

東串良町地域公共交通計画

資料編



令和7年3月 策定
東串良町

東串良町地域公共交通計画(資料編) 目次

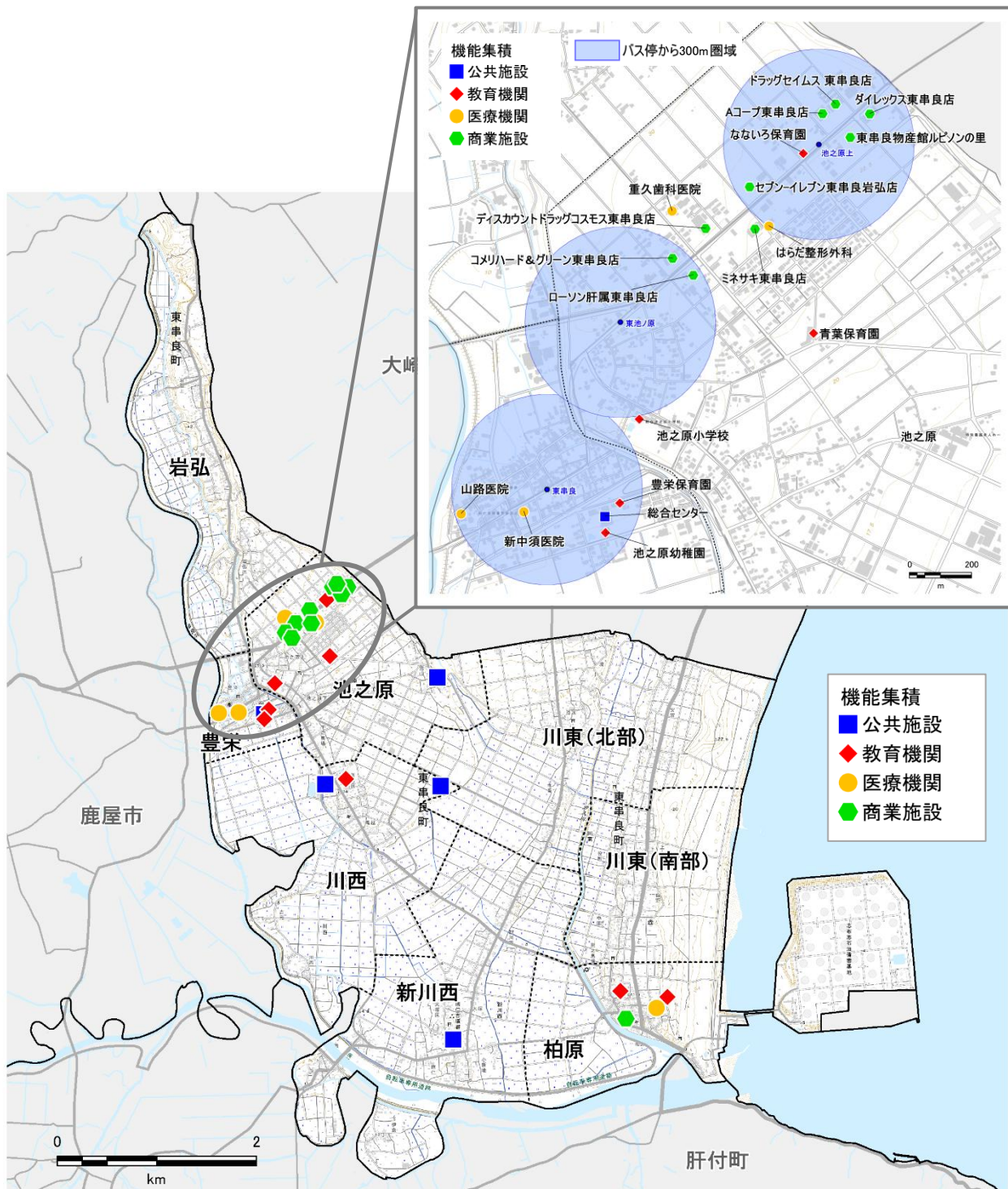
1. 東串良町の地域概況及び公共交通の現況整理	1
1. 移動目的地の立地状況	1
(1) 目的地となる施設の分布	1
(2) 教育機関の分布	2
(3) 観光資源の分布状況	3
2. 自動車運転免許証返納者数と65歳以上免許保有率	4
3. 公共交通の状況	5
(1) 公共交通網	5
(2) 路線バスの利用状況	6
(3) バス廃止路線代替タクシー運行事業	6
(4) 財政負担の状況	8
(5) 路線バスによる人口カバー率	9
(6) タクシー	10
(7) 町が実施する移動支援制度	12
4. 人口流動	13
(1) 通勤における人口流動	13
(2) 通学における人口流動	13
5. 上位・関連計画	14
(1) 上位計画	14
(2) 関連計画	15
(3) その他関連計画	16
2. 住民アンケート調査	17
1. 調査概要	17
2. 調査結果	18
(1) あなた自身のことについて	18
(2) 運転免許証の保有について	23
(3) 普段の外出について	25
(4) 買い物について	26
(5) 通院について	28
(6) バス(鹿児島交通、東串良町福祉バス)の利用について	30
(7) 一般乗用タクシーの利用について	32
(8) 東串良町の今後の公共交通のあり方について	33
(9) 自由意見	35
3. 民生委員アンケート調査	36
1. 調査概要	36
2. 調査結果	36
(1) あなたの担当地区について	36
(2) 日常生活における移動について	37
(3) 公共交通や移動に関する要望・意見	38
(4) 普段利用する医療施設や商業施設について	39
4. 高校生アンケート調査	40
1. 調査概要	40
2. 調査結果	41
(1) あなた自身のことについて	41
(2) 通学時間帯について	42
(3) 通学手段について	48
(4) 交通手段の選択理由	53
(5) 移動に関する認識について	55
(6) 交通の改善点・利用意向について	59
(7) 自由意見	61

1. 東串良町の地域概況及び公共交通の現況整理

1. 移動目的地の立地状況

(1) 目的地となる施設の分布

- 移動の目的地となる施設の多くが国道 220 号周辺に集積しています。
- 施設の多くはバス停から半径 300m 以内に立地しています。

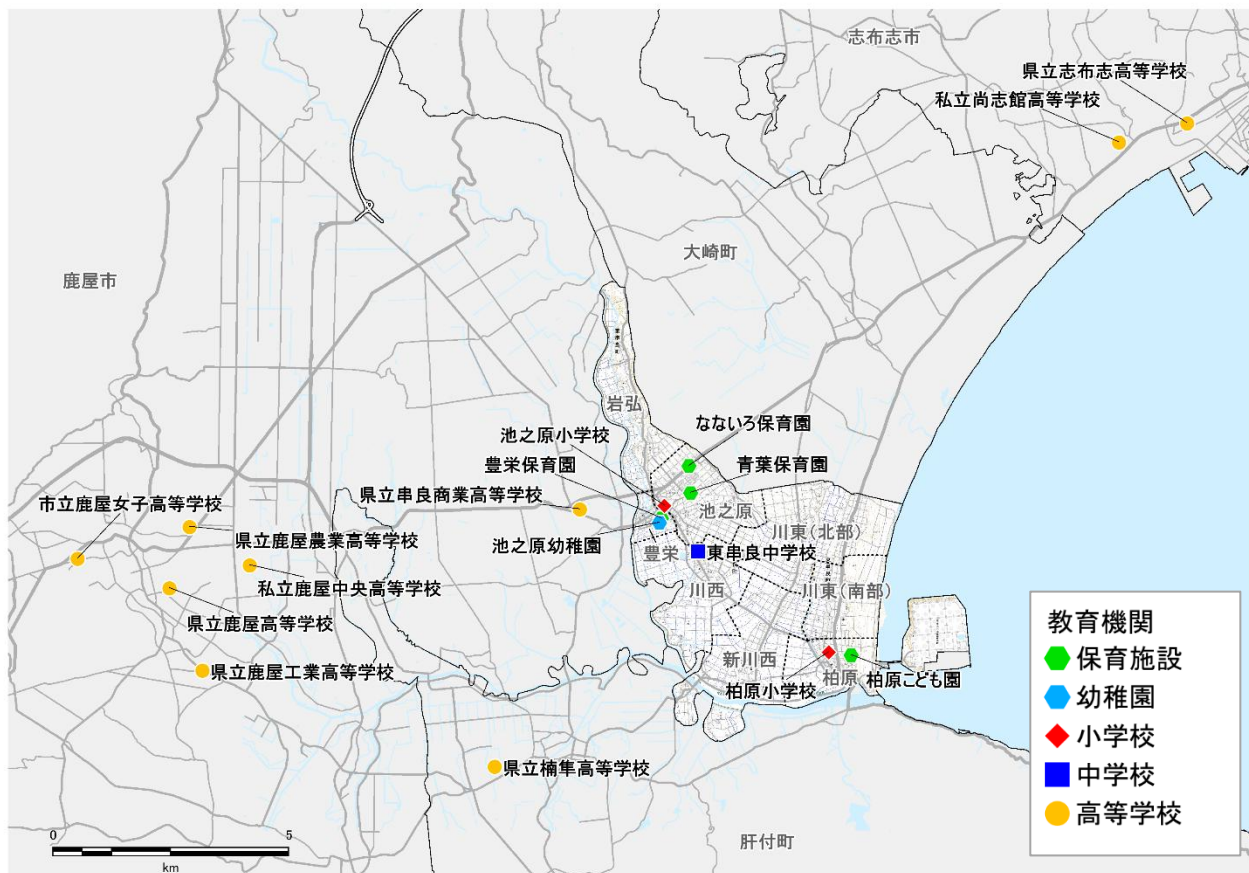


図表1 機能集積状況および、国道 220 号周辺における施設とバス停の位置関係

(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) 教育機関の分布

- 町内には保育施設が3つ、幼稚園が1つ、小学校が2校、中学校が1校あります。
- 町内に高等学校がないため、町外に通学する必要があります。



図表2 教育機関の分布状況(広域) ※町外の教育機関は近隣市町の高等学校のみ掲載
(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

(3) 観光資源の分布状況

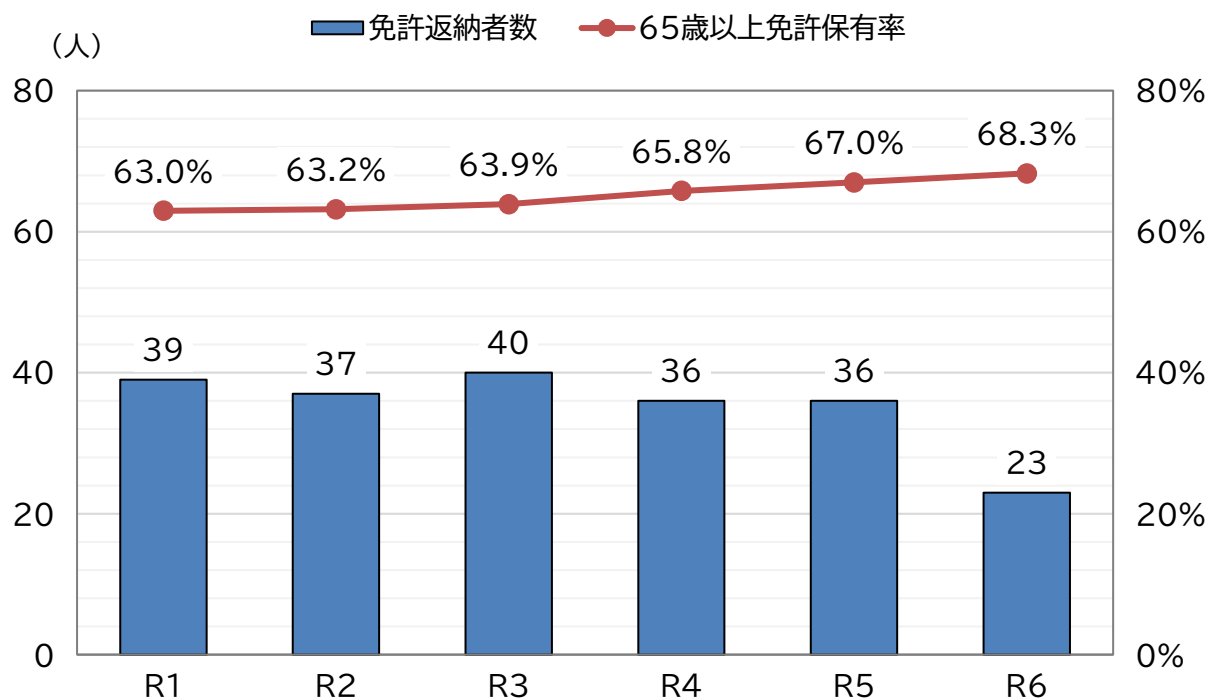
- 町花であるルーピンの花が咲く柏原海岸のルーピン畑といった美しい景観のほか、国の史跡に指定されている唐仁古墳群などの歴史ある文化資源、キャンプ場やグランピング施設などのレジャー施設が南東部を中心に立地しています。



図表3 観光資源の分布
(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. 自動車運転免許証返納者数と65歳以上免許保有率

- 令和6年時点での65歳以上免許保有率は68.3%と高い状況です。



図表4 免許返納者数と65歳以上免許保有率

資料 免許返納者数：鹿児島県交通安全教育センター(各年末時点、但し令和6年は9月末時点)、
免許保有者数：鹿児島県オープンデータカタログサイト(各年末時点、但し令和4年は11月末時点、令和6年は9月末時点)、
65歳以上人口：東串良町企画課 住民基本台帳(各年末時点、但し令和4年は11月末時点、令和6年は9月末時点)

3. 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、これらは周辺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か所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。

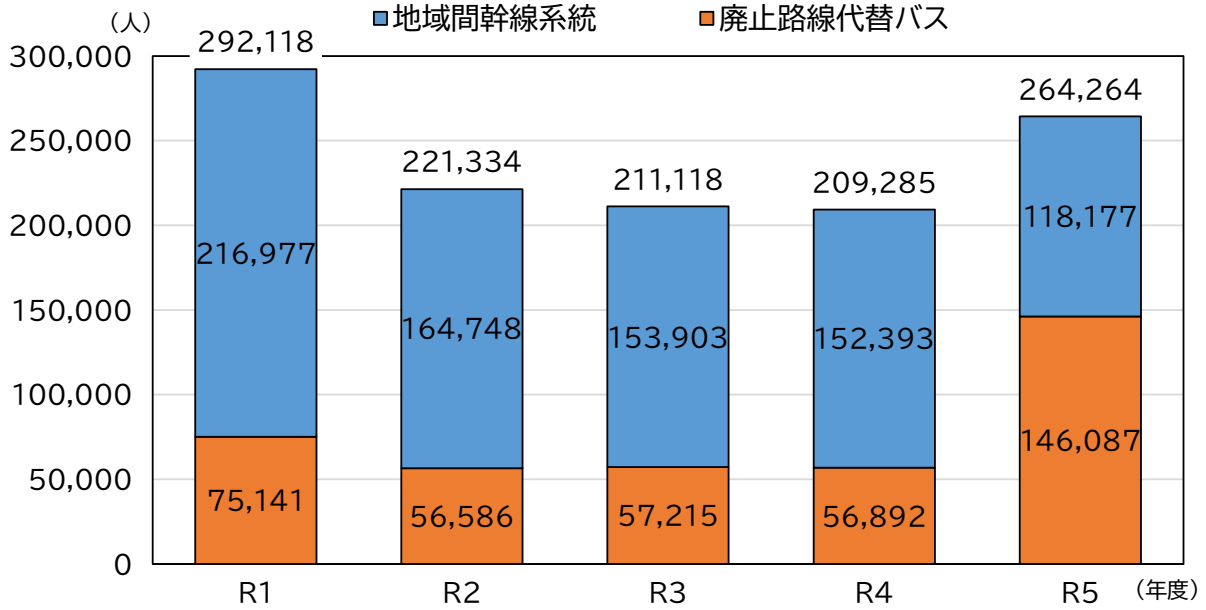


図表5 公共交通網

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

(2) 路線バスの利用状況

- 令和5年度の路線バス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6 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

(3) 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。
- 令和元年以降、年間利用者数はおおむね800人前後で推移していたものの、令和5年度は前年度より27.5%利用者数が減少しています。
- 往路の方が利用者数が多い傾向があります。

図表7 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

バス廃止路線代替タクシー 利用者の方へ



○下記のとおり運行します。
 利用される時は30分前までにK・T交通へ必ず連絡（予約）して下さい。
 予約がない場合は運行しません。
 ○乗車するときは必ず登録証を運転手に掲示してください。

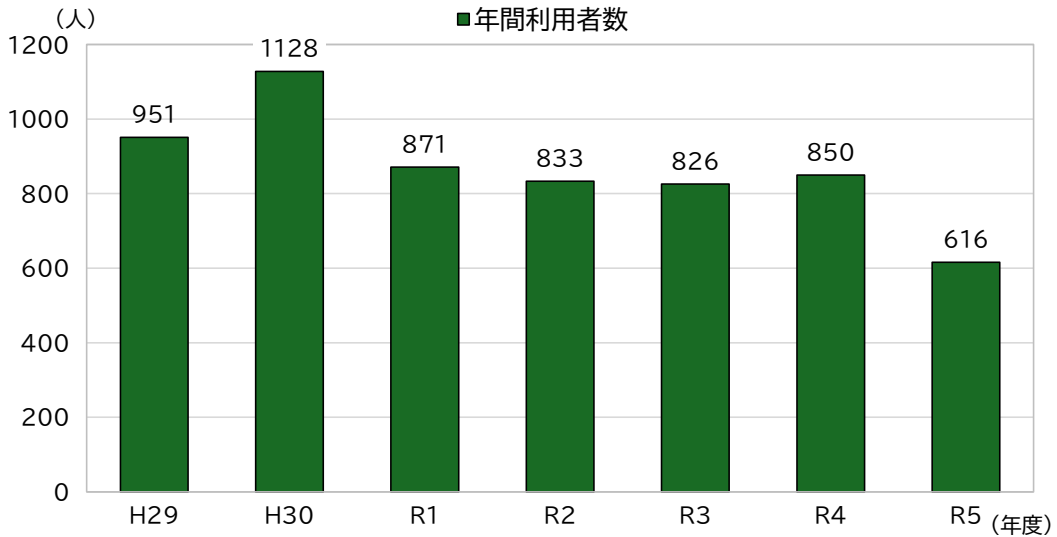
運行日	運行区間		時刻	備考
	起点	終点		
月・水・金	柏原	豊栄	7:45	★時刻については 豊栄バス停時刻に合 わせて運行します。
			13:10	
			16:00	
	豊栄	柏原	11:10	
			14:50	
			17:50	

※介護者の方（黄色い登録証）は1人では利用できません。必ず対象者と同乗して下さい。
 ※登録証をなくされた時は直ちに役場企画課へお知らせ下さい。

【 お問合せ先 】
 ■東串良町役場 企画課 ■K・T交通有限会社
 0994-63-3122 0994-63-7557

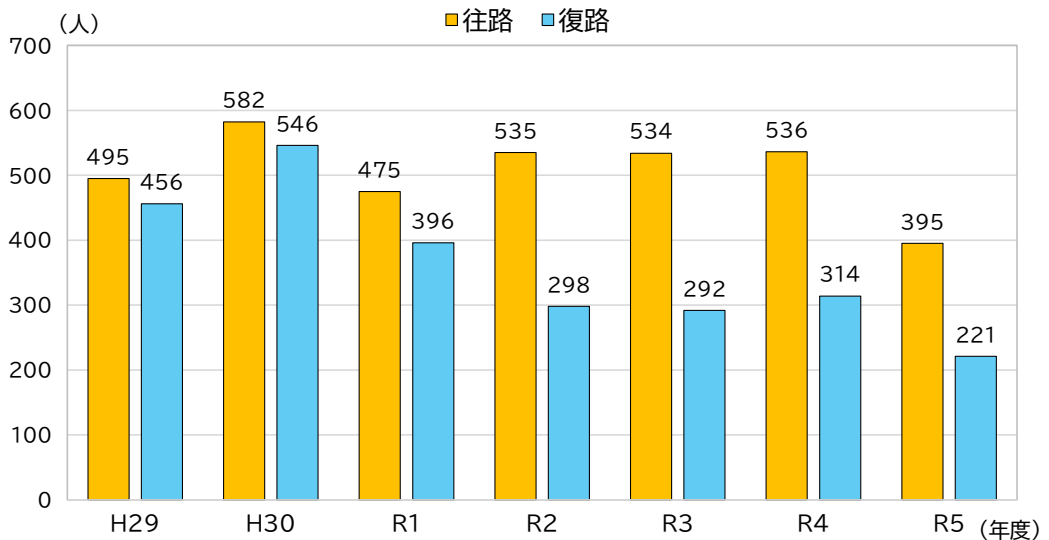
図表8 バス廃止路線代替タクシー運行事業 利用者向けチラシ

資料 東串良町企画課



図表9 バス廃止路線代替タクシー運行事業の年間利用者数

資料:東串良町企画課(R1年4月はデータなし)

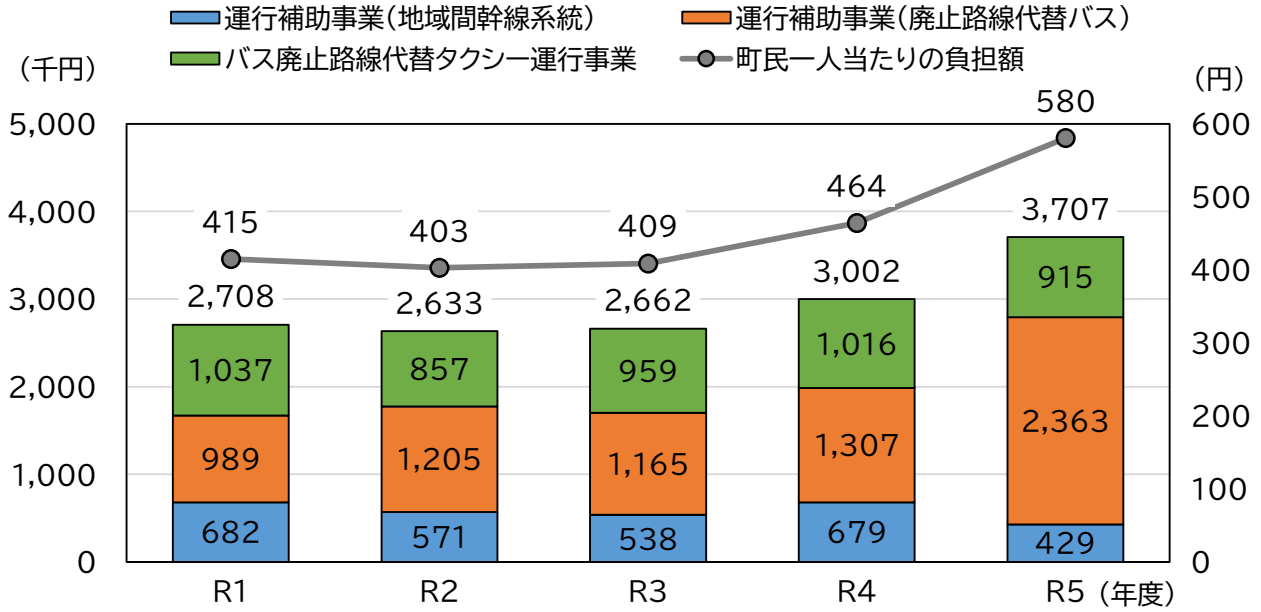


図表10 バス廃止路線代替タクシー運行事業の年間利用者数(往路・復路別)

資料:東串良町企画課(R1年4月はデータなし)

(4) 財政負担の状況

- 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。

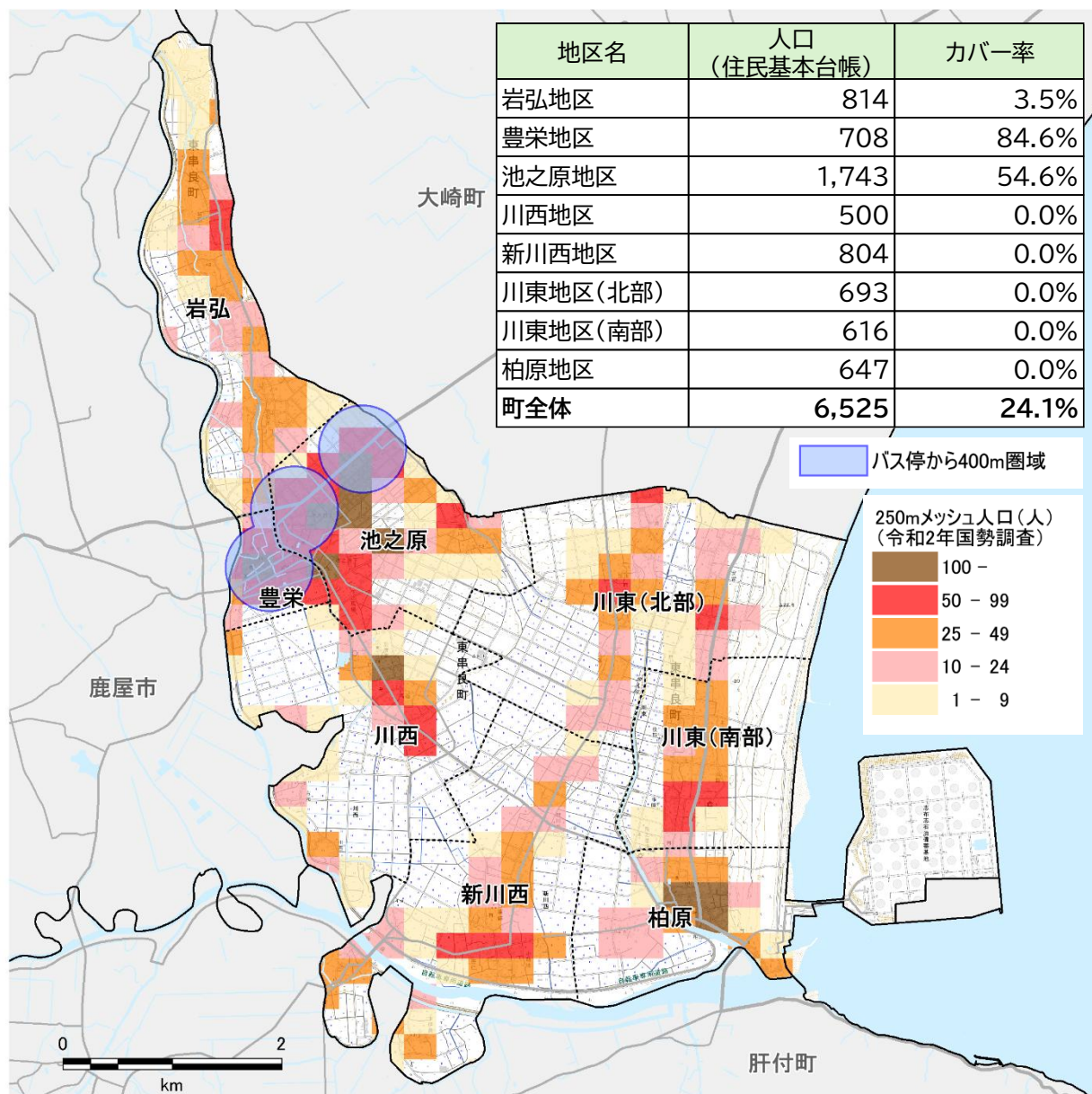


図表11 公共交通にかかる町の年間財政負担額の推移

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)

(5) 路線バスによる人口カバー率

- 鹿児島交通のバス停から 400m※圏域を「公共交通利用可能圏域」とした場合、町全体のカバー率は 24.1%と非常に低く、多くの町民がバスを利用しづらい状況にあります。



図表12 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)、
250mメッシュ人口:国勢調査(令和2年)

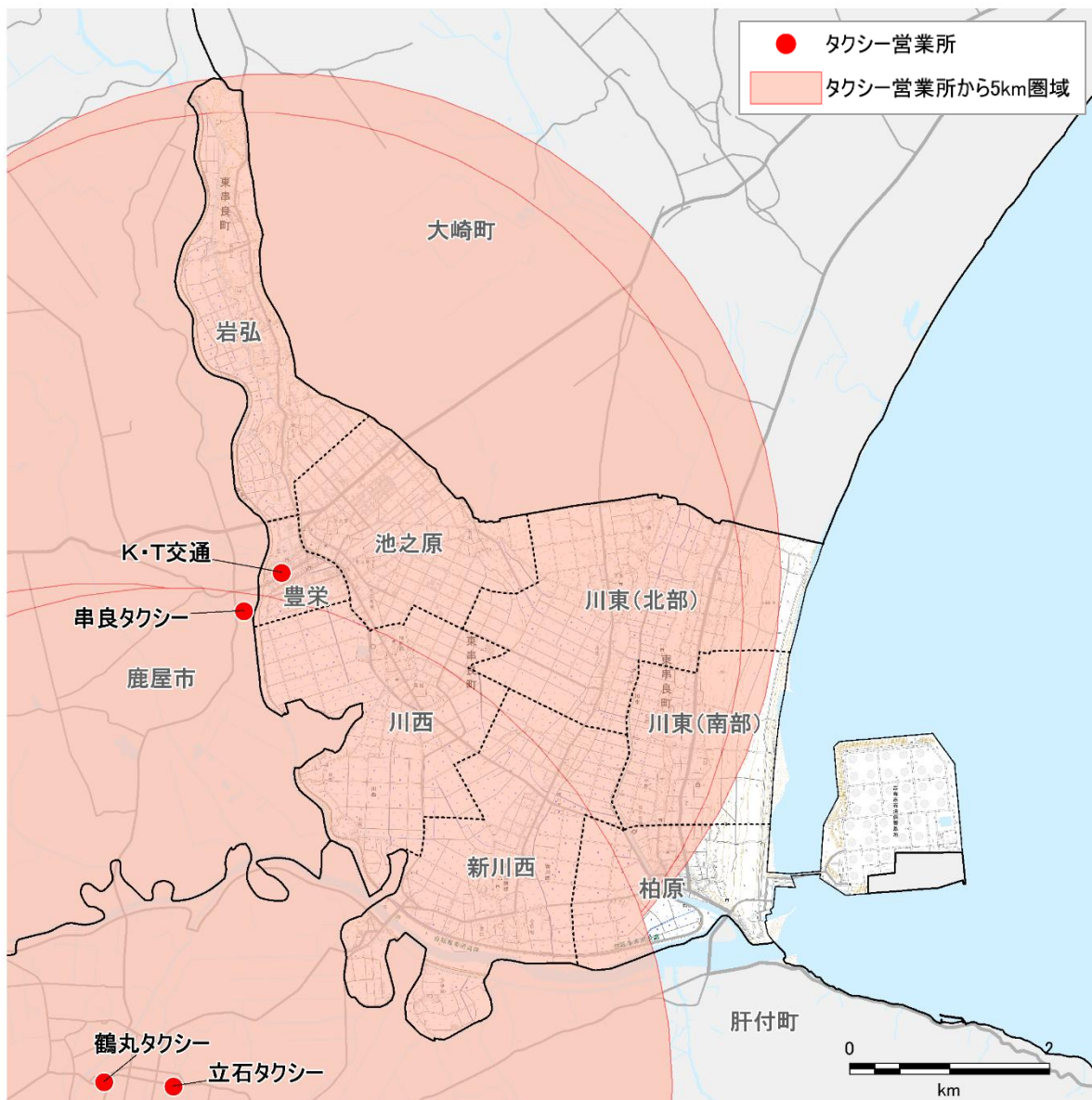
※カバー率算出には国勢調査の250mメッシュ単位のデータを使用

※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

※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。

(6) タクシー

- 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。
- 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。

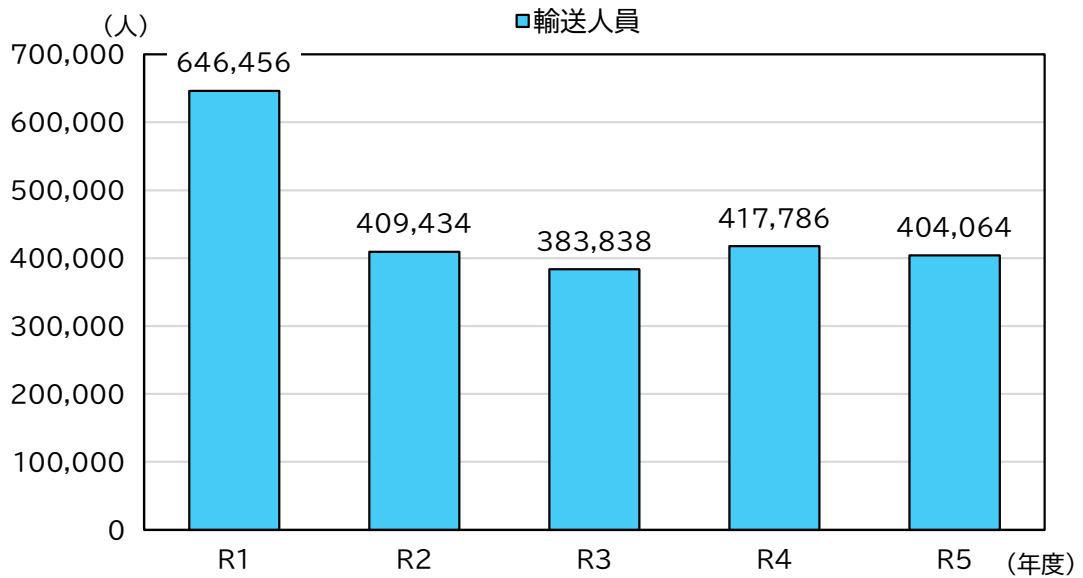


図表13 タクシー営業所の分布状況
(令和 6 年時点) ※背景地図として国土地理院・地理院タイルを利用

図表14 鹿屋交通圏におけるタクシー事業の状況

	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	期末運転手数 (人)
令和元年度	646,456	510,334	104
令和2年度	409,434	370,214	92
令和3年度	383,838	363,600	87
令和4年度	417,786	382,974	78
令和5年度	404,064	396,199	79

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



図表15 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

(7) 町が実施する移動支援制度

- 町では、高齢者や障がいのある方等を対象とした移動支援制度を実施しています。

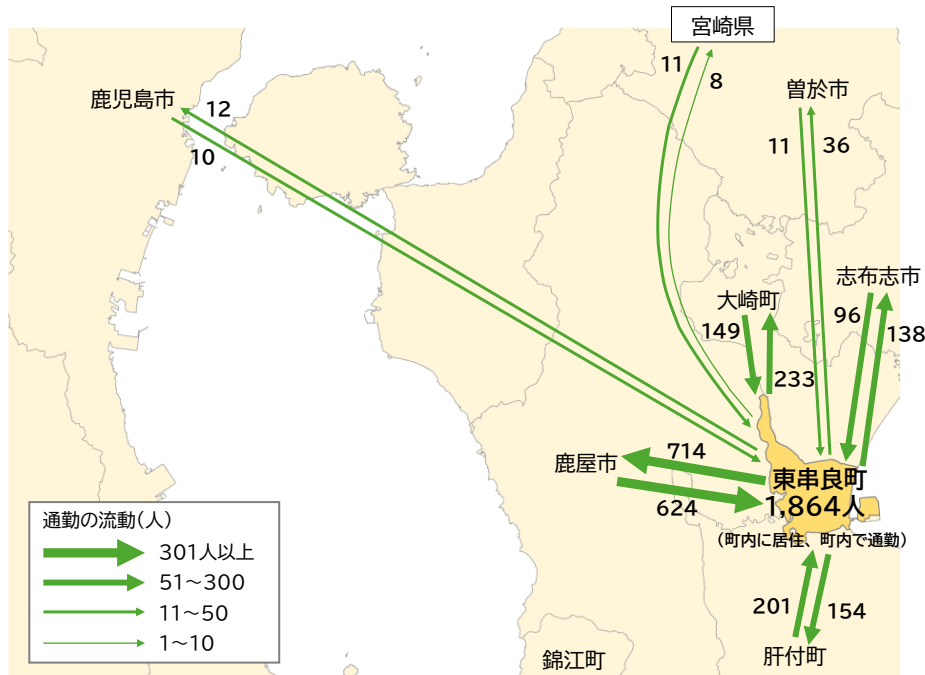
図表16 移動支援制度

名称	内容
福祉バス	主に以下の利用用途で2台の福祉バスを運用。 【福祉バス(白)】 高齢者福祉センター内の浴場利用者の送迎、老人クラブの研修等の移動手段として使用 【福祉バス(青)】 福祉団体、町議会、消防団員等が活動する際の移動手段として使用
移動支援	福祉サービス「地域生活支援事業」の一つとして、町長が認める社会福祉法人が実施。 【対象者】 屋外での移動に著しい制限のある障害者(児)で町長が必要と認めた者(ただし、重度障害者等包括支援や重度訪問介護、行動援護の支給決定を受けている者(児)は除く。) (1) 身体障害者手帳の交付を受けている視覚障害者(児)及び全身性障害者 (2) 療育手帳の交付を受けている者 (3) 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者
同行援護	視覚障害により、移動に著しい困難を有する障害者等に対して、外出時に同行し、移動に必要な情報の提供や移動の援護などの必要な援助を行う。
行動援護	知的障害又は精神障害によって行動上著しい困難を有し、常時介護を必要とする障害者に対して、行動する際に生じ得る危険を回避するために必要な援護や外出時の移動中の介護等を提供する。

4. 人口流動

(1) 通勤における人口流動

- 通勤においては、鹿屋市との流入・流出が多くなっています



図表17 通勤における人口流動状況

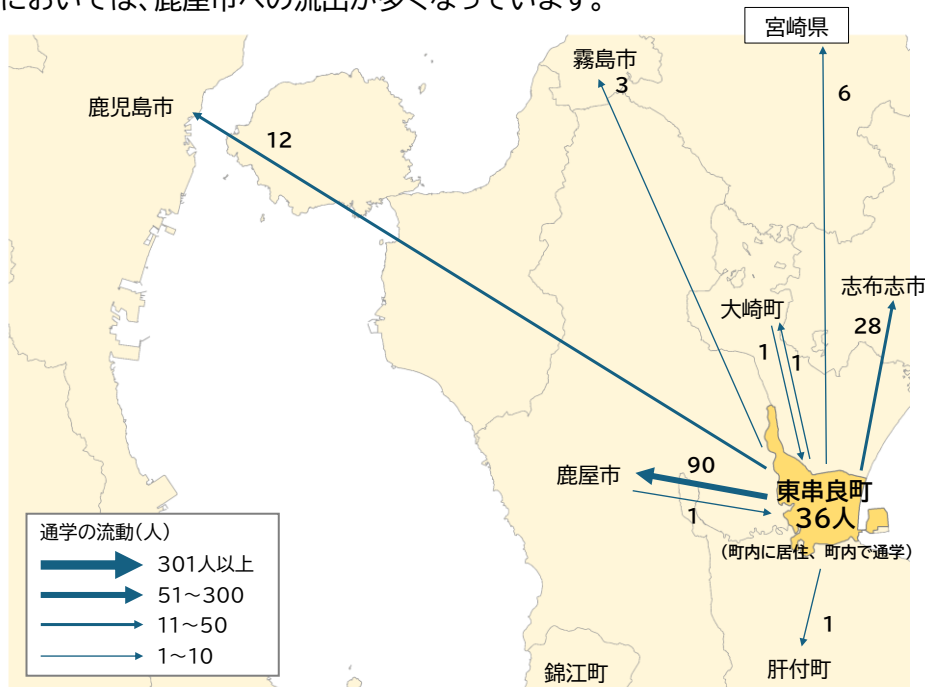
資料:国勢調査(令和2年)

東串良町への通勤・通学者の常住地、東串良町常住者の通勤・通学先を集計

※15歳以上の通勤者の状況について、どちらか一方の流動人口が10人以上であるもののみ表示

(2) 通学における人口流動

- 通学においては、鹿屋市への流出が多くなっています。



図表18 通学における人口流動状況

資料:国勢調査(令和2年)

東串良町への通勤・通学者の常住地、東串良町常住者の通勤・通学先を集計

※15歳以上の通学者の状況について、その他県外への流出者3名を除く

5. 上位・関連計画

(1) 上位計画

- 東串良町総合振興計画(令和4年3月策定)

計画期間	「基本構想」は、本町が目指す将来像や実現のための方向性を示すもので、令和13年度(2031年度)を目標年次としています。 「基本計画」は、基本構想に基づき、まちづくり実現に向けた基本的な施策を示すもので、令和4年度(2022年度)から令和8年度(2026年度)までの5年間を前期、令和9年度(2027年度)から令和13年度(2031年度)までの5年間を後期とします。
基本理念	「個性豊かな活力あるまち」の創造を基本理念とし、「住みたいまち東串良」、「住んでよかったまち東串良」を目指します
将来の目標	「個性豊かな活力あるまちづくり」の基本理念に立ち、本町がもつ自然と特性を生かしたまちづくりを進めるため、次の5つの将来目標を掲げ、総合的な施策を講じていきます。 1. 自然と調和した躍進する産業のまちづくり 2. 快適で安心して暮らせる環境のまちづくり 3. 健康で生きがいとふれあいのあるまちづくり 4. あしたをひらく心豊かな人づくり・文化づくり 5. 住民参画による共生・協働のまちづくり
公共交通に関する方向性	第4章 基本施策 2. 快適で安心して暮らせる環境のまちづくり 町土発展、快適な暮らしを支える条件整備 ●交通網の整備 幹線道路への関連町道の計画的な整備を進め、地域住民の交通の利便性の向上や安全対策を図っていきます。また、国道・県道については、未整備区間の拡幅改良など国、県へ強く要望促進します。 地域住民の通学、通院や、その他日常生活に必要な不可欠な路線バスの維持存続のため関係機関の協力を得ながら広域で連携し住民の交通手段の確保に努めます。
公共交通に関する施策	記載なし

- 第2期東串良町 まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月)

計画期間	2020(令和2)年度～2024(令和6)年度								
目標	東串良町まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標 東串良町が有する人口減少問題と、それを解消するための問題意識を住民と共有し、人口ビジョンで示した「まち」・「ひと」・「しごと」を整備し、 ①世帯転出や人口流出の防止をより一層図ることに加え、 ②毎年10世帯のU・Iターン確保を目標に、人口減少の抑制を官民一体となって取り組むこととします。 (1)短期的目標:令和2年度～令和3年度 総合戦略の重点施策であり、総合戦略全体の牽引役となる、町民自らの手による「まち」・「ひと」・「しごと」プロジェクトの展開に向けた準備を行っていきます。 (2)中期的目標:令和4年度～令和6年度 町民自らの手による「まち」・「ひと」・「しごと」プロジェクトの展開と、町民が活き活きと元気に暮らす姿や町が醸し出す明るい雰囲気等を積極的に発信し、毎年10世帯のU・Iターンを確保して、人口減少の抑制を図っていきます。(令和6年度までに30世帯を増加させるイメージ)								
公共交通に関連する施策	施策11. 地域支え合いシステムの形成 <table border="1"> <tr> <td>事業名</td> <td>町内交通網改善事業</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>企画課</td> </tr> <tr> <td>概要</td> <td>・現在のバス廃止路線代替タクシーの利便性の向上を図る。 ・町内外の方が利用できる町内巡回バスの導入を目指す。</td> </tr> <tr> <td>KPI</td> <td>・利用者数 : 検討継続 ・運行本数 : 1本 ・運行回数 : 3回</td> </tr> </table>	事業名	町内交通網改善事業	実施主体	企画課	概要	・現在のバス廃止路線代替タクシーの利便性の向上を図る。 ・町内外の方が利用できる町内巡回バスの導入を目指す。	KPI	・利用者数 : 検討継続 ・運行本数 : 1本 ・運行回数 : 3回
事業名	町内交通網改善事業								
実施主体	企画課								
概要	・現在のバス廃止路線代替タクシーの利便性の向上を図る。 ・町内外の方が利用できる町内巡回バスの導入を目指す。								
KPI	・利用者数 : 検討継続 ・運行本数 : 1本 ・運行回数 : 3回								

(2) 関連計画

● 東串良町過疎地域持続的発展計画

計画期間	令和3年4月1日から令和8年3月 31 日までの5か年間
公共交通に関する事業	<p>持続的発展施策区分4 交通施設の整備、交通手段の確保 (9)過疎地域持続的発展特別事業 公共交通</p> <ul style="list-style-type: none">●廃止路線バス代替タクシー事業<ul style="list-style-type: none">・具体的な事業内容 バス廃止路線における交通手段として、代替タクシー業務を民間に委託・事業の必要性 高齢者の交通手段の確保・見込まれる事業効果等 交通弱者の解消●地方公共交通特別対策事業<ul style="list-style-type: none">・具体的な事業内容 民間バス会社の運航に係る赤字部分に対する支援・事業の必要性 町民の交通手段の確保・見込まれる事業効果等 赤字バス路線の維持

(3) その他関連計画

計画名	公共交通に関する記述
東串良町障害者計画 及び第7期障害福祉 計画・第3期障害児 計画 (令和6年3月)	3 アンケート調査結果 (2)調査結果(抜粋)～障がい者～ ②外出する時に困ること 外出する時に困ることについては、「公共交通機関が少ない(ない)」が 24.7%、「困った時にどうすればいいのか心配」が 15.8%と高くなっています。 (1) 生活環境の整備促進 ③移動・交通対策の推進 バスの路線廃止に伴う代替タクシー事業を実施し、交通手段の確保に努めていますが、公共交通機関などに対する不満や整備要望が強く、必ずしも充実した支援体制とは言えないのが課題となっています。これについては、広域的な課題となるため、「肝属地区障害者自立支援協議会」において必要に応じて協議、検討を重ねる必要があります。また、幅広い社会活動を可能にする交通費助成への要望もあります。今後は、障がい者の移動手段の確保について、自動車運転免許取得、自動車改造の軽費の助成、盲導犬の給付等各種援助策の利用促進を図り、民間タクシー事業者やバス事業者に対しても、理解と協力を求め連携を強化します。
東串良町交通安全計画 (令和4年3月)	第3章 道路交通安全についての対策 第1節 今後の道路交通安全対策 1 子どもと高齢者の安全確保 高齢者においては、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を強化することが喫緊の課題である。
大隅定住自立圏共生 ビジョン (令和6(2024)年3 月)	2これまでの取組 (4)地域公共交通 ①交流人口増加のためのバスネットワークの構築 公共交通ネットワークを構築し、交流人口の増加促進や地域住民の日常生活における移動手段の確保を図るため、九州新幹線の利用に繋がる鹿児島中央駅～鹿屋間直行バスの運行や、空港連絡バス・直行バス・フェリー等と路線バスとの接続調整等を行うとともに、圏域内唯一の公共交通機関である路線バスの運行を維持しています。 取組1:直行バスの運行及び利用促進 取組2:地域間幹線系統及び廃止路線代替バス等の運行維持 第4章 協定に基づき推進する具体的取組 (1)地域公共交通 ①交流人口の増加のための交通ネットワークの構築 事業名:大隅地域公共交通ネットワーク化事業 (事業概要) <ul style="list-style-type: none"> ■ 九州新幹線による誘客効果を大隅地域へ導入し、交流人口の増加を図るため、鹿児島中央駅～鹿屋間の直行バスを運行 ■ 観光イベント等でのPRなど、直行バス等の利用促進 ■ 空港連絡バスや直行バス・さんふらわあ等による誘客効果を圏域全体に波及させるため、鹿屋～各市町間を結ぶ路線バスの接続調整 ■ バス待合施設を活用した観光・交通情報等の提供 ■ 住民の通院や通学など、日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、空港連絡バスや直行バス・さんふらわあ等の誘客を圏域全体に波及させるために必要な廃止路線代替バスや地域間幹線系統バス等の運行維持 ■ 圏域一体となった地域公共交通網の再構築のための総合的な公共交通ネットワーク形成 (関係市町の役割分担及び費用負担の考え方) <ul style="list-style-type: none"> ■ 鹿屋市及び関係市町は、空港連絡バスや直行バスと路線バスの接続調整並びに各フェリーや鉄道と路線バスとの接続調整を行う。 ■ 鹿屋市及び関係市町は、廃止路線代替バス及び地域間幹線系統バス等の運行を維持する。 ■ 鹿屋市及び関係市町は、地域公共交通網の再構築のための調査・検討を行う。

2. 住民アンケート調査

1. 調査概要

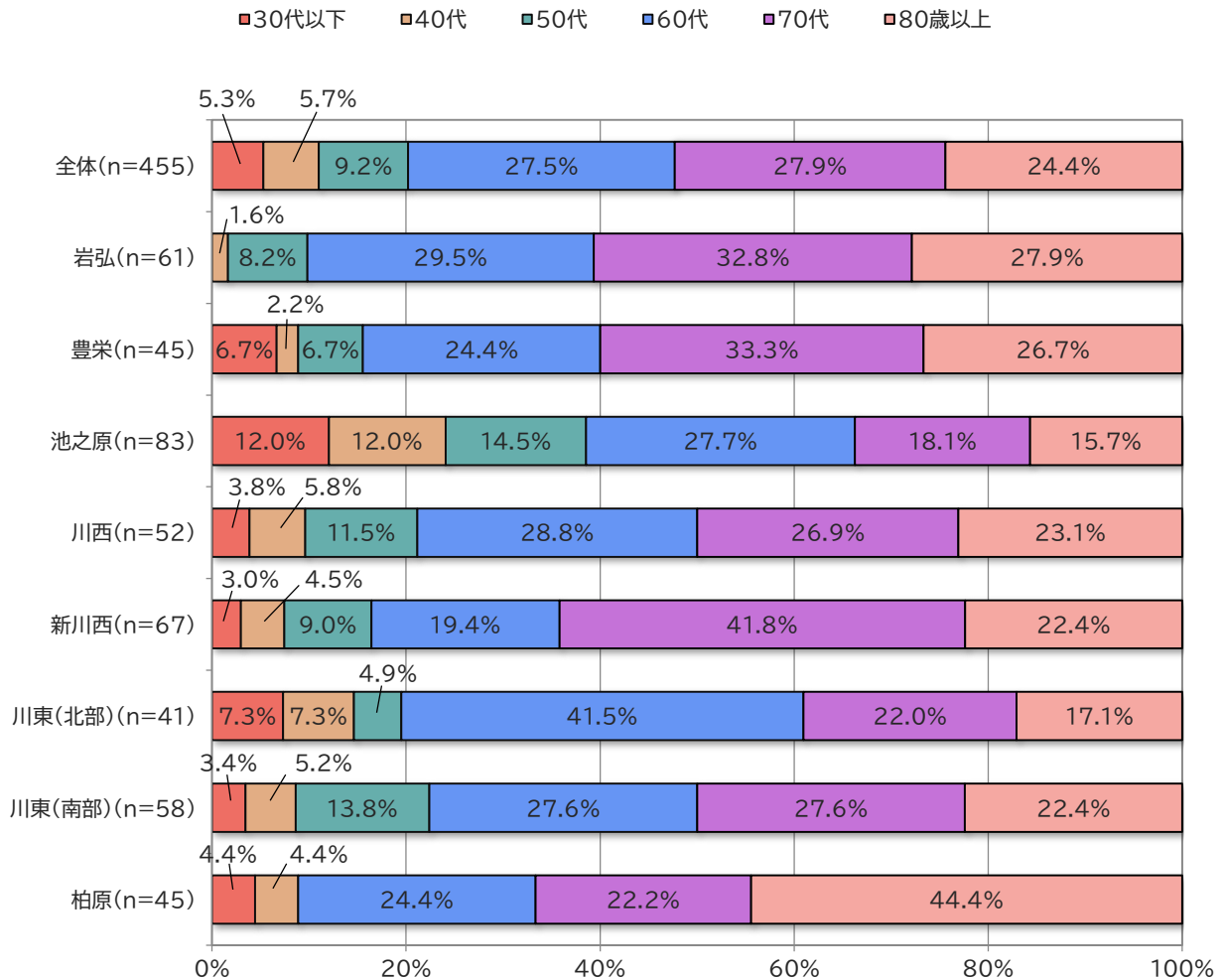
調査目的	住民の移動や公共交通の利用実態、現状のサービスに対する評価、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握し、東串良町地域公共交通計画を検討する基礎資料とするため。
調査項目	<ul style="list-style-type: none">● 回答者自身のことについて● 運転免許証の保有について● 普段の外出について● 買い物について● 通院について● バス(鹿児島交通、東串良町福祉バス)の利用について● 一般乗用タクシーの利用について● 東串良町の今後の公共交通のあり方について● 自由意見
調査対象	東串良町内の全世帯から無作為に抽出した 1,200 世帯(1世帯につき調査票2部を送付) ※ 人口の少ない地区からもサンプル数を確保し広く意見を収集するため、各地区(岩弘地区、豊栄地区、池之原地区、川西地区、新川西地区、川東地区(北部)、川東地区(南部)、柏原地区)の世帯数に応じて配布数を調整 ※ できる限り、高齢の方や運転免許証を持っていない方など、公共交通を利用する可能性が高い方・公共交通を必要としている方に回答していただくよう依頼 ※ 上記2点の調整により、本調査で得られた回答は町の平均を示すものではないことに留意する必要がある
調査方法	郵送配布・郵送回収および WEB 回答
調査実施期間	令和6年9月6日(金)～令和6年9月24日(火)
調査票回収状況	399件回収(回収率 33.3%) ※ 1,200世帯への配布に対して、回収できた封筒の件数をカウント(回収部数は462部) ※ WEB回答は1件としてカウント

2. 調査結果

(1) あなた自身のことについて

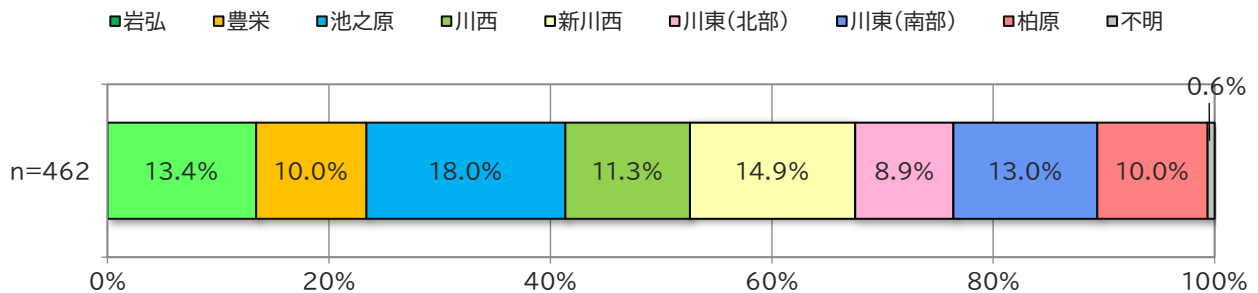
① 年齢

- 70 代以上の回答が全体の 52.3% を占めています。
- 80 歳以上の回答が最も多いのは柏原地区で、44.4% となっています。



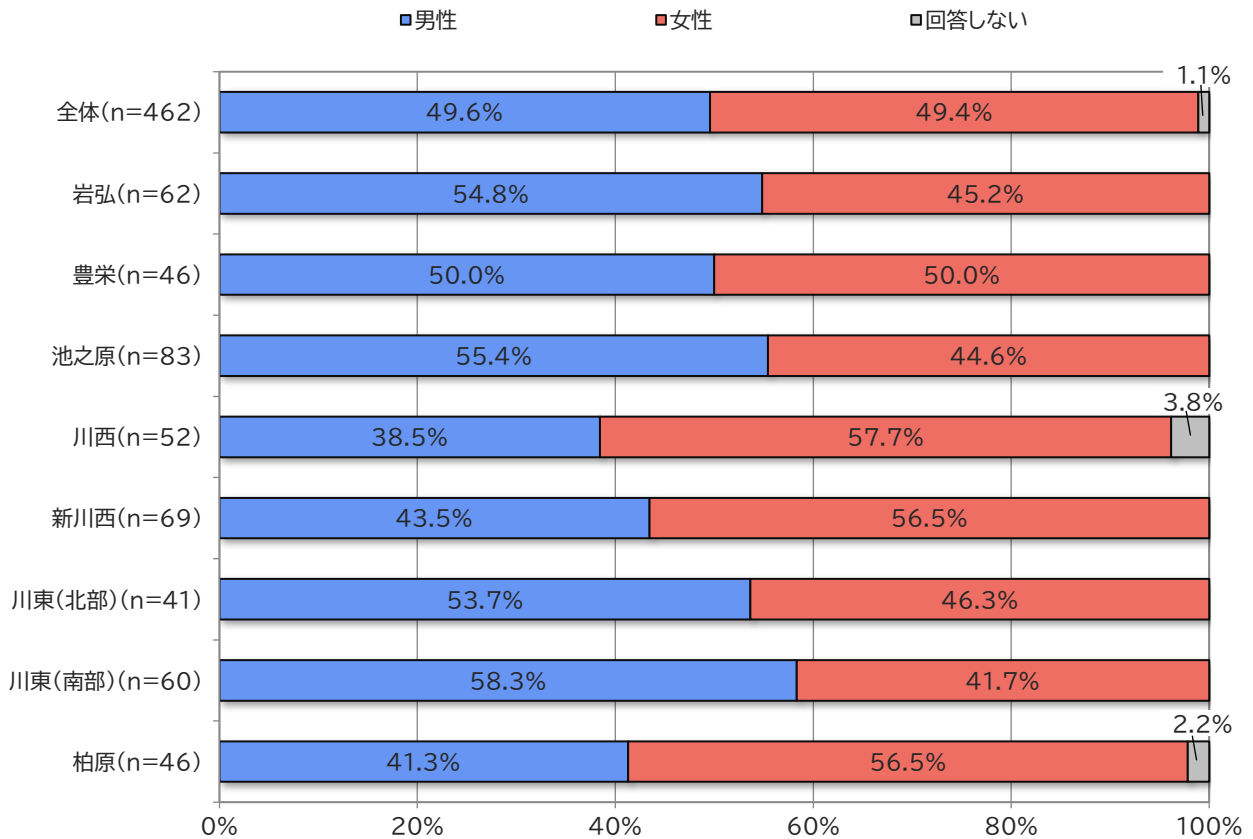
② 居住地区

- 池之原地区の回答者が最も多いものの、回答者が最も少ない川東(北部)地区との差は 9% 程度で、大きな差はみられません。



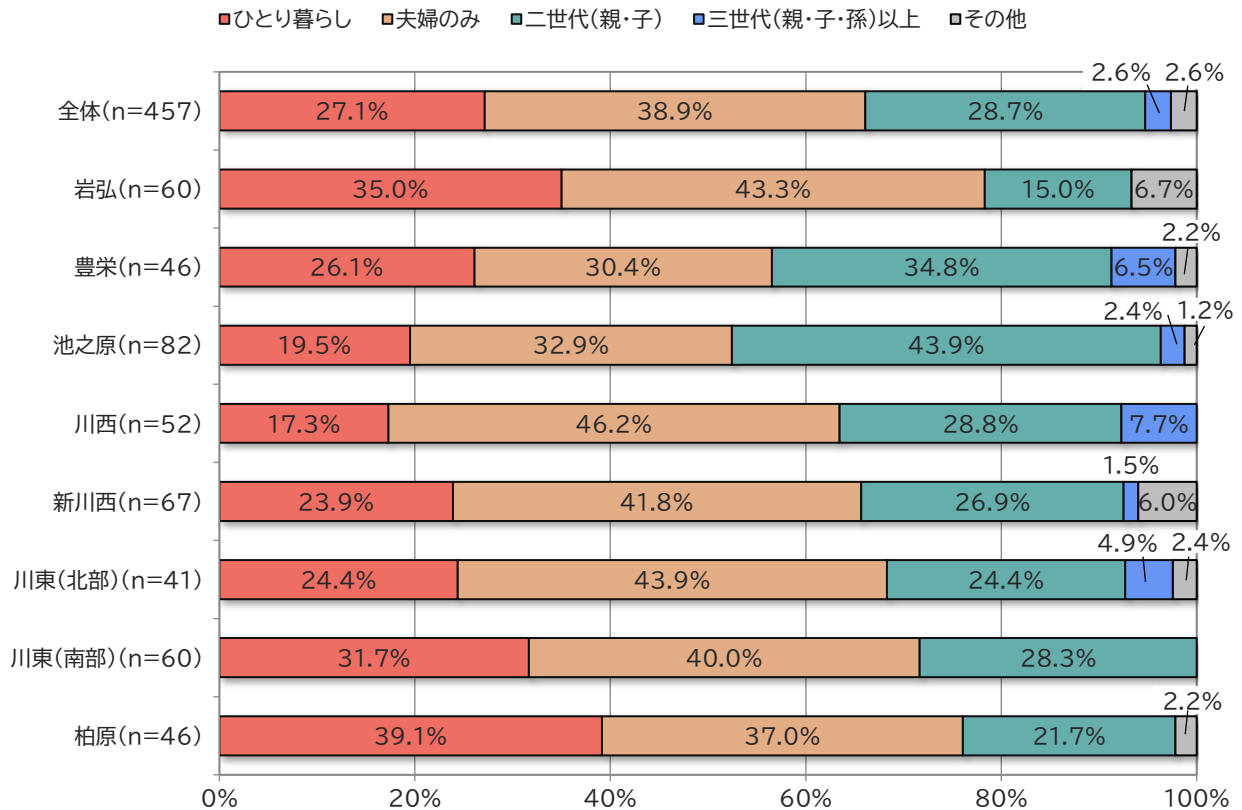
③ 性別

- 全体の回答者の性別の内訳は、男性が 49.6%、女性が 49.4%、回答しないとした人の割合が 1.1%で、男女の割合に大きな差はみられません。



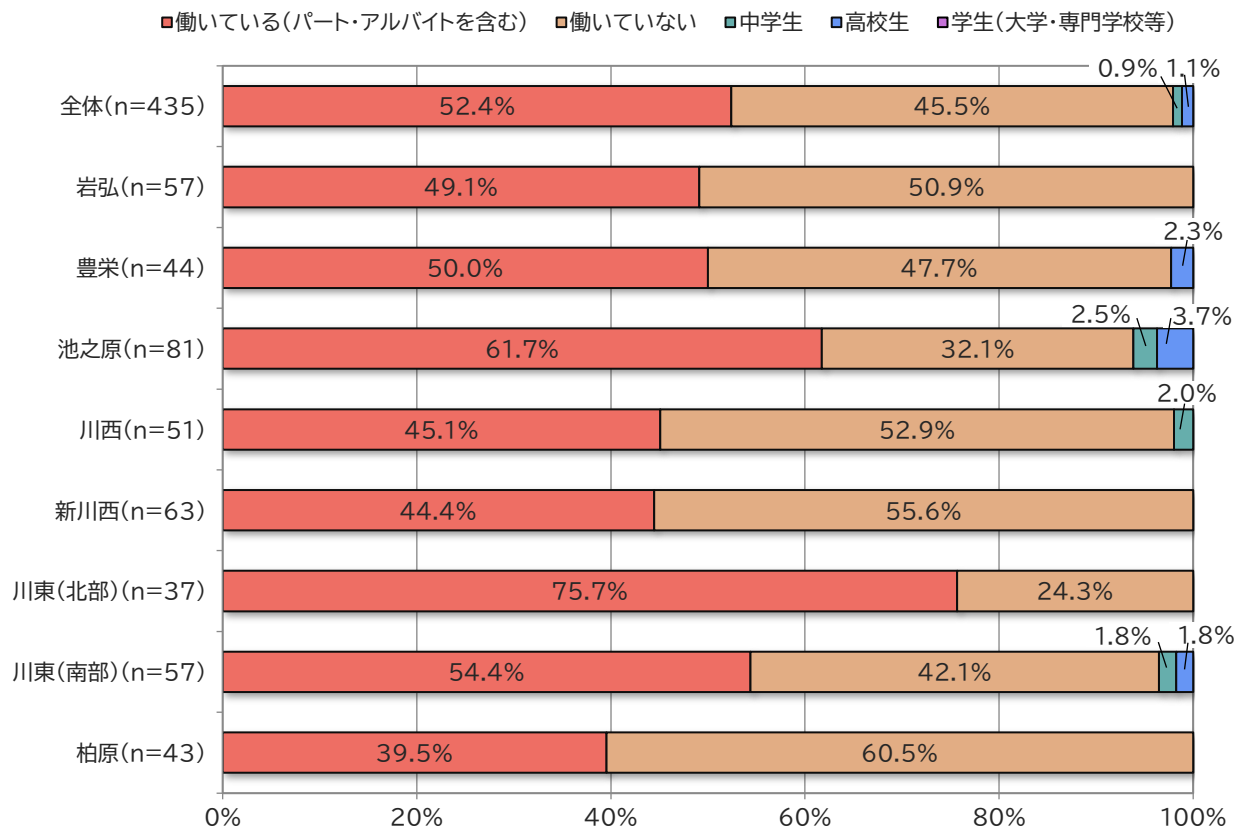
④ 世帯構成

- 「ひとり暮らし」の割合が最も高い地区は柏原地区で、39.1%となっています。



⑤ 就業状況

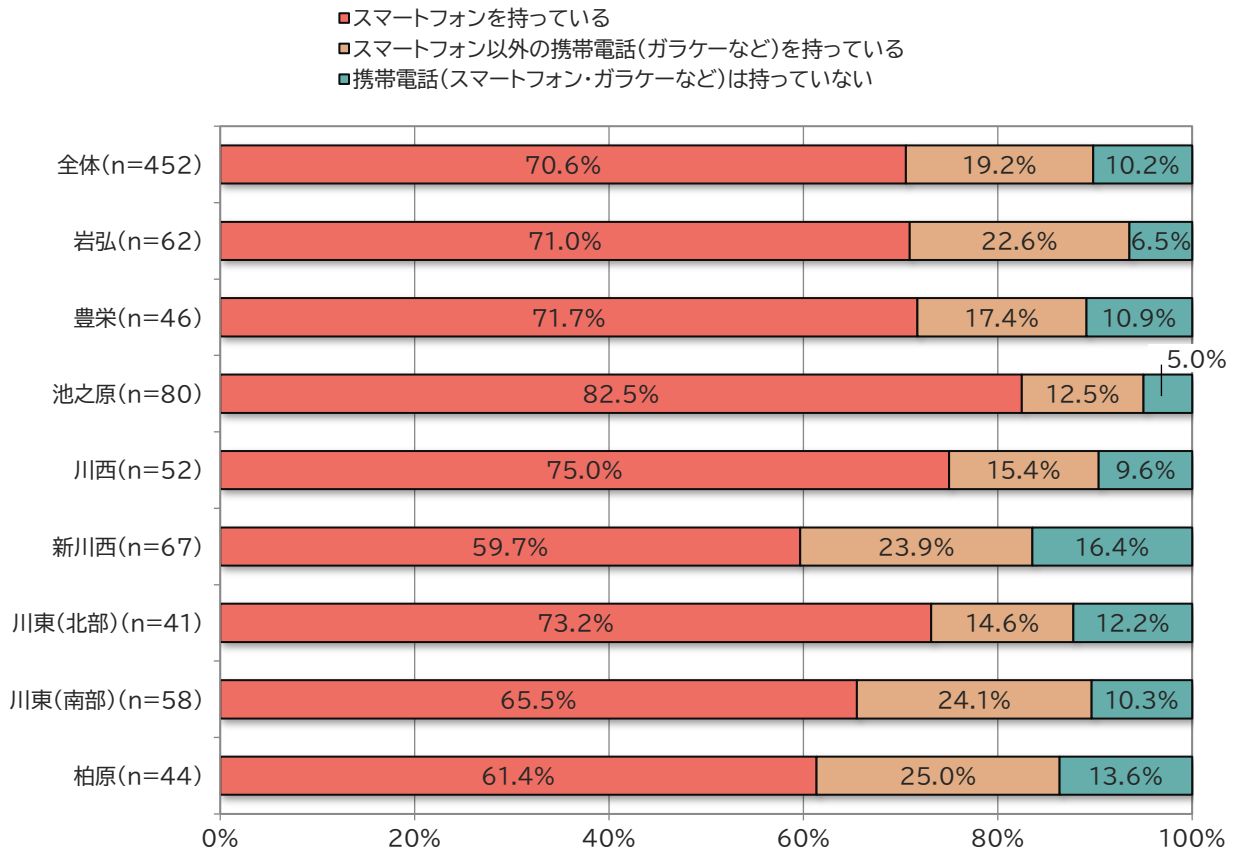
- 「働いている(パート・アルバイトを含む)」の割合が最も高い地区は川東(北部)地区で、75.7%となっています。



⑥ 携帯電話の保有状況

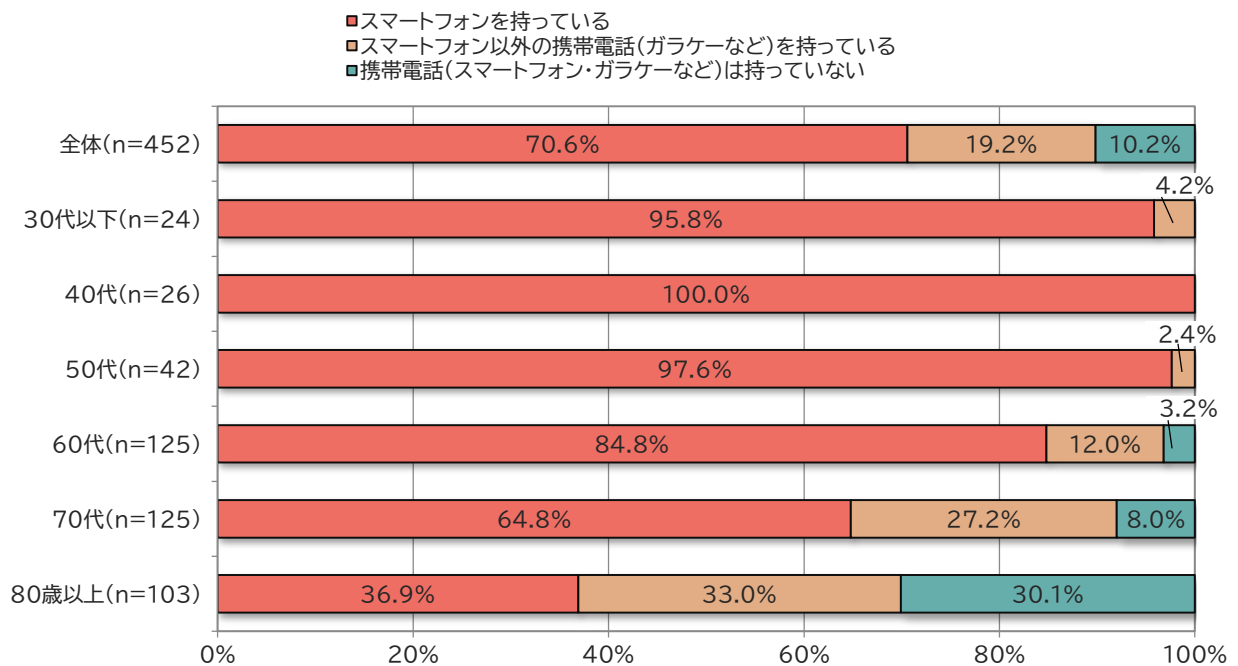
[地区別]

- スマートフォンの保有率が最も低いのは新川西地区となっていますが、ガラケーなどの携帯電話の保有率を含めると、携帯電話の保有率は80%を超えています。



[年代別]

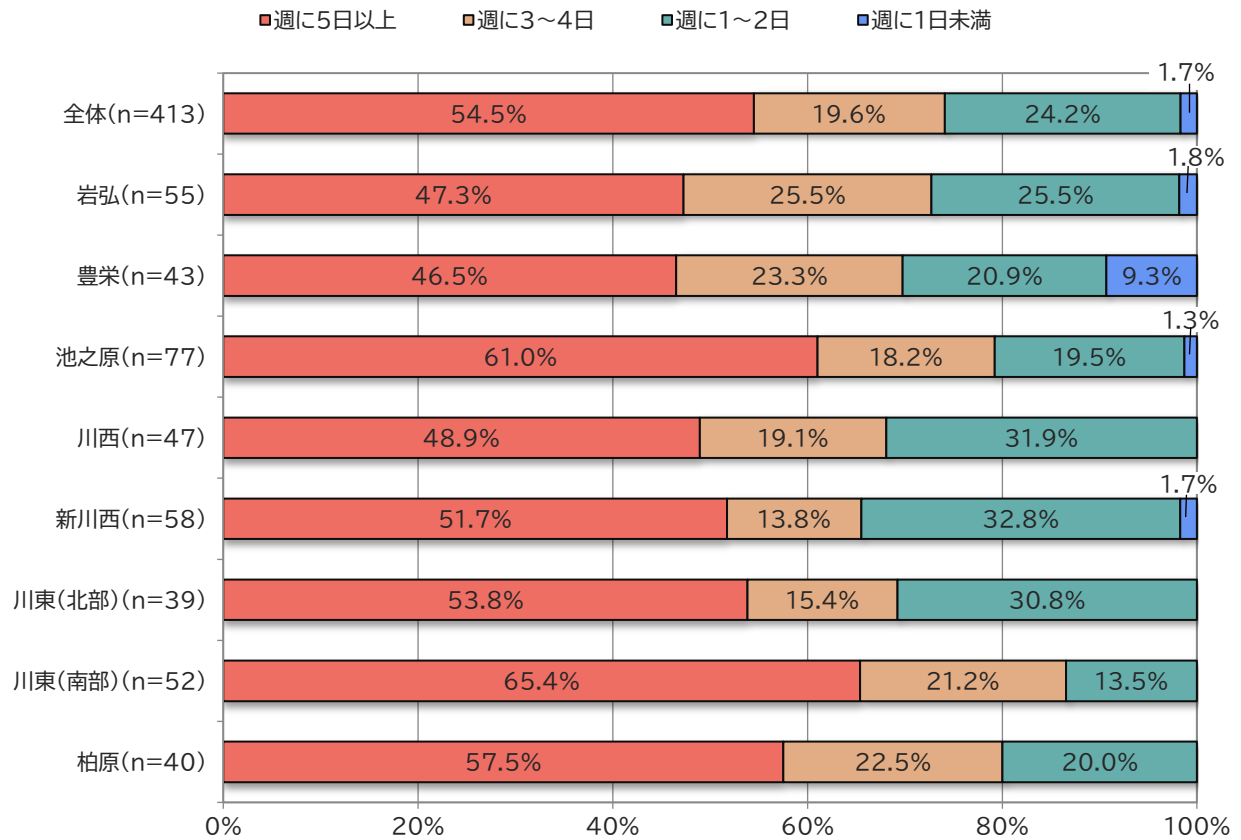
- 70代までの世代ではスマートフォンの保有率が60%を超えていますが、80代になると、スマートフォンの保有率、ガラケーなどの携帯電話の保有率、携帯電話を保有していない人の割合がほぼ同等となっています。



⑦ 外出頻度

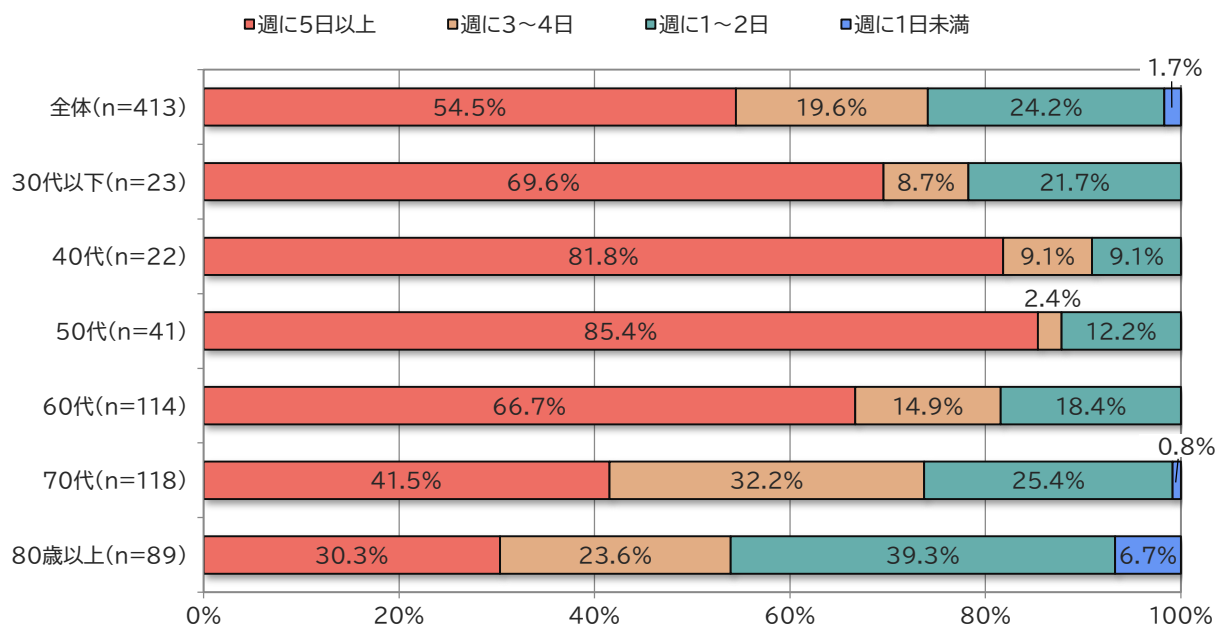
[地区別]

- 「週に1日未満」の割合が最も高い地区は豊栄地区で、9.3%となっています。



[年代別]

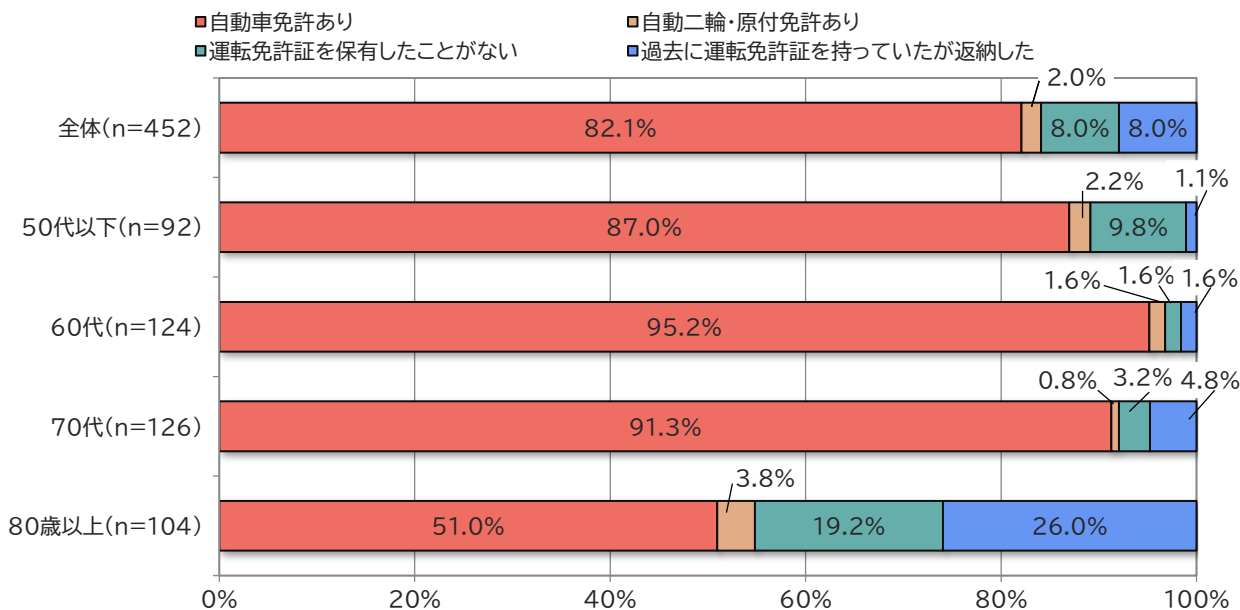
- 70代までの世代では「週に5日以上」、「週に3~4日」の割合が70%を超えていますが、80歳以上では53.9%まで減少し、「週に1~2日」、「週に1日未満」の割合が増加しています。



(2) 運転免許証の保有について

① 運転免許証の保有状況についてお答えください。

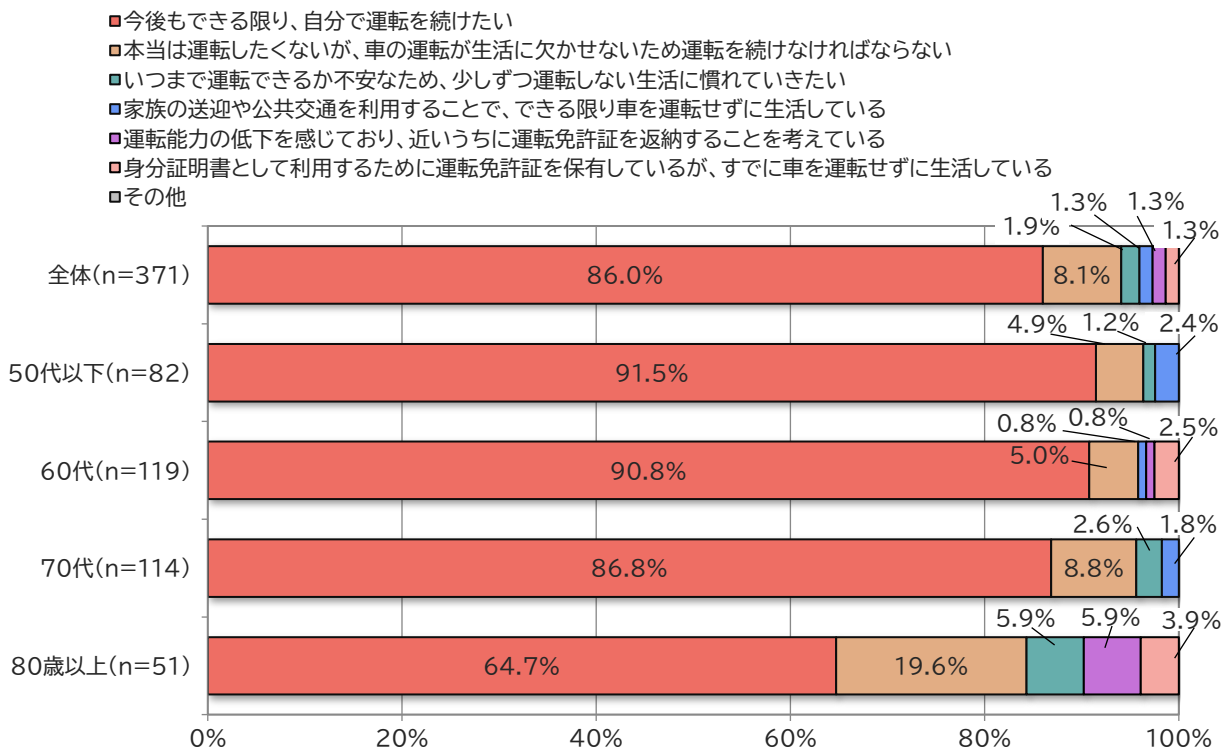
- 全体的に自動車免許の保有率が高いものの、80歳以上になると減少し、「運転免許証を保有したことがない」、「過去に運転免許証を持っていたが返納した」人の割合が増加しています。



② 今後の自動車やバイク等の運転について、あなたのお考えに最も近いものをお答えください。

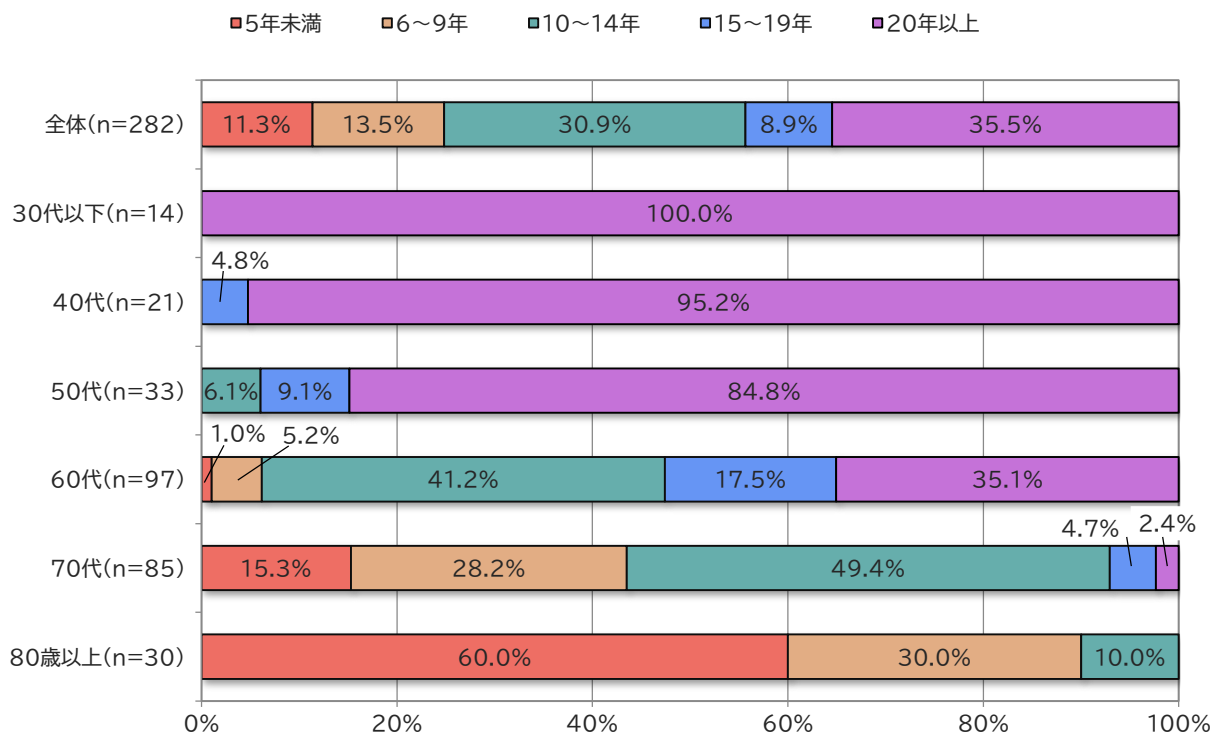
(いずれか1つに○)※(1)で1.または2.と回答した、運転免許を保有している方のみ

- 70代までの世代では「今後もできる限り、自分で運転を続けたい」とする人の割合が80%を超えるものの、80歳以上ではその割合が減少し、64.7%となっています。
- また、「本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため運転を続けなければならない」の割合が19.6%となっています。



あとどれくらい運転を続けたいか(②で「1.今後もできる限り、自分で運転したい」と回答した方)

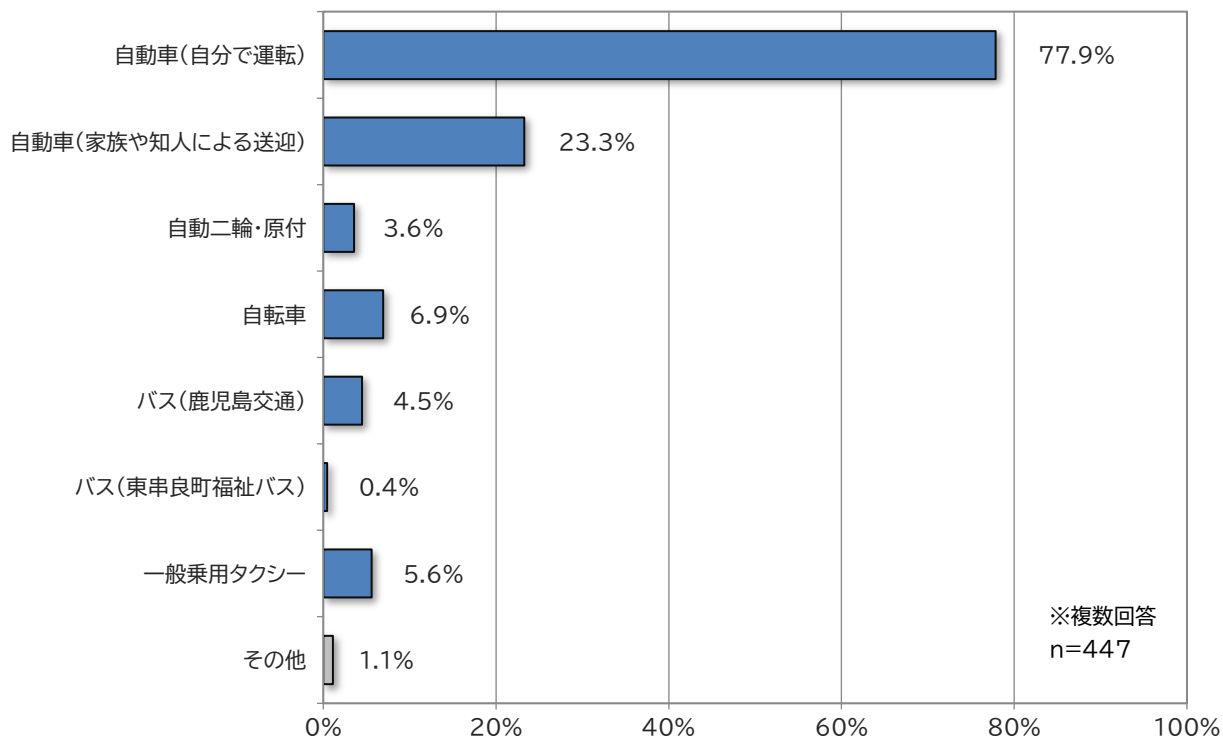
- 80歳以上の年代でも、あと「6～9年」運転を続けたいとする人の割合が30.0%、あと「10～14年」運転を続けたいとする人の割合が10.0%と、高齢者でも運転を継続したい意向が高いことがうかがえます。



(3) 普段の外出について

① 普段の外出で利用する主な移動手段をお答えください。(あてはまるものすべてに○)

- 「自動車(自分で運転)」の割合が最も高く、77.9%となっています。
- 「バス(鹿児島交通)」、「一般乗用タクシー」といった公共交通を普段利用する人の割合は5%程度と低い数値となっています。



[65歳以上、地区別]

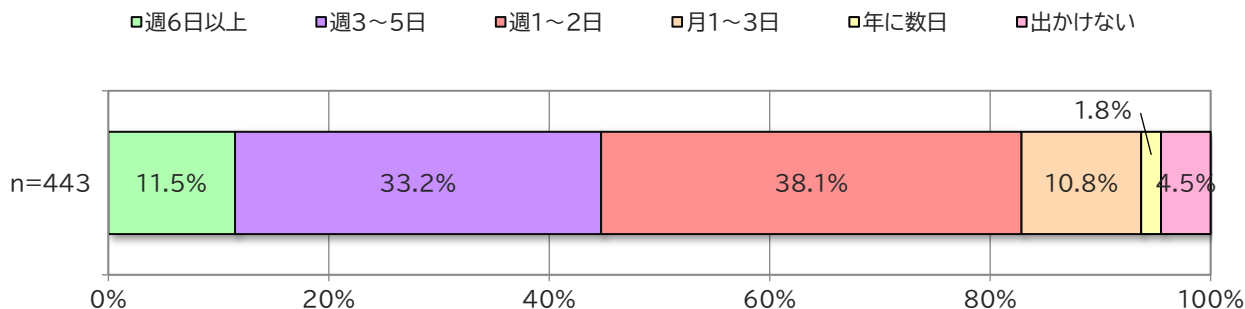
- 川西地区、柏原地区では「一般乗用タクシー」を普段利用する人の割合が10%を超えています。

	全体	岩弘	豊栄	池之原	川西	新川西	川東(北部)	川東(南部)	柏原	不明
自動車(自分で運転)	72.8	80.8	69.7	82.5	67.6	73.5	79.2	75.0	52.8	50.0
自動車(家族や知人による送迎)	24.3	17.3	30.3	15.0	32.4	20.4	16.7	35.0	30.6	0.0
自動二輪・原付	2.9	3.8	6.1	0.0	5.4	0.0	4.2	0.0	5.6	0.0
自転車	7.7	9.6	0.0	5.0	8.1	12.2	4.2	12.5	5.6	0.0
バス(鹿児島交通)	2.9	1.9	3.0	5.0	2.7	4.1	4.2	0.0	2.8	0.0
バス(東串良町福祉バス)	0.3	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
一般乗用タクシー	6.7	0.0	9.1	2.5	13.5	6.1	0.0	5.0	16.7	50.0
その他	1.6	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	4.2	2.5	2.8	0.0
n	313	52	33	40	37	49	24	40	36	2

(4) 買い物について

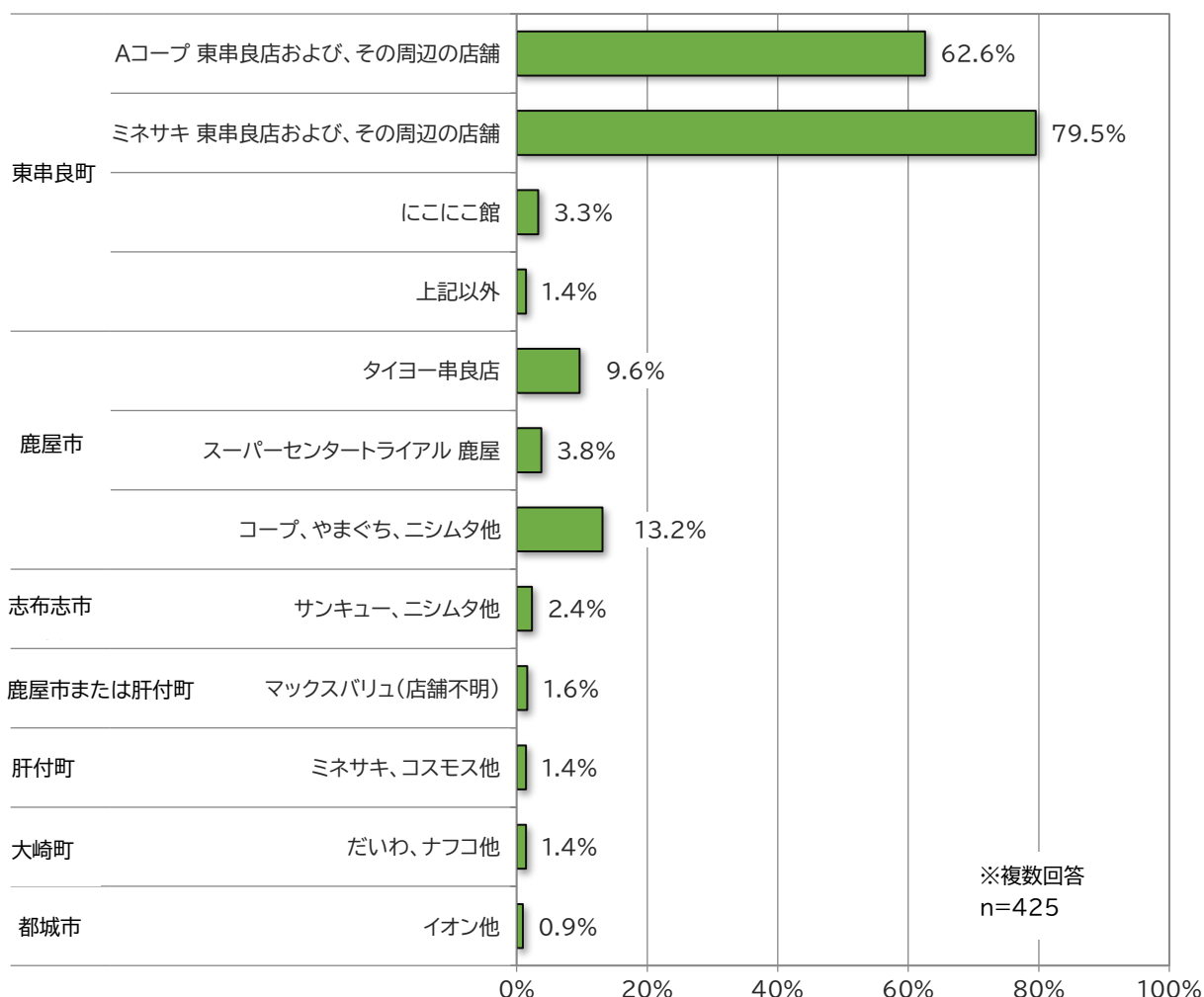
① 食料品や日用品の買い物に出かける頻度をお答えください。(いずれか1つに○)

- 「週1~2日」の割合が最も高く、38.1%となっています。



② 主な買い物先をお答えください。(最大2つまで○)※①で「6.出かけない」を選択した方は除外

- 町内の施設を選択した人の割合が高くなっています。

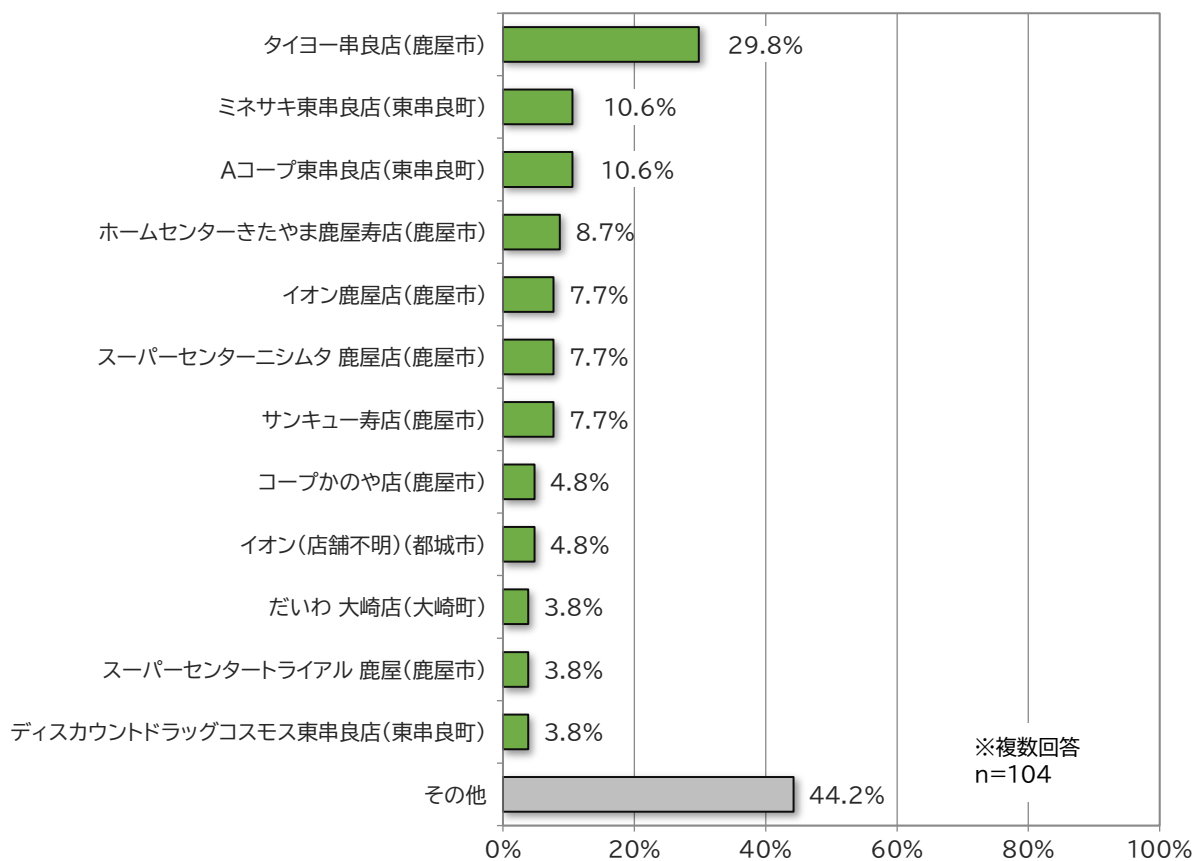


[地区単位での集計(町全体)]



③ 現在、公共交通では行きづらいものの、利便性が良くなれば公共交通で行ってみたいと思う商業施設はありますか。町内・町外を問わず最大2つまでお答えください。

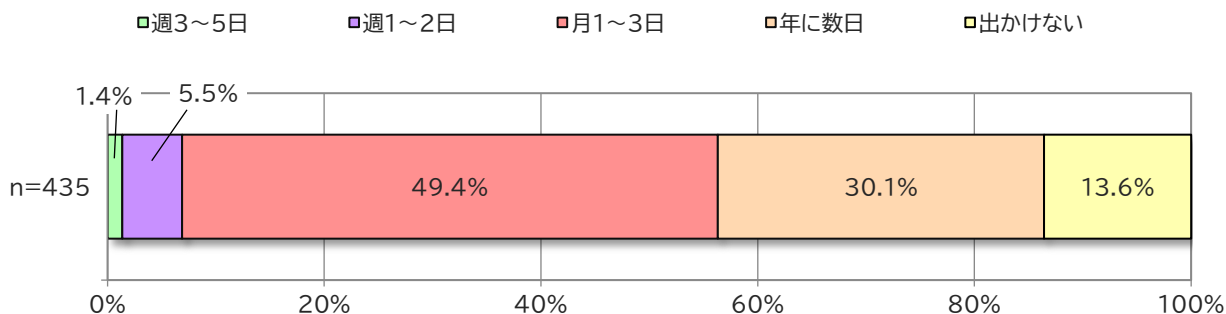
- 鹿屋市の「タイヨー串良店」の割合が最も高く、29.8%となっています。



(5) 通院について

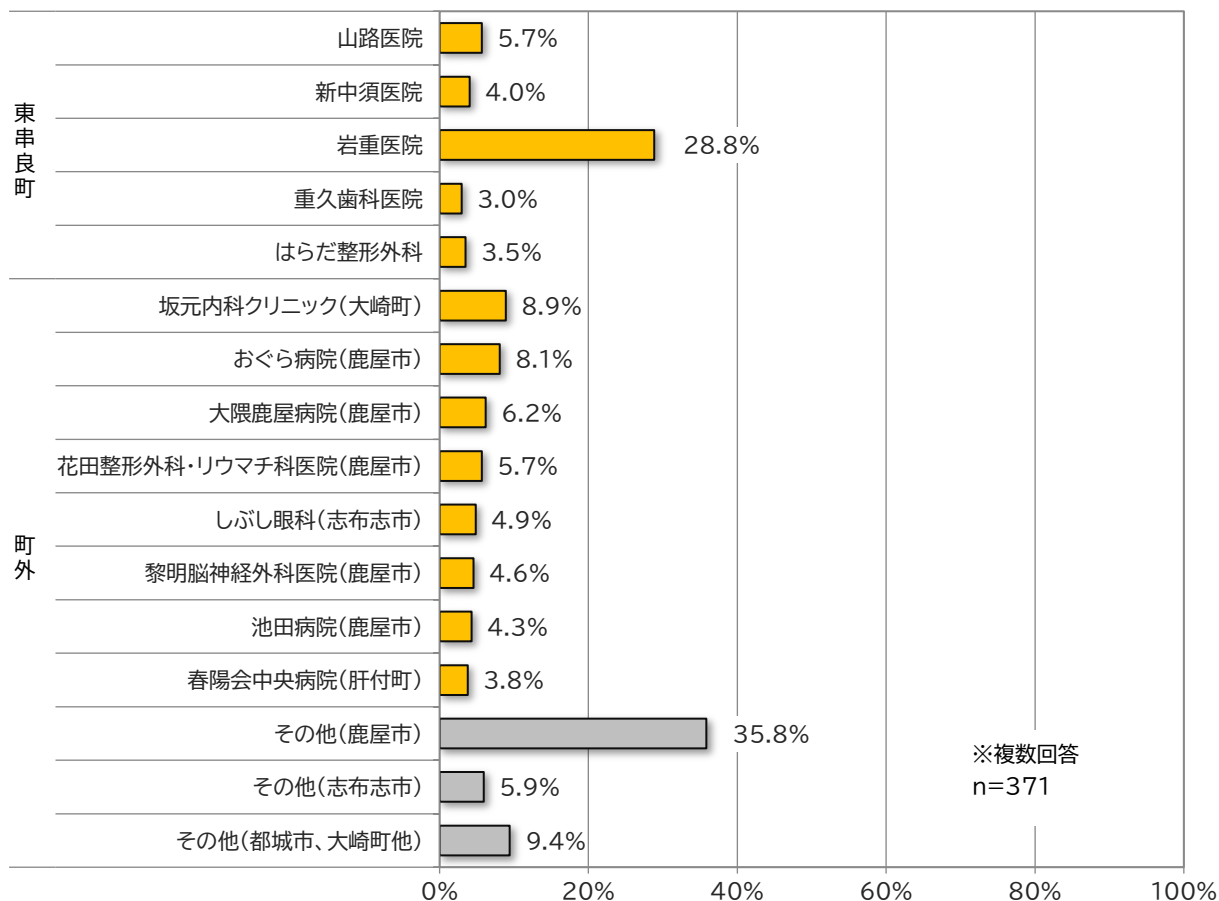
① 通院に出かける頻度をお答えください。(いずれか1つに○)

- 「月1~3日」の割合が最も高く、49.4%となっています。

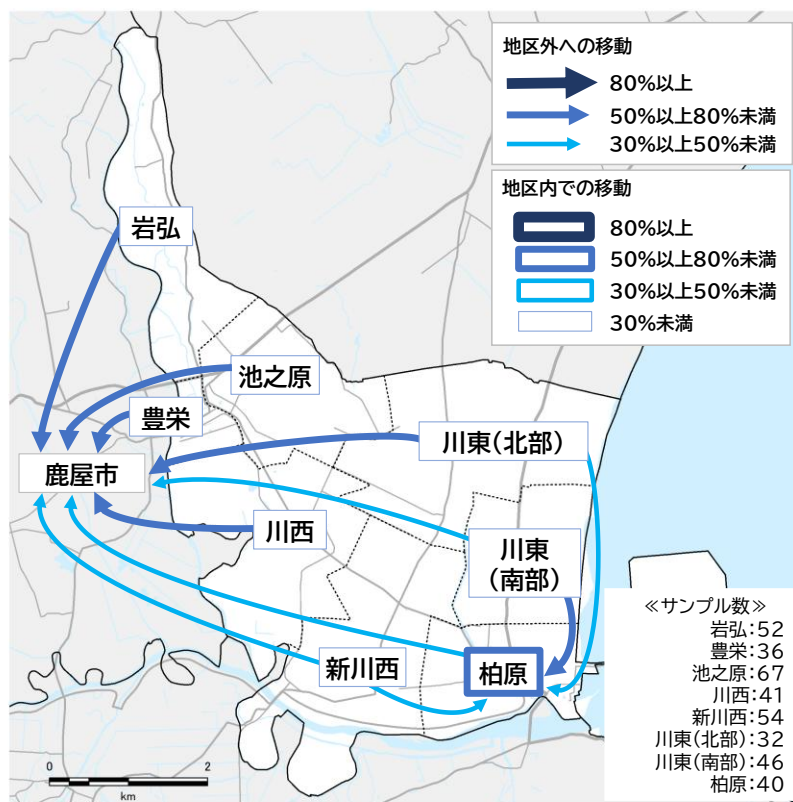


② 主な通院先をお答えください。(最大2つまで○)

- 町内の「岩重医院」を選択した人の割合が最も高く、28.8%となっています。

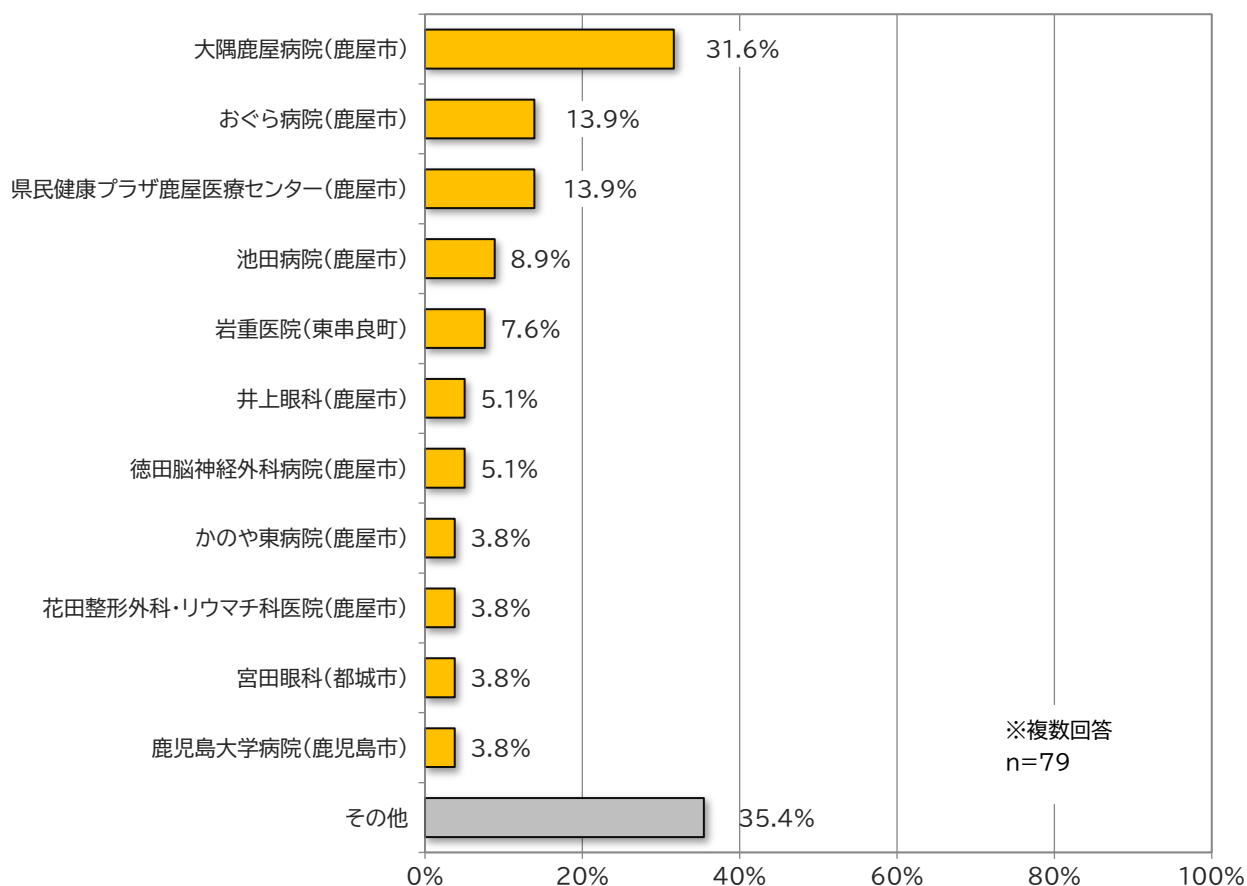


[地区単位での集計(町全体)]



③ 現在、公共交通では行きづらいものの、利便性が良くなれば公共交通で行ってみたいと思う医療機関はありますか。町内・町外を問わず最大2つまでお答えください。

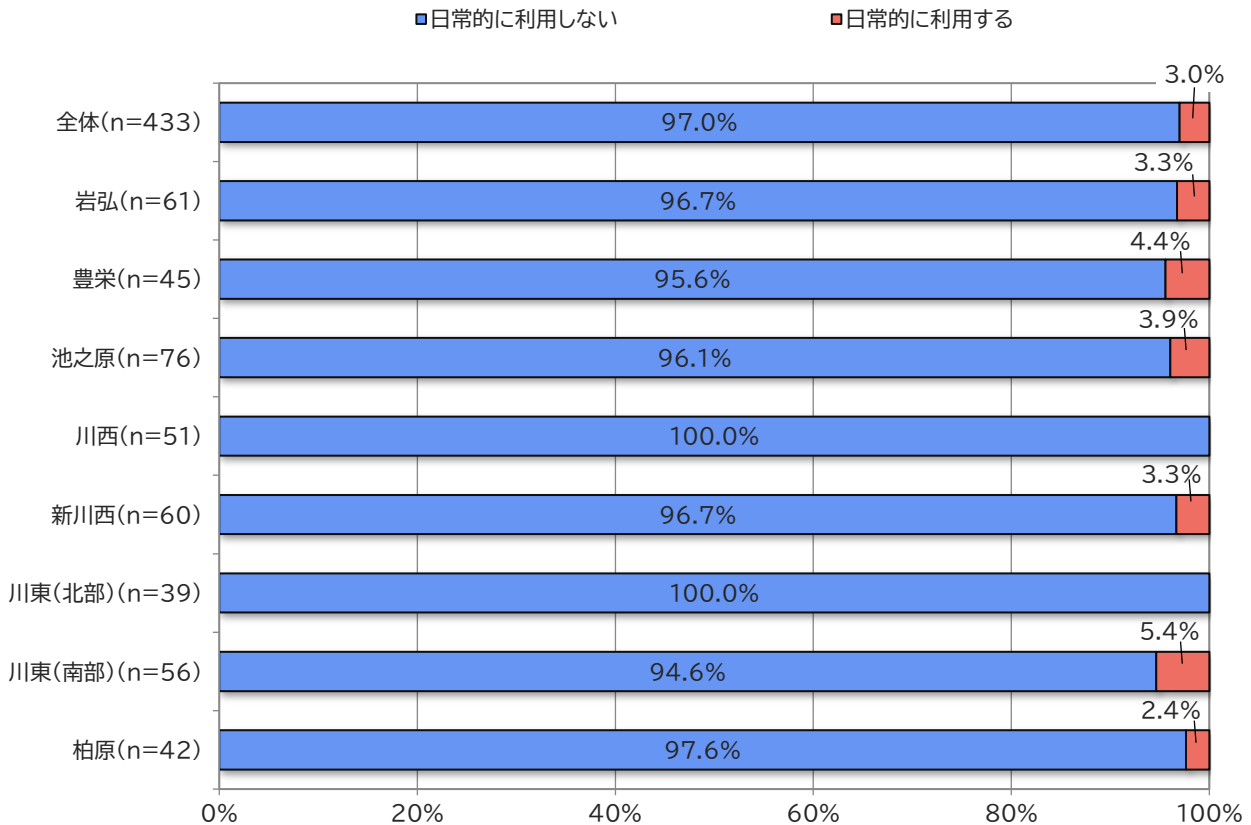
- 鹿屋市の「大隅鹿屋病院」の割合が最も高く、31.6%となっています。



(6) バス(鹿児島交通、東串良町福祉バス)の利用について

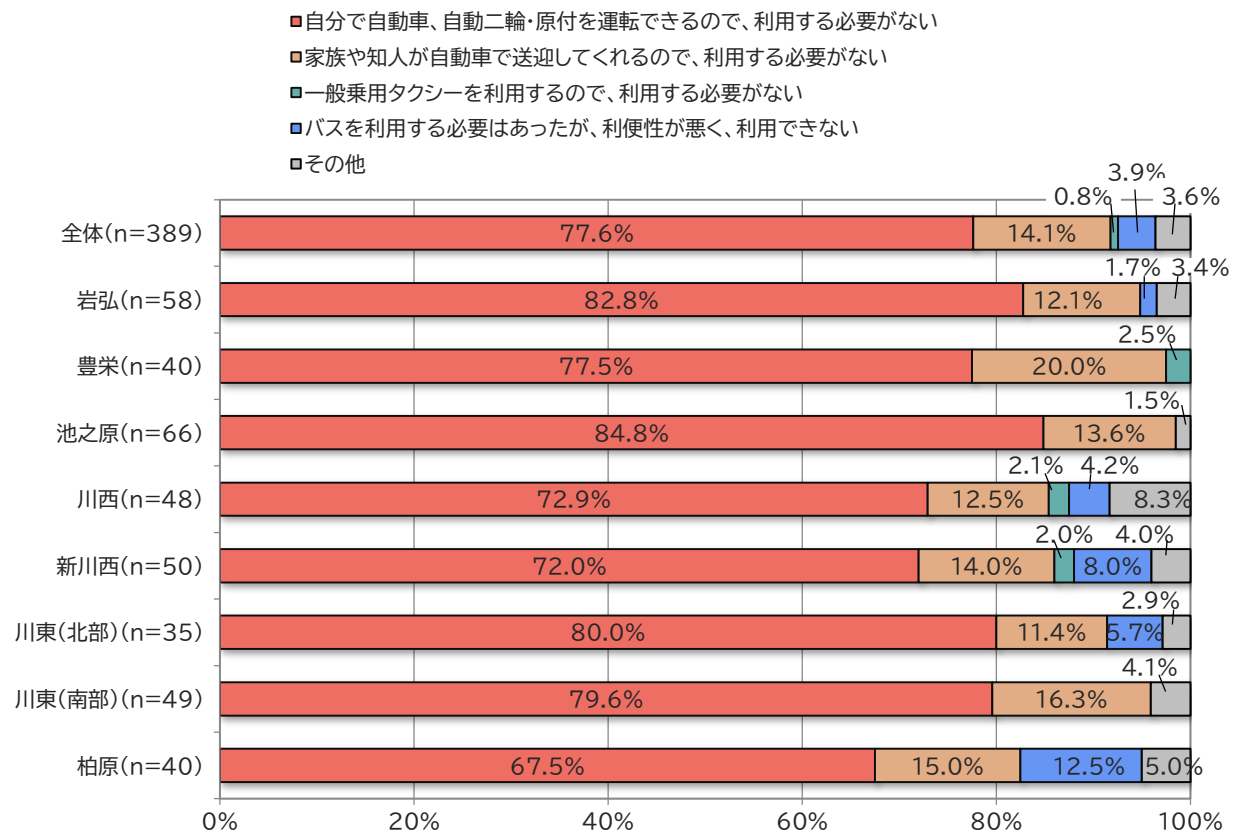
① 東串良町内を運行するバスを日常的に(平均月 1 回以上)利用しますか。(いずれか 1 つに○)

- バスを「日常的に利用しない」と回答した人の割合は全地区で 90%を超えています。



また、1. と回答した場合、日常的にバスを利用しない理由をお答えください。(いずれか 1 つに○)

- 柏原地区では「バスを利用する必要はあったが、利便性が悪く、利用できない」と回答した人の割合が 12.5%となっています。



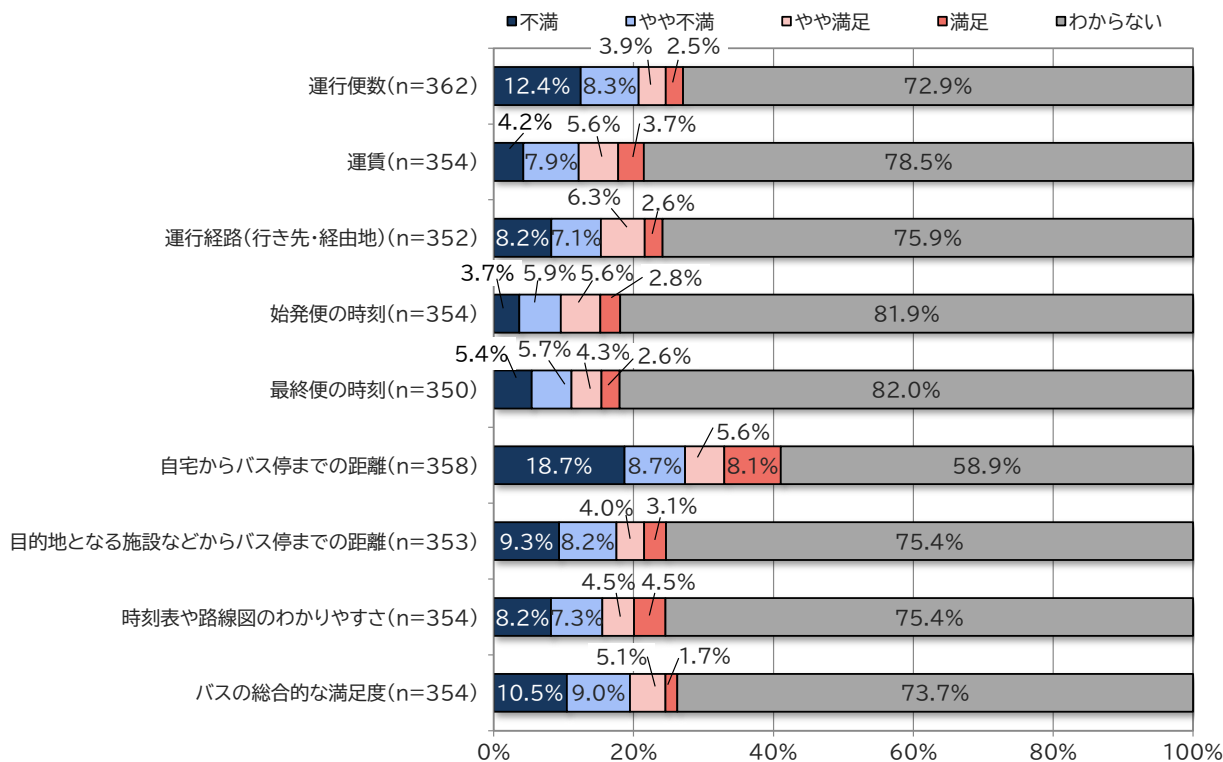
② バスを日常的に(平均月 1 回以上)利用する方におたずねします。主に利用する区間と、主な利用の目的をお答えください。※(1)で 2.と回答した方のみ

	利用区間		目的	回答数
東串良町～鹿屋市	池之原	寿町	買い物・通院	1
		鹿屋	通院	1
	東池之原	東団地前	通院	1
		本町	通院	1
	東串良	十三塚団地前	通院	1
		寿中央	通院	1
		寿町	通院	1
集落のバス停	鹿屋	その他	1	
タイヨー串良店	買い物・通院	1		
東串良町～垂水市	東串良	垂水	通勤・通学	1
東串良町～志布志市	東池之原	志布志高校前	通勤・通学	1
	東串良	志布志	買い物・通院	1

※複数回答(n=9)

③ すべての方におたずねします。あなたは、東串良町内を運行するバスについて、どのように感じていますか。満足度をお答えください。(各項目について、それぞれ 1 つに○)

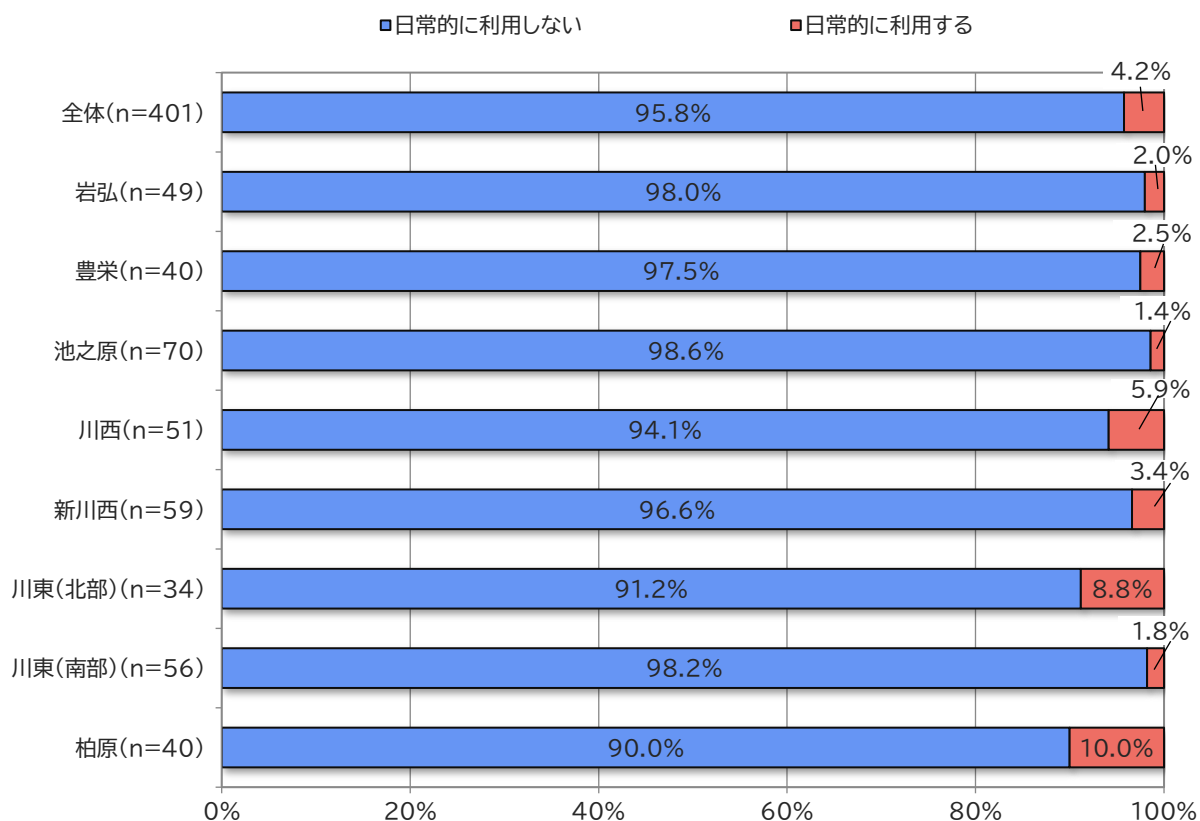
- バスの満足度について多くの項目で「わからない」が半数近くを占めています。
- 特に「不満」、「やや不満」の割合が高い項目は「自宅からバス停までの距離」で、あわせて 27.4%となっています。



(7) 一般乗用タクシーの利用について

④ 東串良町内のタクシー事業者(K・T交通有限会社)が運行する、一般乗用タクシーを日常的に(平均月1回以上)利用しますか。(いずれか1つに○)

- 一般乗用タクシーを「日常的に利用する」ことがあるのは全体の4.2%にとどまっており、「日常的に利用しない」と回答した人の割合が95.8%と大半を占めています。
- 「日常的に利用する」と回答した人の割合が最も多いのは柏原地区で、10.0%となっています。



⑤ 一般乗用タクシーを日常的に(平均月1回以上)利用する方におたずねします。主に利用する区間と、主な利用の目的をお答えください。※(1)で2と回答した方のみ

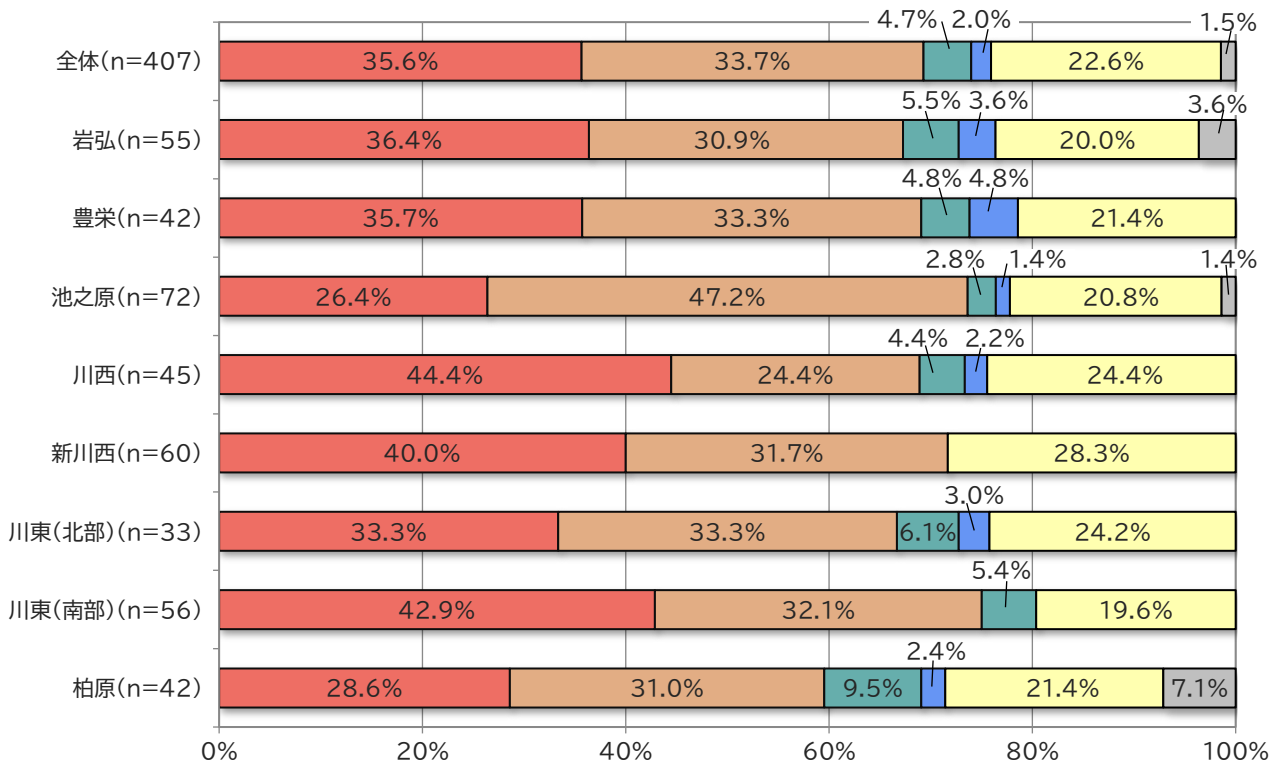
利用区間	目的	回答数	
自宅	スーパー	買い物	4
自宅	医療機関	通院	3
溜水	Aコープ	買い物	3
溜水	ミネサキ	買い物	3
自宅	バス停	通院	2
池之原	ミネサキ	買い物	1
池之原	山路医院	通院	1
自宅	岩重医院	通院	1
自宅	役場		1
集落の公民館	さくら温泉	その他	1
町内	町内	買い物・通院	1
東串良町川東	鹿屋	通院	1

(8) 東串良町の今後の公共交通のあり方について

① 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、あなたのお考えに最も近いものをお答えください。(いずれか1つに○)

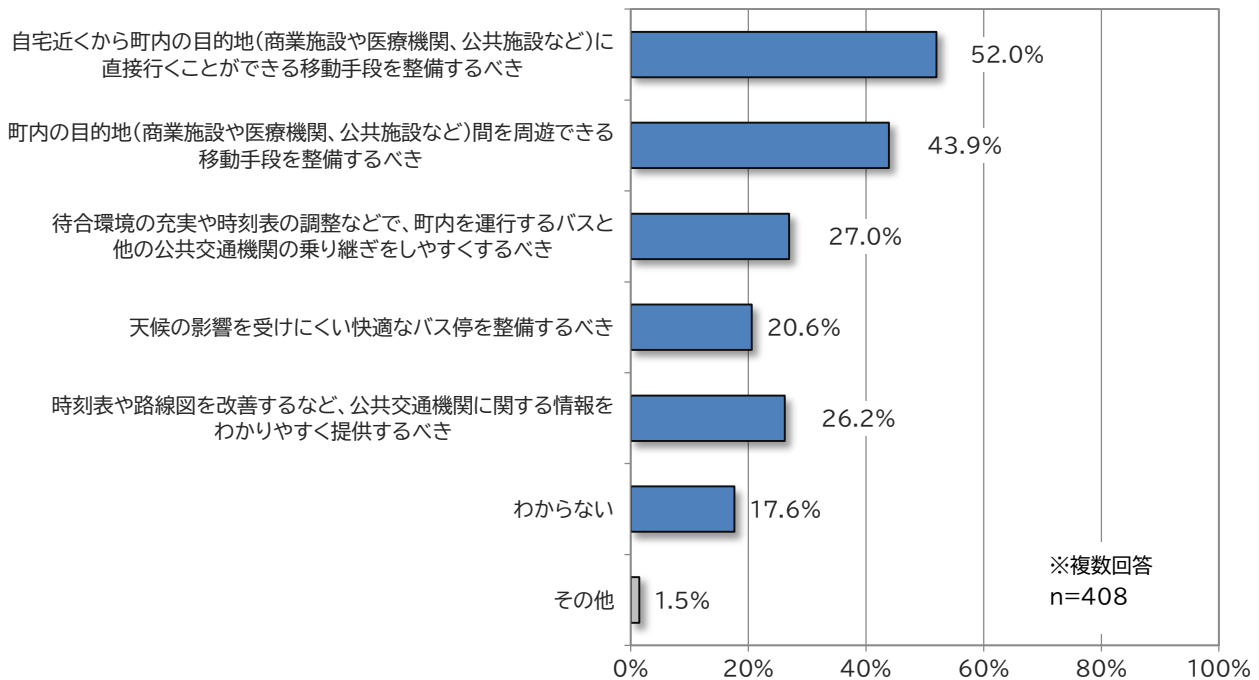
- 「財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき」と「現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき」があわせて約70%となっています。
- 地区別にみると、「財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき」と回答した人の割合が最も高いのは川西地区となっています。
- 一方で、「現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき」と回答した人の割合が最も高いのは池之原地区となっています。

- 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
- 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
- 財政負担はできる限り抑えるよう努力すべき
- 運賃の値上げなど利用者の負担を増やし、公共交通への財政負担を軽減すべき
- わからない
- その他



② 今後の東串良町に必要なと思う公共交通のサービス

- 「自宅近くから町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)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(商業施設や医療機関、公共施設など)間を周遊できる移動手段を整備するべき」が 43.9%となっています。

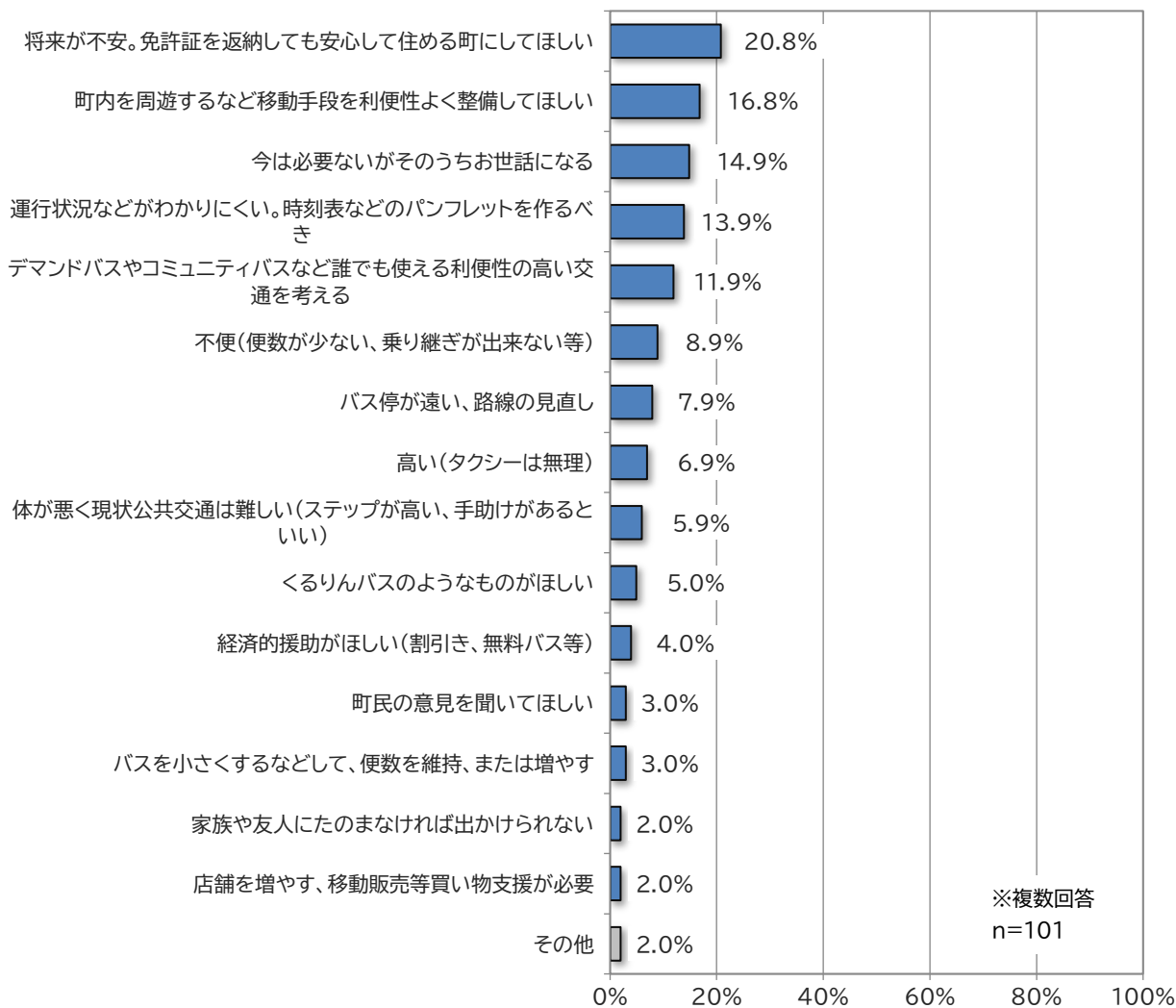


[地区別]

	全体	岩弘	豊栄	池之原	川西	新川西	川東(北部)	川東(南部)	柏原	不明
自宅近くから町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)に直接行くことができる移動手段を整備するべき	52.0	44.6	35.0	53.4	52.2	58.3	60.6	59.6	48.8	50.0
町内の目的地(商業施設や医療機関、公共施設など)間を周遊できる移動手段を整備するべき	43.9	50.0	40.0	41.1	30.4	50.0	51.5	43.9	43.9	50.0
待合環境の充実や時刻表の調整などで、町内を運行するバスと他の公共交通機関の乗り継ぎをしやすくするべき	27.0	30.4	25.0	26.0	15.2	30.0	27.3	26.3	36.6	0.0
天候の影響を受けにくい快適なバス停を整備するべき	20.6	23.2	17.5	24.7	17.4	23.3	18.2	14.0	22.0	50.0
時刻表や路線図を改善するなど、公共交通機関に関する情報をわかりやすく提供するべき	26.2	17.9	22.5	30.1	23.9	33.3	21.2	24.6	34.1	0.0
わからない	17.6	16.1	17.5	15.1	17.4	18.3	27.3	15.8	19.5	0.0
その他	1.5	3.6	2.5	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0
n	408	56	40	73	46	60	33	57	41	2

(9) 自由意見

- 「将来が不安。免許証を返納しても安心して住める町にしてほしい」といった意見が最も多く、次に「町内を周遊するなど移動手段を利便性よく整備してほしい」といった意見が多くなっています。



3. 民生委員アンケート調査

1. 調査概要

調査目的	各地区の実情を熟知した民生委員を対象として、高齢者等を中心とした住民のニーズ、移動に関する課題等を詳細に把握し、東串良町地域公共交通計画を検討する基礎資料とするため。
調査項目	<ul style="list-style-type: none">● 担当地区● 日常生活における移動について● 公共交通や移動に関する要望・意見● 普段利用する医療機関や商業施設について ※ 高齢者等の移動状況や普段利用する施設については、回答者の担当地区における主観的な情報をとりまとめたものであり、該当地区の正確な数値を表すものではない。
調査対象	東串良町内の全民生委員(20名)
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査実施期間	令和6年8月30日(火)～令和6年9月13日(金)
調査票回収状況	16部回収(回収率 80.0%)

2. 調査結果

(1) あなたの担当地区について

担当地区	人数
岩弘	2
豊栄	2
池之原	2
川西	1
新川西	2
川東(北部)	1
川東(南部)	2
柏原	3
不明	1
計	16

※うち、1名は新川西地区と柏原地区をまたいで担当

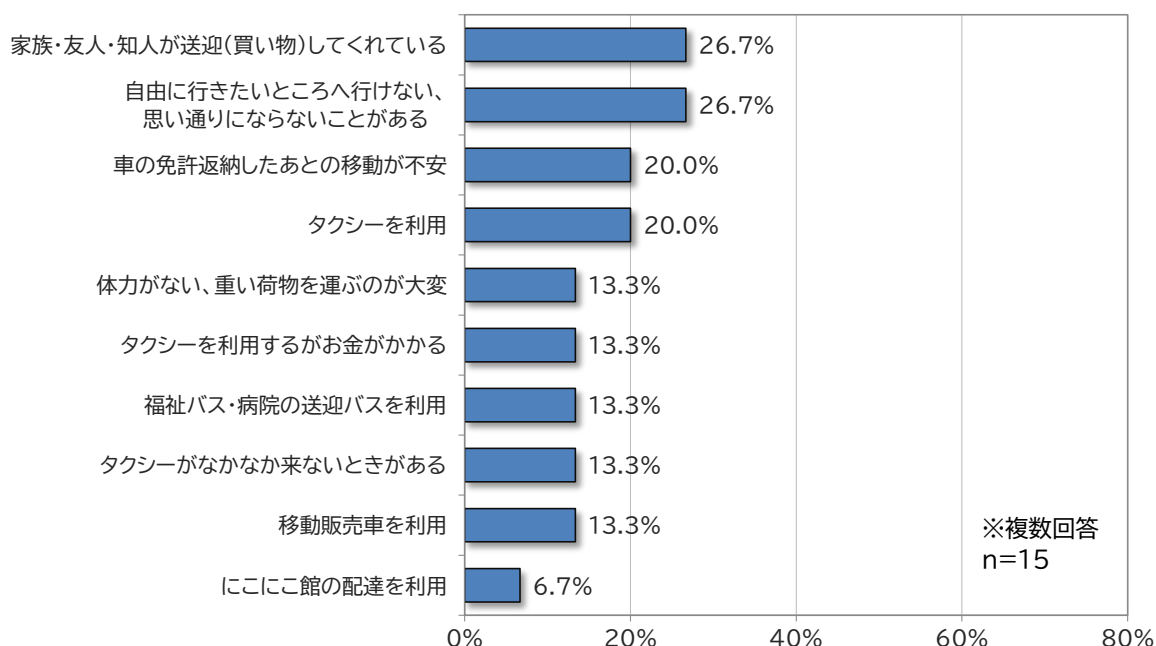
※うち、1名は川東地区(南部)と柏原地区をまたいで担当

(2) 日常生活における移動について

高齢者の方などが、スーパー等の商店・医療施設・金融機関・公共施設などへ行く際、「どのような手段で移動を行っているか」、「移動の際に困っていること」、「移動に関して日常生活で不便に感じていること」、「現在は行くことができていないが本当は行きたい場所」等を具体的にご記入ください。(自由記述)

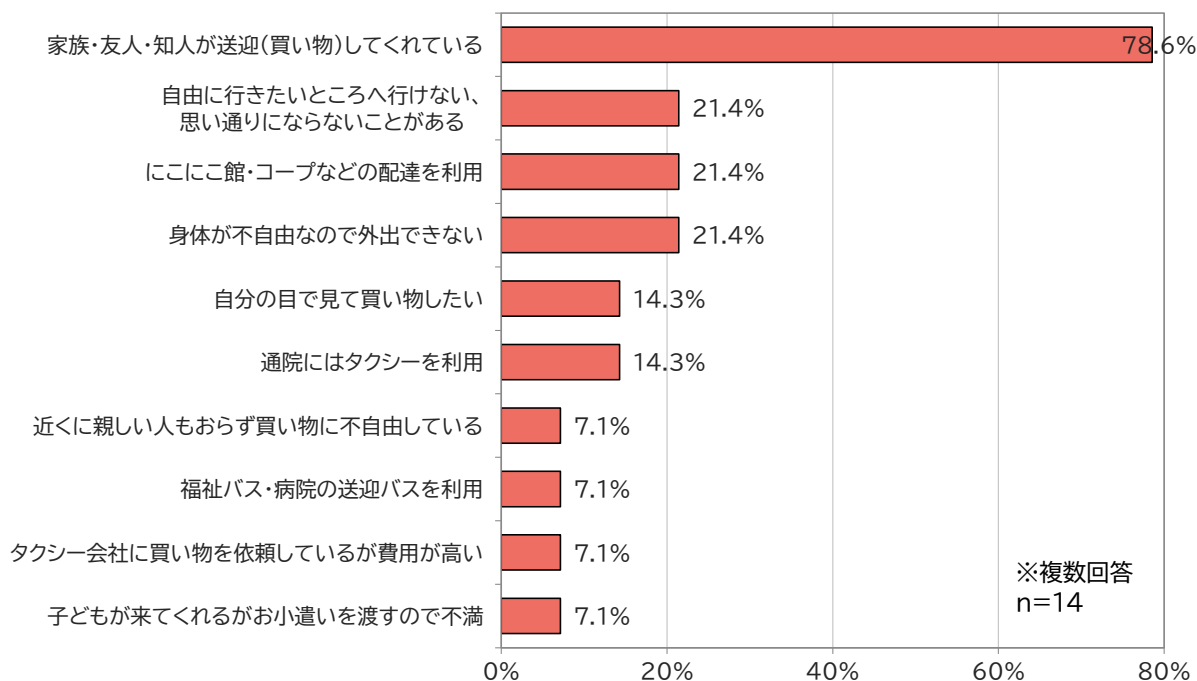
① 一人で外出できる方

- 「家族・友人・知人が送迎(買い物)してくれている」、「自由に行きたいところへ行けない、思い通りにならないことがある」といった意見が多くなっており、送迎により一定の移動手段は確保できているものの、自分の希望通りの移動が行えていない状況が推測されます。



② 一人では外出が困難な方

- 「家族・友人・知人が送迎(買い物)してくれている」といった意見が最も多くなっており、「自由に行きたいところへ行けない、思い通りにならないことがある」、「にこにこ館・コープなどの配達を利用」、「身体が不自由なので外出できない」といった意見もみられます。

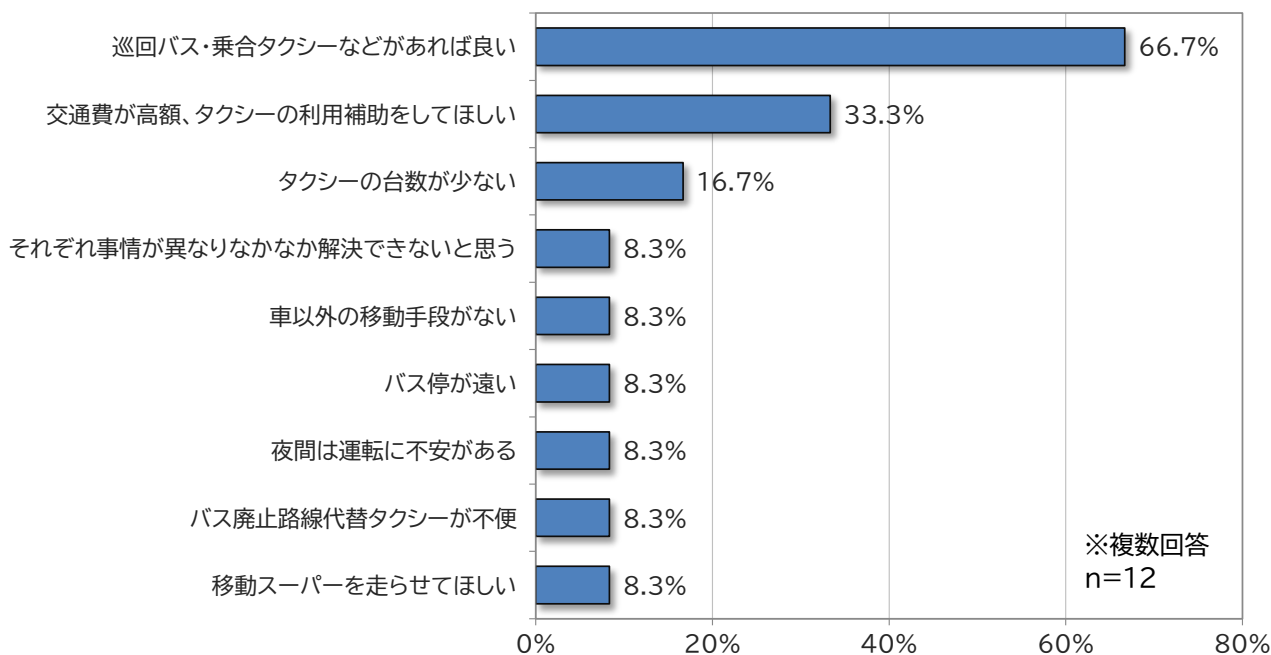


(3) 公共交通や移動に関する要望・意見

高齢者の方などから寄せられる、公共交通や移動に関する要望・意見について、できるだけ具体的にご記入ください。(自由記述)

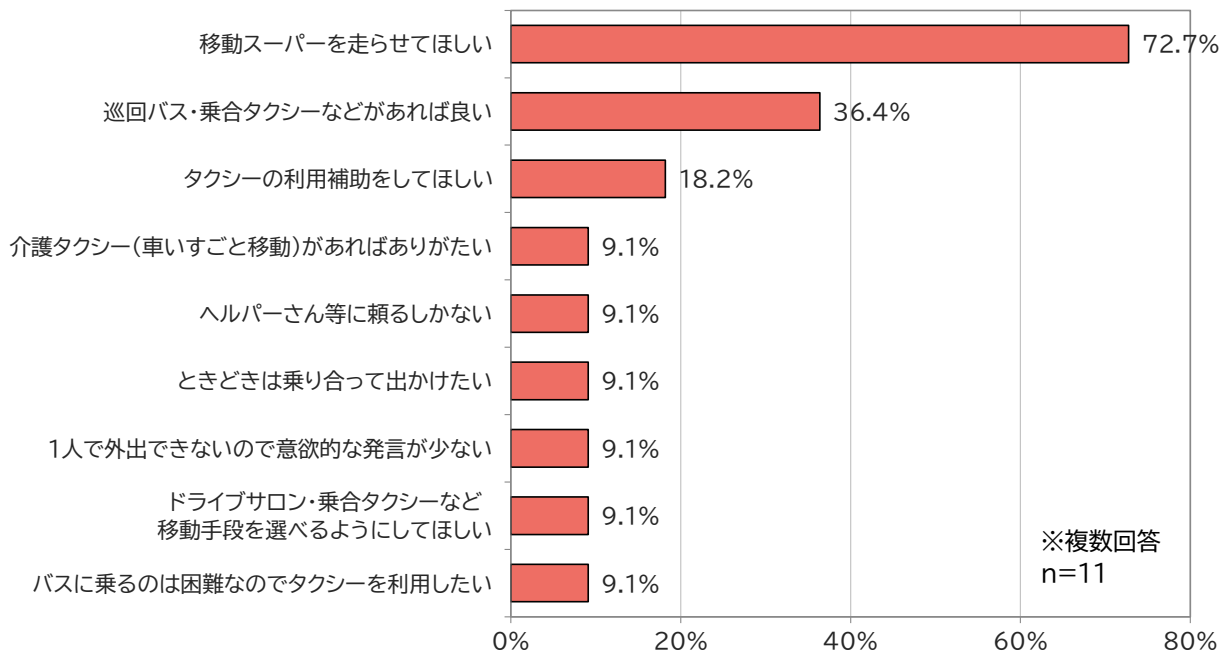
① 一人で外出できる方

- 「巡回バス・乗合タクシーなどがあれば良い」といった意見が最も多くなっています。



② 一人では外出が困難な方

- 「移動スーパーを走らせてほしい」といった意見が最も多くなっています。

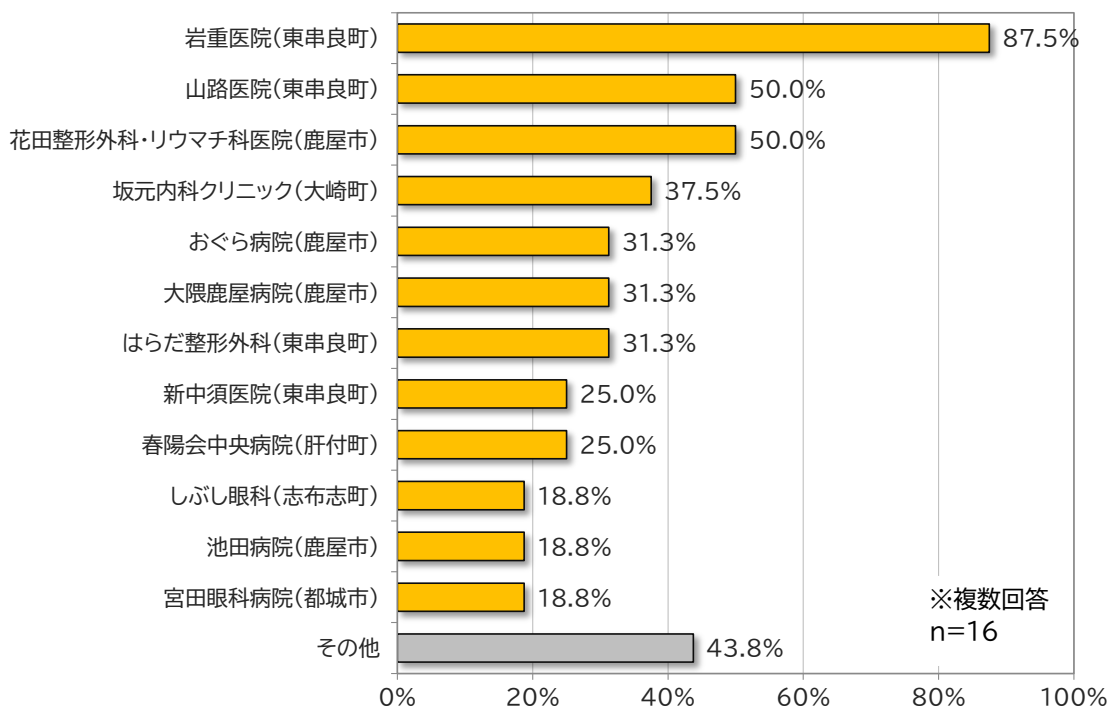


(4) 普段利用する医療施設や商業施設について

高齢者の方などが日頃利用するスーパー等の商店・医療施設の名称をご記入ください。(自由記述)

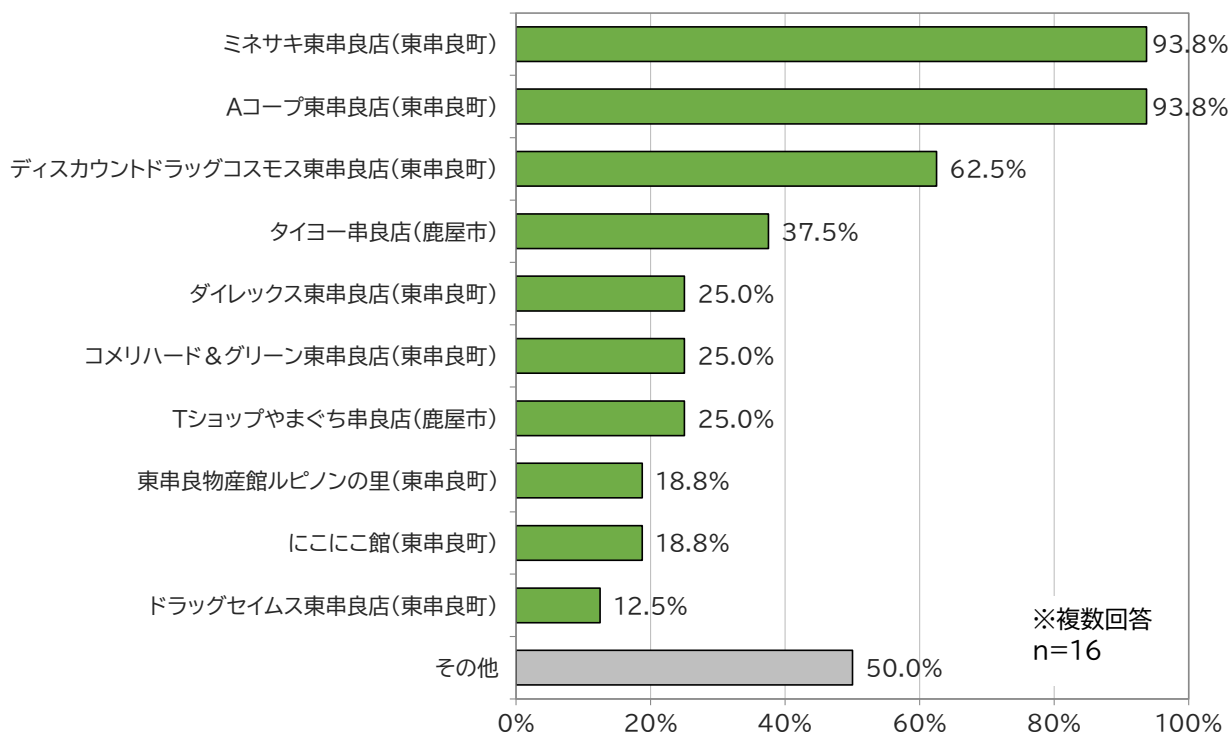
① 医療機関

- 町内の「岩重医院」が最も多くなっています。



② 商業施設

- 町内の「ミネサキ東串良店」、「A コープ東串良店」が最も多くなっています。



4. 高校生アンケート調査

1. 調査概要

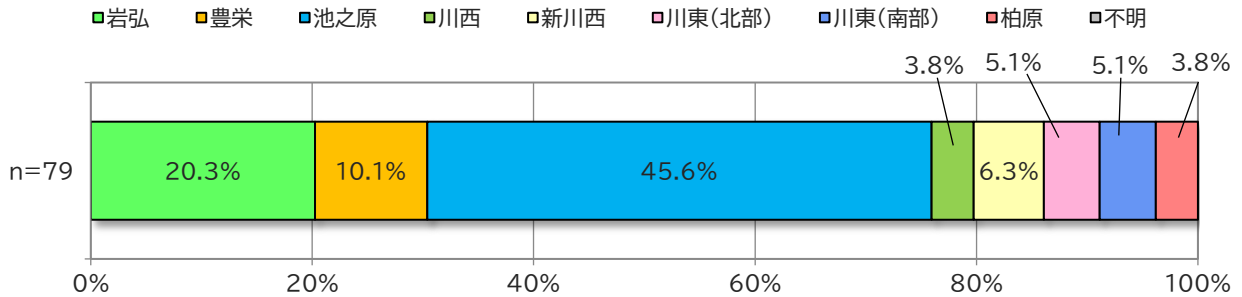
調査目的	東串良町に居住し、町外へ通学する高校生の通学手段や公共交通の利用状況、保護者による送迎実態等を把握し、東串良町地域公共交通計画を検討する基礎資料とするため。																				
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ● 個人属性(居住地、学年、部活動の所属について) ● 通学する時間帯(登校/下校) ● 通学手段(保護者等による送迎の状況を含む) ● 普段よく利用する移動手段について ● 移動に関する認識 ● 公共交通に対する評価・改善要望 ● 今後の利用意向 ● 自由意見 																				
調査対象	<p>東串良町内にお住まいの高校生のうち、以下の対象校に通う生徒(対象校は、東串良町から通学する生徒が多い学校を中心に選定)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>学校名</th> <th>東串良町から通学する生徒数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鹿児島県立 志布志高等学校(志布志市)</td> <td>14人</td> </tr> <tr> <td>学校法人川島学園 尚志館高等学校(志布志市)</td> <td>35人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 串良商業高校(鹿屋市)</td> <td>17人</td> </tr> <tr> <td>学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校(鹿屋市)</td> <td>17人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 鹿屋工業高等学校(鹿屋市)</td> <td>32人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 鹿屋高等学校(鹿屋市)</td> <td>20人</td> </tr> <tr> <td>鹿児島県立 鹿屋農業高等学校(鹿屋市)</td> <td>24人</td> </tr> <tr> <td>鹿屋市立 鹿屋女子高等学校(鹿屋市)</td> <td>8人</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>167人</td> </tr> </tbody> </table>	学校名	東串良町から通学する生徒数	鹿児島県立 志布志高等学校(志布志市)	14人	学校法人川島学園 尚志館高等学校(志布志市)	35人	鹿児島県立 串良商業高校(鹿屋市)	17人	学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校(鹿屋市)	17人	鹿児島県立 鹿屋工業高等学校(鹿屋市)	32人	鹿児島県立 鹿屋高等学校(鹿屋市)	20人	鹿児島県立 鹿屋農業高等学校(鹿屋市)	24人	鹿屋市立 鹿屋女子高等学校(鹿屋市)	8人	合計	167人
学校名	東串良町から通学する生徒数																				
鹿児島県立 志布志高等学校(志布志市)	14人																				
学校法人川島学園 尚志館高等学校(志布志市)	35人																				
鹿児島県立 串良商業高校(鹿屋市)	17人																				
学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校(鹿屋市)	17人																				
鹿児島県立 鹿屋工業高等学校(鹿屋市)	32人																				
鹿児島県立 鹿屋高等学校(鹿屋市)	20人																				
鹿児島県立 鹿屋農業高等学校(鹿屋市)	24人																				
鹿屋市立 鹿屋女子高等学校(鹿屋市)	8人																				
合計	167人																				
調査方法	学校を通じて二次元コード、回答URL付き依頼状を配布、WEB 回答																				
調査実施期間	令和6年9月9日(月)～令和6年9月29日(日)																				
調査票回収状況	79 件回収(回収率 47.3%)																				

2. 調査結果

(1) あなた自身のことについて

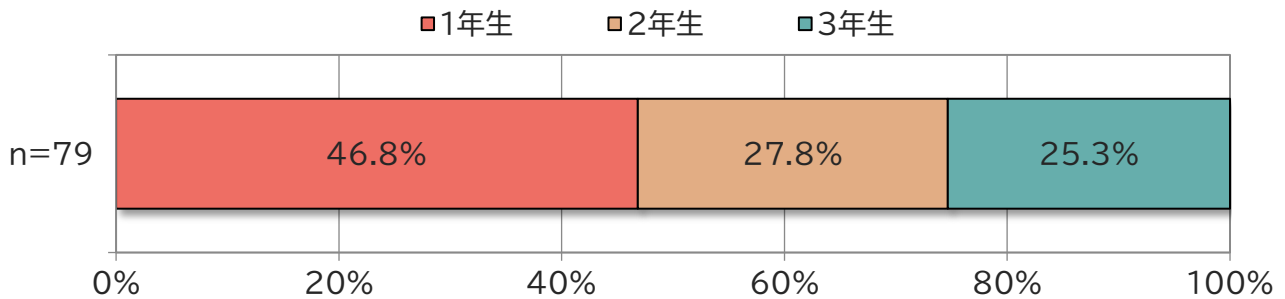
① 居住地区

- 池之原地区の回答者が多く、次いで岩弘地区、豊栄地区となっています。



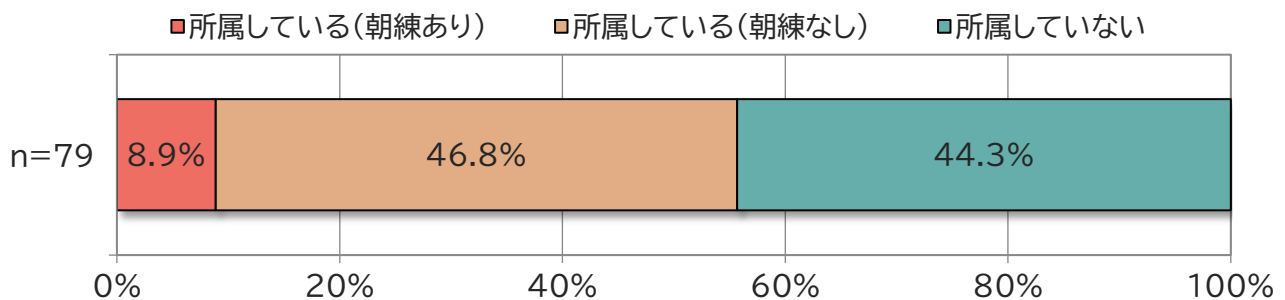
② 学年

- 1年生が回答者全体の半分近くを占めており、2年生、3年生の回答がやや少なくなっています。



③ 部活動の所属状況

- 部活動に所属している人は50%をやや上回る程度で、そのうち朝練がある人は全体の10%弱となっています。



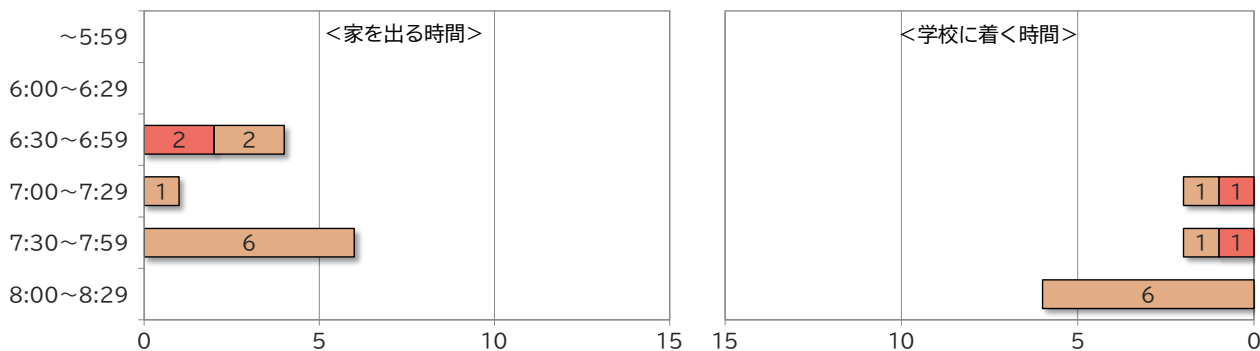
(2) 通学時間帯について

① 登校時に家を出る時間／学校に着く時間を教えてください。

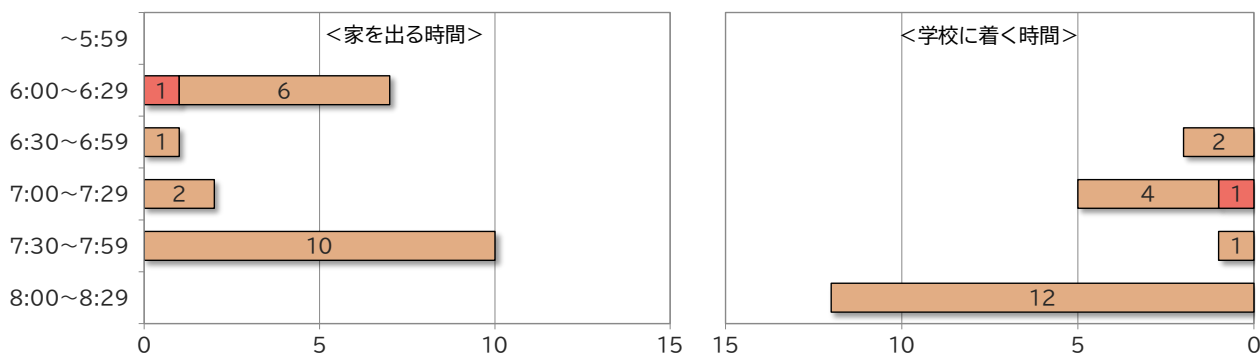
- 朝練がある人は、概ね 6 時から 7 時の間に家を出て、7 時～7 時半ごろに学校に到着する人が多くなっています。
- 朝練が無い場合でも、概ね 7 時半から 8 時までに家を出て学校に 8 時半前に着く人が多くなっています。

※凡例 ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人

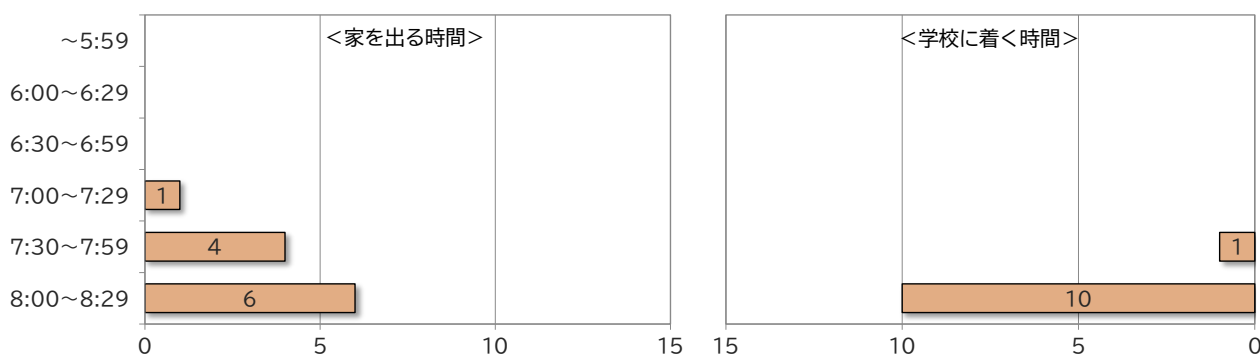
[鹿児島県立 志布志高等学校]



[学校法人川島学園 尚志館高等学校]

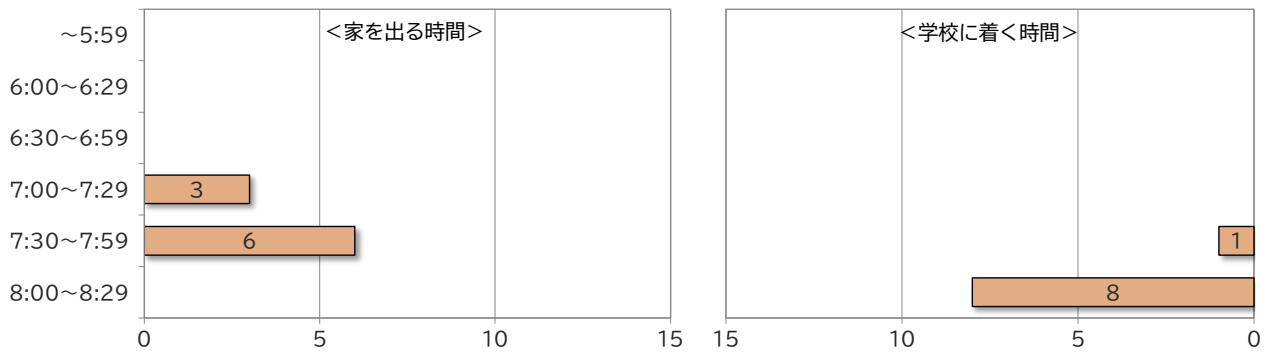


[鹿児島県立 串良商業高校]

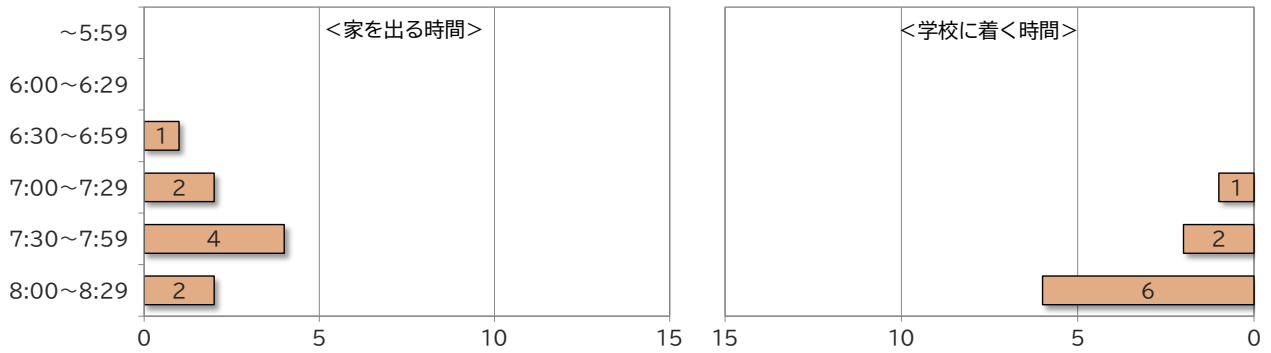


※凡例 ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人

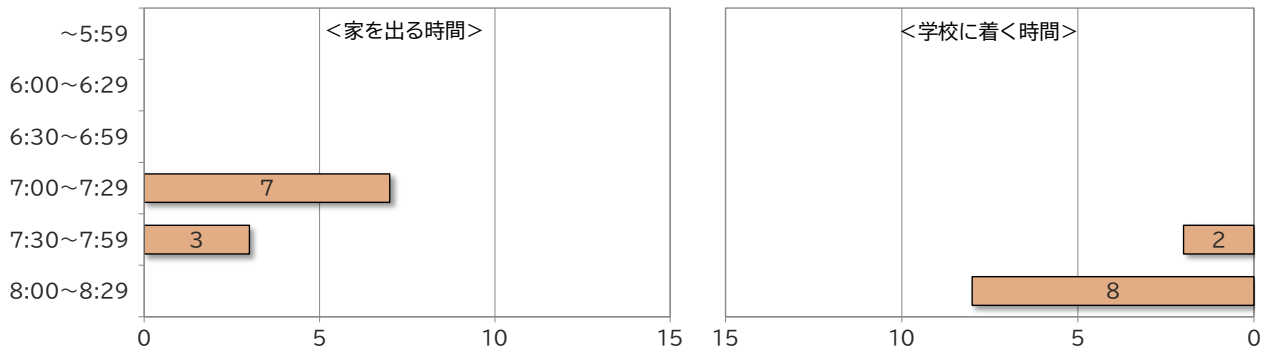
[学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校]



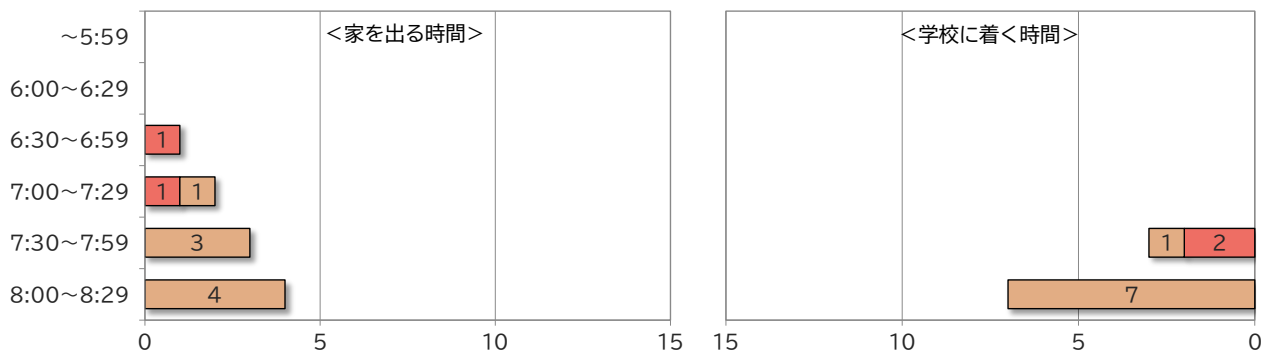
[鹿児島県立 鹿屋工業高等学校]



[鹿児島県立 鹿屋高等学校]

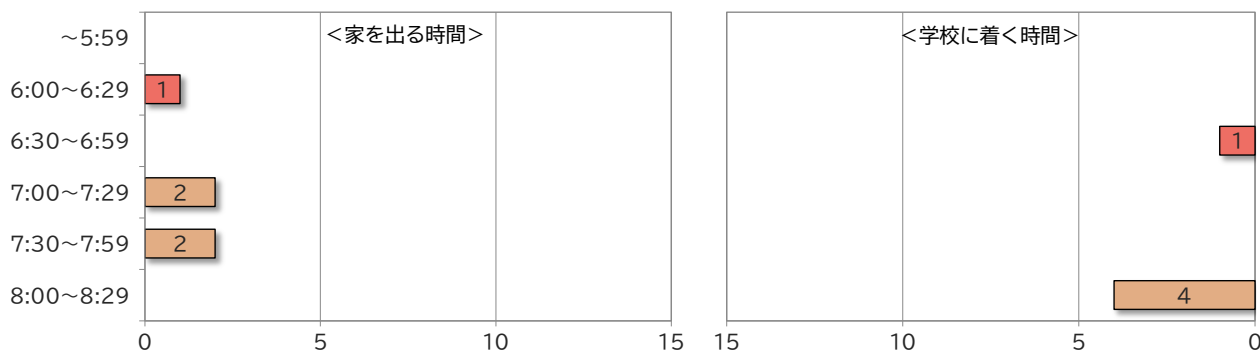


[鹿児島県立 鹿屋農業高等学校]



※凡例 ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人

[鹿屋市立 鹿屋女子高等学校]

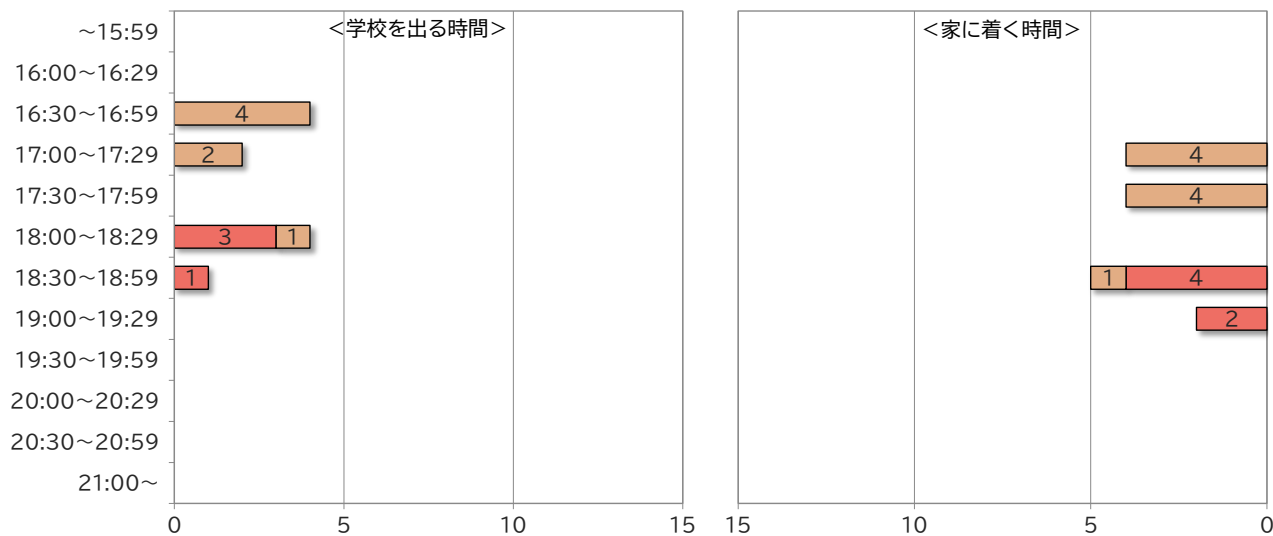


② 下校時に学校を出る時間／家に着く時間を教えてください。

- 部活が無い日は 16 時～17 時ごろに学校を出て、18 時ごろまでに帰宅をする人が多くなっています。(鹿屋中央高校の回答は誤記と考えられる)
- 部活がある日は、学校によってばらつきがみられますが、18 時～19 時ごろに学校を出て、20 時ごろまでに帰宅をする人が多くなっています。

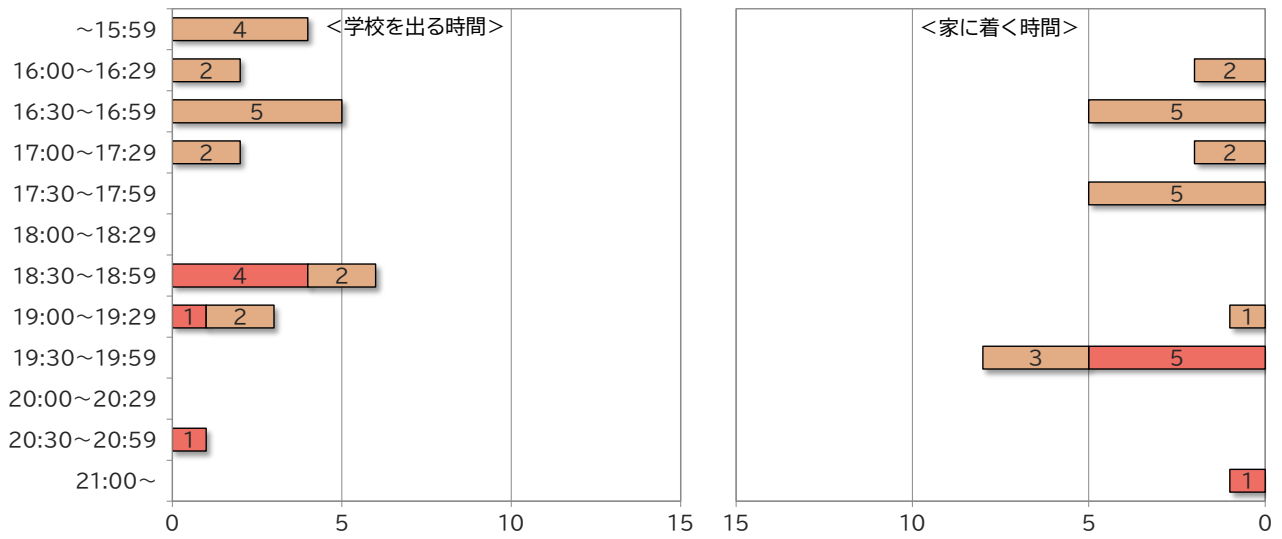
※凡例 ■ 部活がある日 ■ 部活が無い日+部活が無い人

[鹿児島県立 志布志高等学校]

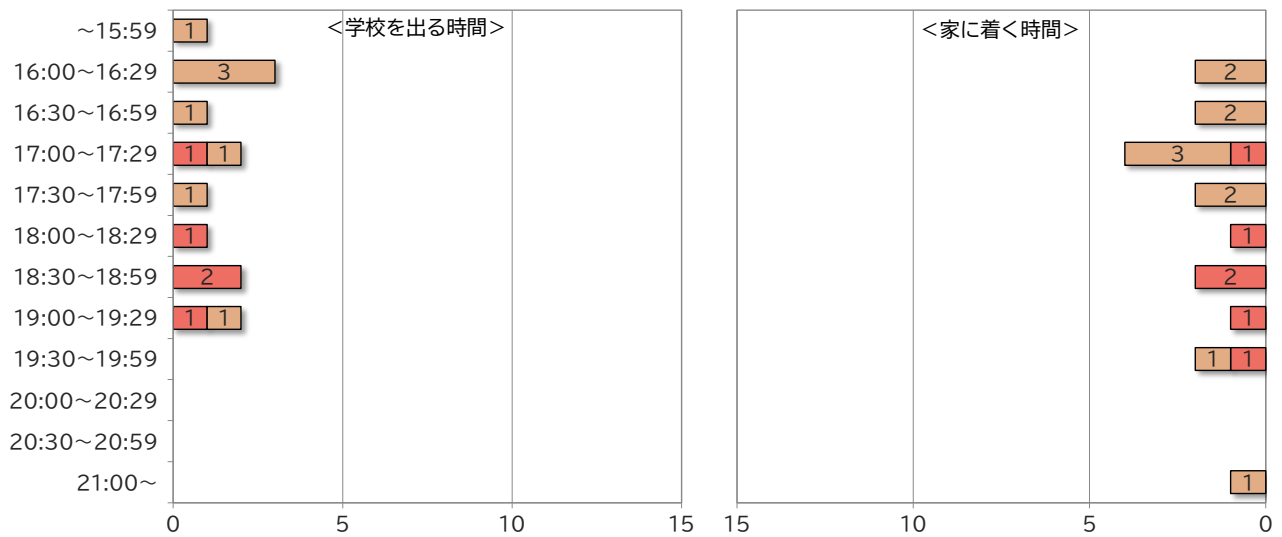


※凡例 ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

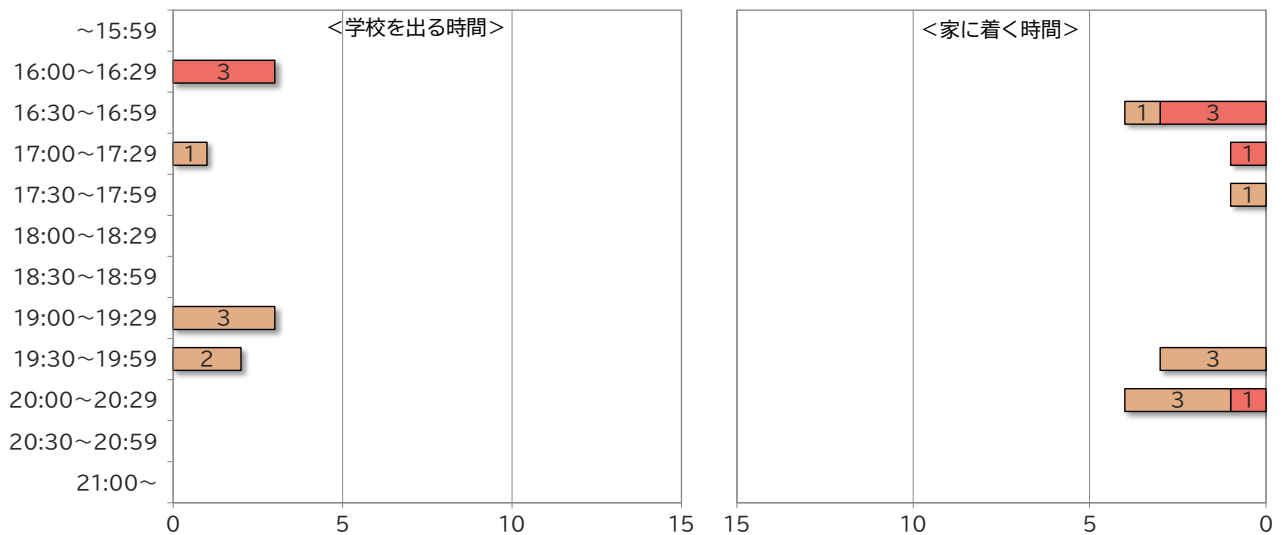
[学校法人川島学園 尚志館高等学校]



[鹿児島県立 串良商業高校]

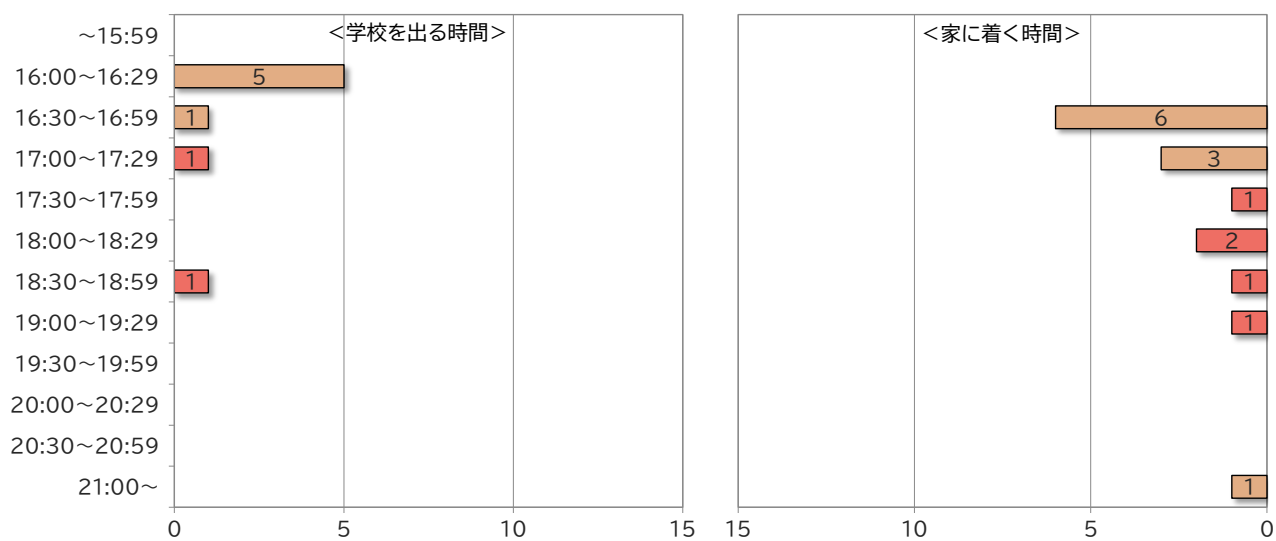


[学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校]

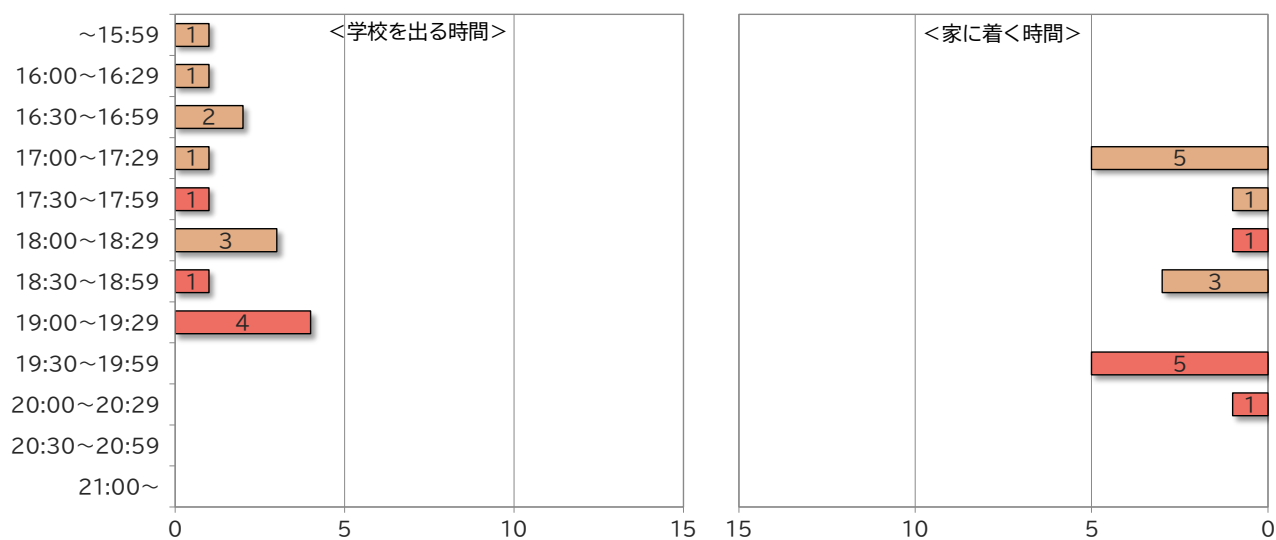


※凡例 ■ 部活がある日 ■ 部活が無い日+部活が無い人

[鹿児島県立 鹿屋工業高等学校]

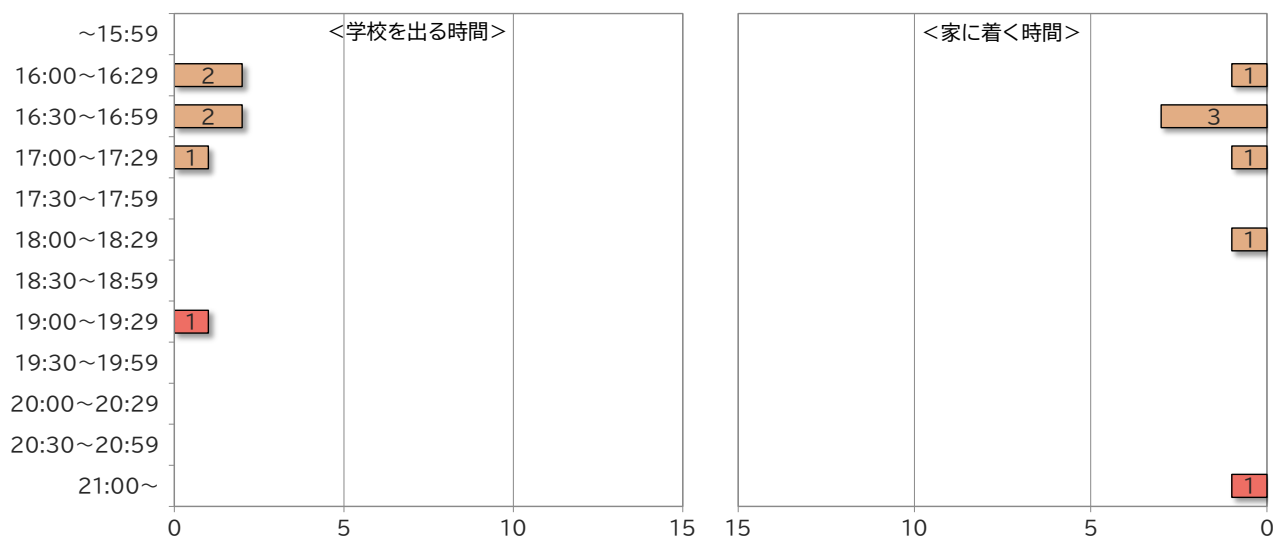


[鹿児島県立 鹿屋高等学校]

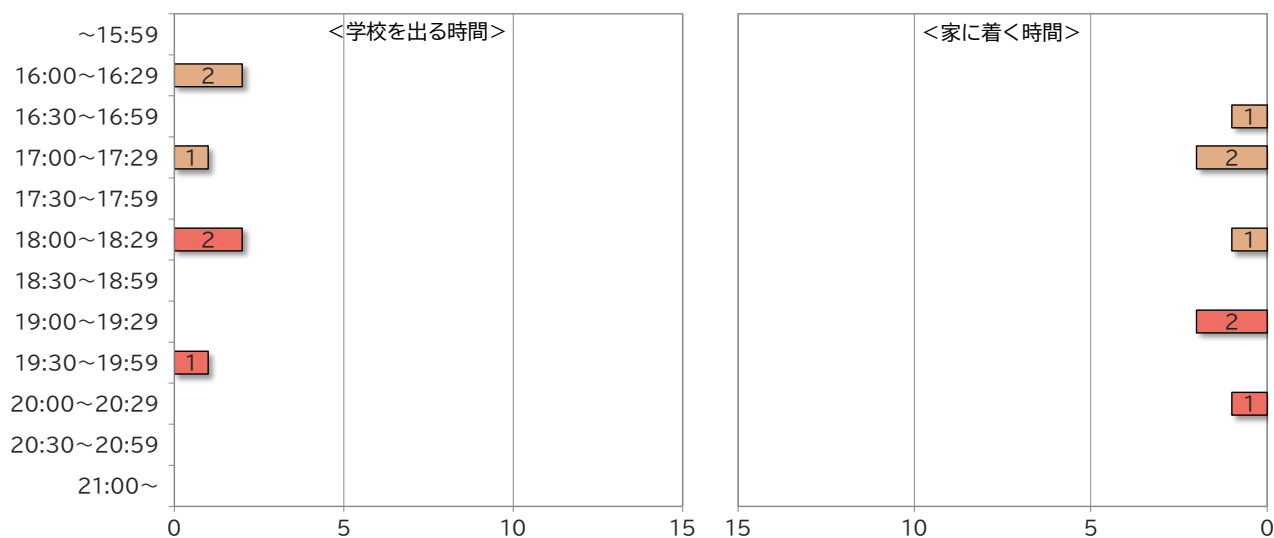


※凡例 ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

[鹿児島県立 鹿屋農業高等学校]



[鹿屋市立 鹿屋女子高等学校]



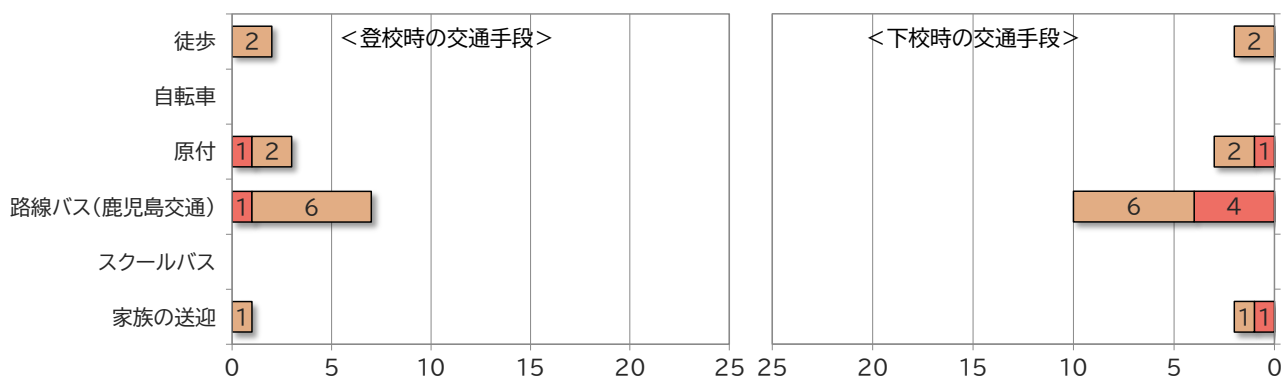
(3) 通学手段について

① 通学手段の選択状況

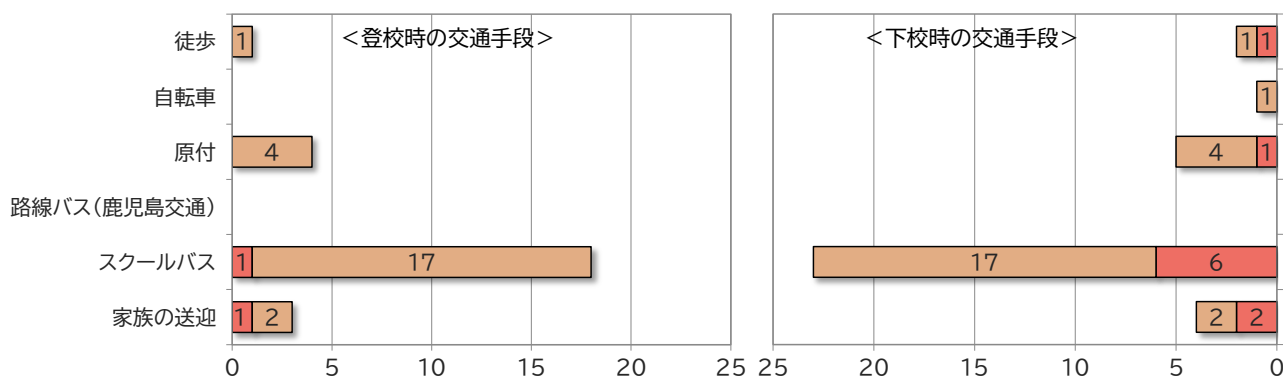
- スクールバスを運行している私立高校ではスクールバス利用が多くなっています。
- スクールバスを運行していない公立高校では路線バスや原付利用が多く、鹿屋市内の高校では下校時に家族の送迎を使っている人もいます。

※凡例 (登校時) ■ 朝練がある日 ■ 朝練が無い日+朝練が無い人
 (下校時) ■ 部活がある日 ■ 部活が無い日+部活が無い人

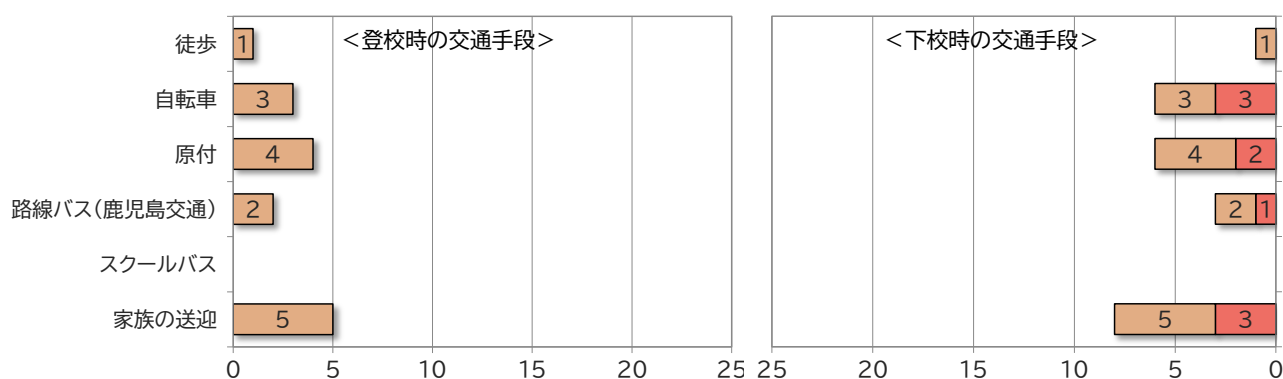
[鹿児島県立 志布志高等学校]



[学校法人川島学園 尚志館高等学校]

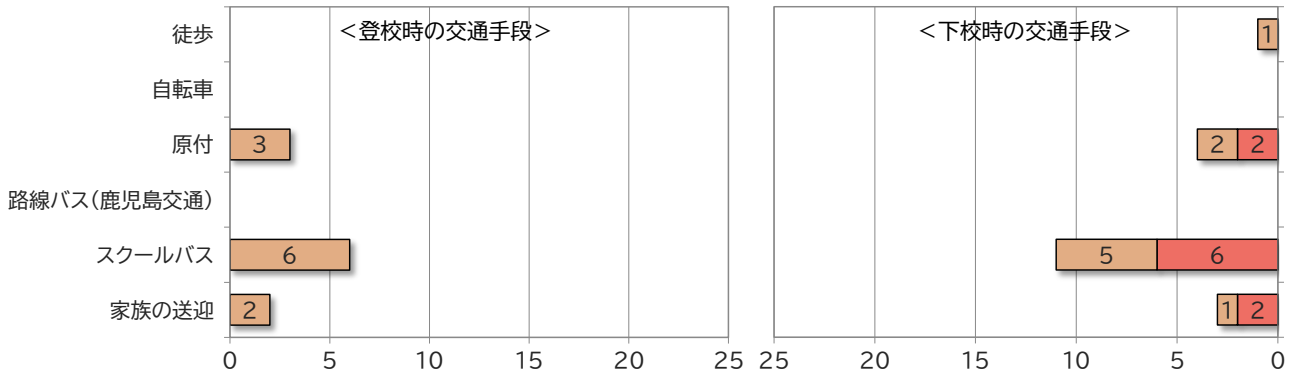


[鹿児島県立 串良商業高校]

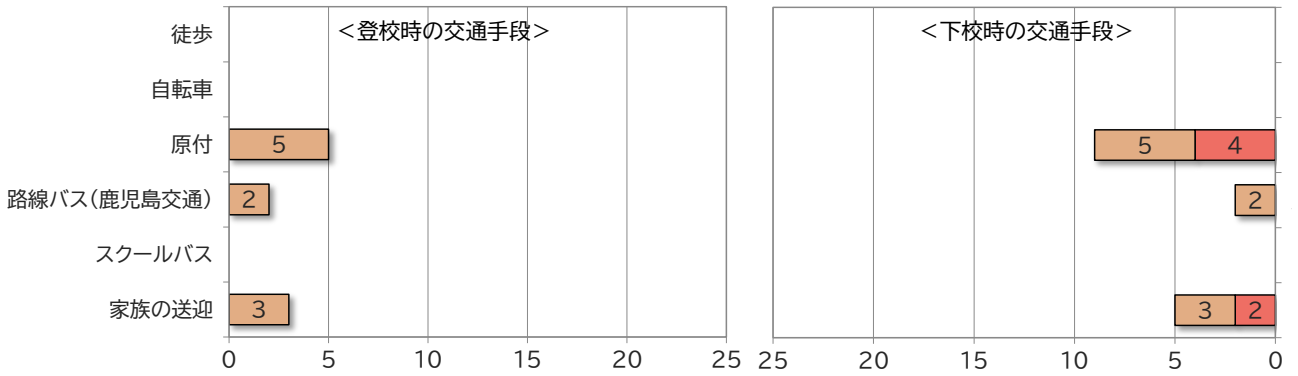


※凡例 (登校時) ■朝練がある日 ■朝練が無い日+朝練が無い人
 (下校時) ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

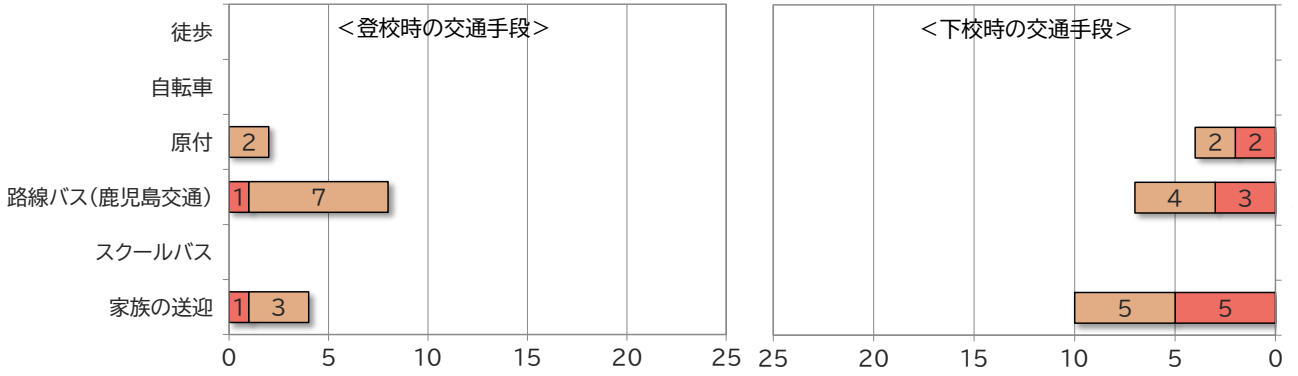
[学校法人前田学園 鹿屋中央高等学校]



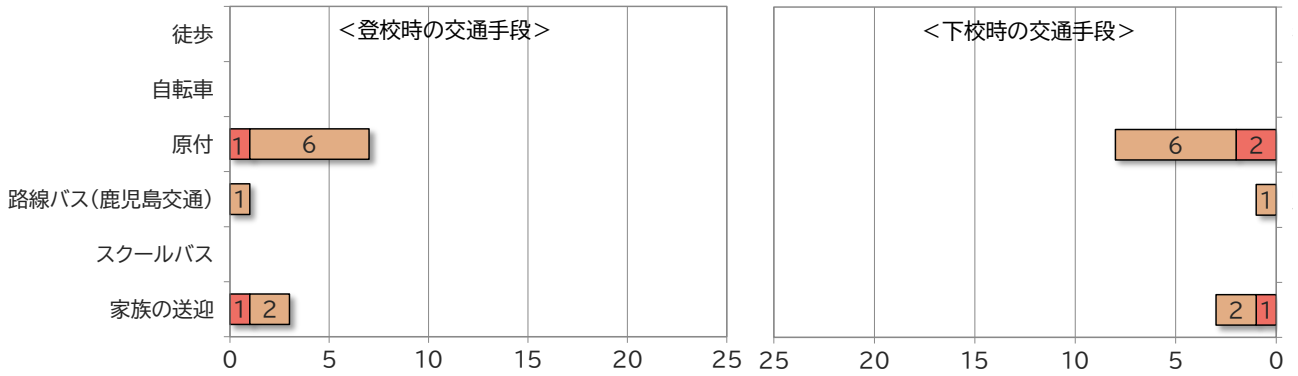
[鹿児島県立 鹿屋工業高等学校]



[鹿児島県立 鹿屋高等学校]

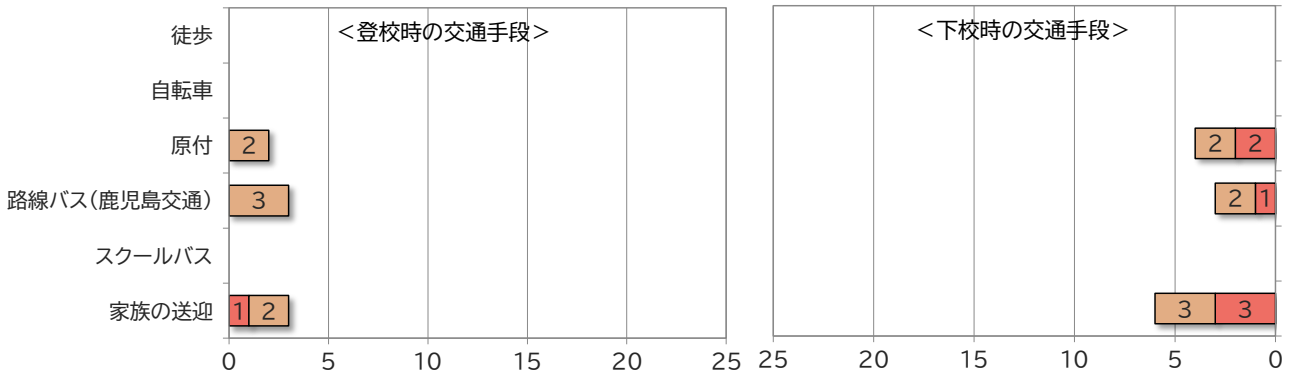


[鹿児島県立 鹿屋農業高等学校]



※凡例 (登校時) ■朝練がある日 ■朝練が無い日+朝練が無い人
 (下校時) ■部活がある日 ■部活が無い日+部活が無い人

[鹿屋市立 鹿屋女子高等学校]



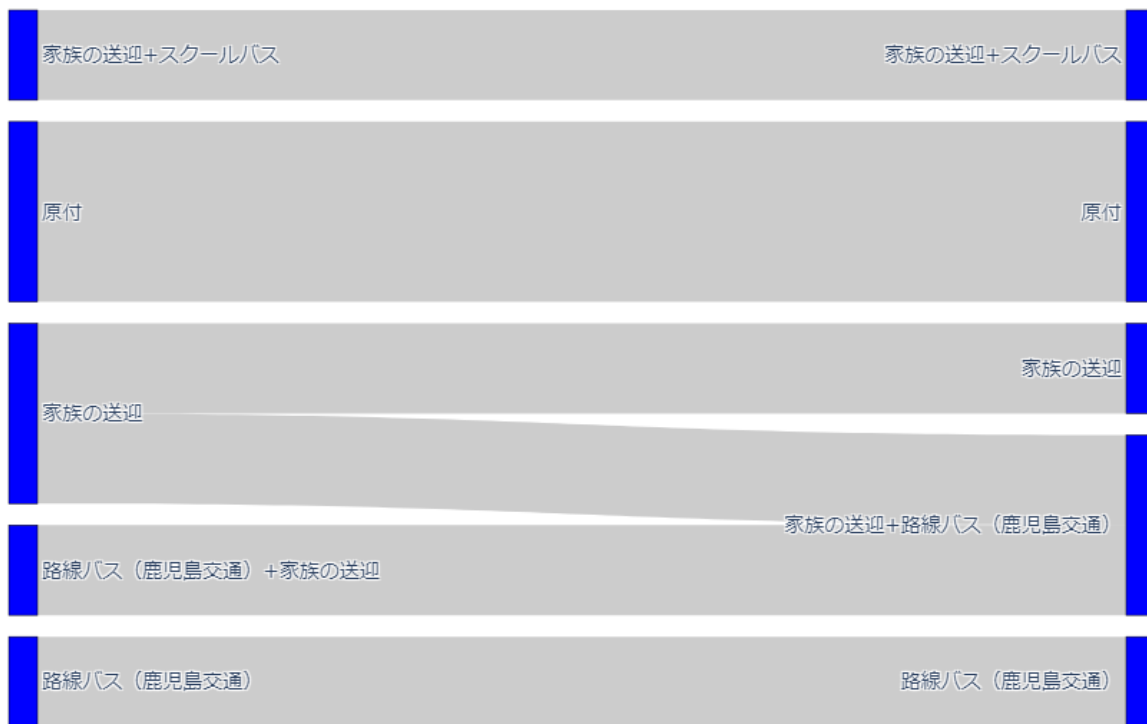
② 状況別の通学手段の選択状況

[朝練の有無による登校時の通学手段の違い]

- 朝練のある日と無い日で通学手段に大きな違いはみられません。

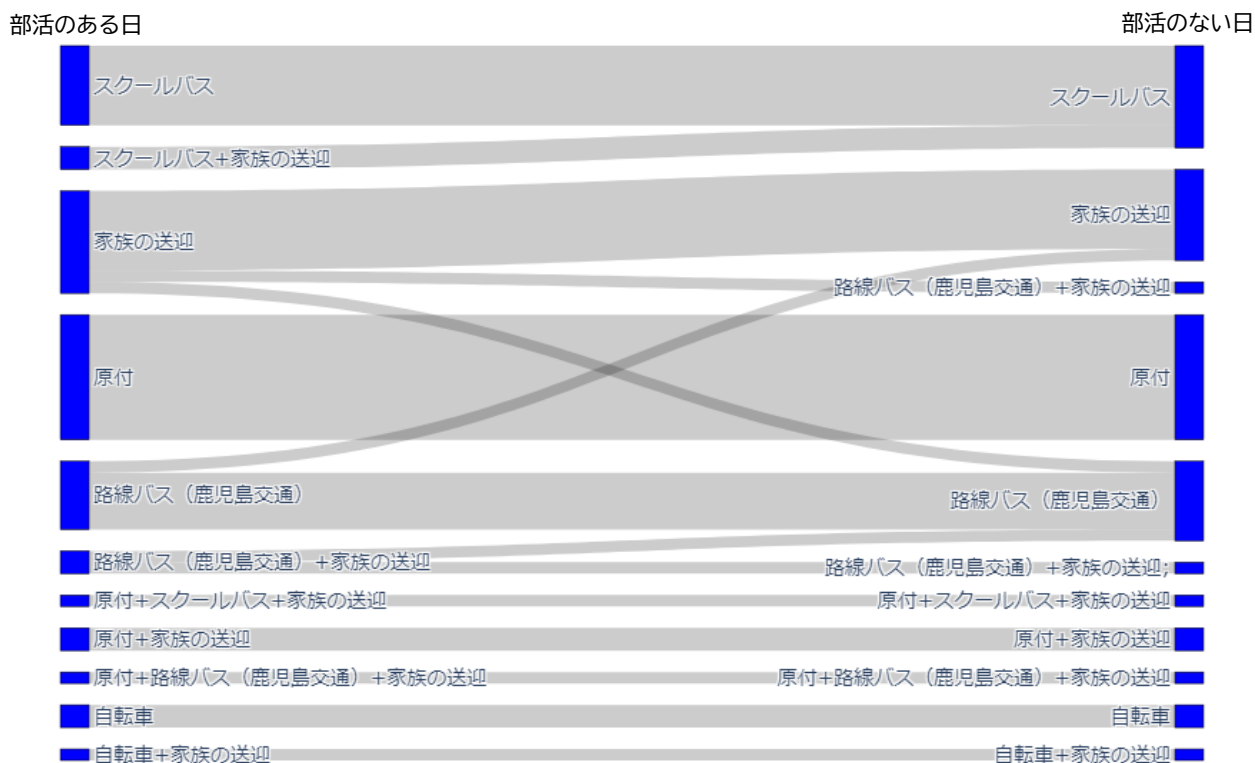
朝練のある日

朝練のない日



[部活の有無による下校時の通学手段の違い]

- 部活のある日と無い日で通学手段に大きな違いはみられませんが、部活のある日では家族の送迎を利用していたり、部活のある日または無い日でダイヤが合う場合に路線バスを使っている例が散見されます。



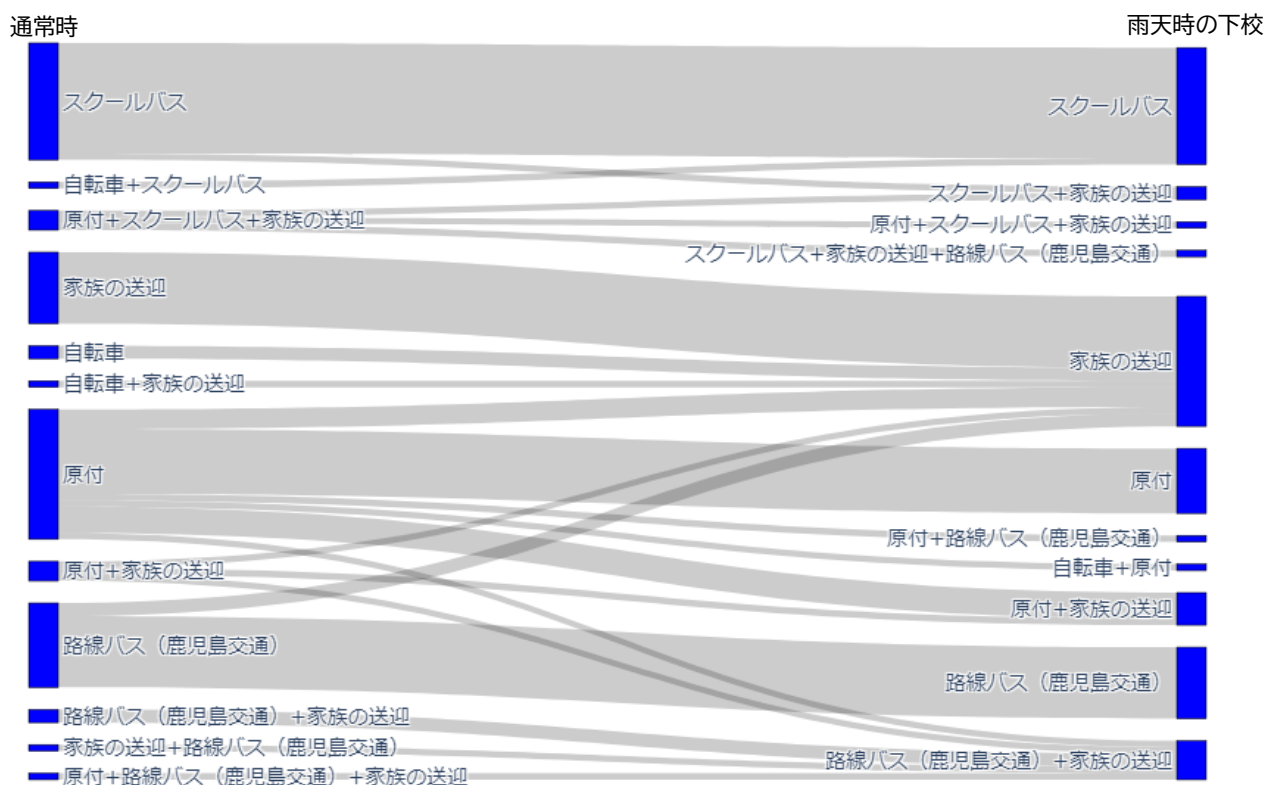
[通常時と試験期間における下校時の通学手段の違い]

- 原付やスクールバスなど自力で移動できる人は通常時と試験期間で通学手段の変化はみられません。
- 一方で、通常時に家族の送迎を利用している人は路線バスの利用もみられ、これは試験期間で保護者の送迎が難しいためと推測されます。



[通常時と雨天時における下校時の通学手段の]

- 原付や自転車、路線バスを利用している人が、家族の送迎に転換している例が多くみられます。雨天時に雨の中を濡れずに移動できる送迎利用が増えるためと推測されます。



(4) 交通手段の選択理由

① 登校時の交通手段の選択理由

交通手段	選択理由	
徒歩・自転車	距離に関する理由	自宅から学校やバス停まで近いことを理由に挙げている。
原付	距離に関する理由	「遠い」「家から学校まで遠い」といった理由が多い。
	経済的な理由	「安いから」「バスの料金が安い」といった金銭的な理由が挙げられている。バスよりも原付の方が経済的であると考えている傾向にあると考えられる。
	時間の自由	「時間が自由だから」「自分の好きな時間に移動できる」といったように、移動時間の自由度を重視している傾向がある。
	利便性	「楽だから」「スクールバスに乗り遅れた時」など、利便性や時間の融通が利くことを理由に挙げている。
	必要性	「バイクでしか通えないため」「親の送迎が難しく原付を使えるから」といったように、他に選択肢がない場合や、交通手段が限られている場合がある。
路線バス (鹿児島交通)	距離に関する理由	「家から遠い位置に学校がある」「距離が遠いから」「学校まで遠い」といった理由がみられる。
	保護者の都合	「親の仕事」「親が送迎できないため」「朝、親が忙しいから」「保護者が送っていくのが難しい」など、親の送迎が難しいために路線バスを利用する例がみられる。
	交通手段としての利便性	「バス停まで車で行き、バスで学校に向かう」「バス停まで歩いて登校するから」「楽なため」など、バスを利用することが便利であるという意見がみられる。
	免許の有無	「原付の免許をとっていないから」といった理由から、他の交通手段を利用できないためにバスを選択している。
	時間的要因	「時間帯があっている」といった理由から、バスの運行時間が自身のスケジュールに合っていることも利用の決め手となっている可能性がある。
スクールバス	距離に関する理由	「遠いから」「家から学校まで遠いから」といった理由がみられる。
	親の都合	「親の都合」「送り迎えの必要がない」「安全で親の負担も少ない」など、親の送迎負担を減らすためにスクールバスを利用していることもある。
	安全性と利便性	「安全で親の負担も少ない」や「便利だから」「楽だから」といった理由が挙げられている。
	経済的な理由	「民間バスより安い」といった理由が挙げられており、経済的な観点からスクールバスが選ばれている。
家族の送迎	距離に関する理由	「距離が遠いため家族の送迎を頼んでいます」「家から学校まで遠いから」といったように、距離が遠いことが送迎を利用する理由となっている。
	保護者の職業や日常の動線	「親の仕事のついで」「母の仕事の通り道だからついで」「親の職場が学校近くだから」など、親の仕事のスケジュールや動線が子供の送迎に適しているために利用しているケースがある。
	利便性と快適さ	「楽だから」「バスは酔う」「徒歩、自転車、バイクでは遠い」といった理由が挙げられている。
	経済的な理由	「バス代がもったいない」「車の方が安そうだから」といった意見が挙げられている。
	状況に応じた対応	「スクールバスに乗り遅れた時」など、一時的な状況に応じて送迎を選択する場合がある。

② 下校時の交通手段の選択理由

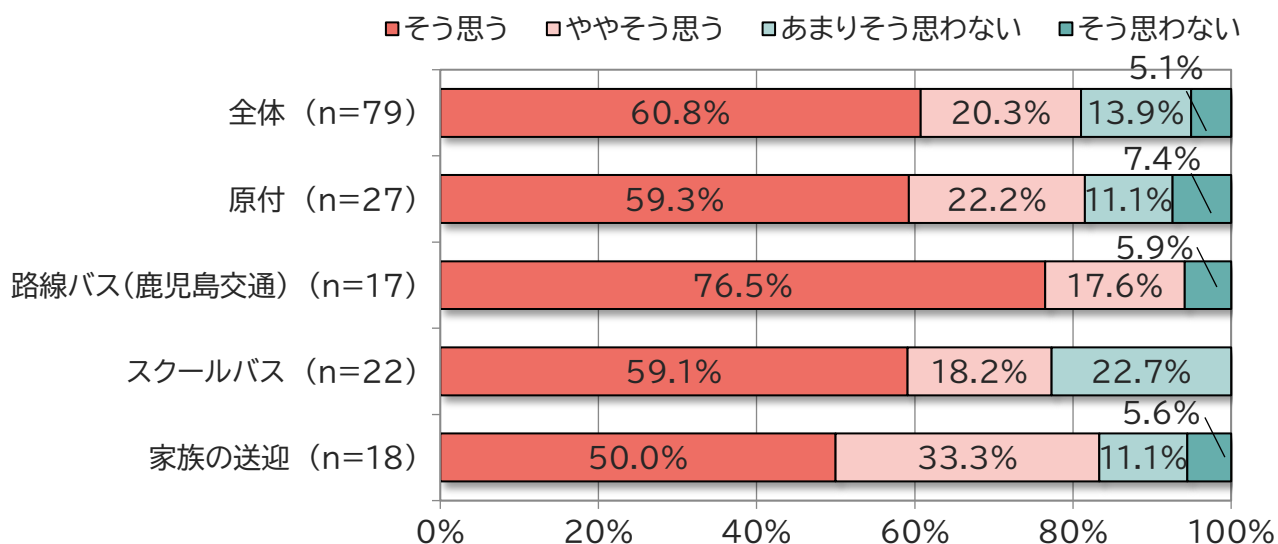
交通手段	選択理由	
徒歩・自転車	距離に関する理由	自宅から学校やバス停まで近いことを理由に挙げている。
原付	距離に関する理由	「遠いから」「家が遠いから」「距離が遠いため」といった理由が多い。
	経済的な理由	「安いから」「経済的理由」「バスより安価であるため」など、原付が経済的に有利であることが挙げられている。特に公共交通機関と比較して、長期的に見て経済的であると考えられている。
	時間の自由	「時間が自由だから」「帰りたい時に帰れるから」といった理由から、原付は時間の制約がなく、自由に移動できる手段として評価されているほか、「短時間での移動が可能のため」という回答もあり、速さも重要な要因である。
	利便性	「楽だから」「バイクが便利だから」など、利便性や快適さを理由に挙げている。
	代替手段の不足	「バスの時間がないため」「親の送迎が難しく原付を使えるから」など、他の交通手段が利用しづらい状況で原付が選択されている。
路線バス (鹿児島交通)	距離に関する理由	「家までの距離が長い」「学校から遠い位置に家があるから」「距離が遠いから」といった理由がみられる。
	保護者の都合	「親の仕事」「親の送り迎えが毎日は厳しい」「保護者が迎えに来るのが難しいから(忙しい)」「親が忙しいから」など、保護者の都合が大きな要因となって路線バスを利用する例がみられる。
	交通手段としての利便性	「楽」「楽なため」など、バスを利用することが便利であるという意見がみられる。バス停との距離も大きな要因である。
	免許の有無	「原付の免許をとっていないから」といった理由から、他の交通手段を利用できないためにバスを選択している。
スクールバス	距離に関する理由	「遠いから」「家から学校まで遠いから」といった理由がみられる。
	親の都合	「安全で親の負担もない」「送り迎えの必要がない」「迎えに来れない時があるから」など、親の送迎負担を減らすためにスクールバスを利用していることもある。
	利便性	「スクールバスの方が楽だから」「便利だから」といった理由が挙げられている。
	経済的な理由	「民間バスより安い」といった理由が挙げられており、経済的な観点からスクールバスが選ばれている。
家族の送迎	距離に関する理由	「家までの距離が長い」「遠いため」「家から学校まで遠いから」といったように、距離が遠いことが送迎を利用する理由となっている。
	保護者の職業や日常の動線	「17時に祖父が仕事(鹿屋)を終えるので、帰り(串良に祖父が住んでいるため)に家に寄ってもらえるから」「鹿屋で母が仕事をしているから」「親の職場が学校近くだから」など、家族の仕事や行動パターンと学生の帰宅時間が一致している場合が多い。
	利便性と快適さ	「楽だから」「バスは酔う」といった理由が挙げられている。そのほか、「遅いため迎えに来れる」「遅くなるから」「部活終わりのバスが遅い時間になるから」「バスの時間があわないため」など、遅い時間や不規則な時間でも対応できる柔軟性が評価されている。
	経済的な理由	「車の方が安そうだから」といった意見が挙げられている。

(5) 移動に関する認識について

※「全体」は回答者全員、「原付」「路線バス(鹿児島交通)」等、交通手段を明示しているものは通常時の登校ならびに部活が無い日の帰宅において各交通手段を選択している人を抽出している。

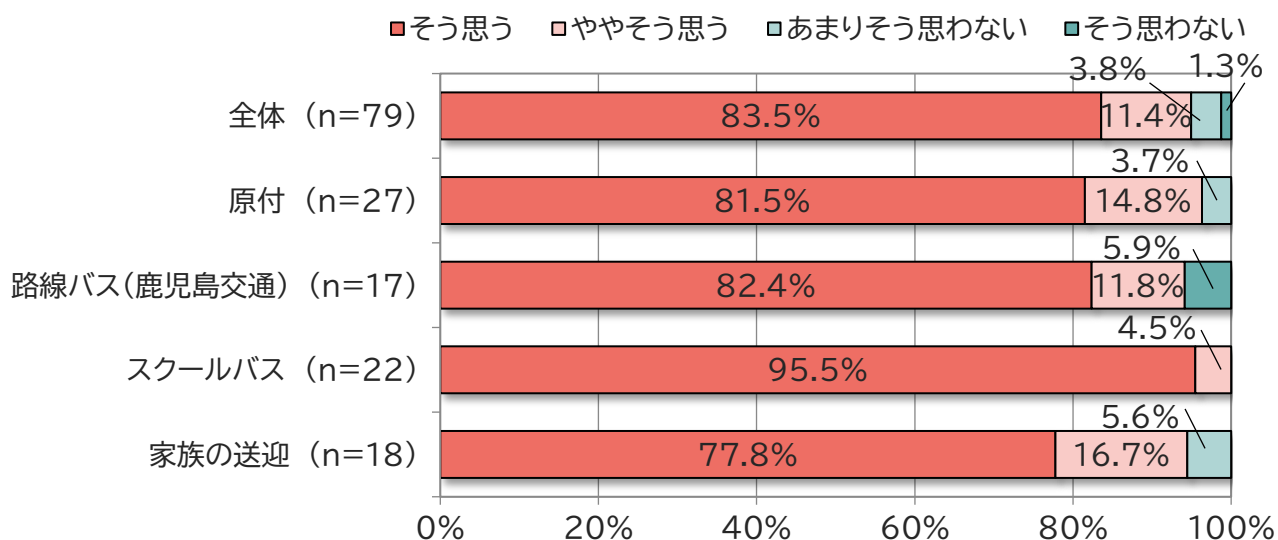
① 通学などで公共交通は自分自身にとって重要な交通手段であると思う

- 公共交通の重要性については、登下校時に路線バスを使っている人は「そう思う」「ややそう思う」と回答する人が 90%以上を占めているほか、その他の交通手段を使っている人も「そう思う」「ややそう思う」と回答している人が多く、あまり手段別に大きな違いはみられません。



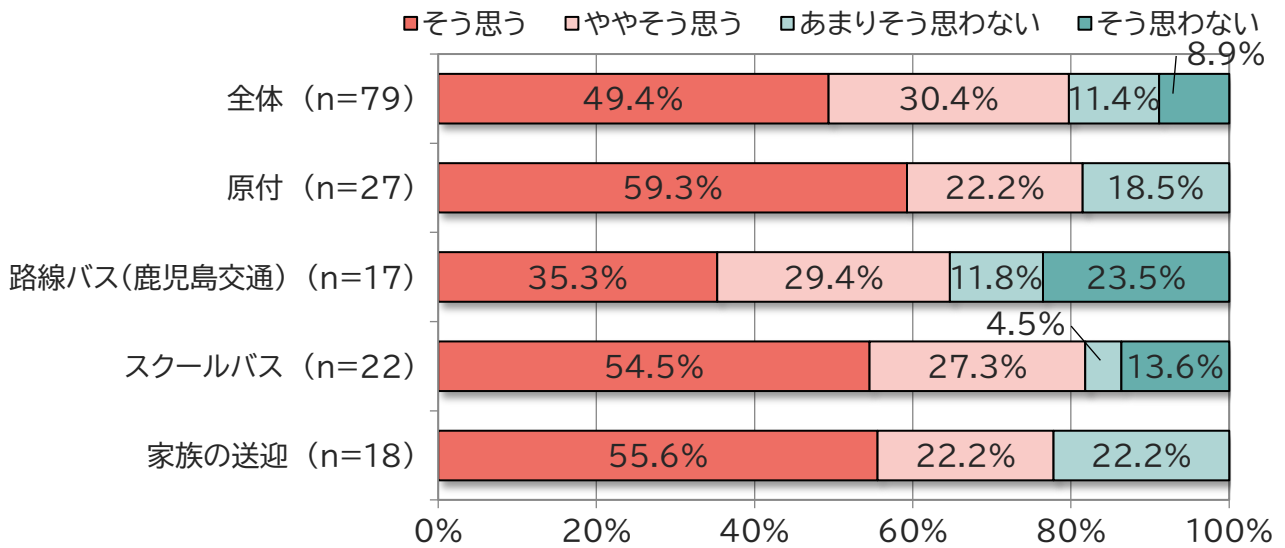
② 自動車を運転できない人にとって、公共交通は重要な交通手段である

- ①と同様の傾向で、自動車を運転できない人にとっての重要な手段であることは認識されています。



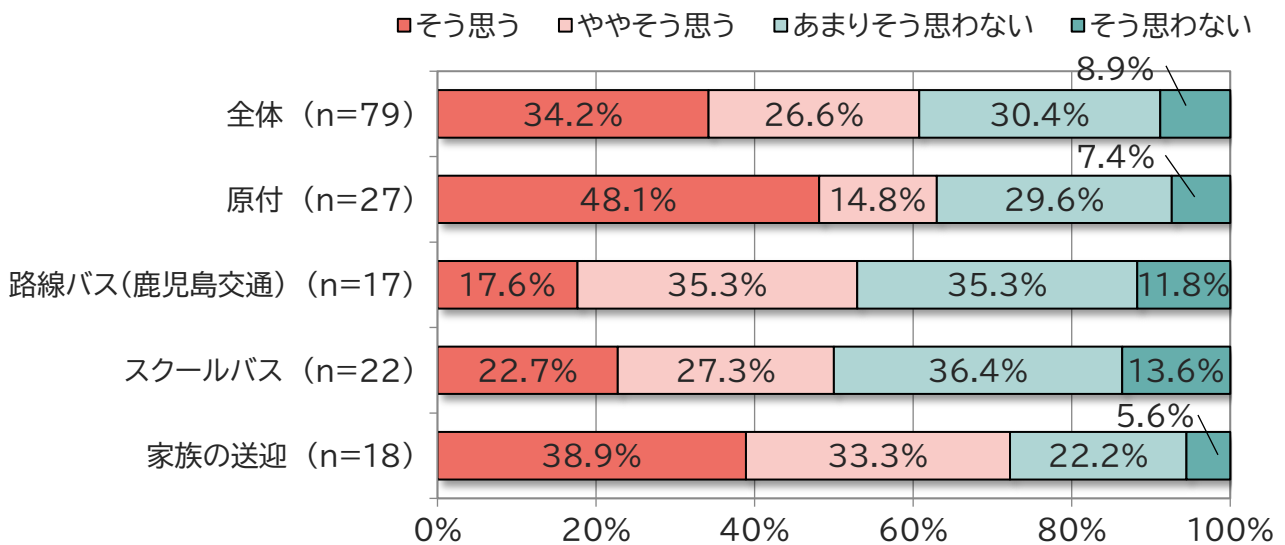
③ 公共交通は交通事故の減少に効果がある

- 路線バスを利用している人は「そう思う」「ややそう思う」と回答している人が相対的に少なく、あまり効果を認識されていません。



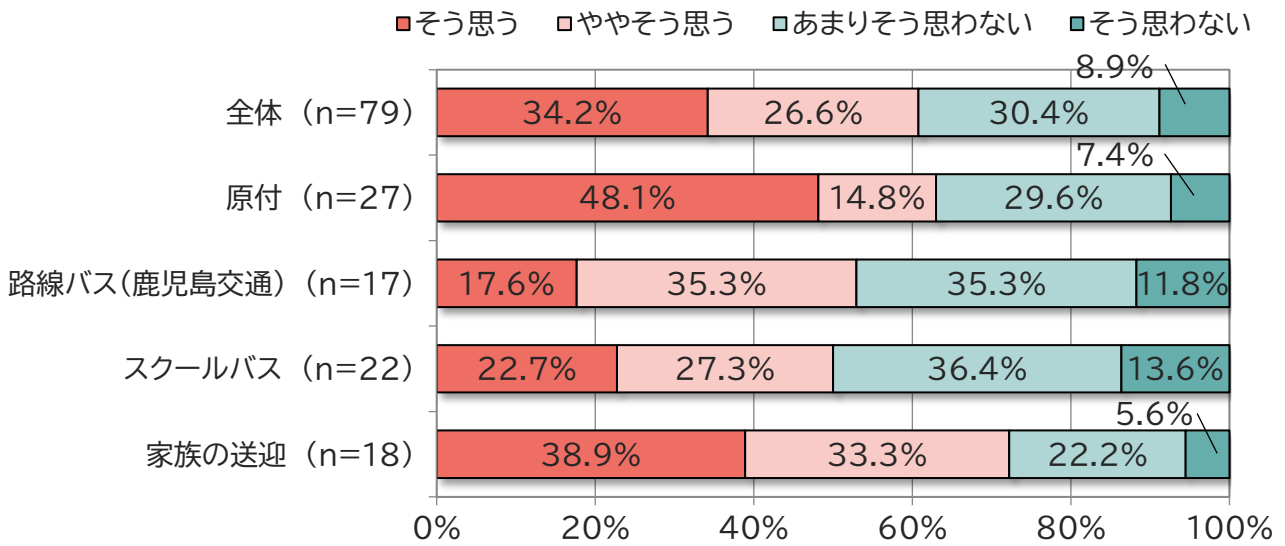
④ 公共交通はCO2 排出量の削減に効果がある

- 路線バス、スクールバス利用者は CO2 排出量削減にあまり効果が無いと考えている人が多くなっています。路線バスの車両が比較的古いことなどが影響している可能性が考えられます。
- 一方で、原付や家族の送迎を使っている人は、CO2 排出量の削減に効果があると回答している人が相対的に多くなっています。



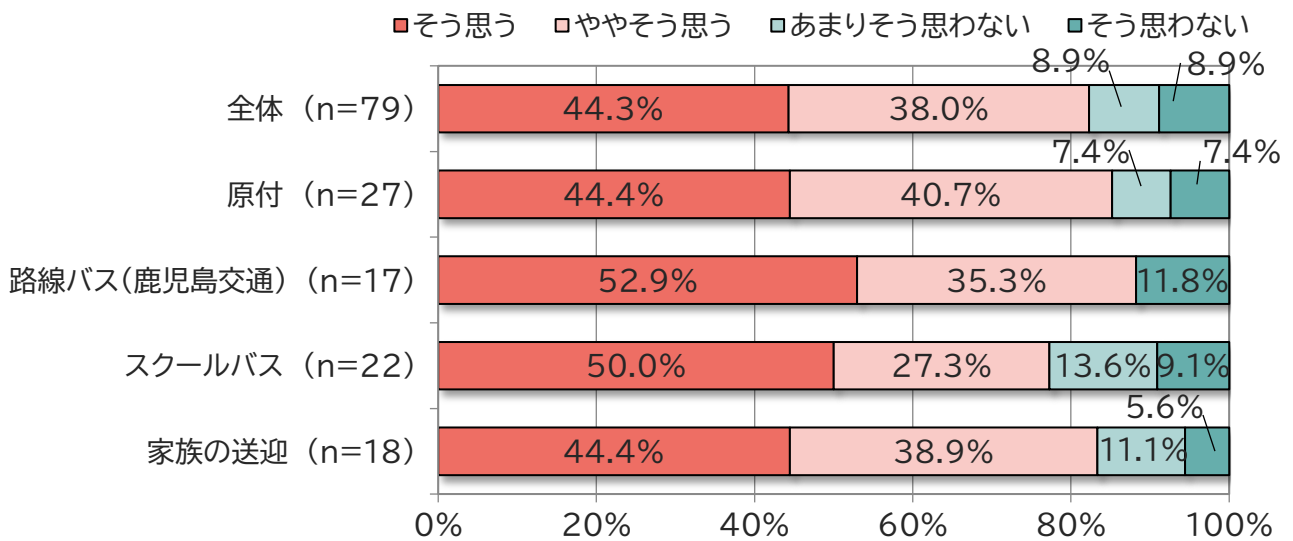
⑤ 公共交通ができれば、クルマやバイクを持たなくても良い

- 路線バスを利用している人は相対的に「そう思わない」「あまりそう思わない」と回答した人が多く、路線バスに対して不便さを感じている可能性があります。
- 一方で、家族の送迎を利用している人の半数は「そう思う」「ややそう思う」と回答しています。



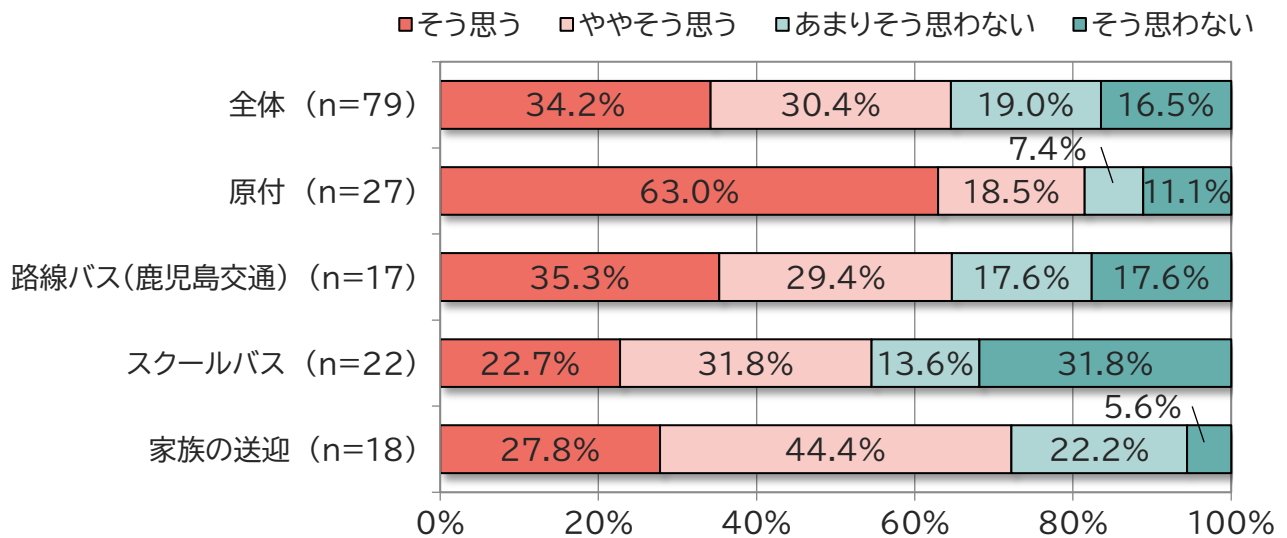
⑥ 公共交通は本を読んだり携帯を見たりできるので嬉しい

- 公共交通の特徴である「移動中に他のことができる点」については、多くの人々が認識しています。



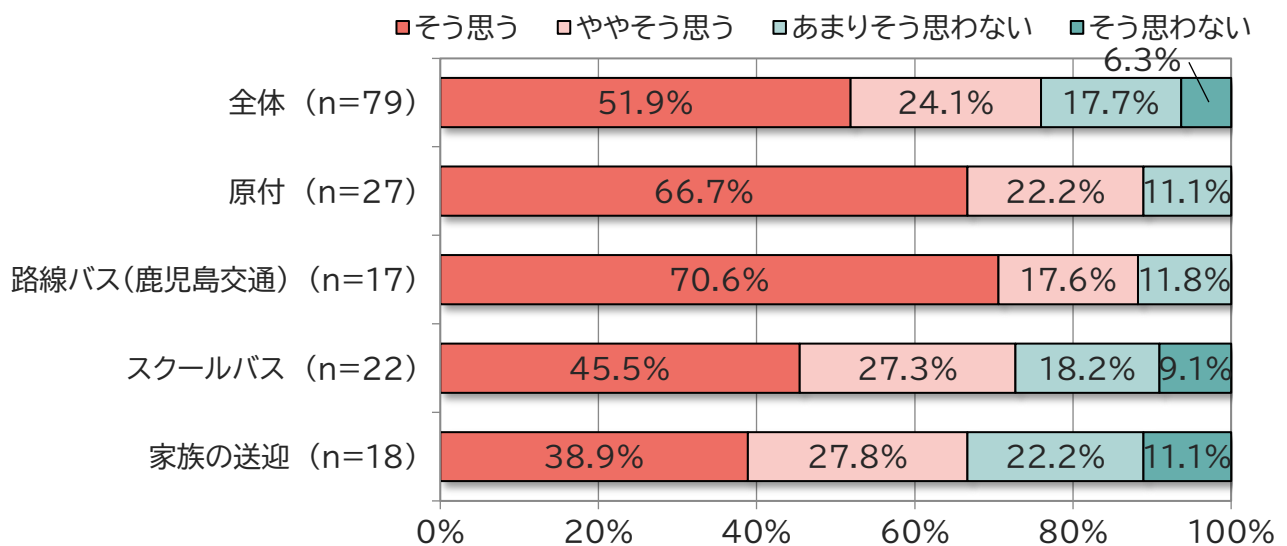
⑦ 家族に送迎してもらうことに申し訳なさや気兼ねを感じる

- 送迎してもらうことへの申し訳なさや気兼ねは、感じている人の割合が総じて多くなっています。
- 原付の場合は、悪天候時などに送迎してもらうことなど、あまり頻繁に送迎してもらう機会が少ないために申し訳なさや気兼ねをより感じている可能性が考えられます。



⑧ 公共交通ができれば、家族に送迎を頼まなくてよい

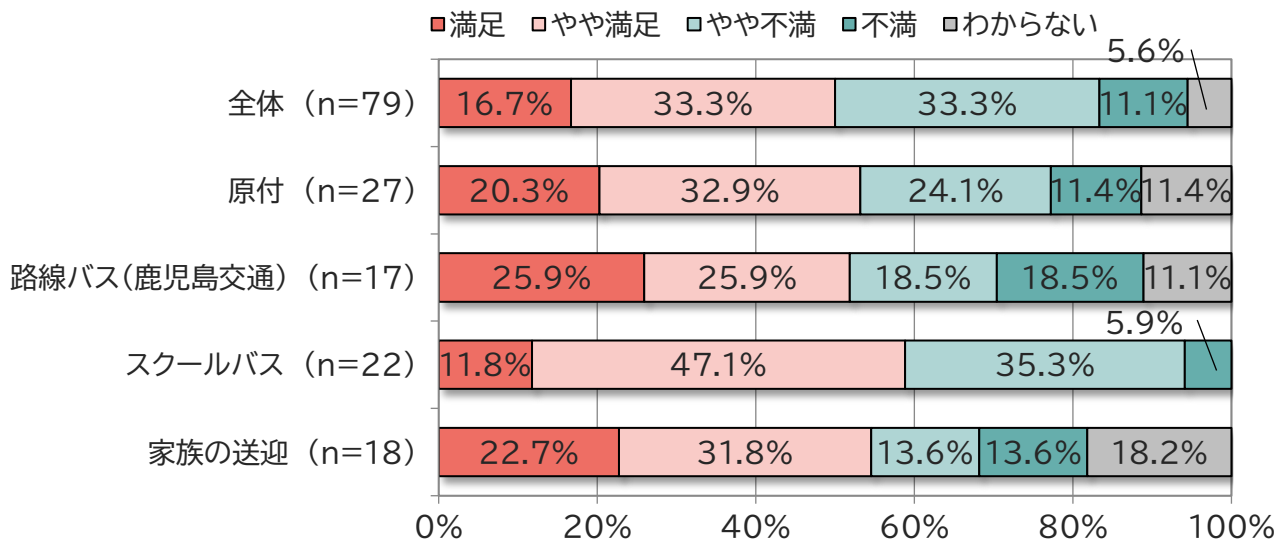
- 原付や路線バスを利用している人が「そう思う」「ややそう思う」と回答している人が多くなっています。これは、部活などで遅くなる時に公共交通が使えないことが理由と推測されます。



(6) 交通の改善点・利用意向について

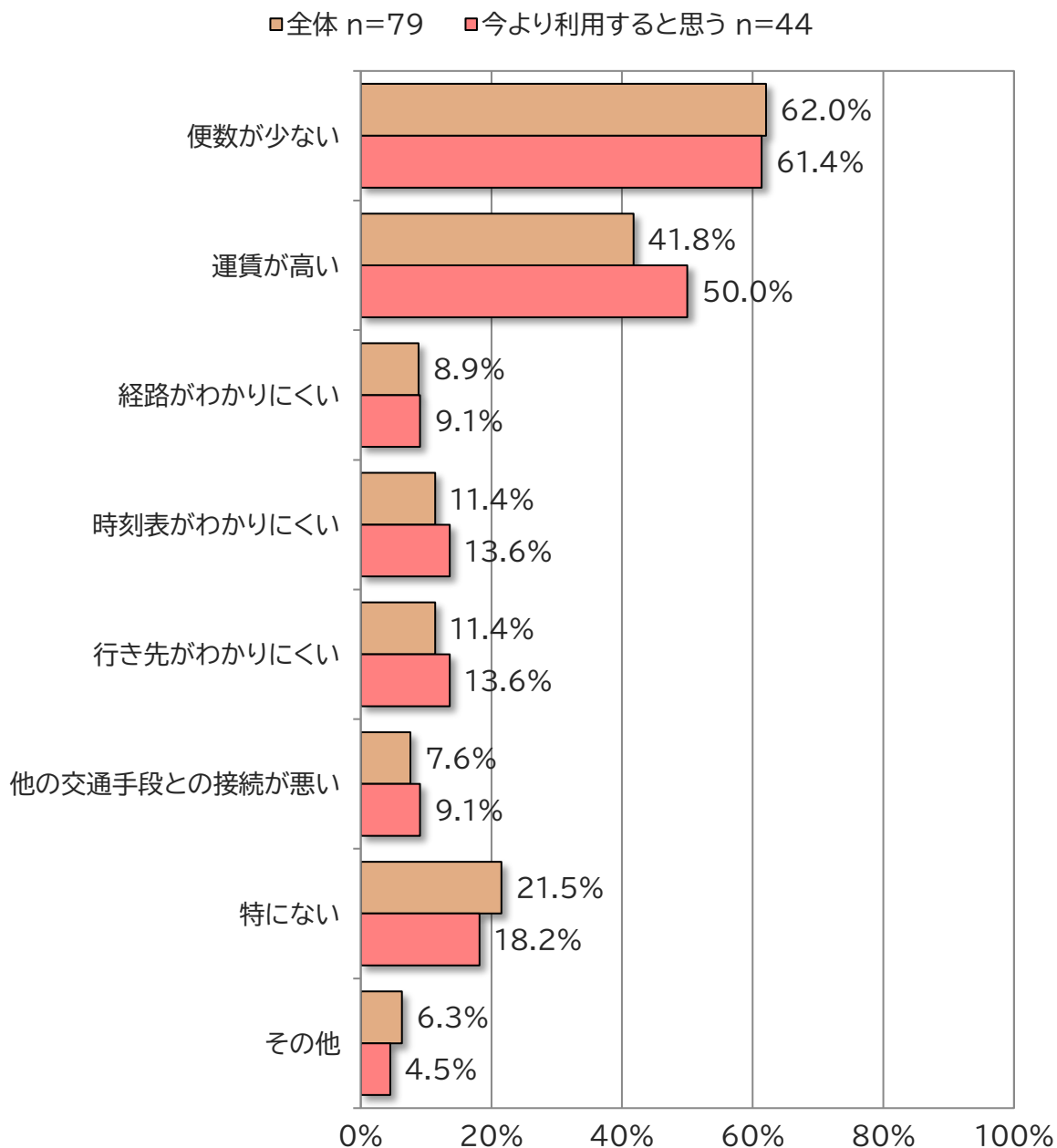
① 東串良町の公共交通の満足度

- 概ね半数の人は「満足」「やや満足」と回答しており、利用交通手段別に大きな傾向の違いはみられません。



② 公共交通を利用するにあたって改善してほしい内容

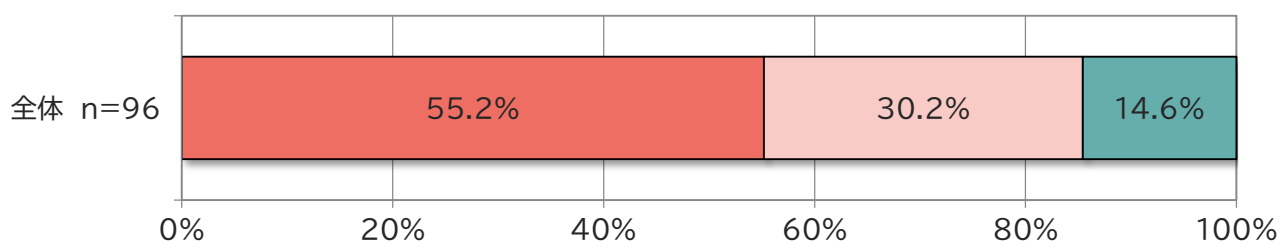
- 改善してほしい内容には「便数の少なさ」「運賃の高さ」が挙げられています。
- 改善後に利用意向がある人のみに抽出した場合も、傾向にあまり大きな違いはみられませんでした。



③ 改善された場合の利用意向

- 改善された場合の利用意向では、半数以上の人々が「今より利用すると思う」と回答しています。

□今より利用すると思う □今と変わらず利用すると思う ■改善されても利用しないと思う



(7) 自由意見

自由意見
1 つ便を増やして欲しい。混雑が減少すると思うから。
バス停に屋根があったら良いと思う
バス停の後ろの草や木が生い茂っていて、危ないのできれいにしてほしい。ベンチが壊れているところがあるので、新しくして欲しい。
バス停を増やして欲しい
ほんとに本数が少なすぎて バスを 1 便逃してしまうと 1 時間待ちが普通にあるからやめて欲しい。暇つぶしをするのが大変。もう少しバスの便を増やして欲しい。
交通費を安くし、道路を綺麗に広くし、事故 ZERO を目指す!!
昼帰りのときに、バスが遅い
町内の国道 448 号線を走る路線バスがあってもいいと思う
東池ノ原のバス停に屋根を付けてほしい。雨のときに非常に不便。

東串良町地域公共交通計画(資料編)

<令和7年3月策定>

発行	東串良町地域公共交通活性化協議会 (事務局:東串良町役場企画課)
住所	〒893-1693 鹿児島県肝属郡東串良町川西 1543 番地
電話	0994-63-3122
