

令和4年度第1回

小林市地域公共交通活性化協議会・小林市地域公共交通会議

日時：令和4年5月31日（火）14：00～16：00

場所：小林市役所 第1別館大会議室

◆会議次第

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 委員及び事務局職員自己紹介

4. 報告

(1) 小林市地域公共交通計画の説明

(2) 地域公共交通活性化協議会及び地域公共交通会議概要について **【資料1】**

5. 議事

(1) 令和3年度小林市地域公共交通活性化協議会事業実績、収支決算及び監査報告について **【資料2】**

(2) 小林市の公共交通事業の令和3年度事業実績及び令和4年度事業計画について **【資料3】**

(3) 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について **【資料4】**

6. その他

7. 閉会

令和4年度第1回 小林市地域公共交通活性化協議会・地域公共交通会議 出席者名簿

No.	区 分	所 属 団 体 名	氏 名	出 欠	
1	(1)総合政策部長	小林市 総合政策部長	山下 雄三	○	
2	(2)一般乗合旅客自動車運送事業者の代表	宮崎交通(株)小林営業所 所長	上田 勝士	○	
3	(3)一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者の代表	一般社団法人宮崎県タクシー協会小林支部 支部長	後口 昌賢	【代理】三和交通株式会社 取締役 赤崎 望	
4	(4)社団法人宮崎県バス協会の代表	一般社団法人宮崎県バス協会 専務理事	上平 賢一	○	
5	(5)住民 又は利用 者の代表	民生・児童委員代表	小林市民生委員児童委員協議会 理事	龍神 豊美	○
6		商店街代表	小林市商店連合会 会長	兒玉 龍之介	○
7		障害者代表	小林市障がい者福祉連絡協議会 事務局長	舞田 慶一郎	○
8		高齢者代表	小林市友愛クラブ連合会 総務部長	福永 友一	○
9		須木地区 住民代表	すきむらづくり協議会 会長	富永 圭一	○
10		野尻町地区 住民代表	輝けフロンティアのじり 会長	竹原 信一	×
11		西諸地区公共交通を 守る会代表	西諸地区公共交通を守る会 事務局長	弓削 恵一	○
12	駅周辺住民代表	吉都線に観光列車を呼ぼう！小林実行委員会 会長	吉村 秀昭	○	
13	(6)九州運輸局宮崎運輸支局長が 指名する者	宮崎運輸支局 支局長	古賀 秀策 ※活性化協議会アドバイザー	【代理】首席運輸企画専門官(企画調整担当) 椎葉 幸博	
14	(7)一般旅客自動車運送事業者の事業 用自動車の運転者が組織する団体の代 表	宮交タクシー労働組合小林支部 支部長	田村 直和	○	
15	(8)道路管理者、宮崎県警察、学識 経験者、その他市長が必要と認め る者	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社 副支社長	前田 秀作	【代理】営業運輸課 課長 溝田 拓郎	
16		宮崎県総合政策部総合交通課長	佐野 晃浩	【代理】主査 有里 洋輝	
17		小林警察署交通課長	黒岩 二仁	○	
18		小林市建設課長	柿木 博敬	【代理】主幹 緒方 宏則	
19	事務局	小林市企画政策課長	安楽 究	○	
20		小林市企画政策課主幹	古沢 博文	○	
21		小林市企画政策課主任主事	西 直人	○	

(1) 地域公共交通活性化協議会及び地域公共交通会議の概要

	地域公共交通活性化協議会	地域公共交通会議
法的根拠	地域公共交通活性化・再生法第6条	道路運送法施行規則第9条の2及び第9条の3
目的	地域公共交通計画の作成に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行う。 (※交通計画とは・・・目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画)	地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要なとなる事項を協議する。
主宰者・設置者	市町村（複数も可）	市町村長（複数も可）、都道府県知事
構成メンバー	①設置者（市町村） ②乗合バス・タクシー事業者及びバス・タクシー協会 ③住民または利用者 ④乗合バス・タクシーの運転者が組織する団体 ⑤道路管理者 ⑥都道府県職員及び都道府県警察 ⑦学識経験者 ⑧その他主宰者が必要と認める者	①主宰者（市町村長） ②乗合バス・タクシー事業者及びバス・タクシー協会 ③住民または利用者 ④地方運輸局長 ⑤乗合バス・タクシーの運転者が組織する団体 ⑥道路管理者 ⑦都道府県警察 ⑧学識経験者 ⑨その他主宰者が必要と認める者
設置年月日	平成20年3月17日	平成19年4月1日
検討交通形態	あらゆる交通形態	乗合バスを中心とした地域交通
具体的役割	○交通計画の策定及び変更の協議に関すること。 ○交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。 ○交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。	○地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項 ○市運営有償輸送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項 ○交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

小林市地域公共交通活性化協議会規約

平成 20 年 3 月 17 日制定

(設置)

第 1 条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うため、小林市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所の位置)

第 2 条 協議会の事務所は、小林市細野 300 番地小林市役所内に置く。

(業務)

第 3 条 協議会は、次の業務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前 3 号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること。

(組織)

第 4 条 協議会は、次に掲げる委員をもって組織する。

- (1) 総合政策部長
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表
 - (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表
 - (4) 社団法人宮崎県バス協会の代表
 - (5) 住民又は利用者の代表
 - (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
 - (7) 道路管理者、宮崎県警察の代表者、学識経験者その他市長が必要と認める者
- 2 協議会に会長を置き、総合政策部長をもって充てる。

(会長の職務)

第 5 条 会長は、協議会を代表し、その会務を総括する。

- 2 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第 6 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第7条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第8条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 小林市地域公共交通会議を協議会の分科会とすることができる。
- 3 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、小林市企画政策課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第10条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第11条 協議会に監査委員2人を置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成20年3月17日から施行する。

この規約は、平成21年10月1日から施行する。

この規約は、平成22年3月23日から施行する。

この規約は、平成25年3月25日から施行する。

この規約は、平成27年5月28日から施行する。

この規約は、平成27年10月1日から施行する。

この規約は、令和3年6月30日から施行する。

○小林市地域公共交通会議設置要綱

平成19年3月30日

告示第71号

改正 平成22年3月19日告示第68号

平成25年4月1日告示第99号

(目的)

第1条 市は、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、小林市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 総合政策部長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表
- (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表
- (4) 社団法人宮崎県バス協会の代表
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 九州運輸局宮崎運輸支局長が指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- (8) 道路管理者、宮崎県警察、学識経験者その他市長が必要と認める者

(交通会議の運営)

第4条 交通会議に会長を置き、総合政策部長をもって充てる。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
- 3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 4 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決する。可否同数のときは会長の決するところによる。
- 5 交通会議は原則として公開とする。
- 6 交通会議の庶務は、企画政策課において処理する。
- 7 地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、連絡・通報窓口を定めるものとする。

(協議結果の取扱い)

第5条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第6条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この告示は、平成19年4月1日から施行する。

附 則（平成22年3月19日告示第68号）

この告示は、平成22年3月23日から施行する。

附 則（平成25年4月1日告示第99号）抄

(施行期日)

- 1 この告示は、平成25年4月1日から施行する。

(2) 令和3年度小林市地域公共交通活性化協議会事業実績、収支決算及び監査報告について

令和3年度小林市地域公共交通活性化協議会事業実績

期 日	内 容
令和3年6月30日	<p>第1回小林市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度事業計画案、収支予算案及び監査委員の選任について ・小林市地域公共交通計画の策定について
令和3年7月～9月	<p>地域公共交通計画策定に伴う移動特性・ニーズ調査の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査 ・JR駅利用者ヒアリング調査 ・コミュニティバス及び福祉バスの利用状況・ニーズ調査 など
令和3年10月21日	<p>第2回小林市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の移動特性・ニーズ調査の結果について ・地域公共交通の現状及び課題・取組の方向性について
令和3年11月25日	<p>第3回小林市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画(現行計画)の検証について ・地域公共交通計画素案の提示 ・目標及び実施事業について
令和3年12月15日 ～ 令和4年1月14日	<p>小林市地域公共交通計画案に対するパブリックコメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提出意見:0件
令和4年2月8日	<p>第4回小林市地域公共交通活性化協議会 (新型コロナウイルス感染症の感染防止のため書面協議にて実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果について ・地域公共交通計画案の主な変更点について ・今後のスケジュールについて ・地域公共交通計画の承認

令和3年度小林市地域公共交通活性化協議会収支決算

【収入】

(単位：円)

項目	予算額	決算額	説明
国庫補助金	1,070,000	1,070,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域公共交通調査事業)
県補助金	0	765,000	持続可能な地域交通ネットワーク最適化支援等事業費 補助金
負担金	5,170,000	5,170,000	市負担金
	△ 1,070,000	△ 2,040,455	市負担金戻入
雑収入	0	21	
合計	5,170,000	4,964,566	

【支出】

項目	予算額	決算額	説明
謝礼金	183,000	134,200	協議会開催時の委員出席謝礼金
委託料	4,952,000	4,730,000	地域公共交通計画策定支援業務委託料 ※ニーズ調査、計画作成補助など
運営費	35,000	100,366	アンケート返送料 81,776円
			印刷用紙購入費 18,590円
合計	5,170,000	4,964,566	

収入合計 4,964,566円 - 支出合計 4,964,566円 = 0円(繰り越しなし)

【会計監査報告】

監 査 報 告

小林市地域公共交通活性化協議会の令和3年度会計監査を実施しましたので、
その結果について報告します。

令和3年度収支決算書に基づき、帳簿・預金通帳等の証拠書類を審査した結果、
違算もなく適正に処理されていることを認めます。

令和4年5月27日

監査委員

迎 淳一



令和4年5月27日

監査委員

吉村 希昭



小林市地域公共交通活性化協議会
会長 山下 雄三 殿

各課が所管する公共交通事業

資料 3

事業名	コミュニティバス運行事業		担当課	企画政策課		
事業概要	免許返納者への対応や交通利便性の向上を図るため、市内11路線で運行するとともに地域住民や利用者の要望等を踏まえ、見直しを図っていく。 [利用料金] 基本料金200円（三松循環線 100円、障がい者・小学生100円） [特典制度] 運転免許証自主返納者（高齢者対象）特典制度 市内在住の65歳以上の高齢者が、運転免許証の自主返納と引き換えに利用可能な「小林市コミュニティバス運転免許証返納者乗車証」を交付。運賃支払時に提示することで、1乗車100円で利用できる。（割引運賃適用期間3年）					
事業実績		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
	コミュニティバス利用者数	25,472	26,037	21,932	22,373	
	利用料金収入(千円)	4,059	4,131	3,509	3,535	
決算額(千円) 【R4は予算額】	指定管理料	15,072	19,513	20,677	18,977	18,404
	国庫補助	8,126	6,567	10,079	9,930	6,781
事業計画(変更点)	公共交通の前提である「乗合交通＝1便あたりの平均利用者数2人」に満たない路線（岡原循環線、南ヶ丘線、上原循環線）についてダイヤの見直しを行った。※別紙詳細資料					

事業名	地方バス路線維持費補助事業		担当課	企画政策課		
事業概要	高齢者や学生など交通弱者の生活基盤である交通手段を維持し、市民の日常生活の支援を図る。広域的なバス路線の運行維持費の一部について、バス事業者に補助を行い、バス路線の維持を図る。					
事業実績		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
	バス利用者数 (バス年度10月～9月)	160,938	166,186	140,799	136,171	
決算額(千円) 【R4は予算額】	バス運行費補助	11,528	9,341	10,454	2,463 (12,097)	
	県補助	765	496	499	525	
事業計画(変更点)	令和4年度予算は9月補正による予算計上を検討中					

事業名	市内高等学校通学費補助事業				担当課	企画政策課
事業概要	小林市内の高校へ定期券を利用して通学する生徒に対し、定期券購入費用の一部を助成することで利用促進につなげる。					
事業実績		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
	補助利用者数	59	51	40	29	
決算額(千円) 【R4は予算額】	補助額	1,691	1,442	1,143	840	1,350
事業計画 (変更点)						

事業名	J R吉都線利用促進事業				担当課	企画政策課
事業概要	J R吉都線利用促進協議会（湧水町、えびの市、小林市、高原町、都城市）の中で、沿線市町や地域団体等と連携した事業を実施し、路線を維持・存続していくために、利便性の向上や利用促進の取組を実施する。また、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえながら、拡大防止対策等を施した上で事業に取り組む。					
事業実績		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
	小林駅1日当たりの乗車人員	424	393	366		
決算額(千円) 【R4は予算額】	負担金	1,137	1,059	328	588	980
事業計画 (変更点)	令和3年度実績は令和4年8月末頃公表予定					

事業名	新型コロナウイルス感染症地域交通活性化事業費		担当課	企画政策課		
事業概要	<p>コロナの影響が長期化し、さらに人流が抑制される中において、地域公共交通事業者等の経営は非常に厳しい状況にあることから、地域公共交通事業者等への支援を行い、市民の移動手段を確保する必要がある。</p> <p>○地方バス路線運行維持支援 ・ ・ ・ 地方バス路線の維持に向けた運行支援(対象：7路線)</p> <p>○地域公共交通事業者等事業継続支援 ・ ・ ・ 地域公共交通事業者等への事業継続支援(対象：12事業者)</p> <p>※新型コロナウイルス感染症地方創生臨時交付金を活用</p>					
事業実績		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
	事業者数	—	—	8	12	
決算額 (R4は予算額)	事業費	—	—	2,260	11,492	
事業計画 (変更点)	令和4年度についても、コロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」として支援ができないか検討中					

事業名	野尻地区福祉バス運行事業【野尻線】		担当課	野尻住民生活課		
事業概要	<p>高齢者や障がい者等といった交通弱者の外出機会の増加と交通利便性向上を目的として野尻地区6路線を運行するとともに、牟田原・猿瀬地区の小学生の通学バスとして運行する。地域や利用者の要望等を踏まえて、路線や時刻表の見直しを図る。</p> <p>〔利用料金〕・基本料金：300円(未就学児：無料、障がい者等・小学生：100円、70歳以上：200円)割引券・定期券あり</p> <p>〔特典制度〕・運転免許証自主返納者支援事業(65歳以上対象)</p> <p>市内在住の65歳以上の運転免許証自主返納者に回数券(200円券×10枚)を交付。福祉バスを運行する三和交通株式会社による自主事業で、申請が必要。</p>					
事業実績		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
	利用者数	福祉a	6,757	6,720	5,520	5,460
		通学b	3,749	2,811	2,978	2,813
		合計a+b	10,506	9,531	8,498	8,273
	利用料金収入 (千円)	1,684	1,569	1,326	1,275	
決算額(千円) 【R4は予算額】	事業費 (委託料+車両修繕料等)	8,169	6,622	6,683	6,968	6,842
事業計画 (変更点)						

事業名	野尻地区福祉バス運行事業【内山線】			担当課	須木住民生活課	
事業概要	<p>交通空白地である須木区域内山地区の公共交通手段の確保を図る。 事業は、三和交通株式会社に委託している。運行は、毎週金曜日に1往復。料金は1人1回の利用で未就学児は無料。小学生、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳所有者が100円、70歳以上が200円、その他は300円。</p>					
事業実績		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
	福祉バス利用者数	110	104	103	87	
	利用料金収入	13,400	11,200	13,200	8,900	
決算額(千円) 【R4は予算額】	業務委託料	1,233	1,234	1,246	397	772
事業計画 (変更点)	<p>利用を高めるため、令和4年4月から、帰りの運行時間の「16時～17時」を「13時30分～14時30分」に変更した。(行きの運行時間7時～8時)</p>					

事業名	小林市高齢者等外出支援サービス事業			担当課	須木住民生活課	
事業概要	<p>須木区域内に在住する概ね65歳以上の高齢者で、単独では公共交通機関の利用が困難な要介護者、要支援者、身体障害者、知的障害者等の交通手段を確保し、外出の支援を行っている。 事業は、社会福祉法人そうあいに委託している。利用者は1日前までに電話で予約。月曜日から金曜日までの週5日、曜日ごとに運行地区を指定しており、料金は片道100円。</p>					
事業実績		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
	利用者数【人】	2,799	2,564	1,944	1,826	
決算額(千円) 【R4は予算額】	業務委託料	1,305	1,208	939	882	1,305
事業計画 (変更点)						

事業名	スクールバス事業				担当課	教育部須木分室
事業概要	須木小・中学校の児童・生徒をスクールバスで送迎する。通学距離が小学生は4km以上、中学生は6km以上の児童・生徒が対象。車両は公用車（マイクロバス1台・普通乗用車1台）を使用。普通乗用車は教育部須木分室事務局と兼用。					
事業実績		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
	利用者数	14名 (小学生8名、 中学生6名)	16名 (小学生10名、 中学生6名)	14名 (小学生7名、 中学生7名)	12名 (小学生9名、 中学生3名)	
決算額(千円) 【R4は予算額】	事業費	4,991	4,291	5,317	5,649	7,230
事業計画 (変更点)						

事業名	内山地区スクールバス運行事業				担当課	学校教育課
事業概要	内山小・中学校の休校（平成25年4月1日で閉校）に伴い、野尻小・中学校へ通学することになった内山地区の児童・生徒を送迎する。					
事業実績		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
	利用者数	12名 (小学生9名、 中学生3名)	11名 (小学生9名、 中学生2名)	12名 (小学生8名、 中学生4名)	13名 (小学生8名、 中学生5名)	
決算額(千円) 【R4は予算額】	運行委託料	3,743	3,118	4,047	4,207	4,880
事業計画 (変更点)						

事業名	福祉タクシー料金助成事業			担当課	長寿介護課	
事業概要	<p>市内の在宅で暮らす高齢者及び、一定の要件を満たす障がい者がタクシーを利用する際にタクシー料金の一部を助成する。 [実施方法] 一度に使える限度枚数を4枚として、タクシー券1枚につき500円を助成する。年間最大30枚のタクシー券を交付する。</p>					
事業実績		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
	利用枚数	14,035	17,199	21,617	22,888	
決算額(千円) 【R4は予算額】	事業費	8,145	8,600	10,809	11,444	13,590
事業計画 (変更点)						

令和4年4月1日から小林市コミュニティバス「おうらい」の運行が一部変更になります！

コミュニティバス「おうらい」の岡原循環線・南ヶ丘線・上原循環線において、これまでの利用の傾向により、以下のとおり運行の見直しを行います。

見直しへのご理解と引き続き積極的なご利用をお願いします。



●対象路線(3路線)

(1) 岡原循環線

見直し前(令和4年3月31日まで)		➡	見直し後(令和4年4月1日から)	
運行日	月～金		運行日	火・水・金
運行本数	1日3便		運行本数	1日3便

※月曜日と木曜日の運行がなくなります。

(2) 南ヶ丘線

上下便ともに上園バス停を經由しなくなります。

※運行日・運行本数に変更ありません。停車時間は時刻表を確認ください。

(3) 上原循環線

火曜日、木曜日は、上九瀬線の上下2便目が上原地区を經由します。

※上九瀬線2便目の火曜日と木曜日は運行ルートが変更(上原地区経由)になりますので、ご注意ください。

なお、火曜日、木曜日が祝日の場合運休します。

見直し後(令和4年4月1日から)の時刻表

上九瀬－小林駅の2便目 8:05発(祝日運休)

上九瀬	～	池の上	上原	谷の木入口	栗巣野	水流迫	秀峰高校前	小林原	内村病院前	小林原	上町	小林営業所	小林駅
8:05	～	8:39	8:42	8:43	8:46	8:50	8:51	8:53	8:55	8:57	8:59	9:00	9:02

上九瀬線

旧上原循環線

小林駅－上九瀬の2便目 12:15発(祝日運休)

小林駅	小林営業所	上町	小林原	内村病院前	小林原	秀峰高校前	水流迫	栗巣野	谷の木入口	上原	池の上	～	上九瀬
12:08	12:10	12:11	12:13	12:15	12:17	12:19	12:20	12:24	12:27	12:28	12:31	～	13:05

旧上原循環線

上九瀬線



出かける時は、コミュニティバスを利用するモ～！
『市民年一回乗車運動』に協力をお願いだモ～！！

問合せ先 小林市企画政策課
TEL:0984-23-0456

様式第1-6（日本工業規格A列4番）

企 第 1 9 7 号
令和4年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 小林市
住 所 宮崎県小林市細野300番地
代表者氏名 小林市長 宮原 義久

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画の名称
小林市地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>小林市は、公共交通拠点としてJR小林駅（宮崎交通バスセンター）を有しており、そこから発着する路線バス、コミュニティバス及びJR吉都線により構成される公共交通網が宮崎市、南九州地域の中心都市である都城市、鹿児島県との陸の玄関口であるえびの市へ広がっている。</p> <p>公共交通は、宮崎市及び都城市の総合病院・大規模商業施設へのアクセス、通学等、当市民の日常生活機能を担う幹線交通網を利用する手段として、車を運転できない高齢者や学生を中心に、生活に必要不可欠なものとして機能している。</p> <p>路線バスの運行がない交通空白地では、フィーダー系統路線としてコミュニティバスがこの幹線交通網に通じる支線の役割を果たしている。しかし、当市においては、人口減少の傾向及び自家用車の普及により、公共交通機関利用者が減少し続けており、加えて、少子高齢化に伴う労働人口の減少等による市財政の硬直化、地球環境への配慮への対応等の課題が運行を維持する上での大きな問題となっている。</p> <p>これらの問題を解決するため、地域公共交通確保維持事業により、交通手段を持たない方の交通手段であるコミュニティバス路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>別表1「路線毎の目標」を添付。 (小林市地域公共交通計画 P35 参照)</p>
(2) 事業の効果
<p>交通空白地解消のため、フィーダー系統路線は必要不可欠であり、全運行系統において経常収支率の向上に努めることで、財源負担の軽減を図る。これら路線を維持することで、交通手段を持たない高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで効率的な運行体系が実現し、地域住民の外出促進・地域活性化にもつながる。</p>
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・路線ごとに検証を行い、利用者推移を考慮しながら、平均乗車密度の低い路線を中心に見直しを行う。（小林市・バス事業者） ・バス停留所まで距離が離れている区間の移動や地域内で取組可能な移動サービスについて検討を行う。（小林市・関係機関） （小林市地域公共交通計画 P34～41 参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。
 予定している時刻・運行予定期間については、関係資料を添付。
 運行予定者については、平成31年～令和5年度のコミュニティバス指定管理者を、宮崎交通株式会社に選定することで議会の議決を得ている。
 交通空白地帯の解消、国道を走る既存の宮崎交通路線と連携を図るために、小林地区12系統、須木地区1系統の計13系統運行全ての系統が小林駅を発着としている。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

運行事業者への運行委託料を含む運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を小林市が負担することとしている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

小林市

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

11. 外客来訪促進計画との整合性

【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】

※該当なし

12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

13. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
小林市まちづくりアンケートにおける利用者満足度 38%以上（3年度の実績 %） 別表1「路線毎の目標」を添付。
(2) 事業の効果
路線を維持することにより、高齢者などの自ら移動手段を持たない住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
令和4年5月31日（第1回） 本計画について説明を行い、全ての構成員から合意を得られた。
21. 利用者等の意見の反映状況

コミュニティバスの利用者の意見や、地域住民からの要望を受けて、計画に反映させた。また、小林市地域公共交通活性化協議会にて本計画の意見を求めた。	
22. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	宮崎県総合政策部総合交通課
関係市区町村	小林市総合政策部企画政策課
交通事業者・交通施設管理者等	宮崎交通(株) (社)宮崎県タクシー協会 (一社)宮崎県バス協会 宮交タクシー労働組合小林支部 九州旅客鉄道(株) 宮崎県小林警察署
地方運輸局	九州運輸局宮崎運輸支局
その他協議会が必要と認める者	民生・児童委員代表 商店街代表 障がい者代表 高齢者代表 須木区域住民の代表 野尻町区域住民の代表 西諸地区公共交通を守る会の代表 駅周辺住民代表 庁内関係課長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 宮崎県小林市細野 300 番地

(所 属) 小林市総合政策部企画政策課

(氏 名) 西 直人

(電 話) 0984-23-0456

(e-mail) k_kikaku@city.kobayashi.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

別表1 路線毎の目標

・5年度(R4.10～R5.9)の目標利用者数は、3年度(R2.10～R3.9)の実績を基に2年度(R1.10～R2.9)と比較して得た増減率をかけて算出する。

5バス年度の目標利用者数 = 3バス年度の実績 × 増減率(3バス年度の実績 / 2バス年度の実績)

・6年度(R5.10～R6.9)及び7年度(R6.10～R7.9)の目標利用者数は、前年度の目標利用者数を基に増減率をかけて算出する。

6バス年度の目標利用者数 = 5バス年度の目標利用者数 × 増減率(2バス年度の実績 / 1バス年度の実績)

7バス年度の目標利用者数 = 6バス年度の目標利用者数 × 増減率(2バス年度の実績 / 1バス年度の実績)

・路線ごとに設定する目標利用者数の設定基準は、下記のとおりとする。

3年度の実績を踏まえた目標を設定する。

輸送量2人以上の系統については、前年の増減率を踏まえた目標とする。

輸送量2人未満の系統については、路線を見直すことで輸送量2人以上を目標とする。

No.	項目名 路線名	R1.10～R2.9		R2.10～R3.9		増減率 (3年度/2年度)	R4.10～R5.9			R5.10～R6.9		R6.10～R7.9	
		2年度 (実績)	3年度 (実績)	3年度 (実績)	5年度 (目標)		5年度 (計画運行回数)	基準 (輸送量2人/回)	6年度 (目標)	7年度 (目標)			
1	コミュニティバス 上九瀬線	9,245	8,473	8,473	7,765	91.65%	1,464	2,928	7,117	6,523			
2	コミュニティバス 鱒野循環線	645	531	531	437	82.33%	192	384	384	384			
3	コミュニティバス 岡原循環線	1,175	830	830	894	70.64%	447	894	894	894			
4	コミュニティバス 種畜牧場循環線	1,876	1,910	1,910	1,945	101.81%	435	870	1,980	2,016			
5	コミュニティバス 南ヶ丘線	877	842	842	888	96.01%	444	888	888	888			
6	コミュニティバス 環野一干歳線	1,210	976	976	876	80.66%	438	876	876	876			
7	コミュニティバス 運動公園循環線	951	890	890	870	93.59%	435	870	870	870			
8	コミュニティバス 深草循環線	790	506	506	396	64.05%	198	396	396	396			
9	コミュニティバス 大出水循環線	1,502	1,320	1,320	1,160	87.88%	292	584	1,019	896			
10	コミュニティバス 三松循環線 【岩瀬地区經由無】						882	1,764					
11	コミュニティバス 三松循環線 【岩瀬地区經由有】	5,573	5,663	5,663	5,754	101.61%	588	1,176	5,847	5,942			
12	コミュニティバス 三松循環線 【八幡原市民センター經由】						294	588					
13	コミュニティバス 上九瀬線 【上原地区經由】	170	149	149	396	87.65%	198	396	396	396			
合計		24,014	22,090	22,090	23,451	—	6,307	12,614	20,668	20,080			

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内ファイダーシステム)

2023年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	地域内ファイダーシステム (別表7及び別表9)		
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準ハで 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策
小林市	小林市	(1) コミュニティバス 上九瀬線	小林駅	ふるさとセンター	上九瀬	往 27.2km 復 27.2km	365日	1464回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(2) コミュニティバス 野循環線	小林駅	高山公民館	小林駅	循環 18.3km	96日	192回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(3) コミュニティバス 原循環線	小林駅	永久津小前	小林駅	循環 20.9km	149日	447回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(4) コミュニティバス 種畜牧場循環線	小林駅	牧場	小林駅	循環 17.1km	145日	435回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(5) コミュニティバス 南ヶ丘線	小林駅	市役所下	南ヶ丘中央	往 11.7km 復 11.7km	148日	444回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(6) コミュニティバス 野・千歳線	小林駅	環野	千歳	往 14.8km 復 14.8km	146日	438回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(7) コミュニティバス 運動公園循環線	小林駅	運動公園入口	小林駅	循環 10.8km	145日	435回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(8) コミュニティバス 草循環線	小林駅	西永久津公民館	小林駅	循環 20.3km	99日	198回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(9) コミュニティバス 大出水循環線	小林駅	西小林小前	小林駅	循環 28.2km	146日	292回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(10) コミュニティバス 三松循環線【岩瀬地区經由無】	小林駅	市民病院前	小林駅	循環 8km	294日	882回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(11) コミュニティバス 三松循環線【岩瀬地区經由有】	小林駅	美人の湯	小林駅	循環 14.1km	294日	588回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(12) コミュニティバス 三松循環線【八幡原市民センター經由】	小林駅	八幡原市民センター	小林駅	循環 18.1km	294日	294回		路線定期	①	③
小林市	小林市	(13) コミュニティバス 上九瀬線【上原地区經由】	小林駅	上原	上九瀬	往 30.2km 復 30.2km	99日	198回		路線定期	①	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	小林市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	38,178
交通不便地域	8,692

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
1,487	旧須木村	過疎法
7,205	旧野尻町	過疎法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
地域公共交通計画	令和4年3月	令和4年度

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額

(※) 省略可。

協議会において承認を得る必要があるなど、自治体の必要性に応じて記載可。

なお、記載する場合の適用算定式においては、直近の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の算定式をご活用ください。

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(口②(1))に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7(口②(2)(実施要領の2.(1)⑭))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。

4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

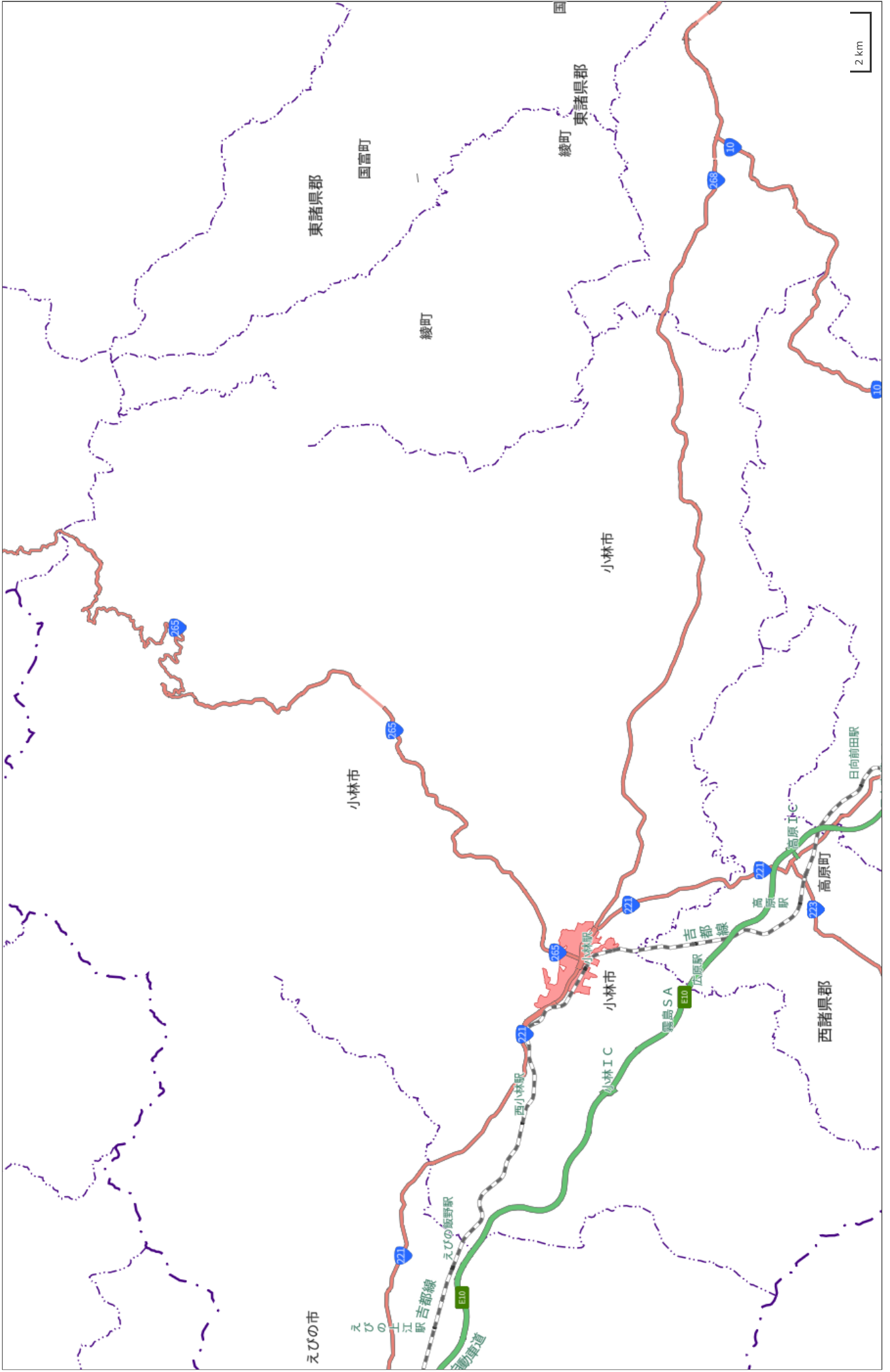
表6 車両の取得計画の概要(地域内フィーダー系統)

市区町村	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種類		乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	購入等の種別
				イ	ロ				
小林市	小林市	1	コミュニティバス (1) 上九瀬線 他12系統	ワンステップ	標準仕様	29	令和2年10月		一括
		2	()						
		3	()						
		4	()						
		5	()						

(注)

1. 「補助対象車両の種類」については、イ欄にワンステップ型又は小型車両の別を、ロ欄にスロップ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ワンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載する。
4. 「購入年月」については、初年度については購入予定年月を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

小林市DID地区



第5章 目標を達成するための施策・評価指標

1. 施策及び事業内容・評価指標

計画目標を達成するための施策と事業を整理します。また、各施策における目標を定め、評価指標を以下のとおりとします。

目標値は、現状値（令和2年度）から新型コロナウイルスの影響が発生する前（令和元年度）の数値まで回復することを基本とします。

■施策・事業一覧

目標	施策	事業
目標1 市民の多様なニーズに対応した公共交通の利便性向上	(1) コミュニティバス・福祉バスの運行	①コミュニティバス・福祉バスの路線適正化
		②コミュニティバス・福祉バスの運行形態の統一
		③新たな交通形態の導入による利便性の向上
目標2 地域の実情に応じた公共交通の確保	(1) 鉄道（JR吉都線）の維持・存続	①JR吉都線利用促進協議会を中心とした利用促進活動
	(2) 幹線交通の維持・適正化	①路線バスの路線適正化
		②路線バス運行補助
	(3) 地域の移動サービスの確保	①市内高等学校通学費助成
		②スクールバス運行事業
	目標3 多面的な効果をもたらす公共交通施策の展開	(1) 高齢者が安心して暮らせるための移動手段の確保
②福祉タクシー料金助成事業		
③健康づくりのための外出機会の創出		
(2) 地域活性化のための移動手段の確保		①地域活性化によるまちづくりのための移動手段の検討
目標4 市民協働による持続可能な公共交通の仕組みづくり	(1) 情報提供の充実	①情報共有する場の創出
		②GTFS-JPデータの整備
	(2) 利用促進・外出機会の創出	①出前講座（乗り方教室）の実施
目標5 新技術を活用した利便性・効率性の向上	(1) ICT技術等を活用した利便性の向上	①新たな交通形態の導入による利便性の向上【再掲】
		②GTFS-JPデータの整備【再掲】
		③MaaSの導入に向けた研究

目標1 市民の多様なニーズに対応した公共交通の利便性向上

(1) コミュニティバス・福祉バスの運行

①コミュニティバス・福祉バスの路線適正化

支線交通を担うコミュニティバスや福祉バスについては、路線ごとに適宜検証を行い、利用者のニーズ把握を実施しながら、平均乗車密度の低い路線を中心に見直しを行います。

※基準：公共交通の前提である「乗合交通＝1便あたりの平均利用者数が2.0人」

②コミュニティバス・福祉バスの運行形態の統一

同じ小林市内で運行するバスであり、利用者の用途が類似しているため、コミュニティバスと福祉バスの利用料金や名称を含めた運行形態を統一し、市民がわかりやすい運行形態を構築します。

③新たな交通形態の導入による利便性の向上

既存の公共交通手段の改善だけでは、市民の多様なニーズに対応することは困難です。公共交通の利便性向上と事業継続を実現するため、新たな技術の活用を含むデマンド交通などの実証運行を実施することで、新たな運行形態への転換可能性を検証します。

評価指標

項目	基準値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
「小林市まちづくり市民アンケート」において「市内の公共交通機関（鉄道・路線バス・コミュニティバス・野尻福祉バス等）は便利だ」の設問に対し、「そう思う」「ややそう思う」と回答した人の割合	38.1%	29.1%	38.0%
公共交通機関の利用者数 (①コミュニティバス、②福祉バス、③その他) ※その他は今後新たな移動手段が導入された場合 ※福祉バスは野尻地区の通学利用を含まない	32,861人 【内訳】 ①26,037人 ②6,824人	27,555人 【内訳】 ①21,932人 ②5,623人	32,800人 【内訳】 ①26,000人 ②6,800人

目標2 地域の実情に応じた公共交通の確保

(1) 鉄道（JR吉都線）の維持・存続

①JR吉都線利用促進協議会を中心とした利用促進活動

JR吉都線は8割以上が高校生等の通学での利用となっており、路線の廃止は将来本市を支える若年層流出にもつながりかねません。JR小林駅・JR西小林駅ともに利用者数は減少傾向にあり、沿線市町にて構成される「JR吉都線利用促進協議会」を中心として、JR九州や地域住民とともに吉都線の利用促進になお一層努めます。

(2) 幹線交通の維持・適正化

①路線バスの路線適正化

幹線交通を担う路線バスは、本市と宮崎市・都城市・えびの市・高原町をつなぎ、通勤・通学の移動手段及び観光・ビジネスを目的とした交流人口を維持するためにも路線の維持を図ります。

また、広域的バス路線である高原・祓川線、地域間幹線系統の京町待合所線・都城線については利用度合いや効率性について、沿線市町や交通事業者と運行効率化及び利用促進策を講じます。

②路線バス運行補助

路線バス維持のため、沿線市町との協調や国・宮崎県からの補助金等を活用することで、路線バス運行補助継続に努めます。

(3) 地域の移動サービスの確保

①市内高等学校通学費助成

路線バスで通学する高校生に対し、定期券購入費用の一部を助成し、教育における経済的負担の軽減を図ることで、バスを利用しやすい環境づくりを継続します。助成内容等については、必要に応じて見直しを検討します。

②スクールバス運行事業

須木区域内の児童生徒の教育環境を維持するため、スクールバス（須木区域～須木小・中学校間、須木区域内山地区～野尻小・中学校間）の運行を継続します。運行方法や運行形態等については、適宜見直しを検討します。

評価指標

項目	基準値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
JR吉都線小林駅1日あたり乗車人員 ※減少率をゆるやかにするため、通学 利用者の減少率を改善することを目標 とする。	393人	366人	362人
路線バス利用者数	166,186人	140,799人	160,000人

目標3 多面的な効果をもたらす公共交通施策の展開

(1) 高齢者が安心して暮らせるための移動手段の確保

① 高齢者等外出支援サービス事業

須木区域内に在住する概ね 65 歳以上の高齢者で、単独では公共交通機関の利用が困難な要介護者、要支援者、身体障がい者、知的障がい者等の交通手段を確保し、外出の支援を継続します。既存の運行形態やサービス内容等については、適宜見直しを行います。

② 福祉タクシー料金助成事業

一定の要件を満たし、在宅(小林市内)で生活している高齢者及び障がい者に対するタクシー料金の一部助成を継続することで、閉じこもり対策や生きがい対策等として移動機会を確保します。

③ 健康づくりのための外出機会の創出

コミュニティバス及び福祉バスの利用割合が高い高齢者の利用ニーズを把握し、路線の適正化やバス待合所の環境整備等を検討し、利便性の向上を図ることで、外出機会を創出し、閉じこもり対策や生きがい対策につなげます。

また、健康につながる徒歩や自転車、公共交通による移動を増やすため、公共交通を利用したウォーキングの実施や公共交通の利用促進の啓発に努めます。

(2) 地域活性化のための移動手段の確保

① 地域活性化によるまちづくりのための移動手段の検討

中心市街地における周遊性を創出するため、コミュニティバス「三松循環線」の活用を図ります。

また、地域活性化や観光振興を図るため、地域生活文化拠点及び交通拠点間や観光施設等を結ぶ交通ネットワークの構築及び、観光振興施策と連携した公共交通の活用について検討します。

評価指標

項目	基準値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
「小林市まちづくり市民アンケート」において、「小林市では『安心・安全なまちづくり』ができています」の設問に対し、「そう思う」「ややそう思う」と回答した人の割合	40.9%	45.2%	40.0%
「小林市まちづくり市民アンケート」において、「あなたの生活における『歩く』こと」の設問に対し、「日々積極的に歩いている」「毎日ではないが、なるべく歩くようにしている」と回答した人の割合	47.2%	44.4%	50.0%
「小林市まちづくり市民アンケート」において、「あなたは、日頃外出していますか」の設問に対し、「毎日1回以上」「2～3日に1回程度」と回答した人の割合	78.7%	76.4%	80.0%

目標4 市民協働による持続可能な公共交通の仕組みづくり

(1) 情報提供の充実

①情報共有する場の創出

公共交通の利用促進や利便性向上のため、地域や各種団体（社会福祉協議会、民生委員など）と公共交通について情報共有を行う場の創出を図ります。

また、市ホームページに公共交通の情報を常に掲載します。

②GTFS—JP データの整備

コミュニティバス・福祉バス等の運行情報が経路検索（Google 等）で表示されるよう必要なデータを整備し、全国網羅的な情報提供を図ります。

(2) 利用促進・外出機会の創出

①出前講座（乗り方教室）の実施

地域や小・中学校、高齢者・障がい者施設等で出前講座（バスの乗り方教室等）を開催するなど、公共交通の休日利用や家族連れ利用を促します。

評価指標

項目	基準値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
出前講座（乗り方教室）の参加人数	—	—	120人

目標5 新技術を活用した利便性・効率性の向上

(1) ICT技術等を活用した利便性の向上

①新たな交通形態の導入による利便性の向上【再掲】

公共交通の利便性向上と事業継続を実現するため、新たな技術の活用を含むデマンド交通などの実証運行を実施し、新たな運行形態への転換可能性を検証します。

②GTFS—JPデータの整備【再掲】

コミュニティバス・福祉バス等の運行情報が経路検索（Google等）で表示されるよう必要なデータを整備し、全国網羅的な情報提供を図ります。

③MaaSの導入に向けた研究

交通をその種別などにかかわらず移動のための一連の手段として位置付け、それらをICTの活用により一つの統合されたサービスとしてとらえる概念であるMaaSが普及しつつあります。本市としても国や県の動向等を注視し、活用可能性を検討し、導入に向けた研究を進めます。

※[MaaS（マース：Mobility as a Service）](#)とは・・・

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。（国土交通省 日本版MaaSの推進より）

評価指標

項目	基準値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
新たな交通サービスの検討・新技術の研究の実施件数	—	—	合計3件

令和4年4月1日ダイヤ改正

小林市コミュニティバス「おうらい」時刻表

全路線1乗車200円(三松循環線は100円)でご利用できます！



■回数券、定期券などのご案内

- ◆回数券料金
 - 普通料金10回分に相当する額で、1冊1枚綴りの回数券(2,000円)を販売しています。
- ◆上九瀬線定期券料金
 - 学生及び障がい者の大人向けに、上九瀬線の定期券を発行しています。
 - 1か月分 4,000円 3か月分 12,000円
- ◆割引・特典プラン
 - 1か月特別定期券「こみバス」(※三松循環線は対象外)
 - 乗重時、運転士に「こみバス」を提示すると、100円で乗車できます。

料金	1,200円 2,000円 800円
利用できる路線	上九瀬線 回原循環線 以外
◆障がい者、小学生の料金について	障がい者及び小学生の料金は、100円です。 (「悠々バス」は、宮崎交通発行の特殊定期券です。)
◆運転免許証自主返納者の特典制度	65歳以上の方が「運転免許証自主返納者」の場合の特典制度です。 (割引適用期間は、返納から3年間です。)
◆悠々バス共済利用	乗重時、運転士に「悠々バス」を提示すると、100円で乗車できます。 (「悠々バス」は、宮崎交通発行の特殊定期券です。)
◆年末年始	12月30日～1月3日は日祝ダイヤの運行ですので、ご注意ください。 [※1]小林バスセンター(小林駅)で購入できます。 [※2]小林警察署でコミュニティバス運転免許証返納者乗車証を交付しています。

■お問い合わせ先

宮崎交通株式会社 小林営業所 0984-23-3123
小林市役所企画政策課 0984-23-0456



【三松循環線】

運行日：月～土(祝日運休)、6便は火・木・土のみ(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	9:03	9:06	9:10	9:14	9:18	9:20	9:21	9:24	9:25	9:26	9:30	9:33	9:36	9:39	9:40	9:42	9:46	9:49
2便	10:05	10:07	10:10	10:14	10:16	10:18	10:19	10:22	10:23	10:24	10:28	10:31	10:34	10:37	10:38	10:40	10:44	10:47
3便	10:48	10:50	10:53	10:57	10:59	11:01	11:02	11:05	11:06	11:07	11:11	11:14	11:17	11:18	11:20	11:22	11:26	11:29
4便	11:45	11:47	11:50	11:54	11:56	11:58	11:59	12:02	12:04	12:05	12:09	12:12	12:15	12:16	12:18	12:20	12:24	12:27
5便	13:56	14:00	14:03	14:07	14:09	14:11	14:12	14:15	14:16	14:17	14:21	14:24	14:27	14:28	14:30	14:32	14:36	14:39
6便	14:58	15:00	15:03	15:07	15:09	15:11	15:12	15:15	15:16	15:17	15:21	15:24	15:27	15:28	15:30	15:32	15:36	15:39

【種音牧場循環線】

運行日：月・木・土(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	6:58	6:59	7:00	7:03	7:05	7:07	7:08	7:11	7:12	7:13	7:17	7:21	7:24	7:25	7:28	7:31	7:34	7:37
2便	12:33	12:34	12:35	12:38	12:40	12:42	12:43	12:46	12:47	12:48	12:52	12:56	12:59	13:02	13:03	13:04	13:08	13:11
3便	16:48	16:49	16:50	16:53	16:55	16:57	16:58	17:01	17:02	17:03	17:07	17:11	17:14	17:15	17:16	17:19	17:22	17:25

【回原循環線】

運行日：火・水・金(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	7:55	7:56	7:57	7:59	8:00	8:01	8:02	8:04	8:05	8:06	8:10	8:14	8:18	8:21	8:24	8:27	8:30	8:33
2便	11:38	11:39	11:40	11:42	11:43	11:44	11:45	11:48	11:49	11:50	11:54	11:58	12:00	12:01	12:02	12:06	12:09	12:12
3便	17:38	17:39	17:40	17:42	17:43	17:44	17:45	17:48	17:49	17:50	17:54	17:58	18:00	18:01	18:02	18:06	18:09	18:12

【梁草循環線】

運行日：火・木(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	7:58	7:59	8:00	8:01	8:02	8:03	8:04	8:05	8:06	8:07	8:08	8:10	8:11	8:12	8:13	8:16	8:18	8:21

【梁草循環線】

※逆循環

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	12:28	12:29	12:30	12:32	12:33	12:34	12:35	12:38	12:39	12:40	12:44	12:48	12:51	12:54	12:57	13:00	13:03	13:06

【大出水循環線】

運行日：月・水・金(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	7:38	7:39	7:40	7:42	7:43	7:45	7:46	7:49	7:50	7:51	7:55	7:59	8:01	8:02	8:06	8:10	8:14	8:18
2便	13:38	13:39	13:40	13:42	13:43	13:45	13:46	13:49	13:50	13:51	13:55	13:59	14:01	14:02	14:06	14:10	14:14	14:18

【環野・千歳線】

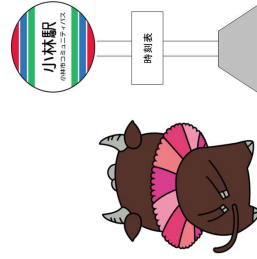
小鉢駅一干歳 運行日：月・水・金(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	9:08	9:09	9:10	9:11	9:12	9:13	9:14	9:15	9:16	9:17	9:18	9:19	9:21	9:22	9:24	9:26	9:29	9:31
2便	12:28	12:29	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:39	12:41	12:42	12:44	12:46	12:49	12:51
3便	16:38	16:39	16:40	16:41	16:42	16:43	16:44	16:45	16:46	16:47	16:48	16:49	16:51	16:52	16:54	16:56	16:59	17:01

【環野・千歳線】

千歳一小鉢駅 運行日：月・水・金(祝日運休)

バス停	小林駅前	八幡原	川原入口	三松	三松北	大森山	下瀬	長瀬	八幡の森	期内中央	期田	水波	香取	長瀬	期田	八幡原	小林駅前	
1便	9:37	9:40	9:42	9:45	9:47	9:48	9:49	9:50	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:57	9:58	9:59	10:00	10:02
2便	12:57	13:00	13:02	13:05	13:07	13:08	13:09	13:10	13:12	13:13	13:14	13:15	13:16	13:17	13:18	13:19	13:20	13:22
3便	17:07	17:10	17:12	17:15	17:17	17:18	17:19	17:20	17:22	17:23	17:24	17:25	17:26	17:27	17:28	17:29	17:30	17:32



宮崎⇒小林【月～金(祝日除く)】

Table with 15 columns: 宮崎空港, 宮交, 普通, 快速, 特快, 山形線, 山形線, 花見, 高岡, 漆野原, 紙屋, 家の茶屋, のびに, 野尻, ゆ〜ぽる, 大脇, 野々崎, 中岩港口, 豊田, 市立, 小林, 小林, 高松前

宮崎⇒小林【土曜日(祝日除く)】

Table with 15 columns: 宮崎空港, 宮交, 普通, 快速, 特快, 山形線, 山形線, 花見, 高岡, 漆野原, 紙屋, 家の茶屋, のびに, 野尻, ゆ〜ぽる, 大脇, 野々崎, 中岩港口, 豊田, 市立, 小林, 小林, 高松前

宮崎⇒小林【日曜日・祝日】

Table with 15 columns: 宮崎空港, 宮交, 普通, 快速, 特快, 山形線, 山形線, 花見, 高岡, 漆野原, 紙屋, 家の茶屋, のびに, 野尻, ゆ〜ぽる, 大脇, 野々崎, 中岩港口, 豊田, 市立, 小林, 小林, 高松前

小林⇒宮崎【月～金(祝日除く)】

Table with 15 columns: 小林, 小林, 高松前, 市立, 豊田, 中岩港口, 野々崎, 大脇, ゆ〜ぽる, のびに, 野尻, のびに, 家の茶屋, 紙屋, 漆野原, 高岡, 花見, 豊松線, 山形線, 宮崎前, 宮崎, 普通, 快速, 宮崎空港, 宇留大

小林⇒宮崎【土曜日(祝日除く)】

Table with 15 columns: 小林, 小林, 高松前, 市立, 豊田, 中岩港口, 野々崎, 大脇, ゆ〜ぽる, のびに, 野尻, のびに, 家の茶屋, 紙屋, 漆野原, 高岡, 花見, 豊松線, 山形線, 宮崎前, 宮崎, 普通, 快速, 宮崎空港, 宇留大

小林⇒宮崎【日曜日・祝日】

Table with 15 columns: 小林, 小林, 高松前, 市立, 豊田, 中岩港口, 野々崎, 大脇, ゆ〜ぽる, のびに, 野尻, のびに, 家の茶屋, 紙屋, 漆野原, 高岡, 花見, 豊松線, 山形線, 宮崎前, 宮崎, 普通, 快速, 宮崎空港, 宇留大

※12月30日～1月3日は日祝の時刻にて運行致します

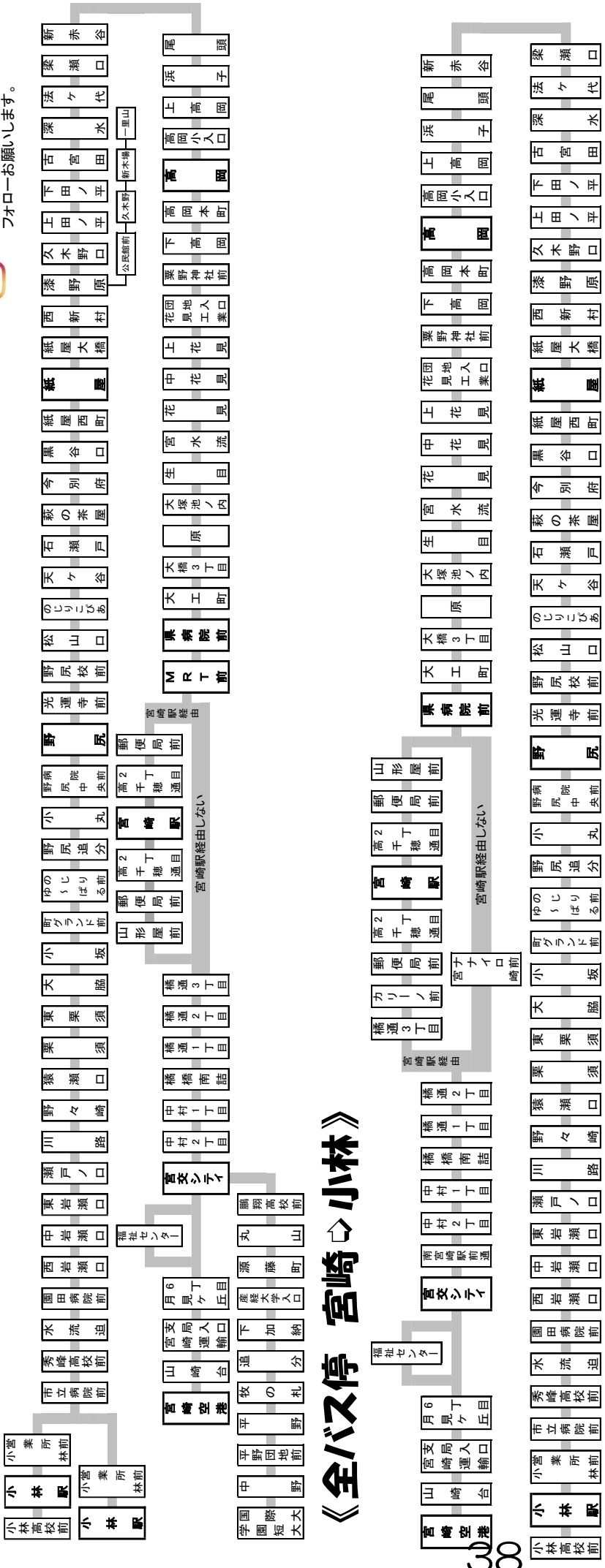
【交通事情により多少遅れが生じる場合がございます。余裕をもってご乗下さいませうお願い致します】

《全バス停 小林⇨宮崎》

《お問合せ》宮崎交通㈱ 小林営業所 ☎0984-23-3123 営業時間(9:00~19:00)



Instagram
宮崎交通アカウント【miyakoh_bus】
フォロー—お願いします。



《全バス停 宮崎⇨小林》

バスの乗り場・乗り換え情報

《宮崎大学病院前・宮崎大学・清武方面》
宮交シティ⑰番乗り場
(小林からは⑰番に着)

《古賀総合病院・宮崎神宮方面》
橋通2丁目で乗換
(小林から降りて反対側のバス停)

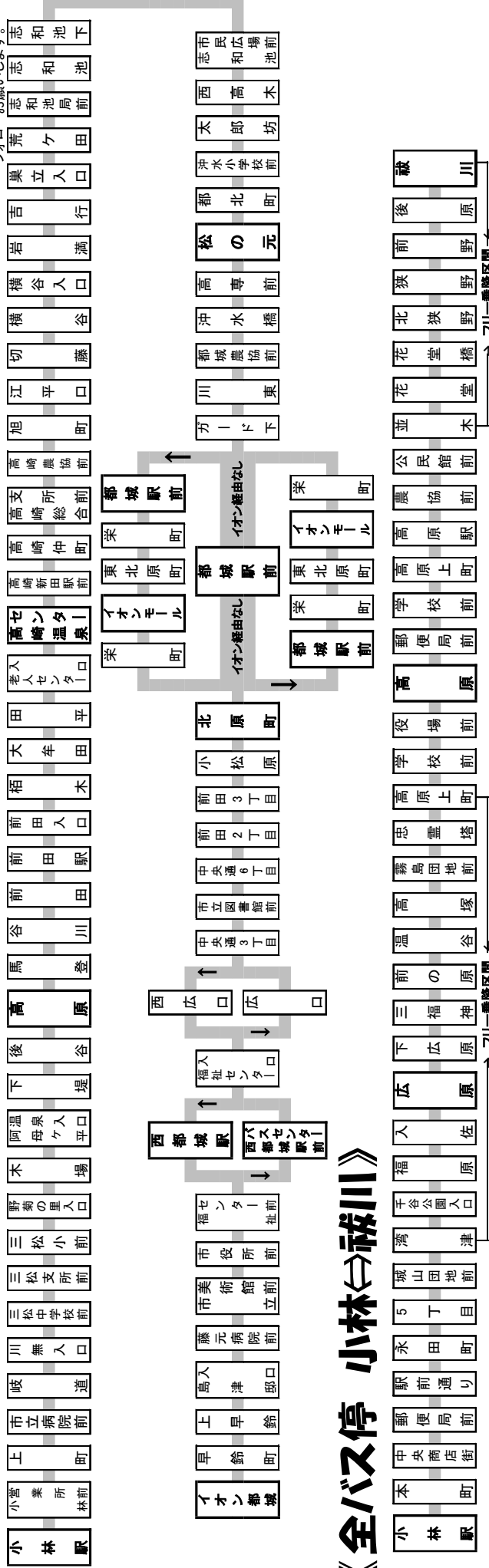
《高岡・小林方面》
宮交シティ①番乗り場

《西都・高鍋方面・国富・綾・酒泉の杜方面》
橋通2丁目で乗換
(小林から降りて反対側のバス停)

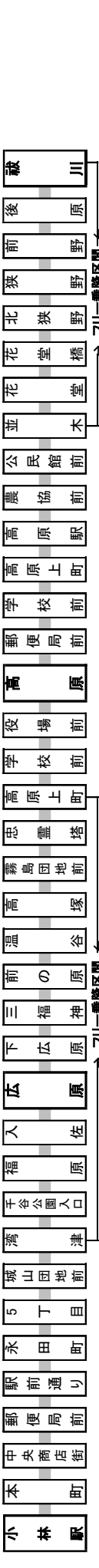
《イオンモール宮崎》
宮崎駅東口①よりイオン行きに乗換
(小林からは西口に着)

《国立東病院・日南・飢肥方面》
宮交シティ⑱番乗り場
(小林からは⑱番に着)

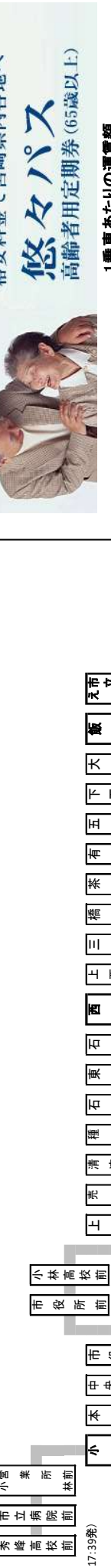




《全バス停 小林⇄祿川》



《全バス停 小林⇄京町》



格安料金の宮崎県内各地へ

悠々パス

高齢者用定期券(65歳以上)

1乗車あたりの運賃額

通常運賃額	支払額
~870円	100円
880円~1,710円	300円
1,720円~	500円

3ヶ月定期券 9,000円
6ヶ月定期券 15,000円

※ 県外をまたぐ特急バス・定期観光バスはご利用頂けません
※ 小林市コミュニティバス「おうちらい」100円でご乗車できます

《子供料金》

大人1人と幼児1人は 大人運賃1人分と小児1人分です
大人1人と幼児2人は 大人運賃1人分と小児2人分です
大人1人と幼児1人は 大人運賃1人分です
小児1人と幼児1人は 小児運賃1人分です

《お手帳をお持ちの方の割引》

◇身体障害者手帳◇障害者手帳◇療育手帳
※介助付きシートの貼ってあるお手帳は付き添いの方も割引

大人運賃 ⇒ 通常大人運賃の半額
小児運賃 ⇒ 通常小児運賃の半額
(10円単位の端数は切り上げになります)

一日乗り放題乗車券

大人券	2,000円
学生券	1,800円(学生専用)※学生証の提示が必要
こども券	1,000円(小学生以下専用)

◆ホリデーバスについて

宮崎・都城エリア(大人700円・こども350円)

小林からはご利用できません

※宮崎・都城市内エリア内のみのご利用になります

デマンド型交通 説明資料

小林市の地域公共交通の問題点

- ①持続可能性 …… 増加傾向にある自治体の財政負担の抑制
- ②利便性 …… 市民の移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致の解消
- ③効率性 …… 定時定路線の運行効率性の改善



デマンド型交通の導入により利便性向上及び財政負担の抑制を図る。

※**デマンド型交通**とは…電話やインターネット、スマートフォンアプリ等による『予約』に応じて、柔軟な運行を行う公共交通の形態のこと。
路線バスとタクシーの間のような運行形態。

■デマンド型交通の特性とメリット・デメリット

特性など		メリット	デメリット	検討課題
使用車両	5人乗りセダン～15人乗りワゴンまでの車両を使用	地域内の細い道まで入っていくことが可能で、ドアtoドアの輸送などが容易。	狭い車両での相乗りは、車内で利用者同士が気を遣い居心地が悪いという声もある。	①車両の確保方法 ・既存車両の利用、購入など
地形・道路網	複数箇所を立ち寄る必要があるため、効率よく運行できるかどうかは道路状況や交通事情に依存する。	道路が比較的整備されている平坦地では、利用者の自宅間を最短経路で結びながら移動できるため、効率的な運行が可能である。	山間部など谷すじに沿って枝分かれしている場合などは、1本上って、下りてきて次の谷に入るなど、移動の効率性が極めて悪くなる。	①どのエリアで実施するか
予約方法	電話	自宅や外出先などから、利用者が受付センターに予約電話をかけて利用することが一般的。	電話予約では配車のための作業が煩雑となることから手間が増える傾向がある。	①どのようなシステムを利用するか ②システム利用による費用対効果は
	配車システム	利用者管理、最短経路探索、配車指示に係るシステムをそのために構築することが一般的。	専用予約・配車システムは、導入や維持管理に多額のコストを要する可能性がある。	
運行の定時制	1回の運行の立ち寄り件数が増えたり、遠方の利用が入ると、到着時間に遅れを生じる恐れがある。	到着時間固定型の予約・配車システムによる運行の場合、ある程度定時制は確保される。	鉄道への乗り継ぎなど、決められた時間に到着しなければならない場合は、余裕をみた予約が必要であり、結果的に時間を持て余すこともある。	①運行方法の検討 ②実施エリアでの説明会
運行コスト	基本的に利用者があるときのみ運行を行うシステム。	基本的に、利用の申し込みがあるときに運行をすることになるため、運行のためのコストを低く抑えることが期待できる。	運行に必要な車両や運転者を専用に配置する場合、利用(運行)の有無に関わらず一定のコストは発生する。	①財源の確保 ・国県補助の活用など

- 従来からの人口減少・少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要がかつてないほどに減少。**交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難**となっており、このままでは、**あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」が起きかねない。**

本検討会の出発点

地域公共交通活性化再生法（令和2年改正）の趣旨であり、交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）に掲げられた3つの政策方向性「**地域が自らデザインする地域の交通**」、「**行政と民間が一体となり地域が支える公共交通**」、「**事業者による競争だけでなく、事業者間の連携の促進**」に基づき、**コロナ禍という未曾有の危機を経て、「共創」という新しいコンセプトのもと、これらの実効性を高めるために必要な制度的手当を検討する。**

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会（令和3年11月設置）

危機に瀕する地域交通について、感染症を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、**地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性を向上するため、地域の多様な関係者による「共創」に係る実地伴走型の研究会を設置。**令和4年3月に中間整理。

目的

- ・ **ファーストワンマイル**（自宅からの最初の移動）を**発想の起点**として、主に「**葉の交通**」について、**多様な主体の「共創」を実践**することにより、**暮らしのニーズに基づく持続可能な交通を実現するモデルを研究**する。

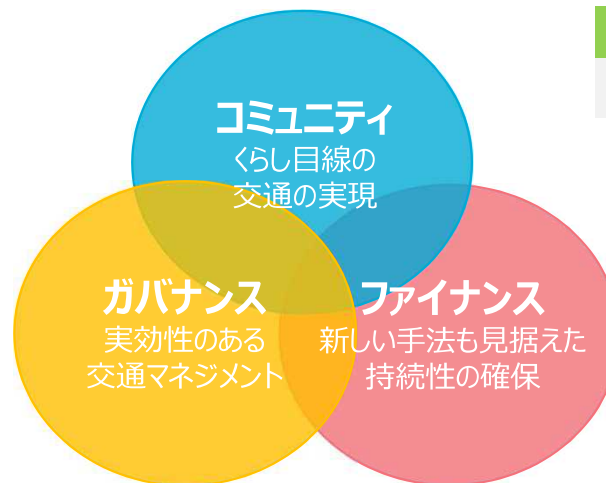
メンバー

大下 篤志 株式会社みちのりホールディングスディレクター
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
田中 仁 株式会社ジズホールディングス代表取締役CEO
長谷川エリナ朋美 株式会社 LUMIERE 代表/作家
古田 秘馬 プロジェクトデザイナー/株式会社umari 代表取締役
三ツ谷 翔太 アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社パートナー
森田 創 合同会社うさぎ企画代表社員/作家
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

中間整理

令和4年3月30日に提言、令和4年度も研究会を継続

【提言の3つの柱】



【アフターコロナ地域交通のミッション】

共創型交通への転換

官民や分野の垣根を越えた取組を推進

エネルギー

医療・介護



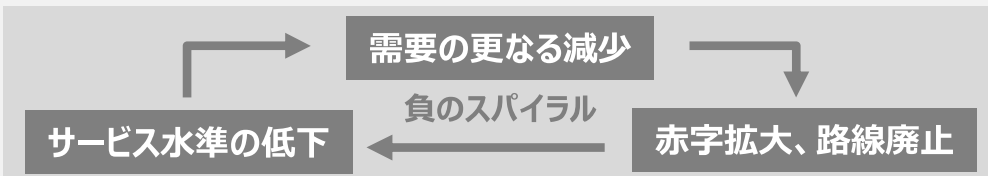
子育て・教育



- 住民の豊かなくらしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、**人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況であることを踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ**、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「**共創**」を推進し、**地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再設計）する方策**を探る。

①官と民の共創：交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化

・旺盛な需要のもとで、交通事業者が独自にサービス水準を設定し運行する仕組みは、**人口減少等が進み、需要が大幅に減少する状況下で困難**に。地域公共交通活性化再生法や欠損額の補助で対応してきたものの、**負のスパイラルを避けられず、コロナ禍で危機的状況**に。



・意欲ある地域では、こうした状況の打破のため、**公的主体と民間事業者が能動的に連携して、望ましいサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、公的主体による効率的な支援のもと、交通事業者は改善インセンティブが働く状態で運行を担うようにすることで、持続可能性を高める動き**が出ており、これを後押しすることが必要ではないか。

・MaaSや自動運転など最新のデジタル技術等を中長期・安定的に実装するには、地域の魅力向上や地域活性化に加えて、**地域社会になじむ形で、生活の利便性向上を図るためのアプローチ**が必要ではないか。

②交通事業者相互間の共創：モードの垣根を超えた交通サービスの展開

・独占禁止法特例法（令和2年制定）により、**利便性の高いサービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、カルテル規制を適用除外し、交通事業者相互の共創の促進を図る共同経営が可能**に。

・乗合バス事業者間だけでなく、**並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチ**が必要ではないか。

③他分野を含めた共創：くらしに関わる産業領域一体での交通創出

・需要の減少により、**運賃収入だけを原資とした従前のビジネスモデルでは成り立たず、まちづくり・地域づくりと連携しつつ、地域に必要な交通を住民主体で再構築する兆し**が見られている。

・交通事業者がくらしに関わる地元の企業等と適切にリスク分担し、サービスの運営・運行においてノウハウを発揮しつつ、**既存の枠組みとは異なる方法でくらしのための交通を創出するアプローチ**が必要ではないか。

交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化について

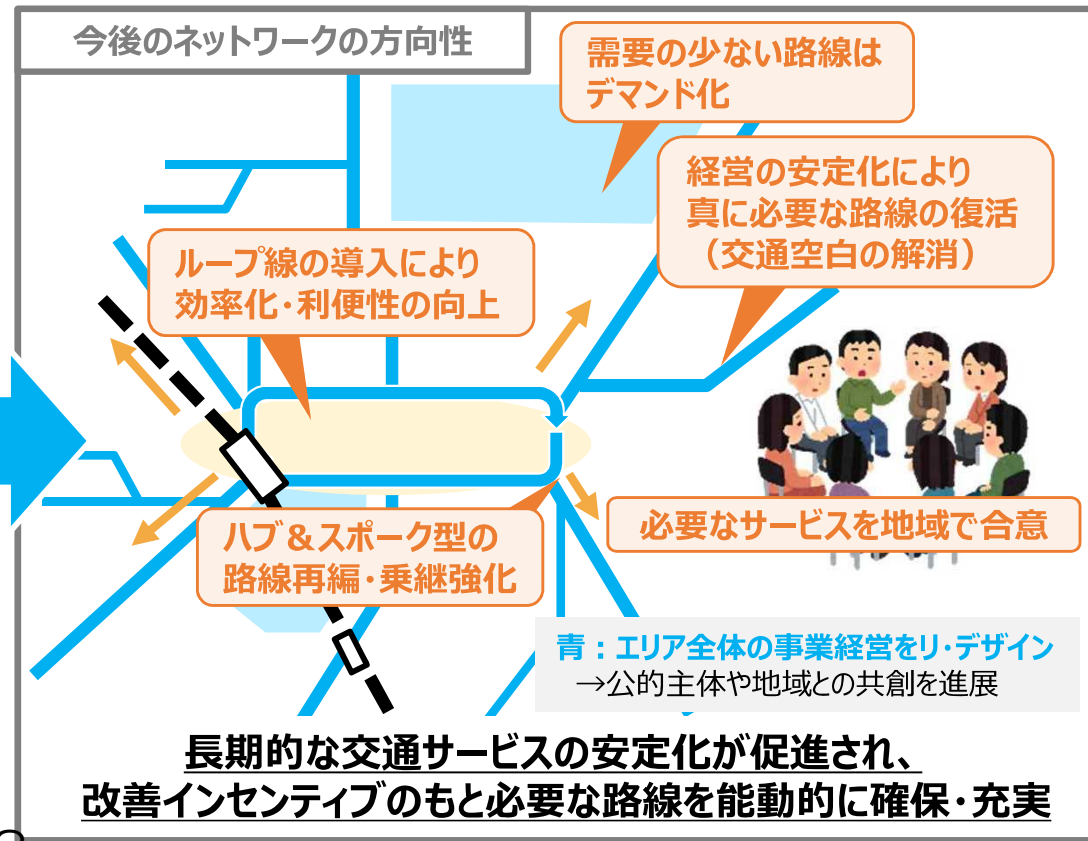
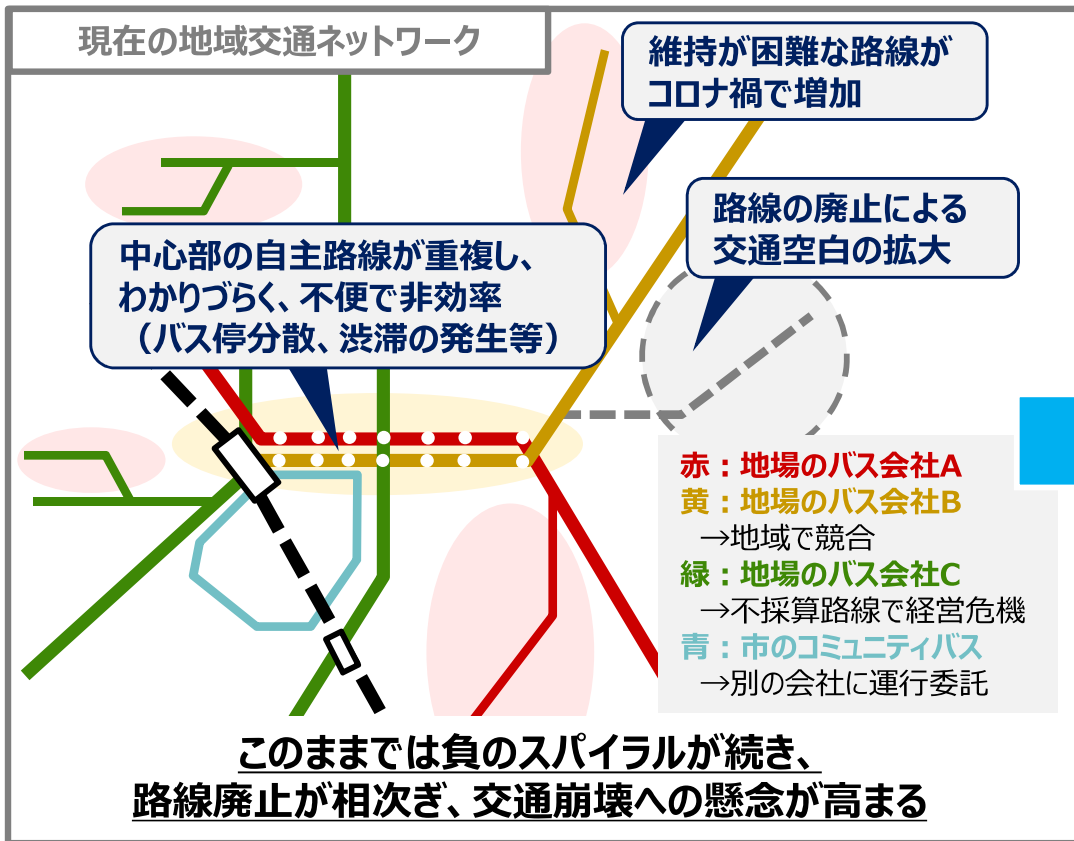
○ **交通事業者の経営が一層悪化し、危機的な状況。** 公的主体と交通事業者が能動的に関わり、**一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する方策について検討**する。

現在

- ・交通事業者が、原則として独自にサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、**運送サービスを提供している**
- ・交通事業者への支援は**単年度で個別路線ごとの実績に応じた赤字補填**であり、**そのままでは事業改善が見込まれない。**
- ・地域公共交通活性化再生法を工夫して活用した取組も、**自治体が対応できる範囲にも限界がある。**

検討の方向性（イメージ）

- ・公的主体が一定エリアで**真に必要なサービス水準を地域ぐるみでデザイン**することにより、**地域交通体系の全体最適化**を図るべきではないか。
- ・交通事業者の意欲を引き出すため、例えば、**事業改善により生まれた余剰の一部を交通事業者の収入とするインセンティブ**を設定すべきではないか。
- ・デジタルへの投資、積極的な採用に向けた**経営の安定化**のため、例えば、公的主体と交通事業者で**サービス提供を複数年で契約**すべきではないか。



○ 本検討会のスケジュールは以下のとおり。

3月31日（木）	第一回検討会 ・検討会の設置について ・地域公共交通の現況について ・アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会について
4月中旬（予定）	第二回検討会（ヒアリング） ・ヒアリングを実施
5月上旬（予定）	第三回検討会（ヒアリング） ・ヒアリングを実施 ・論点整理
5月下旬（予定）	第四回検討会（中間とりまとめ案の検討） ・中間取りまとめ案の提示、議論
6月中（予定）	第五回検討会（中間とりまとめ）



今夏までに結論を得て、概算要求等に反映

※会議は原則非公開

※国土交通省鉄道局「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」
 （令和4年2月設置、7月とりまとめを予定）における議論と連携

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

論点整理：『官民共創』

令和4年5月10日(火)



公共交通利用促進ゆるキャラ
のりたろう

論点整理：『官民共創』による地域交通の「リ・デザイン」

1. 現況と課題－「官」と「民」の関係性

○「官」（自治体）の交通行政

- ・地域公共交通活性化再生法では、全ての地方公共団体が地域公共交通計画を作成し（努力義務）、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら移動手段の確保等に取り組むこととしている。
- ・しかしながら、依然として市町村の交通行政は、コミュニティバスなど市が運営する交通を維持することに注力し、必ずしも**交通事業者が運営する路線を含めて地域のエリア全体をマネジメントできていない**場合が散見される。
- ・また、都道府県の交通行政は、市町村という行政区域を越える移動には関与しても、区域を越えずに完結する取組に対しては積極的ではないケースがある。

【意見】 **コミュニティバスは共創の典型**。ビジネスモデルが従前の路線バスと違い、採算性で評価される民間路線バスではなく、地域にあった適材適所のバスとして始まったが、**全国的には表面的に模倣されただけの自治体運行バスとして広まってしまった**。

【意見】 民間路線バスからコミュニティバスに転換した後に、運営面やオペレーションが統合されておらず、個々を走らせるだけで手一杯で、**エリア全体のマネジメントが意識されていない**場合がある。

【意見】 民間路線バスから転換後、他の民間事業者や市町村営、コミュニティバスなど、様々な運行主体・形態でサービスが提供されているが、**ネットワーク全体で見ると非効率に運行されている**ケースがある。

【意見】 交通を担当する行政職員は、頻繁な人事異動等により、専門性を発揮できない場合がある。地域のニーズを捉えつつ、交通関係者の構造的課題を理解し、行政か民間かを問わず、地域づくり全体の中で**地域交通をプロデュース又はコーディネートできる人材の確保が必要ではないか**。

○「民」（交通事業者）の経営等

- ・これまで民間事業者が担っていたバス路線は、人口減少等により採算がとれず、徐々に市営バスやコミュニティバスの運行に切り替わってきた。
- ・コロナ禍で需要がさらに減少。交通事業者の赤字が拡大し路線を廃止、サービス水準が低下し更なる需要の減少を招くという、**負のスパイラルを避けられず、危機的な状況**にある。

【意見】 コロナ禍による需要の減少は長引き、以前の水準までは戻らない可能性がある。一方、支援策はある程度効いており、倒産は多くは増えていない。**借入額を増やして耐えているというのが実態**である。

【意見】 人手不足によってサービス提供に制約があり、この先10年程度では解決しない、むしろ人口減少により需要が一気に細ってサービスが悪化していくのではないか。

【意見】 **ダイヤ編成システムや時刻表の作成、営業所の運営など、各社で独自に担っていることは非効率**なのではないか。

【意見】 **事業者の体力が弱い過疎地域では、事業者の意欲を引き出すアプローチの方策に課題**があるのではないか。

【意見】 民間路線バスが全て撤退し、地域の交通をコミュニティバスでほとんど担っている地域と、事業者がある程度競合している地域とでは、状況が全く異なるため、**場合によっては広域的に、かつ、包括的なアプローチが必要**ではないか。

※「官民共創」…検討会第1回（令和4年3月31日開催）資料1 P.3「①官と民の共創：交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化」を指す。

論点整理:『官民共創』による地域交通の「リ・デザイン」

2. 新しい官民連携の姿について

○官民共創における自治体の役割

・自治体は、法定協議会等の場を活用しながら、**一定エリアで真に必要なサービス水準（路線、本数、運賃等）を地域ぐるみでリ・デザインすることにより、地域交通体系全体の最適化を図るべきではないか。**

【意見】 交通事業者の生産性の向上を図るため、**路線単位ではなく、地域住民の生活圏を念頭に置いたエリア全体での最適化を進め、エリア全体に対して公的支援を講じていくべきではないか。**

【意見】 特に過疎地の自治体は、移動の目的となる施設が少なく、交通を活かしてまちづくりを行うという発想があまりない。都市計画と交通の連動ができないまま今日に至っている。その点でも、行政は路線単位ではなくエリア全体で交通を捉えるべき。

【意見】 サービスを構成するのは、系統、ダイヤ、乗継施設、車両の基本的な4要素と、運転者、宣伝広報案内、運賃という追加の3要素。特に**基本的な4要素については、専門的な検討が必要**となる。

【意見】 地域交通体系全体の最適化を図る際に、路線単位で輸送量や費用を分析し全体を効率化するアプローチと、地域住民のニーズを拾い上げるアプローチがあり、それぞれを踏まえて**全体をデザインするに当たっては、自治体の交通行政に関する能力を高めていくことが不可欠**である。

【意見】 自治体だけで全体のサービス水準を設計するのは困難で、情報やノウハウを有する事業者との役割分担が必要なのではないか。

【意見】 現在の路線ごとの利用状況については交通事業者に情報があり、自治体が全体のサービス水準を検討する上では情報の非対称性がある。それを解消しない限り、今まで交通事業者が負っていたリスクを、行政寄りに移すだけになるのではないか。

○官民共創における交通事業者の役割

・交通事業者は、エリア全体で最適化されたサービス水準に対して、**運行、具体のダイヤ設定、車両調達**などのノウハウを最大限発揮し、安全性を担保しつつ、長期安定的なサービスの提供を図るべきではないか。

【意見】 エリア全体でサービス提供を図る**交通事業者が1社しかない状況下においては、独占による弊害が生じないよう留意**すべきではないか。

【意見】 エリア全体を一括で委託する場合においても、乗合タクシーのようなファーストワンマイルの交通までバス事業者が担う方がむしろ非効率な場合もあり、**必ずしも1社への委託に限定する必要はない**のではないか。

【意見】 交通インフラを集約・統合、モード転換・民営化を進めることにより、規模の経済や市場原理を適切に働かせることによって、更なるコストダウンを図るべきではないか。

【意見】 複数の交通事業者と行政が出資・職員を派遣して、**運行計画の策定等を一元的に行う会社を設立し、行政から一括で業務委託を受けるスキーム**もあり得るのではないか。

【意見】 委託期間の区切りや会社の代替わりでノウハウや地域の事情等が次の受託者に引き継がれず、地域交通の持続性が損なわれることを防ぐため、今までの運行委託のように交通の計画を立ててから公募を行うのではなく、**必要なサービスの検討段階から事業者がコミットして、官民で共にビジョンを創り、地域で共有することが必要**になるのではないか。

論点整理:『官民共創』による地域交通の「リ・デザイン」

3. 真に必要なサービスについてエリア全体で長期安定化を図るアプローチ（論点）

○現行の予算制度の課題等

・第1回、第2回で議論のあった予算制度の課題等は以下のとおり。

【意見】 交通をインフラにとどまらずビジネスとして捉え、本来企業としてチャレンジしたいことを後押しできるように、その**インセンティブとなる支援**を行うべき。

【意見】 交通事業者への支援は単年度で個別路線ごとの実績に応じた赤字補填であり、そのままでは事業改善を行っても赤字補填の額が減るのみで、**事業者サービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に**行う動機付けがなく、中長期的な経営の見通しを立てづらい。

【意見】 現行の補助金は1年間の運行実績に基づいて金額が確定すること、複数年に渡って支払われることが保証されるものではないことから、**金融機関から見るとファイナンスの担保にならない**。

【意見】 路線単位での補助のため、**ネットワーク全体で効率化しコストを抑えようとする意識**が働かない。

○現行の計画制度の課題等

・第1回、第2回で議論のあった計画制度の課題等は以下のとおり。

【意見】 **地域で考えたことが実現でき、地域づくりに役立つよう、法定協議会をより実効的・実践的な場とするための仕組み**が必要ではないか。ワンストップで議論が進むようになるとうい。

【意見】 **イギリスにおける入札・契約制度**が参考になるのではないか。

・エリア全体における最適化と長期安定化を図る際に、**地域公共交通計画や特定事業（利便増進事業、サービス継続事業等）**にどのように**位置づけ**、どのように活用するべきか。

【意見】 計画に位置付けるサービス水準（路線・本数・運賃等）の硬直化を防ぐため、長期委託期間におけるサービス水準の変更の余地を残すべきではないか。



○論点まとめ（案）：新たな官民連携＝『地域共創型PPP』

・路線バス等の運行について、新たな官民共創を推進するための一つの選択肢として、地域ごとのスケールメリットに応じて自治体が設定したサービス水準を内容とする一定のエリア内における契約又は協定に基づき、**交通事業者への経営改善インセンティブとなる支援及びエリア一括で複数年にわたる支援の制度設計等**を行うことが、安定的な交通サービスの提供に資するのではないか。

論点整理:『官民共創』による地域交通の「リ・デザイン」

3. 真に必要なサービスについてエリア全体で長期安定化を図るアプローチ（論点）

○論点まとめ（案）：新たな官民連携＝『地域共創型PPP』

・路線バス等の運行について、新たな官民共創を推進するための一つの選択肢として、地域ごとのスケールメリットに応じて自治体が設定したサービス水準を内容とする一定のエリア内における契約又は協定に基づき、**交通事業者への経営改善インセンティブとなる支援及びエリア一括で複数年にわたる支援の制度設計等**を行うことが、安定的な交通サービスの提供に資するのではないか。

<地域住民／自治体のメリット>

- ・エリア全体を俯瞰した交通政策により、地域住民の利便性が向上しやすくなるのではないか。また、長期的に移動の足の確保が約束されることから、**日常生活における不安が解消**されるのではないか。
- ・エリア全体を俯瞰して、**黒字路線の収益を考慮した支援**が可能となり、また、**自治体の長期的な財政計画が立てやすくなる**のではないか。

<交通事業者のメリット>

- ・行政からの支援が長期固定的に行われることにより、事後的な赤字補填と比較して、**事業者の負担コストが事前明示**されるため、**事業者に収支改善インセンティブ**が働くのではないか。
- ・エリア全体で長期安定的な事業運営が可能となり、**運行の効率化、設備投資の効率化**が可能となるのではないか。**運転士採用の計画も立てやすくなる**など、経営の安定に繋がるのではないか。

<制度設計にあたっての検討事項>

- ・**望ましいエリアの規模**（人口・面積）や**契約/協定期間**はどの程度か。
- ・**交通事業者と自治体のリスク分担**はどうあるべきか。
- ・自治体内の**部局間連携**や**行政区域を越えた広域連携の必要性**にも着目すべきではないか。
- ・エリア全体の**サービス水準をどのようなプロセスで検討・設定すべきか**。また、期間中のサービス水準の変更をどの程度許容すべきか。
- ・期間中の**運行実態のチェック・モニタリング**をどう設計するか。
- ・インセンティブやリスクとなる部分の評価に当たって、感染症や都市計画などの**外部要因**をどう考えるべきか。
- ・地域交通を担う官民双方における**人材確保・育成の観点**から、行政によるコミットや仕組みづくりはどうあるべきか。その際、データ共有など最新の**デジタル技術の活用方策**もあわせて考えるべきではないか。



アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

国土交通省では、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、[1]官と民で、[2]交通事業者相互間で、[3]他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」(刷新・再構築)する方策を検討します。

開催状況

第1回(令和4年3月31日開催)

[開催案内](#)

[配布資料](#)

[議事要旨](#)

第2回(令和4年4月18日開催)

[開催案内](#)

[配布資料](#)

[議事要旨](#)

第3回(令和4年5月10日開催)

[開催案内](#)

[配布資料](#)

[議事要旨](#)

第4回(令和4年5月26日開催)

[開催案内](#)

[配布資料](#)

[議事要旨\(後日公開\)](#)

公共交通政策

国土交通省総合政策局(公共交通・物流政策部門) 田中・原澤・岡崎・本間・奥野

電話:(03)5253-8111(内線54808, 54815, 54708, 54902)

直通:(03)5253-8980

ファックス:(03)5253-1513



鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について

鉄道は、大量高速輸送機関として、バス等の二次交通を含めた地域公共交通のあり方を左右する大きな存在です。他方、各地のローカル鉄道は、沿線人口の減少・少子化に加え、マイカーへの転移等により、利用者が大幅に減少するなど、一部の区間は危機的な状況に置かれています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化が拍車をかけている状況です。

そのため、こうした鉄道路線の現状について、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、改めて大量高速輸送機関としての特性を評価したうえで、相互に協力・協働しながら、利用者にとって利便性と持続性の高い地域公共交通を再構築していくための環境を早急に整えていく必要があります。

国土交通省では、国の関与・支援のあり方も含め、具体的方策を検討するための有識者検討会を2月14日に立ち上げました。今後、先進事例の整理・分析を進めるとともに、関係事業者、自治体等のご意見を伺いながら、夏頃のとりまとめに向けて議論を進めてまいります。

検討の経過等

第1回(2022年2月14日)

[開催案内](#) [議事概要](#) [配布資料](#)

第2回(2022年3月3日)

[開催案内](#) [議事概要](#) [配布資料](#)

第3回(2022年4月18日)

[開催案内](#) [議事概要](#) [配布資料](#)

第4回(2022年5月13日)

[開催案内](#) [議事概要\(後日公開\)](#) [配布資料](#)

鉄道

国土交通省鉄道局鉄道事業課
 電話 :03-5253-8111(内線40-254)
 直通 :03-5253-8530
 ファックス :03-5253-1635

令和3年度第2回県バス対策協議会の結果について

総合交通課

1 経緯

県では、これまで令和3年2月の既存バス事業者による地域間幹線バス路線の運行に係る赤字補填の申出を受け、関係市町村、既存バス事業者等と持続可能なバス路線網の構築について議論・検討を重ねてきたところ。(詳細は別紙1)

2 令和3年度第2回県バス対策協議会の開催 (R4. 3. 22)

(1) 地域間幹線バス路線の協議経過・対応の方向性

地域におけるバス路線の運行維持対策等を協議する場として設置された各地域分科会より、27路線のうち24路線について「他事業者」又は市町村が運行する「広域的コミュニティバス」へ転換する方向で検討している旨の報告がなされた。(詳細は別紙2)

(2) 既存バス事業者の意見

各地域分科会の報告に対し、既存バス事業者より以下のとおり意見が出された。

- 赤字補填の要望は路線廃止ではなく、自社で運行を継続したいというもの
- 路線の引受事業者に赤字が残り続けるのであれば、根本的な解決にはならない
- 「西都～佐土原高校」線を除き、報告された方向性で一旦整理し、前に進めていくことは了解
- 「西都～佐土原高校」線については、自社での運行継続を希望している。方向性のとおり地域間幹線バス路線として他事業者に転換されるのであれば、自主運行を継続する
- 県方針や路線の見直しの方向性については、協議が不足している中、話が一方的に進んでおり、継続的な協議が必要
- 会社では経費削減策を作成中であり、令和4年4月中旬には提示する

(3) 県バス対策協議会としての決定事項

対応の方向性については、各地域分科会の報告のとおり承認することとし、既存バス事業者の経費削減策が、新たな検討要素となるかについては、改めて議論する。

3 今後の対応

4月25日に既存バス事業者より県、市町村長へ経費削減策について説明が行われた。(経費削減策の概要は別紙3)

県バス対策協議会で承認された対応の方向性に、今回、既存バス事業者より提示された経費削減策が、新たな検討要素となるか、今後、各地域のバス路線対策会議を中心に検討を行う。

令和3年2月 既存バス事業者による県への申出①

事業者負担（国・県・市町村補助後の赤字）が生じている地域間幹線バス路線について、以下の申出あり。

- ① 事業者負担の全額補填を自治体に求めたい。
- ② 全額補填に応じていただけない場合、令和3年10月から路線を廃止する。二者択一で考えており、それ以外の方法は考えていない。
- ③ 一旦、対象路線の廃止届を令和3年3月末に提出し、全額補填に応じていただける路線については、順次廃止届を取り下げる。

※見直し対象路線として示された地域間幹線バス路線・・・28路線
見直し対象路線のうち、協議依頼事項で「欠損分の満額補填または廃止」とされた地域間幹線バス路線・・・19路線
協議依頼事項で「既に満額補填、見直し対象外」とされた地域間幹線バス路線・・・・・・・・・・・・・・・・・・9路線

3月 既存バス事業者による知事への要望書提出

事業者負担の持続的な全額補填等を求める要望書が提出される。

※廃止届の提出は見送り。

その後、関係市町村会議、既存バス事業者との個別協議を実施。

6月 既存バス事業者による県への申出②

コロナ後も含め、全額補填されなければその時点で、廃止届を出さざるを得ない旨、改めて県へ申出あり。（令和2、3年度は、新型コロナ対策として支援）

既存バス事業者による記者会見

業績発表時の記者会見において、以下のコメントあり。

- ・自社の経営改善については、これまで最大限の努力を行ってきた。
- ・地域間幹線バス路線は、国の制度に基づいて運行しており、路線の維持は会社経営とは別の話。欠損があれば（行政に）補填していただくものと考えている。

7月 「第1回県バス対策協議会」の開催

路線見直しのためのバス路線対策会議の設置を決定。（以降、各地域ごとに開催）

10月 既存バス事業者による県への申出③

- ①令和4年度以降も全額補填を引き続きお願いしたい。
- ②見直し協議が進まなければ令和4年3月に廃止届を提出し、支援が決まった路線については、順次廃止届を取り下げる方針。
廃止届の提出期限もあるため、令和4年2月末には方向性を出してほしい。

11月 県方針(案)に基づく議論

下記の県方針(案)を関係市町村へ提示し、バス路線対策会議で議論。
(計19回)

【県方針(案)】

- (1) 今後5年間で持続可能なバス路線網を構築する。
- (2) 地域間幹線バス路線について次の①又は②を検討する。
 - ①地域間幹線バス路線として、他事業者による運行への転換
 - ②広域的コミュニティバス路線として、市町村による運行への転換
- (3) 県は①、②による転換に必要な支援を検討する。

【バス路線対策会議の開催状況】(令和3年12月～令和4年3月)

宮崎	都城	延岡	日南	小林	日向	西都
7	3	3	2	4	3	4

※合同開催(7回)は重複計上。全ての会議に既存バス事業者も参加。
その他、関係市町村会議、各市町村長との意見交換を実施。

12月 「西都～佐土原高校」線の転換に向けた検討開始

バス路線対策会議(宮崎・西都合同開催)において、同路線は、新規事業者が運行意欲を示していることから、令和4年10月以降の転換を目指して今後協議を進めていく旨、関係市町村より報告がなされる。

令和4年3月 「第2回県バス対策協議会」の開催

既存バス事業者より、以下のとおり意見が示された。

- ・ 赤字補填の要望は路線廃止ではなく、自社で運行を継続したいというもの
- ・ 路線の引受事業者に赤字が残り続けるのであれば、根本的な解決にはならない
- ・ 「西都～佐土原高校」線を除き、報告された方向性で一旦整理し、前に進めていくことは了解
- ・ 「西都～佐土原高校」線については、自社での運行継続を希望している。方向性のとおり地域間幹線バス路線として他事業者に転換されるのであれば、自主運行を継続する
- ・ 県方針や路線の見直しの方向性については、協議が不足している中、話が一方的に進んでおり、継続的な協議が必要
- ・ 会社では経費削減策を作成中であり、令和4年4月中旬には提示する

4月 「宮崎県バスネットワーク最適化支援基金」を設置（13億円）

※令和4年度の臨時交付金2億円と合わせて、5年間で総額15億円の支援を予定

バス路線対策会議での協議状況

総合交通課

申請 番号	運行系統名	協議経過	
		対応の方向性	令和5年バス事業年度 (R4.10~R5.9)の運行形態
1	イオンタウン日向～ヶ岡・ 大福良団地～レーヨン	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
2	宮交シティ～高鍋駅～高鍋	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
3	高鍋～坂本～道の駅つの	・他事業者への転換又は 広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続
4	宮交シティ～高鍋 ～木城温泉館湯らら	・他事業者への転換又は 広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続
5	宮交シティ～光陽台	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
6	延岡～青雲橋・日之影町立病院 ～高千穂	・広域的コミュニティバス 路線への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
7	延岡～日之影駅～大人集落 ～日之影町立病院～高千穂	・広域的コミュニティバス 路線への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
8	宮交シティ～西佐土原～西都	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
9	宮崎空港～宮交シティ ～福祉C～浜子～小林駅	・重複区間を運行する 別系統との統合、整理を 検討、黒字化を図る	・既存バス事業者による 運行継続
10	宮崎駅～宮崎空港～鶴戸神宮 ～飫肥	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
11	宮交シティ～国富～綾	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
12	宮崎駅～一の鳥居～綾 ～酒泉の杜	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
13	宮交シティ～国富～保坂	・重複区間を運行する 別系統との統合、整理を 検討する	・11番及び12番との 統合、整理を検討する

申請 番号	運行系統名	協議経過	
		対応の方向性	令和5年バス事業年度 (R4.10~R5.9)の運行形態
14	宮崎～花見～雀ヶ野	・既存バス事業者により維持し、一部区間の見直しを検討	・既存バス事業者による運行継続
15	宮崎～祇園台・穆佐～尾頭	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による運行継続
16	宮崎～祇園台・高岡温泉～尾頭	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による運行継続
17	宮崎～正手～七野	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による運行継続
18	宮崎～正手～合又・ 田野運動公園	・他事業者への転換を検討	・既存バス事業者による運行継続
19	西都城駅～イオンモール ～小林駅	・広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続
20	イオン都城～妻ヶ丘・イオン モール都城・都城駅～川原谷	・広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続
21	(特急)西都城～高速道・ 宮崎空港～宮崎駅	・他事業者への転換を検討 ※	・既存バス事業者による 運行継続
22	南延岡～浦城港～宮野浦	・広域的コミュニティバス 路線への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
23	イオンタウン日向 ～道の駅とうごう～塚原	・他事業者への転換又は 広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続
24	イオンタウン日向 ～道の駅とうごう～神門	・他事業者への転換又は 広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続
25	飫肥～油津～夫婦浦～幸島入口	・広域的コミュニティバス 路線への転換を検討	・既存バス事業者による 運行継続
26	西都～佐土原駅～佐土原高校	・ 他事業者への転換	・ 令和5年バス事業年度 から転換
27	小林駅～えびの市立病院 ～文化センター～京町待合所	・他事業者への転換又は 広域的コミュニティバス 路線への転換を検討※	・既存バス事業者による 運行継続

※利用状況等に応じて判断

1 令和4～6年度における主な経費削減計画（一般路線バス事業）

- ①営業所の管理機能の集約 ▲ 25百万円
遠隔点呼の導入により運行管理機能を3拠点に集約
→ 運行管理者数▲6名（▲18百万円）※退職不補充
営業所運営費用圧縮（▲7百万円）
- ②営業所事務業務の集約 ▲ 69百万円
営業所業務（ダイヤ改正等）を本社バス部門へ集約
→ 事務員▲23名※退職不補充
- ③マイクロバスの導入 ▲ 1.8百万円
毎年度2台（3年で計6台）導入し、燃料費を削減
- ④シェアードサービス（共通事務の集約化）の導入 ▲ 46百万円
人事総務・経理財務等共通業務を親会社に集約
→ 間接部門人員▲12名※退職不補充

合計▲141百万円

※その他、会社全体で人員数を圧縮することで、人件費を7%削減。
人員数：▲231名（R2：1,022名 → R6：791名）

2 収支見込み（一般路線バス事業）

(単位：百万円)

	R元 通常期	R3 コロナ禍	R6 計画	R3比
経常収入	2,908	2,402	2,378	▲24(99.0%)
経常経費	3,432	3,143	2,814	▲330(89.5%)
（人件費）	1,573	1,419	1,324	▲95
（燃料油脂費）	368	304	304	—
（車両修繕費）	260	249	223	▲26
（車両償却費）	165	133	79	▲53
（その他運送費）	430	303	278	▲25
（一般管理費）	623	717	597	▲120
（営業外費用）	15	18	9	▲10
経常損益	▲524	▲741	▲436	+305(—)
キロ当たり経常費用(円)	275.77	300.15	292.67	▲7(97.5%)
経常収支率	84.7%	76.4%	84.5%	—
実車走行キロ(千キロ)	12,445	10,471	9,613	▲858(91.8%)

※R元・R3はバス事業年度（前年10月1日～当年9月末）、R6は会計年度

3 地域間幹線バス路線に係る削減見込額

- ①キロ当たり経常費用削減額 ▲約7円
- ②地域間幹線バス路線走行キロ 約540万キロ（R3バス事業年度）

削減見込額（① × ②）： ▲約3,780万円 ※R3比： ▲約2%

【参考】既存バス事業者の地域間幹線バス路線の収支（R3バス事業年度）

経常収入：約9.5億円 経常費用：約16.2億円

欠損：約6.7億円

※欠損に対する国・県・市町村補助額

国：約2.4億円 県：約2.9億円 市町村：約1.3億円