

第3章 公共交通の利用実態，改善ニーズの把握

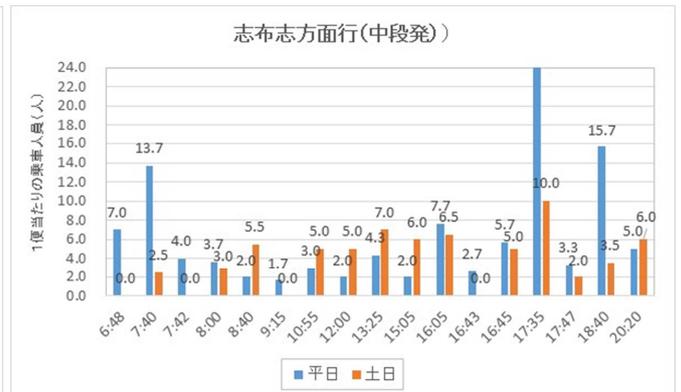
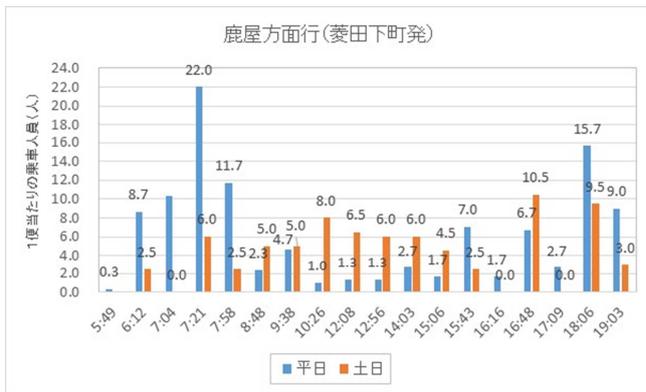
3-1. 路線バスの利用実態

町内を通る路線バスの利用状況等は，下記のとおりです。（令和4年9月12日～11月6日の実乗車調査による）

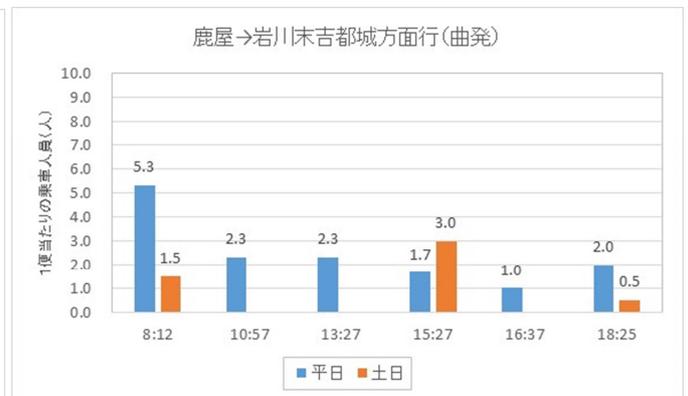
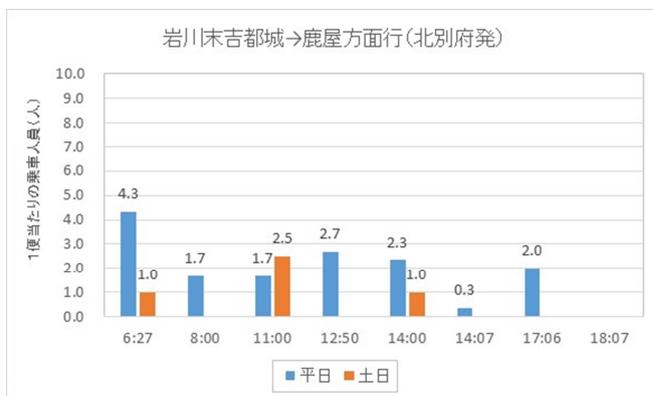
(1) 路線別の利用状況

1 便当たりの利用者数では，町の南側を通る「鹿屋～志布志路線」が最も多く，次に，野方地区を通る「鹿屋～都城路線」であり，町の最北部を通る「鹿屋～輝北路線」は少なくなっています。平日では，朝便の利用が多く，休日では昼間便の利用が多くなっています。

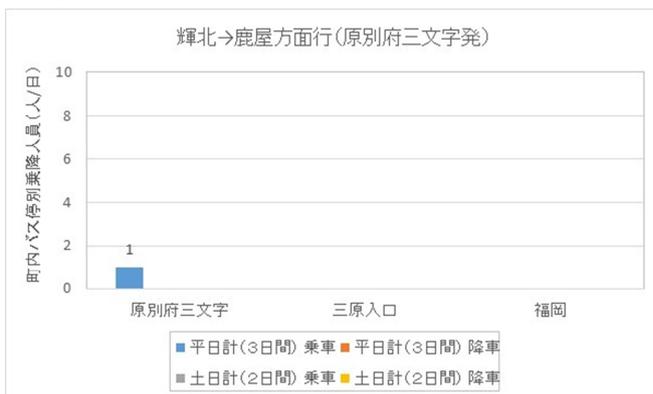
【鹿屋～大崎三文字～志布志路線】



【鹿屋～野方～都城路線】(野方発便除く)



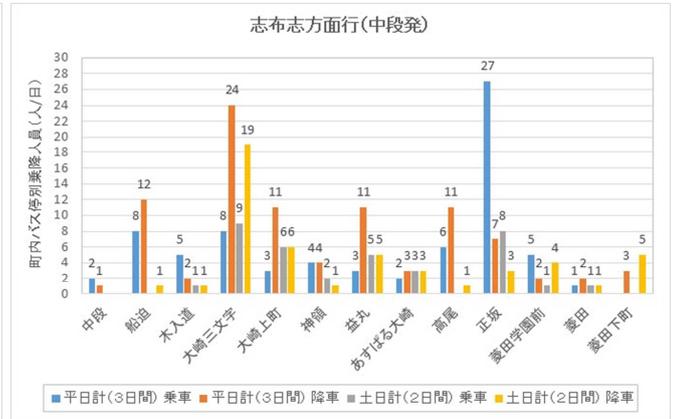
【鹿屋～三原入口～輝北路線】



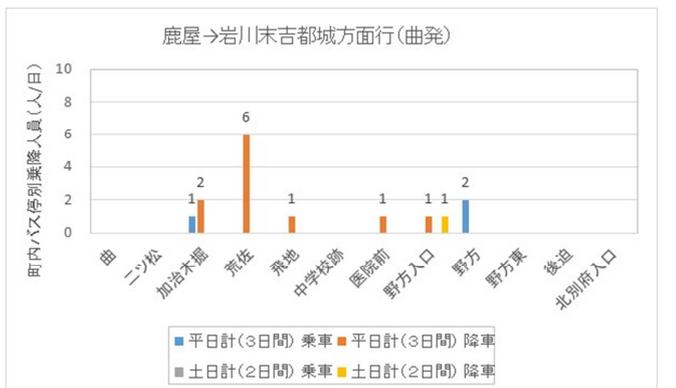
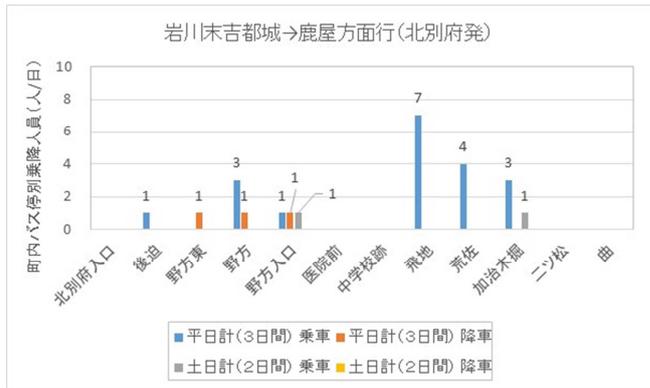
(2) バス停別の利用状況

「鹿屋～志布志路線」では、正坂及び大崎三文字バス停での利用が多く、「鹿屋～都城路線」では飛地及び荒佐バス停の利用が多くなっています。「鹿屋～輝北路線」の利用は少なくなっています。

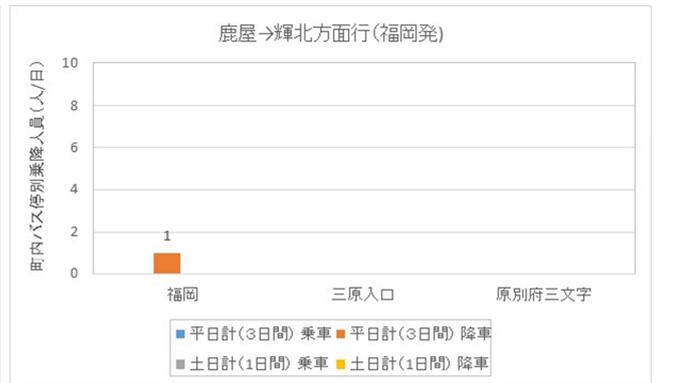
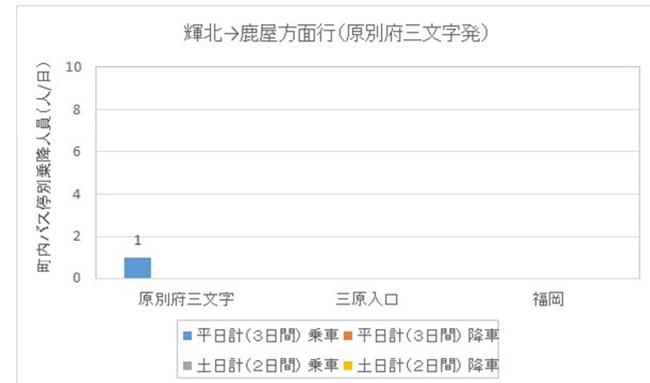
【鹿屋～大崎三文字～志布志路線】



【鹿屋～野方～都城路線】(野方発便除く)



【鹿屋～三原入口～輝北路線】



(3) 町内バス停利用者の移動状況

いずれの路線も、町内バス停からの利用者のほとんどが、町外への利用となっています。

【鹿屋～大崎三文字～志布志路線】

	9月15日(木)		9月30日(金)		10月5日(水)		10月15日(土)		11月6日(日)		大崎町内内	大崎町内外
	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外		
鹿屋方面行(菱田下町発)	5	13	8	19	1	26	1	17	0	35	15	110
志布志方面行(中段発)	3	26	2	22	1	21	0	19	0	15	6	103
(小計)											21	213
(構成比)											9%	91%

【鹿屋～野方～都城路線】

	9月12日(月)		10月20日(木)		10月23日(日)		10月26日(水)		10月29日(土)		大崎町内内	大崎町内外
	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外		
岩川末吉都城→鹿屋方面行(北別府発)	0	6	0	4	0	1	0	8	0	1	0	20
鹿屋→岩川末吉都城方面行(曲発)	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4
鹿屋→岩川末吉都城方面行(野方発)	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3
鹿屋→輝北方面行(福岡発)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(小計)											0	27
(構成比)											0%	100%

【鹿屋～三原入口～輝北路線】

	9月12日(月)		10月20日(木)		10月23日(日)		10月26日(水)		10月29日(土)		大崎町内内	大崎町内外
	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外	大崎町内内	大崎町内外		
輝北→鹿屋方面行(原別府三文字発)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
鹿屋→輝北方面行(福岡発)	0	0	0	0	0	0	0	0	未測	未測	0	0
(小計)											0	1
(構成比)											0%	100%

(4) 路線バス利用者の特性

路線バス利用者の年齢階層では、10代の学生が多く、次いで20代となっています。利用頻度では、学生が多い特性から、週3以上が多く、利用目的では、通学が最も多く、次いで買い物となっています。

		鹿屋～大崎三文字～志布志		鹿屋～野方～都城		鹿屋～三原入口～輝北		路線計	
性別	1:男	429	45.3%	56	50.5%	10	66.7%	495	46.2%
	2:女	517	54.7%	55	49.5%	5	33.3%	577	53.8%
	(小計)	946		111		15		1072	
年齢階層	1:10代	508	54.4%	37	32.7%	2	14.3%	547	51.6%
	2:20代	143	15.3%	14	12.4%	4	28.6%	161	15.2%
	3:30代	44	4.7%	4	3.5%	0	0.0%	48	4.5%
	4:40代	50	5.4%	6	5.3%	0	0.0%	56	5.3%
	5:50代	56	6.0%	8	7.1%	0	0.0%	64	6.0%
	6:60代	74	7.9%	10	8.8%	3	21.4%	87	8.2%
	7:70代	51	5.5%	22	19.5%	4	28.6%	77	7.3%
	8:80代	7	0.8%	12	10.6%	1	7.1%	20	1.9%
	(小計)	933		113		14		1060	
利用頻度	1:週3回以上	238	50.7%	33	35.1%	2	22.2%	273	47.7%
	2:週1～2回	132	28.1%	20	21.3%	3	33.3%	155	27.1%
	3:月2～3回	32	6.8%	13	13.8%	1	11.1%	46	8.0%
	4:月1回以下	34	7.2%	9	9.6%	2	22.2%	45	7.9%
	5:年数回	33	7.0%	19	20.2%	1	11.1%	53	9.3%
(小計)	469		94		9		572		
利用目的	買物	119	16.9%	22	23.2%	5	45.5%	146	18.0%
	通院	26	3.7%	23	24.2%	2	18.2%	51	6.3%
	通学	405	57.6%	29	30.5%	1	9.1%	435	53.8%
	通勤	66	9.4%	6	6.3%	0	0.0%	72	8.9%
	業務・用務	16	2.3%	1	1.1%	0	0.0%	17	2.1%
	その他	67	9.5%	14	14.7%	3	27.3%	84	10.4%
	不明	4	0.6%	0	0.0%	1	9.1%	5	0.6%
(小計)	703		95		11		809		

3-2. 住民アンケート調査

(1) 調査の概要

①調査の目的

人口減少・少子高齢化などにより，公共交通の利用状況の変化が予想される中で，公共交通に関する利用状況，将来の方向性などを把握するため，アンケート調査を実施しました。

②調査実施概要

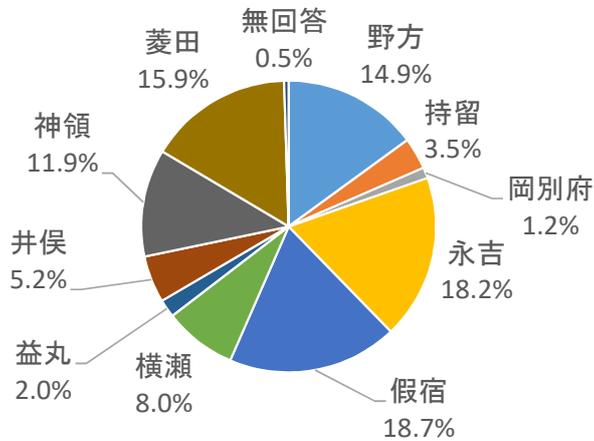
調査対象	大崎町 町民（無作為抽出 1,000人）	
調査期間	令和4年10月1日～令和4年10月31日	
調査方法	配布：郵送 回収：郵送及びweb入力フォーム※（無記名） ※郵送配布した調査票にURL・QRコードを記載	
調査項目	属性	○居住地，性別，年齢，職業，家族構成 ○自家用車の所有状況，運転免許の保有状況，運転免許返納意向（免許保有者） ○最寄りバス停までの所要時間
	移動のしやすさ	○外出する際に交通手段がなくて困る状況，その際の目的
	日常の外出行動	○外出の目的別の外出行動（通勤・通学，買い物，通院） ・行き先，主な交通手段，外出頻度
	路線バス	○路線バスの利用実態（利用頻度，利用目的） ○路線バスが利用されない理由 ○運行サービスの満足度
	高速バス	○高速バスの利用実態（利用頻度，利用目的）
	タクシー	○タクシーの利用実態（利用頻度，利用目的，利用料金）
	公共交通の維持・確保	○今後の公共交通の取組の方向 ○公共交通の利用促進の取組
回収状況	配布数：1,000 回収数：402（回収率 40.2%） （紙面回答 338（84.1%）／web回答 64（15.9%））	

(2) 調査結果

①回答者の属性

a. 住まい

「假宿」が18.7%で最も多く、次いで「永吉」18.2%、「菱田」15.9%となっています。

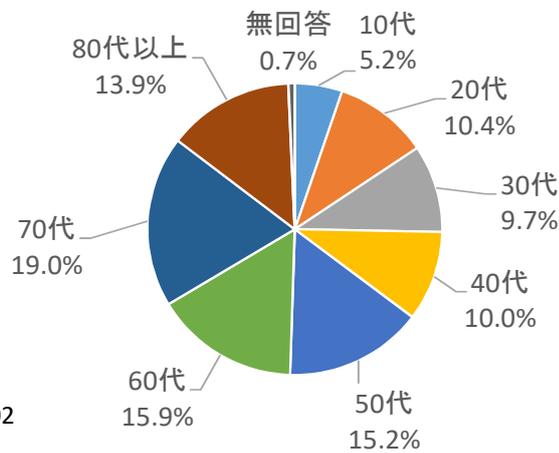


回答者数402

b. 年齢

「70代」が19.0%で最も多く、次いで「60代」15.9%、「50代」15.2%となっており、回答者の約5割が60歳代以上となっています。

また、今回はwebでの回答収集を行ったため、若い方の回答率が比較的高くなっており、20～40代はwebでの回答がそれぞれ約4割程度を占めています。



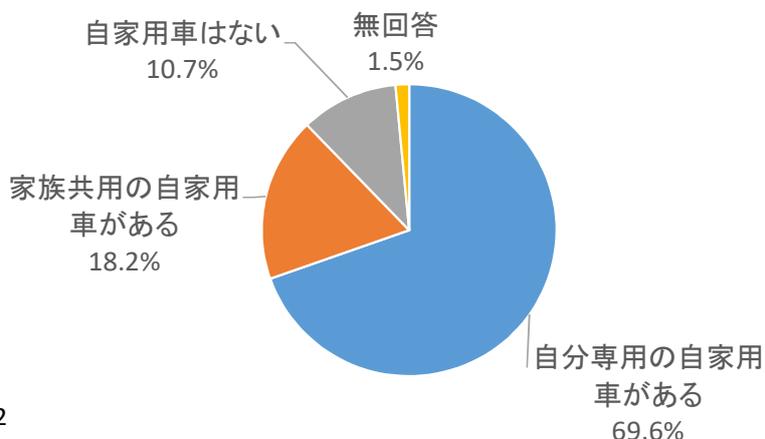
回答者数402

	合計	郵送 回収	web 回収※
10代	21	18	3 (14.3%)
20代	42	25	17 (40.5%)
30代	39	23	16 (41.0%)
40代	40	24	16 (40.0%)
50代	61	51	10 (16.4%)
60代	64	64	0 (0.0%)
70代	76	75	1 (1.3%)
80代以上	56	55	1 (1.8%)

※web () は、各年代、合計に対するwebによる回答割合

c. 自動車の所有状況

「自分専用の自家用車がある」69.6%、「家族共用の自家用車がある」18.2%、「自家用車はない」10.7%となっています。



回答者数402

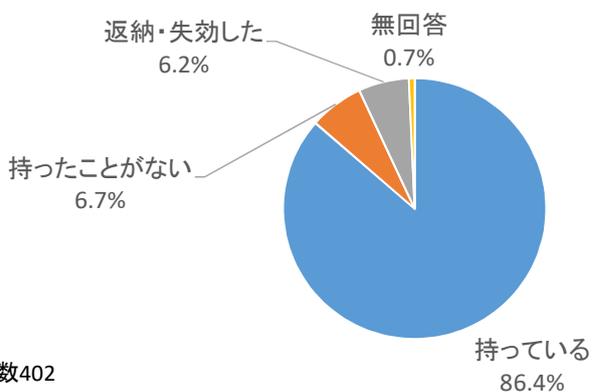
d. 自動車運転免許の保有状況

「持っている」86.4%、「持ったことがない」6.7%、「返納・失効した」6.2%となっており、免許を保有していない方は全体の約1割となっています。

運転免許の返納意向については、「今はまだ考えていない」が83.9%ともっと多くなっています。

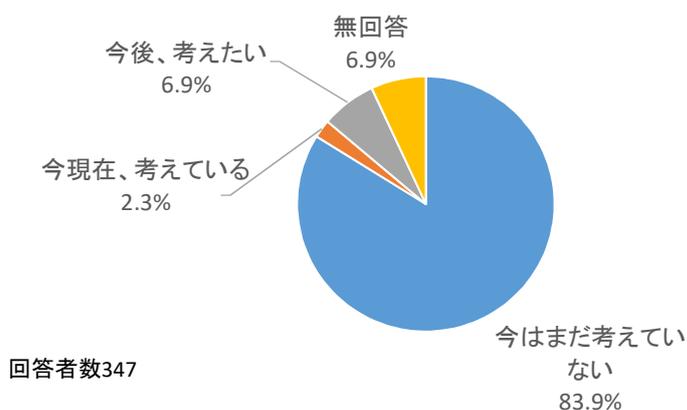
一方、今後の免許返納を検討している方は、全体の約1割（「今現在、考えている」2.3%、「今後、考えたい」6.9%）となっています。なお、70・80歳代の免許返納について検討している方は約2割となっています。

■運転免許の有無



回答者数402

■運転免許の返納意向



回答者数347

※運転免許を「持っている」の回答者（347人）を母数として集計

70・80歳代	
今はまだ考えていない	65 (70.7%)
今現在、考えている	7 (7.6%)
今後、考えたい	15 (16.3%)
無回答	5 (5.4%)
合計	92 (100.0%)

②日常の外出行動について

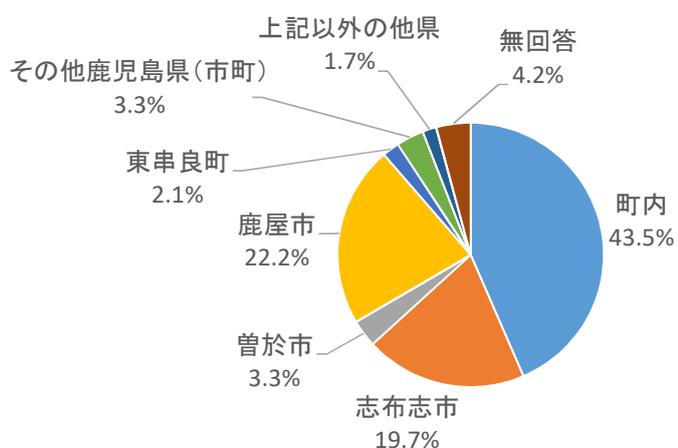
a. 通勤・通学の行き先, 利用交通手段, 外出頻度

通勤・通学先は、「町内」が43.5%で最も多く、次いで「鹿屋市」22.2%、「志布志市」19.7%となっています。

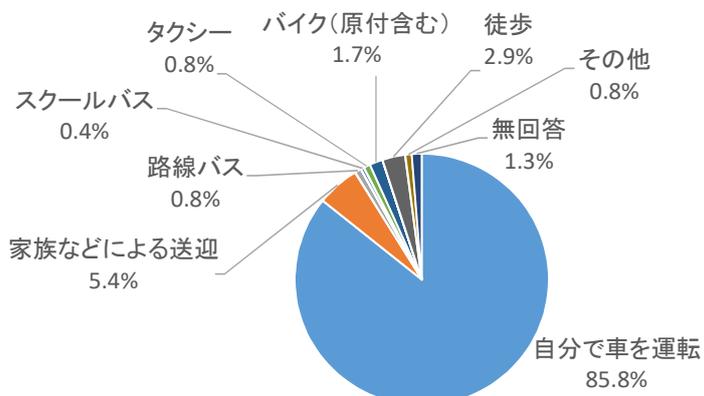
利用交通手段は、「自分で車を運転」が85.8%と最も多く、次いで「家族などによる送迎」が5.4%と多くなっています。公共交通については、「路線バス」、「タクシー」とともに1%未満となっています。

通勤・通学の頻度は、「週に5日以上」が71.5%と最も多く、次いで、「週に3～4日」13.8%、「週に1～2日」5.9%となっています。

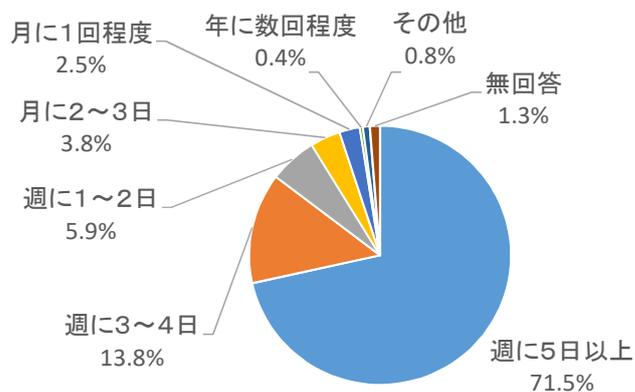
■通勤・通学の行き先



■通勤・通学時の利用交通手段



■通勤・通学の頻度



n=239

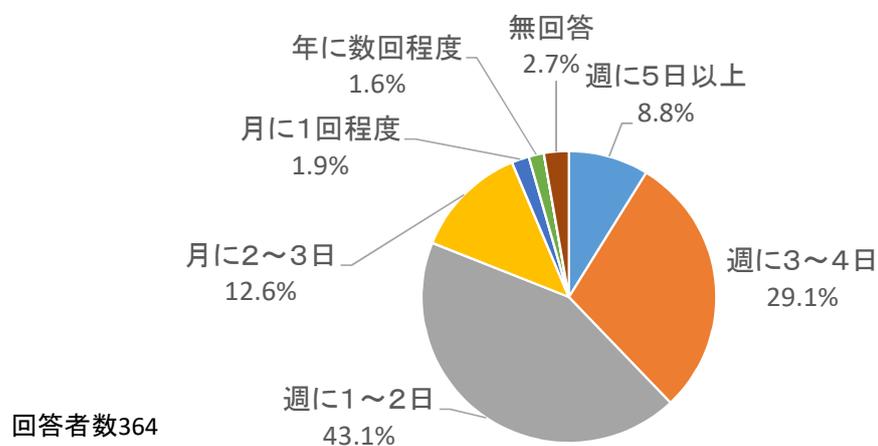
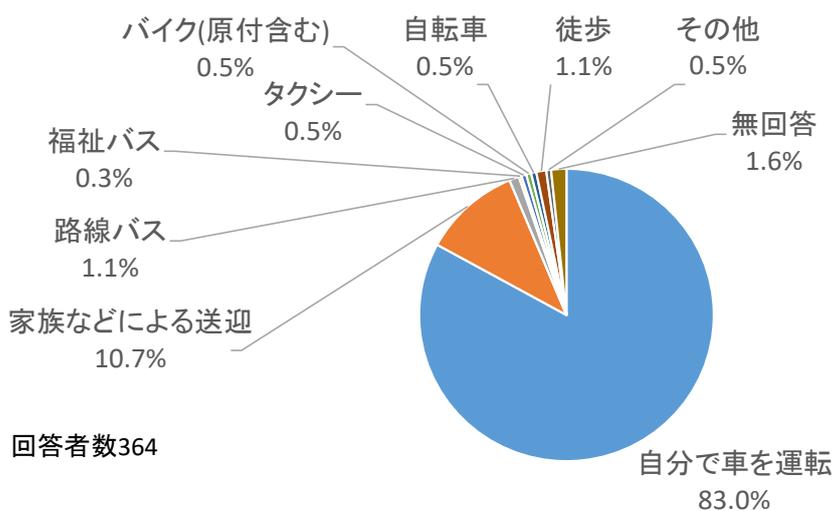
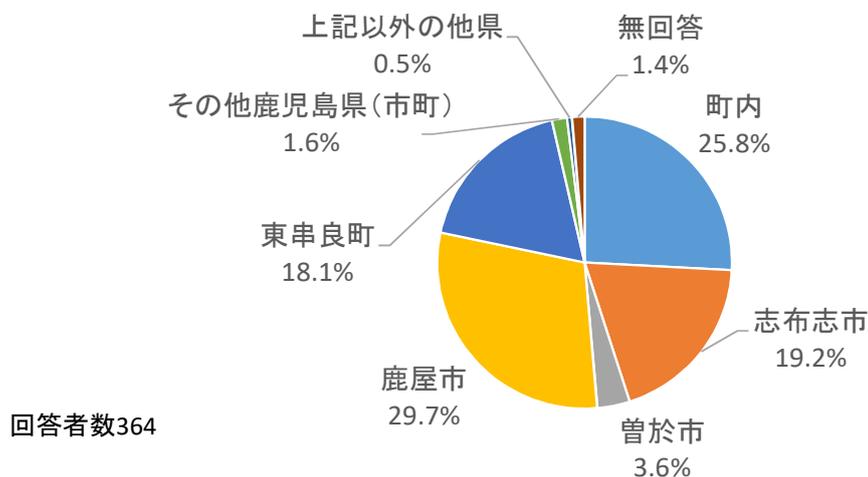
※ (ア) 主な行き先 (イ) 主な交通手段 (ウ) 外出頻度のいずれかへの回答者数 (239人) を母数として集計

b. 買い物の行き先, 利用交通手段, 外出頻度

買い物の行き先は, 「鹿屋市」が29.7%で最も多く, 次いで「町内」25.8%, 「志布志市」19.2%, 「東串良町」18.1%となっています。

利用交通手段は, 「自分で車を運転」が83.0%と最も多く, 次いで「家族などによる送迎」10.7%となっています。

買い物に行く頻度は「週に1~2日」が43.1%と最も多く, 次いで「週に3~4日」29.1%, 「月に2~3日」12.6%となっています



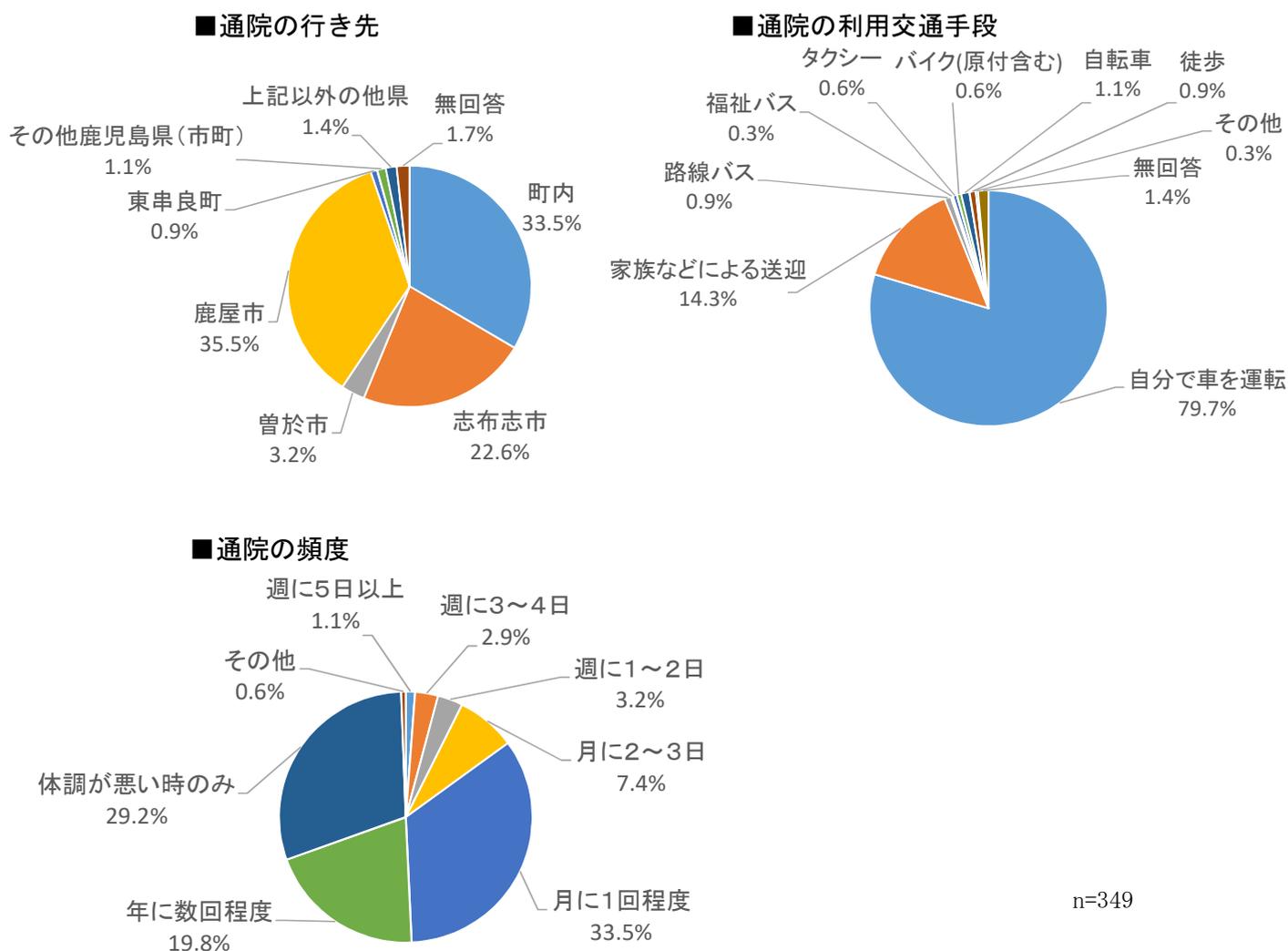
※ (ア) 主な行き先 (イ) 主な交通手段 (ウ) 外出頻度のいずれかへの回答者数 (364人) を母数として集計

c. 通院の行き先，利用交通手段，頻度

通院の行き先は，「鹿屋市」が35.5%で最も多く，次いで「町内」33.5%，「志布志市」22.6%となっています。

利用交通手段は，「自分で車を運転」が79.7%で最も多く，次いで「家族などによる送迎」14.3%となっています。

通院する頻度は，「月に1回程度」が33.5%，「体調が悪いときのみ」が29.2%，「年に数回程度」19.8%と多くなっています。



※ (ア) 主な行き先 (イ) 主な交通手段 (ウ) 外出頻度のいずれかへの回答者数 (349 人) を母数として集計

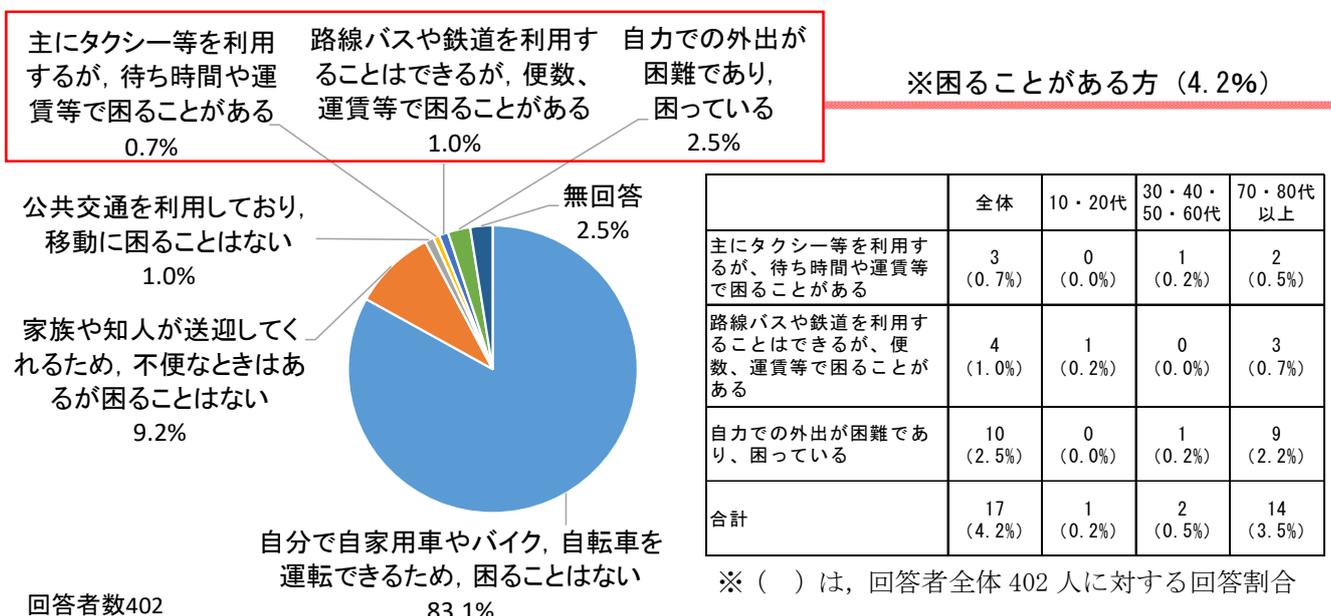
d. 外出時に交通手段がなくて困ること・困る外出目的

「自分で自家用車やバイク、自転車を運転できるため、困ることはない」が83.1%で最も多く、次いで「家族や知人が送迎してくれるため、不便なときはあるが困ることはない」9.2%となっています。

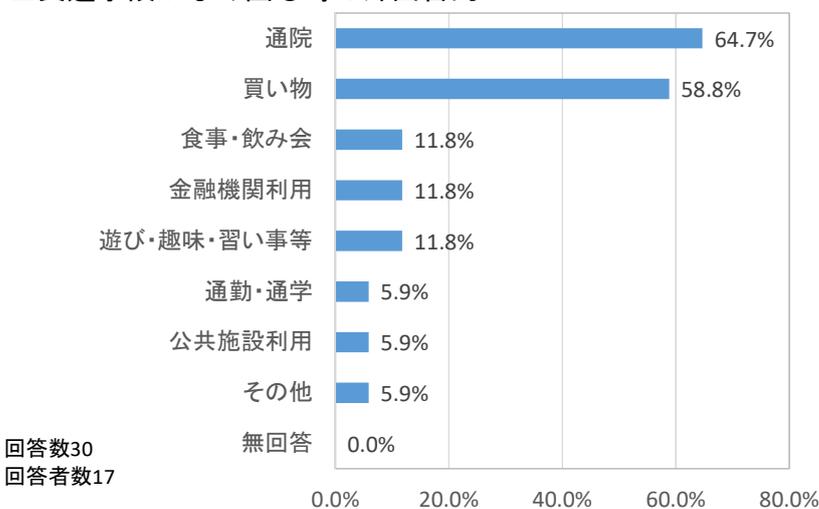
一方、困ることがあると回答している人は全体の4.2%*ですが、年齢層でみると、70・80代以上が多くなっています。また、交通手段がなく困る外出目的は、「通院」が64.7%で最も多く、次いで「買い物」58.8%、「食事・飲み会」、「金融施設利用」、「遊び・趣味・習い事等」がいずれも11.8%となっています。

なお、現在は困ることがないと考えている方が9割と多くなっていますが、自由回答を見ると、免許返納後、運転ができなくなってからの生活に不安を感じている方が多いことが伺えます。

■外出時に交通手段がなく困り具合



■交通手段がなく困る時の外出目的



*「4 主にタクシー等を利用するが、待ち時間や運賃等で困ることがある」、「5 路線バスや鉄道を利用することはできるが、便数、運賃等で困ることがある」、「6 自力での外出が困難であり、困っている」の回答者（計17人）を母数として集計

③路線バスについて

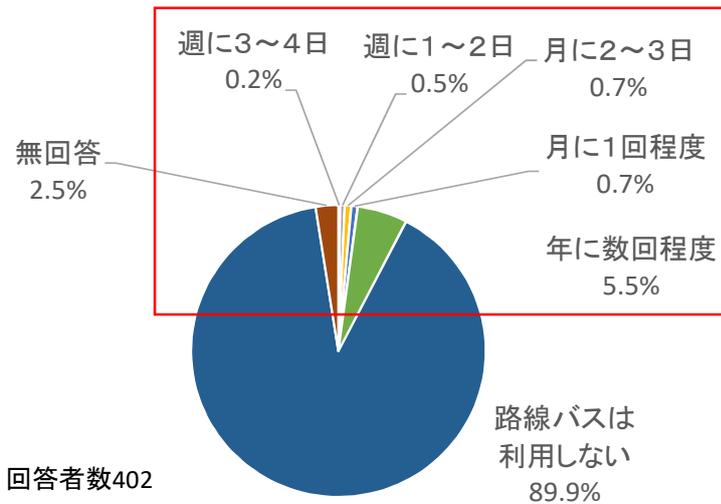
a. 利用頻度, 目的

路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用しない」が89.9%と最も多く、次いで「年に数回程度」(5.5%)が多くなっています。

バスを利用している人は全体の7.6%※となっていますが、年齢別の内訳をみると、10・20代は20.7%で利用している方の割合が最も高くなっています。

路線バスの利用目的は、「通院」が29.9%と最も多く、次いで「買い物」、「遊び・趣味・習い事等」と順に多くなっています。「通勤・通学」は3.8%と少なくなっています。

■路線バスの利用頻度



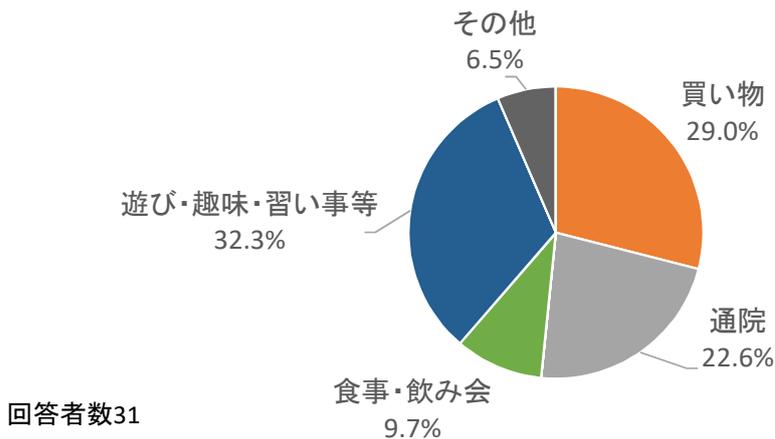
※路線バスを利用する (7.6%)

	利用している※	利用しない
全体	31 (7.6%)	361 (89.9%)
10・20代	13 (20.7%)	49 (77.7%)
30・40代	3 (3.8%)	76 (96.2%)
50・60代	5 (4.0%)	119 (95.2%)
70・80代以上	10 (7.7%)	115 (87.0%)

※「週3~4日」～「年に数回程度」の回答者の合計

※無回答者がいるため、割合の合計値は100%にならない

■路線バスの利用目的

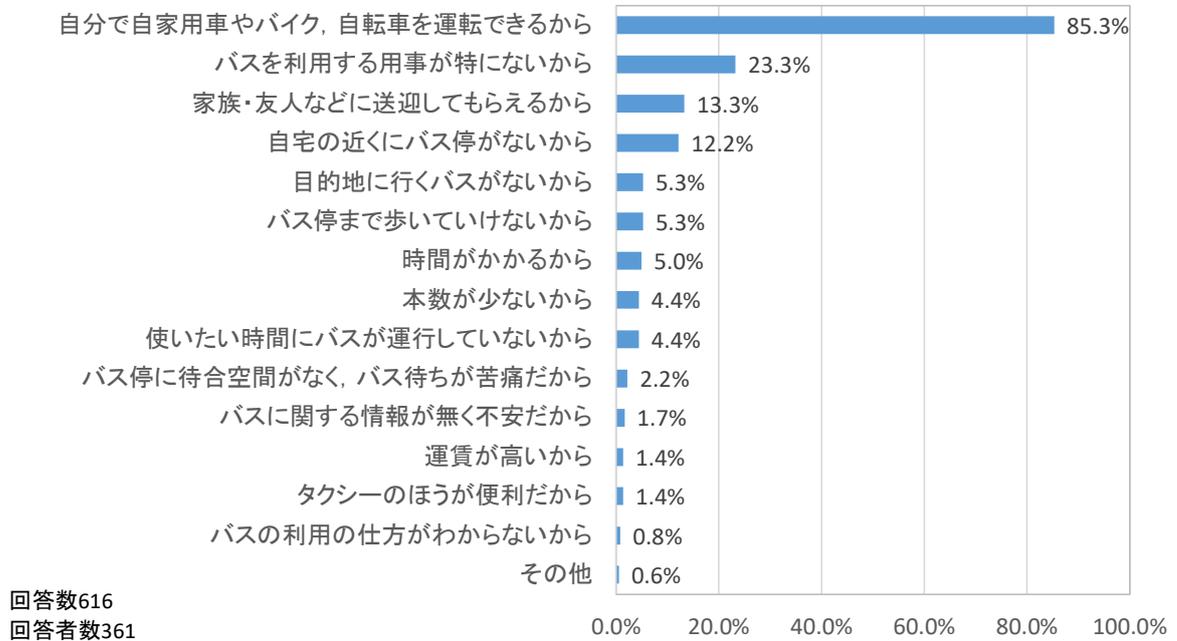


※路線バスを利用するとした回答者 (合計 31 人) を母数として集計

b. バスを利用しない理由

バスを利用しない理由として、「自分で自家用車やバイク、自転車を運転できるから」が85.3%で最も多く、次いで、「バスを利用する用事が特にないから」(23.3%)、「家族・友人などに送迎してもらえるから」(12.2%)の順で多くなっています。

■バスを利用しない理由



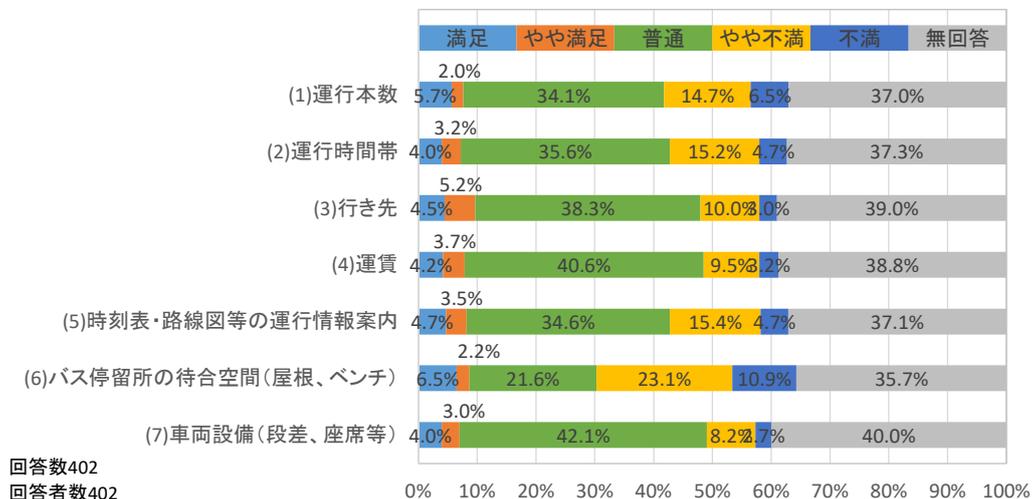
※「路線バスは利用しない」の回答者(361人)を母数として集計

c. 路線バスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度について、「停留所の待合空間(屋根、ベンチ)」で「やや不満」「不満」と回答した方の合計が34.0%となっており、他の項目と比較して満足度が低くなっています。

その他の項目については、いずれも「普通」と回答した方が3~4割程度となっています。

■路線バスの運行サービスに対する満足度



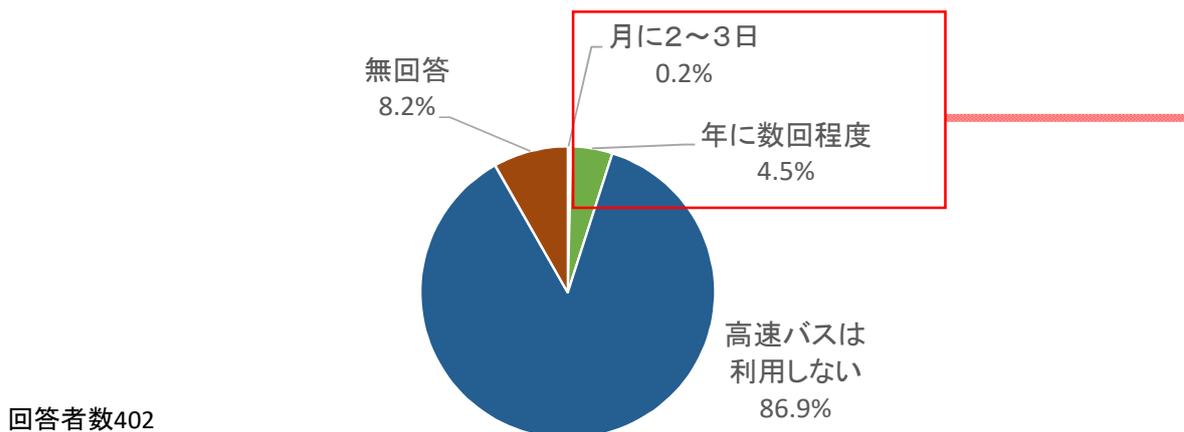
④高速バス（空港連絡バス）の利用の有無・種類・目的・頻度

a. 高速バス（空港連絡バス）の利用頻度，利用目的

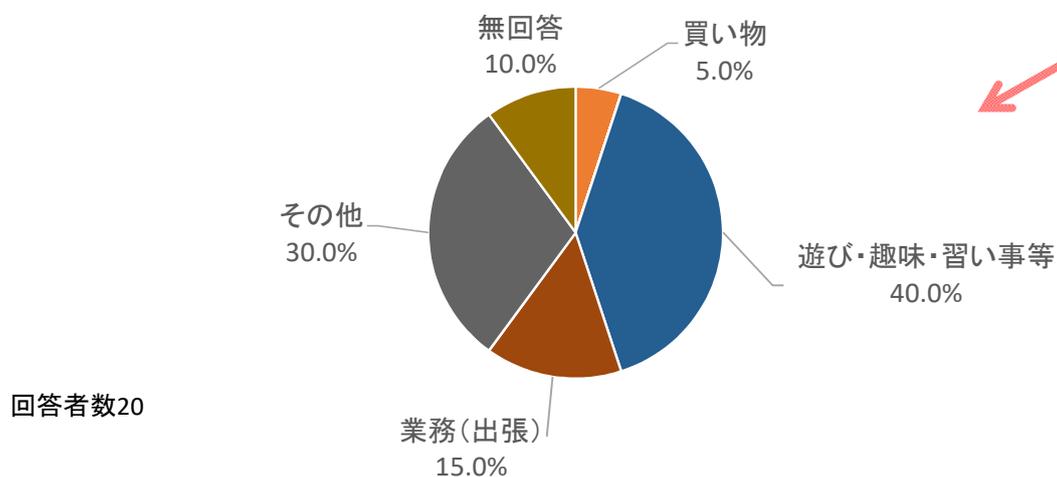
高速バスの利用頻度は、「高速バスは利用しない」が86.9%で最も多く，次いで「年に数回程度」（4.5%）となっています。

高速バスの利用目的は、「遊び・趣味・習い事等」が40.0%で最も多く，次いで「その他」30.0%、「業務（出張）」15.0%となっています。

■高速バスの利用頻度



■高速バスの利用目的



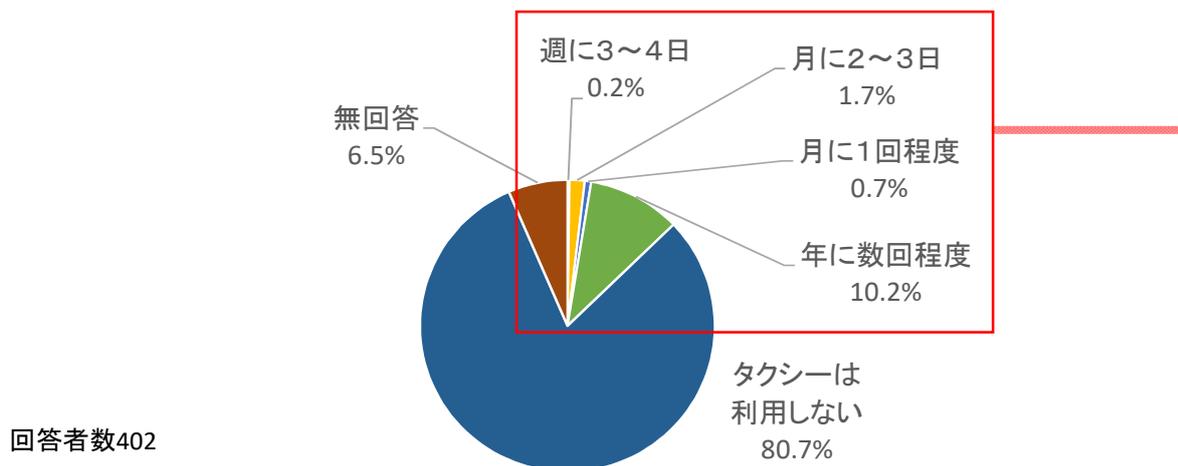
⑤ タクシーの利用の有無・種類・目的・頻度

a. タクシーの利用頻度, 利用目的

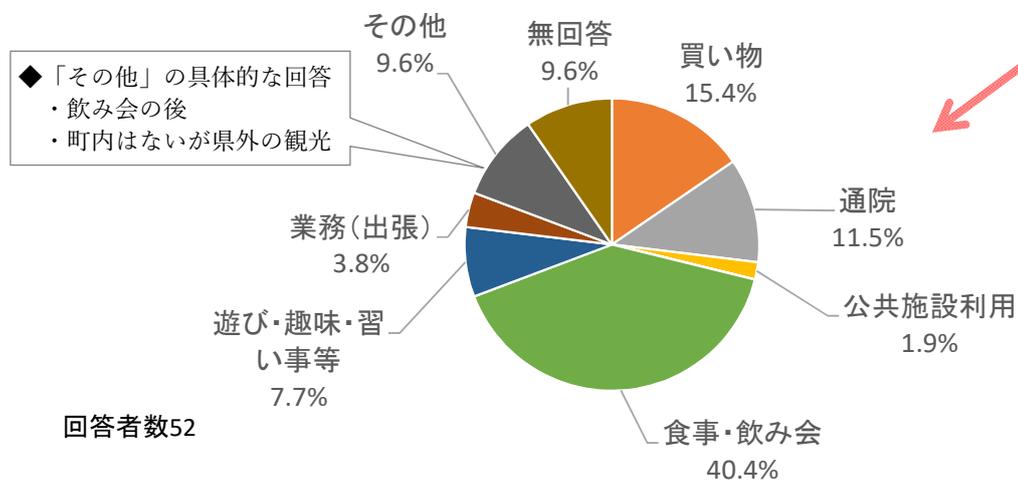
タクシーの利用頻度は、「タクシーは利用しない」が80.7%と最も多く、次いで「年に数回程度」(10.2%)が多くなっています。

タクシーの利用目的は、「食事・飲み会」が40.4%と最も多く、次いで、「買い物」(15.4%),「通院」(11.5%)が多くなっています。

■ タクシーの利用頻度



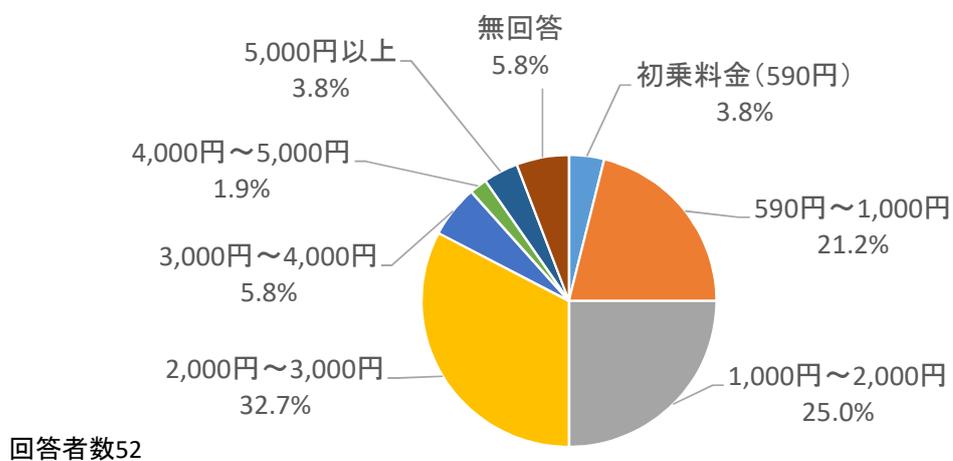
■ タクシーの利用目的



※ 「タクシーは利用しない」以外の回答者(52人)を母数として集計

b. タクシーの1回当たり支払い金額

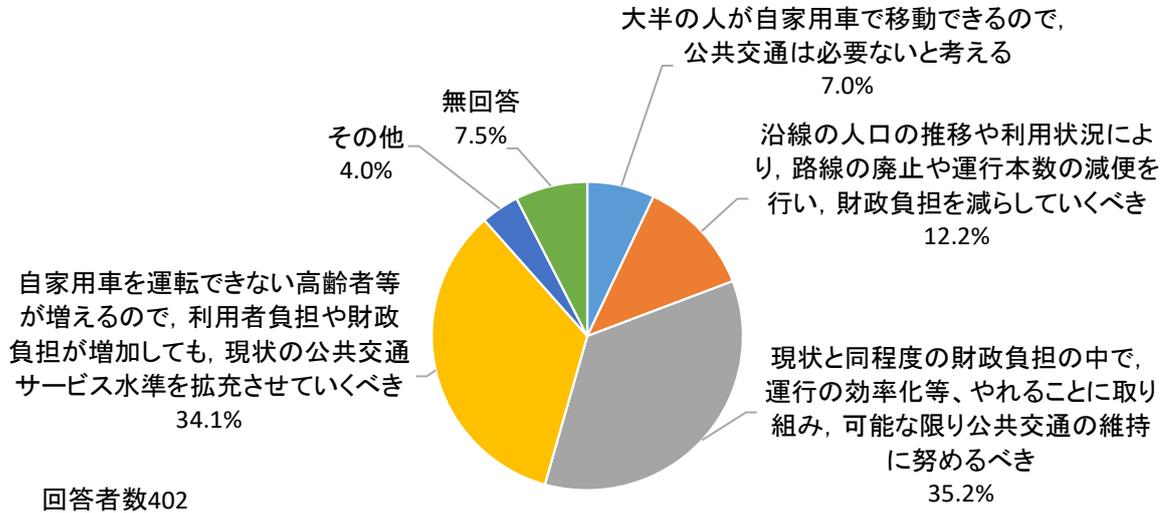
タクシーを利用する場合の1回当たりの支払い金額としてもっと多いのは、「2,000円～3,000円」(32.7%)となっており、次いで「1,000円～2,000円」(25.0%),「590円～1,000円」(21.2%)となっています。



⑥公共交通の維持・確保について

a. 公共交通維持・確保に対する町の財政負担について

公共交通の維持・確保のために町税を投入することについて、現状の財政負担を容認する意見（35.2%）が最も多く、次いで利用者負担を含め町の財政負担を増加されてでもサービス拡充の意見（34.1%）が多くなっています。



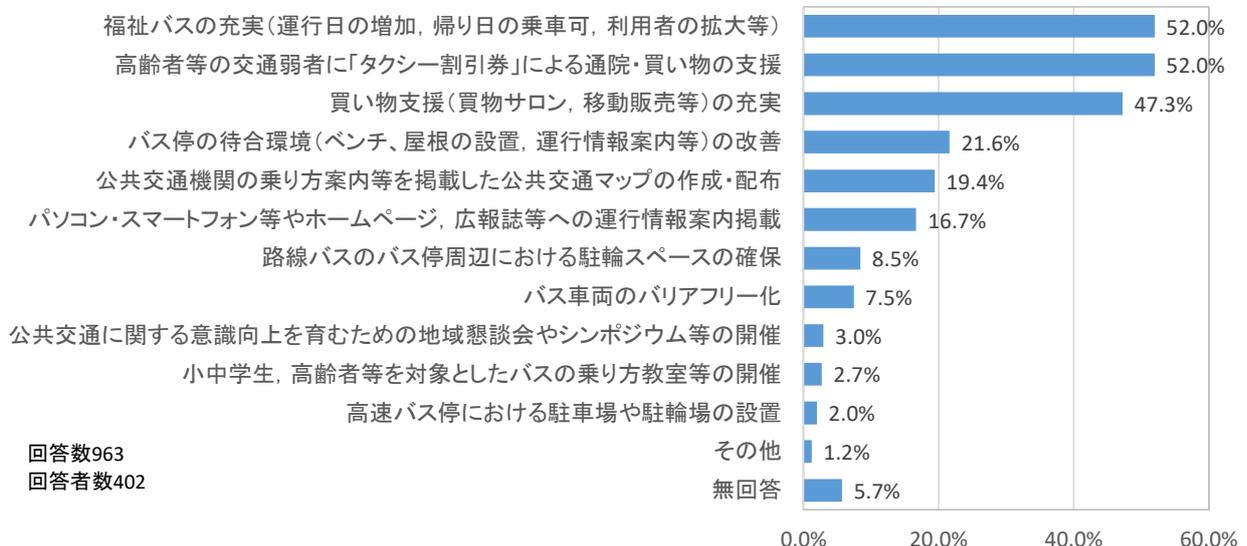
◆「その他」の具体的な回答

- ・公共交通サービスを利用できない高齢者もいる。
- ・ニーズに合った取組をしてほしい。重点をしぼり、財政負担を減らすべき。
- ・近隣に高校がないため、公共交通機関は必要。学生が利用しやすい時間、待合の環境などもう一度確認してほしい。等

b. 利用促進を図るための効果的な取組

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組としては、「福祉バスの充実（運行日の増加、帰り日の乗車可、利用者の拡大等）」、「高齢者等の交通弱者に「タクシー割引券」による通院・買い物の支援」がいずれも52.0%で最も多く挙げられています。次いで、「買い物支援（買い物サロン、移動販売等）の充実」（47.3%）、なっています。

■利用促進を図るための効果的な取組



3-3. 高校生アンケート調査

(1) 調査の概要

①調査の目的

町内には高校がなく，高校生が利用する通学のための移動実態や，路線バス等の公共交通の利用状況及び利用意向などを把握するため，アンケート調査を実施しました。

②調査の実施概要

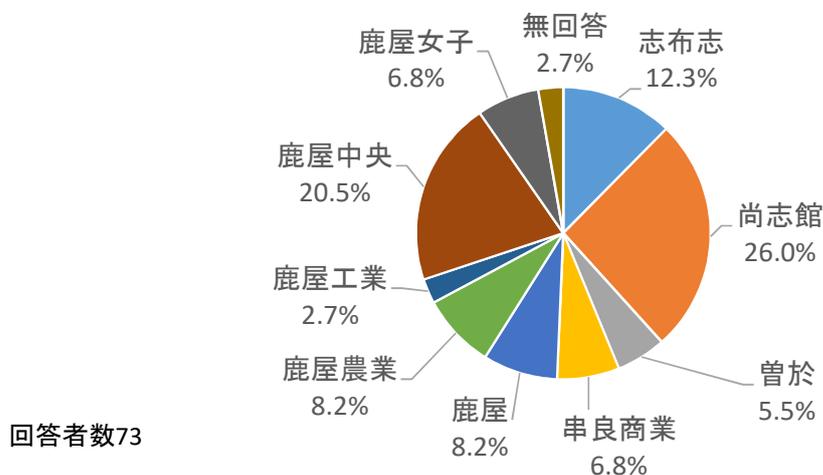
調査対象	大崎町在住の高校生	
調査期間	令和4年11月22日～令和4年12月7日	
調査方法	配布：各高校から配布 回収：郵送及びweb入力フォーム*（無記名） ※郵送配布した調査票にURL・QRコードを記載	
調査項目	属性	<input type="checkbox"/> 通学する高校，学年 <input type="checkbox"/> 居住地，性別，年齢 <input type="checkbox"/> 最寄りバス停までの所要時間 <input type="checkbox"/> 原付・普通二輪免許の保有状況
	通学方法	<input type="checkbox"/> 通学時の交通手段 <input type="checkbox"/> 原付・二輪による通学以前の交通手段 <input type="checkbox"/> 通学時に路線バスを利用しない理由
	路線バスの利用状況	<input type="checkbox"/> 通学以外で路線バスの利用実態（利用頻度，利用目的） <input type="checkbox"/> 通学以外で路線バスを利用しない理由 <input type="checkbox"/> 運行サービスの満足度
回収状況	配布数：228 回収数：73（回収率 32.0%） 内訳：紙面回答 45（19.7%），web回答 28（12.3%）	

(2) 集計結果

①回答者の属性

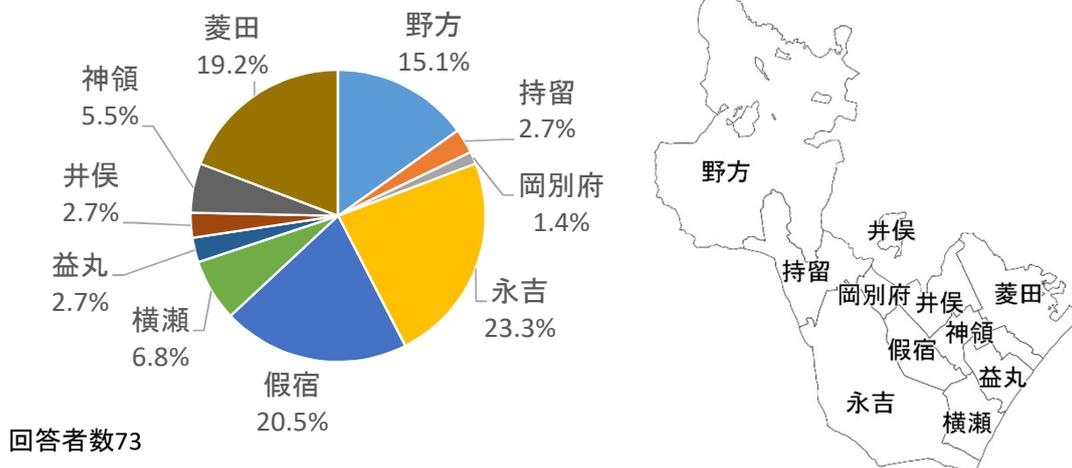
a. 通学する高校

回答者が通学する高校として、「尚志館高校」が26.0%で最も多く、次いで「鹿屋中央高校」(20.5%)、「志布志高校」(12.3%)となっています。



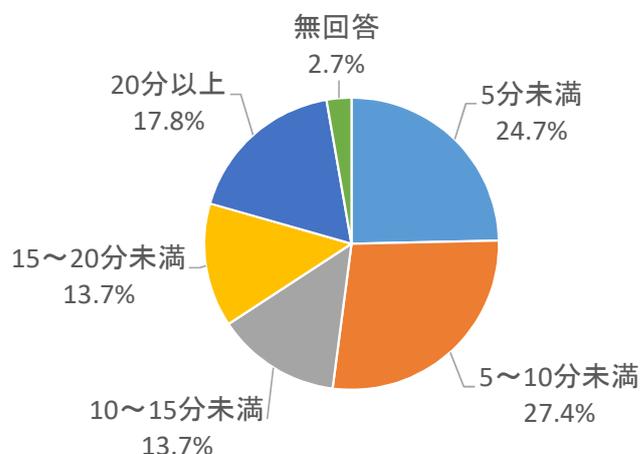
b. 居住地

「永吉」が23.3%で最も多く、次いで「假宿」20.5%、「菱田」19.2%となっています。



c. 最寄りバス停の距離

自宅から身寄りバス停までの距離については、「5分未満」(24.7%)、「5～10分未満」(27.4%)をあわせると自宅からバス停まで「10分未満」が約5割となっています。一方で、「20分以上」(17.8%)も多くなっています。

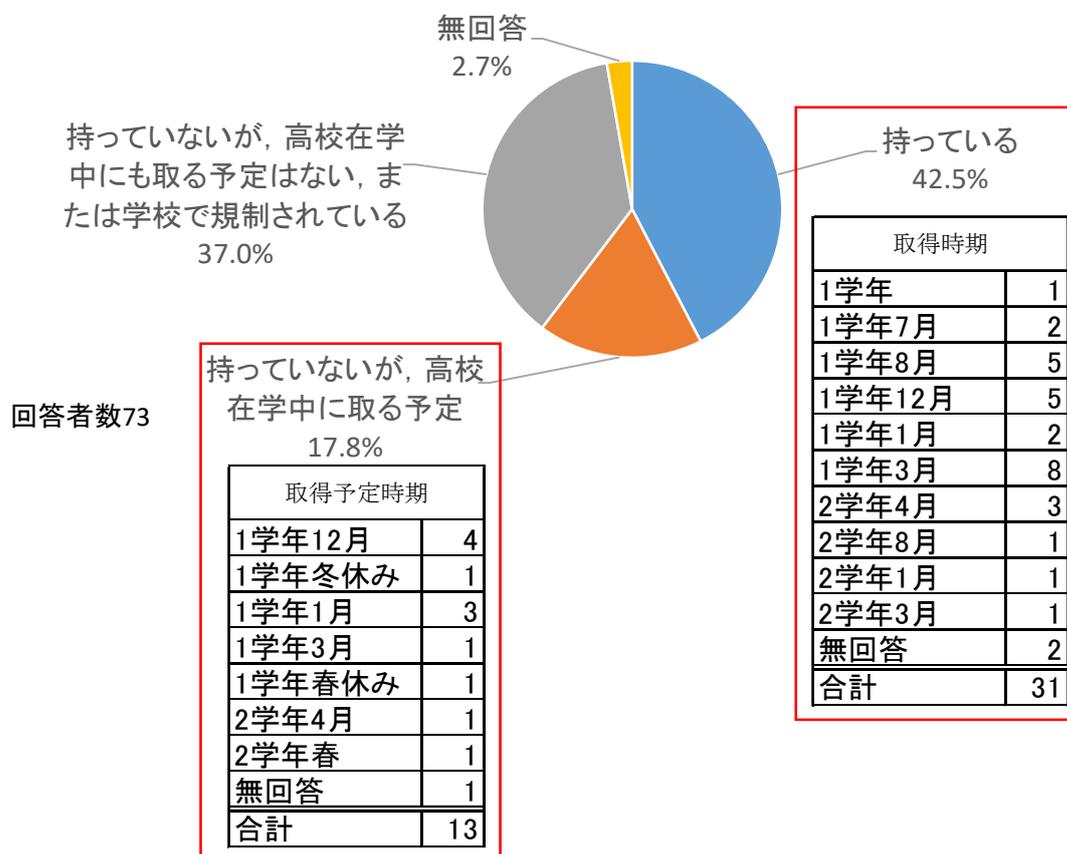


回答者数73

d. 原付・普通二輪免許の保有状況

「持っている」42.5%、「持っていないが、高校在学中に取る予定」17.8%、「持っていないが、高校在学中にも取る予定はない、または学校で規制されている」37.0%となっており、現在保有・今後取得予定をあわせて約6割となっています。

免許の取得時期及び取得予定時期は1学年の8月、12月、1月、3月が多く、夏休み・冬休み・春休みの時期に取得している方が多くなっています。



回答者数73

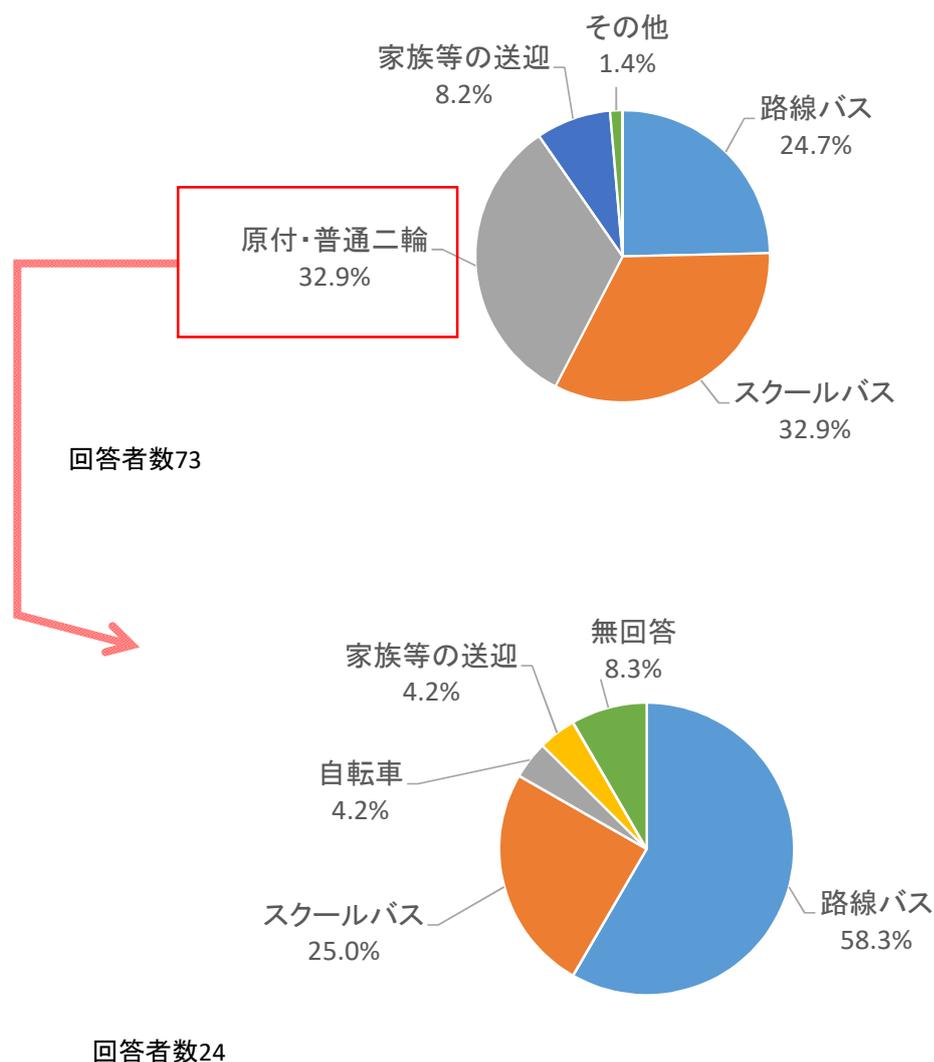
②通学方法等について

a. 通学時の交通手段

「原付・普通二輪」が32.9%で最も多く、次いで「スクールバス」(32.9%),「路線バス」(24.7%)となっています。

また、現在、原付・普通二輪を利用する前の交通手段は、「路線バス」が58.3%で最も多く、次いで「スクールバス」25.0%となっています。

なお、町内に高校がなく、通学には長距離となるため、「自転車」の回答がありませんでした。



※「原付・普通二輪」で通学している回答者(24人)を母数として集計

b. 通学時の主な利用バス停（通学で路線バスを利用している方のみ回答）

通学時の主な利用バス停は、乗車は自宅付近のバス停、降車は学校付近のバス停となっています。一部の生徒は、バスからバスへ乗換えている生徒もいます。

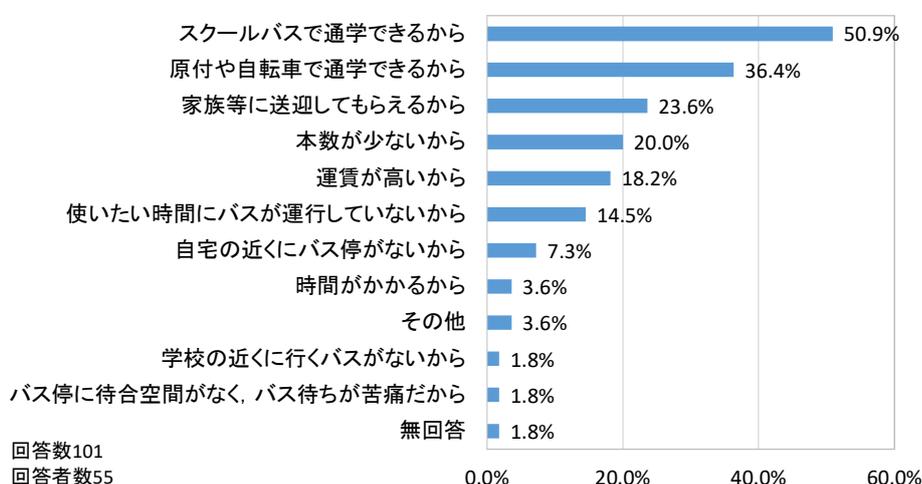
住所	学校	乗車バス停	降車バス停	乗換バス停	人数
菱田	志布志	菱田学園前/菱田	志布志高校前		1
假宿	志布志	大崎三文字	志布志高校前		1
永吉	志布志	船迫	志布志高校前		2
菱田	志布志	高尾	志布志高校前		1
野方	尚志館	野方	尚志館高校前		1
野方	曾於	野方東	曾於高校前		1
菱田	串良商業	高尾	串良商業高校前		1
假宿	串良商業	大崎三文字	串良商業高校前		1
益丸	鹿屋	益丸	市農協前		1
野方	鹿屋	飛地	市農協前		1
永吉	鹿屋	船迫	市農協前	市役所前経由鹿屋	1
神領	鹿屋	大崎上町	市農協前		1
永吉	鹿屋農業	無回答	無回答		
横瀬	鹿屋農業	船迫	寿中央		1
菱田	鹿屋女子	菱田下町	鹿屋女子高校前		1
假宿	鹿屋女子	大崎三文字	鹿屋女子高校前		1
横瀬	鹿屋女子	大崎三文字	鹿屋女子高校前		1

※単位：人

※「路線バス」で通学している回答者（18人）

c. 通学時に路線バスを利用しない理由

通学時に路線バスを利用しない理由として、「スクールバスで通学できるから」が50.9%で最も多く、次いで「原付や自転車で通学できるから」(36.4%)、「家族等に送迎してもらえるから」(23.6%)となっています。



※路線バス以外で通学している回答者（55人）を母数として集計

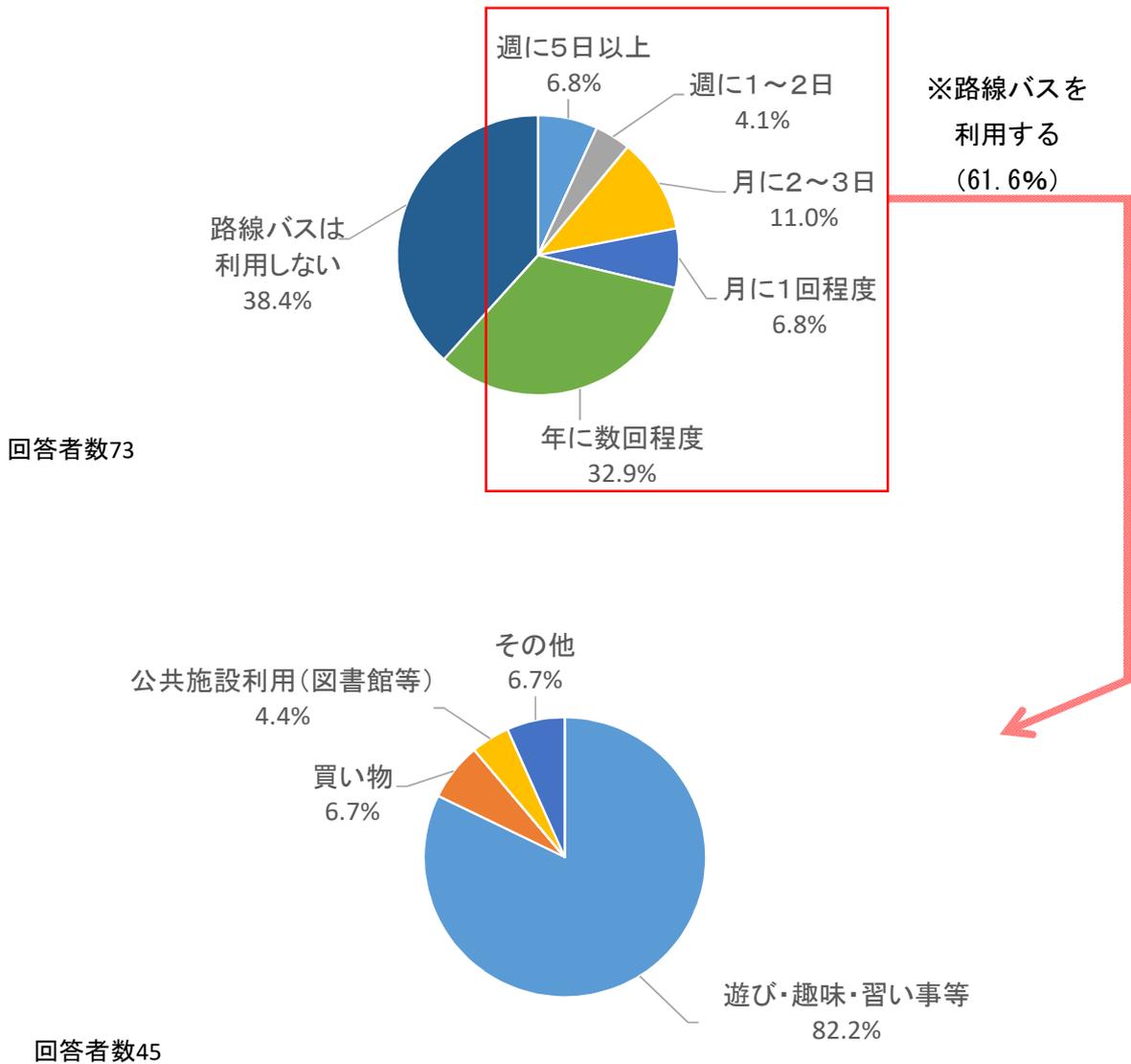
③通学以外による路線バスの利用状況

a. 通学以外で路線バスを利用する頻度

「路線バスは利用しない」が38.4%で最も多く、次いで「年に数回程度」(32.9%)となっており、日常的に通学以外で路線バスを利用する高校生は少なくなっています。

一方で、「週に5日以上」(6.8%),「週に1~2日以上」(4.1%)を合わせた約1割の高校生が、路線バスを日常的に利用しています。

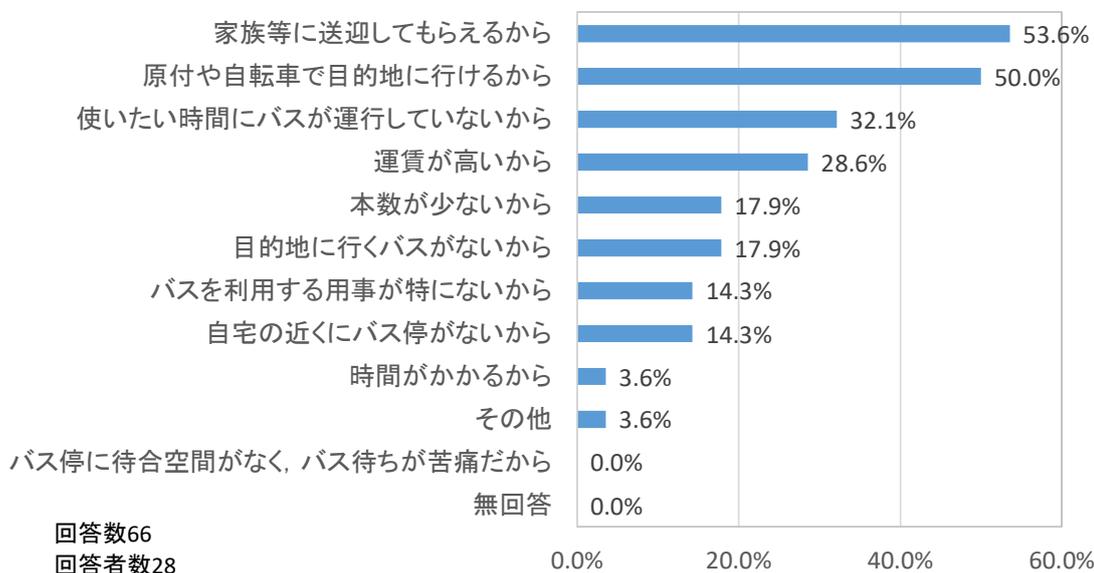
通学以外で路線バスを利用する目的として、「遊び・趣味・習い事等」が82.2%で最も多くなっています。



※路線バスを利用するとした回答者(合計45人)を母数として集計

b. 通学以外で路線バスを利用しない理由

通学以外で路線バスを利用しない理由として、「家族等に送迎してもらえるから」が53.6%で最も多く、次いで「原付や自転車で目的地に行けるから」(50.0%)、「使いたい時間にバスが運行していないから」(32.1%)、「運賃が高いから」(28.6%)となっています。

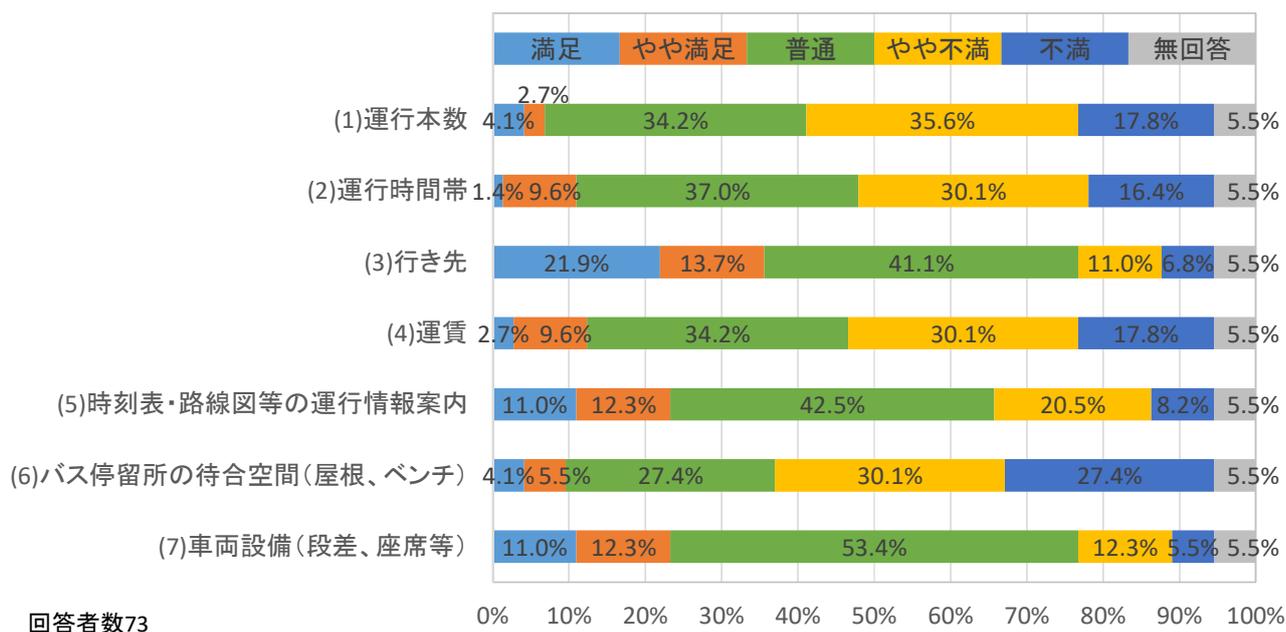


※「路線バスは利用しない」の回答者（24人）を母数として集計

④町内で運行中の路線バスに対する満足度

「行き先」については、「満足」「やや満足」と回答した高校生の合計が35.6%となっており、他の項目と比較して満足度が高くなっています。

一方、「停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」は「やや不満」「不満」と回答した高校生の合計が57.5%、「運行本数」については53.4%となっており、他の項目と比較して満足度が低くなっています。



3-4. 外国人アンケート調査

(1) 調査の概要

①調査の目的

町内に居住する外国人が多いことから、公共交通に関する在住外国人の利用状況や利用意向、将来の方向性などを把握するため、アンケート調査を実施しました。

②調査実施概要

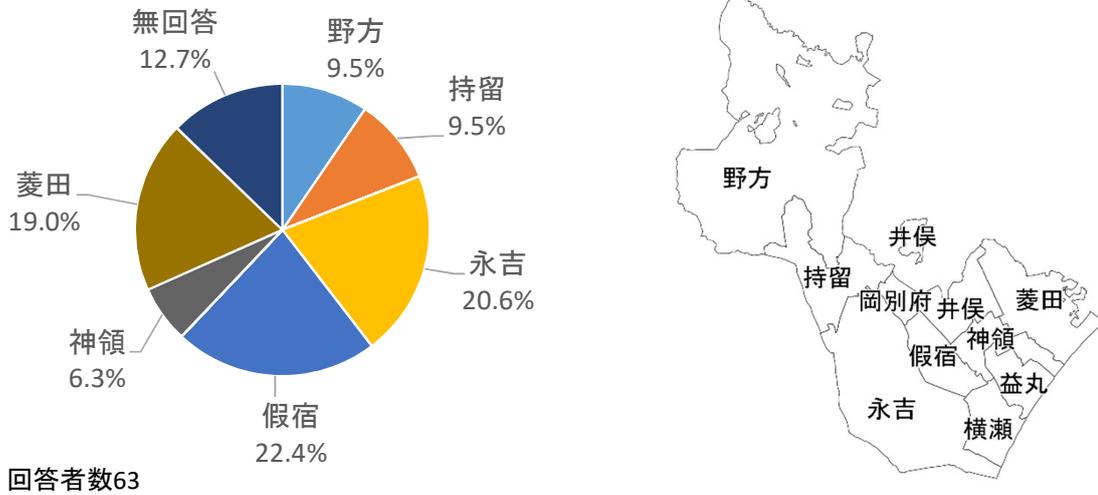
調査対象	大崎町在住の外国人（フィリピン、アメリカ、インドネシア、ベトナム）							
調査期間	令和4年11月22日～令和4年12月5日							
調査方法	調査票：英語，インドネシア語，ベトナム語に対応 配布：郵送 回収：郵送及びweb入力フォーム※（無記名） ※郵送配布した調査票にURL・QRコードを記載							
調査項目	属性	○居住地，性別，年齢，在留資格，家族構成 ○自家用車の所有状況，運転免許の保有状況，運転免許返納意向（免許保有者） ○最寄りバス停までの所要時間						
	移動のしやすさ	○外出する際に交通手段がなくて困る状況，その際の目的						
	日常の外出行動	○外出の目的別の外出行動（通勤・通学，買い物，通院） ・行き先，主な交通手段，外出頻度						
	路線バス	○路線バスの利用実態（利用頻度，利用目的） ○路線バスが利用されない理由 ○運行サービスの満足度						
	高速バス	○高速バスの利用実態（利用頻度，利用目的）						
	タクシー	○タクシーの利用実態（利用頻度，利用目的，利用料金）						
	公共交通について	○公共交通等移動手段について望むサービスや取組 (自由意見)						
回収状況	配布数：355 回収数：63（回収率 17.7%） 内 訳：英語 31（29.0%） インドネシア語 12（17.9%） ベトナム語 20（11.0%）							
	言語	配布数	回答数	回収率	紙面回答		web回答	
					回答数	回収率	回答数	回収率
	英語	107	31	29.0%	16	15.0%	15	14.0%
	インドネシア語	67	12	17.9%	11	16.4%	1	1.5%
ベトナム語	181	20	11.0%	15	8.3%	5	2.8%	
合計	355	63	17.7%	42	11.8%	21	5.9%	

(2) 調査結果

①回答者の属性

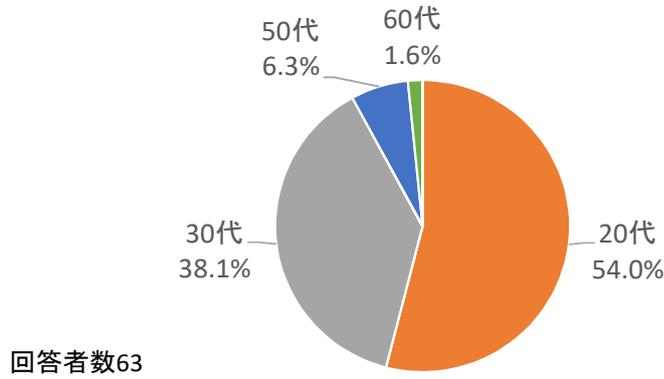
a. 住まい

「假宿」が22.4%で最も多く、次いで「永吉」20.6%、「菱田」19.0%となっています。



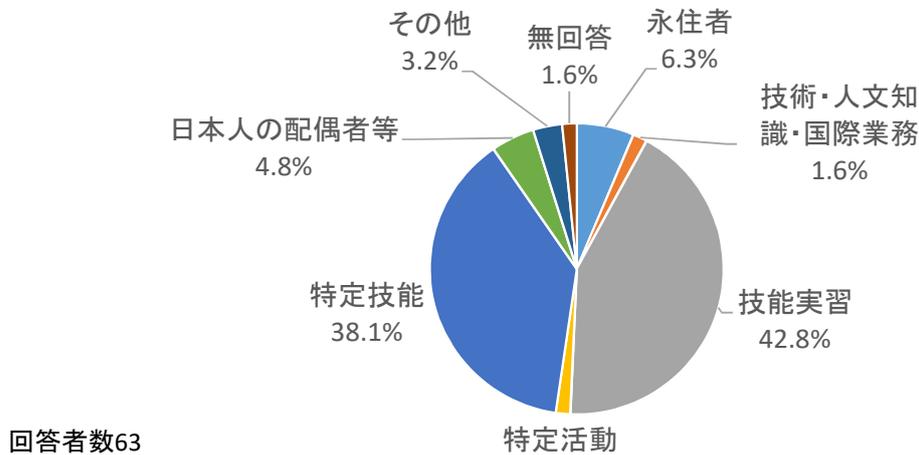
b. 年齢

「20代」が54.0%で最も多く、次いで「30代」38.1%、となっています。



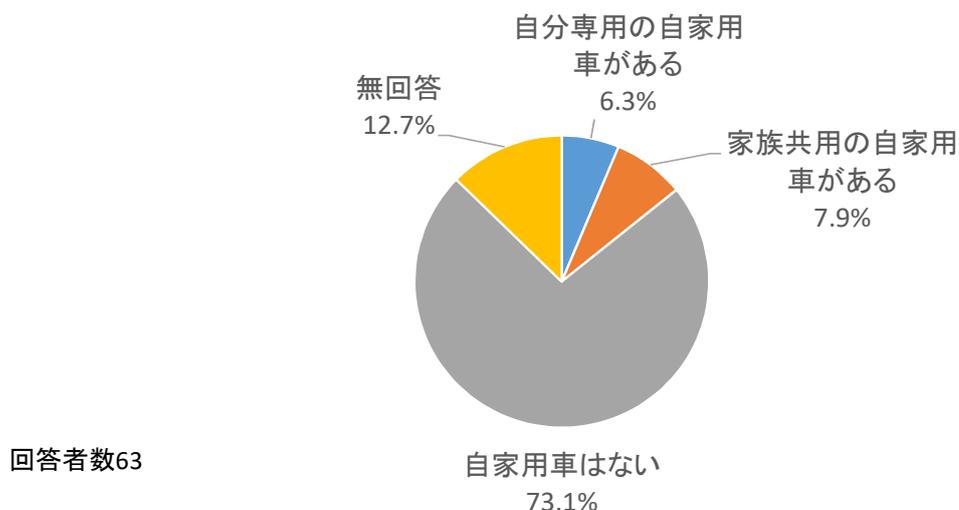
c. 在留資格

「技能実習」が42.8%で最も多く、次いで「特定技能」38.1%となっています。



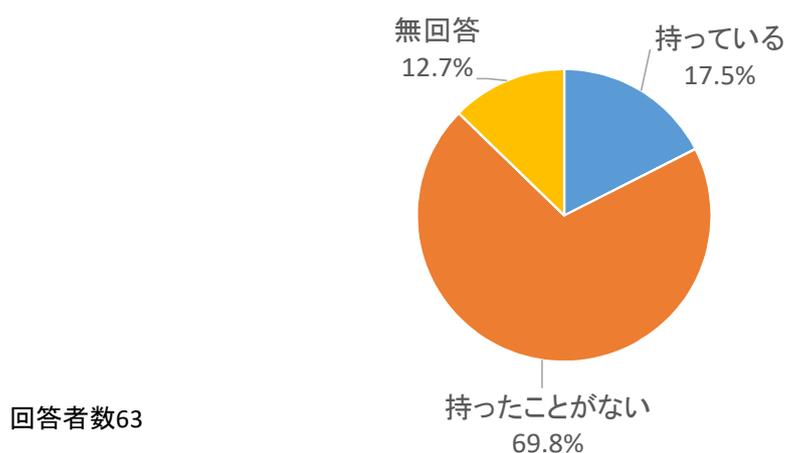
d. 自動車の所有状況

「自家用車がない」が73.1%となっており、町内に住む多くの外国人にとって、移動の負担は大きいことが想定されます。



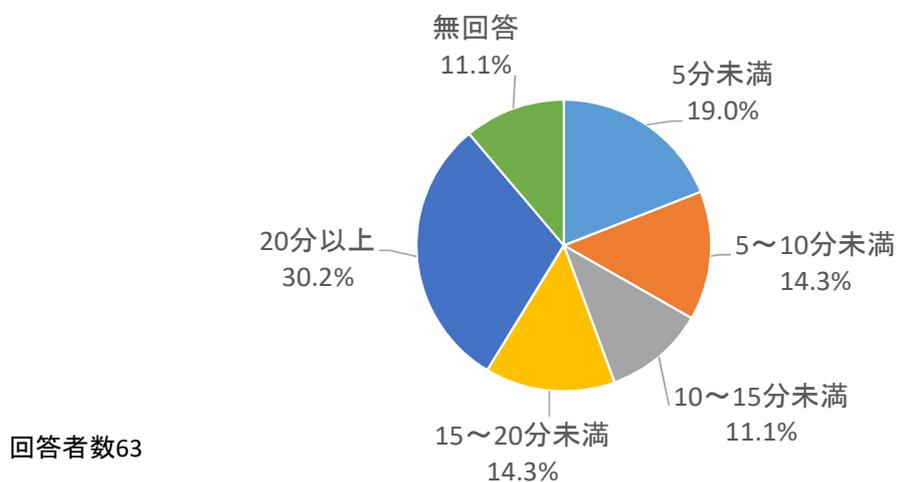
e. 自動車運転免許の保有状況

「持っている」が17.5%、「持ったことがない」が69.8%となっています。



f. 最寄りバス停までの徒歩での所要時間

「20分以上」が30.2%で最も多く、次いで「5分未満」19.0%、「5～10分未満」14.3%、「15～20分未満」14.3%となっています。



②日常の外出行動について

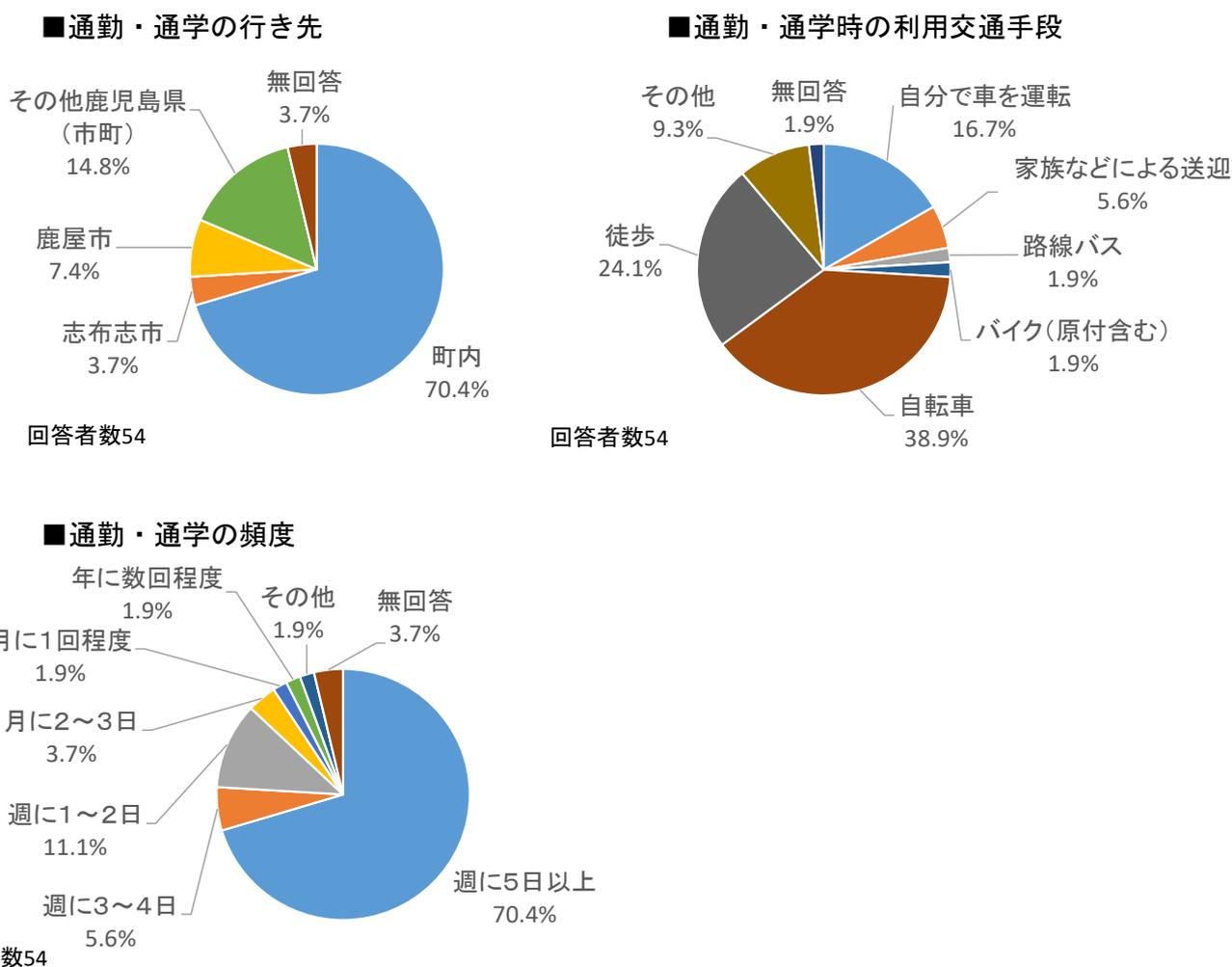
a. 通勤・通学の行き先, 利用交通手段, 外出頻度

通勤・通学先は、「町内」が70.4%で最も多く、次いで「その他鹿児島県」(14.8%)となっています。

利用交通手段は、「自転車」が38.9%と最も多く、次いで「徒歩」が24.1%と多くなっています。また、自家用車がない外国人が多いため「自分で車を運転」は16.7%と少ない状況です。

なお、「路線バス」は1.9%となっています。

通勤・通学の頻度は、「週に5日以上」が70.4%と最も多く、次いで、「週に1~2日」(11.1%)、「週に3~4日」(5.6%)となっています。



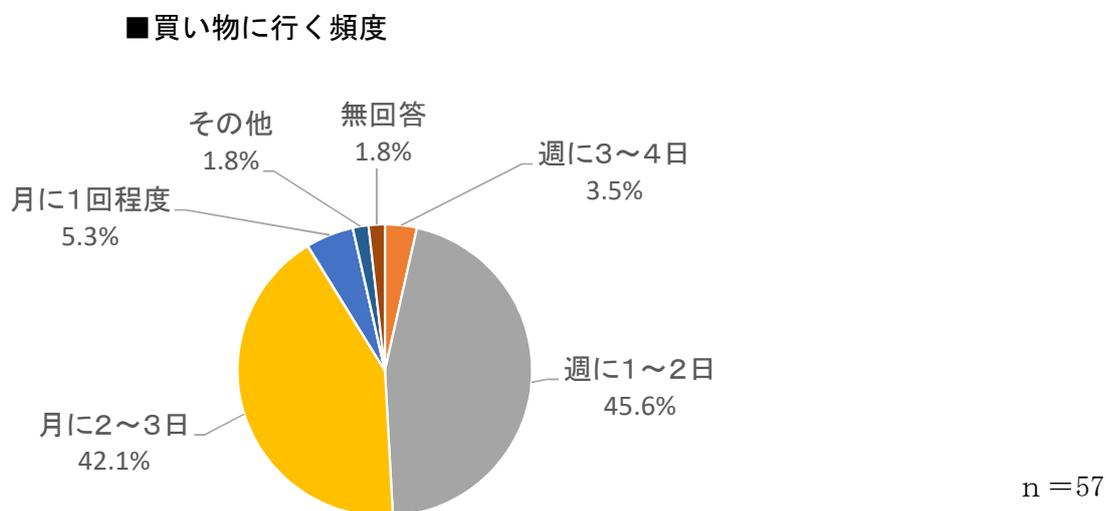
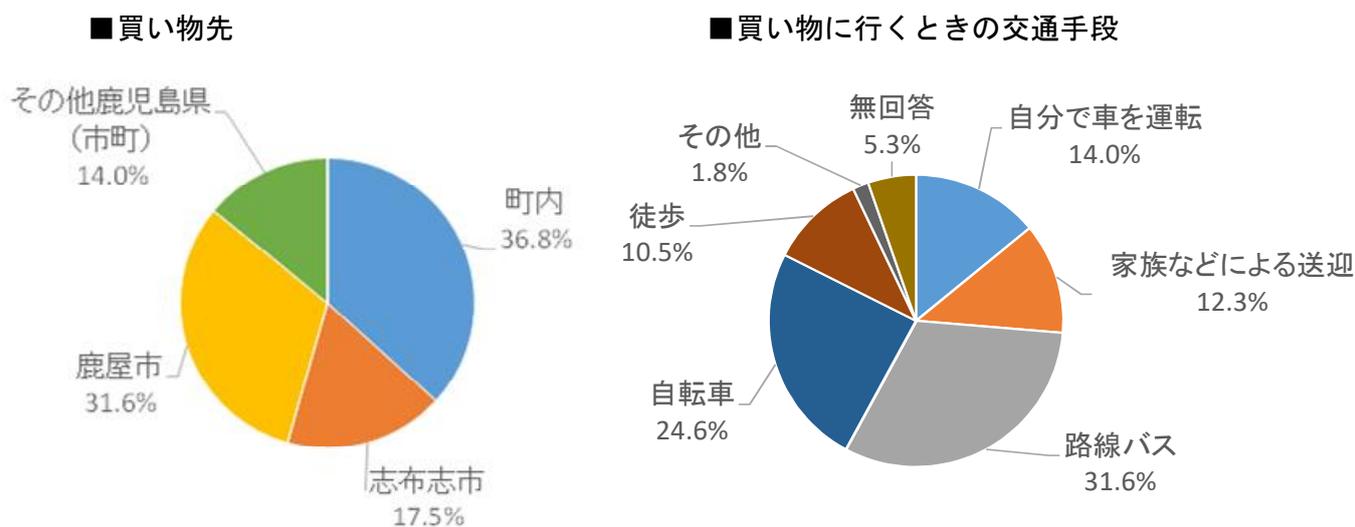
※ (ア) 主な行き先 (イ) 主な交通手段 (ウ) 外出頻度のいずれかへの回答者数 (54人) を母数として集計

b. 買い物の行き先, 利用交通手段, 外出頻度

買い物の行き先は、「町内」が36.8%と最も多く、次いで「鹿屋市」(31.6%),「志布志市」(17.5%)となっています。

利用交通手段は、「路線バス」が31.6%と最も多く、次いで「自転車」(24.6%),「自分で運転」(14.0%),「家族などによる送迎」(12.3%)となっています。

買い物に行く頻度は「週に1~2日」が45.6%と最も多く、次いで「月に2~3日」(42.1%)となっています



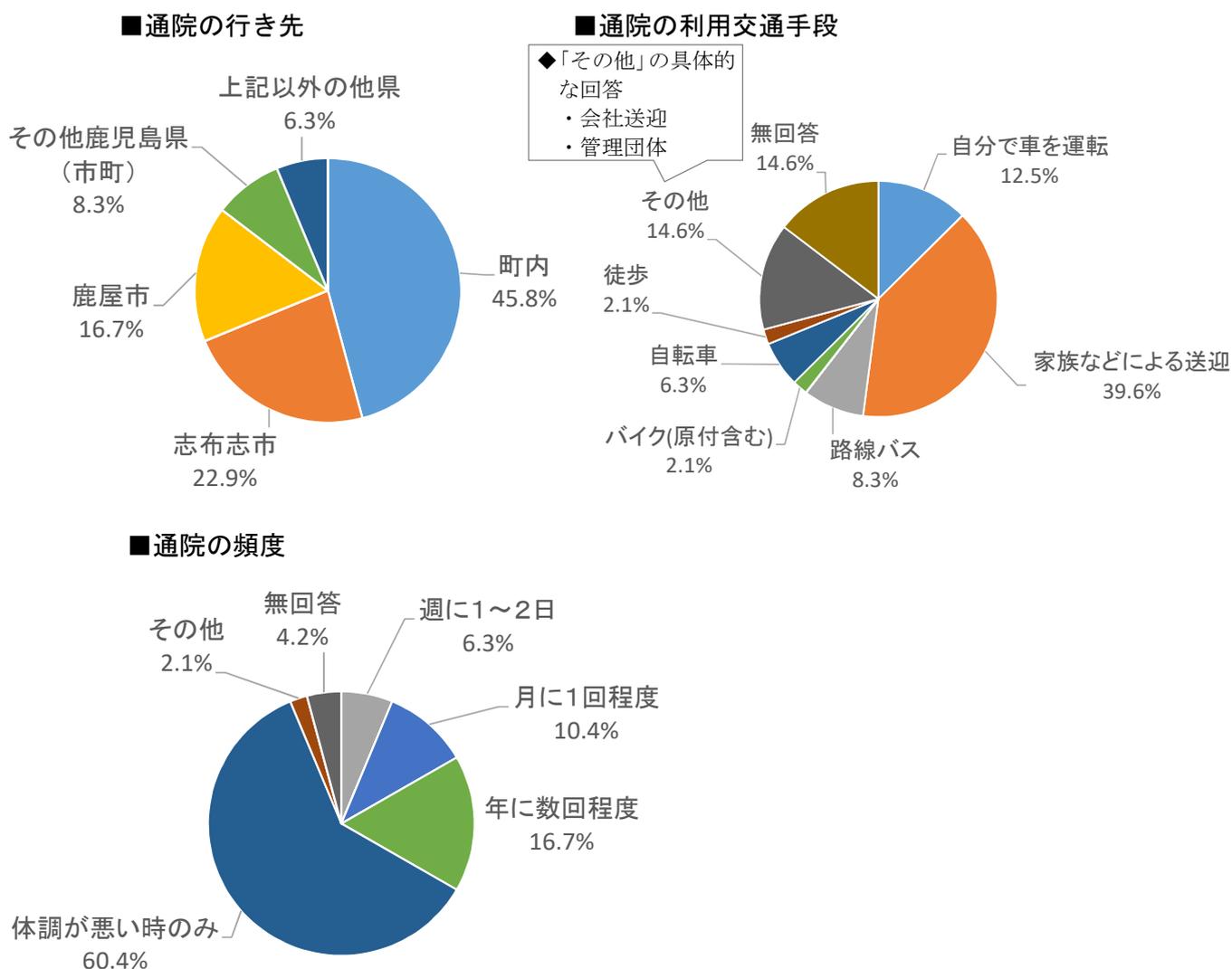
※ (ア) 主な行き先 (イ) 主な交通手段 (ウ) 外出頻度のいずれかへの回答者数 (57人) を母数として集計

c. 通院の行き先, 利用交通手段, 頻度

通院の行き先は, 「町内」が45.8%で最も多く, 次いで「志布志市」(22.6%)「鹿屋市」(16.7%)の順に多くなっています。

利用交通手段は, 家族などによる送迎が39.6%で最も多く, 次いで「その他」(14.6%), 「自分で車を運転」(12.5%)の順に多くなっています。

通院する頻度は, 「体調が悪い時のみ」が60.4%, 次いで「年に数回程度」(16.7%), 「月に1回程度」(10.4%)と多くなっています。



n=48

※ (ア) 主な行き先 (イ) 主な交通手段 (ウ) 外出頻度のいずれかへの回答者数 (48 人) を母数として集計

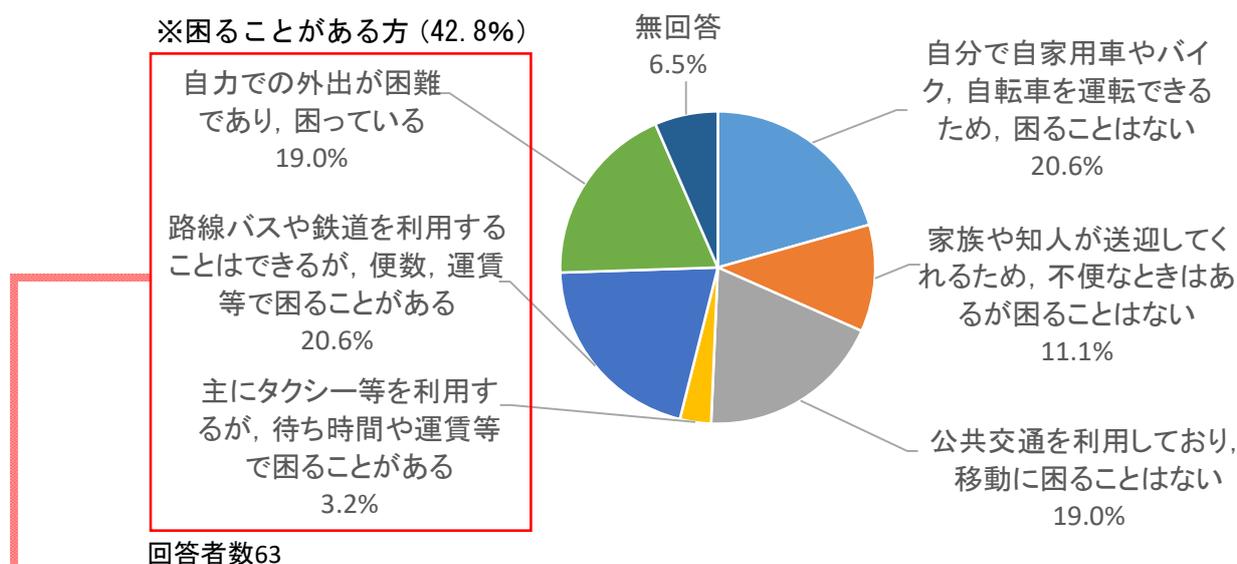
d. 外出時に交通手段がなくて困ること・困る外出目的

「自分で自家用車やバイク，自転車を運転できるため，困ることはない」が20.6%で最も多く，次いで「公共交通を利用しており，移動に困ることはない」，「自力での外出が困難であり，困っている」がいずれも19.0%となっています。

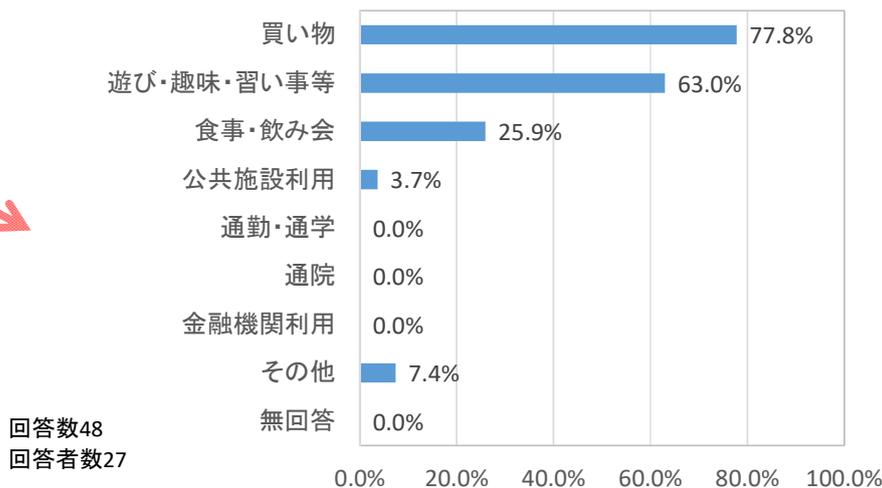
アンケート結果では，移動に困ることがあると回答している人は，全体の4割となっています。

また，交通手段がなく困る外出目的は，「買い物」が77.8%で最も多く，次いで「遊び・趣味・習い事等」(63.0%)と多くなっています。

■外出時に交通手段がなく困り具合



■交通手段がなく困る時の外出目的



※「4 主にタクシー等を利用するが，待ち時間や運賃等で困ることがある」，「5 路線バスや鉄道を利用することはできるが，便数，運賃等で困ることがある」，「6 自力での外出が困難であり，困っている」の回答者(計27人)を母数として集計

③路線バスについて

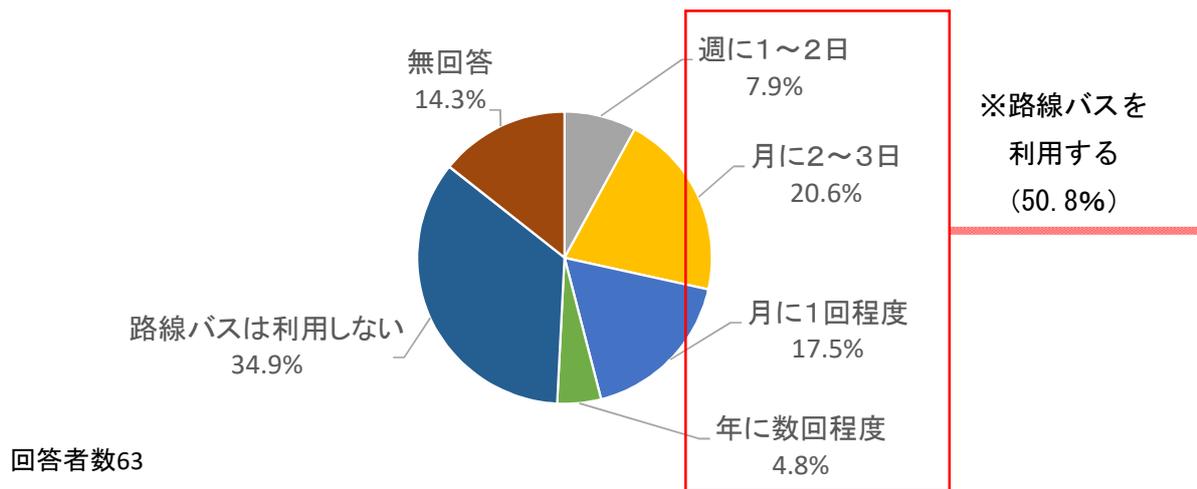
a. 利用頻度, 目的

路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用しない」が34.9%と最も多く、次いで「月に2～3日」(20.6%), 「月に1回程度」(17.5%) と多くなっています。

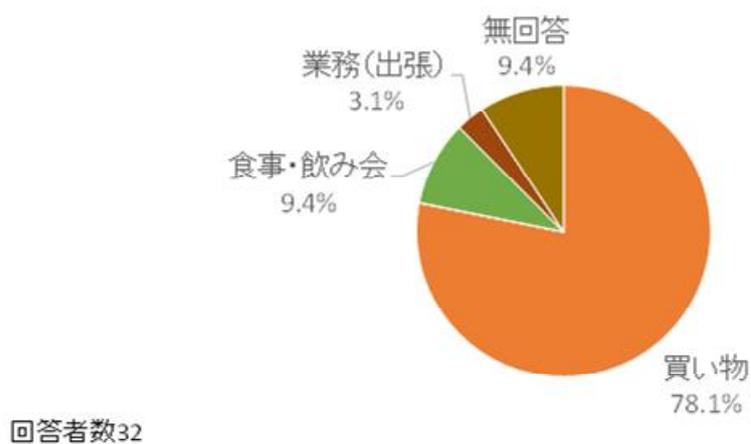
バスを利用している方は、全体の約5割となっています。

路線バスの利用目的は、「買い物」が78.1%と最も多く、次いで「食事・飲み会」(9.4%)の順に多くなっています。

■路線バスの利用頻度



■路線バスの利用目的



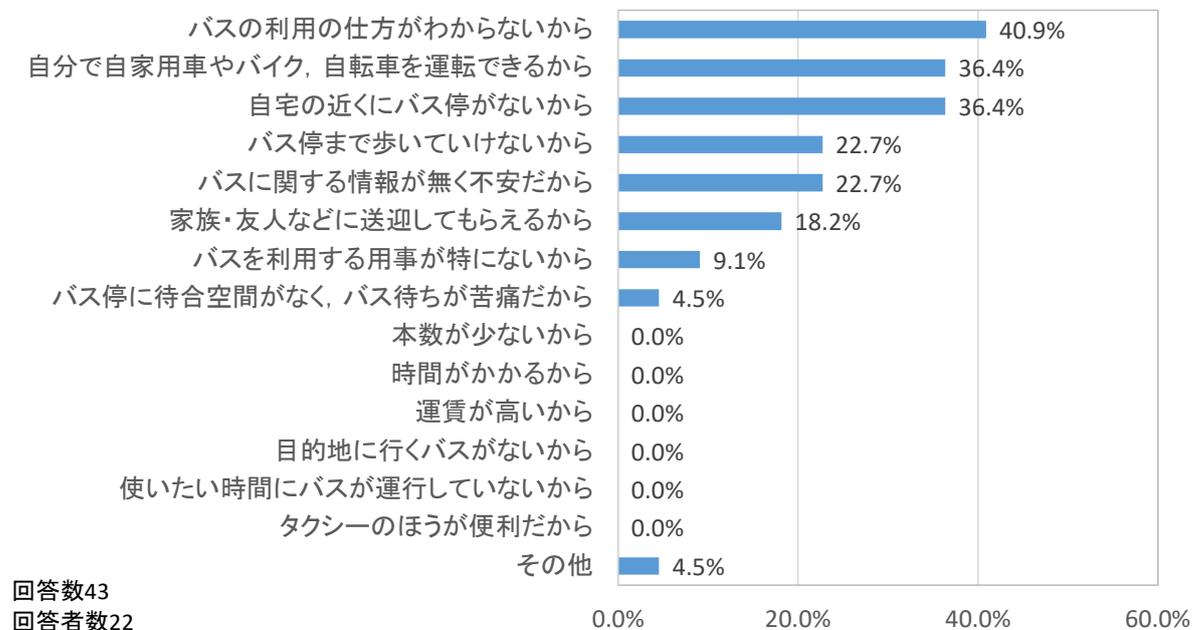
※路線バスを利用するとした回答者 (合計 32 人) を母数として集計

b. バスを利用しない理由

バスを利用しない理由として、「バスの利用の仕方がわからないから」が40.9%で最も多く、次いで「自分で自家用車やバイク、自転車を運転できるから」、「自宅の近くにバス停がないから」がいずれも36.4%となっています。

また、「バスに関する情報がなく不安だから」(22.7%)も多くなっています。

■バスを利用しない理由



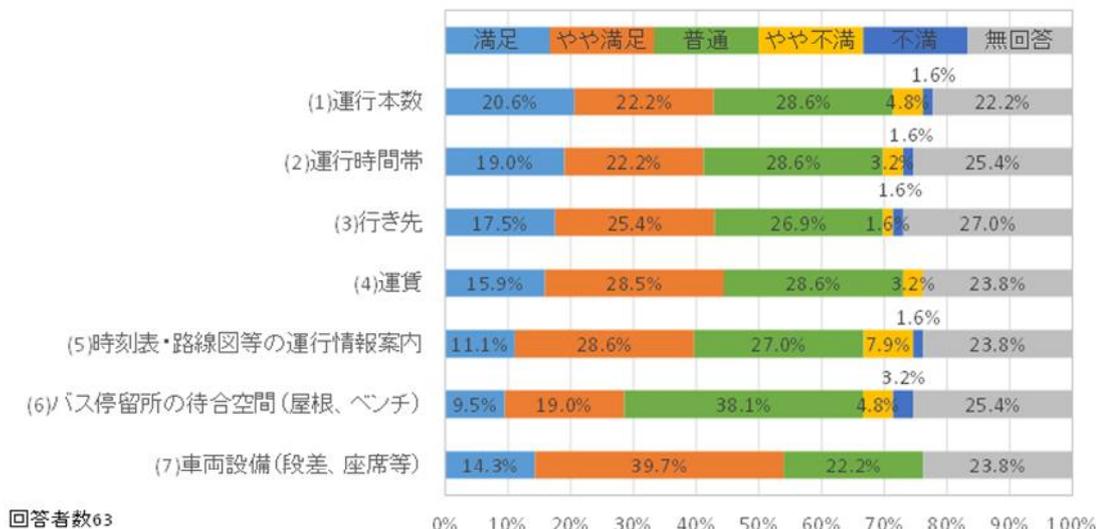
c. 路線バスの運行サービスに対する満足度

満足度が一番高い項目（「満足」「やや満足」の合計）は、「車両設備」で54.0%となっています。

一方、満足度が一番低い項目（「やや不満」「不満」の合計）としては、「停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」(34.0%)となっています。

その他の項目は、いずれも「満足」「やや満足」の合計が、4割程度となっています。

■路線バスの運行サービスに対する満足度



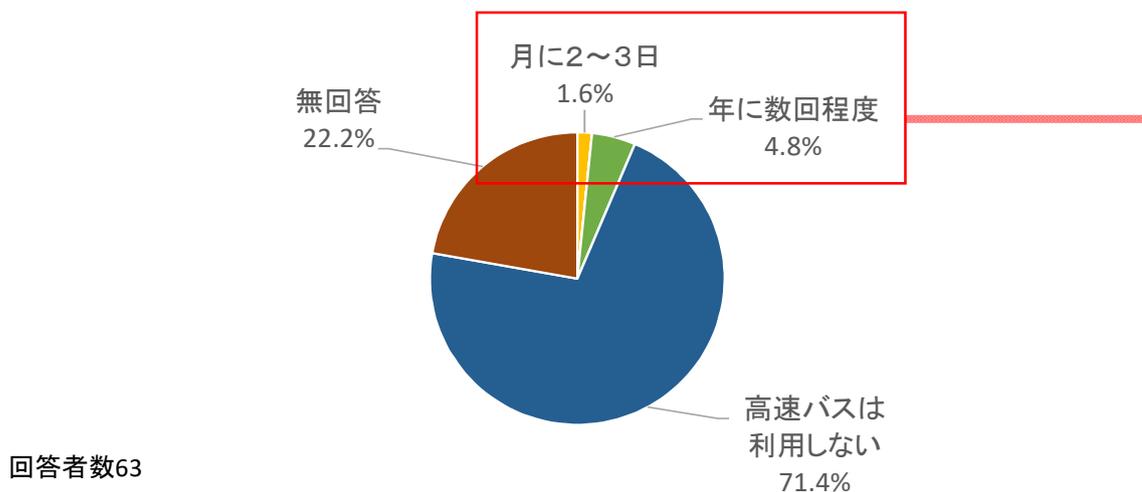
④高速バス（空港連絡バス）の利用実態

a. 高速バス（空港連絡バス）の利用頻度，利用目的

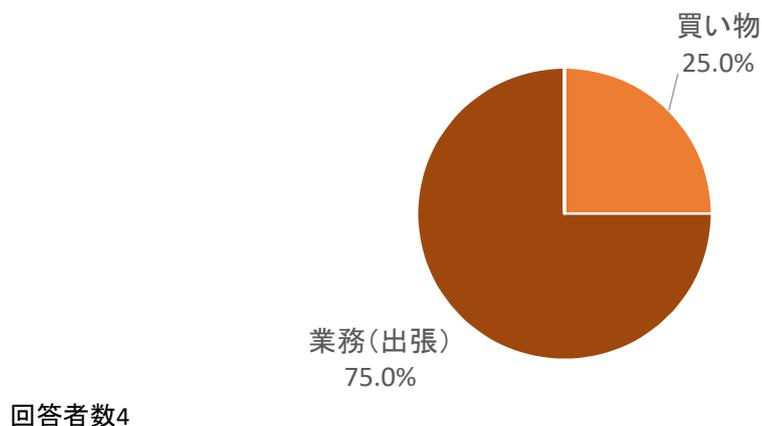
高速バスの利用頻度は、「高速バスは利用しない」が71.4%と最も多く、次いで「年に数回程度」（4.8%）となっています。

高速バスの利用目的は、「業務（出張）」が75.0%と最も多く、次いで「買い物」（25.0%）となっています。

■高速バスの利用頻度



■高速バスの利用目的



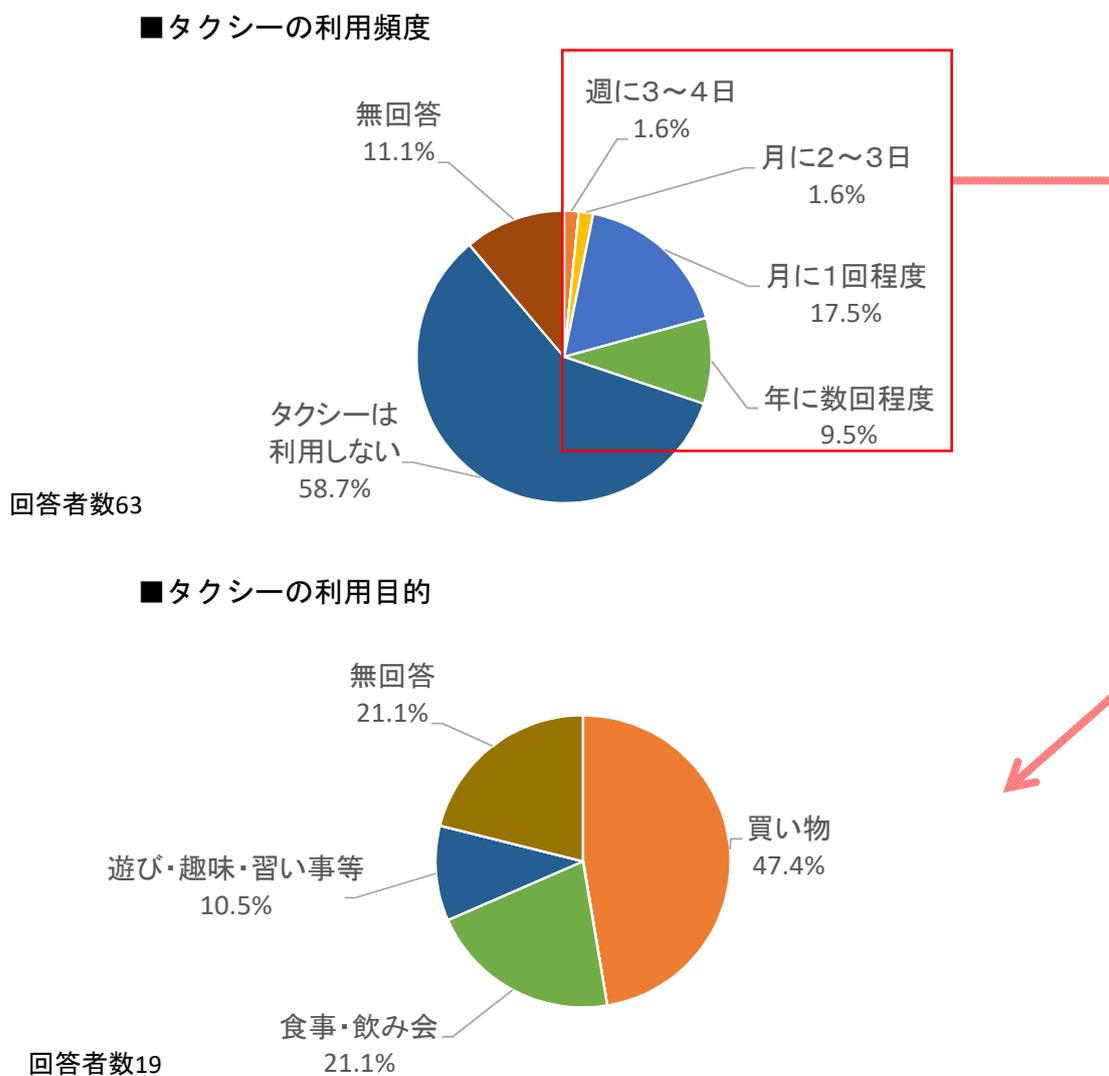
※高速バスを利用するとした回答者（合計4人）を母数として集計

⑤ タクシーの利用の有無・種類・目的・頻度

a. タクシーの利用頻度, 利用目的

タクシーの利用頻度は、「タクシーは利用しない」が58.7%と最も多く、次いで「月に1回程度」(17.5%)が多くなっています。

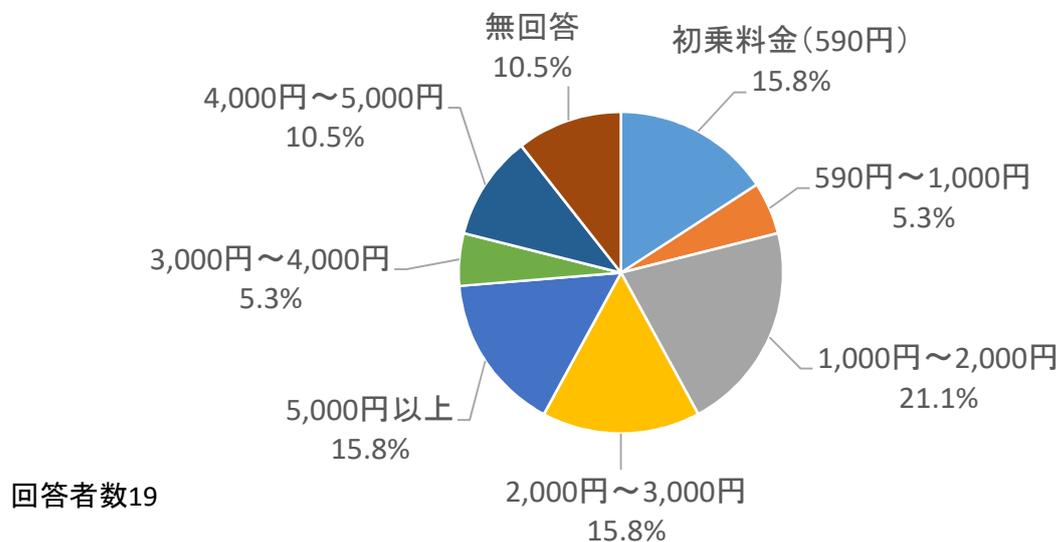
タクシーの利用目的は、「買い物」が47.4%と最も多く、次いで、「食事・飲み会」(21.1%), 「遊び・趣味・習い事」(10.5%)の順が多くなっています。



※ 「タクシーは利用しない」以外の回答者（19人）を母数として集計

b. タクシーの1回当たり支払い金額

タクシーを利用する場合の1回当たりの支払い金額としてもっと多いのは、「1,000円～2,000円」(21.1%)となっており、次いで「初乗料金590円」「2,000～3,000円」「5,000円以上」がいずれも15.8%と多くなっています。



3-5. 自治公民館長アンケート調査

(1) 調査の概要

①調査の目的

町民アンケートの補足調査として、地域の代表である自治公民館長の視点から見た地域住民の外出時の困り具合を把握するため、アンケート調査を実施しました。

②調査実施概要

調査対象	自治公民館長 142名	
調査期間	令和4年10月1日～令和4年10月31日	
調査方法	配布：集落発送により各自治会長へ配布 回収：郵送による返送または電子アンケートによる回答	
調査項目	移動のしやすさ	○外出時の移動による困り具合 ○移動に困っている外出目的 ○移動に困っている人に対する移動支援方法 ○将来、移動に困ると予想される内容
	その他	○地域内に居住する外国人数
回収状況	配布数：142 回収数：115自治会（回収率 81.0%）	

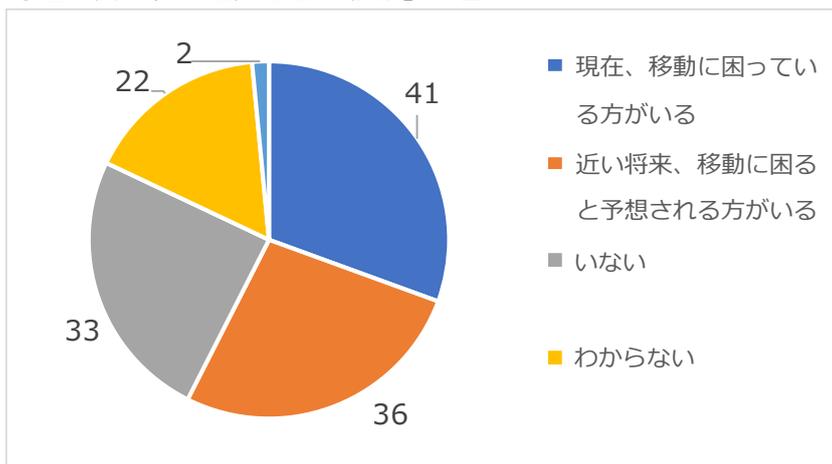
(2) 調査結果

①身近に移動に困っている人の有無について

「現在、移動に困っている方がいる」が35.7%、「近い将来、移動に困ると予想される方がいる」が31.3%と多くなっており、7割近い自治会で将来を含め移動に困っている人がいます。

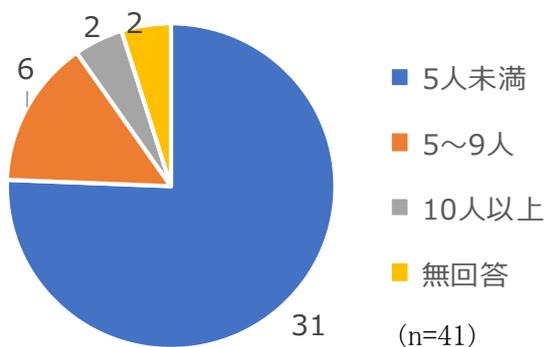
そのうち、現在困っている概ねの人数としては、現在及び将来においても「5人未満」の地区が多くなっています。

■身近に買い物や通院など「移動」の困り状況 (n=115)



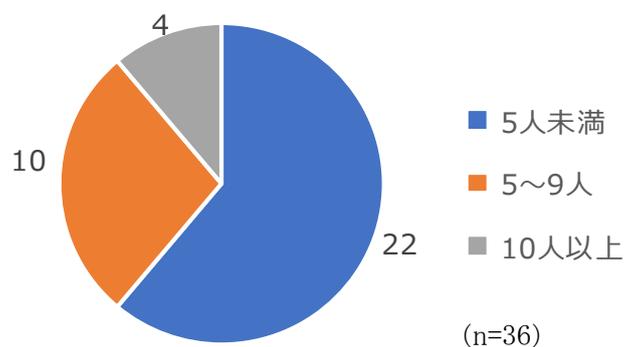
回答	回答数	割合
現在、移動に困っている方がいる	41	35.65
近い将来、移動に困ると予想される方がいる	36	31.30
いない	33	28.70
わからない	22	19.13
無回答	2	1.74

■現在、移動に困っている方の概ねの人数



回答	回答数	割合
5人未満	31	75.61
5~9人	6	14.63
10人以上	2	4.88
無回答	2	4.88

■将来、移動に困る予想される方の概ねの人数

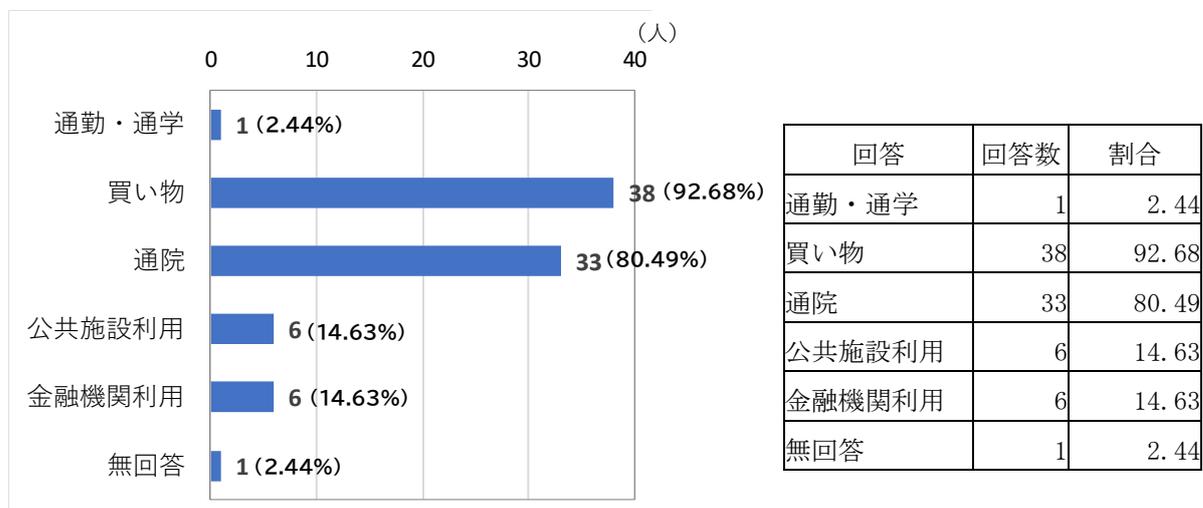


回答	回答数	割合
5人未満	22	61.11
5~9人	10	27.78
10人以上	4	11.11

②外出時に困っている目的

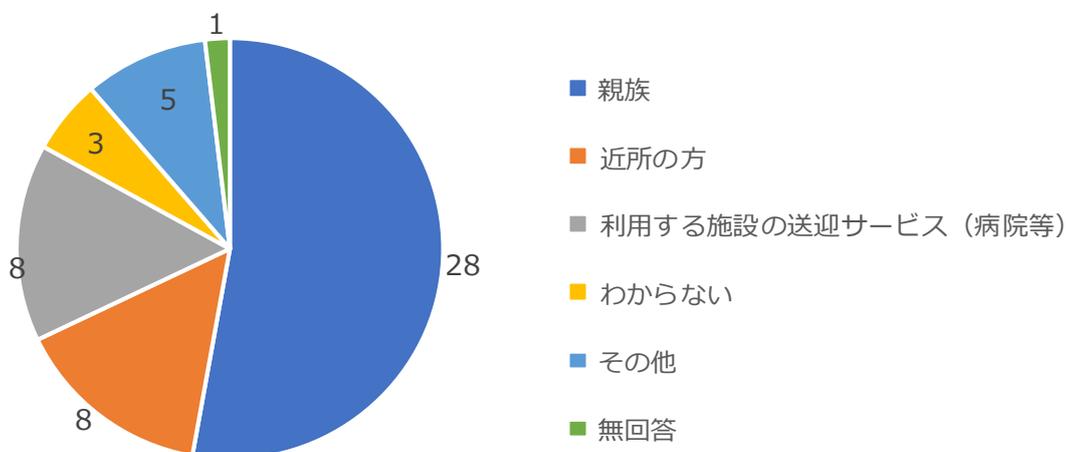
外出時困ることが多い目的は、「買い物」(92.7%)，次に「通院」(80.5%)が多くなっています。

■どのような目的で外出する時に困ることが多い目的 (n=41)



③外出に困っている人の移動支援について

外出に困っている人の移動支援を担っている主体として、親族による移動支援が68.3%と最も多くなっています。



回答	回答数	割合
親族	28	68.29
近所の方	8	19.51
利用する施設の送迎サービス (病院等)	8	19.51
わからない	3	7.32
その他	5	12.20
無回答	1	2.44

3-6. 交通事業者等関係者ヒアリング

(1) 関係者意向の調査方法

町内の交通事業者及び関係団体を対象に、利用特性や今後の取組等に対して、調査票及び面接によるヒアリングにより、意向把握を実施しました。

(2) ヒアリング対象

ヒアリング調査を実施した交通事業者等は以下のとおりです。

交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・貸切事業者（スクールバスを運行）
関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・保健福祉課（福祉バスを運行） ・教育委員会 ・社会福祉協議会 ・障害者支援施設運営者

(3) ヒアリング結果

【交通事業者】

バス事業者 (路線バス・ 空港連絡バス)	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス・空港連絡バスの利用動向 <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が急激に減少し、その後、利用者数は減少したまま。 ・路線バスの利用層として、学生が多い。 ■路線バス運行上の問題点 <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の高齢化、定年退職者の増加 …採用が追いついていない →乗務員不足 高校への求人活動も実施している ・燃料費の高騰による運行費の増加 ■路線バスの今後の再編等について <ul style="list-style-type: none"> ・10月1日に地域間幹線系の見直しを実施 ・今後も、残りの路線についても見直し検討を進める ■利用促進・経営改善の実施状況、計画 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年10月1日 上限運賃改定に伴う運賃値上げ ・ICカードは、既に導入済み（大崎町の路線含む） ・バスロケーションシステム※は、鹿児島市内と一部の市。大崎町は対象外 ・老人パス等は実施していない ・バスの乗り方教室等への協力は可能 ・MaaSは未導入。もし事業として導入する場合は、後日相談 ■大崎町への意見・要望 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの維持に向けて、他市町と連携した上で、今後について協議してもらいたい
貸切事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■大崎中学校スクールバスの運行について <ul style="list-style-type: none"> ・利用者や保護者からは、好評。 ・けがをした生徒に対しては、学校の許可のもと、自宅送迎も対応している ■大崎町内での送迎サービスの実施状況 <ul style="list-style-type: none"> ・尚志館高校のスクールバス運行（野方地区を運行） ■貸切事業の動向 <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響により、学校を始め各団体の

	<p>イベントがなくなり、業務は激減（家族葬は増加）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在でも、貸切の依頼は増えているが、まだ 50%程度。 <p>■現在抱えている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・売上が少ない中で、各種経費が負担 ……乗務員の教育（適性診断）や健康診断に係る費用 車庫・事務所棟の修繕費，車両に係る費用 ・燃料高騰 ・運転手確保 <p>■今後の事業展開の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動サポートとして何かできれば ・シルバーセンター，社会福祉協議会との連携 <p>■大崎町と協働で実施したいことや行政への要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ジャパンアスリートトレーニングセンター大隅をメインとし，県内外からの受入れの強化 →送迎への対応 ・町としてソフト対策が求められているのでは。 →高齢者の外出する機会を創出すれば，健康にもいい。 その場合の移動支援ができれば
<p>タクシー事業者</p>	<p>■タクシー利用の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用が多いのは午前中→高齢者の通院，買い物利用が多い ・通院・買い物で，鹿屋市や志布志市への利用もある。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により，利用者数が減少し，現在も減少したままである。 <p>■一般タクシー以外の取り組み状況（大崎町での取組）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部のタクシー事業者においては，病院への送迎サービス，老人ホームの弁当宅配を実施 <p>■利用者や町民から寄せられた意見・要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の客から，福祉バス，チョイソコ，台数を増やしてほしい。 <p>■現在抱えている運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナにより稼働者が1台減っているのので，利用者を増やしたい（稼働率の向上） ・運転手不足，高齢化 <p>■利用促進・利便性向上・経営改善等の取組状況，計画について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クレジットカードやペイジーでの支払い機の導入 ・乗務員の確保 ……一定期間在籍条件で二種免許取得費用補助 ・一般タクシーに加え，付加サービスの展開 ……ニーズに対応したお助けサービス <p>■行政への意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者としてできることには参加したい。 ・高齢者の外出する機会づくりへの取組を進めるべき。それに伴い，タクシー利用も期待できる。イベント時の送迎等

※バスロケーションシステムとは，GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し，バス停の表示板や携帯電話，パソコンに情報提供するシステムです。（国土交通省 HP より抜粋）

【関係団体】

<p>保健福祉課</p>	<p>■福祉バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主な利用層：75歳～90歳 ○主な利用目的：買い物・役場や銀行での手続き ○利用が多いバス停：野方地区，柳別府公民館前 ○利用者等から寄せられている声等 <ul style="list-style-type: none"> ・近くにお店がなく，車もないから助かっている。 ・普段と違うお店でも買い物ができるようになり，買い物に行くのが楽しみになった ・バスを利用することで知り合いが増えた。世間話をする機会にもなった。 ・荷物を持って停留所から家まで歩かないといけないため，一度にたくさん買えない。週2回に運行が増えてほしい <p>■担当課からみた公共交通等の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道が狭いなどの理由で福祉バスを通せない地域や，歩行が不自由で停留所までいけないという方への支援ができていない。
<p>教育委員会</p>	<p>■スクールバスについて，寄せられている声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以前に，朝の部活便を運行して欲しいという要望があった。 ・雨の日だけの利用や自転車通学者の路線周辺の利用を望む声がある。 <p>■スクールバス運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生徒数の変動やコロナ対策により，利用者が席数の定員に近い場合は，車種区分を小型車から中型車にする対応する必要が予想される。 <p>■スクールバスへの一般混乗する場合の問題点，課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の人が利用する場合，スクールバスの運行時間や路線等について差異があるのでは。 <p>■学校と公共交通との連携としての取組状況等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在も「地域の公共交通」について学習しており，学校によってはバスや電車の利用体験を実施している。 <p>■大崎町の公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学として利用しやすい町内の主要路線を運行する公共交通があれば，現在のスクールバス委託契約から利用者へのバス通学支援などにも変わることも予想され，地域の公共交通も利用者が増えるのでは。
<p>社会福祉協議会</p>	<p>■高齢者の外出や移動支援の実施状況，検討している支援</p> <p>○でかけ隊</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象者：町内に居住する65歳以上の近隣の地域住民グループ等及びその支援者 ・利用回数：年間2回まで ・利用人数：1グループ5～20人以内 ・運行日：毎週火・金曜日の10:30～14:30の時間内 ・利用料：無料 <p>○移動サービスの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片道30分圏内の通院について，月2回程度を実施予定 <p>■公共交通について寄せられている声，感じている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで距離があり，移動が困難 ・荷物があると，特に負担が増える。 ・福祉バスの乗降の際，段差が高く足が悪いと困難 ・タクシーは料金が高く，年金暮らしでは無理

	<p>■大崎町の公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスではドア to ドアができないので、タクシーなどを利用して病院や買い物へ行きたい。 ・社会福祉協議会で（病院への）移送サービスを実施した場合、バス会社及びタクシー会社とのどのような協議が必要か知りたい。
<p>障害者支援運営者</p>	<p>■高齢者の外出や移動支援の実施状況，検討している支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の施設では，自宅から施設までの送迎を実施 <p>■公共交通について寄せられている声，感じている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの本数や路線が限られているため，利用できない。 ・バス停にベンチや上屋がないため，待つのが大変 ・福祉バスの利用方法やルートがわからない。（利用可を含め） ・療育手帳提示の際の運転手の配慮がない。 ・バスルートについての意見 <ul style="list-style-type: none"> ……役場のある県道にバスを通してほしい。 野方から鹿屋のルートしかない ・バス代が高い ・身内がいない人も多く，免許返納したら外出できない ・福祉サービスが利用できない人は，外出機会がない ・人の視線が見になり，乗合できない等 <p>■大崎町の公共交通に対する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道沿いの路線バスを，福祉バス等で補完できるシステムの導入 ・福祉バスや新たなシステム導入する場合の障害者にもキャッチしやすい周知方法の検討 ・ワンコインや定額で町内を運行するミニバス運行 ・きめ細かなバス停配置（ごみステーションや自治会単位等） ・乗合システムの運行 ・土日の運行による外出機会の創出 ・だれでも利用できる移動サービスがほしい

第4章 地域公共交通の問題点・課題の整理

公共交通の現状や町民・利用者の意向，上位計画などを踏まえた地域公共交通の問題点・課題を整理すると，以下のとおりです。

■地域公共交通を取り巻く現状と課題

◆社会情勢・地域情勢より

- ・将来の人口減少及び少子高齢化の進展
- ・高齢単身世帯が増加傾向
- ・町内には高校がなく，約300人の高校生が鹿屋市や志布志市への通学
- ・国道220号，国道269号沿いに商業・医療施設が立地し，町中央部にはそれらの施設はなし
- ・高齢化に伴う運転免許返納の増加

◆公共交通の現状より

- ・路線バス利用者は，新型コロナウイルス感染症の影響で減少後，横ばいで推移
- ・利用者が極めて少ない路線が存在
- ・路線バスへの行政補助金が年々増加
- ・交通事業者の運転手の高齢化及び人材不足
- ・中学校は役場近くに1校のため，スクールバスを運行
- ・役場及び商業施設への移動手段として，福祉バスを週1日，1往復運行（6路線）

【大崎町における地域公共交通の課題】

課題1：周辺自治体と連携した路線バスの現行の運行サービスの維持

課題2：高齢者等の交通弱者の移動手段の確保

課題3：利用促進に向けた町民意識の醸成

課題4：多様な主体の連携による持続可能な移動手段の確保

課題5：運転手の高齢化及び不足への対応

◆上位・関連計画より

- ・運行費用の一部補助による広域・幹線的なバス路線の確保・維持
- ・運行事業者や近隣市町と安定的なバス路線の確保に向けた取組や情報交換の実施
- ・路線バスの利用促進
- ・関係機関と連携を深め，高齢者等が気軽に利用できる福祉バスの運行

◆アンケート調査による意向より

【町民アンケート】

- ・自動車への依存が極めて高い
- ・日常的にバスを利用しているのは町民の約10%未満
- ・移動に困っている人は，回答者の約4%
- ・「停留所の待合空間」の満足度が低い
- ・公共交通の維持について，サービス水準の拡充を求める意見が多い（34.1%）

【高校生アンケート】

- ・通学時の交通手段として最も多いのは原付・普通二輪。路線バスは24.7%，スクールバスは32.9%
- ・通学以外で路線バスを利用する頻度は低い

【自治会長アンケート】

- ・各自治会において現在若しくは将来外出に困ることが懸念されている。
- ・困っている人の移動支援を担っているのは，主に親族

課題1 周辺自治体と連携した路線バスの現行の運行サービスの維持

現在、本町を運行する路線バスは、周辺自治体に起終点を持つ地域間を結ぶ路線となっています。

町内においては、高校、大型商業施設、大きい病院がありません。そのため、高校生を中心に、買い物・通院等へ町外に移動する町民にとっては、重要な移動手段となっています。

そのため、周辺自治体と連携して、現行バス路線の維持及び運行サービスの維持・確保を図っていく必要があります。

課題2 高齢者等の交通弱者の移動手段の確保

高齢化が進むことが見込まれ、車を運転できない人や免許を返納した人が買い物や通院の外出に際し、移動手段の困難性が増す状態が懸念されます。公共交通不便地域の対応を含め、日常の移動手段を維持・確保し、高齢者等の外出を支援していく必要があります。

課題3 利用促進に向けた町民意識の向上

町民アンケートでは、「自分で運転する現在の移動手段が便利である」ことなどより、公共交通の利用頻度が低く、公共交通に対する意識や関心が総じて低くなっています。その一方、町民アンケートの自由意見では、将来の移動への不安を感じている人も多くなっています。

高校生アンケートの自由意見では、バス待ち環境の改善を望む意見が多くあります。

外国人アンケートでは、バスを利用しない理由として、「乗り方がわからないから」、「バスに関する情報がなく不安だから」が多くなっています。

買い物・通院・通学などに快適にバスが利用でき、さらに今後の高齢化等による状況変化を見据え、情報発信や啓発、利用しやすい環境づくりなどを通じて、外国人も含む町民の日常生活における身近な移動手段としての公共交通の意義・関心を高め、町民意識の向上を高めていくことが必要となっています。

課題4 多様な主体の連携による持続可能な移動手段の確保

本町における路線バスの運行エリアが限定的となっているため、町中央部は公共交通空白地域となっています。また、地域によって、移動ニーズも異なっています。

そのため、利用者の属性や利用目的に応じた身近な移動に対する様々な移動手段について、交通事業者・行政・住民等の多様な主体による身の丈に合った新たな移動手段の確保を図っていく必要があります。

課題5 運転手の高齢化及び不足への対応

関係者意向として、バス及びタクシー事業者とも運転手の高齢化や不足の問題を挙げています。地域の生活交通を支えるバス等の輸送の維持や安全の確保の観点から、運転者の安定的な確保と育成は必要不可欠であり、若年層や女性就労・定着機会の提供に向けた対応とともに、ワーク・ライフ・バランスの改善等による多様な就業環境や魅力の向上を進める必要があります。

第5章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

5-1. 基本的な方針

(1) 望ましい公共交通ネットワークのあり方

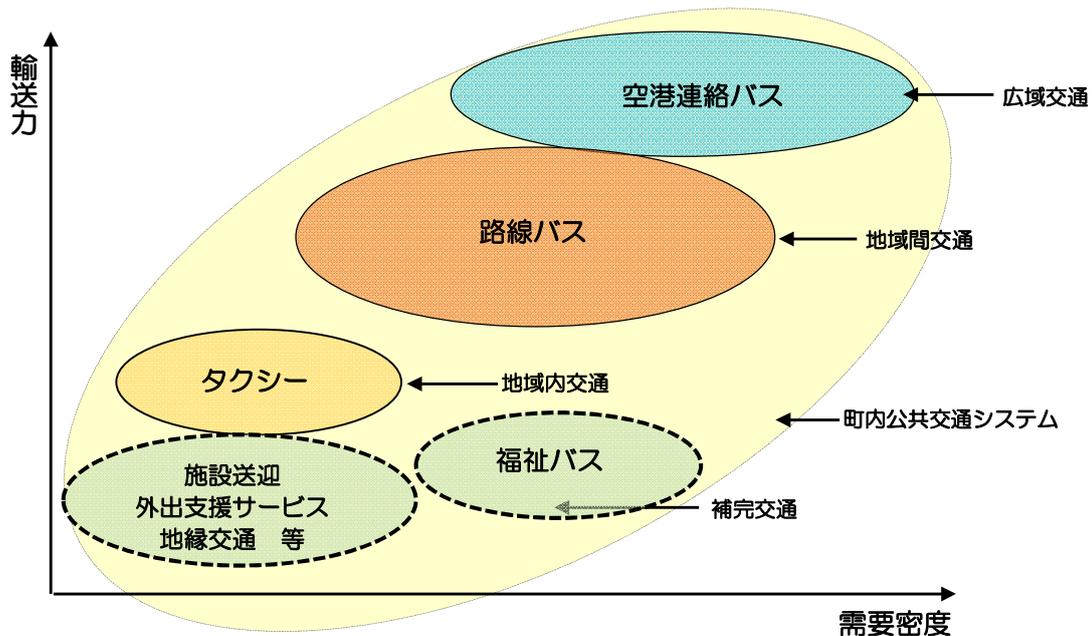
本町の公共交通網を考えるに当たっては、広域交通(空港連絡バス)、地域間交通(路線バス)、地域内交通及び補完交通の4段階に機能分類し、方向性としては、それぞれの機能の維持・充実を図ることにより、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークを構築します。

● 既存公共交通網の機能分担を明確にし、周辺自治体と連携して広域交通・地域間交通の維持を図るとともに、地域内交通に位置付けられるタクシーや補完交通システムの充実により、町外及び町内の移動の利便性向上を目指す。

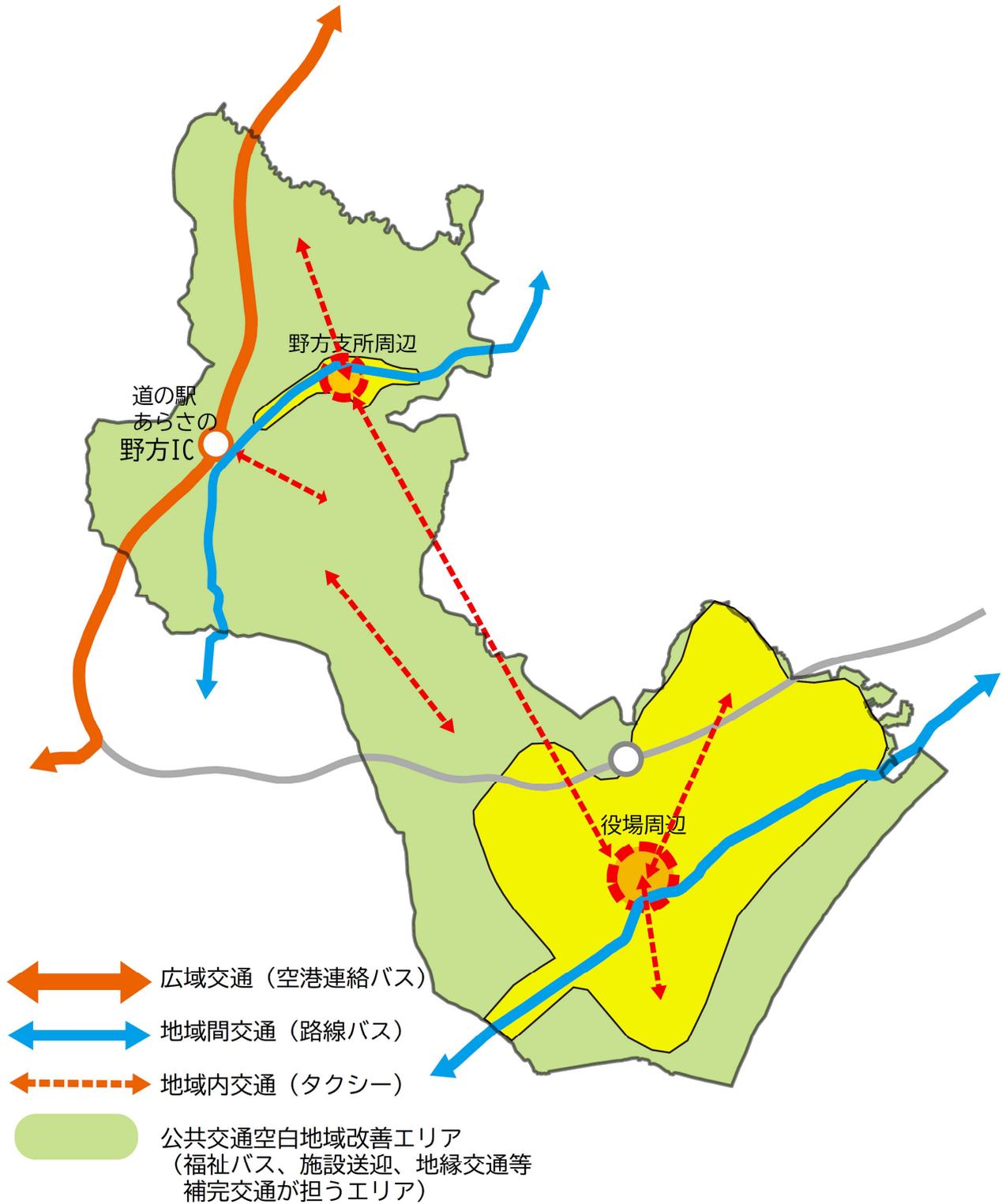
■公共交通システムの役割分担の考え方

区分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	空港へ連絡し、広域との連携を担う路線	空港連絡バス
地域間交通	周辺都市への連絡及び市内の骨格となる路線	民間路線バス ※地域間幹線系補助路線
地域内交通	地域間交通を補完し、町内の移動を支える移動手段	タクシー
補完交通	上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	福祉バス、施設送迎 高齢者外出支援サービス 地縁交通(地域の共助)等

■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



■公共交通ネットワークイメージ



(2) 基本理念

【地域公共交通計画の基本理念】

町民の日常生活を支える 利用しやすく持続可能な公共交通体系の実現

(3) 基本方針

次の3つの基本方針により、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

基本方針1

既存の公共交通を活用し、利用者ニーズに合った効果的な公共交通網の形成

民間事業である路線バス及びタクシーとの役割分担を図りながら、既存公共交通の維持・充実を図っていきます。

また、通勤・通学・買い物など日常生活への移動ニーズに対応するため、周辺自治体を結び、町内外の活発な交流を推進するため、地域間公共交通の維持及び更なる強化を目指します。

基本方針2

誰もが利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進

既存の公共交通を利用しやすくするために、利用者目線に立ったわかりやすい情報提供の充実や待合環境の充実を図っていくとともに、技術革新の動向を見据えつつ、高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備により、利便性・快適性の向上を図ります。

これらを実現することにより、現状の利用者を維持するとともに、新たな需要を掘り起こして公共交通の利用者確保に努めます。

基本方針3

町民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築

人口減少や高齢化などの厳しい社会情勢の中で、持続可能な公共交通を確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」という意識を持ち関わっていくことが重要です。

町民及び各団体は、本町における公共交通の現状について理解を深めるとともに、地域ぐるみの利用促進や、様々な団体等との連携による地域ぐるみの利用促進の展開や意識醸成などにより、持続可能な公共交通を目指します。

また、運転手の高齢化や運転手不足に対応していくために、運転手確保等のための環境整備を図るとともに、公共交通の自動運転の研究・導入可能性の検討を進めていきます。

5-2. 計画目標及び評価指標の設定

基本方針に基づき、地域公共交通の計画目標を設定し、その目標達成状況を評価するための指標を以下のように設定する。

基本方針 1

既存の公共交通を活用し、利用者ニーズに合った効果的な公共交通網の形成

計画目標 1 地域内移動や周辺自治体との連携強化に資する公共交通網の形成			
	基準値 【令和4年度】	目標値 【令和9年度】	備考
評価指標① 路線バス利用者数（大崎町内）	19,126 人/年*	19,610 人	年0.5%増加を目標とする
評価指標② 運行経費補助額（大崎町分）	12,066 千円	現状	
評価指標③ 外出時の移動手段がなく、困り具合の改善	4.2%	3.5%	約20%の改善を目標とする

*路線バス利用者数の基準値の設定根拠

令和4年9月12日～11月6日の大崎町内バス停の実乗車調査5日間の平均1日当たり利用者数は、52.4人/日である。

これを年間換算し、52.4人/日×365日=19,126人/年と設定した。

基本方針 2

誰もが利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進

計画目標 2 公共交通による移動のしやすさ			
	基準値 【令和4年度】	目標値 【令和9年度】	備考
評価指標① 町民1人当たりの路線バス利用回数	1.55 回*	1.6 回	年0.5%増加を目標とする

*町民1人当たりの路線バス利用回数の基準値の設定根拠

評価指標①路線バス利用者数 19,126 人/年 ÷ 大崎町人口 12,346 人（R4.10.1時点）
=1.55 回

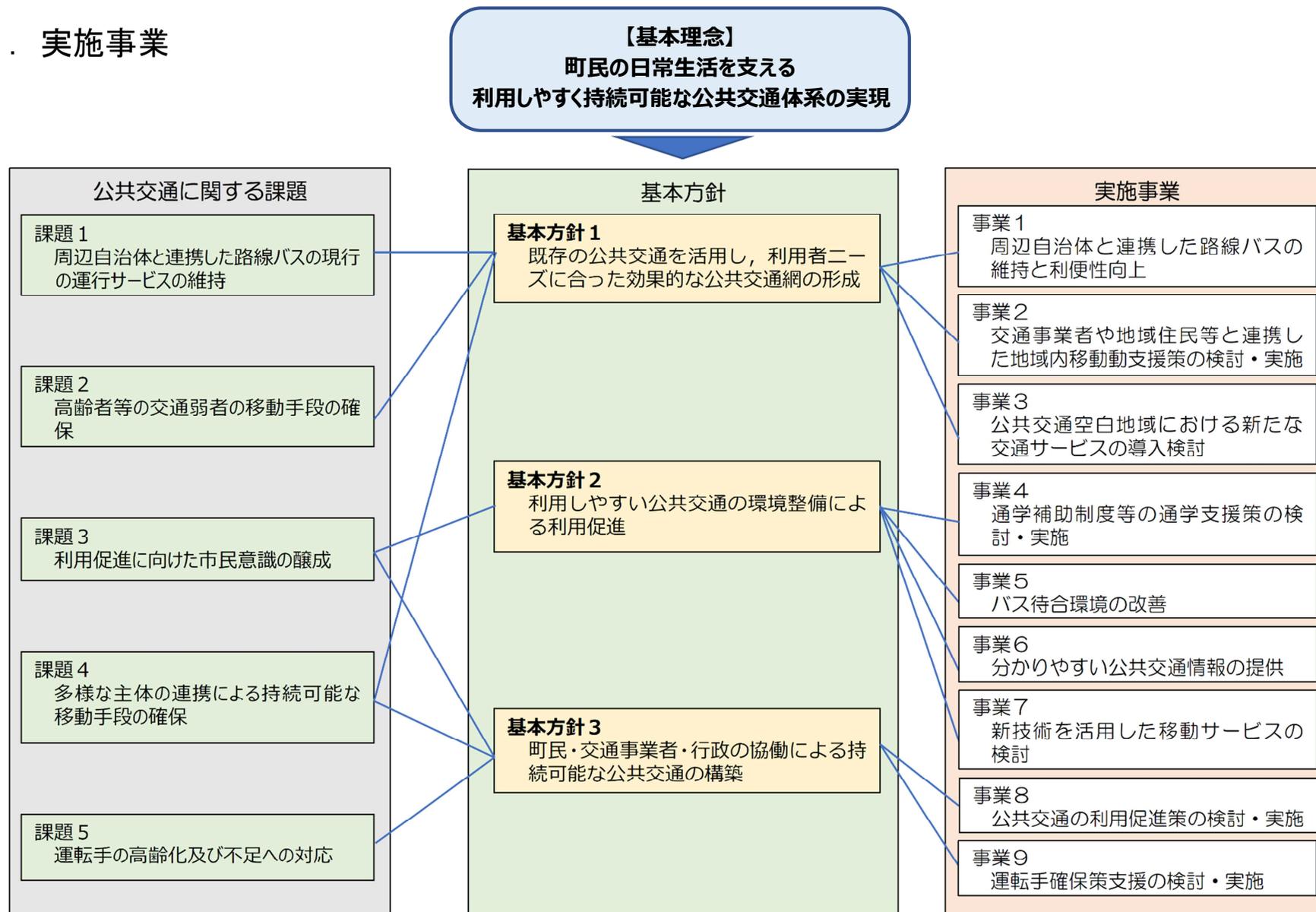
基本方針 3

町民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築

計画目標 3 公共交通維持・確保に関する意識醸成			
	基準値 【令和4年度】	目標値 【令和9年度】	備考
評価指標① 路線バス等利用促進策の実施回数	年一回	年2回以上 (5年間で延10回以上)	

第6章 目標達成のために実施する事業

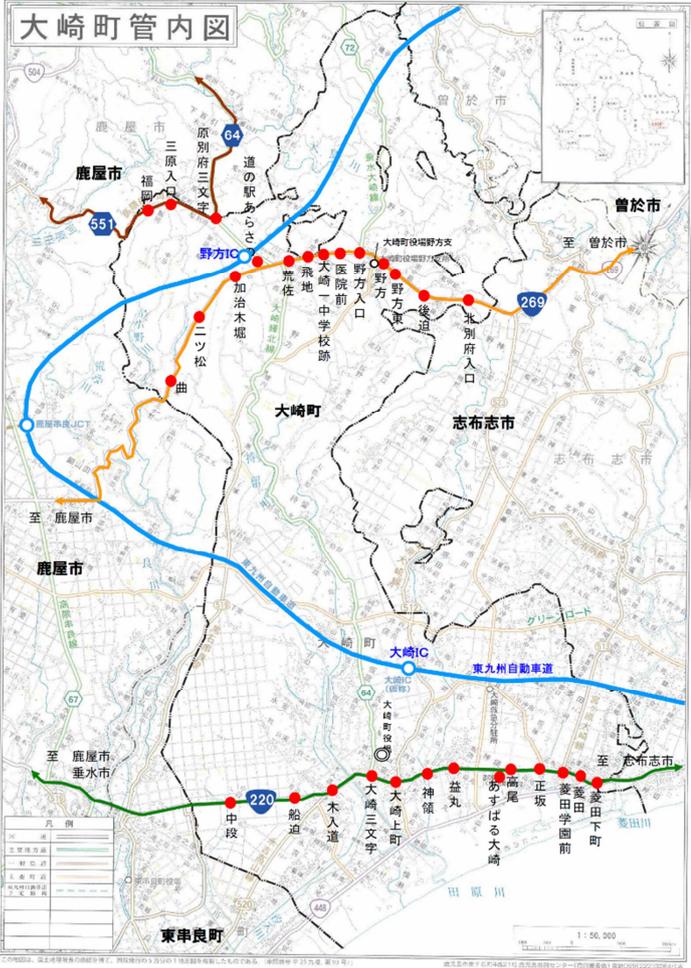
6-1. 実施事業



6-2. 実施事業の概要

基本方針 1

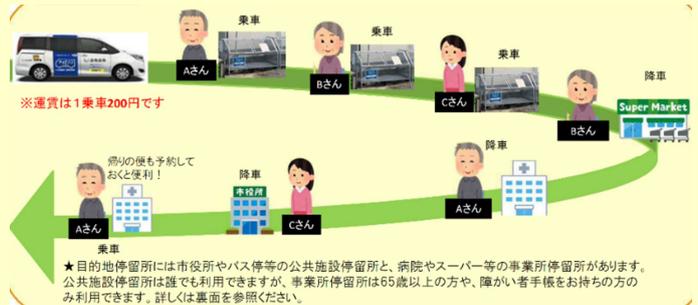
既存の公共交通を活用し、利用者ニーズに合った効果的な公共交通網の形成

事業 1	周辺自治体と連携した路線バス（地域間幹線系統）の維持と利便性向上
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 町内を運行する路線バスについては、引き続き通学、通院、買い物等に利用できるように、通学等の利用ニーズに合わせた運行ダイヤ調整等について周辺自治体と連携して維持・確保に努めます。 路線を維持するために、引き続き、国及び県の補助金等を活用して運行維持を図ります。 <p>※地域公共交通確保維持改善事業費（地域間幹線系統確保維持国庫補助金）を活用して運行。（現行 2 路線）</p> <p>【町内を運行する路線バス】</p> 
<p>事業主体</p>	<p>バス事業者、大崎町、路線沿線自治体</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和 5 年度～令和 9 年度</p>

事業2	交通事業者や地域住民等と連携した地域内移動支援策の検討・実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・他自治体では、地域内移動支援策として、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、タクシーの料金補助等様々な取組を実施しています。 ・本町においては、タクシー事業者や貸切事業者も営業していることから、それらの交通事業者と連携しながら、本町に適した地域内移動支援策を検討し、導入・実施していきます。 ・地域内支援策を検討・運用していくうえで、町職員に加え、国の「集落支援員」制度を活用し、事業をサポートする人材を確保して実施していきます。 ・地域内移動支援策の運用後は、ビッグデータ等の活用など町内移動ニーズを把握するとともに、支援策の利用状況のモニタリングを行いつつ、柔軟な移動支援策の見直しを実施していきます。
事業主体	大崎町、交通事業者、地域住民等
実施時期	令和5年度：施策の検討 令和6年度：実証実験・評価 令和7年度：状況に応じ本格運用

■他都市における地域内移動支援策例

●志布志市チョイソコ (予約型乗合送迎サービス)



(チョイソコしぶし概要より)

●タクシー利用助成（タクシー券補助）

自治体名	対象者	補助額
枕崎市	自動車等運転免許証がなく、以下のいずれかの市民 ○75歳以上の人 ○障害者等	利用券300円を24枚交付 1回当たり5枚まで利用可
南さつま市	65歳以上で運転免許証を持っていない市民	利用券300円を30枚交付 1回当たり5枚まで利用可
阿久根市	○75歳以上で運転免許証を持っていない市民 ○74歳以下の運転免許証を持っていない市民で、介護保険の要介護度が1以上または障害者手帳所有	利用券300円を48枚交付
宮崎県 えびの市	○65歳以上の市民 ○14～64歳で、運転免許証もしくは自動車を持っていない市民	料金の約4割を助成 (上限：1,500円) 利用券は、年間96枚 利用区間は、市内のみ
茨城県 稲敷市	○自動車運転免許証がない市民 ○自動車を所有していない市民 ○自家用車を利用が出来ない理由がある市民	利用券：月8枚（申請月により枚数が変わる） 1回乗車700円まで 利用区間：乗降場所のいずれかが稲敷市内

事業3	公共交通空白地域における新たな交通サービスの導入検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持留・岡別府・井俣地区のように、路線バスのバス停から離れ、タクシーの利用が不便（タクシーを呼んでも来るまでに時間がかかる等）な地域の移動手段を確保するために、地域の移動ニーズに見合ったサービスを確保する上で、自家用有償運送や、地域内の民間施設等で行っている送迎サービスの活用など、地域住民・交通事業者・行政等、地域に関わる関係者の協働による取組を検討します。 ・ 行政（大崎町）は、地域主体で行う取組に対する運行補助、支援基準を検討し、地域住民による移動サービスを支援します。 <div data-bbox="571 609 1353 1003" data-label="Diagram"> <p style="text-align: center;">三者協働</p> <p style="text-align: center;">連携・協働</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ● 神奈川県逗子市：デイサービスの空き時間を活用した送迎 地区内の特養施設の送迎車の空き時間を活用して地域の高齢者の買い物支援 <div data-bbox="1008 1079 1423 1326" data-label="Image"> </div>
事業主体	地域住民等，大崎町，交通事業者
実施時期	令和5年度～令和9年度

基本方針2

利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進

事業4	通学補助制度等の通学支援策の検討・実施
事業内容	・町内には高校がないことから、周辺市の高校への通学における路線バス利用を促進するため、通学定期購入時費用の一部を補助するなど、周辺自治体の支援状況を勘案しながら、通学支援策を検討・実施します。
事業主体	大崎町
実施時期	令和5年度：通学支援策の検討 令和6年度～：本格運用（運用後、必要に応じ支援策の見直し）

■鹿児島県内における通学支援の実施例

実施自治体	支援内容
薩摩川内市	市内に住む中学・高校生が、市内の中学校・高校へ公共交通機関等を利用して通学する際の定期購入代もしくはスクールバス代を助成。 【補助額】 定期券等の購入代の半額
肝付町	一部の地区に対して、地区の定住維持と保護者の経済的負担軽減のため、交通通学費の一部を補助。 【補助額】 ○公共交通機関：通学定期等購入費の1/2 ○スクールバス：利用負担金の1/2 ○自家用車・単車：内之浦地区・岸良地区 5,000円/月 有明地区・川上地区 3,000円/月
志布志市	鹿児島県立志布志高等学校に在籍し、バスを利用して通学する生徒の保護者を対象に、バス通学に係る定期券又は回数券の購入を助成 【補助額】 (1) 市内に存する自宅からバスを利用して通学する場合 1/2以内 (2) 市外に存する自宅からバスを利用して通学する場合 1/3以内

■鹿児島県外における通学支援の実施例

実施自治体	支援内容
福岡県 八女市	八女市に住む学生が通学する際に利用する路線バスの通学定期券購入費用の一部を補助。 【補助額】 定期券購入金額の2割。 さらに、補助金額を差し引いた月額運賃が14,000円を超える場合は、その超えた額も併せて補助
宮崎県 小林市	小林市内に住所を有し、小林市内の高等学校へバスで通学する学生の交通費を補助 【補助額】 上限 年30,000円 なお、月額5,000円を超える額を助成の対象。

事業5	バス待合環境の改善
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 安全かつ快適にバスの待ち時間が過ごせるよう、公共施設等町の拠点施設付近のバス停や利用者が多いバス停において、バス停周辺の公共施設、商業施設等民間施設や地元住民の活用・協力を図りながら、待合環境（上屋やベンチ等）の向上について検討（促進）します。
事業主体	交通事業者，大崎町
実施時期	令和5年度～令和9年度

【他都市におけるバス待合空間整備の取組事例】

● **埼玉県東松山市：地元自治会の協力により整備した待合スペース**

地元自治会の協力により、土地を無償貸与してもらい、ベンチ・上屋を設置し、さらに雨除けと視認性確保のために、透明のFRP板による囲い構造としている。



● **横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース**

コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放しており、タブレット型バス接近表示機を設置し、バスの運行状況を提供している。



● **熊本市：「バス待ち処」**

バス停に隣接したスーパーやコンビニなどと連携し、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行っている。



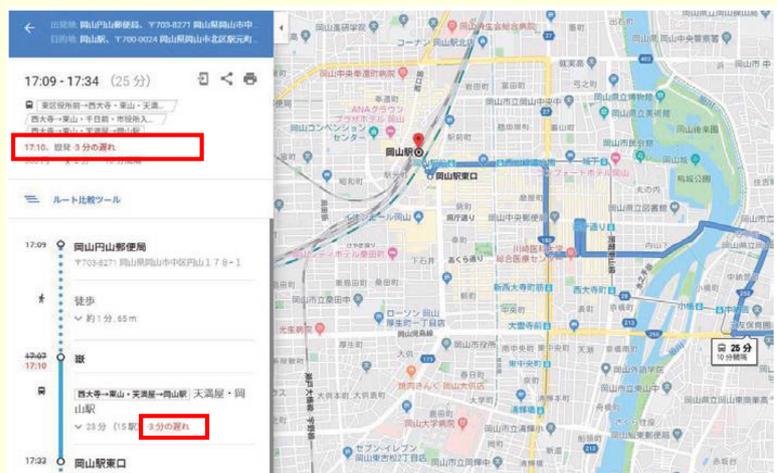
事業6	分かりやすい公共交通情報の提供
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 現在、路線バスやタクシー等の公共交通を利用していない人も、公共交通をスムーズに利用してもらうために、公共交通に関する情報発信を行っています。 ●広報等各種媒体を活用した公共交通に関する情報発信 ●公共交通マップの作成 <ul style="list-style-type: none"> 路線バスや空港連絡バス，タクシーをはじめ，福祉バスなど大崎町で移動手段として活用できる各交通モードの運行内容を網羅した資料を作成します。その場合，町内に居住する外国人の方にもわかるように，多言語対応にも配慮します。 ●公共交通のオープンデータ化（標準的なバス情報フォーマットの作成） <ul style="list-style-type: none"> 公共交通のオープンデータ化を推進し，検索サービスでダイヤやルート検索ができるようにします。 ●本町のホームページにおける一元管理 <ul style="list-style-type: none"> 町のホームページにおいて，公共交通はじめ移動支援に関わる情報を集約した画面を作成し，わかりやすく，閲覧できるよう工夫します。
事業主体	交通事業者，大崎町
実施時期	令和5年度～令和9年度

【外国時対応のバスの乗り方チラシの作成（福井県）】

・外国人の人も利用してもらうため，日本語版に加え，英語版，中国版を作成している。



【GTFS リアルタイムにより Google マップにバス遅延が反映した例】



事業7	新技術を活用した移動サービスの検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通が抱える問題を解決する手段を模索するため、自動運転等の先進技術を活用した移動サービスについて研究を行い、本町への導入可能性を検討します。 <p>●自動運転等先進技術の調査・研究</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年、全国各地で自動運転による運行やグリーンスローモビリティ等の実証運行が実施されており、その都市への導入適用性が検討されています。本町においても、先進事例の調査・研究を進めます。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■自動運転バス（茨城県境町）</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>■グリーンスローモビリティ</p>  </div> </div> <p>●MaaSに関する調査・研究</p> <ul style="list-style-type: none"> マース（MaaS, モビリティ・アズ・ア・サービス）と呼ばれる公共交通のサービス環境の整備・改善が求められ、各地で様々な実証実験も行われていますが、当町における導入可能性について研究・検討します。 <p>●マース（MaaS）の概要</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;">  <p>検索・予約・決裁</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>一つのサービスとして提供(検索・予約・決済)</p> <p>出発地 → 目的地</p> <p>観光、物流、医療・福祉、小売り</p> <p>移動目的とも一体化</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">資料：国土交通省資料</p>
事業主体	交通事業者，大崎町
実施時期	令和5年度～令和9年度

基本方針3

町民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築

事業8	公共交通の利用促進策の検討・実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●利用促進策や啓発活動の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通を実現するためには、町民に公共交通を利用してもらうことが一番重要であることから、町民に公共交通の意義と利用の必要性とともに、身近な移動手段として認知してもらうため、公共交通の実情に関する情報提供や町民も参画できるような各種啓発活動を実施していきます。 (啓発活動例) <ul style="list-style-type: none"> ●広報やホームページを活用した公共交通の実情に関する情報提供、公共交通利用啓発 ●乗車体験会の開催 ●バスの乗り方教室 ●各種会合での出前講座 ●各種イベントにおける公共交通コーナー設置 ●高齢者運転免許返納者への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者による交通事故の増加防止のため、運転免許証の自主返納を促すことを目的に、警察と連携し自主返納支援制度について、引き続き周知広報に努めるとともに、制度の充実を検討します。 ○免許返納者が町内で受けられる特典の紹介・免許返納制度を解説するチラシの配布 ○年1回、各地区における回覧等による周知 ○運転免許自主返納サポートに協力していただける企業・団体等の拡充 ●福祉部局との連携による公共交通利用促進の取組 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を対象に各種イベントを開催している福祉部局を連携し、公共交通利用の呼びかけや意見交換を実施していきます。 ・公共交通施策と福祉施策においては、需要者が重なる部分もあることから、公共交通と福祉との棲み分けを意識しつつ、両者の施策分野が連携した取組を進めます。
事業主体	大崎町，志布志警察，交通事業者，地域住民等
実施時期	令和5年度～令和9年度 取組策の検討，順次実施

【広報を活用した公共交通利用啓発】

●千葉県君津市

夢と誇りの持てるまち 広報きみつ 市政総合

【平成29年度コミュニティバス利用実績(単位:千円)】()内は前年度比

路線名	利用者数	1車(日)乗込 利用数	収入 (A)	支出 (B)	収支 (A-B)	収支率 (A/B)
小糸川	193,276人	15,62人	23,484	57,454	△27,970	45.6%
御霊線	(+2,477人)	(+52人)	(+178)	(-91)	(-269)	(+0.4%)
人見・大和	37,659人	8,8人	4,000	10,203	△6,203	39.2%
神門線	(+323人)	(0人)	(+97)	(-367)	(-464)	(+2.3%)
中島	22,190人	2,8人	2,598	17,078	△14,579	14.7%
豊島線	(+178人)	(0人)	(+115)	(-429)	(-544)	(+0.9%)
合計	253,163	27.2人	29,993	78,738	△48,745	38.1%
	(+2,624人)	(+0.2人)	(+160)	(-185)	(-325)	(+0.4%)

※収支率の目標値は50%

【平成29年度デマンドタクシー利用実績(単位:千円)】()内は前年度比

利用者数	1車(日)乗込 利用数	収入 (A)	支出 (B)	収支 (A-B)	収支率 (A/B)
17,331人	47.5人	4,764	30,880	△25,916	15.5%
(-338人)	(-0.8人)	(+130)	(-30)	(-100)	(+0.4%)

※収支率の目標値は25%

【平成29年度に市が補助した路線バス(単位:千円)】()内は前年度比

路線名	利用者数	補助額	路線名	利用者数	補助額
君津市内循環線	214,221人	25,043	イオン富津線	31,198人	1,595
(+4,232人)	(+7,957)			(4,165人)	(+586)
岡西線	75,620人	29,070	鹿野山線	15,267人	455
(-3,981人)	(+5,172)			(8,515人)	(+455)
地沢線	53,822人	2,837	富津市役所・	17,047人	2725
(-2,171人)	(-4,956)		君津駅前線	(2,093人)	(+179)
三島線	51,821人	4,883	木更津線	51,184人	264
(-6,247人)	(+2,269)			(260人)	(-12)
かずみアカデミア	34,145人	505	合計	544,305人	67,383
パーク線	(-3,502人)	(-187)		(-30,980人)	(+16,861)

市では、地域の皆さんの移動手段を確保するため、コミュニティバス、デマンドタクシー、路線バス、の運行に補助金を行っています。しかし、毎年多額の赤字負担が繰り返されており、このままでは料金の見直しや路線の縮小を迫られてしまいます。運行を維持するためにも、積極的に利用をお願いします。

企業政策課 256 1 6 6

道に乗りはバスや電車で通勤してみる。バスで買い物や図書館に行く。車庫に一緒にバスに乗って出掛けてみるなど、ちょっとしたことからはじめてみませんか?

みんなで地域の身近な公共交通を守りましょう!

【公共交通の勉強会(埼玉県日高市)】

- 60歳以上を対象とする「ゆうゆうカレッジ」の1つのテーマとして、公共交通勉強会を開催し、公共交通への理解を深めている。



【小学校におけるバス乗り方教室】

●新居浜市



【イベント内における公共交通コーナー設置】

●岡山県倉敷市



事業9	運転手確保策の実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「合同就職面接・企業説明会」、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催，多様な主体が連携しバス・タクシー事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について，鹿児島県・周辺自治体とも連携しながら検討・実施します。 ・民間のバス運転手専門の就職・転職支援サイトの活用により，幅広く人材を確保します。 <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の「社会的意義」や運転手の「やりがい」を伝える広報用冊子の作成・配布 ●バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催 ●職場見学会の実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>就職イベント会</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>運転体験会</p> </div> </div>
事業主体	交通事業者，大崎町ほか
実施時期	令和5年度～令和9年度

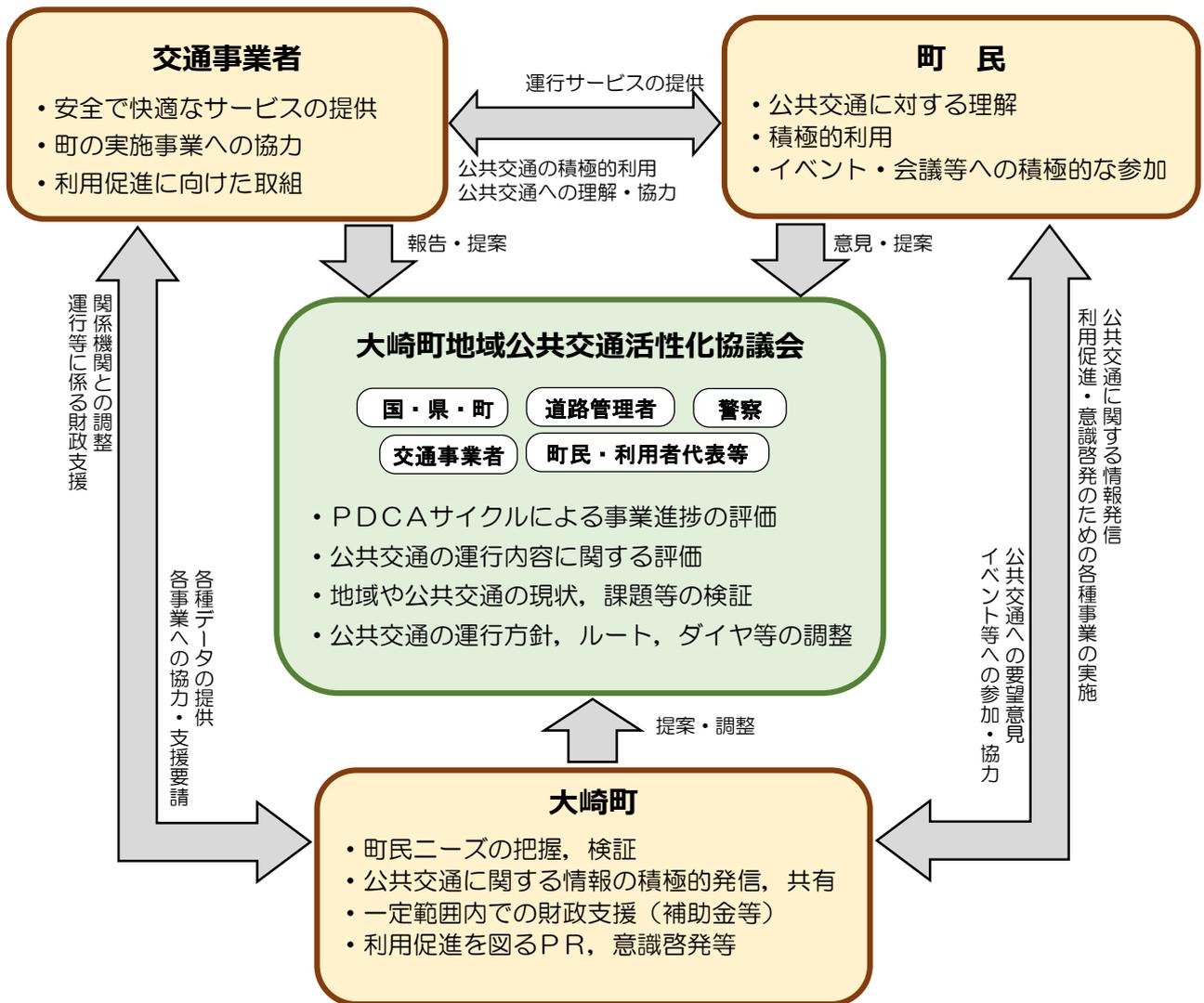
第7章 計画の達成状況の評価

7-1. 計画の推進体制

本計画の実施に当たっては、行政だけでなく、交通事業者、町民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠です。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進めていきます。

■計画推進のための町民・交通事業者・行政による協働体制

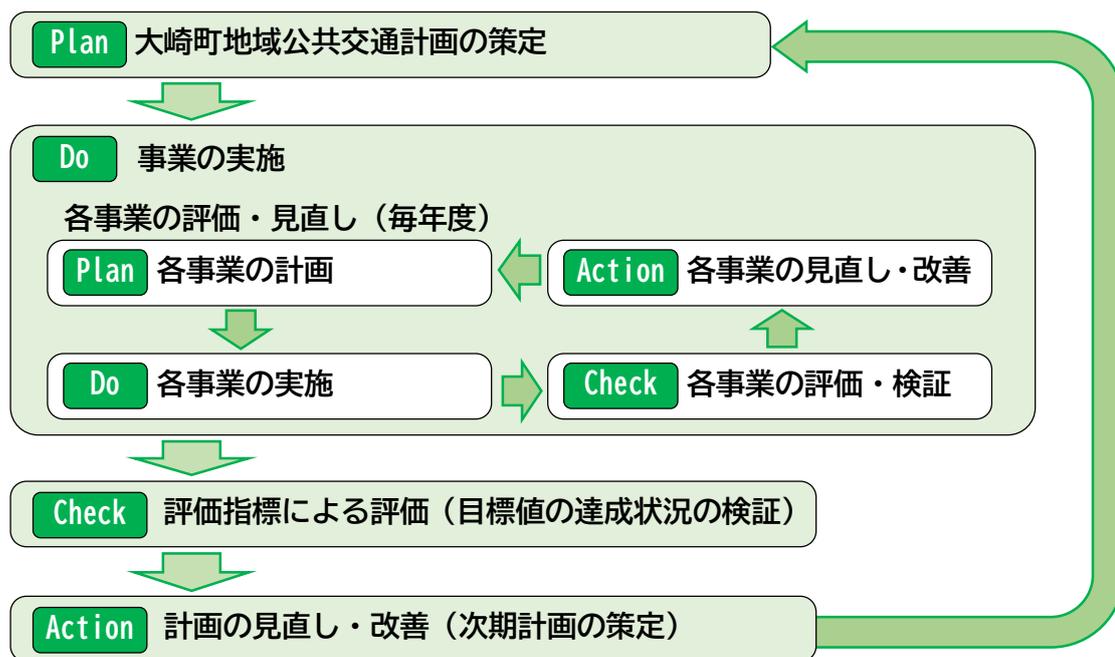


7-2. 計画の進行管理

事業の推進に当たっては、計画に基づく事業の実施状況や、目標の達成度を評価（Check）し、大崎町地域公共交通協議会で審議します。また、必要に応じて実施施策・事業の改善、見直し（Action）を図り、計画（Plan）、実施（Do）へと「PDCAサイクル」を繰り返すことで着実に推進していきます。

なお、社会情勢等の変化に応じ、計画期間内であっても、地域公共交通計画の見直しを行います。

■PDCAサイクルによる継続的な改善



7-3. 進捗状況の評価方法

本計画の評価は、最終年度（令和9年度）に利用実績や各種アンケート調査などを行い、計画全体及び各事業の実施状況について評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定します。

なお、路線バス等の公共交通の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施します。

■評価スケジュール

項目		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	町民アンケート調査					○
	公共交通利用者調査					○
事業実施の評価		○	○	○	○	○
計画（目標達成度）の評価						○
計画・目標値の見直し						○
大崎町地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○

