

大崎町地域公共交通計画

令和5年6月

大崎町地域公共交通活性化協議会

【 目 次 】

序 章 計画策定の目的	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の対象区域	2
4 計画期間	2
第1章 地域の概況及び公共交通等の現状	3
1-1 地域の現況	3
1-2 公共交通の現状	10
1-3 その他移動サービスの現状	14
第2章 上位・関連計画における公共交通の位置付け	20
第3章 公共交通の利用実態，改善ニーズの把握	25
3-1 路線バスの利用実態	25
3-2 住民アンケート調査	28
3-3 高校生アンケート調査	41
3-4 外国人アンケート調査	48
3-5 自治会長アンケート調査	60
3-6 交通事業者等関係者ヒアリング	63
第4章 公共交通に関わる課題の整理	67
第5章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標	69
5-1 基本的な方針	69
5-2 計画目標及び評価指標の設定	72
第6章 目標達成のために実施する事業	73
6-1 実施事業	73
6-2 実施事業の概要	74
第7章 計画の達成状況の評価	84
7-1 計画の推進体制	84
7-2 計画の進行管理	85
7-3 進捗状況の評価方法	85

序章 計画策定の目的

序－１ 計画策定の背景と目的

大崎町における移動手段については、1987年（昭和62年）の国鉄廃止以降、鉄道は運行されておらず、公共交通としては民間路線バスと空港連絡バスに限られています。

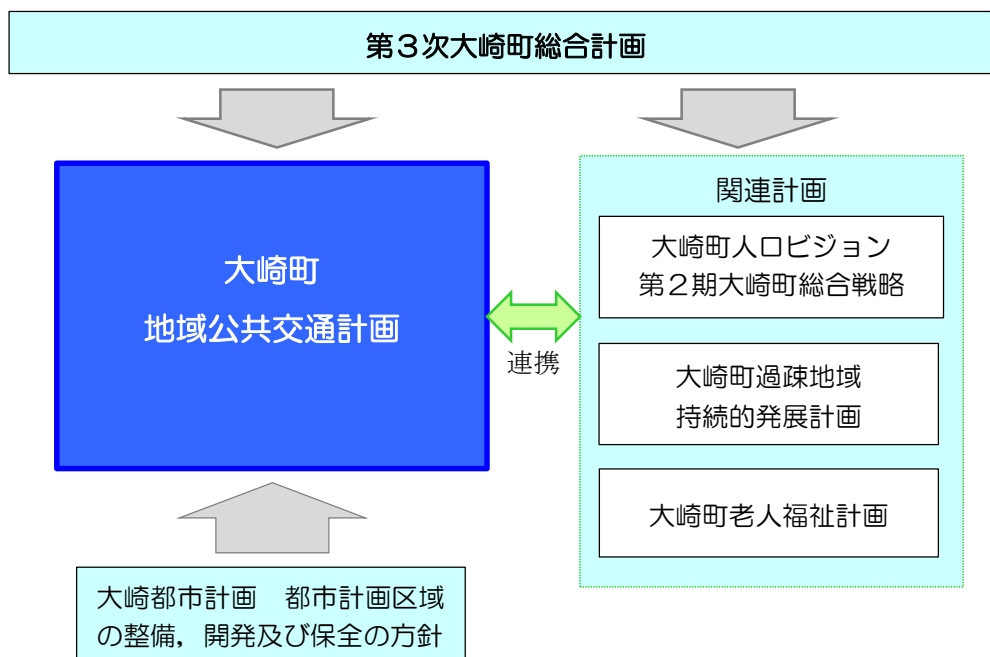
地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興さらには健康、環境等の様々な分野で効果が期待でき、更なる高齢化や人口減少等が進む中で、地域の暮らしと産業を支える移動手段を維持・確保することが益々重要となっています。

本計画では、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、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」に加えて、「地域における輸送資源の総動員」による「持続可能な旅客サービスの提供の確保」を図ることを目的に、公共交通政策のマスタープランとなる「大崎町地域公共交通計画」を策定するものです。

序－２ 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正（令和2年6月3日公布）」（以下「活性化再生法」という。）第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「第3次大崎町総合計画」に即し、「大崎町人口ビジョン」「第2期大崎町総合戦略」等における位置付けや施策等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。

■大崎町地域公共交通計画の位置付け



序－3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、大崎町全域とします。

序－4 計画期間

本計画の計画期間は、2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までの5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
第3次大崎町総合計画 (令和3年3月)	R 3～R11							
第2期大崎町総合戦略 (令和2年3月)	R 2～R6							
大崎町人口ビジョン (令和2年3月)	R 2～R42							
大崎町過疎地域持続的発展計画 (令和3年3月)	R 3～R7							
大崎町地域公共交通計画		計画 策定	R 5～R 9					
(参考) 大崎都市計画 都市計画区域の 整備, 開発及び保全の方針 (令和5年4月)		計画 更新	R 5～概ね20年					

第1章 地域の現況及び公共交通等の現状

1-1 地域の現況

(1) 位置及び地勢等

①位置

大崎町は鹿児島県の東南部、大隅半島の東側に位置し、東部は志布志市、西部は鹿屋市、南部は東串良町、北部は鹿屋市、曾於市に接しています。

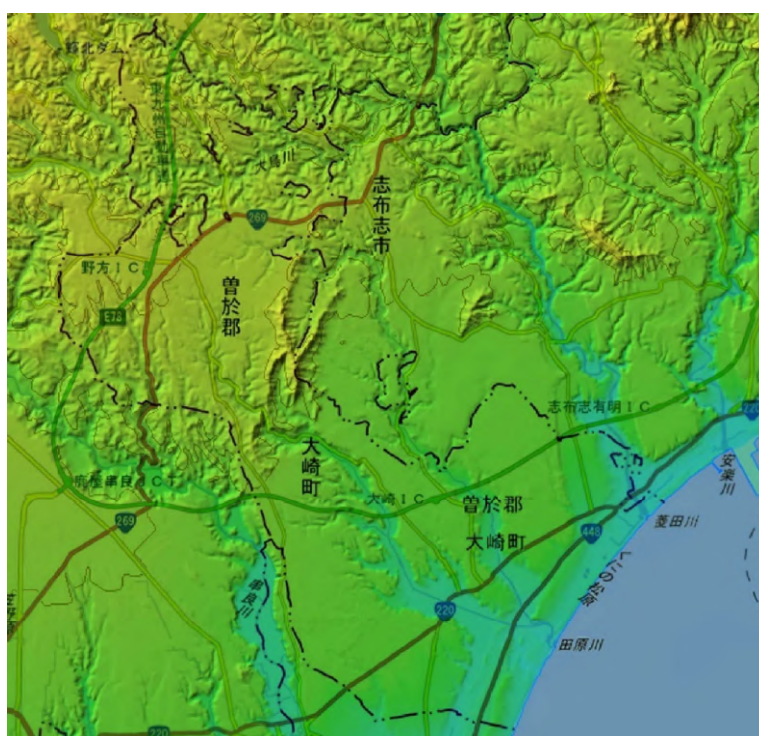
■大崎町の位置



②地勢

大崎町の面積は、100.64 km²であり、東西方向に約8 km、南北方向に約18 kmと南北に細長く、標高150mから200mの丘陵地帯である北部から、南部の志布志湾岸に向かってゆるやかな勾配をなしています。

町の北部には山林、原野が多く、中間の台地は畑地、南部は志布志湾に注ぐ菱田川、田原川、持留川の3つの河川沿いに水田地帯が広がっています。

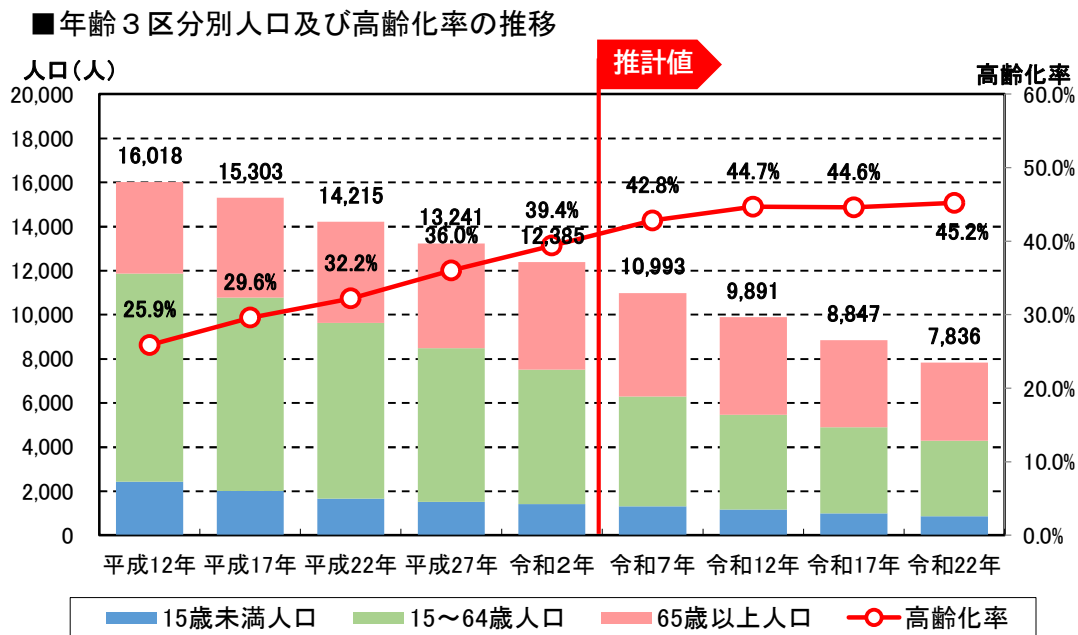


(2) 人口動向

①町の人口動向

本町の人口は、昭和30年以降減少の一途をたどり、令和2年10月1日現在12,385人（令和2年国勢調査）です。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和22年の人口は約7,800人まで減少すると予測されています。

年齢3区分別人口及び高齢化率の推移をみると、生産人口（15～64歳人口）は減少する一方、高齢化率は、令和22年には45.2%になると予測されており、今後も高齢化の進行が見込まれます。

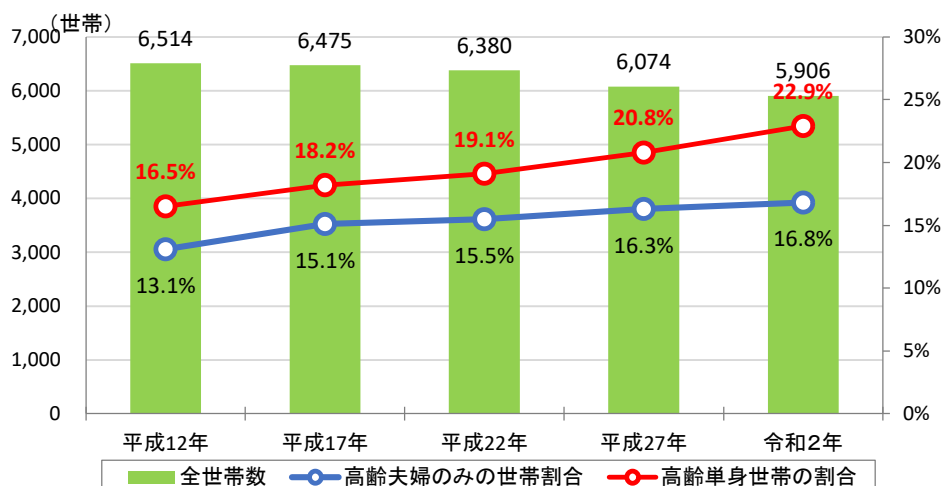


②高齢者世帯の推移

世帯数は減少傾向となっていますが、高齢化の進展に伴い、全世帯に占める65歳以上の高齢夫婦のみの世帯や高齢単身世帯の割合が増加しており、高齢者のみの世帯数は、全世帯数の約4割近くとなっています。特に、高齢単身世帯は、大幅な増加傾向となっています。

そのため、家族等の生活サポートが受けにくい高齢者が増加していることが懸念されます。

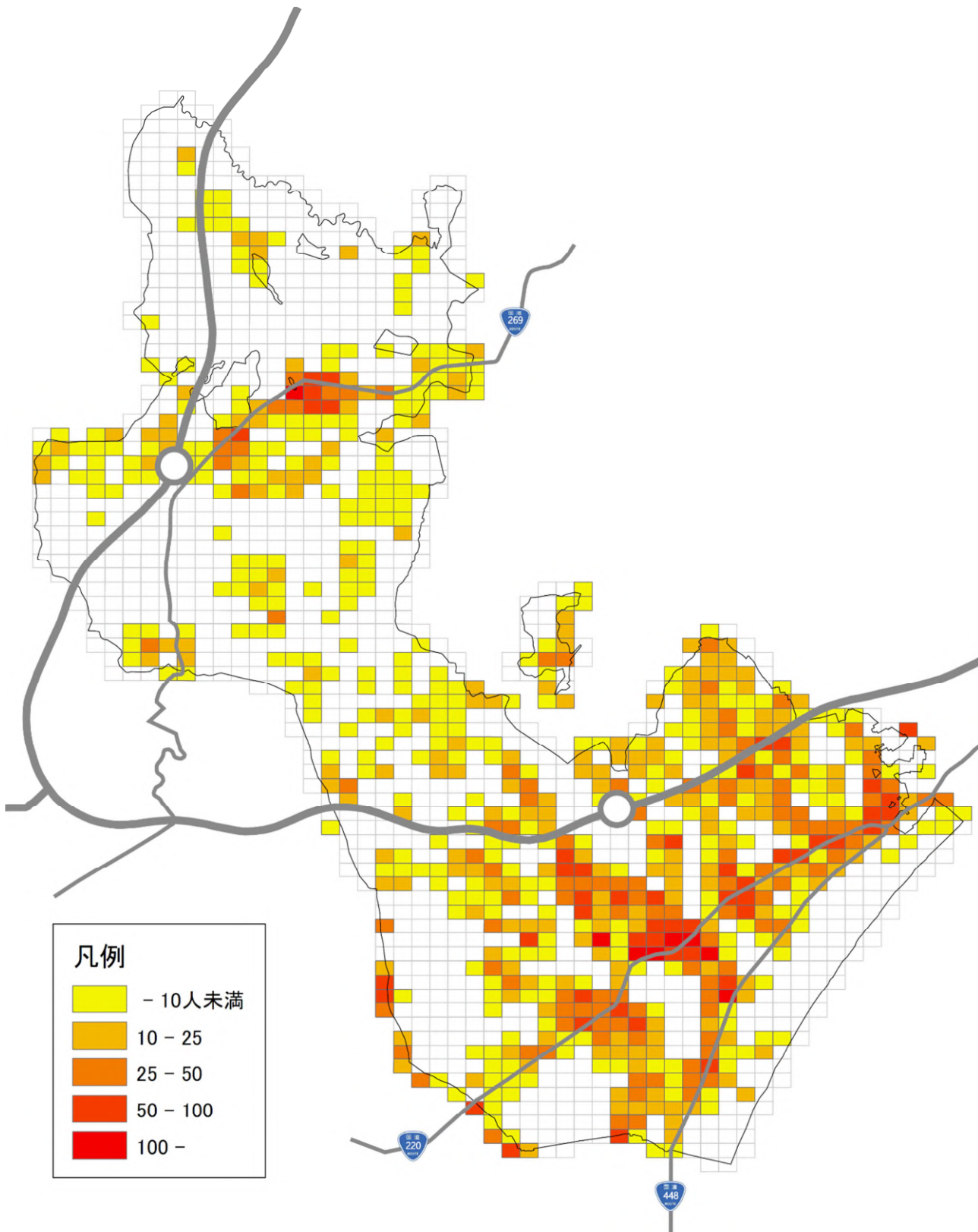
■全世帯数及び高齢者（高齢夫婦のみ、高齢単身）世帯の割合の推移



③地区別人口動向

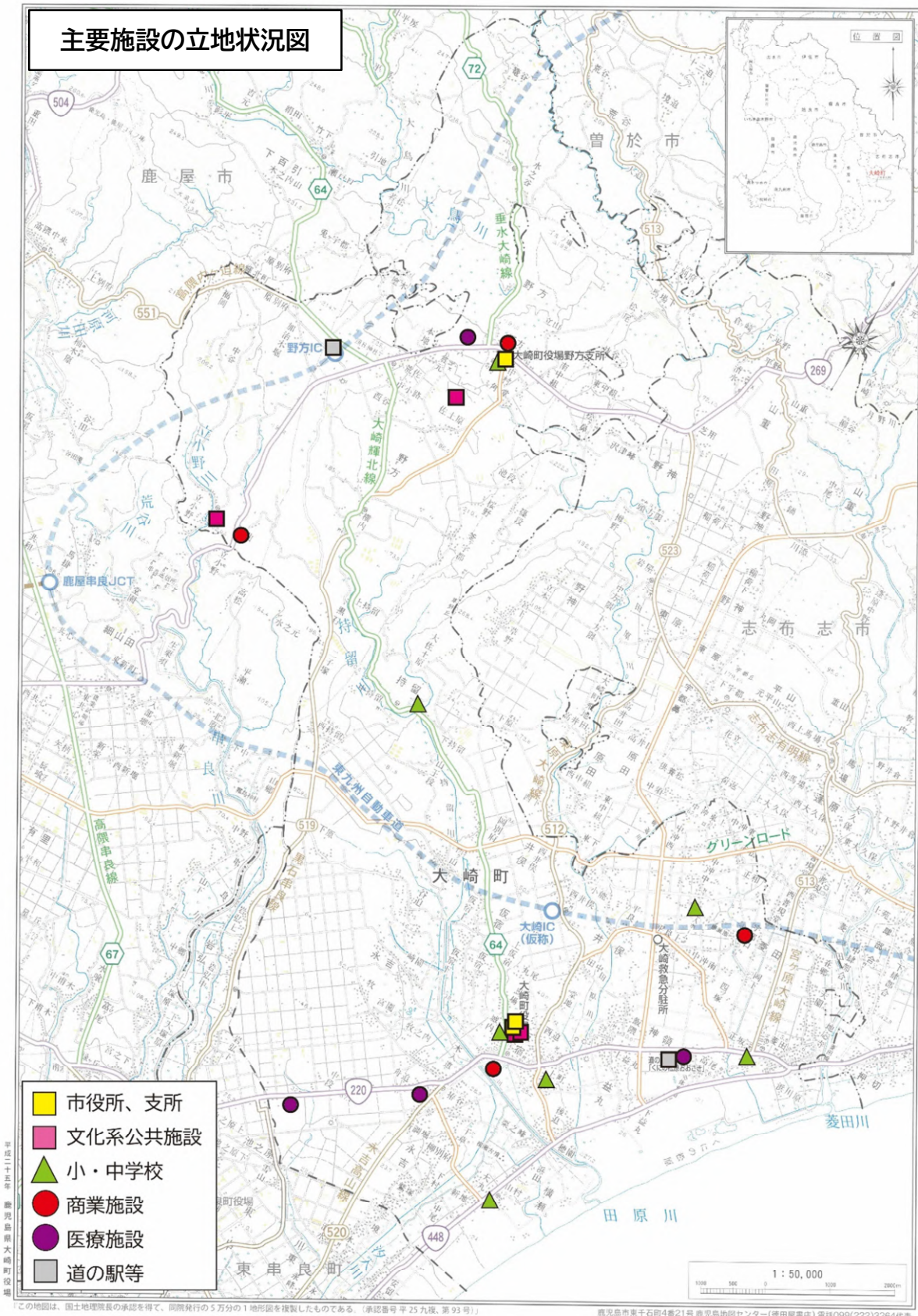
令和2年国勢調査の250mメッシュ人口をみると、町役場のある仮宿地区に人口が集中しています。また、国道220号沿線や野方支所周辺、国道269号沿線も人口が多くなっています。

■令和2年国勢調査の人口メッシュによる人口



(3) 主要施設立地状況

町内にある商業施設や医療施設は、町北部を通る国道269号沿線と南部を通る国道220号沿線に立地しています。そのため、町中央部の住民にとっては、買い物・通院に不便な状況となっています。



(4) 交通特性

①通勤・通学流動

通勤による流入及び流出ともに、志布志市が最も多く、次いで鹿屋市が多くなっています。
通学流動においては、町内に高校がないことから、周辺市町からの流入は少なく、町外への流出先として鹿屋市や志布志市が多くなっています。

■通勤・通学流動

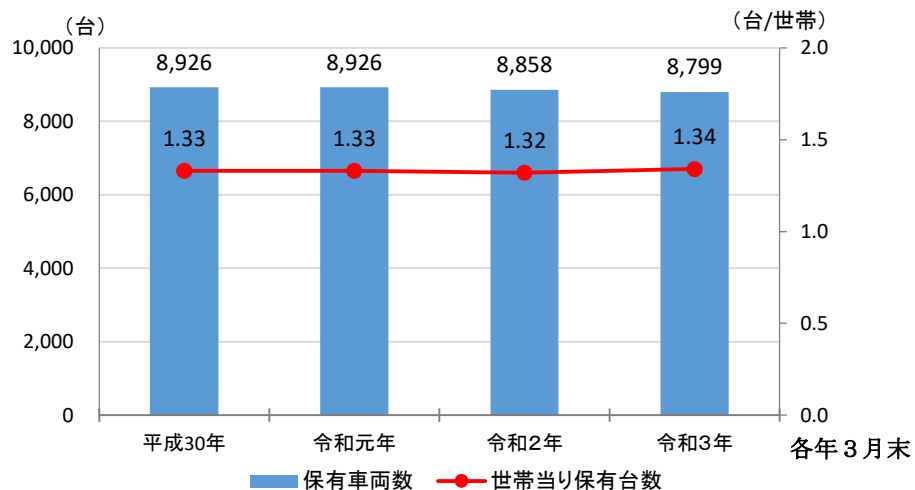
			通勤	通学	計
町内での通勤通学者			3,895	873	4,768
流入	鹿児島県	志布志市	777	0	777
		鹿屋市	751	0	751
		曾於市	131	0	131
		東串良町	233	1	234
		肝付町	122	0	122
		その他	75	0	75
		計	2,089	1	2,090
	他県		73	0	73
流入計（その他不明含め）			2,162	1	2,163
流出	鹿児島県	志布志市	1,035	111	1,146
		鹿屋市	777	144	921
		曾於市	185	4	189
		東串良町	149	3	152
		肝付町	93	2	95
		その他	101	22	123
		計	2,340	286	2,626
	他県		49	1	50
流出計（その他不明含め）			2,389	296	2,685

資料：令和2年国勢調査

②自動車保有台数

本町における令和3年3月末の自動車保有台数は8,799台、1世帯当たり1.34台となっており、過年度からの推移をみると、保有台数は微減傾向となっています。

■自動車保有台数の推移



※保有車両数：乗用車と軽自動車（乗用）の合計

資料：乗用車 市区町村別自動車保有車両数（国土交通省自動車局）

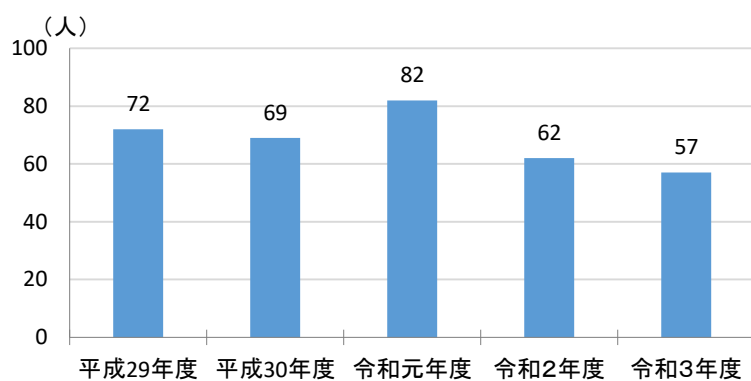
軽自動車（乗用） 市区町村別軽自動車車両数

（一般社団法人全国軽自動車協会連合会）

③運転免許返納者数

免許返納者数の推移については、平成29年度から令和元年度までは毎年約70人程度返納されていましたが、令和2年度以降返納者数は減少しています。

■運転免許返納者数の推移



資料：志布志警察署

(4) 観光動向

町南部の海岸は、日南海岸国定公園に指定された白砂青松の「くにの松原」が広がり、さらに、県内で2番目の大きさである巨大前方後円墳「横瀬古墳」や都萬神社、照日神社などの史跡もあり、歴史ある町でもあります。

本町の年間観光入込客数は、平成26年度から増加傾向にあり、平成28年度以降は75万人弱で横ばい傾向となっています。

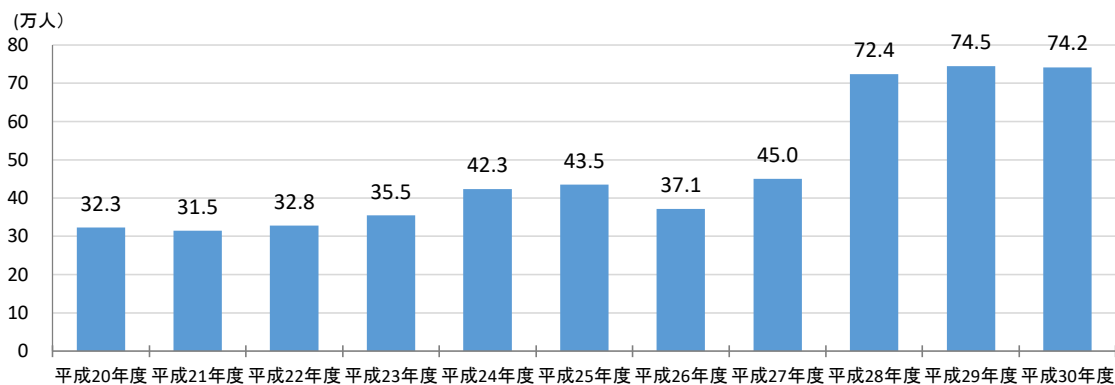
■主要な観光地



No.	観光施設等
1	道の駅くにの松原おおさき
2	日南海岸国定公園くにの松原
3	大崎海岸
4	いこいの森
5	四季の森
6	大隅カントリークラブ
7	焼酎工場（見学）
8	篠段温泉寿湯
9	そおりサイクルセンター
10	横瀬古墳
11	神領古墳群
12	都萬神社
13	照日神社
14	トーチカ（戦跡）
15	仮宿のなげどん
16	飯隅寺 仁王像
17	瀬戸間伏橋
18	郷土資料展示室

資料：大崎町観光ガイドブック

■観光入込客数の推移



資料：大崎町

1-2 公共交通の現状

鉄道は、昭和62年の国鉄廃止以降、運行されておらず、公共交通手段は路線バスのみとなっています。また、鹿児島県の空の玄関口である鹿児島空港への移動手段として空港連絡バスが運行されています。

(1) 鹿児島空港連絡バス

① 運行概要

隣接する鹿屋市と鹿児島空港を結ぶ「鹿児島空港連絡バス（高速道路経由）」が、道の駅あさのバス停を経由して運行しています。運行本数は1日5往復となっています。

■ 鹿児島空港連絡バスの運行概要

路線	運行本数	所要時間	運賃	運行事業者
鹿屋～鹿児島空港	5往復	65分	1,900円	鹿児島交通株式会社

※運賃は、道の駅あさの～鹿児島空港間

(2) 路線バス

① 運行概要

町内を運行する路線バスは、鹿児島交通株式会社の5路線があります。

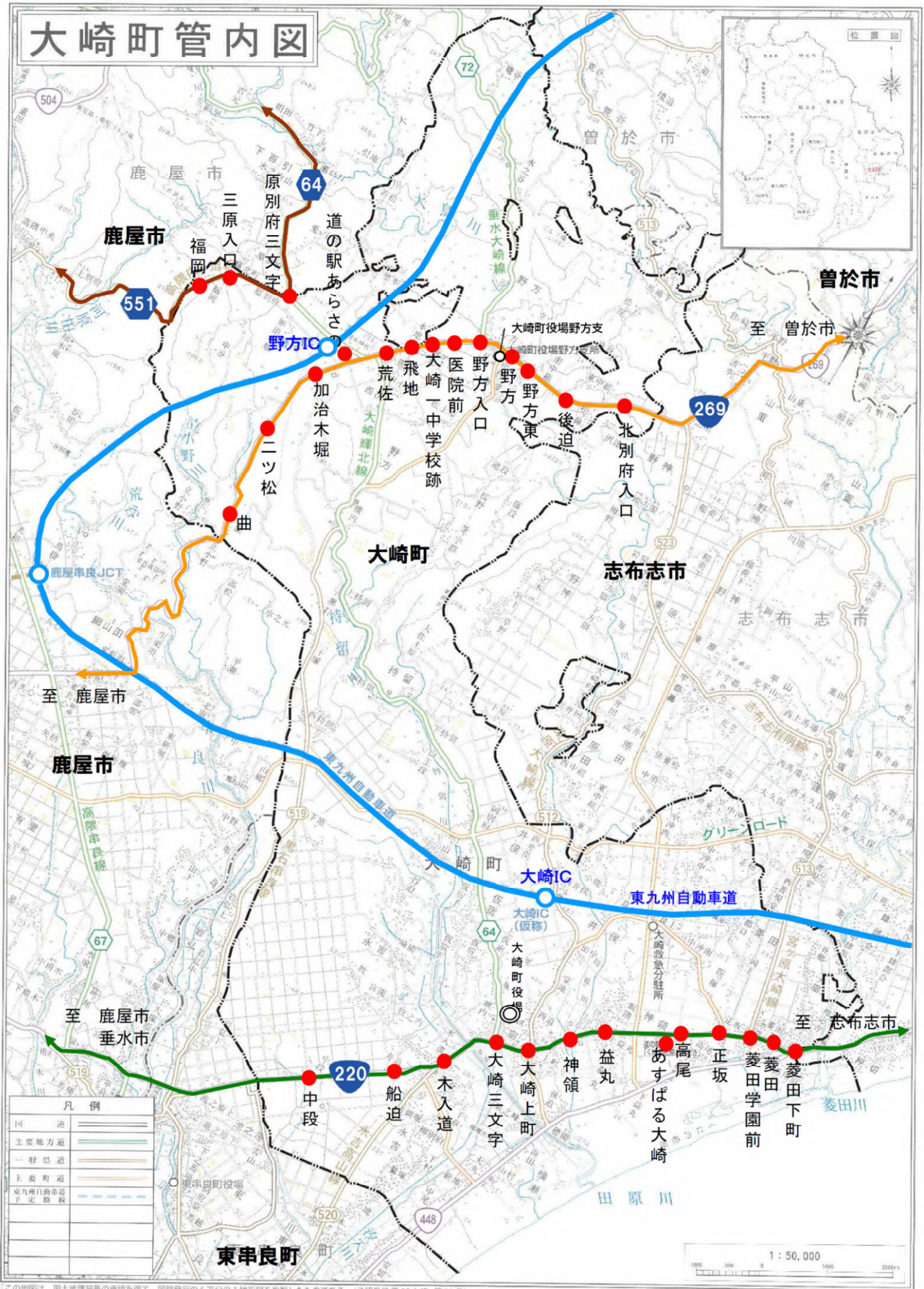
運行サービスをみると、町南部の国道220号を運行する路線は、2系統合わせると1日19.5往復の運行回数が運行されています。一方、町北部を運行する路線は、1日5往復前後となっています。

■ 路線バスの運行概要

路線	市内の主な経由地（バス停）	運行回数	運行会社
鹿屋⇔都城方面	鹿屋～野方～岩川～都城	1日6.5往復 (土日祝4往復)	鹿児島交通株式会社
垂水⇔志布志方面	【串良方面】 垂水～鹿屋～大崎三文字～あすばる大崎～志布志	1日15.5往復 (土日祝15往復)	
	【吾平・高山・内之浦経由】 垂水～鹿屋～吾平～高山～内之浦～大崎三文字～志布志	1日4往復 (土日祝0.5往復)	
野方⇔志布志方面	野方～蓬原～志布志	1日3往復 (土日祝運休)	
鹿屋⇔輝北支所前方面	鹿屋～高隅～原別府三文字～市成出張所前	1日2往復 (土日祝2往復)	

資料：鹿児島交通（株）HP（令和4年10月1日現在）

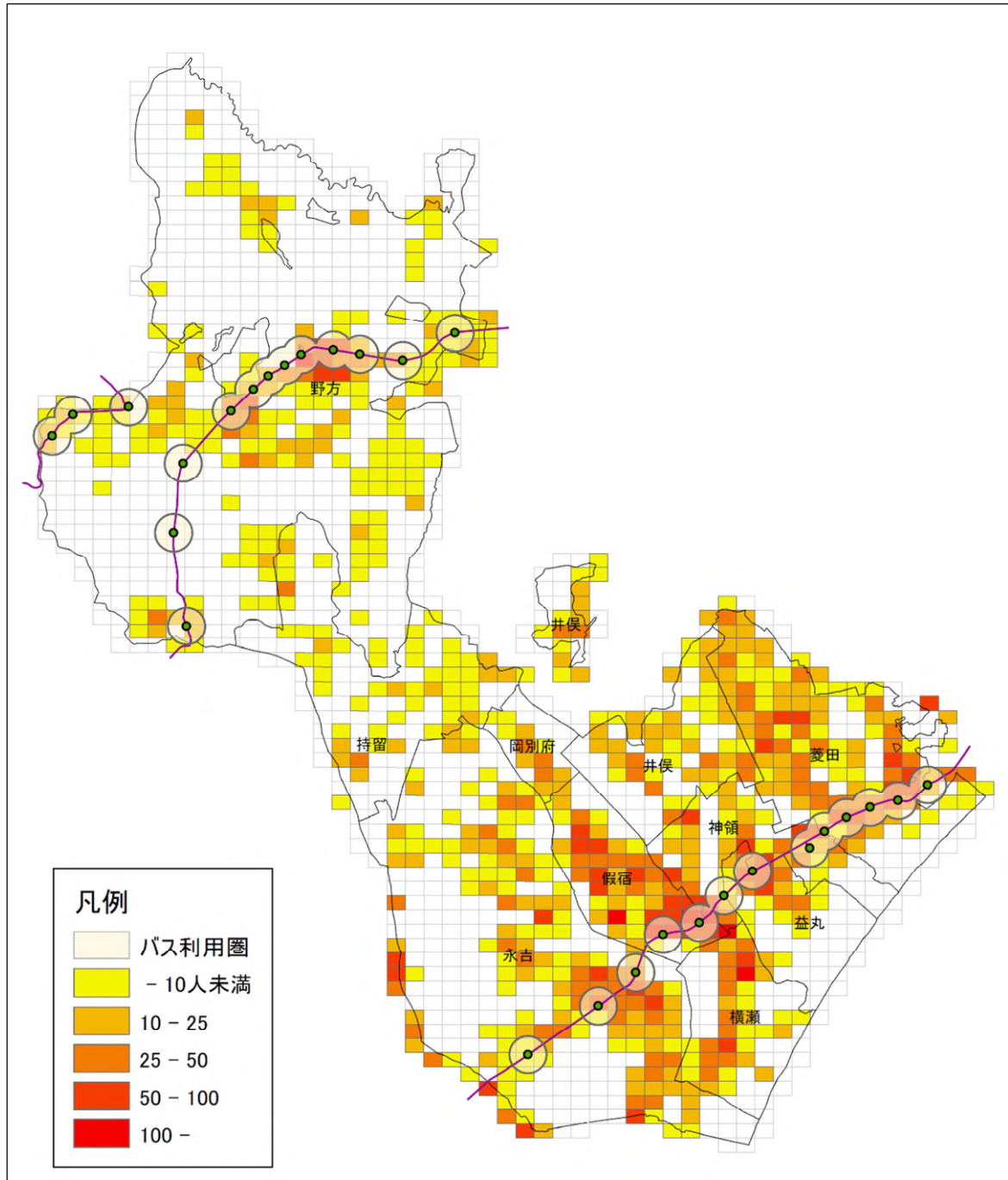
■町内を運行するバス網



②公共交通不便地域

バス路線は、町南部の国道 220 号と町北部の国道 269 号を運行しているため、町の中央部ではバス停が遠い地域（公共交通空白地域，バス停から 300m 以遠）が広がっています。これらの地域においても人口が多いエリアもあり，自動車等の交通手段を持たない交通弱者にとっては，移動が不便となっています。

■公共交通利用圏域（バス停から半径 300m 以内）

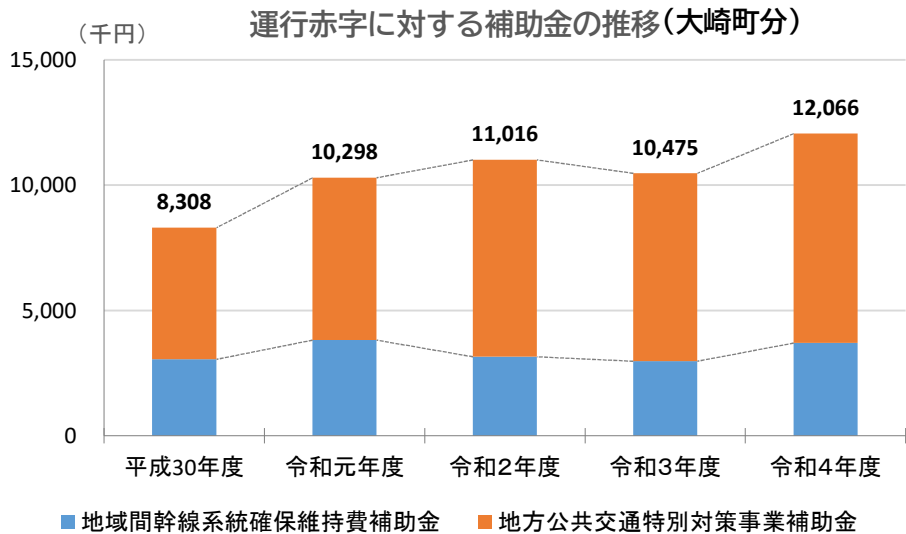
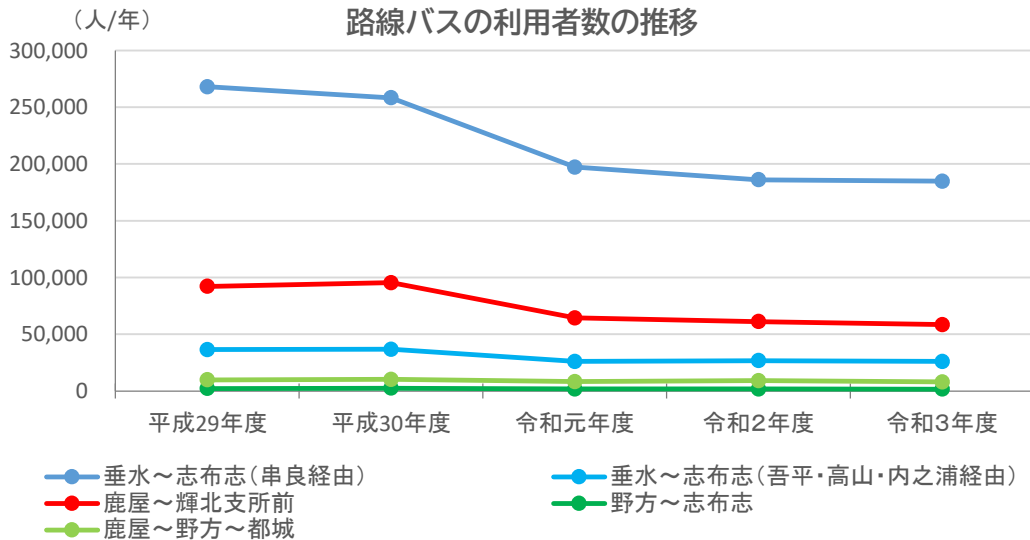


人口メッシュは，令和 2 年国勢調査結果より作成

③利用状況及び運行に対する補助状況

路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和元年度に大幅に減少し、その後は横ばいで推移しています。

路線バスを維持するために、運行赤字の一部を行政が負担していますが、その補助金額は増加傾向となっています。



(5) タクシー

町内に、下記のタクシー事業者2社が本社・営業所を置き、営業しています。

■タクシー事業者の概要

事業者名	所在地	保有台数
株式会社 野方タクシー	曾於郡大崎町野方 6063-1	5台 (うち, 2台特大)
有限会社 大隅観光タクシー	大崎町仮宿 1741-3 (営業所)	5台

1-3 その他移動サービスの現状

(1) 福祉バス

① 運行概要

役場・農協での手続き、買い物や銀行・郵便局での預金管理手続きなど、多くの住民が気軽に利用できる移動支援として福祉バスを運行しています。

福祉バスは、現在、下表の6路線を、各地区と役場・商業施設を結ぶ形で、週1日、1往復運行しています。運行に当たっては、買い物の所要時間として1時間を確保した往復運行となっています。

■福祉バスの運行概要

対象利用者	不特定（誰でも利用可能）			
運行ルート ・運行日 ・便数	毎週火曜日	AM	野方・方面 ⇄ 役場方面	1 往復
		PM	菱田・飯隅方面 ⇄ 役場方面	1 往復
	PM	井俣・中沖方面 ⇄ 役場方面 (現在、運休中)	1 往復	
	毎週金曜日	AM	永吉・横瀬・益丸方面 ⇄ 役場方面	1 往復
		PM	仮宿・永吉方面 ⇄ 役場方面	1 往復
		PM	仮宿・永吉・持留方面 ⇄ 役場方面	1 往復
	※運休日：祝日			
車両	公用車 14 人乗り車両 1 台で運行（予備車 10 人乗り 1 台）			
運賃	無料			
運行事業者	総務課職員（臨時で保健福祉課）			

② 利用状況

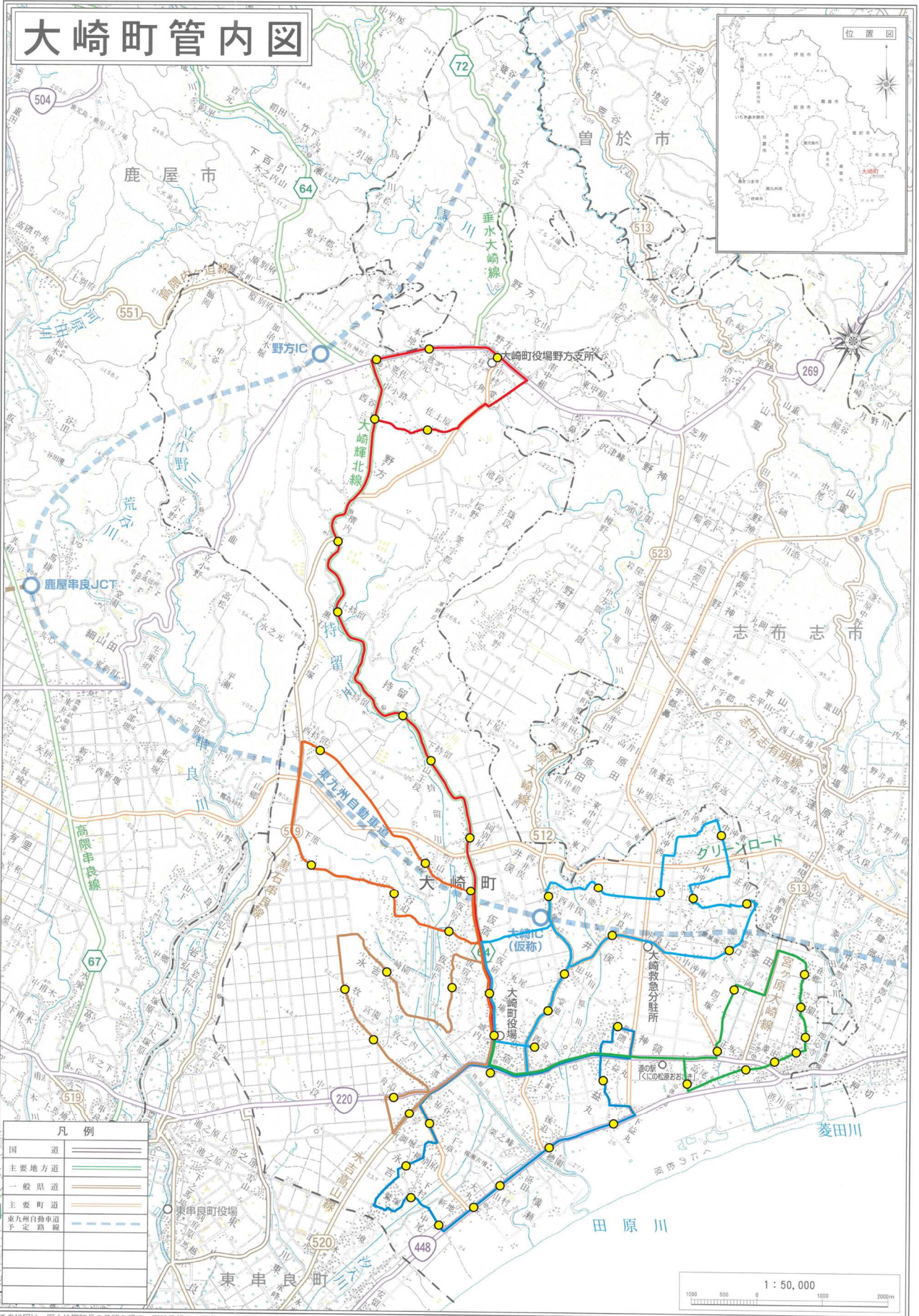
令和3年11月から令和4年7月間の福祉バスの利用者数は、延べ383人となっています。

コース別にみると、野方・持留コースの利用が最も多く、次いで仮宿・永吉コースが多くなっています。

■福祉バスの利用状況

	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	合計	月平均 利用者数	1便平均 利用者数
野方・持留コース	10	16	14	17	17	16	18	15	14	137	15.2	3.7
菱田方面コース	3	5	4	1	0	0	0	0	0	13	1.4	0.4
中沖方面コース			運		休		中					
火曜日コース 計	13	21	18	18	17	16	18	15	14	150		4.1
大丸方面コース	8	13	4	2	3	0	4	9	5	48	5.3	1.3
仮宿・永吉コース	15	14	15	16	18	9	8	7	7	109	12.1	2.9
西持留コース	7	12	13	8	12	9	5	5	5	76	8.4	2.1
金曜日コース 計	30	39	32	26	33	18	17	21	17	233	25.9	6.3
6コース合計	43	60	50	44	50	34	35	36	31	383	42.6	5.2

■福祉バスのルート・バス停位置



(2) スクールバスの運行状況

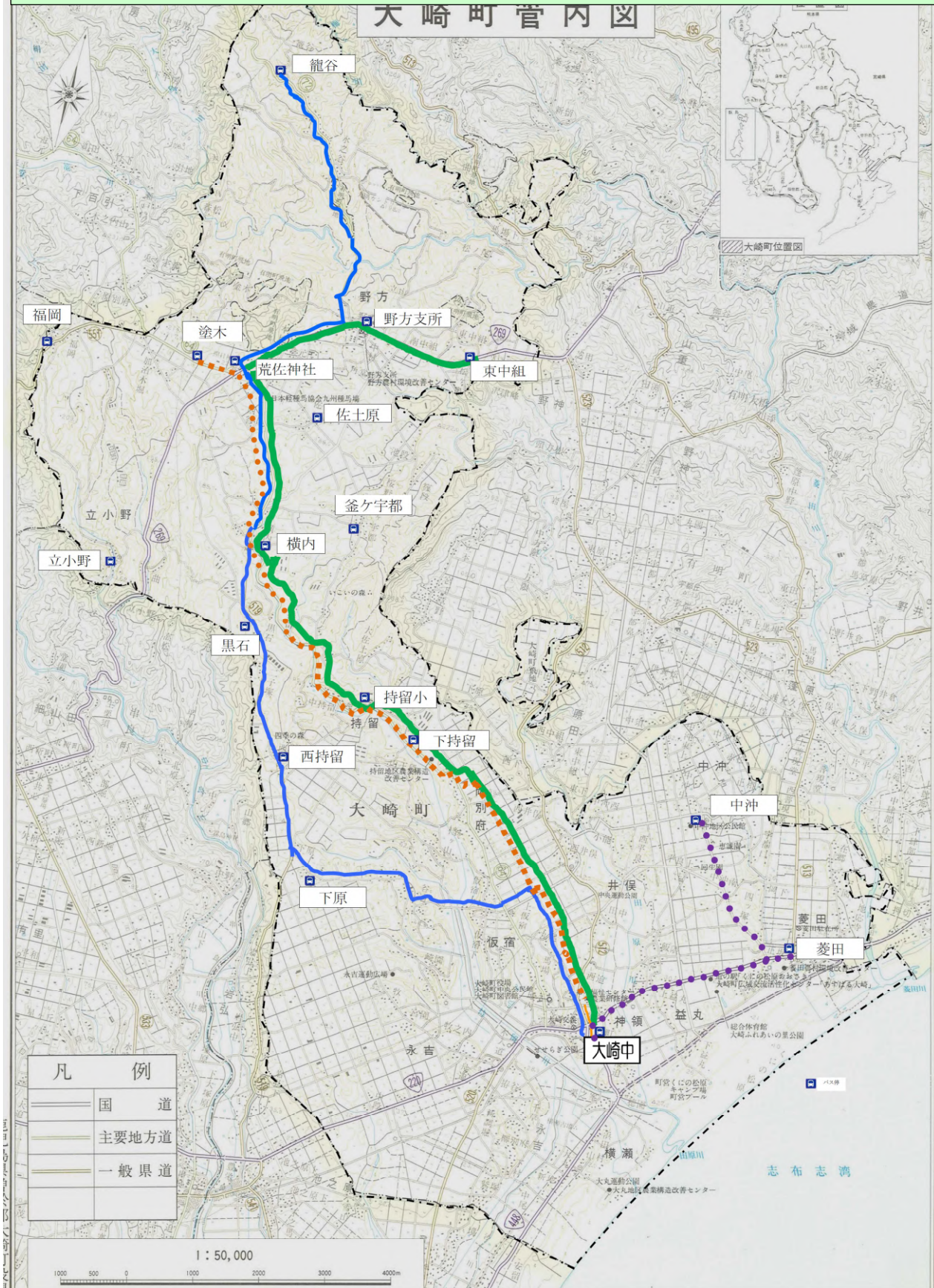
町内には大崎中学校の1校のみとなっていることから、町内各方面からの生徒の通学を目的として、スクールバスを4路線運行しています。

各路線の運行状況は、以下のとおりです。

- 平日（月～金） 朝1便，夕方2便（通常便・部活便）
- 休日（土） 朝1便，昼1便，部活便1便（部活便は，第2土曜のみ）
朝は通常どおり。昼と部活便は上記を参考。短縮授業時も含む。
- 運休日 日曜・祝日及び年末年始・お盆の期間（1週間程度運休）

スクールバス路線図

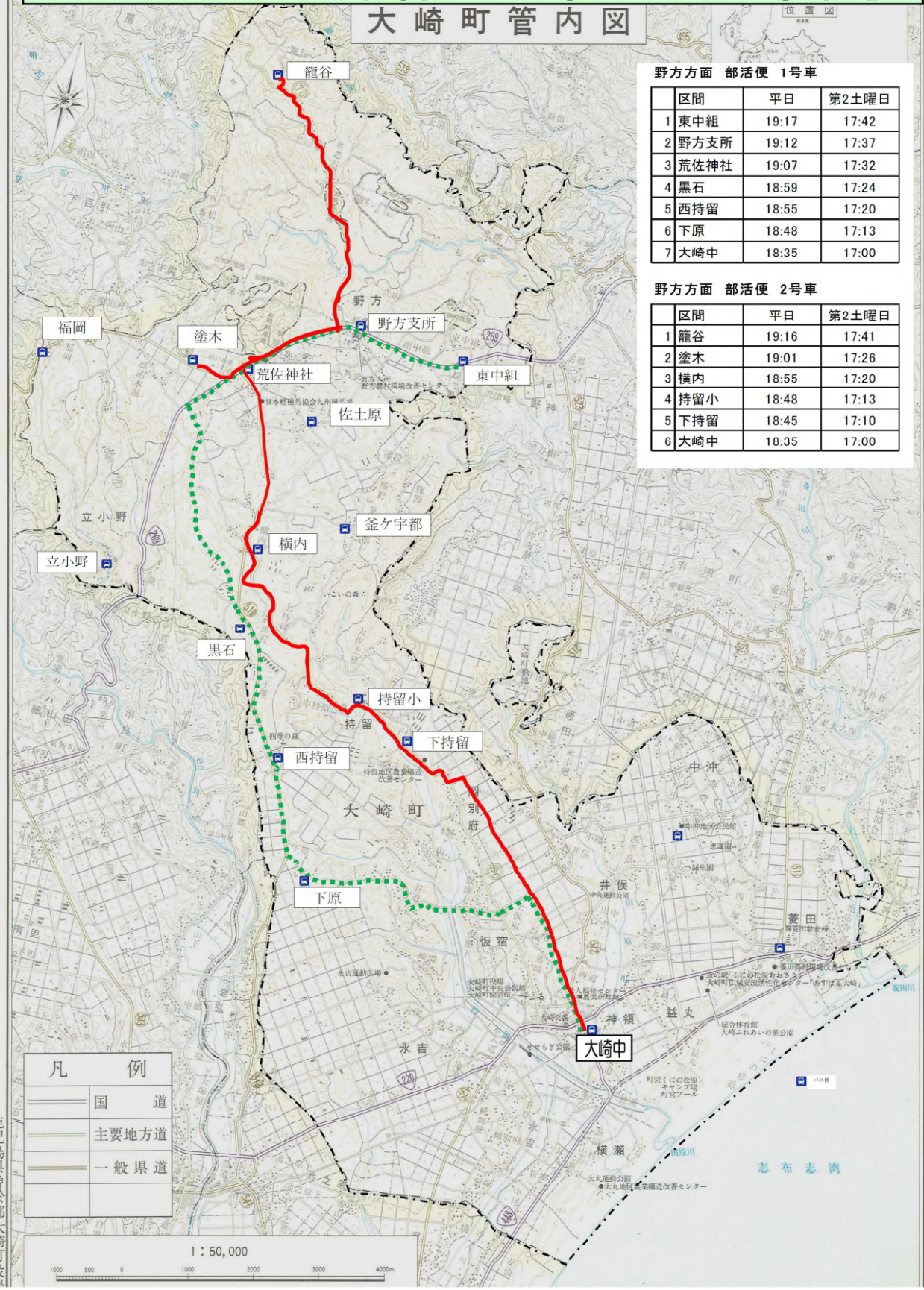
禁複製転載



スクールバス路線図 野方方面部活便

複製転載

大崎町管内図



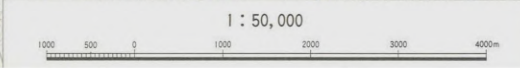
野方方面 部活便 1号車

区間	平日	第2土曜日
1 東中組	19:17	17:42
2 野方支所	19:12	17:37
3 荒佐神社	19:07	17:32
4 黒石	18:59	17:24
5 西持留	18:55	17:20
6 下原	18:48	17:13
7 大崎中	18:35	17:00

野方方面 部活便 2号車

区間	平日	第2土曜日
1 籠谷	19:16	17:41
2 塗木	19:01	17:26
3 横内	18:55	17:20
4 持留小	18:48	17:13
5 下持留	18:45	17:10
6 大崎中	18:35	17:00

凡 例	
	国 道
	主要地方道
	一般県道



尾尾島県管外郡大崎町支所

(3) 大崎町による移動支援策等

① 高齢者等お出かけサポート事業『でかけ隊』

大崎町から大崎町社会福祉協議会に委託して、高齢者等の移動支援を行っています。

■ 高齢者等お出かけサポート事業『でかけ隊』の概要

対象者	町内に居住する 65 歳以上の近隣の地域住民グループ等及びその支援者
利用回数	年間 2 回まで
利用人数	1 グループ 5 ～ 20 人以内
運行日	毎週火・金曜日の 10:30～14:30 の時間内
利用料	無料

② 買い物支援

急速な高齢化と過疎化に伴い、生活環境も大きく変化し、日常生活においても支障が生じており、その一つとして「買い物難民」の増加も問題となっています。

大崎町においては、この問題に対応するため、4つの買い物支援事業を実施しています。

■ 買い物支援事業

電話注文による自宅配達	・町内 19 店舗の協力による電話注文による自宅への配達や修理サービス
公民館等での買い物サロン	・集落等の依頼により、事業者が公民館等を訪問し『臨時のお店』を開設するサービス ・現在、2ヶ所の高齢者サロンで定期的に利用されています。
生協宅配サービス	・生協の個人宅配 ・約 650 人が利用されており、そのうち交通弱者の利用は約 10%程度と想定されています。
移動販売サービス	・サロン、ころばん体操等団体から依頼があった場合、移動販売車とマッチングして集落公民館等に巡回する買い物サービス ・町内には移動販売事業者がないため、町外の事業者で町内を巡回している移動販売車に、現況の巡回ルートを調整できる範囲で協力してもらっています。 ・令和 3 年度の利用状況 … 6ヶ所のころばん体操からの依頼により、1～2週間に1回の巡回 6会場での利用者数は、60～80人程度

(4) 町内の主要施設における送迎サービス

施設による送迎サービスとして、タクシー事業者に患者の送迎を委託して、通院の手段を確保している医療施設もあります。

第2章 上位・関連計画における公共交通の位置付け

(1) 第3次大崎町総合計画（令和3年3月策定）

計画期間	令和3年度～令和11年度
2030年の本町の姿	まち・ひと・しごと世界の未来をつくる循環のまち
基本理念	① 社会，環境，経済等に配慮し，持続可能なまちづくりに自らが取り組もうとする人を育むこと ② 美しい自然を守り，育みながら発展する，持続可能なまちの基盤をつくりあげていくこと ③ 多様性を認めながら，互いに認め合い，支え合う，結いの精神に基づいた地域社会の仕組みをつくりあげていくこと
3つの循環	① 世代をこえた循環 ② 資源の循環 ③ 経済の循環
将来人口	令和22年 11,107人，令和42年 10,071人
重点目標	重点目標1 働きがいがある，働きやすいしごとをつくとともに，しごとを支える人を育てる 重点目標2 新しいひとの流れをつくとともに，住み続けたいまちをつくる 基本目標3 子どもの夢を育むまちをつくる 基本目標4 住み続けられる安心・安全で豊かなまちをつくる
公共交通・移動支援に関する事項	■基本目標4 住み続けられる安心・安全で豊かなまちをつくる 4-1 まっこちよか町安全プロジェクト ○地域公共交通確保対策事業 ・地域の公共交通運行事業者に対し，運行費用の一部を補助することにより，広域・幹線的なバス路線の確保・維持を図るとともに，地域住民の福祉を確保する。

(2) 第2期大崎町総合戦略（令和2年3月策定）

<p>計画期間</p>	<p>令和2年度～令和6年度</p>
<p>目指すべき 将来の方向性</p>	<p>○社会，環境，経済等に配慮し，持続可能なまちづくりに自らが取り組もうとする人を育む</p> <p>○美しい自然を守り，育みながら発展する，持続可能なまちの基盤をつくりあげていく</p> <p>○多様性を認めながら，互いに認め合い，支え合う，結いの精神に基づいた地域社会の仕組みをつくりあげていく</p>
<p>基本目標</p>	<p>《横断的な目標》</p> <p>多様な人材の活躍を推進する 新しい時代の流れを力にする</p> <p>《基本目標》</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域の経済循環を高めるしごとを作り，人材を育成する 2. 新しいひとの流れをつくり，受け入れ体制を整える 3. 若い世代を中心として，多様性のあるまちをつくる 4. 誰もが住み続けられる地域循環型のまちをつくる
<p>公共交通・移動支援に関する事項</p>	<p>【基本目標4】誰もが住み続けられる地域循環型のまちをつくる</p> <p>《課題》 人口減少に伴い，生活基盤の維持管理が困難になっている。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>《基本的方向性》</p> <p>従来のような施設更新や維持管理は，今後予想される自治体への歳入の縮小をふまえ，効率的なまちづくりのための拠点の集積化や情報通信技術等を活用した住民が安心して暮らせるまちづくりを検討します。</p> <p>また，健全な財政運営に努めます。</p> <p>《具体的な取組》</p> <p>交通機関の確保 ⇒ 《K P I（2025年3月）》 既存の定期路線の維持確保</p>

(3) 大崎町老人福祉計画及び 第8期介護保険事業計画（令和3年3月策定）

計画期間	令和3年度から令和5年度までの3年間
基本理念	豊かな自然が宝物みんなで紡ぐ結いのまち
基本目標	1. 高齢者が地域を支え、元気をつなぐまちづくり 2. 高齢者の自立した生活を支える基盤づくり 3. 支え合いの地域づくり
施策の柱	1. 地域包括ケアシステムの深化・推進 2. 介護保険事業の適切な運営
公共交通・移動支援に関する事項	<p>高齢者の移動支援に関する取組として、以下のように位置付けられている。</p> <p>■施策の柱：地域包括ケアシステムの深化・推進</p> <p>この施策の柱において、8つの取組のうち、「7. 住まいや生活環境等の整備」の1つの取組として「福祉バスによる送迎」が位置付けられている。</p> <p>【福祉バスによる送迎】</p> <p>高齢者等の移動手段として、老人福祉センター等を利用する高齢者の利便性を考慮し、町のマイクロバスを活用した送迎を実施しています。今後も、関係機関と連携を深め、高齢者等が気軽に利用できるよう支援します。</p>

(4) 大崎町過疎地域持続的発展計画（令和3年3月策定）

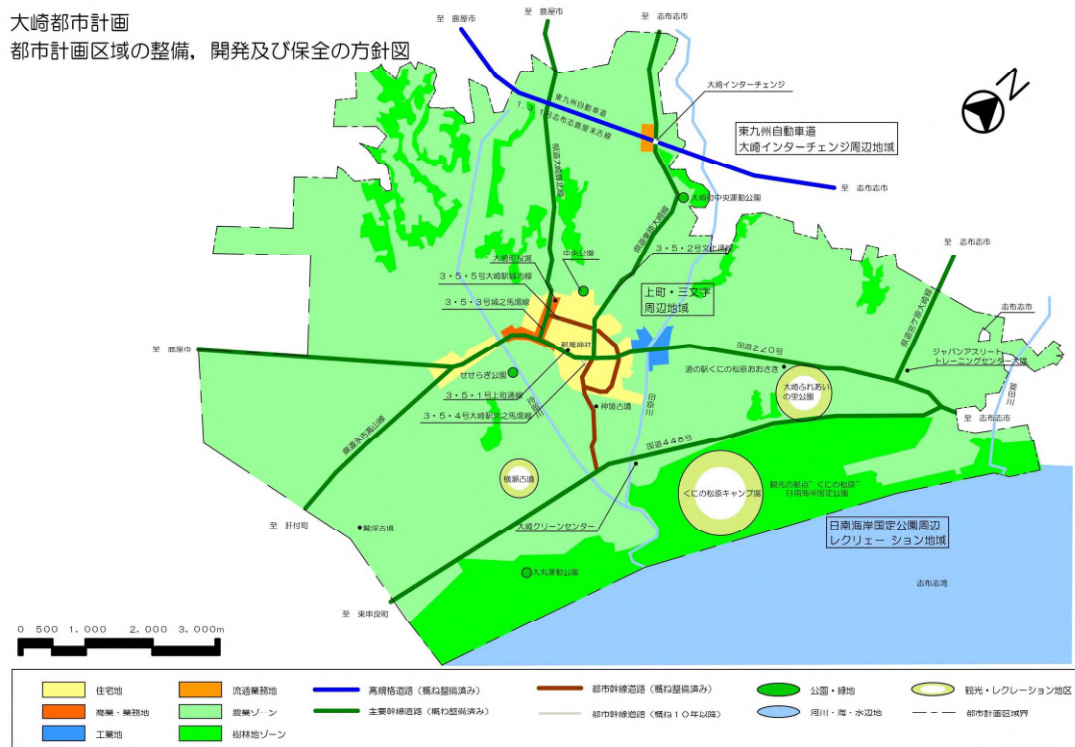
計画期間	令和3年度から令和7年度まで											
公共交通・移動支援に関する事項	<p>5. 交通施設の整備、交通手段の確保（交通機関の部分を抜粋）</p>											
	<p>■課題</p> <p>本町における地域住民の貴重な公共交通である路線バスは、町内をはじめ近隣市町への通勤・通学・通院などの交通手段として運行されています。しかし、近年における急速な少子高齢化の進展や移動のための交通手段に関する利用者の選考の変化により利用者の減少が続き、路線バスの維持・確保が課題となっています。路線バスは、地域住民の生活に必要な交通手段であることから、運行事業者等と路線バスの利用確保対策を協議し、公共交通機能の充実を図る必要があります。</p>											
	<p>■対策</p> <p>路線バスは、地域住民の生活に必要な交通手段であることから、今後も運行事業者と連携し利用者の利便性・安全性の向上が図られるよう支援するとともに、利用実態調査やバス利用の啓発を行うなど、運行事業者や近隣市町と安定的な路線確保に向けた取組や情報交換に努めます。また、東九州自動車道、大崎IC及び野方ICの活用、観光ルートの広域的な整備など、路線バスの利用促進を図ります。</p>											
	<p>■計画</p>											
	<p>●地方公共交通特別対策事業運行費補助金</p> <table border="1" data-bbox="427 1189 1377 1384"> <tr> <td>事業内容</td> <td>公共交通の運行に必要な経費の一部を補助</td> </tr> <tr> <td>必要性</td> <td>公共交通の運行を支援し、地域住民の生活に必要な交通手段の確保を図るために必要</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>地域住民の福祉の向上が図られる。</td> </tr> </table> <p>●地域間幹線系統確保維持費補助金</p> <table border="1" data-bbox="427 1435 1377 1675"> <tr> <td>事業内容</td> <td>民間廃止バス路線の廃止代替バスの運行に必要な経費の一部を補助</td> </tr> <tr> <td>必要性</td> <td>生活交通路線の運行を維持し、地域住民の福祉を確保するために必要</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>地域住民の福祉の向上が図られる。</td> </tr> </table>	事業内容	公共交通の運行に必要な経費の一部を補助	必要性	公共交通の運行を支援し、地域住民の生活に必要な交通手段の確保を図るために必要	効果	地域住民の福祉の向上が図られる。	事業内容	民間廃止バス路線の廃止代替バスの運行に必要な経費の一部を補助	必要性	生活交通路線の運行を維持し、地域住民の福祉を確保するために必要	効果
事業内容	公共交通の運行に必要な経費の一部を補助											
必要性	公共交通の運行を支援し、地域住民の生活に必要な交通手段の確保を図るために必要											
効果	地域住民の福祉の向上が図られる。											
事業内容	民間廃止バス路線の廃止代替バスの運行に必要な経費の一部を補助											
必要性	生活交通路線の運行を維持し、地域住民の福祉を確保するために必要											
効果	地域住民の福祉の向上が図られる。											

(5) 大崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和5年4月策定）

基本理念	「まち・ひと・しごと 世界の未来をつくる 循環のまち」
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆自然環境と調和したまちづくり ◆広域交通網を基軸としたまちづくり ◆豊かな自然を基調とした観光大崎のまちづくり ◆歴史と自然を感じるまちづくり
地域毎の市街地像	<p>【上町・三文字周辺地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道220号と県道大崎輝北線が交わり、商店街や役場が集積する地域を「都市中心核」として位置付け、生活・商業・業務等の中枢機能の集積を図る。 ・「都市中心核」の外縁部は、住宅ゾーンとして位置付け、良好な居住環境の維持・形成を図る。 ・田原川沿いの一部地域は、工業ゾーンとして位置付け、地場産業に資する地区の形成を図る。 <p>【日南海岸国定公園周辺レクリエーション地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道448号以南の海岸線沿いの美しい松林である「くにの松原」を有することから、本区域の観光拠点として位置付ける。 ・「大崎ふれあいの里公園」、道の駅「くにの松原おおさき」や、南九州最大規模の前方後円墳「横瀬古墳」、 「せせらぎ公園」などの地域資源を活用し、観光に資する交流・レクリエーション機能の強化を図る。 <p>【東九州自動車道大崎インターチェンジ周辺地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東九州自動車道は「広域都市軸」として位置付けられており、産業の活性化に加え、周辺環境との調和にも十分配慮した土地利用を図る。

◆方針図

大崎都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図



注(1) この方針図は、概ね20年後の目指すべき都市の姿を想定したものであり、具体的なルート及び節目を想定したものではありません。

注(2) 「概ね10年以内」とは、概ね10年以内に整備に着手することを含み、整備完了時期を明示したものではありません。