

東串良町地域公共交通計画

概要版



令和7年3月 策定
東串良町

計画書本編・資料編、
その他公共交通に関する情報は
二次元コードよりご確認ください！



東串良町地域公共交通計画とは

1 計画策定の目的

東串良町の公共交通は、路線バス、一般乗用タクシー、バス廃止路線代替タクシー運行事業によって構成されています。

しかしながら、人口減少や自動車社会の進展による利用者数の長期的な減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化や公共交通の担い手不足などの影響により、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増し、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。

このような状況を踏まえ、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

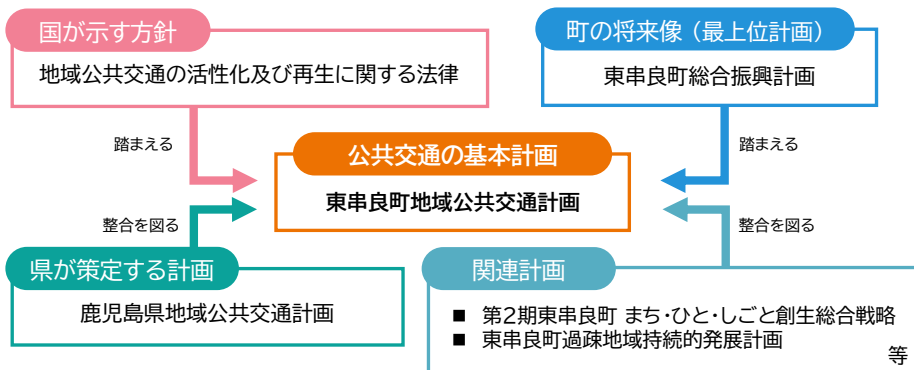
本計画の区域は、東串良町の全域とします。

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。

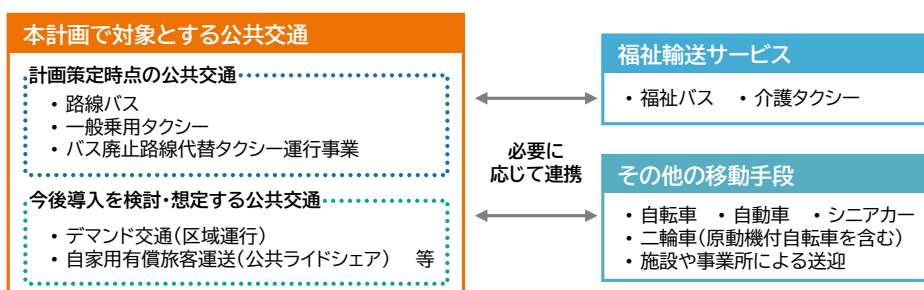
4 計画の位置づけ

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

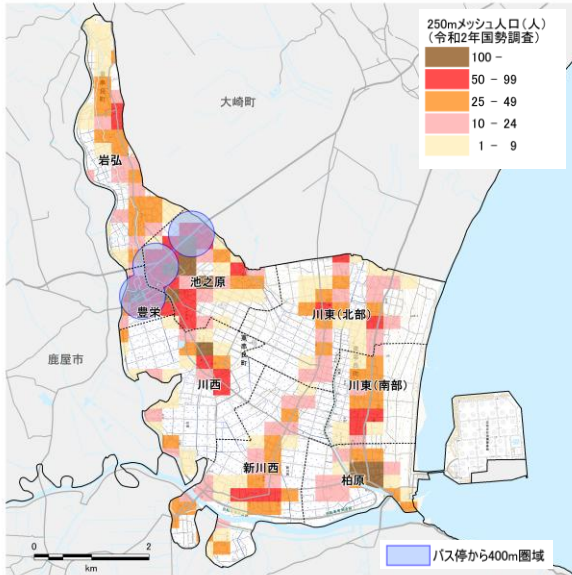
本計画では、以下を公共交通と位置づけます。



東串良町の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

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する幹線交通として運行されていますが、町の北部にのみ運行されているため、町民の多くにとって路線バスでの移動は困難な状況となっています。



図表 路線バスによるカバー率

地区名	人口 (住民基本台帳)	カバー率
岩弘地区	814	3.5%
豊栄地区	708	84.6%
池之原地区	1,743	54.6%
川西地区	500	0.0%
新川西地区	804	0.0%
川東地区(北部)	693	0.0%
川東地区(南部)	616	0.0%
柏原地区	647	0.0%
町全体	6,525	24.1%

※ 路線バスの利用可能圏域は、バス停から300mまたは400mが一般的に用いられる指標であり、都市部や高低差の大きい地域では300mが多く採用されるが、本町はバス停まで比較的平坦な経路で移動できることから、400mを基準とした。

資料 地区別人口：東串良町企画課 住民基本台帳(令和2年)、
250m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

- 町内の移動は一般乗用タクシーなどが担っており、実際に町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、今後さらなる進捗が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。

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。運転免許証を持たない高校生や高齢者等の利便性向上のため、建設が予定されている複合施設や既存バス停における待合環境の整備を行う必要があります。

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。

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課題となっています。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。

計画の基本的な方針

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

運転免許証を持たない高校生や高齢者等のニーズ(出かけた時間や出かけた場所)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、町内で開催される各種地域活動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。

2 将来の公共交通ネットワーク

本町が目指す将来の公共交通ネットワーク(イメージ)は以下の通りです。



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組の推進

※ **デマンド交通**とは、運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、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、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)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。

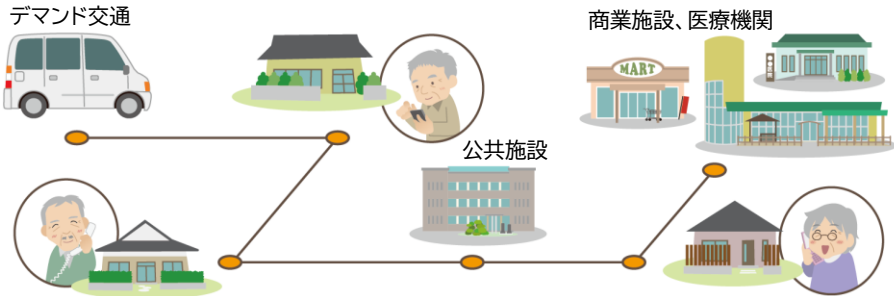
2 施策の内容

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

- 運転免許証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。

《運行のイメージ》



※ デマンド交通とは、運行ルートや時刻を定めずに、予約がある場合のみ、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、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。

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や既存バス停における乗り継ぎの利便性向上を目指した拠点整備を進めます。
- 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のほか、既存のバス停の改善について、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)

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。

取組の例

- 公共交通での来訪者に対する特典やサービスの実施(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

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

- 関連する施策とあわせて、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、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)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交通政策のこと。

取組の例

- 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
- デマンド交通の導入にあわせた住民説明会や乗車体験会の開催
- 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

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組の推進

- 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)



計画の管理

1 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。

評価指標	現状値	目標値
① デマンド交通の年間延べ利用者数	データなし (令和6年度)	3,000人以上 (令和11年度)
② 待合環境の改善箇所数	0箇所 (令和6年度)	2箇所以上 (令和7年度～令和11年度)
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	0回 (令和6年度)	年1回以上 (令和7年度～令和11年度)
④ 路線バスの利用者数(路線全体)	264,264人 (令和5年度)	264,264人 (令和10年度)
⑤ 路線バスへの運行補助事業費(東串良町負担分)	2,792千円 (令和5年度)	2,792千円 (令和10年度)
⑥ 路線バスの収支率(路線全体)	71.45% (令和5年度)	71.45% (令和10年度)
⑦ 利用促進に関する取組件数	2件 (令和6年度)	年4件以上 (令和7年度～令和11年度)
⑧ 新たな運転手確保に向けた取組件数	0件 (令和6年度)	年1件以上 (令和7年度～令和11年度)

2 計画の推進体制

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。

