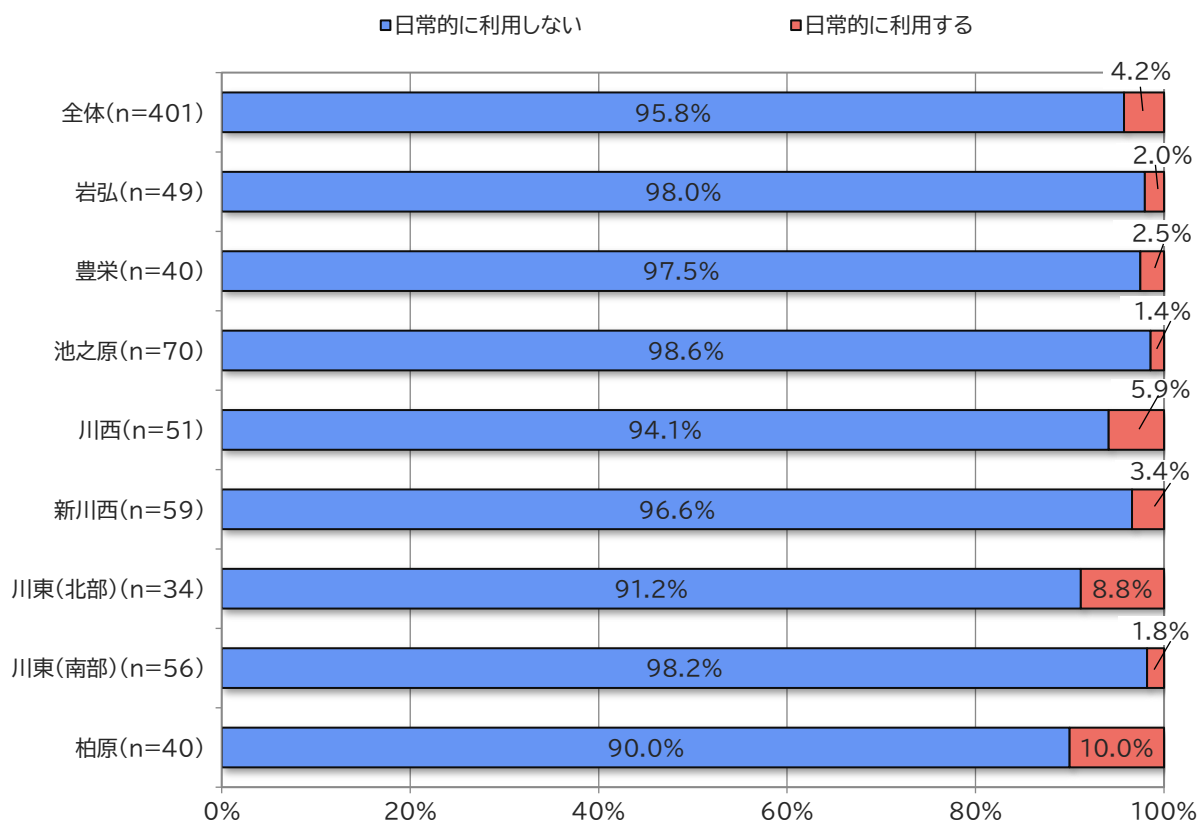
- バスの満足度について多くの項目で「わからない」が半数近くを占めています。
- 特に「不満」、「やや不満」の割合が高い項目は「自宅からバス停までの距離」で、あわせて 27.4%となっています。



## (7) 一般乗用タクシーの利用について

④ 東串良町内のタクシー事業者(K・T交通有限会社)が運行する、一般乗用タクシーを日常的に(平均月1回以上)利用しますか。(いずれか1つに○)

- 一般乗用タクシーを「日常的に利用する」ことがあるのは全体の4.2%にとどまっており、「日常的に利用しない」と回答した人の割合が95.8%と大半を占めています。
- 「日常的に利用する」と回答した人の割合が最も多いのは柏原地区で、10.0%となっています。



⑤ 一般乗用タクシーを日常的に(平均月1回以上)利用する方におたずねします。主に利用する区間と、主な利用の目的をお答えください。※(1)で2と回答した方のみ

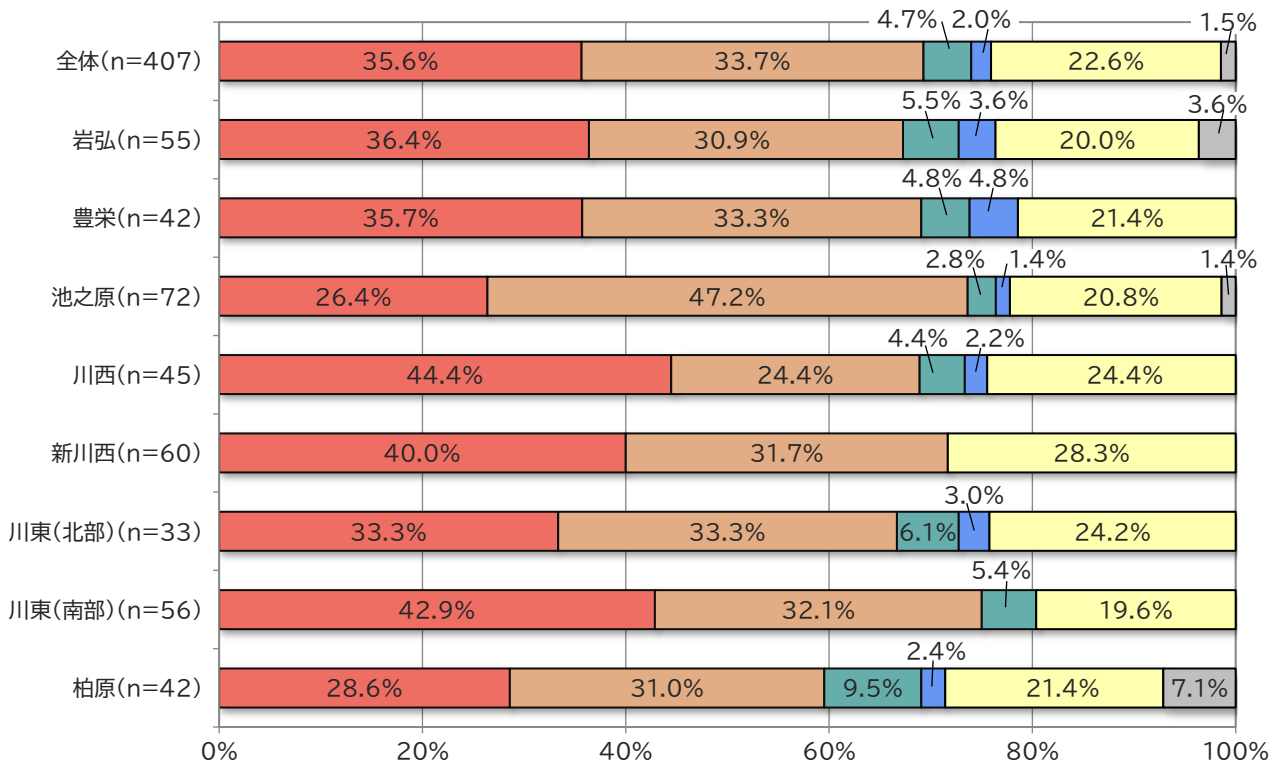
利用区間	目的	回答数	
自宅	スーパー	買い物	4
自宅	医療機関	通院	3
溜水	Aコープ	買い物	3
溜水	ミネサキ	買い物	3
自宅	バス停	通院	2
池之原	ミネサキ	買い物	1
池之原	山路医院	通院	1
自宅	岩重医院	通院	1
自宅	役場		1
集落の公民館	さくら温泉	その他	1
町内	町内	買い物・通院	1
東串良町川東	鹿屋	通院	1

## (8) 東串良町の今後の公共交通のあり方について

① 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、あなたのお考えに最も近いものをお答えください。(いずれか1つに○)

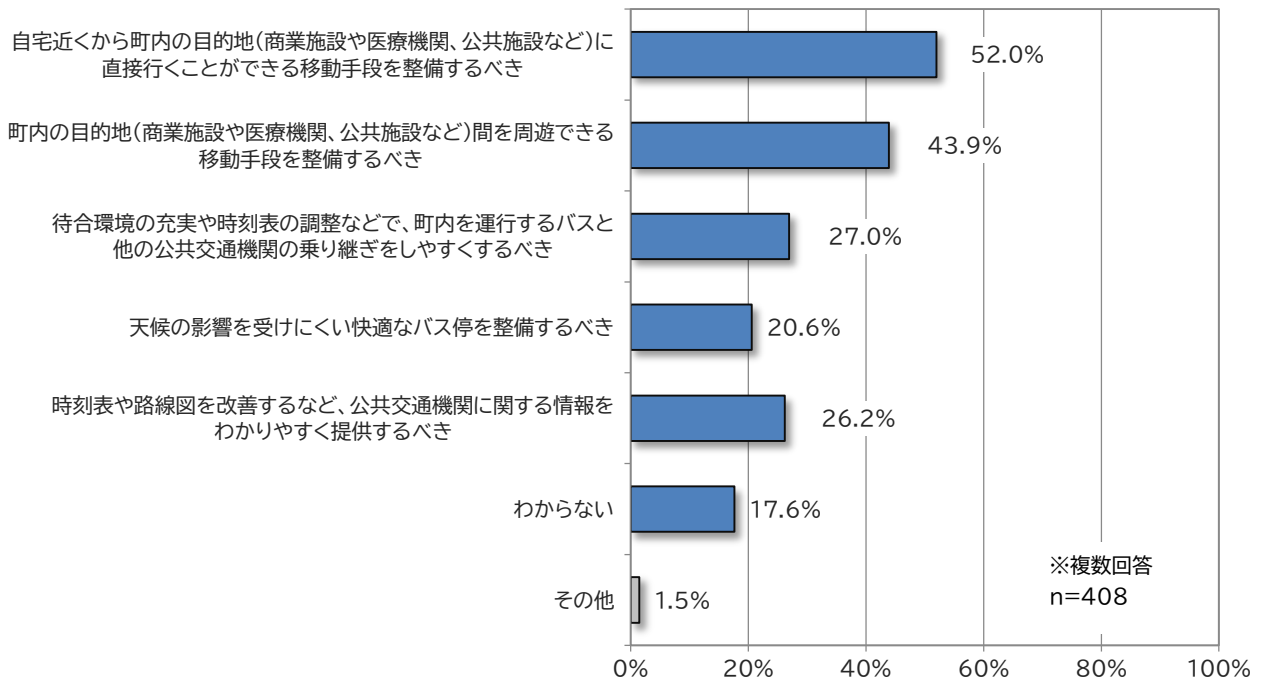
- 「財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき」と「現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき」が合わせて約70%となっています。
- 地区別にみると、「財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき」と回答した人の割合が最も高いのは川西地区となっています。
- 一方で、「現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき」と回答した人の割合が最も高いのは池之原地区となっています。

- 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べき
- わからない
- その他



## ② 今後の東串良町に必要なと思う公共交通のサービス

- 「自宅近くから町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)に直接行くことができる移動手段を整備するべき」が 52.0%、「町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)間を周遊できる移動手段を整備するべき」が 43.9%となっています。

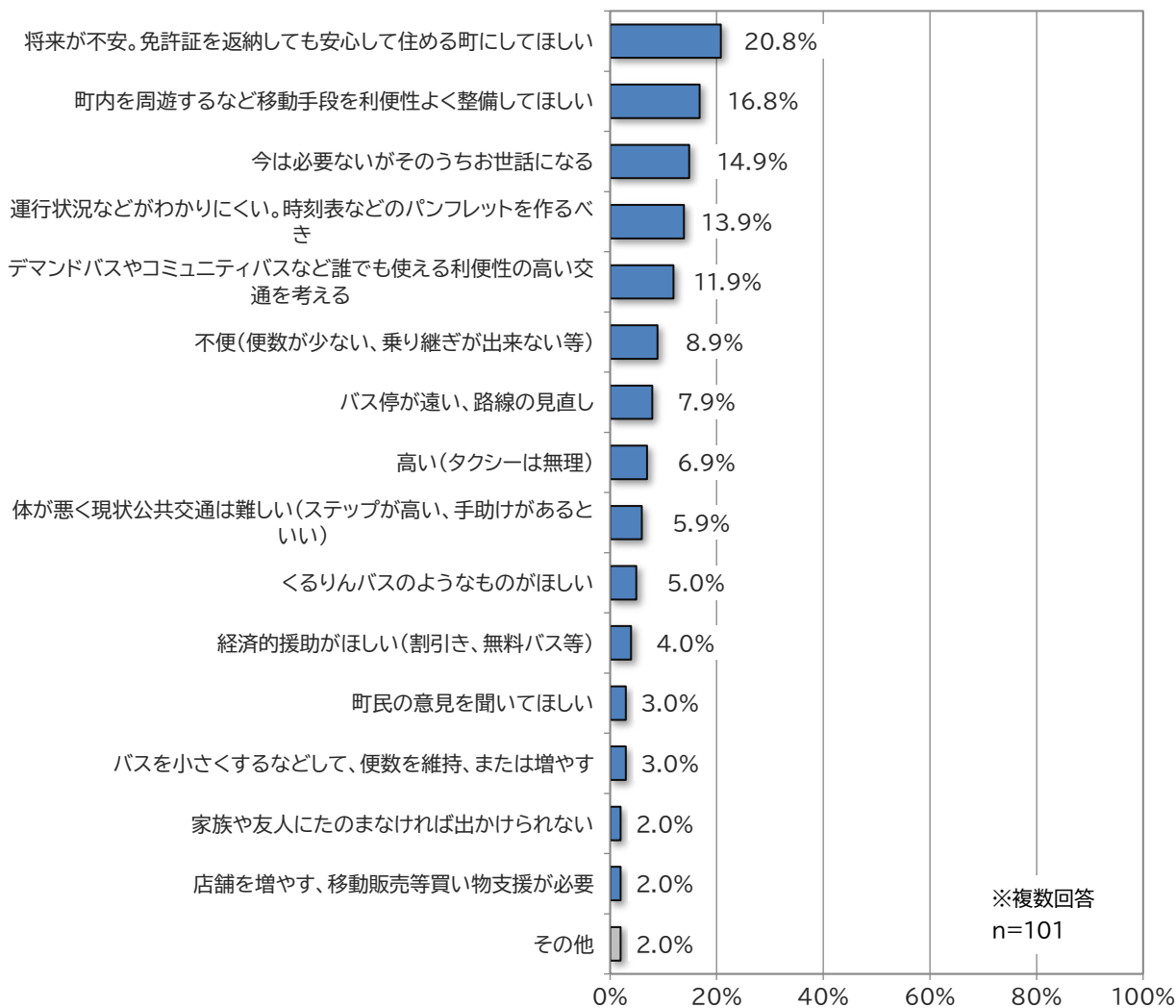


### [地区別]

	全体	岩弘	豊栄	池之原	川西	新川西	川東(北部)	川東(南部)	柏原	不明
自宅近くから町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)に直接行くことができる移動手段を整備するべき	52.0	44.6	35.0	53.4	52.2	58.3	60.6	59.6	48.8	50.0
町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)間を周遊できる移動手段を整備するべき	43.9	50.0	40.0	41.1	30.4	50.0	51.5	43.9	43.9	50.0
待合環境の充実や時刻表の調整などで、町内を運行するバスと他の公共交通機関の乗り継ぎをしやすくするべき	27.0	30.4	25.0	26.0	15.2	30.0	27.3	26.3	36.6	0.0
天候の影響を受けにくい快適なバス停を整備するべき	20.6	23.2	17.5	24.7	17.4	23.3	18.2	14.0	22.0	50.0
時刻表や路線図を改善するなど、公共交通機関に関する情報をわかりやすく提供するべき	26.2	17.9	22.5	30.1	23.9	33.3	21.2	24.6	34.1	0.0
わからない	17.6	16.1	17.5	15.1	17.4	18.3	27.3	15.8	19.5	0.0
その他	1.5	3.6	2.5	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0
n	408	56	40	73	46	60	33	57	41	2

## (9) 自由意見

- 「将来が不安。免許証を返納しても安心して住める町にしてほしい」といった意見が最も多く、次に「町内を周遊するなど移動手段を利便性よく整備してほしい」といった意見が多くなっています。



### 3. 民生委員アンケート調査

#### 1. 調査概要

調査目的	各地区の実情を熟知した民生委員を対象として、高齢者等を中心とした住民のニーズ、移動に関する課題等を詳細に把握し、東串良町地域公共交通計画を検討する基礎資料とするため。
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>● 担当地区</li><li>● 日常生活における移動について</li><li>● 公共交通や移動に関する要望・意見</li><li>● 普段利用する医療機関や商業施設について</li></ul> ※ 高齢者等の移動状況や普段利用する施設については、回答者の担当地区における主観的な情報をとりまとめたものであり、該当地区の正確な数値を表すものではない。
調査対象	東串良町内の全民生委員(20名)
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査実施期間	令和6年8月30日(火)～令和6年9月13日(金)
調査票回収状況	16部回収(回収率 80.0%)

#### 2. 調査結果

##### (1) あなたの担当地区について

担当地区	人数
岩弘	2
豊栄	2
池之原	2
川西	1
新川西	2
川東(北部)	1
川東(南部)	2
柏原	3
不明	1
計	16

※うち、1名は新川西地区と柏原地区をまたいで担当

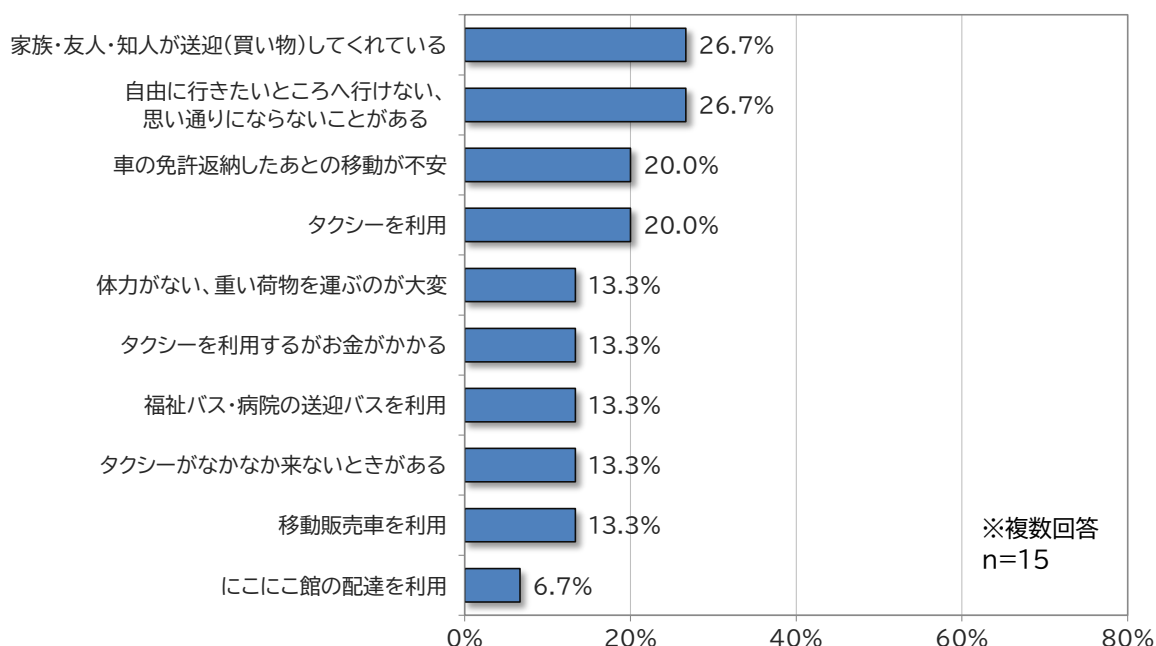
※うち、1名は川東地区(南部)と柏原地区をまたいで担当

## (2) 日常生活における移動について

高齢者の方などが、スーパー等の商店・医療施設・金融機関・公共施設などへ行く際、「どのような手段で移動を行っているか」、「移動の際に困っていること」、「移動に関して日常生活で不便に感じていること」、「現在は行くことができていないが本当は行きたい場所」等を具体的にご記入ください。(自由記述)

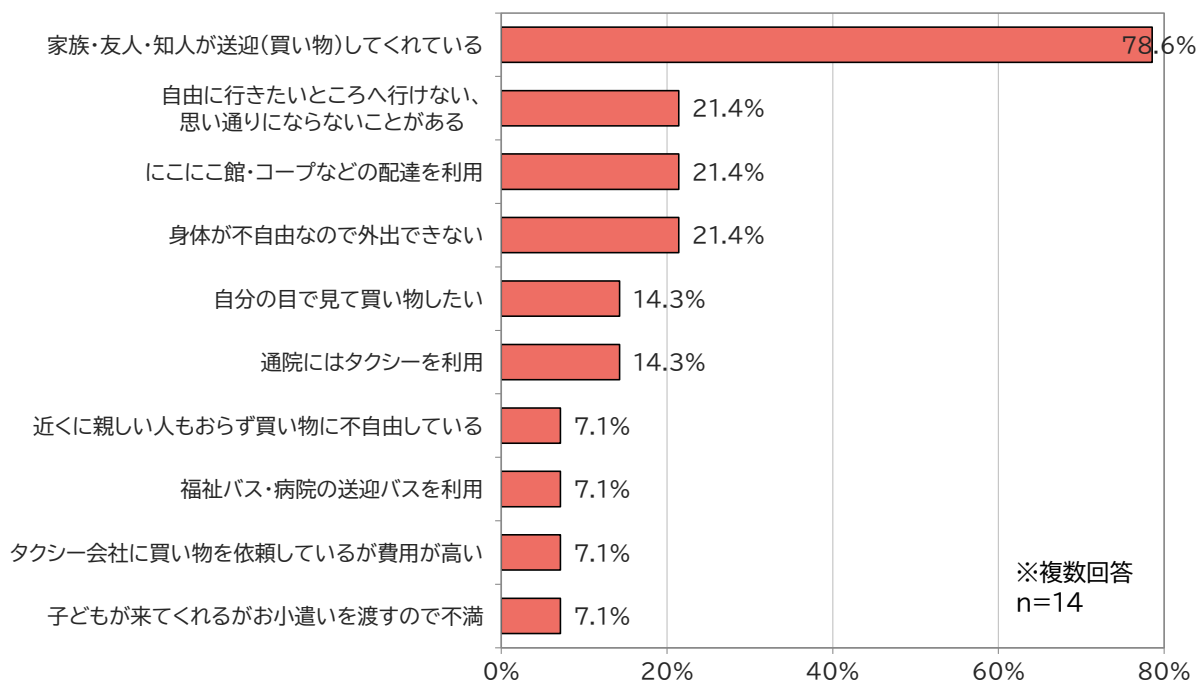
### ① 一人で外出できる方

- 「家族・友人・知人が送迎(買い物)してくれている」、「自由に行きたいところへ行けない、思い通りにならないことがある」といった意見が多くなっており、送迎により一定の移動手段は確保できているものの、自分の希望通りの移動が行えていない状況が推測されます。



### ② 一人では外出が困難な方

- 「家族・友人・知人が送迎(買い物)してくれている」といった意見が最も多くなっており、「自由に行きたいところへ行けない、思い通りにならないことがある」、「にこにこ館・コープなどの配達を利用」、「身体が不自由なので外出できない」といった意見もみられます。

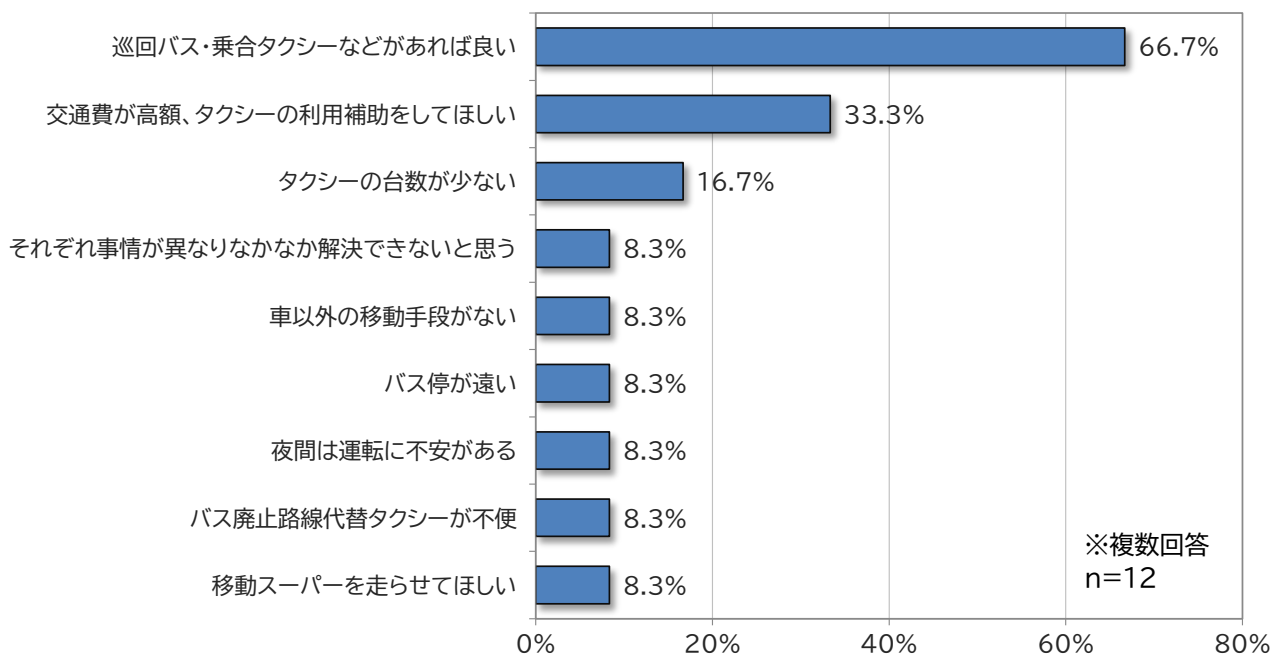


### (3) 公共交通や移動に関する要望・意見

高齢者の方などから寄せられる、公共交通や移動に関する要望・意見について、できるだけ具体的にご記入ください。(自由記述)

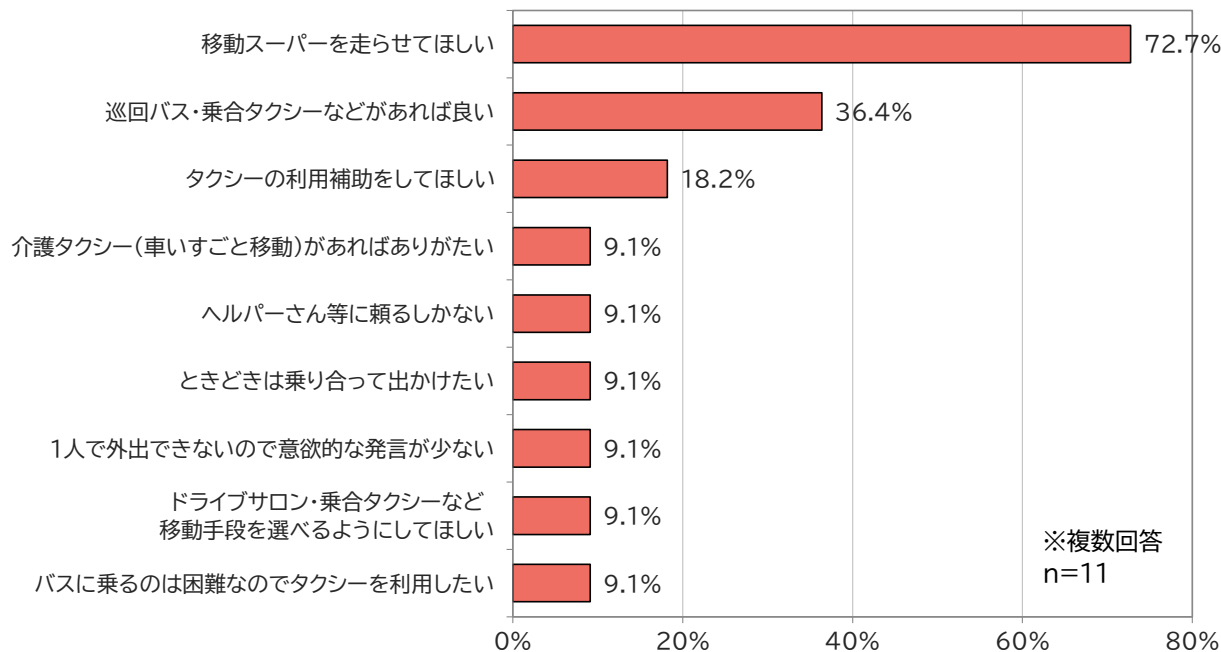
#### ① 一人で外出できる方

- 「巡回バス・乗合タクシーなどがあれば良い」といった意見が最も多くなっています。



#### ② 一人では外出が困難な方

- 「移動スーパーを走らせてほしい」といった意見が最も多くなっています。

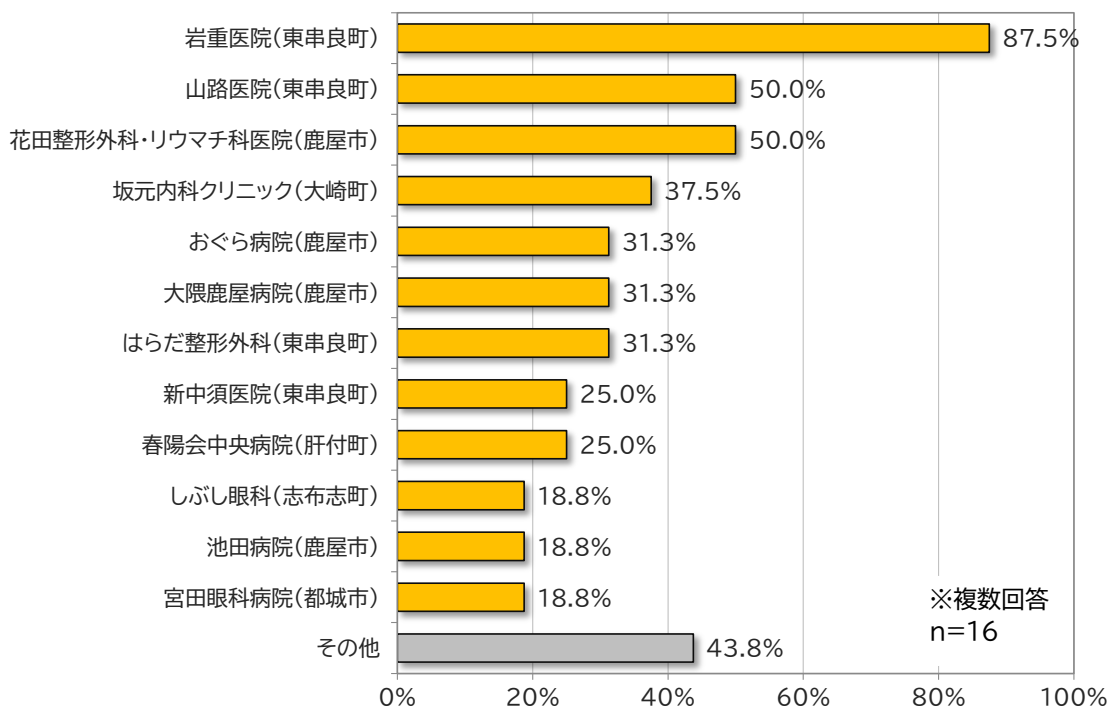


#### (4) 普段利用する医療施設や商業施設について

高齢者の方などが日頃利用するスーパー等の商店・医療施設の名称をご記入ください。(自由記述)

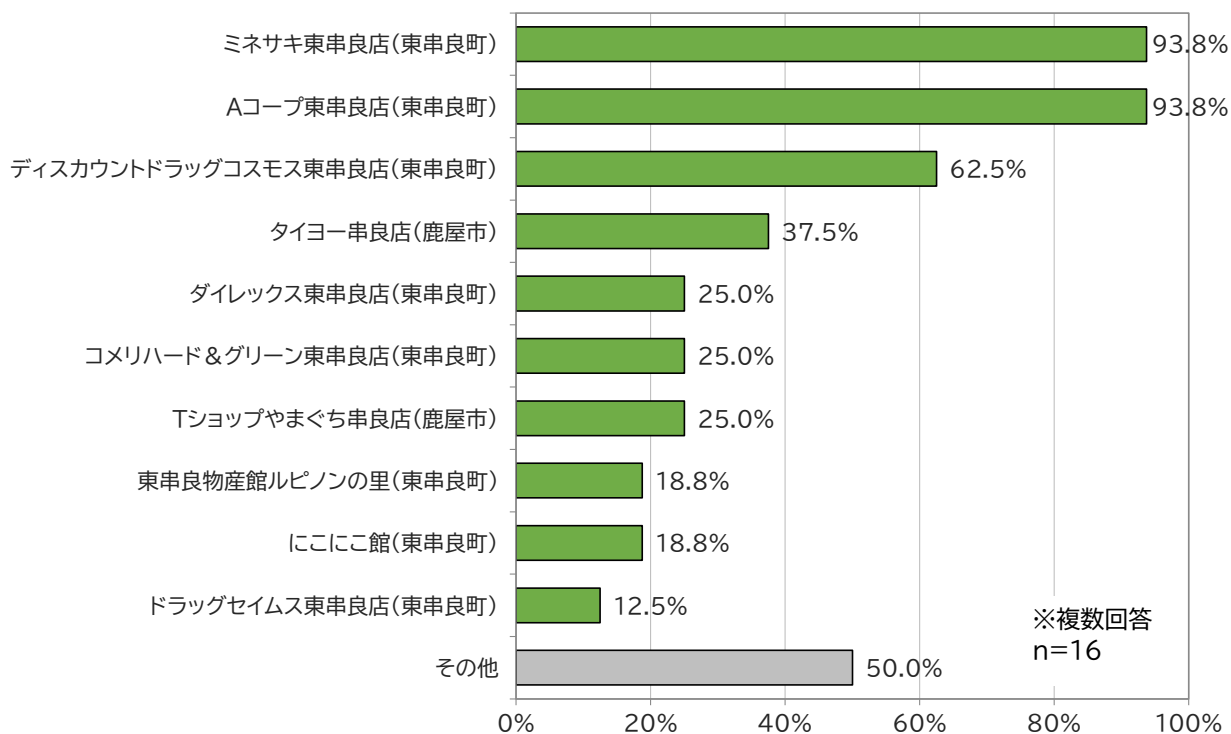
##### ① 医療機関

- 町内の「岩重医院」が最も多くなっています。



##### ② 商業施設

- 町内の「ミネサキ東串良店」、「A コープ東串良店」が最も多くなっています。



## 4. 高校生アンケート調査

### 1. 調査概要

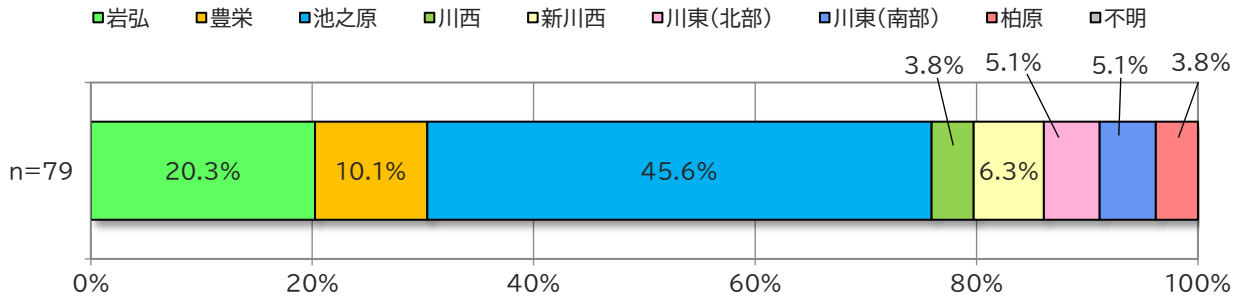
調査目的	東串良町に居住し、町外へ通学する高校生の通学手段や公共交通の利用状況、保護者による送迎実態等を把握し、東串良町地域公共交通計画を検討する基礎資料とするため。																				
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 個人属性(居住地、学年、部活動の所属について)</li> <li>● 通学する時間帯(登校/下校)</li> <li>● 通学手段(保護者等による送迎の状況を含む)</li> <li>● 普段よく利用する移動手段について</li> <li>● 移動に関する認識</li> <li>● 公共交通に対する評価・改善要望</li> <li>● 今後の利用意向</li> <li>● 自由意見</li> </ul>																				
調査対象	<p>東串良町内にお住まいの高校生のうち、以下の対象校に通う生徒(対象校は、東串良町から通学する生徒が多い学校を中心に選定)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>学校名</th> <th>東串良町から通学する生徒数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鹿児島県立 志布志高等学校(志布志市)</td> <td>14人</td> </tr> <tr> <td>学校法人川島学園 尚志館高等学校(志布志市)</td> <td>35人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 串良商業高校(鹿屋市)</td> <td>17人</td> </tr> <tr> <td>学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校(鹿屋市)</td> <td>17人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 鹿屋工業高等学校(鹿屋市)</td> <td>32人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 鹿屋高等学校(鹿屋市)</td> <td>20人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 鹿屋農業高等学校(鹿屋市)</td> <td>24人</td> </tr> <tr> <td>鹿屋市立 鹿屋女子高等学校(鹿屋市)</td> <td>8人</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>167人</td> </tr> </tbody> </table>	学校名	東串良町から通学する生徒数	鹿児島県立 志布志高等学校(志布志市)	14人	学校法人川島学園 尚志館高等学校(志布志市)	35人	鹿児島県立 串良商業高校(鹿屋市)	17人	学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校(鹿屋市)	17人	鹿児島県立 鹿屋工業高等学校(鹿屋市)	32人	鹿児島県立 鹿屋高等学校(鹿屋市)	20人	鹿児島県立 鹿屋農業高等学校(鹿屋市)	24人	鹿屋市立 鹿屋女子高等学校(鹿屋市)	8人	合計	167人
学校名	東串良町から通学する生徒数																				
鹿児島県立 志布志高等学校(志布志市)	14人																				
学校法人川島学園 尚志館高等学校(志布志市)	35人																				
鹿児島県立 串良商業高校(鹿屋市)	17人																				
学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校(鹿屋市)	17人																				
鹿児島県立 鹿屋工業高等学校(鹿屋市)	32人																				
鹿児島県立 鹿屋高等学校(鹿屋市)	20人																				
鹿児島県立 鹿屋農業高等学校(鹿屋市)	24人																				
鹿屋市立 鹿屋女子高等学校(鹿屋市)	8人																				
合計	167人																				
調査方法	学校を通じて二次元コード、回答URL付き依頼状を配布、WEB 回答																				
調査実施期間	令和6年9月9日(月)～令和6年9月29日(日)																				
調査票回収状況	79 件回収(回収率 47.3%)																				

## 2. 調査結果

### (1) あなた自身のことについて

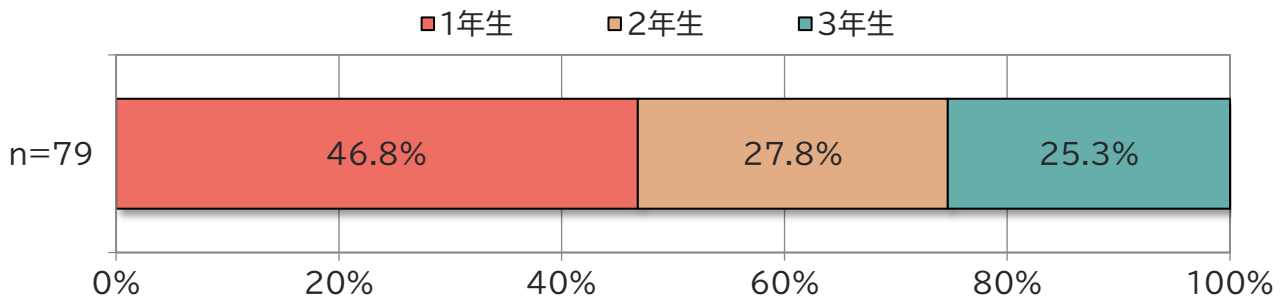
#### ① 居住地区

- 池之原地区の回答者が多く、次いで岩弘地区、豊栄地区となっています。



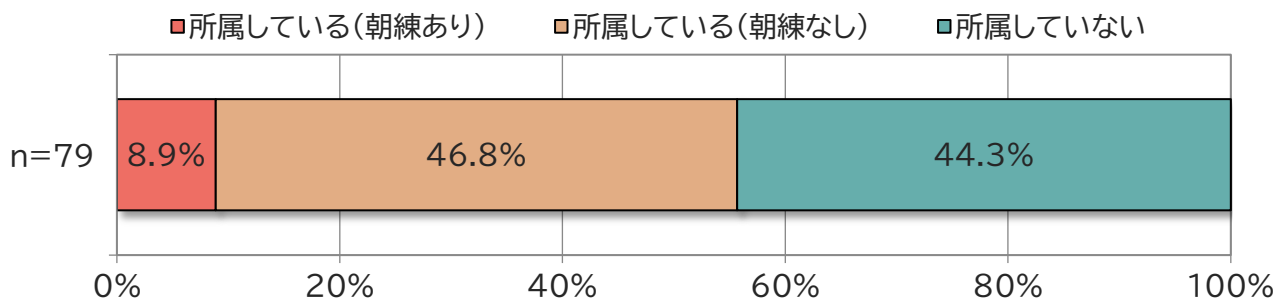
#### ② 学年

- 1年生が回答者全体の半分近くを占めており、2年生、3年生の回答がやや少なくなっています。



#### ③ 部活動の所属状況

- 部活動に所属している人は50%をやや上回る程度で、そのうち朝練がある人は全体の10%弱となっています。



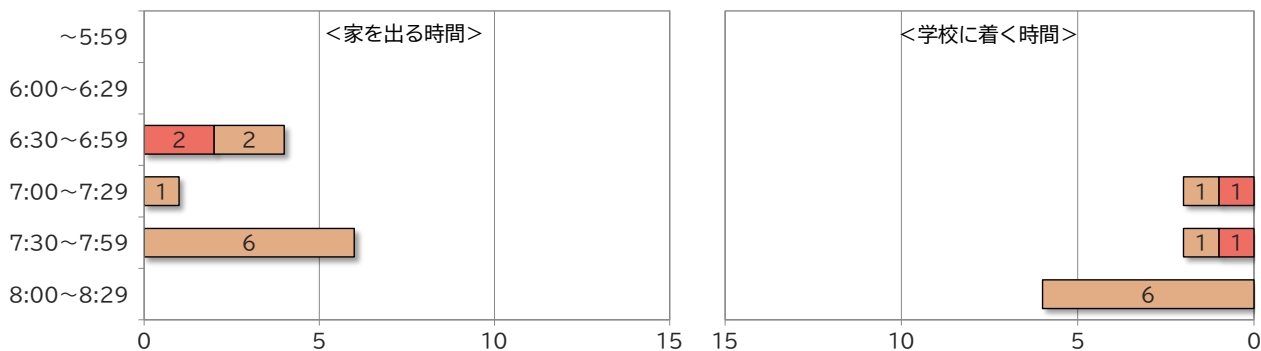
## (2) 通学時間帯について

① 登校時に家を出る時間／学校に着く時間を教えてください。

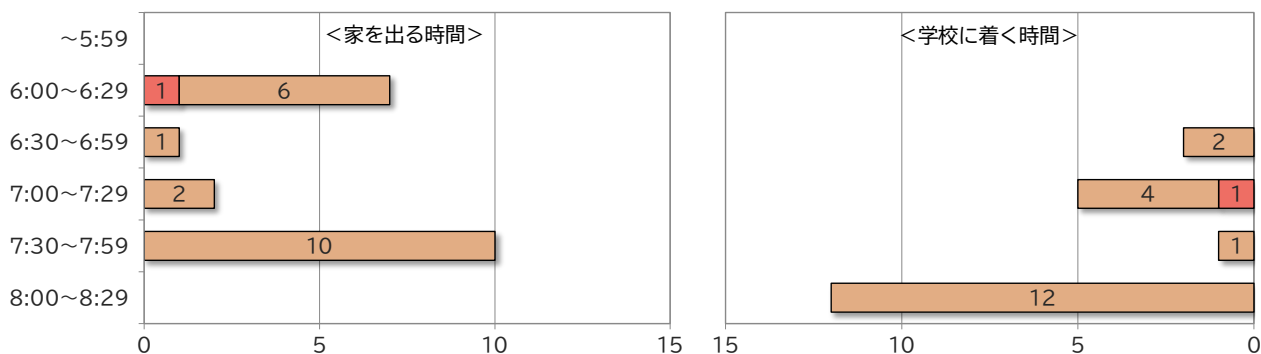
- 朝練がある人は、概ね 6 時から 7 時の間に家を出て、7 時～7 時半ごろに学校に到着する人が多くなっています。
- 朝練が無い場合でも、概ね 7 時半から 8 時までに家を出て学校に 8 時半前に着く人が多くなっています。

※凡例 ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人

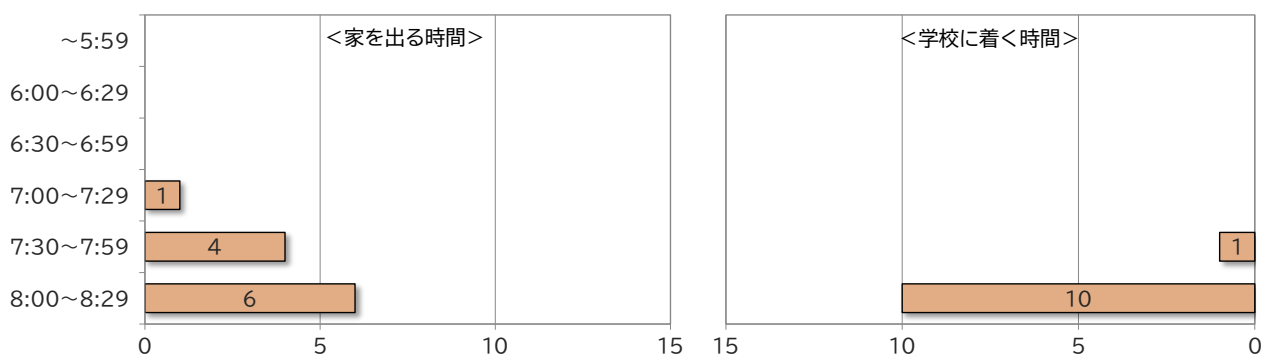
[鹿児島県立 志布志高等学校]



[学校法人川島学園 尚志館高等学校]

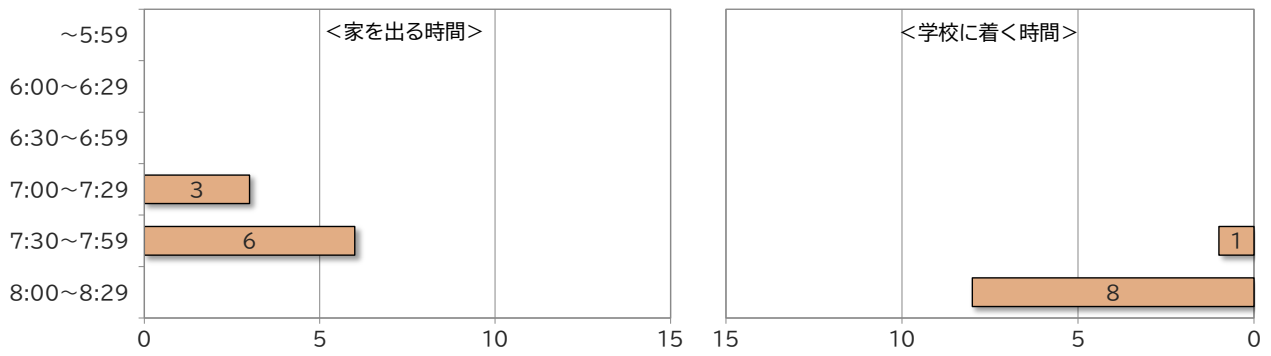


[鹿児島県立 串良商業高校]

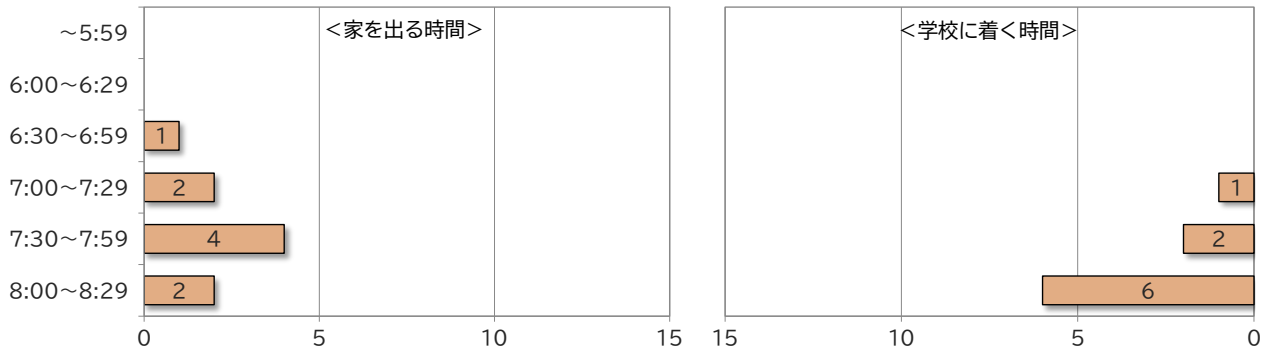


※凡例 ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人

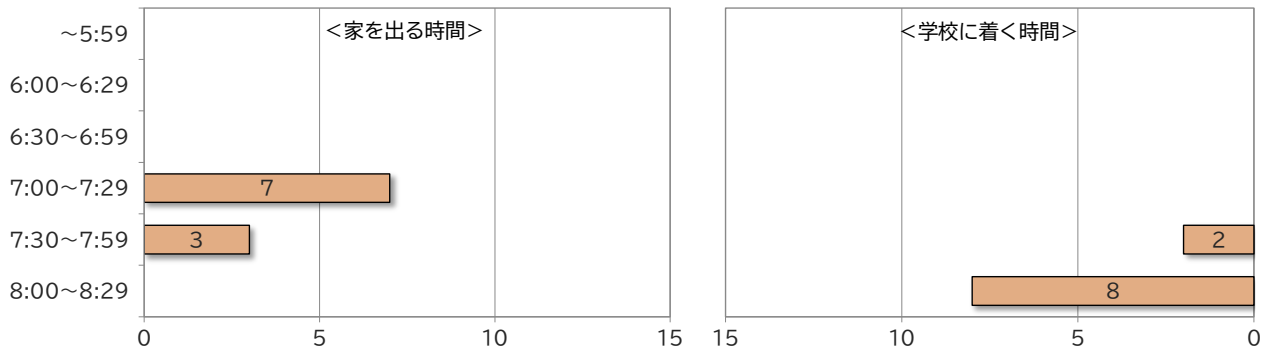
[学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校]



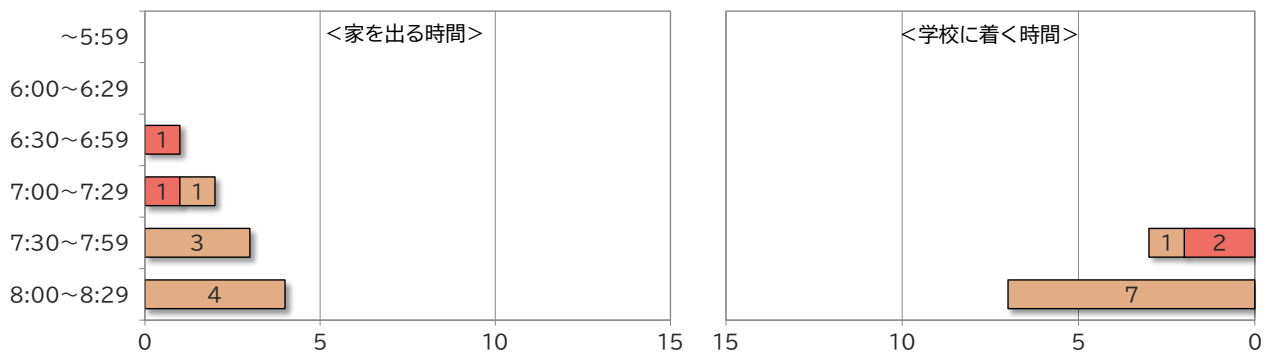
[鹿児島県立 鹿屋工業高等学校]



[鹿児島県立 鹿屋高等学校]

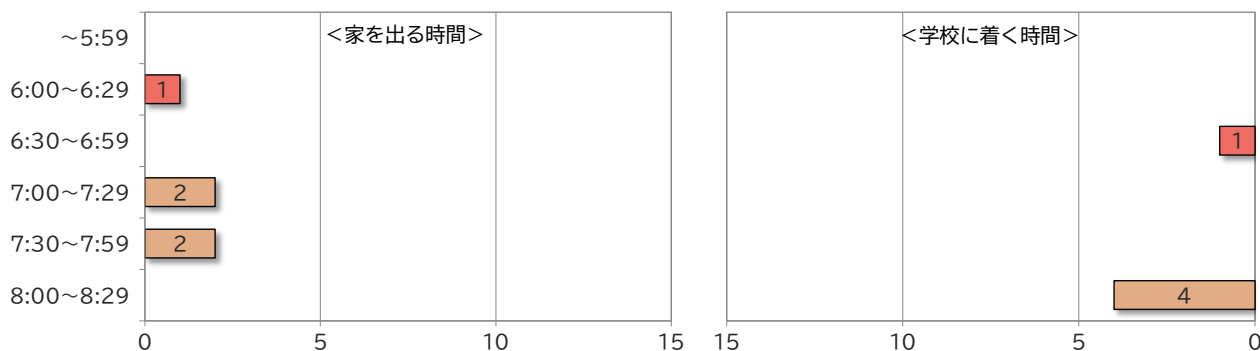


[鹿児島県立 鹿屋農業高等学校]



※凡例 ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人

[鹿屋市立 鹿屋女子高等学校]

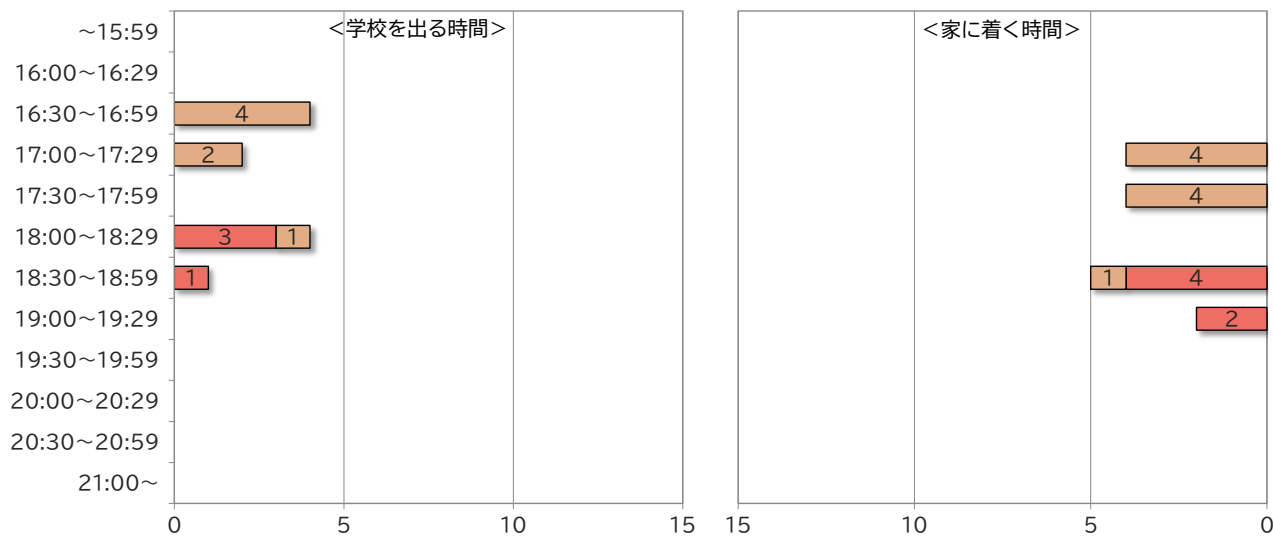


② 下校時に学校を出る時間／家に着く時間を教えてください。

- 部活が無い日は 16 時～17 時ごろに学校を出て、18 時ごろまでに帰宅をする人が多くなっています。(鹿屋中央高校の回答は誤記と考えられる)
- 部活がある日は、学校によってばらつきがみられますが、18 時～19 時ごろに学校を出て、20 時ごろまでに帰宅をする人が多くなっています。

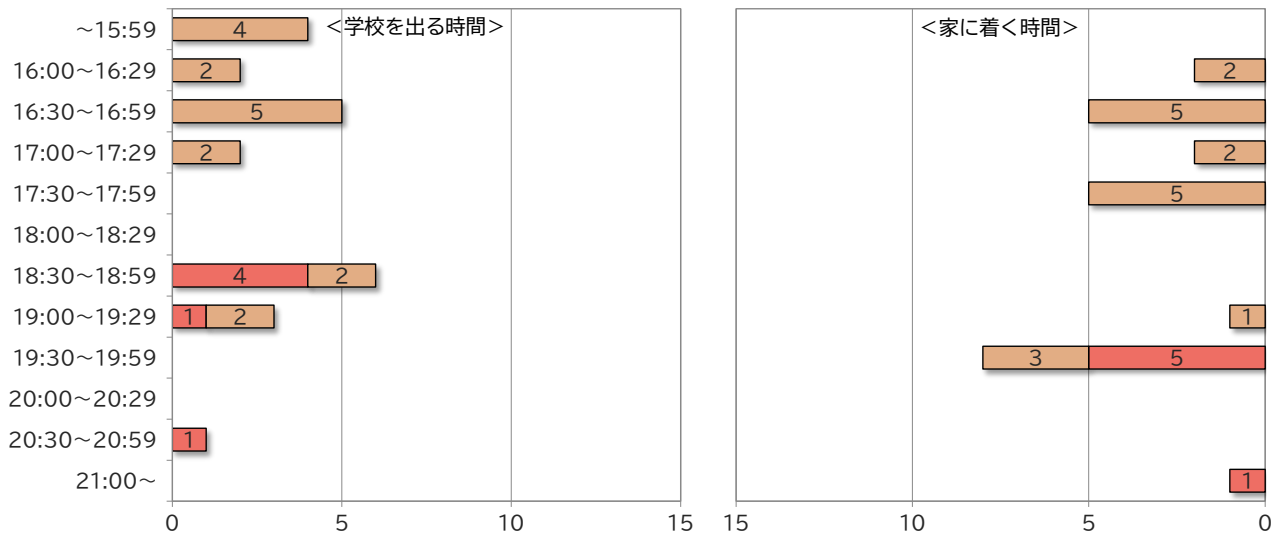
※凡例 ■ 部活がある日 ■ 部活が無い日+部活が無い人

[鹿児島県立 志布志高等学校]

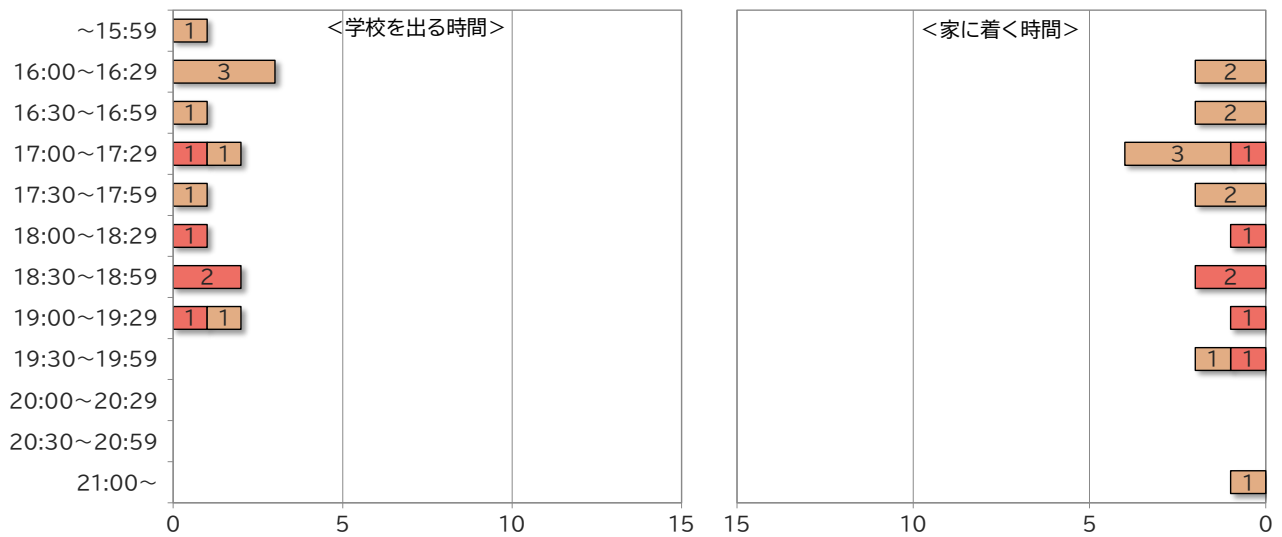


※凡例 ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

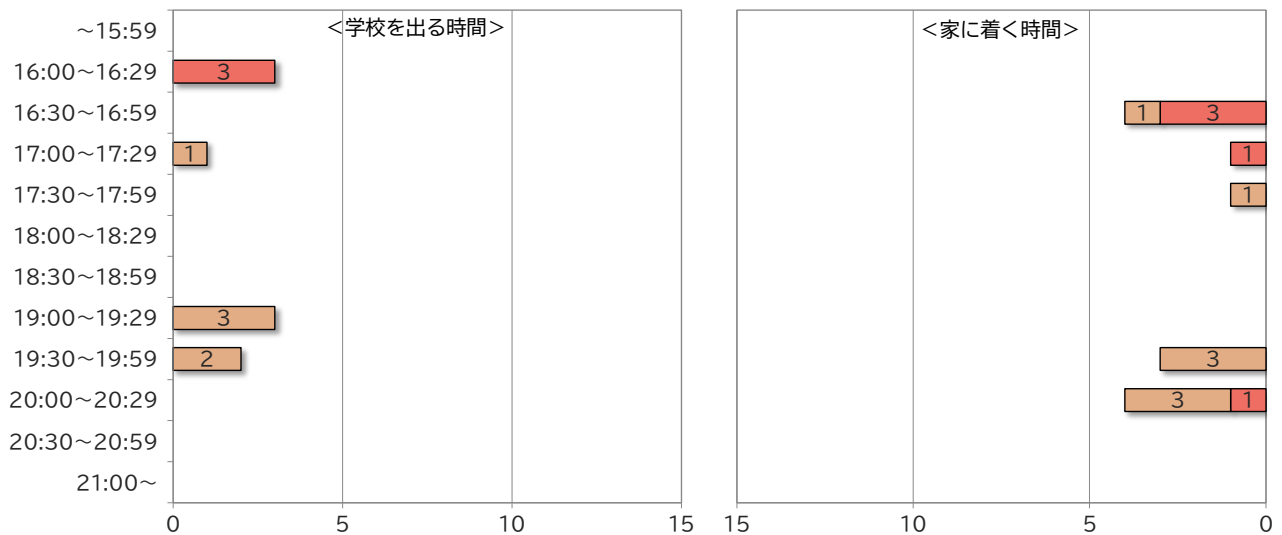
[学校法人川島学園 尚志館高等学校]



[鹿児島県立 串良商業高校]

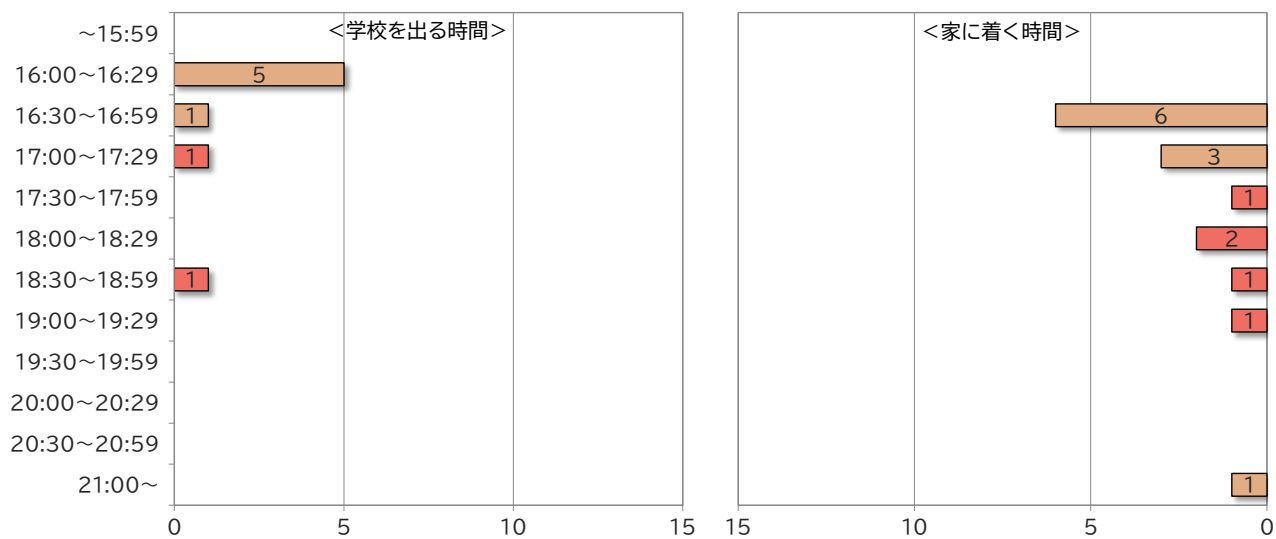


[学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校]

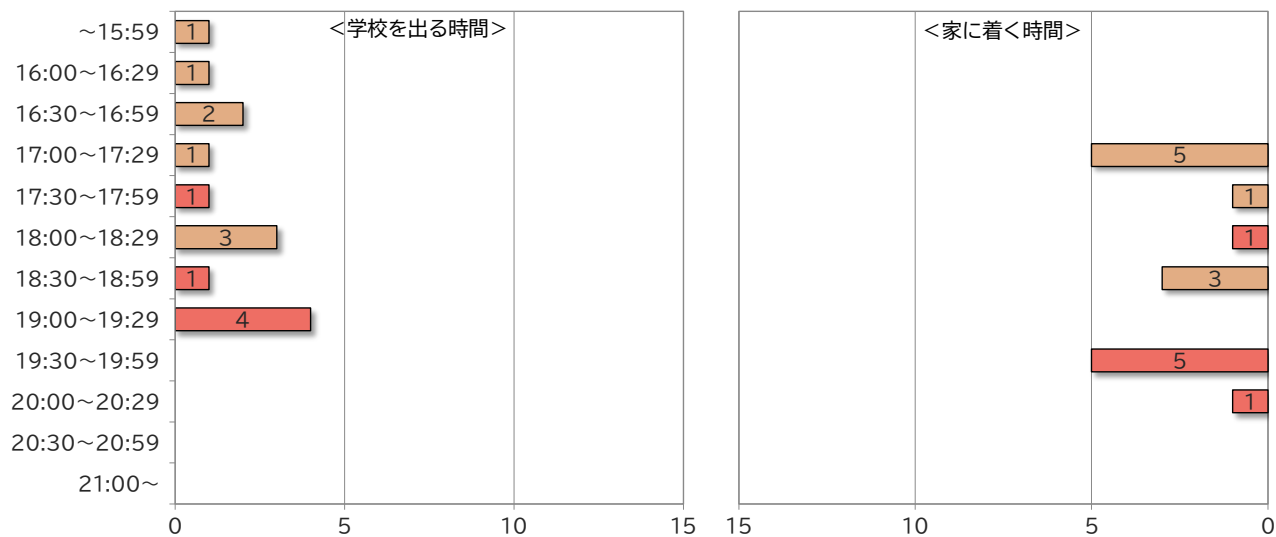


※凡例 ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

[鹿児島県立 鹿屋工業高等学校]

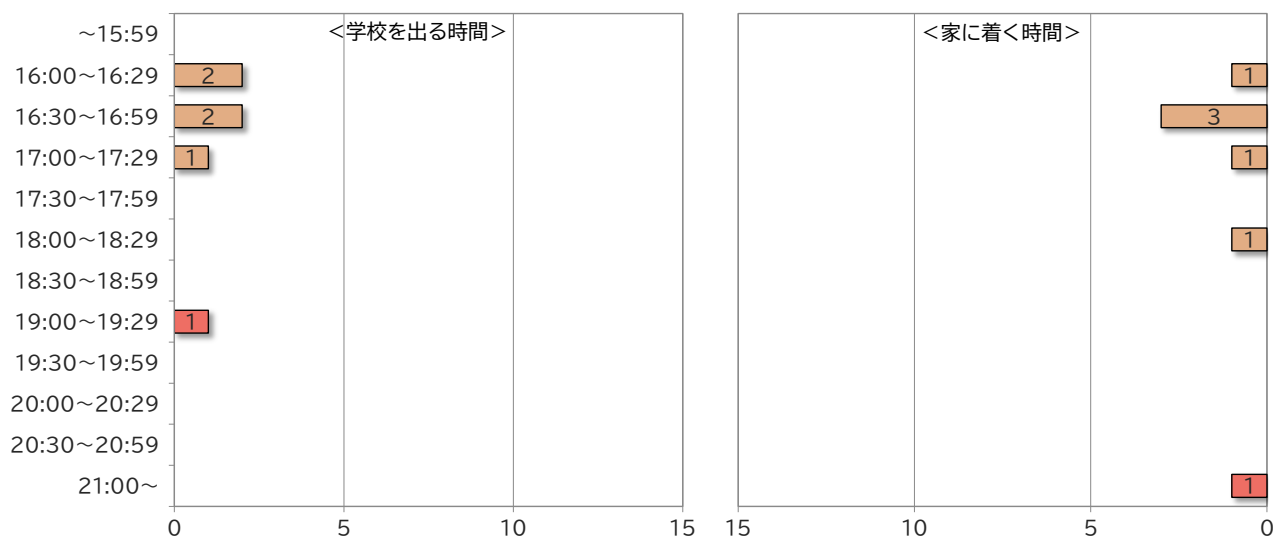


[鹿児島県立 鹿屋高等学校]

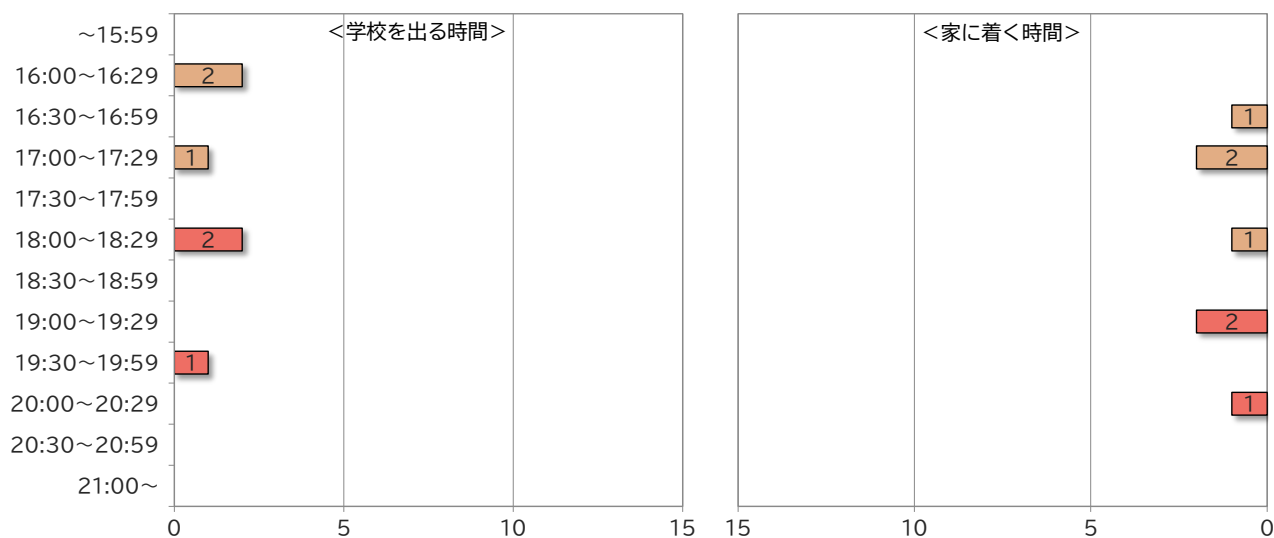


※凡例 ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

[鹿児島県立 鹿屋農業高等学校]



[鹿屋市立 鹿屋女子高等学校]



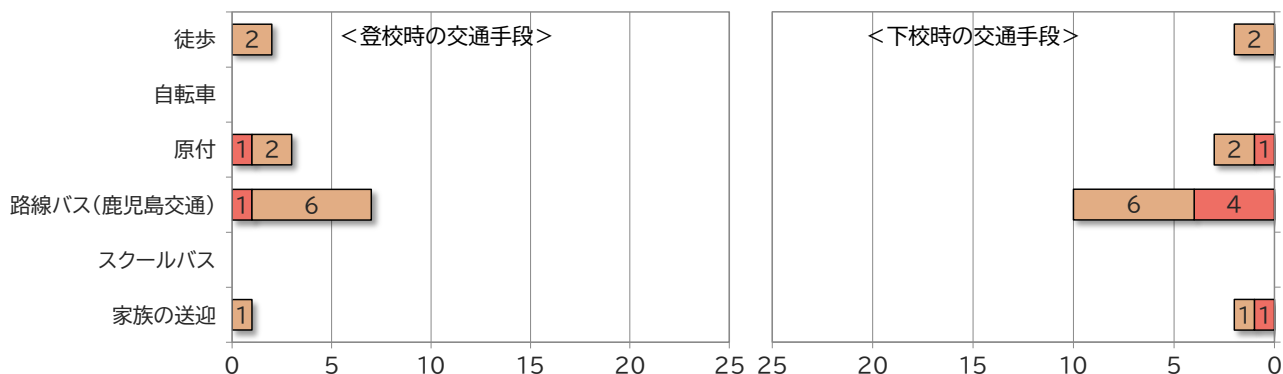
### (3) 通学手段について

#### ① 通学手段の選択状況

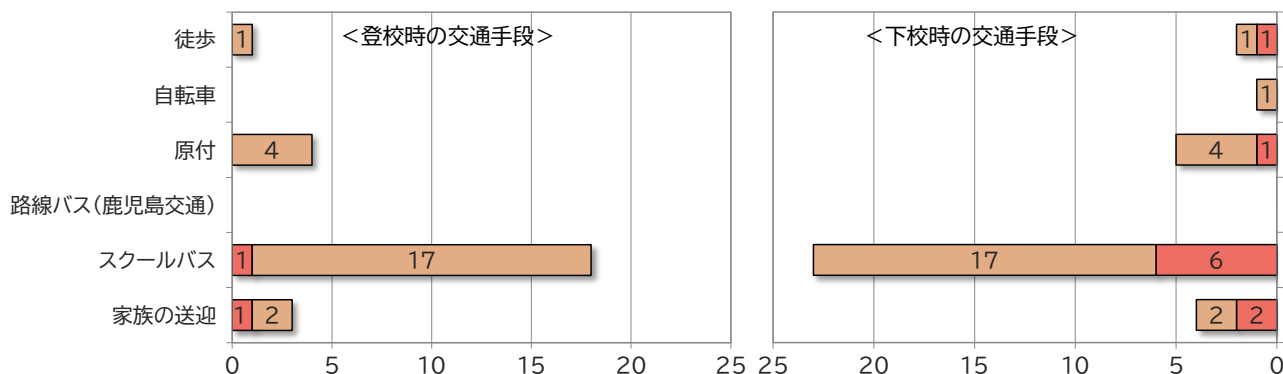
- スクールバスを運行している私立高校ではスクールバス利用が多くなっています。
- スクールバスを運行していない公立高校では路線バスや原付利用が多く、鹿屋市内の高校では下校時に家族の送迎を使っている人もいます。

※凡例 (登校時) ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人  
 (下校時) ■ 部活がある日 ■ 部活が無い日+部活が無い人

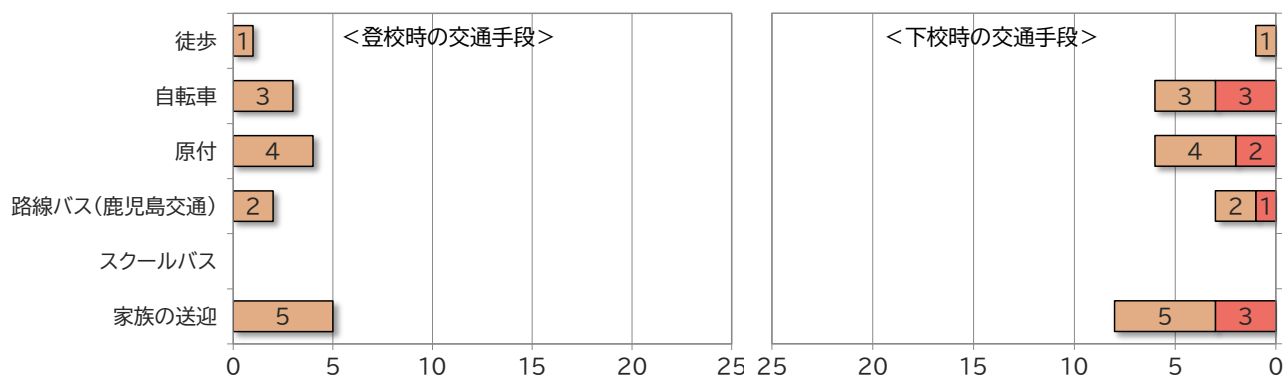
[鹿児島県立 志布志高等学校]



[学校法人川島学園 尚志館高等学校]

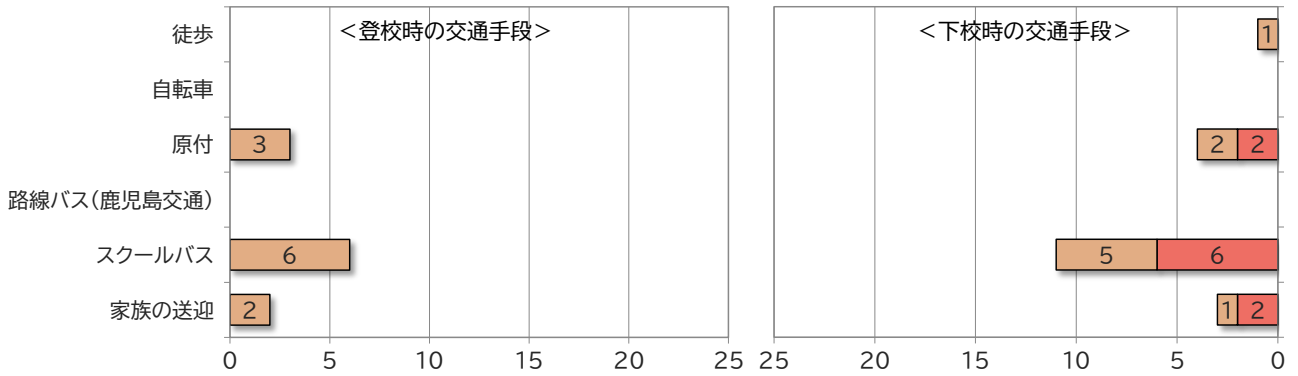


[鹿児島県立 串良商業高校]

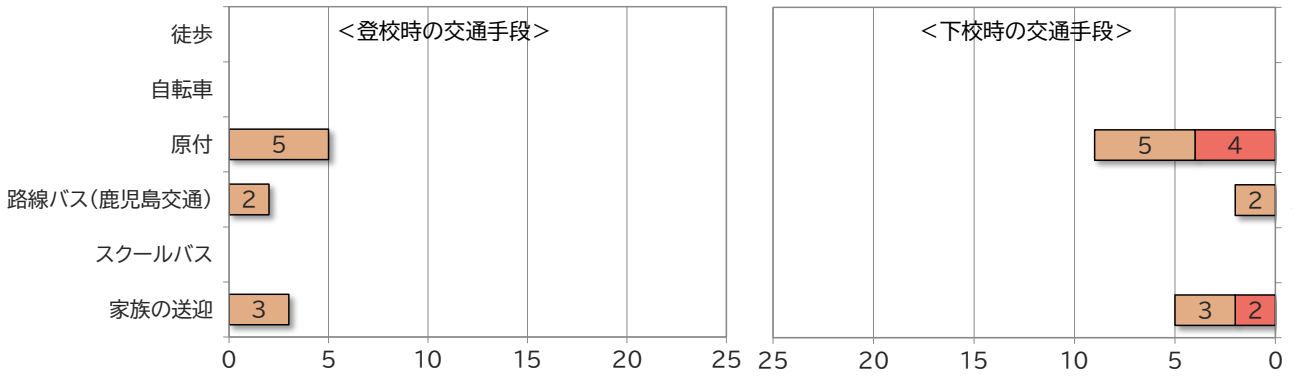


※凡例 (登校時) ■朝練がある日 ■朝練が無い日+朝練が無い人  
 (下校時) ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

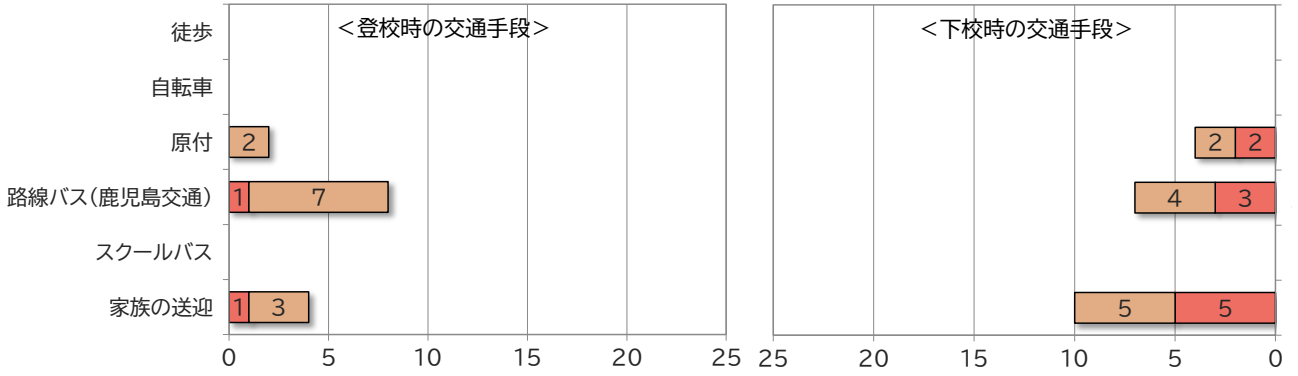
[学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校]



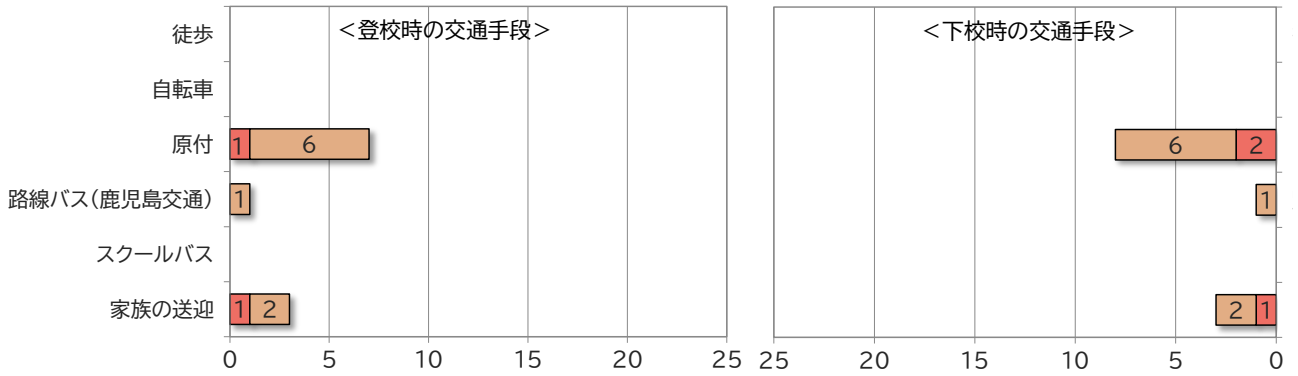
[鹿児島県立 鹿屋工業高等学校]



[鹿児島県立 鹿屋高等学校]

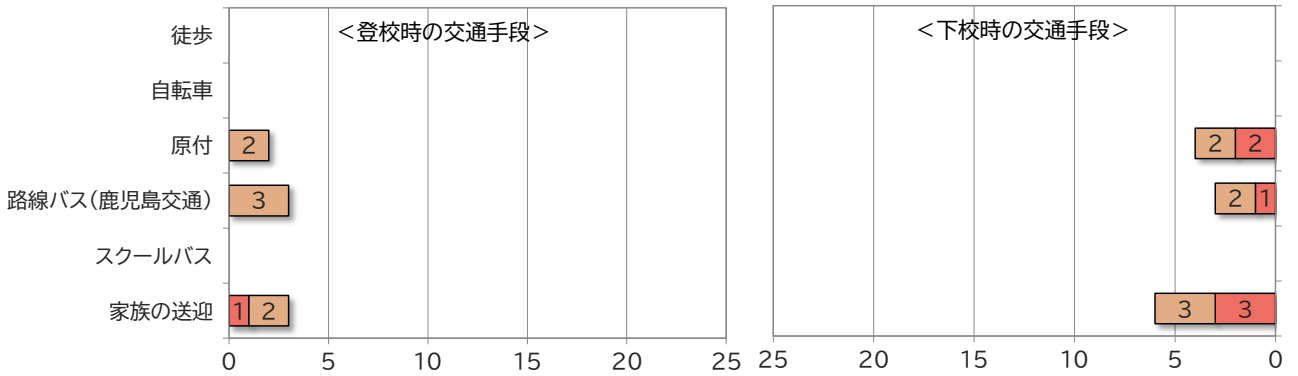


[鹿児島県立 鹿屋農業高等学校]



※凡例 (登校時) ■朝練がある日 ■朝練が無い日+朝練が無い人  
 (下校時) ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

[鹿屋市立 鹿屋女子高等学校]



② 状況別の通学手段の選択状況

[朝練の有無による登校時の通学手段の違い]

- 朝練のある日と無い日で通学手段に大きな違いはみられません。

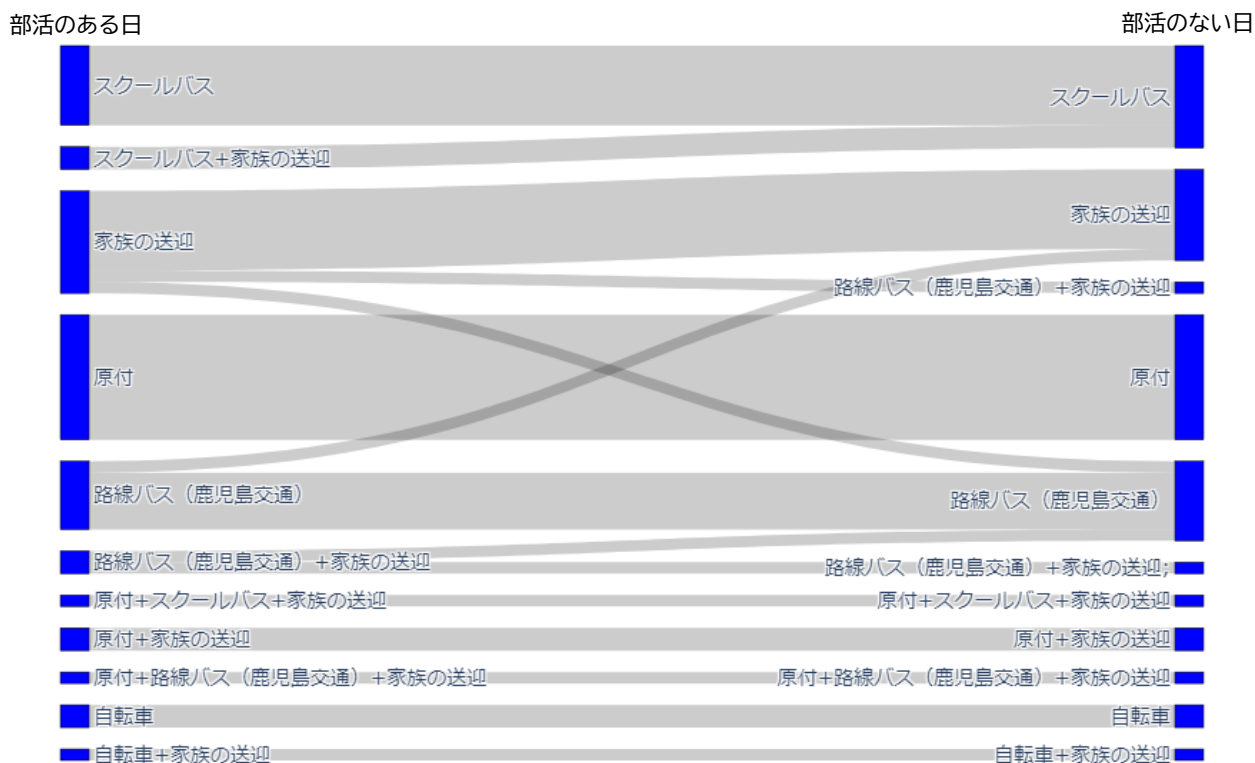
朝練のある日

朝練のない日



[部活の有無による下校時の通学手段の違い]

- 部活のある日と無い日で通学手段に大きな違いはみられませんが、部活のある日では家族の送迎を利用していたり、部活のある日または無い日でダイヤが合う場合に路線バスを使っている例が散見されます。



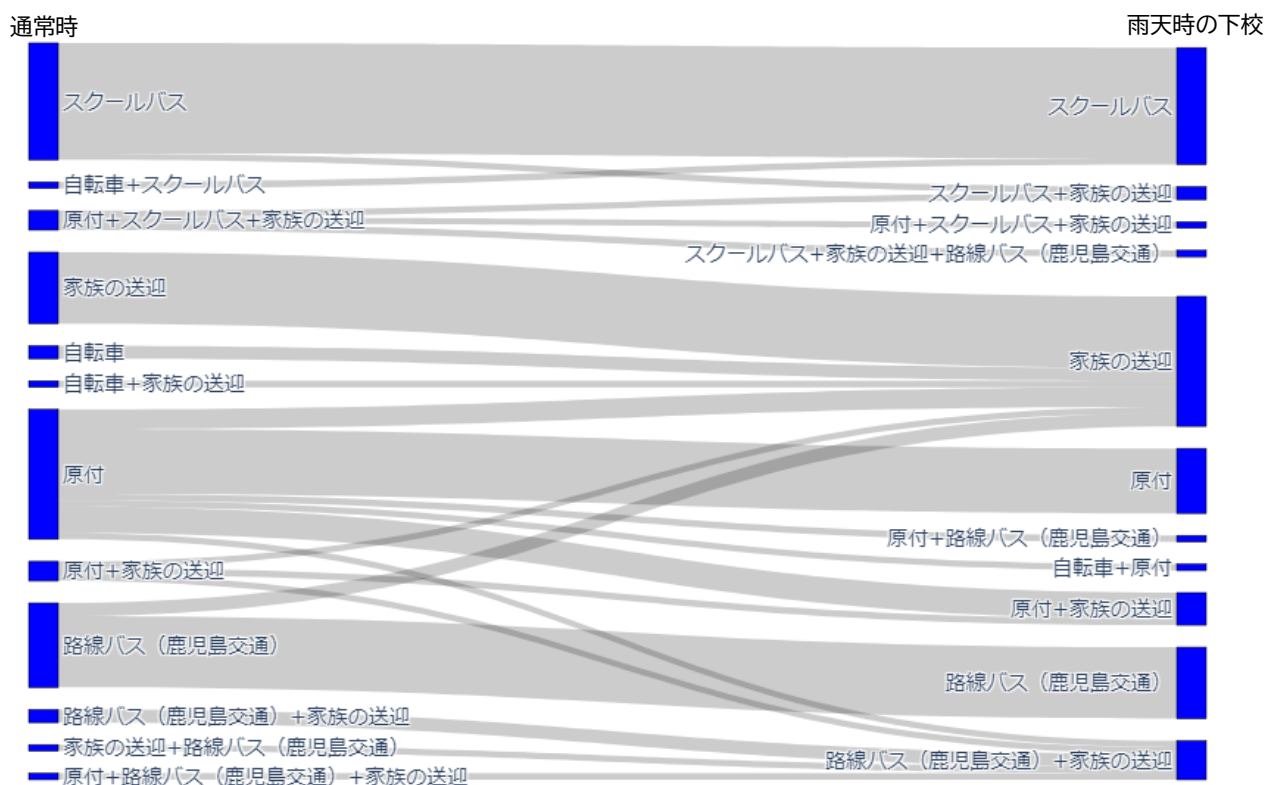
[通常時と試験期間における下校時の通学手段の違い]

- 原付やスクールバスなど自力で移動できる人は通常時と試験期間で通学手段の変化はみられません。
- 一方で、通常時に家族の送迎を利用している人は路線バスの利用もみられ、これは試験期間で保護者の送迎が難しいためと推測されます。



[通常時と雨天時における下校時の通学手段の]

- 原付や自転車、路線バスを利用している人が、家族の送迎に転換している例が多くみられます。雨天時に雨の中を濡れずに移動できる送迎利用が増えるためと推測されます。



## (4) 交通手段の選択理由

### ① 登校時の交通手段の選択理由

交通手段	選択理由	
徒歩・自転車	距離に関する理由	自宅から学校やバス停まで近いことを理由に挙げている。
原付	距離に関する理由	「遠い」「家から学校まで遠い」といった理由が多い。
	経済的な理由	「安いから」「バスの料金が安い」といった金銭的な理由が挙げられている。バスよりも原付の方が経済的であると考えている傾向にあると考えられる。
	時間の自由	「時間が自由だから」「自分の好きな時間に移動できる」といったように、移動時間の自由度を重視している傾向がある。
	利便性	「楽だから」「スクールバスに乗り遅れた時」など、利便性や時間の融通が利くことを理由に挙げている。
	必要性	「バイクでしか通えないため」「親の送迎が難しく原付を使えるから」といったように、他に選択肢がない場合や、交通手段が限られている場合がある。
路線バス (鹿児島交通)	距離に関する理由	「家から遠い位置に学校がある」「距離が遠いから」「学校まで遠い」といった理由がみられる。
	保護者の都合	「親の仕事」「親が送迎できないため」「朝、親が忙しいから」「保護者が送っていくのが難しい」など、親の送迎が難しいために路線バスを利用する例がみられる。
	交通手段としての利便性	「バス停まで車で行き、バスで学校に向かう」「バス停まで歩いて登校するから」「楽なため」など、バスを利用することが便利であるという意見がみられる。
	免許の有無	「原付の免許をとっていないから」といった理由から、他の交通手段を利用できないためにバスを選択している。
	時間的要因	「時間帯があっている」といった理由から、バスの運行時間が自身のスケジュールに合っていることも利用の決め手となっている可能性がある。
スクールバス	距離に関する理由	「遠いから」「家から学校まで遠いから」といった理由がみられる。
	親の都合	「親の都合」「送り迎えの必要がない」「安全で親の負担も少ない」など、親の送迎負担を減らすためにスクールバスを利用していることもある。
	安全性と利便性	「安全で親の負担も少ない」や「便利だから」「楽だから」といった理由が挙げられている。
	経済的な理由	「民間バスより安い」といった理由が挙げられており、経済的な観点からスクールバスが選ばれている。
家族の送迎	距離に関する理由	「距離が遠いため家族の送迎を頼んでいます」「家から学校まで遠いから」といったように、距離が遠いことが送迎を利用する理由となっている。
	保護者の職業や日常の動線	「親の仕事のついで」「母の仕事の通り道だからついで」「親の職場が学校近くだから」など、親の仕事のスケジュールや動線が子供の送迎に適しているために利用しているケースがある。
	利便性と快適さ	「楽だから」「バスは酔う」「徒歩、自転車、バイクでは遠い」といった理由が挙げられている。
	経済的な理由	「バス代がもったいない」「車の方が安そうだから」といった意見が挙げられている。
	状況に応じた対応	「スクールバスに乗り遅れた時」など、一時的な状況に応じて送迎を選択する場合がある。

② 下校時の交通手段の選択理由

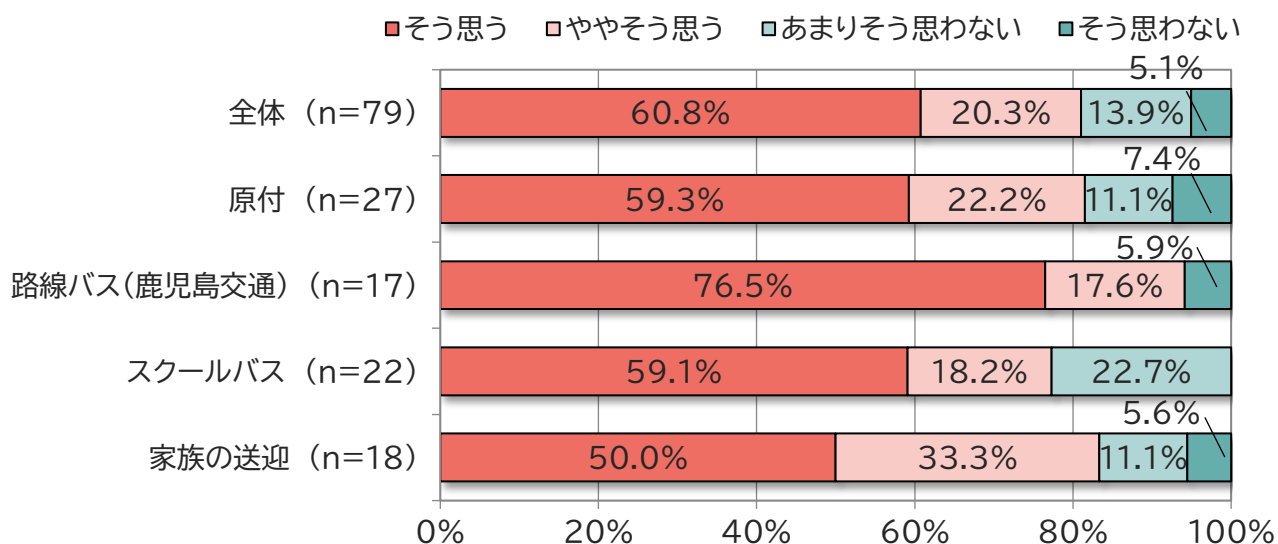
交通手段	選択理由	
徒歩・自転車	距離に関する理由	自宅から学校やバス停まで近いことを理由に挙げている。
原付	距離に関する理由	「遠いから」「家が遠いから」「距離が遠いため」といった理由が多い。
	経済的な理由	「安いから」「経済的理由」「バスより安価であるため」など、原付が経済的に有利であることが挙げられている。特に公共交通機関と比較して、長期的に見て経済的であると考えられている。
	時間の自由	「時間が自由だから」「帰りたい時に帰れるから」といった理由から、原付は時間の制約がなく、自由に移動できる手段として評価されているほか、「短時間での移動が可能のため」という回答もあり、速さも重要な要因である。
	利便性	「楽だから」「バイクが便利だから」など、利便性や快適さを理由に挙げている。
	代替手段の不足	「バスの時間がないため」「親の送迎が難しく原付を使えるから」など、他の交通手段が利用しづらい状況で原付が選択されている。
路線バス (鹿児島交通)	距離に関する理由	「家までの距離が長い」「学校から遠い位置に家があるから」「距離が遠いから」といった理由がみられる。
	保護者の都合	「親の仕事」「親の送り迎えが毎日は厳しい」「保護者が迎えに来るのが難しいから(忙しい)」「親が忙しいから」など、保護者の都合が大きな要因となって路線バスを利用する例がみられる。
	交通手段としての利便性	「楽」「楽なため」など、バスを利用することが便利であるという意見がみられる。バス停との距離も大きな要因である。
	免許の有無	「原付の免許をとっていないから」といった理由から、他の交通手段を利用できないためにバスを選択している。
スクールバス	距離に関する理由	「遠いから」「家から学校まで遠いから」といった理由がみられる。
	親の都合	「安全で親の負担もない」「送り迎えの必要がない」「迎えに来れない時があるから」など、親の送迎負担を減らすためにスクールバスを利用していることもある。
	利便性	「スクールバスの方が楽だから」「便利だから」といった理由が挙げられている。
	経済的な理由	「民間バスより安い」といった理由が挙げられており、経済的な観点からスクールバスが選ばれている。
家族の送迎	距離に関する理由	「家までの距離が長い」「遠い」「家から学校まで遠いから」といったように、距離が遠いことが送迎を利用する理由となっている。
	保護者の職業や日常の動線	「17時に祖父が仕事(鹿屋)を終えるので、帰り(串良に祖父が住んでいるため)に家に寄ってもらえるから」「鹿屋で母が仕事をしているから」「親の職場が学校近くだから」など、家族の仕事や行動パターンと学生の帰宅時間が一致している場合が多い。
	利便性と快適さ	「楽だから」「バスは酔う」といった理由が挙げられている。そのほか、「遅いため迎えに来れる」「遅くなるから」「部活終わりのバスが遅い時間になるから」「バスの時間があわないため」など、遅い時間や不規則な時間でも対応できる柔軟性が評価されている。
	経済的な理由	「車の方が安そうだから」といった意見が挙げられている。

## (5) 移動に関する認識について

※「全体」は回答者全員、「原付」「路線バス(鹿児島交通)」等、交通手段を明示しているものは通常時の登校ならびに部活が無い日の帰宅において各交通手段を選択している人を抽出している。

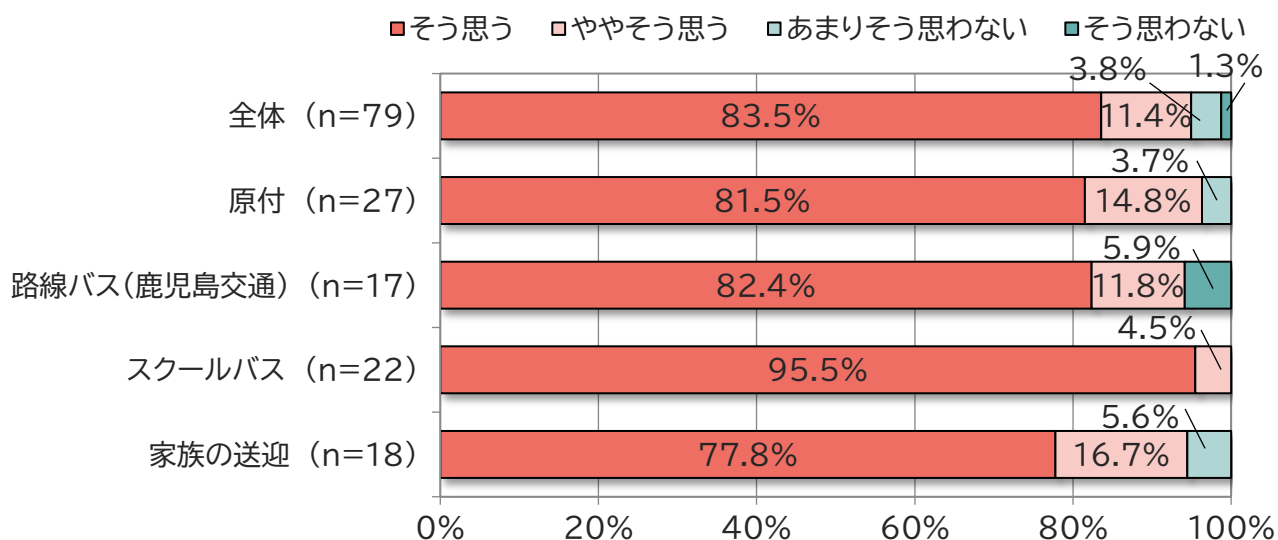
### ① 通学などで公共交通は自分自身にとって重要な交通手段であると思う

- 公共交通の重要性については、登下校時に路線バスを使っている人は「そう思う」「ややそう思う」と回答する人が 90%以上を占めているほか、その他の交通手段を使っている人も「そう思う」「ややそう思う」と回答している人が多く、あまり手段別に大きな違いはみられません。



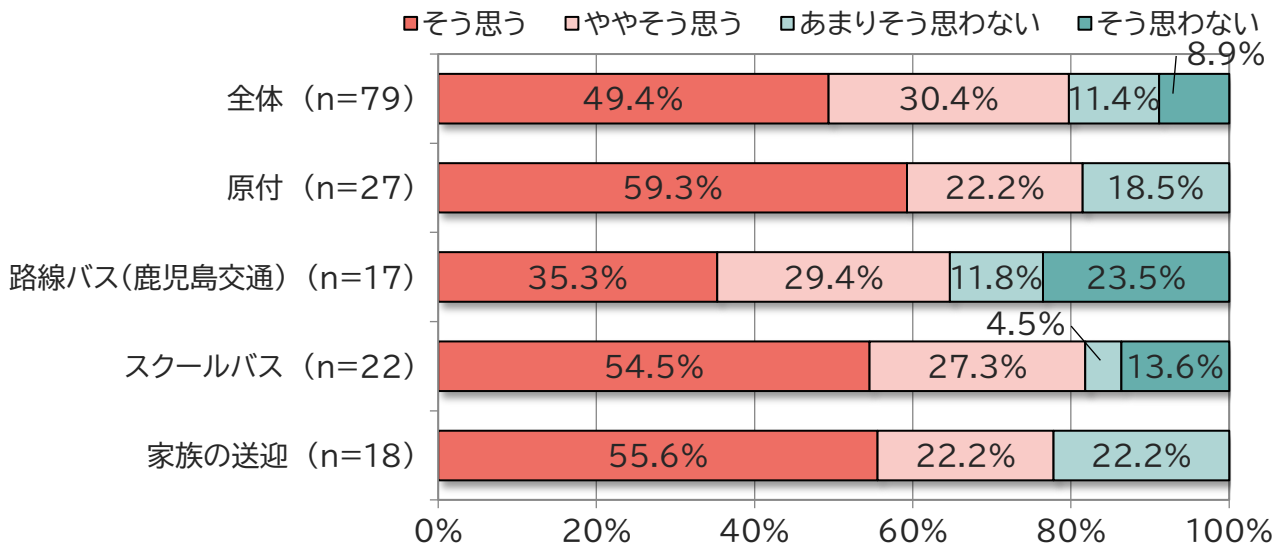
### ② 自動車を運転できない人にとって、公共交通は重要な交通手段である

- ①と同様の傾向で、自動車を運転できない人にとっての重要な手段であることは認識されています。



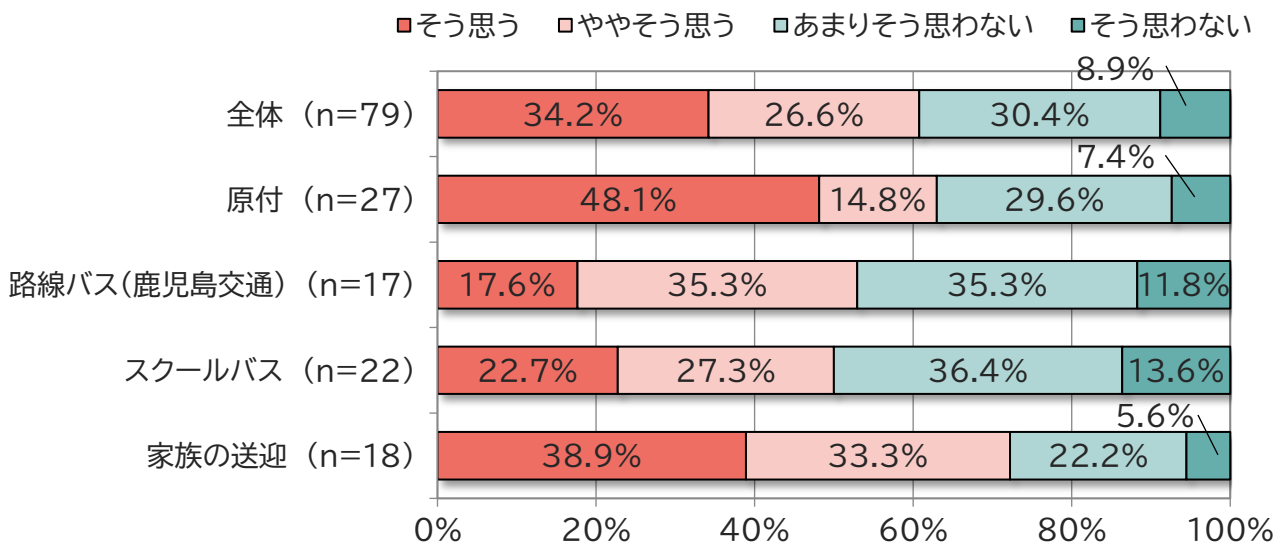
### ③ 公共交通は交通事故の減少に効果がある

- 路線バスを利用している人は「そう思う」「ややそう思う」と回答している人が相対的に少なく、あまり効果を認識されていません。



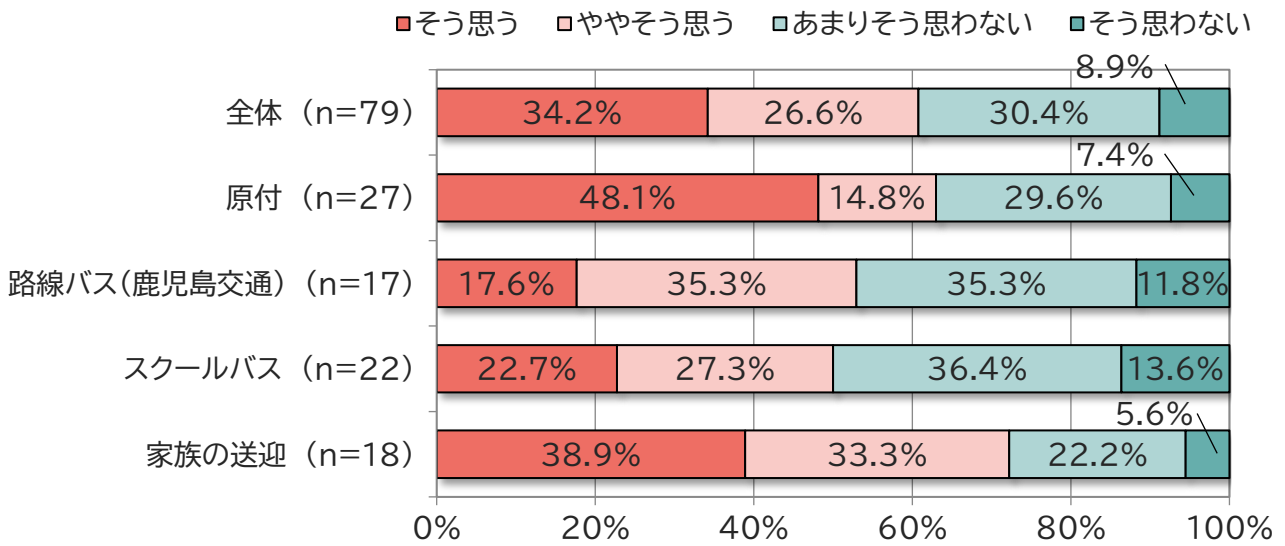
### ④ 公共交通はCO2 排出量の削減に効果がある

- 路線バス、スクールバス利用者は CO2 排出量削減にあまり効果が無いと考えている人が多くなっています。路線バスの車両が比較的古いことなどが影響している可能性が考えられます。
- 一方で、原付や家族の送迎を使っている人は、CO2 排出量の削減に効果があると回答している人が相対的に多くなっています。



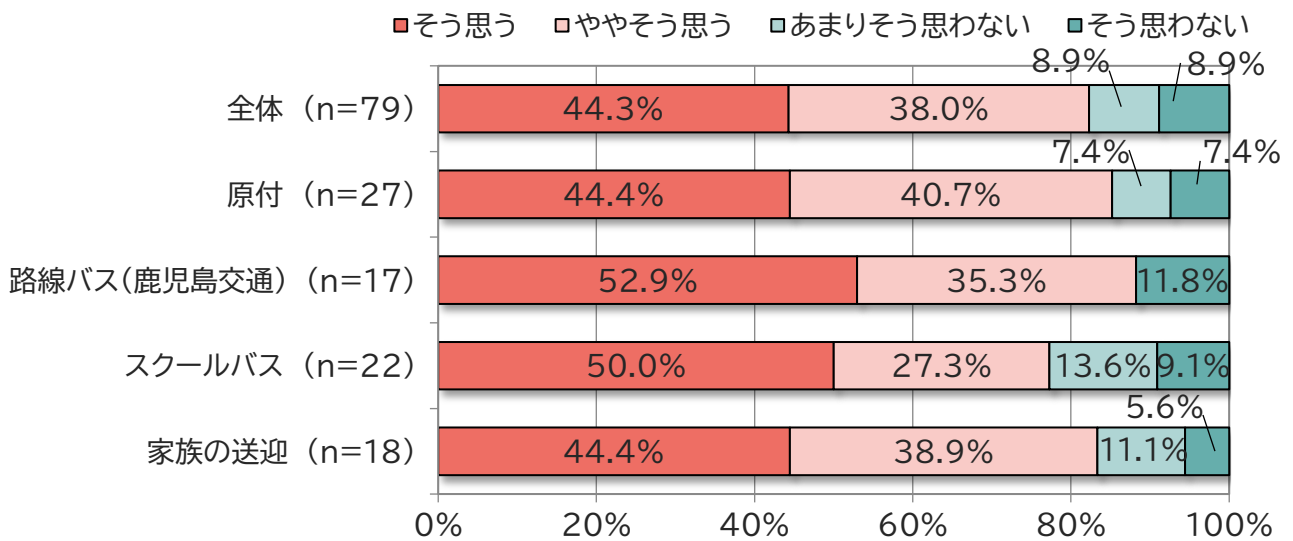
⑤ 公共交通ができれば、クルマやバイクを持たなくても良い

- 路線バスを利用している人は相対的に「そう思わない」「あまりそう思わない」と回答した人が多く、路線バスに対して不便さを感じている可能性があります。
- 一方で、家族の送迎を利用している人の半数は「そう思う」「ややそう思う」と回答しています。



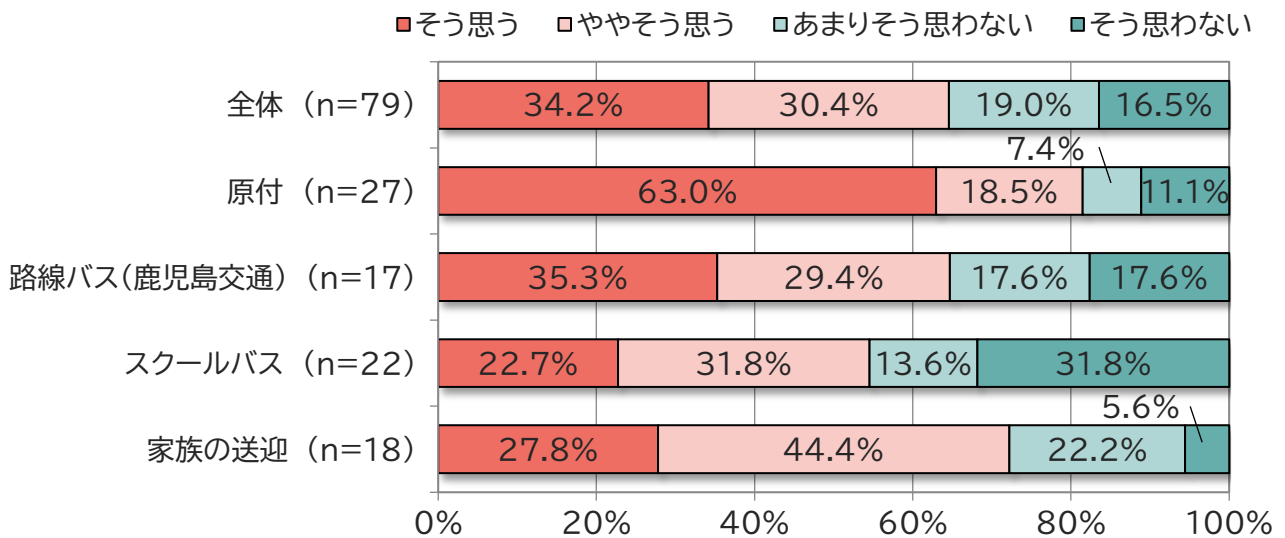
⑥ 公共交通は本を読んだり携帯を見たりできるので嬉しい

- 公共交通の特徴である「移動中に他のことができる点」については、多くの人々が認識しています。



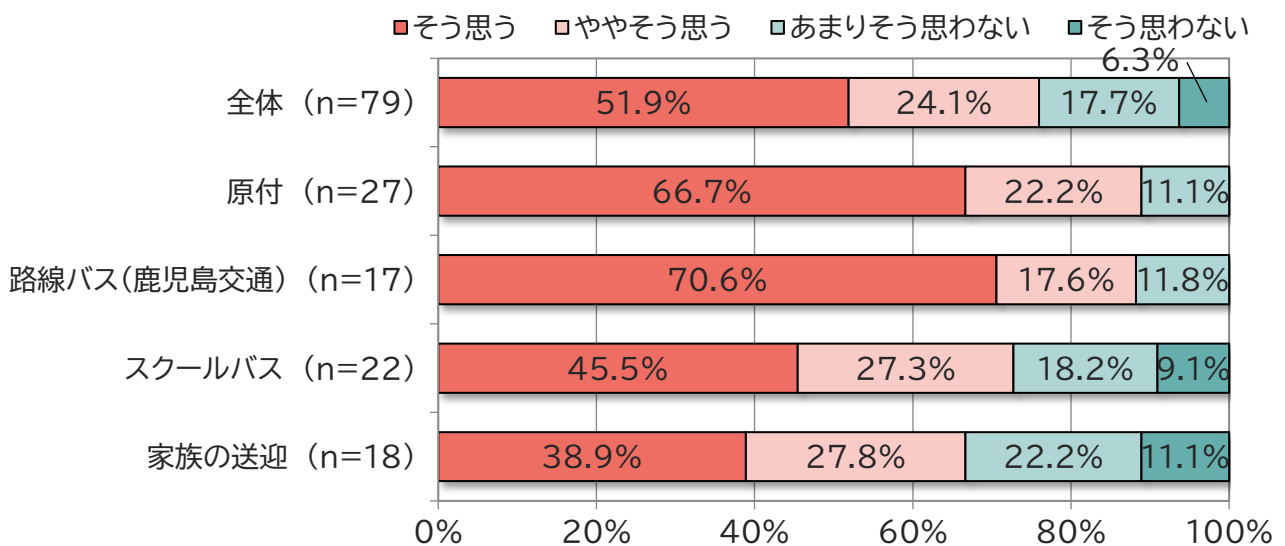
⑦ 家族に送迎してもらうことに申し訳なさや気兼ねを感じる

- 送迎してもらうことへの申し訳なさや気兼ねは、感じている人の割合が総じて多くなっています。
- 原付の場合は、悪天候時などに送迎してもらうことなど、あまり頻繁に送迎してもらう機会が少ないために申し訳なさや気兼ねをより感じている可能性が考えられます。



⑧ 公共交通ができれば、家族に送迎を頼まなくてよい

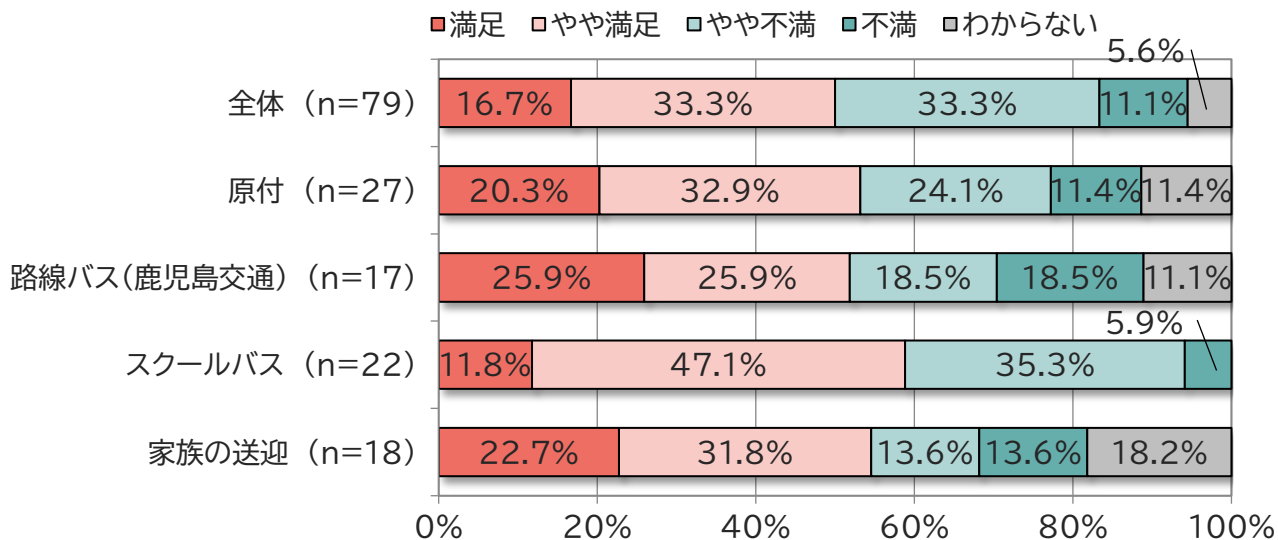
- 原付や路線バスを利用している人が「そう思う」「ややそう思う」と回答している人が多くなっています。これは、部活などで遅くなる時に公共交通が使えないことが理由と推測されます。



## (6) 交通の改善点・利用意向について

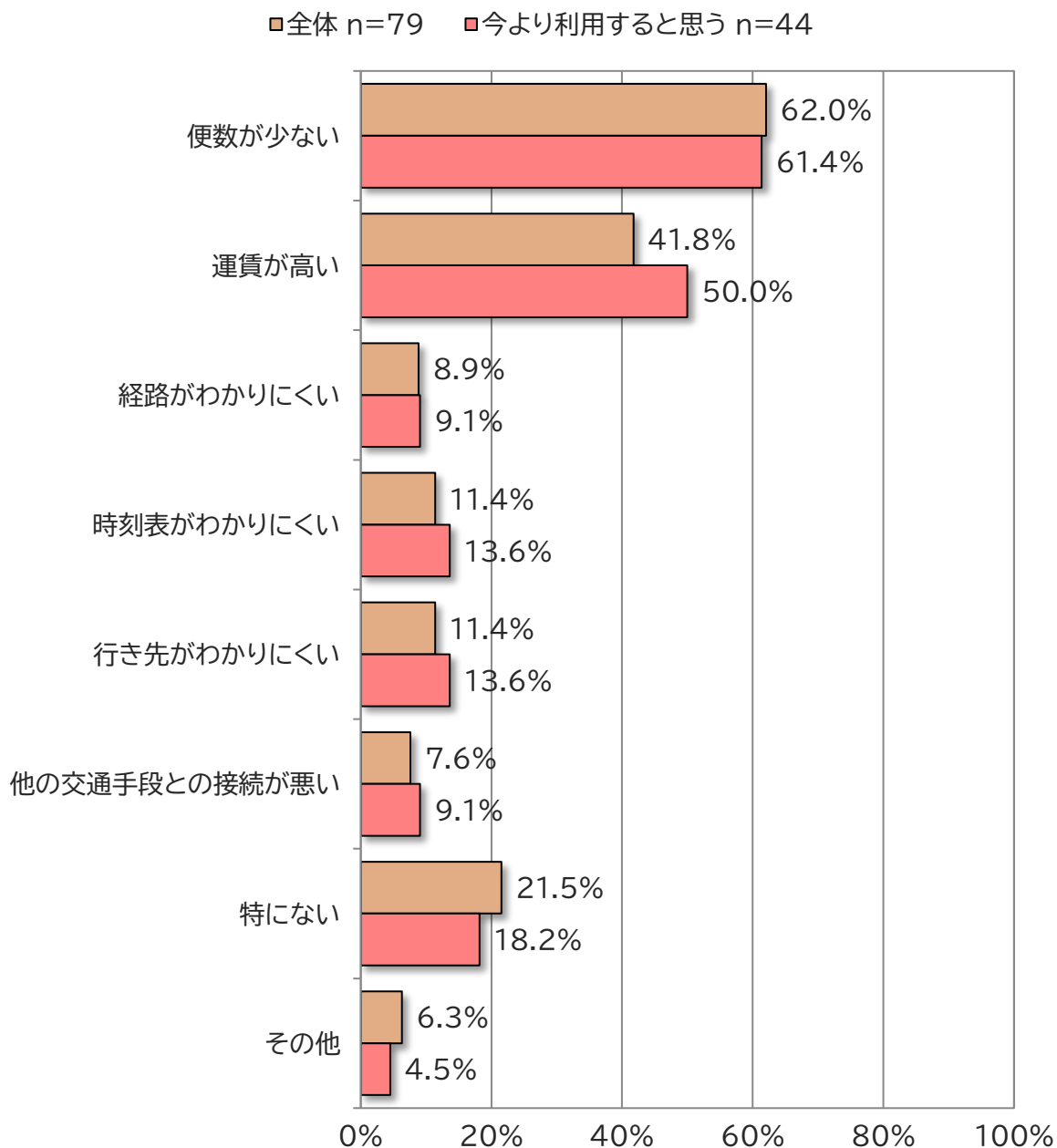
### ① 東串良町の公共交通の満足度

- 概ね半数の人は「満足」「やや満足」と回答しており、利用交通手段別に大きな傾向の違いはみられません。



## ② 公共交通を利用するにあたって改善してほしい内容

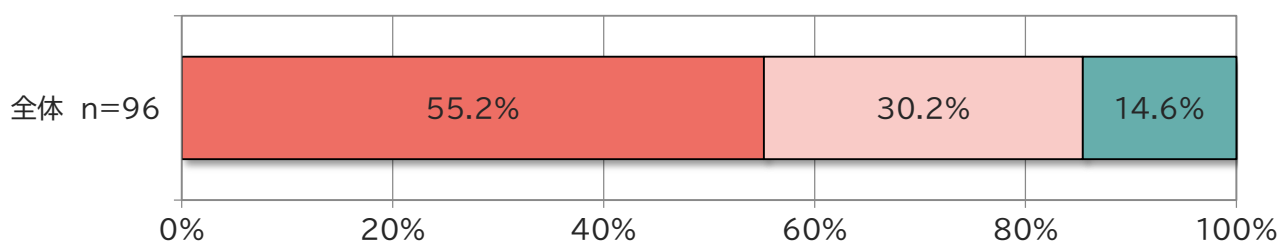
- 改善してほしい内容には「便数の少なさ」「運賃の高さ」が挙げられています。
- 改善後に利用意向がある人のみに抽出した場合も、傾向にあまり大きな違いはみられませんでした。



## ③ 改善された場合の利用意向

- 改善された場合の利用意向では、半数以上の方が「今より利用すると思う」と回答しています。

□今より利用すると思う □今と変わらず利用すると思う ■改善されても利用しないと思う



## (7) 自由意見

自由意見
1 つ便を増やして欲しい。混雑が減少すると思うから。
バス停に屋根があったら良いと思う
バス停の後ろの草や木が生い茂っていて、危ないのできれいにしてほしい。ベンチが壊れているところがあるので、新しくして欲しい。
バス停を増やして欲しい
ほんとに本数が少なすぎて バスを 1 便逃してしまうと 1 時間待ちが普通にあるからやめて欲しい。暇つぶしをするのが大変。もう少しバスの便を増やして欲しい。
交通費を安くし、道路を綺麗に広くし、事故 ZERO を目指す!!
昼帰りのときに、バスが遅い
町内の国道 448 号線を走る路線バスがあってもいいと思う
東池ノ原のバス停に屋根を付けてほしい。雨のときに非常に不便。

---

**東串良町地域公共交通計画(資料編)**

<令和7年3月策定>

発行	東串良町地域公共交通活性化協議会 (事務局:東串良町役場企画課)
住所	〒893-1693 鹿児島県肝属郡東串良町川西 1543 番地
電話	0994-63-3122

---

番号	ページ	項目	協議会意見(「-」は見直しによる修正)	対応・修正内容
1	1	5.計画の対象	(第三回協議会/谷口委員) ・17ページで、町民等が車両の運転を担う可能性について言及されているのにも関わらず、計画の対象は路線バス、タクシー、タクシー事業の3点で整合がとれていない ・計画の対象はあえて書かなくても良いと思う (第三回協議会/榊委員) ・公共交通を3つに限定しているのが問題。書きぶりを変えれば削除しなくても良いと思う ・公共ライドシェアを検討するのであれば、含めるような記載には	①路線バス、一般乗用タクシー、バス廃止路線代替タクシー運行事業は「計画策定時点の公共交通」に位置付け ②デマンド交通、自家用有償旅客運送は「今後導入を検討・想定する公共交通」に位置づけ、「等」の語句を追加
2	6	②公共交通サービスの提供が限定的	-	・400mの根拠を記載 ・「公共交通利用圏域」→「公共交通利用可能圏域」
3	14	5年後の公共交通ネットワーク	(第三回協議会/榊委員) ・「医療機関・商業施設が集積するエリア」が示されているが、P8の通院における移動状況では柏原地区への移動もみられる。柏原の医療機関の表示は必要ないのか	・誤解を招くため「医療機関・商業施設が集積するエリア」の表示は削除
4	15	3.東串良町の地域公共交通の役割	(第三回協議会/谷口委員) ①現時点で活用の有無が定まっていなければ、具体的な補助はあえて書かなくても良いと思う ②デマンド交通の役割にも、国の補助の活用について記載したほうが良い	①カッコ内「地域間幹線系統補助・車両購入に係る補助」の文言を削除 ②4ポツ目に地域公共交通確保維持事業の活用について明記(カッコ内にフィーダー補助の活用を想定していることを明記)
	15	4.地域公共交通確保維持事業の必要性	(第三回協議会/谷口委員) ・地域間幹線系統の必要性のみ記述されているが、デマンド交通についても記載したほうが良い	①地域内フィーダー系統補助の必要性についての文章追加 ②表中にデマンド交通の概要を追加
5	15	4.地域公共交通確保維持事業の必要性	-	・「地域公共交通確保維持改善事業を活用する…」→「地域公共交通確保維持事業を活用する…」(「改善」をトル) ・「垂水～鹿屋港～鹿屋～志布志(普通)」→「垂水～垂水港～鹿屋～志布志(普通)」
6	17	施策1-1	(第三回協議会/谷口委員) ・施策1-1「デマンド交通の導入」のスケジュールは、令和8年度の実証運行で良いのか。令和7年度の途中に行うということであれば国の支援メニューの活用も検討できると思う	・令和7年度途中から実証運行を開始するスケジュールに変更
7	18,21	施策1-3、評価指標②	(第三回協議会/榊委員) ・既存のバス停(3か所)の整備も検討しているのか ・評価指標の記載内容との整合性をとること	・施策1-3 2ポツ目で既存のバス停の改善について言及
	19,22	施策3-2、評価指標⑦	(第三回協議会/榊委員) ・「乗車体験会」とあるが唐突。目標や施策に関係する記述がない ・良い取り組みだと思うのでぜひ行ってほしい	P19 ①モビリティ・マネジメントの取組の例に、乗車体験会に関する内容を追加 P22 ②評価指標7のタイトルを「モビリティ・マネジメントの実施回数」から「利用促進に関する取り組み件数」に変更 ③評価指標の定義に「乗車体験会」の文言は残しつつ、モビリティマネジメント全般に取り組みのような記述に変更
8	22	評価指標⑤	-	・「3,707千円」→「2,792千円」 (「3,707千円」は「バス廃止路線代替タクシー運行事業」の事業費も含まれた数値。タクシー事業を除き、路線バスへの補助のみの数値に修正)
9	全体	計画書全体	(第三回協議会/野口委員) ・パブリックコメントでは、概要版もあわせて掲示した方が良い	・対応