

伊佐市地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

伊佐市

目 次

I	計画策定の背景と目的	1
II	伊佐市の概況	2
1	人口動態	2
2	主要施設	8
3	交通実態	9
III	バスの運行状況	15
1	バス事業者について	15
2	運行系統について	16
3	バスの利用状況について	18
4	バス事業の収支、補助状況について	19
5	運行費用の内訳について	20
6	運行地域の面積など各単位当りの実走距離、費用について	21
7	将来のバス利用者数の予測	22
IV	住民（移動制約者）に対するアンケート調査	23
1	調査概要	23
2	アンケート結果：大口、菱刈地区別	24
3	自由意見	34
V	乗降調査	39
1	調査概要	39
2	調査結果：廃止代替バス	40
3	調査結果：廃止対策線	41
4	調査結果：市民バス	43
5	調査結果：各バス停の乗降客数	47
6	乗降調査時における市民バス利用者へのヒアリング調査結果 ...	50

VI 伊佐市地域公共交通総合連携計画	51
1 調査結果における要点	51
2 調査結果における要点の整理	58
3 課題の整理、基本方針	59
4 計画の目標	60
5 計画の区域	60
6 計画の期間	60
7 目標を達成するために行う事業の検討	61
8 目標を達成するために行う事業、及び事業主体	70
9 事業の検証体制	84
参考資料 住民（移動制約者）に対するアンケート調査票	86

I 計画策定の背景と目的

伊佐市は、平成 20 年 11 月 1 日の旧大口市と旧菱刈町の合併により誕生し、面積 392.36 km²、北東部は熊本県人吉市、北西部は熊本県水俣市、東部は宮崎県えびの市、南東部は鹿児島県湧水町、南西部は同さつま町、西部は同出水市など 3 県の 4 市 2 町と接している。人口は、合併時 31,080 人であったが、急速に減少してきており、人口減少による過疎化と高齢化が進行している。特に、高齢化においては、35.8%（平成 21 年 10 月時点）と、県内 43 市町村では 5 番目、県内の市では最も高い高齢化率となっている。

このような状況の中、高齢者の移動手段等として公共交通の重要性が高まってきており、地域の基盤である公共交通を活性化し、活用することで、地域力の維持、向上につなげることが求められている。

しかし、人口減少等を要因とする利用者の減少から、本市におけるバス事業は厳しい運営を強いられており、平成 21 年 8 月には、鹿児島大直便、同年 9 月には大口水俣線など基幹系統の一部が廃止されている。

また、基幹系統へつなぐ市内を中心に運行する系統においても、同様に厳しい運営を強いられており、そのほとんどが市の補助金により運行されている。同系統を維持するため、年々、増加する補助金によって、市の財政が圧迫されてきており、効率化による財政負担軽減が求められている。

加えて、現在においても、合併前の旧態依然とした運行が継続されていることから、旧地域ごとに公共交通のサービス水準が異なっており、本市における公共交通体系を非効率化、複雑化しているとともに、利用者にとっても不公平感を生じさせるなど、利便性の低い公共交通体系となっている。

以上のことから、新たな視点で本市の公共交通体系を抜本的に見直し、地域特性に適合した持続性・効率性の高い公共交通体系を構築することを目的として、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

〔本計画の対象地域：鹿児島県伊佐市〕



Ⅱ 伊佐市の概況

1 人口動態

(1) 人口の推移

国勢調査によると、伊佐市の人口は、昭和 50 年以降、若年層の人口流出などを要因とした人口減少が続き、平成 17 年までの 30 年間に 7,844 人（19.9％）減少し、平成 17 年時点で 31,499 人となっている。平成 12 年から平成 17 年の 5 年間においても、2,009 人（6.0％）の減少と減少傾向が続いている。

昭和 50 年から平成 17 年の 30 年間の増減を地区別にみると、大口地区（旧大口市）が 6,046 人（21.5％）減少、菱刈地区（旧菱刈町）が 1,798 人（16.1％）減少となっており、両地区ともに減少率が二桁を超えて、大口地区が昭和 50 年の約 5 分の 1、菱刈地区が約 6 分の 1 の人口が減少している。

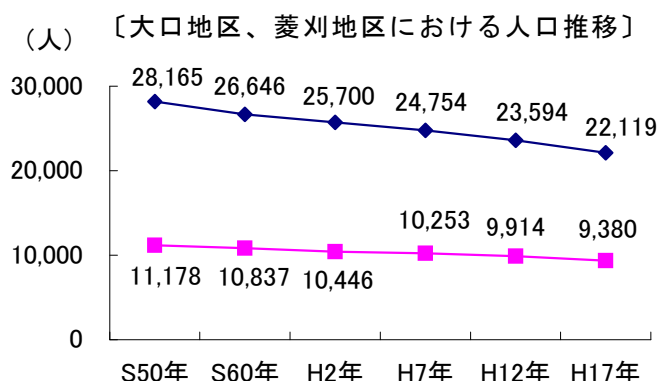
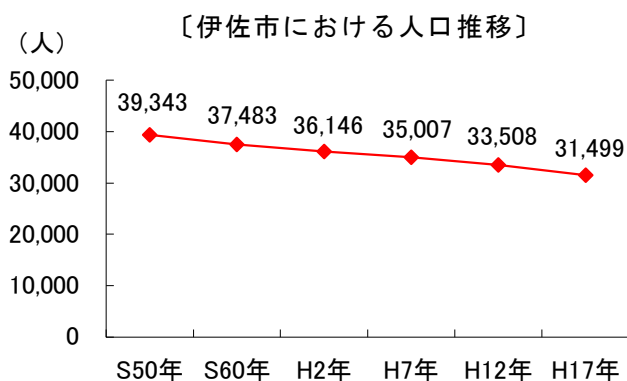
また、平成 12 年から平成 17 年の 5 年間においても、大口地区が 1,475 人（6.3％）の減少、菱刈地区が 534 人（5.4％）の減少となっており、両地区ともに減少傾向が続いている。

〔伊佐市における人口推移〕

（単位：人、％）

区分		伊 佐 市			鹿児島県	全国
			大口地区	菱刈地区		
人 口	S50年	39,343	28,165	11,178	1,723,902	111,939,643
	S60年	37,483	26,646	10,837	1,819,270	121,048,923
	H2年	36,146	25,700	10,446	1,797,824	123,611,167
	H7年	35,007	24,754	10,253	1,794,224	125,507,246
	H12年	33,508	23,594	9,914	1,786,194	126,925,843
	H17年	31,499	22,119	9,380	1,753,179	127,756,815
増 減 率	S50～H17年	▲ 19.9	▲ 21.5	▲ 16.1	1.7	14.1
	H 2～ 7年	▲ 3.2	▲ 3.7	▲ 1.8	▲ 0.2	1.5
	H 7～ 12年	▲ 4.3	▲ 4.7	▲ 3.3	▲ 0.4	1.1
	H12～ 17年	▲ 6.0	▲ 6.3	▲ 5.4	▲ 1.8	0.7

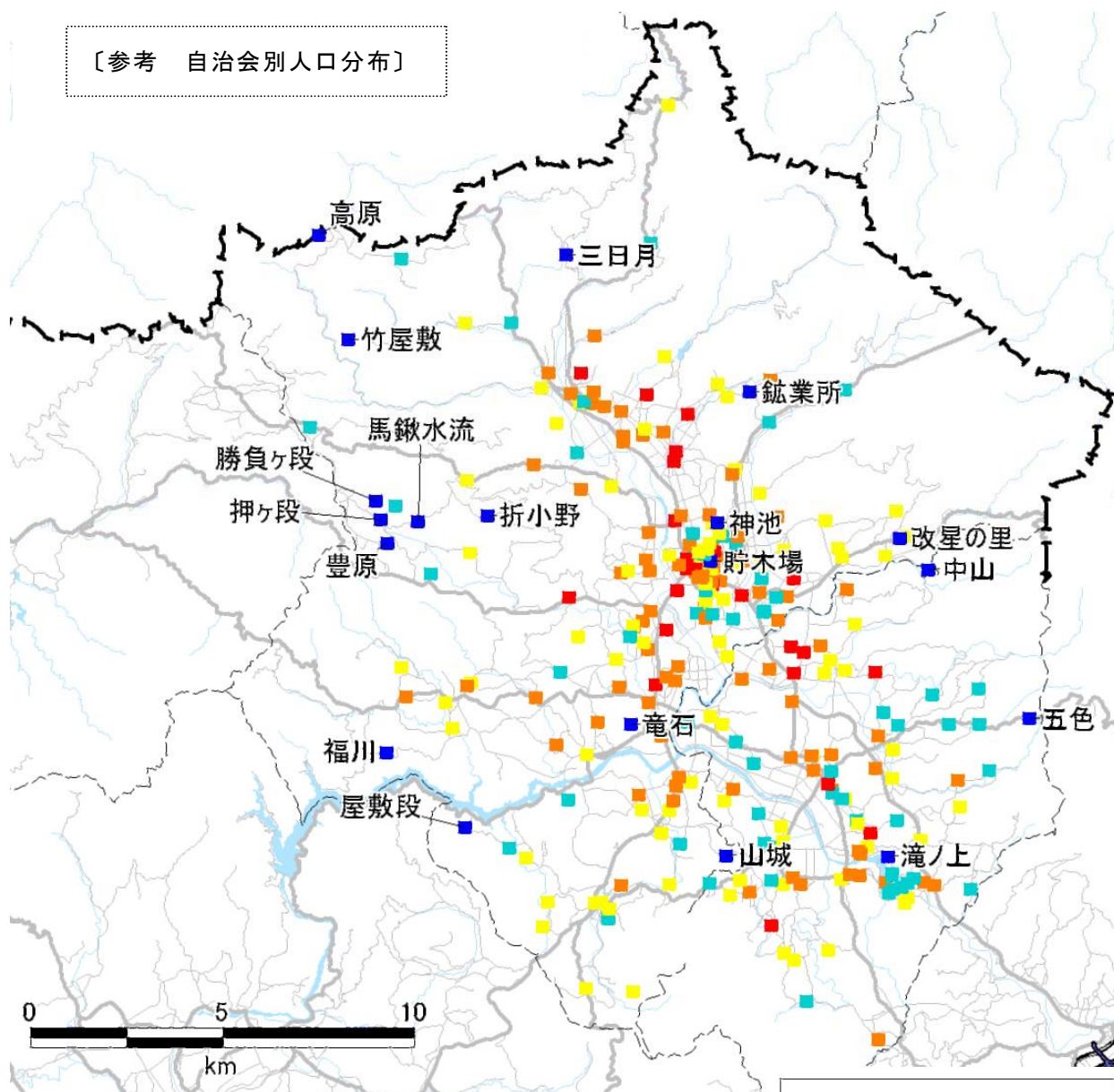
資料 国勢調査 以下同様



<各自治会の人口分布（世帯数）>

伊佐市の各自治会の世帯数は、以下のようにになっており、19 の自治会において、世帯数が 10 世帯未満となっている。

〔参考 自治会別人口分布〕



※世帯数が 10 未満の自治会名を記載している。

資料 伊佐市（平成 20 年 12 月末時点）

自治会別:世帯数
※()内は自治会数

100 -	(25)
50 - 99	(86)
25 - 49	(91)
10 - 24	(60)
1 - 9	(19)

（２）高齢化の状況

鹿児島県年齢別推計人口調査によると、平成 21 年 10 月 1 日時点の伊佐市の高齢化率（65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合）は 35.8%となっており、全国の 22.7%、鹿児島県の 26.3%と比較し高く、人口の 3 分の 1 以上が高齢者となっている。

また、国勢調査にて伊佐市の高齢化率の推移をみると、昭和 50 年から平成 17 年の 30 年間に、14.4%から 34.1%と 19.7 ポイント増加しており、高齢化が進んでいることがわかる。

これを地区別にみると、昭和 50 年から平成 17 年の 30 年間に、大口地区が 14.3%から 34.0%、菱刈地区が 14.5%から 34.5%と両地区ともに倍以上増加しており、伊佐市において、高齢化が急速に進行していることがわかる。

〔全国、県、伊佐市の高齢化率〕（単位：人、%）

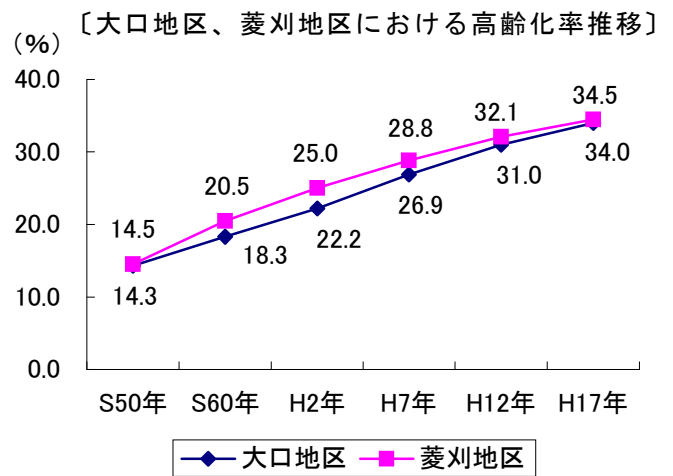
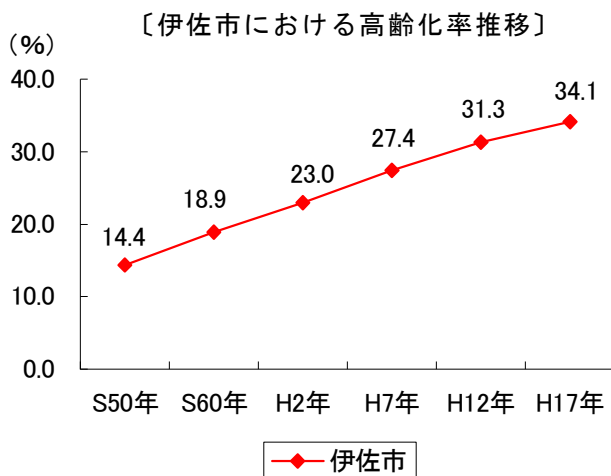
	高齢者人口	総人口	高齢化率
伊佐市	10,667	29,791	35.8
鹿児島県	450,674	1,711,089	26.3
全 国	29,005,000	127,510,000	22.7

資料 鹿児島県年齢別推計人口調査
（平成 21 年 10 月 1 日時点）

〔地区別高齢化率の推移〕（単位：%）

区分	伊 佐 市			鹿児島県	全国
		大口地区	菱刈地区		
S50年	14.4	14.3	14.5	11.5	7.9
S60年	18.9	18.3	20.5	14.2	10.3
H2年	23.0	22.2	25.0	16.6	12.0
H7年	27.4	26.9	28.8	19.7	14.5
H12年	31.3	31.0	32.1	22.6	17.3
H17年	34.1	34.0	34.5	24.8	20.1

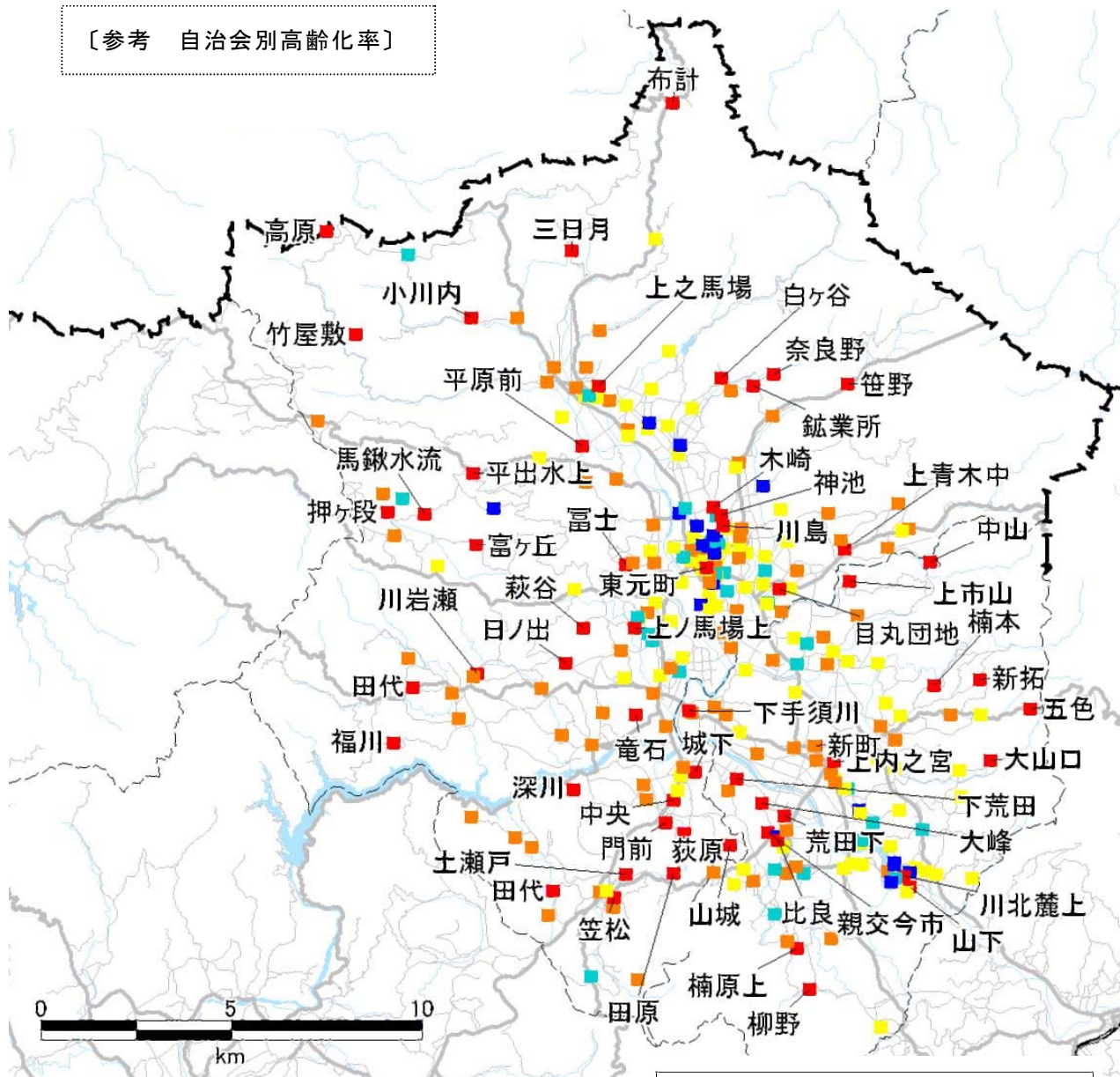
資料 国勢調査 以下同様



<各自治会の高齢化率>

伊佐市の各自治会の高齢化率は、以下のようになっており、57の自治会が限界集落（高齢化率が50%以上）となっている。

〔参考 自治会別高齢化率〕



※高齢化率が50%以上の自治会名を記載している。
資料 伊佐市（平成20年12月末時点）

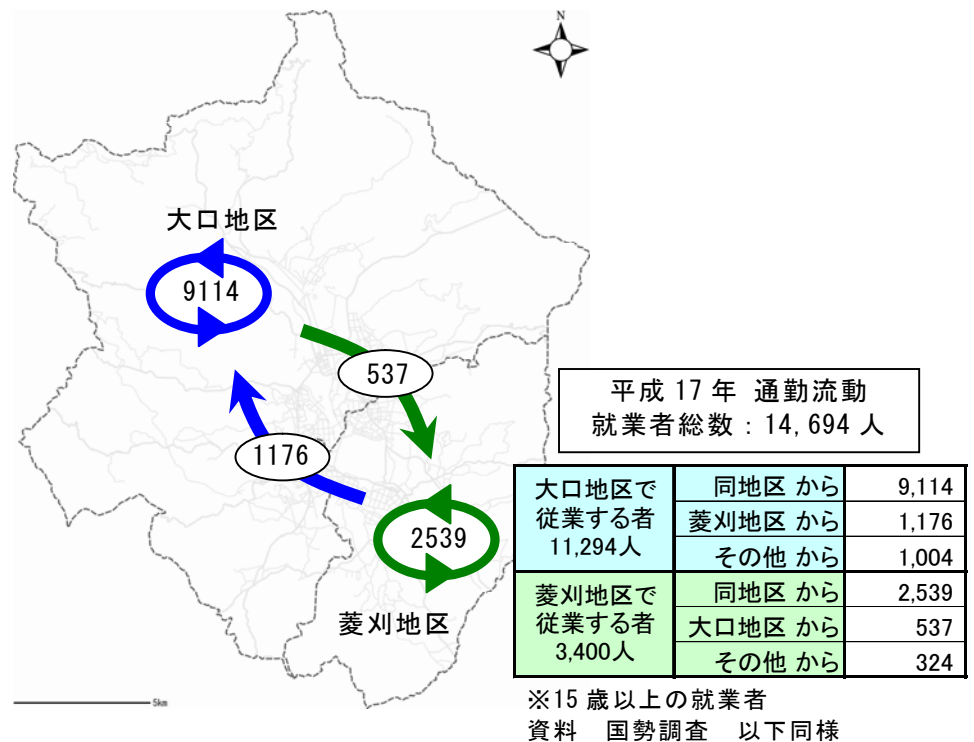
自治会別：高齢化率（65歳以上、%）
※（）内は自治会数

50% -	(57)
40% - 50%	(86)
30% - 40%	(87)
20% - 30%	(30)
0% - 20%	(21)

(3) 通勤流動

平成 17 年国勢調査から通勤流動をみると、大口地区への流入が多くなっている。

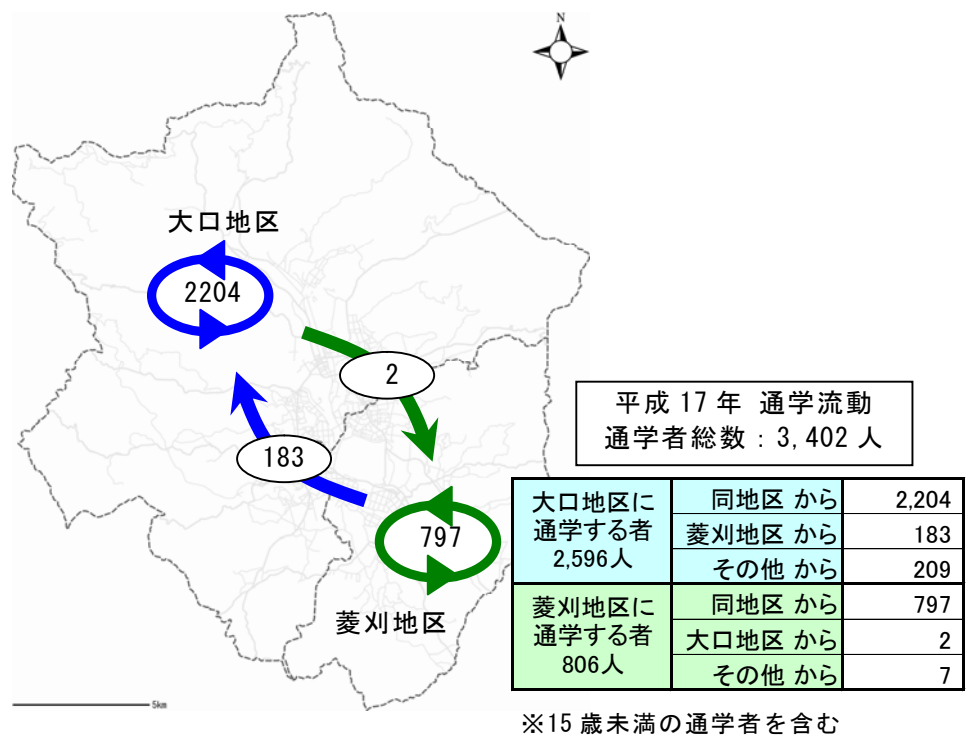
〔平成 17 年 大口地区、菱刈地区の従業地による通勤流動〕



(4) 通学流動

平成 17 年国勢調査から通学流動をみると、大口地域への流入が多くなっており、菱刈地区への流入はほとんどない。理由として、大口地区にある高校への通学者の影響があるものと考えられる。

〔平成 17 年 大口地区、菱刈地区の通学地による通学流動〕



(5) 将来人口、高齢化率の推計

国立社会保障・人口問題研究所にて公開されている「小地域簡易人口推計システム」を利用し、伊佐市における平成 37 年までの将来人口、高齢化率を推計した。

推計の結果、伊佐市における人口は、平成 37 年には 25,877 人となり、平成 17 年比 82.2%と 2 割近く減少している。また、高齢化率は、平成 37 年には 38.4%と平成 17 年比 4.3 ポイント上昇するものと推計され、今後、伊佐市において人口減少、高齢化がさらに進行するものと予想される。

これを地区別にみると、平成 37 年の人口は大口地区が 18,029 人、菱刈地区が 7,848 人と推計され、平成 17 年比では大口地区が 81.5%、菱刈地区が 83.7%と両地区ともに減少するものと推計される。

また、地区別の高齢化率をみると、平成 37 年は大口地区が 39.2%、菱刈地区が 36.5%と推計され、特に大口地区は住民の 4 割近くが高齢者という状況になるものと予想される。

〔地区別推計人口〕

(単位：人、%)

地 域		平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年
伊佐市	総人口	31,499	30,201	28,779	27,315	25,877
	平成17年比	100.0	95.9	91.4	86.7	82.2
	大口地区	総人口	22,119	21,157	19,064	18,029
		平成17年比	100.0	95.7	86.2	81.5
	菱刈地区	総人口	9,380	9,044	8,251	7,848
		平成17年比	100.0	96.4	88.0	83.7

資料 国立社会保障・人口問題研究所「小地域簡易人口推計システム」にて試算 以下同様
 ※平成 17 年は実績値（国勢調査） 以下同様

〔地区別推計高齢者人口、高齢化率〕

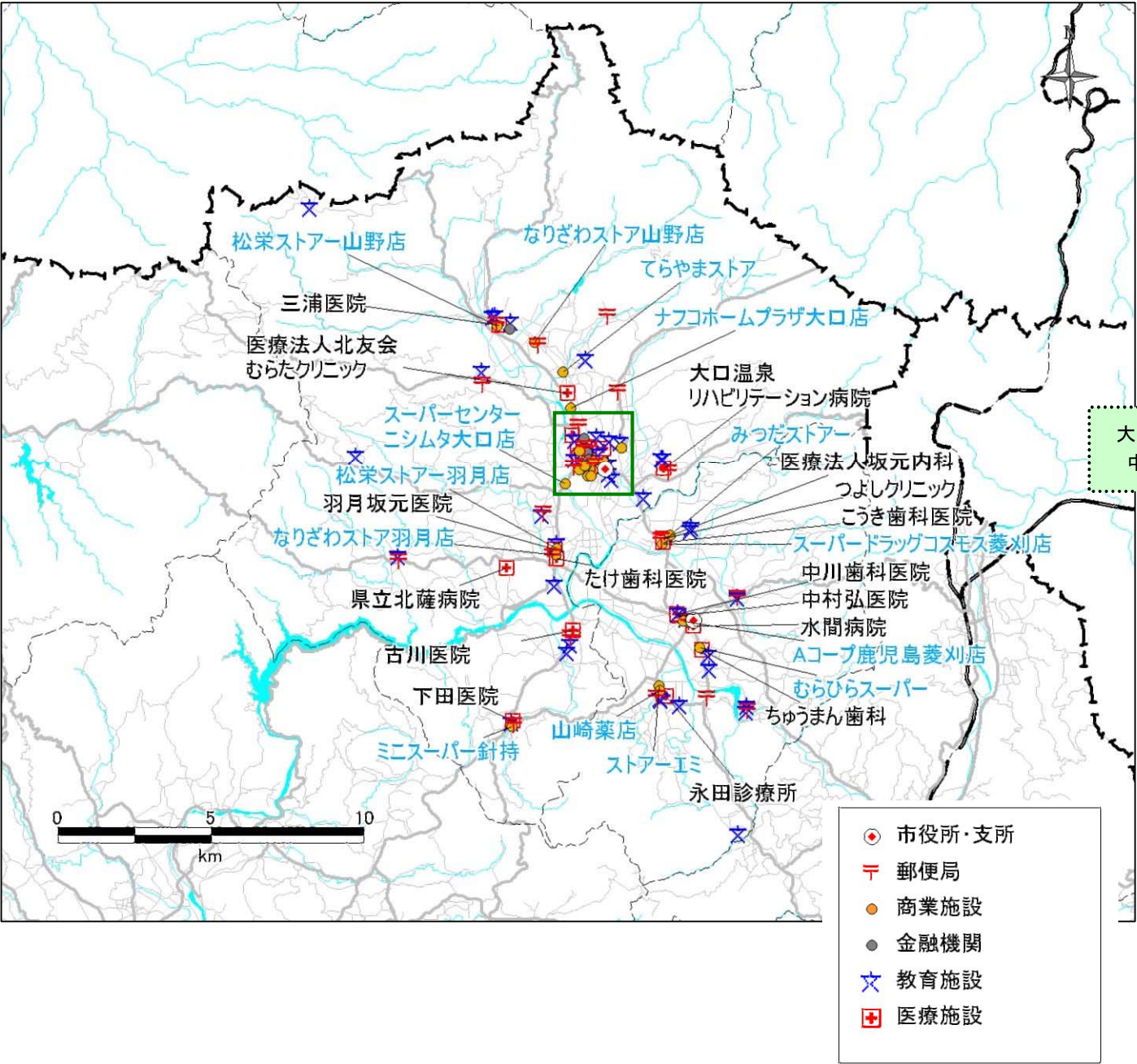
(単位：人、%)

地 域		平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年
伊佐市	高齢者人口	10,749	10,542	10,550	10,403	9,927
	平成17年比	100.0	98.1	98.1	96.8	92.4
	高齢化率	34.1	34.9	36.7	38.1	38.4
	大口地区	高齢者人口	7,514	7,487	7,385	7,066
		平成17年比	100.0	99.6	98.3	94.0
		高齢化率	34.0	35.4	38.7	39.2
	菱刈地区	高齢者人口	3,235	3,055	3,018	2,861
		平成17年比	100.0	94.4	93.3	88.4
		高齢化率	34.5	33.8	36.6	36.5

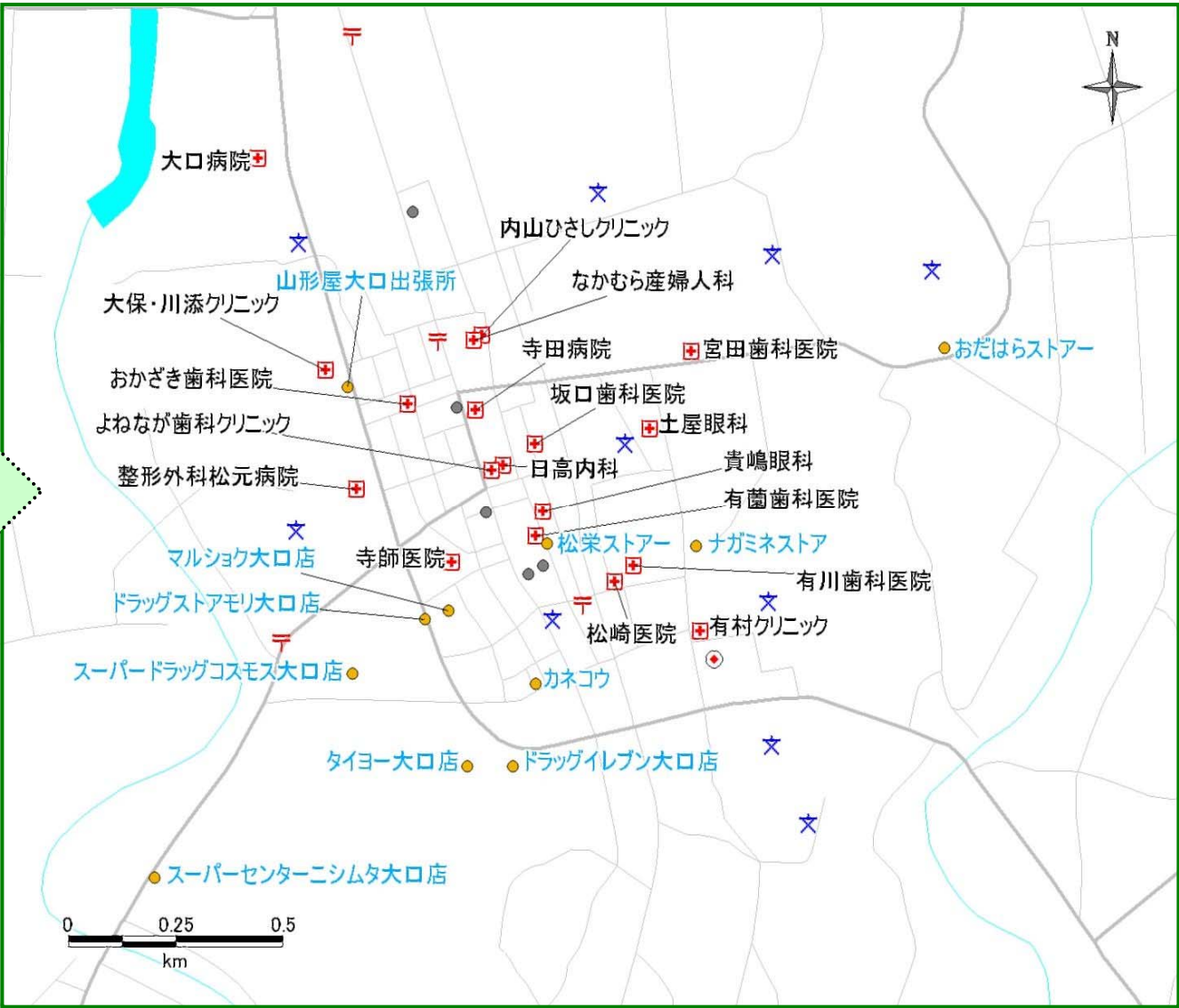
2 主要施設

伊佐市の主な施設（市役所、学校、医療施設、商業施設など）の位置は、以下のようになっている。

〔伊佐市の主要施設〕



〔大口地区中心部の主要施設〕



3 交通実態

(1) 自動車の保有状況

自動車の保有状況を、自動車保有車両数の推移でみると、伊佐市全体の自動車数は昭和 60 年の 17,422 両以降増加傾向にあり、平成 17 年は 25,441 両と昭和 60 年からの 20 年間において、1.5 倍近くにまで増加している。

これを地区別にみると、両地区ともに増加傾向となっており、大口地区が昭和 60 年の 12,115 両から平成 17 年は 17,618 両に増加し、菱刈地区が昭和 60 年の 5,307 両から平成 17 年は 7,823 両に増加している。

1 世帯当りの車両数においても、昭和 60 年の 1.28 両から平成 17 年は 1.90 両と増加しており、1 世帯当り 2 両近く保有している状況となっている。

これを地区別にみると、大口地区の 1 世帯当りの車両数は昭和 60 年が 1.26 両であったのに対し、平成 17 年は 1.86 両となっており、菱刈地区は昭和 60 年が 1.32 両であったのに対し、平成 17 年は 2.02 両と両地区ともに増加している。このことから、家族 1 人が 1 両ずつ所有するなど、1 世帯に複数の車両を所有する世帯が増加しているものと推測される。

〔自動車保有車両数の推移〕

(単位：両)

地 域	区 別	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
伊佐市全体	乗 用	7,902	8,196	9,787	10,857	10,589
	軽自動車	6,465	8,765	9,975	10,874	12,127
	その他	3,055	2,982	3,132	2,944	2,725
	合 計	17,422	19,943	22,894	24,675	25,441
	1世帯当り	1.28	1.38	1.58	1.69	1.90
	大口地区	乗 用	5,583	5,839	6,946	7,737
		軽自動車	4,390	5,997	6,789	8,224
		その他	2,142	2,068	2,122	1,872
		合 計	12,115	13,904	15,857	17,107
		1世帯当り	1.26	1.32	1.51	1.62
	菱刈地区	乗 用	2,319	2,357	2,841	3,120
		軽自動車	2,075	2,768	3,186	3,903
		その他	913	914	1,010	853
		合 計	5,307	6,039	7,037	7,823
		1世帯当り	1.32	1.55	1.75	2.02

資料 鹿児島運輸支局

(2) タクシーの状況

① タクシー会社の状況

伊佐市内のタクシーについては3社が運行している。3社ともに営業所を2箇所設けており、うち5営業所が大川地区、1営業所が菱刈地区となっている。各社ともに小型タクシーを中心に運行しており、ジャンボタクシーは伊佐交通観光の所有する2両のみとなっている。

〔タクシー会社別所有車両数〕

(単位：両)

会社名	営業所	所在地	車両数	
伊佐交通観光(株)	本社営業所	伊佐市大口宮人	16	21(2)
	菱刈営業所	伊佐市菱刈徳辺	5	
(有)下小藺タクシー	本社営業所	伊佐市大口里	26	27(0)
	山野営業所	伊佐市大口山野	1	
永山タクシー	本社営業所	伊佐市大口里	8	12(0)
	羽月営業所	伊佐市大口大島	4	

資料 伊佐市内タクシー事業者3社(平成22年9月時点)

※車両数の()内はジャンボタクシーの数

車両数については、下小藺タクシーの27両が最も多く、その他は伊佐交通観光が21両、永山タクシーが12両となっている。

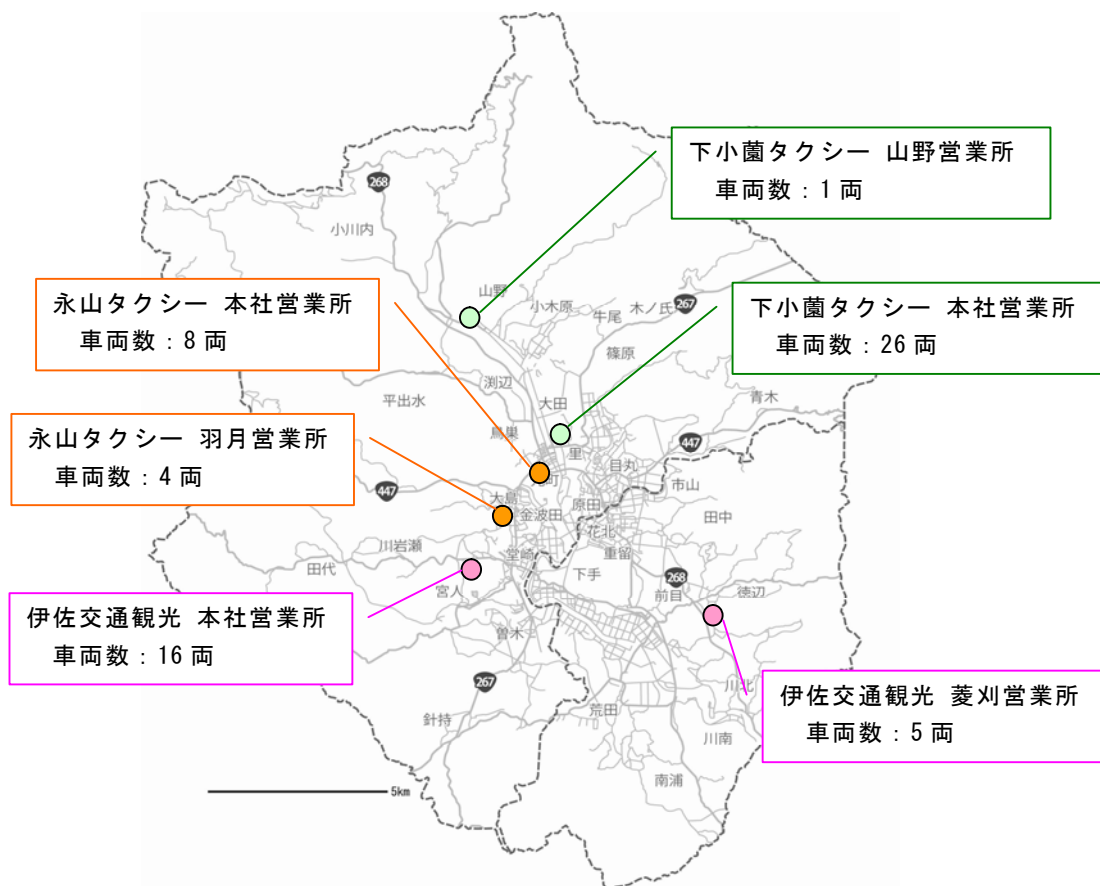
伊佐市におけるタクシー車両数の推移をみると、平成元年以降、平成5年、平成10年と減少傾向が続いていたが、平成15年は増加しており、その後、平成20年には再度減少に転じている。

〔伊佐市におけるタクシー車両数の推移〕

	平成元年	平成5年	平成10年	平成15年	平成20年
車両数(両)	69	58	57	62	57
増減数(両)	-	▲11	▲1	5	▲5
増減率(%)	-	▲15.9%	▲1.7%	8.8%	▲8.1%

資料 鹿児島運輸支局

〔各タクシー会社の営業所、車両状況〕



②タクシー輸送実績

伊佐市のタクシー輸送実績について、伊佐市の人口規模と同程度（3～4万人規模）の県内各市の実績と比較してみると、車両数は57両となっており、曾於市の64両に次いで2番目に多くなっている。

実車キロ、総走行キロ、輸送回数、輸送人員数は、各項目ともに伊佐市が最も多くなっており、実働1日1車当りの走行キロも154.2kmと最も多くなっている。

〔県内各市におけるタクシー輸送実績の状況〕

	総人口 (人)	車両数 (両)	実車キロ (km)	総走行キロ (km)	輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	実働1日1車当り 走行キロ(km)	1車1回当り 実車キロ(km)
伊佐市	30,234	57	900,967	2,254,014	233,965	309,546	154.2	3.9
曾於市	40,514	64	607,721	1,436,295	134,619	202,838	117.8	4.5
いちき串木野市	31,697	47	579,990	1,476,188	178,992	240,381	110.5	3.2
南さつま市	39,709	53	646,888	1,541,771	184,256	241,923	117.6	3.5
志布志市	33,747	29	403,896	1,078,670	108,879	148,271	145.6	3.7
南九州市	40,286	44	462,650	1,094,552	100,329	140,210	132.2	4.6

資料 鹿児島運輸支局（平成20年度実績） 以下同様

※伊佐市の人口規模と同程度（3～4万人規模）の市を任意に選択 以下同様

※赤字で表示している数値は各項目の最大値

③高齢者人口当り等のタクシー輸送実績

伊佐市の高齢者人口当り等のタクシー輸送実績について、県内各市の実績と比較してみると、車両1両当りの高齢者人口は188.1人と最も少なくなっており、最も多い志布志市の355.7人と比較し、半数近い数値となっている。

高齢者1人当りの実車キロ、総走行キロについては、実車キロが84.0km、総走行キロが210.3kmとなっており、伊佐市が最も多く、最も少ない南九州市の倍以上の数値となっている。

高齢者1人当りの輸送回数についても、21.8回と伊佐市が最も多くなっており、最も少ない南九州市の3倍近い数値となっている。

〔県内各市における高齢者人口当り等のタクシー輸送実績の状況〕

	高齢者人口 (人)	車両1両当りの 高齢者人口(人)	高齢者1人当りの 実車キロ(km)	高齢者1人当りの 総走行キロ(km)	高齢者1人当りの 輸送回数(回)
伊佐市	10,720	188.1	84.0	210.3	21.8
曾於市	13,920	217.5	43.7	103.2	9.7
いちき串木野市	8,962	190.7	64.7	164.7	20.0
南さつま市	13,734	259.1	47.1	112.3	13.4
志布志市	10,316	355.7	39.2	104.6	10.6
南九州市	13,719	311.8	33.7	79.8	7.3

※赤字で表示している数値は各項目の最大値。青字は各項目の最小値

(3) スクールバスの状況

伊佐市のスクールバスについては、伊佐市立大口南中学校と私立大口明光学園の2施設が運行している。

大口南中学校においては、羽月北小学校校区と羽月西小学校校区の2校区からの遠距離通学者を対象として実施している。利用人員は少子化の影響等から年々減少しており、平成22年9月時点で5名程度が利用している。また、うち部活動を行っている生徒については、下校時の利用時間が運行時刻に合わないため、下校時は利用していない。年間の運営費は、運転業務委託費を含め2,000千円程度となっている。

明光学園においては、出水市方面、水俣市方面、宮之城方面、湧水町方面の4系統運行しており、同方面に居住する遠距離通学者を対象に実施している。

運行は登校時1往復、下校時1往復の2往復となっており、運行時刻は予め設定されている。利用人員数は、各方面10人～15人程度であるが、系統によっては、利用者が10人に満たないこともある。

〔伊佐市内の施設のスクールバス〕

施設	運行地域	利用者数
大口南中学校	羽月北小学校校区 羽月西小学校校区	5～6人/便
大口明光学園	出水市方面 水俣市方面 宮之城方面 湧水町方面	10～15人/便

資料 伊佐市、施設へのヒアリング
(平成22年9月時点)

<参考 伊佐市内の高校に通う高校生の通学時におけるバスの利用状況>

伊佐市内の高校については、鹿児島県立大口高校、鹿児島県立伊佐農林高校、私立明光学園の3校がある。うち明光学園においては、スクールバスが運行しており、通学時において、路線バスを利用していない。

大口高校においては、平成22年6月時点で栗野方面から18名、菱刈方面から9名など計38名が路線バスを利用し通学している。また、伊佐農林高校においては、栗野方面から9名、さつま町方面から4名など計20名が路線バスを利用し通学している。ただし、両校ともに、南国交通が運行する自主運行路線でのバスを利用しており、伊佐市が単独で補助(委託)を行っている路線については、利用していない。

〔通学時におけるバス利用者数〕

	大口高校	伊佐農林高校
栗野方面	18名	9名
さつま町方面	3名	4名
菱刈方面	9名	3名
曾木・針持方面	2名	0名
横川・牧園方面	4名	1名
大口方面	2名	3名
合 計	38名	20名

資料 伊佐市(平成22年6月時点)

(4) 医療施設による送迎車両の状況 ～ ①特定通院病院バス

大口地区内を運行する特定通院病院バスについては、以下のようになっている。

■運行システム

- ・大口地区内の 11 の医療施設が伊佐交通観光に委託し運行
- ・同施設の通院患者であれば利用は自由。運賃は無料
- ・バスの利用を希望する患者に対し、医療施設が乗車証を発券
- ・定時定路線型運行（運行ルート上にて手を挙げて乗車）

■運行ルート：10 コース（各曜日 2 コース）

月曜日

- ①とおはら橋（8：00）⇒山野支所（8：23）⇒各病院
- ②小川内公民館（9：30）⇒平原公民館（9：58）⇒園田公民館（10：12）⇒各病院

火曜日

- ③堂山公民館（8：00）⇒下殿公民館（8：13）⇒各病院
- ④池ノ尻（9：30）⇒月野公民館（9：45）⇒白木下公民館（10：10）⇒各病院

水曜日

- ⑤田代橋（8：00）⇒辺母木公民館（8：04）⇒宮人公民館（8：17）⇒各病院
- ⑥西方公民館（9：30）⇒田原公民館（9：38）⇒大住公民館（9：53）⇒各病院

木曜日

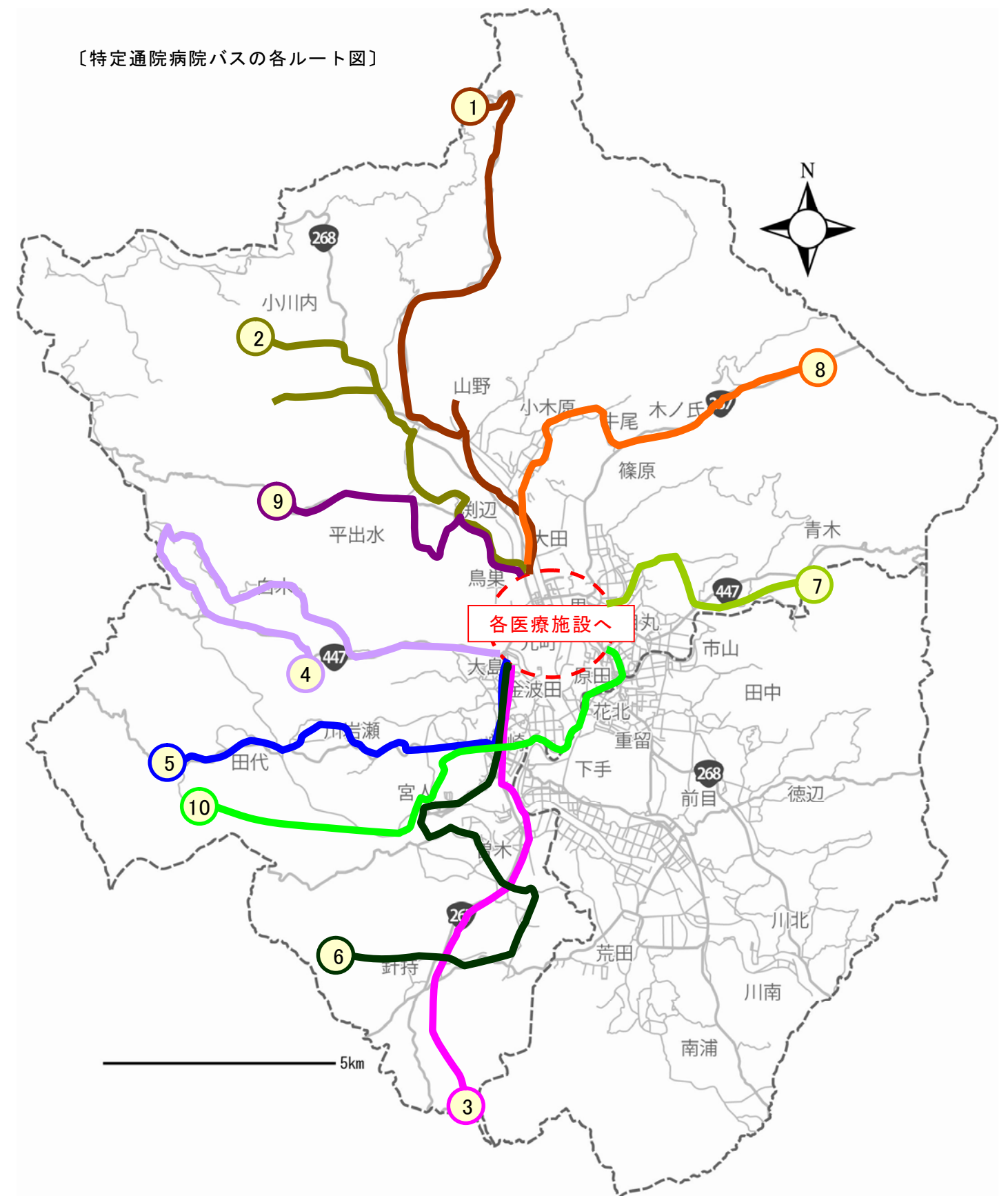
- ⑦新青木（8：00）⇒更生公民館（8：05）⇒篠原公民館（8：15）⇒各病院
- ⑧笹野入口（9：30）⇒大口電子前（9：36）⇒牛尾公民館（9：52）⇒各病院

金曜日

- ⑨平出水上（8：00）⇒園田公民館（8：18）⇒各病院
- ⑩宮人公民館（9：30）⇒金波田公民館（9：45）⇒大口東小（9：59）⇒各病院

※各病院からの送りの時刻

- ①③⑤⑦⑨：各医療機関を 11：30～11：40 に出発
- ②④⑥⑧⑩：各医療機関を 13：00～13：10 に出発



②菱刈地区内の医療施設による送迎車両の状況

菱刈地区内の各医療施設は、それぞれ送迎車両を運行しており、各車両の運行状況は以下のようになっている。

■運行システム

①坂元内科

- ・通院患者を対象とした送迎車両を運行。ただし、送りのみ、迎えは行っていない。
- ・1日2回（10：30 発、11：30 発）運行
- ・利用は自由。運賃は無料。車両1台（10人乗り）で運行
- ・運行経路は定まっておらず、利用者に合わせて自由に運行

②つよしクリニック

- ・通院患者を対象とした送迎車両を運行。ただし、送りのみ、迎えは行っていない。
- ・運行時刻は特になし。希望があった際に都度対応
- ・利用は自由。運賃は無料。車両1台（ハイエース）で運行
- ・運行経路は定まっておらず、利用者に合わせて自由に運行

③中村弘医院

- ・通院患者を対象とした送迎車両を運行。ただし、送りのみ、迎えは行っていない。
- ・運行時刻は特になし。希望があった際に都度対応
- ・利用は自由。運賃は無料。車両6台（8人乗りなど他と兼用）で運行
- ・運行経路は定まっておらず、利用者に合わせて自由に運行

④永田診療所

- ・通院患者を対象とした送迎車両を運行。迎えは原則行わないが、体調が悪い場合など対応
- ・運行時刻は特にないが、午前10時～11時までは運行休止（デイケアのため）
- ・利用は自由。運賃は無料。車両2台（軽自動車など他と兼用）で運行
- ・運行経路は定まっておらず、利用者に合わせて自由に運行

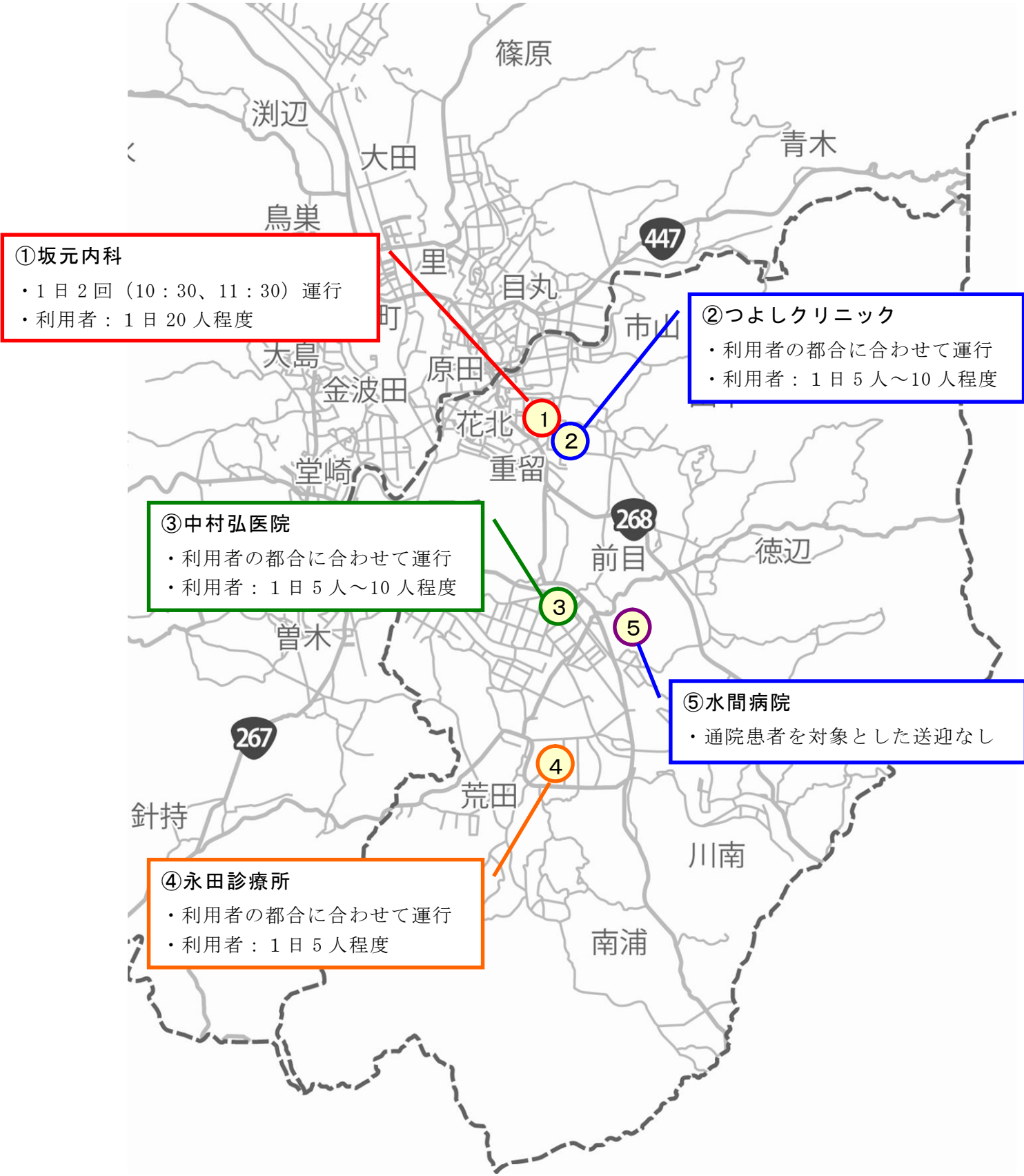
⑤水間病院

- ・透析患者を対象とした送迎車両のみ運行。その他の通院患者は原則利用不可

■利用状況（利用者数）

- ①坂元内科：1回の運行で10人程度が利用。1日当りの利用者数は20人程度
- ②つよしクリニック：1日当りの利用者数は5～10人程度
- ③中村弘医院：1日当りの利用者数は5～10人程度
- ④永田診療所：1日当りの利用者数は5人程度

〔菱刈地区内の医療施設による送迎車両の状況〕



Ⅲ バスの運行状況

1 バス事業者について

伊佐市においては、伊佐交通観光（株）と南国交通（株）の2社が乗合バスを運行している。伊佐交通観光（株）は、布計線などバス路線廃止代替バスの3系統を運行しており、空港連絡バスを含むその他の乗合バスは、全て南国交通（株）が運行している。

〔伊佐交通観光（株）の概要〕

会社概況	所在地：伊佐市宮人 502-146 代表者：代表取締役社長 古田 欣也 事業内容：一般貸切（乗合許可含む）旅客自動車運送業
会社沿革	平成7年：さつま交通観光株式会社 大口営業所設置 ↓ ※さつま交通観光大口営業所管轄の事業を引き継ぎ 平成12年2月：伊佐交通観光株式会社として設立 伊佐市バス路線廃止代替バスの運行開始
職員数	職員数：32名（嘱託含む） ・バス、タクシー運転手：30名 ・事務担当：2名
伊佐市で運行するバス路線	・バス路線廃止代替バス：3系統

資料 伊佐交通観光

〔南国交通（株）の概要〕

会社概況	本社所在地：鹿児島市中央町18番地1 南国センタービル4F 代表者：代表取締役社長 今村 雄吉 事業内容：一般乗合、一般貸切旅客自動車運送業 ＜大口営業所＞ 所在地：伊佐市大口上町18番地2 代表者：所長 山田 誠
会社沿革	昭和16年2月：北薩自動車株式会社として設立 昭和19年12月：南国交通株式会社に商号変更 平成21年5月：本社を現所在地に移転
職員数 （大口営業所）	職員数（大口営業所）：29名（嘱託含む） ・バス運転手：23名 ・事務担当：6名
伊佐市で運行する 主なバス路線	・空港連絡バス（県際広域バス）：水俣～大口～空港間 ・生活交道路線：宮之城線、栗野線 ・バス路線廃止対策線：5系統 ・市民バス（旧菱刈町民バス）：6系統 など

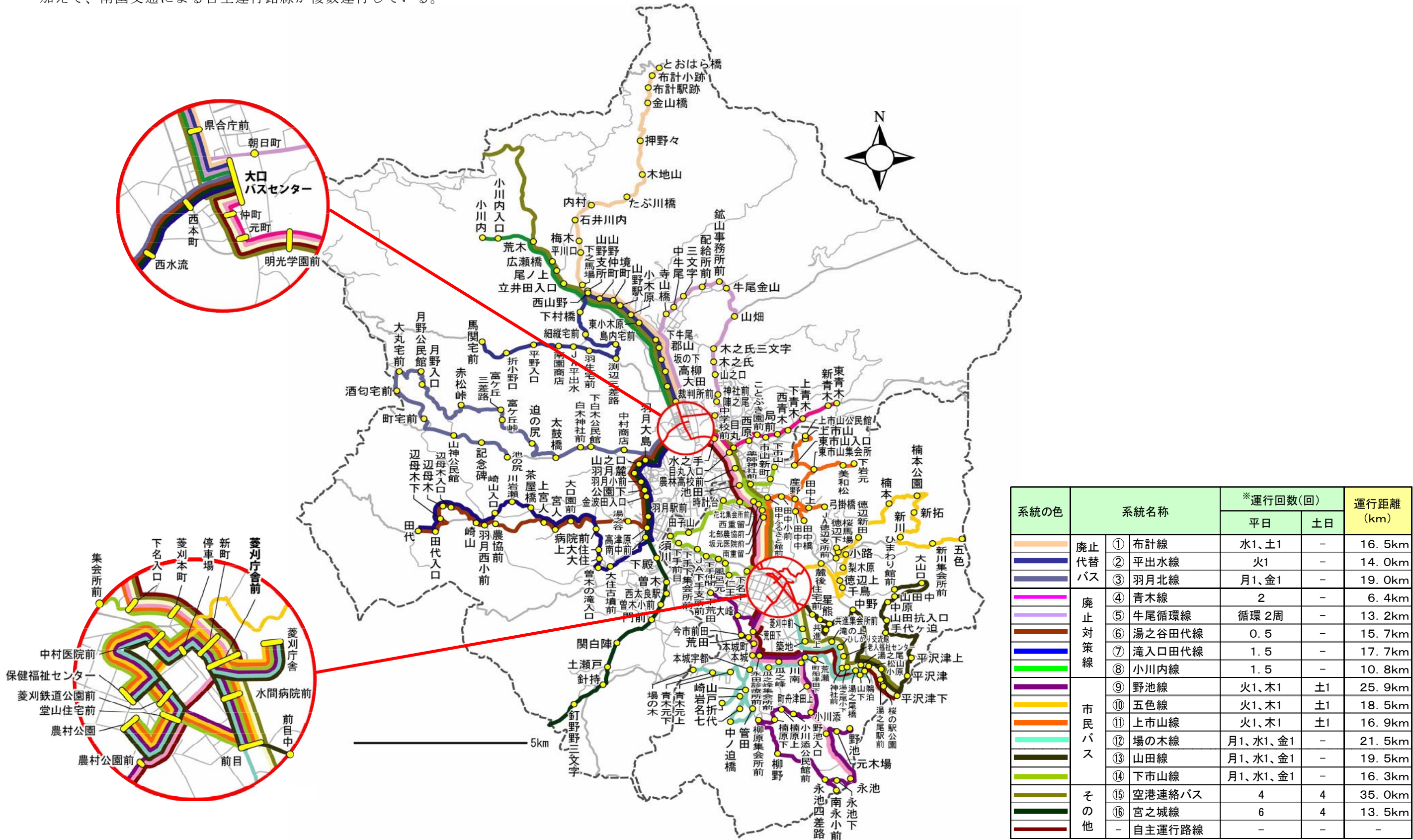
資料 南国交通

2 運行系統について

伊佐市では、大口地区において「バス路線廃止代替バス（以降、廃止代替バス）」、「バス路線廃止対策線（以降、廃止対策線）」を運行しており、菱刈地区においては「市民バス」を運行している。

その他にも、鹿児島空港と水俣を結ぶ県際広域バスである空港連絡バスや、伊佐市とさつま町を結ぶ生活交通路線である宮之城線が運行している。

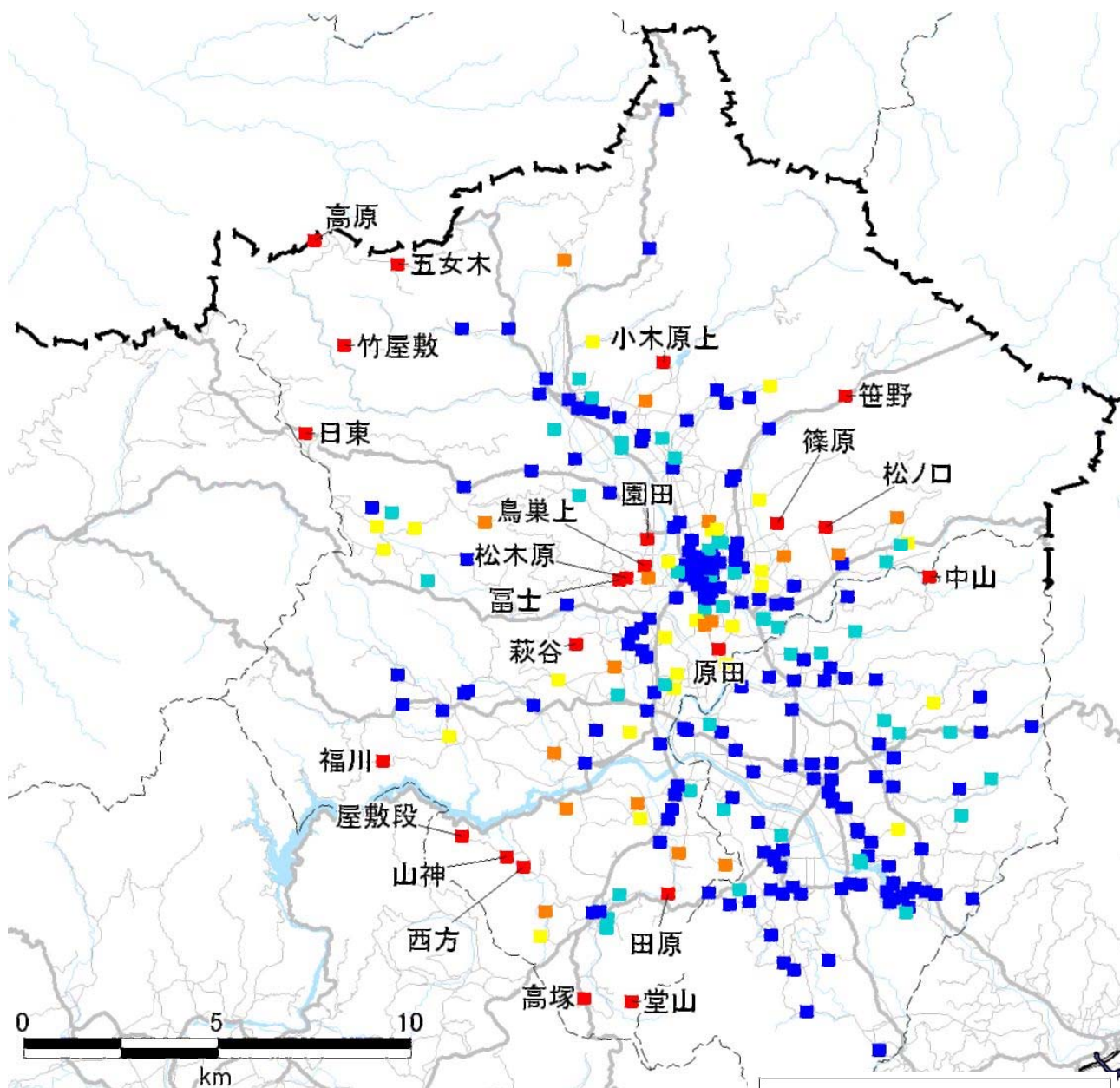
加えて、南国交通による自主運行路線が複数運行している。



※往復（片道2便）で1回

＜自治会からバス停までの距離＞

伊佐市の各自治会からバス停までの距離は、以下のようになっており、22 の自治会が 1,000m 以上となっている。



※距離が1,000m以上の自治会名を記載している。

自治会別バス停までの距離(m)
※()内は自治会数

1,000 -	(22)
750 - 1,000	(17)
500 - 750	(26)
300 - 500	(44)
0 - 300	(172)

3 バスの利用状況について

伊佐市のバスの利用状況について、平成 21 年度の年間利用者数をみると、布計線など廃止代替バス 3 系統の利用者数が 3,087 人、青木線など廃止対策線 5 系統の利用者数が 8,441 人、野池線など市民バス 6 系統の利用者数が 6,819 人となっている。

系統別の年間利用者数をみると、廃止代替バスにおいては、羽月北線が最も多く 1,592 人となっており、廃止対策線においては、小川内線が最も多く 2,786 人、市民バスにおいては、野池線が最も多く 1,271 人となっている。

また、1 便あたりの利用者数をみると、年間利用者数と同様に、羽月北線が 8.3 人/便、小川内線が 3.8 人/便、野池線が 4.0 人/便とそれぞれに最も多くなっている。逆に、平出水線が 3.4 人/便、青木線が 1.1 人/便、場の木線が 2.4 人/便とそれぞれ少なくなっており、特に、青木線、滝入口田代線（2.9 人/便）、場の木線は、3.0 人/便以下となっている。

〔系統別の利用状況（平成 21 年度）〕

			運行便数 (片道:便)	年間運行便数 (実績:便)	年間実走 ^{キロ}	年間利用者数 (人)	1便当りの 利用者数
廃止 代替 バス	①	布計線	週 4便	200	3,300	1,166	5.8
	②	平出水線	週 2便	98	1,372	329	3.4
	③	羽月北線	週 4便	192	3,648	1,592	8.3
	合 計		週 10便	490	8,320	3,087	6.3
廃止 対策 線	④	青木線	週 4便	980	6,195	1,098	1.1
	⑤	牛尾循環線	週 4便	環490	6,388	1,615	3.3
	⑥	湯之谷田代線	週 2便	245	3,799	832	3.4
	⑦	滝入口田代線	週 3便	735	12,850	2,110	2.9
	⑧	小川内線	週 3便	735	7,840	2,786	3.8
	合 計		週 16便	3185	37,074	8,441	2.7
市民 バス	⑨	野池線	週 6便	316	8,184	1,271	4.0
	⑩	五色線	週 6便	316	5,846	1,194	3.8
	⑪	上市山線	週 6便	316	5,340	1,223	3.9
	⑫	場の木線	週 6便	316	6,794	763	2.4
	⑬	山田線	週 6便	316	6,162	1,140	3.6
	⑭	下市山線	週 6便	316	5,150	1,228	3.9
	合 計		週 36便	1896	37,476	6,819	3.6

資料 伊佐市 以降同様

4 バス事業の収支、補助状況について

伊佐市を運行するバスの多くが、市からの補助や委託費により運行収支の損失を賄うことで運行されている。うち、廃止代替バス、廃止対策線、市民バスについては、伊佐市単独による補助（委託）により運行されている。

伊佐市の単独補助（委託）路線について、各系統の収支、補助状況をみると、全系統で損失が発生しており、特に廃止対策線の滝入口田代線の損失額は 2,730 千円と最も大きくなっている。

また、事業の収益性を示す経常収支率（費用に対する収入の割合）をみると、30%を超える系統がなく、全系統の平均も 16.9%と非常に低くなっている。特に、市民バスの場の木線、廃止代替バスの平出水線は、7.3%、8.9%と 10%未満となっており、収益性の低い運行となっている。

利用者 1 人当り補助額については、廃止代替バスの平出水線が 2,021 円と最も大きくなっており、次いで、市民バスの場の木線が 1,274 円と大きくなっている。その他にも廃止代替バスの布計線、廃止対策線の青木線、滝入口田代線の 3 系統が 1,000 円を超えている。

〔系統別収支、補助状況（伊佐市単独補助（委託）系統）〕

系 統 名		運行収支(千円)				市補助額	
		運行収益 ①	運行費用 ②	運行収支 ①－②	経常 収支率	補助額 (千円)	1人当りの 補助額(円)
廃止 代替 バス	① 布計線	484	1,755	▲ 1,271	27.6%	1,271	1,090
	② 平出水線	65	730	▲ 665	8.9%	665	2,021
	③ 羽月北線	389	1,939	▲ 1,550	20.1%	1,550	974
	合 計	938	4,424	▲ 3,486	21.2%	3,486	1,129
廃 止 対 策 線	④ 青木線	180	1,550	▲ 1,370	11.6%	1,259	1,147
	⑤ 牛尾循環線	284	1,598	▲ 1,314	17.8%	1,200	743
	⑥ 湯之谷田代線	190	950	▲ 760	20.0%	693	833
	⑦ 滝入口田代線	484	3,214	▲ 2,730	15.1%	2,501	1,185
	⑧ 小川内線	534	1,961	▲ 1,427	27.2%	1,287	462
	合 計	1,672	9,273	▲ 7,601	18.0%	6,940	822
市 民 バ ス	⑨ 野池線	127	1,262	▲ 1,135	10.1%	1,135	893
	⑩ 五色線	119	901	▲ 782	13.2%	782	655
	⑪ 上市山線	122	823	▲ 701	14.8%	701	573
	⑫ 場の木線	76	1,048	▲ 972	7.3%	972	1,274
	⑬ 山田線	114	950	▲ 836	12.0%	836	733
	⑭ 下市山線	123	794	▲ 671	15.5%	671	546
	合 計	681	5,778	▲ 5,097	11.8%	5,097	747
総 合 計		3,291	19,475	▲ 16,184	16.9%	15,524	846

資料 伊佐市（平成 21 年度実績） 以降同様

※各系統の運行費用は、路線の費用総額を各系統の実走距離で按分することで算出

5 運行費用の内訳について

伊佐市の単独補助（委託）路線（廃止代替バス、廃止対策線、市民バス）における実走距離1km当りの運行費用をみると、廃止代替バスが599.4円、廃止対策線が250.0円、市民バスが156.8円となっており、市民バスが最も低くなっている。また、回送等の距離も含めた走行距離1km当りの運行費用をみると、廃止代替バスが258.5円、廃止対策線が250.0円、市民バスが109.5円となっており、同様に市民バスが最も低くなっている。

また、伊佐市の単独補助路線の平均金額を、県内2地域（A地域、B地域）で運行するコミュニティバスの運行費用と比較すると、伊佐市の242.9円に対して、A地域が134.1円、B地域が157.0円となっており、伊佐市が最も高くなっている。

同様に、運行費用の内訳を比較すると、運送費、一般管理費の人件費について、伊佐市の142.8円に対して、A地域が47.7円、B地域が112.8円となっており、伊佐市が最も高くなっている。また、運送費のその他経費についても、伊佐市の57.4円に対して、A地域が24.8円、B地域が7.6円となっており、伊佐市が最も高くなっている。

人件費、その他経費以外の項目については、2地域の金額と大きな差がないことから、伊佐市の運行費用においては、人件費、その他経費が実走距離1km当りの運行費用を押し上げていることがわかる。

〔市単独補助（委託）路線の実走距離1km当りの運行費用内訳〕

		①廃止代替バス		②廃止対策線		③市民バス		①・②・③平均		県内A地域		県内B地域	
		伊佐交通観光		南国交通									
		金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比
運行費用(合計)		599.4	100.0%	250.0	100.0%	156.8	100.0%	242.9	100.0%	134.1	100.0%	157.0	100.0%
※年間走行キロ当り		258.5	－	250.0	－	109.5	－	183.0	－	－	－	－	－
運 送 費	人件費	321.7	53.7%	145.4	58.1%	79.7	50.8%	133.4	54.9%	47.7	35.6%	89.9	57.3%
	燃料油脂費	49.6	8.3%	27.8	11.1%	27.5	17.5%	29.9	12.3%	30.0	22.4%	24.1	15.4%
	修繕費	35.4	5.9%	8.8	3.5%	8.8	5.6%	11.5	4.7%	8.7	6.5%	9.6	6.1%
	資産償却費	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	17.3	12.9%	0.0	0.0%
	その他経費	84.5	14.1%	68.0	27.2%	40.8	26.0%	57.4	23.6%	24.8	18.5%	7.6	4.8%
	小 計	491.2	81.9%	250.0	100.0%	156.8	100.0%	232.1	95.5%	128.6	95.9%	131.2	83.6%
	管 理 費	人件費	93.9	15.7%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	9.4	3.9%	－	－	22.9
その他経費		14.4	2.4%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	1.4	0.6%	5.5	4.1%	2.9	1.8%
小 計		108.2	18.1%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	10.9	4.5%	5.5	4.1%	25.8	16.4%

資料 伊佐市、運行事業者委託額見積書等 以降同様

※②廃止対策線の内訳は、③市民バスの見積書額の内訳等を参考に試算

※A地域・B地域のバスは、県内を運行するコミュニティバスのなかから任意で選択

A地域は、伊佐市と隣接する地域、B地域は、人口規模が伊佐市とほぼ同じ地域 以降同様

6 運行地域の面積など各単位当りの実走距離、費用について

伊佐市の単独補助（委託）路線のうち、廃止代替バス、廃止対策線の運行対象地域は大口地区であり、面積が 291.89 k m²、人口（平成 20 年自治会別住民登録人口）が 21,272 人となっている。市民バスの運行対象地域は菱刈地区であり、面積が 100.47 k m²、人口が 9,376 人となっている。また、廃止代替バス、廃止対策線の運転手数は 4 人、市民バスの運転手数は 1 人となっている。

各運行地域の面積・人口、バス運転手の各単位当りの乗合バスの実走距離、運行費用をみると、運行地域の面積 1 k m² 当りの実走距離について、大口地区の 155.5 k m に対し、菱刈地区は 373.0 k m と倍以上長くなっている。また、運行地域の人口 1 人当りの実走距離も大口地区の 2.1 k m に比べ、菱刈地区は 4.0 k m と長くなっている。

また、伊佐市全体の平均値を、県内 2 地域（A 地域、B 地域）と比較すると、伊佐市が 211.2 k m なのに対して、A 地域が 1806.2 k m、B 地域が 758.8 k m となっており、伊佐市が特に短くなっている。運行地域の人口 1 人当りについても、伊佐市の運行地域の面積 1 k m² 当りの実走距離 2.7 k m に対し、A 地域が 54.6 k m、B 地域が 14.2 k m となっており、伊佐市が特に短くなっている。このことから、伊佐市と比べ、A 地域、B 地域のコミュニティバスの運行は比較的充実しているものと考えられる。

同様に、バス運転手 1 人当りの実走距離については、大口地区の 11348.5 k m に対し、菱刈地区は 37476.0 k m と 3 倍以上長くなっている。また、伊佐市全体の平均値を A 地域、B 地域と比較すると、伊佐市のバス運転手 1 人当りの実走距離の 16574.0 k m に対して、A 地域が 62645.4 k m、B 地域が 36101.5 k m となっており、伊佐市が特に短くなっている。

〔各単位当りの実走距離、運行費用〕

		大口地区	菱刈地区	伊佐市全体	県内 A地域	県内 B地域
運行地域の面積 1k m ² 当り	実走距離(km)	155.5	373.0	211.2	1806.2	758.8
	運行費用(円)	48,839	59,047	51,531	242,211	119,132
運行地域の人口 1人 当り	実走距離(km)	2.1	4.0	2.7	54.6	14.2
	運行費用(円)	670	633	660	7,322	2,229
バス運転手 1人当り	実走距離(km)	11348.5	37476.0	16574.0	62645.4	36101.5

※ A 地域・B 地域は、前頁「運行費用の内訳について」と同一の地域

7 将来のバス利用者数の予測

ここでは、将来（平成 22 年度以降 10 年間）における伊佐市の単独補助（委託）路線の利用者数を予測している。バス利用者の多くが高齢者であることから、伊佐市の高齢者人口の推移に伴いバス利用者数が増加するものと考え、高齢者将来人口の増減率を使用し、バス利用者数の推移を予測する。高齢者の将来人口については前出（P7）の結果を使用している。

高齢者の将来人口から予測した伊佐市の単独補助（委託）路線の利用者数の推移をみると、伊佐市全体の利用者数については、平成 22 年度以降ほぼ横ばいで推移しているが、平成 32 年度の利用者数は、平成 21 年度比 96.8%となっており、徐々に減少していくものと予測される。

これを路線ごとにみると、大口地区を運行する廃止代替バス、廃止対策線の利用者数については、平成 27 年度まではほぼ横ばいで推移するものの、以降、減少に転じ、平成 32 年度の利用者数は、平成 21 年度比 96.4%になるものと予測される。

また、菱刈地区を運行する市民バスについては、平成 22 年度以降、ゆるやかな減少傾向となっており、平成 32 年度の利用者数は、平成 21 年度比 97.4%になるものと予測される。

〔高齢者の将来人口から試算したバス利用者数の推移予測〕

（単位：人、％）

	実績	推移予測										
	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度
伊佐市 高齢者人口	10,760	10,542	10,544	10,545	10,547	10,548	10,550	10,520	10,491	10,462	10,432	10,403
大口地区	7,660	7,487	7,491	7,496	7,500	7,505	7,509	7,484	7,459	7,434	7,410	7,385
菱刈地区	3,100	3,055	3,052	3,049	3,047	3,044	3,041	3,036	3,032	3,027	3,023	3,018
※伊佐市 バス利用者数	18,344	17,985	17,985	17,986	17,986	17,987	17,987	17,939	17,892	17,844	17,797	17,750
H21年度比	-	98.0	98.0	98.0	98.0	98.1	98.1	97.8	97.5	97.3	97.0	96.8
廃止代替 廃止対策	11,525	11,265	11,271	11,278	11,285	11,291	11,298	11,260	11,223	11,185	11,148	11,111
H21年度比	-	97.7	97.8	97.9	97.9	98.0	98.0	97.7	97.4	97.1	96.7	96.4
市民バス	6,819	6,720	6,714	6,708	6,702	6,695	6,689	6,679	6,669	6,659	6,649	6,639
H21年度比	-	98.5	98.5	98.4	98.3	98.2	98.1	97.9	97.8	97.7	97.5	97.4

※高齢者将来人口の数値は、前出（P7）の結果を使用

IV 住民（移動制約者）に対するアンケート調査

1 調査概要

◆目的

幹線バス路線が運行されていない地域に居住し、自家用車を保有していない市民（移動制約者）を対象に、日頃の買い物や通院などの移動手段について、バスやタクシーなどの利用実態や要望・意見などを面談アンケートにより把握し、地域公共交通の課題やニーズを整理し、今後の交通体制整備に活用することを目的とする。

◆対象先

伊佐市内の 660 世帯（※移動制約者）

※伊佐市内で幹線バス路線が運行されていない地域に居住し、自家用車を保有していない世帯

◆実施方法

伊佐市内の民生委員面接による直接聞き取り

◆調査期間

平成 21 年 11 月 13 日～11 月 30 日

◆回収率

回収数～伊佐市：660 件（大口地区：433 件、菱刈地区：227 件）

回収率：100%

〔地区別回収率〕

伊 佐 市	件 数	回収率(%)
大口地区	433	100
菱刈地区	227	100
合 計	660	100

◆調査項目

- ・回答者の属性（年齢、家族構成等）
- ・日常の移動手段
- ・バスの利用状況（利用頻度、運賃・便数、利用可能性）
- ・タクシーの利用状況（利用頻度、利用目的等）
- ・新たな交通システムのニーズ（デマンド交通利用等）
- ・バス路線の在り方に関する考え（バス路線への評価、要望） など

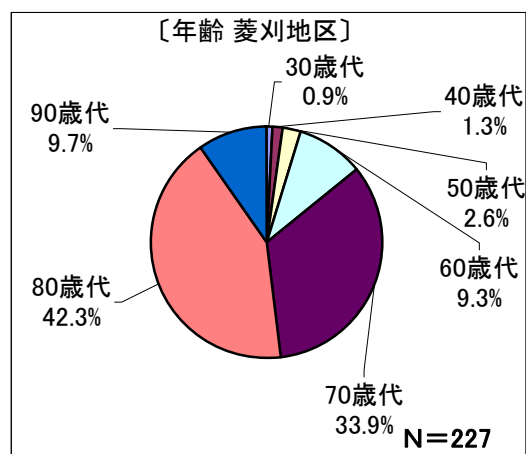
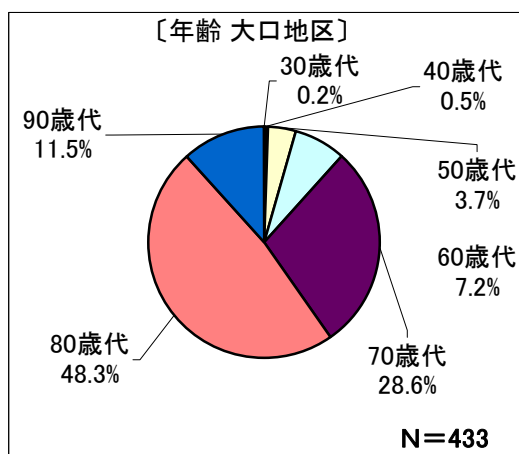
2 アンケート結果：大口、菱刈地区別

(1) 回答者について

<年齢>

回答者の年齢は、両地区とも「80 歳代」が最も多く、大口地区 48.3%、菱刈地区 42.3%となっている。

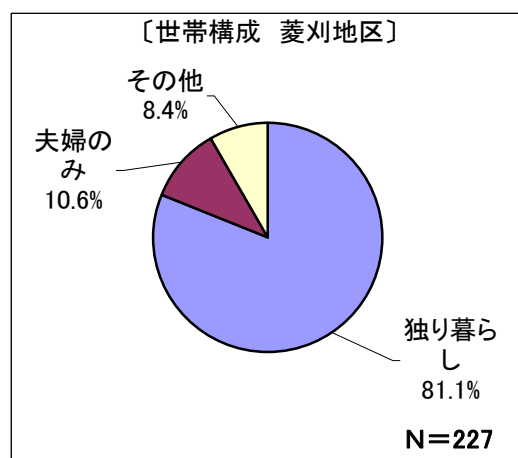
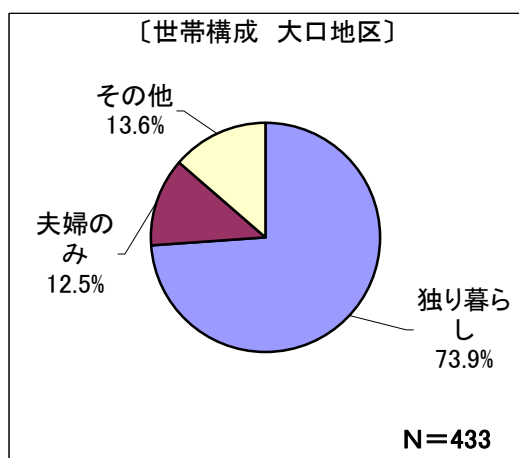
次いで、「70 歳代」が大口 28.6%、菱刈 33.9%、「90 歳代」が大口 11.5%、菱刈 9.7%と多くなっている。



<世帯構成>

回答者の世帯構成は、両地区とも「独り暮らし」が最も多く、大口地区 73.9%、菱刈地区 81.1%となっている。

以下、「夫婦のみ」が大口 12.5%、菱刈 10.6%、「その他」が大口 13.6%、菱刈 8.4%となっている。



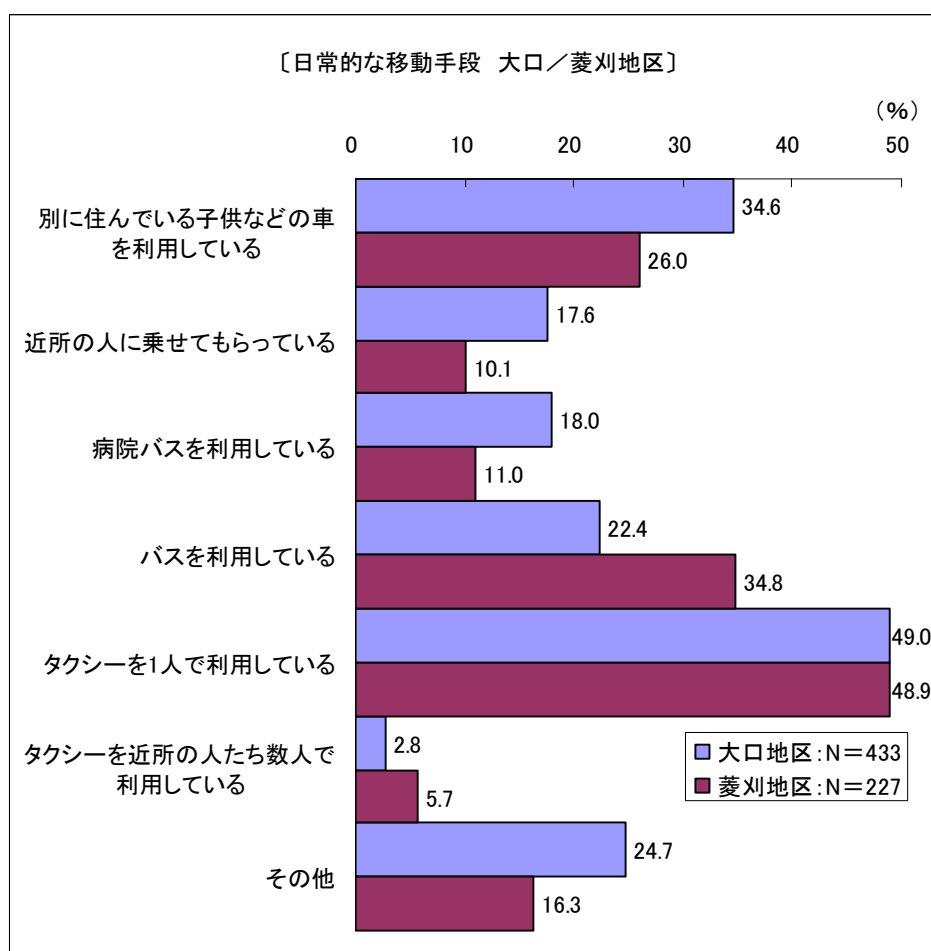
(2) 日常の移動手段について

<日常的な移動手段>

買い物や通院などの日常的な移動手段は、両地区とも「タクシーを1人で利用している」が最も多く、大口地区が49.0%、菱刈地区が48.9%とほぼ半数を占めている。

次いで、大口地区では「別に住んでいる子供などの車を利用している」が34.6%、「バスを利用している」が22.4%と多くなっている。

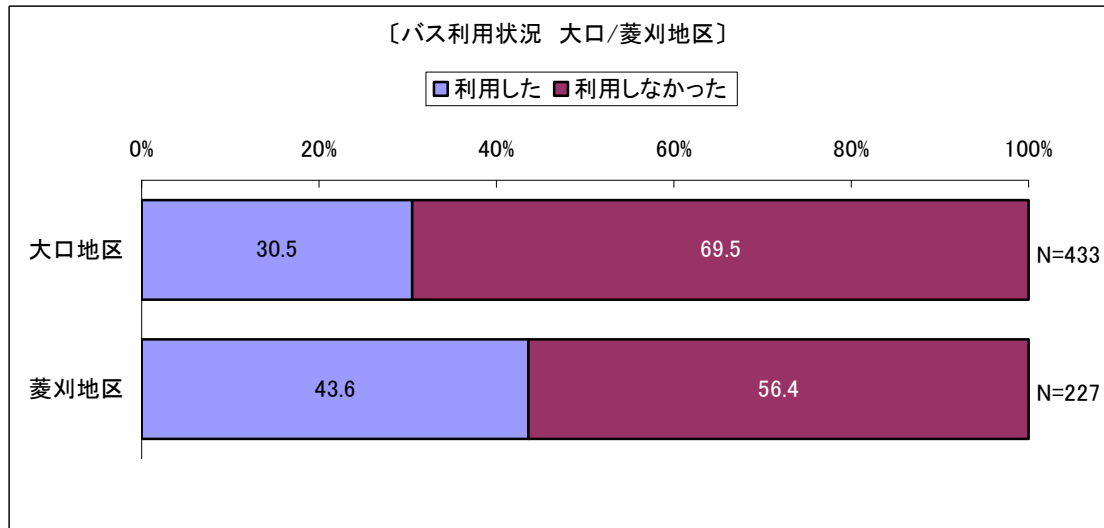
一方、菱刈地区では、「バスを利用している」が34.8%、「別に住んでいる子供などの車を利用している」が26.0%と多くなっている。



(3) バスの利用状況

<バス利用状況>

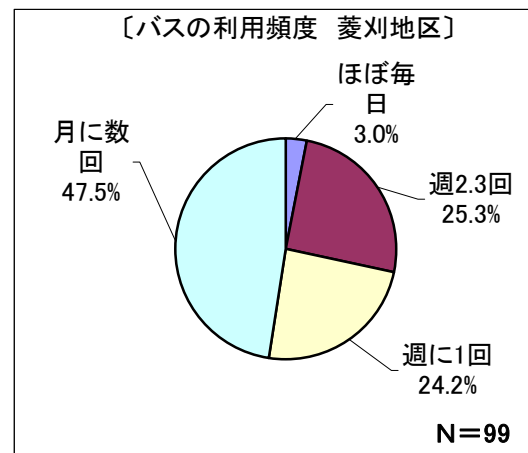
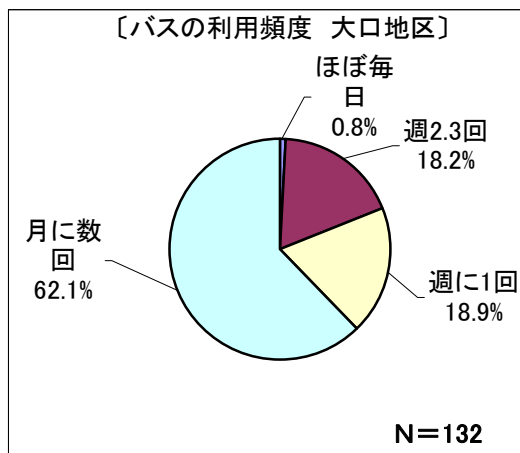
最近 1 ヶ月間のバス利用状況は、「利用した」とした回答者が大口地区 30.5%、菱刈地区 43.6%となり、菱刈地区の利用が多くなっている。



<バスの利用頻度>

最近 1 ヶ月間にバスを利用した回答者の利用頻度は、大口地区では「月に数回」が 62.1%と最も多く、次いで「週に 1 回」18.9%、「週に 2.3 回」18.2%、「ほぼ毎日」0.8%の順となっている。

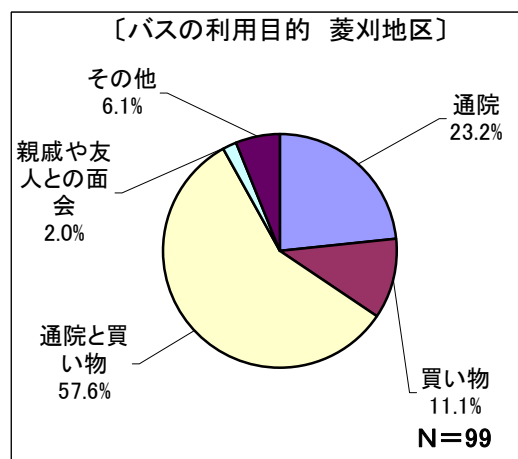
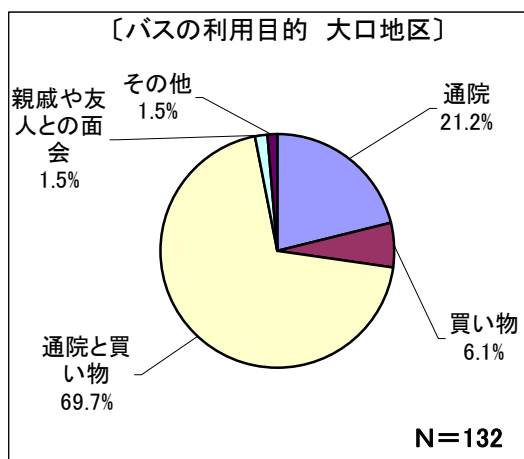
一方、菱刈地区では、「月に数回」が 47.5%と最も多く、次いで「週 2.3 回」25.3%、「週に 1 回」24.2%、「ほぼ毎日」3.0%の順となっている。



＜バスの利用目的＞

バス利用者に対する利用目的では、両地区とも「通院と買い物」が最も多く、大口地区 69.7%、菱刈地区 57.6%となっている。

次いで、「通院」が大口 21.2%、菱刈 23.2%、「買い物」が大口 6.1%、菱刈 11.1%と多くなっている。

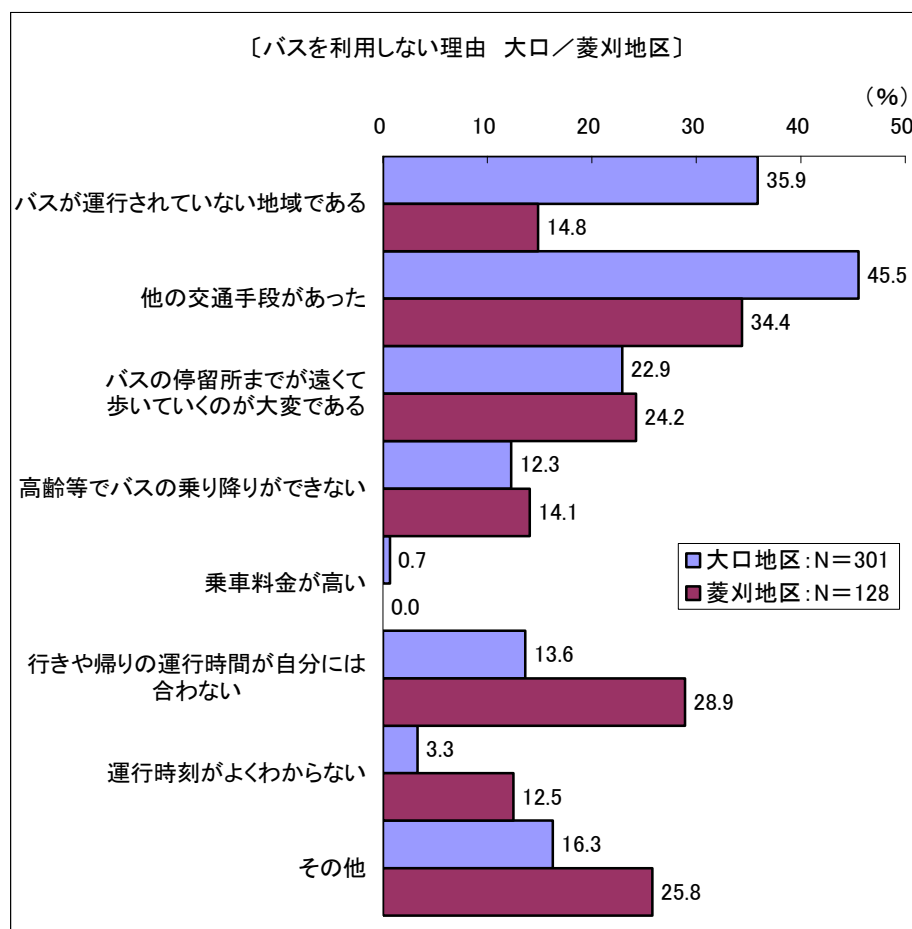


＜バスを利用しない理由＞

バスを利用しない理由は、両地区とも「他の交通手段があった」が最も多く、大口地区が 45.5%、菱刈地区が 34.4%となっている。

次いで、大口地区では「バスが運行されていない地域である」が 35.9%、「バスの停留所までが遠くて歩いていくのが大変である」が 22.9%と多くなっている。

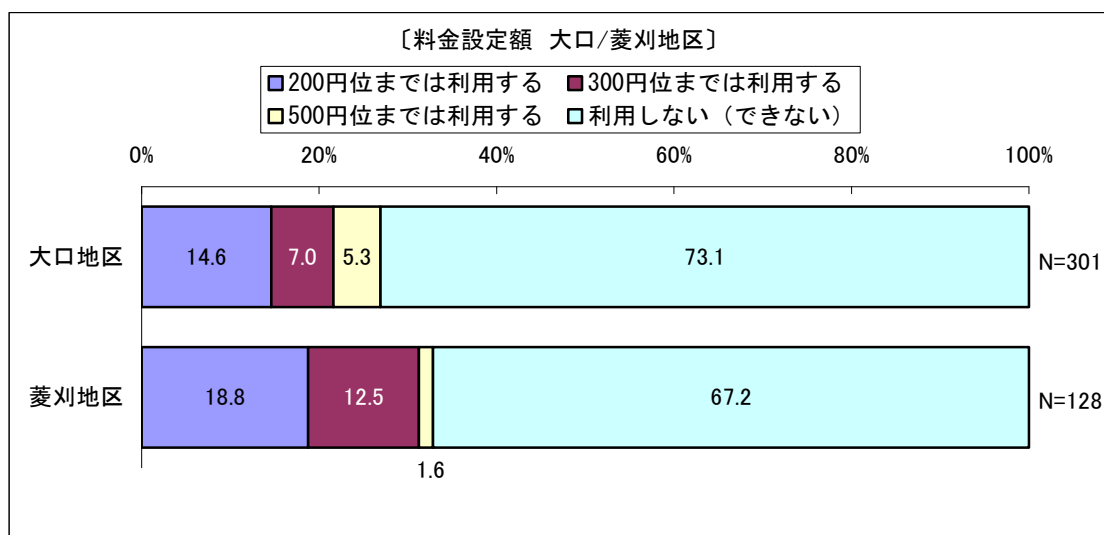
一方、菱刈地区では、「行きや帰りの運行時間が自分には合わない」が 28.9%、「バスの停留所までが遠くて歩いていくのが大変である」が 24.2%と多くなっている。



<料金設定額>

バスを利用しなかった回答者に対し、バス料金がいくら位なら利用するかでは、両地区とも「利用しない（できない）」が最も多く、大口地区 73.1%、菱刈地区 67.2%となっている。

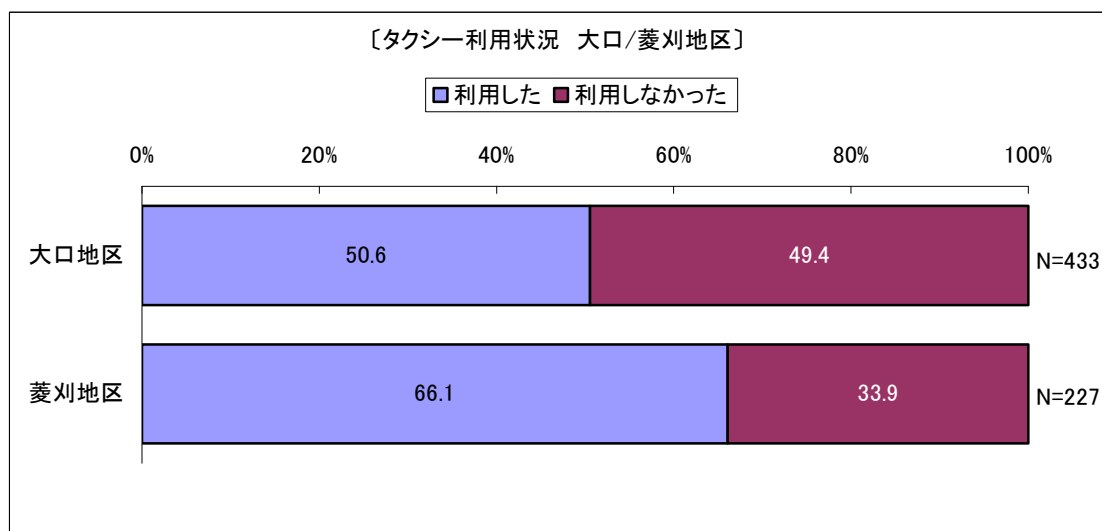
次いで、「200 円位までは利用する」が大口 14.6%、菱刈 18.8%、「300 円位までは利用する」が大口 7.0%、菱刈 12.5%と多くなっている。



(4) タクシーの利用状況

<タクシー利用状況>

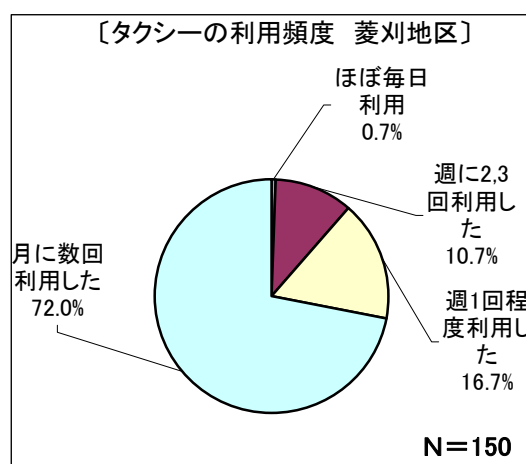
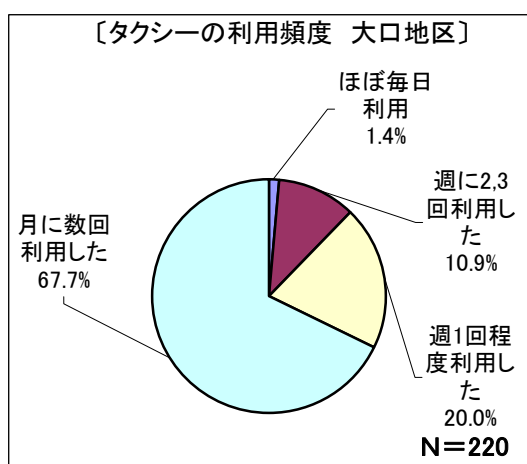
最近 1 ヶ月間のタクシー利用状況は、「利用した」とした回答者が大口地区 50.6%、菱刈地区 66.1%となり、菱刈地区の利用割合が多くなっている。



<タクシーの利用頻度>

最近 1 ヶ月間にタクシーを利用した回答者の利用頻度は、両地区とも「月に数回利用した」が最も多く、大口地区 67.7%、菱刈地区 72.0%となっている。

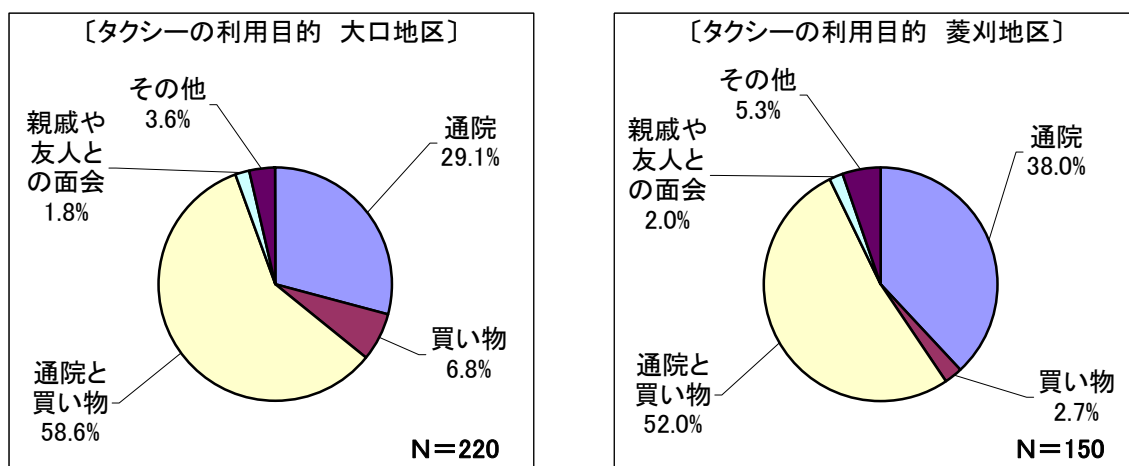
次いで、「週 1 回程度利用した」が大口 20.0%、菱刈 16.7%、「週 2.3 回利用した」が大口 10.9%、菱刈 10.7%と多くなっている。



＜タクシー利用目的＞

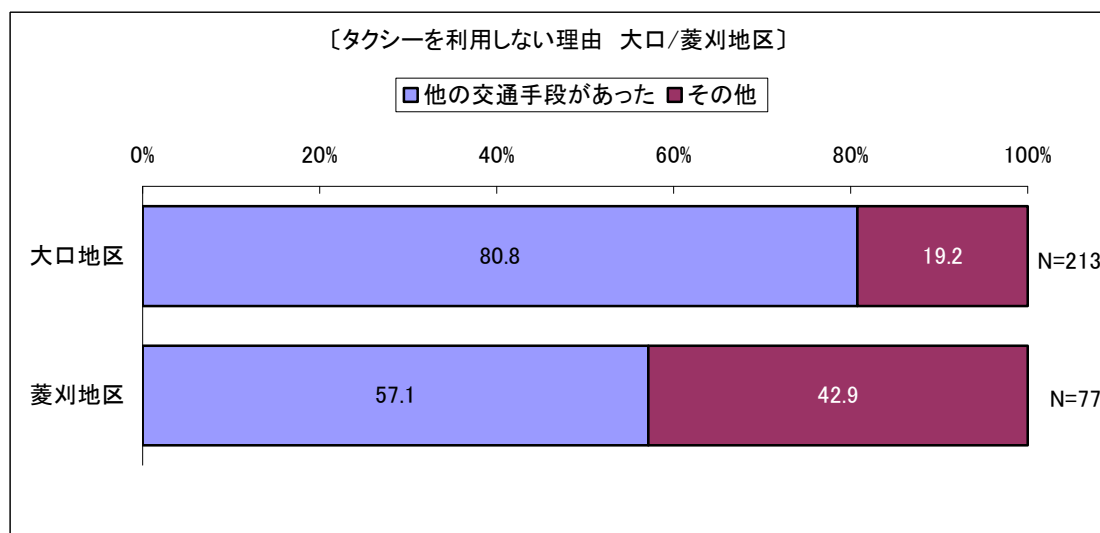
タクシー利用者に対する利用目的では、両地区とも「通院と買い物」が最も多く、大口地区 58.6%、菱刈地区 52.0%となっている。

次いで、「通院」が大口 29.1%、菱刈 38.0%、「買い物」が大口 6.8%、菱刈 2.7%と多くなっている。



＜タクシーを利用しない理由＞

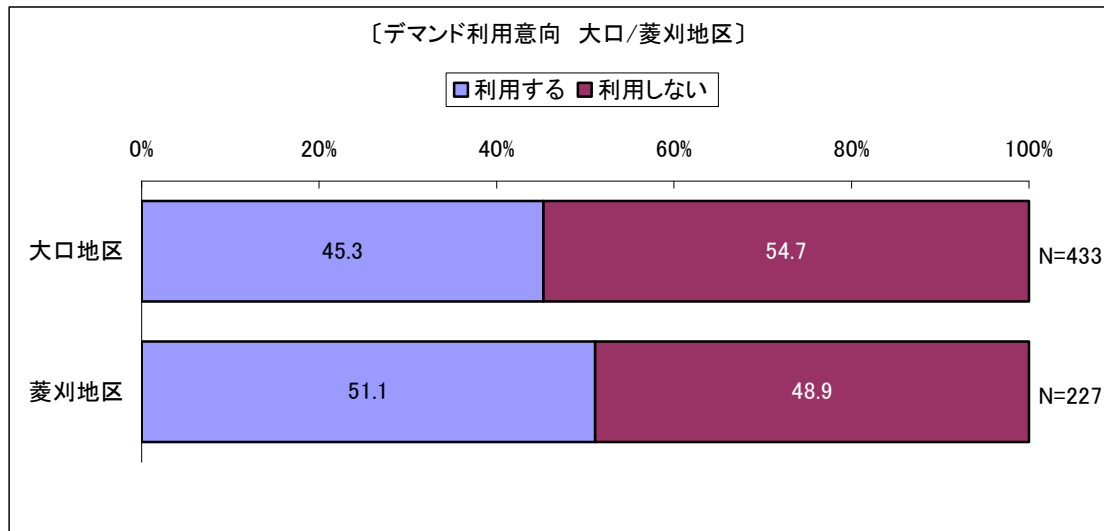
タクシーを利用しない理由は、両地区とも「他の交通手段があった」が大半を占め、大口地区 80.8%、菱刈地区 57.1%となっている。



（５）新たな交通システムのニーズ

＜デマンド利用意向＞

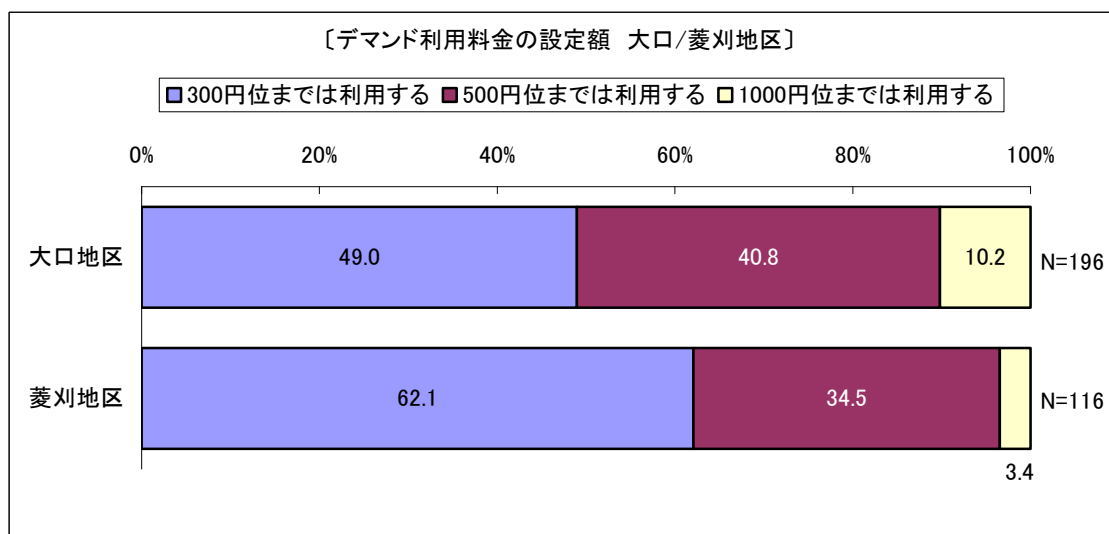
デマンド型乗合タクシーの利用意向では、大口地区では「利用する」が 45.3%となっているのに対し、菱刈地区では「利用する」が 51.1%、「利用しない」が 48.9%とおおよそ半々となっている。



＜デマンド利用料金の設定額＞

デマンド型乗合タクシーを利用するとした回答者に対し、料金がいくら位なら利用するかでは、両地区とも「300 円くらいまでは利用する」が最も多く、大口地区 49.0%、菱刈地区 62.1%となっている。

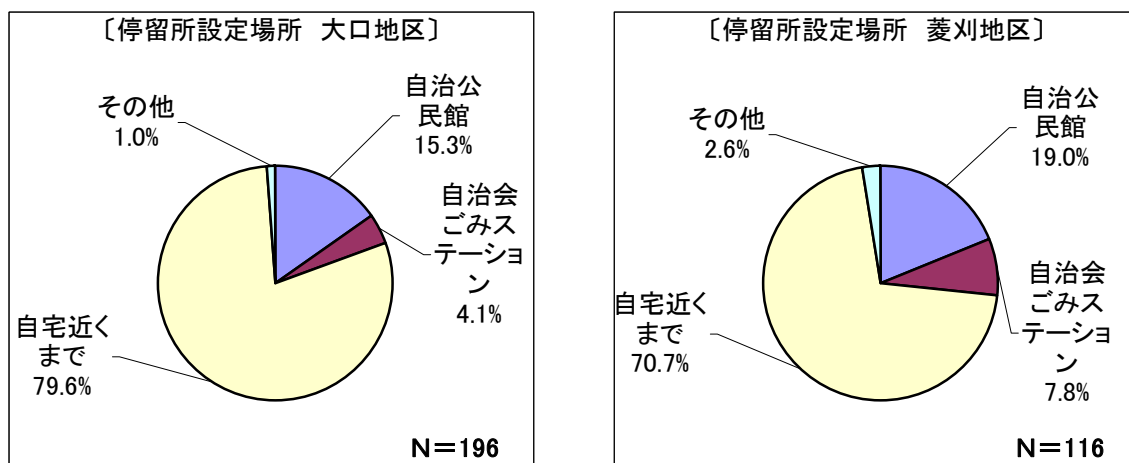
次いで「500 円位までは利用する」が大口 40.8%、菱刈 34.5%、「1000 円位までは利用する」が大口 10.2%、菱刈 3.4%の順となっている。



＜停留所設定場所＞

デマンド型乗合タクシーの停留所を設置する場所については、両地区とも「自宅近くまで」が最も多く、大口地区 79.6%、菱刈地区 70.7%と大部分を占めている。

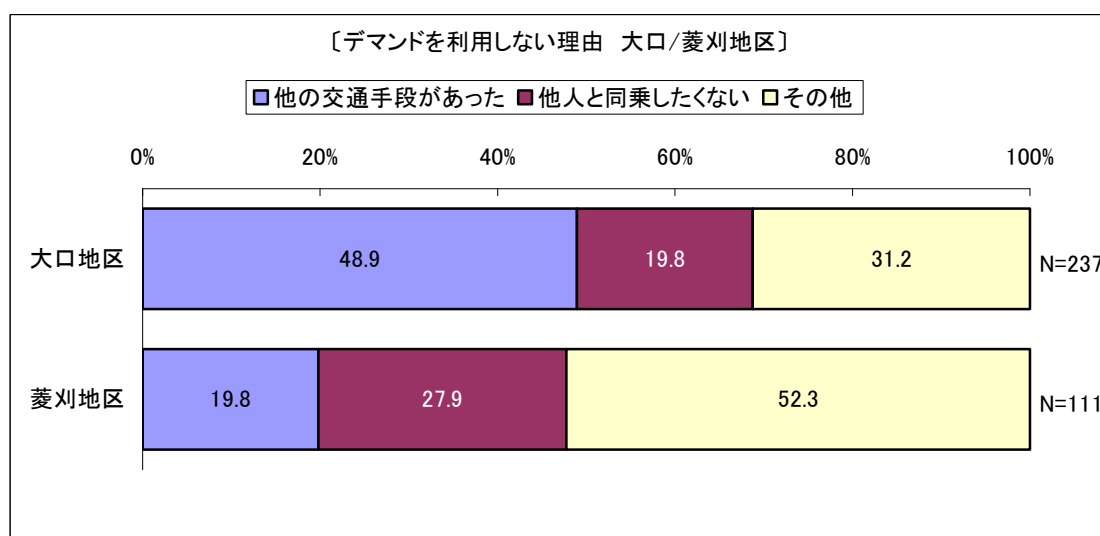
次いで、「自治公民館」が大口 15.3%、菱刈 19.0%、「自治会ごみステーション」が大口 4.1%、菱刈 7.8%の順となっている。



＜デマンドを利用しない理由＞

デマンド型乗合タクシーを利用しない理由では、大口地区では「他の交通手段があった」が 48.9%と最も多く、「他人と同乗したくない」は 19.8%となっている。

一方、菱刈地区では「他人と同乗したくない」が 27.9%で、「他の交通手段があった」は 19.8%となっている。



3 自由意見

バス運行についての要望等への自由意見について、以下のような内容が回答されている。

<バスの運行を継続して欲しい、現状に満足しているなど>

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	小木原上中	70歳代	バスはあった方が良い。
大口	下ノ木場	80歳代	バス運行がずっと続いて欲しい。
大口	月野	80歳代	今のままでもとても有難い。
大口	富ヶ丘	80歳代	これからも週に一度は必ず運行してほしい。
大口	鳥巢下	80歳代	バス運行があれば助かる。利用します。
大口	平出水中央	80歳代	今後も利用したいと思いますので続けて下さい。
大口	白木	90歳代	有難いです今の制度。
大口	富ヶ丘	90歳代	利用者が少ない日もありますが、運行をやめないで下さい。
大口	山之口	90歳代	乗客が少ないのに運行してくれて有難い。
菱刈	桜馬場	60歳代	旧町民バスが良い（気兼ねしない料金100円）。
菱刈	鵜泊	80歳代	車のない私達にとってバスが無くなると病院にもいけなくなる。
菱刈	小川添	80歳代	市民バスをなくさない様にして下さい。
菱刈	楠本	80歳代	町民バス運行を続けて下さい。
菱刈	楠本	80歳代	バス運行がありますので感謝致しております。
菱刈	小原松山	80歳代	今のままで良い。
菱刈	小路	80歳代	今のバスが公民館の前まで来るので今のままでよい。
菱刈	新拓	80歳代	バスが来てくれるので助かっています。一週間に一度利用して感謝しています。
菱刈	新拓	80歳代	町民バス運行を続けてほしい。
菱刈	重留東	90歳代	どのバスも必要ですが利用者が少なく申し訳ないとおもいます。

<運行経路への要望など>

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	田原	70歳代	バスの運行経路を変更してほしい。
大口	日東	70歳代	日東入口の道路分岐点まで運行してもらいたい。
大口	八代	80歳代	八代集落を通る様にしてほしい。
大口	田原	90歳代	バス運行がないので集落の方をお願いして買い物へ行く。バスがあれば気持が楽。
菱刈	山下	60歳代	病院行きのバスがあれば助かります。
菱刈	大山口	80歳代	伊佐市全体（大口方面）へ行ってもらいたい。
菱刈	楠原上	80歳代	運行道程を変更してほしい。
菱刈	下荒田	80歳代	小型バスでも1ヶ月に2往復下荒田経由で大口行きがあれば便利。
菱刈	下荒田	90歳代	バスが通るなら大口行き等良いと思います。

＜運行時刻、便数への要望など＞

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	川岩瀬	50歳代	小型でいいから午後1便お願いします。
大口	山之口	50歳代	今現在、南国交通が1時間に1本位なので30分位になればよい。
大口	崎山東	60歳代	通院するのに必要。小さなバスでも運行してほしい。本数を増やしてほしい。
大口	馬渡	70歳代	今の状態では時間的にも利用できない（回数少ない）。
大口	崎山	70歳代	朝昼夕方の運行を希望します。
大口	崎山東	70歳代	午後の1便（4時頃）がほしい。
大口	崎山東	70歳代	午後の1便（4時頃）がほしい（病院帰り）。
大口	下目丸	70歳代	今までのように平日だけの運行して下さい。
大口	白木	70歳代	路線バスの便数を増加してほしい。
大口	白木	70歳代	バス運行増加希望。
大口	山ノ口	70歳代	バスを毎日運行してほしい。
大口	大住	80歳代	バスの便数が多くあったらいい。
大口	押ヶ段	80歳代	現在月金運行ですが、火曜日だったと思います。
大口	川岩瀬	80歳代	12時から1時頃の病院帰りの便がほしい。
大口	川岩瀬	80歳代	午後の1便増やして下さい4時ごろ。
大口	川岩瀬	80歳代	午後1便増やして下さい（病院帰りの便）。
大口	川岩瀬	80歳代	午後の1便（2時頃）を増やしてほしい。
大口	川岩瀬	80歳代	午後4時頃までの1便を増便してほしい。
大口	崎山東	80歳代	午後1便増やしてほしい。
大口	下青木	80歳代	大口の街まで午前2回午後2回青木線。
大口	白木	80歳代	バス回数を増加してほしい。
大口	山神	80歳代	病院バスがもう少し早ければ良い。帰路バスに間に合わない。
大口	山ノ口	90歳代	バスを早期に毎日運行するようにしてほしい。
菱刈	重留東	50歳代	運行数を増やして欲しい、大口までの便をだしてほしい。
菱刈	本城宇都	70歳代	通行回数が少ない。
菱刈	本城宇都	70歳代	出かける時は良いが帰りのバスがない。運行数が少ない。
菱刈	桜馬場	90歳代	時間が合わない。運行がまわり道が多い。

＜校区一周バスへの要望＞

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	上目丸	70歳代	校区一周バスがあればよい。
大口	上目丸	70歳代	校区一周バスがあればよい。
大口	下目丸	70歳代	校区一周バスがあれば良い。
大口	中目丸	70歳代	校区一周バスをもうけて下さい。
大口	上目丸	80歳代	校区一周バスがあればよい。
大口	下目丸	80歳代	校区の一周バスがあればよい。考えて下さい。
大口	下目丸	80歳代	校区一周を考えて下さい。
大口	下目丸	80歳代	校区一周バスがあればよい。
大口	中目丸	80歳代	一周バスがあればよい。
大口	目丸団地	80歳代	校区一周バスがあれば良いのです。

＜デマンド型乗合タクシーへの要望など＞

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	富士	60歳代	通行を希望する。
大口	富士	60歳代	通行を希望する。
大口	富士	60歳代	運行を希望。
大口	馬渡	70歳代	通院バスのない日に乗合タクシーを運行して欲しい。
大口	国ノ十	70歳代	良い企画である。ぜひ実現してほしい。
大口	小木原上中	70歳代	早く実行願う。
大口	下青木	70歳代	停留所が家の近くであれば利用する。
大口	宮人	70歳代	自宅近くで乗車出来たら乗合タクシーを利用したい。
大口	篠原	80歳代	乗合バスの運行の実現をお願いします。
大口	篠原	80歳代	今は元気なので自転車ですが、足でも不自由になると乗合タクシーを活用したい。
大口	富士	80歳代	運行してもらえれば助かる。
大口	富士	80歳代	運行を希望。
大口	富士	80歳代	運行を希望する。
大口	富士	80歳代	運行を希望。
大口	山ノ口	80歳代	早期に実現してほしい。
大口	山ノ口	90歳代	早急に実施してほしい。
大口	山ノ口	90歳代	早期に実現してほしい。
大口	山ノ口	90歳代	早期に実現してほしい。

＜バスサービスやその他の要望など＞

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	馬渡	70歳代	自宅近くに停留所があれば助かる。
大口	崎山	70歳代	自宅近くに停留所があれば、おおいに利用する。
大口	篠原	70歳代	もう少し加齢したら乗合バスの利用が必要になるかも。
大口	白木	70歳代	バス乗降の改造（低く）してほしい。
大口	白木	70歳代	バス待ちにふれセンで過ごすが、月曜日はふれセンが休みの為不便。
大口	月野	70歳代	今でも足が痛くこれから先を考えると自宅までの送迎を願いたいです。
大口	鳥巢下	70歳代	これからますます高齢者が増加するのでバスの運行が必要である。
大口	下目丸	80歳代	バス何度も利用していますが貸切です。バスの増車は無理だとも思います。
大口	田原	80歳代	バス運行があると経済的に助かる。
大口	田原	80歳代	バス運行があると近所の人や親戚に頼む必要がないので便利。
大口	富ヶ丘	80歳代	わがままは言えませんが足腰がいたいので自宅まで送迎してほしい。
大口	牛尾	90歳代	バスも車イス使用が出来たらありがたいです。
大口	山之口	90歳代	バスが走っているのが有難いです。電動カーも乗せてもらえるとありがたいです。
菱刈	小原松山	60歳代	市バスの運行は必要です。
菱刈	下荒田	70歳代	家の近くまでバスが来てくれたら喜んで利用したいとおもいます。
菱刈	下手浜場	70歳代	自宅からバス停留所までの道のりが遠い。
菱刈	町船津田下	70歳代	100%無料の市もあるそうなので伊佐市も50%位にしてもらえると助かるのですが。
菱刈	楠原上	80歳代	運行される日が役所が休みであるので改善してほしい（火木土）。
菱刈	小原松山	80歳代	市バスの運行は必要です。
菱刈	桜馬場	80歳代	誰も乗らない時ぐるぐるまわると車に酔う（五色の人たちが）。
菱刈	下荒田	80歳代	旬報などを通じて時刻料金などをお知らせくださいます様に。
菱刈	下市山	80歳代	自分に合った時間と場所で利用出来たら良い。
菱刈	下手浜場	90歳代	バスが時刻表より早く通り過ぎる事があるので困る。
菱刈	下手浜場	90歳代	足が悪い為、停留場まで行けない。
菱刈	徳辺下	90歳代	坂元病院へ行く。寒かったりすると停留所まで行けない。

＜その他＞

地区	自治会	年齢	自由意見
大口	木ノ氏	60歳代	北薩病院へ往復5000円近くかかる。時間待ち時間も違うけど安いほうが良い。
大口	目丸団地	60歳代	タクシーをつかう。
大口	上目丸	70歳代	タクシーを利用する。
大口	木ノ氏	70歳代	70歳代の女性ですが電動カーで病院買い物をする。
大口	崎山	80歳代	病院バスを利用すれば帰りの時間まで事たりている。
大口	田原	80歳代	バス運行があっても親戚の車に乗せてもらっているので利用しない。
大口	田原	80歳代	高齢で停留所まで行くことも大変になると思う。
大口	田原	80歳代	バスを利用していないので乗り方もわからない。
大口	富ヶ丘	80歳代	病院バスも利用していますが病院着が10時過ぎ。帰りはタクシーになってしまいます。
菱刈	田中下	50歳代	バスを使って行く事がない。
菱刈	楠原上	80歳代	町バスをして下さい
菱刈	下馬場	80歳代	バスも有難いですがタクシー券を増やしてほしい。
菱刈	田中上	80歳代	天気のいい日はほとんど電動カーで移動するのでバスはいらない。
菱刈	田中下	80歳代	バス停が遠く、体が不自由の為バスの使用はしたくない。
菱刈	田中中	80歳代	体が不自由なのでバスを使うことが無い。他に住んでいる子供の送迎を利用。
菱刈	下手仲間	90歳代	北薩病院への車の手段があればよい。

V 乗降調査

1 調査概要

◆目的

伊佐市を運行するバスに対し乗降調査を実施、分析することで、各便、各バス停での乗降客数を把握し、利用率の低い便、利用率の低い運行区間など、非効率な便、運行区間を把握することを目的とする。

◆対象先：伊佐市内を運行する市単独補助（委託）路線

廃止代替バス（3 系統）

○布計線：2 便/日 ○平出水線：2 便/日 ○羽月北線：2 便/日

廃止対策線（5 系統）

○青木線：4 便/日 ○牛尾循環線：2 便/日 ○湯之谷田代線：1 便/日
○滝入口田代線：3 便/日 ○小川内線：3 便/日

市民バス（6 系統）

○野池線：2 便/日 ○五色線：2 便/日 ○上市山線：2 便/日
○場の木線：2 便/日 ○山田線：2 便/日 ○下市山線：2 便/日

◆実施方法

調査期間中における各バス停での乗降客数をカウントすることで実施

※廃止代替バス、廃止対策線は、日常業務内で乗降調査を実施（各バス停の乗降者数を把握）しており、同結果を利用

◆調査期間

○廃止代替バス

平成 22 年 2 月、平成 22 年 6 月の 2 ヶ月間の結果を分析

2 ヶ月間の調査日数は、布計線：17 日間、平出水線：9 日間、羽月北線：16 日間

○廃止対策線

平成 21 年度（平成 21 年 4 月～翌年 3 月）の 1 年間の結果を分析

各月 2 日間の調査日を任意で設定。1 年間の調査日数は各系統ともに 24 日間

○市民バス

平成 22 年 8 月 23 日～翌月 4 日の 2 週間の結果を分析

2 週間の調査日数は、各系統ともに 6 日間

2 調査結果：廃止代替バス

①布計線

布計線の利用者数は、調査日（17日間）合計で217人となっている。

1日当りの平均利用者数は12.8人、1便当りの利用者数は6.4人となっている。また、1便当りの最大利用者数は10人となっており、3便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において空バスは発生していない。

〔布計線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
布計線	217	17	12.8	6.4	10 ※2/10・24、6/23	0	0.0%

※ 空バスとは、利用者がまったくいなかった便を意味している。以降同様

②平出水線

平出水線の利用者数は、調査日（9日間）合計で33人となっている。

1日当りの平均利用者数は3.7人、1便当りの利用者数は1.8人となっている。また1便当りの最大利用者数は5人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において3便発生しており、発生率は16.7%となっている。

〔平出水線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
平出水線	33	9	3.7	1.8	5 ※2/23	3	16.7%

③羽月北線

羽月北線の利用者数は、調査日（16日間）合計で272人となっている。

1日当りの平均利用者数は17.0人、1便当りの利用者数は8.5人となっている。また、1便当りの最大利用者数は21人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において空バスは発生していない。

〔羽月北線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
羽月北線	272	16	17.0	8.5	21 ※2/19	0	0.0%

3 調査結果：廃止対策線

①青木線

青木線の利用者数は、調査日（24日間）合計で155人となっている。

1日当りの平均利用者数は6.5人、1便当りの利用者数は1.6人となっている。また1便当りの最大利用者数は8人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において40便発生しており、発生率は41.7%となっている。

〔青木線の利用者数、*空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
青木線	155	24	6.5	1.6	8 ※4/15	40	41.7%

②牛尾循環線

牛尾循環線の利用者数は、調査日（24日間）合計で195人となっている。

1日当りの平均利用者数は8.1人、1便当りの利用者数は4.1人となっている。また1便当りの最大利用者数は10人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において3便発生しており、発生率は6.3%となっている。

〔牛尾循環線の利用者数、*空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
牛尾循環線	195	24	8.1	4.1	10 ※4/2	3	6.3%

③湯之谷田代線

湯之谷田代線の利用者数は、調査日（24日間）合計で87人となっている。

1日当りの平均利用者数は3.6人、1便当りの利用者数は3.6人となっている。また1便当りの最大利用者数は8人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において1便発生しており、発生率は4.2%となっている。

〔湯之谷田代線の利用者数、*空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
湯之谷田代線	87	24	3.6	3.6	8 ※5/20	1	4.2%

④滝入口田代線

滝入口田代線の利用者数は、調査日（24 日間）合計で 227 人となっている。

1 日当りの平均利用者数は 9.5 人、1 便当りの利用者数は 3.2 人となっている。また 1 便当りの最大利用者数は 9 人となっており、4 便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において 5 便発生しており、発生率は 6.9%となっている。

〔滝入口田代線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
滝入口田代線	227	24	9.5	3.2	9	5	6.9%
					※7/2、9/9 11/25、3/24		

⑤小川内線

小川内線の利用者数は、調査日（24 日間）合計で 270 人となっている。

1 日当りの平均利用者数は 11.3 人、1 便当りの利用者数は 3.8 人となっている。また、1 便当りの最大利用者数は 10 人となっており、3 便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において 9 便発生しており、発生率は 12.5%となっている。

〔小川内線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
小川内線	270	24	11.3	3.8	10	9	12.5%
					※4/15、6/17、8/19		

4 調査結果：市民バス

①野池線

野池線の利用者数は、調査日（6日間）合計で67人となっている。

1日当りの平均利用者数は11.2人、1便当りの利用者数は5.6人となっている。また、1便当りの最大利用者数は10人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において空バスは発生していない。

〔野池線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
野池線	67	6	11.2	5.6	10 ※8/28	0	0.0%

②五色線

五色線の利用者数は、調査日（6日間）合計で37人となっている。

1日当りの平均利用者数は6.2人、1便当りの利用者数は3.1人となっている。また1便当りの最大利用者数は7人となっており、2便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において1便発生しており、発生率は8.3%となっている。

〔五色線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
五色線	37	6	6.2	3.1	7 ※8/26、9/2	1	8.3%

③上市山線

上市山線の利用者数は、調査日（6日間）合計で40人となっている。

1日当りの平均利用者数は6.7人、1便当りの利用者数は3.3人となっている。また1便当りの最大利用者数は7人となっており、2便（9/4往復2便）発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において3便発生しており、発生率は25.0%となっている。

〔上市山線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
上市山線	40	6	6.7	3.3	7 ※9/4	3	25.0%

④場の木線

場の木線の利用者数は、調査日（6日間）合計で30人となっている。

1日当りの平均利用者数は5.0人、1便当りの利用者数は2.5人となっている。また1便当りの最大利用者数は5人となっており、1便発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において2便発生しており、発生率は16.7%となっている。

〔場の木線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
場の木線	30	6	5.0	2.5	5 ※8/25	2	16.7%

⑤山田線

山田線の利用者数は、調査日（6日間）合計で41人となっている。

1日当りの平均利用者数は6.8人、1便当りの利用者数は3.4人となっている。また1便当りの最大利用者数は6人となっており、2便発生（8/25 往復2便）している。

空バスの発生状況をみると、調査日において空バスは発生していない。

〔山田線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
山田線	41	6	6.8	3.4	6 ※8/25	0	0.0%

⑥下市山線

下市山線の利用者数は、調査日（6日間）合計で48人となっている。

1日当りの平均利用者数は8.0人、1便当りの利用者数は4.0人となっている。また1便当りの最大利用者数は5人となっており、3便（8/25 往復2便）発生している。

空バスの発生状況をみると、調査日において空バスは発生していない。

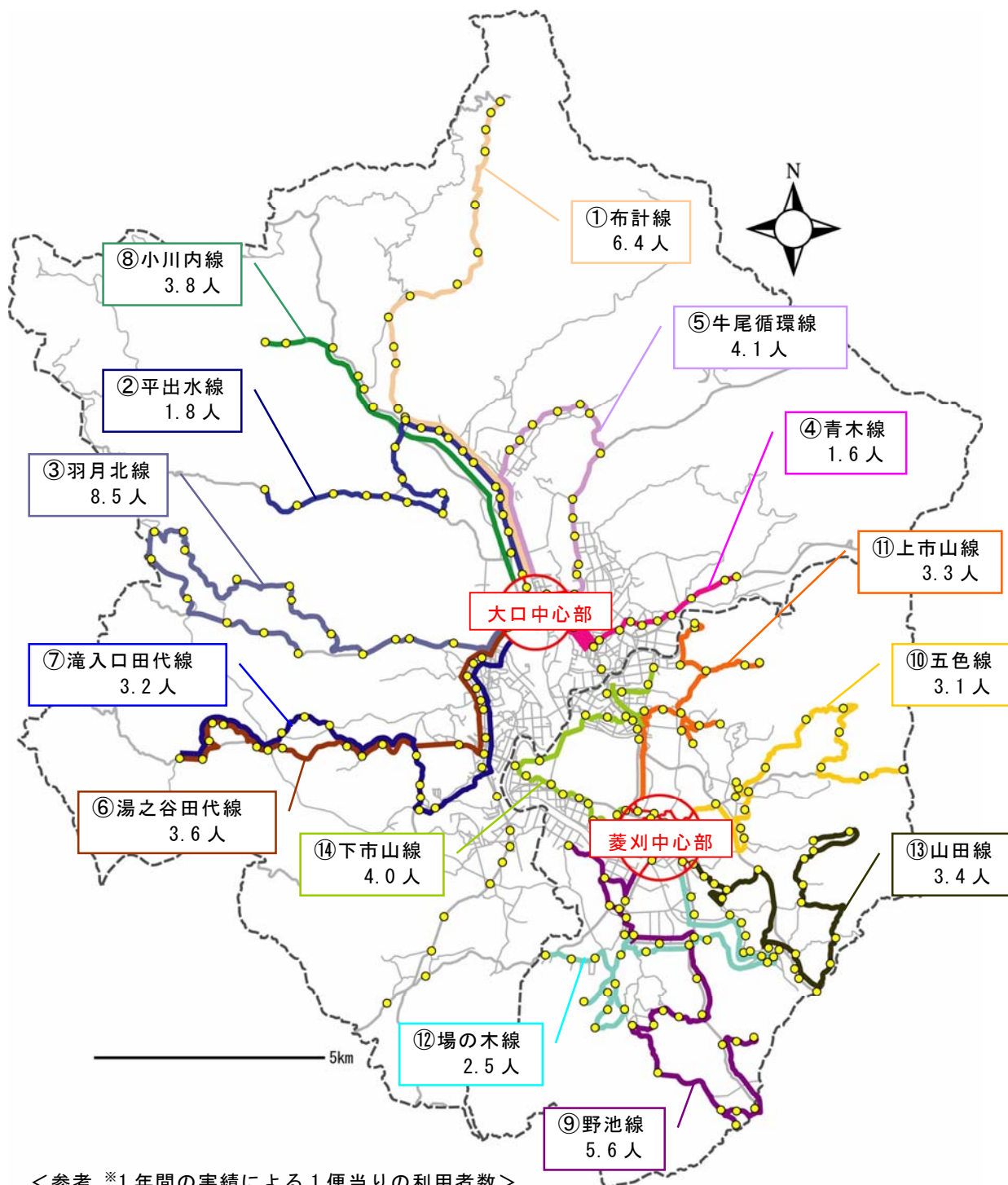
〔下市山線の利用者数、※空バス発生状況（乗降調査結果）〕

	総利用者数 (人)	調査 日数 (日)	1日当りの 平均利用者数 (人/日)	1便当り		空バス	
				平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人 ※日付)	発生数 (便)	発生率 (%)
下市山線	48	6	8.0	4.0	5 ※8/23、25	0	0.0%

<乗降調査結果による 1 便当りの利用者数>

乗降調査結果による各系統の 1 便当りの利用者数は以下のようにになっている。

〔1 便当りの利用者数（乗降調査結果）〕



<参考 ※1 年間の実績による 1 便当りの利用者数>

廃止代替バス			廃止対策線		
①	布計線	5.8 人/便	④	青木線	1.1 人/便
②	平出水線	3.4 人/便	⑤	牛尾循環線	3.3 人/便
③	羽月北線	8.3 人/便	⑥	湯之谷田代線	3.4 人/便
			⑦	滝入口田代線	2.9 人/便
			⑧	小川内線	3.8 人/便

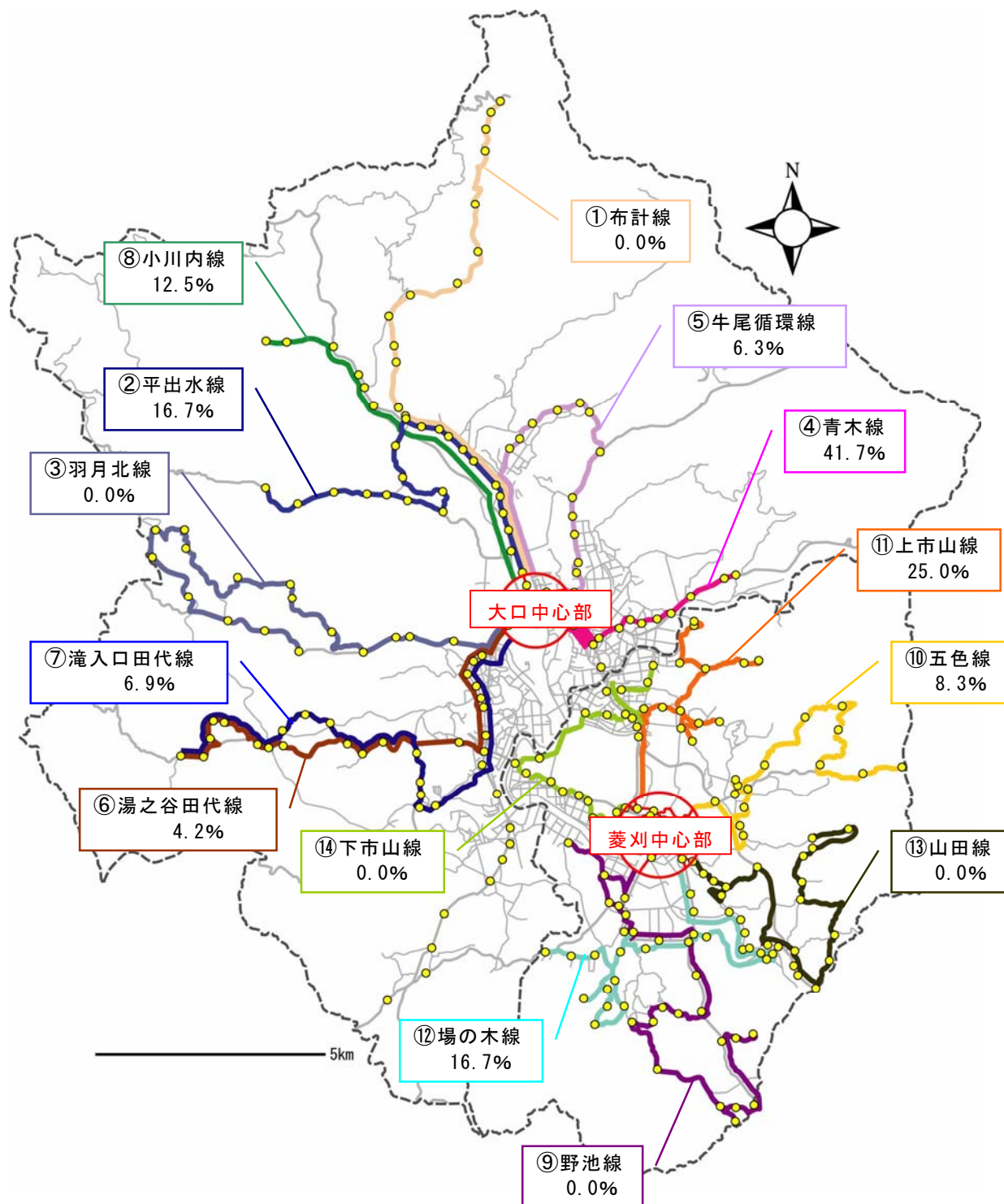
市民バス					
⑨	野池線	4.0 人/便	⑫	場の木線	2.4 人/便
⑩	五色線	3.8 人/便	⑬	山田線	3.6 人/便
⑪	上市山線	3.9 人/便	⑭	下市山線	3.9 人/便

※平成 21 年度の年間実績（P18 参照）

＜乗降調査結果による空バスの発生状況＞

乗降調査結果による各系統の空バスの発生状況は以下のようになっている。

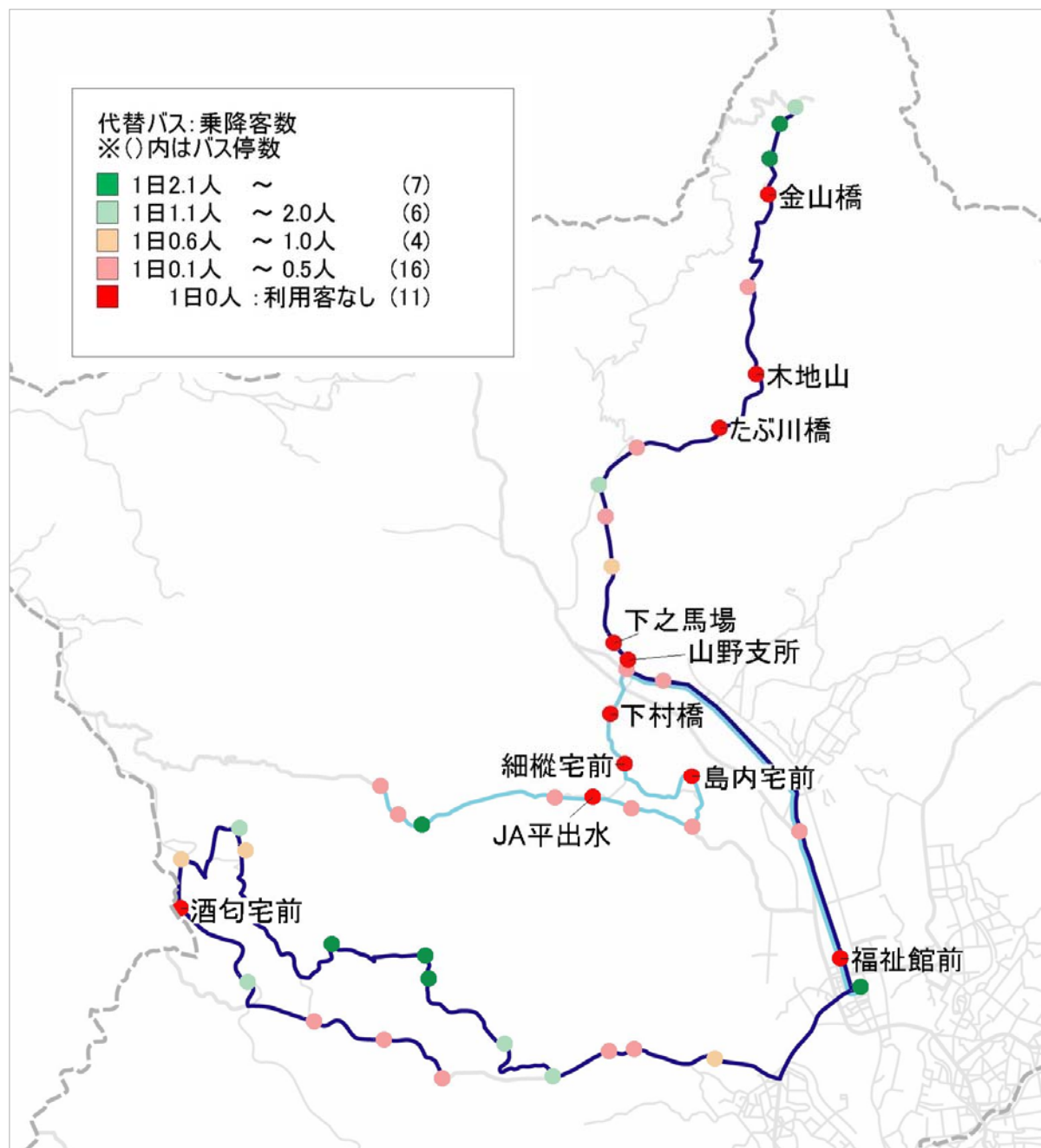
〔空バスの発生率（乗降調査結果）〕



5 調査結果：各バス停の※乗降客数 ※乗客と降客の数。総数が利用者数の2倍となる。

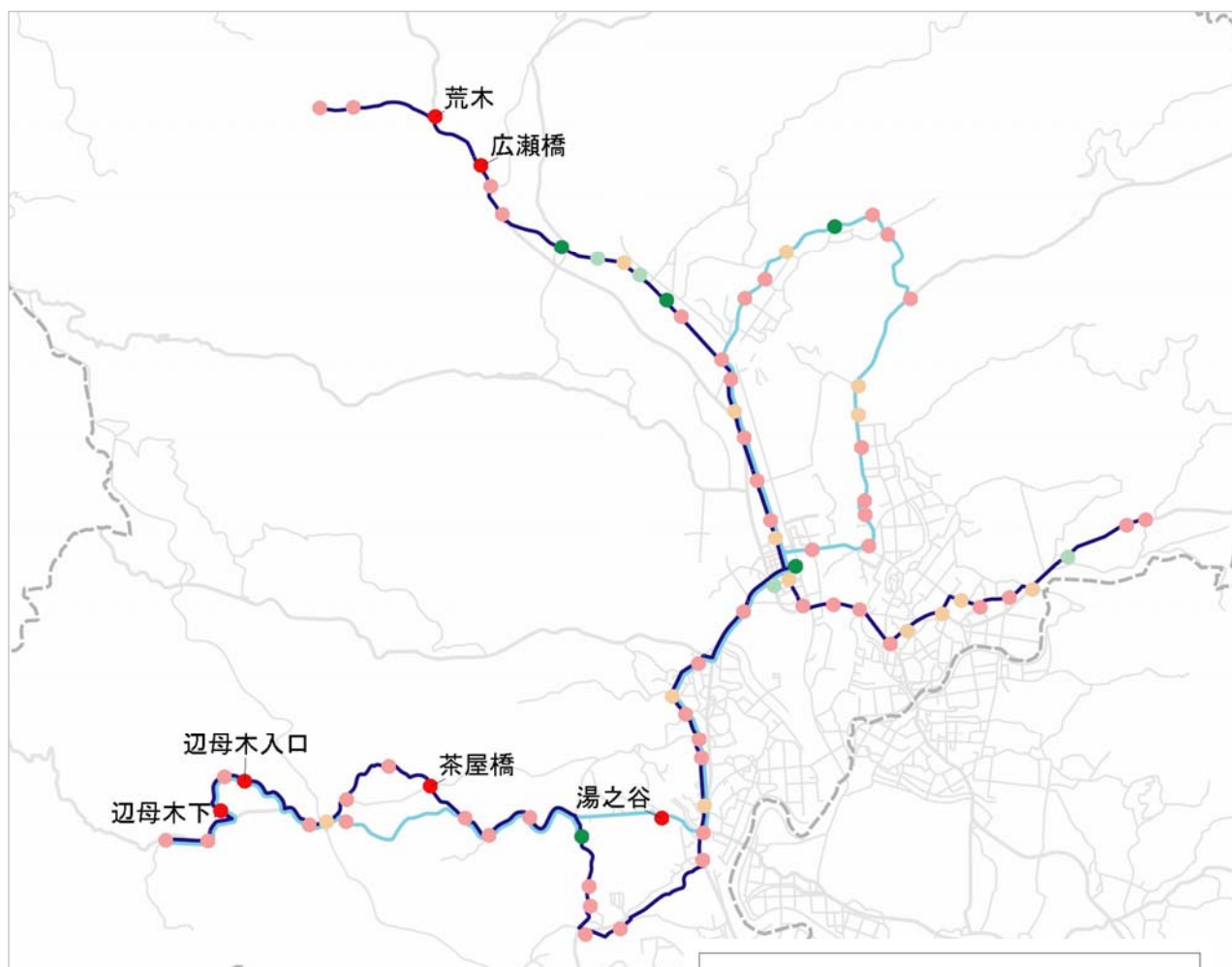
乗降調査結果による各バス停の1日当りの乗降客数は以下のようにになっている。

〔各バス停における1日当りの乗降客数：廃止代替バス〕



※乗降調査期間中、乗降客が全くなかったバス停名を記載している。以降同様

〔各バス停における1日当りの乗降客数（廃止対策線）〕

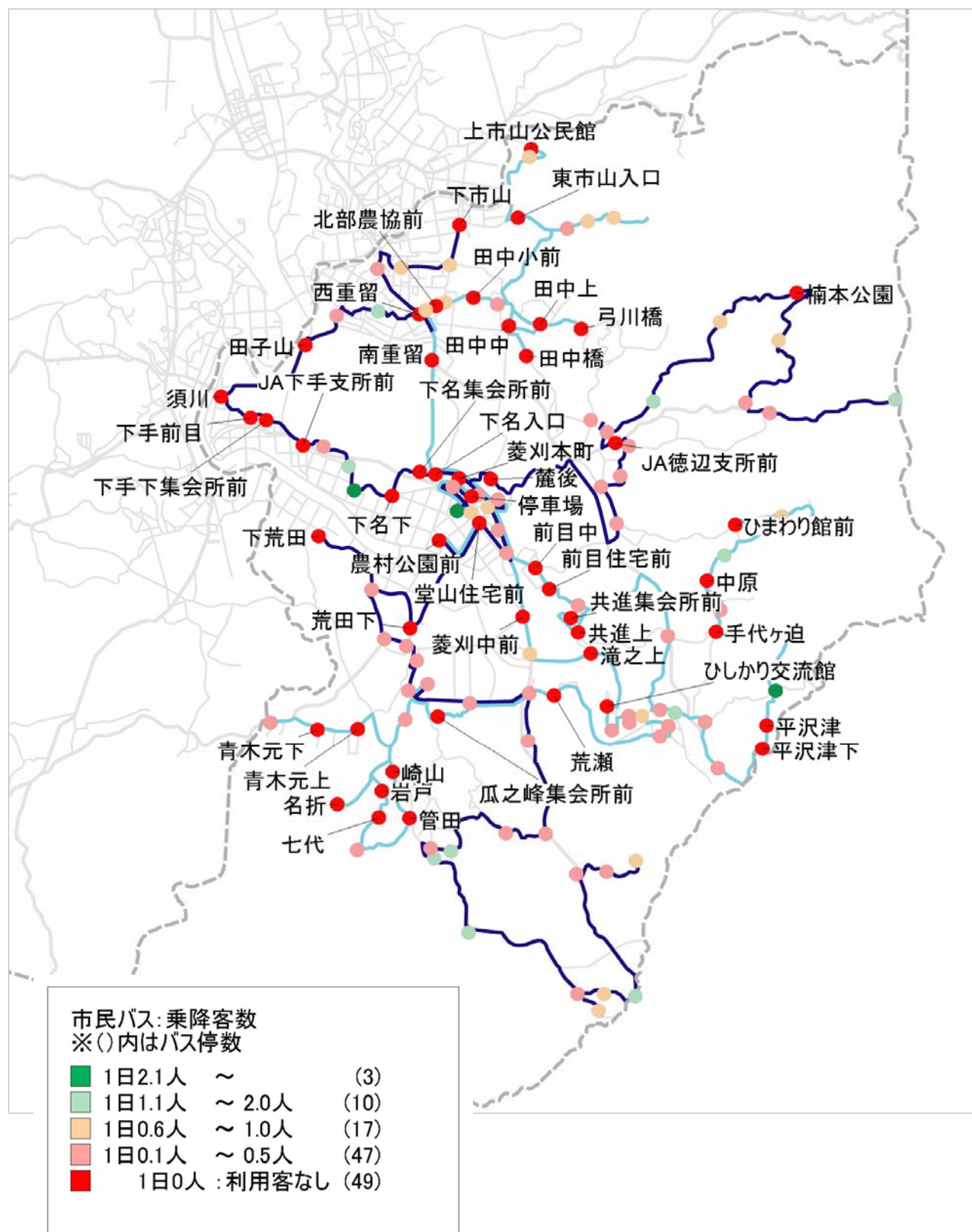


対策バス:乗降客数

※()内はバス停数

■	1日2.1人	～	(5)
■	1日1.1人	～ 2.0人	(4)
■	1日0.6人	～ 1.0人	(14)
■	1日0.1人	～ 0.5人	(49)
■	1日0人	利用客なし	(6)

〔各バス停における1日当りの乗降客数（市民バス）〕



6 乗降調査時における市民バス利用者へのヒアリング調査結果

乗降調査と同時に実施した市民バスの利用者へのヒアリング調査結果は、以下のようになっている

◆調査日

平成 22 年 8 月 27 日（金）：場の木線、山田線、下市山線

平成 22 年 9 月 4 日（土）：野池線、五色線、上市山線 計：2 日間

◆実施方法

市民バスの車内において、バス利用者に直接聞き取りにて実施

◆回答者数

野池線：2 人、五色線 5 人、上市山線：3 人

場の木線：3 人、山田線 1 人、下市山線：3 人 計：17 人

■ヒアリング結果

①利用頻度：週または月に何回市民バスを利用しているか？

利用頻度	月 2～3回	週 1回	週 1～2回	週 1～3回	週 2回	週 2～3回	週 3回	平均回数
回答者数	1	3	1	1	3	4	4	週 2.1回

②利用目的：市民バスをどのような目的（行き先）で利用しているか？

利用目的	まごし館	Aコープ	医療施設	支所	銀行	その他
回答者数	16	14	5	3	1	1

※複数回答 以下同様

③市民バスへの要望

回答者数	バスへの要望
8	特に無い。満足している
4	現状のバスを継続してほしい
2	市民バスが大口まで行ってほしい
2	増便してほしい
2	利用のないバス停まで運行するので非効率だと思う。改善して欲しい
1	福祉バス（ノンステップバス）が欲しい

④その他の意見

その他の意見
大口地区へはタクシーを利用している。数千円かかるため経済的な負担が大きい
大口地区へは行きはバスを利用し、帰りはタクシーを利用している
今後、高齢者の集落が多くなるため、バスの利用者が増えると思う
タクシー券を増やしてほしい

VI 伊佐市地域公共交通総合連携計画

1 調査結果における要点

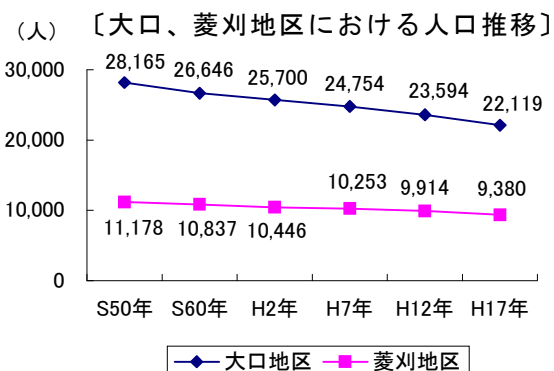
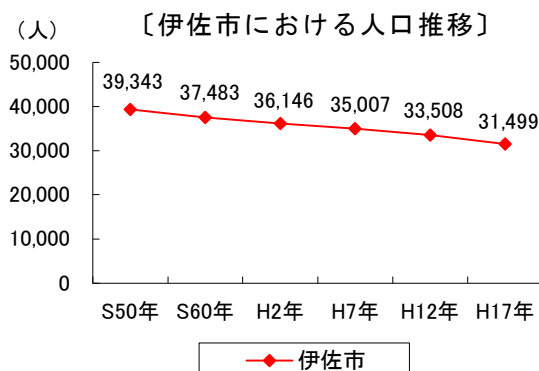
ここでは、計画策定を目的として行った伊佐市の概況やバスの運行状況の把握、住民（移動制約者）に対するアンケート調査、乗降調査の調査結果において、伊佐市地域公共交通総合連携計画に配慮すべき要点を抽出している。

（１）人口動態における要点

伊佐市の人口動態において把握した要点として以下を挙げる。

○人口の減少が急速に進んでいる。

- ・伊佐市の人口は、昭和 50 年以降減少傾向が続いており、昭和 50 年から平成 17 年までの 30 年間に 7,844 人（19.9%）減少している。



○高齢化が進んでいる。

- ・伊佐市の高齢化率は、昭和 50 年から平成 17 年までの 30 年間ににおいて、14.4%から 34.1%と 19.7 ポイント増加しており、高齢化が進んでいる。

（２）交通実態における要点

伊佐市の交通実態において把握した要点として以下を挙げる。

○マイカーの普及などバス事業を取り巻く交通事情が変化している。

- ・伊佐市の自動車保有車両数は、昭和 60 年から平成 17 年までの 20 年間に 8,019 両増加している。1 世帯当りの車両数も昭和 60 年の 1.28 両から平成 17 年は 1.90 両となっており、マイカーを複数所有する世帯が増加しているなど交通事情が変化している。

(3) バスの運行状況における要点

伊佐市のバスの運行状況において把握した要点として以下を挙げる。

○1便当りの利用者数が3人に満たない系統が3系統発生している。

○ほとんどの系統で1便当りの利用者数が5人に満たず、利用が低迷している。

- ・青木線、滝入口田代線、場の木線の1便当りの利用者数が3人に満たない。
- ・布計線、羽月北線を除く全系統で1便当りの利用者数が5人以下となっている。

		年間運行便数 (実績:便)	年間 実走 ^{キロ}	年間利用者数 (人)	1便当りの 利用者数
廃止 代替 バス	① 布計線	200	3,300	1,166	5.8
	② 平出水線	98	1,372	329	3.4
	③ 羽月北線	192	3,648	1,592	8.3
廃止 対策 線	④ 青木線	980	6,195	1,098	1.1
	⑤ 牛尾循環線	環490	6,388	1,615	3.3
	⑥ 湯之谷田代線	245	3,799	832	3.4
	⑦ 滝入口田代線	735	12,850	2,110	2.9
	⑧ 小川内線	735	7,840	2,786	3.8
市民 バス	⑨ 野池線	316	8,184	1,271	4.0
	⑩ 五色線	316	5,846	1,194	3.8
	⑪ 上市山線	316	5,340	1,223	3.9
	⑫ 場の木線	316	6,794	763	2.4
	⑬ 山田線	316	6,162	1,140	3.6
	⑭ 下市山線	316	5,150	1,228	3.9

○収支が大幅な赤字となっており、市の補助金により賄われている。

- ・収支をみると、全系統が赤字であり、総額で16,184千円の赤字となっている。
- ・赤字のうち、15,524千円が市の補助金により賄われている。

系 統 名		運行収支(千円)				市補助額 (千円)
		運行収益 ①	運行費用 ②	収支(①-②)	収支率	
廃止 代替 バス	① 布計線	484	1,755	▲ 1,271	27.6%	1,271
	② 平出水線	65	730	▲ 665	8.9%	665
	③ 羽月北線	389	1,939	▲ 1,550	20.1%	1,550
廃止 対策 線	④ 青木線	180	1,550	▲ 1,370	11.6%	1,259
	⑤ 牛尾循環線	284	1,598	▲ 1,314	17.8%	1,200
	⑥ 湯之谷田代線	190	950	▲ 760	20.0%	693
	⑦ 滝入口田代線	484	3,214	▲ 2,730	15.1%	2,501
	⑧ 小川内線	534	1,961	▲ 1,427	27.2%	1,287
市民 バス	⑨ 野池線	127	1,262	▲ 1,135	10.1%	1,135
	⑩ 五色線	119	901	▲ 782	13.2%	782
	⑪ 上市山線	122	823	▲ 701	14.8%	701
	⑫ 場の木線	76	1,048	▲ 972	7.3%	972
	⑬ 山田線	114	950	▲ 836	12.0%	836
	⑭ 下市山線	123	794	▲ 671	15.5%	671
総 合 計		3,291	19,475	▲ 16,184	16.9%	15,524

○伊佐市のバスの実走距離 1 k m 当りの運行費用は、他の地域のコミュニティバスと比較し割高となっており、非効率な運行となっている。

- ・伊佐市のバス（市単独補助系統）の運行費用を、県内 2 地域で運行するコミュニティバスと比較すると、実走距離 1 k m 当りの費用は、伊佐市が 242.9 円なのに対し、A 地域が 134.1 円、B 地域が 157.0 円となっており、伊佐市が最も高く、非効率な運行となっている。

		①廃止代替バス		②廃止対策線		③市民バス		①・②・③平均		県内A地域		県内B地域	
		伊佐交通観光		南国交通									
		金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比	金額 (円)	構成比
運行費用(合計)		599.4	100.0%	250.0	100.0%	156.8	100.0%	242.9	100.0%	134.1	100.0%	157.0	100.0%
運 送 費	人件費	321.7	53.7%	145.4	58.1%	79.7	50.8%	133.4	54.9%	47.7	35.6%	89.9	57.3%
	燃料油脂費	49.6	8.3%	27.8	11.1%	27.5	17.5%	29.9	12.3%	30.0	22.4%	24.1	15.4%
	修繕費	35.4	5.9%	8.8	3.5%	8.8	5.6%	11.5	4.7%	8.7	6.5%	9.6	6.1%
	資産償却費	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	17.3	12.9%	0.0	0.0%
	その他経費	84.5	14.1%	68.0	27.2%	40.8	26.0%	57.4	23.6%	24.8	18.5%	7.6	4.8%
	小 計	491.2	81.9%	250.0	100.0%	156.8	100.0%	232.1	95.5%	128.6	95.9%	131.2	83.6%
管 理 費	人件費	93.9	15.7%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	9.4	3.9%	—	—	22.9	14.6%
	その他経費	14.4	2.4%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	1.4	0.6%	5.5	4.1%	2.9	1.8%
	小 計	108.2	18.1%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	10.9	4.5%	5.5	4.1%	25.8	16.4%

○伊佐市のバスは、運行地域の面積 1 k m² 当り、運行地域の人口 1 人当りの実走距離が他の地域より短くなっており、比較的、バスの運行が少ない。

○伊佐市のバスは、バス運転手 1 人当りの実走距離が他の地域と比較し短くなっており、同じ距離のバスを運行するとしても、より多くの人員を要している。

- ・伊佐市のバスの運行地域面積 1 k m² 当り、人口 1 人当りの実走距離は、A 地域、B 地域に比べ相当に短いことから、比較的、バスの運行が少ないことがわかる。
- ・バス運転手 1 人当りの実走距離も、A 地域、B 地域に比べ相当に短いことから、伊佐市のバスは 2 地域と比較し、同じ距離を運行するとしても、より多くの人員を要していることがわかる。

		大口地区	菱刈地区	伊佐市全体	県内 A地域	県内 B地域
運行地域の面積 1km ² 当り	実走距離(km)	155.5	373.0	211.2	1806.2	758.8
	運行費用(円)	48,839	59,047	51,531	242,211	119,132
運行地域の人口 1人 当り	実走距離(km)	2.1	4.0	2.7	54.6	14.2
	運行費用(円)	670	633	660	7,322	2,229
バス運転手 1人当り	実走距離(km)	11348.5	37476.0	16574.0	62645.4	36101.5

(4) 住民（移動制約者）に対するアンケート調査における要点

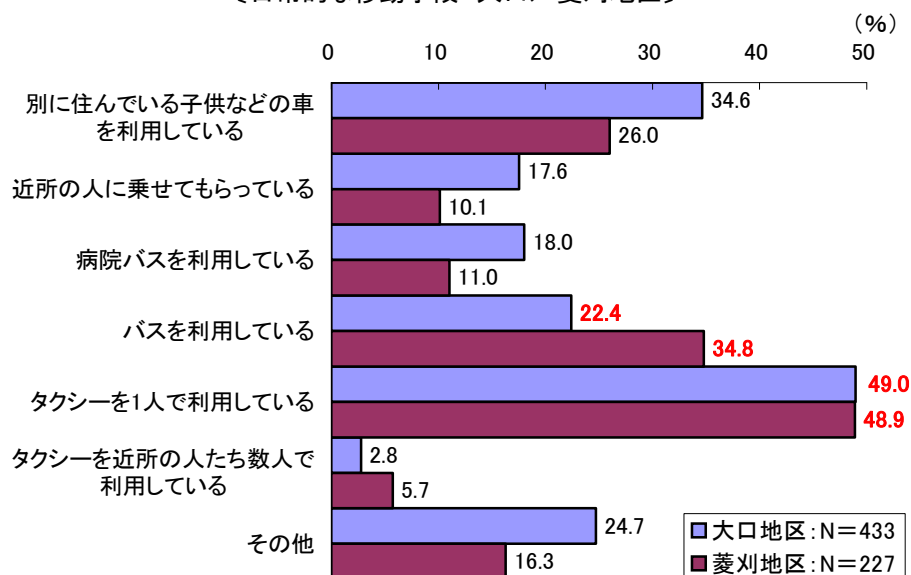
幹線バス路線が運行されていない地域に居住し、自家用車を保有していない住民（移動制約者）に対するアンケート調査において把握した要点として以下を挙げる。

○日常的な移動手段は、「タクシーを1人で利用している」が最も多くなっている。

○「バスを利用している」は、大口地区が22.4%、菱刈地区が34.8%となっており、タクシーと比較し少なくなっている。

- ・伊佐市内の移動制約者の日常的な移動手段は、「タクシーを1人で利用している」が最も多く、大口地区が49.0%、菱刈地区が48.9%と半数近くを占めている。
- ・「バスを利用している」は、大口地区が22.4%、菱刈地区が34.8%となっておりタクシーと比較し、少なくなっている。

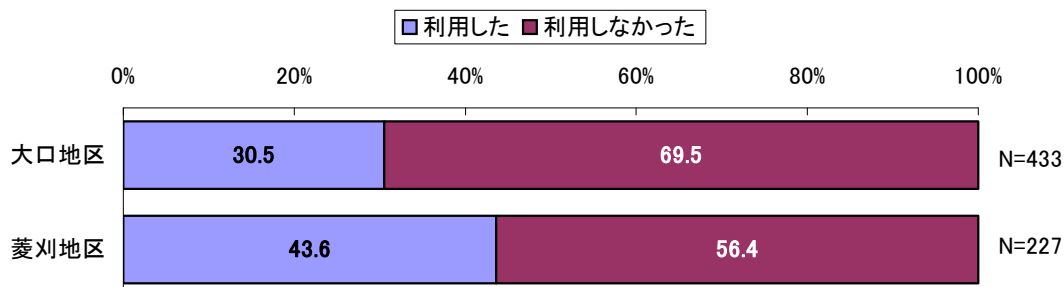
〔日常的な移動手段 大口／菱刈地区〕



○最近1ヶ月間のバスの利用状況について、バスを「利用した」とした回答者が大口地区は30.5%、菱刈地区は43.6%となっており、半数を下回っている。

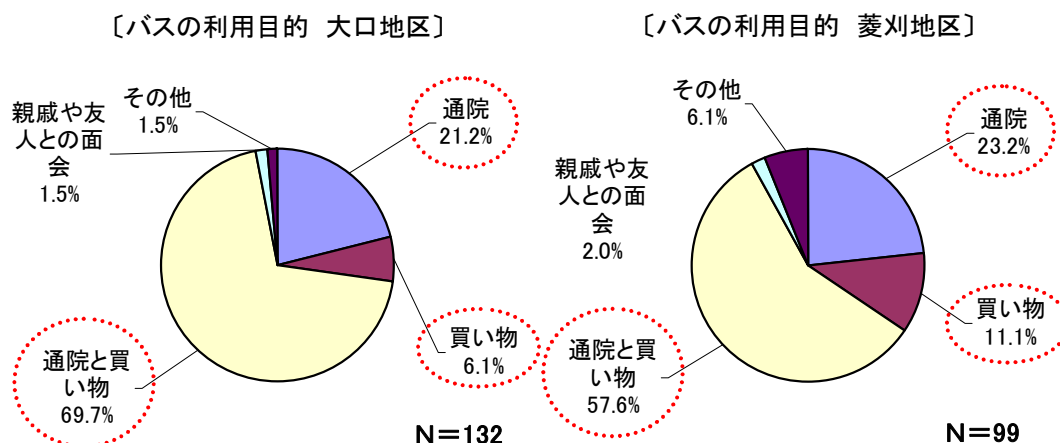
- ・伊佐市内の移動制約者の最近1ヶ月間のバスの利用状況について、バスを「利用した」は、大口地区が30.5%、菱刈地区が43.6%となっており、両地区共に半数を下回っている。

〔バス利用状況 大口／菱刈地区〕



○バスの利用目的は、「通院と買い物」が最も多くなっている。

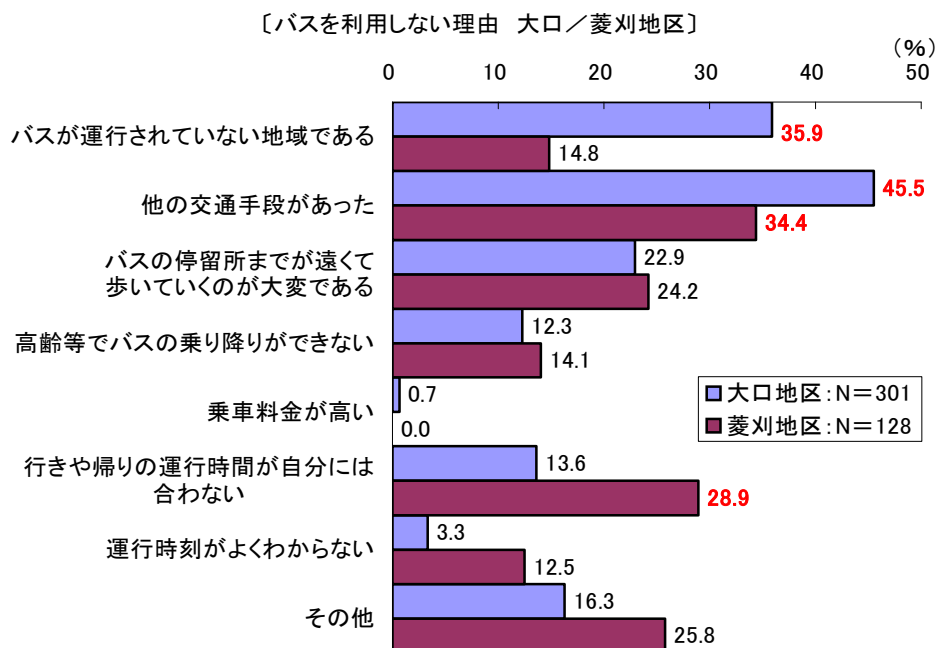
- ・伊佐市内の移動制約者のバスの利用目的は、「通院と買い物」が最も多く、大口地区が 69.7%、菱刈地区が 57.6%となっており、両地区ともに半数を超えている。
- ・また、利用目的として「通院（のみ）」、「買い物（のみ）」も多くなっており、「通院と買い物」、「通院」、「買い物」の合計は、両地区ともに 9 割を超えている。



○バスを利用しない理由は、大口地区では「バスが運行されていない地域である」が 2 番目に多くなっている。

○バスを利用しない理由は、菱刈地区では「行きや帰りの運行時間が自分には合わない」が 2 番目に多くなっている。

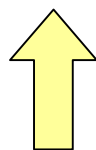
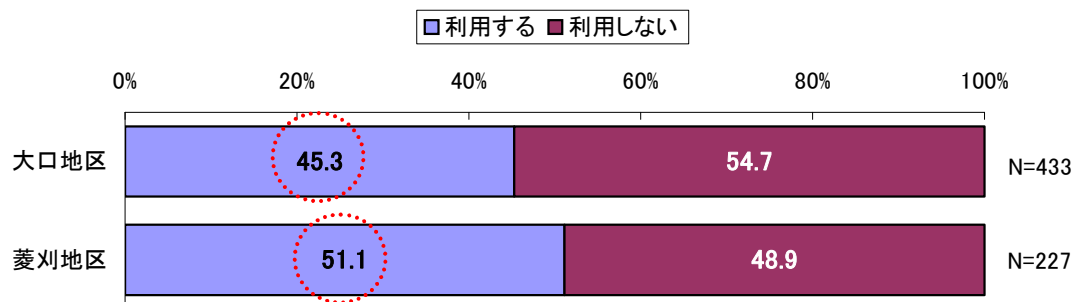
- ・バスを利用しない理由として、大口地区では「バスが運行されていない地域である」が 35.9%と 2 番目に多く、菱刈地区では「行きや帰りの運行時間が自分には合わない」が 28.9%と 2 番目に多くなっている。



○デマンド交通の利用意向について、デマンド交通を「利用する」とした回答者が大口地区は 45.3%、菱刈地区は 51.1%となっており、バスを「利用した」とする回答者と比較し、多くなっている。

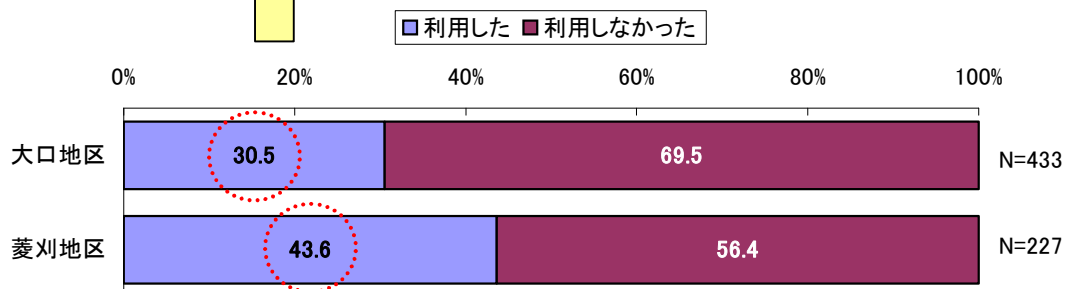
- ・伊佐市内の移動制約者のデマンド交通の利用意向について、デマンド交通を「利用する」とした回答者が、大口地区は 45.3%、菱刈地区は 51.1%となっており、最近 1 ヶ月間のバスの利用状況について、バスを「利用した」とした回答者の割合（大口地区：30.5%、菱刈地区：43.6%）と比較し、多くなっている。

〔デマンド利用意向 大口/菱刈地区〕



割合増加

〔バス利用状況 大口/菱刈地区〕



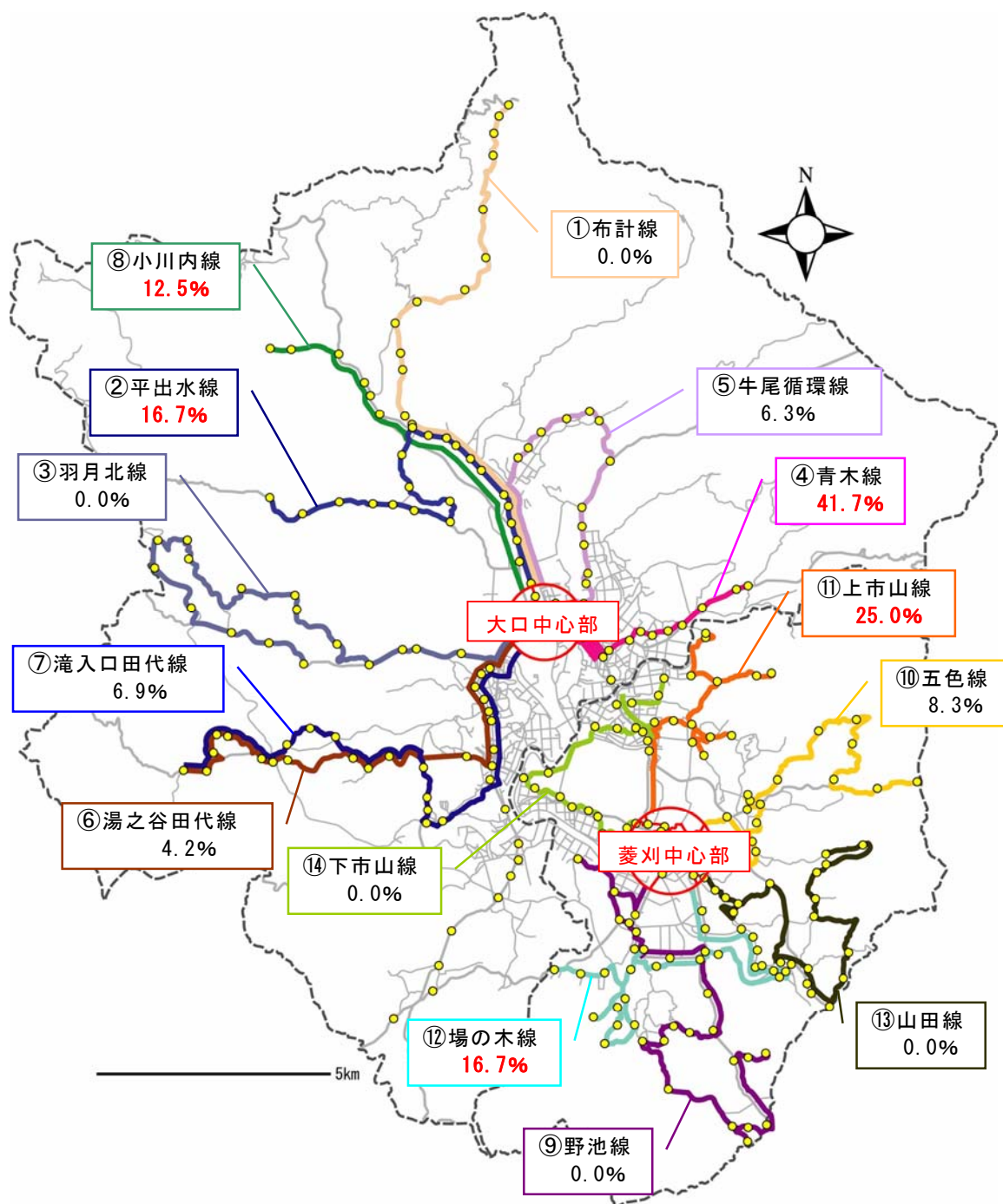
(5) 乗降調査における要点

乗降調査において把握した要点として以下を挙げる。

○多くの空バス(利用者のいない便)が発生しており、非効率な運行を行っている。

- ・伊佐市のバスの乗降調査では、多くの空バスが発生しており、発生率が10%を超える系統が、5系統発生している。
- ・特に、青木線の発生率が41.7%、上市山線の発生率が25.0%と多くなっており、青木線の約4割、上市山線の4分の1が空バスによる運行となっている。

〔系統ごとの空バスの発生率(乗降調査結果)〕



2 調査結果における要点の整理

各調査結果において挙げられた要点を以下に整理している。

調査項目	要 点
人口動態	○人口の減少が急速に進んでいる。
	○高齢化が進んでいる。
交通実態	○マイカーの普及などバス事業を取り巻く交通事情が変化している。
バスの運行 の状況	○1便当りの利用者数が3人に満たない系統が3系統発生している。
	○ほとんどの系統で1便当りの利用者数が5人に満たず、利用が低迷している。
	○収支が大幅な赤字となっており、市の補助金により賄われている。
	○伊佐市のバスの実走距離1km当りの運行費用は、他の地域のコミュニティバスと比較し割高となっており、非効率な運行となっている。
	○伊佐市のバスは、運行地域の面積1km ² 当り、運行地域の人口1人当りの実走距離が他の地域より短くなっており、比較的、バスの運行が少ない。
	○伊佐市のバスは、バス運転手1人当りの実走距離が他の地域と比較し短くなっており、同じ距離のバスを運行するとしても、より多くの人員を要している。
住民 (移動制約者) に対する アンケート 調査	○日常的な移動手段は、「タクシーを1人で利用している」が最も多くなっている。
	○「バスを利用している」は、大口地区が22.4%、菱刈地区が34.8%となっており、タクシーと比較し少なくなっている。
	○最近1ヶ月間のバスの利用状況について、バスを「利用した」とした回答者が大口地区は30.5%、菱刈地区は43.6%となっており、半数を下回っている。
	○バスの利用目的は、「通院と買い物」が最も多くなっている。
	○バスを利用しない理由は、大口地区では「バスが運行されていない地域である」が2番目に多くなっている。
	○バスを利用しない理由は、菱刈地区では「行きや帰りの運行時間が自分には合わない」が2番目に多くなっている。
	○デマンド交通の利用意向について、デマンド交通を「利用する」とした回答者が大口地区は45.3%、菱刈地区は51.1%となっており、バスを「利用した」とする回答者と比較し、多くなっている。
乗降調査	○多くの空バス（利用者のいない便）が発生しており、非効率な運行を行っている。

3 課題の整理、基本方針

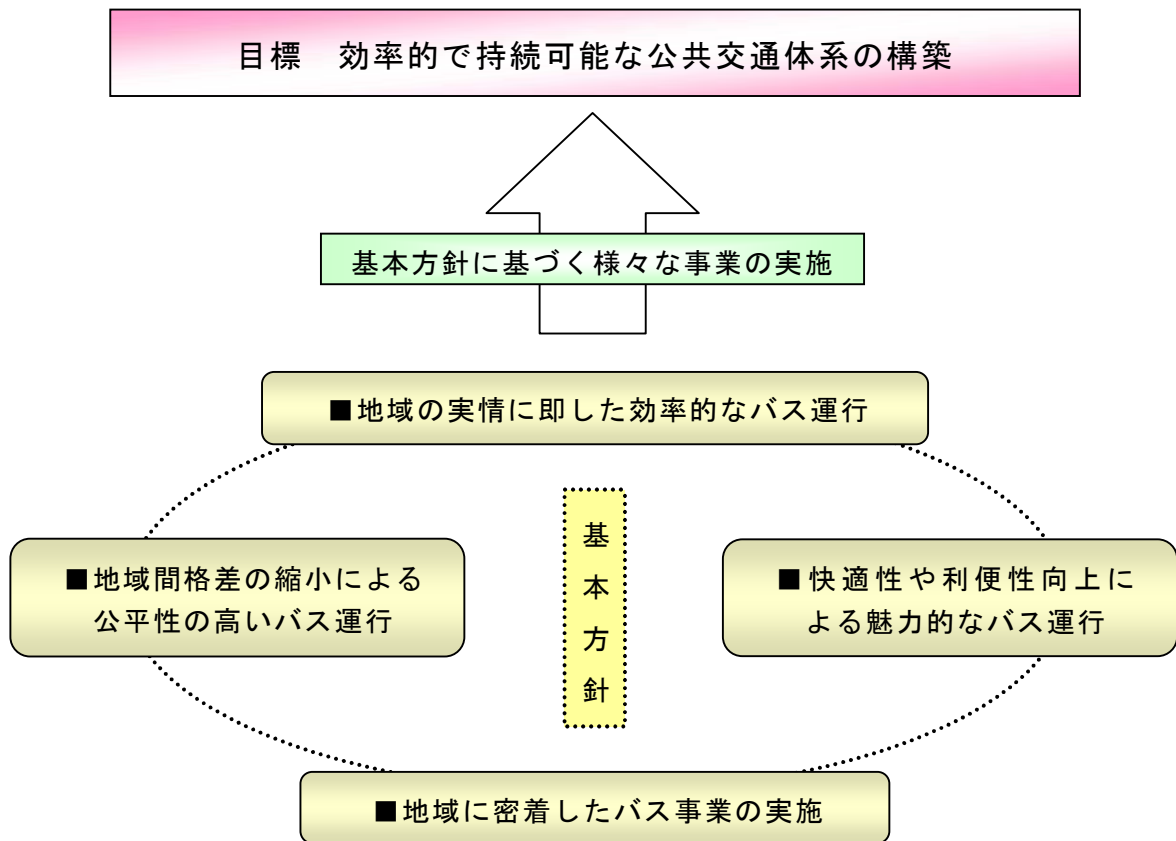
整理した要点から、伊佐市地域公共交通総合連携計画において配慮すべき課題、同計画を進めるうえでの基本方針（課題への対応方針）を以下に整理している。

調査結果における要点	課 題	基本方針（課題への対応方針）
○人口の減少が急速に進んでいる	◎ 地域の実情に合わせたバスの運行の見直し 人口の減少、車社会への移行が進むなか、地域の実情に合わせバスの運行を見直し、効率化を図ることが必要である	■ 地域の実情に即した効率的なバス運行 ■ 地域間格差の縮小による公平性の高いバス運行 ■ 快適性や利便性向上による魅力的なバス運行
○高齢化が進んでいる		
○マイカーの普及などバス事業を取り巻く交通事情が変化している		
○1便当りの利用者数が3人に満たない系統が3系統発生している	◎ 利用率の低い系統の運行見直し 利用率の低い系統については、その利用率低迷の原因を探るとともに、運行の必要性を検証するなど、運行の改善、合理化を図ることが必要である	
○ほとんどの系統で1便当りの利用者数が5人に満たず、利用が低迷している		
○収支が大幅な赤字となっており、市の補助金により賄われている		
○伊佐市のバスの実走距離 1km当りの運行費用は、他の地域のコミュニティバスと比較し割高となっており、非効率な運行となっている	◎ 運行の効率化による市の財政負担軽減 バス運行への市の財政負担が増加しており、今後も更なる負担増が懸念されることから、運行を継続していくためにも、運行の効率性を高め、市の財政負担軽減を図ることが必要である	
○伊佐市のバスは、バス運転手1人当りの実走距離が他の地域と比較し短くなっており、同じ距離のバスを運行するとしても、より多くの人員を要している		
○伊佐市のバスは、運行地域の面積 1km ² 当り、運行地域の人口 1人当りの実走距離が他の地域より短くなっており、比較的、バスの運行が少ない		
○日常的な移動手段は、「タクシーを1人で利用している」が最も多くなっている	◎ 運行の拡充による交通空白地の解消 バスの運行が乏しく、移動制約者が発生している地域に対し、運行を拡充することで交通空白地の解消を図ることが必要である ◎ 地域間のバスサービスレベルの相違、相違による不公平感の解消 合併前の旧態依然の運行継続により発生しているシステムやサービス水準の地域間の相違、相違により発生している不公平感の解消を図ることが必要である	
○バスを利用しない理由は、大口地区では「バスが運行されていない地域である」が2番目に多くなっている		
○バスを利用しない理由は、菱刈地区では「行きや帰りの運行時間が自分には合わない」が2番目に多くなっている		
○デマンド交通の利用意向について、デマンド交通を「利用する」とした回答者が大口地区は 45.3%、菱刈地区は 51.1%となっており、バスを「利用した」とする回答者と比較し、多くなっている	◎ 新たな運行方法の導入による効率性、利便性の高い運行体系の構築 運行地域の特性、住民ニーズ、利用状況等から、乗合タクシーや予約制による運行（デマンド運行）などの新たな運行方法の導入を検討することで、より地域に適した効率性、利便性の高い運行体系の構築を図ることが必要である	
○多くの空バス（利用者のいない便）が発生しており、非効率な運行を行っている		
○「バスを利用している」は、大口地区が 22.4%、菱刈地区が 34.8%となっており、タクシーと比較し少なくなっている		
○最近1ヶ月間のバスの利用状況について、バスを「利用した」とした回答者が大口地区は 30.5%、菱刈地区は 43.6%となっており、半数を下回っている	◎ バス利用の利便性向上など、バスサービス改善による利用促進策の実施 待合環境の整備やバス運行情報の提供方法の充実など、バスの利便性向上を図り、バスサービスの改善を行うことで、住民のバス利用を促すことが必要である	■ 快適性や利便性向上による魅力的なバス運行 ■ 地域に密着したバス事業の実施
○バスの利用目的は、「通院と買い物」が最も多くなっている		

4 計画の目標

基本方針に従い、本市の公共交通における課題解決に向けた各事業を推進することで、「効率的で持続可能な公共交通体系の構築」を目指すことを本計画の目的とする。

〔目標と基本方針の関係イメージ〕



5 計画の区域

本計画の区域を伊佐市全域とする。

6 計画の期間

本計画の期間は平成23年度から平成25年度の3ヵ年とする。ただし、そのうち効果が実証された事業については、その後も継続して実施するものとする。

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度以降
地域公共交通総合連携計画			効果が実証された事業

7 目標を達成するために行う事業の検討

本計画の目標である「効率的で持続可能な公共交通体系の構築」を行う上で、利用率の低い系統の運行方法の見直しや利便性向上による利用促進策など、課題の解決に向けた事業を検討する必要がある。

ここでは、目標達成に向けた具体的な課題を整理し、課題解決に導く事業を基本方針に基づき、検討している。

7-1 系統の見直しに関する事業の検討

系統の見直しにおいて、運行の効率化、利便性向上を図るうえで、以下のような事業の検討が必要である。

検討事業1：新たな運行方法の導入による布計線、平出水線、小川内線の見直し

- 山野地区を経由し、大口中心部に向かう布計線、平出水線、小川内線の3系統は山野から大口の区間において重複して運行しており、非効率な運行となっている
- 平出水線が週に1往復しか運行しないなど、利便性が非常に低く、そのため利用が低迷しており、空バスも発生している
- ◎非効率な運行の解消とともに、利便性、利用率の向上を図る必要がある

検討事業2：針持、曾木地区における交通空白地の解消

- 針持、曾木地区において交通空白地が発生している
- ◎同地区において、交通空白地の解消を図る必要がある

検討事業3：既存系統の見直しによるバス運行体系の再編

- 旧態依然の運行継続により、地域間でバスサービス水準の格差が発生している
- 利用率、利用目的に対し、運行内容が合わないなど非効率な系統が発生している
- ◎既存系統の便数、経路等を見直し、利用実態に合わせた効率的な運行を行うとともに、費用を抑えつつバスサービス水準の向上、格差解消を図る必要がある

検討事業4：新たな運行方法の導入による市民バスの見直し

- 利用のないバス停、運行区間が多数発生するなど非効率な運行となっている
- 運行区間の重複や空バスによる運行など非効率な系統が発生している
- ◎非効率な運行の解消とともに、利便性、利用率の向上を図る必要がある

検討事業 1：新たな運行方法の導入による布計線、平出水線、小川内線の見直し

布計線、平出水線、小川内線の 3 系統は、山野から大口の区間において重複して運行するなど、非効率な運行となっており、運行方法を見直すなど対応策を検討する

■布計線、平出水線、小川内線の状況（乗降調査結果）

<運行便数（片道）>

布計線：2 便/日（水、土）、平出水線：2 便/日（火）、小川内線：3 便/日（週 5 日）

<1 便当りの利用者数>

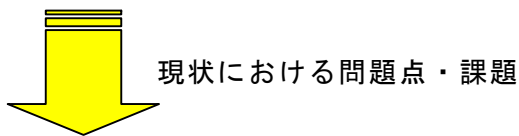
布計線：6.4 人/便、平出水線：1.8 人/便、小川内線：3.8 人/便

<空バスの発生率>

布計線：0.0%、平出水線：16.7%、小川内線：12.5%

<※運行収支> ※総体費用の実走距離按分等による試算結果

布計線：▲1,271 千円、平出水線：▲665 千円、小川内線：▲1,496 千円



現状における問題点・課題

■布計線、平出水線、小川内線の問題点

- 山野地区を經由し、大口中心部に向かう布計線、平出水線、小川内線の 3 系統は、山野から大口の区間において系統同士に加え、基幹系統とも重複して運行しており、非効率な運行となっている
- 布計線が週 2 日・2 便/日、平出水線が週 1 日・2 便/日しか運行しないなど、利便性が非常に低く、利用率低下の一因となっており、利用者のいない“空バス”が発生している

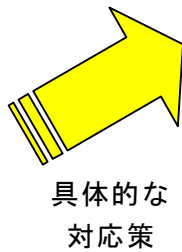
■課題（問題点への対応）

- 対応策には、重複区間、空バスの解消など効率的な運行が求められる
- 対応策には、費用を抑えつつ増便を図り、利便性向上による利用率向上が求められる

■対応策の検討における基本方針

■地域の実情に即した効率的なバス運行

■快適性や利便性向上による魅力的なバス運行



具体的な
対応策

系統図（見直し後）

乗合タクシーによるデマンド運行

乗合タクシーによるデマンド運行

定時定路線型バス運行（系統の新設）

■課題解決に向けた対応策

対応策①：山野地区での基幹系統との乗り継ぎにより、重複区間での運行を廃止する

対応策②：乗合タクシーやデマンド運行など新たな運行方法を導入する

対応策③：布計線、平出水線の増便を行い、小川内線も同様の便数を運行する

対応策④：小川内線の減便分の代替交通として西山野線を新設、運行する

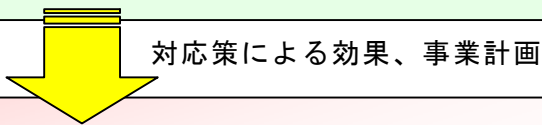
■対応策の概要

①重複運行が発生している山野～大口間での 3 系統の運行を廃止し、代替交通として山野地区における基幹系統と乗り継ぎを行う

②バス運行を廃止し、山野を起点とする乗合タクシーによるデマンド運行を導入する

③布計線の週 2 日・2 便/日、平出水線の週 1 日・2 便/日の運行に対し、両系統ともに週 3 日・4 便/日とし、増便する。また、小川内線も同様（実質減便）とする

④小川内線の減便分の代替として、西山野～大口間を運行する西山野線を新設する



対応策による効果、事業計画

■対応策の実施により期待される効果

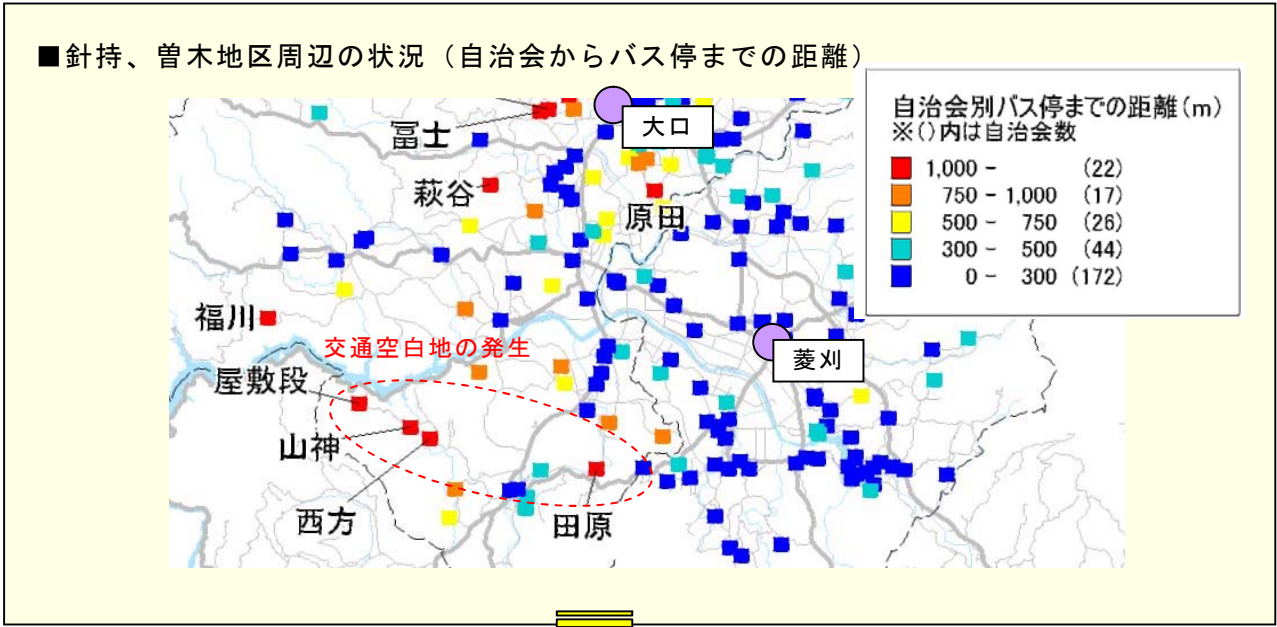
○重複区間、空バスの解消 ○布計線、小川内線の増便による利便性向上

■事業計画

◎検討された上記の対応策について、事業計画 1：布計線、平出水線、小川内線へのデマンド交通の導入、事業計画 2：西山野線の新設 として、本計画における目標を達成するために実施する事業とする

検討事業2：針持、曾木地区における交通空白地の解消

針持地区、曾木地区周辺において交通空白地が発生しており、地域へのバス等の運行による交通空白地の解消など対応策を検討する



現状における問題点・課題

■針持、曾木地区の問題点

- 針持、曾木地区には、基幹系統である大口～宮之城線が運行しているが、地区内や周辺の集落において、基幹系統のバス停までの距離が相当に離れており、バス停までの徒歩等による移動が困難であることから、**同集落が交通空白地となっている**

■課題（問題点への対応）

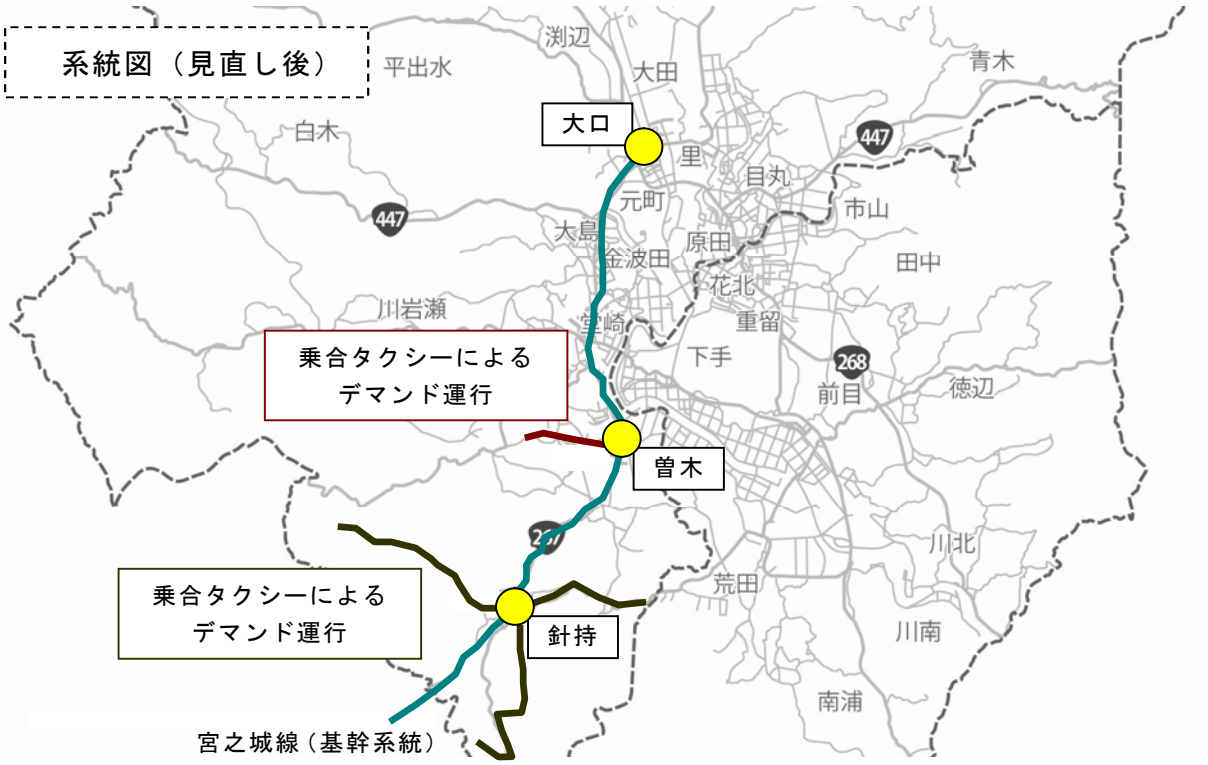
- 対応策には、交通空白地の解消が求められる
- 対応策には、運行費用をなるべく抑えるなどの効率的な運行が求められる

■対応策の検討における基本方針

■地域の実情に即した効率的なバス運行

■地域間格差の縮小による公平性の高いバス運行

具体的な
対応策



■課題解決に向けた対応策

対応策①：針持を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通の導入
対応策②：曾木を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通の導入

■対応策の概要

- ①針持を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通を導入（週2日・4便/日）するとともに、起点での基幹系統との乗り継ぎを図る
- ②曾木を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通を導入（週2日・4便/日）するとともに、起点での基幹系統との乗り継ぎを図る

対応策による効果、事業計画

■対応策の実施により期待される効果

○対象地域における交通空白地の解消（地域間格差の縮小）

■事業計画

◎検討された上記の対応策について、**事業計画3：針持、曾木地区へのデマンド交通の導入**として、本計画における目標を達成するために実施する事業とする

検討事業3：既存系統の見直しによるバス運行体系の再編

旧態依然の運行の継続により、複数の系統において利用実態が運行内容と合わないなど非効率な運行となっており、既存系統の全体的な見直しにより効率的なバス運行体系の再編を図るなど対応策を検討する

■※既存系統の状況（乗降調査結果等） ※布計線、平出水線、小川内線、市民バスを除く

＜運行便数（片道）＞

羽月北線：2 便/日（月、金）、青木線：4 便/日（平日）、牛尾循環線：2 周/日（平日）

※田代線：4 便/日（平日） ※湯之谷田代線、滝入口田代線の 2 系統を意味する。以降同様

＜1 便当りの利用者数＞

羽月北線：8.5 人/便、青木線：1.6 人/便、牛尾循環線：4.1 人/便、田代線：3.5 人/便

＜空バスの発生率＞

羽月北線：0.0%、青木線：41.7%、牛尾循環線：6.3%、田代線：6.2%

現状における問題点・課題

■羽月北線、青木線、牛尾循環線、田代線の問題点

- ・青木線は 1.6 人/便と利用率が低く、空バスも 41.7%発生しているが、平日毎日運行しており、**比較的便数が多い**
- ・青木線は、短時間で同じ経路を往復する折り返し運行となっており、**重複区間が発生**するなど非効率な運行経路となっている
- ・牛尾循環線は、空バスが発生しているが、平日毎日運行しており、**比較的便数が多い**
- ・田代線は 3.5 人/便と利用率が低く、空バスも発生しているが、**比較的便数が多い**
- ・青木線、牛尾循環線、田代線は、平日毎日運行しており、1 週間の便数は多いものの、**1 日当りの便数は少なく、利便性が低い**

■課題（問題点への対応）

- ・対応策には、利用実態と運行内容が合致した効率的で、利便性、公平性の高い運行が求められる

■対応策の検討における基本方針

■地域の実情に即した効率的なバス運行

■地域間格差の縮小による公平性の高いバス運行



■課題解決に向けた対応策

- 対応策①：利用率の比較的低い青木線、牛尾循環線、田代線を隔日運行とし、曜日を限定して運行するとともに、1日当りの便数は増便し、利便性を高める
- 対応策②：青木線の運行経路を見直し、折り返し運行から循環系統へ変更する
- 対応策③：田代線の減便分の代替交通として北薩病院線を新たに新設、運行する

■対応策の概要

- ①平日毎日運行している青木線、牛尾循環線、田代線を曜日を限定した隔日運行とし、1日当りの便数を、青木線・牛尾循環線が3周/日、田代線が5便/日に増便する
- ②青木線の運行経路を見直し、短時間に同じ経路を往復運行する折り返し運行から、重複区間が発生しない循環運行へ変更する
- ③田代線の減便により北薩病院への通院が不便になることから、大口と北薩病院をつなぐ北薩病院線を新設、運行する

対応策による効果、事業計画

■対応策の実施により期待される効果

○利用実態に合った効率的な運行の実施 ○バスサービスの利便性、公平性の向上

■事業計画

◎検討された上記の対応策について、**事業計画４：青木循環線の新設、事業計画５：北薩病院線の新設、事業計画６：牛尾循環線、田代線の隔日運行**として、本計画における目標を達成するために実施する事業とする

具体的な
対応策

検討事業 4：新たな運行方法の導入による市民バスの見直し

市民バスは、利用のないバス停や運行区間、空バスが発生するなど、非効率な運行となっており、運行方法を見直すなど対応策を検討する

■市民バスの状況（乗降調査結果等）

<運行便数（片道）>

野池線、五色線、上市山線：2 便/日（火、木、土）
場の木線、山田線、下市山線：2 便/日（月、水、金）

<1 便当りの利用者数>

野池線：5.6 人/便、五色線：3.1 人/便、上市山線：3.3 人/便
場の木線：2.5 人/便、山田線：3.4 人/便、下市山線：4.0 人/便

<空バスの発生率>

野池線：0.0%、五色線：8.3%、上市山線：25.0%
場の木線：16.7%、山田線：0.0%、下市山線：0.0%

現状における問題点・課題

■市民バスの問題点

- ・利用のないバス停や運行区間が多数発生しており、非効率な運行となっている
- ・五色線、上市山線、場の木線の 3 系統において、空バスが発生しており、非効率な運行となっている
- ・1 日当りの便数が 2 便/日となっており、利便性が低く、利用率低下の一因となっている

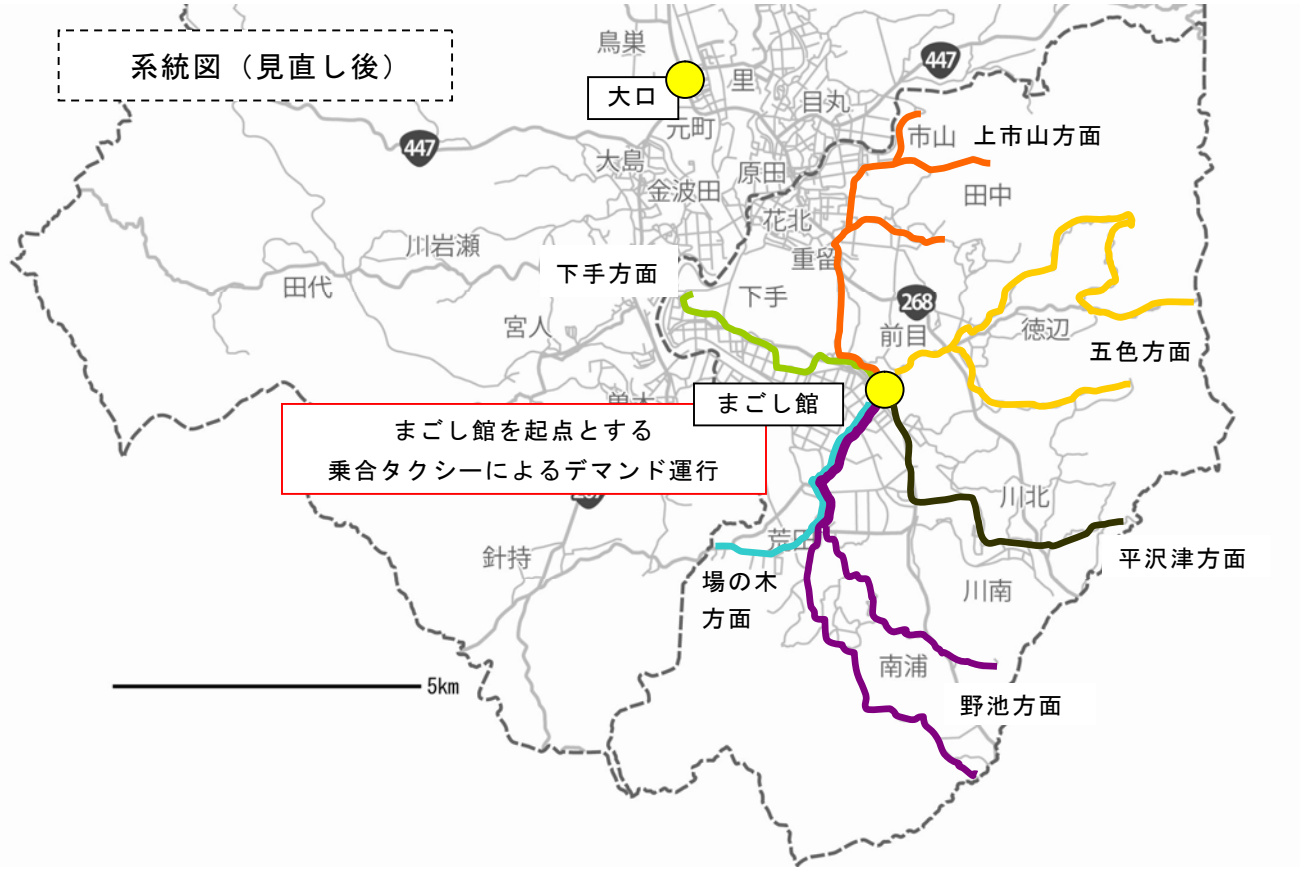
■課題（問題点への対応）

- ・対応策には、利用のない運行区間や空バスの解消など、効率的な運行が求められる
- ・対応策には、費用を抑えつつ増便を図り、利便性向上による利用率向上が求められる

■対応策の検討における基本方針

■地域の実情に即した効率的なバス運行

■快適性や利便性向上による魅力的なバス運行



■課題解決に向けた対応策

- 対応策①：まごし館を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通の導入
- 対応策②：1 日当りの便数を増便し、利便性向上を高める

■対応策の概要

- ①市民バスのバス運行を廃止し、代替交通として、市の福祉施設である“まごし館”を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通を導入する
- ②全系統において、1 日 2 便から 3 便（上り 1 便、下り 2 便）に増便する

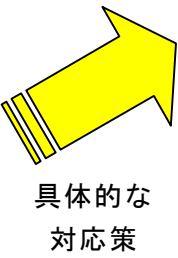
対応策による効果、事業計画

■対応策の実施により期待される効果

○利用のない運行区間、空バスの解消 ○増便による利便性向上

■事業計画

◎検討された上記の対応策について、事業計画 7：まごし館を起点とするデマンド交通の導入として、本計画における目標を達成するために実施する事業とする



具体的な
対応策

7-2 利用促進策に関する検討課題

利用促進策の実施によるバス利用率の向上を目指すうえで、以下のような課題の検討が必要である。

検討課題5：待合環境の向上による利用促進

- 事業1：布計線、平出水線、小川内線へのデマンド交通の導入、事業3：針持、曾木地区へのデマンド交通の導入 において、山野、針持、曾木を交通結節点として基幹系統との乗り継ぎによるデマンド交通の運行を実施する
- 交通結節点においては、バスや乗合タクシーの待合が発生する
- ◎乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの検討を行うことや、山野など主要な交通結節点における待合所を整備することで、待合環境の向上によるバスの利便性、快適性向上を図る必要がある

検討課題6：まごし館との連携による利用促進

- 菱刈地区を運行する市民バスは、まごし館が全系統の起点となっており、バスの利用目的も通院、買い物とともに、まごし館での温泉が主要な目的となっている
- 市民バスの全系統が、まごし館を起点として運行しているが、基幹路線との交通結節点にはなっておらず、乗り継ぎが不便である
- ◎事業7：まごし館を起点とするデマンド交通の導入 において、起点となるまごし館を基幹系統との交通結節点に設定し、利便性向上を図る必要がある

検討課題7：バス事業の認知度向上による利用促進

- 住民のバス利用率が低く、バスに係る機会が少ない
- 自由意見において、バスが必要であるとの趣旨の意見が寄せられている
- ◎住民へのバス事業の周知や公共交通への意識向上を図り、バスの利用を促す必要がある
- ◎住民への効果的な情報提供の方法を検討する必要がある

検討課題5：待合環境の向上による利用促進

乗り継ぎに配慮したダイヤの設定や、山野など主要な交通結節点における待合所を整備することで、待合環境の向上によるバスの利便性、快適性向上を検討する

■待合環境における問題点

- ・ 事業1：布計線、平出水線、小川内線へのデマンド交通の導入、事業3：針持、曾木地区へのデマンド交通の導入 において、山野、針持、曾木を交通結節点として基幹系統との乗り継ぎによるデマンド交通の運行を実施する
- ・ 交通結節点においては、バスや乗合タクシーの待合が発生する

課題（問題点への対応）

■課題（問題点への対応）

- ・ 対応策には、乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定が求められる
- ・ 対応策には、待合所の整備など待合環境の向上が求められる

■対応策の検討における基本方針

■快適性や利便性向上による魅力的なバス運行

具体的な対応策
事業計画の策定

■課題解決に向けた対応策

対応策①：系統の見直しに伴う運行ダイヤの設定において、極力、乗り継ぎに配慮した運行ダイヤを設定することで、待合時間を短くし、バスの利便性向上につなげる

対応策②：山野など主要な交通結節点において、屋根付きの待合所を設置し、待合場所とするとともに、バス利用者などの交流の場とすることで、待合環境を向上させ、バスの快適性向上を図る

■対応策により期待される効果

○待合環境の向上によるバス快適性、利便性の向上

■事業計画

検討された上記の対応策について、利用促進策1：待合環境の向上として本計画における目標を達成するために実施する事業とする

検討課題6：まごし館との連携による利用促進

市民バスの起点であるまごし館と連携し、バスの利便性向上を検討する

■まごし館（起点）における問題点

- ・菱刈地区を運行する市民バスは、まごし館が全系統の起点となっており、バスの利用目的も通院、買い物とともに、まごし館での温泉が主要な目的となっている
- ・市民バスの全系統が、まごし館を起点として運行しているが、基幹路線との交通結節点にはなっておらず、乗り継ぎが不便である

課題（問題点への対応）

■課題（問題点への対応）

- ・対応策には、まごし館での基幹系統と乗り継ぎを考慮する必要がある
- ・対応策には、交通結節点となるまごし館との連携を図る必要がある

■対応策の検討における基本方針

■快適性や利便性向上による魅力的なバス運行

■地域に密着したバス事業の実施

具体的な対応策、事業計画の策定

■課題解決に向けた対応策

対応策①：事業7：まごし館を起点とするデマンド交通の導入 において起点となるまごし館に、基幹系統のバス停を新たに設置し、デマンド交通と基幹系統との交通結節点として設定する

対応策②：新たな交通結節点となるまごし館を、待合所として活用するとともに、バス利用者などへの情報提供の場とすることで、利用率の向上を図る

■対応策により期待される効果

○待合環境の向上によるバス快適性、利便性の向上 ○効果的な情報提供の実施

■事業計画

検討された上記の対応策について、利用促進策1：待合環境の向上、利用促進策2：効果的な情報提供の実施 として本計画における目標を達成するために実施する事業とする

検討課題 7 : バス事業の認知度向上による利用促進

住民への効果的な情報提供により、バス事業の周知や公共交通への意識向上を図り、バスの利用を促すことを検討する

■地域へのバス事業の周知、公共交通への意識向上における問題点

- ・住民のバス利用率が低く、**バスに係る機会が少ない**
- ・バス事業が厳しい運営を強いられている一方で、住民アンケート結果では、自由意見等において、「**バスが必要である**」との趣旨の回答が寄せられている

課題（問題点への対応）

■課題（問題点への対応）

- ・対応策には、住民への効果的な情報提供が求められる
- ・対応策には、住民へのバス事業の周知、公共交通への意識向上が求められる

■対応策の検討における基本方針

■地域に密着したバス事業の実施

具体的な対応策、事業計画の策定

■課題解決に向けた対応策

対応策①：個々に提供されている運行経路、運行時刻、運賃などの情報を整理し、バスマップなどでわかりやすくまとめ、住民や利用者に提供する

対応策②：取りまとめた情報を、まごし館など主要な待合所で提供する

対応策③：老朽化が激しいバス停を再設置し、バス情報の提供媒体として機能、バスへのイメージ向上を図るPR手段としての機能を高める

対応策④：地域の自治会、会合等において、バス事業の状況を報告し、バスの問題を地域の問題として捉えるよう、住民に対し啓発を行う

■対応策により期待される効果

○効果的な情報提供の実施

○住民へのバス事業の周知 ○住民の公共交通への意識向上

■事業計画

検討された上記の対応策について、**利用促進策 2 : 効果的な情報提供の実施、利用促進策 3 : 住民に対するバス事業の啓発活動の実施** として本計画における目標を達成するために実施する事業とする

8 目標を達成するために行う事業、及び事業主体

本計画の目標である「効率的で持続可能な公共交通体系の構築」を達成するための事業として、以下の **系統の見直しに関する事業**、**利用促進策に関する事業** を実施、検討する。

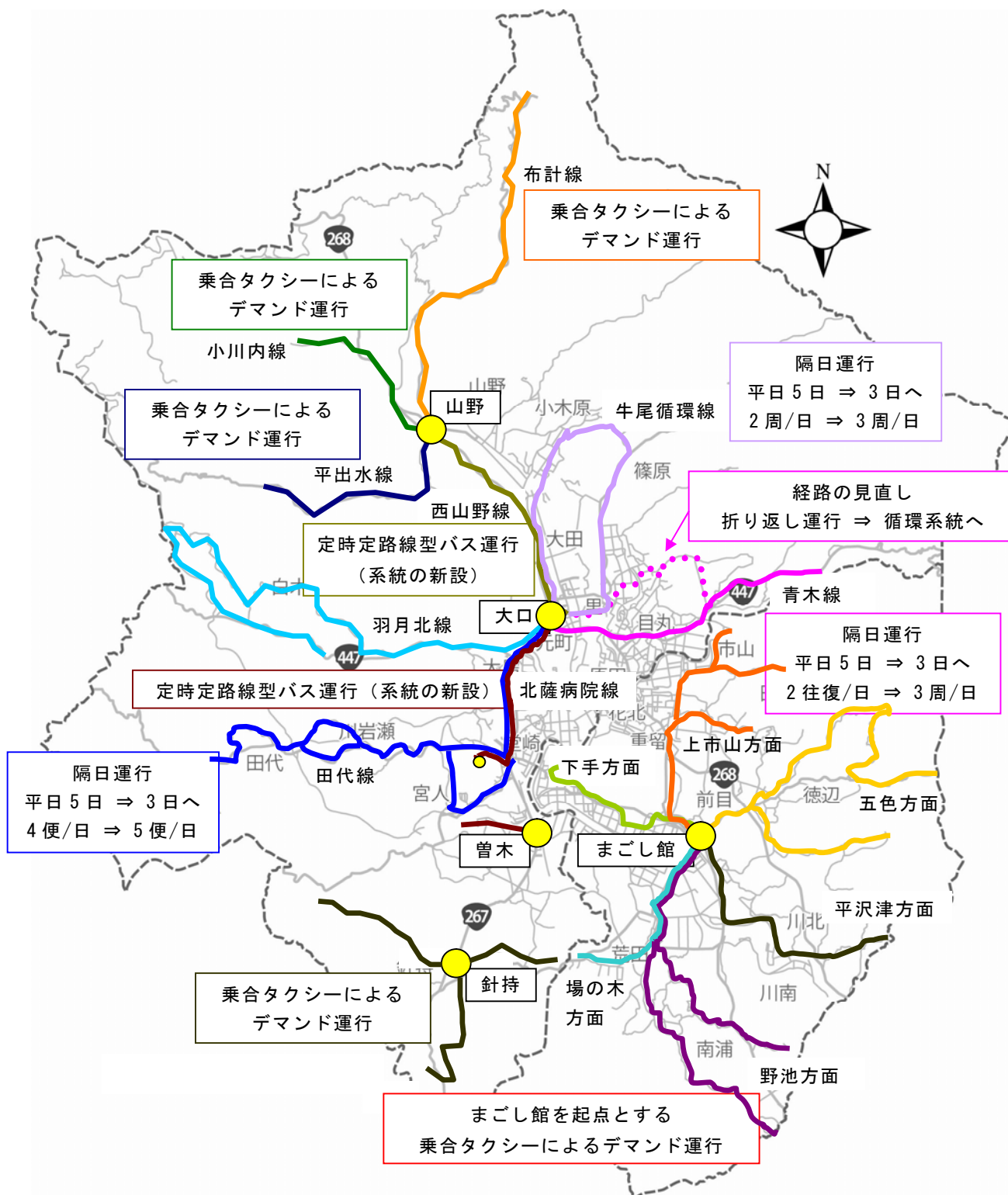
8－1 系統の見直しに関する事業

事業内容	事業主体	関連事業
事業計画 1 布計線、平出水線、小川内線へのデマンド交通の導入	伊佐市、タクシー事業者	事業計画 2 利用促進策 1-1、利用促進策 1-3、利用促進策 2
事業計画 2 西山野線の新設	伊佐市、バス事業者	事業計画 1 利用促進策 1-1、利用促進策 1-3、利用促進策 2
事業計画 3 針持、曾木地区へのデマンド交通の導入	伊佐市、タクシー事業者	利用促進策 1-1、利用促進策 1-3、利用促進策 2
事業計画 4 青木循環線の新設	伊佐市、バス事業者	事業計画 5、事業計画 6 利用促進策 1-1、利用促進策 2
事業計画 5 北薩病院線の新設	伊佐市、バス事業者	事業計画 4、事業計画 6 利用促進策 1-1、利用促進策 2
事業計画 6 牛尾循環線、田代線の隔日運行	伊佐市、バス事業者	事業計画 4、事業計画 5 利用促進策 1-1、利用促進策 2
事業計画 7 まごし館を起点とするデマンド交通の導入	伊佐市、タクシー事業者	利用促進策 1、利用促進策 2

8－2 利用促進策に関する事業

事業内容	事業主体	関連事業
利用促進策 1 待合環境の向上	—	—
1-1 乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定	交通事業者	事業計画 1～7 系統の見直しに関する事業全般
1-2 まごし館における交通結節点機能の強化	伊佐市、交通事業者	事業計画 7
1-3 主要な交通結節点における待合所の整備	伊佐市	事業計画 1、事業計画 2、事業計画 3、事業計画 7
利用促進策 2 効果的な情報提供の実施	—	—
2-1 バスマップ等の作成、配布	伊佐市、交通事業者	事業計画 1～7 系統の見直しに関する事業全般
2-2 機能性、デザイン性の高いバス停の設置	伊佐市、交通事業者	事業計画 1～7 系統の見直しに関する事業全般
利用促進策 3 住民に対するバス事業の啓発活動の実施	伊佐市	—

<系統の見直しに関する事業一覧>



8-1 系統の見直しに関する事業

事業計画 1

布計線、平出水線、小川内線へのデマンド交通の導入

■事業内容

布計線、平出水線、小川内線を休止し、代替交通として、山野を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通を運行する

■対象系統

○布計線 ○平出水線 ○小川内線

■運行内容

<運行方法>

- ・電話等により※事前予約のあった便、区間のみを運行するデマンド運行とする
※予約受付センターを設置し、受付窓口を一元化（デマンド交通を導入する全事業同様）
- ・運行経路は、基本の経路を設定し、基本経路から利用者の要望に応じて、予め決められた乗降場所へ迂回しながら運行する「迂回型運行」とする

<車両>

- ・小型タクシーとし、予約者が定員を超える場合は、複数の車両を運行する

<運行回数>

- ・1日片道4便を週3日運行する

<運賃>

- ・運賃は、一律100円とする

■実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
関係者との協議	ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等 実証運行開始 →	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討

■関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1-1	乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
利用促進策 1-3	主要な交通結節点における待合所の整備
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

事業計画 2

西山野線の新設

■事業内容

小川内線の減便分の代替として、西山野～大口間を運行する西山野線を新設する

■対象系統

○小川内線

■運行内容

<運行方法>

- ・定時定路線型の運行とする
- ・運行経路は、休止する小川内線の経路を基本に、西山野～大口間を運行する

<車両>

- ・バスによる運行とする

<運行回数>

- ・1日片道6便を週5日運行する

<運賃>

- ・運賃は、距離制運賃とする

■実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
関係者との協議	ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等 実証運行開始	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討

■関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1-1	乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
利用促進策 1-3	主要な交通結節点における待合所の整備
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

事業計画 3

針持、曾木地区へのデマンド交通の導入

■事業内容

針持、曾木を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通を導入する

■対象地域

○針持地区、曾木地区周辺地域

■運行内容

<運行方法>

- ・電話等により事前に予約のあった便、区間のみを運行するデマンド運行とする
- ・運行経路は、基本の経路を設定し、基本経路から利用者の要望に応じて、予め決められた乗降場所へ迂回しながら運行する「迂回型運行」とする

<車両>

- ・小型タクシーとし、予約者が定員を超える場合は、複数の車両を運行する

<運行回数>

- ・1日片道4便を週2日運行する

<運賃>

- ・運賃は、一律100円とする

■実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等 実証運行開始	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討

■関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1-1	乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
利用促進策 1-3	主要な交通結節点における待合所の整備
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

事業計画 4

青木循環線の新設

■事業内容

青木線の運行経路を見直し、短時間に同じ経路を往復運行する折り返し運行から循環運行へ変更、青木循環線として新設する

■対象系統

○青木線

■運行内容

<運行方法>

- ・定時定路線型の運行とする
- ・運行経路は、休止する青木線の経路を基本に延長することで、循環経路とする

<車両>

- ・バスによる運行とする

<運行回数>

- ・1日循環3周を週3日運行する

<運賃>

- ・運賃は、距離制運賃とする

■実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
関係者との協議	ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等 実証運行開始	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討



■関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1-1	乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

事業計画 5

北薩病院線の新設

■ 事業内容

田代線の減便分の代替として、北薩病院～大口間を直行する北薩病院線を新設する

■ 対象系統

○田代線（湯之谷田代線、滝入口田代線）

■ 運行内容

< 運行方法 >

- ・ 定時定路線型の運行とする
- ・ 運行経路は、北薩病院～大口間を直行運行する

< 車両 >

- ・ バスによる運行とする

< 運行回数 >

- ・ 1 日片道 5 便を週 2 日運行する

< 運賃 >

- ・ 運賃は、距離制運賃とする

■ 実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
関係者との協議	ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等 実証運行開始	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討



■ 関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1-1	乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

事業計画 6

牛尾循環線、田代線の隔日運行

■事業内容

牛尾循環線、田代線を運行曜日を限定した隔日運行とする。また、1 日当りの便数を増便する

■対象系統

○牛尾循環線 ○田代線（湯之谷田代線、滝入口田代線）

■運行内容

< 運行方法、車両、運賃 >

- ・ 現行と同様とする

< 運行回数 >

- ・ 牛尾循環線は、1 日循環 3 周を週 3 日運行する
- ・ 田代線は、1 日片道 5 便を週 3 日運行する

■実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
関係者との協議	ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等 実証運行開始	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討



■関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1-1	乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

事業計画 7

まごし館を起点とするデマンド交通の導入

■事業内容

市民バスを休止し、代替交通として、まごし館を起点とする乗合タクシーによるデマンド交通を運行する

■対象系統

○市民バス 6 系統

■運行内容

< 運行方法 >

- ・電話等により事前に予約のあった便、区間のみを運行するデマンド運行とする
- ・運行経路は、基本の経路を設定し、基本経路から利用者の要望に応じて、予め決められた乗降場所へ迂回しながら運行する「迂回型運行」とする

< 車両 >

- ・小型タクシーとし、予約者が定員を超える場合は、複数の車両を運行する

< 運行回数 >

- ・1 日片道 3 便を週 3 日運行する

< 運賃 >

- ・運賃は、一律 300 円とする。
- ・ただし、本城、重留等で途中下車した場合は、一律 100 円とする

■実施期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
ダイヤの設定、運行手続き 住民への周知 等	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討	前年度事業の検証 事業の改善、事業継続検討
実証運行開始 →		

■関連事業（利用促進策に関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする

利用促進策 1	待合環境の向上
利用促進策 2	効果的な情報提供の実施

8-2 利用促進策に関する事業

利用促進策 1

待合環境の向上

乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定や、まごし館の交通結節点としての機能強化、山野やまごし館など主要な交通結節点における待合所を整備することで、待合環境の向上によるバスの利便性、快適性向上を図る

利用促進策 1-1

乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの検討

■事業内容

系統の見直しに伴う運行ダイヤの設定において、極力、基幹系統との乗り継ぎに配慮した運行ダイヤを設定することで、待合時間を短くするなど基幹系統との連携性を高め、バスの利便性向上につなげる

■実施期間

事業の実施期間は以下とする。

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
運行ダイヤの検討、設定 住民への周知 等		



■関連事業（系統の見直しに関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする。

事業計画 1～7

系統の見直しに関する事業全般

利用促進策 1－2

まごし館における交通結節点機能の強化

■事業内容

事業7：まごし館を起点とするデマンド交通の導入において、起点となるまごし館に、基幹系統のバス停を新たに設置し、デマンド交通と基幹系統との交通結節点としての機能を強化する

■実施期間

事業の実施期間は以下とする。

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	関係者協議、待合所の整備 住民への周知 等	

■関連事業（系統の見直しに関する事業）

事業計画 7	まごし館を起点とするデマンド交通の導入
--------	---------------------

利用促進策 1－3

主要な交通結節点における待合所の整備

■事業内容

山野やまごし館など主要な交通結節点において、屋根付きの待合所等の設置を検討し、待合場所とするとともに、バス利用者などの交流の場とすることで、待合環境を向上させ、バスの快適性向上を図る

■実施期間

事業の実施期間は以下とする。

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	関係者協議、待合所の整備 住民への周知 等	

■関連事業（系統の見直しに関する事業）

事業計画 1	布計線、平出水線、小川内線へのデマンド交通の導入
事業計画 2	西山野線の新設
事業計画 3	針持、曾木地区におけるデマンド交通の導入
事業計画 7	まごし館を起点とするデマンド交通の導入

利用促進策 2

効果的な情報提供の実施

個々に提供されている運行経路、便数、運賃などの運行情報を整理し、取りまとめた情報の利用者への効果的な提供による利便性向上、利用促進を図る

利用促進策 2 - 1

バスマップ等の作成、配布

■事業内容

利用者に対して、効果的に運行情報を提供するため、運行経路、便数、運賃などの情報が一覧できるバスマップ等を作成する。バスマップの作成においては、利用者視点から、わかりやすさ、使いやすさに配慮する。

また、作成したバスマップ等については、まごし館など主要な待合所、市役所、支所、医療施設、商業施設などの主要施設やバス車内等において、配布、掲示する

■実施期間

事業の実施期間は以下とし、系統の見直しに関する事業実施後に、運行情報を取りまとめ実施する

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
(系統の見直しに関する事業の実施)	運行情報の取りまとめ バスマップの作成 実証配布	

■関連事業（系統の見直しに関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする。

事業計画 1 ～ 7

系統の見直しに関する事業全般

利用促進策 2-2

機能性、デザイン性の高いバス停の設置

■事業内容

老朽化の激しいバス停を再設置し、バス情報の提供媒体としての機能、バスへのイメージ向上を図るPR手段としての機能を高める

■実施期間

事業の実施期間は以下とする。

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
バス停デザインの検討		
バス停の設置 等	→	

■関連事業（系統の見直しに関する事業）

関連事業は以下となっている。関連事業と一体的に事業を実施することで、より効果的に事業を実施するものとする。

事業計画 1～7

系統の見直しに関する事業全般

利用促進策 3

住民に対するバス事業の啓発活動の実施

住民へのバス事業の周知や公共交通への意識向上を図り、バスの利用促進を図る

■事業内容

地域で定期的実施される自治会、会合等において、バス事業の状況を報告し、積極的な利用を促すことで、バスの問題を地域の問題として捉えるよう、住民に対し啓発を行う

■実施期間

事業の実施期間は以下とする。

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
自治会等での事業の報告		

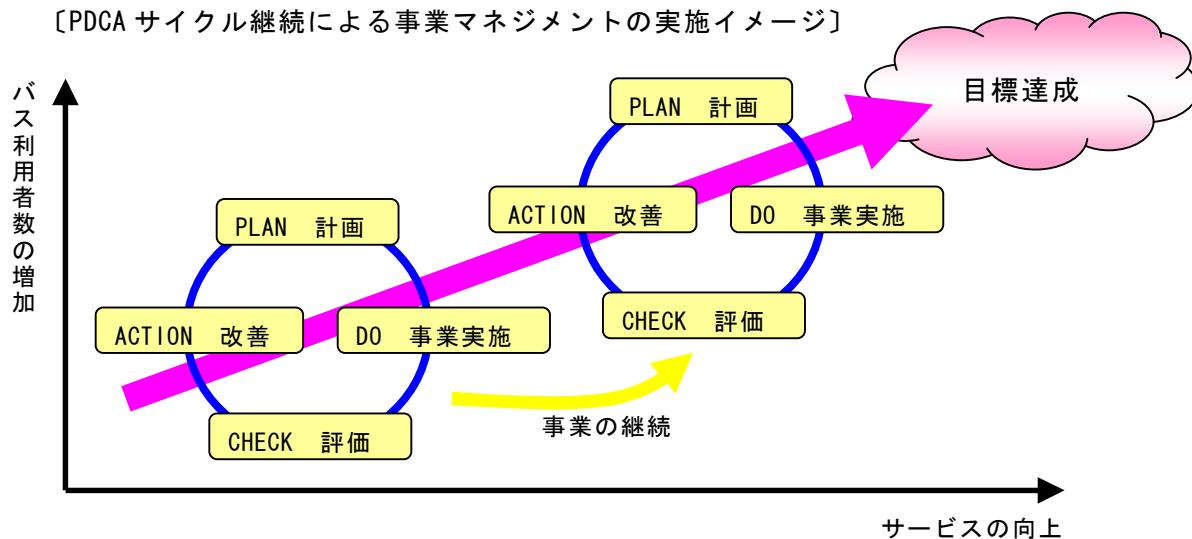


9 事業の検証体制

本計画においては、伊佐市地域公共交通活性化協議会が実施する実証運行などの事業の検証、評価を行うものとする。各事業の検証、評価は、客観性に十分に配慮し、協議会自ら実施する。

また、評価、検証結果をもとに、各事業の改善を行い、事業計画の見直し、事業の改善、事業の再実施というPDCAサイクルによるマネジメントを確実に実施することで、より効果的に事業を実施する。

〔PDCA サイクル継続による事業マネジメントの実施イメージ〕



＜参考資料＞

住民（移動制約者）に対するアンケート調査票

地域公共交通（買い物や通院に利用するバスやタクシー） に関するアンケート調査

伊佐市では、「今後の伊佐市内の交通体制をどのように整備するか。」を検討するために市民のみなさまのご意見をアンケート調査することになりました。

調査にあたっては、民生委員の協力をいただきながらバスなどの公共交通を利用される自家用車等のない家庭の方々を対象として調査します。

調査項目は、「かねての移動手段をどのようにしているか。バスやタクシーを利用しているか。乗合タクシーがあるとすれば、利用するか。」などです。

調査の結果を分析して、今後の伊佐市内交通体制整備に活用しますの
で協力くださるようお願いします。

伊佐市役所 地域振興課

自治会（ ）調査員（ ）

問1 あなたの家庭の世帯主の年齢は、

- () 20才代、() 30才代、() 40才代、() 50才代、
() 60才代、() 70才代、() 80才代、() 90才代、

問2 あなたの世帯は、

- () 独り暮らし () 夫婦のみ () その他 ()

問3 あなたの家庭では、買い物や通院などの移動手段として何を利用していますか。
(複数回答できます。)

1. () 別に住んでいる子供などの車を利用している。
2. () 近所の人にさせてもらっている。
3. () 病院バスを利用している。
4. () バスを利用している。
5. () タクシーを一人で利用している。
6. () タクシーを近所の人たち数人で利用している。
7. () その他 ()

問4 あなたの家庭では、最近1ヶ月間にバスを利用しましたか。

1. () 利用した。 →問5へ
2. () 利用しなかった。 →問6へ

問5 バスを利用した家庭へ

①あなたの家庭では、最近1ヶ月間にバスを利用した回数は、どれ位ですか。

1. () ほぼ毎日利用した。
2. () 週に2,3回利用した。
3. () 週に1回位利用した。
4. () 月に数回利用した。

②あなたの家庭がバスを利用した目的は、何ですか。

1. () 通院
2. () 買い物
3. () 通院と買い物
4. () 親戚や友人との面会
5. () その他 ()

問6 バスを利用しなかった家庭へ

①あなたの家庭が、現在バスを利用しない理由は、何ですか。

(複数回答できます。)

1. () バスが運行されていない地域である。→問7へ
2. () 他の交通移動手段があった。
3. () バス停留所までが遠くて歩いて行くのがたいへんである。
4. () 高齢等でバスの乗り降りができない。
5. () 乗車料金が安い。
6. () 行きや帰りの運行時間が自分に合わない。
7. () 運行時刻がよくわからない。
8. () その他 ()

②あなたの家庭では、1回（片道）のバスの料金がいくら位までだったら利用しますか。

1. () 200円位までは、利用する。
2. () 300円位までは、利用する。
3. () 500円位までは、利用する。
4. () 利用しない。(できない。)

問7 あなたの家庭では、最近1ヶ月間にタクシーを利用しましたか。

1. () 利用した。 → 問8へ
2. () 利用しなかった。 → 問9へ

問8 タクシーを利用した家庭へ

①あなたの家庭が最近1ヶ月間にタクシーを利用した回数は、どれくらいですか。

1. () ほぼ毎日利用した。
2. () 週に2,3回利用した。
3. () 週に1回位利用した。
4. () 月に数回利用した。

②あなたの家庭がタクシーを利用した目的は、何ですか。

1. () 通院
2. () 買い物
3. () 通院と買い物
4. () 親戚や友人との面会
5. () その他()

問9 タクシーを利用しなかった人へ

①あなたが、現在タクシーを利用しない理由は、何ですか。

1. () 他の交通移動手段があった。
2. () その他 ()

問 10 すべての人にお伺いします。

あなたの家庭では、決まった時間に運行される他の人と相乗りになるタクシーがあったとした場合、利用しますか。

1. () 利用する。 → 問 11 へ
2. () 利用しない。 → 問 12 へ

問 11 相乗りタクシーを利用する家庭に

①あなたの家庭では、1回（片道）の相乗りタクシー料金がいくら位までだったら利用しますか。

1. () 300円位までは、利用する。
2. () 500円位までは、利用する。
3. () 1, 000円位までは、利用する。

②あなたの家庭では、どれくらいまでを停留所として利用しますか。

1. () 自治公民館までの送迎であれば利用する。
2. () 自治会ごみステーションまでの送迎であれば利用する。
3. () 自宅近くまでの送迎であれば利用する。
4. () その他()

問 12 相乗りタクシーを利用しない家庭へ

①あなたの家庭が、相乗りタクシーを利用しない理由は、何ですか。

1. () 他の交通移動手段があった。
2. () 他人と同乗したくない。
3. () その他()

問 13 バス運行について、要望がありましたらお聞かせください。

--

アンケート調査にご協力いただき、ありがとうございました。

