

概要版

曾於市

地域公共交通計画

令和五年四月



1. 計画の目的・位置づけ

曾於市における年少人口割合が11.0%であるのに対し、65歳以上の老年人口割合は、41.5%（令和2年度国勢調査）に達しており、県平均（32.5%）、全国平均（28.6%）と比較しても高齢化が進行しています。特に市内周辺部の農村地域や中山間地域においては、より一層高齢化が進んでいる現状にあります。

このような少子高齢化に歯止めをかけ、過疎からの脱却をはかるために、これまでも過疎対策事業とともに交通網を充足すべく公共交通の整備に積極的に取り組んできました。しかし、これらの施策に一定の効果はあったものの、依然として人口減少が進んでおり、若年層の流出や高齢化の進行等による地域活力の低下、厳しい財政状況等、多くの課題を抱えています。

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりのためには「移動」は欠かせない存在ですが、人口減少による公共交通利用者の減少や全国的な運転手不足の深刻化等に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の維持が容易ではなくなっているため、公共交通に頼らざるを得ない高齢者等の交通手段の確保や、公共交通機関の空白地域等での交通手段の確保は、今後さらに深刻な問題となっていくことが予想されます。

一方で、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすと考えられるため、住民の足である交通網を整備・確保することは、本市において重要な課題であるといえます。こうした状況を踏まえ、本市の交通施策に関わる課題の解決に向け、地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定し、この計画を基にまちづくり・観光等と連動した持続可能な運送サービスの提供に取り組んでいくことを目的とします。

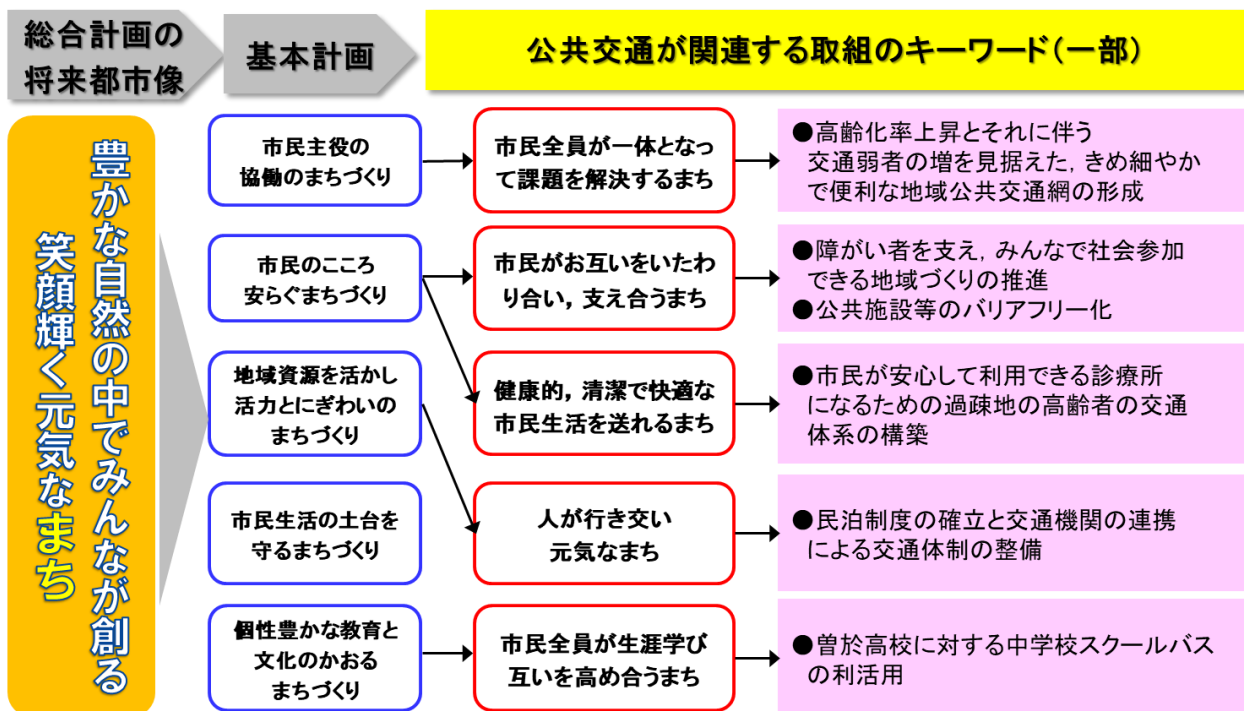


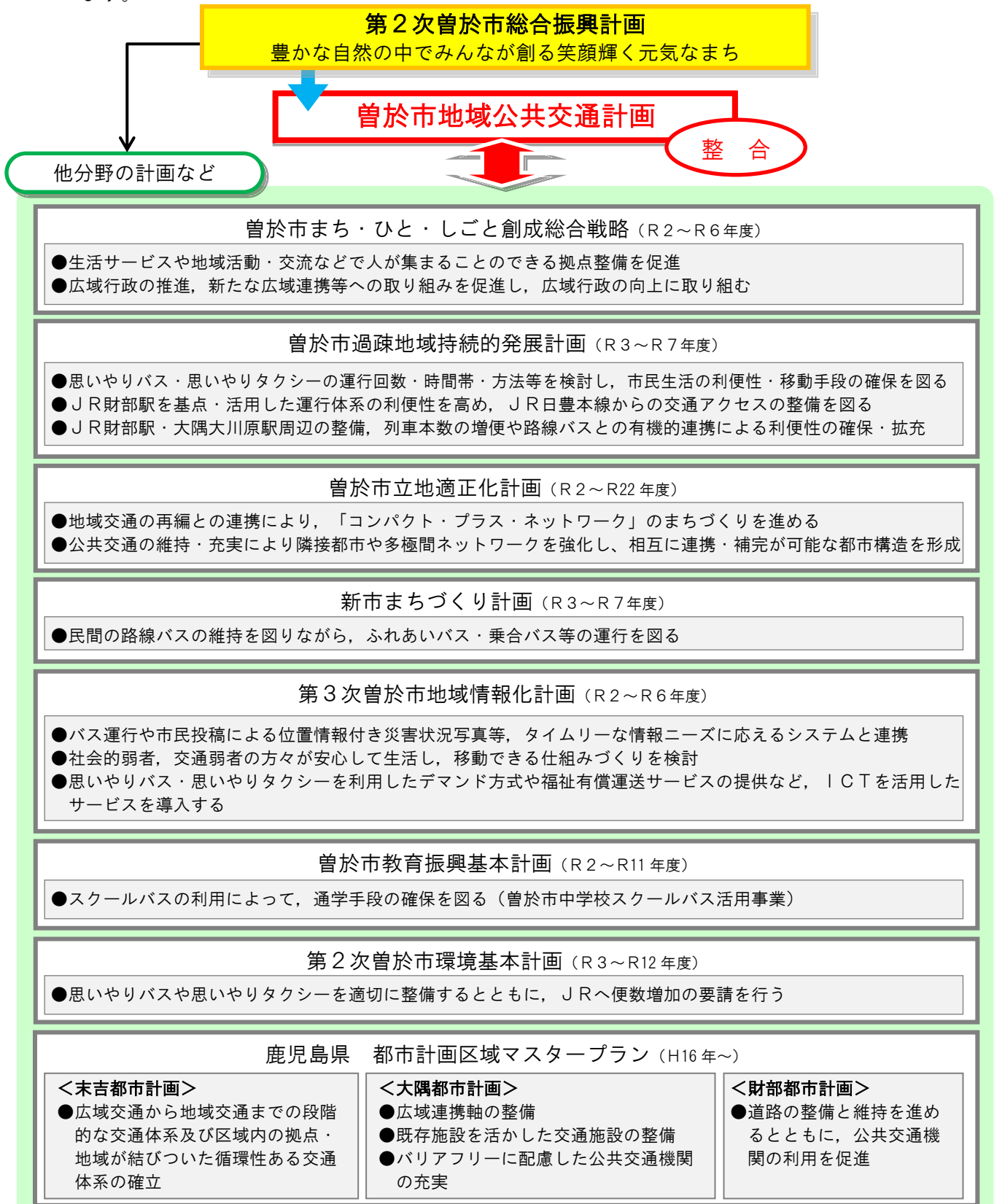
図 曾於市がめざす「まちづくりの目標」と公共交通に関連する政策・事業（一部抜粋）

計画区域	曾於市全域
計画期間	令和5年4月～令和10年3月（5年間）
作成主体	曾於市地域公共交通活性化協議会

1-4 計画の目的・位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「改正地域公共交通活性化再生法」に則り、曾於市のまちづくりの将来像を示す「曾於市総合振興計画」の推進に向けた「曾於市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにする地域公共交通の基本計画（マスタープラン）です。

「第2次曾於市総合振興計画」を最上位計画としつつも、「曾於市まち・ひと・しごと創成総合戦略」や「曾於市過疎地域持続的発展計画」等の関係計画との一体性を確保し、整合を図っています。



2. 曾於市の公共交通に関する課題

本市の公共交通の現状や特徴を踏まえ、「曾於市にとって望ましい公共交通のすがた」の実現に向けた課題は以下のとおりです。

■まちづくりが求めている公共交通

- ・ 高齢者・交通弱者等に対するきめ細かく便利な地域公共交通網の形成
- ・ 誰もが安心して外出と社会参加ができる装置
- ・ 活力とにぎわいのまちづくりとの連携
- ・ 既存資源の利活用による生涯教育サービスの享受

■これまでの地域公共交通の取組の検証

- ・ 鉄道とバス交通による人口カバー率は高いものの、市民の外出時間帯と公共交通サービスが合致しきれてない地域・時間帯が散見
例) 買い物通院が多い末吉地区内の回遊手段がタクシー等に限定
- ・ 14時台以降に外出需要が極端に低迷している中で思いやりタクシーが供給過多気味
—16時台以降の空便が極端に目立つ状況
—数日に1人程度しか乗降がないバス停が多数
—冗長なルートであるが、利用者が少なく、運行が非効率
- ・ 曾於市・志布志市に関係がある路線バス区間の便あたり利用者数は、約94%がジャンボタクシーサイズでも対応可能な人数
- ・ 思いやりタクシーの委託費用が極端に安い（国が財政支援する際の金額設定と大きく乖離している）
- ・ JRとバスの接続をみると、駅構内へのバス乗り入れ路線が限定的であり、乗り入れていたとしても乗り継ぎしにくいバスダイヤ設定

■公共交通に関する意向等

- ・ 市民が必要と考える日常生活支援策
- ・ 高齢者の運転免許返納意向と「タクシー」への期待
- ・ 公共交通を利用しない理由と改善指摘内容にみる今後の利用啓発（GX）PR拡大の必要性
- ・ 利用者・交通事業者の生の声

■社会の変化に求められる対応

- ・ 新型コロナウイルス感染症による公共交通事業者の厳しい経営状況から来る変化
（著しいサービス縮減等）
- ・ SDGs（持続可能な開発目標）
（交通政策は「11. 住み続けられるまちづくりを」と関連）
- ・ カーボンニュートラル

曾於市の公共交通に関する課題

1. 高齢者・交通弱者に対して、外出の便利さと安心感を持って移動できる環境づくり（住み続けられるまちづくりとの連動）が必要
2. 市の玄関口であるJR財部駅の拠点性向上・駅前活性化と観光まちづくりの連動による関係人口の拡大と地域活性化・移動需要創出による公共交通事業の持続可能性の向上が必要
3. 人口減少・高齢社会において、交通事業者と連携しつつ、市民・利用者一人ひとりが持続可能なまちづくりに向け、地域全体で公共交通を共創することが必要

3. 曾於市地域公共交通計画が目指すもの

3-1 本市における地域公共交通の基本方針

【1】高齢者・交通弱者に対して、外出の便利さと安心感を持って移動できる環境づくり

【2】市の玄関口であるJR財部駅の拠点性向上・駅前活性化と観光まちづくりの連動による関係人口の拡大と地域活性化・移動需要創出により公共交通事業の持続可能性を向上

【3】人口減少・高齢社会において、交通事業者と連携しつつ、市民・利用者一人ひとりが持続可能なまちづくりに向け、地域全体で公共交通を共創

※地域公共交通網の再構築及び将来に渡っての維持の観点から、運行費の国庫補助（地域間幹線系持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金。以下同じ）を活用する必要があります。

<曾於市の将来公共交通ネットワークイメージ>



注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期す。

■曾於市における公共交通の機能分担（案）

交通モード		役割	該当路線	
地域間交通	空港アクセス軸	・鹿児島県の空の玄関口である鹿児島空港等を連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担う。	○鹿児島交通(株) ・志布志駅前～岩川～鹿児島空港 ※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す	
	市外交流軸（鉄道）	・県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	○JR日豊本線	
	拠点間連携軸	・曾於市の各地域の中心市街地等と市外を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担う。 ・端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	○鹿児島交通(株) ・都城～岩川～鹿屋 ・都城～岩川～志布志 ○宮崎交通(株) ・都城～川原谷 ※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す	
	まちづくり促進軸	定住自立圏	・複数市町をまたぐ路線バス（廃止代替路線バス等）の中で、バス車両の投入妥当性が低い路線に対し、効率的運用（ダウンサイジング等）を図った乗合交通。	○廃止代替路線のコミュニティ交通化等による効率的運用 ・都城～牧之原 ・都城～財部
		財部拠点化促進	・市内の玄関口となるJR財部駅と市内3地区の中心市街地等を結ぶ。 ・通学や買い物、通院等の移動、市民や来訪者の地域間移動を担う。 ・財部駅・財部高校跡地を拠点とした公共交通網の整備としてタクシーの利活用やレンタサイクル等を末端交通としてセットで導入する。	○思いやりバス
地域内交通	まちなか回遊軸	・市内3地区の買い物や通院等の地区内移動を支援する。	○思いやりタクシー ・末吉地域周回線（仮） ・大隅地域周回線 ・財部地域周回線 ※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助や陸上交通：車両購入に係る補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す。	
	地域内移動軸	・市内の中心市街地（地区拠点）と各自治会を連絡する。 ・高齢者等の日常生活の移動を担う。 ・地域間交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有する。	○思いやりタクシー ※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助や陸上交通：車両購入に係る補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す。	
	タクシー	・タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ・鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。 ・きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者への対応を行う。 ・戸口輸送サービスを提供する。 ・駅や主要バス停を拠点とし、地域内外への複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。		
その他	スクールバス	・小・中学校の登下校時の移動手段。 ・学校行事など学校教育にかかる様々な用途で活用できる交通資源。		
	民間事業者の各種輸送サービス	・利便性の向上や移動が困難な利用者等を対象として実施する民間事業者の送迎、宅配、訪問診療等のサービス。 ・公共交通との連携によりサービスの持続性を高め、かつ市民のニーズに応じたサービスを提供することで、市民の日常生活をサポートする。		
※スクールバスや民間事業者による輸送サービス等も輸送資源としてとらえ、既存の公共交通によるサービスの提供が困難となる場合は、当該輸送資源との連携も検討する。				

3-2 計画の目標

本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

基本方針	評価指標	現況値	目標値 (R 9)	備考
【1】 高齢者・交通弱者に対して、外出の便利さと安心感を持って移動できる環境づくり	公共交通の人口カバー割合	97.3% (R 4実績)	98%以上	曾於市の総人口（令和2年国勢調査：33,310人）に占める公共交通のカバー人口の割合を算出。
	地域間幹線バス路線数	4路線 (R 4実績)	3路線以上	空港アクセス軸と拠点間連携軸を確保・維持。
	市民の外出時間帯における交通資源の提供	行き：7割 帰り：1割 (R 4実績)	行き帰りともに 7割以上	都城～志布志間の路線バスダイヤと通勤通学時間帯の行きの合致割合77.5%、帰りの合致割合12.4%の改善を指す。 思いやりタクシーダイヤと買い物・通院時間帯の合致割合は既に目標達成している。
【2】 市の玄関口であるJR財部駅の拠点性向上・駅前活性化と観光まちづくりの連動による関係人口の拡大と地域活性化・移動需要創出により公共交通事業の持続可能性を向上	南九州畜産獣医学拠点の利用者・来訪者をターゲットとした新たな移動サービスの実施	— (取組実績なし)	実施	アウトプット指標。
	JRと連携した地域活性化・鉄道愛着度向上等にかかる行事・イベントの実施回数	— (取組実績なし)	2回/年以上	6か月に1回以上実施する。
	タクシーの営業収入	1.94億円 (R 3実績)	2.15億円以上	コロナ禍前の実績値（R1：2.38億円）の90%以上回復させる。
	来訪者に対する公共交通の情報発信や、観光事業と連携した取組等の年間実施件数	— (取組実績なし)	年1回以上	
【3】 人口減少・高齢社会において、交通事業者と連携しつつ、市民・利用者一人ひとりが持続可能なまちづくりに向け、地域全体で公共交通を共創	市民・利用者1人あたり財政負担額 ※路線バスと思いやりバス・思いやりタクシーの市補助金額を年間利用者数で除することで利用者1人あたり財政負担額、各年度の3月末人口で除することで市民1人あたり財政負担額を算出。	利用者1人あたり 368円/人 市民1人あたり 2,526円/人 (R 3実績)	利用者1人あたり 370円/人未満 市民1人あたり 3,400円/人未満	今後の交通事業者の状況等を勘案。 ■現況値 <利用者1人あたり> 85,226,230円/231,382人 =368.33円/人 <市民1人あたり> 85,226,230円/33,743人 =2,525.75/人 ■目標値 <利用者1人あたり> 100,000,000円/270,000人※1 =370.37円/人 <市民1人あたり> 100,000,000円/29,299人※2 =3,413.09/人 ----- ※1：バス利用者数を270,000人とした ※2：将来人口予測をもとに令和9年総人口を29,299人（直線近似で試算）とした
	年間バス利用者数 ※路線バスと思いやりバス・思いやりタクシーの利用者数の計	231,382人 (R 3実績)	270,000人以上	コロナ禍前の実績値（R1：300,470人）の90%以上回復させる。

※運行費の国庫補助対象系統、運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載。

3-3 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次のとおりです。

表 取組の実施時期及び実施主体

基本方針	取組
<p>【1】 高齢者・交通弱者に対して，外出の便利さと安心感を持って移動できる環境づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 既存地域公共交通の確保・維持 ② 公共交通の運転手の確保 ③ 送迎サービス等との連携促進の検討 ④ 公共交通の再編により新たに生じる公共交通空白地域に対する代替手段の検討 ⑤ 市民等にわかりやすい公共交通の情報提供
<p>【2】 市の玄関口であるJR財部駅の拠点性向上・駅前活性化と観光まちづくりの連動による関係人口の拡大と地域活性化・移動需要創出により公共交通事業の持続可能性を向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 新モビリティサービスの導入 ② 鉄道を最大限活用した行事・イベント等の開催 ③ 観光まちづくりに合致した周遊ネットワークの形成 ④ 来訪者にわかりやすい交通情報の発信 ⑤ 交通事業の収益向上プロジェクトの実施
<p>【3】 人口減少・高齢社会において，交通事業者と連携しつつ，市民・利用者一人ひとりが持続可能なまちづくりに向け，地域全体で公共交通を共創</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 地域と一体となり利用を促進し支える仕組みづくりの導入 ② 交通事業者・地域と連携した効果的な地域公共交通の運行・運営

内容	実施時期						実施主体								
	■ 検討, ■ 実施, ■ 実証実験						曾於市	協議会	鹿児島県	住民等	地域団体	観光関係者	鉄道	バス	タクシー
	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	それ以降									
・公共交通の維持・活性化や効率的運用に向けた再編, 広域圏の公共交通との連携強化を行います。	■	■	■	■	■	■	○	○	○				○	○	○
・交通事業者は国・県の支援も活用しつつ運転手確保に取組み, 市も必要な支援を行います。	■	■	■	■	■	■	○	○	○	○	○	○	○	○	○
・民間サービス事業者との協働を含めて輸送資源の総動員による市民の日常生活支援の仕組みを検討します。	■	■	■	■	■	■	○	○	○	○	○				○
・タクシーを積極的に利活用するほか, 複合的なサービス展開のもと日常生活支援を行います。	■	■	■	■	■	■	○	○	○	○	○				○
・誰もが利用しやすく, 分かりやすい情報発信を官民連携で進めます。	■	■	■	■	■	■	○	○	○	○	○	○			○
・南九州畜産獣医学拠点の整備に伴って, 自転車やタクシーの利活用等を調査研究・検討します。	■	■	■	■	■	■	○	○	○		○				○
・鉄道(駅前広場・駅舎・車両等)を最大限活用した賑わいづくり・公共交通の愛着度向上等を行います。	■	■	■	■	■	■	○	○	○		○	○	○		○
・既存公共交通や自転車を活用して, 市内周遊しやすいアクセス手段の充実を図ります。	■	■	■	■	■	■	○	○	○		○	○	○		○
・公共交通ガイドブック等の作成のほか, SNS等を活用した効率的・効果的な情報発信の検討を行います。	■	■	■	■	■	■	○	○				○	○		○
・交通事業者と観光関係者が協力した企画・プロジェクトを検討・実施し, 市はそれを支援します。	■	■	■	■	■	■	○	○			○	○	○	○	○
・地域住民と一緒に利用目標値等を定め, それを検証し, 必要に応じて運行方式の見直し等を検討します。	■	■	■	■	■	■	○	○		○	○		○		○
・公共交通情報の周知徹底のほか, 運行委託事業者への委託契約を見直し, 持続可能な運行を目指します。	■	■	■	■	■	■	○	○		○	○		○	○	○

3-4 目標達成に向けたマネジメント

3-4-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「曾於市地域公共交通活性化協議会」で行います。また、複数の事業者と連携をして、複数の取組を包括的なプロジェクトとして実施します。その実施の中心役が「曾於市地域公共交通活性化協議会」です。

3-4-2 マネジメントの進め方

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度には、すべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

5カ年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間（5カ年）	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

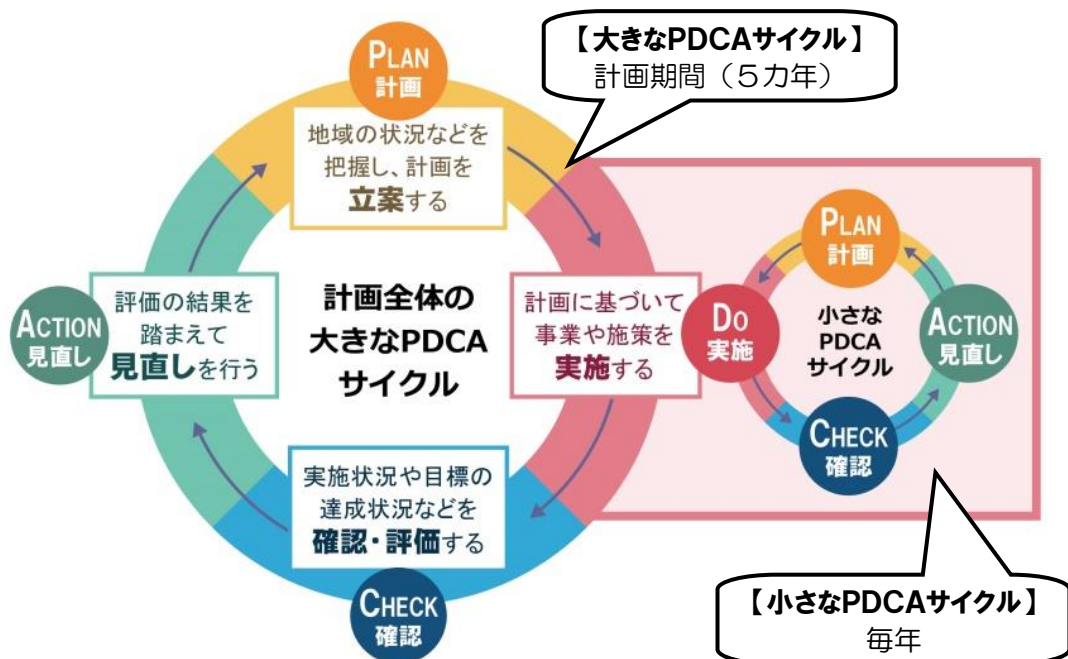


図 PDCAサイクルのイメージ

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

基本方針	評価指標	モニタリング実施時期
【1】 高齢者・交通弱者に対して、外出の便利さと安心感を持って移動できる環境づくり	公共交通の人口カバー割合	毎年 (市保有データによる)
	地域間幹線バス路線数	毎年 (市保有データによる)
	市民の外出時間帯における交通資源の提供	毎年 (市保有データによる)
【2】 市の玄関口であるJR財部駅の拠点性向上・駅前活性化と観光まちづくりの運動による関係人口の拡大と地域活性化・移動需要創出により公共交通事業の持続可能性を向上	南九州畜産獣医学拠点の利用者・来訪者をターゲットとした新たな移動サービスの実施	毎年 (市保有データによる)
	JRと連携した地域活性化・鉄道愛着度向上等にかかる行事・イベントの実施回数	毎年 (市保有データによる)
	タクシーの営業収入	毎年 (交通事業者保有データによる)
	来訪者に対する公共交通の情報発信や、観光事業と連携した取組み等の年間実施件数	毎年 (交通事業者保有データによる)
【3】 人口減少・高齢社会において、交通事業者と連携しつつ、市民・利用者一人ひとりが持続可能なまちづくりに向け、地域全体で公共交通を共創	市民・利用者1人あたり財政負担額	毎年 (市・交通事業者保有データによる)
	年間バス利用者数	毎年 (市・交通事業者保有データによる)

3-4-3 PDCAの年間スケジュール(予定)

計画策定後、2年目以降は、前年の取組事業の進捗状況及び評価指標の数値の整理を行い、曾於市地域公共交通活性化協議会において検証を行い、必要に応じて計画や事業の見直し等を行います。年間のスケジュール(予定)を以下に示します。

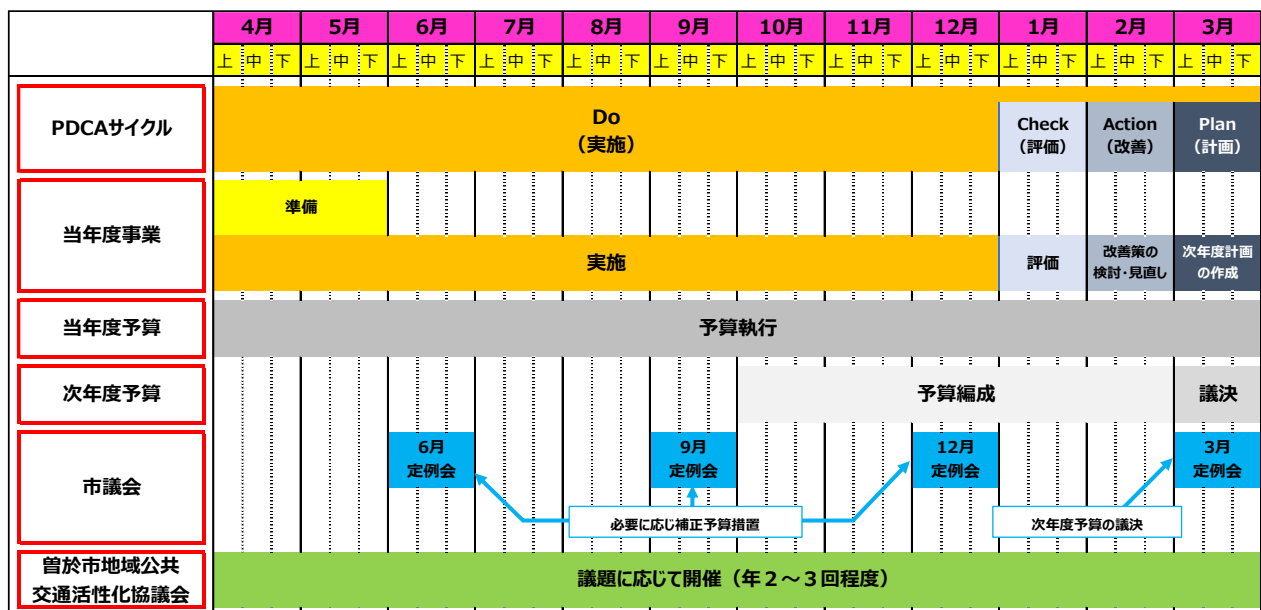


図 年間スケジュール(予定)

令和五年三月 監修

発行・編集

曾於市地域公共交通活性化協議会
事務局 曾於市役所 企画政策課

〒899-8692 鹿児島県曾於市末吉町二之方1980番地
TEL / 0986-76-1111 (代表)
HP / <https://www.city.soo.kagoshima.jp/>
Email / kikaku@city.soo.lg.jp