

伊佐市地域公共交通計画

令和5年3月



伊佐市

[目 次]

序章 計画の策定にあたって	1
1. 計画策定の背景・目的.....	1
2. 計画対象区域.....	1
3. 計画期間	1
4. 計画の位置づけ	2
5. 上位・関連計画の整理.....	3
第1章 伊佐市の概況	5
1. 地域の現状.....	5
2. 公共交通の現状	16
第2章 住民移動の実態及びニーズの把握	29
1. 市民アンケート	29
2. 公共交通利用者アンケート	39
3. のりあいタクシー登録者アンケート.....	43
4. 移動制約者アンケート.....	47
5. 自治会長アンケート	49
6. 自治会長・民生委員との意見交換会.....	51
7. 交通事業者ヒアリング.....	53
8. 市内高校ヒアリング	54
第3章 伊佐市の公共交通の課題	55
第4章 伊佐市地域公共交通計画	60
1. 基本理念および基本方針	60
2. 交通種別ごとの役割と方向性	63
3. 計画目標及び目標達成のための事業.....	64
4. 目標達成に向けた評価指標	77
5. 目標達成に向けたマネジメント	79
参考資料	80
1. 伊佐市地域公共交通活性化協議会規約	80
2. 伊佐市地域公共交通活性化協議会 委員名簿.....	84
3. 用語解説	85

序章 計画の策定にあたって

1. 計画策定の背景・目的

伊佐市（以下、「本市」という）では、平成 22 年度に策定した「伊佐市地域交通総合連携計画」に基づき、公共交通に対するニーズに合わせ運行を維持してきました。

しかし、少子高齢化や人口減少等による公共交通利用者の減少や運転手不足の深刻化に加え、令和 2 年から世界中で猛威を振う新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の維持は容易ではなくなっています。また、本市においては、大口地区市街地に新たな商業施設が開業する一方で、周辺地域ではスーパーや医療機関の閉鎖がみられるなど、市民生活に影響を及ぼす様々な動きがありました。さらに、運転免許証返納により、自動車などの移動手段を持たず、公共交通に頼らざるを得ない高齢者などの交通手段の確保は今後さらに深刻な問題となることが予想されています。

一方で、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすことが期待されています。

この度、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（改正地域公共交通活性化再生法）が改正され、まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保や、地域の輸送資源を最大限活用しながら持続可能な公共交通体系を整備すること等が求められています。

そのため、本市の公共交通の現状等を踏まえ、まちづくり、医療・福祉及び観光振興等の多角的な観点から、利便性と効率性のバランスの取れた持続可能な交通網を構築することを目的として「伊佐市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画対象区域

本計画の区域は、伊佐市全域とします。

3. 計画期間

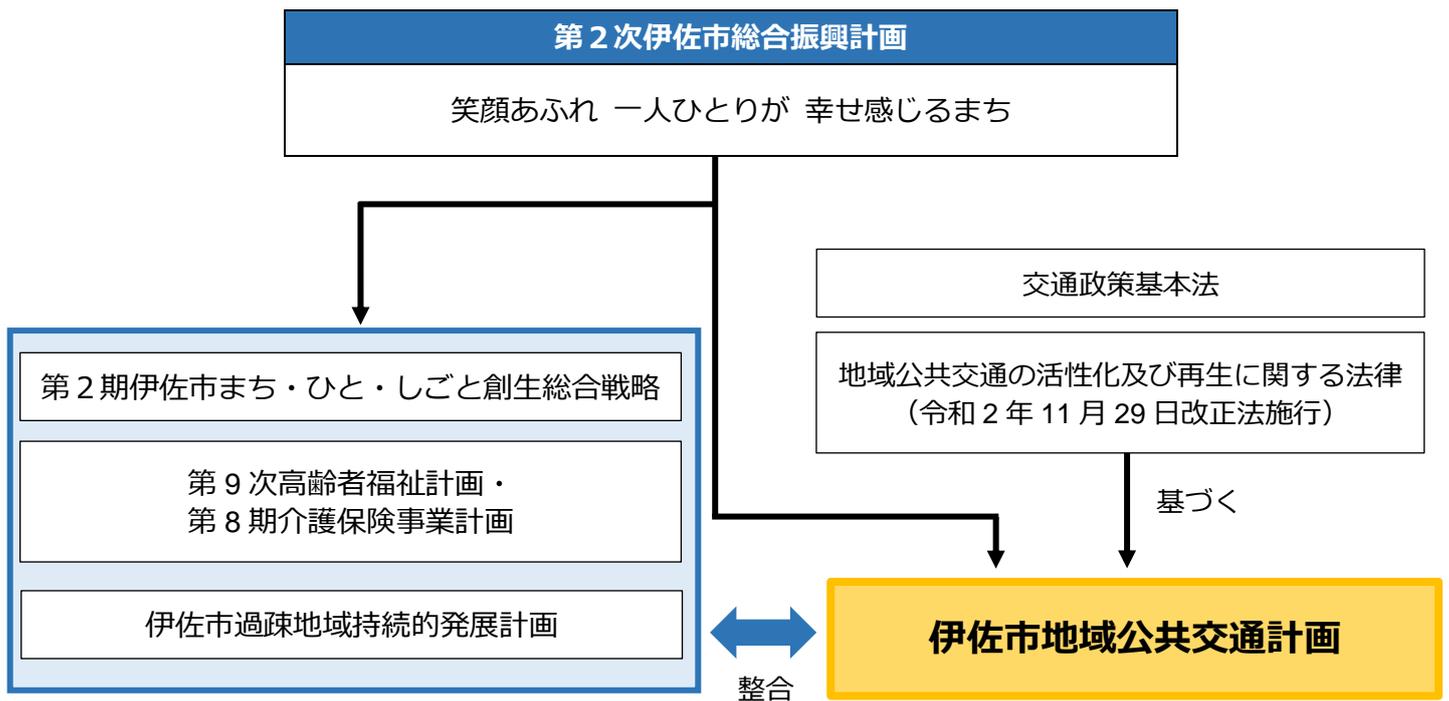
本計画の期間は、令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間です。

4. 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、市の基本的な施策の方向性を示す「第2次伊佐市総合振興計画」（令和5年3月策定）を上位計画とし、市の各種関連計画を踏まえて策定します。

また、本計画は、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の達成に向けて取組を進めていきます。

図表1 伊佐市地域公共交通計画の位置づけ



図表2 関連するSDGsの目標



5. 上位・関連計画の整理

公共交通に関連する計画として以下のとおり示します。

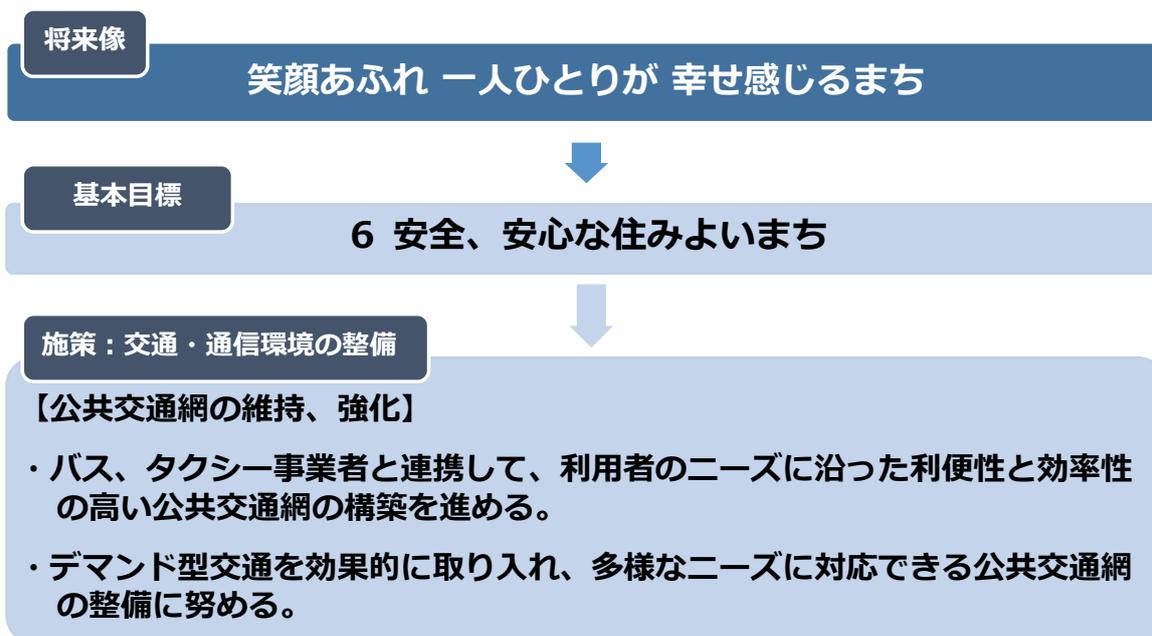
(1) 上位計画「第2次伊佐市総合振興計画」

「第2次伊佐市総合振興計画」は令和5年度から令和14年度までの10年間を計画期間として策定され、基本構想、基本計画、実施計画で構成します。公共交通施策は「交通・通信環境の整備」として位置づけされています。

図表3 「第2次伊佐市総合振興計画」の概要

<p>計画概要等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○計画期間 令和5年度～令和14年度 ○将来像 笑顔あふれ 一人ひとりが 幸せ感じるまち ○基本目標 <ol style="list-style-type: none"> 1.笑顔で創る明るいまち【共生協働、人権】 2.安心して子育てができるまち【子育て】 3.郷土を愛し、豊かな心を育むまち【教育、文化、スポーツ】 4.ともに支え合い、いきいきと暮らせるまち【健康、福祉】 5.活力ある産業と賑わいのあるまち【産業経済】 6.安全、安心な住みよいまち【社会基盤、生活環境】
<p>公共交通に関する記述内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通網の維持、強化 <ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシー事業者と連携して、利用者のニーズに沿った利便性と効率性の高い公共交通網の構築を進める。 ・デマンド型交通を効果的に取り入れ、多様なニーズに対応できる公共交通網の整備に努める。

図表4 「第2次伊佐市総合振興計画」の公共交通に関する施策



(2) 関連計画

まちづくりや医療・福祉分野における各種計画では、公共交通に関連する施策が以下のように示されています。

図表 5 関連計画における公共交通の位置づけ

名称	伊佐市まち・ひと・しごと創生総合戦略	計画期間	令和2年度～令和6年度
公共交通との関連など	<p><まちの機能確保と小さな拠点づくり></p> <ul style="list-style-type: none"> 人が集う中心市街地や生活圏の拠点づくりを進め、機能分担を図りながら公共施設や公共サービスの再編に取り組む。 ⇒持続可能な地域公共交通ネットワークの研究 		
名称	第9次高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画	計画期間	令和3年度～令和5年度
公共交通との関連など	<p><高齢者等の移動手段の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の在宅生活の維持や社会参加の促進のためには、移動手段の確保が大変重要となるため、本市においては、公共交通としての「市民バス」「乗合タクシー」の運行だけでなく福祉タクシーの利用助成を行っている。 福祉タクシーは、75歳以上の高齢者及び重度身体障がい者（1、2級）、知的障がい者、精神障がい者の方を対象として、通院・買い物・公共施設等の利用に使える利用券の発行を行っている。 今後も高齢者等の移動支援の確保を努めるとともに、外出が困難な高齢者に対して、移動の利便性向上を図る。 		
名称	伊佐市過疎地域持続的発展計画	計画期間	令和3年度～令和7年度
公共交通との関連など	<p><自然と調和した快適な生活空間づくり></p> <ul style="list-style-type: none"> 生活基盤については、地域と一体となった取組のもとに、まちの現状や規模に応じて効果的な整備に努め、あわせて、交通空白地帯の解消など市民の暮らしに直結し、「住みやすさ」の向上をめざした取組を進める。 <p><交通手段の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣の主要都市や空港などの公共交通施設を結ぶ地域公共交通は、本市へ多数の訪問者を招き入れるためにも九州新幹線や鹿児島空港を結ぶバス路線の充実や他路線の恒久的運行を維持するため市民の利用促進に努める。 市内を運行する公共交通機関の確保については、効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現のため、「伊佐市地域公共交通総合連携計画」をもとに新たな「地域公共交通計画」の策定を検討する。 <p><子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域社会から孤立しがちな高齢者が「閉じこもり」にならないように、地域ごとに「生きがいづくり」と「居場所づくり」を推進するとともに、高齢者の生活に必要な通院や買い物等に係る移動支援を行う。 <p><教育の振興></p> <ul style="list-style-type: none"> 中学校再編により通学が遠距離になった生徒のためにスクールバスを運行することで、通学時間の短縮を図り安全に通学できるよう継続して支援する。 		

第1章 伊佐市の概況

1. 地域の現状

(1) 位置・地勢

- 本市は平成 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、鹿児島県・宮崎県・熊本県の県境に位置する県本土最北の市です。
- 北東部は熊本県球磨村、人吉市、北西部は水俣市、東部は宮崎県えびの市、南東部は鹿児島県湧水町、南西部はさつま町、西部は出水市など 3 県の 4 市 2 町 1 村と接しています。
- 総面積は 392.56 km²で、周囲を九州山地に囲まれた盆地を形成しており、平地の中央部を川内川とその支流が流れ、これらの水系を中心として広大な水田が開けています。

図表 1-1 伊佐市の位置

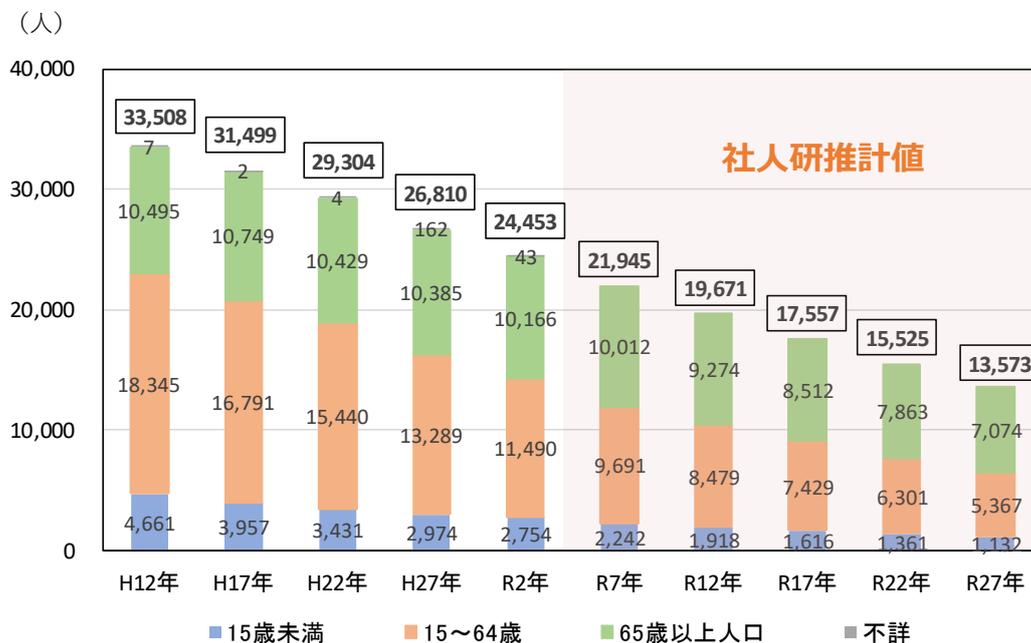


(2) 人口特性

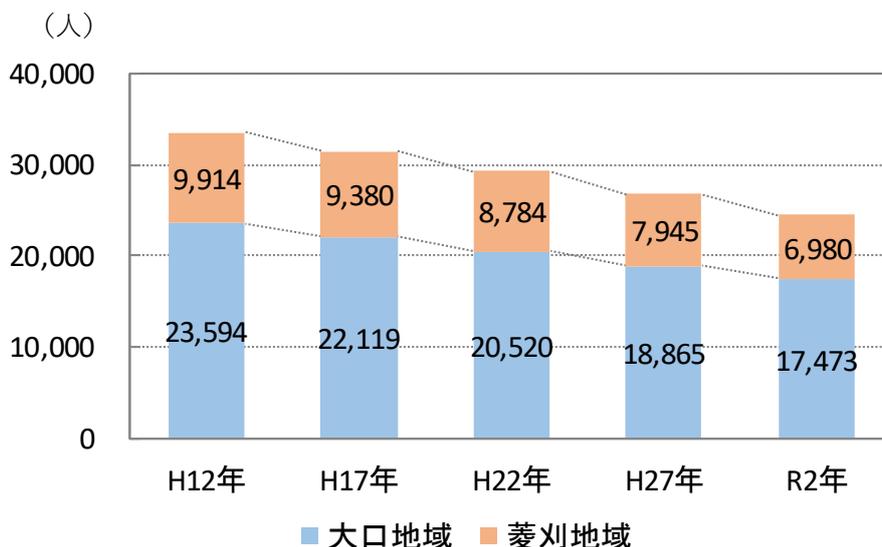
① 総人口

- 伊佐市の総人口は減少の一途をたどり、平成 12 年の約 3.4 万人から令和 2 年には約 2.4 万人と、20 年間で約 1 万人減少しています。
- 将来の人口推計結果によると、25 年後の令和 27 年には約 1.4 万人まで減少すると見込まれています。
- 平成 12 年以降の 65 歳以上人口は、平成 17 年の約 1.1 万人をピークに減少傾向にあり、令和 27 年には約 7 千人になると予想されています。
- 地域別の人口をみると、大口・菱刈両地域ともに減少が続いており、平成 27 年から令和 2 年の 5 年間にあつては、大口地域が 1,392 人（7.4%）減の 17,473 人、菱刈地域が 965 人（12.1%）減の 6,980 人となっています。

図表 1-2 総人口（年齢 3 区分別）の推移



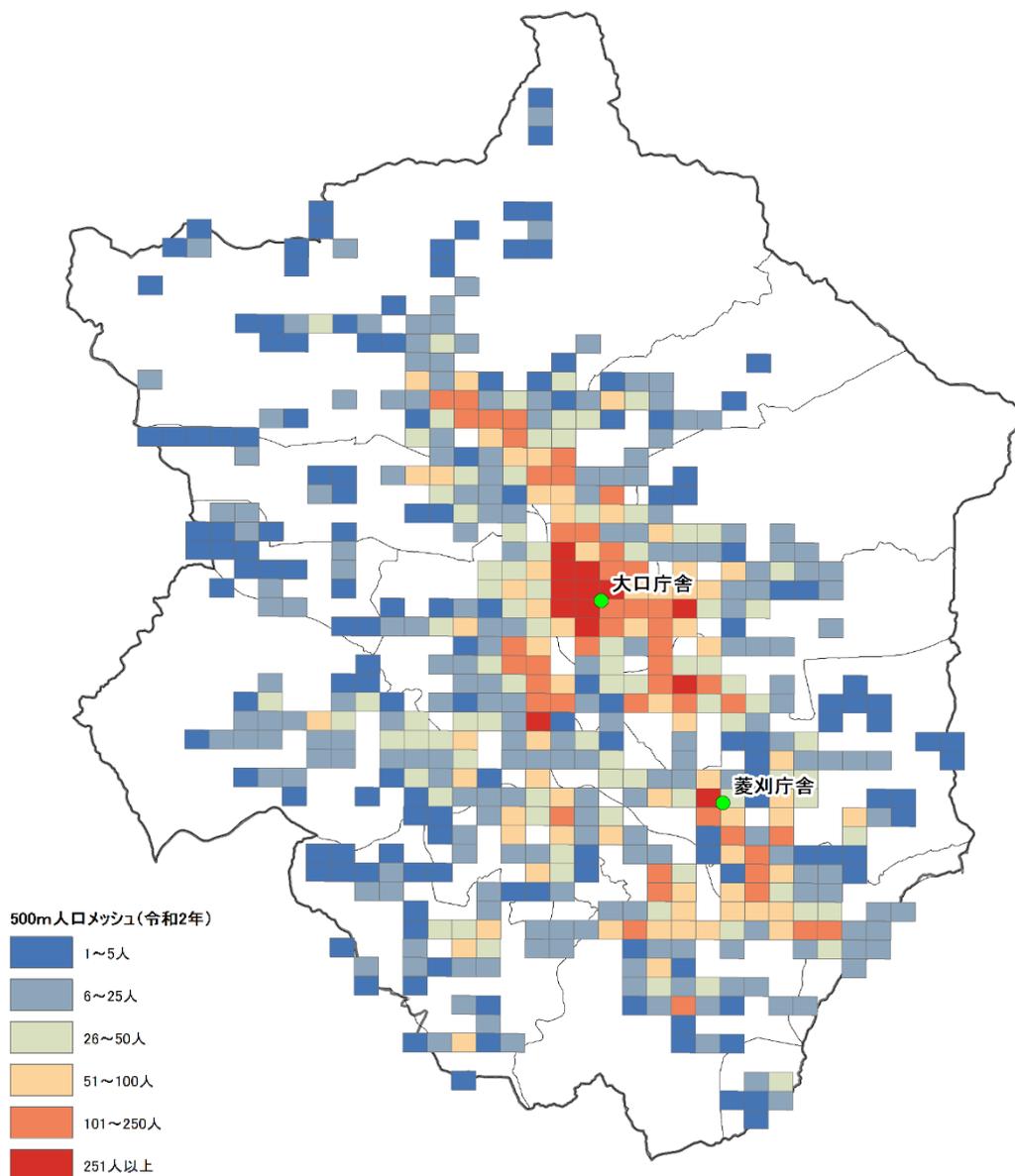
図表 1-3 地域別人口の推移



②人口の分布状況

- 人口分布をみると、大口・菱刈庁舎周辺に人口が集積しており、広く居住しています。
- 平成22年から令和2年の10年間の人口の変化をみると、全ての地区で減少しており、特に本城、山野地区で減少率が大きくなっています。

図表 1-4 人口の分布状況



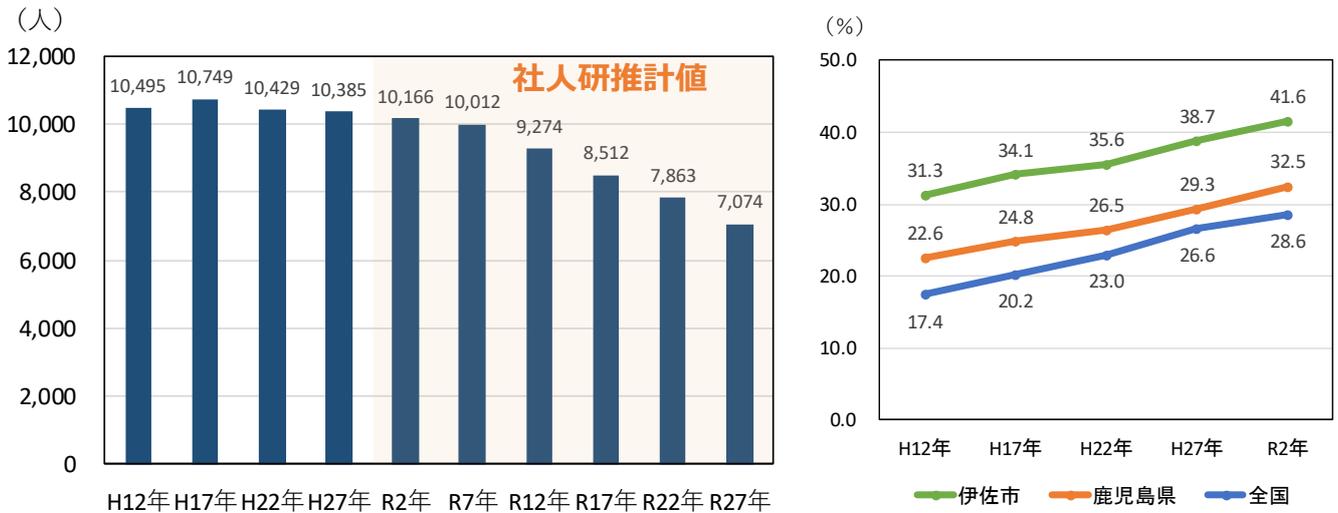
	平成22年	令和2年	減少数	減少率
大口地区	10767人	9826人	-941人	-8.7%
山野地区	3533人	2625人	-908人	-25.7%
羽月地区	4648人	3908人	-740人	-15.9%
西太良地区	1892人	1434人	-458人	-24.2%
本城地区	2474人	1773人	-701人	-28.3%
湯之尾地区	1374人	1124人	-250人	-18.2%
菱刈地区	2890人	2316人	-574人	-19.9%
田中地区	2492人	2194人	-298人	-12.0%

注) 各年 10月1日現在

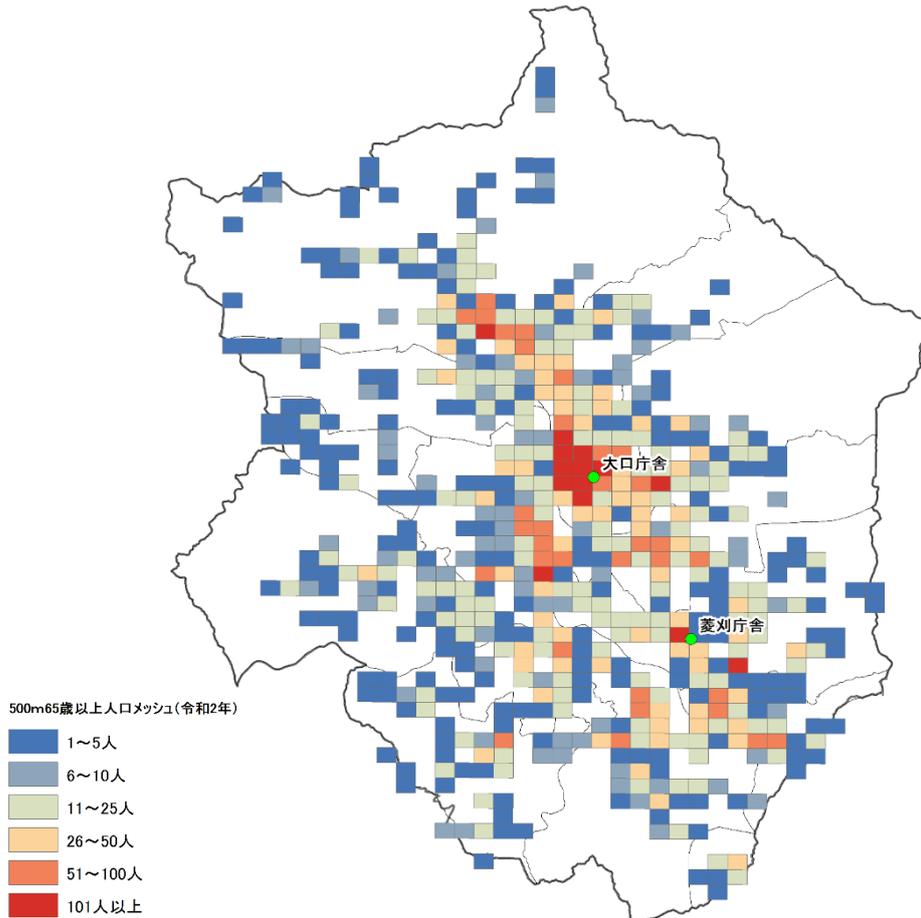
③ 高齢化の状況

- 平成12年以降の65歳以上の高齢者数の推移をみると、平成17年の1万749人をピークに減少しており、令和2年は1万166人となっています。
- 将来の人口推計結果によると、25年後の令和27年には約7,074人まで減少すると見込まれています。
- 本市の高齢化率は令和2年に41.6%と40%を超えており、全国の28.6%、鹿児島県の32.5%と比較して高く、全国・鹿児島県より先行して高齢化が進んでいます。
- 高齢者の分布をみると、市全域に居住していますが、特に大口、菱刈庁舎のある中心部に多くみられます。

図表 1-5 高齢者数と高齢化率の推移



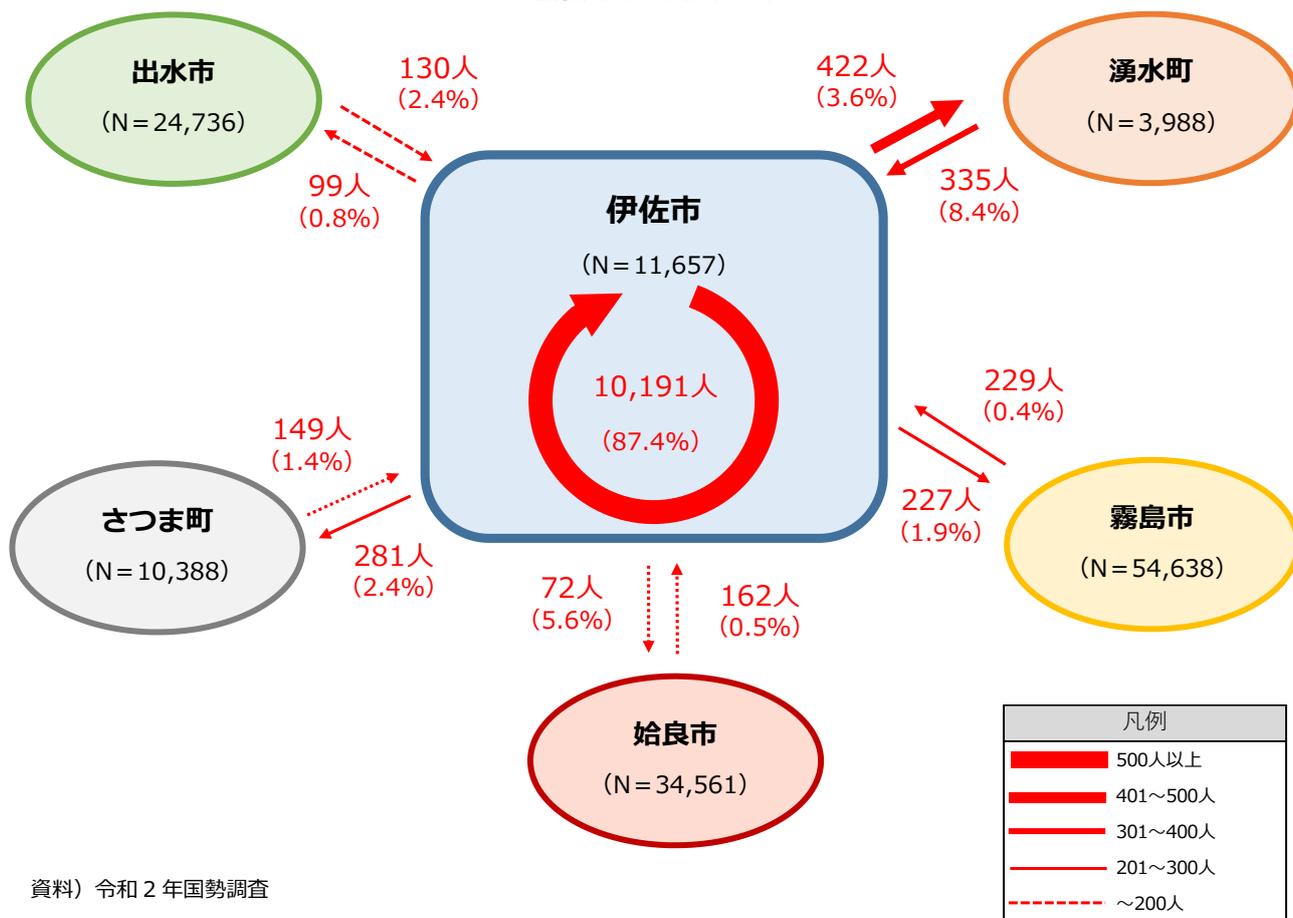
図表 1-6 高齢者の分布状況



④ 通勤流動

- 本市に居住する就業者のうち、本市内で勤務する人は 1 万 191 人で 87.4%を占めています。
- 本市から市外への通勤は湧水町が 422 人で最も多く、次いでさつま町（281 人）となっています。
- 市外から本市への通勤は、湧水町が 335 人で最も多く、次いで霧島市（229 人）となっています。
- 連携計画策定時（H22 年）と比較すると、本市内で勤務する人は減少している一方、霧島市や始良市、さつま町からの通勤が増加していることがうかがえます。

図表 1-7 通勤流動



資料) 令和 2 年国勢調査

図表 1-8 平成 22 年からの通勤流動の変化

【連携計画策定時（H22）】

単位:人

通勤先 \ 居住地	伊佐市	湧水町	さつま町	霧島市	出水市
伊佐市 (N = 13,388)	11,820	461	298	245	94
湧水町 (N = 4,688)	344				
霧島市 (N = 21,782)	190				
始良市 (N = 15,218)	127				
さつま町 (N = 6,289)	134				

【連携計画策定時との差（R2-H22）】

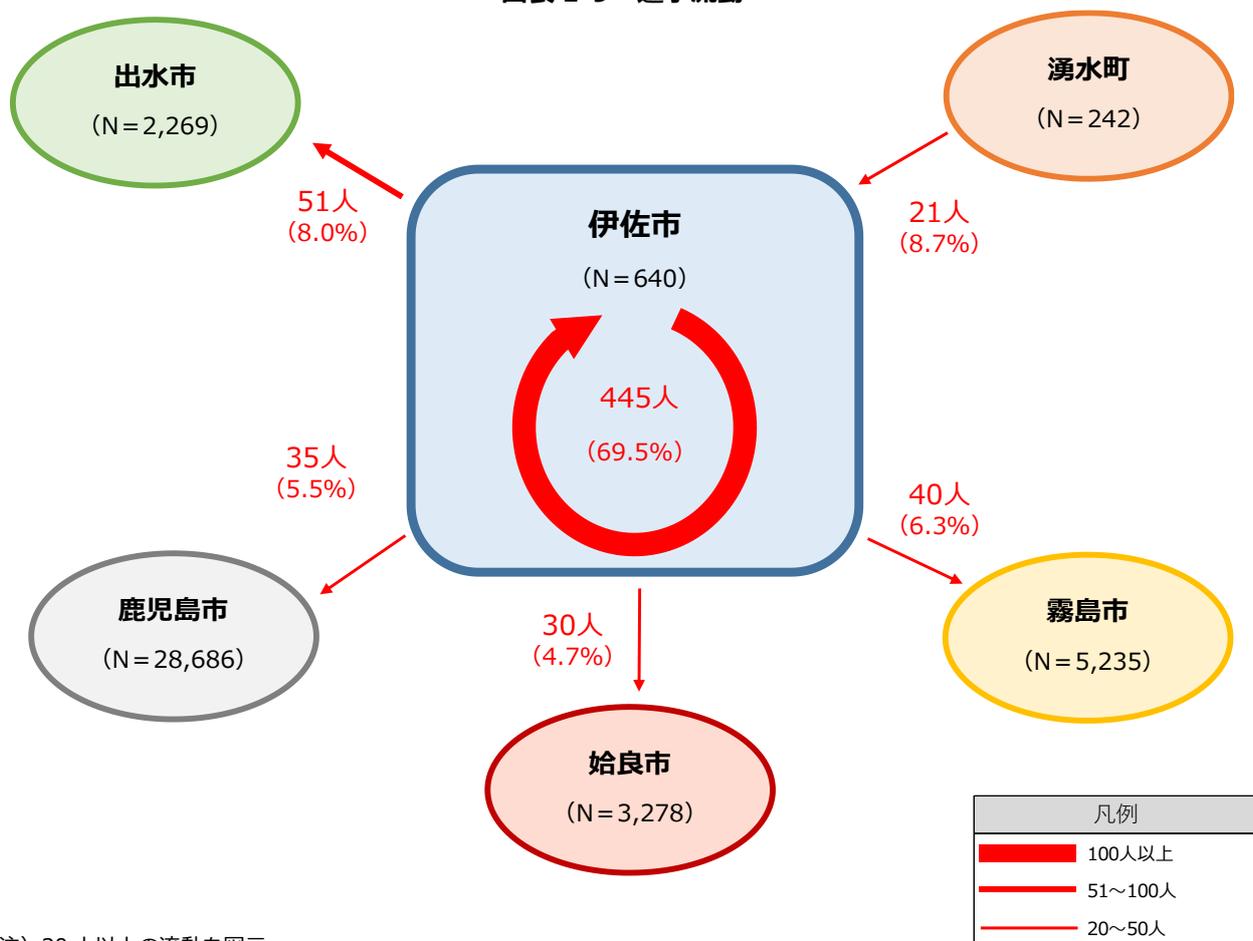
単位:人

通勤先 \ 居住地	伊佐市	湧水町	さつま町	霧島市	出水市
伊佐市	-1,629	-39	-17	-18	5
湧水町	-9				
霧島市	39				
始良市	35				
さつま町	15				

⑤ 通学流動

- 本市に居住する通学者のうち、本市内で通学する人は 445 人で 69.5% を占めています。
- 本市から市外への通学は、出水市が 51 人で最も多く、次いで霧島市（40 人）となっています。
- 市外から本市への通学は、湧水町が 21 人で最も多くなっています。
- 連携計画策定時（H22 年）と比較すると、本市内で通学する人は減少している一方、鹿児島市への通学が増加しているほか、湧水町から本市への通学が減少しています。

図表 1-9 通学流動



図表 1-10 平成 22 年からの通学流動の変化

【連携計画策定時（H22）】

単位：人

居住地 \ 通学先	通学先				
	伊佐市	出水市	霧島市	鹿児島市	始良市
伊佐市 (N = 952)	770	54	53	20	29
湧水町 (N = 350)	58				
出水市 (N = 1,560)	6				
霧島市 (N = 3,389)	12				

【連携計画策定時との差（R2-H22）】

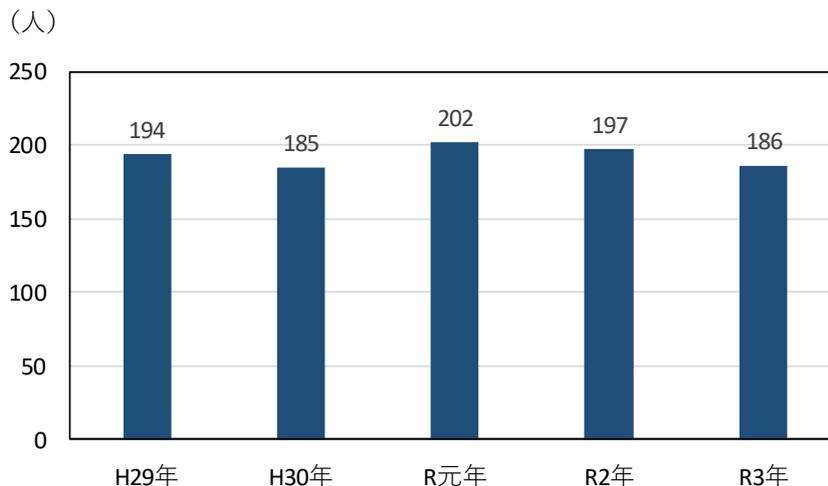
単位：人

居住地 \ 通学先	通学先				
	伊佐市	出水市	霧島市	鹿児島市	始良市
伊佐市	-325	-3	-13	15	1
湧水町	-37				
出水市	3				
霧島市	-8				

⑥ 運転免許証自主返納の状況

- 本市の運転免許証自主返納者数の過去5年間の推移をみると、令和元年の202人が最も多く、その後減少傾向にあり、令和3年は186人となっています。
- 本市では、「高齢者運転免許証自主返納支援事業」として、運転免許証を自主返納した高齢者に対し、タクシー利用券等を交付する支援を行っています。
- 支援内容としては、運転免許証を自主返納した65歳以上の市民を対象に、タクシー利用券と市内で利用できる商品券から選べる合計2万5千円分を補助しています。
- 同事業の申請者数は200人前後で推移しており、令和3年度は186人となっています。

図表 1-11 運転免許証自主返納者数



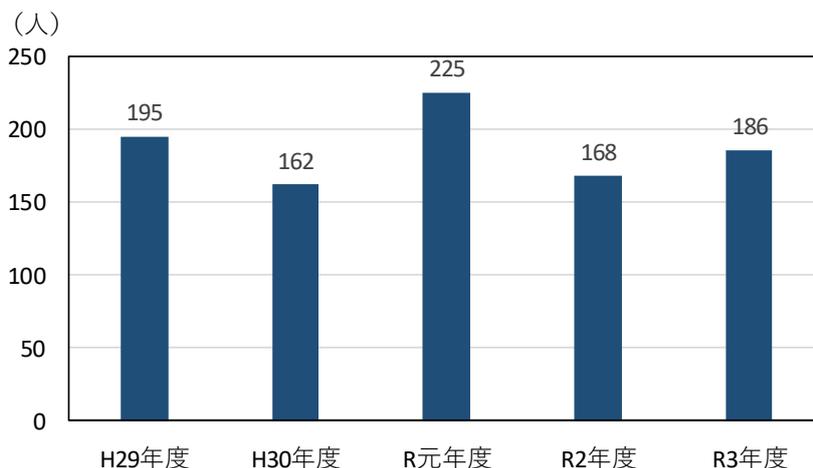
資料) 伊佐市

図表 1-12 高齢者運転免許証自主返納支援事業の概要

事業名	高齢者運転免許証自主返納支援事業
対象者	①運転免許証を自主返納された時点で、伊佐市内に住所を有する満65歳以上の人 ②有効期限のあるすべての運転免許証を返納された人
補助額	次の中から合計2万5千円分補助する(1人1回限り)。 ①タクシー利用券 1組5千円(下小園タクシー・伊佐交通観光で使用可) ②伊佐市商工会発行のさくら商品券 1組5千円

資料) 伊佐市ホームページ(令和4年8月現在)

図表 1-13 高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請者数



(3) 主要施設の立地状況

① 商業施設・医療機関

- スーパーなどの商業施設や医療機関は大口・菱刈中心部に多く集積しているほか、幹線道路沿いに点在しています。
- この10年間で大口中心部にディスカウントストアが開業した一方、周辺部ではスーパーや病院が開業するなどまちに変化がみられます。

図表 1-14 商業施設・医療機関の立地状況



↓ 大口中心部



②学校

- 本市には 14 の小学校と 2 つの中学校、3 つの高等学校があります。
- 大口中学校は、中学校再編成により大口中学校、大口南中学校、山野中学校が閉校したことに伴い、平成 27 年 4 月に旧大口中学校跡に開校した学校です。

図表 1-15 学校の立地状況

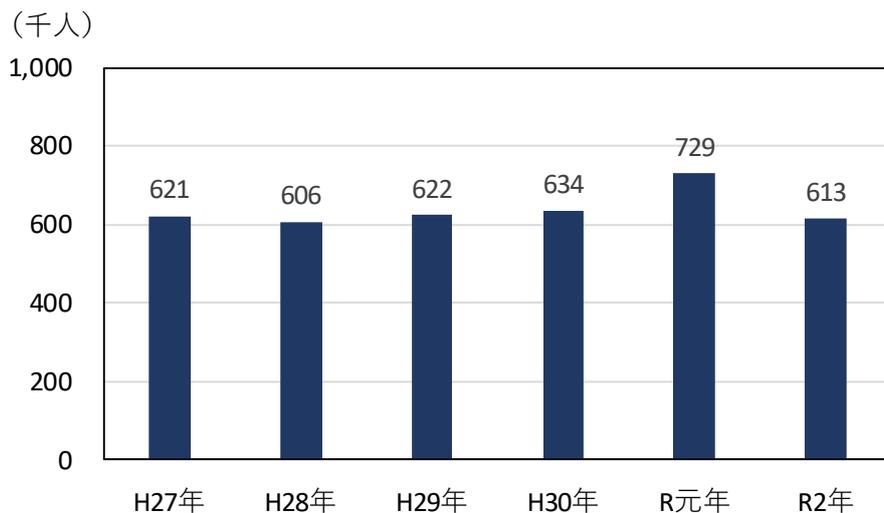


(4) 観光動向

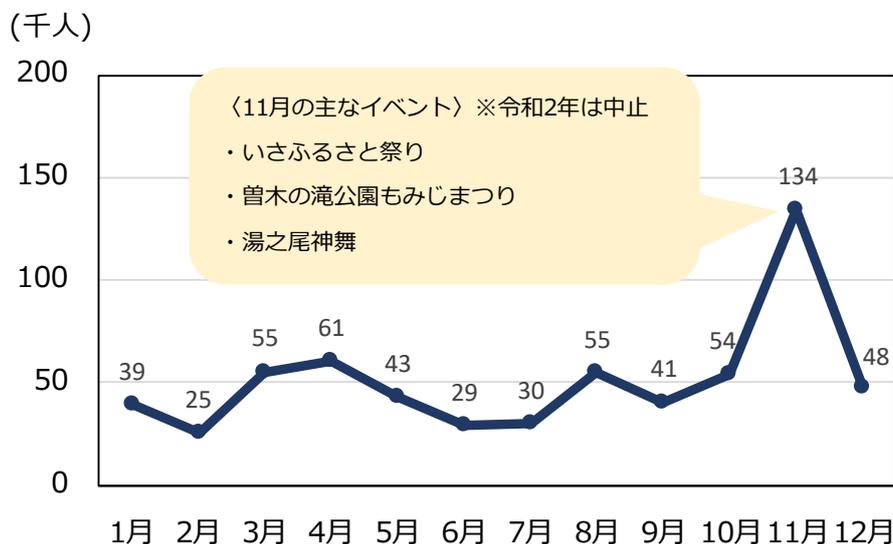
① 観光客数

- 本市の観光客数の推移をみると、令和元年の72万9千人が最も多くなっていますが、令和2年は新型コロナウイルスの感染拡大により、61万3千人と減少に転じています。
- 観光客数を月別にみると、2月や6～7月は他の月と比べて少ない一方、「いさふるさと祭り」などイベントの多い11月は13万4千人と最も多く、年間観光客数の約2割を占めています。

図表 1-16 伊佐市の観光客数



図表 1-17 伊佐市の月別観光客数 (令和2年)



曾木の滝 (春)



曾木の滝 (秋)

②観光資源

■伊佐市の観光資源は市内各地に点在しており、平成百景の「曾木の滝」や、近代化産業遺産日本化学発祥の地「曾木発電所遺構」、国指定重要文化財の「郡山八幡神社」、日本のさくら名所100選「忠元公園」など、美しい景観や歴史・文化資源に恵まれています。

図表 1-18 伊佐市の主な観光資源・宿泊施設

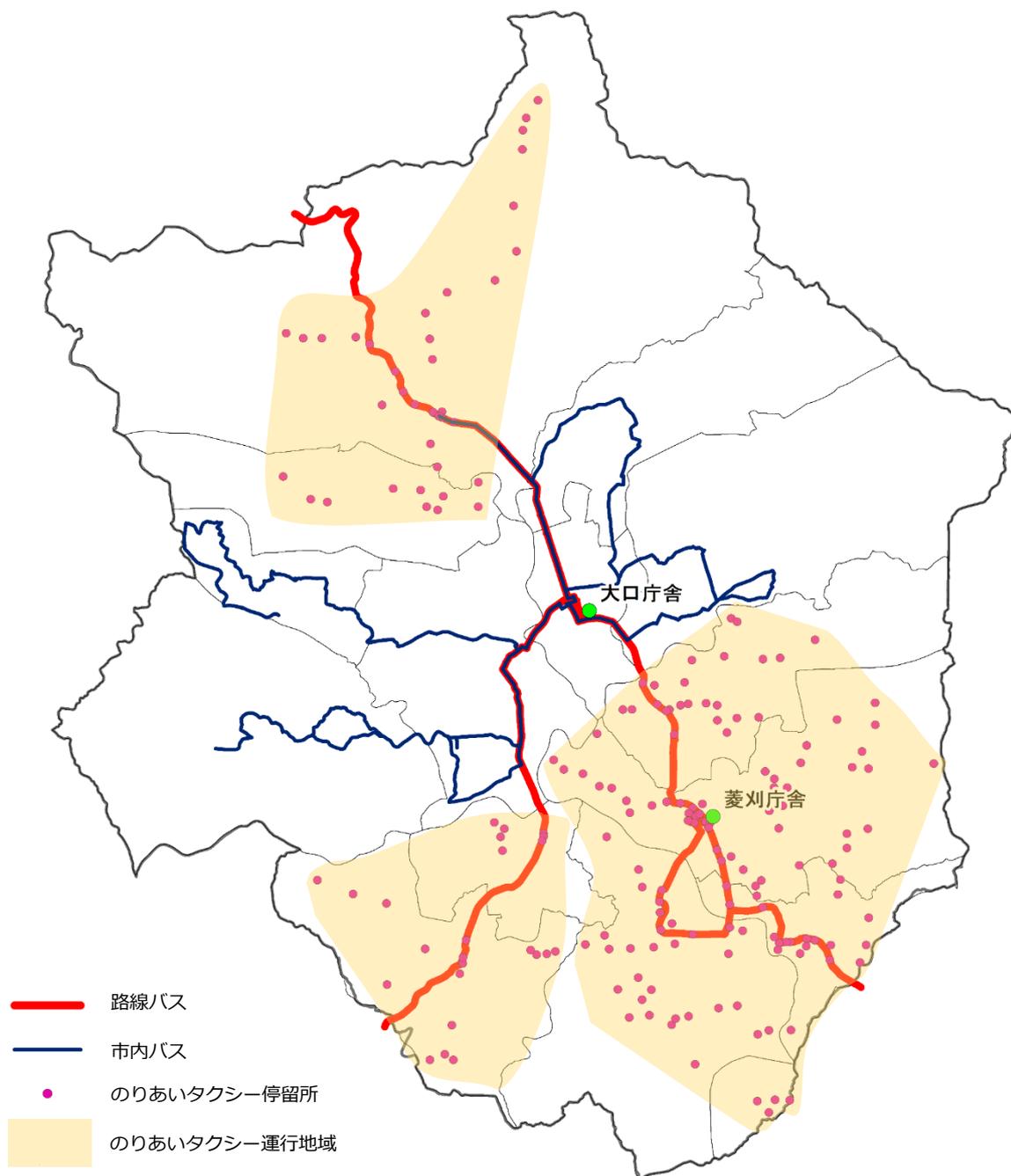


2. 公共交通の現状

(1) 伊佐市の公共交通網

- 本市の公共交通は、周辺市町を結ぶ路線バスを基軸に、市が事業主体のコミュニティバス「市内バス」、予約型乗合タクシー「のりあいタクシー」が運行されています。
- そのほか、大口中央中学校スクールバスや大口地域の病院が連携して運行する「特定病院通院バス」、一般タクシーが運行されています。

図表 1-19 伊佐市の公共交通網



(2) 路線バス

- 路線バスは、主要交通拠点である「大口」を起終点または経由する路線が多数運行されています。
- さつま町方面に宮之城線、湧水町方面に栗野・吉松線、水俣市から本市を經由して鹿児島空港を結ぶ県際特急バスがあり、いずれも南国交通によって運行されています。

図表 1-20 路線バスの運行状況

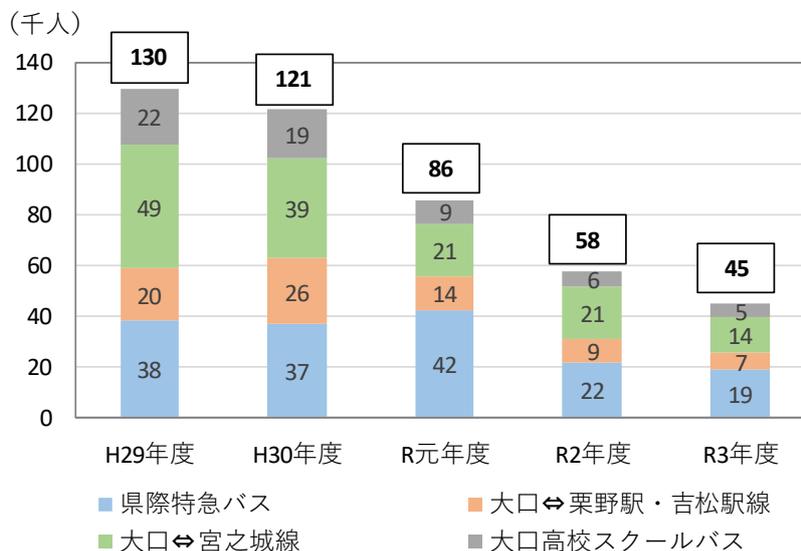


路線名	経路	運行便数/日	
		平日	土日
大口⇄宮之城線	大口⇒宮之城	6便	4便
	宮之城⇒大口高校	1便	2便
	宮之城⇒大口	5便	2便
大口⇄栗野駅線	大口高校⇒栗野駅	1便	-
	大口⇒栗野駅（本城経由）	3便	3便
	大口⇒栗野駅（前目経由）	1便	2便
	栗野駅⇒大口高校	2便	1便
	栗野駅⇒大口（本城経由）	3便	3便
	栗野駅⇒大口（前目経由）	-	1便
大口⇄吉松駅線	大口⇒吉松駅	1便	1便
	吉松駅⇒大口	1便	1便
県際特急バス	大口⇒鹿児島空港	3便	
	水俣⇒大口⇒鹿児島空港	3便	
	水俣⇒大口	1便	
	鹿児島空港⇒大口	3便	
	鹿児島空港⇒大口⇒水俣	3便	
	大口⇒水俣	1便	

①利用者数

- 路線バスの利用者数は減少傾向にあり、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響もあり、令和3年度は4万5,000人と前年度より1万3,000人（22.6%）少なくなっています。

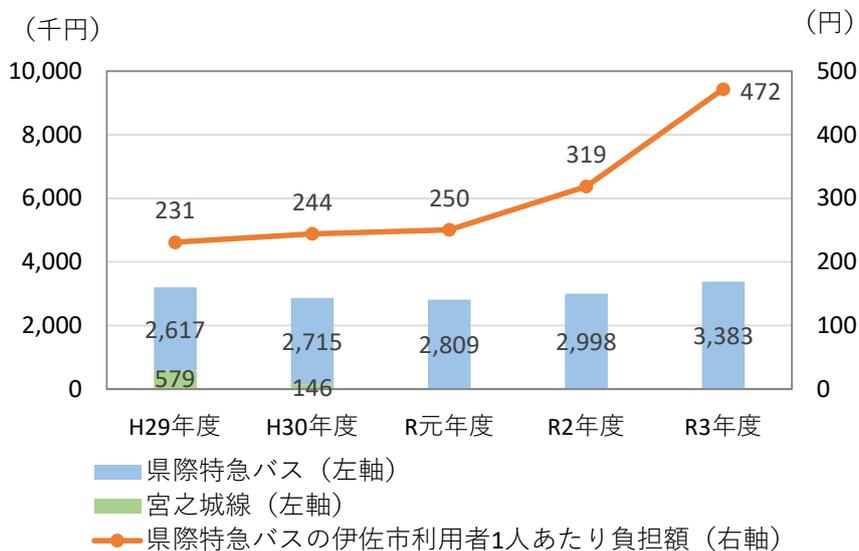
図表 1-21 路線バスの利用者数



②市の財政負担状況

- 路線バスの運行に伴う本市の財政負担状況について、平成30年度までは宮之城線と県際特急バスに対し補助しており、令和元年度以降は県際特急バスのみとなっています。
- 宮之城線に対する負担金については、路線等の見直しによる収支改善により、令和元年度以降、負担金はありません。
- 市の財政負担額は、近年300万円前後となっていますが、令和3年度は利用者数の減少に伴い、338万3千円と直近5年間で最も高くなっており、令和4年度から事業者独自路線への新たな支援が必要になる等、増加傾向にあります。
- 県際特急バスの伊佐市利用者1人あたり負担額は年々増加しており、令和3年度は472円となっています。

図表 1-22 路線バスに対する市の財政負担状況



注) 宮之城線については伊佐市民の利用者数を把握できないため、伊佐市利用者1人あたり負担額を算出していません。

(3) 市内バス

- 本市のコミュニティバス「市内バス」は現在6路線あり、全て大口地域で運行されており、主要交通拠点である「大口」まで乗り入れています。
- 市中心部まで乗り入れることで、市民の買い物や通院等の日常生活における移動手段や、路線バスと接続することで市民の広域移動手段としての役割を担っています。

図表 1-23 市内バスの運行状況

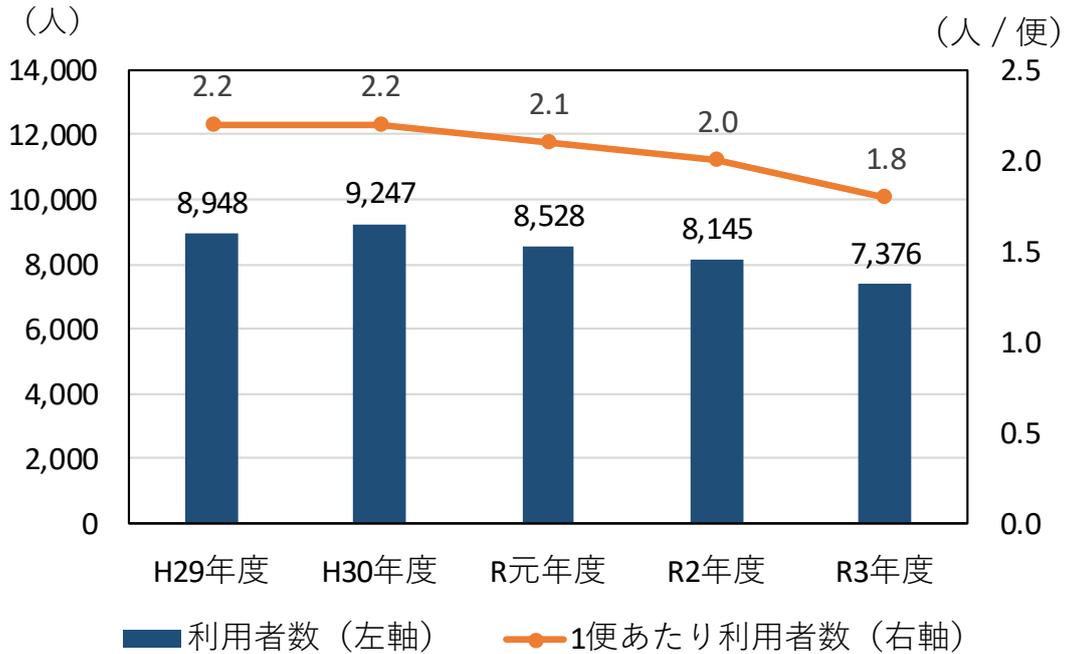


路線名	運行曜日						運行便数 (日)	運行事業者
	月	火	水	木	金	土		
青木循環線	●		●		●		3便	南国交通(株)
牛尾循環線		●		●		●	3便	
西山野線	●	●	●	●	●	●	6便	
田代線		●	●	●			7便	伊佐交通観光(株)
北薩病院線	●				●		4便	
羽月北線	●				●		2便	

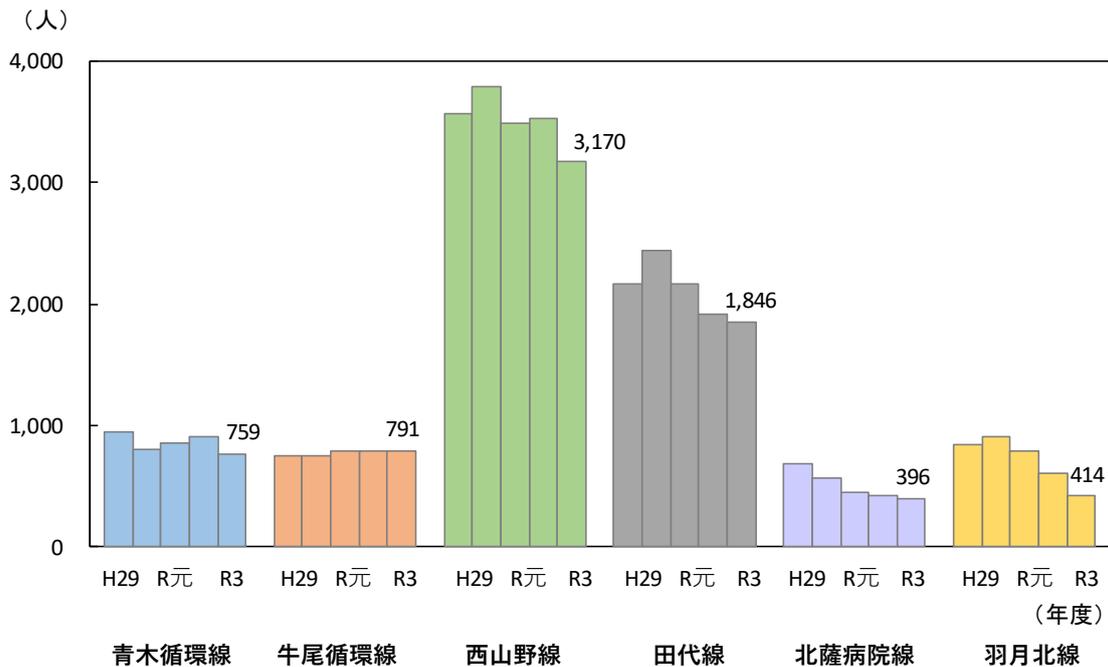
①利用者数

- 市内バスの利用者数は 9,000 人前後で推移していましたが、新型コロナウイルスの影響により令和 3 年度は前年度より 769 人（9.4%）少ない 7,376 人となっています。
- 1 便あたりの利用者数では令和元年度以降、減少傾向にあり、令和 3 年度は 1.8 人と 2 人を下回っています。
- 利用者数を路線別にみると、令和 3 年度は週 6 日運行の西山野線が 3,170 人で最も多く、次いで週 3 日運行の田代線（1,846 人）の利用が多くなっています。
- 週 2 日運行の北薩病院線と羽月北線は他路線と比べて利用が少ない状況となっています。

図表 1-24 市内バスの利用者数



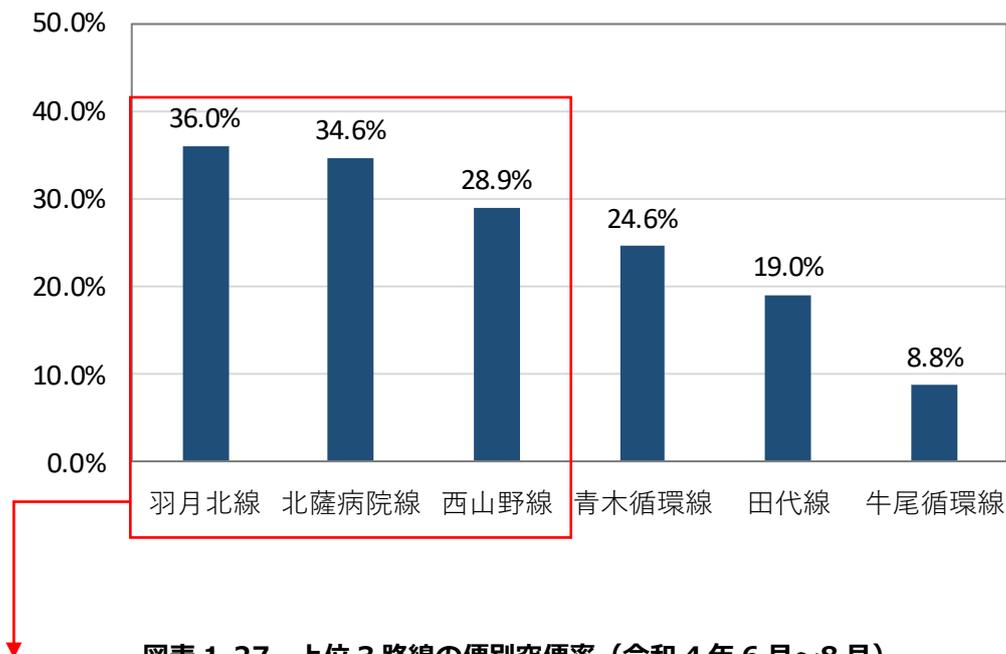
図表 1-25 路線別利用者数



②路線別空便率

- 令和4年6月～8月の市内バスの利用実績をもとに、利用が全くなかった便（空便）の発生状況を見ると、羽月北線が36.0%で最も高く、次いで北薩病院線（34.6%）、西山野線（28.9%）となっています。
- 上位3路線の便別空便率を見ると、羽月北線は帰り方向（大口⇒羽月北）、北薩病院線は帰り方向（北薩病院⇒大口）の2便、西山野線は行き方向（西山野⇒大口）の3便、帰り方向（大口⇒西山野）の3便がそれぞれ高くなっています。

図表 1-26 路線別空便率（令和4年6月～8月）



図表 1-27 上位3路線の便別空便率（令和4年6月～8月）

■ 羽月北線

羽月北⇒大口

便番号	出発時刻	運行便数	利用者が0の便数	空便率
1便	9:35	25	6	24.0%

大口⇒羽月北

便番号	出発時刻	運行便数	利用者が0の便数	空便率
1便	13:30	25	12	48.0%

■ 北薩病院線

大口⇒北薩病院

便番号	出発時刻	運行便数	利用者が0の便数	空便率
1便	9:05	26	2	7.7%
2便	10:35	26	9	34.6%

北薩病院⇒大口

便番号	出発時刻	運行便数	利用者が0の便数	空便率
1便	10:55	26	11	42.3%
2便	12:20	26	14	53.8%

■ 西山野線

西山野⇒大口

便番号	出発時刻	運行便数	利用者が0の便数	空便率
1便	8:38	76	4	5.3%
2便	10:16	76	8	10.5%
3便	12:16	76	48	63.2%

大口⇒西山野

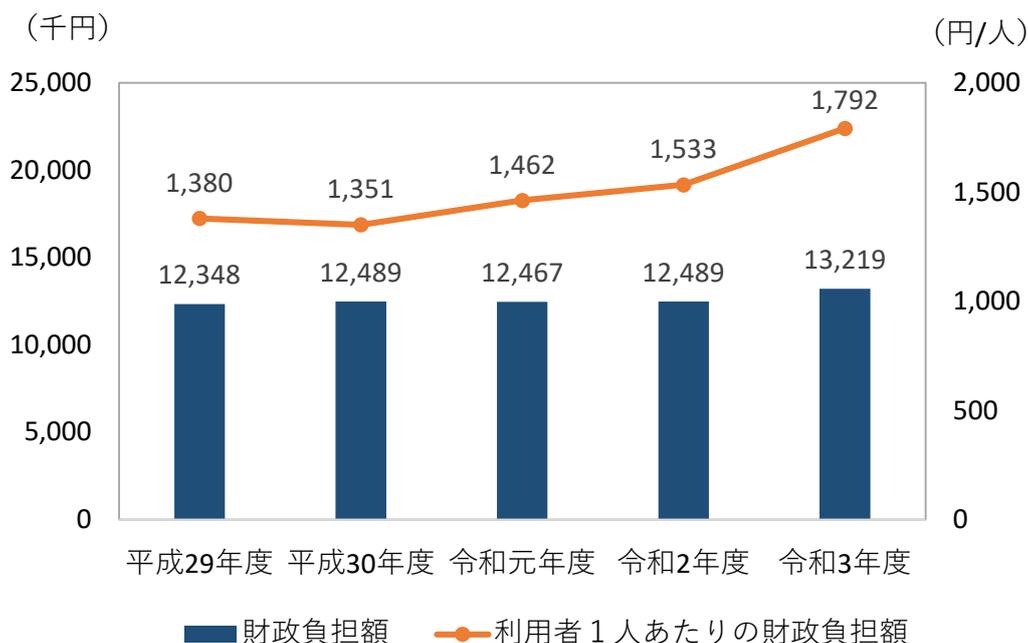
便番号	出発時刻	運行便数	利用者が0の便数	空便率
1便	10:00	76	22	28.9%
2便	12:00	76	6	7.9%
3便	14:00	76	44	57.9%

注) 赤色の部分は、空便率が50.0%以上を示している。

③ 収支・補助状況

- 市内バスは国の補助や市からの委託費により運行収支の損失をまかなっています。
- 本市の財政負担額は年間 1,200 万円台で推移していましたが、令和 3 年度は 1,300 万円を超え、利用者 1 人あたりの財政負担額は 1,792 円と 5 年間で最も高くなっています。
- 令和 3 年度の収支状況を路線別にみると、全ての路線で損失が発生しており、特に田代線の損失額は 5,134 千円と最も高くなっています。
- 利用者 1 人あたりの財政負担額は西山野線を除いて全ての路線で 2,000 円を超えており、中でも田代線 (2,743 円)、羽月北線 (2,603 円) が突出して高くなっています。

図表 1-28 本市の財政負担額



図表 1-29 収支・補助状況 (令和 3 年度)

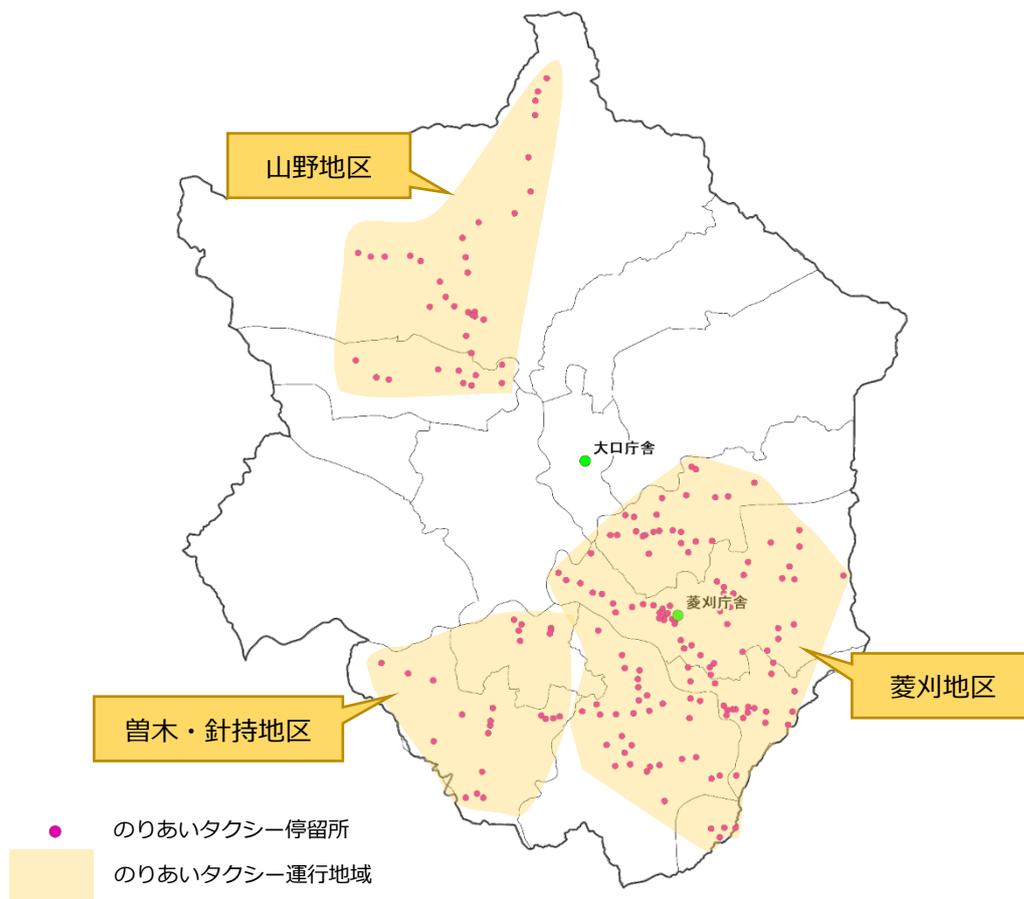
	運行収支 (千円)			国補助額 (千円)	市財政負担額	
	運行収益 ①	運行費用 ②	運行収支 ①-②		負担額 (千円)	利用者 1 人あたりの財政負担額 (円)
青木循環線	82	2,497	▲ 2,416	728	1,645	2,167
牛尾循環線	105	1,778	▲ 1,673	0	1,653	2,090
西山野線	391	3,183	▲ 2,792	0	2,959	933
田代線	312	5,446	▲ 5,134	0	5,063	2,743
北薩病院線	55	884	▲ 829	0	821	2,074
羽月北線	56	1,159	▲ 1,103	0	1,078	2,603
合計	1,001	14,948	▲ 13,947	728	13,219	1,792

注) 各路線の運行費用は、運行費用総額を各路線の走行距離で按分して算出している。

(4) のりあいタクシー

- 予約型乗合タクシー「のりあいタクシー」は本市が事業主体で現在 16 路線あり、市内タクシー事業者 2 社に運行を委託しています。
- 曾木・針持地区を運行する路線は、西太良駅バス停と針持バス停、山野地区を運行する路線は西山野バス停までの運行となっており、路線バスや市内バスに接続しています。
- 菱刈地区を運行する路線は全てまごし館が起終点となっています。

図表 1-30 のりあいタクシーの運行状況



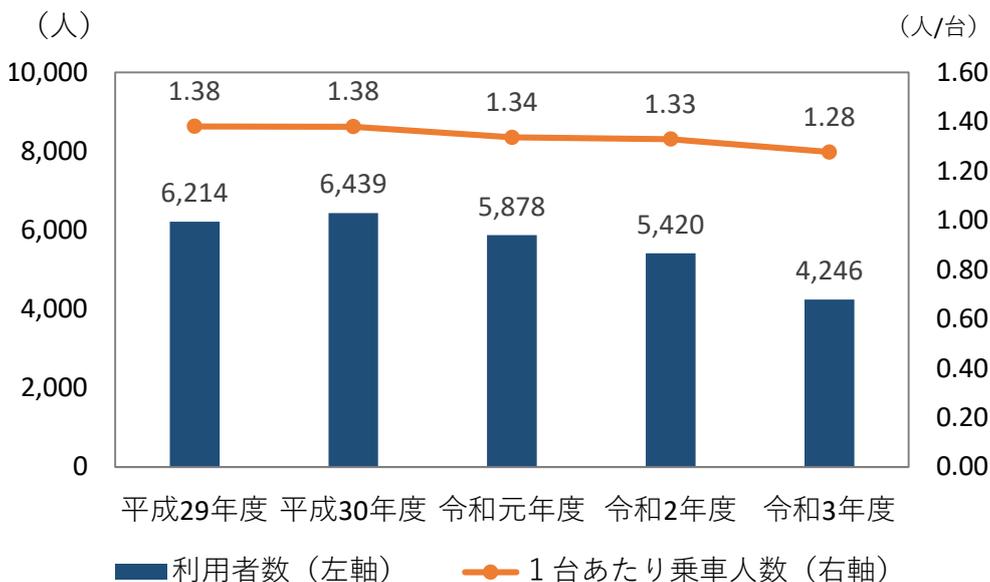
地区名	路線名	運行区間	運行便数		運行曜日	料金	運行事業者
			行き	帰り			
曾木・針持地区	川西線	川西公民館前～西太良駅	2便			100円	伊佐交通観光
	西山線	屋敷段三叉路～土瀬戸～針持					
	田原線	田原霊園～針持～土瀬戸					
	高塚線	高塚～針持～土瀬戸					
山野地区	布計線	堂原橋～西山野	3便	月～土	300円 (指定区間内は100円)	下小園タクシー	
	小川内線	小川内上～西山野					
	平出水線	日東入口～西山野					
菱刈地区	五色徳辺下線	五色～まごし館	3便	月～土	300円 (指定区間内は100円)	下小園タクシー	
	山田徳辺線	大山口～まごし館					
	下手線	田子山～まごし館					
	湯之尾線	平沢津上～まごし館					
	市山花北線	上市山公民館前～まごし館				伊佐交通観光	
	田中重留線	弓掛橋～まごし館					
	永池楠原線	永池～まごし館					
	野池小川添線	野池～まごし館					
荒田線	場の木～まごし館						

注) 運行事業者は令和4バス年度(令和3年10月～令和4年9月)時点。担当エリアの限定を避けるため一年ごとに交替している。

①利用者数

- のりあいタクシーの利用者数は 6,000 人を上回って推移していましたが、令和元年度以降は減少傾向となっており、新型コロナウイルスの影響により令和 3 年度は前年度より 1,174 人（21.7%）少ない 4,246 人となっています。
- 1 台あたり乗車人数では約 1.3～1.4 人と 2 人以下となっており、乗合率が低い状況となっています。
- 利用者数を路線別にみると、令和 3 年度は田中・本城地区を運行する永池楠原線が 1,143 人で最も多く、次いで荒田線（829 人）、野池小川添線（711 人）となっています。
- 一方、曾木・針持地区の西山線、田原線、高塚線や、山野地区の小川内線は利用が全くなく、路線によって大きな差がみられます。

図表 1-31 のりあいタクシーの利用者数



図表 1-32 のりあいタクシーの路線別利用者数

単位：人

地区名	路線名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
大口	曾木・針持地区	川西線	53	6	1	1	2
		西山線	29	10	6	1	0
		田原線	18	0	0	0	0
		高塚線	7	0	0	0	0
	山野地区	布計線	271	183	286	338	334
		小川内線	129	139	41	8	0
平出水線		39	32	48	25	43	
菱刈	菱刈・湯之尾地区	五色徳辺下線	105	98	118	96	76
		山田徳辺線	240	303	321	204	237
		下手線	507	663	709	454	80
		湯之尾線	1,153	1,292	950	702	444
	田中・本城地区	市山花北線	745	620	335	257	211
		田中重留線	143	148	62	78	136
		永池楠原線	1,808	1,907	1,763	1,796	1,143
		野池小川添線	576	655	892	809	711
荒田線	391	383	346	651	829		
利用者数		6,214	6,439	5,878	5,420	4,246	

②路線別 1 便あたり利用者数

■ 路線別 1 便あたり利用者数をみると、ほぼ全ての路線で 2.0 人を下回っています。

図表 1-33 路線別 1 便あたり利用者数

単位：人

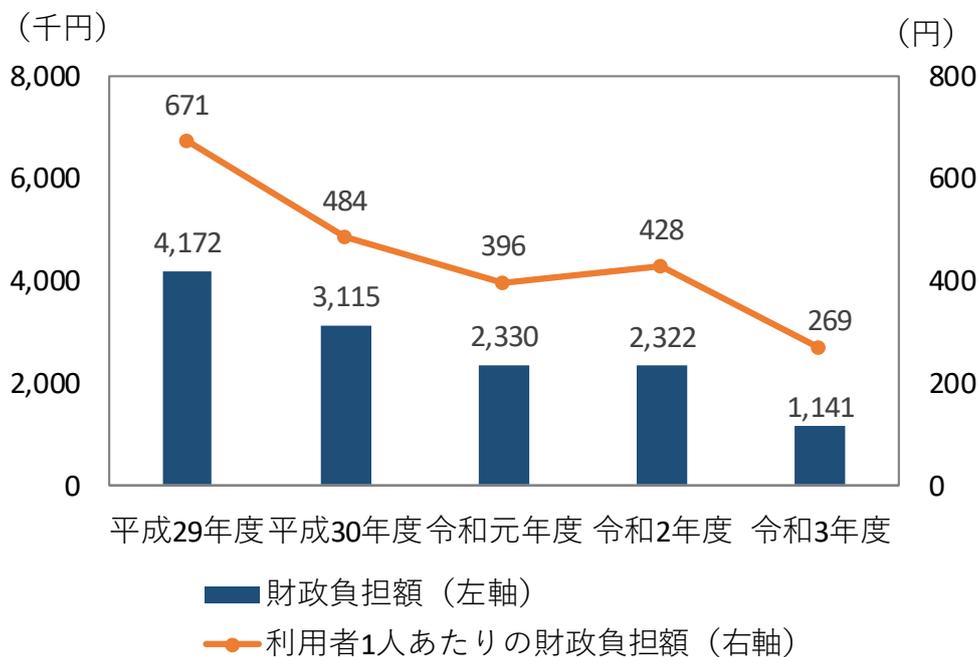
地区名		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
大口	曾木・針持地区	川西線	1.1	1.0	1.0	1.0	2.0
		西山線	1.0	1.0	1.0	1.0	—
		田原線	2.0	—	—	—	—
		高塚線	1.0	—	—	—	—
	山野地区	布計線	1.1	1.0	1.0	1.1	1.1
		小川内線	1.0	1.1	1.0	1.0	—
平出水線		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
菱刈	菱刈・湯之尾地区	五色徳辺下線	1.0	1.1	1.0	1.1	1.1
		山田徳辺線	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
		下手線	1.2	1.1	1.2	1.2	1.2
		湯之尾線	1.6	1.6	1.3	1.2	1.1
	田中・本城地区	市山花北線	1.5	1.5	1.5	1.4	1.6
		田中重留線	1.1	1.0	1.0	1.0	1.4
		永池楠原線	1.7	1.7	1.7	1.7	1.6
		野池小川添線	1.2	1.3	1.4	1.2	1.2
		荒田線	1.2	1.1	1.1	1.2	1.2
	平均		1.4	1.4	1.3	1.3	1.3

注) 網掛けは 1 便あたり 2 人以上利用している路線

③市の財政負担状況

■ のりあいタクシーの運行に伴う市の財政負担額は、年々減少傾向にあり、令和 3 年度は利用者数が大きく減少したことに伴い 114 万 1 千円で、利用者 1 人あたりの市の財政負担額は 269 円となっています。

図表 1-34 市の財政負担額



(5) その他の輸送資源

① スクールバス

- 本市では、大口中央中学校のスクールバスを6路線運行しています。
- いずれの路線も朝1便/日、夕2便/日運行しており、利用対象は中学生のみで一般客の混乗は不可となっています。

図表 1-35 大口中央中学校スクールバスの概要

運行路線	【全6路線】 山野線、平出水線、羽月北線、羽月西線、曾木線、針持線
運行日	平日、土曜授業実施日、休日の部活日
運行便数	朝1便/日、夕2便/日
運行時刻	【登校】始発バス停 7:30 → 各バス停経由 → 中学校着 8:00 【下校】中学校発 16:45 → 各バス停経由 → 終点バス停 16:30 【部活便】中学校発 18:50 → 各バス停経由 → 終点バス停 19:20
一般混乗	不可
運行形態	伊佐交通観光(株)に委託
使用車両	大型バス：山野線 中型バス：羽月北線、羽月西線 小型バス：平出水線、曾木線、針持線
利用者数	128人 山野線(28人)、平出水線(6人)、羽月北線(28人) 羽月西線(32人)、曾木線(20人)、針持線(14人)

注) 令和4年度現在

②特定病院通院バス（民間事業）

- 大口地域内の 8 つの医療施設では、平成 8 年 4 月から伊佐交通観光に委託し「特定病院通院バス」を運行しています。
- 同施設の通院患者であれば誰でも無料で送迎しており、バスの利用を希望する患者に対し、医療施設が病院バスカードを発券しています。

図表 1-36 特定病院通院バスの概要

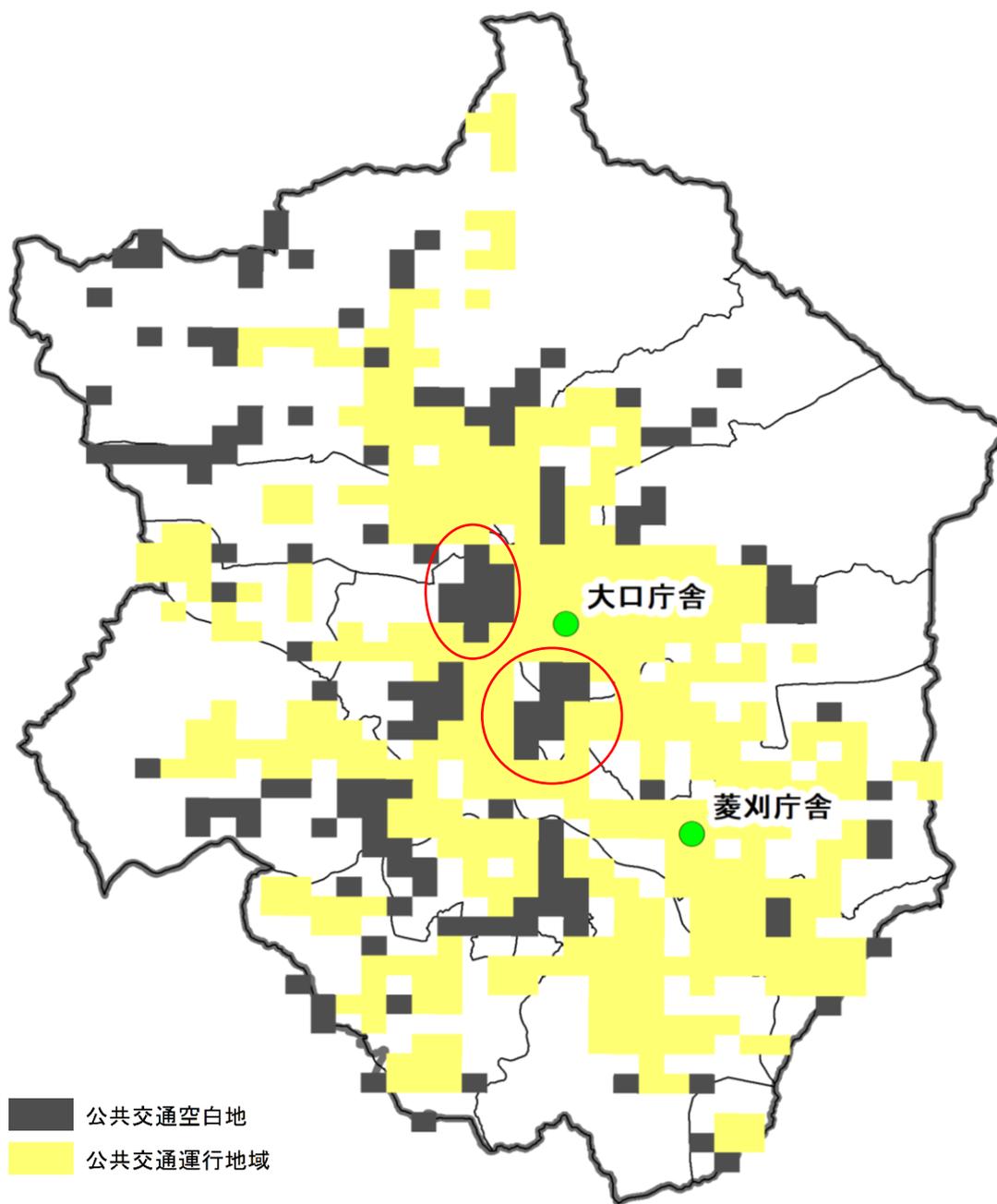
運行日	月～金
運行便数	各路線行き・帰り 1 便
運行時刻	【1 便目】 行き…各始発 8：00 → 各病院 帰り…各病院 11：30 出発 【2 便目】 行き…各始発 9：30 → 各病院 帰り…各病院 13：00 出発
一般混乗	不可
対象医療施設	有村クリニック、大口病院、貴嶋眼科、土屋眼科、寺田病院、日高内科 松元クリニック、むらたクリニック



(6) 公共交通空白地

- 市内各地に公共交通空白地が点在していますが、比較的人口の集積している大口中心部でも空白地が存在しています。

図表 1-37 公共交通空白地



注) 公共交通空白地はバス停から 300 ㍍以上離れている地域を指す。

第2章 住民移動の実態及びニーズの把握

1. 市民アンケート

(1) 調査概要

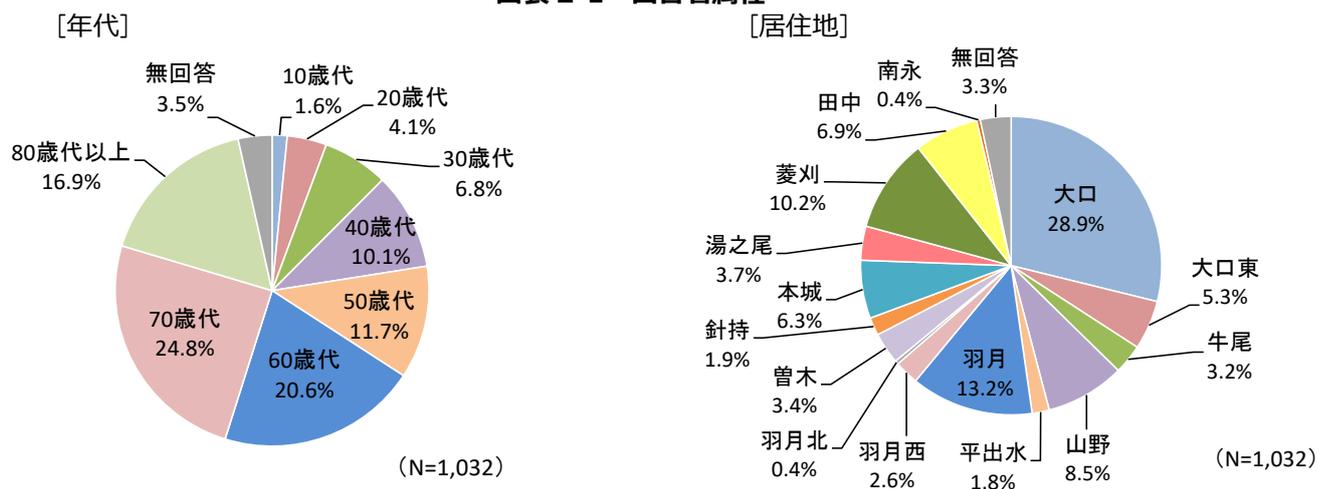
調査の目的	市民の外出実態や公共交通の利用状況などを把握する。			
調査対象	伊佐市内に居住する 2,500 人 (住民基本台帳(令和4年9月21日現在)に基づき、性別・年代・居住地に配慮して無作為抽出)			
調査方法	郵送による配布・郵送、インターネットによる回収			
実施期間	令和4年10月上旬～下旬			
回収数・回収率	1,032 票 (41.3%)			
	校区	配布数	回収数	回収率
	大口	683	298	43.6%
	大口東	163	55	33.7%
	牛尾	113	33	29.2%
	山野	219	88	40.2%
	平出水	46	19	41.3%
	羽月	313	136	43.5%
	羽月西	62	27	43.5%
	羽月北	10	4	40.0%
	曾木	81	35	43.2%
	針持	64	20	31.3%
	本城	183	65	35.5%
	湯之尾	109	38	34.9%
	菱刈	233	105	45.1%
田中	210	71	33.8%	
南永	11	4	36.4%	
校区不明	—	34	—	

(2) 調査結果

① 回答者属性

- 年代は「70代」が24.8%で最も多く、次いで「60歳代」(20.6%)、「80歳代以上」(16.9%)となっています。
- 居住地は「大口」が28.9%で最も多く、次いで「羽月」(13.2%)、「菱刈」(10.2%)となっています。

図表 2-1 回答者属性



②買い物での移動

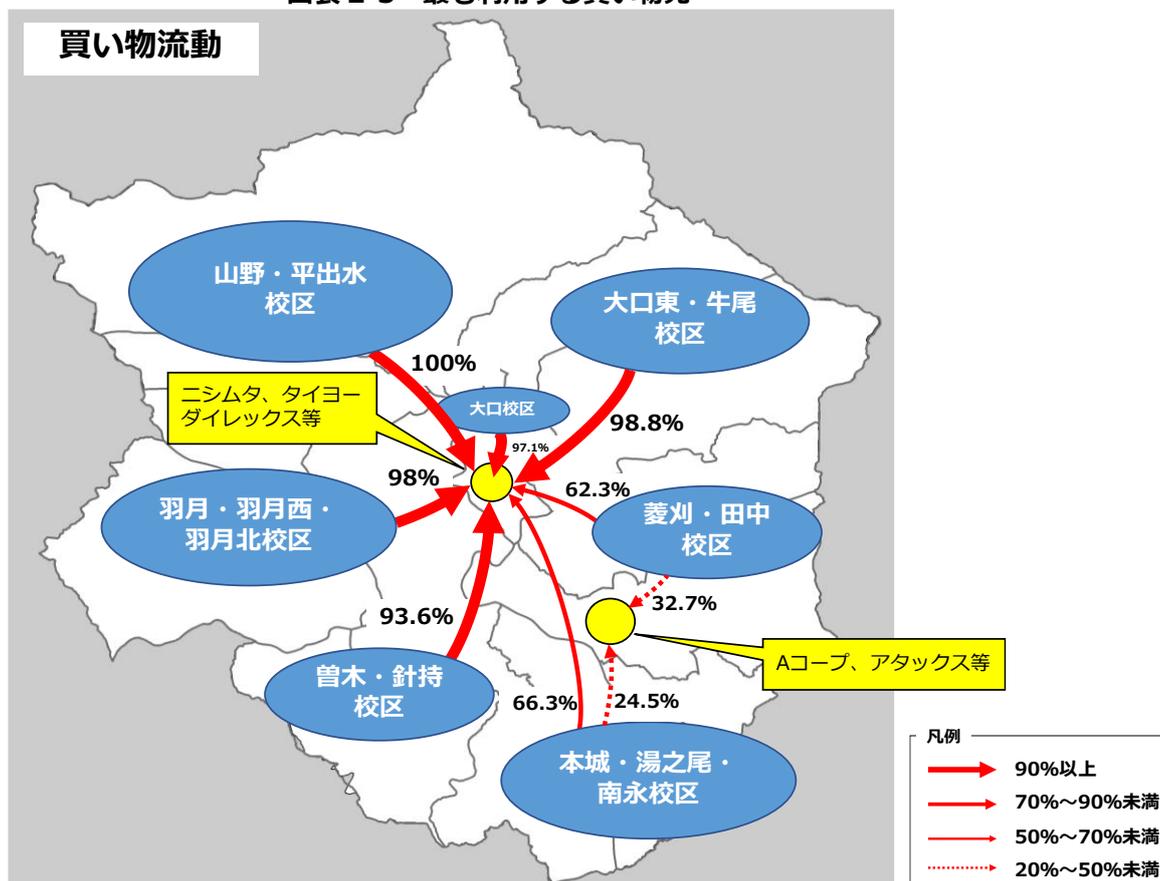
- 買い物の移動手段について、全体では「自動車（自分で運転）」が83.9%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人による送迎）」（12.7%）となっており、この2項目を合計した『自動車で移動』が9割以上を占めています。
- 年代別にみると、10歳代を除く全ての年代で「自動車（自分で運転）」が最も多くなっており、70歳代で86.2%、80歳代以上でも49.6%が自分で運転して買い物に行っています。
- 最も利用する買い物先について、ほとんどの校区で買い物施設が集積する大口中心部が多くなっており、菱刈地域も自地域より大口方面への買い物が多くなっています。

図表 2-2 買い物の移動手段（全体・年代別）

	自動車 （自分で 運転）	自動車 （家族や 知人によ る送迎）	自動二 輪・原付	自転車	徒歩	路線バス	市内バス	のりあい タクシー	タクシー	その他
全体（N=944）	792 83.9%	120 12.7%	14 1.5%	29 3.1%	49 5.2%	19 2.0%	10 1.1%	2 0.2%	40 4.2%	2 0.2%
10歳代（N=15）	4 26.7%	10 66.7%	2 13.3%	2 13.3%	3 20.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
20歳代（N=38）	32 84.2%	7 18.4%	2 5.3%	1 2.6%	2 5.3%	1 2.6%	- 0.0%	- 0.0%	1 2.6%	1 2.6%
30歳代（N=67）	66 98.5%	7 10.4%	- 0.0%	2 3.0%	2 3.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	1 1.5%	- 0.0%
40歳代（N=99）	94 94.9%	9 9.1%	1 1.0%	4 4.0%	5 5.1%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
50歳代（N=111）	108 97.3%	6 5.4%	3 2.7%	1 0.9%	2 1.8%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
60歳代（N=203）	189 93.1%	10 4.9%	1 0.5%	5 2.5%	7 3.4%	2 1.0%	2 1.0%	- 0.0%	2 1.0%	- 0.0%
70歳代（N=239）	206 86.2%	25 10.5%	1 0.4%	7 2.9%	12 5.0%	5 2.1%	1 0.4%	- 0.0%	10 4.2%	1 0.4%
80歳代以上（N=141）	70 49.6%	41 29.1%	1 0.7%	5 3.5%	13 9.2%	9 6.4%	5 3.5%	2 1.4%	25 17.7%	- 0.0%

注) 買い物を目的とする外出の有無で「ある」と回答した人のみ回答、以下同じ

図表 2-3 最も利用する買い物先



③通院での移動

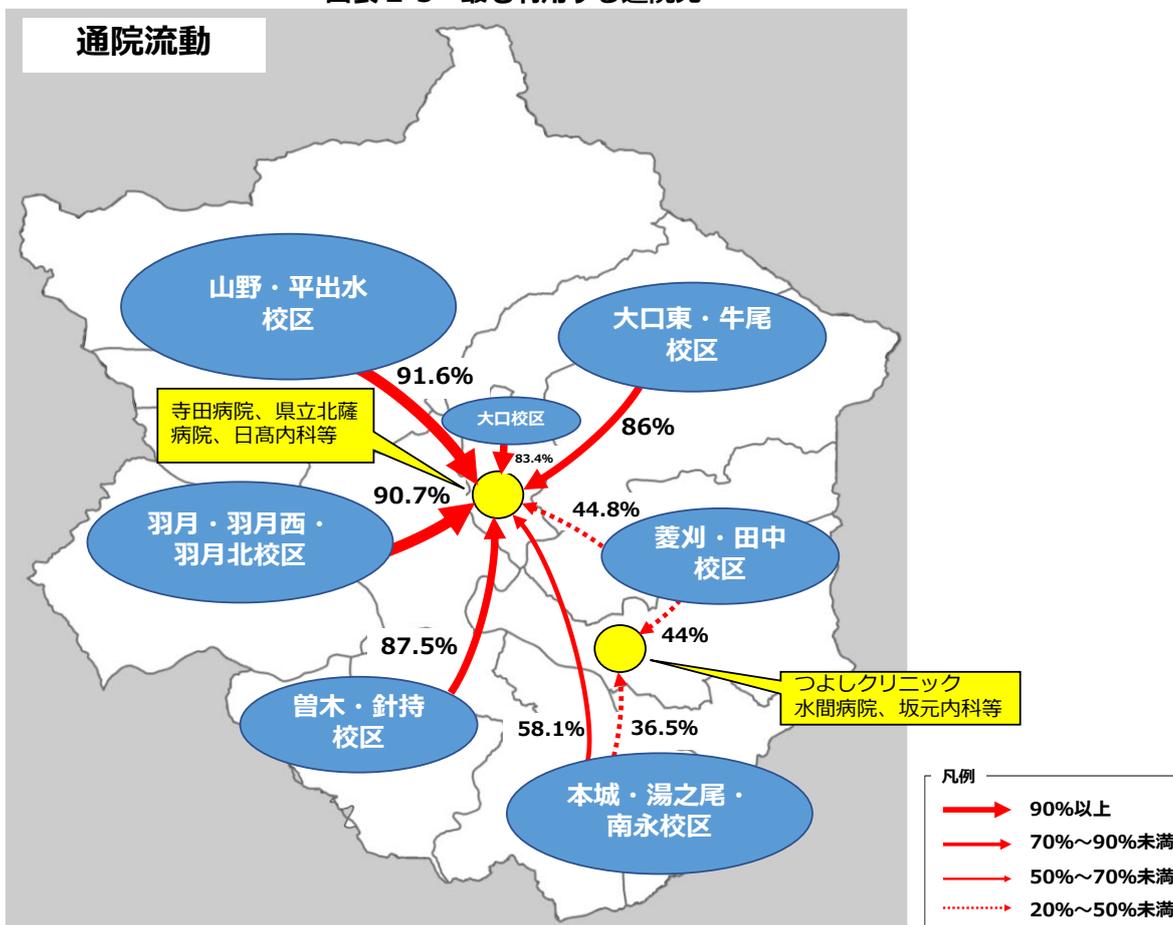
- 通院の移動手段について、全体では「自動車（自分で運転）」が76.3%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人による送迎）」（17.5%）となっており、この2項目を合計した『自動車で移動』が9割以上を占めています。
- 年代別にみると、10歳代を除く全ての年代で「自動車（自分で運転）」が最も多くなっており、70歳代で84.6%、80歳代以上で42.4%が自分で運転して通院しています。
- 最も利用する通院先について、ほとんどの校区で大口地域への通院が多くなっており、菱刈地域も自地域より大口方面への通院が多くなっています。

図表 2-4 通院の移動手段（全体・年代別）

	自動車 (自分で 運転)	自動車 (家族や 知人による 送迎)	自動二 輪・原付	自転車	徒歩	路線バス	市内バス	のりあい タクシー	タクシー	病院等の 送迎	その他
全体 (N=726)	554 76.3%	127 17.5%	3 0.4%	10 1.4%	34 4.7%	18 2.5%	9 1.2%	- 0.0%	64 8.8%	7 1.0%	2 0.3%
10歳代 (N=2)	0 0.0%	2 100.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
20歳代 (N=16)	11 68.8%	6 37.5%	- 0.0%	1 6.3%	2 12.5%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	1 6.3%	- 0.0%
30歳代 (N=32)	32 100.0%	3 9.4%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
40歳代 (N=45)	37 82.2%	10 22.2%	- 0.0%	2 4.4%	- 0.0%	1 2.2%	- 0.0%	- 0.0%	1 2.2%	- 0.0%	- 0.0%
50歳代 (N=66)	64 97.0%	3 4.5%	1 1.5%	- 0.0%	1 1.5%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	1 1.5%	- 0.0%	- 0.0%
60歳代 (N=152)	133 87.5%	15 9.9%	1 0.7%	1 0.7%	10 6.6%	2 1.3%	1 0.7%	- 0.0%	3 2.0%	- 0.0%	- 0.0%
70歳代 (N=221)	187 84.6%	25 11.3%	- 0.0%	2 0.9%	11 5.0%	5 2.3%	2 0.9%	- 0.0%	11 5.0%	3 1.4%	1 0.5%
80歳代以上 (N=165)	70 42.4%	61 37.0%	- 0.0%	3 1.8%	9 5.5%	9 5.5%	5 3.0%	- 0.0%	46 27.9%	3 1.8%	1 0.6%

注) 通院を目的とする外出の有無で「ある」と回答した人のみ回答、以下同じ

図表 2-5 最も利用する通院先

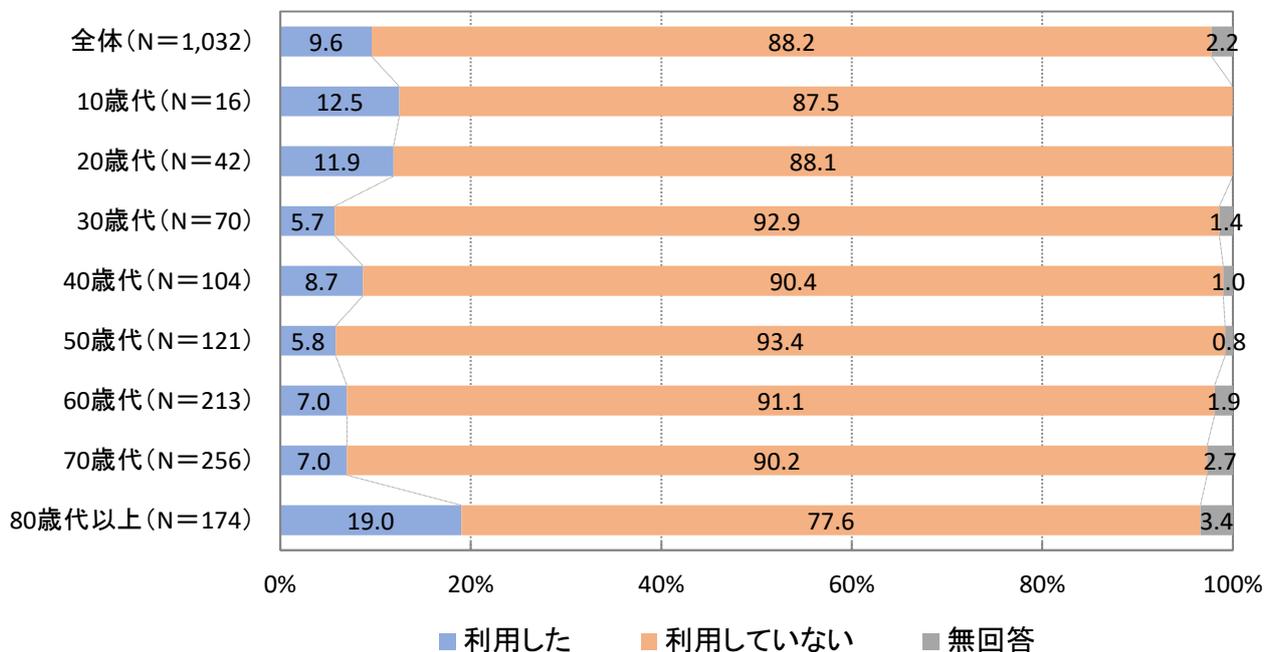


注) 20%以上の流動を図示

④公共交通の利用状況

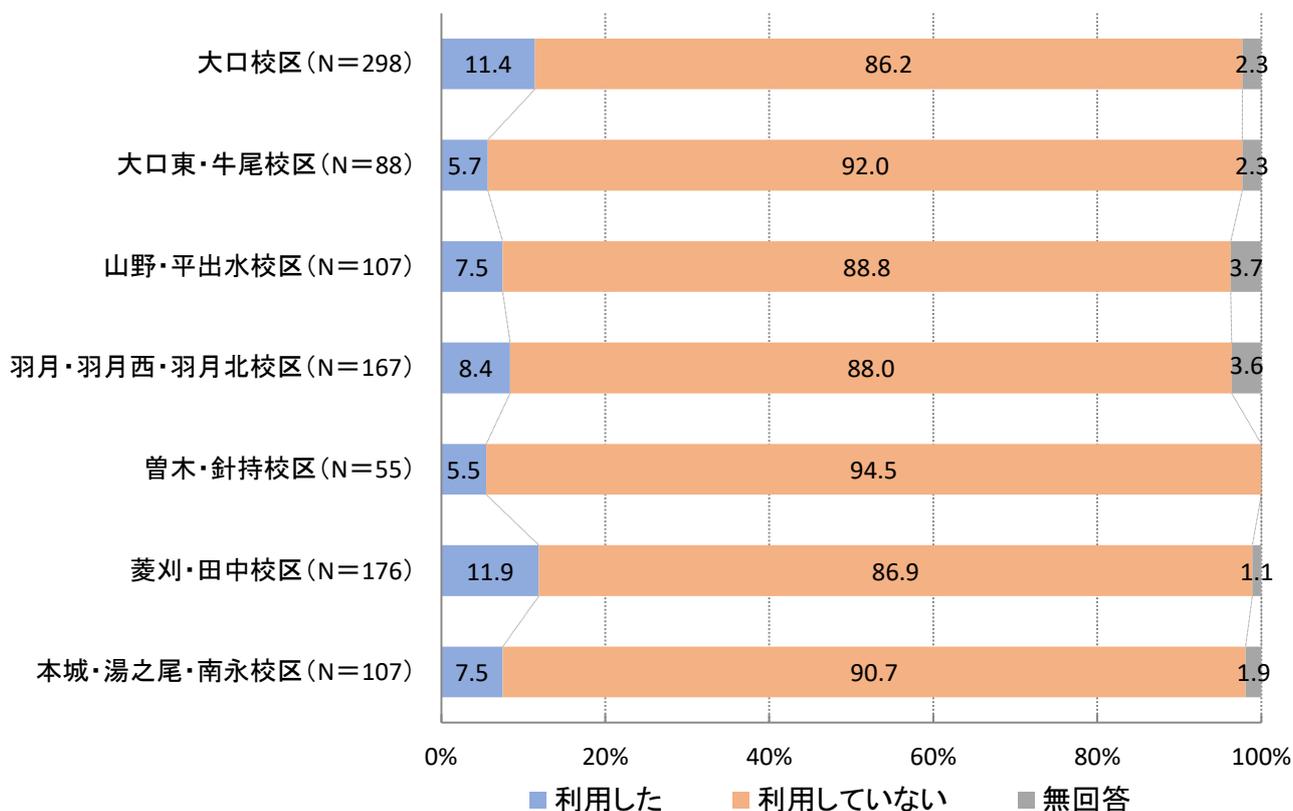
- 直近 1 年間の公共交通の利用状況について、全体では「利用した」が 9.6%、「利用していない」が 88.2%となっています。
- 年代別、居住地別にみると、いずれも「利用していない」が大半を占めています。

図表 2-6 直近 1 年間の公共交通の利用状況（全体・年代別）



注) 公共交通とは本市を運行する路線バス、市内バス、のりあいタクシーを示す、以下同じ

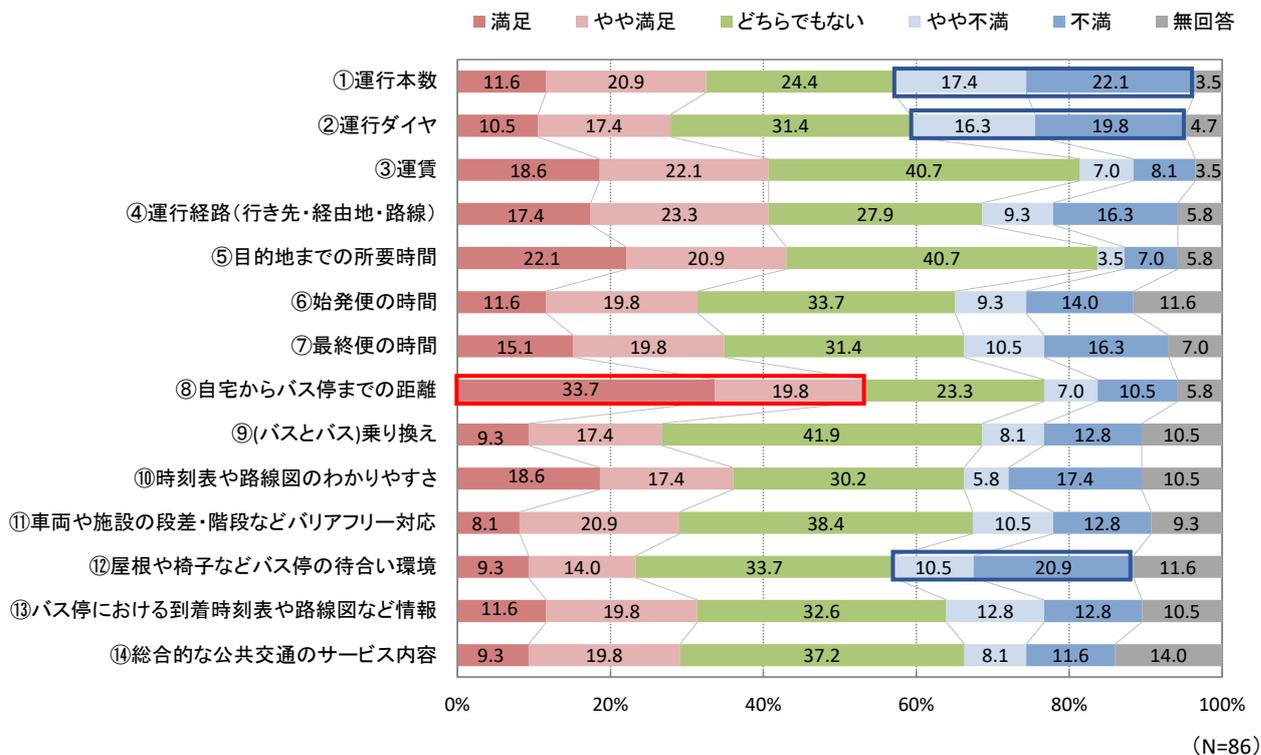
図表 2-7 直近 1 年間の公共交通の利用状況（居住地別）



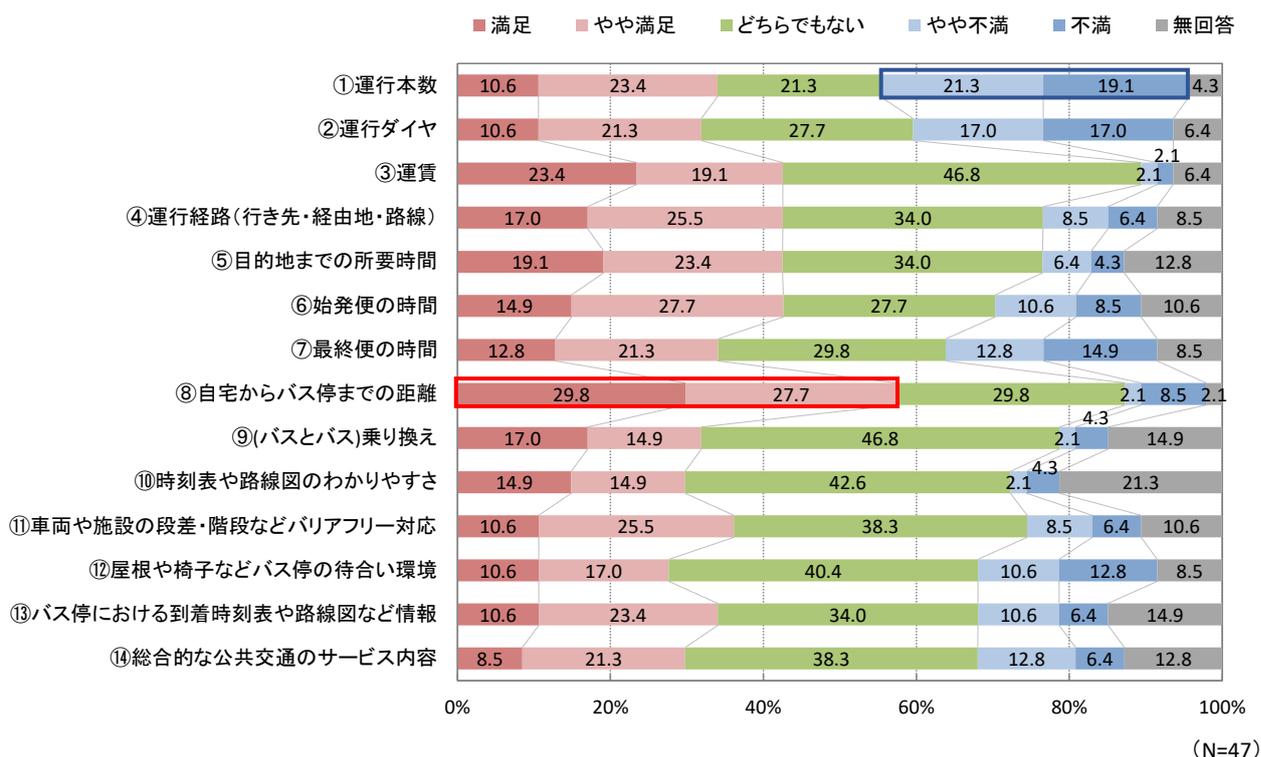
⑤公共交通の満足度

- 路線バスの満足度については、「⑧自宅からバス停までの距離」は『満足』（「満足」「やや満足」の合計）が約5割と高い一方、「①運行本数」「②運行ダイヤ」「⑫屋根や椅子などバス停の待合い環境」の『不満』（「不満」「やや不満」の合計）は3割を超えています。
- 市内バスの満足度については、「⑧自宅からバス停までの距離」は『満足』が半数以上を占めて高い一方、「①運行本数」の『不満』は4割を超えています。

図表 2-8 路線バスの満足度



図表 2-9 市内バスの満足度



⑥公共交通を利用しない理由

- 路線バスを利用しない理由について、「自家用車（自分で運転）のほうが便利」が83.4%と最も多く、次いで「運行本数が少ない」（15.3%）、「家族・知人が送迎してくれる」（14.2%）となっています。
- 年代別にみると、10歳代では「家族・知人が送迎してくれる」、20歳代以上では「自家用車（自分で運転）のほうが便利」が最も多くなっています。
- 市内バスを利用しない理由について、「自家用車（自分で運転）のほうが便利」が82.8%と最も多く、次いで「家族・知人が送迎してくれる」（15.1%）、「運行本数が少ない」（12.4%）となっています。
- 年代別にみると、全ての年代で「自家用車（自分で運転）のほうが便利」が最も多くなっています。

図表 2-10 路線バスを利用しない理由（全体・年代別）

	自宅からバス停までの距離が遠い	運行本数が少ない	利用したい時間に便がない	バスなど公共交通どうしの乗り継ぎが不便	運賃が高い	行きたい場所に行けない	停留所の待合環境が悪い	乗り方や運行時間、路線が分からない	自家用車（自分で運転）のほうが便利	家族・知人が送迎してくれる	その他
全体 (N=904)	83 9.2%	138 15.3%	115 12.7%	44 4.9%	12 1.3%	87 9.6%	14 1.5%	71 7.9%	754 83.4%	128 14.2%	30 3.3%
10歳代 (N=14)	1 7.1%	3 21.4%	3 21.4%	- 0.0%	1 7.1%	1 7.1%	1 7.1%	- 0.0%	8 57.1%	9 64.3%	- 0.0%
20歳代 (N=38)	3 7.9%	10 26.3%	9 23.7%	5 13.2%	- 0.0%	5 13.2%	- 0.0%	8 21.1%	35 92.1%	8 21.1%	- 0.0%
30歳代 (N=64)	6 9.4%	11 17.2%	8 12.5%	4 6.3%	1 1.6%	7 10.9%	3 4.7%	8 12.5%	61 95.3%	3 4.7%	2 3.1%
40歳代 (N=95)	10 10.5%	17 17.9%	13 13.7%	5 5.3%	- 0.0%	10 10.5%	- 0.0%	6 6.3%	85 89.5%	10 10.5%	- 0.0%
50歳代 (N=110)	14 12.7%	30 27.3%	25 22.7%	10 9.1%	3 2.7%	16 14.5%	2 1.8%	14 12.7%	104 94.5%	5 4.5%	- 0.0%
60歳代 (N=192)	11 5.7%	29 15.1%	27 14.1%	9 4.7%	3 1.6%	19 9.9%	5 2.6%	12 6.3%	176 91.7%	15 7.8%	7 3.6%
70歳代 (N=227)	17 7.5%	24 10.6%	17 7.5%	7 3.1%	2 0.9%	17 7.5%	2 0.9%	11 4.8%	194 85.5%	25 11.0%	8 3.5%
80歳代以上 (N=138)	19 13.8%	10 7.2%	8 5.8%	4 2.9%	1 0.7%	8 5.8%	- 0.0%	10 7.2%	70 50.7%	49 35.5%	12 8.7%

注) 路線バスを「利用していない」と回答した人のみ回答、複数回答

図表 2-11 市内バスを利用しない理由（全体・年代別）

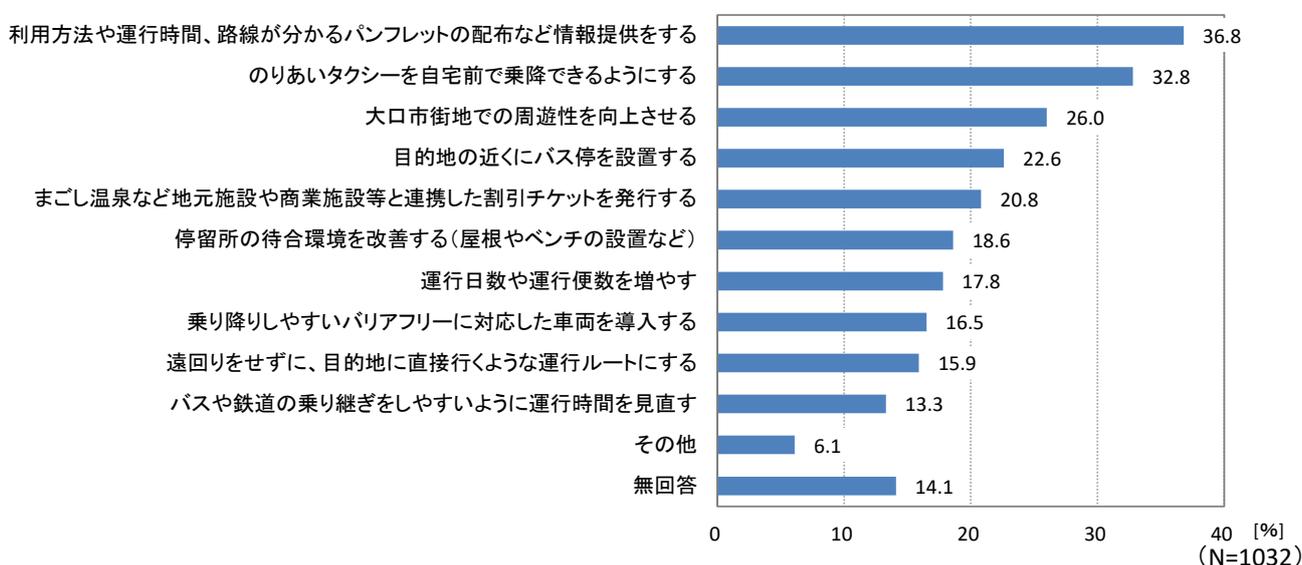
	自宅からバス停までの距離が遠い	運行本数が少ない	利用したい時間に便がない	バスなど公共交通どうしの乗り継ぎが不便	運賃が高い	行きたい場所に行けない	停留所の待合環境が悪い	乗り方や運行時間、路線が分からない	自家用車（自分で運転）のほうが便利	家族・知人が送迎してくれる	その他
全体 (N=942)	91 9.7%	117 12.4%	107 11.4%	31 3.3%	15 1.6%	91 9.7%	15 1.6%	76 8.1%	780 82.8%	142 15.1%	31 3.3%
10歳代 (N=14)	1 7.1%	2 14.3%	2 14.3%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	8 57.1%	7 50.0%	- 0.0%
20歳代 (N=38)	4 10.5%	6 15.8%	8 21.1%	3 7.9%	- 0.0%	6 15.8%	- 0.0%	8 21.1%	34 89.5%	10 26.3%	- 0.0%
30歳代 (N=68)	6 8.8%	9 13.2%	8 11.8%	3 4.4%	1 1.5%	9 13.2%	3 4.4%	9 13.2%	65 95.6%	2 2.9%	- 0.0%
40歳代 (N=101)	12 11.9%	19 18.8%	15 14.9%	2 2.0%	2 2.0%	13 12.9%	- 0.0%	7 6.9%	90 89.1%	12 11.9%	- 0.0%
50歳代 (N=116)	12 10.3%	20 17.2%	19 16.4%	7 6.0%	3 2.6%	9 7.8%	1 0.9%	17 14.7%	106 91.4%	9 7.8%	3 2.6%
60歳代 (N=201)	17 8.5%	26 12.9%	23 11.4%	6 3.0%	2 1.0%	19 9.5%	4 2.0%	11 5.5%	184 91.5%	19 9.5%	8 4.0%
70歳代 (N=233)	16 6.9%	19 8.2%	17 7.3%	6 2.6%	4 1.7%	20 8.6%	5 2.1%	14 6.0%	202 86.7%	26 11.2%	5 2.1%
80歳代以上 (N=143)	20 14.0%	10 7.0%	11 7.7%	3 2.1%	1 0.7%	13 9.1%	1 0.7%	8 5.6%	68 47.6%	53 37.1%	15 10.5%

注) 市内バスを「利用していない」と回答した人のみ回答、複数回答

⑦改善してほしいこと

- 公共交通について改善してほしいことについて、「利用方法や運行時間、路線が分かるパンフレットの配布など情報提供をする」が 36.8%で最も多く、次いで「のりあいタクシーを自宅前で乗降できるようにする」(32.8%)、「大口市街地での周遊性を向上させる」(26.0%)となっています。
- 年代別にみると、20歳代は「大口市街地での周遊性を向上させる」、40歳代は「のりあいタクシーを自宅前で乗降できるようにする」、その他の年代は「利用方法や運行時間、路線が分かるパンフレットの配布など情報提供をする」がそれぞれ最も多くなっています。
- 居住地別にみると、ほとんどの校区で「利用方法や運行時間、路線が分かるパンフレットの配布など情報提供をする」が最も多くなっていますが、羽月・羽月西・羽月北校区では「のりあいタクシーを自宅前で乗降できるようにする」が最も多くなっています。

図表 2-12 公共交通について改善してほしいこと



注) 複数回答、以下同じ

図表 2-13 公共交通について改善してほしいこと (年代別)

	大口市街地での周遊性を向上させる	目的地の近くにバス停を設置する	遠回りをせずに、目的地に直接行くような運行ルートにする	運行日数や運行便数を増やす	バスや鉄道の乗り継ぎをしやすいように運行時間を見直す	のりあいタクシーを自宅前で乗降できるようにする	乗り降りしやすいバリアフリーに対応した車両を導入する	まごし温泉等地元施設や商業施設等と連携した割引チケットを発行する	停留所の待合環境を改善する(屋根やベンチの設置など)	利用方法や運行時間、路線が分かるパンフレットの配布など情報提供をする	その他
10歳代 (N=16)	5 31.3%	3 18.8%	6 37.5%	4 25.0%	5 31.3%	3 18.8%	8 50.0%	7 43.8%	4 25.0%	9 56.3%	- 0.0%
20歳代 (N=42)	15 35.7%	11 26.2%	9 21.4%	13 31.0%	10 23.8%	12 28.6%	8 19.0%	11 26.2%	7 16.7%	14 33.3%	3 7.1%
30歳代 (N=70)	27 38.6%	18 25.7%	10 14.3%	15 21.4%	18 25.7%	28 40.0%	14 20.0%	22 31.4%	15 21.4%	30 42.9%	4 5.7%
40歳代 (N=104)	35 33.7%	23 22.1%	25 24.0%	20 19.2%	20 19.2%	37 35.6%	22 21.2%	27 26.0%	22 21.2%	35 33.7%	13 12.5%
50歳代 (N=121)	38 31.4%	39 32.2%	26 21.5%	28 23.1%	19 15.7%	46 38.0%	22 18.2%	29 24.0%	25 20.7%	56 46.3%	7 5.8%
60歳代 (N=213)	57 26.8%	58 27.2%	30 14.1%	43 20.2%	24 11.3%	81 38.0%	39 18.3%	35 16.4%	46 21.6%	94 44.1%	11 5.2%
70歳代 (N=256)	58 22.7%	42 16.4%	34 13.3%	37 14.5%	22 8.6%	71 27.7%	24 9.4%	47 18.4%	43 16.8%	78 30.5%	13 5.1%
80歳代以上 (N=174)	24 13.8%	32 18.4%	19 10.9%	18 10.3%	16 9.2%	52 29.9%	28 16.1%	31 17.8%	24 13.8%	54 31.0%	9 5.2%

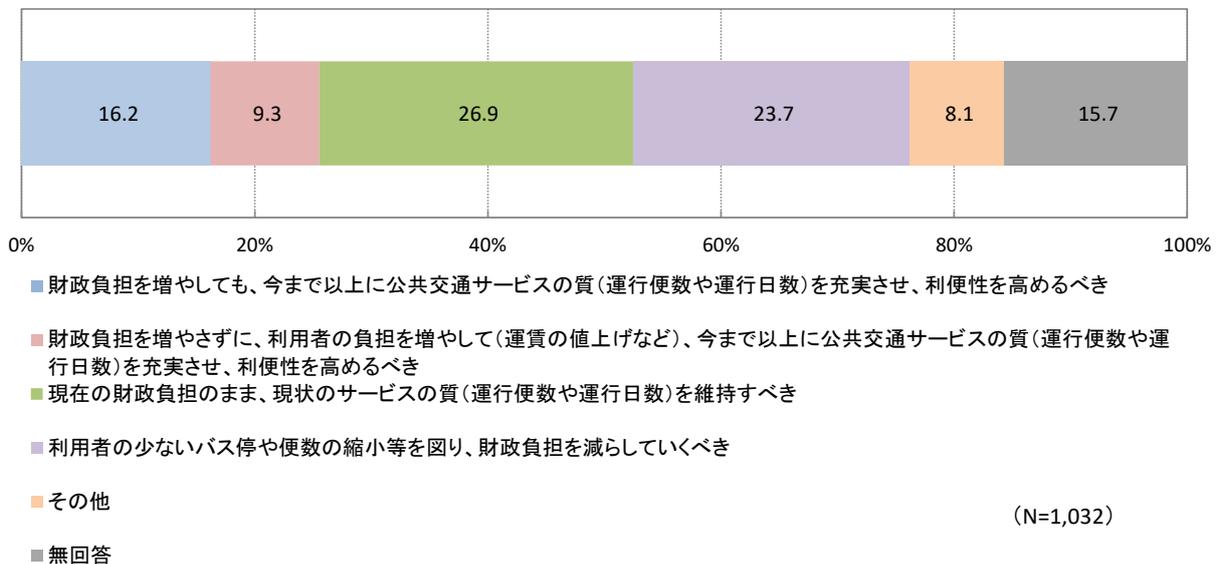
図表 2-14 公共交通について改善してほしいこと（居住地別）

	大口市街地での周遊性を向上させる	目的地の近くにバス停を設置する	遠回りをせずに、目的地に直接行くような運行ルートにする	運行日数や運行便数を増やす	バスや鉄道の乗り継ぎをしやすいように運行時間を見直す	のりあいタクシーを自宅前で乗降できるようにする	乗り降りしやすいバリアフリーに対応した車両を導入する	まごし温泉など地元施設や商業施設等と連携した割引チケットを発行する	停留所の待合環境を改善する（屋根やベンチの設置など）	利用方法や運行時間、路線が分かるパンフレットの配布など情報提供をする	その他
大口校区 (N=298)	103 34.6%	67 22.5%	51 17.1%	57 19.1%	55 18.5%	86 28.9%	53 17.8%	67 22.5%	43 14.4%	112 37.6%	16 5.4%
大口東・牛尾校区 (N=88)	26 29.5%	13 14.8%	19 21.6%	21 23.9%	14 15.9%	34 38.6%	12 13.6%	17 19.3%	17 19.3%	36 40.9%	3 3.4%
山野・平出水校区 (N=107)	34 31.8%	27 25.2%	12 11.2%	27 25.2%	13 12.1%	38 35.5%	15 14.0%	13 12.1%	23 21.5%	40 37.4%	3 2.8%
羽月・羽月西・羽月北校区 (N=167)	34 20.4%	35 21.0%	19 11.4%	23 13.8%	15 9.0%	54 32.3%	22 13.2%	34 20.4%	33 19.8%	47 28.1%	10 6.0%
曾木・針持校区 (N=55)	17 30.9%	15 27.3%	5 9.1%	11 20.0%	6 10.9%	12 21.8%	12 21.8%	11 20.0%	10 18.2%	23 41.8%	3 5.5%
菱刈・田中校区 (N=176)	29 16.5%	40 22.7%	32 18.2%	24 13.6%	22 12.5%	62 35.2%	33 18.8%	42 23.9%	38 21.6%	67 38.1%	14 8.0%
本城・湯之尾・南永校区 (N=107)	16 15.0%	28 26.2%	20 18.7%	14 13.1%	9 8.4%	43 40.2%	18 16.8%	25 23.4%	21 19.6%	44 41.1%	11 10.3%

⑧ 財政負担の在り方に対する考え

■ 財政負担のあり方について、「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質（運行便数や運行日数）を維持すべき」が 26.9%と最も多く、次いで「利用者の少ないバス停や便数の縮小等を図り、財政負担を減らしていくべき」（23.7%）、「財政負担を増やしても、今まで以上に公共交通サービスの質（運行便数や運行日数）を充実させ、利便性を高めるべき」（16.2%）となっています。

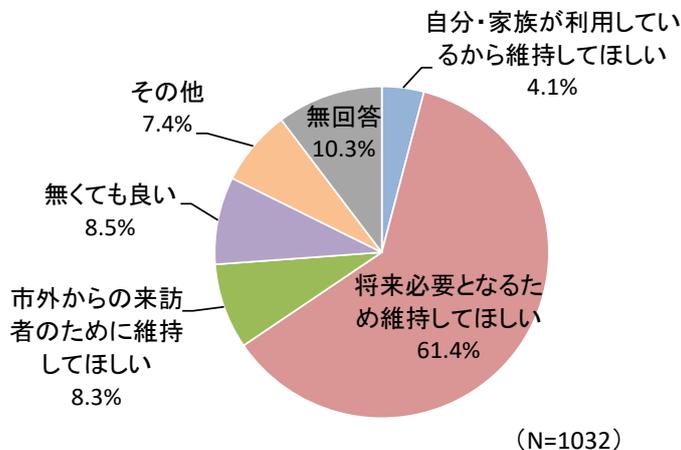
図表 2-15 財政負担の在り方に対する考え



⑨今後の運行に対する意向

■ 今後の運行に対する意向については、「将来必要となるため維持してほしい」が61.4%と最も多く、次いで「無くて良い」(8.5%)、「市外からの来訪者のために維持してほしい」(8.3%)となっています。

図表 2-16 今後の運行に対する意向

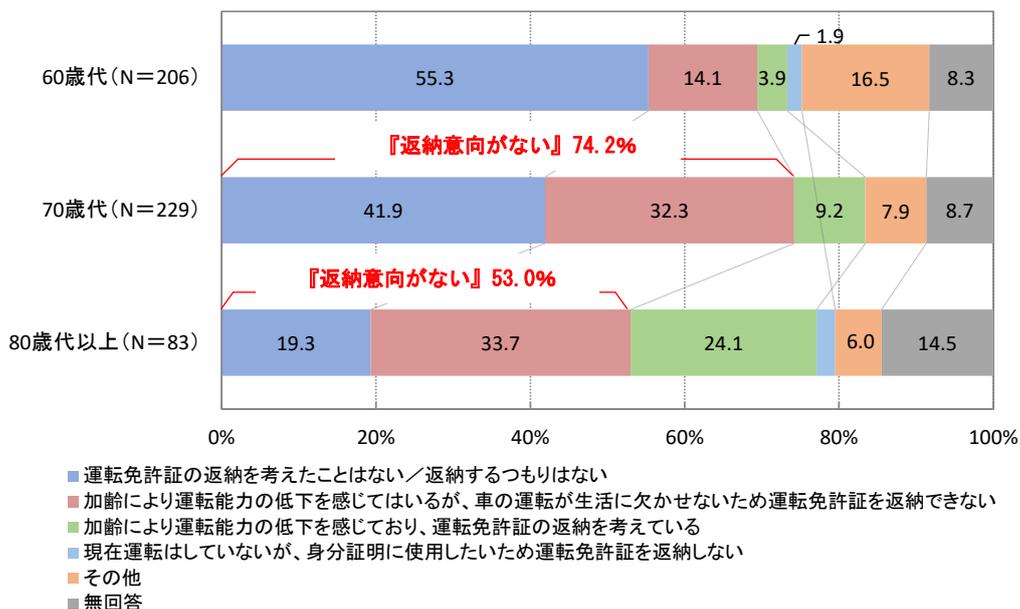


⑩運転免許証の返納意向

■ 今後の運転免許証の返納に対する考えについて、60～70 歳代では「運転免許証の返納を考えたことはない/返納するつもりはない」、80 歳代以上で「加齢により運転能力の低下を感じてはいるが、車の運転が生活に欠かせないため運転免許証を返納できない」がそれぞれ最も多くなっています。

■ 『返納意向がない』（「運転免許証の返納を考えたことはない/返納するつもりはない」と「加齢により運転能力の低下を感じてはいるが、車の運転が生活に欠かせないため運転免許証を返納できない」の合計）は 70 歳代で 74.2%、80 歳代以上で 53.0%となっています。

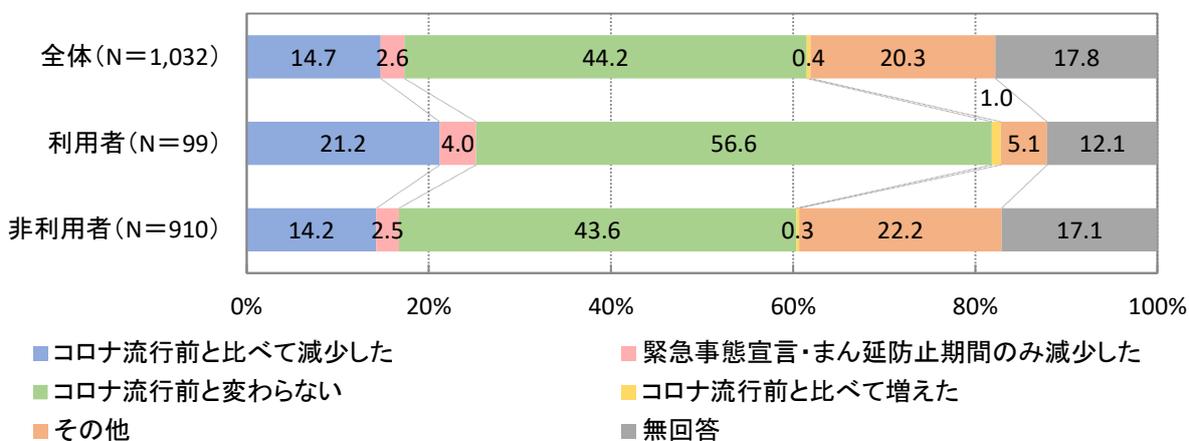
図表 2-17 運転免許証の返納意向



⑪ 新型コロナウイルスの影響

- 新型コロナウイルス流行前と比較した公共交通の利用頻度について、「コロナ流行前と変わらない」が44.2%で最も多く、次いで「コロナ流行前と比べて減少した」(14.7%)となっています。
- 公共交通の利用状況別にみると、利用者、非利用者いずれも「コロナ流行前と変わらない」が最も多くなっています。
- 新型コロナウイルス収束後の公共交通の利用頻度について、「コロナ流行前と同じ利用頻度になりそう」が43.2%で最も多く、次いで「コロナ流行前より利用頻度は増えそう」(10.9%)となっています。
- 公共交通の利用状況別にみると、利用者、非利用者いずれも「コロナ流行前と同じ利用頻度になりそう」が最も多くなっています。

図表 2-18 新型コロナウイルス流行前と比較した公共交通の利用頻度（全体・公共交通の利用状況別）

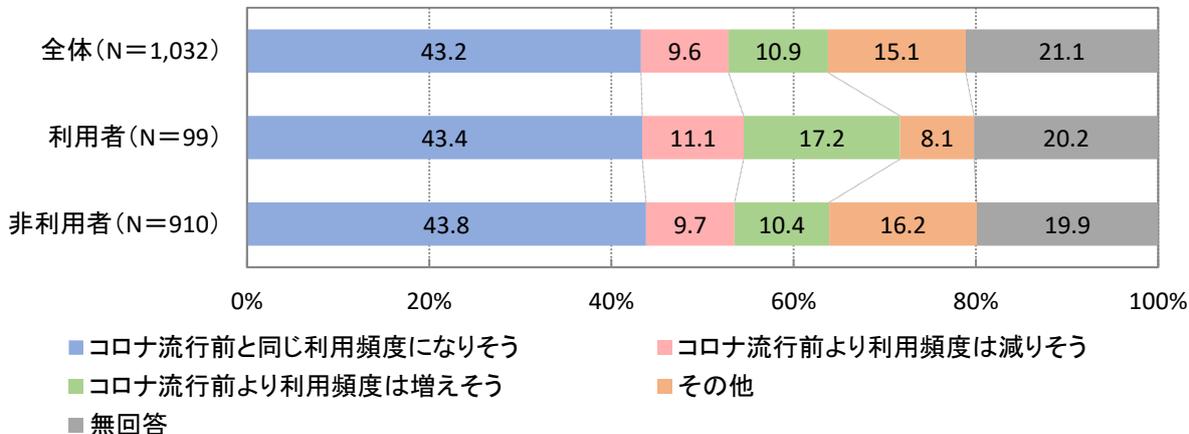


注) ・利用者…直近1年間で路線バス、市民バス、のりあいタクシーの中から1つでも利用した人、以下同じ
 ・非利用者…直近1年間で路線バス、市民バス、のりあいタクシーのいずれも利用していない人、以下同じ

【「その他」の内容】

- ・「公共交通機関を利用していないのでよく分からない」(128件)
- ・「自家用車で移動するので、公共交通機関をほとんど利用しない」(17件) など

図表 2-19 新型コロナウイルス収束後の公共交通の利用頻度（全体・公共交通の利用状況別）



【「その他」の内容】

- ・「利用したことが無い為、分からない」(62件)
- ・「自家用車を利用する」(10件) など

2. 公共交通利用者アンケート

2-1. 路線バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要

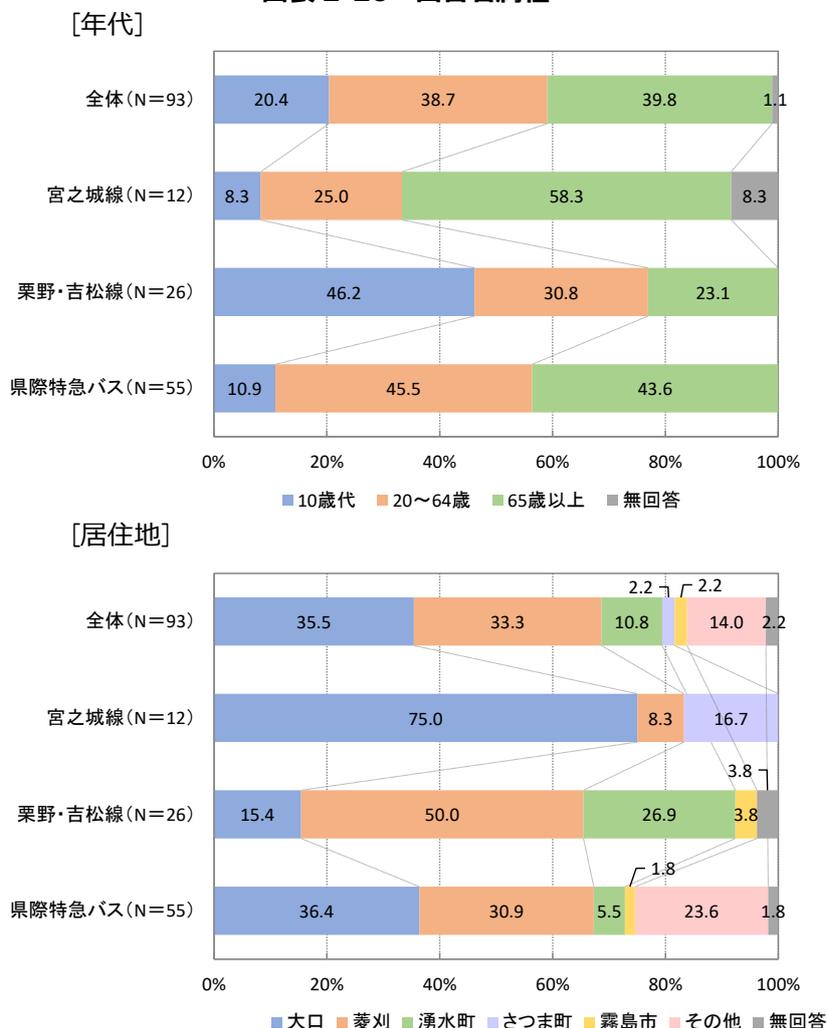
調査の目的	路線バスの各路線の詳細な利用実態の把握と、利用者の公共交通に対する満足度や要望などを把握する。
調査対象	宮之城線、栗野・吉松線、県際特急バスの利用者
調査方法	調査員がバスに乗り込み、直接聞き取り方式にて実施
実施期間	・各路線 1 日間実施 ・令和 4 年 11 月 14 日（月）、16 日（水）
回収数	93 票 宮之城線（12 票）、栗野・吉松線（26 票）、県際特急バス（55 票）

(2) 調査結果

① 回答者属性

- 年代をみると宮之城線は「65 歳以上」、栗野・吉松線は「10 歳代」、県際特急バスは「20～64 歳」がそれぞれ最も多くなっています。
- 居住地をみると、宮之城線と県際特急バスは「大口」、栗野・吉松線は「菱刈」がそれぞれ最も多くなっています。

図表 2-20 回答者属性



②利用目的

- 利用目的については、全体では「買い物」と温泉などの「その他」が19.4%で最も多く、次いで「通学」(18.3%)、「帰省」(16.1%)となっています。
- 路線別にみると、宮之城線は「買い物」「通院」、栗野・吉松線は「通学」、県際特急バスは「帰省」がそれぞれ最も多くなっています。
- 居住地別にみると、大口は「買い物」「通院」、菱刈は「買い物」、湧水町と霧島市は「通学」、さつま町は「通学」「買い物」、県外などのその他は「帰省」がそれぞれ最も多くなっています。

図表 2-21 利用目的 (全体・路線別)

	通勤	通学	買い物	通院	仕事上の用務	趣味・習い事	親戚や友人宅訪問	観光・レジャー	出張	帰省	その他
全体 (N=93)	12 12.9%	17 18.3%	18 19.4%	11 11.8%	2 2.2%	3 3.2%	5 5.4%	4 4.3%	- 0.0%	15 16.1%	18 19.4%
宮之城線 (N=12)	1 8.3%	1 8.3%	4 33.3%	4 33.3%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	3 25.0%
栗野・吉松線 (N=26)	6 23.1%	10 38.5%	2 7.7%	- 0.0%	1 3.8%	- 0.0%	2 7.7%	2 7.7%	- 0.0%	- 0.0%	6 23.1%
県際特急バス (N=55)	5 9.1%	6 10.9%	12 21.8%	7 12.7%	1 1.8%	3 5.5%	3 5.5%	2 3.6%	- 0.0%	15 27.3%	9 16.4%

注) 複数回答、以下同じ

【「その他」の内容】

- ・温泉 (7件)
- ・食事、学習教室、お見舞い、演奏会、同窓会、美容院、湯之尾パーク、墓参り、プール (各1件)

図表 2-22 利用目的 (居住地別)

	通勤	通学	買い物	通院	仕事上の用務	趣味・習い事	親戚や友人宅訪問	観光・レジャー	出張	帰省	その他
大口 (N=33)	6 18.2%	- 0.0%	9 27.3%	9 27.3%	- 0.0%	3 9.1%	- 0.0%	1 3.0%	- 0.0%	2 6.1%	8 24.2%
菱刈 (N=31)	6 19.4%	6 19.4%	7 22.6%	2 6.5%	2 6.5%	- 0.0%	3 9.7%	2 6.5%	- 0.0%	3 9.7%	6 19.4%
湧水町 (N=10)	- 0.0%	8 80.0%	1 10.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	1 10.0%	1 10.0%	- 0.0%	- 0.0%	2 20.0%
さつま町 (N=2)	- 0.0%	1 50.0%	1 50.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
霧島市 (N=2)	- 0.0%	2 100.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
その他 (N=13)	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%	1 7.7%	- 0.0%	- 0.0%	10 76.9%	2 15.4%

2-2. 市内バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要

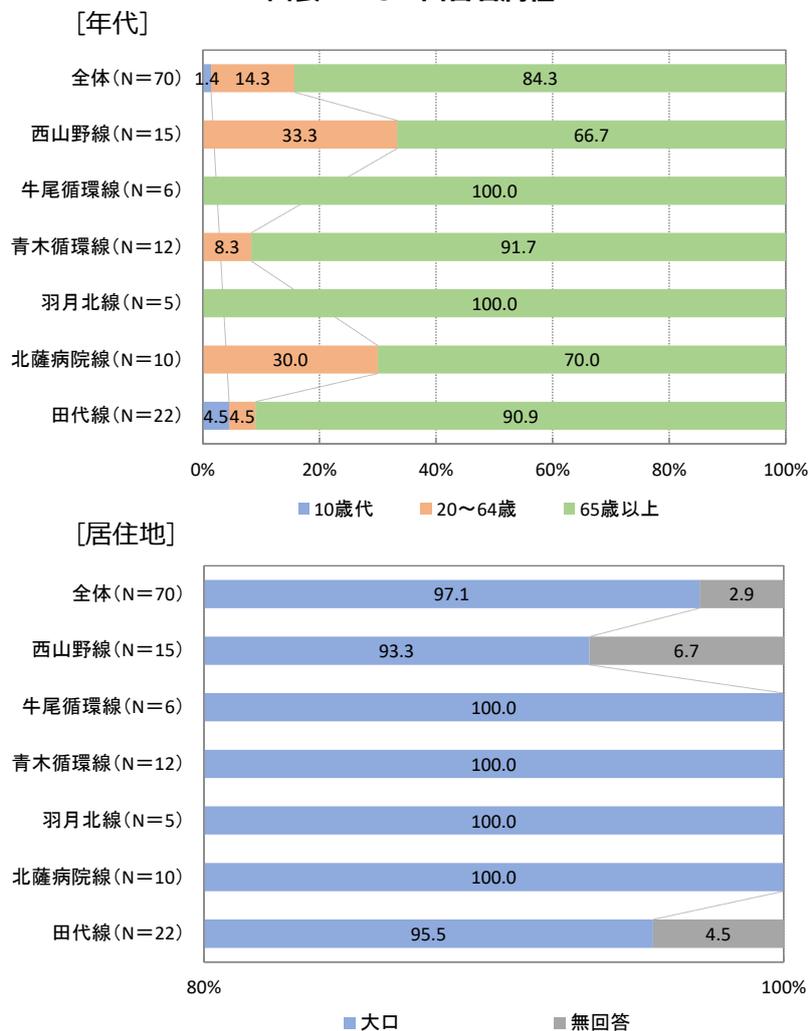
調査の目的	市内バスの各路線の詳細な利用実態の把握と、利用者の公共交通に対する満足度や要望などを把握する。
調査対象	西山野線、牛尾循環線、青木循環線、羽月北線、北薩病院線、田代線の利用者
調査方法	調査員がバスに乗り込み、直接聞き取り方式にて実施
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> 各路線 2 日間実施 令和 4 年 11 月 7 日 (月)、10 日 (木)、11 日 (金) 14 日 (月)、17 日 (木)、18 日 (金)
回収数	70 票 西山野線 (15 票)、牛尾循環線 (6 票)、青木循環線 (12 票) 羽月北線 (5 票)、北薩病院線 (10 票)、田代線 (22 票)

(2) 調査結果

① 回答者属性

- 年代は、西山野線と北薩病院線で他の路線と比べて「20～64 歳」がやや多くなっていますが、ほとんどの路線で「65 歳以上」が大半を占めています。
- 居住地は、全ての路線で「大口」が最も多くなっています。

図表 2-23 回答者属性



②利用目的

- 利用目的について、全体では「買い物」が54.3%で最も多く、次いで「通院」（42.9%）となっています。
- 路線別にみると、西山野線、青木循環線、羽月北線、北薩病院線は「買い物」、牛尾循環線、田代線は「通院」がそれぞれ最も多くなっています。

図表 2-24 利用目的（全体・路線別）

	買い物	通院	その他
全体（N=70）	38 54.3%	30 42.9%	14 20.0%
西山野線（N=15）	10 66.7%	9 60.0%	2 13.3%
牛尾循環線（N=6）	2 33.3%	3 50.0%	1 16.7%
青木循環線（N=12）	8 66.7%	2 16.7%	3 25.0%
羽月北線（N=5）	5 100.0%	4 80.0%	1 20.0%
北薩病院線（N=10）	7 70.0%	1 10.0%	2 20.0%
田代線（N=22）	6 27.3%	11 50.0%	5 22.7%

注）複数回答、以下同じ

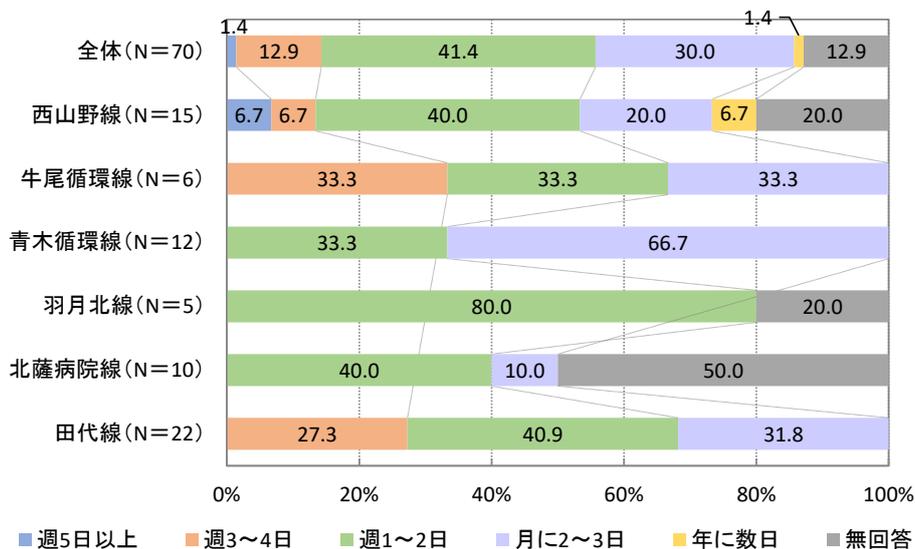
【「その他」の内容】

- ・銀行、美容院（各2件）
- ・市役所、農協、お寺、通学、実家、集まり（各1件）

③利用頻度

- 利用頻度について、全体では「週 1～2 日」が 41.4%で最も多く、次いで「月に 2～3 日」（30.0%）、「週 3～4 日」（12.9%）となっています。
- 路線別にみると、西山野線、羽月北線、北薩病院線、田代線で「週 1～2 日」、青木循環線で「月に 2～3 日」がそれぞれ最も多くなっており、牛尾循環線は「週 3～4 日」「週 1～2 日」「月 2～3 日」が同数となっています。

図表 2-25 利用頻度（全体・路線別）



3. のりあいタクシー登録者アンケート

(1) 調査概要

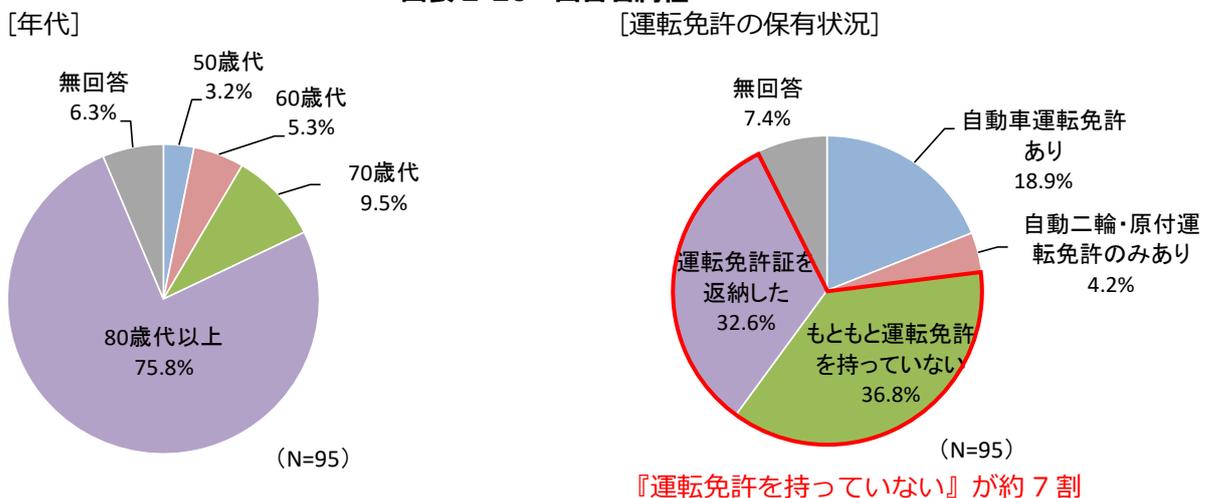
調査の目的	のりあいタクシーの利用実態やニーズなどを把握する。		
調査対象	のりあいタクシーの有効登録者 334 人 ^注 （令和 4 年 8 月現在）		
調査方法	郵送による配布・回収		
実施期間	令和 4 年 9 月		
回収数・回収率	95 票（28.4%）		
	路線名	配布数	回収数
	川西線	3	1
	西山線	6	2
	田原線	3	0
	高塚線	6	1
	布計線	14	4
	小川内線	13	2
	平出水線	15	7
	五色徳辺下線	23	2
	山田徳辺線	21	9
	下手線	15	5
	湯之尾線	48	13
	市山花北線	19	4
	田中重留線	17	6
永池楠原線	68	17	
野池小川添線	29	8	
荒田線	34	14	

(2) 調査結果

① 回答者属性

- 年代は「80歳代以上」が75.8%で最も多く、約8割を占めています。
- 運転免許の保有状況について、「もともと運転免許を持っていない」が36.8%で最も多く、次いで「運転免許証を返納した」(32.6%)となっており、2項目を合わせた『運転免許を持っていない』は69.4%と約7割を占めています。

図表 2-26 回答者属性

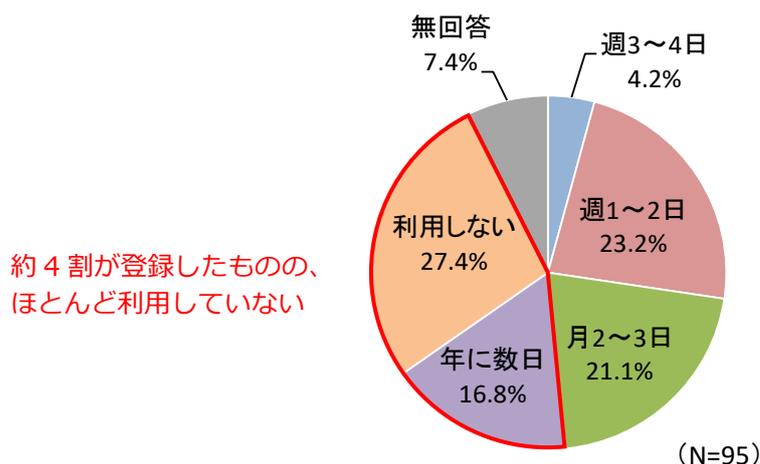


注 登録者総数のうち、死亡、転出、施設入所等で利用不可能な人を除いた数

②利用頻度

- 利用頻度について、「利用しない」が27.4%で最も多く、次いで「週1～2日」(23.2%)、「月2～3日」(21.1%)となっています。
- 「年に数日」と「利用しない」を合わせると44.2%がほとんど利用していない状況となっています。
- 路線別にみると、永池楠原線や湯之尾線などでは「週1～2日」の割合が高い一方で、ほとんどの路線で「年に数日」「利用しない」の割合が高くなっています。

図表 2-27 利用頻度



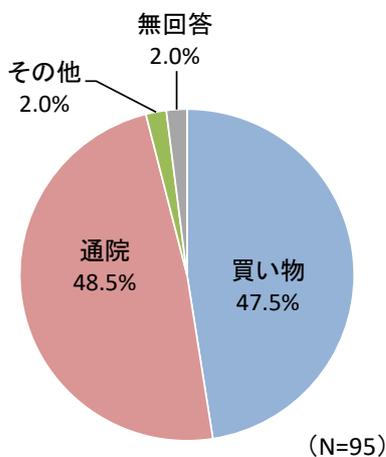
図表 2-28 利用頻度 (路線別)

		週5日以上	週3～4日	週1～2日	月2～3日	年に数日	利用しない
曾木・針持	川西線 (N=1)	-	-	-	-	1	-
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	西山線 (N=2)	-	-	-	-	-	2
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	
	高塚線 (N=1)	-	-	-	-	-	-
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山野	布計線 (N=4)	-	-	1	1	1	-
		0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	25.0%	0.0%
	小川内線 (N=2)	-	-	-	-	1	1
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	
	平出水線 (N=7)	-	-	-	2	-	3
		0.0%	0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	42.9%
菱刈・湯之尾	五色徳辺下線 (N=2)	-	-	1	-	-	-
		0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	山田徳辺線 (N=9)	-	-	2	2	2	3
		0.0%	0.0%	22.2%	22.2%	22.2%	33.3%
	下手線 (N=5)	-	-	-	1	2	2
		0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%
	湯之尾線 (N=13)	-	-	5	3	1	4
		0.0%	0.0%	38.5%	23.1%	7.7%	30.8%
田中・本城	市山花北線 (N=4)	-	-	1	1	-	2
		0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	50.0%
	田中重留線 (N=6)	-	1	1	-	2	2
		0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	33.3%	33.3%
	永池楠原線 (N=17)	-	1	6	4	2	4
	0.0%	5.9%	35.3%	23.5%	11.8%	23.5%	
	野池小川添線 (N=8)	-	1	3	2	1	-
		0.0%	12.5%	37.5%	25.0%	12.5%	0.0%
	荒田線 (N=14)	-	1	2	4	3	3
		0.0%	7.1%	14.3%	28.6%	21.4%	21.4%

③ 利用目的

■ 利用目的について、「通院」が48.5%で最も多く、次いで「買い物」(47.5%)となっています。

図表 2-29 利用目的



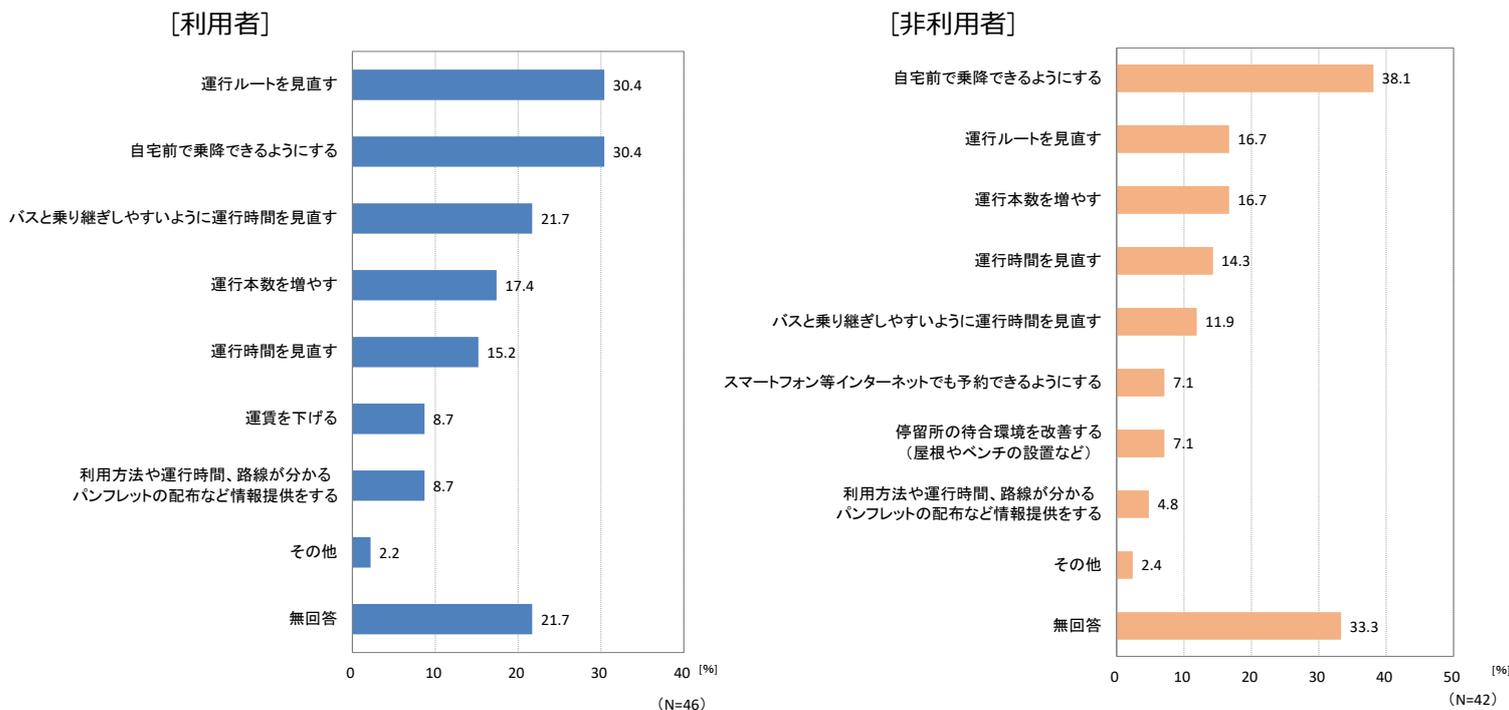
注) 複数回答

④ 改善してほしいこと

■ のりあいタクシーで改善してほしいことについて、利用者は「運行ルートを見直す」、「自宅前で乗降できるようにする」がいずれも30.4%で最も多く、次いで「バスと乗り継ぎしやすいように運行時間を見直す」(21.7%)となっています。

■ 非利用者は「自宅前で乗降できるようにする」が38.1%で最も多く、次いで「運行ルートを見直す」、「運行本数を増やす」(いずれも16.7%)となっています。

図表 2-30 改善してほしいこと (利用状況別)

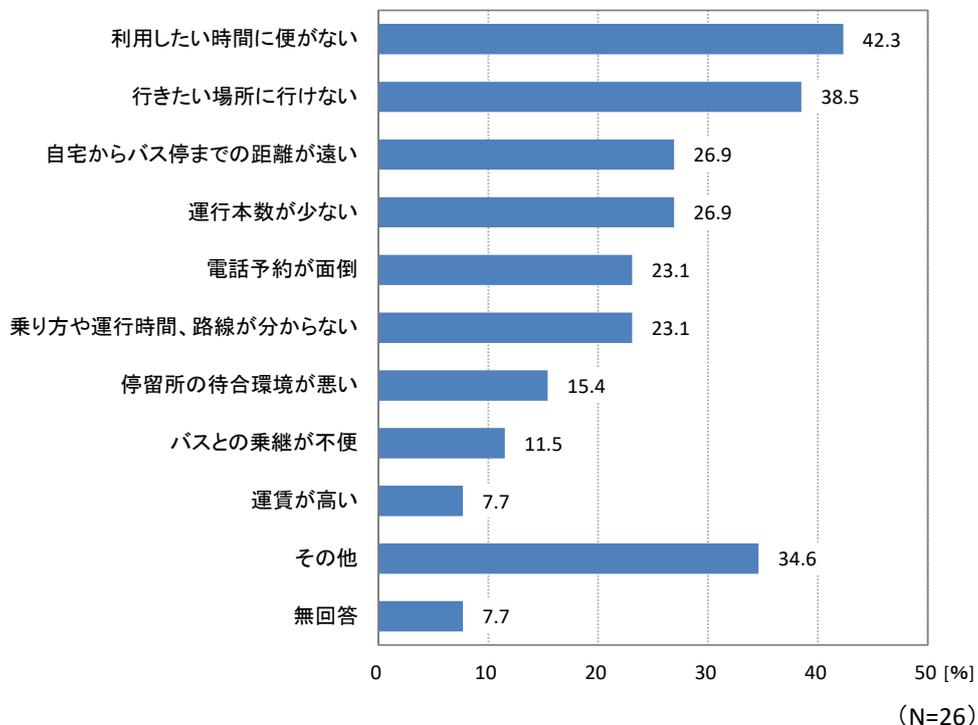


注) ・利用者……②利用頻度で「週3~4日」「週1~2日」「月2~3日」と回答した人
 ・非利用者……②利用頻度で「年に数日」「利用しない」と回答した人
 ・複数回答

⑤のりあいタクシーを利用しない理由

■ のりあいタクシーを利用しない理由について、「利用したい時間に便がない」が42.3%で最も多く、次いで「行きたい場所に行けない」(38.5%)、「自宅からバス停までの距離が遠い」「運行本数が少ない」(いずれも26.9%)となっています。

図表 2-31 のりあいタクシーを利用しない理由



注) ・②利用頻度で「利用しない」と回答した人のみ回答
・複数回答

【「その他」の内容】

- ・介護が必要な身なのでタクシーには乗れない・1人で外出できないから (各2件)
- ・夫が車椅子を利用している為乗らなくなった・移動の時は娘に支援してもらっている (車椅子の為)・足腰が弱いため、知らない人と同席するのが嫌だから・自転車に乗れるから (各1件)

4. 移動制約者アンケート

(1) 調査概要

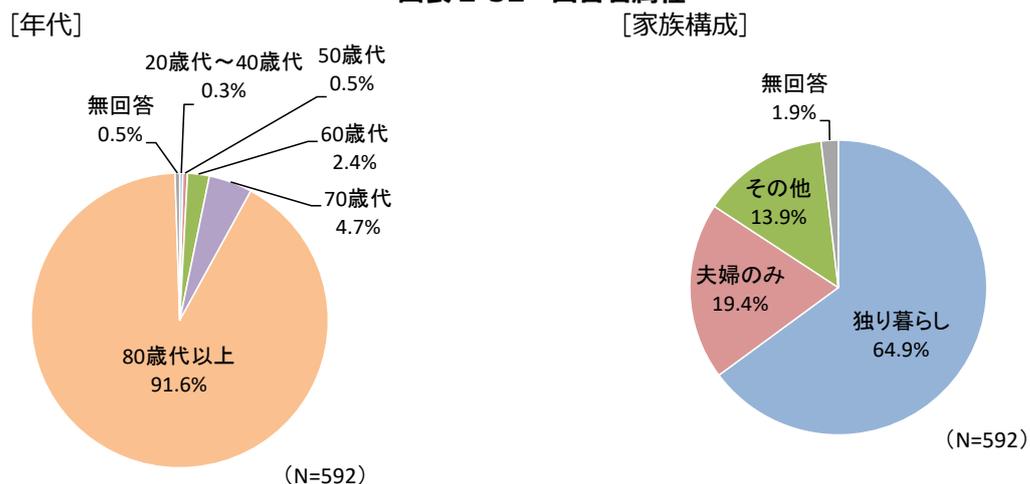
調査の目的	移動制約者の外出実態や公共交通の利用状況などを把握する。																																
調査方法・調査対象	①伊佐市福祉課で把握する要支援者リスト（約3,700人）から公共交通の利用が想定される1,117人を抽出。 ②1,117人を担当民生委員ごとに割り振り、その中から民生委員が調査対象（民生委員1人当たり1～10人）を選び、合計600人に対し、対面での聞き取りアンケートを実施。																																
実施期間	令和4年8月中旬～令和4年9月中旬																																
回収数・回収率	592票（98.7%） <table border="1"> <thead> <tr> <th>校区</th> <th>回収数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>大口</td><td>132</td></tr> <tr><td>大口東</td><td>34</td></tr> <tr><td>牛尾</td><td>26</td></tr> <tr><td>山野</td><td>71</td></tr> <tr><td>平出水</td><td>18</td></tr> <tr><td>羽月</td><td>75</td></tr> <tr><td>羽月西</td><td>14</td></tr> <tr><td>羽月北</td><td>7</td></tr> <tr><td>曾木</td><td>26</td></tr> <tr><td>針持</td><td>24</td></tr> <tr><td>南永</td><td>4</td></tr> <tr><td>本城</td><td>50</td></tr> <tr><td>湯之尾</td><td>23</td></tr> <tr><td>菱刈</td><td>53</td></tr> <tr><td>田中</td><td>35</td></tr> </tbody> </table>	校区	回収数	大口	132	大口東	34	牛尾	26	山野	71	平出水	18	羽月	75	羽月西	14	羽月北	7	曾木	26	針持	24	南永	4	本城	50	湯之尾	23	菱刈	53	田中	35
校区	回収数																																
大口	132																																
大口東	34																																
牛尾	26																																
山野	71																																
平出水	18																																
羽月	75																																
羽月西	14																																
羽月北	7																																
曾木	26																																
針持	24																																
南永	4																																
本城	50																																
湯之尾	23																																
菱刈	53																																
田中	35																																

(2) 調査結果

① 回答者属性

- 年代は「80歳代以上」が91.6%で最も多く、約9割を占めています。
- 家族構成について、「独り暮らし」が64.9%で最も多く、次いで「夫婦のみ」（19.4%）、子どもと同居などの「その他」（13.9%）となっています。

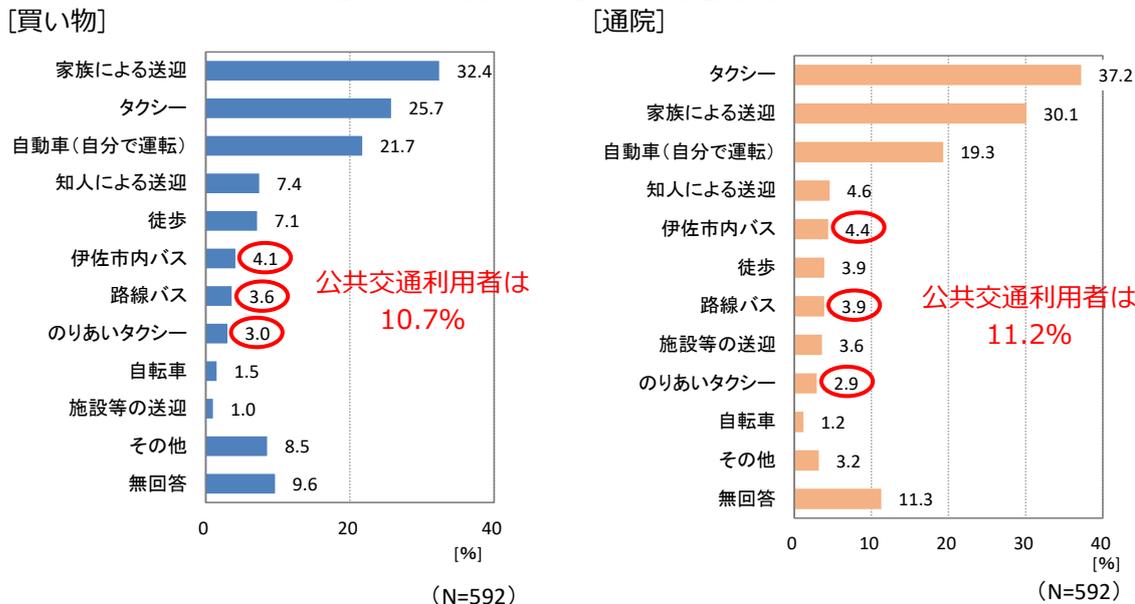
図表 2-32 回答者属性



②買い物・通院時の移動手段

- 買い物時の移動手段について、「家族による送迎」が32.4%で最も多く、次いで「タクシー」(25.7%)、「自動車(自分で運転)」(21.7%)となっています。
- 通院時の移動手段について、「タクシー」が37.2%で最も多く、次いで「家族による送迎」(30.1%)、「自動車(自分で運転)」(19.3%)となっています。
- 買い物・通院時いずれも、公共交通を利用している方は約1割にとどまっています。

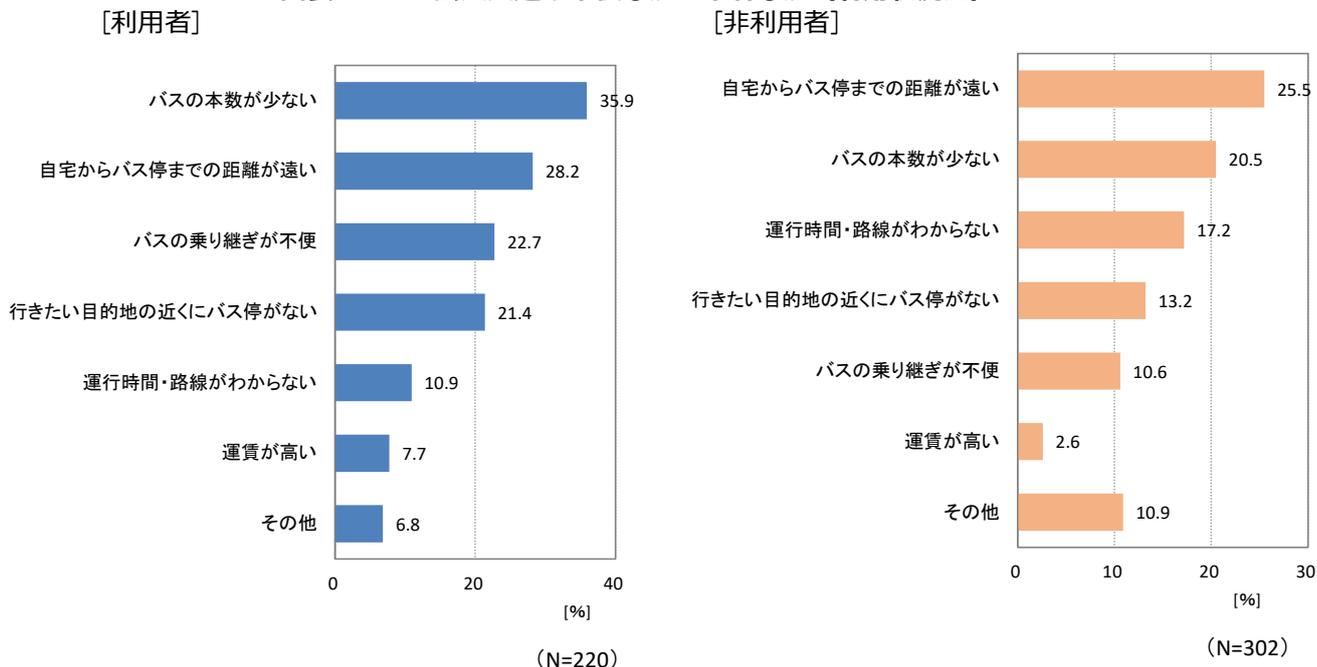
図表 2-33 買い物・通院時の移動手段



③公共交通の不便な点・不満な点

- 公共交通の不便な点・不満な点について、利用者は「バスの本数が少ない」が35.9%で最も多く、次いで「自宅からバス停までの距離が遠い」(28.2%)、「バスの乗り継ぎが不便」(22.7%)となっています。
- 非利用者は「自宅からバス停までの距離が遠い」が25.5%で最も多く、次いで「バスの本数が少ない」(20.5%)、「運行時間・路線がわからない」(17.2%)となっています。

図表 2-34 公共交通の不便な点・不満な点(利用状況別)



5. 自治会長アンケート

(1) 調査概要

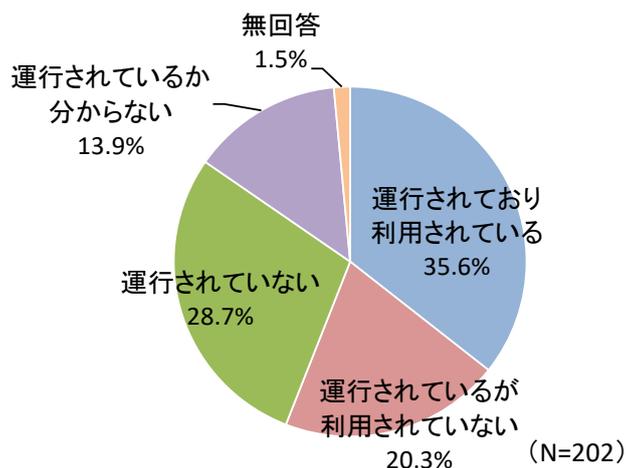
調査の目的	各自治会における交通弱者の規模や外出実態などを把握する。			
調査対象	全自治会長（259人）※令和4年7月現在			
調査方法	郵送による配布・回収			
実施期間	令和4年7月下旬～令和4年8月上旬			
回収数・回収率	202票（78.0%）			
	校区	配布数	回収数	回収率
	大口	57	42	73.7%
	大口東	17	15	88.2%
	牛尾	10	7	70.0%
	山野	25	17	68.0%
	平出水	7	4	57.1%
	羽月	25	21	84.0%
	羽月西	8	6	75.0%
	羽月北	5	4	80.0%
	曾木	11	4	36.4%
	針持	12	9	75.0%
	南永	1	1	100.0%
	本城	22	19	86.4%
	湯之尾	17	14	82.4%
菱刈	29	19	65.5%	
田中	13	11	84.6%	
校区不明	—	9	—	

(2) 調査結果

① 利用できる公共交通の状況

- 利用できる公共交通の状況について、「運行されており利用されている」が35.6%で最も多く、次いで「運行されていない」（28.7%）、「運行されているが利用されていない」（20.3%）となっています。
- 校区別にみると、「運行されていない」が最も多かった校区は大口、山野、羽月、曾木となっています。

図表 2-35 利用できる公共交通の状況



図表 2-36 利用できる公共交通の状況（校区別）

		運行されており 利用されている	運行されているが 利用されていない	運行されていない	運行されているか 分からない
大口	大口 (N=42)	6 14.3%	5 11.9%	25 59.5%	6 14.3%
	大口東 (N=15)	7 46.7%	3 20.0%	3 20.0%	1 6.7%
	牛尾 (N=7)	4 57.1%	1 14.3%	2 28.6%	- 0.0%
	山野 (N=17)	5 29.4%	3 17.6%	9 52.9%	- 0.0%
	平出水 (N=4)	2 50.0%	1 25.0%	- 0.0%	1 25.0%
	羽月 (N=21)	7 33.3%	2 9.5%	10 47.6%	2 9.5%
	羽月西 (N=6)	5 83.3%	- 0.0%	- 0.0%	1 16.7%
	羽月北 (N=4)	4 100.0%	- 0.0%	- 0.0%	- 0.0%
	曾木 (N=4)	1 25.0%	- 0.0%	1 25.0%	1 25.0%
	針持 (N=9)	3 33.3%	3 33.3%	1 11.1%	2 22.2%
菱刈	南永 (N=1)	- 0.0%	1 100.0%	- 0.0%	- 0.0%
	本城 (N=19)	9 47.4%	7 36.8%	1 5.3%	2 10.5%
	湯之尾 (N=14)	6 42.9%	3 21.4%	2 14.3%	3 21.4%
	菱刈 (N=19)	4 21.1%	9 47.4%	2 10.5%	4 21.1%
	田中 (N=11)	2 18.2%	2 18.2%	2 18.2%	5 45.5%

②交通弱者の状況

- 交通弱者の状況について、自治会内において交通弱者が「いる」は64.9%、「今はいない」は25.7%となっています。
- 校区別にみると、ほぼ全ての校区で「いる」が最も多くなっています。

図表 2-37 交通弱者の状況

		いる	今はいない	分からない
全体 (N=202)		131 64.9%	52 25.7%	16 7.9%
大口	大口 (N=42)	24 57.1%	16 38.1%	2 4.8%
	大口東 (N=15)	10 66.7%	4 26.7%	1 6.7%
	牛尾 (N=7)	5 71.4%	2 28.6%	- 0.0%
	山野 (N=17)	12 70.6%	3 17.6%	1 5.9%
	平出水 (N=4)	2 50.0%	2 50.0%	- 0.0%
	羽月 (N=21)	12 57.1%	5 23.8%	3 14.3%
	羽月西 (N=6)	5 83.3%	- 0.0%	1 16.7%
	羽月北 (N=4)	4 100.0%	- 0.0%	- 0.0%
	曾木 (N=4)	3 75.0%	1 25.0%	- 0.0%
	針持 (N=9)	6 66.7%	2 22.2%	1 11.1%
菱刈	南永 (N=1)	1 100.0%	- 0.0%	- 0.0%
	本城 (N=19)	15 78.9%	3 15.8%	1 5.3%
	湯之尾 (N=14)	9 64.3%	4 28.6%	1 7.1%
	菱刈 (N=19)	12 63.2%	6 31.6%	1 5.3%
	田中 (N=11)	4 36.4%	3 27.3%	4 36.4%

6. 自治会長・民生委員との意見交換会

(1) 調査概要

開催の目的	のりあいタクシーの利用が少ない地域等において、住民の移動実態やのりあいタクシーに対する要望等を把握する。
対象	4 地区（針持地区、山野・平出水地区、羽月北地区、南永・本城地区）の自治会長および民生委員
開催方法	直接面談方式
実施期間	令和 5 年 1 月

(2) 開催結果

① 針持地区

調査項目	主な意見内容
住民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物・通院の際は家族が送迎または福祉タクシー券を使ってタクシーを利用している高齢者が多い。 ・田原地区では週 1 回 JA の移動販売車が来るのでそれを利用している人が 2 人程度いる。 ・90 代でも自分で運転している人がおり、免許を返納すると買い物・通院ができなくなるので返納しないと言っている。
のりあいタクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ・以前はのりあいタクシーで針持地区の病院に通院していたが、閉院したことで利用しなくなった。 ・高齢者はバスへの乗り継ぎが体力的に大変である。 ・自宅からバス停まで 500m くらいあるので自宅前で乗降できると利用しやすい。 ・多少料金が上がっても、便利になったら使うと思う。 ・羽月駅前まで直接行けると買い物ができるので便利になる。

② 山野・平出水地区

調査項目	主な意見内容
住民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ・80 歳代以上は主にバスやタクシーで買い物・通院している。 ・タクシーの場合、大口市街地まで 4~5,000 円かかるので、乗り合わせて利用するように呼び掛けている。 ・山野のスーパーが閉店して以降、大口地区市街地のダイレックスや、セブンイレブン、JA の移動販売車で買い物している。 ・山野の病院跡にできたミニストアを利用する方もいるが、全ての生活用品は揃わないので、家族が送迎して大口地区市街地（ニシムタ、タイヨー等）で買い物している人もいる。
のりあいタクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ・のりあいタクシーがあることは知っているが、電話予約やバスへの乗り換えが面倒で利用していないと聞いている。 ・坂道が多いので、バス停まで行くのが大変である。

③羽月北地区

調査項目	主な意見内容
住民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> 以前はバスを利用していた方が、高齢でバス停まで歩くのが大変になったため、今は家族の送迎やタクシー券を使ってタクシーでニシムタまで買い物に行っている。 タクシーは片道 3,000 円くらいかかるので負担が大きい。 90 歳代の方は特定病院通院バスを利用しているが、帰りの便までに買い物する時間がないと言っていた。 スーパー、病院の目的地間の移動はタクシーを利用している。
公共交通の利用について	<ul style="list-style-type: none"> 山神公民館から定期的にバスを利用する 70 歳代の方がいる。 バスに乗ったら自分しか乗っておらず申し訳なく思ったので、帰りは家族に迎えに来てもらったことがあると聞いた。 自宅からバス停まで遠い住民が多い。

④南永・本城地区

調査項目	主な意見内容
住民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> 通院は菱刈のつよしくりニック等のほか大口の寺田病院や北薩病院、眼科に行っている人も多い。 北薩病院への通院はバスの乗り継ぎが面倒なので、タクシーを利用している。
のりあいタクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> 楠原では、免許を持っていない方や周りに家族がいない一人暮らしの高齢者の貴重な移動手段になっている。 90 歳代の方が寺田病院に通院するため、のりあいタクシーと路線バスを乗り継いでいるが体力的にいつまでできるか不安と言っている。 前日までの電話予約とバス停での乗降が面倒である。 のりあいタクシーで北薩病院方面まで行けるようになれば便利になると思う。 便利になるのであれば料金を値上げしてもいい。 買い物は JA の移動販売で何とかできるので通院しやすいように菱刈の住民がよく利用する病院（つよしくりニック、北薩病院等）にのりあいタクシーで行けるようにしてほしい。 自分達が利用方法等をよく分かっていないので、自治会長や民生委員を対象に試乗会をしてほしい。理解した上で、地域住民に利用を促したい。



7. 交通事業者ヒアリング

(1) 調査概要

調査の目的	市内の交通事業者に対し、公共交通利用者の特徴や公共交通に対する意向等を把握する。
調査対象	南国交通、伊佐交通観光、下小菌タクシー
調査方法	直接面談方式
実施期間	令和4年9月

(2) 調査結果

① 利用者の特徴

対象	ヒアリング内容
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 主な利用者は、通学に利用する高校生及び通院や買い物等に利用する高齢者である。
市内バス	<ul style="list-style-type: none"> 主な利用者は、通院や買い物等に利用する高齢者である。 施設への入所などで利用者が減少している。 市内バスで大口中心部まで行き、目的地間の移動はタクシーを利用する人が多い。
のりあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> 主な利用者は、通院や買い物等に利用する高齢者である。 毎日乗る人もいれば、登録だけして全く乗車しない人もいる。 <p>【山野地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以前は西山野周辺のスーパーや病院を利用していたが、閉業により現在は西山野バス停からバスや一般タクシーに乗り換えて大口中心部に行っている。 <p>【曾木・針持地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以前は同地区にあった病院を利用する人が多かったが閉業に伴い、のりあいタクシーの利用も減少し、福祉タクシー券を使って一般タクシーで大口中心部に行っている。 <p>【菱刈地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> まごし館周辺のスーパーや病院へ行く人がほとんどである。 まごし館から路線バスに乗り換えて大口方面に行く人もいる。

② 将来に対する意向

対象	ヒアリング内容
路線バス 市内バス	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の利用が多いため、乗り降りしやすいようにバスを小型化してほしいとの声がある。
のりあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> のりあいタクシーを区域運行にすることで運行効率化が図れるのではないかと。 曾木・針持地区は、それぞれの拠点「曾木」「針持」バス停から羽月駅まで延伸することで利便性が上がると思う。 山野地区を運行するのりあいタクシーの拠点を西山野から大口まで延伸してほしい。
公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員不足が深刻化している。特にコロナ流行以降、求人を出しても応募がない状況である。 利用者が少ない地域は、代替の交通手段を検討していかねばならない時期がくるのではないかと。 担い手確保に注力しなければ、公共交通を維持できなくなる。

8. 市内高校ヒアリング

(1) 調査概要

調査の目的	高校生の通学状況や公共交通での通学時の問題点等を把握する。
調査対象	大口高校、伊佐農林高校、大口明光学園高校
調査方法	直接面談方式
実施期間	令和4年10月

(2) 調査結果

大口高校	
通学の状況	<ul style="list-style-type: none"> 生徒のほとんどは市内からの通学である。市外は湧水町、さつま町から通学している。 徒歩、自転車、単車での通学が多い。 バス通学は菱刈、湧水町、さつま町の生徒10人である。
公共交通に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> 大口中央中学校のスクールバスに高校生を混乗できないか。 宮之城線を登校時間に合わせてダイヤを見直してほしい。 大口バス停が始発のバスを部活動の終了時間に合わせて大口高校前から運行してほしい。
伊佐農林高校	
通学の状況	<ul style="list-style-type: none"> 生徒のほとんどは市内からの通学である。そのほかは湧水町栗野、霧島市牧園、始良市重富などから通学している。 自転車、原付、徒歩等での通学が多い。 バス通学は18人で、市外の生徒が利用している。
公共交通に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> 下校時間に合わせた路線バスの運行をしてほしい。
大口明光学園高校	
通学の状況	<ul style="list-style-type: none"> 生徒のほとんどが市内からの通学である。そのほかは湧水町、始良市、出水市、鹿児島市で、県外出身の多くは寮に入っている。 保護者の送迎での通学が多く、路線バスで通学する生徒はいない。 スクールバスを4路線運行している（さつま町、出水市、湧水町、水俣市）。
公共交通に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> 県際特急バスのダイヤ見直し。長期休みで帰省していた寮生が鹿児島空港から大口に帰る際にバスを利用しているが、現在14:55と18:45の間がなく、長い待ち時間が発生している。

第3章 伊佐市の公共交通の課題

課題1：市民ニーズや地域特性に応じた交通サービスの提供

- 市内バスは、主に市民の買い物や通院等の日常の移動を支える手段として大口地域で運行していますが、運行ルートや時間と市民の移動実態が合っていないかったり、非効率な運行をしたりしている路線があります。
- これからの公共交通体系を検討するにあたっては、地域ごとの移動ニーズや地域特性を考慮した交通サービスの提供を図る必要があります。

<西山野線、牛尾循環線、青木循環線>

- 西山野線、牛尾循環線、青木循環線はそれぞれ大口バス停に乗り入れています。利用者がよく行くスーパーや病院を通過せず、利用者は下車後に徒歩やタクシーで移動する等、不便な状況となっています。
- 利便性向上に向けて、利用者ニーズに合わせたバスの運行見直しが必要です。

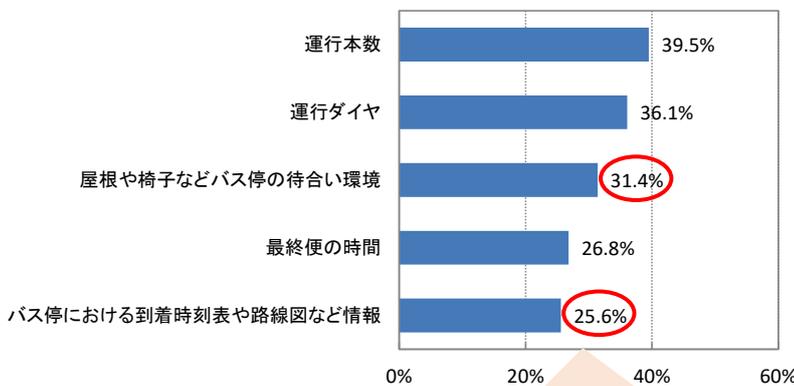
<羽月北線>

- 羽月北線は、週2日・1往復のみの運行と運行日が少なく、始発（池の尻）から大口地区市街地までの所要時間が長かったり、バス停から遠い住民がいたりする等、利用がしづらい路線となっています。
- 利用者1人あたりの財政負担額も市内バスで最も高いことも踏まえ、非効率な運行解消に向けて、のりあいタクシーに転換するなどの検討が求められます。

課題2：交通拠点等における乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善

- 本市の玄関口である「大口」バス停や、菱刈地域の拠点である「まごし館」バス停は多くの市民や来訪者が利用する一方、公共交通どうしの乗り継ぎに配慮されたダイヤになっていないこともあり、乗り継いでいる利用者は少ない状況です。
- また、本市では上屋やベンチが設置されていないバス停もあり、市民アンケートではバス待ち環境の改善を求める声も多く聞かれました。
- 市民・来訪者の利用促進を図るためにも、交通拠点における乗り継ぎに配慮したダイヤ設定、上屋やベンチの設置、分かりやすいバス情報の提供等を通じて、乗り継ぎ環境やバス待ち環境を改善していくことが求められます。

図表 3-1 路線バスで不満な点（上位5つ）



資料) 市民アンケート

運行内容以外の待合環境やバス情報の提供を求める要望が多い

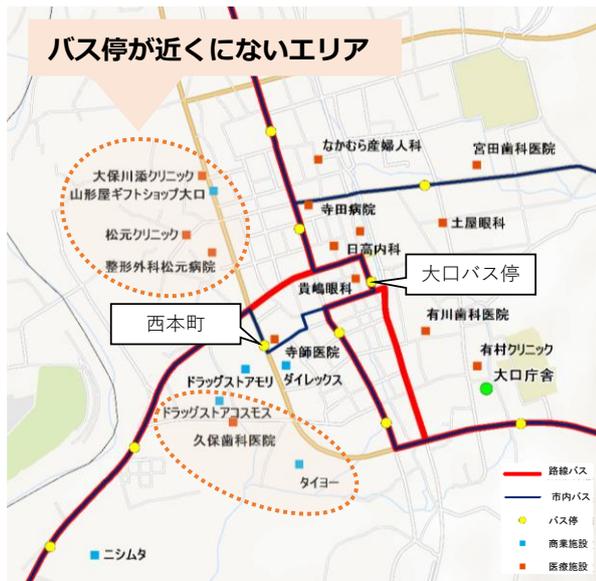


利用の多いバス停だが、上屋やベンチが設置されていない

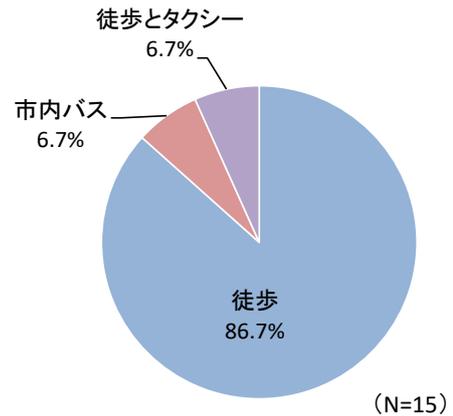
課題3：大口地区市街地の移動利便性向上

- 市民の買い物先や通院先は大口中心部に集中していますが、市民がよく利用するスーパーや病院の近くにはバス停がないうえ、一部のバスしか運行していません。
- そのため公共交通利用者は、スーパーから病院といった目的地間の移動は徒歩やタクシーを使うなど、移動が不便な状況となっています。
- 市民が大口中心部での買い物や通院等の移動を円滑にできるように、市街地の回遊性を高める新たな交通サービスの導入を視野に入れた交通サービスの提供が必要です。

図表 3-2 大口中心部の公共交通運行状況

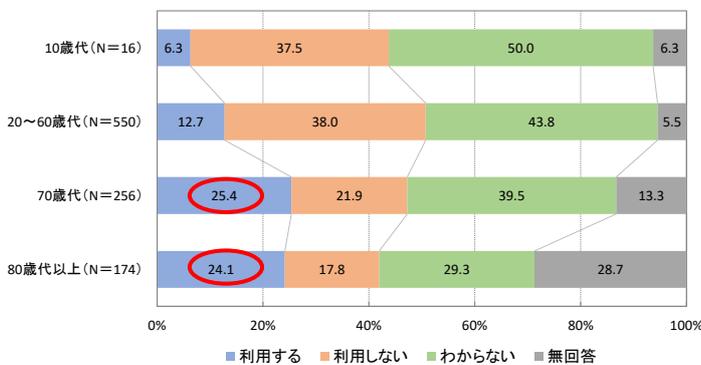


図表 3-3 大口地域内での目的地間の移動手段



資料) 市内バス利用者アンケート結果

図表 3-4 大口中心部で買い物・病院施設等を走るバスを運行した場合の利用意向



資料) 市民アンケート結果

[バスを運行した場合に経由してほしい場所] (N=76)

施設名	件数
ニシムタ大口店	37
タイヨー大口店	29
コスモス大口店、ダイレックス大口店	10
寺田病院	
県立北薩病院	8
大保・川添クリニック	6
松元クリニック	5
土屋眼科	4
銀行、市役所	3

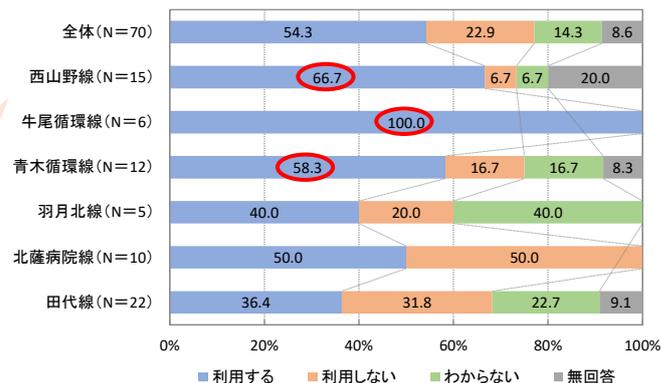
※・「利用する」と回答した人のみ回答
・赤字は現在、近くにバス停が無い施設

年代が上がるにつれて利用意向が高い

図表 3-5 大口中心部で買い物・病院施設等を走るバスを運行した場合の利用意向

スーパーや病院が集積するエリアまで運行していない路線（西山野線、牛尾循環線、青木循環線）で特に利用意向が高い

資料) 市内バス利用者アンケート結果



課題4：のりあいタクシーの利便性向上

- のりあいタクシーの利用者は減少傾向であり、乗合率も低いというえ、一部路線では利用が全くない状況です。
- 山野・平出水地区と曾木・針持地区では拠点周辺のスーパーや病院の閉業により、住民の買い物・通院移動が大口中心部に集中していたり、菱刈地域では県立北薩病院への通院が多くみられますが、のりあいタクシーでは行きづらかったりするなど、運行内容と移動ニーズが合っていません。
- のりあいタクシーの利用にあたっては、バス停での乗降が基本のため、バス停から離れた地域住民にとっては利用しづらい仕組みとなっています。また、まごし館を拠点としたのりあいタクシーと路線バスとのダイヤの接続が考慮されていません。
- のりあいタクシーの利用拡大に向けては、利用者の移動ニーズに合わせた運行区間の見直し、区域運行への変更、スムーズに乗り継ぎできるダイヤ設定等、利便性向上に向けた検討が必要です。

図表 3-6 大口地域のりあいタクシーの運行方向と住民の移動実態



資料) 市民アンケート結果、以下同じ

図表 3-7 よく利用する病院と公共交通のルートに入れてほしい病院（菱刈地域）

【よく利用する病院】

施設名	件数
つよしくりニック	30
寺田病院	16
県立北薩病院、水間病院	15
貴嶋眼科	12
大口温泉リハビリテーション病院	11

【公共交通のルートに入れてほしい病院】

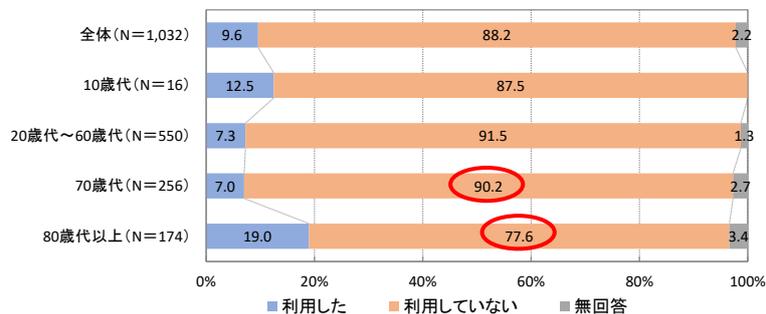
施設名	件数
県立北薩病院	10
つよしくりニック	8
寺田病院	7
貴嶋眼科、水間病院	6
大口温泉リハビリテーション病院	5

菱刈居住者は県立北薩病院の利用が多いが、公共交通では行きづらく、運行ニーズがある

課題5：モビリティ・マネジメントの推進

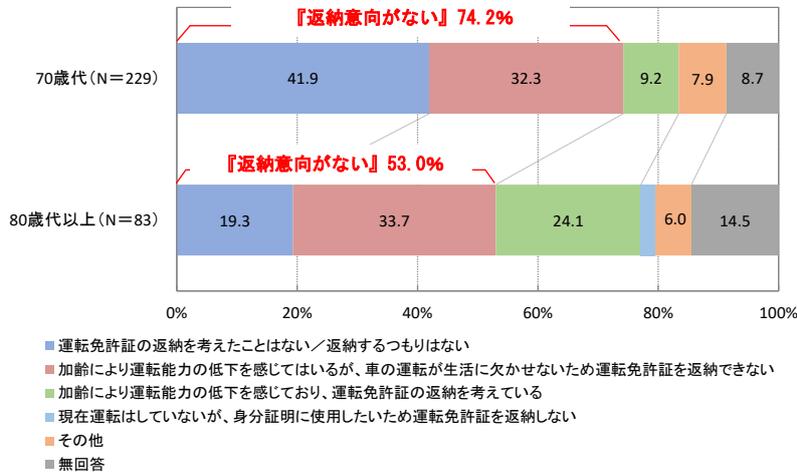
- 市民アンケート結果によると、直近1年間で公共交通を利用したと回答した割合は1割以下で、70歳代以上においても「利用していない」が大半を占めており、ほとんどの方が公共交通を利用していないということが分かりました。
- また、高齢者の運転免許証の返納意向は低いうえ、のりあいタクシーの利用率も低い状況となっています。
- 将来にわたり公共交通を維持・確保するためにも、自家用車への依存度が高い市民、特に高齢者に対して公共交通を利用して暮らす習慣の定着を図るため、公共交通を快適に利用できる環境整備や利用に必要な情報提供を行いながら、モビリティ・マネジメントの取組を推進する必要があります。

図表 3-8 直近1年間の公共交通の利用状況（全体・年代別）

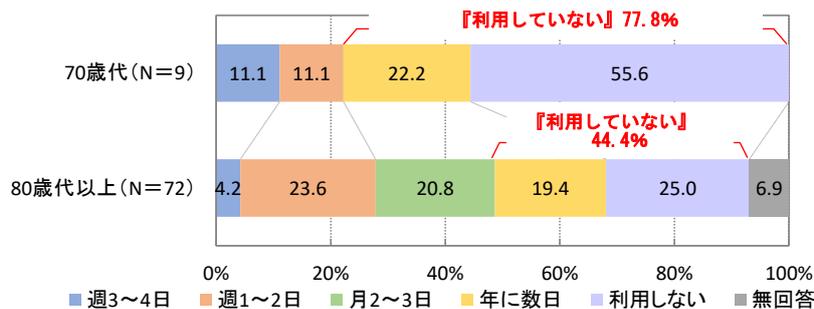


資料) 市民アンケート、以下同じ

図表 3-9 運転免許証の返納意向



図表 3-10 のりあいタクシーの利用頻度

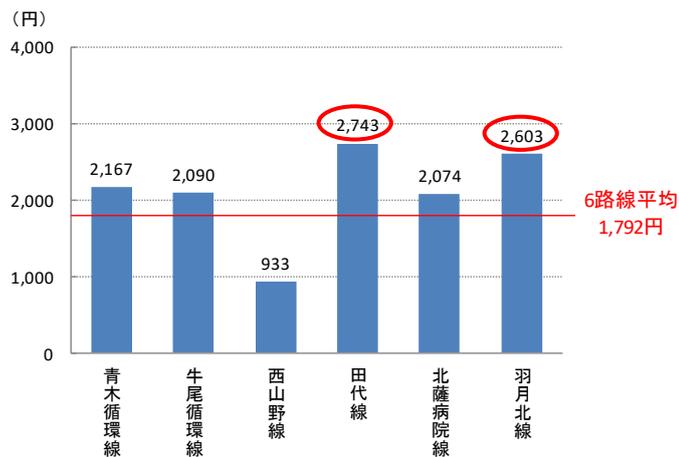


資料) のりあいタクシー登録者アンケート

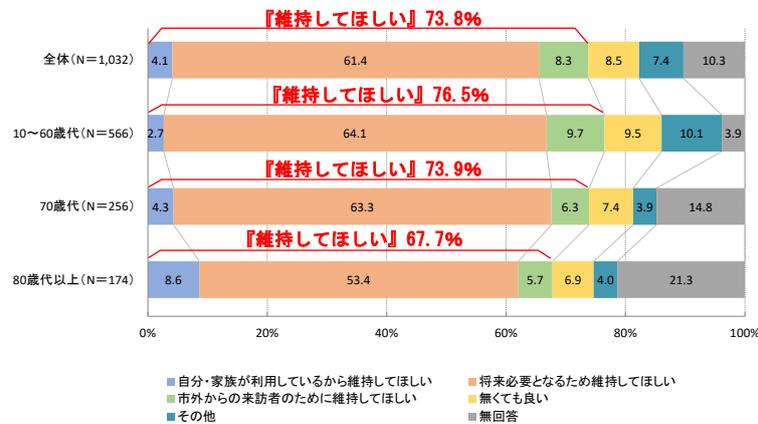
課題 6 : 持続可能な公共交通の確保

- 今後も厳しい財政状況が見込まれる中、本市は公共交通に対して令和3年度は約1,700万円の財政負担をしています。
- 特に市内バスにおいては、ほとんどの路線で利用者1人あたりの財政負担額が2,000円を超え、中でも田代線(2,743円)、羽月北線(2,603円)が突出して高くなっています。
- 高齢化の進行に伴い、免許返納で移動手段を持たず公共交通が必要となる高齢者の増加が予想され、公共交通に対するニーズがさらに高まる中、将来にわたって公共交通を維持・確保していくためには、利便性と効率性のバランスが整った交通サービスを提供し、利用を促しながら財政負担を軽減することが求められます。

図表 3-11 市内バスの路線別財政負担額（令和3年度）



図表 3-12 今後の運行に対する意向



資料) 市民アンケート、以下同じ

図表 3-13 財政負担の在り方に対する考え



注) 上記で『維持してほしい』と回答した人のみ抜粋

第4章 伊佐市地域公共交通計画

1. 基本理念および基本方針

本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状・課題を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本理念を以下のように設定します。

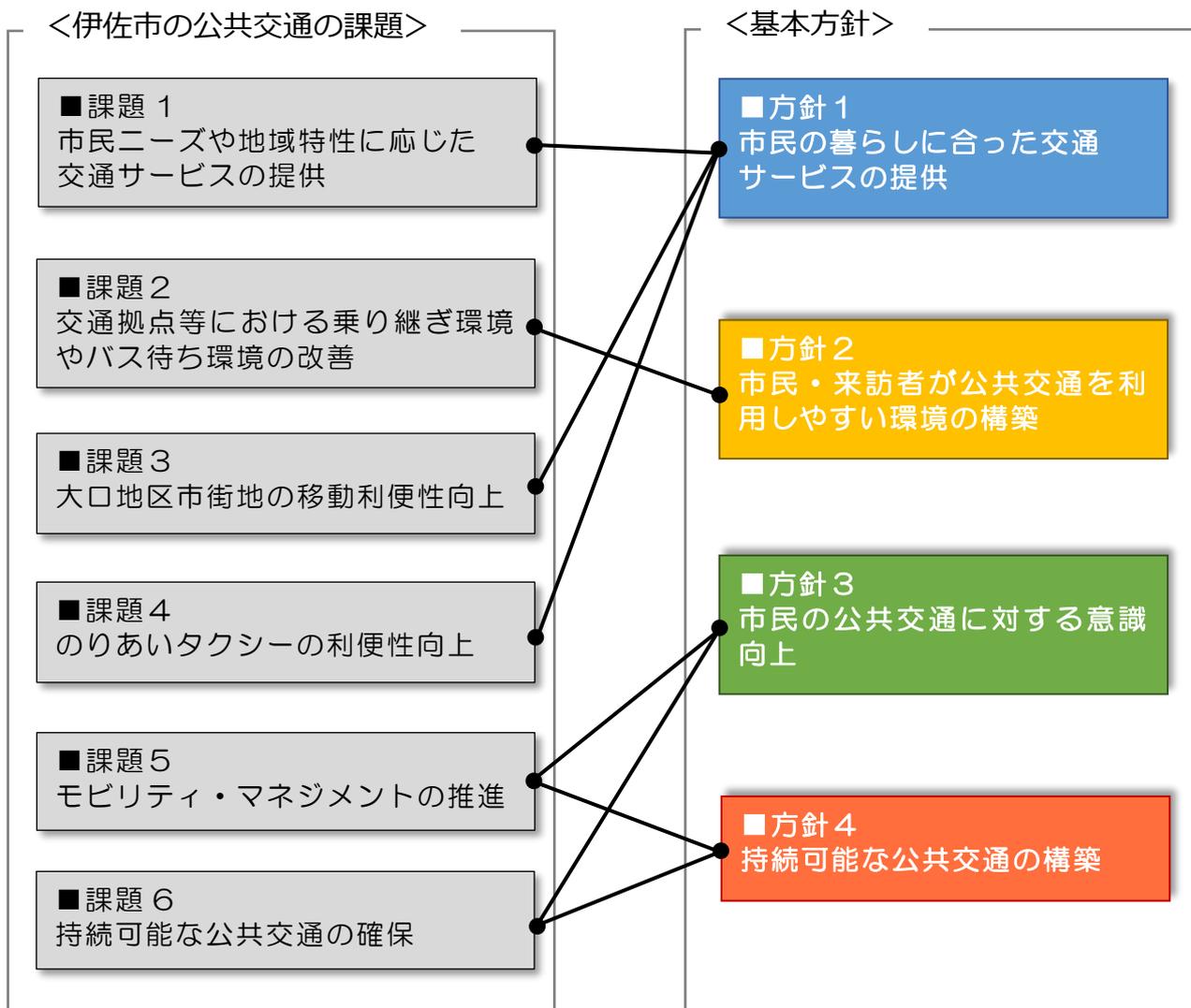
基本理念

幸せ感じるまちづくりを支える持続可能な公共交通

本計画では、将来にわたって公共交通を維持・確保するため、市民の移動ニーズやまちの変化に合わせた利便性の高い交通サービスの提供や利用促進を図るとともに、多様な関係者と連携しながら、持続可能な公共交通を目指すことで、幸せを感じられるまちづくりの実現に寄与することを基本理念とします。

基本方針

上位計画や関連計画との整合性を図りながら、本計画の基本方針を以下のように示します。



方針1 市民の暮らしに合った交通サービスの提供

- まちの変化に伴う地域ごとの移動実態やニーズに合わせた地域内公共交通の運行サービス等の見直しを適宜図ることで、市民の日常の移動を支える交通サービスの提供を目指します。
- のりあいタクシーの利用者の移動ニーズに合わせた運行内容の見直しに取り組み、利便性向上と利用促進を図ります。

方針2 市民・来訪者が公共交通を利用しやすい環境の構築

- 市民・来訪者の誰もが安全・快適に公共交通を利用できる環境を目指し、バスの待合環境の改善、ユニバーサルデザインの観点から乗車時間を快適に過ごせる環境整備等のほか、MaaS導入に向けた調査を進めます。

方針3 市民の公共交通に対する意識向上

- 将来にわたり公共交通を維持・確保していくためには、市民が公共交通を利用することが重要であることを十分に周知し、市民の公共交通への意識向上と利用促進を図ります。
- 公共交通を利用して暮らす習慣の定着を図るため、多様な関係者と連携しながら、子どもや高齢者等それぞれの対象に適した効果的なモビリティ・マネジメントに取り組みます。

方針4 持続可能な公共交通の構築

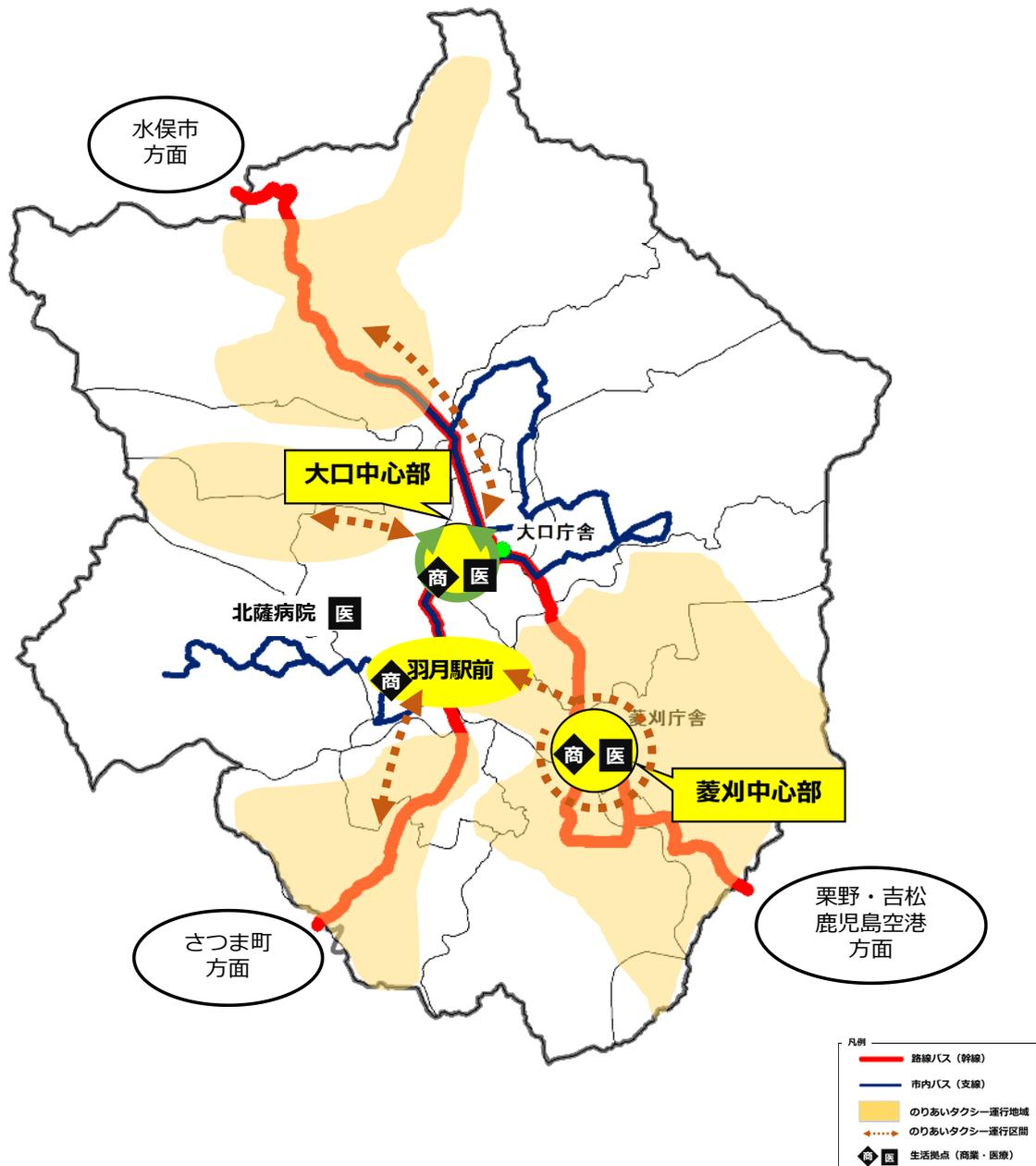
- 地域の実情に合わせた運行内容の見直し等、利便性と効率性のバランスが整った交通サービスの提供に努め、財政負担の軽減を図ります。
- 市内公共交通を活性化するにあたっては、地域間の移動手段として重要である路線バスの維持にも寄与できるよう取り組みます。
- 交通事業者の人員不足を受け、事業者と連携して担い手確保に取り組むほか、既存の交通サービスが行き届かない地域等においては、地域の多様な輸送資源の活用について検討していきます。

伊佐市における公共交通ネットワークイメージ

伊佐市の公共交通の見直しに向けたポイント

- ① 市民の移動ニーズやまちの変化に合わせた利便性の高い交通サービスの提供
- ② 買い物、通院等日常の移動がしやすい交通サービスの提供

図表 4-1 伊佐市における公共交通ネットワークイメージ



注) あくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとします。

2. 交通種別ごとの役割と方向性

区分	対象	役割
広域幹線	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ■ 伊佐市と都市間および鹿児島空港を結び移動の基幹公共交通軸としての役割を担う。 ■ 通勤、通学、観光・ビジネス等の利用を中心に広域移動を担う。
地域内交通	市内バス	<ul style="list-style-type: none"> ■ 大口バス停を拠点に、市民の買い物、通院等における移動を確保するとともに、路線バスとの接続により、市民の広域移動手段としての役割を担う。
	のりあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内バスを補完して、交通不便地域等に住む交通弱者の買い物や通院等、日常生活における移動手段としての役割を担う。 ■ 地域住民の外出実態に応じた運行を行うことで市民の移動利便性を高める役割を担う。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通不便地域等での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する役割を担う。 ■ 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、利用者それぞれのきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。
その他	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中学生および高校生の通学における移動手段としての役割を担う。
	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象とした通院等におけるドア・ツー・ドアの輸送手段としての役割を担う。
	医療・福祉分野の輸送サービス	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自ら病院や介護施設への通院・通所が困難な高齢者・障がい者等を対象に、民間事業者が無償で輸送するサービスであり、施設までの移動手段としての役割を担う。 ■ 車いすの利用や乗降に手助けが必要な高齢者・障がい者等の日常生活における移動手段としての役割を担う。

※市内バスおよびのりあいタクシーについては、運行費の国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、継続的に運行していきます。

3. 計画目標及び目標達成のための事業

(1) 計画目標及び事業体系

基本方針	目標	実施事業
【基本方針 1】 市民の暮らしに 合った交通サー ビスの提供	【目標 1】 市民の日常生活を 支える公共交通体系 の構築	①市内バスの運行見直し [※]
【基本方針 2】 市民・来訪者が 公共交通を利用 しやすい環境の 構築	【目標 2】 誰もが利用しやすい 公共交通の環境整備	②のりあいタクシーの運行見直し [※]
【基本方針 3】 市民の公共交通 に対する意識向 上	【目標 3】 情報発信の強化と 多様な関係者との 連携による利用促進	③住民との意見交換会の開催
【基本方針 4】 持続可能な公共 交通の構築	【目標 4】 持続可能な公共交通 サービスの提供	④バス停・車両等の環境整備 [※]
		⑤利便性向上に向けた ICT の推進
		⑥公共交通に関する情報発信の 強化 [※]
		⑦モビリティ・マネジメントの 実施 [※]
		⑧多様な関係者との連携による 利用促進
		⑨公共交通の担い手確保支援
		⑩持続可能な公共交通の構築に 向けた財政負担の軽減
		⑪多様な輸送資源の活用の 可能性検討

※利便増進事業対象

(2) 事業の実施時期及び実施主体

事業名	実施スケジュール					実施主体			
	R5	R6	R7	R8	R9	伊佐市	交通事業者	関係事業者	市民
方針1 市民の暮らしに合った交通サービスの提供									
市内バスの運行見直し	計画・ 検討	実施	→			●	●		
のりあいタクシーの運行見直し	計画・ 検討	実施	→			●	●		
住民との意見交換会の開催	実施	→				●	●		●
方針2 市民・来訪者が公共交通を利用しやすい環境の構築									
バス停・車両等の環境整備	計画・ 検討	実施	→			●	●	●	
利便性向上に向けた ICT の推進	計画・ 検討	→	実施	→		●	●	●	
方針3 市民の公共交通に対する意識向上									
公共交通に関する情報発信の強化	計画・ 検討	実施	→			●	●	●	●
モビリティ・マネジメントの実施	実施	→				●	●	●	●
多様な関係者との連携による利用促進	計画・ 検討	→	実施	→		●	●	●	●
方針4 持続可能な公共交通の構築									
公共交通の担い手確保支援	計画・ 検討	実施	→			●	●	●	●
持続可能な公共交通の構築に向けた財政負担の軽減	計画・ 検討	→	→	実施	→	●	●		●
多様な輸送資源の活用の可能性検討	計画・ 検討	→	→	→	→	●	●	●	●

(3) 事業計画

— 基本方針 1 市民の暮らしに合った交通サービスの提供 —

【事業 1】市内バスの運行見直し						
【目的】						
<ul style="list-style-type: none"> ● 市内バスにおいて、市民の買い物や通院といった日常生活の移動需要に合わせた運行の見直しを行い、市民の移動利便性の向上と地域内公共交通の効率的な運行を目指します。 						
【取組内容】						
<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の移動実態や地域の実情を踏まえ、運行内容と市民の移動実態が合っていない路線や非効率な運行をする路線を対象に運行内容を見直していきます。 ● 市街地の回遊性を高める新たな交通サービスの導入に向けた調査・検討を行い、市民の移動利便性向上を図ります。 ● 市内バスの運行見直しにあたっては、既存のバス経路やタクシー事業者にも影響することから、実証運行の実施や地域住民・交通事業者と十分に協議を重ねながら慎重に検討します。 <p><見直しイメージ></p>						
【実施主体】						
伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者		市民

【事業2】のりあいタクシーの運行見直し

【目的】

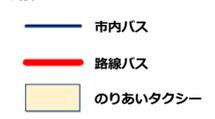
- 地域住民の移動実態やニーズに合ったのりあいタクシーの運行に向けて、運行内容の見直し等を行い、利便性向上を図ります。

【取組内容】

- 現在、バス停での乗降が基本となっている運行方式を自宅近くでの乗降を可能とする等、バス停から離れた地域住民も利用しやすい仕組みを検討します。
- 利用者の少ない地域では、住民の移動実態を把握し、移動ニーズに応じた運行区間の見直しや自家用有償旅客運送の検討等に取り組み、買い物、通院等の日常生活での移動利便性向上を図ります。
- 運行内容を見直したのりあいタクシーの利用を促すため、まずは民生委員や自治会長に対し説明会や試乗会を行い、周知した上で各地域の住民に案内してもらう等、利用促進に向けて取り組みます。
- のりあいタクシーの予約受付から配車、乗車人数集計の運行管理システムの導入やAIを活用した運行に向けて調査・検討し、交通事業者の事務効率化と利用者の利便性向上を目指します。
- のりあいタクシーの運行見直しにあたっては、既存のバス経路やタクシー事業者にも影響することから、実証運行の実施や地域住民・交通事業者と十分に協議を重ねながら慎重に検討します。

<見直しイメージ>

凡例



【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者		市民	
-----	---	-------	---	-------	--	----	--

【事業3】住民との意見交換会の開催

【目的】

- 住民のニーズに対応した運行ルートやダイヤの設定に向けて、直接住民と意見交換を行うことで、現行の公共交通に対する要望の把握・改善を図るとともに、利用を促していきます。

【取組内容】

- コミュニティ・自治会ごとに住民座談会を行い、地域住民の皆さん（自治会長、民生委員、公共交通利用者等）と直接コミュニケーションを取りながら、運行に対する要望を把握・改善につなげるとともに、公共交通の利用を促していきます。

＜主なヒアリング事項＞

- ・ 地域住民の普段の外出実態（よく行く買い物先・通院先、移動手段等）
- ・ 日常の移動で困っていること
- ・ 公共交通の利用状況・不便に感じる点・要望等 等

写真 住民座談会の開催イメージ



※自治会長・民生委員との意見交換会（4地区にて令和5年1月実施）

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者		市民	●
-----	---	-------	---	-------	--	----	---

【事業4】バス停・車両等の環境整備

【目的】

- 市民・来訪者の利用が多いバス停を中心に待合環境を整備することなどにより、公共交通を利用しやすい環境を目指します。

【取組内容】

- 乗降客の多いバス停を中心に、バスを待つ間の雨風を防ぎ、座って待てるように上屋やベンチの設置、老朽化したバス停の更新等を行い、バス待ち環境の向上を図ります。
- バス停周辺の買い物施設や医療施設等と連携して、待合スペース、屋根・ベンチを確保し、待ち時間を快適に過ごせる乗り場をつくる等、バス待ち環境の充実に向けて取り組みます。
- 高齢者、障がい者、子育て世代等の誰もが安全・快適に利用できる車両を目指して、市内の交通事業者が低床バスやユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）を計画的に導入できるよう、導入に係る支援を検討します。
- 交通結節点においては、のりあいタクシーから路線バスへの乗り継ぎに配慮したダイヤ調整を行う等、利用者が円滑に乗り継ぎできる環境づくりに努めます。

＜参考事例＞

- 熊本市では、バス停に隣接したスーパーやコンビニエンスストアの協力を得て、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う「バス待ち処」を設置しています。



資料) 熊本市 HP

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	
-----	---	-------	---	-------	---	----	--

【事業5】 利便性向上に向けた ICT の推進

【目的】

- 市民や来訪者に対して ICT を活用した分かりやすいバス情報を提供することで、便利で快適に移動できる環境を目指します。

【取組内容】

- 南国交通が提供するバス運行に関するアプリ（路線バスの路線・時刻表検索）の使い方を案内・周知することで、公共交通の利用を促します。
- 本市が運行主体の市内バスについては現在 Google マップでの検索ができず、十分に運行内容が周知されていない一因となっているため、パソコンやスマートフォン等からでも運行経路、ダイヤが簡単に検索できるような環境を整備し、利便性向上を図ります。
- 大口ふれあいセンターやまごし館等、交通の拠点となる施設において、路線図やリアルタイムの運行情報、周辺の観光情報等を分かりやすく伝えるデジタルサイネージの導入を検討します。
- 便利で快適に移動できる公共交通を目指し、ICT を活用した市内の複数の交通モードと移動の目的となる商業・医療・観光分野との連携による MaaS の導入について調査・検討します。

<参考事例>

三重県菟野町では、町民・来訪者の移動利便性向上を目的に、地域交通網全体の検索・予約システムができるWEBサイト「おでかけこもの」を独自に構築しています。

AI オンデマンド交通やキャッシュレス決済の導入、リアルタイムな位置情報の表示、コミュニティバス乗車時の顔認証などのサービスも提供しています。

取組を通じて、オンデマンド交通の利用者増加や予約システム利用率の増加といった成果がみられています。



資料) 三重県菟野町 HP

写真 デジタルサイネージの例

運賃・路線図等案内

観光案内

資料) 京成バス株式会社

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民
-----	---	-------	---	-------	---	----

— 基本方針3 市民の公共交通に対する意識向上 —

【事業6】公共交通に関する情報発信の強化

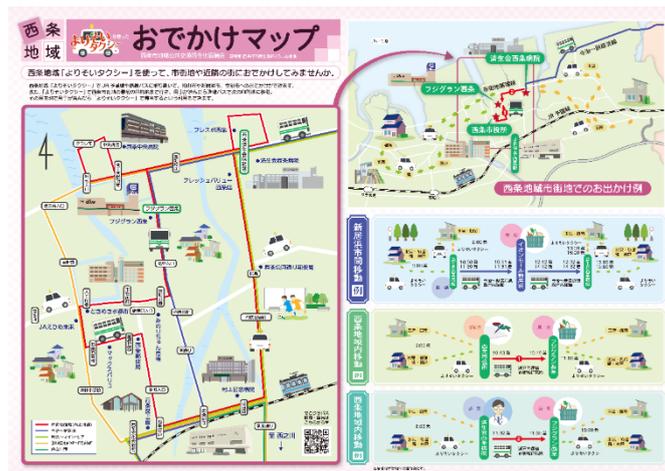
【目的】

- 公共交通の利用のきっかけづくりとして、公共交通マップの作成・配布や各種ツールを活用した情報発信を通じて公共交通を知る機会を増やし、利用を促します。

【取組内容】

- 市内の公共交通の利用方法や運行ルート、運賃、時刻表等を一元化した公共交通マップの作成に取り組みます。また、高齢者を対象とした買い物・通院での利用方法を示したおでかけマップといった特定の対象者や移動目的に特化したマップも検討します。
- 作成したマップは、市報、市HP・SNSへの掲載、主要交通拠点や市役所、商業施設・医療施設等での留め置き等を通じて、市民への周知を図ります。
- 市内バスやのりあいタクシーについては、子どもからお年寄りまで幅広い世代に親しみや愛着を感じてもらえるように、愛称をつけたり車両にステッカーやデザインを施したりする等の情報発信の強化と利用促進を図ります。

写真 おでかけマップの例



資料) 愛媛県西条市 HP

写真 車両デザインの例



資料) 熊本県八代市 HP

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	●
-----	---	-------	---	-------	---	----	---

【事業 7】モビリティ・マネジメントの実施

【目的】

- 自家用車での移動が多い市民に対し、モビリティ・マネジメントの実施を通じて、利用するきっかけづくりとするとともに、公共交通を維持していくことの必要性や重要性について周知を図ります。

【取組内容】

- 各ターゲット層（子ども、高齢者、転入者等）に合わせた効果的な利用促進を図ります。

<実施イメージ>

地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ イベント時に公共交通の利用を促す情報案内・誘導 ・ イベント時に市有地等を活用したパーク&ライド ・ 公共交通について理解を深めるためのワークショップ開催 ・ マイ時刻表の作成サービス
子ども向け	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの乗り方教室開催 ・ 公共交通をテーマとした学校教育（出前授業、総合的な学習や社会科での乗車体験等） ・ 入学時期に公共交通マップの配布
高齢者向け	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許証の更新時講習や高齢者講習に合わせた情報提供 ・ 運転免許証の返納を検討している高齢者やその家族に対する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」の案内・周知 ・ 老人クラブと連携した乗車体験を含めた買い物ツアー
転入者向け	<ul style="list-style-type: none"> ・ 転入届提出時に公共交通の案内・マップ配布

写真 マイ時刻表の例

資料) 茨城県常陸太田市 HP

写真 バスの乗り方教室



資料) 大分市 HP

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	●
-----	---	-------	---	-------	---	----	---

— 基本方針4 持続可能な公共交通の構築 —

【事業9】公共交通の担い手確保支援

【目的】

- 公共交通の担い手であるバス・タクシーの乗務員が不足し、乗務員の高齢化も進む中、持続可能な公共交通を実現していくためにも、交通事業者と協働で人員不足の解消に向けて取り組みます。

【取組内容】

- 市報や市ホームページでの運転手募集活動や仕事内容に関する情報発信を行います。
- バス・タクシーの運転業務に興味・関心を持ってもらう場として、地域のイベントに合わせた運転体験会の開催、交通事業者や市内の関係部署および関係機関と連携した担い手確保に向けた就職相談会の開催を検討します。
- 人材確保および公共交通の維持確保を図るため、市内を運行する交通事業者を対象に、従事者の二種免許取得に係る費用の一部を補助する等の支援策を検討します。

写真 公共交通担い手確保ミニフェア

ふるさと山口企業合同就職フェアと同時開催！

**公共交通
担い手確保ミニフェア**

乗合バスやタクシーの会社で働いてみませんか？



予約不要！

10月28日 金

午前：10:00～12:30
午後：13:30～16:00

会場 山口グランドホテル 3階
山口市小郡黄金町1-1 新山口駅新幹線口前

対象者 ・求職中の一般の方
・2023年3月に大学、短大、専修学校等を卒業予定の方

フェア内容 ・バス・タクシー事業者の採用担当者との面談ブース
・運転業務適性診断コーナー
・二種免許取得情報コーナー ・各社情報コーナー

◆問合せ
山口県観光スポーツ文化庁交通政策課
TEL:083-933-3120

公共交通
担い手確保ミニフェア

出展企業は10月中旬頃にWeb掲載予定

主催：山口県、中国運輸局山口運輸支局、(公社)山口県バス協会、(一社)山口県タクシー協会 後援：厚生労働省山口労働局
資料) 山口県 HP

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者	●	市民	●
-----	---	-------	---	-------	---	----	---

【事業 10】 持続可能な公共交通の構築に向けた財政負担の軽減

【目的】

- 公共交通を維持・存続していくために、国の補助事業を積極的に活用しつつ、収入確保に向けた取組や、利便性と効率性のバランスが整った交通手段の見直しを図り、財政負担の軽減に努めます。

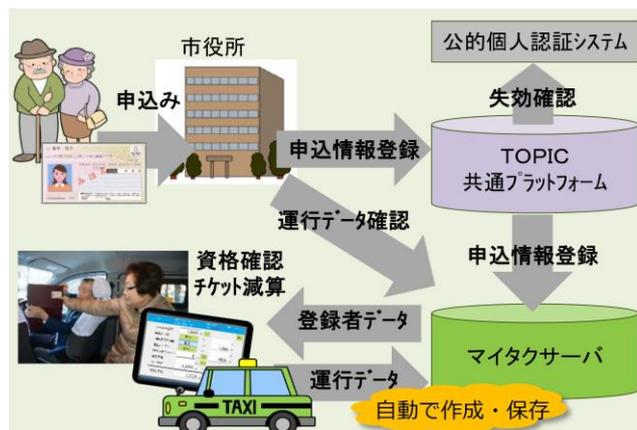
【取組内容】

- バス路線やのりあいタクシーの維持に向けて国庫補助を積極的に活用することで、継続的に運行していきます。
- 公共交通の安定的な運行に向けて、必要に応じて市内バスとのりあいタクシーの運賃の在り方について検討するとともに、乗継割引やマイナンバーを活用した運賃割引等、利用者負担の軽減についても調査・検討します。
- 地域の実情に合わせた車両の小型化、のりあいタクシーの導入、交通手段の見直し等を図り、公共交通の維持に努めます。

＜参考事例＞

群馬県前橋市では移動困難者対策としてマイタク（でまんど相乗りタクシー）の運行を実施しており、運賃の一部を市が補助しています。

マイナンバーカードを活用して利用券を電子化することで、利用者は利用券忘れや紛失を防ぐことができ、タクシー会社は運行データ作成を自動化できるようになり、市の事務負担・コスト大幅縮減、タクシー会社・利用者の利便性向上を実現しています。



資料) 総務省

【実施主体】

伊佐市	●	交通事業者	●	関係事業者		市民	●
-----	---	-------	---	-------	--	----	---

【事業 11】 多様な輸送資源の活用の可能性検討

【目的】

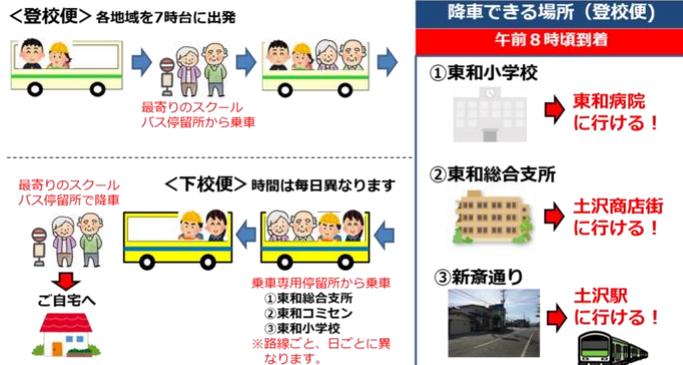
- 既存の公共交通を基本としつつ、今後、公共交通が行き届かない地域等において移動手段を確保する際に、多様な輸送資源（スクールバスや施設送迎バス等）の活用や新たなモビリティサービスの導入可能性について、調査・検討します。
- 自治会等住民自らが主体となり、移動手段を確保する自家用有償旅客運送も検討し、持続可能な公共交通の構築を目指します。

【取組内容】

- 本市には公共交通以外の輸送資源として、スクールバス、福祉分野の移動サービス、医療施設の送迎サービス等がありますが、既存の交通サービスが維持・確保できない場合に、それらの輸送資源の活用の可能性について、調査・検討します。
- 公共交通空白地や不便地域等において、買い物や通院等の日常生活での移動手段を確保するため、自治会等住民自らが主体となった自家用有償旅客運送について、調査・検討します。
- 高齢化や乗務員不足への対応等、地域課題の解決に向けて、AI オンデマンド交通やグリーンスローモビリティ等、新たなモビリティサービスの導入可能性について、調査・検討します。

<参考事例>

岩手県花巻市では、児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の方々の混乗を可能とすることで、予約乗合バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の移動を支援しています。



資料) 花巻市 HP

写真 新たなモビリティサービスの例

グリーンスローモビリティ

- 高齢化が進む**地方部**や**観光地**での活用が期待



資料) 国土交通省

超小型モビリティ

- 狭い路地の多い**大都市の密集地域**や**観光地**の移動に適合



自動運転による交通サービス

- 近年急速に進む**運転者不足**への**対応**として、自動運転の活用が期待



【実施主体】

伊佐市



交通事業者



関係事業者



市民



4. 目標達成に向けた評価指標

本計画における取組の推進体制として、以下の7つの定量的な指標を設定します。

【「目標1 市民の日常生活を支える公共交通体系の構築」達成に向けた評価指標】

評価指標1：市内バス利用者数	
現状値（令和3年度）	目標値（令和9年度）
7,376人	7,750人
地域の実情に応じた市内バスの運行内容の改善や利用促進により利用者の増加を目指すため、目標に設定します。	
評価指標2：のりあいタクシー利用者数	
現状値（令和3年度）	目標値（令和9年度）
4,246人	4,460人
地域の実情に応じたのりあいタクシーの運行内容の改善や利用促進により利用者の増加を目指すため、目標に設定します。	
評価指標3：住民座談会の開催回数	
現状値（令和4年度）	目標値（令和9年度）
未実施	5回/年度
現行の公共交通に対する要望の把握・改善を図るため、計画期間中に概ね全ての校区で2回程度住民座談会を開催することを目指し、目標に設定します。	

【「目標2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備」達成に向けた評価指標】

評価指標4：バス待ち環境の整備箇所数	
現状値（令和4年度）	目標値（令和9年度）
未実施	5箇所/5年
市民・来訪者の誰もが利用しやすい公共交通の環境を目指すため、バス停における上屋やベンチの設置などバス待ち環境の整備を行うことを想定し、目標に設定します。	

【「目標3 情報発信の強化と多様な関係者との連携による利用促進」達成に向けた評価指標】

評価指標5：公共交通に関する情報発信回数	
現状値（令和4年度）	目標値（令和9年度）
1回	4回/年度
公共交通の利用のきっかけづくりとして、概ね3か月に1回のペースで市報や市ホームページ等に公共交通に関する情報を掲載することを目指し、目標に設定します。	
評価指標6：直近1年間で公共交通を利用した割合	
現状値（令和4年度）	目標値（令和9年度）
9.6%	20.0%
地域内交通の利便性向上や効果的なモビリティ・マネジメントの実施により、公共交通の利用促進を図れているか把握するため、市民アンケートで直近1年間の公共交通の利用の有無を尋ね、概ね5人に1人が「利用した」と回答することを想定し、目標に設定します。	

【「目標4 持続可能な公共交通サービスの提供」達成に向けた評価指標】

評価指標7：市内バス利用者1人あたりの財政負担額	
現状値（令和3年度）	目標値（令和9年度）
1,792円	1,700円
地域の実情に応じた利便性と効率性のバランスが整った運行内容の見直しや利用促進により、財政負担の軽減が図れているか把握するため、目標に設定します。	

図表 4-2 評価指標に対するモニタリングの実施時期

評価指標	評価するためのデータ	モニタリング実施時期
①市内バス利用者数	市が所有するデータ	毎年実施
②のりあいタクシー利用者数	市が所有するデータ	毎年実施
③住民座談会の開催回数	市が所有するデータ	毎年実施
④バス待ち環境の整備箇所数	市が所有するデータ	毎年実施
⑤公共交通に関する情報発信回数	市が所有するデータ	毎年実施
⑥直近 1 年間で公共交通を利用した割合	市民アンケート調査 (直近 1 年間の公共交通の利用の有無)	計画最終年度に実施 (中間評価も想定)
⑦市内バス利用者 1 人あたりの財政負担額	市が所有するデータ	毎年実施

5. 目標達成に向けたマネジメント

(1) マネジメントの進め方

事業の実施にあたっては、伊佐市地域公共交通活性化協議会でPlan(計画)、Do(実行)、Check(評価・検証)、Action(改善)によるPDCAサイクルに沿って、計画期間である5年間の全体評価を行います。

社会情勢や地域ニーズの変化に合わせて、実施事業を適宜評価・検証し、事業内容の見直しや改善を行いながら目標達成に向けて推進します。

図表 4-3 PDCA サイクルのイメージ



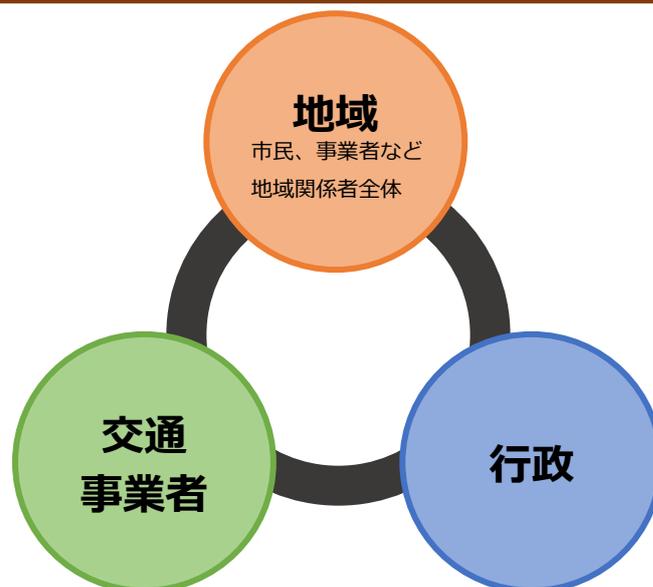
(2) マネジメント推進体制

取組の推進体制として、「行政」、「交通事業者」、市民等の「地域」が公共交通に対する意識を共有、連携し、それぞれの事業に取り組む必要があります。

また、事業の実施は、行政、交通事業者、市民等において構成される伊佐市地域公共交通活性化協議会において、進捗状況のマネジメント（管理）を行いながら、着実に取組を進めてまいります。

図表 4-4 マネジメント推進体制

- ・公共交通の担い手として、積極的に公共交通を利用
- ・持続可能な公共交通に向けたあり方を検討
- ・公共交通を支えるために、主体的に取組に関与



- ・公共交通サービス提供
- ・市民等との協力体制づくり
- ・市民等に対する公共交通の利用促進 等

- ・公共交通施策の実施
- ・公共交通サービス・情報提供の支援
- ・地域公共交通のあり方に関する検討への積極的な連携・協力 等

1. 伊佐市地域公共交通活性化協議会規約

伊佐市地域公共交通活性化協議会規約

平成 22 年 2 月 19 日制定
平成 26 年 4 月 1 日改正
平成 27 年 6 月 19 日改正
令和 2 年 7 月 22 日改正
令和 3 年 7 月 1 日改正
令和 4 年 4 月 1 日改正

(設置)

第 1 条 次に掲げる事項を協議することを目的として、伊佐市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化・再生法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づく地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関する事項
- (2) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「運送法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等（自家用有償旅客運送を含む。）の旅客輸送の確保、旅客の利便の増進及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年 3 月 30 日国総計第 97 号。以下「補助要綱」という。）第 2 条第 1 項第 1 号の規定に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の策定及び実施に関する事項

(事務所)

第 2 条 協議会は、事務所を伊佐市大口里 1888 番地に置く。

(協議事項)

第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の協議を行う。

- (1) 活性化・再生法に基づく交通計画、補助要綱に基づく確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 活性化・再生法に基づく交通計画、補助要綱に基づく確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 活性化・再生法に基づく交通計画、補助要綱に基づく確保維持改善計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 運送法に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送等の態様及び運賃・料金等に関する事項（自家用有償旅客運送を含む。）
- (5) 前 4 号に掲げるもののほか、協議会の運営方法その他協議会が必要と認める

事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 市長又はその指名する者
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
 - (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
 - (4) 公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者
 - (5) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会長又はその指名する者
 - (6) 市民又は地域公共交通利用者
 - (7) 九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者
 - (8) 一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
 - (9) 道路管理者又はその指名する者
 - (10) 鹿児島県伊佐湧水警察署長又はその指名する者
 - (11) 鹿児島県交通政策課長又はその指名する者
 - (12) 学識経験を有する者、その他協議会の運営上必要と認める者
- 2 委員の任期は、4年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員は、再任することができる。
- 4 委員は、職務上知り得た秘密をもらしてはいけない。その職を退いた後も同様とする。

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長、副会長及び監事（2名）を置く。

- 2 会長は、伊佐市長又はその指名する者をもって充てる。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。
- 6 監事は、協議会の会計監査を行うとともに、監査の結果を会長に報告しなければならない。
- 7 協議会は、会長が招集し、会長が議長となる。
- 8 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 9 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 10 協議会は、原則として公開とする。ただし、会議を公開にすることにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うもの

とする。

- 11 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者であっても、地域公共交通について専門的知見を有する者に対して、オブザーバーとして、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 12 前 11 項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第 6 条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

- 第 7 条 協議会の事務局を伊佐市地域振興課に置き、協議会における事務全般を所掌する。
- 2 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
 - 3 事務局には、地域公共交通に関する相談、苦情その他の事項に対応するための窓口を置く。
 - 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

- 第 8 条 第 3 条各号に掲げる事項について、地域の取り組みを行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、協議会の分科会を置くことができるものとする。
- 2 前項に基づき、地域の取り組みを行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、第 3 条各号に掲げる事項について分科会で協議が調った場合には、協議会で協議が調ったものとみなす。

(経費の負担)

第 9 条 協議会の運営に要する経費は、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

- 第 10 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
- 2 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。
 - 3 協議会は、解散した場合においてなお残余財産があるときは、その財産は伊佐市に帰属する。

(委任)

第 11 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り別に定める。

附 則

この規約は、平成 22 年 2 月 19 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 27 年 6 月 19 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 2 年 7 月 22 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 3 年 7 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

2. 伊佐市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

伊佐市地域公共交通活性化協議会

委員

令和4年12月19日現在

No.	規約第4条1項各号	氏名	所属・職名	備考
1	(1) 市長又はその指名する者	前田 創之	伊佐市 副市長	
2		前田 健二	伊佐市 総務課長	
3		大塚 慎一	伊佐市 企画政策課長	
4		富満 庸彦	伊佐市 財政課長	
5		西 直樹	伊佐市 長寿介護課長	
6	(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者又はその指名する者	坂口 勇	南国交通株式会社 自動車事業部 業務部 計画課 課長	
7	(3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	古田 勇樹	伊佐交通観光株式会社 代表取締役	
8		下小菌 充	有限会社下小菌タクシー 代表取締役	
9	(4) 公益社団法人鹿児島県バス協会長又はその指名する者	山口 重幸	(公社) 鹿児島県バス協会 事務局長	
10	(5) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会長又はその指名する者	山口 俊則	(一社) 鹿児島県タクシー協会 専務理事	
11	(6) 市民又は地域公共交通利用者	石原 昭紀	伊佐市コミュニティ連絡協議会 会長	
12		堀之内 博行	伊佐市コミュニティ連絡協議会 理事	
13		吉松 孝義	伊佐市老人クラブ連合会 副会長	
14		中村 周二	伊佐市商工会 会長	
15	(7) 九州運輸局鹿児島運輸支局長又はその指名する者	西村 英明	鹿児島運輸支局（谷山港庁舎） 首席運輸企画専門官	
16		南 崇	鹿児島運輸支局（本庁舎） 首席運輸企画専門官	
17	(8) 一般旅客自動車運送事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表又はその指名する者	鬼塚 俊一	南国交通労働組合 執行委員長	
18	(9) 道路管理者又はその指名する者	中山 文人	県始良伊佐地域振興局建設部 参事	
19	(10) 鹿児島県伊佐湧水警察署長又はその指名する者	川本 健一郎	伊佐湧水警察署 交通課長	
20	(11) 鹿児島県交通政策課長又はその指名する者	肥後 卓志	鹿児島県総合政策部交通政策課 主幹兼陸上交通係長	
21	(12) 学識経験を有する者、その他協議会の運営上必要と認める者	平瀬 久子	伊佐市民生委員会 委員	
22		面高 廣光	伊佐市民生委員会 委員	

事務局

No.	事務局規程第3条各項	氏名	所属・職名	備考
1	事務局長	轟木 成実	伊佐市 地域振興課長	
2	(1) 事務局員	栗巢 義朗	地域振興課地域資源活用係長	
3		島廻 京平	地域振興課地域資源活用係主任主事	

3. 用語解説

【あ行】

●AI オンデマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを判断し、ドア to ドアで運行するなど、乗客の要求に応じて運行する運行形態をいう。

【か行】

●改正地域公共交通活性化再生法

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するもの。（令和 2 年 11 月 27 日施行）

●回遊性

あちこちを遊覧して回ること。

●グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

●交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

●交通弱者

自動車中心社会において、移動を制約される人。

●交通政策基本法

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもの。（平成 25 年 12 月 4 日施行）

●コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するバスサービスのこと。

●混乗

児童・生徒や高齢者が利用することを目的としたスクールバスや福祉バスなど、利用者が限定されているバス等に、一般の利用者も乗ることができるようにすることによる既存交通資源の有効活用策の一つ。

【さ行】

●自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代、道路通行料、駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内）となっている。

- 実証運行
本格運行前の試験的運行のこと。

【た行】

- 地域公共交通
地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
- デジタルサイネージ
屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称のこと。
- デマンド型交通
「デマンド」とは要望のことで、利用者の予約に応じて運行する公共交通サービス。乗り合いのため、他にも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

【は行】

- パークアンドライド
都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法のこと。
- PDCAサイクル
業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という4段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

- MaaS（マース：Mobility as a Service）
地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通等を最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における分野との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
- マネジメント
目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。
- モニタリング
状態を把握するために、観測や測定を行うこと。
- モビリティサービス
自動車を移動・輸送の手段として円滑に提供するための一連のサービスのこと。
- モビリティ・マネジメント
地域住民が移動する際に「過度に自動車に頼る」状況から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する」ように少しずつ変えていく一連の取組のこと。

【や行】

- ユニバーサルデザイン
あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

伊佐市地域公共交通計画

令和5年3月

発行・編集：伊佐市 地域振興課

〒895-2511

鹿児島県伊佐市大口里 1888 番地

TEL 0995-23-1311（代表）

FAX 0995-22-5344

H P <https://www.city.isa.kagoshima.jp/>
