

さつま町地域公共交通計画

【第二版】

2024 年 6 月

〈 目 次 〉

第Ⅰ章 はじめに

- 1 計画策定の目的 ----- 1
- 2 計画の位置づけ ----- 1

第Ⅱ章 町の概要

- 1 位置・地勢 ----- 2
- 2 人口----- 3
- 3 移動目的地となる主要施設の状況 ----- 8
- 4 通勤・通学流動 ----- 13

第Ⅲ章 上位・関連計画の整理

- 1 第2次さつま町総合振興計画後期基本計画 ----- 14
- 2 第2期さつま町まち・ひと・しごと創生総合戦略----- 16
- 3 さつま町地域公共交通網形成計画 ----- 16
- 4 持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言 ----- 17

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

- 1 さつま町内の公共交通の種類 ----- 18
- 2 運行路線の状況 ----- 20
- 3 公共交通の利用状況 ----- 24

第Ⅴ章 運行費用及び運行収入の整理

- 1 運行費用の整理 ----- 26
- 2 運行収入の整理 ----- 30

第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

1	住民アンケート調査結果 -----	32
2	路線バス利用者アンケート調査結果 -----	44
3	乗合タクシー利用者アンケート調査結果 -----	55
4	主要施設ヒアリング調査結果 -----	63

第Ⅶ章 現状と課題の整理

1	現状と課題の整理 -----	65
2	課題解決に向けた対応方針の検討 -----	76

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

1	基本方針 -----	78
2	各種公共交通の役割と位置づけ -----	79
3	公共交通網の将来像 -----	80
4	計画の区域 -----	81
5	計画の期間 -----	81
6	さつま町地域公共交通網形成計画の評価 -----	81
7	計画の目標 -----	84
8	目標を達成するための事業 -----	86
9	事業スケジュール -----	97
10	計画の達成状況の評価 -----	98
11	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善 -----	103

1. 計画策定の目的

「さつま町地域公共交通計画」は、さつま町における公共交通の利便性向上、高齢者や学生の移動手段の確保、公共交通の活用による地域活性化等を図り、利便性と効率性のバランスのとれた「持続性の高い」公共交通体系を構築することを目的とする。

2. 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、本町の基本的な施策の方向性を示す「第2次さつま町総合振興計画」を上位計画とし、「さつま町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の各種関連計画を踏まえて策定する。

上位計画

第2次さつま町総合振興計画

将来像

ひと・まち・自然 みんなで紡ぐ さつま町

基本方針

- ◆ みんなで紡ぐ
- ◆ 『ひと』 ふれある
- ◆ 『まち』 にぎわう
- ◆ 『自然』 うるおう



関連計画

さつま町 まち・ひと・しごと創生総合戦略

関連計画

さつま町地域公共交通網形成計画

関連計画

持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言



さつま町地域公共交通計画

1. 位置・地勢

(1) 位置・自然

本町は鹿児島県の北西部、北薩地域の中心部に位置し、町の北部には紫尾山（標高 1,067m）がある。また、紫尾山から分岐する山々に囲まれた盆地で、東西 27.3km、南北 22.0km の範囲におよび、総面積は、303.90 km²となっている。町の中心では南九州一の大河である川内川が貫流しており、田園や緑豊かな森林、小川のせせらぎや温泉など自然あふれる町である。

(2) 気候

気候は太平洋岸気候区に属しており、周囲を山々に囲まれた盆地であるため、夏は蒸し暑く、冬の冷え込みが厳しい内陸性の気候となっている。年間の降水量は 2,600 mm 以上、平均気温は約 17℃（ともに令和 4 年）となっており、冬は紫尾山に冠雪や樹氷が見られ、平野においても積雪を観測することもある。

(3) 交通

国道 3 路線（国道 267 号、328 号、504 号）が町の中心部で交差しており、多くの車両の往来がある。東に鹿児島空港や九州縦貫自動車道「横川 IC」、西に九州新幹線の川内駅、出水駅等があり、県都鹿児島市など主要拠点地に 1 時間以内で移動することが可能となっている。

今後、南九州西回り自動車道や地域高規格道路「北薩横断道路」の整備により、県内主要拠点へのアクセスが更に向上し、地域資源や観光イベントと相まって、交流人口の増加への期待が膨らんでいる。

図表 本計画の対象地域：鹿児島県さつま町



(C) Map-It マップイット

第Ⅱ章 町の概要

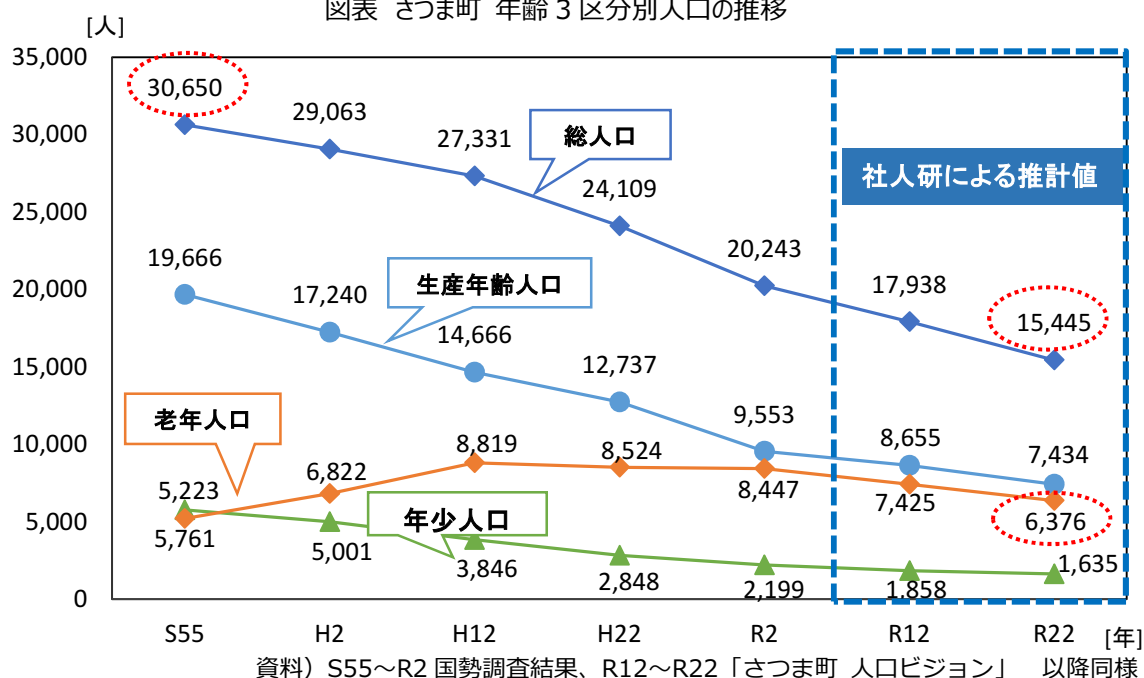
2. 人口

(1) 人口動態

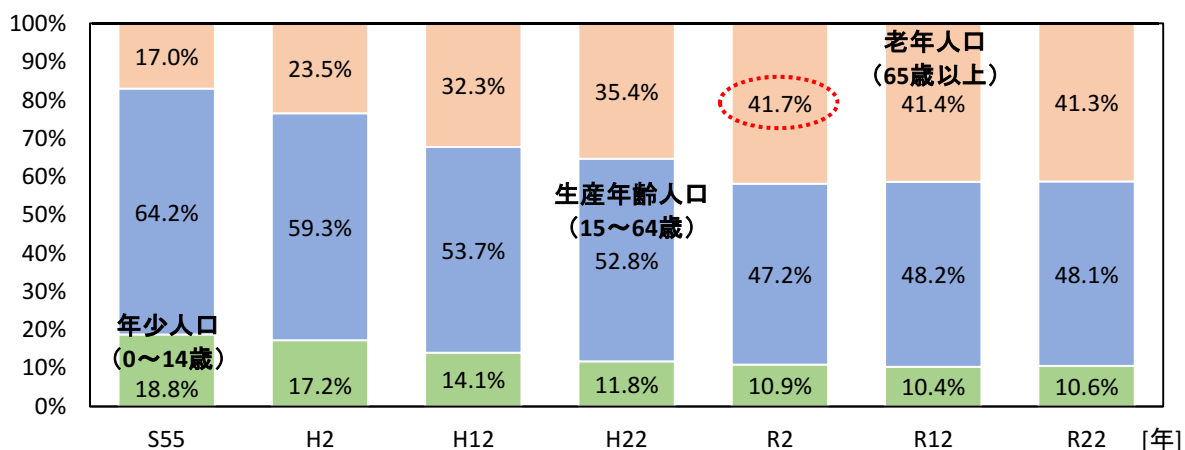
本町の総人口は減少傾向にある。国立社会保障・人口問題研究所の試算では、今後も減少すると推計されており、令和 22 年の総人口推計値が 1.5 万人と昭和 55 年の 3.0 万人から半減するとされている。

65 歳以上の老年人口は平成 12 年以降減少傾向にあり、令和 22 年には 6.3 千人になると推計されている。一方、老年人口の割合（高齢化率）は増加傾向にあり、令和 2 年において総人口の 4 割を超え、その後もこの傾向は続くと推計されている。

図表 さつま町 年齢 3 区分別人口の推移

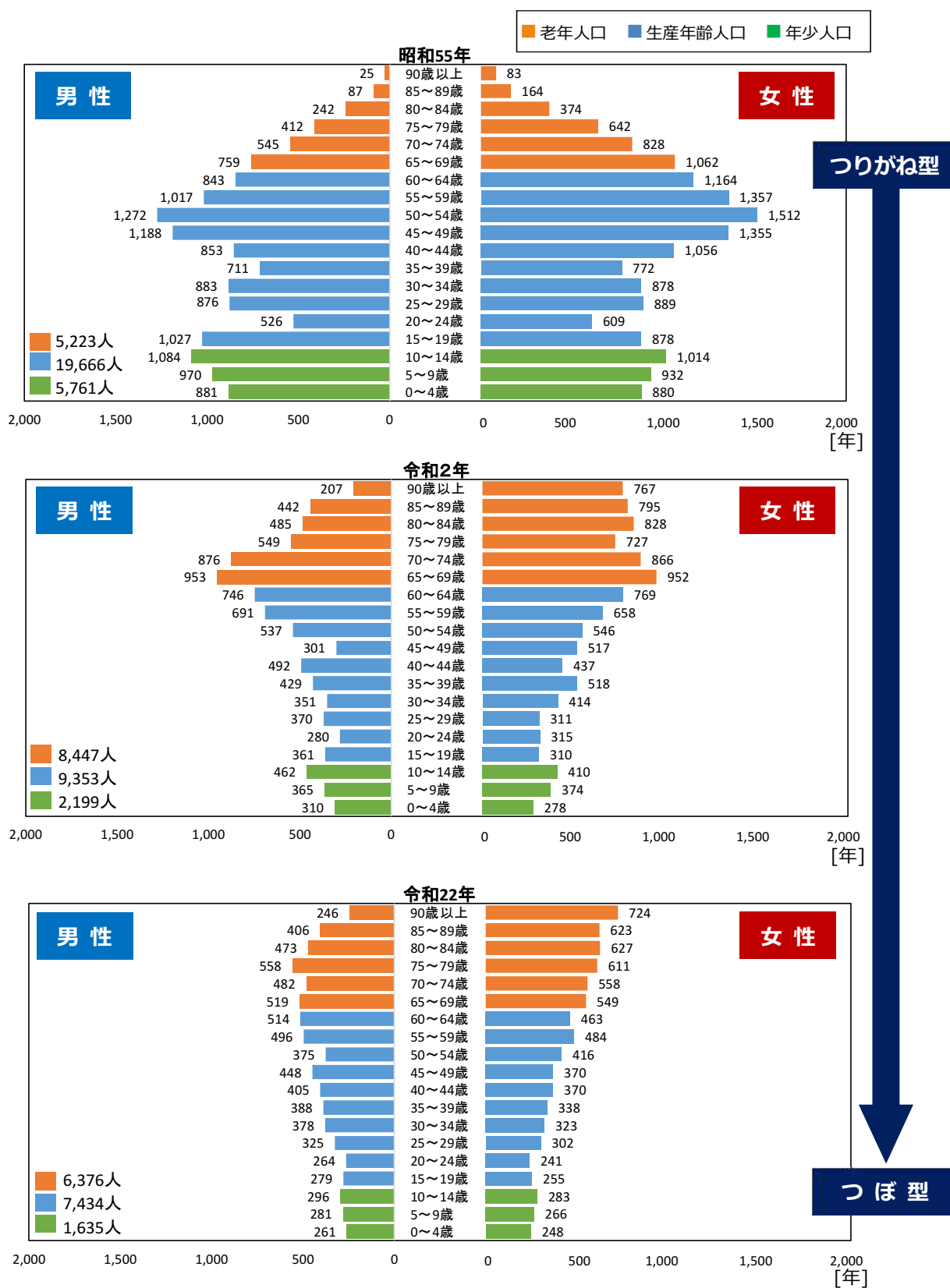


図表 さつま町 年齢 3 区分別人口割合の推移



第Ⅱ章 町の概要

図表 さつま町 人口ピラミッドの推移

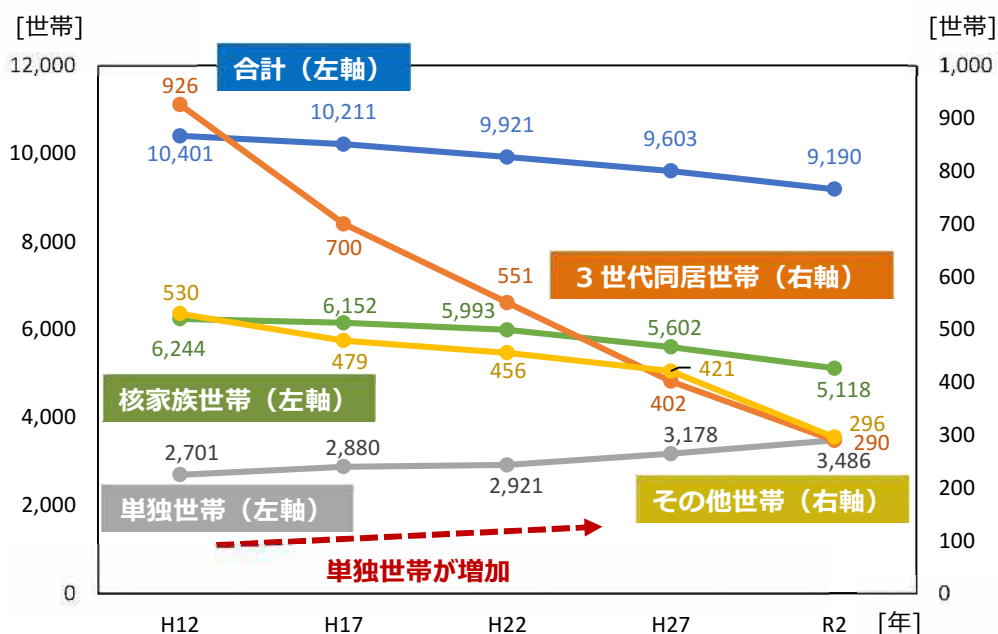


第Ⅱ章 町の概要

(2) 世帯の状況

本町の世帯数の推移をみると、総世帯数は減少しており、平成 22 年には 1 万世帯を下回っている。うち「核家族世帯」、「3 世代同居世帯」、「その他世帯」が減少しているのに対し、世帯人員が一人である「単独世帯」のみが増加している。

図表 さつま町 家族類型別世帯数の推移



(3) さつま町の滞在人口

2020 年 6 月の日中 (14 時) における本町の滞在人口をみると、平日は 16,315 人、休日は 14,802 人となっている。滞在人口率はそれぞれ 112.7%、102.3%であり、平日、休日ともに本町の人口を上回る数の人が滞在している。

図表 さつま町 滞在人口 (2020 年 6 月 14 時)

		※1 滞在人口 (15歳以上80歳未満) [人]			※2 滞在人口率 [%]	人口 (15歳以上80歳未満) [人]
		さつま町[人]	さつま町以外の 鹿児島県内[人]	鹿児島県外 [人]		
平日	16,315	12,884	3,379	52	112.7%	14,476
休日	14,802	12,453	2,339	10	102.3%	

※1 2020 年 6 月の 14 時にさつま町に滞在していた 15 歳以上 80 歳未満の人数の平均値

※2 「滞在人口」を「人口」で除し、百分率にした値

(資料) 2020 年「国勢調査」

(資料)「RESAS (地域経済分析システム) -From-to 分析-」

(C) 2017 NTT DOCOMO, INC. & DOCOMO InsightMarketing, INC. All Rights Reserved.

第Ⅱ章 町の概要

(4) 地区別人口の推移

昭和 60 年から令和 2 年の人口増減を地区別にみると、宮之城地区（旧宮之城町）が 29.6%（5,766 人）減少、鶴田地区（旧鶴田町）が 30.4%（1,589 人）減少、薩摩地区（旧薩摩町）が 48.0%（2,686 人）減少となっており、3 地区ともに減少率が 20%を超えている。

また、平成 27 年から令和 2 年の 5 年間においても宮之城地区が 8.5%（1,267 人）の減少、鶴田地区が 11.4%（467 人）の減少、薩摩地区が 12.7%（423 人）の減少となっており、3 地区ともに減少傾向が続いている。

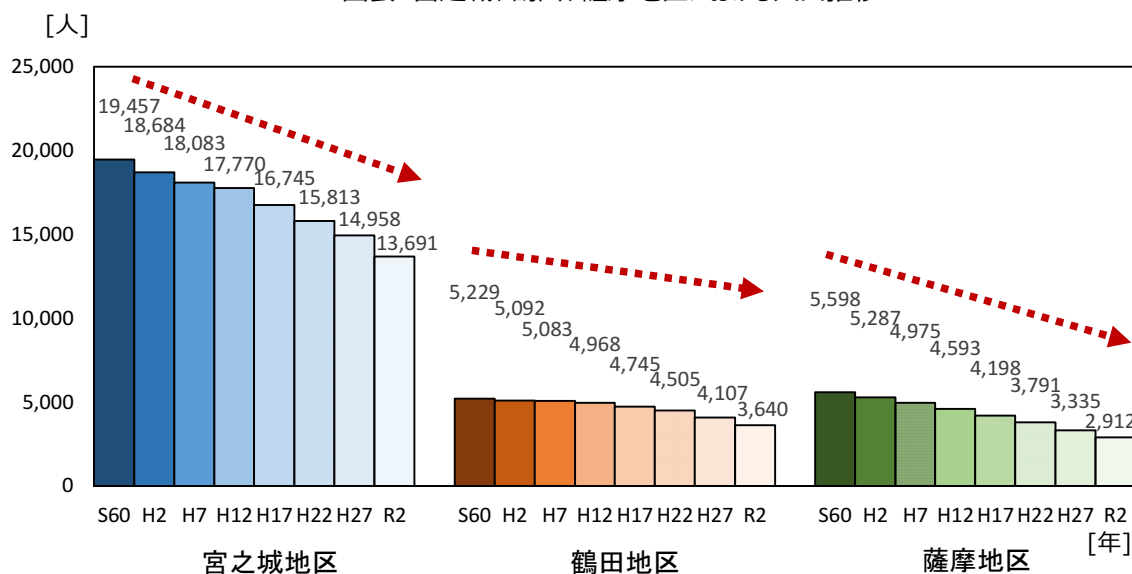
図表 地区別の人口推移

(単位：人、%)

区分		さつま町				鹿児島県	全国
			宮之城地区	鶴田地区	薩摩地区		
人口	S60	30,284	19,457	5,229	5,598	1,819,270	121,048,923
	H2	29,063	18,684	5,092	5,287	1,797,824	123,611,167
	H7	28,141	18,083	5,083	4,975	1,794,224	125,570,246
	H12	27,331	17,770	4,968	4,593	1,786,194	126,925,843
	H17	25,688	16,745	4,745	4,198	1,753,179	127,767,994
	H22	24,109	15,813	4,505	3,791	1,706,242	128,057,352
	H27	22,400	14,958	4,107	3,335	1,648,177	127,094,745
	R2	20,243	13,691	3,640	2,912	1,588,256	126,146,099
増減率	S60～R2	▲ 33.2	▲ 29.6	▲ 30.4	▲ 48.0	▲ 12.7	4.2
	H2～H7	▲ 3.2	▲ 3.2	▲ 0.2	▲ 5.9	▲ 0.2	1.6
	H7～H12	▲ 2.9	▲ 1.7	▲ 2.3	▲ 7.7	▲ 0.4	1.1
	H12～H17	▲ 6.0	▲ 5.8	▲ 4.5	▲ 8.6	▲ 1.8	0.7
	H17～H22	▲ 6.1	▲ 5.6	▲ 5.1	▲ 9.7	▲ 2.7	0.2
	H22～H27	▲ 7.1	▲ 5.4	▲ 8.8	▲ 12.0	▲ 3.4	▲ 0.8
	H27～R2	▲ 9.6	▲ 8.5	▲ 11.4	▲ 12.7	▲ 3.6	▲ 0.7

資料) 国勢調査 以降同様

図表 宮之城、鶴田、薩摩地区における人口推移

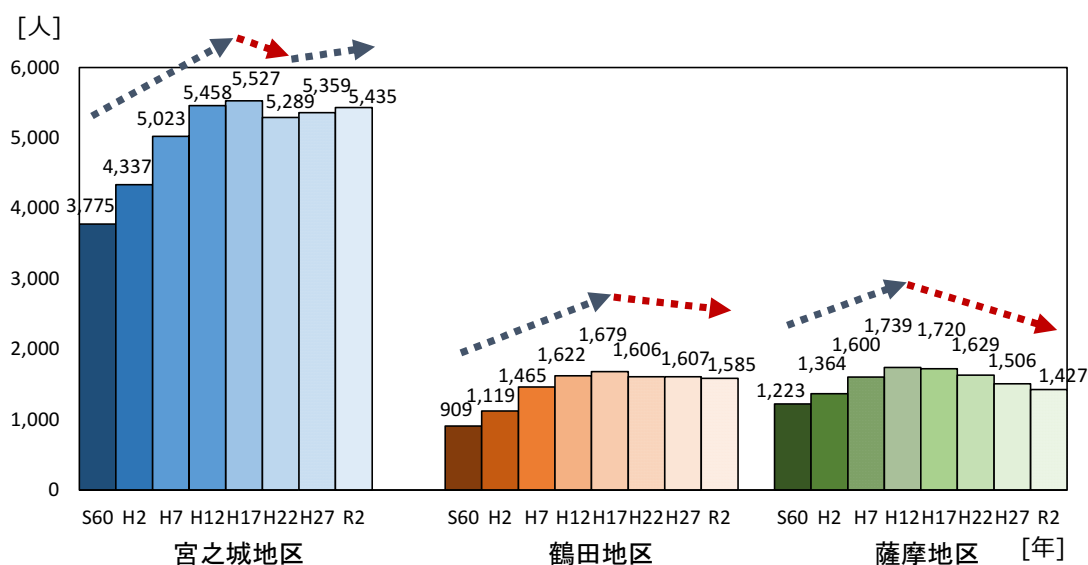


第Ⅱ章 町の概要

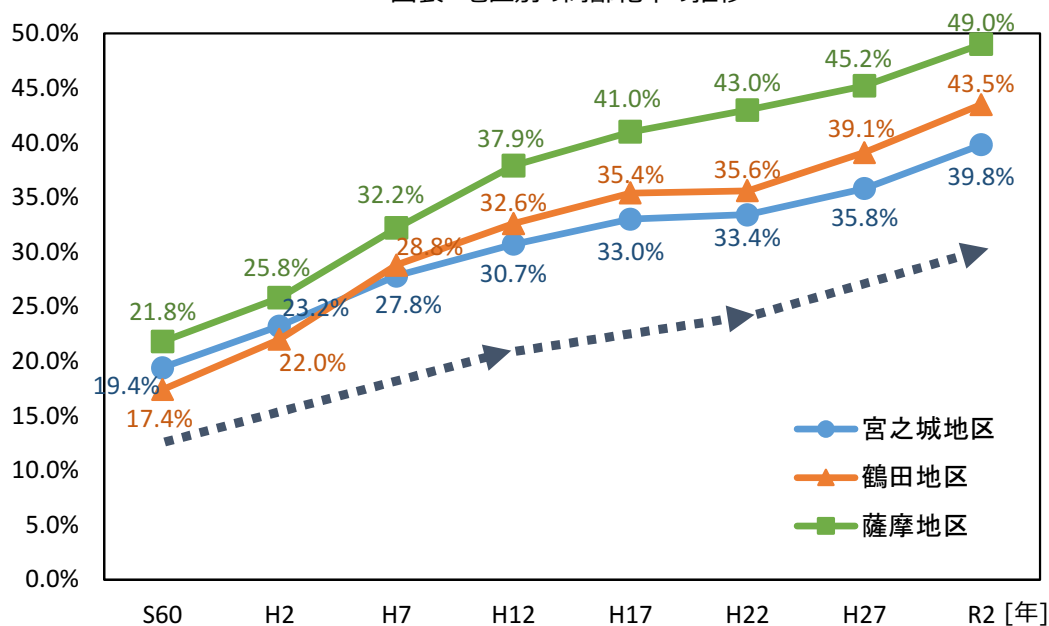
昭和 60 年から令和 2 年の 35 年間の老年人口の増減を地区別にみると、全ての地区において昭和 60 年以降から平成 12 年まで増加傾向となっている。宮之城地区は平成 17 年をピークに平成 22 年は減少、その後増加している。鶴田地区は平成 22 年以降横ばい傾向にあり、薩摩地区では平成 12 年をピークに以降は減少傾向となっている。

また、各地区の高齢化率の推移をみると、いずれの地区も昭和 60 年以降、増加傾向となっている。

図表 地区別の老年人口（65 歳以上）の推移



図表 地区別の高齢化率の推移



第Ⅱ章 町の概要

3. 移動目的地となる主要施設の状況

(1) 町内の主要施設

移動目的地となる町内の主要施設は以下となっている。

図表 さつま町内の公共施設、商業施設

施設区分		施設名	
主な公共施設	本庁・支所	さつま町役場（本庁）	
		鶴田支所	
		薩摩支所	
	警察	さつま警察署	
	消防・救急	さつま町消防署（消防本部）	
	保健センター、福祉施設	宮之城保健センター	
		鶴田保健センター	
		老人福祉センターいぬまき荘	
		宮之城ひまわり館（社会福祉協議会）	
		太陽福祉センター	
		地域包括支援センター	
	生活環境施設	さつま町環境センター（し尿処理）	
		さつま町クリーンセンター（ごみ焼却）	
		さつま町やすらぎ苑（火葬場）	
	生涯学習、社会教育、文化、スポーツ施設	宮之城文化センター	
		宮之城歴史資料センター	
		ふるさと薩摩の館	
		屋地楽習館	
		鶴田中央公民館	
		薩摩農村環境改善センター	
		宮之城運動公園	
		（総合グラウンド・多目的芝生広場）	
		宮之城総合体育館	
		宮之城屋内温泉プール	
		鶴田体育館	
		薩摩総合運動公園	
		こども図書館～えほんの森～	
		柏原グラウンド	
		かぐや姫グラウンド	
		B&G海洋センター（プール、体育館）	
		物産販売所	宮之城ちくりん館
			平川郷
	せせらぎの郷二渡		
	つるだ特産品販売所「自慢館」		
	さつま特産品直売所		
		さつま物産館	

施設区分		施設名
主な公共施設	小学校、中学校、高等学校	山崎小学校
		盈進小学校
		佐志小学校
		鶴田小学校
		柏原小学校
		求名小学校
		永野小学校
		中津川小学校
		宮之城中学校
		鹿児島県立薩摩中央高等学校
		県立宮之城高等技術専門校
	商業施設	A・コープ鹿児島／さつま店
		A・コープ鹿児島／山崎店
		コメリハード&グリーン宮之城店
		ドラッグストアモリ宮之城店
		ディスカウントドラッグコスモス宮之城店
		プラッセだいわ宮之城店
		だいわ鶴田店
		二階堂商店
		フレッシュくまだ
		段ストアー
		セブン-イレブン／さつま船木店
		セブン-イレブン／さつま町宮之城屋地店
		ファミリーマート／さつま旭町店
		ファミリーマート／轟町店
		ファミリーマート／田原店
		ファミリーマート／広瀬店
		ファミリーマート／船木店
		ローソン／さつま町山崎店

資料）さつま町ホームページ、町勢要覧等より 以降同様

第Ⅱ章 町の概要

図表 さつま町内の金融機関、観光施設、宿泊施設

施設区分	施設名
金融機関、 郵便局	北さつま農業協同組合本所
	北さつま農業協同組合山崎支所
	北さつま農業協同組合鶴田支所
	北さつま農業協同組合薩摩支所
	鹿児島銀行宮之城支店
	南日本銀行宮之城支店
	鹿児島信用金庫宮之城支店
	鹿児島興業信用組合宮之城支店
	舟木簡易郵便局
	虎居簡易郵便局
	永野郵便局
	永野金山郵便局
	久富木簡易郵便局
	宮之城郵便局
	薩摩郵便局
	狩宿簡易郵便局
	宮之城佐志郵便局
	山崎郵便局
	紫尾郵便局
	中津川郵便局
	鶴田郵便局
	宮之城湯田郵便局
	鶴田柏原簡易郵便局
	泊野簡易郵便局
	白男川簡易郵便局
	宮之城平川郵便局

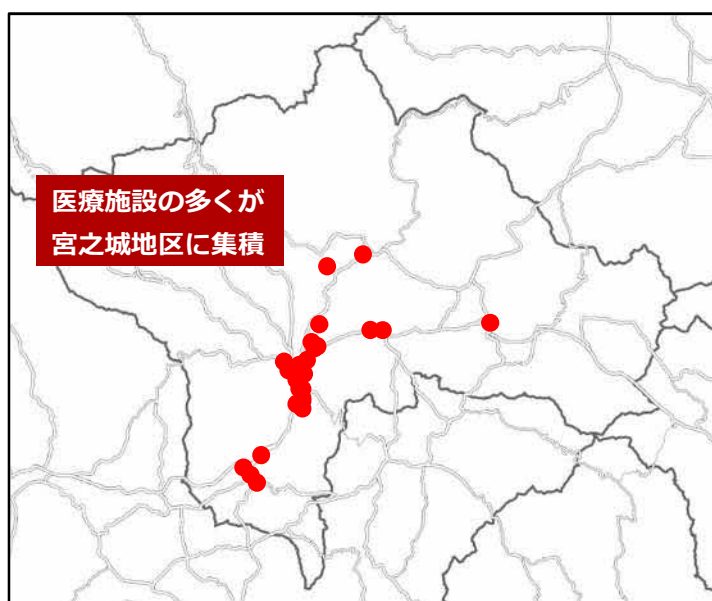
施設区分	施設名
観光施設	宮之城伝統工芸センター
	薩摩びーどろ工芸
	観音滝公園交流センター（2023.3時点、休止中）
	健康ふれあいセンターあび〜る館
	鹿児島県立北薩広域公園
	宮之城鉄道記念館
	永野鉄道記念館
	大鶴ゆうゆう館
	さつまゴルフリゾート
	紫尾区大衆浴場
宿泊施設	旅館 玉之湯
	手塚旅館
	観光ホテル福田荘
	旅館 ちさと
	旅館 しび荘
	四季の杜 紫尾庵
	紫尾湯の宿 くすのき荘
	旅館 ちどり荘
	ちくりん温泉
	旅館 出水荘
	さつまリゾートホテル（さつまゴルフリゾート）
	平和温泉
	旅館 藤田館
	郷土文化保存伝習館
その他の施設	ふるさと創生館

第Ⅱ章 町の概要

(2) 医療施設の立地状況

本町内の医療施設の多くが「宮之城地区」に集積しており、他の地区の住民の多くが「宮之城地区」に通院している。

図表 さつま町内の医療機関分布



図表 さつま町内の医療機関

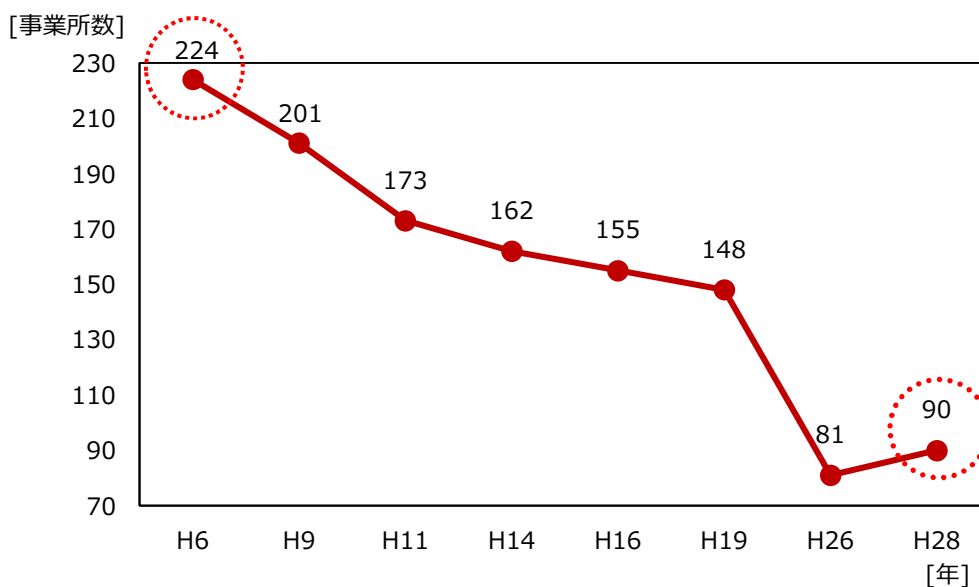
地域区分	施設名	地域区分	施設名
宮之城地区	うかり眼科	宮之城地区	小緑内科
	かわごえ歯科		杉田歯科医院
	クオラリハビリテーション病院		相良医院
	すずき耳鼻咽喉科		島田医院
	てらだ内科クリニック		尾形歯科医院
	ふくおか歯科クリニック		福岡歯科医院
	ほだて歯科		立志クリニック
	稲津病院		林田歯科クリニック
	海江田医院		林田内科
	鬼丸整形外科		ますざき医院
	宮之城病院	鶴田地区	たきかわ歯科医院
	溝口整形外科	薩摩地区	さつまクリニック
	薩摩郡医師会病院		

第Ⅱ章 町の概要

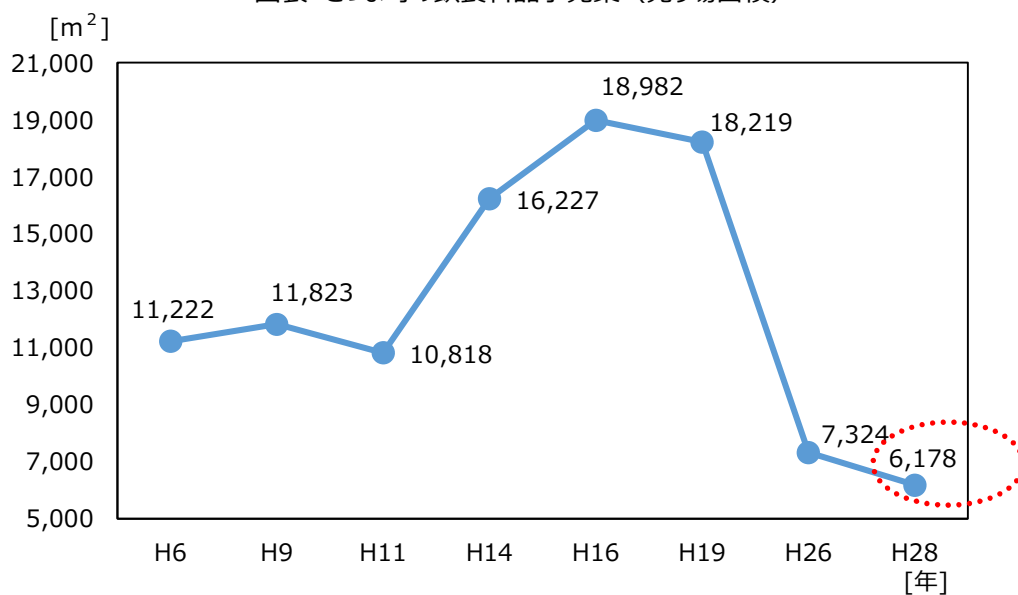
(3) 飲食料品小売業の状況

地域経済分析システム（RESAS）を利用し、本町における飲食料品小売業の事業所数の推移をみると、平成 6 年以降、減少傾向となっており、平成 28 年は 90 事業所と平成 6 年の 224 事業所の約 4 割近くにまで減少している。一方、売り場面積の推移をみると、平成 16 年ごろまでは増加傾向にあったものの、平成 19 年からは減少傾向に転じ、特に平成 26 年は前年に大型店舗の撤退があったことから、大きく落ち込んでいる。

図表 さつま町の飲食料品小売業（事業所数）



図表 さつま町の飲食料品小売業（売り場面積）



第Ⅱ章 町の概要

(4) 買い物弱者の状況

農林水産省の試算では、生鮮品販売店舗までの距離が500m以上の地点に居住し、かつ自動車を所有しない高齢者（生鮮品購入が困難な高齢者）が全国で 8,246 千人いるとされている。試算によると、鹿児島県においても同様の高齢者 146 千人が存在するとされており、本県の 65 歳以上の総人口に占める割合は約 3 割（31%）と全国でも 5 番目に高い割合となっている。本町では 36%であり、鹿児島県本土の他市町村と比較するとやや高くなっている。

買い物弱者の問題においては、単に「買物が不便である」ということにとどまらず、栄養の偏りによる健康問題やコミュニティ崩壊による高齢者の孤立等の側面もあり、高齢化が全国より早く進行している本町にとって対応が急がれる問題となっている。

図表 生鮮品購入が困難な高齢者人口（鹿児島県）

市町村コード	市町村名	困難人口割合	市町村コード	市町村名	困難人口割合
46201	鹿児島市	21	46482	東串良町	34
46203	鹿屋市	31	46490	錦江町	40
46204	枕崎市	30	46491	南大隅町	42
46206	阿久根市	35	46492	肝付町	36
46208	出水市	34	46501	中種子町	39
46210	指宿市	35	46502	南種子町	39
46213	西之表市	44	46505	屋久島町	39
46214	垂水市	34	46523	大和村	51
46215	薩摩川内市	33	46524	宇検村	52
46216	日置市	32	46525	瀬戸内町	52
46217	曾於市	33	46527	龍郷町	43
46218	霧島市	29	46529	喜界町	46
46219	いちき串木野市	29	46530	徳之島町	45
46220	南さつま市	36	46531	天城町	45
46221	志布志市	33	46532	伊仙町	46
46222	奄美市	42	46533	和泊町	45
46223	南九州市	37	46534	知名町	47
46224	伊佐市	34	46535	与論町	52
46225	姶良市	31			
46303	三島村	40			
46304	十島村	78			
46392	さつま町	36			
46404	長島町	38			
46452	湧水町	33			
46468	大崎町	33			

資料）農林水産政策研究所

※アクセス困難人口とは、店舗まで 500m 以上かつ自動車を利用できない 65 歳以上の高齢者を指す。

※アクセス困難人口の割合とは、65 歳以上人口全体に占めるアクセス困難人口の割合を表す。

※店舗は生鮮食料品販売店、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー、コンビニエンスストアである。

第Ⅱ章 町の概要

4 通勤・通学流動

他の自治体から本町への通勤・通学の状況を見ると、「薩摩川内市」からの通勤・通学者が最も多く 1,706 人となっている。次いで「伊佐市」が 286 人、「鹿児島市」が 218 人、「始良市」が 189 人、「霧島市」が 136 人と多くなっている。

一方、本町からの通勤・通学の状況を見ると、同様に「薩摩川内市」への通勤・通学者が最も多く 1,386 人となっている。次いで、「鹿児島市」が 181 人、「伊佐市」が 158 人、「出水市」が 107 人、「霧島市」が 96 人と多くなっている。

本町は交通の要衝であることから、「町への」また「町からの」通勤・通学が多地域に及んでいる。

図表 さつま町への通勤・通学者数の状況

さつま町への通勤・通学者数



さつま町からの通勤・通学者数



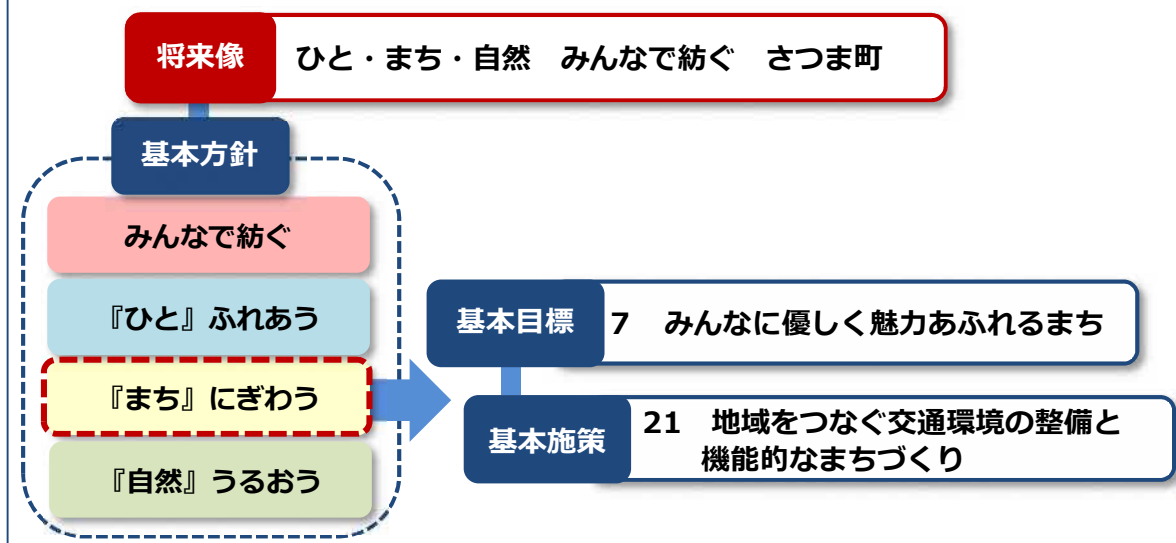
地 域	①さつま町へ	②さつま町から	①と②の差 (①-②)
薩摩川内市	1,706 人	1,386 人	+ 320 人
伊佐市	286 人	158 人	+ 128 人
鹿児島市	218 人	181 人	+ 37 人
始良市	189 人	70 人	+ 119 人
霧島市	136 人	96 人	+ 40 人

1. 第2次さつま町総合振興計画後期基本計画 ※令和3年3月策定

＜将来像＞ ひと・まち・自然 みんなで紡ぐ さつま町

＜基本方針＞ まち：悠久の歴史と個性ある地域が育んできた豊かな生活文化を守るとともに、これらの個性や人材を活かしながら地域活動や産業活動を促進し、まちの活力を創出します。

＜基本方針＞



(1) 現状と課題

- 過疎化や自家用車利用が進む中、幹線バス路線の維持がますます困難な状況にあり、便数の減少などにより住民のニーズに十分対応できていない路線がある。
- 町が実施しているコミュニティバスや乗合タクシーにおいて、幹線バスとの接続の調整や運行エリアの見直しが求められている。
- 人口の減少が著しい周辺部において、病院や店舗が閉まるなど、通院や買い物等の日常生活への影響が深刻になっている。特に、車の運転に不安を感じたり自由に車を利用できない高齢者等にとっては、利用しやすい交通体系の充実が必要となる。

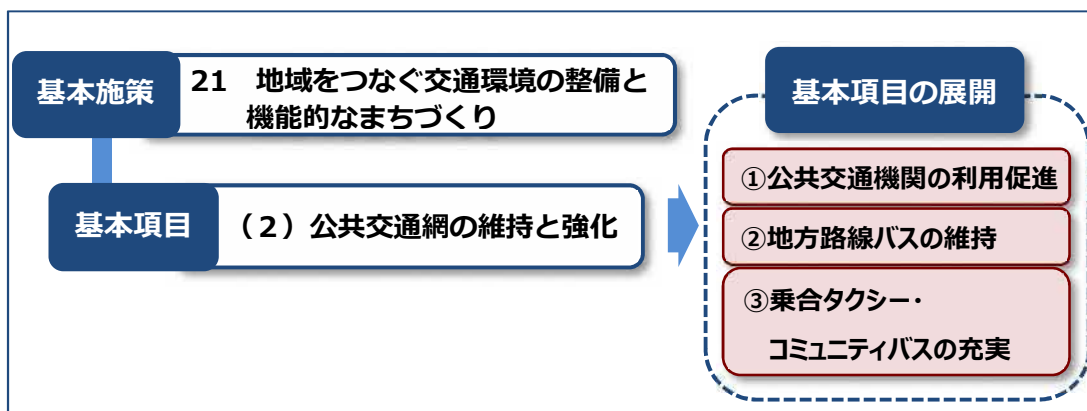
(2) 施策の方向性

- 誰もが利用しやすい日常生活の交通手段として幹線バスを含めた地域間ネットワークの構築を行う。
- 高齢者や通学者などの利用客ニーズに応じた、利便性と効率性のバランスのとれた、持続性の高い乗合タクシー・コミュニティバスの運行を行う。また、乗り継ぎ利用の利便性を向上することで、町内広域での移動を円滑化し、町民の生活の質の向上を図る。

第Ⅲ章 上位・関連計画の整理

- 高度化する情報通信技術を活用した予約方法の導入の可能性について検討し、利便性の高い乗合タクシーの運行を目指す。
- 公共交通の補完的役割として、自家用旅客有償運送の実施についての検討を進める。

(3) 施策体系



(4) 成果目標

項 目	現状値 (R1)	目標値 (R7)	比 較
乗合タクシー・コミュニティバス等の交通手段に満足している住民の割合	21.2%	30.0%以上	8.8%以上増
乗合タクシー利用者数	6,634 人	6,800 人	166 人増
コミュニティバス利用者数	26,020 人	28,000 人	1,980 人増

(5) 役割分担

区 分	役 割
町民・地域	■公共交通機関を積極的に利用しましょう。
地域	■公共交通の利用促進を図り、公共交通を地域みんなで支えましょう。
事業者・NPO等	■利用者ニーズに応じた安全で快適なサービスの提供に努めましょう。
行政	■利用者ニーズに応じた交通体系の確保に努めます。

第Ⅲ章 上位・関連計画の整理

2. 第2期さつま町まち・ひと・しごと創生総合戦略 ※令和2年3月策定

＜基本目標＞ Ⅱ ころ豊かな成熟した「さつま町」で学び、暮らす
＜施策の概要＞ 1 安心して暮らせる地域づくりの充実と小さな拠点の形成
⇒③便利で快適な生活環境の構築
＜成果指標＞ 地域コミュニティの住民満足度 50.0%

(1) 概要・目的

充実した地域間のネットワークの構築に向けて、利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、地域コミュニティの現状分析を行い、持続可能な地域づくりに向けた方向性等を検討、提案する。

(2) 具体的な目標

重要業績評価指標（KPI）	基準値（R1）	目標値（R6）
地域公共交通の住民満足度	21.2%	50.0%

3. さつま町地域公共交通網形成計画 ※平成30年3月策定

＜目的＞ 利便性と効率性のバランスのとれた「持続性の高い」公共交通体系の構築
＜基本方針＞ ■利便性と効率性のバランスのとれた公共交通網の形成
■町内広域での移動の円滑化による生活利便性の向上
■公共交通の活用による地域課題の解決
■マイバス・マイタクシー意識の醸成

＜目標を達成するための事業＞

- ①「デマンド運行」及び「ドアツードア運行」の導入
- ②通学利用での利便性に配慮した「便の設定」
- ③通学利用での利便性に配慮した「路線の開設」
- ④通学利用での利便性に配慮した「運行時刻の見直し」
- ⑤通学利用での利便性に配慮した「路線の拡充」
- ⑥地区間での運行における「路線の拡充」
- ⑦交通結節点における乗継環境、待合環境の整備
- ⑧買い物での利便性に配慮した「運行地域の改善」
- ⑨やさしいタクシーの運行
- ⑩モビリティマネジメントの実施
- ⑪公共交通に関する情報発信の実施

第Ⅲ章 上位・関連計画の整理

4. 持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言

(1) 概要・目的

2050年を目標とするカーボンニュートラルへ向け、温室効果ガス排出の低減対策をはじめ、再生可能エネルギーの地産地消を目指した取り組みを進める。

(2) 施策の方向性

再生可能エネルギーの活用や省エネルギー推進等の「オレンジ（サン）カーボンニュートラル」、森林環境の活用等の「グリーン（フォレスト）カーボンニュートラル」、水資源や温泉、水素の活用等の「ブルー（ウォーター）カーボンニュートラル」及び、取組み推進のための環境整備や周知・啓発等を行う「ホワイトカーボンニュートラル」の4つの方向性を定め、取り組みを進める。

図表 持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言



1. さつま町内の公共交通の種類

(1) 路線バス

3 事業者によって路線バスが運行されており、大きく 4 路線に分かれている。

路線名	事業者
阿久根・出水・宮之城線	南国交通(株)
伊佐市・湧水町・さつま町線	南国交通(株)
川内・宮之城線	鹿児島交通(株)
北薩線本線	九州旅客鉄道(株)

(2) 乗合タクシー

町内のタクシー事業者によって事前の乗車予約（乗客の有無）に応じた乗合タクシーの運行が行われている。町内全域を 11 エリアに分けた区域運行となっている。

エリア名	事業者	運行日	便数	予約	運行方式
神子 ※1	(有)鶴田タクシー	月・水・金	6便	必要	区域運行
鶴田 ※1	(有)鶴田タクシー	月・水・金	6便	必要	区域運行
上狩宿・熊田	(有)鶴田タクシー	火・木・土	6便	必要	区域運行
段・薬師	(有)鶴田タクシー	火・木・土	6便	必要	区域運行
湯田・佐志 ※1	(株)宮都タクシー	月～金	6便	必要	区域運行
泊野・白男川 ※2	(株)宮都タクシー	月～金	6便	必要	区域運行
中津川・白猿 ※1	(株)宮都タクシー	月・水・金	6便	必要	区域運行
金山	(株)宮都タクシー	月・水・金	6便	必要	区域運行
登尾	(株)神園サービス	月～金	6便	必要	区域運行
柵野・紫尾	(株)神園サービス	月～金	6便	必要	区域運行
山崎	(株)神園サービス	月・水・金	4便	必要	区域運行

※1 令和6年10月より神子エリア、鶴田エリア、湯田エリアを統合し、神子・鶴田・湯田エリアとして月・水・金曜日に(有)鶴田タクシーが運行。中津川・白猿エリア、佐志エリアを統合し、中津川・白猿・佐志エリアとして火・水・木曜日に(株)宮都タクシーが運行。

※2 令和6年10月より月・水・金の週3日で運行。

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

(3) コミュニティバス

町内のタクシー事業者及び町外の交通事業者によって事前の乗車予約（乗客の有無）に応じたコミュニティバスの運行が行われている。7路線全てが通学優先バスとなっており、主に宮之城中学校の生徒によって利用される。

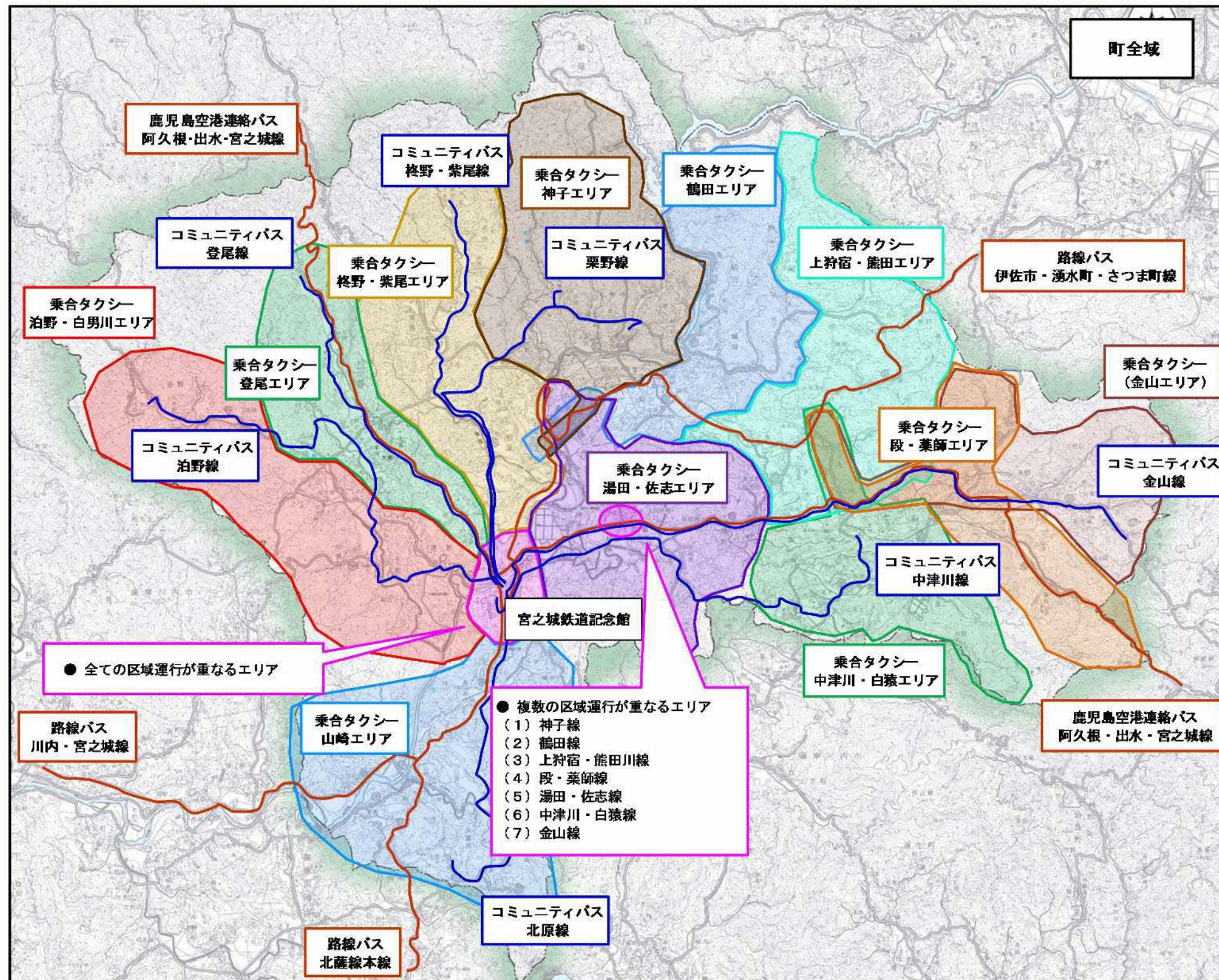
路線名	事業者	運行日	便数	予約	運行方式
登尾	(株)神園サービス	月～土	平日3便 土曜4便	必要	路線不定期運行
柊野・紫尾	(株)神園サービス	月～土	平日3便 土曜4便	必要	路線不定期運行
北原	(株)神園サービス	月～土	平日3便 土曜4便	必要	路線不定期運行
栗野	(有)鶴田タクシー	月～土	平日3便 土曜4便	必要	路線不定期運行
金山	南国交通(株)	月～土	平日3便 土曜4便	不要	路線定期運行
泊野	(株)宮都タクシー	月～土	平日3便 土曜4便	必要	路線不定期運行
中津川線	(株)宮都タクシー	月～土	平日3便 土曜4便	必要	路線不定期運行

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

2. 運行路線の状況

(1) 現行の全路線図

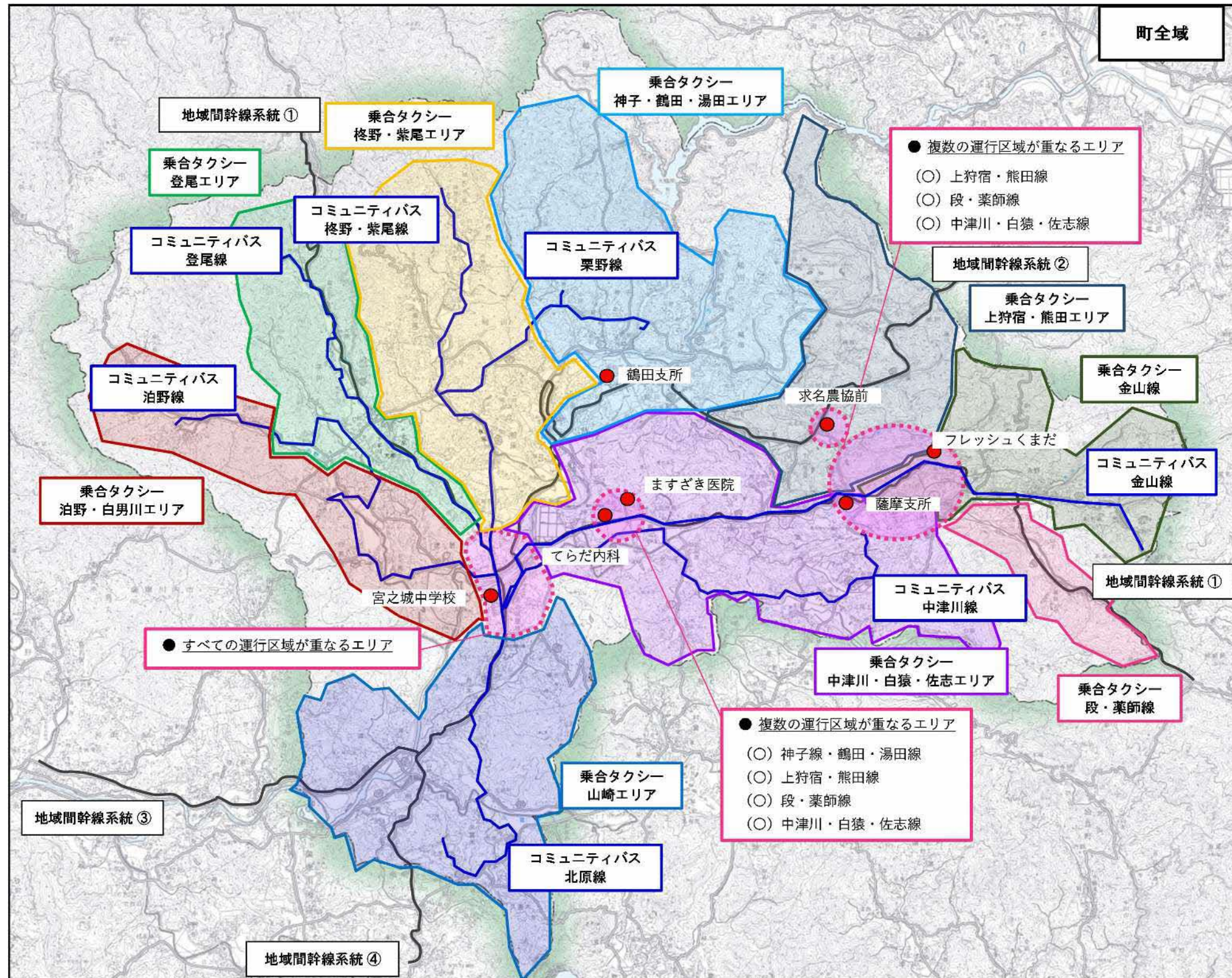
さつま町内の主な公共交通（路線）として、以下が運行している。



第Ⅳ章 公共交通の運行状況

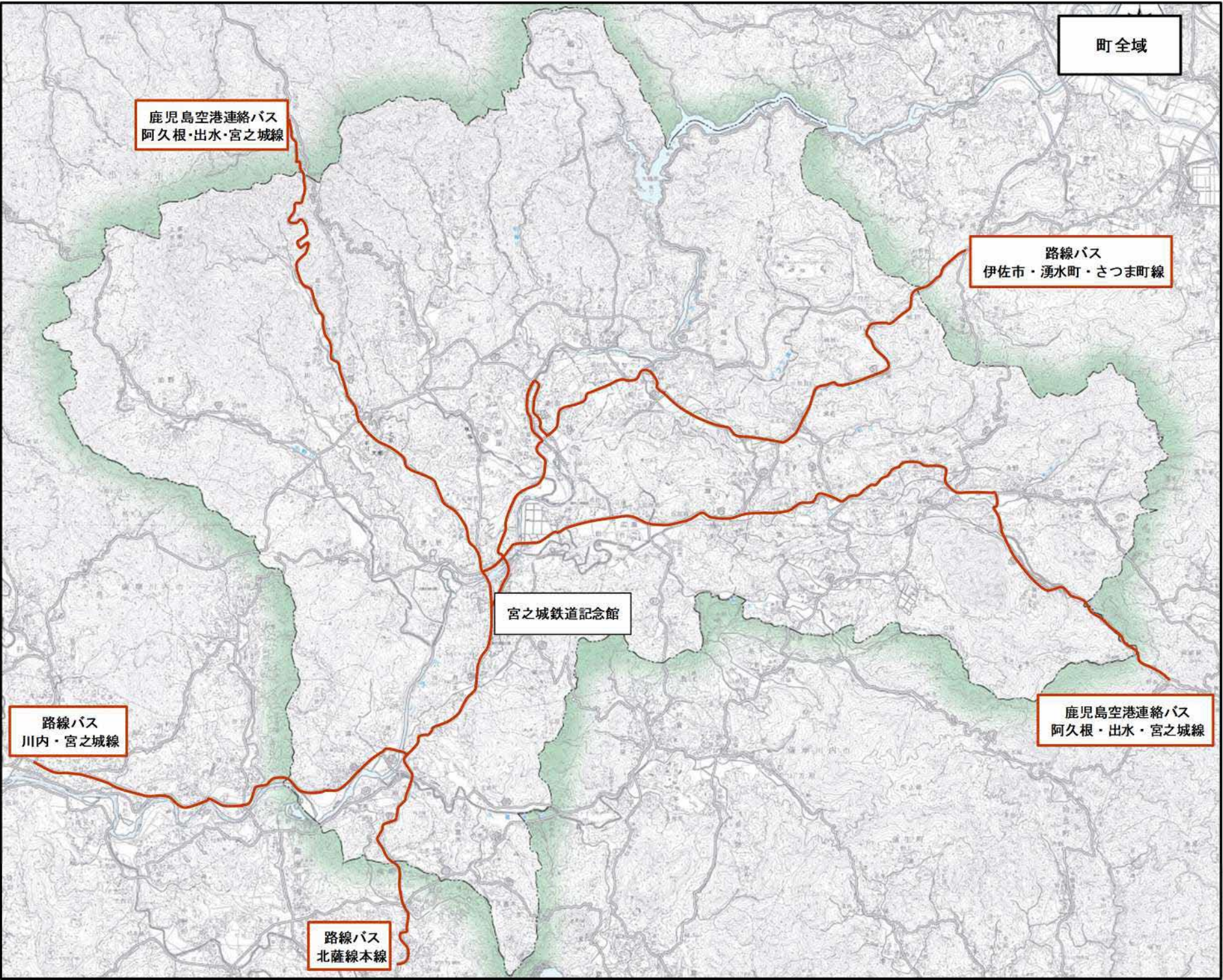
(2) 乗合タクシー運行エリア再編後の全路線図（令和6年10月～）

令和6年10月の乗合タクシー運行エリア再編後、路線図は以下のようになる。



第Ⅳ章 公共交通の運行状況

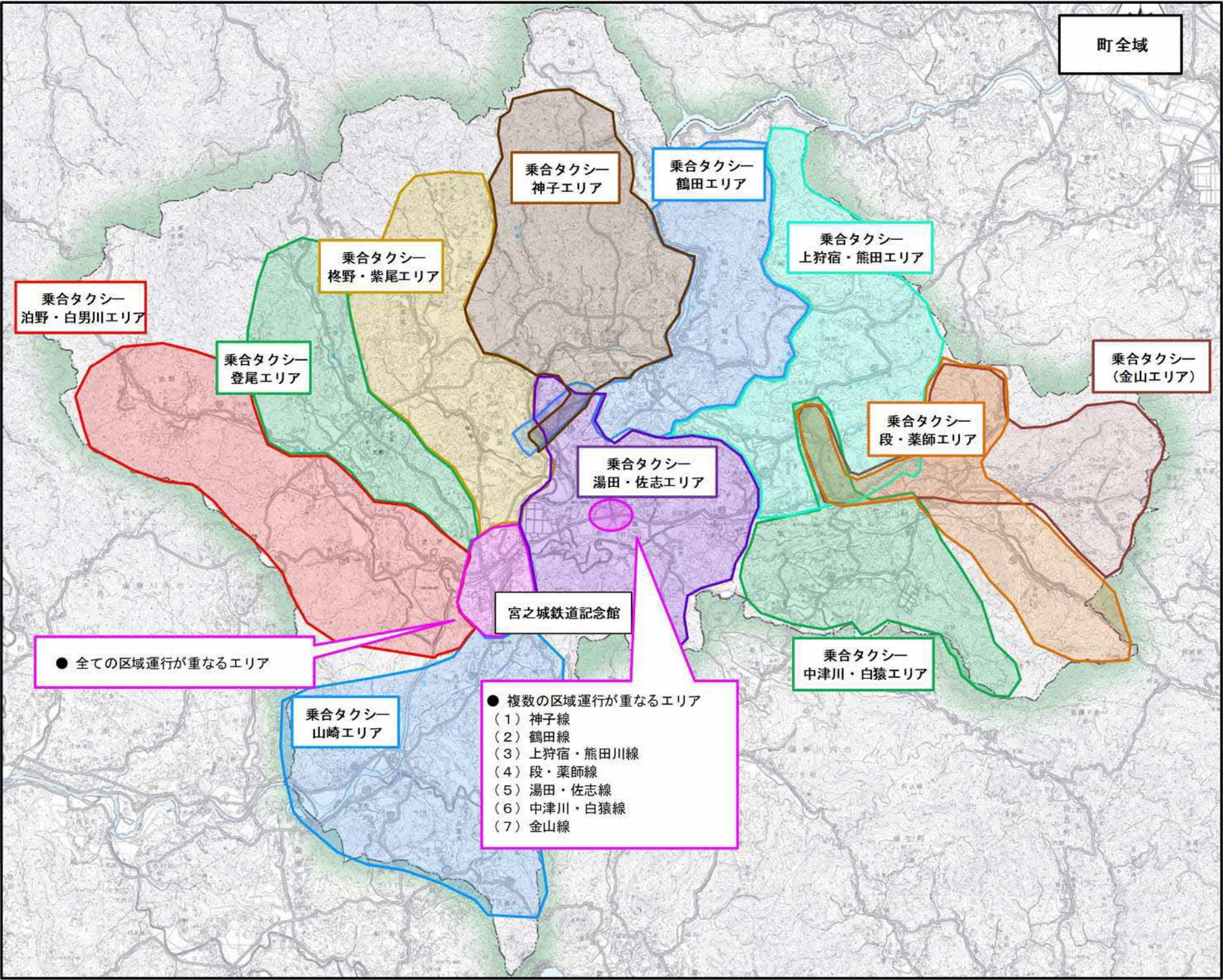
(3) 路線バス



路線名	事業者
阿久根・出水・宮之城線	南国交通(株)
伊佐市・湧水町・さつま町線	南国交通(株)
川内・宮之城線	鹿児島交通(株)
北薩線本線	九州旅客鉄道(株)

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

(4) 乗合タクシー（現行の路線図）

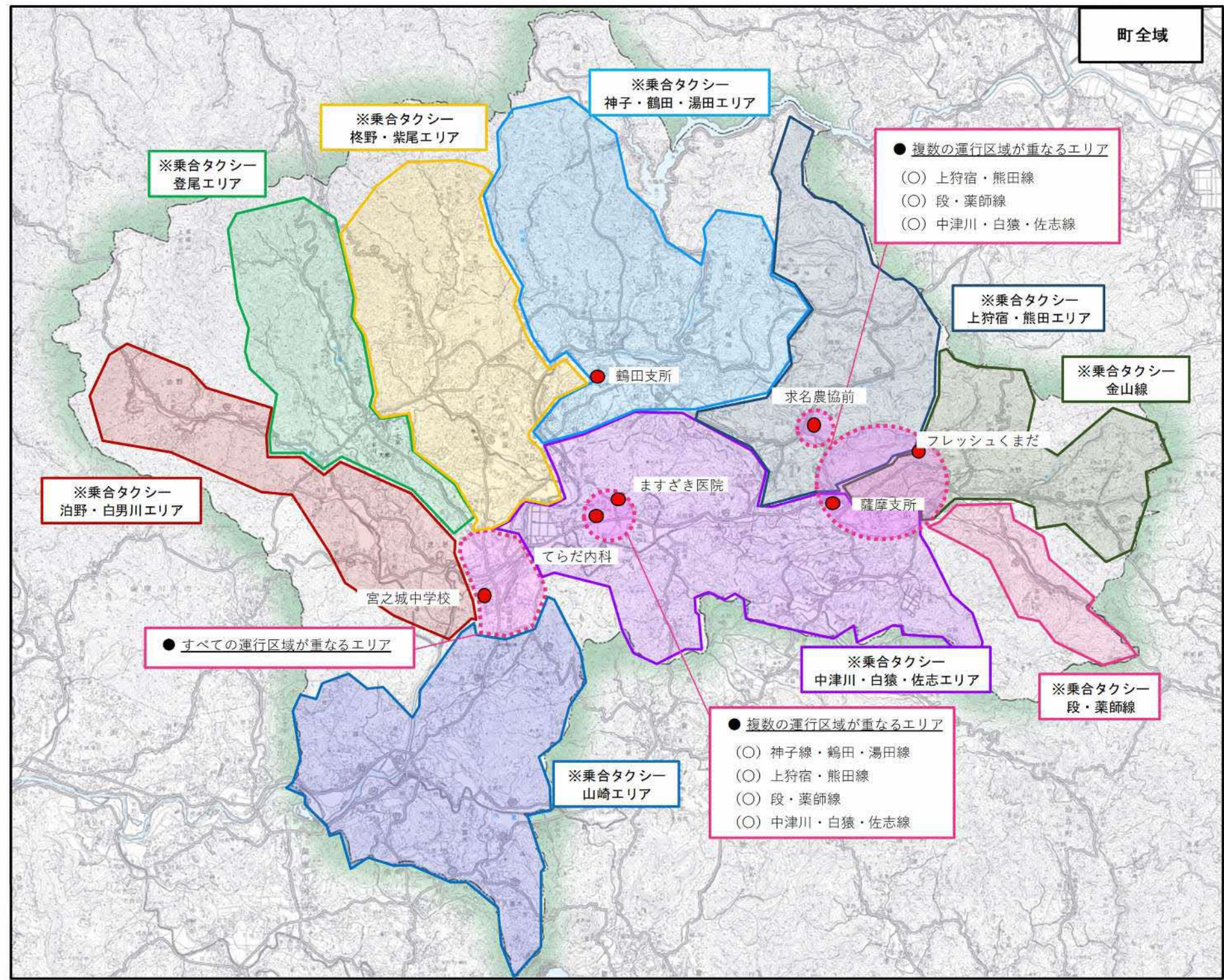


乗合タクシーの運行情報

エリア名	事業者	運行日	便数
神子	(有)鶴田タクシー	月・水・金	6便
鶴田	(有)鶴田タクシー	月・水・金	6便
上狩宿・熊田	(有)鶴田タクシー	火・木・土	6便
段・薬師	(有)鶴田タクシー	火・木・土	6便
湯田・佐志	(株)宮都タクシー	月～金	6便
泊野・白男川	(株)宮都タクシー	月～金	6便
中津川・白猿	(株)宮都タクシー	月・水・金	6便
金山	(株)宮都タクシー	月・水・金	6便
登尾	(株)神園サービス	月～金	6便
柊野・紫尾	(株)神園サービス	月～金	6便
山崎	(株)神園サービス	月・水・金	4便

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

(5) 乗合タクシー（運行エリア再編後の路線図）



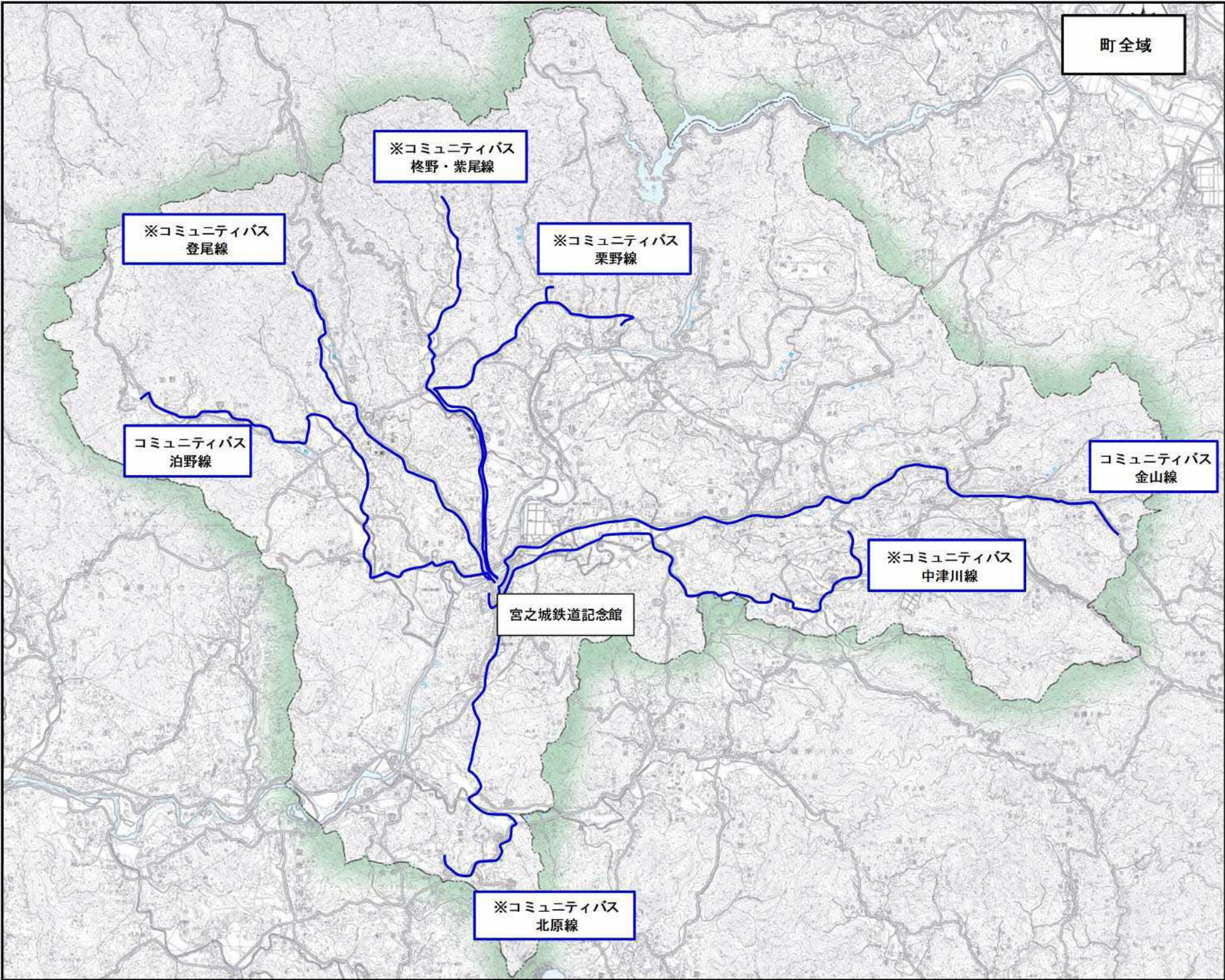
乗合タクシーの運行情報

エリア名	事業者	運行日	便数
神子・鶴田・湯田	(有)鶴田タクシー	月・水・金	6便
上狩宿・熊田	(有)鶴田タクシー	火・木・土	6便
段・薬師	(有)鶴田タクシー	火・木・土	6便
泊野・白男川	(株)宮都タクシー	月・水・金	6便
中津川・白猿・佐志	(株)宮都タクシー	火・水・木	6便
金山	(株)宮都タクシー	月・水・金	6便
登尾	(株)神園サービス	月～金	6便
柊野・紫尾	(株)神園サービス	月～金	6便
山崎	(株)神園サービス	月・水・金	4便

※ フィーダー補助を活用する運行系統

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

(6) コミュニティバス



※ フィーダー補助を活用する運行系統

コミュニティバスの運行情報

路線名	事業者	運行日	便数
登尾	(株)神園サービス	月～土	平日3便 土曜4便
柊野・紫尾	(株)神園サービス	月～土	平日3便 土曜4便
北原	(株)神園サービス	月～土	平日3便 土曜4便
栗野	(有)鶴田タクシー	月～土	平日3便 土曜4便
金山	南国交通(株)	月～土	平日3便 土曜4便
泊野	(株)宮都タクシー	月～土	平日3便 土曜4便
中津川線	(株)宮都タクシー	月～土	平日3便 土曜4便

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

3. 公共交通の利用状況

(1) 乗合タクシーの利用状況

乗合タクシーの利用者数は増加傾向にあり、要因としてエリア増設や運行区域の拡大等が考えられる。一方で、1便あたりの利用者数は平成30年度の1.8人が最も多く、平成31年度以降は1.5人で横ばいとなっている。

図表 乗合タクシーの利用者数（人）

エリア名	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度
神子	429	225	165	332	387
鶴田	472	363	252	454	513
上狩宿・熊田	201	359	496	745	642
段・薬師 ※	—	129	146	150	313
湯田・佐志	424	455	845	905	878
泊野・白男川	—	—	721	704	619
中津川・白猿 ※	—	130	277	356	516
金山 ※	—	134	280	335	551
登尾	1,864	2,318	1,186	1,687	1,827
柁野・紫尾	1,452	1,558	1,643	1,739	1,754
山崎 ※	—	199	623	921	787
合 計	4,842	5,870	6,634	8,328	8,787

図表 乗合タクシーの1便あたりの利用者数（人）

エリア名	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度
神子	1.3	1.2	1.1	1.0	1.0
鶴田	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1
上狩宿・熊田	1.4	1.6	1.5	1.3	1.3
段・薬師 ※	—	1.3	1.1	1.0	1.1
湯田・佐志	1.3	1.3	1.4	1.4	1.4
泊野・白男川	—	—	1.4	1.3	1.2
中津川・白猿 ※	—	1.9	1.7	1.8	1.8
金山 ※	—	1.6	1.5	1.6	1.5
登尾	2.3	2.7	1.8	1.9	2.0
柁野・紫尾	1.5	1.6	1.7	1.8	1.8
山崎 ※	—	1.5	1.9	1.9	1.8
平 均	1.7	1.8	1.5	1.5	1.5

※平成30年度は10月1日から3月31日までの運行。

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

(2) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は令和 2 年度が 28,637 人と最も多く、令和 3 年度は 24,535 人で減少している。また、1 便あたりの利用者数について、平成 31 年度以降横ばいとなっている。

図表 コミュニティバスの利用者数（人）

路線名	H29年度	H30年度	路線名	H31年度	R2年度	R3年度
薩摩すこやか線 金山コース ※1	781	278	登尾	1,999	3,012	2,856
薩摩すこやか線 段・薬師コース ※1	674	170	柊野・紫尾	1,880	1,667	2,041
山崎・医師会病院線 ※1	1,247	439	北原	3,368	4,061	2,388
泊野・医師会病院線	2,555	2,859	栗野	2,294	2,431	2,518
合 計	5,257	3,746	金山	6,354	7,557	6,081
			泊野	3,629	3,375	3,329
			中津川	5,992	5,778	5,183
			薩摩支所 ※2	504	756	139
			合 計	26,020	28,637	24,535

図表 コミュニティバスの 1 便あたりの利用者数（人）

路線名	H29年度	H30年度	路線名	H31年度	R2年度	R3年度
薩摩すこやか線 金山コース ※1	1.4	1.1	登尾	3.3	4.1	3.8
薩摩すこやか線 段・薬師コース ※1	1.5	0.9	柊野・紫尾	3.2	2.3	2.7
山崎・医師会病院線 ※1	2.2	1.5	北原	5.3	5.5	3.2
泊野・医師会病院線	1.7	1.9	栗野	3.5	3.3	3.3
平 均	1.7	1.7	金山	7.1	8.1	6.5
			泊野	5.6	4.6	4.5
			中津川	9.1	7.8	6.9
			薩摩支所 ※2	0.4	0.6	0.5
			平 均	4.4	4.4	4.3

※ 1 平成 30 年度は 4 月 1 日から 9 月 30 日までの運行。

※ 2 令和 3 年度は 4 月 1 日から 6 月 30 日までの運行。

第V章 運行費用及び運行収入の整理

1. 運行費用※の整理

(1) 乗合タクシーの運行費用推移

運行費用は増加傾向にあり、平成 24 年度の 3,904,005 円が令和 3 年度には 20,899,220 円と 5 倍以上に増加している。また、利用者 1 人あたりの運行費用も増加傾向にあり、平成 24 年度の 1,061 円が令和 3 年度には 2,378 円と 2 倍以上に増加している。

図表 乗合タクシーの運行費用推移

年度	エリア数	稼働便数（便）	利用者数（人）	運行費用（円）	利用者1人あたりの 運行費用（円）
H24	8	1,603	3,679	3,904,005	1,061
H25	8	1,747	4,524	4,410,945	975
H26	8 → 6	1,975	4,402	5,750,766	1,306
H27	6	2,507	4,698	7,382,178	1,571
H28	6	2,778	4,812	6,524,487	1,356
H29	6	2,918	4,842	6,498,787	1,342
H30	6 → 10	3,272	5,870	9,682,966	1,650
H31	11	4,313	6,634	14,236,750	2,146
R2	11	5,391	8,328	17,360,180	2,085
R3	11	5,686	8,787	20,899,220	2,378

(2) コミュニティバスの運行費用推移

運行費用は増加傾向にあり、平成 24 年度の 14,628,212 円が令和 3 年度には 45,083,500 円と 3 倍以上に増加している。利用者数も十分に増加しているため、利用者 1 人あたりの運行費用は平成 24 年度と令和 3 年度で同程度である。

図表 コミュニティバスの運行費用推移

年度	路線数	稼働便数（便）	利用者数（人）	運行費用（円）	利用者1人あたりの 運行費用（円）
H24	3	3,186	8,301	14,628,212	1,762
H25	3	3,196	8,162	15,106,258	1,851
H26	3	3,216	6,582	15,422,000	2,343
H27	3	3,188	5,566	15,683,000	2,818
H28	3	3,216	5,373	15,278,000	2,843
H29	3	3,196	5,257	12,595,000	2,396
H30	3 → 1	2,332	3,746	8,228,000	2,196
H31	8	6,439	26,020	44,957,050	1,728
R2	8	6,516	28,637	45,369,500	1,584
R3	8 → 7	5,745	24,535	45,083,500	1,838

※ 本町から事業者に対する運行の委託費に相当するもの。

第Ⅴ章 運行費用及び運行収入の整理

(3) 全体の運行費用（乗合タクシーとコミュニティバスを合わせた運行費用）推移

全体の運行費用は増加傾向にあり、平成 24 年度の 18,532,217 円が令和 3 年度には 65,982,720 円と 3 倍以上に増加している。また、利用者 1 あたりの運行費用については、平成 27 年度の 2,247 円が令和 3 年度に 1,980 円と、ピーク時より減少しているものの、導入当初と比較すると高い金額での推移が続いている。

図表 全体の運行費用推移

年度	全体の運行費用（円）		
		乗合タクシー	コミュニティバス
H24	18,532,217	3,904,005	14,628,212
H25	19,517,203	4,410,945	15,106,258
H26	21,172,766	5,750,766	15,422,000
H27	23,065,178	7,382,178	15,683,000
H28	21,802,487	6,524,487	15,278,000
H29	19,093,787	6,498,787	12,595,000
H30	17,910,966	9,682,966	8,228,000
H31	59,193,800	14,236,750	44,957,050
R2	62,729,680	17,360,180	45,369,500
R3	65,982,720	20,899,220	45,083,500

図表 利用者 1 人あたりの運行費用推移

年度	全体の利用者数（人）			利用者1人あたりの 運行費用（円）
		乗合タクシー	コミュニティバス	
H24	11,980	3,679	8,301	1,547
H25	12,686	4,524	8,162	1,538
H26	10,984	4,402	6,582	1,928
H27	10,264	4,698	5,566	2,247
H28	10,185	4,812	5,373	2,141
H29	10,099	4,842	5,257	1,891
H30	9,616	5,870	3,746	1,863
H31	32,654	6,634	26,020	1,813
R2	36,965	8,328	28,637	1,697
R3	33,322	8,787	24,535	1,980

第Ⅴ章 運行費用及び運行収入の整理

(4) 乗合タクシー運行費用の変動要因

平成 26 年 10 月には路線の統合、運行時刻の改正、停留所追加、平成 30 年 10 月にはドアツードア運行の開始及び路線の追加、令和 3 年 7 月には運行区域の拡大により、運行費用と利用者 1 人あたりの運行費用がともに増加している。

図表 乗合タクシー運行費用の変動要因

年度	運行費用 (円)	前年比 (%)	利用者1人あたりの 運行費用 (円)	前年比 (%)
H24	3,904,005	-	1,061	-
H25	4,410,945	13.0	975	▲ 8.1
H26	5,750,766	30.4	1,306	34.0
H27	7,382,178	28.4	1,571	20.3
H28	6,524,487	▲ 11.6	1,356	▲ 13.7
H29	6,498,787	▲ 0.4	1,342	▲ 1.0
H30	9,682,966	49.0	1,650	22.9
H31	14,236,750	47.0	2,146	30.1
R2	17,360,180	21.9	2,085	▲ 2.9
R3	20,899,220	20.4	2,378	14.1

H26 年 10 月より路線統合、運行時刻改正、停留所追加。

H30 年 10 月よりドアツードア運行を開始。「段・薬師」「中津川・白猿」「金山」「山崎」エリアを追加。

R3 年 7 月より「鶴田」「神子」「上狩宿・熊田」「中津川・白猿」「金山」「段・薬師」の運行区域に共用エリアを追加。

(5) コミュニティバス運行費用の変動要因

平成 30 年 10 月、コミュニティバス路線を乗合タクシー路線に転換したことで運行費用及び利用者 1 人あたりの運行費用が減少している。また、平成 31 年 4 月には通学優先バスを追加し、運行費用は大きく増加したが、利用者数も増加したため、利用者 1 人あたりの運行費用は減少している。

図表 コミュニティバス運行費用の変動要因

年度	運行費用 (円)	前年比 (%)	利用者1人あたりの 運行費用 (円)	前年比 (%)
H24	14,628,212	-	1,762	-
H25	15,106,258	3.3	1,851	5.0
H26	15,422,000	2.1	2,343	26.6
H27	15,683,000	1.7	2,818	20.3
H28	15,278,000	▲ 2.6	2,843	0.9
H29	12,595,000	▲ 17.6	2,396	▲ 15.7
H30	8,228,000	▲ 34.7	2,196	▲ 8.3
H31	44,957,050	446.4	1,728	▲ 21.3
R2	45,369,500	0.9	1,584	▲ 8.3
R3	45,083,500	▲ 0.6	1,838	16.0

H30 年 10 月より「山崎・医師会病院線」「薩摩すこやか線」を乗合タクシーに転換。

H31 年 4 月より「通学優先バス」及び「薩摩支所線」を追加。

第Ⅴ章 運行費用及び運行収入の整理

(6) 各エリアの乗合タクシー運行費用

登尾、柰野・紫尾エリアの運行便数がそれぞれ 908 便、958 便と多く、運行費用も 3,183,590 円、2,913,760 円と多くなっている。

図表 各エリアの乗合タクシー運行費用（令和 3 年度）

エリア名	路線距離 (km)	令和3年度 運行費用（円）	令和3年度 運行便数（便）	1便あたりの 運行費用（円）
神子	6.3	1,250,720	384	3,257
鶴田	7.8	1,775,530	448	3,963
上狩宿・熊田	10.2	2,068,300	495	4,178
段・薬師	19.8	1,551,910	293	5,297
湯田・佐志	5.6	1,483,920	616	2,409
泊野・白男川	11.5	1,834,880	508	3,612
中津川・白猿	13	1,278,170	287	4,454
金山	15.2	1,805,680	359	5,030
登尾	10.2	3,183,590	908	3,506
柰野・紫尾	11.5	2,913,760	958	3,042
山崎	8.3	1,752,760	430	4,076
合 計	—	20,899,220	5,686	3,676

(7) 各路線のコミュニティバス運行費用

金山の運行費用が最も高くなっている一方で、金山以外の全エリアで 1 便あたりの運行費用がメーター料金を上回っている。

図表 各路線のコミュニティバス運行費用（令和 3 年度）

路線名	路線距離 (km)	令和3年度 運行費用（円）	令和3年度 運行便数（便）	1便あたりの 運行費用（円）	メーター料金 ※1 （円）
登尾	11.0	6,314,000	749	8,430	5,052
柰野・紫尾	12.0	6,380,000	745	8,564	5,497
北原	10.0	6,259,000	750	8,345	4,606
栗野	14.0	6,270,000	765	8,196	6,388
金山	18.0	6,798,000	937	7,255	8,171
泊野	14.0	6,517,500	747	8,725	6,388
中津川	13.0	6,545,000	756	8,657	5,943
薩摩支所 ※2	—	—	296	—	—
合 計	—	45,083,500	5,745	7,847	—

※1 特定大型車（ジャンボタクシー）で「路線距離」を運行することを想定した場合のメーター料金。

※2 令和3年4月1日から6月30日までの運行。また、運行費用は中津川線と合算して計上。

第Ⅴ章 運行費用及び運行収入の整理

2. 運行収入の整理

(1) 乗合タクシーの運行収入推移

平成 29 年度以降運行収入は増加傾向にあるが、運行費用も同様に増加傾向にあり、運行収入から運行費用を差し引いた運行収支の赤字額は増加している。

図表 乗合タクシーの運行収入推移

年度	【A】運行収入 (円)	【B】運行費用 (円)	【A】－【B】 (円)
H29	811,600	6,498,787	▲ 5,687,187
H30	1,024,100	9,682,966	▲ 8,658,866
H31	1,313,600	14,236,750	▲ 12,923,150
R2	1,662,400	17,360,180	▲ 15,697,780
R3	1,753,100	20,899,220	▲ 19,146,120

(2) コミュニティバスの運行収入推移

平成 31 年度に通学優先バスが追加され、運行収入、運行費用及び運行収入から運行費用を差し引いた運行収支の赤字額が増加しているが、それ以降は横ばい傾向にある。

図表 コミュニティバスの運行収入推移

年度	【A】運行収入 (円)	【B】運行費用 (円)	【A】－【B】 (円)
H29	930,100	12,595,000	▲ 11,664,900
H30	591,600	8,228,000	▲ 7,636,400
H31	2,582,900	44,957,050	▲ 42,374,150
R2	2,986,900	45,369,500	▲ 42,382,600
R3	2,507,600	45,083,500	▲ 42,575,900

第Ⅴ章 運行費用及び運行収入の整理

(3) 各エリアの乗合タクシー運行収入

登尾の運行収入が 363,000 円と最も多く、乗合タクシー全体での運行収入は 1,753,100 円となっている。

図表 各エリアの乗合タクシー運行収入（令和 3 年度）

エリア名	【A】 令和3年度 運行収入（円）	【B】 令和3年度 運行費用（円）	【A】－【B】 （円）
神子	77,400	1,250,720	▲ 1,173,320
鶴田	102,600	1,775,530	▲ 1,672,930
上狩宿・熊田	128,400	2,068,300	▲ 1,939,900
段・薬師	62,600	1,551,910	▲ 1,489,310
湯田・佐志	175,600	1,483,920	▲ 1,308,320
泊野・白男川	123,800	1,834,880	▲ 1,711,080
中津川・白猿	103,100	1,278,170	▲ 1,175,070
金山	110,200	1,805,680	▲ 1,695,480
登尾	363,000	3,183,590	▲ 2,820,590
柊野・紫尾	349,700	2,913,760	▲ 2,564,060
山崎	156,700	1,752,760	▲ 1,596,060
合 計	1,753,100	20,899,220	▲ 19,146,120

(4) 各路線のコミュニティバス運行収入

金山の運行収入が 642,300 円と最も多く、コミュニティバス全体での運行収入は 2,507,600 円となっている。

図表 各エリアのコミュニティバス運行収入（令和 3 年度）

路線名	【A】 令和3年度 運行収入（円）	【B】 令和3年度 運行費用（円）	【A】－【B】 （円）
登尾	286,200	6,314,000	▲ 6,027,800
柊野・紫尾	204,400	6,380,000	▲ 6,175,600
北原	238,800	6,259,000	▲ 6,020,200
栗野	251,800	6,270,000	▲ 6,018,200
金山	642,300	6,798,000	▲ 6,155,700
泊野	333,000	6,517,500	▲ 6,184,500
中津川	551,100	6,545,000	▲ 5,993,900
薩摩支所 ※	—	—	—
合 計	2,507,600	45,083,500	▲ 42,575,900

※ 令和 3 年 4 月 1 日から 6 月 30 日までの運行。また、運行費用、運行収入は中津川線と合算して計上。

1. 住民アンケート調査結果

(1) 調査概要

■ 調査期間

令和4年10月18日～令和4年11月5日

■ 目的

町民に対しアンケートを実施し、現状の課題や将来まで見据えた移動ニーズを把握することで、持続可能性の高い公共交通の構築につなげる。

■ 対象者

さつま町の住民：1,500名※

回答者：573名（回収率 38.2%）

※他事業におけるアンケート送付先と重複しないよう配慮し無作為抽出を実施

■ 調査方法

調査票及びwebアンケート用のURL(QRコード)を対象者に郵送することで実施。

回答を記入した調査票の返送か、webアンケートへの入力により回答を回収。

■ 調査項目

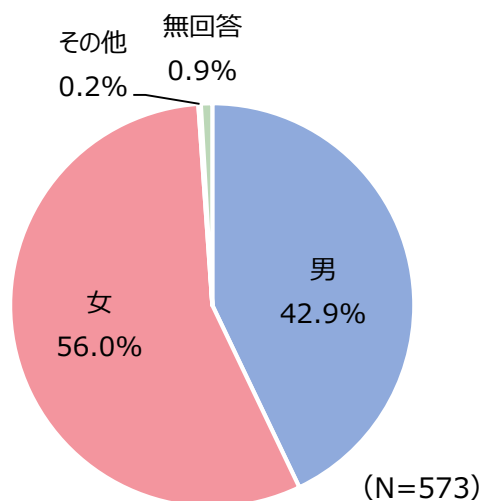
- ・ 本町の公共交通（乗合タクシー、コミュニティバス）の認知度
- ・ 外出の際の移動手段
- ・ 外出の際の目的地
- ・ 公共交通の利用頻度
- ・ 公共交通に関する要望 等

第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

(2) 調査結果

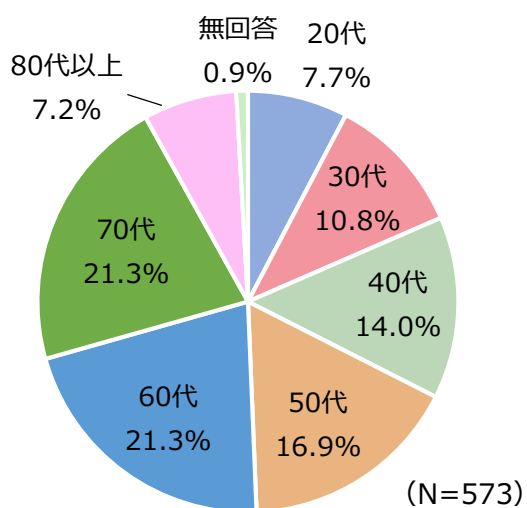
①性別

回答者の性別は、「男性」が42.9%、「女性」が56.0%となっている。



②年代

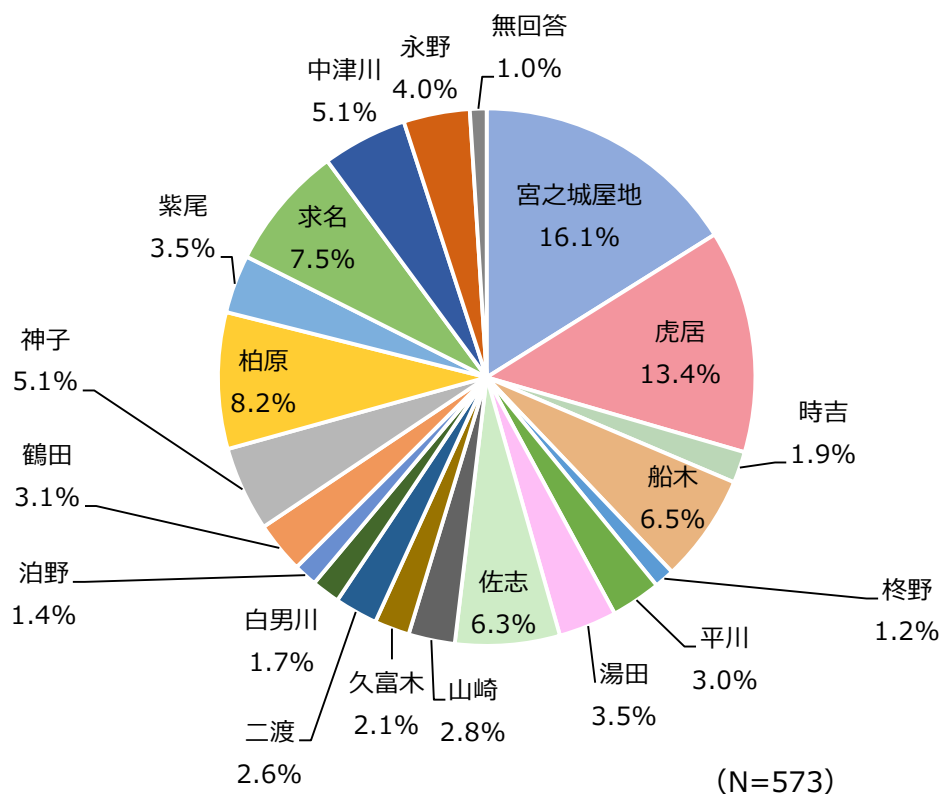
回答者の年代は「60代」及び「70代」が21.3%と最も多く、次いで「50代」が16.9%、「40代」が14.0%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

③居住地

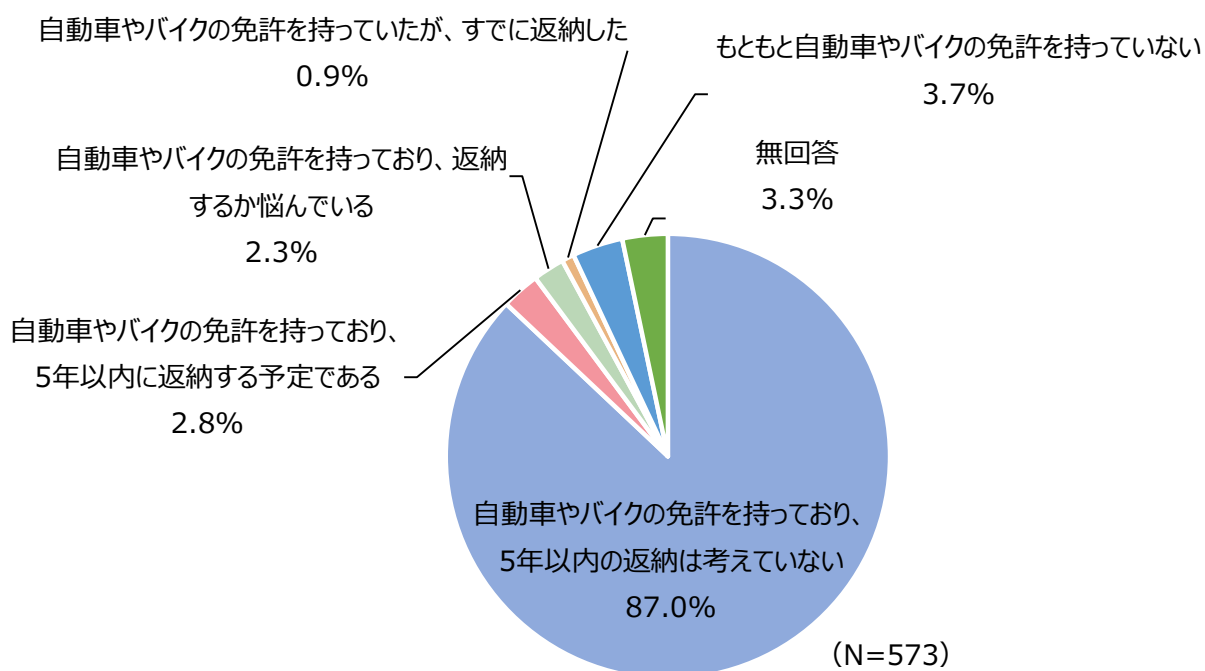
回答者の居住地について、「宮之城屋地」が16.1%と最も多く、次いで「虎居」が13.4%、「柏原」が8.2%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

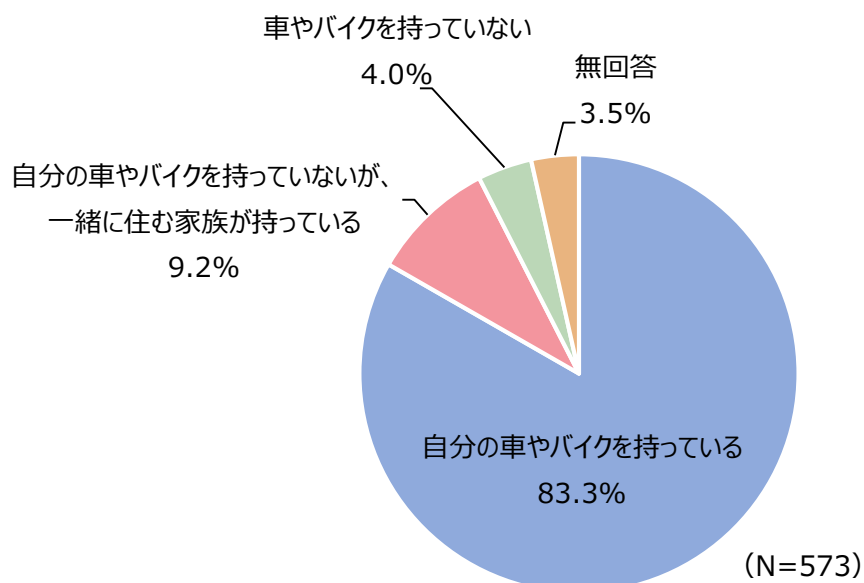
④運転免許証について

運転免許証について、「自動車やバイクの免許を持っており、5年以内の返納は考えていない」が87.0%と最も多く、次いで「もともと自動車やバイクの免許を持っていない」が3.7%となっている。



⑤車やバイクの所有について

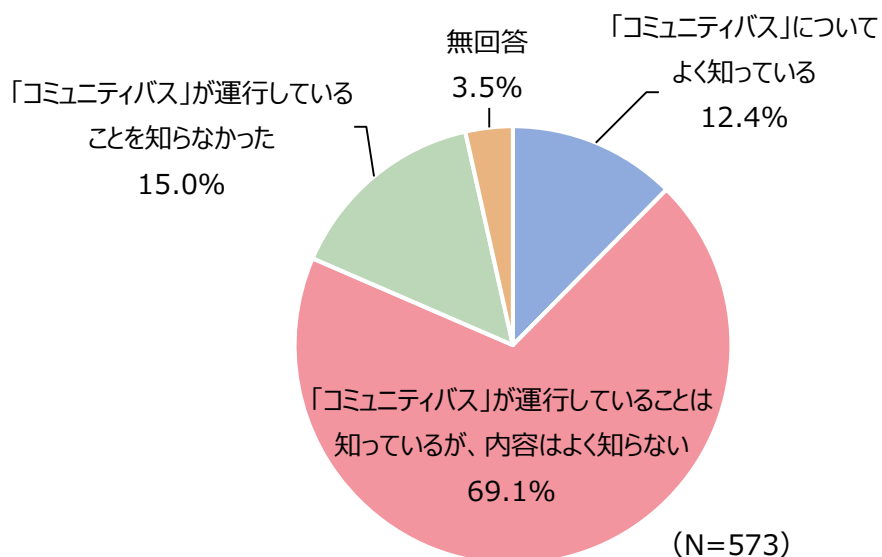
「自分の車やバイクを持っている」が83.3%と最も多く、次いで「自分の車やバイクを持っていないが、一緒に住む家族が持っている」が9.2%、「車やバイクを持っていない」が4.0%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

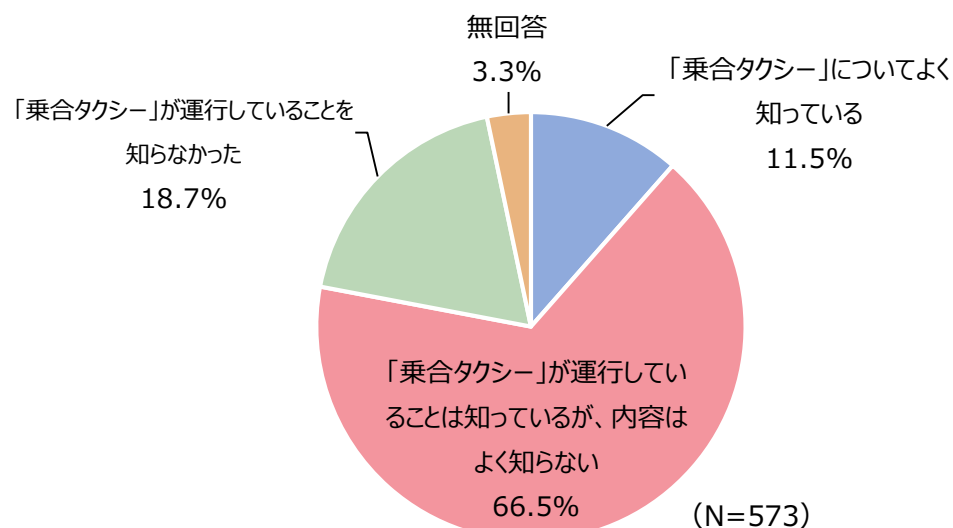
⑥コミュニティバスの認知度について

町内で運行されるコミュニティバスについて、「コミュニティバスが運行していることは知っているが、内容はよく知らない」が 69.1%と最も多く、次いで「コミュニティバスが運行していることを知らなかった」が 15.0%となっている。



⑦乗合タクシーの認知度について

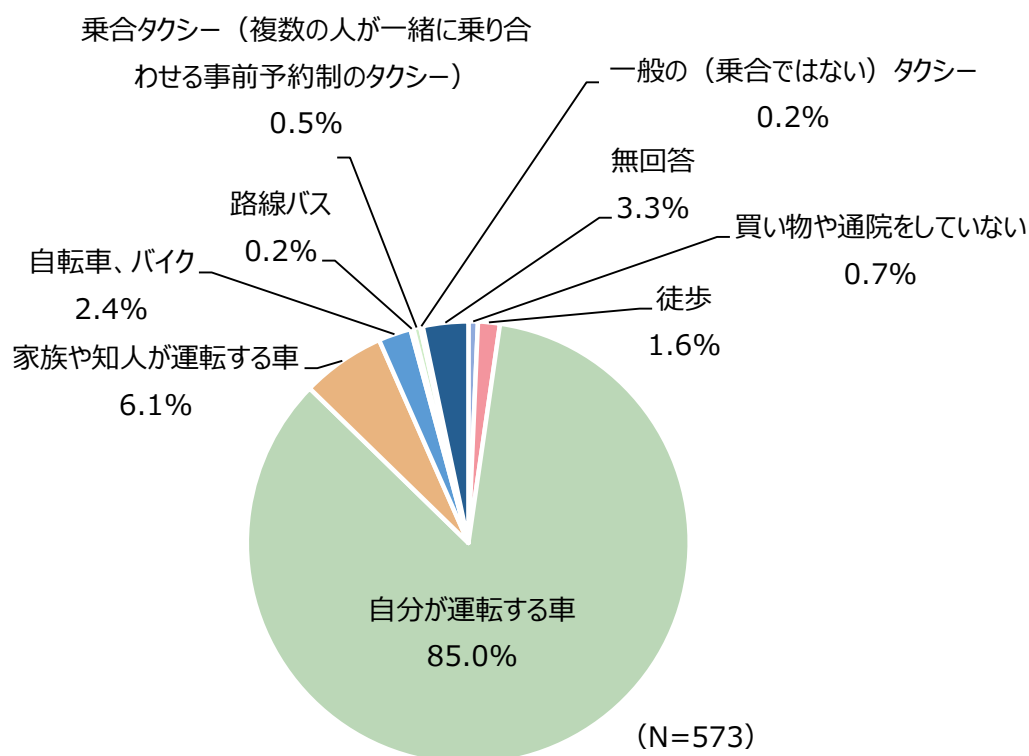
町内で運行される乗合タクシーについて、「乗合タクシーが運行していることは知っているが、内容はよく知らない」が 66.5%と最も多く、次いで「乗合タクシーが運行していることを知らなかった」が 18.7%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑧買い物や通院の際の移動手段について

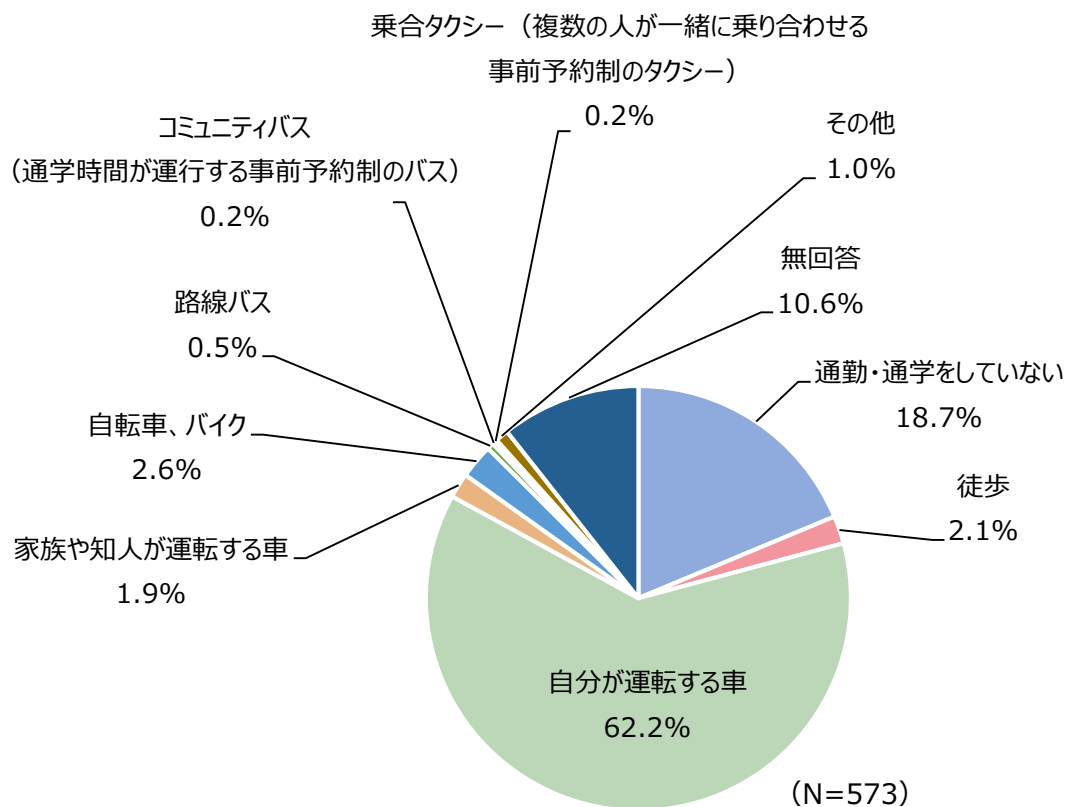
「自分が運転する車」が85.0%と最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が6.1%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑨通勤・通学の際の移動手段について

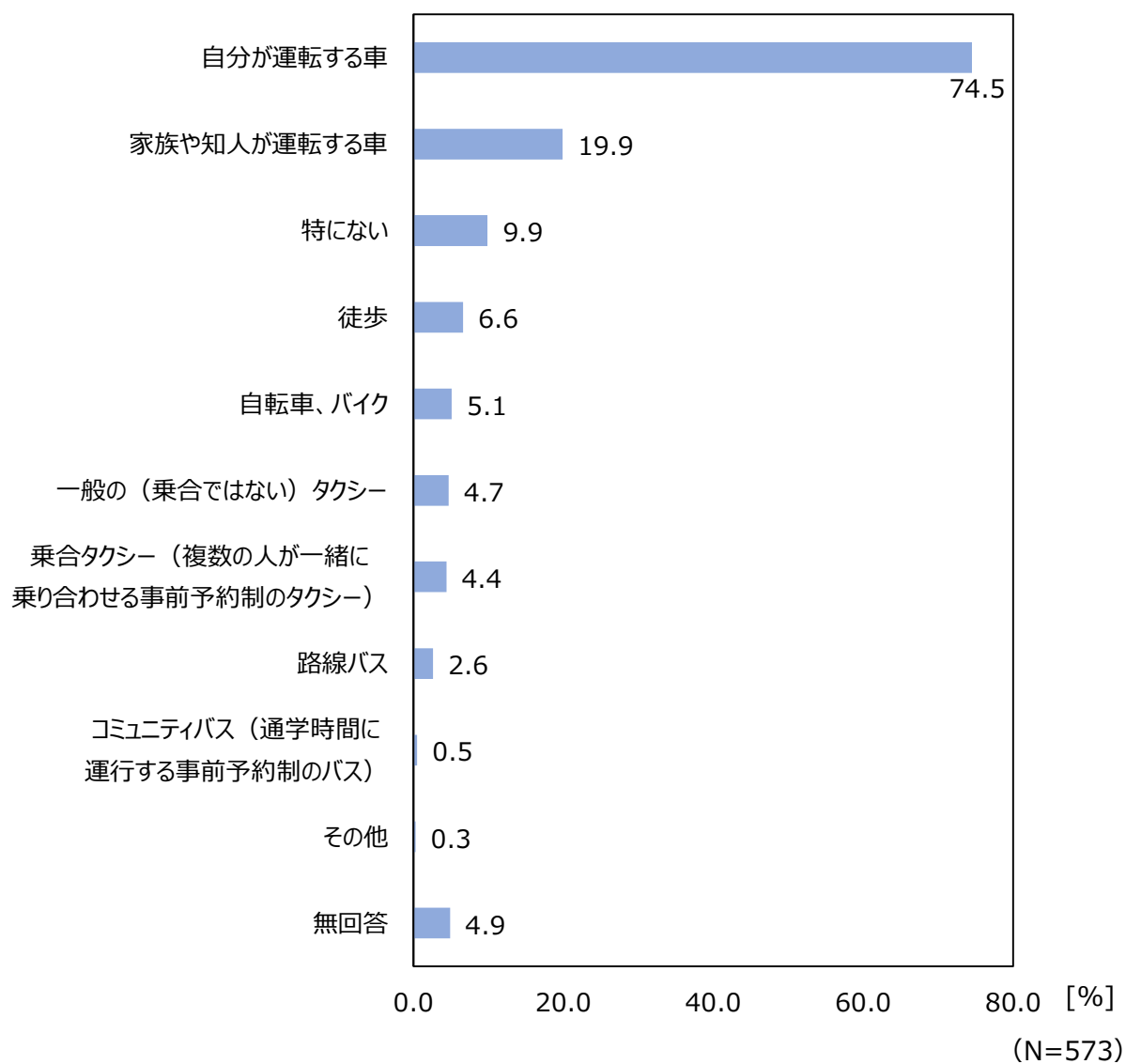
通院・通学の際の移動手段について、「自分が運転する車」が62.2%と最も多く、次いで「通勤・通学をしていない」が18.7%、「自転車、バイク」が2.6%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑩今後利用頻度が増えると考える移動手段について

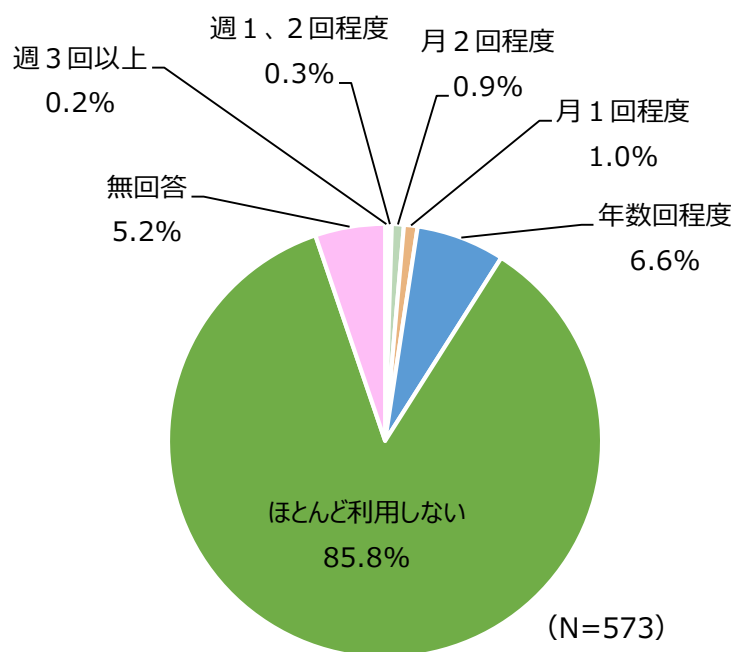
「自分が運転する車」が74.5%と最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が19.9%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑪路線バスを利用する頻度について

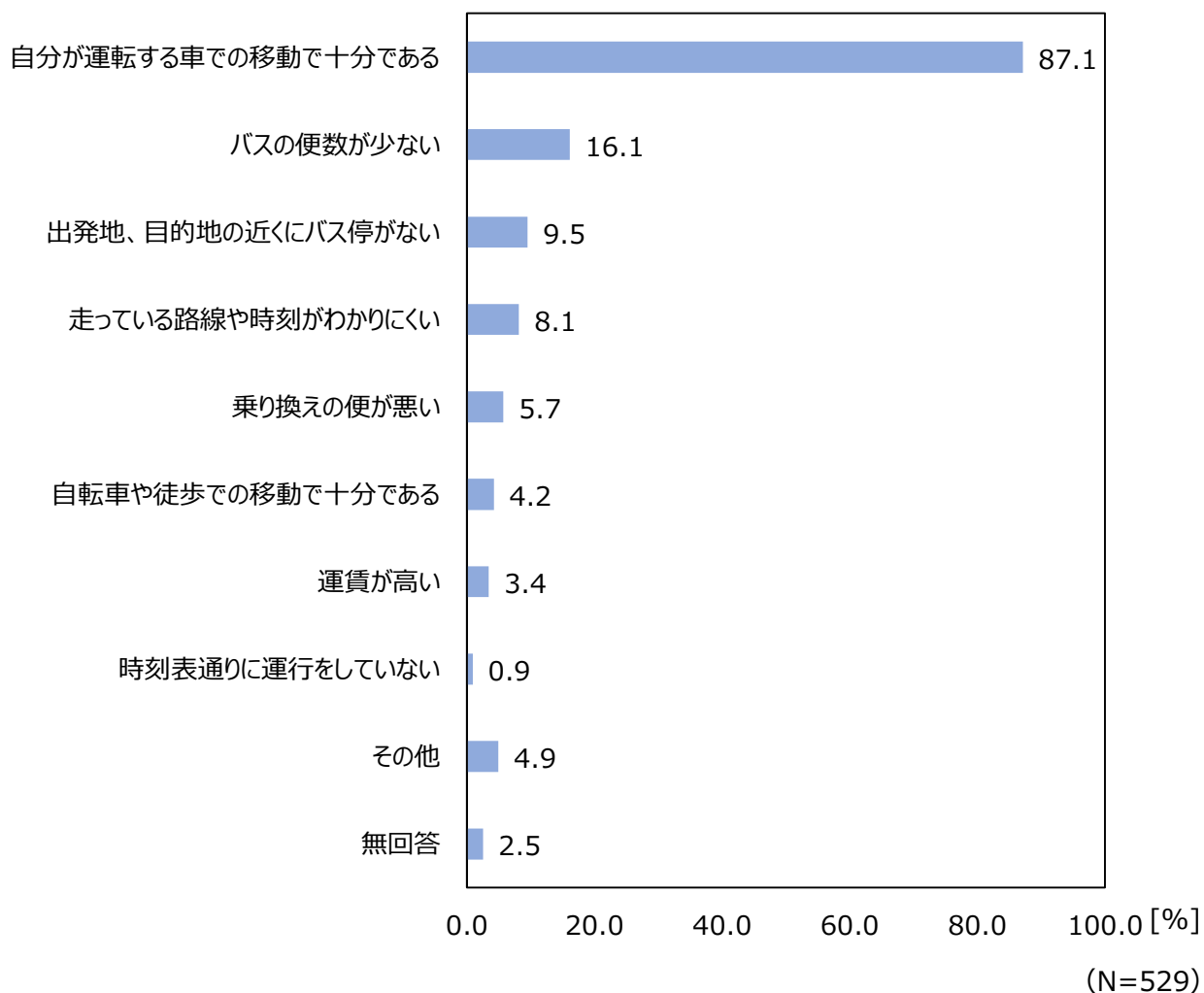
「ほとんど利用しない」が 85.8%と最も多く、次いで「年数回程度」が 6.6%、「月 1 回程度」が 1.0%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑫路線バスを利用しない理由について

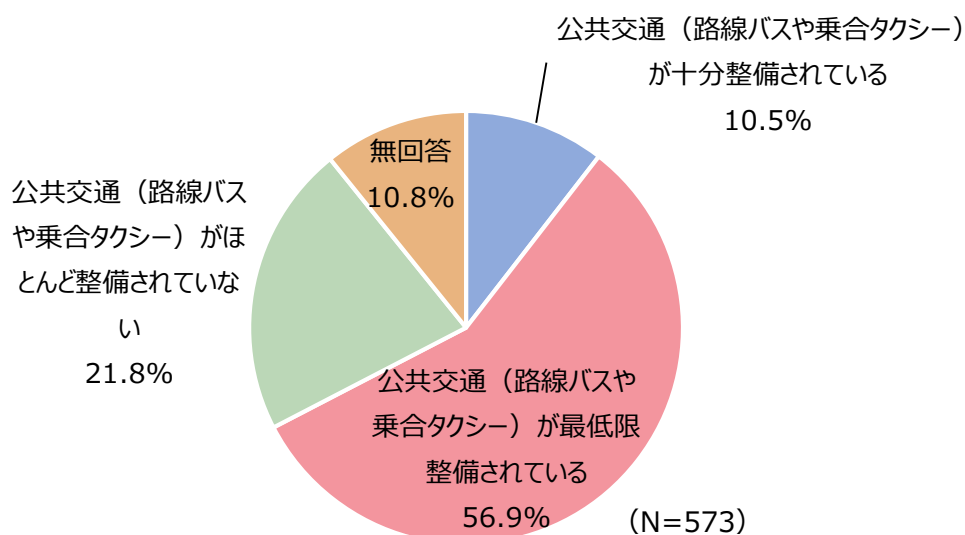
「自分が運転する車で移動で十分である」が87.1%と最も多く、次いで「バスの便数が少ない」が16.1%、「出発地、目的地の近くにバス停がない」が9.5%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

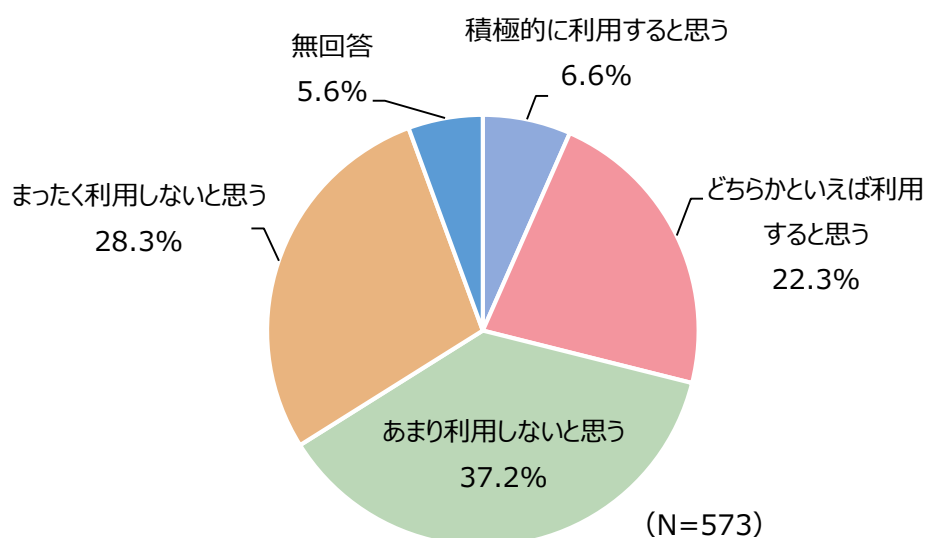
⑬ 自宅周辺の公共交通について

「公共交通（路線バスや乗合タクシー）が最低限整備されている」が 56.9%と最も多く、次いで「公共交通（路線バスや乗合タクシー）がほとんど整備されていない」が 21.8%となっている。



⑭ 自家用有償旅客運送を実施した場合の利用意向について

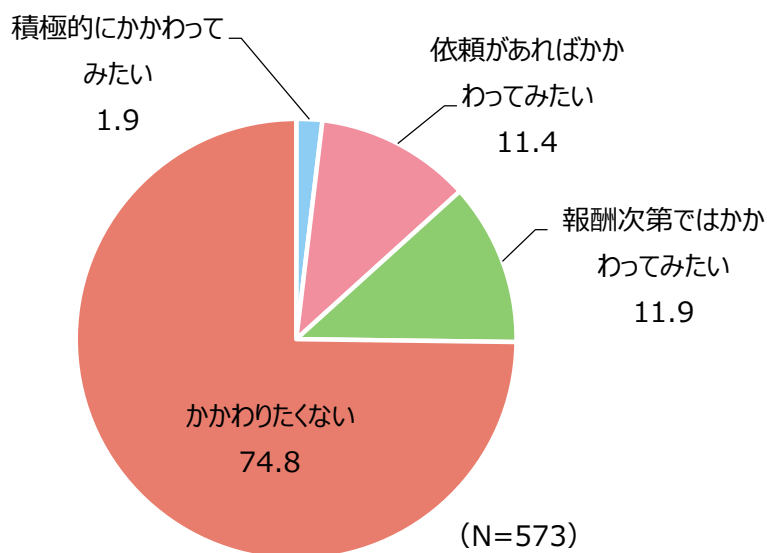
「あまり利用しないと思う」が 37.2%と最も多く、次いで「まったく利用しないと思う」が 28.3%、「どちらかといえば利用すると思う」が 22.3%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

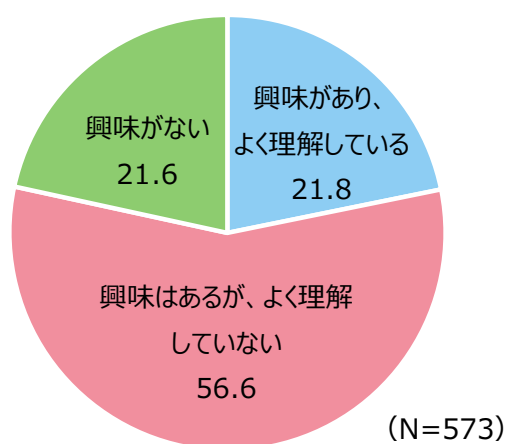
⑮自家用有償旅客運送の運転手としての参加意欲について

「かかわりたくない」が 74.8%と最も多く、次いで「報酬次第ではかかわってみたい」が 11.9%、「依頼があればかかわってみたい」が 11.4%となっている。



⑯環境にやさしい乗り物（電気自動車や電気バス）に対する興味について

「興味はあるが、よく理解していない」が 56.6%と最も多く、次いで「興味があり、よく理解している」が 21.8%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

2. 路線バス利用者アンケート調査結果

(1) 調査概要

■ 調査期間

令和4年10月24日、25日

■ 目的

路線バスの利用者に対しアンケートを実施し、利用目的や要望等を把握することで、路線バス利用促進の取組みにつなげる。

■ 対象者

路線バス利用者

■ 調査方法

町内のバス停留所や主要施設等に調査員を配置し、バス利用者に対し聞き取りでのアンケート調査を実施。

■ 調査項目

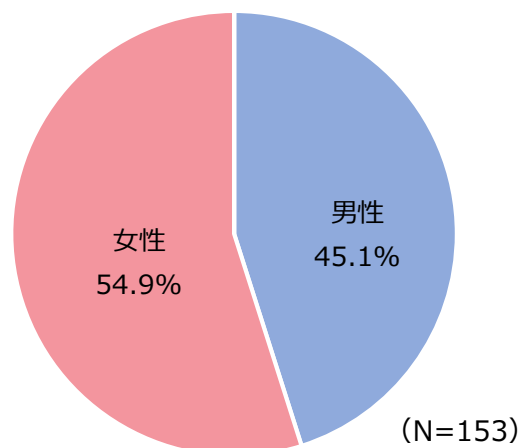
- ・ 路線バスの利用頻度
- ・ 路線バスの利用目的
- ・ 路線バスに関する要望 等

第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

(2) 調査結果

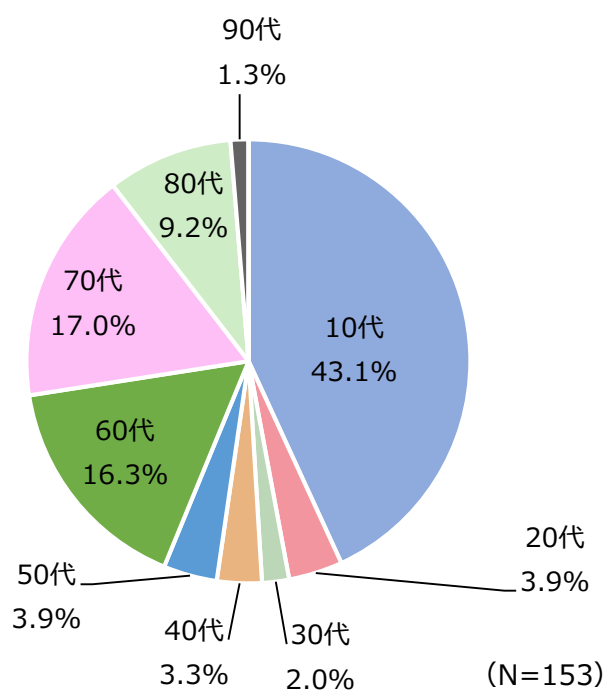
①性別

回答者の性別は、「男性」が45.1%、「女性」が54.9%となっている。



②年代

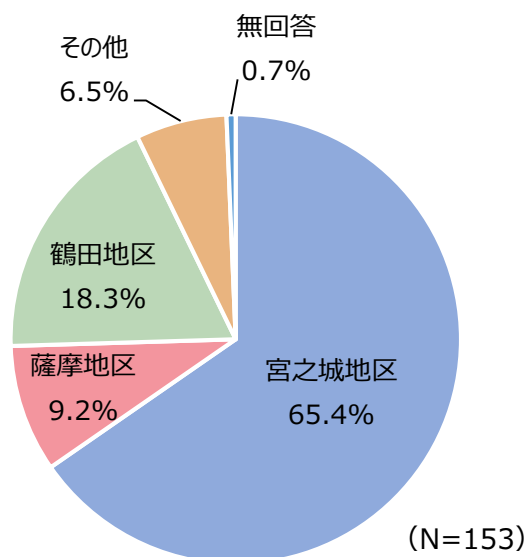
回答者の年代は「10代」が43.1%と最も多く、次いで「70代」が17.0%、「60代」が16.3%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

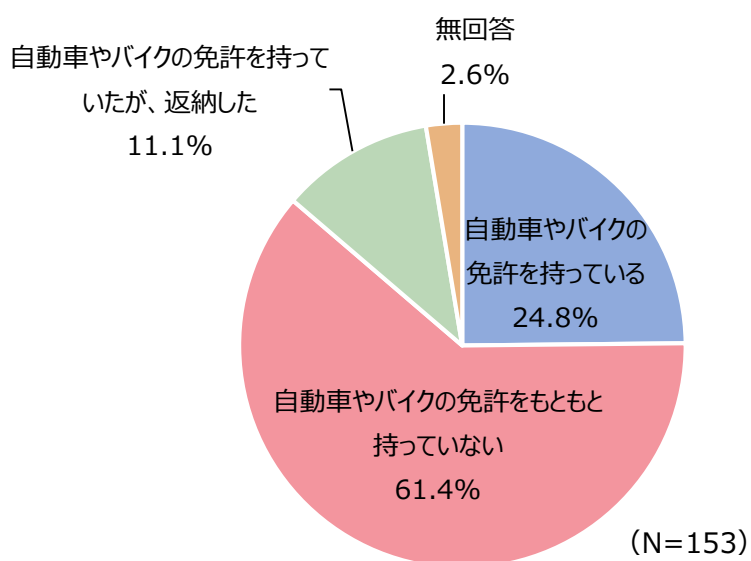
③居住地区

回答者の居住地区は「宮之城地区」が 65.4%と最も多く、次いで「鶴田地区」が 18.3%、「薩摩地区」が 9.2%となっている。



④運転免許証について

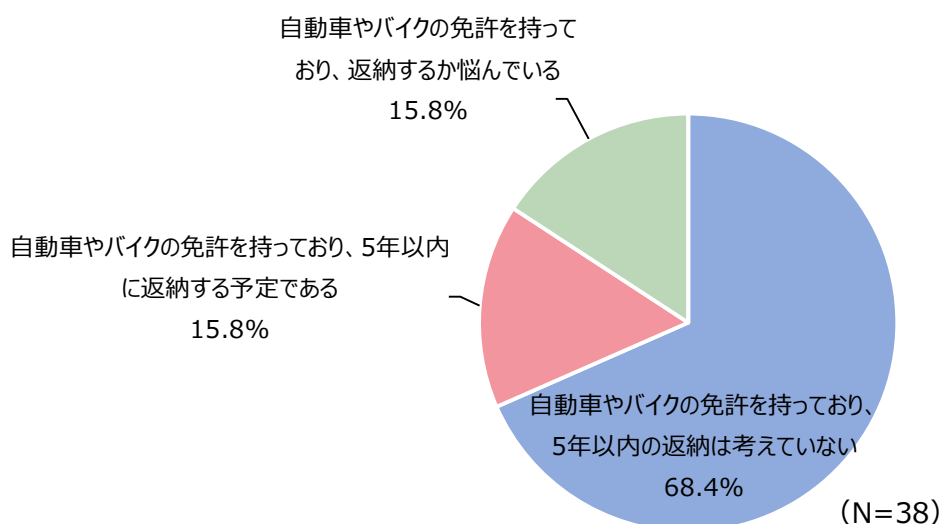
運転免許証について、「自動車やバイクの免許をもともと持っていない」が 61.4%と最も多く、次いで「自動車やバイクの免許を持っている」が 24.8%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

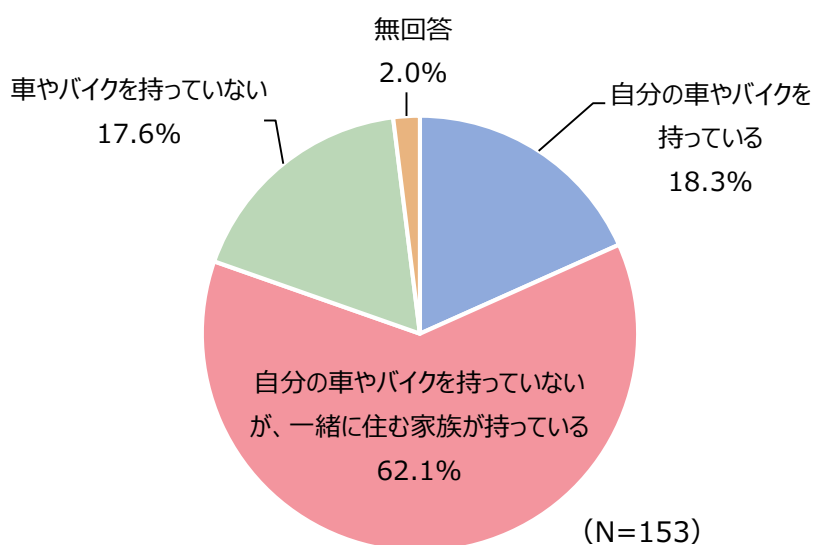
⑤運転免許証の返納について

運転免許証の返納について、「自動車やバイクの免許を持っており、5年以内の返納は考えていない」が68.4%と最も多く、次いで「自動車やバイクの免許を持っており、5年以内に返納する予定である」及び「自動車やバイクの免許を持っており、返納するか悩んでいる」が15.8%となっている。



⑥車やバイクの所有について

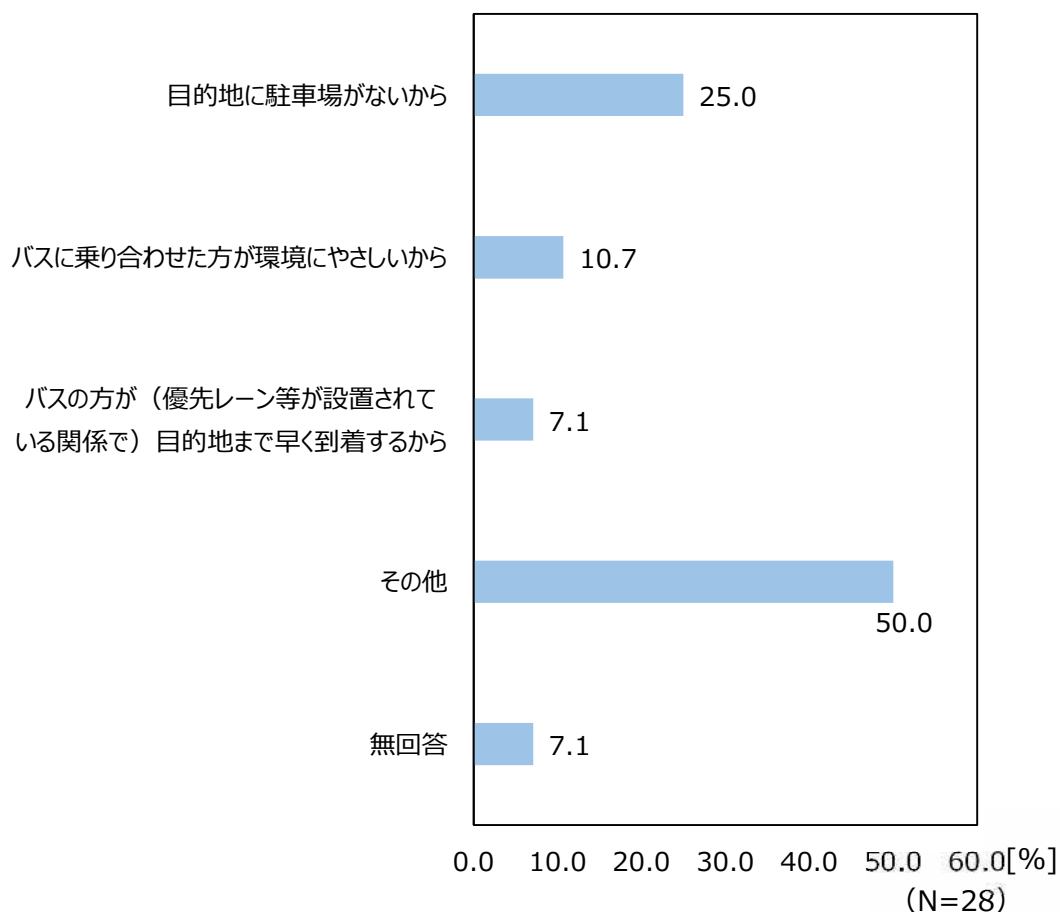
車やバイクの所有について、「自分の車やバイクを持っていないが、一緒に住む家族が持っている」が62.1%と最も多く、次いで「自分の車やバイクを持っている」が18.3%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑦車を持っていないながら路線バスを利用する理由について

車を持っていないながら路線バスを利用する理由について、「目的地に駐車場がないから」が25.0%と最も多く、次いで「バスに乗り合わせた方が環境にやさしいから」が10.7%となっている。



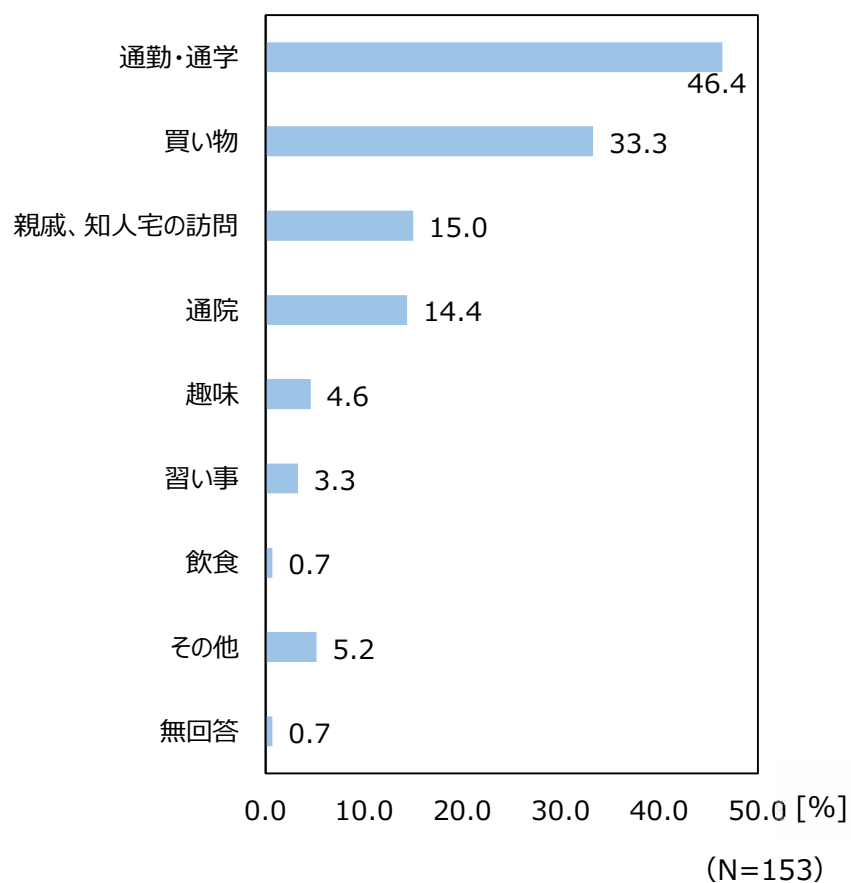
「その他」の主な内容

- ・友達と一緒に出かけするため
- ・自分で運転することが不安であるため
- ・気分転換にたまにはバスを利用したいと思うため 等

第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑧路線バスの利用目的について

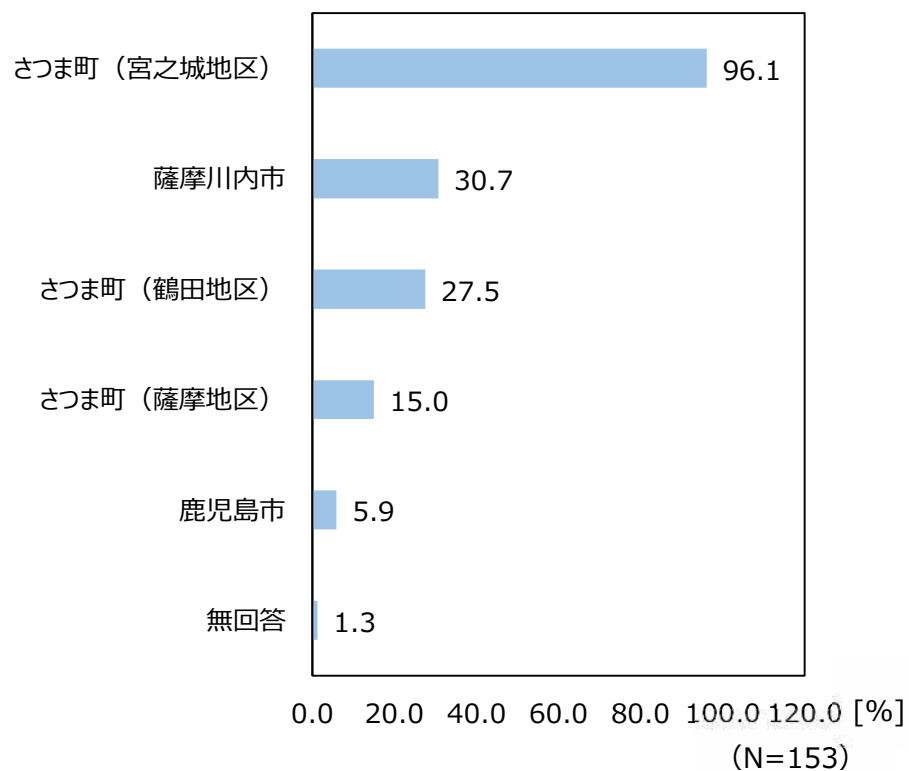
路線バスの利用目的について、「通勤・通学」が46.4%と最も多く、次いで「買い物」が33.3%、「親戚、知人宅の訪問」が15.0%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑨路線バスを利用する際の発着地点について

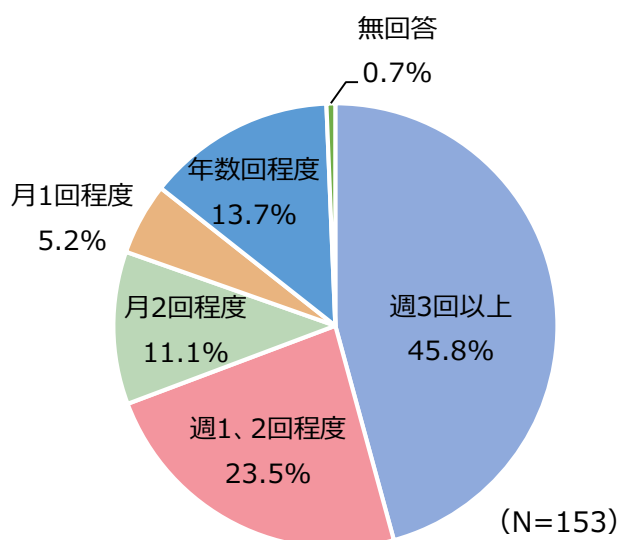
路線バスを利用する際の発着地点について、「さつま町（宮之城地区）」が 96.1%と最も多く、次いで「薩摩川内市」が 30.7%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

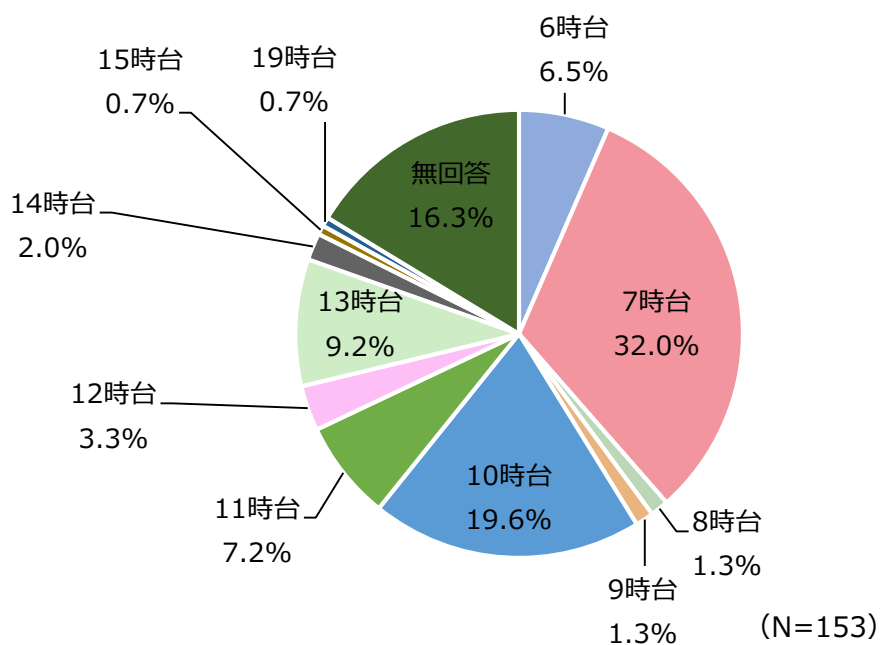
⑩路線バスの利用頻度について

路線バスの利用頻度について、「週3回以上」が45.8%と最も多く、次いで「週1、2回程度」が23.5%となっている。



⑪路線バスを利用することが多い時間帯（往路）について

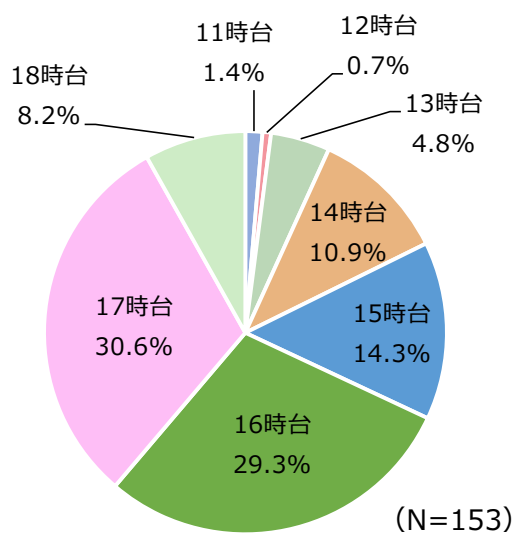
路線バスを利用することが多い時間帯（往路）について、「7時台」が32.0%と最も多く、次いで「10時台」が19.6%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

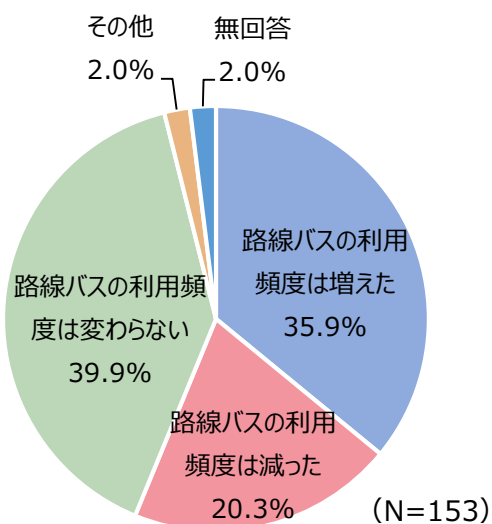
⑫路線バスを利用することが多い時間帯（復路）について

路線バスを利用することが多い時間帯（復路）について、「17 時台」が 30.6%と最も多く、次いで「16 時台」が 29.3%となっている。



⑬路線バスの利用頻度の変化について

路線バスの利用頻度の変化について、「路線バスの利用頻度は変わらない」が 39.9%と最も多く、次いで「路線バスの利用頻度は増えた」が 35.9%となっている。



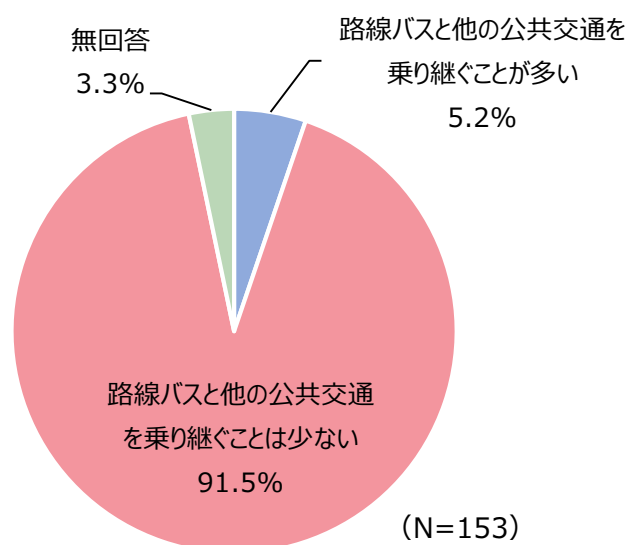
第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

⑭路線バスの利用頻度が変化した理由について

増加した主な理由	減少した主な理由
・進学したため ・免許を返納したため	・タクシーの利用が増えたため ・外出の機会が減ったため

⑮路線バスとその他の公共交通機関の乗り継ぎについて

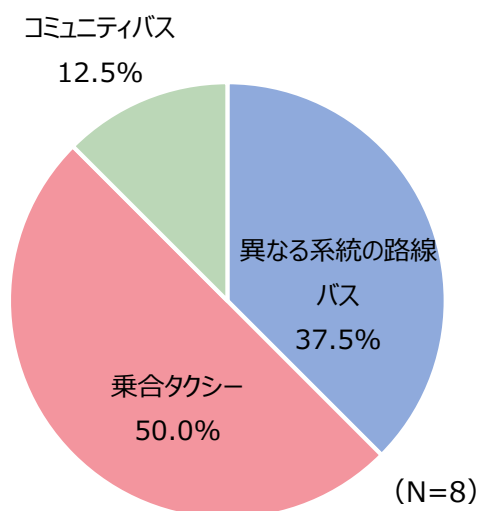
路線バスとその他の公共交通機関の乗り継ぎについて、「路線バスと他の公共交通を乗り継ぐことは少ない」が91.5%と最も多く、次いで「路線バスと他の公共交通を乗り継ぐことが多い」が5.2%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

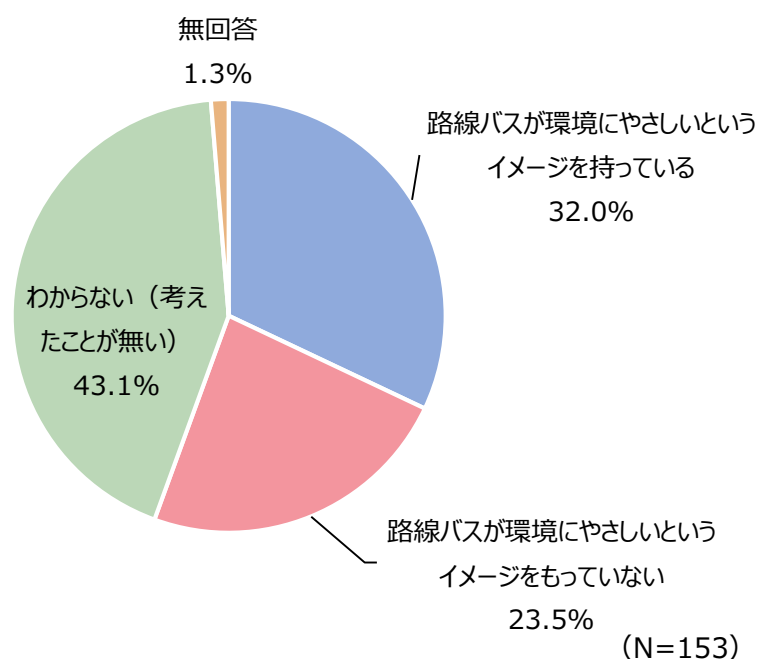
⑯路線バスと乗り継ぐ公共交通機関について

路線バスと乗り継ぐ公共交通機関について、「乗合タクシー」が50.0%と最も多く、次いで「異なる系統の路線バス」が37.5%となっている。



⑰路線バスのイメージについて

路線バスのイメージについて、「わからない（考えたことが無い）」が43.1%と最も多く、次いで「路線バスが環境にやさしいというイメージを持っている」が32.0%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

3. 乗合タクシー利用者アンケート調査結果

(1) 調査概要

■ 調査期間

令和4年10月上旬～11月下旬

■ 目的

乗合タクシーの利用者に対してアンケートを実施し、利用目的や要望等を把握することで、乗車率向上の取組み等につなげる。

■ 対象者

乗合タクシー利用者

■ 調査方法

町内の乗合タクシー（全11路線）の利用者に対し電話でのアンケート調査を実施。

■ 調査項目

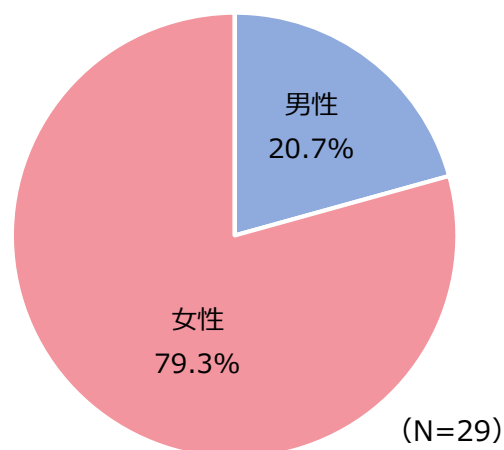
- ・乗合タクシーの利用頻度
- ・乗合タクシーの利用目的
- ・乗合タクシーに関する要望 等

第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

(2) 調査結果

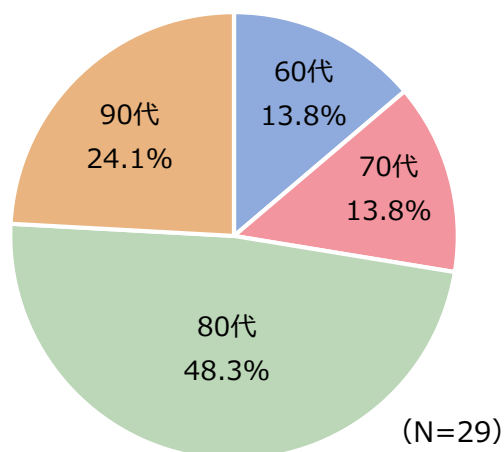
①性別

回答者の性別は、「男性」が 20.7%、「女性」が 79.3%となっている。



②年代

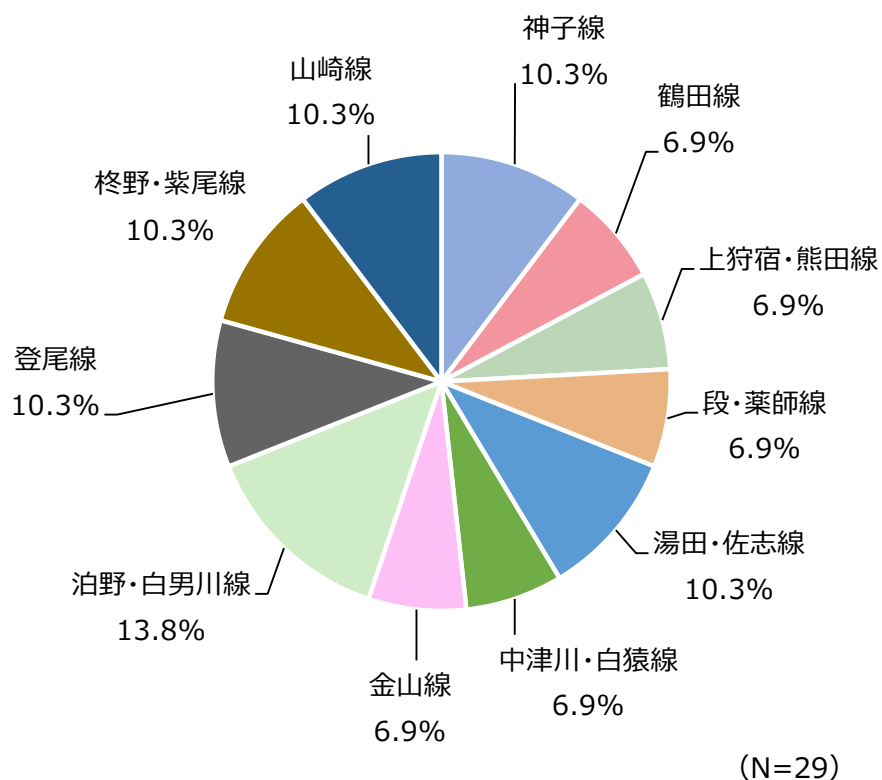
回答者の年代は「80代」が 48.3%と最も多く、次いで「90代」が 24.1%、「60代」、「70代」が 13.8%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

③居住地域

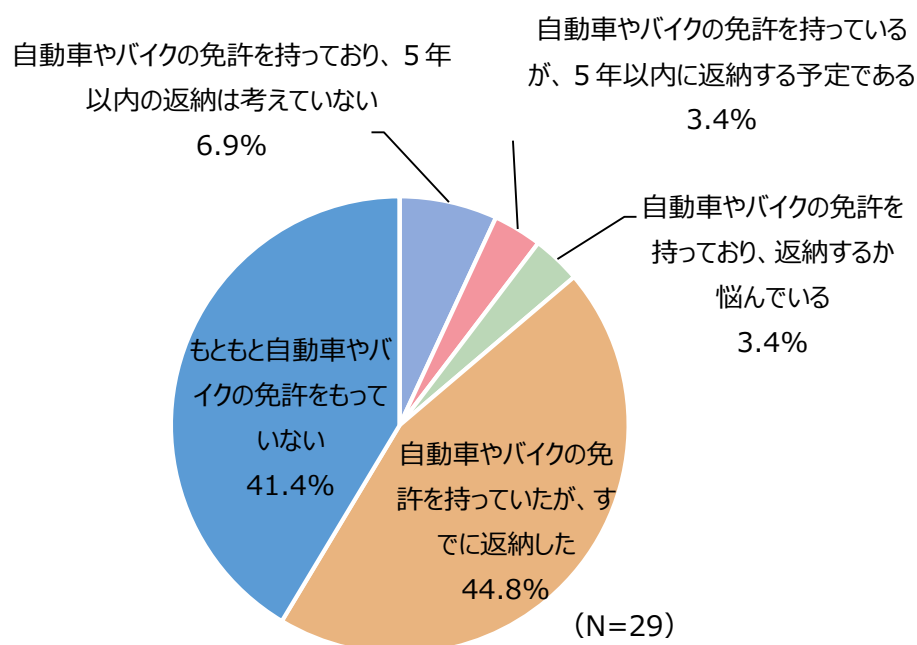
回答者の居住地域について、「泊野・白男川線」が 13.8%と最も多く、次いで「神子線」、「湯田・佐志線」、「登尾線」、「柊野・紫尾線」、「山崎線」が 10.3%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

④運転免許証について

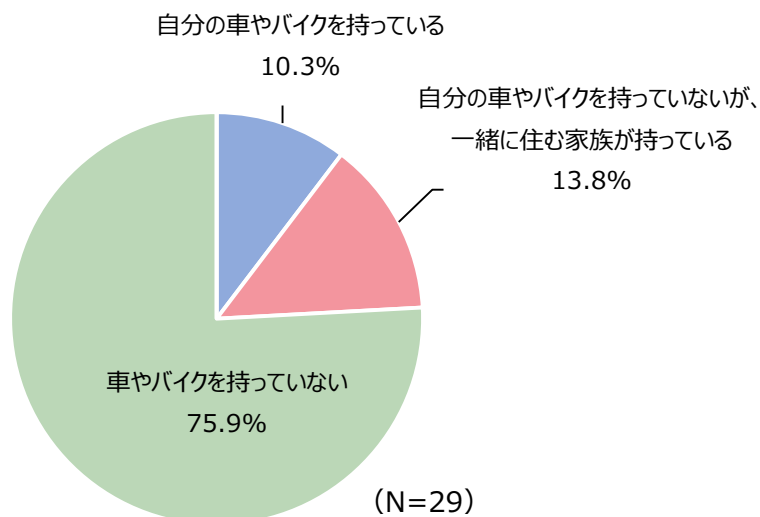
運転免許証について、「自動車やバイクの免許を持っていたが、すでに返納した」が44.8%と最も多く、次いで「もともと自動車やバイクの免許をもっていない」が41.4%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

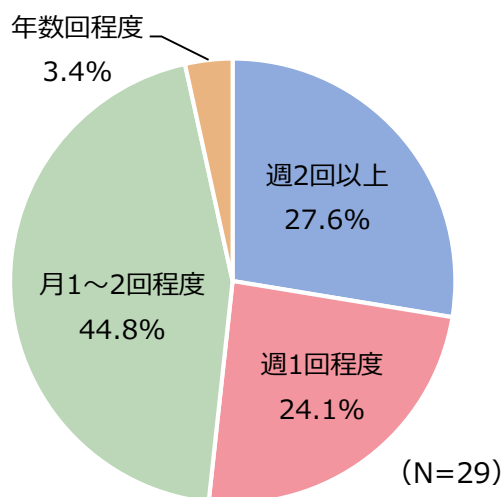
⑤車やバイクの所有について

車やバイクの所有について、「自分の車やバイクを持っていない」が 75.9%と最も多く、次いで「自分の車を持っていないが、一緒に住む家族が持っている」が 13.8%、「自分の車やバイクを持っている」が 10.3%となっている。



⑥乗合タクシーの利用頻度について

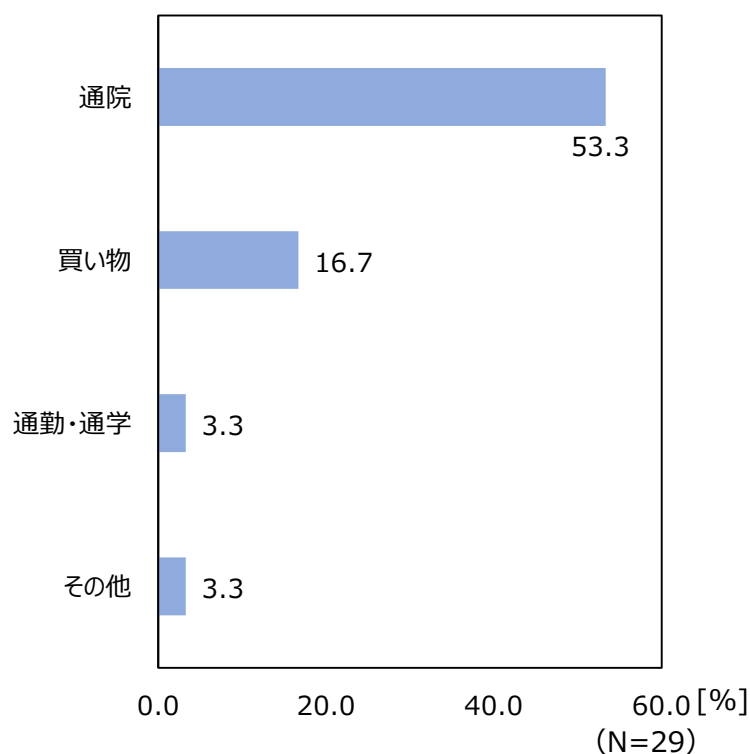
乗合タクシーの利用頻度について、「月に 1~2 回程度」が 44.8%と最も多く、次いで「週 2 回以上」が 27.6%、「週に 1 回程度」が 24.1%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

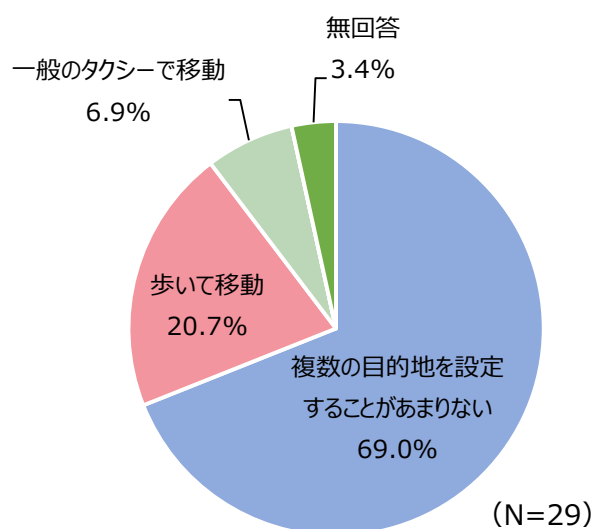
⑦路線バスの利用目的について

路線バスの利用目的について、「通院」が53.3%と最も多く、次いで「買い物」が16.7%、「通勤・通学」、「その他」が3.3%となっている。



⑧複数の目的地がある場合の移動方法について

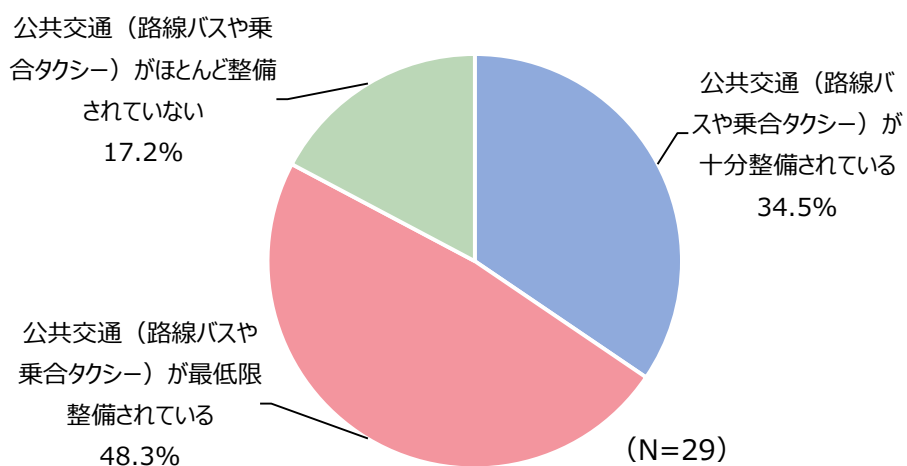
複数の目的地がある場合の移動方法について、「複数の目的地を設定することがあまりない」が69.0%と最も多く、次いで「歩いて移動」が20.7%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

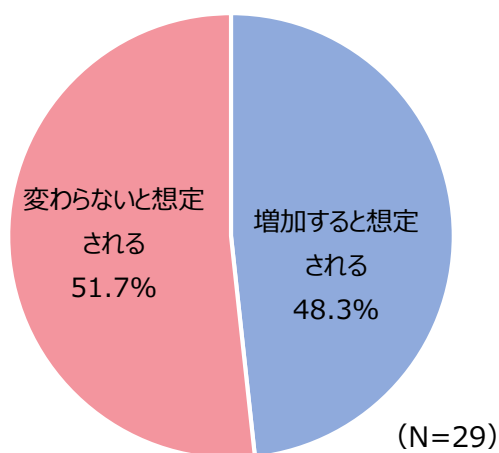
⑨自宅周辺の公共交通の利便性について

自宅周辺の公共交通の利便性について、「公共交通（路線バスや乗合タクシー）が最低限整備されている」が 48.3%と最も多く、次いで「公共交通（路線バスや乗合タクシー）が十分整備されている」が 34.5%となっている。



⑩乗合タクシーの将来の利用

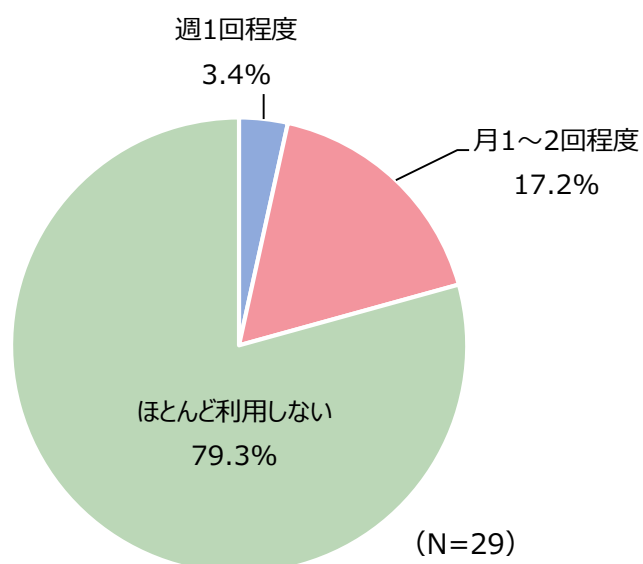
乗合タクシーについて、「変わらないと想定される」が 51.7%と最も多く、次いで「増加すると想定される」が 48.3%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

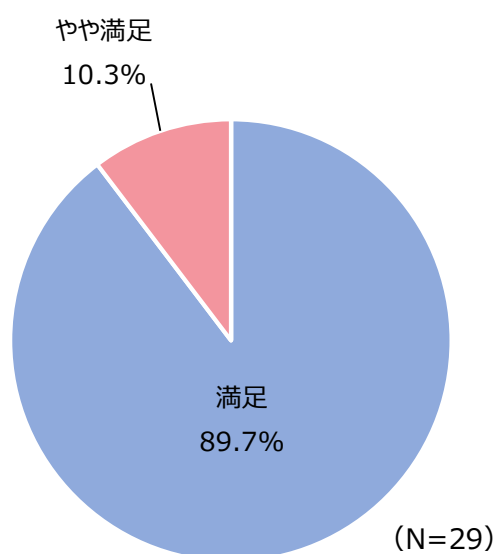
⑪路線バスの利用頻度について

路線バスの利用頻度について、「ほとんど利用しない」が79.3%と最も多く、次いで「月1～2回程度」が17.2%となっている。



⑫乗合タクシーの満足度について

乗合タクシーの満足度について、「満足」が89.7%と最も多く、次いで「やや満足」が10.3%となっている。



第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

4. 主要施設ヒアリング調査結果

(1) 調査概要

■ 調査期間

令和4年12月上旬～1月上旬

■ 目的

住民の主要な移動先として想定される町内の施設に対してヒアリング調査を実施することで、目的地ごとの移動ニーズや施設側の公共交通に関する要望等を把握し、効果的な移動サービスの提供や交通以外の分野と連携した発展的な取組みにつなげる。

■ 対象

町内の主要施設（商業施設、宿泊施設、観光施設、医療施設、福祉施設 等）

■ 調査方法

住民の主要な移動先として想定される町内の施設（商業施設、宿泊施設、観光施設、医療施設、福祉施設等）に対して電話でのヒアリング調査を実施。

■ 調査項目

- ・施設利用者の移動手段
- ・施設利用者の移動傾向（来館、来店が多い時間、曜日等）
- ・交通や移動に関連するサービス提供の有無
- ・公共交通に関する要望 等

第Ⅵ章 住民へのアンケート調査

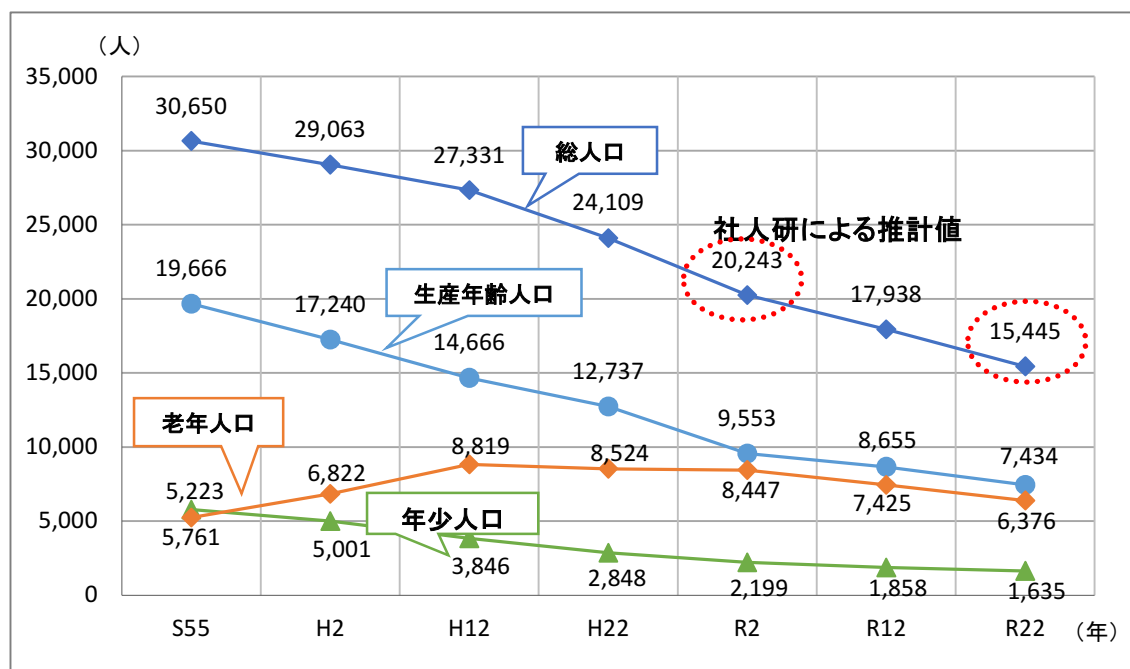
対 象	内 容	
商業施設	全体の傾向	・他の施設と比較して一日あたりの平均来客数が多い。 (複数の施設で 500 人～1,000 人程度と回答)
	個別意見	・宅配のサービスを実施している。
宿泊施設	全体の傾向	・「最寄りの駅まで」や「近い範囲で」など、条件付きでの送迎を実施している施設が多い。 ・基本的には休日に合わせた利用が多いが、一部の施設ではビジネス利用者をターゲットとしており、平日の宿泊が多い。
	個別意見	・以前は送迎バスを出していたが、現在は乗用車を使い送迎をしている。周囲の宿泊施設も昔と比較して活気がない。
観光施設	全体の傾向	・自家用車以外では、レンタカーを利用して訪れる方が多い。
	個別意見	・バスの運行ダイヤについて、全体のバランスを見直してほしい。
医療施設	全体の傾向	・介護タクシーを利用して施設まで来る方が多い。 ・8 時～10 時の時間帯で利用が多いが、寒い時期ではやや遅くなる傾向がある。
	個別意見	・当日予約でも乗れるような公共交通を用意して欲しい。
福祉施設	全体の傾向	・習い事が実施される日など、特定の曜日に利用者が多くなっている施設が多い。
	個別意見	・宮之城から遠い地域だと、タクシーを呼んでも配車に時間がかかってしまう。

1. 現状と課題の整理

ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。

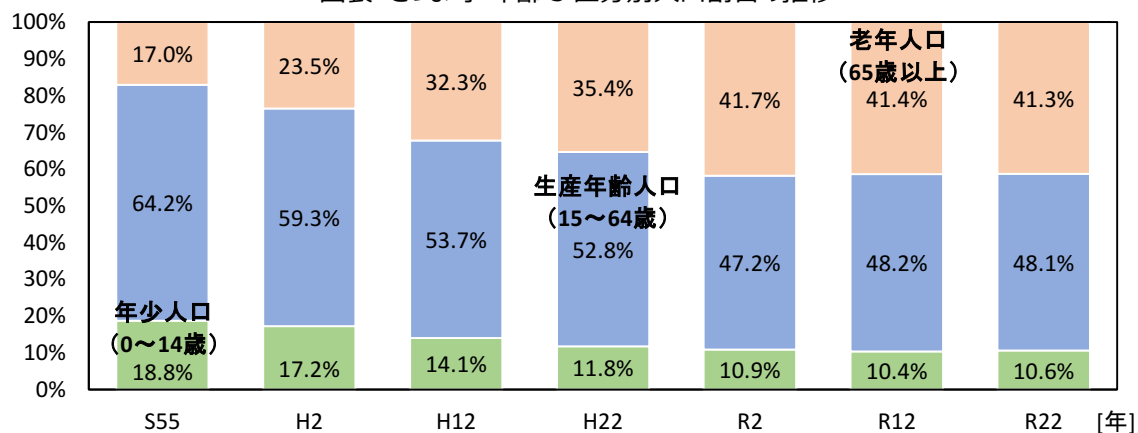
さつま町では人口減少が進行しており、令和 22 年の推定では人口が 15,445 人と、令和 2 年の 20,243 人から 20%以上減少している。

図表 さつま町 年齢 3 区分別人口の推移



資料) S55～R2 国定調査結果、R12～R22「さつま町 人口ビジョン」以降同様

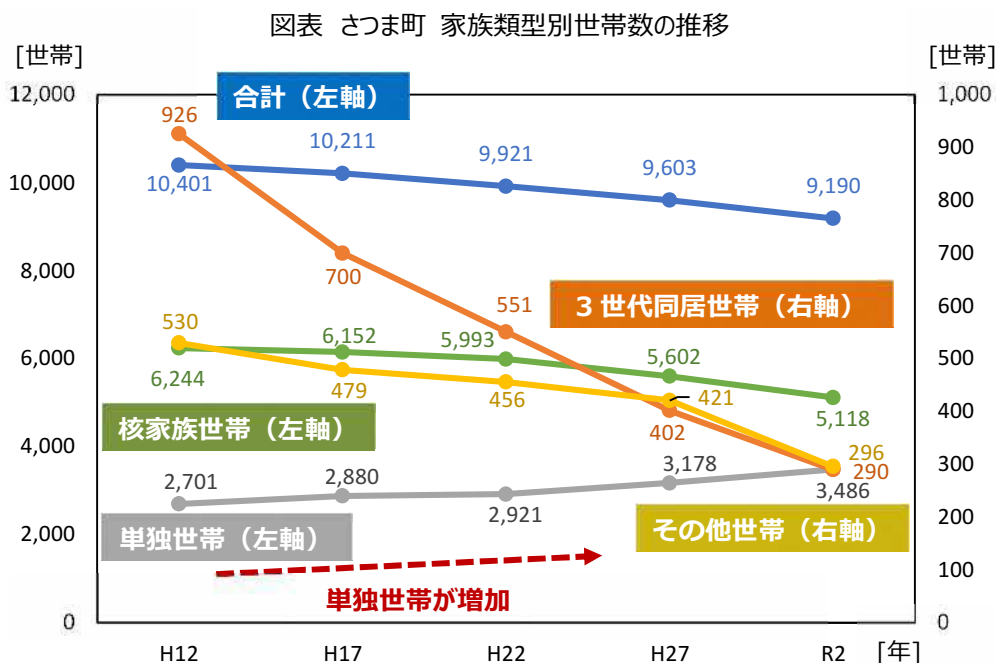
図表 さつま町 年齢 3 区分別人口割合の推移



第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント② 単独世帯が増加している。

人口減少及び総世帯数の減少が進む中で、単独世帯は平成12年に2,701世帯であったのが令和2年には3,486世帯となっており、増加傾向にある。



ポイント③ 医療施設が宮之城地区に集積している。

本町内の医療施設の多くが「宮之城地区」に集積しており、他の地区の住民の多くが「宮之城地区」に通院している。

地域区分	施設名
宮之城地区	うかり眼科
	かわごえ歯科
	クオラハピレーション病院
	すずき耳鼻咽喉科
	てらだ内科クリニック
	ふくおか歯科クリニック
	ほだて歯科
	稲津病院
	海江田医院
	鬼丸整形外科
	宮之城病院
	溝口整形外科
	薩摩郡医師会病院

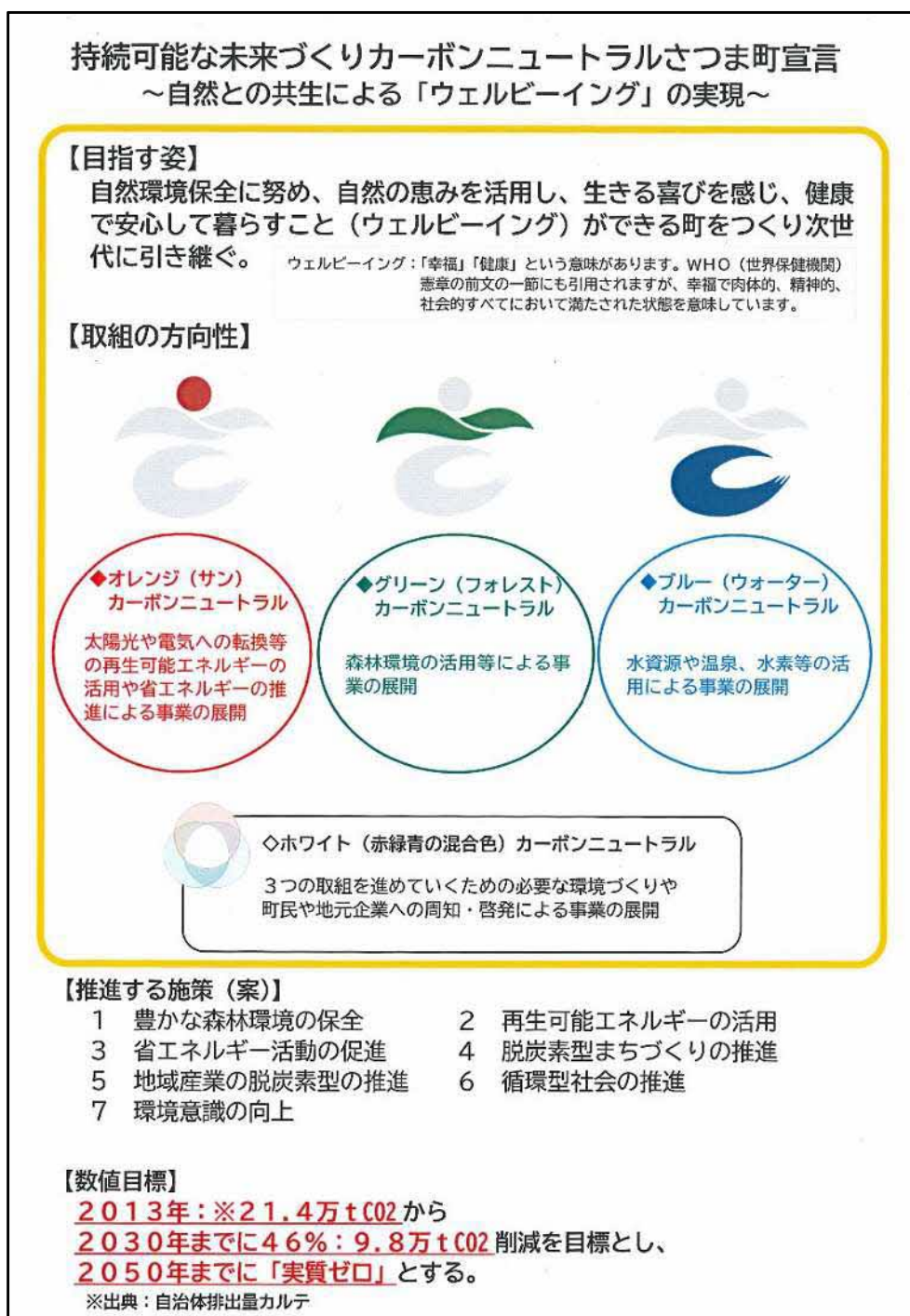
地域区分	施設名
宮之城地区	小緑内科
	杉田歯科医院
	相良医院
	島田医院
	尾形歯科医院
	福岡歯科医院
	立志クリニック
	林田歯科クリニック
	林田内科
	ますざき医院
鶴田地区	たきかわ歯科医院
薩摩地区	さつまクリニック

第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント④ カーボンニュートラルに向けた取組みを推進している。

本町では令和４年９月に「持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言」を発表し、2050年までに二酸化炭素の排出量実質ゼロという目標に向け取組みを推進している。

図表 持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町



第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント⑤ 乗合タクシーの「1 便あたりの利用者数」は平成 31 年度以降横ばいとなっている。

乗合タクシーの利用者数は増加傾向にあるものの、1 便あたりの利用者数は平成 30 年度の 1.8 人が最も多く、平成 31 年度以降は 1.5 人で横ばいとなっている。

図表 乗合タクシーの利用者数 (人)

エリア名	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度
神子	429	225	165	332	387
鶴田	472	363	252	454	513
上狩宿・熊田	201	359	496	745	642
段・薬師 ※	—	129	146	150	313
湯田・佐志	424	455	845	905	878
泊野・白男川	—	—	721	704	619
中津川・白猿 ※	—	130	277	356	516
金山 ※	—	134	280	335	551
登尾	1,864	2,318	1,186	1,687	1,827
柊野・紫尾	1,452	1,558	1,643	1,739	1,754
山崎 ※	—	199	623	921	787
合 計	4,842	5,870	6,634	8,328	8,787

図表 乗合タクシーの 1 便あたりの利用者数 (人)

エリア名	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度
神子	1.3	1.2	1.1	1.0	1.0
鶴田	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1
上狩宿・熊田	1.4	1.6	1.5	1.3	1.3
段・薬師 ※	—	1.3	1.1	1.0	1.1
湯田・佐志	1.3	1.3	1.4	1.4	1.4
泊野・白男川	—	—	1.4	1.3	1.2
中津川・白猿 ※	—	1.9	1.7	1.8	1.8
金山 ※	—	1.6	1.5	1.6	1.5
登尾	2.3	2.7	1.8	1.9	2.0
柊野・紫尾	1.5	1.6	1.7	1.8	1.8
山崎 ※	—	1.5	1.9	1.9	1.8
平 均	1.7	1.8	1.5	1.5	1.5

※H30 年度は 10 月 1 日から 3 月 31 日までの運行。

第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント⑥ コミュニティバスの「1 便あたりの利用者数」は平成 31 年度以降横ばいとなっている。

コミュニティバスの利用者数は令和 2 年度が 28,637 人と最も多く、令和 3 年度は 24,535 人で減少している。また、1 便あたりの利用者数は平成 31 年度以降横ばい傾向となっている。

図表 コミュニティバスの利用者数（人）

路線名	H31年度	R2年度	R3年度
登尾	1,999	3,012	2,856
柊野・紫尾	1,880	1,667	2,041
北原	3,368	4,061	2,388
栗野	2,294	2,431	2,518
金山	6,354	7,557	6,081
泊野	3,629	3,375	3,329
中津川	5,992	5,778	5,183
薩摩支所 ※2	504	756	139
合 計	26,020	28,637	24,535

図表 コミュニティバスの 1 便あたりの利用者数（人）

路線名	H31年度	R2年度	R3年度
登尾	3.3	4.1	3.8
柊野・紫尾	3.2	2.3	2.7
北原	5.3	5.5	3.2
栗野	3.5	3.3	3.3
金山	7.1	8.1	6.5
泊野	5.6	4.6	4.5
中津川	9.1	7.8	6.9
薩摩支所 ※2	0.4	0.6	0.5
平 均	4.4	4.4	4.3

第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント⑦ 乗合タクシーの「利用者 1 人あたりの運行費用」は増加傾向となっている。

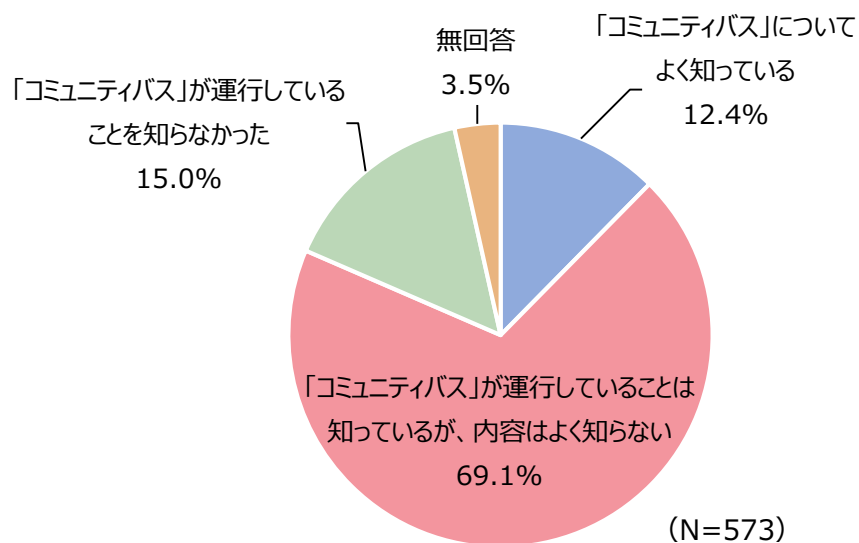
乗合タクシーの「利用者 1 人あたりの運行費用」は増加傾向にあり、平成 24 年度の 1,061 円が令和 3 年度には 2,378 円と 2 倍以上に増加している。

図表 乗合タクシーの運行費用推移

年度	エリア数	稼働便数（便）	利用者数（人）	運行費用（円）	利用者1人あたりの運行費用（円）
H24	8	1,603	3,679	3,904,005	1,061
H25	8	1,747	4,524	4,410,945	975
H26	8 → 6	1,975	4,402	5,750,766	1,306
H27	6	2,507	4,698	7,382,178	1,571
H28	6	2,778	4,812	6,524,487	1,356
H29	6	2,918	4,842	6,498,787	1,342
H30	6 → 10	3,272	5,870	9,682,966	1,650
H31	11	4,313	6,634	14,236,750	2,146
R2	11	5,391	8,328	17,360,180	2,085
R3	11	5,686	8,787	20,899,220	2,378

ポイント⑧ コミュニティバスについて、約 7 割が「よく知らない」と回答している。

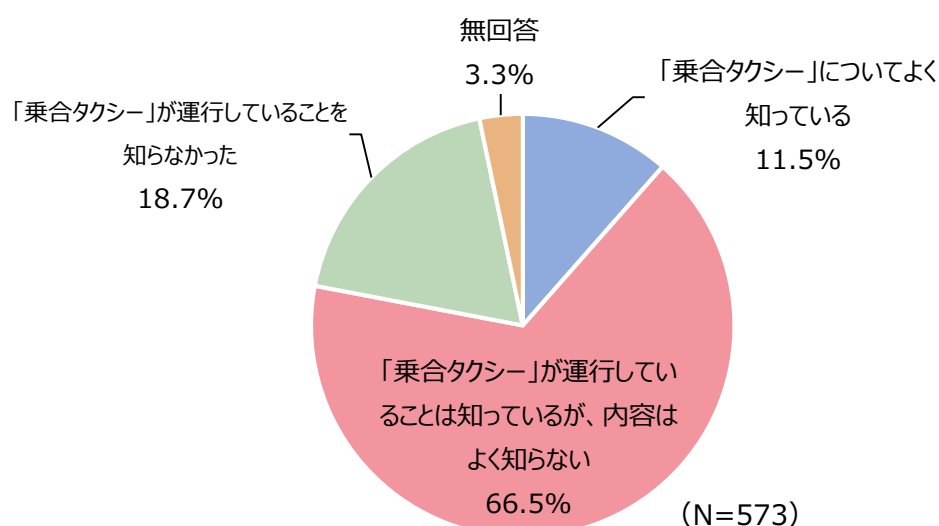
コミュニティバスの認知度について、「「コミュニティバス」が運行していることは知っているが、内容はよく知らない」という回答が 69.1%となっている。



第Ⅶ章 現状と課題の整理

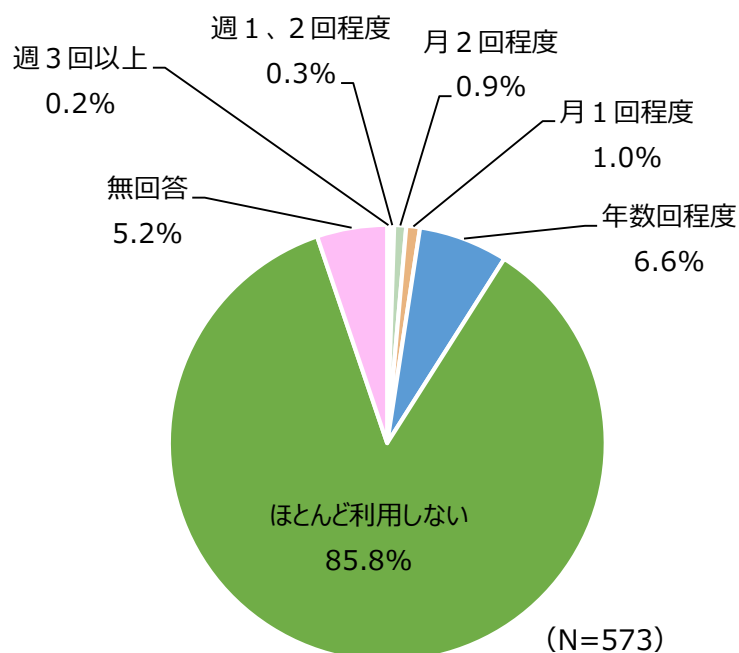
ポイント⑨ 乗合タクシーについて、6 割以上が「よく知らない」と回答している。

乗合タクシーの認知度について、「乗合タクシー」が運行していることは知っているが、内容はよく知らない」という回答が 66.5%となっている。



ポイント⑩ 路線バスの利用頻度について、8 割以上が「ほとんど利用しない」と回答している。

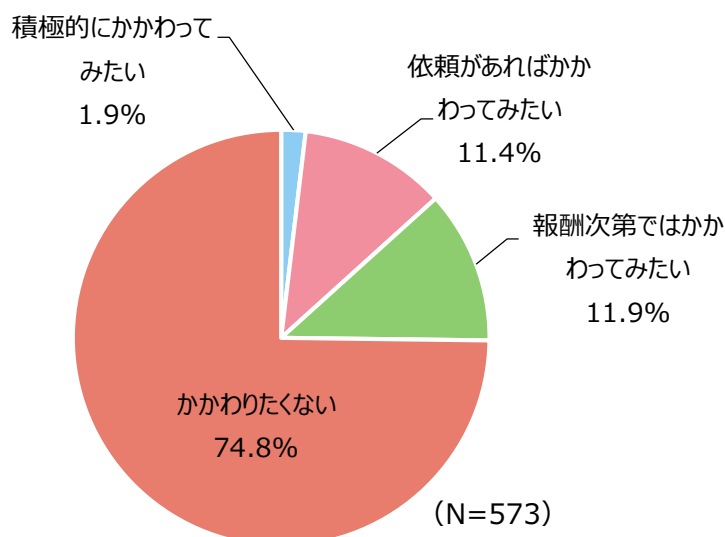
路線バスの利用頻度について、「ほとんど利用しない」という回答が 85.8%となっており、一方で、「週 1、2 回程度」という回答は 0.3%、「週 3 回以上」という回答は 0.2%となっている。



第Ⅶ章 現状と課題の整理

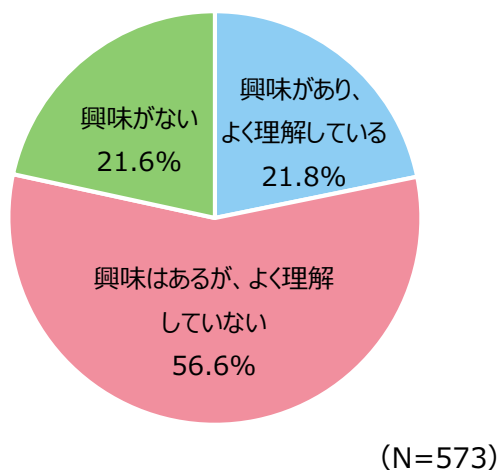
ポイント⑪ 自家用有償旅客運送の運転手としての参加意欲について、7割以上が「かかわりたくない」と回答している。

自家用有償旅客運送の運転手としての参加意欲について、「かかわりたくない」という回答が74.8%となっており、一方で、「積極的にかかわってみたい」という回答は1.9%となっている。



ポイント⑫ 環境にやさしい乗り物（電気自動車や電気バス）について、約8割が「興味がある」と回答している。

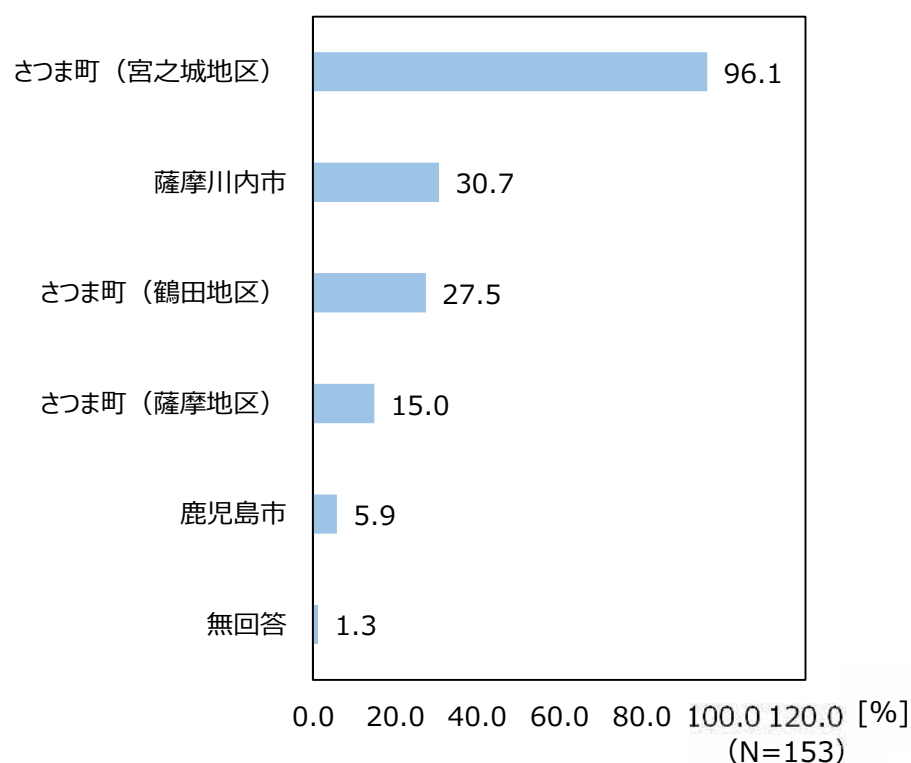
環境にやさしい乗り物（電気自動車や電気バス）について、「興味はあるが、よく理解していない」という回答が56.6%、「興味があり、よく理解している」という回答が21.8%となっており、約8割が「興味がある」と回答している。



第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント⑬ 路線バスの利用者の 9 割以上がよく利用する発着地点として「さつま町（宮之城地域）」と回答している。

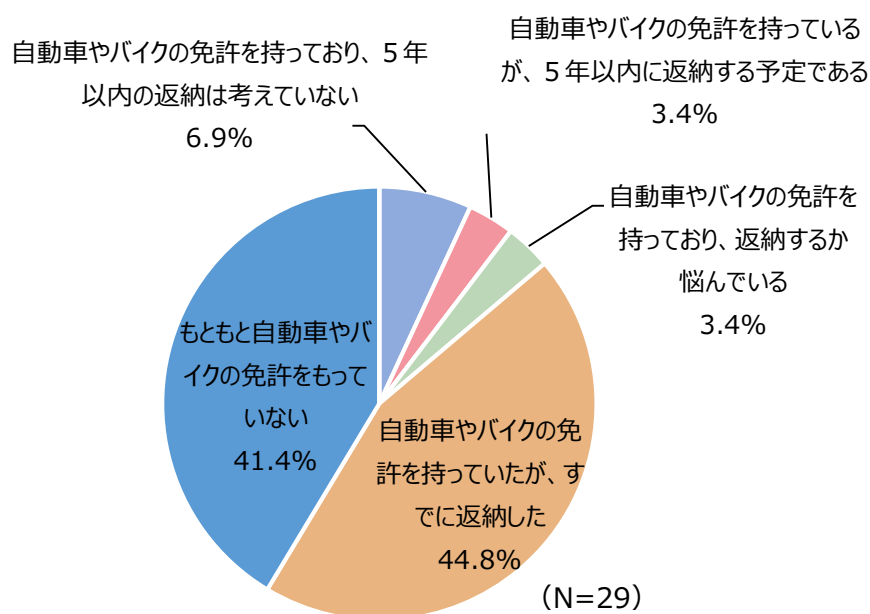
路線バス利用者がよく利用するバスの発着地点について、「さつま町（宮之城地区）」という回答が 96.1%となっており、次いで「薩摩川内市」が 30.7%となっている。



第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント⑭ 乗合タクシー利用者の 8 割以上が「運転免許証を持っていない（すでに返納した）」と回答している。

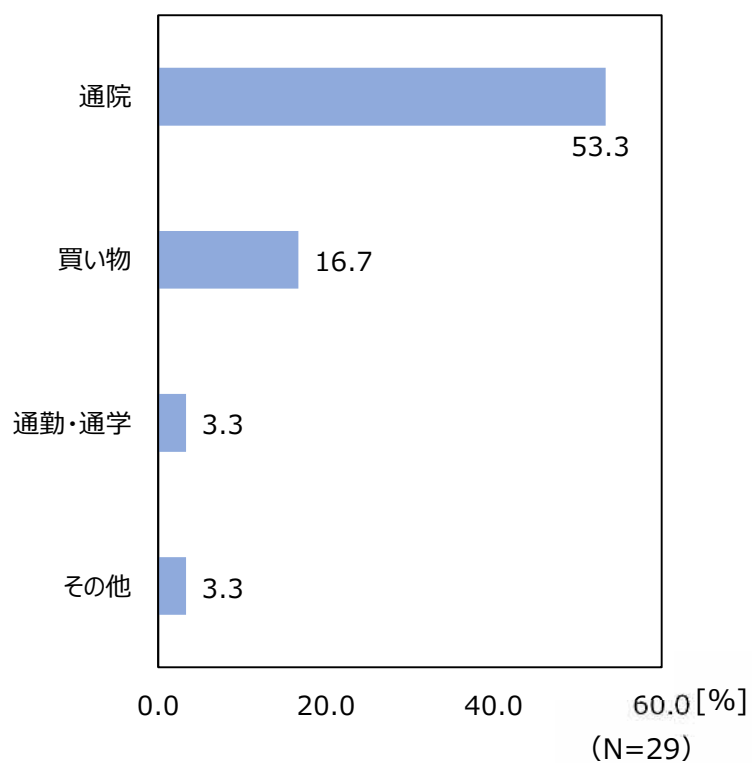
乗合タクシー利用者の運転免許証の所有について、「自動車やバイクの免許を持っていたがすでに返納した」という回答が 44.8%、「もともと自動車やバイクの免許を持っていない」という回答が 41.4%となっており、8 割以上が「運転免許証を持っていない」と回答している。



第Ⅶ章 現状と課題の整理

ポイント⑮ 乗合タクシーの利用目的として、5割以上が「通院」と回答している。

乗合タクシーの利用目的として、「通院」という回答が 53.3%、「買い物」という回答が 16.7%となっている。



第Ⅶ章 課題解決に向けた対応方針の検討

2. 課題解決に向けた対応方針の検討

さつま町における公共交通の「現状と課題の整理」に基づき、以下のように「対応方針」を定めた。

さつま町の公共交通の現状と課題

ポイント1：人口減少、高齢化が進行している

①人口減少、高齢化が進行している

ポイント2：地域交通を維持・確保することの重要度が高まっている

②単独世帯が増加している。

③医療施設が宮之城地区に集積している。

④乗合タクシー利用者の8割以上が「運転免許証を持っていない（すでに返納した）」と回答している。

⑤乗合タクシーの利用目的として、5割以上が「通院」と回答している。

ポイント3：地域交通の利用者数が伸び悩んでいる

⑥乗合タクシーの「1便あたりの利用者数」は平成31年度年以降横ばいとなっている。

⑦コミュニティバスの「1便あたりの利用者数」は平成31年度以降横ばいとなっている。

対応方針

人材不足や利用者の減少など、公共交通をとりまく環境がより一層厳しくなることを想定し、安定した地域交通運営に向けて現段階から長期目線での対策を講じる。

【想定される対策案】

- 地域交通を支える組織・人材の育成
- 自家用有償旅客運送の導入
- 交通事業者の連携強化 等

自家用有償旅客運送の実施



ポイント1：人口減少、高齢化が進行している

①人口減少、高齢化が進行している。

ポイント2：地域交通を維持・確保することの重要度が高まっている

②単独世帯が増加している。

③医療施設が宮之城地区に集積している。

④乗合タクシー利用者の8割以上が「運転免許証を持っていない（すでに返納した）」と回答している。

⑤乗合タクシーの利用目的として、5割以上が「通院」と回答している。

ポイント4：地域交通の運行効率が低下している

⑥乗合タクシーの「1便あたりの利用者数」は平成31年度年以降横ばいとなっている。

⑦コミュニティバスの「1便あたりの利用者数」は平成31年度以降横ばいとなっている。

⑧乗合タクシーの「利用者1人あたりの運行費用」は増加傾向となっている。

限られた人員で地域交通の運行を継続できるよう業務や運行を効率化する。

【想定される対策案】

- DXによる業務の効率化
- 1便あたりの利用者数を向上させることによる運行の効率化
- エリアの再編による運行の効率化 等

運行エリアの再編



さつま町の公共交通の現状（課題）

ポイント3：地域交通の利用者数が伸び悩んでいる

- ⑤乗合タクシーの「1便あたりの利用者数」は平成31年度年以降横ばいとなっている。
- ⑥コミュニティバスの「1便あたりの利用者数」は平成31年度以降横ばいとなっている。

ポイント4：地域交通の運行効率が低下している

- ⑤乗合タクシーの「1便あたりの利用者数」は平成31年度年以降横ばいとなっている。
- ⑥コミュニティバスの「1便あたりの利用者数」は平成31年度以降横ばいとなっている。
- ⑦乗合タクシーの「利用者1人あたりの運行費用」は増加傾向となっている。

ポイント4：地域交通の運行効率が低下している

- ⑤乗合タクシーの「1便あたりの利用者数」は平成31年度年以降横ばいとなっている。
- ⑥コミュニティバスの「1便あたりの利用者数」は平成31年度以降横ばいとなっている。
- ⑦乗合タクシーの「利用者1人あたりの運行費用」は増加傾向となっている。

ポイント5：地域交通の認知度が低くなっている

- ⑧コミュニティバスについて、約7割が「よく知らない」と回答している。
- ⑨乗合タクシーについて、6割以上が「よく知らない」と回答している。

ポイント6：路線バスの利用者数が少なくなっている

- ⑩路線バスの利用頻度について、8割以上が「ほとんど利用しない」と回答している。
- ⑪路線バスの利用者の9割以上がよく利用する発着地点として「さつま町(宮之城地域)」と回答している。

ポイント7：地域住民の意識に合わせた取組みの推進が必要である

- ⑫自家用有償旅客運送の運転手としての参加について、7割以上が「かわりたくない」と回答している。
- ⑬環境にやさしい乗り物（電気自動車や電気バス）について、約8割が「興味がある」と回答している。

対応方針

公共交通に関連する新しいサービス（MaaS）を導入し、課題の解決を目指す

【想定される対策案】

- DXによる業務の効率化
- 貨客混載等による地域交通の活用 等

DXによる業務の効率化（運行実績の自動集計）

日次集計	2021/04/21	乗合タクシー 登尾線	行き第3便	305
日次集計	2021/04/01	乗合タクシー 登尾線	行き第1便	305
日次集計	2021/04/05	乗合タクシー 登尾線	行き第2便	305
日次集計	2021/04/09	乗合タクシー 登尾線	行き第2便	308
日次集計	2021/04/12	乗合タクシー 登尾線	行き第1便	305
日次集計	2021/04/14	乗合タクシー 登尾線	行き第1便	405
日次集計	2021/04/14	乗合タクシー 登尾線	行き第1便	405
日次集計	2021/04/14	乗合タクシー 登尾線	行き第2便	405
日次集計	2021/04/14	乗合タクシー 登尾線	行き第2便	405

地域交通のマネジメントを継続して行える人材・組織を育成するとともに、公共交通が抱える課題に対する町民の意識向上及び公共交通の利用促進を図る。

【想定される対策案】

- 地域交通のマネジメントを行える組織・人材の育成
- 小中学校における公共交通をテーマとした課外授業の実施
- カーボンニュートラルや再生可能エネルギーの普及等、他事業と連動した取組みの推進 等

1. 基本方針

本計画では、本町の総合振興計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、その他の関連計画における「町の将来像」を踏まえるとともに、本町の地域公共交通の課題解決に向けた「対応方針」を考慮し、**「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生推進に関する基本的な方針（基本方針）」**を以下のとおり設定する。

4つの基本方針

基本方針Ⅰ 未来の地域交通を守る組織・体制の構築

人材不足や利用者の減少など、公共交通を取りまく環境が一層厳しくなることを想定し、地域交通を守るための組織・体制の構築を進める。**「本町の情勢に応じて地域交通を自立的に改善できるような組織・体制の構築を目指す。」**

基本方針Ⅱ 持続的な運行が可能な地域交通の形成

運行路線、運行ダイヤ等を見直すことで、**「運行及び運行にかかわる業務を効率良く行い、持続可能性の高い地域交通を形成する。」**

基本方針Ⅲ 公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開

「業務の効率化や公共交通の利用促進など複合的な効果を期待し、公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）を展開する。他自治体への横展開を誘起するような実効性の高い取組みを目指す。」

基本方針Ⅳ モビリティ・マネジメント[※]の推進

地域交通の維持に対する意識醸成や利用促進を目指し、モビリティ・マネジメントを推進する。本町の環境施策等とも連動した取組みを実施する。

※多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域の移動状況が社会にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み。

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

2. 各種公共交通の役割と位置づけ

(1) 幹線系統

本町においては、鹿児島市、薩摩川内市、出水市、阿久根市、霧島市、伊佐市へ通じる路線バス（4 路線）が運行しており、特に通勤・通学者の移動手段として利用されている。自家用車を持たない町民にとっては町外へ移動するための重要な手段であるが、全体的に便数は縮小傾向にある。

以下で説明するフィーダー系統と連動して本町の公共交通を形成する。

(2) フィーダー系統

本町のフィーダー系統として乗合タクシー及びコミュニティバスが運行しており、町内での移動手段として、また幹線系統と町内各地をつなぐ支線としての役割を担っている。

現在、町内の医療機関、商業施設等の多くが宮之城地区に集積しており、町内の全域から宮之城地区への移動需要が発生している。また、平成 31 年には町内の中学校が統合され、町内全域の中学生が宮之城中学校に通学するようになっている。

このようななか、高齢者を中心とする交通弱者の移動手段、学生の通学手段等を確保することの意義は大きく、現状では乗合タクシー及びコミュニティバスがその役割を担っている。

(3) 計画における位置づけ

本計画では、本町において重要な役割を担う乗合タクシー及びコミュニティバスのより安定した運行体制構築と運行の効率化を行い、地域交通の運行を持続的なものにする。また、乗合タクシー及びコミュニティバス等のフィーダー系統に関する取組み及びその効果を幹線系統にも波及させ、本町の公共交通全体の維持・確保を目指す。

併せて、フィーダー系統の運行については地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を引き続き活用し、補助制度のもとで確実に本計画を遂行することで後述の目標達成を目指す。

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

3. 公共交通網の将来像

本町の地域公共交通計画において「4つの基本方針」を推進することで、“みんなに優しく魅力あふれるまち”※を実現する。

※第2次さつま町総合振興計画 基本目標Ⅶより

4つの基本方針

基本方針Ⅰ 未来の地域交通を守る組織・体制の構築

基本方針Ⅱ 持続的な運行が可能な地域交通の形成

基本方針Ⅲ 公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開

基本方針Ⅳ モビリティ・マネジメントの推進

基本方針に基づく事業の実施

課題の解決

- 地域交通の認知度向上
- 地域交通の利用者数増加
- 地域交通の運行効率向上
- 地域交通に対する町民の意識醸成
- 地域交通の維持・確保

将来像の実現

みんなに優しく魅力あふれるまち

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

4. 計画の区域

本計画の区域は「**本町全域**」とする。

5. 計画の期間

本計画の期間は「**令和5年度から令和9年度までの5年間**」とする。

6. さつま町地域公共交通網形成計画の評価

平成30年に策定したさつま町公共交通網形成計画における目標とその評価について整理する。

(1) さつま町地域公共交通網形成計画全体の評価

さつま町地域公共交通網形成計画				現在値
目 標	評価指標	基準値	目標値	
地域公共交通の満足度	地域公共交通の町民満足度	25.7 % (H27)	50.0%	21.2% (R2)
評 価				
地域公共交通の町民満足度は令和2年で21.2%と、目標値の50.0%を下回っている。一方で、乗合タクシーの満足度調査においては、89.7%が「満足している」、10.3%が「やや満足している」と回答しており、利用者の満足度は高くなっている。普段公共交通を利用しない人も含め、地域交通全体に対する満足度を高めていくことが今後の課題となっている。				

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

(2) 基本方針に基づく目標の評価(基本方針Ⅰ)

基本方針Ⅰ 利便性と効率性のバランスのとれた公共交通網の形成				現在値
目 標	評価指標	基準値	目標値	
高齢者を中心に利用客ニーズに応じた運行による利便性向上	高齢者の地域公共交通の満足度	-	60.0 %	21.2%※ (R2)
学生のニーズに応じた運行による通学利用での利便性向上	学生の地域公共交通の満足度	-	60.0%	21.2%※ (R2)
効率的な運行による公共交通網の持続性向上	1人あたりの運行費用	2,906 円 (H28)	基準値未満	1,838 円 (R3)
評 価				
地域公共交通の町民満足度は令和2年で21.2%と低くなっているが、乗合タクシー、コミュニティバスともに路線数(エリア数)が拡大されており、網形成計画策定時より利便性は向上している。また、1人あたりの運行費用は減少しており、持続性向上のための運行効率化が達成された。				

※高齢者のみ、学生のみ、の回答を抽出できなかったため、回答者全体の満足度を記載している。

(3) 基本方針に基づく目標の評価(基本方針Ⅱ)

基本方針Ⅱ 町内広域での移動の円滑化による生活利便性の向上				現在値
目 標	評価指標	基準値	目標値	
地区間運行の充実	地区間運行の便数	片道 6 便/日 (H29)	基準値超	多数運行 (R4)
乗継ぎ利用における利便性の向上	交通結節点における乗継ぎ環境、待合環境の改善数	-	3 箇所以上	1 箇所
評 価				
網形成計画策定以降、乗合タクシーの運行エリアが11に拡大されたとともに、各エリアの運行区域に宮之城地区が含まれ、地区間運行の充実が実現された。 乗継ぎ利用における利便性向上について、現在値は1箇所であり、目標値に届いていない。今後、安全に配慮してコミュニティバスの発着所が変更されるが、併せて複数の交通サービスの停留所を1カ所に集約することによる乗継ぎ利便性向上を検討する。				

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

(4) 基本方針に基づく目標の評価(基本方針Ⅲ)

基本方針Ⅲ 公共交通の活用による地域課題の解決				現在値
目 標	評価指標	基準値	目標値	
買い物弱者対策の推進	運行経路(地域)に主要な買い物施設が無い路線数	1 路線	解消 (0 路線)	0 路線 (R4)
買い物施設への運営維持支援	「やさいタクシー」の導入施設数	0 施設	1 施設	0 施設 (R4)
評 価				
乗合タクシーの全運行エリアに宮之城地区が含まれるようになり、「運行路線(地域)」に主要な買い物施設が無い路線」は解消された。 「やさいタクシー」について、本格導入には至っていないが、本町が取り組む物産館の活用・強化等による地方創生事業において検討が進められている。				

(5) 基本方針に基づく目標の評価(基本方針Ⅳ)

基本方針Ⅳ マイバス・マイタクシー意識の醸成				現在値
目 標	評価指標	基準値	目標値	
モビリティ・マネジメントの推進	公共交通をテーマとした出前講座等の開催数	-	3 回以上 /年	4 回 (R4)
公共交通に関する情報発信の充実	公共交通に関する情報発信の取組み数	-	3 回以上 /年	0 回 (R4)
評 価				
乗合タクシーの使い方等に関する出前講座の実施実績が令和4年度で4件となっており、目標値を上回っている。一方で、その他の公共交通に関する情報発信の取組みは実施しておらず、今後の課題となっている。				

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

7. 計画の目標

本計画の「4つの基本方針」を踏まえ、計画の「目標」を以下のとおり設定する。

基本方針Ⅰ 未来の地域交通を守る組織・体制の構築

目標 1	「自家用有償旅客運送」の周知及び参加意欲の醸成		
評価項目	住民アンケートにおいて、自家用有償旅客運送に「ドライバーとして参加したい」と回答した住民の割合		
現状値（R4）	25.2%	目標値	現状値以上
目標 2	「自家用有償旅客運送」の導入による地域交通の体制強化		
評価項目	町内において自家用有償旅客運送を実施した地域・地区の件数		
現状値（R4）	0 件	目標値	2 件以上

基本方針Ⅱ 持続的な運行が可能な地域交通の形成

目標 1	乗合タクシーの運行効率向上		
評価項目	乗合タクシーにおける 1 便あたりの利用者数		
現状値（R3）	1.5 人	目標値	2.3 人
目標 2	乗合タクシーの費用対効果向上		
評価項目	乗合タクシーにおける利用者 1 人あたりの運行費用		
現状値（R3）	2,378 円	目標値	1,585 円

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

基本方針Ⅲ 公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開

目標 1	MaaS 推進に向けた事業者との連携強化		
評価項目	地域の事業者を対象とした MaaS に関連する勉強会の実施件数		
現状値（R4）	0 件/年	目標値	2 件/年 以上

目標 2	地域交通の効率化と利便性向上に向けた MaaS の推進		
評価項目	公共交通のサービスや業務を管理・支援する新しいしくみの導入件数 ※実証実験（試験運用）を含む		
現状値（R4）	0 件	目標値	1 件以上

基本方針Ⅳ モビリティ・マネジメントの推進

目標 1	地域交通の認知度向上		
評価項目	住民アンケートにおいて、乗合タクシーまたはコミュニティバスについて「よく知っている」と回答した住民の割合		
現状値（R4）	乗合タクシー：11.5% コミュニティバス：12.4%	目標値	現状値以上

目標 2	路線バスの利用促進		
評価項目	住民アンケートにおいて、路線バスの利用頻度が「月 1 回以上」と回答した住民の割合		
現状値（R4）	2.4%	目標値	5.0%

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

8. 目標を達成するための事業

事業① 地域交通を支える新たな組織の構築

基本方針	I. 未来の地域交通を守る組織・体制の構築
内 容	■ 本町の交通事業者を軸にした新たな組織を構築し、本町における公共交通の持続可能性を高める。 ■ 本組織を中心に、本町の公共交通の維持・確保や運営について協議・検討を行う協議会を定期的に開催する。 ■ 人材不足等により安定した地域交通運営が難しくなることを想定し、交通事業者が連携して地域交通を支えることができるような仕組みを整える。 地域の交通事業者を軸にした新組織の構築
事業のポイント	■ 複数の交通事業者を包括する新組織を設立することで交通事業者間の連携、協力が行いやすい環境を整え、安定した地域交通運営を目指す。 ■ 本町の公共交通を自立的にマネジメントできるような組織にすることを想定し、規約や意思決定のしくみを決定する。
関連事業	事業② 自家用有償旅客運送の導入 事業⑨ 新組織による地域交通のマネジメント
実施主体	さつま町、交通事業者
開始時期	令和 6 年

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業② 自家用有償旅客運送の導入

基本方針	I. 未来の地域交通を守る組織・体制の構築
内 容	■ 将来想定される公共交通の担い手不足に備えて自家用有償旅客運送を導入し、町民の協力を得ながら地域交通を維持する体制を整える。 ■ 本格導入に先立って自家用有償旅客運送の実証実験を実施し、自家用有償旅客運送の導入から運行までの具体的なノウハウを得る。 図表 自家用有償旅客運送の参考事例（青森県佐井村） 
事業のポイント	■ 町内の全エリアで乗合タクシーが運行していることを踏まえ、自家用有償旅客運送の実証実験については参加意欲の高い地域にて実施することを想定する。実証実験により、有事の際円滑に自家用有償旅客運送を本格導入できるような体制を整える。 ■ 自家用有償旅客運送を実証実験として実施することで本制度に対する町民の理解及び参加意欲を高め、本格導入に備える。
関連事業	事業① 地域交通を支える新たな組織の構築
実施主体	さつま町、交通事業者、町民
開始時期	令和 6 年

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業③ 乗合タクシーの運行エリア再編

基本方針	Ⅱ．持続的な運行が可能な地域交通の形成
内 容	■乗合タクシーの湯田・佐志エリアについて、湯田地区は鶴田エリア及び神子エリアに、佐志地区は中津川・白猿エリアに統合し、湯田・佐志エリアを廃止する。 図表 乗合タクシー運行エリア再編 
事業のポイント	■既存の利用者にとっての利便性を損なわないよう、運行区域の調整に配慮する。 ■鶴田エリア及び神子エリアの1便あたりの利用者数増加を狙う。 ※2021年度 鶴田エリア 1.1人/便 神子エリア 1.0人/便
関連事業	事業④ 乗合タクシーの運行スケジュール見直し 事業⑤ 乗合タクシーの運賃改定の検討
実施主体	さつま町、交通事業者
開始時期	令和6年4月

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業④ 乗合タクシーの運行スケジュール見直し

基本方針	Ⅱ．持続的な運行が可能な地域交通の形成																																				
内 容	■乗合タクシーについて全ての運行エリアを週 3 日の運行に変更し、1 便あたりの利用者数増加を目指す。																																				
	図表 各エリアの乗合タクシー運行スケジュール																																				
	<table><tr><th>エリア名</th><th>現行の運行曜日</th><th>見直し後</th></tr><tr><td>登尾</td><td>月～金</td><td>週 3 日の運行に変更。</td></tr><tr><td>柵野・紫尾</td><td>月～金</td><td>週 3 日の運行に変更。</td></tr><tr><td>山崎</td><td>月・水・金</td><td>変更なし</td></tr><tr><td>湯田・佐志</td><td>月～金</td><td>鶴田、神子、中津川・白猿エリアに統合し、週 3 日の運行に変更。</td></tr><tr><td>泊野・白男川</td><td>月～金</td><td>週 3 日の運行に変更。</td></tr><tr><td>中津川・白猿</td><td>月・水・金</td><td>湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。</td></tr><tr><td>金山</td><td>月・水・金</td><td>変更なし</td></tr><tr><td>神子</td><td>月・水・金</td><td>湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。</td></tr><tr><td>鶴田</td><td>月・水・金</td><td>湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。</td></tr><tr><td>上狩宿・熊田</td><td>火・木・土</td><td>変更なし</td></tr><tr><td>段・薬師</td><td>火・木・土</td><td>変更なし</td></tr></table>	エリア名	現行の運行曜日	見直し後	登尾	月～金	週 3 日の運行に変更。	柵野・紫尾	月～金	週 3 日の運行に変更。	山崎	月・水・金	変更なし	湯田・佐志	月～金	鶴田、神子、中津川・白猿エリアに統合し、週 3 日の運行に変更。	泊野・白男川	月～金	週 3 日の運行に変更。	中津川・白猿	月・水・金	湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。	金山	月・水・金	変更なし	神子	月・水・金	湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。	鶴田	月・水・金	湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。	上狩宿・熊田	火・木・土	変更なし	段・薬師	火・木・土	変更なし
	エリア名	現行の運行曜日	見直し後																																		
	登尾	月～金	週 3 日の運行に変更。																																		
	柵野・紫尾	月～金	週 3 日の運行に変更。																																		
	山崎	月・水・金	変更なし																																		
	湯田・佐志	月～金	鶴田、神子、中津川・白猿エリアに統合し、週 3 日の運行に変更。																																		
	泊野・白男川	月～金	週 3 日の運行に変更。																																		
	中津川・白猿	月・水・金	湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。																																		
	金山	月・水・金	変更なし																																		
	神子	月・水・金	湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。																																		
鶴田	月・水・金	湯田・佐志エリアの一部を統合したうえで週 3 日の運行。																																			
上狩宿・熊田	火・木・土	変更なし																																			
段・薬師	火・木・土	変更なし																																			
事業のポイント	■事業の実施内容や実施意図を周知し、地域交通に対する住民の満足度を高めながら運行効率（1 便あたりの利用者数）の向上を目指す。 ■1 便あたりの利用者数が増加することによる車両の乗換えの発生等、実務に与える影響を考慮し、業務全体の効率が向上するよう見直しを行う。																																				
関連事業	事業③ 乗合タクシーの運行エリア再編 事業⑤ 乗合タクシーの運賃改定の検討																																				
実施主体	さつま町、交通事業者																																				
開始時期	令和 6 年 4 月																																				

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑤ 乗合タクシーの運賃改定の検討

基本方針	Ⅱ．持続的な運行が可能な地域交通の形成						
内 容	■乗合タクシーについて、運行区域の拡大や、タクシーの上限運賃上げを踏まえ、運賃の改定を検討する。 ■他の公共交通と乗り継ぐ際に運賃割引を実施する等、新しい運賃制度の導入についても検討を行う。 図表 さつま町における地域交通の運賃 <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域交通</th><th>運 賃</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗合タクシー</td><td> ・1回の乗車あたり大人 200 円 ・中学生以下 100 円 ・保護者同伴の乳幼児に限り無料 </td></tr> <tr> <td>コミュニティバス</td><td> ・1回の乗車あたり大人 200 円 ・中学生以下 100 円 ・保護者同伴の乳幼児に限り無料 </td></tr> </tbody> </table>	地域交通	運 賃	乗合タクシー	・1回の乗車あたり大人 200 円 ・中学生以下 100 円 ・保護者同伴の乳幼児に限り無料	コミュニティバス	・1回の乗車あたり大人 200 円 ・中学生以下 100 円 ・保護者同伴の乳幼児に限り無料
地域交通	運 賃						
乗合タクシー	・1回の乗車あたり大人 200 円 ・中学生以下 100 円 ・保護者同伴の乳幼児に限り無料						
コミュニティバス	・1回の乗車あたり大人 200 円 ・中学生以下 100 円 ・保護者同伴の乳幼児に限り無料						
事業の ポイント	■事業③「乗合タクシーの運行エリア再編」及び事業④「乗合タクシーの運行スケジュール見直し」の内容も踏まえ、利用者に与える影響を考慮に入れた検討を行う。 ■近隣自治体の乗合タクシー運賃を踏まえた検討を行う。						
関連事業	事業③ 乗合タクシーの運行エリア再編 事業④ 乗合タクシーの運行スケジュール見直し						
実施主体	さつま町、交通事業者						
開始時期	令和 5 年（検討）						

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑥ 乗合タクシーにおける運行管理システムの導入検討

基本方針	Ⅲ．公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開
内 容	■乗合タクシーの予約受付、配車、実績管理等を行う運行管理システムの導入を検討する。乗合タクシーの運行に関連して発生する業務について効率化、省人化を図り、持続的な乗合タクシー運行を目的とする。 ■本格導入に先立って運行管理システムの実証実験（試験運用）を行い、効率化、省人化の効果を確認する。 図表 システムによる運行管理 
事業のポイント	■システム運用にかかるコストとそれによって得られる効率化、省人化の効果を比較しながら本格導入の検討を行う。 ■地域に最適化した交通 DX のモデルケースとなるような取組みを目指し、近隣自治体への横展開を促す。近隣自治体を含めた広域連携による取組みとすることで、将来も見据えたより実効性の高い事業とする。 ■「持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言」の内容を踏まえた取組みとし、ペーパーレス化等を推進する。
関連事業	事業⑦ キャッシュレス決済の導入検討
実施主体	さつま町、交通事業者
開始時期	令和5年（検討）

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑦ キャッシュレス決済の導入検討

基本方針	Ⅲ．公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開
内 容	■乗合タクシー及びコミュニティバスについて、キャッシュレス決済の導入を検討する。 図表 キャッシュレス決済 
事業の ポイント	■システム運用にかかるコストとそれによって得られる効率化、省人化の効果を比較しながら本格導入の検討を行う。 ■キャッシュレス決済の導入により、支払時間の短縮や現金管理コストの削減等、地域交通の効率化を推進する。 ■コード決済等導入コストの低い決済手段から検討、実装を行い、本町におけるキャッシュレス決済の普及を図る。 ■事業⑥「乗合タクシーにおける運行管理システムの導入検討」と連動し、予約及び決済を一括で行えるようなしくみについても検討を行う。
関連事業	事業⑥ 乗合タクシーにおける運行管理システムの導入検討
実施主体	さつま町、交通事業者
開始時期	令和 5 年（検討）

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑧ 貨客混載の検討

基本方針	Ⅲ．公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開
内 容	■ 公共交通によって農産物を運ぶ貨客混載の実施を検討する。 ■ 貨客混載については、本町が取り組む物産館の活用・強化等による地方創生事業において検討を進めており、当事業内で策定した計画に従い導入の検討を行う。 図表 貨客混載の参考事例（沖永良部） 
事業の ポイント	■ 町内の既存の運送事業者と協議・調整を行いながら検討を進める。 ■ 貨客混載によって農産物の輸送にかかるコストを削減し、業務効率化や環境負荷の軽減につなげる。 ■ 業務効率化や環境負荷の軽減に向けた取組み促進の雰囲気を公共交通以外の分野にも波及させる。
関連事業	事業⑩ 地域資源の活用による公共交通の魅力向上
実施主体	交通事業者、物産館等の施設
開始時期	令和 5 年（検討）

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑨ 新組織による地域交通のマネジメント

基本方針	Ⅳ. モビリティ・マネジメントの推進
内 容	■ 事業①「地域交通を支える新たな組織の構築」によって設立した新組織により地域交通のマネジメントを行う。本組織が公共交通の維持・確保に向けた取組みや既存事業の見直し等を自立的に実施し、産官連携により地域交通の持続可能性を高める。 ■ 本組織が中心となって公共交通に関する計画等を策定し、計画の評価や改善等を含めて一元的に担えるようなマネジメントの形を目指す。 図表 産官連携組織の参考事例（肝付町、錦江町、南大隅町） 
事業のポイント	■ 公共交通に関する計画策定や運営管理等、地域交通のマネジメントを町及び事業者が一体となって、かつ一元的に継続して担うことで、取組みをより実効性の高いものとする。
関連事業	全事業
実施主体	さつま町、交通事業者
開始時期	令和 5 年度

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑩

地域資源の活用による公共交通の魅力向上

<u>基本方針</u>	Ⅳ. モビリティ・マネジメントの推進												
<u>内 容</u>	■ 地域資源の活用や地域情報の発信による公共交通の魅力向上に取組み、公共交通の利用促進を目指す。 ■ 公共交通が単なる移動手段ではなく「地域を感じる場」となるよう方向性を定め、人の五感（視覚、聴覚、嗅覚、触覚、味覚）を意識した取組みを実施する。 図表 地域資源の活用と五感を意識した取組みの例 <table border="1"> <thead> <tr> <th>五感</th><th>事業内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>見る</td><td>SNS を用いた公共交通に関するフォトコンテストを実施し、入賞作品を車内に掲示する。</td></tr> <tr> <td>聞く</td><td>車内 BGM として町内の小中学校吹奏楽部による演奏を流す。</td></tr> <tr> <td>嗅ぐ</td><td>車内に地元の竹や茶を活用した芳香剤（ディフューザー）を設置する。</td></tr> <tr> <td>触れる</td><td>待合所の椅子や車内のコイントレー（カルトン）等、地元の竹を使用した備品を設置する。</td></tr> <tr> <td>味わう</td><td>飲食店等と連携し、オススメメニューの掲示やお得情報の発信等を行う。</td></tr> </tbody> </table>	五感	事業内容	見る	SNS を用いた公共交通に関するフォトコンテストを実施し、入賞作品を車内に掲示する。	聞く	車内 BGM として町内の小中学校吹奏楽部による演奏を流す。	嗅ぐ	車内に地元の竹や茶を活用した芳香剤（ディフューザー）を設置する。	触れる	待合所の椅子や車内のコイントレー（カルトン）等、地元の竹を使用した備品を設置する。	味わう	飲食店等と連携し、オススメメニューの掲示やお得情報の発信等を行う。
五感	事業内容												
見る	SNS を用いた公共交通に関するフォトコンテストを実施し、入賞作品を車内に掲示する。												
聞く	車内 BGM として町内の小中学校吹奏楽部による演奏を流す。												
嗅ぐ	車内に地元の竹や茶を活用した芳香剤（ディフューザー）を設置する。												
触れる	待合所の椅子や車内のコイントレー（カルトン）等、地元の竹を使用した備品を設置する。												
味わう	飲食店等と連携し、オススメメニューの掲示やお得情報の発信等を行う。												
<u>事業の ポイント</u>	■ 単に公共交通の利用を促進するだけでなく、利用促進の取組みに町民を巻き込み、地域で一体となって地域交通活性化に取り組む。 ■ 地域の活性化に向けた取組み促進の雰囲気を公共交通以外の分野にも波及させる。												
<u>関連事業</u>	事業⑨ 新組織による地域交通のマネジメント 事業⑪ 環境施策と連動した公共交通の利用促進												
<u>実施主体</u>	さつま町、交通事業者、町民												
<u>開始時期</u>	令和 5 年度												

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

事業⑪ 環境施策と連動した公共交通の利用促進

基本方針	Ⅳ. モビリティ・マネジメントの推進
内 容	■ 本町では令和4年度、二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す「持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言」を発表した。同じく令和4年度、再生可能エネルギーの普及を目指す「エネルギービジョン」を策定した。公共交通の利用促進について、これらの施策と連動した取組みを実施する。 ■ 公共交通に関連する環境負荷の軽減に向けた取組みについて、勉強会や出前講座を実施することで町民の理解を深める。 図表 持続可能な未来づくりカーボンニュートラルさつま町宣言  【目指す姿】 自然環境保全に努め、自然の恵みを活用し、生きる喜びを感じ、健康で安心して暮らすこと（ウェルビーイング）ができる町をつくり次世代に引き継ぐ。 【取組の方向性】 ●オレシジ（ササ） カーボンニュートラル 太陽光や風力等の自然エネルギーの活用や省エネルギーの取組による環境の改善 ●タリーン（フォレスト） カーボンニュートラル 森林環境の活用等による事業の創出 ●ブルー（ウォーター） カーボンニュートラル 水資源や漁業、水産物の活用による事業の創出 ●ホワイト（循環型の統合的）カーボンニュートラル 3つの取組を進めていくための必要な環境づくりや、町民や地元企業への周知、啓発による事業の推進 【推進する施策（策）】 - 豊かな森林環境の保全 - 再生可能エネルギーの活用 - 省エネルギー活動の促進 - 脱炭素型まちづくりの推進 - 地域産業の脱炭素型の推進 - 循環型社会の推進 - 環境意識の向上 【数値目標】 2013年度：21,4万tCO₂から 2030年度までに46%（9,8万tCO₂）削減を目標とし、 2050年度までに「実質ゼロ」とする。 ※出典：自治体排出量カルロス
事業のポイント	■ 町民の意識醸成に向けた勉強会や周知・啓発の取組みについては、継続的に行うことを想定して実施体制や実施の方法を整える。
関連事業	事業⑩ 地域資源の活用による公共交通の魅力向上
実施主体	さつま町、交通事業者
開始時期	令和5年度

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

9. 事業スケジュール（及び事業体系）

■：検討 ▶：開始 ⇒：実施

基本方針	事業	実施主体	実施スケジュール（年度）				
			R5	R6	R7	R8	R9
1. 未来の地域交通を守る組織・体制の構築							
	①地域交通を支える新たな組織の構築	さつま町、交通事業者	■	▶	⇒	⇒	⇒
	②自家用有償旅客運送の導入	さつま町、交通事業者、地域住民	■	▶	⇒	⇒	⇒
2. 持続的な運行が可能な地域交通の形成							
	③乗合タクシーの運行エリア再編	さつま町、交通事業者	■	▶	⇒	⇒	⇒
	④乗合タクシーの運行スケジュール見直し	さつま町、交通事業者	■	▶	⇒	⇒	⇒
	⑤乗合タクシーの運賃改定の検討	さつま町、交通事業者	■	■	■	■	■
3. 公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開							
	⑥乗合タクシーにおける運行管理システムの導入検討	さつま町、交通事業者	■	■	■	■	■
	⑦キャッシュレス決済の導入検討	交通事業者、物産館等の施設	■	■	■	■	■
	⑧貨客混載の実施検討	交通事業者、物産館等の施設	■	■	■	■	■
4. モビリティ・マネジメントの推進							
	⑨新組織による地域交通のマネジメント	さつま町、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
	⑩地域資源の活用による公共交通の魅力向上	さつま町、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
	⑪環境施策と連動した公共交通の利用促進	さつま町、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

10. 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況について、以下の「数値目標（評価指標）」にて評価を行う。

計画全体の数値目標

評価指標	<u>乗合タクシー・コミュニティバス等の交通手段に満足している住民の割合</u>							
	<u>現状（R31）：21.2%</u> ⇒ <u>目標（R7）：30.0%</u>							
	※第2次さつま町総合振興計画のKPIより。							
	＜参考：第2次さつま町総合振興計画＞							
	<table><tr><td>基本施策</td><td>地域をつなぐ交通環境の整備と機能的なまちづくり</td></tr><tr><td>基本項目</td><td>（2）公共交通網の維持と強化</td></tr><tr><td>基本項目の展開</td><td>① 公共交通機関の利用促進 ② 地方路線バスの維持 ③ 乗合タクシー・コミュニティバスの充実</td></tr><tr><td>成果目標</td><td>乗合タクシー・コミュニティバス等の交通手段に満足している住民の割合 現状（H31）：21.2% ⇒ 目標（R7）：30.0%</td></tr></table>	基本施策	地域をつなぐ交通環境の整備と機能的なまちづくり	基本項目	（2）公共交通網の維持と強化	基本項目の展開	① 公共交通機関の利用促進 ② 地方路線バスの維持 ③ 乗合タクシー・コミュニティバスの充実	成果目標
基本施策	地域をつなぐ交通環境の整備と機能的なまちづくり							
基本項目	（2）公共交通網の維持と強化							
基本項目の展開	① 公共交通機関の利用促進 ② 地方路線バスの維持 ③ 乗合タクシー・コミュニティバスの充実							
成果目標	乗合タクシー・コミュニティバス等の交通手段に満足している住民の割合 現状（H31）：21.2% ⇒ 目標（R7）：30.0%							
指標の選定理由	地域交通の維持・確保に関する住民の課題意識醸成は、計画事業実施後の満足度向上として確認できるため。							
データ取得方法	町民へのアンケート調査							
評価時期	令和7年度							

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

基本方針Ⅰ 未来の地域交通を守る組織・体制の構築

目標 1	「自家用有償旅客運送」の周知及び参加意欲の醸成		
評価項目	住民アンケートにおいて、自家用有償旅客運送に「ドライバーとして参加したい」と回答した住民の割合		
現状値（R4）	25.2%	目標値	現状値以上
指標の選定理由	地域交通に対する住民の課題意識醸成の結果として、自家用有償旅客運送への参加意欲を把握する。		
対象	町民		
評価時期	令和 9 年度		

目標 2	「自家用有償旅客運送」の導入による地域交通の体制強化		
評価項目	町内において自家用有償旅客運送を実施した地域・地区の件数		
現状値（R4）	0 件	目標値	2 件以上
指標の選定理由	自家用有償旅客運送の本格導入に向けた体制の整備状況を把握する。		
対象	自家用有償旅客運の運行主体となる地域・地区		
評価時期	毎年度		

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

基本方針Ⅱ 持続的な運行が可能な地域交通の形成

目標 1	乗合タクシーの運行効率向上		
評価項目	乗合タクシーにおける 1 便あたりの利用者数		
現状値（R3）	1.5 人	目標値	2.3 人
指標の選定理由	乗合タクシーの運行効率（1 便あたりの利用者数）の向上を把握する。		
対象	さつま町、交通事業者		
評価時期	毎年度		

目標 2	乗合タクシーの費用対効果向上		
評価項目	乗合タクシーにおける利用者 1 人あたりの運行費用		
現状値（R3）	2,378 円	目標値	1,585 円
指標の選定理由	乗合タクシーの費用対効果の確認のため、利用者 1 人あたりの委託費を把握する。		
対象	さつま町、交通事業者		
評価時期	毎年度		

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

基本方針Ⅲ 公共交通に関連する新たなサービス（MaaS）の展開

目標 1	MaaS 推進に向けた事業者との連携強化		
評価項目	地域の事業者を対象とした MaaS に関連する勉強会の実施件数		
現状値（R4）	0 件/年	目標値	2 件/年 以上
指標の選定理由	事業者を含めた MaaS 推進の雰囲気醸成の状況を把握する。		
対象	さつま町、交通事業者		
評価時期	毎年度		

目標 2	地域交通の効率化と利便性向上に向けた MaaS の推進		
評価項目	公共交通のサービスや業務を管理・支援する新しいしくみの導入件数 ※実証実験（試験運用）を含む		
現状値（R4）	0 件	目標値	1 件以上
指標の選定理由	本町における MaaS の推進状況を把握する。		
対象	さつま町、交通事業者		
評価時期	毎年度		

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

基本方針Ⅳ モビリティ・マネジメントの推進

目標 1	地域交通の認知度向上		
評価項目	住民アンケートにおいて、乗合タクシーまたはコミュニティバスについて「よく知っている」と回答した住民の割合		
現状値（R4）	乗合タクシー：11.5% コミュニティバス：12.4%	目標値	現状値以上
指標の選定理由	地域交通の認知度の把握。		
対象	町民		
評価時期	令和9年度		

目標 2	路線バスの利用促進		
評価項目	住民アンケートにおいて、路線バスの利用頻度が「月1回以上」と回答した住民の割合。		
現状値（R4）	2.4%	目標値	5.0%
指標の選定理由	町民の路線バスの利用状況の把握。		
対象	町民		
評価時期	令和9年度		

第Ⅷ章 さつま町地域公共交通計画

11. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

本計画では、各事業の効果を検証し、改善を図っていくため、各目標において掲げた「成果指標（数値目標）」に基づき、さつま町地域公共交通活性化協議会において、推進状況を客観的に検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進していく。

