

3. これまでの地域公共交通の取組の検証

3-1 鉄道とバス交通による人口カバー状況

- 令和2年国勢調査のメッシュ人口と、現行のJR駅とバス停の勢力圏を重ね合わせて、公共交通による人口カバー率を算出しました。
- 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は32,397人となっており、カバー人口率は97.3%です。
- つまり、**市民の大多数(97.3%)が鉄道やバスのサービスを身近で享受できる環境が構築できていることとなります。**
- なお、タクシー事業者ヒアリングによると、**今後タクシー運転手不足等が起因してサービス困難となる地域(タクシー空白地域)は存在しません。**

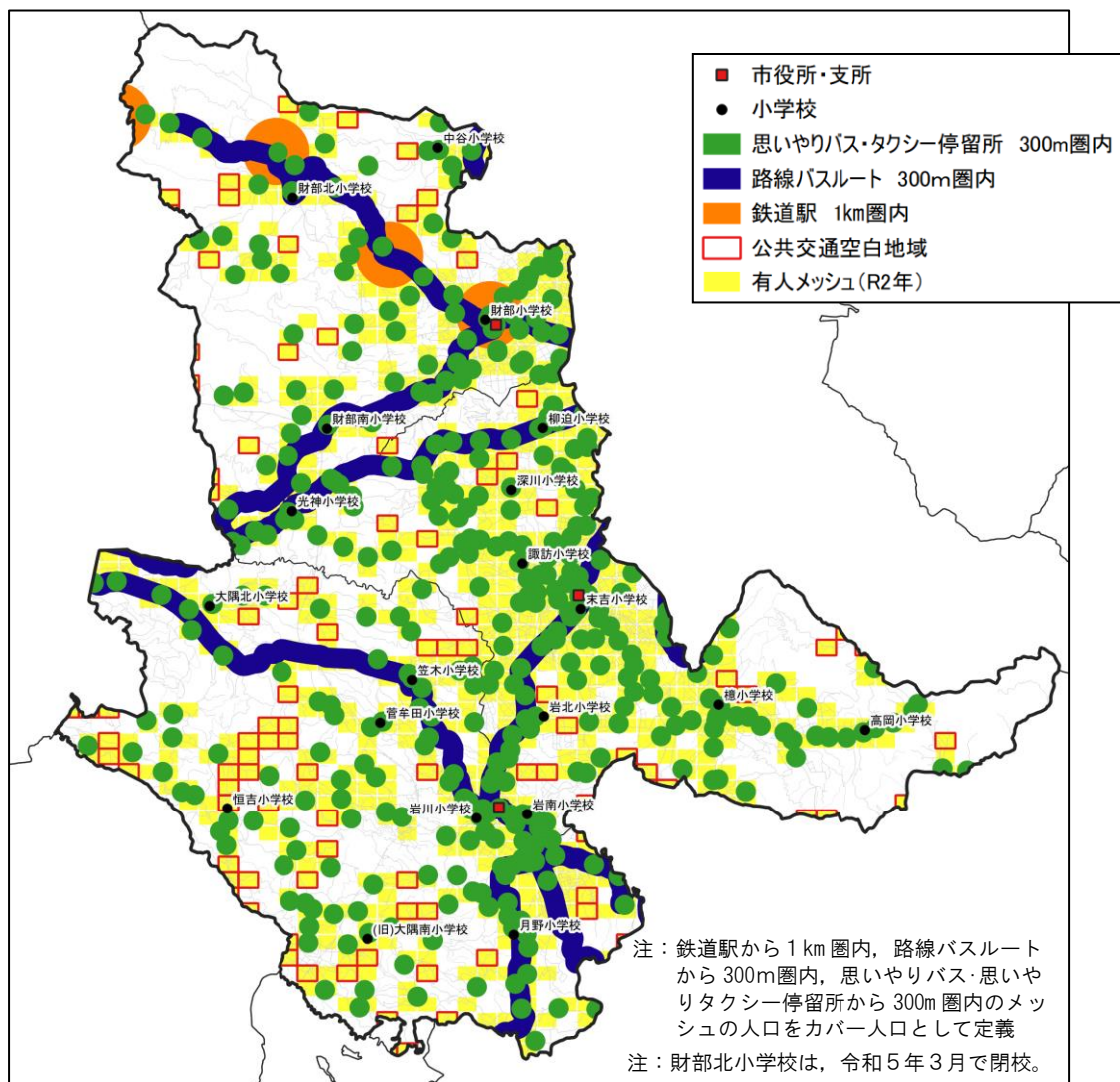


図 人口分布状況と鉄道・バス勢力圏の関係性

資料：令和2年国勢調査

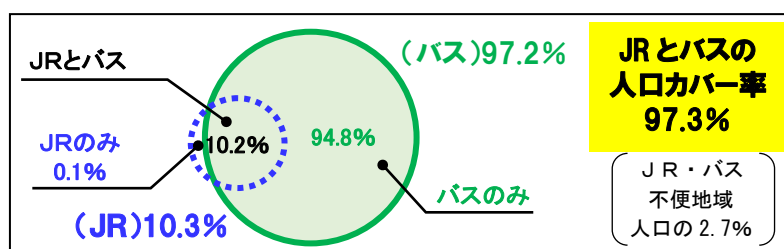


図 公共交通の人口カバー状況

3-2 市民の外出実態と公共交通サービスとの合致状況の検証

- 市民アンケート結果を踏まえつつ、市民の外出実態とバスサービスの適合状況を分析しました。下図から明らかとなっており、**通勤・通学時間帯や買い物・通院時間帯とバスダイヤ(思いやりバス・タクシー)は、時間帯によって合致していない部分がある**ことが分かりました。
- つまり、**利用者目線にたったバスサービスの運行が出来るよう、今後も必要に応じて改善していくことが必要です。**

3-2-1 思いやりタクシー乗り込み調査結果からみる利用者の外出目的

- 思いやりタクシーの多くは「買い物・飲食」、「娯楽・レジャー」、「通院・デイサービス」に利用されています。

表 思いやりタクシー利用者の主な外出目的

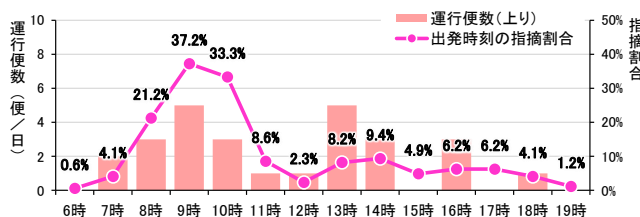
	回答数	割合
通勤	0	0.0%
通学	0	0.0%
買い物・飲食	41	71.9%
通院・デイサービス	9	15.8%
観光	0	0.0%
娯楽・レジャー	18	31.6%
見舞	0	0.0%
業務・仕事	0	0.0%
私用	7	12.3%
その他	8	14.0%

n=57

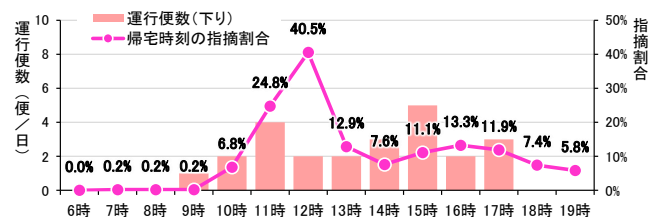
3-2-2 外出目的別の移動時間帯と思いやりタクシー運行時間帯のマッチング分析

- 市民の買い物・通院の外出時間帯（地区別）と思いやりタクシーの運行時間帯をみると、末吉地区は概ね外出とダイヤが合致していますが、大隅地区と財部地区の9～10時台の行きにはダイヤが対応できていません。
- 14時台以降の買い物・通院の外出需要が極端に低迷しています。

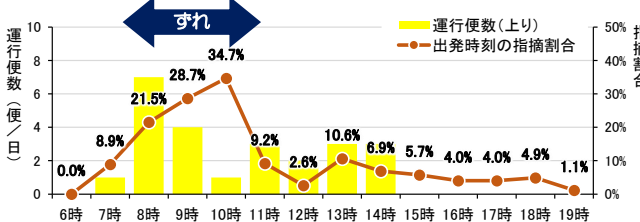
【末吉地区（行き）】



【末吉地区（帰り）】



【大隅地区（行き）】



【大隅地区（帰り）】

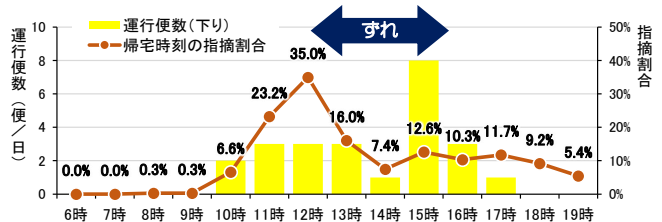
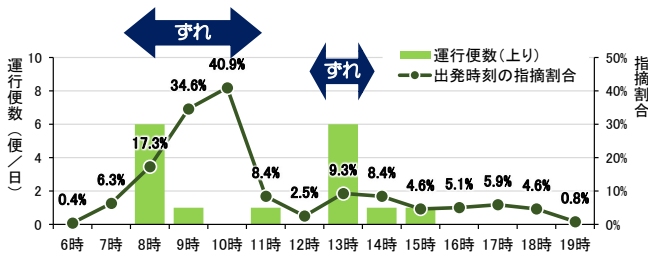


図 市民の買い物・通院時間帯の変動状況と思いやりタクシーの運行サービス（上下別時間帯別運行便数）との合致状況【地区別】

【財部地区（行き）】



【財部地区（帰り）】

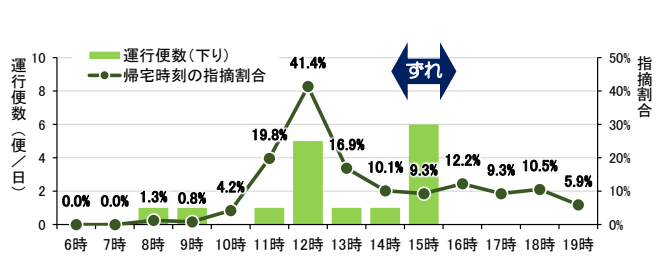
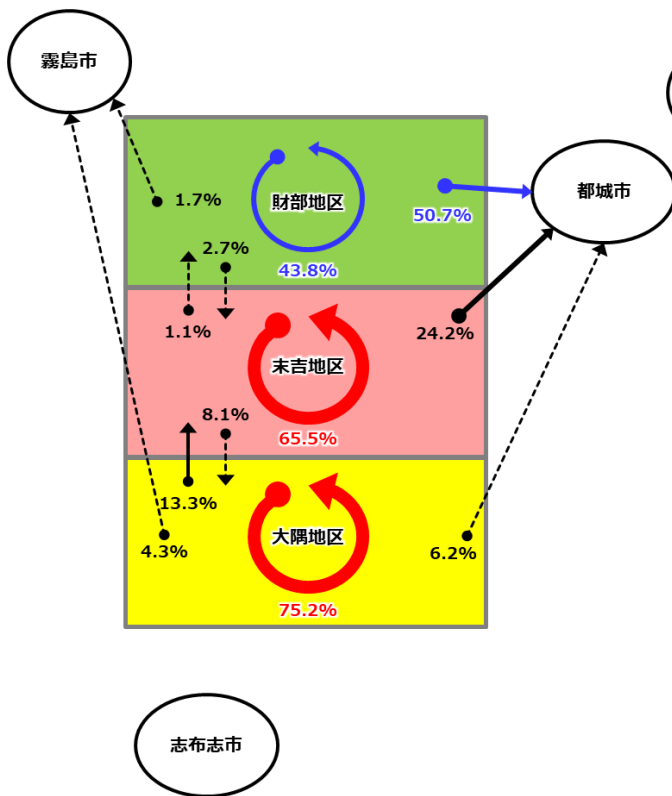


図 市民の買い物・通院時間帯の変動状況と思いやりタクシーの運行サービス（上下別時間帯別運行便数）との合致状況【地区別】

3-2-3 買い物・通院の地区別流動分析

- 地区別の買物流動をみると、末吉地区は「地区内々」（約 66%）が最も多く、ついで「都城市」（約 24%）の順となっています。大隅地区は「地区内々」（約 75%）が最も多く、ついで「末吉地区」（約 13%），財部地区は「都城市」（約 51%）が最も多く、「地区内々」（約 44%）の順となっています。
- 地区別の通院流動をみると、末吉地区は「地区内々」と「都城市」（それぞれ約 45%）が多くなっています。大隅地区は「地区内々」（約 50%）が最も多く、ついで「都城市」（約 21%），財部地区は「都城市」（約 62%）が最も多く、「地区内々」（約 31%）の順となっています。
- 地区内々の買い物・通院が多くみられる「末吉地区」においては、地区内々の回遊手段がタクシー等に限定されている状況にあります。他2地区の地区内々の回遊手段としては、タクシーに加え巡回線が運行されています。

【買い物】



【通院】

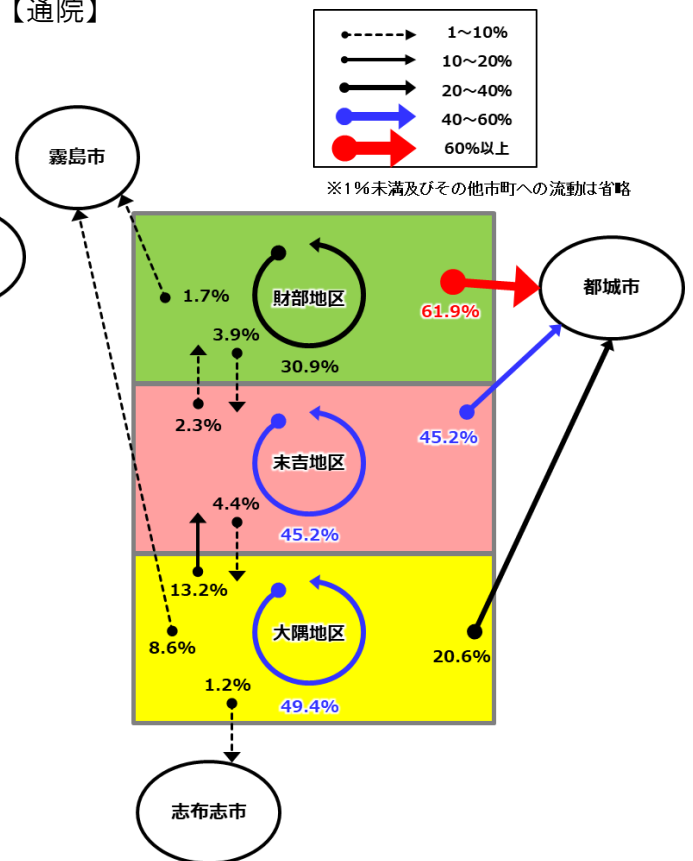


図 買い物・通院の地区別流動

- 市内のバス・思いやりタクシーの停留所と市内の商業施設（スーパー）・医療施設の近接状況をみると、各地域で思いやりタクシー全路線が全く乗り入れていない施設があります。
- これらの施設の多くは各地域の中心部に位置しており、思いやりタクシーの軽微なルート変更で乗り入れ対応できる路線も一部ありますが、ほとんどの路線は中心部を運行する路線バス・思いやりバスとの乗り換え利便性の向上によりカバーできます。
- そのため、路線バス・思いやりバスとの乗り換えを考慮した停留所の設置や移設、さらにはダイヤ接続等ができることさらに利便性が高まります。

表 市内のバス停と主要な商業施設・医療施設との近接状況

◎	300m圏内にバス停がある
○	500m圏内にバス停がある
×	近くにバス停がない

末吉地域の主要施設		思いやりタクシー										思いやりバス	路線バス	
		棚木線	大隅支所線	葦原線	外園線	久保公民館線	市吉線	笠木線	前田橋線	南之郷線	山下線			
商業	1 Aコープ末吉店	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	2 コスモス末吉店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	○	
	3 ニシムタ末吉店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎	
	4 しまむら末吉店	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎	
医療	1 関歯科クリニック	×	×	×	×	×	×	◎	◎	◎	×	×	◎	◎
	2 有村歯科医院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	3 すみよし歯科	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎	◎	×	×	
	4 みずぐち歯科クリニック	○	○	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	5 上町さくら歯科医院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	6 高原病院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	7 中島病院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	8 塩川医院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	9 尾郷クリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	10 末吉胃腸科外科クリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	○	◎	◎	○	◎	
	11 末吉中央クリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	12 松岡救急クリニック分院	×	◎	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎	

大隅地域の主要施設		思いやりタクシー										思いやりバス	路線バス	
		立馬線	青松段線	上須田木線	東西桂公民館線	荒谷線	上坂元線	清津野線	大迫線	大川原線	縄瀬線			八合原周回線
商業	1 ニシムタ岩川店	×	◎	◎	×	◎	×	×	◎	×	◎	◎	◎	◎
	2 タイヨー岩川店	×	◎	◎	×	◎	×	×	◎	×	◎	◎	◎	◎
医療	1 井上歯科医院	○	○	○	◎	○	◎	◎	○	◎	○	◎	×	◎
	2 渡辺歯科クリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	◎
	3 歯科あさかわ医院	×	◎	◎	×	◎	×	×	◎	×	◎	◎	×	◎
	4 川嶋歯科医院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	◎
	5 曾於医師会立病院	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	◎	◎
	6 加藤内科クリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	◎
	7 津曲胃腸科整形外科	×	○	○	×	○	×	×	○	×	○	◎	○	◎
	8 昭南病院	×	◎	◎	×	◎	×	×	◎	×	◎	◎	○	◎

財部地域の主要施設		思いやりタクシー						思いやりバス	路線バス
		赤坂線	大良公民館線	大迫線	須賀線	踊橋線	財部校区巡回線		
医療	1 宅間歯科医院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	◎
	2 せと歯科医院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	3 財部中央病院	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	4 鮫島クリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	◎
	5 財部記念病院	×	×	×	×	×	×	×	◎
	6 まえかわクリニック	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

3-3 思いやりタクシーの利用状況分析

3-3-1 上下別時間帯別利用状況(1便あたり)

●思いやりタクシーの路線別時間帯別の便あたり利用者数をみると、16時台以降の空便が極端に目立つ状況にあります。

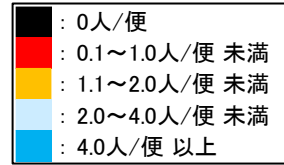


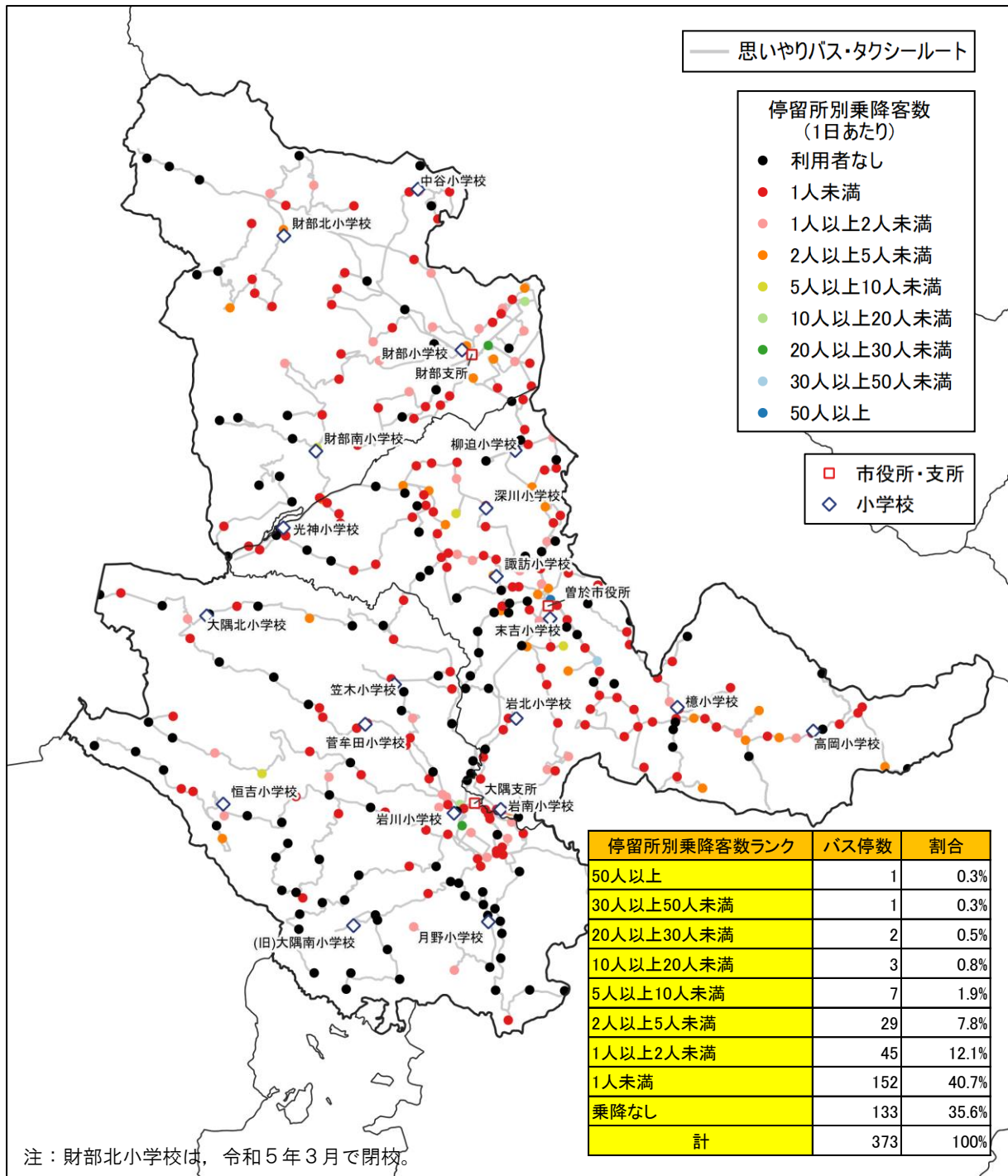
表 1日1便あたりの平均利用者数
(便あたり利用者数を上下別時間帯別に配列)

※R3年12月実績より算定

路線	運行曜日							上下	運行時間帯(始発時刻で表示)																	
	月	火	水	木	金	土	日		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	計				
未吉	● ● ● ● ● ● ●							上り				5.2			2.2		0.6			2.0	0.8			2.2		
	● ● ● ● ● ● ●							下り										0.2	2.2				2.1			
	● ● ● ● ● ● ●							上り		2.0			2.3										1.5			
	● ● ● ● ● ● ●							下り					1.5						2.2			0.7	1.4			
	● ● ● ● ● ● ●							上り				4.2				0.4					0.6	0.0	1.6			
	● ● ● ● ● ● ●							下り							2.6								1.6			
	● ● ● ● ● ● ●							上り		1.0				1.9					0.2				1.0			
	● ● ● ● ● ● ●							下り					0.3					3.2				0.3	1.3			
	● ● ● ● ● ● ●							上り		1.2					1.3								1.2			
	● ● ● ● ● ● ●							下り						0.9					0.9				0.9			
	● ● ● ● ● ● ●							上り						1.2						0.1			0.6			
	● ● ● ● ● ● ●							下り										0.5			0.1		0.3			
	● ● ● ● ● ● ●							上り						2.3					0.0				1.2			
	● ● ● ● ● ● ●							下り							1.3						0.8		1.1			
	● ● ● ● ● ● ●							上り						1.8					0.5				1.2			
	● ● ● ● ● ● ●							下り									0.3				0.6		0.5			
	● ● ● ● ● ● ●							上り					2.0	3.3					2.4			0.1	0.0	1.6		
	● ● ● ● ● ● ●							下り								1.9				1.8	2.6		0.1		1.6	
	● ● ● ● ● ● ●							上り						1.7						1.1					1.4	
	● ● ● ● ● ● ●							下り										1.9			1.2				1.6	
末吉地区平均							上り		1.1	1.9	3.4	1.8	1.3	0.4	0.9	0.2		0.3		0.0			1.1			
末吉地区平均							下り			0.3	1.2	2.0	1.1	1.9	1.6	1.5	0.3	0.4						1.1		
大隅	● ● ● ● ● ● ●							上り				1.8				0.6							1.2			
	● ● ● ● ● ● ●							下り						1.2						1.2			1.2			
	● ● ● ● ● ● ●							上り						0.9					0.4				0.7			
	● ● ● ● ● ● ●							下り										0.7			0.5		0.6			
	● ● ● ● ● ● ●							上り		2.7							0.8							1.7		
	● ● ● ● ● ● ●							下り						1.5							1.4			1.4		
	● ● ● ● ● ● ●							上り					0.2			1.2								0.7		
	● ● ● ● ● ● ●							下り									1.2					0.0		0.6		
	● ● ● ● ● ● ●							上り						0.5						0.0				0.3		
	● ● ● ● ● ● ●							下り										0.2			0.2		0.2			
	● ● ● ● ● ● ●							上り					2.1						1.0					1.6		
	● ● ● ● ● ● ●							下り									0.7			0.8				0.7		
	● ● ● ● ● ● ●							上り						4.9				0.5							2.7	
	● ● ● ● ● ● ●							下り								2.1					3.5			2.8		
	● ● ● ● ● ● ●							上り																—		
	● ● ● ● ● ● ●							下り																—		
● ● ● ● ● ● ●							上り					0.0						0.5					0.3			
● ● ● ● ● ● ●							下り							0.0						0.2			0.1			
● ● ● ● ● ● ●							上り												0.1				0.2			
● ● ● ● ● ● ●							下り											0.0			0.0		0.0			
● ● ● ● ● ● ●							上り						1.2				0.5							0.8		
● ● ● ● ● ● ●							下り									0.1				1.0				0.5		
● ● ● ● ● ● ●							上り							0.7	1.2									1.0		
● ● ● ● ● ● ●							下り													0.6	0.3			0.4		
大隅地区平均							上り		2.7	1.7	0.6	1.2	0.7	0.7	0.8	0.3	0.2		1.2	0.3	0.0		1.1			
大隅地区平均							下り			0.9	1.3	0.7	0.8	0.8	0.6	1.2	0.3	0.0						0.7		
財部	● ● ● ● ● ● ●							上り					1.8					0.8					1.3			
	● ● ● ● ● ● ●							下り									1.5			0.8				1.2		
	● ● ● ● ● ● ●							上り					4.5					1.4						3.0		
	● ● ● ● ● ● ●							下り									2.3			2.4				2.3		
	● ● ● ● ● ● ●							上り					0.9						1.5					1.2		
	● ● ● ● ● ● ●							下り									0.7			1.3				1.0		
	● ● ● ● ● ● ●							上り						3.1						0.7					1.9	
	● ● ● ● ● ● ●							下り										2.2			0.4				1.3	
	● ● ● ● ● ● ●							上り												0.6					1.7	
	● ● ● ● ● ● ●							下り										1.9			0.5				1.2	
	● ● ● ● ● ● ●							巡回						2.8						2.4		1.0			2.1	
	● ● ● ● ● ● ●							巡回												2.4		1.0			2.1	
財部地区平均							上り					2.6	1.8		2.1			1.2	0.8	1.0			1.6			
財部地区平均							下り					2.8	1.8		2.1	1.7	2.4	0.6	1.1					1.8		
全体平均							上り		1.6	2.2	1.9	1.4	1.4	1.2	1.1	0.8	1.2	0.8	1.2	0.3	0.3	0.0		1.1		
全体平均							下り		1.7	2.2	1.7	1.5	1.4	1.2	1.1	0.8	1.1	0.6	1.2	0.2	0.3	0.0		1.1		

3-3-2 バス停別の1日あたり利用状況

- 数日に1人程度しか乗降がないバス停が多数存在しています。
- 冗長なルートを走行していますが、利用者は少なく、非効率な運行となっています。
- 郊外部におけるバスサービスの限界が生じています。



<補足>

- 新型コロナウイルス感染症が収まった令和3年12月実績のバス乗降調査結果です。
- 週3日のみ運行している場合、12月は13日間運行していたため、1か月の乗降総数を13で割ることで、1日あたりの乗降客数としました。
- 乗降客数が1人以上の停留所は全体の23.7%であり、1人未満が40.7%、12月に全く乗降がなかった停留所は35.6%でした。
- 乗降客数が2人以上、つまり利用者が1日に1人以上（1人が1つの停留所で乗車し、降車したら乗降客2人とカウントする場合）の停留所は1割程度（11.6%）との計算になります。

図 令和3年12月の1日あたりバス停別乗降客数

3-4 路線バス乗り込み調査にみる路線バス車両の投入妥当性分析

3-4-1 鹿児島交通(株)バス路線の市町村間OD

- 曾於市に関するバスの乗降者数は、1日あたり144人でした。
- ODペアをみると、曾於市⇔志布志市 31.3%、曾於市内々27.8%、曾於市⇔都城市 23.6%、曾於市⇔霧島市 11.8%、曾於市⇔鹿屋市 4.2%、曾於市⇔大崎町 1.4%の順に多くなっていました。

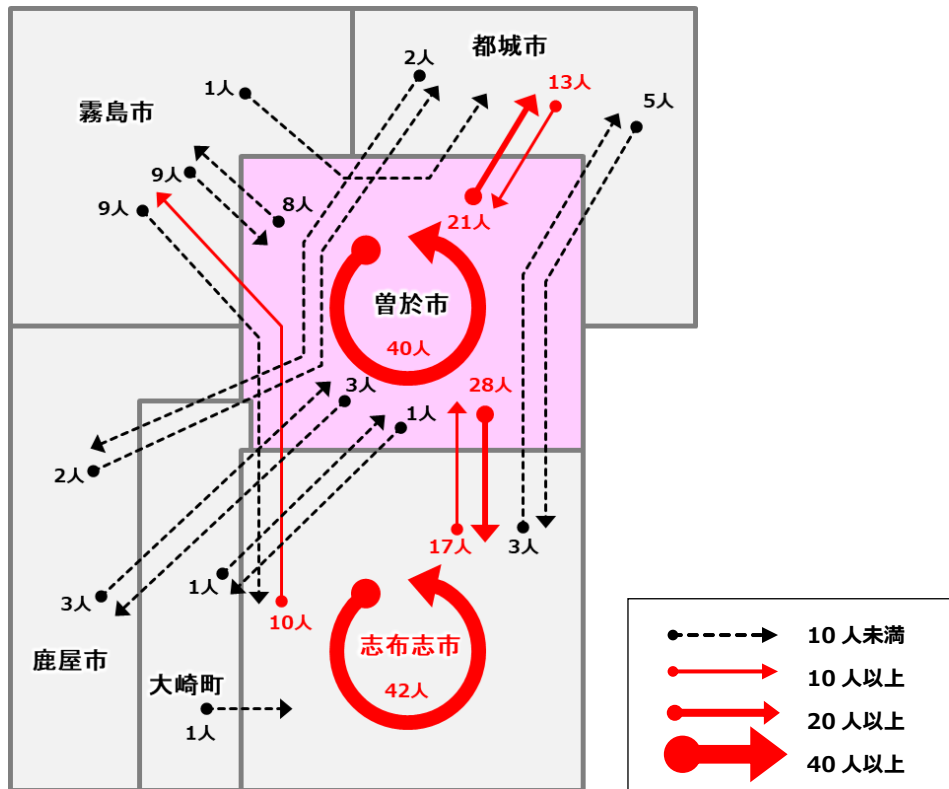


図 令和4年9月のバス乗り込み調査結果（市町村間OD）

3-4-2 便あたり利用者数（曾於市・志布志市に関係がある利用者）

- 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であることが分かりました。

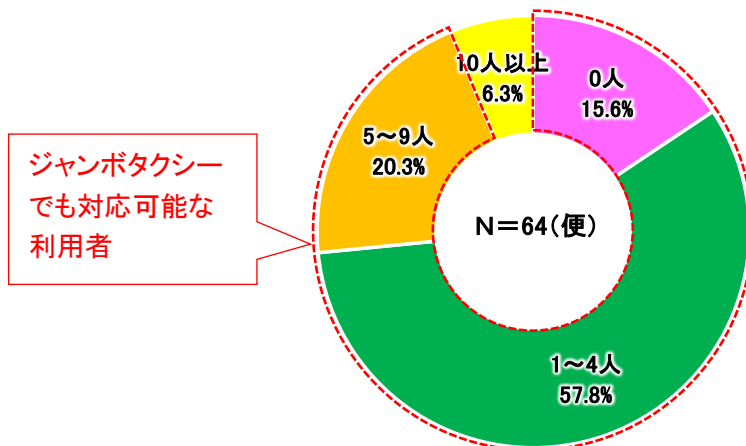


図 各便の利用者数の内訳

- 曾於市に關係する利用者ODの中で乗車数の多い順にバス停を並べ、バス停別の乗車数・降車数さらには利用時間帯の内訳を整理すると、下図のようになります。
- 朝の6～7時台に「曾於高校前バス停」や「志布志高校前バス停」での降車が多くみられます。同時間帯の乗車をみると「県改良研究所前バス停」や「中森園バス停」「岩川バス停」などの利用が多いことから、本市の大隅地域に住む高校生が朝の通学にバスを利用していることが分かります。
- また、夕方の時間帯をみると「曾於高校前バス停」からの乗車が非常に多くみられます。同時間帯の降車をみると「県改良研究所前バス停」や「岩川バス停」「芝用バス停」の利用が多いことから、高校生が帰宅時にも利用していることが分かります。一方で「志布志高校前バス停」については、朝の利用と比べて夕方の利用が極端に少ないことから、志布志高校の学生にとっては帰宅時間には対応できず片道利用となっている状況がみられます。
- 路線バス利用者へのヒアリングからも「高校生」の利用が74人(51.4%)と最も多く、利用目的は「通学」、時間帯は行きが「7時台」、帰りは「15～18時台」に移動が集中していることが分かります。

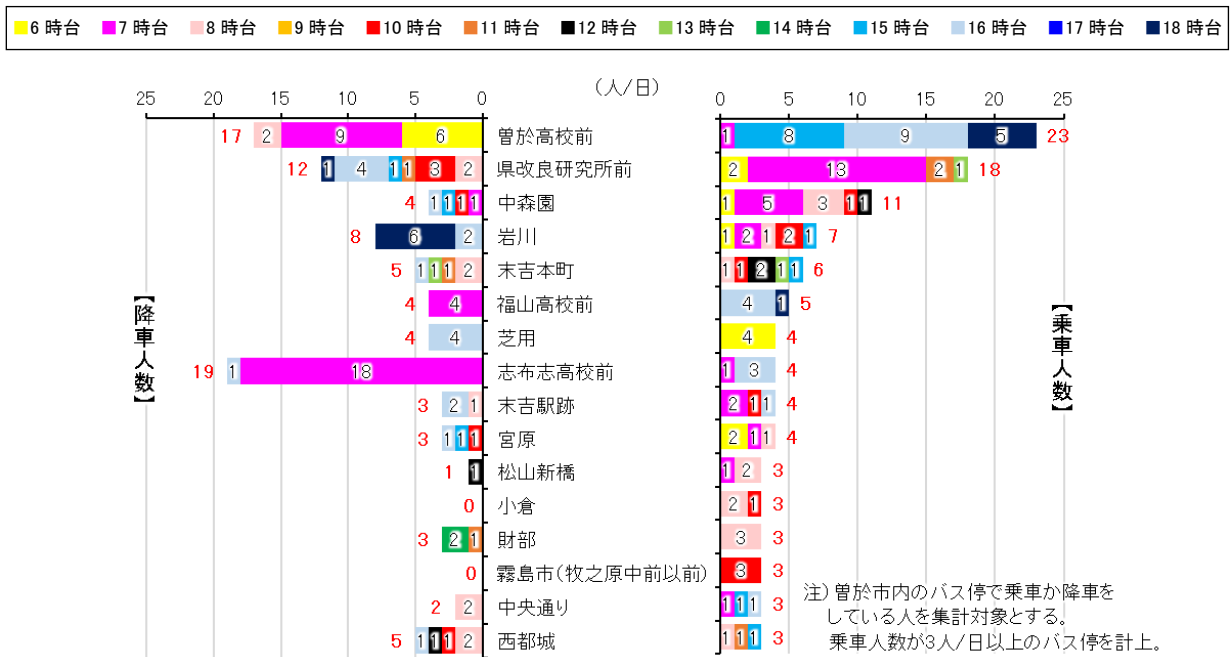


図 市内のバス利用と関係するバス停の乗降客数と時間帯別の利用内訳

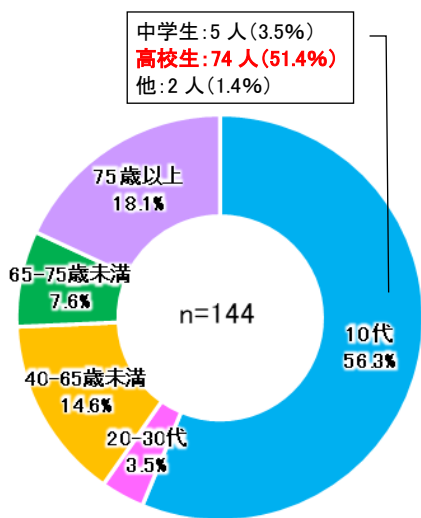


図 路線バス利用者の年齢層

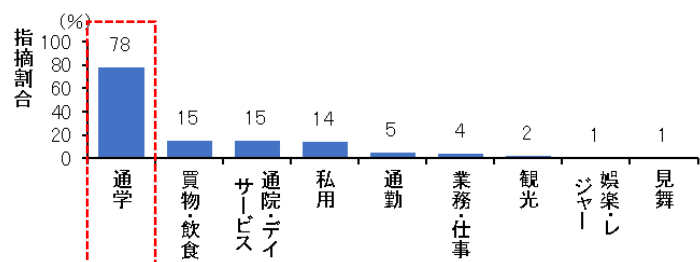


図 路線バス利用者の外出目的

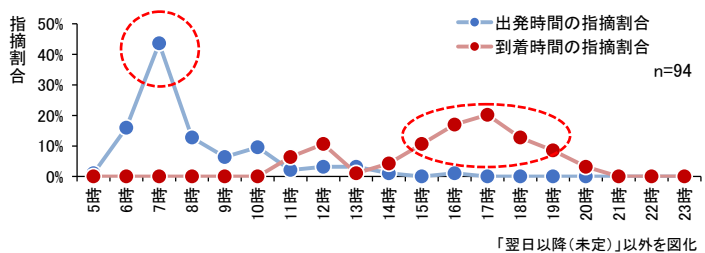
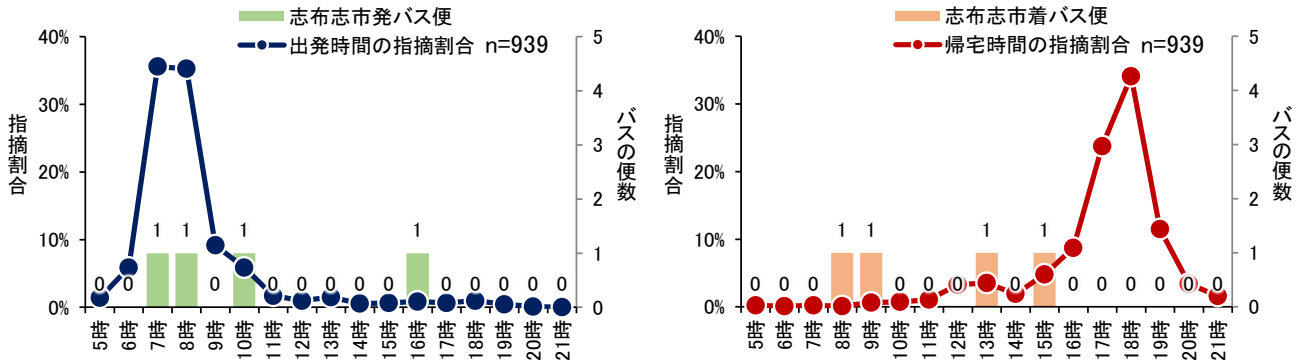


図 路線バス利用者の外出時間帯

- 市民アンケートによると、通勤通学時間帯と鹿屋方面の路線バスの運行時間は概ね合致している傾向にありますが、都城市～曽於市～志布志市間のバスダイヤと通勤通学時間帯は合致していません。
- このように、多くのバス路線を運行しているため、特定のバスダイヤが過疎状態となり、市民等の外出実態に合致しにくいバスサービスの展開を強いられている状況は、今後も運転手不足やバス事業経営の悪化に伴う減便等で加速していく可能性が否定できません。
- 路線バスは「ダウンサイジング」という運行効率化を強いられる一方で、一定の利便性あるバスサービスが供給できる体制づくりが不可欠という相反する課題の解決が求められています。

【都城市～志布志市】



<参考_鹿屋市～志布志市>

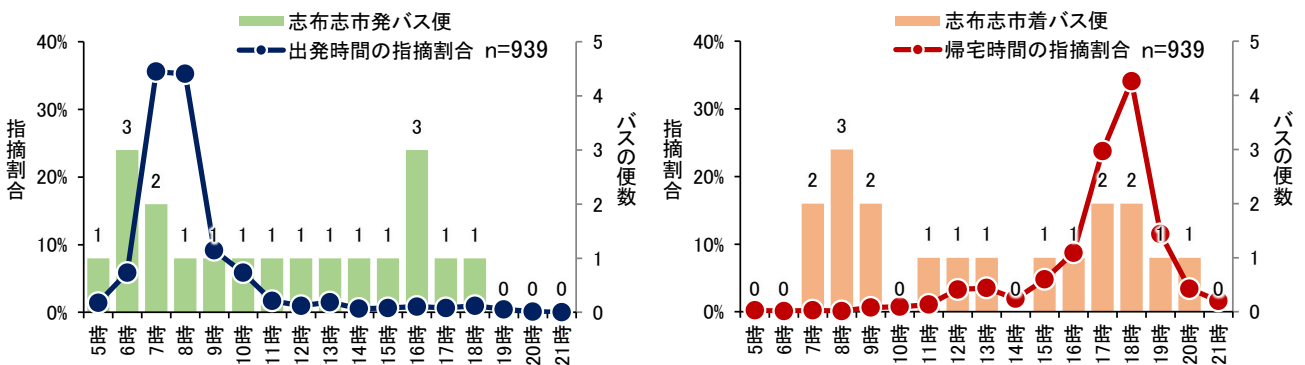


図 市を跨いで運行する路線バスのダイヤと通勤通学時間帯の合致状況

3-5 タクシー事業者との委託費用の妥当性分析

3-5-1 分析概要

- 思いやりタクシーの各路線のキロ程について、同程度の距離をタクシーで走った際の運賃（試算値）を算出し、1キロあたり単価やタクシーに代替された場合の市の財政負担の規模を試算しました。

※基礎データ

初乗距離短縮運賃	初乗運賃 1119mまで 590円 以後 181mごとに 50円
● 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 （地域間幹線系統確保維持費国庫補助金） 計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用	（参考）南九州 286.51円/km

3-5-2 分析結果

- 思いやりタクシーをタクシー運賃化すると、3,000～9,000円程度かかる計算となり、年間総額1.9億円を要します。年間利用者が29,997人なので、全体平均すると利用者1人あたり6,420円/人となります。なお、市の令和3年度実績における利用者1人あたり財政負担額は1,794円/人となっており、7割以上低く収まっている（3掛け）計算となります。
- ちなみに、タクシー換算した場合の思いやりタクシーのキロ当たり単価（運賃）は290円前後となり、概ね国土交通省が算定しているキロ当たり単価（キロ当たり標準経常費用）並みとなっています。
- 今後の燃料費の高騰や運転手の待遇改善、運転手への適切な労務管理等を踏まえると、現行サービスと同程度の運行を求める場合、今以上の委託金額の捻出が必要となる可能性が高いため、早急な委託契約の改善が必要となります。

【令和3年度実績】

区分		片道キロ数 運行距離 (km)	利用者数 (人/年)	タクシーに乗車 した場合の運賃	タクシーチケットに代替した場合の 市の財政負担額 (万円/年)	キロ当たり運賃 (円/km)	
		a	b	$c=590+(a*1000-1119)/181*50$	$d=b*c$	$e=c/a$	
思いやり タクシー	末吉	棚木線	25.2	2,755	7,240	1,994.6	287.3
		大隅支所線	19.6	2,354	5,700	1,341.8	290.8
		藁原線	19.0	2,019	5,530	1,116.5	291.1
		外園線	20.4	2,261	5,920	1,338.5	290.2
		久保公民館線	18.2	549	5,310	291.5	291.8
		市吉線	14.2	306	4,200	128.5	295.8
		笠木線	13.9	537	4,120	221.2	296.4
		前田橋線	19.0	338	5,530	186.9	291.1
		南之郷線※	21.3	2,960	6,160	1,823.4	289.2
		山下線	25.6	1,049	7,350	771.0	287.1
	大隅	立馬線	20.8	811	6,030	489.0	289.9
		青松段線	15.2	418	4,480	187.3	294.7
		上須田木線	24.7	888	7,100	630.5	287.4
		東西桂公民館線	10.1	274	3,070	84.1	304.0
		荒谷線	18.0	95	5,250	49.9	291.7
		上坂元線※	19.5	449	5,670	254.6	290.8
		清津野線	18.1	1,425	5,280	752.4	291.7
		大迫線	19.1	163	5,560	90.6	291.1
		縄瀬線	16.7	127	4,890	62.1	292.8
		大川原線	18.3	378	5,340	201.9	291.8
	財部	八合原周回	14.8	1,566	4,370	684.3	295.3
		赤坂線	27.2	619	7,790	482.2	286.4
		大良公民館線	31.6	1,602	9,010	1,443.4	285.1
		大迫線	28.0	870	8,020	697.7	286.4
		須賀線	26.7	1,115	7,660	854.1	286.9
		踊橋線	24.1	744	6,940	516.3	288.0
		財部校区巡回	29.3	976	8,370	816.9	285.7
計	—	29,997	—	19,259.0	—		

※上坂元線・南之郷線…複数の系統があるためキロ程は便宜上単純平均値とした

■曾於市思いやりバス・思いやりタクシーにおける補助金

単位:円

地区	号車	系統	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
末吉	①	棚木・大隅支所線	5,780,600	5,716,290	6,134,080	6,627,520	6,600,960
	②	葦原・外園線	5,107,860	5,110,210	5,251,770	5,850,700	6,160,400
	③	久保公民館・市吉・笠木・前田橋線	5,951,300	6,288,600	5,823,260	5,350,200	5,407,000
	④	南之郷・山下線	5,856,820	5,830,660	5,931,010	6,854,600	6,933,700
		小計	22,696,580	22,945,760	23,140,120	24,683,020	25,102,060
大隅	①	立馬・青松段・上須田木線	4,468,000	4,588,400	4,670,600	4,765,100	4,854,400
	②	荒谷・上坂元・清津野・八合原周回線	4,789,600	4,867,200	5,021,500	5,307,540	5,443,290
	③	大迫・縄瀬・大川原・八合原周回線	4,575,500	4,655,300	4,661,500	4,781,500	4,833,900
		小計	13,833,100	14,110,900	14,353,600	14,854,140	15,131,590
財部	①	赤坂・大良公民館・財部支所周回線	4,447,390	4,495,890	4,488,030	4,535,320	4,560,680
	②	大迫・須賀・財部支所周回線	4,610,500	4,664,400	4,629,200	4,502,800	4,506,400
	③	踊橋・財部校区巡回・財部支所周回線	3,903,540	3,824,180	4,010,800	4,272,000	4,503,700
		小計	12,961,430	12,984,470	13,128,030	13,310,120	13,570,780
思いやりバス			8,770,600	9,311,800	10,018,700	10,331,700	9,940,800
思いやりタクシー(末吉・大隅・財部地区の計)			49,491,110	50,041,130	50,621,750	52,847,280	53,804,430
思いやりバス・タクシー 合計			58,261,710	59,352,930	60,640,450	63,178,980	63,745,230

■曾於市思いやりバス・思いやりタクシーにおける乗車人員

単位:人

地区	号車	系統	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
末吉	①	棚木・大隅支所線	4,151	4,382	5,018	4,687	5,109
	②	葦原・外園線	6,962	6,752	6,555	4,853	4,280
	③	久保公民館・市吉・笠木・前田橋線	4,366	3,521	2,727	2,224	2,004
	④	南之郷・山下線	6,342	5,775	5,603	4,237	4,009
		小計	21,821	20,430	19,903	16,001	15,402
大隅	①	立馬・青松段・上須田木線	3,195	3,035	2,708	2,591	2,117
	②	荒谷・上坂元・清津野・八合原周回線	3,910	4,362	4,085	3,619	2,825
	③	大迫・縄瀬・大川原・八合原周回線	1,793	1,773	1,664	1,350	1,378
		小計	8,898	9,170	8,457	7,560	6,320
財部	①	赤坂・大良公民館・財部支所周回線	3,534	3,314	3,279	2,893	3,259
	②	大迫・須賀・財部支所周回線	2,349	2,312	1,829	2,204	2,287
	③	踊橋・財部校区巡回・財部支所周回線	3,464	3,728	3,629	3,147	2,729
		小計	9,347	9,354	8,737	8,244	8,275
思いやりバス			16,694	13,799	14,288	11,688	14,642
思いやりタクシー(末吉・大隅・財部地区の計)			40,066	38,954	37,097	31,805	29,997
思いやりバス・タクシー 合計			56,760	52,753	51,385	43,493	44,639

■曾於市思いやりバス・思いやりタクシーにおける一人当たりの補助金額

単位:円

地区	号車	系統	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
末吉	①	棚木・大隅支所線	1,393	1,304	1,222	1,414	1,292
	②	葦原・外園線	734	757	801	1,206	1,439
	③	久保公民館・市吉・笠木・前田橋線	1,363	1,786	2,135	2,406	2,698
	④	南之郷・山下線	923	1,010	1,059	1,618	1,730
		小計	1,040	1,123	1,163	1,543	1,630
大隅	①	立馬・青松段・上須田木線	1,398	1,512	1,725	1,839	2,293
	②	荒谷・上坂元・清津野・八合原周回線	1,225	1,116	1,229	1,467	1,927
	③	大迫・縄瀬・大川原・八合原周回線	2,552	2,626	2,801	3,542	3,508
		小計	1,555	1,539	1,697	1,965	2,394
財部	①	赤坂・大良公民館・財部支所周回線	1,258	1,357	1,369	1,568	1,399
	②	大迫・須賀・財部支所周回線	1,963	2,017	2,531	2,043	1,970
	③	踊橋・財部校区巡回・財部支所周回線	1,127	1,026	1,105	1,357	1,650
		小計	1,387	1,388	1,503	1,615	1,640
思いやりバス			525	675	701	884	679
思いやりタクシー(末吉・大隅・財部地区の計)			1,235	1,285	1,365	1,662	1,794
思いやりバス・タクシー 合計			1,026	1,125	1,180	1,453	1,428

3-6 主要鉄道駅におけるバス接続状況

- 思いやりバス等の起終点となっているJR財部駅において、バス・鉄道との接続状況を見ると、JR財部駅構内に乗り入れているバス路線は、11路線中9路線となっています。
- バスと鉄道の接続余裕時間をみると、思いやりバス・タクシー路線の約7割、路線バスの全路線で60分以上※となっています。このように、JR日豊本線と路線バスや思いやりバス・タクシーにおける円滑な乗り継ぎ環境の構築に未だ課題が残っており、さらなる乗継利便性の向上が必要です。
- **交通と商工・観光が連携し、鉄道やバスの待ち時間などを上手く活用した地域活性化にも資する各種利用促進策の検討が必要**です。

※鹿児島市内におけるバス同士の乗継割引が「60分以内」となっていることから、接続余裕時間を確認する閾値とした。

表 JR財部駅構内へのバス乗り入れ状況

事業者	路線	系統	財部駅構内乗入状況	財部バス停
鹿児島交通(株)	吉ヶ谷公民館～大川原～財部～西都城～都城	213 吉ヶ谷～都城	×	あり
	柴建～財部～西都城～都城	343 柴建～都城	×	あり
思いやりタクシー(財部地域)	赤坂線	㊸ 赤坂～たからべ温泉線	○	
	大良公民館線	㊹ 大良公民館～たからべ温泉線	○	
	大迫線	㊺ 大迫～たからべ温泉線	○	
	須賀線	㊻ 須賀～たからべ温泉線	○	
	踊橋線	㊼ 踊橋～たからべ温泉線	○	
	財部校区巡回線	㊽ 財部校区巡回線	○	
思いやりバス		- 曾於高校～財部駅	○	
		- 医師会立病院～財部駅	○	

(駅周辺の状況)

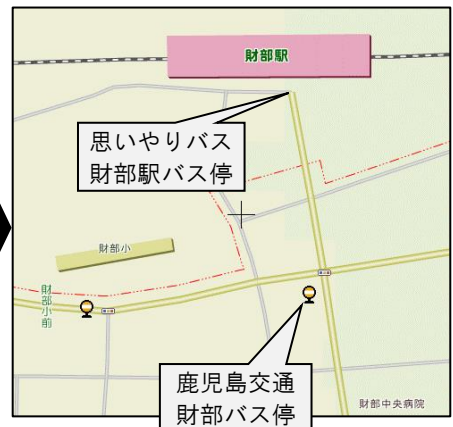


表 JR財部駅における鉄道とバスの接続余裕時間

■思いやりバス・タクシー→JR日豊本線

No.	思いやりバス・タクシー		JR日豊本線 方向	総便数	乗り継ぎにかかる時間		乗り継ぎに 60分以上かかる 便数の割合
	路線	区間			60分未満	60分以上	
1	財部校区巡回線	曾於市財部支所～財部駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面	3	1	2	66.7%
			都城・南宮崎・宮崎方面	3	0	3	100.0%
2	財部支所巡回線	曾於市財部支所～財部駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面	3	0	3	100.0%
			都城・南宮崎・宮崎方面	3	1	2	66.7%
3	思いやりバス	医師会立病院～財部駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面	4	2	2	50.0%
			都城・南宮崎・宮崎方面	4	1	3	75.0%
4	思いやりバス	曾於高校前～財部駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面	1	0	1	100.0%
			都城・南宮崎・宮崎方面	1	1	0	0.0%
計				22	6	16	72.7%

■路線バス→JR日豊本線

No.	路線バス		JR日豊本線 方向	総便数	乗り継ぎにかかる時間		乗り継ぎに 60分以上かかる 便数の割合
	路線	区間			60分未満	60分以上	
5	吉ヶ谷公民館～大川原～財部～西都城～都城	吉ヶ谷公民館～財部	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面	2	0	2	100.0%
			都城・南宮崎・宮崎方面	2	0	2	100.0%
6	柴建～財部～西都城～都城	柴建～財部	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面	1	0	1	100.0%
			都城・南宮崎・宮崎方面	1	0	1	100.0%
計				6	0	6	100.0%

■JR日豊本線→思いやりバス・タクシー

No.	JR日豊本線		思いやりバス・タクシー		総便数	乗り継ぎにかかる時間		乗り継ぎに 60分以上かかる 便数の割合
	方向	路線	区間	60分未満		60分以上		
1	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 都城・南宮崎・宮崎方面	財部校区巡回線	財部駅～たからべ温泉	3	1	2	66.7%	
				3	0	3	100.0%	
2	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 都城・南宮崎・宮崎方面	財部支所巡回線	財部駅～曾於市財部支所	3	0	3	100.0%	
				3	1	2	66.7%	
3	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 都城・南宮崎・宮崎方面	思いやりバス	財部駅～医師会立病院	4	1	3	75.0%	
				4	1	3	75.0%	
4	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 都城・南宮崎・宮崎方面	思いやりバス	財部駅～曾於高校前	1	1	0	0.0%	
				1	1	0	0.0%	
計				22	6	16	72.7%	

■JR日豊本線→路線バス

No.	JR日豊本線		路線バス		総便数	乗り継ぎにかかる時間		乗り継ぎに 60分以上かかる 便数の割合
	方向	路線	区間	60分未満		60分以上		
5	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 都城・南宮崎・宮崎方面	吉ヶ谷公民館～大川原～財部～西都城～都城	財部～吉ヶ谷公民館	2	0	2	100.0%	
				2	0	2	100.0%	
6	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 都城・南宮崎・宮崎方面	柴建～財部～西都城～都城	財部～柴建	1	0	1	100.0%	
				1	0	1	100.0%	
計				6	0	6	100.0%	

参考 JR都城駅における鉄道とバスの接続状況

- JR都城駅は、曾於市が都城市等の他市町村と共同補助を行っている地域間幹線系統や廃止路線代替バスの起終点となっています。
- バス・鉄道との接続状況を見ると、JR都城駅構内に乗り入れているバス路線は9路線中3路線となっており、ほとんどの路線がJR都城駅構内まで乗り入れておらず、都城バス停までの運行となっています。
- バスと鉄道の接続余裕時間をみると、JR都城駅構内に乗り入れているバス路線の約3%が60分以上となっています。

表 JR都城駅構内へのバス乗り入れ状況

事業者	路線	系統	都城駅構内乗入状況	都城バス停
鹿児島交通(株)	牧之原～通山～都城	211 牧之原DI～都城	×	あり
	吉ヶ谷公民館～大川原～財部～西都城～都城	213 吉ヶ谷～都城	×	あり
	柴建～財部～西都城～都城	343 柴建～都城	×	あり
	都城～岩川～野方～鹿屋	208 都城～鹿屋	×	あり
	都城～岩川	210 都城～岩川	×	あり
	都城高専～都城駅 都城～西都城～末吉～岩川～(松山・八合原)～志布志	602 都城～志布志	○	あり
	(有)高崎観光バス	霧島神宮～都城駅	- 霧島神宮～都城駅	○
宮崎交通(株)	川原谷～イオン都城	30 川原谷～イオン都城	○	

(駅周辺の状況)

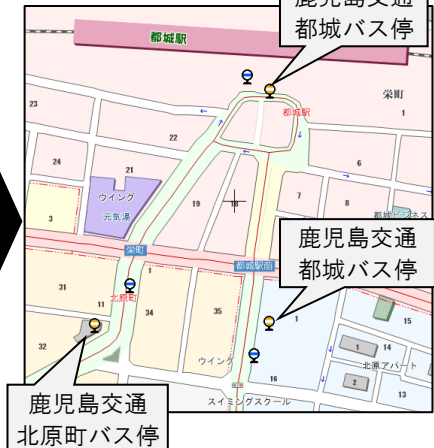


表 JR都城駅における鉄道とバスの接続余裕時間

■路線バス→JR日豊本線

No.	路線バス		JR日豊本線		総便数	乗り継ぎにかかる時間		乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合
	路線	区間	方向			60分未満	60分以上	
1	都城～志布志	志布志～都城駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面(特急)		1	1	0	0.0%
			隼人・鹿児島・鹿児島中央方面		2	2	0	0.0%
			南宮崎・宮崎方面(特急)		2	2	0	0.0%
			南宮崎・宮崎方面		1	1	0	0.0%
2	霧島神宮～都城駅	霧島神宮～都城駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面(特急)		0	0	0	0.0%
			隼人・鹿児島・鹿児島中央方面		6	6	0	0.0%
			南宮崎・宮崎方面(特急)		3	3	0	0.0%
			南宮崎・宮崎方面		3	3	0	0.0%
3	川原谷～イオン都城	川原谷～都城駅	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面(特急)		3	3	0	0.0%
			隼人・鹿児島・鹿児島中央方面		4	3	1	25.0%
			南宮崎・宮崎方面(特急)		4	4	0	0.0%
			南宮崎・宮崎方面		3	3	0	0.0%
計					32	31	1	3.1%

■JR日豊本線→路線バス

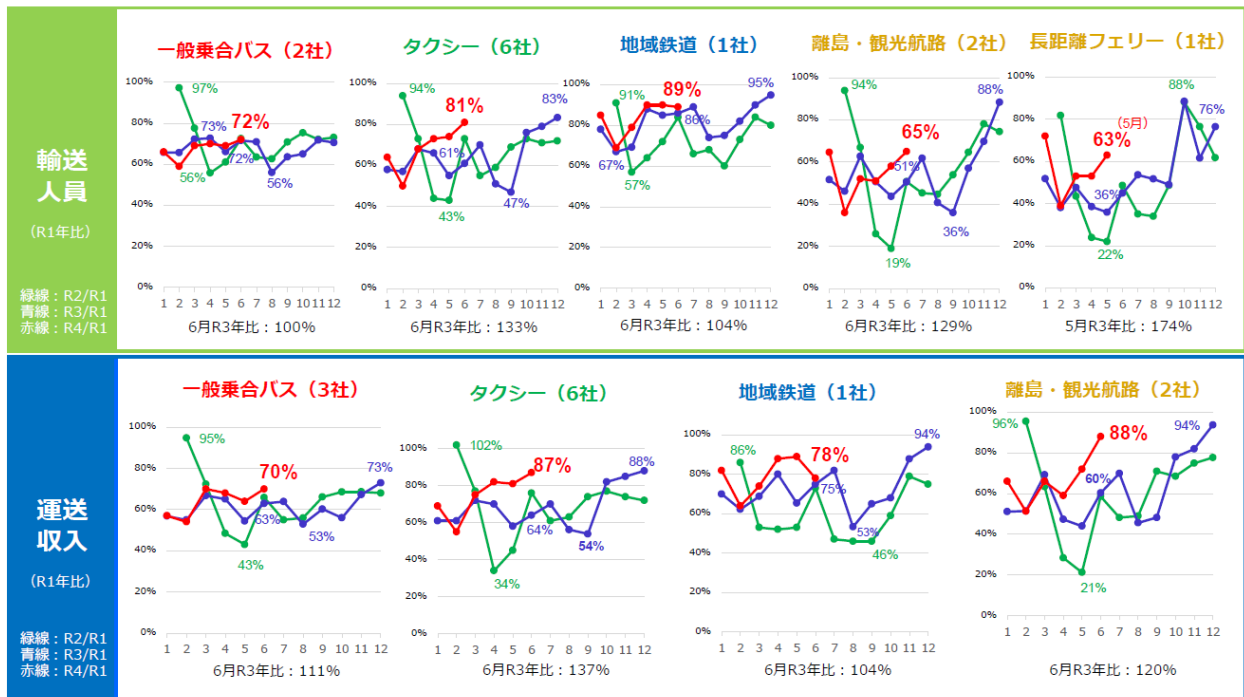
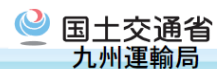
No.	JR日豊本線		路線バス		総便数	乗り継ぎにかかる時間		乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合
	方向		路線	区間		60分未満	60分以上	
1	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面(特急)		都城～志布志	都城駅～志布志	0	0	0	0.0%
	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面				4	4	0	0.0%
	南宮崎・宮崎方面(特急)				0	0	0	0.0%
	南宮崎・宮崎方面				4	4	0	0.0%
2	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面(特急)		霧島神宮～都城駅	都城駅～霧島神宮	3	3	0	0.0%
	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面				3	2	1	33.3%
	南宮崎・宮崎方面(特急)				1	1	0	0.0%
	南宮崎・宮崎方面				5	5	0	0.0%
3	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面(特急)		川原谷～イオン都城	都城駅～川原谷	2	2	0	0.0%
	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面				4	4	0	0.0%
	南宮崎・宮崎方面(特急)				1	1	0	0.0%
	南宮崎・宮崎方面				5	5	0	0.0%
計					32	31	1	3.1%

4. 今後留意しなければならない社会の変化

4-1 新型コロナウイルス感染症の公共交通事業への影響

- 九州運輸局によると、令和4年6月は新型コロナウイルス感染症による移動制限解除から4か月となり、輸送人員・運送収入ともに、2月以降は概ね右肩上がりの回復基調となっています。
- しかし、輸送人員・運送収入ともにコロナ禍前（令和元年度）より2～3割減少している水準が続いており、未だ戻り切れておらず、交通事業者は依然として厳しい状況にあります。
- 鹿児島県内の状況は図のとおりです。鉄道やタクシー、航路が徐々に回復基調をみせる中で、一般乗合バスは伸び悩みをみせています。
- そのような中、鹿児島交通(株)は、新型コロナウイルス感染症の影響によるバス利用者の減少、原油価格の高騰など様々な要因が重なり、バス路線の維持が非常に厳しい状況にある中で、当該路線の維持を目的とし収支改善を図るため、一般路線全線等において運賃改定（値上げ率：約15%）を実施しました。
- 今後も交通事業者の様々な事情から、経営安定化を図るため、サービスの見直しが図られることが推察されます。
- 公共交通政策を実行するには、各交通事業者の存在が必要不可欠です。今後の交通事業者の経営動向やサービスの見直しについて状況共有を図りながら、今後も行政・住民・事業者がより連携しつつ、持続可能な公共交通網の維持に努める必要があります。**

鹿児島県内の交通事業者の状況



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。
 ※ 長距離フェリーのデータは「九州のうんゆ」からの引用。そのため、前月の実績が最新であり、また運送収入については「九州のうんゆ」で公開していないため、掲載していない。
 ※ 離島・観光航路の運送収入のデータは、R1年度比の数値の2社平均値で算出している。
 ※ 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

図 鹿児島県内の公共交通事業者の状況

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和4年6月分までの実績）」（九州運輸局，R4年8月）

4-2 SDGs (持続可能な開発目標)

- 2015年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなすSDGs(持続可能な開発目標:Sustainable Development Goals)は、持続可能な世界を実現するための17のゴールと169のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。
- 本計画の上位計画である「第2期曾於市まち・ひと・しごと創生総合戦略」も市の政策とSDGsとの関係性を示しており、その中で、「**ゴール11:住み続けられるまちづくりを**」を公共交通施策の新たな視点として取り入れ、2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供することを目標としています。

■SDGsが定める17のゴール



4-3 カーボンニュートラル

- カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。
- 「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」(人為的なもの)から、植林、森林管理などによる「吸収量」(人為的なもの)を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。
- 近年、国内外で様々な気象災害が発生しています。個々の気象災害と気候変動問題との関係を明らかにすることは容易ではありませんが、気候変動に伴い、今後、豪雨や猛暑のリスクが更に高まることが予想されています。日本においても、農林水産業、水資源、自然生態系、自然災害、健康、産業・経済活動等への影響が出ると指摘されています。
- 気候変動の原因となっている温室効果ガスは、経済活動・日常生活に伴い排出されています。国民一人ひとりの衣食住や移動といったライフスタイルに起因する温室効果ガスが、我が国全体の排出量の約6割を占めるといふ分析もあり、国や自治体、事業者だけの問題ではありません。
- 将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて取り組む必要があります。
- そのため、「**自家用車があるから公共交通は使わない**」という従来の発想からの転換、**過度に自家用車に依存してしまう生活習慣からの脱却を図る必要があります。**

5. 曾於市の公共交通に関する意向等の把握

5-1 市民アンケート結果にみる市民が必要と考える日常生活支援策

- 市民が必要と考える日常支援策として「路線バスの維持」（約 21%）や「デマンド型乗合タクシーの運行」（約 16%）よりもニーズが高いのは、「タクシーの定額制」（約 42%）と「移動販売サービスの実施・拡充」（約 39%）、「医療施設等による無料送迎サービスの拡充」（約 38%）となっています。
- 病院に行きたければ「施設の無料送迎サービス」、買い物したければ「モノが自宅に近づき、目で品定めできる移動販売サービス」、それでもまかなえない場合は「タクシーの定額利用（安価利用）」による外出を望んでいることが分かります。
- しかし、これらのサービスは、民間事業者アンケートにおいて「利用者が少なく経営が成り立たない」、「人材不足である」、「ドライバーの負担になっている」等の意見も出ていることから、慎重に検討する必要があります。
- また、これらの意向は、行政区によって差異があるため、地域特性を踏まえた検討も必要です。

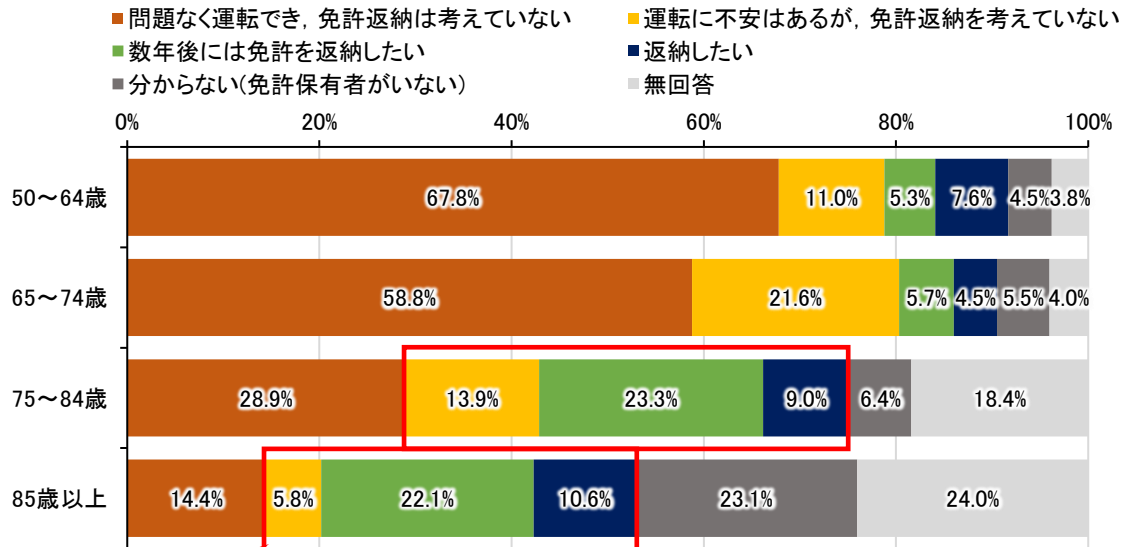
表 市民が必要と考える日常生活支援策

赤字：全体平均より 10 ポイント以上高い行政区

	現状の路線バスの維持	タクシーの予約窓口一本化	デマンド型乗合タクシーの運行	タクシーの定額制	タクシーの相乗り利用	自治会による無料送迎サービス	自治会によるバス・タクシーの貸切利用	移動販売サービスの拡充	医療施設等による無料送迎サービスの拡充	商業施設による宅配サービスの拡充	その他	わからない
上町	15.4%	30.8%	7.7%	53.8%	23.1%	7.7%	7.7%	30.8%	38.5%	38.5%	7.7%	0.0%
二之方	22.0%	28.0%	18.0%	52.0%	8.0%	14.0%	2.0%	32.0%	30.0%	16.0%	0.0%	4.0%
南之郷	22.3%	9.1%	16.5%	42.1%	6.6%	3.3%	1.7%	45.5%	38.0%	14.0%	3.3%	10.7%
岩崎	20.2%	8.8%	21.1%	45.6%	7.0%	13.2%	7.0%	43.0%	41.2%	13.2%	2.6%	11.4%
諏訪方	19.4%	18.5%	18.5%	44.4%	6.5%	7.3%	5.6%	33.1%	35.5%	16.9%	1.6%	9.7%
深川	25.9%	11.4%	12.0%	44.3%	7.0%	9.5%	5.7%	39.9%	32.9%	17.1%	2.5%	10.1%
新町	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町	0.0%	50.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
栄町	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
末吉地区 計	22.0%	13.9%	16.6%	45.1%	7.2%	8.7%	4.8%	39.3%	36.0%	16.0%	2.4%	9.6%
岩川	18.7%	20.9%	19.8%	44.0%	16.5%	6.6%	4.4%	28.6%	41.8%	16.5%	3.3%	8.8%
大谷	13.6%	13.6%	18.2%	27.3%	9.1%	9.1%	0.0%	45.5%	59.1%	13.6%	4.5%	9.1%
月野	25.8%	14.5%	22.6%	41.9%	11.3%	11.3%	8.1%	38.7%	46.8%	24.2%	1.6%	8.1%
坂元	19.6%	15.2%	10.9%	39.1%	4.3%	10.9%	6.5%	47.8%	39.1%	30.4%	2.2%	10.9%
中之内	11.9%	11.0%	13.8%	39.4%	5.5%	9.2%	9.2%	49.5%	40.4%	22.9%	2.8%	12.8%
須田木	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%	16.7%	0.0%	33.3%
恒吉	12.9%	9.7%	19.4%	32.3%	6.5%	9.7%	3.2%	29.0%	41.9%	19.4%	0.0%	25.8%
荒谷	20.0%	0.0%	40.0%	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%
鳴神町	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
段中町	44.4%	11.1%	22.2%	55.6%	0.0%	0.0%	0.0%	44.4%	22.2%	22.2%	0.0%	11.1%
下窪町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
境木町	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大隅地区 計	17.7%	14.0%	17.1%	40.5%	9.6%	8.6%	6.0%	39.7%	42.1%	21.8%	2.3%	12.2%
南俣	27.6%	12.2%	21.4%	29.6%	13.3%	8.2%	4.1%	28.6%	33.7%	20.4%	2.0%	11.2%
北俣	33.3%	7.4%	9.3%	37.0%	9.3%	11.1%	1.9%	38.9%	38.9%	18.5%	1.9%	9.3%
下財部	16.0%	10.4%	11.2%	41.6%	11.2%	2.4%	3.2%	46.4%	41.6%	23.2%	0.8%	12.0%
財部地区 計	23.5%	10.5%	14.4%	36.5%	11.6%	6.1%	3.2%	38.6%	38.3%	21.3%	1.4%	11.2%
全体 計	21.1%	13.1%	16.3%	41.7%	8.9%	8.1%	4.8%	39.2%	38.4%	18.9%	2.2%	10.7%

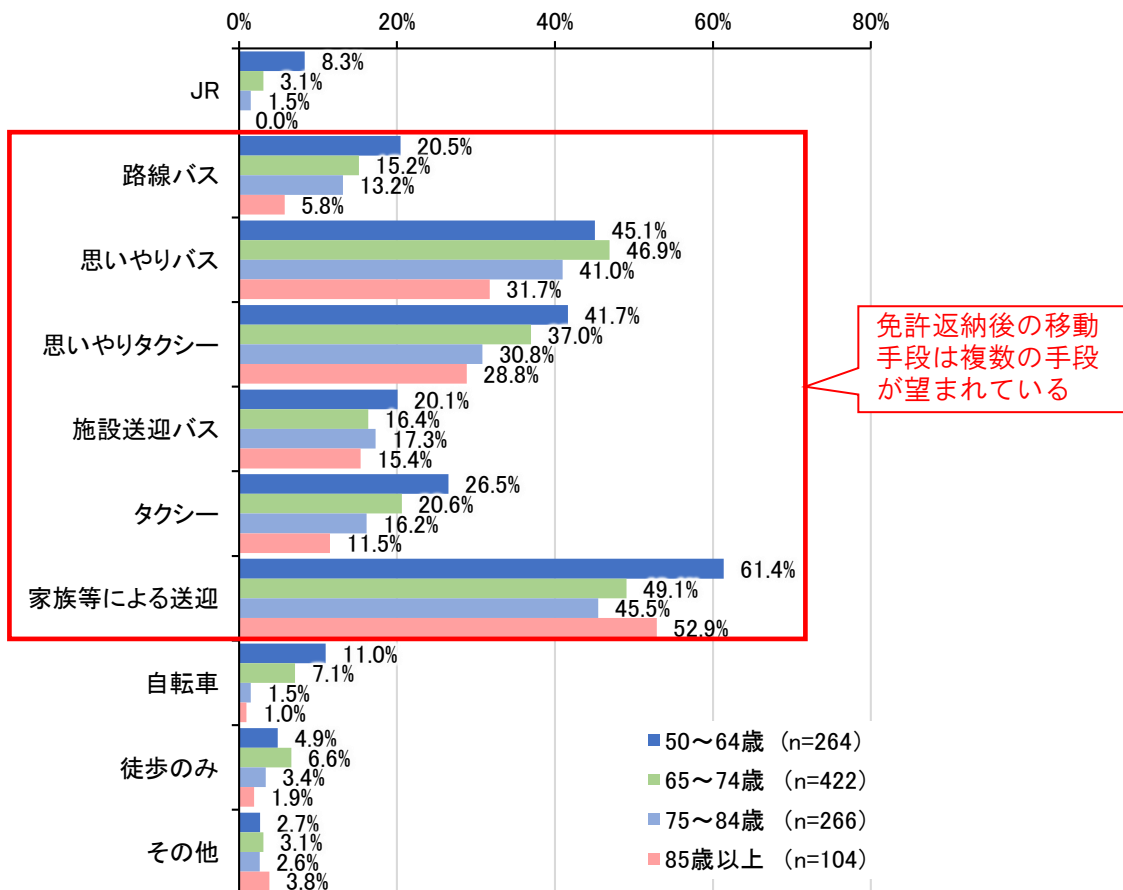
5-2 市民アンケートにみる高齢者の運転免許返納意向とタクシーへの期待

- いずれは運転免許を返納するであろう 50 歳以上の意向をみると、「問題なく運転できる」との回答が 75 歳以上になると極端に低下し、「運転に不安を感じる」あるいは「数年後には免許を返納したい」、「返納したい」の意向が 4 割程度に増えることが分かりました。
- また、各年齢層で、運転免許返納後の移動手段は「家族等による送迎」の指摘が最も多いものの、「思いやりバス」や「思いやりタクシー」など複数の移動手段に対する指摘があがっており、回答の分散化がうかがえます。



「運転に不安」+「返納したい」方の割合
 75～84歳：46.2%
 85歳以上：38.4%

図 運転免許返納の意向（年齢層別）



免許返納後の移動手段は複数の手段が望まれている

図 運転免許返納後の移動手段（年齢層別）

- タクシーに必要なサービスをみると、「介護・福祉タクシー」(35.1%)と「買物代行サービス」(26.1%)、「誰もが乗降しやすい車両の普及」(21.6%)が多く、高齢社会に密着したサービス展開を望む意向が顕著にあることがうかがえます。
- 年齢層によっては「アプリを活用した配車サービス」や「キャッシュレス決済」、「誰もが乗降しやすい車両の普及」、「妊婦・子どもの送迎(子育てタクシー)」に指摘が分散しています。年齢層によって多様なサービス展開が求められていることが分かります。
- タクシーの今後のあり方について、回答者全体でみると、「地域の意向に沿った新たな運行方法の検討」(22.3%)と「高齢者や障がい者へタクシー補助券を支給」(21.6%)に対し、一定程度の指摘がありました。
- 呼んだら来てくれる地域密着型サービスの「タクシー」はバス等と比べると割高にみえる交通手段であり、その低額化に加え、地域でどのようにうまく活用するかを一緒に考える必要があるという市民意識の表れがうかがえます。

表 タクシーに必要なサービス

	合計	アプリを活用した配車サービス	キャッシュレス決済	誰もが乗降しやすい車両の普及	妊婦・子供の送迎(子育てタクシー)	介護・福祉タクシー	買物代行サービス	特になし	その他	無回答
全体 n=1,249	100.0%	11.1%	8.1%	21.6%	11.0%	35.1%	26.1%	31.5%	3.1%	13.5%
10歳代 n=22	100.0%	18.2%	13.6%	13.6%	9.1%	9.1%	18.2%	50.0%	4.5%	4.5%
20歳代 n=37	100.0%	35.1%	24.3%	10.8%	35.1%	32.4%	27.0%	35.1%	2.7%	2.7%
30歳代 n=48	100.0%	41.7%	41.7%	22.9%	39.6%	27.1%	22.9%	27.1%	2.1%	2.1%
40歳代 n=82	100.0%	31.7%	24.4%	31.7%	25.6%	41.5%	23.2%	28.0%	4.9%	3.7%
50～64歳 n=264	100.0%	15.5%	11.7%	23.1%	14.4%	47.0%	37.5%	24.2%	2.7%	7.2%
65～74歳 n=422	100.0%	6.6%	3.3%	23.7%	7.6%	35.5%	25.1%	34.8%	2.6%	11.8%
75～84歳 n=266	100.0%	1.9%	0.8%	15.0%	3.4%	28.2%	18.8%	33.5%	3.4%	26.7%
85歳以上 n=104	100.0%	1.0%	1.9%	22.1%	2.9%	26.9%	24.0%	32.7%	4.8%	20.2%
無回答 n=4	100.0%	25.0%		50.0%	25.0%	25.0%	50.0%			25.0%

表 タクシーの今後のあり方

	合計	現状のままで良い	高齢者や障がい者へタクシー補助券を支給	地域の意向に沿った新たな運行方法の検討	高額なので利用しない	呼ぶ手間がかかるので利用しない	分からない	その他	無回答
全体 n=1,249	100.0%	7.6%	21.6%	22.3%	10.8%	1.0%	23.5%	0.8%	12.4%
10歳代 n=22	100.0%	13.6%	4.5%	22.7%	13.6%	4.5%	31.8%		9.1%
20歳代 n=37	100.0%	8.1%	21.6%	13.5%	21.6%		32.4%	2.7%	
30歳代 n=48	100.0%	4.2%	27.1%	14.6%	18.8%	2.1%	29.2%		4.2%
40歳代 n=82	100.0%	4.9%	26.8%	22.0%	12.2%	1.2%	24.4%	3.7%	4.9%
50～64歳 n=264	100.0%	7.2%	22.7%	32.2%	9.8%	0.4%	21.2%		6.4%
65～74歳 n=422	100.0%	7.6%	24.2%	23.2%	10.2%	1.4%	22.7%	0.7%	10.0%
75～84歳 n=266	100.0%	9.8%	14.7%	17.3%	9.8%	0.8%	22.9%	0.8%	24.1%
85歳以上 n=104	100.0%	5.8%	23.1%	13.5%	9.6%		26.0%	1.0%	21.2%
無回答 n=4	100.0%		25.0%	25.0%					50.0%

5-3 公共交通を利用しない理由

- 市民アンケート結果によると、公共交通を「月に数回以上」利用している割合は、JR日豊本線は3.3%、路線バスは4.5%、タクシーは6.0%となっており、月1日以上の利用がほとんどみられませんでした。
- このような状況の中で、市民のうち公共交通を利用しない方の「利用しない理由」のほとんどが「自家用車を利用する」となっています。
- SDGsの達成やカーボンニュートラルのためには「移動の低炭素化」が全ての世代に求められます。そのためには、「自家用車があるから公共交通は使わない」という従来の発想からの転換、過度に自家用車に依存してしまう生活習慣からの脱却を図る必要があります。**

表 市民アンケート結果にみる市民の公共交通の利用頻度（月1日以上の利用割合）

種類	利用頻度「月1日以上」の指摘割合	備考
JR日豊本線	3.3%	回答者1,240人中41人
路線バス	4.5%	回答者1,240人中56人
タクシー	6.0%	回答者1,240人中74人

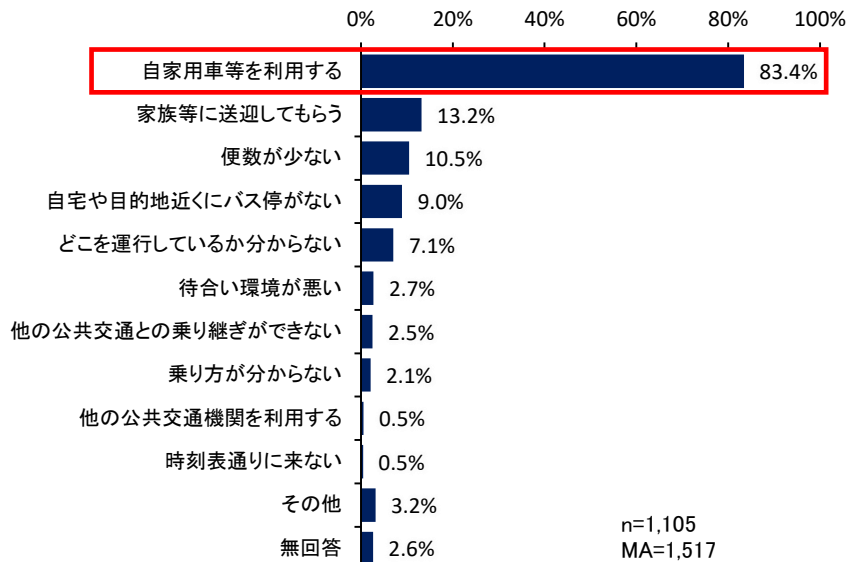


図 路線バス非利用者（市民）の「利用しない理由」

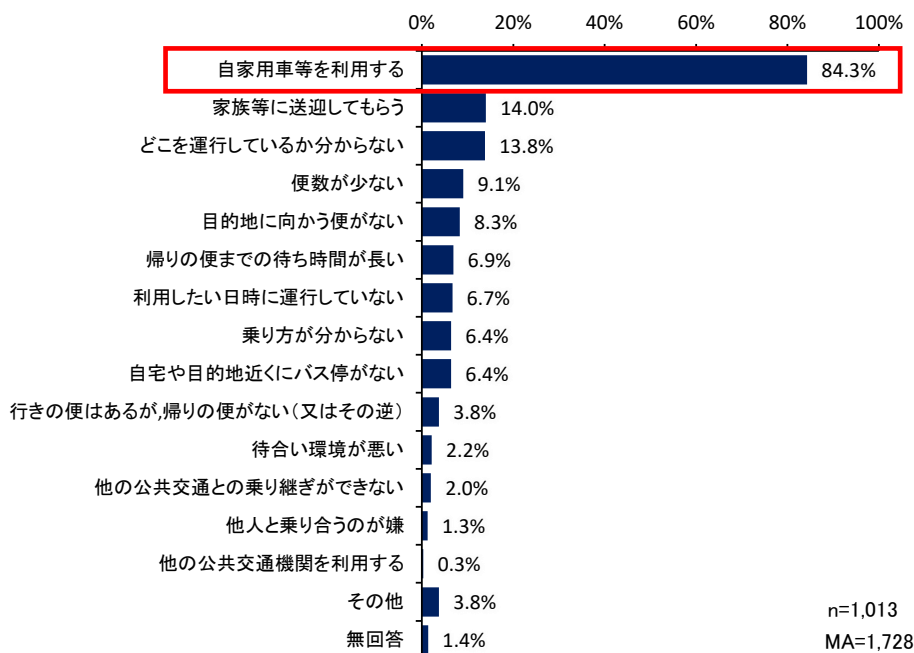


図 思いやりバス・思いやりタクシー非利用者の「利用しない理由」

5-4 公共交通の改善指摘

- 路線バスの改善指摘をみると、「便数を増やす」（57.8%）と「時刻表や路線図，乗り方を周知する」（31.8%），「バス停を増やす」（29.8%）の指摘が多い結果となりました。
- 年代別にみると、「便数を増やす」は各年齢層で最も指摘が多くなっている中で、「時刻表や路線図，乗り方を周知する」については「65～74歳」の指摘割合が高い結果となっています。
- 公共交通政策を実行する上で，時刻表や路線図，乗り方を周知し，「公共交通に関する基礎情報に関する認知不足」を引き続き解決していくことが必要です。
- 特に，民間サービス事業者アンケート結果から，様々な公共交通との連携可能性があるメニューに反応があったため，今後積極的に連携を展開することで効果的な情報発信や利用促進等を講じることが求められます。

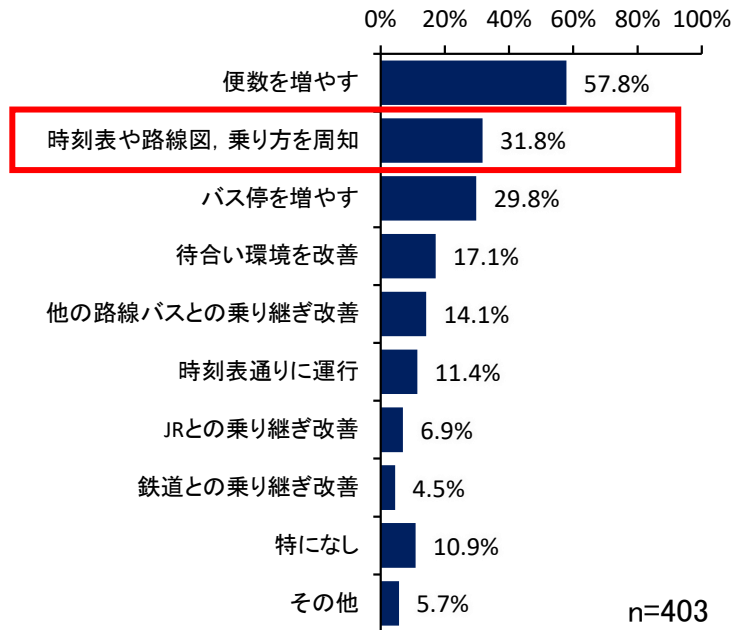


図 路線バスの改善要望（特に重要だと思うもの3つ）

表 路線バスの年齢別改善要望（特に重要だと思うもの3つ）

		合計	便数を増やす	バス停を増やす	時刻表や路線図，乗り方を周知する	待合い環境を改善する	時刻表通りに運行する	他の路線バスとの乗り継ぎを改善する	鉄道との乗り継ぎを改善する	JRとの乗り継ぎを改善する	特になし	その他
年齢	全体 n=403	100.0%	57.8%	29.8%	31.8%	17.1%	11.4%	14.1%	4.5%	6.9%	10.9%	5.7%
	10歳代 n=15	100.0%	86.7%	6.7%	26.7%	6.7%	20.0%	20.0%		13.3%	6.7%	26.7%
	20歳代 n=14	100.0%	78.6%	42.9%	35.7%	21.4%		7.1%	14.3%	14.3%		14.3%
	30歳代 n=13	100.0%	69.2%	46.2%	38.5%	15.4%	15.4%	7.7%		7.7%		
	40歳代 n=26	100.0%	80.8%	42.3%	30.8%	11.5%	7.7%	26.9%	7.7%	11.5%	3.8%	3.8%
	50～64歳 n=60	100.0%	68.3%	36.7%	30.0%	18.3%	6.7%	13.3%	8.3%	6.7%	5.0%	6.7%
	65～74歳 n=144	100.0%	56.9%	31.3%	40.3%	20.8%	11.8%	14.6%	4.2%	6.3%	10.4%	4.2%
	75～84歳 n=100	100.0%	47.0%	21.0%	26.0%	16.0%	15.0%	14.0%	3.0%	7.0%	12.0%	6.0%
	85歳以上 n=31	100.0%	29.0%	25.8%	12.9%	9.7%	9.7%	6.5%			38.7%	

5-5 バス乗り込み調査で収集した利用者の生の声

- 市の職員が実際に思いやりタクシーに乗車して、利用者から集めた生の声の一部を以下に紹介します。
- 実際の利用者は、公共交通の維持を望んでいると同時に、帰宅時のデマンド型乗合を希望している傾向が高いことがわかります。また、健康増進のために、公共交通を利用して、自分の目で買い物をし、自分の足で外出をしたいと考えている人が多かったのも特徴的でした。
- さらには、一般のタクシーも組み合わせて利用している人も一定数いることもわかりました。
- 今後も利用者のニーズに応じた資源の提供や周知が求められます。

棚木線	<ul style="list-style-type: none"> ・他に移動手段がないので、とても助かっている。 ・通院はしていないが、買い物に出る手段として利用している。 ・末吉地域の高松周辺（ニシムタ、コスモス、しまむら等）へ行く便が思いやりタクシーにないため、末吉地域の周回線ができれば利便性が図られるのではないかと思う。
大隅支所線	<ul style="list-style-type: none"> ・タイヨーが無くなってしまったので、思いやりタクシーで高松周辺に移動できれば、利用者増につながるのではないかと思う。
葦原線	<ul style="list-style-type: none"> ・身寄りがないため、他に移動手段が無い。 ・停留所までが遠く、年々乗車が難しくなっている。
外園線	<ul style="list-style-type: none"> ・通院は誰かに頼めばよいが、買い物は自分で移動して購入したい。 ・時間に合わせて移動できるので、生活リズムが整う。
久保公民館線	<ul style="list-style-type: none"> ・塩川病院の乗り入れは、現在この便のみと聞いている。利用者の中には、全線乗り入れを希望する方もいるが、交通量が多く、高齢者のドライバーも多いので、全線乗り入れは現実的ではないと思う。
市吉線	<ul style="list-style-type: none"> ・年々利用者が減少していると思うので、電話予約制にした方がいいのではないかと思う。
笠木線	<ul style="list-style-type: none"> ・帰宅時だけでもデマンドのような運行方法で走行してもらいたい。 ・電話しづらい人を支えるサポーターづくりができればよい。
前田橋線	<ul style="list-style-type: none"> ・生活になくってはならない移動手段なので、廃止にしないでほしい。 ・西部地区に停留所がないので、乗車賃を上げてでもよいから新設してほしい。
南之郷線	<ul style="list-style-type: none"> ・孫等が近くに住んではいるが、できるだけ自分自身で外出をしたい。 ・温泉から高松の主要施設まで延線してもらえると助かる。
山下線	<ul style="list-style-type: none"> ・病院を利用する際は、朝の時間帯を利用する。 ・買い物だけの場合は、午後便を利用することが多い。
立馬線	<ul style="list-style-type: none"> ・自分の運転に自信がなくなってきたので、日中（畑に軽トラで行く以外）は、思いやりタクシーで移動している。
青松段線	<ul style="list-style-type: none"> ・極力体力が落ちないように、できるだけ自分で外出したいと考えている。 ・移動手段がないのでとても助かっている。
上須田木線	<ul style="list-style-type: none"> ・一般のタクシーを利活用してもいいのではないかと思う。 ・存続できるよう、事業者への支援も必要なのではないかと思う。
東西桂公民館線	<ul style="list-style-type: none"> ・ニシムタに行く際は、八合原周回線に乗換えて利用している。 ・携帯を持っていないし、公衆電話も少なくなってきた。 ・耳も聞こえにくくなってしまったため、電話のやりとりで不安を感じている。 ・娘も町内にいるが、毎回送迎を頼むのは気を遣う。 ・自分でできるだけ自由に外出したい。
荒谷線	<ul style="list-style-type: none"> ・特に朝は、いつでも誰でも停留所（ルート上）にさえ行けば、時間の制約はあれど、必ず乗れるという定時定路線型は必要だと思う。 ・帰りの利便性に不満がある。 ・午後をメインにデマンド運行へ変更を希望する。
上坂元線	<ul style="list-style-type: none"> ・上坂元線等は、直接ニシムタ、タイヨーに行けないので、乗り換えずに行くことができればさらによい。
清津野線	<ul style="list-style-type: none"> ・車の免許を有していないが、安心して移動できている。 ・乗りあうことで誰かと話せたり、友人になれたりすることが嬉しい。
大迫線	<ul style="list-style-type: none"> ・周囲には、未だこの制度を知らない人も多い。 ・改正の頻度を少なくし、周知期間を多く設けてほしい。

大川原線	<ul style="list-style-type: none"> ・夫婦とも運転免許証を返納したので移手段がない。 ・普段から路線バス、思いやりタクシーを利用している。 ・主に買い物で利用している。末吉地域の温泉も利用している。 ・停留所まで家から行くことが課題となっている。（買い物後の荷物が重い。） ・毎日利用したい。健康のため夫婦で利用していきたい。 ・タクシーの利活用があれば利便性がよくなるのではないかと思う。
縄瀬線	<ul style="list-style-type: none"> ・車の免許を有していない。 ・大隅地域の中心部までは、一般のタクシーで移動することも多い。 ・大隅地域の路線は、比較的ゆっくり移動できる。 ・制度や乗り方を知らない人がまだいるので周知が必要だと思う。
八合原周回線	<ul style="list-style-type: none"> ・遠方からの乗り継ぎによく利用している。 ・中心部を移動できるので助かっている。 ・午前中の上り第3便の代わりに下りの第1便を設けてほしい。
赤坂線	<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間が長いので、買い物だけであれば午後に出発するようになった。 ・月・水・金、毎回利用している。 ・温泉便と統合すれば、無駄がないのではないかと思う。
大良公民館線	<ul style="list-style-type: none"> ・いつも思いやりのある運転をしてもらっている。 ・乗車することで市に貢献できればと考えている。 ・これ以外に外出手段がないため、継続してほしい ・運転手さんが乗降の補助、荷物を持って家まで送ってくれることがある。
大迫線	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所でなくても、ルート上であれば手上げ乗車ができるので助かっている。 ・棚木（10号線沿い）では人は全く乗車しないので、手前の旧食堂に変更した方が停車しやすいし、利便性もあがるのではないかと思う。 ・待ち時間を短くする工夫をしてほしい。
須賀線	<ul style="list-style-type: none"> ・ほぼ毎日利用し、末吉町まで買い物に行っている。 ・送迎がある病院もあるが、買い物等はできないため、送迎は利用していない。 ・荷物や乗り降り等、手伝ってもらわなければ乗車できない。 ・運転免許証を返納したが、身寄りもない。 ・ほとんどが第一便（上下）利用しており、午後の利用者は少ない。 ・知人はいるが、仕事等で毎日の送迎は頼めない。
財部校区巡回線	<ul style="list-style-type: none"> ・友人同士で乗り合い、毎週温泉を利用している。 ・温泉送迎バスとの一本化を図ったらどうかと思う。 ・時刻に合わせて動くためわかりやすい。 ・帰りは、一般のタクシーを利用することが多い（荷物を持って歩けない）。 ・午前中の便が増えると嬉しい。 ・他に移手段がないため、無くなるととても困る。 ・基本は定時定路線が利用しやすいと思う。 ・毎日のように利用しているのでとても助かっている。 ・乗車賃の200円は妥当であり、もう少し上げてほしいと思う。 ・乗り方教室、時刻表や制度の周知が必要だと思う。 ・朝は定時定路線の方が使いやすい。 ・健康維持のため、自分で買い物をしたい。 ・比較的中心部に住んでいるが、歩ける距離でもないためなくなると困る。
財部支所周回線	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物を抱えて帰ることが課題。 ・帰りの時間は、一般のタクシーを利活用できたらなおよい。 ・車だと10分で済むことが、長く乗車しなければならない。 ・はじめは車と違い、待つことに慣れずイライラしたが、今は慣れたのでよい。 ・自分の足で歩ける限り週に1回は外に出たい。 ・知人もいるが、毎週は送迎を頼むことができない。 ・1人暮らしなので、乗り合って誰かと話せることが嬉しい。 ・友人の安否確認にもなる。

5-6 事業者の考えや抱えている課題

- 交通事業者へのヒアリング結果を整理したのが下図となります。
- 各交通事業者ともに、事業の継続や路線の維持などで、自社だけでなく自治体などと連携して、より良い改善を図りたいとの声が挙がっています。

- ・鉄道利用促進のためにも、駅や駅設備を利用した賑わい創出のイベント等について話し合いの場をもちたいと思う。
- ・行政等と連携し、できることを実施していきたい。
- ・できれば、観光振興・産業振興・公共交通といった行政各部署が横の繋がりで連携することが必要だと考える。



鉄道事業者

- ・今後、人材不足が懸念される。将来的には、自治体と連携を取りながら人材不足を解消できるようにしていきたい。



- ・運転手不足や高齢化でバス・タクシー事業の維持が困難になってしまう。事業者が求人しても応募がなく、コロナ禍で高齢運転手の退職が相次いでいる。

- ・新型コロナウイルス感染症による需要減少で、ただでさえ減少傾向だった運賃収入が、さらに減少して厳しい状況である。

バス・タクシー事業者

- ・定年退職だけでも年間約20名。試算では今後10年間で260名が定年退職する一方で、新たな運転手のなり手がほとんどいないため、人手不足が深刻になっている。
- ・人手が減ると労働の拘束時間が長くなって仕事がきつくなるため、新規採用が難しくなるという負の循環に陥っている。



バス事業者

- ・65歳以上の運転手には小型のコミュニティバスを優先して運行してもらっているが、その運転手に路線バスを運転してもらわなければならないほど人材が不足している。



タクシー事業者

- ・思いやりタクシーについて改善が必要だと感じる。たった1人のために路線延長したり、停留所新設を繰り返しても分かりづらくなる一方である。

- ・思いやりタクシーを改善するにしても、今まで運行を担当していた運転手には変わらず出勤してもらい、賃金を支払わなければならない。
- ・会社で抱える運転手の数は変わらないので、ルートが減ったからといって補助金が減額されるのは困る。

- ・タクシー事業者同士がタッグを組んだ連合体を作ることもしずれは必要。

6. 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

7. 曾於市地域公共交通計画が目指すもの

7-1 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

- 本市の広域的な幹線軸となるJR日豊本線や鹿児島交通(株)等の幹線バス系統について、厳しい経営状況の中で必死に路線を守ってくれている交通事業者に加え、本市、沿線市、県、関係機関等と連携し、鉄道と幹線バス系統を基軸としたまちづくり、公共交通網の構築を目指します。
- 必要がある場合は、10人/便未満となる鹿児島交通(株)のバス路線のダウンサイジング等の効率的運用について関係自治体等と協議し、持続可能なバス網の形成に努めます。
- タクシーの経営悪化にも配慮しつつ、バス不便地域の改善を図ります。
- 輸送資源の総動員による市民の日常生活支援の在り方を検討します。
- 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。

【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

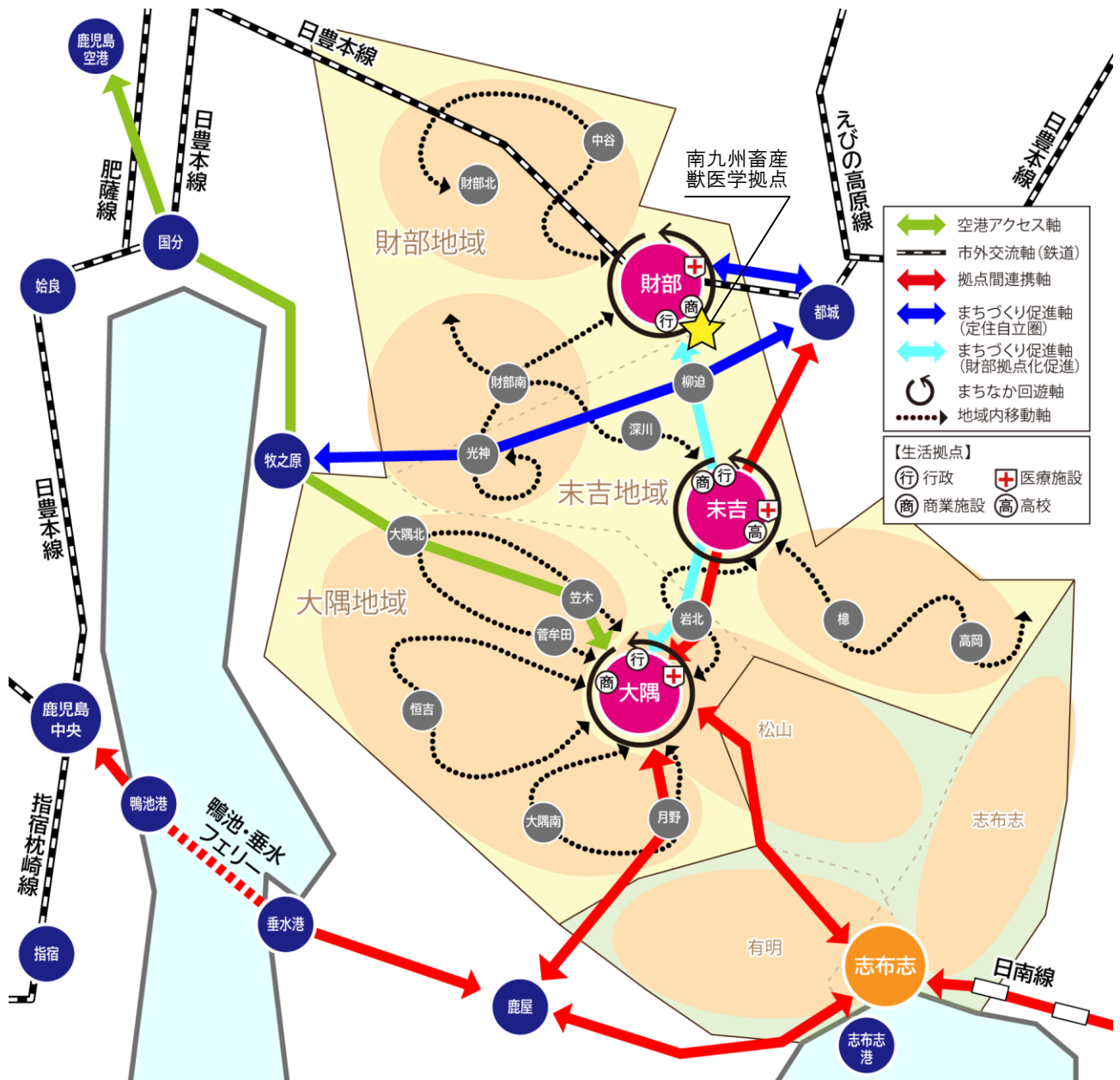
- 財部駅・財部高校跡地を拠点とした公共交通網の整備や拠点設備の充実化を図ります。
- 関係人口の拡大を公共交通需要とするため、自転車の利活用もさることながら、鉄道・バス・タクシー資源の最大限活用を図ります。
- インターネットやSNS等を活用した効果的な情報発信（メディアミックス）や受け入れ体制の強化により、来訪者にわかりやすい交通情報の提供を目指します。
- ICT（G T F Sデータ化やデジタルチケット、MaaSアプリ等）の活用を視野に入れた公共交通と他分野の連携を検討します。
- 交通事業者と観光関係者（市の観光担当部署や観光協会等）が協力しつつ、自発的に収入確保に向けた企画・プロジェクトを検討・実施し、市はそれを支援します。
- 【再掲】交通事業者に加え、本市、沿線市、県、関係機関等と連携し、鉄道と幹線バス系統を基軸としたまちづくり、公共交通網の構築を目指します。
- 【再掲】必要がある場合は、10人/便未満となる鹿児島交通(株)のバス路線のダウンサイジング等の効率的運用について関係自治体等と協議し、持続可能なバス網の形成に努めます。
- 【再掲】タクシーの経営悪化にも配慮しつつ、バス不便地域の改善を図ります。
- 【再掲】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。

【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

- 市民一人ひとりが利用して守り育てる公共交通という意識の醸成を進めます。利用実態に応じたサービスの適正化に向けた、トリガー方式の採用（停留所の廃止基準）を検討します。
- 本市は、温室効果ガス排出実施ゼロの脱炭素社会の実現に向け、公共交通の利用促進と効率的な運行を目指します。

※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（地域間幹線系統確保維持費 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。				

7-2 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 ※定義は 51 ページの注釈参照	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	59ページにおける都城～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。なお、52～53ページのとおり、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（R 1 : 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勧案。 ■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円/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円/人 ----- ※1：バス利用者数を270,000人とした ※2：20ページの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（R 1 : 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。

7-3 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	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									
【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	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	■	■	■	■	■	■	○	○	○	○	○	○			○
【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	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	■	■	■	■	■	■	○	○				○	○	○	○
【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	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	■	■	■	■	■	■	○	○		○	○		○	○	○

7-4 取組の内容

【方針Ⅰ】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

1. 既存地域公共交通の確保・維持

(1) JR日豊本線の維持・活性化

- ・本市の広域的な幹線軸となるJR日豊本線について、事業者や国、県、沿線自治体及び地域住民などの関係者と連携しながら利用促進を図ることで、引き続き路線の維持・向上を図ります。

(2) JR・路線バス・思いやりバス・思いやりタクシー・デマンドタクシー（バス）・タクシーの効率的運用に向けた再編

- ・効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築するため、交通事業者間での連携しつつ、JR・路線バス・思いやりバス・思いやりタクシー・デマンドタクシー（バス）・タクシーの効率的運用に向けた再編について調査・検討を行います。

■再編例：路線定期運行及び区域運行のハイブリッド型運行を検討

■再編例：市町またぎのバス路線をコミュニティ交通化×交通事業者の共同運行に転換

■再編例：大隅地区の多くのエリアが思いやりタクシー低利用地域と思いやりタクシー空白地域を抱えているため、民業を圧迫しないことを大前提に移動手段が足りない場合は、民間タクシーの利活用やチョイソコしぶしとの連携検討促進

【参考】他地域の事例（写真）

左：バス・タクシー3社によってコミュニティバスを共同運行している白杵市ふぐバス

右：定住自立圏構成市町により県・市またぎのコミュニティバスを運行しているコミュニティバス豊前・中津線



- ・バス路線再編によって新たに設定した乗り継ぎ拠点（例：道の駅や商業施設等の市民の外出目的地となり得る施設を含む）においては、分かりやすい案内標示や情報提供、円滑に乗り継ぎができる環境の整備を推進します。
- ・引き続き、国や県の支援制度を最大限活用しつつ、市の赤字補填等により、その維持を図ります。
- ・特に、地域間幹線バス系統については、地域間を結ぶ重要な路線として、国や県の補助等を活用しながら、維持発展を図ります

(3) 広域圏の公共交通との連携強化

- ・鹿児島県のほか、大隅半島構成市町等の周辺市町や関係機関等と連携しつつ、国内外の交流人口の拡大に資する広域交通網の構築に努めます。特にJR都城駅における路線バスとの乗り継ぎ円滑化（接続ダイヤ、駅広場への乗り入れ路線の増加等）に向けた協議・実施を市として積極的に検討します。

- ・特に、県と連携し、鉄道・バス路線・タクシー・レンタサイクル等、複数の公共交通サービスの連携を高める、MaaS等の検討を行います。



図 関係市町ワーキングの様子

2. 公共交通の運転手の確保

- ・ 交通事業者は主体的に運転手確保の取組を行います。
 - ・ 交通事業者の限られた資源（人・車両）の合理的な活用を図り、路線バス運行の効率化を行います。
 - ・ 曾於市は運転手確保に向けた取組を支援します。
 - ・ 具体的には、バス・タクシー事業者と連携しつつ、乗務員を確保するための取組を検討・実施します。例えば、周辺市を含めて、複数の公共交通事業者と連携した公共交通（特にコミュニティ交通）の共同運行化の検討や、地元高校等への公共交通事業者の共同就職説明会等の開催等の検討・実施を行います。また、定年退職後の就職や県外からの再就職先としての働き口を案内できるよう、周知活動の支援を行います。
 - ・ 国や県の支援スキームや支援制度を積極的に活用します。
- 例：産業雇用安定助成金（在籍型出向）、二種免許取得支援等



図 共同就職説明会のイメージ（曾於高校での企業説明会の様子）

3. 送迎サービス等との連携促進の検討

- ・ 民間事業者の実施する宅配、送迎、訪問診療等のサービスと公共交通が連携して市民のニーズに応じたサービスを提供するなど、多様な関係者等が協働して市民の日常生活をサポートすることができるような仕組みについて検討します。
 - ・ 現在、市内で送迎等のサービスを実施している各種宿泊事業者等においては、人材不足や車両にかかる費用等が課題となっており、一方バスやタクシー事業者においては、利用者の減少が大きな問題となっています。そこで、両者の連携による住民のニーズに応じたサービスの提供について、関係者が連携できるよう検討します。
 - ・ 医療機関や商業施設等と連携して、公共交通利用者の利便性や快適性を高める取組を行います。
- 例：地域公共交通の利用促進を促す情報媒体（総合時刻表やマップ、チラシ等）の留め置き
- 例：バス沿道の民間施設（道の駅、公共施設、医療施設、商業施設）の敷地を活用した待合スペースの確保
- 例：民間施設の従業員のアナウンスによる公共交通の運行・遅延情報の提供
- 例：バス停の時刻表が見えにくくなった場合等における民間施設からバス事業者への連絡

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

- ・バスがサービス縮小・路線撤退した場合の代替手段としては、交通安全性の確保さらには交通資源の有効活用等の観点から、乗合タクシー（デマンド運行等）の運行やタクシーを積極的に利活用します。
- ・タクシーによる移動確保策の実施が困難な地域で、地域住民が移動手段の確保に積極的な場合は、住民主導型のコミュニティ交通（有償運送）の運行を検討するほか、買い物支援、福祉部署やコミュニティ活力推進など他のまちづくり施策と連携しながら、複合的なサービス展開のもと日常生活支援を行います。
- ・なお、運転手不足に対して、必要があれば、運行管理者等の資格を所有している交通事業者のノウハウを最大限活用し、安心安全な移動手段を確保するため、公共交通事業者等と連携しつつ「交通事業者協力型自家用有償旅客運送」等を検討します。

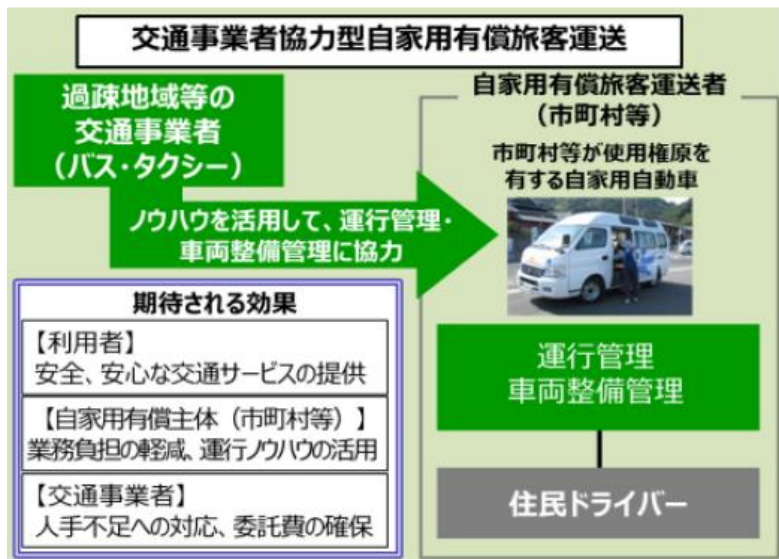


図 交通事業者協力型自家用有償旅客運送

参考 在籍型出向

在籍型出向とは、出向元企業と出向先企業との間の出向契約によって、労働者が出向元企業と出向先企業の両方と雇用契約を結び、出向先企業に一定期間継続して勤務することです。公共交通事業者が決められた労務管理の中でバス路線を維持できる体制づくりを支援する制度としても活用可能です。

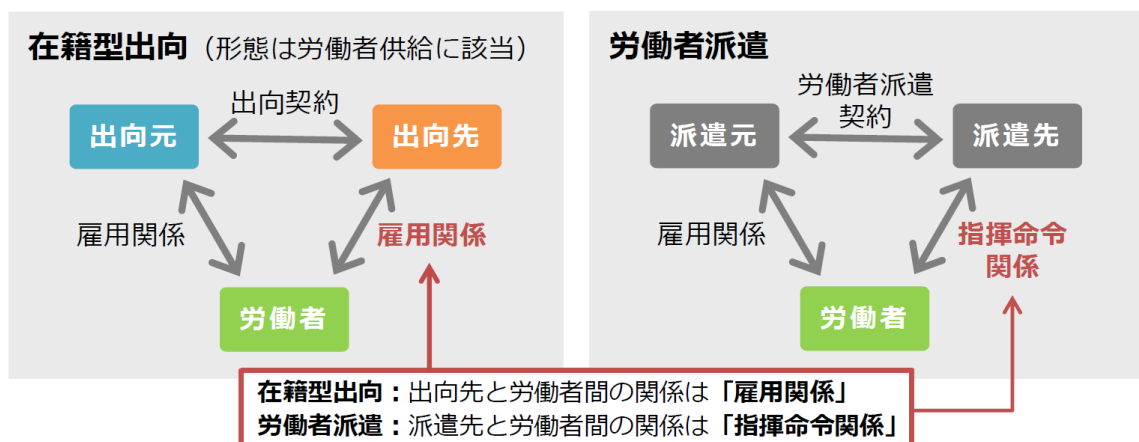


図 在籍型出向と労働者派遣の違い

出典：「在籍型出向『基本がわかる』ハンドブック（第2版）」（厚生労働省）

5. 市民等にわかりやすい公共交通の情報提供

(1) わかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供

- 公共交通の路線図や時刻表等を記載した「公共交通ガイドブック」等を作成し、各公共交通機関の乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図ります。

R4.04.01 改正

曾於市思いやりバス・思いやりタクシー

路線図・時刻表

※ 道路事情などにより、遅延や運休する場合がありますので御了承ください。

料金について

片道：大人 200 円 子ども 100 円
 回数券：2,000 円（200 円券 11 枚綴りを車内で販売しています。）
 ★ 6 歳未満の小児で、大人に同伴して乗降する場合は、大人 1 人に対し小児 1 人は無料です。



問合せ先

お困りの際は、お気軽に御連絡ください。
 曾於市役所本庁 企画課 0986-76-8802
 大隈支所 地域振興課 099-482-5921
 財部支所 地域振興課 0986-72-0931



1. 大隈支所-交流センター線 (平日朝晩・毎日運行)				2. 大隈支所-交流センター線 (平日朝晩・毎日運行)			
時刻	バス	乗車	降車	時刻	バス	乗車	降車
08:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	08:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
08:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	08:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
08:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	08:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
08:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	08:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
09:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	09:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
09:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	09:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
09:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	09:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
09:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	09:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
10:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	10:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
10:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	10:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
10:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	10:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
10:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	10:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
11:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	11:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
11:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	11:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
11:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	11:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
11:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	11:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
12:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	12:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
12:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	12:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
12:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	12:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
12:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	12:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
13:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	13:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
13:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	13:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
13:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	13:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
13:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	13:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
14:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	14:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
14:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	14:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
14:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	14:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
14:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	14:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
15:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	15:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
15:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	15:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
15:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	15:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
15:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	15:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
16:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	16:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
16:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	16:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
16:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	16:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
16:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	16:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
17:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	17:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
17:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	17:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
17:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	17:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
17:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	17:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
18:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	18:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
18:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	18:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
18:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	18:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
18:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	18:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
19:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	19:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
19:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	19:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
19:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	19:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
19:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	19:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
20:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	20:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
20:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	20:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
20:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	20:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
20:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	20:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
21:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	21:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
21:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	21:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
21:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	21:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
21:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	21:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
22:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	22:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
22:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	22:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
22:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	22:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
22:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	22:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
23:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	23:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所
23:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所	23:15	大隈支所	大隈支所	大隈支所
23:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所	23:30	大隈支所	大隈支所	大隈支所
23:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所	23:45	大隈支所	大隈支所	大隈支所
24:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所	24:00	大隈支所	大隈支所	大隈支所

図 曾於市思いやりバス・思いやりタクシー路線図・時刻表

(2) 交通情報の発信

- SNS の活用により、幅広い層に対し、効率的かつ効果的な情報発信を行うことを検討します。

参考 他地域の事例

地域住民と協働で「バスでおでかけマップ」を作成し、年に複数回発行する全世帯配布「ニュースレター」を通じてPR&利用啓発（長崎県新上五島町）

高校生ワークショップ



中高生用バスマップ



公共交通ニュースレター



「活用しましょう！生活の大切な足」



【方針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

1. 新モビリティサービスの導入

- ・南九州畜産獣医学拠点の整備に伴い創出される関係人口の公共交通への需要取り込みに資する新モビリティサービスの投入をします。
- ・JRをはじめとした公共交通事業者等と連携し、自転車やタクシーの利活用等を調査研究・検討します。
例：ICカードとスマホアプリ等を用いたレンタサイクル
例：スマホアプリ等を用いた公共交通（タクシー等）の相乗り促進

参考 レンタサイクルの事例

鹿児島市コミュニティサイクル「かごりん」

鹿児島市内に27ヶ所設置されるサイクルポートで、いつでもどこでも借りられる、返せる交通手段



01 登録

サイクルポートまたは窓口で登録。



02 登録料のお支払い

サイクルポートまたは窓口でお支払い。



03 貸し出し

携帯電話または鍵カードで貸し出しできます。



04 返却

利用後はラックに自転車をいれると前輪がロックされ、返却完了。



05 利用料のお支払い

利用料が発生した場合のみ必要です。

2. 鉄道（駅前広場・駅舎・車両等）を最大限活用した行事・イベント等の開催

- ・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。

参考 鉄道を活用した賑わいづくりの事例

JR九州が運行する観光列車「36 ぶらす3」の停車駅であるJR大隅大川原駅でのおもてなし出店



参考 鉄道の利用促進

パンフレット「kagoshima RAIL TRIP」で、鹿児島県のローカル線を利用した観光ルートを紹介

(鹿児島県鉄道整備促進協議会)



3. 観光まちづくりに合致した周遊ネットワークの形成

- ・アフターコロナを見据え、来訪者のスムーズな市内周遊を実現するためのアクセス手段の充実を図ります（キャンプやバイク旅等、観光トレンドを見据えた観光コンテンツとの連携等）。
- ・既存路線で行きにくい観光地等については、アクセス向上のため、タクシー利用のPRや情報発信、観光ルートの開発等を検討します。
- ・公共交通を補完する手段として、自転車やバイク等を活用した周遊観光の仕組みづくりを行います。

参考 自転車やバイク等を活用した周遊観光の仕組みづくり

パンフレットや特設サイトを通じて、大隅半島のおすすめスポットやツーリングコースを紹介

(鹿児島県大隅地域振興局)



4. 来訪者にわかりやすい交通情報の発信

- ・観光客をはじめとした来訪者の公共交通利用促進や認知向上のため、HP等における観光地に行くための公共交通の利用方法の掲載や、駅や主要バス停といった交通結節点における交通情報や観光情報の発信など、来訪者にわかりやすい交通情報を提供していきます。
- ・都市部のように、運行時刻表を確認しなくても公共交通が高頻度で運行するような環境整備は難しいですが、公共交通を乗り継いだり、貸切サービス（バス、タクシー、自転車）や観光商品等と連携したりすることで、楽しく観光できる「モデルコース」を観光関係者等と連携して構築し、インターネットやSNS等を活用した効果的な情報発信を行います。
- ・以下の新上五島町の事例のように、交通と商工・観光が連携し、鉄道やバスの待ち時間などをうまく利用した地域活性化にも資する各種利用促進策の企画・開発も検討していきます。



図 曾於市観光パンフレット

【参考】 他地域の事例

バス待ちの時間をを使った“まちなかぶらり旅”を情報発信している事例（新上五島町）

(H29年3月，国土交通省九州運輸局)



出典：「観光振興に寄与する二次交通としての路線バス等のあり方検討の基礎調査業務 報告書」

5. 交通事業の収益向上プロジェクトの実施

- ・交通事業者と観光関係者（市の観光担当部署や観光協会等）が協力しつつ、自発的に収入確保に向けた企画・プロジェクトを検討・実施し、市はそれを支援します。
- ・具体的には、曾於市の知名度向上等に寄与するグッズ販売や貸切事業（観光タクシー、貸切バス等）と連携した観光商品開発や既存のバスと連携したバスパック商品等を想定しています。

コロナ支援事業「曾於市よかところ再発見ツアー」

■目的：

- ①コロナ禍生活が続く市民に対し、市内の自然豊かな観光名所巡りや収穫体験等を通じて、あらためて曾於市の素晴らしさを実感してもらうこと
- ②公共交通事業者及び飲食業者への支援。

■対象者：

市内の各種団体（校区公民館、長寿クラブ等）

■支援内容：

（一社）曾於市観光協会会員であるバス・タクシー事業者が所有する車両を利用し、曾於市内を巡る旅行や研修・体験ツアー等（日帰りのみ）を実施した場合に、車両借上料の実費額等を支援。

- ①小型バス 5万円
- ②ジャンボタクシー 2万円

コロナ支援事業 2022
第3弾「曾於市よかところ再発見ツアー」

校区公民館・長寿クラブ等の
皆様を曾於市で！

バス代・昼食代は観光協会が負担します
※限度額あり

行経表（例）

時間	場所	種別
8:30	集合場所	出発
9:00	網原の滝	見学
9:40	谷川内ダム	見学
9:50		
10:15	山中良利園車庫	見学
10:55		
11:00		
11:20	ランチテラス売場	買い物
11:30		
11:50	総合センター	見学・トイレ休憩
12:00		
12:00	備前	昼食
13:00		
13:20	茶室の庵	見学
14:20	健康文化センター	見学
15:00	集合場所	解散

申込受付
2022年7月～2023年2月末
※但し、予算達し次第終了

曾於市観光協会
TEL：0986-28-0111

【方針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

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

- ・平均利用者数や利用者一人あたりの運行経費等を基に、見直しが必要とされる系統を選定し、沿線地域と一体となって改善案や運行目標を検討します。なお、見直し後の運行実績を検証し、目標に達しなかった場合は、運行方式の見直し等について、改めて地域住民との協議を行います。
- ・改善後に地域住民にも積極的に利用してもらうために、地域の移動実態やニーズを正確に把握するための協議や各種調査等を綿密に行います。



図 地域と一体となって実施する見直しプロセスのイメージ

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

- ・利用促進啓発チラシの配布や市の広報等を活用し、鉄道やバス等の地域公共交通の各種情報などを広く周知していきます。
- ・市が定期的にご利用状況を把握し、自治会長や民生委員・児童委員、公民館関係者等の協力のもと、広報誌やバス車両等で利用状況を利用者や沿線地区住民に報告します。なお、利用が著しく少ない等の特定地区等においては、年に複数回の座談会・報告会の開催を行います。
- ・思いやりタクシー事業者と調整し、持続可能な委託内容への是正を図ります。



図 曾於市地域公共交通活性化協議会の様子

7-5 目標達成に向けたマネジメント

7-5-1 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。

7-5-2 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

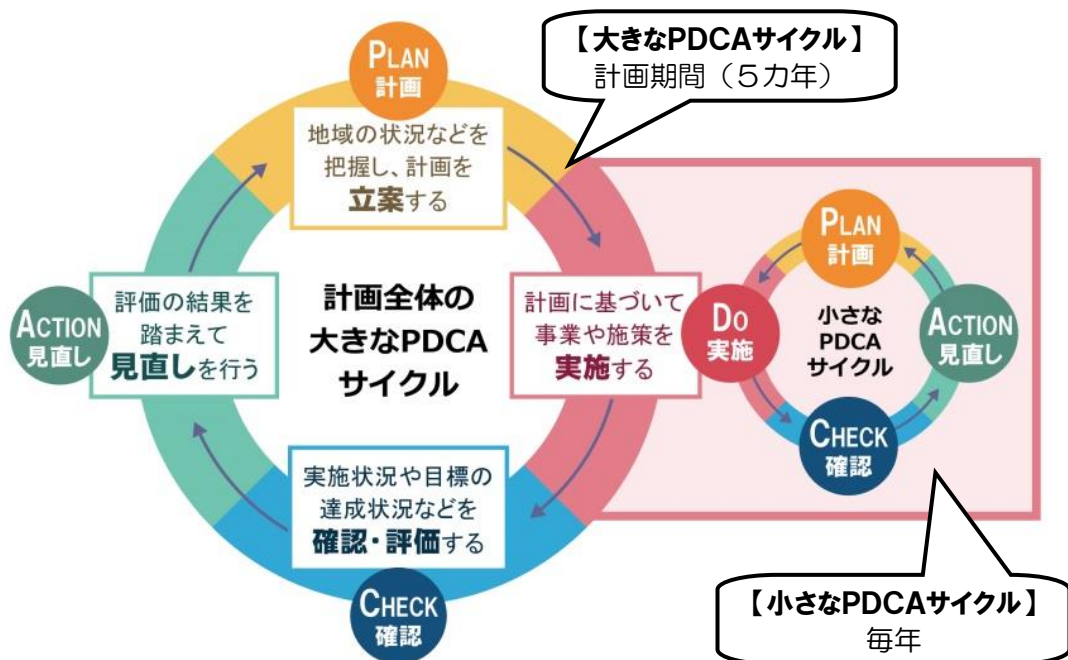


図 PDCAサイクルのイメージ

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)

7-5-3 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。

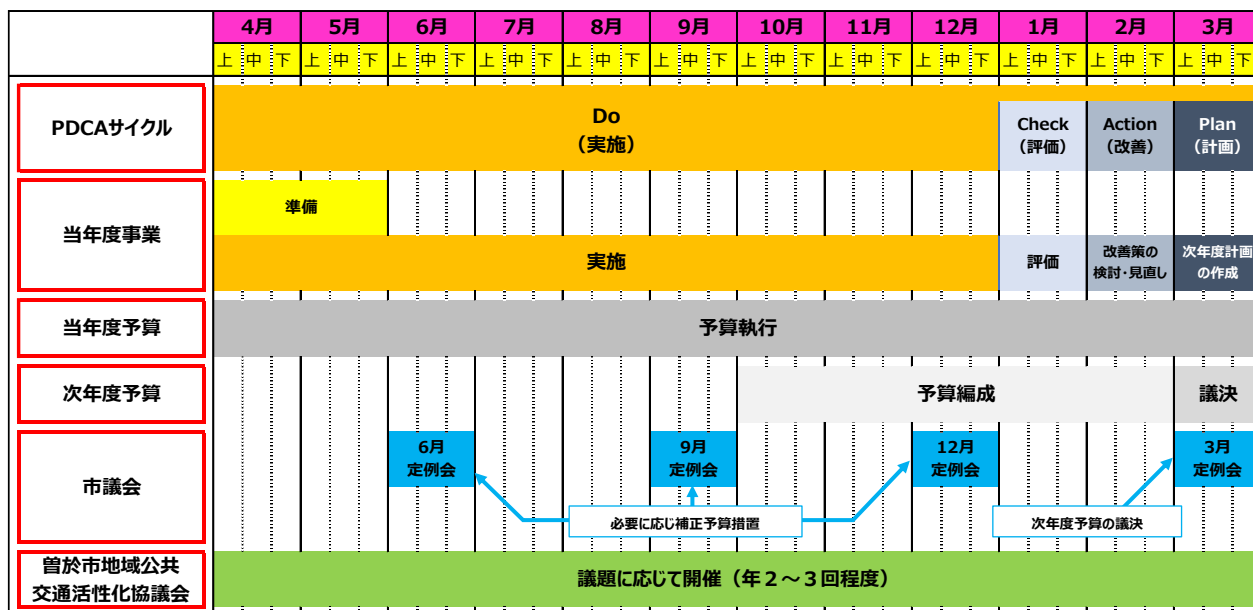


図 年間スケジュール(予定) ※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載

【参考資料1】令和4年度に実施した調査の概要

1. 民間サービス事業者へのアンケート調査

項目	内容
目的	①民間サービス事業者を対象に、サービス概要やサービス提供エリア、現状や今後の意向等を把握する ②現状でサービスを実施していない事業者に対しても、新サービスの可能性（行政支援の必要性の有無を含めて）を確認する
調査対象	市内の温泉施設・医療施設・商業施設・社会福祉法人
調査期間	令和4年9月15日（木）～10月10日（月）
調査手法	手渡しによる配布・郵送回収
調査項目	●施設利用者の移動に関する問題点 ●利用者送迎サービスや宅配サービス、移動販売サービス、訪問医療サービスの実施状況（市内におけるサービス提供エリア含む）と運営状況の評価 ●実施していない事業者における今後のサービスの新規提供可能性や条件
回収状況	回収総数：23票 回収率：46.0%（内訳は以下のとおり） ・温泉施設：4票（配布）→4票（回収）回収率100.0% ・医療施設：17票（配布）→9票（回収）回収率52.9% ・商業施設：28票（配布）→9票（回収）回収率32.1% ・社会福祉法人：1票（配布）→1票（回収）回収率100.0%

2. バス乗り込み調査

項目	内容
目的	●コミュニティ交通においては停留所単位の1日あたり乗降客数を見える化し、再編の基礎資料とする。 ●再編による”利用者離れ”を最小限にするため、利用者の利用特性・ニーズ等についてコミュニケーションを通じて把握する「利用者ヒアリング（バス乗り込み調査）」を全路線・全便で実施する。
調査対象	●曾於市を運行するバス全路線・全便（鹿児島交通、思いやりバス・思いやりタクシー）
調査期間	路線バス：令和4年9月14日（水） 思いやりバス・思いやりタクシー：令和4年9月1日（木）～10月5日（水）
調査方法	●路線バス（鹿児島交通） ・調査員が車内で利用者に聞き取り（平日1日） ※志布志市業務と連携して実施 ※利用者聞き取りが困難な便等は目視観測に切り替え ●思いやりバス・思いやりタクシー ・調査員（発注者：曾於市職員）が車内で利用者に聞き取り（平日1日） ※利用者聞き取りが困難な便等は目視観測に切り替え
調査項目	●お住まい、外出目的、移動手段、外出時間、外出頻度 ●乗降バス停、属性（性別、年齢等）※便別に把握
回収状況	路線バス：乗降（OD）のみ計測230人（うちヒアリング134人） 思いやりバス：ヒアリング31人（6票）※同一グループは1票で記録 思いやりタクシー：ヒアリング67人（57票）※同一グループは1票で記録

3. 市民アンケート

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●市民の外出実態（いつ、どこに、どんな手段で、どのくらい、何を使って移動しているか）の把握に加え、公共交通の利用実態等を把握。 ●運賃施策や自主免許返納にかかる基礎データ収集。
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ●市民3,000人（市内3地区から400票程度の回収を想定） ●配布対象者が特定地区に偏らないように留意する。
調査期間	令和4年9月26日（月）～10月10日（月）
調査方法	郵送による配布回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者属性 <ol style="list-style-type: none"> 1. 性別, 年齢層, お住まいの小学校区, 家族構成, 運転免許・自家用車の有無, スマートフォンの保有, 生活に関する情報の入手方法 ●外出特性 <ol style="list-style-type: none"> 1. 外出目的地と外出時間帯, 頻度, 往來に用いる移動手段全て ●現在利用している移動・宅配サービス <ol style="list-style-type: none"> 1. ここ1か月のサービス利用回数（頻度） 御用聞き宅配サービス／購入商品の自宅即日配送サービス／移動販売サービス／出張サービス／送迎サービス／訪問診療サービス（在宅診療サービス） ●公共交通の利用特性 <ol style="list-style-type: none"> 1. 利用目的, 利用頻度 2. 利用しない理由 3. 改善ニーズと将来的な利用意向（利用増加頻度を含む） ※タクシーの場合：利用頻度, サービスの普及の望む取組, 今後の利活用 ●市民意識 <ol style="list-style-type: none"> 1. 免許返納に必要な条件 2. 市に求める取組 ●選択肢以外の市民の生の声・意識 <ol style="list-style-type: none"> 1. 市の公共交通（バス・JR・タクシーなど）について自由意見
回収状況	回収総数；1,249票 回収率：41.6%（内訳は以下のとおり） ・末吉地区：1,429票（配布）→583票（回収）回収率40.8% ・大隅地区：926票（配布）→385票（回収）回収率41.6% ・財部地区：645票（配布）→277票（回収）回収率42.9% ・地区無回答：4票（回収）

4. 交通事業者ヒアリング

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ● JR・鹿児島交通(株)・タクシー等の事業者ヒアリングを実施し、事業者のカミングアウトを聞き出し、その内容の重大度や着手時期等を踏まえ、今年度さらに一步踏み込んだ検討が必要な場合は、予算の範囲で調査計画を再構築・実行する。 ● 市外・県外の乗合バス事業者（必要に応じて貸切バス事業者も）への意向調査も実施し、市の移動サービスの担い手の可能性等を把握する。
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道：九州旅客鉄道(株) ・ 路線バス：鹿児島交通(株)，宮崎交通(株)，(有)高崎観光バス ・ タクシー：大隅南海交通(株)，末吉タクシー(有)，(有)大保タクシー，(有)財部タクシー，本村交通(株)
調査期間	令和4年8月22日(月)～23日(火)，10月6日(木)～7日(金)
調査方法	アンケートと補完ヒアリング調査(直接面談方式)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ● 近年の事業者の取組を把握し、事業者に自己評価してもらう <ol style="list-style-type: none"> 1. 取組の実施状況(取り組んだこと，取り組まなかったこと・その理由) 2. 事業者が把握している利用者ニーズと利用特性 ● 現状の課題や問題 <ol style="list-style-type: none"> 1. 現状の課題・問題点(従来から，コロナ禍等で変化，新たに発生)(運転手の不足・高齢化，特定路線の厳しい運営状況) 2. 事業者が課題や問題と考える事象(特定路線等)の定量的裏付けデータの収集(提供依頼)例)運輸局提出の「事業報告書」，「輸送実績報告書」 ● 今後短・中・長期的な課題や問題 <ol style="list-style-type: none"> 1. 現状の課題・問題点が続いて生じるもの 2. 将来的な懸念点 ● 事業者の現状・将来の意向 <ol style="list-style-type: none"> 1. 会社としての対応方向(今後の意向) <ul style="list-style-type: none"> ※バス・タクシーで対応することが困難なエリア・区間 ※短～中期的にみたサービス縮減の具体内容 2. 行政等の関係機関に望むこと ● DX推進と今後の市・交通事業者の協働事業実施に向けた意向 <ol style="list-style-type: none"> 1. 先端技術を活用した取組事業の意向(どういった技術に関心があるか等) <p>以上について，新型コロナウイルス感染症との関連性や影響等(度合い含めて)も絡めて聞き取り</p>

5. 関係各課ヒアリング

項目	内容
目的	公共交通計画策定にあたり、連携を図る必要がある関連部署の意見を収集する。
対象	福祉介護課，こども未来課，保健課，商工観光課，まちづくり推進課，企画政策課，教育総務課，地域振興課，保健福祉課
実施期間	令和4年11月
調査方法	アンケートと補完ヒアリング調査
項目	1. 策定している計画について 2. 移動に関する事業について 3. 今後策定予定の計画や、実施予定の事業等について 4. 支線交通の基本方向について

6. その他

■大隅4市5町交通担当者会議

項目	内容
実施日	令和4年12月26日（月）
協議事項	<p>1. 当面の検討課題（R5.10に向けた対策） ※事業者の乗務員不足・収益悪化による更なる減便も想定した対応</p> <p>(1) 地域間幹線系統の維持・見直し 国県補助減額系統対策（平均輸送密度5.0人未満＝大隅関係は全系統） ・関係7系統収支状況（R5計画額による）：経常費用の1/4が事業者負担 ⇒廃代化された場合，市町負担が約3倍に ・輸送密度確保には利用促進や系統整理（分割・再編等）が必要</p> <p>(2) 廃止路線代替バスの見直し 利用実態や幹線系統見直しを踏まえた整理・見直し ※県補助要件（平均輸送密度1.0人，収支率1/6）を下回る系統対策</p> <p>(3) 運行ダイヤ・ルート等の見直し・改善（幹線・廃代） ・病院・商業施設など，若干のルート変更で利用増が期待される施設 （例：大隅鹿屋病院） ・旧国鉄大隅線系統の精査（公立高再編等による需要変動） ・朝課外廃止時のダイヤ対応（鹿屋高，志布志高，鹿屋女子高） ・通学生確保（少子化，バイク通学，運賃制度，公立離れ）</p> <p>2 意見交換（検討事項）</p> <p>(1) 広域交通体系（バス路線）見直し・再編に向けた整理 ①域外・域内流動，各市町関連計画等を踏まえた域内幹線軸の再定義 ②地域間幹線系統・廃止路線代替バスの見直し協議（進め方） ・3ブロック・12系統別，とりまとめ市町 ・データ収集・共有（鹿児島交通乗降データ，乗降調査等） ③広域コミュニティ交通での維持可能性（系統，担い手等） ④利用増進施策：運賃施策（上限運賃・ブロック制など），利便性向上策等</p> <p>(2) 広域連携体制の検討</p>

【参考資料2】曾於市地域公共交通活性化協議会

名簿

別紙（第3条関係）

No.	所属	職名	氏名	委員区分	備考
1	曾於市	市長	五位塚 剛	第1号	会長
2	鹿児島交通株式会社	乗合営業部部长	安藤 洋一	第2号	
3	末吉タクシー有限公司 (有限公司財部タクシー)	代表取締役	森園 修一	第3号	
4	本村交通株式会社	代表取締役	本村 貴宏	第3号	
5	大隅南海交通株式会社 有限公司大保タクシー	統括部長	竹之内 慎太郎	第3号	
6	九州旅客鉄道株式会社	鹿児島支社 副支社長	前田 秀作	第4号	
7	社団法人 鹿児島県バス協会	専務理事	改元 秀男	第5号	
8	一般社団法人 鹿児島県タクシー協会	専務理事	山口 俊則	第6号	
9	曾於市交通対策協議会	委員	八木 秀久	第7・8号	
10	曾於市交通対策協議会	委員	島子 正一郎	第7・8号	
11	曾於市交通対策協議会	委員	西丸 國治	第7・8号	
12	九州運輸局 鹿児島運輸支局	首席運輸 企画専門官	南 崇	第9号	
13	九州運輸局 鹿児島運輸支局	首席運輸 企画専門官	西村 英明	第9号	
14	鹿児島県総合政策部 交通政策課	課長	滝澤 朗	第10号	
15	私鉄鹿児島交通 労働組合	執行委員長	岡 良二	第11号	
16	大隅地域振興局建設部 建設総務課	課長	山中 将史	第12号	
17	曾於市役所まちづくり推進課	課長	園田 浩美	第12号	
18	鹿児島県警察曾於警察署	署長	種子田 穂積	第13号	
19	曾於市観光協会	会長	大津 亮二	第14号	副会長
20	大分大学経済学部	教授	大井 尚司	第16号	
21	大隅支所地域振興課	支所長	安藤 誠	第16号	監事
22	財部支所地域振興課	支所長	荒武 圭一	第16号	監事

曾於市地域公共交通活性化協議会事務局長 外山 直英

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政策調整係

改正

令和4年4月28日告示第127号

曾於市地域公共交通活性化協議会設置要綱

曾於市地域公共交通会議設置要綱（平成18年曾於市告示第66号）の全部を改正する。

（目的）

第1条 曾於市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「活性化・再生法」という。）第5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関する事項
- (2) 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「運送法」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。）の旅客輸送の確保その他旅客の利便性の推進を図り、地域の実情に応じた輸送サービスの実現に必要な事項
- (3) 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日国総計第97号。以下「補助要綱」という。）第2条第1項第1号の規定に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の策定及び実施に関する事項
- (4) 前3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

（業務）

第2条 協議会は、次に掲げる業務を行うものとする。

- (1) 本市の公共交通政策の推進に関することで、活性化・再生法に基づく交通計画及び補助要綱に基づく確保維持改善計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 具体的な路線等に係る運行の確保に関すること。
 - ア 活性化・再生法に基づく交通計画及び補助要綱に基づく確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - イ 活性化・再生法に基づく交通計画及び補助要綱に基づく確保維持改善計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (3) 運送法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及び運賃・料金等に関する事項（自家用有償旅客運送を含む。）
- (4) 前3号のほか、地域公共交通の課題及び解決、利用者の利便性向上など地域公共交通の確保・維持・活性化に資する必要な事項
- (5) 協議会の運営方法に関する事項

（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) 市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表又はその指名する者
- (3) 一般貸切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- (5) 公益社団法人鹿児島県バス協会の代表又はその指名する者
- (6) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会の代表又はその指名する者
- (7) 市交通対策協議会の代表
- (8) 住民又は利用者の代表
- (9) 九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者
- (10) 鹿児島県知事又はその指名する者
- (11) 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

- (12) 道路管理者又はその指名する者
 - (13) 曾於警察署長又はその指名する者
 - (14) 曾於市観光協会又はその指名する者
 - (15) 曾於市内において自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送）を実施している場合は、運送する特定非営利活動法人等の運送団体
 - (16) 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者
- 2 委員又は事務局から協議会の運営に必要なとの申出があった場合には、協議会での決議の上で、関係者をオブザーバーとして出席させて意見を聴取することができる。

（任期）

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

- 2 委員は、再任することができる。

（協議会の運営）

第5条 協議会に会長、副会長及び監事を置く。

- 2 協議会の会長は市長とする。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長及び監事は、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。
- 7 協議会は、会長が招集し、会長が議長となる。
- 8 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。
- 9 協議会は原則として公開とする。

（会議の特例）

第6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8項の規定は、前項の場合に準用する。

（協議結果の取扱い）

第7条 協議会において協議が調った事項について、関係者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。

（分科会）

第8条 第2条各号に掲げる事項について、地域の取組を行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、協議会に分科会を置くことができるものとする。

- 2 前項に基づき、地域の取組を行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、第2条各号に掲げる事項について分科会で協議が調った場合には、協議会で協議が調ったものとみなす。

（事務局）

第9条 協議会の事務局は、企画政策課が担当し、協議会における事務全般を所掌し、運営に関し必要な事項は、別に定めるものとする。

（連絡・通報窓口）

第10条 地域公共交通に関する相談、苦情その他の事項に対応するため、次の連絡・通報窓口を定めるものとする。

(曾於市地域公共交通に係るご相談又は通報窓口)

曾於市役所企画政策課

T E L : 0986-76-8802

F A X : 0986-76-4331

(会計)

第 11 条 協議会の収入及び支出に関し必要な事項は、別に定める。

(その他)

第 12 条 この告示に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この告示の施行の日の前日までに、改正前の曾於市地域公共交通会議設置要綱の規定によりなされた決定、手続その他の行為は、それぞれこの告示の相当規定によりなされたものとみなす。

附 則 (令和 4 年 4 月 28 日告示第 127 号)

この告示は、本庁増築庁舎の開庁の日から施行する。

【用語集】

【あ行】

●SDGs (Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標。17の世界的目標、169の達成基準、232の指標からなる持続可能な開発のための国際的な開発目標。

●オープンデータ

誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）でき、営利・非営利を問わず二次利用が可能かつ、機械判読に適しており、無償で利用できる形で公開されたデータを指す。

【か行】

●改正地域公共交通活性化再生法

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律。（令和2年11月27日施行）

●交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

●交通弱者

自動車中心社会において、移動を制約される人。

●交通政策基本法

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもの。（平成25年12月4日施行）

●コミュニティ

一般的には、「地域社会」や「近隣社会」、「地域共同体」などのこと。日常的に広く使われているため、その概念は多義にわたっている。

●コミュニティバス

地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

【さ行】

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

●実証実験

実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること。

●醸成

ある機運・情勢をつくり出すこと。

●人口カバー率

公共交通の乗降場所（鉄道駅・バス停）から一定の範囲に含まれる人口の割合のこと。（公共交通でカバーできる人口）

【た行】

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

●デマンドタクシー

ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービス。

【な行】

●二次交通

複数の交通機関を利用する場合の、2つ目に利用する交通機関のこと。拠点となる空港や鉄道の駅等から、観光地や学校までの交通をいうことが多い。

●乗合タクシー

不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の車両が利用されているもの。

【は行】

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCAサイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という4段階の活動を繰り返すことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

●マスタープラン

基本計画のこと。

●マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

●モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

●モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が，社会にも個人にも望ましい方向（例えば，過度な自動車利用から公共交通や自動車等を適切に利用する方向）に自発的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取組。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢，背格好，能力の人が利用可能なように，まちづくりや商品のデザインに関し，誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば，子どもや高齢者，障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように，一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

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