

串間市地域公共交通網形成計画

概要版



令和2年3月



串間市

KUSHIMA City

1. 計画策定の背景と目的

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

本市の人口は昭和 25 年頃の約 4.2 万人をピークに人口が減少に転じ、令和 2 年 3 月現在で 17,199 人、ピーク時の約 4 割の人口となった。社会的な動向と同様、本市においても少子・高齢化の進展とともに高齢化率が上昇し、65 歳以上の高齢者数も増加してきたものの、今後は高齢者数も減少に転じることが予測されているなど、移動ニーズの量や質の両面で変化が生じている。

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

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

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

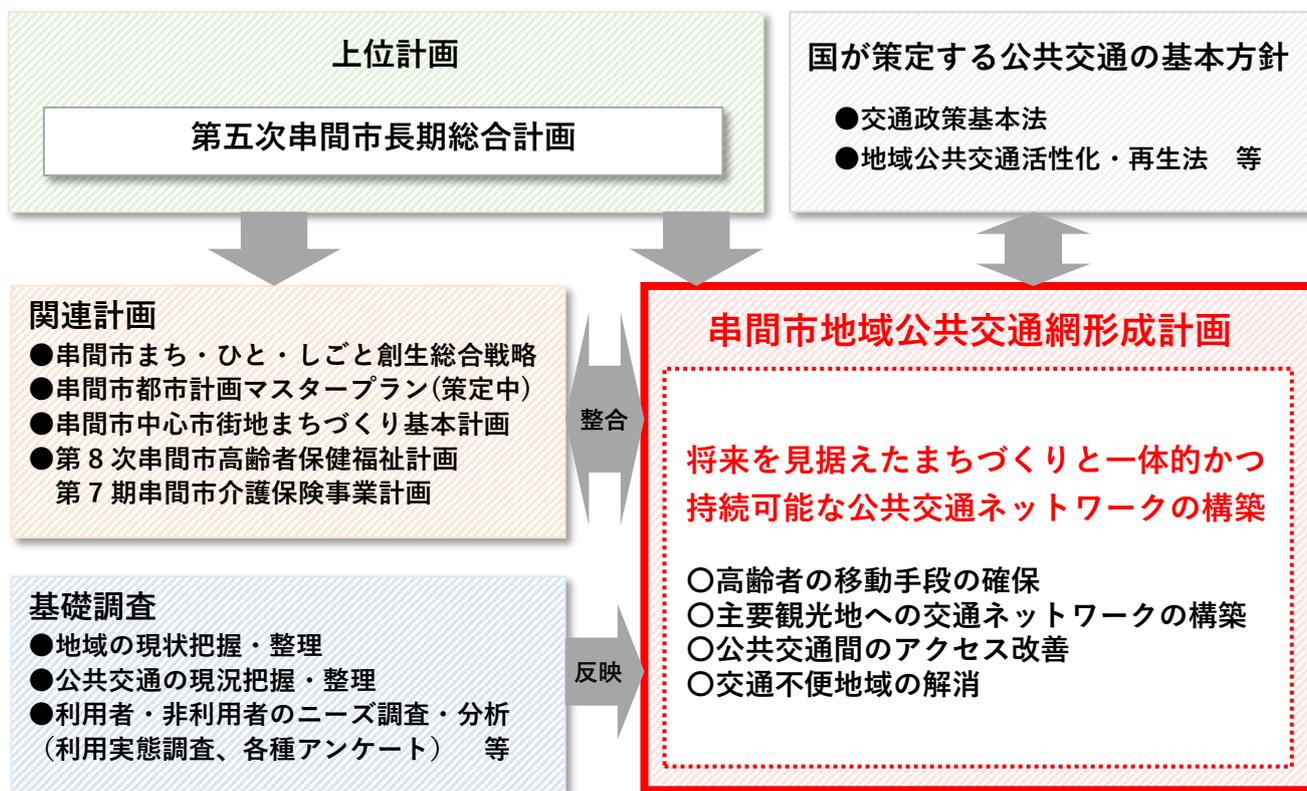
本市では、延伸整備の進む東九州自動車道の串間市区間（奈留～夏井間）が今年度新たに事業化されたほか、中心市街地において「道の駅くしま（仮称）」の整備や「旧吉松家住宅周辺」の整備、「串間市都井岬観光交流館」の整備を進めており、将来を見据えたまちづくりとの一体性の確保や地域全体を見渡した総合的かつ持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められている。

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

2. 本計画の位置づけ

本計画は、「第五次串間市長期総合計画」を上位計画とした計画である。

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



3. 計画の対象区域

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

4. 計画期間

令和 2 年度から令和 5 年度までの 4 年間を計画期間とする。

5. 串間市の地域公共交通が果たすべき役割と課題

■本市の目指す将来像

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

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

■移動に関する地域の現状・問題点

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

■公共交通の現状・問題点

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

■本市の地域公共交通が果たすべき役割

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

■本市の公共交通に求められる課題

課題 1 変化する移動ニーズに対応した公共交通網への転換

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

課題 2 様々な公共交通サービスの連携と共存

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

課題 3 地域の実情に合わせた移動環境の構築

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

課題 4 まちづくりの方向性と連携した公共交通網の構築

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

課題 5 公共交通の新たな利用者の獲得

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

6. 串間市の地域公共交通網形成に向けた基本的な方針と将来像

■串間市の地域公共交通網形成に向けた基本理念

《誰もが活躍し、安心して生活できる身近な移動環境の創造》

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

■課題

課題1

変化する移動ニーズに対応した公共交通網への転換

課題2

様々な公共交通サービスの連携と共存

課題3

地域の実情に合わせた移動環境の構築

課題4

まちづくりの方向性と連携した公共交通網の構築

課題5

公共交通の新たな利用者の獲得

■地域公共交通網形成に向けた基本的な方針

≫方針1

地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

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

≫方針2

道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編

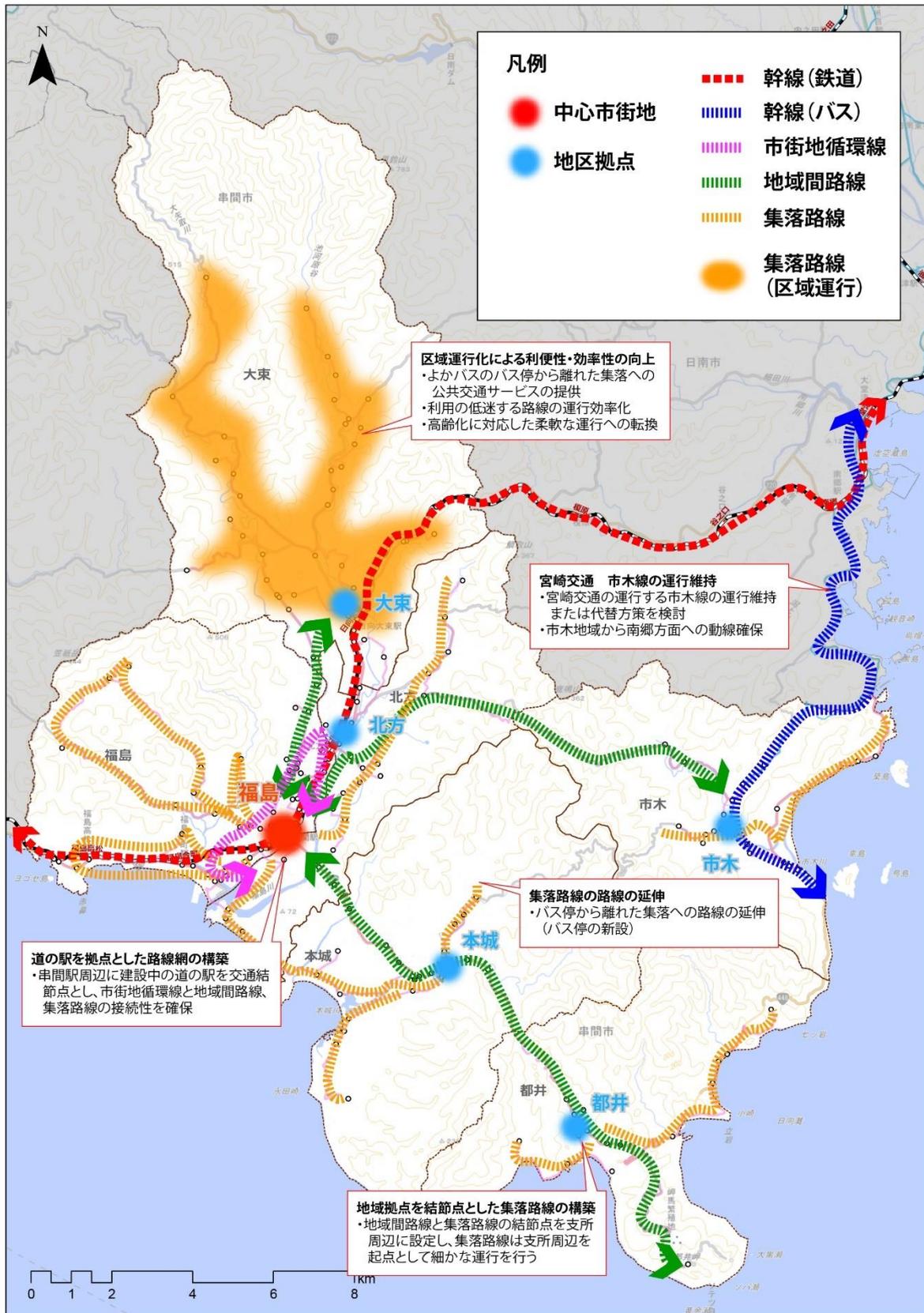
JR 串間駅周辺に建設中の道の駅を中核とするまちづくりの方向性と連携のもと、道の駅において幹線的な路線と集落路線の連絡性を確保し、集落と主要生活拠点や観光施設を連絡する路線網を構築する

≫方針3

地域活力の維持・向上に向けた移動の促進

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

串間市の地域公共交通網の将来像



7. 計画目標および目標を達成するために実施する事業

>>方針1

地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

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

■数値目標

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

■目標を達成するために行う取り組み

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

>>方針2

道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編

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

■数値目標

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

■目標を達成するために行う取り組み

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

>>方針3

地域活力の維持・向上に向けた移動の促進

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

■数値目標

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

■目標を達成するために行う取り組み

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

8. 計画の達成状況の評価

（1）計画の推進体制

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

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

参考：関係法に記載された各主体に求められる役割

【改正地域公共交通活性化再生法第4条】

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

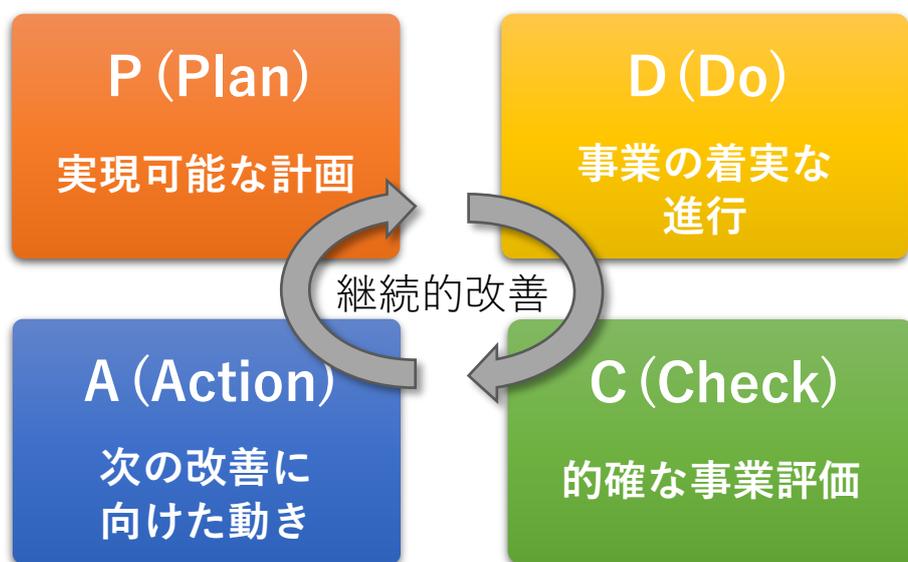
【交通政策基本法第11条】

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

(2) PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

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

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



○PDCA ごとの実施主体

