

串間市 地域公共交通計画



令和6年3月 串間市地域公共交通会議（串間市）

第1章	はじめに	1
1-1.	計画策定の背景・目的	1
1-2.	計画の期間	1
1-3.	計画の対象区域	1
1-4.	計画の位置づけ	2
第2章	串間市及び地域公共交通の現状	6
2-1.	串間市の人口・社会動態	6
2-1-1	人口推移	6
2-1-2	人口分布	8
2-1-3	人口流動	11
2-2.	まちづくり・観光・周辺地域の動向	13
2-2-1	生活利便施設・観光地の状況	13
2-3.	公共交通の現況	14
2-3-1	JR日南線	15
2-3-2	路線バス（宮崎交通）	16
2-3-3	タクシー	16
2-3-4	串間市コミュニティバス「よかバス」	17
2-3-5	デマンド型乗り合いタクシー「よかタク」（実証運行）	19
第3章	串間市地域公共交通網形成計画の評価と総括	20
3-1-1	【方針1】 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築	20
3-1-2	【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	20
3-1-3	【方針3】 地域活力の維持・向上に向けた移動の促進	21
第4章	移動に関する地域の現状	22
4-1.	市民アンケート調査	23
4-1-1	調査概要	23
4-1-2	回答者の属性	24
4-1-3	調査結果	27
4-1-4	公共交通に対するニーズ	33
4-1-5	現状と問題点の整理	40
4-2.	よかバス乗り込み調査	41
4-2-1	調査概要	41
4-2-2	調査結果	42
4-2-3	現状と問題点の整理	63
4-3.	宮崎交通（飫肥－幸島入口系統）乗り込み調査	64
4-3-1	調査概要	64
4-3-2	調査結果	65
4-3-3	現状と問題点の整理	73
4-4.	鉄道利用者調査	74
4-4-1	調査概要	74
4-4-2	調査結果	75
4-4-3	現状と問題点の整理	83
4-5.	移動に関する座談会	84
4-6.	中学生保護者アンケート調査及び中学生ワークショップ	88

4-6-1	中学生保護者アンケート	88
4-6-2	現状と問題点の整理	96
4-6-3	中学生ワークショップ	97
4-7.	高校生アンケート調査	101
4-7-1	調査概要	101
4-7-2	調査結果	102
4-7-3	現状と問題点の整理	110
4-8.	観光者移動実態アンケート調査	111
4-8-1	調査概要	111
4-8-2	調査結果	112
4-8-3	現状と問題点の整理	120
4-9.	交通事業者ヒアリング調査	121
4-10.	地域の輸送資源の整理	122
第5章	串間市の地域公共交通の問題点と課題の整理	123
5-1.	移動ニーズに関する現状と課題	123
5-1-1	高齢者・免許返納者の移動手段確保	123
5-1-2	市民の移動ニーズに対応した公共交通網の構築①	125
5-1-3	市民の移動ニーズに対応した公共交通網の構築②	127
5-2.	地域と交通の連携に関する現状と課題	129
5-2-1	交通結節点や快適な待合環境の整備による周辺地域の活性化	129
5-2-2	公共交通や観光施設のシームレスなつながり・連携	131
5-3.	地域公共交通の持続可能性に関する現状と課題	133
5-3-1	公共交通の運行に係る収支の改善	133
5-3-2	公共交通に携わる人材の確保に向けた支援	135
5-3-3	全年代における公共交通の利用促進	136
5-4.	地域別の現状と課題	137
第6章	計画の基本的な方針と串間市公共交通の将来像	138
6-1.	串間市で目指す地域公共交通の将来像	140
6-2.	地域公共交通確保維持事業の必要性	142
第7章	実施施策	144
7-1.	交通モードや地域特性を踏まえた公共交通網の再構築による利便性の向上	145
7-2.	公共交通と目的地先との連携・協力関係の構築による地域活力の維持・向上	148
7-3.	地域旅客運送サービスの持続性向上	151
7-4.	施策のスケジュール	154
第8章	計画の達成状況の評価	156
8-1.	計画の達成状況を評価する数値指標	156
8-2.	数値指標の設定根拠	158
8-2-1	利用しやすく利便性の高い公共交通の提供	158
8-2-2	公共交通が地域住民等や地域経済をつなぎ、地域を活性化する	160
8-2-3	持続可能な公共交通の運行	161
8-3.	PDCAサイクルによる計画の継続的な改善	162
8-4.	計画の推進体制	163

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景・目的

串間市は、宮崎県の最南端に位置し、面積は 295.16 km²、東は日向灘、西は龍口・笠祇などの山麗をもって鹿児島県志布志市と隣接し、南は志布志湾を臨み、北は山麗をもって都城市及び日南市と隣接している。

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 6 年 1 月現在で 15,552 人、ピーク時の 4 割以下となっている。社会的な動向と同様、本市においても高齢化率が上昇し、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おり、移動ニーズの量や質の両面で変化が生じている。

JR 日南線が市の中心部を運行しており、串間駅をはじめとする市内 5 駅から、日南市方面や志布志市方面への広域移動を担っている。また、宮崎交通株式会社が市内の市木地域と日南市の飫肥方面とを結ぶ路線バスを運行している。

市内では、平成 20 年に運行を開始した、串間市コミュニティバスよかバス（以下、「よかバス」という。）が、「道の駅くしま」を拠点として、市街地内や市内各地域間の移動を担っており、市民の移動ニーズに対応している。

令和 2 年 3 月に「串間市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」）」を策定し、地域公共交通ネットワークの形成を推進しているところである。

しかし、少子高齢化の更なる進展や自家用車利用の増加による公共交通利用者の減少や交通事業者の人手不足に加え、新型コロナウイルス感染症による外出頻度の低下をはじめとする生活スタイルへの影響など、公共交通をとりまく環境及び財政はさらに厳しさを増している。

このような中、本年 3 月に網計画が期限を迎え、令和 2 年度の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の法改正を踏まえた、新しい「串間市地域公共交通計画」を策定し、今後の本市の公共交通の在り方を整理し、将来に向けた施策を展開していく必要がある。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市の公共交通に係る現状と今後の課題を整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通のあり方を示した上で、今後実施すべき施策等を推進するために策定した。

1-2. 計画の期間

本計画は、令和 6 年 4 月から令和 11 年 9 月までを計画期間とする。

1-3. 計画の対象区域

本計画は、本市の全域を対象区域とする。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である『第六次串間市長期総合計画』、『串間市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン』を踏まえつつ、策定中の『串間市立地適正化計画』と連携した、本市の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものである。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段であるコミュニティバスの利用状況調査を実施・分析するとともに、市民アンケート調査をはじめとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえて計画を策定する。

各計画における記載内容を以下に抜粋して記載する。

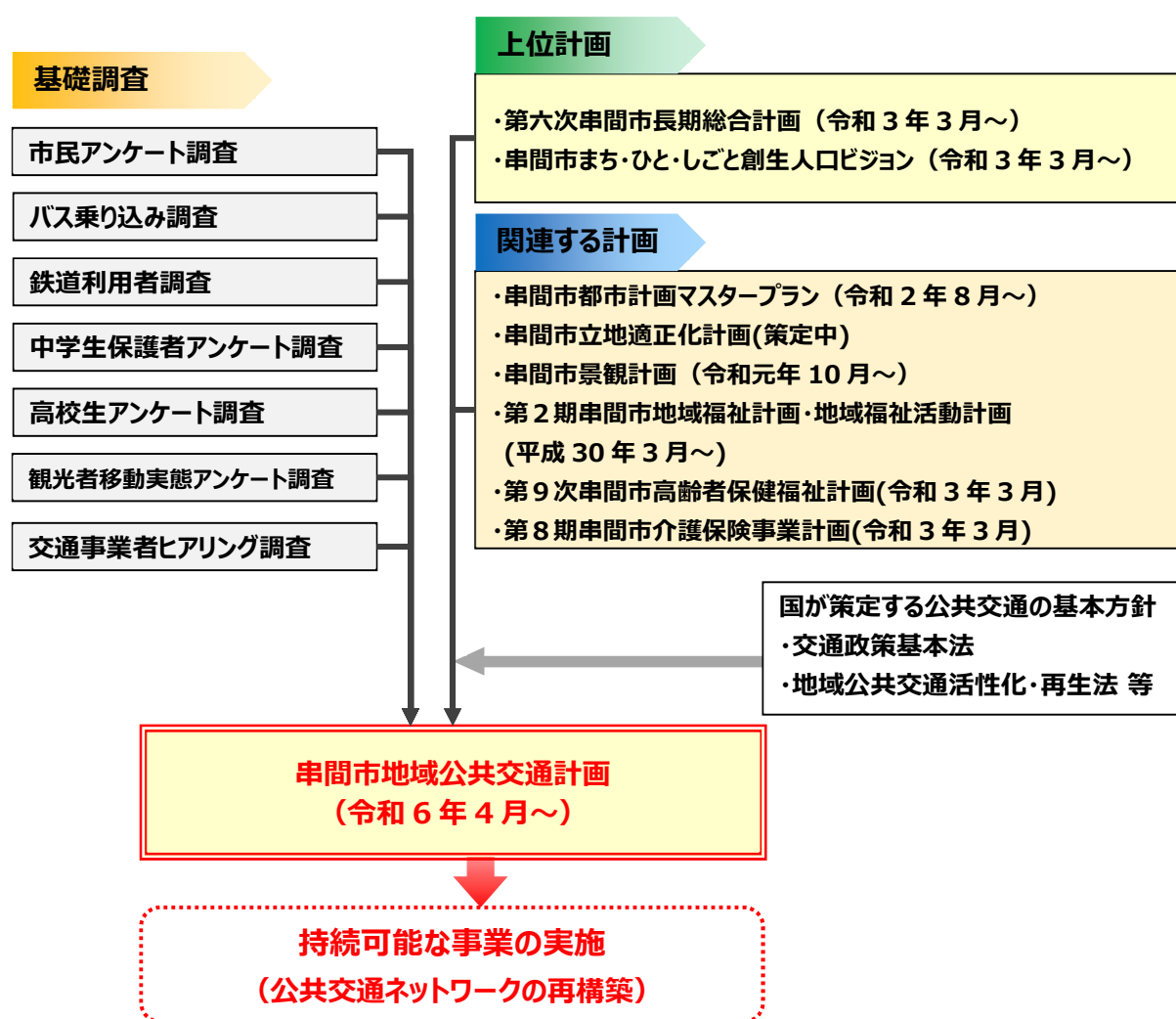
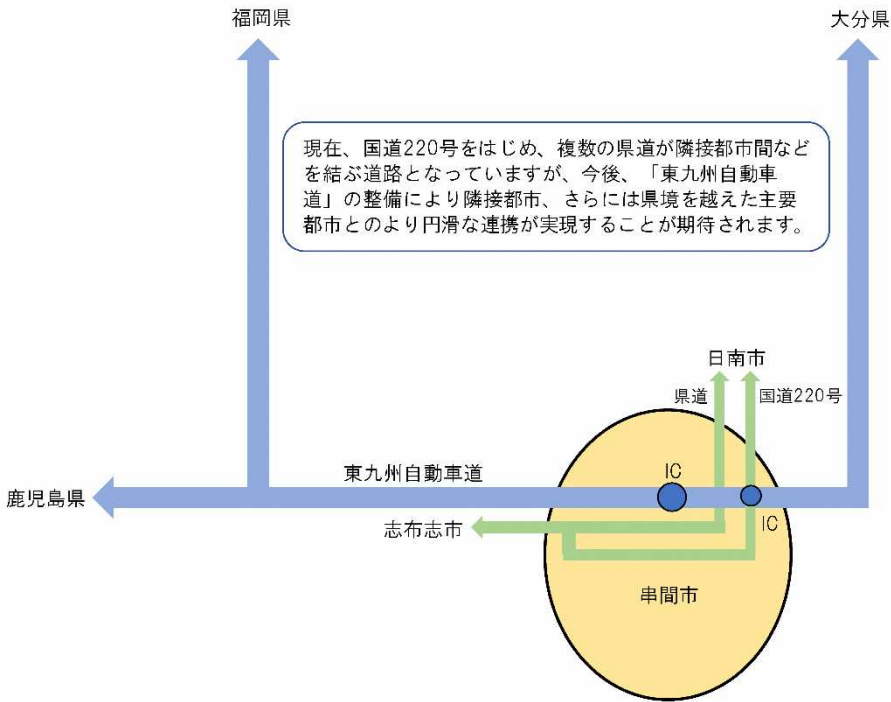


図 1-1 計画の位置づけ

表 1-1 串間市の上位・関連計画

計画	内容
<p>第六次串間市 長期総合計画 -総合戦略・前 期基本計画- (令和3年3月) p.71</p>	<p>第2章 前期基本計画 基本目標5 『みんながつながり 安心と安全 スマートなまち くしま』 施策5-1 道路・交通ネットワークの整備 (4) 公共交通機関の充実 市民の日常生活に必要不可欠で身近な交通手段である、JR日南線や路線バスの維持・確保のため、引き続き当該運行路線に関係する自治体と連携して利用促進を図るとともに、交通事業者に対し利用者からの要望に基づいた運行維持方策について協議していきます。 また、串間市地域公共交通網形成計画を推進し、利用者の利便性向上に努めるとともに、地域の輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。 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。</p>
<p>串間市都市計 画マスタープ ラン (令和2年8月) p.54</p>	<p>II まちづくりの基本的方向 1 都市としての特性 ④都市形成を制約する都市の位置と広域交通機能 図：広域的な交通条件の改善</p>  <p>現在、国道220号をはじめ、複数の県道が隣接都市間などを結ぶ道路となっていますが、今後、「東九州自動車道」の整備により隣接都市、さらには県境を越えた主要都市とのより円滑な連携が実現することが期待されます。</p> <p>III まちづくりの部門別方針 2 道路交通・空間に関する方針 2) 道路交通・空間に関する目標 安全・安心な道路交通、利便性が高い公共交通、魅力ある道路空間の充実 3) 道路交通・空間に関する基本的方向 ①公共交通の利便性向上 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のため、「串間市地域公共交通網形成計画」の策定に取り組みます。また、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の観点から立地適正化計画との連携を図ります。 ②道路交通に対する事故削減 交通事故が多発している都市内の骨格となる幹線道路や地域の主要な生活道路については、拡幅により歩道を設置するなど歩行者と車を分離し、</p>

計画	内容
	<p>安全な歩行者空間を確保するとともに、円滑な自動車通行の向上を図ります。</p> <p>住宅市街地や集落内において、自動車の走行速度を抑制し、通過交通を排除する規制などにより、安全で安心して生活できる環境の確保に取り組みます。</p> <p>③観光資源を連携する道路空間の充実</p> <p>本市には、海岸域を中心に観光資源がありますが、いずれも市域全域に分散して立地しており、相互の連携が不十分です。そのため、中心市街地を核として、各観光施設を有機的に結ぶ道路のネットワークを明確にするとともに、施設案内板の設置や、道路や沿道景観などを含めた魅力的な道路空間の充実に取り組みます。また、中心市街地、都井岬、幸島を結ぶ国道 448 号、県道市木串間線の回遊性を高めるような道路空間の充実に努めます。</p> <p>図：観光資源連携道路網</p> <p>IV 地域別のまちづくり方向</p> <p>1 福島地域</p> <p>4) 地域づくりの基本的方向</p> <p>① 用途地域でのまちづくり</p> <p>本市の人口が減少傾向にある中であっても、できる限り一定の人口を維持するために、本地域内にある用途地域を対象に、居住・医療・福祉・商業などの都市機能の集約、周辺地域と結ぶ公共交通等の充実について検討します。</p> <p>③ 道路ネットワークの形成</p> <p>まちづくりの基本戦略と整合した用途地域内及び周辺の都市計画道路網の見直しに取り組みます。また、本市と他都市を結ぶ広域高速道路である東九州自動車道及び IC の整備に伴い、IC と地域内主要ゾーンを結ぶ道路ネットワークの形成を図ります。</p>

計画	内容
<p>串間市景観計画 (令和元年10月) p.14</p>	<p>Ⅲ.景観計画区域及び景観形成の方針 3.展開方法 (3) 風格ある都市景観を創る ③交通結節点の魅力づくり 国道220号、同448号と県道今別府串間線が結節するJR串間駅前交差点は、道の駅(仮称)整備や、整備促進している東九州自動車道により、交流人口の増大が期待されています。市内に訪れる人々の利便性や総合的な情報案内等の充実が欠かせません。美しい景観まちづくりの面からも、わかりやすく利用しやすい道路環境の整備や、観光施策との連携が必要です。 主要道路の結節点や、交通の基軸となる幹線道路が交差する主要なまちかどは、ゆとりある空間づくりに努め、樹木や花の植栽などによる花のまちかどづくりを推進します。 沿道景観阻害の大きな要因となっている乱立する屋外広告物や自動販売機については、景観協定の締結により、色や大きさ、共同設置義務等を定め、良好な景観形成を推進することが可能です。 まち並み点検活動やワークショップを行い、改善策やルールづくりの必要性など、地域にあった基準を話し合う場を設け、積極的に取り組もうとする地域に対するアドバイザー派遣など支援体制を整えていきます。一定の区域で、住民の合意が図られる場合、景観協定制度などを活用し、より良好な景観形成の実現を図ります。</p>
<p>第2期 串間市地域福祉計画・地域福祉活動計画 (平成30年3月) p.76</p>	<p>第5章 施策の展開(みんなで取り組むこと) 基本目標1 みんなが参加する地域づくり 1.ふれあい・交流を充実しよう (3) 社会参加の促進 利用者の意見や地域の状況を把握し、よかバスなど交通の利便性の向上を図ります。</p>
<p>第9次串間市高齢者保健福祉計画及び第8期串間市介護保険事業計画 (令和3年3月) p.93</p>	<p>第4章 計画の基本的な考え方 1 基本理念 住み慣れた地域で支え合いながら、安心して自分らしく暮らし続けられる串間の現実 基本目標3 安心して暮らせる施策の実現 (5) 住まい・暮らしの確保 ③持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 <今後の方向性> 串間市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの構築に努めてまいります。</p>

第2章 串間市及び地域公共交通の現状

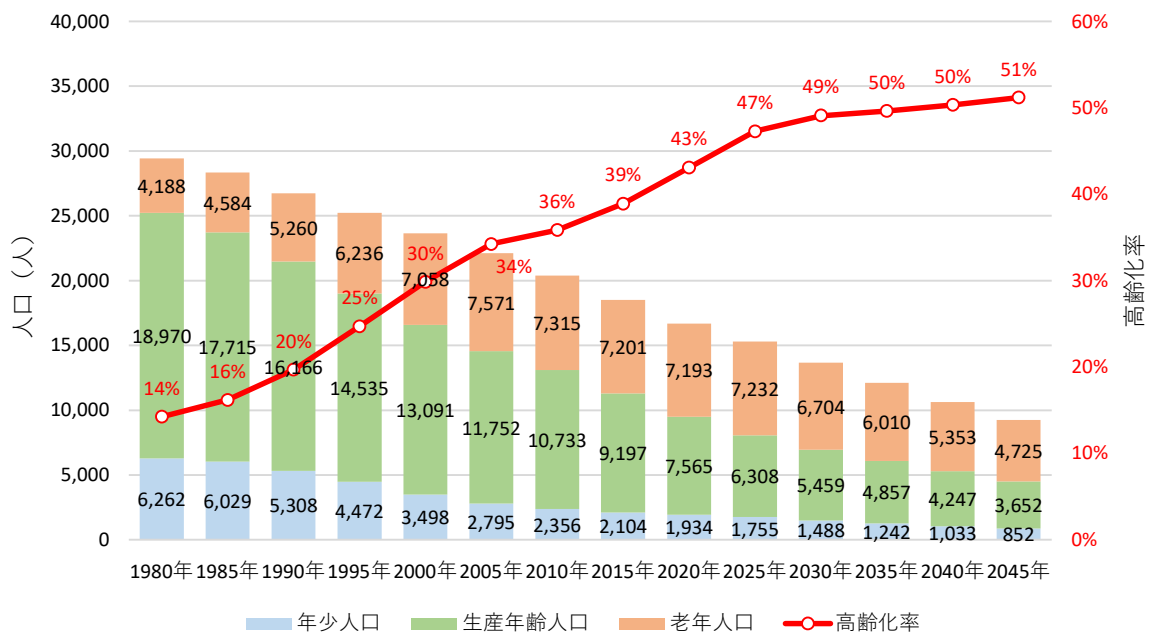
2-1. 串間市の人口・社会動態

2-1-1 人口推移

本市では、人口は減少傾向にあり、高齢化の進行が顕著である。令和2（2020）年時点で高齢化率は43%であり、将来推計人口では令和17年には高齢化率が50%以上に増加することが予測されている。

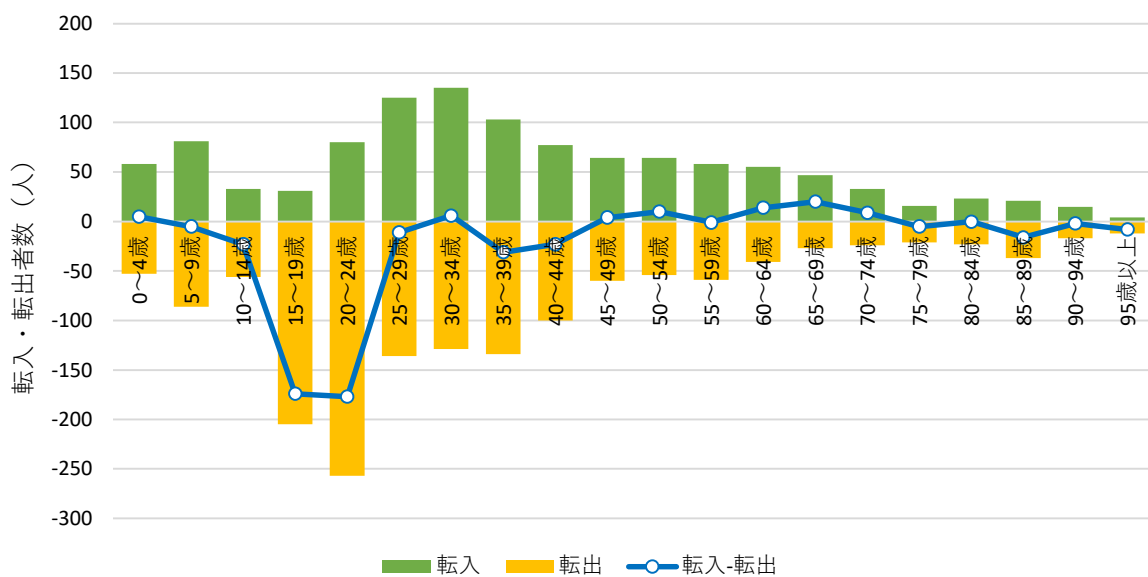
社会増減をみると、15～24歳で転出による減少が特に多く、大学進学や就職時期に大きく転出している。一方、25歳以上では概ね横ばい傾向が続いている。

人口ピラミッドをみると、60～74歳の高齢者人口が多く、80歳以上からは男性と比較して女性の人口が多くなっている。



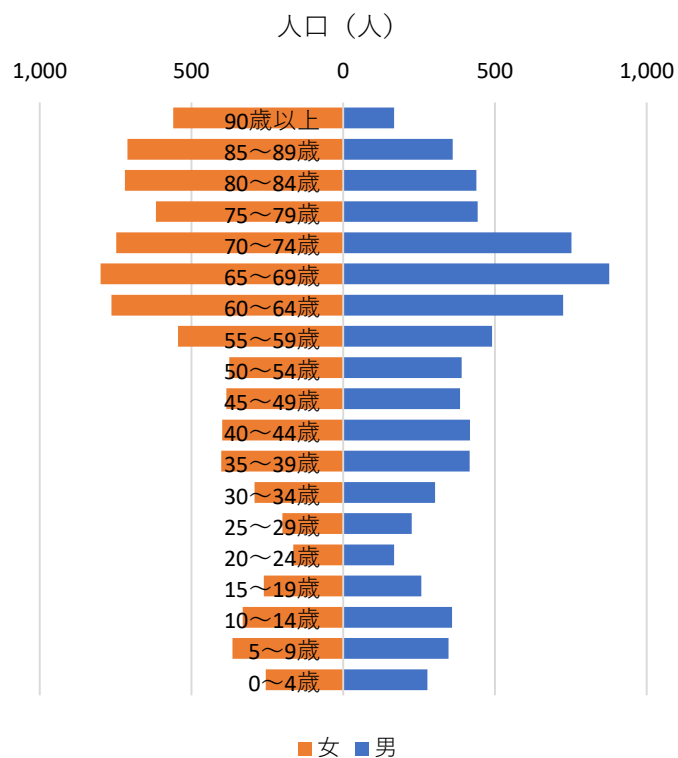
出典：国勢調査（令和2年）・日本の地域別将来推計人口

図 2-1 人口推移



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-2 転出・転入状況



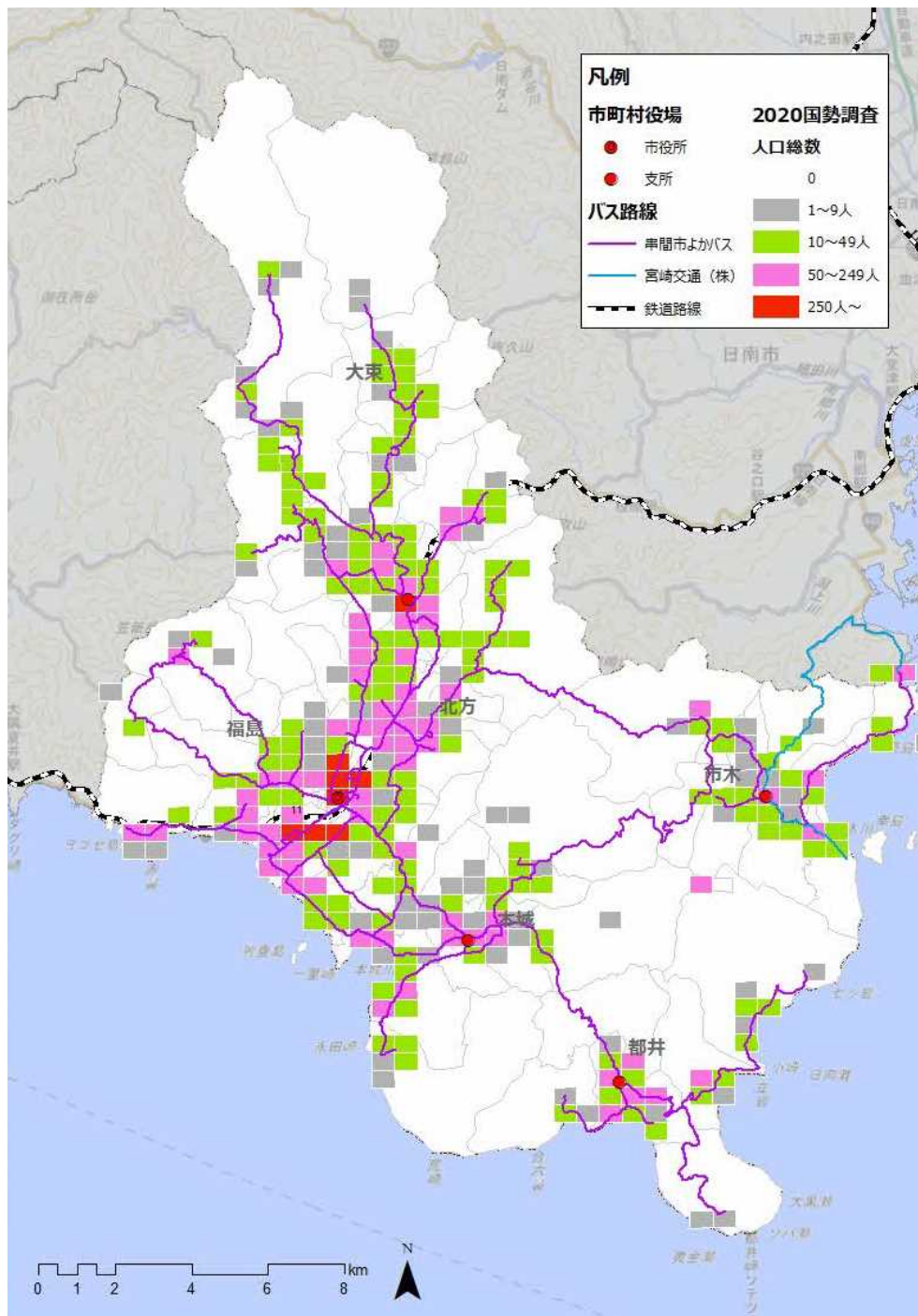
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-3 年齢構成

2-1-2 人口分布

(1) 全人口の状況

福島地域の東部及び大東地域の南部において、人口が多い地域が見られる。福島地域の西部、大東地域の北部、市の南東部は人口が相対的に少ない。

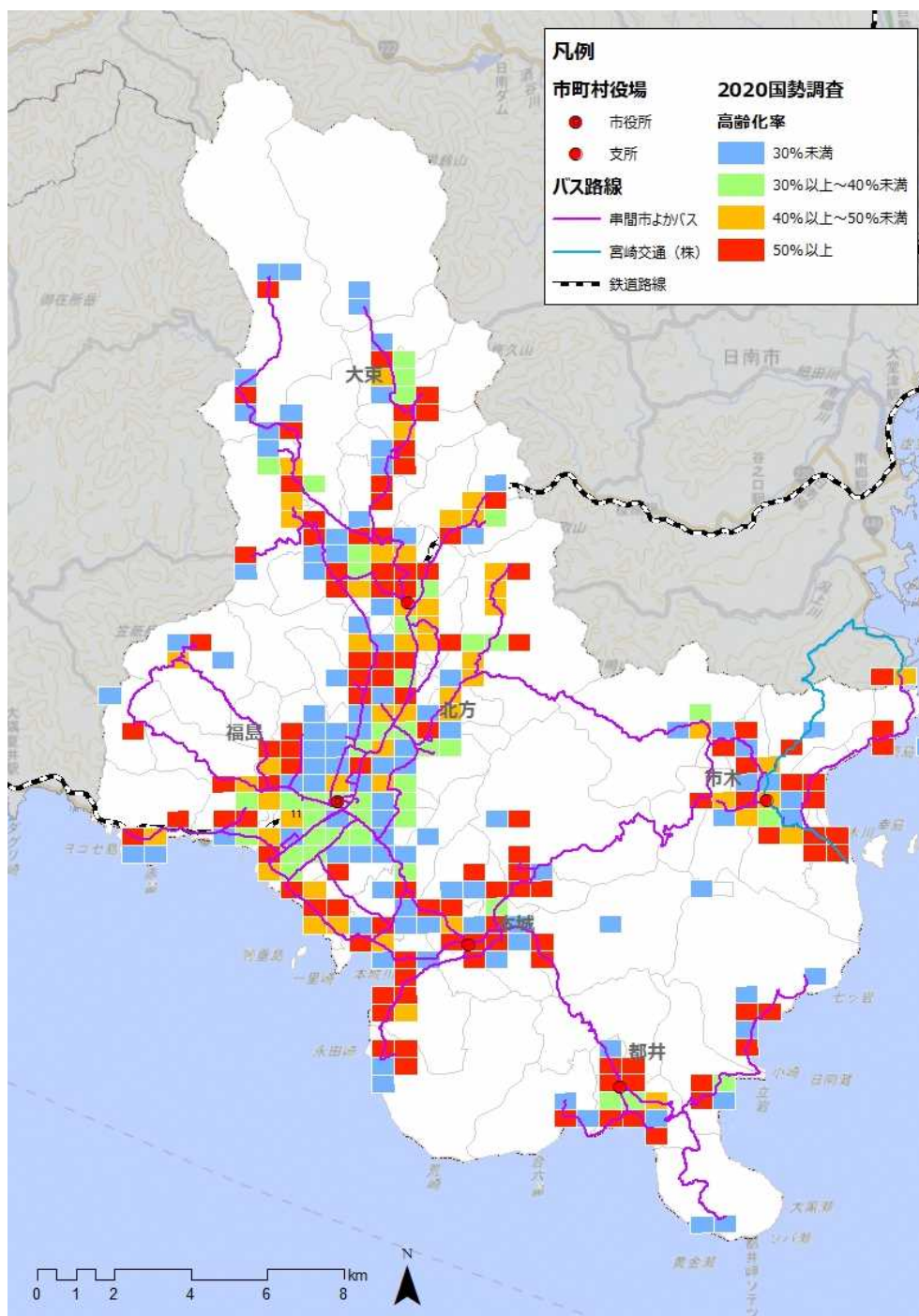


出典：国勢調査（令和2年）

図 2-4 人口分布

(2) 高齢化率の状況

人口の集中する福島地域の東部を除いて、本市全域で高齢化率が 50%以上の地域が広い範囲で分布している。

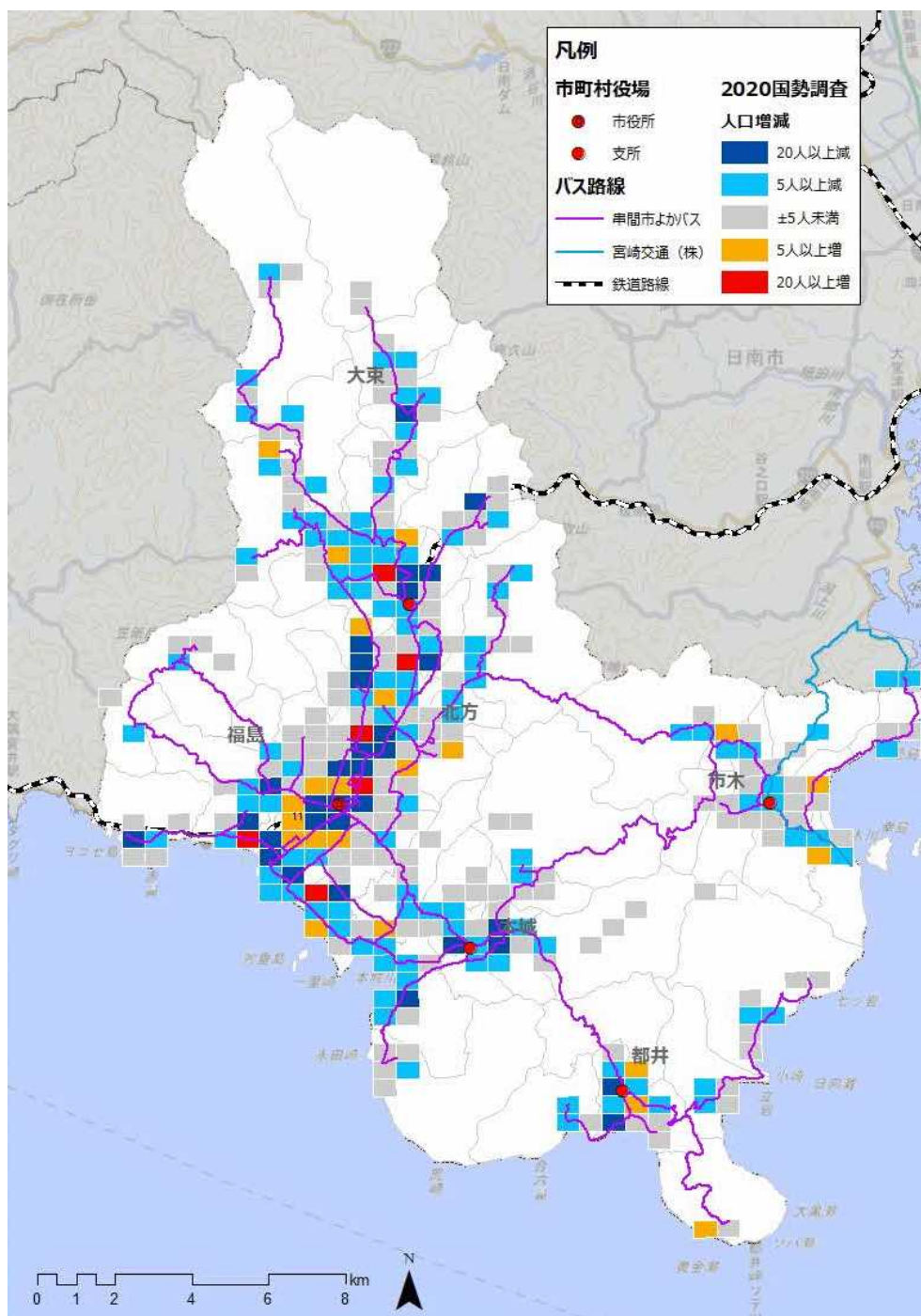


出典：国勢調査（令和2年）

図 2-5 高齢化率

(3) 人口増減

平成 27～令和 2 年の人口増減をみると、本市の北部及び南西部では人口が減少している地域が多く見られる。福島地域の東部から大東地域の南部にかけては人口が増加している地域が点在している。



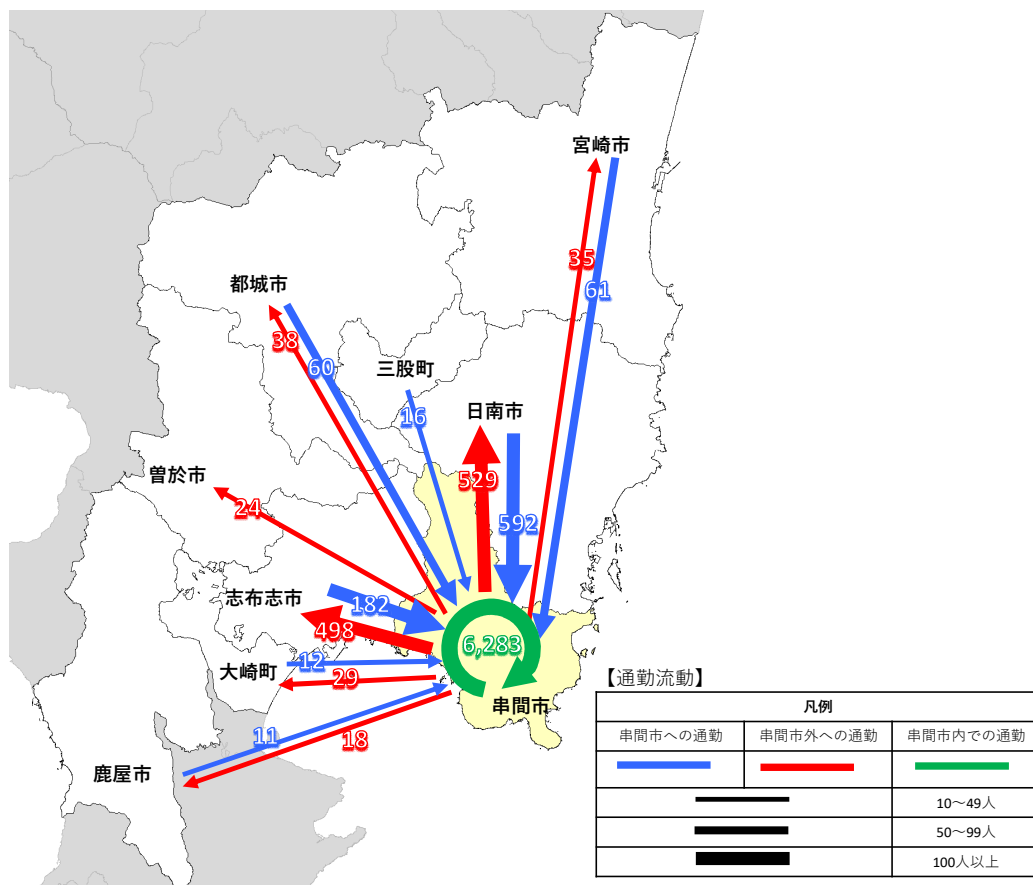
出典：国勢調査（令和 2 年）

図 2-6 人口増減

2-1-3 人口流動

(1) 通勤移動

本市に居住する通勤者のうち、6,300人程度が市内で移動を完結している。市外への通勤については、日南市及び志布志市との間で特に多くなっている。

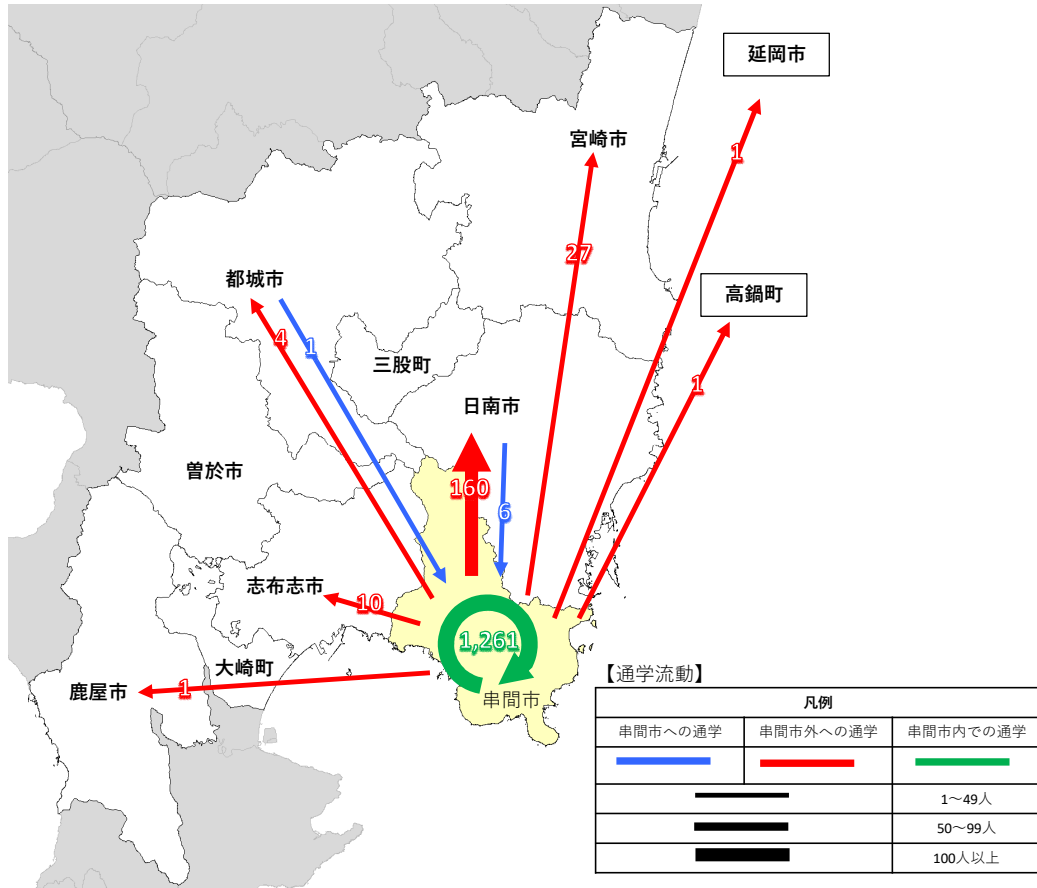


出典：国勢調査（令和2年）

図 2-7 通勤流動

(2) 通学移動

本市に居住する通学者のうち、1,300人程度が市内で移動を完結している。市外への通学については、日南市との間で160人と最も多くなっている。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-8 通学流動

2-2. まちづくり・観光・周辺地域の動向

2-2-1 生活利便施設・観光地の状況

生活利便施設は市街地である福島地域の南東部に多く立地しており、商業施設・医療施設・高等学校がある。



図 2-9 串間市 生活利便施設・観光地

2-3. 公共交通の現況

本市では、市内各地域間の移動を担うコミュニティ交通として、よかバス（16 路線）及びよかタク（大東地区の他、福島地区・北方地区の一部地域で実施）が運行されている。また、市内外を連絡する幹線的な公共交通として、JR 日南線のほか、宮交バス（飢肥－幸島入口系統）が運行されている。

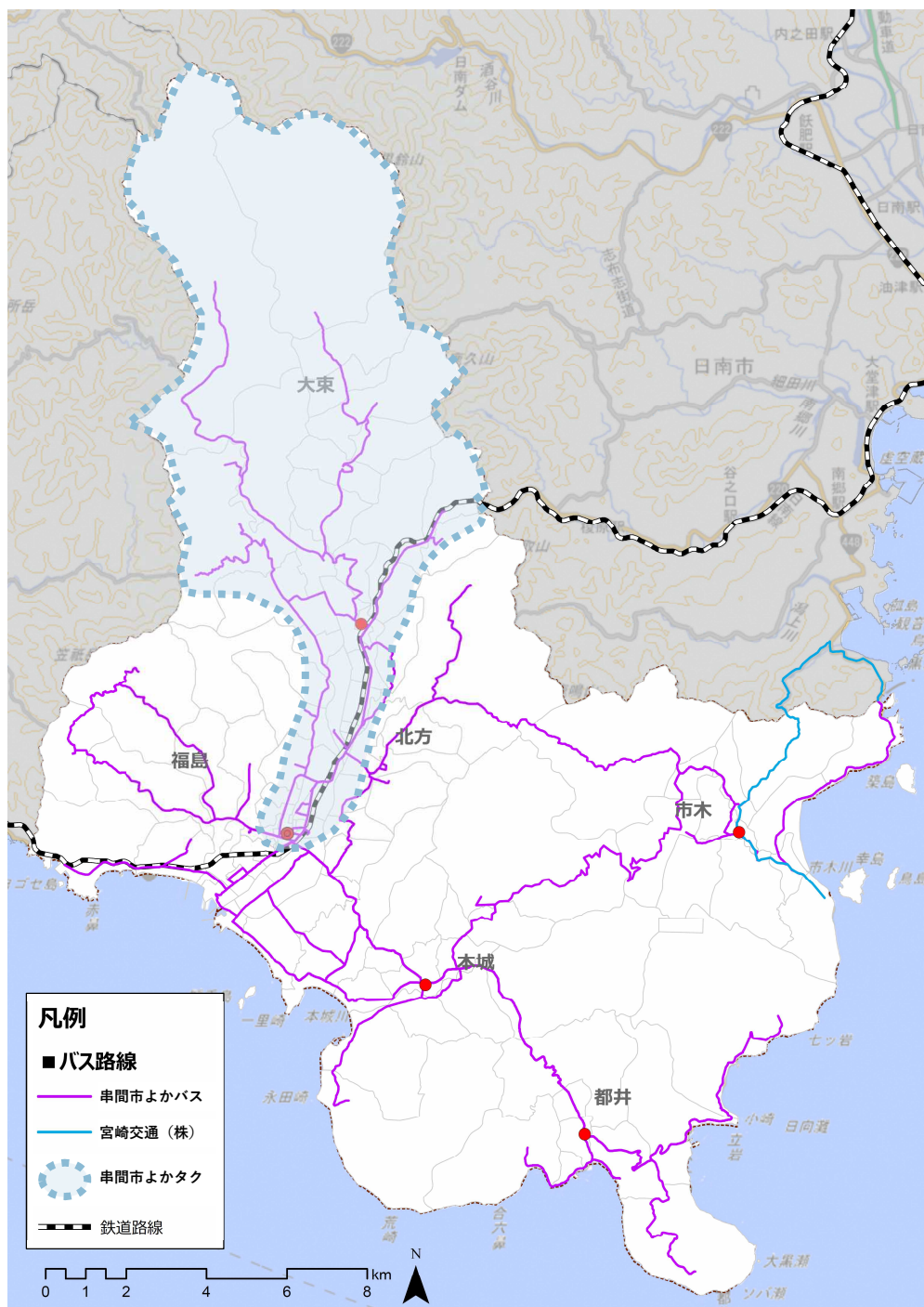


図 2-10 串間市の公共交通

2-3-1 JR 日南線

(1) 概要

市内では、北西部を JR 日南線が走っている。市内の駅は、日向大束駅、日向北方駅、串間駅、福島今町駅、福島高松駅があり、串間駅以外は無人駅となっている。

表 2-1 鉄道の概要

路線	方面	普通	快速
JR 日南線	上り（油津・青島・南宮崎・宮崎方面）	7 便/日	1 便/日
	下り（志布志方面）	7 便/日	1 便/日

(2) 利用状況

中心となる駅は福島地区の市街地に位置する「串間駅」であるが、いずれの駅でも 1 日の利用は 100 人未満となっている。

表 2-2 鉄道駅の利用者数（1 日あたり）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
日向大束駅	31	25	26	27	26	24
日向北方駅	9	7	5	9	9	12
串間駅	78	59	71	78	77	86
福島今町駅	6	5	6	7	4	5
福島高松駅	1	2	2	1	1	2

2-3-2 路線バス（宮崎交通）

(1) 概要

日南市と市木地区・幸島を結ぶ 1 路線のみ運行している。かつては市中心部と市内各地を結ぶ路線や、串間駅と都井岬を結ぶ路線もあったが、これらは廃止され、現在はよかバスが運行されている。

表 2-3 鉄道の概要

区間	方面	便数 (平日)
飩肥-油津-南郷-贅波-夫婦浦 -古都-幸島入口	幸島入口方面	6 便/日
	飩肥方面	6 便/日

2-3-3 タクシー

(1) 概要

現在、本市内では、宮交タクシー株式会社と宮児タクシー株式会社の 2 社が営業している。

表 2-4 タクシー事業者の概要

	車両保有台数				普通二種 運転者数	大型二種 運転者数	運行管理者 資格者数	オペレータ 数
	特定大型	大型	普通	その他				
宮交タクシー	1	—		8	7	4	2	1
宮児タクシー	—	—	7		11	1	3	2

(2) 利用状況

市内のタクシー輸送人員は年々減少しており、特に令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少している。

表 2-5 輸送人員

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
宮交タクシー	53,833	46,823	32,368	32,564	31,810
宮児タクシー	50,933	46,179	30,282	27,958	29,612

2-3-4 串間市コミュニティバス「よかバス」

(1) 概要

よかバスは平成20年10月1日に運行を開始した。「道の駅くしま」を拠点として、市街地内や市内各地域との間の移動を担っており、市民の移動ニーズに対応している。令和4年10月に大東地区におけるデマンド型乗合タクシー「よかタク」の実証運行開始に合わせ、一部路線の経路変更等を実施している。運行形態は自家用自動車（白ナンバー車）による有償運送である。運行事業者は指定管理者制度により選定し、宮交タクシー株式会社が指定管理者となっている。

2019年（令和元年）には運行情報が Google マップにおいて検索・表示可能となった。

表 2-6 よかバスの概要

方面	路線名	運行日	運行便数		運賃
			下り/南回り	上り/北回り	
都井	都井岬線	毎日	4	4	200円
	名谷黒井線	火・木曜日	3	3	200円
本城	永田線	月・金曜日	3	3	200円
	串間温泉線	月曜日から金曜日	1	0	200円
	遍保ヶ野線	水曜日	3	3	200円
市木	市木線	水曜日	3	3	200円
	本城市木線	金曜日	3	3	200円
北方	鯛取線	月・木曜日	3	3	200円
大東	奈留線	水曜日	2	2	200円
	三ヶ平線	火曜日	2	2	200円
	風野線	金曜日	2	2	200円
	上大矢取線	月・木曜日	2	2	200円
福島	高松線	火曜日	3	3	200円
	古竹線	月・木曜日	2	2	200円
	高校線	平日	1	1	200円
	市街地循環線（平日）	毎日	8	8	100円
	市街地循環線（土日祝）		6	6	

(2) 利用状況

年間利用者数は平成 30 年度以降から減少傾向が続いており、令和 4 年度は前年度の約 10% 減少、平成 30 年度と比較すると約 35% 減少となっている。

路線別では、市街地循環線が最も多く、次いで都井岬線が多くなっている。

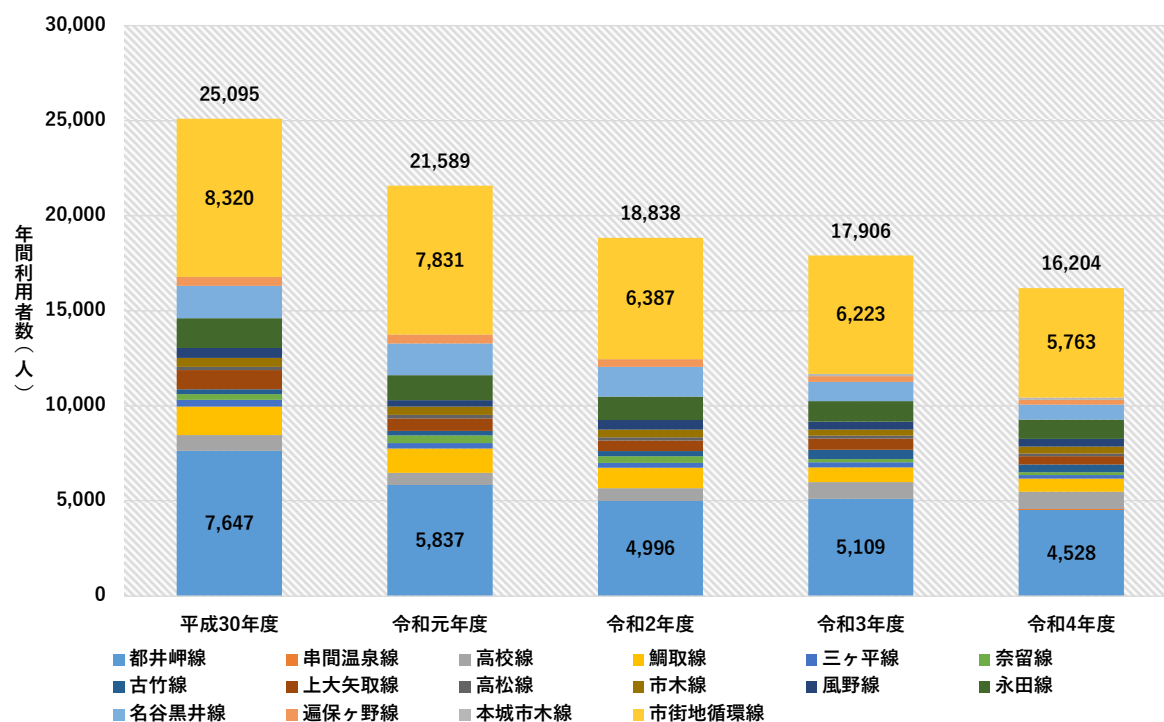


図 2-11 よかバス年間利用者数の推移

2-3-5 デマンド型乗り合いタクシー「よかタク」（実証運行）

(1) 概要

よかタクは令和4年10月より主に大東地区において実証運行を開始したデマンド型の乗り合いタクシーである。道路運送法第4条に基づく区域運行として、大東地区内及び福島地区の生活利便施設等を結ぶ実証運行を行っている。

大東地区内の「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、よかバスを利用するには急こう配上り下りする必要がある等、実質的に交通不便地域となっている集落が存在していた。また、よかバスの午後便の利用がごくわずかであり、運行効率性に課題を有していた。そのため、「公共交通移動困難者」に向けた利便性の高い新たな移動手段として、午後のみ運行を開始しており、令和6年10月より本格運行予定である。

「デマンド型乗り合いタクシー」 よかタク好評運行中!

よかタクとは?
バスとタクシーの中間的な交通機関です。バスのように一定の便数、時刻、乗降場所を決めて、タクシー車両のようにご自宅などの間を運行します。また、同じ時間帯に同じ方向に向かう方がいる場合は乗り合わせとなります。
利用する際は、事前予約が必要となり、発車30分前までのご予約に基づき運行します。1人1乗車につき、乗降場所に応じて200～500円になります。
※未就学児だけの利用はできません。保護者の方と一緒に利用される場合、未就学児は無料です。
※乗降場所、乗車地域によっては、ご自宅まで行けない可能性もあります。

① 運行開始 令和5年4月3日 月曜日から金曜日(祝日含む) (※土曜日、日曜日、年末年始の期間(12/29～1/3)は運休)
※ご利用の方の意見を踏まえ、運行内容を改善することがあります。その際はお知らせします。

② 運行時間

	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
1便目	福島→大東				
2便目		大東→福島			
3便目				福島→大東	
4便目					大東→福島

③ 運賃

出発地	目的地	大東地区	福島・北方地区内 よかバス沿線(バス停)	福島地区 目的地施設
大東地区	大東地区	300円	500円	500円
福島・北方地区内 よかバス沿線(バス停)	福島・北方地区内 よかバス沿線(バス停)	500円	×	200円
福島地区 目的地施設	福島地区 目的地施設	500円	200円	×

※小学生半額(幼児以下無料)、相乗り割引(2人以上の同時予約で半額)
※支払いは現金のみ運転士へ直接お支払いください。

④ エリア

(1) 大東地区内
自宅等 ⇄ 目的地施設

(2) 福島・北方地区内
対象バス停等 ⇄ 目的地施設

大東地区目的地施設

大東地区	目的地施設
公共施設等	大東支所、大東駅、郵便局、JA大東
商業施設	Aコープ、スーパーケンちゃん
医療施設	はなぶさ消化器・内視鏡クリニック

福島地区目的地施設
指定乗降場：指定乗降場の間で利用不可

福島地区	目的地施設(指定乗降場)
公共施設等	市役所、道の駅くしま、申間駅、日向北方駅、郵便局、宮崎銀行、警察署
商業施設	ニシムタ申間店、四季彩館ほりくち本店
医療施設	泉南病院、みつとめ眼科、 にいほ内科・循環器科、岡村クリニック、 申間市民病院

大東地区区域内 300円
福島地区内よかバス停 ⇄ 福島地区目的地施設 200円
北方地区内よかバス停 ⇄ 福島地区目的地施設 200円
大東地区 ⇄ 福島地区目的地施設 500円

図 2-12 よかタク運行概要

第3章 串間市地域公共交通網形成計画の評価と総括

串間市地域公共交通計画の策定にあたって、網計画の達成状況の評価と総括を行った。よかバスの運行内容の再編により、公共交通人口カバー率の向上やよかバス利用者満足度の向上が見受けられる。一方で、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い公共交通の利用者数は全体的に大きく減少し、目標を下回った。

3-1-1 【方針1】 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、よかバスの利用者数及び収支に大きく影響が出た。利用者数は計画策定時と比較して減少し、財政負担額は2倍以上となった。一方で、人口カバー率については、目標未達ではあるものの、計画策定時と比較して改善が見られた。

表 3-1 方針1 に対する総括

数値目標	計画策定時【R1】	評価【R4】	目標【R5】	達成状況
公共交通の人口カバー率の向上（駅500m、バス停300m圏域）	85%	87.7%	95%	△
よかバス1便あたりの利用者数の増加	1.9人/便	1.3人/便	2.5人/便	△
利用者1人あたりの財政負担額の縮減	871円/人	1,880円/人	800円/人	△

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

3-1-2 【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

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、移動の制約が大きい状況が続いた。そのため、全体的な外出頻度の低下により利用が大きく落ち込み、目標を大きく下回った。

満足度に関しては目標未達ではあるものの、計画策定時と比較して改善が見られた。

表 3-2 方針2 に対する総括

数値目標	計画策定時【R1】	評価【R4】	目標【R5】	達成状況
よかバスの満足度の向上	76.4%	81.2%	90.0%	△
市街地循環線の利用者数の増加	8,320人/年	5,763人/年	10,000人/年	△
集落線の利用者数の増加	16,775人/年	10,441人/年	17,000人/年	△

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

3-1-3 【方針3】地域活力の維持・向上に向けた移動の促進

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出頻度の低下により、高齢者の利用率については目標値を大きく下回った。

表 3-3 方針3 に対する総括

数値目標	計画策定時【R1】	評価【R4】	目標【R5】	達成状況
高齢者のよかバスの利用率向上	9.2%	3.2%	15.0%	△
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	3 事業者	5 事業者	△
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	1 施設	20 施設	△

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

第4章 移動に関する地域の現状

市民の移動ニーズや課題、交通事業者の現況等を把握するため、以下の調査を実施した。

分類	調査項目	調査実施概要	実施状況
需要側の調査	1.市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に居住する 18 歳以上の方を対象に移動実態を調査 ・2,000 名を無作為抽出 ・郵送配布・回収（WEB 回答併用） 	<ul style="list-style-type: none"> ・7月31日(月)～8月18日(金)実施 ・回収数：689人
	2.よかバス乗り込み調査	<ul style="list-style-type: none"> ・串間市コミュニティバスの平日全便に乗り込み、利用実態を調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・7月18日(火)～7月21日(金)実施 ・回収数：100人
	3.宮崎交通（飫肥-幸島入口系統）乗り込み調査	<ul style="list-style-type: none"> ・宮崎交通（飫肥-幸島入口系統）平日1日全便に乗り込み、利用実態を調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・7月21日(金)実施 ・回収数：37人
	4.鉄道利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> ・市内5駅において、JR日南線利用者への聞き取り調査を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・7月20日(木)実施 ・回収数：60人
	5.移動に関する座談会	<ul style="list-style-type: none"> ・市内6地区において地域住民による座談会を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・1月15日(月)および1月16日(火)実施 ・参加人数：73名
	6.中学生保護者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・串間中学校3年生保護者へのお子様の移動に関するアンケート調査を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・10月10日(火)～10月13日(金)実施 ・回収数：18人
	7.中学生ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> ・串間中学校3年生を対象に、移動に関するワークショップを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・9月15日(金) ・参加人数：24名
	8.高校生アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・串間市及び日南市の高校（全4校）への移動に関するアンケート調査を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・10月10日(火)～10月13日(金)実施 ・回収数：476人
	9.観光者移動実態アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅くしま」「都井岬観光交流館パカラパカ」において、観光者への聞き取りアンケート調査を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・9月16日(土)実施 ・回収数：149人
供給側の調査	10.交通事業者ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者4社（九州旅客鉄道(株)宮崎支社、宮崎交通(株)、宮交タクシー(株)、宮児タクシー(株)）へのヒアリング調査を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・宮交タクシー(株)および宮児タクシー(株)：8月30日(水)実施 ・九州旅客鉄道(株)宮崎支社および宮崎交通(株)：9月7日(木)実施
	11.地域の輸送資源の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・市関係課への照会 	—

4-1. 市民アンケート調査

4-1-1 調査概要

本市内の公共交通の利用状況を調査するため、無作為抽出の市民 2,000 人に対し、郵送により調査票を配布・回収する方法でアンケート調査を実施した。

表 4-1 市民アンケートの調査概要

調査方法	郵送による調査票の配布・回収、WEB アンケート																					
調査期間	令和 5 年 7 月 31 日(月)～8 月 18 日(金)																					
調査対象	市民 2,000 人（無作為抽出）																					
設問内容	<p>回答者の属性</p> <p>①お住まい（行政区単位）</p> <p>②基本属性（性別／年齢／家族構成／運転免許の有無／スマートフォンの保有状況）</p> <p>外出行動について</p> <p>③外出頻度（行政区単位）</p> <p>④公共交通の利用頻度</p> <p>⑤外出頻度の高い外出（上位 3 つ）に関する詳細 （外出目的／目的地／頻度／外出・帰宅時刻／主な移動手段）</p> <p>公共交通に対する要望について</p> <p>⑥送迎の状況</p> <p>⑦鉄道（JR 日南線）に関する不満点</p> <p>⑧路線バス（飢肥-幸島線）に関する意見</p> <p>⑨よかバス（串間市コミュニティバス）に関する不満点</p> <p>⑩市内タクシーに関する不満点</p> <p>⑪公共交通に対する満足度</p> <p>⑫バスの必要性・行政負担に関する意見</p> <p>⑬JR 日南線の必要性・行政負担に関する意見</p> <p>⑭サービス改善案の利用意向・マイカーからの転換</p> <p>⑮自由記述</p>																					
回答数	<p>689 人（うち郵送：618 人（90%）、WEB：71 人（10%））</p> <p>【居住地区の内訳】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>居住地区</th> <th>郵送</th> <th>Web</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>福島地区</td> <td>210</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>北方地区</td> <td>69</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>大東地区</td> <td>92</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>本城地区</td> <td>82</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>都井地区</td> <td>76</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>市木地区</td> <td>78</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	居住地区	郵送	Web	福島地区	210	26	北方地区	69	6	大東地区	92	12	本城地区	82	14	都井地区	76	6	市木地区	78	7
居住地区	郵送	Web																				
福島地区	210	26																				
北方地区	69	6																				
大東地区	92	12																				
本城地区	82	14																				
都井地区	76	6																				
市木地区	78	7																				

4-1-2 回答者の属性

(1) 回答者の基本的属性

全回答者のうち70～74歳の回答者が20.6%と最も多く、次いで65～69歳が18.1%を占める。65歳以上が67.6%であり、高齢の方の回答が中心である。

男女比については、女性の割合がやや高い。

全体的に福島地区に居住する方の割合が高いが、18～29歳については本城地区居住者の割合が最も高い。

家族構成については夫婦のみが44.7%と最も多く、次いで二世帯（親と子）が続く。

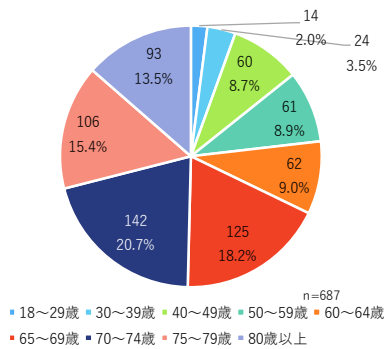


図 4-1 年齢

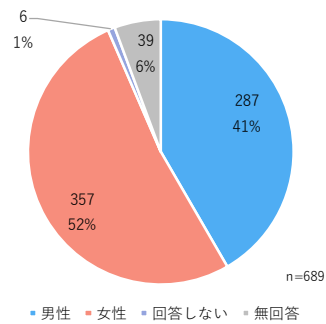


図 4-2 性別

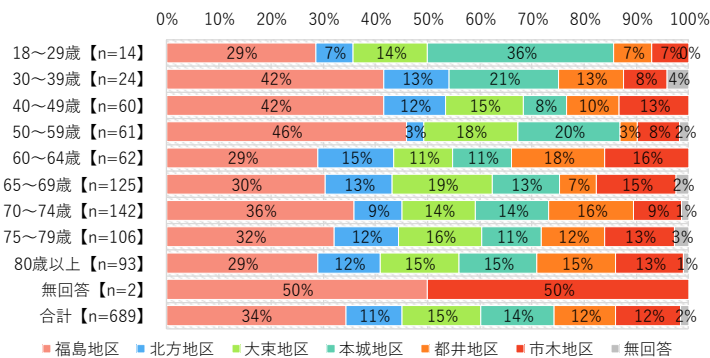


図 4-3 年齢別居住地の内訳

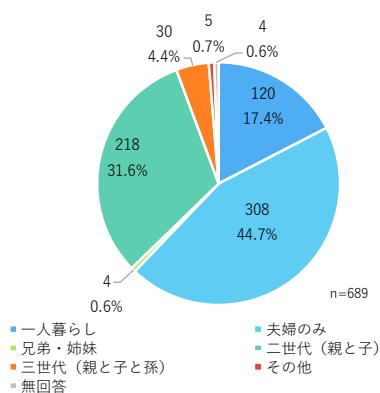


図 4-4 家族構成

(2) 運転免許証の保有状況

① 年齢×運転免許証の有無

回答者のうち 74 歳以下の全年齢層において、96%以上が運転免許証を保有している。また、75～79 歳、80 歳以上でも保有率は 70%以上であり、免許保有率は非常に高い。

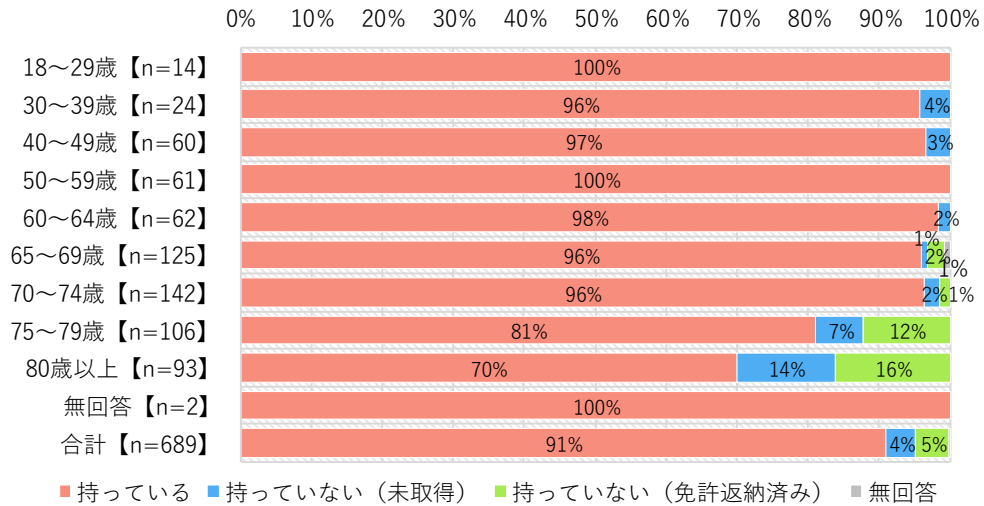


図 4-5 年齢×運転免許証の有無

② 日常的な運転

回答者のうち 97.1%が日常的に運転すると回答している。

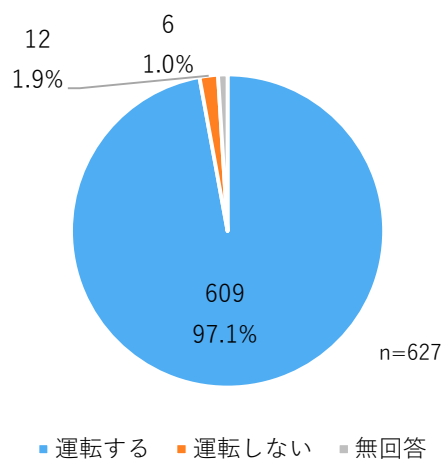


図 4-6 日常的な運転状況

③ 運転免許証返納の予定及び返納後の移動について

運転免許証返納の予定年齢について、56.1%の人は予定年齢を考えていないと回答している。具体的な年齢を回答した人は「80歳」が17.7%、「85歳以上」が16.7%であり、70歳代ではほとんどの人が運転免許証を手放すことはないと考えられる。

また、返納後は「バス」で移動すると回答した人は37.2%であり、次いで「家族等の送迎」が33.7%と続く。

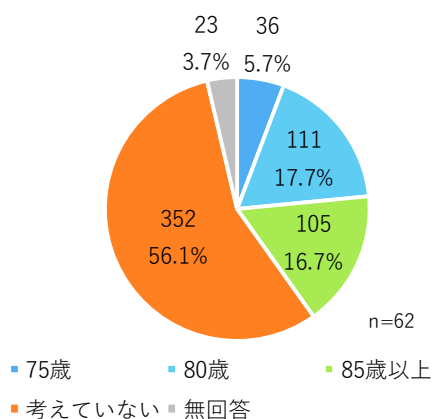


図 4-7 免許返納の予定年齢

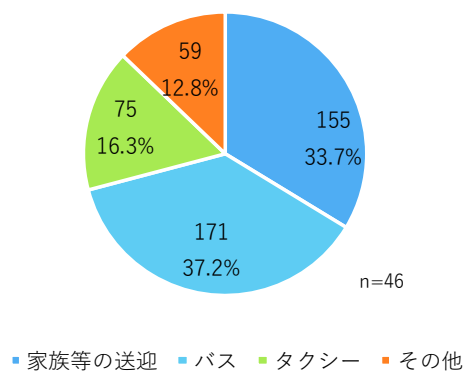


図 4-8 免許返納後の移動手段

(3) スマートフォンの保有状況

30歳～69歳の回答者はスマートフォンの所持率が90%を超えているが、年齢が上がるにつれ所持率は低下し、80歳以上では38%となっている。また、65歳以上の回答者においては、アプリのインストールができない方の割合が急激に増加する。

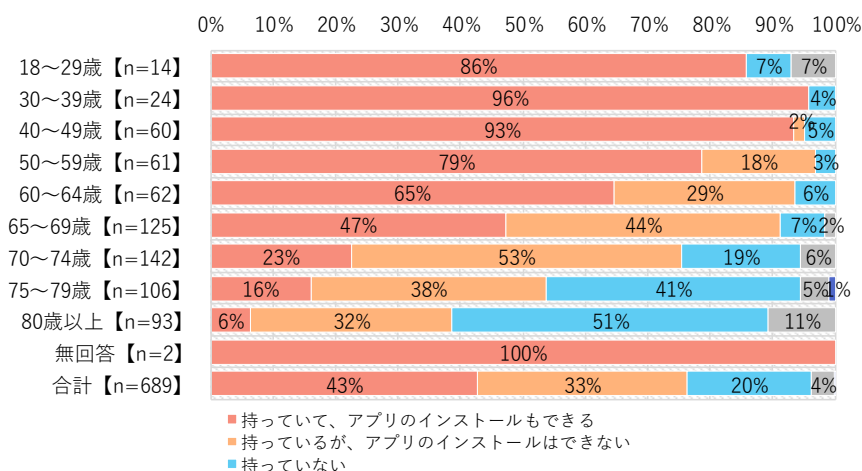


図 4-9 年齢×スマートフォンの所持

4-1-3 調査結果

(1) 外出頻度について

64歳以下の回答者は「ほぼ毎日」外出する人が76%以上おり、「週に3、4日」以上外出する人の割合は80歳以上でも過半数を占める。ただし、80歳以上の方については、「月に2、3日」の外出する方の割合が高い。

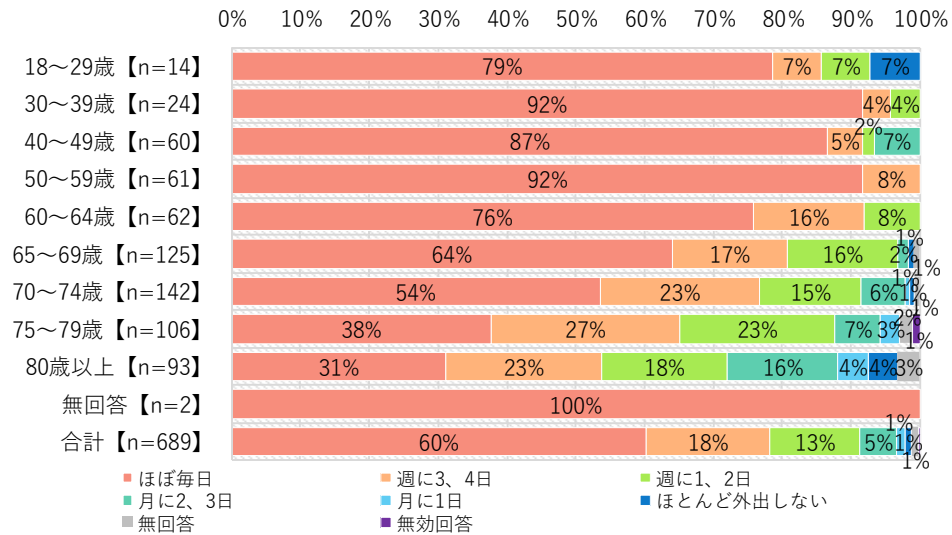


図 4-10 年齢×外出頻度

(2) 公共交通の利用頻度について

① 鉄道の利用頻度

年齢別の鉄道の利用頻度について、39歳以下の回答者については、1割強の人が「月に1回以上」利用すると回答している。それ以外の年齢層においては、9割以上の方がほとんど利用していない。

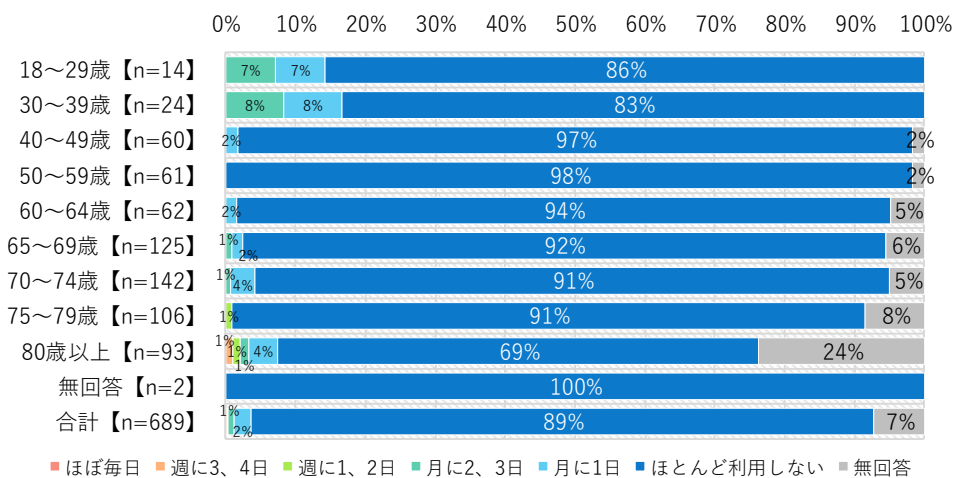


図 4-11 年齢×鉄道の利用頻度

② 路線バスの利用頻度

路線が市中心部を通っていない状況であり、利用者のごくわずかである。

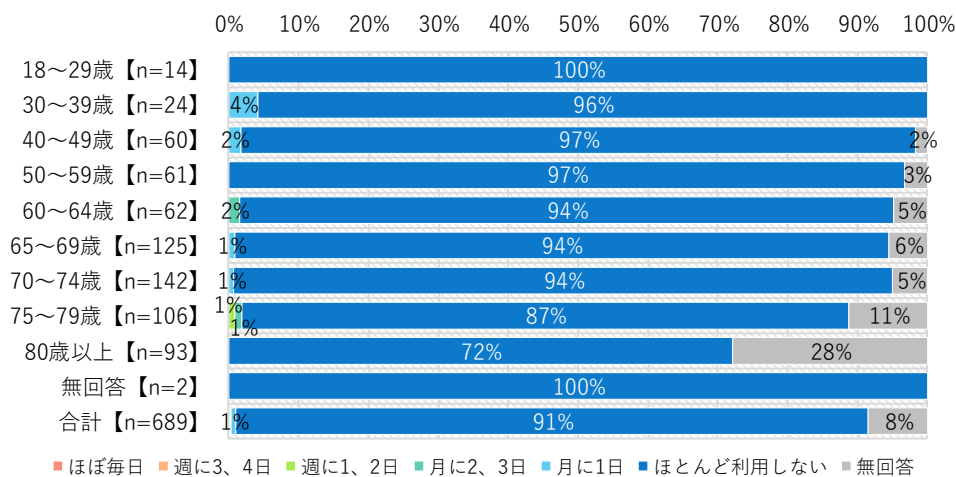


図 4-12 年齢×路線バスの利用頻度

③ よかバスの利用頻度

59 歳以下ではよかバスを利用する人は見られない。60 歳以上では 2～6%が定期的に利用している。

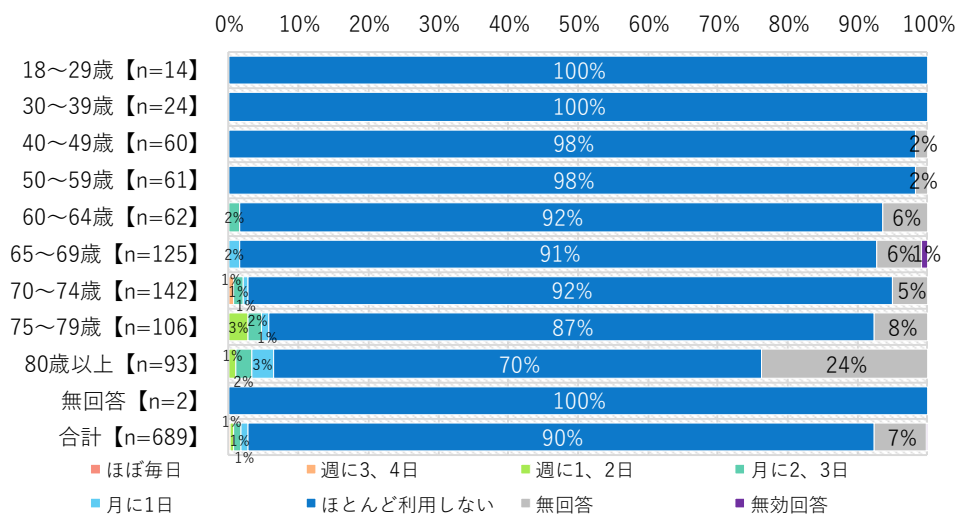


図 4-13 年齢×よかバスの利用頻度

④ タクシーの利用頻度

39歳以下と80歳以上の回答者の10%強の回答者が「月に1回」以上タクシーを利用すると回答している。

また他の公共交通と比較し、利用割合は高い現状である。

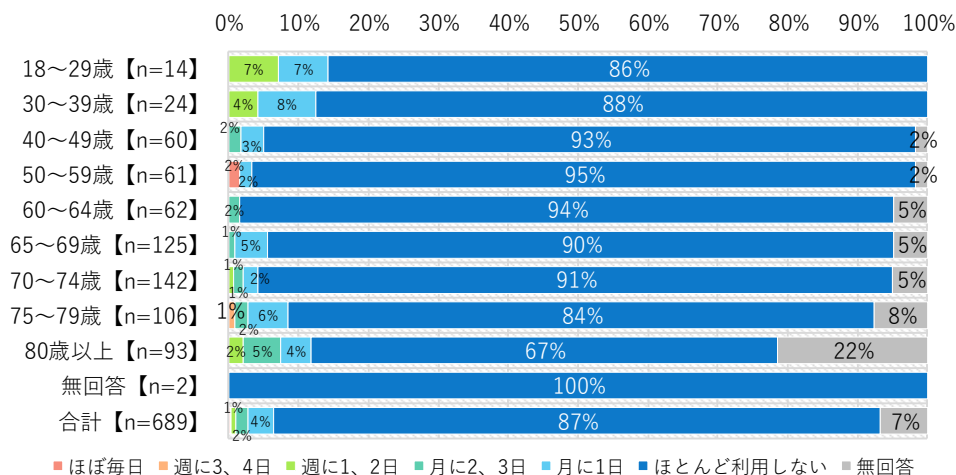


図 4-14 年齢×タクシーの利用頻度

(3) 外出行動について

① 外出目的について

外出目的を年齢別に見ると、高齢になるにつれて、「買い物」や「通院」目的の割合が増加する。50歳以上の回答者については、「郵便・金融機関」目的の割合が比較的高い傾向がみられる。

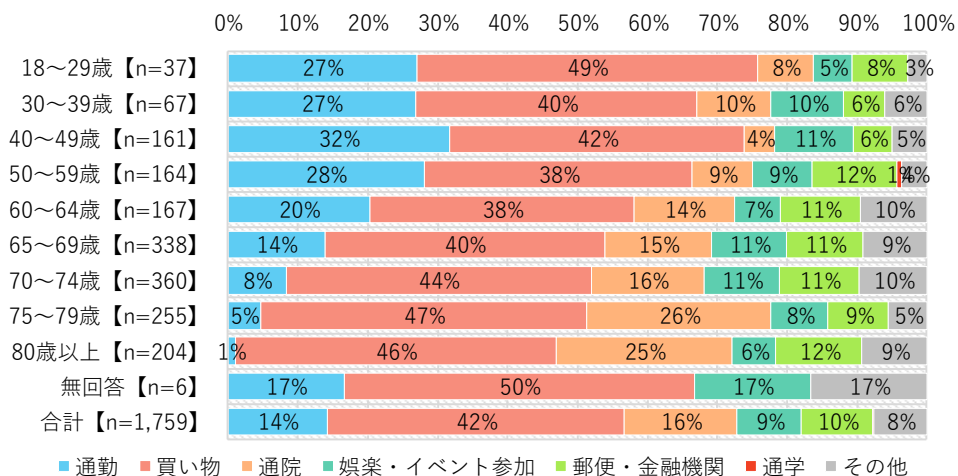


図 4-15 外出目的（合計値）×年齢

※合計値：1・2・3 番目に多い外出目的の回答数を合計した外出需要を総合的にみた値

② 外出頻度について

外出目的別に外出頻度を見ると、最大の外出目的である買い物は、主に「週に3、4日」「週に1、2日」の頻度でなされている。金融機関へは「月に2、3日」の頻度で通う方が最も多い。

また、居住地別に外出目的地を見ると、基本的に串間市内での外出が7割程度を占めているが、市木地区のみ日南市への外出割合が6割以上と非常に高い。

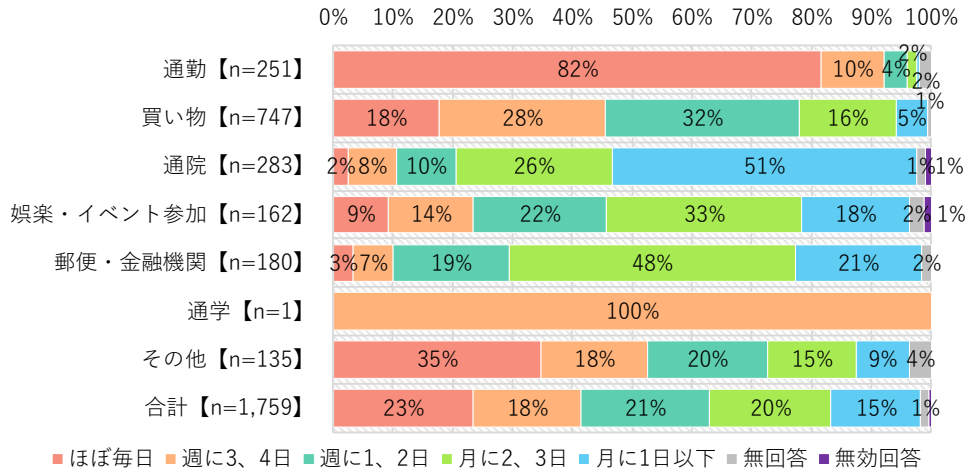


図 4 -16 外出目的（合計値）×外出頻度

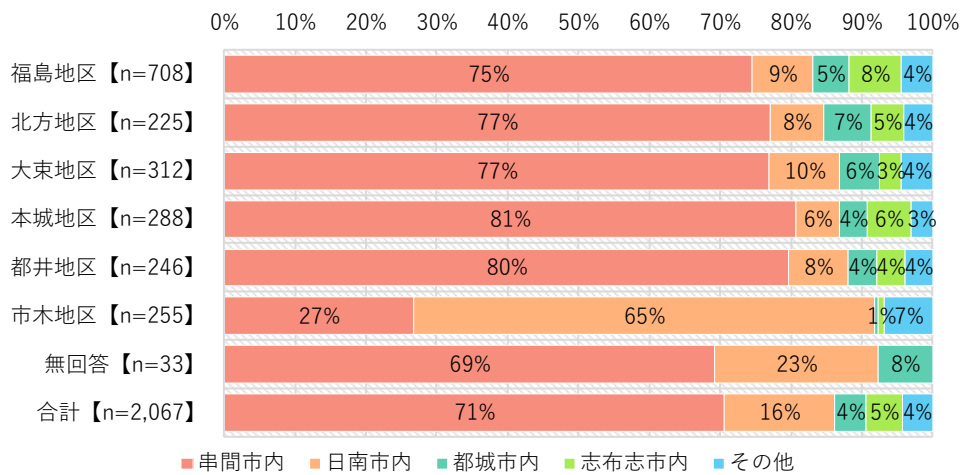


図 4 -17 外出目的地（横）×居住地（縦）

③ 外出の移動手段

外出時の移動手段は、「自動車」がほとんどである。18～29歳では鉄道（JR）、80歳以上では「タクシー」「病院・福祉送迎」「徒歩のみ」の割合が若干目立つ。

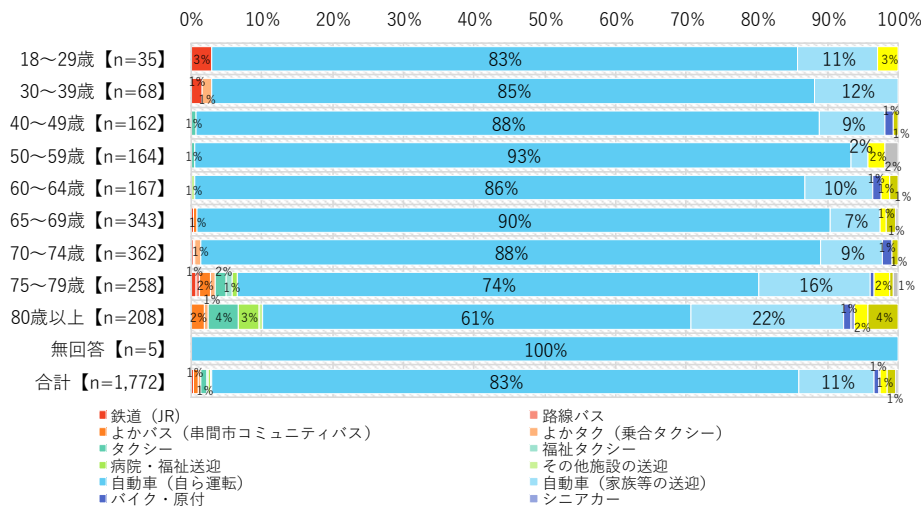


図 4-18 移動手段の合計値×年齢

④ 外出時刻及び帰宅時刻

最も多い外出において、外出時刻は 7～10 時台に集中している。一方、帰宅時刻は 17～18 時台に集中しているが、11～12 時台も比較的多い。

2 番目に多い外出において、外出時刻は 8～10 時台に集中している。一方、帰宅時刻は 12 時台が突出しており、15～18 時台も比較的多い。

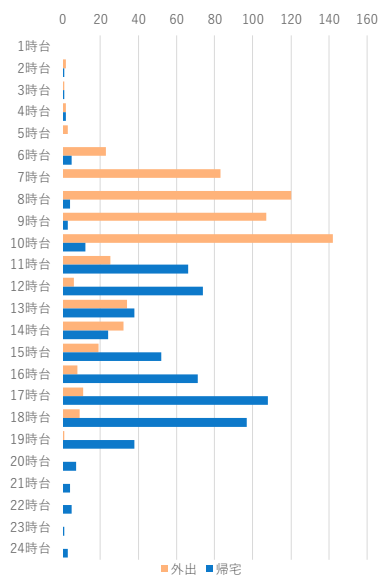


図 4-19 外出・帰宅時刻
(最も多い外出)

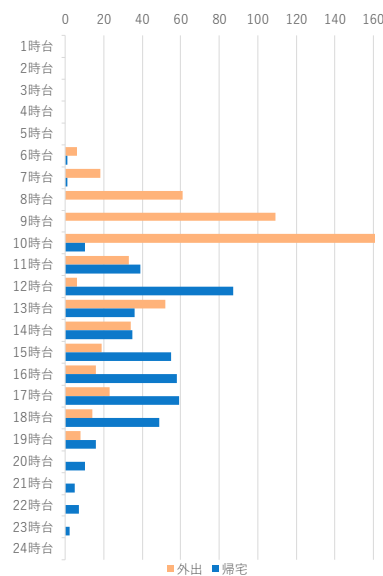


図 4-20 外出・帰宅時刻
(2 番目に多い外出)

(4) 送迎状況

① 送迎状況×年齢

送迎している人は40～69歳に多く、65～69歳においても26人中23人が「送迎している」と回答している。

送迎してもらっている人は75歳以上の高齢者が中心である。

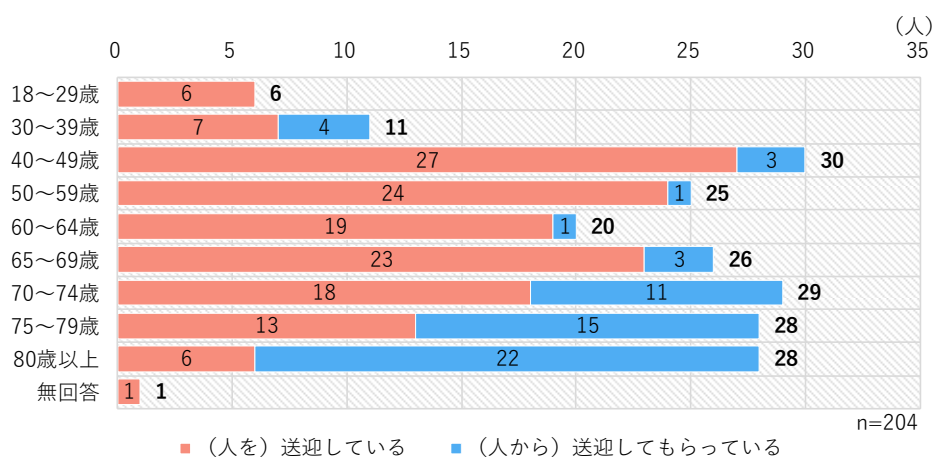


図 4-21 送迎状況×年齢

② 公共交通転換条件

送迎から公共交通利用に転換しても良いと思える条件について、「自宅から乗ることができる」及び「送迎できないときにすぐに対応してくれる」の割合が高い。

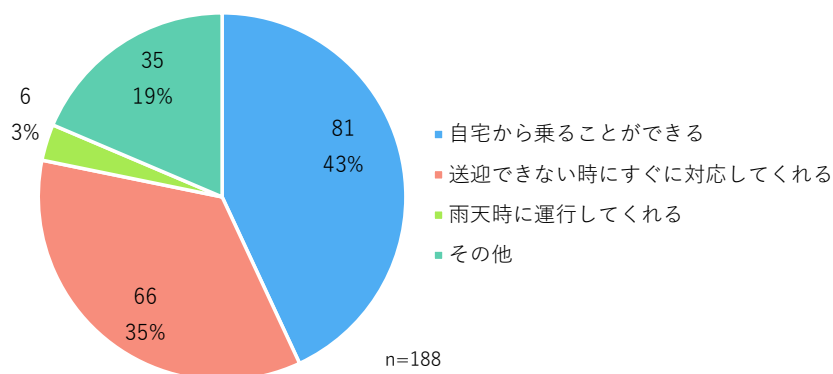


図 4-22 公共交通利用に転換しても良いと思える条件

4-1-4 公共交通に対するニーズ

(1) 公共交通に対する不満点

① 鉄道（JR 日南線）に関する不満点

利用者の意見では、「マイカーを運転して移動できる」の他、「乗りたい時間に運行がない」「運行本数が少ない」が同率で最多となっている。

非利用者の意見では、「マイカーを運転して移動できる」が突出して多いが、それ以外に「運行本数が少ない」「移動に時間がかかる」「乗りたい時間に運行がない」も比較的多い。

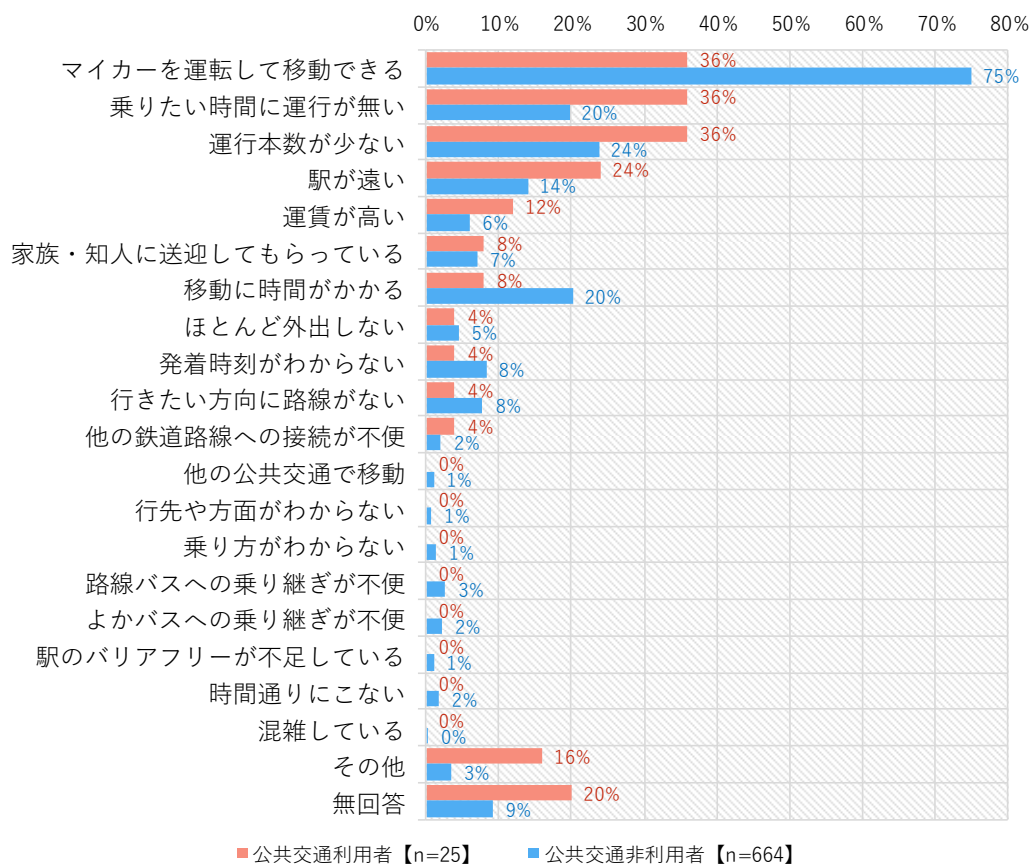


図 4-23 鉄道（JR 日南線）に関する不満点

② よかバスに関する不満点

利用者の意見では、「運行本数が少ない」が最も多いが、「バス停（乗り場）に屋根やベンチがない」ことも不満点に挙げられている。

非利用者の意見では、「乗りたい時間にバスの運行がない」が最も多い。

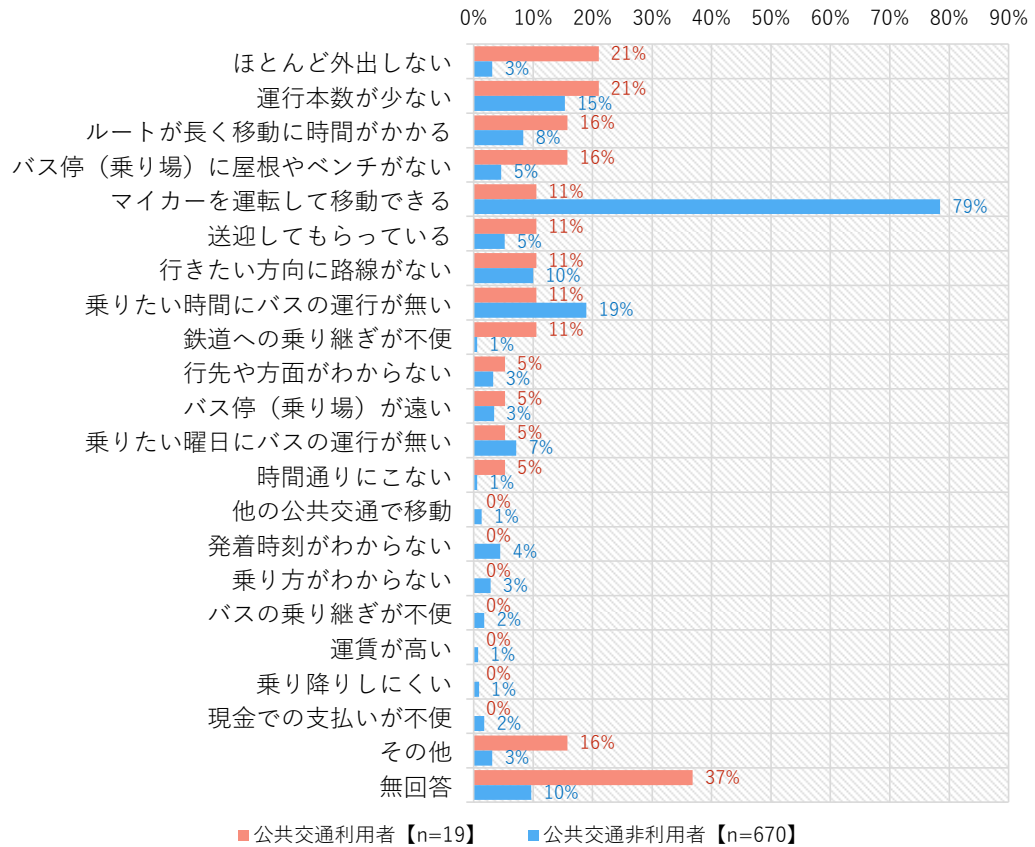


図 4-24 よかバスに関する不満点

③ タクシーに関する不満点

利用者の意見では、「運賃が高い」という不満が多いが、乗りたいときに配車を断られることを不満に感じている人も9%いる。

非利用者の意見では、利用者と同様に「運賃が高い」という不満が最も多い。また、「運賃額がわからない」との回答も10%ある。

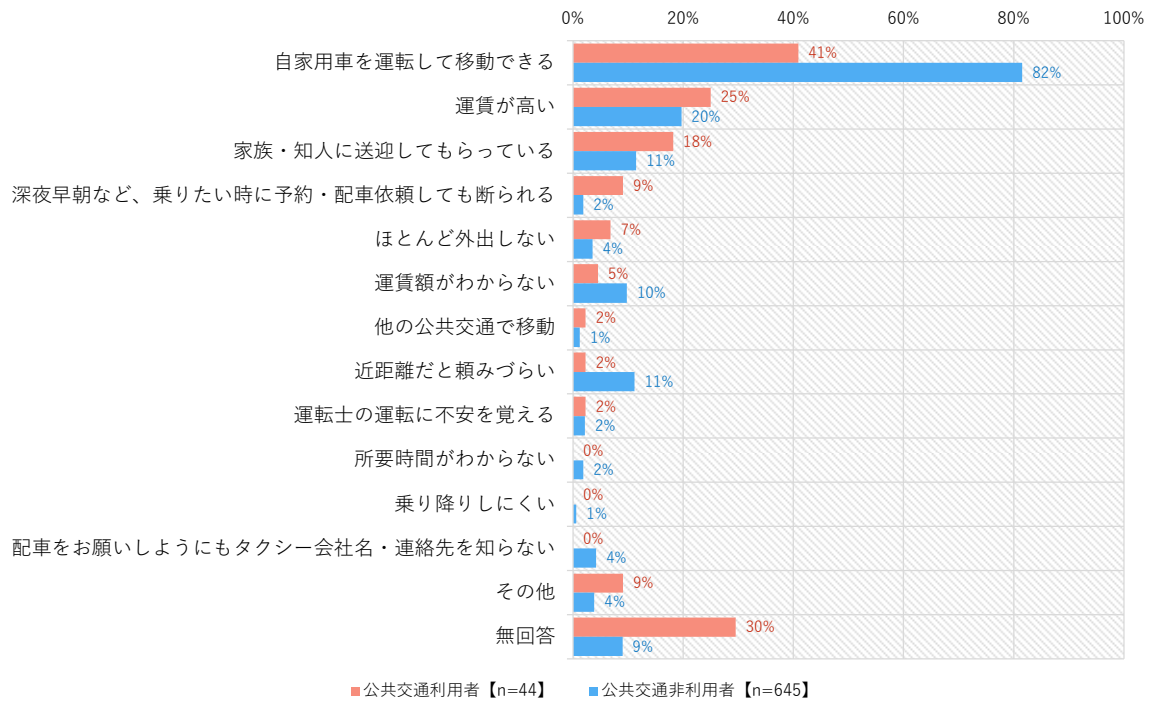


図 4-25 タクシーに関する不満点

(2) 公共交通に関する満足点

いずれの公共交通機関においても、「ふつう」との回答割合が最大である。

鉄道（JR）、路線バス、よかバスについては、「不満」または「大変不満」の割合が、「大変満足」または「満足」の割合を上回る。

一方でタクシーについては、「満足」しているとの意見が比較的多い。

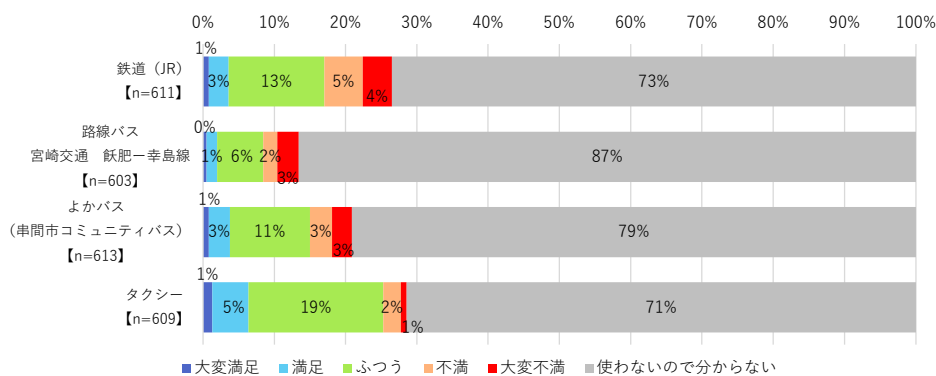


図 4-26 公共交通機関に対する満足度

(3) 鉄道（JR 日南線）の必要性

公共交通利用者及び非利用者ともに、「自力移動が困難な方のために JR 日南線の運行を充実させるべきである」という意見が最多（5割弱）である。

しかし、非利用者だけでなく利用者についても「鉄道以外の交通手段を充実させるべきである」という意見は3割を超える。

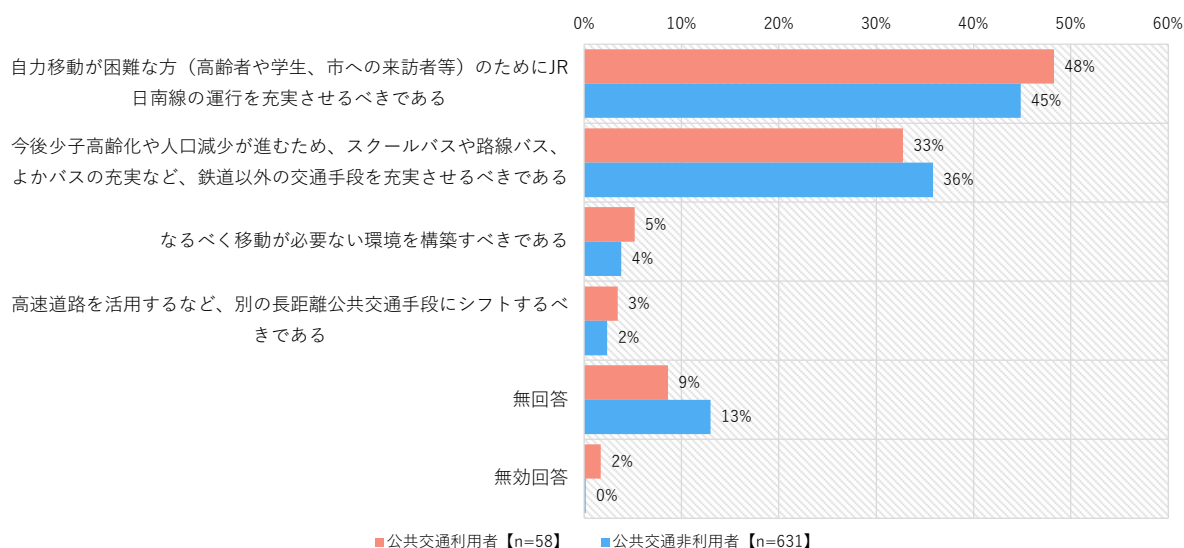


図 4-27 JR 日南線利用者の鉄道（JR 日南線）の必要性

(4) 鉄道以外の公共交通の必要性

公共交通利用者及び非利用者ともに、「自力移動が困難な方のために公共交通機関を充実させるべきである」と考える方が過半数を占める。

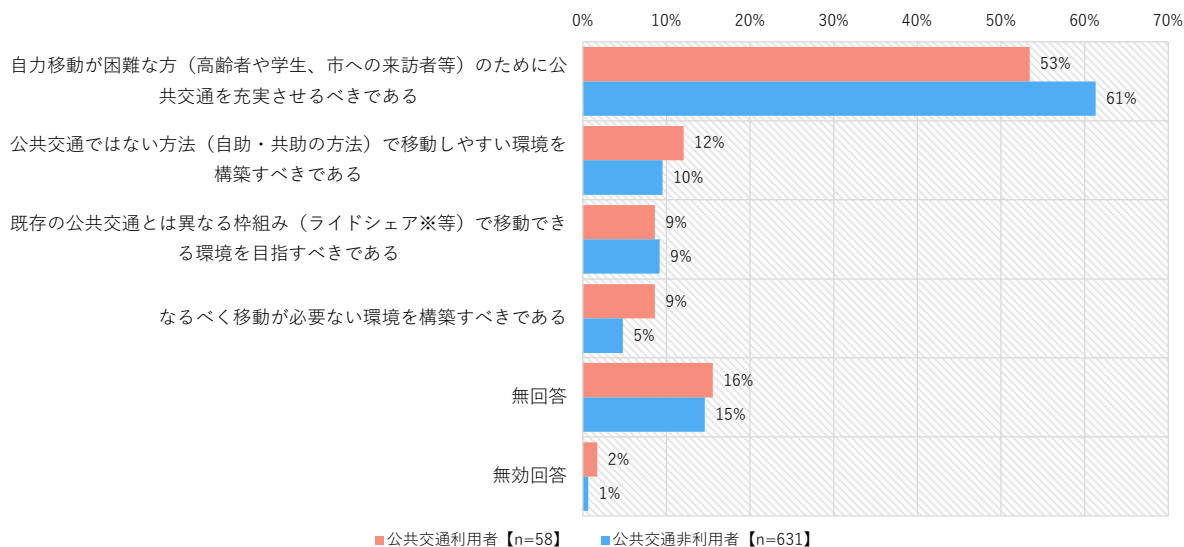


図 4-28 鉄道以外の公共交通の必要性

(5) 鉄道（JR 日南線）の行政負担

公共交通利用者及び非利用者ともに、「行政が財政的に負担してでも、JR 日南線を運行すべきである」と回答した方は約 5 割存在し、鉄道運行に対するニーズがみとれる。

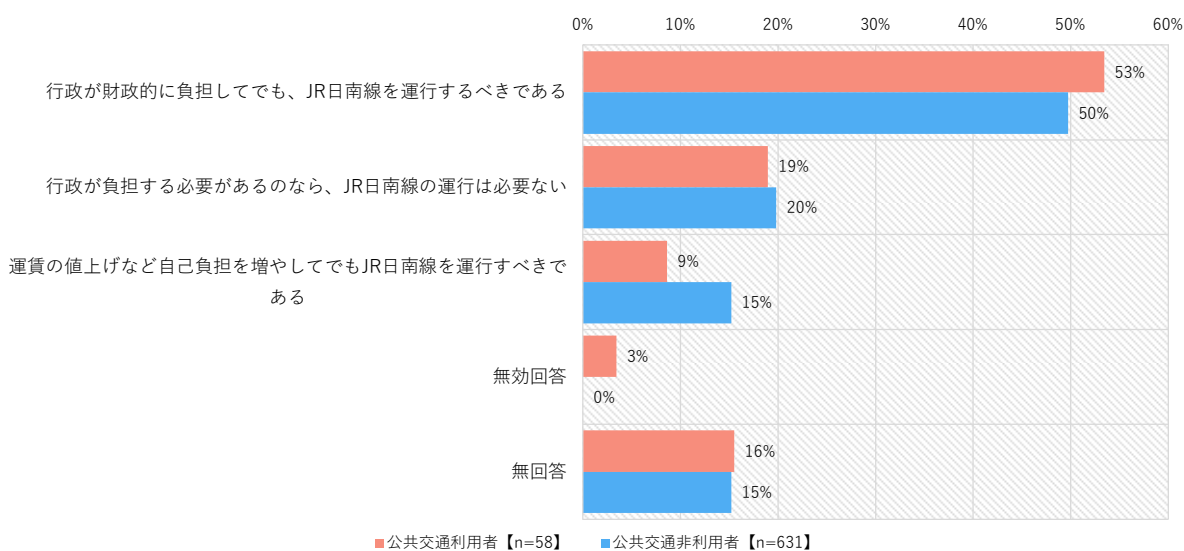


図 4-29 鉄道（JR 日南線）の行政負担

(6) 公共交通の改善に向けたサービスの利用意向

① 公共交通利用者及び非利用者の利用意向

公共交通利用者の利用意向について、「A 予約型の乗合タクシー」「B タクシーが割引かれるサービス」については、「使ってみたい」「やや使ってみたい」を合わせた回答割合が 80%以上となっている。一方、「C 定期券購入補助制度」については利用意向が低い。

公共交通非利用者の利用意向について、「A 予約型の乗合タクシー」「B タクシーが割引かれるサービス」については、「使ってみたい」「やや使ってみたい」を合わせた回答割合が 50%であり、比較的高い。

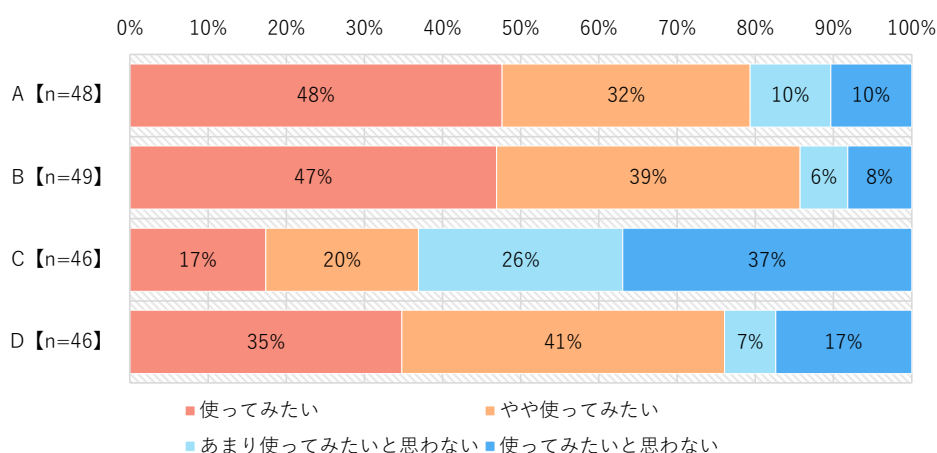


図 4-30 公共交通利用者の利用意向

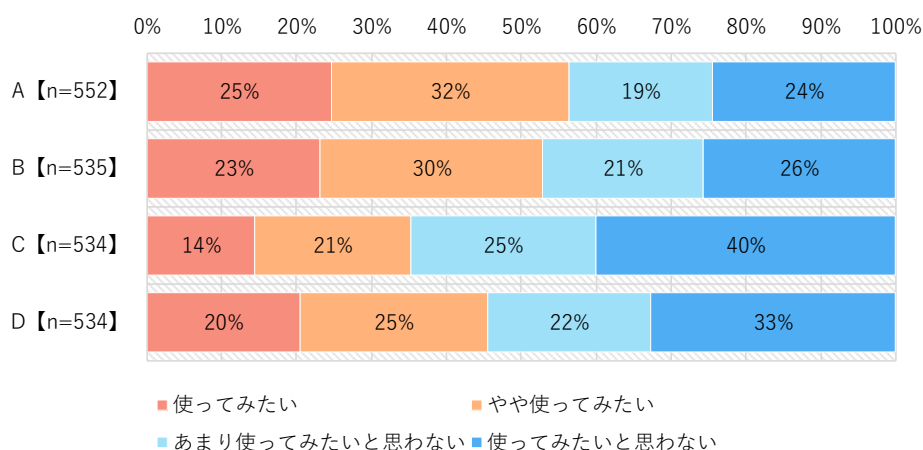


図 4-31 公共交通非利用者の利用意向

- ※ A) タクシーサイズの車両で、自宅近くで乗降できる予約型の乗合タクシー
 B) タクシーが一定の条件付き（時間帯限定・市内エリア限定等）で割引かれるサービス
 C) 鉄道や路線バスの定期券購入補助制度
 D) 公共交通を利用して買い物に行けば、店でポイントの付与や割引が受けられる

(7) 公共交通が改善した場合のマイカー利用からの変更

① 公共交通利用者及び非利用者の変更意向

公共交通利用者の変更意向について、「A予約型の乗合タクシー」「Bタクシーが割引かれるサービス」については、「変更する」の回答割合がそれぞれ44%、46%と高い。

公共交通非利用者の変更意向について、すべての施策において「変更しない」の回答割合が80%を超えており、マイカーからの変更意向は低い。

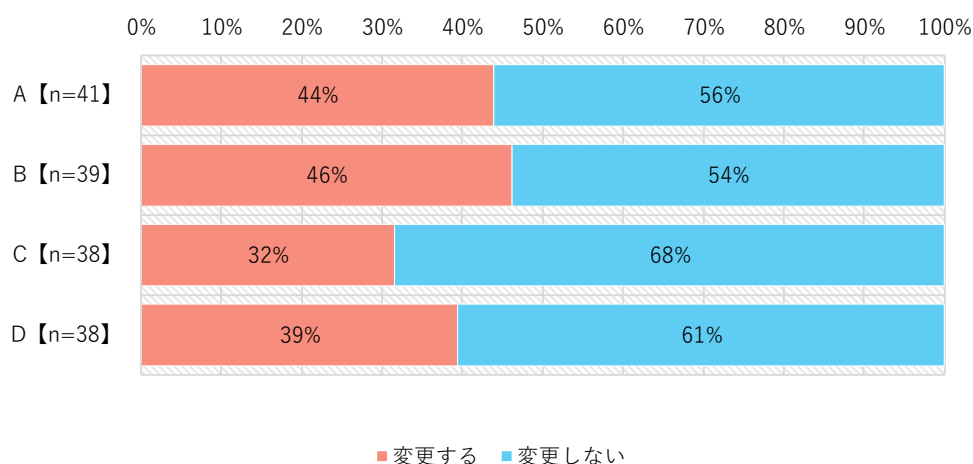


図 4-32 公共交通利用者の変更意向

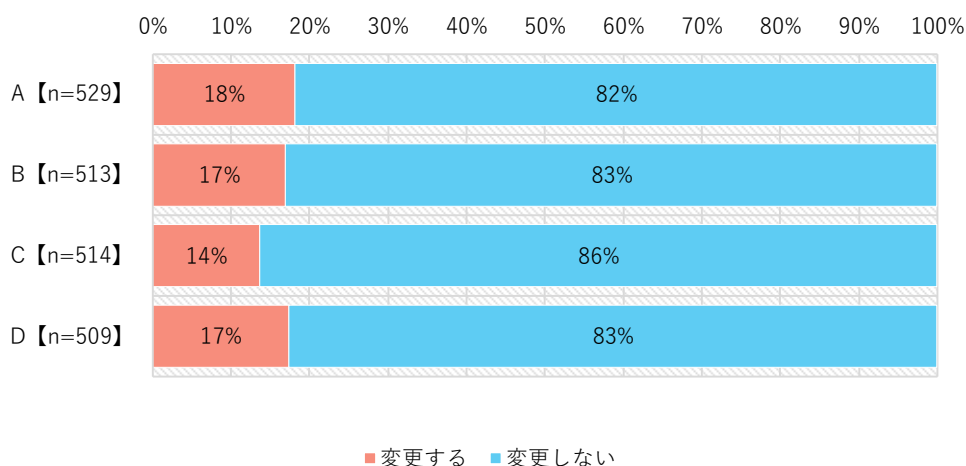


図 4-33 公共交通非利用者の変更意向

- ※
- A) タクシーサイズの車両で、自宅近くで乗降できる予約型の乗合タクシー
 - B) タクシーが一定の条件付き（時間帯限定・市内エリア限定等）で割引かれるサービス
 - C) 鉄道や路線バスの定期券購入補助制度
 - D) 公共交通を利用して買い物に行けば、店でポイントの付与や割引が受けられる

4-1-5 現状と問題点の整理

(1) 属性

- 69歳以下はスマートフォン所有率が約9割であるが、70歳以上では大幅に所有率が下がり、80歳以上では4割を下回る。また、50歳以上ではスマートフォン所有者のうち、アプリのインストールができない方の占める割合が次第に高くなる。

(2) 移動実態

- 39歳以下の若い世代の回答者の1割強が、鉄道を月に1回以上利用している。
- よかバスの利用者は60歳以上の方のみであり、特に75歳以上の方が利用している。タクシーを月1回以上利用すると回答した割合は、39歳以下と80歳以上で10%を超える。
- 最も多い外出目的である買い物は、「週に3、4日」「週に1、2日」の頻度でなされている。
- 2番目に多い外出の時刻については、外出時刻は8～10時台、帰宅時刻は12時台が多い。
- 送迎している方は40～69歳に多い。また、送迎者と非送迎者の関係は親子、配偶者が多い。

(3) 公共交通に対するニーズ

- (被)送迎者は、自宅から乗ることができる公共交通であれば利用してもよいと感じている。
- よかバスに関する不満点は、移動に時間がかかることやバス停が整備されていないことである。
- タクシーは、乗りたいときに予約・配車依頼しても断られることが不満点であるが、一方で満足度については、市内他の公共交通よりも高い。
- 鉄道以外の公共交通（バス・タクシー）について、運行を充実させるべきであるという意見が多い。また、運行のために行政負担を維持・増加させることはやむを得ないと考えられている。
- 鉄道（JR日南線）について、運行を充実させるべきとの意見が最多ではあるが、鉄道以外の交通手段の充実を図るべきとの回答が3割強を占めている。行政が負担してでも運行継続を望まれている。
- 「予約型の乗合タクシー」や「タクシーの割引サービス」は全年齢層において利用意向が高い。「定期券購入補助制度」は18～29歳の利用意向が高い。
- 「予約型の乗合タクシー」や「タクシーの割引サービス」が実施された場合マイカーからの変更に関して、80歳以上の方の約4割が変更すると回答している。

4-2-2 調査結果

(1) 属性

① 性別

女性利用者の割合が高く、79%を占めている。

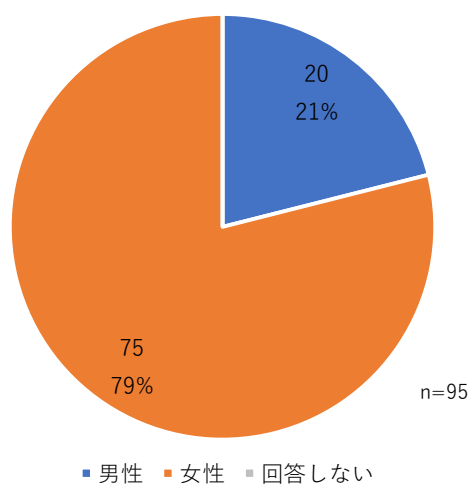


図 4-35 性別

② 年齢

高齢層の割合が高い。75歳以上が最大の62%、ついで、70～74歳が17%である。

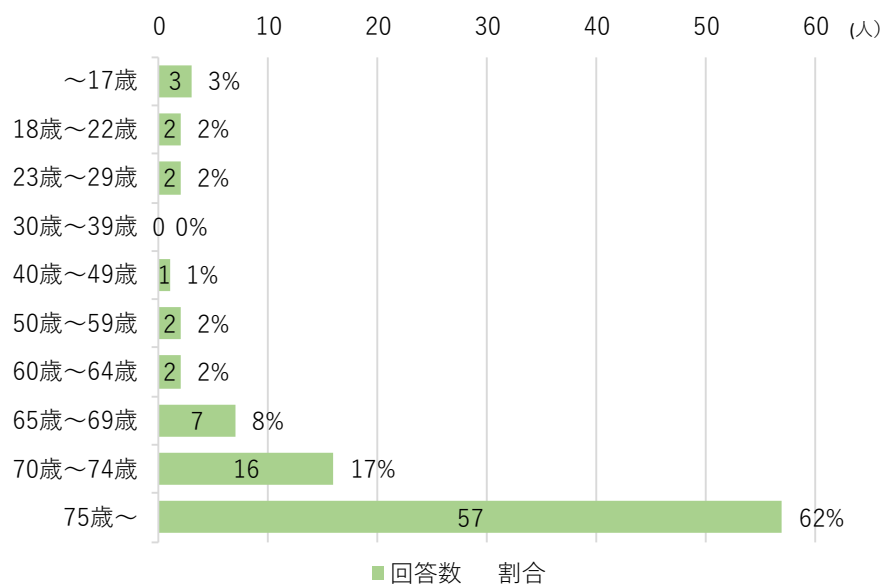


図 4-36 年齢

③ 自動車運転免許の有無

自動車運転免許を持っている人は 29%にとどまり、そのうちの大半は日常的に運転しない人である。

全利用者のうち、免許を持っていない人の割合は 71%である。

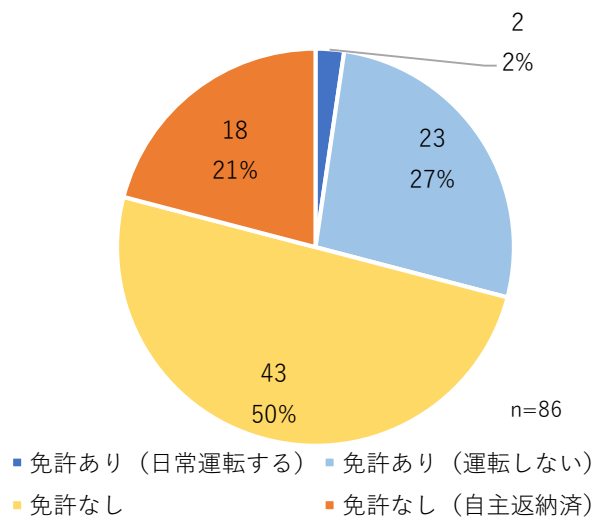


図 4-37 自動車運転免許の有無

④ スマートフォンの保有

スマートフォンを所有していない人が 65%である。所有しており、かつ、LINE を使える人は 15%のみである。

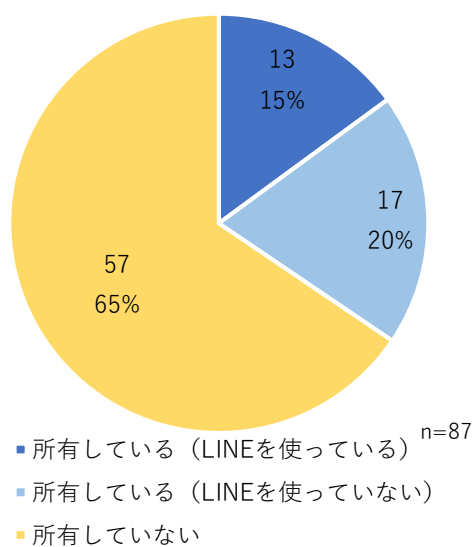


図 4-38 スマートフォンの保有

(2) 移動実態

① 路線別利用者数

路線別利用者数は路線によって大きく異なり、一部の集落線では平均1人/便である路線もある。

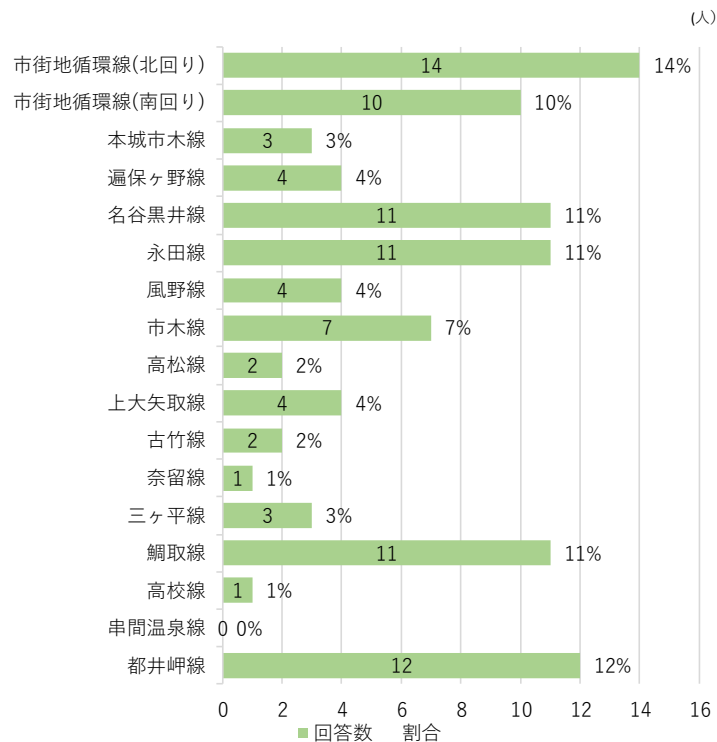


図 4-39 路線別利用者数

② 乗降バス停

乗車が多いバス停は「郵便局前」「道の駅くしま」であり、降車が多いバス停は「市民病院」「郵便局前」「串間駅」である。串間駅では、降車と比較して乗車が少ない。

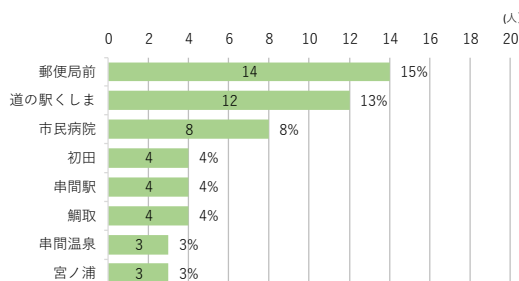


図 4-40 乗車バス停 (3人以上)

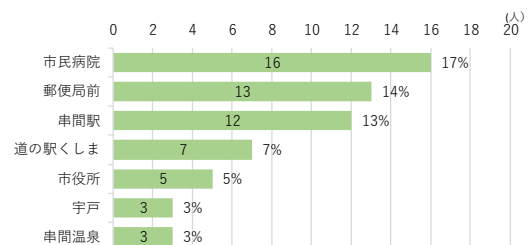


図 4-41 降車バス停 (3人以上)

※各バス停の詳細な乗降数については、通過人員グラフを参照。

③ 移動目的

買い物と通院が主な移動目的となっており、それぞれ36%と35%である。
観光目的での利用者はいない。

その他には「鉄道への乗継」や「郵便局の利用」が挙げられていた。

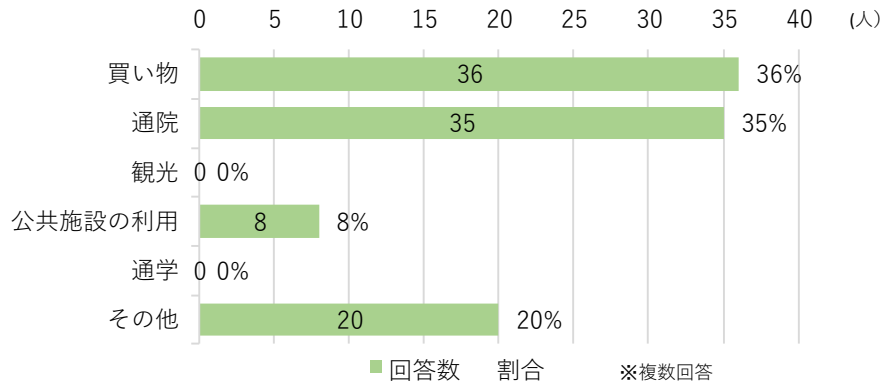


図 4-42 移動目的

④ 目的地での滞在時間

目的地での滞在時間は60～90分が最も多い。60分以上滞在する人が全体の7割を占める。

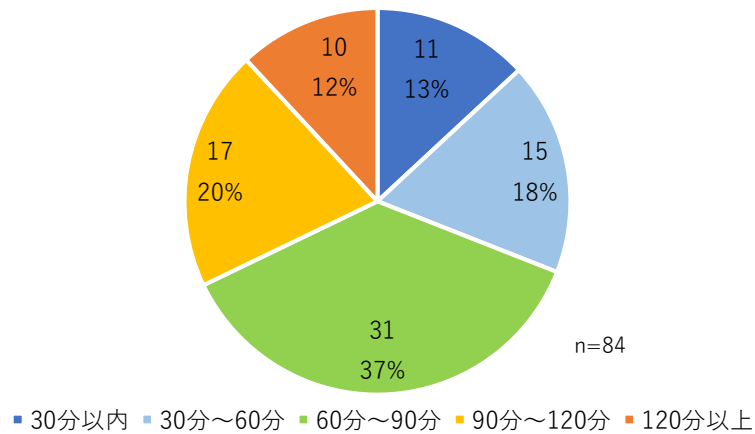


図 4-43 目的地での滞在時間

⑤ 自宅からバス停までの移動手段・時間／バスを降りた後の移動手段

移動手段について、「自宅からバス停まで」「バスを降りた後」ともに徒歩での移動が約9割以上を占めている。

自宅からバス停までは送迎で来ている人が4人いる。

自宅からバス停までの時間は5分以内の人が74%であり、近距離に居住していることがわかる。

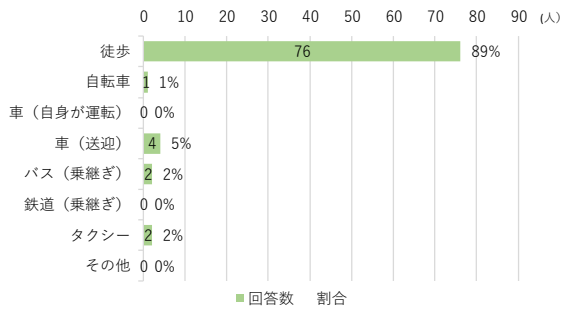


図 4-44 自宅からバス停までの移動手段

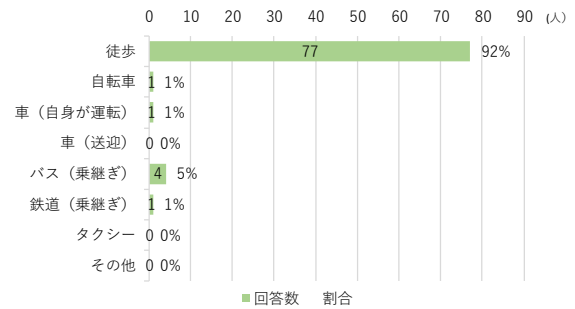


図 4-45 バスを降りた後の移動手段

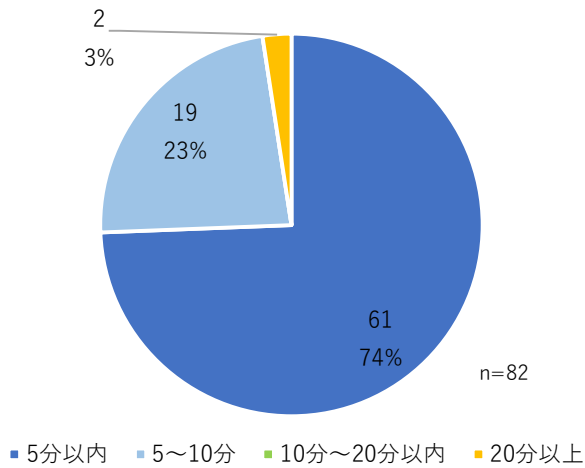


図 4-46 自宅からバス停までの時間

⑥ 利用頻度

週 5 日以上利用している人が 45%と約半数を占めている。また、利用者の 75%は週に 1 日以上の利用者である。

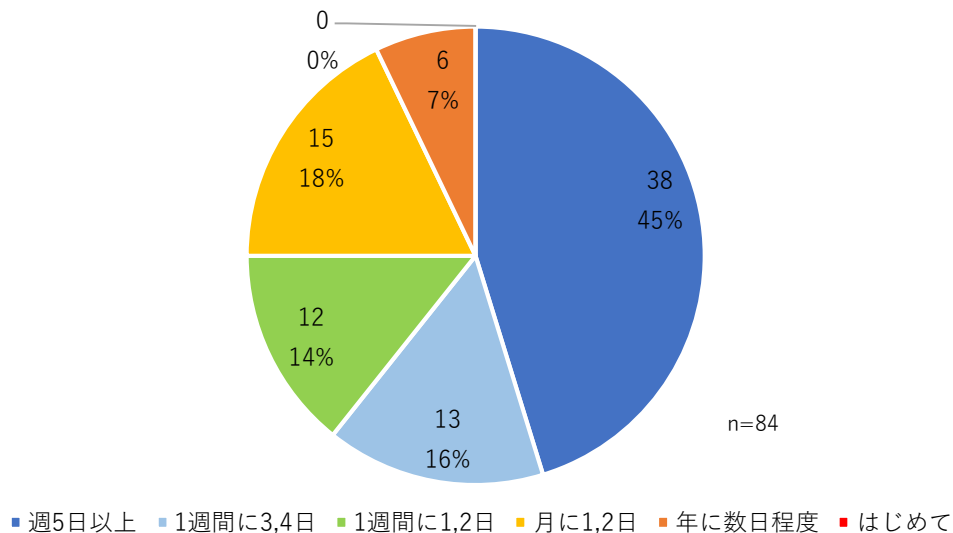


図 4-47 利用頻度

⑦ 満足度

大変満足または満足と回答した人の合計は 8 割を超えており、不満と回答した人は 3%のみである。

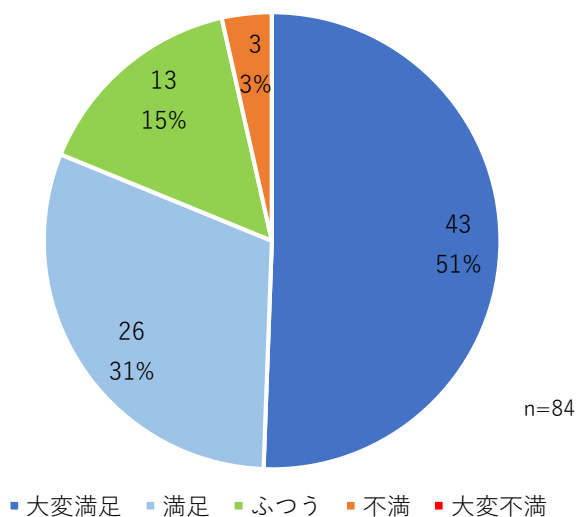


図 4-48 満足度

⑧ 今後の運行への要望

運行曜日や運行時間帯については「今のままでよい」という回答が大半を占めた。デマンド化については、現状の維持を望む意見が過半数である。

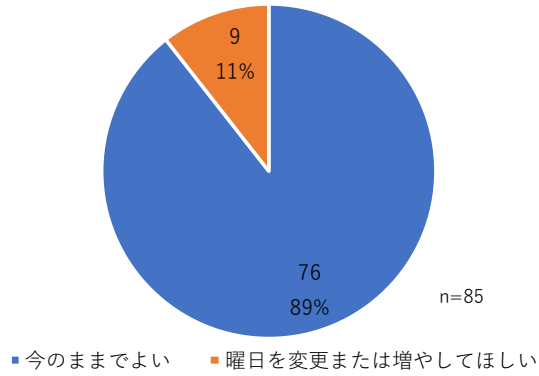


図 4 -49 曜日

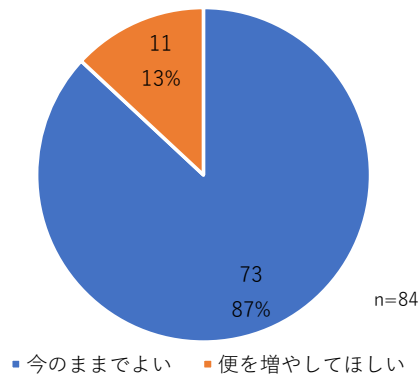


図 4 -50 時間帯

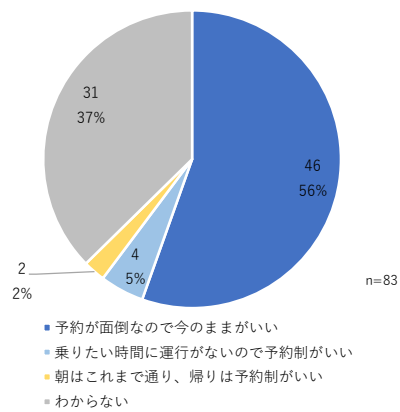


図 4 -51 デマンド化

(3) 通過人員

① 都井方面：都井岬線

A) 上り

都井支所前、道場での乗車が見られ、樋口、串間駅、市民病院での降車が1人ずつあった。1便で都井支所前と道場から乗車し、樋口、市民病院で降車、2便では都井支所前で乗車し、樋口、串間駅で降車している。3便及び4便の利用は見られなかった。

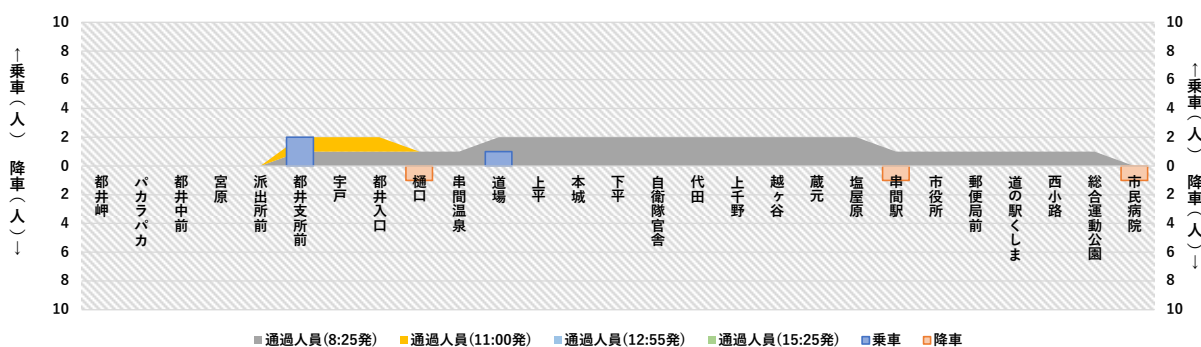


図 4 -52 都井岬線 (上り)

B) 下り

道の駅くしまで6人の乗車、宇戸で3人、本城、都井入口で2人の降車が見られた。また、下り4便の利用者が4人と最も多く、1便は1人、2便は2人、3便は2人、4便は4人の利用が見られた。

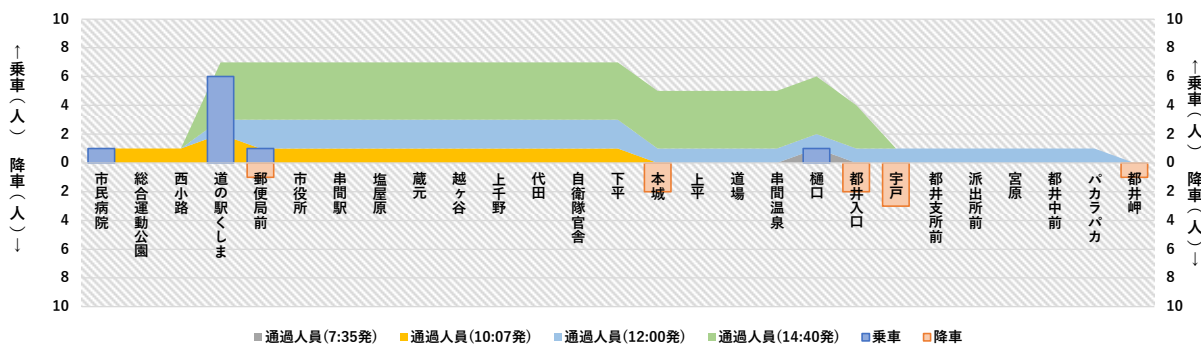


図 4 -53 都井岬線 (下り)

② 都井方面：名谷黒井線

A) 上り

宮ノ浦で3人の乗車、立字津、黒井、串間温泉、代田で1人ずつの乗車が見られ、串間駅で3人、郵便局前、市民病院2人の降車が見られた。1便は6人、2便は1人の利用者があったが、3便の利用は見られなかった。

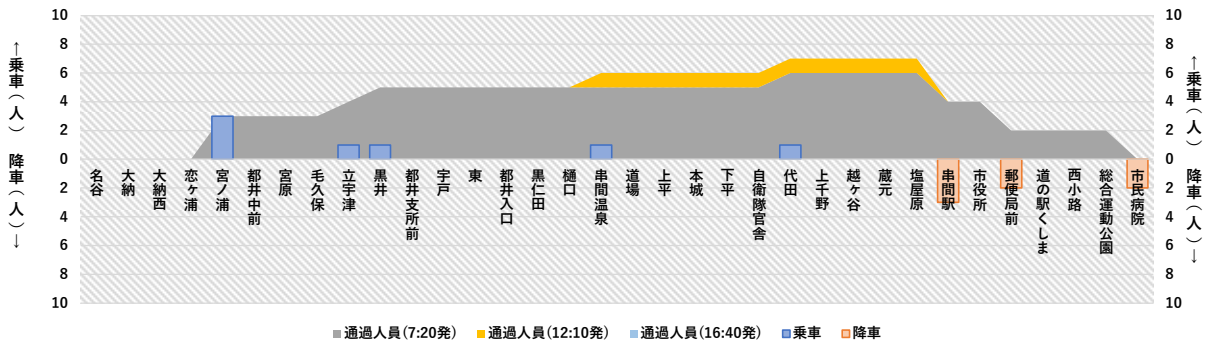


図 4-54 名谷黒井線 (上り)

B) 下り

2便のみ利用が見られ、郵便局前で4人乗車、串間温泉、立字津、宮ノ浦で降車が見られた。

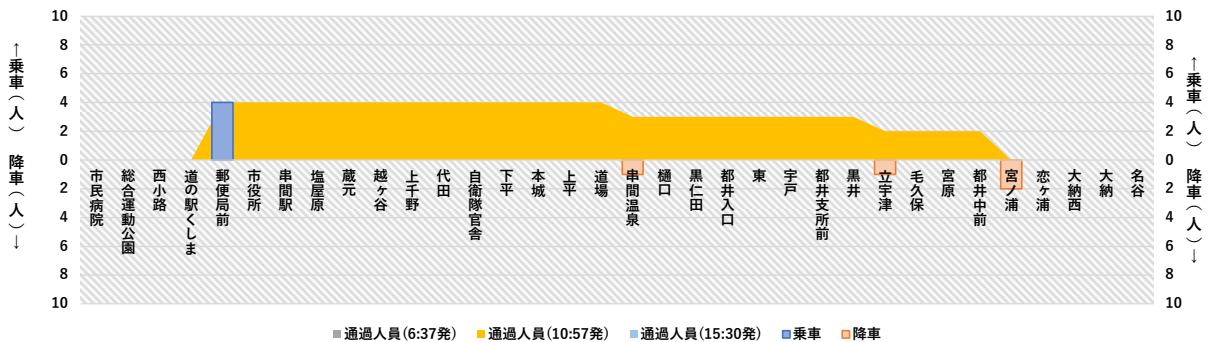


図 4-55 名谷黒井線 (下り)

③ 本城方面：永田線

A) 上り

永田、小田代、串間温泉、西下弓田、金谷公民館で乗車が見られ、泉町、市役所、郵便局前、市民病院で降車が見られた。1便は4人、2便は1人の利用があったが、3便の利用はなかった。

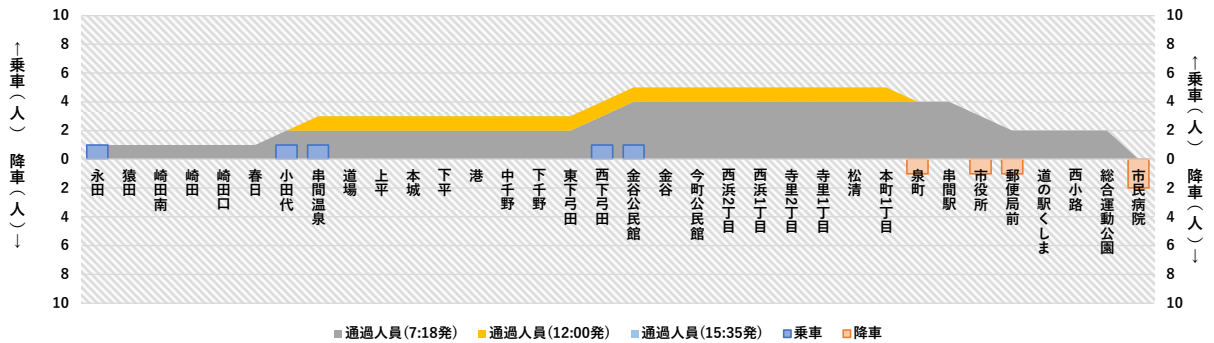


図 4-56 永田線 (上り)

B) 下り

道の駅くしま、郵便局で3人の乗車、西下弓田、下千野、串間温泉、小田代、永田で降車が見られた。2便は5人、3便は1人の利用があったが、1便の利用はなかった。

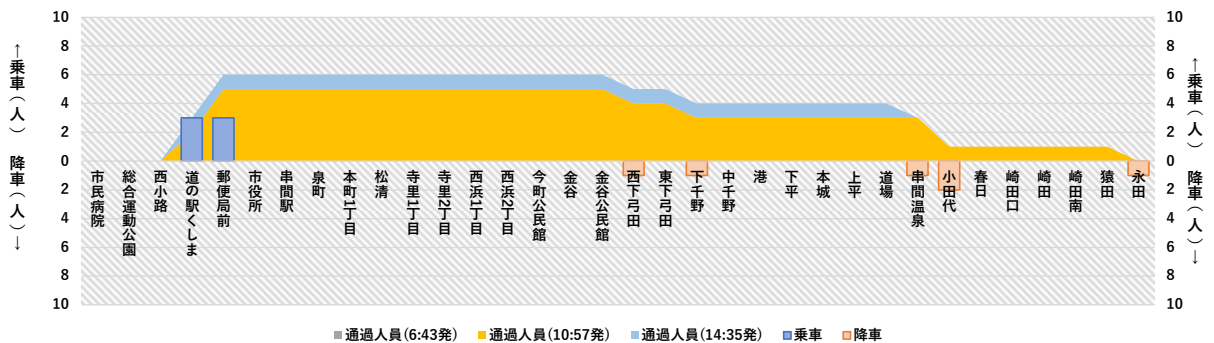


図 4-57 永田線 (下り)

④ 本城方面：串間温泉線

串間温泉線の下り（串間駅～串間温泉）においては、利用が全くない結果となった。

⑤ 本城方面：遍保ヶ野線

A) 上り

東下弓田で2人の乗車、串間駅、市民病院で降車が見られ、1便、2便ともに1人の利用があり、3便の利用はなかった。

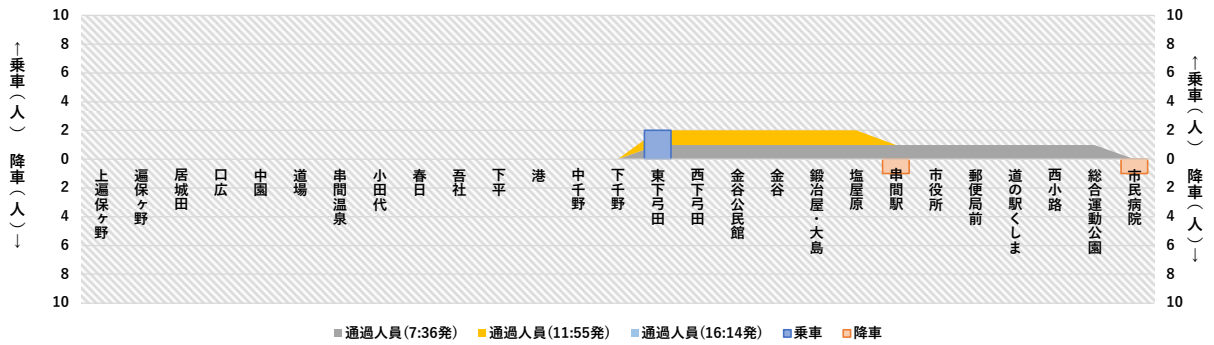


図 4-58 遍保ヶ野線（上り）

B) 下り

郵便局前で2人の乗車、東下弓田で降車が見られ、1便の利用はなく、2便、3便ともに1人の利用があった。

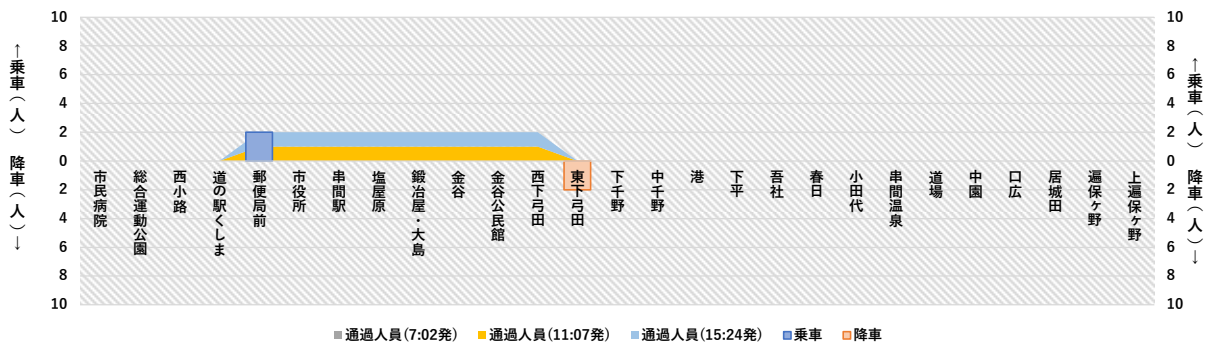


図 4-59 遍保ヶ野線（下り）

⑥ 市木方面：市木線

A) 上り

始発のみ利用がある。市木地区の人だけでなく、屋治などの比較的中心部に近い区間の利用もある。

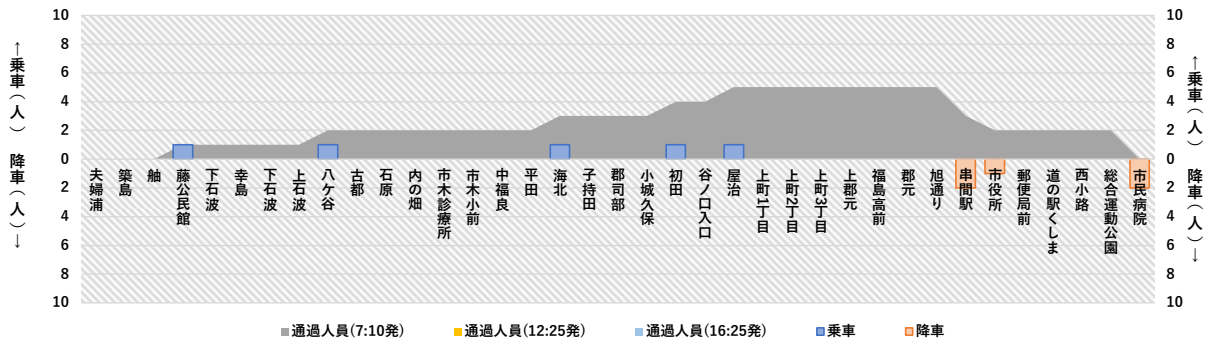


図 4-60 市木線（上り）

B) 下り

2便と3便に1人ずつ利用があり、いずれも中心部から市木地区まで帰る方の利用である。

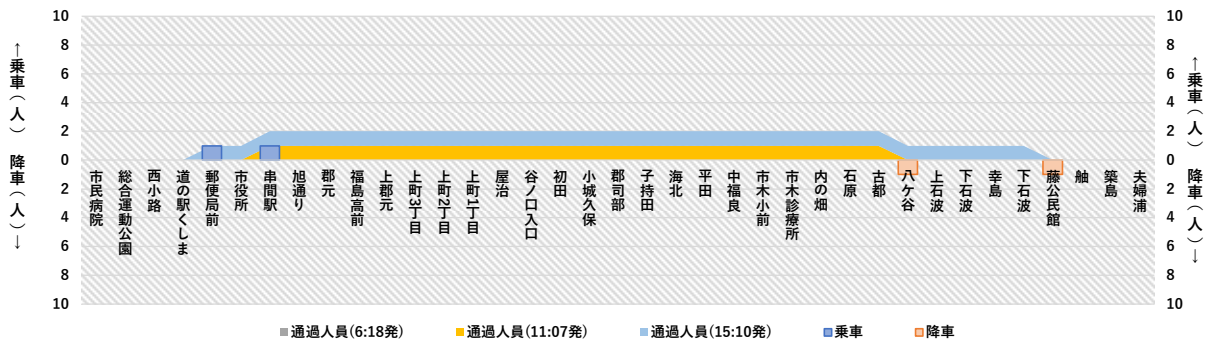


図 4-61 市木線（下り）

⑧ 北方・大東方面：鯛取線

A) 上り

1便は6人、2便で1人の利用があり、鯛取で4人、初田で3人乗車、市民病院で5人、串間駅、道の駅くしまで1人の降車が見られた。3便の利用はなかった。

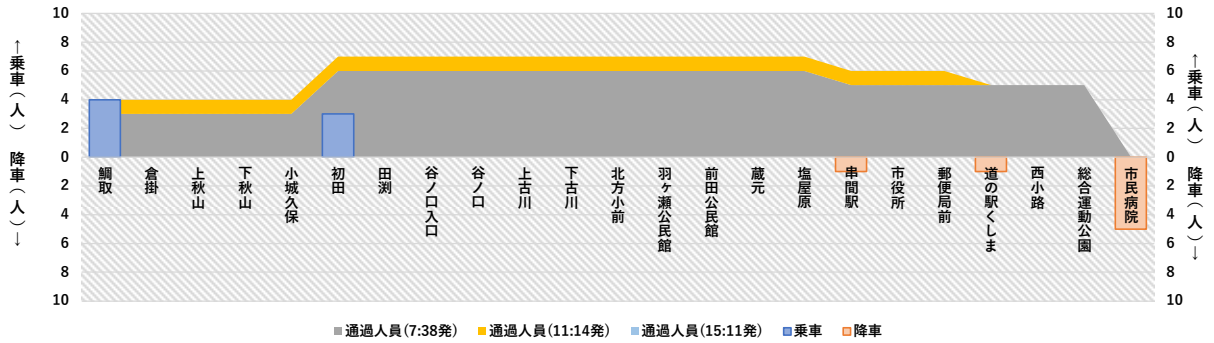


図 4-64 鯛取線 (上り)

B) 下り

2便で3人、3便で1人の利用があり、市民病院、郵便局前、串間駅で乗車、初田、倉掛、鯛取で降車が見られた。1便での利用がなかった。



図 4-65 鯛取線 (下り)

⑪ 北方・大東方面：風野線

A) 上り

1便は1人、2便は3人の利用があり、片野、大平、上高則で乗車、大東支所前、串間駅、郵便局前で降車が見られた。

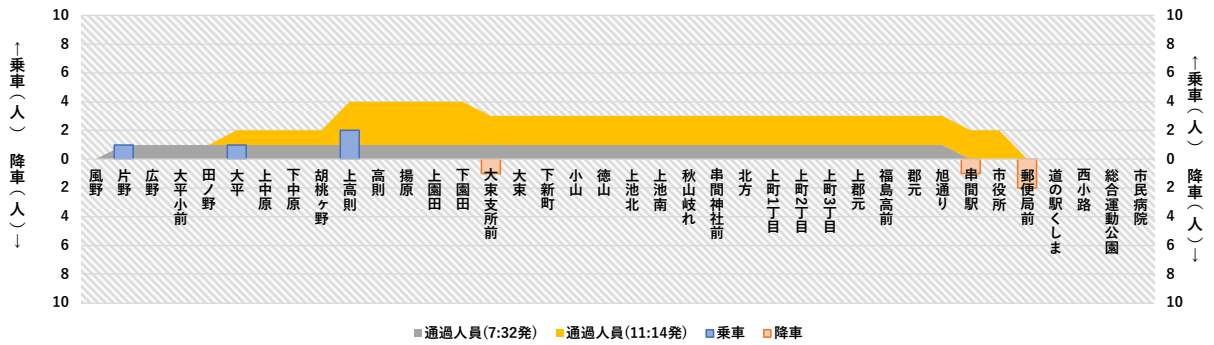


図 4-68 風野線（上り）

B) 下り

風野線下りの利用は1便、2便ともに全くない結果となった。

⑫ 北方・大東方面：上大矢取線

A) 上り

1便は2人、2便は1人の利用があり、三幸ヶ野、大重野、揚原で乗車、串間駅、市役所で降車が見られた。

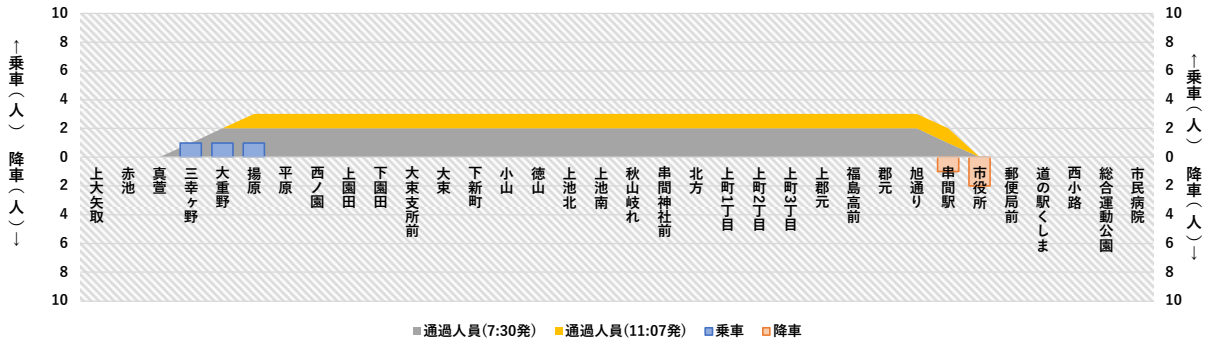


図 4-69 上大矢取線（上り）

B) 下り

2便のみ1人の利用があり、市民病院で乗車、平原で降車が見られた。

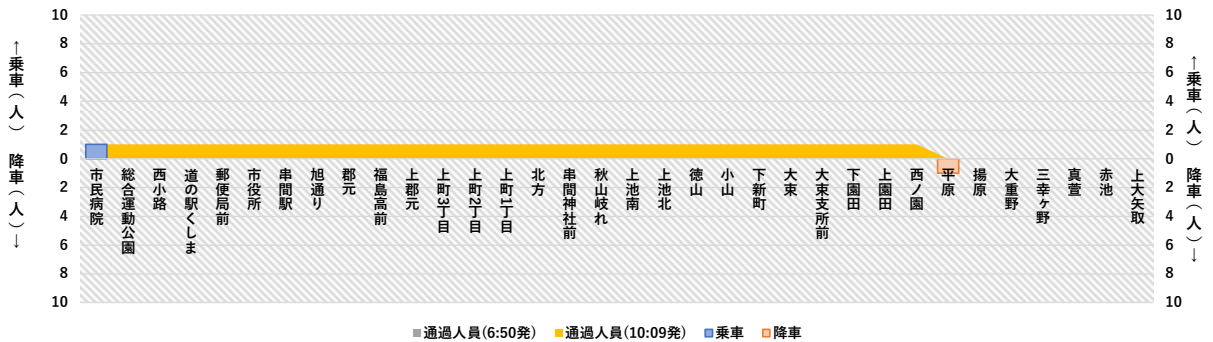


図 4-70 上大矢取線（下り）

⑬ 福島方面：高松線

A) 上り

2便のみ1人の利用があり、木代で乗車、串間駅で降車が見られた。



図 4-71 高松線（上り）

B) 下り

2便のみ1人の利用があり、郵便局前で乗車、木代で降車が見られた。

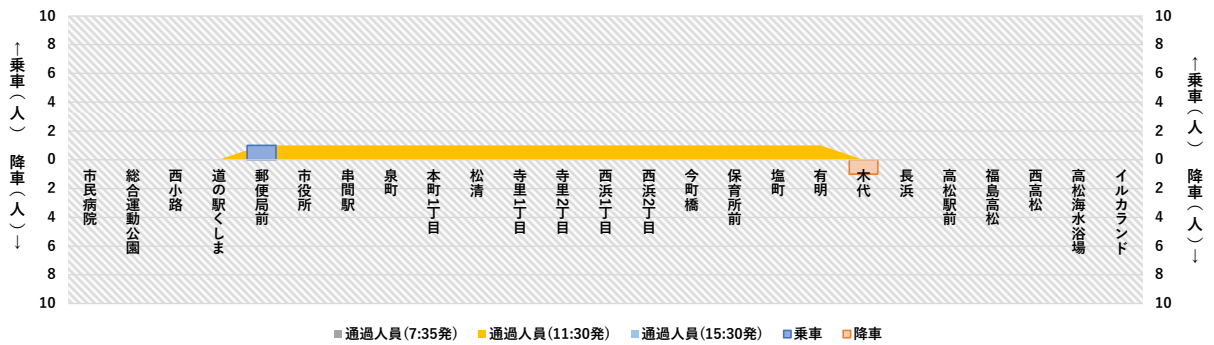


図 4-72 高松線（下り）

⑭ 福島方面：古竹線

A) 上り

1便のみ1人の利用があり、古竹で乗車、郵便局前で降車が見られた。

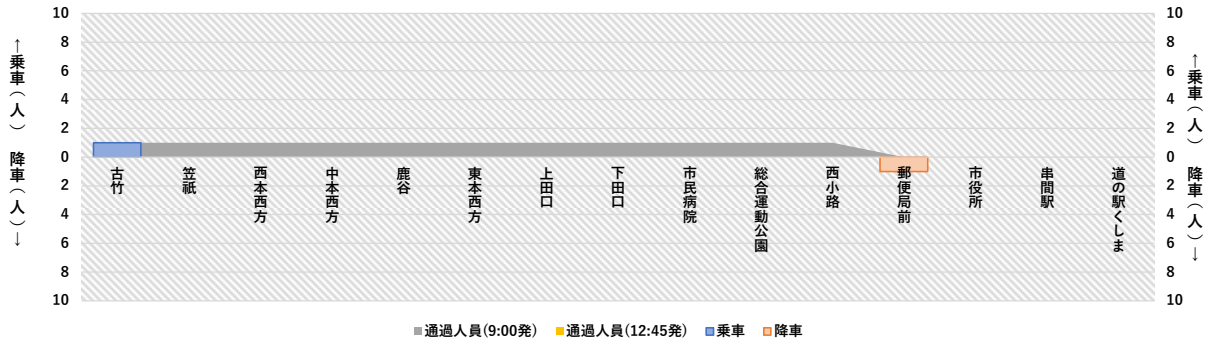


図 4-73 古竹線 (上り)

B) 下り

2便のみ1人の利用があり、道の駅くしまで乗車、古竹で降車が見られた。

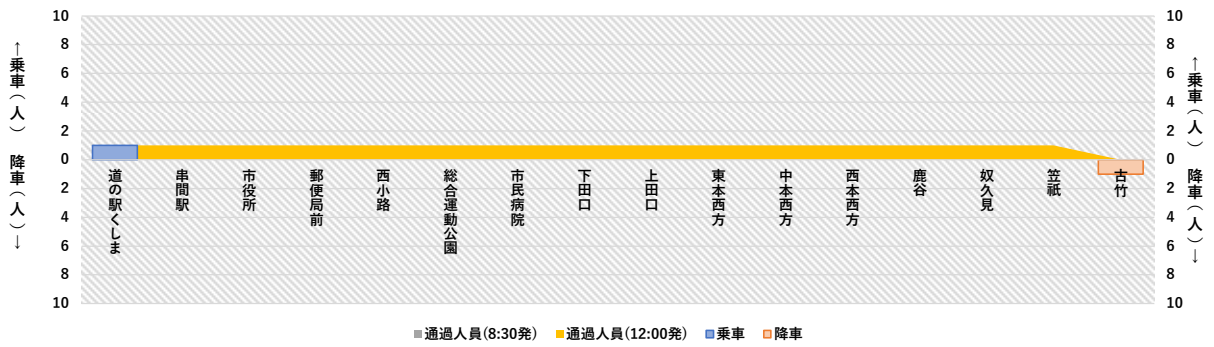


図 4-74 古竹線 (下り)

⑮ 福島方面：高校線

A) 上り

1人の利用があり、下平で乗車、串間駅で降車が見られた。

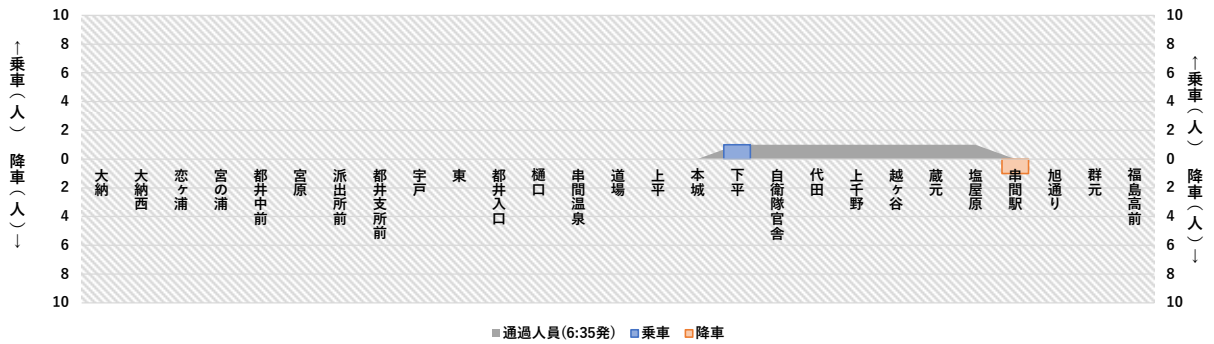


図 4-75 高校線（上り）

B) 下り

高校線下りの利用は全くない結果となった。

⑩ 福島方面：市街地循環線

A) 南回り

1便に2人、2便に1人、3便に4人、4便に1人、7便に1人の利用があった。バス停毎の乗降人数については、道の駅くしまで3人、マリントウン1及び市民病院で2人の乗車、マリントウン1及び郵便局前で2人、道の駅くしまで4人の降車が見られた。

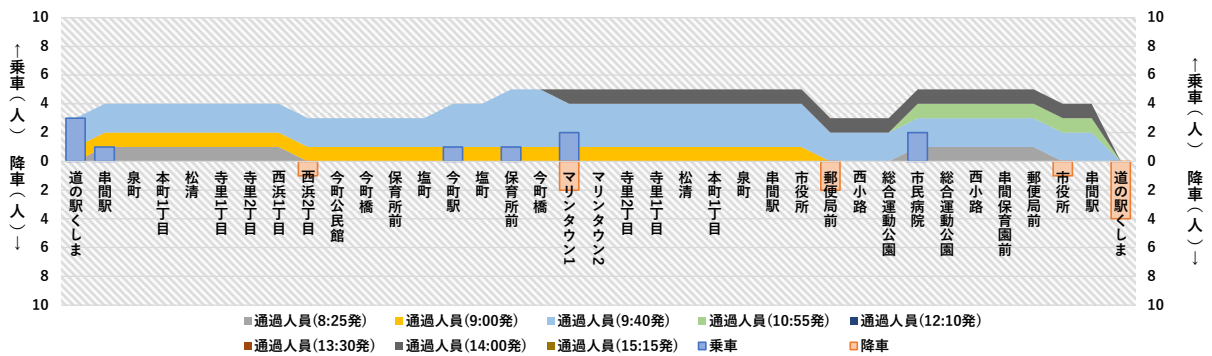


図 4-76 市街地循環線 (南回り)

B) 北回り

1便に3人、2便に2人、3便に2人、5便に2人、7便に2人、8便に2人の利用があった。バス停毎の乗降人数は、道の駅くしまで4人、市民病院で3人、県南病院及び桜ヶ丘で2人の乗車、道の駅くしまで4人、県内病院で2人、ニシムタで3人の降車が見られた。

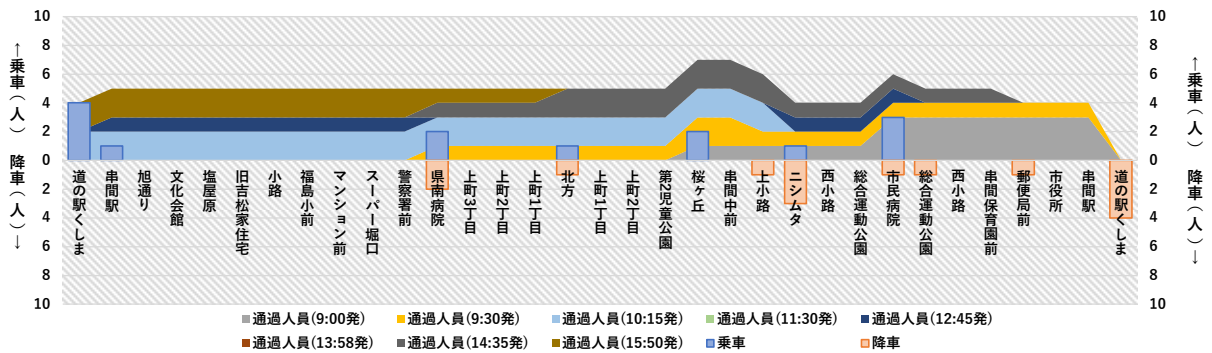


図 4-77 市街地循環線 (北回り)

4-2-3 現状と問題点の整理

(1) 属性

- 利用者の約 8 割が 70 歳以上と高齢であり、約 7 割が運転免許を持っていない。

(2) 移動実態

- 一部の集落線の利用が非常に少数となっている。(高松線 (2 人/日)、古竹線 (2 人/日)、奈留線 (1 人/日)、高校線 (1 人/日)、串間温泉線 (0 人/日))
- 利用目的の 7 割は買い物や通院であり、生活上必要性の高い利用が多いと考えられる。

(3) 公共交通に対するニーズ

- デマンド化への意向について、約 6 割の利用者は現状の運行方法を維持してほしいと考えている。

(4) 通過人員

路線別の便別の利用状況について、

- 都井岬線：上りの午後からの 2 便での利用が無い。
- 遍保ヶ野線：一部区間（上遍保ヶ野～中千野間）での利用が無い。
- 市木線：上りの午後からの 2 便での利用が無い。
- 本城市木線：一部区間（上遍保ヶ野～幸島間）での利用が無い。
- 奈留線：利用が少数であり、下り方面の利用が無い。
- 三ヶ平線：利用が少数であり、下り方面の利用が無い。
- 風野線：利用が少数であり、下り方面の利用が無い。
- 高校線：利用が少数であり、下り方面の利用が無い。

4-3. 宮崎交通（飫肥－幸島入口系統）乗り込み調査

4-3-1 調査概要

市外へのアクセス手段の一つである宮崎交通（飫肥－幸島入口系統）の利用状況を調査するため、「目井津海岸通り」～「幸島入口」の区間において乗り込み調査を実施した。

調査方法	乗込み調査（バス1台につき調査員1人）																			
調査期間	令和5年7月21日（金）																			
調査対象	宮崎交通（飫肥－幸島入口系統） 終日全便 （「目井津海岸通り」～「幸島入口」区間のみ）																			
設問内容	<ul style="list-style-type: none"> ① 利用区間（乗車バス停／降車バス停） ② 移動目的（通学／通勤／買い物／通院／公共施設の利用／ビジネス／観光／その他） ③ 具体的な目的地の施設名 ④ 目的地でのおおよその滞在時間（30分／30分～60分／60分～90分／90分～120分／120分以上） ⑤ バスに乗る前後の移動手段（徒歩／自転車／車（自身が運転）／車（送迎）／バス（乗り継ぎ）／鉄道（乗り継ぎ）／タクシー／その他） ⑥ バスの利用頻度（週5日以上／1週間に3,4日／1週間に1,2日／月に1,2日／年に数日程度／はじめて） ⑦ 運賃の支払い方法（現金／定期券／ICカード／悠々パス／その他（一日乗車券・SUNQパス等）） ⑧ 路線バスの運行についての要望（運行時間帯の変更／運賃負担の軽減／車両の改善／待合環境の改善／その他） ⑨ 個人属性（性別／年齢／運転免許の有無） 																			
回答数	62名 【回答数】 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>起点</th> <th>終点</th> <th>回答数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">飫肥－ 幸島入口系統</td> <td>幸島入口</td> <td>日南振徳高校</td> <td>33</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>日南振徳高校</td> <td>幸島入口</td> <td>29</td> <td>47%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td colspan="2"></td> <td>62</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	起点	終点	回答数	割合	飫肥－ 幸島入口系統	幸島入口	日南振徳高校	33	53%	日南振徳高校	幸島入口	29	47%	合計			62	100%
路線名	起点	終点	回答数	割合																
飫肥－ 幸島入口系統	幸島入口	日南振徳高校	33	53%																
	日南振徳高校	幸島入口	29	47%																
合計			62	100%																

4-3-2 調査結果

(1) 属性

① 年齢・性別

「70～74歳」「75歳～」の高齢者の利用が約6割となっている。また、女性の利用が6割超である。

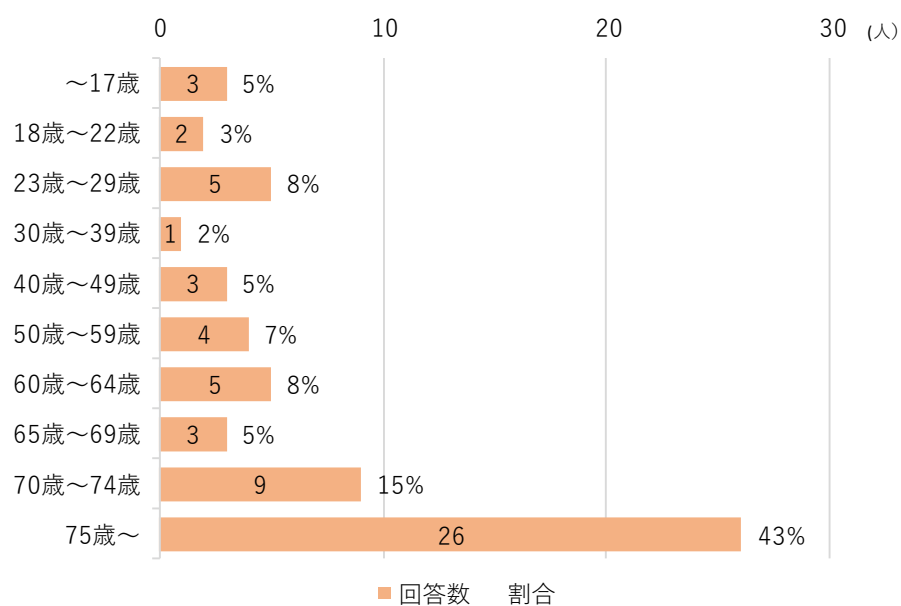


図 4-78 年齢

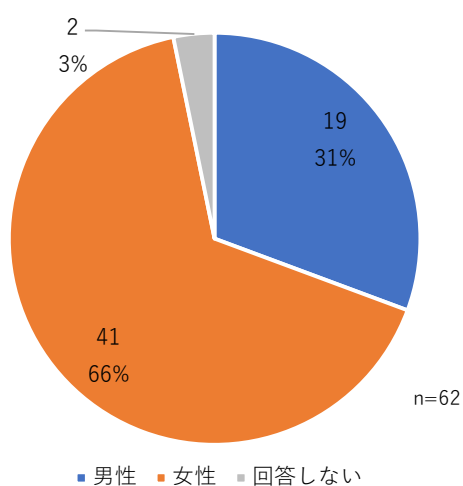


図 4-79 性別

② 運転免許証の有無

「免許なし」または「免許なし（自主返納済）」が 8 割を超えており、自家用車を運転できない人にとって重要な移動手段だといえる。

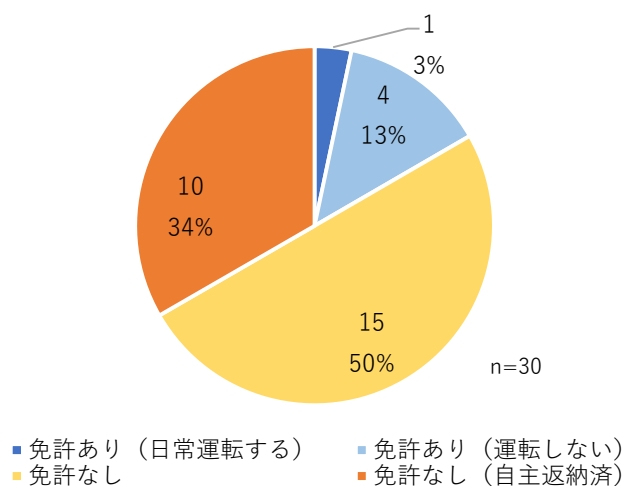


図 4-80 運転免許の有無

③ 利用区間

乗車は「目井津海岸通り」「南郷」が、降車は「南郷」「住宅入口」の利用が多い。

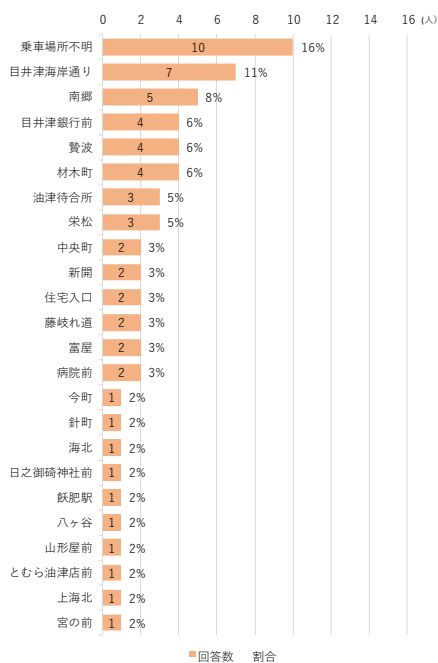


図 4-81 乗車バス停

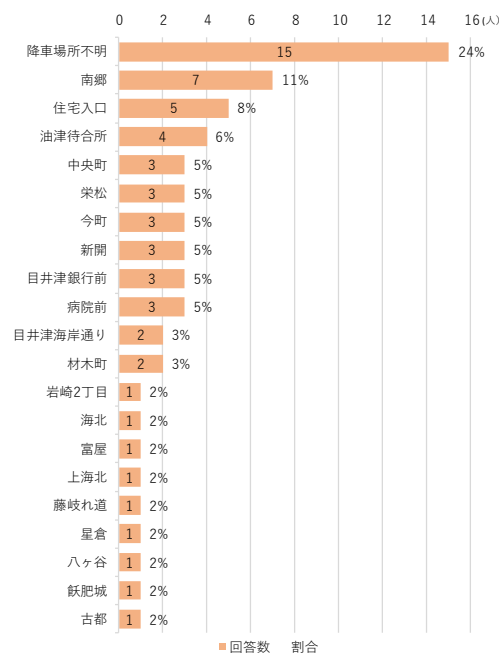


図 4-82 降車バス停

※車内混雑時に聞き取りができなかった利用者のうち、調査区間（幸島入口⇄目井津階段通り）外で乗降した方は「乗車場所不明」「降車場所不明」とする。

④ 移動目的

「買い物」目的での利用割合が最大である。ついで「通院」目的となっている。具体的な施設名は、パチンコ（3票）、南郷コメリ（2票）、南郷駅（1票）、山形屋（1票）が挙がっている。

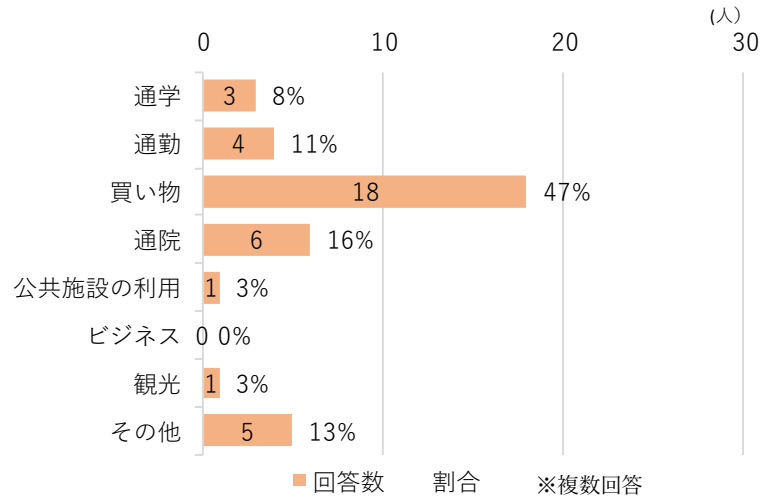


図 4-83 移動目的

⑤ 目的地での滞在時間

「120分以上」滞在すると回答した人が過半数である。

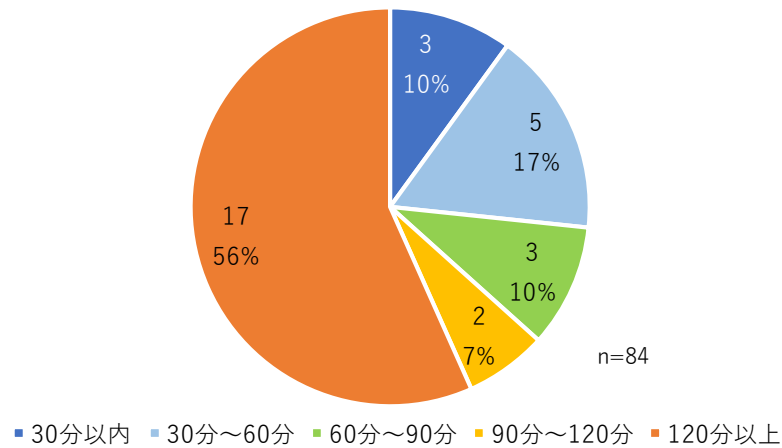


図 4-84 目的地での滞在時間

⑥ バス停までの移動手段・時間

ほとんどの人が「徒歩」でバス停まで来ている。所要時間は「5～10分」が6割であり、「20分以上」は0人である。

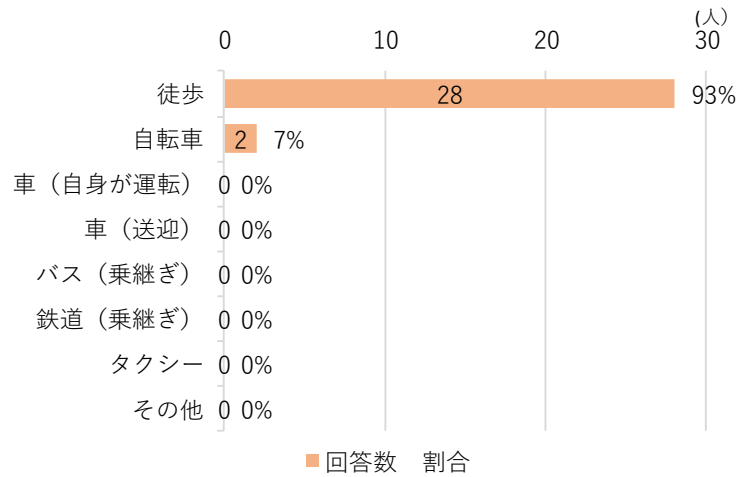


図 4-85 バス停までの移動手段

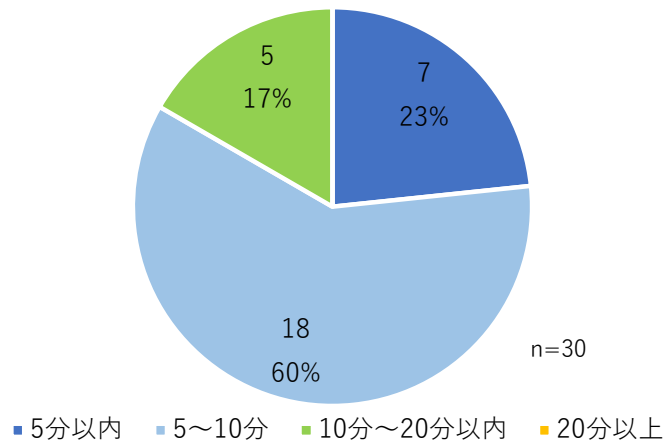


図 4-86 バス停までの移動時間

⑦ バス停からの移動手段

バス降車後、ほとんどの人が「徒歩」で移動するが、「バス（乗り継ぎ）」も 1 人存在する。

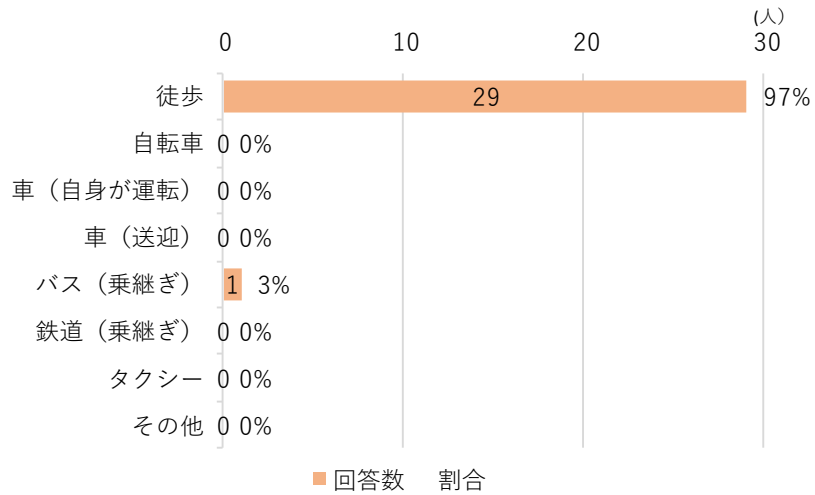


図 4-87 バス停からの移動手段

⑧ バスの利用頻度

「週 5 日以上」が 40%、「1 週間に 3、4 日」が 20%であり、高頻度で利用する人の割合は比較的高い。

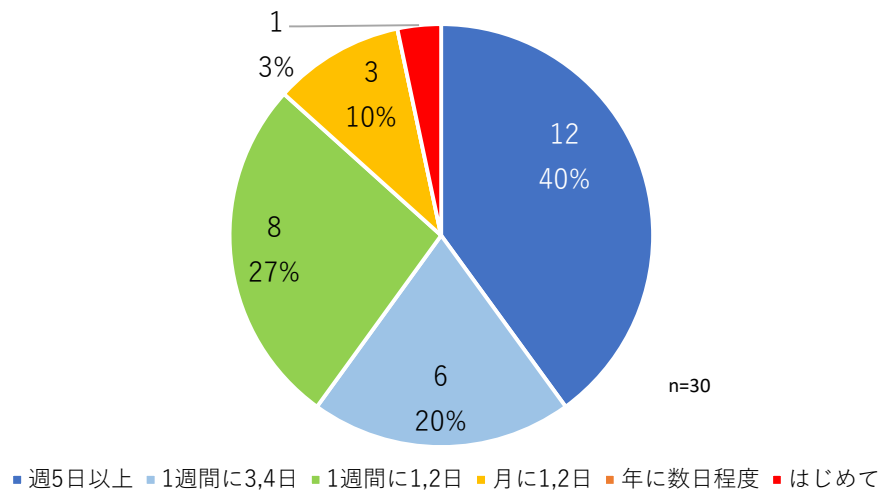


図 4-88 バスの利用頻度

⑨ 運賃の支払い方法

「現金」での支払いが過半数の54%、次いで「ICカード」が22%となっている。「定期券」を使用している人は少ない。

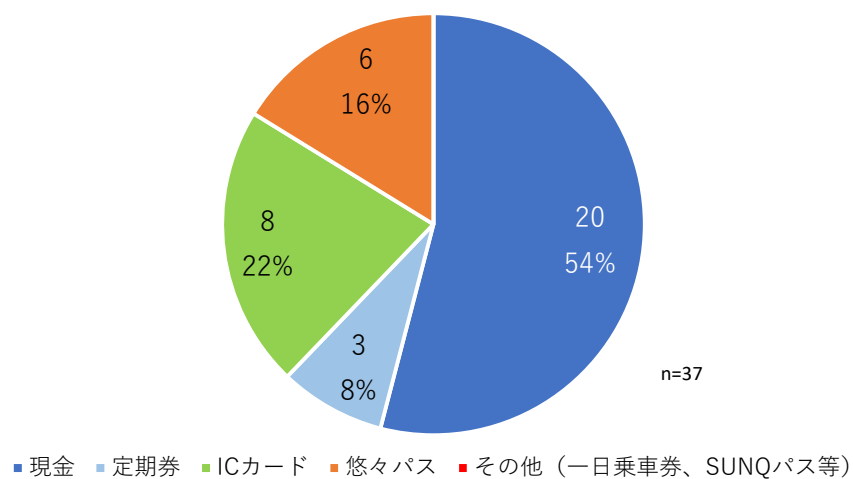


図 4-89 運賃の支払い方法

⑩ 今後の運行についてのご要望

「運賃負担の軽減」を希望する意見が多い。

「運行時間帯の変更」については、幸島入口方面の運行時間の変更を希望する意見が4件ある。

(希望する時間 11時：1件、15時：2件、19時：1件)

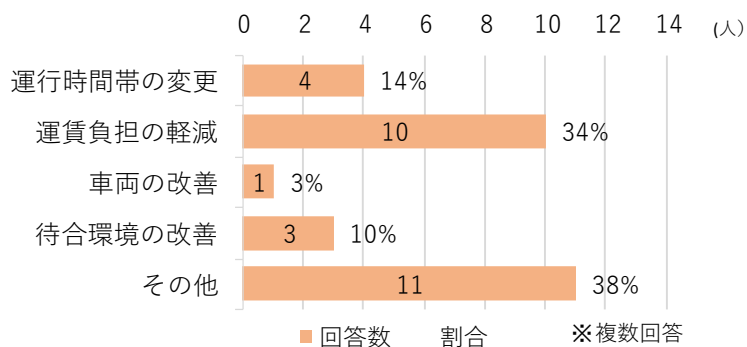


図 4 -90 今後の運行についてのご要望

その他の内容	回答数
バス停に椅子設置	1
本数を増やしてほしい	2
合計	3

※「特になし」が8回答

(2) 通過人員

① 上り

1 便 (6:40 発)の利用は新開 (日南市) からであり、本市内での利用はない。

本市内において、2 便 (8:05 発) では 3 人の乗車、3 便 (9:40 発) 及び 4 便 (11:35 発) ではそれぞれ 1 人の乗車がある。5 便 (13:40 発) 以降については本市内での乗車はない。

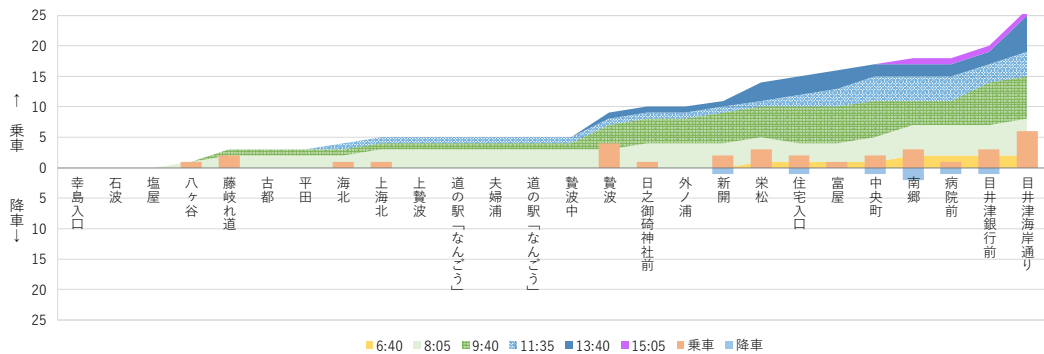


図 4-91 通過人員(上り)

② 下り

本市内において、1 便 (10:39 発) および 5 便 (17:04 発) の利用はない。

本市内で 5 人の利用があり、すべて降車となっている。

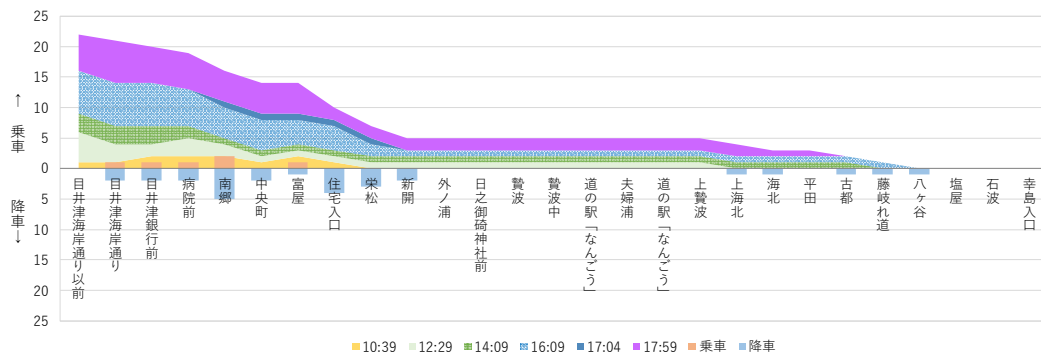


図 4-92 通過人員(下り)

4-3-3 現状と問題点の整理

(1) 属性

- 70歳以上の利用者が約6割を占める。22歳以下の3人が通学目的で利用している（～17歳：2人、18～22歳：1人）。

(2) 移動実態

- 約半数は買い物目的の利用であるが、通院目的の利用も16%と比較的多い。
- 利用頻度が高く、週5日以上利用する方が40%である。週1日以上の利用者は約9割を占めており、一部の人には重要な交通手段となっていることがわかる。
- 運賃の支払い方法は、現金が54%であり、定期券は少ない。

(3) 公共交通に対するニーズ

- 今後の要望について、運賃負担の軽減を求める声が多い。

(4) 通過人員

- 【上り】本市内の利用は1便以外の午前中の便（2・3・4便）に集中しており、午後の便（5・6便）の利用者はいない。
- 【下り】本市内において1・5便の利用はない。本市内では5人の利用があったがすべて降車である。

4-4. 鉄道利用者調査

4-4-1 調査概要

本市内の JR 日南線 5 駅において、鉄道利用者へアンケート調査を実施した。調査当日の移動実態の把握に加え、JR 日南線に対する不満点や改善してほしいサービスについても調査し利用者ニーズを把握することを目的とした。

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員による聞き取りアンケート ・Web アンケート（回答時間がない利用者） 																					
調査期間	令和 5 年 7 月 20 日（木）																					
調査対象	市内 5 駅において乗降した JR 日南線利用者																					
設問内容	<p>①本日利用した列車の乗車駅・乗車時刻・降車駅</p> <p>②個人属性 （年齢・性別・運転免許の有無・住まい）</p> <p>③本日の移動について 出発地・目的地、移動目的、移動手段）</p> <p>④公共交通に対する意見 （JR 日南線の満足度／JR 日南線の不満点／ JR 日南線の必要性・行政負担に関する意見／ 串間市の公共交通に導入してほしいサービス）</p>																					
回答数	<p>37 名</p> <table border="1"> <caption>回答数の内訳</caption> <thead> <tr> <th>調査方法</th> <th>人数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>串間駅</td> <td>18</td> <td>49%</td> </tr> <tr> <td>日向北方駅</td> <td>6</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>日向大束駅</td> <td>5</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>郵送</td> <td>2</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Web</td> <td>6</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>37</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	調査方法	人数	割合	串間駅	18	49%	日向北方駅	6	16%	日向大束駅	5	14%	郵送	2	5%	Web	6	16%	合計	37	100%
調査方法	人数	割合																				
串間駅	18	49%																				
日向北方駅	6	16%																				
日向大束駅	5	14%																				
郵送	2	5%																				
Web	6	16%																				
合計	37	100%																				

4-4-2 調査結果

(1) 属性

① 年齢

鉄道利用者のほぼ半数が高校生以下であり、次いで75歳以上が19%を占める。

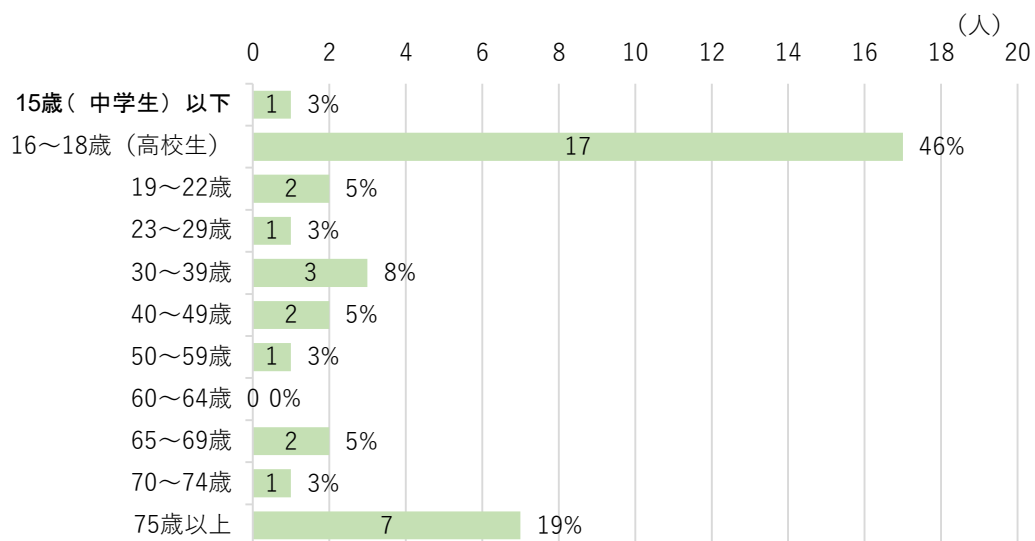


図 4-93 年齢

② 性別

利用者の性別は、男性が若干多い。

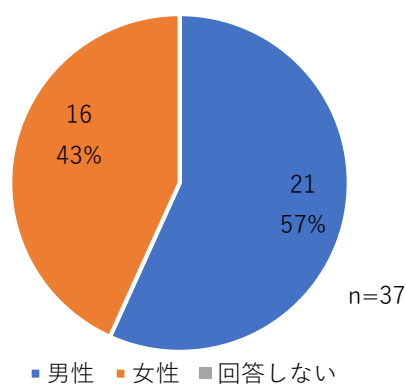


図 4-94 性別

③ 自動車運転免許の有無

自動車運転免許を保有していない人が78%と高い割合を占める。

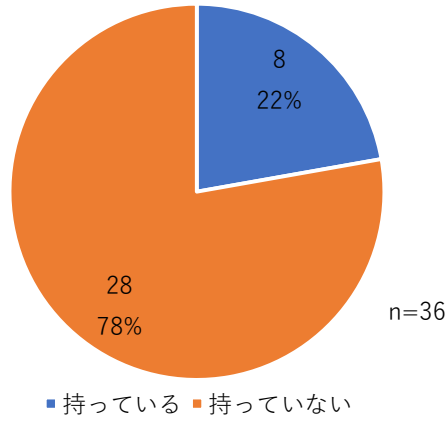


図 4 -95 自動車運転免許の有無

④ 日常的な運転（免許所持者のみ対象）

自動車運転免許を所持している方の86%の方は日常的に運転している。

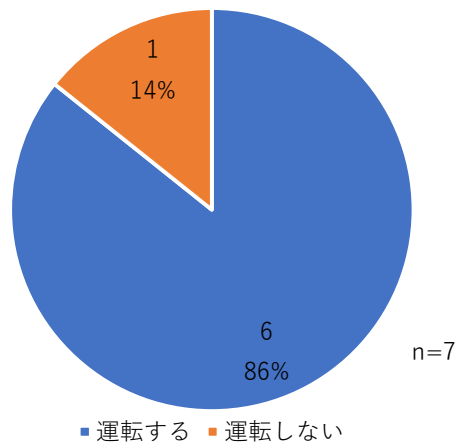


図 4 -96 日常的に運転するか（免許所持者のみ対象）

⑤ 居住地

駅利用者の 70%が串間市内在住者であり、日南市（14%）、志布志市（11%）が続く。

鉄道を利用した串間市在住者の居住地区は、北方地区や福島地区が多い。

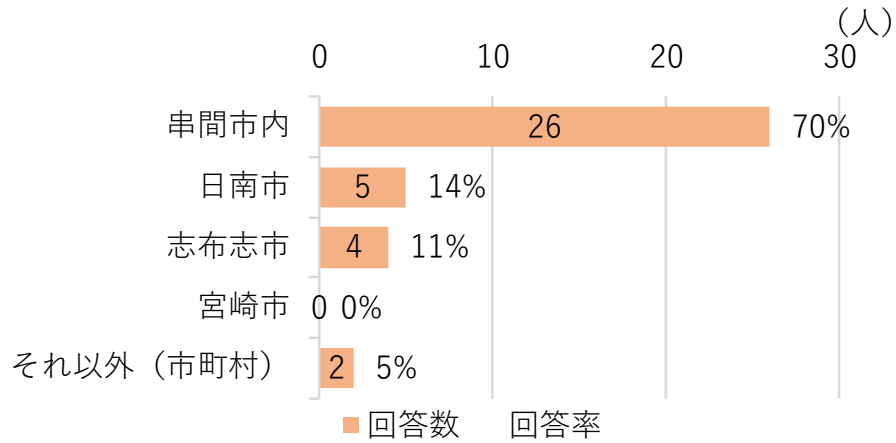


図 4 -97 居住地 (市町村)

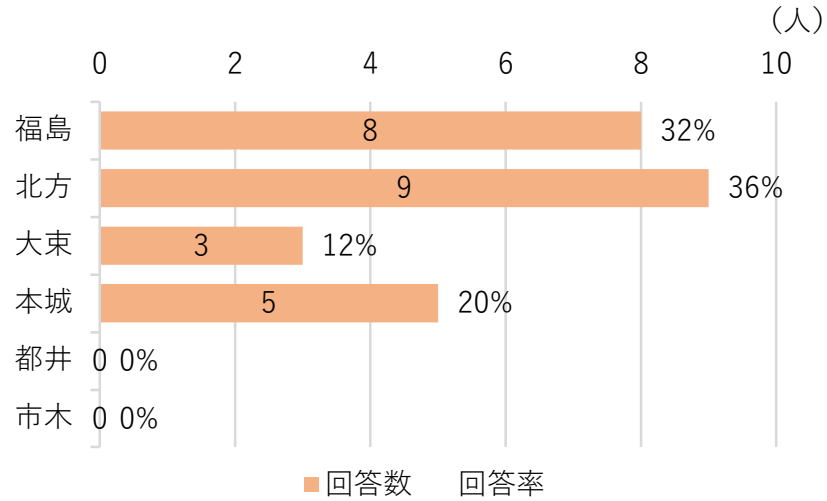
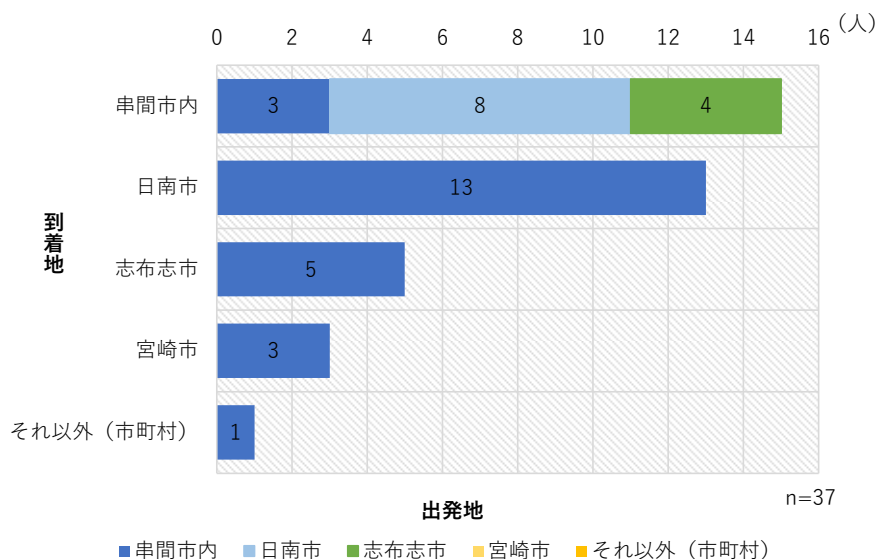


図 4 -98 居住地 (市内地区)

(2) 移動実態

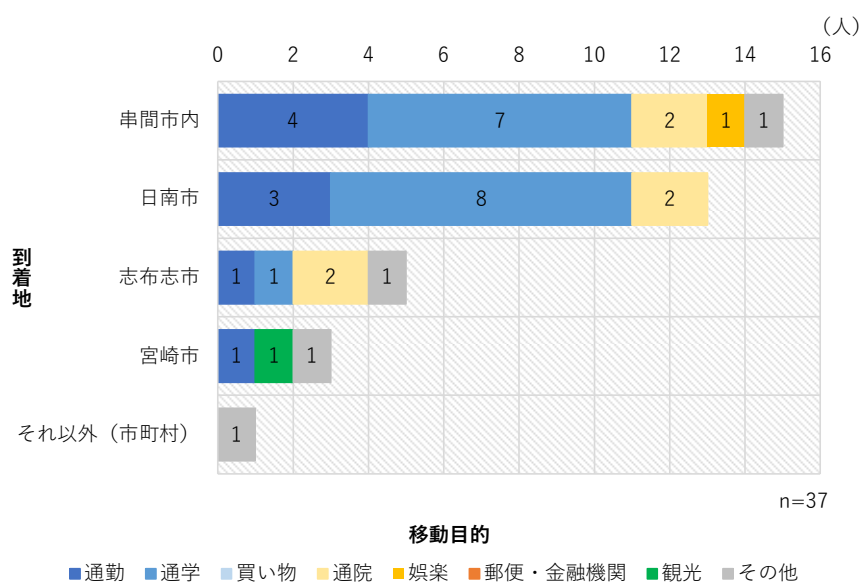
① 出発地×到着地

到着地は串間市内および日南市が多い。日南市及び志布志市から串間市内へ移動する利用が多くみられる。



② 移動目的×到着地

串間市内及び日南市を到着地とする移動目的は、通学が最も多い。宮崎市を到着地とする移動では、観光目的の利用もある。



③ 出発駅までの移動手段

出発駅までは徒歩で移動する人が43%と最多であるが、車（送迎）も38%と非常に多い。

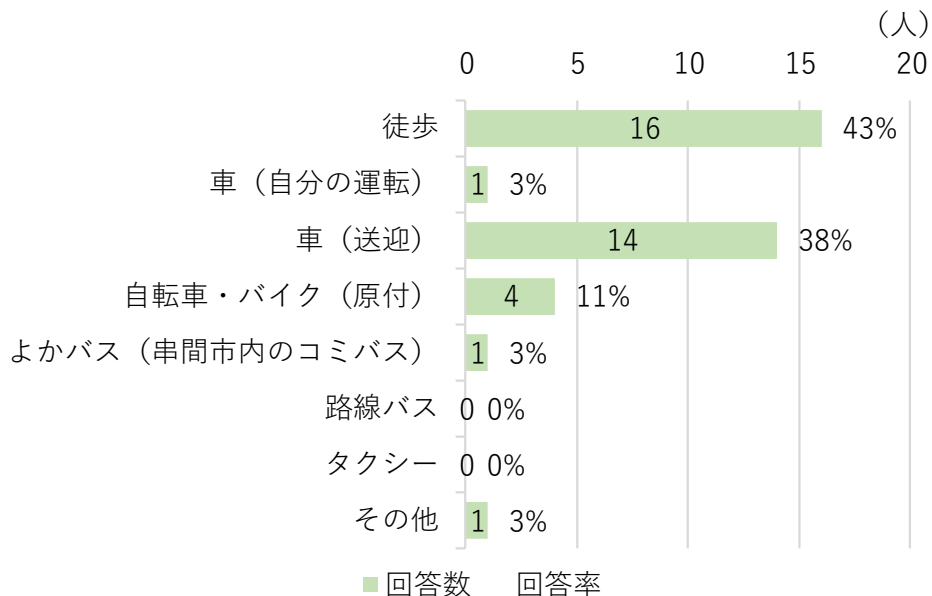


図 4 -101 出発駅までの移動手段

④ 到着駅からの移動手段

到着駅から目的地までは徒歩で移動する人が54%と最も多いが、自転車・バイク（原付）も19%と比較的多い。

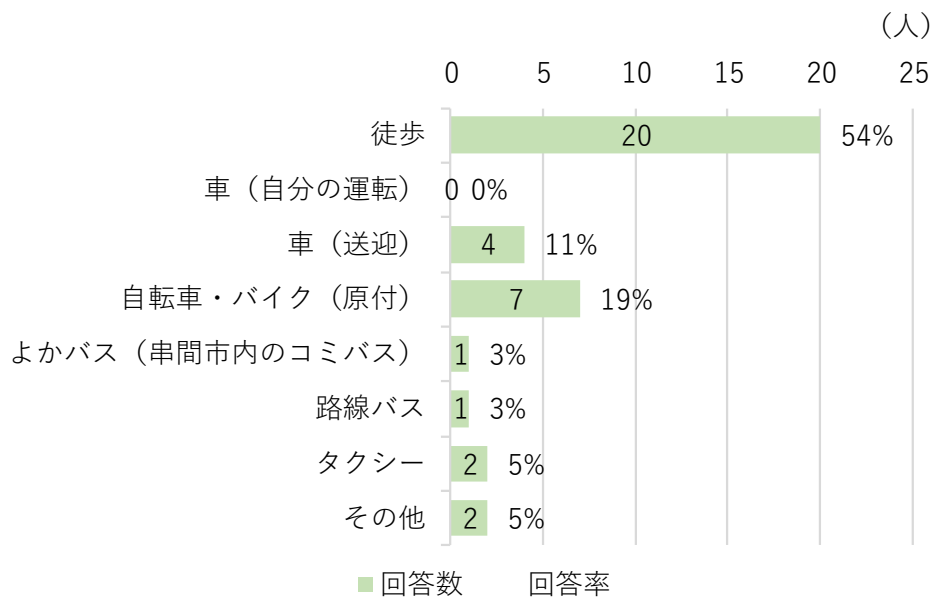


図 4 -102 到着駅からの移動手段

⑤ JR 日南線の満足度

「大変満足」または「満足」の割合と、「不満」または「大変不満」の割合が同程度である。

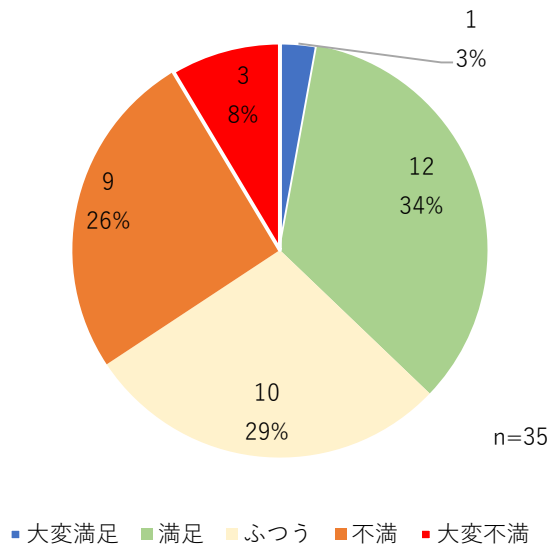


図 4-103 JR 日南線の運行に満足しているか

⑥ JR 日南線の不満点

「乗りたい時間に運行がない」と感じる人が 16 人（20%）と最も多く、「運賃が高い」、「車両の乗り心地が悪い」、「よかバスとの乗り継ぎが不便（時間があっていない）」が 7 人（9%）と同数で続く。

「その他」として、運行本数、車両数、情報提供、環境整備についての不満点が挙げられた。

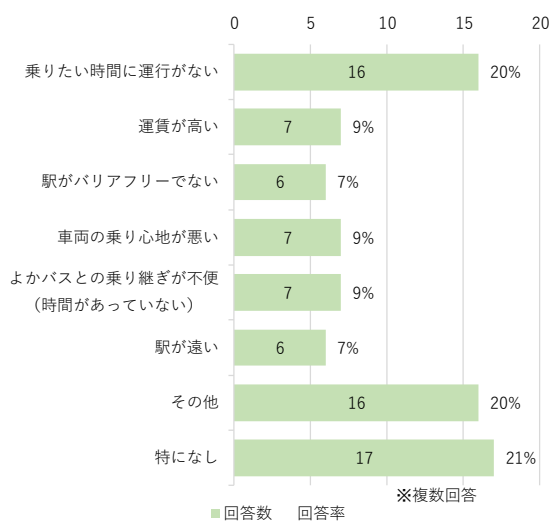


図 4-104 JR 日南線についての不満点（3 つまで選択）

⑦ 希望する時間と方面

乗りたい時間に運行がないと回答した人のうち、7:00 に油津・宮崎方面への便及び18:00 に志布志方面への便を望む回答がそれぞれ2人ずつから挙げられた。

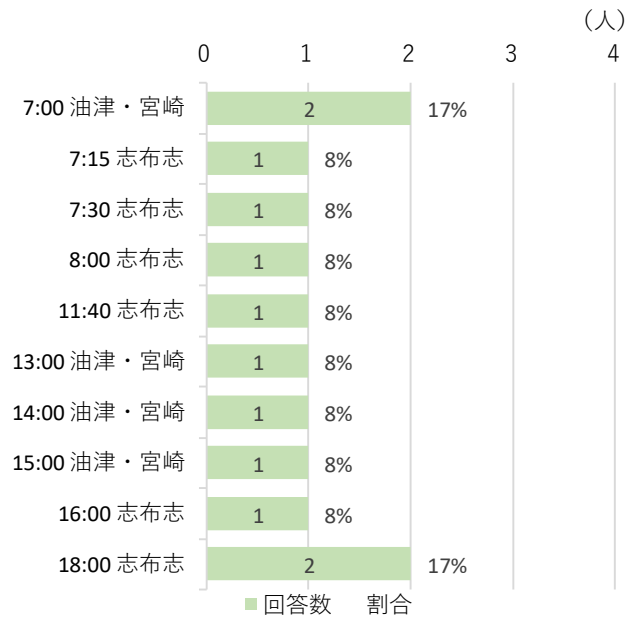


図 4 -105 希望する時間と方面

※不満足で「乗りたい時間に運行がない」を選択した場合

⑧ JR 日南線の必要性

自力移動が困難な方（高齢者や学生、市への来訪者等）のために JR 日南線の運行を充実させるべきだという意見が53%と過半数を占めている。一方で、少子高齢化や人口減少が進むため、鉄道以外の交通手段を充実させるべきだという意見も4割弱存在する。

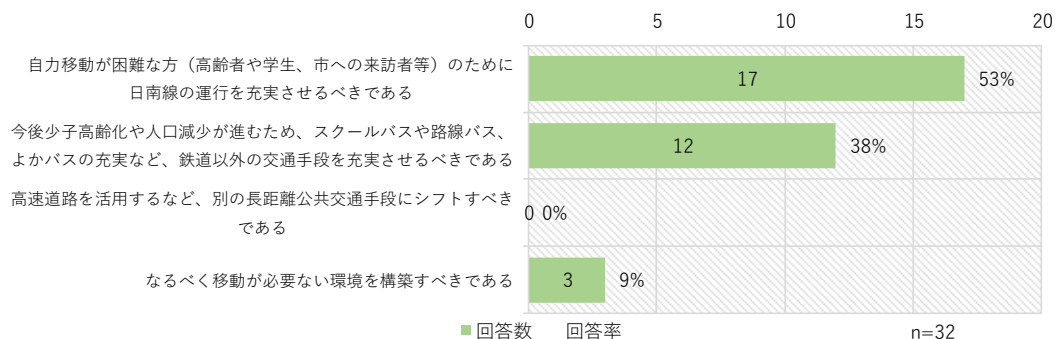


図 4 -106 JR 日南線の必要性について

⑨ 財政負担

行政が財政的に負担してでも、JR 日南線を維持するべきだという意見が 80%を占める。

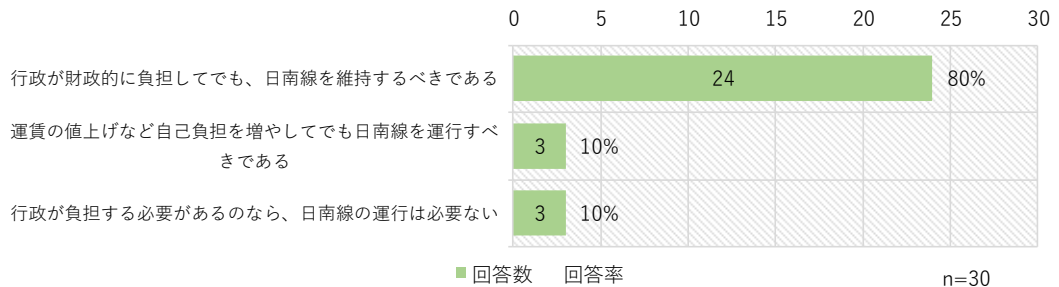


図 4-107 財政負担について

⑩ 改善・導入してほしいサービス

定期券の購入補助制度が最多（29%）であるが、デマンド型タクシーの運行も 20%となっている。

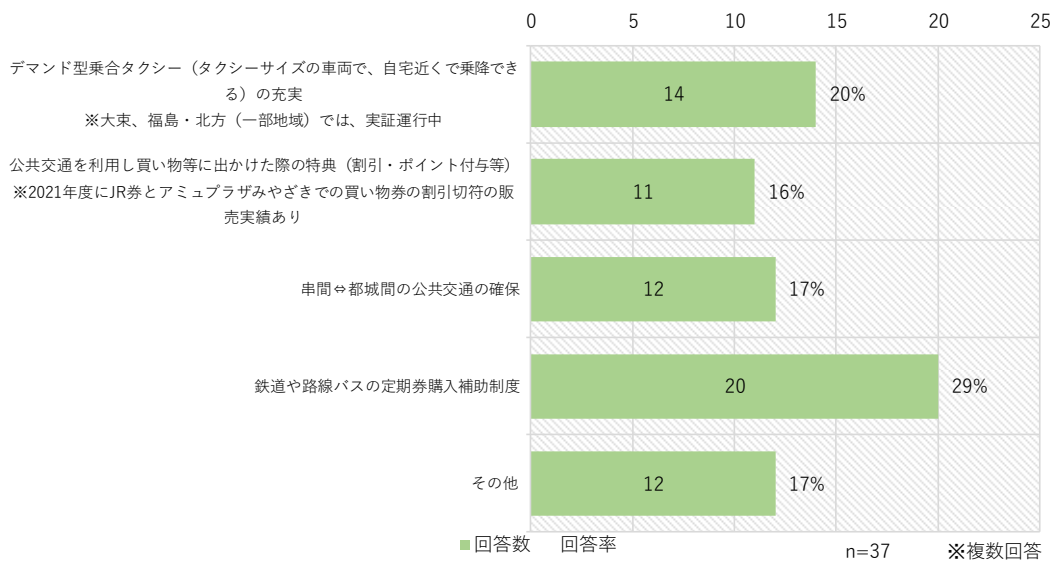


図 4-108 改善・導入してほしいサービス

4-4-3 現状と問題点の整理

(1) 属性

- JR 日南線利用者の約半数が高校生以下であり、次いで 75 歳以上が 19%である。また、全利用者のうち免許を保有していない人が約 8 割を占めている。
- 本市内の駅利用者の 70%が本市内の在住者である。

(2) 移動実態

- 本市内の駅に来る利用者の出発地は日南市が最多であり、次いで志布志市である。
- 本市・日南市に来る方の利用目的は、多くが通学・通勤であり、通院のために利用している方も多少みられる。
- 出発駅までの移動手段は、徒歩が最多であるが、車（送迎）で来ている人も同程度いる。
- 到着駅からの移動手段は、徒歩が過半数であり、自転車・バイクによる移動が続く。

(3) 公共交通に対するニーズ

- JR 日南線の満足度は、満足と不満が同程度の割合である。
- JR 日南線の不満点は、乗りたい時間に運行がないことが最も多い。よかバスとの乗り継ぎの不便さを不満に感じている人も多く、接続の改善により双方の利用促進につながる可能性がある。
- JR 日南線の運行を充実させるべきであるという意見が過半数ではあるが、鉄道以外の交通手段を充実させるべきという意見も 38%である。
- 運行維持のためには、行政負担の増加が必要だと考えられている。
- 鉄道や路線バスの定期券購入補助制度を導入してほしいと回答した利用者が多い。

4-5. 移動に関する座談会

「串間市の交通と地域の未来を考える」というテーマのもと、市内6地区の住民（及び担当の民生委員、集落支援員等）と市内の移動に関する問題と改善策を考える座談会を開催した。「普段の移動状況」→「自身や家族等の移動に関する困りごと」→「改善策」の順に意見出しを行った。

開催日時	令和6年1月15日（月）、16日（火） 各地区1時間ずつ
場所	各地区の支所等
参加者	福島地区：13名 北方地区：15名 大東地区：13名 本城地区：11名 都井地区：10名 市木地区：11名
テーマ	「串間市の交通と地域の未来を考える」
実施方法	➤ 初めに公共交通に関する現況について事務局より説明 ➤ 「普段の移動状況」→「自身や家族等の移動に関する困りごと」→ 「改善策」の順に意見出し



図 4-109 座談会の様子

表 4-3 地区ごとの意見

地区	普段の移動状況	移動に関する困りごと	移動の改善案
福島	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車メインだがイベント時などはよかバスを利用 ・よかバスで通院 ・過去に「大人の遠足」として大東から温泉まで公共交通で移動 ・よかバスで移動すると見える景色が新鮮である 	<ul style="list-style-type: none"> ・上町から市民病院へ行った際、市街地循環線は両回りでは無いため、帰りは道の駅までしか行けず不便 ・よかバスはどれに乗っているかわからない ・よかバスの乗り換えが難しい ・よかバスは、荷物を持ち込むには車体が小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・よかバスを周知し、一度乗ってもらう ・バスと温泉券のセット販売 ・道の駅と串間温泉が主要な拠点であり、2 拠点を軸に路線を再編できないか
北方	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーを利用 ・子供に送迎してもらう ・施設の送迎を利用 ・よかバスの運行日に合わせて病院の受診日を決めている 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の便が早すぎて生活リズムとよかバスの時間が合わない ・よかバスの時間が早く、病院の診察時刻まで時間が余る（市民病院は予約制） ・帰りの時間とよかバスの時刻が合わない ・よかバスの情報を知らない ・鉄道との接続が悪い 	<ul style="list-style-type: none"> ・よかバスの利用が少ない時間はデマンド運行にしてはどうか ・よかバスと地域連携組織の送迎を組み合わせて利用する ・利用方法を教えてもらえると使いやすくなる

地区	普段の移動状況	移動に関する困りごと	移動の改善案
大東	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーを利用 ・通勤でよかバスの利用経験あり ・JR 日南線で油津まで移動（午前中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の便が早すぎて生活リズムとよかバスの時間が合わない ・買い物時間は短いですがそれに合ったよかバスの帰りの便がない ・人を送迎したいが、自身が高齢であるため声をかけづらい ・買い物の荷物を持ってバス停から歩いて帰るのが大変である 	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物にダイヤを合わせる ・まずはお試しでバスに乗ってみる ・割引券の周知など、広報をもっとした方が良い ・スマホで予約できるシステム
本城	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物は近場で済ませる ・マイカーを利用 ・都井⇔本城でよかバスを利用 ・近場はシニアカーで移動 ・週5日デイサービスに通う ・相乗りで送迎する 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停が遠い ・よかバスの本数が少ない、時間が合わない ・買い物の荷物を持ってよかバスに乗車する、バス停前後の移動の際に運ぶのが大変 ・バス停まで歩けない ・よかバスの朝の便が早すぎる ・よかバスの運行日と市民病院の診察日が異なる ・運転代行が2台しかなく捕まらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な時に呼ぶことができる ・高齢者の通院や買い物需要に合わせたダイヤ（午前10時ごろが良い） ・よかバスに押し車が載せられる、載せやすいと良い ・送迎で謝礼を支払えると頼みやすくなる

地区	普段の移動状況	移動に関する困りごと	移動の改善案
都井	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーを利用 ・「助け合いによる移動」は月に15～20人程の利用 ・行：名谷黒井線、帰：都井岬線と使い分け、都井岬線バス停→家までは「助け合いによる移動」で移動する利用が定着している ・孫が春から高校線を利用 ・休日は中高生が福島までの移動に利用している ・地域の人に頼んで移動している人が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・足腰が悪く乗降が困難であり、バスを利用しづらい ・「助け合いによる移動」で都井地区より遠方にも送迎したい気持ちはあるが、拘束時間がかなり長くなるため断念 ・よかバスの利用方法がわからない 	<ul style="list-style-type: none"> ・よかバスがもう少し小さいほうが乗降しやすい
市木	<ul style="list-style-type: none"> ・行政手続き以外は日南方面への移動が大半 ・夫婦2人とも自家用車 ・宮交バスの利用者はあまり見ない ・日南市に住む子供に送迎を頼むことがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・日南方面への公共交通を充実してほしい ・宮交バスのバス停まで集落から遠く、20～30分歩く ・日南までのバスの運賃が高く感じる 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域連携組織では「助け合いによる移動」輸送を検討している ・よかバスと日南市コミュニティバスとの連携が必要 ・日南方面へのバス路線が複数経路あると利便性が高い

4-6. 中学生保護者アンケート調査及び中学生ワークショップ

4-6-1 中学生保護者アンケート

(1) 調査概要・属性

市内の中学生の通学時の移動手段や公共交通に対するニーズを把握するため、中学生の保護者を対象としたWEBアンケート調査を行った。

調査方法	・学校から生徒に、保護者宛ての依頼文を配布 ・保護者の方が、依頼文に貼付したQRコードを読み取り回答
調査期間	令和5年10月10日(火)～10月13日(金)
調査対象	串間中学校3年生の保護者
設問内容	回答者の属性 ①お住まい(地区単位) ②性別 お子様の卒業後の進路について ③進路 ④(進学の場合)通学予定地 ⑤進学先の選択の際に重視すること (進学した場合)下宿の予定 ⑥下宿の予定の有無 ⑦理由 想定する通学手段 ⑧主な通学手段 ⑨(送迎する場合)送迎のタイミング・区間 不満点・懸念点 ⑩通学時の交通手段についての不満点・懸念点 導入・改善してほしいサービスについて ⑪通学に対応したサービスとして導入・改善してほしいサービス
回答数	18人(回答率:約1割)

① 居住地

福島地区に居住するの中学生が 33%と最も高い割合を占め、次いで北方地区及び大束地区が 22%と同率で続く。

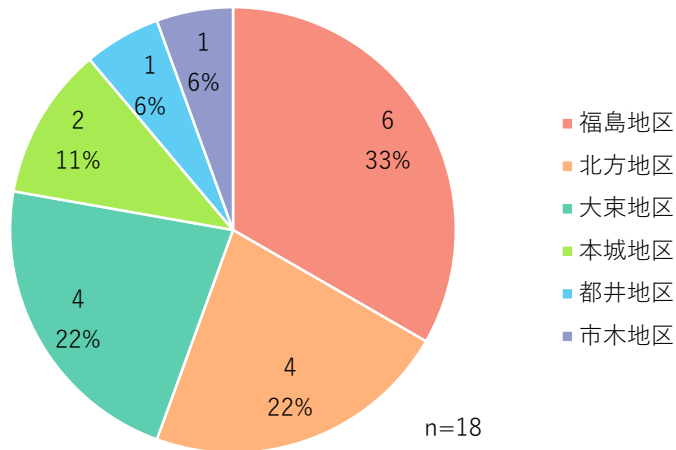


図 4 -110 居住地

② 子どもの性別

72%が女性、28%が男性である。

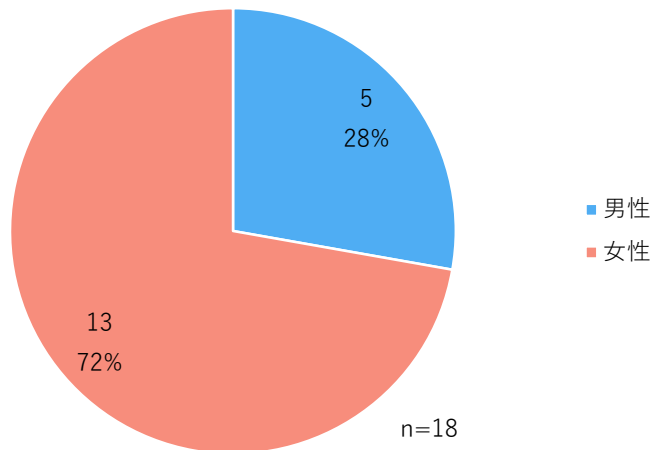


図 4 -111 子どもの性別

(2) 調査結果

① 進路

公立高校に進学する生徒が 67%と最も高い割合を占め、次いで私立高校に進学する生徒が 22%と続く。就職する生徒は 0 人であった。

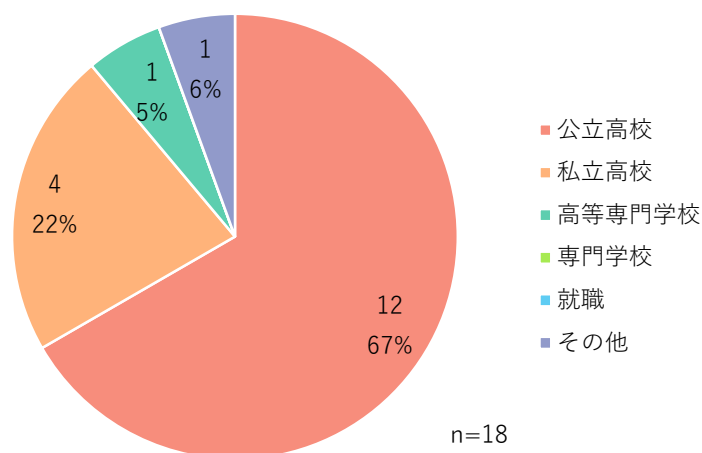


図 4-112 進路

② 進学予定地

進学予定地は串間市が 59%と最も多く、次いで日南市（17%）である。

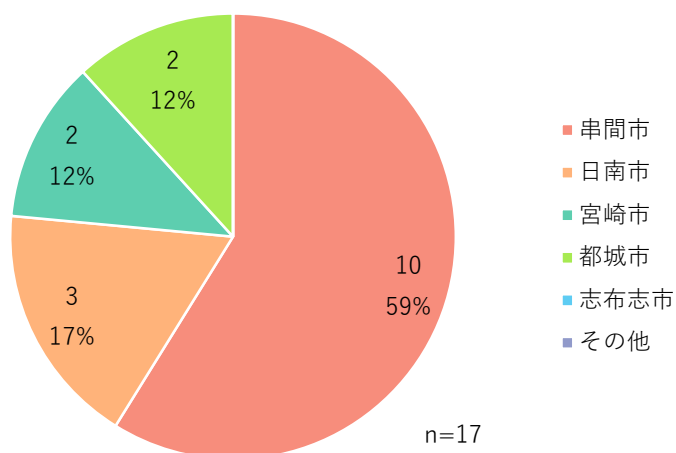


図 4-113 進学予定地

③ 進学先決定にて重視した事柄

「公共交通で通学できること」及び「スクールバスの運行有無」は約半数の回答者が重要視している。「バイク・スクーター通学の可否」を重要視する回答者は2割弱にとどまる。

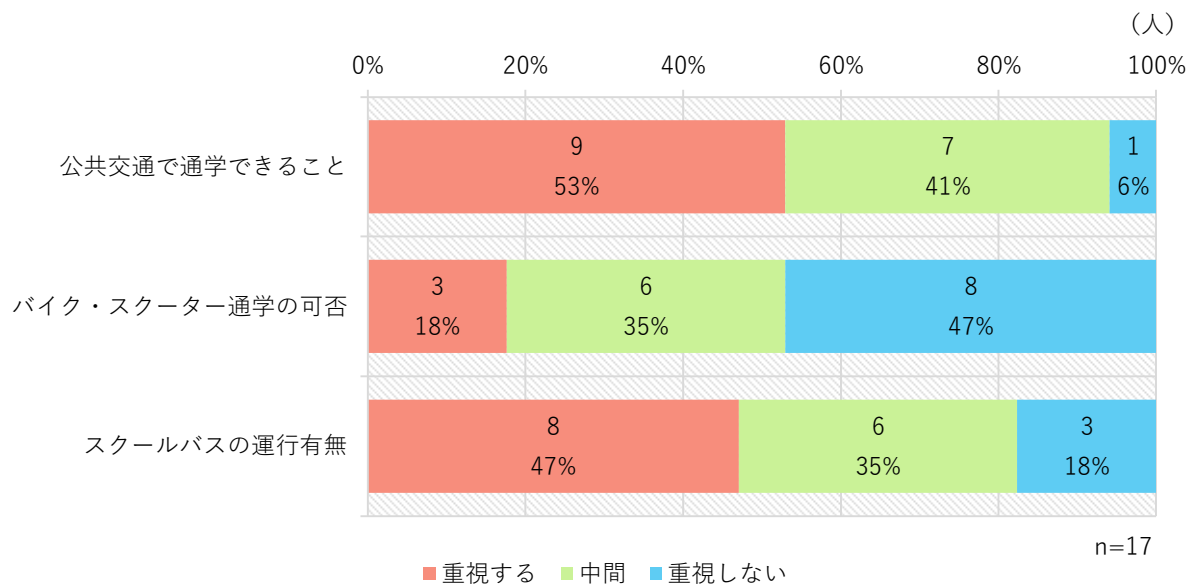


図 4 -114 進路先決定にて重視した事柄

④ 下宿の予定・その理由

進学する生徒の3人（18%）が下宿する予定があり、14人（82%）は下宿する予定がない（自宅から通学）と回答した。

下宿する理由として、「自宅からの通学が現実的に困難であるため（始発でも間に合わない等）（3票）」が最も多く、次いで「交通手段がないため」「移動に時間がかかるため」「学生寮があるため」が2票である。

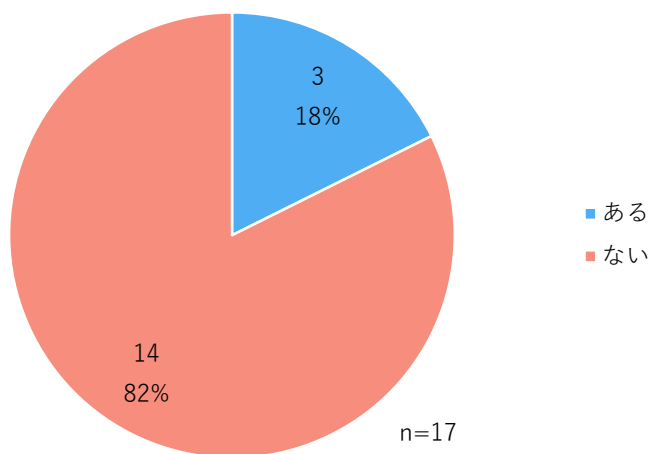


図 4 -115 下宿予定の有無

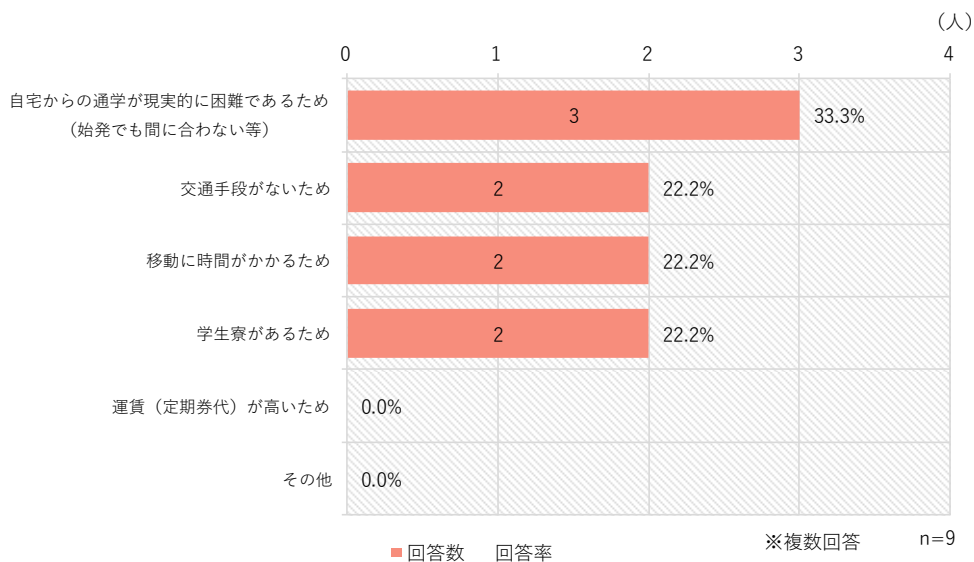


図 4 -116 下宿予定の有無_その理由

⑤ 想定する通学手段

「自転車」による通学が 8 人 (47.1%) と最も多く、次いで「JR 日南線」が 7 人「自家用車 (家族の送迎)」が 6 人である。

「自家用車 (家族の送迎)」を選択した 6 人のうち、「行き」の送迎が 3 人、「行き・帰りどちらも」が 2 人となっている。

天候条件については、「晴天時・雨天時どちらも」の送迎が 4 人、「雨天時のみ」の送迎が 2 人である。

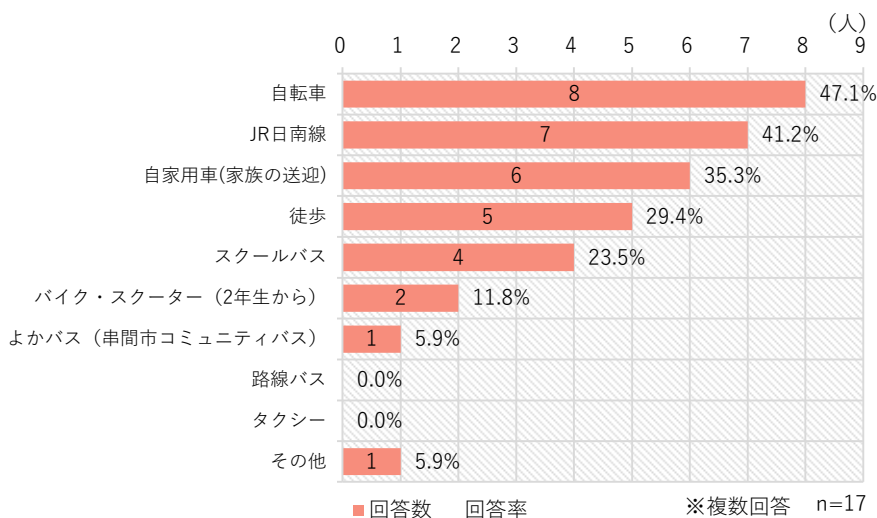


図 4-117 通学手段

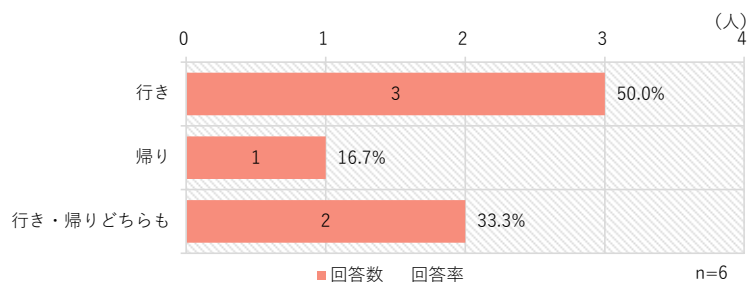


図 4-118 家族の送迎 (行き・帰り)

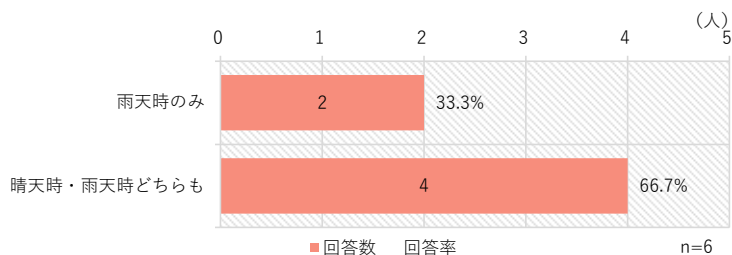


図 4-119 家族の送迎 (天候条件)

⑥ 自家用車（家族の送迎）の送迎区間

「自宅から学校（または学校から自宅）まで送迎」が 5 人（83%）と最も多く、次いで「自宅から駅（または駅から自宅）まで送迎」が 1 人（17%）である。

「自宅から駅（または駅から自宅）まで送迎」と回答した生徒の利用駅は「飢肥駅」である。

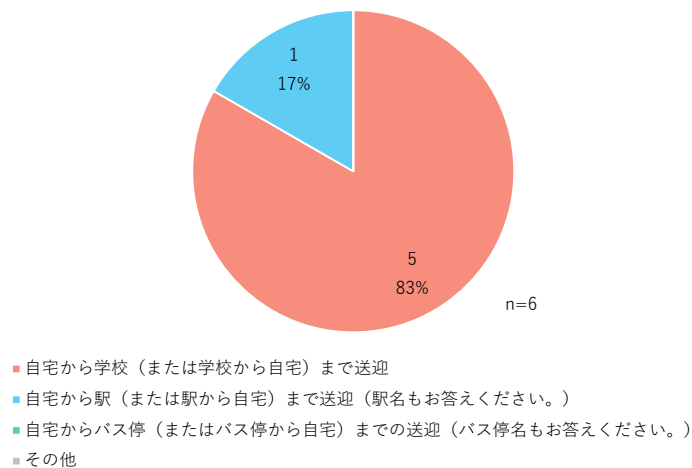


図 4 -120 家族による送迎区間

⑦ 希望進学先へ通学する際の交通手段の不満点・懸念点

「本数が少なく待ち時間が長い」と「特に不満点・懸念点がない」が 41.2%と最も高く、次いで「通学費が高い」が 35.3%、「公共交通が通っておらずアクセスが悪い」が 29.4%と続く。

「自宅から JR の駅が遠い」の駅名の内訳は日向大東駅（2 票）・串間駅・飢肥駅である。「自宅からバス停が遠い」のバス停名は都井支所である。

その他には、運休や遅延が多いという意見がある。

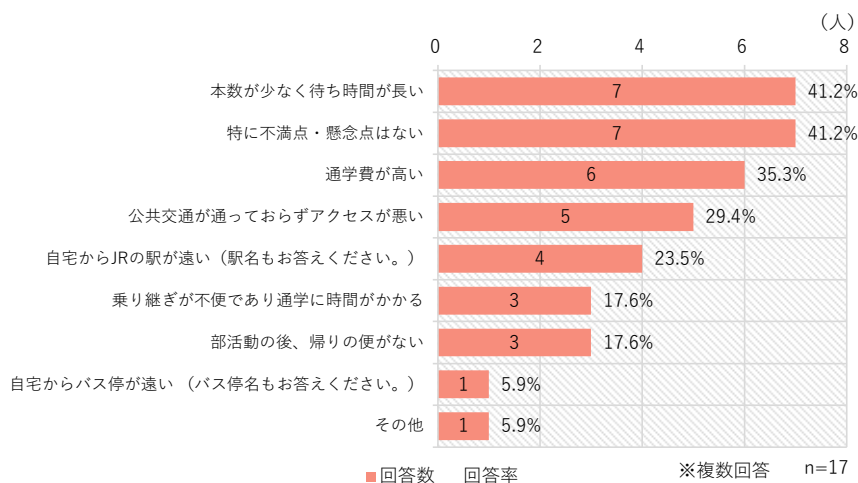


図 4 -121 通学する際の交通手段の不満点・懸念点

⑧ 導入・改善してほしい交通サービス

「串間市内と近隣市（日南市、都城市、志布志市等）を結ぶ直行バスの運行」を望む意見が 70.6%と最も多く、次いで「通学時間帯に合わせた、よかバス（串間市コミュニティバス）運行の充実」と「バスや JR 日南線の定期券購入の補助」が 58.8%で続く。

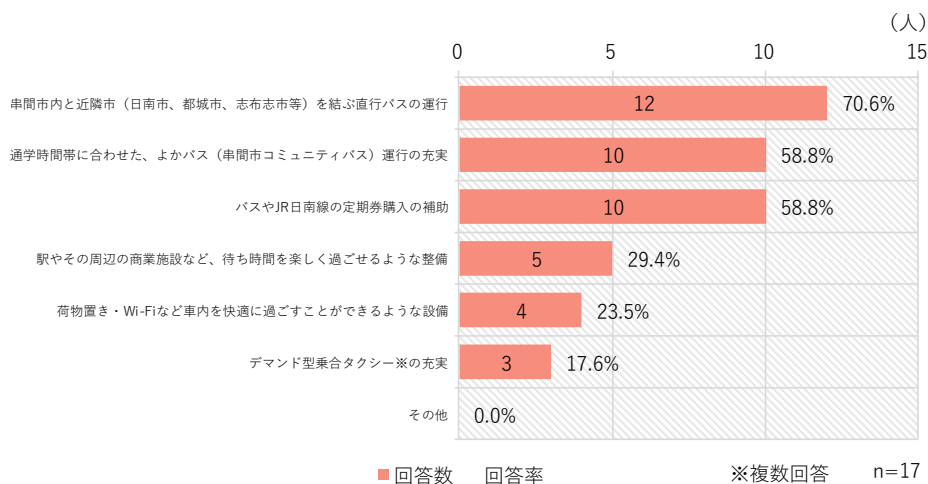


図 4-122 導入・改善してほしいサービス

⑨ 子どもの移動手段についてのご意見

その他、子どもの移動手段について次のような意見が挙げられた。

- ✓ 常に自家用車。近隣の高校の通学は南郷までの送迎など親の手を借りないと難しい。日南方面の高校はシェアバスのような新しいしくみが必要。串間市民だが、子供たちが串間市に自力で行ける交通手段がない。せめて、1日1本朝夕があると良い。
- ✓ 子どもバス(無料)のような移動手段があれば親は助かるのでは。
- ✓ いま現在早急の実現させて欲しい課題です。これから先の子供達や親御さんのためにも 充実させてあげたい取組のひとつです。

4-6-2 現状と問題点の整理

(1) 想定される通学状況

- 進学予定地は本市が 59% を占めている。
- 進学先を決定する際には、「公共交通で通学できること」が重要視されている。
- 想定する主な通学手段は、徒歩や自転車といった自力での手段を除くと「JR 日南線」または「自家用車（家族の送迎）」が多く、路線バスの利用はほとんど検討されていない。
- 自家用車での送迎区間は、自宅⇔学校区間がほとんどである。

(2) 公共交通に対するニーズ

- 交通手段の「本数が少なく待ち時間が長い」ことを不満点・懸念点に感じている保護者が多い。
- 本市内と近隣の市を結ぶ直行バスを望む意見が多く、現状としては本市内の進学が 6 割を占めているが、市外アクセスがあれば進学先は変わる可能性がある。また、通学時間のよかバスの運行やバス・JR 日南線の定期券購入補助を望む意見も同程度みられる。

4-6-3 中学生ワークショップ

「串間市の移動を含めた将来像を考える」というテーマのもと、串間中学校3年生24名と市内公共交通の在り方を考えるワークショップを開催した。中学生自身に公共交通の必要性を「自分事」として捉えてもらいながら、3グループ各班で「理想」→「問題」→「解決策・今後の方針」の順に意見出しを行った。日常生活の中で公共交通に馴染みがない生徒も多く、悩んでいる姿も見られたが、中学生目線での自由な発想が生まれた。

開催日時	令和5年9月15日（金） 10時25分～11時15分 （授業：串間市未来会議）
場所	串間中学校
参加者	串間中学校3年生24名
テーマ	「串間市の移動を含めた将来像を考える」
実施方法	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「8人」×「3グループ」で実施 ➤ 「自分たち世代の移動」に焦点を当て、中学生目線で考えてもらう ➤ 「理想」→「問題」→「解決策」の順に整理する ➤ 各グループにつきファシリテータ1名がつく ➤ アウトプットは「①各自の意見を付箋に書出し」「②模造紙への貼り付け」で行う



図 4-123 ブレインストーミング



図 4-124 発表の様子

(1) 1グループ

理想	問題	解決策
<p>《お金に関すること》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃が安い <p>《利便性に関すること》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 呼んだらすぐ来る ・ 早く着く ・ タクシーのように行きたいところに行ける ・ 車両本数が多い <p>《設備に関すること》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大きな荷物が載せられる ・ 音楽が流れる ・ 停留所に屋根をつける ・ 改札を作る ・ 自由に話せる個室を作る ・ Wi-Fi 使い放題 <p>《その他》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手が優しい 	<p>《お金に関すること》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー、鉄道の運賃が高い <p>《利便性に関すること》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 行ってほしいところに行ってくれない ・ 行きたいときに行けない ・ 駅が少ない ・ バスの乗り方が分からない ・ 乗り遅れたときに次が来ない ・ よかバスを休日に通してほしい ・ <p>《設備に関すること》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 静かすぎる ・ 車内ですることがない <p>《その他》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗る人が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民や来訪者にたくさん乗ってもらう ・ 自動車の人のために予算を使いすぎているため、公共交通に対しても配分する ・ 平日と土日で運賃を分ける（平日：高い、休日：安い） ・ タクシー代わりにマイカーの人に同乗させてもらえる仕組み ・ 乗りたくなる設備をできるところから ・ 車内で楽しく過ごせるスペースを作る

(2) 2グループ

理想	問題	解決策
<p>《バスのデザイン》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外観がきれいなものに乗りたい ・ バス停のデザインを変える <p>《バスの利便性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 早く着く ・ 座席を増やす ・ 安い料金で乗れる <p>《未来のバス》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海の上を走るバス ・ 空を飛ぶバス ・ 車内からの景色がいい ・ 路線バスを作る 	<p>《バスの待ち時間》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 待ち時間が長い ・ 間違ったら大変 <p>《バス停》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 座る場所がない ・ バス停のデザインが古い <p>《バスより便利なもの》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車の方が便利 ・ タクシーの方が便利 <p>《利用者数》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人が少なく乗りにくい ・ 利用者が減少 ・ 知らない人に見られる ・ 足がのばせない ・ 赤字 ・ 座席が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの本数を増やす ・ バス停に屋根をつける ・ バス停の近くにカフェを隣接する ・ バス専用の道路を作る ・ バスのスピードを速くする ・ アプリを活用する ・ 電子マネーを活用する ・ 充電できるようにコンセントをつける ・ 定期的に掃除をする

(3) 3グループ

理想	問題	解決策
<p>《バスの設備》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全席ヨギボー ・個室を作る ・ゆったり乗れる・車内にテレビがついている ・お菓子やドリンクのサービス <p>《利便性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本数が多い ・車両が多い ・料金が安い <p>《バス停・駅・その周辺》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停が分かりやすい ・バス停が多い ・改札を作って出入りをスムーズに ・駅をたくさん作る ・駅の周辺に気軽に立ち寄れる飲食店がある 	<p>《車内の不快適さ》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車やバスに Wi-Fi がない ・電波が悪い ・車両が少なく、混雑して乗り降りしにくい ・通学時に車内がとても混む ・自転車やサーフボードを乗せられない ・電車の音がうるさい <p>《利便性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・お金が高い ・本数が少ない ・市木までの本数が少ない <p>《情報の分かりにくさ》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停が分かりにくい ・どこを通過しているかわからない ・ネットにある時刻表が見にくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・使いたいときに利用しやすい公共交通 ・SNS で広告をする ・学生利用が多いので、料金を安くしたり何回か乗ったら無料などのサービスをつけたりしてほしい ・行き帰り同じ電車やバスを使うときは料金の割引をしてほしい

4-7. 高校生アンケート調査

4-7-1 調査概要

本市及び日南市の高校に通学する高校生の移動手段に関するアンケート調査を実施した。各校に QR コードを付した依頼文を送付し、学生自身に Web で回答してもらう方法で実施した。

調査方法	・学校から生徒にアンケート依頼文を配布 ・依頼文に貼付した QR コードを読み取り回答
調査期間	令和 5 年 10 月 10 日（火）～10 月 13 日（金）
調査対象	福島高校、日南高校、日南学園、日南振徳高校
設問内容	回答者の属性 ①回答者の学年・部活動所属の有無・性別・居住地 通学時の移動手段について ②通学時の主な交通手段 ③「行き・帰り」「晴天・雨天」の送迎状況 ④送迎してもらっている区間 (③④は送迎してもらっている人のみ) ⑤登校時・下校時の出発時刻・到着時刻 ⑥現在の通学手段への満足度 ⑦JR 日南線の不満点 ⑧宮交バス（飢肥－幸島線）の不満点 ⑨よかバスの不満点 導入・改善してほしいサービス ⑩導入・改善してほしいサービス その他 ⑪移動手段についてご意見・ご要望
回答数	476 人

(1) 属性

① 学年

39%が3年生、35%が2年生、26%が1年生となっている。

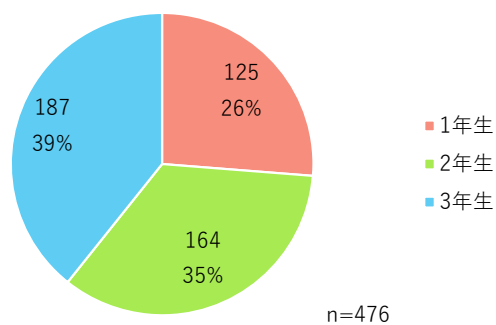


図 4-125 学年

② 部活動への所属の有無

回答者の62%が部活動に所属しており、38%が所属していないと回答した。

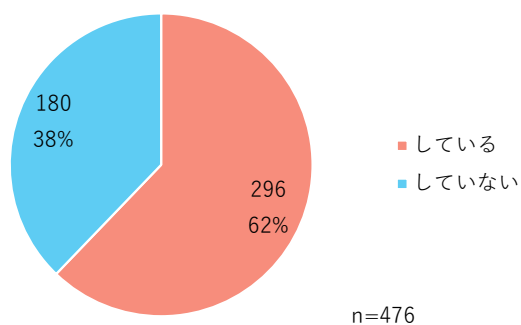


図 4-126 部活動への所属

③ 性別

回答者の49%が男性、50%が女性である。

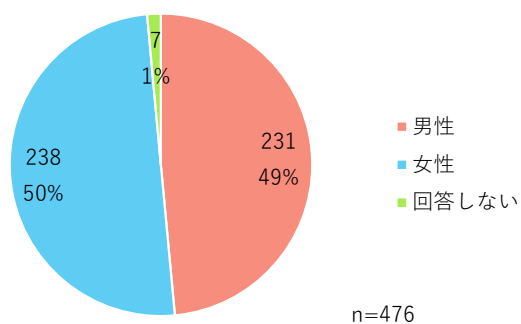


図 4-127 性別

④ 居住地

回答者の 23%が串間市在住で、74%が日南市在住であった。また串間市居住者 107 人のうち、福島地区在住者が 64%と最も多く、次いで大束地区（15%）、北方地区（8%）が続く。

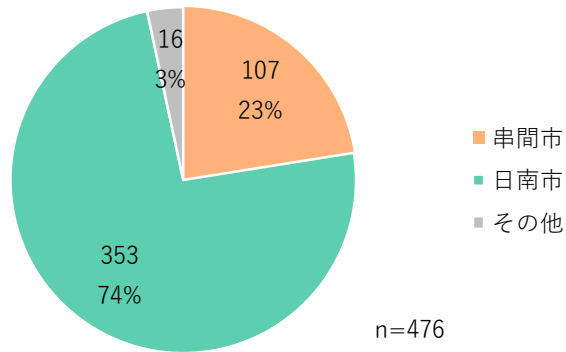


図 4 -128 居住地

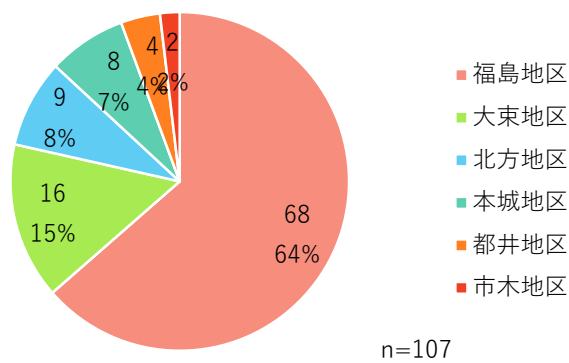


図 4 -129 居住地（串間市内）

(2) 移動実態

① 主な交通手段

「自転車」による通学が 48.5%と最も多く、次いで「自家用車（家族の送迎）（33.0%）」、「JR 日南線（23.9%）」が続く。

串間市在住者に限ると、「スクールバス」の回答割合が 30.8%と多く、「バイク・スクーター」を利用している学生もわずかながら存在する。

串間市在住者の「路線バス」、「コミュニティバス（よかバス）」利用者はいなかった。

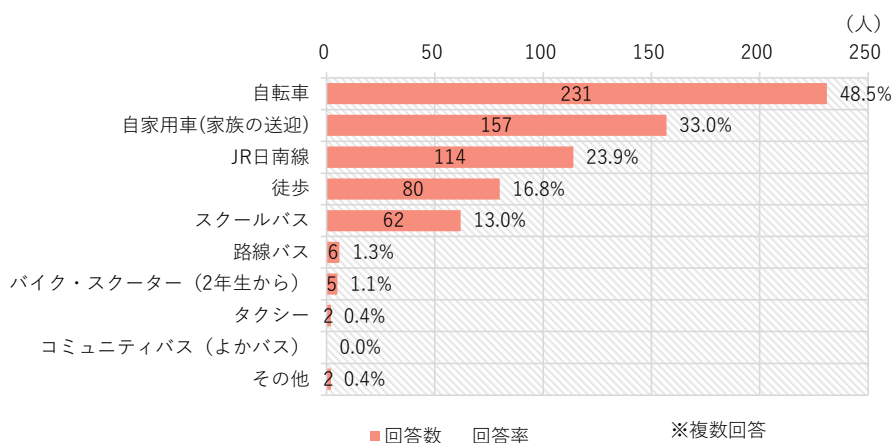


図 4-130 通学時の主な交通手段（全回答）

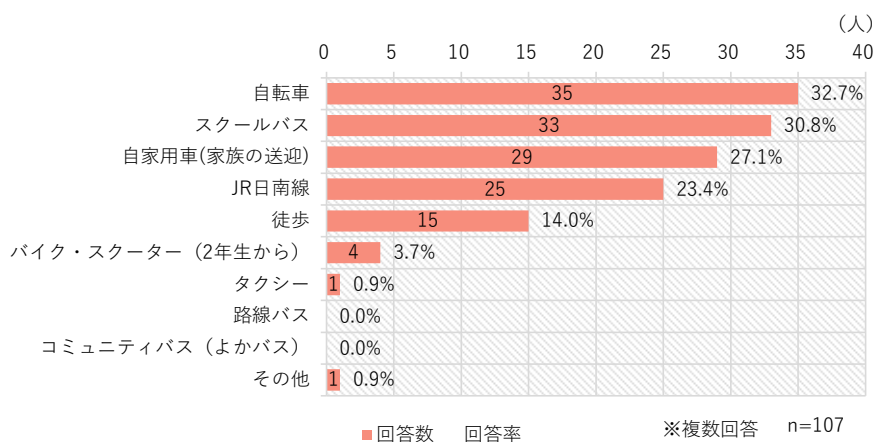


図 4-131 通学時の主な交通手段（串間市在住者のみ）

② 自家用車（家族の送迎）による通学状況

自家用車により通学すると回答した人のうち、「行き・帰りどちらとも」送迎してもらう人は77.7%を占め、「行き」のみ送迎してもらう人は17.8%となった。

自家用車により通学すると回答した人のうち、「晴天時・雨天時どちらも」送迎してもらう人は69.4%を占め、「雨天時のみ」送迎してもらう人は30.6%となった。

自家用車により通学すると回答した人のうち、「自宅から駅（または駅から自宅）まで送迎」してもらう人の割合は、串間市在住者は全回答と比較すると低く、「自宅から学校（または学校から自宅）まで送迎」してもらう人の割合の方が高い。

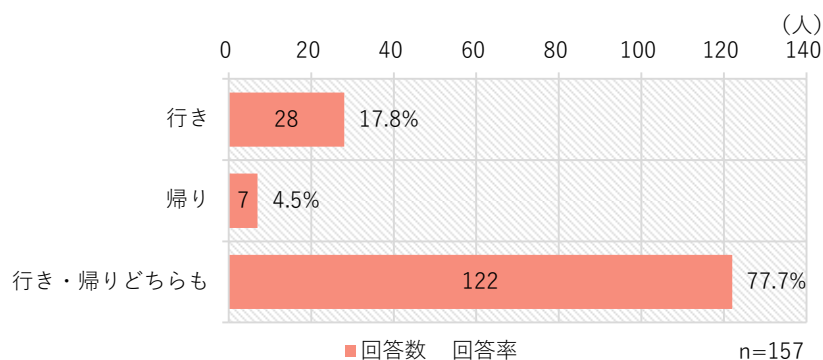


図 4-132 自家用車による通学状況（行き・帰り）（全回答）

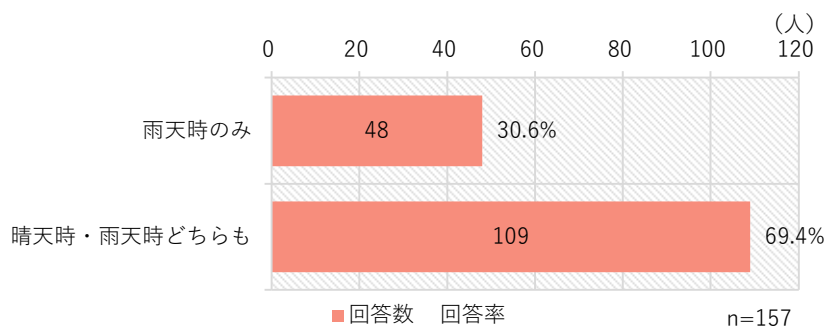


図 4-133 自家用車による通学状況（天候条件）（全回答）

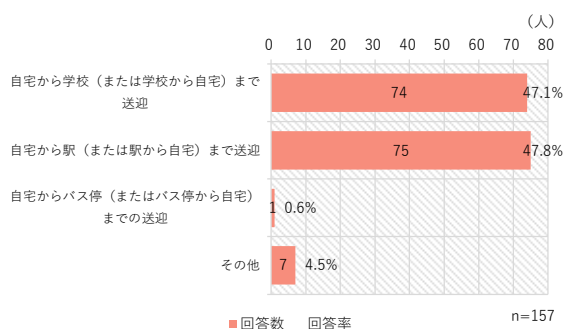


図 4-134 送迎の区間（全回答）

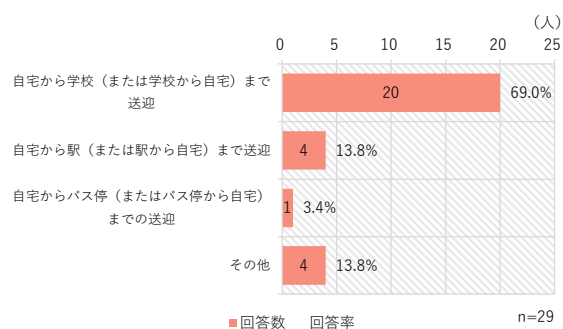


図 4-135 送迎の区間（串間市在住者のみ）

③ 登校時の出発時刻・到着時刻

登校時、自宅の出発時刻が7時台の人が50.6%、6時台が38.2%を占め、学校到着時刻は7時台が66.0%、8時台が29.6%を占める。

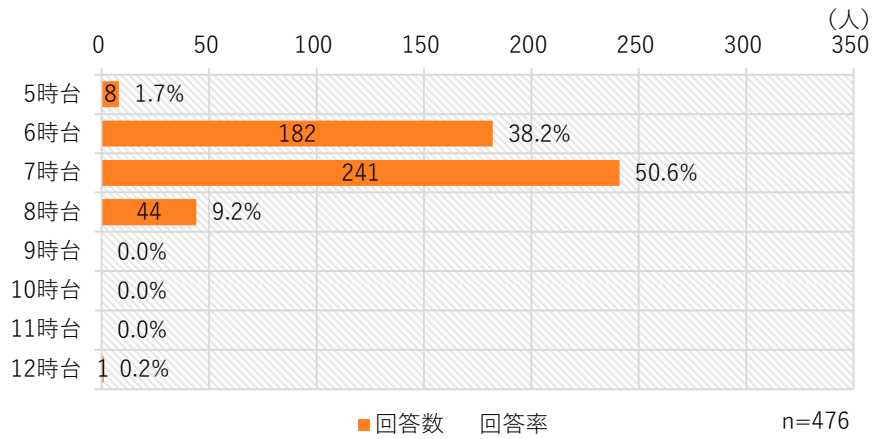


図 4 -136 登校時の自宅出発時刻

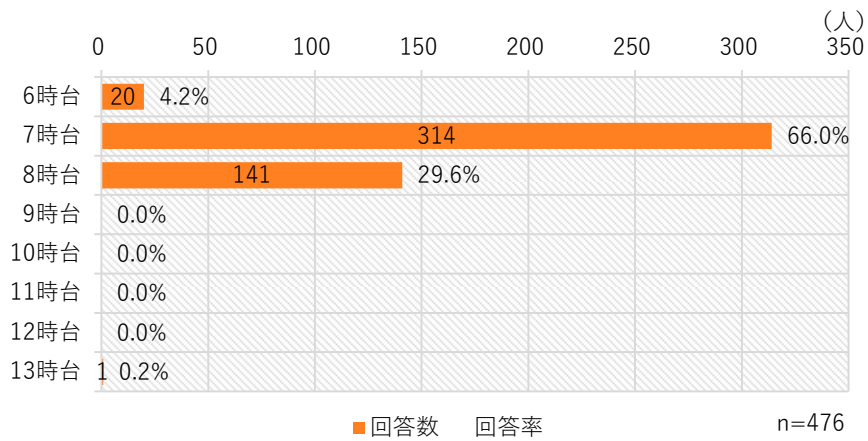


図 4 -137 登校時の学校到着時刻

④ 下校時の出発時刻・到着時刻

下校時の学校出発時刻は 15～19 時台、自宅到着時刻は 16～20 時台に分散している。学校出発時刻は、18～19 時台が特に多くなっている。

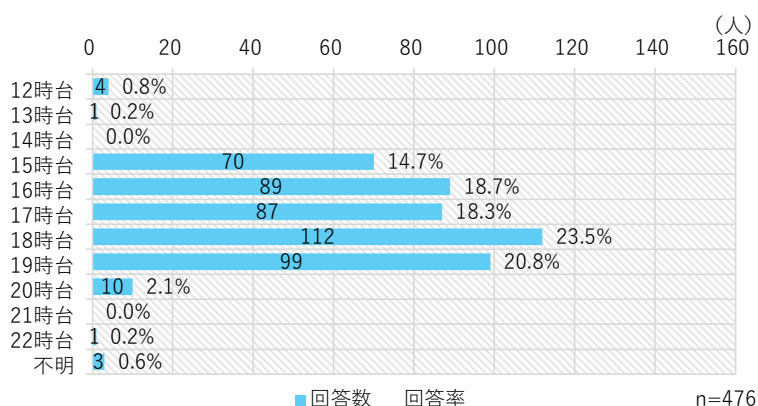


図 4 -138 下校時の学校出発時刻

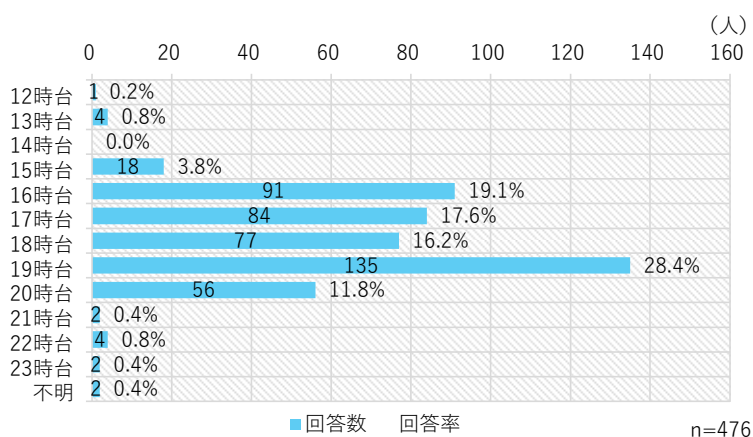


図 4 -139 下校時の自宅到着時刻

⑤ 通学手段の満足度

現在の通学手段について「満足」と「概ね満足」を合わせると 64%を占める。「やや不満」と「不満」は合わせて 13%であり、全体として現在の通学手段には満足しているといえる。

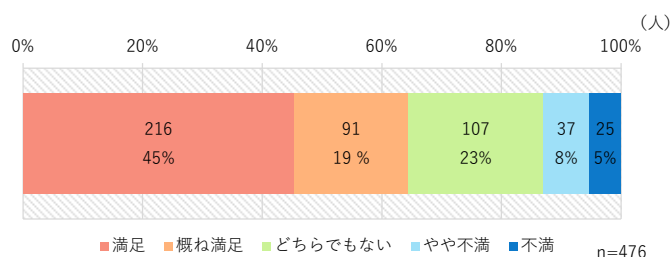


図 4 -140 通学手段の満足度

⑥ 通学手段の不満点

A) JR 日南線の不満点

「利用していないためわからない」人が多いものの、「登下校の時刻と鉄道の運行時刻があっていない（16.4%）」、「車内が混雑している（14.1%）」、「運賃が高い（9.2%）」が上位に挙げられた。

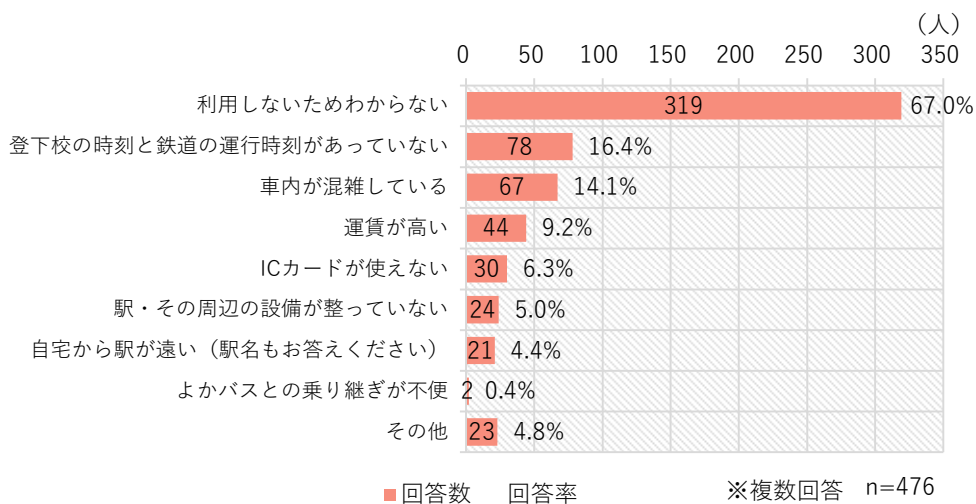


図 4-141 JR 日南線についての不満点

B) 路線バス（宮交バス：飢肥-幸島線）の不満点

「利用していないためわからない（93.1%）」の割合が最も高く、その他「本数が少ない（4.0%）」、「運賃が高い（3.8%）」等が挙げられた。

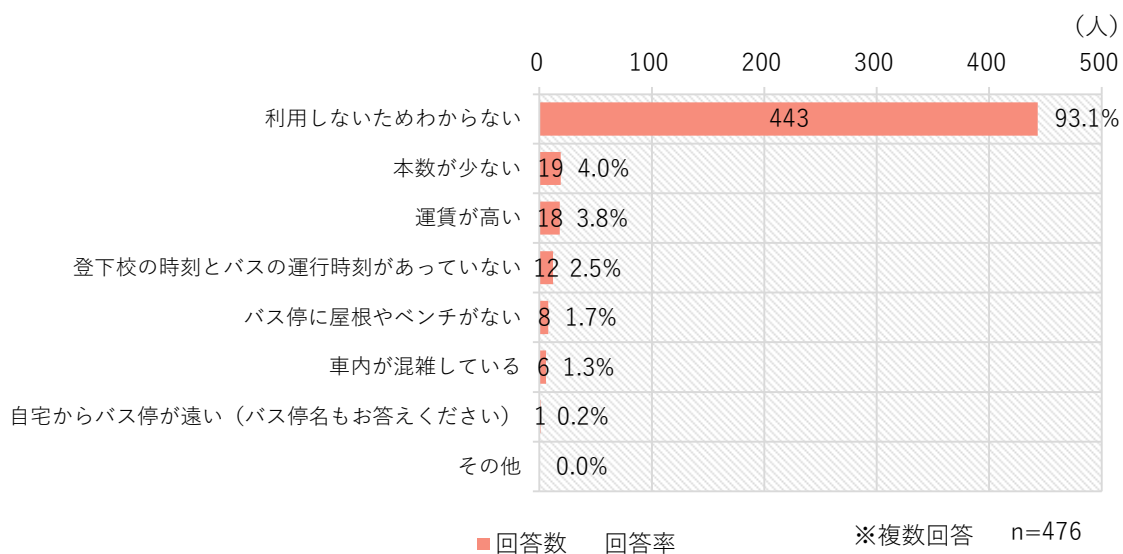


図 4-142 路線バスについての不満点

C) よかバス（串間市コミュニティバス）の不満点

「利用していないためわからない」人が 96.4%と他の交通手段より多いものの、「本数が少ない（2.3%）」、「乗りたい曜日に運行が無い（1.3%）」、「使い方（バス停・時刻・行先等）が分からない（1.3%）」が挙げられた。

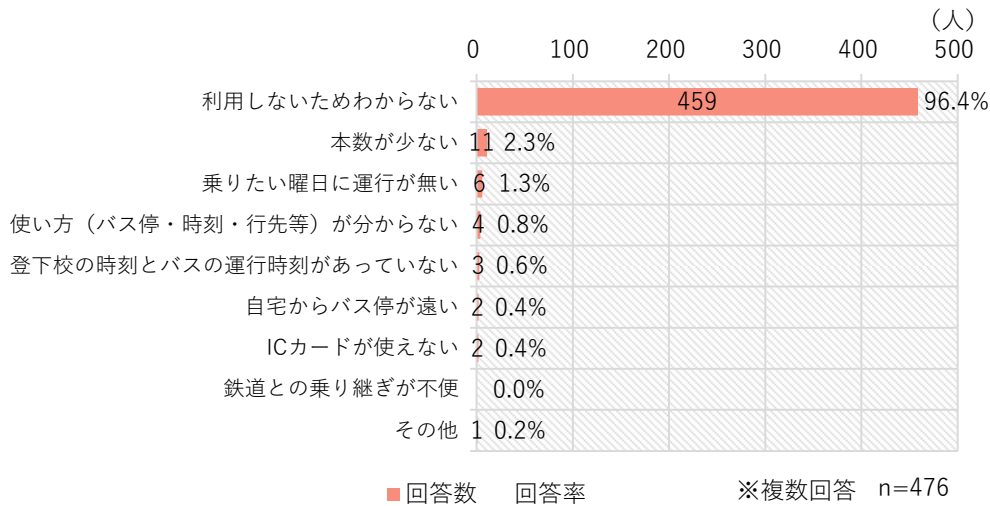


図 4-143 よかバスについての不満点

⑦ 導入・改善してほしい公共交通サービス

「荷物置き・Wi-Fi など車内を快適に過ごすことができるような設備」を望む人が 56.5%と最も多く、次いで「駅やその周辺の商業施設など、待ち時間を楽しく過ごせるような整備（44.5%）」、「バスや JR 日南線の定期券購入の補助（34.2%）」が続く。

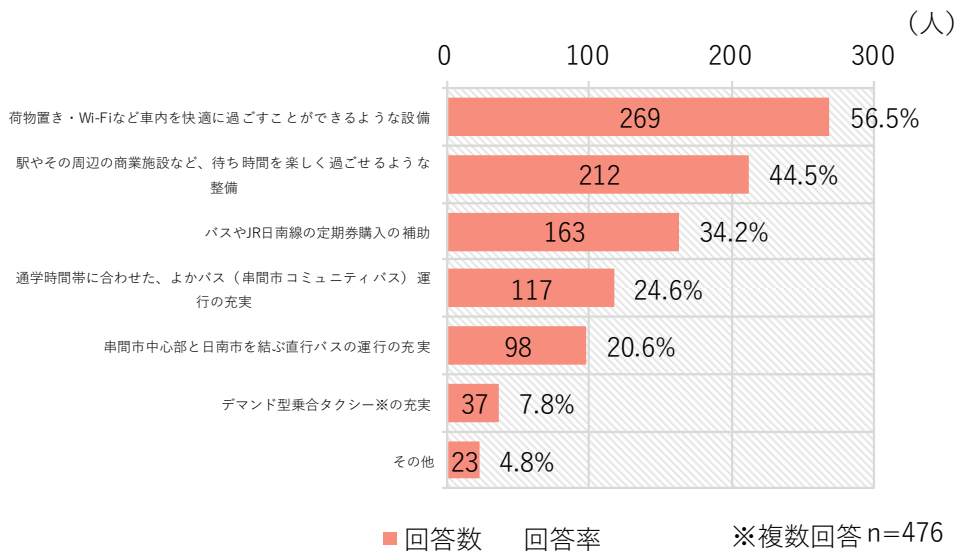


図 4-144 導入・改善してほしい公共交通サービス

4-7-3 現状と問題点の整理

(1) 属性

- 回答者の 23%が本市在住、74%が日南市在住である。

(2) 移動実態

- 本市在住者の通学手段は、自転車（32.7%）に次いでスクールバス（30.8%）が多い。一方で、よかバスの利用は全くない状況である。
- 送迎してもらっている本市在住の学生のうち、送迎区間が自宅から学校（または学校から自宅）までの人が約7割を占めている。

(3) 公共交通に対するニーズ

- JR 日南線の運行時刻が登下校の時刻とあっていないという不満や車内の混雑に対する不満が高い。
- 学生は低額な運賃や本数の充実よりも、移動中や待ち時間の快適性向上を望んでいる。

4-8. 観光者移動実態アンケート調査

4-8-1 調査概要

本市への来訪者の移動実態を把握するとともに、市内へのアクセスや市内での周遊性に関する課題やニーズを調査するため、市内2地点においてアンケート調査を実施した。

調査方法	調査員による聞き取りアンケート
調査日	令和5年9月16日(土)
調査対象	施設への来訪者(本市居住者を含む)
実施場所	①道の駅くしま ②都井岬観光交流館パカラパカ
設問内容	①お住まい ②串間市への来訪経験 ③滞在日数 ④串間市内で訪れる(訪れた)施設 ⑤串間市への・市内での移動手段 ⑥何が改善されれば公共交通を利用するか 「串間市までの移動」「市内/市外近隣観光地を周遊する際の移動」 ⑦観光・移動手段の情報の入手先 ⑧その他串間市内の観光周遊についてのご要望 ⑨個人属性・同行者(その人数)
回答数	149人

4-8-2 調査結果

(1) 属性

① 性別

全体として男性が66%を占める。施設別でも両施設ともに、男性利用客が6割程度である。

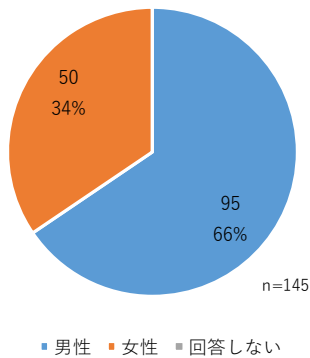


図 4-145 性別

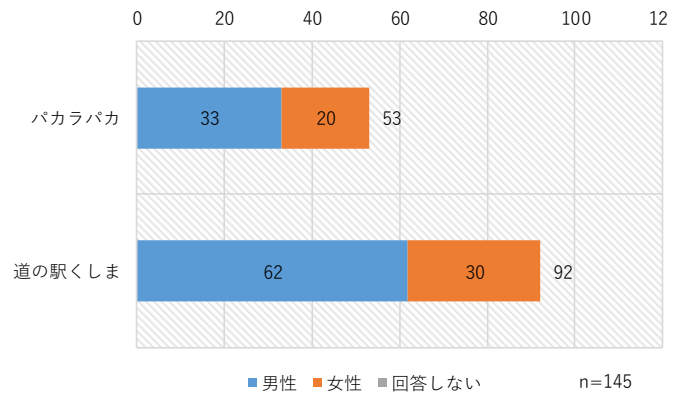


図 4-146 性別_施設別

② 年齢

年齢層としては、19～59歳が多いが、特に40歳代の方の来訪割合が高い。

道の駅くしまには幅広い年齢層の来訪がみられるが、バカラパカは65歳以上の高齢層の来訪者数が少ない。

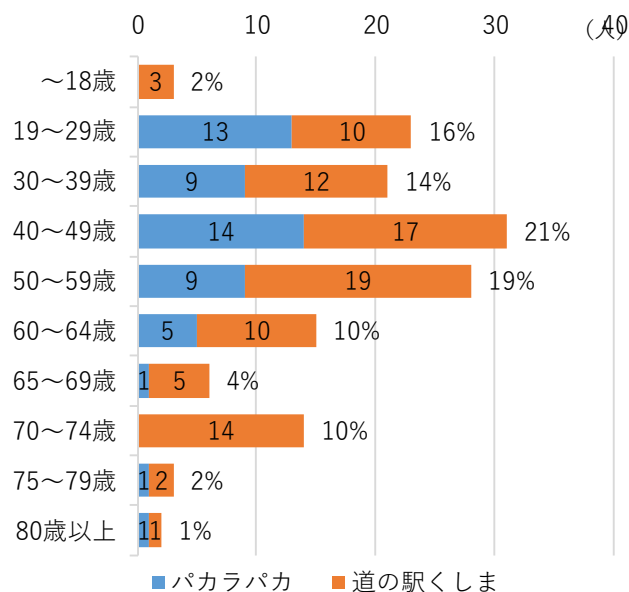


図 4-147 年齢

③ 自動車運転免許の有無等

観光来訪者のうち日常的に運転する人の割合は96%と非常に高い割合を占める。

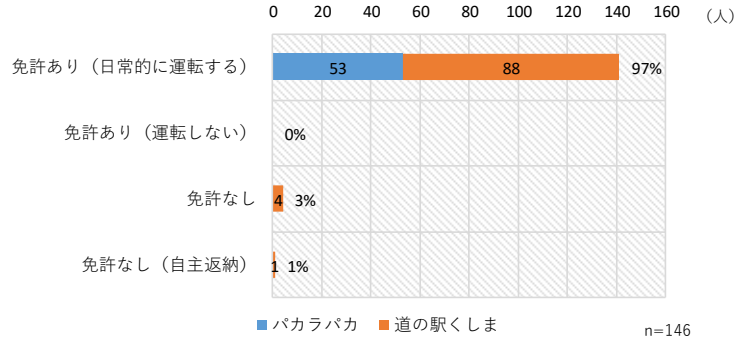
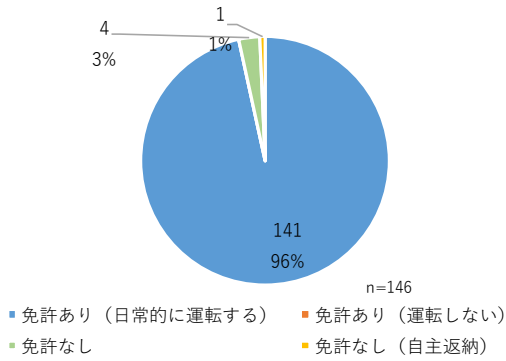


図 4-148 自動車運転免許の有無

図 4-149 自動車運転免許証の有無_調査地別

④ 同行人数（本人除く）

2人（同行人数=1人）で来訪するケースが40%と最も多い。

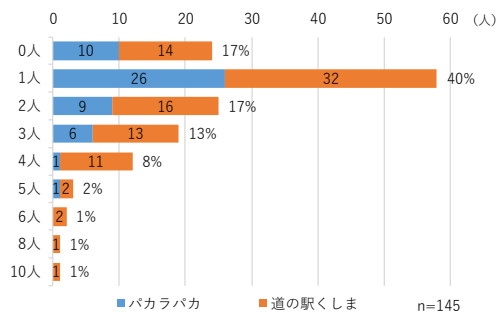


図 4-150 同行人数（本人除く）

⑤ 同行者との関係

道の駅くしまへは家族・親族での来訪、パカラバカにはカップル・夫婦での来訪が比較的多い。

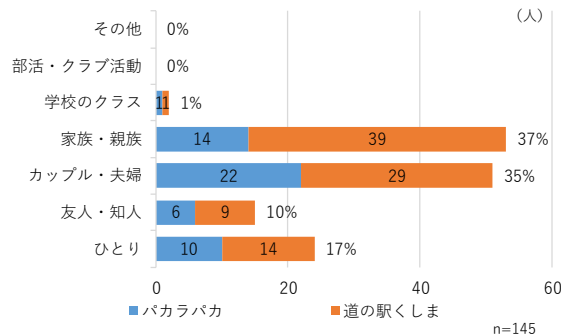


図 4-151 同行者との関係

⑥ 居住地

串間市外からの来訪者が9割を超えている。道の駅くしまに関しては、串間市内からの来訪者も11人みられる。

宮崎県内（特に宮崎市）および鹿児島県からの来訪が中心である。鹿児島県については、鹿屋市（12人）、鹿児島市（6人）、霧島市（4人）が上位にきている。

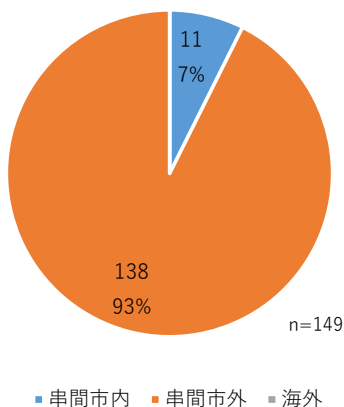


図 4-152 居住地

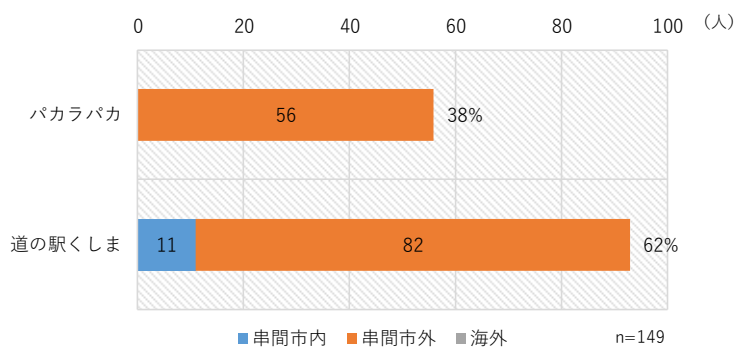


図 4-153 居住地（調査地別）

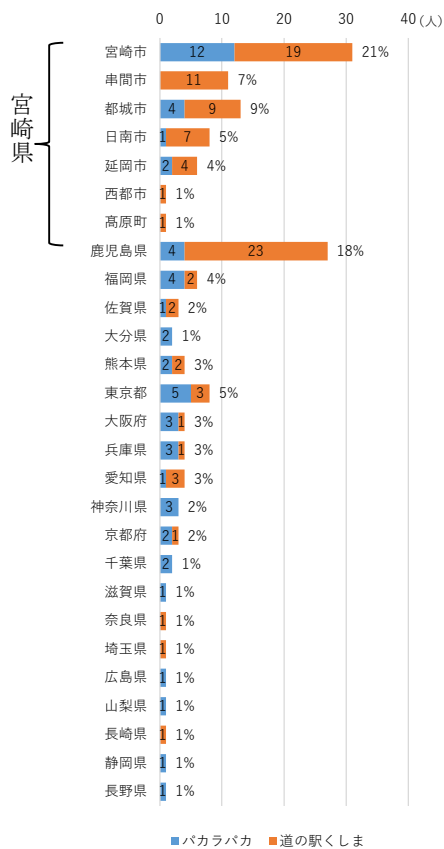


図 4-154 具体的な地名

(2) 調査結果

① 串間市への観光経験

今回の観光以前に串間市を訪れた経験がある人は68%、一方、宮崎県を初めて訪れた人は10%である。

串間市内滞在日数は日帰りが85%と最も多く、次いで2日間(12%)が続く。

市内で訪れた・訪れる予定の施設については、「道の駅くしま」が57人と最も多く、「都井岬」が42人と続く。その他については、「帰る予定」といった内容が大半である。(帰り道に立ち寄ったという方が多い)

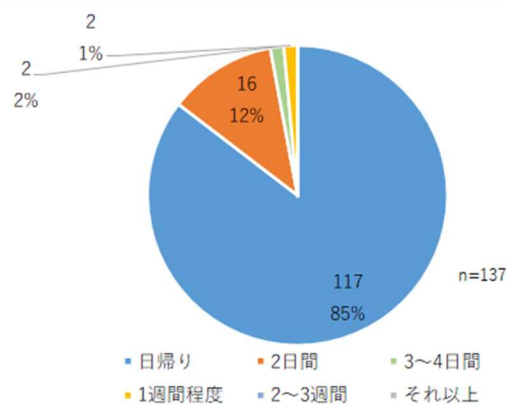
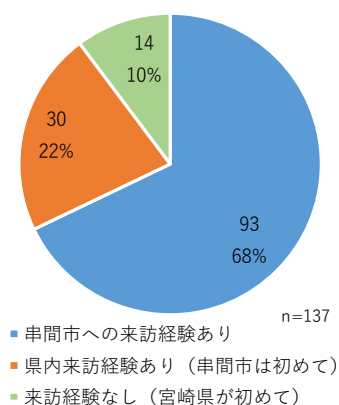


図 4-155 串間市への来訪経験

図 4-156 今回の観光での市内滞在日数

※居住地が串間市外の方を対象

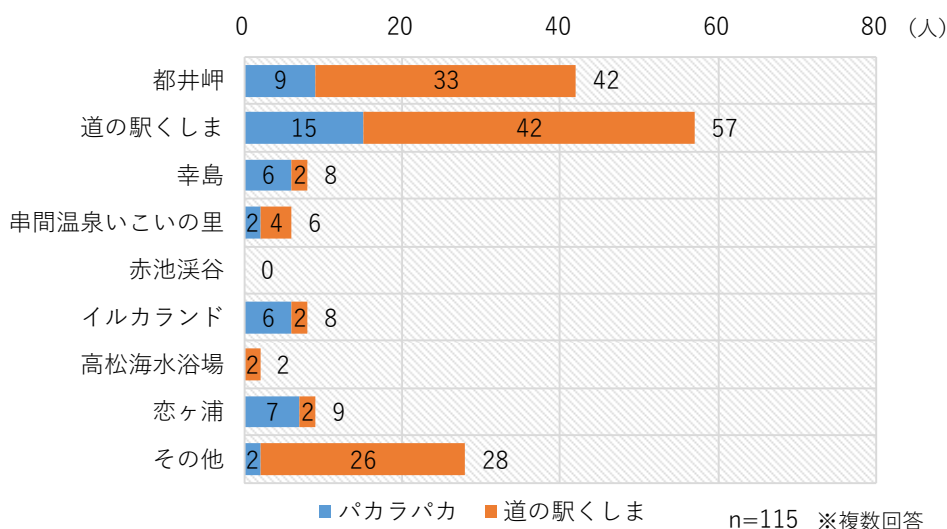


図 4-157 市内で訪れた・訪れる予定の施設

② 串間市まで・串間市内の移動手段

串間市まで自家用車で来訪する人が 83%、レンタカーが 11%と自動車での移動が 9割以上を占める。

串間市内での移動手段については、同市までの移動手段とほぼ同様の割合を示すが、市内移動で自転車やコミュニティバスで移動する人も僅かに見られる。

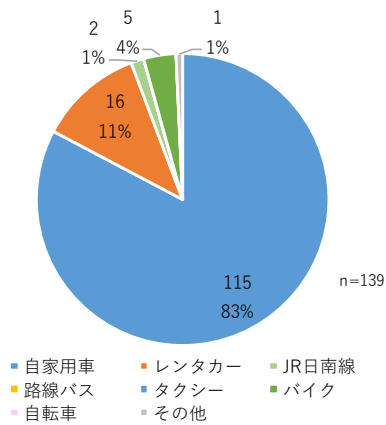


図 4-158 串間市までの移動手段

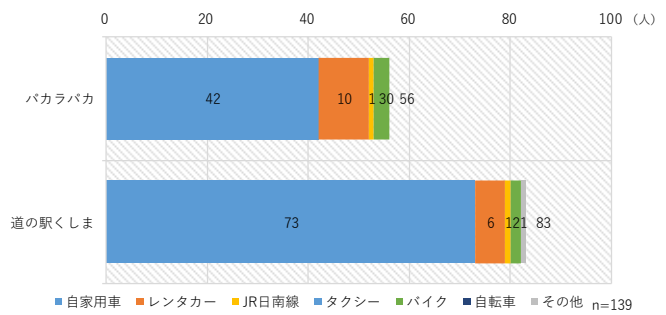


図 4-159 串間市までの移動手段（調査地別）

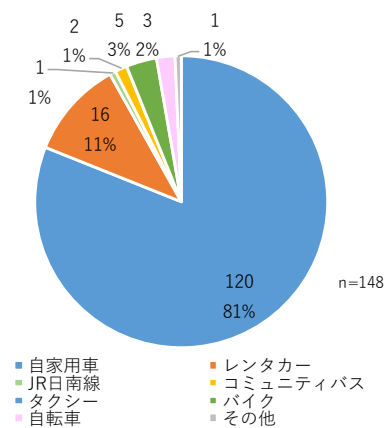


図 4-160 串間市内の移動手段

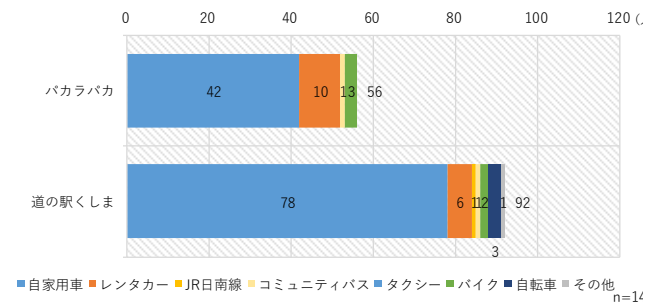


図 4-161 串間市内の移動手段（調査地別）

③ 公共交通への改善希望

早く移動できることを求める意見が最大（28人）であり、次いで、安く移動できることが17人となっている。

その他については、自家用車で来るから使わないと意見が大半を占めていたものの、以下のような意見もある。

- JRの増便
- バスの増便
- 串間観光のパックツアー（時間を指定したモデルコース）を作る
- 串間⇄志布志区間のバスのアクセス改善
- 海幸山幸の延伸

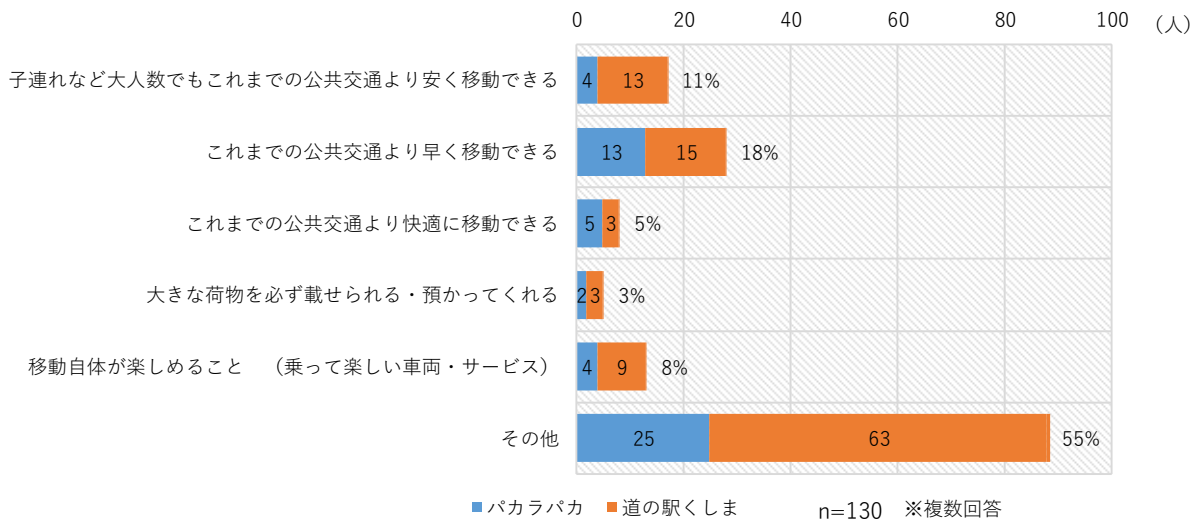


図 4-162 串間市までの移動について、何が改善されれば公共交通を利用したいと思うか

「市内で気軽にレンタカーやカーシェアが使える」の回答数が最多であり、車移動への意向が強くみられる。

「タクシーが一定期間割安で乗車できる」には20人（14%）が回答している。

その他については、市内の主要観光地を結ぶ周遊バスがあれば利用したいという意見が多く上がっている（12件）。

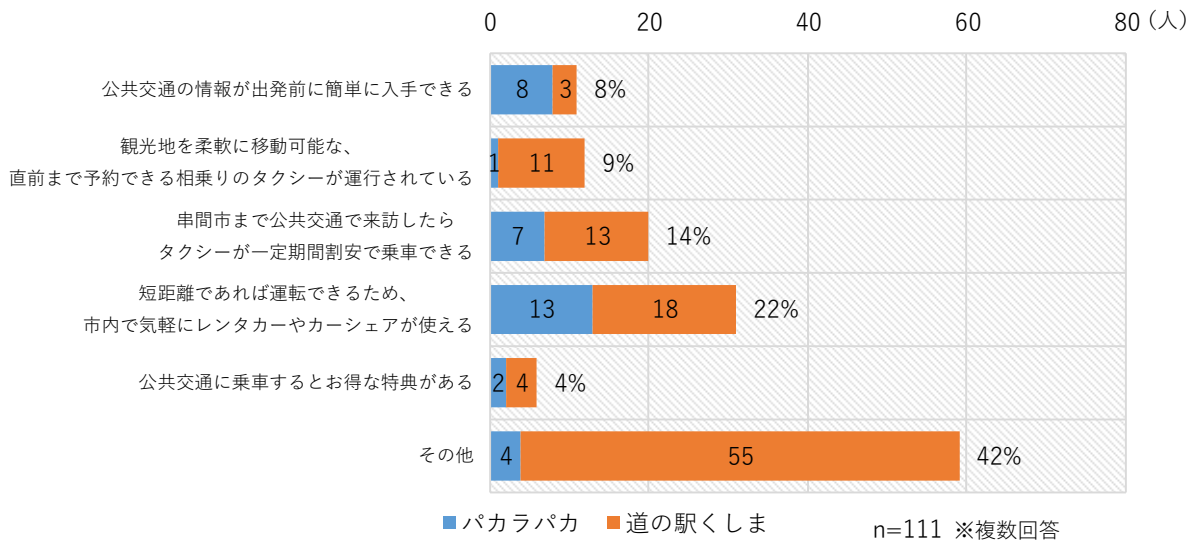


図 4-163 市内／市外近隣観光地を周遊する際、何が改善されれば公共交通を利用したいと思うか

④ 観光・移動手段の情報入手先

道の駅くしまについてはHP、パカラパカについてはSNSが主要な情報の入手先となっている。

10歳代、20歳代の来訪者はSNSが情報を入手した割合が高い。40歳代はHP、50歳代はHPや観光・旅行サイトの回答割合が高い。

その他は、大半が「調べていない」「前から知っていた」という意見である。

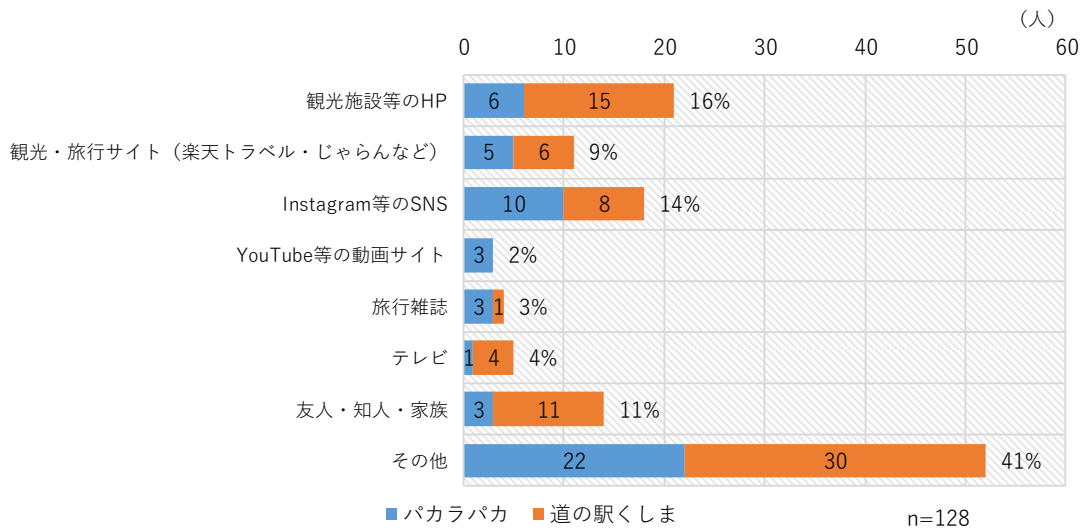


図 4-164 観光・移動手段の情報入手先

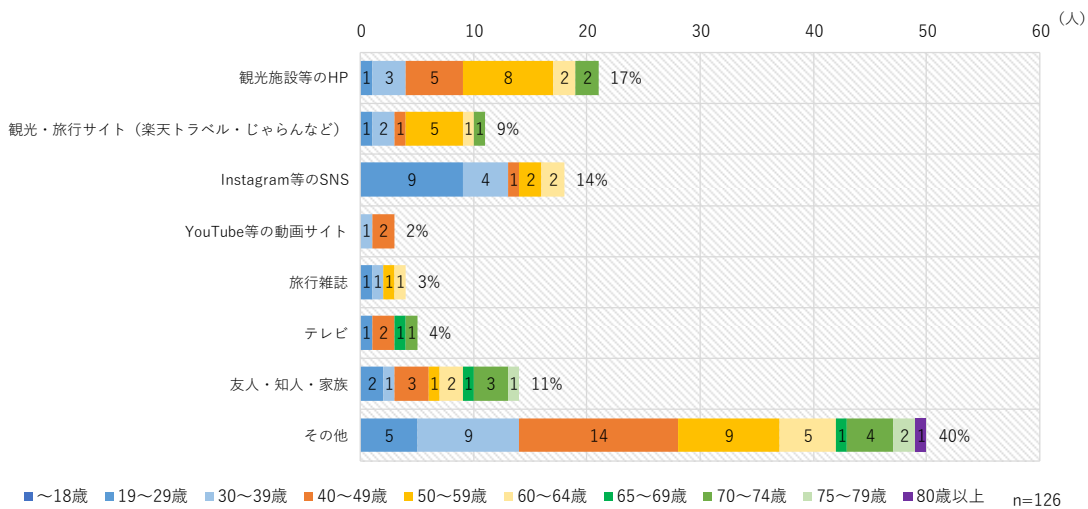


図 4-165 観光・移動手段の情報入手先 (年齢別)

4-8-3 現状と問題点の整理

(1) 属性

- 観光来訪者のうち、日常的に運転する人の割合は96%と非常に高い。
- 全回答者のうち17%は1人で来訪している。
- 本市外からの来訪者が9割を超える。宮崎県内だけでなく、鹿児島県（鹿屋市、鹿児島市）からの来訪が多い。

(2) 移動実態

- 移動手段は約9割が自動車（自家用車・レンタカー）である。市内の移動に自転車やコミュニティバスを利用する人もわずかにみられる。

(3) 公共交通に対するニーズ

- 本市までの移動に公共交通を利用したいと思う条件は「速い」「安い」である。
- 市内においてタクシーやレンタカーを使って便利に移動できるようになれば、本市までの来訪手段に公共交通を用いる人は一定数いると考えられる。その他、周遊バスを利用したいという意見も多く挙がっている。
- 情報の入手先として、10～20歳代はSNS、40～50歳代は観光施設のHPが多い。

4-9. 交通事業者ヒアリング調査

交通事業者名	回答内容
宮交タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員は常に不足している。若い年代のなり手が不足し高齢化が激しい。 ● 乗務員不足により、コロナ後戻りつつある利用者へ適切にサービスを供給できない時間帯が発生することがある。仕事はあるのにお断りすることもあり、経営的にも残念である。 ● 平成 21 年より市内全域にバスを運行したことにより、タクシー部門の売上が激減した。 ● 山間部におけるお使いタクシー（自らが出かけなくても買い物ができる環境）などで商業と連携が可能である。
宮児タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 若い世代の応募がなく運転手が高齢化している。 ● コロナ後、回復傾向にあるものの、以前ほどではない。 ● 収益性があれば、行政や商業、地域との連携に積極的に取り組んでいきたい。
JR 九州宮崎支社	<ul style="list-style-type: none"> ● 2018 年ごろのピークと比較し、利用者はまだ 70%程度である。→JR 九州ウォーキングによる利用促進を図っている。 ● 現在の定期券でもかなりの割引をしており、利用者低迷の原因は運賃ではないと考えている。 ● 無人駅を活用し、地域・駅周辺の活性化を目指す取組みである「ドリームステーション」に取り組んでいる。そのような駅の整備については自治体と協力していけることはある。 ● 利用者が減少している状況において、インバウンド利用を確保していくことが必要である。 ● 宮崎の交通事業者 5 社での会議は継続的に実施している。また MaaS にも取り組んでいる。 ● 貨客混載は、スペース・暑さ・揺れの問題から JR 日南線では難しいのではないかと。 ● Wi-Fi・コンセントについては需要があると思うので、物理的に可能かどうかも含めて検討したい。
宮崎交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 課題は乗務員不足と高齢化であり、充足の見通しは立っていない。また、整備士も不足している。 ● 交通結節点の整備（待合所など住民が快適に過ごせる施設）は、自治体と協力できる場所である。 ● visit パス（外国人専用乗車券）の利用者は伸びてきている。 ● 外国人を運転手として採用することは議論にはあがるものの、やはり言語の問題があり難しい。

4-10. 地域の輸送資源の整理

公共交通以外の輸送資源について、都井地区及び本城地区の地域連携組織（住民同士の地区単位の「共助」の仕組み）が主体となり、令和3年度より主に地区内のよかバスの利用率向上を目指し、自宅⇄バス停間の「助け合いによる移動」を開始した。

また、スクールバスは中学校の統廃合により遠距離通学をせざるを得ない生徒の利便性を確保するものであり、市内6ルートを通学・下校時に運行している。朝の通学時間帯の運行を終えると、午後の下校時間まで車両の空き時間が発生している。令和3年度に、スクールバスの目的外使用として車両空き時間を活用した高齢者の外出支援実証実験（社会福祉協議会等が企画）を実施した。

そのほか、市立病院を含め、5つの病院・医院において、来院患者の送迎を行っているほか、市内5事業者において介護・福祉タクシーが運行されている。

表 4-4 地域の輸送資源の運行状況

輸送資源	運行状況
助け合いによる移動	<ul style="list-style-type: none"> ● 都井地区及び本城地区において住民の車両を用いた移動の助け合いが実施されている
串間中学校スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 6両の車両で各地から通学時1便と下校時2便スクールバスが運行されている ● 空き時間を活用した高齢者の外出機会の増進を促す取組み（外出支援策）を実施
日南市方面 高校スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 私立高校において本市からの運行がある
医療機関送迎	<ul style="list-style-type: none"> ● 5つの医療機関において患者の送迎を行っている
介護・福祉タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内5つの事業者が運行しており、障がいをお持ちの方等の移動手段となっている

第5章 串間市の地域公共交通の問題点と課題の整理

5-1. 移動ニーズに関する現状と課題

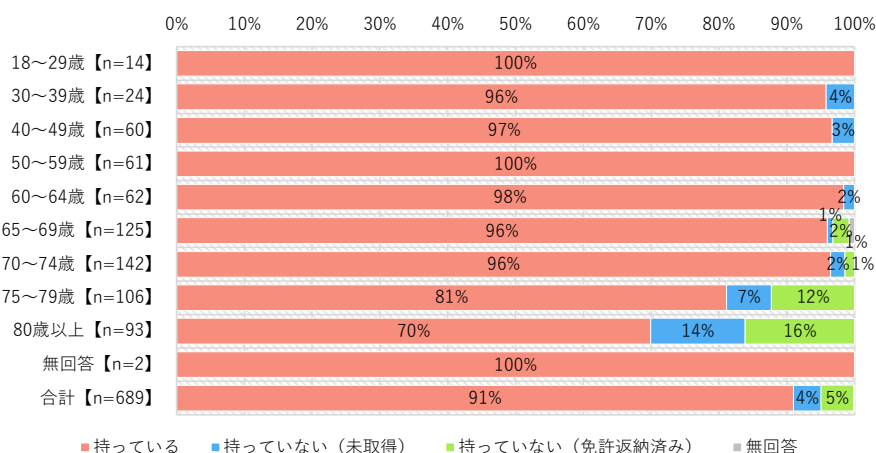
5-1-1 高齢者・免許返納者の移動手段確保

現状・問題点

- 全年齢層において運転免許の保有率が高く、その割合は80歳以上においても7割である。
- よかバス等の公共交通の利用者数は年々減少している。
- 利用者数の減少が更なる利便性の低下を招き、60～70歳代でも自家用車で送迎している人が多い現状である。

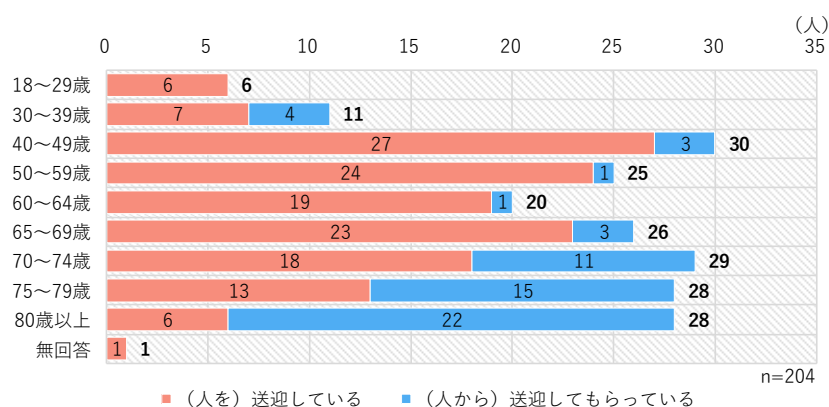
課題

- 「高齢者や免許返納者、学生等が不便なく移動できる公共交通体系の構築」が必要である。



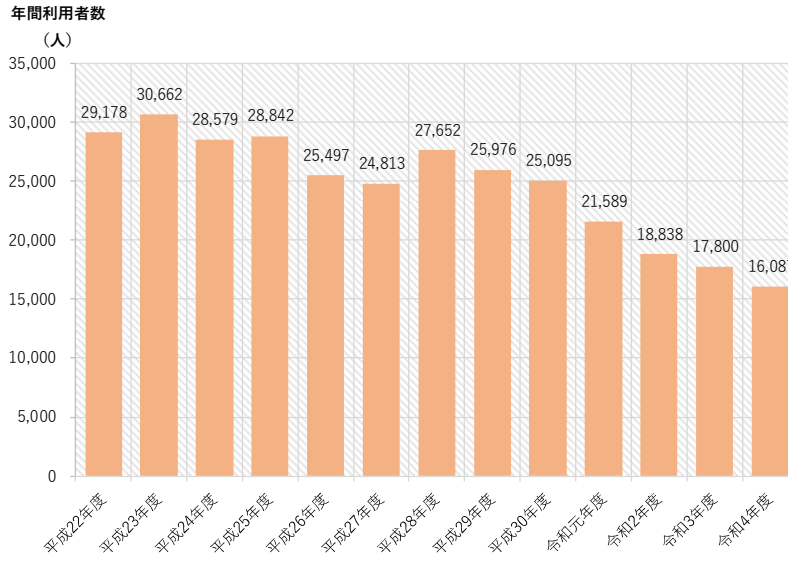
出典：市民アンケート調査

図 5-1 運転免許の保有状況



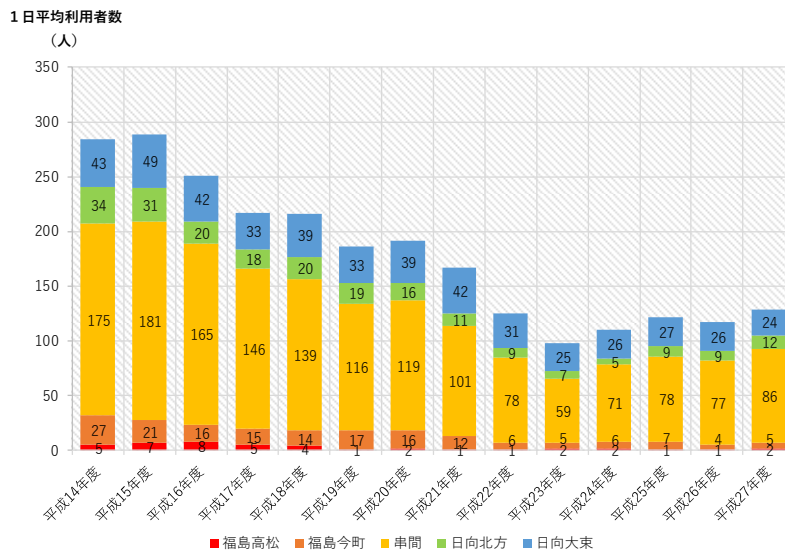
出典：市民アンケート調査

図 5-2 送迎状況



出典：串間市資料

図 5-3 よかバス 年間利用者数の推移



出典：串間市資料

図 5-4JR 日南線 1日平均利用者数の推移

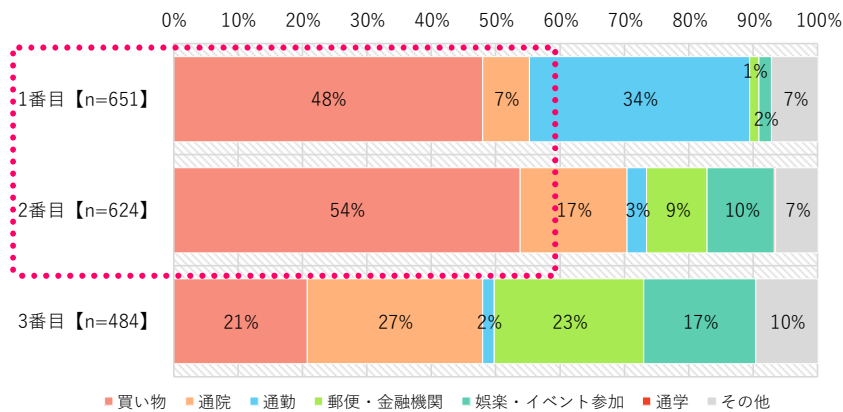
5-1-2 市民の移動ニーズに対応した公共交通網の構築①

現状・問題点

- 外出目的の多くは買い物であり、市木地区の居住者を除くすべての地区において目的地は串間市内が多い。
- 串間市内の公共交通であるよかバスへの不満点については、「乗りたい時間にバスの運行が無い」「運行本数が少ない」「行きたい方向に路線がない」が多く、移動ニーズに対応した市内公共交通手段が少ない。

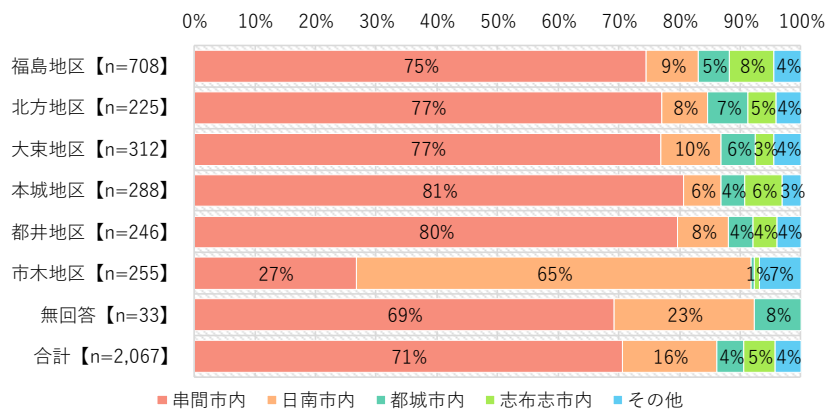
課題

- 市内の交通事業者は、運転者不足が深刻であるため、単純な増便は難しく、限られた資源による効率的な運行が必要である。
- 予約の手間から、定時定路線（現行通り）の運行を求める利用者が多いため、外出・帰宅時間の調査結果をもとにニーズに合った運行ダイヤへの改善と共に、予約制への転換を図る場合は簡易な予約方法の検討が必要である。



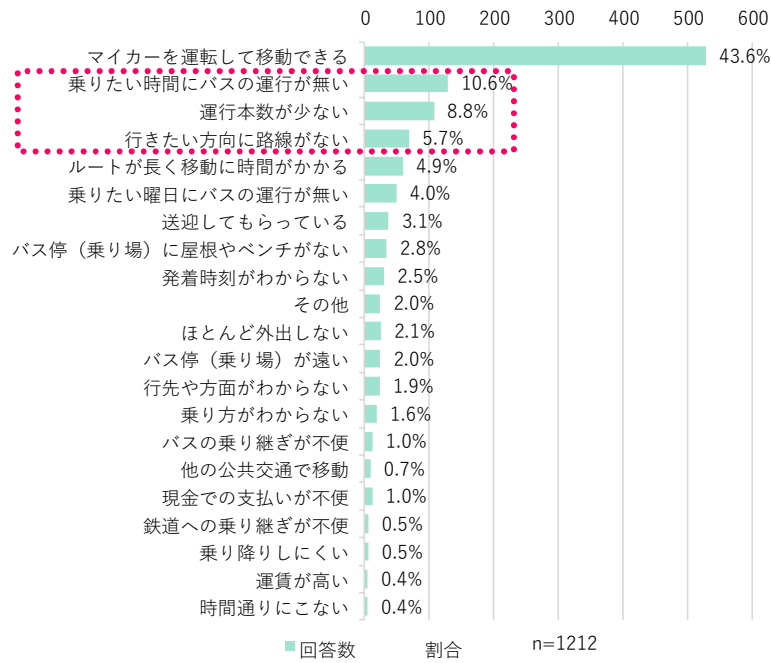
出典：市民アンケート調査

図 5-5 外出目的 1～3 番目



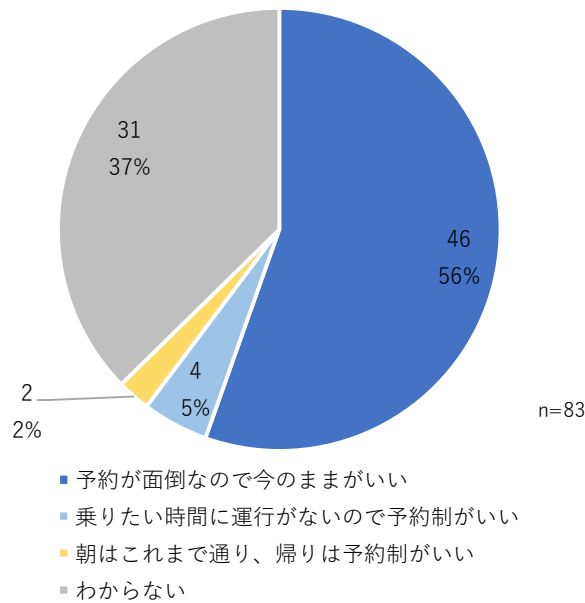
出典：市民アンケート調査

図 5-6 市内居住地別の外出目的地



出典：市民アンケート調査

図 5-7 よかバスへの不満点



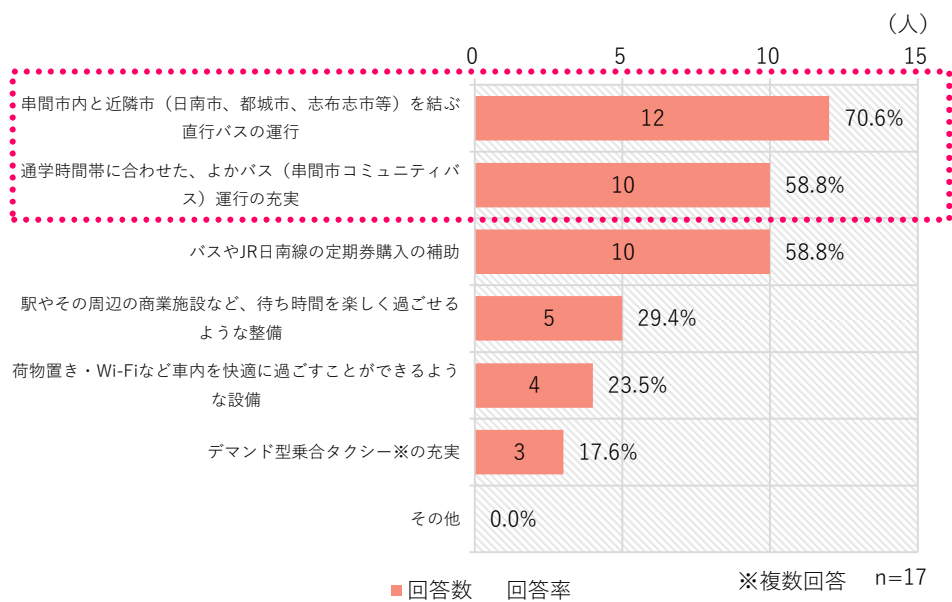
出典：よかバス乗り込み調査

図 5-8 デマンド化への意向

5-1-3 市民の移動ニーズに対応した公共交通網の構築②

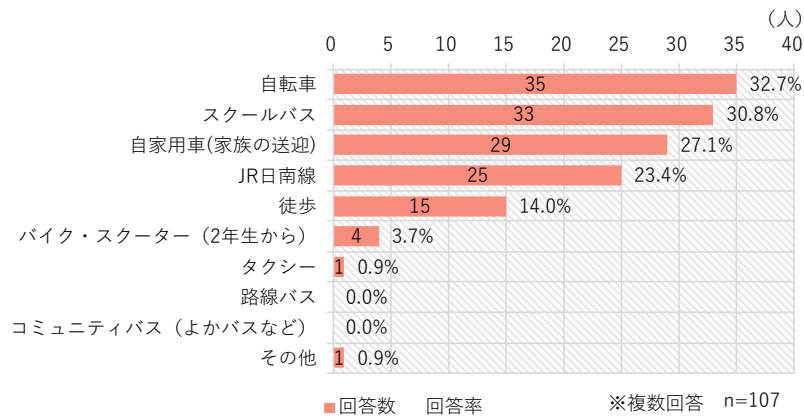
- 現状・問題点**
- 中学 3 年生保護者へのアンケートでは、来年からの子供の高校進学等に備えて、「串間市内と近隣市を結ぶ直通のバス」や「通学時間に合わせたよかバスの運行」を望む意見が多い。
 - 「公共交通の改善は、これからの子供達や保護者のためにも充実させてあげたい取組みのひとつ」との声があった。【中学生保護者アンケート】
 - 串間市在住の高校生の約 4 分の 1 が、通学に JR 日南線を利用しており、その不満点として「登下校の時刻と鉄道の運行時刻があっていない」という声が多い。

- 課題**
- 市外通学に対応した地域間公共交通の改善が求められている。
 - 保護者の送迎負担軽減のため、市内の交通結節点までの公共交通アクセスを確保することも必要である。



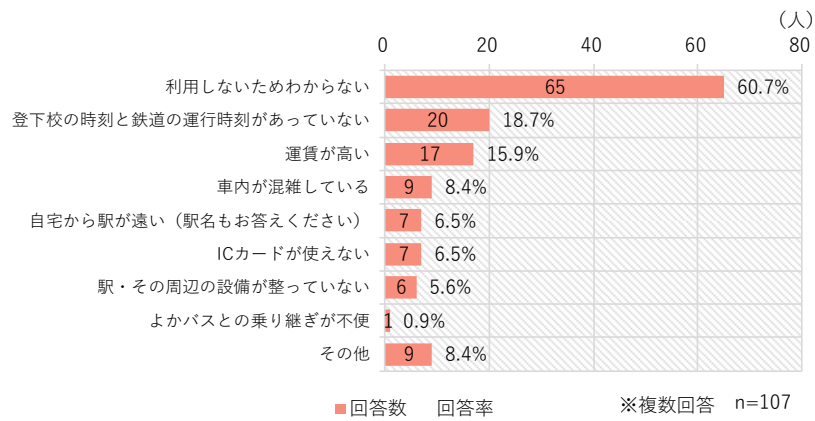
出典：中学生保護者アンケート調査

図 5-9 導入・改善してほしいサービス



出典：高校生アンケート調査

図 5-10 串間市在住の高校生の通学手段



出典：高校生アンケート調査

図 5-11 串間市在住の高校生の JR 日南線に対する不満

5-2. 地域と交通の連携に関する現状と課題

5-2-1 交通結節点や快適な待合環境の整備による周辺地域の活性化

現状・ 問題点

- JR 九州では、無人駅を活用した地域・駅周辺の活性化を目指す「DREAM STATION」に取り組んでおり、駅周辺整備について自治体と協力することは可能である。【交通事業者ヒアリングより】
- 交通結節点（待合所など住民が快適に過ごせる施設）の整備について自治体と協力したい。【交通事業者ヒアリングより】
- 公共交通利用者である学生（高校生）から、駅や周辺商業施設の整備を求める意見は多く挙げられている。

課題

- 行政、交通事業者、地域の商業・医療施設等の目的地施設とが共創（連携・協働）し、利用者にとって快適な待合環境を整備する必要がある。
- 快適な待合環境の整備を起点として、まちのにぎわい創出や公共交通の利用促進につなげていく必要がある。

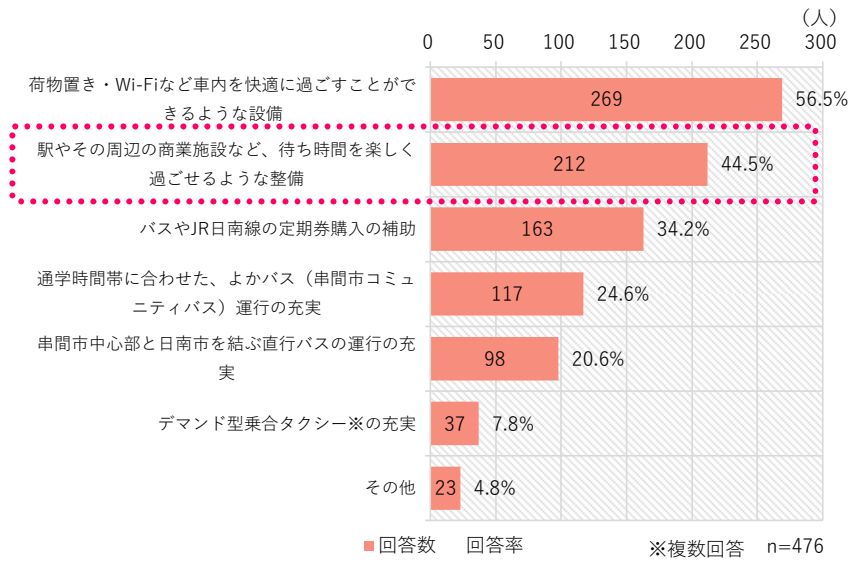
日南線日南駅「コミュニティスペース」（日南市様）

2020年に駅舎の一部をコミュニティスペースとして、地元の特産品・鉄肥杉を使用したぬくもりあふれる空間にリニューアルしました。Wi-Fiも完備しており、列車の待ち時間を過ごすだけでなく、勉強や打ち合わせなど幅広く利用されています。



出典：<https://www.jrkyushu.co.jp/campaign/dreamstation/ex/>

図 5-12 「九州 DREAM STATION」の取組み例（日南市）



出典：高校生アンケート調査

図 5-13 導入・改善してほしい公共交通サービス

5-2-2 公共交通や観光施設のシームレスなつながり・連携

現状・ 問題点

- 観光来訪者へのアンケートでは、「割安で利用できるタクシー」、「気軽に使えるレンタカー・カーシェア」「これまでより早く移動できる公共交通」について、利用してみたいとの回答が多かった。
- 宮崎の交通事業者 5 社では、定期的に公共交通間のつながり改善に向けて検討しており、近年の例では JR・宮崎交通・トヨタの 3 社で MaaS に取り組んでいる。【事業者ヒアリングより】

課題

- 広域交通と市内交通（コミュニティバス・タクシーなど）の連携や、公共交通サービスと商業・観光施設の連携など、来訪者がストレスなく移動できる利便性の高い公共交通ネットワークの構築が必要である。

宮交バスや宮崎のJR
カーシェアも

アプリで買える！乗れる！

同じ乗るなら、スマホが安い！

my route 宮崎の特徴 my route アプリについて おトクなチケット情報 News よくある質問

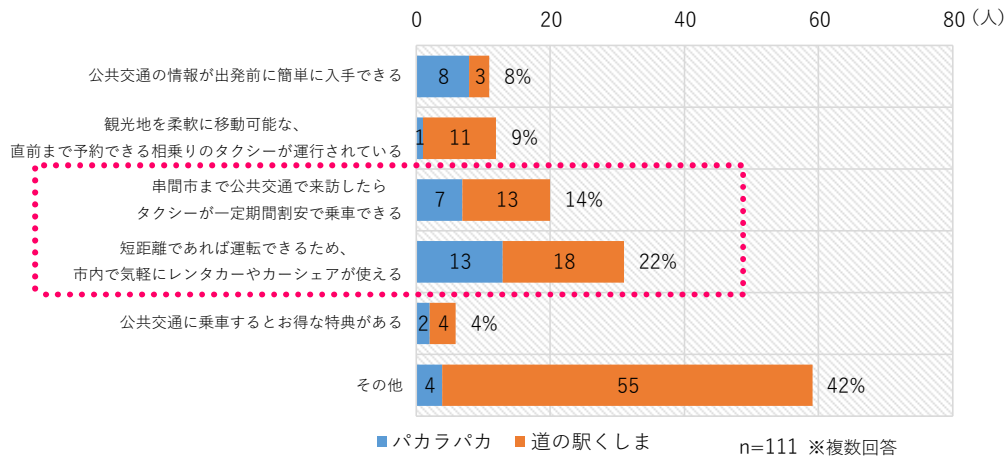
おトクなチケット情報はここから >

my route 宮崎の特徴

- Point.01 とにかく安くて、おトク! ^
- Point.02 アプリの画面でそのまま乗れる! ^
- Point.03 ルート検索から予約・決済まで! ^
- Point.04 宮崎のイベント・観光情報も満載! ^
- Point.05 運行情報が確認できる! ^

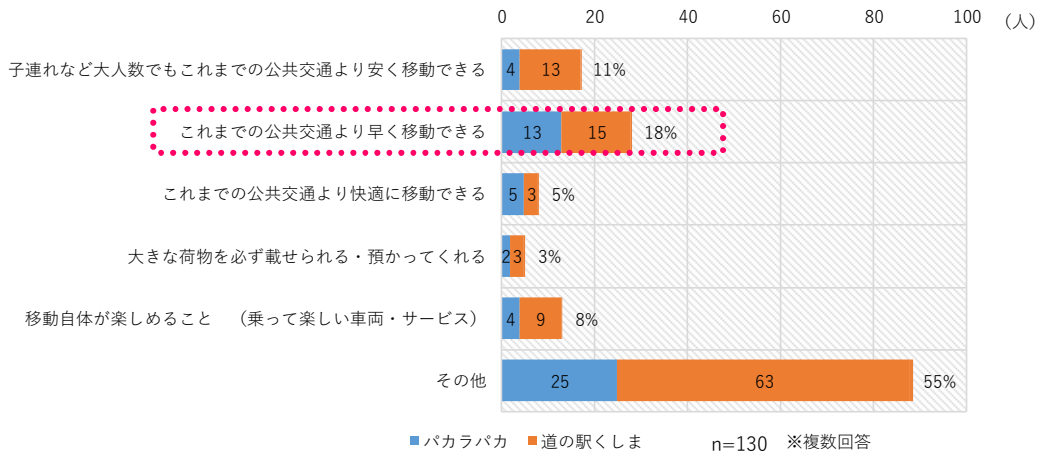
出典：my route 宮崎 私の楽しいに一直線 宮崎を自在におトクに | JR九州 (jrkyushu.co.jp)

図 5-14 宮崎県での MaaS 実証例 (my route 宮崎)



出典：観光者移動実態アンケート調査

図 5-15 市内／市外近隣観光地を周遊する際、何が改善されれば公共交通を利用したいと思うか



出典：観光者移動実態アンケート調査

図 5-16 串間市までの移動について、何が改善されれば公共交通を利用したいと思うか

5-3. 地域公共交通の持続可能性に関する現状と課題

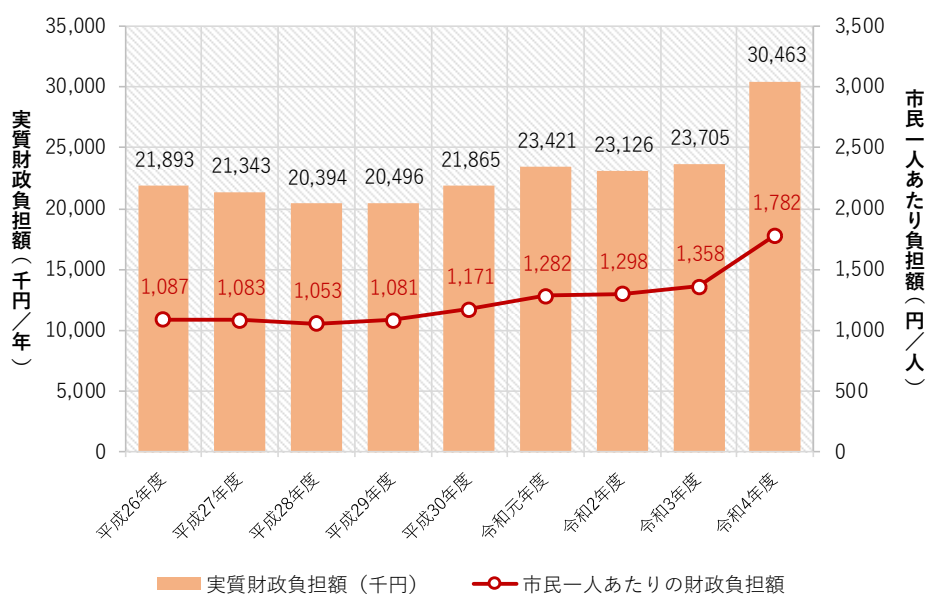
5-3-1 公共交通の運行に係る収支の改善

現状・ 問題点

- よかバスの実質財政負担額は H29 年から R3 年まで微増傾向が続いていたが、R4 年度は前年度から約 30% 増加。
- 人口減少や利用者の減少に伴う収入の減少により、市民一人あたりの負担額は増加し、R4 年度は年間 1,782 円となった。
- 市民の多くは、鉄道以外の公共交通について、行政負担を維持したまま運行を継続すべきだと考えている。
- JR 日南線については新たに行政負担をしてでも運行すべきとの意見が過半数である。

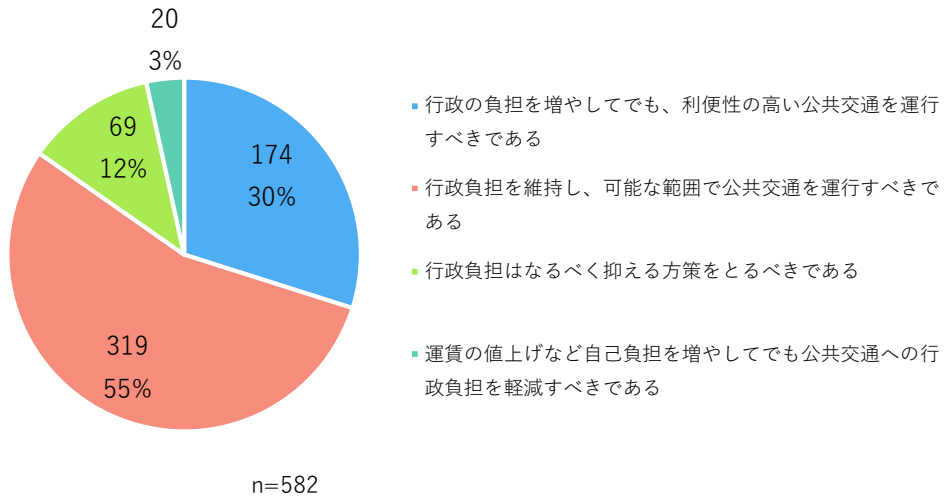
課題

- 市民のニーズを的確に把握し、限られた財源の中、費用対効果を見極めた公共交通の運行が求められる。



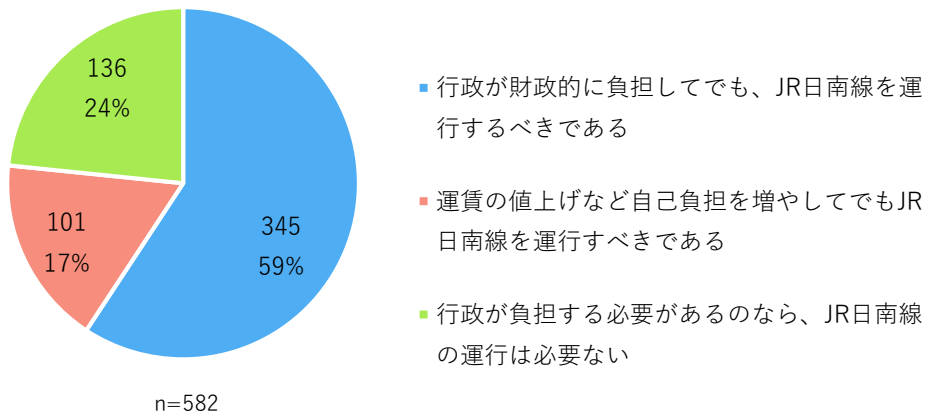
出典：串間市資料

図 5-17 よかバスの実質財政負担額と市民一人あたりの負担額



出典：市民アンケート調査

図 5-18 鉄道以外の公共交通の行政負担について



出典：市民アンケート調査

図 5-19 JR 日南線の行政負担について

5-3-2 公共交通に携わる人材の確保に向けた支援

現状・ 問題点

- 公共交通に携わる人材は、不規則な勤務体系や人命を預かるという責任に対し、それに見合った給与でないことから不足し、結果として、運行規模を縮小せざるを得ない状況となっている。

【以下、バス事業者ヒアリング】

- 課題は乗務員不足と高齢化であり、充足の見通しは立っていない。
- 運転手として外国人を雇用することの議論も行われているが、言語の問題から整備士としての雇用にとどまる。

【以下、タクシー事業者ヒアリング】

- 現状は、予約の依頼に対応するので手一杯であり、電話での依頼を断ることが多い。
- 乗務員不足により、コロナ後戻りつつある利用者へ適切にサービスを供給できない時間帯が発生することがある。
- 仕事はあるのにお断りすることもあり、経営的にも残念である。
- 運転手の年齢は 60 歳代後半から 70 歳代前半が多く、高齢化が進んでいる。

課題

- 公共交通を担う人材を確保するために、住環境支援等の福利厚生への改善支援、公共交通人材の確保に有効な支援や、大型・普通二種免許等の資格取得支援について、国県と連携して取り組む必要がある。
- 公共交通以外の輸送資源（スクールバス、地域による助け合いの輸送等）との連携も含め、安全性を確保しながら移動の担い手を持続的に確保する必要がある。

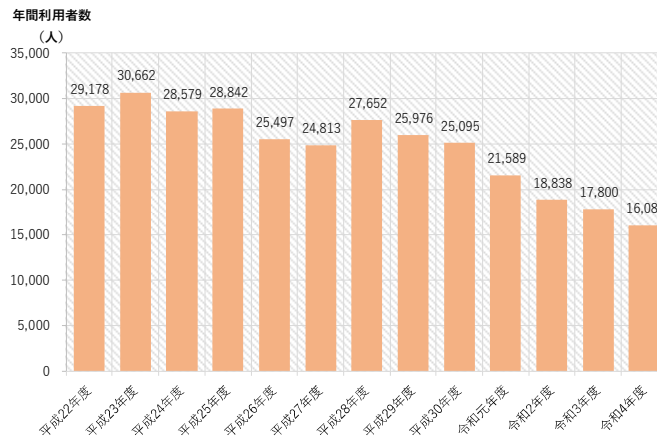
5-3-3 全年代における公共交通の利用促進

現状・問題点

- 串間市内を運行する公共交通利用者は年々減少している状況である。
- 高速道路の開通により、市民の更なる自家用車利用への依存が懸念される。

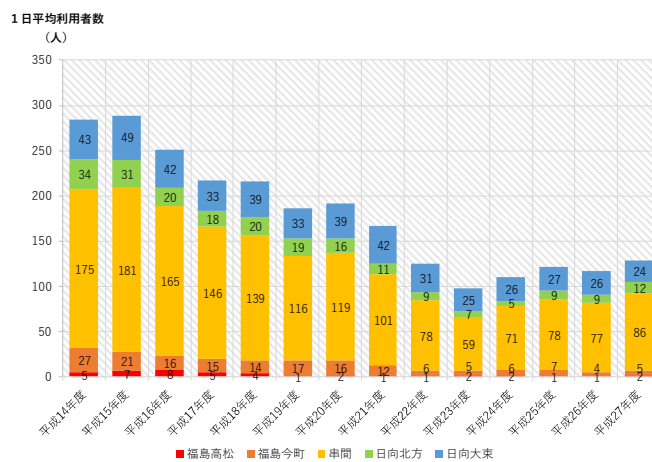
課題

- 公共交通の改善と並行して、若い世代～高齢の世代まで、公共交通に親しみを持ち、年に数回でも利用するような取組みが必要である。
- 脱炭素の観点からも、日常生活において自家用車利用（送迎）を公共交通利用に転換するなど、市民ひとりひとりの意識転換が必要である。



出典：串間市資料

図 5-20 よかバス 年間利用者数の推移



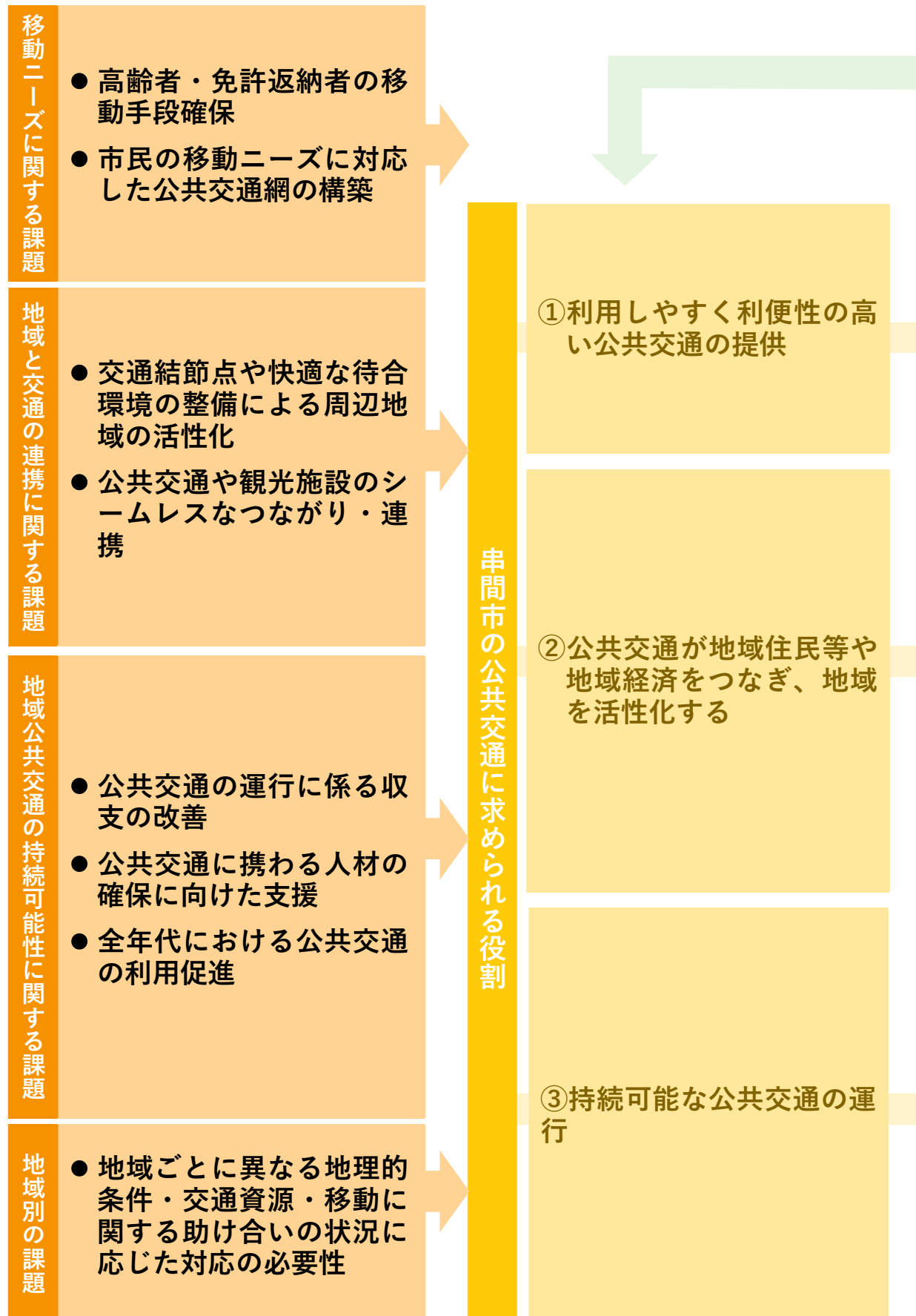
出典：串間市資料

図 5-21JR 日南線 1日平均利用者数の推移

5-4. 地域別の現状と課題

	現状	課題
福島地区	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 日南線を利用している方が一定数存在する ● 高松線、古竹線の利用者が少ない ● 市街地循環は集落線と比較して便数が多いものの利用は低迷している 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環線の利用促進に向け、路線・ダイヤの見直し、運行資源の最適配分の検討をする必要がある ● 日南、志布志方面の移動手段の維持・確保が必要である
北方地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 鯛取線の利用者は多いが、奈留線の利用者は非常に少ない ● 「夫婦のみ」世帯の割合が2番目に多く、送迎している（されている）頻度が低い ● タクシーの満足度は比較的高い ● 予約制のデマンド交通の利用意向は低い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区全体として高齢化が進んでおり、かつ、送迎を支援する家族がいない（少ない）世帯が多いため、自力移動困難者の移動手段の確保が必要である
大東地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 山間部に人口が広く分布している ● 予約制デマンド交通の実証実験中であるが、夕方便等の利用が低迷している ● 最も多い外出先が日南市である人が約1割である（市木の次に多い） ● 人口は福島地区について多いが、バス利用者は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約制デマンド交通の運行改善が必要である ● 日南方面の移動手段の維持・確保が必要である
本城地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 20歳代の割合が最も高いが、人口減少が著しい ● よかバスやタクシーを利用している方の割合が他地域よりも高い ● よかバスへの不満は「時間」「本数」に限定的である 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市中心部までの物理的な距離が比較的近いことから、公共交通需要が比較的高く、引き続き公共交通の利用定着が必要である
都井地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 70歳以上の高齢者の割合が最も高い ● 「夫婦のみ」「一人暮らし」の割合が多い ● 名谷黒井線、都井岬線の利用者は多い ● タクシーの運賃がわからないという不満が挙がっている ● 予約制のデマンド交通の利用意向は高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区全体として高齢化が進んでおり、かつ、送迎を支援する家族がいない（少ない）世帯が多いため、自力移動困難者の移動手段の確保が必要である
市木地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 日南市への外出割合が6割以上である ● 市木線を利用した串間駅方面への移動も存在する ● よかバス、タクシーの満足度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 日南方面の移動手段の維持・確保が必要である

第6章 計画の基本的な方針と串間市公共交通の将来像



安心・安全・持続可能な公共交通の構築で
地域住民・来訪者・地域経済がつながり
まちを共に創り育てる

串間市の公共交通の目指す目標

① 交通モードや地域特性を踏まえた公共交通網の再構築による利便性の向上

② 公共交通と目的地先との連携・協力関係の構築による地域活力の維持・向上

③ 地域旅客運送サービスの持続性向上

目標を達成するための実施施策

- よかバスの運行内容の見直し
- 市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討
- 地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出

- 市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討(再)
- 地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出(再)
- 移動目的地先と連携した利用促進策の実施
- 市内各施設における公共交通アクセス情報等の充実
- 公共交通の人材確保に向けた支援策の検討

- 公共交通の人材確保に向けた支援策の検討(再)
- 地域単位の移動の助け合い推進と安全確保
- 移動目的地先と連携した利用促進策の実施(再)
- 多世代へ向けた公共交通利用促進策の実施
- 運転免許返納の推進
- 公共交通の生産性向上・脱炭素に向けた新技術導入の検討

計画の達成状況を評価する数値指標

- 公共交通利用者数（鉄道、路線バス、よかバス）
- 市民一人当たりの公共交通の公的負担額
- コミュニティバスの収支率
- よかバスの満足度向上
- よかバスサポーター施設数

6-1. 串間市で目指す地域公共交通の将来像

本計画に基づき、本市において目指す公共交通網の将来像を以下の通り設定する。

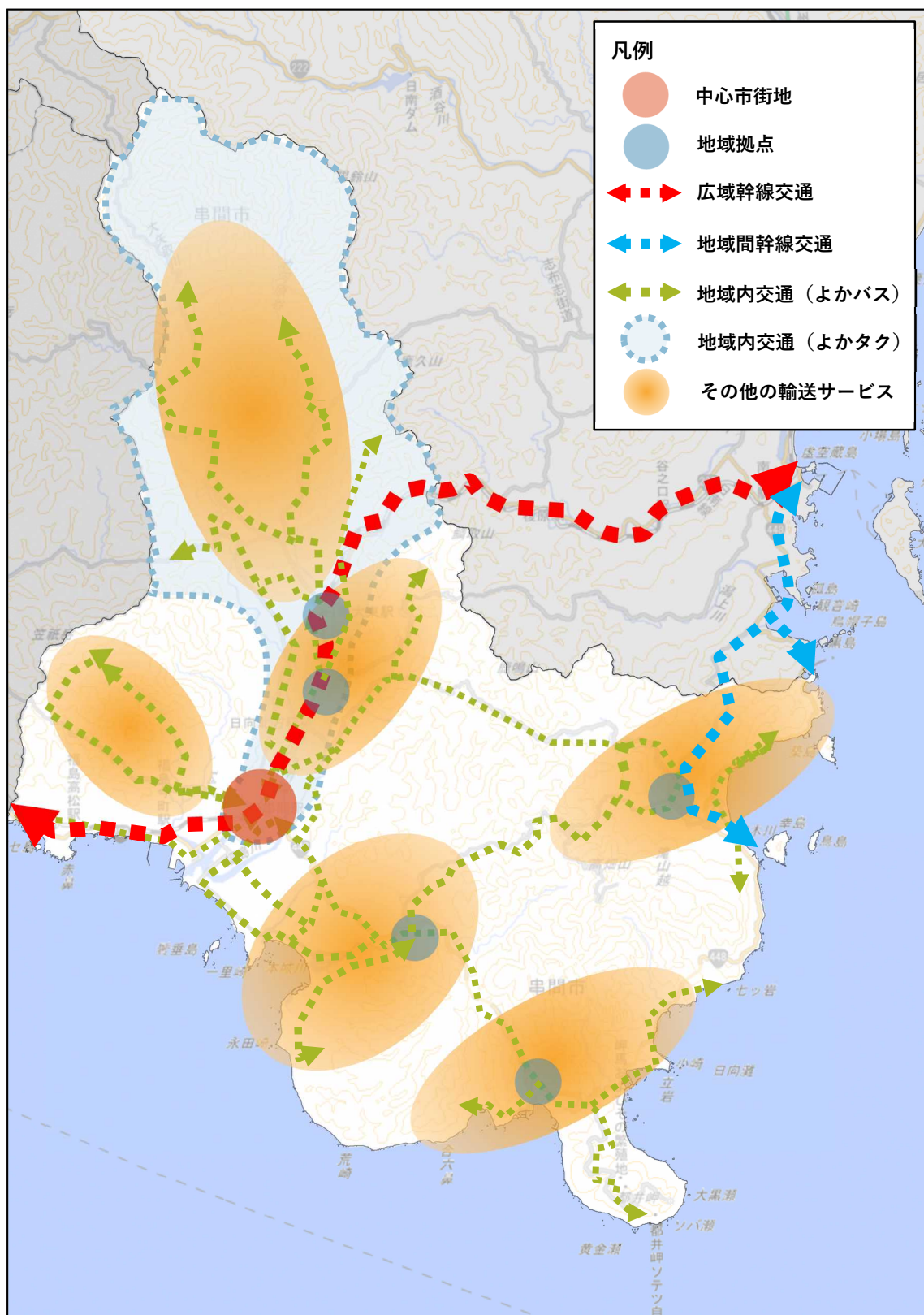


図 6-1 串間市において目指す公共交通網の将来像

本市の公共交通網の将来像を定めるにあたり設定した「広域幹線交通」「地域間幹線交通」「地域内交通」「その他の輸送サービス」について、役割及びそれぞれに該当する公共交通モードを以下の通り整理した。

表 6-1 公共交通網の将来像における交通モードの位置づけと役割

位置づけ		役割	該当路線
交通	広域幹線 ・鉄道	県内広域や県内外を連絡し、通学や通勤、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	・JR 日南線
交通	地域間幹線 ・路線バス	市外を連絡し、通学や通勤、買い物、通院等の日常生活での移動を中心に担う。 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指す。	・宮崎交通 （飫肥-幸島線）
	地域内交通 ・コミュニティ交通 ・タクシー	市街地循環線は、JR 日南線やよかバス集落線と接続し、道の駅くしまを中心とした市街地において、主に買い物、通院等の日常生活行動での移動を担う。 よかバス(集落線)、よかタク及びタクシーは、鉄道や路線バスが運行されていない地域において、地域拠点と道の駅くしまを中心とした市街地との間を結ぶ、地域コミュニティに根差した移動手段として、地域間交通の役割を担う。 よかバス、よかタクについては、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し持続可能な運行を目指す。	・よかバス （市街地循環線、集落線） ・よかタク （乗合タクシー） ・タクシー （一般、介護・福祉タクシー）
	その他の輸送サービス ・スクールバス ・医療機関送迎 ・地域の助け合いによる輸送手段 （互助輸送）	各施設・組織において、生活における細やかな移動ニーズを満たす役割を担っている。 スクールバスは、統廃合による市内中学校の長距離通学や、日南市方面への私立高校への通学移動の役割を担う。 医療機関送迎は、市内の病院・医院への患者の通院のための移動を担う。 市内各地区内において実施されている地域連携組織等では、地域コミュニティ単位の助け合いによる移動等を支援し、地域細やかな移動ニーズを満たす役割を担う。	・串間中学校スクールバス ・日南市方面 高校スクールバス ・医療機関送迎 ・互助輸送

6-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

本市では、市内外を結ぶ広域幹線や市内各地を結ぶ地域間路線が運行されており、学生や高齢者など、運転免許証を持たない市民等にとっては必要不可欠な公共交通機関である。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 6-2 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する系統ごとの役割・必要性

系統名	役割・必要性
大東地区 デマンド型乗合タクシー (三ヶ平線沿線地域)	大東地区内および大東地区と北方地区・福島地区の三ヶ平線沿線地域を連絡するように運行する。交通不便地域の住民の移動（買い物、通院等）を担っている。
大東地区 デマンド型乗合タクシー (上大矢取線沿線地域)	大東地区内および大東地区と北方地区・福島地区の上大矢取線沿線地域を連絡するように運行する。交通不便地域の住民の移動（買い物、通院等）を担っている。
大東地区 デマンド型乗合タクシー (風野線沿線地域)	大東地区内および大東地区と北方地区・福島地区の風野線沿線地域を連絡するように運行する。交通不便地域の住民の移動（買い物、通院等）を担っている。
大東地区 デマンド型乗合タクシー (奈留線沿線地域)	大東地区内および大東地区と北方地区・福島地区の奈留線沿線地域を連絡するように運行する。交通不便地域の住民の移動（買い物、通院等）を担っている。

表 6-3 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業 許可区分	運行 態様	実施 主体	補助事業 の活用
市外地循環線 (北回り)	道の駅 くしま	北方、ニシムタ、 市役所	道の駅 くしま	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま	ニシムタ、串間保育園	道の駅 くしま	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
市外地循環線 (南回り)	道の駅 くしま	マリンタウン、市役所	道の駅 くしま	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま	マリンタウン、 イルカランド	道の駅 くしま	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま	マリンタウン、 市役所、串間保育園	道の駅 くしま	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
高松線	道の駅 くしま		イルカ ランド	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	市民病院	道の駅くしま、有明	イルカ ランド	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
古竹線	道の駅 くしま	上田口	古竹	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま	上田口、奴久見	古竹	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—

系統名	起点	経由地	終点	事業 許可区分	運行 態様	実施 主体	補助事業 の活用
都井岬線	市民病院	市役所、下平	都井岬	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
名谷黒井線	道の駅 くしま	黒仁田、黒井	名谷	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま		名谷	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
鯛取線	道の駅 くしま	谷ノ口	鯛取	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	市民病院	道の駅くしま、谷ノ口	鯛取	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
三ヶ平線	市民病院	道の駅くしま、霧島	射場地 野	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
奈留線	市民病院	道の駅くしま、徳間、 仲別府	奈留	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
上大矢取線	市民病院	道の駅くしま、 三幸ヶ野	上大矢 取	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
風野線	市民病院	道の駅くしま、 胡桃ヶ野、大平	風野	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
永田線	市民病院	道の駅くしま、 中千野、串間温泉	永田	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	串間駅		永田	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
遍保ヶ野線	市民病院	道の駅くしま、吾社、 串間温泉	上遍保 ヶ野	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	串間駅		上遍保 ヶ野	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
市木線	道の駅 くしま	幸島	夫婦浦	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
本城市木線	串間駅	郡司部	幸島	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま	串間温泉、郡司部	幸島	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
	道の駅 くしま	串間温泉、石原	幸島	法 78 条	定時定路線 運行	串間市	—
大東地区 デマンド型 乗合タクシー	三ヶ平線沿線地域			4 条乗合	区域運行	串間市	フィーダー
	上大矢取線沿線地域			4 条乗合	区域運行	串間市	フィーダー
	風野線沿線地域			4 条乗合	区域運行	串間市	フィーダー
	奈留線沿線地域			4 条乗合	区域運行	串間市	フィーダー
飫肥－幸島入 口系統	飫肥	油津、夫婦浦	幸島入口	法 4 条	定時定路線 運行	宮崎交通	幹線系統

第7章 実施施策

本市における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施施策を以下に示す。

各施策は、記載する実施主体が施策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、実施施策及び実施施策の方向性を見直しを行う。

計画目標	
実施施策	実施主体
①交通モードや地域特性を踏まえた公共交通網の再構築による利便性の向上	
よかバスの運行内容の見直し	串間市、交通事業者
市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討	串間市、県及び周辺自治体、交通事業者
地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出	串間市、移動目的地関係者、交通事業者
②公共交通と目的地先との連携・協力関係の構築による地域活力の維持・向上	
市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討（再）	串間市、県及び周辺自治体、交通事業者
地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出（再）	串間市、移動目的地関係者、交通事業者
移動目的地先と連携した利用促進策の実施	串間市、移動目的地関係者、交通事業者
市内各施設における公共交通アクセス情報等の充実	串間市、市内各施設
公共交通の人材確保に向けた支援策の検討	国及び県、串間市、交通事業者等
③地域旅客運送サービスの持続性向上	
公共交通の人材確保に向けた支援策の検討（再）	国及び県、串間市、交通事業者等
地域単位の移動の助け合い推進と安全確保	串間市、地域連携組織等
移動目的地先と連携した利用促進策の実施（再）	串間市、移動目的地関係者、交通事業者
多世代へ向けた公共交通利用促進策の実施	串間市、市教育委員会、地域住民
運転免許返納の推進	串間市、地域住民
公共交通の生産性向上・脱炭素に向けた新技術導入の検討	串間市、交通事業者

7-1. 交通モードや地域特性を踏まえた公共交通網の再構築による利便性の向上

実施施策	よかバスの運行内容の見直し						
施策の方向性	<p>よかバスの利用実態や移動ニーズを勘案し、地域に適した運行形態等への見直し（現在、実証運行中のデマンド乗合タクシーの本格運行を含む）を行う。特に、都市計画区域を中心とした市中心部や市内各地区における居住実態、居住者の移動実態、路線の持つ役割、輸送実態や貴重な運転者人材の充足状況に応じ、適切な交通モード（定時定路線もしくはデマンド型運行等）の選択、柔軟な乗降方法（バス停以外でも乗降可能な「フリー乗降」区間の拡充）を検討し、移動ニーズを満たしつつ運行の効率化を図る。</p> <p>また、よかバスは、利用者の減少や燃油高騰等の影響による運行経費増によって収益性が低下していることから、収入の持続的ま確保に向け、旅客運賃以外の運送収入（貨客混載の導入など）や運送雑収確保に向けた検討を行う。</p> <p>更に、よかバスの運行内容の見直しに伴い地域公共交通確保維持改善事業費補助金等を活用し、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通ネットワークを維持する。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市	見直し 検討	各種手続 ・周知	新たな運行内容で運行 モニタリング/適宜見直し			
	交通事業者						

実施施策	市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討							
施策の方向性	<p>本市と本市外を結ぶ公共交通について、持続的な運行に向け、県や周辺自治体、交通事業者と本市が連携し、市外への公共交通の維持確保に向けた検討を行う。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、利便性向上や効率化を図る観点から、適切な交通モードの選択に向けた検討を行う。</p> <p>なお、市外を結ぶ公共交通は、今後人口減少が見込まれることから、収益性の低下は免れず、行政の支援が不可欠である。現行の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用により、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通ネットワークを持続可能なものとする。</p>							
実施主体 実施時期	モ ー ド 現 在 の	実施主体	スケジュール					
			令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	鉄 道	串間市	維持 確保に 向けた 検討	持続可能な運行形態で運行 モニタリング/適宜見直し				
		県及び周辺自治体						
		交通事業者						
	路 線 バ ス	串間市	維持 確保に 向けた 検討	持続可能な運行形態で運行 モニタリング/適宜見直し				
県及び周辺自治体								
交通事業者								

実施施策	地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出						
施策の方向性	<p>道の駅くしま周辺やその他交通結節点、公共交通移動の目的地となる商業・福祉医療施設等と連携し、移動目的（買い物、健康づくり等）に応じた公共交通利用を促進する。</p> <p>個々の利用者の移動ニーズに対応し、公共交通利用者の案内・待合機能の拠点となる道の駅くしまのさらなる充実を図りながら、決済手段も含めて費用対効果を適切に判断して活用を検討する。</p> <p>積極的に様々な分野の方々と連携・協働（共創）を促し、公共交通利用が移動目的地先の集客につながるサービス設計を行うことで、持続的な公共交通運行と市内経済循環の活性化を目指す。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市						
	移動目的地関係者						
交通事業者							

7-2. 公共交通と目的地先との連携・協力関係の構築による地域活力の維持・向上

実施施策	市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討（再）								
施策の方向性	<p>本市と本市外を結ぶ公共交通について、持続的な運行に向け、県や周辺自治体、交通事業者と本市が連携し、市外への公共交通の維持確保に向けた検討を行う。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、利便性向上や効率化を図る観点から、適切な交通モードの選択に向けた検討を行う。</p> <p>なお、市外を結ぶ公共交通は、今後人口減少が見込まれることから、収益性の低下は免れず、行政の支援が不可欠である。現行の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用により、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通ネットワークを持続可能なものとする。</p>								
実施主体 実施時期	モード 現在の	実施主体	スケジュール						
				令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	鉄道	串間市	維持 確保に 向けた 検討	持続可能な運行形態で運行 モニタリング/適宜見直し					
		県及び周辺自治体							
		交通事業者							
	路線バス	串間市	維持 確保に 向けた 検討	持続可能な運行形態で運行 モニタリング/適宜見直し					
県及び周辺自治体									
交通事業者									

実施施策	地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出（再）						
施策の方向性	<p>道の駅くしま周辺やその他交通結節点、公共交通移動の目的地となる商業・福祉医療施設等と連携し、移動目的（買い物、健康づくり等）に応じた公共交通利用を促進する。</p> <p>個々の利用者の移動ニーズに対応し、公共交通利用者の案内・待合機能の拠点となる道の駅くしまのさらなる充実を図りながら、決済手段も含めて費用対効果を適切に判断して活用を検討する。</p> <p>積極的に様々な分野の方々と連携・協働（共創）を促し、公共交通利用が移動目的地先の集客につながるサービス設計を行うことで、持続的な公共交通運行と市内経済循環の活性化を目指す。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市	共創関係構築 連携施策の検討		事業実施			
	移動目的地関係者						
交通事業者							

実施施策	移動目的地先と連携した利用促進策の実施						
施策の方向性	<p>道の駅くしまや観光施設、商業施設、医療施設等と連携し、公共交通利用者に対する割引やポイント制度導入の検討を行う。施設内のデジタルサイネージによる公共交通情報の周知等も含め、これらの取組みを通じ、公共交通を応援する施策を実施する施設を「公共交通サポーター（旧よかバスサポーター）」として認定し、引き続き公共交通を利用することが楽しい施策を実施し、公共交通利用の促進を図る。</p> <p>また、市の健康づくり事業と連携した、公共交通利用促進事業を推進する。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市	共創関係構築		事業実施			
	移動目的地関係者						
交通事業者							

実施施策	市内各施設における公共交通アクセス情報等の充実						
施策の方向性	<p>公共交通の利用増に向け、公共交通側の情報発信に加え、市内各施設側からの公共交通アクセス情報の情報発信を積極的に行う。</p> <p>市の施設のみならず、観光・商業・医療施設等において、自家用車によるアクセス情報だけでなく、よかバスの案内やインターネット地図情報サービスを活用することで公共交通情報が表示されることを認知してもらい、公共交通利用という選択肢があることを市民や来訪者にPRする。</p>						
実施主体 実施時期		スケジュール					
	実施主体	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市	アクセス 情報更新	適宜情報更新				
市内各施設							

実施施策	公共交通の人材確保に向けた支援策の検討						
施策の方向性	<p>公共交通の持続的な運行に向け、公共交通に関わる人材の確保が重要であるため、国や県の公共交通の人材確保策と連携・協力しながら、市内に事務所がある交通事業者における第二種運転免許の取得者増につながる支援等を検討する。</p> <p>また、市の移住支援策とも連携し、他地域からの移住促進を図ることにより、公共交通を含む様々な分野の人材不足解消および地域活力の向上につなげる。</p>						
実施主体 実施時期		スケジュール					
	実施主体	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	国及び県	制度検討	制度運用				
串間市							
交通事業者等							

7-3. 地域旅客運送サービスの持続性向上

実施施策	公共交通の人材確保に向けた支援策の検討（再）						
施策の方向性	<p>公共交通の持続的な運行に向け、公共交通に関わる人材の確保が重要であるため、国や県の公共交通の人材確保策と連携・協力しながら、市内に事務所がある交通事業者における第二種運転免許の取得者増につながる支援等を検討する。</p> <p>また、市の移住支援策とも連携し、他地域からの移住促進を図ることにより、公共交通を含む様々な分野の人材不足解消および地域活力の向上につなげる。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	国及び県	制度検討		制度運用			
	串間市						
交通事業者等							

実施施策	地域単位の移動の助け合い推進と安全確保						
施策の方向性	<p>地域連携組織等の地域コミュニティ単位で、持続的に交通サービスを運用することができるよう、移動弱者に対する交通サービスを提供している地域、又は提供を検討している地域に対し、地域単位の交通サービスの安全確保を図るとともに、引き続き支援を行う。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市	支援制度検討		市内各地で順次 地域単位の 助け合いによる運行開始			
	地域連携組織等	安全確保に向けた連携					

実施施策	移動目的地先と連携した利用促進策の実施（再）						
施策の方向性	<p>道の駅くしまや観光施設、商業施設、医療施設等と連携し、公共交通利用者に対する割引やポイント制度導入の検討を行う。施設内のデジタルサイネージによる公共交通情報の周知等も含め、これらの取組みを通じ、公共交通を応援する施策を実施する施設を「公共交通サポーター（旧よかバスサポーター）」として認定し、引き続き公共交通を利用することが楽しい施策を実施し、公共交通利用の促進を図る。</p> <p>また、市の健康づくり事業と連携した、公共交通利用促進事業を推進する。</p>						
実施主体 実施時期		スケジュール					
	実施主体	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市						
	移動目的地関係者						
交通事業者							

実施施策	多世代へ向けた公共交通利用促進策の実施						
施策の方向性	<p>子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでもらい、将来に向け安定的に公共交通利用者を確保するためのモビリティ・マネジメント（MM）※の取組みを市教育委員会と連携し実施する。</p> <p>また、若年層から高齢者までの多世代に渡り、公共交通を身近に感じてもらい、日常生活の中で可能な範囲から公共交通利用を促す取組みを行う。加えて、公共交通に関して地域住民と意見交換を行う場や利用方法を説明する場を設ける。</p> <p>※モビリティ・マネジメント（Mobility Management）：「1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」（国土交通省）</p>						
実施主体 実施時期		スケジュール					
	実施主体	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	串間市						
	市教育委員会						
地域住民							

実施施策	運転免許返納の推進						
施策の方向性	自動車運転免許返納者に対し、よかバス回数券を交付する支援について、今後も継続する。また、自家用車を運転できるうちから高齢者を対象とした公共交通乗り方教室を継続して実施し、健康な状態からの公共交通利用を促す。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	申間市	継続実施					
	地域住民	自動車運転免許証の自主返納の検討					

実施施策	公共交通の生産性向上・脱炭素に向けた新技術導入の検討						
施策の方向性	公共交通に携わる人材不足に対する取組みとして、将来的な自動運転技術やA Iを活用した効率的な配車システム等の新たな技術について、国や県、交通事業者等と連携し、情報収集を図る。 また、ゼロカーボンシティ宣言を踏まえた脱炭素社会へ向けた取組みとして、E V等の導入検討を行う。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	申間市	新技術/EV等の導入検討					
	交通事業者						

7-4. 施策のスケジュール

目標	実施施策	実施主体	令和6年度
①交通モードや地域特性を踏まえた公共交通網の再構築による利便性の向上	よかバスの運行内容の見直し	串間市	見直し・検討
		交通事業者	
	市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討	串間市	維持確保に向けた検討
		県及び周辺自治体	
		交通事業者	
	地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出	串間市	共創関係構築連携施策の検討
移動目的地関係者			
交通事業者			
②公共交通と目的地先との連携・協力関係の構築による地域活力の維持・向上	市外を結ぶ公共交通の維持確保に向けた検討（再）	串間市	維持確保に向けた検討
		県及び周辺自治体	
		交通事業者	
	地域との共創による交通結節点等におけるにぎわい創出（再）	串間市	共創関係構築連携施策の検討
		移動目的地関係者	
		交通事業者	
	移動目的地先と連携した利用促進策の実施	串間市	共創関係構築
		移動目的地関係者	
		交通事業者	
	市内各施設における公共交通アクセス情報等の充実	串間市	アクセス情報更新
		移動目的地関係者	
	公共交通の人材確保に向けた支援策の検討	交通事業者	制度検討
串間市			
交通事業者等			
③地域旅客運送サービスの持続性向上	公共交通の人材確保に向けた支援策の検討（再）	国及び県	制度検討
		串間市	
		交通事業者等	
	地域単位の移動の助け合い推進と安全確保	串間市	支援制度検討
		地域連携組織等	安全確保に向けた検討
	移動目的地先と連携した利用促進策の実施（再）	串間市	共創関係構築
		移動目的地関係者	
		交通事業者	
	多世代へ向けた公共交通利用促進策の実施	串間市	プログラム検討
		市教育委員会	
		地域住民	
	運転免許返納の推進	串間市	継続実施
地域住民		自動車運転免許証の自主返納の検討	
公共交通の生産性向上・脱炭素に向けた新技術導入の検討	串間市	新技術/EV等の導入検討	
	交通事業者		

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
各種手続・周知	新たな運行内容で運行 モニタリング/適宜見直し			
	持続可能な運行形態で運行 モニタリング/適宜見直し			
	事業実施			
	持続可能な運行形態で運行 モニタリング/適宜見直し			
	事業実施			
	事業実施			
	適宜情報更新			
	制度運用			
	制度運用			
	市内各地で順次地域単位の助け合いによる運行開始			
	事業実施			
	事業実施			

第8章 計画の達成状況の評価

8-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

計画目標			
数値指標	現状値 令和4年度	中間値 令和8年度末	目標値 令和10年度末
①交通モードや地域特性を踏まえた公共交通網の再構築による利便性の向上			
公共交通利用者数（鉄道）	9,216 人/年	13,500 人/年	13,500 人/年
<p>【設定の考え方】 自家用車通勤や自家用車送迎による通学から JR を含む公共交通への転換を目指し各種利用促進策を実施することで、乗車人員への増加を目指す</p> <p>【データ取得方法】 串間駅年間利用者数を算出（串間市保有データ）</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
公共交通利用者数（路線バス）	38,784 人/年	45,100 人/年	45,100 人/年
<p>【設定の考え方】 自家用車通勤や自家用車送迎による通学から公共交通への転換を目指し、各種利用促進策を実施することで、利用者数の増加を目指す</p> <p>【データ取得方法】 輸送実績報告書（交通事業者から提供）</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
公共交通利用者数（よかバス）	16,204 人/年	26,600 人/年	25,800 人/年
<p>【設定の考え方】 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、よかバスの利用者数の増加を目指す</p> <p>【データ取得方法】 輸送実績報告書（交通事業者から提供）</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			

計画目標			
数値指標	現状値 令和4年度	中間値 令和8年度末	目標値 令和10年度末
②公共交通と目的地先との連携・協力関係の構築による地域活力の維持・向上			
よかバスの満足度向上	81.2%	86.5%	90.0%
<p>【設定の考え方】 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</p> <p>【データ取得方法】 乗込み調査及び市民アンケート結果を基に整理</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
公共交通サポーター施設数	1ヶ所	13ヶ所	20ヶ所
<p>【設定の考え方】 公共交通利用者への割引や運行情報の提供等、公共交通を支援する制度を設け、協力する施設数の増加を図る</p> <p>【データ取得方法】 協力施設数（協力施設数を積み上げ）</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
③地域旅客運送サービスの持続性向上			
市民一人当たりの公共交通の公的負担額	1,874 円/人	1,929 円/人	2,026 円/人
<p>【設定の考え方】 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</p> <p>【データ取得方法】 市財政負担額÷市人口より算出</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
コミュニティバスの収支率	8%	12%	12%
<p>【設定の考え方】 運行に係る費用は今後も増加することが想定される中、利用者数を維持・運行内容を変更するなどし、令和元年度並みに収支率の改善を目指す。</p> <p>【データ取得方法】 収支実績報告書（串間市保有データ）</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			

8-2. 数値指標の設定根拠

8-2-1 利用しやすく利便性の高い公共交通の提供

(1) 公共交通の利用者数（鉄道）

串間駅の年間利用者数は、コロナ禍の影響により、令和2年度は前年度の14,857人/年から、大きく減少したが、コロナ禍の収束に伴い令和4年度は増加に転じた。

公共交通の利用促進策や二次交通であるよかバスの利便性向上により、令和5年度の見込み利用者数から1割増加した13,500人/年を目指す。

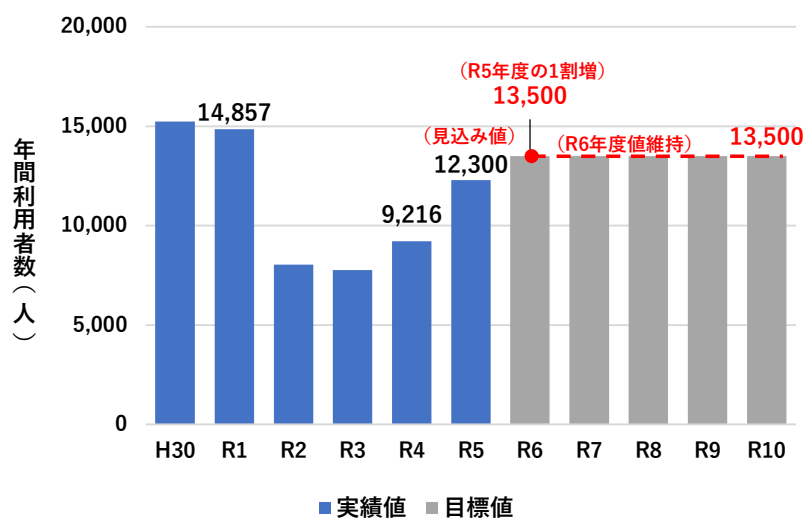


図 8-1 串間駅年間利用者数

(2) 公共交通の利用者数（路線バス）

飫肥-幸島入口系統の年間輸送人員は、コロナ禍の影響により、令和 2 年度において前年度の 40,800 人/年から、大きく減少したが、コロナ禍の収束に伴い令和 4 年度は増加に転じた。各種利用促進策により、令和 5 年度の見込み利用者数から 1 割増加した 45,100 人/年を目指す。

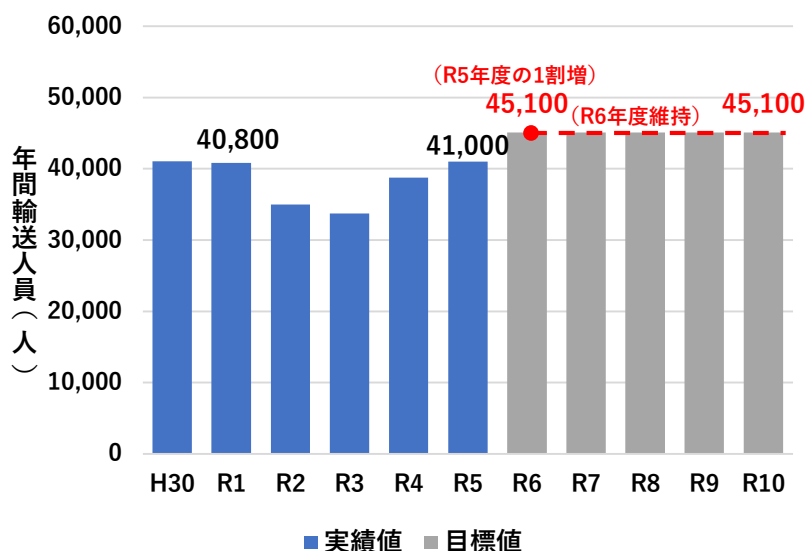


図 8-2 飫肥-幸島入口系統の年間輸送人員

(3) 公共交通の利用者数（よかバス）

よかバスの年間利用者数は、平成 30 年度から令和 4 年度まで減少傾向が続いたが、令和 5 年度に増加へ転じる見込み。第六次長期総合計画のよかバス利用者数の成果指標を基に、令和 10 年度までの目標値を設定した。

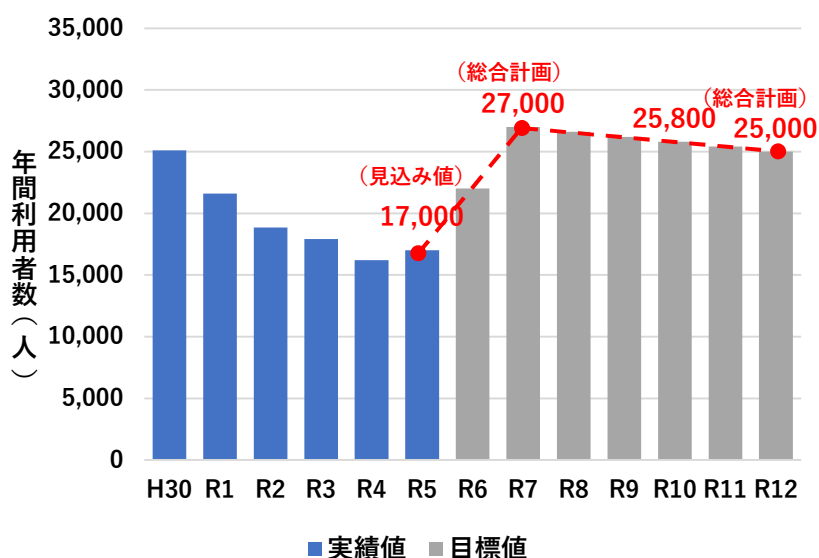


図 8-3 よかバス年間利用者数

8-2-2 公共交通が地域住民等や地域経済をつなぎ、地域を活性化する

(1) よかバスの満足度向上

よかバスの満足度は、令和 5 年度の市民アンケート調査において 81.2%が「大変満足」「満足」と回答している。

利用状況に適した運行経路やダイヤへの調整により、利便性の向上を図り、地域公共交通網形成計画での目標値であった満足度 90.0%を目指す。

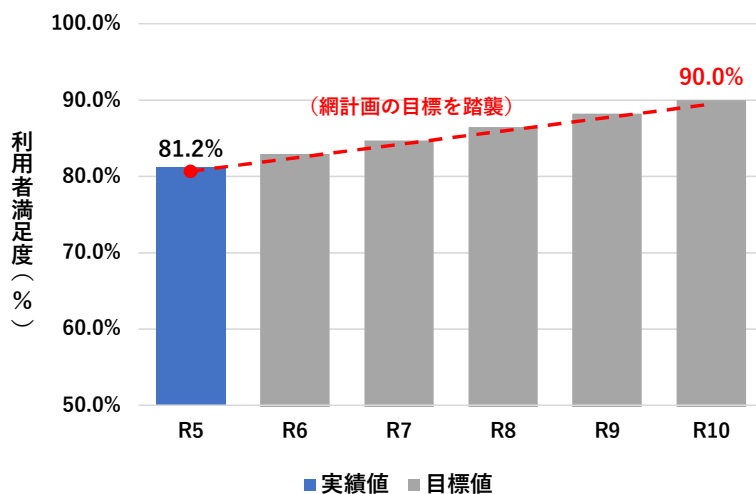


図 8-4 よかバスの満足度

(2) 公共交通サポーター施設数

公共交通サポーター（旧よかバスサポーター）施設数は、令和 4 年度時点で 1 施設となっている。

よかバス利用者への割引や運行情報の提供等、よかバスを支援する制度を設け、協力する施設数を令和 10 年度に 20 施設となるよう目指す。

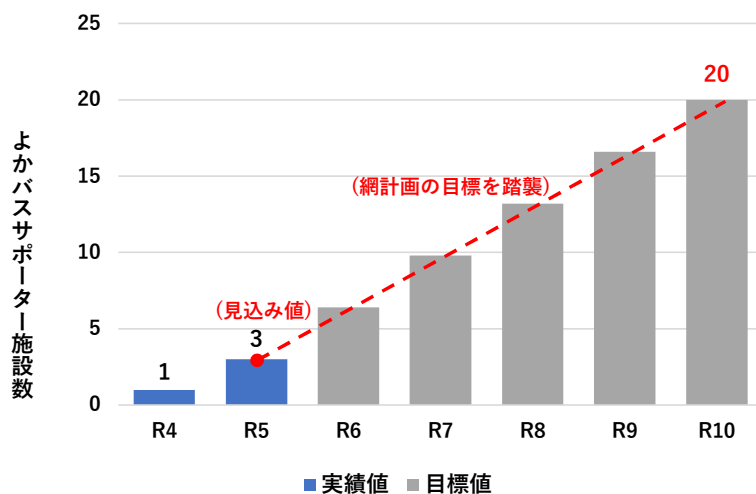


図 8-5 よかバスサポーター施設数

8-2-3 持続可能な公共交通の運行

(1) 市民 1 人当たりの公共交通の公的負担額

市民 1 人当たりの公共交通の公的負担額は、平成 30 年度から令和 4 年度までで増加傾向となっており、令和 4 年度時点で 1,874 円/人となっている。第六次長期総合計画のよかバス利用者数の成果指標を基に、目標値を設定した。

市内公共交通の利便性の向上や利用促進策により、自家用車利用から公共交通への転換を促進する。一方で、運転手確保に向けた支援策や利便性の向上を目的とした新たなサービス等の投資も必要となる。以上を踏まえ、令和 10 年度において市民 1 人当たり公的負担額 2,026 円/人を目指す。

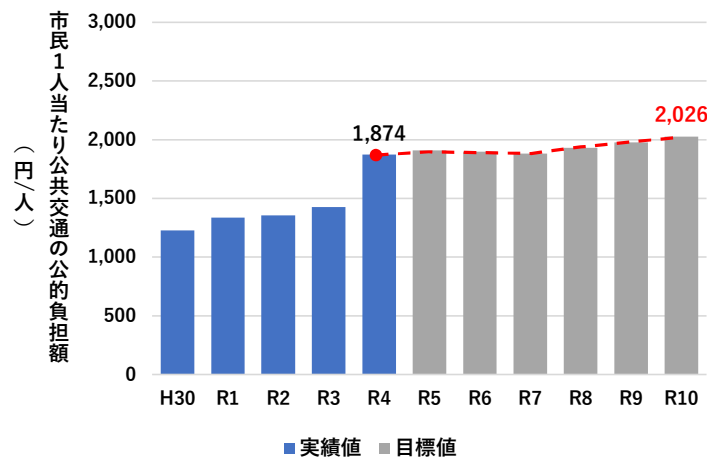


図 8-6 市民 1 人当たり公共交通の公的負担額

(2) よかバスの収支率

よかバスの収支率は、平成 30 年度から令和 4 年度までで減少傾向となっており、令和 4 年度時点で 8%となっている。第六次長期総合計画のよかバス利用者数の成果指標及びよかバスの収支状況を基に令和 10 年度において収支率 12%を目指す。

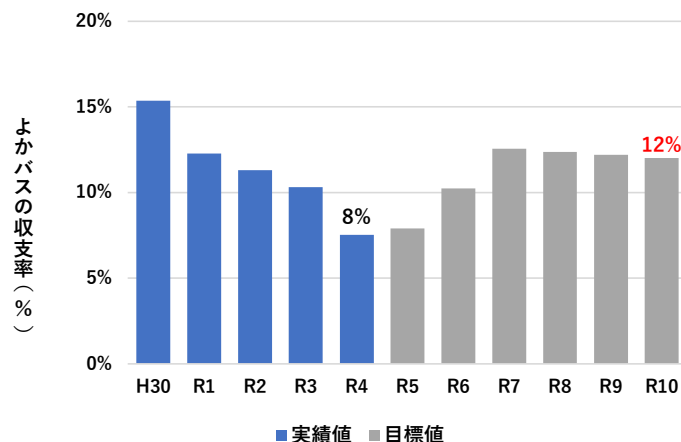


図 8-7 よかバスの収支率

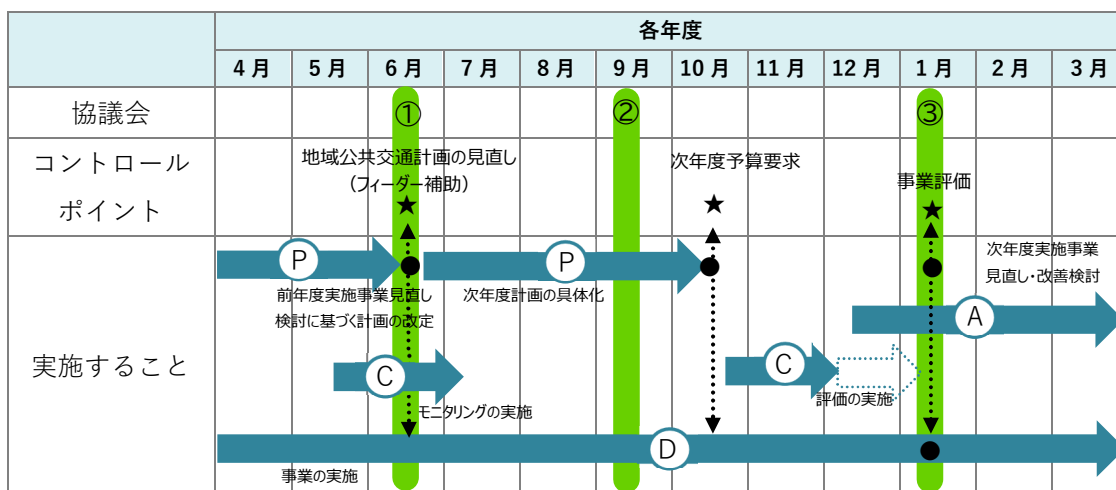
8-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

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、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・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）、新たな取組みの計画を立案する（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。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組む。

このサイクルを計画終了年度である令和 11 年度まで継続的に実施することで、取組み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。

表 8-1 PDCA の実施サイクル



8-4. 計画の推進体制

本計画は、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、串間市地域公共交通協議会の構成員である交通事業者、行政等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

表 8-2 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
串間市	関係者との密接な連絡調整 施策の実施・進捗管理 目標管理 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 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
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



串間市地域公共交通計画

<編集・発行>

串間市地域公共交通会議事務局

〒888-8555 宮崎県串間市大字西方 5550

TEL 0987-55-1153

FAX 0987-72-6727