

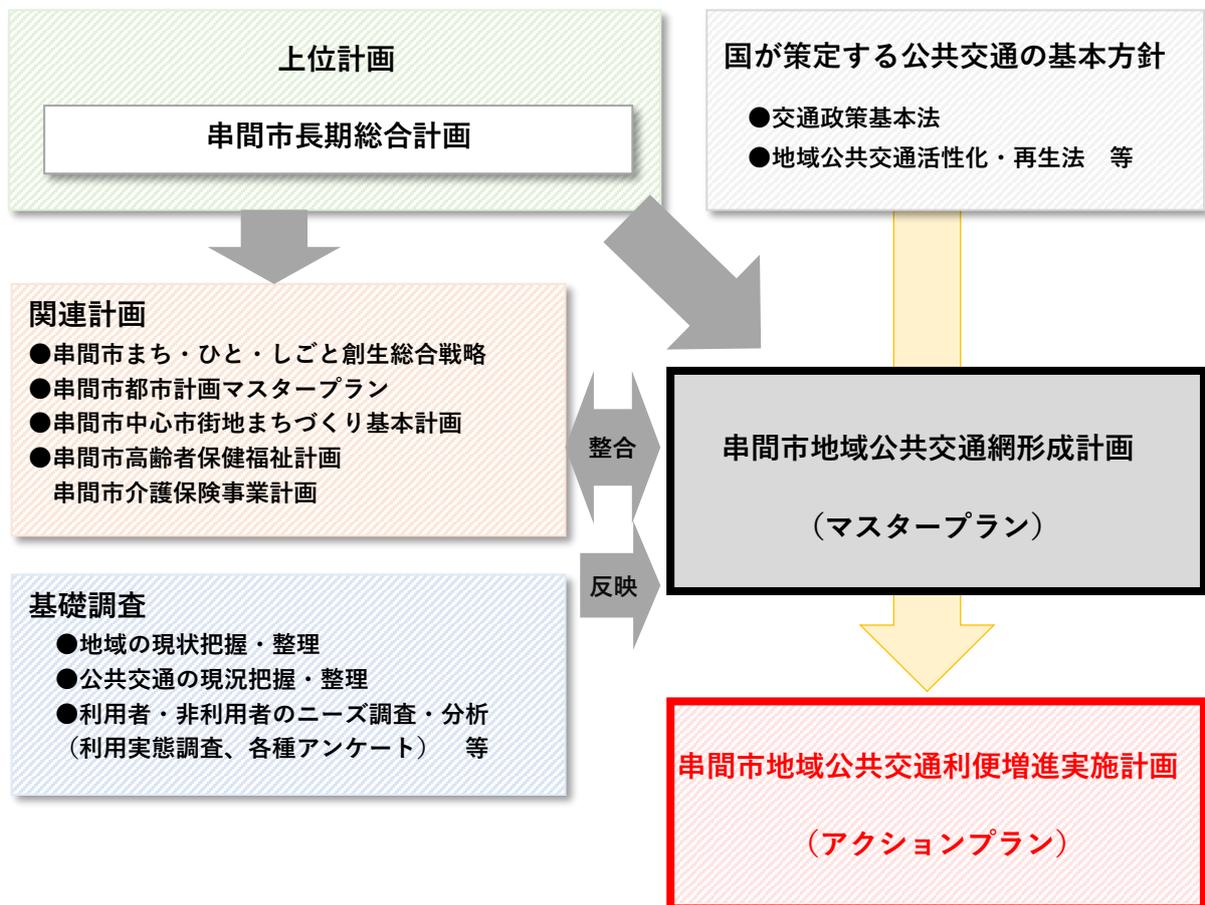
# 1. はじめに

## 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。

### 1.5. 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 1-1 地方公共団体による支援の内容

支援策	実施主体
路線再編に伴う運行経費等に対する予算的支援 (詳細は、4.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. よかバス各路線の利便増進事業実施方針

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

利便増進事業実施の方向性	事業内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集落線の空き時間を活用し運行効率性と利便性を両立</li> <li>● 需要が多い午前 3 便の時間帯は、増便することで対応</li> <li>● 午前中の需要が集中する時間帯は車両 2 台で同時運行することで、時間・方面の自由度を高め、利便性の向上</li> <li>● 集落線の上り・下りの時間に合わせた運行ダイヤとすることで、接続性を改善</li> <li>● 南回りは今町駅で折り返す際、待機時間を無くして運行</li> <li>● 交通不便地域解消のため集落内に乗り入れ（串間保育園バス停の新設）※ポンチョによる運行便は車両サイズの問題により非運行</li> </ul>	<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"> <li>● 現行のダイヤを維持、運行水準の向上</li> <li>● 都井岬（灯台）まで路線を延長</li> <li>● 基本的な運行時間は変更しない</li> <li>● 路線の効率化のため、東バス停、都井岬バス停への運行をとりやめ</li> </ul>	<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"> <li>● 現状の運行水準を維持</li> <li>● 朝補習の時間（7：45～）に合わせて 20 分遅らせて運行</li> <li>● 帰宅時間の間延びの改善、JR 日南線との接続改善のため、18:30 学校発に変更</li> <li>● 運転手の拘束時間の改善</li> </ul>	<p>ホ：運行回数又は運行時刻の設定</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用の低迷する 4 便目を減便することで運行効率化を図る</li> <li>● 交通不便地域解消のため集落内に乗り入れ（黒仁田バス停の新設）</li> </ul>	<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"> <li>● 運行水準の維持</li> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<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"> <li>● 運行水準の向上</li> <li>● 運行する曜日を変更、運行日の追加</li> <li>● 路線の短い「鯛取線」の後に運行することで、運行効率の改善、運行水準の向上を図る</li> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース⇒ノア）</li> </ul>	<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"> <li>● 利用の低迷する 4 便目を減便することで運行効率化を図る</li> <li>● 運行効率の改善、運行水準の向上のため、「鯛取線」運行後に「古竹線」を運行</li> </ul>	<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 2-1 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"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、3 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>
奈留線	水のみ 3 往復	水のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は増加傾向にある</li> <li>● 上り 1 便、下り 2 便の利用が多く、3 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>
上大矢取線	月・木 3 往復	月・木 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある</li> </ul>
風野線	金のみ 4 往復	金のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある</li> </ul>
永田線	月・金 4 往復	月・金 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少傾向にある</li> <li>● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、4 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>
遍保ヶ野線	火のみ 4 往復	水のみ 3 往復	ノア	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は微増傾向にある</li> <li>● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、4 便目の利用はほぼみられない</li> </ul>
市木線	水のみ 3 往復	水のみ 3 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道 448 号の通行止めにより藤公民館以降は運行停止中</li> <li>● 利用者数は微減傾向にある</li> <li>● 上り 1・2 便、下り 2・3 便の利用が多く、利用時間帯にバラつきがある</li> </ul>
本城～ 市木線 (新規路線)		金のみ 2 往復	ハイエース	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市木地区～串間市中心部の移動は現行の市木線では週 1 回のみ</li> </ul>

利便増進事業実施の方向性	事業内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行曜日の変更</li> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース➡ノア）</li> </ul>	<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"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース➡ノア）</li> </ul>	<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"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース➡ノア）</li> </ul>	<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"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース➡ノア）</li> <li>● 利用が低迷する4便目を廃止し、運行水準の適正化を図る</li> </ul>	<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"> <li>● 利用の低迷する4便目を減便することで運行効率化を図る</li> <li>● 交通不便地域の解消ため経由地を変更（猿田バス停の新設）</li> <li>● 路線の軽微な変更 「串間駅～寺里1丁目」区間を「泉町」バス停経由に変更</li> </ul>	<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"> <li>● 柔軟な運行のためダウンサイジング（ハイエース➡ノア）</li> <li>● 利用が低迷する4便目を廃止し、運行水準の適正化を図る</li> <li>● 交通不便地域解消のため終点を延伸（上遍保ヶ野バス停の新設）</li> <li>● 本城市木線の運行による運行水準の向上</li> </ul>	<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"> <li>● 現行の運行水準を維持</li> <li>● 本城市木線の運行による運行水準の向上</li> </ul>	<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"> <li>● 県道439・440号を通る運行ルートにより、路線を新設</li> <li>● ハイエースで週1便2往復運行する</li> <li>● 上り1便を串間温泉の営業時間（7～22時）と串間市民病院の診療に合わせた時間に運行することで、両需要に対応</li> <li>● 路線の運行による市木地区住民、遍保ヶ野線沿線地区住民の運行水準の向上</li> <li>● 交通不便地域解消のため経由地追加（河内山バス停の新設）</li> </ul>	<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. 利便増進事業内容の一覧

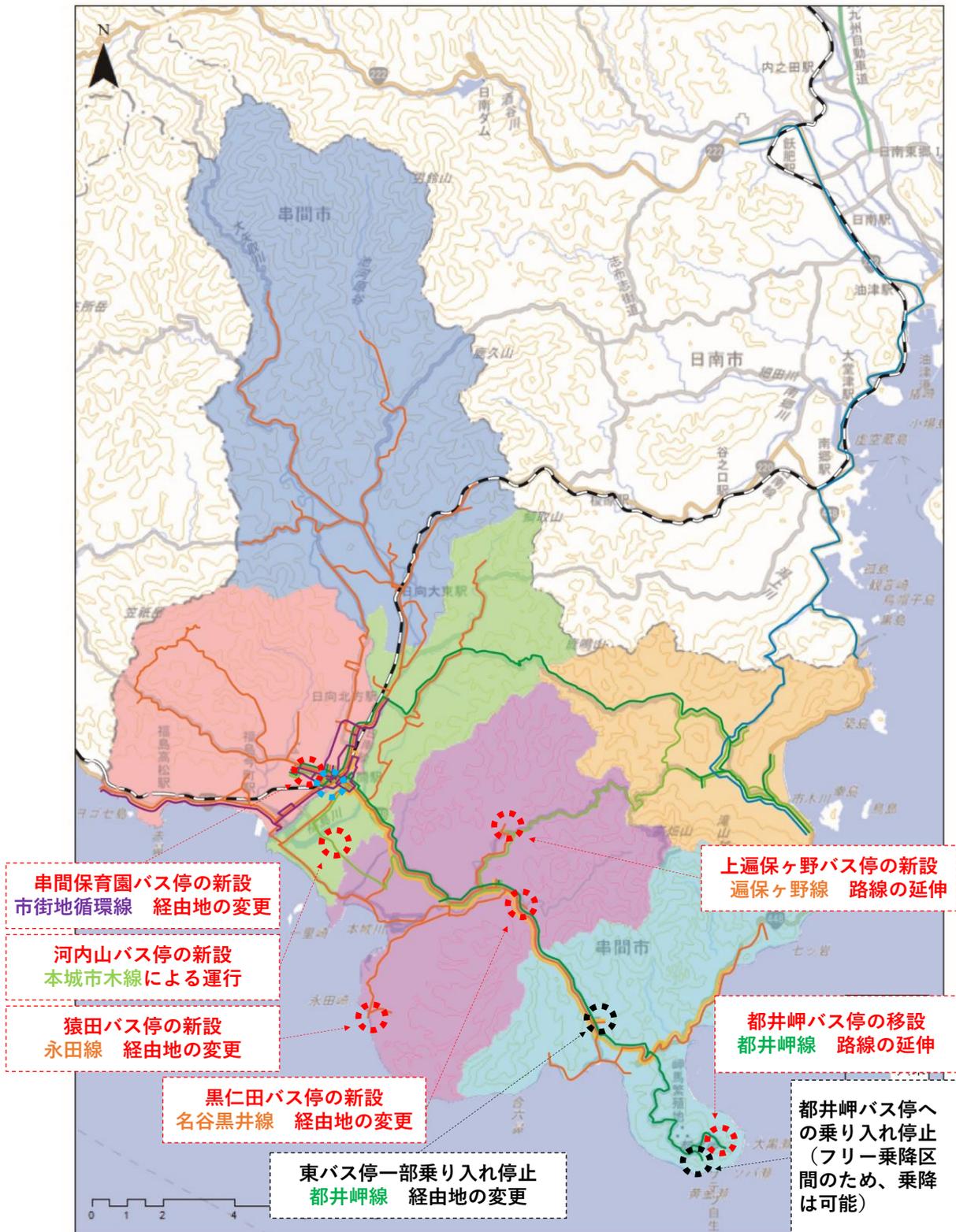


図 3-1 利便増進事業実施イメージ

《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 3-1 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
<b>福島地区における路線の編成の変更</b>				
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	
<b>都井地区における路線の編成の変更</b>				
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經由地の変更	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
<b>北方地区における路線の編成の変更</b>				
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
	運行回数の変更	利用の低迷する4便目の減便	鯛取線	串間市

表 3-1 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
<b>大東地区における路線の編成の変更</b>				
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
<b>本城地区における路線の編成の変更</b>				
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	利用の低迷する4便目の減便	永田線 遍保ヶ野線
	運行車両の変更	運行車両の小型化(ハイエース→ノア)	遍保ヶ野線	串間市
<b>市木地区における路線の編成の変更</b>				
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

#### 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)		
よかバスの再編検討		串間市 (総合政策課)	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		串間市 (総合政策課)	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		串間市 (総合政策課)	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		串間市 (総合政策課)	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	高校線	380	775
	4	上大矢取線		264	678	上大矢取線	市街地循環線		353	612
	5	鯛取線		256	676	鯛取線	古竹線		308	556
火曜日	1	都井岬線	高校線	415	870	都井岬線	高校線		381	582
	2	市街地循環線		376	573	市街地循環線			360	450
	3	名谷黒井線		435	750	名谷黒井線	高校線		388	783
	4	遍保ヶ野線		313	703	三ヶ平線	市街地循環線		335	598
	5	高松線		133	598	高松線	市街地循環線		173	519
水曜日	1	都井岬線	高校線	415	870	都井岬線	高校線		381	582
	2	市街地循環線		376	573	市街地循環線			360	450
	3	三ヶ平線		241	650	遍保ヶ野	市街地循環線	高校線	376	759
	4	奈留線		159	609	奈留線	市街地循環線		201	545
	5	市木線		333	699	市木線			333	656
木曜日	1	都井岬線	高校線	415	870	都井岬線	高校線		381	582
	2	市街地循環線		376	573	市街地循環線			360	450
	3	名谷黒井線		435	750	名谷黒井線	高校線		388	783
	4	上大矢取線		264	678	上大矢取線	市街地循環線		353	612
	5	鯛取線		256	676	鯛取線	古竹線	市街地循環線	355	556
金曜日	1	都井岬線	高校線	415	870	都井岬線	高校線		381	582
	2	市街地循環線		376	573	市街地循環線			360	450
	3	永田線		316	694	永田線	市街地循環線	高校線	380	775
	4	古竹線		184	613	本城市木線			246	432
	5	風野線		313	708	風野線	市街地循環線		321	600
合計				8,173	17,391	合計			8,595	14,721
平均				327	696	平均			344	589

## 5.2. 運行収支の試算

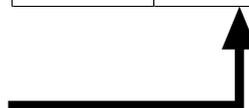
運行収支の試算を行った結果、市街地循環線の運行水準向上を目的とした増便をはじめとする運転時間・距離の増加に伴い、支出が増加したが、利便性向上による利用者の増加や企業努力による自主事業（広告費）収入の増加に伴い、収入も増加すると想定されるため、令和元年度に比べ運行収支が改善される見込みである。

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わる収支の想定

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

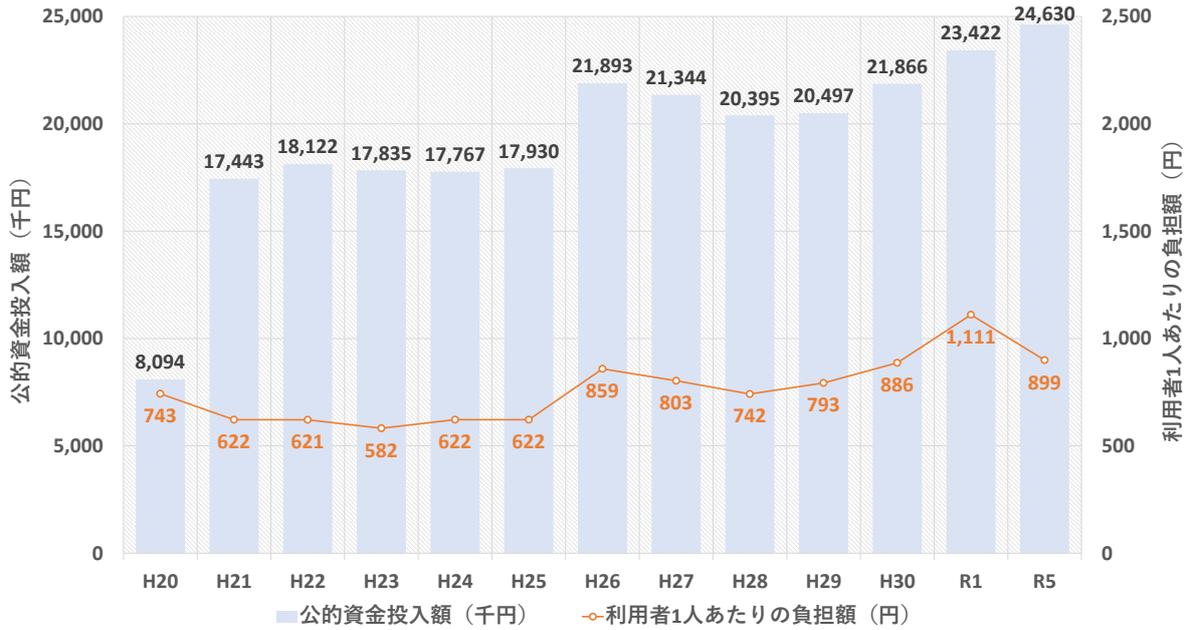


図 5-1 串間市よかバスにおける公的資金投入額の推移

## 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
<b>福島地区における路線の編成の変更</b>		
<b>運行経路の変更</b>		
«市街地循環線» 「串間保育園」バス停の新設に伴う経路の変更	<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 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> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編
<b>運行ダイヤの変更</b>		
«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> ● 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> ● 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> ● JR 日南線との接続時間の改善 35 分 ⇒ 27 分(平均 8 分短縮)	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽しくなる交通体系への再編
<b>運行回数の変更</b>		
«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> ● 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> ● 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
<b>運行車両の変更</b>		
«高松線» 運行車両の小型化 (ハイース→ノア)	<u>よかバスの運行形態(車両)の見直し</u> ● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上 ● 燃料費の削減：約 4%削減	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

表 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
<b>都井地区における路線の編成の変更</b>		
<b>運行経路の変更</b>		
«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> ● 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> ● 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> ● 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> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
<b>運行ダイヤの変更</b>		
«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> ● 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> ● <u>利用者の負担軽減</u> 登校便：6:30 発 ➡ 6:50 発 帰宅便：19:00 発 ➡ 18:30 発 ● <u>運転手の拘束時間減少</u> 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> ● JR 日南線との接続時間の改善 42 分 ➡ 24 分（平均 18 分短縮）	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
<b>運行回数の変更</b>		
«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> ● 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		
«鯛取線» 路線の起終点を串間駅から道の駅くしまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
運行ダイヤの変更		
«鯛取線» 市街地循環線との接続を意識した運行ダイヤに変更	<u>外出行動に適した運行ダイヤへの改善</u> ● 市街地循環線との接続時間の改善 28分 ➡ 8分	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
運行回数の変更		
«鯛取線» 利用の低迷する 4 便目の減便	<u>よかバスの運行水準の見直し</u> ● 減便による運行効率化及び 1 便あたりの利用者数の増加 1.54 人/便 ➡ 2.40 人/便	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築

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

表 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
<b>本城地区における路線の編成の変更</b>		
<b>運行経路の変更</b>		
«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"> <li>● 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</li> </ul>	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
«永田線» 「猿田」バス停の新設に伴う経由地の変更	<u>よかバス路線の見直し</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 6 人増加</li> </ul>	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"> <li>● 交通不便地域の解消 カバー人口が約 11 人増加</li> </ul>	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
<b>運行ダイヤの変更</b>		
«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"> <li>● 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</li> </ul>	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
<b>運行回数の変更</b>		
«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"> <li>● 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</li> </ul>	方針 1 地域の変化に応じた持続的な公共交通網の構築
<b>運行車両の変更</b>		
«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"> <li>● 運転免許制限の緩和による運行持続性の向上</li> <li>● 燃料費の削減：約 4%削減</li> </ul>	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
<b>市木地区における路線の編成の変更</b>		
運行経路の変更		
«市木線» 路線の起終点を串間駅から道の駅しまに変更	<u>道の駅を拠点とした路線網への再編</u> ● 結節点の再設定、待合環境の改善による利用者負担の軽減	方針 2 道の駅を中核とした移動が楽くなる交通体系への再編
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