


肝付町地域公共交通計画

令和5年3月

肝付町 

【目次】

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 1. 計画の目的 | 1 |
| 1-1.計画の目的 | 1 |
| 1-2.計画の位置づけ | 1 |
| 1-3.計画の区域 | 1 |
| 1-4.計画の期間 | 1 |
| 2. 肝付町の地域概況 | 2 |
| 2-1.地域概況 | 2 |
| 2-2.主要施設分布 | 11 |
| 2-3.日常生活行動 | 15 |
| 3. 肝付町の公共交通の概況 | 17 |
| 3-1.公共交通網 | 17 |
| 3-2.公共交通利用者数 | 26 |
| 3-3.公共交通の居住人口カバーエリア | 29 |
| 3-4.公共交通の財政状況 | 30 |
| 4. 上位計画の整理 | 31 |
| 4-1.第2次肝付町総合振興計画(後期基本計画) | 31 |
| 4-2.第2期肝付町地域創生戦略及び第2期肝付町人口ビジョン | 33 |
| 4-3.肝付町都市計画マスタープラン | 34 |
| 4-4.おすすめ MMO | 35 |
| 5. 地域公共交通に関する実態、ニーズ調査 | 36 |
| 5-1.各種調査概要 | 36 |
| 5-2.町民アンケート調査結果 | 37 |
| 5-3.おでかけタクシー利用者アンケート調査結果 | 41 |
| 5-4.交通事業者ヒアリング調査結果 | 44 |
| 6. 現状のまとめと課題の整理 | 45 |
| 6-1.現状のまとめ | 45 |
| 6-2.肝付町の地域の公共交通課題 | 46 |
| 7. 基本方針と目標・施策 | 47 |
| 7-1.肝付町の公共交通の将来像 | 47 |
| 7-2.基本方針と基本目標・施策 | 49 |
| 7-3.基本目標を達成するための具体的な取組み | 50 |
| 7-4.評価指標と目標値の設定 | 59 |
| 7-5.計画の達成状況の評価 | 61 |

1. 計画の目的

1-1. 計画の目的

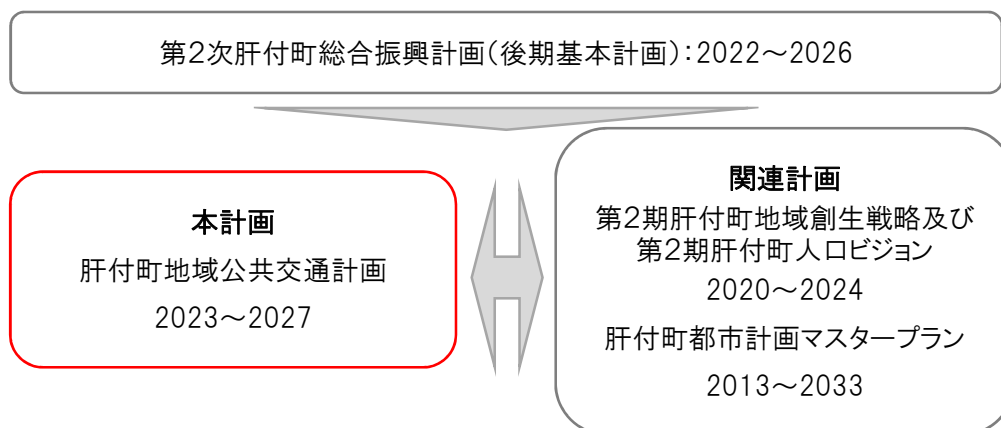
肝付町では、地域の移動を支える公共交通として、路線バス(鹿児島交通)、乗合タクシー(おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー)、タクシーが運行している。

近年、新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、少子高齢化による利用者減少、事業者の人員不足等が問題となっている。

本町では、町の公共交通が抱える現状や町民の利用ニーズ、将来の課題等から最適な移動手段の確保を目的とし、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)第5条第1項の規定に基づく「肝付町地域公共交通計画」(以下、「本計画」とする。)の策定を行う。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、町のまちづくりの最上位に位置づけられている「第2次肝付町総合振興計画(後期基本計画)」に掲げている指針をふまえつつ、「第2期肝付町地域創生戦略及び第2期肝付町人口ビジョン」など関連計画との整合を図る。



1-3. 計画の区域

本計画の対象区域は、肝付町全域とする。



1-4. 計画の期間

本計画の期間は、令和5(2023)年度~令和9(2027)年度の5年間とする。

2. 肝付町の地域概況

2-1. 地域概況

(1)位置・地勢

肝付町は本土最南端の大隅半島南東部に位置し、鹿児島市中心部や鹿児島空港からは直線距離で約 50km、総面積は 308.10km²、平均気温は 17℃前後、降水量は 2,700mm以上と温暖多雨な気候である。町の中央部には 900m級の山々(国見山・黒尊岳・甫与志岳)が連なる肝属山系を形成し、町面積の 80%以上を山林が占める。



図 肝付町標高図

出典:基盤地図情報

(2)土地利用

町の大部分は森林となっており、肝属平野や内之浦海岸、岸良海岸などに面するわずかな平野に農地や市街地が集積している。また、海岸沿いには集落や農地が点在している。

道路網は、町と周辺市町を結ぶ主要幹線道路としては、町北部の国道 220 号と沿岸部の国道 448 号、主要地方道鹿屋高山串良線(73 号)がある。また、町内の骨格的な道路として、県道高山吾平線(539 号)、神之川内之浦線(561 号)、岸良高山線(542 号)、後田富山線(554 号)、主要地方道内之浦佐多線(74 号)などがある。

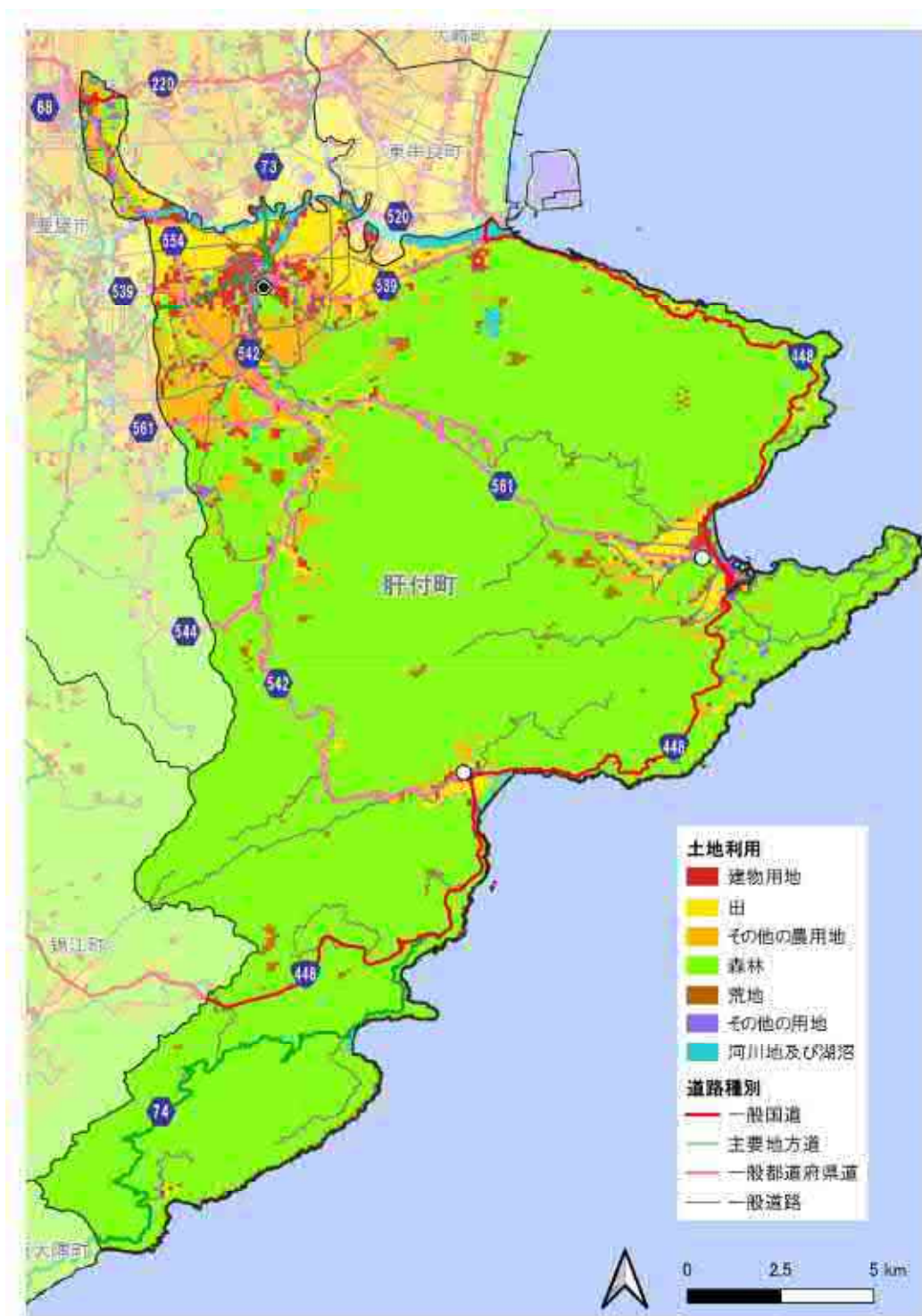


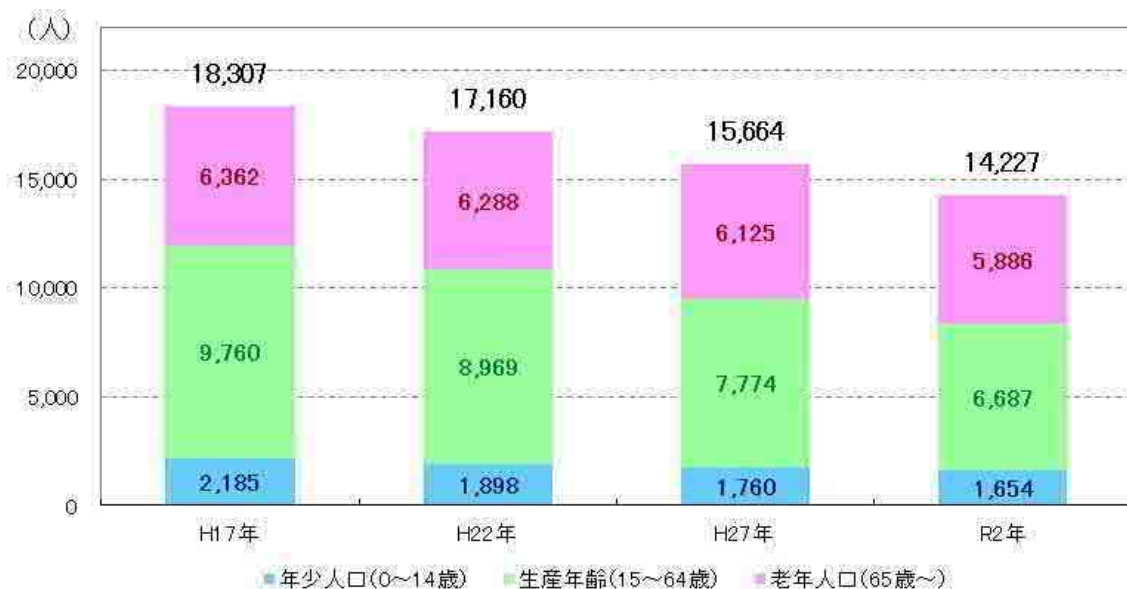
図 土地利用図

出典:国土数値情報

(3)人口・世帯

令和2年国勢調査によると、本町の人口は 14,227 人となっており、平成 17 年から令和2年までの 15 年間で約 4,000 人(全体の約 22%)減少している。

世帯数は、令和2年時点で 6,393 世帯となっており、平成 17 年から令和2年までの 15 年間で約 1,300 世帯(全体の約 17%)減少している。一世帯当たりの人員はほぼ横ばいの状態であるが、減少傾向にある。

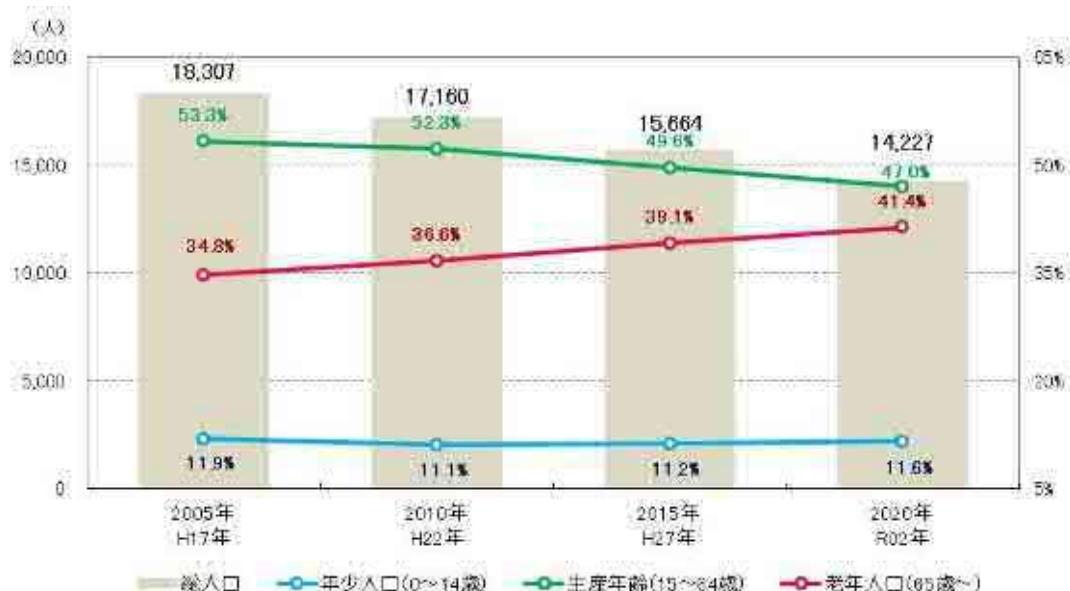


出典：国勢調査

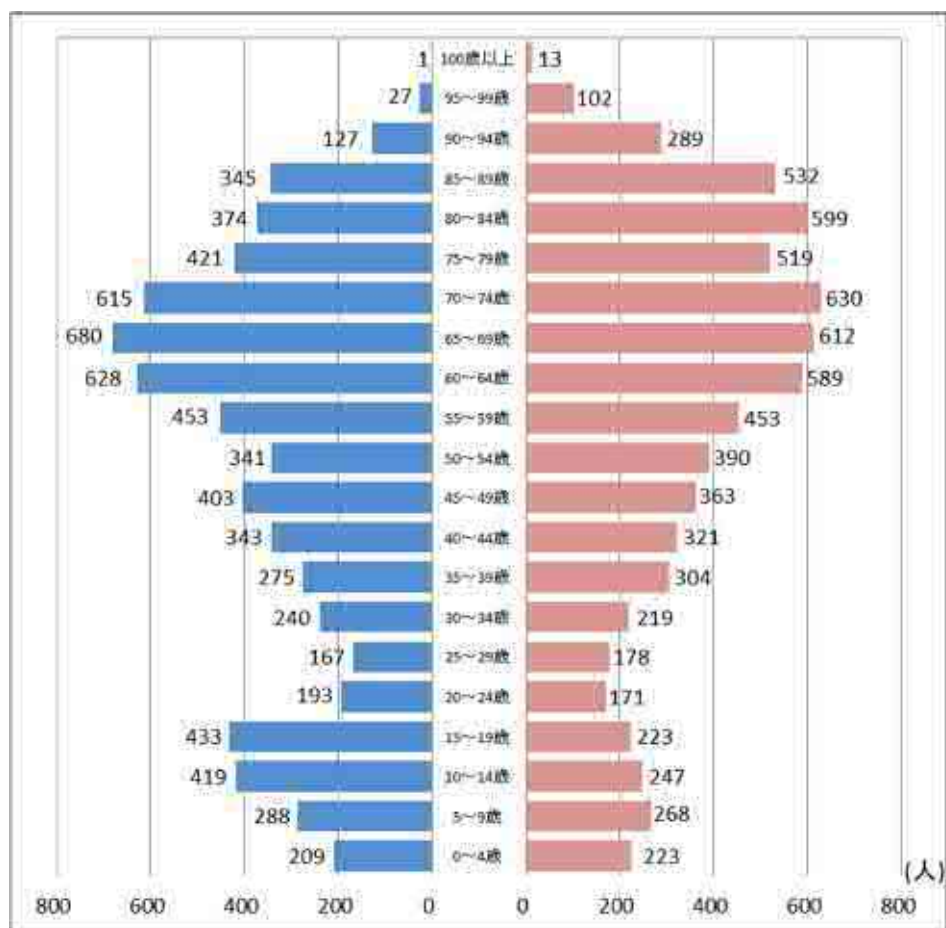
(4)年齢別人口

本町の年齢別人口は、15歳～64歳の生産年齢人口が47.0%と最も多いが年々減少傾向にある。一方で65歳以上の老年人口が年々増加傾向にあり、令和2年時点で41.4%となっている。14歳以下の年少人口は横ばいが続いている。

令和2年で最も多い年代は65歳から69歳の1,292人(男性680人、女性612人)であり、20歳代の人口が最も少なくなっている。



出典：国勢調査



出典：令和2年国勢調査

(5)人口分布

[総人口分布]

本町の人口分布は、高山地域の肝付町役場本庁を中心に最も人口が集積している。また、内之浦地域の肝付町役場内之浦総合支所を中心とした国道沿い及び岸良地域の肝付町役場岸良出張所を中心とした県道沿いにおいても人口が分布している。

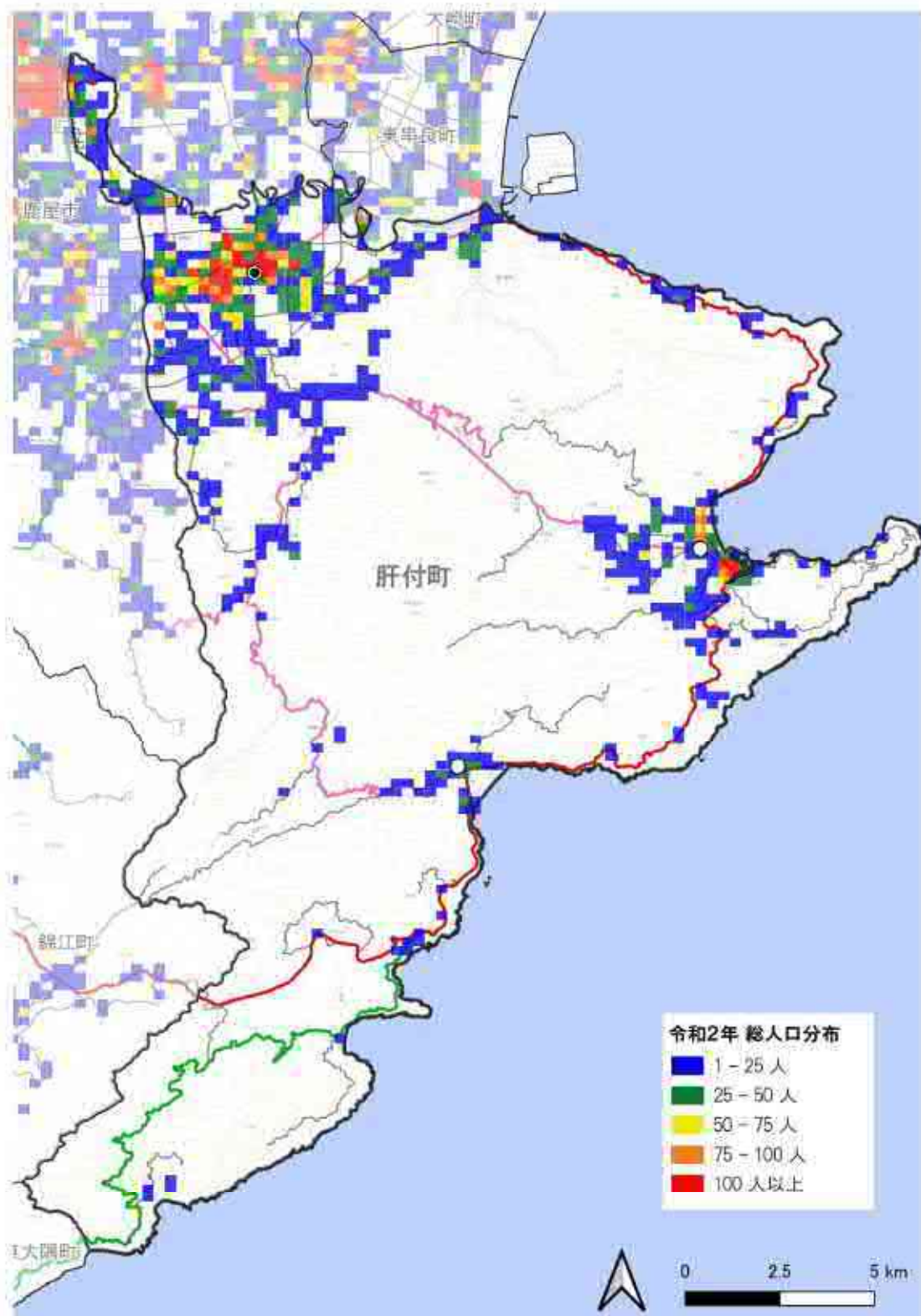
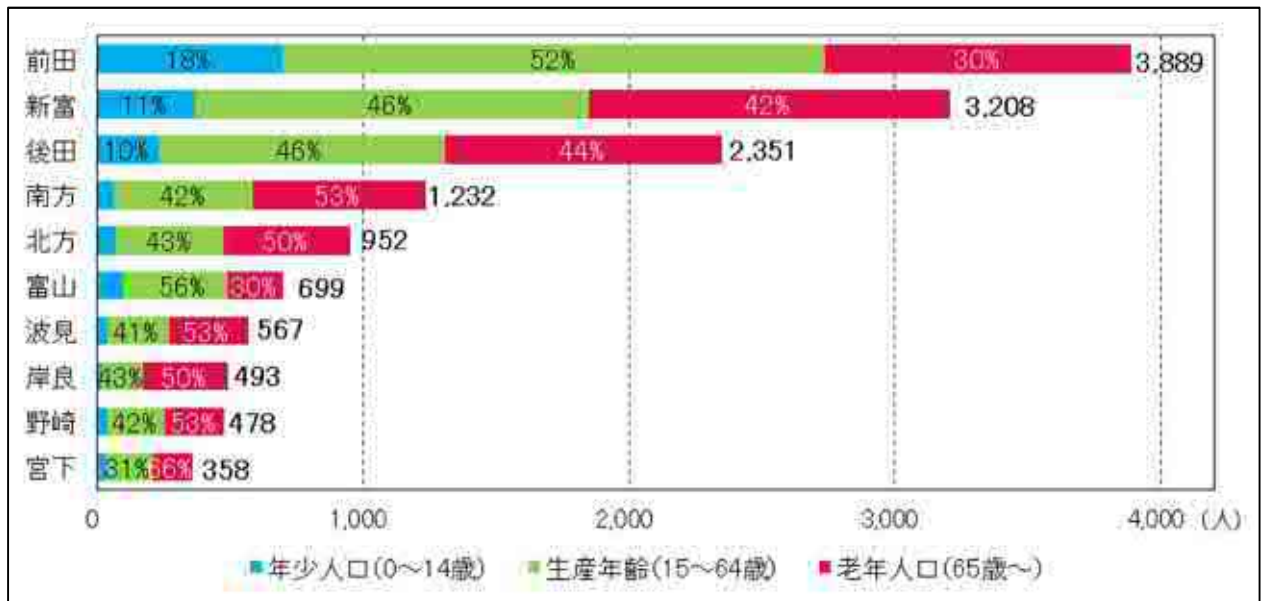
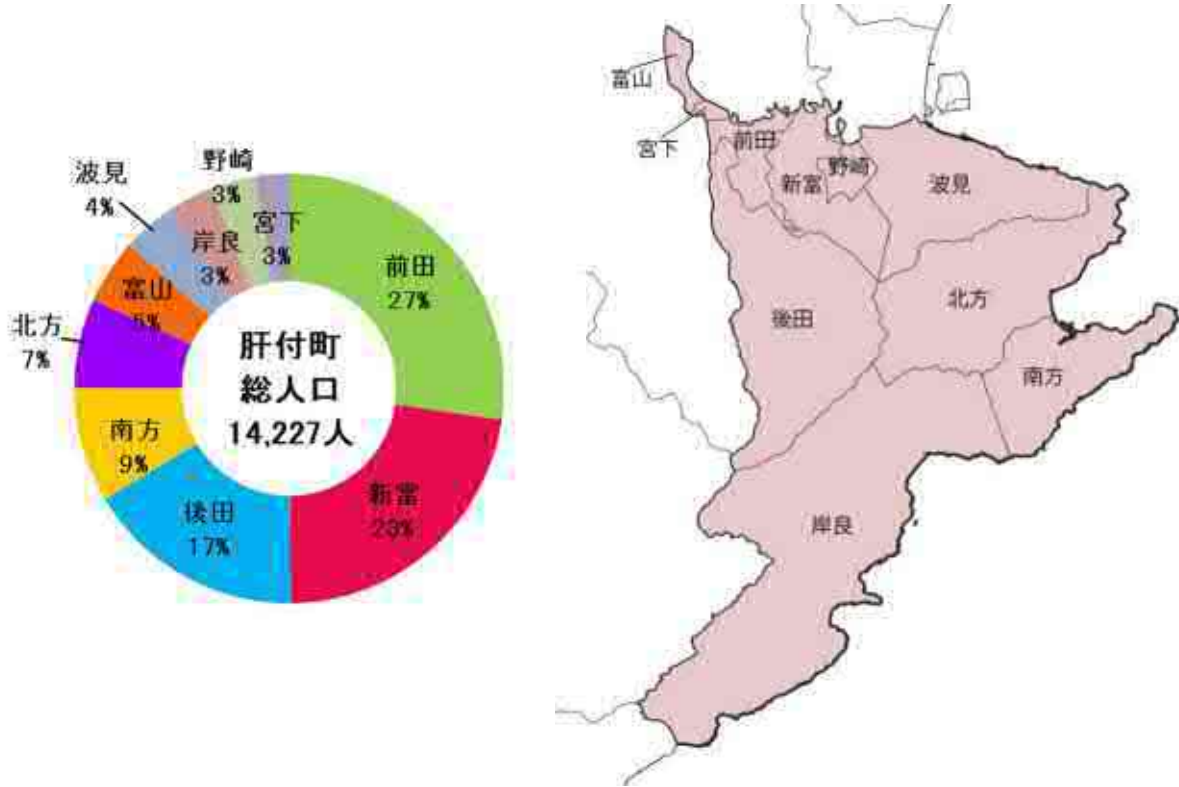


図 人口分布

出典：令和2年国勢調査

[地区別人口]

令和2年国勢調査によると、本町の総人口の約27%が前田に集中しており、新富が23%、後田が17%となっている。地区別の高齢化率では、前田が30%、新富が42%、後田が44%、富山が30%となっているが、南方、北方、波見、岸良、野崎、宮下は50%を超えている。



出典：令和2年国勢調査

[高齢者人口分布]

高齢者(65歳以上)の人口分布は、総人口同様に肝付町役場を中心とした高山地域に人口が集積している。また、内之浦総合支所を中心とした内之浦地域及び岸良出張所を中心とした岸良地域で人口が分散している。

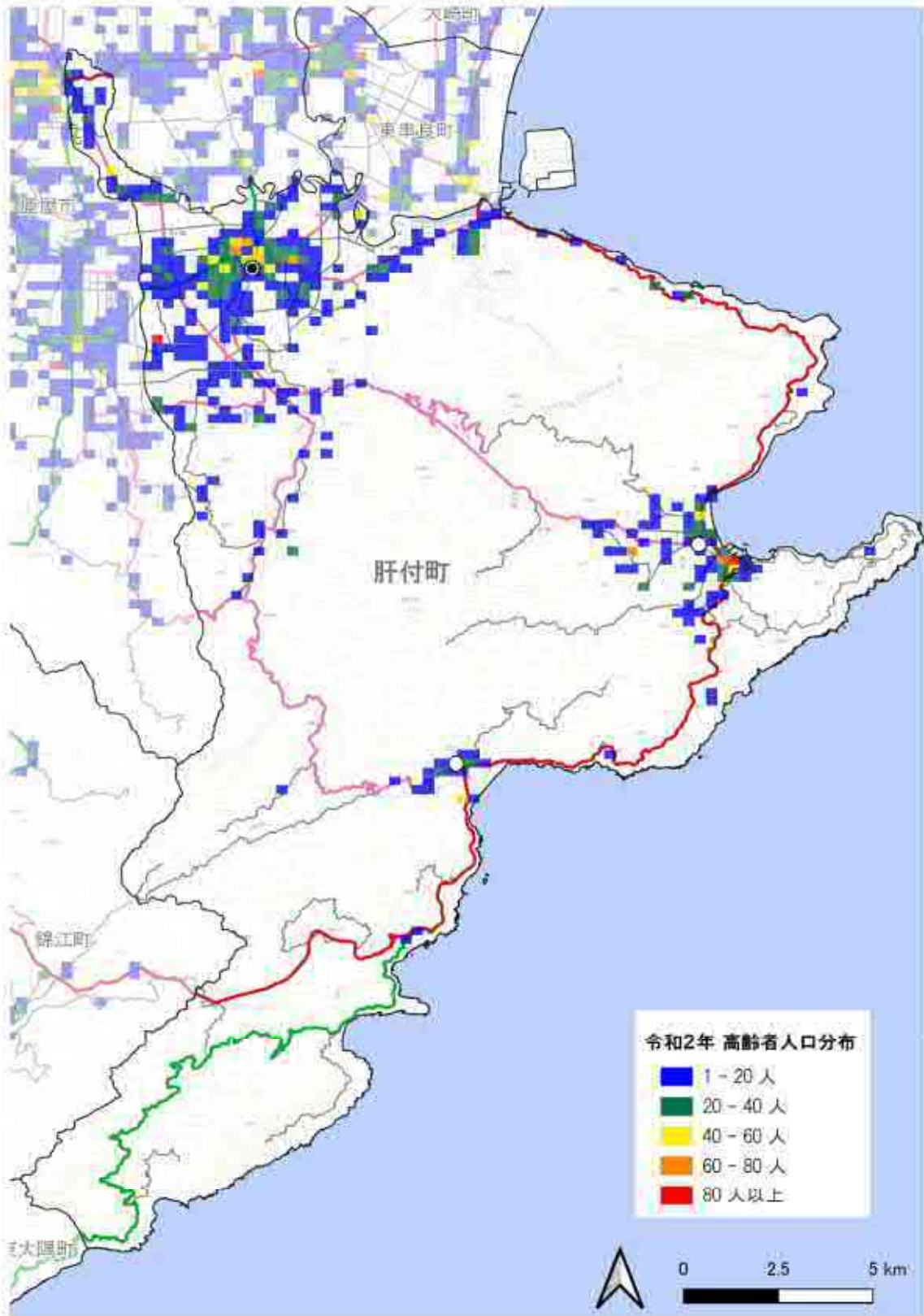


図 高齢者人口分布
出典:令和2年国勢調査

[高齢化率]

高齢化率は、町の中心部に限らず、内之浦地域や岸良地域で50%以上と高い地区が分散している。

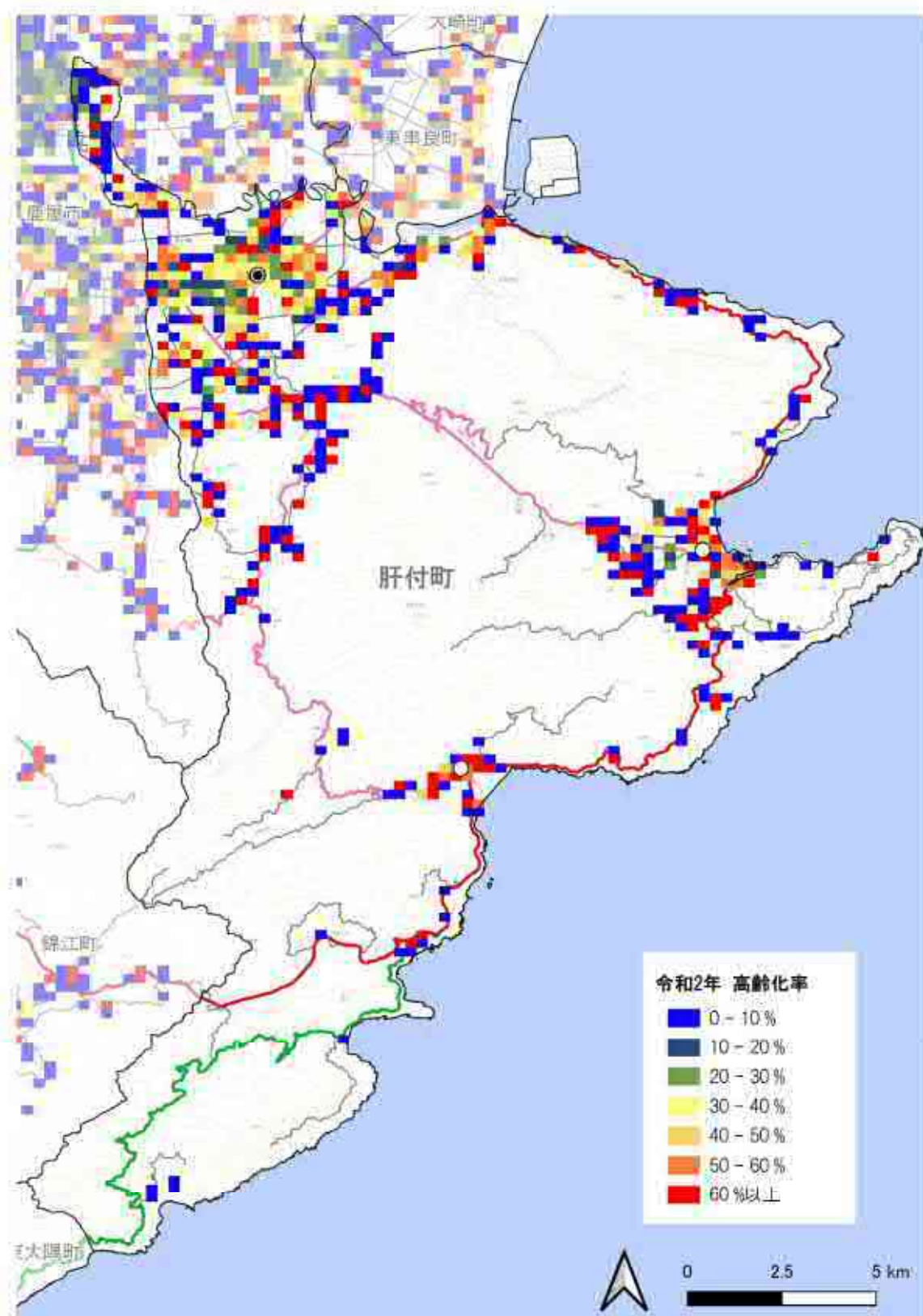


図 高齢化率分布

出典：令和2年国勢調査

(6) 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」)「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」によると、本町の人口は減少を続けると予測されており、2045年には2015年人口の半分を下回る7,700人まで減少すると推計されている。また、高齢化率は上昇傾向と予測され、2045年には人口の約半分である50.6%が高齢者であると推計されている。

第2期肝付町人口ビジョンでは、前提条件(人口減少抑制に向けた取組み実施)をふまえた推計において2045年で9,930人となっており、社人研推計より2,230人多い推計となっている。



出典:確定値は国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所

| 前提条件 | |
|------------------------|--|
| ■社人研準拠推計をベースに、以下の条件を設定 | |
| 合計特殊出生率 向上 | ①2040年までに1.67(直近5年間の平均値)から2.10に段階的に引き上げ、以降は一定。 |
| 移住者 受け入れ | ②子育て家族世帯(夫35-39歳、妻35-39歳、子0-4歳の男女1人ずつ)が、2025年までに毎年5世帯、以降、10世帯移住。 ③「55-59歳」の夫婦世帯が2025年までに毎年10世帯、以降、15世帯移住。 |
| 人口流出抑制 | ④高校卒業時(15-19歳)の地元就職者が、男女ともに2025年までに毎年5名、以降、毎年10名増加。 |



出典:第2期肝付町人口ビジョン

2-2. 主要施設分布

(1) 主要施設

公共施設や福祉施設等の主要施設は高山地域に集積している。

内之浦地域、岸良地域には支所・出張所のほか、郵便局や福祉施設等が立地している。



図 主要施設

(2)医療施設

医療施設は高山地域に集積している。

内之浦地域には町立病院のほかクリニックが1箇所、岸良地域は診療所が1箇所立地している。



図 医療施設

(3)教育施設

教育施設は高山地域に集積している。

内之浦地域には小学校と中学校が1校、岸良地域には義務教育学校が1校立地している。



図 教育施設

(4)商業施設

商業施設は高山地域にスーパーやドラッグストア等が立地している。

内之浦地域にはスーパーが1件、岸良地域にはスーパーは立地していない。



図 商業施設

2-3. 日常生活行動

(1) 通勤の状況

令和2年国勢調査によると、本町に居住している従業者数は 6,327 人となっており、そのうち 3,803 人(60%)が町内で働いている。また、町外へ通勤している従業者のうち、鹿屋市が通勤先の従業者は 1,884 人(30%)と最も多く、町内と鹿屋市で全従業者の9割を占めている。

一方、本町で働く従業者数は 5,979 人となっており、そのうち、町民は 3,803 人(64%)となっている。また、町外から本町へ通勤している従業者は、鹿屋市から通勤している従業者が最も多く 1,701 人(28%)であり、町内で働く人は町民と鹿屋市民で9割を超えている。

■ 肝付町民の通勤者数（15歳以上）

| 肝付町民の従業者数 | 6,327 | 100% |
|-----------|-------|------|
| 町内での従業者数 | 3,803 | 60% |
| 町外への従業者数 | 2,510 | - |
| 鹿屋市 | 1,884 | 30% |
| 東串良町 | 201 | 3% |
| 大崎町 | 122 | 2% |
| 志布志市 | 105 | 2% |
| 錦江町 | 45 | 1% |
| 鹿児島市 | 33 | 1% |
| 曾於市 | 20 | 0% |
| 垂水市 | 19 | 0% |
| 南大隅町 | 19 | 0% |
| 都城市 | 8 | 0% |
| 県内 他市町村 | 16 | 0% |
| 県外 | 19 | 0% |
| 不詳 | 19 | 0% |
| 不詳 | 14 | 0% |

■ 肝付町内への通勤者数（15歳以上）

| 肝付町内の従業者数 | 5,979 | 100% |
|-----------|-------|------|
| 町民 | 3,803 | 64% |
| 町外からの従業者数 | 2,143 | - |
| 鹿屋市 | 1,701 | 28% |
| 東串良町 | 154 | 3% |
| 大崎町 | 93 | 2% |
| 錦江町 | 44 | 1% |
| 志布志市 | 43 | 1% |
| 鹿児島市 | 22 | 0% |
| 南大隅町 | 21 | 0% |
| 垂水市 | 19 | 0% |
| 都城市 | 10 | 0% |
| 始良市 | 8 | 0% |
| 曾於市 | 7 | 0% |
| 県内 他市町村 | 8 | 0% |
| 県外 | 13 | 0% |
| 不詳 | 33 | 1% |

(2) 通学の状況

令和2年国勢調査によると、本町に居住している通学者数は 595 人となっており、そのうち 281 人(47%)が町内となっている。また、町外への通学者数は鹿屋市が 219 人(37%)で最も多く、町内と鹿屋市で全通勤者の8割を占めている。

一方、本町へ通う通学者数は 316 人となっており、そのうち、町民は 281 人(89%)で大部分を占める。

■ 肝付町民の通学者数（15歳以上）

| 肝付町民の通学者数 | 595 | 100% |
|-----------|-----|------|
| 町内での通学者数 | 281 | 47% |
| 町外への通学者数 | 310 | - |
| 鹿屋市 | 219 | 37% |
| 志布志市 | 46 | 8% |
| 鹿児島市 | 16 | 3% |
| 霧島市 | 7 | 1% |
| 宮崎市 | 5 | 1% |
| 熊本市 | 4 | 1% |
| 都城市 | 3 | 1% |
| 福岡市 | 2 | 0% |
| 県内 他市町村 | 3 | 1% |
| 県外 | 3 | 1% |
| 不詳 | 2 | 0% |
| 不詳 | 4 | 1% |

■ 肝付町内への通学者数（15歳以上）

| 肝付町での通学者数 | 316 | 100% |
|-----------|-----|------|
| 町民 | 281 | 89% |
| 町外からの通学者数 | 29 | - |
| 鹿屋市 | 12 | 4% |
| 志布志市 | 7 | 2% |
| 曾於市 | 2 | 0.6% |
| 霧島市 | 2 | 1% |
| 川崎市 | 1 | 0.3% |
| 鹿児島市 | 1 | 0% |
| 奄美市 | 1 | 0% |
| 大崎町 | 1 | 0% |
| 東串良町 | 1 | 0% |
| 県内 他市町村 | 1 | 0% |
| 県外 | 0 | 0% |
| 不詳 | 6 | 2% |

(3)移動手段

令和2年国勢調査によると、本町に居住する15歳以上の通勤・通学者の利用交通手段は自家用車が82.4%と最も多く、次いで、徒歩のみ(7.4%)、オートバイ(3.1%)が続く。一方、乗合バスと鉄道、タクシーを加えた公共交通利用者は全体の1%に満たない結果である。



通勤・通学者の利用交通手段 (n=6,064)

| 移動手段 | 数値 | 割合 |
|-----------|-------|--------|
| 自家用車 | 4,996 | 82.4% |
| 徒歩のみ | 451 | 7.4% |
| オートバイ | 187 | 3.1% |
| 自転車 | 168 | 2.8% |
| 勤め先・学校のバス | 138 | 2.3% |
| 乗合バス | 48 | 0.8% |
| 鉄道・電車 | 5 | 0.1% |
| ハイヤー・タクシー | 2 | 0.0% |
| その他 | 69 | 1.1% |
| 合計 | 6,064 | 100.0% |

出典：令和2年国勢調査

3. 肝付町の公共交通の概況

3-1. 公共交通網

(1)公共交通網

本町の主な公共交通網は、路線バス(鹿児島交通)、乗合タクシー(おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー)で構成されている。



図. 肝付町の公共交通網

(2)路線バス

本町では、鹿児島交通が、地域間幹線系統バスを2路線、廃止路線代替バスを 11 路線運行している。

新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少や、慢性的な運転手不足等の理由より、路線バスの運行等が厳しくなっている。

令和4年 10 月1日より、これまで地域間幹線系統バスとして運行していた「鹿屋-宮下-高山」系統が廃止路線となり、それ以降は廃止路線代替バスとして路線を減便して運行している。

| 凡例 | 系統種別 | 系統番号 | 系統名 |
|---|----------|------|---|
| — | 地域間幹線系統 | 252 | ▷鹿屋-高山-内之浦 |
| — | 地域間幹線系統 | 258 | ▷鹿屋-平原-吾平-高山 |
| — | 廃止路線代替バス | 254 | ▷鹿屋-宮下-高山 (令和4年 10 月1日より、廃止路線代替バス・減便化) |
| — (—) | 廃止路線代替バス | 351 | ▷垂水-垂水港・論地橋・高山-志布志駅前 |
| | | 503 | ▷志布志駅前-串良・論地橋-鹿屋 |
| | | 507 | ▷垂水-鹿屋・論地橋-志布志駅前 |
| | | 512 | ▷志布志駅前-高山・吾平-鹿屋 |
| — | 廃止路線代替バス | 296 | ▷垂水中央病院-垂水港・鹿屋-高山 |
| | | 348 | ▷垂水-鹿屋・吾平-高山 |

| 系統番号 | 系統名 | 往復 | 時刻(平日) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---------------------------------|----|--------|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|
| | | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | | | |
| 252 | 地域間幹線系統 鹿屋-高山-内之浦 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 258 | 地域間幹線系統 鹿屋-平原-吾平-高山 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 254 | 廃止路線代替バス 鹿屋-宮下-高山 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 351 | 廃止路線代替バス 垂水-垂水港・論地橋・高山-志布志駅前 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 503 | 廃止路線代替バス 志布志駅前-串良・論地橋-鹿屋 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 507 | 廃止路線代替バス 垂水-鹿屋・論地橋-志布志駅前 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 512 | 廃止路線代替バス 志布志駅前-高山・吾平-鹿屋 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 296 | 廃止路線代替バス 垂水中央病院-垂水港・鹿屋-高山 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 348 | 廃止路線代替バス 垂水-鹿屋・吾平-高山 | 往路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 復路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

図. 鹿児島交通路線バス 平日時刻表

[町のバス利用助成事業]

肝付町福祉課から路線バスに対して敬老バス助成賃金補助を実施している。補助内容はICバスカード購入額の半分を助成するものであり、上限は年間 4,000 円である。対象者は、肝付町に一年以上居住かつ住民登録のある 70 歳以上の方及び 65 歳以上の免許返納カードを所有している方である。

[路線バスの路線図]

| 凡例 | 系統種別 | 系統番号 | 系統名 |
|----------|----------|------|---|
| — | 地域間幹線系統 | 252 | ▶鹿屋-高山-内之浦 |
| — | 地域間幹線系統 | 258 | ▶鹿屋-平原-吾平-高山 |
| — | 廃止路線代替バス | 254 | ▶鹿屋-宮下-高山 (令和4年10月1日より、廃止路線代替バス・減便化) |
| — (—) | 廃止路線代替バス | 351 | ▶垂水-垂水港・論地橋・高山-志布志駅前 |
| | | 503 | ▶志布志駅前-串良・論地橋-鹿屋 |
| | | 507 | ▶垂水-鹿屋・論地橋-志布志駅前 |
| | | 512 | ▶志布志駅前-高山・吾平-鹿屋 |
| — | 廃止路線代替バス | 296 | ▶垂水中央病院-垂水港・鹿屋-高山 |
| | | 348 | ▶垂水-鹿屋・吾平-高山 |



図. 肝付町の路線バスの路線図

(3)おでかけタクシー

肝付町おでかけタクシーは、令和元年9月30日から高山エリア、内之浦エリア、岸良エリアの3エリアの地域内で、AI(人工知能)を使用した乗合タクシーである。

利用の際は、電話・スマートフォンでの予約が必要である。

乗降所は、おでかけタクシーの乗降所として定められているバス停か、運行エリア内であれば自宅での乗降も可能である。



| | | |
|-------------------|----------------------------|-------|
| 利用料金 | 1回 200 円(小学生100円、未就学児無料) | |
| 利用対象者 | おでかけタクシー利用登録者 | |
| 運行日※ ₁ | 高山エリア・内之浦エリア※ ₂ | 月・水・金 |
| | 岸良エリア | 火・金 |
| 運行時間 | 9:30~16:00 受付分まで | |

※₁: 12月31日~1月3日を除く

※₂: 有明地区は月・水、川上地区は水・金

ご利用方法の流れ

1 この冊子の裏表紙にある【利用登録シート】に必要事項をご記入の上、下記提出先までご提出ください。

また、電話【TEL:0994-65-8422】での利用登録も可能です。

提出先:【肝付町役場 企画調整課】

【内之浦総合支所 町民生活課】

【岸良出張所】

2 提出された【利用登録シート】をもとに、【利用登録カード】を発行し利用者へ郵送いたします。

お手元に【利用登録カード】が届き次第【肝付町おでかけタクシー】をご利用いただけます。

3 おでかけタクシーのご利用は、電話またはスマートフォンアプリ【おでかけタクシー】からご予約していただきます。

※電話予約は2ページを、スマートフォンアプリからの予約は5ページをご確認ください。

4 乗車場所へ向かいます。

※乗車予定時刻に乗車場所においてにならない場合はキャンセルとなりますのでご注意ください。

5 【利用登録カード】を提示して【予約番号】を伝え、乗車します。

※予約された人数を超えての乗車はできません。

6 目的地に到着後、料金を支払い降車します。



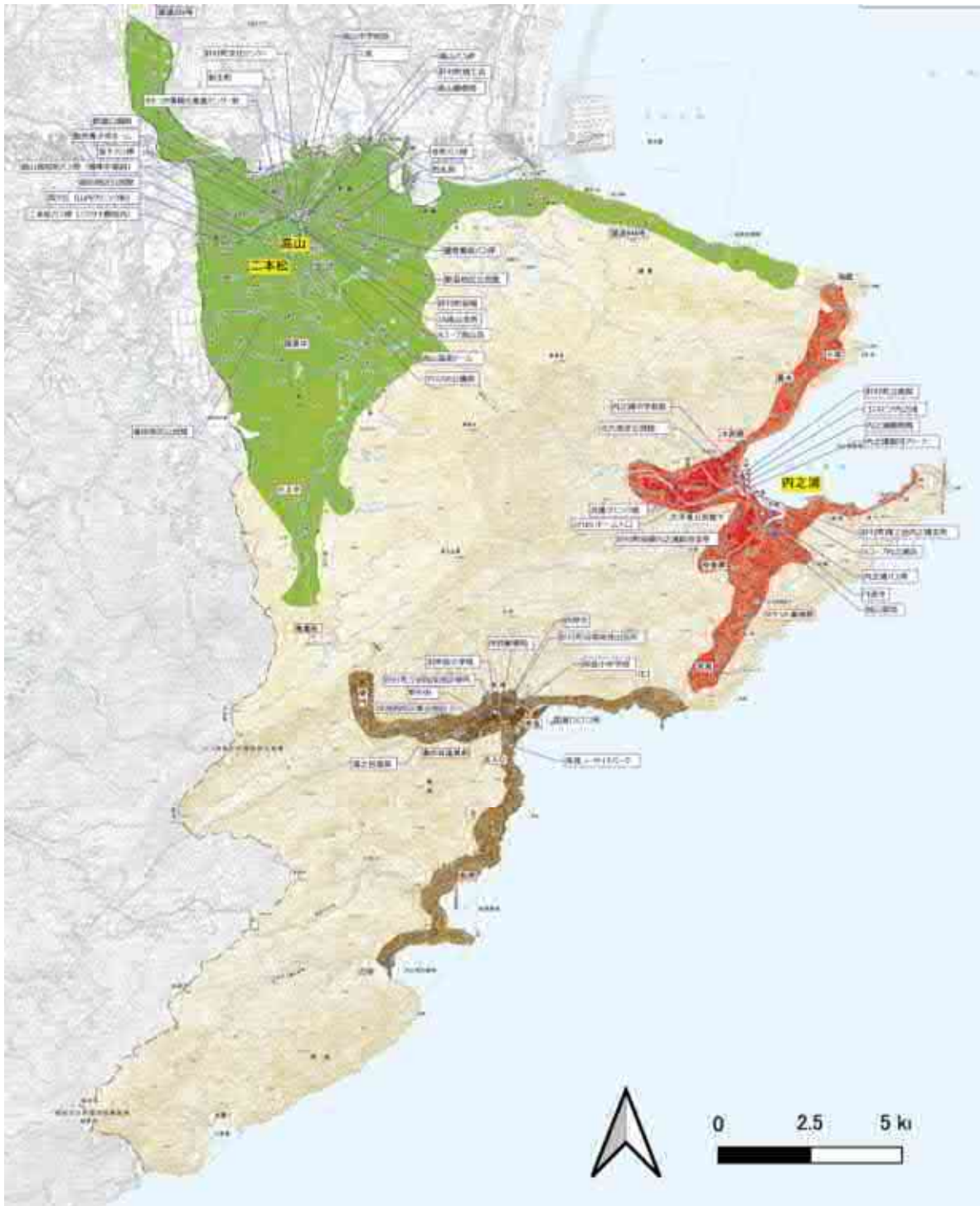


図. おでかけタクシーの運行エリア図

| 凡例 | |
|-------|----------|
| | 高山エリア |
| | 内之浦エリア |
| | 岸良エリア |
| ● ● ● | 乗降対象のバス停 |

(4)事前予約型乗合タクシー

肝付町事前予約型乗合タクシーは、平成 25 年度より廃止となった路線バスに代わり、路線を定めず各コース(4便)の予約状況に応じて運行している乗合タクシーである。

コースは辺塚・岸良コース、岸良・高山コースとなっており、利用の際は電話での事前予約が必要である。

乗車は、事前予約型乗合タクシーで定められている乗降所か、運行エリア内であればどこでも(自宅含む)可能である。降車は、定められている乗降所か、運行エリア内の自宅のみ可能である。



| | |
|-------|--------------------------|
| 利用料金 | 1回 200 円(小学生100円、未就学児無料) |
| 利用対象者 | 町内外問わず全員(登録の必要なし) |
| 運行日 | 月～土※ |
| 運行時間 | 9:30～16:00 受付分まで |

※:年末年始 12 月 31 日～1月 3 日を除く

運行時刻

①辺塚・岸良コース (内之浦方面)

| 運行時刻表 | 1便 | 3便 |
|-------|------|-------|
| 辺塚 | 6:40 | 12:20 |
| 船間 | 6:45 | 12:25 |
| 湯の谷温泉 | 7:00 | 12:40 |
| 岸良 | 7:05 | 12:45 |
| 川口 | 7:10 | 12:50 |
| 宮原 | 7:15 | 12:55 |
| 長坪 | 7:25 | 13:05 |
| 小田 | 7:35 | 13:15 |
| 内之浦支所 | 7:38 | 13:18 |
| 町立病院 | 7:40 | 13:20 |

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

| 運行時刻表 | 2便 | 4便 |
|-------|-------|-------|
| 町立病院 | 13:30 | 17:20 |
| 内之浦支所 | 13:32 | 17:22 |
| 小田 | 13:35 | 17:25 |
| 長坪 | 13:45 | 17:35 |
| 宮原 | 13:55 | 17:45 |
| 川口 | 14:00 | 17:50 |
| 岸良 | 14:05 | 17:55 |
| 湯の谷温泉 | 14:10 | 18:00 |
| 船間 | 14:25 | 18:15 |
| 辺塚 | 14:30 | 18:20 |

②岸良・高山コース (高山方面)

| 運行時刻表 | 1便 | 3便 |
|-------|------|-------|
| 岸良 | 7:10 | 13:00 |
| 湯の谷温泉 | 7:20 | 13:10 |
| 姫門 | 7:30 | 13:20 |
| 川上中前 | 7:40 | 13:30 |
| 国見中前 | 7:50 | 13:40 |
| 白坂 | 7:55 | 13:45 |
| 協和 | 8:00 | 13:50 |
| 二本松 | 8:05 | 13:55 |
| 高山高校前 | 8:07 | 13:57 |
| 高山 | 8:10 | 14:00 |


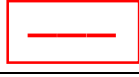

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

| 運行時刻表 | 2便 | 4便 |
|-------|-------|-------|
| 高山 | 11:00 | 16:30 |
| 高山高校前 | 11:03 | 16:33 |
| 二本松 | 11:05 | 16:35 |
| 協和 | 11:10 | 16:40 |
| 白坂 | 11:15 | 16:45 |
| 国見中前 | 11:20 | 16:50 |
| 川上中前 | 11:30 | 17:00 |
| 姫門 | 11:40 | 17:10 |
| 湯の谷温泉 | 11:50 | 17:20 |
| 岸良 | 12:00 | 17:30 |

※地域間幹線バスのダイヤ変更のため、令和6年10月1日より事前予約型乗合タクシーの運行時刻を変更する。



図. 事前予約型乗合タクシーの運行エリア図

| 凡例 | |
|--|----------|
|  | 岸良・高山コース |
|  | 辺塚・岸良コース |
|  | 乗降対象のバス停 |

(5) タクシー

本町のタクシーは、肝属郡に属している。肝属郡と鹿屋交通圏、鹿児島県と比較すると、実働一日の一車あたりの走行キロ及び営業収入は鹿屋交通圏が高く、肝属郡が一番低い。一車一回あたりの実車キロでは肝属郡が最も長く、約 4.1 キロとなっている。

| 令和2年度 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表 | | 肝属郡 | 鹿屋交通圏 | 鹿児島県(合計) |
|-------------------------------|---------|---------|-----------|------------|
| 事業用自動車 | 車両数 | 32 | 110 | 3,380 |
| | 延実在車両数 | 11,680 | 41,975 | 1,227,997 |
| | 延実働車両数 | 5,354 | 22,965 | 596,303 |
| | 実働数 | 45.84% | 54.71% | 48.56% |
| 走行キロ | 実車キロ | 135,849 | 957,849 | 23,007,892 |
| | 総走行キロ | 435,322 | 2,587,714 | 64,909,140 |
| | 実車率 | 31.21% | 37.02% | 35.45% |
| 輸送回数(回) | | 33,481 | 323,189 | 6,948,927 |
| 輸送人員(人) | | 48,896 | 409,434 | 9,341,912 |
| 営業収入(千円) | | 63,381 | 370,214 | 8,573,982 |
| 実働一日 一車あたり | 走行キロ | 81.3 | 112.7 | 108.9 |
| | 営業収入(円) | 11,838 | 16,121 | 14,379 |
| 一車一回あたり実車キロ | | 4.1 | 3.0 | 3.3 |
| 運転者数(人) | | 19 | 92 | 2,758 |
| 従業員数(人) | | 22 | 116 | 3,324 |

出典：九州運輸局 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表(令和2年度)

町内のタクシー事業者は3社であり、(有)立石タクシー、(有)鶴丸タクシー、(株)銀河タクシーである。

| タクシー事業者 | 拠点地域 |
|-----------|-------|
| (有)立石タクシー | 高山地域 |
| (有)鶴丸タクシー | |
| (株)銀河タクシー | 内之浦地域 |

(6)病院送迎バス

高山地域の春陽会中央病院及び内之浦地域の肝付町立病院においてタクシー事業者が病院送迎を実施している。

また、肝付町健康増進課の運営で肝付町僻地患者送迎業務を行っており、町立病院から岸良地域、大浦地域までの送迎を行っている。運行日は毎週金曜日であり、本数は時刻を定めた2本、利用料金は無料である。利用対象者は病院利用者と定めておらず、登録等の手続も必要としていない。

| 肝付町僻地患者送迎 運行時刻 | | | |
|----------------|-------------|------------|---------------|
| 行き | | 帰り | |
| 始業点検開始 | (6:00) | 町立病院発 | (11:20) |
| 内之浦支所発 | (6:30) | 総合グラウンド入口 | (11:29) |
| 大浦地区周回 | (7:50~8:00) | 長坪バス停前 | (11:33) |
| 第一船間橋付近 | (8:45) | 川口バス停前 | (11:38) |
| 船間国道入口通過 | (8:47) | マリン石油前 | (11:42) |
| 萩原辰夫宅付近 | (8:49) | 岸良小前 | (11:44) |
| 浜シーサイドパーク前 | (9:00) | 岸良診療所着 | (11:45) |
| 岸良診療所着 | (9:10) | 岸良診療所発 | (11:50) |
| 岸良診療所発 | (9:12) | 浜シーサイドパーク前 | (11:55) |
| 岸良小前 | (9:14) | 船間国道入口通過 | (12:03) |
| マリン石油前 | (9:17) | 萩原辰夫宅付近 | (12:07) |
| 川口バス停前 | (9:25) | 第一船間橋付近 | (12:12) |
| 長坪バス停前 | (9:35) | 大浦地区周回 | (13:00~13:20) |
| 総合グラウンド入口 | (9:40) | 内之浦支所着 | (14:40) |
| 町立病院着 | (9:45) | 終業点検終了 | (15:10) |
| 待機 | | | |

(7)スクールバス

廃校となった有明小・中学校及び川上小・中学校に通学していた生徒を対象にスクールバスを運行している。また令和5年度より、宮富小学校のスクールバス運行も検討している。

| | 波野小・中学校 スクールバス | 国見小・中学校 スクールバス | 宮富小学校スクールバス (令和5年度実施予定) |
|------|---------------------------|----------------------|--|
| 対象 | 有明小・中学校 に通学していた生徒 | 川上小・中学校 に通学していた生徒 | 通学距離4km 以上 または住宅が農免道路以 北にある利用希望者 |
| 運行日 | 小・中学校の登校日(土・日曜日、祝日、休業日含む) | | |
| 運行本数 | 朝1本、夕方1本※ | 朝1本、夕方1本 | 朝1本、夕方1本 |

※(水曜日のみ夕方2本)

3-2. 公共交通利用者数

(1) 路線バス

令和3年度の鹿児島交通全体の利用者数は約 1,224 万人であり、年々減少傾向にある。



令和3年度の地域間幹線系統バスの年間利用者数は「鹿屋-高山-内之浦」で 48,769 人、「鹿屋-宮下-高山」で 12,328 人※、「鹿屋-平原・吾平-高山」で 19,514 人である。いずれも年々減少傾向にある。

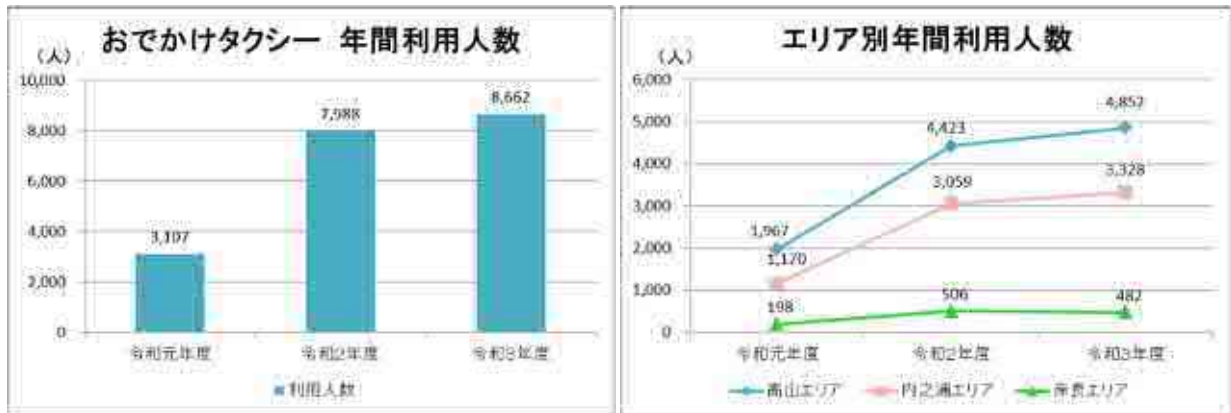
令和3年度の廃止路線代替バス合計の年間利用者は 64,978 人である。平成 30 年度に利用者が大きく増加し、令和2年度まで減少を続け、現在は令和2年度と横ばいの状況である。



※令和3年度までの集計のため、「鹿屋-宮下-高山」は地域間幹線系統バスとして集計

(2)おでかけタクシー

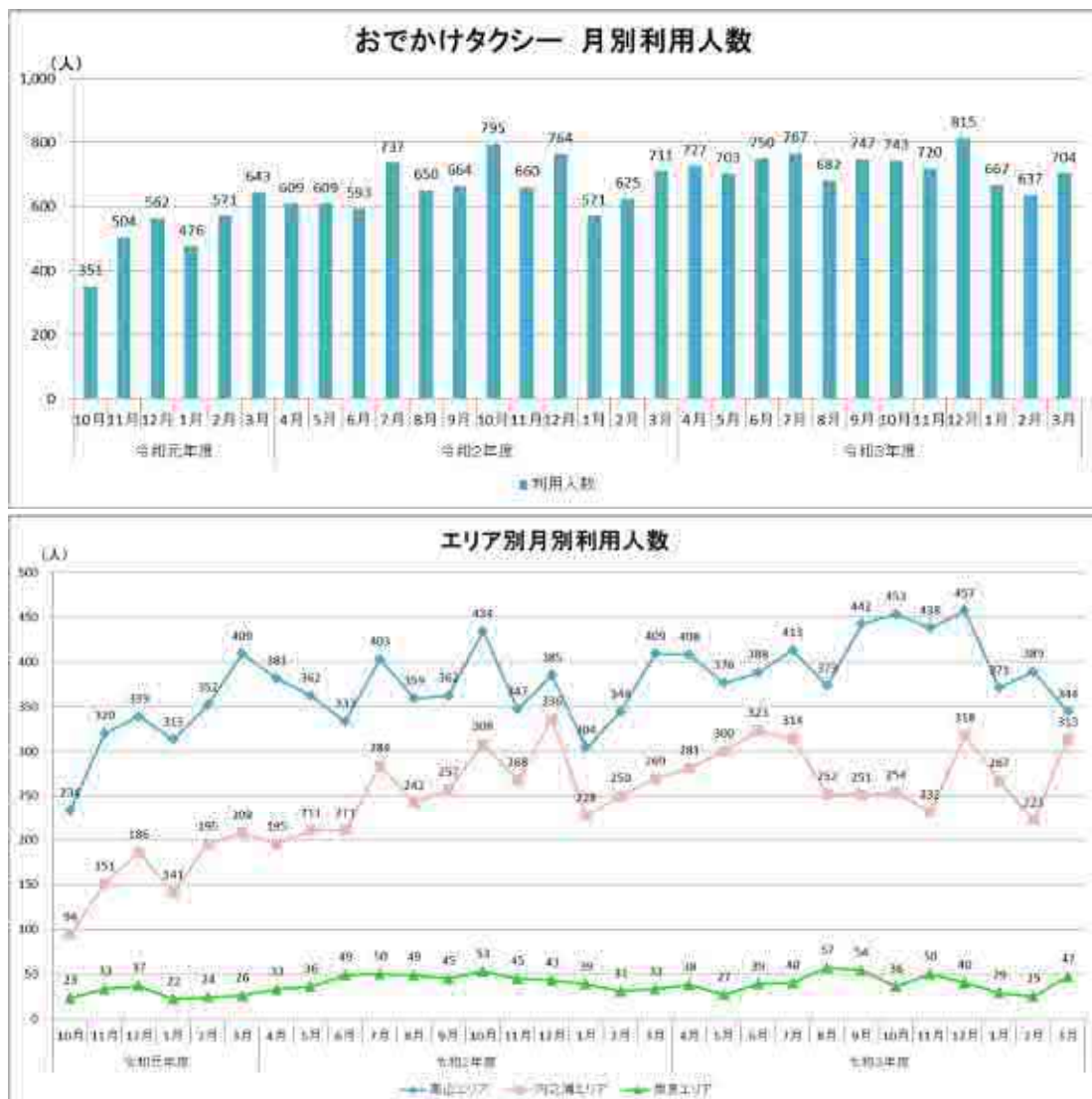
令和3年度の年間利用人数の合計は 8,662 人であり、エリア別では「高山エリア」が 4,852 人、「内之浦エリア」が 3,328 人、「岸良エリア」が 482 人である。「高山エリア」及び「内之浦エリア」は利用者増加傾向にあり、岸良エリアはほぼ横ばいとなっている。



※令和元年度は10月からの集計

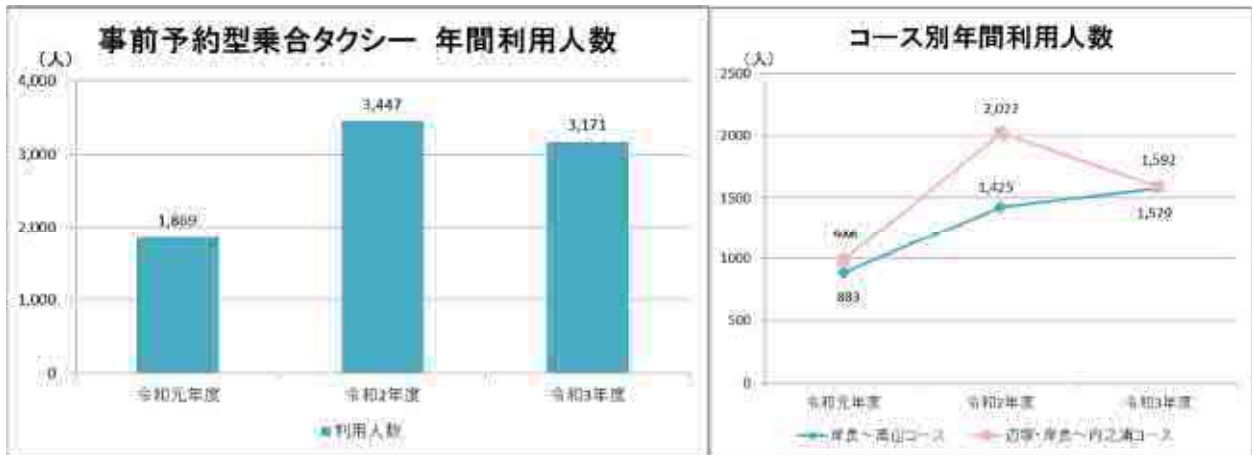
月別では、月ごとに増減はあるが、微増傾向にある。令和2年度と令和3年度の月ごとの平均を比較すると、令和2年度が666人/月、令和3年度が722人/月であり、56人/月増加している。

エリア別では、「高山エリア」、「内之浦エリア」とともに増減を繰り返し、微増傾向にある。岸良エリアはほぼ横ばいとなっている。



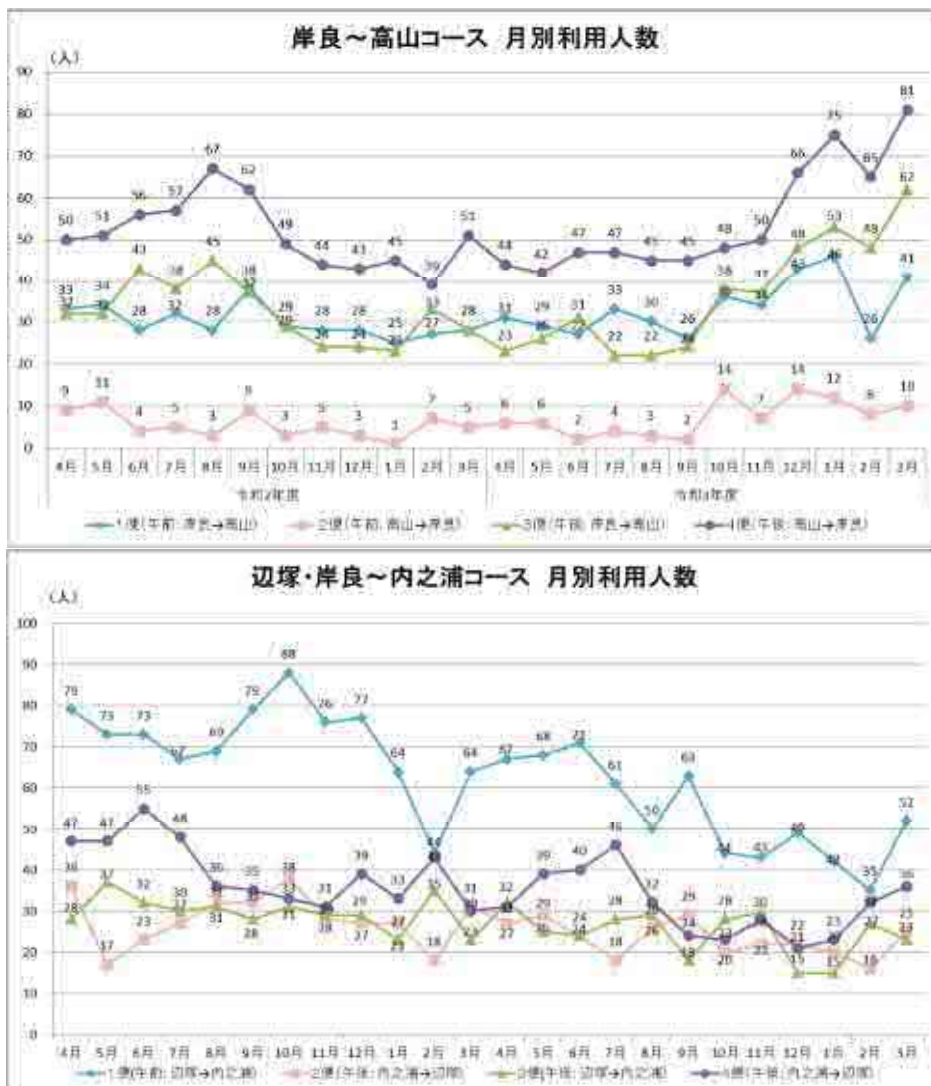
(3)事前予約型乗合タクシー

令和3年度の年間利用人数の合計は 3,171 人であり、コース別では「岸良～高山コース」が 1,579 人、「辺塚・岸良～内之浦コース」が 1,592 人で「岸良～高山コース」は増加しているが、全体で見ると減少傾向にある。



コース別の月ごと利用者数をみると、「岸良～高山コース」では4便(午後の高山から岸良方面)の利用が一番多く、全体的に増加傾向である。

「辺塚・岸良～内之浦コース」では1便(午前の辺塚から内之浦方面)の利用が一番多く、1便と4便(午後の内之浦から辺塚方面)は減少傾向にある。その他の便はほぼ横ばいである。



3-3. 公共交通の居住人口カバーエリア

(1) 公共交通による人口カバーエリア

令和2年国勢調査 250m 人口メッシュを基に、路線バスは路線中心から 300m、デマンド運行はエリア全体をカバー圏域とすると、公共交通カバー率は 99%である。

運行エリア外で比較的人口が多い箇所は、内之浦地域の国見トンネル付近エリアである。

| | |
|-------------|----------|
| 令和2年国勢調査総人口 | 14,227 人 |
| 公共交通カバー人口 | 14,091 人 |
| 公共交通不便地域人口 | 136 人 |
| 肝付町公共交通カバー率 | 99% |

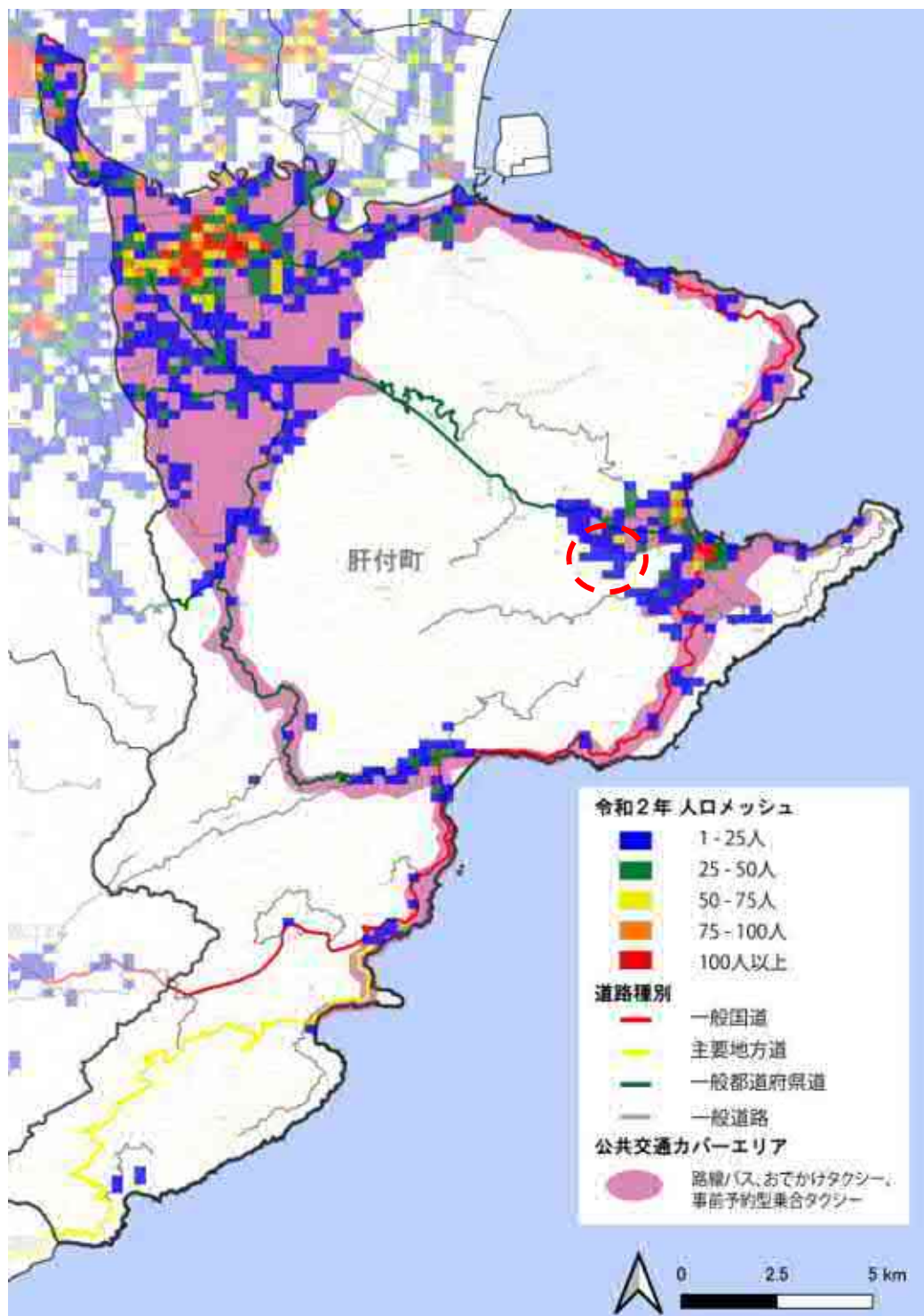


図. 公共交通の居住人口カバーエリア

3-4. 公共交通の財政状況

(1) 路線バス

新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、令和3年度の路線バスの収益額は約 7,134 万円の赤字額となっており、平成 29 年度と比較すると赤字額が約 2,925 万円増加している。

系統別では、令和3年度時点で地域幹線系統(3路線)は約 4,190 万円の赤字額であり、廃止路線代替バス(10 路線)は約 2,945 万円の赤字額となっている。

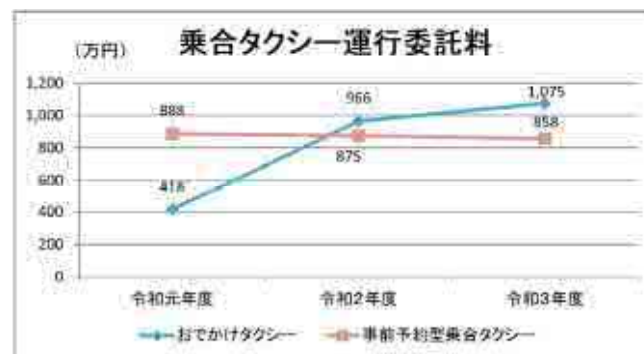
地域幹線系統を路線ごとで比較すると、「鹿屋-高山-内之浦」が最も赤字額が高く、令和3年度で約 2,435 万円の赤字額となっている。

また、本町が路線バスに対して支出している補助金額は地域間幹線系統バスが約 364 万円、廃止路線代替バスが約 352 万円であり、路線バス全体で約 716 万円となっている。



(2) 乗合タクシー(おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー)

令和3年度に本町が乗合タクシーに運行委託料として出している金額は、おでかけタクシーが 1,075 万円、事前予約型乗合タクシーが 858 万円である。おでかけタクシーは支出額が増加傾向にあり、事前予約型乗合タクシーはほぼ横ばいである。



4. 上位計画の整理

4-1. 第2次肝付町総合振興計画(後期基本計画)

| 策定年次 | 後期基本計画: 令和4(2022)年3月 | | | | | | |
|----------------------|---|-------|----|-------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| 計画目的 | <p>肝付町は、平成 28 年に策定した「第2次肝付町総合振興計画」に基づき、『人そして地域活力の創出による”地域力あふれる町”肝付町』を将来像として掲げ、まちづくりを進めている。</p> <p>令和3年度に前期基本計画の期間の最終年度を迎えることから、時代の変化、町の現状に則した後期基本計画を策定する。</p> <p>基本構想で示した町の基本理念、将来像、基本目標、基本方針を踏まえながら、社会動向に応じた見直しや、後期5年間の数値目標、重点的に取り組む主要な施策を掲げる。</p> | | | | | | |
| 計画期間 | <p>基本構想: 平成 29(2017)年度～令和8(2026)年度</p> <p>後期基本計画: 令和 4(2022)年度～令和8(2026)年度</p> | | | | | | |
| 公共交通に関連する事項 | <p>該当項目: 基本目標②生活環境 基本方針②まちの暮らしやすさの維持・改善</p> <p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化が進む中、過疎地域において働く世代が減少し、経済的・社会的な共同生活の維持困難が集落機能の低下や地域活力の衰退を招いており、それに伴う交通手段の不足や小売店の閉店等による買物難民や買物弱者の増加が問題である。 ・町内を運行する路線バスについては、人口減少や自家用車の普及により利用者が減少している。 ・公共交通不便地域において、買物・通学・通院など生活のための交通手段を確保するために、現況のバス路線の維持・見直しや、町事業として事前予約型乗合タクシーやおでかけタクシー(AI タクシー)などの取組みを実施している。 <p>【基本施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画を策定し、現況の公共交通体系の見直しを行う。 ・肝属郡3町(肝付町、錦江町、南大隅町)による産官金連携組織「おおすみ MMO」にて新たなモビリティサービスの事業展開を行い、広域連携による課題解決に努める。 <p>【主要取組施策】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主要事業名</th> <th>概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域公共交通網の再構築</td> <td>利用者の利便性を考慮した運行路線・バスの運行計画の検討を行います。</td> </tr> <tr> <td>鹿児島市内・空港バスの路線延伸等の取組み</td> <td>鹿児島空港や鹿児島中央駅から来る観光客等を鹿屋バス停(車笠之原)で迎え入れ、肝付町へ流入させるため、鹿屋バス停に接続する交通手段の確保や、ノンストップで町中心地へ訪問できる交通網の構築について関係団体と協議を進めます。</td> </tr> </tbody> </table> | 主要事業名 | 概要 | 地域公共交通網の再構築 | 利用者の利便性を考慮した運行路線・バスの運行計画の検討を行います。 | 鹿児島市内・空港バスの路線延伸等の取組み | 鹿児島空港や鹿児島中央駅から来る観光客等を鹿屋バス停(車笠之原)で迎え入れ、肝付町へ流入させるため、鹿屋バス停に接続する交通手段の確保や、ノンストップで町中心地へ訪問できる交通網の構築について関係団体と協議を進めます。 |
| 主要事業名 | 概要 | | | | | | |
| 地域公共交通網の再構築 | 利用者の利便性を考慮した運行路線・バスの運行計画の検討を行います。 | | | | | | |
| 鹿児島市内・空港バスの路線延伸等の取組み | 鹿児島空港や鹿児島中央駅から来る観光客等を鹿屋バス停(車笠之原)で迎え入れ、肝付町へ流入させるため、鹿屋バス停に接続する交通手段の確保や、ノンストップで町中心地へ訪問できる交通網の構築について関係団体と協議を進めます。 | | | | | | |

該当項目:基本目標①経済・産業 基本方針⑤脱炭素のまちづくりの推進

【現状と課題】

- ・「令和 32(2050)年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにし、脱炭素社会の実現を目指す」との政府方針を受け、令和3年7月に錦江町・南大隅町と共同で「ゼロカーボンシティ共同宣言」を行った。

【基本施策】

- ・令和4年1月に策定した「肝付町脱炭素戦略ビジョン」に基づき、令和32年(2050)年度の温室効果ガス排出量の実質ゼロやエネルギーの地産地消の実現に向けた各種事業展開を促進する。

【主要取組施策】

公共交通に
関連する事項

| 主要事業名 | 概要 |
|----------------------|---|
| エネルギーの地産地消への取組みの推進 | おおすみ半島スマートエネルギー株式会社を中心に、町内で発電される再生可能エネルギーの地産地消を目指します。 |
| おおすみ半島スマートエネルギー構想の推進 | 大隅半島全体が、自立分散型エネルギーを地産地消できるスマートコミュニティとなることを目指します。 |
| 高効率給湯器(エコキュート)導入補助 | 新規に高効率給湯器(エコキュート)設備を設置した者に対し補助金を交付します。 |
| 住宅用太陽光発電設置費補助 | 最大出力10kw未満の太陽光発電施設を設置した者に対し補助金を交付します。 |
| 住宅用リチウムイオン蓄電池設置補助 | 災害時の停電の際の活用も念頭に、今後も継続して支給します。 |
| 住宅用燃料電池設置補助 | 住宅用燃料電池を設置した者に対し補助金を交付します。 |
| ZEH支援事業補助 | ZEH(ゼロエネルギーハウス)住宅を新築・購入した者に対し補助金を交付します。 |

4-2. 第2期肝付町地域創生戦略及び第2期肝付町人口ビジョン

| | |
|-----------------|---|
| 策定年次 | 令和2年3月 |
| 計画目的 | <p>2019(令和元)年 12 月に策定された国の「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」では「継続を力にする」という姿勢で、第1期の枠組みを引き続き維持しつつ、重点を置いて施策を推進する「新たな視点」を加味した基本目標が定められており、肝付町においても、将来にわたって町民がいきいきと暮らし続ける町を目指すため、次期戦略となる「第2期肝付町地域創生戦略」及び「第2期肝付町人口ビジョン」を策定し、国の「まち・ひと・しごと創生政策5原則(自立性、将来性、地域性、直接性、結果重視)」の趣旨を踏まえ、より効果的に推進することで、肝付町の地方創生の実現に取り組む。</p> |
| 計画期間 | 令和2(2020)年度～令和6(2024)年度までの5年間 |
| 公共交通に 関連する事項 | <p>該当項目：基本目標④時代に合った地域づくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>施策方針2 持続性と機能性のあるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上を目指し、本町へのひとの流れにつながる交通手段の構築を図る。また、交通弱者の移動手段の確保の重要性が高まっているため、複数の自治体や交通事業者、地域住民といった関係団体と協議を行い、広域連携交通の構築に取り組む。 <p>施策目標(1) 地域公共交通の充実による住みよいまちづくりの創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内外から町を訪れる観光客等を鹿屋バス停(東笠之原)で迎え入れ、肝付町へ流入させることでまちの活性化を図る。そこで、本町に近い鹿屋バス停に接続する交通手段を構築するとともに、鹿児島空港や鹿児島中央駅からの路線を高山中心地まで伸ばすことで、県外からノンストップで町中心地を訪問できる交通網の構築について、関係団体と協議を進める。 ・超高齢化の進行に伴い、交通手段の確保の重要性が高まっている一方、収益性の悪化等から公共交通網の維持が難しくなっており、自治体の枠を超えた広域的な取組みによる交通資源の集約、配分による効率化や利便性向上による利用促進等が求められる。複数の交通事業者、地域住民や企業等と連携し、不足する人的資源を補いながら、地域全体で公共交通網を支える広域連携交通構築の可能性について、関係団体と協議し、検証を進める。 <p>【具体的施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島市内・空港バスの路線延伸等の取組み ・クリーンで利便性の高い公共交通網の構築、広域連携交通の可能性検証 |

4-3. 肝付町都市計画マスタープラン

| | |
|-------|--|
| 策定年次 | 平成 25 年3月 |
| 計画の役割 | <p>肝付町都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の2に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、都市づくりの将来像や土地利用・道路等の都市施設の整備方針などを明らかにするものである。</p> <p>具体的な役割は、都市の将来像や都市計画等の決定・変更の方針を明示して</p> <p>①合併により生まれた肝付町の総合的かつ一体的な都市づくりを可能にすること。</p> <p>②住民や事業者と協働で都市づくりを進める際の羅針盤とすることを想定している。</p> |
| 計画期間 | 平成 25(2013)年度～平成 45(2033)年度までの 20 年間 |

都市計画区域の指定

- 肝付町の北部に「高山都市計画区域」が指定されている。町域の4%強にあたる約1,264haの範囲に、町の人口の40%強にあたる約7.6千人が居住している。※



※平成 26 年に区域見直し及び「肝属都市計画」へ名称変更



都市計画区域

区域区分

- 本町では区域区分は定められていない。本区域の区域内人口は年々減少する傾向にあり、急激かつ無秩序な市街地の拡大・振興は見込まれないと判断されるなどの理由により、今後も「区域区分を定めない」という方針が示されている。

用途地域

- 高山都市計画区域の一部には住居系用途地域を中心に7種の用途地域が指定されている。昭和 62 年2月指定以降、平成7年 12 月、平成 14 年 12 月に変更が行われており、指定区域の面積は 162.6ha である。

| | 住居系 | | | | 商業系 | 工業系 | 合計 |
|------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----|-----|-------|
| | 第一種 住居系 用途地域 | 第二種 住居系 用途地域 | 第一種 住居系 用途地域 | 第二種 住居系 用途地域 | | | |
| 面積 (ha) | 13.0 | 66.0 | 45.0 | 11.0 | 6.3 | 8.3 | 162.6 |
| 構成比 (%) | 8.0 | 40.6 | 27.7 | 6.8 | 3.9 | 5.1 | 100.0 |

4-4. おおすみ MMO

| | |
|-------------------|---|
| 対象地域 | 肝付町・錦江町・南大隅町 |
| 背景 | <p>肝付町・錦江町・南大隅町がある「鹿児島県肝属郡」は、本土最南端に位置し、鉄道交通はなく、県内都市部からの公共交通の運行も少ない「陸の孤島」と称される地域となっている。</p> <p>令和元年9月に「肝属郡広域 MaaS 協議会」を設立し、「先駆的に新しいモビリティサービス」に取り組む地域として、肝属郡3町(肝付町、錦江町、南大隅町)をモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化に挑戦する地域や企業を応援するプロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」の「パイロット地域」に選定し、実証実験等を行っている。</p> <p>令和2年8月に鹿児島トヨタ自動車、トヨタカローラ鹿児島と包括連携協定を締結し、取組の広域化を想定して協議会名を「おおすみ MMO」へ変更をしている。</p> <p>令和2年10月に3町広域路線「肝属温泉タクシー」を運行のために「大隅地域公共交通活性化協議会」を設立。</p> <p>MaaS 事業の検証を行っているが、実装には至っていない。</p> |
| 設立目的 | 公共交通の維持・確保のために、3町での広域的な連携(情報・交通資源の共有)により効果的な地域公共交通施策を協議・実施するために設立。 |
| これまでの実証実験 | <p><3町広域>3町広域路線「肝属温泉タクシーの運行」</p> <p><肝付町> 肝付町内之浦「乗合タクシーの利用におけるマイナンバーカードの活用」 肝付町内之浦「観光施設における生体認証キャッシュレス決済」の導入 肝付町「肝付町 AI タクシー」※R3音声ガイダンスの導入</p> <p><錦江町> 錦江町宿利原「やどりほら みんなで見守りカー」の運行 錦江町宿利原「地域の商店における生体認証キャッシュレス決済」の導入 錦江町宿利原「宿利原地区における住民ボランティアによる自家用無償運行」</p> <p><南大隅町>南大隅町「定期観光バスにおける交通系ICカード等の活用」 南大隅町「物産館におけるキャッシュレス決済」の導入 南大隅町「辺塚地区に向けた貨客混載運行」</p> |
| MaaS 事業が実装に至らない理由 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地方在住の50歳以下は MaaS 事業には対応できる。 現在の買物弱者は70歳以上であり MaaS 事業はなかなか浸透しない。 ● 地方ではスマホ・クレジットカード等の所有者が少ない。 ● そもそも移動ニーズがない。 ● 高齢者の方は、乗換などが少しでも複雑だと使いにくいと感じる。等 |
| 今後の方針 | これまでの実績上、実装まで至っていない事業が多いことから見直す時期と判断し、これまでの反省点を活かすための先進地視察研修等や移動ニーズを再度しっかり把握する必要があり、調査結果をもとに新規事業を模索する。 |

5. 地域公共交通に関する実態、ニーズ調査

5-1. 各種調査概要

肝付町の公共交通に関する利用者や住民等の現状や将来への意向と利用者ニーズ等の把握を目的としてアンケート調査及びヒアリング調査を実施している。

| 調査名 | 主旨 | 調査概要 | 実施工程 |
|----------------------|---|---|---|
| ① 町民アンケート調査 | 肝付町の日常生活における外出実態と利用交通手段の把握、及び公共交通の利用実態と要望把握など | 【調査対象】 15 歳以上の町民のうち各地域別の人口割合に応じた 1,000 人を無作為に抽出 【調査方法】 郵送による配布・回収 (回収期間2週間程度) | 【調査票配布】 令和4年 11 月 25 日(金) 【回収期限】 令和4年 12 月9日(金) |
| ② おでかけタクシー利用者アンケート調査 | おでかけタクシー利用者の利用頻度・区間・時間帯等の実態把握と要望の把握など | 【調査対象】 15 歳以上の利用登録者のうち 900 人を無作為に抽出 (令和4年9月 30 日時点利用登録者 978 人) 【調査方法】 郵送による配布・回収 (回収期間2週間程度) | 【調査票配布】 令和4年 11 月 25 日(金) 【回収期限】 令和4年 12 月9日(金) |
| ③ 公共交通事業者等へのヒアリング調査 | 交通事業者や移動先施設について、利用状況・収支状況等の実態や、利用者ニーズの把握など | 【調査対象】 肝付町関係部署、公共交通関係事業者、各種施設など 【調査方法】 調査員による直接ヒアリング | 【調査票配布】 令和4年 11 月 24 日(木) 【回収期限】 令和4年 12 月 14 日(水) |

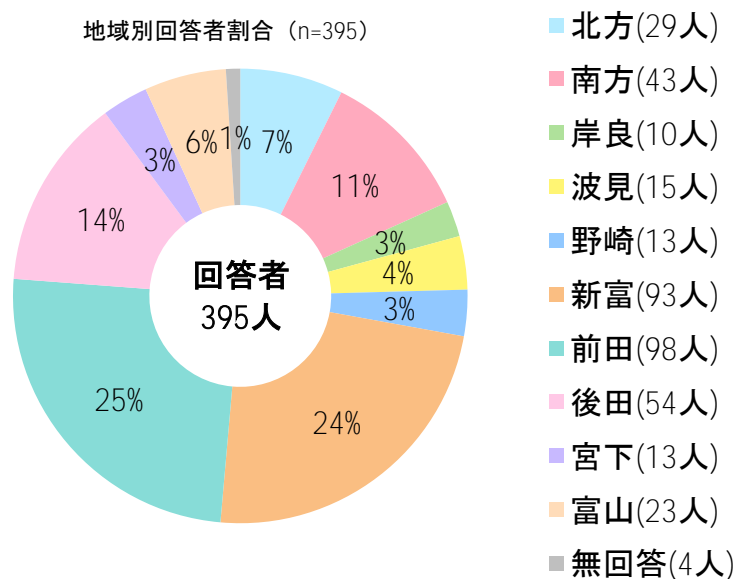
5-2. 町民アンケート調査結果

(1) 町民アンケート調査概要

| | |
|------|---|
| 調査目的 | 日常生活における外出実態と利用交通手段の把握、及び公共交通の利用実態と要望の把握など。 |
| 調査対象 | 15歳以上の町民のうち各地区別の人口割合に応じた1,000人を無作為抽出 |
| 調査方法 | 郵送による配布・回収(回収期間2週間程度) |
| 実施期間 | 令和4年11月25日(金)～令和4年12月9日(金) |

回収状況

| 地域 | R4.11.17 住基台帳人口 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|------|--------------------|--------|------|-------|
| 肝付町計 | 12,722人 | 1,000人 | 395人 | 39.5% |
| 北方 | 889人 | 70人 | 29人 | 41.4% |
| 南方 | 1,168人 | 92人 | 43人 | 46.7% |
| 岸良 | 502人 | 39人 | 10人 | 25.6% |
| 波見 | 549人 | 43人 | 15人 | 34.9% |
| 野崎 | 453人 | 36人 | 13人 | 36.1% |
| 新富 | 2,850人 | 224人 | 93人 | 41.5% |
| 前田 | 3,263人 | 256人 | 98人 | 38.3% |
| 後田 | 2,085人 | 164人 | 54人 | 32.9% |
| 宮下 | 335人 | 26人 | 13人 | 50.0% |
| 富山 | 628人 | 49人 | 23人 | 46.9% |

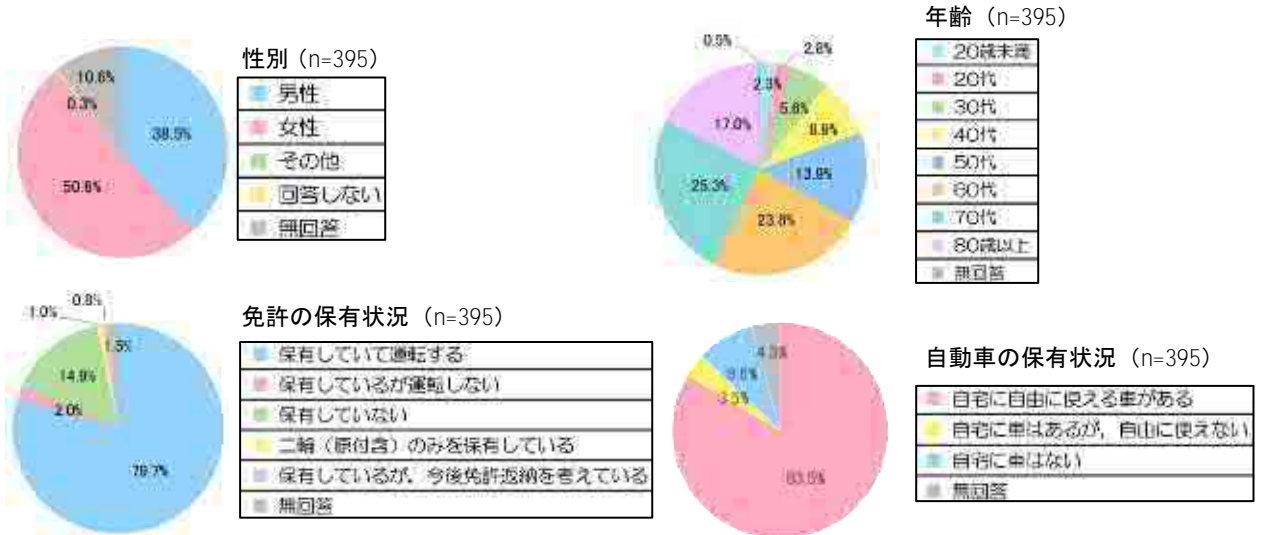


(2)町民アンケート調査結果(抜粋)

[基礎属性]

性別は女性が過半数を超えており、年代は60代以上が66.1%。

免許の保有状況は自動車免許を保有している人が8割を超えており、今後免許返納を考えている人は0.8%。自動車の保有状況は、「自宅に自由に使える車がある」と回答した人が83.5%。



[直近1か月間の外出において利用した交通手段]

最も利用されていたものは自家用車(自分の運転・家族の送迎)の使用であり89.9%。

公共交通を1番目に選択している人は、路線バスが0.9%、おでかけタクシーが1.9%、事前予約型乗合タクシーが0.3%、タクシーが0%。

直近1か月間で最も利用している交通手段 (n=318)



[5年前と比べた外出環境の変化]

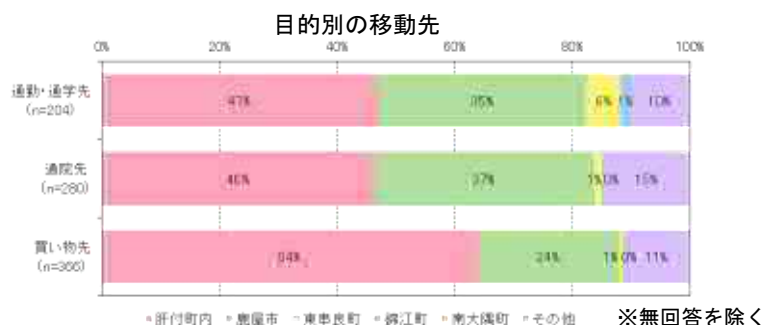
「外出頻度が減った」、「行きたい場所が減った」「外出がおっくうになった」人の割合が多く、外出意欲が減少している傾向。

5年前と比べた外出状況の変化 (n=395)

| 変化 | 回答数 | 割合 |
|--------------|-----|-------|
| 特に変化はない | 154 | 39.0% |
| 外出頻度が減った | 129 | 32.7% |
| 行きたい場所が減った | 62 | 15.7% |
| 外出がおっくうになった | 50 | 12.7% |
| 外出頻度が増えた | 49 | 12.4% |
| 行きたい場所が増えた | 30 | 7.6% |
| 差別に悩まなくなった | 19 | 4.8% |
| 車を運転するようになった | 16 | 4.1% |
| 車を運転できなくなった | 11 | 2.8% |
| 外出したい気持ちになった | 11 | 2.8% |
| その他 | 8 | 2.0% |
| 差別に悩まなくなった | 2 | 0.5% |
| 合計 | 541 | - |

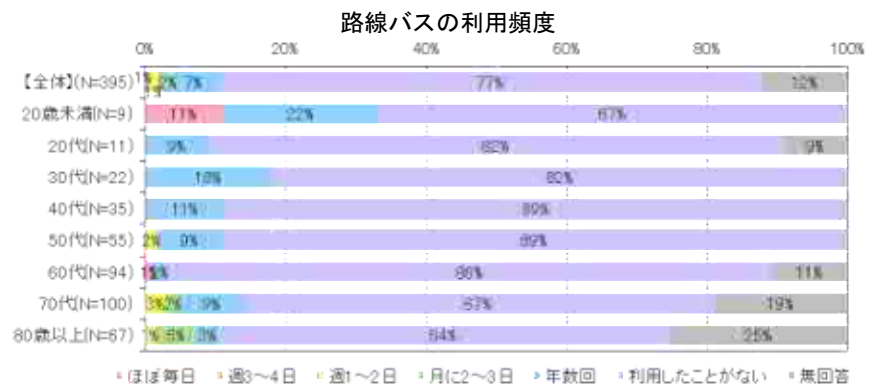
[目的別の移動先]

いずれの目的においても約3割が日常的に鹿屋市を利用。

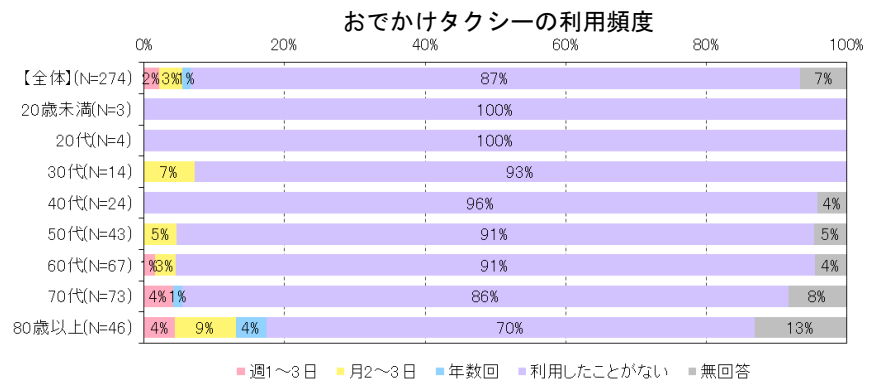


[公共交通の利用頻度]

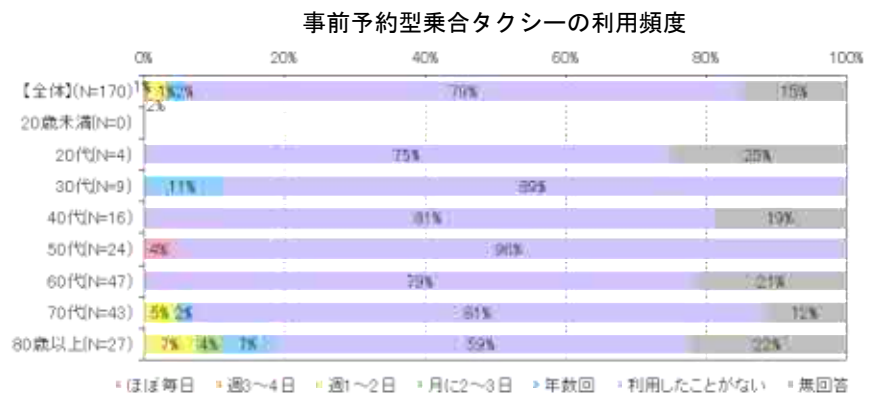
路線バスの利用頻度は、「利用したことがない」が77%で最も高く、利用者は全体の約1割。



おでかけタクシーの利用頻度は「利用したことがない」が87%で最も高く、利用者は全体の約6%。年代が上がるにつれて「週1~3日」の割合が高い。



事前予約型乗合タクシーの利用頻度は「利用したことがない」が79%で最も高く、利用者は全体の約6%。年代別では、80歳以上の利用している人の割合が高い。



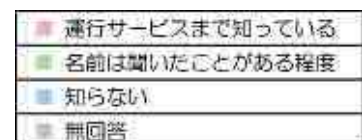
[乗合タクシーの認知度]

おでかけタクシーの運行サービスまで知っている回答者は18.0%、事前予約型乗合タクシーの運行サービスまで知っている回答者は10.8%。

おでかけタクシーの認知度 (n=395)



事前予約型乗合タクシーの認知度 (n=395)



【公共交通に対して見直してほしいこと】

路線バスに対しては「停留所を増やしてほしい」、「バス停の経路図を見やすくしてほしい」、「バスの時刻表を見やすくしてほしい」が多く、約1割。

おでかけタクシーに対しては「利用エリアを増やしてほしい」、「乗降場所を増やしてほしい」、「運行日数を増やしてほしい」が多く、約2割。

事前予約型乗合タクシーに対しては「利用方法を教えてほしい」が最も多く、約 2.5 割。次に「乗降場所を増やしてほしい」が多く、約2割。

路線バスに対して見直してほしいこと (n=395)

| | 回答数 | 構成比 | |
|-------------------|-----|-------|----------------|
| 停留所を増やしてほしい | 45 | 11.4% | |
| バス停の経路図を見やすくしてほしい | 43 | 10.9% | |
| バス停の時刻表を見やすくしてほしい | 43 | 10.9% | |
| 乗り雑さをよくしてほしい | 34 | 8.6% | |
| 停留所の環境を改善してほしい | 33 | 8.4% | |
| 運行時間帯を変えてほしい | 31 | 7.8% | |
| 運賃を安くしてほしい | 29 | 7.3% | |
| 運行ルートを変えてほしい | 25 | 6.3% | |
| 乗り方を教えてほしい | 12 | 3.0% | |
| その他 | 12 | 3.0% | |
| 合計 | 307 | — | 5% 10% 15% 20% |

おでかけタクシーに対して見直してほしいこと (n=395)

| | 回答数 | 構成比 | |
|---------------|-----|-------|----------------|
| 利用エリアを増やしてほしい | 53 | 20.6% | |
| 乗降場所を増やしてほしい | 50 | 19.5% | |
| 運行日数を増やしてほしい | 45 | 17.5% | |
| 運行時間帯を増やしてほしい | 38 | 14.8% | |
| 利用方法を教えてほしい | 37 | 14.4% | |
| 利用料金を安くしてほしい | 15 | 5.8% | |
| 登録方法を教えてほしい | 11 | 4.3% | |
| その他 | 8 | 3.1% | |
| 合計 | 257 | — | 5% 10% 15% 20% |

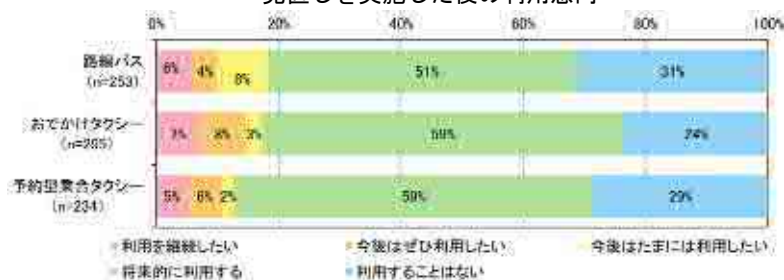
事前予約型乗合タクシーに対して見直してほしいこと (n=395)

| | 回答数 | 構成比 | |
|---------------|-----|-------|----------------|
| 利用方法を教えてほしい | 55 | 26.7% | |
| 乗降場所を増やしてほしい | 40 | 19.4% | |
| 利用エリアを増やしてほしい | 32 | 15.5% | |
| 運行時間帯を増やしてほしい | 28 | 13.6% | |
| 運行日数を増やしてほしい | 27 | 13.1% | |
| 利用料金を安くしてほしい | 16 | 7.8% | |
| その他 | 8 | 3.9% | |
| 合計 | 206 | — | 5% 10% 15% 20% |

【見直し実施後の利用意向】

見直しを実施した後の利用意向は、「今後はぜひ利用したい」、「今後たまには利用したい」といった今まで利用していなかったが、見直しを実施した場合に今後の利用を考える人が路線バス、おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシーにおいて約1割。

見直しを実施した後の利用意向



5-3. おでかけタクシー利用者アンケート調査結果

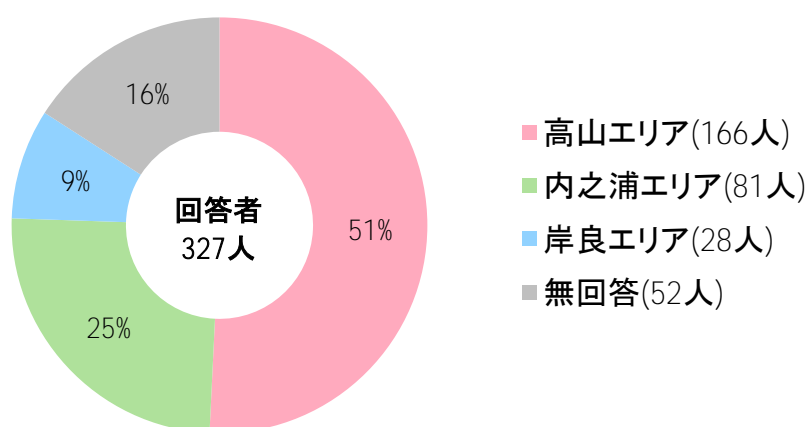
(1)おでかけタクシー利用者アンケート調査概要

| | |
|------|--|
| 調査目的 | おでかけタクシー利用者の利用頻度・区間・時間帯等の実態把握と要望の把握など。 |
| 調査対象 | 15歳以上の利用登録者のうち900人を無作為抽出 (令和4年9月30日時点 利用登録者:978人) |
| 調査方法 | 郵送による配布・回収(回収期間2週間程度) |
| 実施期間 | 令和4年11月25日(金)～令和4年12月9日(金) |

回収状況

| 利用エリア | R4.9.30時点 利用登録者 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|--------|--------------------|------|------|-------|
| 合計 | 978人 | 900人 | 327人 | 36.3% |
| 高山エリア | — | — | 166人 | — |
| 内之浦エリア | — | — | 81人 | — |
| 岸良エリア | — | — | 28人 | — |
| 無回答 | — | — | 52人 | — |

地域別回答者割合 (n=327)

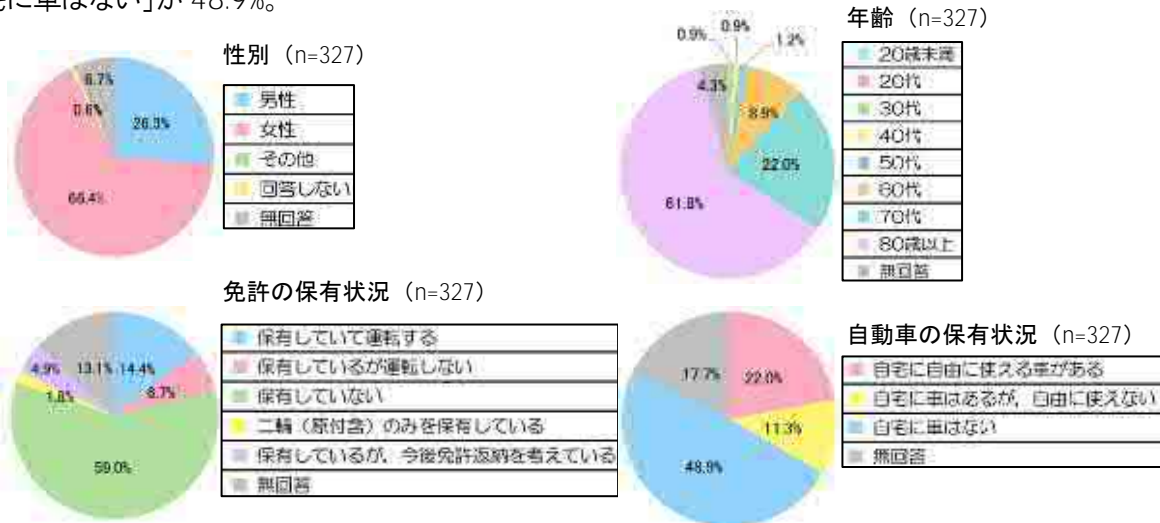


(2)おでかけタクシー利用者アンケート調査結果(抜粋)

【基礎属性】

性別は女性が66.4%、年代は80代以上が61.8%。

免許の保有状況は「保有していない」が59.0%と過半数を超えていた。自動車の保有状況は、「自宅に車はない」が48.9%。

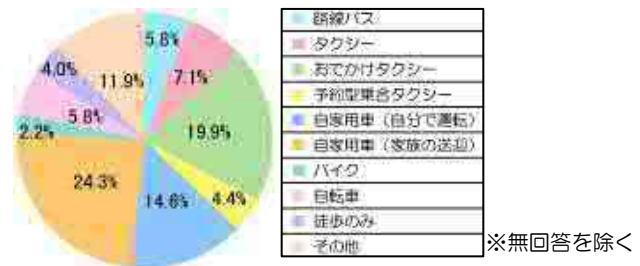


【直近1か月間の外出において利用した交通手段】

最も利用されていたものは自家用車(家族の送迎)であり24.3%、2番目に利用されていたものはおでかけタクシーであり、19.9%。

直近1か月間で最も利用している交通手段 (n=226)

公共交通を1番目に選択している人は、路線バスが5.8%、おでかけタクシーが19.9%、事前予約型乗合タクシーが4.4%、タクシーが7.1%。



【おでかけタクシー運行以前の利用交通手段】

自家用車(自分で運転、家族の送迎)、タクシーが多く、次いで路線バスが多かった。

おでかけタクシー運行開始前に使っていた交通手段 (n=327)

年代別では60代が「自家用車(自分で運転)」、70代が「タクシー」、80代が「自家用車(家族の送迎)」が最も高く、3~4割。

| 交通手段 | 全体 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 80歳以上 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 路線バス | 15.3% | 66.7% | 33.3% | 50.0% | 13.8% | 23.5% | 11.9% |
| 2 タクシー | 25.1% | 33.3% | | | 34.5% | 29.2% | 23.8% |
| 3 自家用車(自分で運転) | 28.1% | | 66.7% | 75.0% | 41.4% | 20.8% | 28.7% |
| 4 自家用車(家族の送迎) | 27.2% | | | | 24.1% | 23.6% | 29.2% |
| 5 バイク | 5.6% | | | | 3.4% | 11.1% | 4.5% |
| 6 自転車 | 8.3% | | | | 3.4% | 18.1% | 5.9% |
| 7 徒歩のみ | 8.0% | | | | 13.8% | 8.3% | 7.4% |
| 8 その他 | 3.7% | | | | 3.4% | | 5.4% |
| N値 | 327 | 3 | 3 | 4 | 29 | 72 | 202 |

■各年代内で1位 ■各年代内で2位 ■各年代内で3位

【おでかけタクシーを交通手段として選んだ理由】

「他の公共交通と比べ運賃が安い」、「乗降場所に自宅が指定できるため」が多く、約4.5割。次に「乗車時間などの指定ができるため」、「以前の交通手段の利用が難しくなったため」が多く、約1割。

おでかけタクシーを交通手段として選んだ理由 (n=327)

| 理由 | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|-------|
| 他の公共交通と比べ運賃が安い | 152 | 46.5% |
| 乗降場所に自宅が指定できる | 149 | 45.3% |
| 乗車時間などの指定ができる | 46 | 14.1% |
| 以前の交通手段の利用が難しくなった | 39 | 11.9% |
| 乗車時間が短い | 21 | 6.4% |
| 運行エリアが広い | 14 | 4.3% |
| その他 | 10 | 3.1% |
| Webアプリからの発着ができる | 7 | 2.1% |
| A1乗合タクシーに興味があった | 6 | 1.8% |
| 合計 | 443 | — |

[利用目的]

「通院」、「買い物」が大多数を占めており、どちらも約5割。

岸良エリアにおいて「通院」を目的にしている回答者が約6割を占めており、他エリアより多い傾向。

外出の主な目的 (n=327)

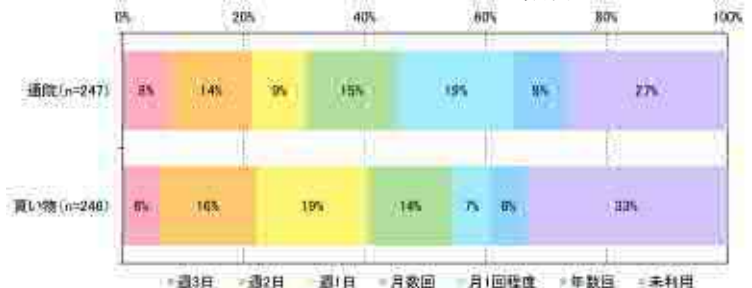
| 外出の主な目的 | 全体 | 高山エリア | 内之浦エリア | 岸良エリア |
|---------|-------|-------|--------|-------|
| 1 通院 | 47.7% | 45.2% | 50.6% | 60.7% |
| 2 買い物 | 48.3% | 50.6% | 54.3% | 42.9% |
| 3 その他 | 5.2% | 5.4% | 0.2% | 3.0% |
| N値 | 327 | 166 | 81 | 28 |

各エリア内で1位 各エリア内で2位 各エリア内で3位

[利用頻度]

通院目的の利用頻度は週に1日以上が31%。買い物目的の利用頻度は週に1日以上が41%。

おでかけタクシーの利用頻度

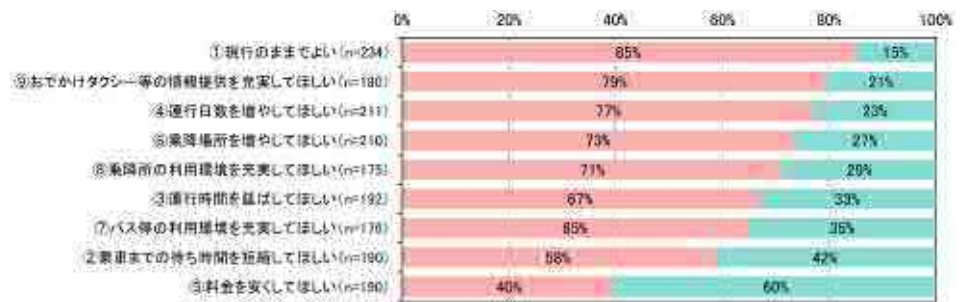


※無回答を除く

[今後のおでかけタクシーに必要な取組み]

「現状のままでよい」について賛同した人が最も多く、取組み内容は「おでかけタクシー等の情報提供を充実してほしい」、「運行日数を増やしてほしい」、「乗降場所を増やしてほしい」、「乗降所の利用環境を充実してほしい」が7割超。

今後のおでかけタクシーに必要なと思う取組み

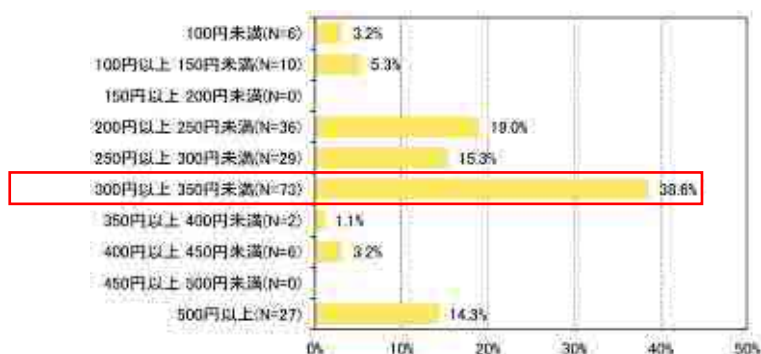


※無回答を除く

[値上げする場合の支払い可能額]

300円以上 350円未満が最も多く38.6% (現在の運賃 200円)。

値上げする場合の支払い可能額 (n=189)



※無回答を除く

5-4. 交通事業者ヒアリング調査結果

(1)交通事業者ヒアリング調査概要

| | |
|------|--|
| 調査目的 | 交通事業者や移動先施設について、利用状況・収支状況等の実態や、利用者ニーズの把握など。 |
| 調査対象 | 鹿児島交通(株)、(有)立石タクシー、(有)鶴丸タクシー、(株)銀河タクシー、(有)高山三幸観光、肝付町立病院、肝付町(健康増進課、教育総務課、福祉課) |
| 調査方法 | 調査員による直接ヒアリング |
| 実施期間 | 令和4年11月24日(木)～令和4年12月14日(水) |

(2)交通事業者ヒアリング調査結果(抜粋)

| | | |
|--------------------------------|--------|--|
| 【現状】 移動サービスの現状 ・課題について | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・財政状況は新型コロナウイルスの影響で令和2年度に大きく下がったが、現在はコロナ前の半分ほどまで回復している。しかし、燃料費の高騰などを賄えるほどの回復には至っていない。 ・R3年度及びR4年度で採用者数は退職者数の約1/4であり、採用者の人数が追いついていない。 ・10年先まで見据えた先に残すべき路線の見極めが重要となる。 |
| | 乗合タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・事業者の高齢化、人材不足が深刻である。(おでかけタクシー) ・情報周知が足りていない。 ・電話予約が繋がらないなど運用面でクレームがある。 ・予約タイミングが掴めず、まとまった休憩が取れない。 ・予約の入りにタブレットで偏りがある。(事前予約型乗合タクシー) ・利用者が固定化している。パチンコ利用客が大多数。 |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・運行しているスクールバス利用者はどちらも5名程度。 ・敬老バス乗車賃金助成の利用者は年間10名程度。 |
| 【将来】 肝付町における今後の公共交通サービスについて | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとして残していく路線を定め、賄える部分は乗合タクシー等に賄ってもらうような状況になる。 |
| | 乗合タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの情報周知を強化してほしい。 ・おでかけタクシーは運用・利用方法を見直してほしい。 ・おでかけタクシーのエリア拡大は当初の目的に沿わないこともあり、望ましくない。 ・内之浦地域の住人は国見トンネルを越えて高山地域に行きたい要望が強い。 ・町外移動についても検討してほしい。 ・運転手を町で確保してほしい。 |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島交通と肝付内の公共交通事業者で定期的な話し合い、ニーズ調査等が大事である。 ・企業誘致など人口を増やす施策に重点を置いてほしい。 |

6. 現状のまとめと課題の整理

6-1. 現状のまとめ

[地域概況のまとめ]

- ・大隅半島南東部に位置する肝付町は、人口は約 1.4 万人、高齢化率 41%。
- ・2045 年には人口約 7,700 人、高齢化率 50.6%と推計。人口減少・少子高齢化が進む町。
- ・居住地や主要施設の多くは高山周辺に集積しているが、海岸線の内之浦・岸良にかけて集落が分散。
- ・町民の移動手段は自家用車での移動が約9割であり、公共交通利用者は少ない。
- ・日常の行動エリアは、肝付町と鹿屋市で8割超を占めており、鹿屋市との繋がりは強い。
- ・5年前と比較して、町民の外出意欲は減少傾向。

鹿屋市への町外移動手段は確保しつつ、高齢者をはじめとした交通弱者を対象に高山・内之浦・岸良にかけての日常的な町内移動手段の確保が求められる。

[公共交通概況のまとめ]

- ・肝付町の主な公共交通は路線バス(鹿児島交通)、おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー。
- ・交通事業者の深刻な高齢化・担い手不足。
- ・町民の乗合タクシーの認知度が低いため、サービス周知が必要。

路線バス(鹿児島交通)

⇒地域間幹線系統バスは2路線運行しており、11 路線を廃止路線代替バスとして運行。

- ・鹿児島交通は新型コロナウイルスの影響や乗務員不足、利用者の減少等で運行維持が厳しい状況。
- ・今後路線バスの減便・廃止が増加していくことを見据え、町内で残すべき路線の検討が必要。
- ・時刻表の見直しなどを行い路線バスの使いやすさ向上を図った利用促進が必要。

おでかけタクシー

⇒令和元年9月 30 日より運行開始している AI(人工知能)を使用した乗合タクシー。高山エリア、内之浦エリア、岸良エリアで各エリア内の運行。

- ・おでかけタクシーの予約・配車方法の改善要望等をふまえ、利用者・事業者の双方にとって使いやすい運用方法の見直しが必要。

事前予約型乗合タクシー

⇒路線を定めず各コースの予約状況に応じて運行している乗合タクシー。辺塚・岸良コース(内之浦方面)、岸良・高山コース(高山方面)の2コースで各4便の予約が入り次第の運行。

- ・利用者が固定化。

おでかけタクシーや事前予約型乗合タクシーの情報発信強化や運行見直しを図り、日常的に公共交通を選択できるような利便性向上が求められる。

[上位計画のまとめ]

- ・複数の交通事業者、地域住民や企業等と連携し、地域全体で公共交通網を支える広域連携交通構築の可能性について検討。
- ・肝属郡3町(肝付町、錦江町、南大隅町)による産官金連携組織「おおすみMMO」にて新たなモビリティサービスの事業展開を行い、広域連携による課題解決に努める。
- ・令和4年1月に策定した「肝付町脱炭素戦略ビジョン」に基づき、令和 32 年(2050)年度の温室効果ガス排出量の実質ゼロの実現に向けた各種事業展開を促進する。

行政と交通事業者間や地域住民、周辺自治体等との連携強化を図り、町内公共交通の維持・強化や広域 MaaS による利便性向上、環境に配慮した公共交通の取組みが求められる。

6-2. 肝付町の地域公共交通課題

肝付町の現状や、上位計画、各種調査結果等をふまえ、肝付町が抱える公共交通の課題を整理した。

[本町の地域公共交通に対する4つの課題]

課題1 幹線系統の確保、町内公共交通の維持・強化に向けた公共交通網最適化の検討

- 今後路線バスが減便・廃止していくことを見据え、鹿屋市や志布志市方面への幹線系統で残すべき路線を検討することが求められる。
- また、幹線系統の検討と合わせて、肝付町内は、乗合タクシーのエリア拡大等により、利用ニーズに沿った町内移動手段最適化を検討することが求められる。
- 利用者ニーズ(需要)への対応以前に、交通事業者(供給)が抱える課題を十分に配慮し、これまで以上に行政と交通事業者間の連携強化を図り、持続可能な公共交通サービスに向けた具体的な支援策の立案など、関係団体全体での協力体制の構築が求められる。特に町内交通事業者の深刻な担い手不足に対する支援策の立案が求められる。

課題2 肝付町公共交通サービスの情報発信及び利用方法・運用方法の検討

- 各種調査結果より、利用者や事業者双方からおでかけタクシーや事前予約型乗合タクシーの利用方法の周知を求める声が上がられている。そのため、初めて利用する人にも抵抗がないように乗合タクシーの登録方法や利用方法等、丁寧な情報発信の改善が求められる。
- また、乗合タクシーの予約から配車にあたっての運用方法改善への要望をふまえ、事業者にとってわかりやすい運行サービス運用方法の検討が求められる。

課題3 コロナ禍以降の外出機会減少を止めるモビリティ・マネジメントの検討

- 町民アンケート調査結果から近年の外出頻度や行きたい場所の減少など、外出意欲は減少傾向にあることが伺える。そのため、公共交通を活用した外出機会の創出、地元事業者等とも連携したお得なサービスなど、公共交通を利用したくなるような仕組みづくり、新たな需要創出の取り組みが求められる。

課題4 AI オンデマンド先進地の更なる発展に向けた取り組みの検討

- 近年のデジタル技術革新の先駆けとして早くから AI オンデマンドを導入している本町は、近年では広域 MaaS の取り組みも進めてきている。そうした状況もふまえ、より効率的かつ効果的な発展に向けて技術活用にチャレンジしていくことが求められる。
- また、「ゼロカーボンシティ共同宣言」等の近年の地球環境への配慮をふまえ、環境にやさしい公共交通の検討が求められる。

7. 基本方針と目標・施策

7-1. 肝付町の公共交通の将来像

本計画における公共交通の位置づけ及び公共交通の将来像を示す。

運行については、国庫補助等の活用もふまえて調整を進める。また、将来像の実現に向けた各種取組みについては、国、他省庁、県などの補助事業の活用を視野に調整を図る。

【公共交通の位置づけ】

| | | |
|----------------|-------------|--|
| 幹線 (路線バス) | 鹿児島交通 | ・地域間幹線系統バス2路線、廃止路線代替バス11路線により、鹿屋市をはじめとした <u>町外移動の軸</u> として位置づけ。 |
| 支線 (乗合タクシー) | おでかけタクシー | ・町の中心地である高山エリア、集落として点在している内之浦エリア、岸良エリアの <u>エリア内移動手段</u> として位置づけ。 |
| | 事前予約型乗合タクシー | ・内之浦、岸良・辺塚から高山までつなぎ、肝付町の地域間をつなぐ <u>町内移動手段</u> として位置づけ。 |

【公共交通の将来像】



図. 肝付町の公共交通の将来像

[公共交通の具体的な役割]

▼路線バス「鹿児島交通」

| 運行系統名 | 系統番号 | 起点 | 経由地 | 終点 | 実施主体 | 運行様態 | 役割 | 補助事業 |
|-----------------|------|-------|-----|-----|-------|--------|---------------------------------|-------------|
| 鹿屋-高山-内之浦 | 252 | 鹿屋 | 高山 | 内之浦 | 交通事業者 | 路線定期運行 | 廃止路線代替バスとして鹿屋市をつなぐ通勤、通学等の町外移動手段 | 地域間幹線系統補助事業 |
| 鹿屋-平原・吾平-高山 | 258 | 鹿屋 | 吾平 | 高山 | 交通事業者 | | | |
| 鹿屋-宮下-高山 | 254 | 鹿屋 | 宮下 | 高山 | 交通事業者 | | | |
| 志布志駅前-串良・論地橋-鹿屋 | 503 | 志布志駅前 | 高山 | 鹿屋 | 交通事業者 | | | |
| 垂水-鹿屋・吾平-高山 | 348 | 垂水 | 鹿屋 | 高山 | 交通事業者 | | | |

▼乗合タクシー「おでかけタクシー」

| 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 実施主体 | 運行様態 | 役割 | 補助事業 |
|--------|--------|-----|----|------------------|------|---|---------|
| 高山エリア | 高山地域内 | | | 肝付町(運行は交通事業者に委託) | 区域運行 | 町の中心地である高山エリア、集落として点在している内之浦エリア、岸良エリアの各エリア内での移動手段 | フィーダー補助 |
| 内之浦エリア | 内之浦地域内 | | | | | | フィーダー補助 |
| 岸良エリア | 岸良地域内 | | | | | | |

▼乗合タクシー「事前予約型タクシー」

| 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 実施主体 | 運行様態 | 役割 | 補助事業 |
|----------|----|------|------|------------------|--------|-------------------|---------|
| 辺塚・岸良コース | 辺塚 | 岸良 | 町立病院 | 肝付町(運行は交通事業者に委託) | 路線定期運行 | 肝付町の地域間をつなぐ町内移動手段 | フィーダー補助 |
| 岸良・高山コース | 岸良 | 川上中前 | 高山 | | | | フィーダー補助 |

※補助事業の活用を掲載している系統は、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

7-2. 基本方針と基本目標・施策

本計画の基本方針と課題・将来像をふまえた目標及び目標を達成するための施策を示す。

[基本方針]

“地域力で支え合い共創する公共交通”

利用者のニーズに対応した、効率的・効果的な公共交通の運行に取り組むと同時に、交通事業者にも寄り添った公共交通の形成が必要となる。

現状よりも行政と交通事業者、交通事業者間同士、地域住民、近隣自治体、他分野等と連携し支え合い、みんなで創っていく公共交通を基本方針とする。

[基本目標]

| | | |
|--|--------------------|-----|
| 目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの将来的な減便・廃止を見据え、幹線系統の検討を行い、町内の乗合タクシーのエリア拡大等を図り、利用者ニーズ(通院・買い物など)に沿った町内移動手段の最適化に取り組む。 ・行政と交通事業者間の連携強化を図り、公共交通手段の維持に取り組む。 ・交通事業者の深刻な担い手不足に対する支援策の検討に取り組む。 | | |
| 施策①-1 | 肝付町内公共交通網の最適化 | P50 |
| 施策①-2 | 交通事業者の担い手確保支援 | P51 |
| 目標② 公共交通利用の新たな需要創出 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの時刻表や経路図の更新、乗合タクシーの利用方法の見直しなど、情報発信の強化や乗り方教室の開催などを行い、公共交通に触れる機会を増やし、需要創出に取り組む。 ・福祉課が助成している路線バスの敬老バス助成賃金補助についても情報強化に取り組む。 | | |
| 施策②-1 | 公共交通利用促進に向けた情報発信強化 | P52 |
| 施策②-2 | おでかけタクシーの運用方法見直し | P53 |
| 施策②-3 | 公共交通の新たな利用者の創出 | P55 |
| 目標③ 公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・AI オンデマンドをはじめ新たなデマンド技術の活用を視野に、他分野や広域での連携を図り、交通 DX に取り組む。 ・乗合タクシー(おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー)の車両更新にあたって、環境に配慮した EV(電気自動車)等の導入に取り組む。 | | |
| 施策③-1 | 他分野連携や広域連携の推進 | P56 |
| 施策③-2 | AI オンデマンドサービスの見直し | P57 |
| 施策③-3 | 環境にやさしい公共交通 | P58 |

7-3. 基本目標を達成するための具体的な取組み

本計画の基本目標を達成するための具体的な取組みを施策ごとに示す。

目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上

施策①-1 肝付町内公共交通網の最適化 実施主体: 肝付町、交通事業者

[取組みについて]

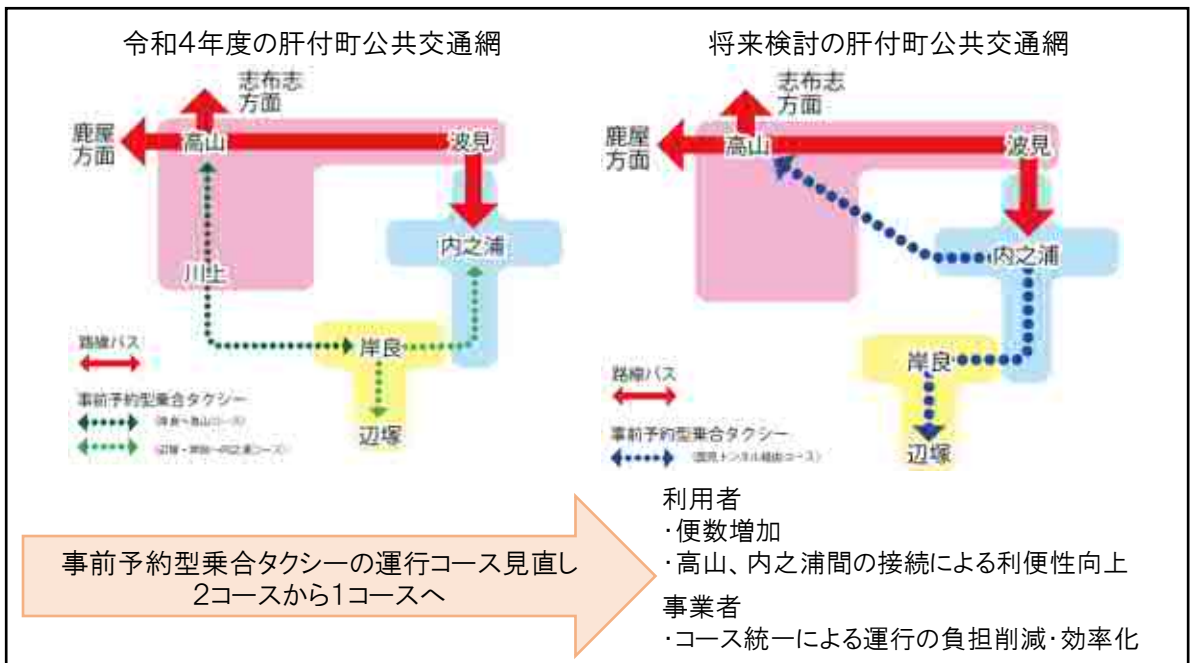
町外移動(路線バス)

- ・路線バス(鹿児島交通)の運行エリアは現状の維持・確保を優先とする。



町内移動(乗合タクシー)

- ・おでかけタクシーはエリア内移動を目的に運行しており、事業者分担も整理されていることをふまえ、運行エリアは現状の維持・確保を基本とし、ソフト面での利便性向上を図る。
- ・事前予約型乗合タクシーは現在交通事業者2社で2コースを担当していること、両コースの経由地である岸良での乗り換え接続は考慮されていないこと、利用者の固定化がみられること等をふまえ、運行コースの見直しを検討する。
- ・将来的に高山・内之浦間の地域間幹線系統バスが減便・廃止等になった場合は町内交通(乗合タクシー、貸切バス等)で公共交通手段を確保する。
- ・運行については、国庫補助(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)等の活用もふまえて調整を進める。



[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|-------------|-------------------------|---------------|-------|-------|-------|
| 路線バス(鹿児島交通) | 関係機関と調整を図った運行サービスの確保の確認 | | | | |
| おでかけタクシー | 現状の運行エリアの維持・確保 | | | | |
| 事前予約型乗合タクシー | 見直し検討 | 検討結果をふまえ、本格運行 | | | |

目標①

交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上

施策①-2 交通事業者の担い手確保支援

実施主体: 肝付町、交通事業者、学校関係者等

[取組みについて]

- ・新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、少子高齢化等の問題から、全国的に交通事業者全般で運転手の高齢化・担い手不足による人員不足が問題となっている。
- ・肝付町内のタクシー事業者においても運転手の高齢化が進行しており、担い手がいない現状である。現在、肝付町内の公共交通はタクシー事業者等が大きな割合を担っているため、担い手確保支援が必要である。
- ・多くの人に交通事業者が不足している現状を共通認識として持ってもらい、同時に交通事業者の魅力等を発信することが重要である。そのために掲示物や広報等での情報の周知、タクシー事業等に触れる機会の創出について検討する。
- ・具体的に取り組む事業については、国等の補助の活用を視野に調整を行う。

[取組みの例]

情報周知活動

- ・交通事業者募集の情報を商業施設や公共交通車両内、web 等を用いて掲示を行い、情報発信を図る。

自動車二種免許取得補助

- ・交通事業者ヒアリングでは自動車二種免許を取得している人が少ないという意見があり、交通事業者を職業の選択肢に入れている人が限られていることが想定される。
- ・交通事業者の入り口の拡大を図り、肝付町内の交通事業者に正規雇用された人を対象に自動車二種免許の取得補助を事業者と共に検討する。

タクシー事業者等の職場体験

- ・若年層かつ肝付町民の担い手確保支援として、これから社会に羽ばたく学生を対象にタクシー事業等に触れる機会を創出するため、職場体験の実施を検討する。

[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|------------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 情報周知活動 | ← 広報準備・周知活動 → | | | | |
| 担い手確保支援の検討 | ← 検討・各種調整(可能な範囲で順次実施) → | | | | |

目標②

公共交通利用の新たな需要創出



施策②-1 公共交通利用促進に向けた情報発信強化

実施主体：肝付町

[取組みについて]

路線バス

- ・通学・通勤、通院、買い物などで鹿屋市を日常的に利用している町民が多い一方で、町民アンケート調査結果では約8割が路線バスを利用したことがなかった。
- ・町外移動の路線バスの利用促進として、わかりやすい情報発信・情報提示の方法を検討する。

乗合タクシー

- ・町民アンケート調査結果から、乗合タクシーの利用者は 70 代以上の高齢者が多く、乗合タクシーの運行サービスまで知っている町民は2割以下であることがわかった。
- ・バスを利用したことない学生や高齢者にとっても分かりやすく、利用に対して不安を抱かせないような丁寧な情報発信に努める。そのためには情報掲示場所を増やすと同時に学校や福祉施設等へ説明会や乗り方教室の開催など丁寧な情報発信を検討する。

[取組みの例]

一元化した情報の提供

- ・路線バス、乗合タクシーの利用方法や時刻表などの情報の一元化を行い、一つ手に取れば肝付町の公共交通が利用できるような情報の統一化を検討する。また、公共交通の利用促進も含め、自家用車等で移動するよりも環境に優しい等の情報発信も検討する。

情報掲示場所の増加

- ・チラシ、ポスター、広報誌、web など、様々な媒体を活用した情報発信強化を検討する。

時刻表や経路図の更新

- ・路線バスにおいて、通学で利用する若者や通院で利用する高齢者など幅広い層から利用してもらうため、時刻表や経路図等を誰が見ても分かるような内容・周知改善を検討する。

敬老バス助成賃金補助の周知活動

- ・福祉課で運営している敬老バス助成賃金補助事業は年間 10 名程度の利用である。利用者増加を目的とし、福祉施設等での説明会開催など、情報の周知活動を検討する。

乗り方教室の開催

- ・学生や保護者、福祉施設等の高齢者を対象に、公共交通の乗り方教室の開催を検討する。

[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|----------|---------------|-------|--------------|-------|-------|
| 情報周知活動 | ← 広報準備・周知活動 → | | | | |
| 乗り方教室の開催 | ← 事業検討・各種調整 → | | ← 乗り方教室の開催 → | | |

目標②

公共交通利用の新たな需要創出

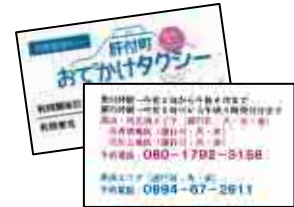


施策②-2 おでかけタクシーの運用方法見直し

実施主体：肝付町、タクシー事業者等

[取組みについて]

- ・おでかけタクシーは、令和元年9月 30 日から高山エリア、内之浦エリア、岸良エリアの3エリアの地域内で、AI(人工知能)を使用した乗合タクシーであり、AI 運行バス※として全国初の事例である。
- ・予約方法は電話予約とweb 予約の2種類となっており、令和3年度時点で電話予約の割合が9割以上である。
- ・各種調査結果では、利用者・事業者双方からおでかけタクシーの予約・配車方法の改善要望が挙げられた。
- ・利用しやすさの向上を図るため、おでかけタクシーの制度の簡略化、登録機会の増加を目的として、おでかけタクシーの運用方法改善を検討する。



[取組みの例]

電話予約窓口の拡大

- ・利用者が電話予約をする際に電話が繋がらないという意見があった。現在、予約数が多い高山・内之浦エリアは携帯番号(1回線)のみとなっている。
- ・利用改善を図るため、町で窓口対応者の増員・電話窓口の拡大を検討する。

Web 予約割引

- ・電話予約の割合が多い現状をふまえて、Web 予約の利用促進を行うため、Web 予約時に乗車代の割引システムを検討する。

利用者登録機会及び利用機会の増加

- ・現在、登録方法はおでかけタクシーのチラシ内にある登録シートの提出及び電話登録の2種類である。おでかけタクシーのチラシは肝付町役場本庁・肝付町役場内之浦総合支所・肝付町役場岸良出張所に置いている。
- ・主要な商業施設等にチラシ及び提出ポストの設置、タクシー車両内に利用登録シートの常設を図り、利用者登録機会の増加を検討する。
- ・地域ごとに登録及び利用方法の説明会の開催を検討する。web を用いた登録及び利用方法の説明も行き、web 予約の利用促進を図る。

[取組みスケジュール]

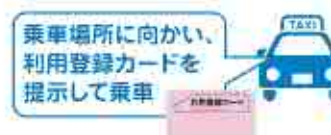
| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| 問題点の分析・整理 | ←分析・整理→ | | | | |
| 運用方法見直しの検討 | ←検討・各種調整(可能な範囲で順次実施)→ | | | | |

※AI 運行バスは株式会社 NTT ドコモの登録商標

<参考:令和4年度時点のおでかけタクシーの利用方法の流れ>

ご利用方法の流れ

- 1 この冊子の裏表紙にある【利用登録シート】に必要事項をご記入の上、下記提出先までご提出ください。
また、電話【TEL:0994-65-8422】での利用登録も可能です。
提出先:【肝付町役場 企画調整課】
【内之浦総合支所 町民生活課】
【岸良出張所】
- 2 提出された【利用登録シート】をもとに、【利用登録カード】を発行し利用者へ郵送いたします。
お手元に【利用登録カード】が届き次第【肝付町おでかけタクシー】をご利用いただけます。
- 3 おでかけタクシーのご利用は、電話またはスマートフォンアプリ【おでかけタクシー】からご予約していただきます。
※電話予約は2ページを、スマートフォンアプリからの予約は5ページをご確認ください。
- 4 乗車場所へ向かいます。
※乗車予定時刻に乗車場所においでにならない場合はキャンセルとなりますのでご注意ください。
- 5 【利用登録カード】を提示して【予約番号】を伝え、乗車します。
※予約された人数を超えての乗車はできません。
- 6 目的地に到着後、料金を支払い降車します。



電話からの予約の流れ

- 1 受付センターに電話をする。
高山・内之浦エリア【TEL:080-1792-3156】
岸良エリア【TEL:0994-67-2911(経河タクシー)】
- 2 オペレーターに「お名前」、「人数」を伝える。
※同乗される方も利用登録が必要です。
- 3 オペレーターに「乗車場所」、「降車場所」を伝える。
※乗降場所は乗降所マップをご覧ください。
- 4 オペレーターより「乗車時間・降車時間・予約番号」をお伝えします。
以上で予約完了です。
※話終わるまで電話を切らないでください。



電話予約及びスマートフォンアプリ予約の受付時間は9:00～16:00までとなります。
おでかけタクシー運行時間は9:30～16:00受付分までとなります。

目標②

公共交通利用の新たな需要創出



施策②-3 公共交通の新たな利用者の創出 実施主体：肝付町、交通事業者、商業事業者等

[取組みについて]

- ・肝付町全体でみると公共交通利用者は1割以下であり、自家用車での移動(自分で運転・家族の送迎)が約9割である。
- ・また、外出環境の変化として5年前(コロナ禍以前)よりも外出意欲が減少傾向にある。
- ・現在公共交通を利用していない層や、外出意欲が減少し外出頻度が減っている層にも公共交通を利用してもらう機会をつくるため、公共交通を利用する目的作りについて検討する。
- ・イベントなどで町外から訪れた観光客に対して、公共交通による移動の利用促進を検討する。

[取組みの例]

地域との連携による需要創出

- ・商業事業者等との連携を図り、商業施設等の利用者に対して無料乗車券の配布を検討する。

イベント時における公共交通の送迎

- ・流鏝馬や内之浦地域のロケット打上げ等のイベント時に乗合タクシーによる送迎を検討する。

流鏝馬祭の様子



出典：肝付町 HP

ロケット打上げ見学場の様子



出典：肝付町観光協会

[参考：鹿児島県指宿市「路線バス回数券」]

- ・市内の決まった区間のみで利用できる回数券 3,000 円分を 2,000 円で販売し、路線バスの運賃割引サービスを行うことで路線バス利用機会の創出を行っている。

[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|-----------|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 新規利用者創出事業 | ← 事業検討・各種調整(可能な範囲で順次実施) → | | | | |

目標③

公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展



施策③-1 他分野連携や広域連携の推進

実施主体：肝付町、近隣自治体、関係事業者等

[取組みについて]

- ・本町は全国的にも早い段階で新たな移動手段である AI オンデマンドを導入しており、現在も乗合タクシー（おでかけタクシー）で活用されている。
- ・また、近隣自治体である錦江町、南大隅町と連携し、広域 MaaS として「おおすみ MMO」の取組みを進めている。
- ・新たな取組みに積極的に挑戦している本町はより効率的かつ効果的な発展に向け、AI オンデマンドをはじめとした新たなデマンド技術の活用への取組みを検討する。

[取組みの例]

AI オンデマンドを活用した他分野との連携

- ・AI オンデマンドを用いて、医療・福祉・教育・商業・観光などの町の様々な生活サービスと公共交通との連携を図り、町の活性化や町民の公共交通との繋がりの強化を目的とした取組みを検討する。（病院送迎に AI オンデマンドを導入し、待ち時間の削減等）

広域的な交通 DX の推進

- ・「おおすみ MMO」をはじめとして、近隣自治体と連携した広域的な交通 DX の取組みについて検討する。

[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|-----------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| 他分野連携事業検討 | 事業検討・各種調整(可能な範囲で順次実施) | | | | |
| おおすみ MMO | 実証実験・結果分析(可能な範囲で実装) | | | | |

目標③

公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展



施策③-2 AI オンデマンドサービスの見直し

実施主体: 肝付町、タクシー事業者、システム事業者等

[取組みについて]

- ・おでかけタクシー(AI タクシー)は利用者が予約した際に交通事業者が所有しているタブレットに予約通知が入る仕組みになっている。運行事業者ごとにタブレットを複数台所有しており、AI が利用者から近い車両に通知を入れるなど効率的な運行を図るシステムである。
- ・一方で交通事業者ヒアリングからタブレット間の予約の偏りや非効率なタブレットの選択など AI 面の問題が挙げられた。
- ・AI オンデマンドサービスの現状の問題点等について行政、交通事業者間、関連団体等と定期的な意見交換や情報共有を図る。



[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|----------------------|-------|---------|-------|-------|-------|
| 定期的な AI 関連の意見交換・情報共有 | | 年に1回は実施 | | | |

目標③

公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展



施策③-3 環境にやさしい公共交通

実施主体: 肝付町

[取組みについて]

- ・本町は上位計画である「第2次肝付町総合振興計画(後期基本計画)」より、脱炭素のまちづくりの推進が掲げられている。また、令和3年度に近隣自治体である錦江町、南大隅町と共同で「ゼロカーボンシティ共同宣言」を行っている。
- ・令和 32(2050)年度の温室効果ガス排出量の実質ゼロ化に向け、公共交通においても環境に配慮した取組みを推進する。
- ・具体的に取り組む事業については、国等の補助の活用を視野に調整を行う。

[取組みの例]

EV(電気自動車)車両等の推進

- ・車両更新などの新たに導入する地域公共交通の車両等にあたって、脱炭素をめざした EV 車両やそれに伴う充電設備導入の推進を検討する。

[取組みスケジュール]

| 取組みの内容 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|----------|-------|------------------------------|-------|-------|-------|
| 導入車両等の検討 | 事業検討 | | | | |
| EV 車両の推進 | | 車両更新の時期等に合わせて、随時 EV 車両の推進・導入 | | | |



7-4. 評価指標と目標値の設定

本計画の達成状況を評価するための指標及び具体的な目標値を基本目標ごとに示す。

| | | |
|---|--|------------|
| 目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上 | | |
| 目標② 公共交通利用の新たな需要創出 | | |
| 目標③ 公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展 | | |
| 【評価指標Ⅰ】 町内公共交通の利用者数(おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー) | | |
| 現況値と目標値 | 現況値(令和3年度) | 目標値(令和9年度) |
| | 11,833 人 | 12,993 人 |
| 評価設定の理由 | 公共交通の利用促進の効果を利用者数の増減によって確認する。 | |
| 算定根拠 | 第2期肝付町総合振興計画(後期計画)より、公共交通利用者数における令和8年度の目標人数が12,800人である。 現況値から一定の上昇と仮定すると、年間193.4人増加する。 以上の考えにより、令和3年度の約1.1倍である12,993人を目標とする。 | |
| データ取得方法 | 町内交通事業者が記録している乗降データより毎年計測。 | |

| | | |
|--|---|------------|
| 目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上 | | |
| 目標② 公共交通利用の新たな需要創出 | | |
| 目標③ 公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展 | | |
| 【評価指標Ⅱ】 町内公共交通の収支率(おでかけタクシー、事前予約型乗合タクシー) | | |
| 現況値と目標値 | 現況値(令和3年度) | 目標値(令和9年度) |
| | 12.3% | 13.5% |
| 評価設定の理由 | 町内公共交通の見直しにより、効率化が図れているか収支率により確認する。 | |
| 算定根拠 | <ul style="list-style-type: none"> ●現在の収支率 運賃収入 2,379.0(千円) / 支出(おでかけタクシー:10,745.8(千円)+事前予約型タクシー:8,575.9(千円)=19,321.7(千円)) ÷ 12.3% ●目標値の設定 評価指標Ⅰの利用者の増加率10%に比例して運賃収入も10%増と想定。 | |
| データ取得方法 | 事業者報告書、決算報告書等の資料より毎年計測。 | |

| | | |
|--------------------------------|--|------------|
| 目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上 | | |
| 目標② 公共交通利用の新たな需要創出 | | |
| 目標③ 公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展 | | |
| 【評価指標Ⅲ】 肝付町民一人あたりの公共交通の行政負担額 | | |
| 現況値と目標値 | 現況値(令和3年度) | 目標値(令和9年度) |
| | 1,761 円/人 | 1,761 円/人 |
| 評価設定の理由 | 町内公共交通の運用方法見直し等により、行政負担額についても抑制できているか確認する。 | |
| 算定根拠 | <ul style="list-style-type: none"> ●行政負担額 路線バスの行政負担額 5,733.0(千円)+乗合タクシー行政負担額 19,321.7(千円)=25,054.7(千円) ●一人あたりの行政負担額 行政負担額 / 14,227 人(令和2年国勢調査人口) ●目標値の設定 燃料費高騰などにおける運行経費の上昇や人口減少を考慮し、現状の路線バス及び乗合タクシーの行政負担額を維持。 ※AI 運行バスシステム利用料は考慮しない。 | |
| データ取得方法 | 普通会計決算より毎年整理。 | |

| | | |
|--------------------------------|---|-----------------------|
| 目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上 | | |
| 目標② 公共交通利用の新たな需要創出 | | |
| 【評価指標Ⅳ】 乗合タクシーの認知度 | | |
| 現況値と目標値 | おでかけタクシー現況値(令和3年度) | おでかけタクシー目標値(令和9年度) |
| | 18.0% | 28.0% |
| | (運行サービスまで把握している人の割合) | (運行サービスまで把握している人の割合) |
| | 事前予約型乗合タクシー現況値(令和3年度) | 事前予約型乗合タクシー目標値(令和9年度) |
| | 10.8% | 20.8% |
| | (運行サービスまで把握している人の割合) | (運行サービスまで把握している人の割合) |
| 評価設定の理由 | 情報周知活動等により、町民の乗合タクシーへの認知度の上昇を確認する。 | |
| 算定根拠 | 町民アンケート調査より、乗合タクシーの認知度を「1. 運行サービスまで知っている 2. 名前は聞いたことある 3. 知らない」の3段階で調査している。 「1. 運行サービスまで知っている」の回答者の割合とする。 ●目標値の設定 評価指標Ⅰより、利用者数は約10%増加を目標にしている。利用者数の増加に伴い、認知度も同じ割合増加すると考え、10%の増加とした。 | |
| データ取得方法 | 町民アンケート調査より計画の中間期及び最終期で計測。 | |

| | | |
|--------------------------------|--|-------------------------------|
| 目標① 交通事業者同士の連携を図った移動手段の持続可能性向上 | | |
| 目標② 公共交通利用の新たな需要創出 | | |
| 【評価指標Ⅴ】 町民の外出意欲の変化 | | |
| 現況値と目標値 | 現況値(令和3年度) | 目標値(令和9年度) |
| | 22.8% | 22.8%超 |
| | (5年前と比較して外出意欲が増加傾向と回答した構成比合計) | (5年前と比較して外出意欲が増加傾向と回答した構成比合計) |
| 評価設定の理由 | 公共交通の需要創出等により、町民の外出意欲が上昇しているか確認する。 | |
| 算定根拠 | 町民アンケート調査より、5年前と比べた外出状況の変化を調査している。 「外出頻度が増えた、行きたい場所が増えた、外出したい気持ちになった」の回答者の割合とする。 ●目標値の設定 コロナ禍の鎮静化、公共交通の需要創出、上位計画や関連計画でのにぎわい創出・地域の活性化に資する取組み等より、増加すると想定。 | |
| データ取得方法 | 町民アンケート調査より計画の中間期及び最終期で計測。 | |

| | | |
|-------------------------------|---|------------|
| 目標③ 公共交通デジタル先進地としての共創による更なる発展 | | |
| 【評価指標Ⅵ】 EV車両導入数 | | |
| 現況値と目標値 | 現況値(令和3年度) | 目標値(令和9年度) |
| | 0台 | 3台 |
| 評価設定の理由 | タクシー事業者で1台ずつの導入として設定する。 | |
| 算定根拠 | ●目標値の設定 高山地域で事業者2社、内之浦地域(岸良地域)で事業者1社が運行している。 全てのタクシー事業者に運行の機会を考え、3台とする。 | |
| データ取得方法 | 計画の中間期及び最終期で進捗状況を整理。 | |

7-5. 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況を評価の実施時期を示す。

計画の評価は、各年度実施する事業実施状況の評価(プロセス評価)、計画の中間期及び最終期の目標達成状況の評価(効果の評価)を行う。

| 項目 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|-----------------------|---------|-----------------------|-------------|---------|---------|
| 事業実施状況の評価 (プロセス評価) | ● | ● | ● 各年度で実施 | ● | ● |
| 目標達成状況の評価 (効果の評価) | 評価指標Ⅰ～Ⅲ | 評価指標Ⅰ～Ⅲ 計画の中間期・最終期 | 評価指標Ⅰ～Ⅵ | 評価指標Ⅰ～Ⅲ | 評価指標Ⅰ～Ⅵ |

※評価指標Ⅰ～Ⅲは各年度で目標達成状況の評価を実施。

[事業実施状況の評価(プロセス評価)について]

- ・各年度初めに、本計画に示す当該年度で実施する事業計画案(PLAN)について地域公共交通会議で承認を得た後、各種事業を実施(DO)。
- ・当該年度の年度末には事業計画内容に沿って適切に事業が実施されたかを評価(CHECK)。円滑に実施できなかった事業については次年度に向けた改善案を提示(ACTION)。
- ・翌年度、上記と同様の流れに沿って、事業プロセスに関するPDCAサイクルを展開。

[目標達成状況の評価(効果の評価)について]

- ・令和7年度に計画中間期として「評価指標と目標値の設定」に示す各種指標の達成状況进行评估。(評価指標Ⅰ～Ⅲは各年度で目標達成状況の評価。)
- ・評価の結果により改善の必要な事項が生じた際は、次年度以降において改善を実施。
- ・令和9年度には計画最終期として、上記同様に「計画達成状況の評価」に示す各種指標の達成状況进行评估。
- ・その後、計画評価の結果やその時の社会情勢をふまえ、地域公共交通計画見直し等の手続きを実施し、計画全体に関するPDCAサイクルを展開。

