

# 南大隅町地域公共交通計画

令和8年度 ▶ 令和12年度

<素案>



令和8年2月  
南大隅町

# 目次

<b>I. 計画の策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
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.....	1
5. 上位・関連計画の整理.....	2
<b>II. 本町の概況</b> .....	<b>4</b>
1. 地域の現状.....	4
2. 公共交通の現状.....	14
<b>III. 町民・来訪者の移動実態及びニーズ把握</b> .....	<b>24</b>
1. 町民の移動実態.....	25
2. 町民の公共交通の利用状況.....	29
3. 町民の公共交通に対する意向.....	34
4. 来訪者の移動実態及び公共交通に対する意向.....	37
5. 交通事業者ヒアリング.....	39
<b>IV. 南大隅町の公共交通の課題</b> .....	<b>40</b>
<b>V. 南大隅町地域公共交通計画</b> .....	<b>42</b>
1. 基本理念及び基本方針.....	42
2. 交通種別ごとの役割と方向性.....	45
3. 計画目標及び目標達成のための事業.....	46
4. 目標達成に向けた評価指標.....	58
5. 目標達成に向けたマネジメント.....	59

# I. 計画の策定にあたって

## 1. 計画策定の背景・目的

南大隅町(以下、「本町」という)では、人口は減少の一途を辿り、令和 2 年の国勢調査結果では 6,481 人、高齢化率は 49.3%に達し、人口減少及び高齢化が進行しています。

一方、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりのためには「移動」は欠かせない存在であり、地域における交通インフラの整備は、単なる移動手段に留まらず、産業振興、福祉、観光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。

しかしながら、人口減少による公共交通の利用者の減少や運転手不足の深刻化等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきており、公共交通に頼らざるを得ない高齢者等の移動手段の確保は、今後さらに深刻な問題となっていくことが予想されます。

このような状況を踏まえ、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)に基づき、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを目的とした「南大隅町地域公共交通計画」を策定します。

## 2. 計画対象区域

本計画の区域は、南大隅町全域とします。

## 3. 計画期間

本計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 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、「南大隅町第 3 次総合振興計画」(令和 7 年 3 月策定)を上位計画とし、関連計画との整合を図りながら策定します。

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。



## 5. 上位・関連計画の整理

本町におけるまちづくりの方向性と公共交通の位置付け・役割、求められる機能について明確にするため、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「南大隅町第3次総合振興計画」

計画の概要等	<p>【計画期間】 令和7年度～令和11年度</p> <p>【将来像】 誰もが生き生きと輝き、ともに成長する本土最南端のまち・南大隅町</p> <p>【基本目標】</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.誰もが生き生きと働き、訪れた人が「また来たい」と思えるまち</li><li>2.誰もが健康で安心して「暮らし続けたい」と思うまち</li><li>3.ふるさとを誇りに思い、未来を見据えて学び続け、誰もが幸せを感じられるまち</li><li>4.安全・快適で、誰もが「暮らしたい」と思うまち</li><li>5.多様な主体と協働し、時代を先取りする行政経営を目指すまち</li></ol>
公共交通に関する記述内容	<p>・周辺市町と連携し、町民の福祉増進、生活の維持に重要な役割を果たしている地方バス路線の維持・確保及び鹿屋市街地や垂水港・志布志港など、主要な交通拠点等へのアクセスを改善するために、大隅地域全体の広域的な取組に努める。</p> <p>・南大隅町地域公共交通計画を策定し、町全体の交通手段の既存ルート・ダイヤ及び、コミュニティバス車両の適時更新、AI等を活用したデマンド交通や乗合タクシー等の導入等の検討も含めた運行形態の見直しを行い、利便性の向上を目的とした公共交通ネットワークの再構築を図るとともに、利用促進に向けた啓発活動に取り組む。</p>

## (2)関連計画

### ① 南大隅町デジタル田園都市国家構想総合戦略

地域ビジョン	誰もが生き生きと輝き、ともに成長する本土最南端のまち・南大隅町
計画期間	令和7年度～令和11年度
公共交通に関する記述内容	<p>基本目標4 町民の暮らしを守り、地域コミュニティの活性化を図る ～南大隅町で暮らすプロジェクト(魅力的な地域づくり(医療介護 DX、防災 DX、地域交通・物流など))</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「いつまでも健康でいたい」というのは町民共通の願いであり、それを達成するために、行政、医療機関など関係機関、地域社会、町民が広く連携し、それぞれの役割分担をもって、個人や地域における健康づくりを積極的に実施する。</li> <li>・また、豊かな自然のみならず地域とそこに暮らす人々が本町の魅力であり、若者に選ばれる地域となるため、地域づくりに意欲ある町内外の人材を積極的に誘致・育成し、地域課題の解決を図り、町民が「この町に暮らして良かった。暮らし続けたい。」と感じられるまちを目指す。</li> </ul>

### ② 南大隅町過疎地域持続的発展計画

基本理念	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.誰もが生き生きと働き、訪れた人が「また来たい」と思えるまち</li> <li>2.誰もが健康で安心して「暮らし続けたい」と思うまち</li> <li>3.ふるさとを誇りに思い、未来を見据えて学び続け、誰もが幸せを感じられるまち</li> <li>4.安全・快適で、誰もが「暮らしたい」と思うまち</li> <li>5.多様な主体と協働し、時代を先取りする行政経営を目指すまち</li> </ol>
計画期間	令和8年度～令和12年度
公共交通に関する記述内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に応じた交通の形態や運行経路等について協議し、利便性の高い公共交通の整備を図るために、令和7年4月に「南大隅町地域公共交通活性化協議会」を設置している。</li> <li>・「南大隅町地域公共交通活性化協議会」においてその地域の高齢者等のニーズに対応しつつ、交通弱者に優しい公共交通の整備を図る必要がある。</li> <li>・廃止路線代替バスやコミュニティバスの運行については、利用者の減少に伴い町からの補助金が多額になっている状況であるが、公共交通機関の空白地帯を解消するためサービス水準の維持と、広域的な公共交通網の見直しも検討する必要がある。</li> <li>・根占地区のコミュニティバスについては、利用人数に合わせ、平成31年度29人乗りバスから狭い道路も通行可能なバリアフリー対応の14人乗りワゴン車へ変更し、その他の路線についてもバリアフリー対応の車両への更新を進めるなど、高齢者等の利用しやすい運行に努めている。</li> </ul>

## II. 本町の概況

### 1. 地域の現状

#### (1)位置・地勢

- 本町は、平成 17 年 3 月に旧根占町と旧佐多町が合併して誕生しました。鹿児島県大隅半島の最南端に位置し、総面積 213.57 km<sup>2</sup>(県全体の 2.3%)で、南東側は大隅海峡、西側は鹿児島湾(錦江湾)に面しており、三方を海に囲まれています。
- 本町の地形は、最高峰の稲尾岳を町境に、また、野首岳・木場岳・辻岳等がそびえ、花ノ木・横別府・辺田別府及び大中尾の台地など一般的に高いところが多く、標高 200m から 500m の山間盆地や太平洋側から鹿児島湾の海岸線沿いに大半の集落が散在しています。

[南大隅町の位置]



[地勢]

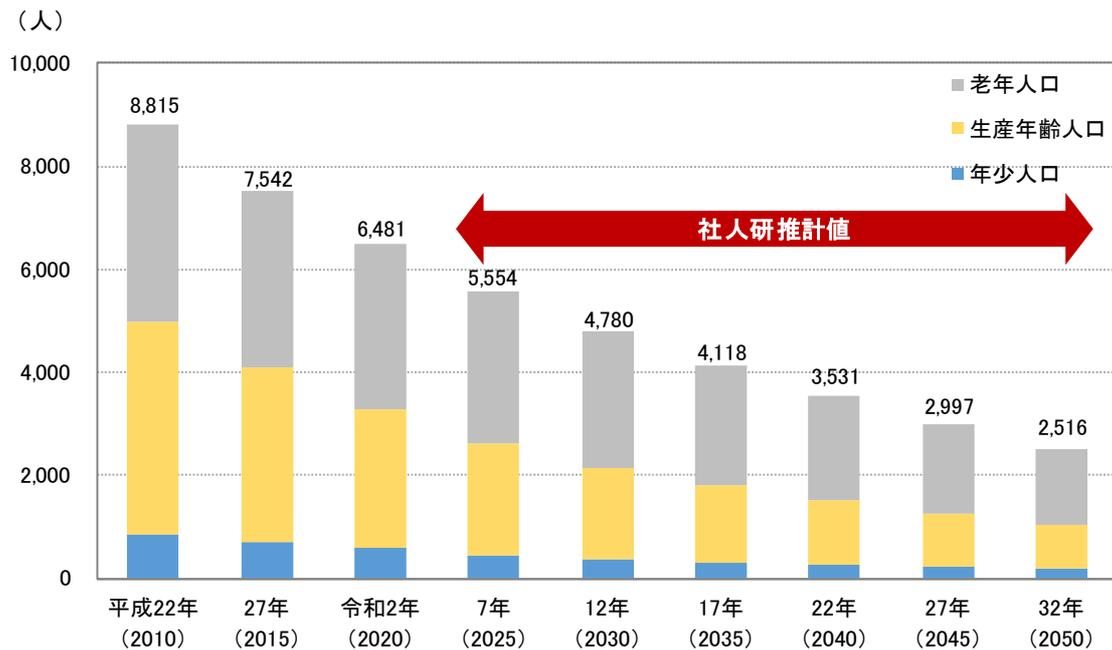


## (2)人口特性

### ① 総人口

- 本町の人口は減少の一途を辿り、令和 2(2020)年は 6,481 人と 10 年間で 2,334 人減少しています。
- 将来の人口推計では、どの年齢階層でも減少傾向が続くと予想されており、令和 32(2050 年)の総人口は 2,516 人まで減少すると見込まれています。
- 直近 10 年間の地区別人口の変化をみると、全地区で減少しており、特に佐多郡、佐多辺塚、佐多馬籠など佐多地域で減少率が高くなっています。

[総人口（年齢 3 区分別）の推移]



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

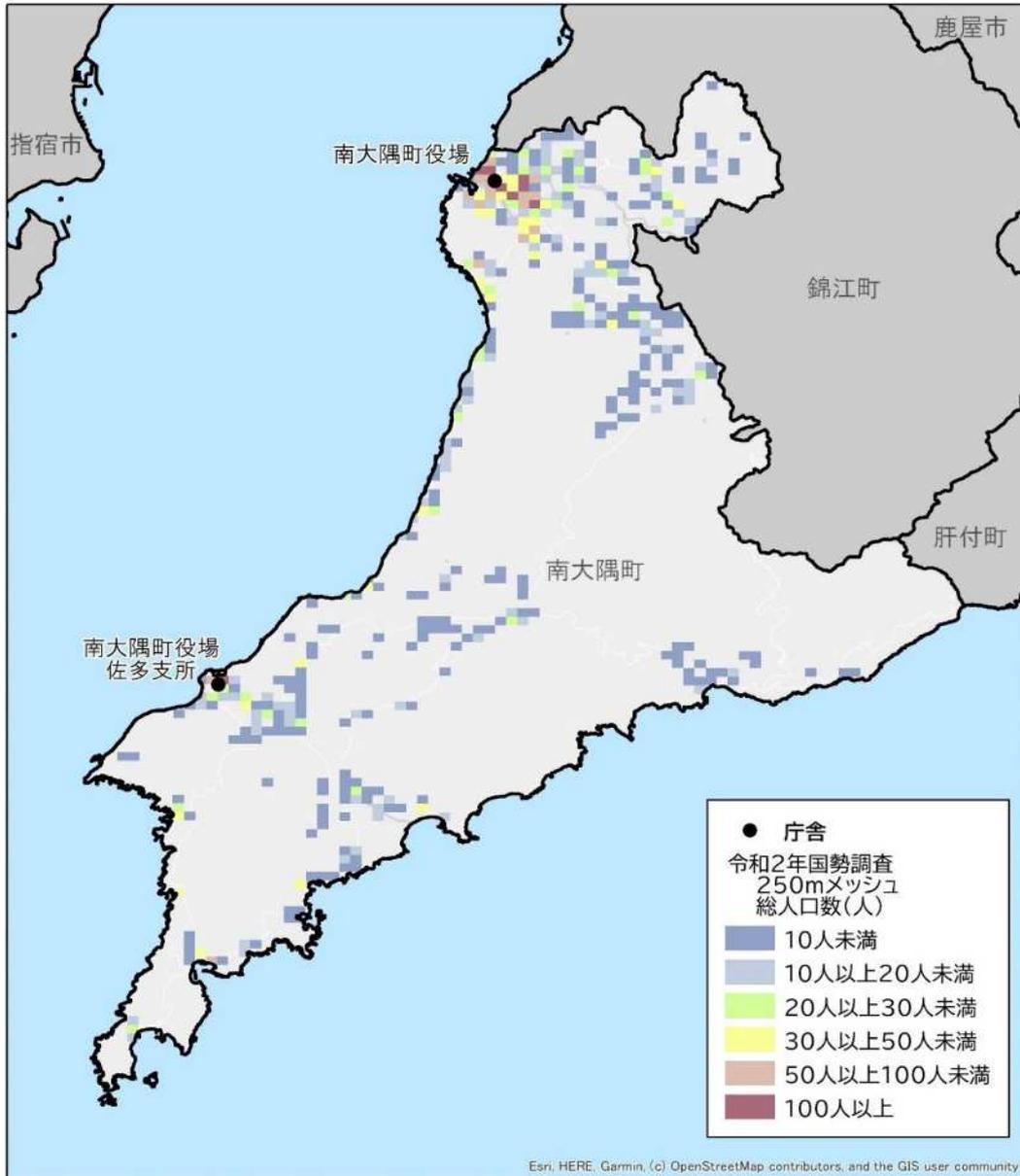
[地区別人口の推移]

	地区名	H22	R2	増減数	増減率
1	根占川北	2,568人	2,092人	-476人	-18.5%
2	根占川南	1,113人	939人	-174人	-15.6%
3	根占辺田	649人	446人	-203人	-31.3%
4	根占山本	817人	633人	-184人	-22.5%
5	根占横別府	919人	659人	-260人	-28.3%
6	佐多伊座敷	1,216人	772人	-444人	-36.5%
7	佐多郡	606人	364人	-242人	-39.9%
8	佐多辺塚	206人	121人	-85人	-41.3%
9	佐多馬籠	721人	455人	-266人	-36.9%
	合計	8,815人	6,481人	-2,334人	-26.5%

## ② 人口の分布状況

- 人口の分布状況についてみると、特に本庁舎と佐多支所周辺に多く居住しています。その他地域では、小規模集落が点在している状況がうかがえます。

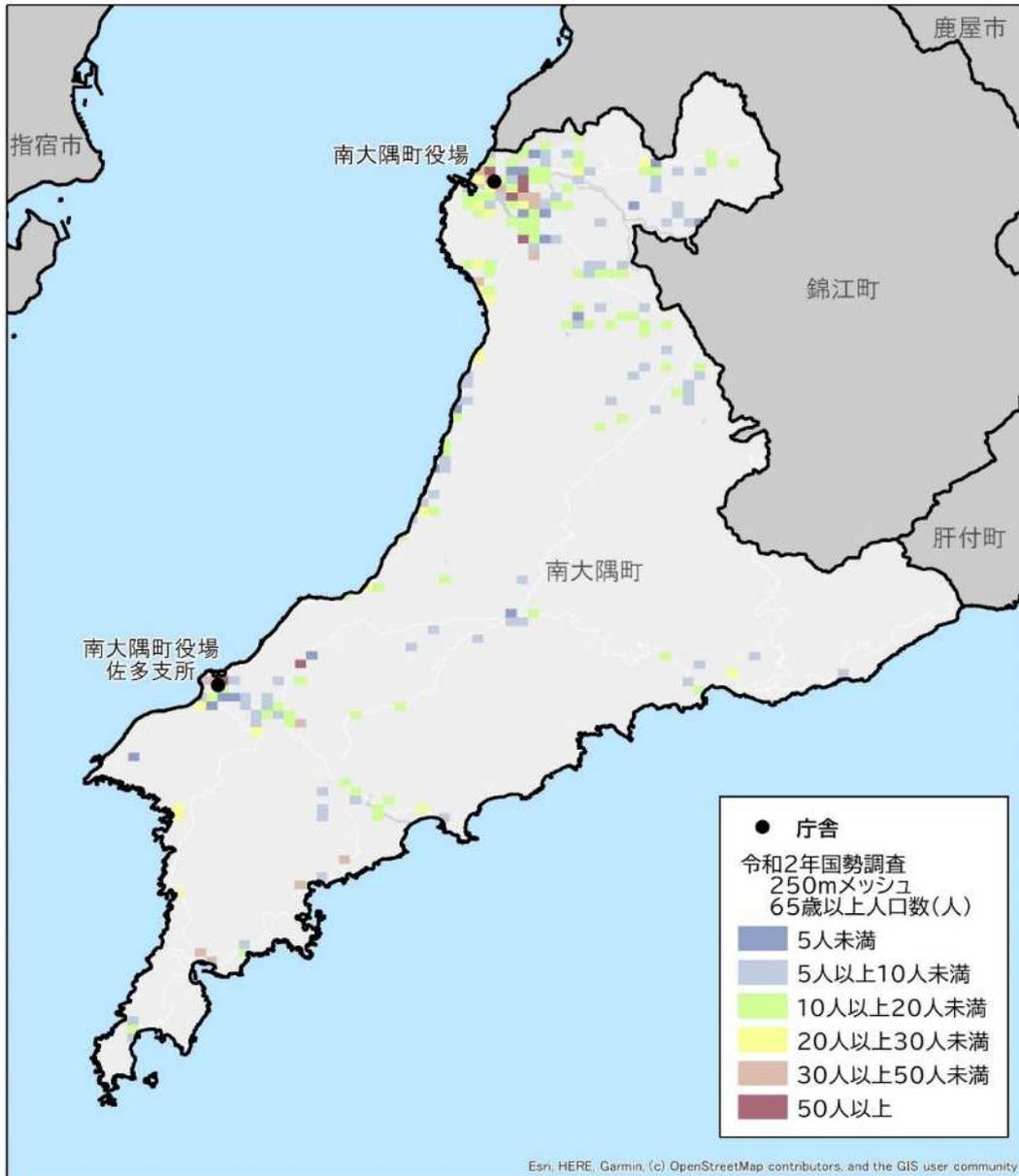
[人口の分布状況]



### ③ 高齢者の分布状況

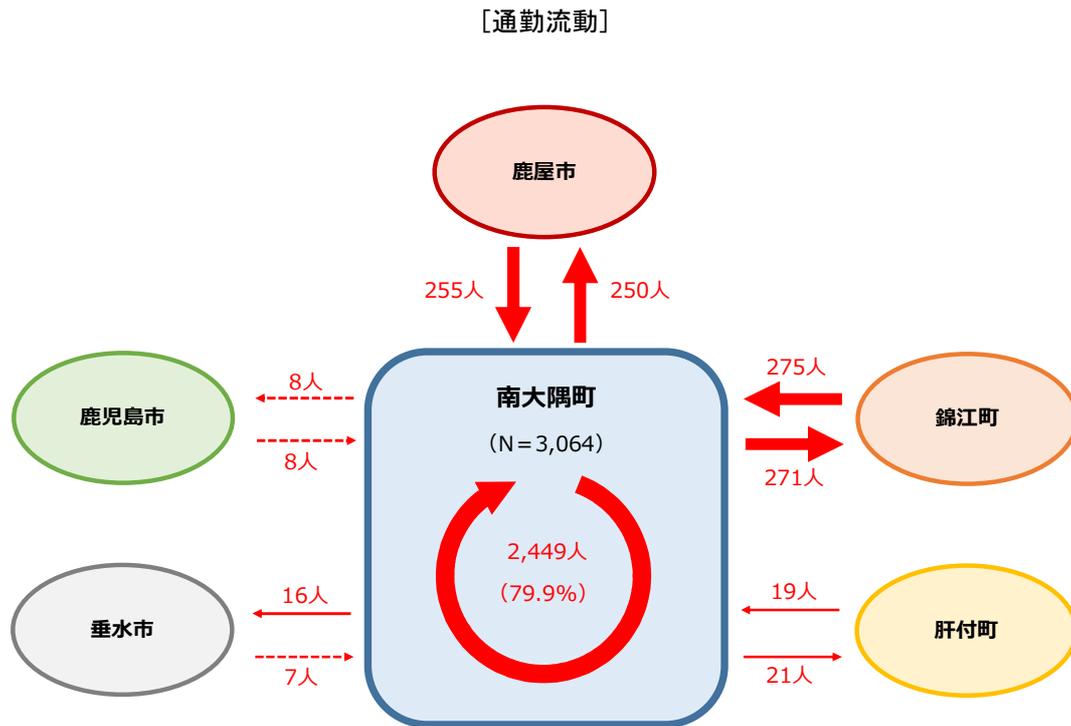
- 65歳以上の高齢者の分布状況についても、人口の分布と同様に本庁舎と佐多支所周辺に集中しています。

[高齢者の分布状況]



#### ④ 通勤流動

- 令和 2(2020)年国勢調査結果で本町に居住する 15 歳以上就業者の状況を見ると、本町内で従業する人は 2,449 人で 79.9%と約 8 割を占めています。
- 本町に居住し他市町で従業する人は 605 人で、従業地としては「錦江町」が 271 人で最も多く、次いで「鹿屋市」(250 人)、「肝付町」(21 人)などとなっています。
- また、他市町に居住し本町で従業する人は 597 人で、常住地としては「錦江町」が 275 人で最も多く、次いで「鹿屋市」(255 人)、「肝付町」(19 人)などとなっています。



○他市町への流出

単位：人

	15歳以上 就業者	構成比
総数(常住地による人口)	3,064	100.0%
自市区町村で従業	2,449	79.9%
自宅で従業	786	25.7%
自宅外の自市区町村で従業	1,663	54.3%
他市区町村で従業	605	19.7%
鹿児島県	602	19.6%
鹿児島市	8	0.3%
鹿屋市	250	8.2%
垂水市	16	0.5%
曾於市	4	0.1%
志布志市	3	0.1%
大崎町	6	0.2%
東串良町	5	0.2%
錦江町	271	8.8%
肝付町	21	0.7%

○他市町からの流入

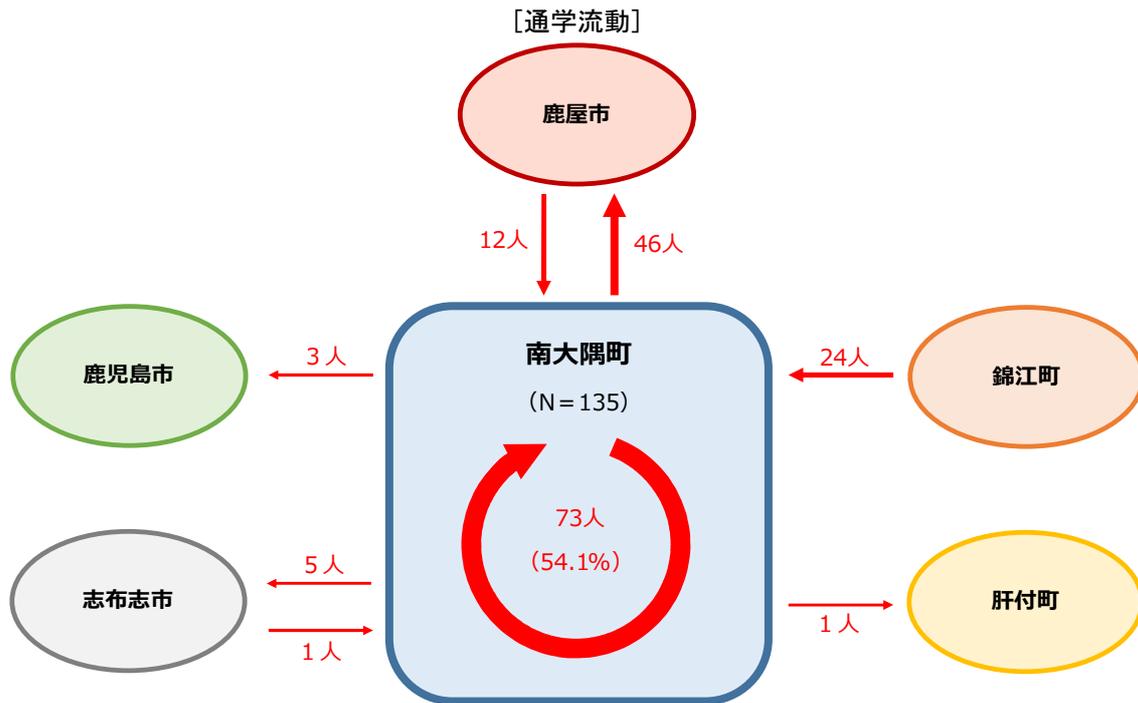
単位：人

	15歳以上 就業者
鹿児島県	597
鹿児島市	8
鹿屋市	255
垂水市	7
曾於市	1
志布志市	4
始良市	1
大崎町	2
東串良町	7
錦江町	275
南大隅町	18
肝付町	19

資料：2020 年国勢調査結果

## ⑤ 通学流動

- 令和 2(2020)年国勢調査結果で本町に居住する 15 歳以上通学者の状況を見ると、本町内で通学する人は 73 人で 54.1%となっています。
- 本町に居住し他市町に通学する人は 59 人で、通学地としては「鹿屋市」が 46 人で最も多く、次いで「志布志市」(5 人)、「鹿児島市」(3 人)などとなっています。
- また、他市町に居住し本町に通学する人は 39 人で、常住地としては「錦江町」が 24 人で最も多く、次いで「鹿屋市」(12 人)などとなっています。



### ○他市町への流出

単位：人

	15歳以上通学者	構成比
総数(常住地による人口)	135	100.0%
自市区町村で通学	73	54.1%
他市区町村で通学	59	43.7%
鹿児島県	58	43.0%
鹿児島市	3	2.2%
鹿屋市	46	34.1%
いちき串木野市	1	0.7%
志布志市	5	3.7%
肝付町	1	0.7%

### ○他市町からの流入

単位：人

	15歳以上通学者
鹿児島県	39
鹿屋市	12
志布志市	1
錦江町	24

資料：2020 年国勢調査結果

### (3)主要施設の立地状況

#### ① 商業施設・医療機関

- 町内の商業施設・医療機関は、主に本庁舎及び佐多支所周辺に立地しています。
- 診療所については、佐多、郡、辺塚、大泊の4か所整備しています。

[商業施設・医療機関の立地状況]



## ② 学校

- 町内の学校について、高校は県立南大隅高等学校の1校、中学校は町立の根占中学校（平成14年に根占町内の中学校を統合し開校）と第一佐多中学校（平成4年に佐多町内の中学校を統合し開校）の2校、小学校は平成25年4月に根占地区に1校（町立神山小学校）、佐多地区に1校（佐多小学校）へそれぞれ統合され、2校となっています。
- 令和7年4月1日からは、佐多小学校が第一佐多中学校に移転し、小中一貫校となっています。

[学校の立地状況]

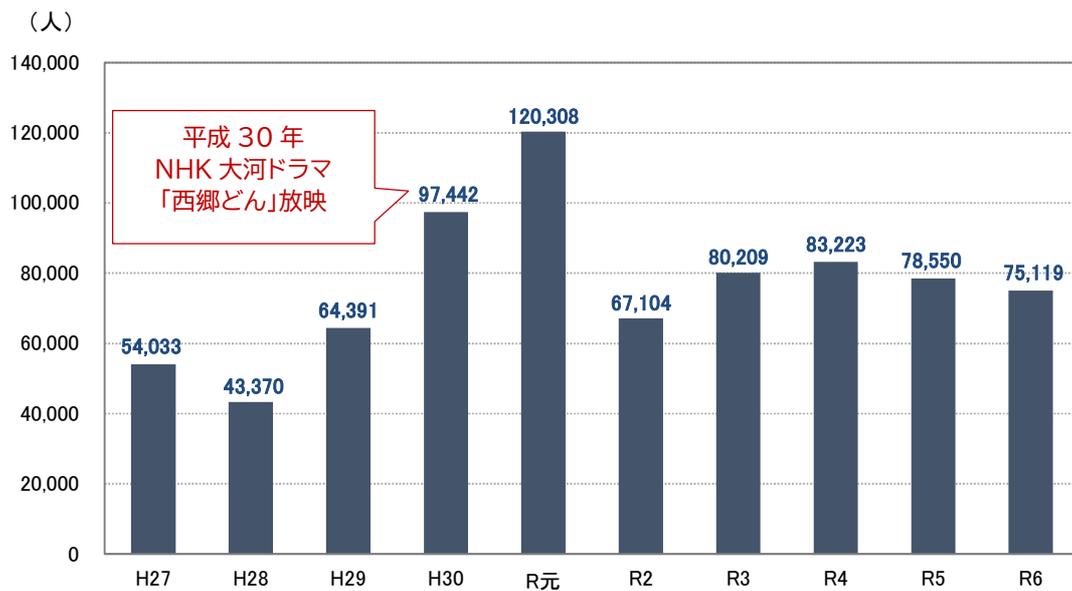


#### (4)観光動向

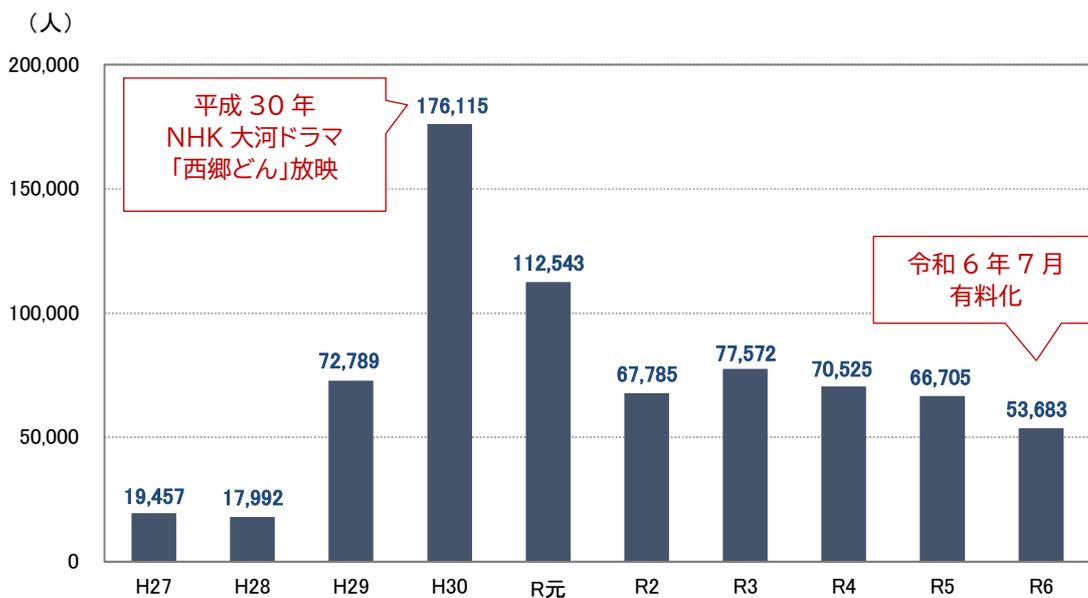
##### ① 観光客数

- 本町の代表的な観光資源である「佐多岬」と「雄川の滝」の入込客数をみると、「佐多岬」は増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染拡大により、令和 2 年に急減し、その後は 8 万人前後で推移しています。
- 「雄川の滝」は、平成 30 年の大河ドラマ「西郷どん」の放映後急増し、同年には 17 万 6 千人を記録しましたが、近年は 7 万人前後で推移し、有料化となった令和 6 年は 5 万 3 千人となっています。

[佐多岬の入込客数の推移]



[雄川の滝の入込客数の推移]



## ② 観光資源

- 本町では、本土最南端の「佐多岬」や神秘的なエメラルドグリーンの「雄川の滝」をはじめ、温暖な気候が育んだ豊かな自然あふれる観光資源に恵まれています。

[町内の主な観光資源]



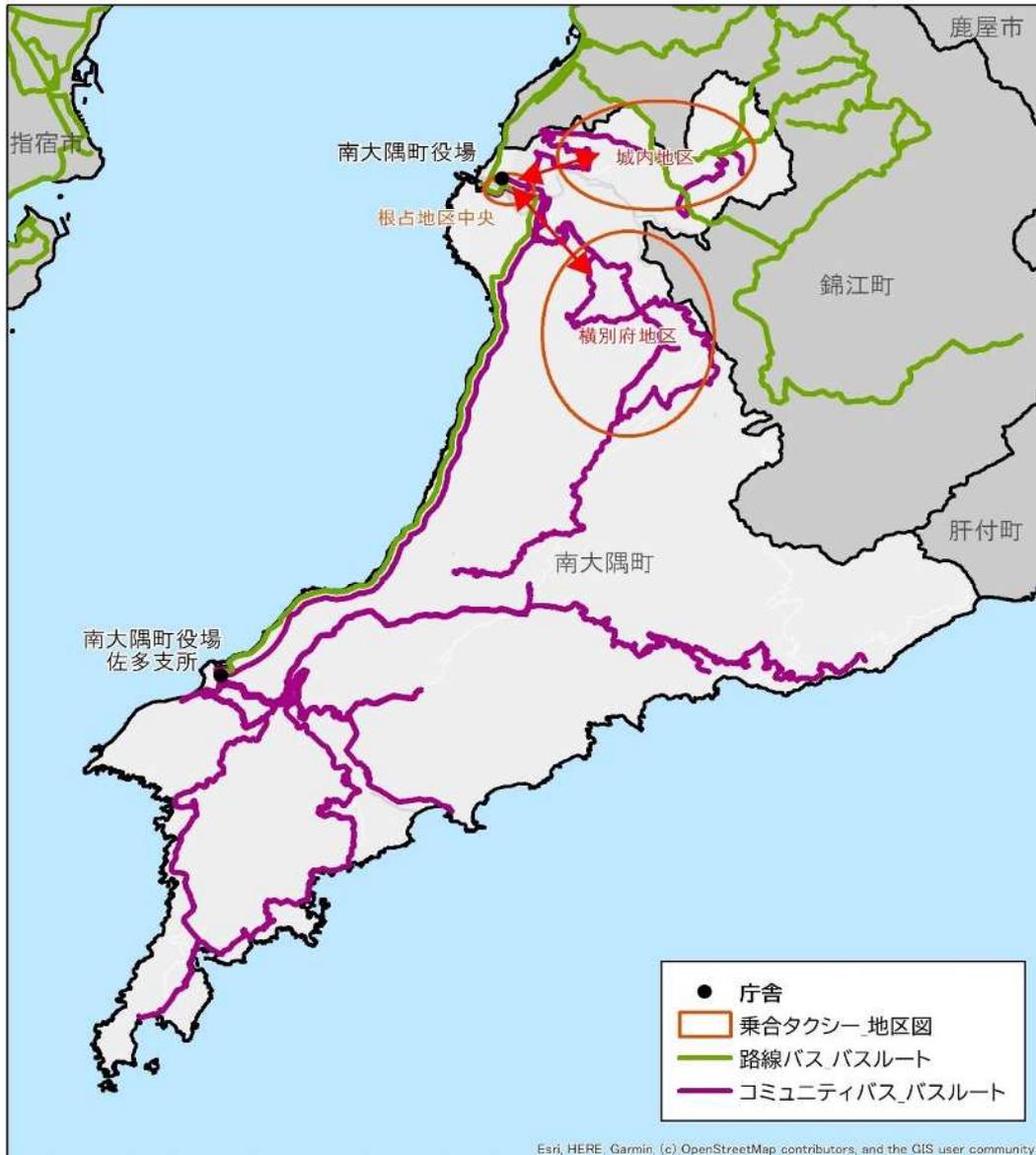
写真協力：公益社団法人 鹿児島県観光連盟

## 2. 公共交通の現状

### (1)本町の公共交通網

- 町内の公共交通は、周辺市町を結ぶ路線バス、町内を運行するコミュニティバス、根占地区の乗合タクシーがあります。

[本町の公共交通網]



## (2) 路線バスの運行状況

### ① 路線バスの運行状況

- 路線バスは、鹿児島交通㈱によって、主に国道 269 号を運行し、佐多から根占、周辺市町を結ぶ広域路線となっています。

[路線バスの運行状況]

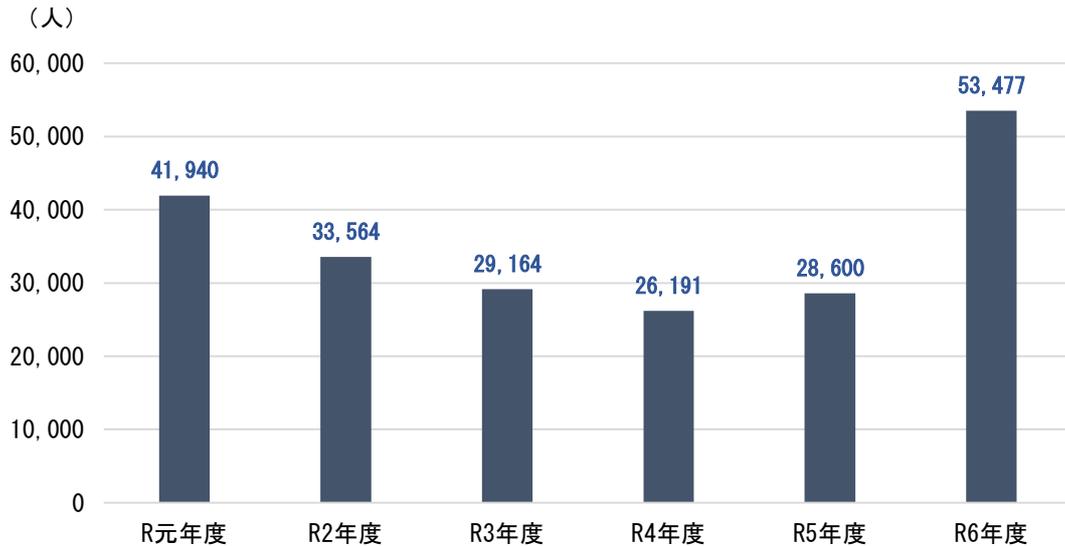


方面	1日の運行本数
【上り】佐多・根占～鹿屋・垂水方面	10 便
【下り】垂水・鹿屋～根占・佐多方面	11 便

## ② 利用者数と本町の財政負担額

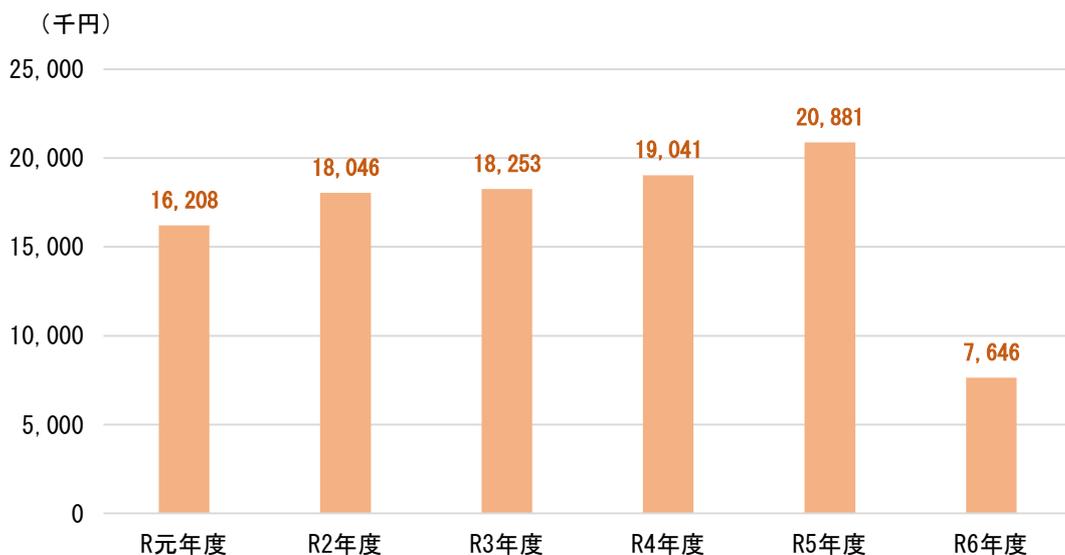
- 路線バスの利用者数(廃止路線代替バス人員)は、新型コロナウイルスの影響で令和2年度に大きく落ち込み、その後も回復がみられなかったですが、地域間幹線系統から廃止路線代替へ移行したことにより、令和6年度は5万3千人となっています。
- 路線バスの運行に伴う町の財政負担額は増加傾向でしたが、佐多地域の路線廃止により、令和6年度は764万6千円となっています。

[利用者数の推移]



注) 廃止路線代替バス輸送人員

[本町の財政負担額]



### (3)コミュニティバスの運行状況

#### ① コミュニティバスの運行状況

- 町内を運行するコミュニティバスは、町が事業主体で 10 コース(根占・佐多、大中尾、大泊、大泊・島泊、折山、横別府①、横別府②、浜尻、花之木、辺塚)設定されています。
- 町内を定時定路線で運行しており、利用者は運賃無料となっています。
- 根占地域は周辺部と根占中心部、佐多地域は周辺部と佐多中心部をそれぞれ結んでおり、町内の交通事業者 2 社(㈱二川交通、㈱佐多交通)に運行を委託しています。

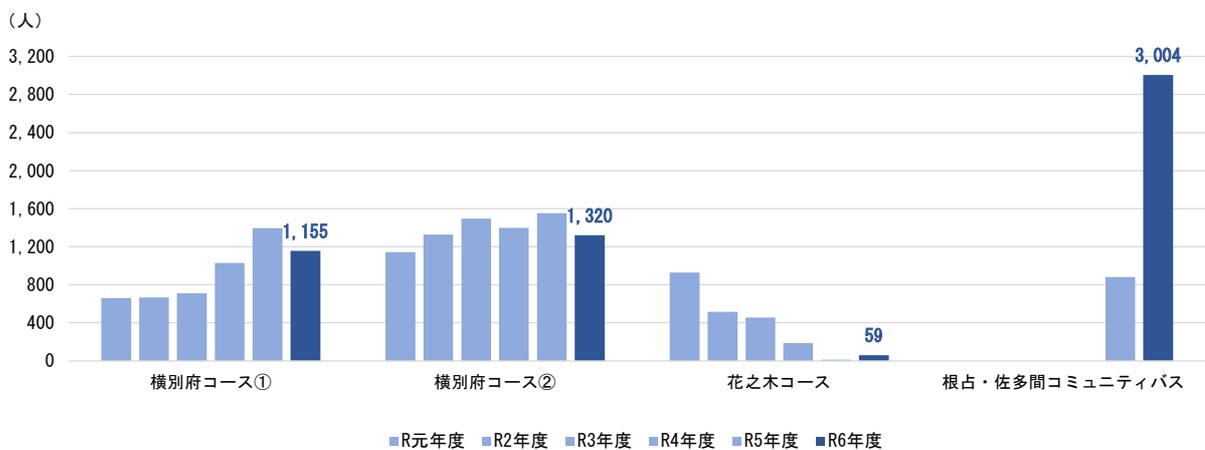
[コミュニティバスの運行状況]



## ② 利用者数

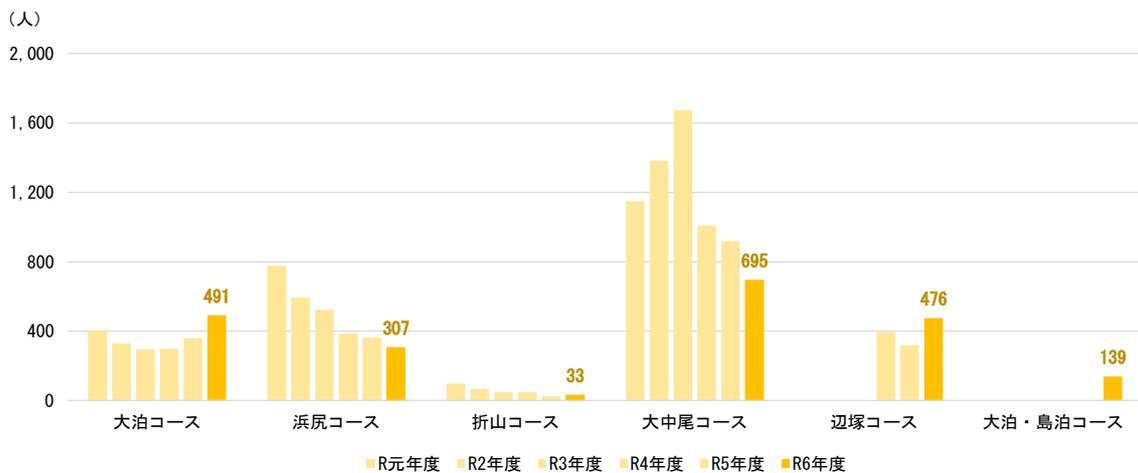
- コミュニティバスの利用者数を路線別にみると、令和 5 年 10 月から実証運行を開始した根占・佐多間コミュニティバスが 3,004 人で最も多くなっています。
- 根占地域では、令和 6 年度は横別府コース②が 1,320 人で最も多く、次いで横別府コース①(1,155 人)となっています。一方、花之木コースは減少傾向で 59 人と他路線と比べて利用が極端に少ない状況となっています。
- 佐多地域では、令和 6 年度は大中尾コースが 695 人で最も多く、次いで大泊コース(491 人)、辺塚コース(476 人)となっています。一方、折山コースは 33 人と他路線と比べて利用が少ない状況となっています。

[根占地域のコミュニティバスの利用者数]



注) 根占・佐多間コミュニティバスは令和 5 年 10 月から実証運行開始

[佐多地域のコミュニティバスの利用者数]

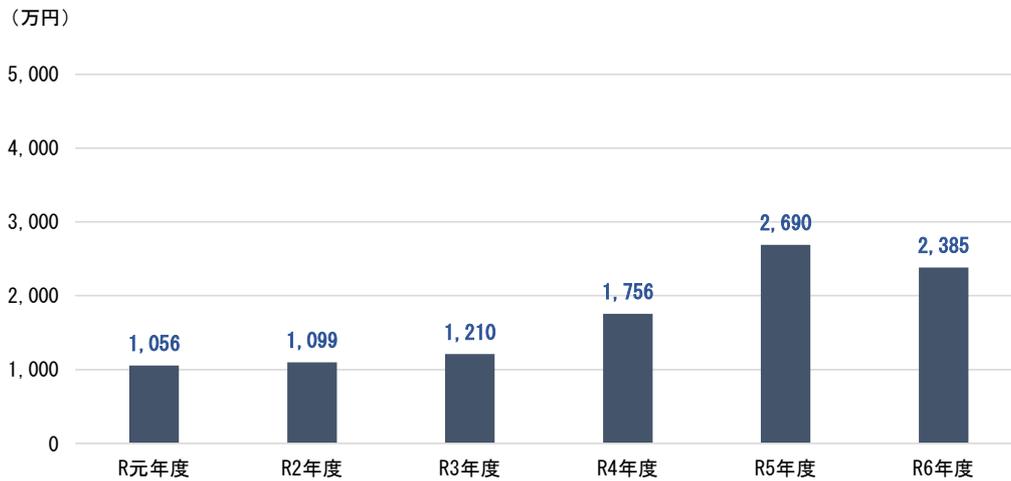


注) 大泊・島泊コースは令和 6 年度から運行

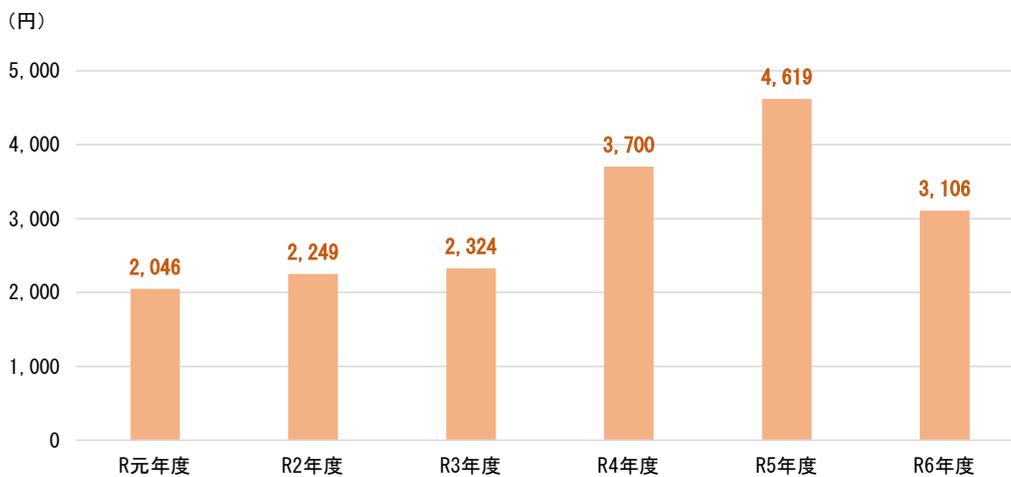
### ③ 本町の財政負担額

- コミュニティバスの運行に伴う本町の財政負担額は増加傾向で、令和 6 年度は前年度とほぼ横ばいの 2,385 万円と依然として高い水準となっています。
- 令和 6 年度の利用者 1 人あたりの本町の財政負担額は 3,106 円となっています。

[本町の財政負担額]



[利用者 1 人あたりの本町の財政負担額]



#### (4)乗合タクシーの運行状況

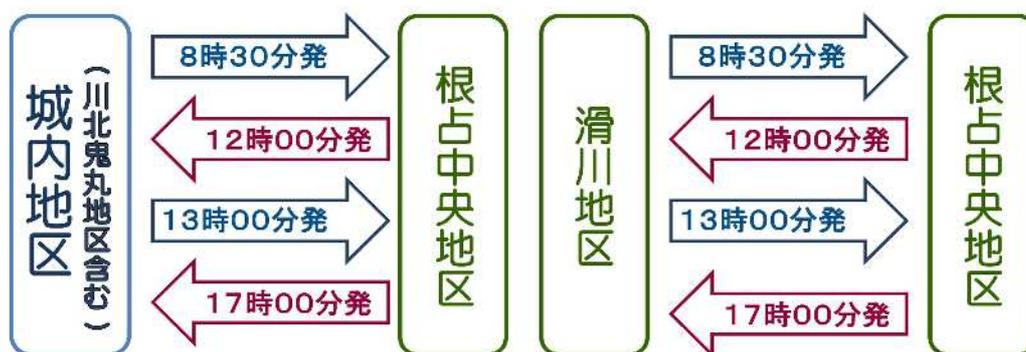
##### ① 乗合タクシーの運行状況

- 乗合タクシーは、根占地域の城内地区・滑川地区と根占中央地区をそれぞれ結んでおり、みさきタクシーに運行を委託しています。運行便数は1日4便ずつとなっています。

[乗合タクシーの運行状況]

## 事前予約型「乗合タクシー」について

城内・滑川地区で「乗合タクシー」を運行しています。月曜日～土曜日 運行



### ☆予約が必要です。

予約先:みさきタクシー  
電話:22-0900

### 【受付時間】

午前8時30分～午後8時

### ☆電話予約の締切時間

- ※午前の便:前日の午後8時まで
- ※午後の便:当日の午前11時まで

### ☆料金

中学生以上	500円
小学生	300円
未就学児	無料

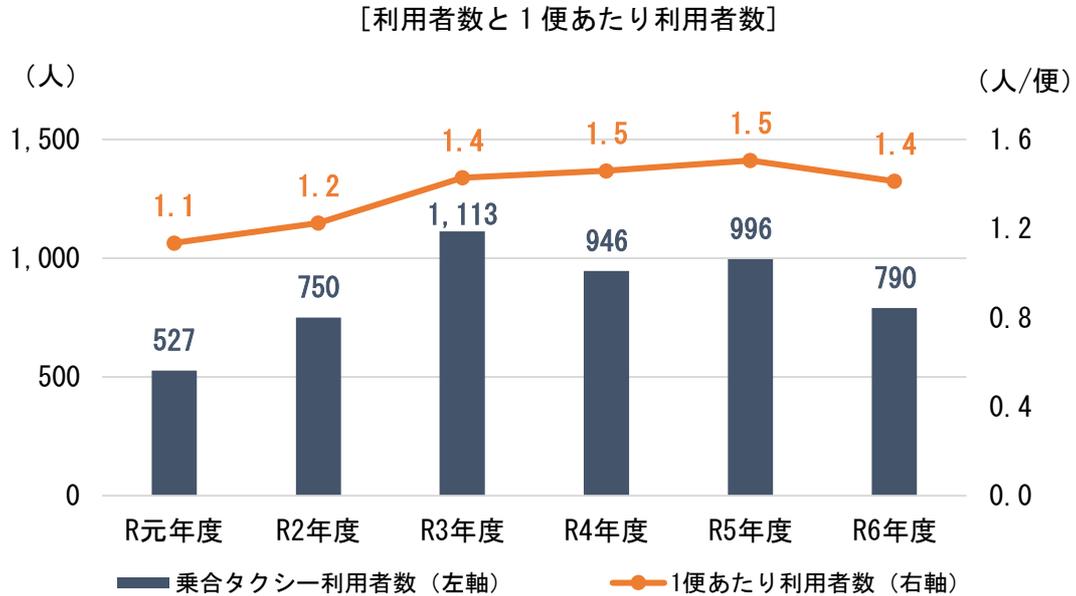
※料金は、どこから乗っても均一です。

※「運転免許証自主返納者(自主返納者カード)」「障害者手帳の交付を受けている方は、100円の割引があります。

- ☆ 根占中央地区 : 役場・根占港・ネッピー館・Aコープ・津崎医院・向吉百貨店・じょうさいクリニックで乗降できます。
- ☆ 他の利用者の方との相乗りになりますので、時間に余裕を持って、予約場所でお待ちください。
- ☆ 予約状況に応じて運行コース・時間を決めて運行しますので、乗車時間については改めて連絡します。
- ☆ 予約がない場合は運行しません。
- ☆ 予約を取り消される場合は、必ず電話してください。(電話:22-0900)
- ☆ タクシーが通る道であれば、自宅の前まで行きます。
- ☆ 運転免許証自主返納者カードまたは障害者手帳をお持ちの方は提示してください。

## ② 利用者数

- 乗合タクシーの利用者数は、令和 3 年度まで増加した後、増減を繰り返しており、令和 6 年度は前年度比 20.7%減の 790 人となっています。
- 1 便あたり利用者数は、2 人を下回っており、乗合率が低い状況となっています。



## ③ 本町の財政負担額

- 乗合タクシーの運行に伴う本町の財政負担額は、令和 6 年度は前年度比 8.1%減の 125 万 9 千円となっています。
- 令和 6 年度の利用者 1 人あたりの財政負担額は 1,593 円となっています。



## (5)その他の輸送資源

### ① スクールバス

- 本町では、神山小学校・根占中学校、佐多小学校・第一佐多中学校のスクールバスをそれぞれ運行しています。
- 二川交通、佐多交通に運行委託し、生徒の登下校の時間に合わせて運行しており、佐多地域では一般客も混乗することが可能です。
- 令和6年度のスクールバスの運行にかかる財政負担額は6,449万円となっています。

#### [令和7年度スクールバスの運行状況]

#### ● 神山小学校・根占中学校

運行方面	便数	利用者数	運行事業者	備考
宮田・登尾	登校:1便 下校:4便	17人 (小学生9人、中学生8人)	二川交通	小中学生が同乗 (一般混乗は不可)
横別府	登校:2便 下校:4便	27人 (小学生14人、中学生13人)		
城内	登校:1便 下校:4便	21人 (小学生11人、中学生10人)		

#### ● 佐多小学校・第一佐多中学校

運行方面	便数	利用者数	運行事業者	備考
竹之浦・郡	登校:1便 下校:4便	5人 (小学生4人、中学生1人)	佐多交通	小中学生が同乗 (一般混乗も可能) ※火・木の一部路線の便は 一般混乗不可(コミュニティバス を運行しているため)
辺塚・大中尾	登校:2便 下校:4便	7人 (小学生4人、中学生3人)		

### ② 佐多根占間高校生送迎タクシー制度

- 本町では、路線バスの運行便数が少ない佐多地域から鹿屋方面に通学する高校生を対象に、根占発着の路線バスに接続するタクシーを運行しています。
- 運賃は無料で、事前に町の公式アプリで登録した上で、前日までにLINEで予約をする仕組みとなっています。

#### [佐多根占間高校生送迎タクシー制度の運行状況]

朝便	石蔵 (佐多伊座敷)	6:25 発	⇒	根占バス停	6:50 着
夕便	根占バス停	18:25 発	⇒	石蔵 (佐多伊座敷)	18:50 着

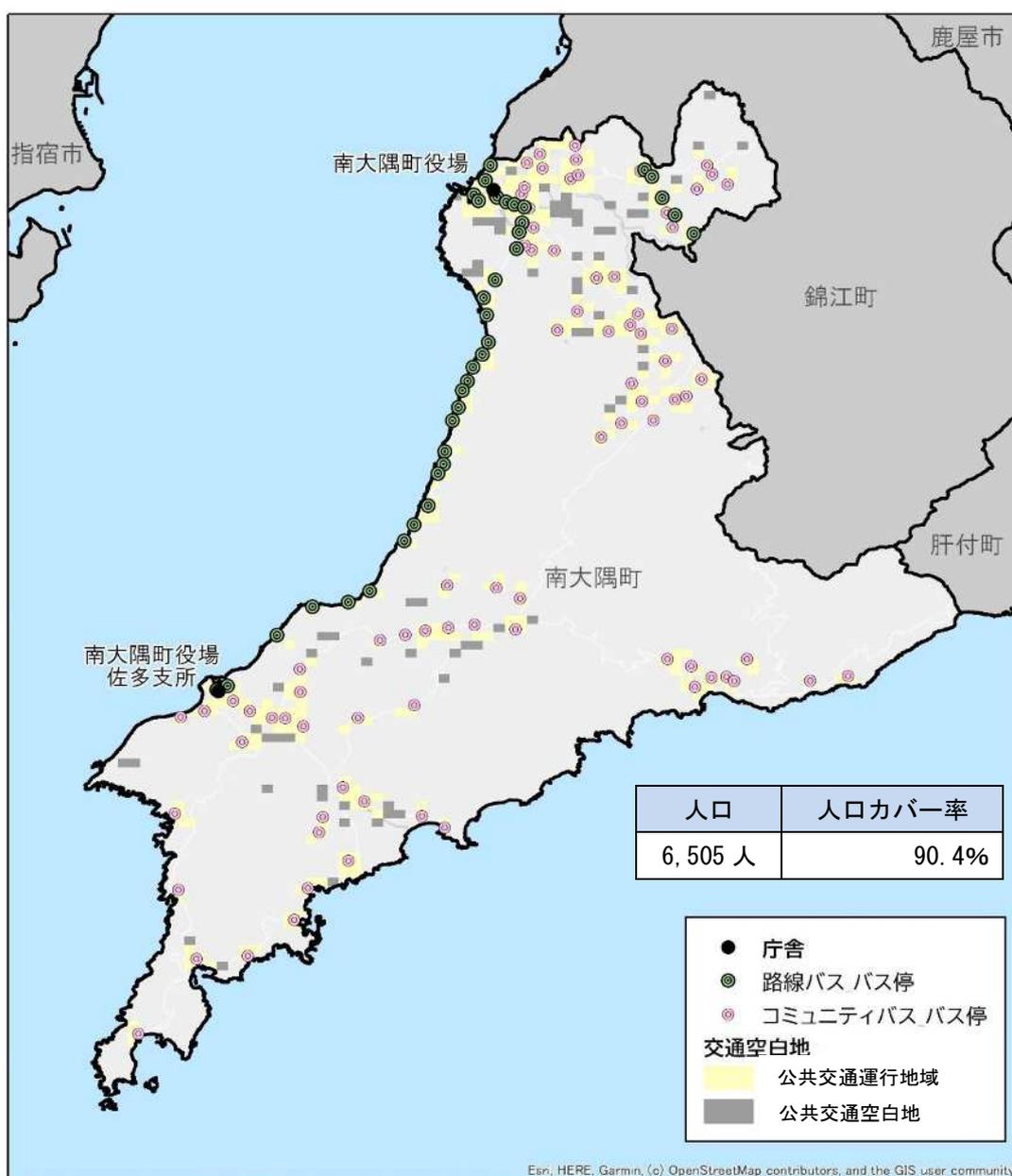
### ③ 町立診療所 送迎バス

- 本町では、佐多、郡、辺塚、大泊の4つの町立診療所の通院者を対象に送迎バスを運行しています。
- 月曜～水曜は佐多、木曜午前は郡、午後辺塚、金曜午前は大泊、佐多で送迎しています。

## (6)公共交通空白地(人口カバー率)

- 下図は、令和 2 年国勢調査の 250m人口メッシュデータに、路線バス及びコミュニティバスのバス停の位置を重ね合わせたものです。
- 本町では、路線バスまたはコミュニティバスのバス停から 300m以内の地域を「公共交通運行地域」、300m以上離れた地域を「公共交通空白地」と整理しています。
- 「公共交通空白地」は町内に点在しており、このエリアの居住者は公共交通が利用しづらい状況にあります。
- 町全体で公共交通がどの程度生活圏をカバーしているかを示す「人口カバー率」は 90.4%となっています。

[公共交通空白地]



※公共交通空白地の明確な定義はなく、地域の実情に応じて任意に定められているのが一般的。

このため、本町では、バス停から 300m以上離れた地域を「公共交通空白地」と定義した。

### III. 町民・来訪者の移動実態及びニーズ把握

町民及び来訪者の移動実態や公共交通の利用状況・ニーズなどを把握するため、下記の調査を実施しました。

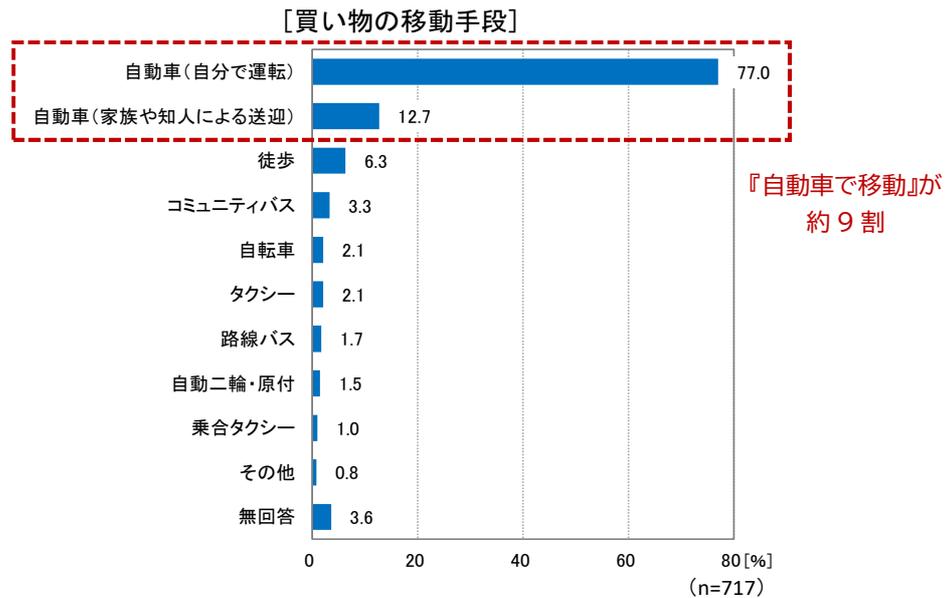
[各種調査の概要]

	町民アンケート	自治会長 アンケート	来訪者 アンケート
調査目的	町民の外出実態や公共交通の利用状況などを把握	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	来町者の移動実態や公共交通の利用状況などを把握
調査対象	南大隅町に居住する15歳以上の町民2,000人 (住民基本台帳(令和6年11月27日現在)に基づき、性別、年代、居住地に配慮して無作為抽出)	全自治会長(116人) ※令和6年11月現在	南大隅町の主な観光施設を訪れた町外在住の来訪者 (佐多岬公園観光案内所、雄川の滝、ねじめ温泉ネッピー館、なんたん市場、道の駅 根占)
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	使送便による配布・回収	調査協力依頼のチラシを留め置き・配布、チラシに表示されたQRコードから専用WEBアンケートページで回答。
実施期間	令和6年12月下旬～ 令和7年1月上旬	令和6年11月上旬～下旬	令和7年1月中旬～ 2月中旬
回収数・回収率	717票(35.9%)	92票(79.3%)	25票

# 1. 町民の移動実態

## (1) 買い物の移動状況

- 買い物の移動手段について、「自動車(自分で運転)」が77.0%と最も多く、次いで「自動車(家族や知人による送迎)」(12.7%)、「徒歩」(6.3%)となっており、『自動車で移動』が約9割を占めています。
- 最も利用する買い物先をみると、根占地域では、根占川北が「根占地域」「錦江町」、その他地区は「根占地域」、佐多地域では、佐多辺塚が「錦江町」、その他地区は「佐多地域」がそれぞれ最も多くなっています。



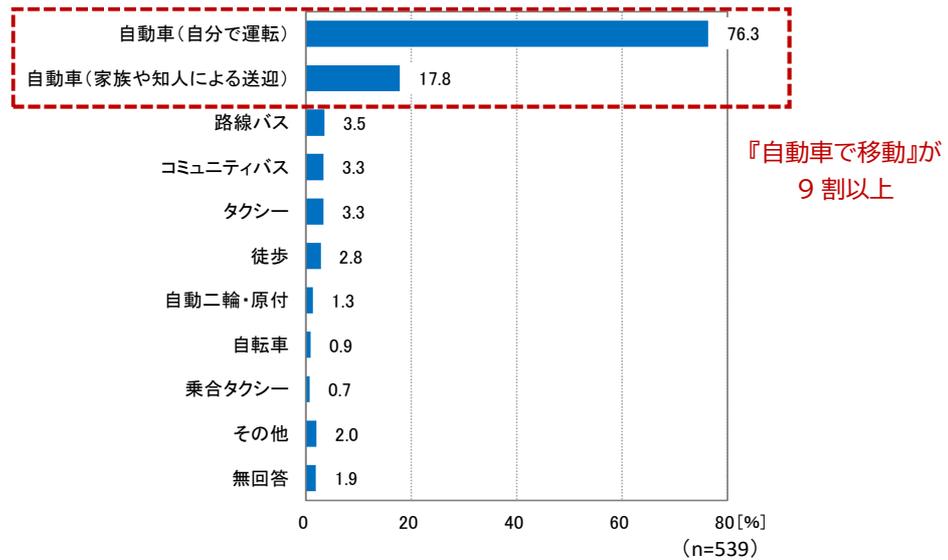
※複数回答 資料) 町民アンケート調査、以下同じ



## (2)通院の移動状況

- 通院の移動手段について、「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)」(17.8%)、「路線バス」(3.5%)となっており、『自動車で移動』が9割以上を占めています。
- 最も利用する通院先をみると、根占地域では、「錦江町」「鹿屋市」、佐多地域では、「佐多地域」「鹿屋市」がそれぞれ多くなっています。

[通院の移動手段]



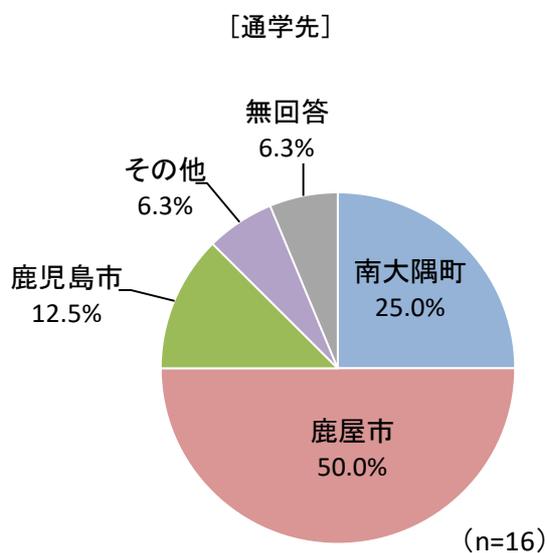
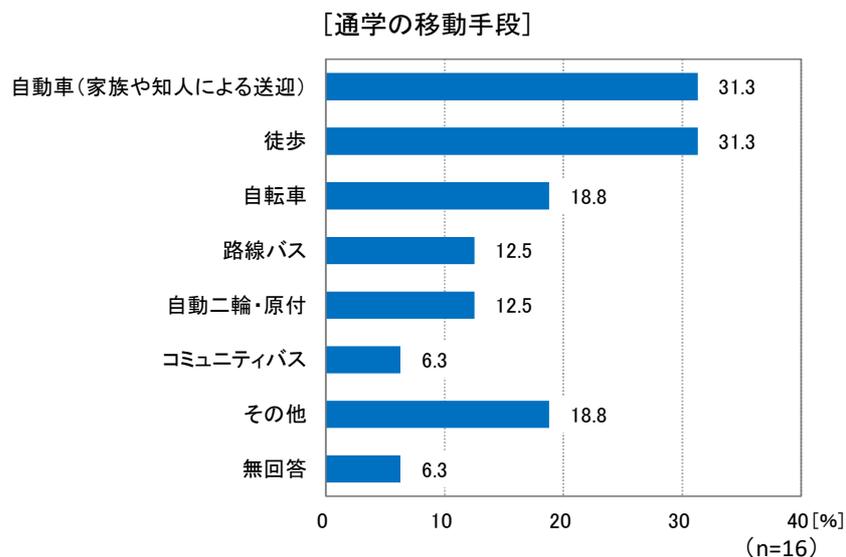
※複数回答

[最も利用する通院先]



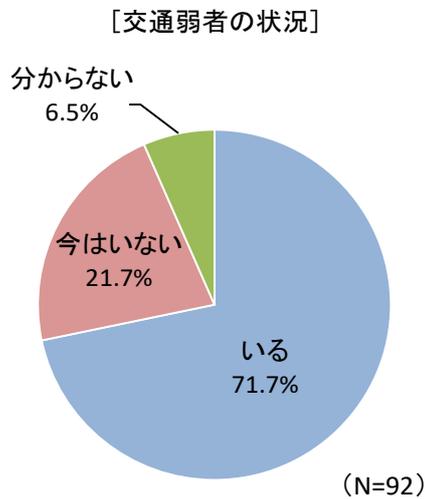
### (3)通学の移動状況

- 通学の移動手段については、「自動車(家族や知人による送迎)」「徒歩」がいずれも31.3%で最も多く、次いで「自転車」(18.8%)、「路線バス」「自動二輪・原付」(いずれも12.5%)となっています。
- 通学先については、「鹿屋市」が50.0%と最も多く、次いで「南大隅町」(25.0%)、「鹿児島市」(12.5%)となっています。

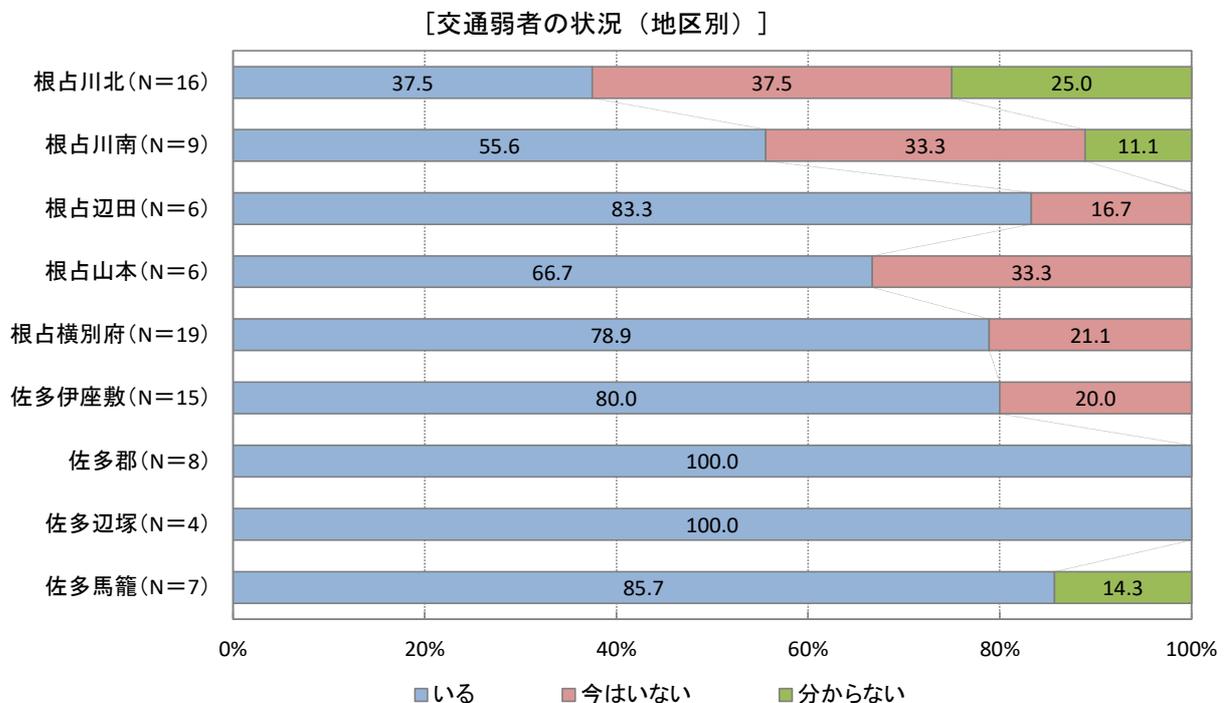


#### (4)自治会内の交通弱者の状況

- 交通弱者の状況について、自治会内に交通弱者が「いる」が 71.7%、「今はいない」が 21.7%、「分からない」が 6.5%となっています。
- 地区別にみると、全ての地区で「いる」が最も多くなっており、特に「佐多郡」「佐多辺塚」では回答した全ての自治会で「いる」となっています。



※ここでの交通弱者とは、「介助が不要で、1人で外出できる方々」の中で「公共交通を必要とされている方々（自動車運転免許証や自家用車を持っていない方）」を指す。



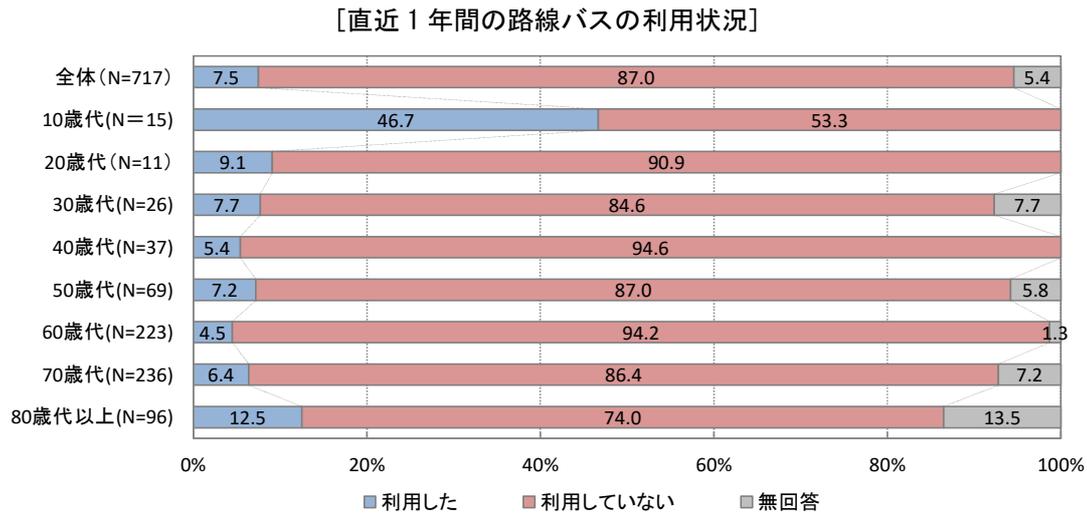
資料) 自治会長アンケート調査

## 2. 町民の公共交通の利用状況

### (1) 路線バスの利用状況

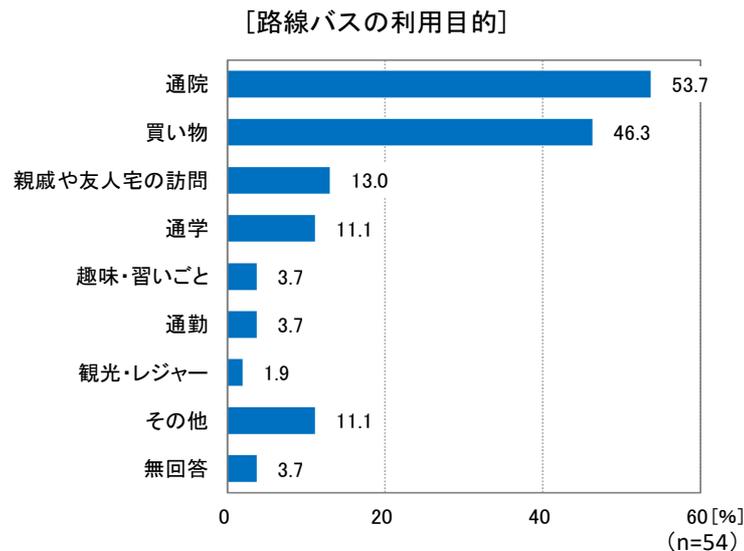
#### ① 直近1年間の路線バスの利用状況

- 直近1年間の路線バスの利用状況については、全体では「利用した」が7.5%、「利用していない」は87.0%となっています。
- 年代別にみると、「利用した」は10歳代以上が46.7%と他の年代と比べて高くなっていて一方、20歳代以上は1割程度にとどまっています。



#### ② 路線バスの利用目的

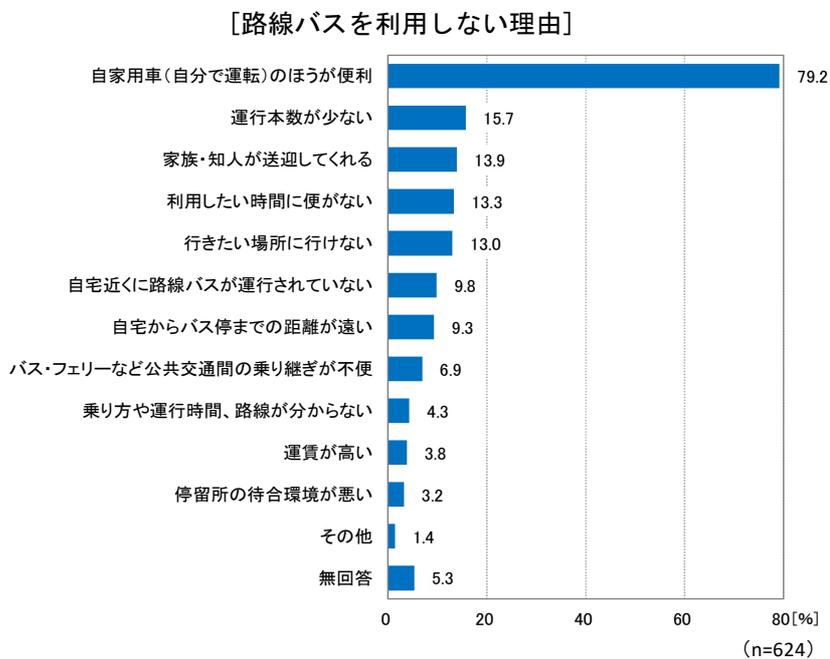
- 路線バスの利用目的については、「通院」が53.7%で最も多く、次いで「買い物」(46.3%)、「親戚や友人宅の訪問」(13.0%)となっています。



※複数回答

### ③ 路線バスを利用しない理由

- 路線バスを利用しない理由については、「自家用車(自分で運転)のほうが便利」が79.2%と最も多く、次いで「運行本数が少ない」(15.7%)、「家族・知人が送迎してくれる」(13.9%)となっています。



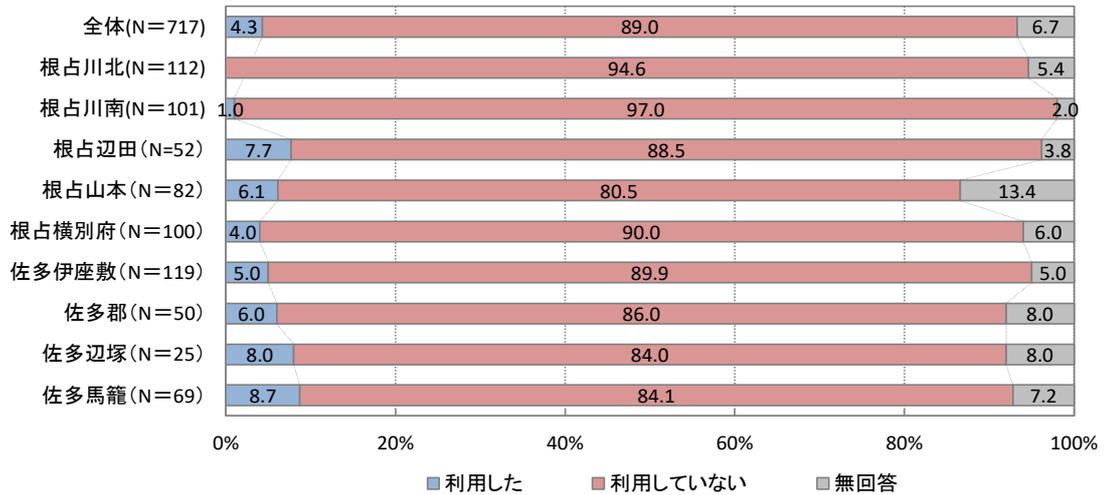
※複数回答

## (2)コミュニティバスの利用状況

### ① 直近1年間のコミュニティバスの利用状況

- 直近1年間のコミュニティバスの利用状況については、全体では「利用した」が4.3%、「利用していない」は89.0%となっています。
- 居住地別にみると、ほとんどの地区で「利用していない」が大半を占めています。

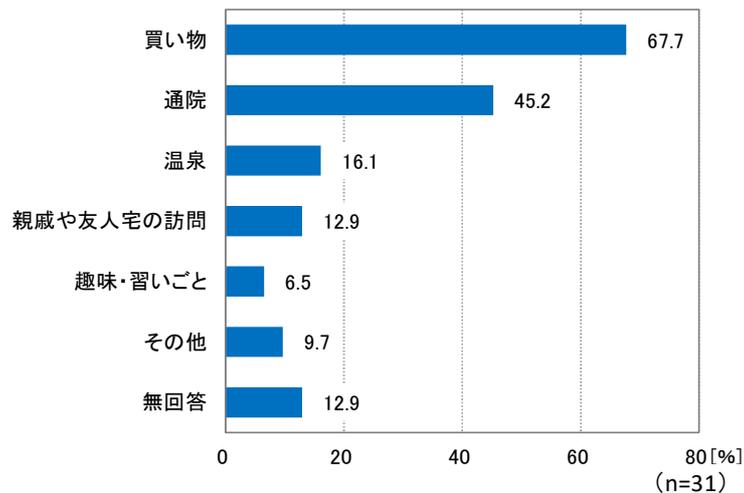
[直近1年間のコミュニティバスの利用状況]



### ② コミュニティバスの利用目的

- コミュニティバスの利用目的については、「買い物」が67.7%で最も多く、次いで「通院」(45.2%)、「温泉」(16.1%)となっています。

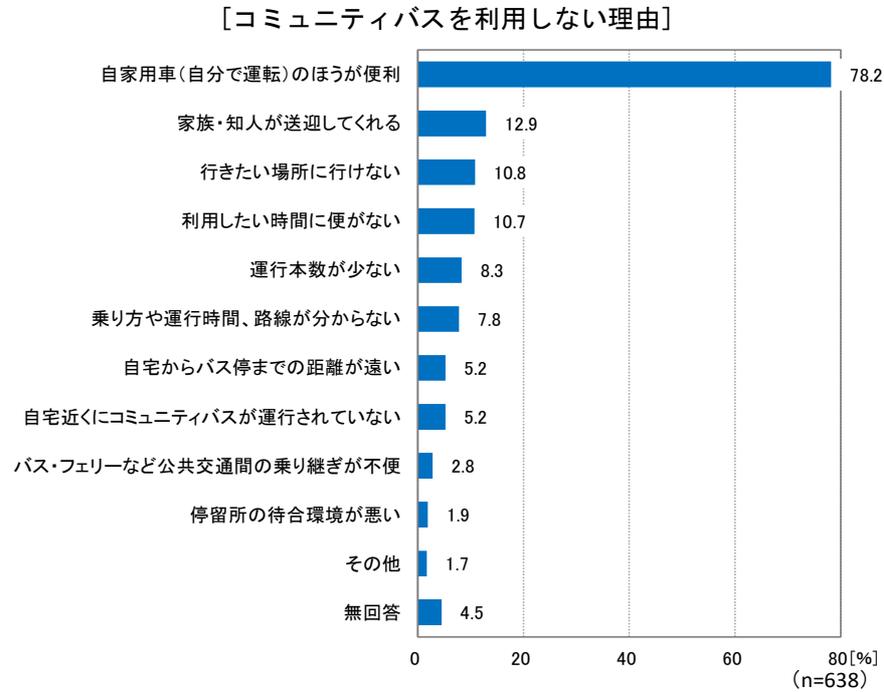
[コミュニティバスの利用目的]



※複数回答

### ③ コミュニティバスを利用しない理由

- コミュニティバスを利用しない理由については、「自家用車(自分で運転)のほうが便利」が 78.2%と最も多く、次いで「家族・知人が送迎してくれる」(12.9%)、「行きたい場所に行けない」(10.8%)となっています。

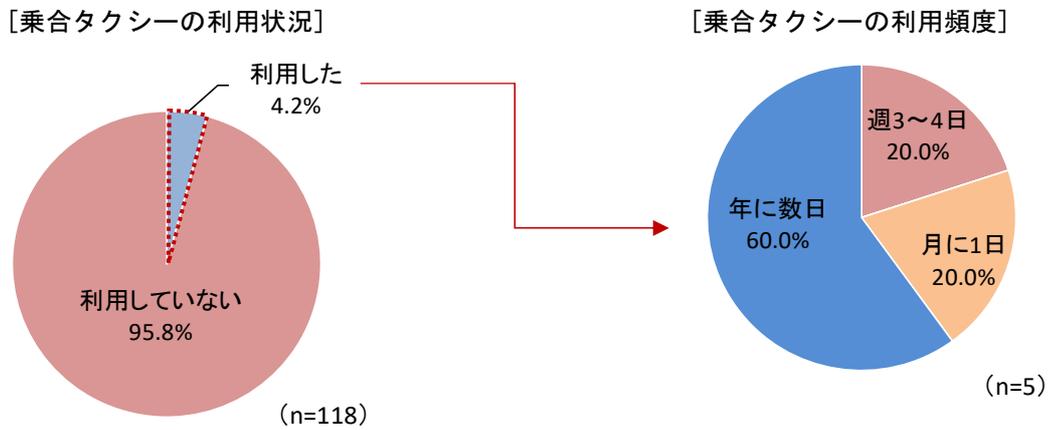


※複数回答

### (3) 乗合タクシーの利用状況

#### ① 直近1年間の乗合タクシーの利用状況

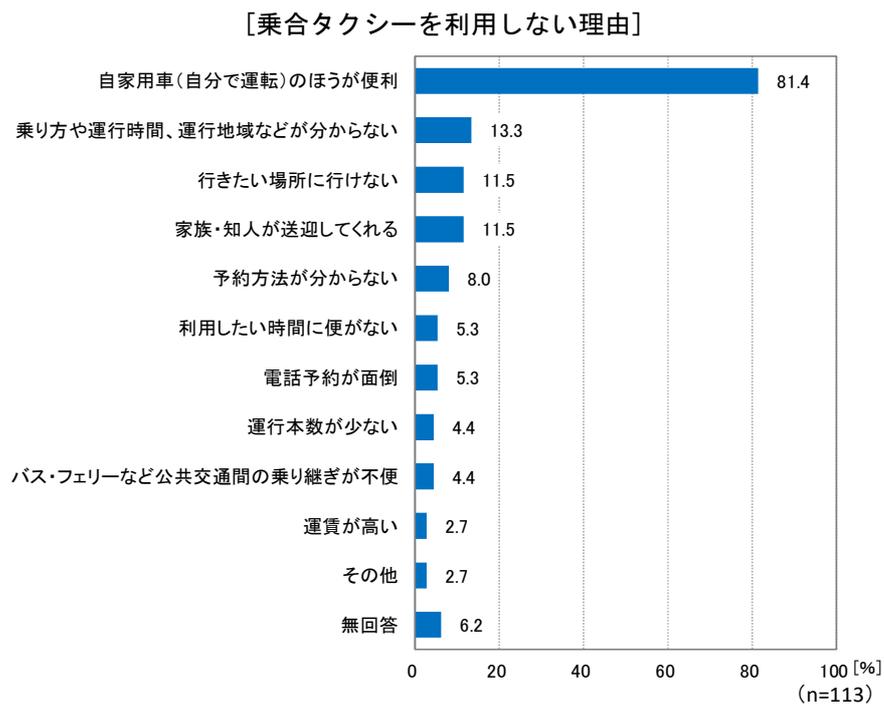
- 直近1年間の乗合タクシーの利用状況については、「利用した」が4.2%、「利用していない」が95.8%となっています。
- 利用頻度については、「年に数日」が60.0%で最も多くなっています。



※乗合タクシーを運行する城内地区、滑川地区の居住者のみ回答、以下同じ

#### ② 乗合タクシーを利用しない理由

- 乗合タクシーを利用しない理由については、「自家用車(自分で運転)のほうが便利」が81.4%と最も多く、次いで「乗り方や運行時間、運行地域などが分からない」(13.3%)、「行きたい場所に行けない」「家族・知人が送迎してくれる」(いずれも11.5%)となっています。



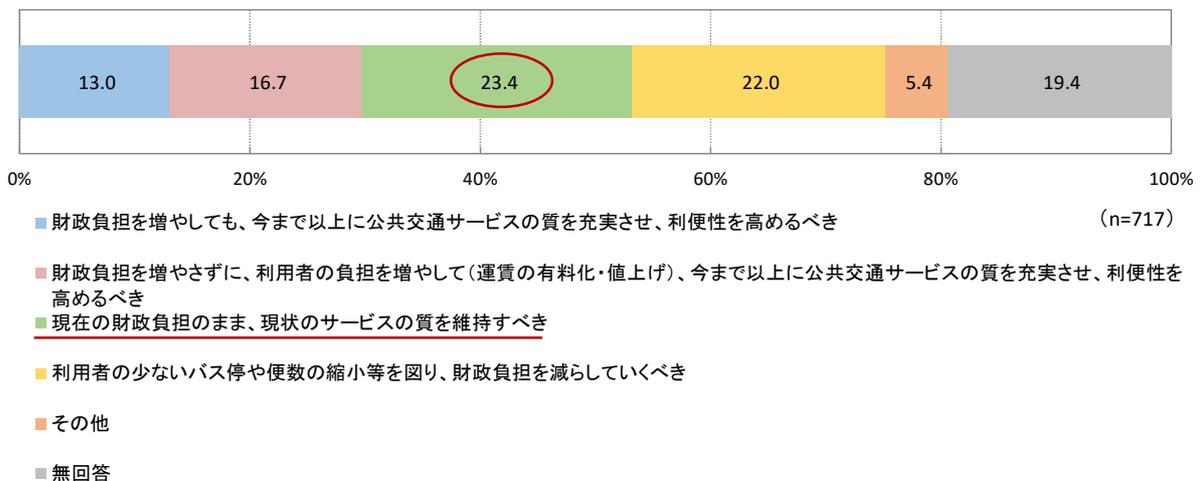
※複数回答

### 3. 町民の公共交通に対する意向

#### (1) 公共交通に関する財政負担の在り方

- 公共交通に関する財政負担のあり方については、「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質を維持すべき」が 23.4%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」(22.0%)、「財政負担を増やさずに、利用者の負担を増やして(運賃の有料化・値上げ)、今まで以上に公共交通サービスの質を充実させ、利便性を高めるべき」(16.7%)となっています。

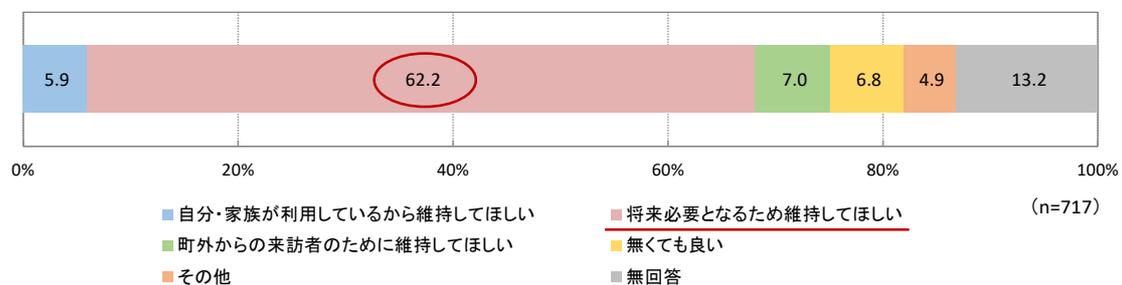
[公共交通に関する財政負担の在り方]



#### (2) 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 62.2%と最も多く、次いで「町外からの来訪者のために維持してほしい」(7.0%)、「無くても良い」(6.8%)となっています。

[今後の運行に対する意向]

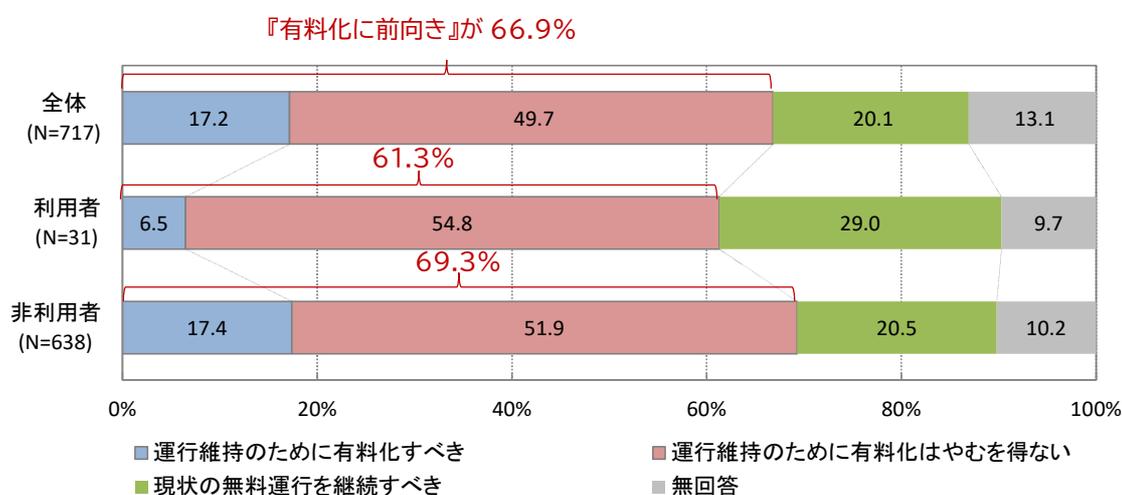


### (3)コミュニティバスの有料化に対する意向

#### ① コミュニティバスの有料化に対する意向

- 本町では現在、乗合タクシーは運賃有料(1回 500円)で運行していますが、コミュニティバスは運賃無料で運行しています。
- 今後も運行を維持し続けるために有料化を検討していることから、有料化に対する意向を尋ねたところ、「運行維持のために有料化すべき」が17.2%、「運行維持のために有料化はやむを得ない」が49.7%となっており、この2項目を合わせると66.9%が有料化に前向きな意向を示しています。
- コミュニティバスの利用状況別にみると、『有料化に前向き』と回答した割合は利用者が61.3%、非利用者が69.3%となっています。

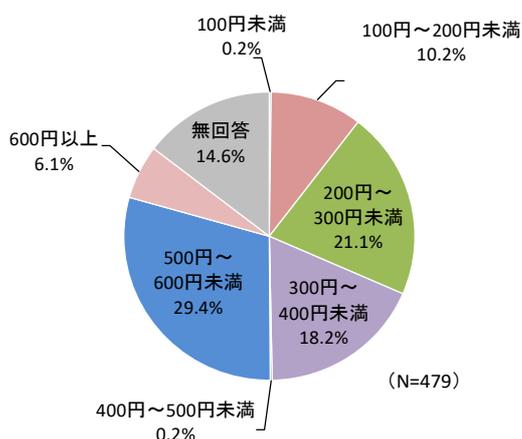
[コミュニティバスの有料化に対する意向]



#### ② 妥当な運賃水準

- 妥当な運賃水準については、「500円～600円未満」が29.4%で最も多くなっています。また、コミュニティバスの利用者が考える妥当な運賃水準では、「500円」(22.6%)が最も多く、次いで「200円」「300円」(いずれも9.7%)となっており、平均値は350円となっています。

[妥当な運賃水準]



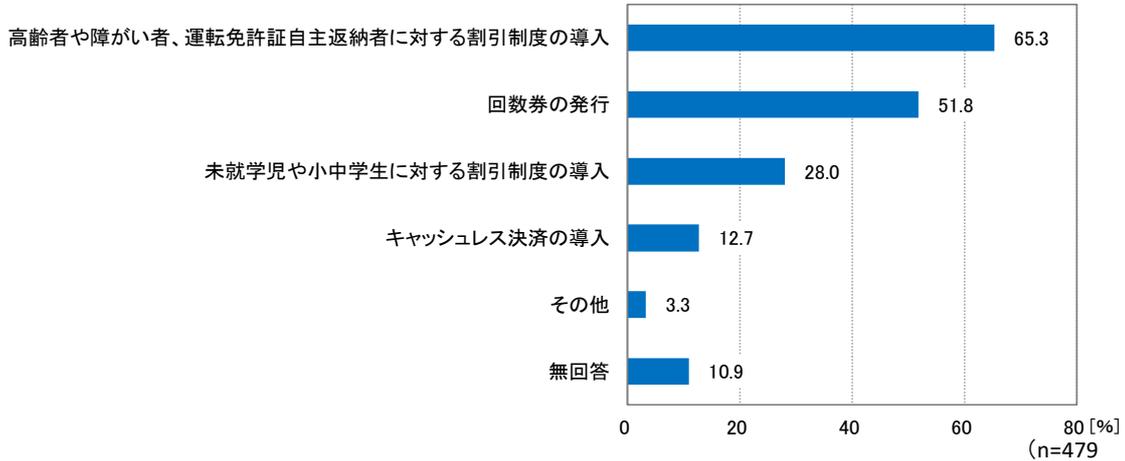
[利用者が考える妥当な運賃水準 (N=31)]

運賃	票数	回答割合
100円	2	6.5%
150円	1	3.2%
200円	3	9.7%
300円	3	9.7%
500円	7	22.6%
600円	1	3.2%
無回答	14	45.2%
平均値		350円

### ③ 有料化にあたり利用しやすくするために取り組むべきこと

- 有料化にあたり利用しやすくするために取り組むべきことについては、「高齢者や障がい者、運転免許証自主返納者に対する割引制度の導入」が 65.3%で最も多く、次いで「回数券の発行」(51.8%)、「未就学児や小中学生に対する割引制度の導入」(28.0%)となっています。

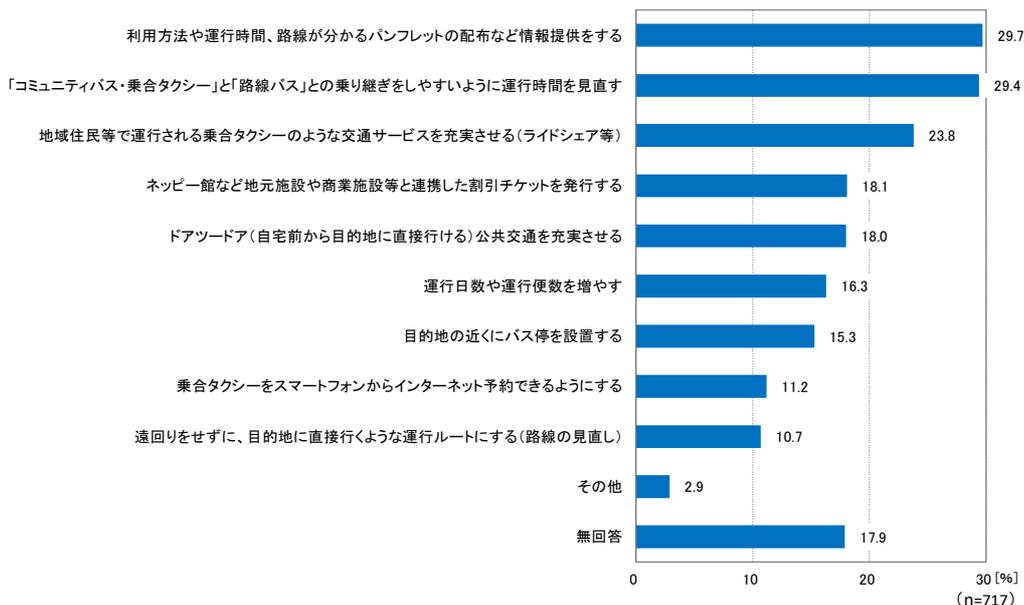
[有料化にあたり利用しやすくするために取り組むべきこと]



### (4)南大隅町の公共交通がより使いやすくなるために改善すべきこと

- 南大隅町の公共交通がより使いやすくなるために改善すべきことについては、「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 29.7%で最も多く、次いで「「コミュニティバス・乗合タクシー」と「路線バス」との乗り継ぎをしやすいように運行時間を見直す」(29.4%)、「地域住民等で運行される乗合タクシーのような交通サービスを充実させる(ライドシェア等)」(23.8%)となっています。

[南大隅町の公共交通がより使いやすくなるために改善すべきこと]

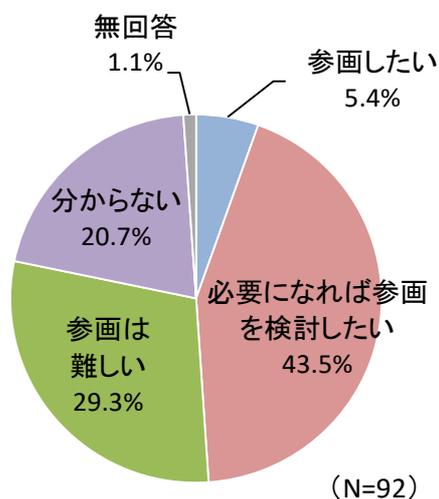


※複数回答

#### (5)住民が主体となって公共交通を運行する仕組みに対する参画意向

- 住民が主体となって公共交通を運行する仕組みに対する参画意向について、「参画したい」が5.4%、「必要になれば参画を検討したい」が43.5%となっており、この2項目を合計した『参画したい』は48.9%となっています。

[住民が主体となって公共交通を運行する仕組みに対する参画意向]



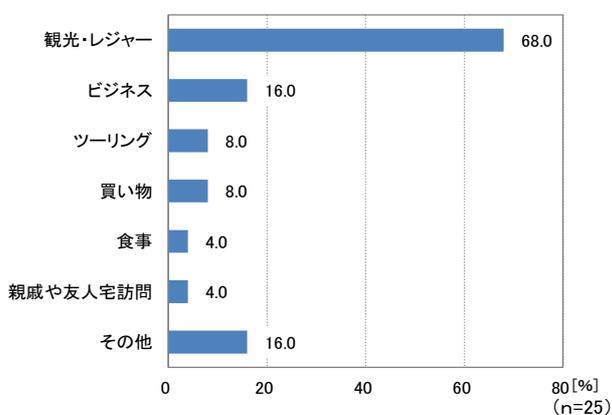
資料) 自治会長アンケート調査

## 4. 来訪者の移動実態及び公共交通に対する意向

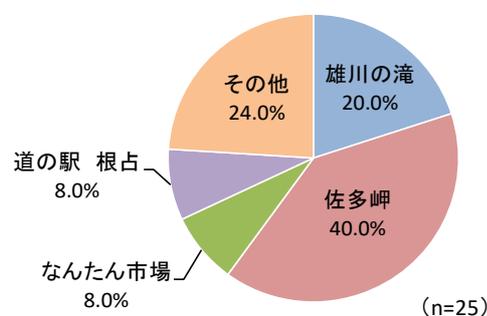
### (1)来訪目的・町内での主たる目的地

- 来訪目的については、「観光・レジャー」が68.0%で最も多く、次いで「ビジネス」(16.0%)、「ツーリング」「買い物」(いずれも8.0%)となっています。
- 町内での主たる目的地については、「佐多岬」が40.0%で最も多く、次いで「雄川の滝」(20.0%)、「なんたん市場」「道の駅 根占」(いずれも8.0%)となっています。

[来訪目的]



[町内での主たる目的地]

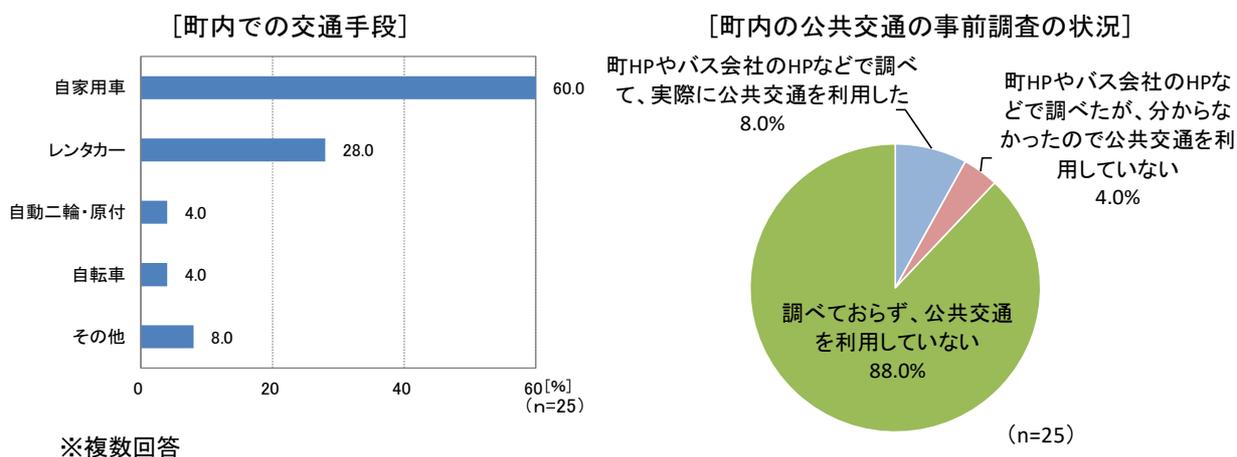


※複数回答

資料) 来訪者アンケート調査

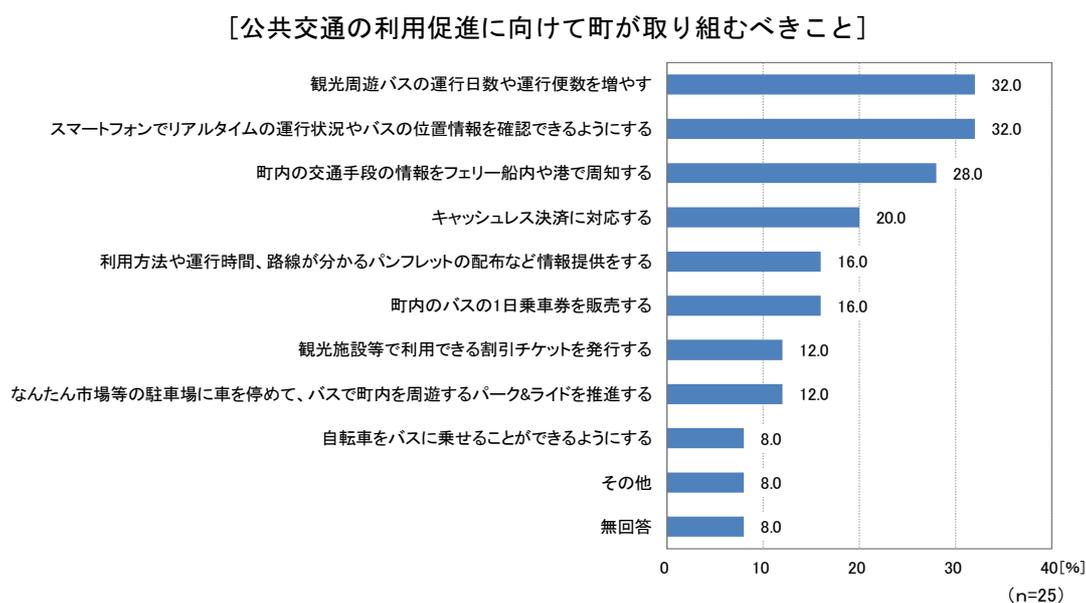
## (2) 交通手段・町内の公共交通の事前調査の状況

- 町内での交通手段については、「自家用車」が 60.0%で最も多く、次いで「レンタカー」(28.0%)、「自動二輪・原付」「自転車」(いずれも 4.0%)となっており、公共交通を利用している来訪者はいない状況となっています。
- 町内の公共交通の事前調査の状況については、「調べておらず、公共交通を利用していない」が 88.0%と約 9 割を占めています。



## (3) 公共交通の利用促進に向けて町が取り組むべきこと

- 公共交通の利用促進に向けて町が取り組むべきことについては、「観光周遊バスの運行日数や運行便数を増やす」「スマートフォンでリアルタイムの運行状況やバスの位置情報を確認できるようにする」がいずれも 32.0%で最も多く、次いで「町内の交通手段の情報をフェリー船内や港で周知する」(28.0%)、「キャッシュレス決済に対応する」(20.0%)となっています。



※複数回答

## 5. 交通事業者ヒアリング

### (1)調査概要

調査の目的	町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などを把握する。
調査対象	鹿児島交通(株)、(株)二川交通、(株)佐多交通、みさき交通(株)
調査方法	直接面談方式
実施時期	令和6年12月～令和7年1月

### (2)調査結果

#### ① 利用者の特徴

##### ■路線バス

- ・主な利用者は鹿屋市に通学する高校生や、通院・買い物等で利用する高齢者である。

##### ■コミュニティバス

- ・主な利用者は、通院や買い物等に利用する高齢者である。

##### 【根占地域】

- ・通院先は肝属郡医師会病院、大隅鹿屋病院、津崎医院など、買い物先はAコープなんぐう店、なんたん市場など、その他ネッピー館の温泉に行く人が多い。

##### 【佐多地域】

- ・目的地はAコープ佐多店、佐多診療所が多い。
- ・各地区から佐多中心部まで行き、根占・佐多間コミュニティバスに乗り継いでネッピー館に行く人や、さらに路線バスに乗り継いで鹿屋市に通院している人もいる。

##### ■乗合タクシー

- ・主な利用者は、通院や買い物等に利用する高齢者である。
- ・タクシーと比較して安価のため、根占中心部から離れている居住者の利用が多い。

#### ② 本町の公共交通の課題、今後の運行に対する意向、市への要望

##### ■路線バス

- ・乗務員不足・高齢化が深刻化している。運転手確保に向けて、沿線自治体と連携して、交通事業者就職する人への金銭的支援や、高校生向けの就職支援をしてほしい。
- ・利用が少ない鹿屋～田代麓～根占線は減便も含めた見直しが必要。

##### ■コミュニティバス

- ・根占地域の花之木コースは利用が低迷しているため、デマンド交通への移行が望ましい。
- ・佐多地域では、1コースあたりの運行距離が長く、利用者の負担が大きいため、デマンド交通への移行が望ましい。
- ・午後の帰り便の利用が少ないため、午前中に帰れる便を設定してほしい。
- ・利用者から肝属郡医師会病院や錦江町のコスモスまで延伸を希望する声がある。
- ・ダイヤの見直しについては交通事業者の試走結果を踏まえ、協議・調整したい。
- ・現在、運賃無料だが、持続的な運行に向けて有料化すべきである。ただ、交通事業者の業務負担を軽減するため、役場で回数券を販売してほしい。

##### ■乗合タクシー

- ・乗合タクシーの運行エリアとコミュニティバスの一部コースが重複している。
- ・利用者から根占中心部からの帰り便(12時、17時)に15時を追加する要望がある。
- ・運賃500円は近距離利用者にとって割高に感じるため、居住エリアに応じて運賃を変動させることで利用しやすくなるのではないか。

## IV. 南大隅町の公共交通の課題

これまでの本町の概況の整理や各種調査結果を踏まえ、公共交通の課題について、以下のとおり整理しました。

### 1 各地区の特性や住民のニーズを踏まえた交通体系の見直し

- 町民の通院・買い物は、町内だけでなく、鹿屋市や錦江町への移動も多く、町民アンケートでは公共交通間が乗り継ぎしやすいよう運行時間の見直しを求める声が多く挙げられています。
- そのため、町内各地区と生活拠点である本庁舎及び佐多支所周辺をつなぐ移動手段の確保し、広域移動のための路線バスと乗り継ぎ環境を整えるなど利便性を高めることが重要です。
- コミュニティバスでは利用低迷の路線がみられ、乗合タクシーにおいては乗合率が低い状況です。各路線の利用状況や人口動向、町民の移動実態・ニーズ等を踏まえ、財政負担も考慮した利便性と効率性のバランスが整った交通体系の見直しが必要です。
- また、今後予定される肝属郡医師会立病院の移転・開業を見据え、交通体系の見直しを含めた検討も求められます。

### 2 公共交通の運行に対する財政負担の軽減

- 現在、運賃無料で運行するコミュニティバスは町が運行費を全額負担しており、財政負担額は増加傾向となっています。町民アンケートでは今後の公共交通の運行に対し、「現状維持」または「財政負担を減らして利用者の負担を増やし、今まで以上に利便性を高めるべき」との意見が多くなっています。また、約7割がコミュニティバスの有料化に前向きな意向を示しています。
- 今後も継続して運行するために、有料化や国の補助事業の活用など、町の財政負担軽減に向けた取組が必要です。

### 3 利便性・運行効率化向上に向けた取組の検討

- 人口減少や高齢化の進行に伴い、公共交通の担い手不足や高齢者等の移動手段の確保等の課題解決に資する取組が求められます。
- 具体的には、「AI オンデマンド交通」や「自動運転」など最新モビリティサービスを活用した利便性・運行効率化に向けた取組や、コミュニティバスを有料化した場合の事業者負担軽減に向けた「キャッシュレス決済の導入」「回数券の発行」など、メリットや地域特性、コスト等を照らし合わせながら、検討する必要があります。

## 4 公共交通に対する意識啓発と利用促進

- 町民アンケートでは、直近 1 年間で路線バス・コミュニティバスを利用した割合は 1 割以下で、70 歳代以上においてもほとんど利用されておらず、自家用車での移動が多い状況です。
- 公共交通の利便性向上に向けた改善点として、「パンフレットの配布等の情報提供」が最も重要視されています。
- 自家用車での移動が多い町民、特に高齢者に対して、公共交通を利用する意識の醸成を図るとともに、情報発信等に取り組みながら、利用を促す必要があります。

## 5 公共交通を支える協働の仕組みの構築

- 人口減少や高齢化の進行を考慮すると、将来的に町内の移動需要を十分に満たせなくなる可能性があります。
- 町民アンケートでは、今後ライドシェア等の交通サービスの必要性が挙げられたほか、自治会長アンケートでは将来、住民が主体となって公共交通を運行する仕組みに「参画したい」自治会は約半数を占めています。
- 既存の交通サービスの維持が難しくなった場合を想定し、地域住民や地元関係者等による「持続可能な体制」に向けて協働の仕組みを検討する必要があります。
- また、様々な業種で人手不足が深刻化する中、人とモノを同時に運ぶ貨客混載や、目的地となる病院やスーパーとの連携など、異業種との連携・協働の検討も求められます。

# V. 南大隅町地域公共交通計画

## 1. 基本理念及び基本方針

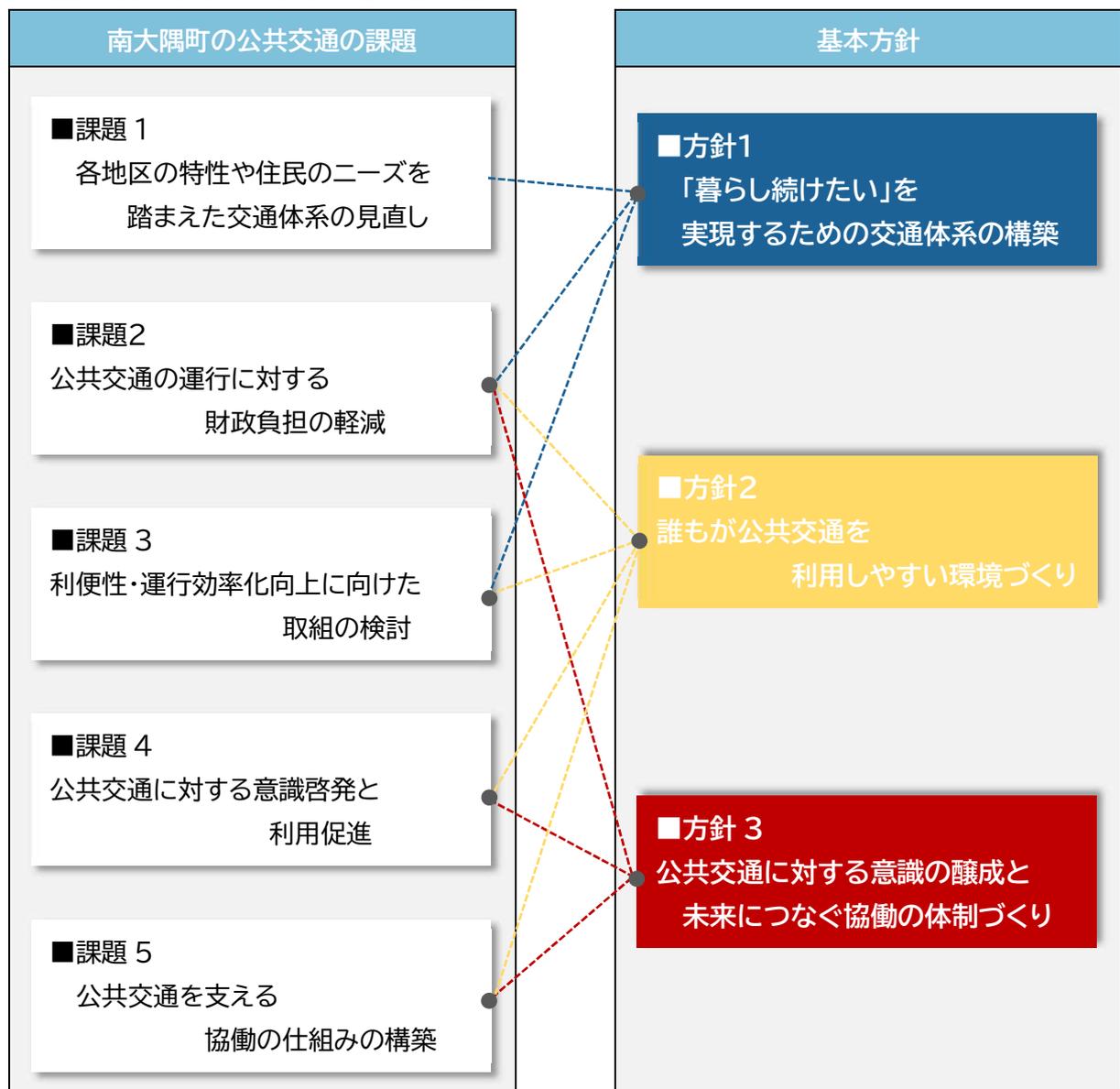
### (1)基本理念

本町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、将来にわたって公共交通を維持・確保するため、町民の移動ニーズ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、いつまでも安心して暮らし続けられるように、町民や関係者が協力し合い、持続可能な公共交通を目指す必要があります。

こうしたことから、本町における基本理念を次のように設定します。

誰もが生き生きと暮らし続けられるまちを支え、未来につなぐ公共交通

### (2)基本方針(課題に対する取組の方向性)



## 基本方針1

### 「暮らし続けたい」を実現するための交通体系の構築

- 町民(特に高校生や高齢者など運転免許を持っていない真に公共交通を必要とする町民)の移動実態を踏まえ、通学・買い物・通院等の日常生活において利用しやすい公共交通体系の構築を目指します。
- 乗合タクシーについては、利用者のニーズに合わせた運行内容の見直しに取り組み、利便性向上を図ります。
- コミュニティバスの有料化に向けた検討や国の補助事業を積極的に活用し、町の財政負担の軽減を図ります。
- これらを総合的に展開することで、持続可能な交通サービスの提供を目指します。

## 基本方針2

### 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり

- 町民・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、主要拠点等における待合環境の整備や、分かりやすい案内表示・情報発信を図ります。
- AI や IoT などのデジタル技術を活用した交通サービスについて、メリットや地域特性、コスト等を照らし合わせながら導入を検討し、移動利便性の向上を図ります。

## 基本方針3

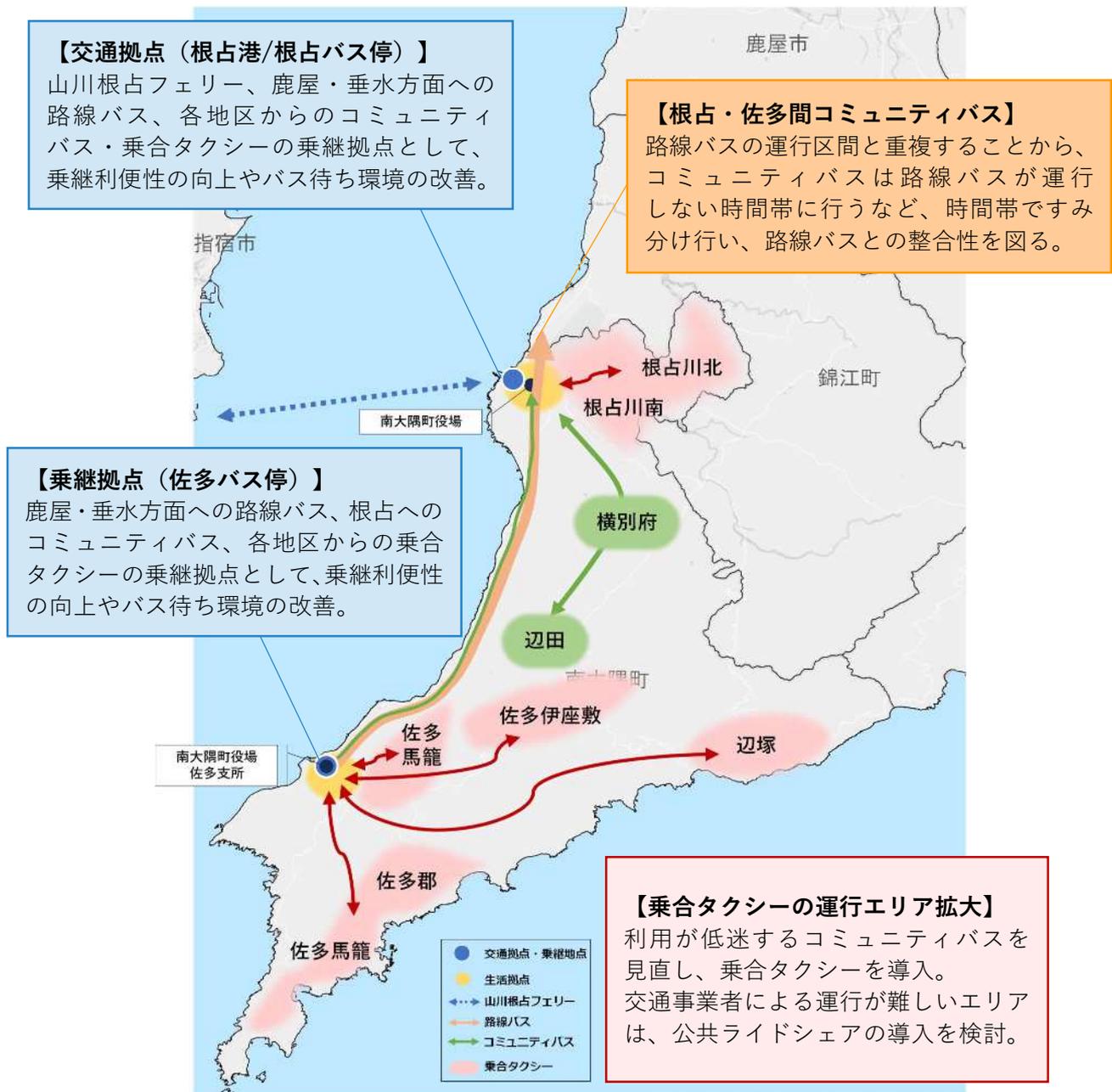
### 公共交通に対する意識の醸成と未来につなぐ協働の体制づくり

- 今後も公共交通を維持・確保していくために、町民一人ひとり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、町民の公共交通に対する意識の醸成と利用促進を図ります。
- 地域住民や地元関係者等による協働の仕組みの構築や、異業種との連携・協働＝「共創」により、持続可能な交通ネットワークの構築を目指します。

### (3)南大隅町の将来の交通ネットワークイメージ

多様な交通手段が集中する根占港をはじめとする交通拠点や乗継拠点で円滑に乗継できる環境の充実や、商業・医療施設が集積する根占中心部及び佐多中心部と町内各地区を結ぶ移動手段の確保など、これからのまちづくりと一体となった交通ネットワークの構築を目指します。

[南大隅町の将来の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ながら取り組みます。

## 2. 交通種別ごとの役割と方向性

町内の各移動手段の役割と方向性を次のように設定します。

区分		対象	役割と方向性
地域間		フェリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本町と指宿市を結び、観光の利用を中心に、広域の移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
		路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本町と鹿屋市、垂水市等の周辺市町を結び、通勤・通学、買い物、通院等における広域の移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
地域内		コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 根占バス停及び佐多バス停を拠点に、町民の買い物、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、広域移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
		乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスを補完して、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。</li> <li>● 路線バス及びコミュニティバスとの接続により、移動利便性を高める役割を担う。</li> </ul>
		タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通不便地域での移動や、他の公共交通が運行時間外の際の移動手段としての役割を担う。</li> <li>● 高齢者、障がい者、子育て世代、町外からの来訪者等、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。</li> </ul>
その他		スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主に小・中学生の通学における移動手段としての役割を担う。</li> </ul>
		医療・福祉分野の輸送サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、町や民間事業者が無償で輸送するサービスで、施設までの移動手段としての役割を担う。</li> </ul>

### ■地域公共交通確保維持事業の必要性

本町は路線バスへのアクセスが容易ではない地域が多く存在することから、車を持たない町民を中心とした移動手段の確保に取り組む必要があります。

しかしながら、交通事業者や行政の運営努力だけで維持することが難しいことから、地域公共交通確保維持事業の活用により、運行を確保・維持する必要があります。

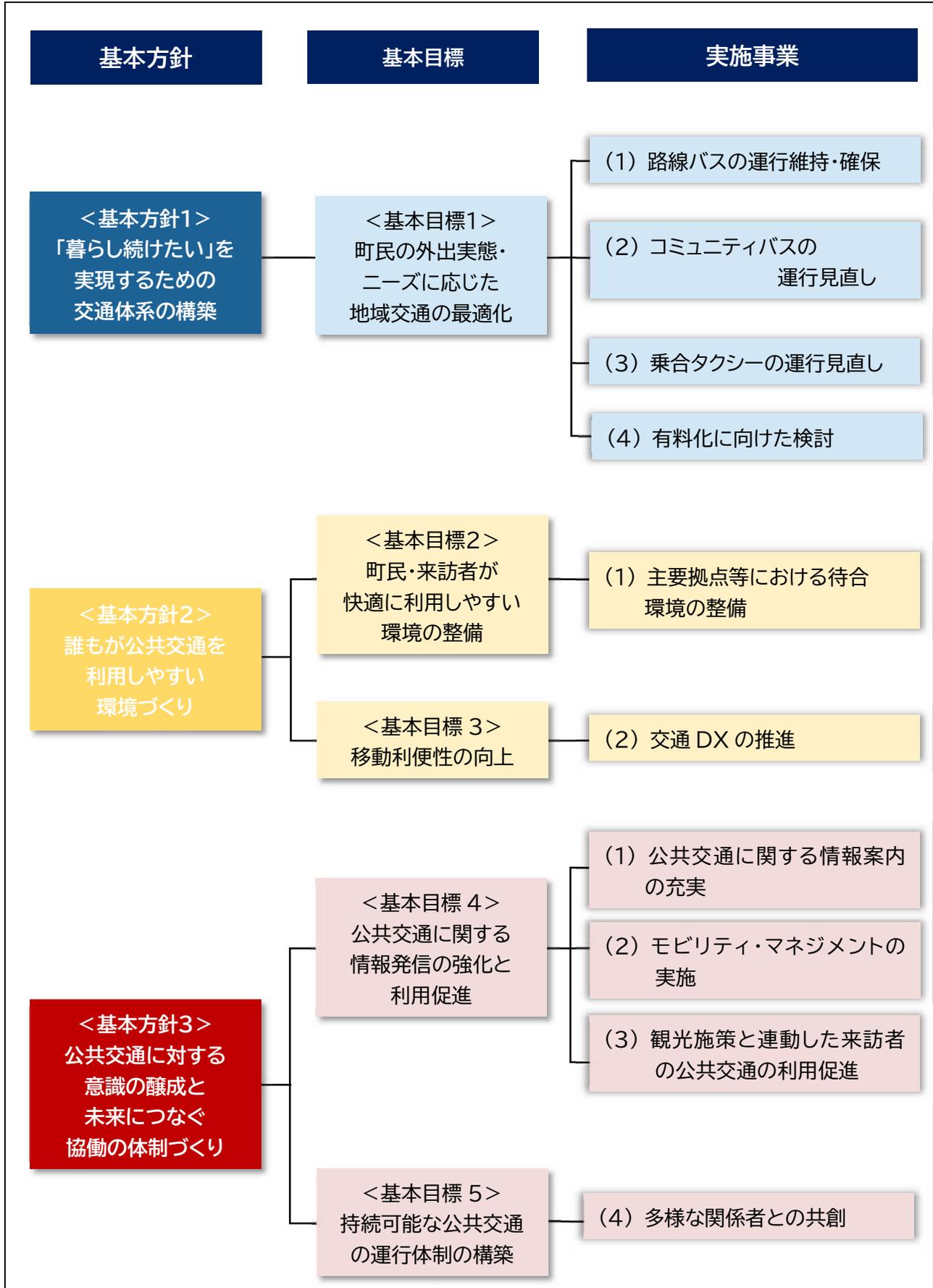
[地域公共交通確保維持事業を活用する系統の概要]

運行系統名	起終点	事業許可区分	運行の態様	実施主体
コミュニティバス	南大隅町全域	4条乗合	路線定期運行	南大隅町 (運行は交通事業者へ委託)
乗合タクシー	南大隅町全域	4条乗合	区域運行	

### 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

本計画の体系図は以下の通りとなっています。



(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			
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	南大隅町	交通事業者	関係事業者	町民
<b>基本方針1 「暮らし続けたい」を実現するための交通体系の構築</b>									
路線バスの運行維持・確保	—————▶					●	●		
コミュニティバスの運行見直し	.....▶	—————▶				●	●		
乗合タクシーの運行見直し	.....▶	—————▶				●	●		
有料化に向けた検討	.....▶	—————▶				●	●		
<b>基本方針2 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり</b>									
主要拠点等における待合環境の整備	—————▶					●	●	●	
交通 DX の推進	.....▶					●	●	●	
<b>基本方針3 公共交通に対する意識の醸成と未来につなぐ協働の体制づくり</b>									
公共交通に関する情報案内の充実	—————▶					●	●	●	●
モビリティ・マネジメントの実施	—————▶					●	●	●	●
観光施策と連動した来訪者の公共交通の利用促進	.....▶	—————▶				●	●	●	
多様な関係者との共創	.....▶	—————▶				●	●	●	●

※ .....▶ :計画・検討      ———▶ :実施

### (3)事業計画

本町における公共交通の課題を解決する目標達成に向けた計画事業の内容を以下に示します。

#### — 目標1 町民の外出実態・ニーズに応じた地域交通の最適化 —

##### 【事業1】路線バスの運行維持・確保

###### 【目的】

- 町民・来訪者の広域移動を支えるため、路線バスの運行維持・確保を目指します。

###### 【取組内容】

- 本町と鹿屋・垂水方面を結ぶ路線バスは、町民の通院・買い物等の日常生活を支える移動手段であるだけでなく、町外からの来訪者にとっても重要な移動手段であり、広域移動に欠かせない重要な役割を果たしています。
- このことから、コミュニティバスや乗合タクシーにおいて乗継に配慮したダイヤ調整を行い、利用者が円滑に移動できるように取り組みます。また、町民・来訪者の利用促進を図るため、情報案内の充実を図ります。
- 持続的な運行に向けて、廃止路線代替バスの補助金を活用するとともに、沿線自治体で赤字を補填することにより、路線の確保に努めます。
- バス事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、当該事業者や沿線自治体と連携して利用実態の把握や運転手へのヒアリング等を実施し、協議・調整を行うなど、路線の維持・確保に向けた必要な検討を行います。



###### 【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者		町民	
------	---	-------	---	-------	--	----	--

## 【事業 2】コミュニティバスの運行見直し

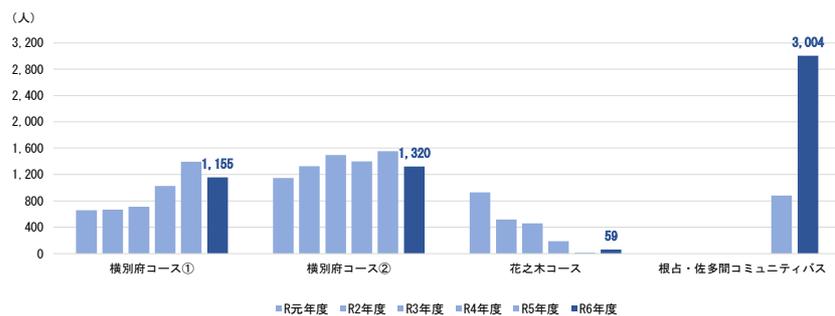
### 【目的】

- 地域住民の日常生活での移動実態やニーズ等に合わせた運行見直しを行い、町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】

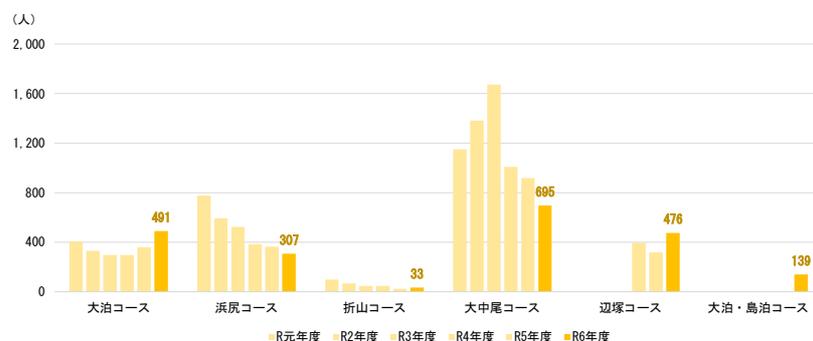
- 現在 10 コースあるコミュニティバスは、利用者が少ないコースがあり、長期的な視点で在り方の検討を進める必要があります。
- 地域住民の通院・買い物等の日常生活での移動実態やニーズを踏まえ、運行内容と移動実態が合っていないコースの運行見直しを図るとともに、利用が低迷するコースについては、乗合タクシー等への移行を検討します。
- 交通拠点・乗継拠点では、路線バスなど他の公共交通への乗継に配慮したダイヤ調整を行い、利用者がスムーズに乗継できるように取り組みます。
- 運行見直しにあたっては、対象地域に対して十分に周知を行い、利用拡大を図るとともに、持続可能性の観点から、地域公共交通確保維持事業を活用することとします。

#### 〔根占地域のコミュニティバスの利用者数（再掲）〕



注) 根占・佐多間コミュニティバスは令和 5 年 10 月から実証運行開始

#### 〔佐多地域のコミュニティバスの利用者数（再掲）〕



注) 大泊・島泊コースは令和 6 年度から運行

### 【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者		町民
------	---	-------	---	-------	--	----

### 【事業3】乗合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わせて乗合タクシーの運行内容を見直すとともに、交通空白地での移動手段を確保します。

#### 【取組内容】

- 交通拠点等では、路線バスや根占・佐多間コミュニティバスといった他の公共交通への乗継に配慮したダイヤ調整を行い、利用者がスムーズに乗継できるように取り組みます。
- 乗合タクシーを新たに運行する場合は、地域構造(地形条件や居住地の分布状況)等を考慮した運行形態についての検討も併せて行います。
- 現在、乗合タクシーの料金は一律 500 円(中学生以上)と「均一制運賃」ですが、運行距離に応じて運賃が変動する「距離制運賃」の導入を検討します。
- 運行見直しにあたっては、対象地域に対して十分に周知を行い、利用拡大を図るとともに、持続可能性の観点から、地域公共交通確保維持事業を活用することとします。
- なお、交通事業者による運行が難しい場合は、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入を検討します。



▲乗合タクシーの見直しイメージ

#### 【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者		町民
------	---	-------	---	-------	--	----

## 【事業4】有料化に向けた検討

### 【目的】

- 町の財政負担軽減を目的に、現在、運賃無料で運行するコミュニティバスの有料化を検討し、持続可能な運行を目指します。

### 【取組内容】

- 持続可能な運行体制を維持するため、受益者負担の原則に基づき、コミュニティバスの有料化を検討します。
- 単なる利用者の負担増加ではなく、運行内容の最適化やキャッシュレス決済の導入といった利便性向上に資する取組もセットで行い、運行サービスの価値を高めることに努めます。
- 有料化にあたっては、近隣自治体の運賃等を参考にしながら詳細を検討するとともに、住民説明会等を通じて、有料化の必要性を丁寧に説明し、住民の理解を得ながら推進します。
- 有料化とあわせて、国の補助事業(地域公共交通確保維持事業)を活用し、継続的な運行に努めます。



▲市民向け路線バス回数券（指宿市）  
市内の郵便局で額面3千円を2千円で購入することが可能

対象者	チケットの受け取り方法は2種類 (マイナンバーカードを利用するとお得)	
	マイナンバーで受け取る	紙チケットで受け取る
①~④	700円×48回分 (33,600円分) 1乗車につき2回まで利用可能	700円×36回 (25,200円分) 1乗車につき2回まで利用可能
⑤⑥	利用不可	700円×36回 (25,200円分) 1乗車につき2回まで利用可能
⑦	3,000円×24回分(72,000円分) 1乗車につき1回まで利用可能	

▲マイナンバーカードを活用した乗合タクシーの利用券（錦江町）

### 【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者		町民
------	---	-------	---	-------	--	----

【事業1】主要拠点等における待合環境の整備

【目的】

- 町民・来訪者の利用が多いバス停の改善や周辺施設と連携した待合環境の整備を行い、バス待ち環境の向上を図ります。

【取組内容】

- 乗降客が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ます。
- バス停周辺の公共施設や商業・医療施設と連携して、待合スペースを確保し、待ち時間を快適に過ごせる場所をつくるなど、バス待ち環境の充実を図ります。



▲根占バス停  
(周辺施設：A コープ、津崎医院、ファミリーマート等)



▲佐多バス停  
(周辺施設：佐多診療所、佐多支所、さたでい倶楽部（石蔵）等)



▲商業施設と連携したバス待ち処の例（茨城県龍ケ崎市）

【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者	●	町民	
------	---	-------	---	-------	---	----	--

【事業 2】交通 DX の推進

【目的】

- 公共交通を取り巻く課題解決に向けて、AI や IoT などのデジタル技術を活用した交通サービスについて、調査・検討を積極的に行います。

【取組内容】

- 人口減少や高齢化の進行に伴い、公共交通の担い手不足や高齢者等の移動手手段の確保等の課題解決に向けて、AI オンデマンド交通や自動運転、MaaS などデジタル技術を活用したモビリティサービスや、キャッシュレス決済の導入、回数券の発行など、公共交通における DX の推進に取り組めます。
- 交通 DX の検討・推進により、移動利便性の向上を通じて町民の利用促進につなげるとともに、来訪者にとって利用しやすい環境整備を進めることで、来訪者の利用促進も図ります。
- 導入にあたっては、メリットや地域特性、コスト等を照らし合わせながら、調査・検討します。

SmartGOTO プラットフォームで実現できること



▲MaaSの事例「Smart GOTO」（長崎県新上五島町）



▲自動運転 EV バス（南さつま市）

【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者	●	町民
------	---	-------	---	-------	---	----

— 目標 4 公共交通に関する情報発信の強化と利用促進 —

**【事業 1】公共交通に関する情報案内の充実**

**【目的】**

- 町民・来訪者に公共交通を利用してもらう機会を増やすため、初めて利用する方でも分かりやすい情報案内の充実を図ります。

**【取組内容】**

- 町内の公共交通の運行内容(運行ルート、運賃、時刻表等)や乗り方等について情報を一元化した交通マップを作成します。
- 作成したマップは、町の広報誌や町 HP への掲載、全世帯への配布、商業施設・医療機関、観光スポット等での留め置き等を通じて、町民・来訪者への周知を図ります。
- 高校進学に伴う町外への転出を防ぐため、町内在住の高校生を対象とした通学支援を継続的に取り組むとともに、中学生とその家族に対して公共交通を利用して通学できる選択肢があることを伝えるための情報発信を行います。



<b>運賃</b>	<b>1号車・2号車【(有)基山タクシー】</b>
<b>町内</b>	<b>定員 10名</b>
運賃 <b>100円</b> 定額	運賃 <b>150円</b> 定額
<b>割引制度</b>	<b>1号車</b>
<b>ばんきっぷ(7歳以上かつ町内在住)</b>	<b>2号車</b>
100円	1号車
<b>きやまんきっぷ(どなたでも)</b>	2号車
100円	1号車
<b>小学生用割引きっぷ【町内在住小学生】</b>	2号車
50円	1号車
<b>1か月フリーバス</b>	2号車
1,000円	1号車
<b>半額小学生</b>	2号車
運賃 <b>50円</b> 定額	1号車
<b>無料</b>	2号車
<b>のりかえきっぷ</b>	1号車
50円	2号車

▲交通マップの作成例 (佐賀県基山町)

**【実施主体】**

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者	●	町民	●
------	---	-------	---	-------	---	----	---

## 【事業2】モビリティ・マネジメントの実施

### 【目的】

- 日常生活において自家用車での移動が多い町民の公共交通の利用促進を図るため、対象者に応じた利用の「きっかけ」となるモビリティ・マネジメントに取り組みます。

### 【取組内容】

- 公共交通に対する認識と理解を深めてもらい、住民一人ひとりがそれぞれの生活に合わせた公共交通の利用を考えてもらうため、対象者に応じた情報発信や利用促進に資する効果的な取組を図ります。

#### 【取組例】

地域住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の見直しに合わせた住民説明会や乗車体験会の開催</li> <li>・マイ時刻表の作成サービス</li> <li>・公共交通について理解を深めるための広報活動</li> <li>・イベント時に公共交通の利用を促す案内・誘導、パーク&amp;ライドの推進</li> </ul>
子ども・学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・園児や小学生を対象とした乗り方教室の実施</li> <li>・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)</li> <li>・進学を控えた中学生とその保護者に対する公共交通を利用した通学方法の案内</li> </ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証返納を検討している高齢者とその家族に対する情報提供</li> <li>・老人クラブ等と連携した乗車体験を含めたお出かけツアーの実施</li> </ul>
移住者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・転入届提出時に公共交通の案内・マップ配布</li> </ul>



▲コミュニティバスを活用した町内周遊ミニツアー（静岡県長泉町）



▲公共交通を利用した高校通学のモデルコースの紹介（岐阜県恵那市）

### 【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者	●	町民	●
------	---	-------	---	-------	---	----	---

## 【事業3】観光施策と連動した来訪者の公共交通の利用促進

### 【目的】

- 観光施策と一体となった二次交通の充実を図り、来訪者の公共交通の利用を促すとともに、町内での周遊促進を目指します。

### 【取組内容】

- 本町では本土最南端を目指す自転車での観光客が多い特徴を踏まえ、自転車をそのままバスに積載できるサイクルバスの導入を検討します。自転車とバスを組み合わせることで二次交通の利便性を高めることで、公共交通の利用を促すとともに、町内での周遊促進を図ります。
- 観光協会等と連携し、根占港やなんたん市場等を拠点に、雄川の滝や佐多岬、地域の食など魅力的な資源を組み合わせたパーク&ライド型の周遊バスツアーを検討し、車で訪れる来訪者の公共交通の利用促進を図ります。
- 旅行会社や指宿市の観光関係者と連携し、同市からフェリーなんきゅうを利用して来訪する観光客等に、公共交通に関する情報提供を行います。



▲自転車でバスに乗車できる  
サイクルバス（高知県いの町）



▲駅発着で観光スポットを巡る  
シャトルバスを運行（いちき串木野市）



▲地域資源を組み合わせた観光周遊バスのイメージ

### 【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者	●	町民
------	---	-------	---	-------	---	----

— 目標 5 持続可能な公共交通の運行体制の構築 —

【事業4】多様な関係者との共創

【目的】

- 多様な関係者と積極的に連携し、公共交通の利用促進を図るとともに、貨客混載等の新たなサービスを検討することで、持続可能な輸送体制の構築を目指します。

【取組内容】

- 外出の目的地となる商業・医療施設等、多様な関係者と積極的に連携し、移動目的(買い物、通院、健康づくり等)に応じた公共交通の利用促進を図ります。
- 公共交通を活用した貨客混載等、貨物輸送のニーズと公共交通の運行のマッチングを見極めつつ、交通事業者の新たな収入源の確保と物流効率化、買い物弱者支援等に資する取組について検討します。

The image shows two promotional posters for a 'Buyer Support Service' (買物支援サービス).  
 The left poster is titled '生活バスがスーパーの商品を配送!' (Life Bus delivers supermarket goods!). It states that customers can have goods delivered to their homes by phone. It lists the service hours: Monday to Sunday, 9:30 AM to 12:00 PM (morning) and 1:00 PM to 4:00 PM (afternoon). The service area is limited to Yamaguchi City. It also provides a phone number for ordering: 0120-49-5657.  
 The right poster is for 'コープやまぐち' (Coop Yamaguchi) and is titled '買物支援サービス(対象店)' (Buyer Support Service (Target Store)). It specifies that the service is available at the 'この新下関店' (this new Shin-Shimane store). It notes that registration is required before using the service. It provides the phone number 0120-49-5657 and a list of items that can be ordered, such as groceries, frozen foods, and ice cream. It also mentions that delivery is free for orders over 1,000 yen.

▲商業×公共交通の例（山口県下関市）  
車内の空きスペースを活用し、貨客混載（買い物品配送）を実施



▲貨物輸送業×公共交通の例（鳥取県大山町）  
デマンドバスを活用した宅配事業の試験運行を実施

【実施主体】

南大隅町	●	交通事業者	●	関係事業者	●	町民	●
------	---	-------	---	-------	---	----	---

#### 4. 目標達成に向けた評価指標

本計画における目標達成に向けて、以下の評価指標を設定します。

<b>評価指標1</b>	<b>路線バスの利用者数</b>		
現状値(令和5年度)	2万8,600人	目標値(令和12年度)	2万8,600人
目標値の考え方	沿線自治体と連携しながら利用促進を図り、現状維持を目指す。		

<b>評価指標2</b>	<b>コミュニティバス及び乗合タクシーの利用者数</b>		
現状値(令和6年度)	8,469人	目標値(令和12年度)	10,000人
目標値の考え方	コミュニティバス及び乗合タクシーの運行見直しによる目標値を上記のとおり設定するが、今後、再編内容が確定した段階で、実態に即した適切な目標値となるよう再度検討するものとする。		

<b>評価指標3</b>	<b>コミュニティバス及び乗合タクシーに対する町の財政負担額</b>		
現状値(令和6年度)	25,109千円	目標値(令和12年度)	22,000千円
目標値の考え方	コミュニティバス及び乗合タクシーの運行見直しや、コミュニティバスの有料化による運賃収入増加等を踏まえ、目標値を上記のとおり設定するが、今後、再編内容が確定した段階で、実態に即した適切な目標値となるよう再度検討するものとする。		

<b>評価指標4</b>	<b>主要拠点等における待合環境の整備か所数</b>		
現状値(令和7年度)	未実施	目標値(令和12年度)	累計2か所
目標値の考え方	バス待ち環境の整備に取り組み、町民・来訪者の利便性向上を目指す。		

<b>評価指標5</b>	<b>交通DXの調査・検討回数</b>		
現状値(令和7年度)	未実施	目標値(令和12年度)	累計5件
目標値の考え方	関係者と協議しながら交通DXの調査・検討を行い、運行効率化と移動利便性の向上を目指す。		

<b>評価指標6</b>	<b>直近1年間で乗合タクシーを利用した町民の割合</b>		
現状値(令和6年度)	4.2%	目標値(令和12年度)	20.0%
目標値の考え方	乗合タクシーのエリア拡大や運行内容の改善、利用促進を図り、概ね5人に1人が利用することを目指す。		

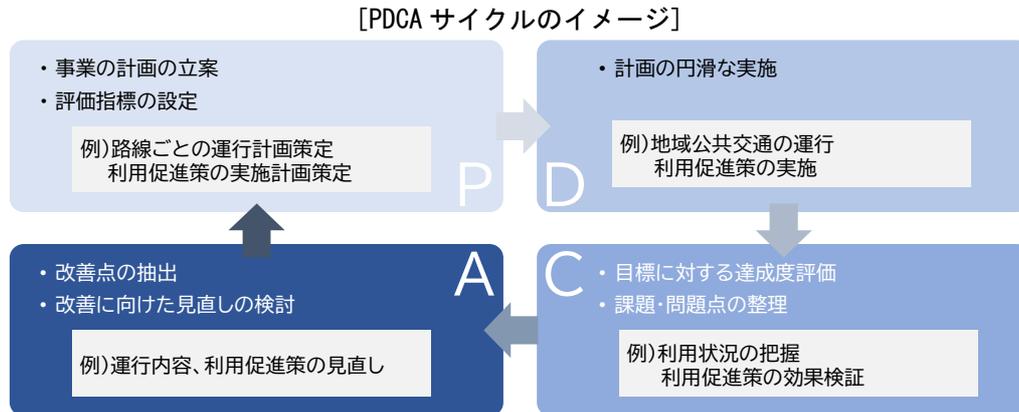
<b>評価指標7</b>	<b>多様な関係者との共創による取組件数</b>		
現状値(令和7年度)	未実施	目標値(令和12年度)	累計3件
目標値の考え方	商業・医療施設等、多様な関係者と連携した利用促進などに取り組み、持続可能な公共交通を目指す。		

## 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、南大隅町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。



### (2) 計画の推進体制

本計画は、南大隅町、交通事業者、町内事業者、町民・自治会がそれぞれの役割を担い、連携を図って推進していきます。事業の実施は、行政、交通事業者、町民等で構成される南大隅町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、着実に取組を進めます。

