

串間市地域公共交通網形成計画

(案)

令和2年 月

串間市

- 目次 -

第1章	はじめに	1
1.	計画策定の背景と目的	1
2.	本計画の位置づけ	2
3.	計画の対象区域	2
4.	計画期間	2
第2章	串間市の現況	3
1.	地域・社会動態	3
(1)	人口動態	3
(2)	周辺地域への人口移動	8
(3)	主要な生活利便施設の立地状況	10
(4)	観光の状況	11
2.	公共交通の現況	13
(1)	串間市の公共交通路線	13
(2)	公共交通の利用状況および財政負担の推移	14
(3)	交通事業者の運転手不足と高齢化の状況	15
3.	串間市の移動実態	16
(1)	市民の移動実態（19歳以上）	16
(2)	高校生の移動実態	23
(3)	主要施設来訪者の状況	26
(4)	よかバスの利用状況	28
(5)	宮交バス市木線の利用状況	33
第3章	まちづくりの動向	36
1.	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	36
2.	「道の駅くしま（仮称）」の整備計画	42
3.	「東九州自動車道」の整備状況	43
4.	観光関連の施策	44
(1)	都井岬（国の天然記念物）を活かした観光振興	44
(2)	観光資源への移動手段の確保	45

第4章	串間市の公共交通をとりまく問題点	46
1.	串間市の地域公共交通の抱える問題点	46
(1)	公共交通利用者の低迷	46
(2)	公共交通運行の担い手不足	49
(3)	交通不便地域の存在	50
(4)	交通不便地域の地理的問題	51
(5)	移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致	52
2.	移動に関する地域の問題点	53
(1)	高齢化と移動弱者の割合増加	53
(2)	運転免許返納等に伴う外出行動への制約	54
(3)	健康と地域活力の維持	55
(4)	集落単位で異なる移動困窮状況への対応	56
(5)	観光需要への対応	57
第5章	串間市の地域公共交通網形成に向けた実施方針・内容	58
1.	串間市の地域公共交通が果たすべき役割と課題	58
2.	串間市の地域公共交通網形成に向けた基本的な方針と将来像	60
3.	計画目標および目標を達成するために実施する事業	62
4.	実施事業の内容	65
5.	計画の達成状況の評価	68
(1)	計画の推進体制	68
(2)	PDCAサイクルによる計画の継続的な改善	69

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

串間市は宮崎県の最南端に位置し、南は太平洋に面し、西を志布志市、東を日南市、北を都城市と隣接しており、昭和 26 年から 29 年にかけて 6 町村が合併して誕生した、約 295km²の面積を有する市である。

本市の人口は昭和 25 年頃の約 4.2 万人をピークに人口が減少に転じ、令和元年 12 月現在で 17,273 人、ピーク時の約 4 割の人口となった。社会的な動向と同様、本市においても少子化・高齢化の進展とともに高齢化率が上昇し、65 歳以上の高齢者数も増加してきたものの、今後は高齢者数も減少に転じることが予測されているなど、移動ニーズの量や質の両面で変化が生じている。

シラス台地の肥沃な土壌と太平洋に開けた地形によって、農業・畜産業・漁業等の第一次産業を中心に発展してきたものの、これらの地形的条件は、移動環境の側面から見ると、福島・大東地区の平野部を除く広い範囲で険しい山間部や急崖斜面を有し、バス等の公共交通網から離れた交通不便地域を生じさせる要因となっている。

他方、本市の新たな産業として注力する観光分野においては、国指定の天然記念物である野生馬の生息する都井岬や文化猿の生息する幸島、旧吉松家住宅をはじめとする観光地は市域に広域に分布しており、公共交通でのアクセス性に課題を有している。

加えて、公共交通利用者数の減少に伴い公共交通を維持していくための市の財政負担が増加傾向にあり、串間市コミュニティバスよかバス（以下、「よかバス」という。）や鉄道、路線バス、タクシー、その他の交通資源との連携による移動利便性の維持と、持続的な公共交通体系への転換が求められている。

本市では、延伸整備の進む東九州自動車道の串間市区間（奈留～夏井間）が今年度新たに事業化されたほか、中心市街地において「道の駅くしま（仮称）」の整備や「旧吉松家住宅周辺」の整備、「串間市都井岬観光交流館」の整備を進めており、将来を見据えたまちづくりとの一体性の確保や地域全体を見渡した総合的かつ持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められている。

そのため、本市の現況や問題点・課題の整理を行ったうえで、地域公共交通網の形成に向けた方針・目標を達成するために実施する事業について取りまとめた串間市地域公共交通網形成計画を策定する。

2. 本計画の位置づけ

本計画は、「第五次串間市長期総合計画」を上位計画とした計画である。

また、まちづくり政策である「串間市都市計画マスタープラン（策定中）」「串間市中心市街地まちづくり基本計画」との整合性を考慮して策定するものである。

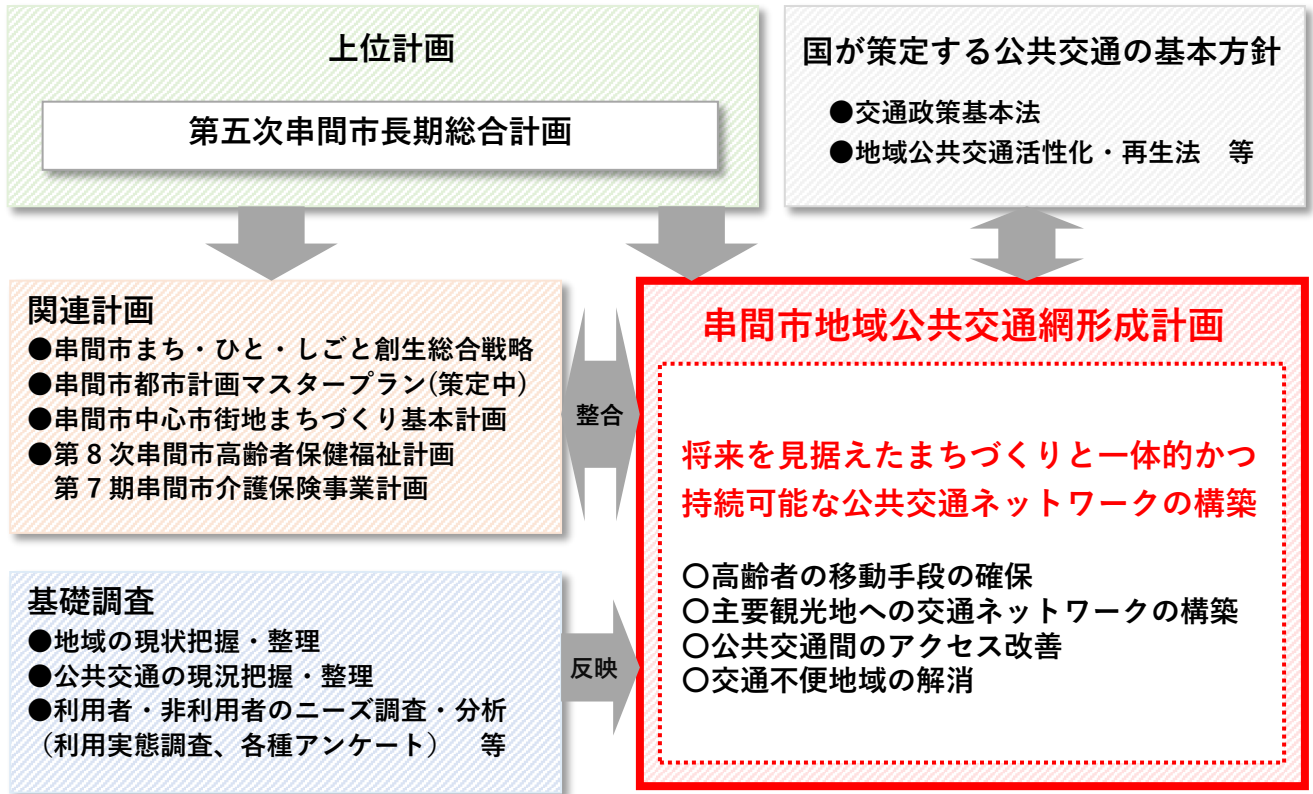


図 1-1 串間市公共交通体系整備計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

市全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、市全域を対象区域とし、市内公共交通である JR 日南線や宮崎交通（株）市木線（以下、「宮交バス」という。）、よかバス、各タクシー会社を計画の対象交通とする。

4. 計画期間

令和 2 年度から令和 5 年度までの 4 年間を計画期間とする。

第2章 串間市の現況

1. 地域・社会動態

(1) 人口動態

a) 人口および高齢化率の将来推移

串間市は、国立社会保障・人口問題研究所の統計において、2015年に18,859人である人口が、2040年には12,099人と約7,000人弱（約36%）減少すると予測されている。

また、高齢化率（65歳以上の高齢者の割合）が高く、2015年における串間市の高齢化率は約39%であり、約2.5人に1人が高齢者という状況である。2040年には高齢化率は約43%になると予測されていることから、高齢化率はほぼ頭打ち状態である。（図2-1）

男女比は女性のほうが多い傾向にあり、年齢層は14歳以下の人口の割合が低く、65歳以上の人口の割合が高い傾向にある。（図2-2）

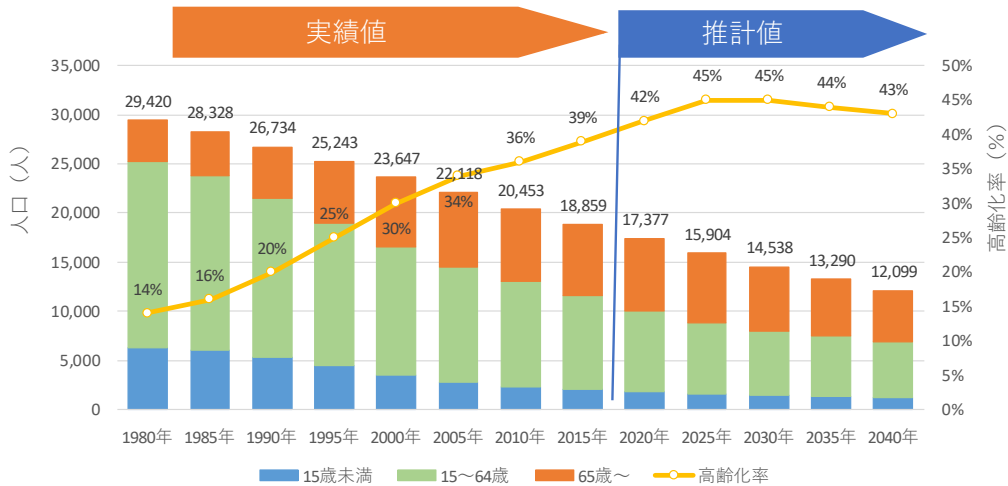


図 2-1 串間市の人口と高齢化率の推移

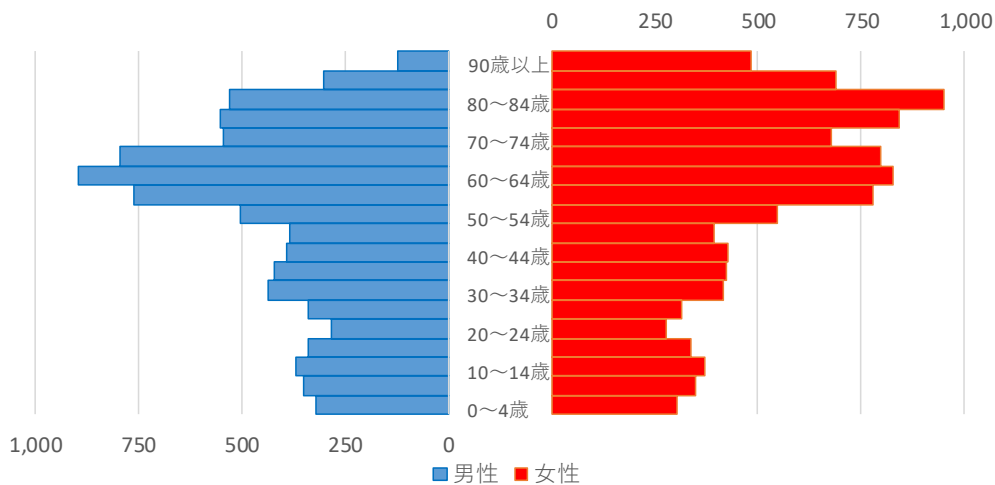


図 2-2 串間市人口ピラミッド

出典：平成 27 年国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

b) 人口分布

人口は市役所や生活利便施設の集積する福島地区の鉄道・国道沿線に集中しているほか、各地区の支所周辺に人口の集積が見られる。郊外部では、谷に沿って小規模な集落が点在している。

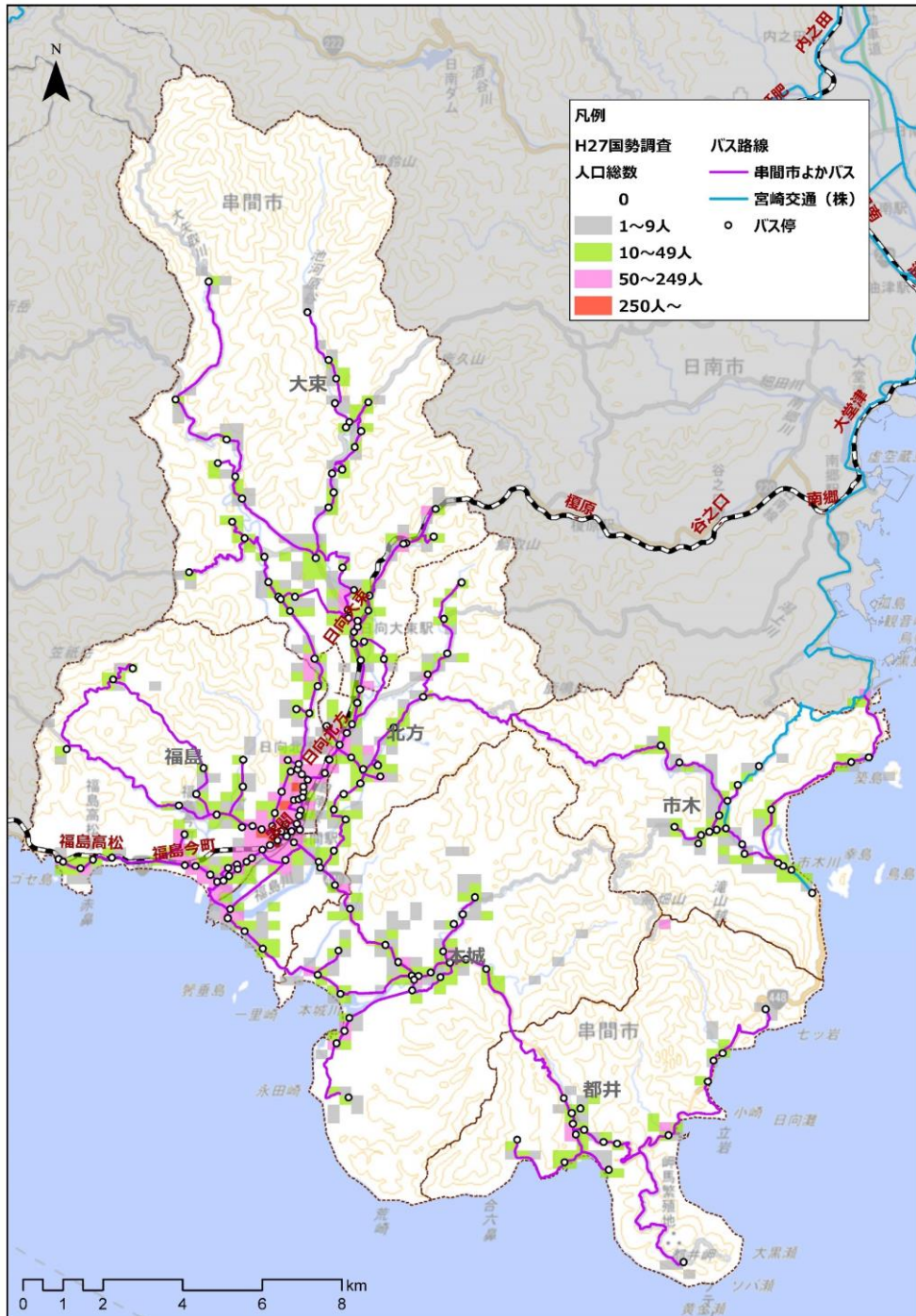


図 2-3 串間市の人口分布図

出典：平成 27 年国勢調査

c) 各地域の人口変化

串間市の各地域の人口は、どの地区においても年々減少しているが、中心部である福島地区や、隣接する北方地区では、他の4地区に比べると近年の人口減少は比較的緩やかである。(図 2-4、図 2-5)

一方で、他の4地区(大東・本城・都井・市木地区)では、人口減少が顕著であり、平成27年から令和元年の5年間で1割以上の人口が減少している。(図 2-6、図 2-7、図 2-8、図 2-9)

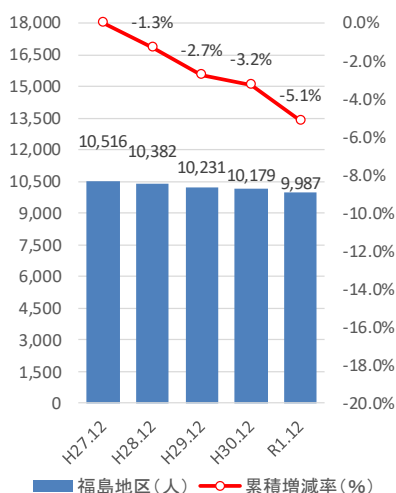


図 2-4 福島地区の人口と累積増減率

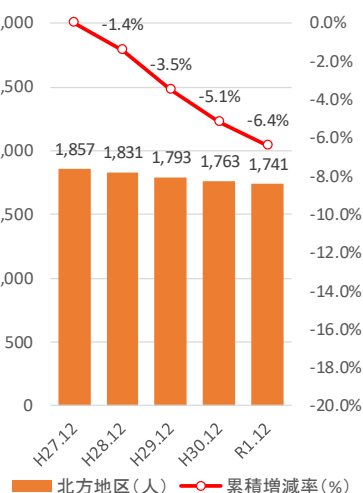


図 2-5 北方地区の人口と累積増減率

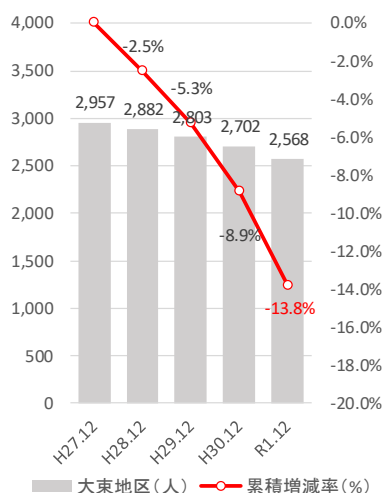


図 2-6 大東地区の人口と累積増減率

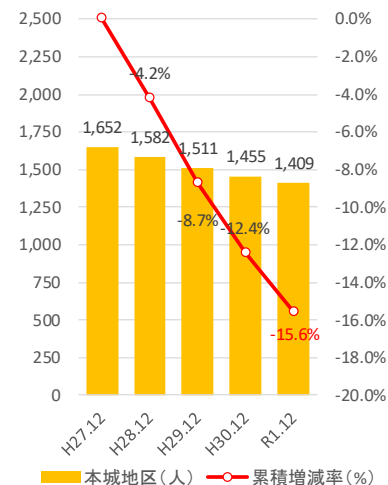


図 2-7 本城地区の人口と累積増減率

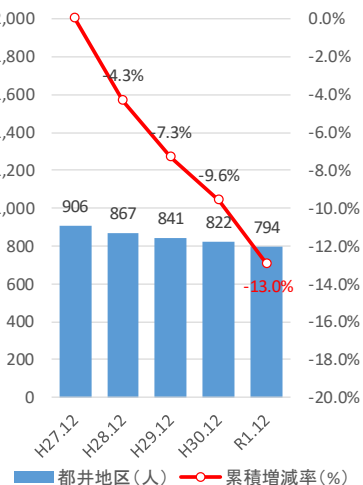


図 2-8 都井地区の人口と累積増減率

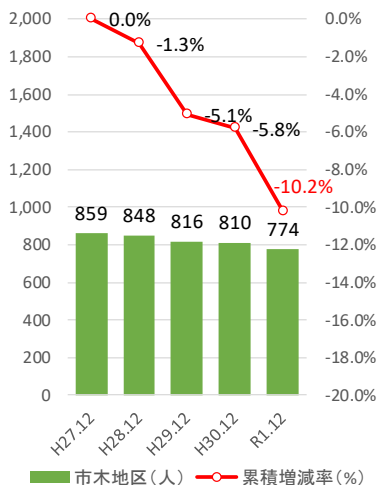


図 2-9 市木地区の人口と累積増減率

出典：串間市地区別人口

d) 高齢化の状況

福島地区から大東にかけて人口が集積している国道沿線では高齢化率は比較的 low、30%前後となっている地域が多い。

本城、都井、市木地区の全域や北方、大東地区の山間部、福島地区の沿岸部では高齢化率が50%以上となっている地域が広範囲に分布している。

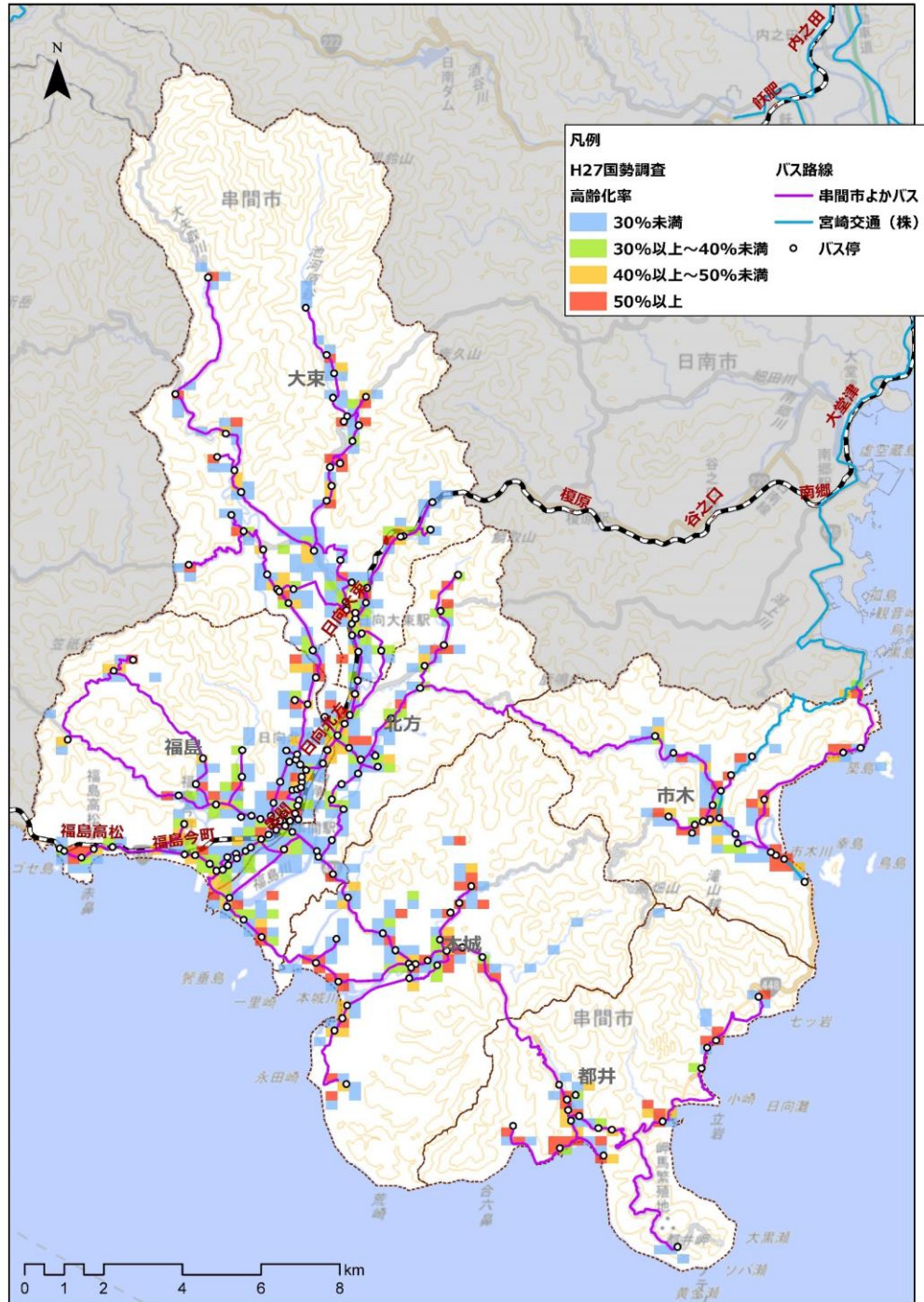


図 2-10 高齢化率分布

出典：平成 27 年国勢調査

e) 高齢単身世帯の分布

高齢単身世帯では、一般的に移動困窮度が高まる傾向（高齢女性の運転免許保有率が低い、高齢単身世帯は女性の割合が高い）にある。

串間市内では、福島地区中心部に高齢単身世帯が集中するほか、本城地区の下千野や中園、都井地区の宮ノ浦、大束地区の支所周辺や赤池などに10世帯以上集中する箇所が点在している。

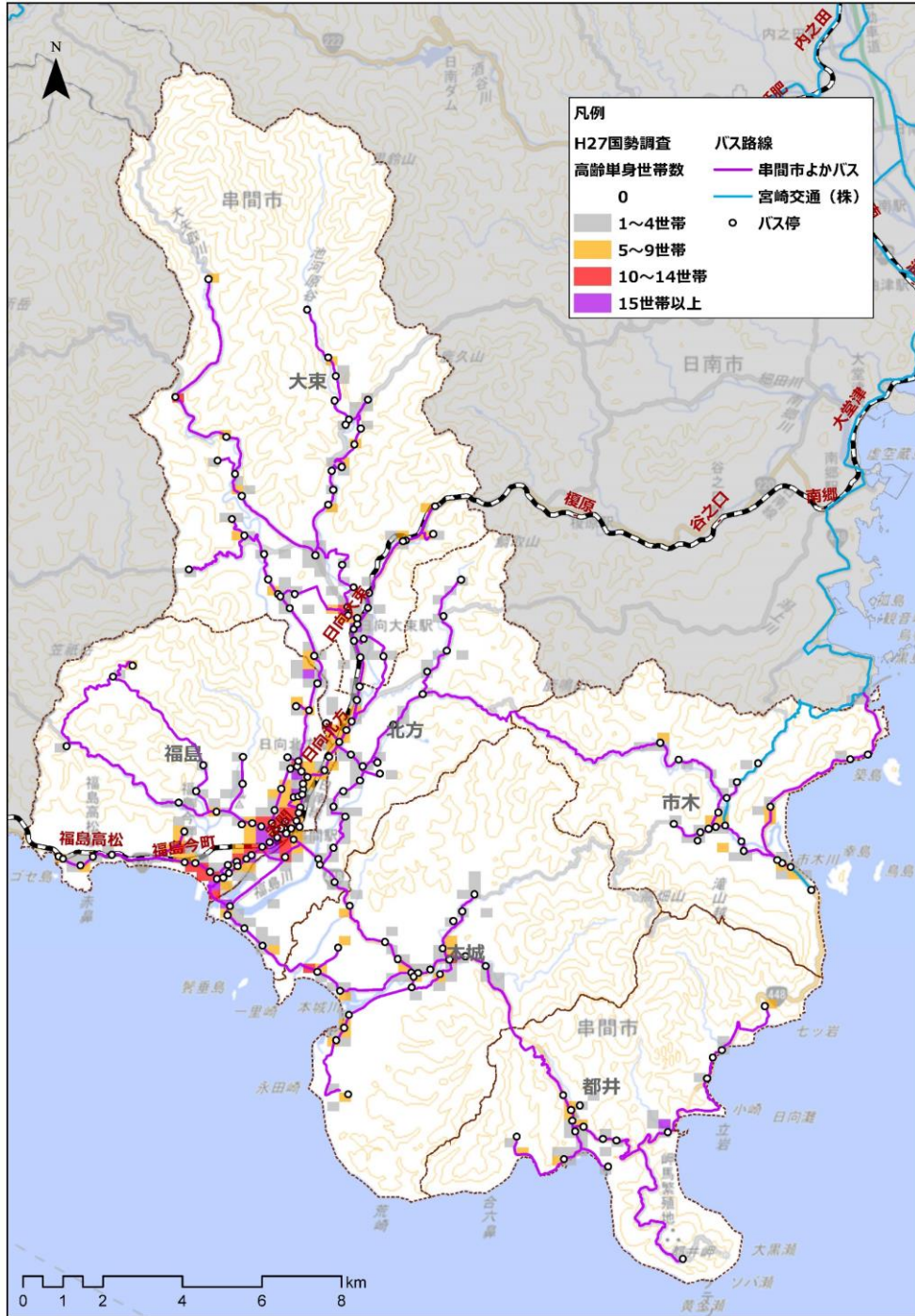


図 2-11 高齢単身世帯の分布

出典：平成 27 年国勢調査

(2) 周辺地域への人口移動

a) 人口の転出・転入動向

串間市の年齢階級別の人口移動の状況を見ると、15～19歳では160人、20～24歳では218人の転出超過となっている。これは、他市町村への高校や大学への進学、及び就職によるものと考えられる。

一方、25～34歳、45～69歳など一部の年代では少数ではあるが、転入超過となっている。

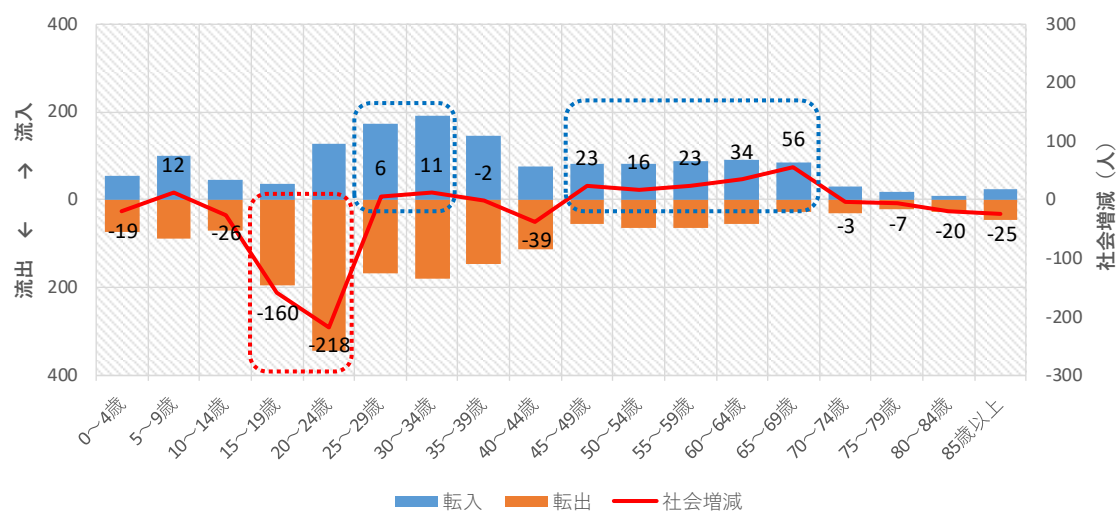


図 2-12 年代別の人口社会増減

出典：平成 27 年国勢調査

b) 流入・流出人口（就業者・通学者の動向）

串間市居住者の通勤先をみると、7,369人（8割以上）が串間市内に通勤している。次いで日南市へ639人（1割未満）、志布志市へ539人（1割未満）が通勤しており、隣接する市への通勤も一定数みられた。

串間市居住者（15歳以上）の通学先をみると、316人（5割以上）が串間市内、日南市へ172人（約3割）、宮崎市へ33人（1割未満）の通学がある。通勤先に比べると、串間市外への移動が多くみられた。

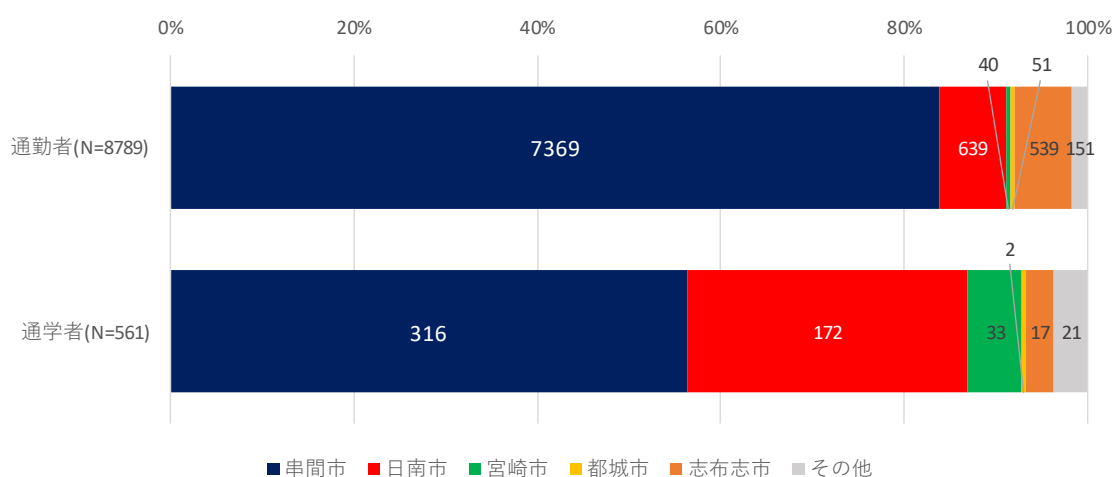


図 2-13 串間市居住者の通勤・通学先（主な市町村について記載）

出典：平成 27 年国勢調査

(3) 主要な生活利便施設の立地状況

串間市の生活利便施設の立地状況は、各地区の支所周辺に医療施設（診療所含む）が立地している地区が多い。商業施設に関しては、各地区で生活必需品を購入することが可能な施設が立地しているが、中・大型の商業施設は福島地区（串間駅周辺）に集中している。

また、公共交通網・道路網の集中する拠点に生活利便施設が集中しているため、生活利便施設に対する利便性は概ね確保されている。

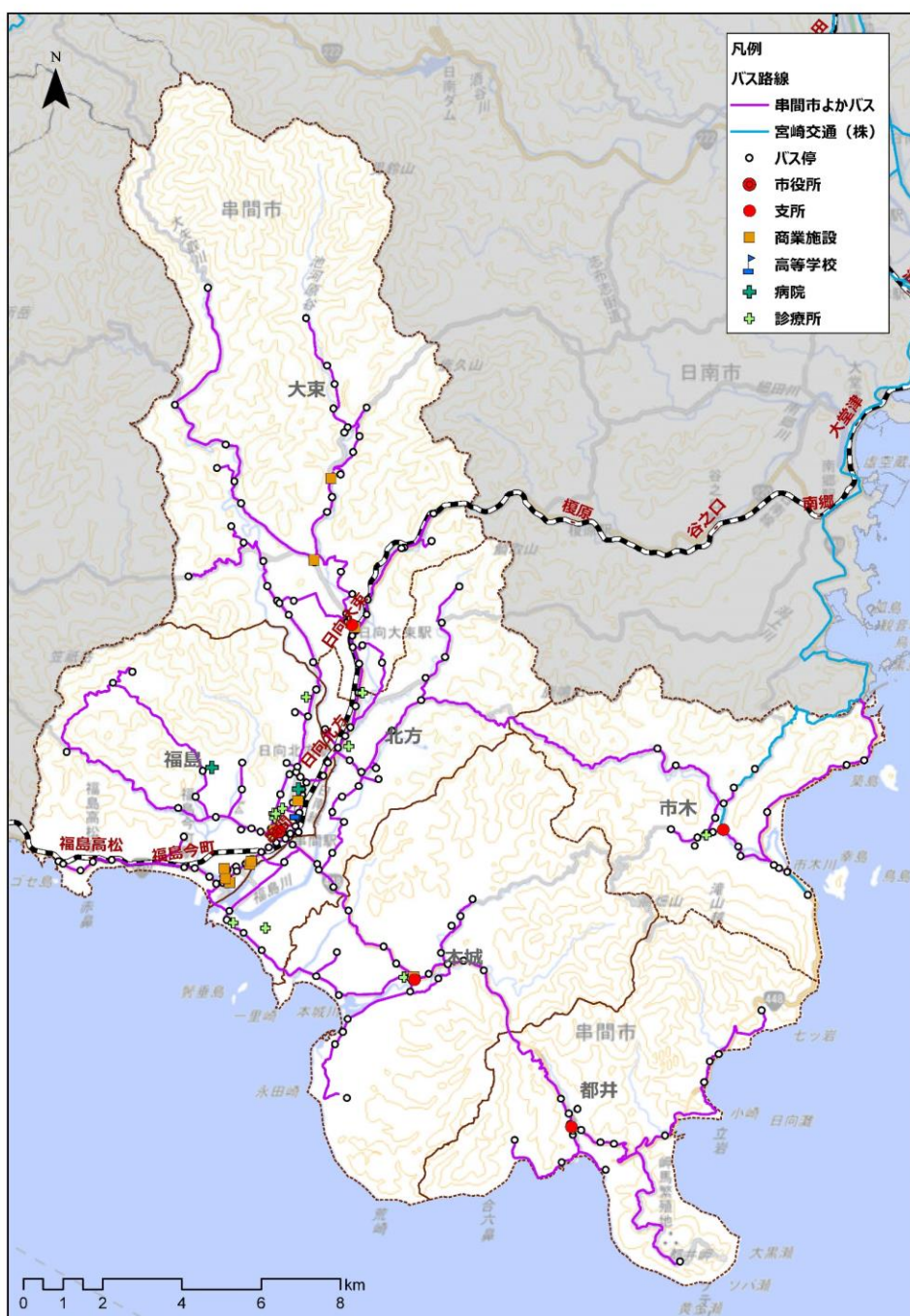


図 2-14 施設の立地状況

出典：国土数値情報

(4) 観光の状況

a) 観光資源の分布

串間市には、都井岬を核として幸島、赤池溪谷をはじめ、恋ヶ浦のサーフィンや温泉、ゴルフ場、高松海水浴場、イルカランド、旧吉松家住宅等の観光交流資源が点在している。



図 2-15 串間市の観光資源

出典：串間市観光案内マップ

b) 観光来訪者の状況

宮崎県に合計 15,000（千人/年）を上回る観光客が訪れている。（図 2-16）

宮崎県外からの観光客の居住地は、鹿児島県が最多の 4 割弱であり、九州からの観光客が全体の 7 割以上を占め、海外からの観光客も 1 割弱存在する。（図 2-17）

訪日外国人（宿泊客のみ）は、4 年前に比べ、約 1.8 倍増加の約 189,000 人が訪れており、外国人観光客のニーズが増加していることがわかる。（図 2-18）

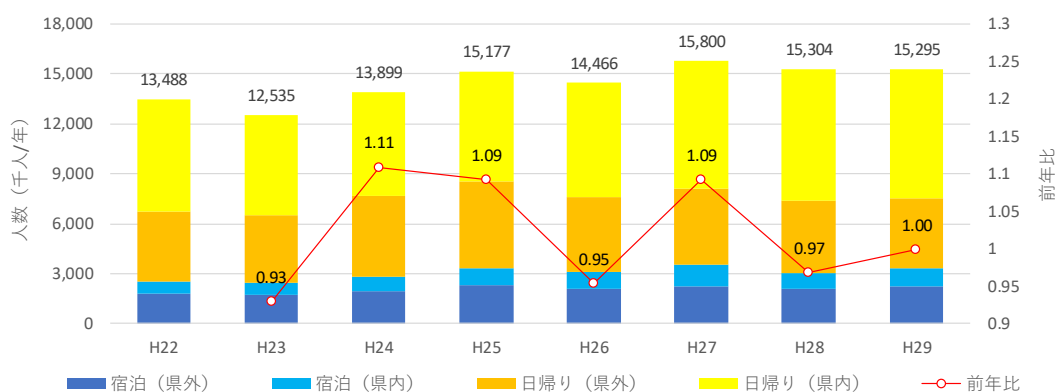


図 2-16 観光客数（宿泊・日帰り）の推移

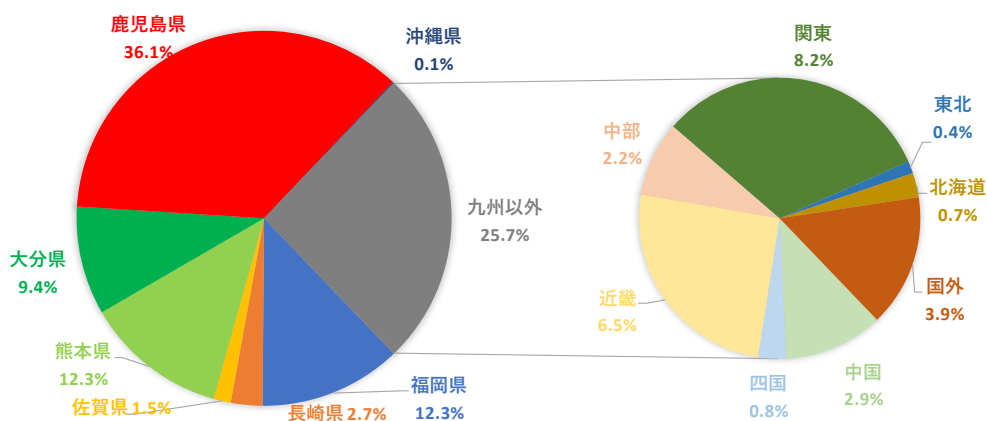


図 2-17 宮崎県外からの観光客の居住地

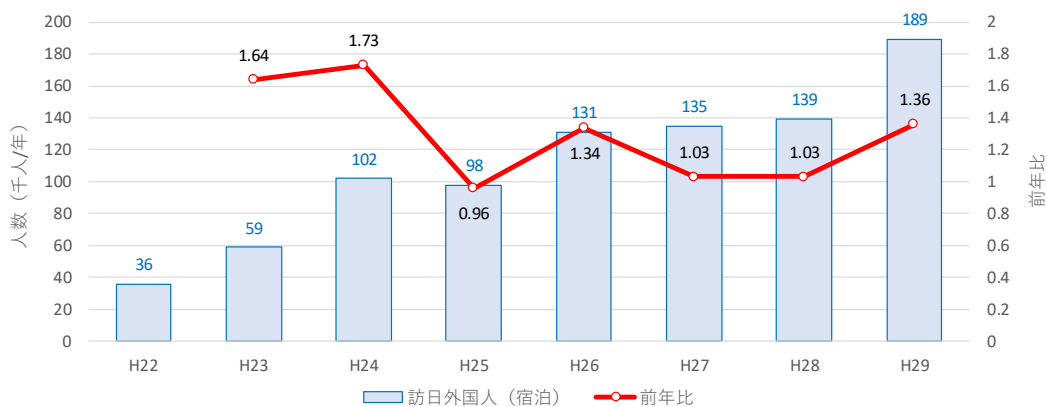


図 2-18 訪日外国人（宿泊者数）の推移

出典：平成 29 年度宮崎県観光統計調査

2. 公共交通の現況

(1) 串間市の公共交通路線

串間市内を運行する公共交通は、幹線的な公共交通である JR 日南線を除き、宮交バス（1 路線）、よかバス（14 路線）が計 15 路線運行されている。

また、串間市内から市外への公共交通による連絡は、JR 日南線のほか、串間市市木地区から日南市方面への宮交バスが運行されている。

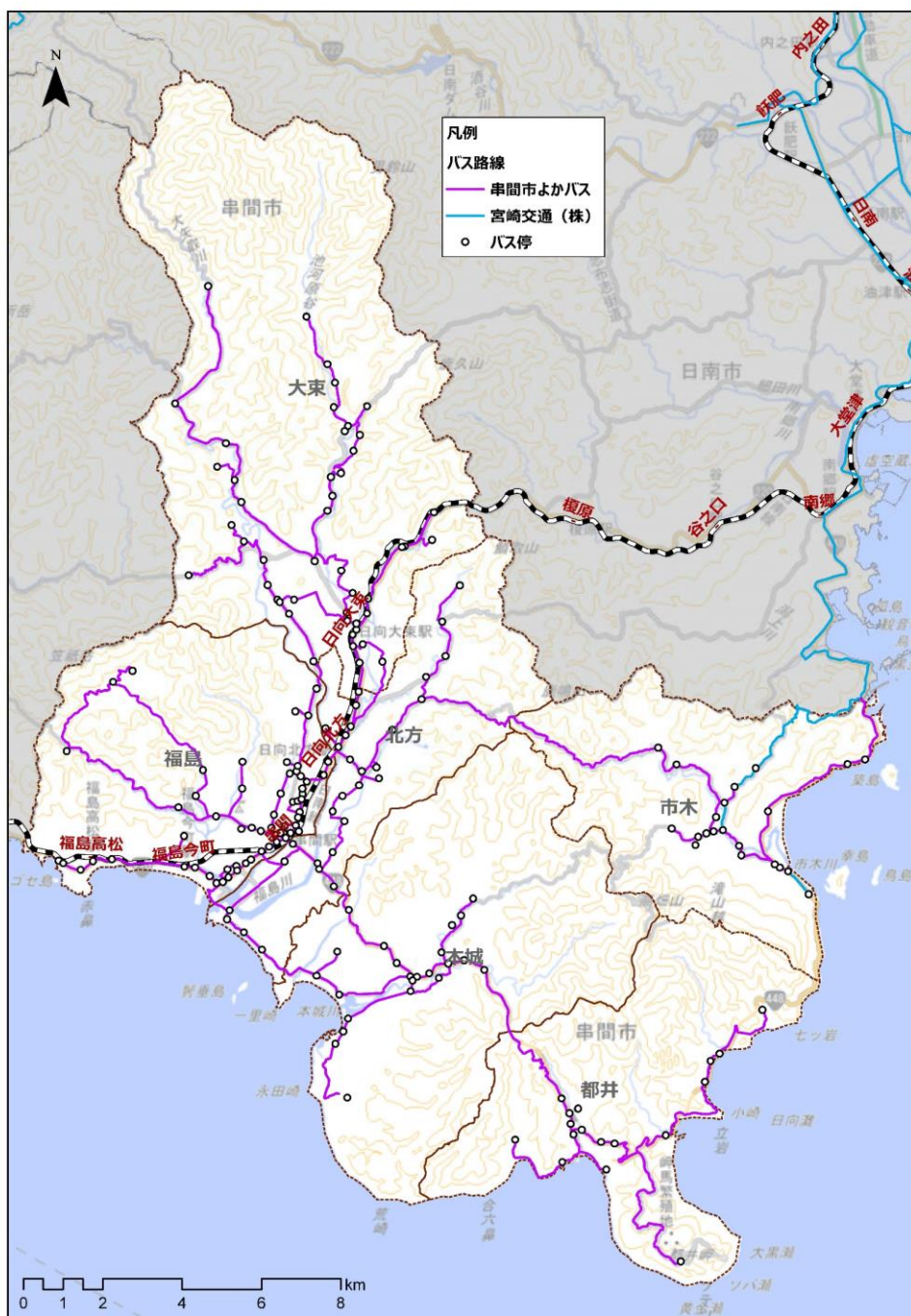


図 2-19 串間市の公共交通

出典：国土数値情報、よかバスルート図

(2) 公共交通の利用状況および財政負担の推移

よかバスは平成 20 年 10 月 1 日より運行を開始し、以来、平成 23 年度に年間利用者数が 3 万人を超えたものの、近年はやや減少傾向にあり、平成 30 年度は 2 万 5 千人にとどまっている。(図 2-20)

よかバスの運行に係る実質財政負担額は、運行当初は約 18 百万円前後であったが、平成 26 年度以降は 20 百万円を超える負担額となっている。また、利用者数の減少に伴い利用者 1 人あたりの財政負担額は増加傾向にあり、平成 30 年度は 871 円/人と、過去最高となった。(図 2-21)

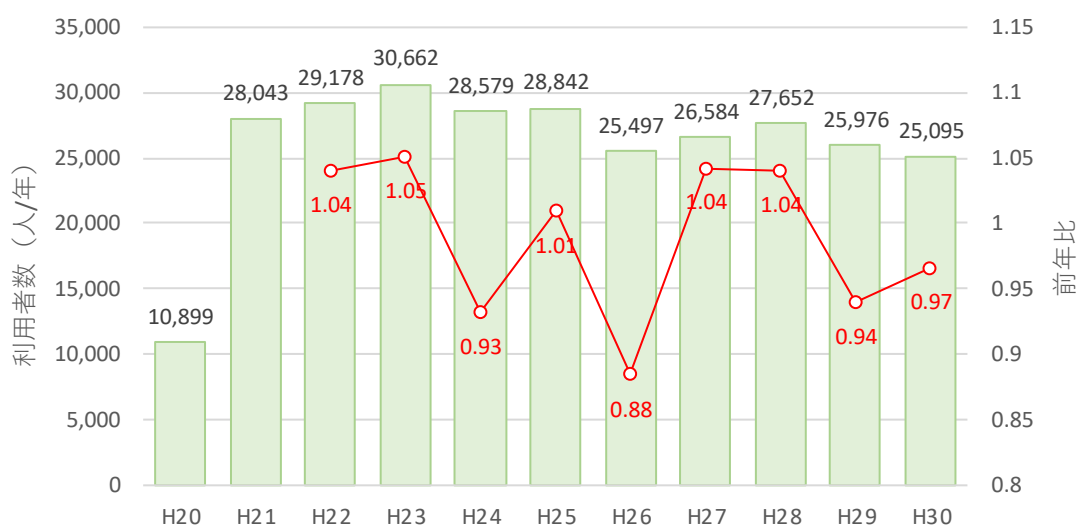


図 2-20 串間市よかバス利用者推移と前年比推移

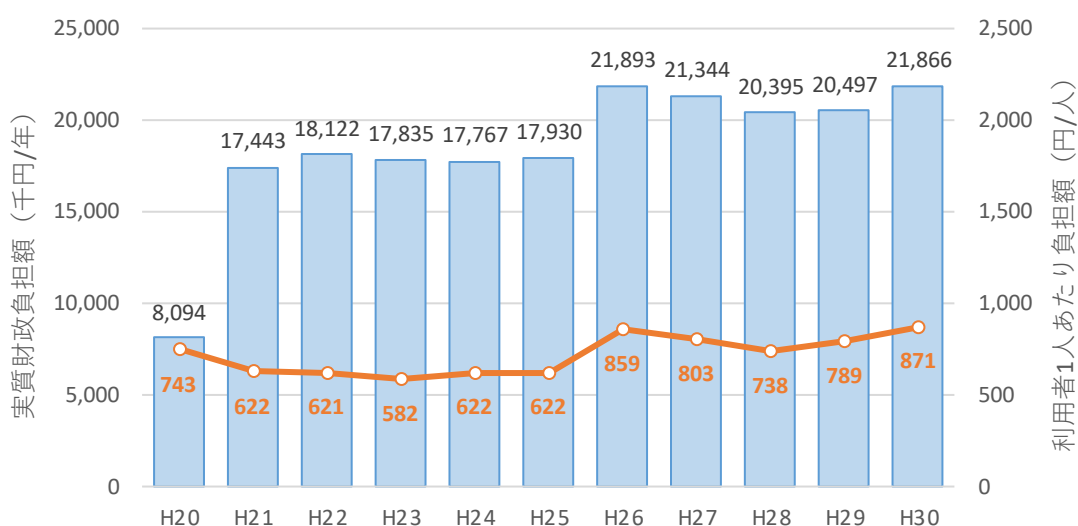


図 2-21 串間市よかバスの財政負担額の推移

出典：串間市提供資料

(3) 交通事業者の運転手不足と高齢化の状況

全国のバスの運転手は平成 29 年度には、60 歳以上の割合が約 2 割となっており、タクシー運転手の平均年齢は平成 30 年には 60 歳を超えており、運転手の高齢化が深刻化している。(図 2-22、図 2-23)

将来的に担い手不足のため、現在の運行水準の維持・継続が困難になる事態も想定される。そのため、限られたマンパワーという制約条件のもとで、公共交通の利便性を最適化する必要がある。

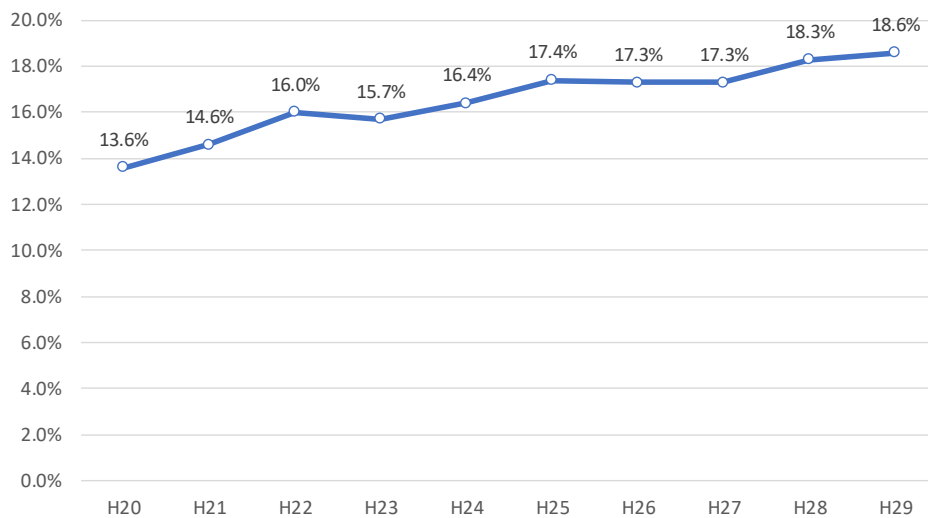


図 2-22 全国の高齢バス運転者（60 歳以上）の割合の推移

出典：日本バス協会「日本のバス事業」

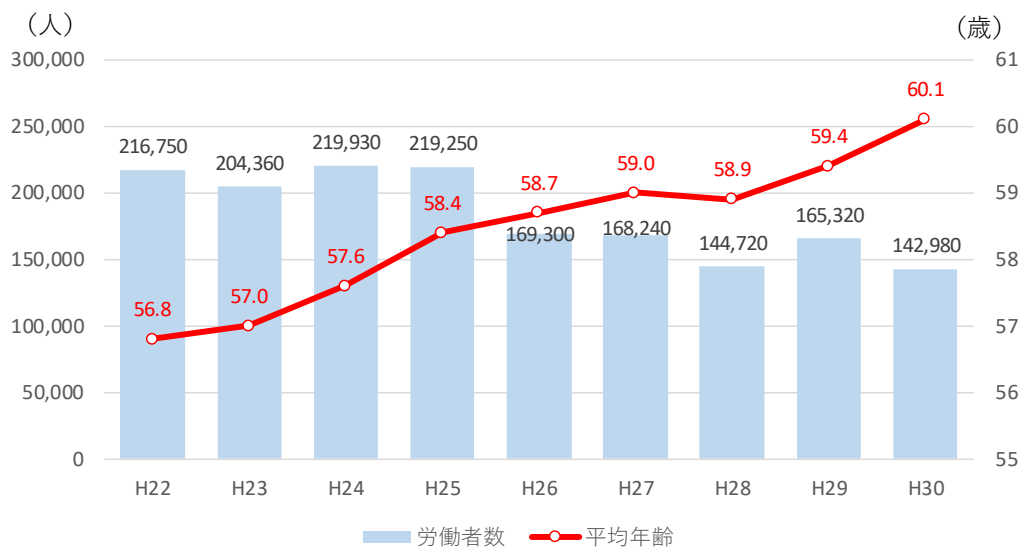


図 2-23 全国におけるタクシー運転手（男性）の労働者数と平均年齢の推移

出典：賃金構造基本統計調査

3. 串間市の移動実態

(1) 市民の移動実態（19歳以上）

a) 回答者の年齢・家族構成

串間市の19歳以上の居住者2,000人に対して住民アンケートを実施した。調査票の回収数は808枚であり、回収率は約4割であった。

64歳以下の勤労世代の割合はどの地区においても約3割にとどまり、約7割が65歳以上の高齢者であった。（図 2-24）

年齢構成別の家族構成では、50歳未満は核家族世帯の割合が高く、8割以上を占める。65歳以上の高齢者層では、単身世帯および夫婦二人の世帯が半数以上を占め、特に、75歳以上の後期高齢者層では、高齢単身世帯となっている家庭が2割以上を占める。3世代以上の同居割合は90歳以上を除き1割未満にとどまっている。（図 2-25）

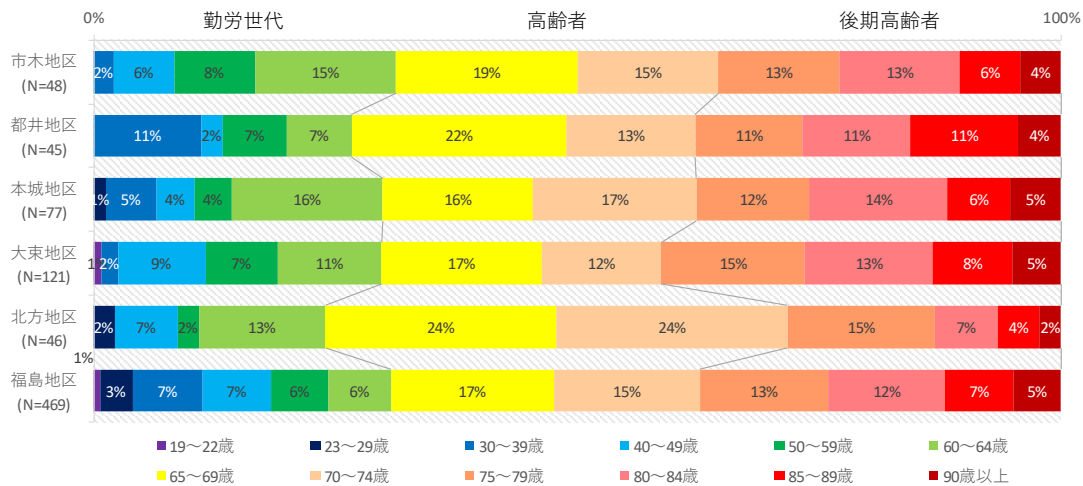


図 2-24 地区別の年齢層

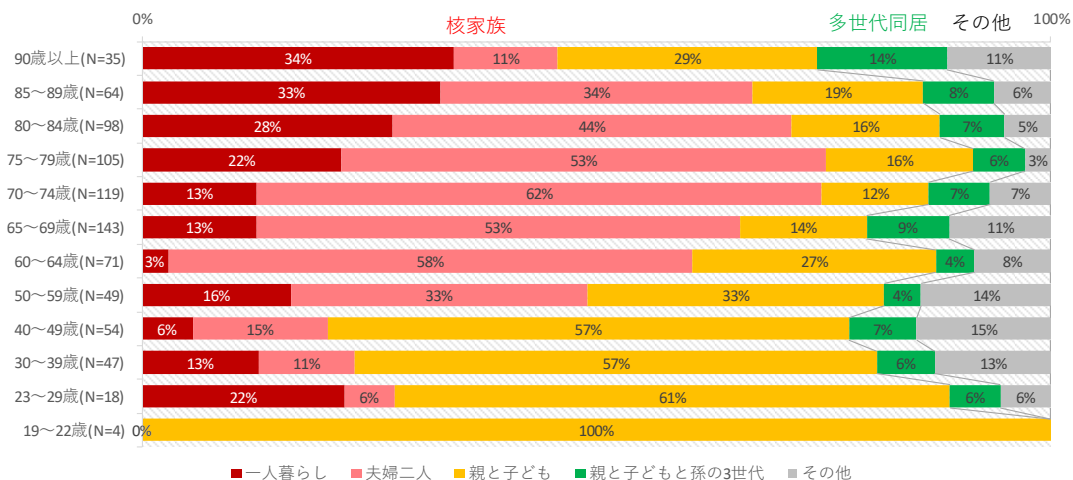


図 2-25 年齢別の家族構成

出典：住民アンケート調査

b) 運転免許の保有状況・運転免許自主返納の状況

男性と比較して女性のほうが運転免許保有率は低く、80歳以上から減少する傾向にある。男性は80歳以上でも運転免許保有率が高く、90歳以上でも4人に3人が運転免許を保有し、日常的に自家用車を運転しており、高齢者であっても運転免許を保有し、自身で運転している、または、運転せざるを得ない移動環境であることが推察される。(図 2-26)

75歳以上の後期高齢者に限定し、家族構成別・性別の運転免許返納状況をみると、高齢単身世帯でも特に女性の場合は運転できない方が多く存在し、約5割が該当する。(図 2-27)

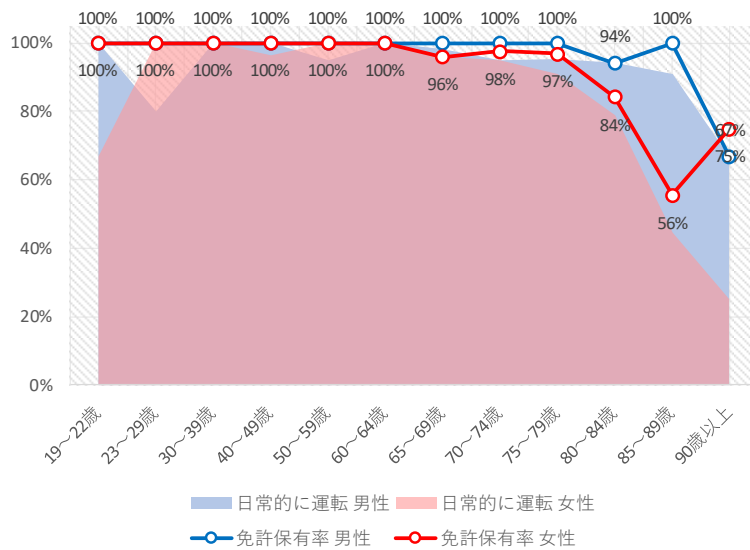


図 2-26 性別年齢別の運転免許保有率と日常的な運転の有無

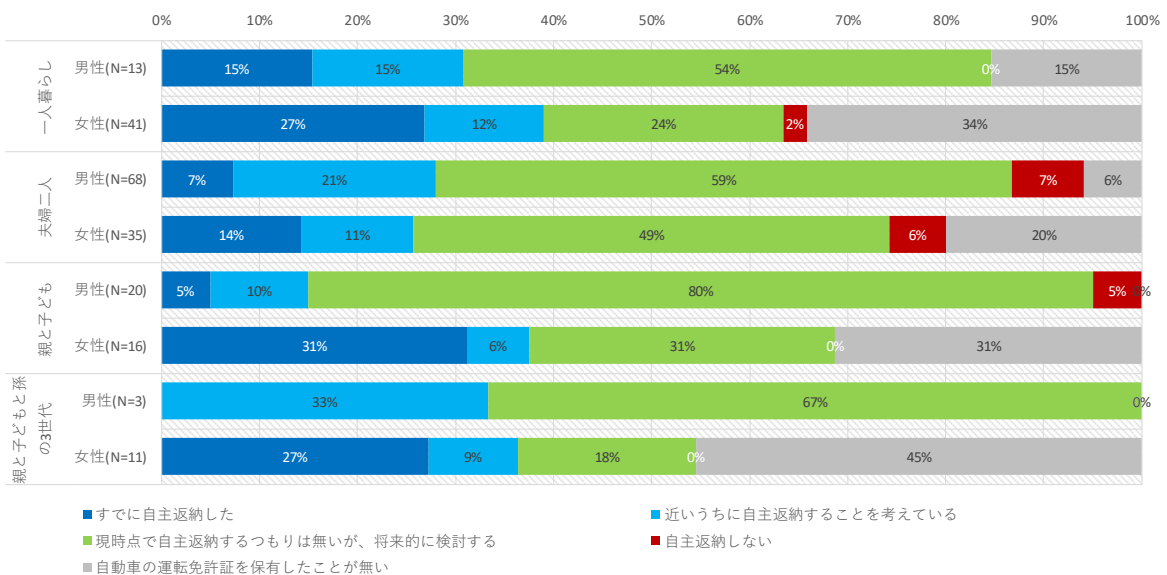


図 2-27 家族構成別・性別の運転免許保有率

出典：住民アンケート調査

c) 世代別の移動手段と移動目的

年代別の移動手段では、勤労世代（19～64歳）、高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）のすべての年代で自家用車（自分で運転）の割合が最も多いが、後期高齢者世代では2割が家族や知人の送迎により移動している。日常的な移動手段としてのよかバスの利用は高齢者・後期高齢者の世代でやや存在するが、1割には満たない。（図 2-28）

年代によって生活移動時の目的は変化する傾向にある。高齢化に伴い、通勤や娯楽・イベント参加を目的とする生活移動は減少し、買い物や通院を目的とする移動が増加する。

高齢者および後期高齢者の生活移動時の目的は、買い物（4割）、通院（2～3割）となっている。（図 2-29）

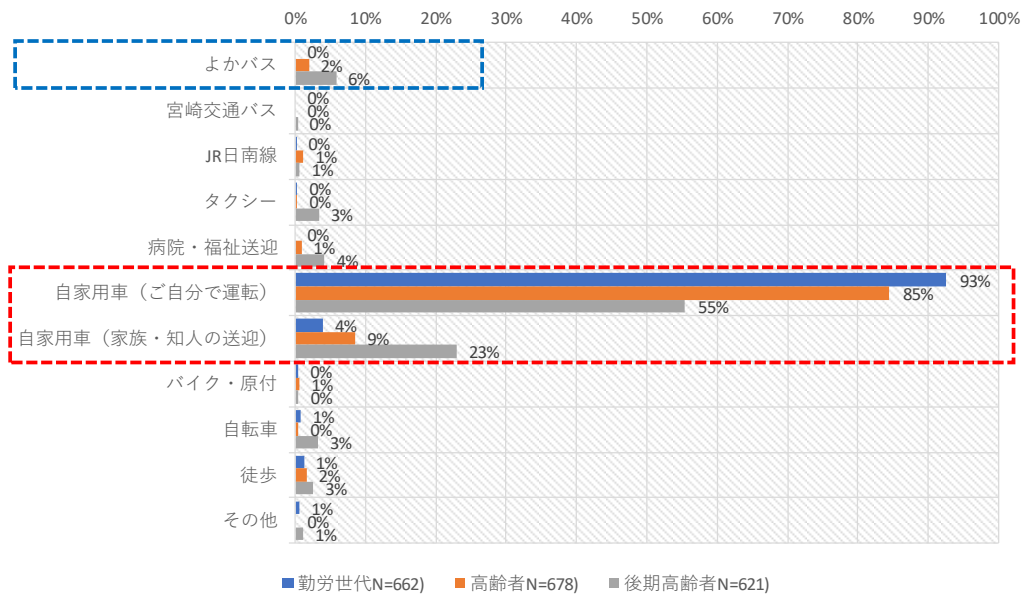


図 2-28 年代別の移動手段

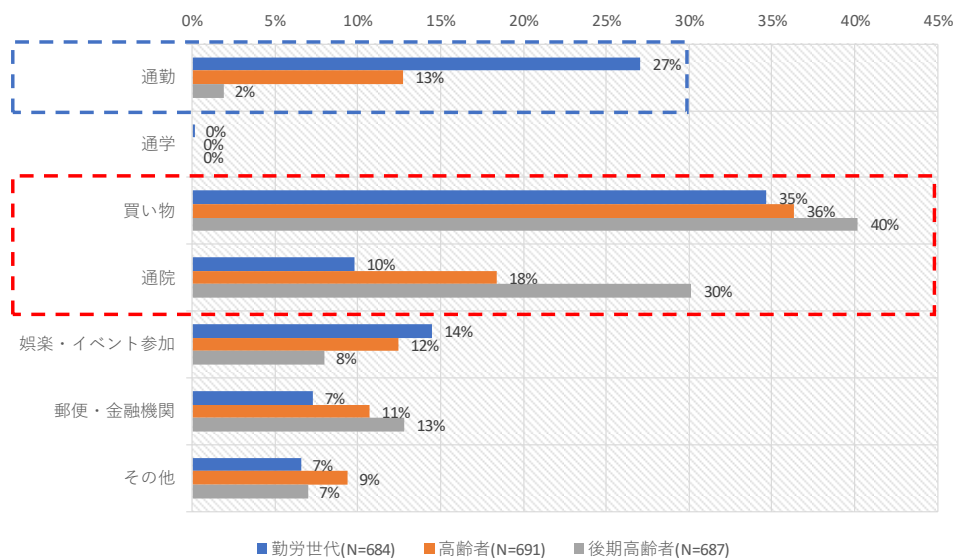


図 2-29 生活移動時の目的

出典：住民アンケート調査

d) 高齢者（65歳以上）の移動目的地

高齢者（65歳以上）の買い物の移動目的地は、市木地区を除く5地区では8割以上が市内である一方、市木地区では6割以上が日南市に向かっている。（図 2-30）

高齢者の通院の移動目的地は、市木地区を除く5地区では約7割が市内に通院しており、日南市や志布志市へ1～2割程度が通院している。市木地区では7割弱が日南市へ通院しており、串間市内への通院は3割にとどまる。（図 2-31）

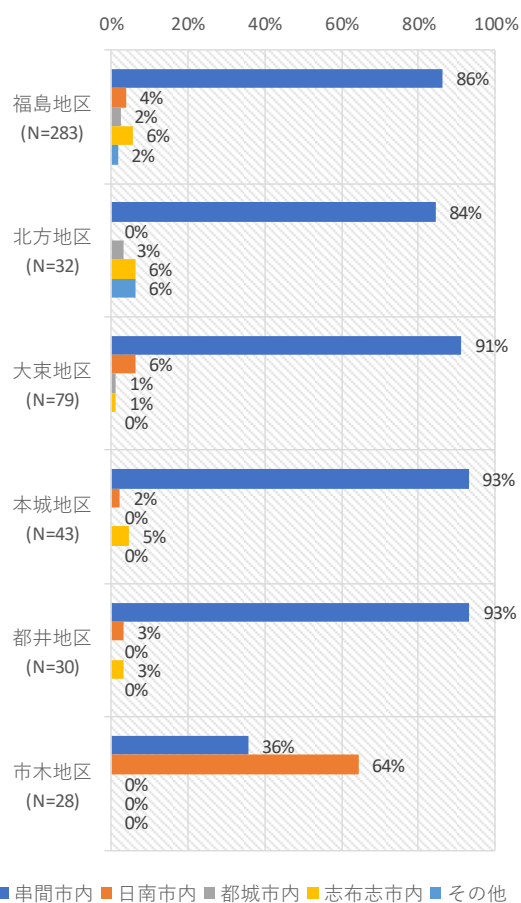


図 2-30 高齢者の買い物の移動目的地

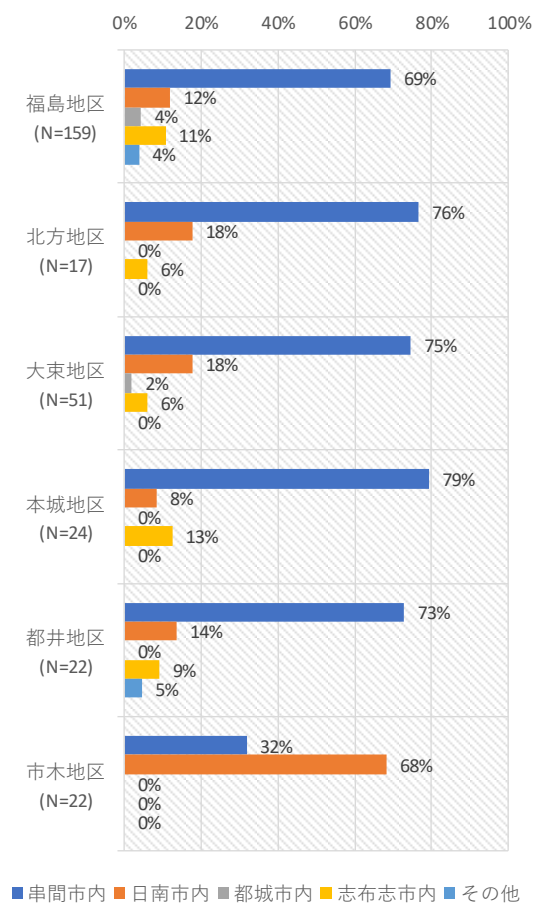


図 2-31 高齢者の通院の移動目的地

出典：住民アンケート

e) 勤労世代の移動目的地

勤労世代（19～64 歳）の通勤の目的地について、福島・大東・本城・都井地区のうち 8～9 割が市内に通勤している。北方地区では 5 割が市内に通勤しているが、残りの 5 割が日南市と志布志市へ通勤している。市木地区では 6 割弱が日南市へ通勤している。（図 2-32）

買い物の目的地について、アンケート結果によると福島・北方・大東・本城地区のうち 7 割弱～9 割弱が市内で買い物している。都井地区では市内と都城市等の周辺市町村を目的地としている。市木地区住民の約 7 割が日南市で買い物する。（図 2-33）

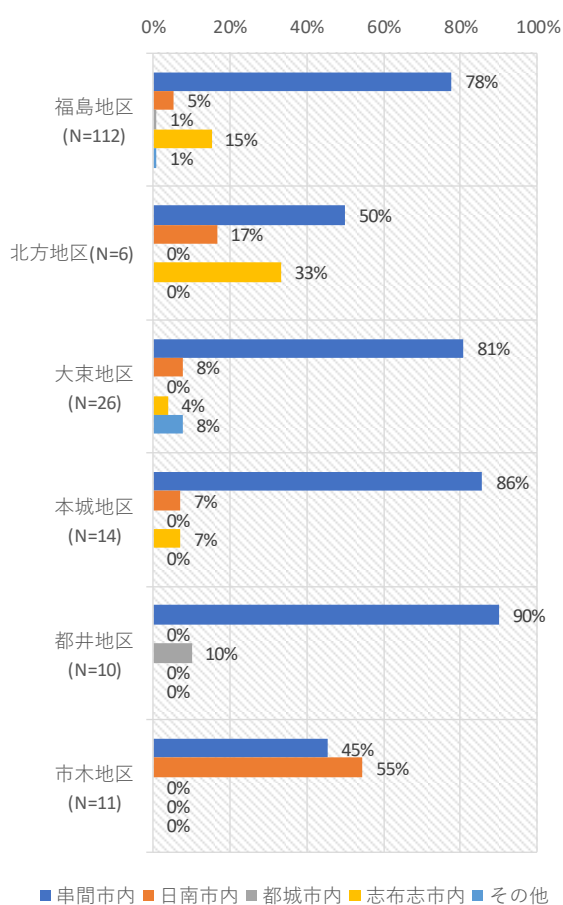


図 2-32 勤労世代の通勤の移動目的地

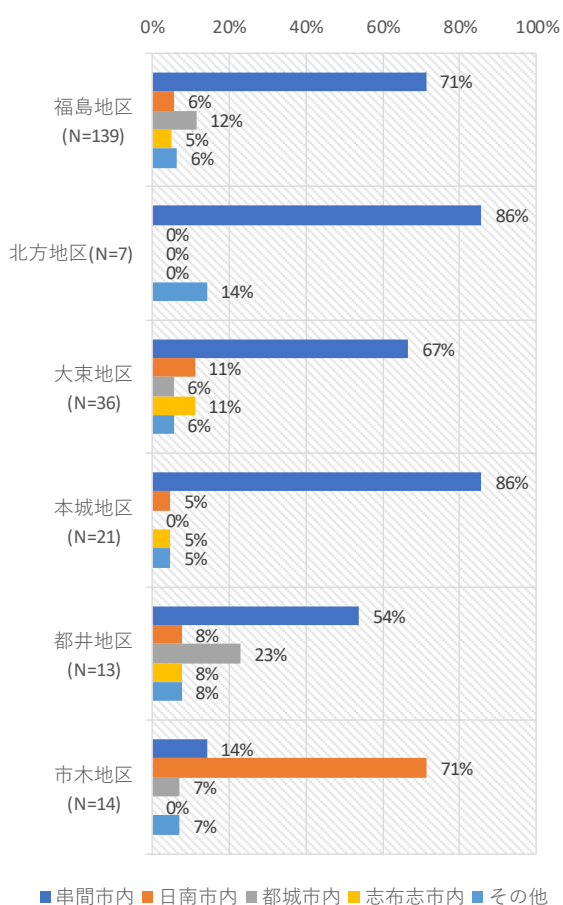


図 2-33 勤労世代の買い物の移動目的地

出典：住民アンケート

f) 移動時間帯

串間市居住者の外出時間帯は、都井地区を除いたすべての地区で8～10時に集中しており、約6割がこの時間帯に該当する。一方で、串間市中心部である福島地区への距離が比較的長い都井地区においては、7時台に外出する割合が2割弱存在する。(図 2-34)

帰宅時間帯のピークは、11～12時と17時前後であり、13～15時の時間帯は帰宅する人の割合が少ない。(図 2-35)

年齢層別の外出時間帯は、10時台がピークであり、高齢化に伴い通勤目的の外出が減少するため、10時台に集約する傾向にある。(図 2-36)

高齢者の帰宅時間帯は、買い物や通院などの外出目的を達成した後すぐに帰宅するため早くなる傾向にあり、外出時間が減少する。(図 2-37)

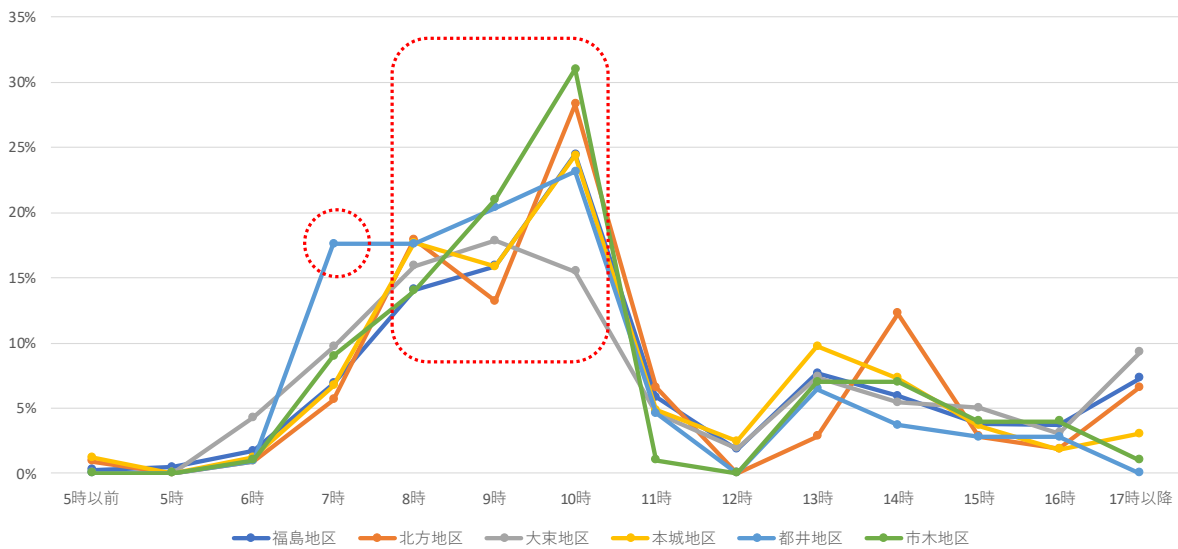


図 2-34 地区別外出時間帯

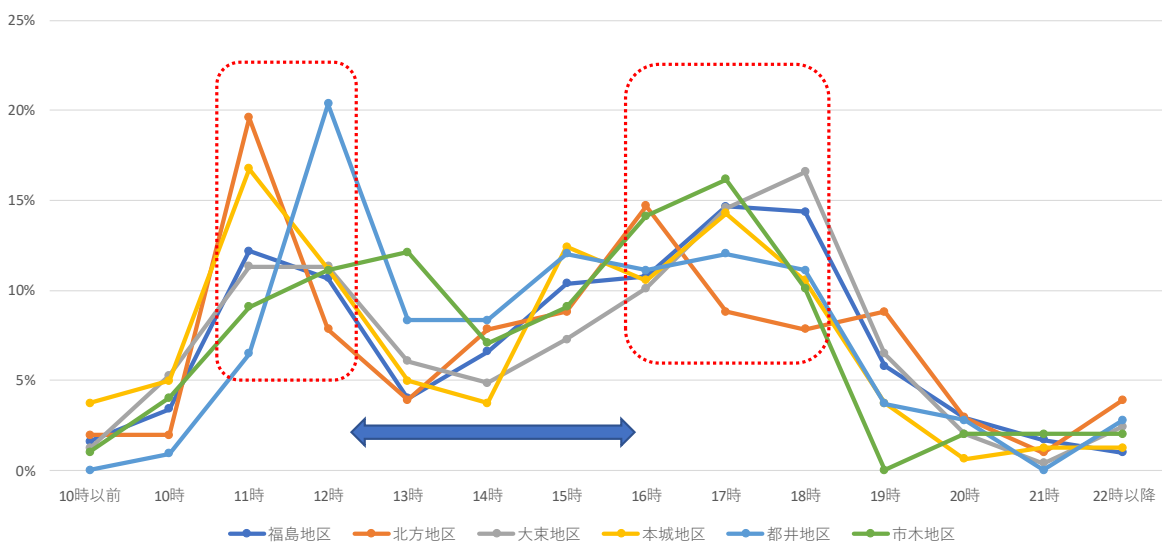


図 2-35 地区別帰宅時間帯

出典：住民アンケート調査

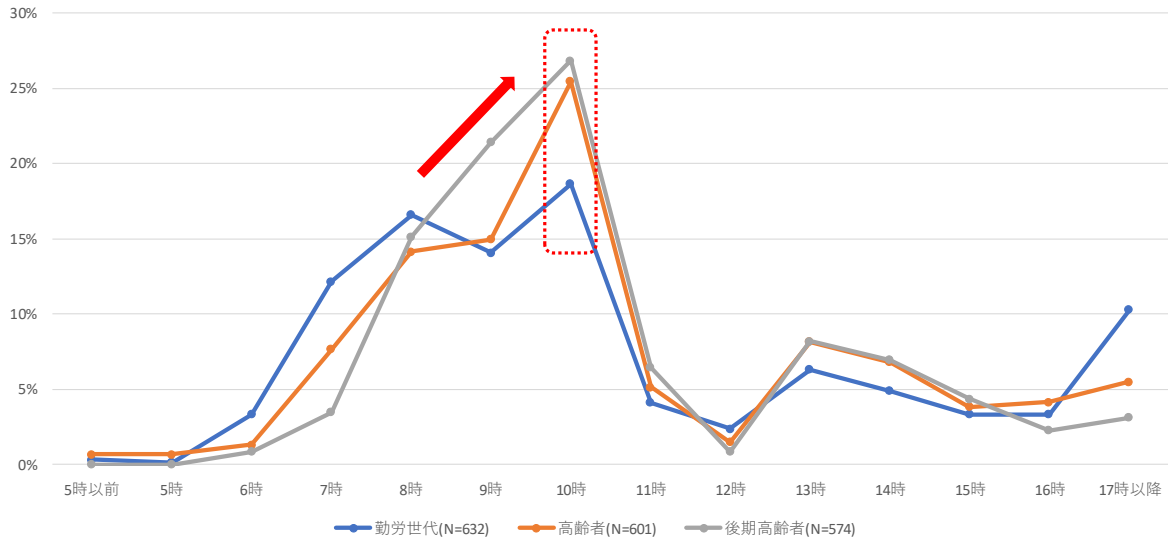


図 2-36 年齢層別外出時間帯

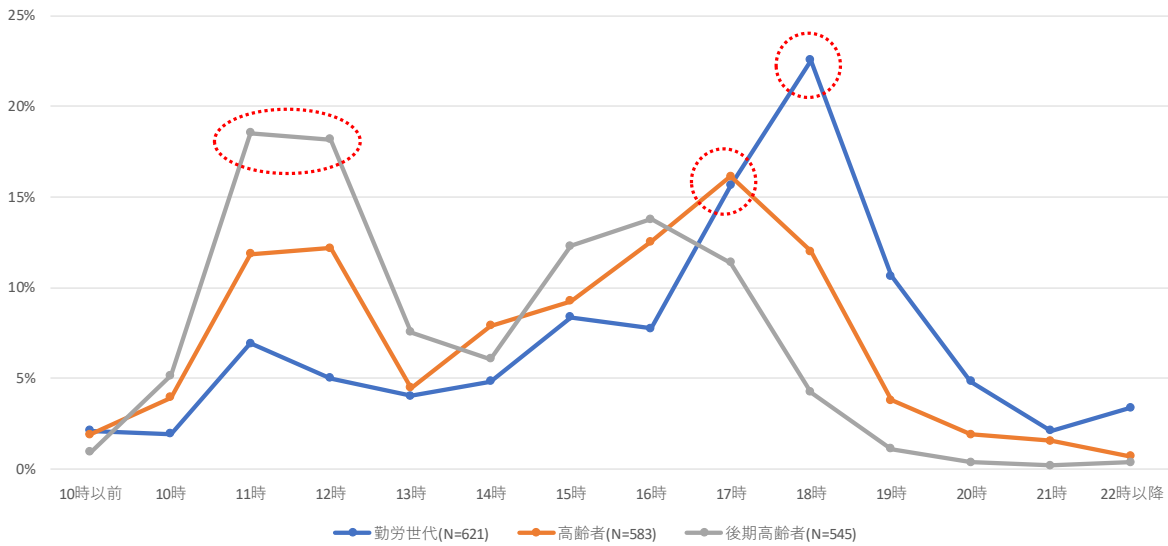


図 2-37 年齢層別帰宅時間帯

出典：住民アンケート調査

(2) 高校生の移動実態

a) 通学先

串間市および日南市内に立地する高校に通学する高校生に対し、通学実態に関するアンケート調査を実施した。なお、日南市内の3校のうち2校は、串間市居住者のみ調査対象とした。調査票の回収数は602票であり、うち314票は串間市居住者のものである。

串間市内に居住する高校生の約6割は市内の宮崎県立福島高等学校（以下、「福島高校」という）に通学しており、日南市の高校へ通学する学生は約4割であり、市域を跨いだ通学がみられた。（図 2-38）

今回のアンケート回答者だけを見ると、福島・北方・都井地区に居住する高校生は半数以上が福島高校に通学しているが、大東・本城地区に居住する高校生は、半数以上が日南市3校に通学しており、市木地区からは全員が日南市に通学している。（図 2-39）

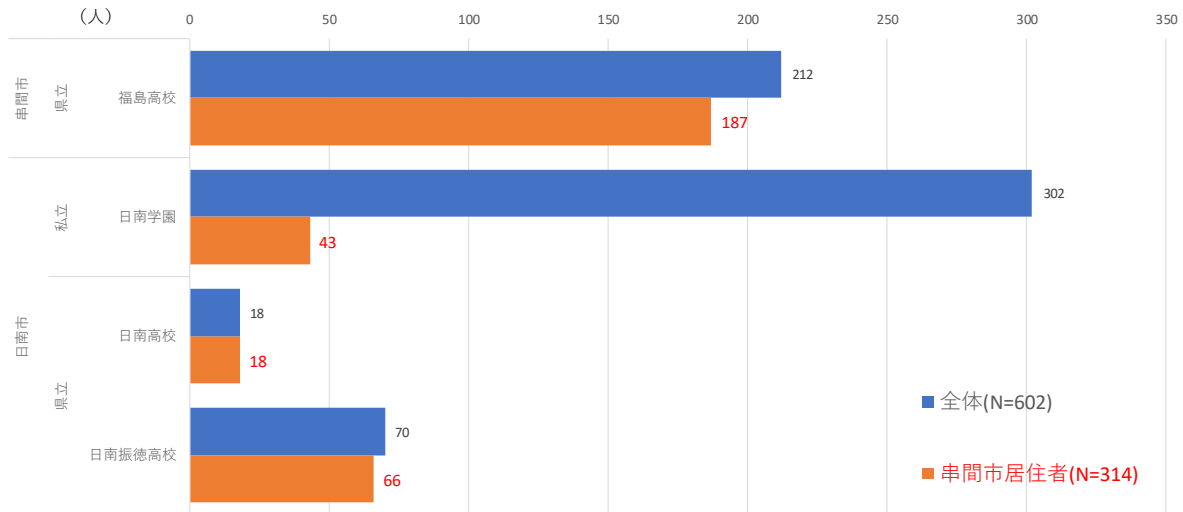


図 2-38 串間市に居住する高校生の通学先

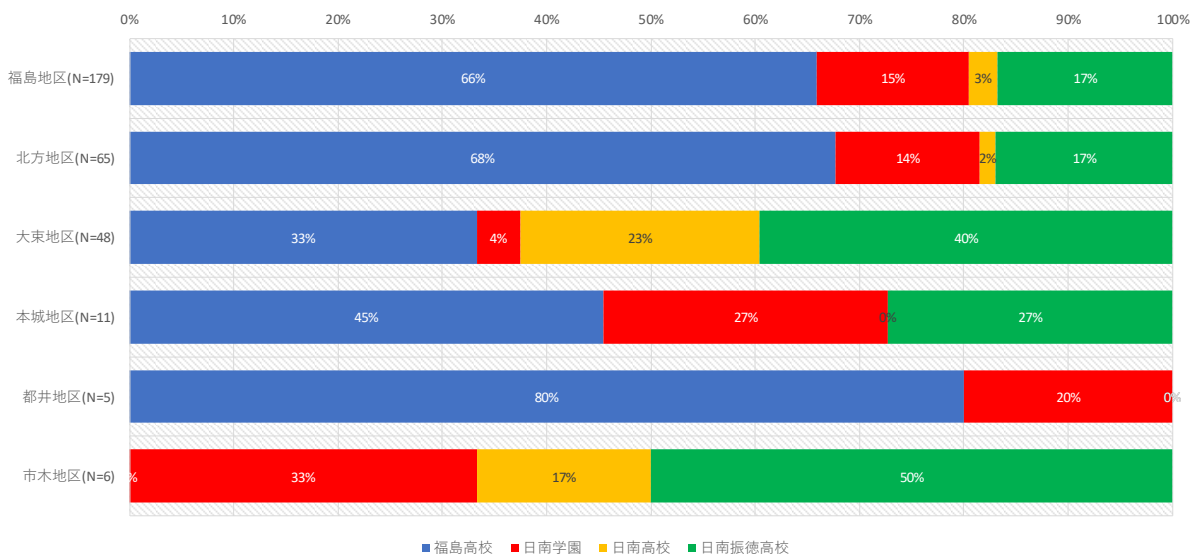


図 2-39 居住地区別進学先

出典：高校生アンケート調査

b) 通学時の移動手段

福島高校へ通学する学生の移動手段は、2割弱が徒歩、約5割が自転車、自家用車での送迎が3割弱である。雨天時は、自転車で通学している学生の半数以上が自家用車による送迎に転換しており、約6割に達する。公共交通（よかバスや宮交バス、JR日南線）を利用して通学する学生は1割未満であり、市内遠方から通う学生は自家用車による送迎に依存していることがわかる。（図 2-40）

日南市3校へ通学する串間市内に居住する高校生の移動手段でみると、JR日南線を利用して通学する学生の割合が約3割弱存在する。また、スクールバスを運行している関係から約3割の学生が利用していることがわかる。雨天時は、自家用車による送迎への転換がみられる。（図 2-41）

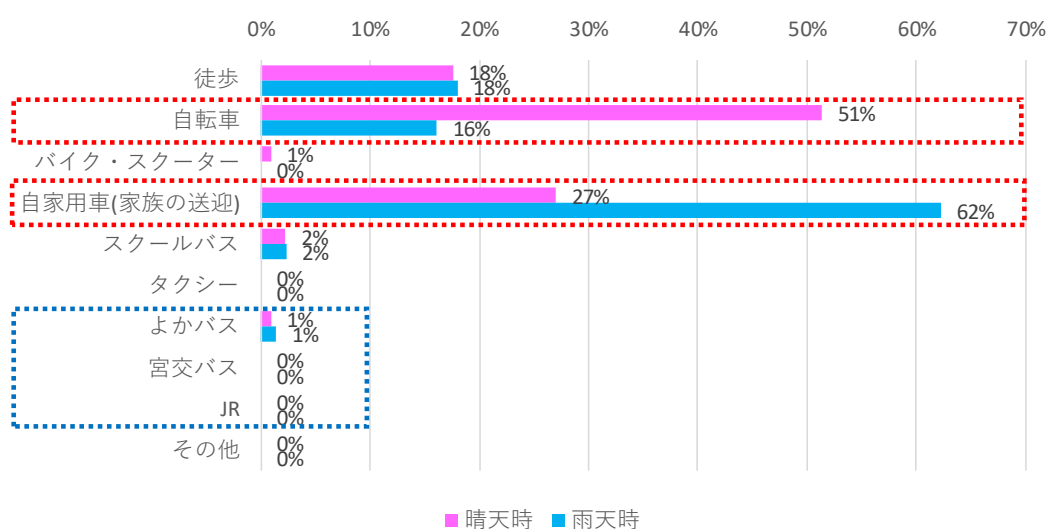


図 2-40 福島高校へ通学する串間市居住高校生の通学手段

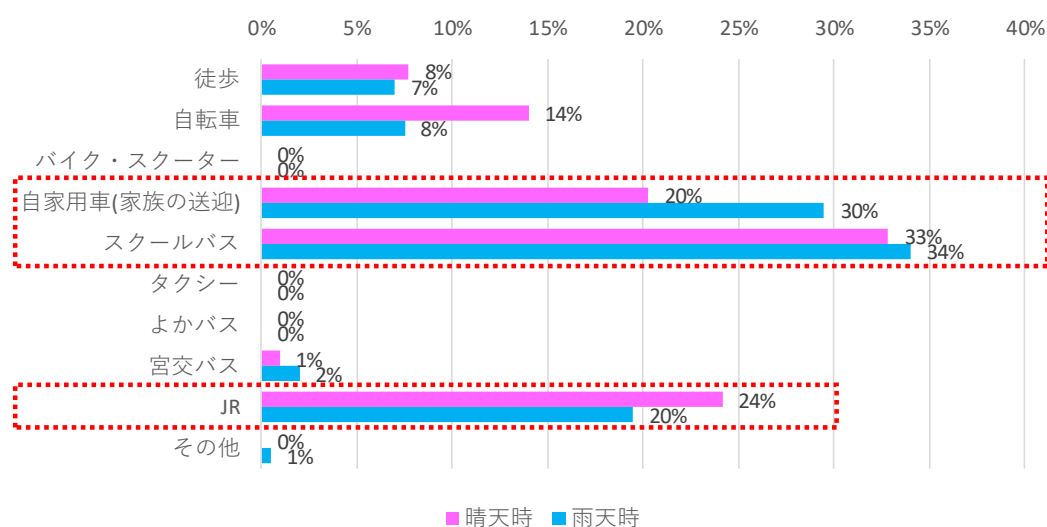


図 2-41 日南市3校へ通学する串間市居住高校生の通学手段

出典：高校生アンケート調査

c) 高校生の通学に要する時間

福島高校へ通学する学生の通学に要する時間は、30分未満の割合が7割弱であり、30分以上60分未満の割合は3割である。

また、日南市3校へ通学する学生の通学に要する時間は、7割～8割程度が60分以上120分未満に該当し、120分以上要する学生も少数であるが存在するため、通学時間が負担となっている。

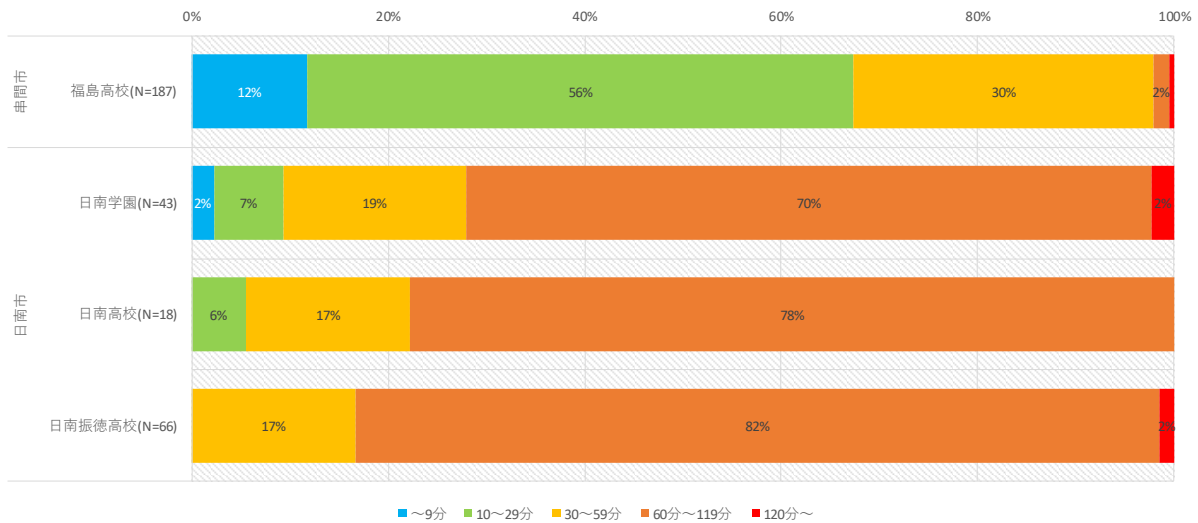


図 2-42 串間市居住者の通学に要する時間

出典：高校生アンケート調査

(3) 主要施設来訪者の状況

a) 利用者の年齢・居住地区

串間市の主要生活利便施設・観光施設 16 ヶ所（交通結節点：1 ヶ所、医療施設：8 ヶ所、商業施設：6 ヶ所、観光施設：1 ヶ所）にてアンケート調査を実施し、315 票を回収した。

施設利用者の年齢について、医療施設や商業施設は 65 歳以上の高齢者利用が多い傾向にあり、観光地の都井岬では、年齢層に偏りはみられない。（図 2-43）

居住地について、串間駅やニシムタ（串間店）、串間市民病院、けんなん病院などの比較的大規模かつ福島地区に位置する施設群は、串間市内の他地区からの利用者也一定数存在する。比較的小規模かつ福島地区外に位置する医療施設や商業施設では、同地区住民の利用がほとんどであり、観光地の都井岬は串間市外からの来訪が 9 割以上であり、海外からの来訪も存在した。（図 2-44）

（図 2-44）

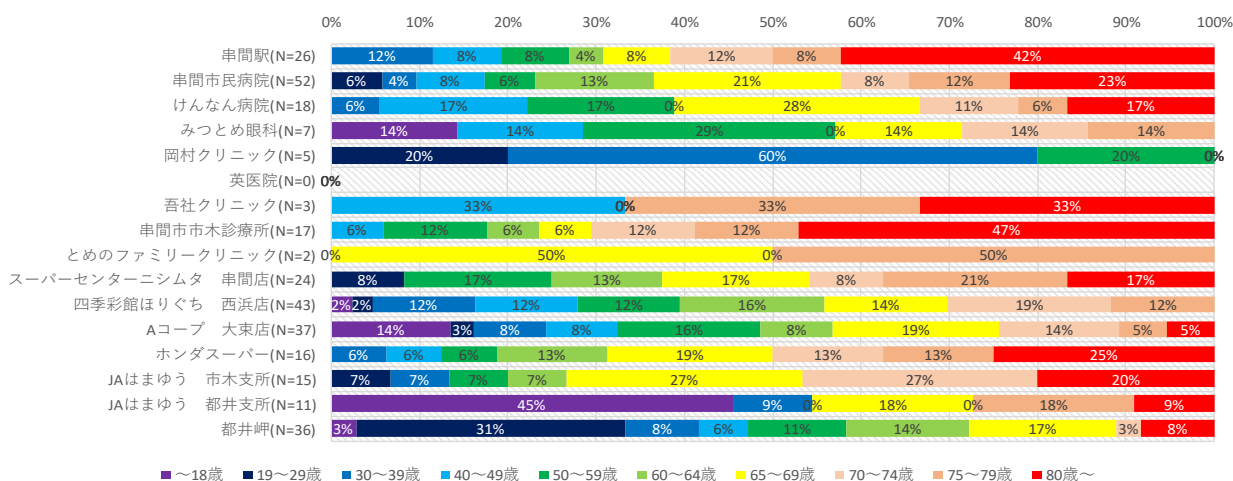


図 2-43 施設利用者の年齢

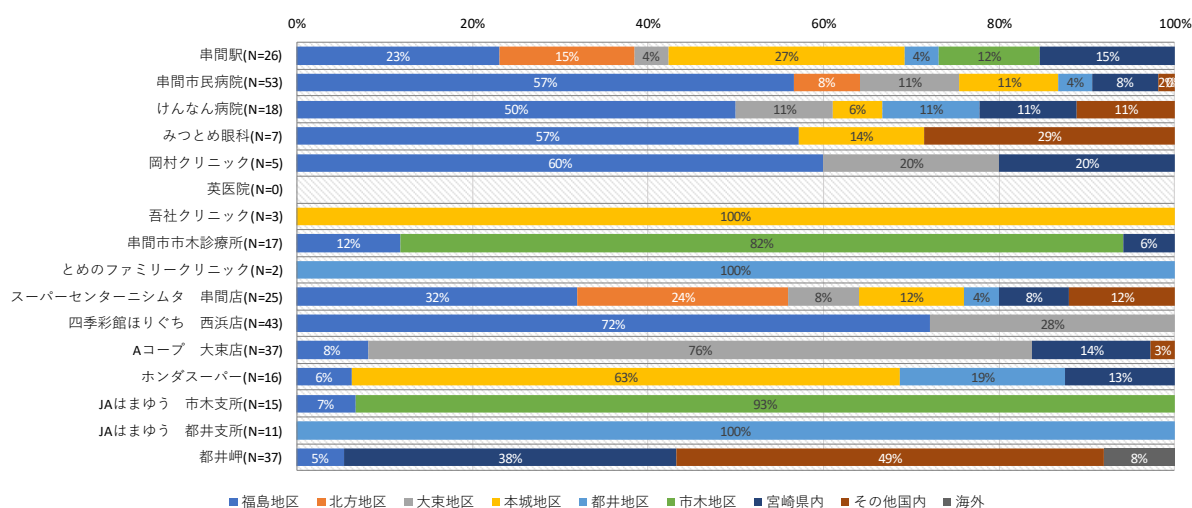


図 2-44 施設利用者の居住地

出典：施設来訪者アンケート調査

b) 利用者の移動手段

医療施設や商業施設への移動手段に、少数ではあるがよかバスが用いられており、自家用車を持たない高齢者の移動手段として利用されていることが予想される。

ほとんどの施設において、主な移動手段が「車（ご自分で運転）」と「車（家族・知人の送迎）」であるため、移動手段を自家用車に依存していることが考えられる。

交通結節点である串間駅では、「駅まで」と「駅から」の移動手段に違いがみられたが、その他の施設ではほぼみられず、往路・復路ともに同一の移動手段で移動している方が大半を占める。(図 2-45、図 2-46)

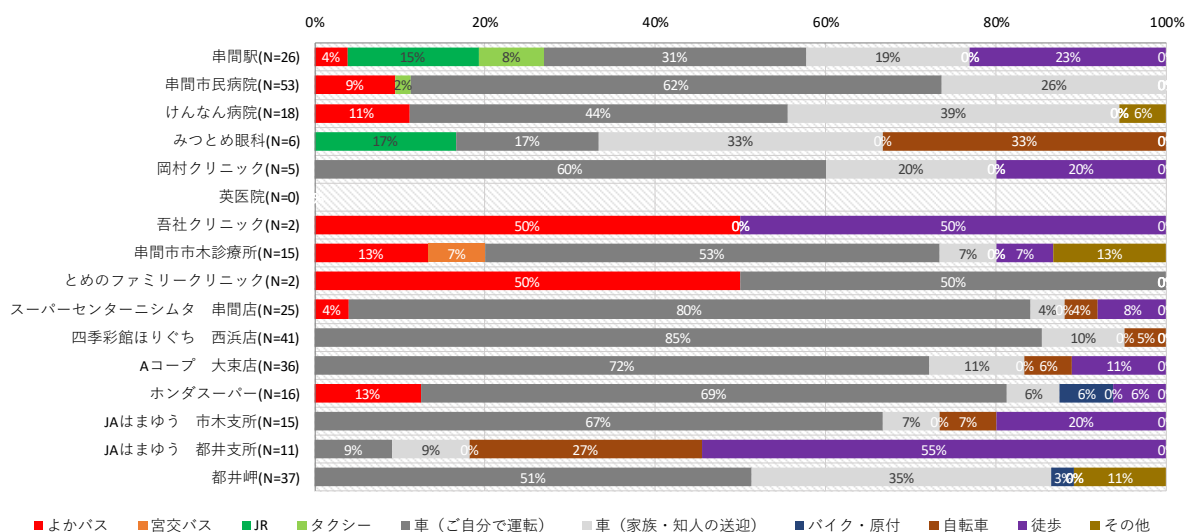


図 2-45 各施設までの移動手段

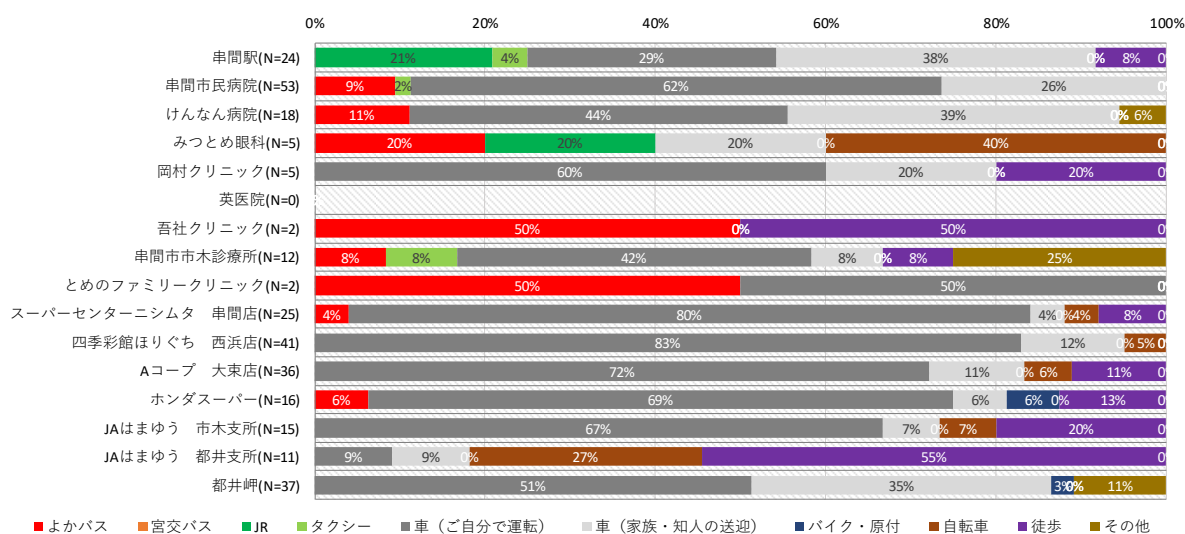


図 2-46 各施設からの移動手段

出典：施設来訪者アンケート調査

(4) よかバスの利用状況

a) 路線別の利用者数

毎日運行する市街地循環線、都井岬線の利用が8千人前後であり、2路線でよかバスの6割の利用を占める。高校線は平日毎日運行するものの、利用者数は曜日運行の他路線と同程度となっている。郊外方面の路線では、本城・都井・北方方面の路線に対し、大東・市木方面の利用が少数となっている。(図 2-47)

1便あたりの利用者数は都井岬線が2.6人/便と最も多く、市街地循環線は1便あたりでは1.9人/便の利用にとどまる。集落線はおおむね2人/便以下となっている。(図 2-48)

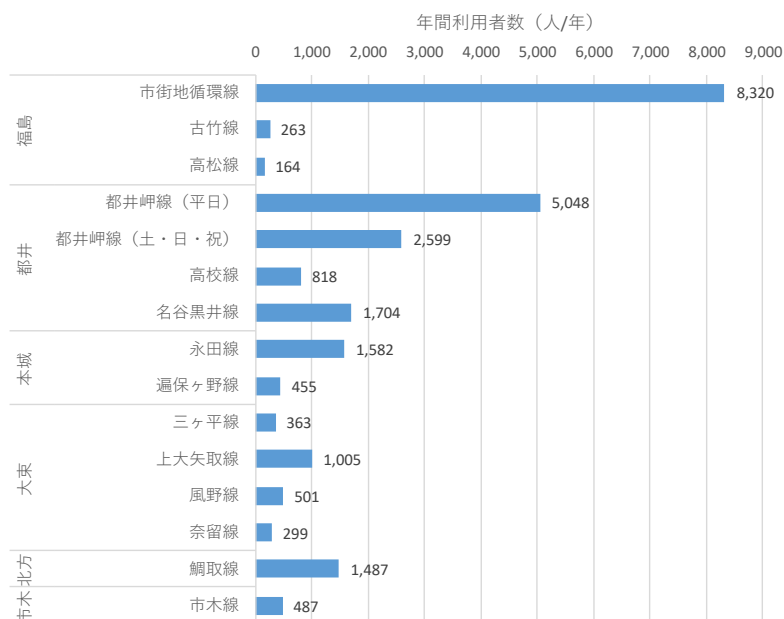


図 2-47 よかバスの路線別利用者数

表 2-1 串間市内の各バス路線の運行状況と1便あたりの利用者数

路線名	運行状況		便あたり利用者数		
	曜日	便数	平日	土日祝	
串間市よかバス	都井岬線	毎日	平日：4往復、土日祝：5往復	2.6	2.3
	高校線	平日のみ	1往復	1.7	
	名谷黒井線	火・木	4往復	2.2	
	永田線	月・金	4往復	2.0	
	遍保ヶ野線	火	4往復	1.1	
	高松線	火	3往復	0.6	
	古竹線	金	3往復	0.9	
	三ヶ平線	水	3往復	1.2	
	上大矢取線	月・木	3往復	1.7	
	風野線	金	4往復	1.3	
	奈留線	水	3往復	1.0	
	鯛取線	月・木	4往復	1.9	
	市木線	水	3往復	1.7	
	市街地循環線	毎日	6往復 (南回り・北回り：6周)		1.9
	宮崎交通バス	市木線	毎日	6往復	

b) 利用者の年代・運転免許有無

高校線を除く全路線で高齢者の利用が半数以上を占め、特に、曜日運行を行う集落線では75歳以上の利用が8割前後を占める。少数だが、名谷黒井線や奈留線では小学生や中学生の利用も存在している。(図 2-48)

多くの利用者は運転免許を持たず、自主返納者の利用も多い。(図 2-49)

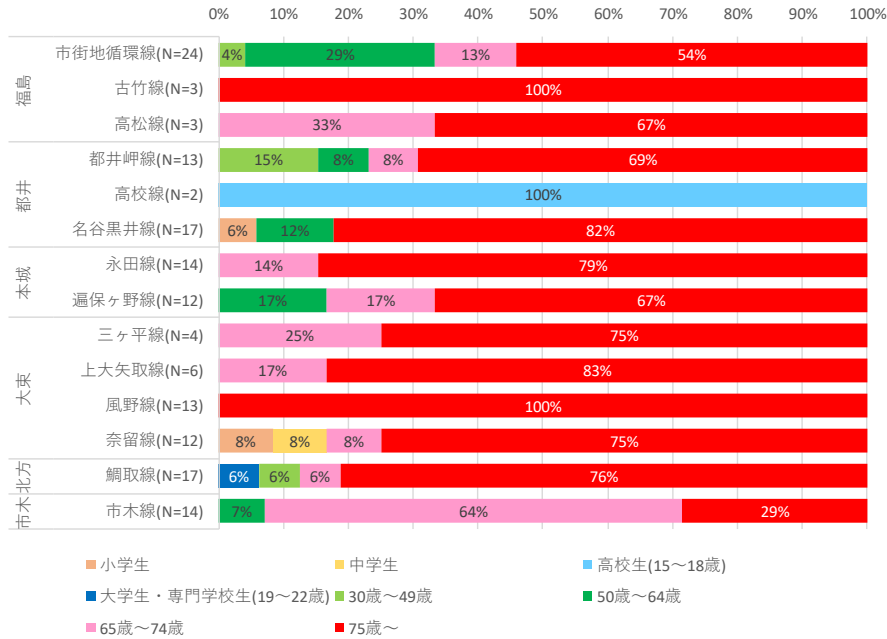


図 2-48 利用者の年齢

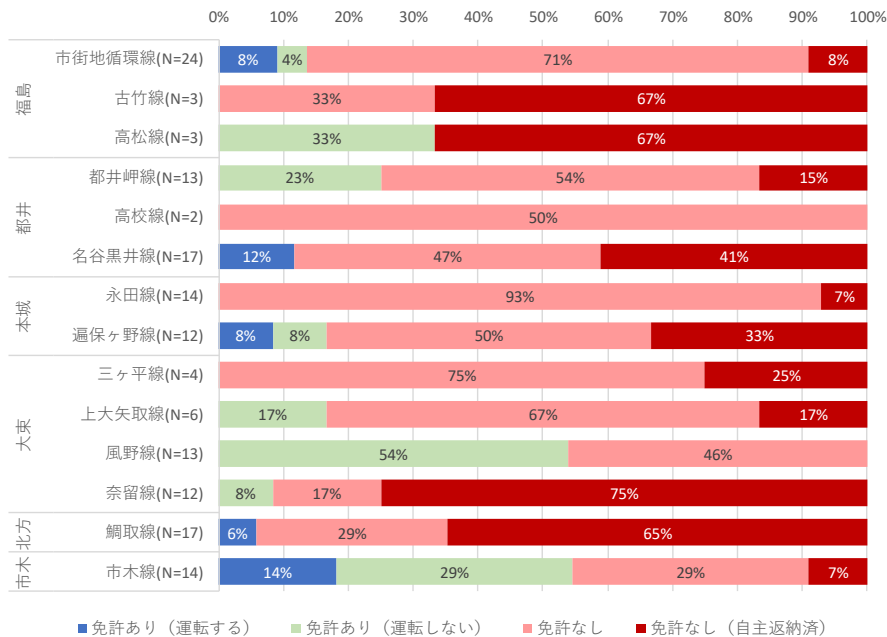


図 2-49 運転免許の有無

出典：バス利用実態調査

c) 利用頻度・目的

市街地循環線、都井岬線、高校線はほぼ毎日よかバスを利用する方が存在する。
 曜日運行を行う集落線では、三ヶ平線、奈留線など、週1～2日（運行日は毎日）利用する方が多く、日常的な移動手段として利用されていることが分かる。（図 2-50）
 利用目的は、通院と買い物が主要な目的となっている。（図 2-51）

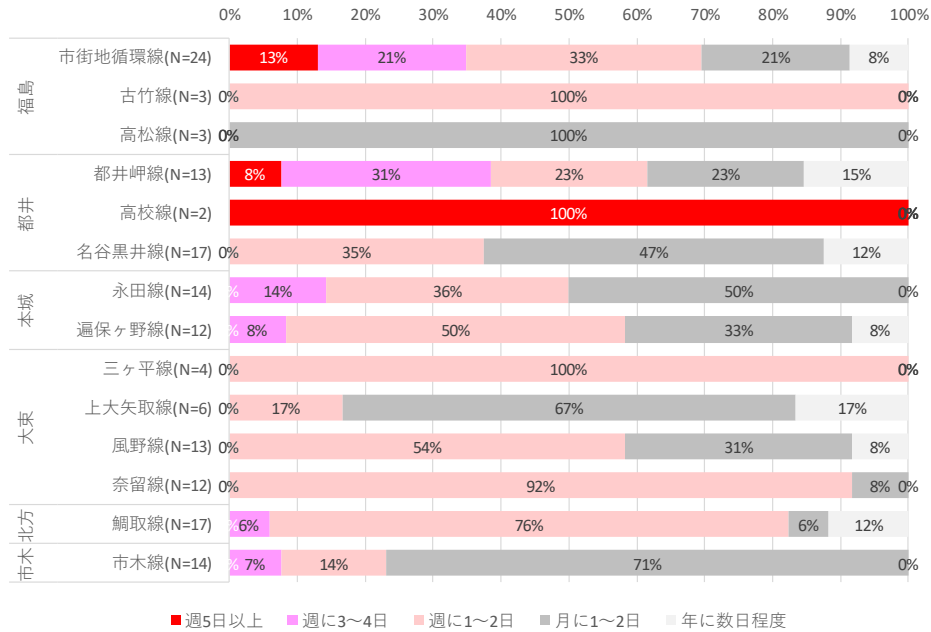


図 2-50 利用頻度

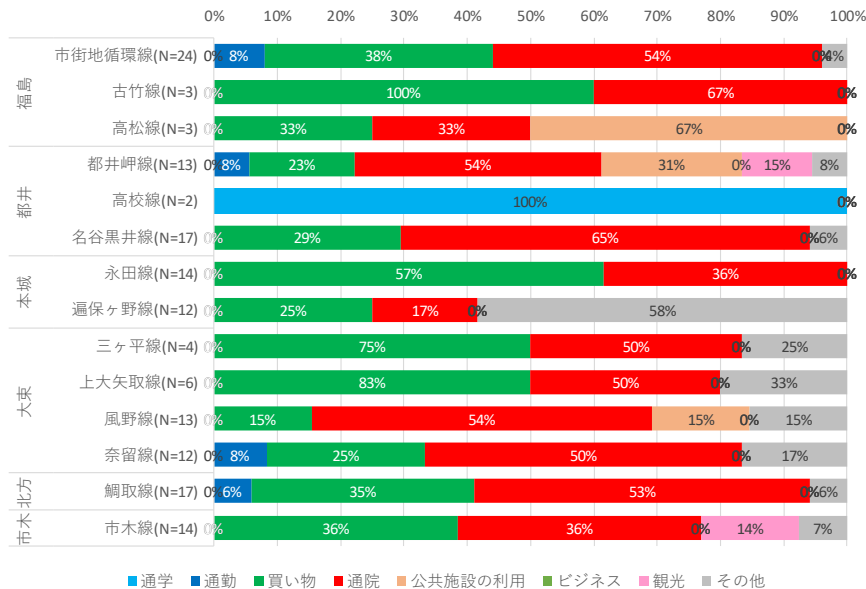


図 2-51 利用目的

出典：バス利用実態調査

d) 満足度

よかバスの満足度は高く、大変満足と満足とを足すと、84%（127名）が満足と回答している。不満との回答が3%（5名）あり、市街地循環線、永田線の利用者から不満と回答している。（図 2-52）

利用が比較的多い、都井・北方・市木方面では満足度も高くなっているが、本城方面や大東方面では満足度がやや低い路線があり、路線として問題がある可能性がある。（図 2-53）

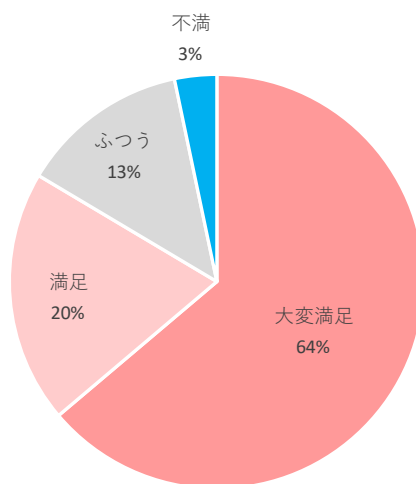


図 2-52 満足度（全員）

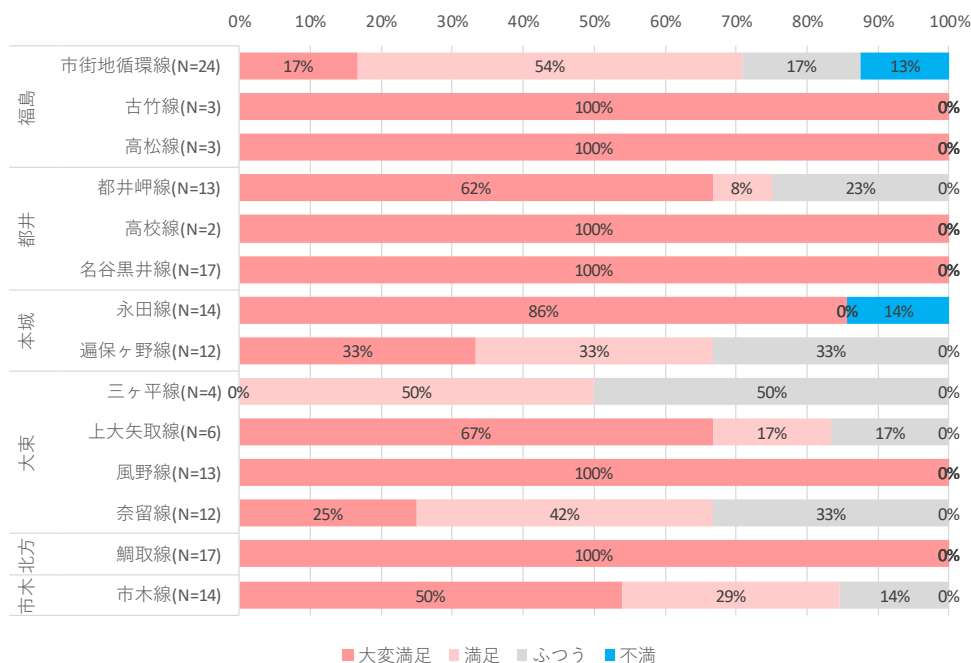


図 2-53 満足度（路線別）

出典：バス利用実態調査

e) バス停別乗降者数

よかバスの乗降者数は、目的地である市民病院や郵便局前、串間駅での乗降が多く、西浜地区にもやや集中している。

高齢者数の多い地区での利用が多い傾向があるが、都井地区の宮の浦、北方地区の初田、福島地区の桂原、大東地区の西ノ園など、高齢者数が多い集落でも、よかバスの利用がほぼ無い集落が点在している。

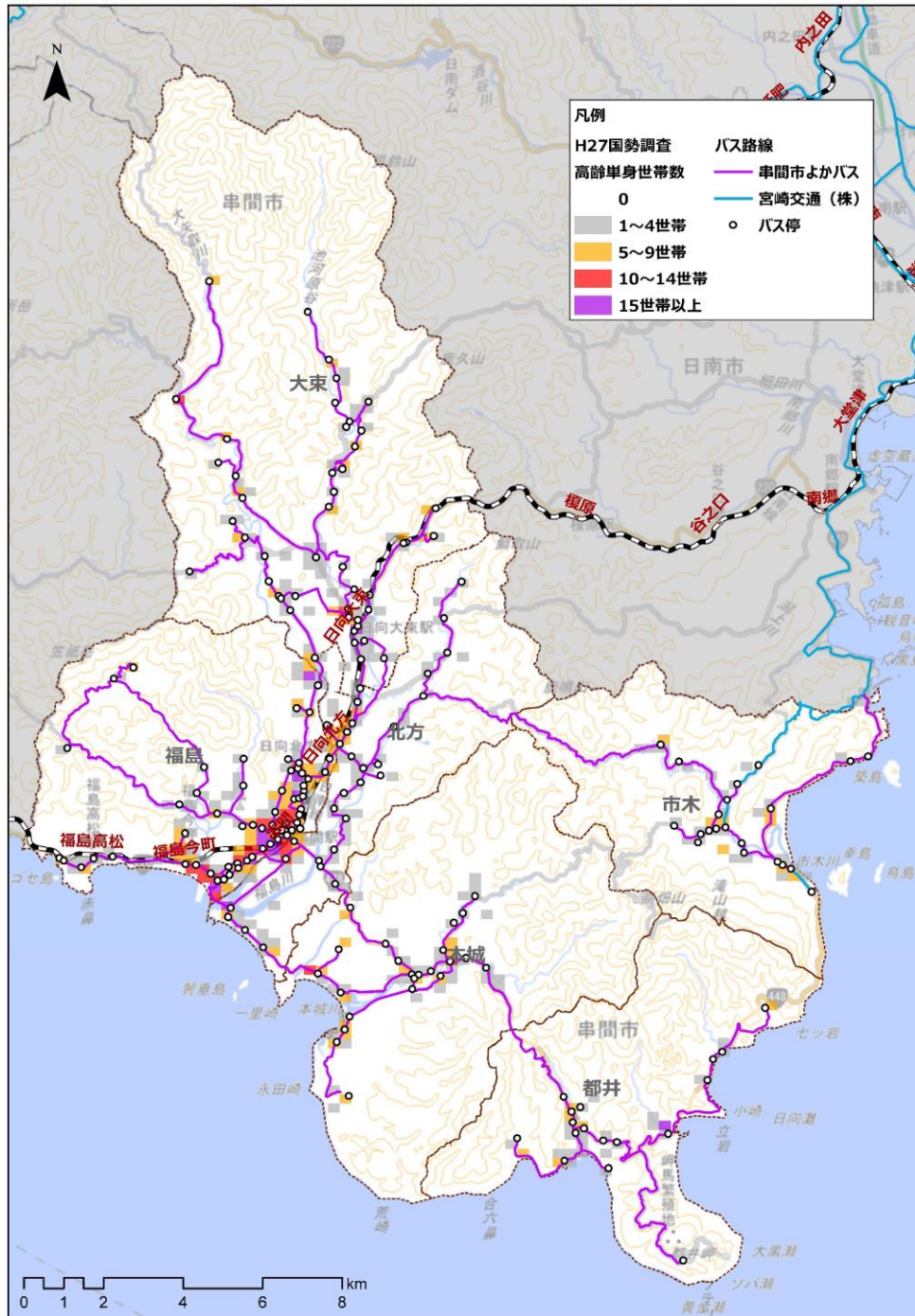


図 2-54 乗降者数の分布

出典：国土数値情報、バス利用実態調査

(5) 宮交バス市木線の利用状況

a) 利用者数・乗降バス停

宮交バスは串間市の幸島入口から日南市の舩肥を連絡する路線であり、平日1日6往復運行している。

串間市をまたぐ利用実態を調査するため、「幸島入口」～「目井津海岸通り」間で乗降する利用者を対象に利用実態調査を実施し、38人から回答を得ている。

調査対象区間では、日南市内の「夫婦浦」や「外ノ浦」、「日南駅前」、「南郷」での乗降者数が多く、串間市内（「幸島入口」～「上海北」）の区間での乗降者数は往路・復路ともに1名であり、「幸島入口」～「日南駅前」の利用であった。（図 2-55、図 2-56）

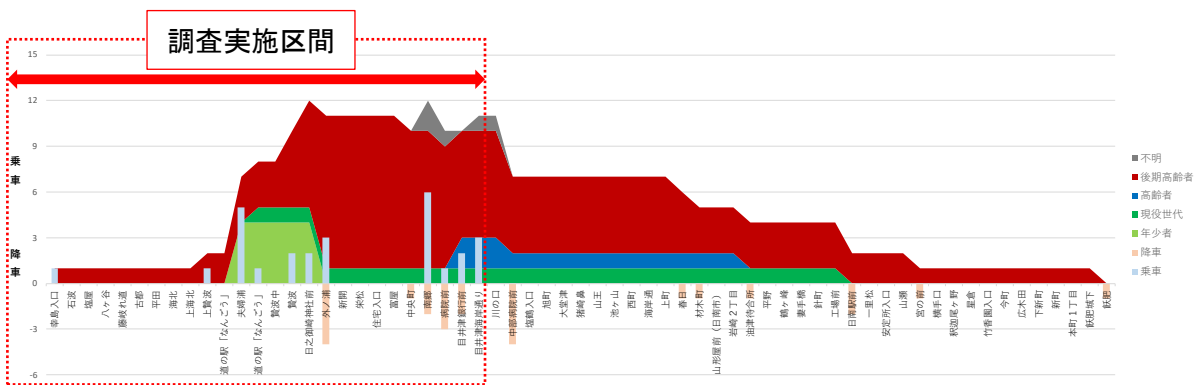


図 2-55 宮交バス市木線（日南市方面）の乗降場所・利用区間

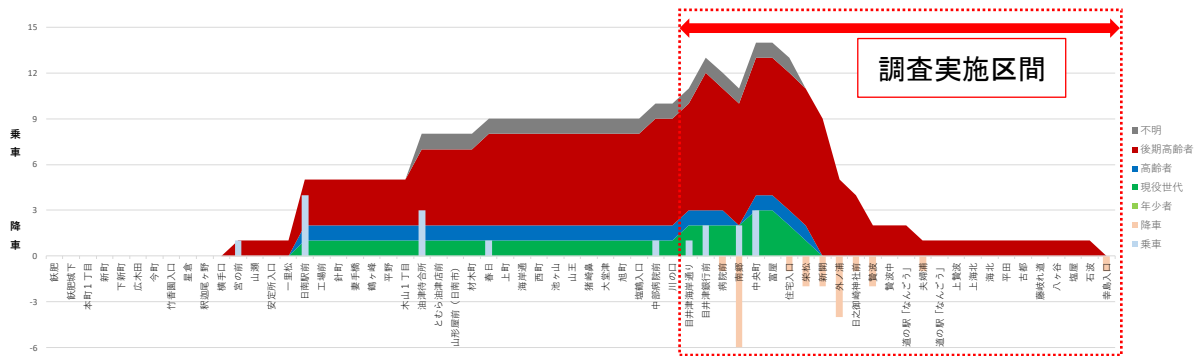


図 2-56 宮交バス市木線（串間市方面）の乗降場所・利用区間

出典：バス利用実態調査

b) 利用者の年代・運転免許有無

調査実施日の利用状況について、利用者の年代は 65 歳以上の高齢者の利用が多く、8 割弱を占める。(図 2-57)

年代別の運転免許保有状況では、利用者の 6 割を占める 75 歳以上の後期高齢者層では、8 割強が免許を保有していない。(図 2-58)

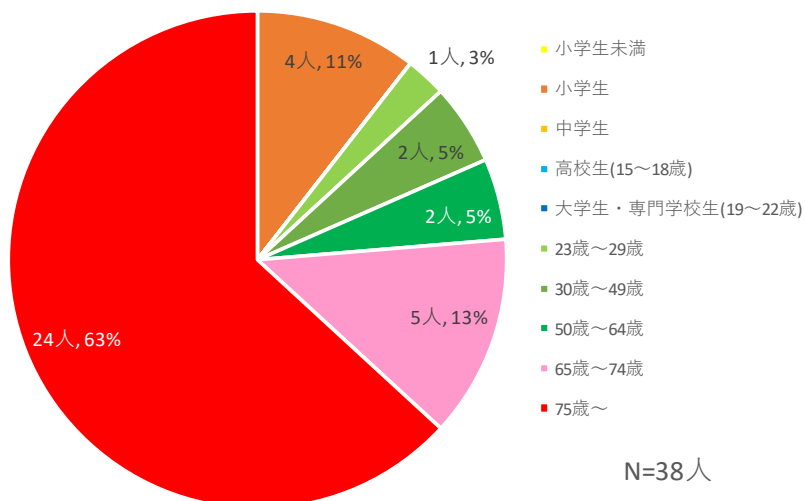


図 2-57 宮交バス市木線の利用者数・年齢

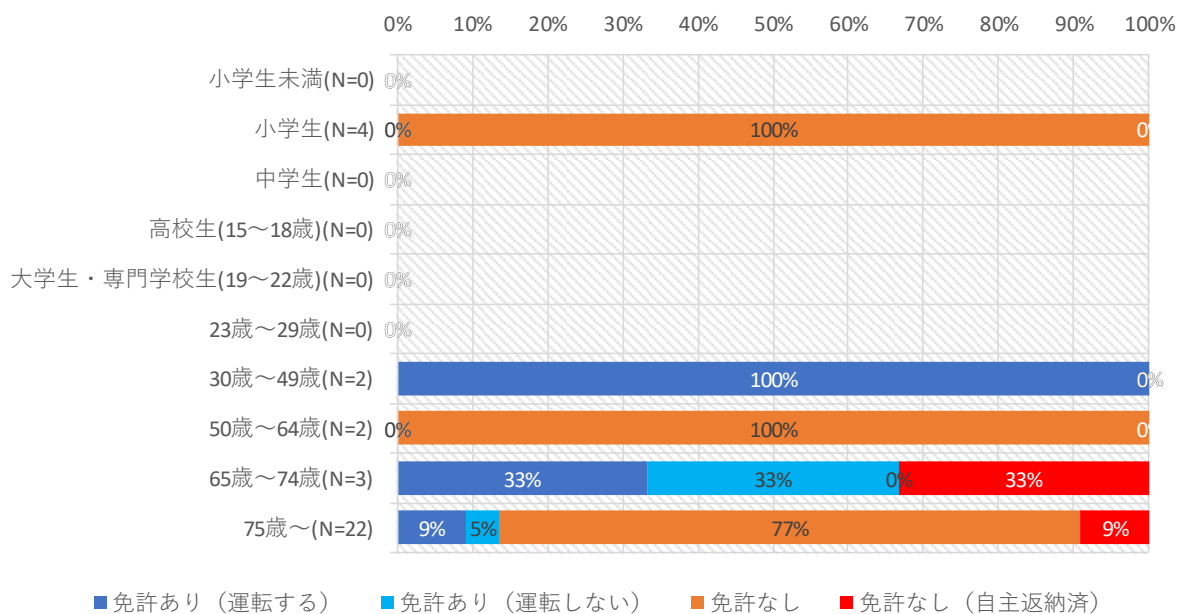


図 2-58 年代別の運転免許保有状況

出典：バス利用実態調査

c) 利用頻度・目的

小学生（4名）の通学手段として毎日利用されている。

75歳以上の高齢者の「週に1日以上」利用する割合が8割以上であり、日常的な外出時の移動手段として路線バスが利用されている。（図 2-59）

高齢化に伴い、「買い物」や「通院」目的での利用が増加する傾向にあり、高齢者の5割以上が「通院」目的で利用している。（図 2-60）

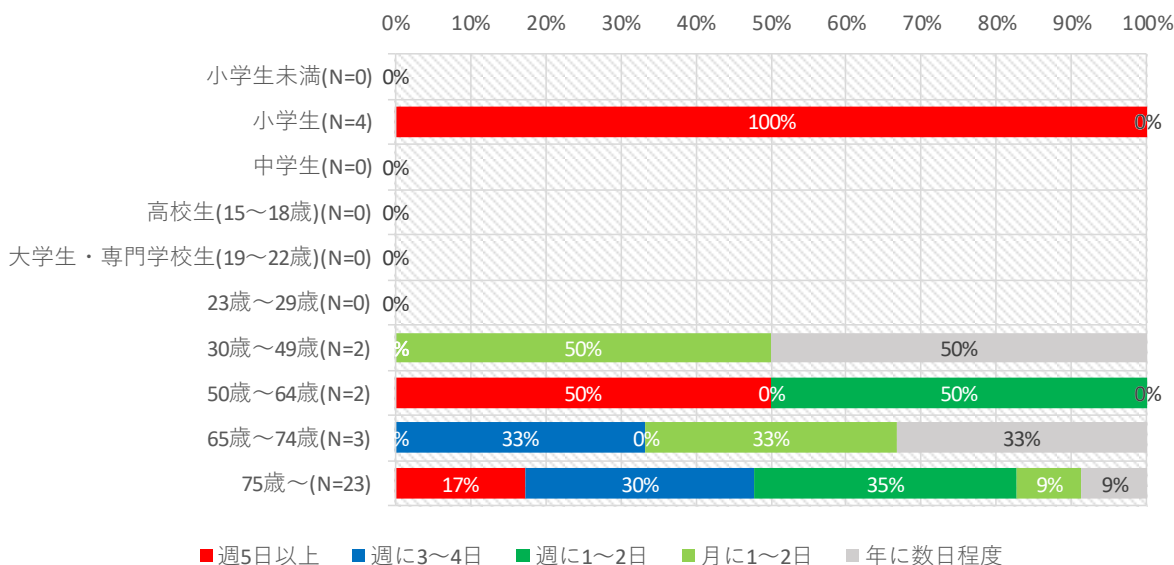


図 2-59 利用頻度

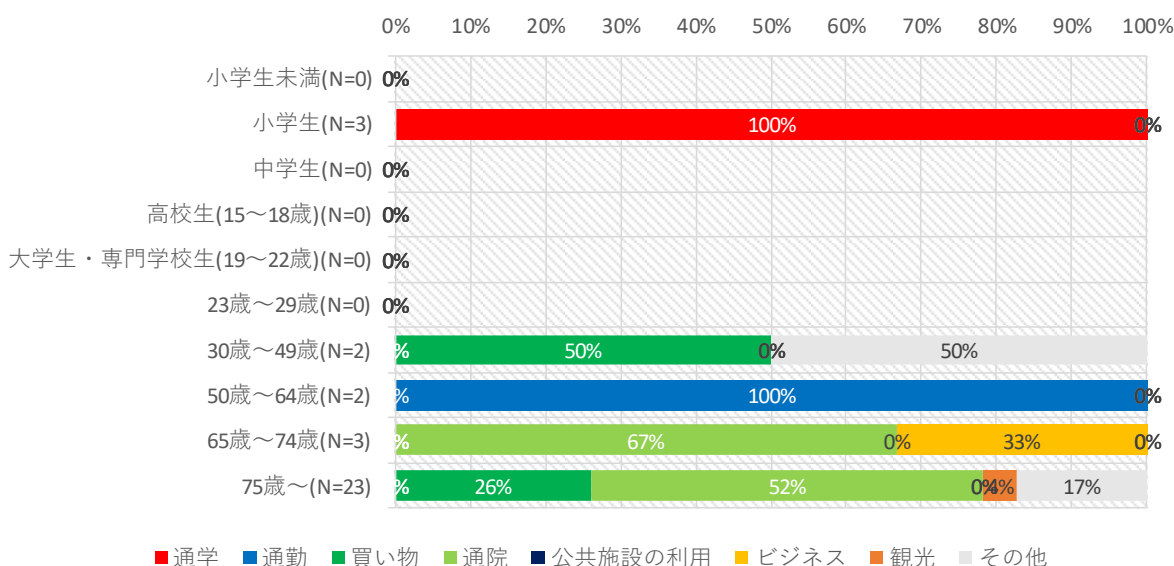


図 2-60 利用目的

出典：バス利用実態調査

第3章 まちづくりの動向

1. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「第五次串間市長期総合計画」および「串間市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「串間市中心市街地まちづくり基本計画」「第8次串間市高齢者保健福祉計画 第7期串間市介護保険事業計画」、「串間市都市計画マスタープラン（策定中）」においては、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要がある。

各計画において関係する記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 3-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容（1/6）

計画	内容
第五次串間市長期総合計画	■この分野の現状と本市の取り組み 道路・交通網は、産業活動や日常生活を支えるとともに、人々の交流を促進する重要な基盤です。
5-1 道路・交通ネットワークの整備	本市の道路網は、国道 220 号、448 号をはじめ、県道、市道でネットワーク化されており、これに JR 日南線と路線バス、コミュニティバスで交通網が形成されています。 これら本市の交通ネットワーク機能を最大限に引き出すため必要な広域高速道路網へのアクセスとなる東九州自動車道の整備促進に官民一体となって取り組んでいます。
	■前期計画期間における取組と評価 公共交通機関の充実への取組としては、宮崎県バス対策協議会及び日南地域分科会を通して、路線バスの維持・確保に努め、コミュニティバスの乗り込みアンケートや運転手への聞き取りからダイヤ改正を行い、利用者のニーズに合わせた利便性の向上を図っています。
	■主要な施策 (4) 公共交通機関の充実 市民の日常生活に不可欠な身近な交通手段として、JR 日南線、路線バスの維持・確保、コミュニティバスの利用者の利便性向上に努めるとともに、人や環境にやさしいバスの導入など地域公共交通機関の充実に努めます。 また、コミュニティバスの乗り方教室の開催などを通して新規利用者の獲得に向けた取組を行います。

表 3-2 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/6)

計画	内容
<p>串間市まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>第2章 基本目標と具体的な施策の方向性</p>	<p>1. 串間市の代表的な個性と発展課題から導かれる具体的な施策の方向性</p> <p>個性②：中核性の高いコンパクトな市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中心部は、コミュニティバスの循環線一周、30分でほぼ主要公共施設が集約的に配置 ○県南と鹿児島県東部地域をつなぐ中核性が高いコンパクトな市街地を持つまち <p>発展課題⑤：生活利便性・快適性の向上と安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高速交通体系の整備が遅れていることに起因する地域整備の遅れが、人口減少の一因となっている ●鉄道・バスといった各種交通等の連絡の悪さから、通勤・通学での交通利便性の低い地域となっている ●市内には未だインフラ整備が十分でない地域も存在し、その解消が急務 ●公営住宅の経年化が課題 <p>具体的な施策の方向性としては、(ア)「まちなかの道の駅」を核とした中心市街地の活性化と地域の拠点を効率的につなぐ交通ネットワークの形成、(イ)公共施設やインフラ等の適正な維持管理と交信等の推進等が考えられる。</p> <p>5. 串間市人口ビジョンを達成するための基本目標</p> <p>(3) 串間市総合戦略の基本目標</p> <p>3. 安全・安心な暮らしを守る</p> <p>住み続けたいと思える環境づくりとまちの活性化</p> <p>■施策に関する基本的方向■</p> <p>市民の生活に必要な福祉サービスの提供体制や日常的な買い物機能の確保、生きがいづくりやふるさとへの誇りづくりに取り組むことで、そこに住み続けたいと思える環境づくりを進めていく。また、新たに「道の駅」を本市の中心に据えることで、中心市街地の活性化を図り、この「道の駅」に多世代交流・多機能型の要素を持たすことにより、市民の生活サービスの向上やまちの活性化を図る。</p> <p>■数値目標■</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たな地域連携組織数：5年間6組織 ○公共交通機関利用者数：年間3万人 ○健康寿命の延伸：5年間で平均寿命との差を13.5年以下

表 3-3 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/6)

計画	内容
	<p>■ 具体的な施策 ■</p> <p>(1) 「まちなか道の駅」を核とした中心市街地の活性化と地域の拠点 を効率的につなぐ交通ネットワークの形成</p> <p>(2) 地域コミュニティの活性化</p> <p>(3) ふるさとづくりの推進</p> <p>(4) 保健・医療・福祉の推進による健康の確保</p> <p>(5) 快適で安全・安心な居住環境の整備</p> <p>(6) ICT を活用した安全・安心なまちづくりと情報発信の強化による 地域サービス水準の向上</p> <p>(7) 分散型エネルギーの推進</p> <p>(8) 公共施設やインフラ等の適正な維持管理と更新等の推進</p>
<p>第3章 具体的な施策と主な事業</p>	<p>3. 安全・安心な暮らしを守る</p> <p>住み続けたいと思える環境づくりとまちの活性化</p> <p>(1) 「まちなか道の駅」を核とした中心市街地の活性化と地域の拠点 を効率的につなぐ交通ネットワークの形成</p> <p>【 具体的な施策の概要 】</p> <p>「まちなかの道の駅」を含む中心市街地を再生させ、各集落とコミュニティバスで結ぶことにより、集落ネットワークの場として、住む人と訪れる人が互いに出会い、交流できる拠点・環境づくりを推進する。</p> <p>【 重要業績評価指標 (KPI) 】</p> <p>○中心市街地立ち寄り者 (交流人口) 数 : 年間 30 万人</p> <p>○公共交通機関利用者数 : 年間 3 万人</p> <p>【 主な事業 】</p> <p>ア. 串間市中心市街地まちづくり事業</p> <p>(概要) 道の駅を含む中心市街地のまちづくり計画の推進を図る。 <u>※本市の地域創生を進める上で、優先順位は高いが、長期的な取組となるもの</u></p> <p>(担当課 : 東九州道・中心市街地対策課)</p> <p>イ. 串間市地域公共交通運行事業</p> <p>(概要) コミュニティバスを運行することにより、交通弱者の移動手段を確保する。</p> <p>(担当課 : 総合政策課)</p>

表 3-4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (4/6)

計画	内容
<p>串間市中心市街地まちづくり基本計画 II まちづくり基本計画 2-1 まちづくりの基本目標</p>	<p>1. まちづくりの基本目標 【基本目標1】にぎわいのあるまちづくり 中心市街地は市役所、JR 串間駅、旧吉松家住宅など様々な施設が集積しており、人が集まる空間としてのにぎわい回復を図る観点から、住む人（串間市民）、訪れる人（観光客：将来的な東九州自動車道の整備による遠方から串間市を訪れる観光客を含めて）を立ち止まらせ、互いが出会い・交流できる拠点、環境づくりを推進します。</p>
<p>2-3 ゾーン別計画</p>	<p>3. 出会い・交流ゾーン (1) 休憩・情報発信・地域振興機能が集積する拠点づくり JR 串間駅、国道 220 号・同 448 号・県道今別府串間線などの広域交通網のクロスポイントとなるエリアについては、住む人・訪れる人の出会い・交流機能、国道等利用者の休憩機能、地域資源の情報発信機能、串間市固有の魅力を活用した地域振興機能が集積する拠点の形成を目的とした道の駅の整備を推進します。 また、大規模地震や集中豪雨等の自然災害発生時の市民の避難や復旧活動の拠点となる防災機能の配置を検討します。 ②道の駅を目指す姿と成長プロセス ◆交通を軸に将来の串間を見据えた「道の駅」 ○高齢者など車を使えない人も訪れるよう、様々な交通手段の発着・乗り換え拠点（鉄道、バス、タクシー、自転車、超小型モビリティ etc） ○先進的な交通関連の設備を整え、串間のイメージ向上に寄与。（水素ガスステーション、電気自動車の充電ステーション） ③導入機能の検討 d. 拠点機能・情報発信機能 ○道の駅を JR、路線バス、観光バス、タクシーなどの乗り換えの場所として使っていただくようにします。遠方からの来訪者とともに、車を使えない方も来ていただける、また待ち時間に道の駅の施設を使っただけのようにします。（交通ネットワークの乗り継ぎ） ○遠方からの来訪者に串間市を知って楽しんでいただくため、情報発信を行うとともに、道の駅の外にも人を誘導します。 ⑤導入機能に基づくソフト面の取り組み 取り組み項目：市民交流 コミュバス・スクールバス等の運行調整 取り組み主体：他組織と調整（バス事業者・学校） 取り組みイメージ：待ち時間を有意義に過ごさせるとともに、送り迎えのついでの利用につなげるため、バス停を道の駅に設置する。（事業者・学校等との調整が必要）</p>

表 3-5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (5/6)

計画	内容										
<p>第8次串間市高齢者保健福祉計画（第7期串間市介護保険事業計画）</p> <p>5 住まい・暮らしの確保</p>	<p>(4) 地域公共交通</p> <p>< 現状 ></p> <p>地域公共交通については、現在、串間市コミュニティバスとして市街地循環線と集落線のあわせて14路線を運行しています。また、南宮崎駅から志布志駅間を結ぶ JR 日南線や、宮崎交通バス（飫肥・幸島線）も運行されており、高齢者を含めた市民の移手段として重要な役割を果たしています。</p> <p>< 課題と取り組み内容 ></p> <p>宮崎交通バス（飫肥・幸島線）については平成 29 年秋から減便となっており、JR 日南線についても平成 30 年 3 月から減便となる予定となっています。</p> <p>串間市コミュニティバスについても、更なる利便性の向上が求められていることから、今後は全ての地域公共交通を考慮し、その充実に向けた検討を進めていきます。</p> <p>また、住民主体による移動支援に取り組む組織団体等に対しては、日常生活支援総合事業等の可能な範囲で必要な支援を行います。</p> <hr/> <p>(6) 高齢者の交通安全対策</p> <p>< 現状 ></p> <p>平成 24 年度から免許の自主返納を促す目的で高齢の免許返納者に対し、よかバスの回数券 3,000 円分を交付する高齢者免許返納メリット制度を串間警察署と連携して実施しています。</p> <p>高齢者免許返納メリット制度利用者数は増加傾向にあり、平成 28 年度利用者数は 80 人となっています。</p> <p>< 課題と取り組み内容 ></p> <p>利用者数は今後も増加が見込まれ、継続的に実施していきます。</p> <p>< 指標 ></p> <table border="1" data-bbox="454 1550 1369 1637"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>平成 31 年度</th> <th>平成 32 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>免許返納者</td> <td>90 人</td> <td>90 人</td> <td>90 人</td> <td>90 人</td> </tr> </tbody> </table>	項目	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度	免許返納者	90 人	90 人	90 人	90 人
項目	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度							
免許返納者	90 人	90 人	90 人	90 人							

表 3-6 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (6/6)

計画	内容
串間市都市計画マスタープラン(策定中) II まちづくりの部門別方針 2 土地利用・都市施設に関する方針	3) 土地利用・都市施設に関する基本的方向 ②JR 串間駅西側一帯での魅力ある市街地の形成 JR 串間駅西側一帯は、商業系用途地域などに指定され、多様な用途の土地利用が行われています。その中でも、本市の骨格をなす国道 220 号、国道 448 号、県道 112 号(今別府串間線)が結節する JR 串間駅周辺の商業地域では、串間駅に農産物販販売所である「駅の駅」がありますが、既存の商業施設はほとんどみられません。そのため、JR 串間駅西側では、串間市景観計画で「景観形成重点地区」に定められた「旧吉松家住宅周辺(仲町地区)」や「道の駅(仮称)」整備を促進することで、交流人口の増加や新たな商業・サービス施設の誘致により、魅力ある中心市街地ゾーンの形成に努めます。
3 道路交通・空間に関する方針	3) 道路交通・空間に関する基本的方向 ②「よかバス」の利便性向上 車の運転ができない高齢者や学生のための移動手段として運行されている「よかバス」は、福島地域の JR 串間駅を中心として周辺地域を結ぶ路線により構成されています。周辺地域では運行本数が限定されているなど利用者のニーズに十分対応できていないのが現状です。今後、高齢化がさらに進展する中で、より利用しやすい公共交通を目指し、事業採算性に考慮しながら、利便性向上のための運行内容の検討などに努めます。
IV 実現化方針 1 実現のための基本的考え方	2) 都市的土地利用の誘導・抑制 一部の都市機能だけでなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな機能と、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版と位置づけられる「立地適正化計画(都市再生特別措置法)」を踏まえ、都市的土地利用の誘導・抑制についての考え方を整理します。 < 立地適正化計画 意義と役割 > 居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携による『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク(本誌では用途地域とよかバス)』のまちづくり

2. 「道の駅くしま（仮称）」の整備計画

「串間市中心市街地まちづくり基本計画」は、広域交通ネットワークの結節点としての機能を最大限に活用した中心市街地の形成、通過型観光客を中心市街地や市内観光地へ回遊させるための拠点づくりなどによる中心市街地の活性化に向けたまちづくりを展開するため、市街地環境の改善と活性化のための機能集積等の一体的な推進に関する基本的方向性を示しており、「旧吉松家住宅」周辺を中心としたにぎわい・うるおいゾーン、歴史・文化ゾーンとともに、建設予定の「道の駅」が拠点・情報発信機能や市民交流機能、イベント機能、地域振興機能、防災機能など多くの役割を期待されている。

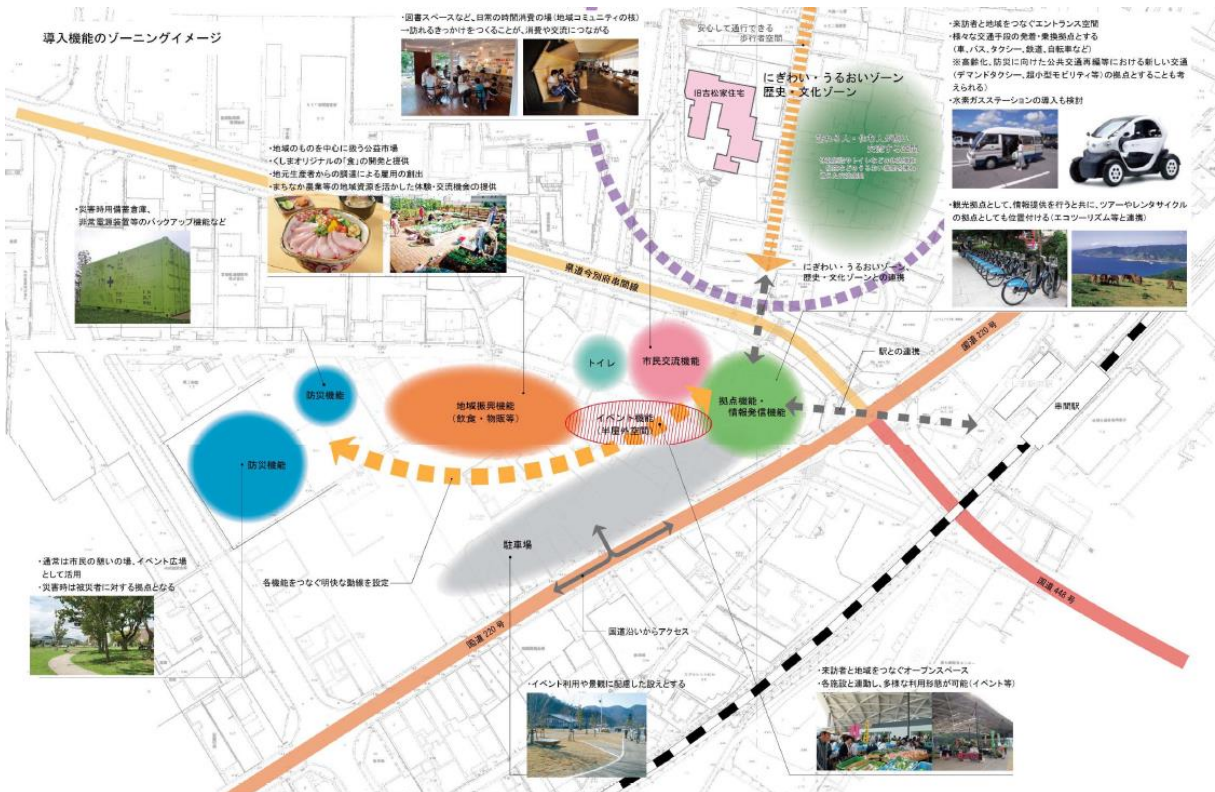


図 3-1 道の駅周辺のゾーニングイメージ

出典：串間市中心市街地まちづくり基本計画

3. 「東九州自動車道」の整備状況

平成 31 年に東九州自動車道「日南～串間～志布志間」において、「油津～南郷」「奈留～夏井」の 2 区間が新規事業箇所として発表があった。

整備効果として、防災機能の向上や物流効率化による地域産業の支援、広域周遊観光ルート形成による観光振興が期待されている。一方で、串間 IC（仮称）で降りず素通りされる可能性を含んでいるため、立ち寄る・目的となる仕組みづくり・魅力が求められている。



図 3-2 九州の高規格幹線道路網

出典：宮崎県資料

4. 観光関連の施策

(1) 都井岬を活かした観光振興

都井岬は、宮崎県串間市大納に属し、太平洋に面する岬であり、志布志湾の東端かつ日向灘の南端に位置する。野生の御崎馬が棲息することで知られ、「岬馬およびその繁殖地」として国指定の天然記念物となっている。

同市の旧都井岬観光ホテル跡地に多機能型施設の「串間市都井岬観光交流館」が建設中であり、2020年4月に開館予定である。(図 3-5)



図 3-3 都井岬と御崎馬

出典：串間市 HP



図 3-4 都井岬観光パンフレット

出典：串間市観光物産協会 HP



図 3-5 都井岬観光交流館（2020年4月開館予定）

出典：串間市 HP

(2) 観光資源への移手段の確保

串間市では、点在する観光資源への移手段を確保するため、よかバスを運行しており、交通資源を活かした取り組みを行っている。また、観光資源として特に有名である都井岬（国指定の天然記念物）への移手段として、すべての日にちでよかバスが運行されており、土日祝は平日より1往復増便して運行している。

平成28年4月1日改正ダイヤ

串間市コミュニティバス
よかバス
kushima community bus

時刻表

路線名 ページ

- 都井岬線……………3
- 高校線……………4
- 名谷黒井線……………5
- 永田線……………6
- 遍保ヶ野線……………7
- 高松線……………8
- 古竹線……………9
- 三ヶ平線……………10
- 上大矢取線……………11
- 風野線……………12
- 奈留線……………13
- 鯛取線……………14
- 市木線……………15
- 市街地循環線……………16・17

運賃

- 集落線 200円
- 市街地循環線 100円
- 1日フリーパス券 400円
- (小学生半額、未就学児無料)

串間駅前よかバス

図 3-6 よかバス時刻表 (左)

令和元年10月1日より適用
乗車中はシートベルトの着用を！運賃の支払いはバスが停まってから！

都井岬線					全日運行						
下り(都井岬方面)					上り(串間駅、市民病院方面)						
停留所名	時刻				※平日祝のみ	停留所名	時刻				※平日祝のみ
	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目		1便目	2便目	3便目	4便目	5便目
市民病院	9:55	11:50	14:40	17:10		都井岬	8:25	10:45	12:45	15:25	18:00
名谷黒井	9:56	11:51	14:41	17:11		都井中前	8:36	10:56	12:56		18:11
西小路	9:57	11:52	14:42	17:12		宮原	8:37	10:57	12:57		18:12
郵便局前	9:58	11:53	14:43	17:13		派出所前	8:38	10:58	12:58		18:13
▲市役所	9:59	11:54	14:44	17:14		都井支所前	8:39	10:59	12:59	15:36	18:14
串間駅	7:35	10:00	11:55	14:45	17:15	宇戸	8:40	11:00	13:00		18:15
塩屋原	7:36	10:01	11:56		17:16	東	8:41	11:01	13:01		18:16
蔵元	7:38	10:03	11:58		17:18	都井入口	8:43	11:03	13:03		18:18
越ヶ谷	7:39	10:04	11:59		17:19	樋口	8:48	11:08	13:08		18:23
上千野	7:41	10:06	12:01		17:21	串間温泉	8:50	11:10	13:10	15:44	18:25
代田	7:43	10:08	12:03		17:23	道場	8:51	11:11	13:11		18:26
自衛隊前	7:44	10:09	12:04		17:24	上平	8:52	11:12	13:12		18:27
下平	7:46	10:11	12:06		17:26	本城	8:53	11:13	13:13	15:47	18:28
本城	7:47	10:12	12:07	14:53	17:27	下平	8:54	11:14	13:14		18:29
上平	7:48	10:13	12:08		17:28	自衛隊前	8:56	11:16	13:16		18:31
道場	7:49	10:14	12:09		17:29	代田	8:57	11:17	13:17		18:32
串間温泉	7:50	10:15	12:10	14:58	17:30	上千野	8:59	11:19	13:19		18:34
樋口	7:52	10:17	12:12		17:32	越ヶ谷	9:01	11:21	13:21		18:36
都井入口	7:57	10:22	12:17		17:37	蔵元	9:02	11:22	13:22		18:37
東	7:59	10:24	12:19		17:39	塩屋原	9:04	11:24	13:24		18:39
宇戸	8:00	10:25	12:20		17:40	串間駅	9:05	11:25	13:25	15:55	18:40
都井支所前	8:01	10:26	12:21	15:04	17:41	▲市役所	9:06	11:26	13:26	15:56	
派出所前	8:02	10:27	12:22		17:42	郵便局前	9:07	11:27	13:27	15:57	
宮原	8:03	10:28	12:23		17:43	西小路	9:08	11:28	13:28	15:58	
都井中前	8:04	10:29	12:24		17:44	毎日通勤バス	9:09	11:29	13:29	15:59	
都井岬	8:15	10:40	12:35	15:15	17:55	市民病院	9:10	11:30	13:30	16:00	

注1) 最終便(市民病院17:10発及び都井岬18:25発)は、土・日・祝日はのみ運行です。
注2) ▲印の市役所バス停は土・日・祝日は経由いたしません。

図 3-7 都井岬線時刻表



図 3-8 よかバスイルカランドバス停

第4章 串間市の公共交通をとりまく問題点

1. 串間市の地域公共交通の抱える問題点

(1) 公共交通利用者の低迷

a) 路線バス利用者の減少

宮崎県内のバス利用者数は昭和44年度ごろをピークに減少傾向が続いており、平成29年度はピーク期のおよそ8分の1となる970万人となっている。(図4-1)

串間市内の地域公共交通であるよかバスは高校線を除いて主に高齢者等の移動弱者の日常的な移動手段を提供することを目的としているものの、加齢とともに公共交通利用者および利用頻度は増加する傾向にあるが、1割程度にとどまっている。(図4-2)

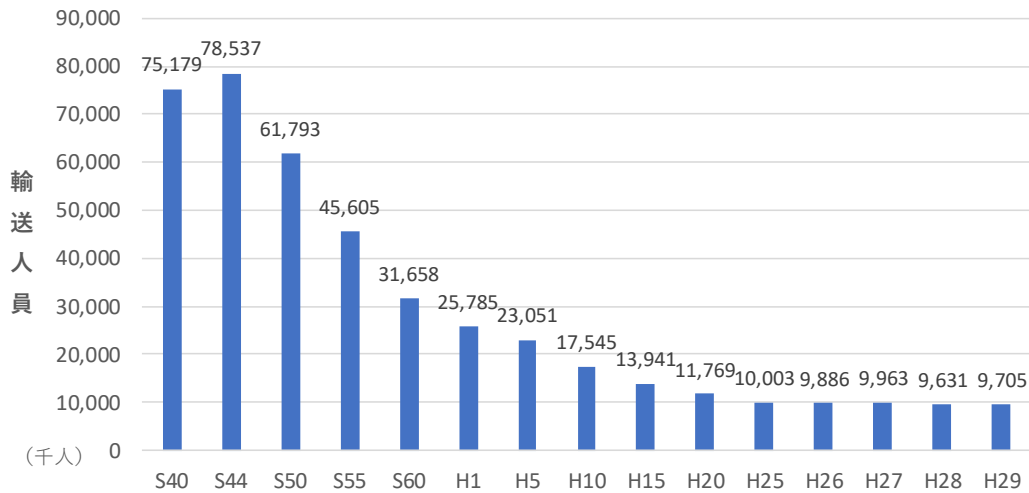


図 4-1 宮崎県内のバス利用者数の推移

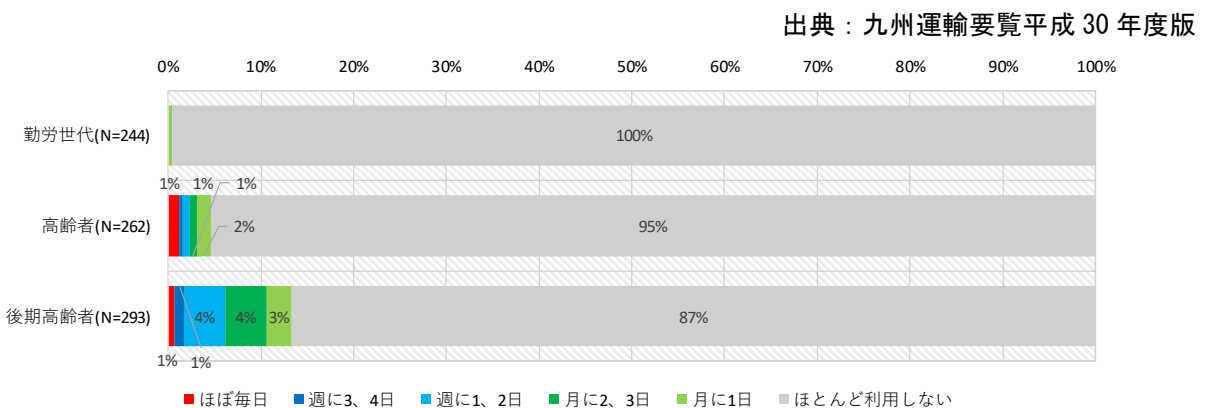


図 4-2 年代別の路線バス利用頻度

出典：住民アンケート調査

b) よかバスの利用率の低迷

1 便あたりの利用者数は都井岬線が 2.6 人/便と最も多く、市街地循環線は 1 便あたりでは 1.9 人の利用にとどまり、集落線はおおむね 2 人/便以下となっている。

都井線および市街地循環線は毎日運行を行っているものの、便によっては非効率な運行となっている便が存在することが懸念される。(表 4-1、図 4-3)

表 4-1 串間市内の各バス路線の運行状況と 1 便あたりの利用者数

路線名	運行状況		便あたり利用者数		
	曜日	便数	平日	土日祝	
串間市よかバス	都井岬線	毎日	平日：4往復、土日祝：5往復	2.6	2.3
	高校線	平日のみ	1往復	1.7	
	名谷黒井線	火・木	4往復	2.2	
	永田線	月・金	4往復	2.0	
	遍保ヶ野線	火	4往復	1.1	
	高松線	火	3往復	0.6	
	古竹線	金	3往復	0.9	
	三ヶ平線	水	3往復	1.2	
	上大矢取線	月・木	3往復	1.7	
	風野線	金	4往復	1.3	
	奈留線	水	3往復	1.0	
	鯛取線	月・木	4往復	1.9	
	市木線	水	3往復	1.7	
	市街地循環線	毎日	6往復（南回り・北回り：6周）		1.9
宮崎交通バス	市木線	毎日	6往復		4.0

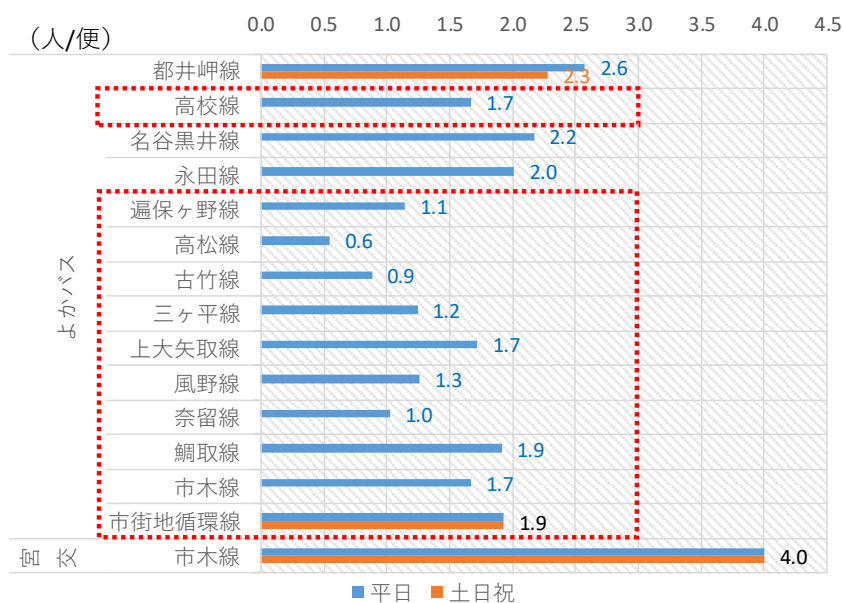


図 4-3 各バス路線の 1 便あたりの利用者数

出典：串間市提供資料（宮交バスのみ乗降調査結果利用）

c) 通学以外での利用の少ない JR 日南線

日南市 3 校へ通学する高校生は、JR 日南線の利用者が約 2 割存在し、通学利用は一定程度存在している。(図 4-4)

しかしながら、19 歳以上の世代では、日常的に JR 日南線を利用する方はごく少数であり、日常の移動手段としてはあまり利用されていない。(図 4-5)

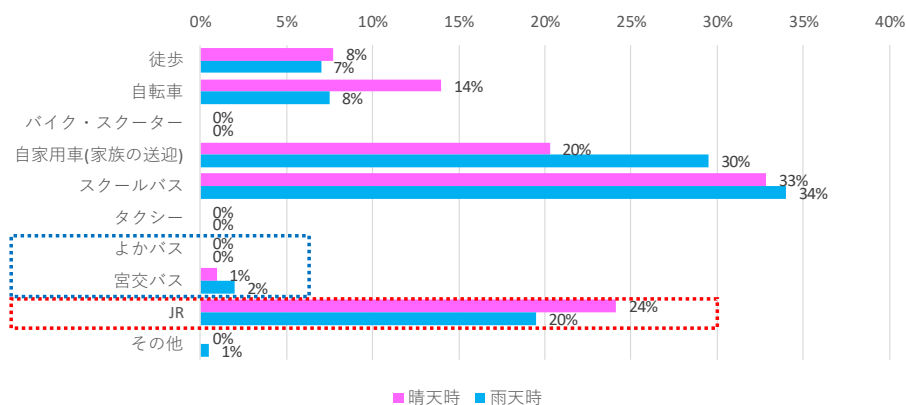


図 4-4 日南市 3 校へ通学する串間市居住高校生の通学手段 (再掲)

出典：高校生アンケート調査

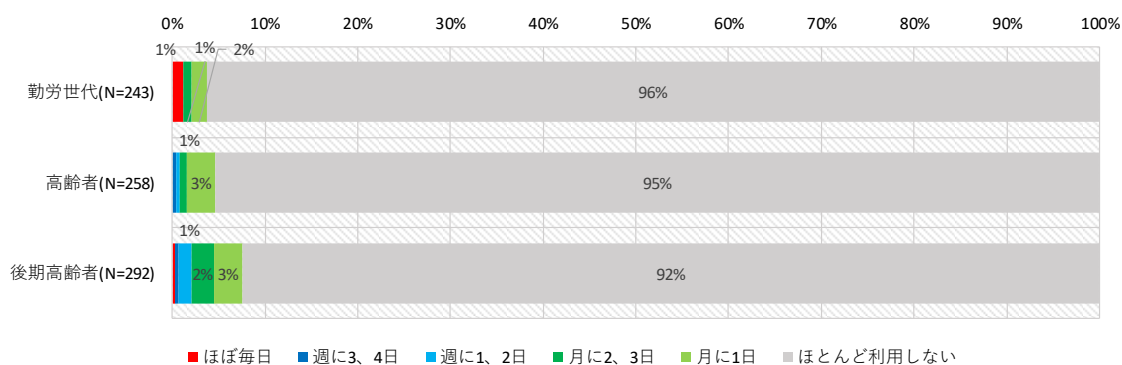


図 4-5 年代別の JR 日南線利用頻度

出典：住民アンケート調査

(2) 公共交通運行の担い手不足

全国的に深刻化する運転手不足により、公共交通の持続的な運営に課題が生じている。

特に、タクシー運転手の平均年齢は平成30年には60歳を超えており、今後、加速度的に運転者不足が深刻化していくことが懸念される。

現在、市内のタクシー事業者2社存在するが、同様に公共交通運行の担い手の確保が難しくなる可能性もあり、限られた交通資源を有効活用し、公共交通の運行を最適化することが求められている。

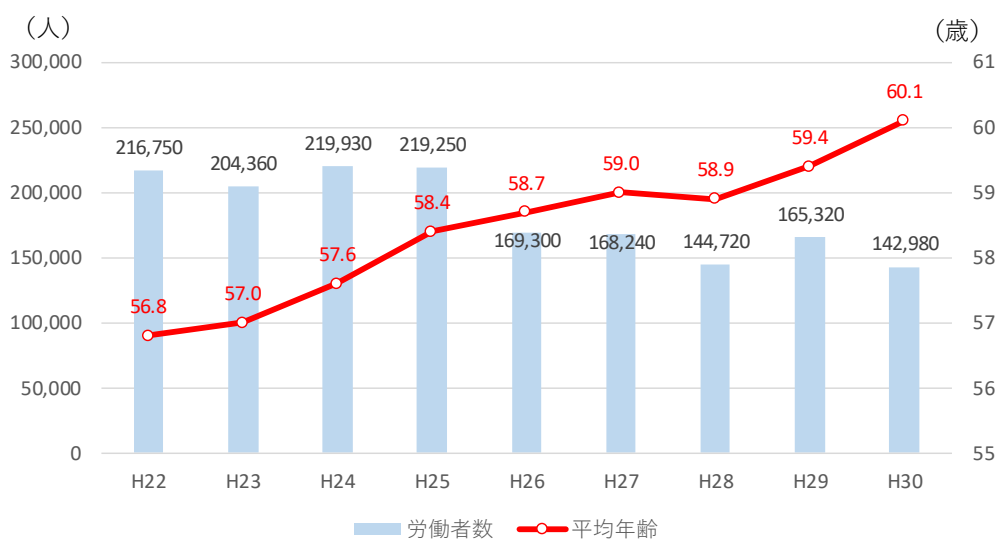


図 4-6 全国におけるタクシー運転手（男性）の労働者数と平均年齢の推移（再掲）

出典：賃金構造基本統計調査

(3) 交通不便地域の存在

串間市は概ねバス停から近い場所に人口が集中しているが、小規模な集落ではバス停から離れた集落も存在する。また、バス停からの距離が近くても、集落とバス停との間に高低差があり、実質的に交通不便地域となっている集落も存在する。

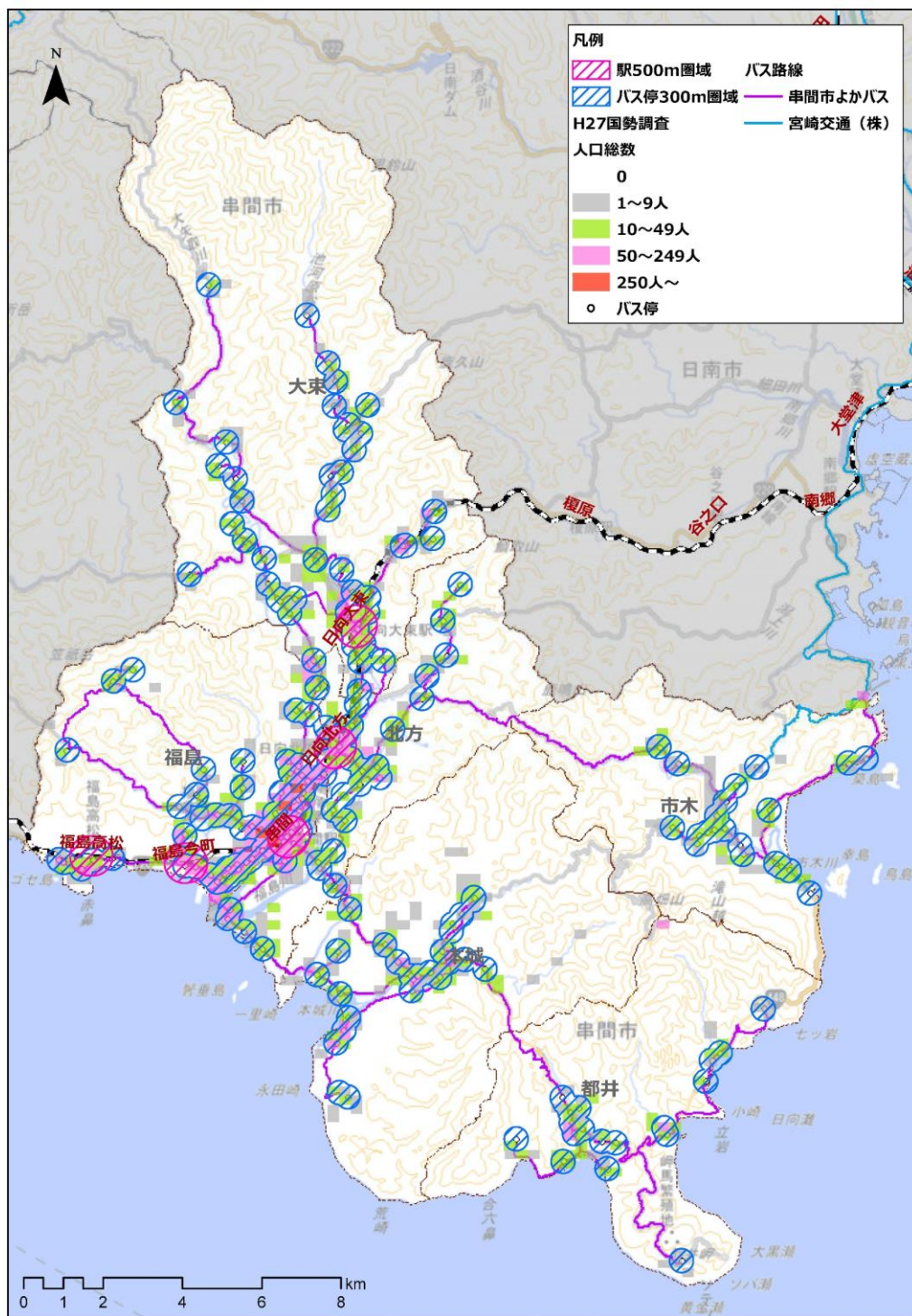


図 4-7 串間市の人口分布と公共路線網

出典：平成 27 年国勢調査・国土数値情報

(4) 交通不便地域の地理的問題

よかバスの集落線は、市内に点在する集落をくまなく運行する路線網を構築しているが、バス停から直線距離では近いけれどもバス利用者数の少ない高齢化集落を対象に全戸訪問調査を行った結果、公共交通への要望として、「運行本数・日数が少ない」という意見に加え、「バス停までの距離が遠い」という意見が挙げられ、集落部まで乗り入れていても、集落が広域であるために居住者から見ると利用できないと考えている方も多数存在した。(図 4-8)

また、本城地区の遍保ヶ野や大東地区の胡桃ヶ野、赤池等の集落では、バス停が近接しているものの、集落と高低差があり、バスを利用するには坂を上り下りする必要がある、実質的に交通不便地域となっている集落も存在する。(図 4-9、図 4-10)

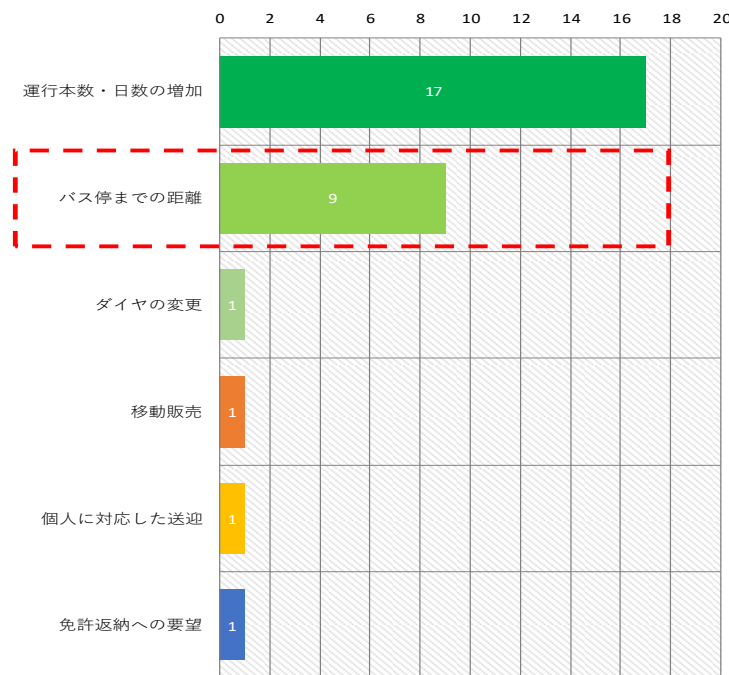


図 4-8 公共交通への要望

出典：集落調査



図 4-9 本城地区：遍保ヶ野集落



図 4-10 大東地区：胡桃ヶ野集落

(5) 移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致

住民アンケート調査において、公共交通利用者の公共交通に対する不満点は、「行きたい方向に路線が無い」や「バス停（乗り場）が遠い」など路線が移動に合っていないことや、「乗りたい時間にバスの運行が無い」や「乗り継ぎが不便」などの運行ダイヤが移動に合っていないというような不満が挙げられた。（図 4-11）

また、公共交通非利用者が公共交通を利用しない理由には、「自家用車を運転して移動できる」や「送迎してもらっている」のように現状では使わない・不要であるという意見や、「乗りたい曜日・時間にバスの運行が無い」や「運行本数が少ない」などの運行ダイヤが移動に合っていないという意見が挙げられ、バスの運行が移動ニーズに合致していない可能性が懸念される。（図 4-12）

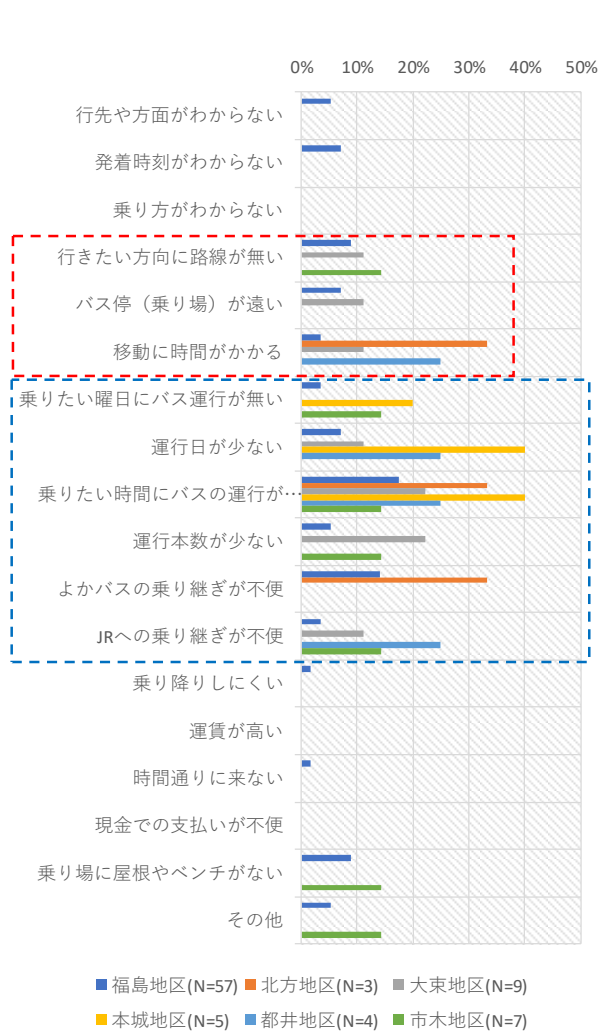


図 4-11 公共交通に対する不満点
(公共交通利用者)



図 4-12 公共交通を利用しない理由
(公共交通非利用者)

出典：住民アンケート

2. 移動に関する地域の問題点

(1) 高齢化と移動弱者の割合増加

高齢化の進行とともに、外出頻度は減少する傾向にあり、運転免許保有率の低下や自主返納を検討する方の割合が増加する傾向にあるため、本市においては、自由に移動することができない移動弱者の割合が増加していくことが懸念される。(図 4-13、図 4-14)

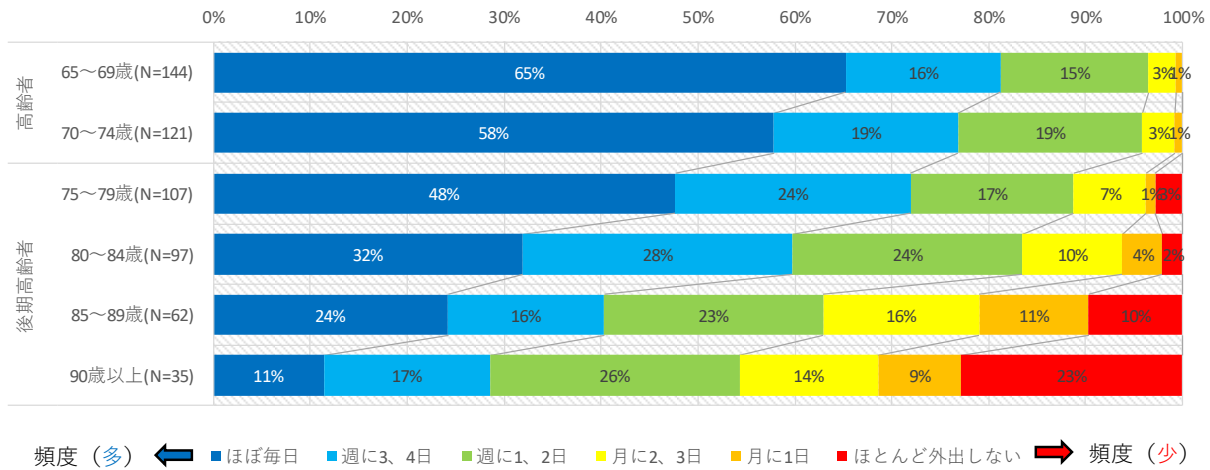


図 4-13 年代別の外出頻度

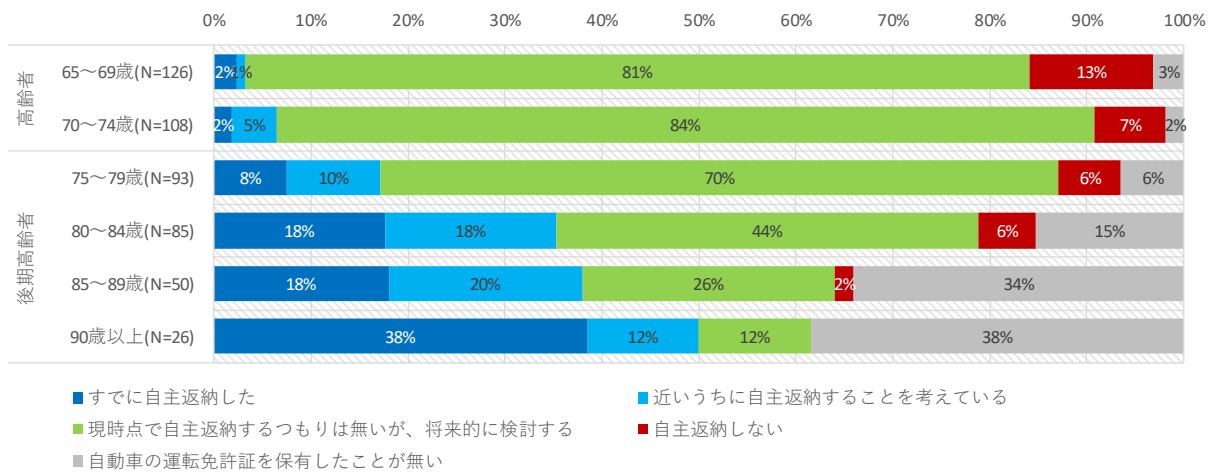


図 4-14 年代別の運転免許自主返納意向

出典：住民アンケート調査

(2) 運転免許返納等に伴う外出行動への制約

将来推計人口では、今後、65歳以上の高齢者の人口は約7,000人から減少していく見込みであるが、高齢化率は45%前後で推移していくと推計されている。(図 4-15)

一方、年齢が高まるにつれて高齢者の一人暮らしの世帯が増えることに加え、特に女性の一人暮らし世帯では運転免許保有者の割合が低く、外出の自由が制約されている世帯が多く存在すると懸念され、日常の移動手段を確保する重要性が増している。(図 4-16)

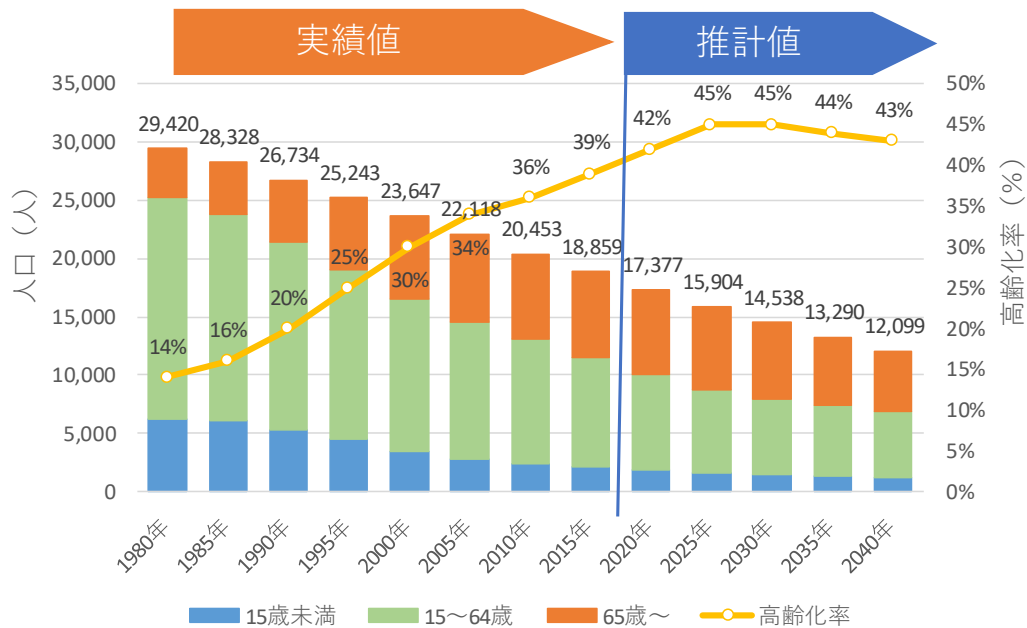


図 4-15 串間市の人口と高齢化率の推移 (再掲)

出典：平成 27 年国勢調査、将来推計人口 (国立社会保障・人口問題研究所)

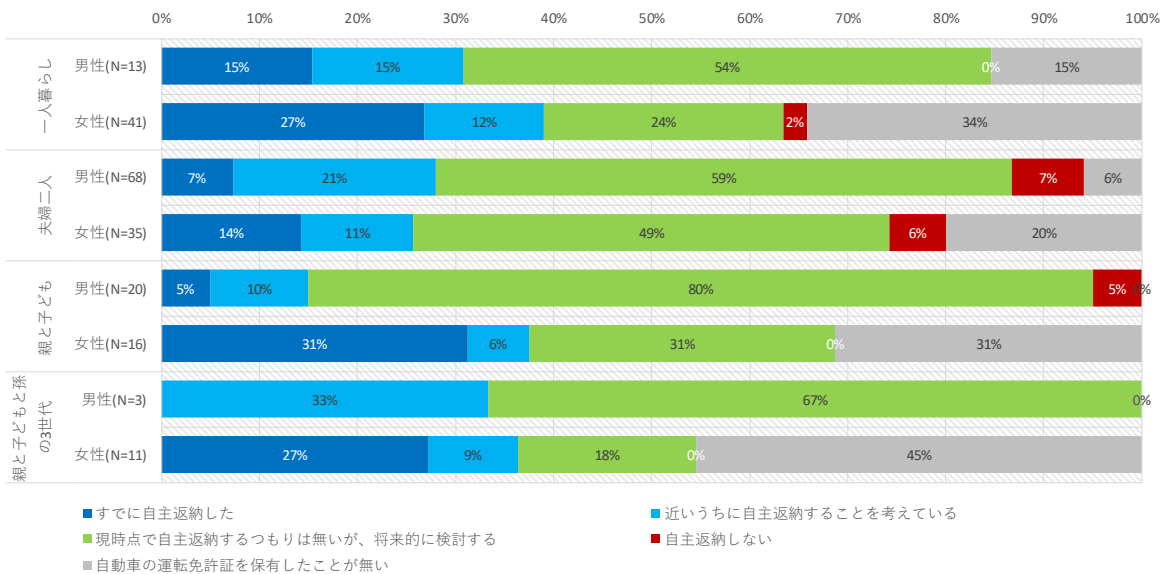


図 4-16 家族構成別・性別の運転免許保有率

出典：住民アンケート調査

(3) 健康と地域活力の維持

年齢とともに外出頻度は低下する傾向にある。(図 4-17)

外出頻度が低下すると歩行障がいや認知機能障がいの発生リスクが高まるという研究結果もあり、高齢者の外出頻度を維持することは健康寿命の延伸を目指すためにも重要である。(図 4-18、図 4-19)

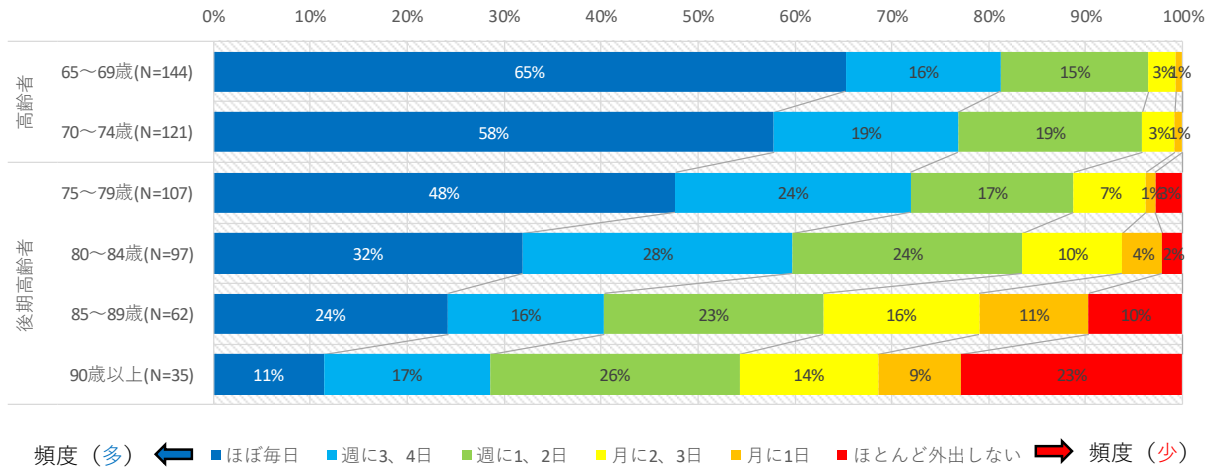


図 4-17 年代別の外出頻度 (再掲)

出典：住民アンケート調査

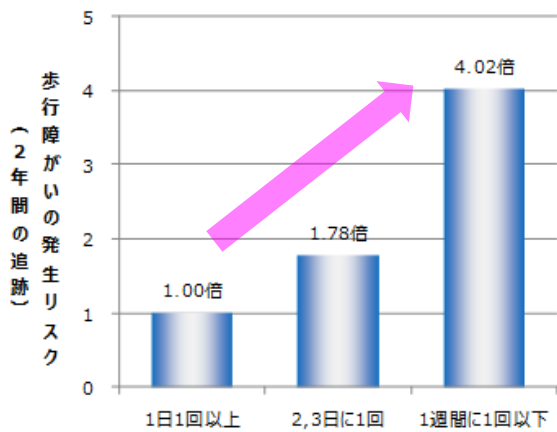


図 4-18 外出頻度と歩行障がいの発生リスク

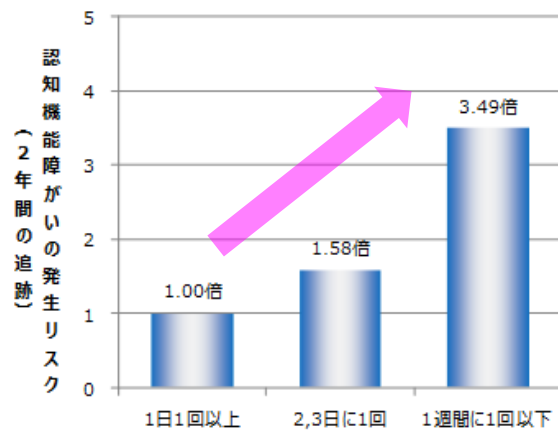


図 4-19 外出頻度と認知機能障がいの発生リスク

出典：東京都老人研究所 (老人研 NEWS No. 219)

(4) 集落単位で異なる移動困窮状況への対応

「高齢化率が高い」や「世帯当たりの人口が比較的少ない」、「バス停から比較的遠い距離に位置する」等の条件をもとに集落調査を6カ所（都井地区：黒井、本城地区：遍保ヶ野・代田、大東地区：赤池・風野・胡桃ヶ野）にて実施した結果、「家族・知人の送迎に依存している」「バスしかない、バスが少ない」などの移動に困っている意見があった。また、将来的に困ることとして「病院や買い物が困難になる」という意見が多く挙げられ、日常的な移動手段が将来なくなることに対する不安が生じている（図 4-20、図 4-21）

ただし、集落によって地形、世帯数、家族構成、助け合いの有無などの状況は多様であり、画一的な対応ではなく、集落に応じた対応が必要とされている。

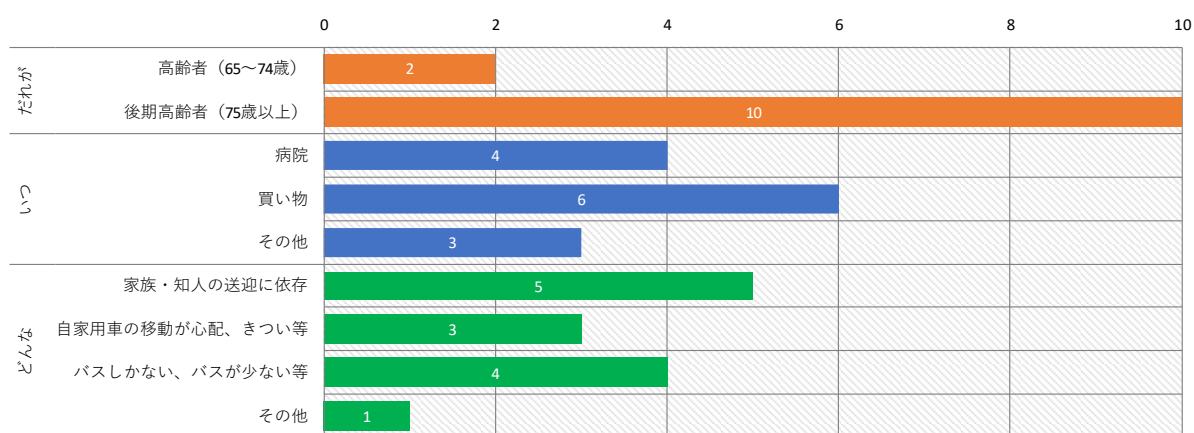


図 4-20 現在困っていること

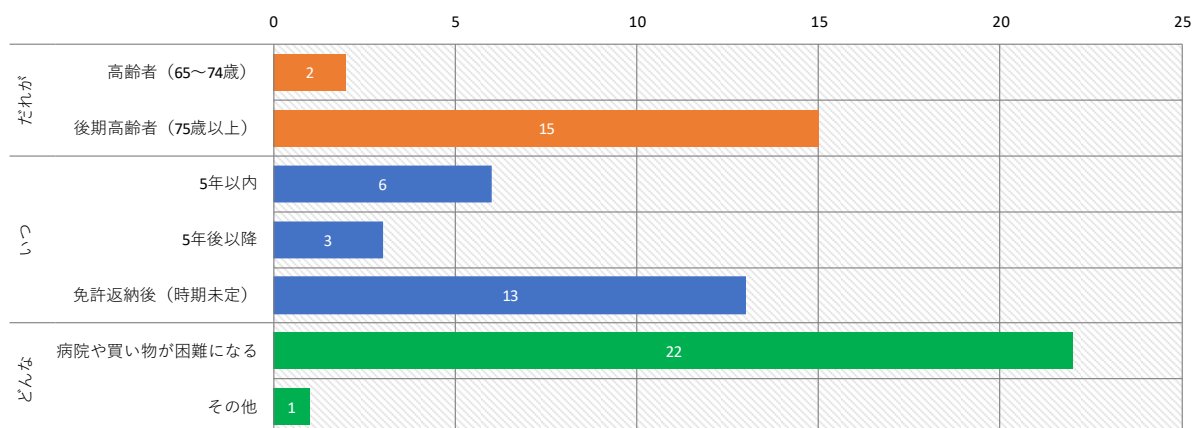


図 4-21 将来困ること

出典：集落調査

(5) 観光需要への対応

宮崎県には年間 15 百万人を超える観光客（宿泊・日帰り）が訪れている。（図 4-22）
 そのうち、外国人観光客数（宿泊）は平成 29 年度では約 19 万人と、近年増加傾向にある。（図 4-23）

市内の主要施設における来訪者調査においても、都井岬では外国人観光客がおり、体験型観光に移行する観光スタイルの中で、串間市への来訪ニーズが増える可能性が期待される。公共交通による観光施設間の移動を円滑にするためには、観光客に対する移動手段の確保や多言語対応等、受入環境を整える必要がある。

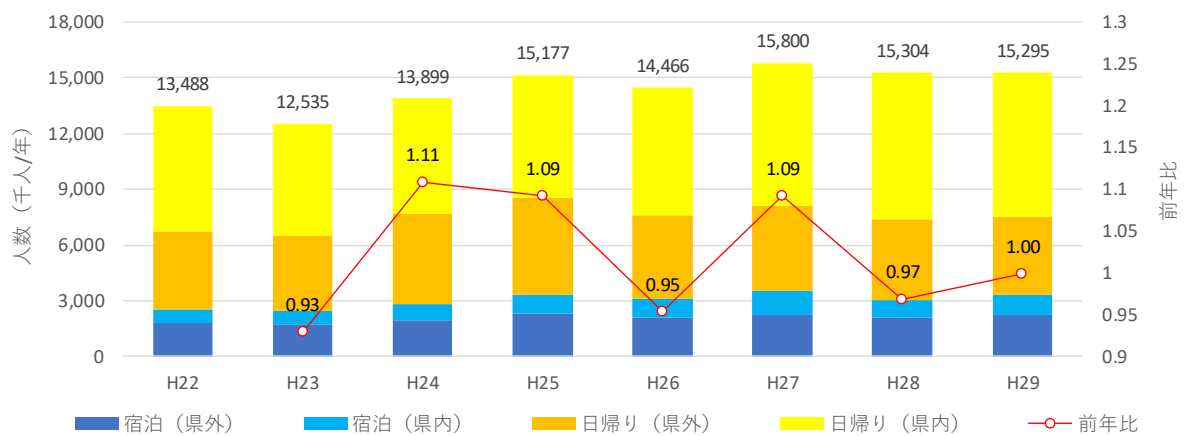


図 4-22 観光客数（宿泊・日帰り）の推移（再掲）

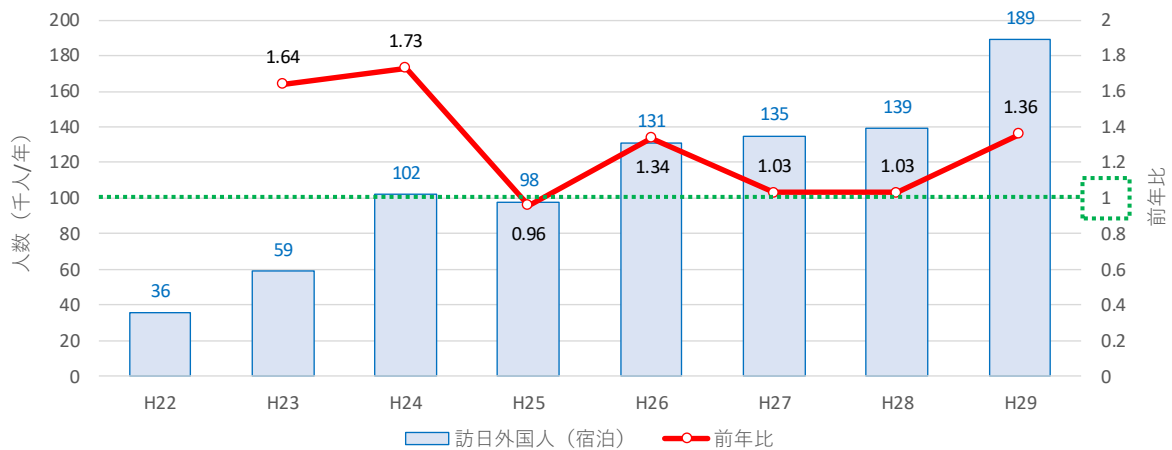


図 4-23 訪日外国人（宿泊者数）の推移（再掲）

出典：平成 29 年度宮崎県観光統計調査

第5章 串間市の地域公共交通網形成に向けた実施方針・内容

1. 串間市の地域公共交通が果たすべき役割と課題

■本市の目指す将来像

《第五次串間市長期総合計画・串間市まち・ひと・しごと創生総合戦略》
「豊かな自然とともに 生きる 喜びにあふれる 協働と交流のまち 串間」

《串間市中心市街地まちづくり基本計画》
【基本目標1】にぎわいのあるまちづくり

■移動に関する地域の現状・問題点

- ① 高齢化と移動弱者の増加
- ② 運転免許返納等に伴う外出行動への制約
- ③ 健康と地域活力の維持
- ④ 集落単位で異なる移動困窮状況への対応
- ⑤ 観光需要への対応

■公共交通の現状・問題点

- ① 公共交通利用者の低迷
- ② 公共交通運行の担い手不足
- ③ 交通不便地域の存在
- ④ 交通不便地域の地理的問題
- ⑤ 移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致

■本市の地域公共交通が果たすべき役割

1. 高齢者等の移動弱者が安心して定住できる移動環境を支える役割
2. まちづくりと連携し、多様な生活拠点への円滑なアクセスを確保する役割
3. 市内と市外を往来する通学や買い物等の生活移動を支える役割
4. 幹線的な路線と集落線で連携し、移動ニーズに応じたサービスを提供する役割
5. 観光客等の来訪者に対し、連携の取れた円滑な移動を提供する役割
6. 移動による日常生活を支え、交流を促進し、地域活力を維持する役割

■本市の公共交通に求められる課題**課題 1 変化する移動ニーズに対応した公共交通網への転換**

郊外部だけでなく市街地部でも進む超高齢化と人口減少に伴い、移動ニーズは量的には減少するものの、質的には移動弱者に対して寄り添い、さらに身近な移動手段となることが求められる。地域内の移動手段としては、大量輸送手段としての公共交通より、柔軟かつ効率的な移動手段への転換が必要である。

課題 2 様々な公共交通サービスの連携と共存

公共交通利用者数の減少に伴う収益性の低下や、運転手等の公共交通の担い手不足や高齢化により、公共交通を維持するための重大な問題に直面している。様々な公共交通サービスの役割分担のもと、接続性だけでなく運賃や利用促進の側面でも相互に協力・連携し、共存できる環境を構築することが必要である。

課題 3 地域の実情に合わせた移動環境の構築

高齢化や世帯構成等の居住者の状況や、バス停までの高低差等の地理的状況、道路環境、商業施設や医療施設の立地状況に加え、移動販売の有無や福祉的な送迎の有無等の移動に関連するサービスの状況は、地区や集落単位で大きく異なる。それぞれの地域の実情を考慮し、最適な移動環境の構築を目指す必要がある。

課題 4 まちづくりの方向性と連携した公共交通網の構築

中心市街地における道の駅の整備や本城支所の移転、観光拠点である旧吉松家住宅周辺整備や都井岬観光交流館の整備等のまちづくりの方向性と連携し、これらの効果を最大限に発揮するために、路線網や運行水準の対応を図る必要がある。

課題 5 公共交通の新たな利用者の獲得

公共交通の持続性を高め、かつ、住民の移動手段として寄与していくためには、自家用車利用からの転換を含め、移動手段として認知していない方・利用していない方に認知してもらい、利用を促していくことが重要である。

2. 串間市の地域公共交通網形成に向けた基本的な方針と将来像

■串間市の地域公共交通網形成に向けた基本理念

《誰もが活躍し、安心して生活できる身近な移動環境の創造》

人口減少や少子高齢化、市外への人口流出などの厳しい社会環境の中、自立した地域を維持していくため、まちづくりや観光、福祉、教育等の様々な分野と連携しながら、移動弱者であっても安心して生活でき、活躍できる環境を創造し、総合力によって地域活力の維持・向上を目指す。

■課題

課題 1

変化する移動ニーズ
に対応した公共交通
網への転換

課題 2

様々な公共交通サー
ビスの連携と共存

課題 3

地域の実情に合わせ
た移動環境の構築

課題 4

まちづくりの方向性
と連携した公共交通
網の構築

課題 5

公共交通の新たな利
用者の獲得

■地域公共交通網形成に向けた基本的な方針

≫方針 1

地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

高齢化の更なる進展や人口減少等の移動ニーズの量や質の変化や、支所の移転や観光施設の整備等に対応し、市内のそれぞれの地域に合った移動サービスを相互に組み合わせ、持続的な公共交通網を構築する

≫方針 2

道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編

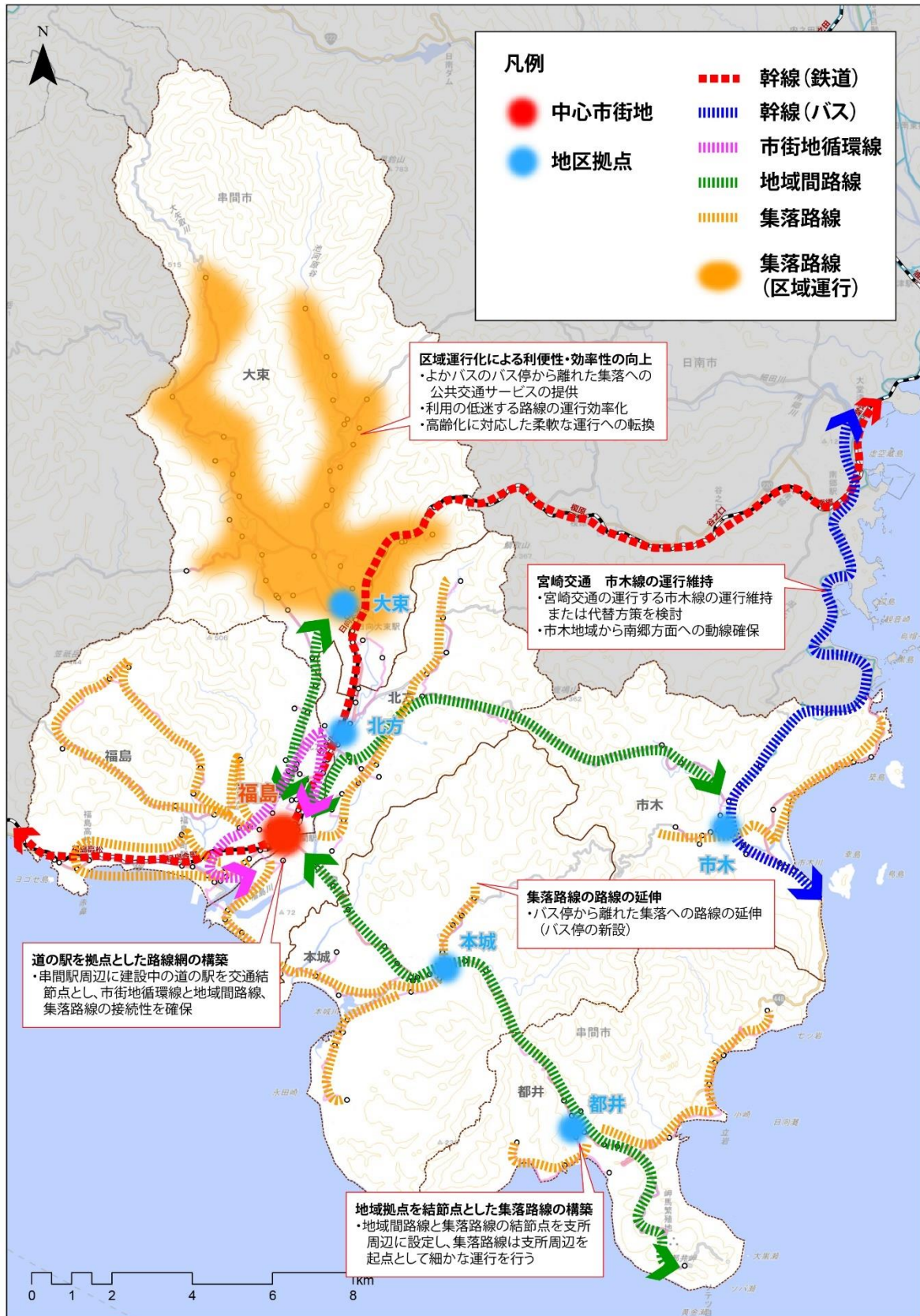
JR 串間駅周辺に建設中の道の駅を中核とするまちづくりの方向性と連携のもと、道の駅において幹線的な路線と集落路線の連絡性を確保し、集落と主要生活拠点や観光施設を連絡する路線網を構築する

≫方針 3

地域活力の維持・向上に向けた移動の促進

市民の移動の足である公共交通網を維持していくため、自動車からの転換の推進や観光客等の新たな利用者の確保など、自治体・事業者・市民が一体となり公共交通の維持に向けた意識の醸成と利用促進を図る

串間市の地域公共交通網の将来像



3. 計画目標および目標を達成するために実施する事業

>>方針1

地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

高齢化の更なる進展や人口減少等に伴う移動ニーズの量や質の変化や、支所の移転や観光施設の整備等に対応し、市内のそれぞれの地域に合った移動サービスを相互に組み合わせ、持続的な公共交通網を構築する

■数値目標

	現状	令和5年度末
公共交通の人口カバー率の向上 (駅 500m、バス停 300m 圏域)	85%	95%
考え方	誰もが使いやすい公共交通となるため、集落部への乗り入れの拡大や区域運行化により、人口カバー率の向上を図る	
よかバス1便あたりの利用者数の増加	1.9人/便	2.5人/便
考え方	地域の移動ニーズに寄り添った公共交通サービスの提供により、よかバスの利用者の増加を図る	
利用者1人あたりの財政負担額の縮減	871円/人	800円/人
考え方	移動ニーズにあった柔軟な移動サービスへの転換により利便性の向上を図り、公共交通運行の持続性の向上を図る	

■目標を達成するために行う取り組み

① 鉄道、路線バスによる広域幹線路線の維持	市内外を連絡する鉄道と路線バスの維持を図り、広域移動時の利便性を確保する
② よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	集落の状況や施設整備の状況を勘案し、よかバスの運行内容の見直しを行う
③ 外出行動に適した運行ダイヤへの改善	通学・買い物・通院等の外出行動・外出時間帯を想定したダイヤへの変更を行う
④ 様々な移動サービスとの連携による移動の足の確保	福祉移動サービスや買い物支援、スクールバス等との連携により移動の足を確保する

>>方針2

道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編

JR 串間駅周辺に建設中の道の駅を中核とするまちづくりの方向性と連携のもと、道の駅において幹線的な路線と集落路線の連絡性を確保し、集落と主要生活拠点や観光施設を連絡する路線網を構築する

■数値目標

	現状	令和5年度末
よかバスの満足度の向上	76.4%	90.0%
考え方	外出を支援するよかバスの路線網の構築を通じ、よかバスの満足度向上を図る（※よかバス利用者に対する調査）	
市街地循環線の利用者数の増加	8,320人/年	10,000人/年
考え方	道の駅を交通結節点とした路線網の構築により、生活利便施設を連絡する市街地循環線の利用促進を図る	
集落線の利用者数の増加	16,775人/年	17,000人/年
考え方	道の駅を交通結節点とした路線網の構築により、集落部や地域拠点と中心市街地を連絡する集落線の利用促進を図る	

■目標を達成するために行う取り組み

① 道の駅を拠点とした路線網への再編	道の駅の整備と連携し、市街地循環線及び集落線の路線網を再編する
② 鉄道とよかバスとの接続性の確保	JR 日南線の運行ダイヤを考慮し、市内各地との往來を円滑にするためのダイヤを設定
③ 公共交通が相互に連携した運賃体系の導入	交通事業者間で連携し、月額定額制の運賃の導入を目指す
④ 目的地となる施設と連携した移動プランの設計	健幸教室等のイベントや医療・商業施設等と連携した移動プランを構築する

>>方針3

地域活力の維持・向上に向けた移動の促進

市民の移動の足である公共交通網を維持していくため、自家用車からの転換の推進や観光客等の新たな利用者の確保など、自治体・事業者・市民が一体となり公共交通の維持に向けた意識の醸成と利用促進を図る

■数値目標

	現状	令和5年度末
高齢者のよかバスの利用率向上	9.2%	15.0%
考え方	よかバスの運行内容の周知・広報により、高齢者のよかバス利用率の向上を図る（※市民アンケート調査）	
市内公共交通網の乗り換え検索システム事業者への提供	1事業者	5事業者
考え方	乗り換え検索システムへの対応が可能な運行情報を整備し、来訪者でも迷わず公共交通を選択できる情報の提供を図る	
よかバスと連携した施設（よかバスサポーター）の増加	0施設	20施設
考え方	よかバス利用者への特典や運行情報の提供等、よかバスを支援する制度を設け、協力する施設数の増加を図る	

■目標を達成するために行う取り組み

① 多様な手法による情報提供	公共交通マップ・時刻表の作成やバス停表示、インターネット検索への対応等
② 公共交通体験会の開催	主に高齢者を対象とし、よかバスを利用した乗車体験会の開催
③ 道の駅や観光施設等と連携した利用促進	道の駅や観光施設等とタイアップした運賃施策による公共交通の利用促進
④ 自動車運転免許返納の推進	運転免許返納者に対する運賃施策を再設計する

4. 実施事業の内容

方針 1-①	鉄道、路線バスによる広域幹線路線の維持
事業内容	串間市内から市外への広域的な公共交通として、JR 日南線と宮交バスが運行されており、市外への通学や通院等の日常的な移動での利用が存在する。 市内外への移動利便性を確保するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、これらの広域的な幹線路線の維持を図る。
実施主体	串間市（総合政策課）
連携団体	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）、バス事業者（宮崎交通(株)）
実施時期	路線の維持：計画期間中継続
方針 1-②	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
事業内容	よかバスの運行開始から 10 年以上が経過し、その間、沿線集落の居住者の状況や支所移転、今後予定されている施設整備等により、移動ニーズが変化している。 沿線地域居住者の移動ニーズや施設立地等を勘案し、よかバスの運行内容（区域運行への転換等）や運行水準の見直しを図る。
実施主体	串間市（総合政策課）
実施時期	よかバスの再編検討：令和 2 年度 再編内容での運行開始：令和 3 年度～
方針 1-③	外出行動に適した運行ダイヤへの改善
事業内容	公共交通利用者の移動ニーズを考慮し、病院や買い物の所要時間や通学の時間帯等を考慮し、利便性の高い運行ダイヤに改善する。また、同時に、運行便数の適正化を図り、運行の効率化を行う。
実施主体	串間市（総合政策課）
連携団体	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）、バス事業者（宮崎交通(株)）
実施時期	よかバスの再編検討：令和 2 年度 再編内容での運行開始：令和 3 年度～
方針 1-④	様々な移動サービスとの連携による移手段の確保
事業内容	社会福祉法人等の民間団体で提供する移動サービスやスクールバス、よかバスのそれぞれで役割を明確にしながら連携を深め、市民の多様な移動ニーズに合わせた複合的な移動サービスの提供を行う。 また、スクールバスの混乗化や空き時間を有効活用した市民移動サービスの提供について検討を行う。
実施主体	串間市（総合政策課、医療介護課、学校政策課、福祉事務所）
連携団体	社会福祉法人等の民間団体
実施時期	様々な移動サービスとの連携・役割分担協議：令和 2 年度～継続的に実施

方針 2 -①		道の駅を拠点とした路線網への再編
事業内容	建設を予定する道の駅くしま（仮称）の整備と連携し、市民の憩いの場としての機能や交流拠点としての機能を最大限に発揮するため、道の駅を拠点としたよかバス（市街地循環線および集落線）の路線網の再編を図る。	
実施主体	串間市（総合政策課、東九州道・中心市街地対策課）	
連携団体	道の駅運営者	
実施時期	よかバスの再編検討：令和 2 年度 再編内容での運行開始：令和 3 年度～（道の駅の開業に合わせる）	
方針 2 -②		鉄道とよかバスとの接続性の確保
事業内容	串間市居住者の市外への移動時や、観光来訪者の移動利便性を確保するため、JR 日南線の串間駅において鉄道とよかバスの接続を図る。	
実施主体	串間市（総合政策課）	
連携団体	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）	
実施時期	ダイヤ改善：令和 2 年度～継続的に実施	
方針 2 -③		公共交通が相互に連携した運賃体系の導入
事業内容	自家用車に代わる市民の移動手段としての定着を図るため、主に市内の移動手段であるよかバス、タクシーをはじめ、市外への移動手段との運賃施策における連携を図り、月額定額制の運賃等により身近な移動手段としての利便性を向上する。	
実施主体	串間市	
連携団体	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）、バス事業者（宮崎交通(株)）、タクシー事業者（宮交タクシー(株)、宮児タクシー(株)）	
実施時期	よかバスの再編検討・運賃施策協議：令和 2 年度 新たな運賃体系の導入：令和 3 年度以降（協議状況に応じ実施時期検討）	
方針 2 -④		目的地となる施設と連携した移動プランの設計
事業内容	介護予防教室等（支所等で開催される健幸教室など）のイベントや、いこいの里での入浴、商業施設での買い物等、外出が楽しくなる移動プランの設計に合わせたよかバスの運行内容に再編する。	
実施主体	串間市（総合政策課、医療介護課）	
連携団体	社会福祉協議会、商業施設、医療施設等	
実施時期	よかバスの再編検討・関係部署や施設協議：令和 2 年度 再編内容での運行開始：令和 3 年度～	

方針 3-①		多様な手法による情報提供
事業内容	公共交通事業者間で連携した公共交通マップ・総合時刻表の作成やバス停表示の改善、インターネット乗り継ぎ検索サイトへの対応等を推進し、市民および来訪者の利用の促進を図る。	
実施主体	串間市（総合政策課）	
実施時期	情報提供施策の実施：令和 2 年度～継続的に実施 （令和元年度から事業着手）	
方針 3-②		公共交通体験会の開催
事業内容	主に高齢者を対象とした公共交通（よかバス）を利用した乗車体験会を開催し、自家用車利用からの代替や、外出支援のための移動手段としての認知の向上を図り、長期的な公共交通利用者の獲得を目指す。	
実施主体	串間市（総合政策課、医療介護課）	
連携団体	社会福祉協議会	
実施時期	公共交通体験会の実施：令和 2 年度～継続的に実施 （令和元年度から事業着手）	
方針 3-③		道の駅や観光施設等と連携した利用促進
事業内容	道の駅くしま（仮称）や観光施設、商業施設、医療施設等とタイアップし、公共交通利用者に対する割引やポイント制度の導入等により、公共交通を利用することが便利または楽しくなるような施策を実施し、公共交通利用の促進を図る。	
実施主体	串間市（総合政策課、東九州道・中心市街地対策課、商工観光スポーツランド推進課）	
連携団体	串間市観光物産協会、商業施設、医療施設等	
実施時期	関係機関との協議：令和 2 年度～継続的に実施（協議状況に応じて順次施策の展開を拡大）	
方針 3-④		自動車運転免許返納の推進
事業内容	運賃の月額定額制の導入等と合わせ、自動車運転免許返納者に対して現在実施しているよかバス利用券の配布を見直し、より利便性が高く、魅力的な運賃施策の導入を検討する。	
実施主体	串間市（総合政策課、危機管理課）	
実施時期	よかバスの再編検討・運賃施策協議：令和 2 年度 新たな運賃体系の導入：令和 3 年度以降（協議状況に応じ実施時期検討）	

5. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、串間市公共交通会議の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。本計画に記載した施策の推進に当たり、それぞれの主体において主体的に実施する役割は以下のとおり。

事業主体	役割
串間市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び串間市との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言 広域的な路線に関する自治体間の調整
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

参考：関係法に記載された各主体に求められる役割

【改正地域公共交通活性化再生法第4条】

- 国：情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
- 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に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に取り組む
- 公共交通事業者等：旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

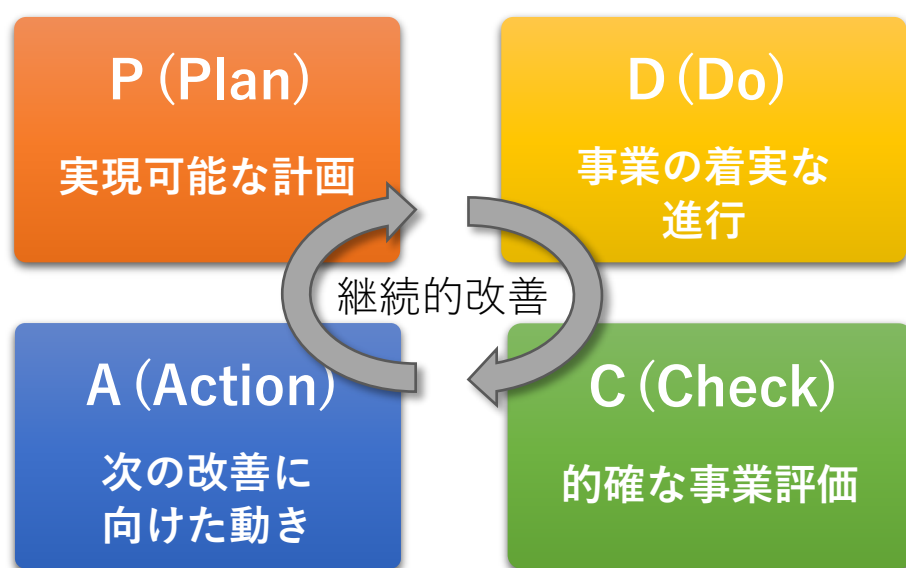
【交通政策基本法第11条】

- 国民等：自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める

(2) PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。このサイクルの継続的实施により、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

実施にあたっては、串間市公共交通会議において、年1回、事業の把握と評価を行い、その結果に基づき事業改善策を検討する。



○PDCA ごとの実施主体

