# 曽於市
# 地域公共交通計画

令和五年四月



曽於市
soo city

©soo_city

［ 目 次 ］


１． 計画の目的と関連計画の整理 ..... 1

1-1 曽於市の概況 ..... 1
1-2 計画策定の背景と目的 ..... 2
1-3 計画期間と区域 ..... 2
1-4 計画の目的・位置づけ ..... 3
1-5 本市の上位計画・関連計画 ..... 4

２． 曽於市の概況 ..... 20

2-1 地域の現状 ..... 20
2-2 今後の開発動向：南九州畜産獣医学拠点 ..... 32
2-3 公共交通の現状 ..... 33

３． これまでの地域公共交通の取組の検証 ..... 51

3-1 鉄道とバス交通による人口カバー状況 ..... 51
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 ..... 52
3-3 思いやりタクシーの利用状況分析 ..... 55
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 ..... 57
3-5 タクシー事業者との委託費用の妥当性分析 ..... 60
3-6 主要鉄道駅におけるバス接続状況 ..... 62

４． 今後留意しなければならない社会の変化 ..... 64

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 ..... 64
4-2 ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標） ..... 65
4-3 カーボンニュートラル ..... 65

５． 曽於市の公共交通に関する意向等の把握 ..... 66

5-1 市民アンケート結果からみる市民が必要と考える日常生活支援策 ..... 66
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 ..... 67
5-3 公共交通を利用しない理由 ..... 69
5-4 公共交通の改善指摘 ..... 70
5-5 バス乗り込み調査で収集した利用者の生の声 ..... 71
5-6 事業者の考えや抱えている課題 ..... 73

６． 曽於市の公共交通に関する課題 ..... 74

７． 曽於市地域公共交通計画が目指すもの ..... 75

7-1 本市における地域公共交通の基本方針 ..... 75
7-2 計画の目標 ..... 78

7-3 目標を達成するために行う取組の概要 ..... 79
7-4 取組の内容 ..... 80
7-5 目標達成に向けたマネジメント ..... 89

**【参考資料1】令和4年度に実施した調査の概要** ..... 91

**【参考資料2】曽於市地域公共交通活性化協議会** ..... 95

**【用語集】** ..... 99

# 1. 計画の目的と関連計画の整理

## 1-1 曽於市の概況

### 1-1-1 曽於市の沿革

本市は，平成 17 年 7 月 1 日に曽於郡内の大隅町・財部町・末吉町との合併により新設された市であり，市名は古代から熊（くま）襲（そ）と呼ばれた人々が住む，熊（球磨）国及び襲（曽）国の襲国に由来し，最古の記載文献は「延喜式」の巻二十二に「贈於」とあります。於は贈の音韻であって，和銅年間に地名を二字とする勅（みことのり）がでて贈に於を加えたものであり，この歴史ある地名を継承し新市の名称としました。

### 1-1-2 曽於市の位置・地勢

本市は，鹿児島県の東部を形成する大隅半島の北部に位置し，宮崎県都城市，志布志市，霧島市鹿屋市，曽於郡大崎町に接しています。

市の面積は，390.14 平方キロメートルで，鹿児島県の総面積 9,132.42 平方キロメートルの 4.3%を占めています。

本市の広域交通網は，市の中央部を東西に国道 10 号，南北に国道 269 号が走り，南西部には東九州自動車道，東部には地域高規格道路が整備中で，宮崎県の中核都市である都城市まで約 15 分，志布志港まで約 30 分，鹿児島空港・宮崎空港まで約 1 時間の圏域にあります。

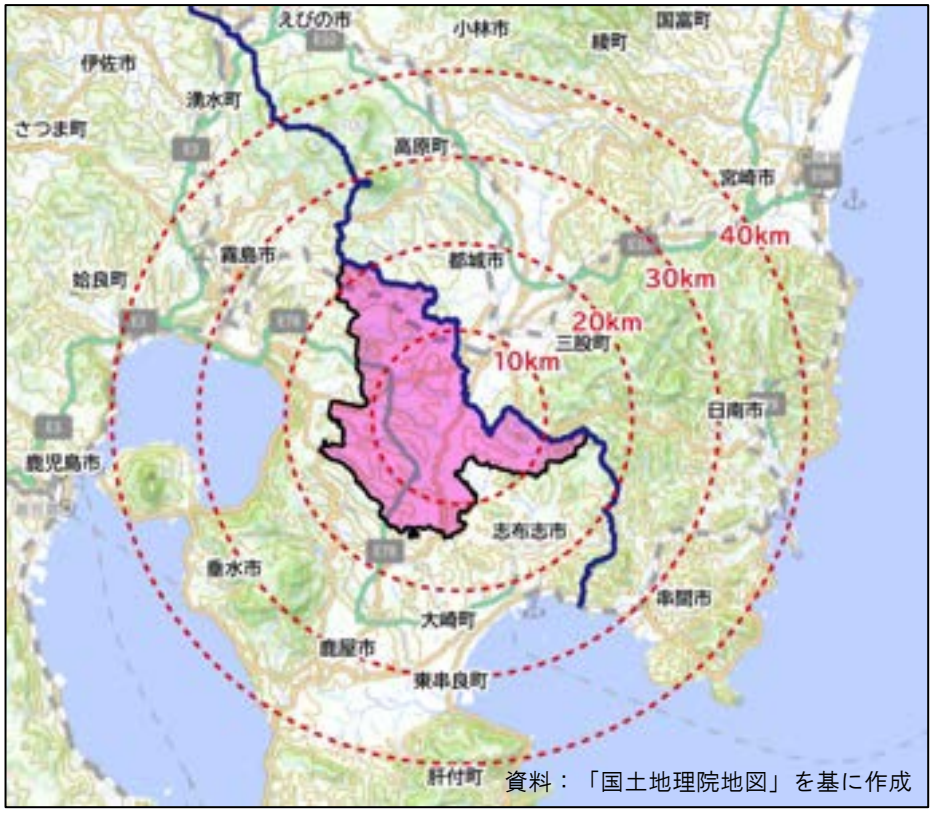
また，ＪＲ日豊本線が市の北部を東西に横断し，流通や情報発信の拠点として期待されています。

本市の北部地域は，大淀川支流域に開け，都城盆地の一角をなし，南部は菱田川流域に広がる地域となっており，全体的には起伏の多い大地となっています。

都城盆地の一角には，太平洋に注ぐ大淀川の源流が流れ，末吉市街地，財部市街地が形成され，南部地域には，志布志湾に注ぐ菱田川が流れ，大隅市街地が形成されています。

また，本市は自然環境にも恵まれ，花房峡，大川原峡，大鳥峡などの景勝地が点在しています。

土地の利用状況は山林が総面積の約 60%，耕地が約 20%を占め，地質の大部分がシラスやボラなどの火山灰土壌からなっています。




資料：「国土地理院地図」を基に作成

図　曽於市の位置

## 1-2 計画策定の背景と目的

曽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きているため，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。

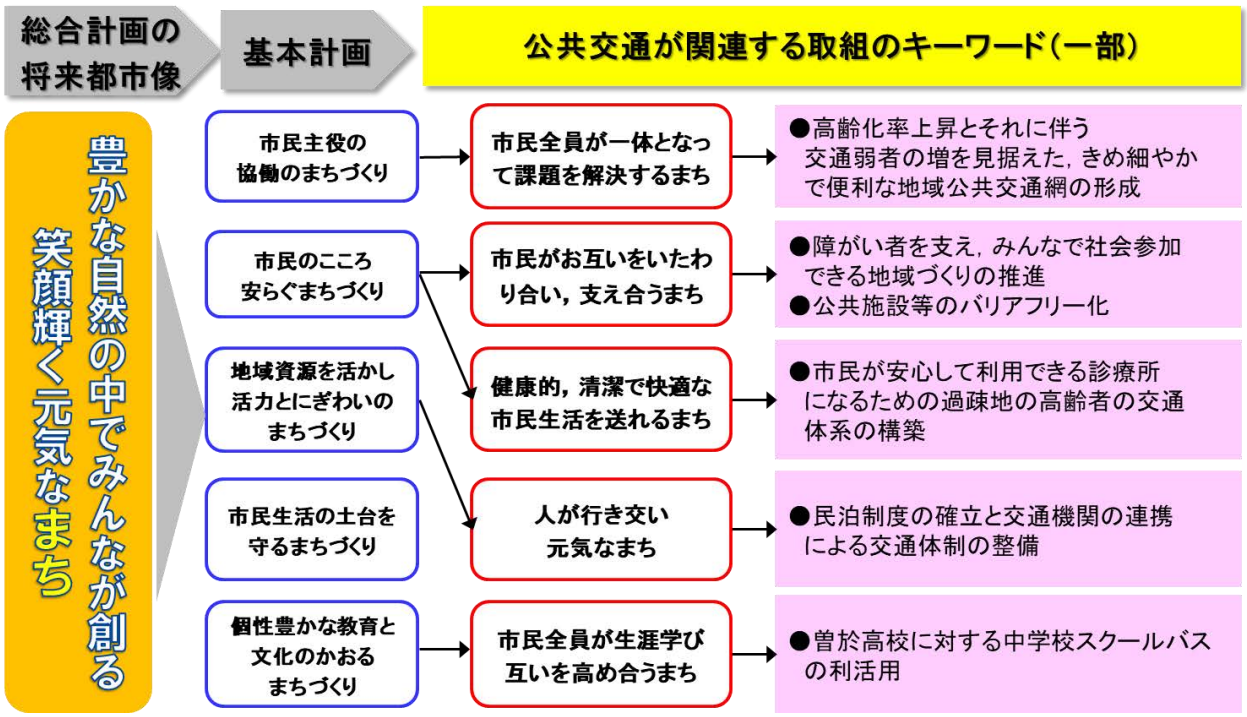



図　曽於市がめざす「まちづくりの目標」と公共交通が関連する政策・事業（一部抜粋）

## 1-3 計画期間と区域

計画期間：2023（令和５）年度～2027（令和９）年度
計画区域：曽於市全域

## Ⅰ-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，曽於市のまちづくりの将来像を示す「曽於市総合振興計画」の推進に向けた「曽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次曽於市総合振興計画」を最上位計画としつつも，「曽於市まち・ひと・しごと創成総合戦略」や「曽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。

**第２次曽於市総合振興計画**
豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち

**曽於市地域公共交通計画**

整　合

他分野の計画など

### 曽於市まち・ひと・しごと創成総合戦略（Ｒ２～Ｒ６年度）

●生活サービスや地域活動・交流などで人が集まることのできる拠点整備を促進
●広域行政の推進，新たな広域連携等への取り組みを促進し，広域行政の向上に取り組む

### 曽於市過疎地域持続的発展計画（Ｒ３～Ｒ７年度）

●思いやりバス・思いやりタクシーの運行回数・時間帯・方法等を検討し，市民生活の利便性・移動手段の確保を図る
●ＪＲ財部駅を基点・活用した運行体系の利便性を高め，ＪＲ日豊本線からの交通アクセスの整備を図る
●ＪＲ財部駅・大隅大川原駅周辺の整備，列車本数の増便や路線バスとの有機的連携による利便性の確保・拡充

### 曽於市立地適正化計画（Ｒ２～R22 年度）

●地域交通の再編との連携により，「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進める
●公共交通の維持・充実により隣接都市や多極間ネットワークを強化し、相互に連携・補完が可能な都市構造を形成

### 新市まちづくり計画（Ｒ３～Ｒ７年度）

●民間の路線バスの維持を図りながら，ふれあいバス・乗合バス等の運行を図る

### 第３次曽於市地域情報化計画（Ｒ２～Ｒ６年度）

●バス運行や市民投稿による位置情報付き災害状況写真等，タイムリーな情報ニーズに応えるシステムと連携
●社会的弱者，交通弱者の方々が安心して生活し，移動できる仕組みづくりを検討
●思いやりバス・思いやりタクシーを利用したデマンド方式や福祉有償運送サービスの提供など，ＩＣＴを活用したサービスを導入する

### 曽於市教育振興基本計画（Ｒ２～R11 年度）

●スクールバスの利用によって，通学手段の確保を図る（曽於市中学校スクールバス活用事業）

### 第２次曽於市環境基本計画（Ｒ３～R12 年度）

●思いやりバスや思いやりタクシーを適切に整備するとともに，ＪＲへ便数増加の要請を行う

### 鹿児島県　都市計画区域マスタープラン（H16 年～）

**＜末吉都市計画＞**
●広域交通から地域交通までの段階的な交通体系及び区域内の拠点・地域が結びついた循環性ある交通体系の確立

**＜大隅都市計画＞**
●広域連携軸の整備
●既存施設を活かした交通施設の整備
●バリアフリーに配慮した公共交通機関の充実

**＜財部都市計画＞**
●道路の整備と維持を進めるとともに，公共交通機関の利用を促進

# Ⅰ-5 本市の上位計画・関連計画

## Ⅰ-5-Ⅰ 上位計画「第２次曽於市総合振興計画」

| 第２次曽於市総合振興計画（平成 28 年３月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間<br>前期：平成 28 年度～令和２年度<br>後期：令和３年度～令和７年度<br>●将来像<br>「豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち」<br>●基本方向<br>１．市民主役の協働のまちづくり<br>２．市民のこころ安らぐまちづくり<br>３．地域資源を活かし，活力とにぎわいのまちづくり<br>４．市民生活の土台を守るまちづくり<br>５．個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり<br>●基本計画<br>１．市民全員が一体となって課題を解決するまち<br>２．市民がお互いをいたわり合い，支え合うまち<br>３．健康的，清潔で快適な市民生活を送れるまち<br>４．雇用が安定し若者が集うまち<br>５．大地の恵みを活かしたまち<br>６．人が行き交い，元気なまち<br>７．市民生活を支えるインフラが充実したまち<br>８．防災，減災により市民生活を守るまち<br>９．市民全体が生涯学び，互いを高め合うまち |
| 公共交通に関する記述 | 〈基本施策１-５　攻めの政策による市の魅力発掘〉<br>１．高齢化率上昇とそれに伴う交通弱者の増を見据えた，きめ細やかで便利な地域公共交通網の形成に努める。<br><br>〈基本施策３-４　市民が安心して利用できる診療所〉<br>１．交通体系を含め，地域に根ざした安全・安心な医療や地域と一帯となった医療体制を構築。<br><br>〈基本施策６-４　人でにぎわう観光拠点づくり〉<br>１．民泊制度の確立と交通機関の連携による交通体制の整備により，本市を満喫してもらうための環境づくりを行う。<br><br>〈基本施策９-３　子どもたちがのびのびと学び，未来へと羽ばたく環境の整備〉<br>１．中学校スクールバスの利活用や，夢実現チャレンジ支援事業等，全ての支援対策事業について総合的かつ客観的に検証を行い，支援内容の最適化を行う。<br><br>〈重点施策４　「生活環境『そお』生(せい)」プロジェクト〉<br>１．市民生活を支える基盤の最適化を重視して事業を行うと共に，限られた財源で本市独自のまちづくり，ひと・ネットワークづくりを行い，住みやすいまちづくりに取り組む。<br>２．具体的には基幹集落ごとの拠点設置を促進し，集落間のネットワークを強化するほか，より大きな単位で，本市と本市周辺の自治体との広域連携を様々な分野で行う。 |

## Ⅰ-5-2 関連計画「第２期曽於市まち・ひと・しごと創生総合戦略 人口ビジョン 総合戦略」

### 曽於市まち・ひと・しごと創生総合戦略 人口ビジョン 総合戦略（令和２年３月）

**計画概要等**

●計画期間：令和２年度～令和６年度

●基本目標

１．地方における安定した雇用を創出する
『しごと「そお」生(せい)』プロジェクト

２．地方への新しい人の流れをつくる
『にぎわい「そお」生(せい)』プロジェクト

３．若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
『家族の笑顔「そお」生(せい)』プロジェクト

４．時代にあった地域をつくり，安心なくらしを守るとともに地域と地域を連携する
『生活環境「そお」生(せい)』プロジェクト

**公共交通に関する記述**

〈『生活環境「そお」生(せい)』プロジェクト〉

●小さな拠点（多世代交流・多機能型）の形成支援

１．過疎化・高齢化が進む中でも，住民の暮らしの安全を守り，楽しく充実した生活を送ることができるよう，生活サービス（医療，介護，福祉，教育，買い物，公共交通，物流等）や地域活動・交流などで人が集まることのできる拠点整備を促進。

【具体的な施策】

**（１）小さな拠点(多世代交流・多機能型)の形成支援**

**①　交通対策事業**

| 取り組みの説明 | |
|---|---|
| 高齢化の進展に伴う交通弱者を見据えた，利用しやすい交通体系の整備及びきめ細やかな地域交通網の形成を図ります。 | |
| **基準値** | **目標値（R元）** |
| 地域交通利用満足度<br><br>【ＫＰＩの変更】地域交通利用者数<br>年間248,127人<br>（H27年度） | 地域交通利用者数　年間242,143人 |
| | **（最新）実績値** |
| | 地域交通利用者数　年間328,894人<br>（H30年度） |
| **振り返り** | |
| H27年度以降は，廃止路線代替バスの2路線が廃止になり，１路線が廃止路線代替バスになるなど，公共交通を取り巻く状況は厳しい状態が続いているが，一方で思いやりバスのダイヤの改正により学生の利用が増加したことや，思いやりタクシーの路線等を市民の要望に応じて変更したことで，前年度比で増加となった。 | |
| **今後の課題・取り組み方針** | |
| 今後も公共交通機関の利用者は減少すると思われるが，自治会座談会等で市民の要望や地域の状況を十分把握し，運行ダイヤへ反映させていく事が必要である。 | |
| **該当する新たな視点** | |
| ◆「地域経営の視点で取り組む」～地域の経済社会構造全体を俯瞰して地域をマネジメント～ | 地域住民の足を守るだけでなく，地域経済の活性化という観点からも路線を検討します。 |
| ◆「新しい時代の流れを力にする」～SDGsを原動力とした地方創生～ | ターゲット11.2　2030年までに，脆弱な立場にある人々，女性，子供，障害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。 |
| ⇩ | |
| **基準値** | **目標値（R６）** |
| 地域交通利用者数　年間328,894人<br>（H30年度） | 地域交通利用者数　年間327,000人 |

**ＫＰＩ達成に関連する実効性のある主な事業**

| 取り組みの名称 | 具体的な内容 | 基準値 | 目標値 |
|---|---|---|---|
| 地域間幹線バス | 複数自治体間でバスの運行を実施 | 年間222,485人<br>（H30年度） | 年間222,000人<br>（R６年度） |
| 廃止代替バス | 旧鹿児島交通が運行していたバス運行事業に代わる運行事業の実施 | 年間53,656人<br>（H30年度） | 年間53,000人<br>（R６年度） |
| 曽於市思いやりバス・タクシー | 曽於市内のみを走る公共交通の実施 | 年間52,753人<br>（H30年度） | 年間52,000人<br>（R６年度） |

公共交通に関する記述

●広域連携事業の推進

1．広域行政の推進，新たな広域連携等への取り組みを促進し，広域行政の向上に取り組む。

**（４）広域連携事業の推進**

**①　広域連携事業の取り組み**

| 取り組みの説明 | |
|---|---|
| 生活機能の強化に係る政策分野(医療，産業振興，教育及び文化，防災及び消防)，結びつきやネットワークの強化に係る政策分野(インフラ整備，交流観光，移住定住，公共交通)，圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野(人材育成等)について，それぞれ取り組んでいきます。 | |
| **基準値** | **目標値（R元）** |
| 市町間の連携事業数　累計32事業<br>（H27年度） | 市町間の連携事業数　累計44事業 |
| | **（最新）実績値** |
| | 市町間の連携事業数　累計33事業<br>（H30年度） |
| **振り返り** | |
| 都城広域定住自立圏共生ビジョン（H27年度～H31年度）における医療，産業振興や防災，交流観光，さらに人材育成等の事業について連携して取組んだ。 | |
| **今後の課題・取り組み方針** | |
| ３市１町における経済や文化等密接な繋がりを活かしながら令和２年度からの都城広域定住自立圏共生ビジョンの作成に努める。 | |
| **該当する新たな視点** | |
| ◆「地方へのひと・資金の流れを強化する」～将来的な地方移住にもつながる「関係人口」の創出・拡大～ | 定住自立圏で連携しあいながら，選択と集中を進めるとともに，本市としての独自色を高め，ひと・資金の流れを呼び込みます。 |
| ◆「新しい時代の流れを力にする」～SDGsを原動力とした地方創生～ | ターゲット17.17　さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした，効果的な公的，官民，市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。 |
| ⇩ | |
| **基準値** | **目標値（R６）** |
| 市町間の新規連携事業　-事業<br>（R元年度） | 市町間の新規連携事業　累計５事業 |

**ＫＰＩ達成に関連する実効性のある主な事業**

| 取り組みの名称 | 具体的な内容 | 基準値 | 目標値 |
|---|---|---|---|
| 第３次都城広域定住自立圏共生ビジョン策定 | 都城市，三股町及び志布志市と「都城広域定住自立圏形成協定」に基づき，取り組むべき課題に対して的確に対応し，圏域全体の活性化を更に図る | － | － |
| 大隅総合開発期成会 | 大隅地域の一体的開発を推進し，当該地域の産業，経済，文化等の飛躍的向上を図る | － | － |
| 南九州総合開発協議会 | 南九州地域の総合開発及び自立的発展を図るために，関係市町と相互に連絡協調し，積極的な意見交換を行い，当該地域の産業，経済，文化の飛躍的向上を図る | － | － |

## Ⅰ-5-3 関連計画「曽於市過疎地域持続的発展計画」

<table>
<tr><th colspan="2">曽於市過疎地域持続的発展計画（令和３年）</th></tr>
<tr><td>計画概要等</td><td>
●計画期間：令和３年度～令和７年度<br>
●将来像<br>
「豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち」<br>
●基本方針<br>
１．市民主役の協働のまちづくり<br>
２．市民のこころ安らぐまちづくり<br>
３．地域資源を活かし，活力とにぎわいのまちづくり<br>
４．市民生活の土台を守るまちづくり<br>
５．個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり<br>
●基本目標
<table>
<tr><th>基本目標</th><th>現状値</th><th>目標値</th></tr>
<tr><td>曽於市の人口</td><td>35, 424 人<br>（令和元年度）</td><td>31, 904 人<br>（令和 7 年度）</td></tr>
<tr><td>社会増減の数</td><td>△243 人<br>（令和元年度）</td><td>△181 人<br>（令和 7 年度）</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する記述</td><td>
〈交通施設の整備，交通手段の確保〉<br>
●バス<br>
１．関係機関と連携してバス利用の促進と活性化を図る。<br>
２．曽於市思いやりバス・思いやりタクシーについて，運行回数・時間帯・方法等を検討し，市民生活の利便性・移動手段の確保を図る。<br>
３．財部駅を基点・活用した運行体系の利便性を高め，ＪＲ日豊本線からの交通アクセスの整備を図る。<br>
４．地域住民の公共交通確保・交通の利便性を考慮し，関係機関と連携しながらバス路線の存続確保に努める。
<table>
<tr><th>基本目標</th><th>現状値</th><th>目標値</th></tr>
<tr><td>思いやりバス・タクシーの乗車数</td><td>51, 334 人<br>（令和元年度）</td><td>51, 000 人<br>（令和 7 年度）</td></tr>
</table>
●ＪＲ線<br>
１．ＪＲ九州をはじめとする関係機関と協議を進め，財部駅・大隅大川原駅周辺の整備，列車本数の増便や路線バスとの有機的連携を図り，利用者の利便性の確保・拡充に努める。
</td></tr>
</table>

## Ⅰ-5-4 関連計画「曽於市立地適正化計画」

<table>
<tr><th colspan="2">曽於市立地適正化計画（令和２年）</th></tr>
<tr><td>計画概要等</td><td>●計画期間：令和２年度～令和 22 年度<br>●将来像<br>「３つの拠点，そして隣接都市と連携した<br>笑顔に満ちた生活しやすい元気なふるさと」<br>●都市づくりの主要なテーマ<br>「持続可能で環境にやさしい集約型都市構造の形成」<br>●基本方針<br>１．安全・安心に暮らせる居住環境の形成<br>２．日常生活を支える施設が集約された機能的な居住環境の形成<br>３．経済的で環境にやさしい居住環境の形成<br>４．公共交通を活用した多極間ネットワークの形成</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する記述</td><td>〈立地適正化計画の意義と役割〉<br>●都市計画と公共交通の一体化<br>１．居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により，『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進める。<br><br>〈公共交通の維持〉<br>●公共交通を維持する取組み<br>１．拠点間ネットワークの維持・充実<br>２．公共交通路線周辺への居住の誘導<br>３．公共交通の支援策の検討<br>４．広域連携によるバス路線維持に向けた検討<br><br>〈基本的な方針〉<br>●公共交通を活用した多極間ネットワークの形成<br>１．公共交通の維持・充実による隣接都市や多極間ネットワークの強化を図り，各地域での日常生活サービスを提供しつつ，都市全体で相互に連携・補完が可能な都市構造の形成を図る。<br><br>〈目指すべき都市の骨格と構造の検討〉<br><table><tr><td>都市拠点</td><td>●広域商業，行政サービス機能が集積した本市の中心拠点<br>・行政サービス機能，商業機能が集積する末吉地域の市役所周辺を都市拠点と位置づける。<br>・都市拠点では，商業・業務，行政，医療機能など多様なサービスを提供する場として，今後も都市機能の集積と高度化を図るとともに，文化や経済，観光などの情報を発信する。</td></tr><tr><td>地域拠点</td><td>●都市拠点を補完し，地域レベルのサービス機能が集積した拠点<br>・大隅，財部の各地域の中心地を地域拠点に位置づける。<br>・地域拠点では，近隣購買需要に応じた地域サービス機能を提供できる商業・業務機能，交通機能などの集積を図り，地域の中心地にふさわしい良好な市街地を形成する。</td></tr></table></td></tr>
</table>

公共交通に関する記述




〈居住誘導区域に関する施策〉

●交通基盤の維持・充実

1．公共交通機関の維持並びに，乗継などの利便性の向上
2．利用しやすい交通体系の構築と細やかな地域交通網の形成
3．道路等のバリアフリー化など快適な歩行空間の実現
4．関係機関と連携した安全で快適な交通環境の実現

〈計画の評価指標〉

| 評価指標 | まちづくりの方向性 | 現状と目標値 | |
|---|---|---|---|
| 居住誘導区域内の人口 | 市全体での人口は減少するが，居住誘導区域内において，良好な住宅地等を整備することによって，転居や新規移住を促進し，現状程度の人口を維持 | 現状<br>2015 年<br>（平成 27 年） | 約 7, 200 人※1 |
| | | 目標値<br>2040 年<br>（令和 22 年） | 現状と同程度の人口レベルを維持 |
| 都市機能誘導区域内における誘導施設の立地割合 | 都市計画区域に立地する誘導施設を国の支援等を通じて都市機能誘導区域に集約 | 現状<br>2020 年<br>（令和２年） | 54%※2 |
| | | 目標値<br>2040 年<br>（令和 22 年） | 概ね 60% |
| 思いやりバスの便数 | 市民ニーズの把握に努めながら外出機会の増加を促進し，将来も思いやりバスの本数を現状程度に維持 | 現状<br>2017 年<br>（平成 29 年） | ５便 |
| | | 目標値<br>2040 年<br>（令和 22 年） | ５便 |

※１　H27 国勢調査第５次メッシュデータに基づく値
※２　都市計画区域内に立地している施設数に対する，都市機能誘導区域内に立地する施設数の割合

公共交通に関する記述

〈都市機能誘導施設の設定〉

【誘導施設】

●：既存施設があり，今後も区域内での立地を確保し機能の維持・充実を図る施設

◎：既存施設がなく新たに立地誘導を図る施設

【その他】

△：区域内に施設はないが周辺にあり，今後市民の意向等を踏まえて区域内への誘導等を検討する

| 分類 | 施設機能 | 財部地域 | 末吉地域 | 大隅地域 |
|---|---|---|---|---|
| 医療施設 | （20 床以上） | ● | ● | △ |
| 行政機能 | 本庁舎 | — | ● | — |
| | 支所 | ● | — | ● |
| | 公民館等 | ● | ● | ● |
| 福祉機能 | 保健福祉センター | △ | △ | △ |
| | 高齢者福祉施設（通所系） | △ | ● | △ |
| 子育て支援機能 | 子育て支援センター | ◎ | △ | ◎ |
| | 子ども園，保育所等 | ◎ | ● | ● |
| 教育・文化機能 | 図書館，図書館分館 | ● | ● | ● |
| 商業機能※ | 3,000 ㎡以上 | △ | ● | △ |
| 金融機能 | 銀行・郵便局等 | ● | ● | ● |

※商業施設は食料品，日用品を扱う施設とする。

地域別構想

■ 地域別構想（末吉地域）

【地域の将来像】

**都市機能が集積した市の中心にふさわしい、にぎわいと魅力のあるまち**

**■拠点機能の充実による市の中心地にふさわしいまちづくり**

・中心市街地においては、商業業務機能、文化機能等多様な都市機能の集積と施設の改善を図り、市の中心地にふさわしいまちづくりを進めます。

**■自然環境と調和した快適で美しいまちづくり**

・森林や農地の保全を図るとともに、自然環境と調和した緑豊かで良好な住宅地の整備、安全で快適な道路空間の整備等を図り、快適で美しい良好なまちづくりに努めます。

**■人がふれあう活力のあるまちづくり**

・地域内外や隣接都市等との交通・情報ネットワークの強化を図ることにより、文化や経済活動を通じて、人がふれあうまちづくりに努めます。

・農林業、商工業などの産業の活性化や、時代に即応した新しい産業の育成に努め、様々な産業が息づく活力のあるまちづくりに努めます。

【末吉地域のまちづくり構想図（都市計画区域）】



## ■ 地域別構想（大隅地域）

【地域の将来像】

### 「豊かな土・水・緑を活かした文化のまち」

**■定住できる地域としての快適な環境づくり**

・快適な生活環境や便利で魅力ある都市機能などの居住環境の整備を図り、本市はもとより都城市・鹿屋市などのベッドタウンとしていつまでも住みつづけたくなるまちを目指します。

**■地域産業を活性化する基盤づくり**

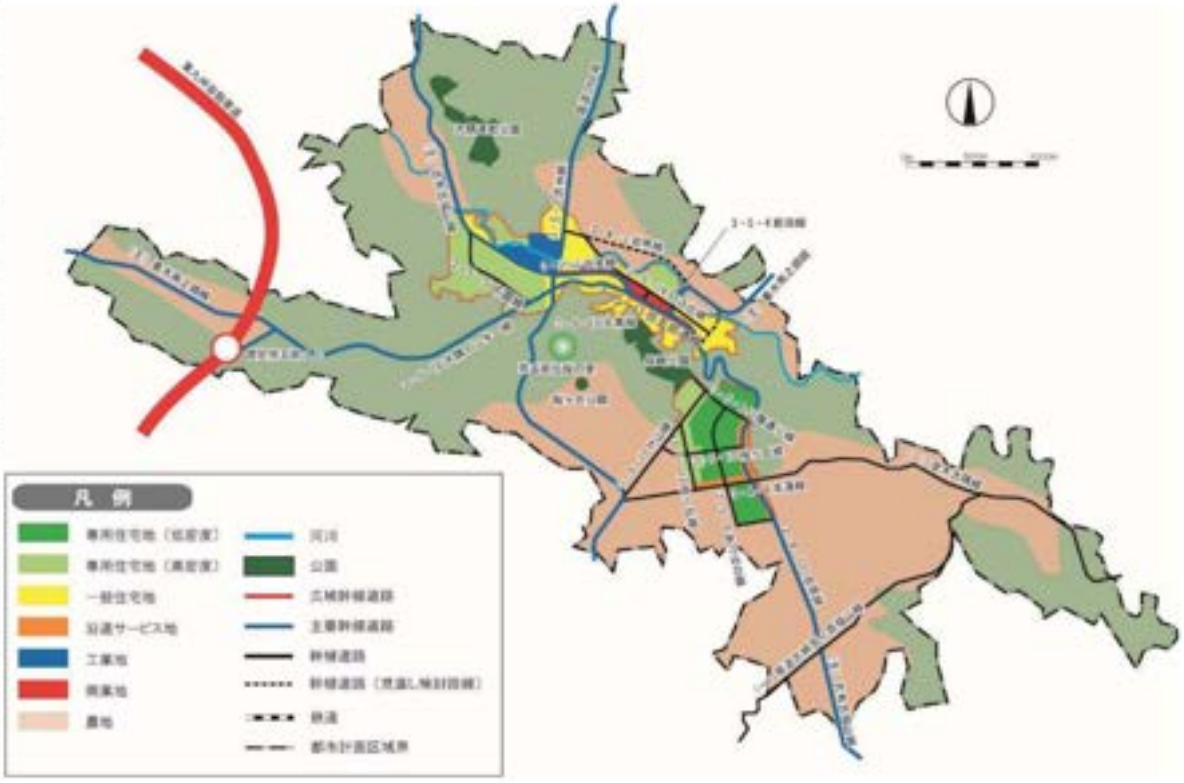
・地域産業の活性化を図るため、農林業では、地域ブランドの確立など地域特性を活かした取組を進めるとともに、これらを支援する産業基盤や交通網等の都市基盤を整備します。

**■都市の魅力を享受できる都市構造づくり**

・末吉地域、志布志市等近接する都市との連携強化を図るため、アクセス道路の整備など都市基盤施設の整備・強化を図ります。

**■自然と共存できる快適で美しいまちづくり**

・豊かな自然や田園風景は本地域の最大の魅力となっています。したがって、自然環境の保全を図るとともに、都市と農村との調和のとれた快適で美しいまちを形成します。



## ■ 地域別構想（財部地域）

【地域の将来像】

**「暮らしと自然が調和した交流とふれあいのまち」**

**■地域連携強化のためのまちづくり**

・都市間や地域間交流の促進と連携強化を図るため、様々な交通ネットワークの充実により円滑な交通体系を確保します。

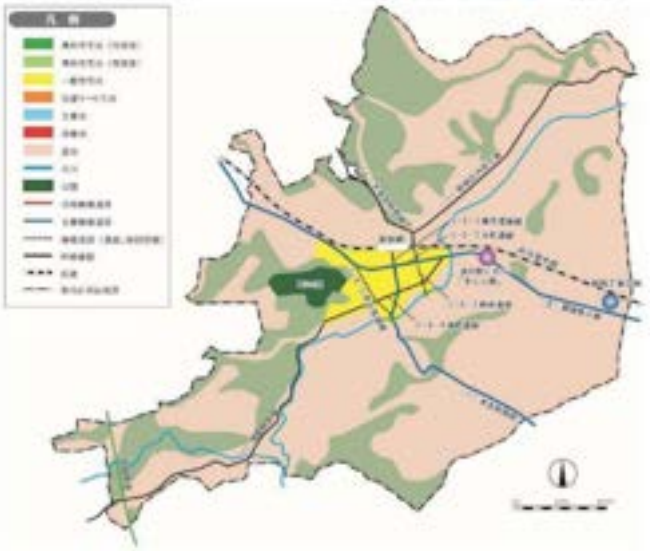
**■住環境の改善を目指すまちづくり**

・道路、公園、下水道等の整備により居住環境の改善を図り、自然環境等と調和した快適な住環境の形成を図ります。

**■農林業生産基盤の確保と自然環境の保全・活用のまちづくり**

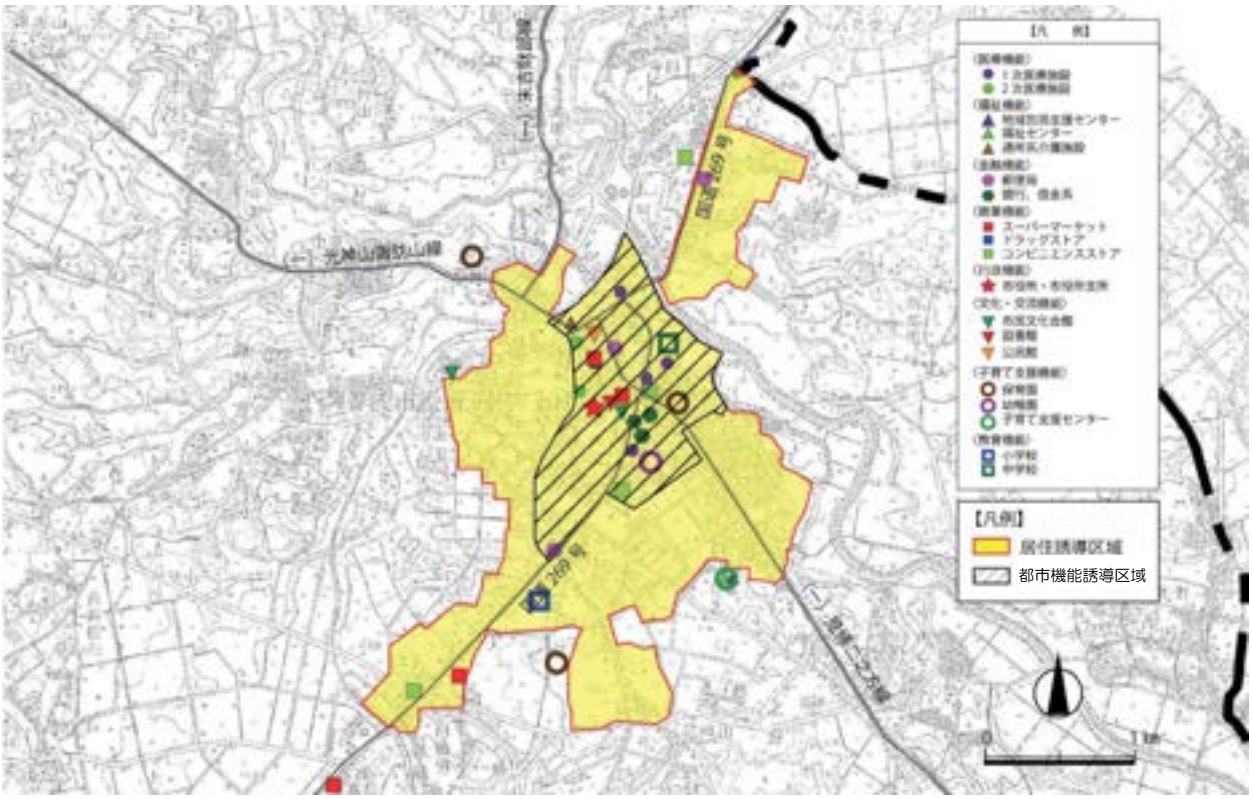
・農林業の生産基盤を確保するとともに、緑豊かな自然環境の保全と活用を図ります。

【財部地域のまちづくり構想図（都市計画区域）】

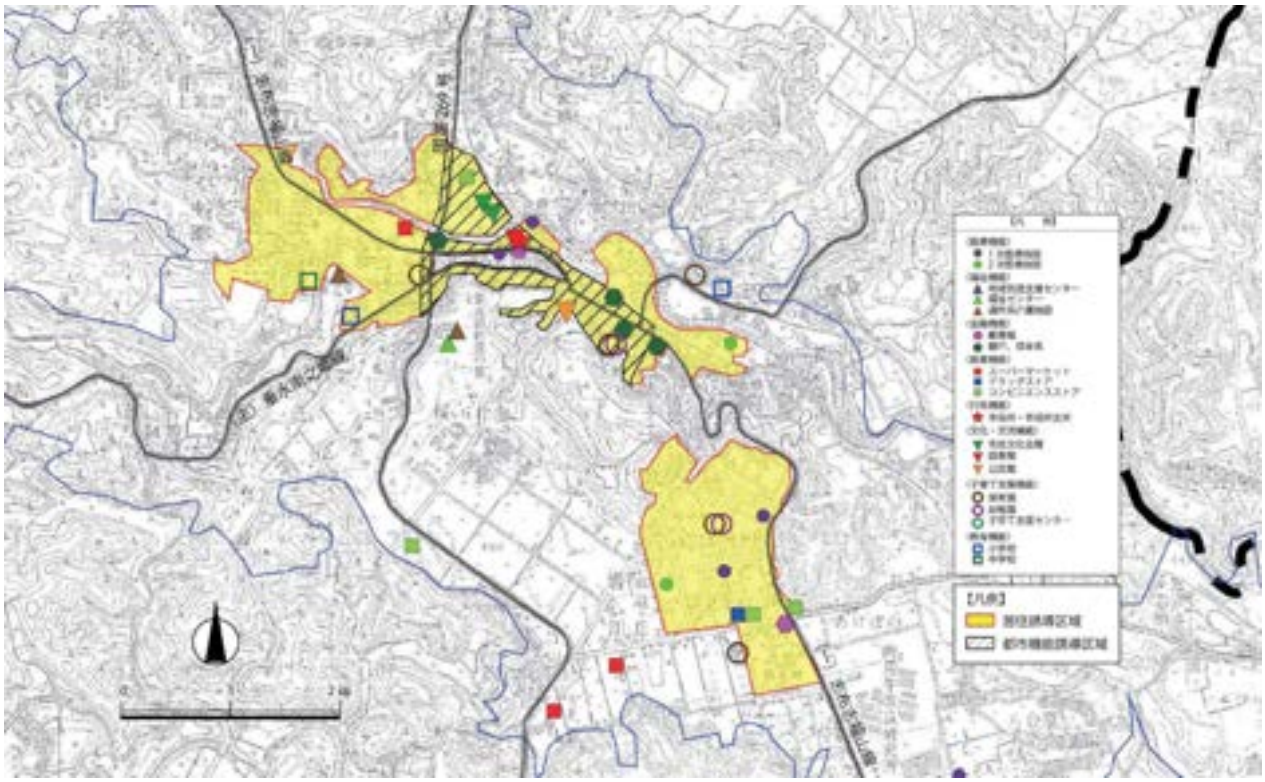


居住誘導区域・都市機能誘導区域

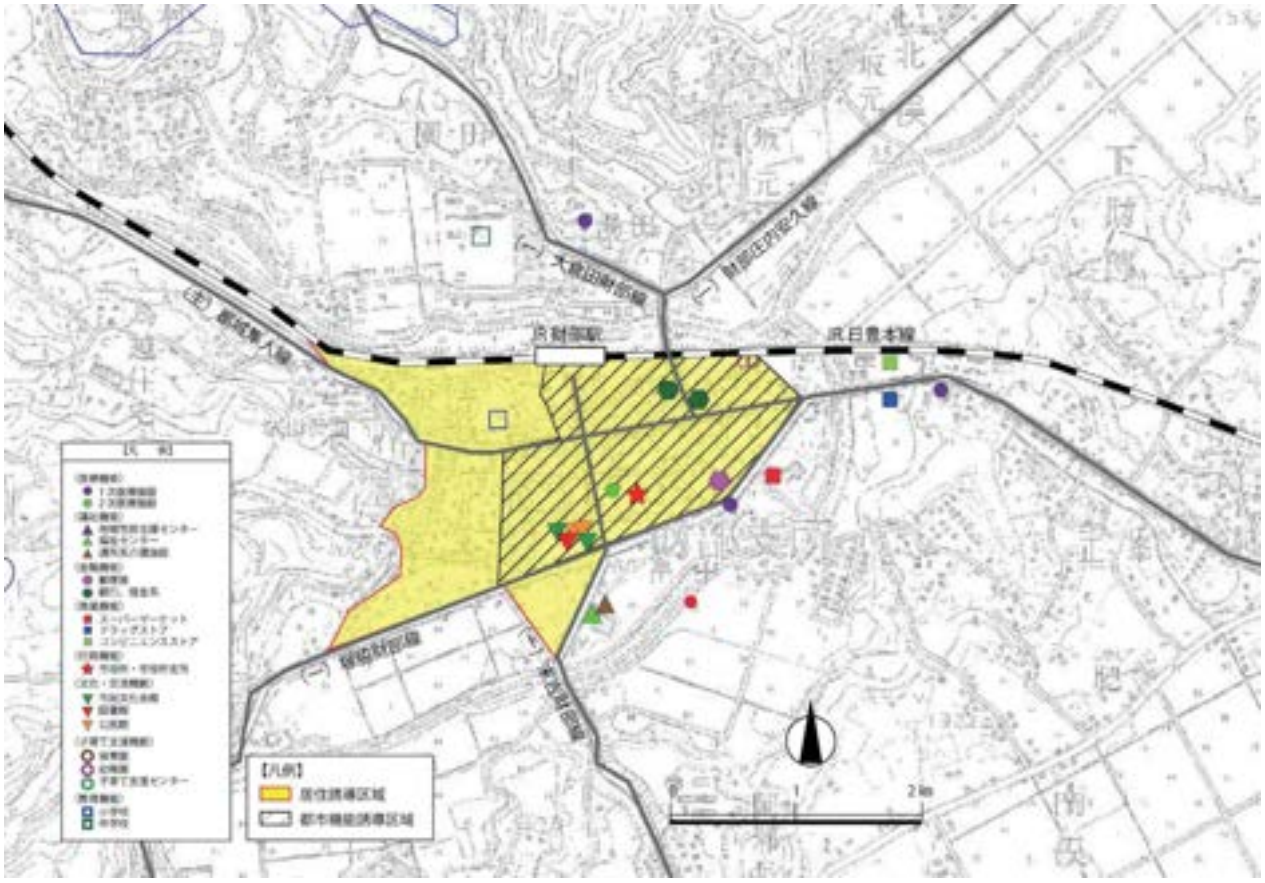
〈末吉地域〉



〈大隅地域〉



〈財部地域〉



## Ⅰ-5-5 関連計画「新市まちづくり計画」

| 新市まちづくり計画（令和２年６月改定） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：平成 17 年度～令和７年度<br>●将来像<br>「豊かな自然の中で生命の鼓動を感じるまち」<br>●基本方向<br>１．快適で安心して暮らせるまちづくり【都市基盤・生活環境】<br>２．個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり【教育・文化】<br>３．健やかで共に支え合う福祉のまちづくり【保健・医療・福祉】<br>４．人と自然が共生し地域資源を生かしたまちづくり【産業・経済】<br>５．住民参画による協働のまちづくり【コミュニティ・行財政】 |
| 公共交通に関する記述 | 〈快適で安心して暮らせるまちづくり【都市基盤・生活環境】〉<br>●道路・交通体系の整備<br>１．民間の路線バスの維持を図りながら，ふれあいバス・乗合バス等の運行を図る。<br>●主要事業<br>１．地方バス路線維持対策（県）<br>２．自主運行バスの再編 |

## Ⅰ-5-6 関連計画「第３次曽於市地域情報化計画」

| 第３次曽於市地域情報化計画（令和２年３月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：令和２年度～令和６年度<br>●将来像<br>「豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち」<br>●基本方針<br>１．情報通信基盤の整備<br>２．市民サービスの向上<br>３．行政サービス業務の改善<br>４．安心安全なまちづくり<br>５．地域産業の活性化<br>６．ＩＣＴ教育環境の整備 |
| 公共交通に関する記述 | 〈行政サービス業務の改善〉<br>●統合型ＧＩＳ・地図情報の統合<br>１．バス運行や市民投稿による位置情報付き災害状況写真等，タイムリーな情報ニーズに応えるシステムと連携。<br>〈安心安全なまちづくり〉<br>１．社会的弱者，交通弱者の方々が安心して生活し，移動できる仕組みづくりを検討。<br>２．バス・タクシーを利用したデマンド方式や福祉有償運送サービスの提供など，ＩＣＴを活用したサービス導入を民間力を活用して進める。 |

## Ⅰ-5-7　関連計画「曽於市教育振興基本計画」

| 曽於市教育振興基本計画（令和２年３月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：令和２年度～令和 11 年度<br>●基本理念<br>「個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり」<br>●基本目標<br>１．調和のとれた生きる力を備え，将来自立して，他者とともに生きることのできる曽於の児童生徒<br>２．地域や人とともにあり，生涯にわたって様々な活動や学習に取り組み，生きがいを創り出す曽於市民 |
| 公共交通に関する記述 | 〈学びを支える安全・安心で魅力ある教育環境の整備〉<br>●曽於高等学校の支援<br>１．スクールバスの利用によって，通学手段の確保を図る。<br>（曽於市中学校スクールバス活用事業） |

## Ⅰ-5-8　関連計画「第２次曽於市環境基本計画」

| 第２次曽於市環境基本計画（令和３年３月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：令和３年度～令和 12 年度<br>●将来像<br>「人と豊かな自然が共生してみんなで創る環境にやさしいまち　曽於市」<br>●プロジェクト<br>１．エコ意識・環境学習プロジェクト<br>２．大気プロジェクト<br>３．農畜産プロジェクト<br>４．森林プロジェクト<br>５．水プロジェクト<br>６．暮らしプロジェクト |
| 公共交通に関する記述 | 〈地球温暖化対策に関する施策〉<br>１．思いやりバスや思いやりタクシーを適切に整備するとともに，ＪＲへ便数増加の要請を行い，公共交通機関の整備を図り，温室効果ガスを削減。<br><br>〈光化学オキシダント・PM2.5 対策に関する施策〉<br>１．公共交通機関を積極的に利用する。 |

| 指標 | 目標値 |
|---|---|
| 思いやりバス・タクシーの利用者数 | 51,000 人/年 |
| 列車の本数の推移 | 上り下り＋１便<br>※令和２年度比<br>【令和 12 年度までの累計】 |

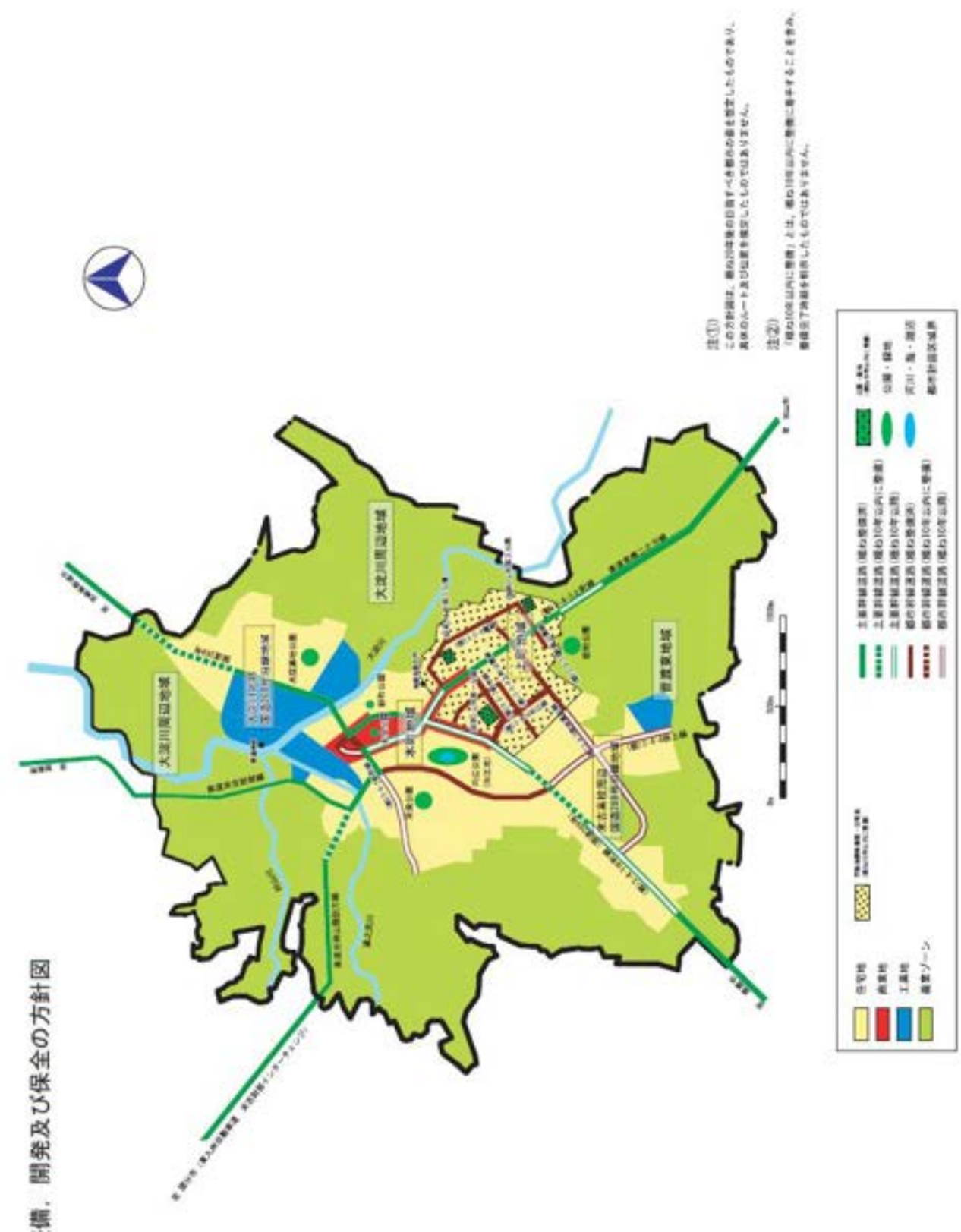
## Ⅰ-5-9 関連計画「都市計画区域マスタープラン」

| 末吉都市計画区域：区域マスタープラン（平成 16 年５月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：平成 16 年～<br>●基本理念<br>「土，水，緑にやさしく「住んでみたい，住んでよかった」健康と文化の町」<br>●基本方針<br>１．農業と商工業の調和のとれたまちづくり<br>２．自然共存の快適な美しいまちづくり<br>３．人と人の心ふれあうまちづくり |
| 公共交通に関する記述 | 〈交通施設の都市計画の決定の方針〉<br>１．区域全体の適正な交通流動を確保するため，広域交通から地域交通までの段階的な交通体系及び区域内の拠点・地域が結びついた循環性ある交通体系の確立に努める。 |

| 大隅都市計画区域：区域マスタープラン（平成 16 年５月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：平成 16 年～<br>●基本理念<br>「豊かな土・水・緑を活かした文化のまちづくり<br>～ふれあいあふれる住みよいまちをめざして～」<br>●基本方針<br>１．定住できる地域としての快適な環境づくり<br>２．都市の魅力を享受できる都市構造づくり<br>３．自然と共存できる快適で美しいまちづくり<br>４．地域産業を活性化する基盤づくり<br>５．地域の活性化，生きがいをもたらす交流のまちづくり |
| 公共交通に関する記述 | 〈交通施設の都市計画の決定の方針〉<br>１．近接する中核的な都市との連携を円滑にするため広域連携軸の整備を図るとともに，地域内においても機能的な交通網の整備を図る。<br>２．交通施設の整備にあたっては，既存施設を活かしつつ，計画的，段階的な整備を図る。<br>３．高齢化社会に対応し，バリアフリーに配慮した道路空間整備及び公共交通機関の充実を図る。 |

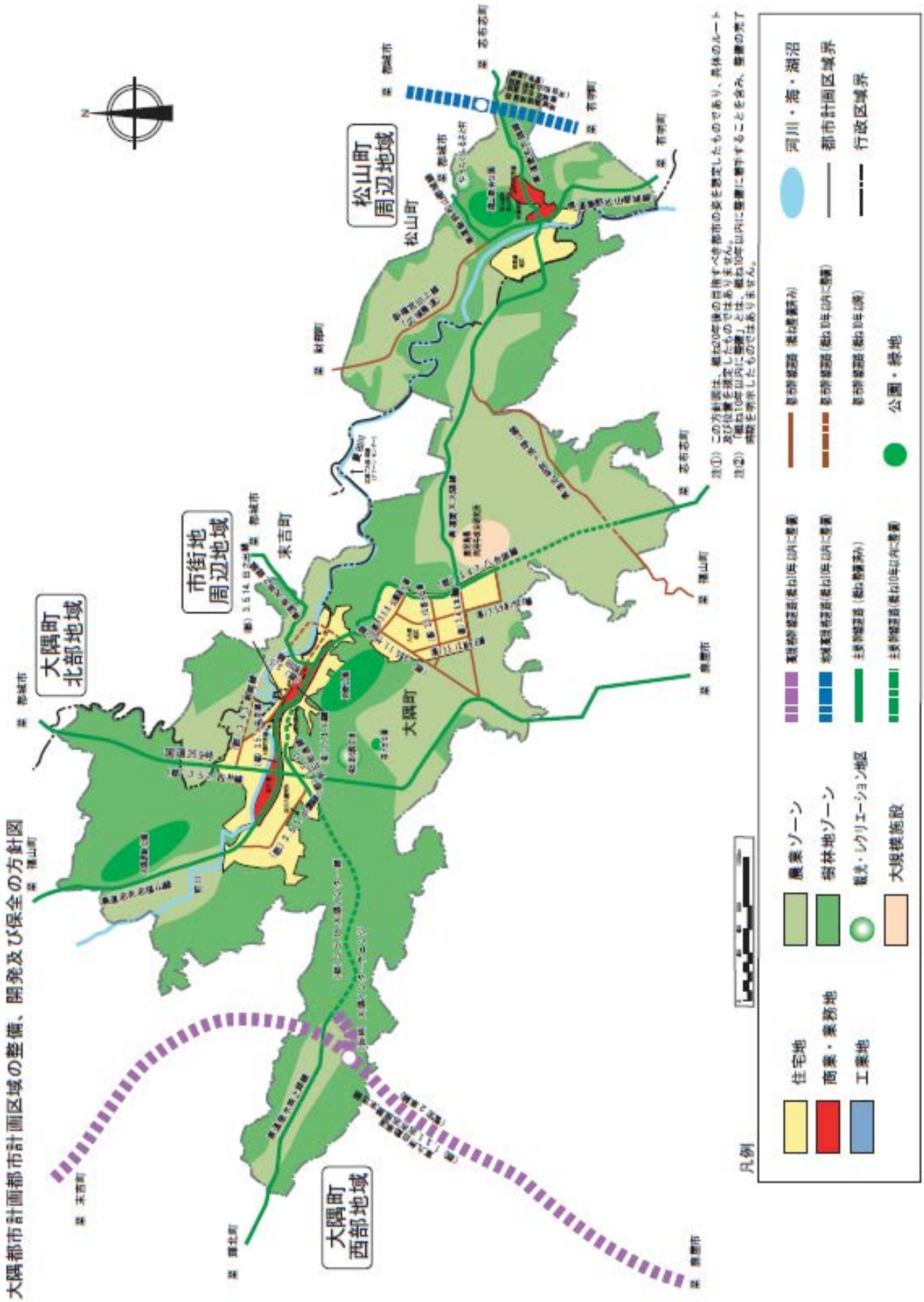
| 財部都市計画区域：区域マスタープラン（平成 16 年４月） | |
|---|---|
| 計画概要等 | ●計画期間：平成 16 年～<br>●基本理念<br>「地域連携の強化と自然調和型のまちづくり」<br>●基本方針<br>１．地域連携強化のためのまちづくり<br>２．居住環境の改善を目指すまちづくり<br>３．農業生産基盤の確保と豊富な自然の保護・活用のまちづくり |
| 公共交通に関する記述 | 〈交通施設の都市計画の決定の方針〉<br>１．今後の交通需要に対しては，道路の整備と維持を進めるとともに，公共交通機関の利用の促進に努める。 |

末吉都市計画

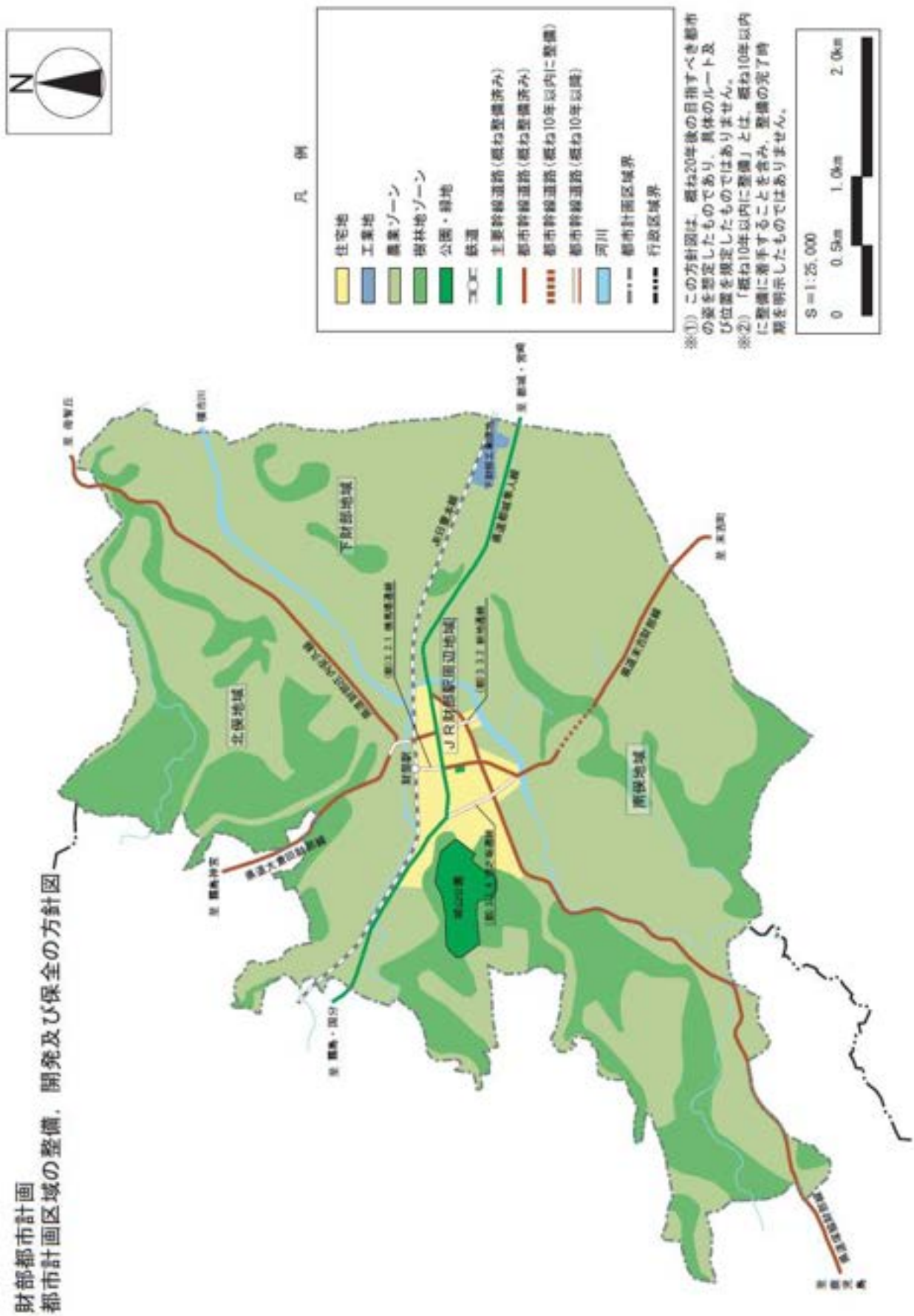



末吉都市計画
都市計画区域の整備，開発及び保全の方針図

大隅都市計画


大隅都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図
大隅町
北部地域
市街地
周辺地域
松山町
周辺地域
大隅町
西部地域
凡例
住宅地
商業・業務地
工業地
農業ゾーン
森林地ゾーン
観光・レクリエーション地区
大規模施設
公園・緑地
河川・湖・湖沼
都市計画区域界
行政区域界

財部都市計画


N
凡　例
住宅地
工業地
農業ゾーン
複合地ゾーン
公園・緑地
鉄道
主要幹線道路（概ね整備済み）
都市幹線道路（概ね整備済み）
都市幹線道路（概ね10年以内に整備）
都市幹線道路（概ね10年以降）
河川
都市計画区域界
行政区域界
※(1)　この方針図は、概ね20年後の目指すべき都市の姿を想定したものであり、具体のルート及び位置を規定したものではありません。
※(2)　「概ね10年以内に整備」とは、概ね10年以内に整備に着手することも含み、整備の完了時期を明示したものではありません。
S＝1：25,000
0　0.5km　1.0km　2.0km
下財部地域
北俣地域
JR財部駅周辺地域
南俣地域
財部都市計画
都市計画区域の整備，開発及び保全の方針図

# 2. 曽於市の概況

## 2-1　地域の現状

### 2-1-1　人口特性

#### （1）総人口の推移

●令和２年国勢調査によると，本市の総人口は 33,310 人，高齢化率は 41.5%となっており，人口は減少傾向となる一方，高齢化率は上昇傾向にあります。
●特に，大隅地区では 25 年間で約４割減少しています。

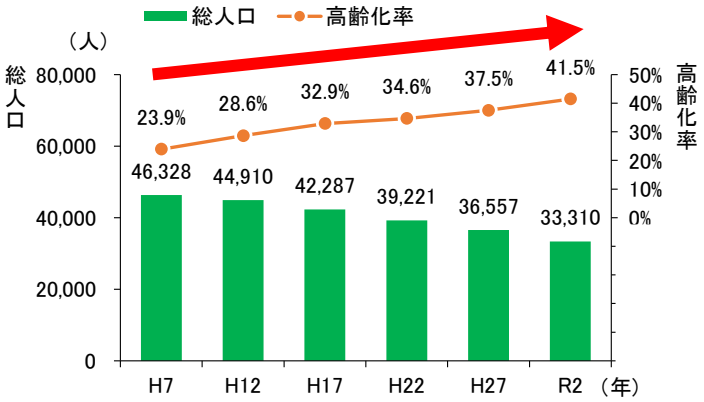



図　市の人口と高齢化率の推移

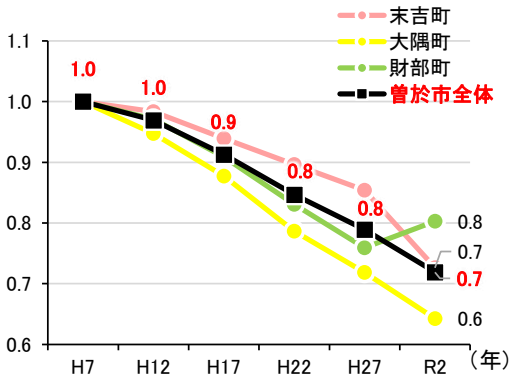



図　地区単位でみた人口の状況（H7＝1.0）

資料：国勢調査
※H７～H12 総人口：旧末吉町・旧大隅町・旧財部町の総人口合計値
　H７～H12 高齢化率：旧末吉町・旧大隅町・旧財部町の高齢化率

#### （2）将来人口の予測

●人口ビジョンによると，総人口に加え，老年人口も令和７（2025）年から減少する予測結果になっています。

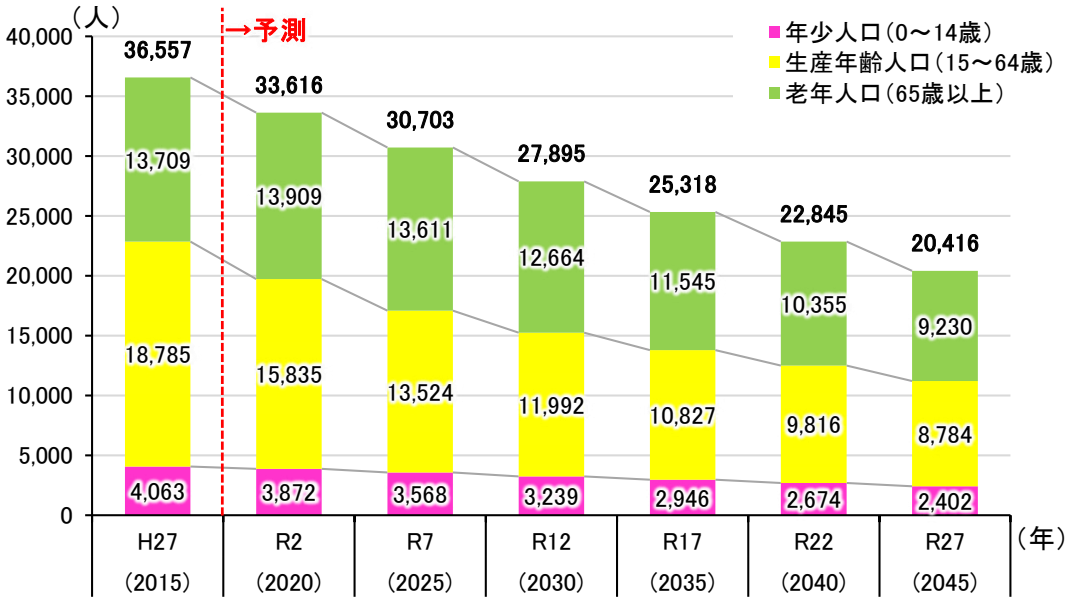



図　年齢３区分別の将来推計人口

出典：「第２期曽於市まち・ひと・しごと創成総合戦略人口ビジョン」（R2 年３月）
※H27 年の国勢調査を基に推計（「日本の地域別将来推計人口（H30 年推計）」より）

## （3）人口分布

●総人口は，末吉地域の中心部及び国道 269 号沿いに集中しています。
●また，財部地域では鉄道（ＪＲ日豊本線）の財部駅周辺にも多く分布しています。

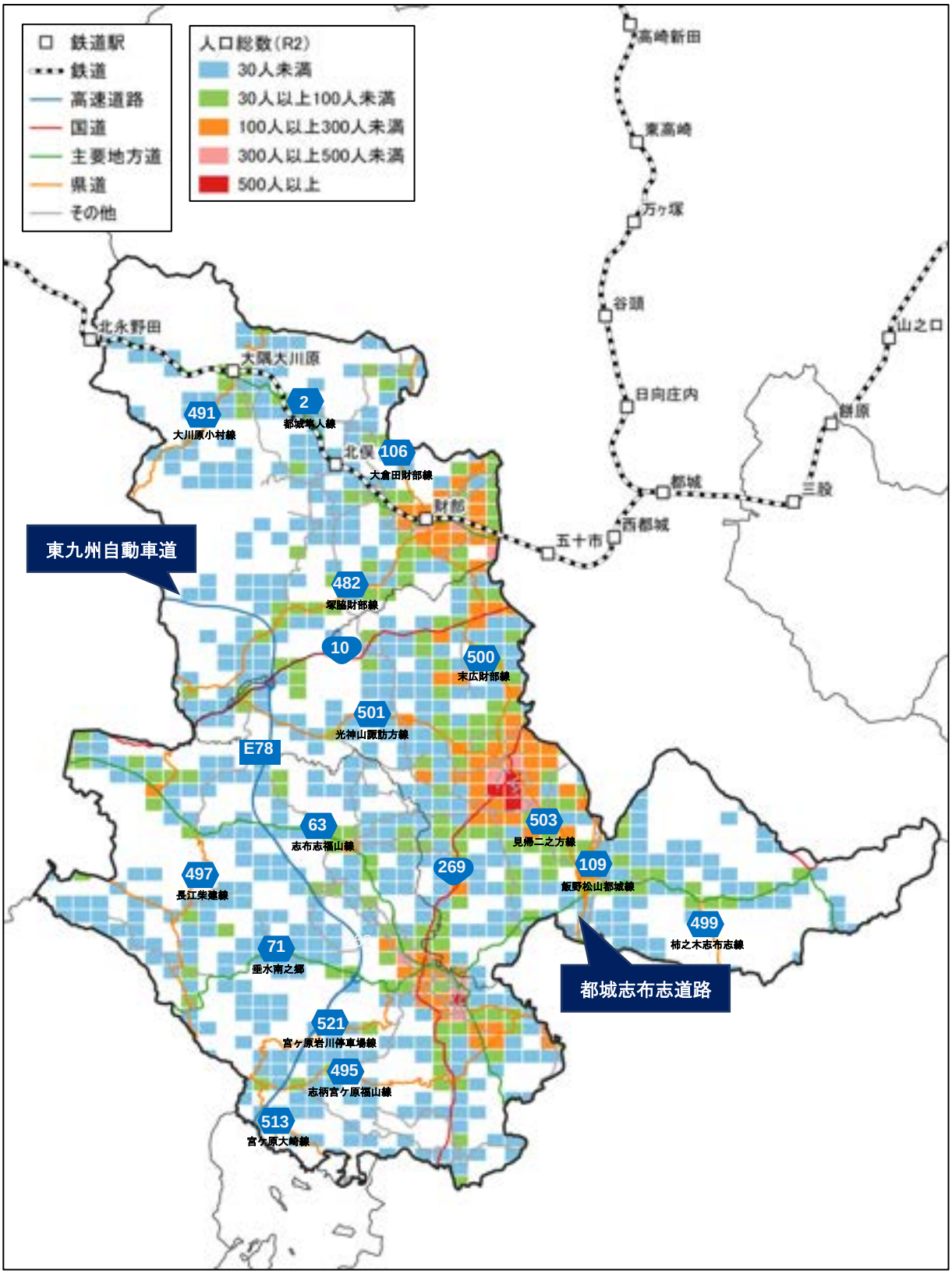



図　人口分布（令和２年）

資料：国勢調査（R2 年）

## （4）高齢者分布

●高齢者人口は，人口分布と同様に，末吉地域の中心部及び国道 269 号沿いに集中しています。
●また，財部地域では鉄道（ＪＲ日豊本線）の財部駅周辺にも多く分布しています。

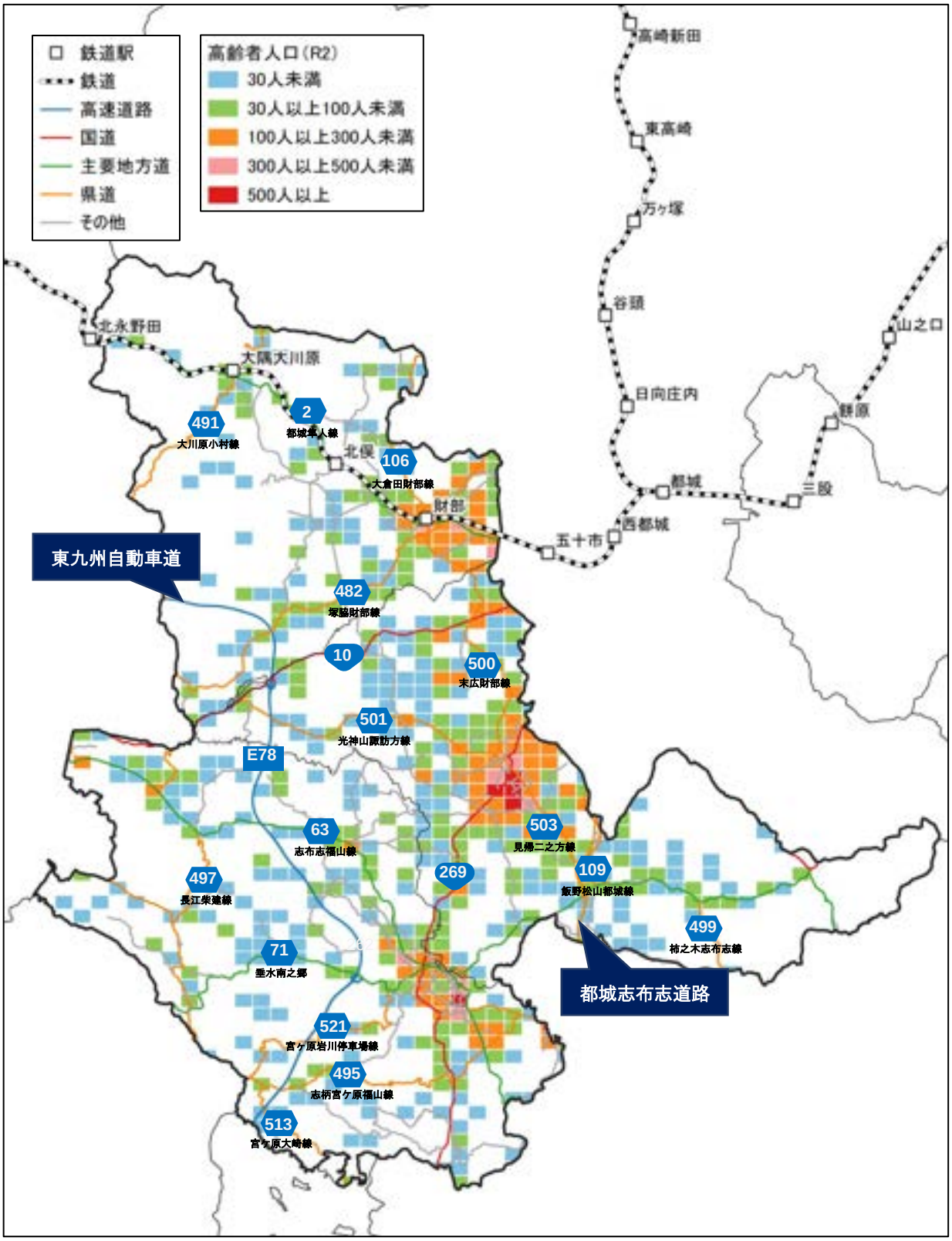



図　高齢者人口の分布（令和２年）

資料：国勢調査（R2 年）

## （5）高齢化率分布

●高齢化率の分布状況をみると，高齢化率 50%以上のエリアが市内全域に分布しており，高齢化が進んでいることが分かります。
●一方で，末吉地域の中心部では，高齢化率 40%未満に抑えられているエリアがあります。

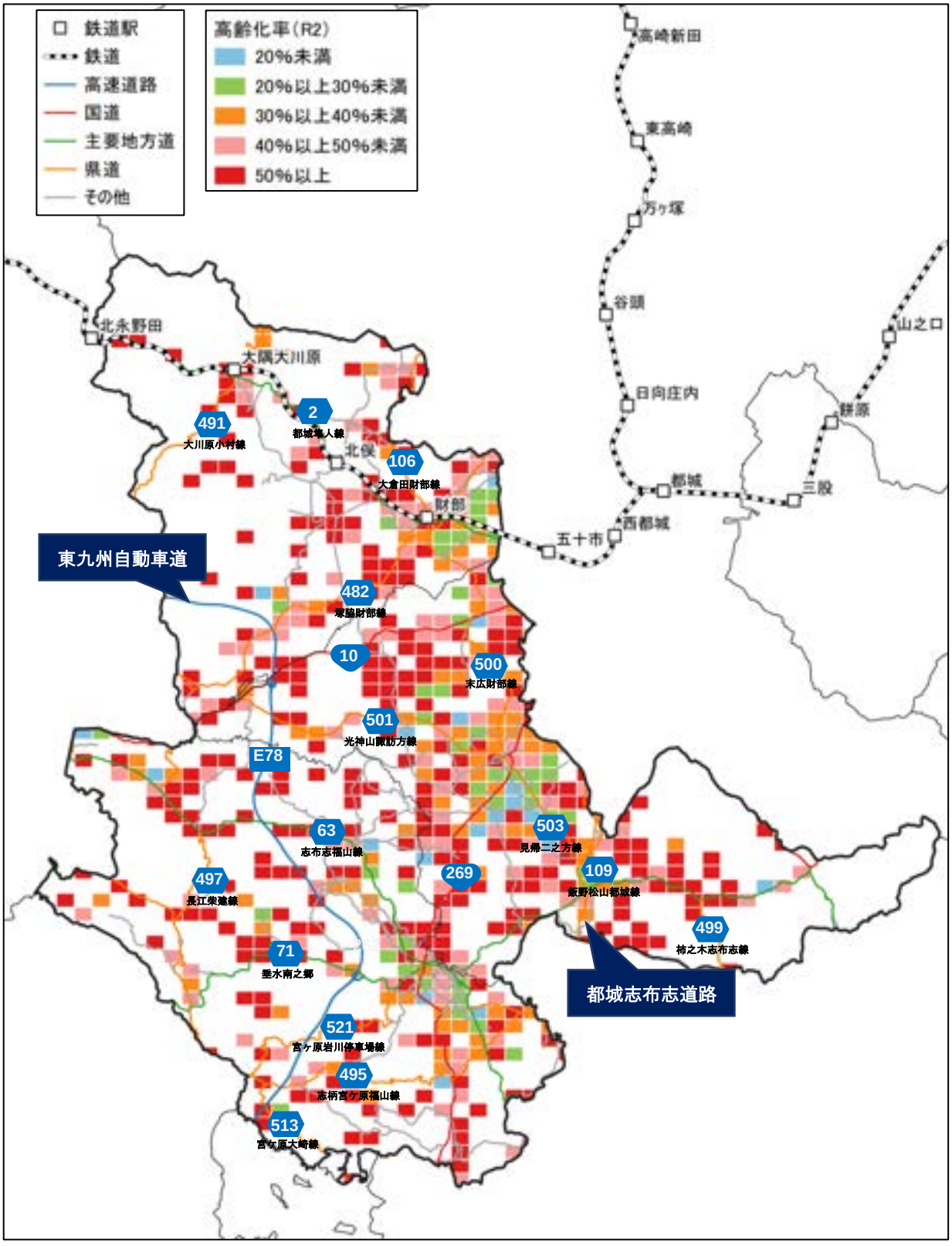



図　高齢化率の分布（令和２年）

資料：国勢調査（R2 年）

## 2-1-2 施設立地状況

### （1）教育施設

●教育施設の立地状況をみると，小学校は市内各所に分散して立地していますが，中学校は末吉地域，大隅地域，財部地域の中心部にそれぞれ１校ずつ立地しています。
●また，市内の高等学校は「曽於高等学校」の１校のみで，末吉地区の中心部に立地しています。




**図　教育施設の分布状況（令和４年度）**

資料：曽於市資料（R4 年度）

## （2）医療施設

●医療施設の立地状況をみると，末吉地域・大隅地域・財部地域の中心部に多く分布しています。




図　医療施設の分布状況（令和４年度）

資料：曽於市資料

### （３）商業施設

●商業施設（大型小売店）の立地状況をみると，末吉地域，大隅地域の国道 269 号沿線に多く分布しています。

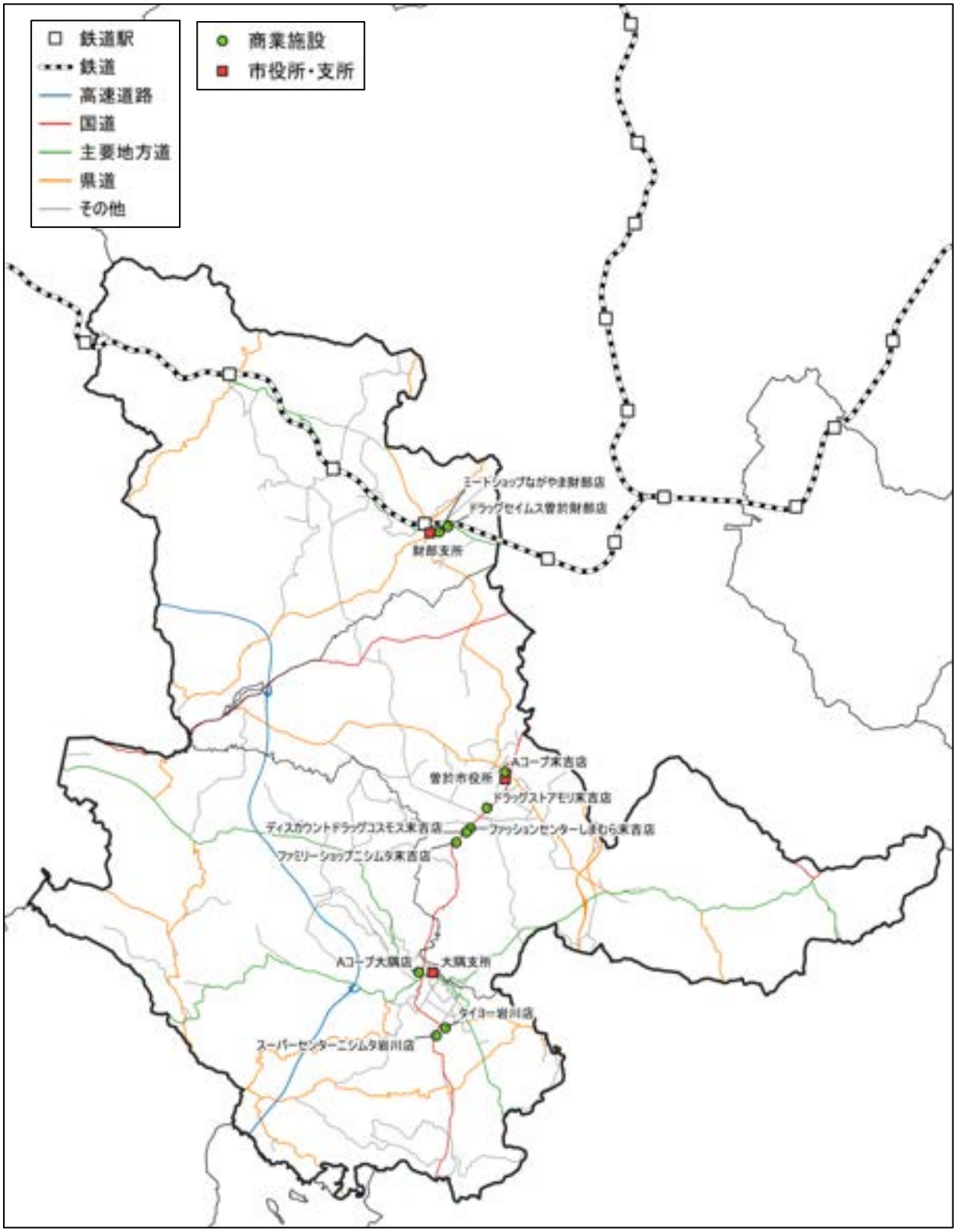


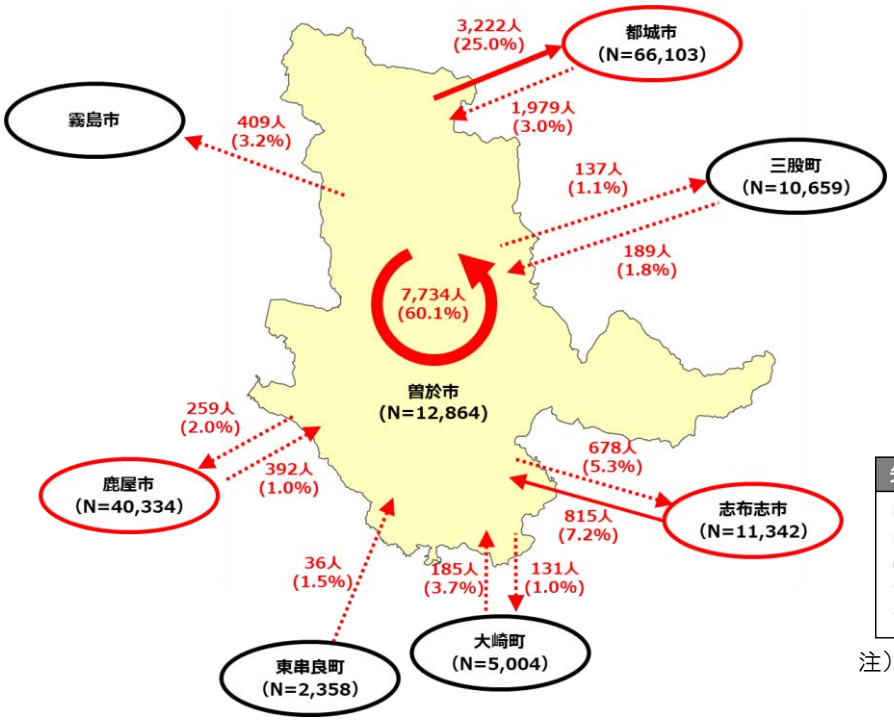

**図　商業施設の分布状況（令和４年度）**

資料：全国大型小売店総覧 2023（閉業の店舗を除く）
曽於市資料

## 2-1-3 日常生活における市町村間の結びつき

### （1）通勤流動

●曽於市の通勤者（12,864 人）のうち，60.1%（7,734 人）が市内に通勤しており，25.0%（3,222 人）が都城市に通勤しています。
●また，都城市（1,979 人），志布志市（815 人），鹿屋市（392 人）等から曽於市への通勤もみられます。



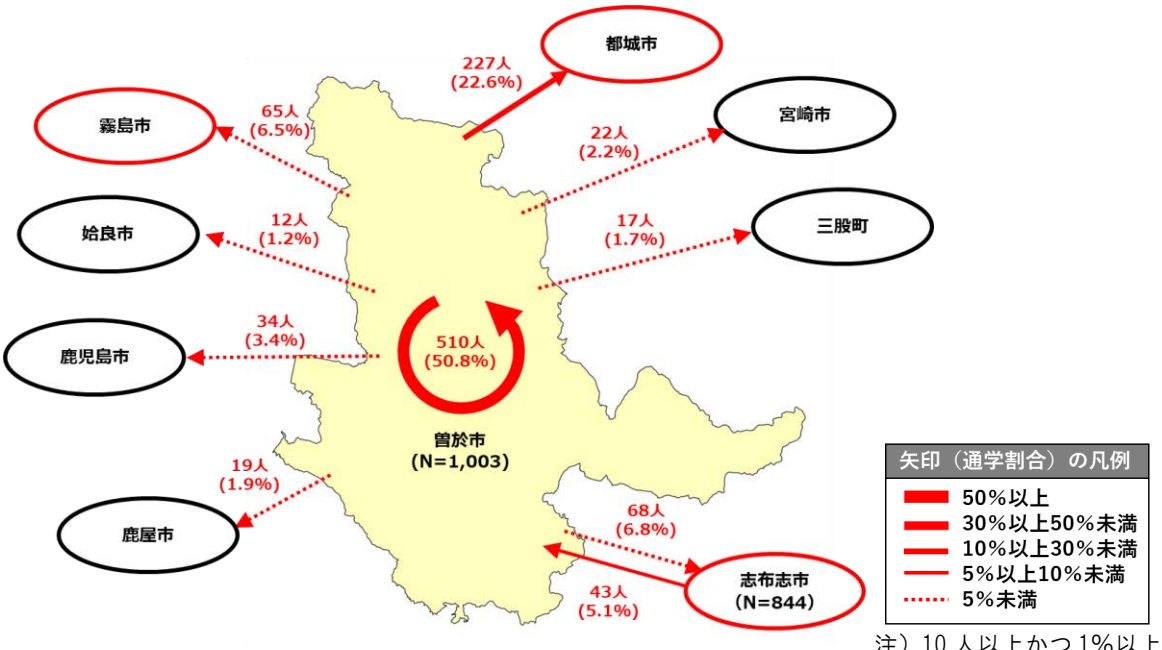

注）10 人以上かつ 1%以上の流動のみ図示

**図　通勤流動**

資料：国勢調査（R2 年）

### （2）通学流動

●曽於市の通学者（1,003 人）のうち，50.8%（510 人）が市内に通学しており，22.6%（227 人）が都城市に通学しています。
●また，志布志市（43 人）から曽於市への通学もみられます。

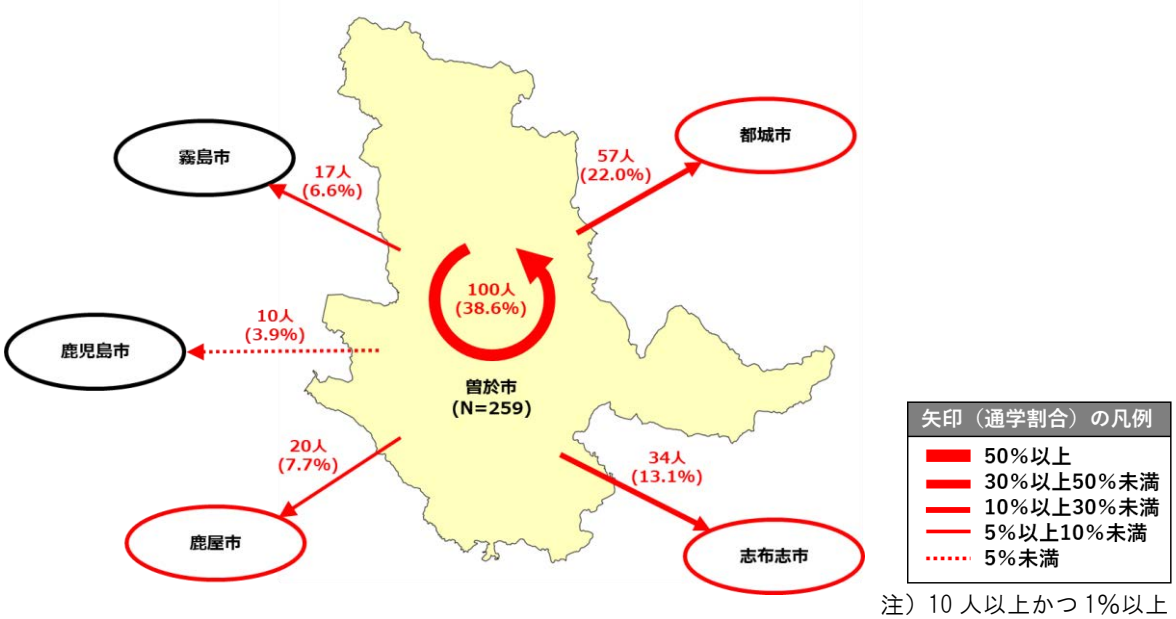



注）10 人以上かつ 1%以上の流動のみ図示

**図　通学流動**

資料：国勢調査（R2 年）

●曽於市内の中卒者の高校進学先をみると，高校進学者（259 人）のうち，38.6%（100 人）が市内の高校に進学しており，22.0%（57 人）が都城市内の高校に進学しています。
●その他に，志布志市（34 人），鹿屋市（20 人），霧島市（17 人），鹿児島市（10 人）への進学もみられます。



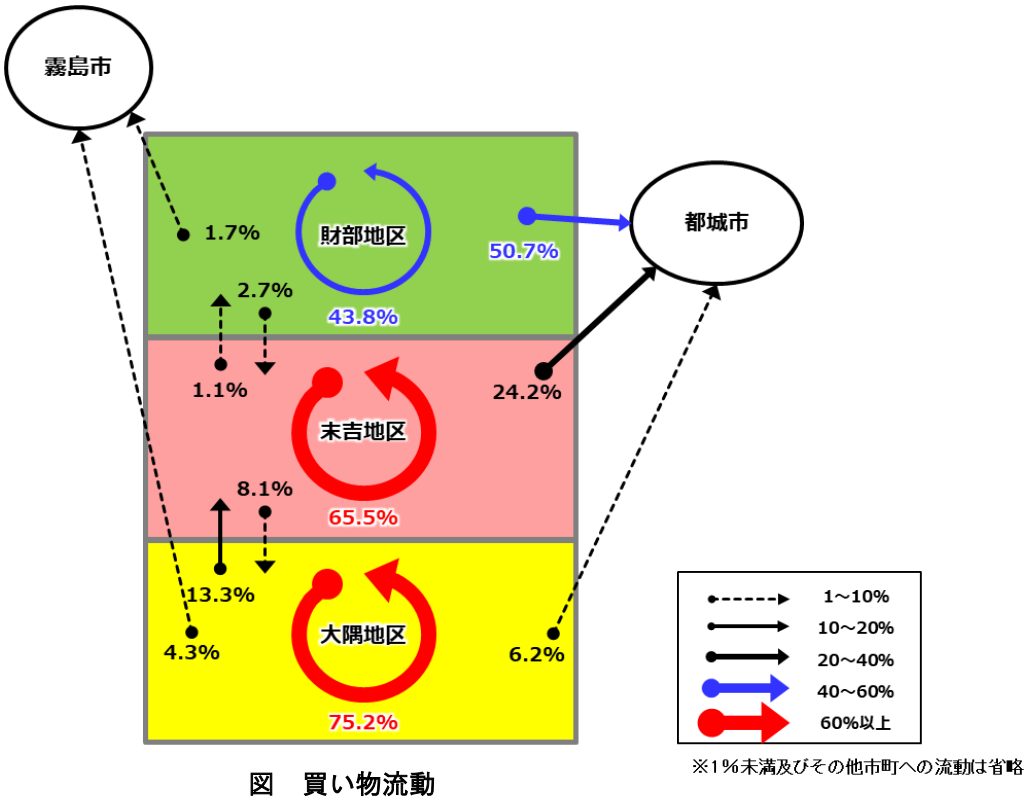

注）10 人以上かつ 1%以上の流動のみ図示

**図　令和４年度高等学校進学先（令和３年度中卒者）**

資料：曽於市資料

## （３）買い物流動

●市民アンケート結果における，地区別の買い物流動をみると，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。




※1%未満及びその他市町への流動は省略

**図　買い物流動**

資料：市民アンケート調査結果

## （4）通院流動

●市民アンケート結果における，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 49%）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。

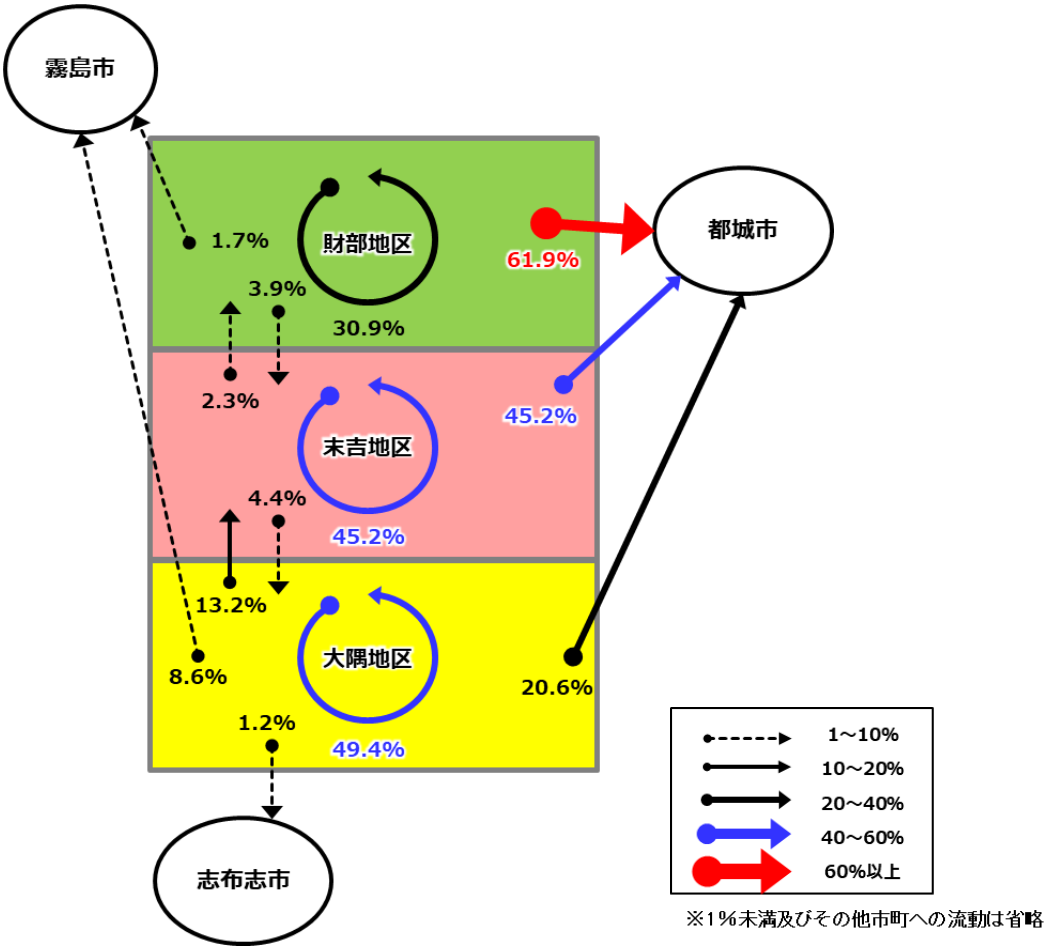



図　通院流動

資料：市民アンケート調査結果

## 2-1-4 観光

●曽於市内には，３つの道の駅が立地しており，地元で作られた様々な生鮮食品や加工品等を販売しているほか，特色あるレストランが営業されており，市民や来訪客の外出目的地の１つとなっています。
●その他，メセナ住吉交流センター（メセナ温泉）は，地下 1,600m から湧き出るアルカリ性単純温泉で神経痛・筋肉痛などに効果があり，市民のみならず県内・県外からの入湯等もみられます。
●それ以外にもキャンプ場や神社等，自然資源や文化資源等が様々あります。
●このように，曽於市には，先人から受け継いできた歴史と文化，豊かで美しい自然環境とその恵みを活かして発展してきた産業，そして，本市に暮らす人々や地域の絆など多様な地域資源を持っており，１年を通して様々なイベントが行われています。

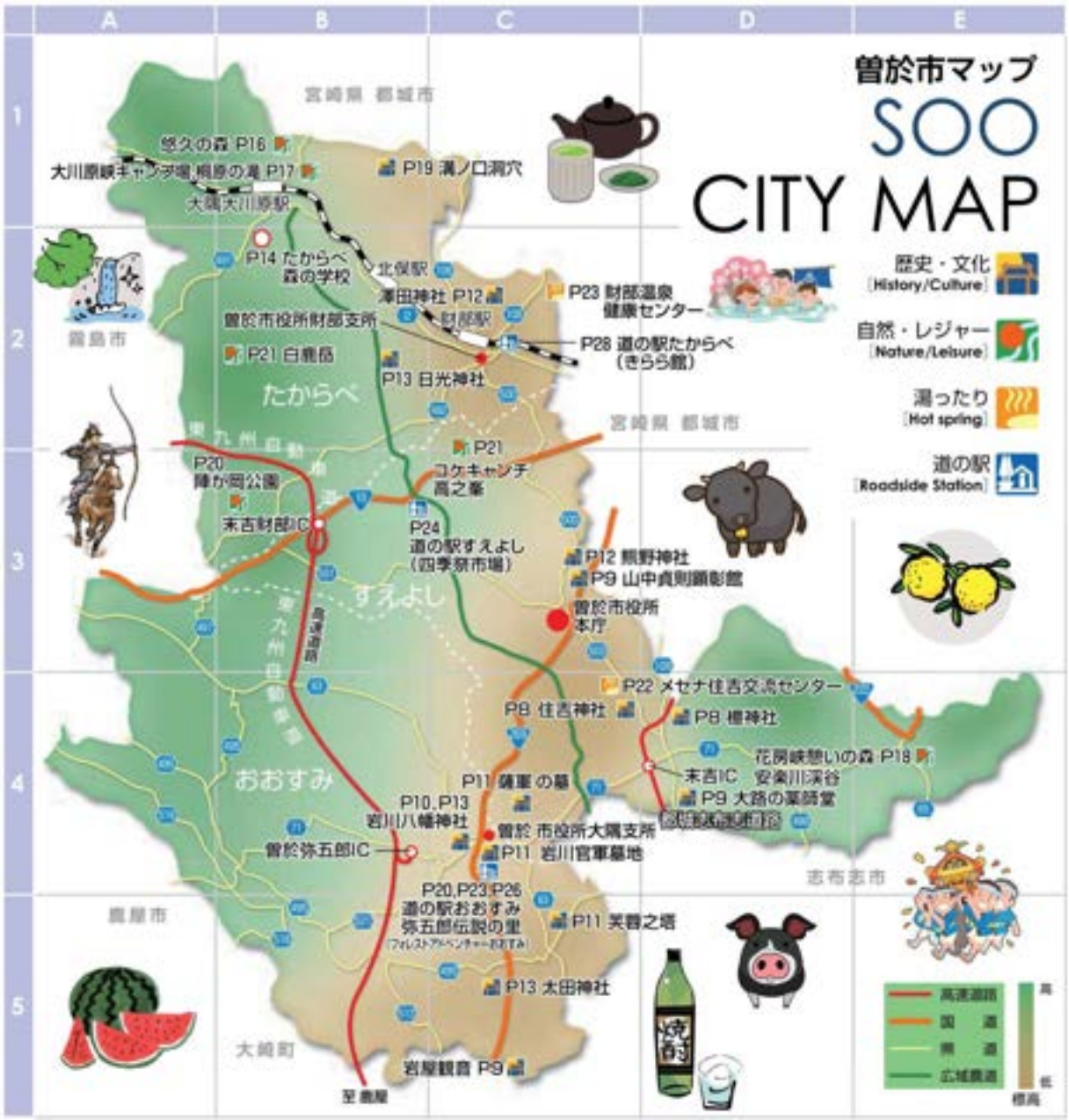



図　主要な観光資源の分布状況

資料：曽於市資料




注：イベント実施日については，年によって変更があります。

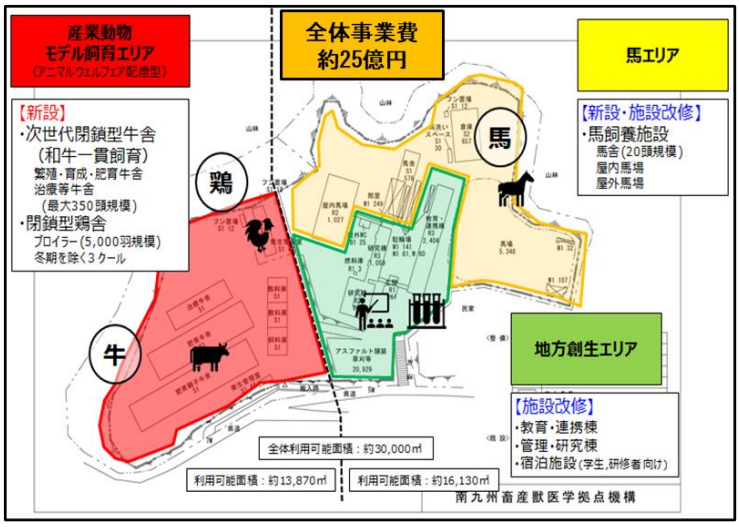
**図　曽於市のイベント（令和４年度）**

資料：曽於市資料

## 2-2 今後の開発動向：南九州畜産獣医学拠点

●市は，鹿児島大学と共同で財部高校跡地に南九州畜産獣医学拠点を整備しており，令和６年４月に運用開始予定です。
●観光まちづくりや財部駅前活性化による関係人口の拡大による地域活性化・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です。

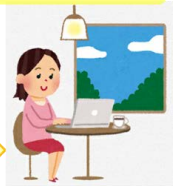
＜南九州畜産獣医学拠点内に3つのエリアを整備＞







**南九州畜産獣医学拠点の基本構想**



1.交流人口の増加
2.人材の育成・確保
欧州基準の獣医学教育の実施
3.産業の創造・技術革新
産官学連携の新たな産業
4.畜産技術者のスキルアップ
次世代閉鎖型畜舎・ローカル５Ｇ環境
5.動物福祉（ｱﾆﾏﾙｳｪﾙﾌｪｱ）

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

| 南九州畜産獣医学拠点において，大学および産業動物飼養受託者と連携した地方創生関連事業 | |
|---|---|
| 財部駅～拠点施設までの活性化 | ・民間所有の空き店舗活用<br>・道路等のハード整備（まちなみ景観）<br>・駅，市街地と拠点施設とのスマートモビリティ導入の検討など |
| 次世代型農場へ研修等の受け入れ | ・和牛一貫飼育環境下での研修<br>・給与を得ながらの経営ノウハウの取得・自立<br>・ＪＧＡＰ研修用農場としての活用 |
| 体験型修学旅行誘致<br>（市内外の児童・生徒） | ・和牛一貫飼育ならではの飼育過程を学ぶ事業<br>・子牛への哺乳体験<br>・乗馬体験 |
| 空きスペースの活用 | ・レンタルラボの導入<br>・コワーキングスペースの設置<br>・チャレンジショップスペースの整備 |
| 講義室等空き時間の活用 | ・畜産農家等向けの研修会の実施<br>・畜産関係職員等向け家畜防疫講習会<br>・市民講座を地域の方へ提供 |
| 拠点農場産牛・鶏のブランド化事業 | ・拠点農場で産出された牛・鶏のブランド化<br>・拠点農場産牛・鶏を使用した飲食店事業，販売事業 |

# 2-3 公共交通の現状

## 2-3-1 公共交通の運行状況

●本市の公共交通は，ＪＲ日豊本線のほか，路線バス，思いやりバス，思いやりタクシー，タクシーがあります。
●その他，民間事業者が実施しているサービス（利用者送迎，移動販売，訪問診療）があります。

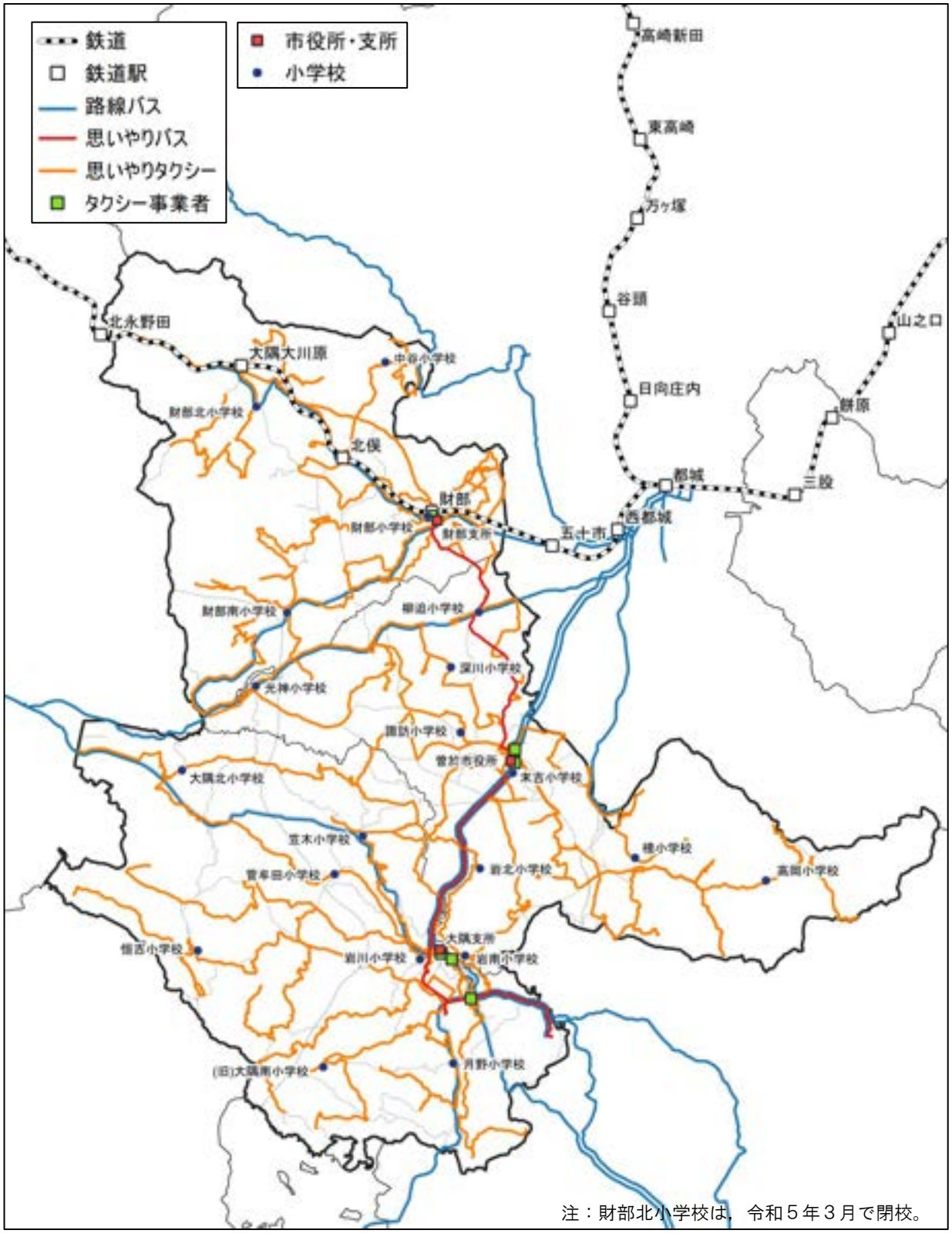



図　曽於市の公共交通

## 2-3-2 JR

●ＪＲ日豊本線は，北九州市の小倉駅から鹿児島市の鹿児島中央駅を結ぶ路線で，曽於市財部地区の北部を横断しています。市内には３か所の無人駅（ＪＲ財部駅，ＪＲ北俣駅，ＪＲ大隅大川原駅）が設置されています。

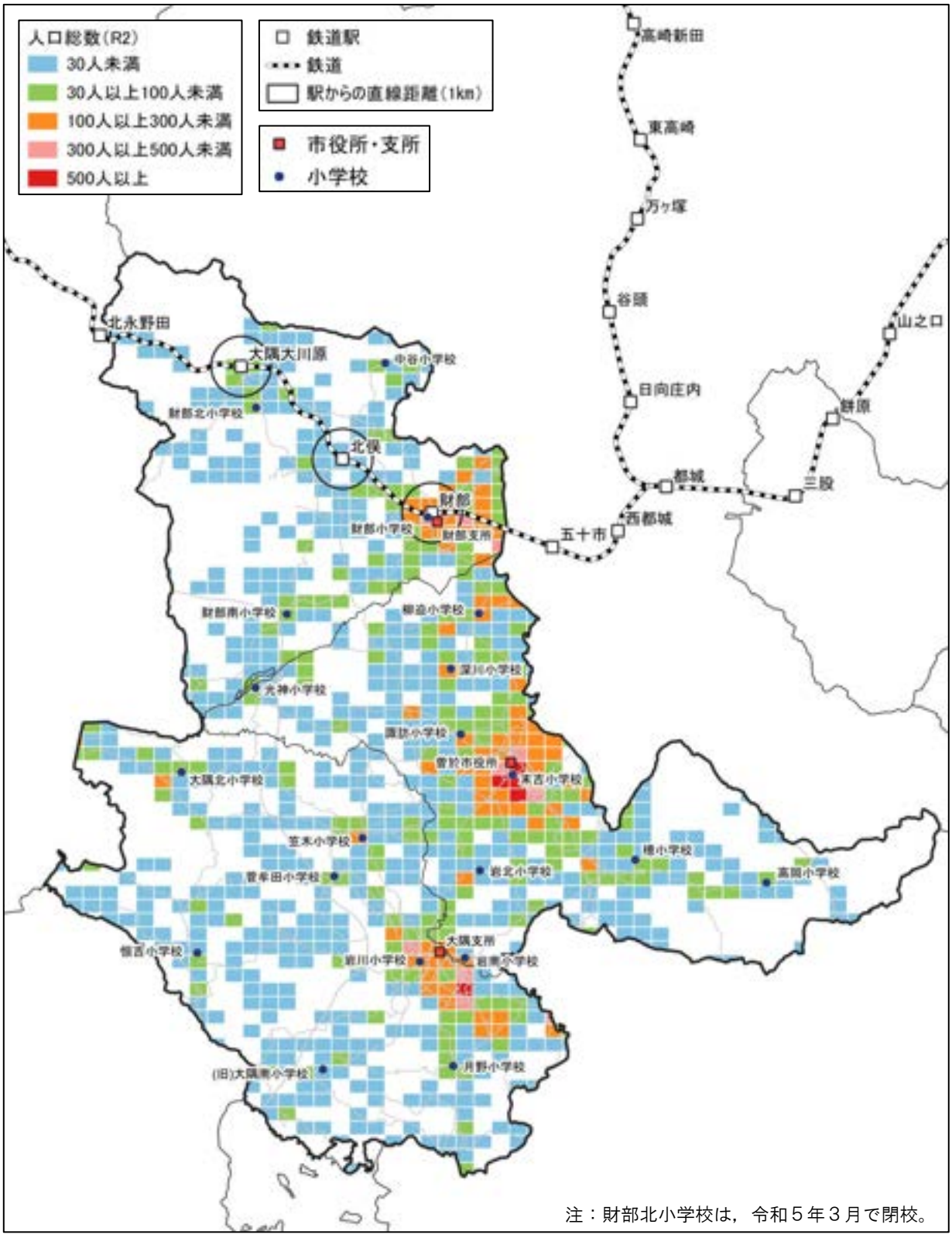



図　ＪＲの運行状況と人口分布

資料：国勢調査（R2 年）

●ＪＲ九州提供データによると，令和３年度の平均通過人員は，都城～国分は 830 人/日となっており，利用者は減少傾向にあります。コロナ禍前は 1,400 人/日程度の状況でした。
●ＪＲ九州が運行する九州７県をめぐる観光列車「36 ぷらす３」の列車停車駅の１つがＪＲ大隅大川原駅となっています。当該駅では毎週金曜 13：20 頃～14：10 頃におもてなし出店を行っており，曽於市の観光ＰＲも兼ねた，観光関係者総出による列車利用者のおもてなしを行っています。
●このように，曽於市の駅を利活用した地域活性化，鉄道に対する地元愛着度向上に向けた様々な展開を地域全体で実施することが求められています。
●また，ＪＲ財部駅は，南九州畜産獣医学拠点へ訪れる学生等の利用増も見込まれます。

**表　線区の平均通過人員（人/日）**

| 年度 | 都城～国分 |
|---|---|
| 平成 29 年度 | 1,478 |
| 平成 30 年度 | 1,438 |
| 令和元年度 | 1,389 |
| 令和２年度 | 728 |
| 令和３年度 | 830 |
| 参考）昭和 62 年度 | 2,029 |

**表　36 ぷらす３の運行ダイヤ**

| | |
|---|---|
| 12：17 | 鹿児島中央駅　発 |
| 12：30 頃～ | ランチプランの提供 |
| 13：20 頃～ | 大隅大川原駅でおもてなし（約 50 分停車） |
| 15：05 頃～ | 青井岳駅に特別停車（約 10 分停車） |
| 15：46 | 宮崎駅　着 |

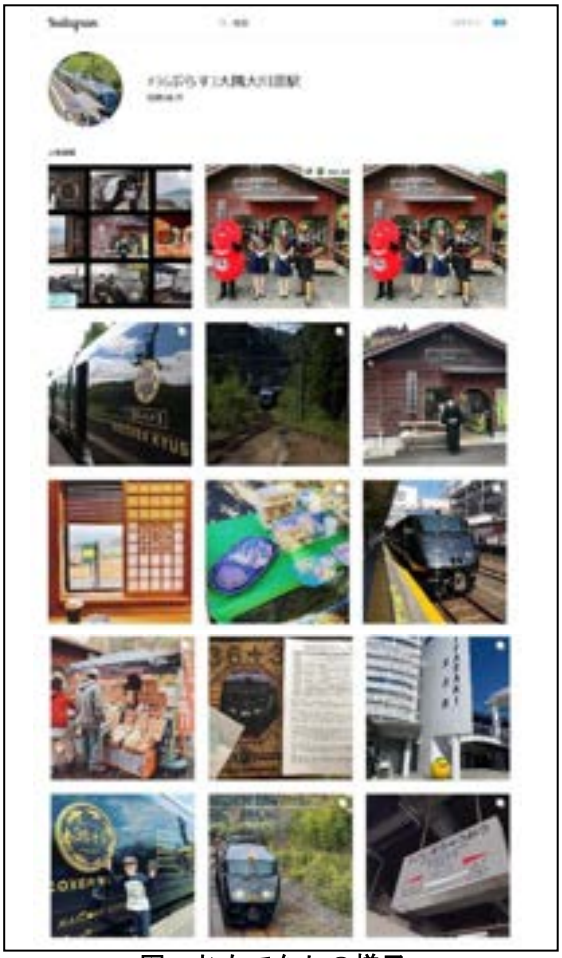


**図　おもてなしの様子**
資料：Instagram（#36 ぷらす３大隅大川原駅）




**図　36 ぷらす３の運行ルート（金曜日ルート）**
資料：　36 ぷらす３HP





**図　大隅大川原駅の様子**
資料：　36 ぷらす３HP

## 2-3-3 路線バス

●市内には，鹿児島交通(株)が運行している路線バスが 14 系統，(有)高崎観光バス，宮崎交通(株)が運行している路線バスがそれぞれ１系統あります。
●全 16 系統のうち，４系統が地域間幹線系統に該当します。

注）令和５年度（補助年度：令和４年 10 月～令和５年９月末）時点




図　路線バスの運行状況

表　バス交通の運行概要

| No | 運行系統 | | | 運行回数/日 | | 運行事業者 | 種別 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 起点 | 主な経過地 | 終点 | 平日 | 休日 | | |
| 1 | 都城 | 岩川・県民健康プラザ | 鹿屋 | 5 | 3 | 鹿児島交通（株） | 地域間幹線系統 |
| 2 | 志布志駅前 | 岩川・霧島市役所 | 鹿児島空港 | 5 | 5 | 鹿児島交通（株） | 地域間幹線系統 |
| 3 | 志布志駅前 | 稚児松・松山駅 | 都城 | 3.5 | 3 | 鹿児島交通（株） | 地域間幹線系統 |
| 4 | 岩川 | 尾野見 | 志布志駅前 | 1.5 | － | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 5 | 都城 | 通山 | 牧之原ＤＩ | 3 | － | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 6 | 末吉駅跡 | 岩川 | 野方 | 0.5 | 0.5 | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 7 | 末吉駅跡 | | 岩川 | 0.5 | 0.5 | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 8 | 都城 | 財部 | 柴建 | 1 | － | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 9 | 女子高 | 鹿屋・野方 | 岩川 | 1.0 | 0.5 | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 10 | 志布志高校 | 八合原 | 末吉駅跡 | 0.5 | 0.5 | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 11 | 志布志駅前 | 稚児松・松山駅 | 末吉駅跡 | 1 | － | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 12 | 志布志高校 | 松山 | 岩川 | 0.5 | － | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 13 | 都城 | 財部 | 吉ケ谷公民館 | 2 | － | 鹿児島交通（株） | 廃止路線代替 |
| 14 | 都城駅 | 高千穂牧場 | 霧島神宮 | 6 | 3 | （有）高崎観光バス | 廃止路線代替 |
| 15 | イオン都城 | 都城 | 川原谷 | 3 | 3 | 宮崎交通（株） | 地域間幹線系統（宮崎県） |
| 16 | 志布志駅前 | 岩川・笠木 | 牧之原 | 2 | － | 鹿児島交通（株） | 自主運行 |

注）令和５年度（補助年度：令和４年 10 月～令和５年９月末）時点

## （１）利用状況

●路線バスの利用者数は，平成 29 年度以降増加傾向にあり，３年間で 10 万人以上増加しています。
●令和２年度は，新型コロナウイルス感染症拡大の影響により，平成 30 年度と同程度まで落ち込みましたが，令和３年度はわずかに増加しています。

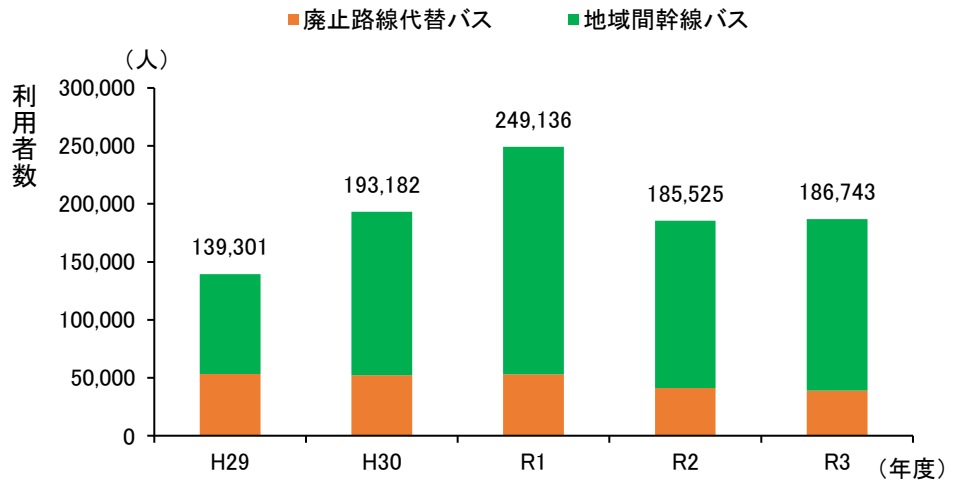



図　路線バス利用者数の推移

表　路線バス利用者数

（人/年）

| 廃止路線代替バス | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 鹿児島交通(株) | 35,478 | 34,369 | 36,860 | 27,760 | 28,360 |
| (有)高崎観光バス | 17,976 | 17,818 | 16,283 | 13,450 | 10,609 |
| 地域間幹線バス | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
| 鹿児島交通(株) | 85,847 | 140,995 | 195,993 | 144,315 | 147,774 |
| 計 | 139,301 | 193,182 | 249,136 | 185,525 | 186,743 |

資料：曽於市資料を基に作成

## （2）経営状況

●令和３年度の補助金額は，21,481,000 円となっており，平成 30 年度から，毎年２千万円を超える補助金を支出しています。
●令和３年度の利用者１人あたりの補助金額は，廃止代替バスは 449 円，地域間幹線バスは 27 円となっており，平成 29 年度以降それぞれ増加傾向にあります。

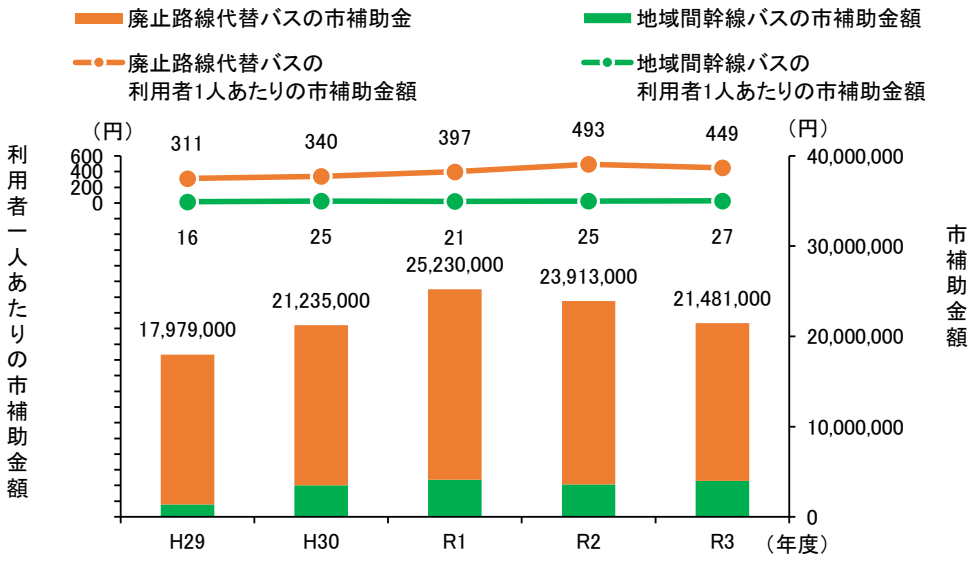



図　市補助金額の推移

表　市補助金額

（円/年）

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 廃止路線代替バス | 16, 616, 000 | 17, 742, 000 | 21, 110, 000 | 20, 320, 000 | 17, 508, 000 |
| 地域間幹線バス | 1, 363, 000 | 3, 493, 000 | 4, 120, 000 | 3, 593, 000 | 3, 973, 000 |
| 計 | 17, 979, 000 | 21, 235, 000 | 25, 230, 000 | 23, 913, 000 | 21, 481, 000 |

表　利用者１人あたりの市補助金額

（円/年）

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 廃止路線代替バス | 311 | 340 | 397 | 493 | 449 |
| 地域間幹線バス | 16 | 25 | 21 | 25 | 27 |

資料：曽於市資料を基に作成

## 2-3-4　思いやりバス・思いやりタクシー

●本市では，各地区の拠点を結ぶ「思いやりバス」と地域内移動を支援する「思いやりタクシー」の２種類を運行しています。
●料金は片道一律，大人 200 円，子ども 100 円で，６歳未満の小児が大人に同伴して乗降する場合は，大人１人に対し小児１人が無料となっています。
●また，市内に住所を有し，運転免許証を自主返納した方に対し，申請した日から５年間無料で利用できる乗車券を発行しています。




図　思いやりバス・思いやりタクシーの運行状況

### （1）思いやりバス




図　思いやりバスの運行状況

表　思いやりバスの運行状況

| 路線 | 運行曜日 | | | | | | | 運行便数/日 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 上 | 下 |
| 曽於高校～財部駅<br>医師会立病院～財部駅 | ● | ● | ● | ● | ● | × | × | 5 | 5 |

## （2）思いやりタクシー（末吉地域）




図　思いやりタクシーの運行状況（末吉地域）

表　思いやりタクシーの運行状況（末吉地域）

| 路線 | 起点～終点 | 運行曜日 | | | | | | | 運行便数/日 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 上 | 下 |
| 棚木線 | 棚木～交流センター前 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | × | 3 | 2 |
| 大隅支所線 | 大隅支所～交流センター前 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | × | 3 | 3 |
| 蓑原線 | 蓑原～交流センター前 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | × | 3 | 2 |
| 外園線 | 外園～交流センター前 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | × | 3 | 3 |
| 久保公民館線 | 久保公民館～交流センター前 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 市吉線 | 市吉～交流センター前 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 笠木線 | 笠木～交流センター前 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 前田橋線 | 前田橋～交流センター前 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 南之郷線 | 第１便：<br>新田山～仮屋～鉄道記念館前 | ● | × | × | × | ● | × | ● | 5 | 4 |
| | 第１便：<br>平沢津～仮屋～鉄道記念館前 | × | × | ● | × | × | × | × | | |
| | 第２便：<br>石之脇～野田～鉄道記念館前 | ● | × | ● | × | ● | × | × | | |
| | 第２便：<br>屋敷寺～野田～鉄道記念館前 | × | ● | × | ● | × | ● | × | | |
| | 第３便：<br>新田山～仮屋～鉄道記念館前 | ● | × | ● | × | ● | × | ● | | |
| | 第４便：<br>新田山～仮屋～鉄道記念館前 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| | 第５便：<br>新田山～仮屋～鉄道記念館前 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| 山下線 | 山下～鉄道記念館前 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |

### （3）思いやりタクシー（大隅地域）




図　思いやりタクシーの運行状況（大隅地域）

表　思いやりタクシーの運行状況（大隅地域）

| 路線 | 起点～終点 | 運行曜日 | | | | | | | 運行便数/日 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 上 | 下 |
| 立馬線 | 立馬～弥五郎伝説の里 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 青松段線 | 青松段～弥五郎伝説の里 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 上須田木線 | 上須田木～弥五郎伝説の里 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 東西桂公民館線 | 東西桂公民館<br>～弥五郎伝説の里 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 荒谷線 | 荒谷～弥五郎伝説の里 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 上坂元線 | 上坂元～弥五郎伝説の里<br>※入角経由 | × | × | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| | 上坂元～弥五郎伝説の里 | × | ● | × | × | × | × | × | 2 | 2 |
| 清津野線 | 清津野～弥五郎伝説の里 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 大迫線 | 大迫～弥五郎伝説の里 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 大川原線 | 大川原～弥五郎伝説の里 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 縄瀬線 | 縄瀬～弥五郎伝説の里 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 八合原周回線 | 弥五郎伝説の里<br>～弥五郎伝説の里 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | × | 3 | 2 |

### （４）思いやりタクシー（財部地域）




図　思いやりタクシーの運行状況（財部地域）

表　思いやりタクシーの運行状況（財部地域）

| 路線 | 起点～終点 | 運行曜日 | | | | | | | 運行便数/日 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 上 | 下 |
| 赤坂線 | 赤坂～たからべ温泉 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 大良公民館線 | 大良公民館～たからべ温泉 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 大迫線 | 大迫～たからべ温泉 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 須賀線 | 須賀～たからべ温泉 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 2 | 2 |
| 踊橋線 | 踊橋～たからべ温泉 | ● | × | ● | × | ● | × | × | 2 | 2 |
| 財部校区巡回線 | 財部校区巡回線 | × | ● | × | ● | × | ● | × | 3 | |
| 財部支所周回線 | 財部支所周回線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | × | 3 | |

## （５）利用状況

●思いやりバス・思いやりタクシーの利用者数は，平成 29 年度以降減少傾向にあります。
●令和２年度は，新型コロナウイルス感染症拡大の影響により，令和元年度と比べると７千人以上減少していますが，令和３年度はわずかに増加しています。

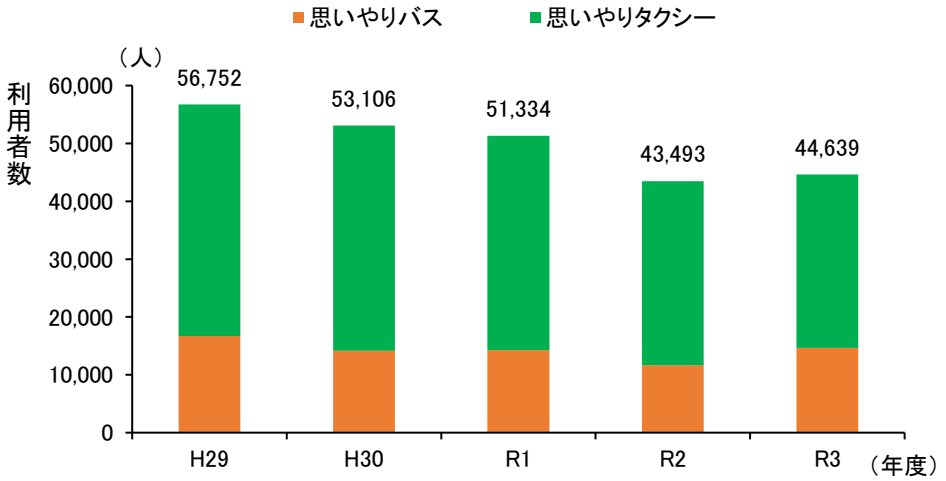



図　思いやりバス・思いやりタクシー利用者数の推移

表　思いやりバス・思いやりタクシー利用者数

（人/年）

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 思いやりバス | 16, 686 | 14, 152 | 14, 288 | 11, 688 | 14, 642 |
| 思いやりタクシー | 40, 066 | 38, 954 | 37, 046 | 31, 805 | 29, 997 |
| 計 | 56, 752 | 53, 106 | 51, 334 | 43, 493 | 44, 639 |

資料：曽於市資料を基に作成

## （６）経営状況

●思いやりバス・思いやりタクシーに対する本市の補助金額は年々増加傾向にあり，令和元年度から６千万円を超える補助金を支出しています。
●令和３年度の利用者１人あたりの補助金額は，思いやりバスが 679 円，思いやりタクシーが 1, 794 円となっており，思いやりタクシーは平成 29 年度以降増加傾向にありますが，思いやりバスは令和２年度に比べ減少しています。

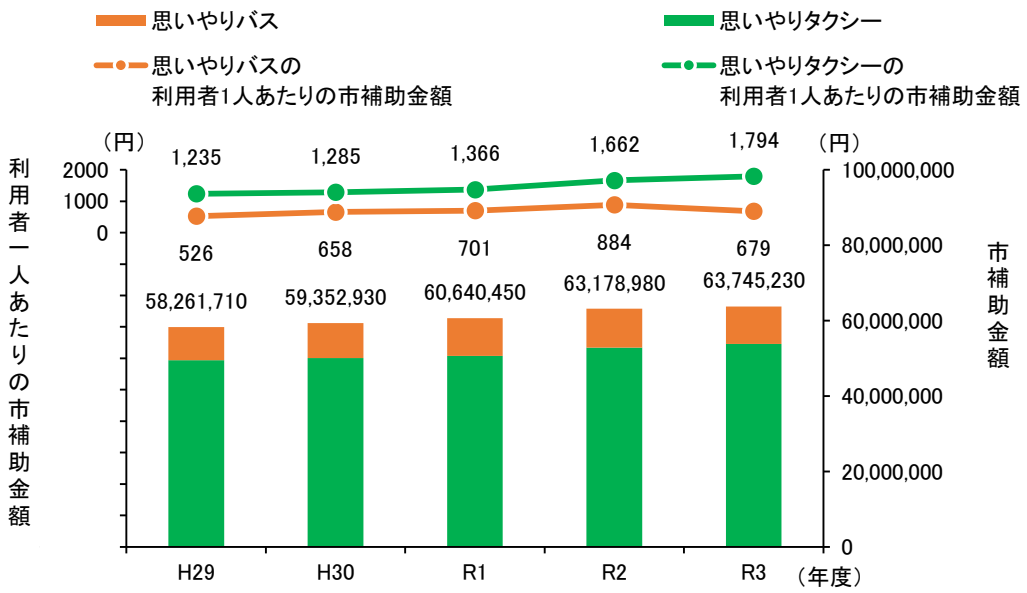



図　市補助金額の推移

表　市補助金額

（円/年）

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 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 | 49, 491, 110 | 50, 041, 130 | 50, 621, 750 | 52, 847, 280 | 53, 804, 430 |
| 計 | 58, 261, 710 | 59, 352, 930 | 60, 640, 450 | 63, 178, 980 | 63, 745, 230 |

表　利用者１人あたりの市補助金額

（円/年）

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 思いやりバス | 526 | 658 | 701 | 884 | 679 |
| 思いやりタクシー | 1, 235 | 1, 285 | 1, 366 | 1, 662 | 1, 794 |

資料：曽於市資料を基に作成

## 2-3-5 タクシー

●鹿児島県タクシー協会に所属している曽於市内のタクシー事業者は５社あり，タクシー車両は特大車 22 台，普通車 26 台の計 48 台です。
●曽於交通圏のタクシー事業の状況をみると，平成 29 年度から令和３年度にかけて，輸送人員は約４割減少しており，期末運転手数も減少傾向にあります。

**表　市内のタクシー事業者及び車両数**

| 事業者名 | 住　所 | 特大 | 大型 | 普通 |
|---|---|---|---|---|
| 大隅南海交通(株) | 末吉町上町 4 丁目 3 番地 3 | 4 | － | 11 |
| (有)大保タクシー | 大隅町岩川 6489 番地 2 | 2 | － | 3 |
| 末吉タクシー(有) | 末吉町新町 1 丁目 5 番地 11 | 4 | － | 7 |
| (有)財部タクシー | 財部町南俣 11360 | 7 | － | 5 |
| 本村交通(株) | 財部町南俣 11260-7 | 5 | － | － |
| 計 | | 22 | 0 | 26 |

資料：鹿児島県タクシー協会 HP

**表　曽於交通圏におけるタクシー事業の状況**

| | 輸送人員（人/年） | 営業収入（千円） | 期末運転手数（人） |
|---|---|---|---|
| 平成 29 年度 | 259, 780 | 254, 852 | 68 |
| 平成 30 年度 | 234, 899 | 243, 636 | 67 |
| 令和元年度 | 224, 618 | 238, 805 | 65 |
| 令和 2 年度 | 162, 558 | 181, 669 | 65 |
| 令和 3 年度 | 159, 331 | 194, 444 | 64 |

注）曽於交通圏：曽於市，志布志市，大崎町
資料：「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」（九州運輸局）

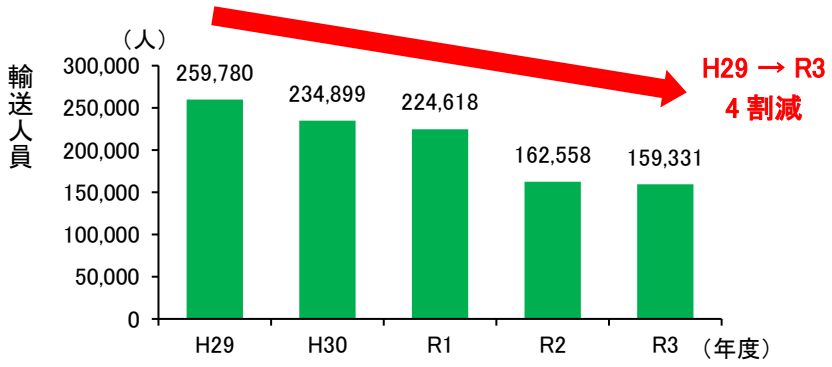



**図　タクシー輸送人員の推移**

## 2-3-6 その他輸送資源

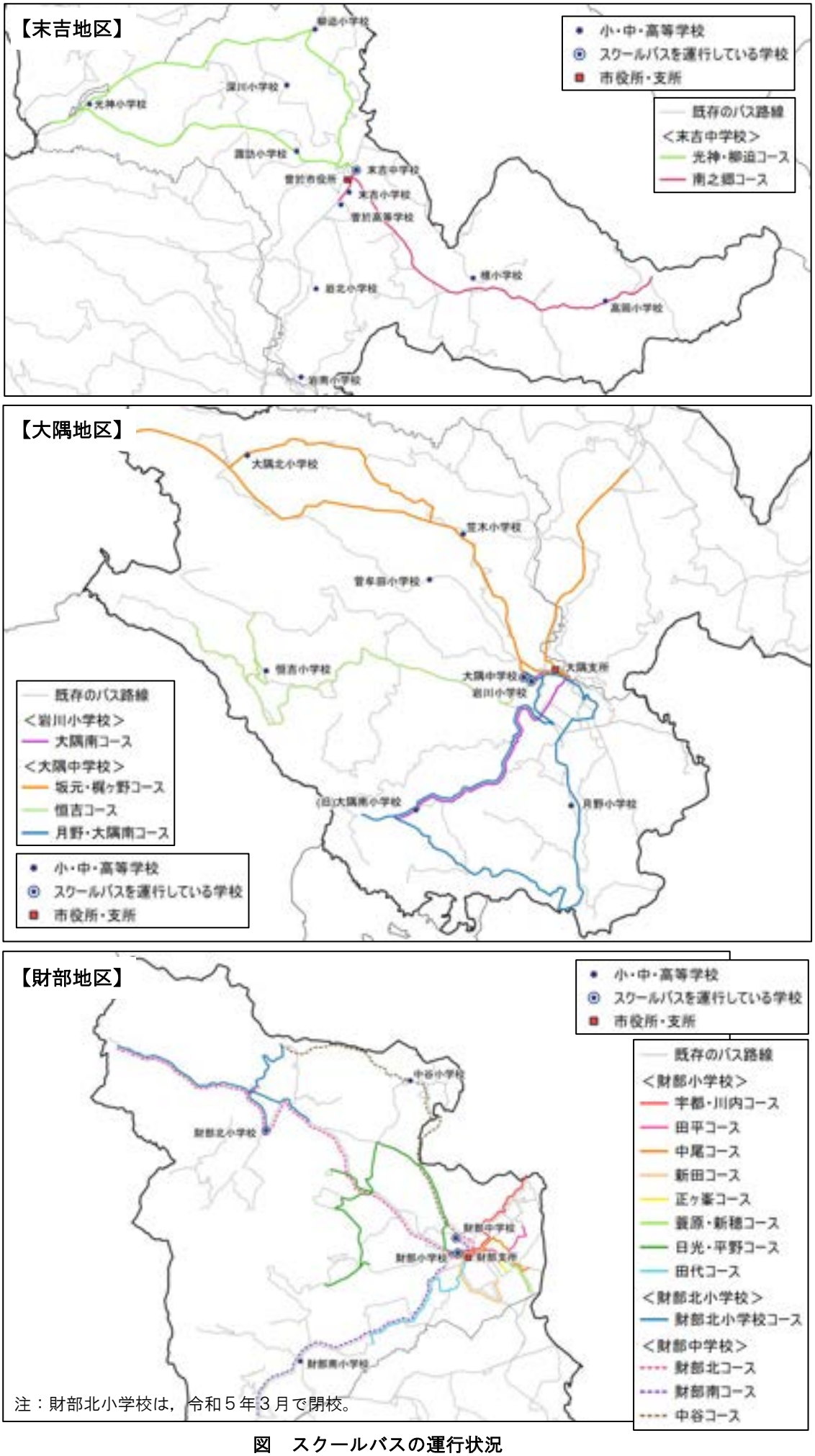
### （1）スクールバス

●本市では，生徒の通学手段として，各地域の中学校や小学校（計６校）行きのスクールバス（18路線）を運行しています。
●スクールバスの運行エリアと市内のバス路線をみると，区間によって路線バスルートと重なっている状況にありますが，旧小学校区単位など，地区の更に細かいエリアを運行している状況にあります。

| No. | 学校 | コース | 起終点 |
|---|---|---|---|
| 1 | 末吉中学校 | 光神・柳迫コース | 五位塚～曽於高校 |
| 2 | | 南之郷コース | 高岡口～曽於高校 |
| 3 | 岩川小学校 | 大隅南コース | 南地区貯水槽前～岩川小学校 |
| 4 | 大隅中学校 | 坂元・梶ヶ野コース | 梶ヶ野公民館前～曽於高校 |
| 5 | | 恒吉コース | 須田木青少年館～大隅中学校 |
| 6 | | 月野・大隅南コース | 南地区構造改善センター～大隅中学校 |
| 7 | 財部小学校 | 宇都･川内コース | 川内公民館～財部小学校 |
| 8 | | 田平コース | 田平住宅～財部小学校 |
| 9 | | 中尾コース | 新並木～財部小学校 |
| 10 | | 新田コース | 新田～財部小学校 |
| 11 | | 正ヶ峯コース | 正ヶ峯～財部小学校 |
| 12 | | 蓑原・新穂コース | 蓑原公民館～財部小学校 |
| 13 | | 日光・平野コース | 古井公民館～財部小学校 |
| 14 | | 田代コース | 田代～財部小学校 |
| 15 | 財部北小学校 | － | 高塚～財部北小学校 |
| 16 | 財部中学校 | 財部北コース | 赤坂～財部中学校 |
| 17 | | 財部南コース | 上村～財部中学校 |
| 18 | | 中谷コース | 高塚～財部中学校 |




図　スクールバスの運行状況




注：財部北小学校は，令和５年３月で閉校。

図　スクールバスの運行状況

## （2）利用者送迎サービス

●本市においては，温泉施設２か所，医療施設３か所，社会福祉法人等１事業所において利用者送迎サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
●アンケート結果によると，サービス提供事業者からは「人手が足りない」や「ドライバーの負担」，「今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが，できていない」，「お客様が減っており，経営が成り立ちにくくなっている」等について問題を抱えており，往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として，財部町の「下財部」や末吉町の「南之郷」，大隅町一体といった回答がありました。

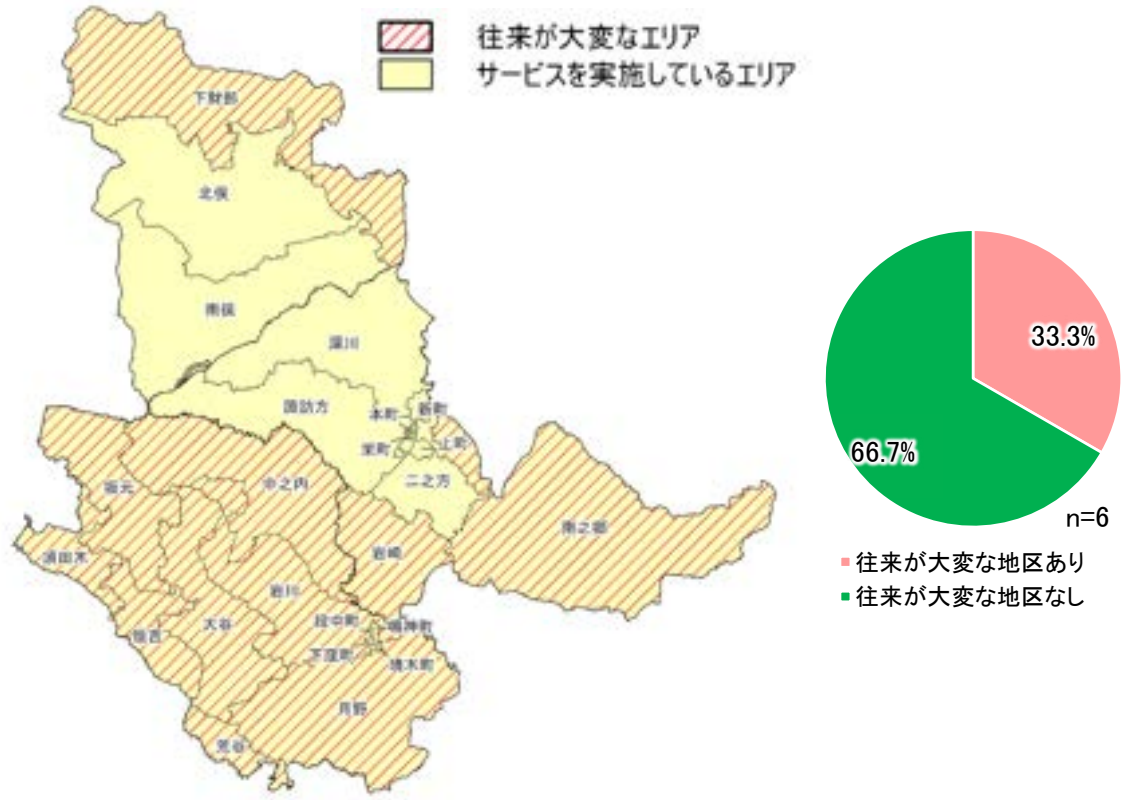



図　利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

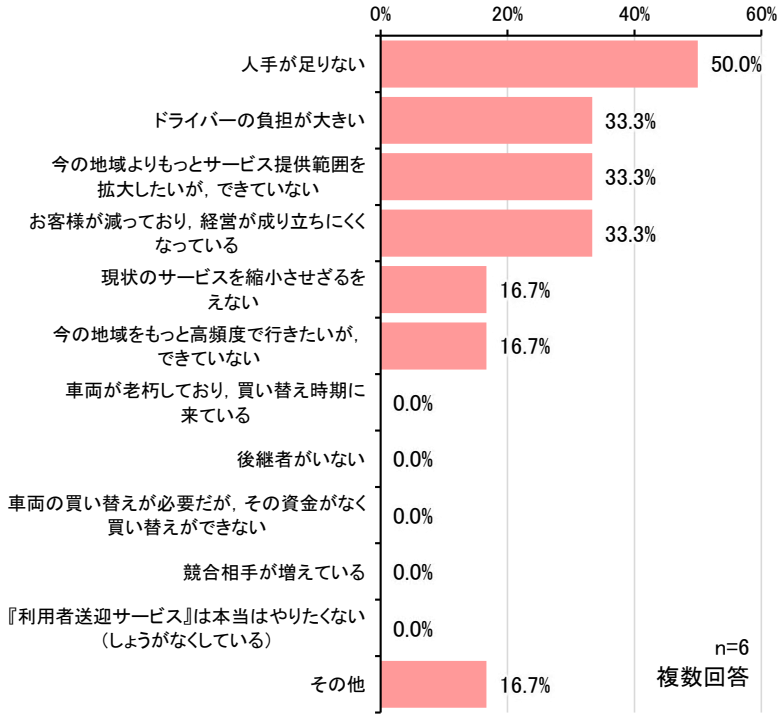



図　利用者送迎サービス実施上の問題指摘

### （3）移動販売サービス

●アンケートで回答があった商業施設は 1 か所であり，鹿屋市・志布志市で移動販売サービスを実施しているとの回答がありました。

### （4）荷物の宅配サービス

●商業施設の 2 か所から荷物の宅配サービスを実施していると回答がありました。
●アンケート結果によると，サービス提供事業者からは「お客様が減っており，経営が成り立ちにくくなっている」について問題を抱えていることが分かりました。
●また，商業施設 3 か所でサービスを新規実施する可能性が確認されました。

### （5）訪問診療サービス

●本市においては，医療施設 4 か所において訪問診療サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
●アンケート結果によると，サービス提供事業者からは「人手が足りない」等について問題を抱えており，往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として，財部町「南俣」の回答がありました。




図　訪問診療サービスの実施エリア

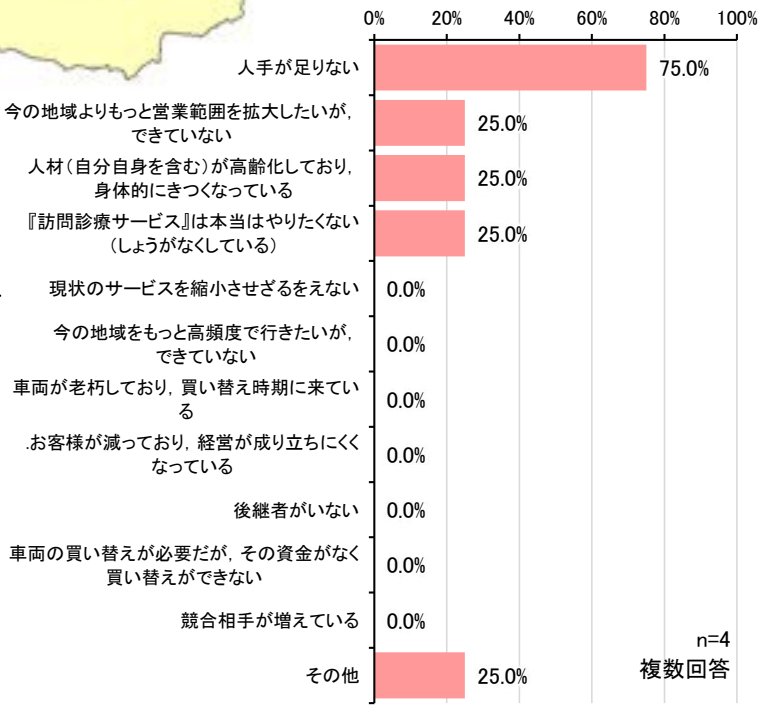



図　訪問診療サービス実施上の問題指摘

# 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。
●曽於市の総人口（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**ことになります。
●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**。

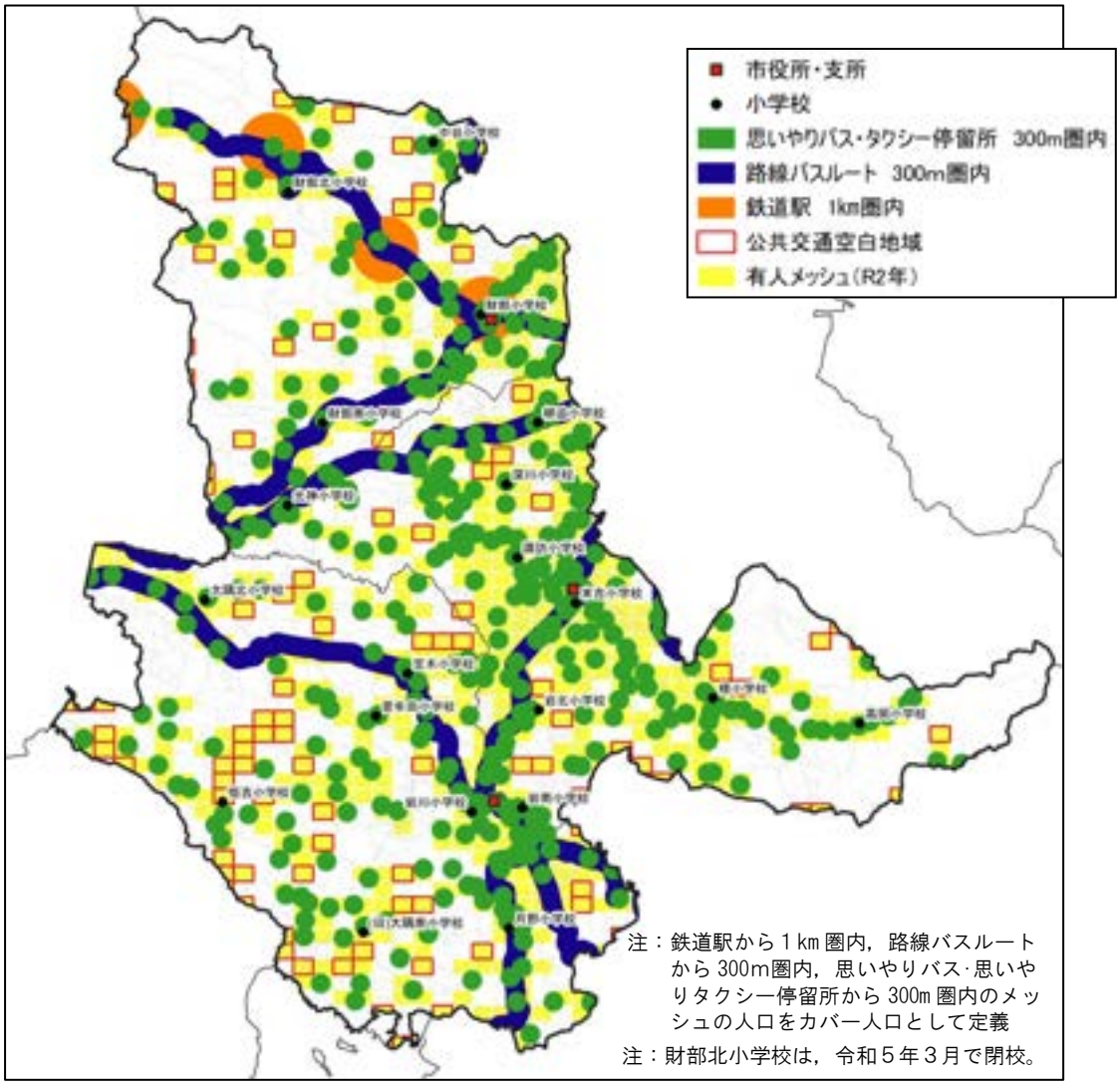



図　人口分布状況と鉄道・バス勢力圏の関係性

資料：令和２年国勢調査

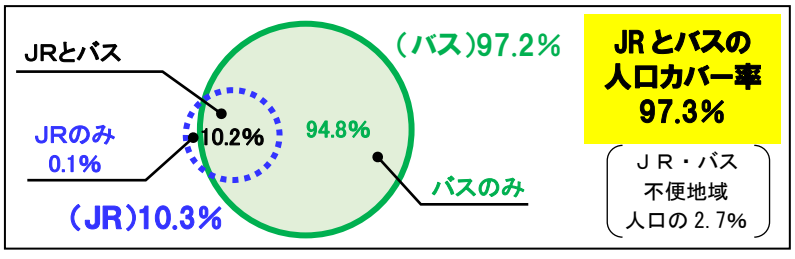



図　公共交通の人口カバー状況

## 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。下図から明らかなとおり，**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

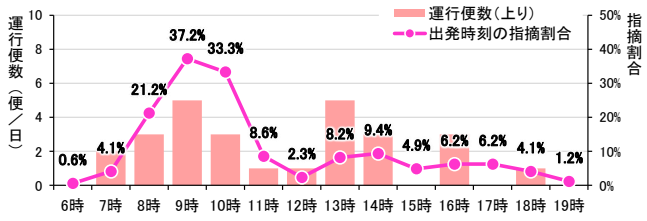
| | 回答数 | 割合 |
|---|---|---|
| 通勤 | 0 | 0.0% |
| 通学 | 0 | 0.0% |
| 買い物・飲食 | 41 | 71.9% |
| 通院・デイサービス | 9 | 15.8% |
| 観光 | 0 | 0.0% |
| 娯楽・レジャー | 18 | 31.6% |
| 見舞 | 0 | 0.0% |
| 業務・仕事 | 0 | 0.0% |
| 私用 | 7 | 12.3% |
| その他 | 8 | 14.0% |

n=57

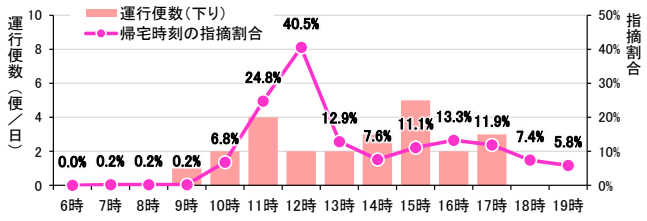
### 3-2-2　外出目的別の移動時間帯と思いやりタクシー運行時間帯のマッチング分析

●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。

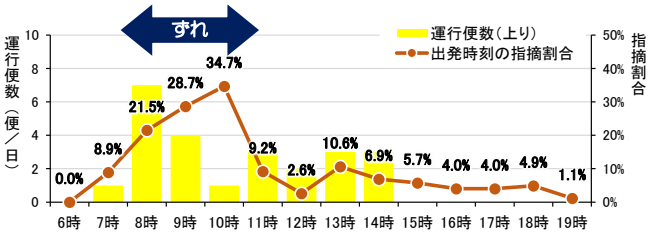
【末吉地区（行き）】




【末吉地区（帰り）】




【大隅地区（行き）】




【大隅地区（帰り）】

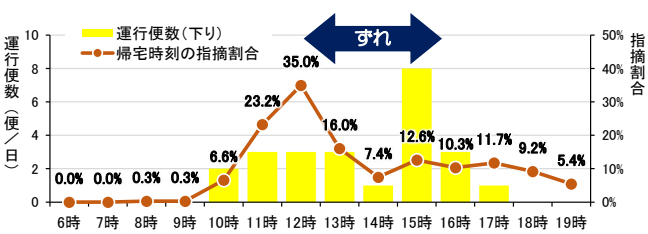
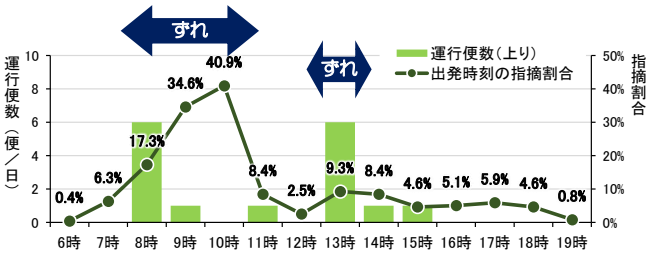



図　市民の買い物・通院時間帯の変動状況と思いやりタクシーの運行サービス（上下別時間帯別運行便数）との合致状況【地区別】

【財部地区（行き）】




【財部地区（帰り）】

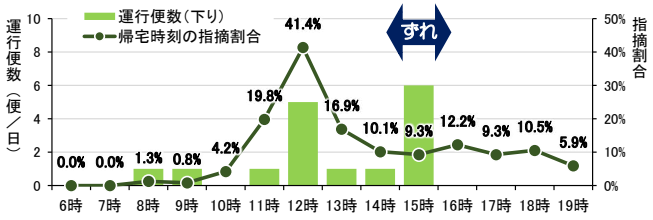
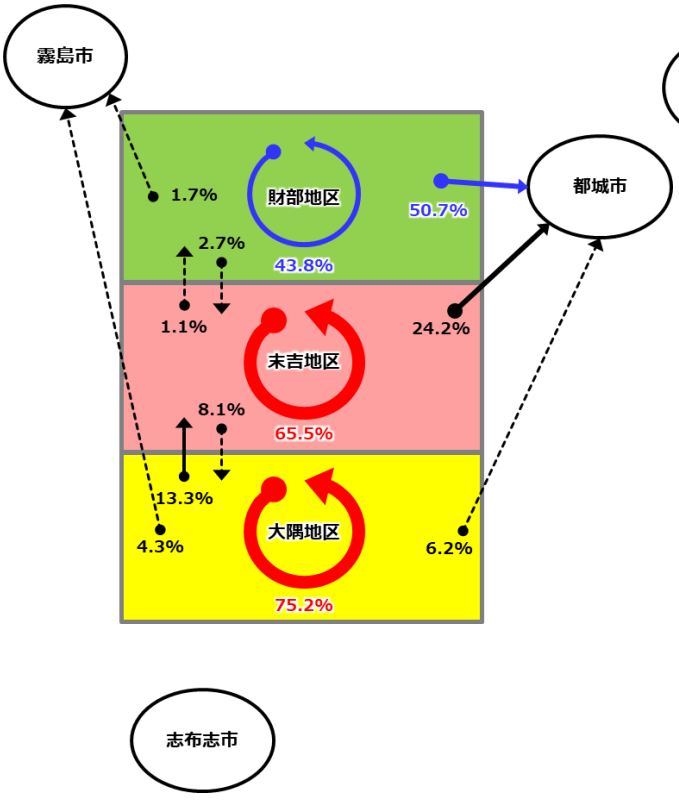



図　市民の買い物・通院時間帯の変動状況と思いやりタクシーの運行サービス
（上下別時間帯別運行便数）との合致状況【地区別】

## 3-2-3 買い物・通院の地区別流動分析

●地区別の買い物流動をみると，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】

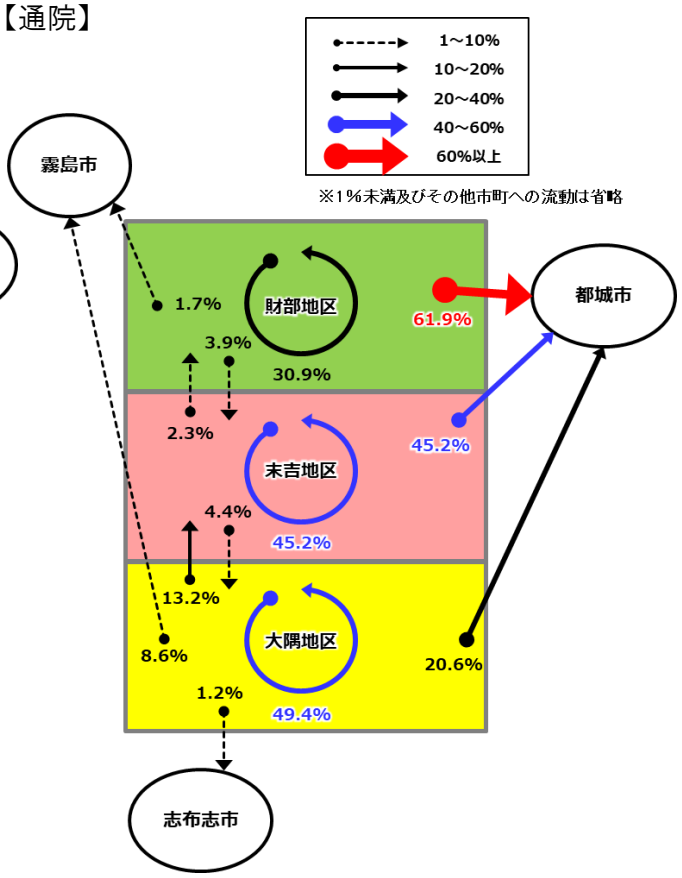



図　買い物・通院の地区別流動

●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 棚木線 | 大隅支所線 | 蓑原線 | 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 | 思いやりバス | 路線バス |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 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 | 思いやりバス | 路線バス |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | 曽於医師会立病院 | × | × | × | × | × | × | × | × | × | × | × | ◎ | ◎ |
| | 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 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 | 財部支所周回線 | 思いやりバス | 路線バス |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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便当たり）

●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。

■：0人/便
■：0.1～1.0人/便 未満
■：1.1～2.0人/便 未満
■：2.0～4.0人/便 未満
■：4.0人/便 以上

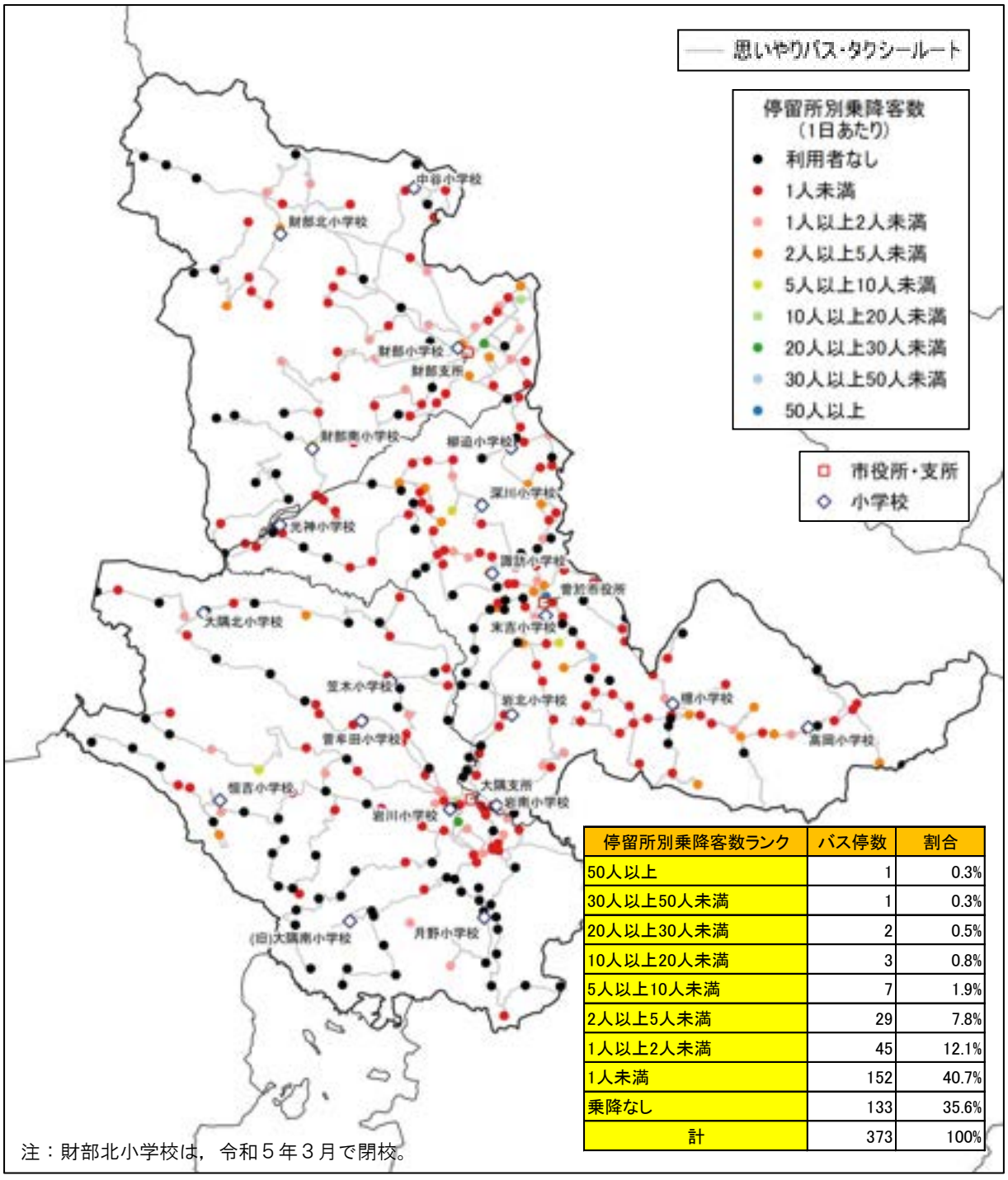
表　1日1便あたりの平均利用者数
（便あたり利用者数を上下別時間帯別に配列）

※R3年12月実績より算定

| | | 運行曜日 | | | | | | | 上下 | 運行時間帯（始発時刻で表示） | | | | | | | | | | | | | | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | | |
| 末吉 | ①棚木～交流センター前線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 上り | | | | 5.2 | | | | 0.6 | | | 0.8 | | | | 2.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | 2.2 | | | | 2.0 | | | | | 2.1 |
| | ②大隅支所～交流センター前線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 上り | | | 2.0 | | 2.3 | | | | 0.2 | | | | | | 1.5 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | 1.5 | | | | 2.2 | | | 0.7 | | | 1.4 |
| | ③菱原～交流センター前線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 上り | | | | 4.2 | | | 0.4 | | | | 0.0 | | | | 1.6 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | 2.6 | | | | 0.6 | | | | | 1.6 |
| | ④外園～交流センター前線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 上り | | 1.0 | | | 1.9 | | | | 0.2 | | | | | | 1.0 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | 0.3 | | | | 3.2 | | | | 0.3 | | | 1.3 |
| | ⑤久保公民館～交流センター前線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | 1.2 | | | | 1.3 | | | | | | | | | 1.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | 0.9 | | | | 0.9 | | | | | | 0.9 |
| | ⑥市吉～交流センター前線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | | | 1.2 | | | | 0.1 | | | | | | 0.6 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | | 0.5 | | | 0.1 | | | | 0.3 |
| | ⑦笠木～交流センター前線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | | 2.3 | | | | 0.0 | | | | | | | 1.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | 1.3 | | | | 0.8 | | | | | 1.1 |
| | ⑧前田橋～交流センター前線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | | 1.8 | | | | 0.5 | | | | | | | 1.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 0.3 | | | | 0.6 | | | | 0.5 |
| | ⑨南之郷線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 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 |
| | ⑩山下～鉄道記念館前線 | | ● | | ● | | ● | | 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 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | 0.3 | 1.2 | 2.0 | 1.1 | 1.9 | 1.6 | 1.5 | 0.3 | 0.4 | | | 1.1 |
| 大隅 | ⑪立馬～弥五郎伝説の里線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | 1.8 | | | | 0.6 | | | | | | | | 1.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | 1.2 | | | | | 1.2 | | | | | 1.2 |
| | ⑫青松段～弥五郎伝説の里線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | | 0.9 | | | | | 0.4 | | | | | | 0.7 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | | 0.7 | | | 0.5 | | | | 0.6 |
| | ⑬上須田木～弥五郎伝説の里線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | 2.7 | | | | | 0.8 | | | | | | | | 1.7 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | 1.5 | | | | | 1.4 | | | | | 1.4 |
| | ⑭東西桂公民館～弥五郎伝説の里線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | 0.2 | | | 1.2 | | | | | | | | | 0.7 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 1.2 | | | | | 0.0 | | | 0.6 |
| | ⑮荒谷～弥五郎伝説の里線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | | 0.5 | | | | | 0.0 | | | | | | 0.3 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | | 0.2 | | | 0.2 | | | | 0.2 |
| | ⑯上坂元～弥五郎伝説の里線 | | | | ● | | ● | | 上り | | | 2.1 | | | | | 1.0 | | | | | | | 1.6 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 0.7 | | | 0.8 | | | | | 0.7 |
| | ⑰清津野～弥五郎伝説の里線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | 4.9 | | | 0.5 | | | | | | | | | 2.7 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | 2.1 | | | | 3.5 | | | | | 2.8 |
| | ⑱上坂元～弥五郎伝説の里線 | | ● | | | | | | 上り | | | | | | | | | | | | | | | ー |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | | | | | | | | | ー |
| | ⑲大迫～弥五郎伝説の里線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | 0.0 | | | | | 0.5 | | | | | | | 0.3 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | 0.0 | | | | 0.2 | | | | | 0.1 |
| | ⑳縄瀬～弥五郎伝説の里線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | | 0.2 | | | | | 0.1 | | | | | | 0.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | | 0.0 | | | 0.0 | | | | 0.0 |
| | ㉑大川原～弥五郎伝説の里線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | 1.2 | | | 0.5 | | | | | | | | | 0.8 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | 0.1 | | | | 1.0 | | | | | 0.5 |
| | ㉒八合原周回線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 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 | 0.2 | | | | | | 1.1 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | 1.3 | 0.7 | 0.9 | 0.3 | 0.6 | 1.2 | 0.3 | 0.0 | | | 0.7 |
| 財部 | ㉓赤坂～たからべ温泉線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | 1.8 | | | | | 0.8 | | | | | | | | 1.3 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 1.5 | | | 0.8 | | | | | 1.2 |
| | ㉔大良公民館～たからべ温泉線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | 4.5 | | | | | 1.4 | | | | | | | | 3.0 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 2.3 | | | 2.4 | | | | | 2.3 |
| | ㉕大迫～たからべ温泉線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | 0.9 | | | | | 1.5 | | | | | | | | 1.2 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 0.7 | | | 1.3 | | | | | 1.0 |
| | ㉖須賀～たからべ温泉線 | | ● | | ● | | ● | | 上り | | | 3.1 | | | | | 0.7 | | | | | | | | 1.9 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 2.2 | | | 0.4 | | | | | 1.3 |
| | ㉗踊橋～たからべ温泉線 | ● | | ● | | ● | | | 上り | | | 2.7 | | | | | 0.6 | | | | | | | | 1.7 |
| | | | | | | | | | 下り | | | | | | | 1.9 | | | 0.5 | | | | | 1.2 |
| | ㉘財部校区巡回線 | | ● | | ● | | ● | | 巡回 | | | 2.8 | | | | | 2.4 | | 1.0 | | | | | | 2.1 |
| | | | | | | | | | | | | 2.8 | | | | | 2.4 | | 1.0 | | | | | | 2.1 |
| | ㉙財部支所周回線 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 巡回 | | | | 1.8 | | 2.1 | | | 0.6 | | | | | | | 1.5 |
| | | | | | | | | | | | | | 1.8 | | 2.1 | | | 0.6 | | | | | | | 1.5 |
| | 財部地区平均 | | | | | | | | 上り | | | 2.6 | 1.8 | | 2.1 | | 1.2 | 0.6 | 1.0 | | | | | | 1.6 |
| | | | | | | | | | 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 | 0.6 | 1.2 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | | 1.1 |
| | | | | | | | | | 下り | | 1.7 | 2.2 | 1.7 | 1.5 | 1.4 | 1.2 | 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。




| 停留所別乗降客数ランク | バス停数 | 割合 |
|---|---|---|
| 50人以上 | 1 | 0.3% |
| 30人以上50人未満 | 1 | 0.3% |
| 20人以上30人未満 | 2 | 0.5% |
| 10人以上20人未満 | 3 | 0.8% |
| 5人以上10人未満 | 7 | 1.9% |
| 2人以上5人未満 | 29 | 7.8% |
| 1人以上2人未満 | 45 | 12.1% |
| 1人未満 | 152 | 40.7% |
| 乗降なし | 133 | 35.6% |
| 計 | 373 | 100% |

注：財部北小学校は，令和５年３月で閉校。

＜補足＞
●新型コロナウィ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

●曽於市に関係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，曽於市⇔志布志市 31.3%，曽於市内々27.8%，曽於市⇔都城市 23.6%，曽於市⇔霧島市 11.8%，曽於市⇔鹿屋市 4.2%，曽於市⇔大崎町 1.4%の順に多くなっていました。

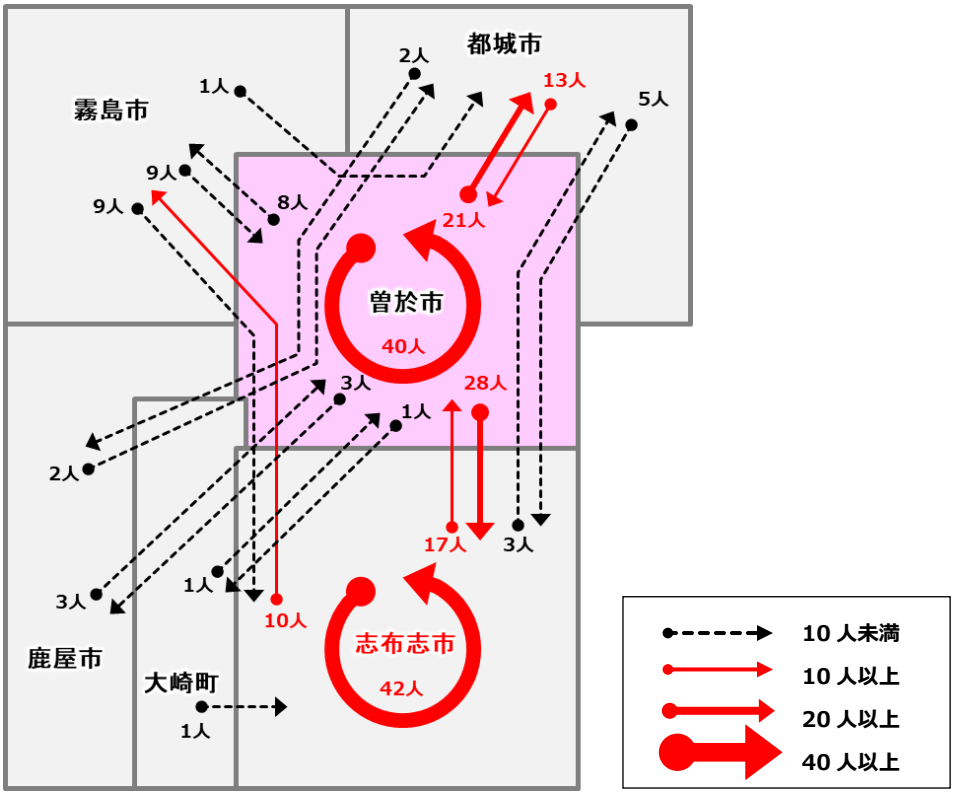



図　令和４年９月のバス乗り込み調査結果（市町村間ＯＤ）

### 3-4-2　便あたり利用者数（曽於市・志布志市に関係がある利用者）

●曽於市・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。

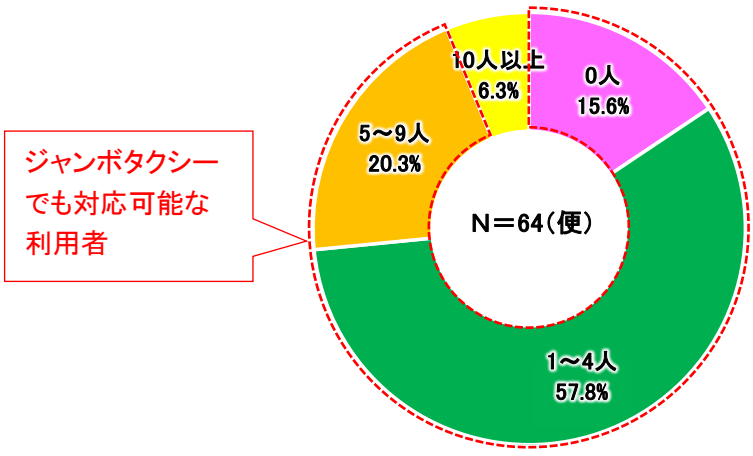



図　各便の利用者数の内訳

●曽於市に関係する利用者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「曽於高校前バス停」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「曽於高校前バス停」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。

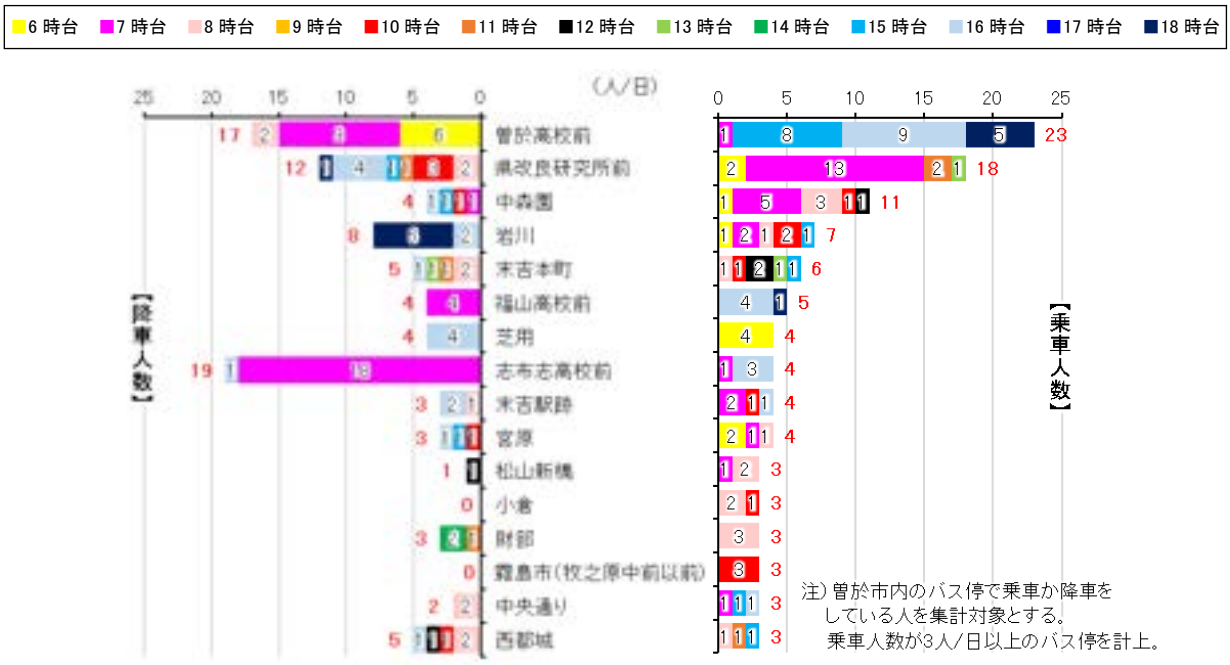



図　市内のバス利用と関係するバス停の乗降客数と時間帯別の利用内訳

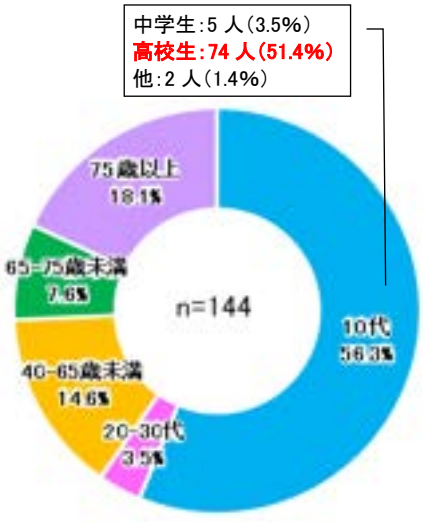



図　路線バス利用者の年齢層

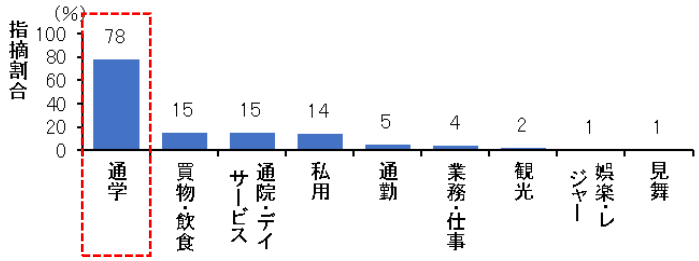



図　路線バス利用者の外出目的

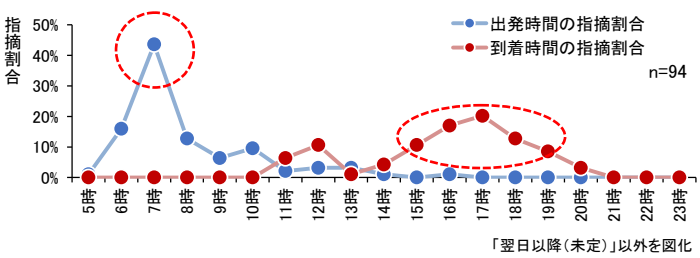
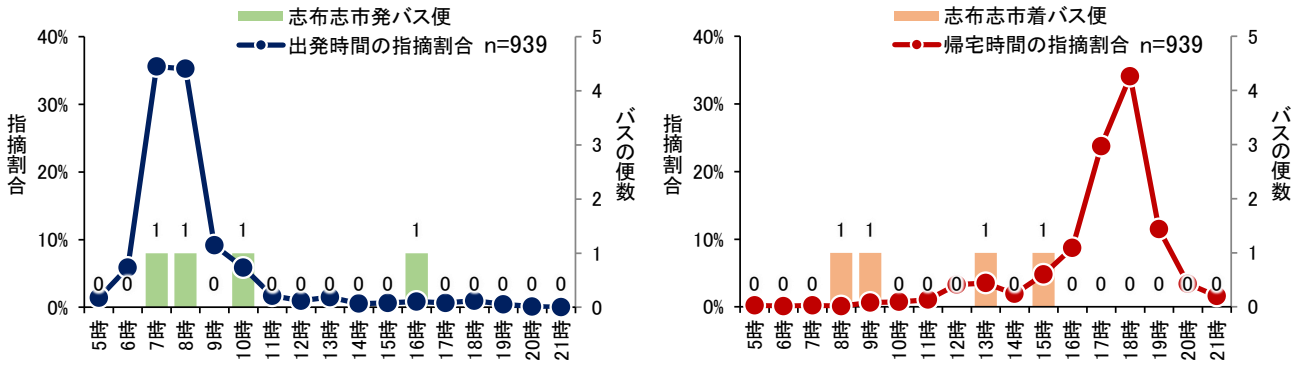



図　路線バス利用者の外出時間帯

●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ないことが分かります。
●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＞

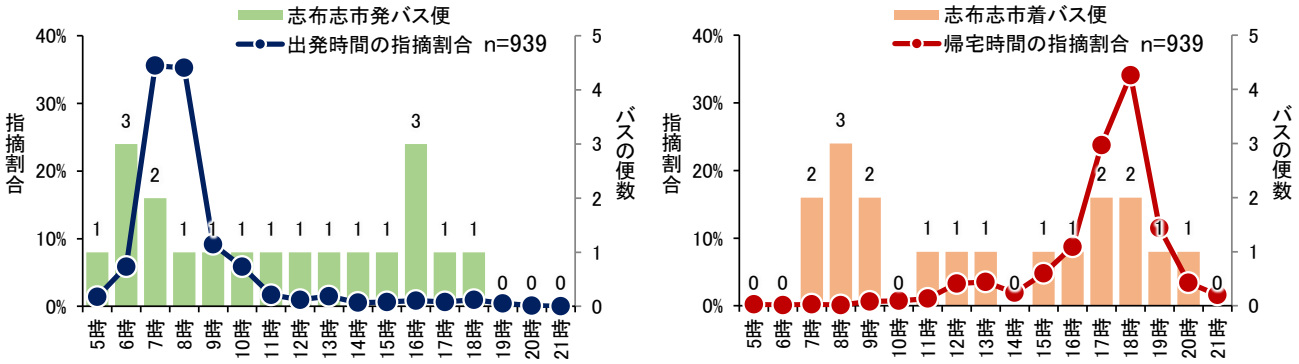



図　市を跨いで運行する路線バスのダイヤと通勤通学時間帯の合致状況

# 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<br>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<br>（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）<br>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<br>運行距離<br>（km） | 利用者数<br>（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<br>（万円/年） | キロ当たり運賃<br>（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 |
| | | 蓑原線 | 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 |
| | | 八合原周回 | 14.8 | 1,566 | 4,370 | 684.3 | 295.3 |
| | 財部 | 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 |
| | | 財部支所周回 | 25.9 | 2,349 | 7,440 | 1,747.7 | 287.3 |
| 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

■曽於市思いやりバス・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 | 蓑原・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 |

■曽於市思いやりバス・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 | 蓑原・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 |

■曽於市思いやりバス・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 | 蓑原・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みると，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 | ㉓ | 赤坂～たからべ温泉線 | ○ | |
| | 大良公民館線 | ㉔ | 大良公民館～たからべ温泉線 | ○ | |
| | 大迫線 | ㉕ | 大迫～たからべ温泉線 | ○ | |
| | 須賀線 | ㉖ | 須賀～たからべ温泉線 | ○ | |
| | 踊橋線 | ㉗ | 踊橋～たからべ温泉線 | ○ | |
| | 財部校区巡回線 | ㉘ | 財部校区巡回線 | ○ | |
| | 財部支所周回線 | ㉙ | 財部支所周回線 | ○ | |
| 思いやりバス | | － | 曽於高校～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 路線 | 思いやりバス・タクシー 区間 | JR日豊本線 方向 | 総便数 | 乗り継ぎにかかる時間 60分未満 | 乗り継ぎにかかる時間 60分以上 | 乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 財部校区巡回線 | 曽於市財部支所～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 | 財部支所周回線 | 曽於市財部支所～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 | 曽於高校前～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 路線 | 路線バス 区間 | JR日豊本線 方向 | 総便数 | 乗り継ぎにかかる時間 60分未満 | 乗り継ぎにかかる時間 60分以上 | 乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 方向 | 思いやりバス・タクシー 路線 | 思いやりバス・タクシー 区間 | 総便数 | 乗り継ぎにかかる時間 60分未満 | 乗り継ぎにかかる時間 60分以上 | 乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 | 財部校区巡回線 | 財部駅～たからべ温泉 | 3 | 1 | 2 | 66.7% |
| | 都城・南宮崎・宮崎方面 | | | 3 | 0 | 3 | 100.0% |
| 2 | 隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 | 財部支所周回線 | 財部駅～曽於市財部支所 | 3 | 0 | 3 | 100.0% |
| | 都城・南宮崎・宮崎方面 | | | 3 | 1 | 2 | 66.7% |
| 3 | 隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 | 思いやりバス | 財部駅～医師会立病院 | 4 | 1 | 3 | 75.0% |
| | 都城・南宮崎・宮崎方面 | | | 4 | 1 | 3 | 75.0% |
| 4 | 隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 | 思いやりバス | 財部駅～曽於高校前 | 1 | 1 | 0 | 0.0% |
| | 都城・南宮崎・宮崎方面 | | | 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 方向 | 路線バス 路線 | 路線バス 区間 | 総便数 | 乗り継ぎにかかる時間 60分未満 | 乗り継ぎにかかる時間 60分以上 | 乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 | 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% |
| | 都城・南宮崎・宮崎方面 | | | 2 | 0 | 2 | 100.0% |
| 6 | 隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 | 柴建～財部～西都城～都城 | 財部～柴建 | 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% |

## 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，曽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みると，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 |
| | | 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 |
| | | 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 路線 | 路線バス 区間 | JR日豊本線 方向 | 総便数 | 乗り継ぎにかかる時間 60分未満 | 乗り継ぎにかかる時間 60分以上 | 乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 方向 | 路線バス 路線 | 路線バス 区間 | 総便数 | 乗り継ぎにかかる時間 60分未満 | 乗り継ぎにかかる時間 60分以上 | 乗り継ぎに60分以上かかる便数の割合 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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。**

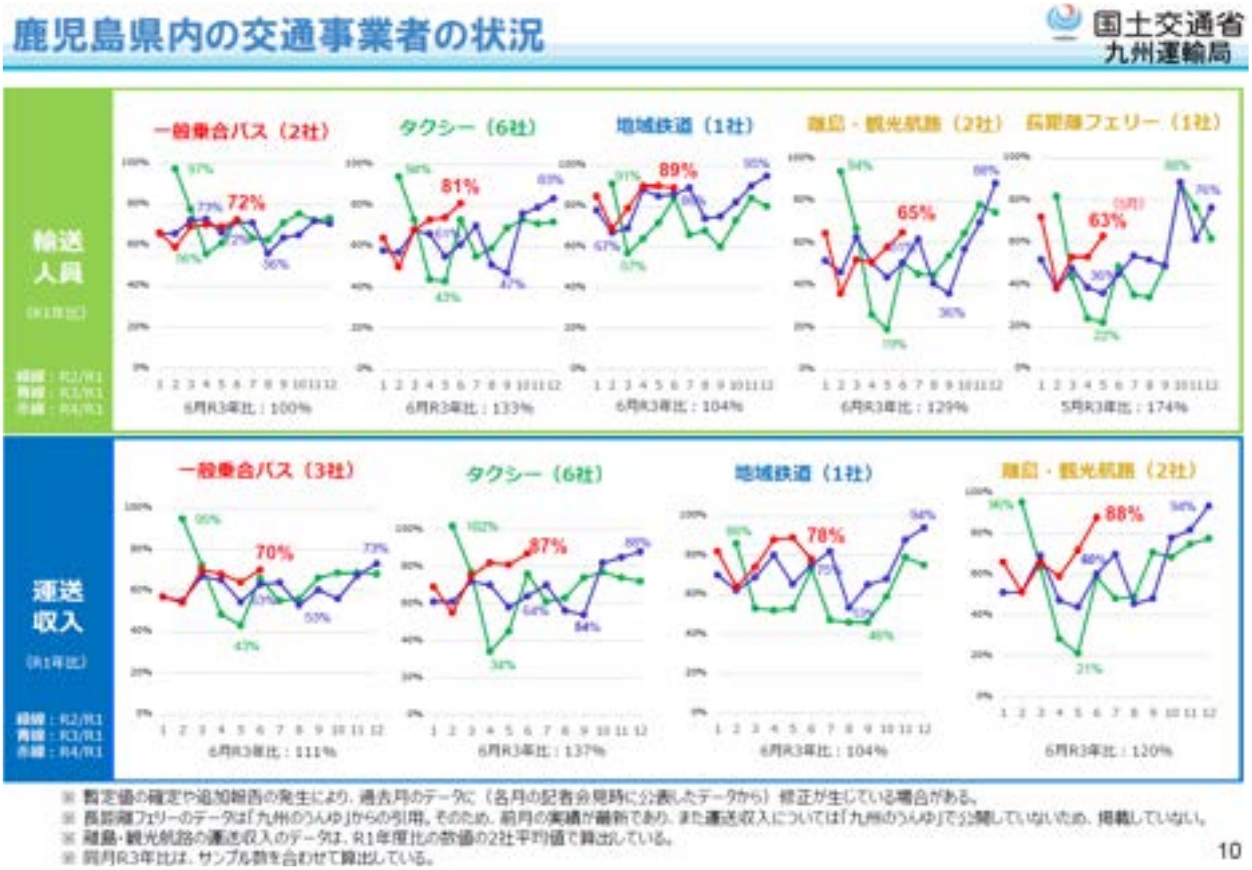



**図　鹿児島県内の公共交通事業者の状況**

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期曽於市まち・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割を占めるという分析もあり，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. 曽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。

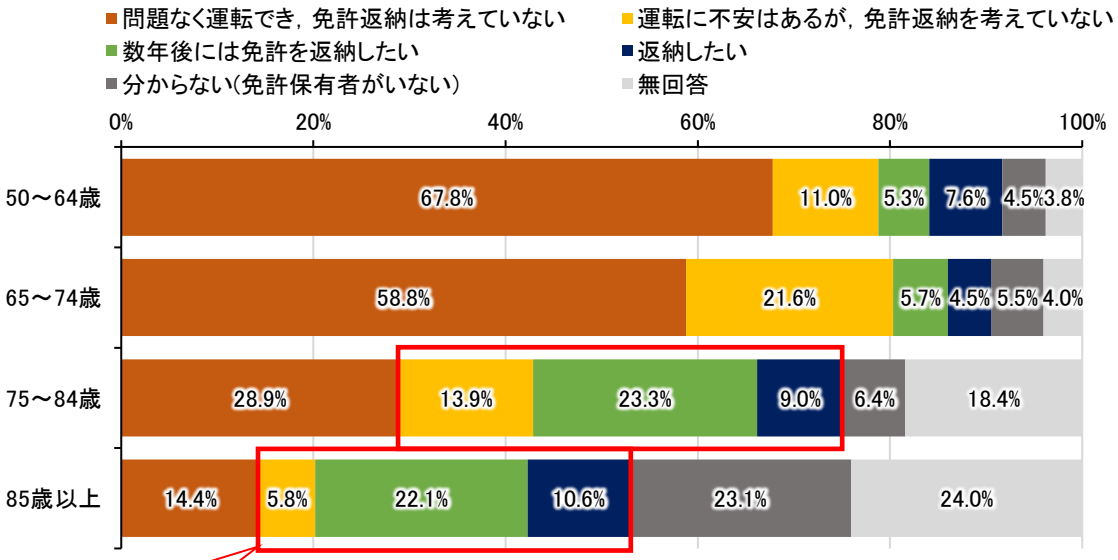
**表　市民が必要と考える日常生活支援策**

赤数字：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を一本化 | 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実施・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%** | **21.6%** | **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%** |

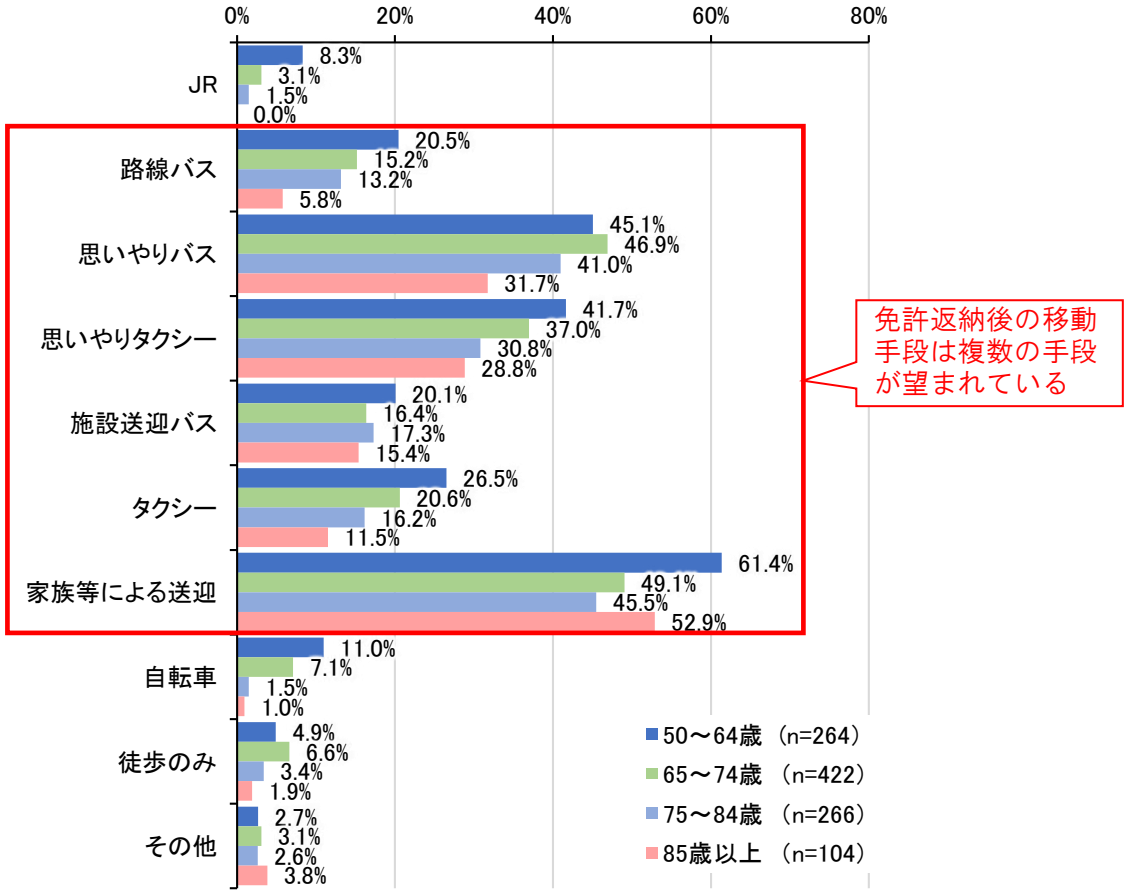
## 5-2 市民アンケートにみる高齢者の運転免許返納意向とタクシーへの期待

●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」はバス等に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性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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 年齢 | 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 年齢 | 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 |

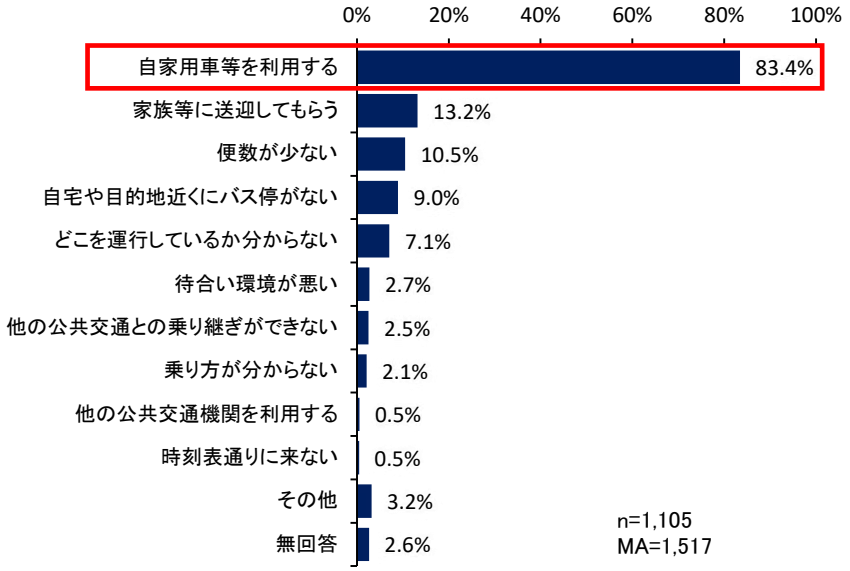



図　路線バス非利用者（市民）の「利用しない理由」

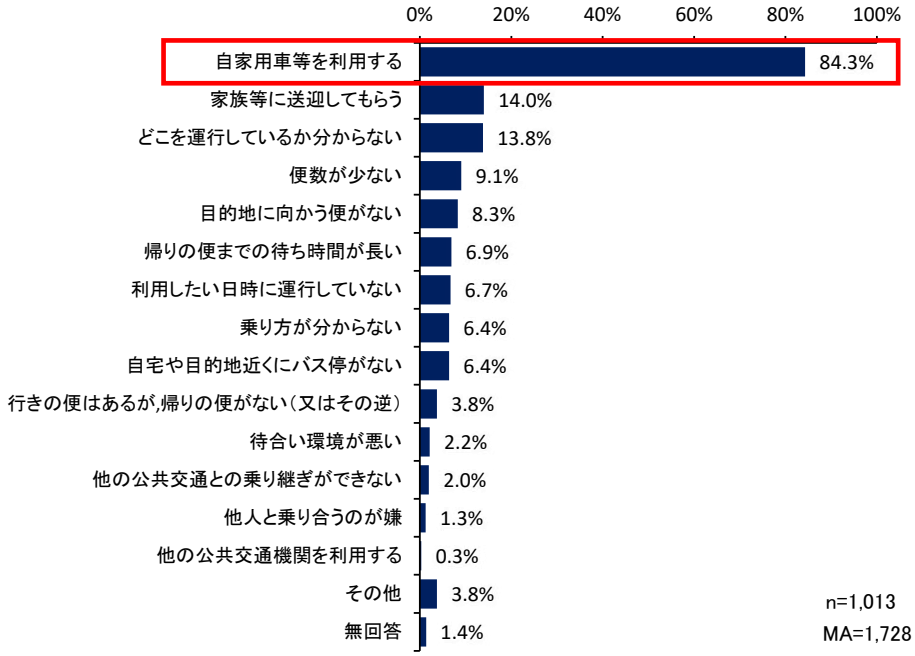



図　思いやりバス・思いやりタクシー非利用者の「利用しない理由」

## 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。

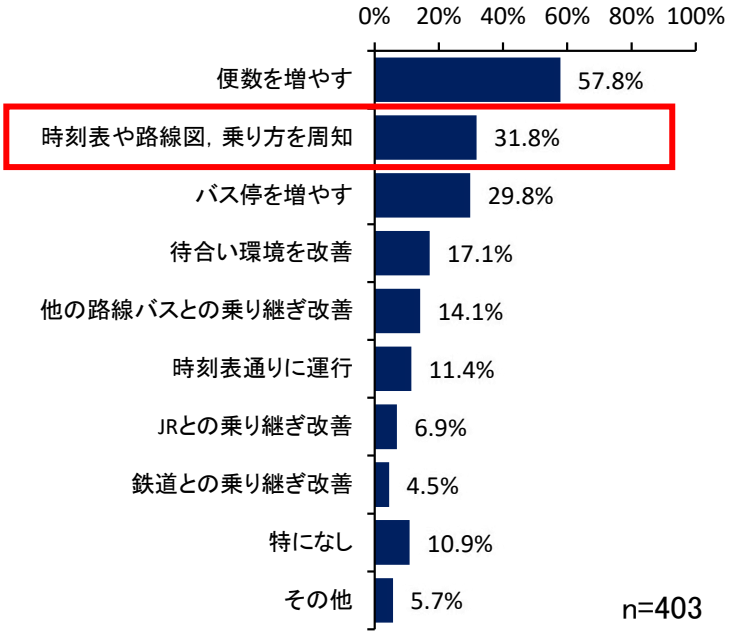



図　路線バスの改善要望（特に重要だと思うもの３つ）

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 | ・他に移動手段がないので，とても助かっている。<br>・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。<br>・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 | ・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。 |
| 蓑原線 | ・身寄りがないため，他に移動手段が無い。<br>・停留所までが遠く，年々乗車が難しくなっている。 |
| 外園線 | ・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。<br>・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 | ・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 | ・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 | ・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。<br>・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 | ・生活になくてはならない移動手段なので，廃止にしないでほしい。<br>・西部地区に停留所がないので，乗車賃を上げてもよいから新設してほしい。 |
| 南之郷線 | ・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。<br>・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 | ・病院を利用する際は，朝の時間帯を利用する。<br>・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 | ・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 | ・極力体力が落ちないようよう，できるだけ自分で外出したいと考えている。<br>・移動手段がないのでとても助かっている。 |
| 上須田木線 | ・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。<br>・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 | ・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。<br>・携帯を持っていないし，公衆電話も少なくなってきた。<br>・耳も聞こえにくくなってしまったため，電話のやりとりに不安を感じている。<br>・娘も町内にいるが，毎回送迎を頼むのは気を遣う。<br>・自分でできるだけ自由に外出したい。 |
| 荒谷線 | ・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。<br>・帰りの利便性に不満がある。<br>・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 | ・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 | ・車の免許を有していないが，安心して移動できている。<br>・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 | ・周囲には，未だこの制度を知らない人も多い。<br>・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 | ・夫婦とも運転免許証を返納したので移動手段がない。<br>・普段から路線バス，思いやりタクシーを利用している。<br>・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。<br>・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。）<br>・毎日利用したい。健康のため夫婦で利用していきたい。<br>・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 | ・車の免許を有していない。<br>・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。<br>・大隅地域の路線は，比較的ゆっくり移動できる。<br>・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 | ・遠方からの乗り継ぎによく利用している。<br>・中心部を移動できるので助かっている。<br>・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 | ・待ち時間が長いため，買い物だけであれば午後に外出するようになった。<br>・月･水･金，毎回利用している。<br>・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 | ・いつも思いやりのある運転をしてもらっている。<br>・乗車することで市に貢献できればと考えている。<br>・これ以外に外出手段がないため，継続してほしい<br>・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 | ・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。<br>・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。<br>・待ち時間を短くする工夫をしてほしい。 |
| 須賀線 | ・ほぼ毎日利用し，末吉町まで買い物に行っている。<br>・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。<br>・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。<br>・運転免許証を返納したが，身寄りもない。<br>・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。<br>・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 | ・友人同士で乗り合い，毎週温泉を利用している。<br>・温泉送迎バスとの一本化を図ったらどうかと思う。<br>・時刻に合わせて動くためわかりやすい。<br>・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）。<br>・午前中の便が増えると嬉しい。<br>・他に移動手段がないため，無くなるととても困る。<br>・基本は定時定路線が利用しやすいと思う。<br>・毎日のように利用しているのでとても助かっている。<br>・乗車賃の 200 円は妥当であり，もう少し上げてもよいと思う。<br>・乗り方教室，時刻表や制度の周知が必要だと思う。<br>・朝は定時定路線の方が使いやすい。<br>・健康維持のため，自分で買い物をしたい。<br>・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 | ・荷物を抱えて帰ることが課題。<br>・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。<br>・車だと 10 分で済むことが，長く乗車しなければならない。<br>・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。<br>・自分の足で歩ける限り週に１回は外に出たい。<br>・知人もいるが，毎週は送迎を頼むことができない。<br>・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。<br>・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。

・新型コロナウィ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。

・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。



バス事業者




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いずれは必要。

# 6. 曽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，「曽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
・曽於市・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

## 曽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. 曽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

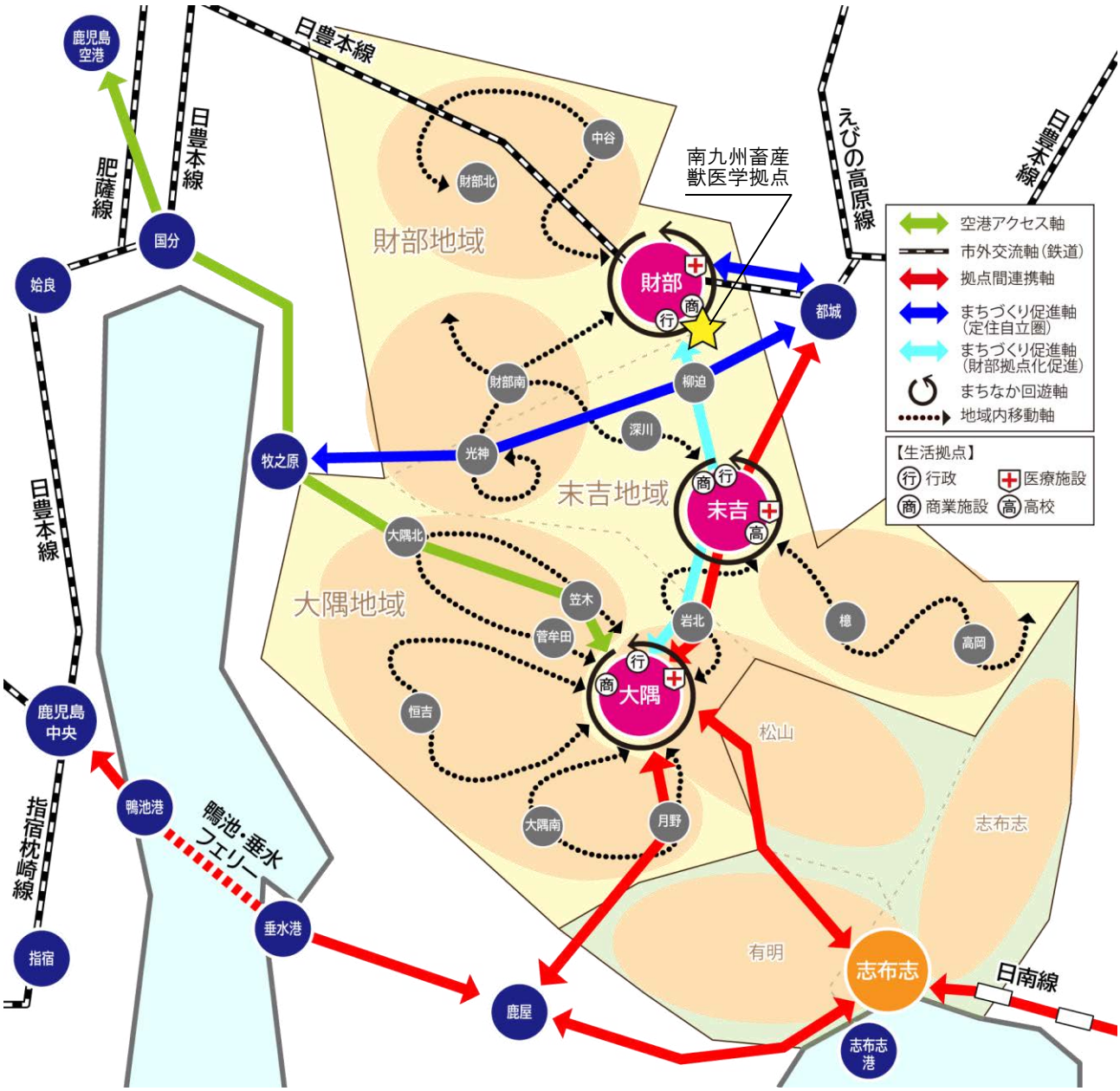
●財部駅・財部高校跡地を拠点とした公共交通網の整備や拠点設備の充実化を図ります。
●関係人口の拡大を公共交通需要とするため，自転車の利活用もさることながら，鉄道・バス・タクシー資源の最大限活用を図ります。
●インターネットやＳＮＳ等を活用した効果的な情報発信（メディアミックス）や受け入れ体制の強化により，来訪者にわかりやすい交通情報の提供を目指します。
●ＩＣＴ（ＧＴＦＳデータ化やデジタルチケッティング，ＭａａＳアプリ等）の活用を視野に入れた公共交通と他分野の連携を検討します。
●交通事業者と観光関係者（市の観光担当部署や観光協会等）が協力しつつ，自発的に収入確保に向けた企画・プロジェクトを検討・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）を活用する必要性があります。

## ＜曽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。

■曽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）<br>・志布志駅前～岩川～鹿児島空港<br>※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 | ・曽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。<br>・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）<br>・都城～岩川～鹿屋<br>・都城～岩川～志布志<br><br>○宮崎交通（株）<br>・都城～川原谷<br>※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<br>・都城～牧之原<br>・都城～財部 |
| | まちづくり促進軸：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。<br>・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。<br>・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<br>・末吉地域周回線（仮）<br>・大隅地域周回線<br>・財部地域周回線<br>※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。<br>・高齢者等の日常生活の移動を担う。<br>・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<br>※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。<br>・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。<br>・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。<br>・戸口輸送サービスを提供する。<br>・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。<br>・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。<br>・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（R９） | 備 考 |
|---|---|---|---|---|
| 【1】<br>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<br>※定義は 51 ページの注釈参照 | 97.3%<br>（R４実績） | 98%以上 | 曽於市の総人口（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<br>（R４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<br>帰り：１割<br>（R４実績） | 行き帰りともに<br>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】<br>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 | ー<br>（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 | ー<br>（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<br>（R３実績） | 2.15 億円<br>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 | ー<br>（取組実績なし） | 年１回以上 | |
| 【3】<br>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<br>※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<br>368 円/人<br><br>市　民１人あたり<br>2,526 円/人<br>（R３実績） | 利用者１人あたり<br>370 円/人未満<br><br>市　民１人あたり<br>3,400 円/人未満 | 今後の交通事業者の状況等を勘案。<br><br>■現況値<br>＜利用者１人あたり＞<br>85,226,230 円/231,382 人<br>＝368.33 円/人<br>＜市民１人あたり＞<br>85,226,230 円/33,743 人<br>＝2,525.75/人<br><br>■目標値<br>＜利用者１人あたり＞<br>100,000,000 円/270,000 人※1<br>＝370.37 円/人<br>＜市民１人あたり＞<br>100,000,000 円/29,299 人※2<br>＝3,413.09/人<br>----------<br>※1：バス利用者数を 270,000 人とした<br>※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<br>※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<br>（R３実績） | 270,000 人<br>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。

## 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（■検討，■実施，■実証実験） | | | | | | 実施主体 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | R5年度 | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 | それ以降 | 曽於市 | 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 |
| 【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

#### Ⅰ．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臼杵市ふぐバス
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。

・曽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（曽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。

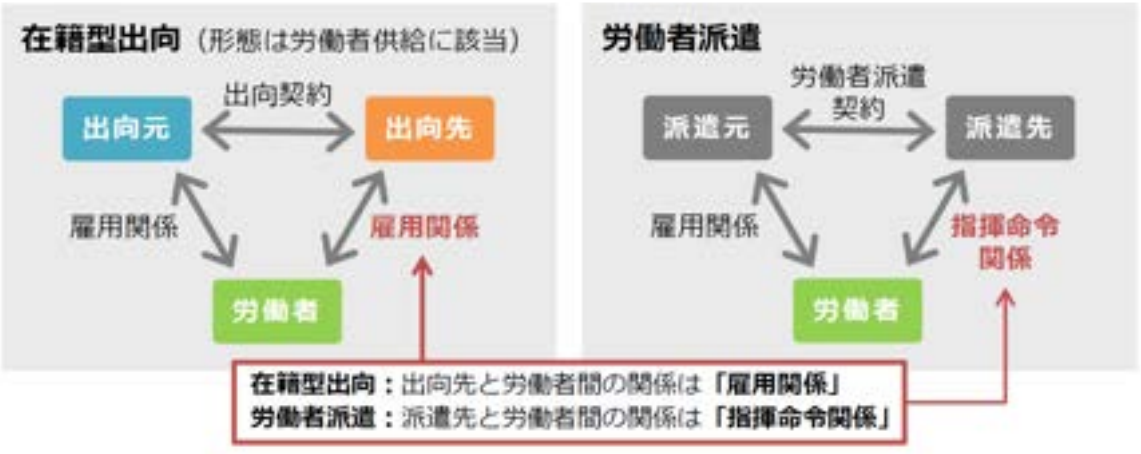



**図　在籍型出向と労働者派遣の違い**

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。



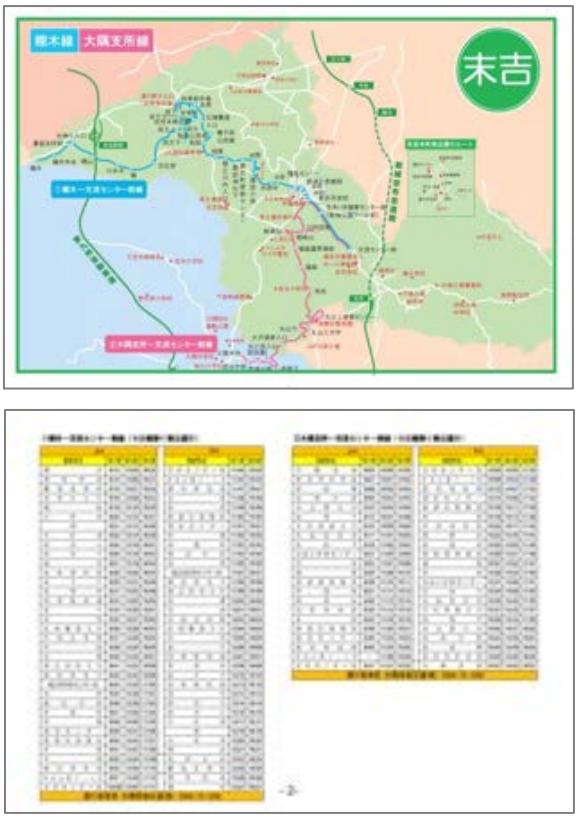




図　曽於市思いやりバス・思いやりタクシー路線図・時刻表

### （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「ニューズレター」を通じてＰＲ＆利用啓発（長崎県新上五島町）



## 【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






### 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ぷらす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　曽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，曽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「曽於市よかとこ再発見ツアー」
■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，あらためて曽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）曽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，曽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



## 【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。

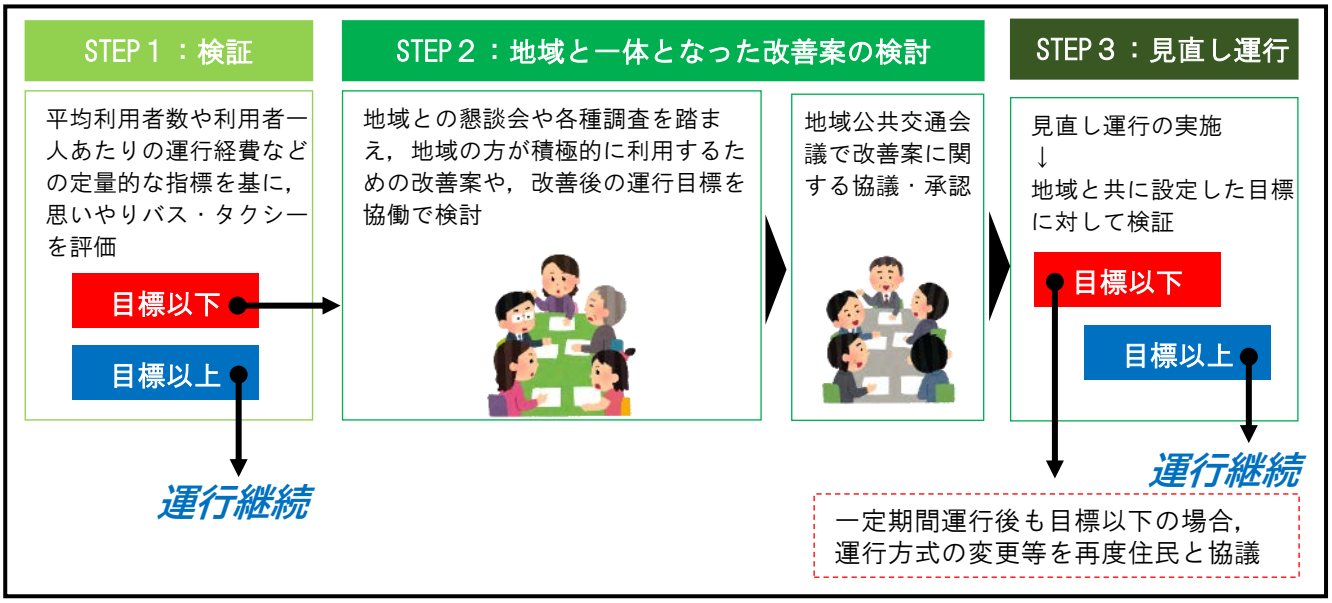



図　地域と一体となって実施する見直しプロセスのイメージ

### 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　曽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，「曽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「曽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<br>ＰＤＣＡサイクル | 計画期間<br>（５カ年） | 対象期間全体を通し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<br>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】<br>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<br>（市保有データによる） |
| | 地域間幹線バス路線数 | 毎年<br>（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<br>（市保有データによる） |
| 【2】<br>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 | 毎年<br>（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<br>（市保有データによる） |
| | タクシーの営業収入 | 毎年<br>（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<br>（交通事業者保有データによる） |
| 【3】<br>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<br>（市・交通事業者保有データによる） |
| | 年間バス利用者数 | 毎年<br>（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，曽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。

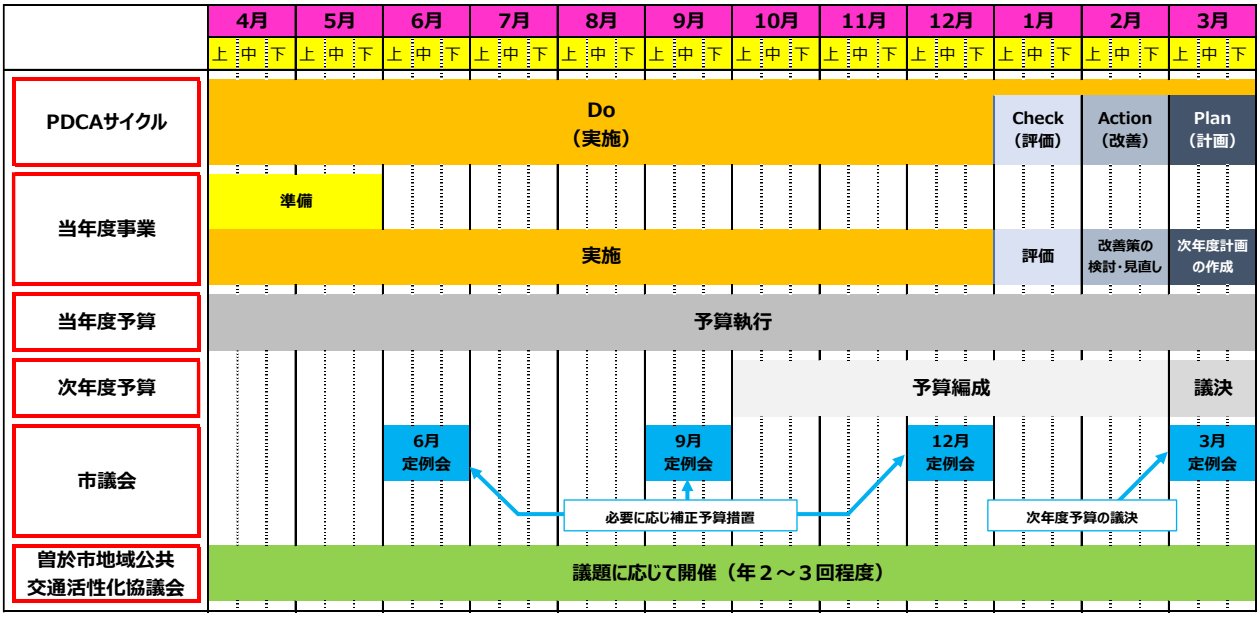



図　年間スケジュール（予定）※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載

## 【参考資料Ⅰ】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<br>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<br>●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<br>●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）<br>・温泉施設　　：４票（配布）→４票（回収）回収率 100.0%<br>・医療施設　　：17 票（配布）→９票（回収）回収率 52.9%<br>・商業施設　　：28 票（配布）→９票（回収）回収率 32.1%<br>・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。<br>●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 | ●曽於市を運行するバス全路線・全便<br>（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）<br>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）<br>・調査員が車内で利用者に聞き取り（平日１日）<br>※志布志市業務と連携して実施<br>※利用者聞き取りが困難な便等は目視観測に切り替え<br>●思いやりバス・思いやりタクシー<br>・調査員（発注者：曽於市職員）が車内で利用者に聞き取り（平日１日）<br>※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<br>●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）<br>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<br>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 | ●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。<br>●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 | ●市民 3,000 人（市内３地区から 400 票程度の回収を想定）<br>●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 | ●回答者属性<br>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<br>●外出特性<br>１．外出目的地と外出時間帯，頻度，往来に用いる移動手段全て<br>●現在利用している移動・宅配サービス<br>１．ここ１か月のサービス利用回数（頻度）<br>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）<br>●公共交通の利用特性<br>１．利用目的，利用頻度<br>２．利用しない理由<br>３．改善ニーズと将来的な利用意向（利用増加頻度を含む）<br>※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<br>●市民意識<br>１．免許返納に必要な条件<br>２．市に求める取組<br>●選択肢以外の市民の生の声・意識<br>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）<br>・末吉地区：1,429 票（配布）→ 583 票（回収）回収率 40.8%<br>・大隅地区：　926 票（配布）→ 385 票（回収）回収率 41.6%<br>・財部地区：　645 票（配布）→ 277 票（回収）回収率 42.9%<br>・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 | ●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，今年度さらに一歩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。<br>●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 | ・鉄道　　：九州旅客鉄道(株)<br>・路線バス：鹿児島交通(株)，宮崎交通(株)，(有)高崎観光バス<br>・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 | ●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<br>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）<br>２．事業者が把握している利用者ニーズと利用特性<br>●現状の課題や問題<br>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）<br>（運転手の不足・高齢化，特定路線の厳しい運営状況）<br>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<br>（提供依頼）例）運輸局提出の「事業報告書」，「輸送実績報告書」<br>●今後短・中・長期的な課題や問題<br>１．現状の課題・問題点が続いて生じるもの<br>２．将来的な懸念点<br>●事業者の現状・将来の意向<br>１．会社としての対応方向（今後の意向）<br>※バス・タクシーで対応することが困難なエリア・区間<br>※短～中期的にみたサービス縮減の具体内容<br>２．行政等の関係機関に望むこと<br>●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<br>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）<br>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 |

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，<br>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<br>２．移動に関する事業について<br>３．今後策定予定の計画や，実施予定の事業等について<br>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 | １．当面の検討課題（Ｒ５.10 に向けた対策）<br>※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<br>（１）地域間幹線系統の維持・見直し<br>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）<br>・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<br>⇒廃代化された場合，市町負担が約３倍に<br>・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<br><br>（２）廃止路線代替バスの見直し<br>利用実態や幹線系統見直しを踏まえた整理・見直し<br>※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<br><br>（３）運行ダイヤ・ルート等の見直し・改善（幹線・廃代）<br>・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<br>（例：大隅鹿屋病院）<br>・旧国鉄大隅線系統の精査（公立高再編等による需要変動）<br>・朝課外廃止時のダイヤ対応（鹿屋高，志布志高，鹿屋女子高）<br>・通学生確保（少子化，バイク通学，運賃制度，公立離れ）<br><br>２　意見交換（検討事項）<br>（１）広域交通体系（バス路線）見直し・再編に向けた整理<br>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<br>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）<br>・３ブロック・12 系統別，とりまとめ市町<br>・データ収集・共有（鹿児島交通乗降データ，乗降調査等）<br>③広域コミュニティ交通での維持可能性（系統，担い手等）<br>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<br><br>（２）広域連携体制の検討 |

## 【参考資料2】曽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 | 曽於市 | 市長 | 五位塚　剛 | 第１号 | 会長 |
| 2 | 鹿児島交通株式会社 | 乗合営業部部長 | 安藤　洋一 | 第２号 | |
| 3 | 末吉タクシー有限会社<br>（有限会社財部タクシー） | 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<br>有限会社大保タクシー | 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<br>副支社長 | 前田　秀作 | 第４号 | |
| 7 | 社団法人<br>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<br>鹿児島県タクシー協会 | 専務理事 | 山口　俊則 | 第６号 | |
| 9 | 曽於市交通対策協議会 | 委員 | 八木　秀久 | 第７・８号 | |
| 10 | 曽於市交通対策協議会 | 委員 | 島子　正一郎 | 第７・８号 | |
| 11 | 曽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<br>鹿児島運輸支局 | 首席運輸<br>企画専門官 | 南　崇 | 第９号 | |
| 13 | 九州運輸局<br>鹿児島運輸支局 | 首席運輸<br>企画専門官 | 西村　英明 | 第９号 | |
| 14 | 鹿児島県総合政策部<br>交通政策課 | 課長 | 滝澤　朗 | 第 10 号 | |
| 15 | 私鉄鹿児島交通<br>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<br>建設総務課 | 課長 | 山中　将史 | 第 12 号 | |
| 17 | 曽於市役所まちづくり推進課 | 課長 | 園田　浩美 | 第 12 号 | |
| 18 | 鹿児島県警察曽於警察署 | 署長 | 種子田　穂積 | 第 13 号 | |
| 19 | 曽於市観光協会 | 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 |

曽於市地域公共交通活性化協議会事務局長　外山　直英

曽於市地域公共交通活性化協議会事務局　　曽於市役所企画政策課政策調整係

規約

○曽於市地域公共交通活性化協議会設置要綱

令和４年３月 25 日告示第 74 号

改正

令和４年４月 28 日告示第 127 号

曽於市地域公共交通活性化協議会設置要綱

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

（目的）

第１条　曽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となる事項

（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） 曽於警察署長又はその指名する者
（14） 曽於市観光協会又はその指名する者
（15） 曽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。

（曽於市地域公共交通に係るご相談又は通報窓口）
曽於市役所企画政策課
ＴＥＬ：0986－76－8802
ＦＡＸ：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，改正前の曽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し行うことで，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

曽於市地域公共交通活性化協議会
事務局 曽於市役所 企画政策課

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

©soo_city