

# 曾於市 地域公共交通計画

令和五年四月



# [ 目 次 ]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 曾於市の概況	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. 曾於市の概況	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 持続可能な開発目標SDGs	65
4-3 カーボンニュートラル	65
5. 曾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. 曾於市の公共交通に関する課題	74
7. 曾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
<b>【参考資料1】令和4年度に実施した調査の概要.....</b>	<b>91</b>
<b>【参考資料2】曾於市地域公共交通活性化協議会.....</b>	<b>95</b>
<b>【用語集】.....</b>	<b>99</b>

# 1. 計画の目的と関連計画の整理

## 1-1 曾於市の概況

### 1-1-1 曾於市の沿革

本市は、平成17年7月1日に曾於郡内の大隅町・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（曾）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 曾於市の位置・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、曾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。



図 曾於市の位置

## 1-2 計画策定の背景と目的

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

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

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりのためには「移動」は欠かせない存在ですが、人口減少による公共交通利用者の減少や全国的な運転手不足の深刻化等に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の維持が容易ではなくなってきているため、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。

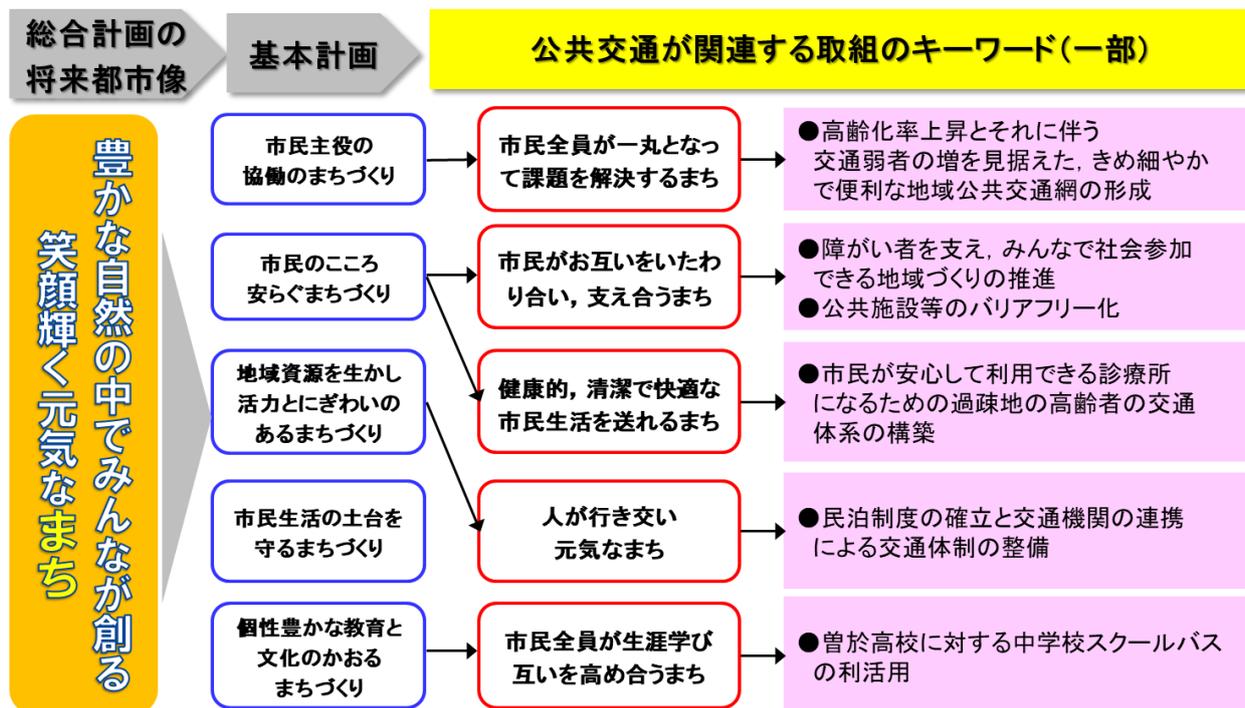


図 曾於市がめざす「まちづくりの目標」と公共交通が関連する政策・事業（一部抜粋）

## 1-3 計画期間と区域

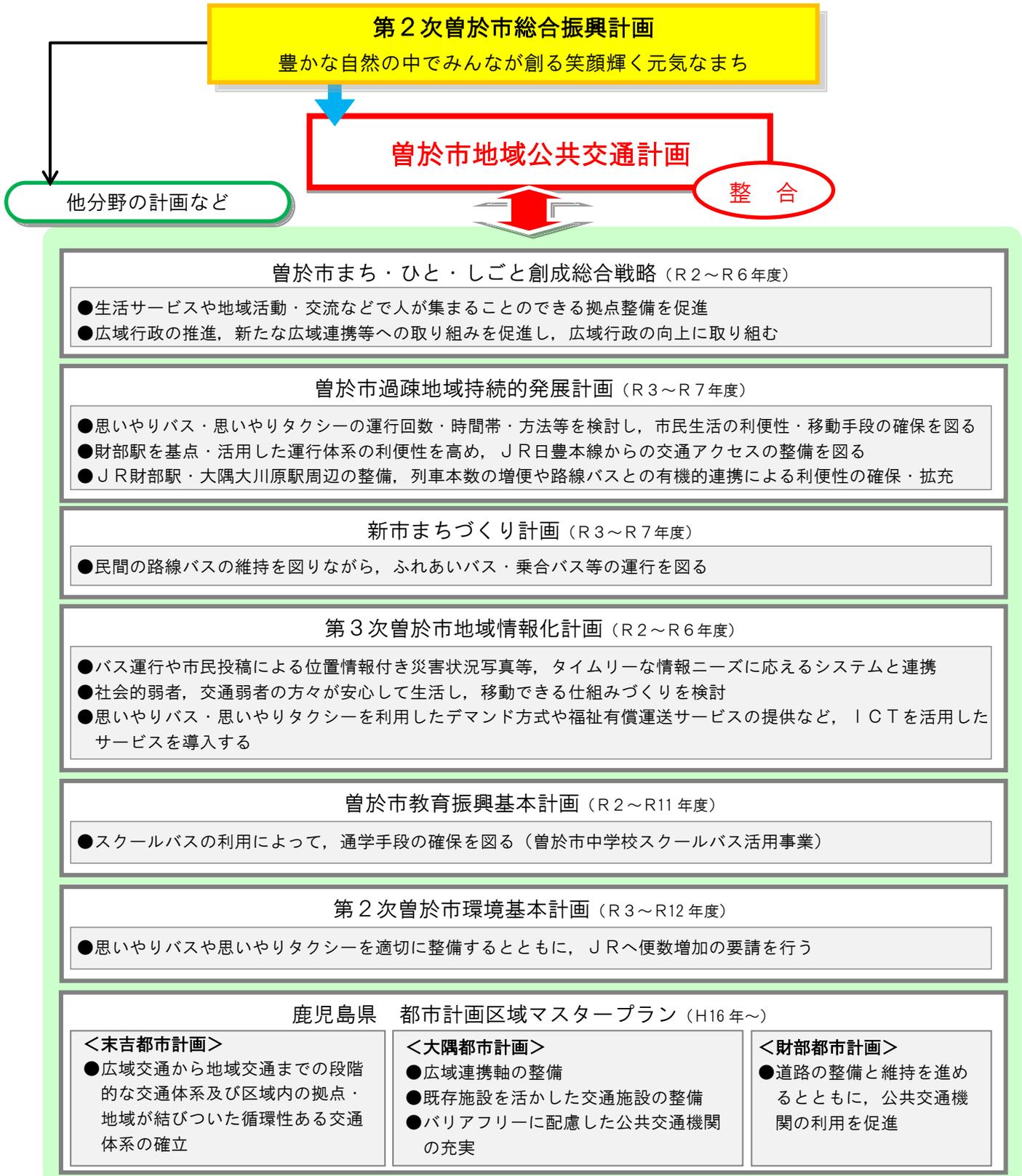
計画期間：2023（令和5）年度～2027（令和9）年度

計画区域：曾於市全域

## 1-4 計画の目的・位置づけ

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

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



## 1-5 本市の上位計画・関連計画

### 1-5-1 上位計画「第2次曾於市総合振興計画」

第2次曾於市総合振興計画（平成28年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間                             <ul style="list-style-type: none"> <li>前期：平成28年度～令和2年度</li> <li>後期：平成33年度～令和7年度</li> </ul> </li> <li>●将来像                             <ul style="list-style-type: none"> <li>「豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち」</li> </ul> </li> <li>●基本方向                             <ul style="list-style-type: none"> <li>1. 市民主役の協働のまちづくり</li> <li>2. 市民のこころ安らぐまちづくり</li> <li>3. 地域資源を活かし、活力とにぎわいのまちづくり</li> <li>4. 市民生活の土台を守るまちづくり</li> <li>5. 個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり</li> </ul> </li> <li>●基本計画                             <ul style="list-style-type: none"> <li>1. 市民全体が一体となって課題を解決するまち</li> <li>2. 市民がお互いをいたわり合い、支え合うまち</li> <li>3. 健康的、清潔で快適な市民生活を送れるまち</li> <li>4. 雇用が安定し若者が集うまち</li> <li>5. 大地の恵みを活かしたまち</li> <li>6. 人が行き交い、元気なまち</li> <li>7. 市民生活を支えるインフラが充実したまち</li> <li>8. 防災、減災により市民生活を守るまち</li> <li>9. 市民全体が生涯学び、互いを高め合うまち</li> </ul> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈基本施策1-5 攻めの政策による市の魅力発掘〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>〈基本施策3-4 市民が安心して利用できる診療所〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>〈基本施策6-4 人でにぎわう観光拠点づくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>〈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〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>〈重点施策4 「生活環境『そお』生せい」プロジェクト〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

1-5-2 関連計画「第2期曾於市まち・ひと・しごと創生総合戦略 人口ビジョン 総合戦略」

曾於市まち・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：令和2年度～令和6年度</li> <li>●基本目標               <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>4. 時代にあった地域をつくり、安心な暮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</li> </ol> </li> </ul>																																																					
公共交通に関する記述	<p>〈『生活環境「そお」生(せい)』プロジェクト〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●小さな拠点（多世代交流・多機能型）の形成支援           <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> </li> </ul> <p>【具体的な施策】</p> <p><b>(1) 小さな拠点(多世代交流・多機能型)の形成支援</b></p> <table border="1" style="background-color: #c8e6c9;"> <thead> <tr> <th colspan="2">① 交通対策事業</th> </tr> <tr> <th colspan="2">取り組みの説明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">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。</td> </tr> <tr> <th>基準値</th> <th>目標値 (R元)</th> </tr> <tr> <td>地域交通利用満足度</td> <td>地域交通利用者数 年間242,143人</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">【KPIの変更】地域交通利用者数 年間248,127人 (H27年度)</td> <th>(最新) 実績値</th> </tr> <tr> <td>地域交通利用者数 年間328,894人 (H30年度)</td> </tr> <tr> <th colspan="2">振り返り</th> </tr> <tr> <td colspan="2">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。</td> </tr> <tr> <th colspan="2">今後の課題・取り組み方針</th> </tr> <tr> <td colspan="2">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必要がある。</td> </tr> <tr> <th colspan="2">該当する新たな視点</th> </tr> <tr> <td>◆「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～</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td>◆「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～</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <th>基準値</th> <th>目標値 (R6)</th> </tr> <tr> <td>地域交通利用者数 年間328,894人 (H30年度)</td> <td>地域交通利用者数 年間327,000人</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="background-color: #c8e6c9;"> <thead> <tr> <th colspan="4">KPI達成に関連する実効性のある主な事業</th> </tr> <tr> <th>取り組みの名称</th> <th>具体的な内容</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域間幹線バス</td> <td>複数自治体間でバスの運行を実施</td> <td>年間222,485人 (H30年度)</td> <td>年間222,000人 (R6年度)</td> </tr> <tr> <td>廃止代替バス</td> <td>旧鹿兒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</td> <td>年間53,656人 (H30年度)</td> <td>年間53,000人 (R6年度)</td> </tr> <tr> <td>曾於市思いやりバス・タクシー</td> <td>曾於市内のみを走る公共交通の実施</td> <td>年間52,753人 (H30年度)</td> <td>年間52,000人 (R6年度)</td> </tr> </tbody> </table>	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	地域交通利用者数 年間242,143人	【KPIの変更】地域交通利用者数 年間248,127人 (H27年度)	(最新) 実績値	地域交通利用者数 年間328,894人 (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必要がある。		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 (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 (H30年度)	年間222,000人 (R6年度)	廃止代替バス	旧鹿兒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 (H30年度)	年間53,000人 (R6年度)	曾於市思いやりバス・タクシー	曾於市内のみを走る公共交通の実施	年間52,753人 (H30年度)	年間52,000人 (R6年度)
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	地域交通利用者数 年間242,143人																																																					
【KPIの変更】地域交通利用者数 年間248,127人 (H27年度)	(最新) 実績値																																																					
	地域交通利用者数 年間328,894人 (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必要がある。																																																						
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 (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 (H30年度)	年間222,000人 (R6年度)																																																			
廃止代替バス	旧鹿兒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 (H30年度)	年間53,000人 (R6年度)																																																			
曾於市思いやりバス・タクシー	曾於市内のみを走る公共交通の実施	年間52,753人 (H30年度)	年間52,000人 (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 (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 (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 (R元年度)	市町間の新規連携事業 累計5事業

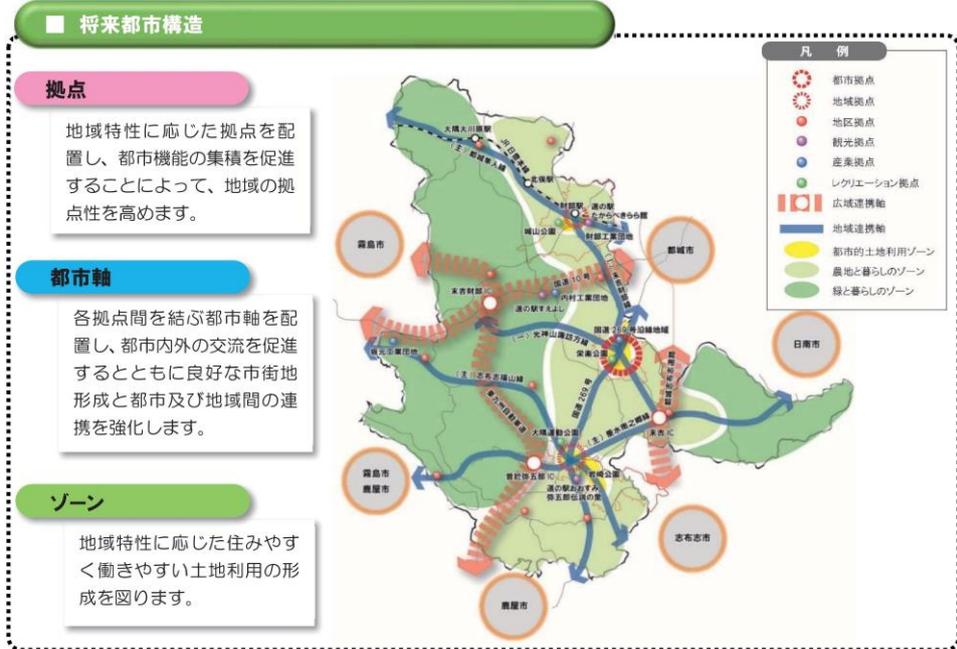
KPI達成に関連する実効性のある主な事業			
取り組みの名称	具体的な内容	基準値	目標値
第3次都城広域定住自立圏共生ビジョン策定	都城市, 三股町及び志布志市と「都城広域定住自立圏形成協定」に基づき, 取り組むべき課題に対して的確に対応し, 圏域全体の活性化を更に図る	-	-
大隅総合開発期成会	大隅地域の一体的開発を推進し, 当該地域の産業, 経済, 文化等の飛躍的向上を図る	-	-
南九州総合開発協議会	南九州地域の総合開発及び自立的発展を図るために, 関係市町と相互に連絡協調し, 積極的な意見交換を行い, 当該地域の産業, 経済, 文化の飛躍的向上を図る	-	-

## I-5-3 関連計画「曾於市過疎地域持続的発展計画」

曾於市過疎地域持続的発展計画（令和3年）											
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：令和3年度～令和7年度</li> <li>●将来像 「豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち」</li> <li>●基本方針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 市民主役の協働のまちづくり</li> <li>2. 市民のこころ安らぐまちづくり</li> <li>3. 地域資源を活かし、活力とにぎわいのまちづくり</li> <li>4. 市民生活の土台を守るまちづくり</li> <li>5. 個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり</li> </ol> </li> <li>●基本目標               <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">基本目標</th> <th style="width: 33%;">現状値</th> <th style="width: 33%;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>曾於市の人口</td> <td>35,424人 (令和元年度)</td> <td>31,904人 (令和7年度)</td> </tr> <tr> <td>社会増減の数</td> <td>△243人 (令和元年度)</td> <td>△181人 (令和7年度)</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul>		基本目標	現状値	目標値	曾於市の人口	35,424人 (令和元年度)	31,904人 (令和7年度)	社会増減の数	△243人 (令和元年度)	△181人 (令和7年度)
基本目標	現状値	目標値									
曾於市の人口	35,424人 (令和元年度)	31,904人 (令和7年度)									
社会増減の数	△243人 (令和元年度)	△181人 (令和7年度)									
公共交通に関する記述	<p>〈交通施設の整備，交通手段の確保〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●バス               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 関係機関と連携してバス利用の促進と活性化を図る。</li> <li>2. 曾於市思いやりバス・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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">基本目標</th> <th style="width: 33%;">現状値</th> <th style="width: 33%;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>思いやりバス・タクシーの乗車数</td> <td>51,334人 (令和元年度)</td> <td>51,000人 (令和7年度)</td> </tr> </tbody> </table> </li> <li>●JR線               <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> </li> </ul>		基本目標	現状値	目標値	思いやりバス・タクシーの乗車数	51,334人 (令和元年度)	51,000人 (令和7年度)			
基本目標	現状値	目標値									
思いやりバス・タクシーの乗車数	51,334人 (令和元年度)	51,000人 (令和7年度)									

1-5-4 関連計画「曾於市立地適正化計画」

曾於市立地適正化計画（令和2年）					
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：令和2年度～令和22年度</li> <li>●将来像 「3つの拠点，そして隣接都市と連携した笑顔に満ちた生活しやすい元気なふるさと」</li> <li>●都市づくりの主要なテーマ 「持続可能で環境にやさしい集約型都市構造の形成」</li> <li>●基本方針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 安全・安心に暮らせる居住環境の形成</li> <li>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</li> <li>3. 経済的で環境にやさしい居住環境の形成</li> <li>4. 公共交通を活用した多極間ネットワークの形成</li> </ol> </li> </ul>				
公共交通に関する記述	<p>〈立地適正化計画の意義と役割〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●都市計画と公共交通の一体化               <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> </li> </ul> <p>〈公共交通の維持〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通を維持する取組み               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 拠点間ネットワークの維持・充実</li> <li>2. 公共交通路線周辺への居住の誘導</li> <li>3. 公共交通の支援策の検討</li> <li>4. 広域連携によるバス路線維持に向けた検討</li> </ol> </li> </ul> <p>〈基本的な方針〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通を活用した多極間ネットワークの形成               <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> </li> </ul> <p>〈目指すべき都市の骨格と構造の検討〉</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="background-color: #FFD700; width: 20%;">都市拠点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>広域商業，行政サービス機能が集積した本市の中心拠点</b></li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;">地域拠点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>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</b></li> <li>・大隅，財部の各地域の中心地を地域拠点に位置づける。</li> <li>・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。</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>広域商業，行政サービス機能が集積した本市の中心拠点</b></li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>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</b></li> <li>・大隅，財部の各地域の中心地を地域拠点に位置づける。</li> <li>・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。</li> </ul>
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>広域商業，行政サービス機能が集積した本市の中心拠点</b></li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>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</b></li> <li>・大隅，財部の各地域の中心地を地域拠点に位置づける。</li> <li>・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。</li> </ul>				



〈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	約7,200人 <sup>※1</sup>
		2015年 (平成27年)	
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	54% <sup>※2</sup>
		2020年 (令和2年)	
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	5便
		2017年 (平成29年)	
		目標値	5便
		2040年 (令和22年)	

※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

〈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。

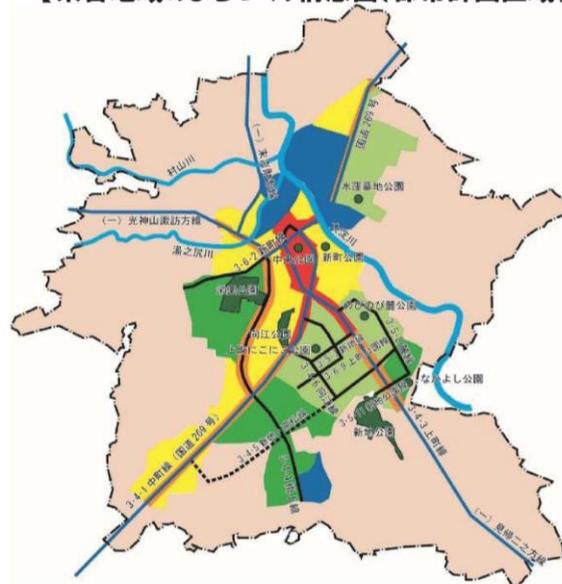
■ 自然環境と調和した快適で美しいまちづくり

- ・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続けたいまちを目指します。

■ 地域産業を活性化する基盤づくり

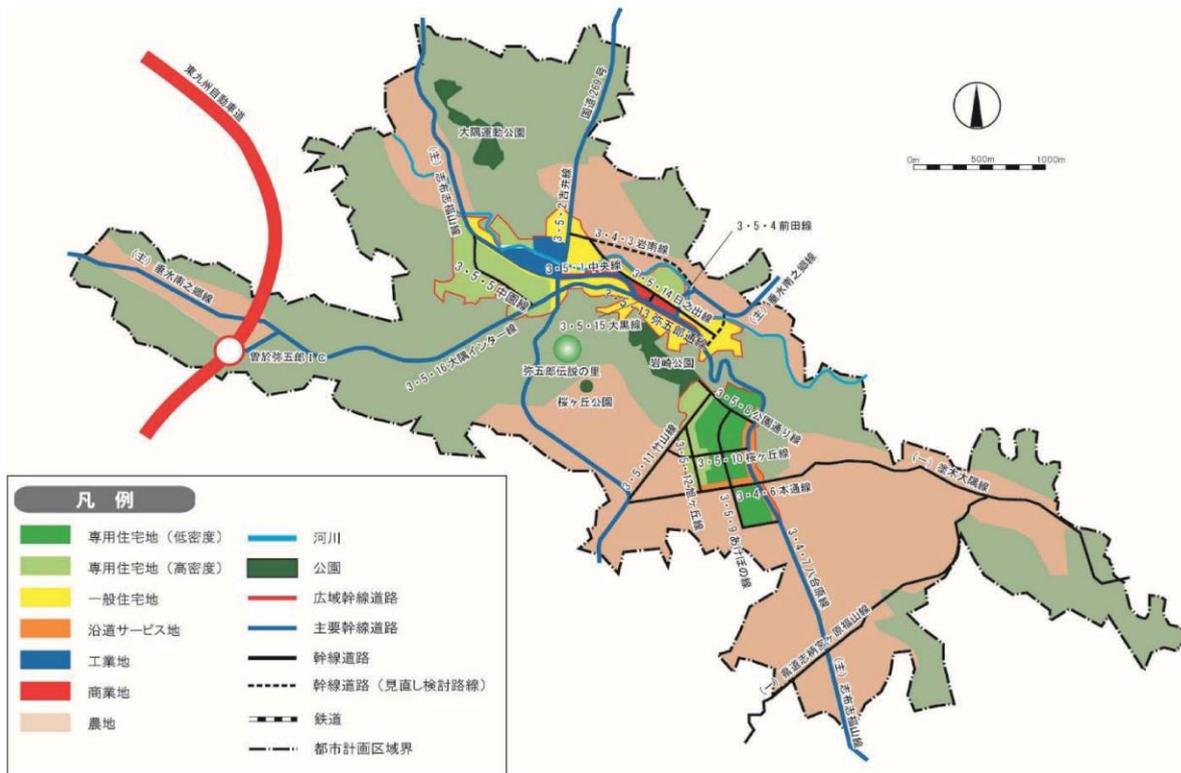
・地域産業の活性化を図るため、農林業では、地域ブランドの確立など地域特性を活かした取組を進めるとともに、これらを支援する産業基盤や交通網等の都市基盤を整備します。

■ 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。

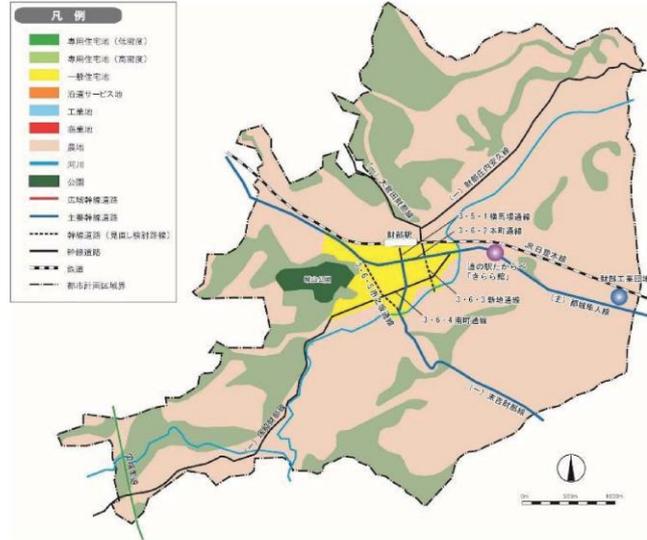
■ 住環境の改善を目指すまちづくり

- ・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

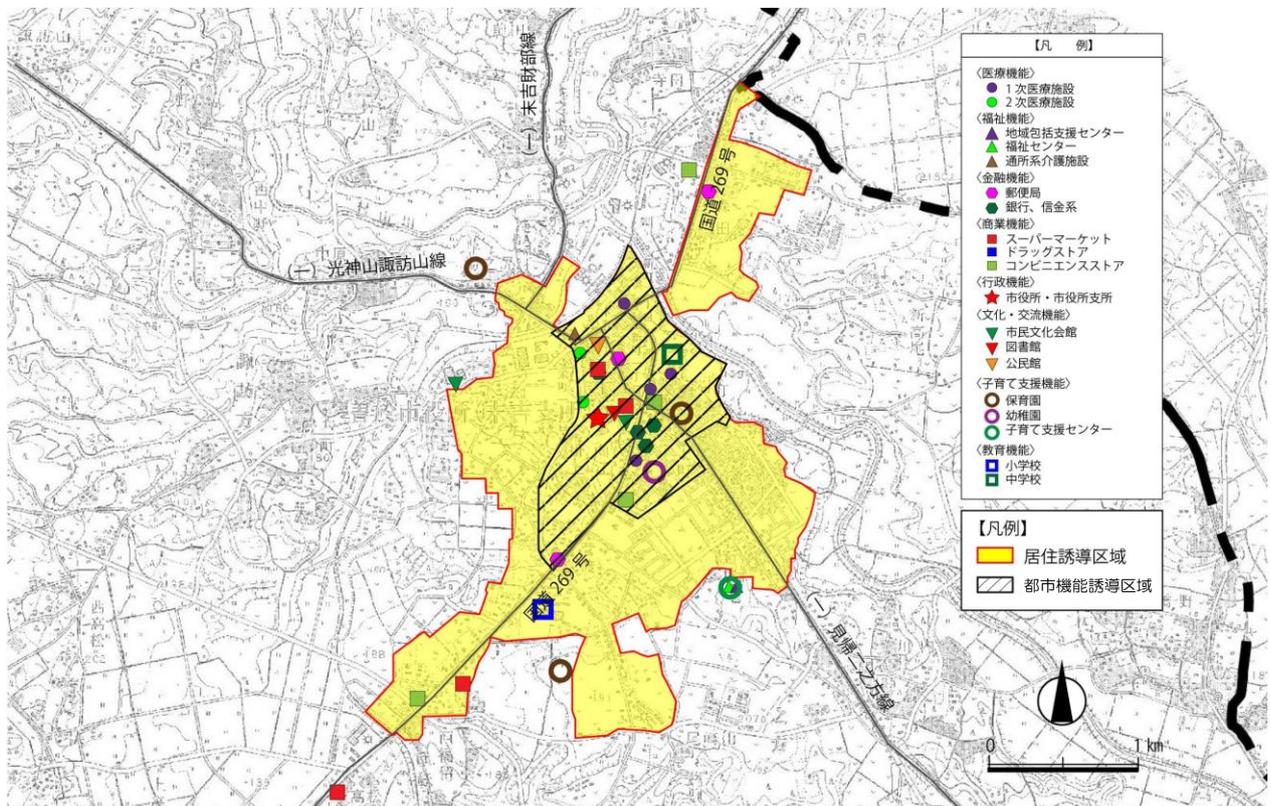
- ・農林業の生産基盤を確保するとともに、緑豊かな自然環境の保全と活用を図ります。

【財部地域のまちづくり構想図(都市計画区域)】

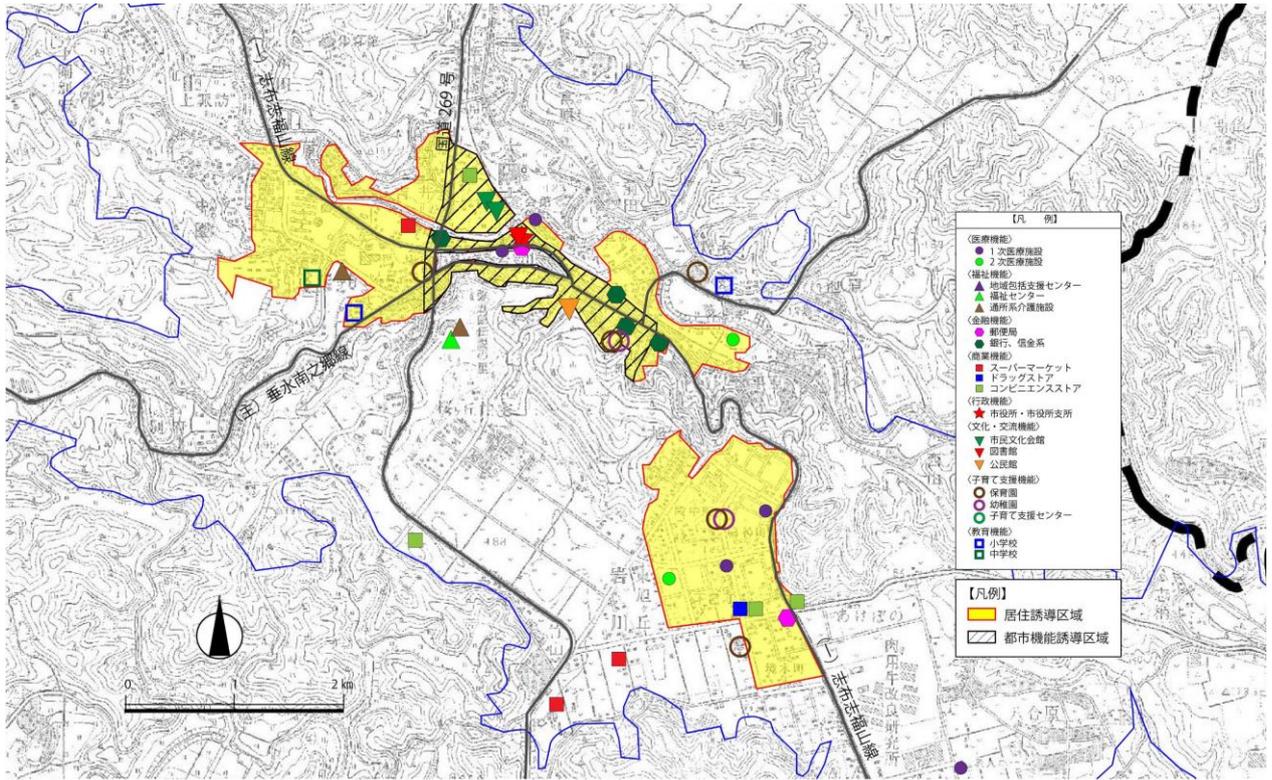


居住誘導区域・都市機能誘導区域

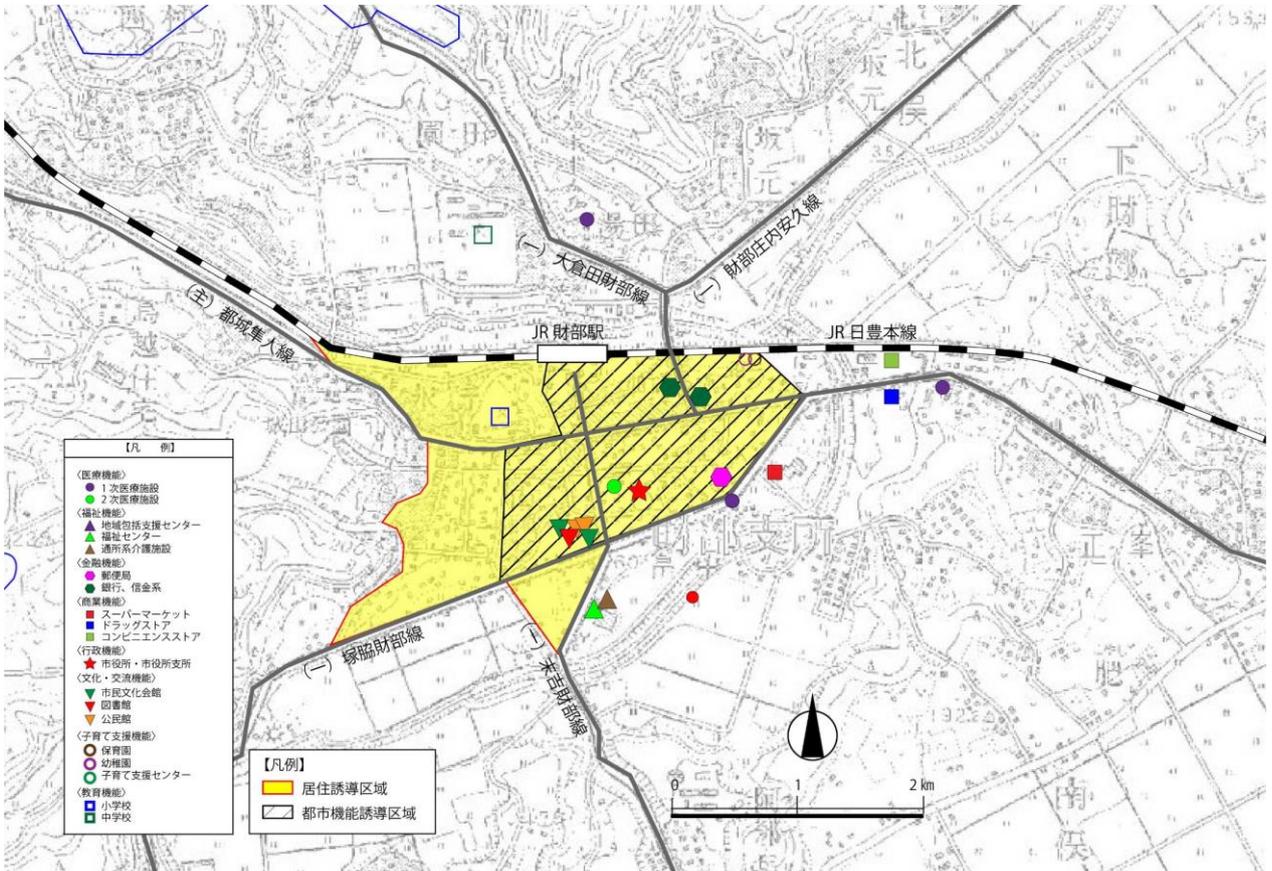
〈末吉地域〉



<大隅地域>



<財部地域>



### 1-5-5 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：平成17年度～令和7年度</li> <li>●将来像 「豊かな自然の中で生命の鼓動を感じるまち」</li> <li>●基本方向               <ol style="list-style-type: none"> <li>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】</li> <li>2. 個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり【教育・文化】</li> <li>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】</li> <li>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】</li> <li>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】</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈快適で安心して暮らせるまちづくり【都市基盤・生活環境】〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●道路・交通体系の整備               <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> </li> <li>●主要事業               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方バス路線維持対策（県）</li> <li>2. 自主運行バスの再編</li> </ol> </li> </ul>

### 1-5-6 関連計画「第3次曾於市地域情報化計画」

第3次曾於市地域情報化計画（令和2年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：令和2年度～令和6年度</li> <li>●将来像 「豊かな自然の中でみんなが創る笑顔輝く元気なまち」</li> <li>●基本方針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 情報通信基盤の整備</li> <li>2. 市民サービスの向上</li> <li>3. 行政サービス業務の改善</li> <li>4. 安心安全なまちづくり</li> <li>5. 地域産業の活性化</li> <li>6. ICT教育環境の整備</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈行政サービス業務の改善〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●統合型GIS・地図情報の統合               <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> </li> </ul> <p>〈安心安全なまちづくり〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>

## I-5-7 関連計画「曾於市教育振興基本計画」

曾於市教育振興基本計画（令和2年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：令和2年度～令和11年度</li> <li>●基本理念 「個性豊かな教育と文化のかおるまちづくり」</li> <li>●基本目標               <ol style="list-style-type: none"> <li>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曾於の児童生徒</li> <li>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曾於市民</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈学びを支える安全・安心で魅力ある教育環境の整備〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●曾於高等学校の支援               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. スクールバスの利用によって、通学手段の確保を図る。 (曾於市中学校スクールバス活用事業)</li> </ol> </li> </ul>

## I-5-8 関連計画「第2次曾於市環境基本計画」

第2次曾於市環境基本計画（令和3年3月）							
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：令和3年度～令和12年度</li> <li>●将来像 「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 曾於市」</li> <li>●プロジェクト               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. エコ意識・環境学習プロジェクト</li> <li>2. 大気プロジェクト</li> <li>3. 農畜産プロジェクト</li> <li>4. 森林プロジェクト</li> <li>5. 水プロジェクト</li> <li>6. 暮らしプロジェクト</li> </ol> </li> </ul>						
公共交通に関する記述	<p>〈地球温暖化対策に関する施策〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">指標</th> <th style="text-align: center;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>思いやりバス・タクシーの利用者数</td> <td style="text-align: center;">51,000/年</td> </tr> <tr> <td>列車の本数の推移</td> <td style="text-align: center;">上り下り+1便 ※令和2年度比 【令和12年度までの累計】</td> </tr> </tbody> </table> <p>〈光化学オキシダント・PM2.5対策に関する施策〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共交通機関を積極的に利用する。</li> </ol>	指標	目標値	思いやりバス・タクシーの利用者数	51,000/年	列車の本数の推移	上り下り+1便 ※令和2年度比 【令和12年度までの累計】
指標	目標値						
思いやりバス・タクシーの利用者数	51,000/年						
列車の本数の推移	上り下り+1便 ※令和2年度比 【令和12年度までの累計】						

1-5-9 関連計画「都市計画区域マスタープラン」

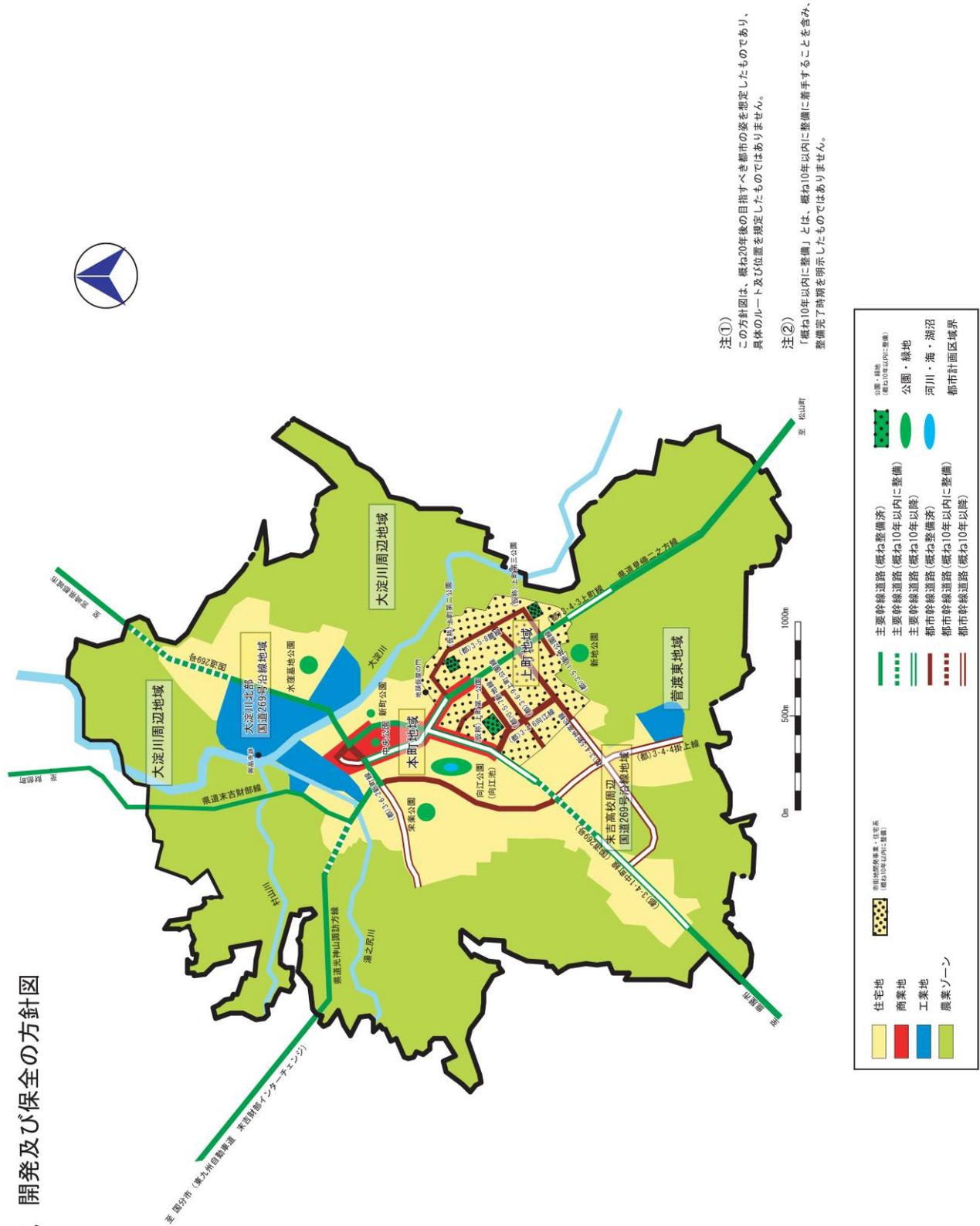
末吉都市計画区域：区域マスタープラン（平成16年5月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：平成16年～</li> <li>●基本理念 「土、水、緑にやさしく「住んでみたい、住んでよかった」健康と文化の町」</li> <li>●基本方針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 農業と商工業の調和のとれたまちづくり</li> <li>2. 自然共存の快適な美しいまちづくり</li> <li>3. 人と人の心ふれあうまちづくり</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈交通施設の都市計画の決定の方針〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：平成16年～</li> <li>●基本理念 「豊かな土・水・緑を活かした文化のまちづくり ～ふれあいあふれる住みよいまちをめざして～」</li> <li>●基本方針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 定住できる地域としての快適な環境づくり</li> <li>2. 都市の魅力を享受できる都市構造づくり</li> <li>3. 自然と共存できる快適で美しいまちづくり</li> <li>4. 地域産業を活性化する基盤づくり</li> <li>5. 地域の活性化、生きがいをもたらす交流のまちづくり</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈交通施設の都市計画の決定の方針〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間：平成16年～</li> <li>●基本理念 「地域連携の強化と自然調和型のまちづくり」</li> <li>●基本方針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域連携強化のためのまちづくり</li> <li>2. 居住環境の改善を目指すまちづくり</li> <li>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</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<p>〈交通施設の都市計画の決定の方針〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol>

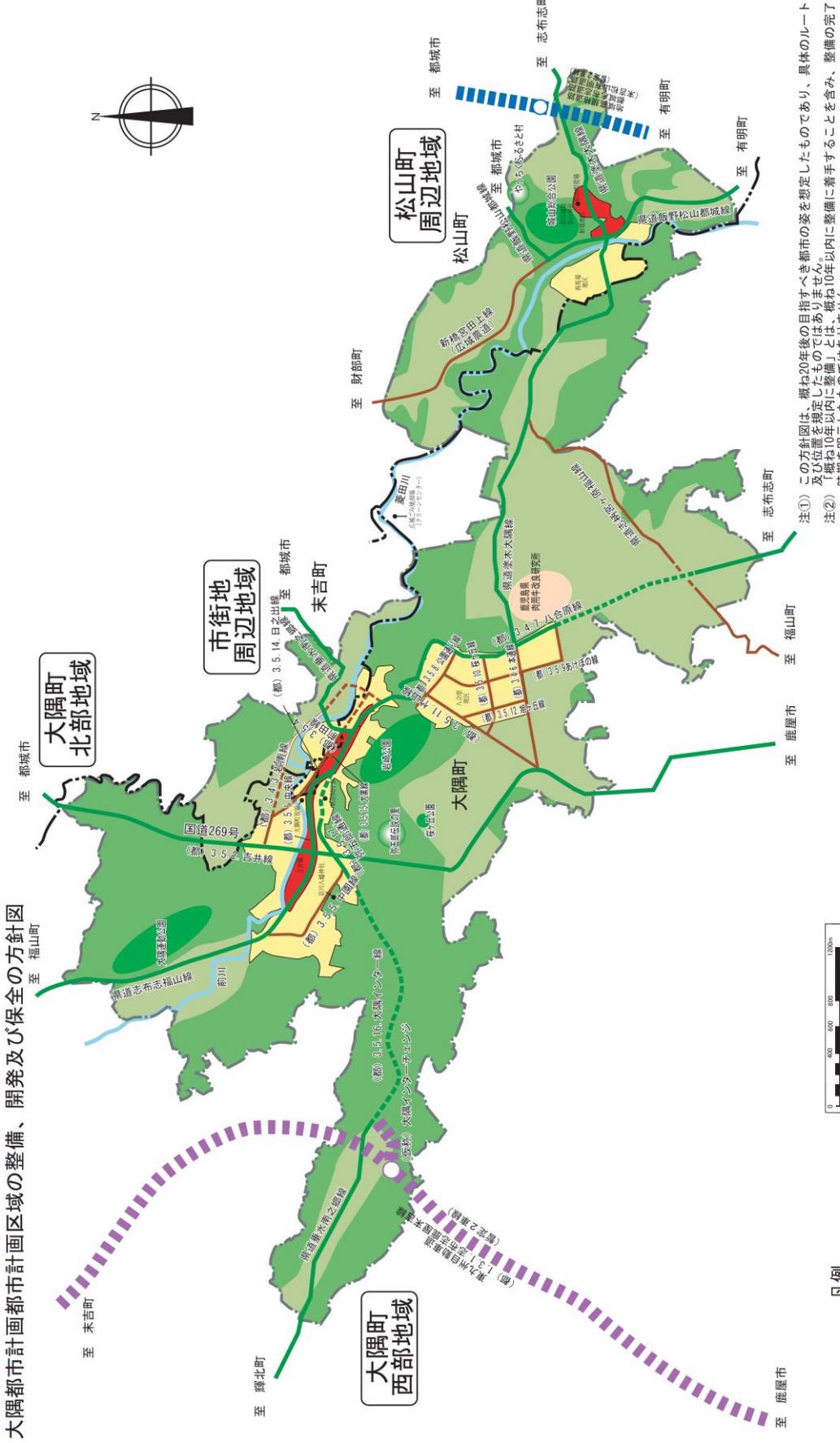
末吉都市計画

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



注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決定したものではありません。  
 注② 上掲ね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を含み、整備の完了時期を明示したものではありません。

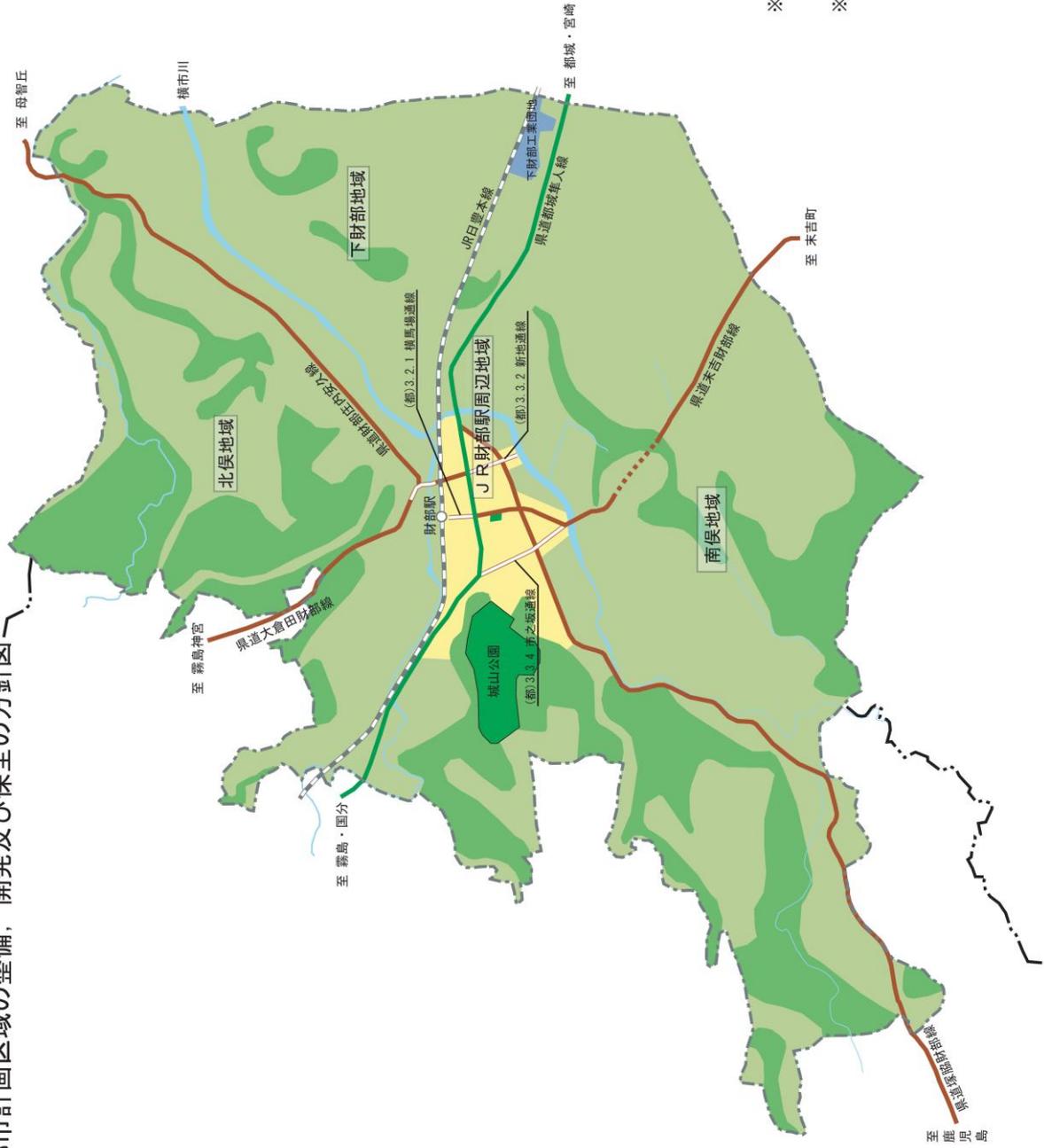
凡例

	住宅地		高規格幹線道路 (概ね10年以内に整備)		河川・海・湖沼
	商業・業務地		地域高規格道路 (概ね10年以内に整備)		都市幹線道路 (概ね10年以内に整備)
	工業地		主要幹線道路 (概ね整備済み)		都市幹線道路 (概ね10年以内)
	農業ゾーン		主要幹線道路 (概ね10年以内に整備)		行政区境界
	樹林地ゾーン		大規模施設		公園・緑地
	観光・レクリエーション地区				

財部都市計画



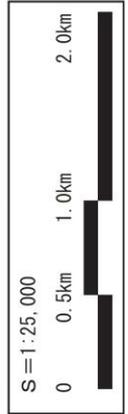
財部都市計画  
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図



凡 例

	住宅地
	工業地
	農業ゾーン
	樹林地ゾーン
	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
	行政区境界

※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を含み、整備の完了時期を明示したものではありません。



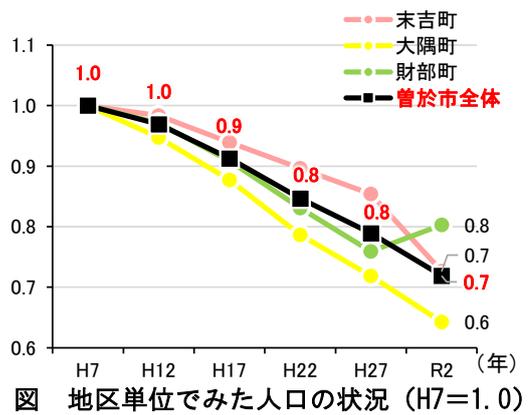
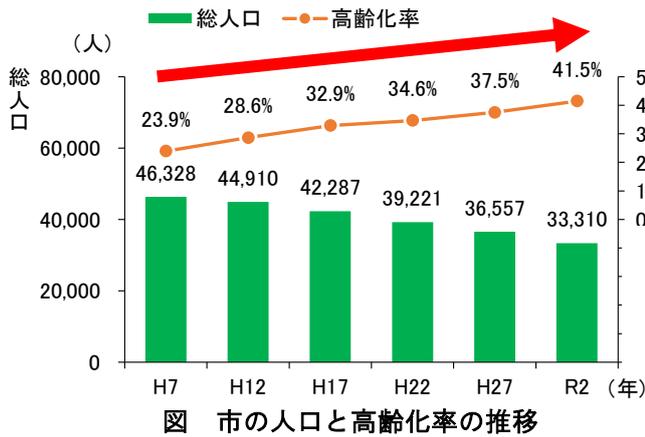
# 2. 曾於市の概況

## 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割程減少しています。



資料：国勢調査

※H7～H12 総人口：旧財部町・旧末吉町・旧大隅町の総人口合計値

H7～H12 高齢化率：旧財部町・旧末吉町・旧大隅町の高齢化率

#### (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。

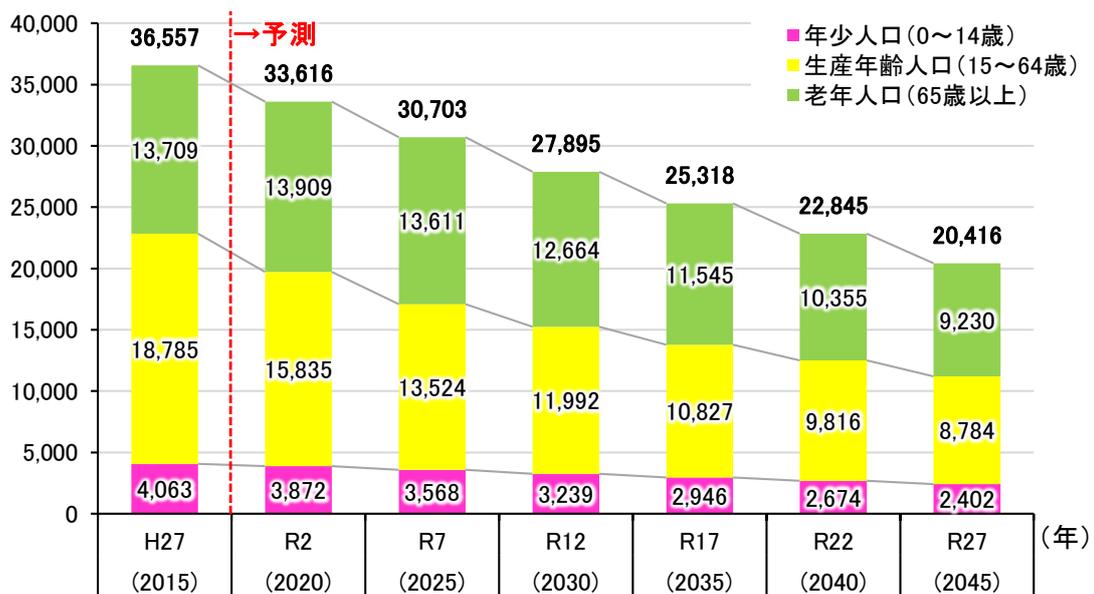


図 年齢3区分別人口の推移と予測

出典：「第2期曾於市まち・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 号線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。

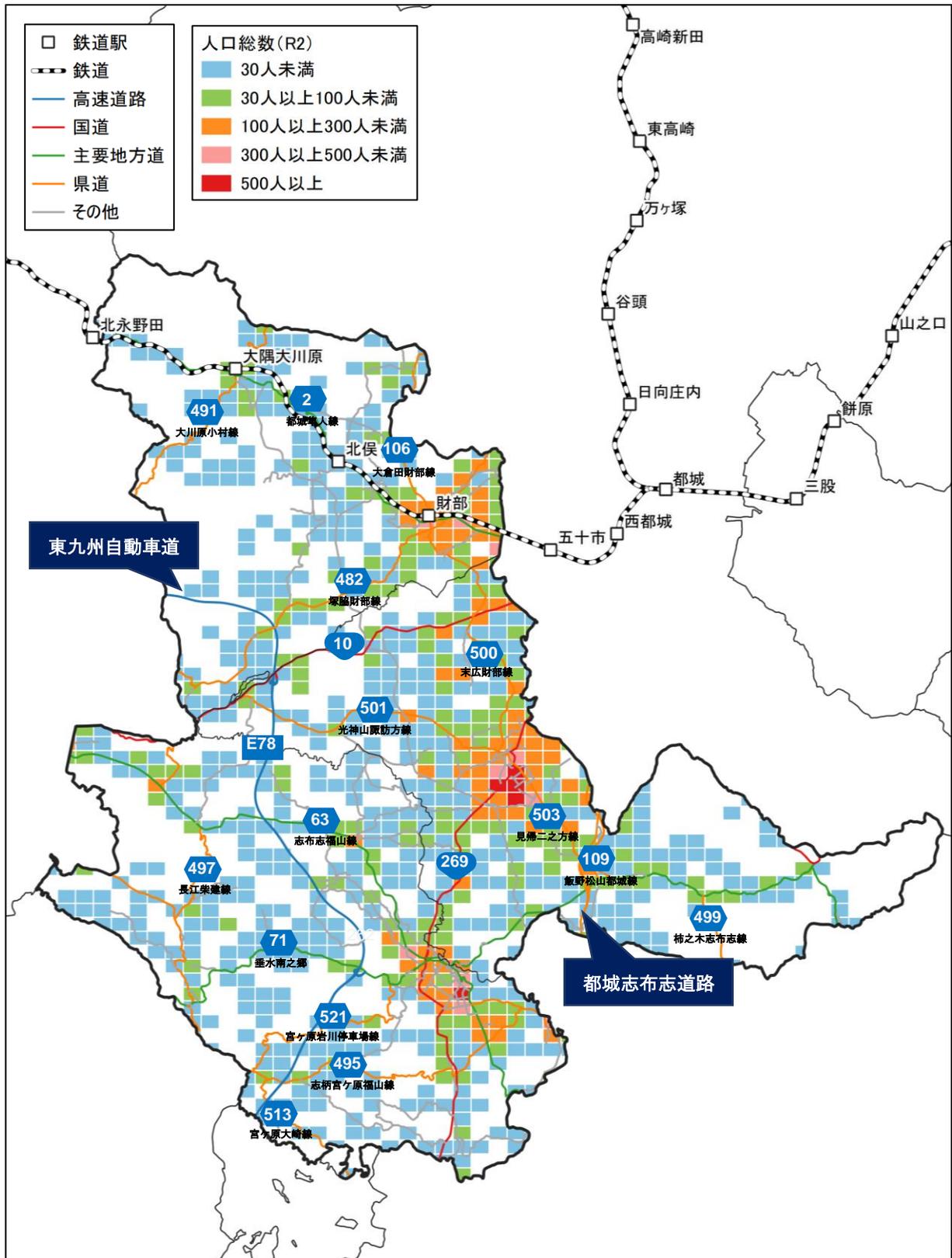


図 人口分布（令和2年）

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 号線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。

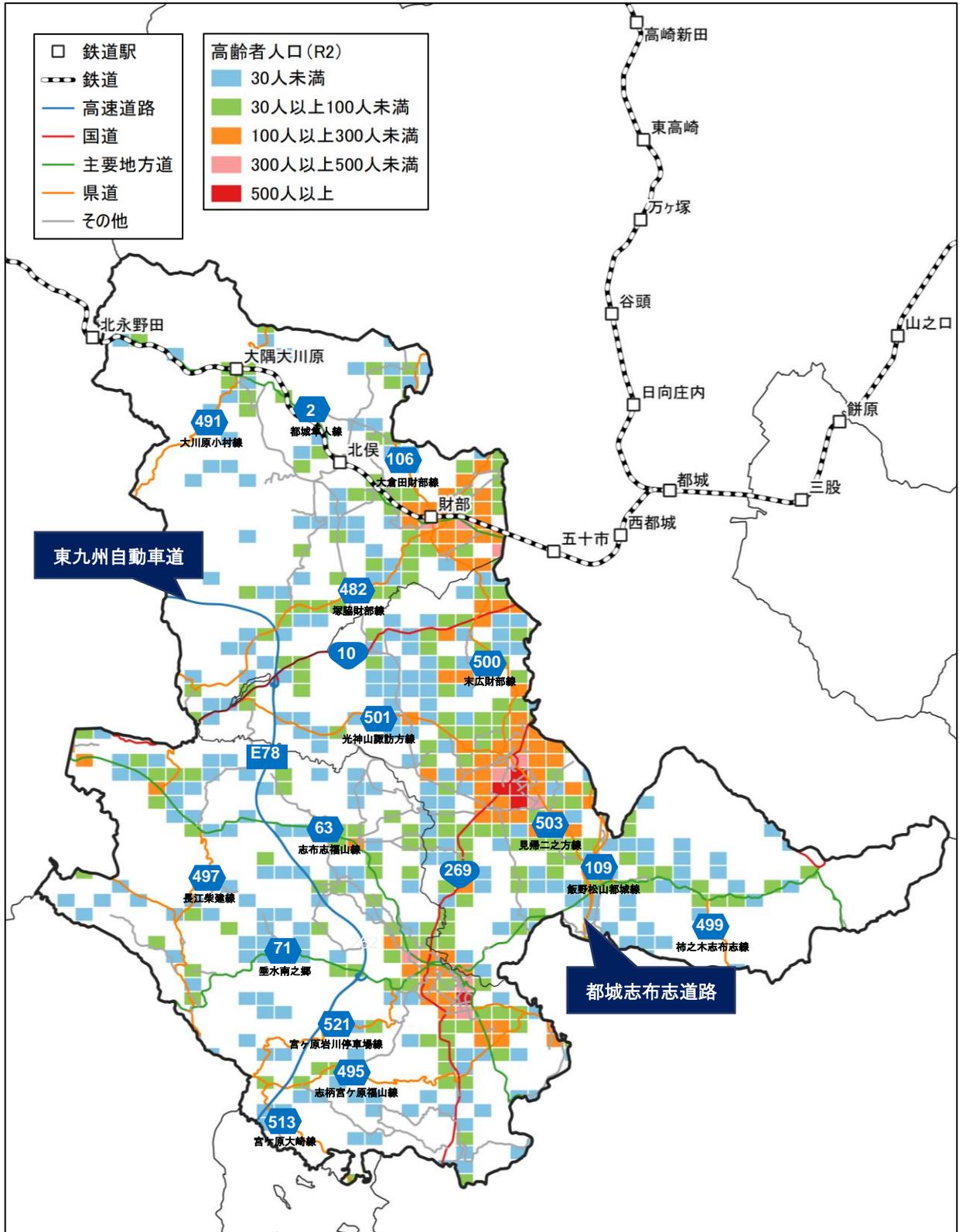


図 高齢者人口の分布（令和2年）

資料：国勢調査（R2年）



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「曾於高等学校」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：曾於市資料（R4年度）

## (2) 医療施設

●医療施設の立地状況を見ると、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。

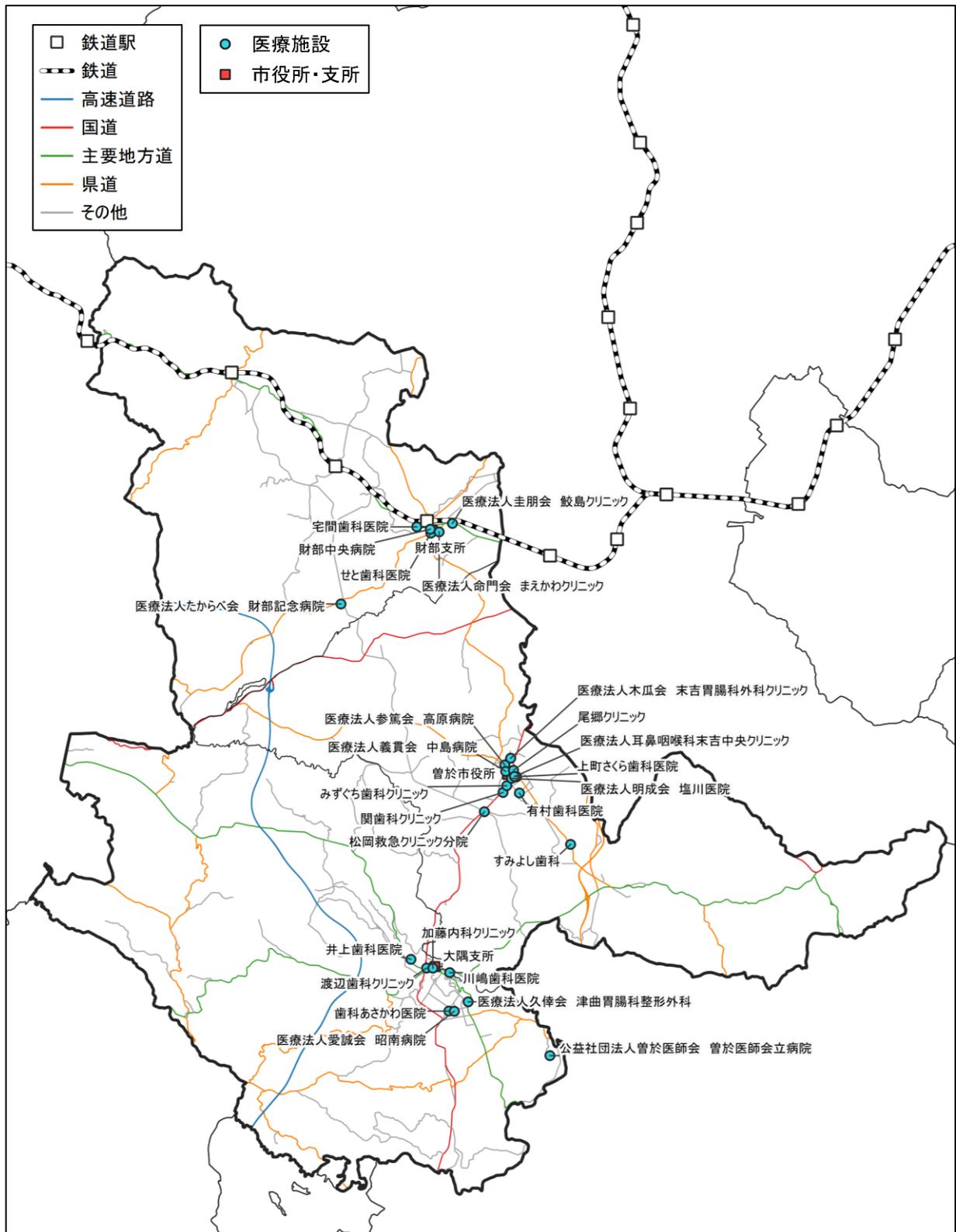


図 医療施設の分布状況（令和4年度）

資料：曾於市資料

(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 号線沿線に多く分布しています。

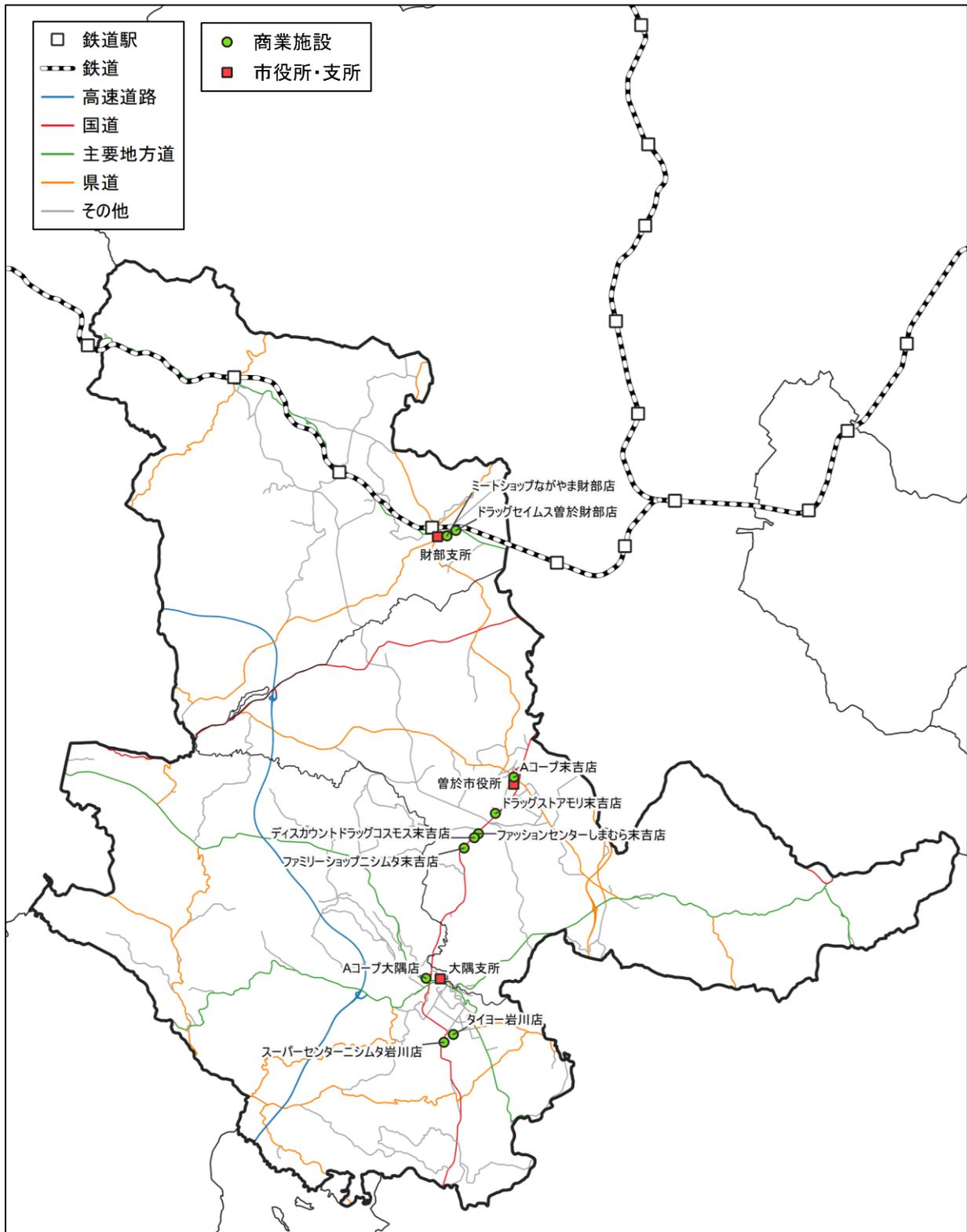


図 商業施設の分布状況（令和 4 年度）

資料：全国大型小売店総覧 2023（閉業の店舗を除く）  
曾於市資料

### 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

- 曾於市の通勤者（12,864人）のうち、60.1%（7,734人）が市内に通勤しており、25%（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）等から曾於市への通勤もみられます。

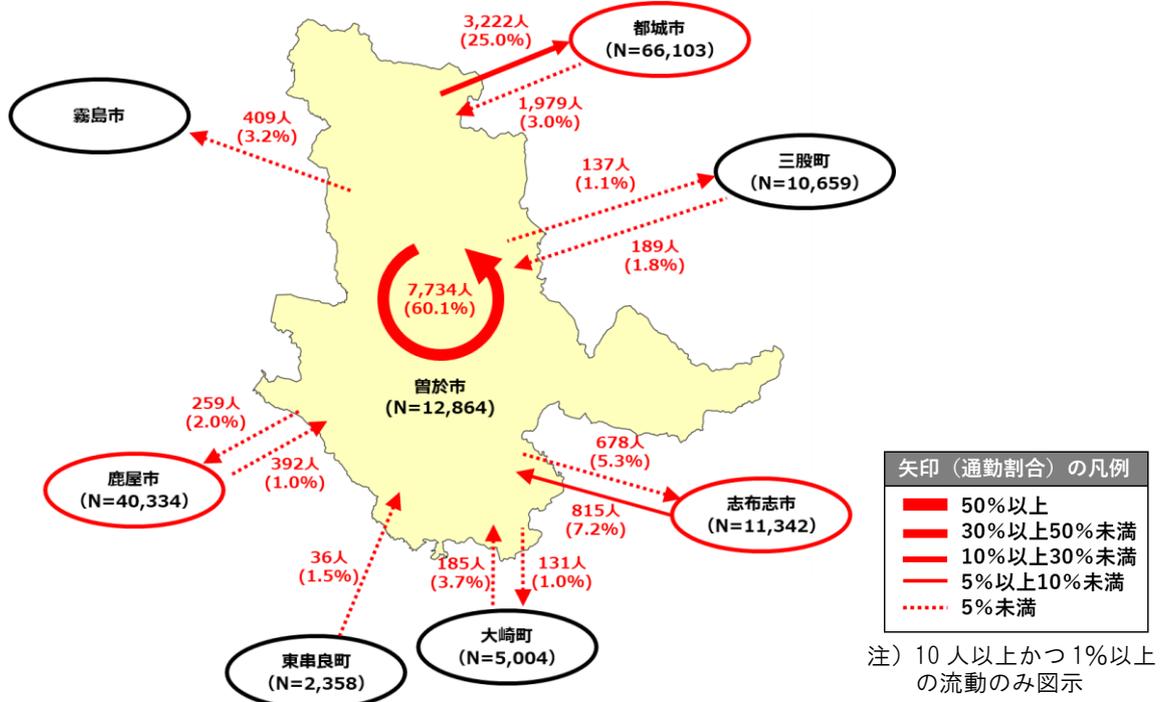


図 通勤流動

資料：国勢調査（R2年）

#### (2) 通学流動

- 曾於市の通学者（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）から曾於市への通学もみられます。

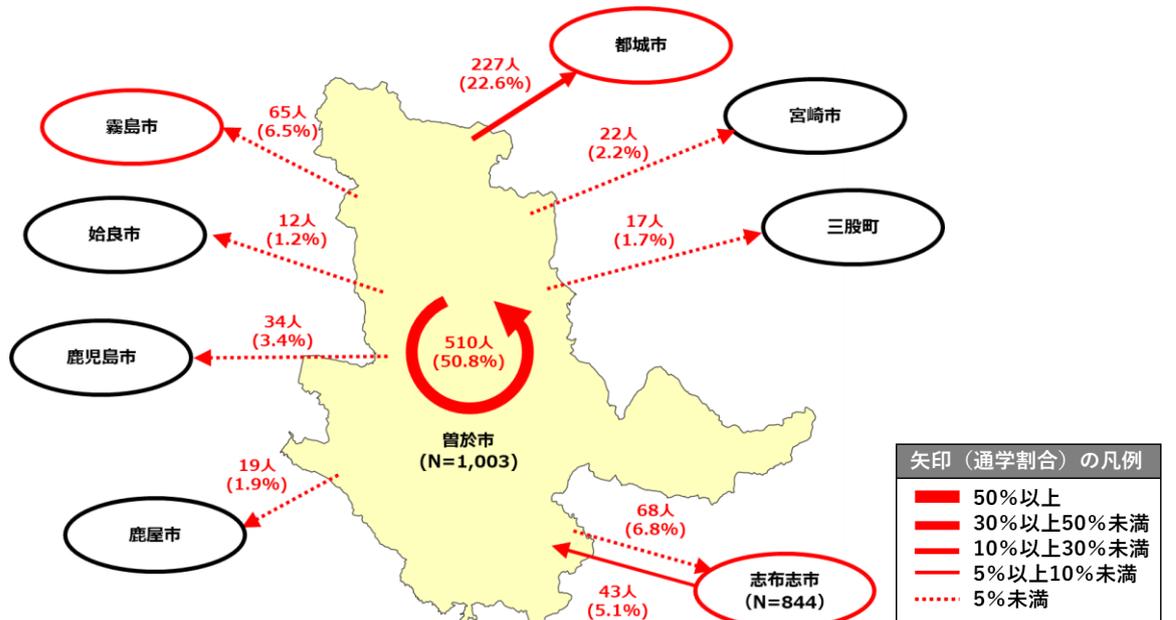


図 通学流動

資料：国勢調査（R2年）

- 曾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%（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。

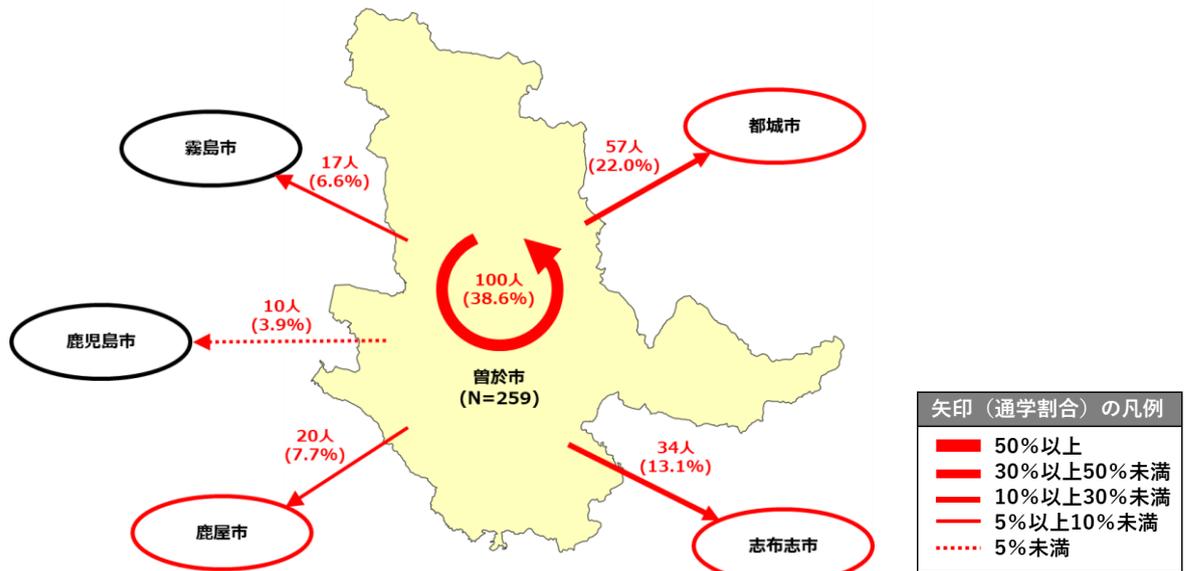


図 令和4年度高等学校進学先（令和3年度中卒者）

資料：曾於市提供資料

(3) 買い物流動

- 市民アンケート結果によると、地区別の買物流動をみると、末吉地区は「地区内々」（約66%）が最も多く、ついで「都城市」（約24%）の順となっています。
- 大隅地区は「地区内々」（約75%）が最も多く、ついで「末吉地区」（約13%）、財部地区は「都城市」（約51%）が最も多く、「地区内々」（約44%）の順となっています。

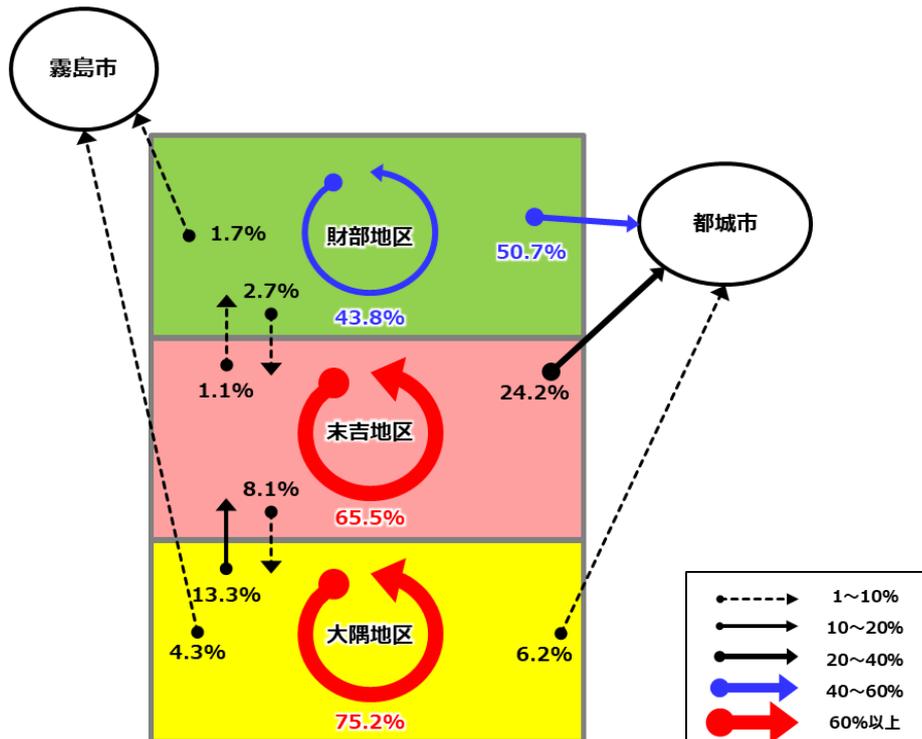


図 買い物流動

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よると、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。

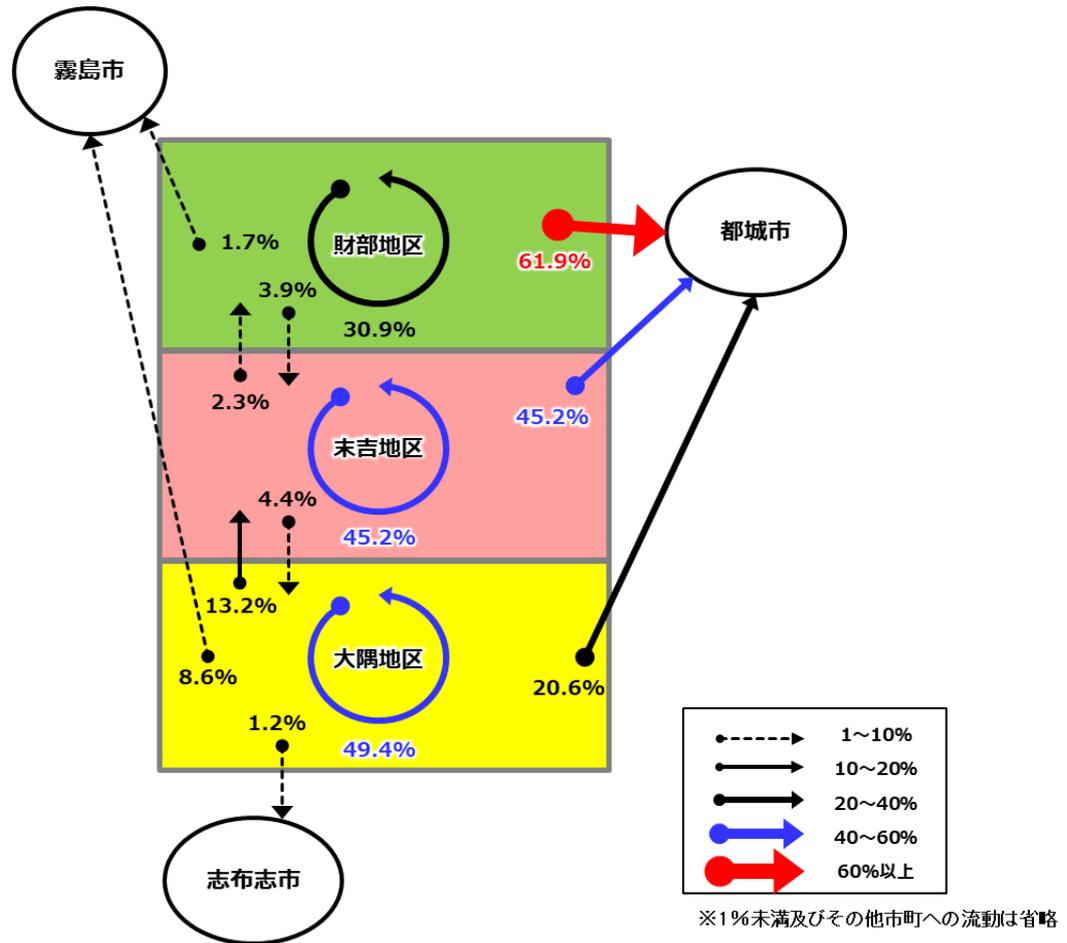


図 通院流動

資料：市民アンケート調査結果

2-1-4 観光

- 曾於市内には、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見られます。
- 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、曾於市には、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。

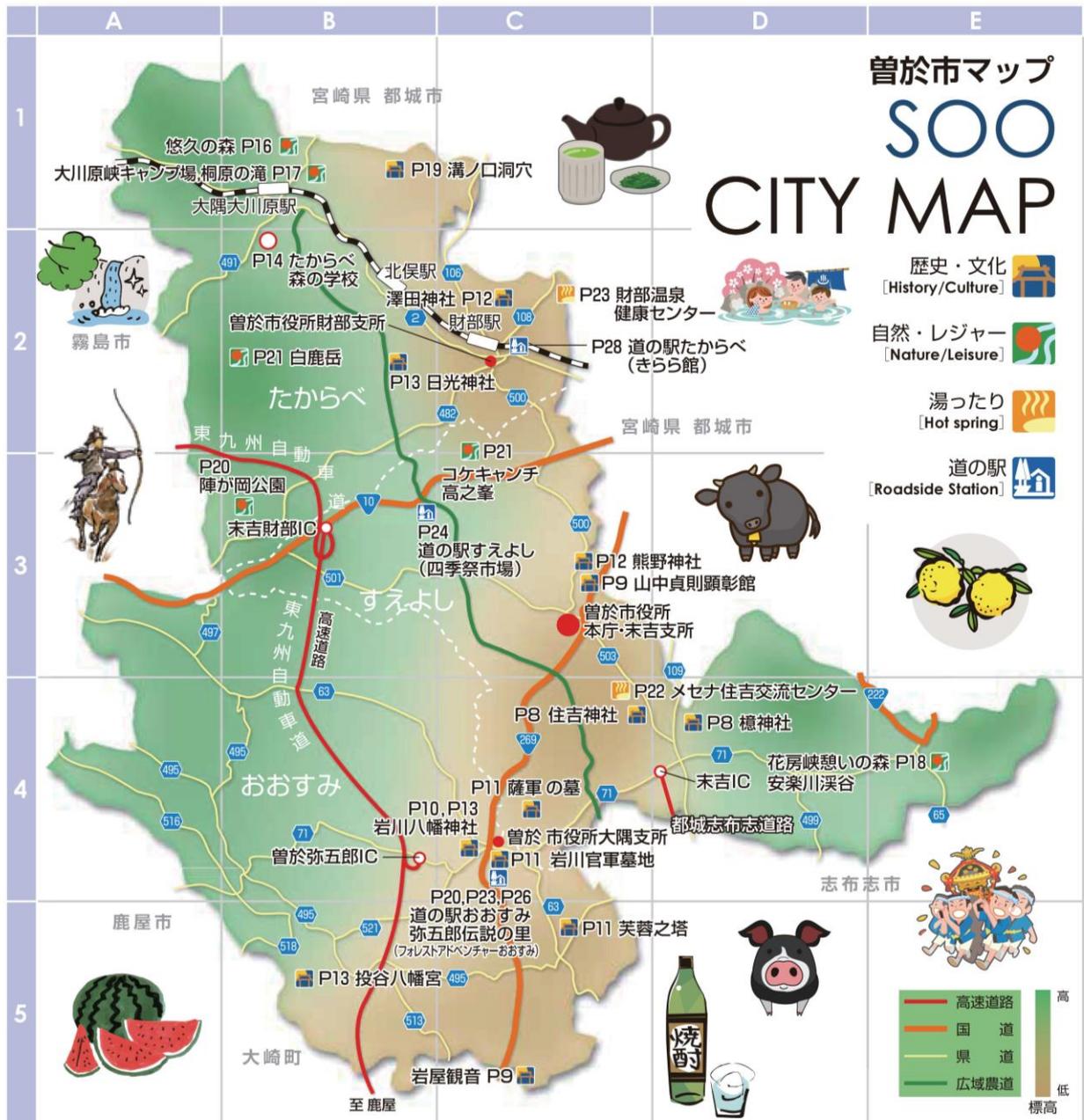


図 主要な観光資源の分布状況

資料：曾於市資料

曾於市のイベントを  
楽しもう

☆1月7日の夜

**奇習鬼追い**(熊野神社)  
無数の御幣を身に纏った鬼が観客をたたきながら駆け巡る。日本一の暴れ鬼として有名。境内でのひょっこり踊り、鬼神太鼓の奉納も見逃せません。



☆2月末～3月中旬

**吉井淳二記念展**(末吉総合体育館)  
吉井淳二画伯を生んだ郷里「末吉町」で昭和56年から開催。招待作家や一般、高校生、ジュニア部門の作品が多数展示されます。

☆4月上旬

**曾於市弥五郎の里 桜祭り**  
(おおすみ弥五郎伝説の里)  
広大な公園内の1,500本の桜は圧巻。3月の下旬から4月上旬は焼肉広場も設置。17時～21時の間は提灯が点灯するので、夜桜も楽しめます。



☆4月8日に近い日曜日

**溝ノ口岩穴祭り**(溝ノ口洞穴)  
奴踊りや棒踊り、刀踊り(棒踊りと刀踊りは隔年奉納)が奉納される。パワースポットでの祭りは神秘的で一見の価値あり。



☆5月中旬

**花房峡憩いの森 新緑ジョギング大会**(花房峡憩いの森)  
新緑の中を走りながら、自然の美しさが堪能できます。豪華な景品も魅力。

☆7月下旬

**ふるさと大隅祭り**  
(おおすみ弥五郎伝説の里)  
屋外ステージでは郷土芸能や盆踊りなど、さまざまなプログラムがあり、間近で見る花火は最高です。



☆7月下旬

**たからべ夏祭り**(財部中央公民館駐車場)  
特設ステージでは郷土芸能などのステージがあり、最後の打ち上げ花火が盛り上がりです。



☆8月の第1土曜日

**末吉サマーフェスタ**(末吉栄楽公園)  
間近で見る花火は臨場感抜群。多数の夜店も楽しみ。特設ステージは多彩なプログラムです。



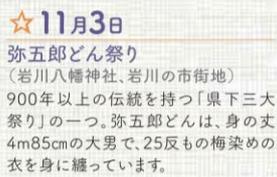
☆8月の第1日曜日

**たからべ清流まつり**  
(大川原峡キャンプ場)  
ヤマメのつかみ取り、ヤマメの炭火焼き、昔の遊び体験で、楽しい夏休みの思い出作り。



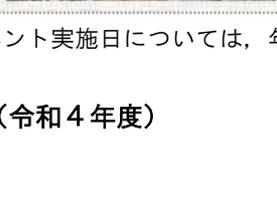
☆10月15日に近い日曜日

**皇子神事**(投谷八幡宮)  
[無形民俗文化財 平成23年5月19日指定]  
面や鏡を付けた王子銚の御神体に色布を被せ、御旅所に浜殿(はまど)下りをする厳かな神事。ガネ・コンニャクを奉納した後、振る舞いもあります。



☆11月3日

**弥五郎どん祭り**  
(岩川八幡神社、岩川の市街地)  
900年以上の伝統を持つ「県下三大祭り」の一つ。弥五郎どんは、身の丈4m85cmの大男で、25反もの梅染めの衣を身に纏っています。



☆11月第2土・日曜日

**そお市民祭**(末吉栄楽公園)  
有名歌手のステージは大人気。ほか郷土芸能など多数。特産販売も大盛況。



☆11月23日

**流鏝馬**(住吉神社)  
参道を鳥居から神社へ向かって約300メートルを馬を馳せ、勢よく走る馬上から途中3カ所の的を射る姿は勇壮で一見の価値があります。



☆11月下旬

**悠久の森 ウォーキング大会**  
(悠久の森、大川原峡キャンプ場)  
往復7kmのコース上にはもみじの植樹コーナーやお茶コーナー、コーヒーコーナーなどをご用意。ウォーキングを終えてキャンプ場に戻ると、抽選会や特産品の販売、森のコンサートが待っています。



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。

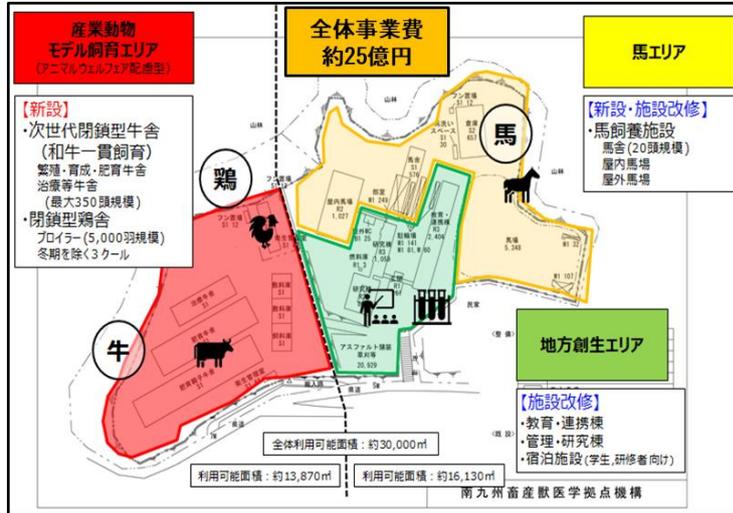
図 曾於市のイベント(令和4年度)

資料：曾於市資料

## 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）



### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間所有の空き店舗活用</li> <li>・道路等のハード整備（まちなみ景観）</li> <li>・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</li> </ul>
次世代型農場へ研修等の受け入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・和牛一貫飼育環境下での研修</li> <li>・給与を得ながらの経営ノウハウの取得・自立</li> <li>・JGAP研修用農場としての活用</li> </ul>
体験型修学旅行誘致 （市内外の児童・生徒）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・和牛一貫飼育ならではの飼育過程を学ぶ事業</li> <li>・子牛への哺乳体験</li> <li>・乗馬体験</li> </ul>
空きスペースの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタルラボの導入</li> <li>・コワーキングスペースの設置</li> <li>・チャレンジショップスペースの整備</li> </ul>
講義室等空き時間の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・畜産農家等向けの研修会の実施</li> <li>・畜産関係職員等向け家畜防疫講習会</li> <li>・市民講座を地域の方へ提供</li> </ul>
拠点農場産牛・鶏のブランド化事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点農場で産出された牛・鶏のブランド化</li> <li>・拠点農場産牛・鶏を使用した飲食店事業、販売事業</li> </ul>



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、曾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。

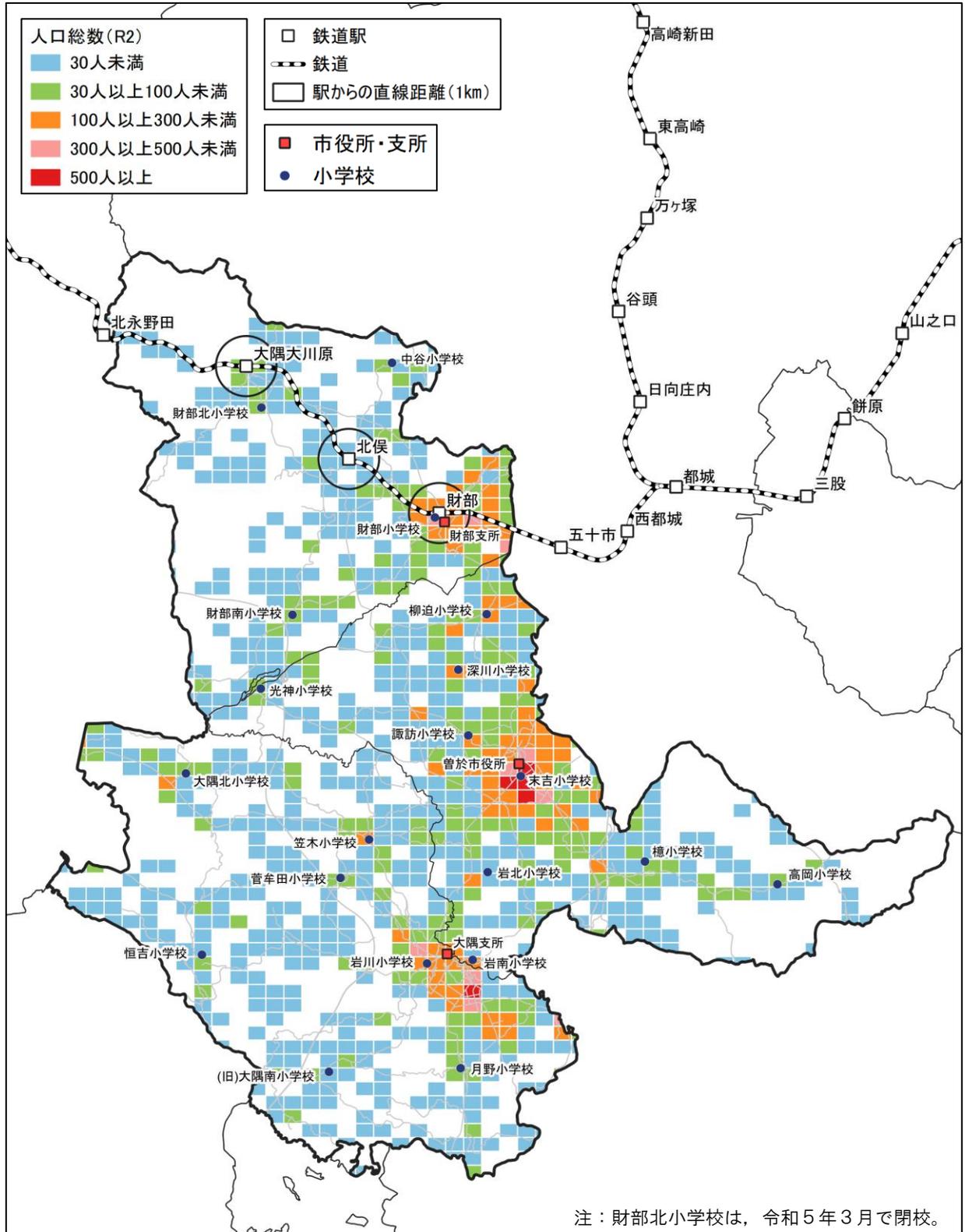


図 JRの運行状況と人口分布

資料：国勢調査（R2年）



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D I	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	吉ヶ谷公民館	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。

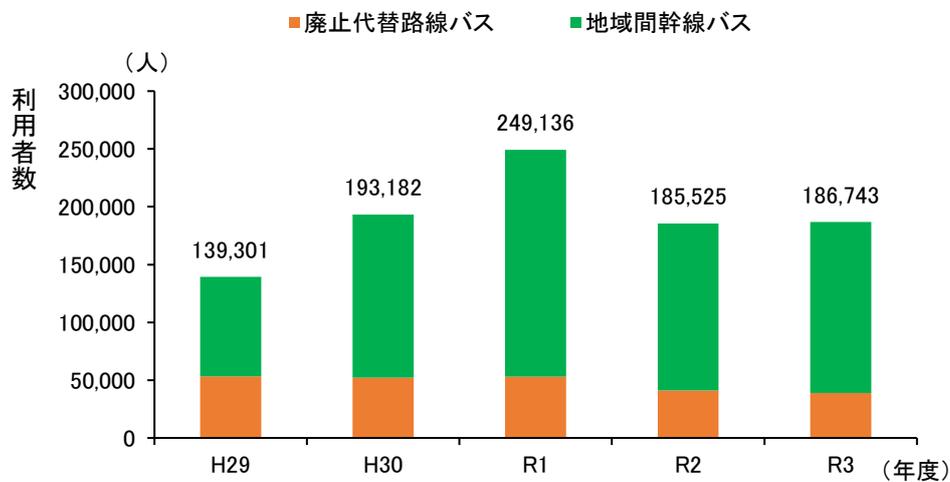


図 路線バス利用者数の推移

表 路線バス利用者数

		(人/年)				
		H29	H30	R1	R2	R3
廃止代替路線バス	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	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: 曾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。

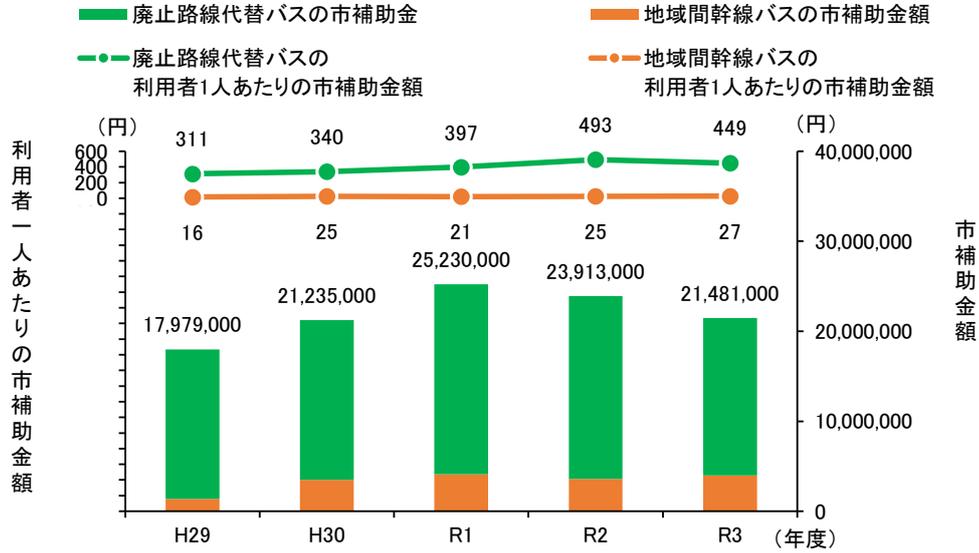


図 市補助金額の推移

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：曾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
曾於高校～財部駅	●	●	●	●	●	×	×	5	5
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
葦原線	葦原～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： 新田山～仮屋～鉄道記念館前	●	×	×	×	●	×	●	5	4
	第1便： 平沢津～仮屋～鉄道記念館前	×	×	●	×	×	×	×		
	第2便： 石之脇～野田～鉄道記念館前	●	×	●	×	●	×	×		
	第2便： 屋敷寺～野田～鉄道記念館前	×	●	×	●	×	●	×		
	第3便： 新田山～仮屋～鉄道記念館前	●	×	●	×	●	×	●		
	第4便： 新田山～仮屋～鉄道記念館前	●	●	●	●	●	●	●		
	第5便： 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）

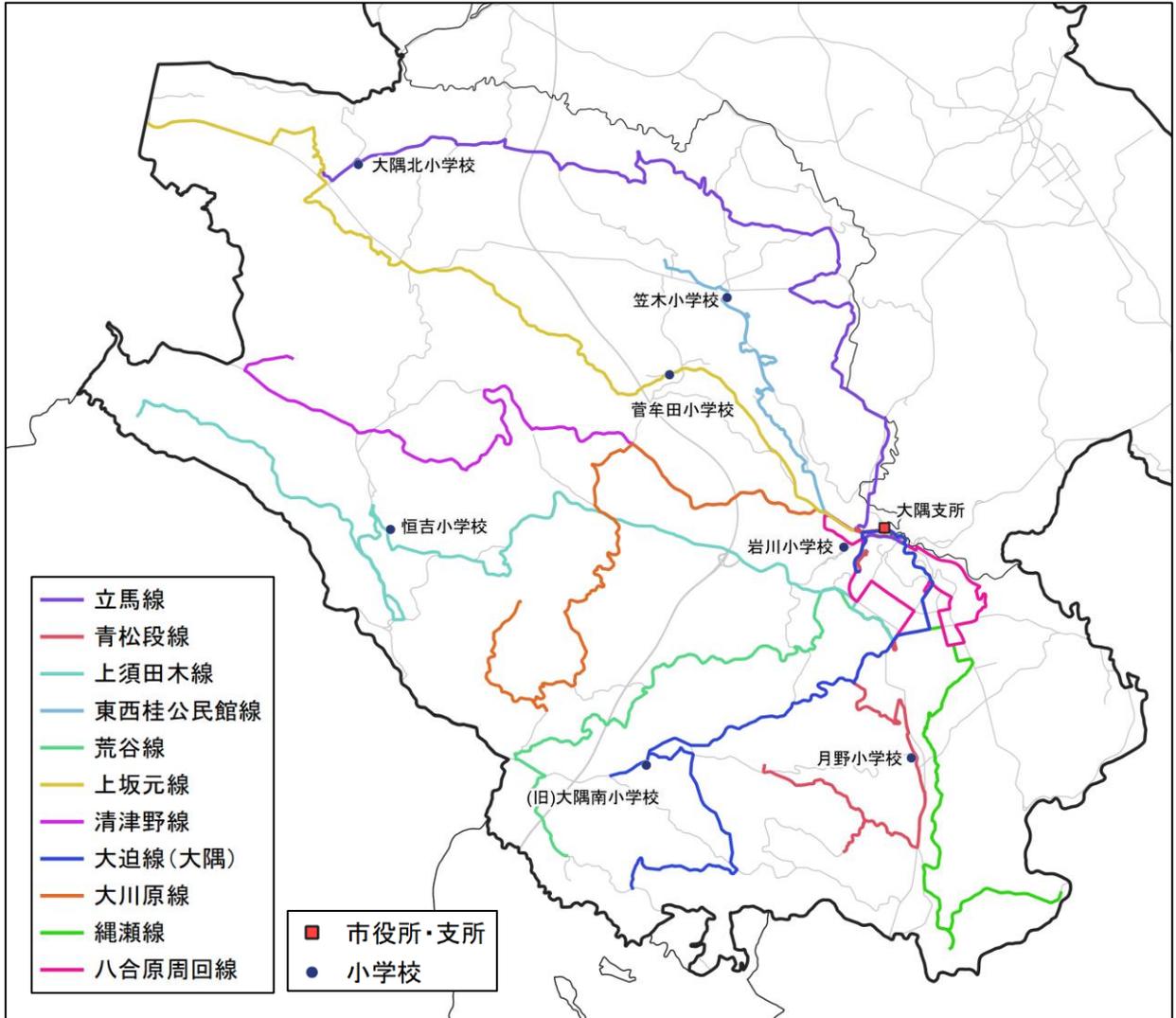


図 思いやりタクシーの運行状況（大隅地域）

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 ～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	×	×	×	●	×	●	×	2	2
	※入角経由	×	●	×	×	×	×	×	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 ～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。

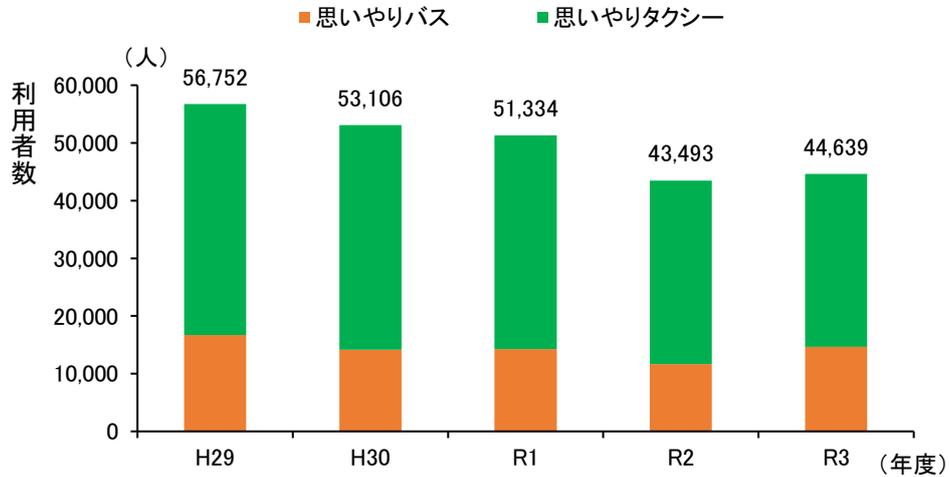


図 思いやりバス・思いやりタクシー利用者数の推移

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

## (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。

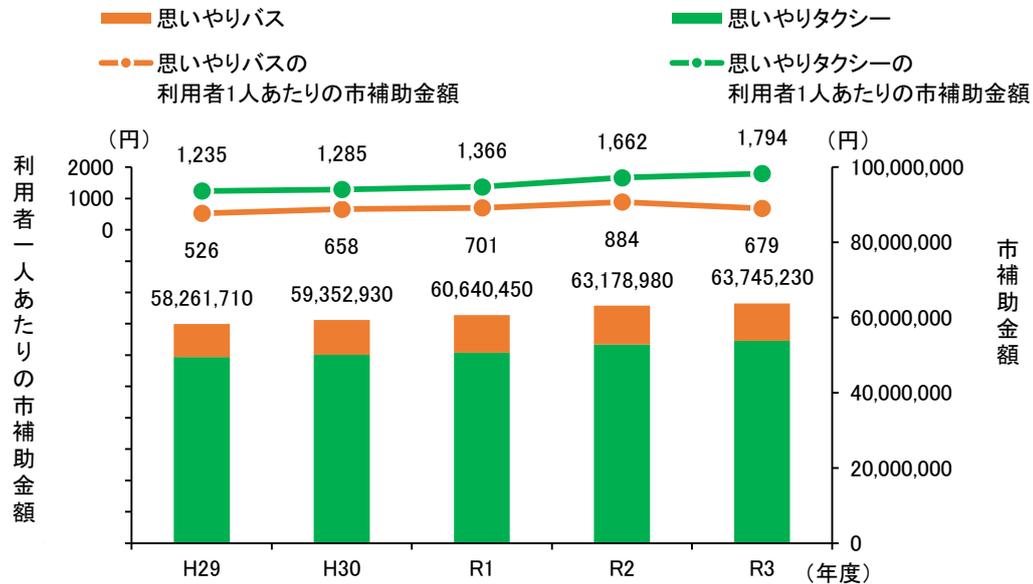


図 市補助金額の推移

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：曾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曾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。
- 曾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 曾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) 曾於交通圏：曾於市，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）

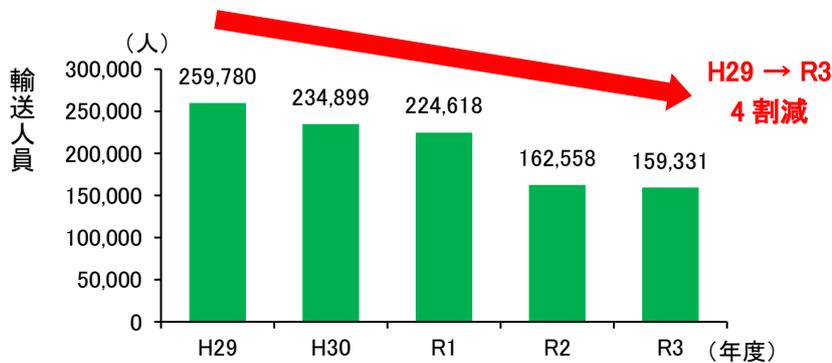


図 タクシー輸送人員の推移

## 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～曾於高校
2		南之郷コース	高岡口～曾於高校
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～曾於高校
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		藁原・新穂コース	藁原公民館～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

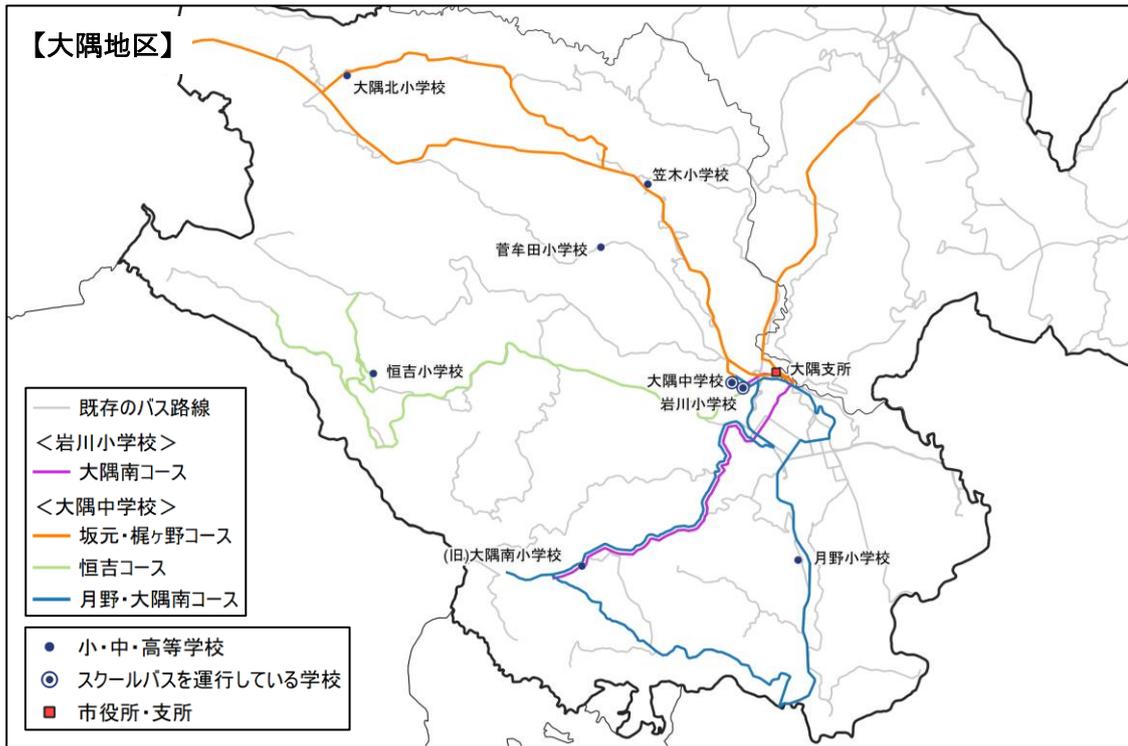


図 スクールバスの運行状況

(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、往來が大変な地区（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。

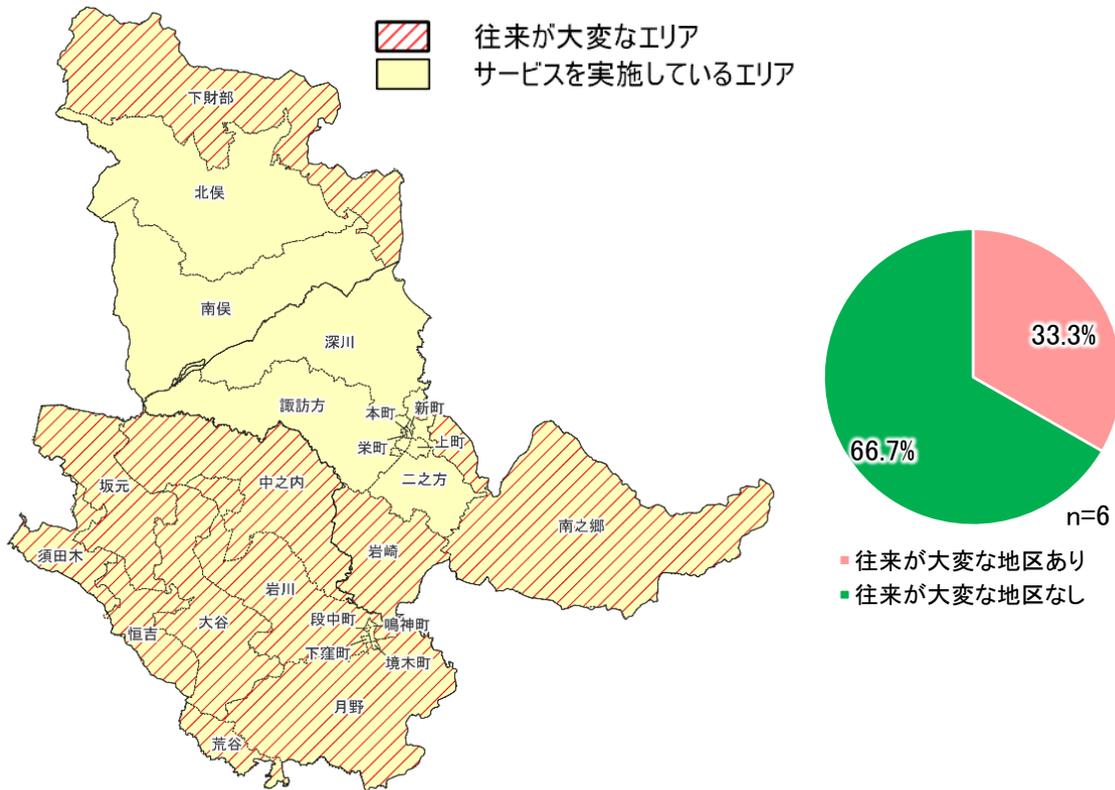


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

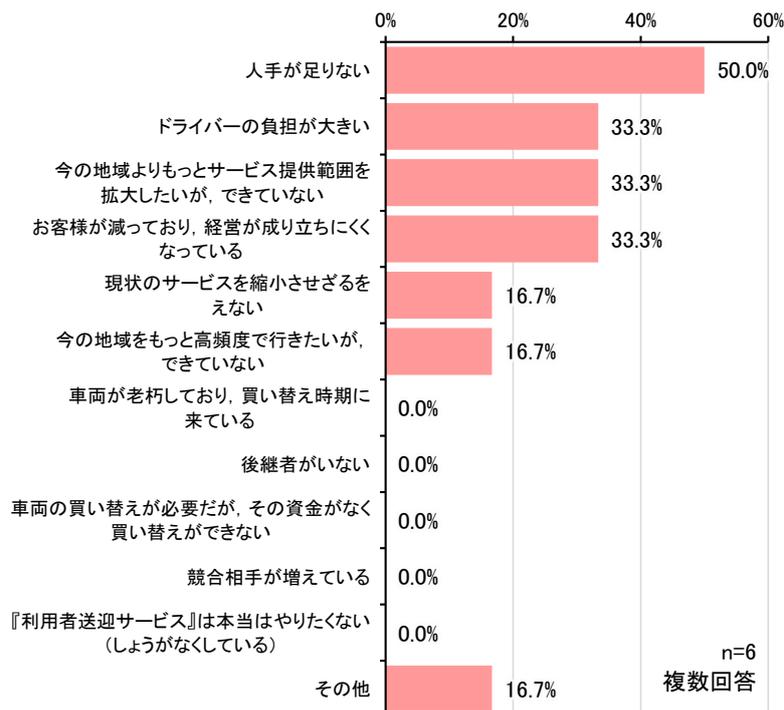


図 利用者送迎サービス実施上の問題指摘

(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「人手が不足」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。

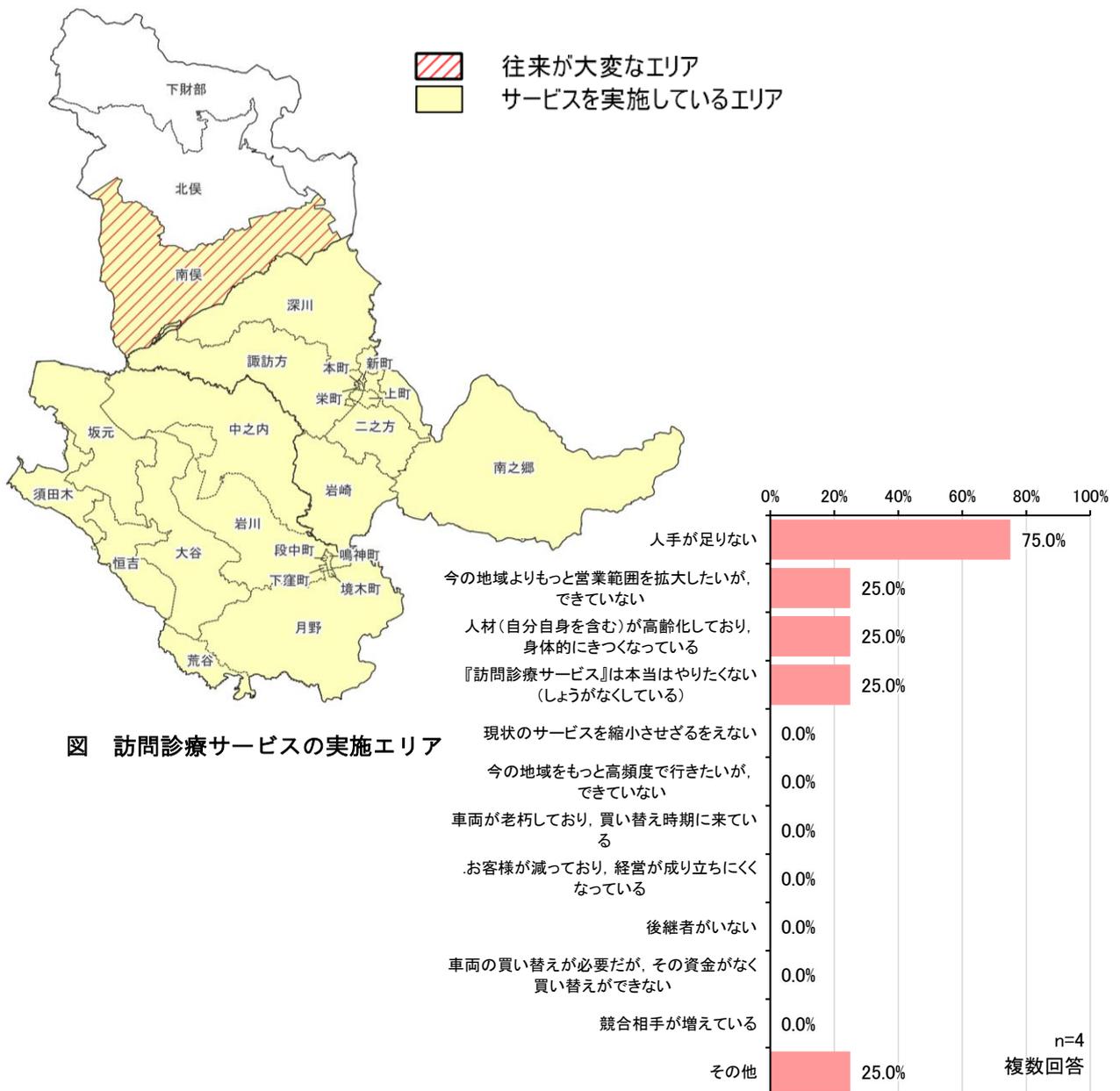


図 訪問診療サービス実施上の問題指摘