

串間市地域公共交通利便増進実施計画

令和 3 年 3 月

串間市地域公共交通会議（串間市）

- 目次 -

1. はじめに	1
1.1. 計画策定の背景と目的	1
1.2. 本計画の位置づけ	1
1.3. 計画の実施区域	1
1.4. 計画の実施期間	1
2. 公共交通網の利便増進事業実施における課題の整理・検討	2
2.1. 串間市地域公共交通網形成計画における基本的な方針と将来像	2
2.2. 串間市地域公共交通網の利便増進に向けて実施する施策	4
2.3. 地方公共団体による支援の内容	6
2.4. 本市における施設等開発動向	7
2.5. 車両更新の状況	9
2.6. 路線別の現状・課題と見直しの方向性	10
3. コミュニティバス「よかバス」の運行路線・ダイヤの検討	14
3.1. 現状・課題を受けた利便増進事業実施方針の流れ	14
3.2. 公共交通網の利便増進事業実施前後のイメージ共有	15
3.3. よかバス路線全体の利便増進事業実施方針	16
3.4. よかバス各路線の利便増進事業実施方針	20
3.5. 利便増進事業内容の一覧	24
3.6. サービス内容に変更の伴う事業の内容	28
4. 事業実施に必要な資金の額・調達方法	76
5. 事業実施により想定する効果	77
5.1. 運転手の労働環境（運転時間、拘束時間）の検証	77
5.2. 運行収支の試算	78
5.3. 公的資金投入額の試算	79
5.4. 各地区（路線）における事業の効果	80

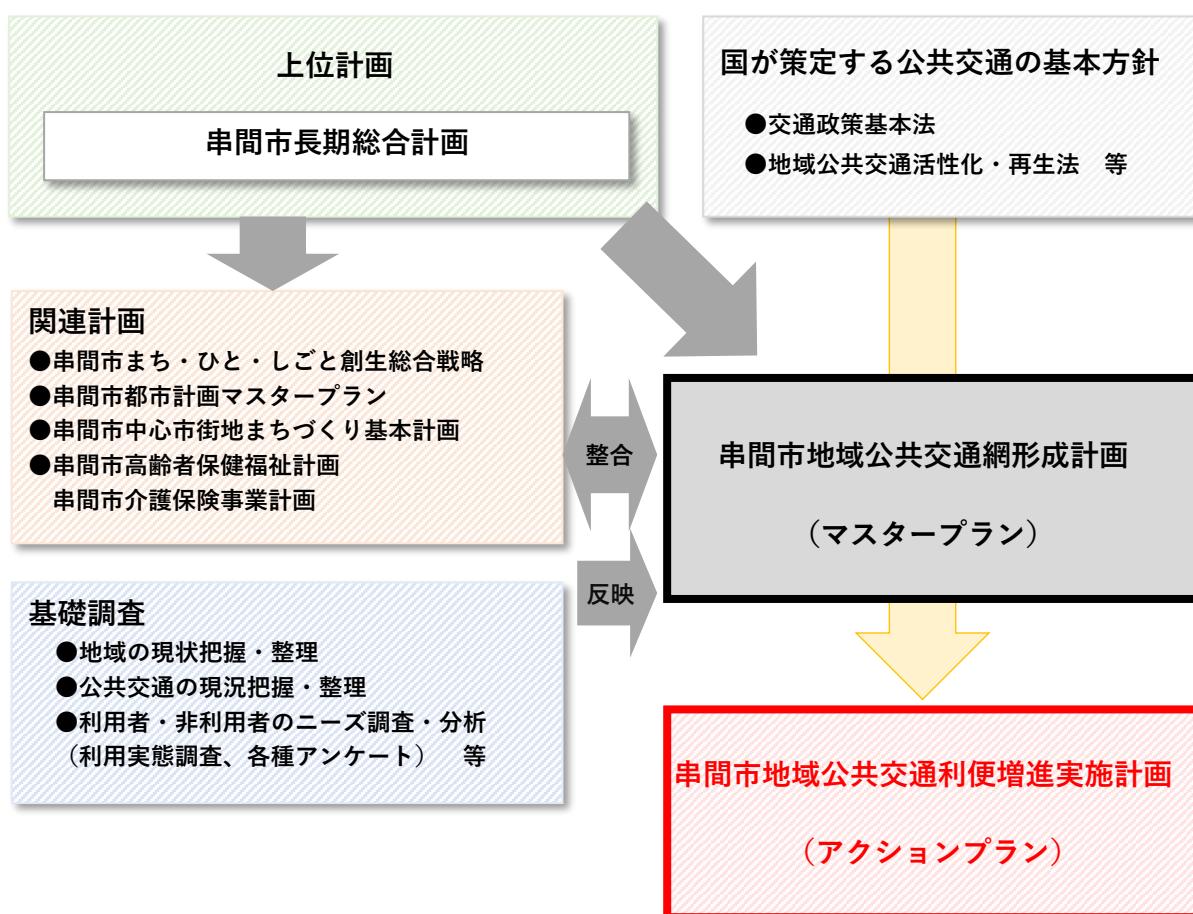
1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

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

1.2. 本計画の位置づけ

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



1.3. 計画の実施区域

本計画の実施区域（対象範囲）は、串間市全域とする。

1.4. 計画の実施期間

本計画の実施期間は、令和3年度から令和5年度までの3年間とする。

2. 公共交通網の利便増進事業実施における課題の整理・検討

2.1. 串間市地域公共交通網形成計画における基本的な方針と将来像

■串間市の地域公共交通網形成に向けた基本理念

《誰もが活躍し、安心して生活できる身近な移動環境の創造》

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

■課題

課題 1

変化する移動ニーズ
に対応した公共交通
網への転換

課題 2

様々な公共交通サー
ビスの連携と共存

課題 3

地域の実情に合わせ
た移動環境の構築

課題 4

まちづくりの方向性
と連携した公共交通
網の構築

課題 5

公共交通の新たな利
用者の獲得

■地域公共交通網形成に向けた基本的な方針

»方針 1

地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

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

»方針 2

道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編

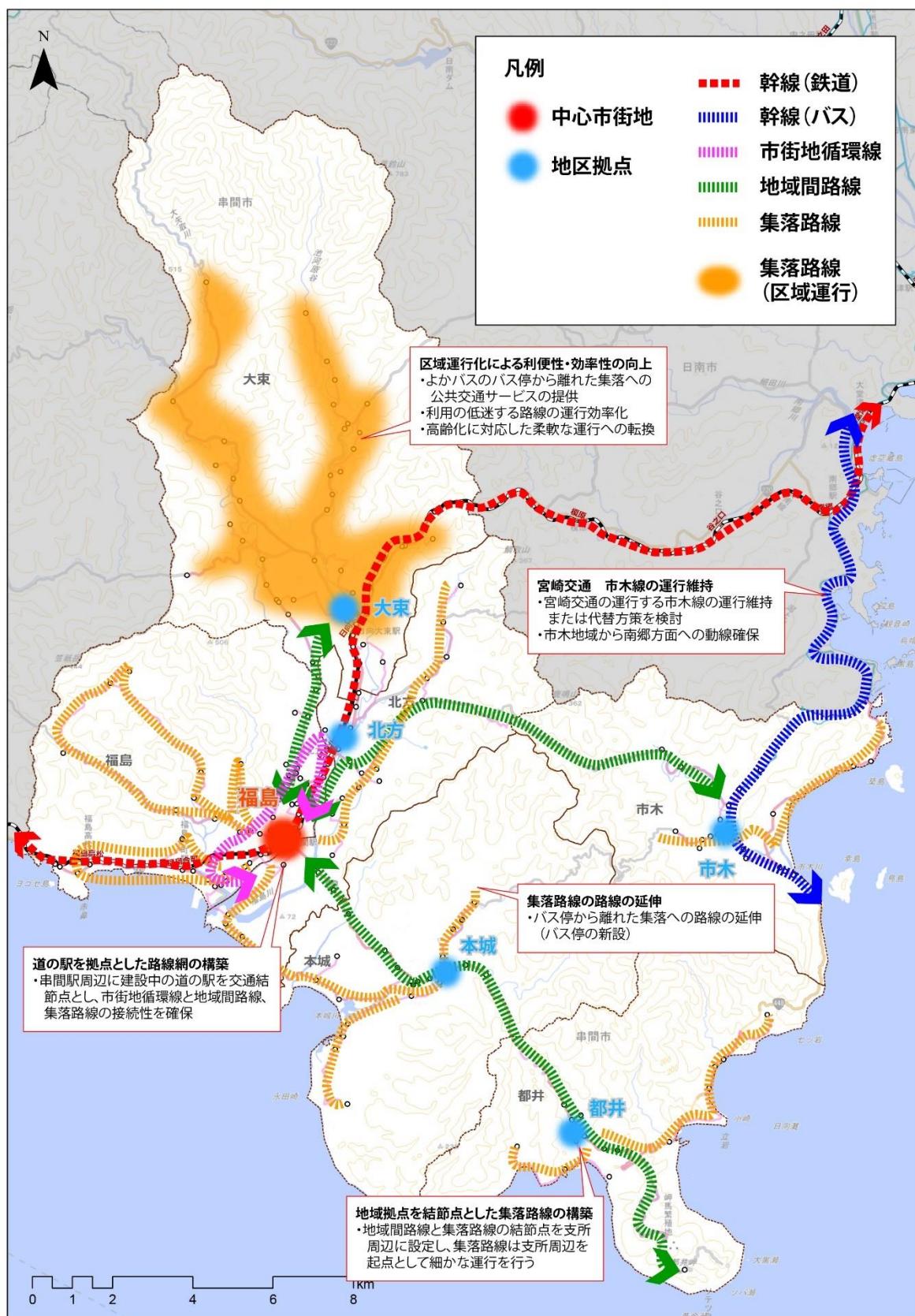
JR 串間駅周辺に建設中の道の駅を中心とするまちづくりの方向性と連携のもと、道の駅において幹線的な路線と集落路線の連絡性を確保し、集落と主要生活拠点や観光施設を連絡する路線網を構築する

»方針 3

地域活力の維持・向上に向けた移動の促進

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

串間市の地域公共交通網の将来像（網計画策定期）



2.2. 串間市地域公共交通網の利便増進に向けて実施する施策

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

表 2-1 網計画で定めた個別施策の内容

実施事業	実施主体	連携団体	実施時期
方針1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築			
鉄道、路線バスによる広域幹線路線の維持	串間市 (総合政策課)	鉄道事業者 (九州旅客鉄道(株)) バス事業者 (宮崎交通(株))	路線の維持 : 計画期間中継続
よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	串間市 (総合政策課)		よかバスの再編検討 : 令和2年度 再編内容での運行開始 : 令和3年度~
外出行動に適した運行ダイヤへの改善	串間市 (総合政策課)	鉄道事業者 (九州旅客鉄道(株)) バス事業者 (宮崎交通(株))	よかバスの再編検討 : 令和2年度 再編内容での運行開始 : 令和3年度~
様々な移動サービスとの連携による移動手段の確保	串間市 (総合政策課、医療介護課、学校政策課、福祉事務所)	社会福祉法人等の民間団体	様々な移動サービスとの連携・役割分担協議 : 令和2年度~継続的に実施
方針2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編			
道の駅を拠点とした路線網への再編	串間市 (総合政策課、東九州道・中心市街地対策課)	道の駅運営者	よかバスの再編検討 : 令和2年度 再編内容での運行開始 : 令和3年度~ (道の駅の開業に合わせる)
鉄道とよかバスとの接続性の確保	串間市 (総合政策課)	鉄道事業者 (九州旅客鉄道(株))	ダイヤ改善 : 令和2年度~継続的に実施

表 2-1 網計画で定めた個別施策の内容

実施事業	実施主体	連携団体	実施時期
方針2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編			
公共交通が相互に連携した運賃体系の導入	串間市	鉄道事業者 (九州旅客鉄道(株))、 バス事業者 (宮崎交通(株))、 タクシー事業者 (宮交タクシー(株)、宮児タクシー(株))	よかバスの再編検討・ 運賃施策協議 ：令和2年度 新たな運賃体系の導入 ：令和3年度以降 (協議状況に応じ実施時期 検討)
目的地となる施設と連携した移動プランの設計	串間市 (総合政策課、医療介護課)	社会福祉協議会、 商業施設、医療施設等	よかバスの再編検討・ 関係部署や施設協議 ：令和2年度 再編内容での運行開始 ：令和3年度～
方針3 地域活力の維持・向上に向けた移動の促進			
多様な手法による情報提供	串間市 (総合政策課)		情報提供施策の実施 ：令和2年度～ 継続的に実施 (令和元年度から事業着手)
公共交通体験会の開催	串間市 (総合政策課、医療介護課)	社会福祉協議会	公共交通体験会の実施 ：令和2年度～ 継続的に実施 (令和元年度から事業着手)
道の駅や観光施設等と連携した利用促進	串間市 (総合政策課、東九州道・中心市街地対策課、商工観光スポーツランド推進課)	串間市観光物産協会、商業施設、医療施設等	関係機関との協議 ：令和2年度～ 継続的に実施 (協議状況に応じて順次施策 の展開を拡大)
自動車運転免許返納の推進	串間市 (総合政策課、危機管理課)		よかバスの再編検討・ 運賃施策協議 ：令和2年度 新たな運賃体系の導入 ：令和3年度以降 (協議状況に応じ実施時期 検討)

2.3. 地方公共団体による支援の内容

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

表 2-2 地方公共団体による支援の内容

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

2.4. 本市における施設等開発動向

(1) 道の駅くしま開業

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

「串間市中心市街地まちづくり基本計画」では、広域交通ネットワークの結節点としての機能を最大限に活用した中心市街地の形成、通過型観光客を中心市街地や市内観光地へ回遊させるための拠点づくりなどによる中心市街地の活性化に向けたまちづくりを展開するため、市街地環境の改善と活性化のための機能集積等の一体的な推進に関する基本的方向性を示している。

「旧吉松家住宅」周辺を中心としたにぎわい・うるおいゾーン、歴史・文化ゾーンとともに、「道の駅くしま」がよかバスの拠点施設や情報発信機能、市民交流機能、イベント機能、地域振興機能、防災機能など多くの役割を期待されている。



図 2-1 道の駅くしま整備イメージ

(2) 都井岬観光交流館パカラパカオープン

「都井岬観光交流館「パカラパカ」」が令和2年4月にオープンした。

「串間駅」から約30分の距離に位置し、屋内休憩スペースにおいて軽食の提供や、24時間利用できるトイレ・授乳室の完備等、新たな都井岬観光の拠点となっている。

現行のよかバス路線では、都井地区方面に移動する路線である都井岬線（全日運行）が移動に対応しており、敷地内にバス停（パカラパカ）が存在する。



図 2-2 都井岬観光交流館「パカラパカ」



図 2-3 都井岬

(3) 串間温泉いこいの里再開

「串間温泉いこいの里」が令和2年4月にリニューアルオープンした。

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



図 2-4 リニューアルオープンした串間温泉いこいの里

2.5. 車両更新の状況

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

表 2-3 車両更新に関する内容

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



図 2-5 ポンチョ（現行車両）



図 2-6 ハイエース（現行車両）



図 2-7 ノア ウェルジョイン（導入車両）

2.6. 路線別の現状・課題と見直しの方向性

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

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

表 2-4 路線別の特性と見直しの方向性

路線	月別の利用特性	便別の利用特性
都井岬線 (平日 4 便)	・上り下りともに 7 月が ピーク ・2 月の利用が落ち込む傾向	【下り】1 便目の利用はほぼみられず、2 便目をピークに利用が減少する傾向 【上り】1 便目をピークに 2 便目まで利用がみられるが、3・4 便目の利用は少ない
都井岬線 (土日祝日 5 便)	・上り下りともに 5 月が ピーク ・観光路線として長期 休暇期間での利用が多い傾向	【下り】1 便目の利用はほぼみられず、2 便目をピークに利用が減少する傾向 【上り】1・2 便目の利用が多く、3・4 便の利用も 1.0 人/便以上確認、5 便目の利用はほぼみられない
高校線 (平日 1 便)	卒業シーズンである 2・3 月の利用が 5~16 人と少なく、ピーク時の 5~16% 程度の利用に留まる	【下り】上りの 25% 以下の利用に留まる。方向別に差異が生じることは、保護者の送迎によるものと考えられる 【上り】2.15 人/便と都井方面に居住する福島高校に通う学生に利用されている
名谷黒井線 (火・木 4 便)	10 月の利用が最も多く、2 月の利用者数と比べると約 2 倍の開きがある	【下り】2・3 便目の利用が多いが、1 便目の利用はほぼみられず、4 便目の利用も 1.0 人/便に満たない 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 1.0 人/便を下回る。4 便目の利用はほぼみられない
高松線 (火 3 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみられない	【下り】2 便目に利用が集中しており、1・3 便目の利用は 0.5 人/便以下 【上り】1 便目に利用が集中しており、2・3 便目の利用は 0.5 人/便以下
古竹線 (金 3 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみられない	【下り】2 便目に利用が集中しており、1・3 便目の利用は 0.5 人/便以下 【上り】1 便目に利用が集中しており、2・3 便目の利用は 0.5 人/便以下
鯛取線 (月・木 4 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみられない	【下り】2・3 便目の利用が多く、1・4 便目の利用はほぼ存在せず 【上り】1・2 便目の利用が多く、3・4 便目の利用はほぼ存在せず

見直しの方向性

「都井岬線」は、平日往復 4 便、土日祝日往復 5 便の高頻度で運行している。

観光路線として重要な路線であるため、既存の路線を基本としながら、運行効率の改善を図る。

上りの便に利用が偏重しており、下りの利用は少ない。

行きはよかバス、帰りは家族の送迎等により移動しているものと考えられる。

「名谷黒井線」は 2.0 人/便と他路線に比べ利用者が多い傾向にある。

上りは 1・2 便、下りは 2・3 便に利用が集中しており、最終便（4 便）の利用はほとんどみられないため、運行効率化の必要性が高いと考えられる。

「古竹線」と「高松線」は平均 1.0 人/便を下回っており、上り 1 便・下り 2 便以外の利用はごく少数であり、運行効率化のため、減便等を検討する余地がある。

一方、両路線ともに週 1 日の運行であり、他路線との調整により運行日の増加を検討する。

「鯛取線」は年間の利用者数が減少傾向にあり、年間 1～2 割程度の減少が続いている。

上りは 1・2 便、下りは 2・3 便に利用が集中しており、最終便（4 便）の利用はほとんどみられないため、運行効率化の必要性が高いと考えられる。

表 2-4 路線別の特性と見直しの方向性

路線	月別の利用特性	便別の利用特性
三ヶ平線 (水 3 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみ られない	【下り】2 便目に利用が集中しており、1・3 便目の利用は 0.5 人/便以下 【上り】1 便目に利用が集中しており、2・3 便目の利用は 0.5 人/便以下
奈留線 (水 3 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみ られない	【下り】2 便目の利用が最も多く、3 便目の利用は 1.0 人/便以下 【上り】1 便目に利用が集中しており、2・3 便目の利用は 1.0 人/便以下
上大矢取線 (月・木 3 便)	春～秋の期間の利用 が多く、冬場の利用が 落ち込む傾向	【下り】2・3 便目の利用が多く、1 便目の利用は 0.1 人/便以下 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 0.1 人/便以下
風野線 (金 4 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみ られない	【下り】1 便目の利用はほぼみられず、2・4 便目の利用も 1.0 人/便以下。ま た、も多い 3 便目の利用でも 1.04 人/便 【上り】1・2 便目の利用が多いが、3・4 便目の利用は 0.5 人/便以下
永田線 (月・金 4 便)	季節の違いによる利 用者の増減はほぼみ られない	【下り】2・3 便目の利用が多く、1・4 便目の利用は 1.0 人/便を下回る 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 1.0 人/便に満たない。また、 令和元年度の 4 便目の利用は無し
遍保ヶ野線 (火 4 便)	3～7 月、9～12 月の利 用が多く、8 月、1・2 月の利用が少ない傾 向	【下り】1 便目の利用は年間通して 0 人/便であり、利用のピークは 3 便目で あり、2～4 便目の利用は 1.0～2.0 人/便 【上り】1・2 便目の利用が多く、3・4 便目の利用は 0.5 人/便以下
市木線 (水 3 便)	春・秋頃の利用が多く なり、 夏・冬頃の利用が落 ち込む傾向にある	【下り】2・3 便目の利用が多く、1 便目の利用は 0.5 人/便以下 【上り】1・2 便目の利用が多く、3 便目の利用は 0.5 人/便以下
市街地 循環線 (全日南北 6 循環)	・4～12 月の利用が多 く、その中でも 11 月の 利用が最も多い ・1～3 月の利用が落 ち込む傾向にある	【南回り】2 便目(5.1 人/便)をピークに、利用は午前便(1～3 便)に集中してい るが、午後便(4～6 便)の利用も 1.0 人/便以上の利用がみられる 【北回り】1 便目(6.8 人/便)をピークに、利用は 1～4 便目に集中しており、5・ 6 便目の利用は 1.0 人/便を下回る

見直しの方向性

大東地区方面に運行している路線である「三ヶ平線」「奈留線」「上大矢取線」「風野線」は1便あたりの利用者数が0.8~1.3人と比較的少数に止まる。午後は特に利用者数が少なく、運行効率化の必要性が高い。

また、「風野線」「上大矢取線」沿線の集落（胡桃ヶ野や赤池）はバス停からの距離や高低差が大きく利用が困難な地理的特性がある。ただし、現行車両で定時定路線として運行するには安全運行面での支障が生じる。

「永田線」は年間の利用者数が減少傾向にあり、年間1~2割程度の減少が続いている。上りは1・2便、下りは2・3便に利用が集中しており、最終便（4便）の利用はほぼみられない。また、週2便運行しているため、運行効率化を図るためにも減便の検討が必要と考えられる。

「遍保ヶ野線」は近年利用者数が減少傾向にあったが、令和元年度は前年度と比較して約1割増加している。

上り便の利用は1・2便に集中しているが、下り便の利用は2・3・4便に分散している。また、終点の遍保ヶ野バス停よりも山間部に集落が存在し、路線の延長等の対応が必要と考えられる。

市木地区～串間市中心部の往来の促進と令和2年4月にリニューアルオープンした「串間温泉いこいの里」の利用を促進するため、市木線の運行日数の増加を図る。

現行路線に加え、本城方面を経由する路線の追加を検討する。

「市街地循環線」は、集落線との接続を意識したダイヤ設定とし、道の駅くしまを発着場所とすることを検討する。

現在、市街地循環線は、北回りと南回りで8の字運行しているため、運行間隔が90分程度開いている。市街地部の利便性の向上を図るため、集落線の運行後に市街地循環線を運行する等の対応を検討する。

3. コミュニティバス「よかバス」の運行路線・ダイヤの検討

3.1. 現状・課題を受けた利便増進事業実施方針の流れ

利便増進計画のもと、令和3年春に開業を予定している「道の駅くしま」に合わせて運行を予定する。下記のフロー図に従い、よかバス各路線の現状整理を行い、明らかになった課題から「運行水準（運行時間帯や便数）」「運行路線」「運行する曜日」「運行形態（路線定期運行、デマンド型運行）」等の検討を行い、よかバス路線における利便増進事業の実施を行うものとする。

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

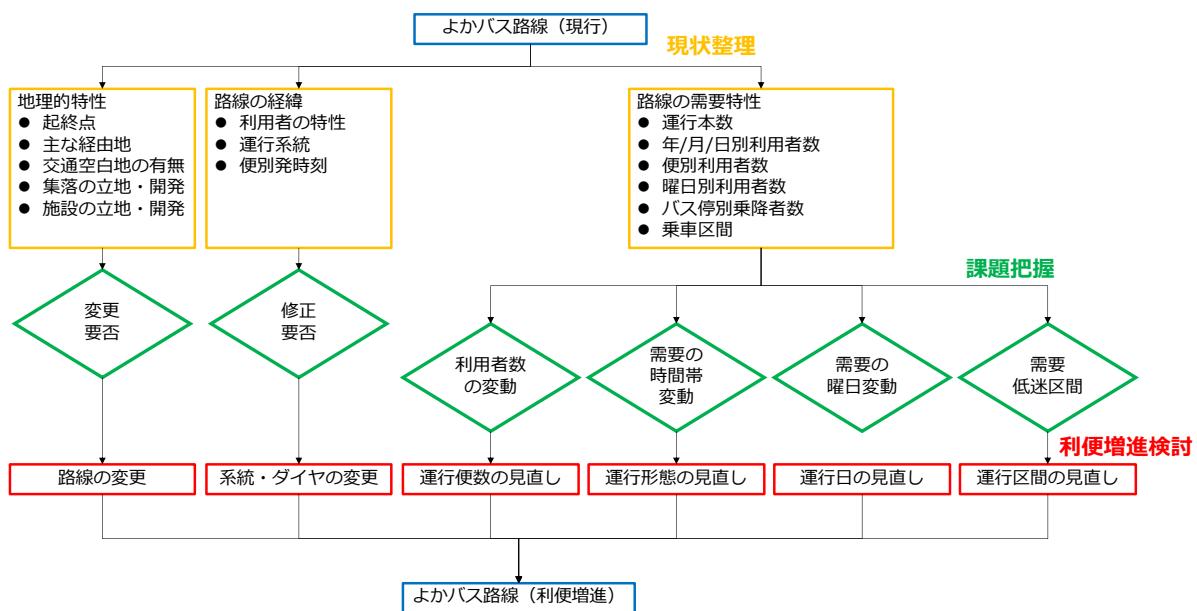


図 3-1 利便増進事業実施フロー

3.2. 公共交通網の利便増進事業実施前後のイメージ共有

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

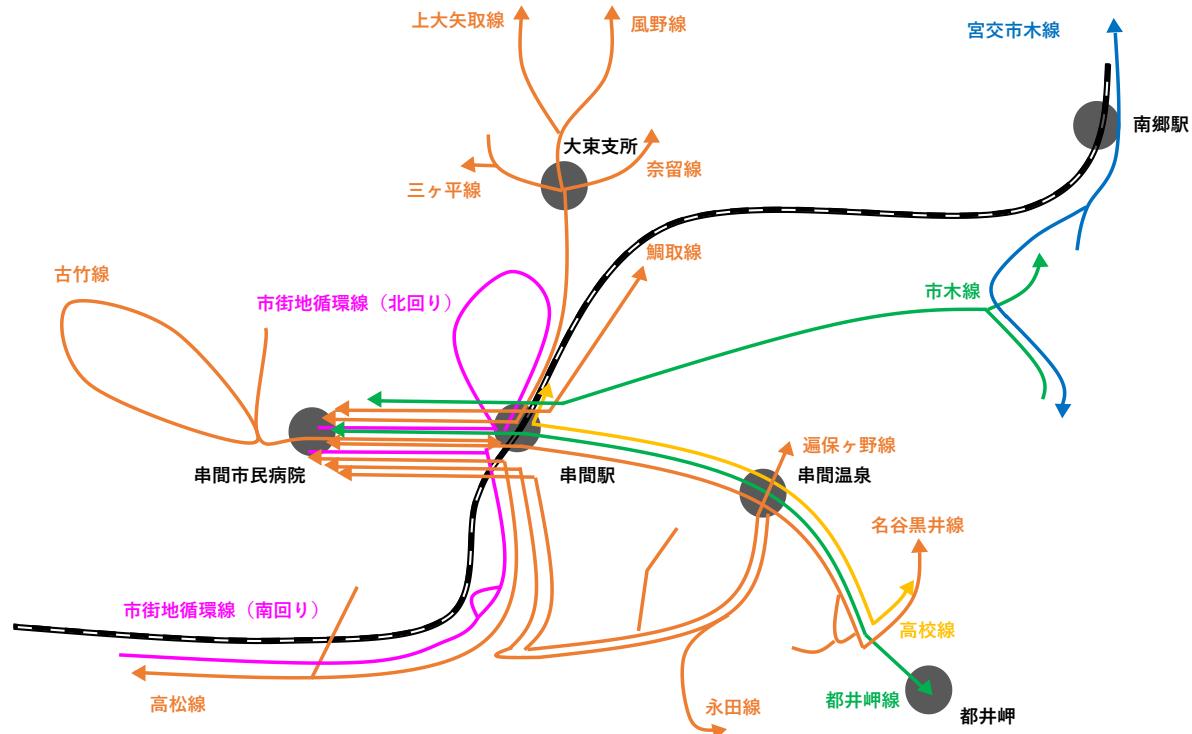


図 3-2 利便増進事業実施前の公共交通網のイメージ

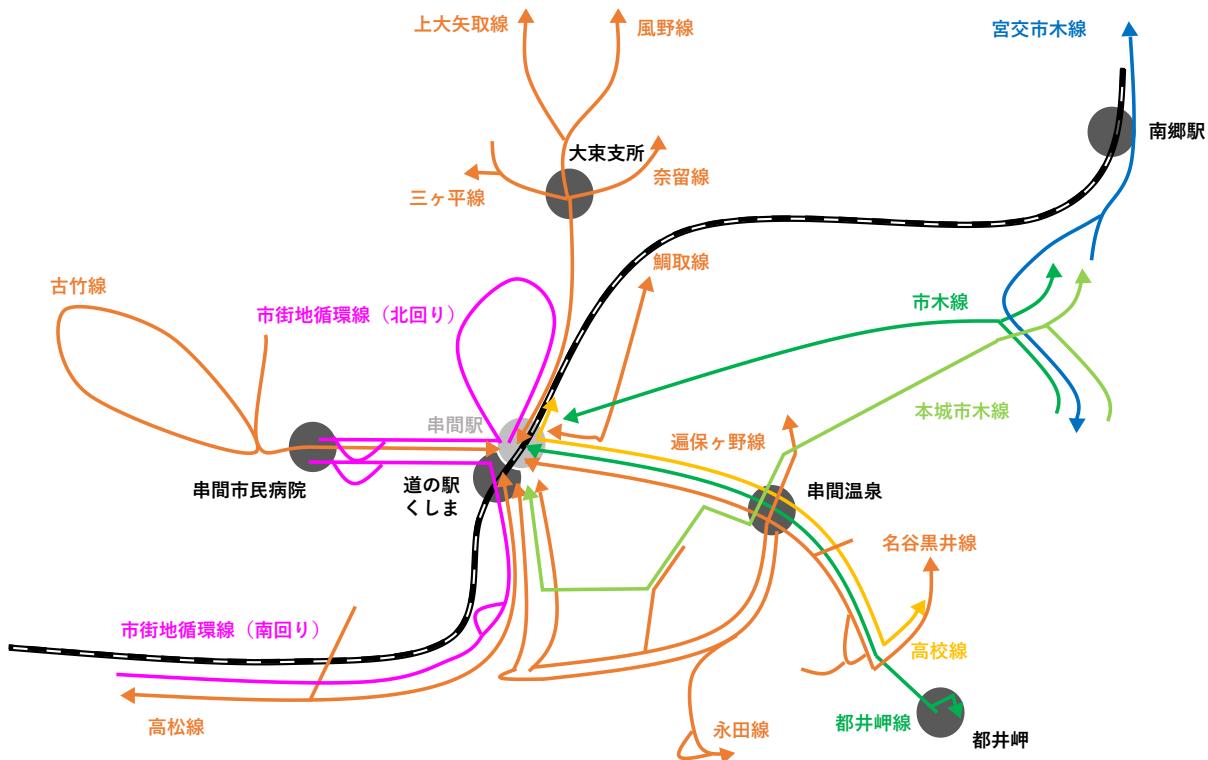


図 3-3 利便増進事業実施後の公共交通網のイメージ

3.3. よかバス路線全体の利便増進事業実施方針

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

表 3-1 利便増進事業実施方針

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

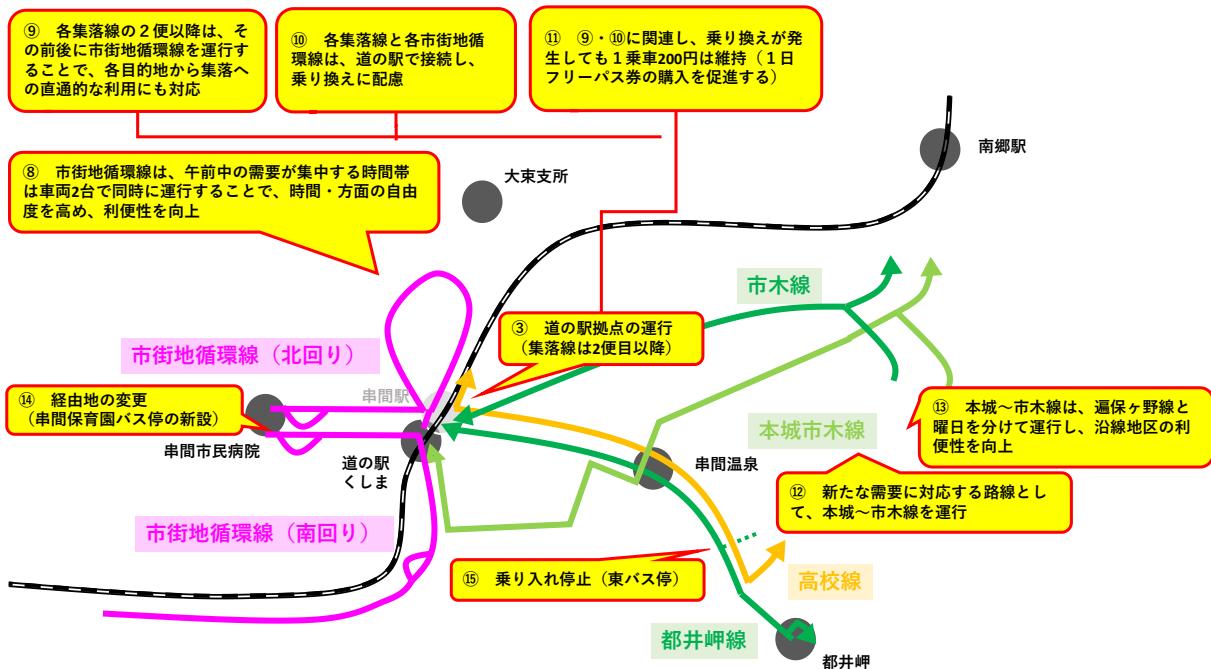


図 3-4 よかバス路線利便増進事業実施イメージ（市街地循環線、集落線、高校線）

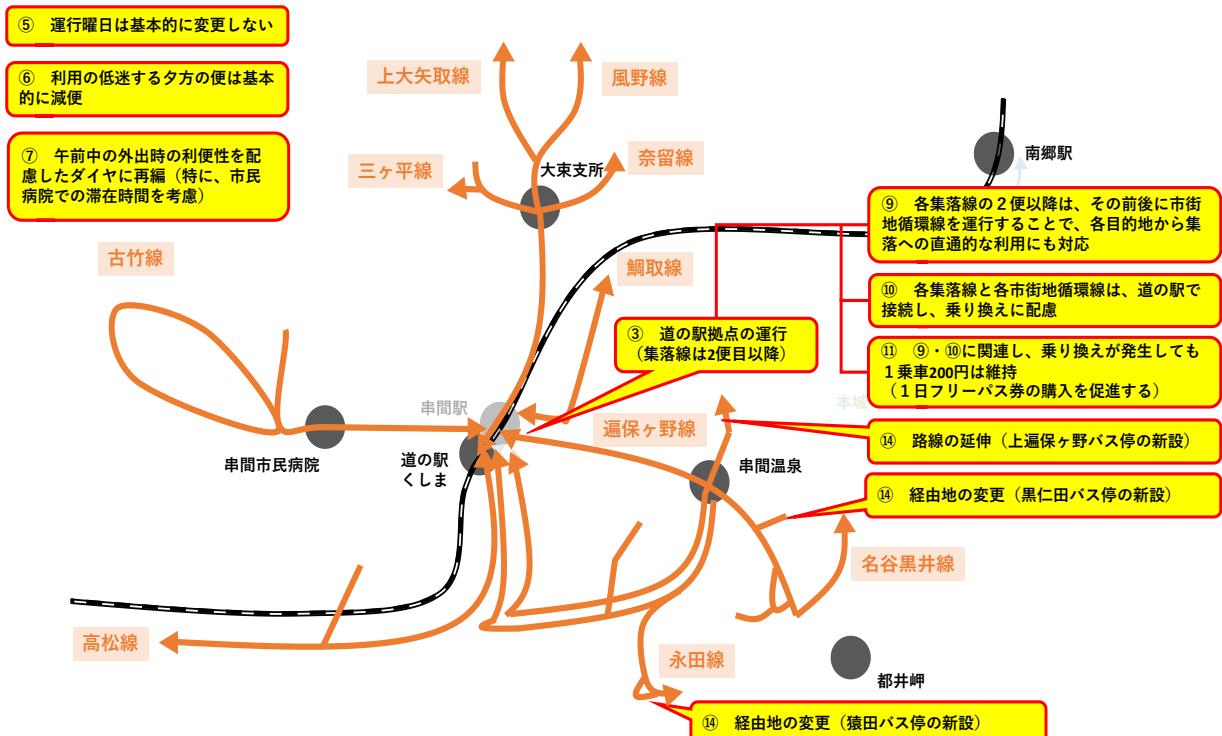


図 3-5 よかバス路線利便増進事業実施イメージ（集落線）

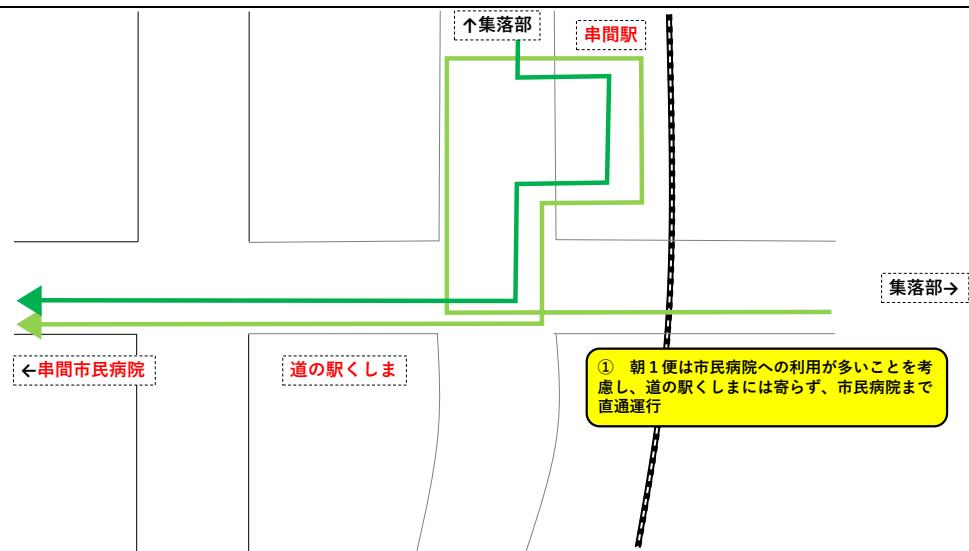


図 3-6 集落線上り 1便運行イメージ

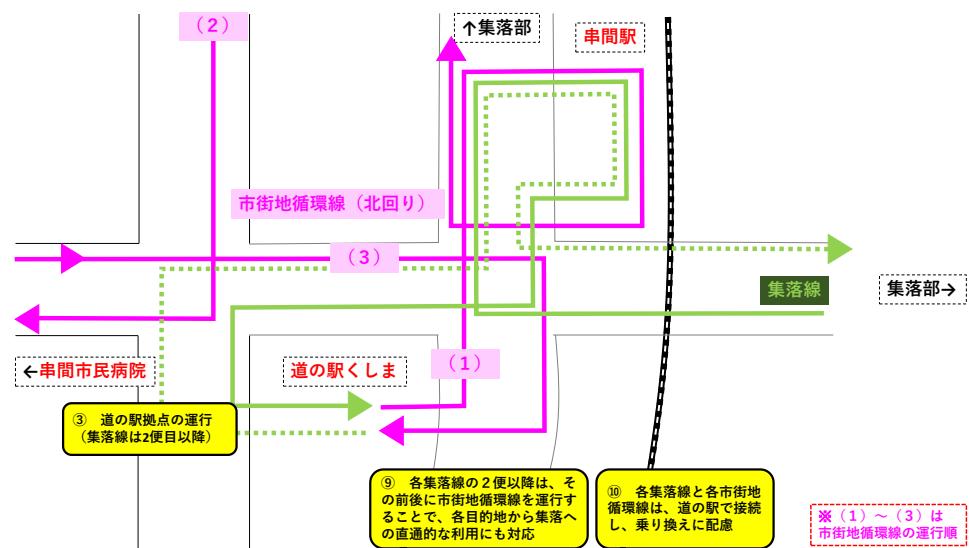


図 3-7 集落線 2便目以降および市街地循環線北回り運行イメージ

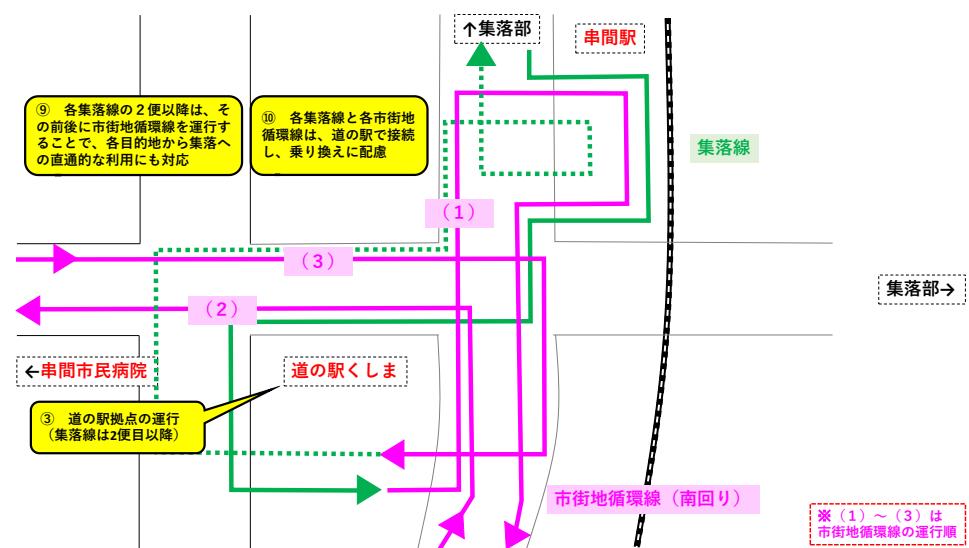


図 3-8 集落線 2便目以降および市街地循環線南回り運行イメージ

3.4. よかバス各路線の利便増進事業実施方針

表 3-2 各路線の再編方針

路線	運行日・便数		車両	現状および課題
	実施前	実施後		
市街地循環線（北回り、南回り）	全日 6 循環	全日 9 循環	ポンチョ ハイエース ノア	<ul style="list-style-type: none"> 市街地中心部の主要施設間の移動に用いられており、双方ともに1時間半に1本程度のペースで運行中 集落線利用者が乗り継ぎをする場合、時間帯によっては利用者の行きたい方面に循環線が運行していない 午前3便に利用が集中しており、午後3便是利用が少ない傾向
都井岬線	平日 4 往復 土日祝 5 往復	平日 4 往復 土日祝 5 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> 午前便の利用が多く、午後便は少なくなる傾向にある 観光地を運行する路線であるため、シーズン毎に利用者数が変動
高校線	平日 1 往復	平日 1 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> 上り（6:30 発）下り（19:00 発）運行中、過去の宮崎交通バスの運行時間を踏襲している 上りに比べ、下りの利用者が大幅に減少する（保護者の送迎の影響）
名谷黒井線	火・木 4 往復	火・木 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数が多い便は微増傾向にある 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、4便目の利用はほぼみられない
高松線	火のみ 3 往復	火のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が最も多い便においても日平均利用者数は2人に満たない 上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられない
古竹線	金のみ 3 往復	月・木 2 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> 上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられない 一定数の恒常的な利用がある
鯛取線	月・木 4 往復	月・木 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は減少傾向にある 上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、4便目の利用はほぼみられない

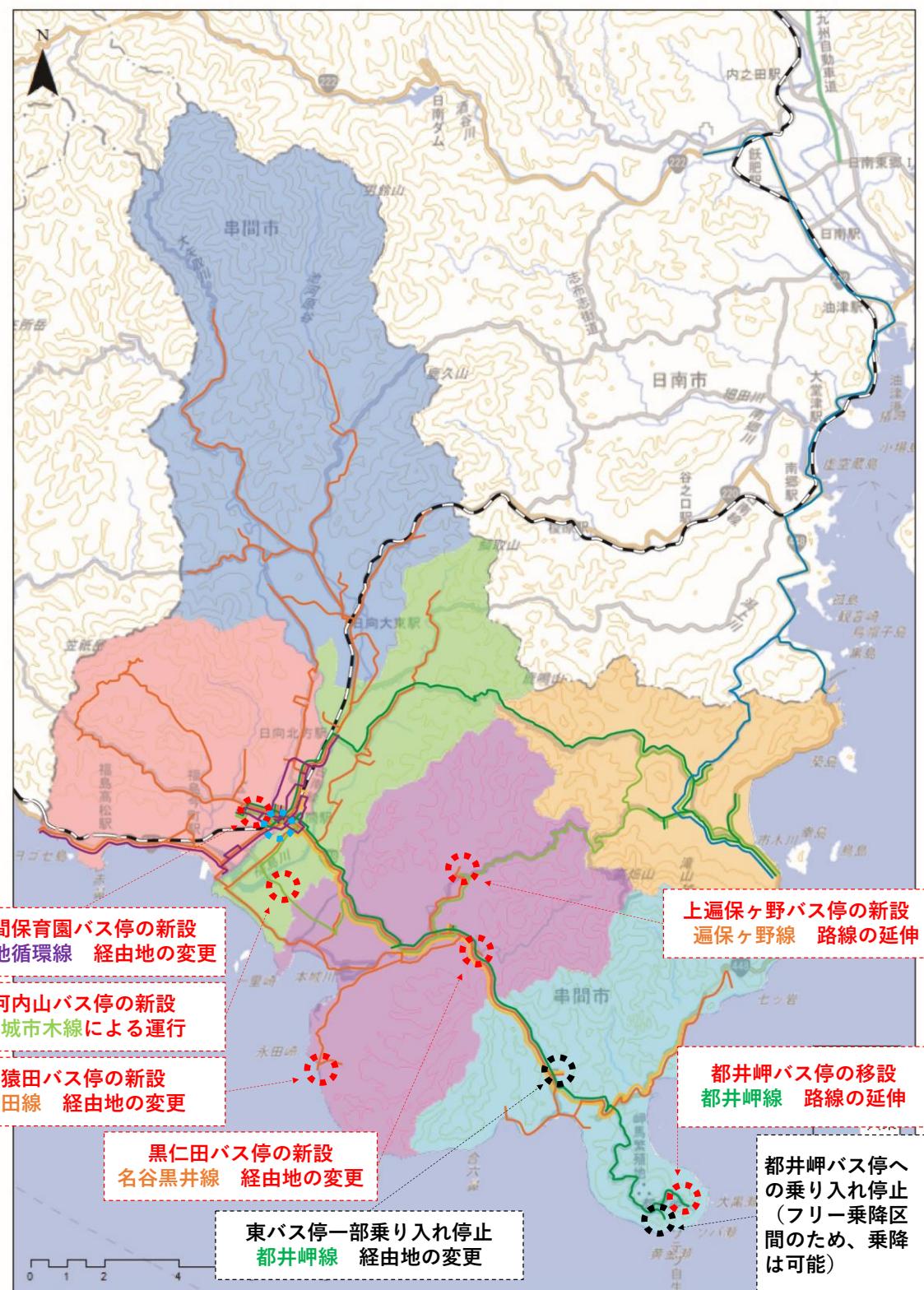
利便増進事業実施の方向性	事業内容
<ul style="list-style-type: none"> ● 集落線の空き時間を活用し運行効率性と利便性を両立 ● 需要が多い午前3便の時間帯は、増便することで対応 ● 午前中の需要が集中する時間帯は車両2台で同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上 ● 集落線の上り・下りの時間に合わせた運行ダイヤとすることで、接続性を改善 ● 南回りは今町駅で折り返す際、待機時間を無くして運行 ● 交通不便地域解消のため集落内に乗り入れ（串間保育園バス停の新設）※ポンチョによる運行便は車両サイズの問題により非運行 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 現行のダイヤを維持、運行水準の向上 ● 都井岬（灯台）まで路線を延長 ● 基本的な運行時間は変更しない ● 路線の効率化のため、東バス停、都井岬バス停への運行をとりやめ 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 現状の運行水準を維持 ● 朝補習の時間（7：45～）に合わせて20分遅らせて運行 ● 帰宅時間の間延びの改善、JR日南線との接続改善のため、18:30学校発に変更 ● 運転手の拘束時間の改善 	<p>ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の低迷する4便目を減便することで運行効率化を図る ● 交通不便地域解消のため集落内に乗り入れ（黒仁田バス停の新設） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 運行水準の維持 ● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース→ノア） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 運行水準の向上 ● 運行する曜日を変更、運行日の追加 ● 路線の短い「鯛取線」の後に運行することで、運行効率の改善、運行水準の向上を図る ● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース→ノア） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の低迷する4便目を減便することで運行効率化を図る ● 運行効率の改善、運行水準の向上のため、「鯛取線」運行後に「古竹線」を運行 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>

表 3-2 各路線の再編方針

路線	運行日・便数		車両	現状および課題
	実施前	実施後		
三ヶ平線	水のみ 3 往復	火のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は減少傾向にある ● 上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、3 便目の利用はほぼみられない
奈留線	水のみ 3 往復	水のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は増加傾向にある ● 上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、3 便目の利用はほぼみられない
上大矢取線	月・木 3 往復	月・木 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は減少傾向にある ● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある
風野線	金のみ 4 往復	金のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は減少傾向にある ● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある
永田線	月・金 4 往復	月・金 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は減少傾向にある ● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、4 便目の利用はほぼみられない
遍保ヶ野線	火のみ 4 往復	水のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は微増傾向にある ● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、4 便目の利用はほぼみられない
市木線	水のみ 3 往復	水のみ 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> ● 国道 448 号の通行止めにより藤公民館以降は運行停止中 ● 利用者数は微減傾向にある ● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある
本城市木線 (新規路線)		金のみ 2 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> ● 市木地区～串間市中心部の移動は現行の市木線では週 1 回のみ

利便増進事業実施の方向性	事業内容
<ul style="list-style-type: none"> ● 運行曜日の変更 ● 柔軟な運行のためダウンサイ징（ハイエース→ノア） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 柔軟な運行のためダウンサイ징（ハイエース→ノア） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 柔軟な運行のためダウンサイ징（ハイエース→ノア） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 柔軟な運行のためダウンサイ징（ハイエース→ノア） ● 利用が低迷する 4 便目を廃止し、運行水準の適正化を図る 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の低迷する 4 便目を減便することで運行効率化を図る ● 交通不便地域の解消ため経由地を変更（猿田バス停の新設） ● 路線の軽微な変更 「串間駅～寺里 1 丁目」区間を「泉町」バス停経由に変更 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 柔軟な運行のためダウンサイ징（ハイエース→ノア） ● 利用が低迷する 4 便目を廃止し、運行水準の適正化を図る ● 交通不便地域解消のため終点を延伸（上遍保ヶ野バス停の新設） ● 本城市木線の運行による運行水準の向上 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 現行の運行水準を維持 ● 本城市木線の運行による運行水準の向上 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 県道 439・440 号を通る運行ルートにより、路線を新設 ● ハイエースで週 1 便 2 往復運行する ● 上り 1 便を串間温泉の営業時間（7～22 時）と串間市民病院の診療に合わせた時間に運行することで、両需要に対応 ● 路線の運行による市木地区住民、遍保ヶ野線沿線地区住民の運行水準の向上 ● 交通不便地域解消のため経由地追加（河内山バス停の新設） 	<p>ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更</p>

3.5. 利便増進事業内容の一覧



«路線全体における再編事業»

■運行効率化、運行水準の適正化

運行車両の小型化（ハイエース→ノア）

利用の低迷する集落線4便目（3便目）の減便

■利便性の向上

市街地循環線と集落線の接続を意識したダイヤ設定

路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更

JR日南線との接続改善

«主な再編内容»

高校線を除く全路線
拠点の変更 道の駅くしま

高校線 運行ダイヤの変更

集落線 & 市街地循環線
重複区間（郵便局前～市民病院）の廃止

永田線 経由地の変更
塩屋原、鍛冶屋・大島 非運行

路線の新設（本城市木線）
市木地区、本城地区住民のサービス水準向上

凡例

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

表 3-3 串間市における利便増進事業内容の一覧

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

表 3-3 串間市における利便増進事業内容の一覧

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

3.6. サービス内容に変更の伴う事業の内容

(1) 市街地循環線（北回り）



図 3-10 市街地循環線（北回り） 路線図

福島	市街地循環線 (北回り)	実施事業	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	市街地循環線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
■事業内容				
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>市街地循環線（北回り）は、市街地中心部の主要施設間の移動に用いられており、上町・北方方面に 1 時間間に 1 本程度のペース（6 便）で毎日運行しているため、年間利用者数はよかバス路線で最も多い。また、高齢者の通院や買い物目的の利用が多いが、集落線に比べ、利用者層や利用目的は分散する傾向にある。</p> <p>集落線利用者が乗り継ぎをする場合、時間帯によっては利用者の行きたい方面に市街地循環線が運行していないため、接続面で課題を有している。また、午前 3 便に利用が集中しており、午後 3 便是利用が少ないため、利用される便に偏りがみられる。</p> <p>そのため、利用の集中する時間帯（特に午前中）に合わせて、ポンチョ車両だけではなく、集落線の空き車両（ハイエース、ノア）を活用し、北回りと南回りを同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上を図る。</p>			
対応する主な移動	通院、買い物		運行距離 11.3 km	
起点・終点	道の駅くしま～道の駅くしま		総停留所数 33	
主たる経由地	北方、ニシムタ		毎日運行 (年末年始は除く)	
事業主体	串間市		ポンチョ、ハイエース、ノア	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	100 円			
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）		
年間利用者数(2019 年度)	3,732 人	年間利用者数(2021 年度～)	5,510 人	

■系統毎の運行回数		福島地区			市街地循環線（北回り）						
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝	事業内容	
旧1	串間駅～北方～ニシムタ～市役所～串間駅	串間駅	北方、ニシムタ、市役所	串間駅	10.9	循環	旧	6.0	0		
旧2	串間駅～北方～ニシムタ～串間駅	串間駅	北方、ニシムタ	串間駅	10.6	循環	旧	0	6.0		
新1	道の駅くしま～北方～ニシムタ～市役所～道の駅くしま	道の駅くしま	北方、ニシムタ、市役所	道の駅くしま	11.3	循環	新	6.0	0	ハ	
										木	
新2	道の駅くしま～北方～ニシムタ～道の駅くしま	道の駅くしま	北方、ニシムタ	道の駅くしま	11.0	循環	新	0	6.0	ハ	
										木	
新3	道の駅くしま～ニシムタ～串間保育園～道の駅くしま	道の駅くしま	ニシムタ、串間保育園	道の駅くしま	8.8	循環	新	3.0	0	ハ	
										木	

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(2) 市街地循環線（南回り）



図 3-11 市街地循環線（南回り） 路線図

福島	市街地循環線 (南回り)	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	市街地循環線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
■事業内容				
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>市街地循環線（南回り）は、市街地中心部の主要施設間の移動に用いられており、西浜・今町方面に 1 時間間に 1 本程度のペース（6 便）で毎日運行しているため、年間利用者数はよかバス路線で最も多い。また、高齢者の通院や買い物目的の利用が多いが、よかバス集落線に比べ、利用者層や利用目的は分散する傾向にある。</p> <p>集落線利用者が乗り継ぎをする場合、時間帯によっては利用者の行きたい方面に市街地循環線が運行していないため、接続面で課題を有している。また、午前 3 便に利用が集中しており、午後 3 便是利用が少ないため、利用される便に偏りがみられる。</p> <p>そのため、利用の集中する時間帯（特に午前中）に合わせて、ポンチョ車両だけでなく、集落線の空き車両（ハイエース、ノア）を活用し、北回りと南回りを同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上を図る。</p>			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	11.2 km	
起点・終点	道の駅くしま～道の駅くしま	総停留所数	41	
主たる経由地	マリンタウン 1、マリンタウン 2	運行日	毎日運行 (年末年始は除く)	
事業主体	串間市	使用車両	ポンチョ、ハイエース、ノア	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	100 円			
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）		
年間利用者数(2019 年度)	3,731 人	年間利用者数(2021 年度～)	5,510 人	

串間市地域公共交通利便増進実施計画

■系統毎の運行回数		福島地区			市街地循環線（南回り）						
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝	事業内容	
旧1	串間駅～マリンタウン1～マリンタウン2～市役所～串間駅	串間駅	マリンタウン1、マリンタウン2、市役所	串間駅	10.8	循環	旧	6.0	0		
旧2	串間駅～マリンタウン1～マリンタウン2～串間駅	串間駅	マリンタウン1、マリンタウン2、	串間駅	10.2	循環	旧	0	2.0		
旧3	串間駅～マリンタウン1～マリンタウン2～イルカランド～串間駅	串間駅	マリンタウン1、マリンタウン2、イルカランド	串間駅	19.1	循環	旧	0	4.0		
新1	道の駅くしま～マリンタウン1～マリンタウン2～市役所～道の駅くしま	道の駅くしま	マリンタウン1、マリンタウン2、市役所	道の駅くしま	11.2	循環	新	6.0	0	ハ 木	
新2	道の駅くしま～マリンタウン1～マリンタウン2～道の駅くしま	道の駅くしま	マリンタウン1、マリンタウン2、	道の駅くしま	10.6	循環	新	0	2.0	ハ 木	
新3	道の駅くしま～マリンタウン1～マリンタウン2～イルカランド～道の駅くしま	道の駅くしま	マリンタウン1、マリンタウン2、イルカランド	道の駅くしま	19.5	循環	新	0	4.0	ハ 木	
新4	道の駅くしま～マリンタウン1～マリンタウン2～市役所～串間保育園～道の駅くしま	道の駅くしま	マリンタウン1、マリンタウン2、市役所、串間保育園	道の駅くしま	8.0	循環	新	3.0	0	ハ 木	

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(3) 高松線



図 3-12 高松線 路線図

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

■系統毎の運行回数		福島地区			高松線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火	事業内容
旧1	串間駅～イルカランド	串間駅		イルカランド	8.2	往路	旧	1.0	
旧2	市民病院～今町公民館～有明～イルカランド	市民病院	今町公民館、有明	イルカランド	11.4	往路	旧	2.0	
						復路	旧	2.0	
旧3	串間駅～有明～イルカランド	串間駅	有明	イルカランド	9.0	復路	旧	1.0	
新1	串間駅～イルカランド	串間駅		イルカランド	7.7	往路	新	1.0	ハ
									木
新2	市民病院～有明～イルカランド	市民病院	有明	イルカランド	10.9	復路	新	1.0	ハ
									木
新3	道の駅くしま～有明～イルカランド	道の駅くしま	有明	イルカランド	10.1	往路	新	2.0	ハ
						復路	新	1.0	木
新4	道の駅くしま～イルカランド	道の駅くしま		イルカランド	8.6	復路	新	1.0	ハ
									木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(4) 古竹線



図 3-13 古竹線 路線図

福島	古竹線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
			鉄道とよかバスとの接続性確保
■事業内容			
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更		
ホ	運行回数又は運行時刻の設定		
■運行の概要			
運行の目的	<p>古竹線は、福島地区の奴久見（古竹）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、上り1便、下り2便の利用が多く、3便目の利用はほぼみられないため、利用時間帯が午前中に集中する傾向にある。また、一定数の恒常的な利用（固定客の存在）がみられるため、利用者数（固定客の利用頻度の増加）が見込まれる。</p> <p>そこで、比較的運行時間の短い鯛取線の運行後に、古竹線を運行することで、運行日・運行便数の増加、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線と（北回り・南回り）接続し、運行の効率化、運行水準・利便性の向上を図る。</p>		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	13.4 km
起点・終点	道の駅くしま～古竹	総停留所数	16
主たる経由地	東本西方	運行日	月・木曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200 円		
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019年度)	242人	年間利用者数(2021年度～)	430人

■系統毎の運行回数		福島地区			古竹線					
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	金	月・木	事業内容
旧1	串間駅～奴久見～古竹	串間駅	奴久見	古竹	11.9	往路	旧	1.0	0	
旧2	串間駅～上田口～奴久見～古竹	串間駅	上田口、奴久見	古竹	17.4	往路	旧	2.0	0	
旧3	串間駅～古竹	串間駅		古竹	13.2	復路	旧	3.0	0	
新1	道の駅くしま～奴久見～古竹	道の駅くしま	奴久見	古竹	11.9	往路	新	0	1.0	八 木
新2	道の駅くしま～上田口～奴久見～古竹	道の駅くしま	上田口、奴久見	古竹	17.6	往路	新	0	1.0	八 木
新3	道の駅くしま～古竹	道の駅くしま		古竹	13.4	復路	新	0	2.0	八 木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(5) 都井岬線



図 3-14 都井岬線 路線図

都井	都井岬線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	集落線		道の駅を拠点とした路線網への再編	
関係市				
■事業内容				
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更			
■運行の概要				
運行の目的	<p>都井岬線は、「都井岬」と串間市中心部を運行する観光路線であるため、都井岬への観光目的の利用が一定数存在するが、高齢者の通院や買い物目的の利用も多い。</p> <p>利用時間帯は、午前便の利用が多く、午後便は少なくなる傾向にある。また、都井岬線の特徴として、観光地を運行する路線であるため、他の路線に比べ、運行する曜日やシーズンによって利用者数の変動がみられる。そこで、観光路線として効率的な運行を実施するため、「東」バス停への乗り入れを停止する。また、観光需要への対応として、「都井岬」バス停を灯台まで移設し、路線を延長することで、利便性の向上を図る。新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、都井岬線の運行本数・ダイヤは大幅な変更を実施せず、運行水準の維持を図る。</p>			
対応する主な移動	通院、買い物、観光	運行距離	23.4 km	
起点・終点	道の駅くしま～都井岬	総停留所数	27	
主たる経由地	串間温泉、都井支所前	運行日	毎日運行	
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200 円			
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）		
年間利用者数(2019 年度)	5,723 人	年間利用者数(2021 年度～)	6,160 人	

■系統毎の運行回数		都井地区			都井岬線						
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	土日祝	事業内容	
旧1	串間駅～下平～都井岬	串間駅	下平	都井岬	20.9	往路	旧	1.0	1.0		
						復路	旧	0	1.0		
旧2	市民病院～市役所～下平～都井岬	市民病院	市役所、下平	都井岬	22.5	往路	旧	2.0	0		
						復路	旧	3.0	0		
旧3	市民病院～下平～都井岬	市民病院	下平、串間温泉	都井岬	22.2	往路	旧	0	3.0		
						復路	旧	0	3.0		
旧4	市民病院～市役所～都井岬	市民病院	市役所	都井岬	21.6	往路	旧	1.0	0		
						復路	旧	1.0	0		
旧5	市民病院～都井岬	市民病院		都井岬	21.3	往路	旧	0	1.0		
						復路	旧	0	1.0		
新1	串間駅～下平～都井岬	串間駅	下平	都井岬	22.2	往路	新	1.0	1.0	八	
新2	市民病院～市役所～下平～都井岬	市民病院	市役所、下平	都井岬	23.8	復路	新	1.0	0	八	
新3	市民病院～下平～都井岬	市民病院	下平	都井岬	23.5	復路	新	0	1.0	八	
新4	道の駅くしま～市役所～下平～都井岬	道の駅くしま	市役所、下平	都井岬	23.4	往路	新	2.0	0	八	
						復路	新	2.0	0		
新5	道の駅くしま～下平～都井岬	道の駅くしま	下平	都井岬	23.1	往路	新	0	3.0	八	
						復路	新	0	3.0		
新6	道の駅くしま～市役所～都井岬	道の駅くしま	市役所	都井岬	22.9	往路	新	1.0	0	八	
						復路	新	1.0	0		
新7	道の駅くしま～都井岬	道の駅くしま		都井岬	22.6	往路	新	0	1.0	八	
						復路	新	0	1.0		

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

(6) 高校線



図 3-15 高校線 路線図

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

串間市地域公共交通利便増進実施計画

■系統毎の運行回数		都井地区			高校線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	事業内容
旧1	福島高前～大納	福島高前		大納	20.4	往路	旧	1.0	
						復路	旧	1.0	
新1	福島高前～大納	福島高前		大納	20.4	往路	新	1.0	木
						復路	新	1.0	

※事業内容 木：運行回数又は運行時刻の設定

(7) 名谷黒井線



図 3-16 名谷黒井線 路線図

都井	名谷黒井線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し			
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善			
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編			
■事業内容						
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更					
ホ	運行回数又は運行時刻の設定					
■運行の概要						
運行の目的		<p>名谷黒井線は、都井地区の大納（名谷）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、近年、名谷集落住民の利用者数が微増している。一方で、4便目の利用はほぼみられず、午前中・午後の早い時間に用事を済ませて帰宅しているため、利用される便に偏りがみられる。</p> <p>また、名谷黒井線や都井岬線の運行区間に存在する「樋口」バス停は、樋口集落の最寄りバス停であるが、バス停と集落の間に高低差があるため、実質的な交通不便地域となっている。</p> <p>そこで、利用の低迷する4便目の減便や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たなる拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）との接続改善を実施する。また、交通不便地域解消のため樋口集落内に乗り入れ、黒仁田バス停を新設することで、運行の効率化、運行水準の維持、利便性の向上を図る。</p>				
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	30.4	km		
起点・終点	道の駅くしま～名谷	総停留所数	34			
主たる経由地	串間温泉、黒仁田、黒井	運行日	火・木曜日 (年末年始を除く)			
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース			
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）					
運賃	200円					
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）				
年間利用者数(2019年度)	1,667人	年間利用者数(2021年度～)	2,190人			

■系統毎の運行回数		都井地区			名谷黒井線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火・木	事業内容
旧1	串間駅～名谷	串間駅		名谷	20.8	往路	旧	1.0	
						復路	旧	1.0	
旧2	市民病院～名谷	市民病院		名谷	29.9	往路	旧	3.0	
						復路	旧	3.0	
新1	串間駅～名谷	串間駅		名谷	20.8	往路	新	1.0	木
新2	市民病院～黒仁田～黒井～名谷	市民病院	黒仁田、黒井	名谷	30.8	復路	新	1.0	ハ
									木
新3	道の駅くしま～黒仁田～黒井～名谷	道の駅くしま	黒仁田、黒井	名谷	30.4	往路	新	2.0	ハ
						復路	新	1.0	木
新4	道の駅くしま～名谷	道の駅くしま		名谷	23.4	復路	新	1.0	ハ
									木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(8) 鯛取線



図 3-17 鯛取線 路線図

北方	鯛取線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
			外出行動に適した運行ダイヤへの改善
			道の駅を拠点とした路線網への再編
区分	集落線		
関係市			
■事業内容			
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更		
ホ	運行回数又は運行時刻の設定		
■運行の概要			
運行の目的	鯛取線は、北方地区の鯛取集落と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。 利用の特徴として、上り1・2便、下り2・3便の利用が多く、4便目の利用はほぼみられないため、午前中・午後の早い時間に用事を済ませて帰宅しているため、利用される便に偏りがみられる。また、利用者数は年々減少傾向にあり、毎年1~2割程度の減少が続いているため、改善が求められている。 そこで、利用の低迷する4便目の減便や下り2・3便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、運行水準の維持、利便性の向上を図る。		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	13.9 km
起点・終点	道の駅くしま～鯛取	総停留所数	23
主たる経由地	北方小前、谷ノ口	運行日	月・木曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ハイエース
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200円		
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019年度)	1,269人	年間利用者数(2021年度～)	1,390人

串間市地域公共交通利便増進実施計画

■系統毎の運行回数		北方地区			鯛取線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	月・木	事業内容
旧1	串間駅～鯛取	串間駅		鯛取	10.6	往路	旧	1.0	
						復路	旧	1.0	
旧2	市民病院～谷ノ口～鯛取	市民病院	谷ノ口	鯛取	14.3	往路	旧	3.0	
						復路	旧	3.0	
新1	串間駅～鯛取	串間駅		鯛取	10.6	往路	新	1.0	木
新2	市民病院～谷ノ口～鯛取	市民病院	谷ノ口	鯛取	14.3	復路	新	1.0	木
新3	道の駅くしま～谷ノ口～鯛取	道の駅くしま	谷ノ口	鯛取	13.9	往路	新	2.0	八
						復路	新	1.0	木
新4	道の駅くしま～鯛取	道の駅くしま		鯛取	11.7	復路	新	1.0	八
									木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(9) 三ヶ平線

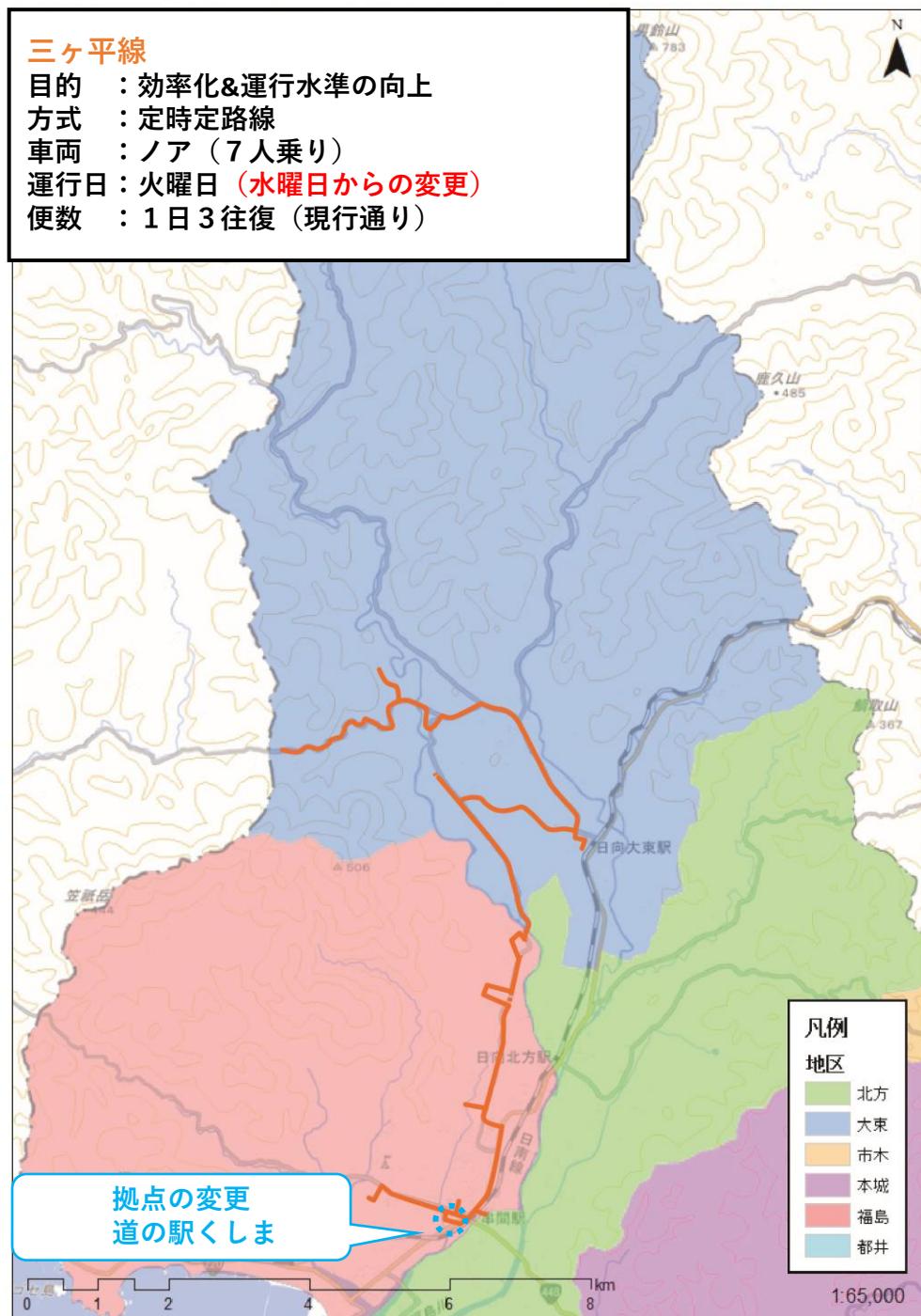


図 3-18 三ヶ平線 路線図

大東	三ヶ平線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
■事業内容			
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更		
ホ	運行回数又は運行時刻の設定		
■運行の概要			
運行の目的	<p>三ヶ平線は、大東地区の一氏（射場地野）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は年々減少傾向にある。また、上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、下り 1 便、上り 2 便、3 便目の利用はほぼみられないため、運行効率性に課題を有している。</p> <p>そこで、利用者数の増加が見込まれる遍保ヶ野線や新規路線である本城市木線の運行に合わせて、運行曜日の変更が与える影響が少ないと考えられる三ヶ平線の運行曜日の変更を実施することで 2 路線の利便性の向上を図るとともに、大東方面、都井・本城方面への切れ目のない運行を行う。また、運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）や下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。</p>		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	21.4 km
起点・終点	道の駅くしま～射場地野	総停留所数	32
主たる経由地	霧島、矢床	運行日	火曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200 円		
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019 年度)	292 人	年間利用者数(2021 年度～)	340 人

■系統毎の運行回数		大東地区			三ヶ平線					
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火	水	事業内容
旧1	串間駅～射場地野	串間駅		射場地野	11.5	往路	旧	0	1.0	
						復路	旧	0	1.0	
旧2	市民病院～霧島～射場地野	市民病院	霧島	射場地野	21.8	往路	旧	0	2.0	
						復路	旧	0	2.0	
新1	串間駅～射場地野	串間駅		射場地野	11.5	往路	新	1.0	0	木
新2	市民病院～霧島～射場地野	市民病院	霧島	射場地野	21.8	復路	新	1.0	0	木
新3	道の駅くしま～霧島～射場地野	道の駅くしま	霧島	射場地野	21.4	往路	新	2.0	0	八
						復路	新	1.0	0	木
新4	道の駅くしま～射場地野	道の駅くしま		射場地野	12.7	復路	新	1.0	0	八
										木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(10) 奈留線

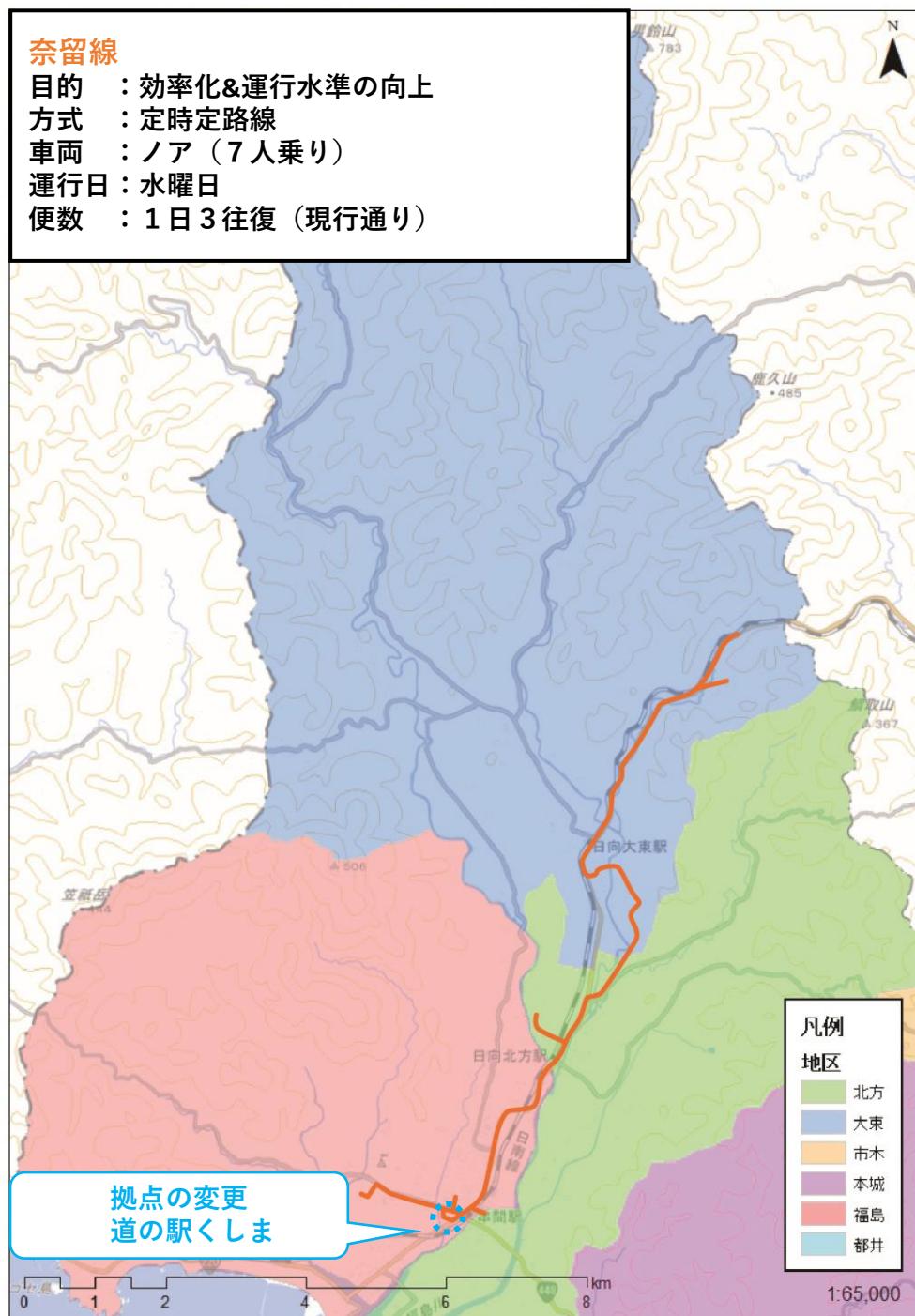


図 3-19 奈留線 路線図

大束	奈留線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編	
■事業内容				
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	<p>奈留線は、大束地区の奈留と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は近年増加傾向にあり、平成 30 年度の年間利用者数は 300 人と少ないが、令和元年度の年間利用者数は 396 人と 32.0%もの増加がみられた。また、上り 1 便、下り 2 便の利用がほとんどであり、下り 1 便、上り 2 便、3 便目の利用はほぼみられず、利用される便が偏っているため、運行効率に課題を有している。</p> <p>そこで、運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）や下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。</p>			
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	14.1 km	
起点・終点	道の駅くしま～奈留	総停留所数	28	
主たる経由地	鳥帽子野	運行日	水曜日 (年末年始を除く)	
事業主体	串間市	使用車両	ノア	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200 円			
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）		
年間利用者数(2019 年度)	396 人	年間利用者数(2021 年度～)	620 人	

串間市地域公共交通利便増進実施計画

■系統毎の運行回数		大東地区			奈留線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	水	事業内容
旧1	串間駅～奈留	串間駅		奈留	10.0	往路	旧	1.0	
						復路	旧	1.0	
旧2	市民病院～徳間 ～仲別府～奈留	市民病院	徳間、仲別府	奈留	14.6	往路	旧	3.0	
						復路	旧	3.0	
新1	串間駅～奈留	串間駅		奈留	10.0	往路	新	1.0	木
新2	市民病院～徳間 ～仲別府～奈留	市民病院	徳間、仲別府	奈留	14.6	復路	新	1.0	木
新3	道の駅くしま～徳間～仲別府～奈留	道の駅くしま	徳間、仲別府	奈留	14.1	往路	新	2.0	八
						復路	新	1.0	木
新4	道の駅くしま～奈留	道の駅くしま		奈留	11.2	復路	新	1.0	八
									木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(11) 上大矢取線

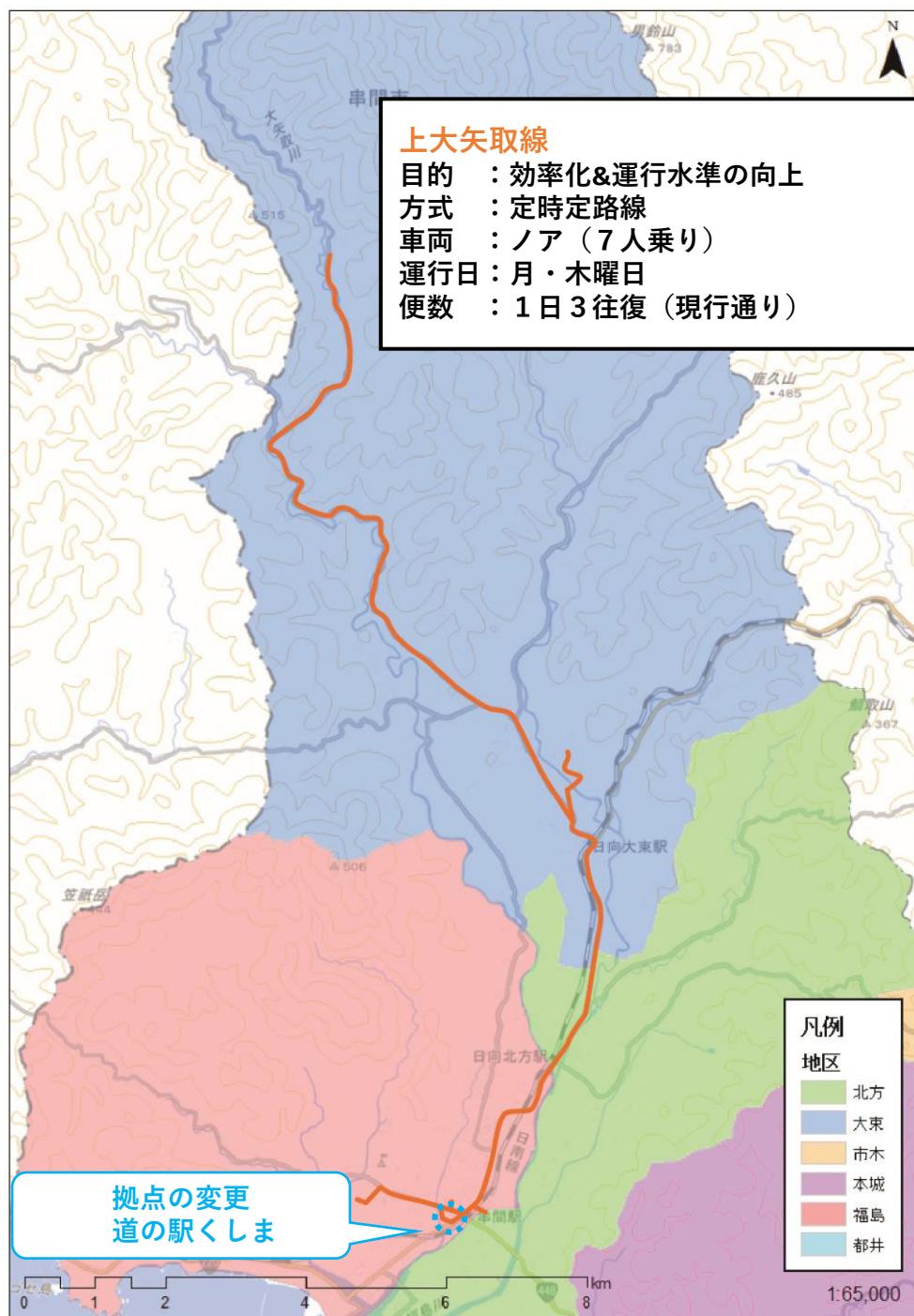


図 3-20 上大矢取線 路線図

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

■系統毎の運行回数		大東地区			上大矢取線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	月・木	事業内容
旧1	串間駅～上大矢取	串間駅		上 大 矢 取	18.7	往路	旧	1.0	
						復路	旧	1.0	
旧2	市民病院～三幸ヶ野～上大矢取	市 民 病 院	三幸ヶ野	上 大 矢 取	22.4	往路	旧	3.0	
						復路	旧	3.0	
新1	串間駅～上大矢取	串間駅		上 大 矢 取	18.7	往路	新	1.0	木
新2	市民病院～三幸ヶ野～上大矢取	市 民 病 院	三幸ヶ野	上 大 矢 取	22.4	復路	新	1.0	木
新3	道の駅くしま～三幸ヶ野～上大矢取	道の駅くしま	三幸ヶ野	上 大 矢 取	21.9	往路	新	2.0	八
						復路	新	1.0	木
新4	道の駅くしま～上大矢取	道の駅くしま		上 大 矢 取	19.8	復路	新	1.0	八
									木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(12) 風野線

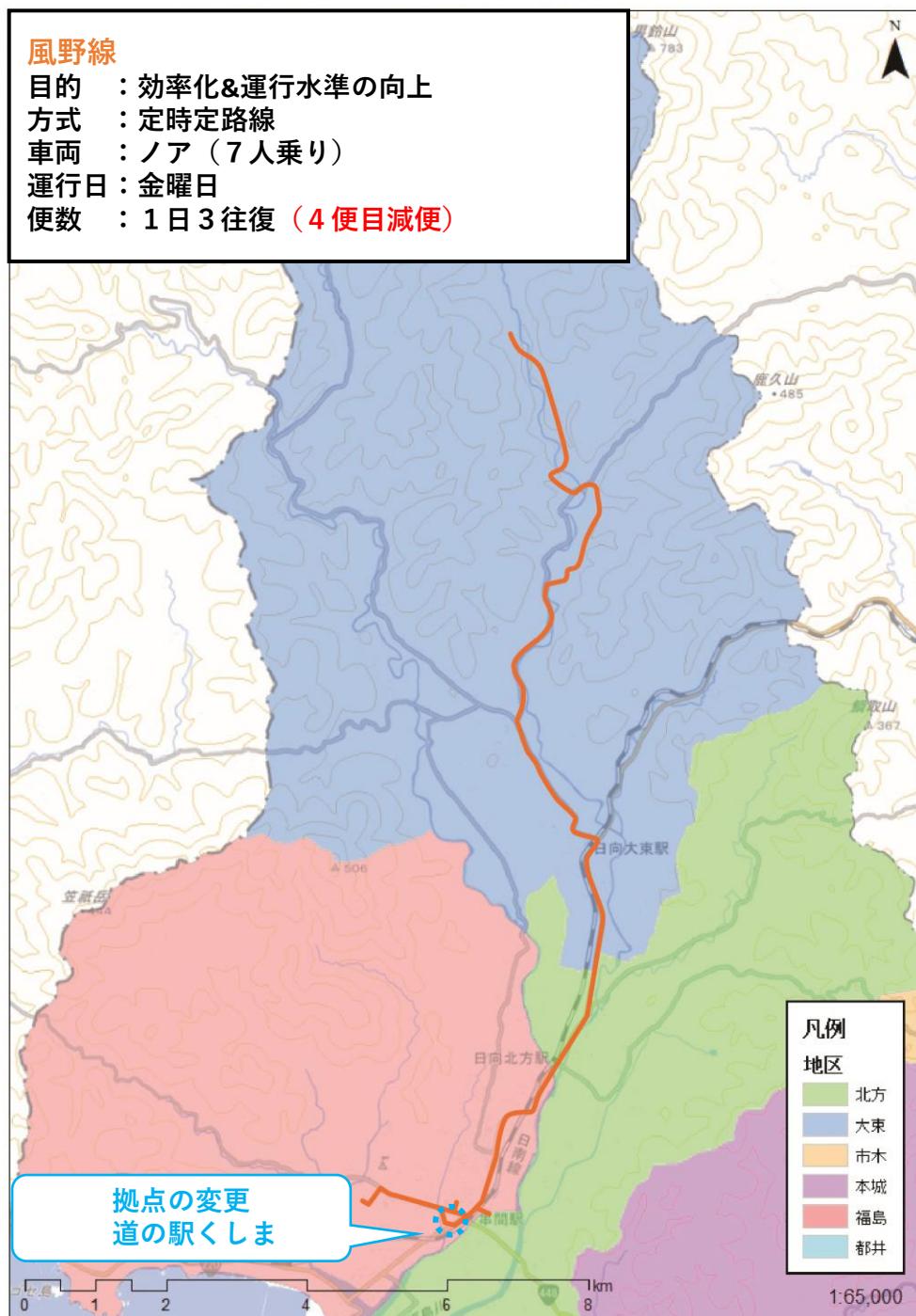


図 3-21 風野線 路線図

大東	風野線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
区分	集落線		外出行動に適した運行ダイヤへの改善
関係市			道の駅を拠点とした路線網への再編
			鉄道とよかバスとの接続性確保
■事業内容			
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更		
ホ	運行回数又は運行時刻の設定		
■運行の概要			
運行の目的	<p>風野線は、大東地区の大平（風野）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。</p> <p>利用の特徴として、利用者数は年々減少傾向にある。また、上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがみられるが、4 便目の利用はほとんどみられないため、運行効率性に課題を有している。</p> <p>そのため、運行車両の小型化（ハイエース➡ノア）や利用の低迷する 4 便目の減便、他の集落線と同様に下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）と接続し、運行の効率化、利便性の向上を図る。</p>		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	18.6 km
起点・終点	道の駅くしま～風野	総停留所数	38
主たる経由地	大平小前	運行日	金曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200 円		
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019 年度)	328 人	年間利用者数(2021 年度～)	600 人

■系統毎の運行回数		大東地区			風野線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	金	事業内容
旧1	串間駅～胡桃ヶ野～風野	串間駅	胡桃ヶ野	風野	15.8	往路	旧	1.0	
						復路	旧	1.0	
旧2	市民病院～胡桃ヶ野～大平～風野	市民病院	胡桃ヶ野、大平	風野	19.0	往路	旧	3.0	
						復路	旧	3.0	
新1	串間駅～風野	串間駅		風野	15.8	往路	新	1.0	木
新2	市民病院～胡桃ヶ野～大平～風野	市民病院	胡桃ヶ野、大平	風野	19.0	復路	新	1.0	木
新3	道の駅くしま～胡桃ヶ野～大平～風野	道の駅くしま	胡桃ヶ野、大平	風野	18.6	往路	新	2.0	ハ
						復路	新	1.0	木
新4	道の駅くしま～風野	道の駅くしま		風野	16.4	復路	新	1.0	ハ
									木

※「串間駅～風野」系統は、胡桃ヶ野バス停非経由であるが、運行ルートの変更はない

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(13) 永田線

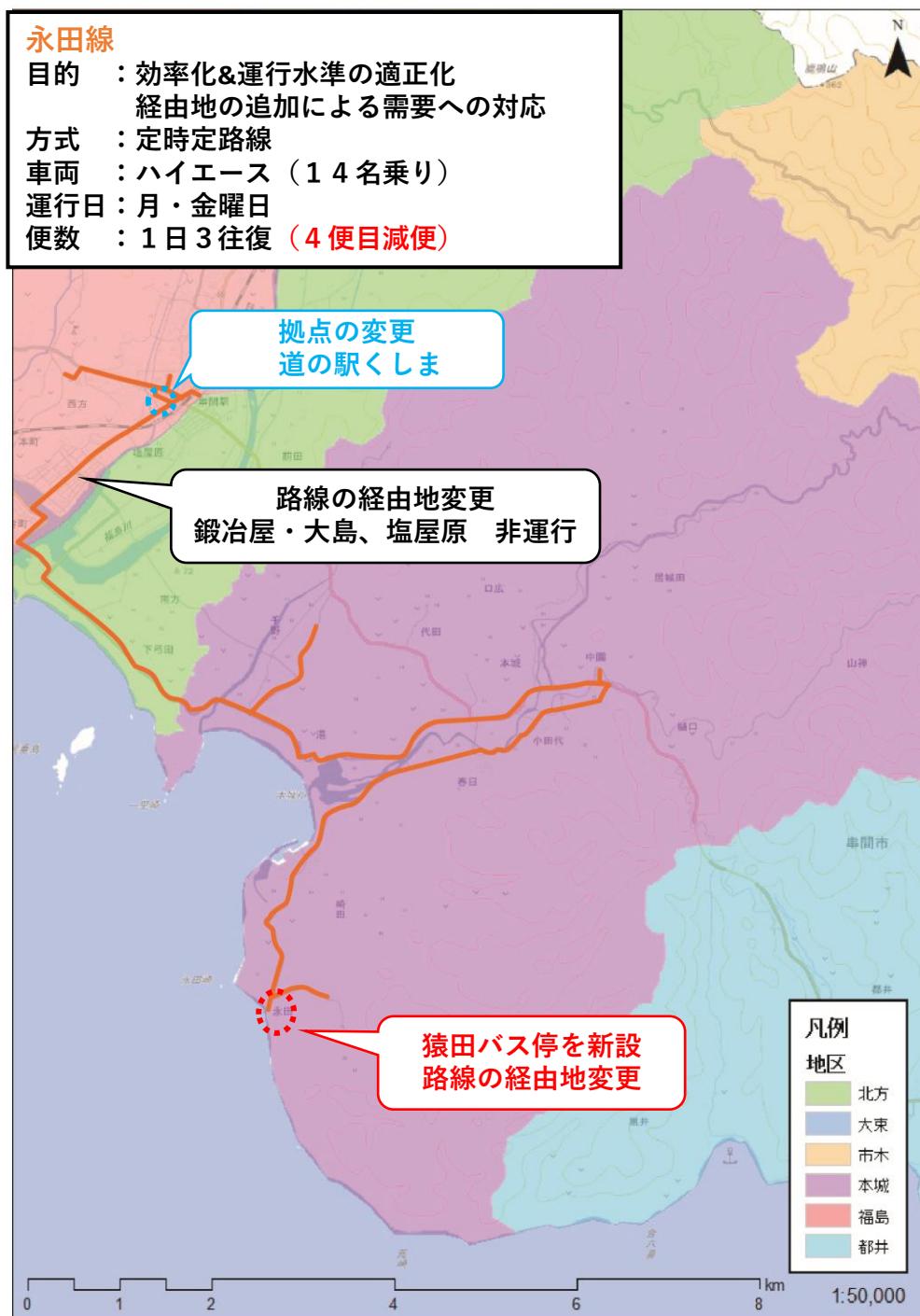


図 3-22 永田線 路線図

本城 区分 関係市	永田線 集落線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	
			外出行動に適した運行ダイヤへの改善	
			道の駅を拠点とした路線網への再編	
■事業内容				
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更			
ホ	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的		<p>永田線は、本城地区の崎田（永田）と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は年々減少傾向にある。また、上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがみられるが、4 便目の利用はほとんどみられないため、運行効率性に課題を有している。また、永田線の終点である「永田」バス停は、猿田集落の最寄りバス停であるが、集落から 1.0km 程度の距離があるため、交通不便地域となっている。</p> <p>そこで、他集落線と同様に、利用の低迷する 4 便目の減便や下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）との接続改善を実施する。また、交通不便地域解消のため、「永田」バス停の新設や「串間駅～寺里 1 丁目」の区間を「泉町」バス停経由に変更することで、運行の効率化、利便性の向上を図る。</p>		
対応する主な移動	通院、買い物		運行距離 22.3 km	
起点・終点	道の駅くしま～永田		総停留所数 34	
主たる経由地	串間温泉、崎田		運行日 月・金曜日 (年末年始を除く)	
事業主体	串間市		使用車両 ハイエース	
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）			
運賃	200 円			
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）		
年間利用者数(2019 年度)	1,309 人	年間利用者数(2021 年度～)	1,460 人	

■系統毎の運行回数		本城地区			永田線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	月・金	事業内容
旧1	串間駅～永田	串間駅		永田	14	往路	旧	1.0	
旧2	市民病院～中千野～串間温泉～永田	市民病院	中千野、串間温泉	永田	21.8	往路	旧	3.0	
						復路	旧	3.0	
旧3	串間駅～串間温泉～永田	串間駅	串間温泉	永田	21.4	復路	旧	1.0	
新1	串間駅～永田	串間駅		永田	13.0	往路	新	1.0	八
									木
新2	市民病院～中千野～串間温泉～永田	市民病院	中千野、串間温	永田	22.7	復路	新	1.0	八
									木
新3	道の駅くしま～中千野～串間温泉～永田	道の駅くしま	中千野、串間温泉	永田	22.3	往路	新	2.0	八
									木
新4	道の駅くしま～串間温泉～永田	道の駅くしま	串間温泉	永田	18.4	復路	新	1.0	八
									木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(14) 遍保ヶ野線

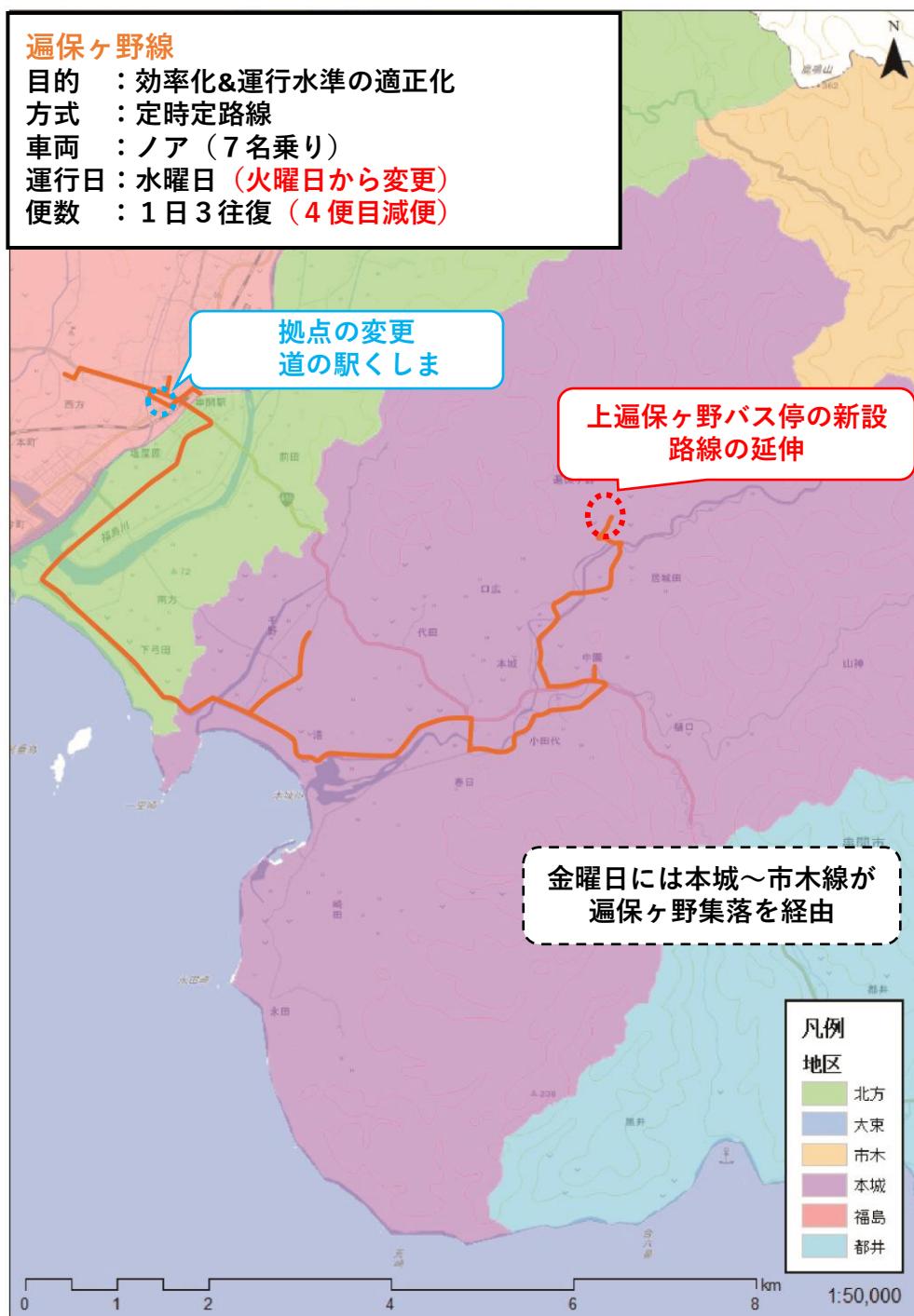


図 3-23 遍保ヶ野線 路線図

本城	遍保ヶ野線	事業内容	よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し
			外出行動に適した運行ダイヤへの改善
			道の駅を拠点とした路線網への再編
区分	集落線		
関係市			
■事業内容			
ハ	自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更		
ホ	運行回数又は運行時刻の設定		
■運行の概要			
運行の目的	<p>遍保ヶ野線は、本城地区の遍保ヶ野と串間市中心部を運行する路線であり、高齢者の通院や買い物目的の利用が多く、その他の年齢層・目的の利用はほとんどみられない。利用の特徴として、利用者数は微増傾向にある。また、上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用される時間帯にバラつきがみられるが、4 便目の利用はほとんどみられないため、運行効率性に課題を有している。また、遍保ヶ野線の終点である「遍保ヶ野」バス停からさらに奥に、集落が存在しているが、車両サイズの制限により、集落内への進入が困難な状況である。</p> <p>そこで、他集落線と同様に、利用の低迷する 4 便目の減便や下り 2・3 便目の出発時刻の統一、新たな拠点である道の駅くしまで市街地循環線（北回り・南回り）との接続改善を実施し、運行の効率化を図る。また、交通不便地域解消のため、車両の小型化により、遍保ヶ野集落の奥への進入を可能とし、「上遍保ヶ野」バス停の新設により、路線を延伸することで、利便性の向上を図る。</p>		
対応する主な移動	通院、買い物	運行距離	18.6 km
起点・終点	道の駅くしま～上遍保ヶ野	総停留所数	27
主たる経由地	串間温泉、口広	運行日	水曜日 (年末年始を除く)
事業主体	串間市	使用車両	ノア
事業形態	自家用有償旅客運送（路線定期運行）		
運賃	200 円		
■事業の目標（現状）		■事業の目標（実施後）	
年間利用者数(2019 年度)	483 人	年間利用者数(2021 年度～)	530 人

串間市地域公共交通利便増進実施計画

■系統毎の運行回数		本城地区			遍保ヶ野線						
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	火	水	事業内容	
旧1	串間駅～遍保ヶ野	串間駅		遍保ヶ野	12.9	往路	旧	1.0	0		
旧2	市民病院～本城支所前～串間温泉～遍保ヶ野	市民病院	本城支所前、串間温泉、	遍保ヶ野	18.9	往路	旧	3.0	0		
						復路	旧	3.0	0		
旧3	串間駅～串間温泉～遍保ヶ野	串間駅	串間温泉	遍保ヶ野	13.8	復路	旧	1.0	0		
新1	串間駅～上遍保ヶ野	串間駅		上遍保ヶ野	13.3	往路	新	0	1.0	ハ 木	
新2	市民病院～吾社～串間温泉～上遍保ヶ野	市民病院	吾社、串間温泉	上遍保ヶ野	19.0	復路	新	0	1.0	ハ 木	
新3	道の駅くしま～吾社～串間温泉～上遍保ヶ野	道の駅くしま	吾社、串間温泉	上遍保ヶ野	18.6	往路	新	0	2.0	ハ 木	
						復路	新	0	1.0		
新4	道の駅くしま～串間温泉～上遍保ヶ野	道の駅くしま	串間温泉	上遍保ヶ野	17.1	復路	新	0	1.0	ハ 木	

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(15) 市木線



図 3-24 市木線 路線図

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

■系統毎の運行回数		市木地区			市木線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	水	事業内容
旧1	串間駅～藤公民館	串間駅		藤公民館	22.3	往路	旧	1.0	
旧2	市民病院～幸島～藤公民館	市民病院	幸島	藤公民館	28.3	往路	旧	2.0	
						復路	旧	2.0	
旧3	串間駅～幸島～藤公民館	串間駅	幸島	藤公民館	26.7	復路	旧	1.0	
新1	串間駅～藤公民館	串間駅		藤公民館	22.3	往路	新	1.0	木
新2	市民病院～幸島～藤公民館	市民病院	幸島	藤公民館	28.3	復路	新	1.0	木
新3	道の駅くしま～幸島～藤公民館	道の駅くしま	幸島	藤公民館	27.8	往路	新	2.0	八
						復路	新	2.0	木

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、木：運行回数又は運行時刻の設定

(16) 本城市木線

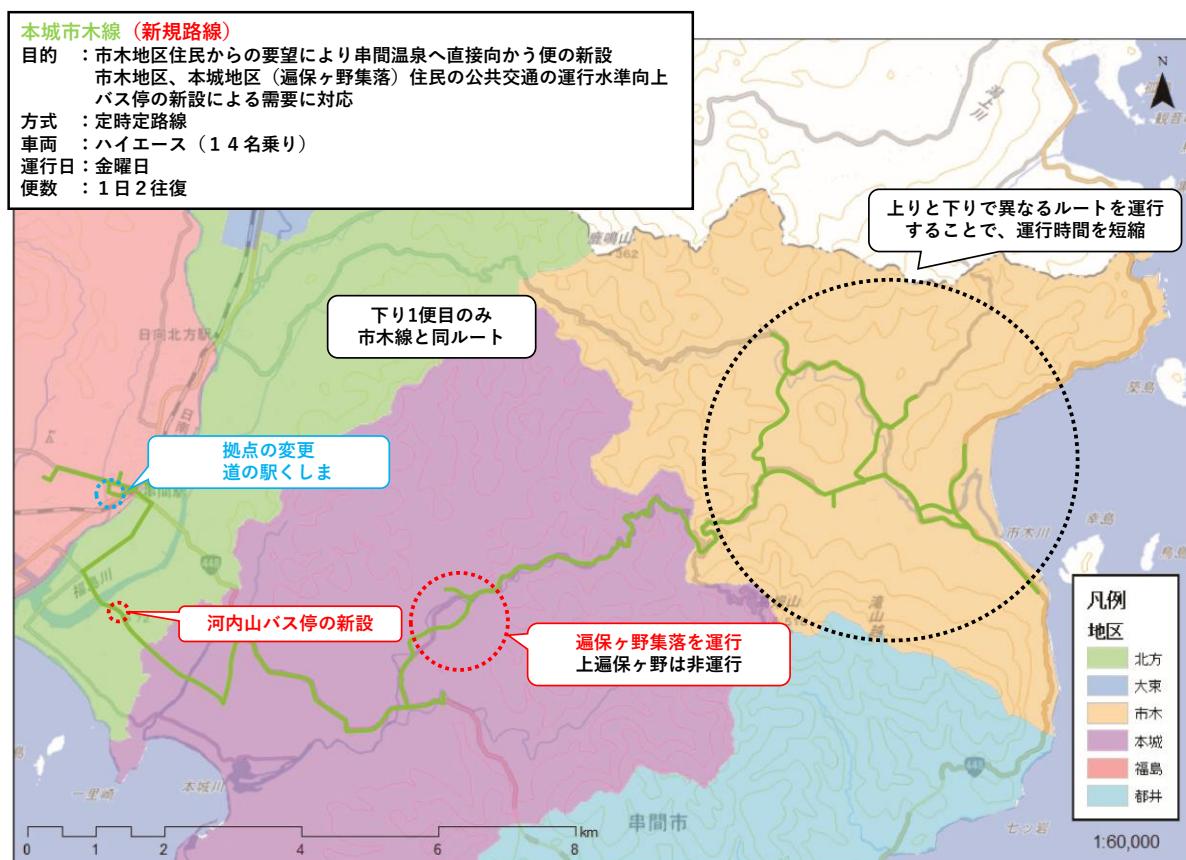


図 3-25 本城市木線（新規路線） 路線図

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

串間市地域公共交通利便増進実施計画

■系統毎の運行回数		市木地区			本城市木線				
No	系統名	起点	経由地	終点	キロ程	往復	新旧	平日	事業内容
新1	串間駅～郡司部～幸島	串間駅	郡司部	幸島	23.8	往路	新	1.0	ハ
新2	道の駅くしま～串間温泉～郡司部～幸島	道の駅くしま	串間温泉、郡司部	幸島	36.3	往路	新	1.0	ハ
新3	市民病院～串間温泉～石原～幸島	市民病院	串間温泉、石原	幸島	28.9	復路	新	1.0	ハ
新4	道の駅くしま～串間温泉～石原～幸島	道の駅くしま	串間温泉、石原	幸島	28.4	復路	新	1.0	ハ

※事業内容 ハ：自家用旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更、ホ：運行回数又は運行時刻の設定

4. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

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

※事業実施に必要な資金の額は見込み額である。

※本章以降の試算においては、国土交通省の収支判定表をもとに算出。

表 4-1 事業実施に必要な資金の額（想定）

実施事業の項目	事業費 (千円)	調達方法 (調達主体)	実施時期
① よかバスの運行形態や路線、運行水準の見直し	24,630 (想定)	串間市 (総合政策課)	
よかバスの再編検討			令和 2 年度
再編内容での運行開始			令和 3 年度～
② 外出行動に適した運行ダイヤへの改善			
よかバスの再編検討			令和 2 年度
再編内容での運行開始			令和 3 年度～
③ 道の駅を拠点とした路線網への再編			
よかバスの再編検討			令和 2 年度
再編内容での運行開始			令和 3 年度～
④ 鉄道とよかバスとの接続性の確保			
ダイヤ改善			令和 2 年度～

5. 事業実施により想定する効果

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

5.1. 運転手の労働環境（運転時間、拘束時間）の検証

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

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

表 5-1 曜日・仕業別の運転時間と拘束時間

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

5.2. 運行収支の試算

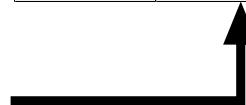
運行収支の試算を行った結果、市街地循環線の運行水準向上を目的とした増便をはじめとする運転時間・距離の増加に伴い、支出が増加したが、利便性向上による利用者の増加や企業努力による自主事業（広告費）収入の増加に伴い、収入も増加すると想定されるため、令和元年度に比べ運行収支が改善される見込みである。

表 5-2 利用料金収入の想定

路線	R5（想定） 利用者数（人/年）	運賃 (円)	R5（想定） 現金収入（円）	R5（想定） 1日乗車券の収入（円）
市街地循環線	11,020		551,000	0
北回り（平日）	4,380	100	219,000	0
北回り（土日祝）	1,130	100	56,500	0
南回り（平日）	4,380	100	219,000	0
南回り（土日祝）	1,130	100	56,500	0
都井岬線	6,250		625,000	625,000
都井岬線（平日）	4,280	200	428,000	428,000
都井岬線（土日祝日）	1,970	200	197,000	197,000
高校線	690	200	69,000	69,000
名谷黒井線	2,190	200	219,000	219,000
永田線	1,460	200	146,000	146,000
遍保ヶ野線	530	200	53,000	53,000
高松線	250	200	25,000	25,000
古竹線	430	200	43,000	43,000
三ヶ平線	340	200	34,000	34,000
上大矢取線	750	200	75,000	75,000
風野線	600	200	60,000	60,000
奈留線	620	200	62,000	62,000
鯛取線	1,390	200	139,000	139,000
市木線	530	200	53,000	53,000
本城市木線	340	200	34,000	34,000
合計	27,390		2,188,000	1,637,000
R5（想定）運賃収入（円）				3,825,000

表 5-3 よかバス運行にかかる収支の想定

年度	利用料金収入（円）	支出計（円）	収支率
平成20年度	1,780,010	9,873,768	0.18
平成21年度	4,567,240	22,009,615	0.21
平成22年度	4,626,179	22,747,213	0.20
平成23年度	4,939,881	22,774,242	0.22
平成24年度	4,601,187	22,367,529	0.21
平成25年度	4,652,370	22,582,226	0.21
平成26年度	4,013,490	25,906,347	0.15
平成27年度	4,117,680	25,460,773	0.16
平成28年度	4,502,360	24,896,831	0.18
平成29年度	4,334,240	24,830,501	0.17
平成30年度	3,966,420	25,831,533	0.15
令和元年度	3,278,000	26,699,050	0.12
令和5年度（想定）	3,825,000	28,454,431	0.13



5.3. 公的資金投入額の試算

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

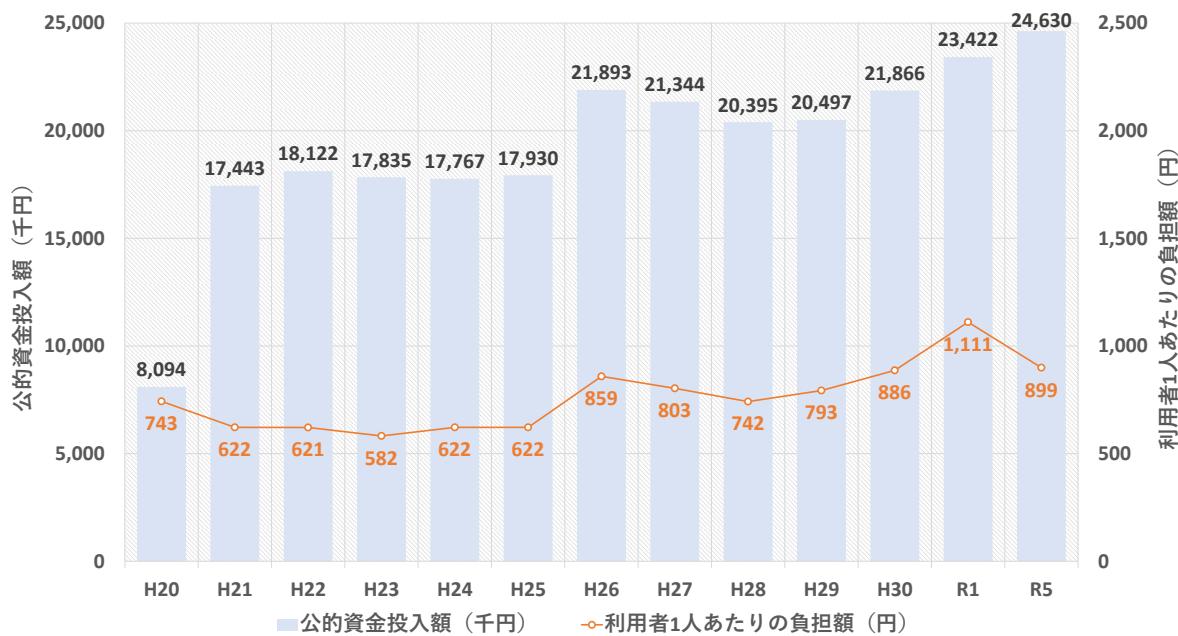


図 5-1 串間市よかバスにおける公的資金投入額の推移

5.4. 各地区(路線)における事業の効果

表 5-4 各地区（路線）における事業の効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
福島地区における路線の編成の変更		
運行経路の変更		
«市街地循環線» 「串間保育園」バス停の新設に伴う経由地の変更	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 53 人増加 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«市街地循環線、 高松線、古竹線» 路線の起終点を串間駅から 道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«市街地循環線» 集落線との接続を意識した 運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 集落線との接続時間の改善 35 分 → 14 分（平均 21 分短縮） 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«高松線、古竹線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環線との接続時間の改善 高松線：49 分 → 15 分 古竹線：38 分 → 13 分 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«古竹線» JR 日南線との接続改善	<u>鉄道とよかバスとの接続性の確保</u> <ul style="list-style-type: none"> ● JR 日南線との接続時間の改善 35 分 → 27 分（平均 8 分短縮） 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行回数の変更		
«市街地循環線» 利用の集中する時間帯の運行回数の増加	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行便数の増加による利便性の向上 各方面 6 循環/日 → 9 循環/日 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«古竹線» 利用の低迷する 3 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 0.79 人/便 → 1.10 人/便 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行車両の変更		
«高松線» 運行車両の小型化 (ハイエース→ノア)	<u>よかバスの運行形態（車両）の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減：約 4% 削減 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 5-4 各地区（路線）における事業の効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
都井地区における路線の編成の変更		
運行経路の変更		
«都井岬線» 「都井岬」バス停の移設に伴う路線の延伸	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> 観光地である都井岬灯台へ公共交通による移動が可能 →平日 4 便、土日祝日 5 便乗り入れ 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«都井岬線» 「東」バス停への乗り入れ停止に伴う経由地の変更	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> 観光利用に合わせた路線設定 運行時間・運行距離の短縮 運行時間：2 分/回の短縮 運行距離：550m/回の短縮 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«名谷黒井線» 「黒仁田」バス停の新設による交通不便地域の解消	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域の解消 カバー人口が約 39 人増加 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«都井岬線、名谷黒井線» 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> <ul style="list-style-type: none"> 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«名谷黒井線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> 市街地循環線との接続時間の改善 45 分 → 10 分 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«高校線» 福島高校に通う学生の生活に合わせた運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の負担軽減 登校便：6:30 発 → 6:50 発 帰宅便：19:00 発 → 18:30 発 運転手の拘束時間減少 50 分/日の短縮 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«高校線» JR 日南線との接続改善	<u>鉄道とよかバスとの接続性の確保</u> <ul style="list-style-type: none"> JR 日南線との接続時間の改善 42 分 → 24 分（平均 18 分短縮） 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行回数の変更		
«名谷黒井線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 2.02 人/便 → 3.60 人/便 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 5-4 各地区（路線）における事業の効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
北方地区における路線の編成の変更		
運行経路の変更		
«鰐取線» 路線の起終点を串間駅から 道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«鰐取線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環線との接続時間の改善 28 分 → 8 分 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行回数の変更		
«鰐取線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 1.54 人/便 → 2.40 人/便 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 5-4 各地区（路線）における事業の効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
大東地区における路線の編成の変更		
運行経路の変更		
«三ヶ平線、奈留線、上大矢取線、風野線» 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«三ヶ平線、奈留線、上大矢取線、風野線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環線との接続時間の改善 三ヶ平線 : 32 分 → 16 分 奈留線 : 43 分 → 7 分 上大矢取線 : 34 分 → 14 分 風野線 : 24 分 → 18 分 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«風野線» JR 日南線との接続改善	<u>鉄道とよかバスとの接続性の確保</u> <ul style="list-style-type: none"> ● JR 日南線との接続時間の改善 17 分 → 1 分 (平均 16 分短縮) 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
運行回数の変更		
«風野線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 0.80 人/便 → 2.10 人/便 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行車両の変更		
«三ヶ平線、奈留線、上大矢取線、風野線» 運行車両の小型化 (ハイエース→ノア)	<u>よかバスの運行形態（車両）の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減 : 約 4% 削減 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 5-4 各地区（路線）における事業の効果

項目	事業の効果	網形成計画の実施方針における位置づけ
本城地区における路線の編成の変更		
運行経路の変更		
«永田線、遍保ヶ野線» 路線の起終点を串間駅から 道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減 	方針 2 道の駅を中心とした移動が楽しくなる交通体系への再編
«永田線» 「猿田」バス停の新設に伴う 経由地の変更	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 6 人増加 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
«遍保ヶ野線» 「上遍保ヶ野」バス停の新設 に伴う路線の延伸	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 11 人増加 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行ダイヤの変更		
«永田線、遍保ヶ野線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環線との接続時間の改善 永田線 : 34 分 → 17 分 遍保ヶ野線 : 41 分 → 19 分 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行回数の変更		
«永田線、遍保ヶ野線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 永田線 : 1.59 人/便 → 2.60 人/便 遍保ヶ野線 : 1.16 人/便 → 1.8 人/便 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行車両の変更		
«永田線» 運行車両の小型化 (ハイエース→ノア)	<u>よかバスの運行形態（車両）の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減 : 約 4% 削減 	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 5-4 各地区（路線）における事業の効果

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