

令和6年度 第3回東串良町地域公共交通活性化協議会

日時：令和7年2月4日（火）13：30～

場所：東串良町役場防災庁舎2階対策本部室

会 次 第

1 開会

2 会長挨拶

3 協議

（1）前回協議会のふりかえり【資料1】

（2）東串良町地域公共交通計画（素案）について【資料2】

（3）その他【資料3】

4 その他

5 閉会

●配布資料一覧

【資料 1 】	令和6年度 第2回東串良町地域公共活性化協議会 会議録
【資料 2 】	東串良町地域公共交通計画（素案）
【資料 3 】	パブリックコメント（町民意見公募）について

東串良町地域公共交通活性化協議会 名簿

No.	氏 名	東串良町地域公共交通活性化協議会設置要綱第3条より	団 体 名 等	備 考
1	大園 保広	東串良町長及びその指名する者	東串良町 副町長	会長
2	宮脇 利廣	一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（タクシー業者）	K・T交通有限会社 代表取締役	副会長
3	野口 幸司郎	町民又は利用者を代表する者	町民代表	監事
4	内門 三男	〃	町民代表	監事
5	石田 洋介	一般乗合旅客自動車運送事業者（バス事業者）	鹿児島交通株式会社 乗合営業部課長	
6	鳩野 浩一郎	公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者	公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事	
7	山口 俊則	一般社団法人鹿児島県タクシー協会長又はその指名する者	一般社団法人鹿児島県タクシー協会 専務理事	
8	榊 登志幸	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	
9	谷口 誠一	〃	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	
10	岡 良二	一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表又はその指名する者	私鉄鹿児島交通労働組合 執行委員長	
11	川寄 茂巳	道路管理者又はその指名する者	大隅地域振興局建設総務課 課長	
12	藤崎 英一郎	鹿児島県肝付警察署長又はその指名する者	肝付警察署 交通課長	
13	末永 陽一	鹿児島県知事又はその指名する者	鹿児島県総合政策部交通政策課 主幹兼陸上交通係長	
	－	学識経験を有する者その他交通協議会議の運営上必要と認める者	－	
	－	東串良町内において自家有償旅客運送を実施している特定非営利活動法人等の運送団体	－	
	－	オブザーバー	－	

事務局	中島 孝一		企画課	課長
事務局	畠中 輝久		企画課	課長補佐
事務局	高野 竜一		企画課	係長

令和6年度 第2回東串良町地域公共活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和6年12月19日（木）13時30分～

2. 会 場 東串良町役場 防災庁舎2階 対策本部室

3. 出席委員

会 長 大園 保広（東串良町 副町長）
副会長 宮脇 利廣（K・T交通有限会社 代表取締役）
委 員 野口 幸司郎（公募町民）
委 員 内門 三男（公募町民）
委 員 石田 洋介（鹿児島交通株式会社 乗合営業部課長）
委 員 鳩野 浩一郎（公益社団法人鹿児島県バス協会 専務理事）
委 員 榊 登志幸（国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）
委 員 谷口 誠一（国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官）
委 員 藤崎 英一郎（肝付警察署 交通課長）

以上9名

事務局3名

4. 会次第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 地域公共交通計画策定業務委託業者 紹介
- 4 協議
 - (1) 前回協議会のふりかえり 【資料1】
 - (2) 委員の変更および協議会役員の変更について 【資料2】
 - (3) 東串良町の現状・問題点と課題 【資料3】
 - (4) 東串良町地域公共交通計画 計画体系（案）について 【資料4】
 - (5) その他 【参考資料6】
- 5 その他
- 6 閉会

5. 会議経過

●事務局による説明

- 4 協議
- (1) 前回協議会のふりかえり
 - (2) 委員の変更および協議会役員の変更について

●委託業者による説明

- (3) 東串良町の現状・問題点と課題

●質疑等

【委員】

教えてください。まず資料の4ページ目の上の部分になりますが、バス停から400m圏域を公共交通利用圏域としてカバー率を示されていますが、400m圏域とされた根拠を教えてください。それから、資料14ページ目に町の財政負担額が増加傾向に

あり、令和5年度は前年度に比較して23.5%増加していると記載してありますが、令和4年度から令和5年度にかけて町民一人あたりの負担額が増加している理由が分かれば教えてください。利用者数が増えているということがあるのかもしれないですが、その分析があれば教えてください。以上です。

【委託業者】

まずご質問いただきました1点目の資料4ページにあります路線バスによるカバー率のバス停から400m圏域の根拠といたしましては、弊社では中山間地域における公共交通計画を策定させていただいているのですが、比較的公共交通が不便といわれる地域の自治体でも400m圏域で整理させていただくことが多く、今回も同じように整理させていただいた結果が図表5の内容になっております。こちらに関してはもう少し狭い範囲で分析をした方がよいといったようなご意見がありましたら、頂戴できればと思っております。

2点目ご質問いただきました、資料14ページの財政負担額の増加に関しましては、ご指摘のとおり、おそらくバスの利用者数が増加したことに加えて、人口の自然減等が影響しているのではないかと考えております。

【委員】

わかりました。最初の400mの設定については具体的な定義があるものではないと思いますので、例えばここを広げれば広げるだけカバー率は広がっていくだろうし、逆に300mにすればカバー率は低くなると思いますので、今後の町の公共交通を考えていく中で、どこまでカバーしていくかという考え方につながっていくと思います。必ずしも何百mでないといけないということはないと思いますが、ここは丁寧に町としての考え方を整理していただいた上で設定していただいた方がよいと思います。以上です。

【委託業者】

300mか400mが多く使われる指標ではあります。都市部や高低差の厳しいエリアでは300mというのが多く使われますが、東串良町の場合であれば比較的フラットな移動でバス停まで行けるということで、400mで判断してよいのではと個人的には思います。また事務局の中で議論して決めていきたいと思います。

【委員】

数点ご質問があります。まず16ページですが、待合環境の整備ということで東串良町にある3つの停留所の写真と、鹿屋市にあるリナシティかのやを比較されていますが、これはリナシティかのやを目指すという趣旨で掲載をされているのでしょうか。まずこの点を教えていただけないでしょうか。

【事務局】

この点につきましては、東串良町のバス停の待合環境がどうしても古い状況にあるというところで、鹿屋市の場合は複合施設もからめた形の状況ですので、いきなりステップアップしたような比較となっていますが、本町でも複合施設の建設予定がございます。こういった複合施設には待合所の設置もあわせて検討しているところですので、そういったことも含めて掲載させていただいたところです。

【委員】

わかりました。質問なのですが、先ほど回答にあった複合施設はどのあたりに整備されるご予定なのでしょうか。

【事務局】

図面の方をお示しします。スクリーンの図面でお示しすると、国道沿いのこのあたりに建設予定であります。国道沿いに物産館があり、その物産館とダイレックス東串良店の間の道を通った先の 20,000 平米ほどの敷地の中に、3,000 平米の施設の建設を想定しているところです。

【委員】

その整備に併せて、狭い道をバスが入れるようなルートにしていくのでしょうか。

【事務局】

現状としては、道路が 4m から 4.5m と狭くなっています。開発の許可を得る上で施設周辺の道路幅は 6m 以上ないといけないというところから、拡張を予定しています。また、国道から接続する道路は非常に重要な部分になっていきます。全て町有地ではなく、地権者も関わる場所ですが、できれば歩道も含め 10m 以上の道路を設けられるよう検討しているところです。

【委員】

その複合施設の中にバス停と待合所を整備されるご予定ということによろしいですか。

【事務局】

詳細はまだ検討段階ではございますが、国道やバス停からもそう遠くない場所にございます。面積も 2 万平米あり駐車場も広くとれますので、町の主要な施設という意味でも、待合ができる環境づくりができたらと思っています。

【委員】

これは何年くらいに整備されるご予定ですか。計画はどういう状況でしょうか。

【事務局】

基本構想、基本計画が今年度中に終わる予定です。令和 7 年度が基本設計、令和 8 年度が実施設計、令和 9、10 年で工事という形で、順調にいけば令和 11 年度中のオープンとなります。

【委員】

わかりました。ありがとうございます。

【会長】

本資料の内容は計画書にも盛り込んでいくことになりますが、他にご意見がなければ、本町の現状整理、抱えている問題点、取り組んでいくべき課題について、先ほどご指摘いただいた点を修正し、このような内容でよろしいでしょうか。

異議がないようですので、この通り決定させていただきたいと思います。

●委託業者による説明

(4) 東串良町地域公共交通計画 計画体系（案）について

●質疑等

【委員】

資料右側に基本方針が3つありますが、2つ目の「さまざまな主体との共創による交通まちづくり」、これは左側の取り組むべき課題のどの部分を反映させた方針となるものか教えてください。

【委託業者】

こちらは現状・問題点の6番である「目的地となる施設との連携が必要」というところからもってまいりました。東串良町物産館ルピノンの里は、現在福祉バスが乗り入れる施設の一つとなっていますが、こちらの施設にヒアリング調査に伺った際に公共交通に関して様々なアドバイスやアイデア等をいただいております。こうしたすでに前向きな姿勢がみられる施設をはじめとする施設との連携・共創をしながら町づくりを構築していきたいという考えのもと、現状・問題点の6番から、基本方針の2番目に整理しております。

【委員】

現状・問題点の6番には書いてありますが、取り組むべき課題にはどのように含まれるのでしょうか。

【委託業者】

課題としては、2番目の幹線交通の利便性向上というところですね。施設の機能を活用して待合環境の整備を行う考えです。デマンド交通では通常の定時定路線の乗り物と違って待ち時間が少し長くなってしまうこともあるので、目的地との連携も必要となってきます。利用促進の部分に関して、公共交通利用者への優遇サービスができないかということも拠点施設等と一緒に作っていくということで、計画の中ではそういった形で展開していこうと考えています。

【委員】

1点お願いですが、協議会資料では左上に現状・問題点、下に取り組むべき課題、右側に基本理念と基本方針がありますが、公共交通計画本体を最終的に作成されるときには、どこの箇所と関連してくるのかを明示していただく形をお願いできますでしょうか。例えば線を引くというような形にしていいただければいいと思います。資料は十分体系的に整っているの、どこに繋がるのかが見える化していただいた方が皆さん分かりやすいと思います。計画書を見た際に、この課題に対してはこのように取り組んでいくんだということを示すことができると思いますのでお願いできればと思います。

【委託業者】

承知いたしました。

【会長】

他にご意見がなければ、本町地域交通計画の記載事項やまとめ方について、このような内容でよろしいでしょうか。

異議がないようですので、このようにまとめさせていただくということで決定いたしました。

●委託業者による説明

(5) その他

●質疑等

【会長】

デマンド交通の場合、予約は1人でもよろしいのですか。先ほど東串良町にはデマンド交通が一番適合するというお話がありました。しかしながら、予約制ですよね。例えば、1人しか予約者がいなかったときに、それでも運行できるのでしょうか。

【委託業者】

1人でも運行いたします。サービス設計については、既存の一般乗用タクシーの邪魔をなるべくしないことが重要だと思います。位置づけとして、路線バスというのは待てばやって来て遠くに行くことができる交通、一般乗用タクシーというのは少しお金はかかるけれども行きたいときに行きたい場所に行けるというもの。デマンド交通をあまり便利にし過ぎると、その体系を壊してしまう。すべての公共交通が持続可能な交通環境を作っていくという観点で、それぞれの役割分担に応じた交通として議論し、検討する必要があると思います。1つ1つ議論しながら作って行くことが大切かなと思います。

【委員】

1点、まとめと表にも記載されている「利用者増加が財政負担額増に直結しない」という表現について、これは正確ではないと思います。乗合率が高ければおっしゃる通りになると思うのですが、乗合率が低ければ財政負担増になると思うのですが、この見解はどうでしょう。

【委託業者】

デマンド交通のコスト構造を見ますと、9割くらいが人件費です。おっしゃられるように利用者が増える一方で乗合率が低ければ当然、運行距離は伸びますが、そこで増加するのは全体コストの1割くらいになってきます。料金設定をどうするかという話にも関わってくるので単純ではないのですが、デフレの公共交通形態を作らない方がよいと思っていて、100円で乗れるような乗り物ではなく一定規模の負担はしていただく乗り物にすることで、利用者が増えれば運賃収入が増えていくという形の料金設定やサービスを作っていけないと思っています。

一方でタクシー助成というのは様々なやり方があって、年間の利用補助券を配るところもあれば、1回数百円や1,000円くらいで乗れて不足分を行政が負担するというような乗り物もあるけれど、利用促進すればするほど行政の持ち出しが増えていくという部分が課題になるところがある。そうではなく、利用促進すればするほど行政支出が改善できるようにしないと、利用促進を本気でやらなくなってくるというのがあちこち見ていて感じているところでございます。そういった意味でこのような書き方をさせていただいています。

【委員】

趣旨としては同意させていただくのですが、先ほど会長からもお話があった通り、デマンド交通を導入している地域では1人の予約で運行するというパターンが多くなっています。タクシー事業者さんと町の契約の内容にもよるのですが、1人だけの輸送でずっと運行し続けるという形になれば、メーター差額を支払うということで当然町の負担が大きくなる。利用が増えれば増えるほどそういう形になるので、表現としていかなものかなと思っています。乗合率が高ければ、おっしゃる通り下がっていく可能性は高いと思います。表現の話で大変申し訳ありませんが、誤解を与えかねないので指摘させていただいています。

【委託業者】

どのように乗合率を高めていくのかという点については、即時配車はしないことや、我々は1時間を推奨していますが、1時間で予約を締め切ってしまうことで、なるべく乗り合わせていただくことができると思います。その他、朝の需要が集中する時間帯はオンデマンドではなく時刻表を作ったデマンドにするなどの工夫で乗合率を高めていくことになりますが、表現については誤解を与えないよう修正させていただきます。

【委員】

よろしくお願いします。

【委員】

この資料はあくまで参考資料なので、地域公共交通計画そのものにこれが反映されるわけではないですね。あくまでこれは今後の出口で、具体的にどのようなものを描いて公共交通を作るか、新たに作るかというパターンを皆さんに示していただいたもの、この中で今後検討していく基礎資料という理解でいいですね。

【委託業者】

おっしゃる通りで、詳細に地域公共交通計画に書いてしまうと、予定通り進行しなかった場合計画変更が必要になっていきますので、計画は少々変更があっても修正しなくてよい書き方にしておくのですが、ただ協議会の皆さんには、こういった手段を検討していくのかということは今の段階から一緒に見ていただいて、一緒に作っていく形がよいかと思うので、このような資料をつけさせていただいております。

【委員】

わかりました。今後、地域公共交通計画を作られる中で、国のフィーダー補助の活用にあたっては地域公共交通計画と補助の系統そのものが連動化しておかないといけないというところがあります。今回、もしデマンド交通を導入されるということであれば、その交通そのものが国庫の補助の要件を満たすような体系のものが描かれることになると思いますけども、内容そのものが地域公共交通計画の中に反映されないといけないというところがあります。具体的なものを本体に描くか、別紙に分けるか、交通計画そのものの体系の作り方は様々あると思いますが、補助を活用していただいた方が町の財政負担の軽減にも繋がりますので、そこは想定していただいた上で体系的な形のものを作っていただきたいというのがまず一つあります。

それから今回示していただいたメリットとデメリットの比較資料の中で、一番下にデマンド交通がこの町にとっては持続可能な移動手段として最適であるというような

ことを書いていただいておりますが、基本的にデマンド交通はタクシー事業者さんの協力が得られないと導入が難しい。先ほどおっしゃられたように、やはりどこかで棲み分けをしないとタクシー事業者さんの仕事を食ってしまいますから、デマンド交通が一番いいとは限りません。デマンド交通を導入するのであれば、タクシー事業者さんとの関係はどうするのか、きちんと留意していただいた上で交通を作っていないと、デマンド交通が便利だったからタクシー事業者さんの仕事が全部なくなりましたということが起こりかねないことには非常に注意をしないといけないと思います。

タクシー事業者さんとしてはいかがでしょうか。デマンド交通の導入を想定した地域公共交通計画を描いていらっしゃるんですけども、可能でしたらタクシー事業者さんのご意見をいただけたらと思います。

【委員】

今言われたように、デマンド交通が導入されて、タクシーの需要が減少する状態になると、私たちは経営が難しくなります。他市町村でチョイソコなど、様々なものを私は経験してきているのですが、導入当初から経営が変わり、もうタクシー運転手はいらないという状態まで需要が減少する場面もありました。また、利用者が運行形態に慣れると苦情も増えました。AI が配車しますが、追いつけません。2、3分おきに予約が入ってくるのですから。とてもじゃないです。あの運行形態となれば、運転手がかわいそうです。

デマンドを導入しても、タクシーの仕事がなくならないように、タクシーの首を絞めないようにという構想を持ってやっていただければ私はいいいのではないかと思います。

【委員】

ありがとうございます。今おっしゃられたように、タクシー事業者さんも仕事がなくなってしまうとタクシー事業が立ち行かないというようなことも各地にはあったりしますので、例えば乗降する場所を限定する、例えば出発する時間を決めて乗り合わせを促すなどの線引きが必要になります。完全に自宅から目的地まで運行するというほぼタクシーと同じ形態も、やろうと思えばできますけども、それをすることが果たして望ましいのかということは、タクシー事業者さんとともに考えていかないといけない。そこに留意していただきたいと思います。以上です。

【会長】

他にご意見ないでしょうか。

ないようですので、本日予定していた協議について全て終了しました。皆様、ご協力ありがとうございました。

●事務局による説明

5 その他

【事務局】

今後のスケジュールについてお伝えします。まず、本日の協議の内容やご意見等を踏まえまして、業者と連携して地域公共交通計画の素案を作成していきたいと思っています。来月になると思いますが、3回目の協議会の開催も想定しております。その際には公共交通計画の素案を提示して、皆様からご意見をいただき、2月中にはパブリックコメント、町民の意見募集という流れで実施することになっております。また、パブリックコメントの内容を踏まえて、2月末から3月上旬あたりで、計画書の最終案を主な議題とする4回目の協議会を開催する予定です。第4回協議会でも様々なご意見をいただくとお思います。最終版は共有させていただきますが、スケジュールの都合上修正については事務局に一任いただければと考えているところです。事務局からは以上となりますが、皆様からは何かございますか。

【委員】

日頃からバスの運行に関してご配慮いただきありがとうございます。ヒアリング調査結果の中で、1日の要員数の不足人数は約7名と記載がありましたので、簡単ではございますが鹿屋営業所の現状をお話しさせていただきたいと思っています。

現在、鹿屋営業所は、都城市から含めて全部で56個の一日の仕業数、ダイヤ数。簡単に言えば56人1日に必要な状況になっております。今鹿屋営業所に在籍している人数は64名ですが、うち2人が休職しているところで、不足数は先ほど申し上げた通りになっております。さらに、12月中には2名が退職予定で、かなり厳しい状況になっております。このことから、今後、さらにダイヤ改正等を検討していかないといけません。東串良町さんに関しましては路線の中間を通るバス停となっておりますので、基本的には本線が残っている限り心配ない部分はあるのですが、減便になったときに特に始発地の志布志市さんや、中心になっている鹿屋市さんに関しては話を詰めていかないといけない部分もございます。路線バスの利用者の多くを高校生が占めていると思いますので、話し合いのために、この時間帯は高校生の利用が多い、この時間帯は利用が少ないので減便対象にしても良いというのを東串良町さんだけでも独自に意見としてまとめていただければ、こちらの方もまたダイヤ編成をするときに参考にさせていただきたいと思っていますので、ご協力いただければと思っています。減便となり地域の皆様には非常に申し訳ないのですが、乗務員が少ない中、ご理解とご協力をいただければと思っています。以上です。

【事務局】

ありがとうございました。他に何かございますか。

【委員】

少しお時間をいただきまして、最近、国土交通省での財政的な動きがありましたのでご紹介をさせていただきたいと思っています。皆様お手元に資料があると思いますが、令和6年度の補正予算の方が一昨日成立しました。今後、その補正予算の内容をもとに新たな支援メニューの要綱が示される予定となっております。まだ具体的なものは出ていませんのでこの資料しかないのですが、ぜひ活用できるものは活用してもらいたいというところもありますので、少しご紹介させていただきます。

表紙をめくっていただいた2ページ目が、本年度の補正予算の全体の資料となります。

す。今般夏場から国土交通省の方では、交通空白の課題解決に向けて対策本部を立ち上げて課題解決に全力で取り組んでいるという動き方を行っております。その中で、特に真ん中にあるように、『『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト』といった題目で、交通空白の課題を早期に解消するために、課題がある自治体の方に全面的にご支援をする、総合的に後押しをするという名目で支援メニューができております。今年度もありましたが共創 MaaS の実証プロジェクトといった補助メニューであるとか、そういったものは引き続き行われると聞いております。あとは右側の方にもありますが、観光庁の予算ですが、訪日外国人等観光の方々の交通手段確保に向けた二次交通の整備を目的とした支援メニューも今回新たに作られるということになっております。資料の下の方に緑で描かれているところがありますが、こちらが、これまで行われている地域のフィーダー交通の運行費に関する支援メニューとなります。こちらもちろん引き続き支援が行われる予定となっております。

次の3ページ目を見ていただくと、今回の補正予算の目玉の支援メニューですが、柱としては2本あります。1番目が赤いところの『『交通空白』解消緊急対策事業』ということで、自治体さんの方で交通空白の課題を抱えていらっしゃる内容に対して、例えば公共ライドシェアや日本版ライドシェア、AI デマンドや乗合タクシーといったことに新たにに取り組むことを検討される場合には、検討の過程から実際の運行に至るまで支援を行うということを1つ目玉として挙げております。ただ、要件として既存のサービスではなく、新しく始められる内容、それから地域公共交通計画に位置付ける、または位置付ける見込みの内容で、基本的には実証運行を想定した内容で運行の経費までご支援するといった内容となっております。補助率が真ん中に書いてありますが、500万円までが定額になっておりまして、500万円を超える部分については2/3が支援の対象となります。かなり手厚い支援メニューとなっておりますので、今後東串良町様の方でも交通計画を今年度作られて、来年度もちろんフィーダー補助の活用を想定いただくのですが、それより前に、例えば実証という名目で運行をしようとする場合には、こういった支援メニューも活用が可能となると思いますので、ぜひ活用いただく形をご検討いただければと思います。

その下の真ん中に青く書かれているところ、『『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム』パイロットプロジェクトと書いているのですが、交通空白の各自治体で抱えていらっしゃるお困りごとを全国で一斉に解決を目指すという形を目的として、新たなプラットフォームを立ち上げております。先月立ち上がっておりますけども、これは自治体さんの他、お困りごとを解決するツールを持っていらっしゃる民間企業さんたちにも加わっていただいて、その課題解決をマッチングさせると。自治体さんは困っているところがあります、民間の事業者さんは解決する方策を持っていらっしゃる、双方をマッチングさせるような仕組を構築するというようなことを予定しております。詳細は5ページ目のところからになるのですが、11月25日に発足をしまして、下のところに書いてある主な取組のところにあります、課題とソリューションをマッチングさせると。2番目には課題解決に向けたパイロットプロジェクトということで、先行して全国的に有効となるような方策に対しては実証事業を展開してそれを全国に広げるといったようなことを考えております。3番目は情報の共有ですね。こういったことを行うということを目的として、今関係者を募集しています。

8ページを見ていただきたいのですが、国土交通省の方でプレスをしているのですが、お困りごとを抱えていらっしゃる自治体様を募集しております。課題解決を図るためのツールを持っている民間の事業者さんも募集していますので、もしご興味があるようでしたら東串良町様の方でも参画をいただけると、今後の情報を手に入れるときに有効なツールになるのかなと思っております。

話が飛んでしまいましたが3ページ目に戻っていただいて、一番下に「共創モデル実証運行事業」というものが書かれていますが、これも1つ目玉になるのですが、今年度から行われている補助メニューになりまして、今後も引き続き予算化されて募集が行われる見込みとなっております。他分野との連携共創を図るような実証事業に対して支援を行う。これは車両関係も購入できるような支援メニューとなっておりまして、鹿児島県内でも日置市さんがこのメニューを活用してデマンド交通の実証を行っていらっしゃいます。こういったものも募集を今後開始すると。募集はおそらく2月から2月の後半もしくは4月上旬ごろまでの募集が行われるのではなかろうかと聞いておりますが、要綱等が出ればまたご案内させていただきますので不明な点がありましたらお問い合わせいただければと思います。説明は以上となります。

【事務局】

ありがとうございました。他に皆様の方から何かございますか。

なければ以上をもちまして、2回目となります協議会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。

東串良町地域公共交通計画 (素案)

令和 7 年 2 月時点
東串良町

東串良町地域公共交通計画(本編) 目次

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

1. はじめに

1. 計画策定の目的

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

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

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

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

2. 計画の区域

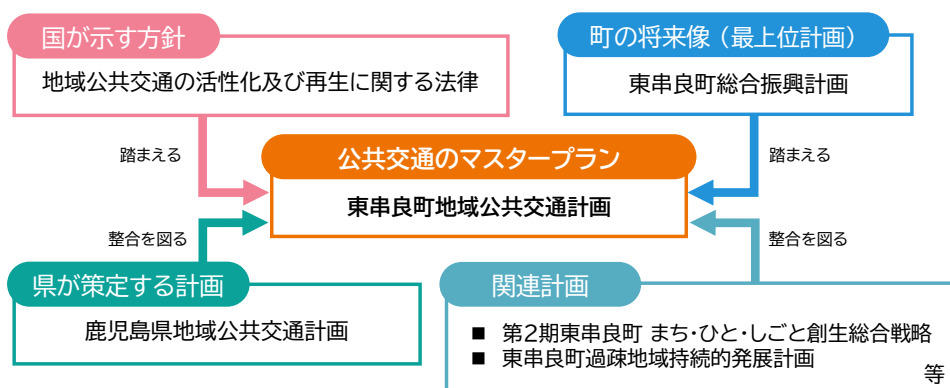
本計画の区域は、東串良町の全域とします。

3. 計画の期間

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

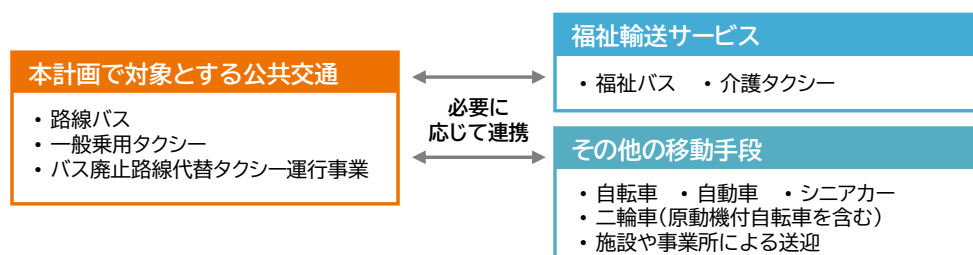
4. 計画の位置づけ

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



5. 計画の対象

本計画では、以下を公共交通と位置づけます。

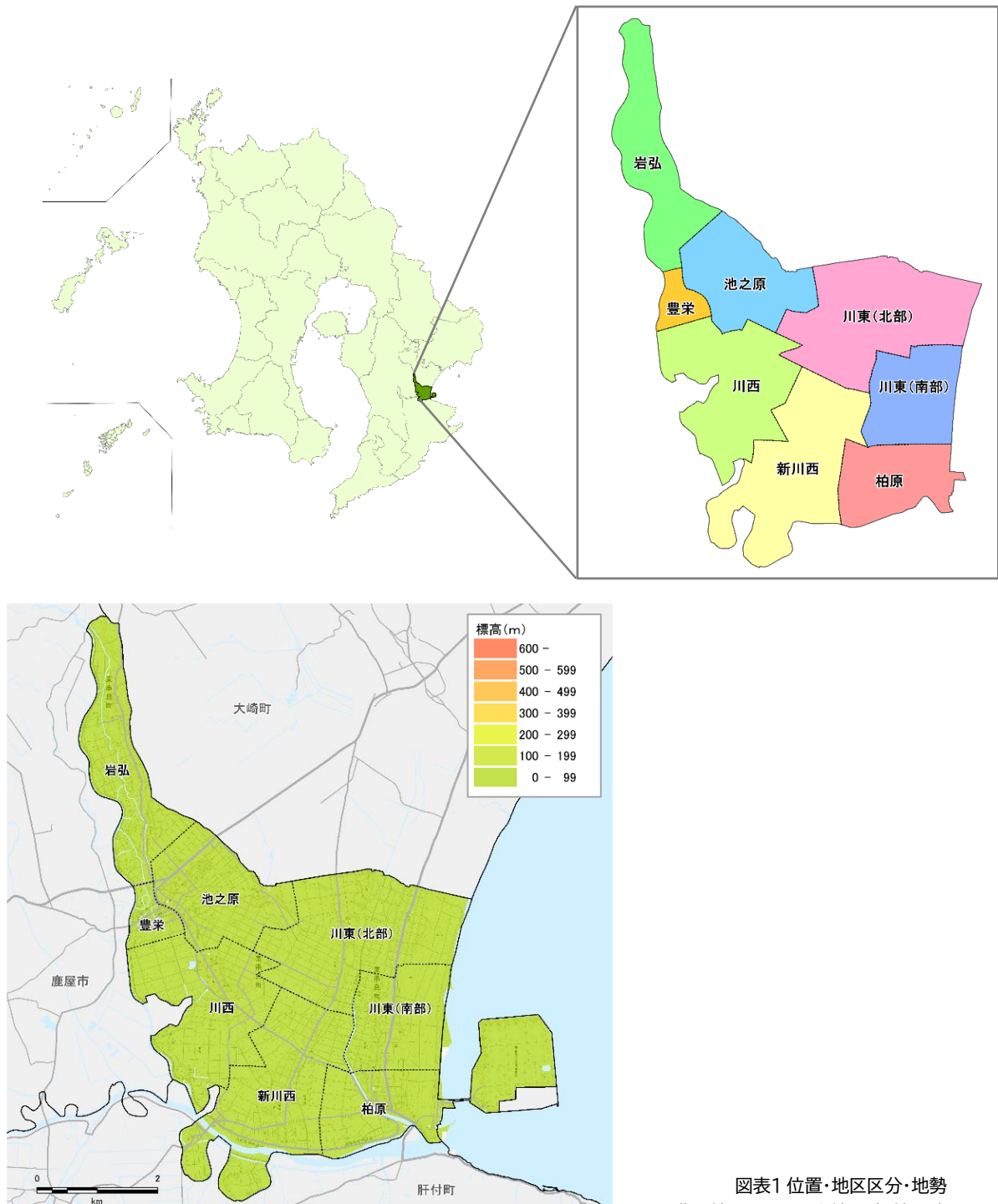


2. 地域概況および公共交通の現況整理

1. 町の概況

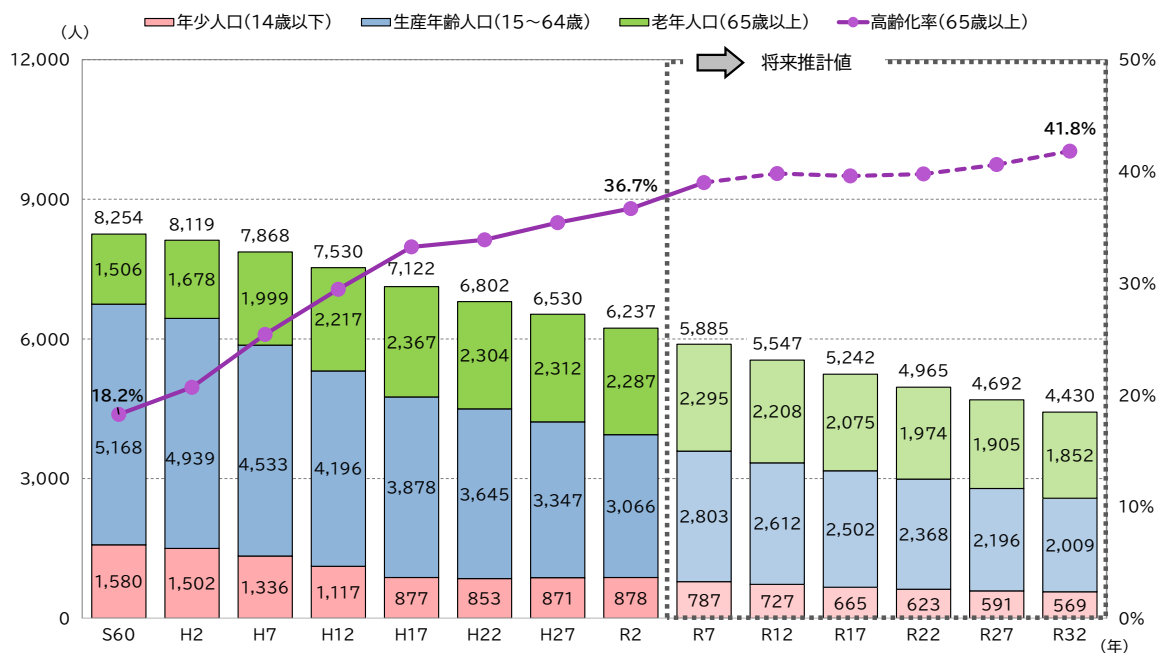
(1) 位置・地勢

- 本町は大隅半島の中央部に位置し、北は大崎町、南は肝付町、西は鹿屋市、東は志布志湾に面しています。
- 鹿児島県本土で最も小さな町で、総面積は 27.85 km²、うち可住地面積は 24.40 km²(総面積の約 88%)、町のほとんどが平坦地となっています。
- 町内は、岩弘、豊栄、池之原、川西、新川西、川東(北部)、川東(南部)、柏原の 8 地区に区分されます。



(2) 人口と高齢化の動向

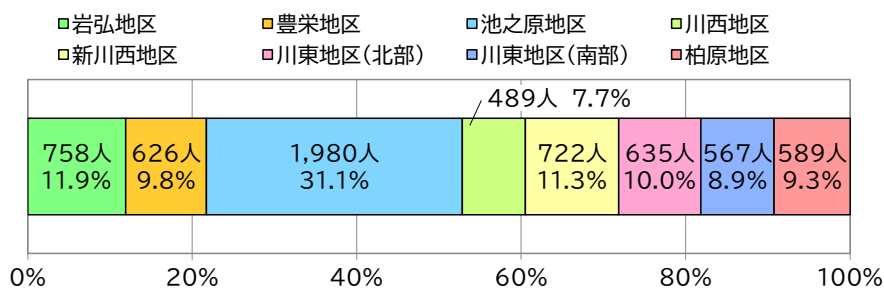
- 総人口は年々減少しており、令和 7 年以降は 6,000 人を下回ると予測されています。また、高齢化率は年々上昇しており、令和 2 年時点で 36.7%となっています。



図表2 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

資料 昭和 60 年～令和 2 年人口：総務省統計局 国勢調査

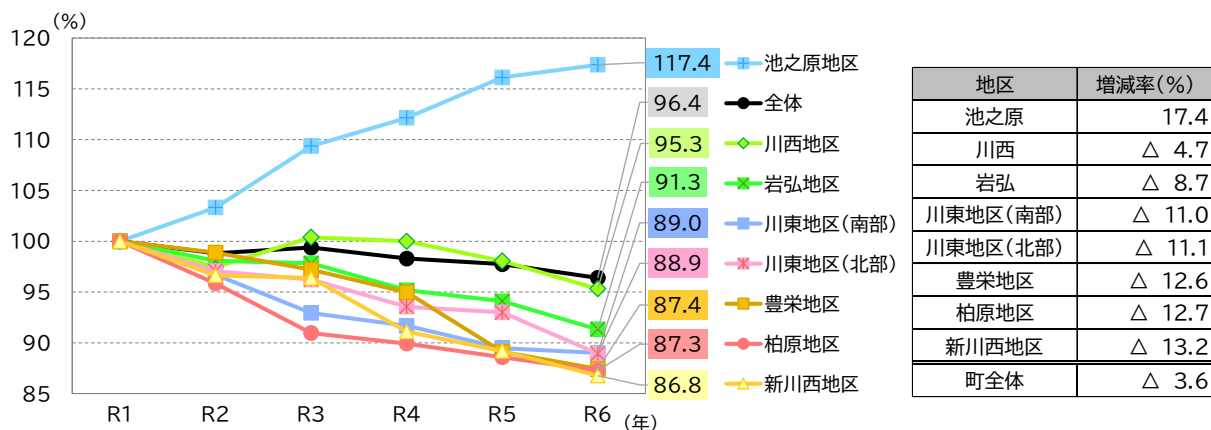
令和 7 年～令和 32 年人口：国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(令和5(2023)年推計)



図表3 地区別の人口構成

資料 東串良町企画課 住民基本台帳(令和 6 年 10 月 1 日時点)

- 令和元年を 100 として人口増減率を見ると、令和 6 年時点の町全体の人口は令和元年から 3.6%減少しています。
- 地区別に見ると、池之原地区は町内で唯一人口が増加しており、17.4%の増加がみられますが、新川西地区では 13.2%減少しており、減少率が 8 地区の中で最も大きくなっています。

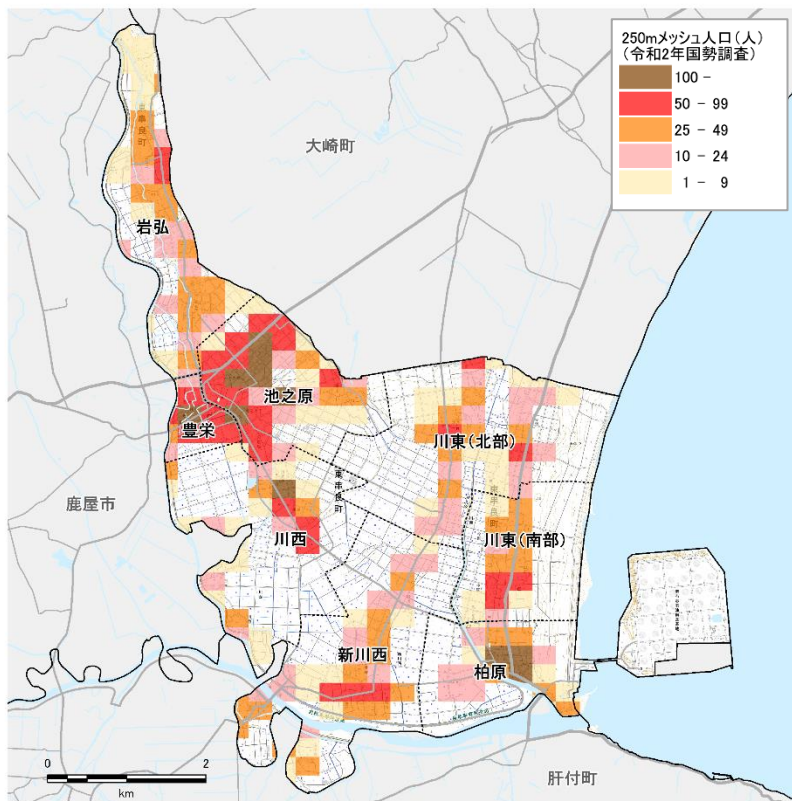


図表4 地区別人口の推移と減少幅、令和元年を基準とした場合の令和 6 年の減少率

資料 東串良町企画課 住民基本台帳(各年 10 月 1 日時点)

(3) 人口分布

- 人口は国道 220 号周辺の豊栄地区、池之原地区に集中していますが、県道 520 号、国道 448 号沿線にも集積がみられます。

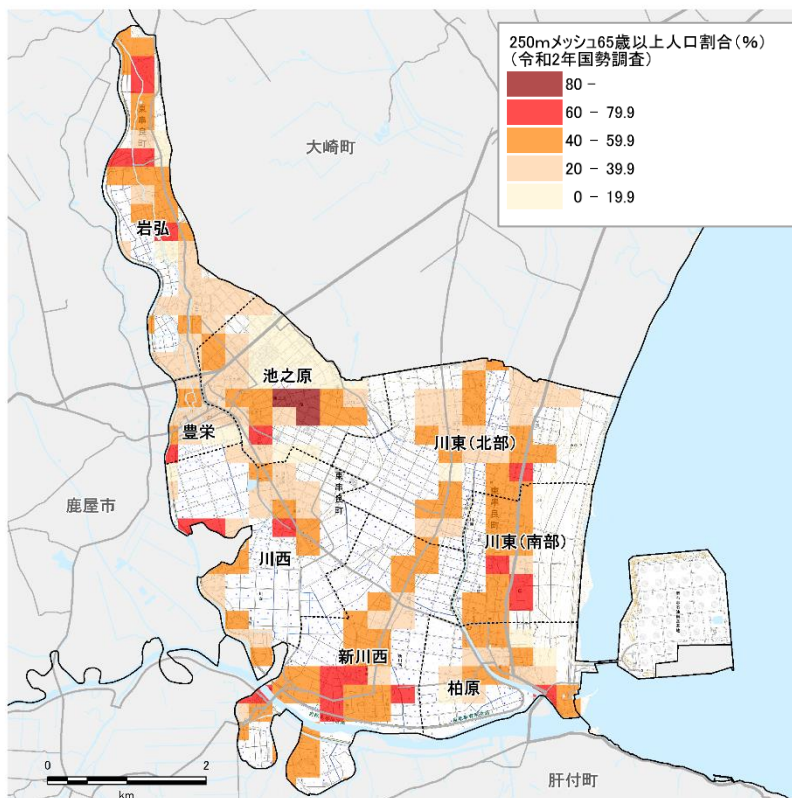


図表5 人口分布

資料：国勢調査(令和 2 年) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

(4) 高齢化の状況

- 高齢化率が 60%を超える地域が点在しています。



図表6 機能集積状況

(令和 6 年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

2. 公共交通の状況

(1) 公共交通網

- 鹿児島交通の路線バスが町の北部を東西に運行していますが、これらは隣接自治体を結ぶ路線となっており、町内に立地するバス停は池之原上、東池ノ原、東串良の3つのみとなっています。
- 柏原地区から東串良バス停までの区間は「バス廃止路線代替タクシー運行事業」が実施されています。



図表7 公共交通網

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

(2) バス廃止路線代替タクシー運行事業

- 東串良町では、路線バスの廃止区間(柏原市街地から豊栄停留所区間)において、代替措置としてタクシー運行事業を実施しています。
- 利用者は、通常片道運賃 2,000 円のところを 200 円で利用することができ、残りの 1,800 円は町が負担しています。

図表8 バス廃止路線代替タクシー運行事業の概要

利用対象者	町内に住所を有する者で次に掲げる者 (1) 概ね 65 歳以上で、自動車の保有がなく、運転免許証を持たない者 (2) 身体障害者障害程度第 1 種に認定された者及びその介護者。ただし、身体障害者等に対する自動車税・自動車所得税の減免等を受けられた世帯の障害者及び介護者は除く。 (3) 町税の過年度分滞納者は除く。 (4) その他町長が必要と認める者
利用料	片道 200 円

資料 東串良町企画課

3. 地域公共交通を取り巻く現状・問題点と取り組むべき課題

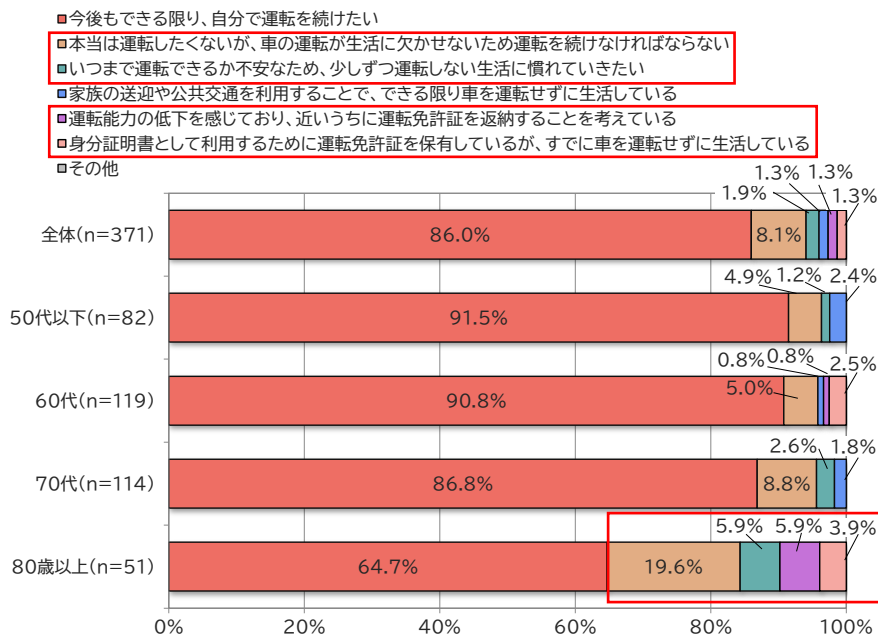
1. 現状・問題点

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

(1) 町内の移動手段が不十分

① 人口減少と高齢化の進展

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

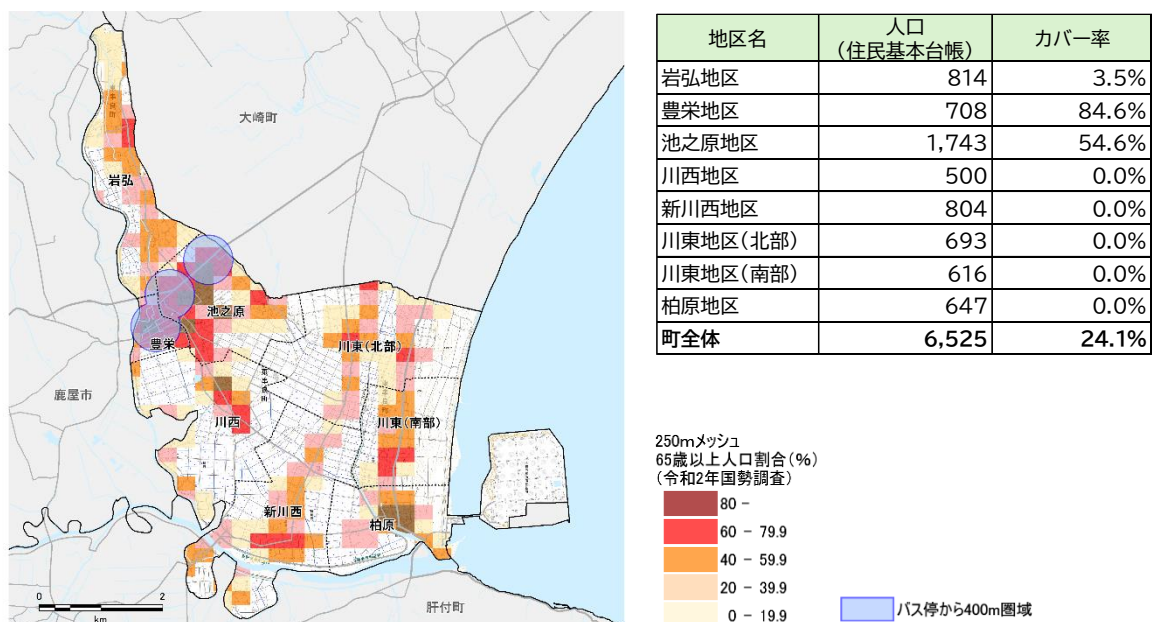


図表9 運転に対する考え(年代別)

資料 住民アンケート調査

② 公共交通サービスの提供範囲が限定的

- 鹿児島交通のバス停から 400m 圏域を「公共交通利用圏域」とした場合、町全体のカバー率は 24.1%と非常に低く、多くの町民にとって利用範囲外に立地しています。



図表10 路線バスによるカバー率

資料 地区別人口:東串良町企画課 住民基本台帳(令和2年)、50mメッシュ人口:国勢調査(令和2年)
カバー率算出には国勢調査の250mメッシュ単位のデータを使用 ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

- 町内のタクシー事業者は「K.T 交通」1 社のみとなっていますが、町域のほぼ全域がタクシー営業所から 5km 圏内に位置しています。(図表 11)
- その他、町では、路線バスの廃止区間(柏原地区から豊栄地区の東串良バス停)において、代替措置としてバス廃止路線代替タクシー運行事業を実施していますが、利用対象者は限定されています。(図表 12)



図表11 タクシー営業所の分布状況(左図)

図表12 バス廃止路線代替タクシー運行事業 運行図(右図)

(令和 6 年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用

(2) 移動ニーズへの対応が不十分

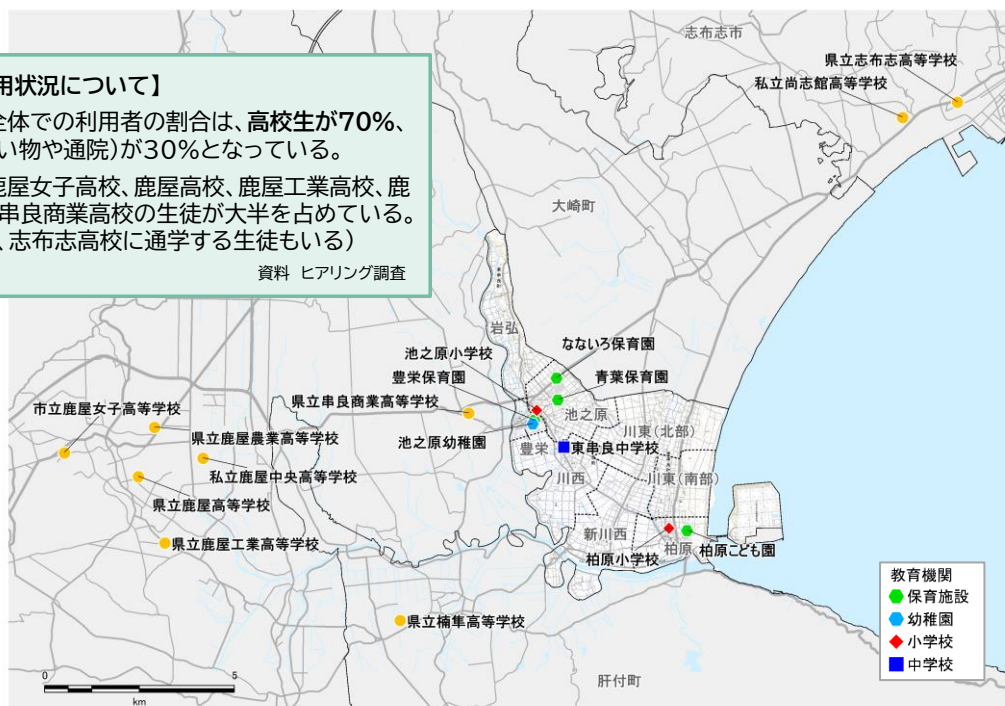
① 通学等の町外移動を担う幹線交通

- 町内には高等学校がないため、周辺自治体の高等学校に通学する必要があります。
- 周辺自治体への広域移動に対応した幹線交通として運行されている路線バスは、利用者の多くを高校生が占めています。

【路線バスの利用状況について】

- 鹿屋営業所全体での利用者の割合は、高校生が70%、一般利用(買い物や通院)が30%となっている。
- 通学利用は鹿屋女子高校、鹿屋高校、鹿屋工業高校、鹿屋農業高校、串良商業高校の生徒が大半を占めている。(逆方向では、志布志高校に通学する生徒もいる)

資料 ヒアリング調査

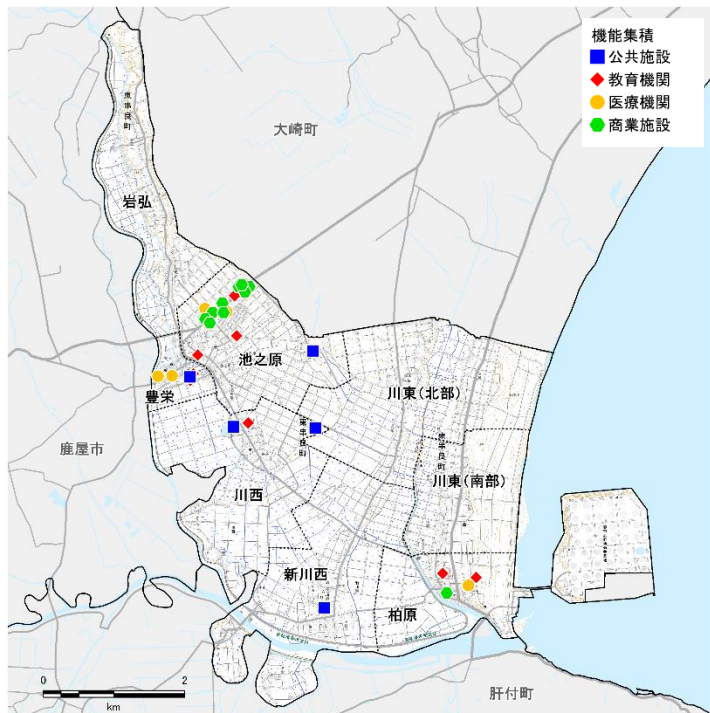


図表13 バスの利用状況と教育機関の分布状況(広域)※

(令和 6 年時点) ※町外の教育機関は周辺自治体の高等学校のみ掲載 ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用

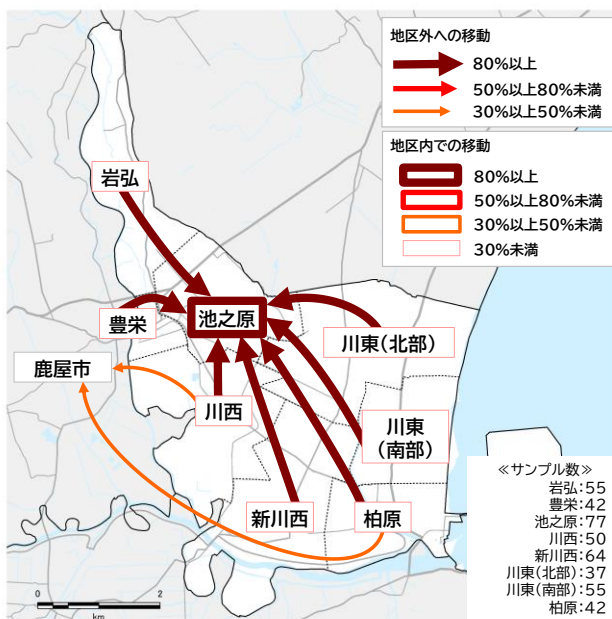
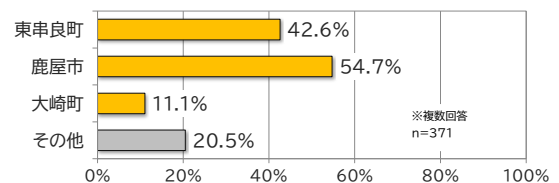
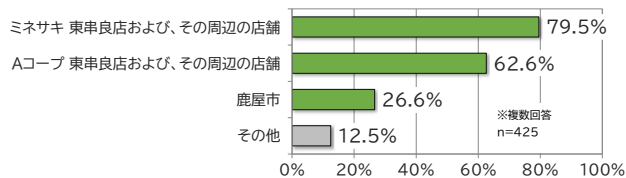
② 施設の立地状況と地区ごとに異なる移動のニーズ

- 移動の目的地となる施設の多くが国道 220 号沿いに集積しています。(図表 14)
- 買い物目的の移動では、町内の池之原地区への移動が多くみられます。(図表 15)
- 通院目的の移動では、鹿屋市および柏原地区への移動がみられます。(図表 16)

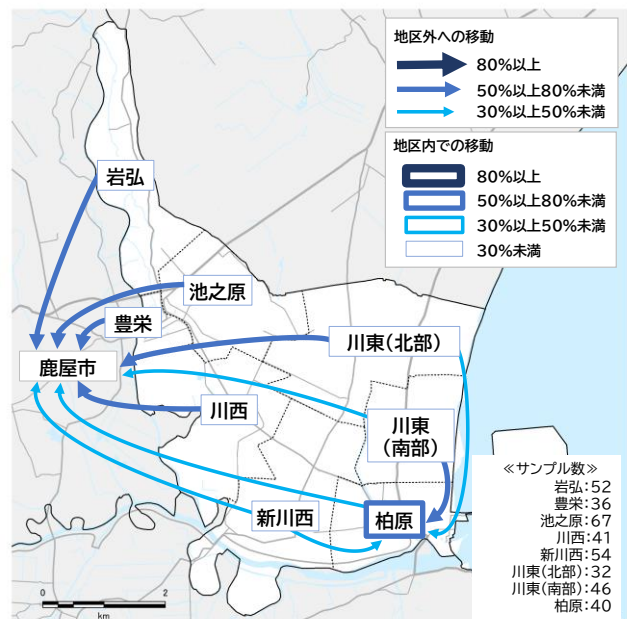


図表14 機能集積状況
(令和 6 年時点)

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを使用



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

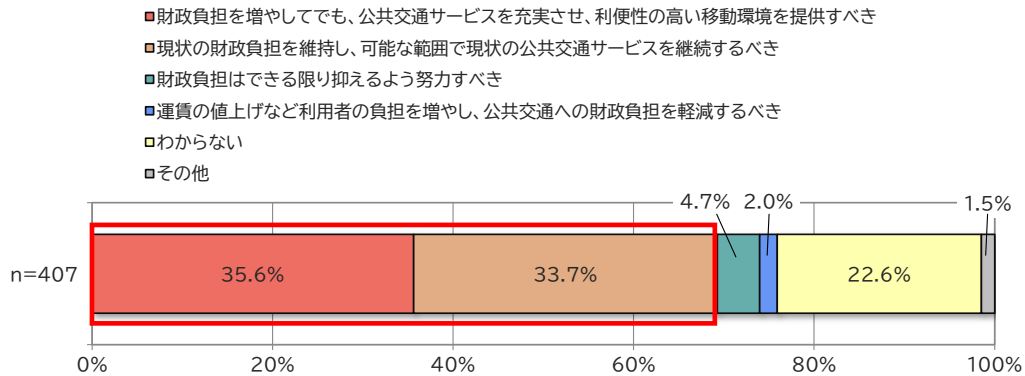


図表16 主な通院先(回答者全体・上位市町)、地区別の通院における移動状況(右図)

資料 住民アンケート調査

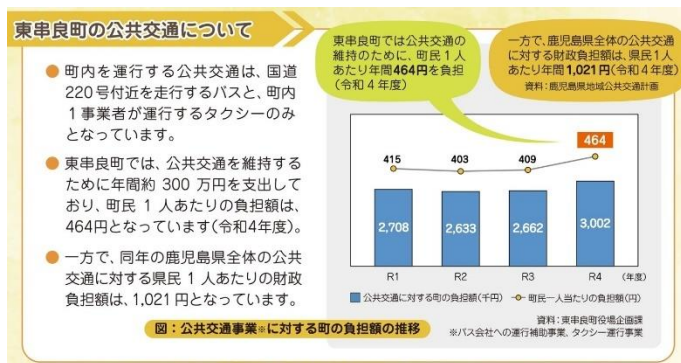
③ 公共交通に対する町民の考え

- 町の財政負担のあり方に対しては、「財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき」と「現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき」が同程度となっています※。



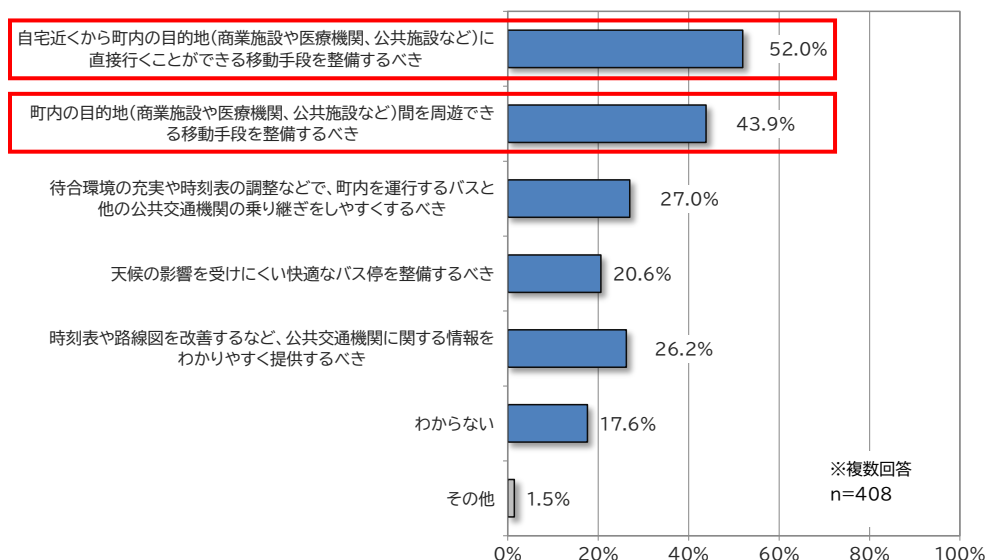
図表17 今後の東串良町の公共交通に対する財政負担のあり方について

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



図表18 ちらし「東串良町の公共交通について」
資料 住民アンケート調査

- 今後、町に必要なと思う公共交通のサービスについて、「自宅近くから町内の目的地に直接行くことができる移動手段を整備するべき」が52.0%、「町内の目的地間を周遊できる移動手段を整備するべき」が43.9%と同程度となっています。



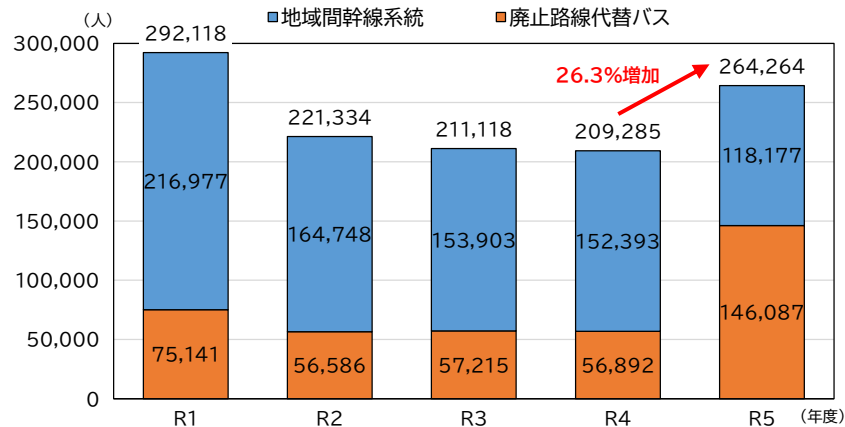
図表19 今後の東串良町に必要なと思う公共交通のサービス

資料 住民アンケート調査

(3) 利用者数の減少と財政負担の増加

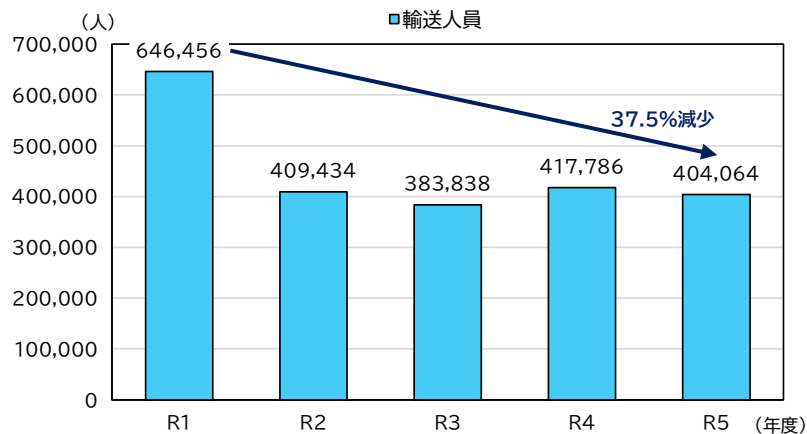
① 減少する公共交通利用者数

- 路線バスの利用者数は、令和 5 年度の利用者数は前年度と比較して 26.3%増加していますが、コロナ禍前の利用者数には戻っていません。(図表 20)
- 鹿屋交通圏における令和 5 年度の一般乗用タクシーの輸送人員は、令和元年度と比較して 37.5%減少しています。(図表 21)



図表20 路線バスの年間利用者数の推移

資料 東串良町企画課 ※R5 年度より地域間幹線系統「垂水中央病院～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志」は廃止路線代替バスに移行

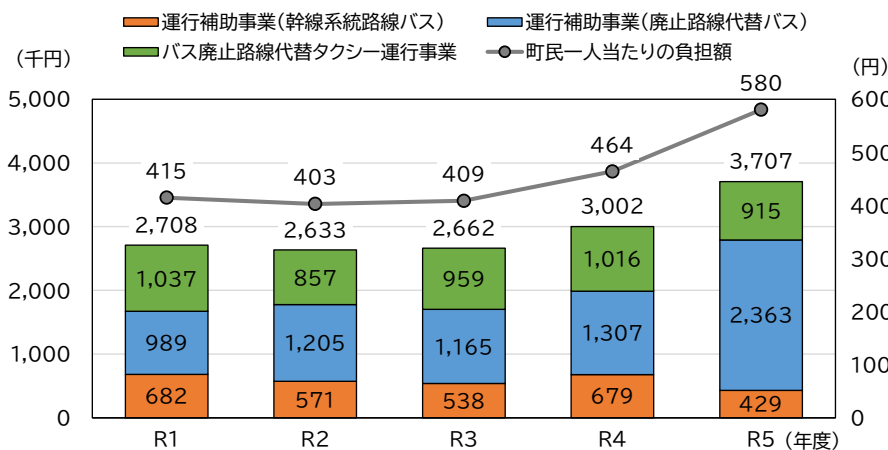


図表21 鹿屋交通圏におけるタクシー輸送人員の推移

資料 九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」 ※鹿屋交通圏…鹿屋市、東串良町

② 増加する町の財政負担額

- 公共交通にかかる町の財政負担額は増加傾向にあり、令和 5 年度は前年度と比較して 23.5%増加しています。



図表22 公共交通にかかる町の年間財政負担額の推移

資料 運行補助事業：東串良町企画課（各年 10 月～9 月）
バス廃止路線代替タクシー運行事業：東串良町企画課（各年 4 月～3 月）
人口：東串良町企画課 住民基本台帳（各年度末）

(4) 公共交通サービスの担い手不足と高齢化の進展

① 公共交通サービスの担い手不足と高齢化

- 運転手等の公共交通サービスの担い手不足および高齢化が最大の問題となっています。担い手不足により、定時定路線を運行するのに必要な人員が確保できていない状況も見受けられます。

図表23 交通事業者の事業状況

事業者	カテゴリ	状況
路線バス事業者	人員体制	● 運転手不足および運転手の高齢化が進行している。 ● 退職者数に対して入社人数が全く追いついていない。 ● 日々の業務を円滑に行うためには、6～7名足りていない状況である。休日返上で勤務をお願いすることもある。
	その他	● コロナ禍の影響で利用者が減少し、まだ元通りにはなっていない。大隅方面の回復は6～7割程度である。 ● 少子化の影響で生徒数が減少し、売上および乗客数の減少が避けられない状況にある。 ● これまでに運賃改定を2回行ったが、収入は追いついていない。
タクシー事業者	人員体制	● ハローワークに求人情報を掲載しているものの、応募はない。 ● 深夜帯の人員が不足している。(町外事業者) ● 朝夕は利用が多いうえに従業員の交代が重なるため非常に忙しいが、日中は空き時間が発生してしまう。(町外事業者)
	その他	● 年金支給日の利用は特に多く、全車でフル回転の状態。できるだけ待たせることがないよう心がけてはいるが、多少待たせてしまっていることもある。 ● 売上の増加は運賃改定によるものである。値上げにより、他社に利用者が流れることもあった。(町外事業者)

資料 ヒアリング調査

(5) 待合環境の老朽化

① 幹線交通の待合環境

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



図表24 町内のバス待合環境

(6) 目的地となる施設との連携

① 施設との連携の検討

- 一部の施設では、公共交通との連携に対して前向きな姿勢がみられます。

図表25 施設からの公共交通に関する意見・要望

施設名	公共交通に関する意見・要望
商業施設	[公共交通利用者への取り組みについて] ● ダイヤ改正時の対応が難しく、利用者とのトラブルにつながる可能性もあるため時刻表の掲示は行っていない。掲示するスペースはあるため、今後掲示する場合には、時刻表の張り替え等はバス事業者に対応をお願いしたい。 ● 来店者の代わりにタクシーを手配することがある。 ● 施設内にベンチを設置しており、待合所として活用されるケースもある。 [公共交通サービスの改善に向けたアイデア、公共交通機関との連携の可能性について] ● 来店者から公共交通に関する意見を受けることがある。(肝付町のおでかけタクシーのようなサービスを行ってほしい、鹿屋市のくるりんバスのようなサービスがほしいなど) ● 病院や商業施設との連携を行うべきだと思う。特に病院との連携が必要ではないか。 ● 東串良町で何らかの公共交通サービスを実施する際は、施設として連携していきたい。

資料 ヒアリング調査

2. 取り組むべき課題

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

課題① 町内移動の利便性向上

- 路線バスは周辺自治体への広域移動に対応した幹線交通として運行されているものの、多くの町民がバス停から離れて居住しており、町内の移動には適していません。
- 町内の移動は一般乗用タクシーなどが担っており、実際に町域のほぼ全域がタクシー営業所から5km圏内に位置しているものの、住民アンケート調査では自宅近くから町内の目的地などに直接行くことができる移動手段の整備が求められています。
- このため、既存の一般乗用タクシーのサービスを維持しつつ、交通事業者と連携し、今後さらなる進行為予測される高齢化への対策として、運転免許証返納後の生活を支える町内移動環境の構築に取り組んでいく必要があります。

【対応する現状・問題点】(1)、(2)

課題② 幹線交通の利便性向上

- 町内のバス停に設置された上屋やベンチ等の施設は古く、快適な待合環境を有していません。路線バスの中心的な利用者である高校生や運転免許証を持たない高齢者の利便性向上のため、建設が予定されている複合施設と連携しながら、待合環境の整備を行う必要があります。

【対応する現状・問題点】(1)、(2)、(5)

課題③ 公共交通の利用促進

- 人口減少が進む中で、公共交通を維持・確保していくためには、利用者の確保が不可欠です。適切な情報提供を通じて町民の公共交通に対する関心を高めるとともに、利用促進および施策の実施に向けて、住民や施設等の理解と協力体制を構築する必要があります。

【対応する現状・問題点】(3)、(6)

課題④ 持続可能な公共交通サービス提供のための支援

- 路線バス事業者、タクシー事業者ともに運転手不足が事業継続における最大の問題となっています。周辺自治体と一体となった人材確保支援策に取り組んでいく必要があります。

【対応する現状・問題点】(4)

【地域公共交通を取り巻く現状・問題点と取り組むべき課題の関係】

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

4. 基本的な方針

1. 目指す姿

(1) 基本理念・基本方針

本計画で掲げる基本理念および基本方針は以下の通りです。

基本理念

町民の暮らしを支え、活力あるまちづくりに向けた持続可能な公共交通

基本方針(目指す姿)

1. 町の現状と将来に対応した公共交通サービス

高齢者・高校生といった、公共交通のメイン利用者のニーズ(出かけたい時間や出かけたい場所)に沿った町内移動サービスを提供します。また、幹線交通との乗り継ぎ拠点の待合環境を改善します。

2. さまざまな主体との共創による交通まちづくり

交通事業者や行政に加えて、幅広い町民や目的地となる拠点施設などと共創し、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

3. みんなで取り組む公共交通環境づくり

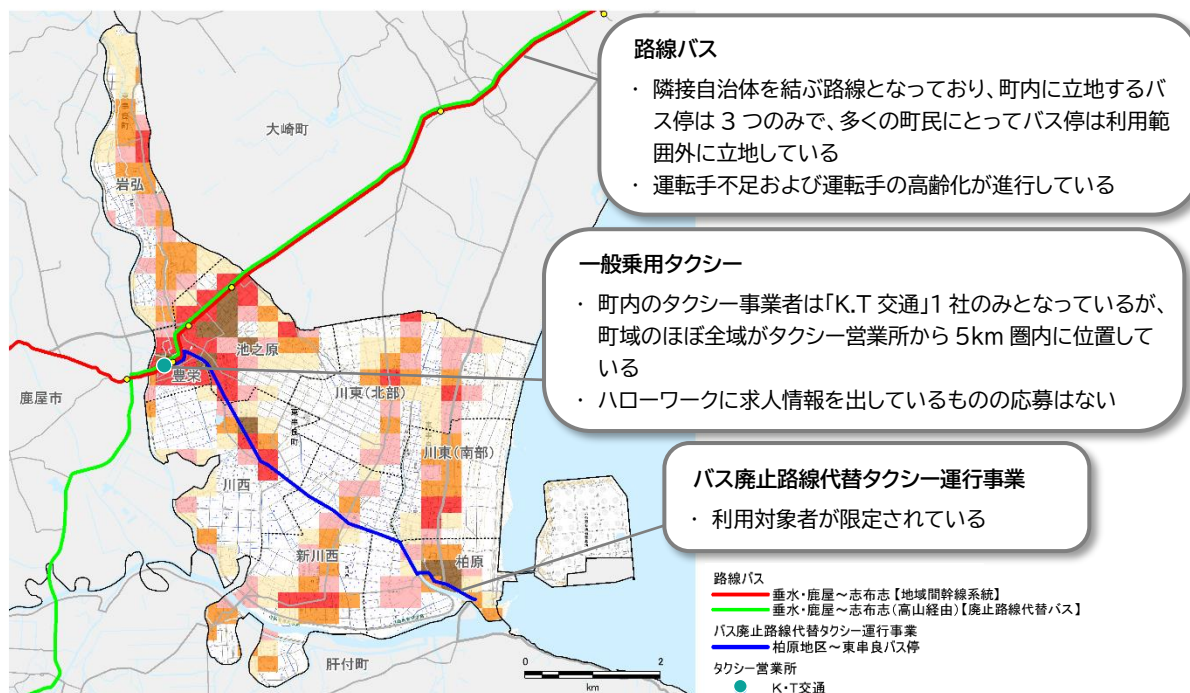
公共交通の利用促進や外出機会の創出、運転手確保の支援などにより、持続可能な公共交通を提供します。

【取り組むべき課題と基本方針の関係】

	基本方針①	基本方針②	基本方針③
課題① 町内移動の利便性向上	●		
課題② 幹線交通の利便性向上	●		
課題③ 公共交通の利用促進		●	●
課題④ 持続可能な公共交通サービス提供のための支援			●

(2) 将来の公共交通ネットワーク

【現在(令和 6 年度)の公共交通ネットワーク】



【5 年後(令和 11 年度)の公共交通ネットワーク(イメージ)】



(3) 東串良町の地域公共交通の役割

町内の各移動手段の役割を、それぞれ以下のように設定します。

区分	地域公共交通(路線・系統名)	役割
【幹線】 町外への移動を担う広域交通		
路線バス	地域間幹線系統 (垂水～鹿屋港～鹿屋～志布志 (普通))	・ 隣接する市町との間の通勤・通学や買い物・通院などの広域の移動を担う ・ 国の補助制度である<u>地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助・車両購入に係る補助)</u>を活用し、バス事業者と沿線自治体との連携した取り組みにより、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する
	廃止路線代替バス	・ 隣接する市町との間の通勤・通学や買い物・通院などの広域の移動を担う ・ バス事業者と沿線自治体との連携した取り組みにより、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する
【支線】 町内の移動を担い、幹線を補完して運行する交通		
デマンド交通	デマンド交通	・ 主に町内の移動手段としての役割を担う ・ 幹線に接続させるとともに、交通結節点や町内の拠点にアクセスする ・ 町内タクシー事業者との連携により、地域のニーズや実情に即した運行のあり方を検討しながら、住民への利用方法の周知等に取り組む
【個別輸送】 個別の移動ニーズに対応して運行する交通		
一般乗用タクシー	一般乗用タクシー	・ 多様な個別の移動ニーズに対応して運行する

(4) 地域公共交通確保維持事業の必要性

地域間幹線系統

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

運行系統名	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助活用
垂水～鹿屋港～鹿屋～志布志(普通)	垂水～志布志港入口	4 条乗合	路線定期運行	鹿児島交通	地域間幹線系統補助

5. 理念および方針を実現させるために行う施策

1. 施策の体系

基本理念および基本方針の実現に向けて、以下の施策を実施します。

基本理念

町民の暮らしを支え、活力あるまちづくりに向けた持続可能な公共交通

基本方針 1. 町の現状と将来に対応した公共交通サービス

目標 1-1 町内移動を担う公共交通サービスの提供

施策 1-1 地域の実情に応じたデマンド交通の導入

施策 1-2 地域の輸送資源の見直し

目標 1-2 広域交通との乗り継ぎ環境の改善

施策 1-3 交通拠点の整備による乗り継ぎ利便性の向上

基本方針 2. さまざまな主体との共創による交通まちづくり

目標 2-1 地域と共に考える交通まちづくりの実現

施策 2-1 施設や地域イベント等と連携した交通まちづくり

基本方針 3. みんなで取り組む公共交通環境づくり

目標 3-1 持続可能な公共交通とするための利用促進

施策 3-1 わかりやすい公共交通情報の提供

施策 3-2 モビリティ・マネジメントの実施

目標 3-2 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化

施策 3-3 新たな運転手確保に向けた取り組みの推進

※デマンド交通とは、路線を定めずに、予約に応じて、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。

※モビリティ・マネジメントとは、過度に自動車に頼る状態から、公共交通自転車などを『かしこく』使う方向へと変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

2. 施策の内容

目標 1-1 町内移動を担う公共交通サービスの提供

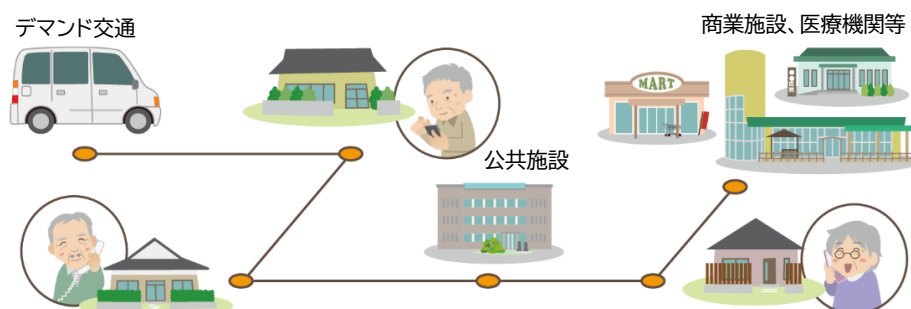
施策 1-1 地域の実情に応じたデマンド交通の導入

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

《導入にあたっての基本的な考え方》

役割	● 町内の移動手段としての役割を担い、幹線(路線バス)を補完する ● 利用者の自宅付近から幹線や交通結節点、町内の拠点にアクセスする ● 一般乗用タクシーとの差別化を図りつつ、持続可能な運行とするため、コストやサービスが過大・過剰にならないよう留意する
運行内容	● 利用者は事前に電話やスマートフォンを使用して予約を行い、決められた町内の目的地まで自宅付近から出かけることができる ● 利用者の希望に応じて運行するオンデマンド運行のほか、運行の目安時刻(便)を設定することも検討する ● 持続可能な運行とするため、一定の利用者負担を求めつつ、誰にでもわかりやすい運賃体系とする
その他	● 既存の交通事業者が運行業務を担うことを基本としつつ、地域の実情に応じて町民等が車両の運転を担う可能性についても検討する ● 運行にあたっては、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用についても検討する ● 町民や関係団体、目的地となる施設など、関係者との連携や共創を通じて利便性向上や利用促進を図る ● 運賃収入以外の収益確保策(貨客混載、協賛金や広告収入など)の導入についても検討する

《運行のイメージ》



※デマンド交通とは、路線を定めずに、予約に応じて、決められたエリア内を運行する公共交通のこと。エリア内に停留所を設けるものや、完全フリー乗降を行うものなど様々な運行形態がある。

施策 1-2 地域の輸送資源の見直し

- デマンド交通の導入に伴い、既存の交通手段と重複することを避けるため、バス廃止路線代替タクシー運行事業や福祉バスの運行形態等を見直し、地域輸送資源の効率的な運用を図ります。

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

目標 1-2 広域交通との乗り継ぎ環境の改善

施策 1-3 交通拠点の整備による乗り継ぎ利便性の向上

- 公共交通の利用者が移動しやすい環境を整えるため、建設が予定されている複合施設との連携を基本とし、乗り継ぎの利便性向上を目指した拠点整備を進めます。
- 具体的には、快適で安全な待合環境や、自転車・シニアカーなどの駐輪スペースを備えた施設の整備について、交通事業者や関係機関と連携しながら検討します。



快適な待合環境の例(リナシティかのや)(鹿児島県鹿屋市)

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

目標 2-1 地域と共に考える交通まちづくりの実現

施策 2-1 施設や地域イベント等と連携した交通まちづくり

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

取り組みの例

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

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

目標 3-1 持続可能な公共交通とするための利用促進

施策 3-1 わかりやすい公共交通情報の提供

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



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

施策 3-2 モビリティ・マネジメントの実施

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

※モビリティ・マネジメントとは、過度に自動車に頼る状態から、公共交通自転車などを『かしく』使う方向へと変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

取り組みの例

- ・ 小学生や園児を対象とした公共交通の乗り方教室の実施
- ・ 進学を控えた中学生やその保護者に対する、公共交通を利用した通学方法の案内
- ・ 老人クラブやふれあいいきいきサロンと連携した公共交通お出かけツアーの開催

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

目標 3-2 公共交通の担い手確保に向けた協力体制の強化

施策 3-3 新たな運転手確保に向けた取り組みの推進

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



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

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

6. 施策実施スケジュールと計画の管理

1. 施策実施スケジュール

各施策の実施スケジュールについて、以下のように設定します。

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

2. 評価指標の設定

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

基本方針 1. 町の現状と将来に対応した公共交通サービス

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

基本方針 2. さまざまな主体との共創による交通まちづくり

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

基本方針 3. みんなで取り組む公共交通環境づくり

目標 3-1 持続可能な公共交通と するための利用促進	評価指標④ 路線バスの利用者数
	評価指標⑤ 路線バスへの運行補助事業費
	評価指標⑥ 路線バスの収支率
	評価指標⑦ モビリティ・マネジメントの実施回数
目標 3-2 公共交通の担い手確保に向けた 協力体制の強化	評価指標⑧ 新たな運転手確保に向けた 取り組み件数

各評価指標の具体的な内容と目標値は、それぞれ以下の通りです。

評価指標①	デマンド交通の利用者数
指標の定義	デマンド交通の年間延べ利用者数
現状値	データなし(令和 6 年度)
目標値	3,000人以上(令和 11 年度)
目標値の考え方	- 住民アンケート調査結果より、運転免許証の非保有率は45.2%。また、80歳以上の年代で運転に対して消極的な人が増加している。このことから、80歳以上で運転免許証を持たない人々がデマンド交通の中心的な利用者と考えられる。 令和 12 年の東串良町における 80 歳以上推計人口※(928 人)×令和 6 年住民アンケート調査時点における運転免許証非保有率(45.2%)=約 420 人 ※国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口 - 自らが運転免許証を保有しない場合であっても、家族等の送迎により移動手段が確保されている可能性を考慮し、このうち 30%※の人数をデマンド交通の利用可能性が高い人々とする。 ※東串良町包括支援センターが実施した令和 4 年度「生活支援に関するアンケート調査」より、75 歳以上の 33%が「買い物支援バス」の利用を希望していることを踏まえた数値 420 人×30%=約 126 人 - 住民アンケート調査結果より、80 歳以上の最も多い外出頻度は「週に 1~2 日」で 39.3%。週に 1 回(月に 4 回)の外出のうち、半分の移動をデマンド交通が担うことを目標とする。 126 人×2 回×12 か月÷3,000人

評価指標②	待合環境の改善箇所数
指標の定義	- ハード面(上屋やベンチの設置・修繕等)の改善箇所数 - ソフト面(情報提供等)の改善箇所数
現状値	0 箇所(令和 6 年度)
目標値	2 箇所以上(令和 7 年度~令和 11 年度)
目標値の考え方	上屋やベンチの設置・修繕などのハード面の改善に加え、わかりやすい情報提供といったソフト面の改善を行い、誰もが使いやすい公共交通を目指す。

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

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

評価指標⑤	路線バスへの運行補助事業費
指標の定義	東串良町内を走行する路線バスへの年間運行経費補助額(東串良町負担分)
現状値	3,707 千円(令和 5 年度)
目標値	3,707 千円(現状維持)(令和 10 年度)
目標値の考え方	人件費や燃料費といった運行経費の増加を想定しつつ、利用促進等による運賃収入の増加により、行政負担の抑制を目指す。

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

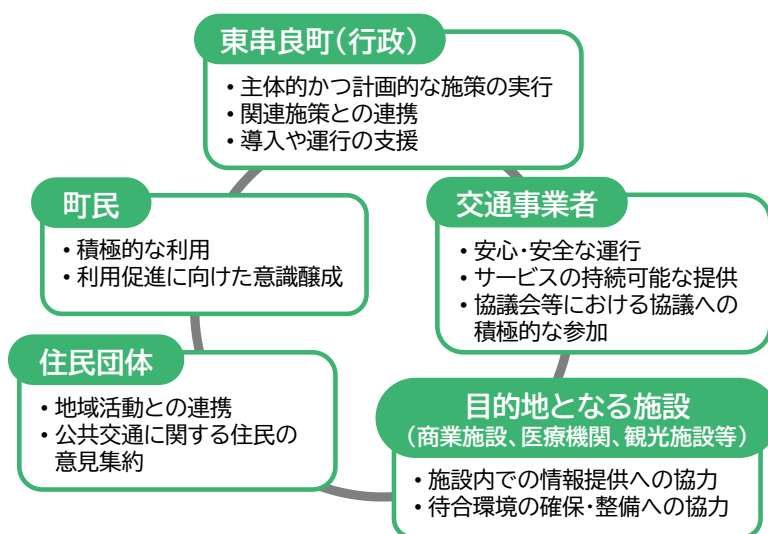
評価指標⑦	モビリティ・マネジメントの実施回数
指標の定義	・「広報東くしら」等を活用した情報発信の回数 ・乗車体験会の開催回数
現状値	2 件(令和 6 年度)
目標値	年 4 件以上(令和 7 年度～令和 11 年度)
目標値の考え方	継続的な情報発信および公共交通利用のきっかけづくりに積極的に取り組み、公共交通への興味関心を高めることを目標とする。

評価指標⑧	新たな運転手確保に向けた取り組み件数
指標の定義	・運転手募集に関する情報の発信回数 ・交通事業者や沿線自治体と連携した会社説明会の開催回数
現状値	0 件(令和 6 年度)
目標値	年 1 件以上(令和 7 年度～令和 11 年度)
目標値の考え方	交通事業者や沿線自治体と連携しながら、運転手の確保に向けた取り組みを毎年継続して実施することを目標とする。

3. 計画の実施とモニタリング

(1) 推進体制

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



図表26 連携・役割分担のイメージ

(2) 施策の進捗管理と評価のサイクル

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

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

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

【進捗管理と評価のスケジュール】

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
協議会			開催								開催	
実施内容	施策の実施											
	前年度評価に基づく改善と反映		前年度評価	次年度実施施策の計画・検討				次年度予算要求	今年度施策の実施状況および目標の達成状況の確認			進捗報告・課題の共有

東串良町地域公共交通計画(案)に関する パブリックコメント(町民意見公募)を実施について

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

この検討結果を踏まえ、地域公共交通のマスタープランとなる「東串良町地域公共交通計画(案)」ができましたので、その内容に関する町民の皆様のご意見等をいただく「パブリックコメント」を下記のとおり実施いたします。

東串良町地域公共交通計画(案)パブリックコメント

1	意見募集対象計画	東串良町地域公共交通計画(案)
2	資料の入手方法	東串良町ホームページ内 または、役場企画課窓口での閲覧
3	意見の提出方法	窓口・郵送・FAX
4	意見の募集期間	2月 12 日(水)～2月 25 日(火)

※詳細については、2月 12 日(水)より町ホームページにてご案内いたします。