

(2) 地域にあるその他の移動手段の活用

岩手県岩手町

取組概要	<p>買物のための外出など誰でも利用できる乗合バス及びデマンドタクシーを導入するに当たって、通院目的に限定した無料患者輸送バスを転換することで地域に定着していた既存の路線やダイヤを活用</p> <p>導入後も毎年利用者への調査等を行い、運行路線を見直す等改善を継続</p> <p>【関連分野：②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、③地域の輸送資源の総動員】</p>
------	---

基本情報			
人口（令和元年度）	13,137 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	61,605 千円
面積（令和元年度）	360.5 km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	36.44 人/km <sup>2</sup>	県補助金	3,787 千円
人口増減率（令和元年）	-2.36%	その他	23,366 千円
高齢化率（令和元年度）	38.7%	一般財源	34,452 千円
財政力指数（令和元年度）	0.34	地域公共交通網形成計画 の策定	平成 29 年 4 月
市町村合併	—	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	2	タクシー事業者数 （令和元年度）	1

交通体系					
鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ◎ 「あいあいバス」 (4 路線)	◎ 「あいあい タクシー」	○	◎ 「あいあいバス」 (2 路線)	

※ ○：町内で運行している交通手段  
◎：町内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

再編前の岩手町では、路線バスの運行が町内の一部のエリアにとどまり、町内のほとんどの地域において公共交通手段は利用目的が通院に限られた無料の患者輸送バスしかない状態

### 経緯

#### ③地域の輸送資源の総動員(→p. 96)

##### 岩手町地域公共交通網形成計画の策定

- 岩手町地域公共交通活性化協議会における協議や町民へのアンケート調査を経て、平成 29 年 4 月に岩手町地域公共交通網形成計画を策定
- 同計画では、町内の交通機関を「幹線交通」、「支線交通」、「サポート交通」に再編することを方針付け

- 町では、患者輸送バスが高齢者の通院等における外出手段として定着していることから、その運行ルートやダイヤをベースに、誰でも利用できる以下の輸送手段に転換

##### 岩手町生活バス（あいあいバス）の導入

- 岩手町地域公共交通網形成計画の「支線交通」として、定時定路線の乗合バスを導入
- 運賃は有料化されたが、週 1 日だった運行を週 2 日に増便するなど、患者輸送バスからサービスを拡大

##### デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の導入

- 患者輸送バスが運行していた地域のうち、人口が少ない地域では、岩手町地域公共交通網形成計画の「サポート交通」として、デマンド型乗合タクシーを導入

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p. 102)

##### 利用者のニーズや利用状況の把握、それを踏まえた運行条件の見直し

- 利用者への毎年のインタビュー調査や「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会により生活バス等への意見や要望を把握
- 利用状況やニーズ等について協議会で共有し、改善に向けた検討を実施
  - ニーズ調査や協議会での検討等を踏まえ、生活バス等の運行条件を以下のとおり見直し
  - あいあいバス：復路の起点の変更、運行範囲の拡大
  - あいあいタクシー：運行範囲の拡大、運行曜日の変更

### 再編後

現在の岩手町の主な公共交通は以下のとおり(→p. 107)

鉄道、民間路線バス、タクシー、「あいあいバス」、  
「あいあいタクシー」、「まちなか循環線」

## 取組

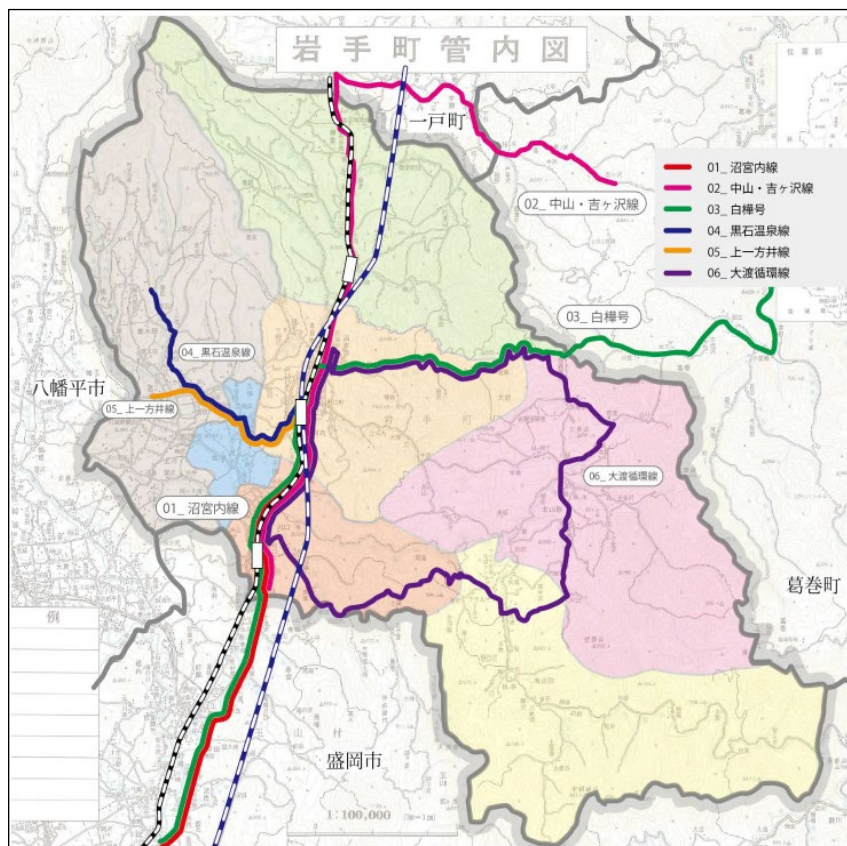
### ③地域の輸送資源の総動員

**[取組]** 患者輸送バスを乗合バス及びデマンド型乗合タクシーへ転換し、利用目的を限定しない公共交通手段を確保

#### 〈背景事情〉

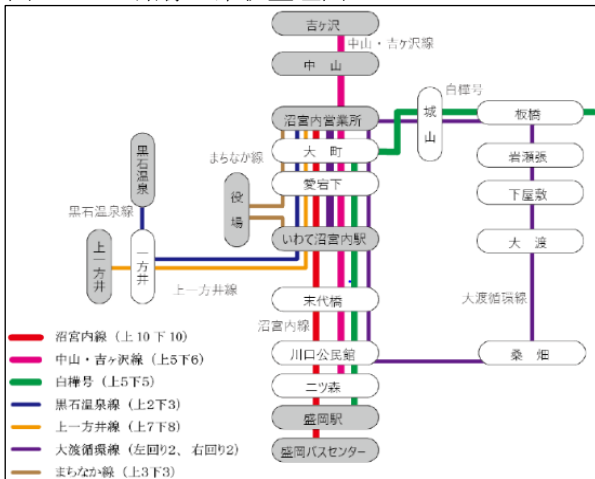
- 岩手町では、民間路線バスが7路線運行され、盛岡市内から直通の路線バスが運行されるなど、広域的な移動については比較的恵まれた状況となっていたが、町のほとんどの地域においては、民間路線バスが運行されていなかった(図1、2、表1)。
- このような民間路線バスの運行がない地域においては、週1日(路線によっては月1~2日)、定時定路線で運行される町営の無料で利用できる患者輸送バスしかなかったが、患者輸送バスは通院に利用目的が限定されていた(※)。  
※ 患者輸送バスの利用には、事前に町から通院証の交付を受け、また、利用時に通院先の医療機関から確認印をもらう必要があった。
- 患者輸送バスは毎便10人程度といった一定の利用者がいるなど、外出手段として定着しており、利用者にとっては欠かせない交通手段となっていた。住民からは、特に高齢者を中心に患者輸送バスを買物等の通院以外の目的でも乗れるようにしてほしいとの要望が出されていた。

図1 町内の交通ネットワーク図



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

図2 バス路線・系統整理図



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

表1 民間バス路線の各系統

種類	名称	系統	特徴
都市間幹線	① 沼宮内線	盛岡バスセンター～いわて沼宮内駅	盛岡市と岩手町を国道4号で接続
	② 中山・吉ヶ沢線	末代橋～中山～吉ヶ沢	岩手町から一戸町にまたがり運行
	③ 白樺号	盛岡駅～いわて沼宮内駅～久慈駅	盛岡市と久慈市を接続
町内線	④ 黒石温泉線	いわて沼宮内駅、沼宮内営業所～黒石温泉	いわて沼宮内駅の西方面を運行
	⑤ 上一方井線	いわて沼宮内駅、沼宮内営業所～上方井	いわて沼宮内駅の西方面を運行
	⑥ 大渡循環線	いわて沼宮内駅～大渡～いわて沼宮内駅～役場～沼宮内営業所	いわて沼宮内駅の東方面を運行
まちなか線	⑦ まちなか線	いわて沼宮内駅、沼宮内営業所、大町、役場	いわて沼宮内駅、役場、商店街等を接続

(注) 当省の調査結果による。

〈取組内容〉

- 町は平成29年4月に岩手町地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)を策定し、その中で、地域公共交通を「幹線交通」、「支線交通」及び「サポート交通」の三つの交通で結ばれるネットワークとして再整理することとした。
- このうち、「支線交通」及び「サポート交通」の整備の具体的な事業として、地域で浸透している患者輸送バスの運行ルートやダイヤをベースとして、平成29年10月から、以下の輸送手段に転換することとした。

- i) 生活を支える支線交通として誰でも利用できる岩手町生活バス(あいあいバス)を運行開始
- ii) 人口が少ない地域においては交通不便地域対策のサポート交通としてデマンド型乗合タクシー(あいあいタクシー)を運行開始

(取組に至る詳細な経緯)

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

(1) 網形成計画の策定

- 網形成計画の策定に当たり、町では地域の実情に即した輸送サービスの実現や網形成計画の作成に関する協議を行うため、平成28年9月に岩手町地域公共交通

活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置した。

- 協議会では、表 2 のとおり、町の地域公共交通の現状と課題を踏まえた網形成計画の策定等について協議を行った。

表2 協議会の開催状況

回	協議内容 (網形成計画策定に関するものを抜粋)
平成28年度第1回 (平成28年10月27日)	網形成計画の策定方針について 岩手町地域公共交通の現状と課題について 網形成計画の骨子案について
平成28年度第2回 (平成29年1月30日)	網形成計画（案）について

(注)1 当省の調査結果による。

2 協議会の構成員は町内や県の交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）、行政機関（国、県（公安委員会及び警察署を含む。）、町）、住民団体（老人クラブ連合会、自治振興会連絡協議会、医師会、商工会、社会福祉協議会）等である。

- また、網形成計画の策定に当たり、外出環境や移動に対するニーズを把握し、公共交通ネットワーク及び外出支援策の検討に役立てるため、平成 28 年 3 月に町民アンケートを実施した。同アンケートでは、患者輸送バスを通院以外でも乗れるようにすることや新しい公共交通手段の整備、外出支援等の要望等が寄せられた。
- アンケート結果及び協議会での検討を踏まえ、平成 29 年 4 月に網形成計画が策定された。網形成計画では、町内の地域公共交通を「幹線交通」、「支線交通」、「サポート交通」及び「交通交流拠点」で構成することとされ、それぞれの役割、求められるサービス水準及びその整備のために必要な事業について、表 3 のとおり盛り込まれた。

表 3 地域交通の役割とサービス水準、主な事業

構成	役割	サービス水準	事業
幹線交通	通院や買物だけでなく、通勤や通学など多様な目的の移動を可能とする交通であり、町の骨格としての役割を担う。	毎日運行 定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線交通の運行効率化による持続性の向上</li> </ul>
支線交通	町民の暮らしに身近な交通として、高齢者でも心豊かに暮らし続けていくための社会基盤としての役割を担う。	週 2 日 定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誰でも利用できる「岩手町生活バス（あいあいバス）」の新設</li> <li>・ まちなか経路の統一とまちなか循環線の新設</li> </ul>
サポート交通	人口減少や高齢化が進んだ地域でも、安心して暮らしているためのサポート的な交通としての役割を担う。	月 2 日 予約制の定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の導入</li> <li>・ 移動販売事業との連携</li> </ul>
交通交流拠点	移動やバス待ち環境だけでなく、店舗やイベント機能を備えるなど、人と人が集い、交流を促進する。	乗継利便性確保、待合環境の充実 交流の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道の駅「石神の丘」を交通交流拠点として整備</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

(2) 岩手町生活バス（あいあいバス）の運行開始

- 町は、網形成計画に基づき、また、平成 28 年 10 月から翌年 7 月までに 3 回開催された協議会での検討結果等を踏まえ、29 年 9 月末に患者輸送バスの運行を廃止し、同年 10 月からあいあいバスの運行を開始した。
- 患者輸送バスからの変更点は表 4 のとおりであるが、主なものは以下のとおりである。
  - ① 患者輸送バスは町直営の無償運行であったため、道路運送法上の許可・登録を要さなかったが、あいあいバスは、黒石線及び豊岡・細沢線は運行業務をバス事業者へ委託、それ以外の路線は町直営で自家用有償旅客運送の登録を受け、運行することとした。
  - ② 運行曜日やダイヤ、ルートについては、既に地域で浸透している患者輸送バスの曜日やダイヤを基本としたが、利便性向上のため、運行日数について週 1 日から週 2 日への拡大や、路線数について 7 路線から 6 路線に整理を行った。また、乗降時の安全等の観点から、停留所の場所や運行ルートを一部見直すこととした。
  - ③ 運賃については、患者輸送バスは無料としていたが、あいあいバスはサービスを向上させるに伴う運用経費の増加が見込まれることから、有料（1 乗車当たり 100 円）とすることとした。

なお、平成 28 年 3 月の町民アンケートでは、「有料（例えば 100 円程度）にし、通院以外の人でも利用できるようにする」ことをどのように考えるかに対し、69%が「良いと思う」と回答し、「今のまま無料が良い」と回答した割合（25%）を上回っている。

(3) デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の運行開始

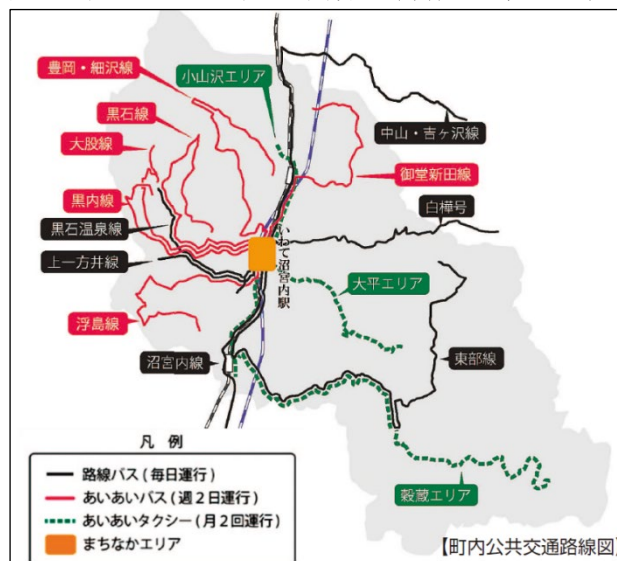
- 患者輸送バスが運行していた地域のうち、人口が少ない 3 地域（大平、小山沢、穀蔵）においては、定時定路線の生活バスよりもデマンド型の乗合タクシーの方がより効率的な運行が可能であることから、デマンド型のあいあいタクシーを運行することとした。
- また、表 4 のとおり、利用者が少ない地域においても運行の効率性を確保するため、予約制とするとともに、あいあいタクシーも有料化（1 乗車当たり 200 円）することとした。
- なお、町では、あいあいタクシーの運行に当たって、委託料としてタクシーメーカーによる料金との差額を委託事業者へ支払っている。

表4 患者輸送バスとあいあいバス・あいあいタクシーの比較

区分	患者輸送バス (~H29.9)	あいあいバス (H29.10)		あいあいタクシー (H29.10)	
		(直営)	(委託)		
運行日数 (コース・ 路線・エリア別)	①黒石 毎週木	/	黒石線 毎週火・木	/	
	②豊岡 毎週水		豊岡・細沢線 毎週火・木		
	③細沢 毎週木				
	④浮島 毎週金		浮島線 毎週水・金		
	⑤御堂新田 毎週火		御堂新田線 毎週火・木		
	⑥黒内 毎週火		黒内線 毎週火・木		
	⑦大股 毎週水		大股線 毎週水・金		
	⑧大平 第2, 4月				大平エリア 第2, 4火
	⑨小山沢 第2, 4月				小山沢エリア 第2, 4月
	⑩穀蔵 第3水				穀蔵エリア 第2, 4水
料金	無料	1乗車 100円 (小学生以上)		1乗車 200円 (小学生以上)	
運行車両	上記①~⑦: 29人乗りマイクロバス ⑧~⑩: 10人乗りハイエース (町所有の車両)	29人乗りマイクロバス (町所有の車両 (患者輸送バスからの継続))	定員75人 (座席32席) 中型バス (岩手県北自動車(株)の車両)	10人乗りワゴン車 (利用状況に応じて5人乗りセダン) ((有)沼宮内タクシーの車両)	
運行形態	定時定路線	定時定路線		予約制 (運行前日までに予約)	
運行事業者	町直営	町直営 (運転手は患者輸送バスからの継続)	岩手県北自動車(株)	(有) 沼宮内タクシー	

(注) 当省の調査結果による。

図3 岩手町の公共交通路線図 (平成29年10月)



(注) 「平成29年11月1日広報いわてまち No.701」による。

(3) 利用者数の推移

- あいあいバス及びあいあいタクシーの利用者数の推移は表5のとおりである。これらを導入した結果、平成30年度の利用者数は、27年度の患者輸送バスの利用者と比較してほぼ倍増している。

表5 患者輸送バス、あいあいバス及びあいあいタクシーの年間利用者数の推移

(単位：人)

区分		平成25年度	26	27	28	29	30
平成29年9月末に廃止	患者輸送バス	4,762	4,369	4,231	3,899	1,641	—
平成29年10月から運行開始	あいあいバス	—	—	—	—	4,880	8,950
	あいあいタクシー	—	—	—	—	85	219
計		4,762	4,369	4,231	3,899	6,606	9,169

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成29年度のあいあいバス及びあいあいタクシーの利用者数は、10～3月の6か月分の実績である。

3 それぞれの運行頻度は次のとおりである。

患者輸送バス：週1回の運行が7路線、月2回の運行が2路線、月1回の運行が1路線

あいあいバス：週2回の運行が6路線

あいあいタクシー：月2回の運行が3エリア

<取組の工夫、効果等>

- 既に地域で定着していた、既存の公共交通手段・路線等を活用することにより、新しい公共交通手段の地域への浸透や効率的な導入につながった。
- 交通手段の利用目的の制限を撤廃し、また、運行日数を増やしたことで、利用者が増加した。
- 利用者が少ない地域においてはデマンド型の乗合タクシーを導入することで運行の効率性を高めた。



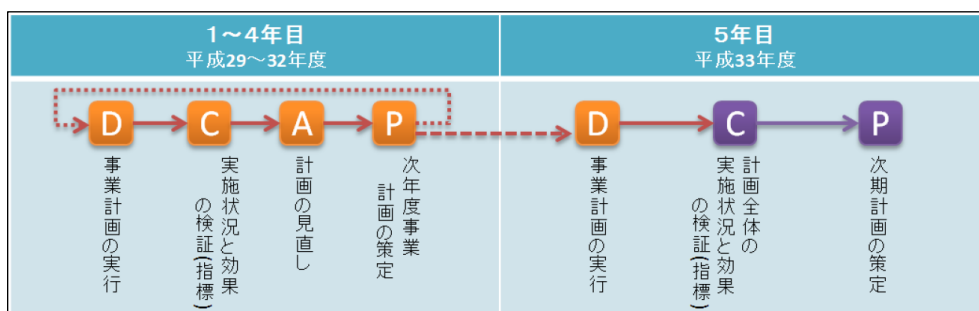
## ② 既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

### [取組] 利用者へのインタビュー調査等によるニーズ把握を踏まえたサービスの改善

#### <背景事情>

- 網形成計画では、事業推進のため、協議会を中心に、町や交通事業者、町民、関係団体等が連携・協力して取り組んでいくこと、毎年、「実行」、「検証」、「改善」、「計画への反映」のPDCAサイクルを実行することとされている。
- 平成29年10月のあいあいバスやあいあいタクシー等の運行開始以降、町ではインタビュー調査等を実施し、町民のニーズを把握しており、町民からは運行範囲拡大等の要望が出されていた。

図4 網形成計画の推進に係るPDCAサイクル



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

#### <取組内容>

利用者のニーズを踏まえたサービスの改善のため、岩手町では以下の方法でニーズの把握や関係者間での共有、改善に向けた検討を実施し、それを踏まえ、あいあいバスやあいあいタクシーの運行範囲の拡大等を実施している。

##### i) 利用者のニーズ等の把握

- ・ 利用者への毎年のインタビュー調査や「岩手町生活バス等(あいあいバス、あいあいタクシー)」運営連絡会の開催により、利用者のニーズを把握

##### ii) 利用状況・実績について関係者間で共有、改善に向けた検討

- ・ 協議会において、利用状況や実績について関係者間での共有や改善に向けた検討を実施

##### iii) 運行条件の見直し

- ・ 上記のニーズ把握や検討を踏まえ、あいあいバス及びあいあいタクシーについて次のとおり運行条件を見直し  
あいあいバス：復路の起点の変更、運行範囲の拡大  
あいあいタクシー：運行範囲の拡大、運行曜日の変更

(取組の詳細)

#### (1) 利用者のニーズ等の把握

##### ① 利用者へのインタビュー調査

- 岩手町では、利用者からのニーズを把握し運行条件等を見直しに役立てるため、平成29年から毎年、地域公共交通に関する調査研究や計画策定を専門と

する特定非営利活動法人「いわて地域づくり支援センター」(※)に委託し、調査員があいあいバスに乗り、利用者へ直接話を聞くインタビュー調査を行っている。

※ 同センターへの委託は、平成 27 年度の網形成計画策定に係る調査から実施し、令和元年度まで委託の実績がある。

○ 聴取したニーズは、改善案の検討や事業者との協議、協議会における検討に活用している。

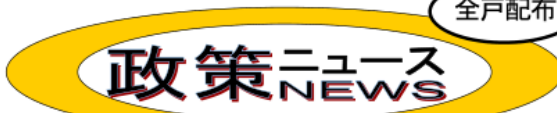
② 「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会

○ 町では、平成 29 年度にあいあいバスやあいあいタクシー等の利用状況の共有と改善案の検討を目的として、町、運行事業者、地域活動団体（自治振興会）を構成員とする「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会を設置した。

○ 同連絡会は年に 1 回以上開催されており、地域住民や関係機関等があいあいバスやあいあいタクシー等の運行状況・利用状況の共有や住民のニーズに関する意見交換、更なる利用促進に向けた検討等を行っている。

図 5 「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会の開催周知の回覧

全戸配布



**政策NEWS**

町の施策をお知らせします

岩手町生活交通運営連絡会を開催します  
(あいあいバス・タクシー等の運行について)

町では、町内の公共交通（バス交通）の利便性向上のために、町内路線バス及び患者輸送バスの運行方法を見直し、平成 29 年 10 月から新たに岩手町生活交通「あいあいバス」、「あいあいタクシー」の運行を始めました。また、県北バスの路線バスにおいても一部運行が変更されました。これらの運行を開始し 3 カ月が経過した時点での状況報告と今後の運行の見直しについて、下記のとおり地区別に運営連絡会を開催しますので、ぜひ、ご来場ください。

【開催日時等】			
日 時	場 所	対象地区	
1月23日(火) 午前10時30分	北山形公民館	岩瀬地区、北山形地区、南山形地区	
1月23日(火) 午後1時30分	川口公民館	川口地区	
1月24日(水) 午前10時30分	水堀公民館	水堀地区	
1月24日(水) 午後1時30分	ブラザあい	沼宮内地区、久保地区	
1月25日(木) 午前10時30分	一方井公民館	一方井地区、浮島地区	

【内容】

①岩手町生活交通「あいあいバス」、「あいあいタクシー」  
「あいあいバス」 ①御堂新田線 ②黒内線 ③大股線 ④浮島線 ⑤豊岡・細沢線 ⑥黒石線  
「あいあいタクシー」 ①小山沢エリア ②大平エリア ③蔵蔵エリア

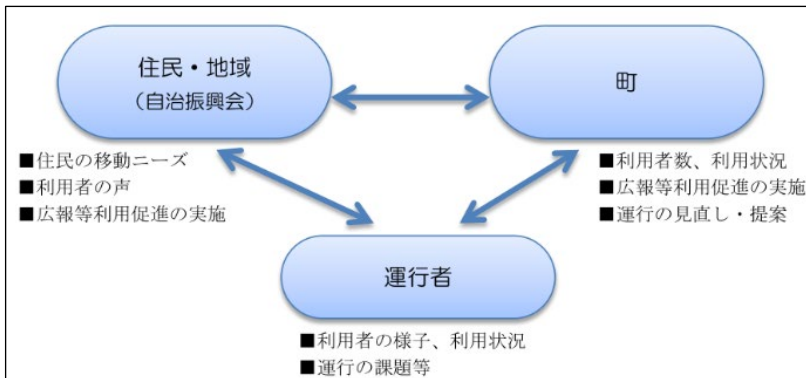
②県北バス「まちなか循環線」  
③県北バス「東部線」、「上一方井線」、「黒石温泉線」ほか

①～③について ・運行状況や利用実績等の報告  
・今後の運行の見直しについて  
・その他

<問い合わせ先> 役場企画商工課 企画広報係  
☎62-2111内線215

(注) 岩手町のホームページによる。

図6 「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会における各構成員の役割



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

(2) 利用状況・実績について関係者間での共有・改善の検討

- 町では、平成29年10月のあいあいバス及びあいあいタクシーの運行開始以降も、表6のとおり協議会を開催し、事業報告を行うとともに、運行条件等の見直しに関する検討を継続的に実施している。

表6 協議会の開催状況

開催時期	協議内容 (「あいあいバス」及び「あいあいタクシー」の運行内容変更に関するものを抜粋)
平成29年度第2回 (平成30年2月15日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ あいあいバス等利用実態調査結果について説明</li> <li>・ あいあいバス及びあいあいタクシーの改善項目について協議</li> </ul>
平成30年度第1回 (平成30年6月29日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成29年度事業報告(あいあいバス及びあいあいタクシーの利用実績も含む。)</li> </ul>
平成30年度第2回 (平成31年2月19日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度事業報告(あいあいバス及びあいあいタクシーの利用実績も含む。)</li> <li>・ あいあいバスの路線延長について協議</li> <li>・ あいあいタクシーの運行範囲拡大について協議</li> </ul>
令和元年度第1回 (令和元年7月26日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度事業報告(あいあいバス及びあいあいタクシーの利用実績も含む。)</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

(3) 運行条件等の見直し状況

① あいあいバス

- あいあいバスについて、上記のニーズの把握結果や協議会における協議を踏まえ、見直しを行った内容は表7のとおりであり、復路の起点の見直しや運行範囲の拡大等を行っている。

表7 見直しの内容

時期	見直しの内容	見直しの背景・理由
平成 30 年 4 月	復路の起点を「街の駅」に変更	前身の患者輸送バスは復路の乗車場所が「街の駅」（町の中心部にある町民の交流の場となっている施設）のみであったが、あいあいバスに転換した際に、市街地の複数のバス停から乗車が可能となったため、「街の駅」は経路から外されていた。 しかし、平成 29 年 10 月のあいあいバス運行開始後も「街の駅」の利用ニーズが高かったことから、復路の起点として「街の駅」を追加した。
平成 31 年 4 月	路線を延長し、運行範囲を拡大	久保地区は患者輸送バスが運行していない地区であったため、あいあいバスの経路としていなかったが、地域の高齢化等の理由からニーズが高まったため、久保地区を運行するよう、路線（浮島線）を延長し、新たに停留所を追加した。

(注) 当省の調査結果による。

② あいあいタクシー

- あいあいタクシーについて、上記のニーズの把握結果や協議会における協議を踏まえ、見直しを行った内容は表 8 のとおりであり、運行範囲の拡大や運行曜日の変更等を行っている。

表 8 見直しの内容

時期	見直しの内容	見直しの背景・理由
平成 30 年 4 月	運行範囲の拡大	前身の患者輸送バスを踏襲し、穀蔵エリアの路線は平成 29 年 10 月の運行開始時は穀蔵、丸泉寺行政区を運行範囲としていたが、子九十行政区の住民から運行の要望があったため、交通空白地であることを確認し、穀蔵エリアの路線における運行範囲の一部として子九十行政区を追加した。 また、小山沢エリアの路線についても同様に運行範囲の一部として前ヶ沢行政区を追加した。
平成 31 年 4 月	運行曜日の変更 (第 1・3 月曜日→ 第 2・4 火曜日)	小山沢エリアは平成 29 年 10 月の運行開始時は第 1・3 月曜日を運行日としていたが、利用者数が少なくなっていた。利用促進のため、祝日が多く、病院が休みになる月曜日から火曜日に運行日を変更した。
	運行範囲の拡大	北上行政区の住民から運行の要望があったため、交通空白地であることを確認し、小山沢エリアの路線の運行範囲の一部として北上行政区を追加した。 また、穀蔵エリアの路線は江刈内行政区内については、運行範囲は市街地から距離がある区域のみとしていたが、住民からの要望を受け、市街地に近い区域にも運行範囲を拡大した。

(注) 当省の調査結果による。

(4) 利用者数の推移

- あいあいバスとあいあいタクシーの導入後の利用者数の推移は、表 9 のとおり

である。

表9 あいあいバスとあいあいタクシーの導入後の利用者数の推移

(単位：人、回)

区分		平成 29 年度	30
あいあい バス	年間利用者数(延べ人数)	4,880	8,950
	1年間の運行回数	592	1,204
	1回当たりの利用者数	8.2	7.4
あいあい タクシー	年間利用者数(延べ人数)	85	219
	1年間の運行回数	41	56
	1回当たりの利用者数	2.1	3.9

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 29 年度のあいあいバス及びあいあいタクシーの利用者数は 10～3 月の 6 か月分である。

〈取組の工夫、効果等〉

- ニーズ調査等により住民のニーズを定期的に把握し、継続的にきめ細かな運行条件の見直しを実施している。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、タクシー並びに岩手町が運営している「あいあいバス」、「あいあいタクシー」及び「まちなか循環線」がある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

南北に国道4号、JR東北新幹線及びいわて銀河鉄道（IGR）が走っており、いわて銀河鉄道の駅は、岩手川口駅、いわて沼宮内駅、御堂駅の3駅がある（このうち、いわて沼宮内駅は、東北新幹線の停車駅でもある）。平成26年の1日平均の乗車人員は、いわて沼宮内駅は494人、岩手川口駅は139人、御堂駅は21人であった。

##### <民間路線バス>

町内には民間路線バス（岩手県北バス、JRバス東北）が6路線運行されている。このうち、3路線（岩手県北バス沼宮内線、岩手県北バス中山・吉ヶ沢線、JRバス東北白樺号）が都市間を接続し、3路線（岩手県北バス上一方井線、岩手県北バス黒石温泉線、岩手県北バス東武線）が町中心部と各地域を接続する役割を担っている。

##### <タクシー>

町内ではタクシーは、現在1社が営業している。ドライバーは11名で運行しており、平均年齢は62歳と高齢化しつつある。病院の行き帰りなどに利用されている。

##### <岩手町生活バス（あいあいバス）>

患者輸送バス廃止に伴う代替交通手段として、平成29年9月にあいあいバスが運行開始され、町中心部と各地域を接続する役割を担っている。町中心部の「まちなかエリア」では、全線運行ルートを統一し、市街地に分散する病院や買物施設、金融機関等に行き来しやすくなっている。運行内容は表10のとおりとなっている。

表10 あいあいバスの運行内容

路線名	運行日	運行主体	使用車両	運行本数	運賃	備考
御堂新田線	火・木曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両	1日1往復	1乗車100円	・集落区間はフリー乗降 ・まちなかは「共通乗降場所」でのみ乗降可
黒内線	火・木曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両			
豊岡・細沢線	火・木曜日	岩手県北自動車(株) に運行業務を委託	岩手県北バスの車両			
黒石線	火・木曜日	岩手県北自動車(株) に運行業務を委託	岩手県北バスの車両			
大股線	水・金曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両			
浮島線	水・金曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両			

(注) 当省の調査結果による。

<デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）>

平成 29 年 10 月から町内 3 エリアで、デマンド型乗合タクシーであるあいあいタクシーが運行開始され、町中心部と各地域を接続する役割を担っている。運行業務は町内のタクシー事業者に業務委託している。運行日は各線月 2 日で運行内容は表 11 のとおりとなっている。

表 11 あいあいタクシーの運行内容

エリア	運行日	運行時間	運賃
小山沢エリア (小山沢、前ヶ沢、北上行政区)	毎月第 1・3 火曜日	【行き】 各エリア 9 時発で まちなかエリアの 各施設に向かう  【帰り】 各施設 13 時発で 各エリアに向かう	1 乗車 200 円
大平エリア (大平、江刈内行政区の一部)	毎月第 2・4 火曜日		
穀蔵エリア (穀蔵、丸泉寺、子九十行政区)	毎月第 2・4 水曜日		

(注) 当省の調査結果による。

<まちなか循環線（町営の乗合バス）>

岩手町では平成 29 年度から沼宮内地区の中心部を循環する「まちなか循環線」が運行開始されている。ルートはあいあいバスのまちなか区間と同じであるが、週 4 日（火～金曜日）、あいあいバスの往復の間の時間に運行している。運賃は「あいあいバス」と同額の 1 乗車 100 円としている。町が民間バス事業者（岩手県北自動車（株））に運行を委託している。

図7 岩手町公共交通マップ



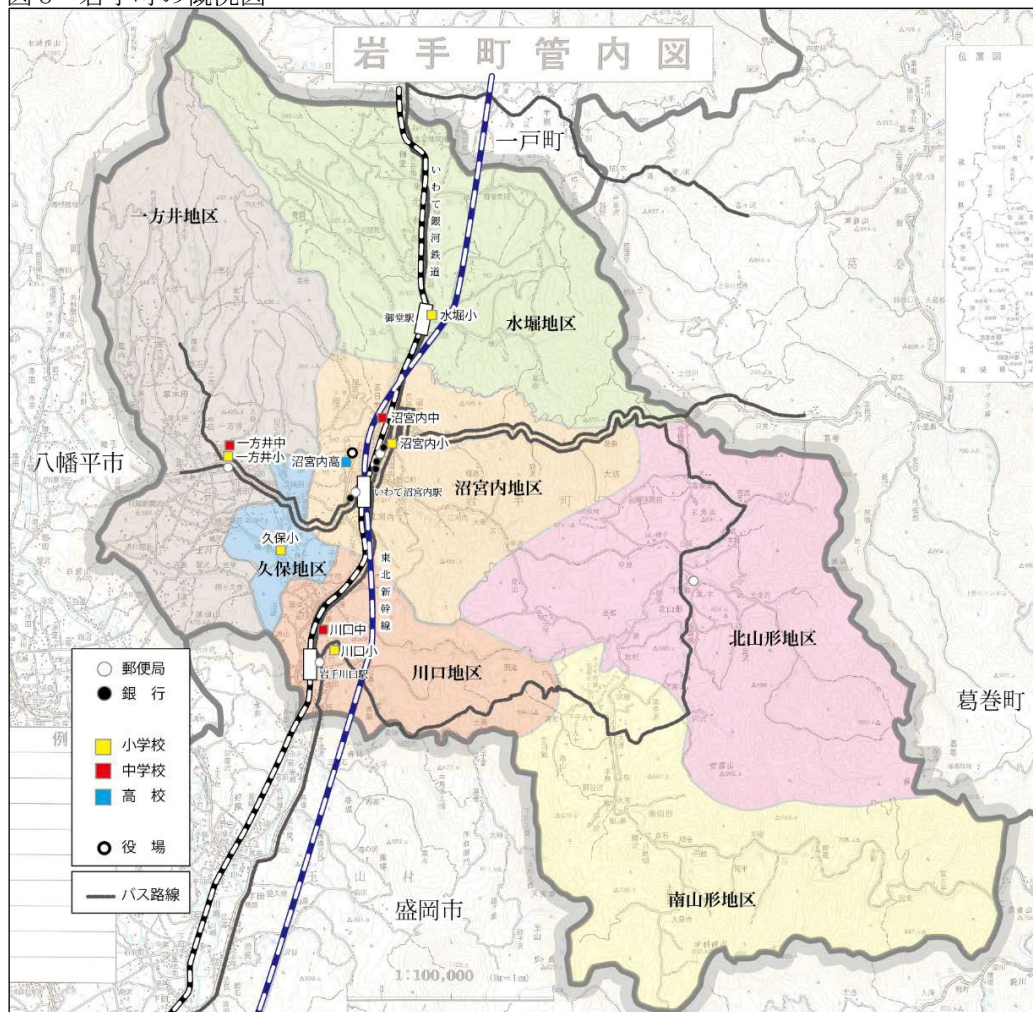
(注) 岩手町のホームページによる。



地勢

- 岩手町は県庁所在市である盛岡市の中心部から北へ30kmに位置し、東は葛巻町、西は八幡平市、南は盛岡市、北は一戸町に接している。
- 東部に北上山地、西部に奥羽山脈が位置しており、北部の山間地を源流とする北上川が町の中央部を流れている。山林が総面積の約75%を占めている。
- 中央部の沼宮内地区は狭小な小盆地を形成しており、西部の一方井地区にも盆地が開けている。東部から南部にかけては、北山形地区・南山形地区は山岳地に囲まれており、川口地区で僅かに平坦地となっている。北部の水堀地域は、西岳の南から南東山腹斜面にあって、緩傾斜地の間に耕地や集落が点在している。

図8 岩手町の概況図

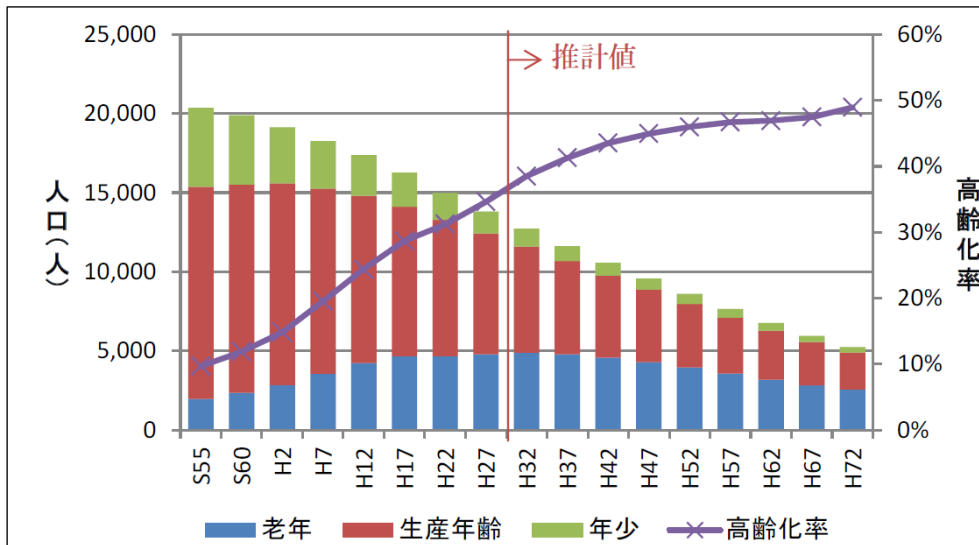


(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

## 人口

- 人口は昭和 30 年代をピークに減少を続けており、平成 27 年には 1 万 3,692 人となっている。また、高齢化率は 35.3%となっている。町では、人口減少傾向が続く場合には、10 年後の令和 7 年には、高齢化率は 40%を超え、20 年後の 17 年には、人口は 1 万人を下回り、高齢化率もおおよそ 50%になる見込みであるとしている。
- 地区別人口の割合（平成 27 年 12 月時点）をみると、表 12 のとおり、沼宮内地区に人口が集中しており、全体の約 43%を占めている。

図 9 年齢構成別の人口推移と推計



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 4 月)による。

表 12 地区別人口の割合（平成 27 年 12 月時点）

地区名	構成比
水堀地区	9 %
北山形地区	5 %
沼宮内地区	43 %
久保地区	5 %
一方井地区	18 %
川口地区	18 %
南山形地区	2 %
岩手町全体	100 %

(注) 当省の調査結果による。

### 主要施設の分布

- 役場や病院、金融機関などの主要な施設は JR 東北新幹線及びいわて銀河鉄道（IGR）の停車駅であるいわて沼宮内駅の北部に集中しているが、それぞれ徒歩での行き来が困難な距離にある。
- 令和 3 年 4 月時点では、県立高校 1 校、町立中学校 3 校、町立小学校 3 校があり、多くは鉄道沿線に立地しているが、一方井小学校及び一方井中学校は沿線から離れた場所に立地している。

図 10 いわて沼宮内駅周辺の概況図



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 4 月)による。

(2) 地域にあるその他の移動手段の活用

## 鹿児島県いちき串木野市

### 取組概要

市では、地域が主体となって既存の路線バス等を補完するために、庁用自動車を「コミュニティ自動車」として地域に貸し出す仕組みを構築  
 【関連分野：③地域の輸送資源の総動員】

### 基本情報

人口（令和元年度）	27,725人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	27,226千円
面積（令和元年度）	112.3km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	246.9人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-1.32%	その他	—
高齢化率（令和元年度）	36.8%	一般財源	27,226千円
財政力指数（令和元年度）	0.40	地域公共交通網形成計画 の策定	平成31年3月
市町村合併	平成17年、串木野市と市来町が合併	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	3（兼任3人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	2

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ○ 「いきいきバス」	○ 「いきいき タクシー」	○		◎ 「コミュニ ティ自動車」 ○ フェリー

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事列表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- 平成13年から旧串木野市では、交通空白地を解消し、住民の利便性を確保するため、廃止された民間路線バスを代替する手段としてコミュニティバス（いきいきバス）3路線の運行を開始（羽島・荒川線、木原墓地線、旭・冠岳線）

### 経緯

- 市町村合併に伴い、市来地域（旧市来町）にも平成18年からコミュニティバスを導入（いきいきバス市来線）

#### コミュニティバスの一部路線を予約型乗合タクシーに転換

- 平成23年12月からいきいきバス市来線を廃止、予約型乗合タクシー（いきいきタクシー）を導入（川上線、大里線）
  - 地区意見交換会等において、沿線住民から、市来線は停車バス停数が多く所要時間が長い、市来地区の交通空白地を解消してほしいとの意見があり、これを踏まえたもの

#### いちき串木野市地域公共交通網形成計画の策定

- 平成31年3月に市の公共交通ネットワークを見直し、利便性の向上と費用対効果を高めるために策定
- 同計画では、市民アンケート調査、公共交通利用者実態調査、高校生アンケート等を通じて把握された課題を踏まえ、5つの基本方針とこれに対応する12の事業を位置付け

#### ③地域の輸送資源の総動員(→p.115)

#### 事業1：市街地や地区間をつなぐ 地域内交通路線の機能強化

- 運行効率の低い一部区間や公共交通空白地について、予約型の公共交通の運行を検討
- いきいきタクシーのエリア拡大に合わせたサービス水準の向上、交通空白地域の解消 など

#### 事業8：コミュニティ自動車の活 用の拡充

#### 事業9：持続可能な地区の移動手 段を確保するための仕組みづくり

- コミュニティ自動車を地域が主体となって運営する公共交通を補完するものと位置付け、積極的に導入
- 運行マニュアル作成、人材育成等

#### コミュニティバスの一部路線を予 約型乗合タクシーに転換

- いきいきバス冠岳線を廃止し、いきいきタクシーを導入

### 現在

現在のいちき串木野市の主な公共交通は以下のとおり（→p.120）  
鉄道、民間路線バス、タクシー、フェリー、デマンドタクシー、コミュニティバス

## 取組内容の詳細

### ③地域の輸送資源の総動員

**[取組]** 既存の資源を活用し、地域が主体となって移動手段を確保するため、市が、庁用自動車を「コミュニティ自動車」として地域に貸し出す仕組みを構築

#### <背景事情>

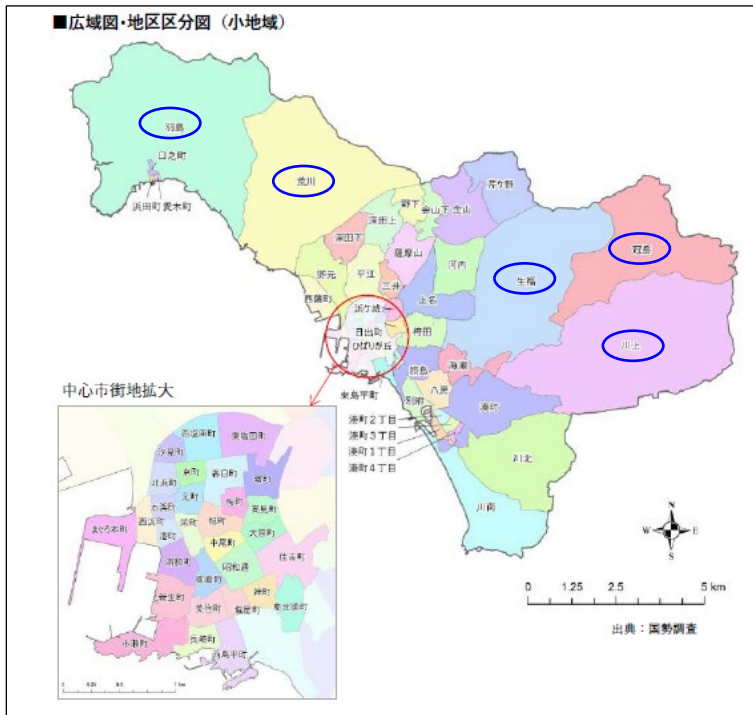
- いちき串木野市では、平成 30 年 3 月に九州電力株式会社から、災害時における住民の避難用として譲渡された福祉車両（計 5 台）について、地域活性化に関する取組など、避難以外の用途で有効活用できるよう「コミュニティ自動車」として位置付けていた（表 1）。
- 平成 30 年 4 月から 5 地区（冠岳、生福、荒川、羽島、川上地区。各地区の位置等は図 1 参照）に貸付けを実施し、これら地域では、地域内の移動手段として活用していた。

表 1 コミュニティ自動車の概要

導入の経緯	災害時（原発事故等）の移動手段がない住民の避難用として、九州電力株式会社から平成 30 年 3 月に譲渡された福祉車両（計 5 台）について、地域が主体となって、防災・防犯活動を推進し地域の活性化を図るため、市が貸し出すこととしたもの
貸付対象者	①まちづくり協議会、②自治公民館、③その他市長が必要と認める団体
貸付対象となる活動	①防災に関する活動、②防犯に関する活動、③地域活性化に関する活動、④その他市長が特に必要と認める活動
使用区域	原則として貸出対象者の属する区域
車両の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 燃料費は使用者（貸出対象者）が負担</li> <li>・ 任意保険料・車検費用は市が負担</li> </ul>
運行方法等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手：無償のボランティア</li> <li>・ 運行時間：特に決まっていないが、既存の公共交通である路線バス、タクシー等の営業を妨げないよう不定期運行が前提</li> <li>・ 利用方法等：運賃は無料</li> </ul>

（注）市の提供資料に基づき、当省が作成した。

図1 いちき串木野市地区区分図



(注)1 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。  
 2 青色の枠囲みは、コミュニティ自動車を導入した地区を示す(当省において付した。)

〈取組内容〉

○ 市は、平成31年3月に策定した「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」において、基本方針の一つとして掲げられた「地域自らが維持し続けることのできる公共交通システムの構築」に基づき、コミュニティ自動車の活用拡充及び今後の運用の仕組みづくりを行うこととした。

(1) コミュニティ自動車の利用実績等

○ 市が、平成30年度に、コミュニティ自動車の貸付けを受けた5地区における利用実績を把握したところ、表2のとおりであった。

表2 平成30年度におけるコミュニティ自動車の利用実績

地区	走行距離	利用日数	利用者数	主な用途
A地区	約45.9km/月 約12.8km/回	3~4日/月	12~13人/月 3~4人/回	地区内外のイベント送迎
B地区	約39.2km/月 約17.7km/回	2~3日/月	5~6人/月 2人/回	青パト隊
C地区	約23km/月 約26.8km/回	0.8日/月	3~4人/月 4人/回	各種研修会等
D地区	約57.9km/月 約35.1km/月	1~2日/月	7人/月 4人/回	買物・イベントの送迎
E地区	約57.6km/月 約15.5km/回	3~4日/月	4人/月 1人/回	広報誌受領・青パト隊

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

○ また、市が5地区における意見、要望等を把握したところ、次のような意見、

要望等があった。

- ・ 区内での高齢者の活動には、今後、コミュニティ自動車の役割が大きくなっていく。買物について、現在は友人・知人に同乗させてもらっている人が多いが、あと数年するとコミュニティ自動車の利用が出てくると考えられる。
- ・ 運行地域を地区外にも拡大してほしい。
- ・ 車庫の設置、燃料代等の経費の助成等をしてほしい。
- ・ 地域において運転手を確保することが困難である。
- ・ 利活用のルールがないこと、規制が多いことなどにより利用が進んでいない。

(2) いちき串木野市地域公共交通網形成計画におけるコミュニティ自動車の位置付け等

- いちき串木野市地域公共交通網形成計画では、「地域が主体となって移動の足を確保していくことのできる地域公共交通システムへの見直しを行い、将来にわたり持続的に地域の移動手段を支える公共交通網の実現に向けた方針や事業を位置付ける」こととされている。
- また、同計画の基本方針の一つとして、「地域自ら維持し続けることのできる公共交通システムの構築」が掲げられ、関連する事業として、「コミュニティ自動車の活用の拡充」と「持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり」を行うこととされている（図2）。

図2 いちき串木野市網形成計画における基本方針及び事業

基本方針	事業	実施時期		事業の実施主体		
		短期	中長期	いちき串木野市	交通事業者	地域住民
基本方針1：コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通網形成を目指す。	【事業1】市街地や地区間をつなぐ地域内交通路線の機能強化	●		◎	○	
	【事業2】市街地循環路線（路線バス、いきいきバス等）の利便性の向上	●	●	◎	◎	
	【事業3】広域交通の維持と利便性の向上	●	●	○	◎	
基本方針2：様々な移動ニーズに応じたきめ細やかな公共交通サービスの提供を目指す。	【事業4】停留所等の待合環境の向上及び人にも環境にもやさしい車両の導入	●	●	◎	◎	
	【事業5】高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充	●		◎		○
基本方針3：利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスの提供を目指す。	【事業6】公共交通に関する分かりやすい情報提供の実施	●	●	◎	○	
	【事業7】公共交通の利用促進に向けたイベント等の実施	●		◎		○
基本方針4：地域自らで維持し続けることのできる公共交通システムの構築を目指す。	【事業8】コミュニティ自動車の活用の拡充		●	○		◎
	【事業9】持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり	●	●	○		◎
基本方針5：多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。	【事業10】串木野新港の利便性向上と新港からまちなかへの誘客を行う仕掛けの検討	●	●	◎	◎	
	【事業11】商業施設や観光施設等と連携した利用促進策の検討		●	◎	○	○
	【事業12】「稼ぐ仕組み」と連動した公共交通サービスの維持方策の検討		●	◎	○	○

※実施時期・短期：2019年～2020年、中長期：2021年以降

※実施主体・◎：中心的な立場で実施、○：協力的な立場で実施

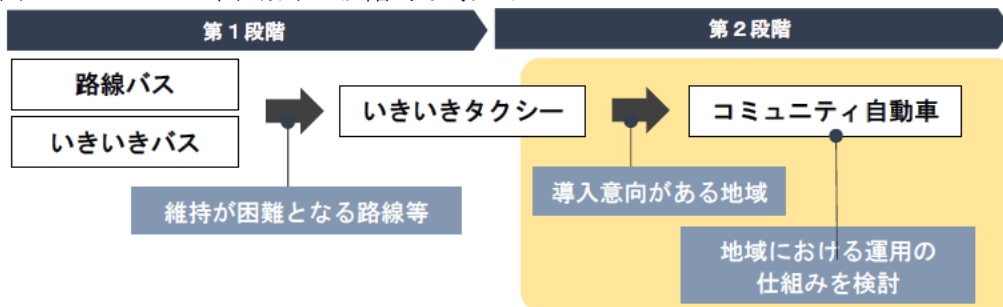
(注)1 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

2 赤色の枠囲みは当省において付した。



- 同計画においてこのような方針が掲げられた背景として、市の公共交通については、
  - ① 運行ルートや運行本数等の運行に係る柔軟性の低さに不満を有する利用者が多いこと
  - ② 高齢者等の交通弱者による公共交通の利用実態をみると、民間路線バスや市の運営するコミュニティバス（いきいきバス）だけで今後のニーズに応えることが困難なこと
 があり、市は、地域の利用者のニーズに応えた運行が可能な、乗合タクシー（いきいきタクシー）及びコミュニティ自動車を積極的に導入するとの考え方を採っている。
- コミュニティ自動車は、このような背景を踏まえ、市が目指すべき公共交通ネットワークイメージにおいて、各地区のまちづくり協議会が主体となって運行し、各地区内を運行する公共交通（民間路線バス、いきいきバス、いきいきタクシー）を補完する役割を担うものと位置付けられたものである。
- なお、市では、これらを踏まえ、民間路線バスやいきいきバスの維持が困難な場合等の代替手段として、第1段階では民間路線バス・いきいきバスをいきいきタクシーへ転換、第2段階ではいきいきタクシーをコミュニティ自動車に転換するなど、各地域の状況に応じたステップを検討するとしている（図3）。

図3 コミュニティ自動車の段階的な導入イメージ



(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

- また、既にコミュニティ自動車を導入済みの地域では地区外運行による利便性向上を図り、未導入地域では導入を検討することや、導入地区において持続可能な運行マニュアルの作成、人材育成等に取り組む等各地域との意見交換を重ね、仕組みを検討することとしている。

### (3) 現在の状況

- これまでの利用実態等を踏まえ、令和2年度からは、利用頻度が高い1地区や活用について地域で検討を進めている1地区の2台は引き続き各地区に配置し、他の3台については市役所に配置し、運行計画が提出された地区に対し都度貸し出す方式としている。
- また、以下のような状況もみられる。
  - ・ コミュニティ自動車により民間路線バスやいきいきバスを代替することを検討したが、ボランティア運転手が確保できず、いきいきタクシーの導入を選択した地区もあり、運転手の確保が課題となっている例がある。

- ・ 通院に利用する場合、所要時間が長引くことから、買物などを組み合わせた利用を想定するなど、地区内で活用場面を検討している例がある。

**<取組の工夫、効果等>**

- 庁用自動車という既存のリソースを活用し、コミュニティ自動車を地域内で運行される路線バス等を補完する役割を担うものとして位置付け、地域が主体となって移動手段を確保するべく取り組んでいる。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、タクシー、離島である甑島こししまと結ぶフェリー並びにいちき串木野市が運行しているコミュニティバス及び予約型乗合タクシー（デマンドタクシー）がある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

JR 鹿児島本線が運行しており、市内に 3 駅（串木野駅、神村学園前駅、市来駅）がある。鉄道利用者数は、減少傾向にあったが、平成 22 年の神村学園前駅の開業に伴い一時的に増加に転じ、26 年以降再び減少傾向となっている。

##### <民間路線バス>

バス事業者 1 社があり、運行本数は、串木野駅を中心とした中心市街地では平日往復 30 本以上の路線もあるものの、野平、羽鳥、荒川、上名・生福、冠岳地区では、5～10 本未満の路線や 5 本未満の路線もみられる。川上、湊・大里地区の一部ではバス路線の空白地域となっている（予約型乗合タクシーが運行）。

人口減少に伴い、利用者は全体的に減少傾向にあり、廃止や減便も生じている。

##### <タクシー>

市内ではタクシー事業者 2 社が営業している。

##### <フェリー>

串木野新港と薩摩川内市甑島とを結ぶフェリーが運行している。市内では、串木野駅と串木野新港を結ぶ路線バス（1 日 2 往復）について、補助を行っている。

##### <コミュニティバス「いきいきバス」>

合併前の旧串木野市が平成 13 年に運行開始し、合併後も引き継いで運行している。運行ルートの見直しにより市来線を廃止し、川上地区はバス路線の空白地域となっている。

平成 24 年から 29 年において、利用者数は 32.6%減と減少傾向にあり、1 便当たりの利用者数は 29 年に約 2.3 人となっている（運行範囲等については図 4 参照）。

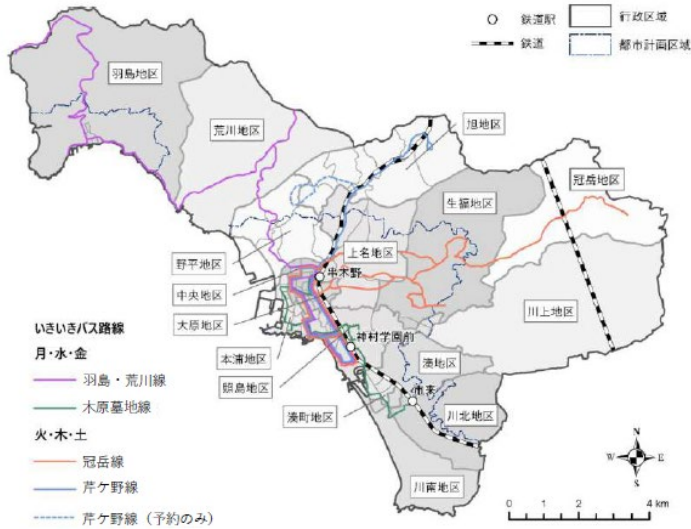
##### <デマンドタクシー「いきいきタクシー」>

平成 23 年にいきいきバス市来線を廃止したことに伴い、バス路線の空白地域となった川上、湊・大里地区において、予約型乗合タクシーの運行を開始した。

いきいきタクシーの利用者は年々減少しており、平成 29 年における稼働率は 73.2%、1 便当たりの利用者数は約 1.2 人となっている（運行範囲等については図 5 参照）。

図4 いきいきバスの運行範囲等

■いきいきバスの運行範囲



■いきいきバス路線の概要

運行日	路線	主な行き先
月・水・金	羽島・荒川線	羽島・土川地区～荒川地区～串木野市街地～別府地区
	木原墓地線	市来駅～市来市街地～木原墓地～串木野市街地～串木野駅
火・木・土	冠岳線	冠岳地区～生福地区～串木野市街地～別府地区
	芹ヶ野線	深田地区～芹ヶ野地区～串木野市街地～別府地区 ※深田地区へは予約があった場合のみ運行

(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

図5 いきいきタクシーの運行範囲等

■いきいきタクシーの運行範囲



出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

■いきいきタクシーの概要

運行日	路線	便数	運行区間
月～土	川上線	1日2往復	海瀬地区・川上地域の郊外地区～市来市街地の停留所
	大里線	1日2往復	大里地域の郊外地区～市来市街地の停留所

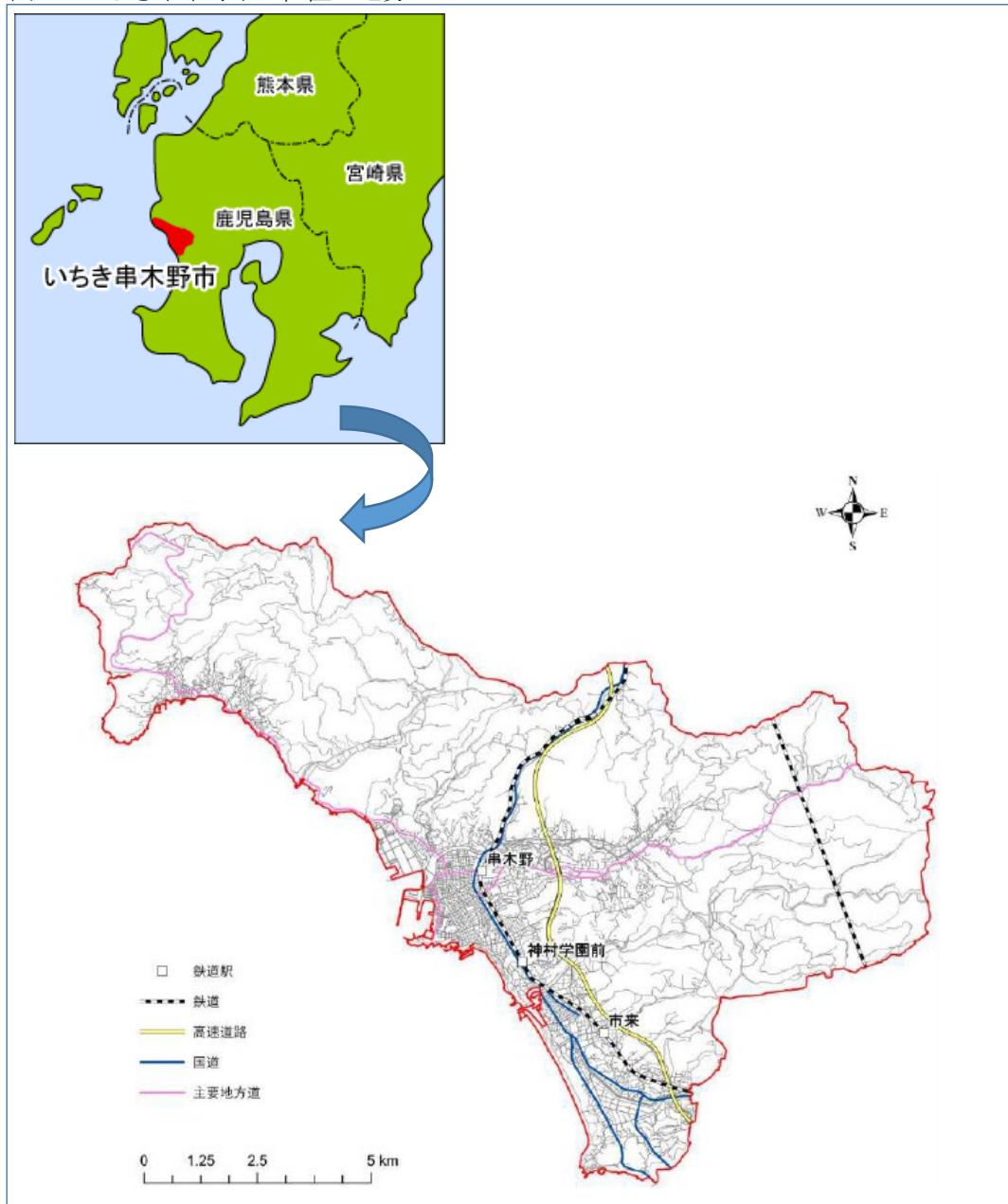
※利用の際は電話による予約が必要

(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

## 地勢

- 平成 17 年、串木野市及び市来町の合併により発足した。旧市町の中心市街地を中心として 2 極化した都市構造となっている。
- 市街地の西側を東シナ海に、北側と東側を山々に囲まれており、北部は薩摩川内市、南部は日置市の 2 市と接している。
- 国道 3 号、270 号の主要幹線道路が市内を走っており、JR 鹿児島本線の串木野駅、市来駅、神村学園前駅の 3 か所の鉄道駅や 2 か所の高速インター等がある等、生活環境や利便性にも恵まれている。

図 6 いちき串木野市の位置と地勢

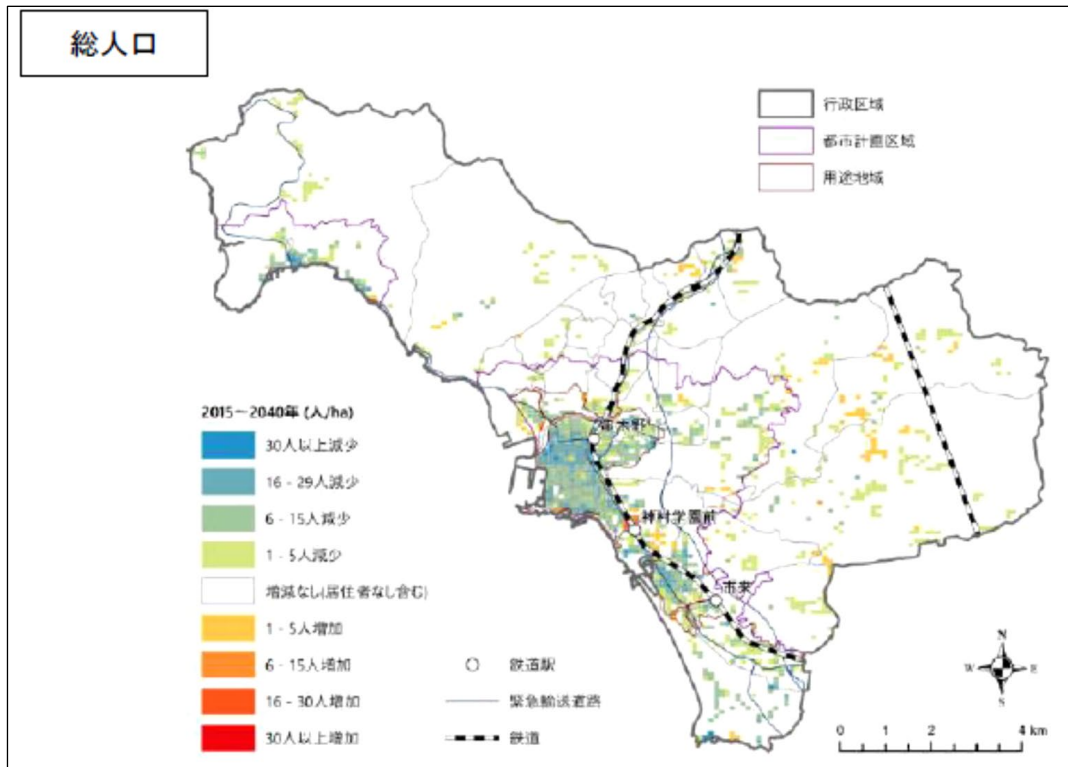


(注) いちき串木野市のホームページ及び「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」に基づき、当省が作成した。

## 人口

- 昭和 60 年から平成 30 年における人口の推移をみると、総人口は年々減少しており、32 年間で 26.0%の減となっている。
- 高齢化率は、令和元年において 36.7%となっている。平成 27 年における地区（小地域）別の高齢化率をみると、最も高い地区で6割を超えているほか、中心市街地でも高齢化率が 40～50%と高い地区がある。
- 2015（平成 27）年から 2040 年における人口増減（推計値）をみると、一部の地域を除き、全市的に総人口が減少し、中心市街地で特に大きな人口減少が見込まれている（図 7）。

図 7 いちき串木野市の 2015～2040 年の人口増減（100m メッシュ）



(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成 31 年 3 月)による。

## 主要施設の分布

○ 公共施設(※)は、おおむね公共交通サービス圏内(駅から1km圏域又はバス停から500m圏域)に分布しているが、一部地域においては公共交通サービス圏外に立地している。

※ 公民館や文化交流施設等の市民文化系施設、スポーツ・レクリエーション系施設、産業系施設、学校教育系施設、保健・福祉施設、行政系施設、市営住宅等

○ 全ての病院・診療所は、公共交通サービス圏内に立地している。

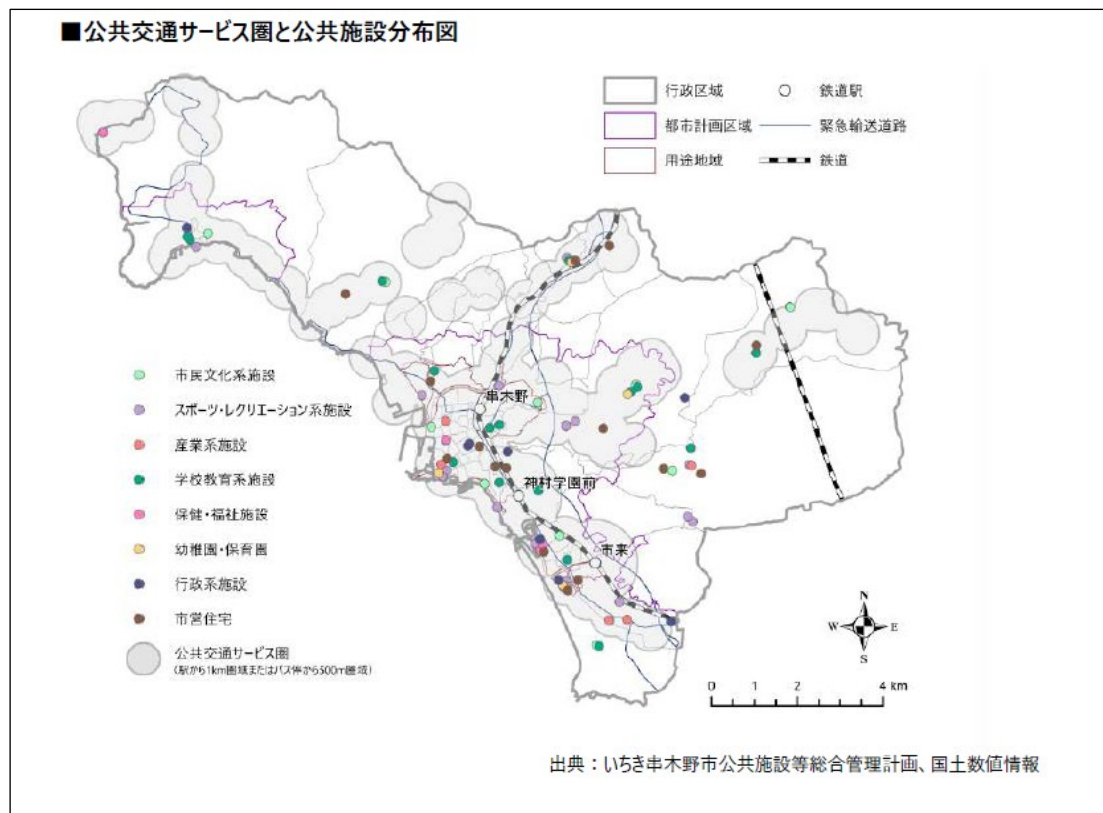
○ 高齢者福祉施設は、おおむね公共交通サービス圏内に立地している。

○ 全ての商業施設(※)は、公共交通サービス圏内に立地している。

※ スーパー、コンビニエンスストア、ドラッグストア、ホームセンター

○ 公共交通サービス圏外となる交通空白地域が、市東部の生福地区等に点在している。

図8 公共交通サービス圏と公共施設分布図



(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。