

# 串間市地域公共交通利便増進実施計画 (案)

令和3年 月  
串間市地域公共交通会議 (串間市)

1.	はじめに.....	1
1.1.	計画策定の背景と目的.....	1
1.2.	本計画の位置づけ.....	1
1.3.	計画の実施区域.....	1
2.	公共交通網の利便増進事業実施における課題の整理・検討.....	2
2.1.	串間市地域公共交通網形成計画における基本的な方針と将来像.....	2
2.2.	串間市地域公共交通網の利便増進に向けて実施する施策.....	3
2.3.	地方公共団体による支援の内容.....	4
2.4.	本市における施設等開発動向.....	4
2.5.	車両更新の状況.....	5
2.6.	よかバスの利用状況.....	6
2.6.1.	令和元年度年間乗降実績.....	6
2.6.2.	路線・便別利用者数.....	7
2.6.3.	路線別の現状・課題と見直しの方向性.....	15
3.	コミュニティバス「よかバス」の運行路線・ダイヤの検討.....	17
3.1.	現状・課題を受けた利便増進事業実施方針の流れ.....	17
3.2.	公共交通網の利便増進事業実施前後のイメージ共有.....	17
3.3.	よかバス路線全体の利便増進事業実施方針.....	18
3.4.	よかバス各路線の利便増進事業実施方針.....	22
3.5.	利便増進事業内容の一覧.....	24
3.6.	サービス内容に変更の伴う事業の内容.....	26
3.7.	運行ダイヤ案.....	42
4.	鉄道や路線バスと連携した利便性向上策の検討.....	43
4.1.	既存輸送サービスの活用に関する検討.....	43
4.1.1.	スクールバスの運行状況.....	43
4.1.2.	スクールバスの利用状況.....	44
4.1.3.	スクールバスの活用の方向性について.....	44
4.1.4.	デマンド型交通について.....	44
4.1.5.	定時定路線型運行とデマンド型運行の比較.....	45
4.1.6.	需要規模と運行形態・運行水準選定の考え方.....	46
4.1.7.	デマンド型運行導入検討地区.....	47
5.	宮崎交通(株)市木線の運行維持方策検討.....	48
5.1.	利用状況の推移.....	48
5.2.	市木地区の移動ニーズ再整理.....	48
5.2.1.	令和元年度調査結果から見たニーズ.....	48
5.2.2.	よかバス市木線の利用状況(再掲).....	49
5.2.3.	令和元年度よかバス利用実態調査結果.....	49
5.2.4.	市民アンケート調査結果から見たニーズ.....	50
5.3.	関係者との協議.....	50
6.	事業実施に必要な資金の額・調達方法.....	51
7.	事業実施により想定する効果.....	51
7.1.	運転手の労働環境(運転時間、拘束時間)の検証.....	51
7.2.	運行収支の試算.....	52
7.3.	公的資金投入額の試算.....	52
7.4.	各地区(路線)における事業の効果.....	53

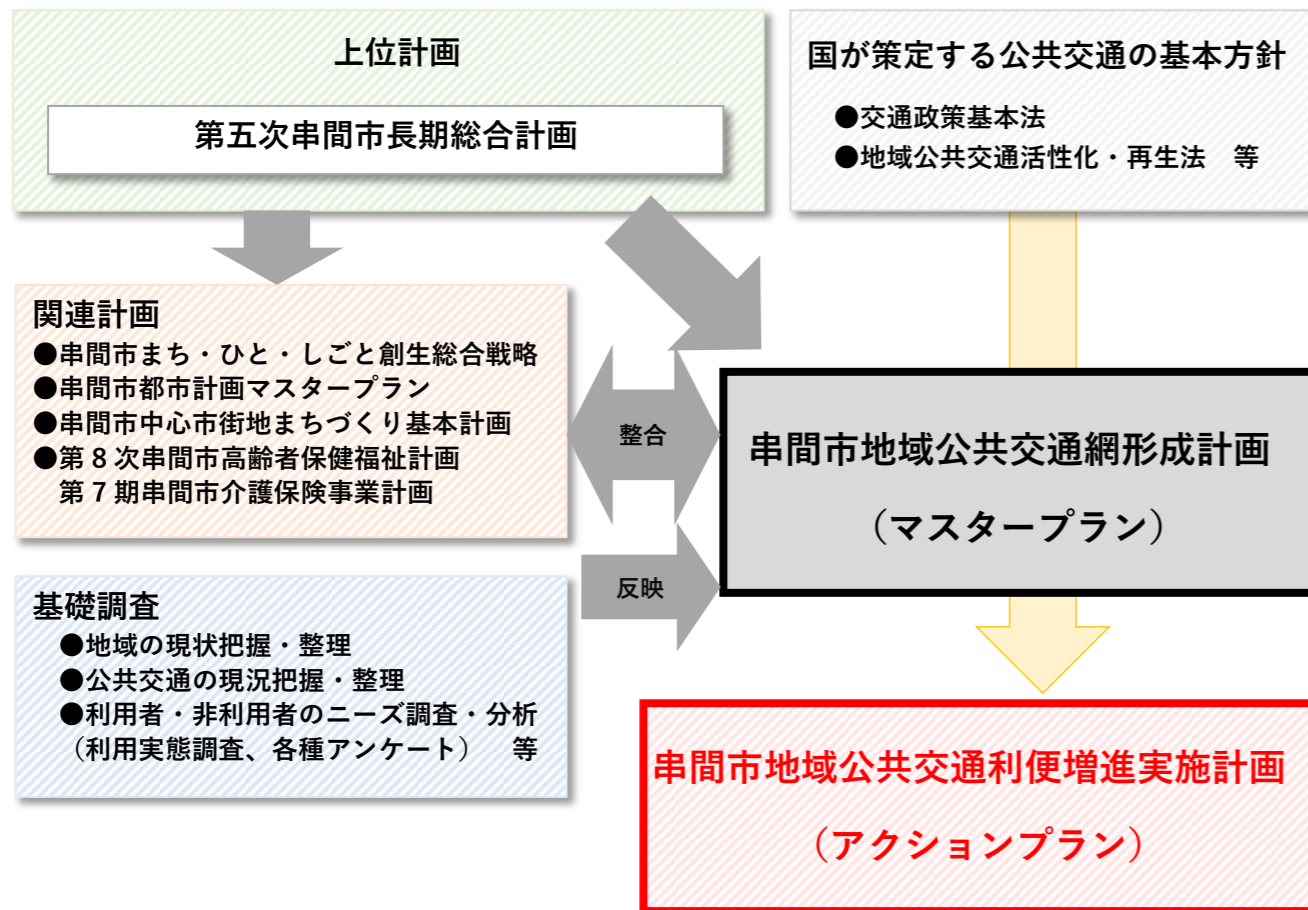
# 1. はじめに

## 1.1. 計画策定の背景と目的

令和2年3月に策定した「串間市地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」という。)における事業の実施方針に基づき、確実な事業の実施と事業実施による継続的な公共交通体系の維持と運行を図るため、「串間市地域公共交通利便増進実施計画」(以下「利便増進計画」という。)を策定する。

## 1.2. 本計画の位置づけ

利便増進計画は、「串間市にとって望ましい公共交通のすがた」を示した地域公共交通の基本計画である網形成計画に基づくアクションプランとして、その具体的な内容(路線の再編や事業等)について定めるものである。



## 1.3. 計画の実施区域

本計画の実施区域(対象範囲)は、串間市全域とする。

## 2. 公共交通網の利便増進事業実施における課題の整理・検討

串間市の地域公共交通網の将来像（網計画策定時）

### 2.1. 串間市地域公共交通網形成計画における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

地域の实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

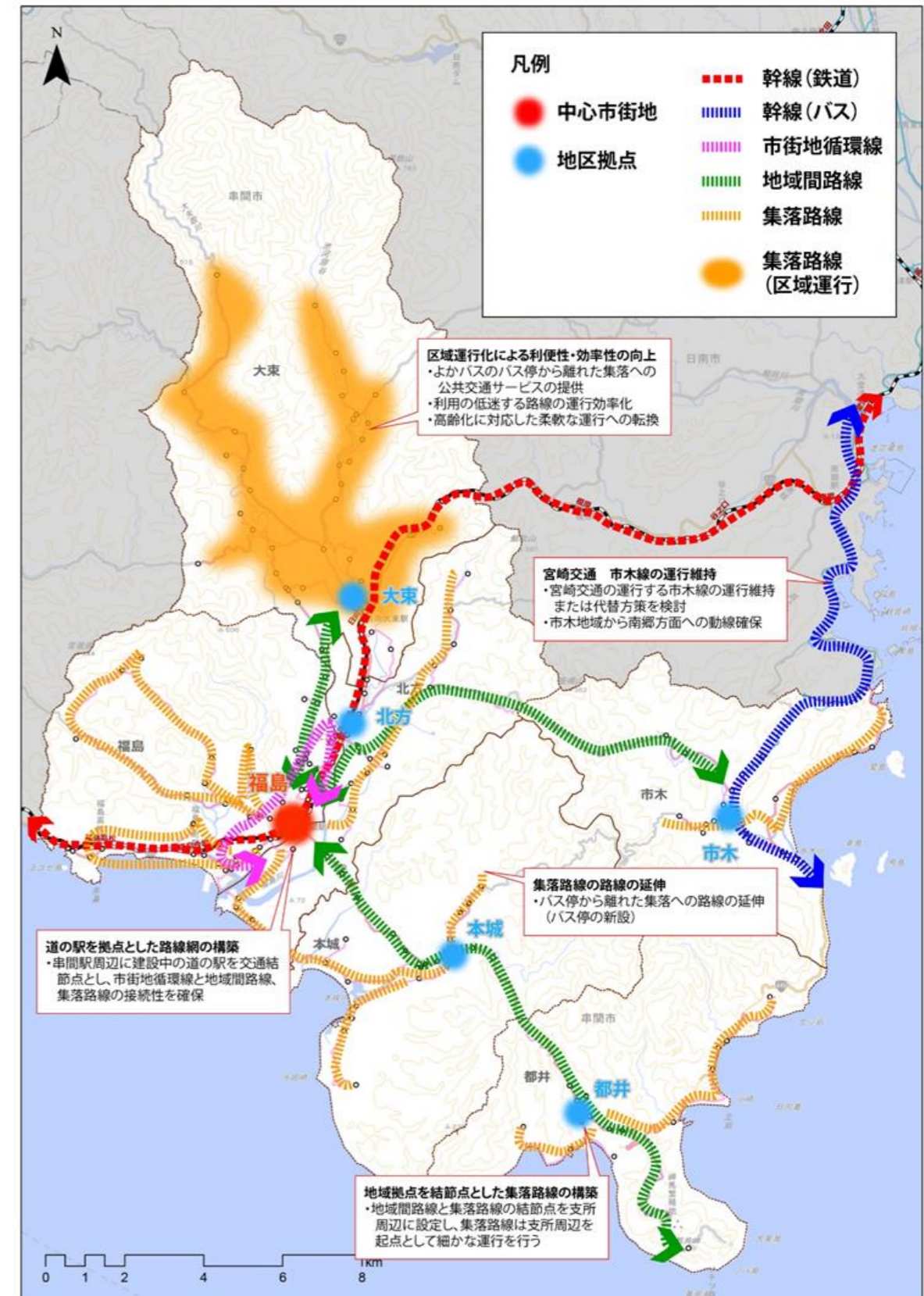
道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編

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



## 2.2. 串間市地域公共交通網の利便増進に向けて実施する施策

網形成計画における3つの基本方針に対して、以下に示す個別施策を実施する。各施策は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施施策及び施策内容は見直しを行うものとしている。本計画では、赤枠に示す施策について定めるものとする。なお、本計画期間は令和3年度から令和5年度までの3年間とする。

方針	実施事業	実施主体	連携団体	実施時期
方針1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築	鉄道、路線バスによる広域幹線路線の維持	串間市（総合政策課）	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）、 バス事業者（宮崎交通(株)）	路線の維持：計画期間中継続
	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	串間市（総合政策課）		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～
	外出行動に適した運行ダイヤへの改善	串間市（総合政策課）	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）、 バス事業者（宮崎交通(株)）	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～
	様々な移動サービスとの連携による移動手段の確保	串間市（総合政策課、医療介護課、 学校政策課、福祉事務所）	社会福祉法人等の民間団体	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 道の駅を中核とした移動が楽になる交通体系への再編	道の駅を拠点とした路線網への再編	串間市（総合政策課、東九州道・ 中心市街地対策課）	道の駅運営者	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）
	鉄道とよかバスとの接続性の確保	串間市（総合政策課）	鉄道事業者（九州旅客鉄道(株)）	ダイヤ改善：令和2年度～継続的に実施
	公共交通が相互に連携した運賃体系の導入	串間市	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)）	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）
	目的地となる施設と連携した移動プランの設計	串間市（総合政策課、医療介護課）	社会福祉協議会、商業施設、医療施設等	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 地域活力の維持・向上に向けた移動の促進	多様な手法による情報提供	串間市（総合政策課）		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）
	公共交通体験会の開催	串間市（総合政策課、医療介護課）	社会福祉協議会	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）
	道の駅や観光施設等と連携した利用促進	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）	串間市観光物産協会、商業施設、医療施設等	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）
	自動車運転免許返納の推進	串間市（総合政策課、危機管理課）		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）

### 2.3. 地方公共団体による支援の内容

利便増進に向けて実施する事業に関連して地方公共団体が行う支援策については、以下のものが挙げられる。

表 2-1 地方公共団体による支援の内容

支援策	実施主体
路線再編に伴う運行経費等に対する予算的支援 (詳細は、6.事業実施に必要な資金の額・調達方法に記載)	串間市
複数の交通モードの連携強化を図る際の、異なる交通事業者間の各種調整支援	宮崎県、串間市
路線の再編を実施する際の、対象地区への連絡・説明等の各種調整支援	串間市
公共や民間の保有する用地への乗り入れを行う際の、対象部署や対象事業者との各種調整支援	串間市
道路上におけるバス停の新設や移設を行う際の、道路管理者や交通管理者との各種調整支援	串間市
時刻表作成や Google マップ上へのバス停情報の反映等、公共交通に関する情報提供支援	串間市

### 2.4. 本市における施設等開発動向

#### (1) 道の駅くしま開業

串間市の中心部で整備が進む「道の駅くしま」が令和3年春に開業を予定している。

「串間市中心市街地まちづくり基本計画」では、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、「道の駅くしま」がよかバスの拠点施設や情報発信機能、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 2-1 道の駅くしま整備イメージ

(2) 都井岬観光交流館パカラパカオープン

「都井岬観光交流館「パカラパカ」」が令和2年4月にオープンした。

「串間駅」から約30分の距離に位置し、屋内休憩スペースにおいて軽食の提供や、24時間利用できるトイレ・授乳室の完備等、新たな都井岬観光の拠点となっており、現行のよかバス路線では、都井地区方面に移動する路線である都井岬線（全日運行）が移動に対応しており、敷地内にバス停（パカラパカ）が存在する。



図 2-2 都井岬観光交流館「パカラパカ」

図 2-3 都井岬

(3) 串間温泉いこいの里再開

「串間温泉いこいの里」が令和2年4月にリニューアルオープンした。

「串間駅」から約15分の距離に位置し、串間市民の健康増進施設としての役割を有しており、現行のよかバス路線では、都井地区及び本城地区方面に移動する路線である都井岬線（全日運行）、高校線（平日運行）、名谷黒井線（火・木曜日運行）、永田線（月・金曜日運行）、遍保ヶ野線（火曜日運行）が移動に対応しており、敷地内にバス停（串間温泉）が存在する。



図 2-4 リニューアルオープンした串間温泉

2.5. 車両更新の状況

現在、よかバスはポンチョ1台で市街地循環線、ハイエース5台で集落線を運行している。運行車両をポンチョ1台、ハイエース3台、ノア2台の運行に変更する予定をしている。そのため、利用者数や利用が集中している時間帯、地理的特性といった条件から路線や便、運行時間帯ごとに利用者ニーズに合わせた運行車両の選択が必要である。

表 2-2 車両更新に関する内容

車体	購入年	乗車定員	更新予定時期	備考
ポンチョ 134	H20	31	R7	
ハイエース 662	H20	15	R2	ノア(7人乗り)に更新(R3.3月納車予定)
ハイエース 668	H20	15	R2	ハイエース(14人乗り)に更新(R2.12月納車)
ハイエース 669	H20	15	R2	ハイエース(14人乗り)に更新(R2.12月納車)
ハイエース 670	H20	15	R2	ノア(7人乗り)に更新(R3.3月納車予定)
ハイエース 831	H23	15	R5	



図 2-5 ポンチョ（現行車両）



図 2-6 ハイエース（現行車両）



図 2-7 ノア ウェルジョイン（導入車両）

## 2.6. よかバスの利用状況

### 2.6.1. 令和元年度年間乗降実績

よかバスの運行路線の再編にあたり、令和元年度の乗降実績をもとに、利用実態の集計を行った。

#### (1) 年間利用状況

令和元年度の年間乗降実績について、14路線の合計で21,086人の利用がみられた。

14路線中、最も利用が見られた路線は全日運行している市街地循環線であり、次いで都井岬線の利用が多い。

近年における年間利用者数は、人口減少・高齢化と相まって減少傾向にあり、前年度に比べ14路線中12路線が減少している。その中でも、都井岬線（平日、土日祝日）の利用者数の減少が顕著であり、利用者の多い都井岬線（平日・土日祝日）の減少による影響は大きい。また、増減率では上大矢取線や風野線の減少が著しく、前年度に比べ約34%の減少となっている。

一方で、奈留線と遍保ヶ野線の利用者は増加しており、奈留線は前年度に比べ96人（32%）増加した。

表 2-3 路線別の年間利用者推移（人）

路線	年間利用者数（人）				
	H28	H29	H30	R1	前年比
1 都井岬線	6,829	6,497	7,576	5,723	-24.5%
2 高校線	554	777	818	648	-20.8%
3 名谷黒井線	1905	1946	1704	1667	-2.2%
4 高松線	222	268	164	160	-2.4%
5 古竹線	260	251	263	242	-8.0%
6 鯛取線	1727	1644	1487	1269	-14.7%
7 三ヶ平線	674	563	360	292	-18.9%
8 奈留線	188	276	300	396	32.0%
9 上大矢取線	979	1219	1005	659	-34.4%
10 風野線	807	661	501	328	-34.5%
11 永田線	2419	1928	1582	1309	-17.3%
12 遍保ヶ野線	627	564	455	483	6.2%
13 市木線	556	528	487	447	-8.2%
14 市街地循環線	9755	8731	7972	7463	-6.4%
合計	27,502	25,853	24,674	21,086	-14.5%
前年比		-1,649	-1,179	-3,588	

#### (2) 月別利用状況

令和元年度の月別の利用状況について、10月の利用者数が最も多く、1・2月の利用が落ち込む傾向にある。

都井岬線（土日祝日）は、5月（GW期間中）の利用が最も多く、利用が落ち込む6月に比べ2倍以上の利用がみられる。その他の便では、月別の利用者数は平均利用者数の概ね1~2割程度の変動しかみられない。

表 2-4 令和元年度路線別の月毎利用者数（人）

路線	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
1 都井岬線	460	553	471	496	485	482	507	435	506	477	411	440	5,723
2 高校線	59	80	97	69	44	57	64	63	47	47	16	5	648
3 名谷黒井線	143	134	101	128	164	130	194	126	153	137	104	153	1,667
4 高松線	11	11	12	13	14	15	21	9	12	15	11	16	160
5 古竹線	19	24	14	12	28	13	19	25	24	20	19	25	242
6 鯛取線	106	94	103	117	132	106	122	87	111	92	79	120	1,269
7 三ヶ平線	31	37	19	24	19	24	31	25	21	20	17	24	292
8 奈留線	21	32	27	44	19	35	48	33	30	24	43	40	396
9 上大矢取線	70	62	50	59	69	65	76	40	47	43	30	48	659
10 風野線	33	25	15	20	43	31	41	24	26	26	21	23	328
11 永田線	128	123	109	116	106	128	92	90	123	104	89	101	1,309
12 遍保ヶ野線	45	40	47	50	25	42	46	39	42	31	31	45	483
13 市木線	37	44	26	28	29	39	51	59	30	36	27	41	447
14 市街地循環線	621	612	670	656	639	677	696	754	610	492	504	532	7,463
合計	1,784	1,871	1,761	1,832	1,816	1,844	2,008	1,809	1,782	1,564	1,402	1,613	21,086

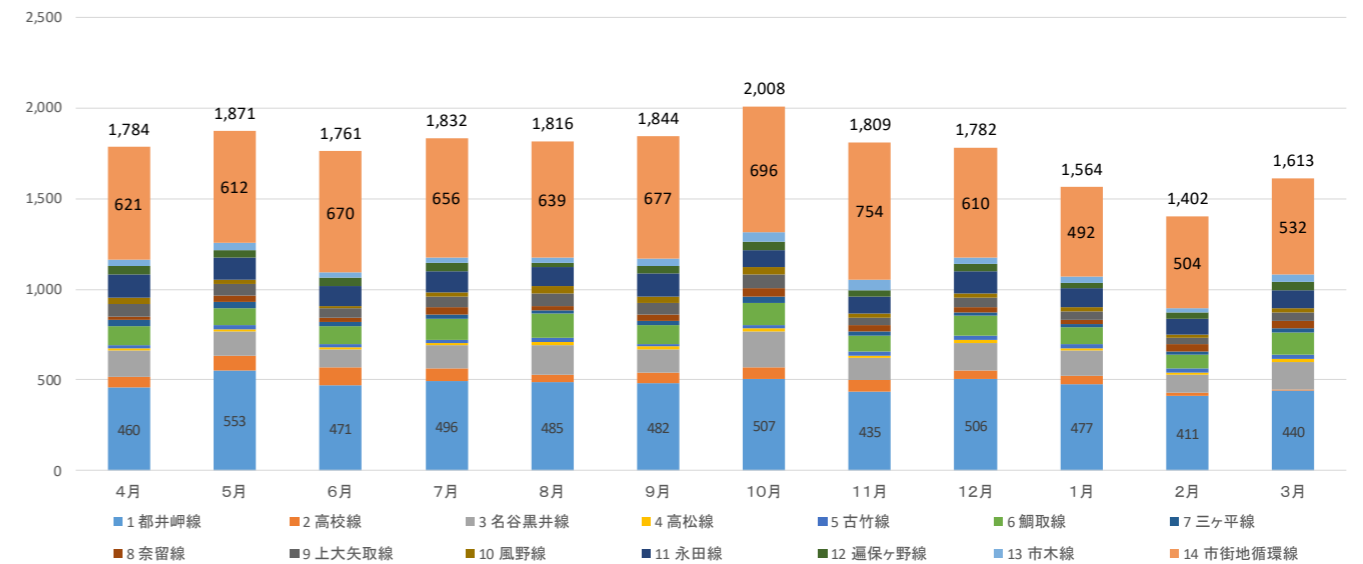


図 2-8 路線別・月別利用者数

2.6.2. 路線・便別利用者数

(1) 都井岬線（全日運行）

都井岬線（平日）及び都井岬線（土日祝日）の年間利用者数は、平成30年度が近年のピークであり、令和元年度の利用者数は平成30年度から両路線とも25%程度減少している。また、1便あたりの利用者数は都井岬線（平日）2.0人/便、都井岬線（土日祝日）1.6人/便と1.0人/便以上は満たしている。

月別利用者数をみると、上り下りともに7月の利用が最も多く、1~2月の利用が落ち込む傾向にある。

便別平均利用者数をみると、都井岬線（平日）は、下り2・3便、上り1・2便の利用者が多い傾向にあり、午前中に目的を終えて帰宅する人が多いことがわかる。都井岬線（土日祝日）も平日便と同様の傾向がみられる。また、土日祝日のみ運行している5便目の利用者は令和元年度には1.0人/便を下回っている。

令和元年度の便別平均利用者数は全体的に減少しているが、都井岬線（土日祝日）の上り1便目（8:25発）のみ増加している。

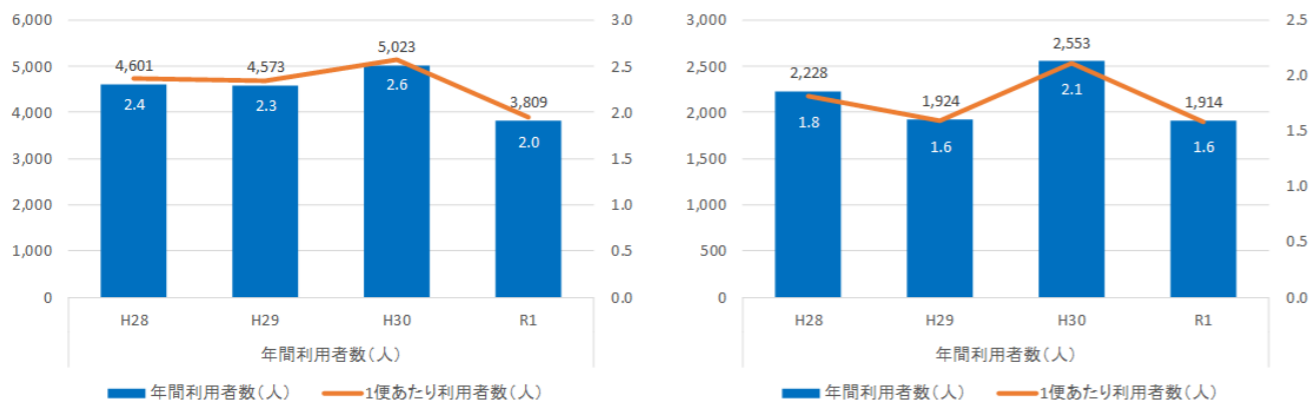


図 2-9 年間利用者数 1便あたりの利用者数 (都井岬線 (平日))

図 2-10 年間利用者数 1便あたり利用者数 (都井岬線 (土日祝日))

表 2-5 令和元年度月別利用者数 (都井岬線 (平日))

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
都井岬線 (平日)	下り	1便目	7:35	113	41	0.46	0.17	5	1	2	1	5	8	2	5	1	2	3	6
		2便目	9:55	900	696	3.69	2.85	44	52	51	59	54	69	63	51	62	58	61	72
		3便目	11:50	943	525	3.86	2.15	57	53	67	70	34	41	36	30	39	30	28	40
		4便目	14:40	424	433	1.74	1.77	31	33	42	37	36	35	54	34	41	38	25	27
		計		2,380	1,695	9.75	6.95	137	139	162	167	129	153	155	120	143	128	117	145
	上り	1便目	8:25	1,136	1,126	4.66	4.61	83	92	109	124	104	92	108	89	108	82	62	73
		2便目	10:45	736	616	3.02	2.52	61	34	43	64	61	55	55	43	62	45	38	55
		3便目	12:45	292	162	1.20	0.66	14	15	12	10	15	29	12	2	8	12	8	25
		4便目	15:25	479	210	1.96	0.86	16	15	15	16	28	17	13	17	18	19	14	22
		計		2,643	2,114	10.83	8.66	174	156	179	214	208	193	188	151	196	158	122	175
合計		5,023	3,809	20.59	15.61	311	295	341	381	337	346	343	271	339	286	239	320		

表 2-6 令和元年度月別利用者数 (都井岬線 (土日祝日))

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
都井岬線 (土日祝日)	下り	1便目	7:35	78	45	0.64	0.37	3	8	3	3	0	1	4	5	4	5	9	0
		2便目	9:55	325	252	2.69	2.08	16	34	16	14	18	14	24	45	21	19	16	15
		3便目	11:50	410	235	3.39	1.94	28	47	23	15	23	25	14	11	19	4	14	12
		4便目	14:40	197	191	1.63	1.58	11	14	7	4	17	3	25	23	14	31	20	22
		5便目	17:10	161	118	1.33	0.98	11	10	3	6	11	9	7	14	7	18	15	7
	計		1,171	841	9.68	6.95	69	113	52	42	69	52	74	98	65	77	74	56	
	上り	1便目	8:25	350	402	2.89	3.32	22	45	38	29	32	32	35	28	46	38	32	25
		2便目	10:45	460	320	3.80	2.64	22	47	22	25	27	32	31	17	26	31	27	13
		3便目	12:45	223	153	1.84	1.26	10	13	6	7	3	7	18	10	13	33	22	11
		4便目	15:25	277	156	2.29	1.29	20	35	10	11	10	12	4	9	15	7	13	10
5便目		18:00	72	42	0.60	0.35	6	5	2	1	7	1	2	2	2	5	4	5	
合計		2,553	1,914	21.10	15.82	149	258	130	115	148	136	164	164	167	191	172	120		

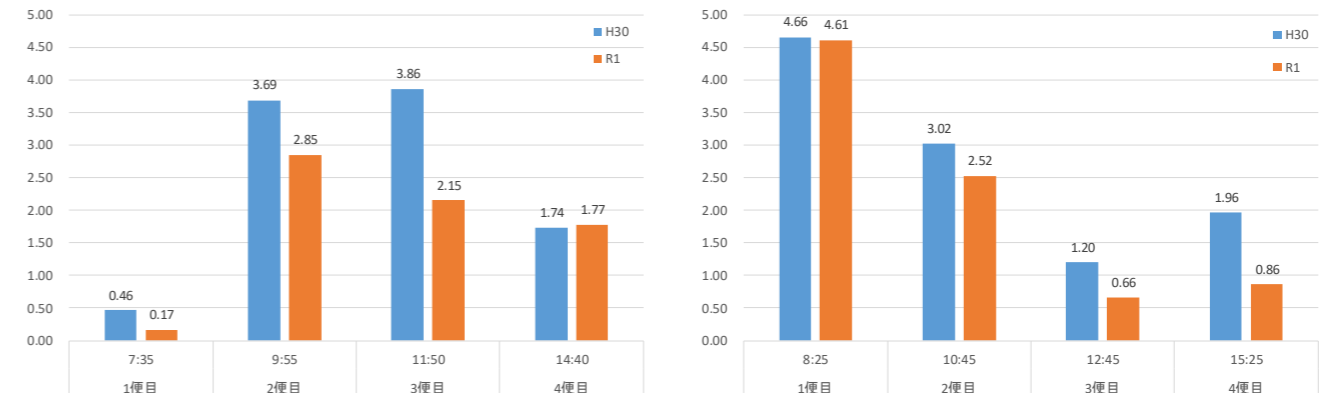


図 2-11 便別平均利用者数 (左: 平日下り、右: 平日上り)

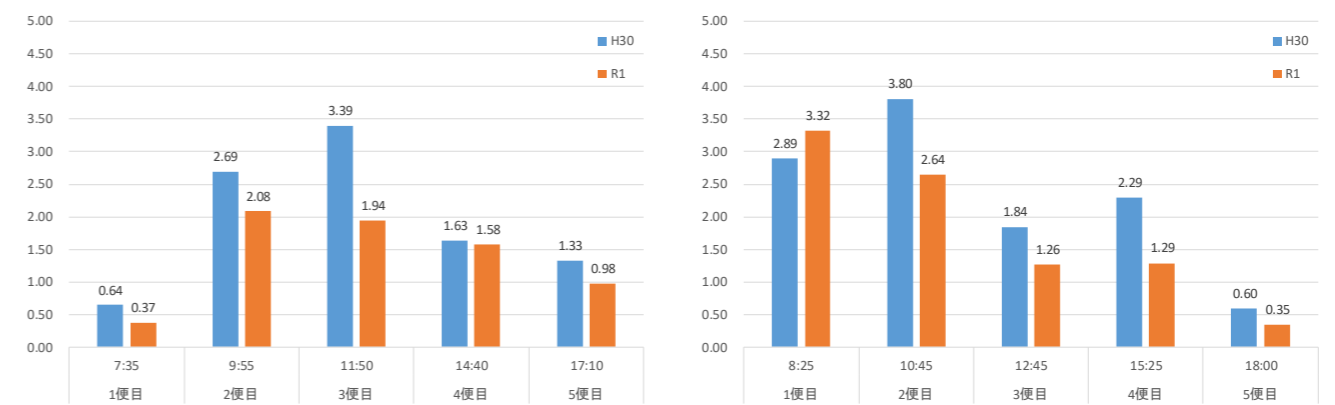


図 2-12 便別平均利用者数 (左: 休日下り、右: 休日上り)



(2) 高校線（平日運行）

高校線の年間利用者数は、平成 30 年度が近年のピークであり、平成 28 年から増加傾向にあったが、令和元年度に減少に転じた。令和元年度の利用者数は平成 30 年度から約 20%減少している。また、1 便あたりの利用者数は 1.3 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。

月別利用者数をみると、5・6月の利用が多く、以降のシーズンは減少する傾向にあり、卒業シーズンである 2・3月の利用が 5~16 人と少なく、ピーク時の 5~16%程度の利用に留まる。

便別平均利用者数をみると、高校線は、上り（6:30 発）に比べると下り（19:00 発）の利用者数は 30%程度と少なく、上りと下りで利用者数に差が生じている。また、上り・下りともに平成 30 年度に比べ、利用者が減少している。

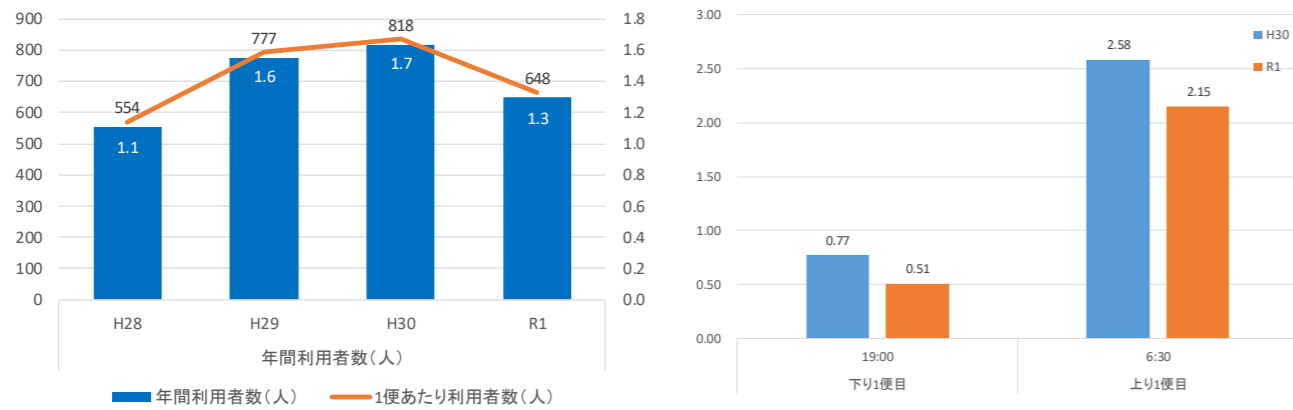


図 2-13 年間利用者数 1 便あたり利用者数 (高校線)

図 2-14 便別平均利用者数

表 2-7 令和元年度月別利用者数 (高校線)

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
高校線 (平日)	下り	1便目	19:00	188	124	0.77	0.51	18	10	18	14	14	8	10	14	2	10	5	1
	上り	1便目	6:30	630	524	2.58	2.15	41	70	79	55	30	49	54	49	45	37	11	4
合計				818	648	3.35	2.66	59	80	97	69	44	57	64	63	47	47	16	5

(3) 名谷黒井線（火・木曜日運行）

名谷黒井線の年間利用者数は、平成 29 年度が近年のピークであり、以降は減少傾向にある。令和元年度の利用者数は平成 30 年度から微減しており、1 便あたりの利用者数は 2.1 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。月別利用者数をみると、10月の利用者数が最も多く、最も利用の少ない 2月と比べると約 2 倍の差がみられる。

便別平均利用者数は、下り 2・3 便、上り 1・2 便の利用者が多い傾向にありピークは下り 2 便目（10:30 発）、上り 1 便目（7:22 発）であるため、午前中に串間市中心部で予定を済ませて帰宅する傾向にある。また、下り 1・4 便目、上り 3・4 便目の利用者は 1.0 人/便以下であり、特に下り 1 便目、上り 4 便目の利用はほとんどみられない。令和元年度の間利用者数は減少したが、便別平均利用者数は利用ピークである下り 2 便目と上り 1 便目の利用は増加した。

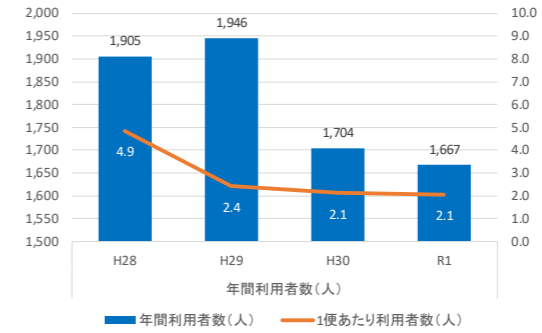


図 2-15 年間利用者数 1 便あたり利用者数 (名谷黒井線)

表 2-8 令和元年度月別利用者数 (名谷黒井線)

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
名谷黒井線 (火・木)	下り	1便目	6:37	20	6	0.20	0.06	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	
		2便目	10:30	408	413	4.04	4.09	36	35	19	36	54	28	39	25	33	43	30	35	
		3便目	13:30	213	294	2.11	2.91	20	18	16	16	12	20	46	33	38	23	17	35	
		4便目	17:20	156	83	1.54	0.82	8	7	4	12	3	11	8	8	6	5	6	5	
	計				797	796	7.89	7.88	64	60	39	65	74	59	93	66	77	71	53	75
	上り	1便目	7:22	559	560	5.53	5.54	58	49	39	41	48	44	66	34	42	47	41	51	
		2便目	11:39	273	231	2.70	2.29	19	22	22	21	10	21	26	18	23	17	8	24	
		3便目	14:39	50	68	0.50	0.67	2	3	1	1	23	6	9	7	11	2	1	2	
4便目		18:29	25	12	0.25	0.12	0	0	0	0	9	0	0	1	0	0	1	1		
計				907	871	8.98	8.62	79	74	62	63	90	71	101	60	76	66	51	78	
合計				1,704	1,667	16.87	16.50	143	134	101	128	164	130	194	126	153	137	104	153	

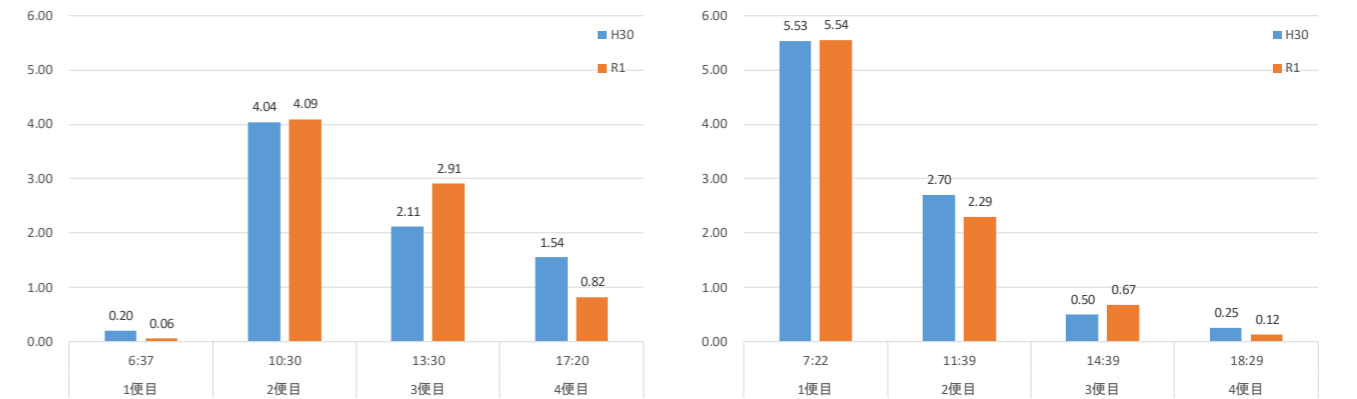


図 2-16 便別平均利用者数 (左: 下り、右: 上り)

(4) 高松線（火曜日運行）

高松線の年間利用者数は、平成 29 年度にピークを迎え、翌年の平成 30 年度には約 4 割利用が低下し、令和元年度の利用者数は平成 30 年度から微減しており、減少傾向にある。また、1 便あたりの利用者数は 0.5 人/便と 1.0 人/便未満であり、運行効率の改善が求められる。月別利用者数をみると、季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない。

便別平均利用者数をみてみると、下り 2 便、上り 1 便に利用が集中しており、午前中に串間市中心部で予定を済ませて帰宅する傾向にある。また、下り 1・3 便、上り 2・3 便の利用者は 0.43 人/便以下とほぼみられない。

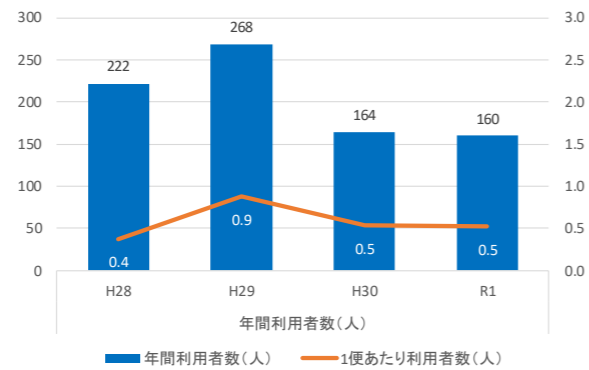


図 2-17 年間利用者数・1 便あたり利用者数（高松線）

表 2-9 令和元年度月別利用者数（高松線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
高松線（火）	下り	1便目	7:25	1	2	0.02	0.04	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2便目	11:30	64	64	1.25	1.25	6	4	2	4	4	3	10	4	4	8	7	8
		3便目	16:30	13	15	0.25	0.29	0	0	2	1	3	1	2	2	2	0	1	1
		計		78	81	1.53	1.59	6	5	5	5	7	4	12	6	6	8	8	9
	上り	1便目	7:50	67	51	1.31	1.00	4	4	5	4	4	7	2	2	5	5	2	7
		2便目	12:05	17	22	0.33	0.43	0	2	2	4	3	4	2	1	1	2	1	0
		3便目	17:05	2	6	0.04	0.12	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
		計		86	79	1.69	1.55	5	6	7	8	7	11	9	3	6	7	3	7
	合計		164	160	3.22	3.14	11	11	12	13	14	15	21	9	12	15	11	16	

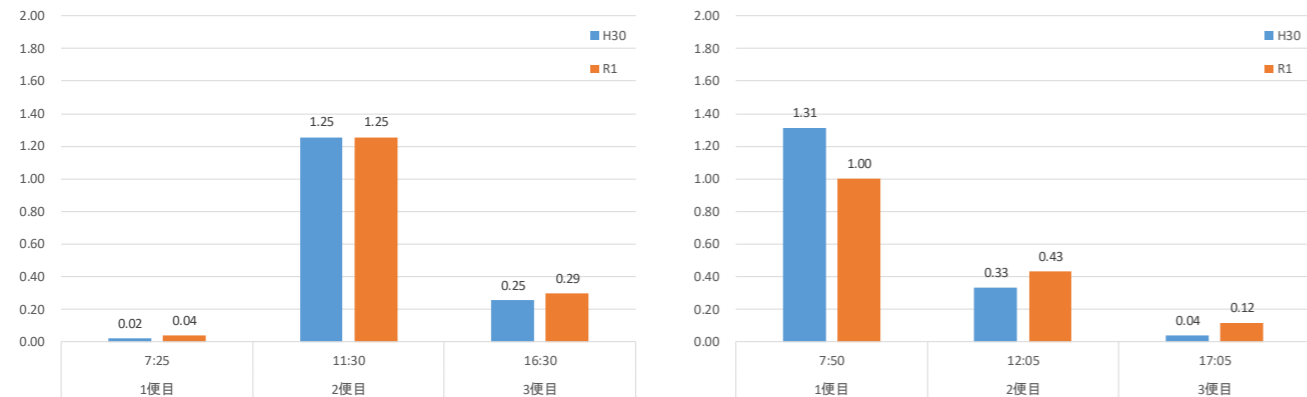


図 2-18 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(5) 古竹線（金曜日）

古竹線の年間利用者数は、平成 30 年度にピークを迎え、令和元年度には前年の平成 30 年度から約 1 割減少した。また、1 便あたりの利用者数は 0.8 人/便と 1.0 人/便未満であり、運行効率の改善が求められる。月別利用者数をみると、季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない。

便別平均利用者数をみてみると、下り 2 便、上り 1 便に利用が集中しており、午前中に串間市中心部で予定を済ませて帰宅する傾向にある。また、下り 1・3 便、上り 2・3 便の利用者は 0.15 人/便以下とほとんどみられない。

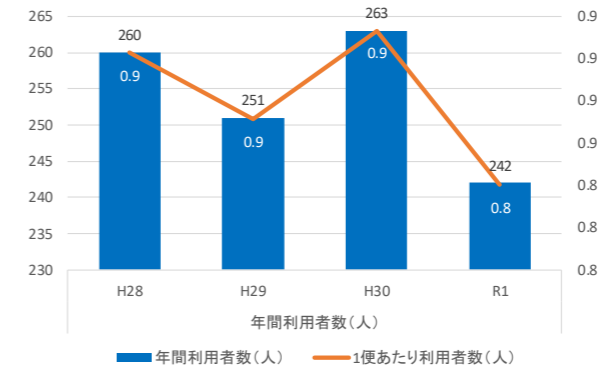


図 2-19 年間利用者数・1 便あたり利用者数（古竹線）

表 2-10 令和元年度月別利用者数（古竹線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
古竹線（金）	下り	1便目	7:25	1	1	0.02	0.02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2便目	11:25	128	116	2.67	2.42	10	10	7	6	13	7	10	13	10	10	9	11
		3便目	16:25	5	7	0.10	0.15	0	1	0	1	2	0	0	1	0	0	1	1
		計		134	124	2.79	2.58	10	11	7	7	15	7	10	14	10	10	10	13
	上り	1便目	7:59	124	110	2.58	2.29	9	12	7	5	9	6	9	11	12	10	9	11
		2便目	12:12	5	7	0.10	0.15	0	1	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0
		3便目	17:12	0	1	0.00	0.02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		計		129	118	2.69	2.46	9	13	7	5	13	6	9	11	14	10	9	12
	合計		263	242	5.48	5.04	19	24	14	12	28	13	19	25	24	20	19	25	

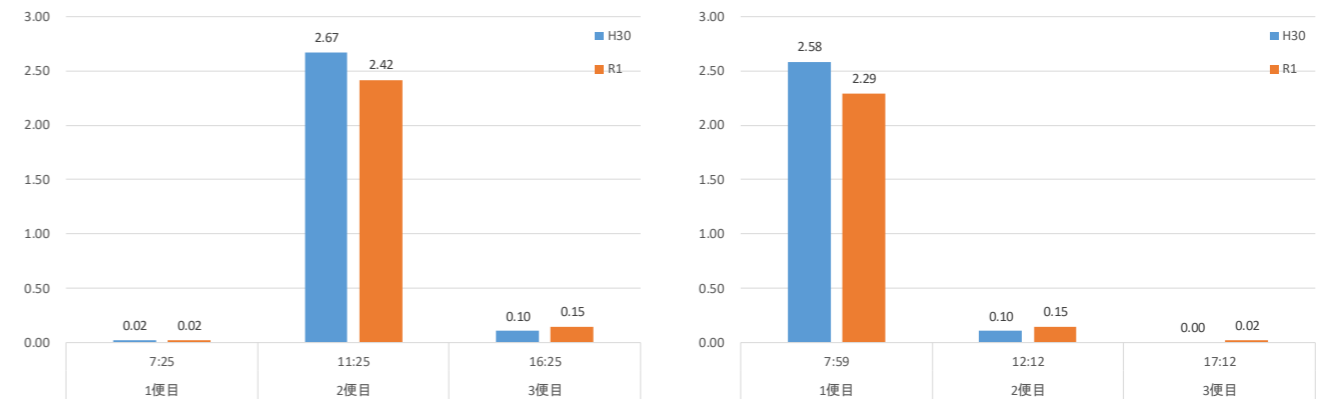


図 2-20 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(6) 鯛取線（月・木曜日運行）

鯛取線の年間利用者数は、平成 28 年度が近年のピークであり、年々減少傾向にある。

令和元年度の利用者数は平成 30 年度から約 1.5 割減少している。また、1 便あたりの利用者数は 1.7 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。

月別利用者数をみると、春～秋の期間の利用が多く、冬場の利用が落ち込む傾向にある。

便別平均利用者数をみると、下り 2・3 便、上り 1・2 便の利用者が多い傾向にあり、ピークは下り 3 便目（13:30 発）、上り 1 便目（7:45 発）であるため、串間市中心部での活動時間が他地区に比べ長くなる傾向にある。また、下り 1・4 便目、上り 3・4 便目の利用者は 0.20 人/便以下とほぼみられない。令和元年度の便別平均利用者数は全体的に減少している。

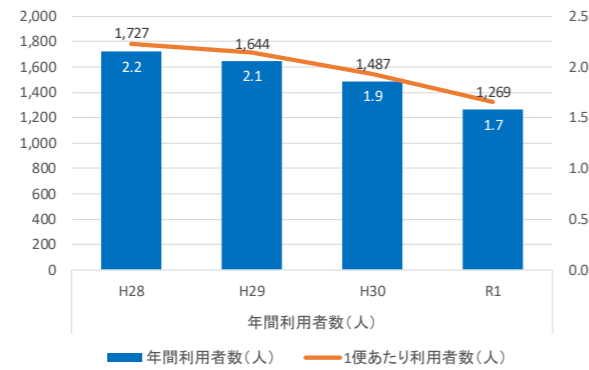


図 2-21 年間利用者数・1 便あたり利用者数（鯛取線）

表 2-11 令和元年度月別利用者数（鯛取線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
鯛取線 (月・木)	下り	1便目	7:12	4	4	0.04	0.04	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
		2便目	10:30	307	228	3.20	2.38	14	13	20	18	31	30	20	21	21	15	12	13	
		3便目	13:30	354	349	3.69	3.64	30	32	26	32	32	26	32	19	29	26	25	40	
		4便目	17:20	60	19	0.63	0.20	2	3	3	2	1	2	0	0	1	0	1	4	
		計		725	600	7.55	6.25	46	48	49	52	68	58	52	40	51	41	38	57	
	上り	1便目	7:45	435	381	4.53	3.97	31	24	35	44	42	33	47	30	27	26	17	25	
		2便目	11:15	313	274	3.26	2.85	29	20	19	21	19	15	21	16	29	24	23	38	
		3便目	14:15	12	14	0.13	0.15	0	2	0	0	3	0	2	1	4	1	1	0	
		4便目	18:05	2	0	0.02	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		計		762	669	7.94	6.97	60	46	54	65	64	48	70	47	60	51	41	63	
合計				1,487	1,269	15.49	13.22	106	94	103	117	132	106	122	87	111	92	79	120	

三ヶ平線の年間利用者数は、平成 28 年度が近年のピークであり、年々減少傾向にある。

令和元年度の利用者数は平成 30 年度から約 2 割減少している。また、1 便あたりの利用者数は 1.0 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。

月別利用者数をみると、季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない。

便別平均利用者数をみると、下り 2 便、上り 1 便に利用が集中しており、午前中に串間市中心部で予定を済ませて帰宅する傾向にある。また、下り 1・3 便、上り 2・3 便の利用者は 0.31 人/便以下とほとんどみられない。令和元年度の便別平均利用者数は、全体的に減少している。

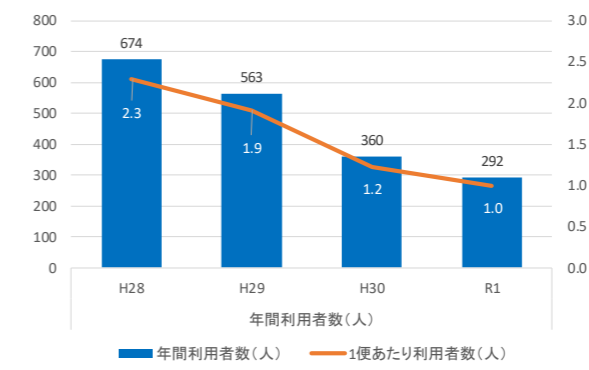


図 2-23 年間利用者数・1 便あたり利用者数（三ヶ平線）

表 2-12 令和元年度月別利用者数（三ヶ平線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
三ヶ平線 (水)	下り	1便目	7:00	2	1	0.04	0.02	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		2便目	11:30	114	89	2.33	1.82	10	16	5	7	6	7	9	7	7	5	2	8	
		3便目	16:30	14	12	0.29	0.24	2	0	1	4	1	0	2	0	0	0	1	1	
		計		130	102	2.65	2.08	12	17	6	11	7	7	11	7	7	5	3	9	
	上り	1便目	7:32	201	168	4.10	3.43	16	19	12	9	10	17	18	18	13	11	10	15	
		2便目	12:32	29	15	0.59	0.31	3	1	1	1	2	0	1	0	0	3	3	0	
		3便目	17:27	0	7	0.00	0.14	0	0	0	3	0	0	1	0	1	1	1	0	
		計		230	190	4.69	3.88	19	20	13	13	12	17	20	18	14	15	14	15	
	合計				360	292	7.35	5.96	31	37	19	24	19	24	31	25	21	20	17	24

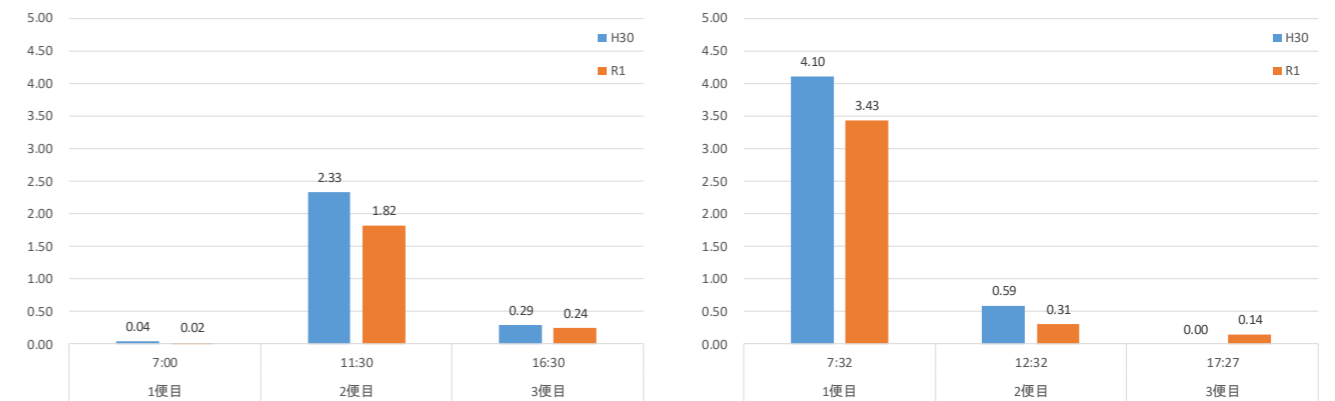


図 2-24 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

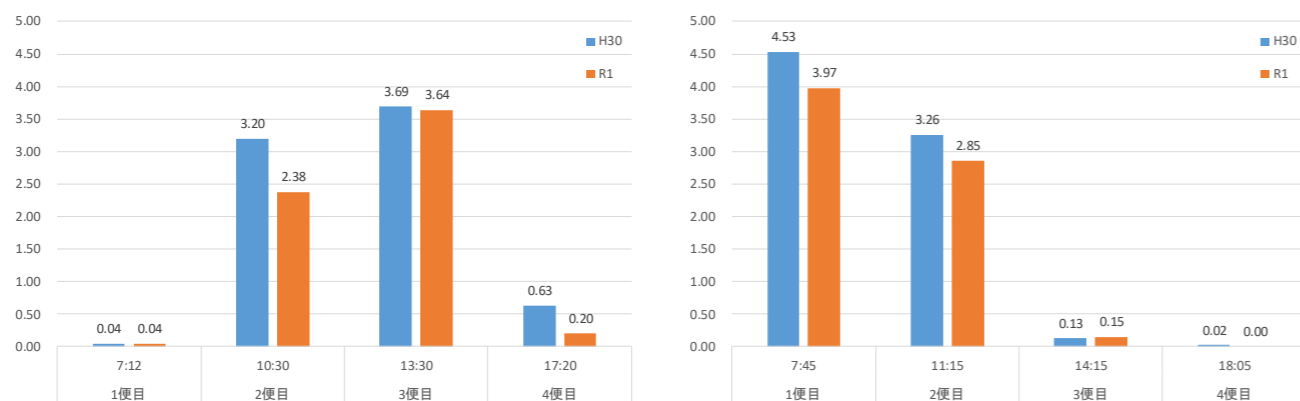


図 2-22 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(7) 三ヶ平線（水曜日運行）

(8) 奈留線（水曜日運行）

奈留線の年間利用者数は、平成 28 年度から毎年増加傾向にあり、前年の平成 30 年度に比べ、96 人（約 3 割）増加し、1 便あたりの利用者数は 1.3 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。

月別利用者数をみると、季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない。

便別平均利用者数をみると、下り 2 便、上り 1 便に利用が集中しており、午前中に串間市中心部で予定を済ませて帰宅する傾向にある。下り 3 便、上り 2 便の利用者は 1.0 人/便に満たないが、0.80~0.96 人/便と一定以上の利用はみられるが、下り 1 便、上り 3 便の利用はほとんどみられない。

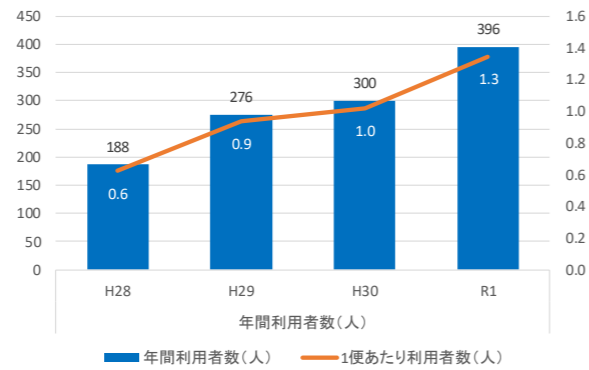


図 2-25 年間利用者数・1 便あたり利用者数（奈留線）

表 2-13 令和元年度月別利用者数（奈留線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
奈留線（水）	下り	1便目	7:20	1	2	0.02	0.04	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2便目	11:30	87	105	1.78	2.14	4	6	10	7	1	11	15	11	8	3	14	15	
		3便目	16:30	30	47	0.61	0.96	3	3	2	8	3	3	5	2	2	4	8	4	
		計		106	147	2.16	3.00	8	9	12	15	5	14	20	13	10	0	22	19	
	上り	1便目	7:49	124	180	2.53	3.67	7	15	11	15	8	16	25	18	17	15	16	17	
		2便目	12:16	47	39	0.96	0.80	3	5	2	5	4	2	2	2	3	2	5	4	
		3便目	17:11	11	23	0.22	0.47	3	3	2	9	2	3	1	0	0	0	0	0	
		計		182	242	3.71	4.94	13	23	15	29	14	21	28	20	20	17	21	21	
	合計		288	389	5.88	7.94	21	32	27	44	19	35	48	33	30	17	43	40		

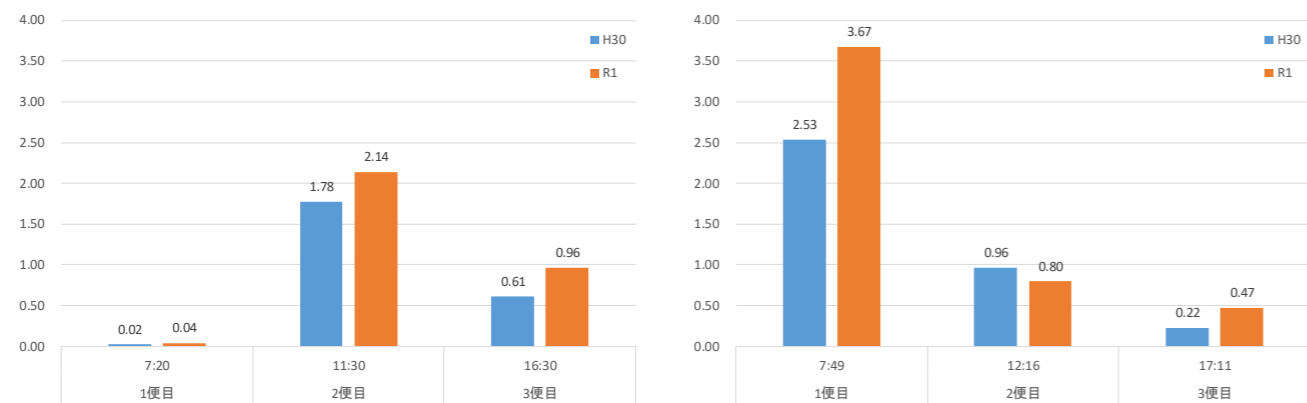


図 2-26 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(9) 上大矢取線（月・木曜日運行）

上大矢取線の年間利用者数は、平成 29 年度が近年のピークであり、以降は減少傾向にある。

令和元年度の利用者数は平成 30 年度から約 3.5 割減少しており、よかバス路線全体においても減少率は最も高い。一方で、1 便あたりの利用者数は 1.1 人/便と 1.0 人/便以上は満たしているが、前年の平成 30 年度から 0.6 人/便減少した。

月別利用者数をみると、春～秋の期間の利用が多く、冬場の利用が落ち込む傾向にある。

便別平均利用者数をみると、下り 2・3 便、上り 1・2 便の利用者が多い傾向にあり、午前中に串間市中心部で予定を済ませて帰宅する傾向にある。また、下り 1 便目、上り 3 便目の利用者は 0.10 人/便以下とほとんどみられない。令和元年度の便別平均利用者数は全体的に減少している。

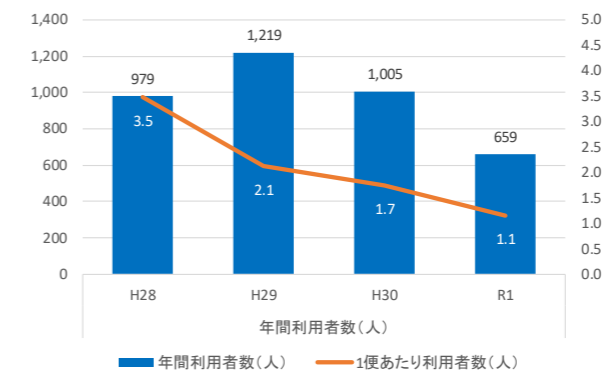


図 2-27 年間利用者数・1 便あたり利用者数（上大矢取線）

表 2-14 令和元年度月別利用者数（上大矢取線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
上大矢取線（月・木）	下り	1便目	6:42	3	3	0.03	0.03	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0
		2便目	11:30	234	172	2.44	1.79	14	13	14	19	24	17	24	9	9	12	6	11
		3便目	16:30	249	110	2.59	1.15	19	17	8	9	6	10	9	5	11	5	4	7
		計		486	285	5.06	2.97	33	30	22	28	32	27	33	15	20	17	10	18
	上り	1便目	7:25	322	230	3.35	2.40	22	20	17	18	23	25	28	19	14	16	12	16
		2便目	12:25	184	134	1.92	1.40	15	12	11	13	10	13	15	4	13	10	7	11
		3便目	17:25	13	10	0.14	0.10	0	0	0	4	0	4	0	2	0	0	1	3
		計		519	374	5.41	3.90	37	32	28	31	37	38	43	25	27	26	20	30
	合計		1,005	659	10.47	6.86	70	62	50	59	69	65	76	40	47	43	30	48	

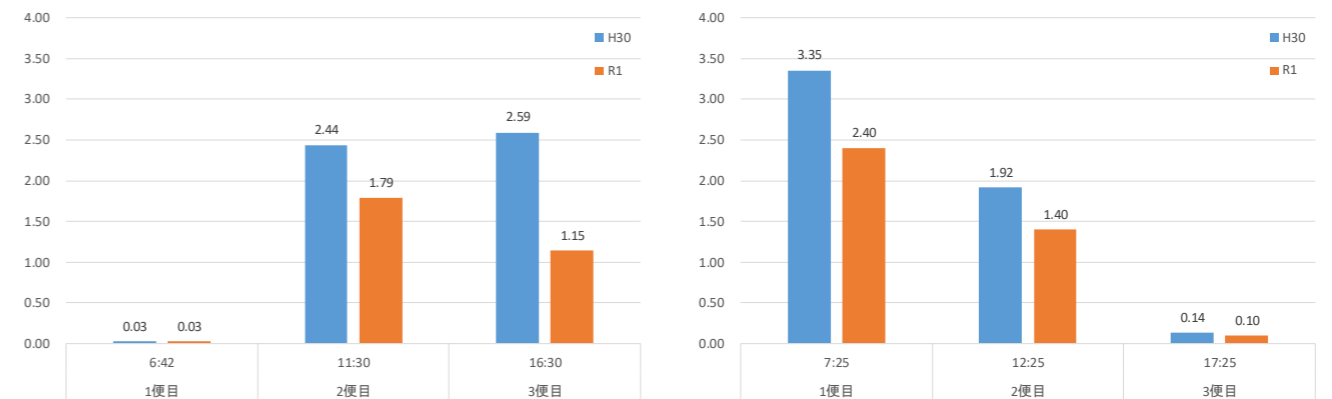


図 2-28 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(10) 風野線（金曜日運行）

風野線の年間利用者数は、平成 28 年度が近年のピークであり、年々減少傾向にある。

令和元年度の利用者数は平成 30 年度から約 3.5 割減少しており、よかバス路線全体においても減少率は高い数値を示す。また、1 便あたりの利用者数は 0.9 人/便と 1.0 人/便未満であるため、運行効率の改善が求められる。

月別利用者数をみてみると、季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない。

便別平均利用者数をみてみると、上りは 1・2 便の利用に集中しているが、下りは 3 便目をピークに利用が分散する傾向にある。令和元年度の便別平均利用者数は、全体的に減少している。

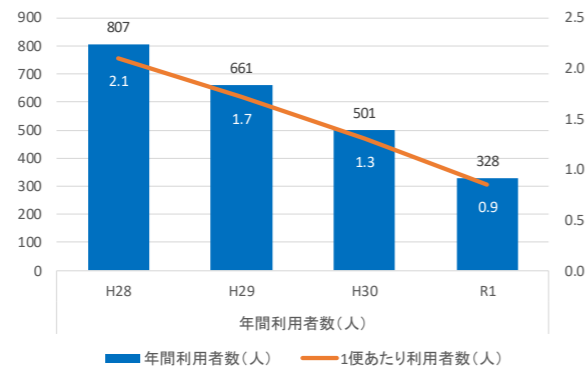


図 2-29 年間利用者数 1 便あたり利用者数（風野線）

表 2-15 令和元年度月別利用者数（風野線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
風野線（金）	下り	1便目	6:55	0	2	0.00	0.04	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2便目	10:30	84	42	1.75	0.88	1	3	3	4	8	0	9	3	2	4	0	1	
		3便目	13:30	73	50	1.52	1.04	1	5	1	0	3	7	6	5	4	4	5	4	
		4便目	17:20	62	30	1.29	0.63	1	3	1	3	4	3	1	0	5	2	3	4	
		計		219	124	4.56	2.58	3	11	5	7	15	10	16	8	11	10	8	10	
	上り	1便目	7:33	169	111	3.52	2.31	9	6	6	8	15	11	15	11	8	11	5	6	
		2便目	11:20	79	68	1.65	1.42	9	4	4	2	8	6	8	3	7	4	7	6	
		3便目	14:20	29	22	0.60	0.46	2	3	0	3	3	4	2	2	0	1	1	1	
		4便目	18:10	5	3	0.10	0.06	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
		計		282	204	5.88	4.25	20	14	10	13	28	21	25	16	15	16	13	13	
合計		501	315	9.40	6.56	29	20	16	21	43	32	40	27	23	27	18	19			

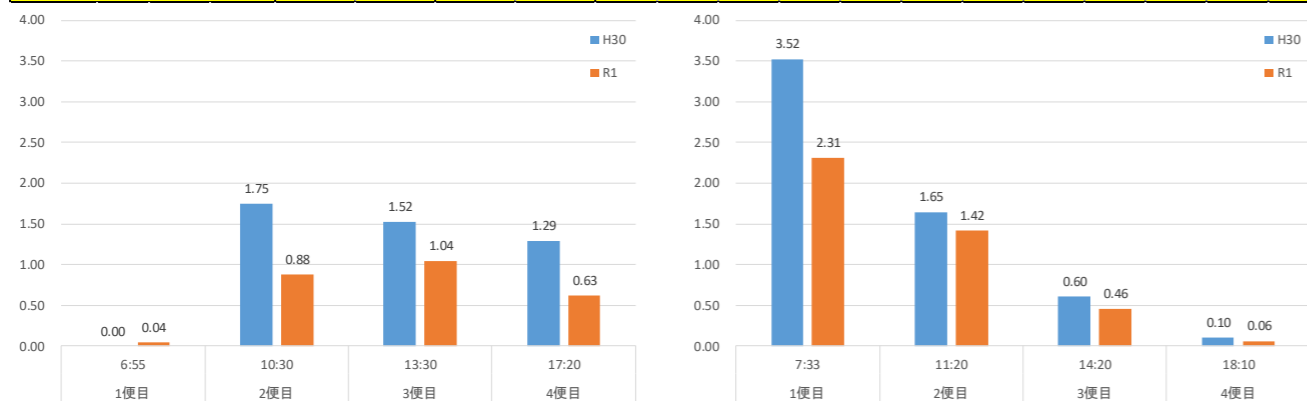


図 2-30 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(11) 永田線（月・金曜日運行）

永田線の年間利用者数は、平成 28 年度が近年のピークであり、以降は減少傾向にある。

令和元年度の利用者数は平成 30 年度から約 2 割減少している。1 便あたりの利用者数は 1.7 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。

月別利用者数をみてみると、季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない。

便別平均利用者数をみてみると、下り 2・3 便は 2.05~2.92 人/便、上り 1・2 便は 3.31~3.73 人/便と利用者が多く、上り 3 便も 0.96 人/便であるため、他の路線に比べ、利用便が分散する傾向にある。下り 1・4 便目、上り 4 便目の利用者は 0.56 人/便以下とほとんどみられない。

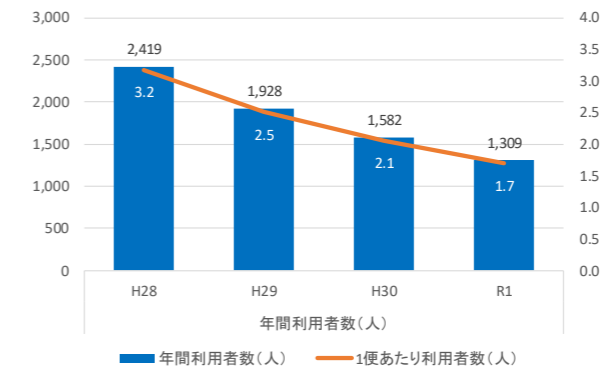


図 2-31 年間利用者数 1 便あたり利用者数（永田線）

表 2-16 令和元年度月別利用者数（永田線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
永田線（月・金）	下り	1便目	7:04	0	10	0.00	0.10	0	5	0	1	0	2	0	0	0	1	1	0
		2便目	10:20	330	280	3.44	2.92	32	29	33	21	25	23	16	13	29	26	14	19
		3便目	13:30	214	197	2.23	2.05	21	15	13	18	15	23	13	14	20	17	13	15
		4便目	17:20	104	54	1.08	0.56	3	7	2	7	6	6	9	2	1	1	3	7
		計		648	541	6.75	5.64	56	56	48	47	46	54	38	29	50	45	31	41
	上り	1便目	7:35	434	318	4.52	3.31	27	31	38	32	30	32	18	20	22	20	25	23
		2便目	11:20	390	358	4.06	3.73	34	30	20	32	24	33	27	34	40	29	28	27
		3便目	14:30	105	92	1.09	0.96	11	6	3	5	6	9	9	7	11	10	5	10
		4便目	18:20	5	0	0.05	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計		934	768	9.73	8.00	72	67	61	69	60	74	54	61	73	59	58	60
合計		1,582	1,309	16.48	13.64	128	123	109	116	106	128	92	90	123	104	89	101		

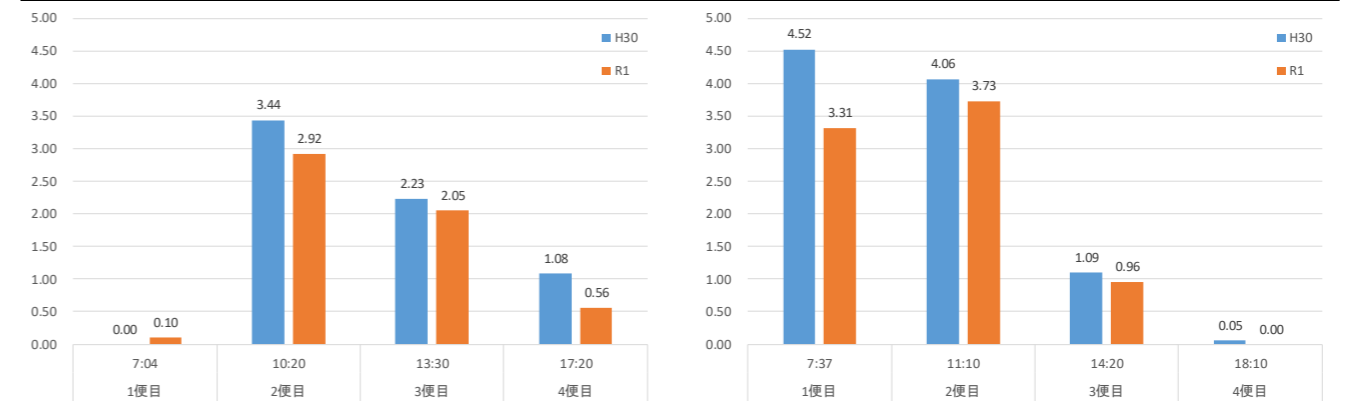


図 2-32 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(12) 遍保ヶ野線（火曜日運行）

遍保ヶ野線の年間利用者数は、平成28年度が近年のピークであり、以降は減少傾向にあったが、令和元年度の利用者数は平成30年度に比べ約1割増加した。1便あたりの利用者数は1.2人/便と1.0人/便以上は満たしている。月別利用者数をみると、3~7月、9~12月の利用が多く、8月、1・2月の利用が少なくなる傾向にある。

便別平均利用者数をみると、下り2~4便、上り1・2便の利用者が多い傾向にあり、下り1便、上り3・4便の利用者は0.39人/便以下とほとんどみられない。令和元年度の便別平均利用者数は、利用ピークである下り2便目と上り1便目の利用は減少したが、下り3便、上り2便の利用が増加したため、利用便が分散する傾向にある。

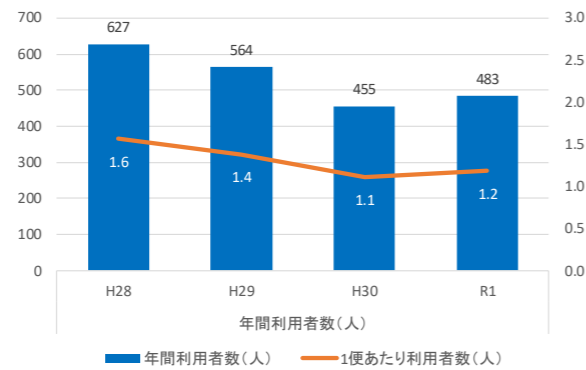


図 2-33 年間利用者数 1 便あたり利用者数（遍保ヶ野線）

表 2-17 令和元年度月別利用者数（遍保ヶ野線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
遍保ヶ野線（火）	下り	1便目	7:01	1	0	0.02	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2便目	10:25	100	88	1.96	1.73	10	7	11	12	5	7	4	8	5	5	4	10	
		3便目	13:30	68	97	1.33	1.90	9	9	8	9	4	10	8	9	11	5	7	8	
		4便目	17:20	72	71	1.41	1.39	4	5	6	8	8	2	8	6	7	6	8	3	
		計		241	256	4.73	5.02	23	21	25	29	17	19	20	23	23	16	19	21	
	上り	1便目	7:38	125	120	2.45	2.35	12	12	10	10	3	13	14	9	9	8	5	15	
		2便目	11:15	73	86	1.43	1.69	6	5	9	7	4	9	10	6	8	7	7	8	
		3便目	14:20	16	20	0.31	0.39	3	2	3	4	1	1	2	1	2	0	0	1	
		4便目	18:12	0	1	0.00	0.02	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		計		214	227	4.20	4.45	22	19	22	21	8	23	26	16	19	15	12	24	
合計		455	483	8.92	9.47	45	40	47	50	25	42	46	39	42	31	31	45			

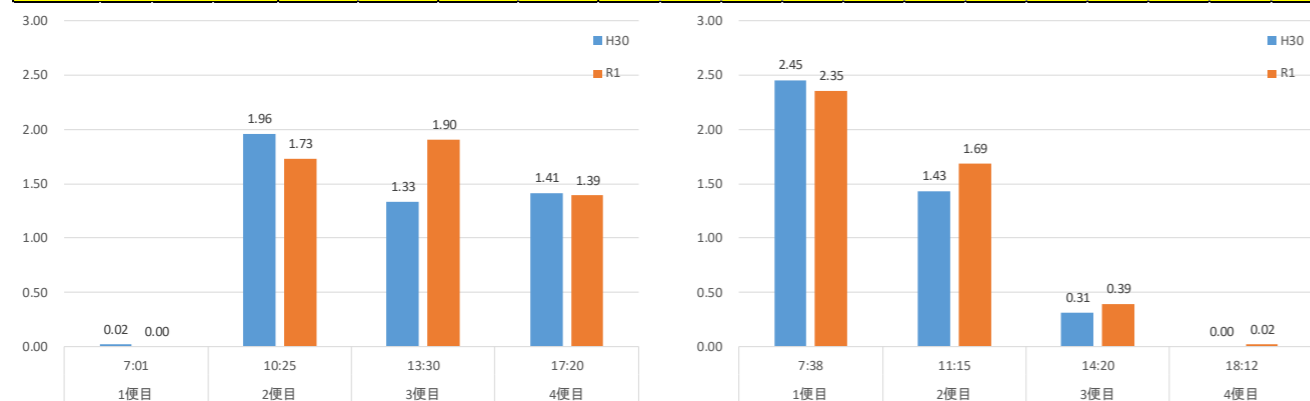


図 2-34 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(13) 市木線（水曜日運行）

市木線の年間利用者数は、平成28年度が近年のピークであり、年々減少傾向にある。令和元年度の利用者数は平成30年度から約1割減少している。また、1便あたりの利用者数は1.5人/便と1.0人/便以上は満たしている。

便別平均利用者数をみると、下り2・3便、上り1・2便の利用者が多い傾向にあり、ピークは下り3便目（15:35発）、上り1便目（7:12発）であるため、串間市中心部での活動時間が他地区に比べ長くなる傾向にある。また、下り1便目、上り3便目の利用者は0.14人/便以下とほぼみられない。令和元年度の利用者数は全体的に減少しているが、減少率は低い。

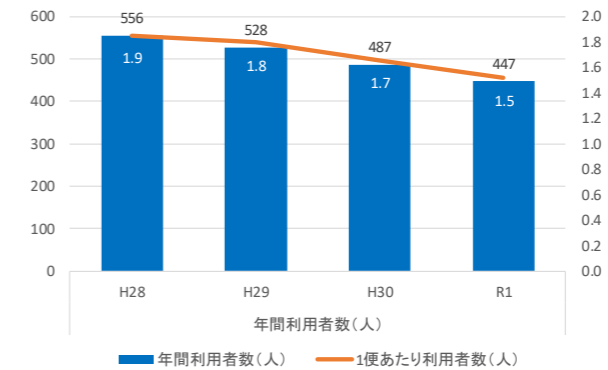


図 2-35 年間利用者数 1 便あたり利用者数（市木線）

表 2-18 令和元年度月別利用者数（市木線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
市木線（水）	下り	1便目	6:14	1	7	0.02	0.14	0	0	0	0	0	0	3	1	3	0	0	0
		2便目	11:25	83	72	1.69	1.47	3	3	4	5	5	4	12	10	4	7	7	8
		3便目	15:35	129	126	2.63	2.57	13	18	10	9	7	6	12	12	9	11	5	14
		計		213	205	4.35	4.18	16	21	14	14	12	13	25	25	13	18	12	22
		上り	1便目	7:12	179	169	3.65	3.45	12	14	9	14	9	15	20	24	13	14	12
	2便目	12:45	94	67	1.92	1.37	9	9	3	0	8	8	6	10	4	4	3	3	
	3便目	16:50	1	6	0.02	0.12	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	
	計		274	242	5.59	4.94	21	23	12	14	17	26	26	34	17	18	15	19	
	合計		487	447	9.94	9.12	37	44	26	28	29	39	51	59	30	36	27	41	

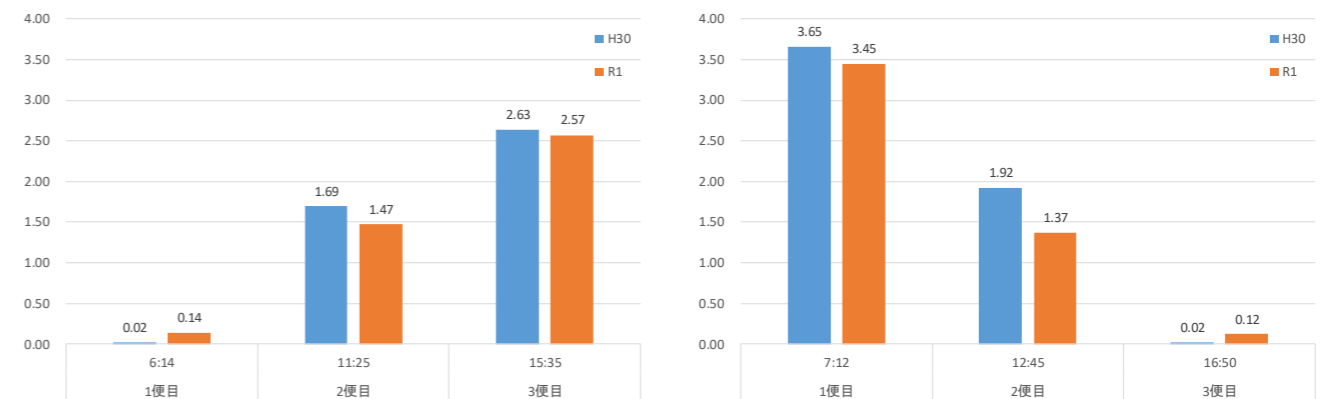


図 2-36 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

(14) 市街地循環線（全日運行）

市街地循環線の年間利用者数は、平成 28 年度が近年のピークであり、以降は減少しており、令和元年度の利用者数は平成 30 年度に比べ約 1 割減少した。1 便あたりの利用者数は 1.7 人/便と 1.0 人/便以上は満たしている。月別利用者数をみると、4~12 月の利用が多く、その中でも 11 月の利用が最も多いが、1~3 月の利用は落ち込む傾向にある。

便別平均利用者数をみると、南回りは 2 便目 (5.12 人/便) をピークに、利用は午前便 (1~3 便) に集中しているが、午後便 (4~6 便) の利用も 1.0 人/便以上の利用がみられる。北回りは 1 便目 (6.82 人/便) をピークに、利用は 1~4 便目に集中しており、5・6 便目の利用は 0.78 人/便以下と 1.0 人/便を下回る。

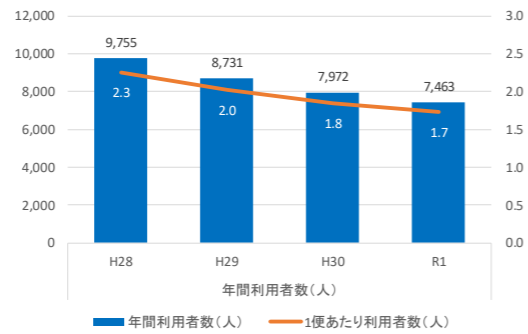


図 2-37 年間利用者数 1 便あたり利用者数（市街地循環線）

表 2-19 令和元年度月別利用者数（市街地循環線）

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数												
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
市街地循環線（全日）	南回り	1便目	8:30	655	584	2.68	2.39	75	58	69	65	51	51	43	47	35	33	19	38	
		2便目	9:53	1,188	1,250	4.87	5.12	96	108	116	110	89	96	106	118	113	85	106	107	
		3便目	11:20	761	738	3.12	3.02	61	72	68	60	59	61	56	86	57	43	71	44	
		4便目	13:50	572	471	2.34	1.93	34	29	38	50	44	38	51	44	36	37	37	33	
		5便目	15:20	314	326	1.29	1.34	22	26	28	25	26	33	36	39	28	23	19	21	
		6便目	17:00	338	362	1.39	1.48	27	23	26	39	27	43	53	34	27	22	18	23	
		計			3,828	3,731	15.69	15.29	315	316	345	349	296	322	345	368	296	243	270	266
	北回り	1便目	9:12	1,886	1,664	7.73	6.82	149	137	164	140	137	151	133	179	136	105	111	122	
		2便目	10:42	750	696	3.07	2.85	63	45	65	52	71	52	69	78	66	48	39	48	
		3便目	12:12	668	576	2.74	2.36	35	48	45	51	54	58	64	60	53	42	29	37	
		4便目	14:42	466	456	1.91	1.87	40	39	26	42	43	55	56	49	30	24	27	25	
		5便目	16:12	209	190	0.86	0.78	11	13	18	11	24	14	17	14	18	17	14	19	
6便目		17:35	165	150	0.68	0.61	8	14	7	11	14	25	12	6	11	13	14	15		
	計			4,144	3,732	16.98	15.30	306	296	325	307	343	355	351	386	314	249	234	266	
	合計			7,972	7,463	32.67	30.59	621	612	670	656	639	677	696	754	610	492	504	532	

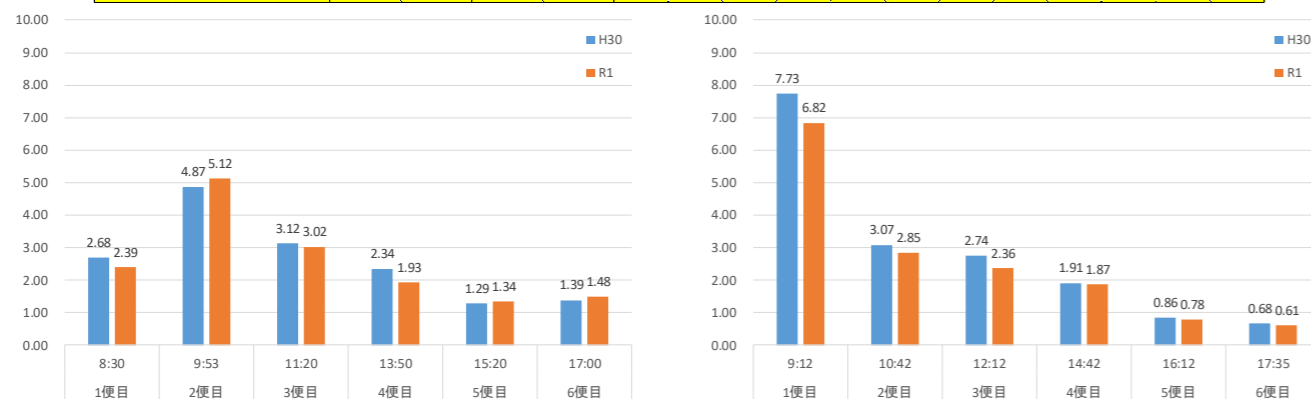


図 2-38 便別平均利用者数（左：下り、右：上り）

### 2.6.3. 路線別の現状・課題と見直しの方向性

よかバス各路線の月別と便別の利用特性を下表に示す。便別の利用特性を確認したところ、下り1便と上り最終便の利用はほとんどの路線で1.0人/便を下回っており、上り下りともに午前中～午後の早い時間帯の利用に集中し、午後便の利用はほとんどみられない路線が目立つ結果となった。

午後便を中心とした運行効率化や施設整備と連動した路線の再編等を行い、運行効率性と利便性の向上の両立を図る必要がある。

表 2-20 路線別月別・便別の利用特性と見直しの方向性

路線	月別の利用特性	便別の利用特性	見直しの方向性
都井岬線 (平日4便)	・上り下りともに7月がピーク ・2月の利用が落ち込む傾向	【下り】1便目の利用はほぼみられず、2便目をピークに利用が減少する傾向 【上り】1便目をピークに2便目まで利用がみられるが、3・4便目の利用は少ない	「都井岬線」は、平日往復4便、土日祝日往復5便の高頻度で運行している。観光路線として重要な路線であるため、既存の路線を基本としながら、運行効率の改善を図る。
都井岬線 (土日祝日5便)	・上り下りともに5月がピーク ・観光路線として長期休暇期間での利用が多い傾向	【下り】1便目の利用はほぼみられず、2便目をピークに利用が減少する傾向 【上り】1・2便目の利用が多く、3・4便の利用も1.0人/便以上確認、5便目の利用はほぼみられない	
高校線 (平日1便)	・卒業シーズンである2・3月の利用が5~16人と少なく、ピーク時の5~16%程度の利用に留まる	【下り】上りの25%以下の利用に留まる。方向別に差異が生じることは、保護者の送迎によるものと考えられる 【上り】2.15人/便と都井方面に居住する福島高校に通う学生に利用されている	上りの便に利用が偏重しており、下りの利用は少ない。 行きはよかバス、帰りは家族の送迎等により移動しているものと考えられる。
名谷黒井線 (火・木4便)	10月の利用が最も多く、2月の利用者数と比べると約2倍の開きがある	【下り】2・3便目の利用が多いが、1便目の利用はほぼみられず、4便目の利用も1.0人/便に満たない 【上り】1・2便目の利用が多く、3便目の利用は1.0人/便を下回る。4便目の利用はほぼみられない	「名谷黒井線」は2.0人/便と他路線に比べ利用者が多い傾向にある。上りは1・2便、下りは2・3便に利用が集中しており、最終便(4便)の利用はほとんどみられないため、運行効率化の必要性が高いと考えられる。
高松線 (火3便)	季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない	【下り】2便目に利用が集中しており、1・3便目の利用は0.5人/便以下 【上り】1便目に利用が集中しており、2・3便目の利用は0.5人/便以下	「古竹線」と「高松線」は平均1.0人/便を下回っており、上り1便・下り2便以外の利用はごく少数であり、運行効率化のため、減便等を検討する余地がある。 一方、両路線ともに週1日の運行であり、他路線との調整により運行日の増加を検討する。
古竹線 (金3便)	季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない	【下り】2便目に利用が集中しており、1・3便目の利用は0.5人/便以下 【上り】1便目に利用が集中しており、2・3便目の利用は0.5人/便以下	
鯛取線 (月・木4便)	季節の違いによる利用者の増減はほぼみられない	【下り】2・3便目の利用が多く、1・4便目の利用はほぼ存在せず 【上り】1・2便目の利用が多く、3・4便目の利用はほぼ存在せず	「鯛取線」は年間の利用者数が減少傾向にあり、年間1~2割程度の減少が続いている。 上りは1・2便、下りは2・3便に利用が集中しており、最終便(4便)の利用はほとんどみられないため、運行効率化の必要性が高いと考えられる。



路線	月別の利用特性	便別の利用特性	見直しの方向性
三ヶ平線 (水 3 便)	季節の違いによる利用者の増減は ほぼみられない	【下り】2 便目に利用が集中しており、1・3 便目の利用は 0.5 人/便以下 【上り】1 便目に利用が集中しており、2・3 便目の利用は 0.5 人/便以下	大東地区方面に運行している路線である「三ヶ平線」「奈留線」「上大矢取線」「風野線」は 1 便あたりの利用者数が 0.8~1.3 人と比較的少数に止まる。午後は特に利用者数が少なく、運行効率化の必要性が高い。 また、「風野線」「上大矢取線」沿線の集落（胡桃ヶ野や赤池）はバス停からの距離や高低差が大きく利用が困難な地理的特性がある。ただし、現行車両で定時定路線として運行するには安全運行面での支障が生じる。
奈留線 (水 3 便)	季節の違いによる利用者の増減は ほぼみられない	【下り】2 便目の利用が最も多く、3 便目の利用は 1.0 人/便以下 【上り】1 便目に利用が集中しており、2・3 便目の利用は 1.0 人/便以下	
上大矢取線 (月・木 3 便)	春～秋の期間の利用が多く、冬場の利用が落ち込む傾向	【下り】2・3 便目の利用が多く、1 便目の利用は 0.1 人/便以下 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 0.1 人/便以下	
風野線 (金 4 便)	季節の違いによる利用者の増減は ほぼみられない	【下り】1 便目の利用はほぼみられず、2・4 便目の利用も 1.0 人/便以下。また、最も多い 3 便目の利用でも 1.04 人/便 【上り】1・2 便目の利用が多いが、3・4 便目の利用は 0.5 人/便以下	
永田線 (月・金 4 便)	季節の違いによる利用者の増減は ほぼみられない	【下り】2・3 便目の利用が多く、1・4 便目の利用は 1.0 人/便を下回る 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 1.0 人/便に満たない。また、令和元年度の 4 便目の利用は無し	「永田線」は年間の利用者数が減少傾向にあり、年間 1~2 割程度の減少が続いている。 上りは 1・2 便、下りは 2・3 便に利用が集中しており、最終便（4 便）の利用はほぼみられない。また、週 2 便運行しているため、運行効率化を図るためにも減便の検討が必要と考えられる。
遍保ヶ野線 (火 4 便)	3~7 月、9~12 月の利用が多く、8 月、1・2 月の利用が少ない傾向	【下り】1 便目の利用は年間通して 0 人/便であり、利用のピークは 3 便目であり、2~4 便目の利用は 1.0~2.0 人/便 【上り】1・2 便目の利用が多く、3・4 便目の利用は 0.5 人/便以下	「遍保ヶ野線」は近年利用者数が減少傾向にあったが、令和元年度は前年度と比較して約 1 割増加している。 上り便の利用は 1・2 便に集中しているが、下り便の利用は 2・3・4 便に分散している。また、終点の遍保ヶ野バス停よりも山間部に集落が存在し、路線の延長等の対応が必要と考えられる。
市木線 (水 3 便)	春・秋頃の利用が多くなり、夏・冬頃の利用が落ち込む傾向にある	【下り】2・3 便目の利用が多く、1 便目の利用は 0.5 人/便以下 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 0.5 人/便以下	市木地区～串間市中心部の往來の促進と令和 2 年 4 月にリニューアルオープンした「串間温泉いこいの里」の利用を促進するため、市木線の運行日数の増加を図る。 現行路線に加え、本城方面を経由する路線の追加を検討する。
市街地循環線 (全日南北 6 循環)	・4~12 月の利用が多く、その中でも 11 月の利用が最も多い ・1~3 月の利用が落ち込む傾向にある	【南回り】2 便目(5.1 人/便)をピークに、利用は午前便(1~3 便)に集中しているが、午後便(4~6 便)の利用も 1.0 人/便以上の利用がみられる 【北回り】1 便目(6.8 人/便)をピークに、利用は 1~4 便目に集中しており、5・6 便目の利用は 1.0 人/便を下回る	「市街地循環線」は、集落線との接続を意識したダイヤ設定とし、道の駅くしまを発着場所とすることを検討する。 現在、市街地循環線は、北回りと南回りで 8 の字運行しているため、運行間隔が 90 分程度開いている。市街地部の利便性の向上を図るため、集落線の運行後に市街地循環線を運行する等の対応を検討する。

### 3. コミュニティバス「よかバス」の運行路線・ダイヤの検討

#### 3.1. 現状・課題を受けた利便増進事業実施方針の流れ

利便増進計画のもと、令和3年春に開業を予定している「道の駅くしま」に合わせて運行を予定する。

下記のフロー図に従い、よかバス各路線の現状整理を行い、明らかになった課題から「運行水準（運行時間帯や便数）」「運行路線」「運行する曜日」「運行形態（路線定期運行、デマンド型運行）」等の検討を行い、よかバス路線における利便増進事業の実施を行うものとする。

利便増進計画策定後においても、路線の運行に係る基準目標数値の設定など客観的な根拠に基づく視点や高齢者の外出頻度と健康寿命との相関などのクロスセクター効果などの視点から、本格運行後も見直し検討を随時行うものとする。

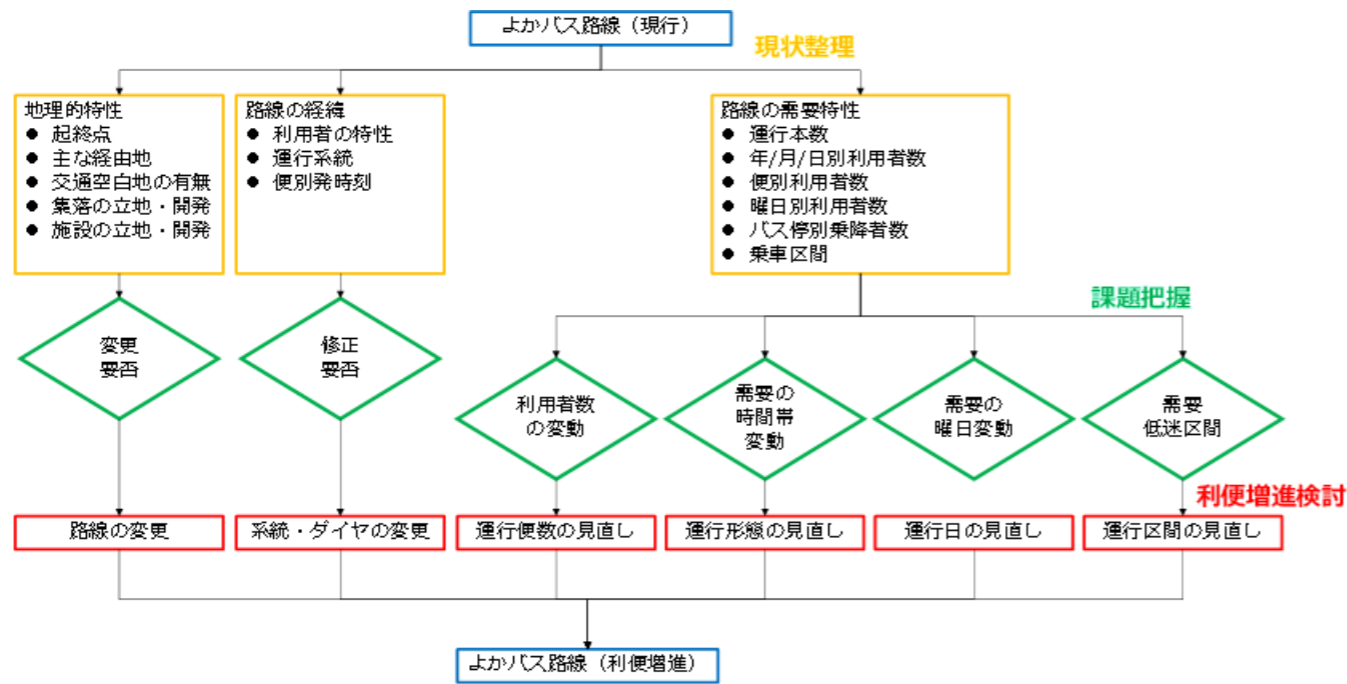


図 3-1 利便増進事業実施フロー

### 3.2. 公共交通網の利便増進事業実施前後のイメージ共有

公共交通網（よかバス路線、宮崎交通(株)（飫肥～幸島線）（以下「宮交市木線」という。）、JR 日南線）の利便増進事業実施前後のイメージを示す。

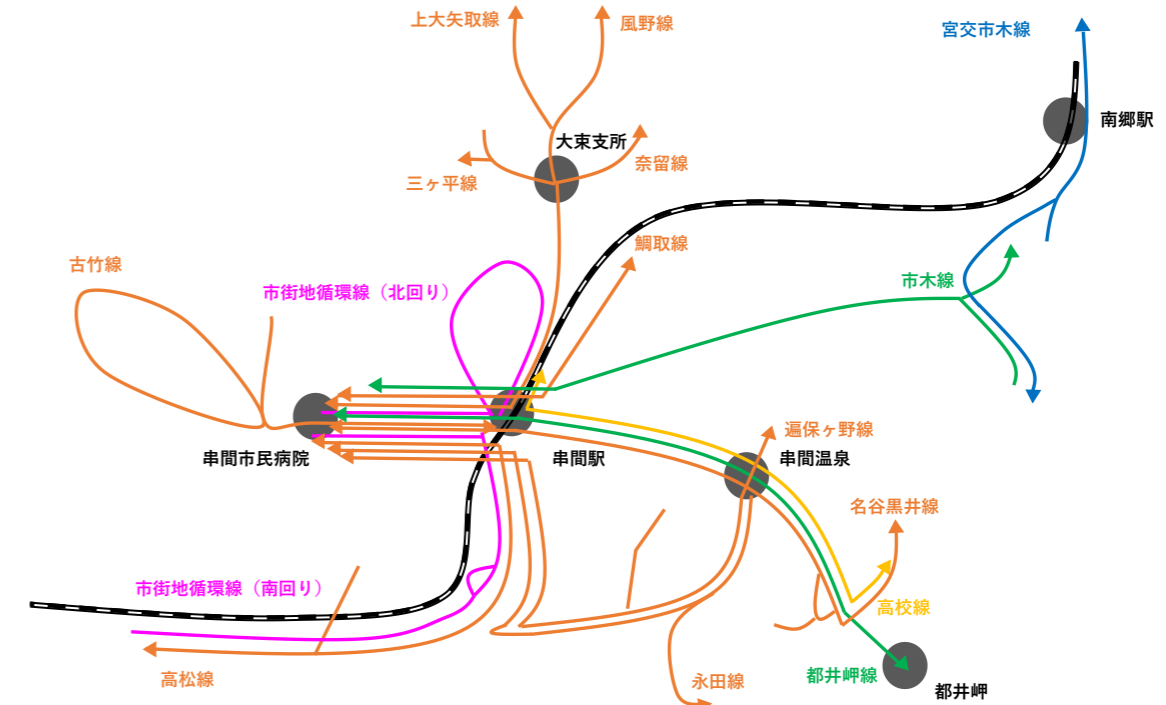


図 3-2 利便増進事業実施前の公共交通網のイメージ

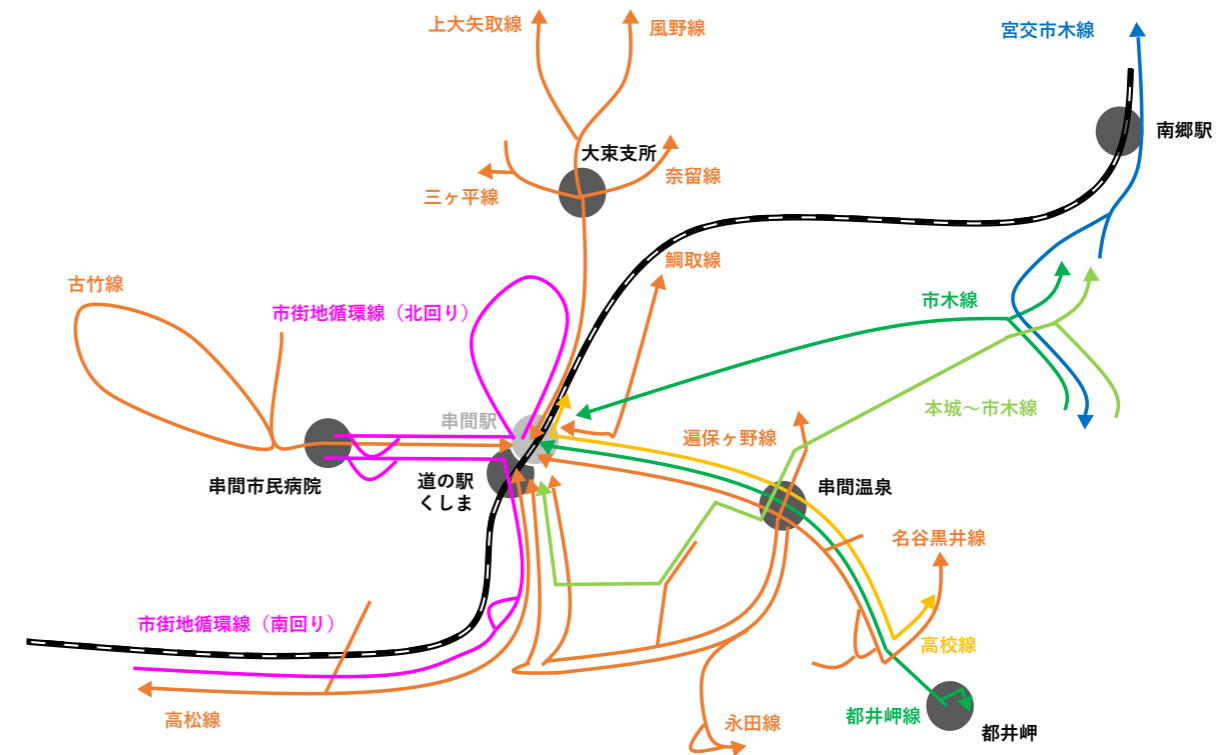


図 3-3 利便増進事業実施後の公共交通網のイメージ

### 3.3. よかバス路線全体の利便増進事業実施方針

よかバス路線全体の利便増進事業実施方針を反映した路線イメージ、道の駅くしまを中心とした集落線と市街地循環線の運行イメージを記載する。

表 3-1 よかバス路線全体の再編方針

番号	利便増進事業実施方針	福島地区			都井地区			北方地区	大東地区				本城地区		市木地区	
		市街地循環線	高松線	古竹線	都井岬線	高校線	名谷黒井線	鯛取線	三ヶ平線	奈留線	上大矢取線	風野線	永田線	遍保ヶ野線	市木線	本城～市木線
①	朝 1 便は市民病院への利用が多いことを考慮し、道の駅くしまには寄らず、市民病院まで直通運行		●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	
②	下り 2 便の時間帯は、10 時半～11 時半とする		●				●	●	●	●	●	●	●	●	●	
③	道の駅拠点の運行（集落線は 2 便目以降）	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	
④	同時間帯に複数の車両が道の駅くしまに停車するため、混乱を避ける工夫を行う（停車位置の路面・柱へのカラーリング等）	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	
⑤	運行曜日は基本的に変更しない		●				●	●		●	●	●	●	●		
⑥	利用の低迷する夕方の便は基本的に減便			●			●	●			●	●	●			
⑦	午前中の外出時の利便性を配慮したダイヤに再編（特に、市民病院での滞在時間を考慮）	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	
⑧	市街地循環線は、需要が集中する時間帯は車両 2 台で同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性を向上	●	●	●				●	●	●	●	●	●			
⑨	各集落線の 2 便以降は、その前後に市街地循環線を運行（6 の字運行）することで、各目的地から集落への直通的な利用にも対応	●	●	●				●	●	●	●	●	●			
⑩	各集落線と各市街地循環線は、道の駅で接続し、乗り換えに配慮	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	
⑪	⑨・⑩に関連し、乗り換えが発生しても 1 乗車 200 円は維持（1 日フリーパス券の購入を促進する）	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	
⑫	新たな需要に対応する路線として、本城～市木線を運行														●	
⑬	本城～市木線は、遍保ヶ野線と曜日を分けて運行し、沿線地区の利便性を向上												●	●	●	
⑭	バス停の新設による路線の延伸、経由地の変更	●			●		●					●	●	●	●	
⑮	乗り入れ停止				●											

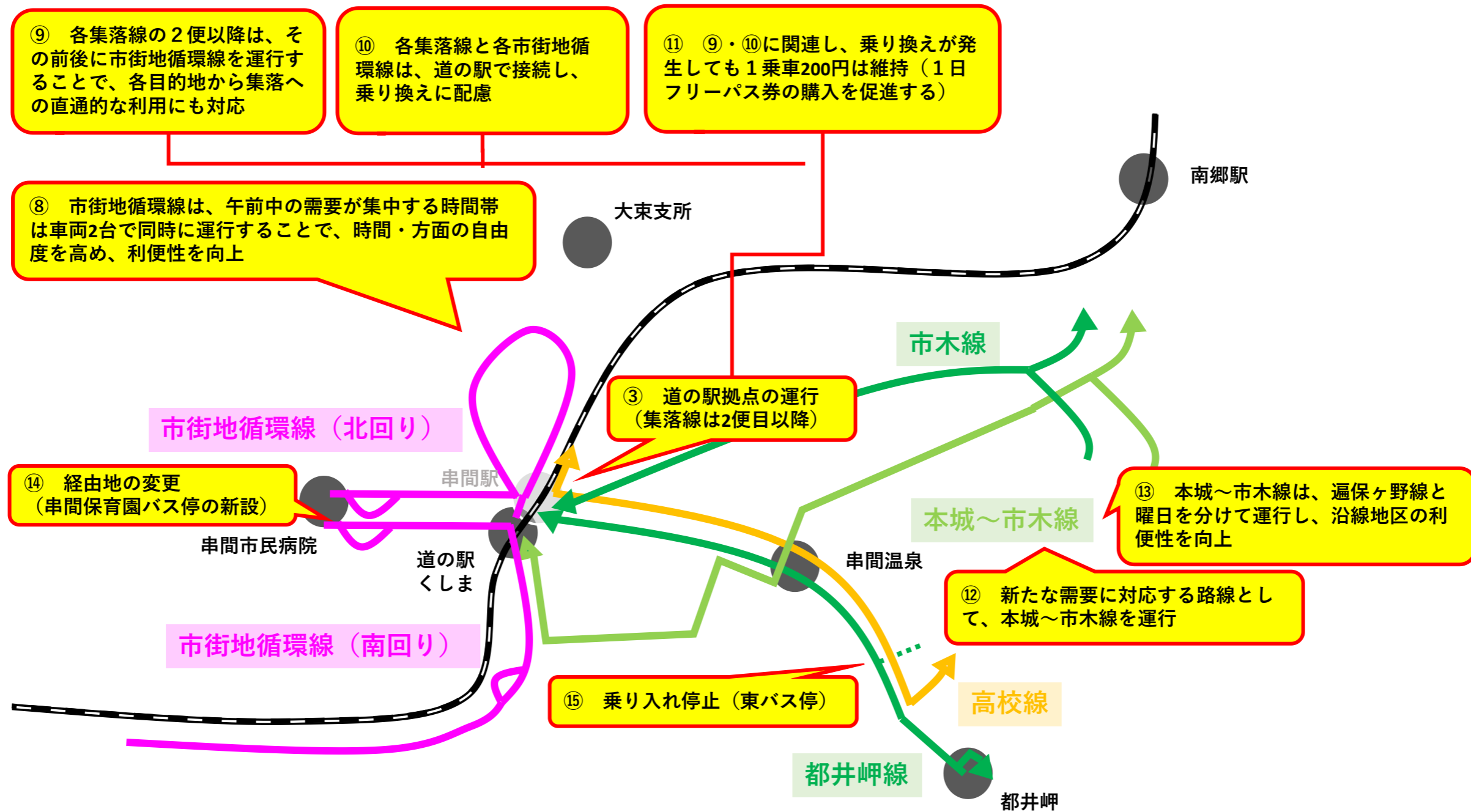


図 3-4 よかバス路線利便増進事業実施イメージ（市街地循環線、集落線、高校線）

⑤ 運行曜日は基本的に変更しない

⑥ 利用の低迷する夕方の便は基本的に減便

⑦ 午前中の外出時の利便性を配慮したダイヤに再編（特に、市民病院での滞在時間を考慮）

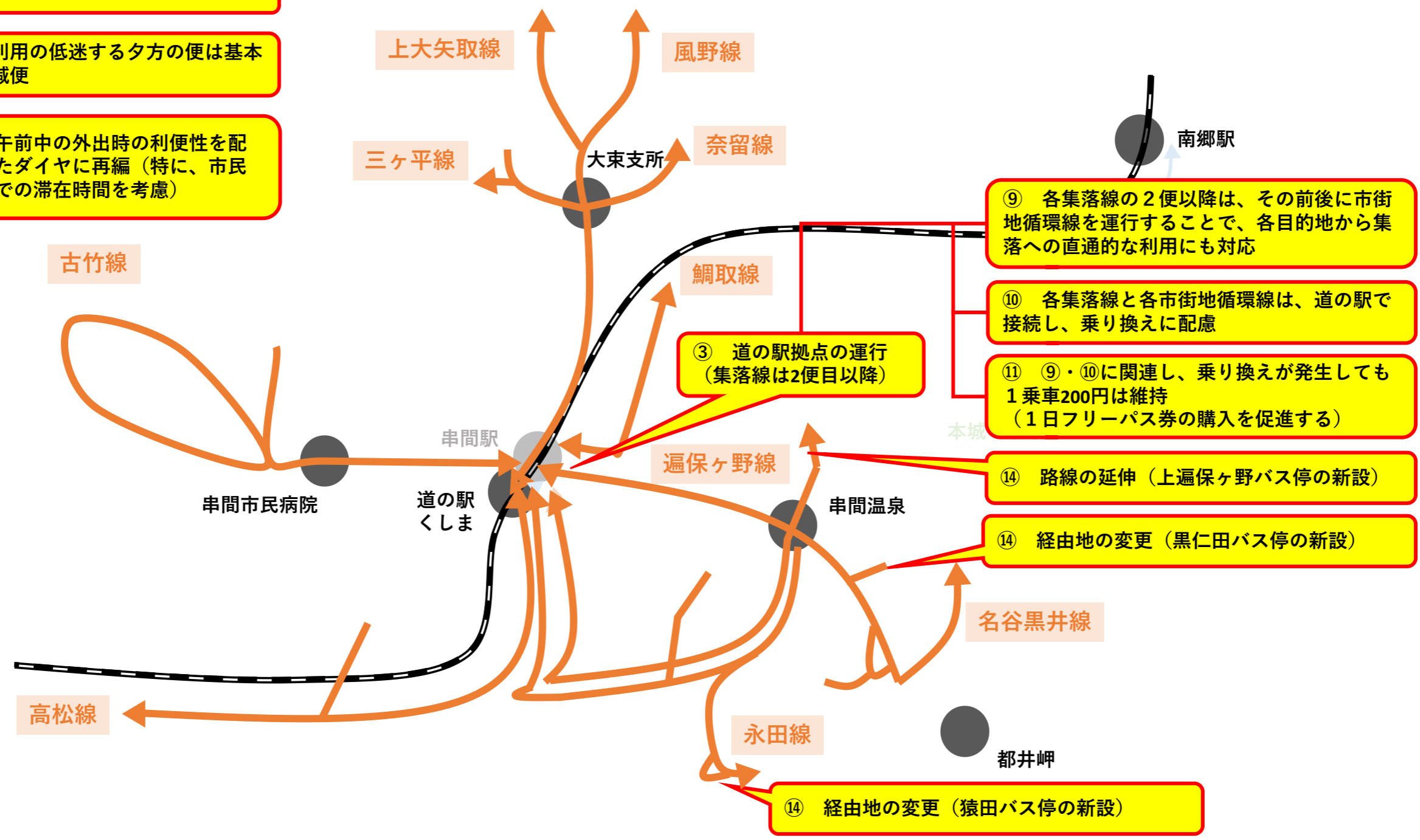


図 3-5 よかバス路線利便増進事業実施イメージ（集落線）

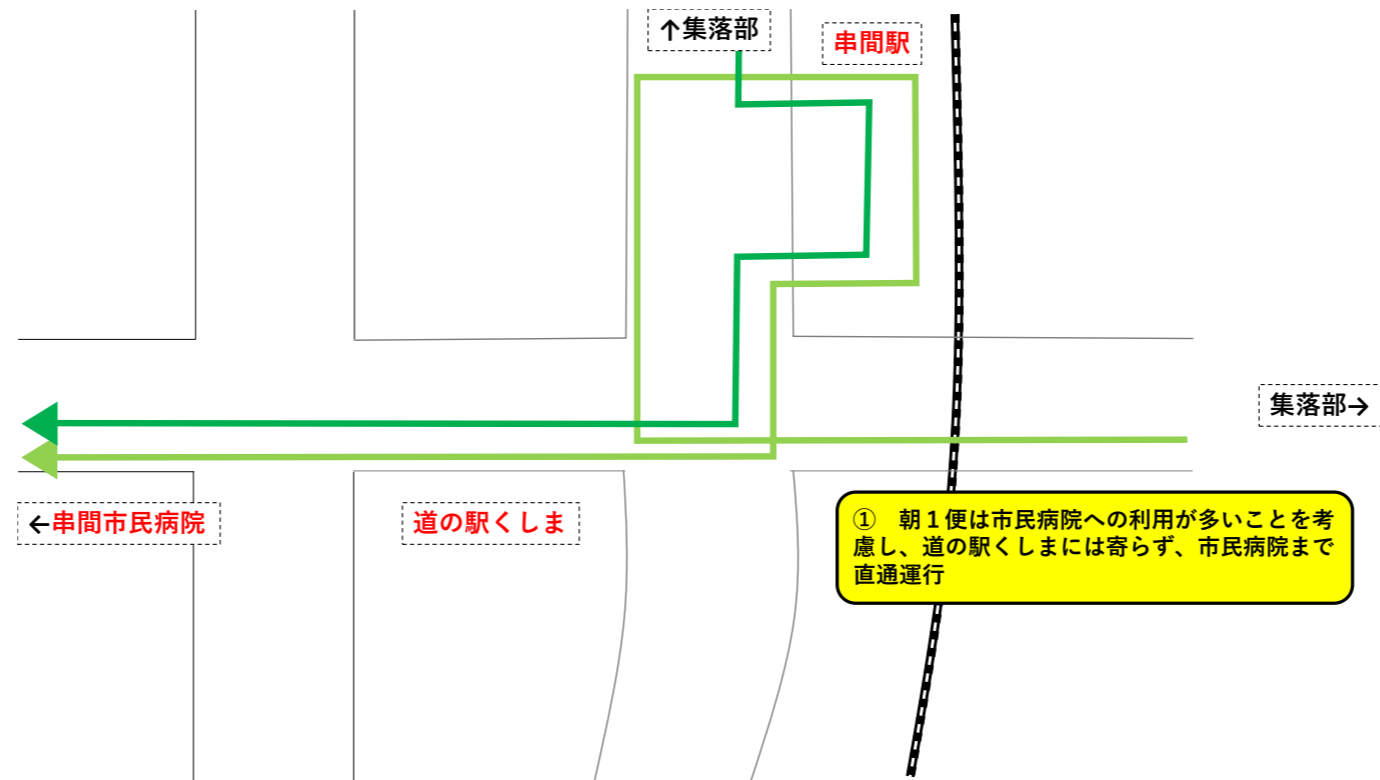


図 3-6 集落線より1便運行イメージ

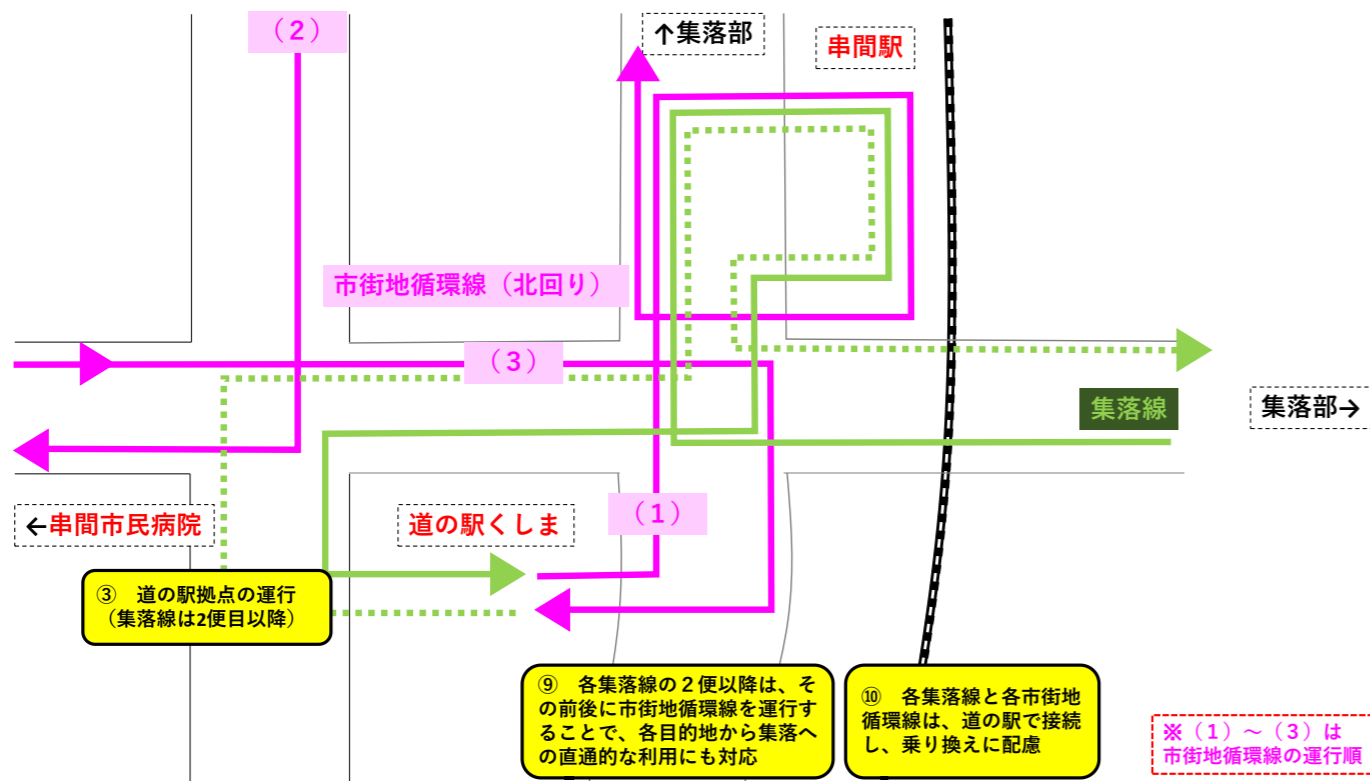


図 3-7 集落線2便目以降および市街地循環線北回り運行イメージ

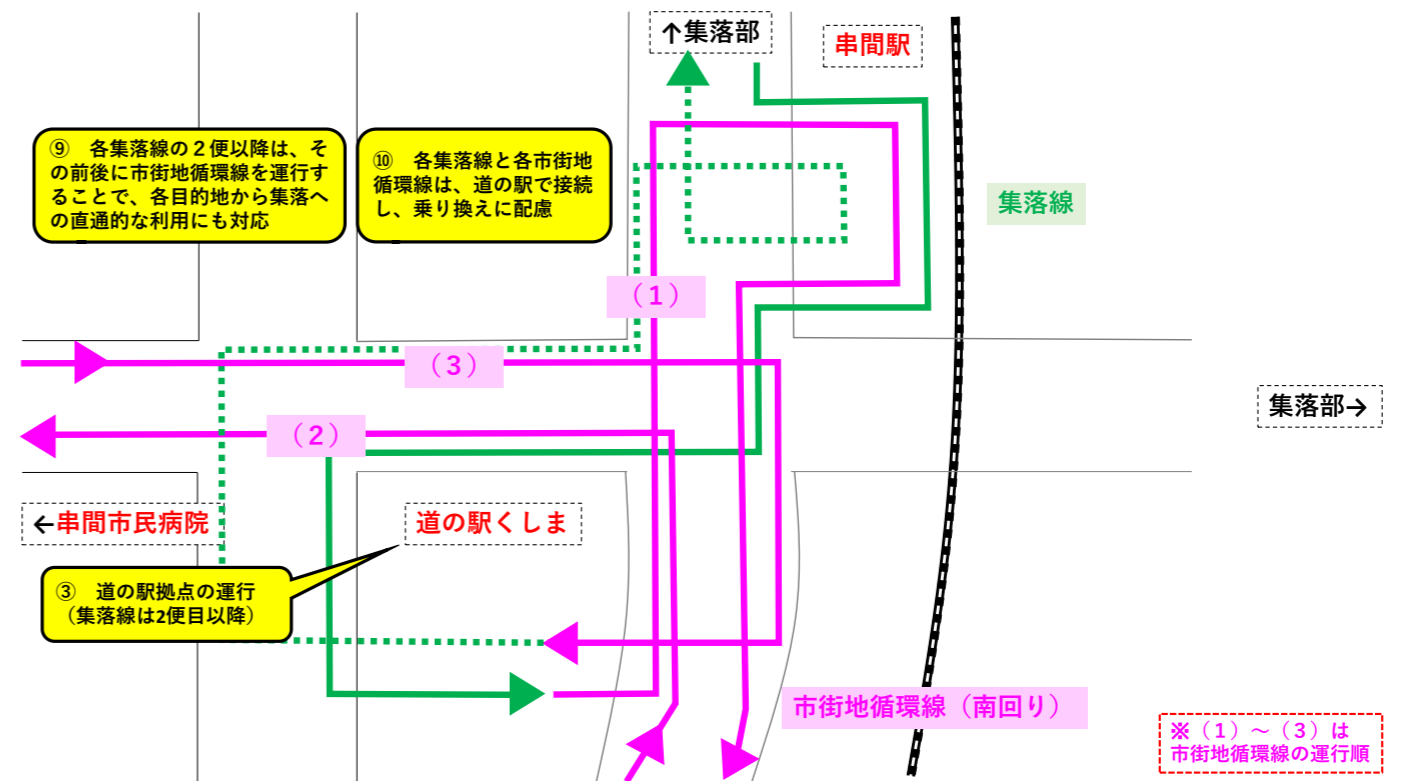


図 3-8 集落線2便目以降および市街地循環線南回り運行イメージ

### 3.4. よかバス各路線の利便増進事業実施方針

以下に各路線の利便増進事業実施方針を記載する。

表 3-2 各路線の再編方針

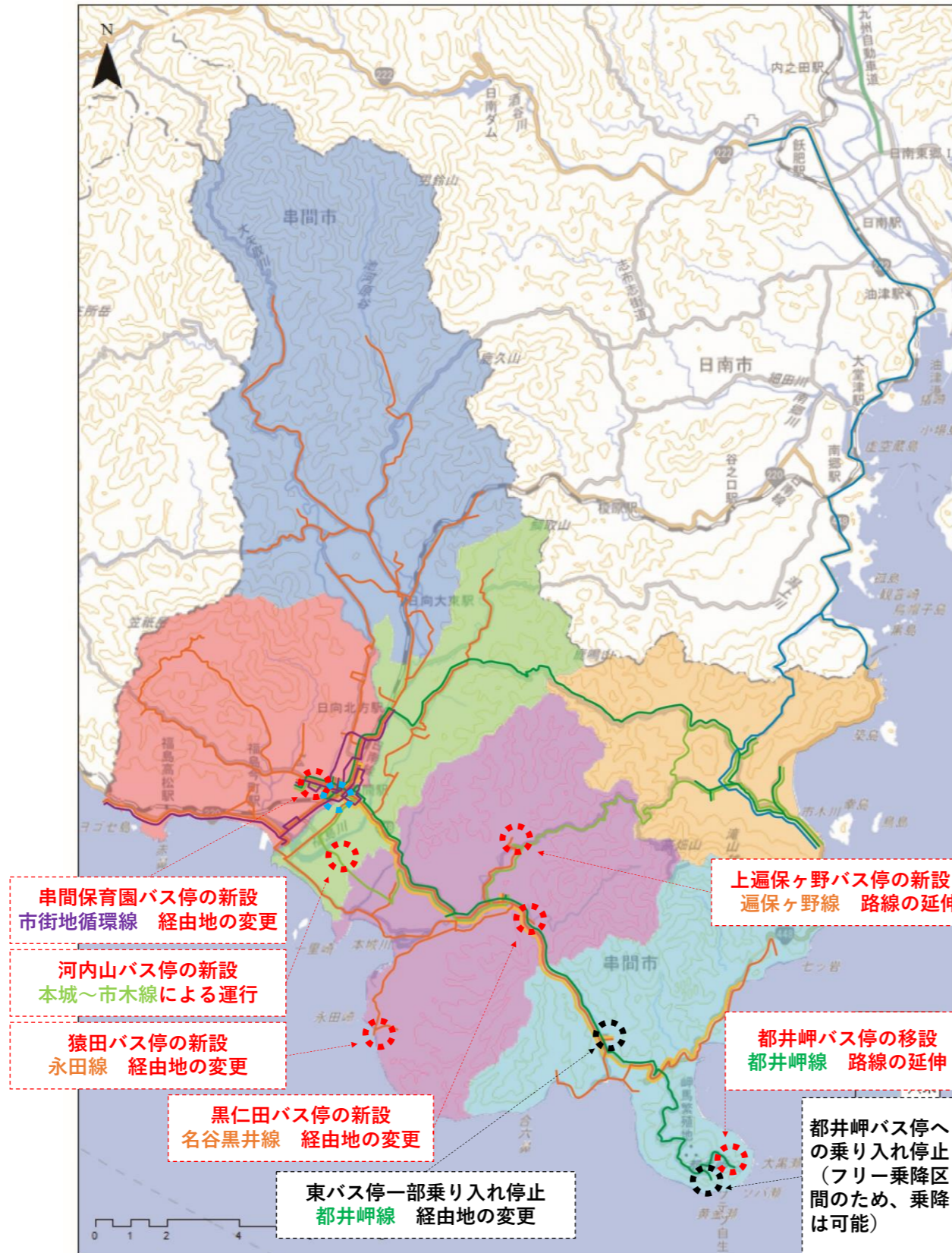
路線	運行日・便数		車両	現状および課題	利便増進事業実施の方向性	実施時の留意事項
	実施前	実施後				
市街地循環線（北回り、南回り）	全日 6 循環	全日 9 循環	ポンチョ ハイエース ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地中心部の主要施設間の移動に用いられており、双方向ともに 1 時間半に 1 本程度のペースで運行中</li> <li>集落線利用者が乗り継ぎをする場合、時間帯によっては利用者の行きたい方面に循環線が運行していない</li> <li>午前 3 便に利用が集中しており、午後 3 便は利用が少ない傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集落線の空き時間を活用し運行効率性と利便性を両立</li> <li>需要が多い午前 3 便の時間帯は、増便することで対応</li> <li>午前中の需要が集中する時間帯は車両 2 台で同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上</li> <li>集落線の上り・下りの時間に合わせた運行ダイヤとすることで、接続性を改善（一部 6 の字運行）</li> <li>南回りは今町駅で折り返す際、待機時間を無くして運行</li> <li>交通不便地域解消のため集落内に乗り入れ（串間保育園バス停の新設）※ポンチョによる運行便は車両サイズの問題により非運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>供給過多の可能性</li> </ul>
都井岬線	平日 4 往復 土日祝 5 往復	平日 4 往復 土日祝 5 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>午前便の利用が多く、午後便は少なくなる傾向にある</li> <li>観光地を運行する路線であるため、シーズン毎に利用者数が変動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行のダイヤを維持、運行水準の向上</li> <li>都井岬（灯台）まで路線を延長</li> <li>基本的な運行時間は変更しない</li> <li>路線の効率化のため、東バス停、都井岬バス停への運行をとりやめ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>供給過多の可能性</li> </ul>
高校線	平日 1 往復	平日 1 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>上り（6:30 発）下り（19:00 発）運行中、過去の宮崎交通バスの運行時間を踏襲している</li> <li>上りに比べ、下りの利用者が大幅に減少する（保護者の送迎の影響）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の運行水準を維持</li> <li>朝補習の時間（7:45～）に合わせて 20 分遅らせて運行</li> <li>帰宅時間の間延びの改善、JR 日南線との接続改善のため、18:30 学校発に変更</li> <li>運転手の拘束時間の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>
名谷黒井線	火・木 4 往復	火・木 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数が多い便は微増傾向にある</li> <li>上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、4 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用の低迷する 4 便目を減便することで運行効率化を図る</li> <li>交通不便地域解消のため集落内に乗り入れ（黒仁田バス停の新設）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>
高松線	火のみ 3 往復	火のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が最も多い便においても日平均利用者数は 2 人に満たない</li> <li>上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、3 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行水準の維持</li> <li>柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>供給過多の可能性</li> </ul>
古竹線	金のみ 3 往復	月・木 2 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、3 便目の利用はほぼみられない</li> <li>一定数の恒常的な利用がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行水準の向上</li> <li>運行する曜日を変更、運行日の追加</li> <li>路線の短い「鯛取線」の運行後に運行することで、運行効率の改善、運行水準の向上を図る</li> <li>柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>供給過多の可能性</li> <li>運行ダイヤの変更による需要への対応</li> </ul>
鯛取線	月・木 4 往復	月・木 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は減少傾向にある</li> <li>上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、4 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用の低迷する 4 便目を減便することで運行効率化を図る</li> <li>運行効率の改善、運行水準の向上のため、「鯛取線」運行後に「古竹線」を運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>

表 3-2 各路線の再編方針

路線	運行日・便数		車両	現状および課題	利便増進事業実施の方向性	実施時の留意事項
	実施前	実施後				
三ヶ平線	水のみ 3往復	火のみ 3往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行曜日の変更</li> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行曜日の変更による混乱</li> </ul>
奈留線	水のみ 3往復	水のみ 3往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は増加傾向にある</li> <li>● 上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特になし</li> </ul>
上大矢取線	月・木 3往復	月・木 3往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特になし</li> </ul>
風野線	金のみ 4往復	金のみ 3往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> <li>● 利用が低迷する4便目を廃止し、運行水準の適正化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特になし</li> </ul>
永田線	月・金 4往復	月・金 3往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、4便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用の低迷する4便目を減便することで運行効率化を図る</li> <li>● 交通不便地域の解消ため経由地を変更（猿田バス停の新設）</li> <li>● 路線の軽微な変更 「串間駅～寺里1丁目」区間を「泉町」バス停経由に変更 ⇒鍛冶屋・大島、塩屋原の運行廃止</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特になし</li> </ul>
遍保ヶ野線	火のみ 4往復	水のみ 3往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は微増傾向にある</li> <li>● 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、4便目の利用はほぼみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> <li>● 利用が低迷する4便目を廃止し、運行水準の適正化を図る</li> <li>● 交通不便地域解消のため終点（遍保ヶ野）を延伸（上遍保ヶ野バス停の新設）</li> <li>● 本城～市木線の運行による運行水準の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行曜日の変更による混乱</li> </ul>
市木線	水のみ 3往復	水のみ 3往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道448号の通行止めにより藤公民館以降は運行停止中</li> <li>● 利用者数は微減傾向にある</li> <li>● 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行の運行水準を維持</li> <li>● 本城～市木線の運行による運行水準の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特になし</li> </ul>
本城～市木線 (新規路線)		金のみ 2往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市木地区～串間市中心部の移動は現行の市木線では週1回のみ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道439・440号を通る運行ルートにより、路線を新設</li> <li>● ハイエースで週1便3往復運行する</li> <li>● 上り1便を串間温泉の営業時間（7～22時）と串間市民病院の診療に合わせた時間に運行することで、両需要に対応</li> <li>● 路線の運行による市木地区住民、一部の遍保ヶ野線沿線地区住民の運行水準の向上</li> <li>● 交通不便地域解消のため経由地の追加（河内山バス停の新設）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手の労働基準</li> <li>● 関係地区住民への周知</li> </ul>



3.5. 利便増進事業内容の一覧



串間保育園バス停の新設  
市街地循環線 経由地の変更

河内山バス停の新設  
本城～市木線による運行

猿田バス停の新設  
永田線 経由地の変更

黒仁田バス停の新設  
名谷黒井線 経由地の変更

東バス停一部乗り入れ停止  
都井岬線 経由地の変更

上遍保ヶ野バス停の新設  
遍保ヶ野線 路線の延伸

都井岬バス停の移設  
都井岬線 路線の延伸

都井岬バス停への乗り入れ停止  
(フリー乗降区間のため、乗降は可能)

《路線全体における再編事業》

- 運行効率化、運行水準の適正化  
運行車両の小型化（ハイエース⇒ノア）  
利用の低迷する集落線4便目（3便目）の減便
- 利便性の向上  
市街地循環線と集落線の接続を意識したダイヤ設定  
路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更  
JR日南線との接続改善

高校線を除く全路線  
拠点の変更 道の駅くしま

高校線 運行ダイヤの変更

集落線 & 市街地循環線  
重複区間（西小路～市民病院）の廃止

永田線 経由地の変更  
塩屋原、鍛冶屋・大島 非運行

路線の新設（本城～市木線）  
市木地区、本城地区住民のサービス水準向上

- 凡例
- 市木線（宮交）
  - 市街地循環線（北回り、南回り）
  - 集落線（都井岬線、市木線）
  - 集落線（本城～市木線）
  - 集落線（その他）
  - 集落線（高校線）

図 3-9 利便増進事業実施イメージ

■ 串間市における利便増進事業内容の一覧		串間市	
項目・内容	事業内容	路線名	事業主体
<b>福島地区における路線の編成の変更</b>			
運行経路の変更	「串間保育園」バス停の新設による交通不便地域の解消	市街地循環線	串間市
	路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	市街地循環線 高松線、古竹線	串間市
運行ダイヤの変更	集落線との接続を意識した運行ダイヤに変更	市街地循環線	串間市
	市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	高松線 古竹線	串間市
	JR 日南線との接続改善	古竹線	串間市
運行回数の変更	利用の集中する時間帯の運行回数の増加	市街地循環線	串間市
	利用の低迷する3便目の減便	古竹線	串間市
運行車両の変更	運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）	高松線	串間市
<b>都井地区における路線の編成の変更</b>			
運行経路の変更	「都井岬」バス停の移設に伴う路線の延伸	都井岬線	串間市
	「東」バス停への乗り入れ停止に伴う経由地の変更	都井岬線	串間市
	「黒仁田」バス停の新設による交通不便地域の解消	名谷黒井線	串間市
	路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	都井岬線 名谷黒井線	串間市
運行ダイヤの変更	市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	名谷黒井線	串間市
	福島高校に通う学生の生活に合う運行ダイヤに変更	高校線	串間市
	JR 日南線との接続改善	高校線	串間市
運行回数の変更	利用の低迷する4便目の減便	名谷黒井線	串間市
<b>北方地区における路線の編成の変更</b>			
運行経路の変更	路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	鯛取線	串間市
運行ダイヤの変更	市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	鯛取線	串間市
運行回数の変更	利用の低迷する4便目の減便	鯛取線	串間市

■ 串間市における利便増進事業内容の一覧		串間市	
項目・内容	事業内容	路線名	事業主体
<b>大東地区における路線の編成の変更</b>			
運行経路の変更	路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	三ヶ平線、奈留線、上大矢取線 風野線	串間市
運行ダイヤの変更	市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	三ヶ平線、奈留線、上大矢取線 風野線	串間市
	JR 日南線との接続改善	風野線	串間市
運行回数の変更	利用の低迷する4便目の減便	風野線	串間市
運行車両の変更	運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）	三ヶ平線、奈留線、上大矢取線 風野線	串間市
<b>本城地区における路線の編成の変更</b>			
運行経路の変更	路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	永田線 遍保ヶ野線	串間市
	「猿田」バス停の新設による交通不便地域の解消	永田線	串間市
	「上遍保ヶ野」バス停の新設による交通不便地域の解消	遍保ヶ野線	串間市
運行ダイヤの変更	市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	永田線 遍保ヶ野線	串間市
運行回数の変更	利用の低迷する4便目の減便	永田線 遍保ヶ野線	串間市
運行車両の変更	運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）	遍保ヶ野線	串間市
<b>市木地区における路線の編成の変更</b>			
運行経路の変更	路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	市木線	串間市
運行ダイヤの変更	市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	市木線	串間市
新規路線の運行	市木地区、本城地区（遍保ヶ野集落等）住民に対する公共交通サービス水準の向上	本城～市木線	串間市
	「河内山」バス停の新設による交通不便地域の解消	本城～市木線	串間市

### 3.6. サービス内容に変更の伴う事業の内容

#### (1) 市街地循環線（北回り）

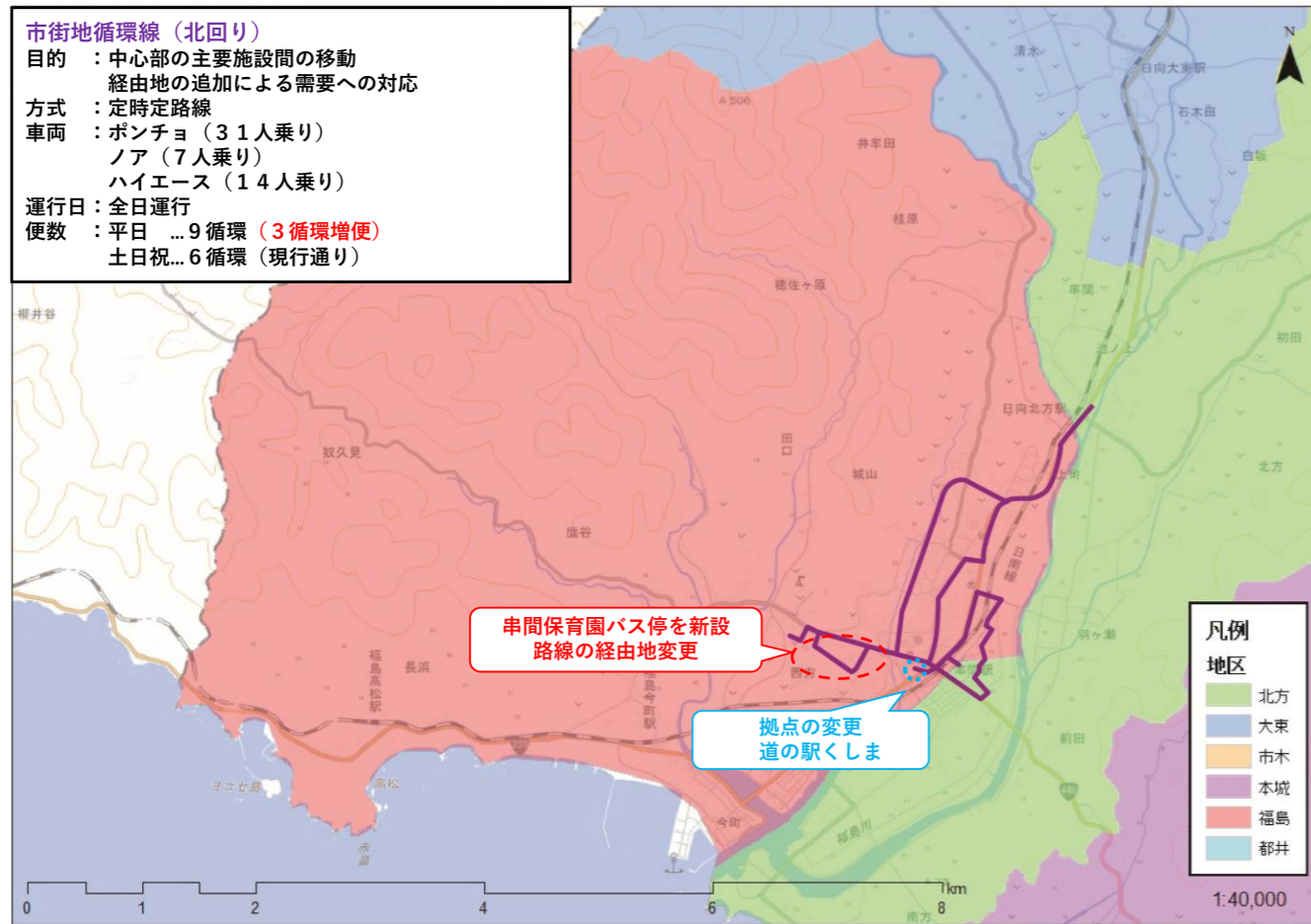


図 3-10 市街地循環線（北回り） 路線図

**市街地循環線（北回り）**  
 目的：中心部の主要施設間の移動  
 経由地の追加による需要への対応  
 方式：定時定路線  
 車両：ポンチョ（31人乗り）  
 ノア（7人乗り）  
 ハイエース（14人乗り）  
 運行日：全日運行  
 便数：平日...9循環（3循環増便）  
 土日祝...6循環（現行通り）

福島	市街地循環線（北回り）	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
			外出行動に適した運行ダイヤへの改善
			道の駅を拠点とした路線網への再編
区分	市街地循環線		
関係市			

■ 運行の概要			
運行の目的	市街地循環線（北回り）は、市街地中心部の主要施設間の移動に用いられており、上町・北方方面に1時間半に1本程度のペース（6便）で毎日運行しているため、年間利用者数はよかバス路線で最も多い。また、高齢者の通院や買い物目的の利用が多いが、集落線に比べ、利用者層や利用目的は分散する傾向にある。集落線利用者が乗り継ぎをする場合、時間帯によっては利用者の行きたい方面に市街地循環線が運行していないため、接続面で課題を有している。また、午前3便に利用が集中しており、午後3便は利用が少ないため、利用される便に偏りがみられる。そのため、利用の集中する時間帯（特に午前中）に合わせて、ポンチョ車両だけでなく、集落線の空き車両（ハイエース、ノア）を活用し、北回りと南回りを同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	11.29 km
起点・終点	道の駅くしま～道の駅くしま	総停留所数	33
主たる経由地	北方	運行日	毎日運行（年末年始は除く）
事業主体	串間市	使用車両	ポンチョ、ハイエース、ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	100円		
■ 事業の目標（現状）		■ 事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019年度)	3,732人	年間利用者数(2021年度～)	5,510人

■ 系統毎の運行回数		福島地区		市街地循環線（北回り）				
系統	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝
1	串間駅	北方	串間駅	10.89	循環	旧	6.0	6.0
1	道の駅くしま	北方	道の駅くしま	11.29	循環	新	6.0	6.0
2	道の駅くしま	串間保育園	道の駅くしま	8.83	循環	新	3.0	0

(2) 市街地循環線（南回り）

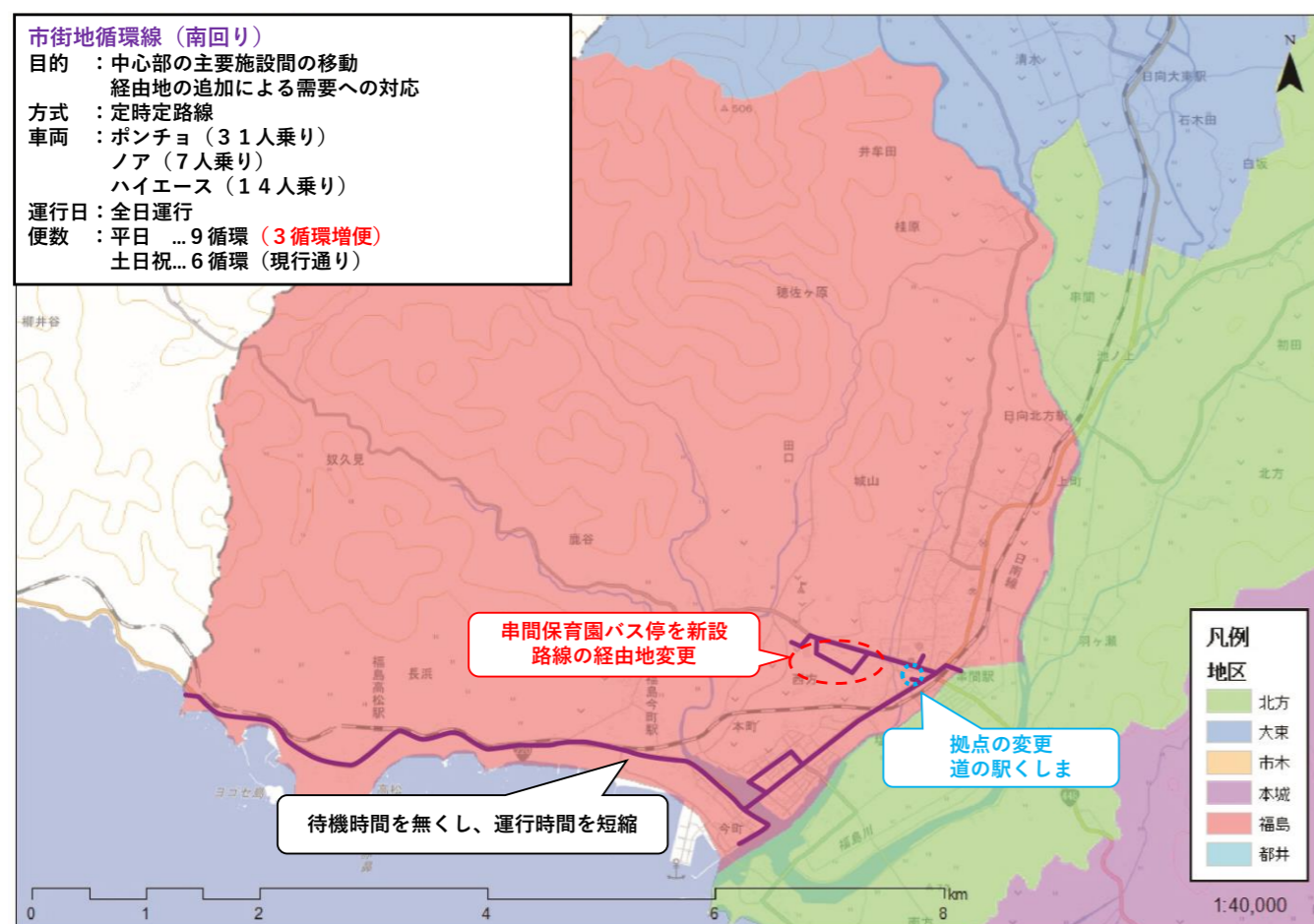


図 3-11 市街地循環線（南回り） 路線図

福島	市街地循環線 (南回り)	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
			外出行動に適した運行ダイヤへの改善
			道の駅を拠点とした路線網への再編
区分	市街地循環線		
関係市			

■ 運行の概要			
運行の目的	市街地循環線（南回り）は、市街地中心部の主要施設間の移動に用いられており、西浜・今町方面に1時間半に1本程度のペース（6便）で毎日運行しているため、年間利用者数はよかバス路線で最も多い。また、高齢者の通院や買い物目的の利用が多いが、よかバス集落線に比べ、利用者層や利用目的は分散する傾向にある。 集落線利用者が乗り継ぎをする場合、時間帯によっては利用者の行きたい方面に市街地循環線が運行していないため、接続面で課題を有している。また、午前3便に利用が集中しており、午後3便は利用が少ないため、利用される便に偏りがみられる。 そのため、利用の集中する時間帯（特に午前中）に合わせて、ポンチョ車両だけでなく、集落線の空き車両（ハイエース、ノア）を活用し、北回りと南回りを同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	11.2 km
起点・終点	道の駅くしま～道の駅くしま	総停留所数	41
主たる経由地	マリンタウン 1、マリンタウン 2	運行日	毎日運行（年末年始は除く）
事業主体	串間市	使用車両	ポンチョ、ハイエース、ノア
事業形態	自家所有有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	100円		
■ 事業の目標（現状）		■ 事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019年度)	3,731人	年間利用者数(2021年度～)	5,510人

■ 系統毎の運行回数		福島地区		市街地循環線（南回り）				
系統	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝
1	串間駅		串間駅	10.8	循環	旧	6.0	2.0
2	串間駅	イルカランド	串間駅	19.4	循環	旧	0	4.0
1	道の駅くしま		道の駅くしま	11.2	循環	新	6.0	2.0
2	道の駅くしま	イルカランド	道の駅くしま	19.8	循環	新	0	4.0
3	道の駅くしま	串間保育園	道の駅くしま	7.99	循環	新	3.0	0

(3) 高松線

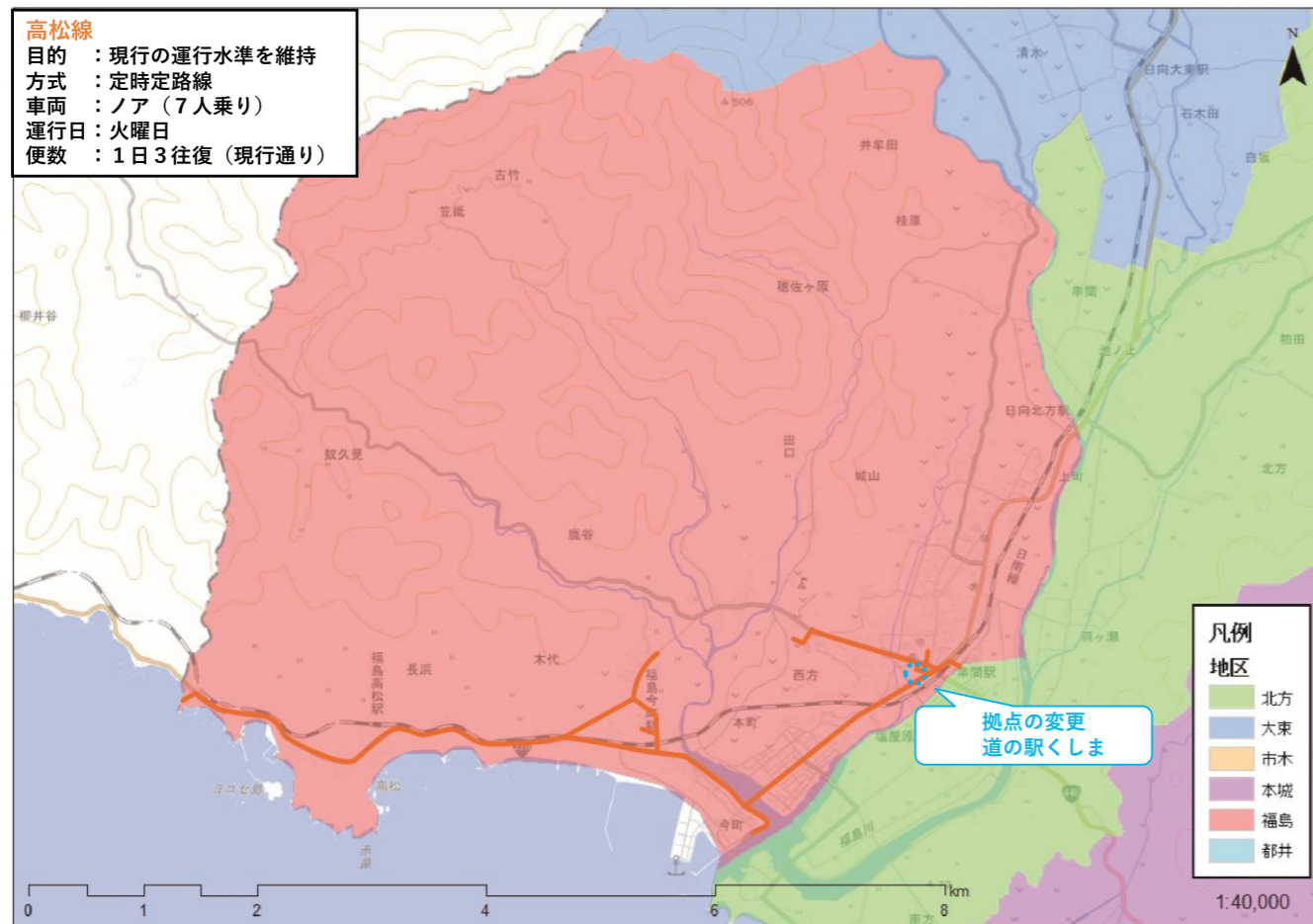


図 3-12 高松線 路線図

<b>福島</b>	<b>高松線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
<b>■ 運行の概要</b>			
運行の目的	高松線は、福島地区の高松（観光地であるイルカランド）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、イルカランドへ訪れる観光目的の利用が稀にみられる。 利用者が最も多い便においても日平均利用者数は2人に満たず、上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられないため、運行効率性に課題を有している。 そのため、車両の小型化（ハイエース→ノア）や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしままで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、運行水準の維持、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物、観光	運行距離	10.1 km
起点・終点	道の駅くしま～イルカランド	総停留所数	25
主たる経由地	今町橋	運行日	火曜日（年末年始を除く）
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200円		
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>	
年間利用者数(2019年度)	160人	年間利用者数(2021年度～)	250人

■ 系統毎の運行回数					福島地区		高松線		
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火	土日祝	
1	串間駅		イルカランド	7.7	往路	旧	1.0		
2	市民病院	今町公民館、有明	イルカランド	11.35	往路	旧	2.0		
					復路	旧	2.0		
3	イルカランド	有明	串間駅	8.95	復路	旧	1.0		
1	串間駅		イルカランド	7.7	往路	新	1.0		
2	イルカランド	有明	市民病院	10.9	復路	新	1.0		
3	道の駅くしま	有明	イルカランド	10.1	往路	新	2.0		
					復路	新	1.0		
4	イルカランド		道の駅くしま	8.85	復路	新	1.0		

(4) 古竹線

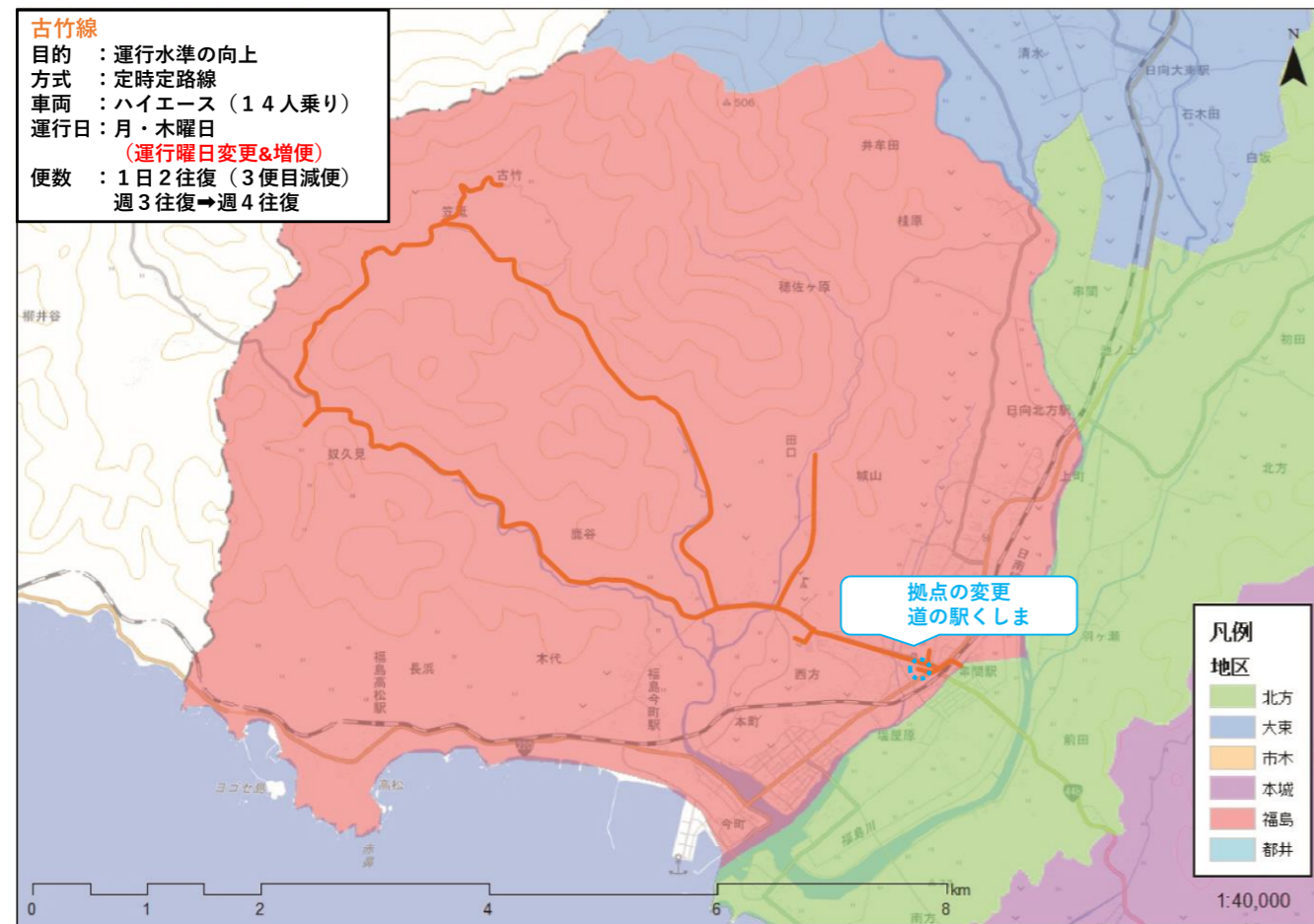


図 3-13 古竹線 路線図

<b>福島</b>	<b>古竹線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
			鉄道とよかバスとの接続性確保	
<b>■ 運行の概要</b>				
運行の目的	古竹線は、福島地区の奴久見（古竹）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられないため、利用時間帯が午前中に集中する傾向にある。また、一定数の恒常的な利用（固定客の存在）がみられるため、利用者（固定客の利用頻度）の増加が見込まれる。そこで、比較的運行時間の短い鯛取線の運行後に、古竹線を運行することで、運行日・運行便数の増加、新たな拠点である道の駅くしままで市街地循環線と（北回り・南回り）接続し、運行の効率化、運行水準・利便性の向上を図る。			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	13.15	km
起点・終点	道の駅くしま～古竹	総停留所数	16	
主たる経由地	東本西方	運行日	月・木曜日 (年未年始を除く)	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家所有有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200円			
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>		
年間利用者数(2019年度)	242人	年間利用者数(2021年度～)	430人	

■ 系統毎の運行回数			福島地区		古竹線				
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	金	月・木	土日祝
1	串間駅	奴久見	古竹	11.9	往路	旧	1.0	0	
2	串間駅	上田口、奴久見	古竹	11.9	往路	旧	2.0	0	
3	古竹		串間駅	13.15	復路	旧	3.0	0	
1	道の駅くしま	奴久見	古竹	11.9	往路	新	0	1.0	
2	道の駅くしま	上田口、奴久見	古竹	17.55	往路	新	0	1.0	
3	古竹		串間駅	13.35	復路	新	0	2.0	

(5) 都井岬線

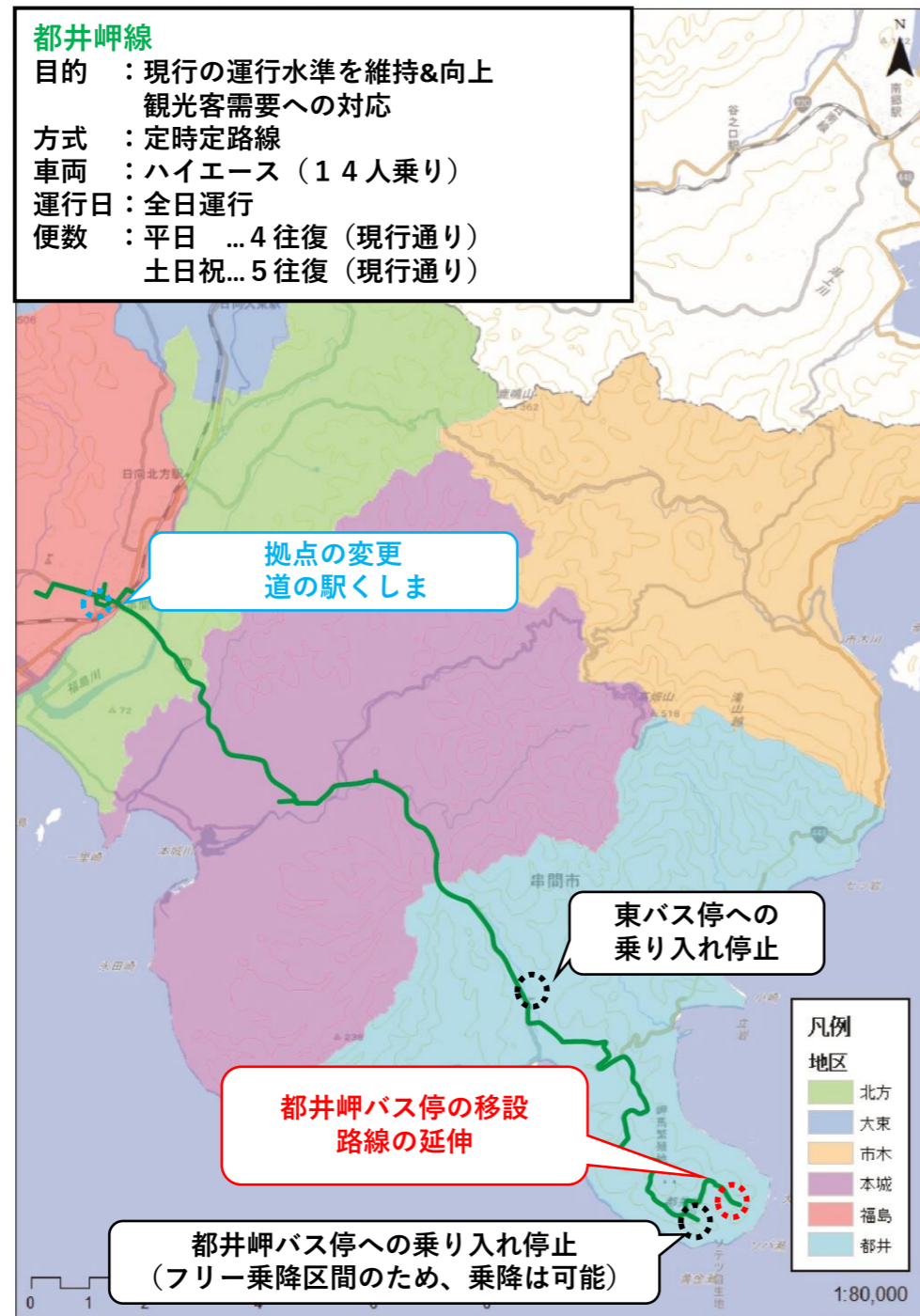


図 3-14 都井岬線 路線図

都井	都井岬線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
	区分		集落線	道の駅を拠点とした路線網への再編
	関係市			
■ 運行の概要				
運行の目的	都井岬線は、観光地である「都井岬」と串間市中心部を運行する観光路線であるため、都井岬への観光目的の利用が一定数存在するが、高齢者の通院や買い物目的の利用も多い。利用時間帯は、午前便の利用が多く、午後便は少なくなる傾向にある。また、都井岬線の特徴として、観光地を運行する路線であるため、他の路線に比べ、運行する曜日やシーズンによって利用者数の変動がみられる。そこで、観光路線として効率的な運行を実施するため、「東」バス停、旧「都井岬」バス停への乗り入れを停止する（フリー乗降は可能）。また、観光需要への対応として、「都井岬」バス停を灯台まで移設し、路線を延長することで、利便性の向上を図る。新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、都井岬線の運行本数・ダイヤは大幅な変更を実施せず、運行水準の維持を図る。			
対応する主な移動	通院、買い物、観光	運行距離	23.35 km	
起点・終点	道の駅くしま～都井岬	総停留所数	27	
主たる経由地	串間温泉、都井支所前	運行日	毎日運行（年末年始を除く）	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家所有有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200 円			
■ 事業の目標（現状）		■ 事業の目標（実施後）		
年間利用者数(2019 年度)	5,723 人	年間利用者数(2021 年度～)	6,160 人	

■ 系統毎の運行回数		都井地区			都井岬線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝
1	串間駅	下平	都井岬	20.85	往路	旧	1.0	1.0
					復路	旧	0	1.0
2	市民病院	下平	都井岬	22.45	往路	旧	2.0	3.0
					復路	旧	3.0	3.0
3	市民病院		都井岬	21.6	往路	旧	1.0	1.0
					復路	旧	1.0	1.0
1	串間駅	下平	都井岬	22.2	往路	新	1.0	1.0
2	都井岬	下平	市民病院	23.8	復路	新	1.0	1.0
3	道の駅くしま	下平	都井岬	23.35	往路	新	2.0	3.0
					復路	新	2.0	3.0
4	道の駅くしま		都井岬	22.85	往路	新	1.0	1.0
					復路	新	1.0	1.0

(6) 高校線

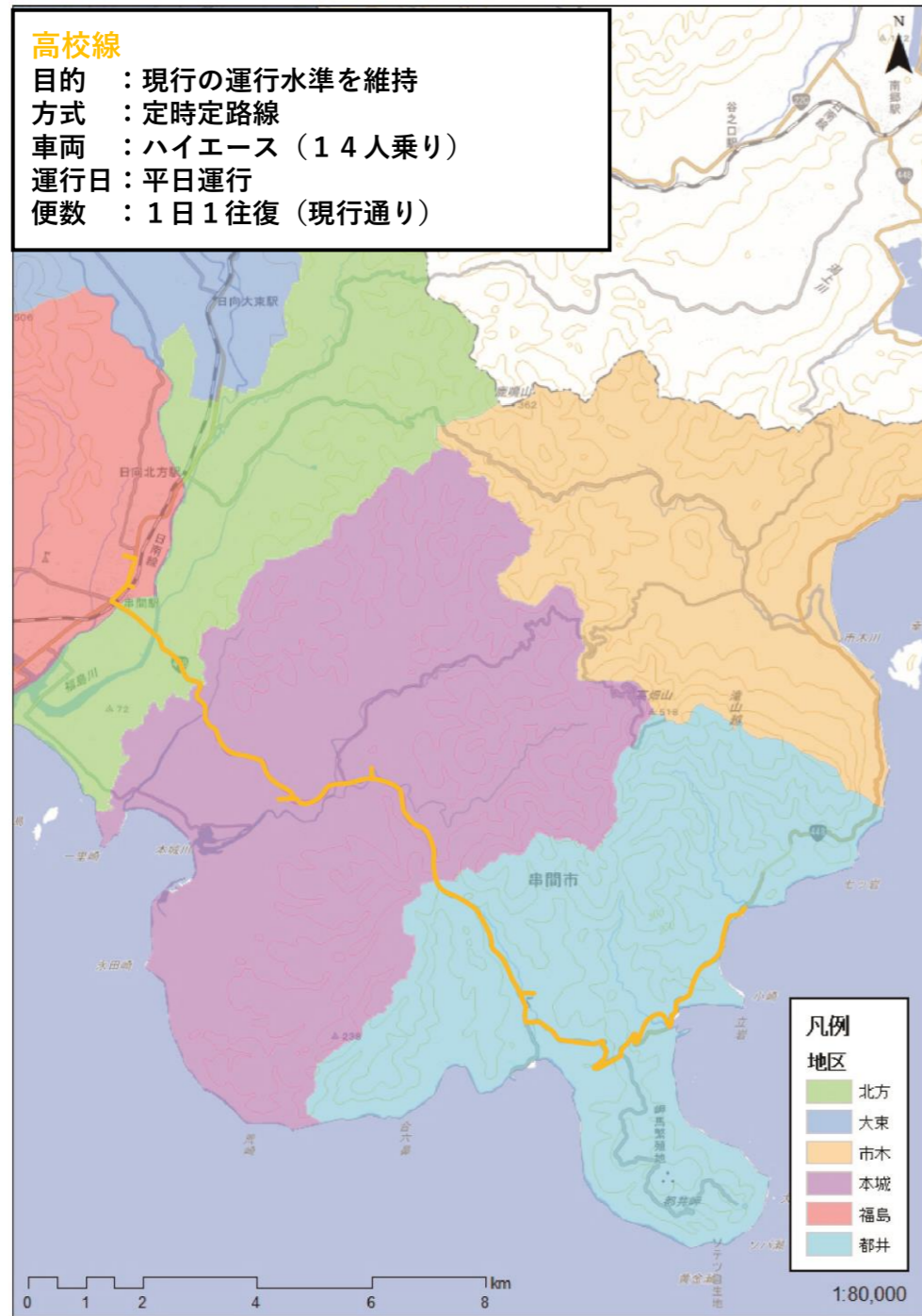


図 3-15 高校線 路線図

<b>都井</b>	<b>高校線</b>	事業内容	外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
区分	集落線		鉄道とよかバスの接続性の確保	
関係市				
<b>■ 運行の概要</b>				
運行の目的	<p>高校線は、都井地区の大納と串間市唯一の高等学校である福島高校を運行する通学路線であるため、福島高校に通学する学生の利用がほとんどである。</p> <p>高校線の運行ダイヤは、上り(6:30 発) 下り(19:00 発) の1往復運行である。</p> <p>利用の特徴として、保護者の送迎等の影響により、上り便に比べ、下り便の利用者が大幅に減少する傾向にある。また、利用層は高校生がほとんどのため、送迎や入学・卒業等の影響により、年間利用者数が大幅に変動する可能性がある。</p> <p>高校線は、他のよかバス路線に比べて運行時間が偏っており、都井岬線の前後に運行しているため、運転手の拘束時間が長くなるという課題を有している。</p> <p>そこで、現状の運行水準を維持しつつ、朝補習の時間(7:45~)に合わせ出発時間を20分後発(6:50 発)し、夕便は帰宅時間の間延びの改善、JR日南線との接続改善のため30分早発(18:30 発)に変更することで、新たな利用者の確保と利便性の向上、運転手の拘束時間の改善を図る。</p>			
対応する主な移動	通学	運行距離	20.4	km
起点・終点	福島高前～大納	総停留所数	27	
主たる経由地	恋ヶ浦、東	運行日	平日(年末年始を除く)	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家用有償旅客運送(路線定期運行)			
運賃	200円			
<b>■ 事業の目標(現状)</b>		<b>■ 事業の目標(実施後)</b>		
年間利用者数(2019年度)	648人	年間利用者数(2021年度~)	690人	

■ 系統毎の運行回数			都井地区		高校線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝
1	福島高前		大納	20.4	往路	旧	1.0	
					復路	旧	1.0	
1	福島高前		大納	20.4	往路	新	1.0	
					復路	新	1.0	



(7) 名谷黒井線



図 3-16 名谷黒井線 路線図

**名谷黒井線**  
 目的 : 効率化&運行水準の適正化  
 方式 : 定時定路線  
 車両 : ハイエース (14人乗り)  
 運行日 : 火・木曜日  
 便数 : 1日3往復 (4便目減便)

<b>都井</b>	<b>名谷黒井線</b>	<b>事業内容</b>	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
<b>■ 運行の概要</b>			
運行の目的	名谷黒井線は、都井地区の大納（名谷）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、近年、名谷集落住民の利用者数が微増している。一方で、4便目の利用はほぼみられず、午前中・午後の早い時間に用事を済ませて帰宅しているため、利用される便に偏りがみられる。 また、名谷黒井線や都井岬線の運行区間に存在する「樋口」バス停は、樋口集落の最寄りバス停であるが、バス停と集落の間に高低差があるため、実質的な交通不便地域となっている。そこで、利用の低迷する4便目の減便や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしままで市街地循環線（北回り・南回り）との接続改善を実施する。また、交通不便地域解消のため樋口集落内に乗り入れ、黒仁田バス停を新設することで、運行の効率化、運行水準の維持、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	30.35 km
起点・終点	道の駅くしま～名谷	総停留所数	34
主たる経由地	黒井、大納	運行日	火・木曜日（年末年始を除く）
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200円		
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>	
年間利用者数(2019年度)	1,667人	年間利用者数(2021年度～)	2,190人

■ 系統毎の運行回数			都井地区		名谷黒井線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火・木	土日祝
1	串間駅		名谷	20.75	往路	旧	1.0	
					復路	旧	1.0	
2	市民病院		名谷	29.9	往路	旧	3.0	
					復路	旧	3.0	
1	串間駅		名谷	20.75	往路	新	1.0	
2	名谷	黒井、黒仁田	市民病院	30.8	復路	新	1.0	
3	道の駅くしま	黒井、黒仁田	名谷	30.35	往路	新	2.0	
					復路	新	1.0	
4	名谷		道の駅くしま	23.35	復路	新	1.0	

(8) 鯛取線

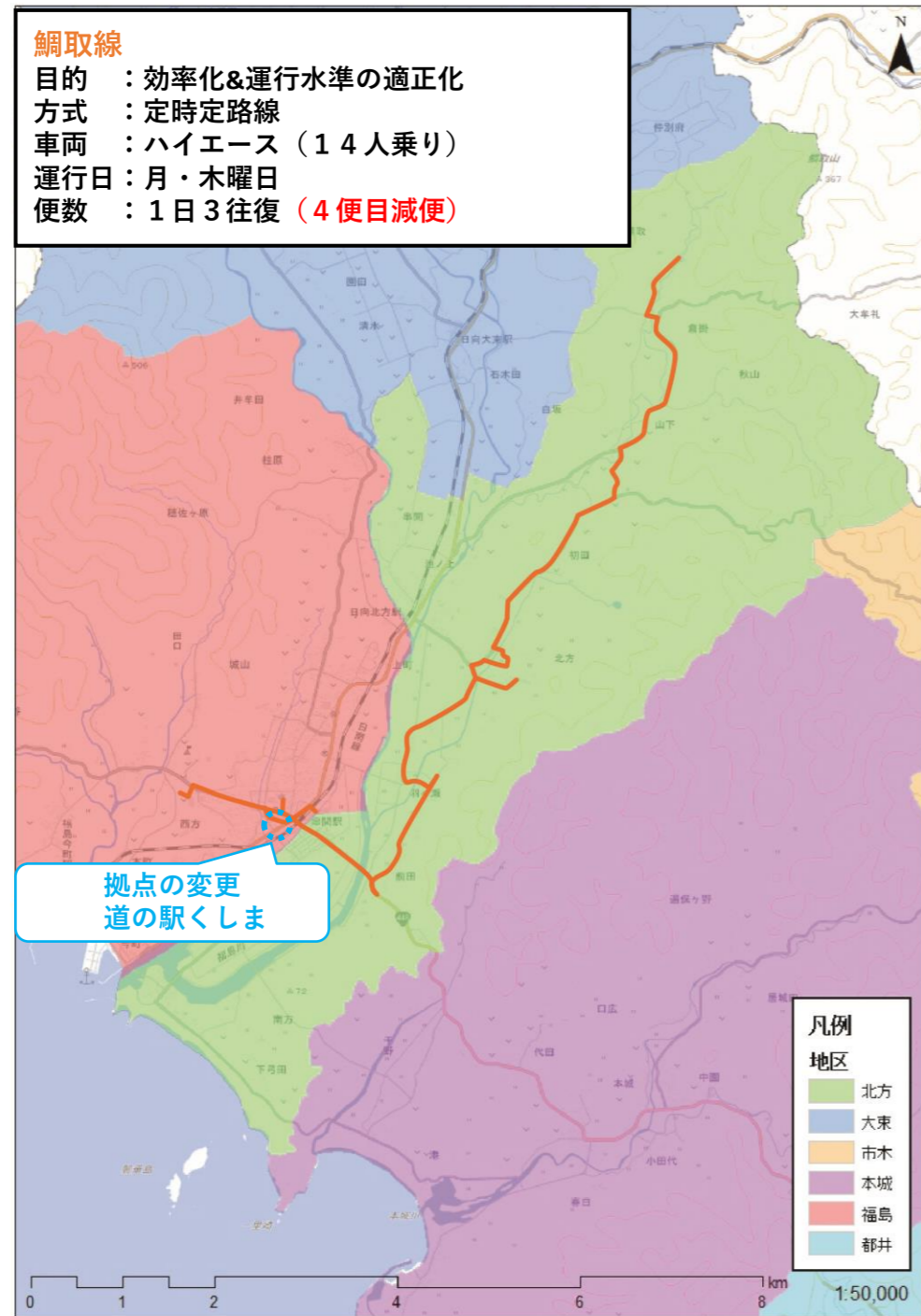


図 3-17 鯛取線 路線図

**鯛取線**  
 目的 : 効率化&運行水準の適正化  
 方式 : 定時定路線  
 車両 : ハイエース (14人乗り)  
 運行日 : 月・木曜日  
 便数 : 1日3往復 (4便目減便)

北方	鯛取線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
■ 運行の概要				
運行の目的	鯛取線は、北方地区の鯛取集落と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、4便目の利用はほぼみられないため、午前中・午後の早い時間に用事を済ませて帰宅しているため、利用される便に偏りがみられる。また、利用者数は年々減少傾向にあり、毎年1~2割程度の減少が続いているため、改善が求められている。そこで、利用の低迷する4便目の減便や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしままで市街地循環線(北回り・南回り)と接続し、運行の効率化、運行水準の維持、利便性の向上を図る。			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	13.85	km
起点・終点	道の駅くしま～鯛取	総停留所数	23	
主たる経由地	北方小前、谷ノ口	運行日	月・木曜日 (年末年始を除く)	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家所有有償旅客運送 (路線定期運行)			
運賃	200円			
■ 事業の目標 (現状)		■ 事業の目標 (実施後)		
年間利用者数(2019年度)	1,269人	年間利用者数(2021年度～)	1,390人	

■ 系統毎の運行回数			北方地区		鯛取線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	月・木	土日祝
1	串間駅		鯛取	10.55	往路	旧	1.0	
					復路	旧	1.0	
2	市民病院	谷ノ口	鯛取	14.3	往路	旧	3.0	
					復路	旧	3.0	
1	串間駅		鯛取	10.55	往路	新	1.0	
2	鯛取	谷ノ口	市民病院	14.3	復路	新	1.0	
3	道の駅くしま	谷ノ口	鯛取	13.85	往路	新	2.0	
					復路	新	1.0	
4	鯛取		道の駅くしま	11.7	復路	新	1.0	

(9) 三ヶ平線

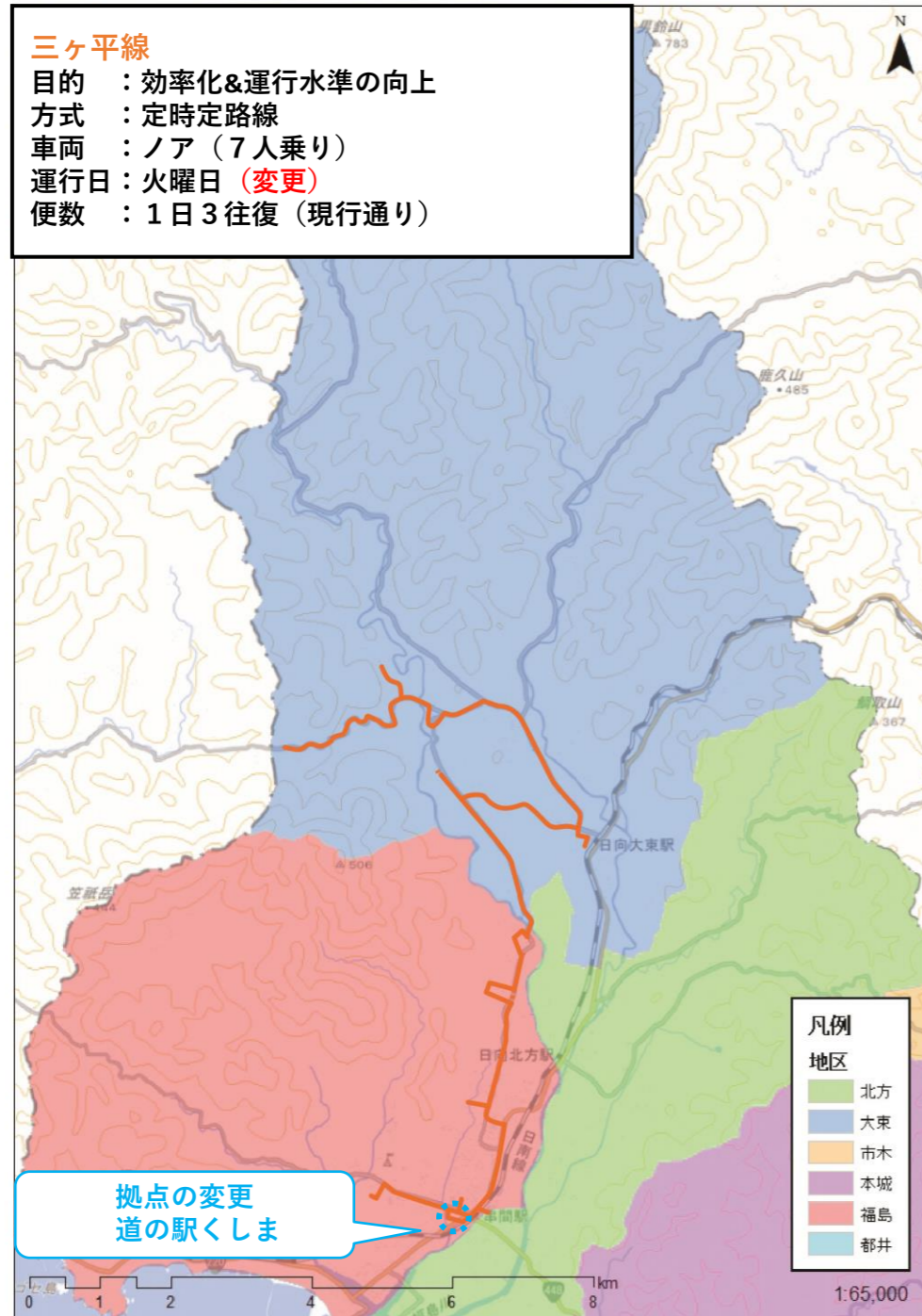


図 3-18 三ヶ平線 路線図

**三ヶ平線**  
 目的 : 効率化&運行水準の向上  
 方式 : 定時定路線  
 車両 : ノア (7人乗り)  
 運行日 : 火曜日 (変更)  
 便数 : 1日3往復 (現行通り)

<b>大東</b>	<b>三ヶ平線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
<b>■ 運行の概要</b>			
運行の目的	三ヶ平線は、大東地区の一氏（射場地野）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者は年々減少傾向にある。また、上り1便、下り2便の利用が多く、下り1便、上り2便、3便目の利用はほぼみられないため、運行効率性に課題を有している。そこで、利用者数の増加が見込まれる遍保ヶ野線や新規路線である本城～市木線の運行に合わせて、運行曜日の変更が与える影響が少ないと考えられる三ヶ平線の運行曜日の変更を実施することで2路線の利便性の向上を図るとともに、大東方面、都井・本城方面への切れ目のない運行を行う。また、運行車両の小型化（ハイエース→ノア）や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	21.35 km
起点・終点	道の駅くしま～射場地野	総停留所数	32
主たる経由地	霧島、矢床	運行日	火曜日（年末年始を除く）
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200円		
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>	
年間利用者数(2019年度)	292人	年間利用者数(2021年度～)	340人

■ 系統毎の運行回数			大東地区		三ヶ平線				
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火	水	土日祝
1	串間駅		射場地野	11.5	往路	旧	0	1.0	/
					復路	旧	0	1.0	
2	市民病院	霧島	射場地野	21.8	往路	旧	0	2.0	/
					復路	旧	0	2.0	
1	串間駅		射場地野	11.5	往路	新	1.0	0	/
2	射場地野	霧島	市民病院	21.8	復路	新	1.0	0	/
3	道の駅くしま	霧島	射場地野	21.35	往路	新	2.0	0	/
					復路	新	1.0	0	
4	射場地野		道の駅くしま	12.65	復路	新	1.0	0	/

(10) 奈留線

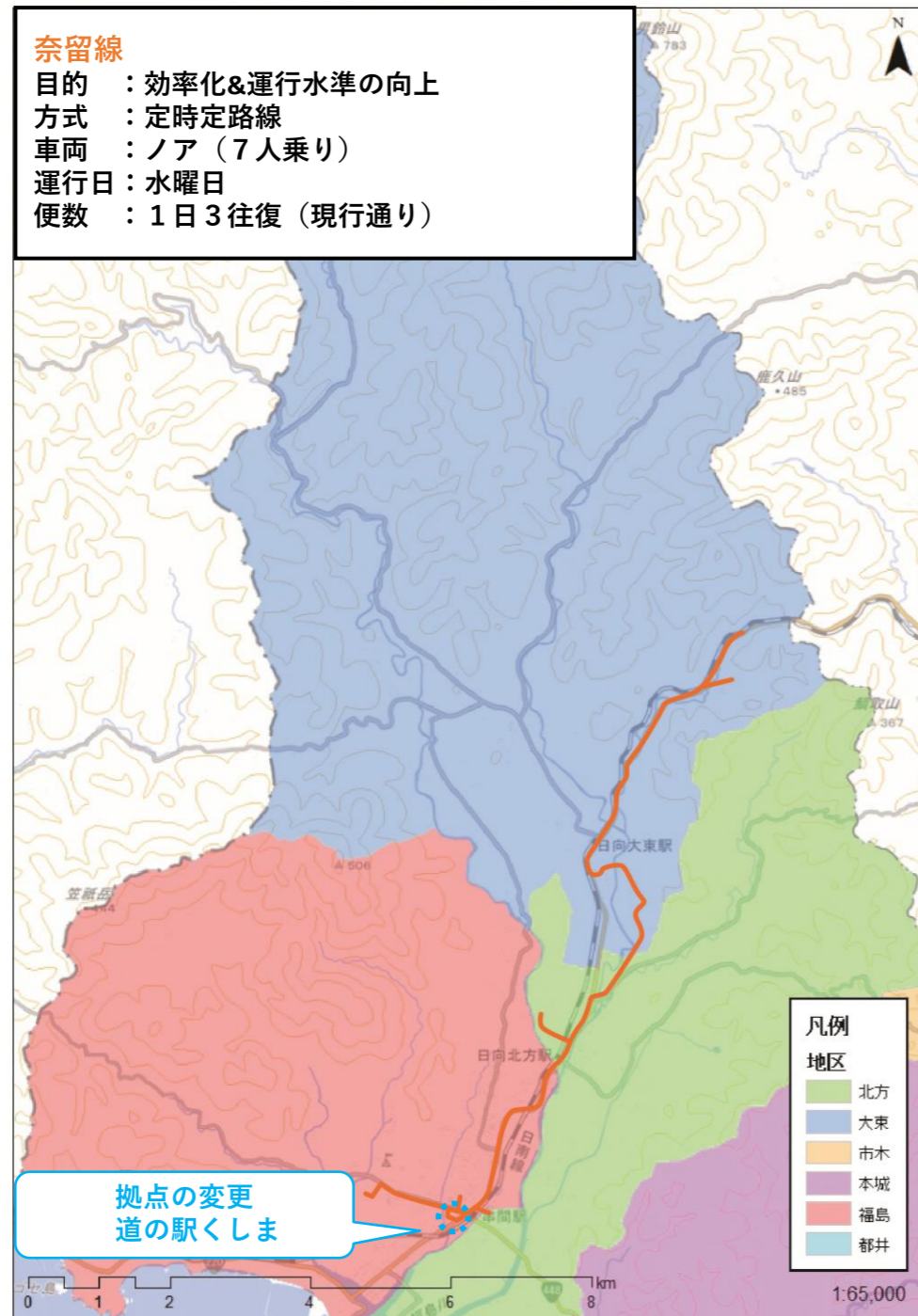


図 3-19 奈留線 路線図

<b>大東</b>	<b>奈留線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
<b>■ 運行の概要</b>			
運行の目的	奈留線は、大東地区の奈留と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。 利用の特徴として、利用者数は近年増加傾向にあり、平成 30 年度の年間利用者数は 300 人と少ないが、令和元年度の年間利用者数は 396 人と 32.0%もの増加がみられた。また、上り 1 便、下り 2 便の利用がほとんどであり、下り 1 便、上り 2 便、3 便目の利用はほぼみられず、利用される便が偏っているため、運行効率に課題を有している。 そこで、運行車両の小型化 (ハイエース→ノア) や下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線 (北回り・南回り) と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	14.14 km
起点・終点	道の駅くしま～奈留	総停留所数	28
主たる経由地	烏帽子野、古大内	運行日	水曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送 (路線定期運行)		
運賃	200 円		
<b>■ 事業の目標 (現状)</b>		<b>■ 事業の目標 (実施後)</b>	
年間利用者数(2019 年度)	396 人	年間利用者数(2021 年度～)	620 人

■ 系統毎の運行回数			大東地区		奈留線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	水	土日祝
1	串間駅		奈留	10.0	往路	旧	1.0	
					復路	旧	1.0	
2	市民病院	徳間	奈留	14.6	往路	旧	3.0	
					復路	旧	3.0	
1	串間駅		奈留	10.0	往路	新	1.0	
2	奈留	徳間	市民病院	14.6	復路	新	1.0	
3	道の駅くしま	徳間	奈留	14.14	往路	新	2.0	
					復路	新	1.0	
4	奈留		道の駅くしま	11.15	復路	新	1.0	

(11) 上大矢取線

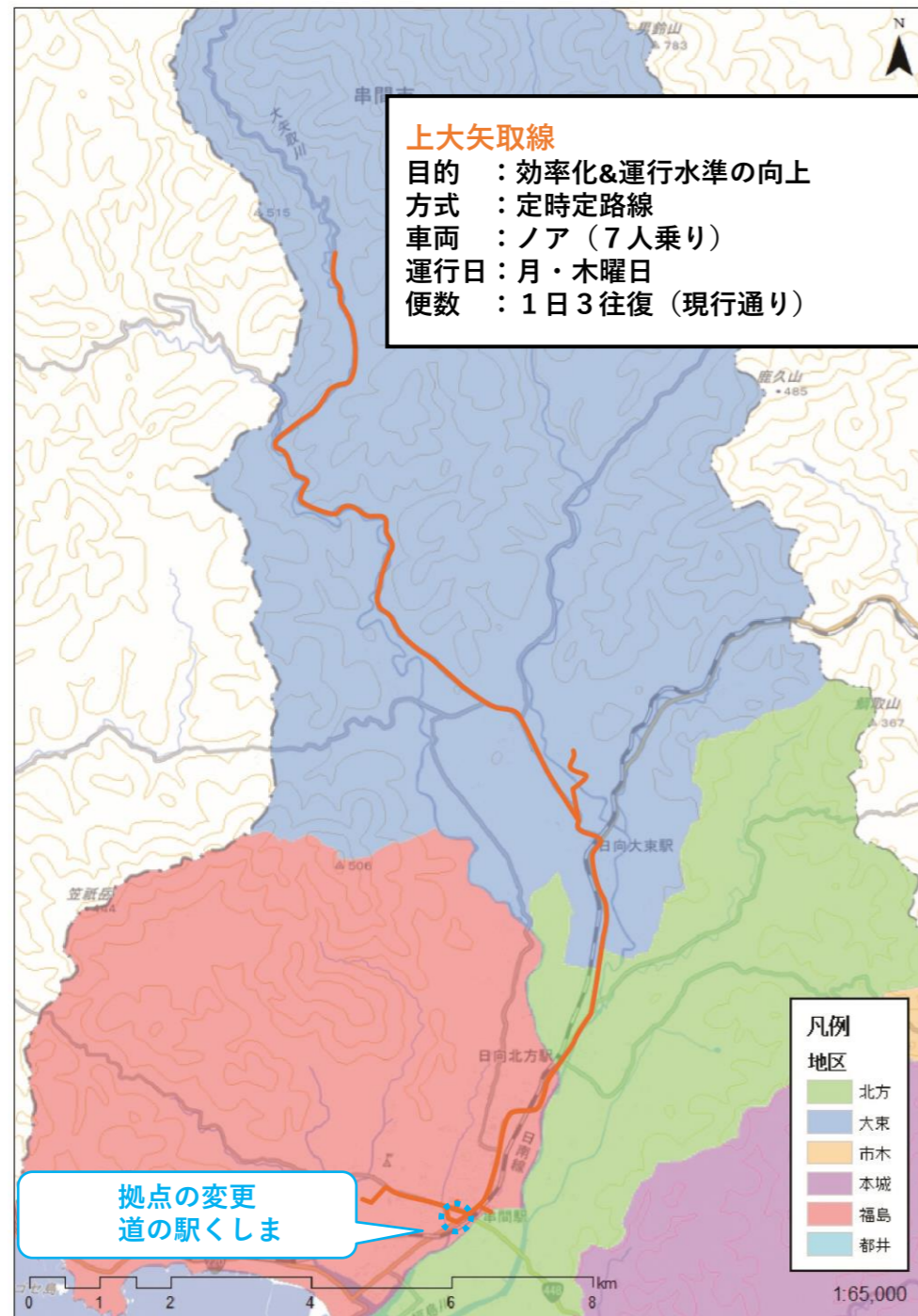


図 3-20 上大矢取線 路線図

<b>大東</b>	<b>上大矢取線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
<b>■ 運行の概要</b>			
運行の目的	上大矢取線は、大東地区の上大矢取と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は年々減少傾向にある。また、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがあるため、減便等による運行効率の改善は難しい。そのため、運行車両の小型化（ハイエース→ノア）や他の集落線と同様に下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	21.9 km
起点・終点	道の駅くしま～上大矢取	総停留所数	34
主たる経由地	平原、赤池	運行日	月・木曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200円		
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>	
年間利用者数(2019年度)	659人	年間利用者数(2021年度～)	750人

■ 系統毎の運行回数			大東地区	上大矢取線				
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	月・木	土日祝
1	串間駅		上大矢取	18.65	往路	旧	1.0	/
					復路	旧	1.0	
2	市民病院	三幸ヶ野	上大矢取	22.35	往路	旧	3.0	/
					復路	旧	3.0	
1	串間駅		上大矢取	18.65	往路	新	1.0	/
2	上大矢取	三幸ヶ野	市民病院	22.35	復路	新	1.0	
3	道の駅くしま	三幸ヶ野	上大矢取	21.9	往路	新	2.0	/
					復路	新	1.0	
4	上大矢取		道の駅くしま	19.8	復路	新	1.0	/

(12) 風野線

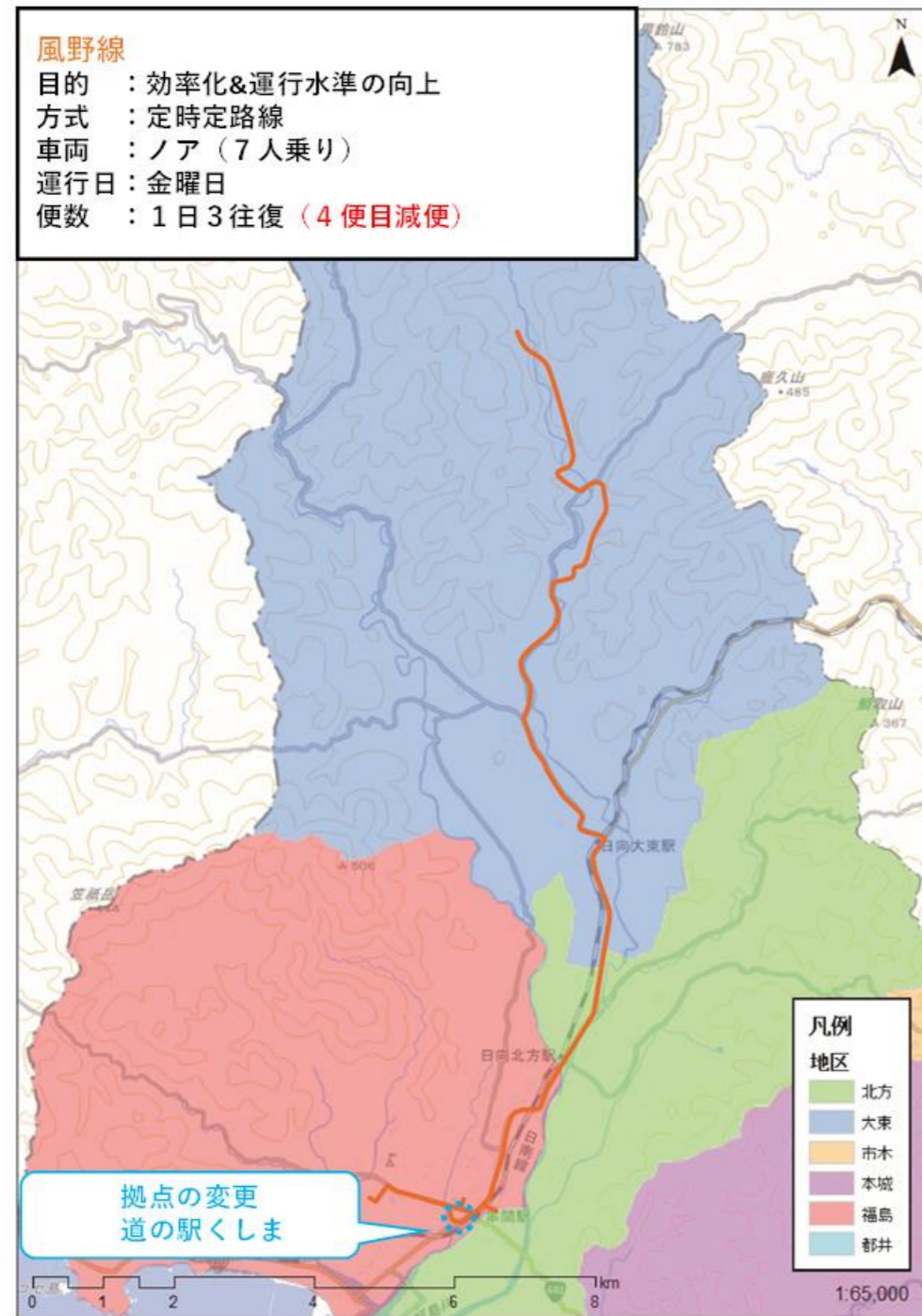


図 3-21 風野線 路線図

**風野線**  
 目的 : 効率化&運行水準の向上  
 方式 : 定時定路線  
 車両 : ノア (7人乗り)  
 運行日 : 金曜日  
 便数 : 1日3往復 (4便目減便)

<b>大東</b>	<b>風野線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編 鉄道とよかバスとの接続性確保
<b>■ 運行の概要</b>			
運行の目的	風野線は、大東地区の大平（風野）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は年々減少傾向にある。また、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがみられるが、4便目の利用はほとんどみられないため、運行効率性に課題を有している。そのため、運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）や利用の低迷する4便目の減便、他の集落線と同様に下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	18.55 km
起点・終点	道の駅くしま～風野	総停留所数	38
主たる経由地	胡桃ヶ野、大平小前	運行日	金曜日（年末年始を除く）
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200円		
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>	
年間利用者数(2019年度)	328人	年間利用者数(2021年度～)	600人

■ 系統毎の運行回数			大東地区		風野線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	金	土日祝
1	串間駅		風野	15.8	往路	旧	1.0	
					復路	旧	1.0	
2	市民病院	大平	風野	19.0	往路	旧	3.0	
					復路	旧	3.0	
1	串間駅		風野	15.8	往路	新	1.0	
2	風野	大平	市民病院	19.0	復路	新	1.0	
3	道の駅くしま	大平	風野	18.55	往路	新	2.0	
					復路	新	1.0	
4	風野		道の駅くしま	16.4	復路	新	1.0	

(13) 永田線

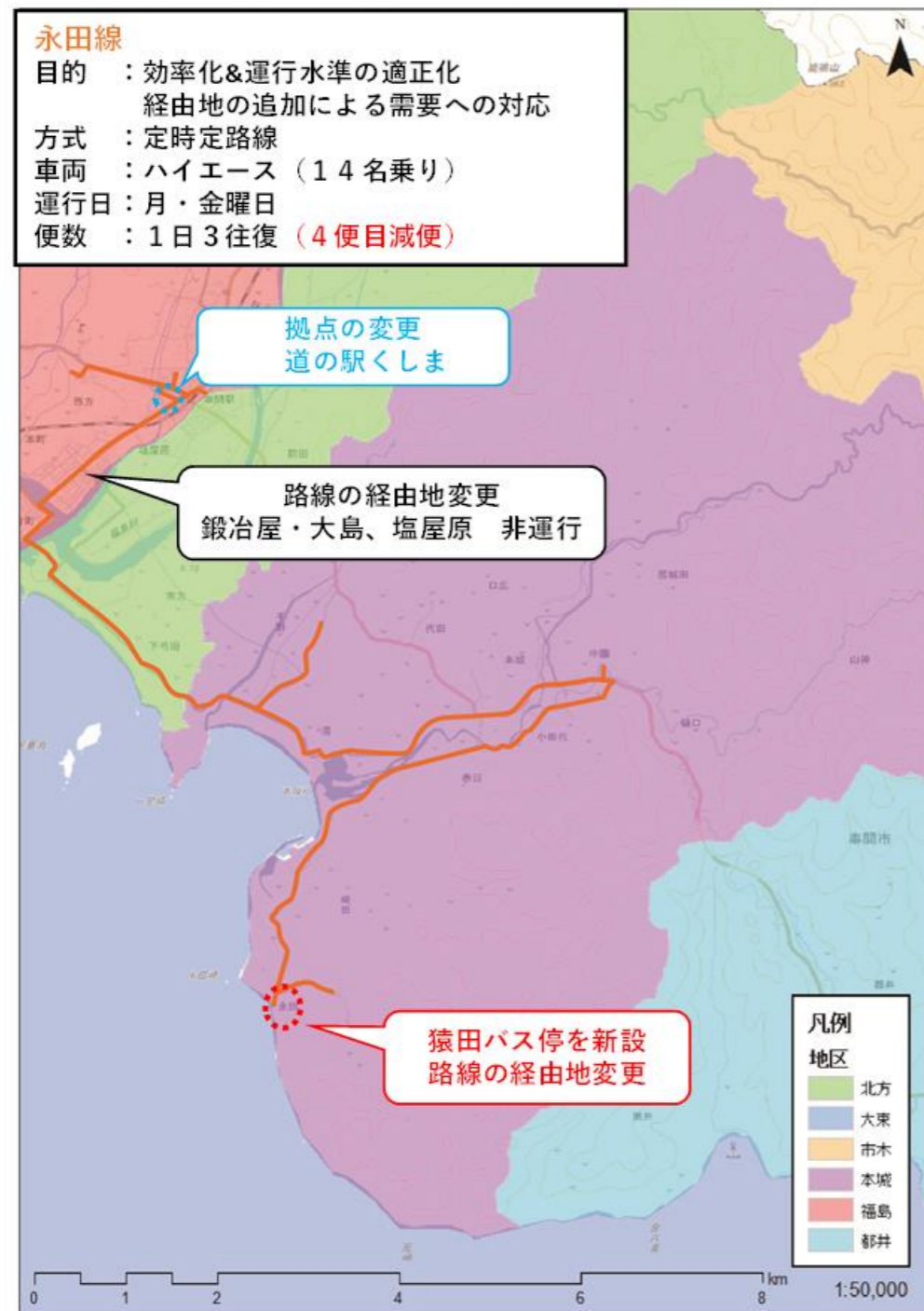


図 3-22 永田線 路線図

<b>本城</b>	<b>永田線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
<b>■ 運行の概要</b>				
運行の目的	永田線は、本城地区の崎田（永田）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は年々減少傾向にある。また、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがみられるが、4便目の利用はほとんどみられないため、運行効率性に課題を有している。また、永田線の終点である「永田」バス停は、猿田集落の最寄りバス停であるが、集落から1.0km程度の距離があるため、交通不便地域となっている。そこで、他集落線と同様に、利用の低迷する4便目の減便や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）との接続改善を実施する。また、交通不便地域解消のため、「猿田」バス停の新設や「串間駅～寺里1丁目」の区間を「泉町」バス停経由に変更することで、運行の効率化、利便性の向上を図る。			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	22.25	km
起点・終点	道の駅くしま～永田	総停留所数	34	
主たる経路地	串間温泉、崎田	運行日	月・金曜日（年末年始を除く）	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200円			
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>		
年間利用者数(2019年度)	1,309人	年間利用者数(2021年度～)	1,460人	

■ 系統毎の運行回数					本城地区		永田線		
系統	起点	主たる経路地	終点	キロ程	往復	新旧	月・金	土日祝	
1	串間駅		永田	14	往路	旧	1.0		
2	市民病院	中千野、串間温泉	永田	21.75	往路	旧	3.0		
					復路	旧	3.0		
3	永田	串間温泉	串間駅	21.4	復路	旧	1.0		
1	串間駅		永田	12.95	往路	新	1.0		
2	永田	中千野、串間温泉	市民病院	22.7	復路	新	1.0		
3	道の駅くしま	中千野、串間温泉	永田	22.25	往路	新	2.0		
					復路	新	1.0		
4	永田	串間温泉	道の駅くしま	18.35	復路	新	1.0		

(14) 遍保ヶ野線

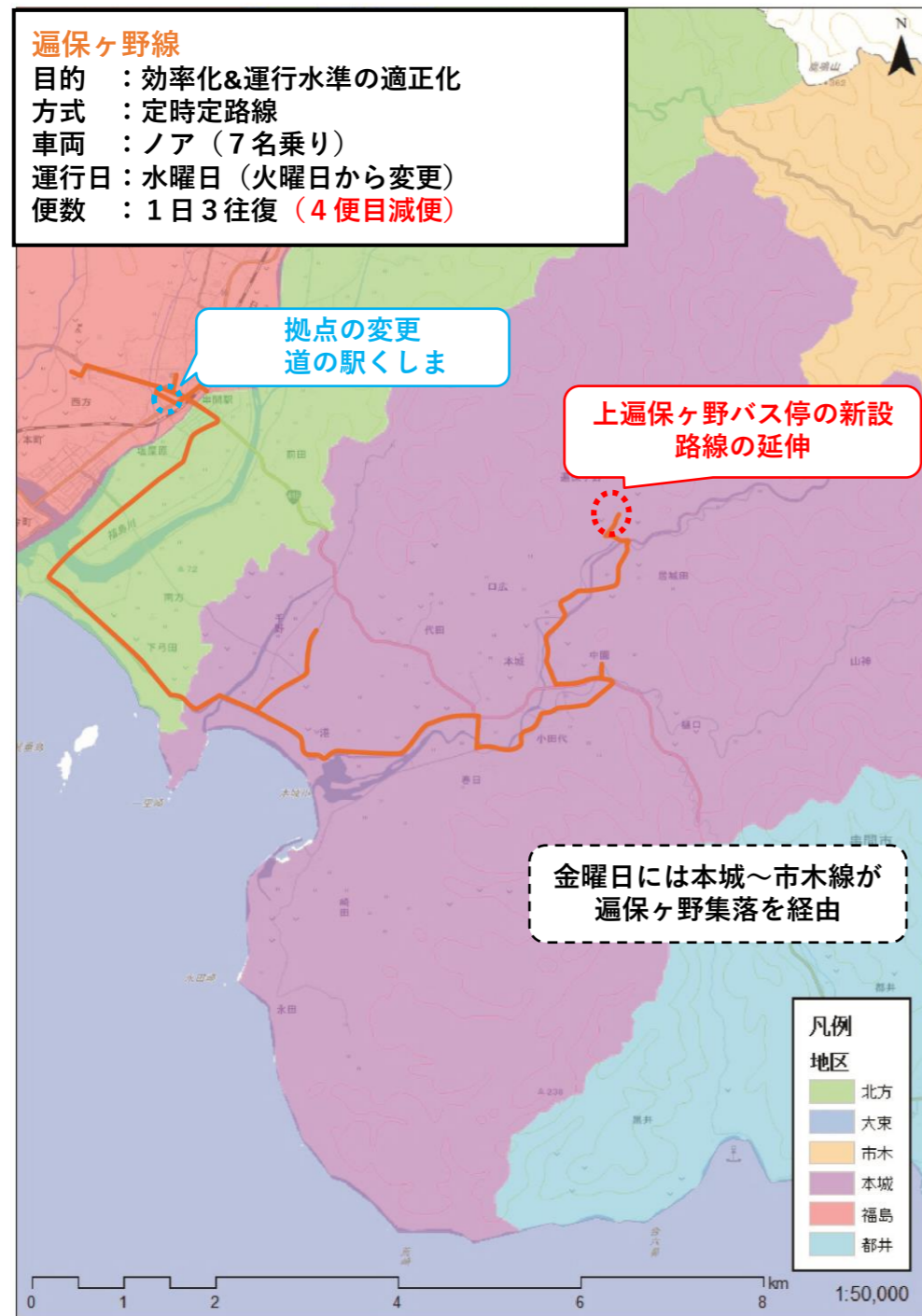


図 3-23 遍保ヶ野線 路線図

**遍保ヶ野線**  
 目的 : 効率化&運行水準の適正化  
 方式 : 定時定路線  
 車両 : ノア (7名乗り)  
 運行日 : 水曜日 (火曜日から変更)  
 便数 : 1日3往復 (4便目減便)

拠点の変更  
道の駅くしま

上遍保ヶ野バス停の新設  
路線の延伸

金曜日には本城～市木線が  
遍保ヶ野集落を經由

凡例  
 地区  
 北方  
 大東  
 市木  
 本城  
 福島  
 都井

<b>本城</b>	<b>遍保ヶ野線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
<b>■ 運行の概要</b>				
運行の目的	遍保ヶ野線は、本城地区の遍保ヶ野と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は微増傾向にある。また、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがみられるが、4便目の利用はほとんどみられないため、運行効率性に課題を有している。また、遍保ヶ野線の終点である「遍保ヶ野」バス停からさらに奥に、集落が存在しているが、車両サイズの制限により、集落内への進入が困難な状況である。そこで、他集落線と同様に、利用の低迷する4便目の減便や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）との接続改善を実施し、運行の効率化を図る。また、交通不便地域解消のため、車両の小型化により、遍保ヶ野集落の奥への進入を可能とし、「上遍保ヶ野」バス停の新設により、路線を延伸することで、利便性の向上を図る。			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	18.55	km
起点・終点	道の駅くしま～上遍保ヶ野	総停留所数	27	
主たる経由地	串間温泉、口広	運行日	水曜日 (年末年始を除く)	
事業主体	串間市	使用車両	ノア	
事業形態	自家用有償旅客運送 (路線定期運行)			
運賃	200円			
<b>■ 事業の目標 (現状)</b>		<b>■ 事業の目標 (実施後)</b>		
年間利用者数(2019年度)	483人	年間利用者数(2021年度～)	530人	

■ 系統毎の運行回数			本城地区		遍保ヶ野線				
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火	水	土日祝
1	串間駅		遍保ヶ野	12.85	往路	旧	1.0	0	
2	市民病院	中千野、串間温泉	遍保ヶ野	18.85	往路	旧	3.0	0	
					復路	旧	3.0	0	
3	遍保ヶ野	串間温泉	串間駅	13.75	復路	旧	1.0	0	
1	串間駅		上遍保ヶ野	13.3	往路	新	0	1.0	
2	上遍保ヶ野	中千野、串間温泉	市民病院	19.0	復路	新	0	1.0	
3	道の駅くしま	中千野、串間温泉	上遍保ヶ野	18.55	往路	新	0	2.0	
					復路	新	0	1.0	
4	上遍保ヶ野	串間温泉	道の駅くしま	17.1	復路	新	0	1.0	



(15) 市木線

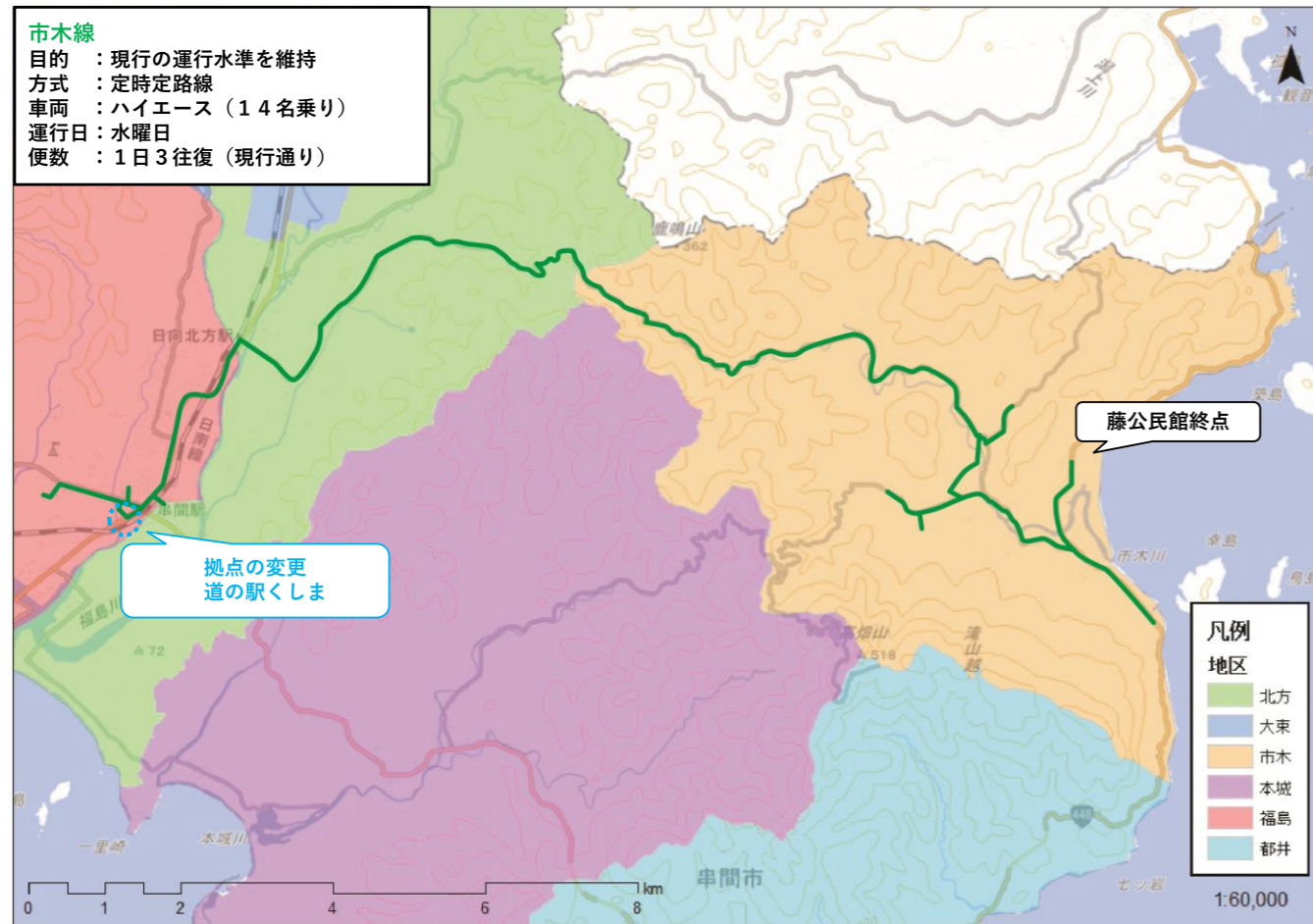


図 3-24 都井岬線 路線図

市木		市木線		事業内容	
区分	集落線	外出行動に適した運行ダイヤへの改善			
関係市		道の駅を拠点とした路線網への再編			
■ 運行の概要					
運行の目的	市木線は、市木地区と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。 現在、国道 448 号が一部通行止めのため、藤公民館～夫婦浦区間は運行停止中である。(藤公民館終点) 利用の特徴として、利用者数は微減傾向にある。上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがあるため、最終便の減便等の対応による運行効率性の向上は望めない。 そこで、他集落線と同様に、下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線(北回り・南回り)と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。				
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	27.8	km	
起点・終点	道の駅くしま～幸島	総停留所数	34		
主たる経由地	古都、幸島	運行日	水曜日(年末年始を除く)		
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース		
事業形態	自家用有償旅客運送(路線定期運行)				
運賃	200 円				
■ 事業の目標(現状)			■ 事業の目標(実施後)		
年間利用者数(2019 年度)	447 人	年間利用者数(2021 年度～)	530 人		

■ 系統毎の運行回数			市木地区		市木線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	水	土日祝
1	串間駅		藤公民館	22.3	往路	旧	1.0	
2	市民病院	幸島	藤公民館	28.25	往路	旧	2.0	
					復路	旧	2.0	
3	藤公民館	幸島	串間駅	26.65	復路	旧	1.0	
1	串間駅		藤公民館	22.3	往路	新	1.0	
2	藤公民館	幸島	市民病院	28.25	復路	新	1.0	
3	道の駅くしま	幸島	藤公民館	27.8	往路	新	2.0	
					復路	新	2.0	

(16) 本城～市木線

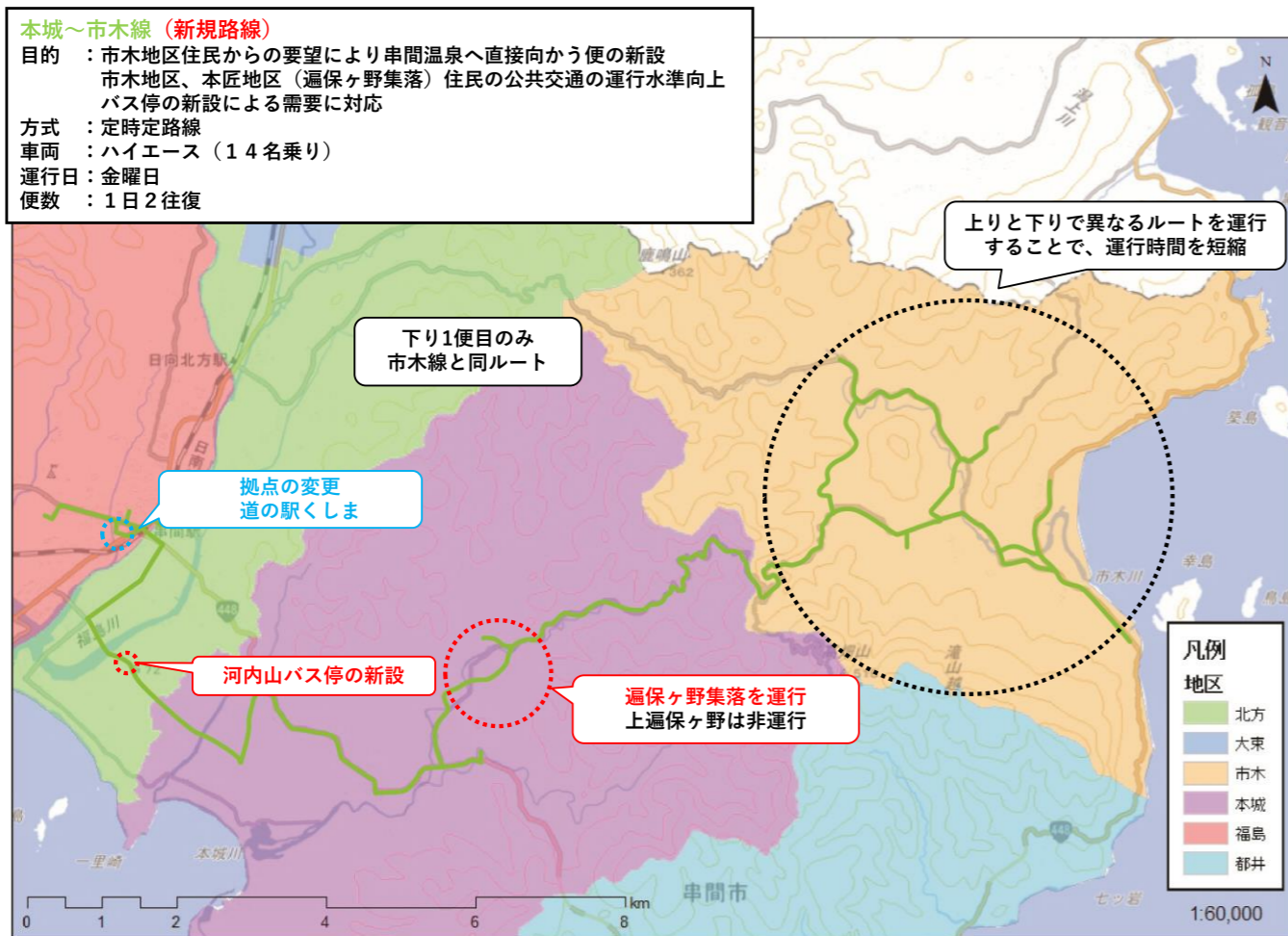


図 3-25 本城～市木線（新規路線） 路線図

<b>市木</b>	<b>本城～市木線</b>	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し（路線の新設）	
区分	集落線（新規路線）			
関係市				
<b>■ 運行の概要</b>				
運行の目的	<p>本城～市木線は、市木地区と串間市中心部を運行する新規路線である。</p> <p>県道 439・440 号を通る運行ルートにより、市木地区および本城地区（遍保ヶ野集落等）の住民の運行水準向上を図る。また、市木地区から串間温泉への直接アクセス、上り 1 便を串間温泉の営業時間（7～22 時）と串間市民病院の診療に合わせた時間に運行することで、両需要に対応することが可能とする。</p> <p>交通不便地域解消のため、「河内山」バス停を新設することや、新たな拠点である道の駅くしまでの市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。</p>			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	36.3 km	
起点・終点	道の駅くしま～藤公民館	総停留所数	30	
主たる経由地	串間温泉、古都	運行日	金曜日（年末年始を除く）	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200 円			
<b>■ 事業の目標（現状）</b>		<b>■ 事業の目標（実施後）</b>		
年間利用者数(2019 年度)		年間利用者数(2020 年度～)	340 人	

■ 系統毎の運行回数			市木地区		本城～市木線			
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	往復	新旧	金	土日祝
1	串間駅	郡司部	幸島	23.75	往路	新	1.0	
2	道の駅くしま	串間温泉、郡司部	幸島	36.3	往路	新	1.0	
3	幸島	石原、串間温泉	市民病院	28.85	復路	新	1.0	
4	幸島	石原、串間温泉	道の駅くしま	28.4	復路	新	1.0	

### 3.7. 運行ダイヤ案

利便増進事業を実施した結果を反映した運行ダイヤ案イメージについて、下記に示す。

市街地循環線（平日）について、ポンチョで運行する便を除いた3循環は、ノア、ハイエースで運行する集落線の空き時間に運行することで、運転手の隙間時間の活用と利用の集中する午前の時間帯の運行水準の向上により、利用者増加を図る。

曜日ごとの運行ダイヤ案については、次頁以降に示す。

表 3-3 運行ダイヤ案イメージ（平日）

路線	車両	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
都井岬線	ハイエース		高校線 朝便	下り1便目	上り1便目		下り2便目	上り2便目	下り3便目	上り3便目		下り4便目	上り4便目			
市街地循環線	ポンチョ			南	北	南	北	南	北	南	北		南	北	南	北
集落線①（短い路線）	ノア		下り1便目	上り1便目				下り2便目	上り2便目			下り3便目	上り3便目			
集落線②（長い路線）	ノア ハイエース	下り1便目	上り1便目				下り2便目	上り2便目				下り3便目	上り3便目		高校線 夕便	
市街地循環線 （集落線の空き時間に運行）	ノア ハイエース				南	北	南	北								

表 3-4 運行ダイヤ案イメージ（土日祝日）

路線	車両	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
都井岬線	ハイエース		下り1便目	上り1便目		下り2便目	上り2便目	下り3便目	上り3便目		下り4便目	上り4便目		下り5便目	上り5便目	
市街地循環線	ポンチョ			南	北	南	北	南	北		南	北	南	北	南	北

#### 4. 鉄道や路線バスと連携した利便性向上策の検討

##### 4.1. 既存輸送サービスの活用に関する検討

##### 4.1.1. スクールバスの運行状況

現在、串間市では串間市唯一の中学校である串間中学校への通学手段としてスクールバスが運行されている。都井線、本城崎田線、市木線、奈留・秋山線、大東大平線、赤池・一氏線の計6コースで登校・下校の1往復、曜日や時期に応じて時間を変えて運行している。

点検用の倉庫を串間中学校横に有しているが、休憩場所としての機能は有していない。

表 4-1 串間中学校スクールバス 車両情報

号車	使用車両	分類	定員	スペック
1号車	日野自動車 メルファ	中型バス	45名	ディーゼルエンジン 6速MT車
2号車	日野自動車 メルファ	中型バス	45名	ディーゼルエンジン 6速MT車
3号車	トヨタ自動車 コースター	マイクロバス	29名	ディーゼルエンジン 5速MT車
4号車	トヨタ自動車 コースター	マイクロバス	26名	ディーゼルエンジン 5速MT車
5号車	トヨタ自動車 コースター	マイクロバス	26名	ディーゼルエンジン 5速MT車
6号車	トヨタ自動車 ハイエース	大型ワゴン	14名	ディーゼルエンジン 4速AT車

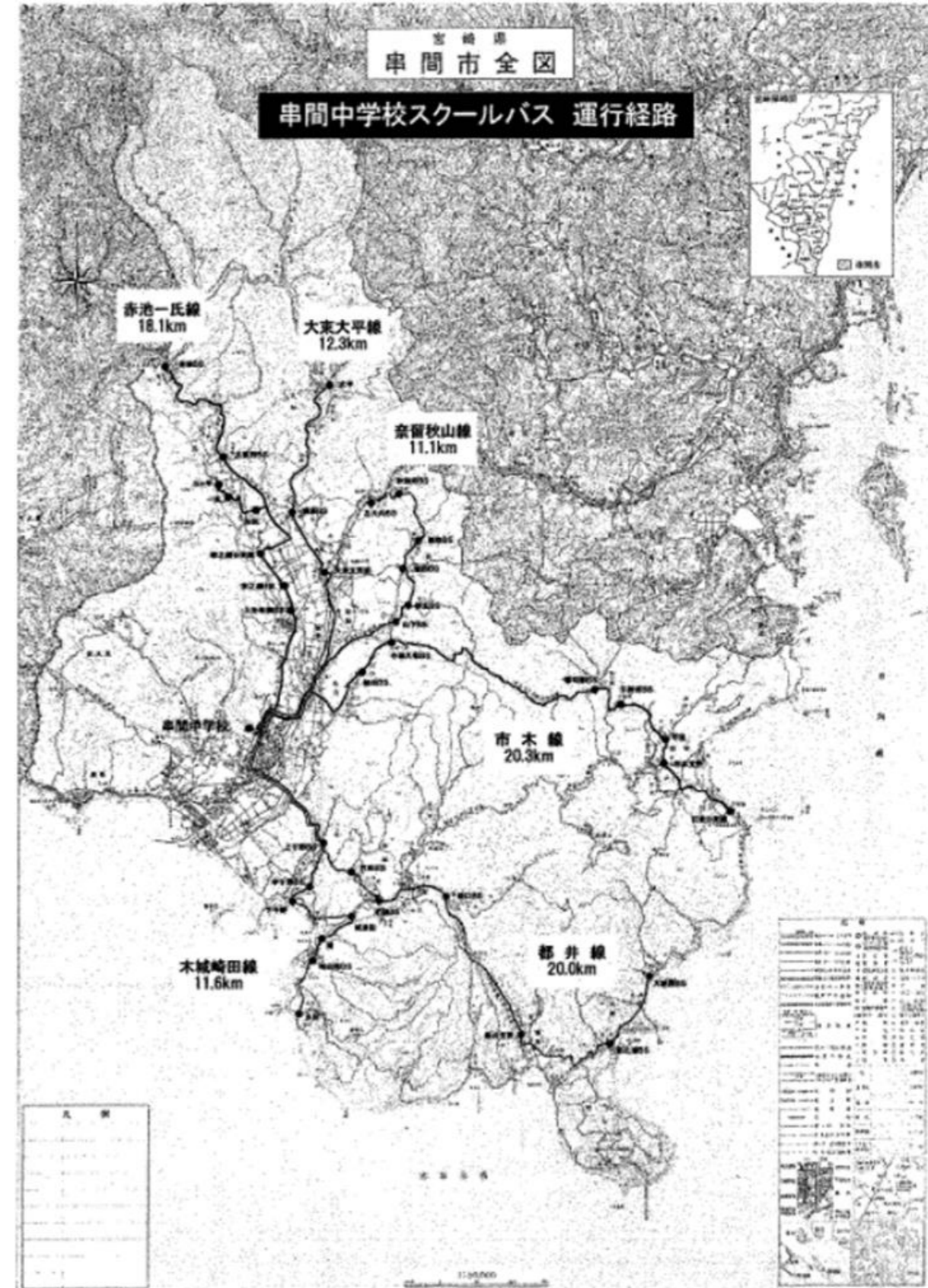


図 4-1 串間中学校スクールバス 運行経路

#### 4.1.2. スクールバスの利用状況

スクールバスの利用状況として、現在は曜日や時期に応じて運行ダイヤを変更しながら登校時と下校時の1往復運行しており、日中の空き時間の利活用は無い状況である。

表 4-2 スクールバス利用状況（令和2年度）

	路線名	車両	利用生徒数	バス定員（正シート数）
1	都井線	日野メルファ	33	44 (37)
2	大束大平線	日野メルファ	37	44 (37)
3	本城崎田線	トヨタコースター	15	25 (18)
4	市木線	トヨタコースター	19	25 (18)
5	赤池一氏線	トヨタコースター	9	28 (21)
6	奈留秋山線	トヨタハイエース	8	13 (12)

#### 4.1.3. スクールバスの活用の方向性について

##### (1) スクールバスの活用可能性

- 市学校政策課との協議により、主に空き時間を活用する案について、スクールバスの活用の可能性が高いことを把握した
- スクールバスの混乗については、現在のスクールバスがほぼ満員の状況にあることから、一定の座席を混乗用に提供することが困難である
- ただし、地域住民の理解が得られた地域や車両の定員に空きのある地域が出てくれば、今後検討の余地がある

##### (2) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響

- 令和2年に急速に広がった新型コロナウイルスの感染症拡大の影響により、不特定多数の混乗により感染拡大のリスクが伴うこと、また、感染症予防のためスクールバスの運行前後に消毒処理を行っているため、運行便数増加によって消毒処理の手間が増加することなど、即座に活用するためには課題が大きい

##### (3) まとめと今後の検討課題

- スクールバスの活用について、①スクールバスへの混乗、②空き時間の活用ともに活用可能性があることは確認できた
- 一方、感染症拡大の影響に伴い、スクールバスの活用には感染拡大のリスクを伴うことや座席定員の不足により、即座の活用を見送ることとした
- 今後、座席定員に対する児童・学生の利用状況や感染症拡大の影響を見極めながら、活用について検討する必要がある

#### 4.1.4. デマンド型交通について

##### (1) デマンド型交通とは

<デマンド型交通の定義>

デマンド型交通は、正式にはDRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。平成18年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっています。「デマンド型交通の手引き（中部運輸局）」より



図 4-2 デマンド型交通の概念（資料：国土交通省）

(2) 運行に際して検討すべき事項

デマンド型交通の運行に際しては、一般的に以下の事項について検討を行う。

表 4-3 デマンド型交通の運行に際しての検討内容

(資料：デマンド型交通の手引き（中部運輸局）に加筆)

検討項目	検討内容
運行エリア・運行形態	地域の状況（地形条件、道路条件、施設立地等）や地域住民の移動需要を把握した上で、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD <sup>*</sup> )自由度及び運行エリアを設定し、運行経費を試算することにより運行形態を検討
運行方式	1) 定路線型 路線バスやコミュニティバスの多くに採用されている予め定められたルートを実行 2) 迂回ルート・エリアデマンド型 需要に応じ予め定められた迂回ルートやエリアへ運行 3) 自由経路ミーティングポイント型 運行ルートは定めず、予約に応じ予め定められたバス停又はミーティングポイント間を結ぶ 4) 自由経路ドアツードア型 運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降場所の指定も行わない
運行ダイヤ	1) 固定ダイヤ型 路線バスやコミュニティバスのように予め運行ダイヤが定められており、予約があった場合のみ運行 2) 基本ダイヤ型 運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻または着時刻のみ設定 3) 非固定ダイヤ型 運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行する
運行エリア	利用可能な区域を設定
車両	地域の状況（地形条件、道路条件、施設立地等）や地域住民の移動需要に応じ、車両サイズ（バス車両、ジャンボタクシー車両、セダン型タクシー車両）を選択
運賃体系	デマンド型交通の役割分担と提供すべきサービス水準を踏まえつつ、鉄道や既存路線バス、タクシーと差別化を図るなど工夫した運賃体系の設定が必要
予約方法	予約に対する抵抗感を軽減するため、高齢者をはじめ、全ての利用者が使い勝手がよいと感じるわかりやすい予約方法を検討

※ODとは、起点（Origin）と終点（Destination）の組み合わせを表す

4.1.5. 定時定路線型運行とデマンド型運行の比較

定時定路線型運行とデマンド型運行には、それぞれ長所、短所があり、需要規模に沿った適用が重要となる。

特に、デマンド型運行とした場合は、利用規模によっては定時性への影響が大きく、1便あたりの利用者数が少ない路線に適用することが望ましい。

表 4-4 定時定路線型運行とデマンド型運行の比較

		定時定路線型運行	デマンド型運行
利便性	乗降しやすさ	バス停まで（から）徒歩が必要となり、集落分布によっては高齢者の利用は比較的しにくい懸念がある	運行方式によっては、自宅から目的地までタクシーと同様の利用が可能となり乗降しやすい
	予約の必要性	不要	予約が必要となり、思いつきで行動することや予約時刻から遅れた場合、予約し忘れた場合は利用できない
	料金	料金設定次第	料金設定次第
	定時運行	定時運行を前提として運行しており、到着時刻を予測できる	予約状況によって変動するため、定時運行を保障できない
事業者への影響	路線バス	路線の重複や料金差が少ない限りは、影響を抑制できる	運行区域の設定方法次第では、路線バスの高齢者利用が減少する
	タクシー	ニーズは基本的に競合しない	運行方式によっては、タクシーとの競合が発生する
運送方法・車両	運行経費	利用者数が少数となる地域では、非効率な運行となり収益性が低くなる	運行回数や運用する車両数によって経費が増減する 路線定期運行より輸送効率が低下するため、経費が増大する可能性もある
	運行システム	基本的に不要	必要となる場合、導入費・維持費がかかる
	車両	自家用有償運送でも可	基本的に事業用車両での運行 ※自家用有償車両でのデマンド型運行が解禁されているが、どこまで許可されているか確認が必要（既存事業者への影響が多いため、タクシー事業者の無い過疎地への適用と想定される）

#### 4.1.6. 需要規模と運行形態・運行水準選定の考え方

新たな路線を構築する際には、以下の表に示す内容を参考とし、現在の運行状況や地域性、今後の公共交通需要の規模を考慮し適切な運行形態の選定を行っていく。

表 4-5 運行形態選定の考え方

需要規模	運行形態	運行水準	運行形態
<b>需要規模大</b> <b>大</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 便あたり 10 人を超える利用があり（想定され）、特に需要の集中する路線</li> <li>● 幹線機能を有し、枝線からの乗継需要のある路線</li> </ul>	<b>定時定路線型</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要の集中する路線での利便性・定時性を確保するため、定時定路線での運行を行う</li> </ul>	<b>高</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要規模に対応しつつ、基幹的な路線として特に利便性を確保するため、1 時間に 1 便程度またはそれ以上の高頻度の運行水準で運行する</li> <li>● 基本的に土日祝の運行も確保するが、通学利用に特化した路線など、土日祝の利用が見込めない路線については平日のみの運行も検討する</li> </ul>	マイクロバス 
<b>需要規模中</b> <b>中</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 便での最大の利用者数が 4～10 人となり、需要が比較的集中する路線</li> <li>● 幹線に準ずる機能を有し、住居の集中する地区と都市拠点・地区拠点を連絡する路線</li> </ul>	<b>定時定路線型</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要が比較的集中する路線での利便性（予約不要）や定時性を確保する</li> <li>● ただし、需要の低迷する区間や利用者の少ない時間帯においては、必要に応じて予約型運行を適用する</li> </ul>	<b>中</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常生活行動の利便性を確保するため、沿線地域居住者の生活行動に合った運行水準とする</li> <li>● 高齢者等の利用が想定される場合は、午前中の外出行動を中心に対応可能な運行ダイヤとする</li> <li>● 基本的に平日は毎日運行するものとし、土日祝の運行は状況に応じて検討する</li> </ul>	ジャンボタクシー（マイクロバス） 
<b>需要規模小</b> <b>小</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 便の利用者数が最大でも 4 人に満たない路線</li> </ul>	<b>デマンド型運行</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 定路線型の場合：定時定路線型に準じた運行形態とし、路線や乗降場所を予め設定することで定時性を確保する</li> <li>● ドアツードア型の場合：利用者の利便性確保のためフルデマンド型運行とする</li> <li>● タクシーとの競合、経済性を考慮する必要がある。</li> </ul>	<b>低</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常生活行動の最低限の利便性を確保する</li> <li>● 高齢者等の利用を想定し、外出行動を中心に対応可能なダイヤとする</li> <li>● 基本的に平日限定の運行が多い</li> </ul>	ジャンボタクシーまたは小型 

#### 4.1.7. デマンド型運行導入検討地区

デマンド型運行の導入を実施する地区として大東地区が考えられ、大東地区を運行するよかバス路線は4路線存在し、「上大矢取線」「風野線」「三ヶ平線」「奈留線」が該当する。

「上大矢取線」「風野線」「三ヶ平線」の3路線は利用者が低迷しており、「奈留線」を合わせた4路線の利用便は午前2便（上り1便、下り2便）が多い傾向にある。また、大東地区内にある「赤池集落」や「胡桃ヶ野集落」など、バス停と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急こう配な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。

そこで、大東地区内を運行する4路線を対象に、主に串間市民病院へ通院の方が利用している午前2便を定時定路線として運行し、午後便をデマンド型運行で実験的に対応することで、運行効率の改善と利便性の向上を検討する。

表 4-6 便別利用状況（大東地区4路線）

路線名	ダイヤ	年間利用者数		1日平均		増減
		H30	R1	H30	R1	
三ヶ平線（下り） 水曜日運行	7:00	2	1	0.04	0.02	▲1
	11:30	114	89	2.33	1.82	▲25
	16:30	14	12	0.29	0.24	▲2
		130	102	2.65	2.08	▲28
奈留線（下り） 水曜日運行	7:20	1	2	0.02	0.04	▲1
	11:30	87	105	1.78	2.14	▲18
	16:30	30	47	0.61	0.96	▲17
		106	147	2.16	3.00	▲41
上大矢取線（下り） 月・木曜日運行	6:42	3	3	0.03	0.03	
	11:30	234	172	2.44	1.79	▲62
	16:30	249	110	2.59	1.15	▲139
		486	285	5.06	2.97	▲201
風野線（下り） 金曜日運行	6:55	0	2	0.00	0.04	▲2
	10:30	84	42	1.75	0.88	▲42
	13:30	73	50	1.52	1.04	▲23
	17:20	62	30	1.29	0.63	▲32
	219	124	4.56	2.58	▲95	
三ヶ平線（上り） 水曜日運行	7:32	201	168	4.10	3.43	▲33
	12:32	29	15	0.59	0.31	▲14
	17:27	0	7	0.00	0.14	▲7
		230	190	4.69	3.88	▲40
奈留線（上り） 水曜日運行	7:49	124	180	2.53	3.67	▲56
	12:16	47	39	0.96	0.80	▲8
	17:11	11	23	0.22	0.47	▲12
		182	242	3.71	4.94	▲60
上大矢取線（上り） 月・木曜日運行	7:25	322	230	3.35	2.40	▲92
	12:25	184	134	1.92	1.40	▲50
	17:25	13	10	0.14	0.10	▲3
		519	374	5.41	3.90	▲145
風野線（上り） 金曜日運行	7:33	169	111	3.52	2.31	▲58
	11:20	79	68	1.65	1.42	▲11
	14:20	29	22	0.60	0.46	▲7
	18:10	5	3	0.10	0.06	▲2
	282	204	5.88	4.25	▲78	



図 4-3 大東地区デマンド運行導入検討箇所



## 5. 宮崎交通(株)市木線の運行維持方策検討

### 5.1. 利用状況の推移

宮交市木線は、幸島入口（串間市）～飢肥（日南市）の区間を、平日、土日祝日ともに6往復（12便）運行する路線である。近年、利用者数は減少傾向にあり、令和元年度には40,000人以上いた利用者が、令和2年度には約35,000人（前年比85.8%）まで減少している。

令和2年12月6日～12月20日の約2週間分の乗降データより、飢肥方面の主な利用は、南郷～油津間、幸島方面の主な利用は飢肥～南郷間であり、串間市民の利用は一部の便を除きほぼみられなかった。また、便ごとに利用者数は大きく異なり、午後2便の利用が少なくなる傾向にあるため、改善の余地があることが明らかとなった。

表 5-1 市木線の年間利用者数

運行年度	年間利用者数	前年比
平成30年度（2017/10～2018/09）	41,059人	
令和元年度（2018/10～2019/09）	40,800人	99.3%
令和2年度（2019/10～2020/09）	35,013人	85.8%

表 5-2 日別利用者数（上：飢肥方面、下：幸島方面）

	1日平均		平日												土日													
	平日		6:40		8:05		9:40		11:35		13:40		15:05		6:40		8:05		9:40		11:35		13:40		15:05			
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		
串間市	2.6	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
日南市	～南郷	20.2	6.2	14.3	2.5	4.3	2.5	6.1	1.1	5.7	2.1	2.1	0.3	1.2	0.2	0.8	0.0	1.8	0.0	4.8	0.8	3.3	0.3	1.8	0.5	2.5	0.8	0.3
	～大堂津	19.3	5.8	14.5	2.5	2.5	1.0	4.6	1.7	4.2	1.2	3.9	1.4	3.3	0.3	0.8	0.2	3.0	0.0	1.5	0.3	5.5	1.0	1.5	0.3	1.8	0.8	1.3
	～油津待合所	6.9	19.4	6.8	16.5	0.7	2.9	1.1	4.7	1.6	4.0	1.8	2.9	1.0	3.5	0.7	1.4	0.3	3.3	1.5	2.8	2.5	4.5	1.3	3.0	1.0	2.0	0.3
	～日南駅	2.3	10.1	0.3	10.5	0.0	0.7	0.6	3.8	0.3	3.1	0.5	1.4	0.5	0.9	0.4	0.2	0.0	1.0	0.0	2.3	0.0	5.0	0.3	1.0	0.0	1.0	0.0
	～飢肥	2.4	12.2	3.0	8.3	0.1	0.5	0.9	3.9	0.4	2.2	0.3	2.9	0.3	1.4	0.4	1.3	0.0	0.8	0.5	2.8	1.0	2.0	0.0	0.5	0.8	1.5	0.8
合計	53.7	40.3			7.6	15.2	12.6	8.9	6.3	3.1	5.0	8.8	12.8	5.3	6.0	2.5												

	1日平均		平日												土日														
	平日		10:00		11:50		13:30		15:30		16:25		17:20		10:00		11:50		13:30		15:30		16:25		17:20				
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車			
日南市	飢肥～	13.5	2.6	14.0	2.5	5.3	1.3	3.7	0.4	1.4	0.6	0.7	0.2	1.6	0.1	0.8	0.0	4.3	1.5	3.8	0.3	1.8	0.0	2.0	0.3	1.3	0.0	1.0	0.5
	日南駅～	10.2	5.7	6.5	5.0	1.0	2.2	2.0	1.8	0.5	0.1	4.8	0.5	0.7	0.2	1.2	0.9	0.3	2.0	0.8	0.5	1.5	0.5	3.5	0.8	0.5	0.8	0.0	0.5
	油津待合所～	20.9	7.4	15.5	7.0	3.7	1.8	2.9	2.3	3.7	0.5	5.2	1.1	3.8	1.2	1.6	0.5	2.0	1.5	3.3	2.8	1.5	0.8	5.0	1.0	1.5	1.0	2.3	0.0
	大堂津～	3.2	17.3	2.8	16.5	2.2	3.0	0.3	2.8	0.4	3.1	0.2	5.0	0.0	2.1	0.1	1.3	1.3	2.3	0.5	2.3	0.0	2.5	0.3	6.3	0.3	1.3	0.5	2.0
南郷～	3.1	15.5	2.3	8.3	1.3	4.3	0.5	1.9	0.4	2.1	0.5	4.0	0.3	2.2	0.1	1.0	1.0	1.3	0.0	2.5	0.5	0.8	0.0	2.3	0.8	1.0	0.0	0.5	
串間市	上海北～	0.0	2.4	0.0	1.8	0.0	0.9	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.6	0.0	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3
合計	50.9	41.0			13.5	9.4	6.4	11.4	6.4	3.8	8.8	8.3	5.3	10.8	4.3	3.8													

## 5.2. 市木地区の移動ニーズ再整理

### 5.2.1. 令和元年度調査結果から見たニーズ

令和元年度、宮交バス市木線の乗降調査を実施した。

宮交バス市木線は串間市の幸島入口から日南市の飢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、いずれも「幸島入口」～「日南駅前」の利用であった。

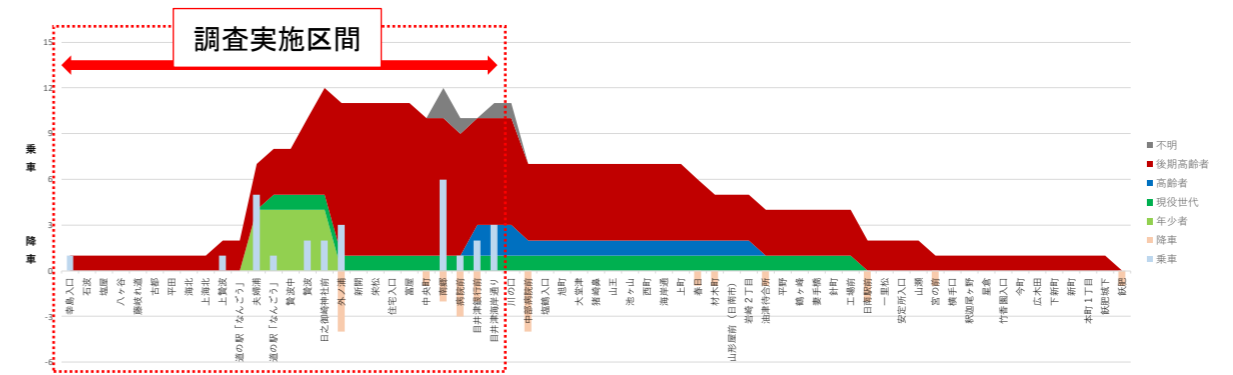


図 5-1 宮交バス市木線（日南市方面）の乗降場所・利用区間

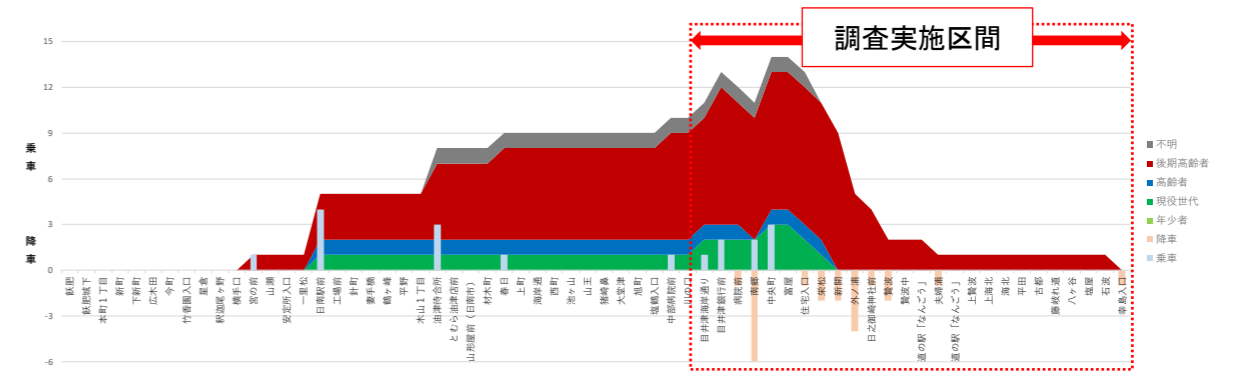


図 5-2 宮交バス市木線（串間市方面）の乗降場所・利用区間

出典：バス利用実態調査

## 5.2.2. よかバス市木線の利用状況（再掲）

市木線の年間利用者数は、平成 28 年度が近年のピークであり、年々減少傾向にある。令和元年度の利用者数は平成 30 年度から 1 割弱減少している。また、1 便あたりの利用者数は 1.5 人と 1 人以上は満たしている。

便別平均利用者数をみると、下り 2・3 便、上り 1・2 便の利用者が多い傾向にあり、ピークは下り 3 便目（15:35 発）、上り 1 便目（7:12 発）であるため、串間市中心部での活動時間が他地区に比べ長くなる傾向にある。また、下り 1 便目、上り 3 便目の利用者は 0.14 人/便以下とほぼみられない。令和元年度の便別平均利用者数は全体的に減少しているが、減少率は低い。

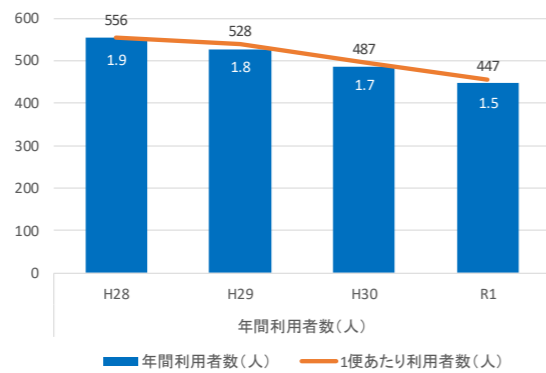


図 5-3 市木線年間利用者数 1 便あたり利用者数

表 5-3 令和元年度月別利用者数（都井岬線（平日））

路線名	方面	便数	ダイヤ	合計		日平均		R1年度月別利用者数											
				H30	R1	H30	R1	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
市木線（水）	下り	1便目	6:14	1	7	0.02	0.14	0	0	0	0	0	0	3	1	3	0	0	0
		2便目	11:25	83	72	1.69	1.47	3	3	4	5	5	4	12	10	4	7	7	8
		3便目	15:35	129	126	2.63	2.57	13	18	10	9	7	6	12	12	9	11	5	14
		計		213	205	4.35	4.18	16	21	14	14	12	13	25	25	13	18	12	22
	上り	1便目	7:12	179	169	3.65	3.45	12	14	9	14	9	15	20	24	13	14	12	13
		2便目	12:45	94	67	1.92	1.37	9	9	3	0	8	8	6	10	4	4	3	3
		3便目	16:50	1	6	0.02	0.12	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
合計		487	447	9.94	9.12	37	44	26	28	29	39	51	59	30	36	27	41		

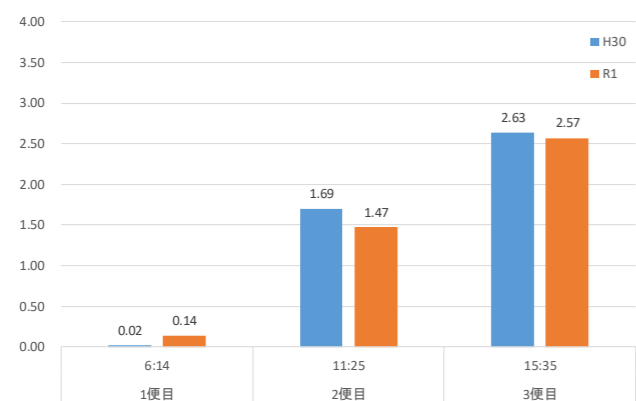


図 5-4 便別平均利用者数（平日：下り）

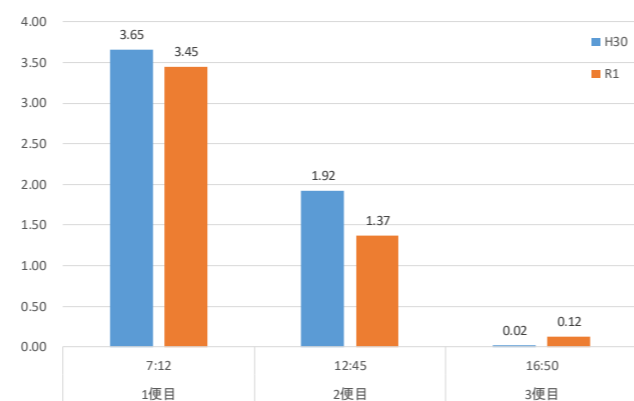


図 5-5 便別平均利用者数（平日・上り）

## 5.2.3. 令和元年度よかバス利用実態調査結果

よかバス利用実態調査結果から、市木地区住民の移動ニーズを整理する。

よかバス利用者の年齢については他地区と同様に 65 歳以上の利用が多くを占めることがわかる。利用目的についても他地区と同様に買い物・通院がともに 3 割以上を占め、日常的な目的の移動手段としてよかバスが利用されていることがわかる。利用頻度については、「月に 1~2 回」の利用が 7 割を占め、他地区と比べると利用頻度が低いことがわかる。運転免許証の有無については、他の地区に比べ「免許あり（運転する）」「免許あり（運転しない）」の割合が高く、半数以上が該当する。

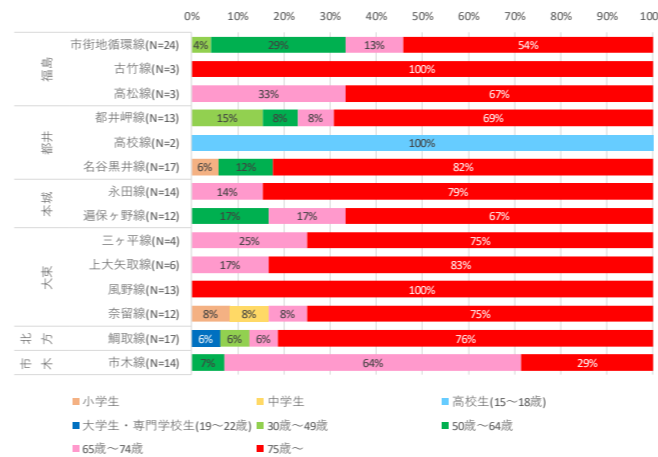


図 5-6 利用者の年齢

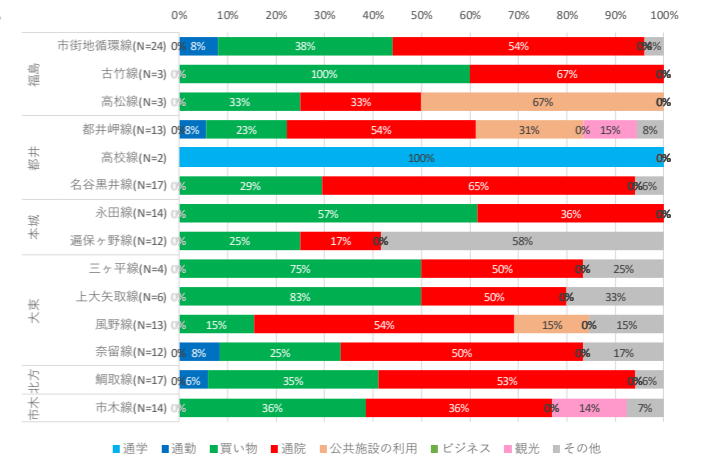


図 5-7 利用目的

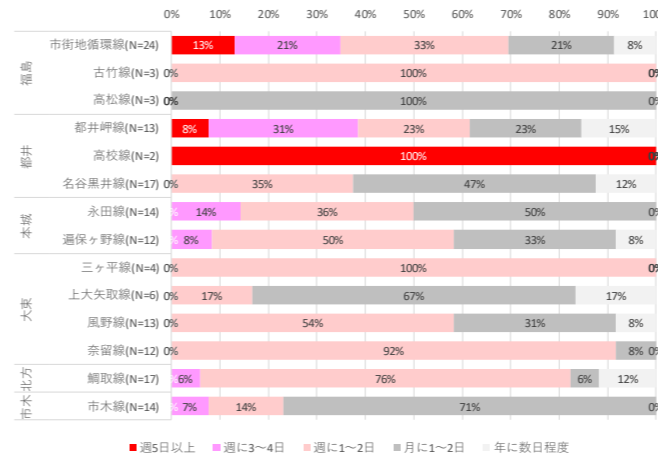


図 5-8 利用頻度

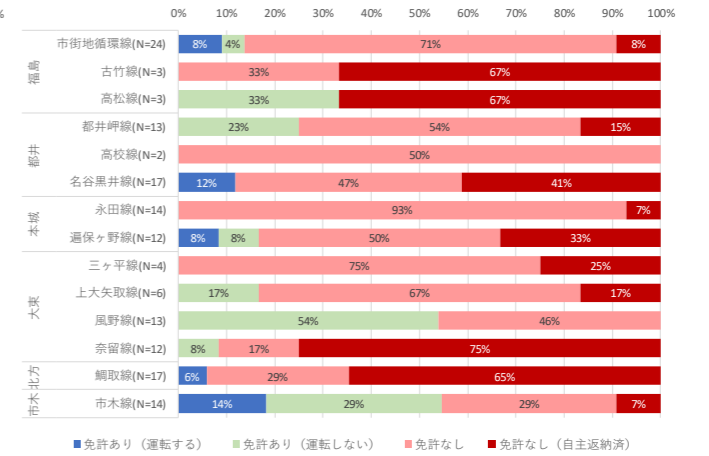


図 5-9 運転免許証の有無

### 5.2.4. 市民アンケート調査結果から見たニーズ

平成 30 年度市民アンケート調査結果より、市木地区住民の移動ニーズを調べたところ、市木地区住民のまちの各環境に関する満足度に関する項目では、満足度ワースト 2 位に「公共交通機関の状況」が選択されており、公共交通に関する不満があることがわかった。また、同アンケート調査のコミュニティバスの利用頻度に関する質問項目では、他地区では「よく利用する」「時々利用する」が確認されたが、市木地区では「利用していない」が 9 割以上を占める結果となった。

表 5-4 市木地区住民満足度調査結果（ワースト）

【下位 3 項目】 (単位：評価点)

	第 1 位	第 2 位	第 3 位
全体 H30	観光振興の状況 -2.74	工業振興の状況 -2.40	商業振興の状況 -2.39
地区 H30	道路の整備状況 -4.87	公共交通機関の状況 -4.47	観光振興の状況 -2.63
H28	観光振興の状況/公共交通機関の状況 -2.86	情報環境 -2.62	
H26	工業振興の状況 -2.94	商業振興の状況 -2.06	情報環境 -1.88
H24	観光振興の状況 -3.06	雇用対策の状況/親水空間の整備状況/ 行財政改革に関する取り組みの状況 -2.90	
H22	道路の整備状況 -3.18	観光振興の状況 -3.03	雇用対策の状況 -2.81

### 5.3. 関係者との協議

宮交市木線を運行する宮崎交通(株)より、現状の運行水準による宮交市木線の運行継続は困難であるという報告を受け、運行事業者である宮崎交通(株)をはじめ、宮崎県、関係市である日南市を含め、協議を定期的実施した。今後も宮交市木線維持に向けた協議を継続的に実施する。

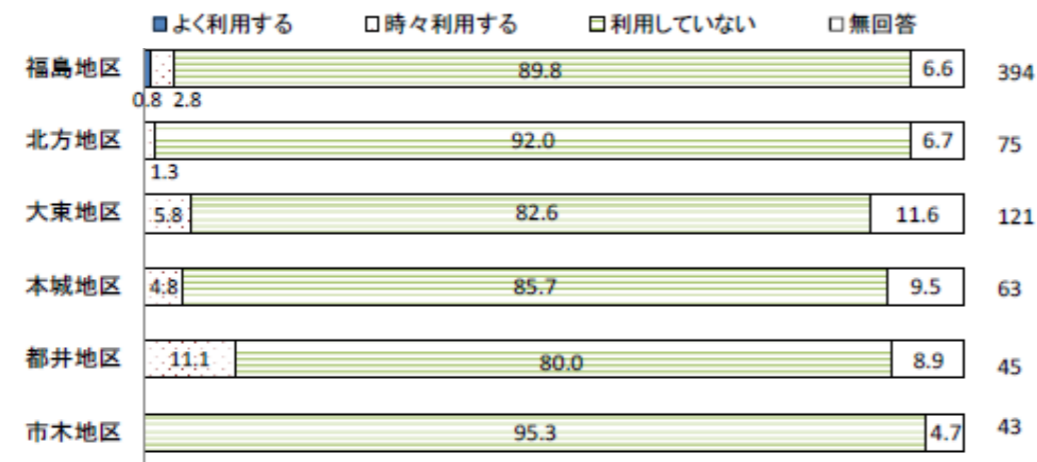


図 5-10 コミュニティバスの利用頻度

出典：平成 30 年度市民アンケート調査結果報告

## 6. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

串間市全域を運行するよかバスは、串間市が交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、自家用有償旅客運送を行っている。運行管理は、宮交タクシー(株)に委託していることから、事業実施にかかる経費はすべて串間市が負担するものとする。

※事業実施に必要な資金の額は見込み額である。

※本章以降の試算においては、国土交通省の収支判定表をもとに算出。

表 6-1 事業実施に必要な資金の額（想定）

実施事業の項目	事業費 (千円)	調達方法 (調達主体)	実施時期
① よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	24,627 (想定)	串間市（総合政策課）	令和2年度
			令和3年度～
よかバスの再編検討		串間市（総合政策課）	令和2年度
			令和3年度～
再編内容での運行開始		串間市（総合政策課）	令和2年度
			令和3年度～
② 外出行動に適した運行ダイヤへの改善		串間市（総合政策課）	令和2年度
			令和3年度～
よかバスの再編検討		串間市（総合政策課）	令和2年度
			令和3年度～
再編内容での運行開始	串間市（総合政策課）	令和2年度	
		令和3年度～	
③ 道の駅を拠点とした路線網への再編	串間市（総合政策課）	令和2年度	
		令和3年度～	
よかバスの再編検討	串間市（総合政策課）	令和2年度	
		令和3年度～	
再編内容での運行開始	串間市（総合政策課）	令和2年度	
		令和3年度～	
④ 鉄道とよかバスとの接続性の確保	串間市（総合政策課）	令和2年度	
		令和3年度～	
ダイヤ改善	串間市（総合政策課）	令和2年度～	

## 7. 事業実施により想定する効果

利便増進事業の実施により、各地区（各路線）において以下の効果の発現が想定される。  
また、それぞれの効果と計画の目標との関係について表中に記載する。

### 7.1. 運転手の労働環境（運転時間、拘束時間）の検証

運転手の労働時間（運転時間、拘束時間）について、仕業ごとに再編前後で比較した結果（土日祝日の運行内容は、再編前後で変わらないため割愛）、運転時間に関しては、市街地循環線（北回り・南回り）の運行水準の向上を目的とした便数の増加（平日：6便→9便）や本城～市木線の新設により、1仕業（運転手1人）あたり約17分の増加となった。

一方で、拘束時間に関しては、1便あたりの利用者数が1.0人/便を大きく下回り、運行効率に課題がみられた集落線4便目の運行取りやめや高校線の運行ダイヤを現在の高校生の生活スタイルに合わせたものに変更する等の対応により、1仕業（運転手1人）あたり約1時間50分短縮した。

表 7-1 曜日・仕業別の運転時間と拘束時間

曜日	仕業	再編前			再編後		
		運行路線	運転時間(分)	拘束時間(分)	運行路線	運転時間(分)	拘束時間(分)
月曜日	1	都井岬線 高校線	415	870	都井岬線 高校線	381	582
	2	市街地循環線	376	573	市街地循環線	360	450
	3	永田線	316	694	永田線 市街地循環線 高校線	380	775
	4	上大矢取線	264	678	上大矢取線 市街地循環線	353	612
	5	鯛取線	256	676	鯛取線 古竹線	308	556
火曜日	1	都井岬線 高校線	415	870	都井岬線 高校線	381	582
	2	市街地循環線	376	573	市街地循環線	360	450
	3	名谷黒井線	435	750	名谷黒井線 高校線	388	783
	4	遍保ヶ野線	313	703	三ヶ平線 市街地循環線	335	598
	5	高松線	133	598	高松線 市街地循環線	173	519
水曜日	1	都井岬線 高校線	415	870	都井岬線 高校線	381	582
	2	市街地循環線	376	573	市街地循環線	360	450
	3	三ヶ平線	241	650	遍保ヶ野 市街地循環線 高校線	376	759
	4	奈留線	159	609	奈留線 市街地循環線	201	545
	5	市木線	333	699	市木線	333	656
木曜日	1	都井岬線 高校線	415	870	都井岬線 高校線	381	582
	2	市街地循環線	376	573	市街地循環線	360	450
	3	名谷黒井線	435	750	名谷黒井線 高校線	388	783
	4	上大矢取線	264	678	上大矢取線 市街地循環線	353	612
	5	鯛取線	256	676	鯛取線 古竹線 市街地循環線	355	556
金曜日	1	都井岬線 高校線	415	870	都井岬線 高校線	381	582
	2	市街地循環線	376	573	市街地循環線	360	450
	3	永田線	316	694	永田線 市街地循環線 高校線	380	775
	4	古竹線	184	613	本城～市木線	246	432
	5	風野線	313	708	風野線 市街地循環線	321	600
合計			8,173	17,391	合計	8,595	14,721
平均			327	696	平均	344	589

## 7.2. 運行収支の試算

運行収支の試算を行った結果、市街地循環線の運行水準向上を目的とした増便をはじめとする運転時間・距離の増加に伴い、支出が増加したが、利便性向上による利用者の増加や企業努力による自主事業（広告費）収入の増加に伴い、収入も増加すると想定されるため、令和元年度に比べ運行収支が改善される見込みである。

表 7-2 利用料金収入の想定

路線	R5 (想定) 利用者数 (人/年)	運賃 (円)	R5 (想定) 現金収入 (円)	R5 (想定) 1日乗車券の収入 (円)
市街地循環線	11,020		551,000	0
北回り (平日)	4,380	100	219,000	0
北回り (土日祝)	1,130	100	56,500	0
南回り (平日)	4,380	100	219,000	0
南回り (土日祝)	1,130	100	56,500	0
都井岬線	6,160		616,000	616,000
都井岬線 (平日)	4,280	200	428,000	428,000
都井岬線 (土日祝日)	1,880	200	188,000	188,000
高校線	690	200	69,000	69,000
名谷黒井線	2,190	200	219,000	219,000
永田線	1,460	200	146,000	146,000
瀬保ヶ野線	530	200	53,000	53,000
高松線	250	200	25,000	25,000
古竹線	430	200	43,000	43,000
三ヶ平線	340	200	34,000	34,000
上大矢取線	750	200	75,000	75,000
風野線	600	200	60,000	60,000
奈留線	620	200	62,000	62,000
鯛取線	1,390	200	139,000	139,000
市木線	530	200	53,000	53,000
本城～市木線	340	200	34,000	34,000
合計	27,300		2,179,000	1,628,000
R5 (想定) 運賃収入 (円)				3,807,000

表 7-3 よかバス運行にかかわる収支の想定

年度	利用料金収入 (円)	支出計 (円)	収支率
平成20年度	1,780,010	9,873,768	0.18
平成21年度	4,567,240	22,009,615	0.21
平成22年度	4,626,179	22,747,213	0.20
平成23年度	4,939,881	22,774,242	0.22
平成24年度	4,601,187	22,367,529	0.21
平成25年度	4,652,370	22,582,226	0.21
平成26年度	4,013,490	25,906,347	0.15
平成27年度	4,117,680	25,460,773	0.16
平成28年度	4,502,360	24,896,831	0.18
平成29年度	4,334,240	24,830,501	0.17
平成30年度	3,966,420	25,831,533	0.15
令和元年度	3,278,000	26,699,050	0.12
令和5年度 (想定)	3,807,000	28,433,105	0.13

## 7.3. 公的資金投入額の試算

公的資金投入額の試算を行った結果、令和元年度に比べ、市街地循環線の運行水準向上を目的とした増便をはじめとする運転時間・距離の増加に伴い、全体の公的資金の投入額は若干増加するが、集落線と市街地循環線の接続時間の改善や市街地循環線の運行便数の増加、外出行動に適した運行ダイヤへの改善等の取り組みにより、よかバス利用者は増加すると考えられ、利用者1人あたりの負担額（公的資金投入額）は令和元年度に比べ、改善する見込みである。

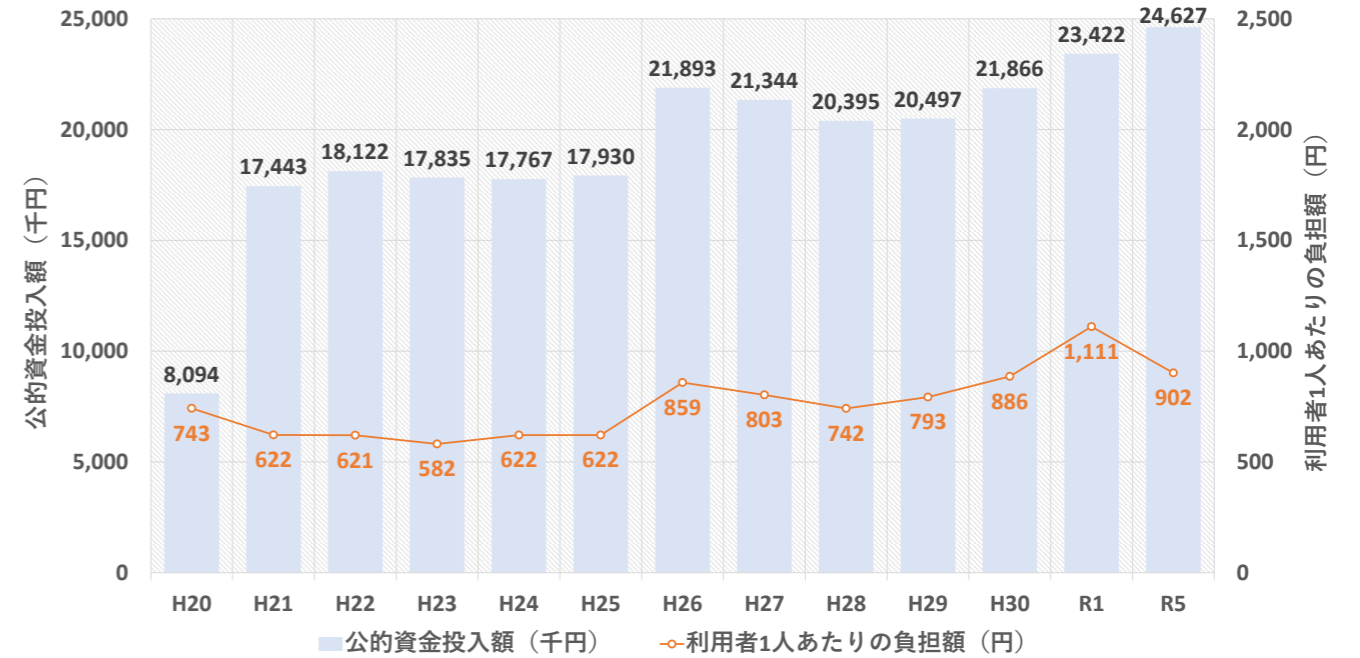


図 7-2 串間市よかバスにおける公的資金投入額の推移

7.4. 各地区（路線）における事業の効果

表 7-4 事業実施により想定する効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
<b>福島地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
「市街地循環線」 「串間保育園」バス停の新設に伴う経路の変更	よかバス路線の見直し ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 53 人増加	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「市街地循環線、高松線、古竹線」 路線の起終点を串間駅から道の駅しまに変更	道の駅を拠点とした路線網への再編 ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	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
運行ダイヤの変更		
「市街地循環線」 集落線との接続を意識した運行ダイヤに変更	外出行動に適した運行ダイヤへの改善 ● 集落線との接続時間の改善 35分→14分（平均 21分短縮）	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「高松線、古竹線」 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	外出行動に適した運行ダイヤへの改善 ● 市街地循環線との接続時間の改善 高松線：49分 → 15分 古竹線：38分 → 13分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「古竹線」 JR 日南線との接続改善	鉄道とよかバスとの接続性の確保 ● JR 日南線との接続時間の改善 35分 → 27分（平均 8分短縮）	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
運行回数の変更		
「市街地循環線」 利用の集中する時間帯の運行回数の増加	よかバスの運行水準の見直し ● 運行便数の増加による利便性の向上 各方面 6 循環/日 → 9 循環/日	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「古竹線」 利用の低迷する 3 便目の減便	よかバスの運行水準の見直し ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 0.79 人/便 → 1.10 人/便	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行車両の変更		
「高松線」 運行車両の小型化（ハイエース→ノア）	よかバスの運行形態（車両）の見直し ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減：約 4%削減	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 7-4 事業実施により想定する効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
<b>都井地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
「都井岬線」 「都井岬」バス停の移設に伴う路線の延伸	よかバス路線の見直し ● 観光地である都井岬灯台へ公共交通による移動が可能 →平日 4 便、土日祝日 5 便乗り入れ	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「都井岬線」 「東」バス停への乗り入れ停止に伴う経路の変更	よかバス路線の見直し ● 観光利用に合わせた路線設定 ● 運行時間・運行距離の短縮 運行時間：2 分/回の短縮 運行距離：550m/回の短縮	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「名谷黒井線」 「黒仁田」バス停の新設による交通不便地域の解消	よかバス路線の見直し ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 39 人増加	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「都井岬線、名谷黒井線」 路線の起終点を串間駅から道の駅しまに変更	道の駅を拠点とした路線網への再編 ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	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
運行ダイヤの変更		
「名谷黒井線」 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	外出行動に適した運行ダイヤへの改善 ● 市街地循環線との接続時間の改善 45分 → 10分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「高校線」 福島高校に通う学生の生活に合わせた運行ダイヤに変更	外出行動に適した運行ダイヤへの改善 ● 利用者の負担軽減 登校便：6:30 発 → 6:50 発 帰宅便：19:00 発 → 18:30 発 ● 運転手の拘束時間減少 50 分/日の短縮	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「高校線」 JR 日南線との接続改善	鉄道とよかバスとの接続性の確保 ● JR 日南線との接続時間の改善 42分→24分（平均 18分短縮）	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
運行回数の変更		
「名谷黒井線」 利用の低迷する 4 便目の減便	よかバスの運行水準の見直し ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 2.02 人/便 → 3.60 人/便	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 7-4 事業実施により想定する効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
<b>北方地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
«鯛取線» 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«鯛取線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> ● 市街地循環線との接続時間の改善 28分 → 8分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行回数の変更		
«鯛取線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 1.54 人/便 → 2.40 人/便	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 7-4 事業実施により想定する効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
<b>大東地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
«三ヶ平線、奈留線、上大矢取線、風野線» 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«三ヶ平線、奈留線、上大矢取線、風野線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> ● 市街地循環線との接続時間の改善 三ヶ平線 : 32分 → 16分 奈留線 : 43分 → 7分 上大矢取線 : 34分 → 14分 風野線 : 24分 → 18分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«風野線» JR 日南線との接続改善	<u>鉄道とよかバスとの接続性の確保</u> ● JR 日南線との接続時間の改善 17分 → 1分 (平均 16分短縮)	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
運行回数の変更		
«風野線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 0.80 人/便 → 2.10 人/便	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行車両の変更		
«三ヶ平線、奈留線、上大矢取線、風野線» 運行車両の小型化 (ハイエース→ノア)	<u>よかバスの運行形態 (車両) の見直し</u> ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減 : 約 4%削減	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 7-4 事業実施により想定する効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
<b>本城地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
「永田線、遍保ヶ野線」 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	道の駅を拠点とした路線網への再編 ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
「永田線」 「猿田」バス停の新設に伴う経由地の変更	よかバス路線の見直し ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 6 人増加	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「遍保ヶ野線」 「上遍保ヶ野」バス停の新設に伴う路線の延伸	よかバス路線の見直し ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 11 人増加	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行ダイヤの変更		
「永田線、遍保ヶ野線」 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	外出行動に適した運行ダイヤへの改善 ● 市街地循環線との接続時間の改善 永田線 : 34 分 → 17 分 遍保ヶ野線 : 41 分 → 19 分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行回数の変更		
「永田線、遍保ヶ野線」 利用の低迷する 4 便目の減便	よかバスの運行水準の見直し ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 永田線 : 1.59 人/便 → 2.60 人/便 遍保ヶ野線 : 1.16 人/便 → 1.8 人/便	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行車両の変更		
「永田線」 運行車両の小型化 (ハイエース→ノア)	よかバスの運行形態(車両)の見直し ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減 : 約 4%削減	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 7-4 事業実施により想定する効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
<b>市木地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
「市木線」 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	道の駅を拠点とした路線網への再編 ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
「市木線」 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	外出行動に適した運行ダイヤへの改善 ● 市街地循環線との接続時間の改善 17 分 → 15 分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
新規路線の運行		
「本城～市木線」 市木地区、本城地区(遍保ヶ野集落等)住民に対する公共交通サービス水準の向上	よかバスの運行水準の見直し ● 路線の新設(運行曜日・便数の増加)によるサービス水準の向上 週 1 日 3 便運行 → 週 2 日 5 便(2 便/日+3 便/日)	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
「本城～市木線」 「河内山」バス停の新設	よかバス路線の見直し ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 18 人増加	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築