

令和3年度第3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3年11月25日（木）10：00～12：00

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. 議事

(1) 小林市地域公共交通計画の策定について

①地域公共交通網形成計画（現行計画）の検証について

【資料 計画（素案）P24～27】

②目標及び実施事業について

【追加資料 小林市地域公共交通計画（素案）記載内容説明書】

【資料 計画（素案）P33～43】

【資料 計画（素案）概要版】

【追加資料 計画（素案）概要版相関図】

③今後のスケジュールについて

令和3年12月7日 市議会（総務文教委員会）で計画素案の説明

令和3年12月10日～令和4年1月11日 パブリックコメントの実施

令和4年2月8日 第4回地域公共交通活性化協議会

パブリックコメントの結果報告、計画の確定

令和4年3月 市議会（総務文教委員会）で計画確定版の説明

令和4年3月 公表

(2) コミュニティバスの見直しについて

今年度実施した利用状況・ニーズ調査及びアンケート調査の結果を基に、令和4年4月1日からの運行について、路線やダイヤの見直しを検討します。検討結果は、次回会議にて協議いただきます。

4. その他

次回開催：2月8日（火）10：00～

5. 閉会

■ 地域公共交通の現状及び課題・取組の方向性

小林市の地域特性

- 人口特性・立地の状況**
- (1) 人口の推移
- 本市人口はS30年の6.4万人をピークに人口減少・少子高齢化が続き、今後さらに高齢者の増加・子どもの減少が予測
 - 少子高齢社会の定着（生産年齢：高齢者・子ども比率＝1：1）、老年人口は2025年まで増加したのち減少に移行すると予測
 - 市街地周辺の国道268号・国道221号沿いを中心に居住地が分布
 - 小林地区の郊外部や須木・野尻地区に低密な人口分布が広がる
- (2) 施設の集積状況
- 小林駅を中心とする市街地・上町周辺に生活サービス施設が集積
 - 須木地区・野尻地区には、庁舎周辺に商業・医療施設が立地
- 移動特性**
- (3) 通勤通学の特長
- 通勤通学先は小林市内77.0%、市外20.7%（えびの・宮崎等）
 - 交通手段は自家用車が8割だが、市内に比べて市外の通勤通学は、公共交通を利用する割合が多くなる（12.5%）
- (4) 買い物・通院の特長
- 日常的な買い物は小林地区に80.2%が集中（上町・北堤～駅周辺のスーパー等）、交通手段は自動車・バイク74.4%、公共交通2.4%
 - 通院では小林地区は69.1%で須木地区や野尻地区は買い物に比べ地区内の通院が多い。主な交通手段は64.9%が自動車・バイクを利用し、公共交通の利用は2.4%（コミバスやタクシー等）

地域公共交通の現状

- 公共交通の運行状況・利用状況**
- (1) 鉄道
- JR吉都線は朝夕を中心に都城・吉松各方面に8便/日が運行
 - 利用目的は通学（37%）が多く、買い物、通勤、通院、趣味・娯楽で利用される（中学生46%/高齢者17%/その他37%）
 - 小林駅の1日乗車人員は366人/日（西小林駅23人/日程度）
- (2) 路線バス
- 宮崎/都城/えびの/高原各方面に朝夕中心に運行（半数は学生）
 - 利用者はR1年まで微増（R2年はコロナ影響で減少）だが、運行欠損額の増大や運転士不足の問題（路線存続策が必要）
- (3) コミュニティバス・福祉バス
- R2年はコミバス利用者21,932人で減少（コロナ影響）
 - コミバス11路線中4路線は便平均2.0人未満と利用が少ない
 - 部分的に利用者0人の空バスや利用されないバス停区間が発生
 - R2年の福祉バス利用者5,623人で減少（コロナ影響）
 - 福祉バス7路線中4路線は便平均2.0人未満と利用が少ない
 - 部分的に利用者0人の空バスや利用されないバス停区間が発生
- (4) タクシー
- 市民のタクシー利用は8.6%（週1回以上9.1%、年数回が半数）
 - 宮崎県内のタクシー事業は縮小傾向が続いており、タクシー輸送人員は年5%減少、営業収入は年3%減少（運転士も不足）
- (5) その他（個別の移動支援）
- 公共交通利用が難しい市民は福祉タクシー助成（75歳以上）
 - スクールバスを須木・内山地区で実施（児童数が少ない）
 - そのほか、須木地区内で温泉バス・要介護者等の外出支援

将来都市像 - 総合計画

みんなでてなむ 笑顔あふれる じょじょんよかとこ 小林市

都市計画

- 30年後も持続可能なまちづくりの推進
- 自然・地域産業と共生したコンパクトなまちづくりの推進
- 地域の活力を創出する産業交流のまちづくりの推進

地域公共交通のあり方（果たすべき役割）

- 市民の日常生活を支える公共交通
- 地域の暮らしを支える公共交通
- 市民の健康を支える公共交通
- まちづくりを支える公共交通
- 多様な連携による協働で支える公共交通



地域公共交通に係る市民ニーズ

- (1) 自家用車での移動を中心とする市民の生活
- 市民の大多数が買い物や通院等の外出行動に自家用車を日常利用
 - 高齢者も約8割は自家用車を使って暮らしが定着し、自家用車での移動が生活になくてはならない状況が推察
- (2) 運転免許を手放せない・自ら移動手段を持たない高齢者
- 高齢ドライバーの47%は免許返納を考えるが、生活のために手放せないほか、家族等の送迎で移動（88%）、送迎を頼めない（2.0%）、自動車等を保有していない（3.4%）等、自動車等で自由に外出できない
- (3) 保護者の送迎に依存せざるを得ない中高生
- 高校生の通学はバス（32.6%）や自転車（23.3%）での移動が多いほか、家族・知人等の送迎（27.9%）にも依存（遊びの際も送迎）
 - 親が居ないと遠出できない、家族が仕事で送迎してもらえない等の困り事
- (4) 鉄道・路線バス・タクシーに求められる改善ニーズ
- 鉄道や路線バスの利用者が求める改善ニーズは、外出したい時間と運行が合わない（乗りたい時間に便がない）や乗り場が近くにない等
 - 一方、タクシーの満足度は高くなっているが、改善ニーズで料金の高さが挙げられ、料金がわかりすぎて外出する度に毎回利用はできない状況
- (5) コミュニティバス・福祉バスに求められる改善ニーズ
- コミバス・福祉バスの利用者は運行時間に行動を合わせようとしているものの、乗りたい時間に合わない等の不満が個々の路線で発生
 - 昼前の時間・10時台にもう1便増やしてほしい、曜日を増やしてほしい、部活帰りに使える便がほしい等、路線ごとに異なるニーズが確認
- (6) 公共交通維持に係る財政負担の考え方
- 財政負担による運行維持を継続すべきと考える市民が55.3%、継続すべきでないと考える市民は全体の2.4%に留まる
 - 今の水準で継続を望む市民と、負担軽減の工夫が必要とする市民が存在
- (6) 公共交通維持に必要な取組
- 高齢者に使いやすい車両、鉄道・バスの接続、免許返納の促進が求められる一方、使い勝手の良い運行を市民が考える地域主体の取組を希望

■ 地域公共交通の課題・取組の方向性

(1) 持続可能性に関する課題

課題1 自家用車を使う市民を含む広く利用される仕組みの再構築

公共交通の持続性を高めるには地域の人々が広く利用する必要があり、週1回・月1回など、自家用車と両立して公共交通を使う市民の拡大⇒利用者心理のハードルを緩和するコミバス・福祉バスの統合（料金体系の統一化、自治会等を通じた一斉周知・利用促進）⇒“自家用車＋公共交通”を使い分けるハーフ利用の促進・拡大（公共交通の休日利用・家族連れ利用を促す乗車体験企画など）⇒幹線交通を含む公共交通の利用促進・外出機会の創出

課題2 公共交通の維持に係る財政負担額の抑制

コミバス等の維持に係る財政負担額はR2年度に26百万円を超え、利用者数の減少に伴う収益性の低下などの重大な問題に直面しており、それぞれの公共交通が役割分担・相互に連携した持続性の向上⇒鉄道駅を中心とする市街地活性化の支援（バス・タクシーの接続）⇒持続性向上のための幹線バスの見直し（京町線・桜川線の収支改善）⇒コミュニティバス・福祉バスの利用低迷路線の改善

(2) 利便性に関する課題

課題3 市民の移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致の解消

上町・北堤周辺などの日常的な市街地への移動、学生等の通学時間に合わせた運行、高齢者の利用しやすい乗り場・車両などのニーズに対応 地域住民の意見を踏まえた細やかな改善・利用促進 ⇒コミバス市街地路線の見直し（上町・北堤周辺の移動）⇒利用者ニーズに合わせた運行ダイヤの見直し（上九瀬、三松等）⇒地域の実情に合った運行改善（使う人に合わせた改善・利用促進）⇒地区毎の公共交通案内マップの作製、健康づくりの外出企画 ⇒医療・商業施設等と連携したバス待ち環境整備、乗り継ぎ情報提供 ⇒福祉分野における障がい者や要支援者等のタクシー施策の継続【他】

課題4 サービス利便性向上のための事業転換

利便性の向上と事業継続を実現するため、新たな運行形態への転換可能性を検討 ⇒新たな技術の活用を含むオンデマンド交通の実証運行（利用可能時間の拡大、収益性、予約制での利用者離れを検証）

(3) 効率性に関する課題

課題5 バス交通の提供サービスの適正化

路線バスやコミバス・福祉バスの一部路線において生じている未利用区間の運行効率の改善 ⇒空バス区間・未利用バス停区間の効率化（路線バス、コミバス等）

課題6 交通事業者の負担を軽減する事業環境の確保

収益性の低下とともに、事業者側の運転士不足・車両の老朽化によりサービス低下が懸念され、運行負担の軽減を考慮した改善を推進 ⇒ダイヤ等の運行改善、デジタル化促進による負担軽減等

小林市地域公共交通計画（素案）記載内容説明書

地域公共交通計画に記載すべき事項

記載事項	概要	記載ページ
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めま す。 また、まちづくり、観光振興等の 様々な分野との連携を整理しま す。	P32～33 第4章 地域公共交通の将来像 及び計画の目標
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計 画の区域を設定します。	P2 市内全域
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を 設定します。	P34 第4章 3. 計画の目標
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき 地域旅客運送サービスの全体像・ 具体的なサービス水準を定めま す。併せて、その実現に必要な事 業・実施主体を整理します。	P35～44 第5章 目標を達成するための 施策・評価指標
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏ま えた見直し方針を立てます。	P35～44 第5章 目標を達成するための 施策・評価指標
⑥計画の評価期間	原則5年程度ですが、地域の実情 に合わせて設定しましょう。	P2 令和4年度～令和8年度ま での5年間

P1～3 第1章 計画概要

1. 計画の背景・目的、2. 対象区域、3. 計画期間、4. 計画の位置付けについて記載。

「第2次小林市総合計画」、「小林市都市計画マスタープラン」を上位計画として、「地域公共交通の確保」を推進していくための計画として位置付けます。

また、地方創生や環境、福祉、観光振興、地域活性化、健幸のまちづくりなどの本市の各分野の計画との整合・連携を図り、各種計画の推進を交通の面から支援し、活性化再生法に基づく法定計画として策定。

P4～27 第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

1. 人口特性、2. 移動特性、3. 観光動向、4. 地域公共交通の現状（運行状況、利用状況、運営状況）、5. 地域公共交通網形成計画の検証について記載。

P28～31 第3章 地域公共交通の問題点・課題

1. 各種計画から地域公共交通に求められている役割、2. 地域公共交通の問題点・課題について記載。

※P4～31については、別紙『地域公共交通の現状及び課題・取組の方向性』にてまとめています。

P31～34 第4章 地域公共交通の将来像及び計画の目標

1. 地域公共交通のあり方、2. 将来の公共交通ネットワーク、3. 計画の目標について記載。

※別紙『小林市地域公共交通計画（素案）概要』右側にまとめています。

P35～43 第5章 目標を達成するための施策・評価指標

1. 事業内容・評価指標、2. 各種施策・事業の実施スケジュールについて記載

※別紙『小林市地域公共交通計画（素案）概要』右側にまとめています。

P44 第6章 計画の推進体制

1. 計画の推進方法は、定期的に「小林市地域公共交通活性化協議会」を開催し、進捗状況の把握を行い、計画的な事業を実施する体制を整えます。PDCA サイクルにより事業の改善、新たな取り組み、統合や廃止について検討を行っていきます。

小林市地域公共交通計画 (素案)

令和4年(2022年)3月
宮崎県小林市

< 目 次 >

第1章 計画概要

1. 計画の背景・目的	1
2. 対象区域	2
3. 計画期間	2
4. 計画の位置付け	3

第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

1. 人口特性	4
2. 移動特性	7
3. 観光動向	11
4. 地域公共交通の現状	12
(1) 運行状況	
(2) 利用状況	
① 鉄道	
② 高速バス[一部休止中]	
③ 路線バス	
④ コミュニティバス(おうらい)	
⑤ 福祉バス(野尻・須木内山地区)	
⑥ タクシー	
⑦ その他の移動サービスの状況	
(3) 運営状況	
5. 地域公共交通網形成計画の検証	24
(1) 実施事業及び達成状況	
(2) 地域公共交通網形成計画の効果及び本計画策定にあたって	

第3章 地域公共交通の問題点・課題

1. 各種計画から地域公共交通に求められている役割	28
2. 地域公共交通の問題点・課題	29
(1) 持続可能性に関する課題	
(2) 利便性に関する課題	
(3) 効率性に関する課題	

第4章 地域公共交通の将来像及び計画の目標

1. 地域公共交通のあり方	32
2. 将来の公共交通ネットワーク	33
3. 計画の目標	34

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 35
- 2. 各種施策・事業の実施スケジュール 43

第6章 計画の推進体制

- 1. 計画の推進方法 44

第1章 計画概要

1. 計画の背景・目的

全国的に近年、運転免許返納者などいわゆる交通弱者が増える一方で、人口減少による、全体の需要減少と運転者不足の深刻化によって、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易でなくなってきております。

小林市においても、少子高齢化や人口減少の進行、自家用車の高い保有率等により、公共交通機関の利用者数は減少傾向が続いており、現在の地域公共交通を維持していく厳しさは増しております。

しかし、高校生を中心とした学生、高齢者や障がい者等の移動手段を持たない人にとって地域公共交通は必要不可欠なものであります。

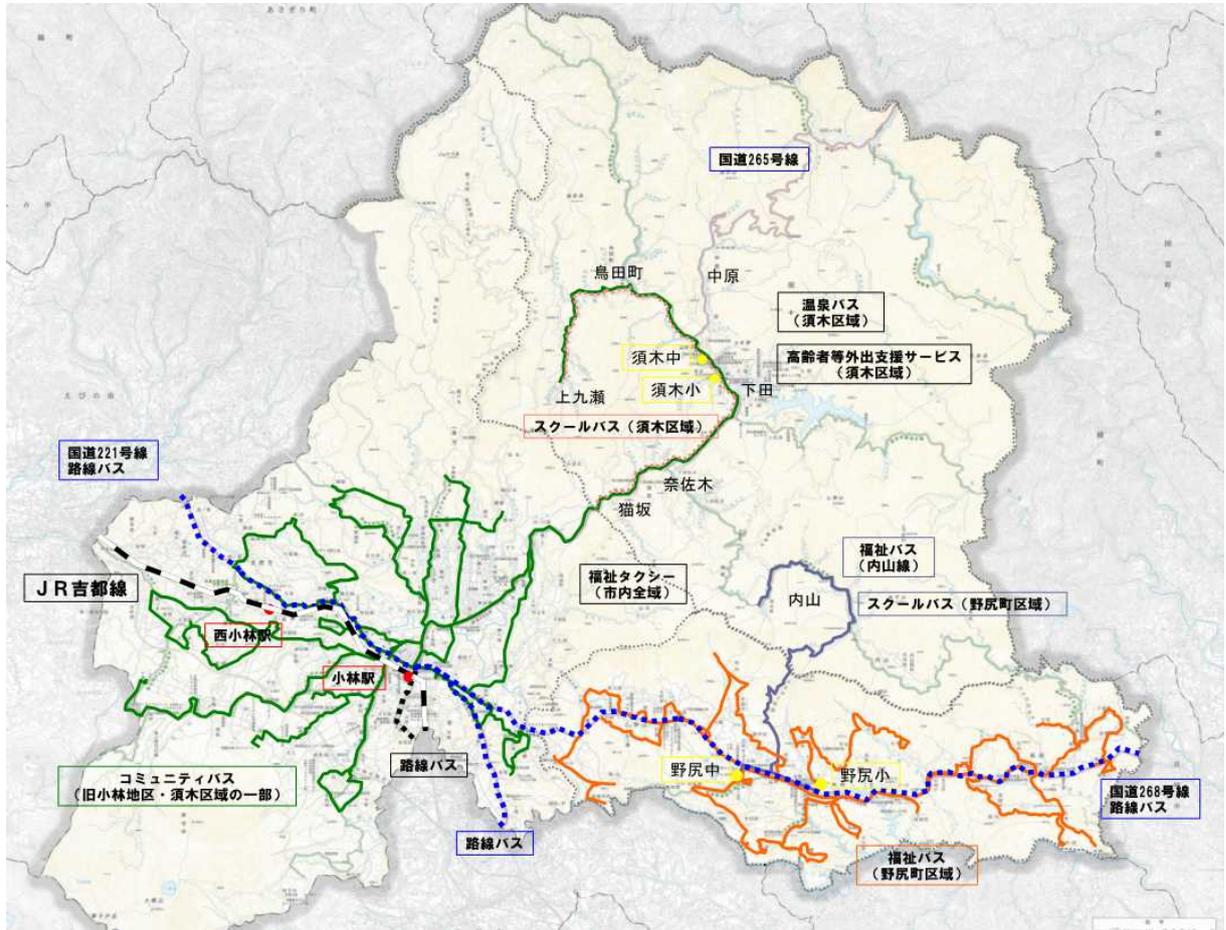
また、地域公共交通の維持・改善は、単なる交通分野の課題ではなく、まちづくりや観光振興、健康、福祉、教育など市民生活に大きな影響を与えるものであります。

このような現状を踏まえ、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年10月施行）（以下、「活性化再生法」という。）」に沿い、平成29年3月に「小林市地域公共交通網形成計画」（以下、現行計画という。）を策定し、地域公共交通の維持・確保を図ってきました。

今回、現行計画が策定から5年目を迎え、今年度（令和3年度）末に対象期間を満了すること、また、「活性化再生法」の法改正が2020年6月に公布、11月に施行されたことを受けて、新たな計画として「小林市地域公共交通計画」を策定します。小林市地域公共交通計画は、活性化再生法第5条に基づく計画であり、同第6条において定める協議会である「小林市公共交通活性化協議会」における協議の上、小林市が策定する計画です。

2. 対象区域

本計画は、小林市全域を対象とします。また、広域的な移動にも考慮し、本市の内外を行き来する鉄道や路線バスも対象に含めます。



3. 計画期間

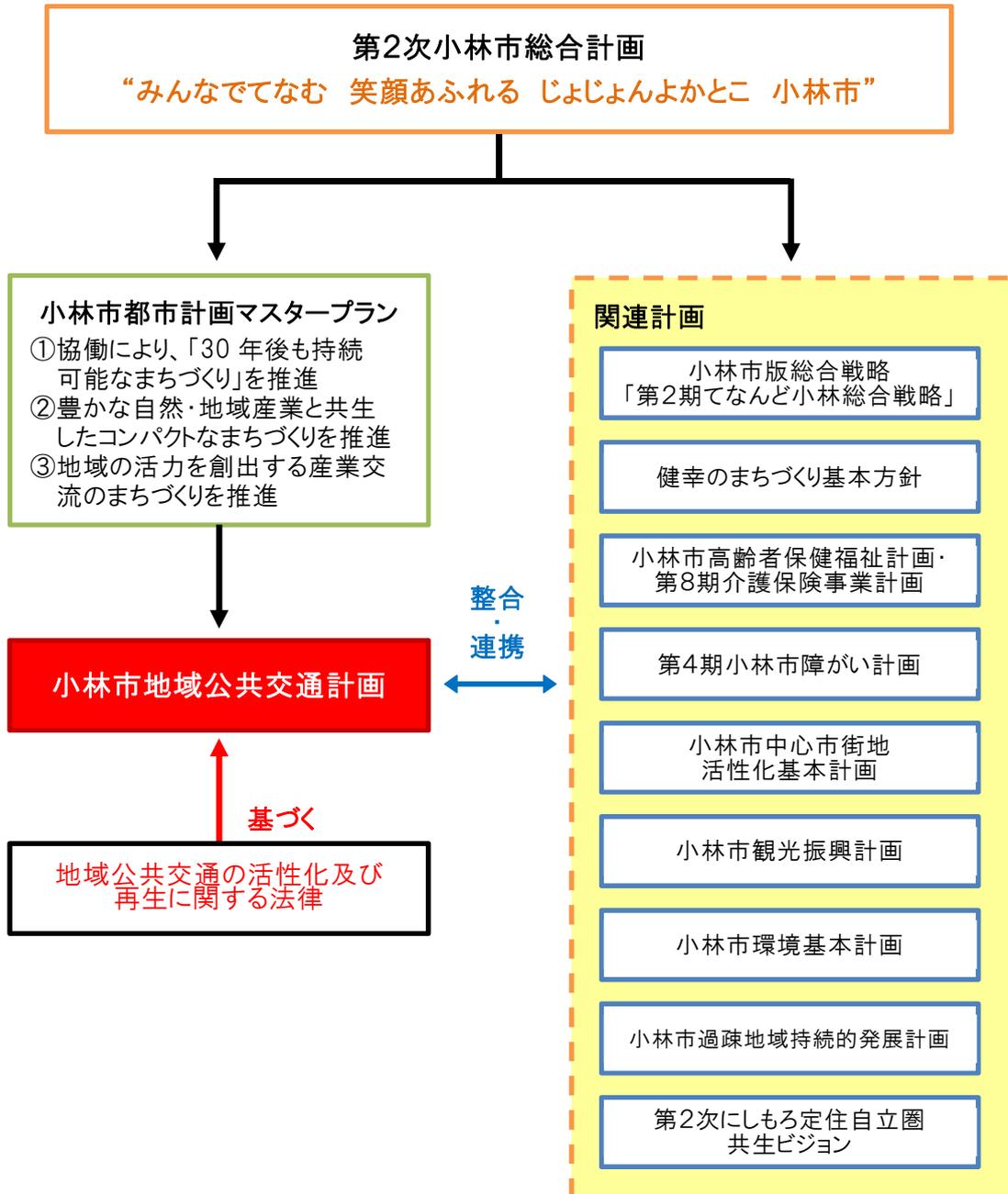
計画期間は、社会・経済状況の変化に応じた見直し期間を考慮し、令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)までの5年間とします。

4. 計画の位置付け

本計画は、「第2次小林市総合計画」、「小林市都市計画マスタープラン」を上位計画として、「地域公共交通の確保」を推進していくための計画です。

また、地方創生や環境、福祉、観光振興、地域活性化、健幸のまちづくりなどの本市の各分野の計画との整合・連携を図り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

なお、本計画は、活性化再生法に基づく法定計画として策定します。



▲地域公共交通計画の位置づけ

第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

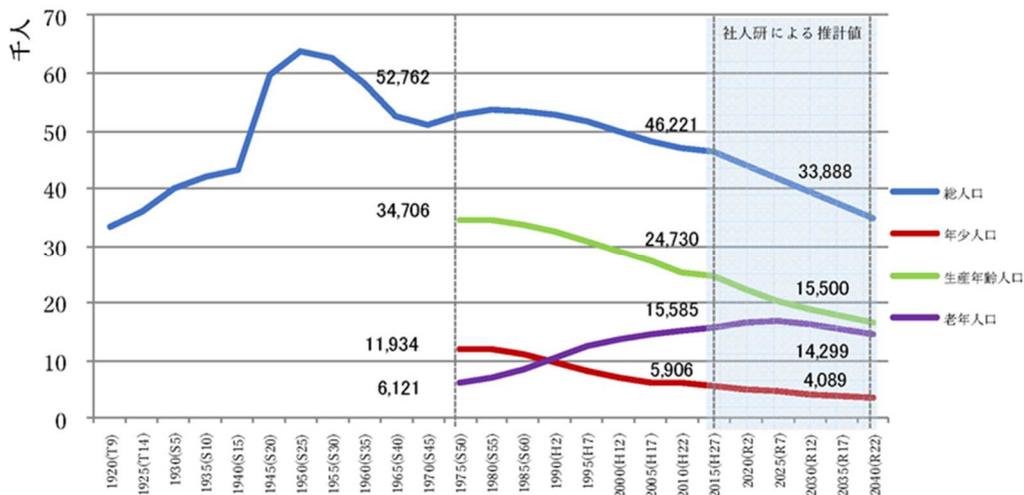
1. 人口特性

(1) 人口推移

本市の人口は、昭和30(1955)年の6.4万人をピークに、平成27(2015)年には1.8万人減の4.6万人を経て、令和22(2040)年には3.0万人減の3.4万人となることを見込まれます。

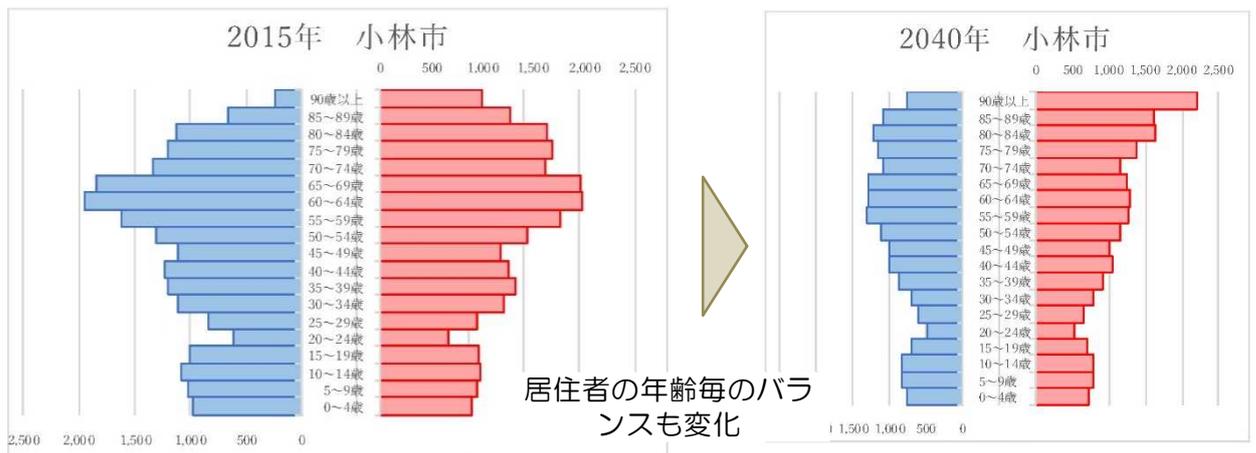
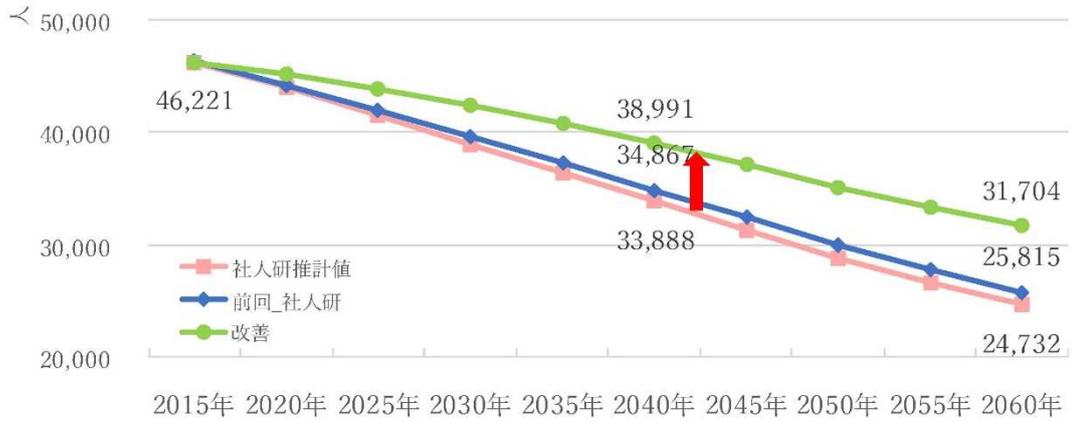
今後さらに少子高齢化が進行するものと予測されており、高齢者は2025年まで増加して以降減少に転じることが見込まれます。

図表2 年齢3区分別人口の推移と将来推計



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 将来人口推計、小林市資料、宮崎県資料

図表40 改善目標による人口推計

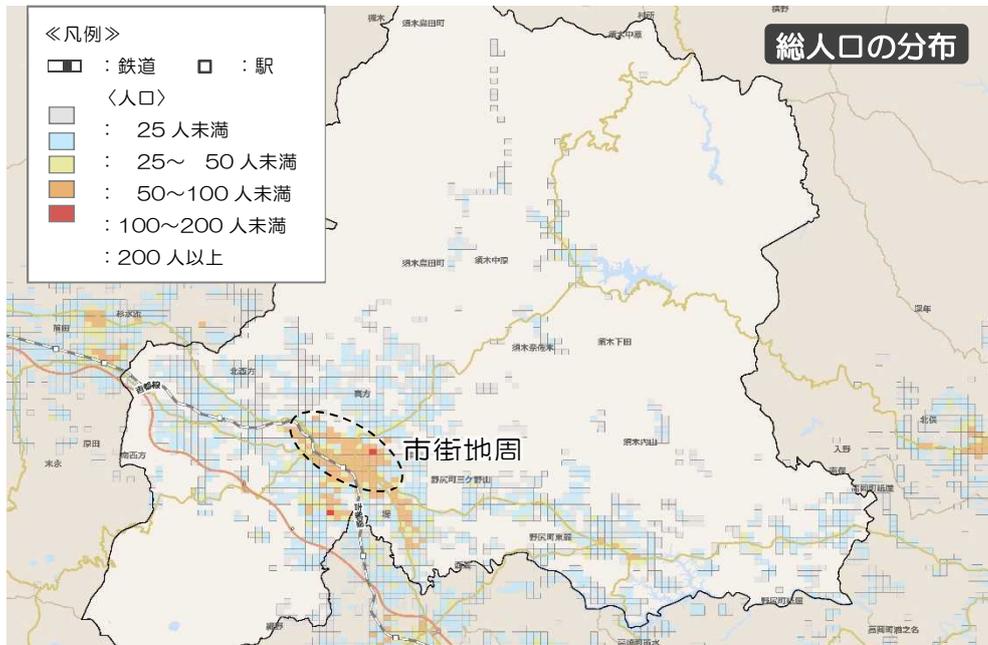


(出典：第2期てなんど小林総合戦略 人口ビジョン編・総合戦略編)

(2) 人口分布

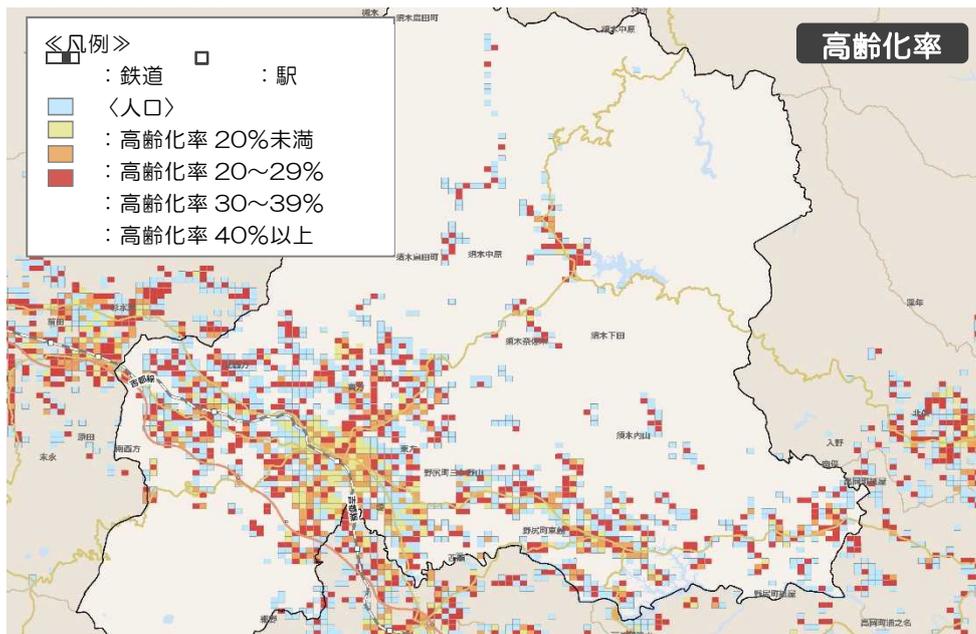
居住人口の分布は、市街地周辺の国道268号・国道221号沿いを中心に分布しており、その中でも市街地周辺に高い人口集積が見られます。

また、須木地区・野尻地区においては、地域生活文化拠点である市役所須木庁舎及び野尻庁舎を中心に低密な人口分布が広がっています。



資料：H27 国勢調査

高齢化率は小林地区・須木地区・野尻地区それぞれで進行し、市内一円に高齢人口が分布しております。



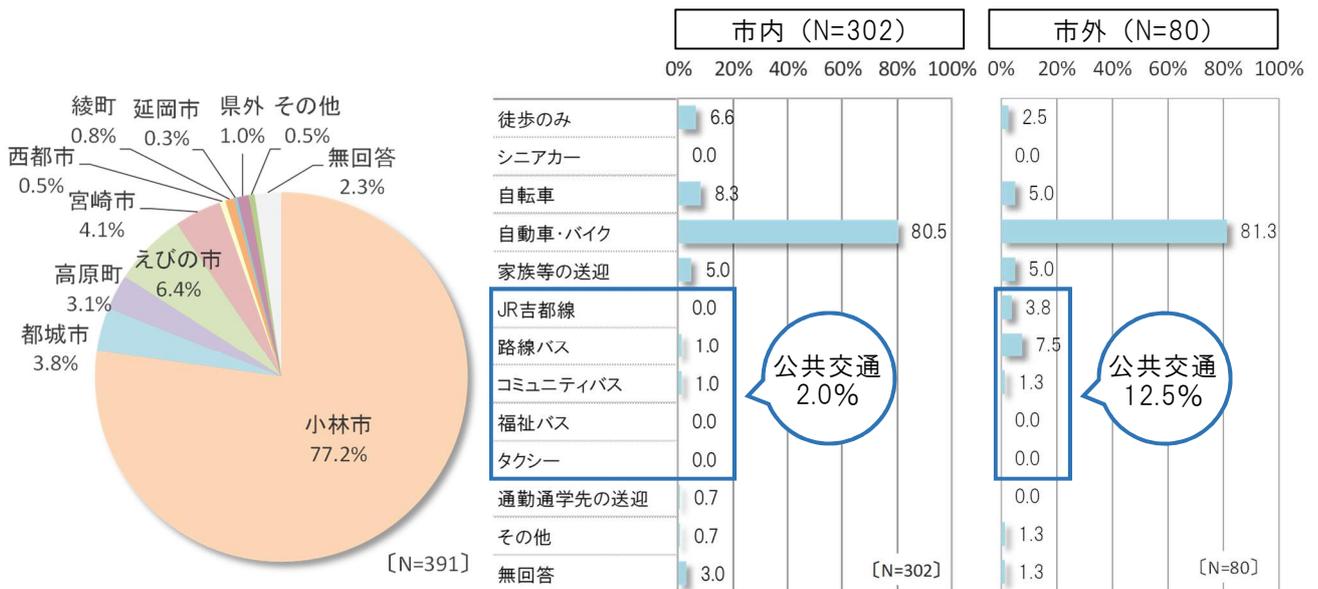
資料：H27 国勢調査

2. 移動特性

(1) 通勤・通学

市民の通勤・通学先は、77.2%が市内、19.0%が市外（えびの市、宮崎市、都城市、高原町）です。

市内・市外とも自動車・バイクが主な通勤・通学手段（市内 80.5%、市外 81.3%）となっており、市外への通勤・通学は市内に比べ公共交通が利用されています（12.5%）。



▲通勤・通学先の内訳

▲通勤・通学時の交通手段

地区別にみると、各地区とも最も利用されている交通手段は自動車・バイクですが、6～9%程度が地域公共交通（小林地区中心部：JR吉都線・路線バス、須木地区：コミュニティバス、野尻地区：福祉バス）を利用しています。

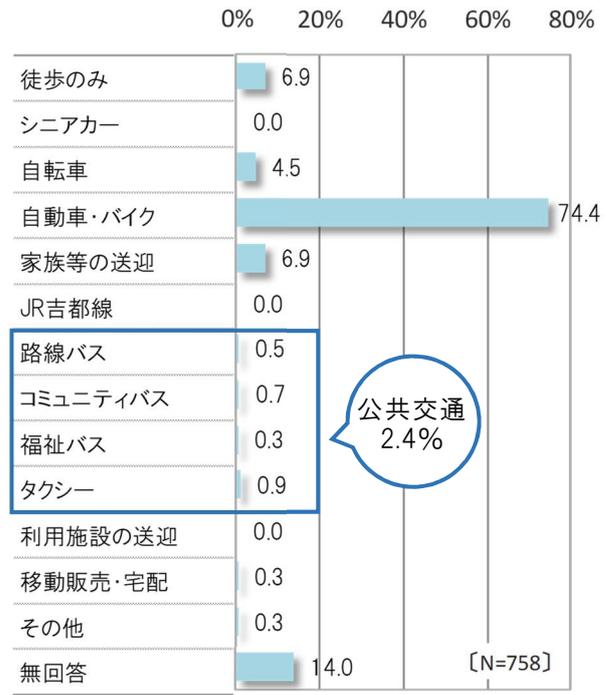
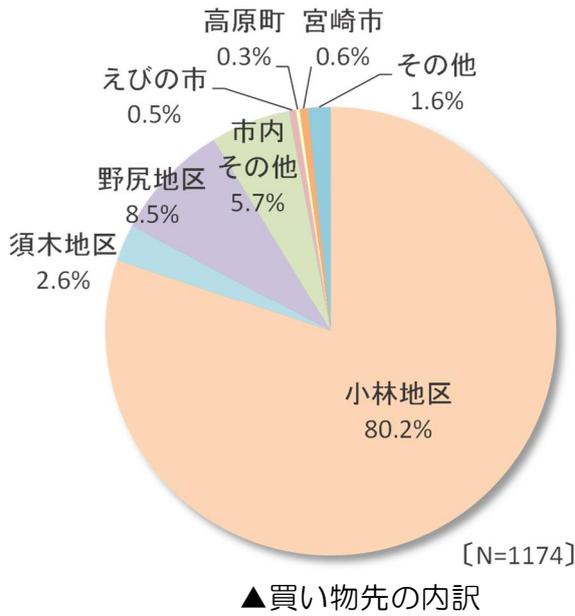


▲通勤・通学時の交通手段（地区別）

(2) 買い物

市民の 97.0%が市内で日常の買い物をしており、主に小林地区（80.2%）が買い物先になっています。

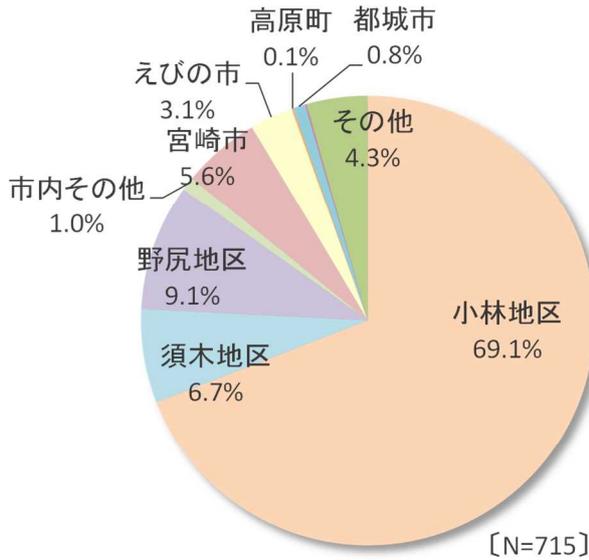
主な交通手段は自動車・バイク（74.4%）となっています。地域公共交通は 2.4% が利用しており、主にタクシー、コミュニティバス、路線バスが利用されています。



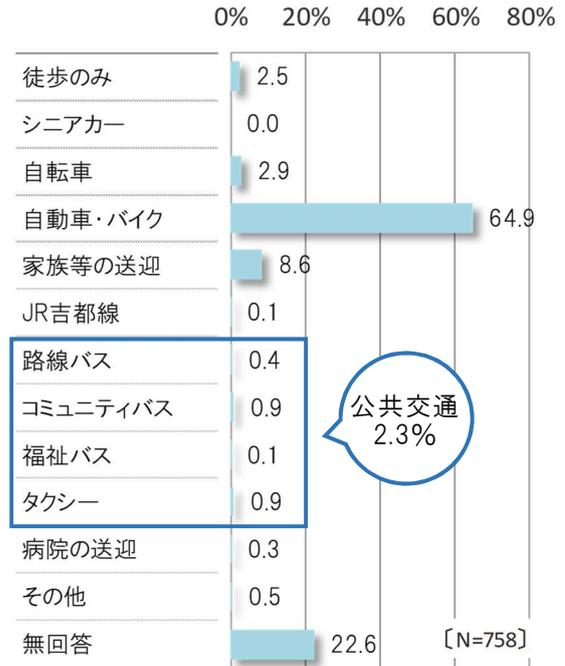
(3) 通院

市民の 85.9%が市内で通院しており、主に小林地区（69.1%）が多くなっています。須木地区や野尻地区は、買い物に比べて地区内で移動する割合がたかくなっています。

主な交通手段は自動車・バイク（64.9%）となっています。地域公共交通は 2.3% が利用しており、主にコミュニティバス、タクシー、路線バスが利用されています。



▲通院先の内訳

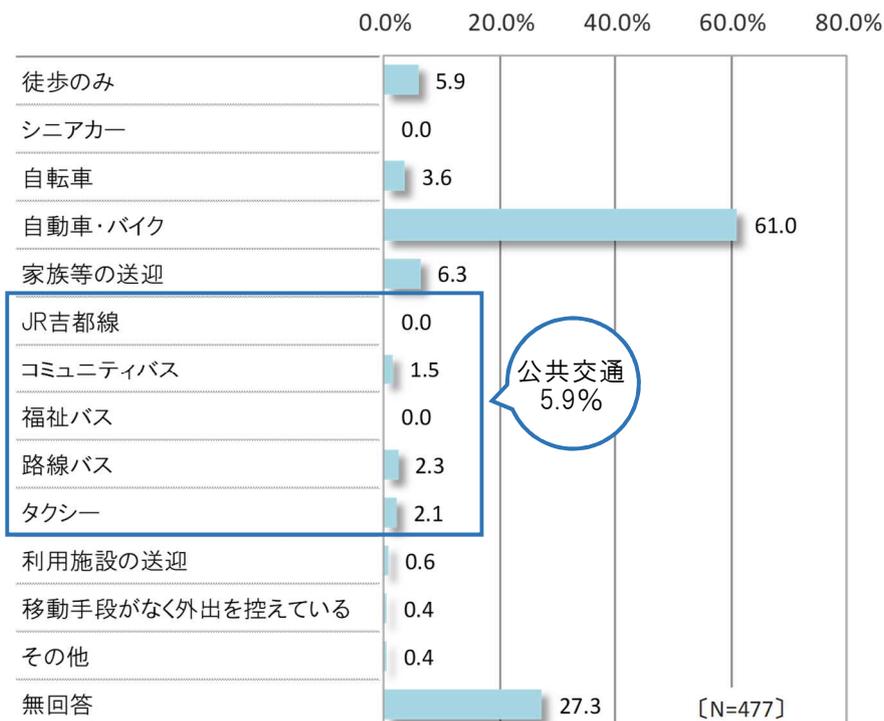
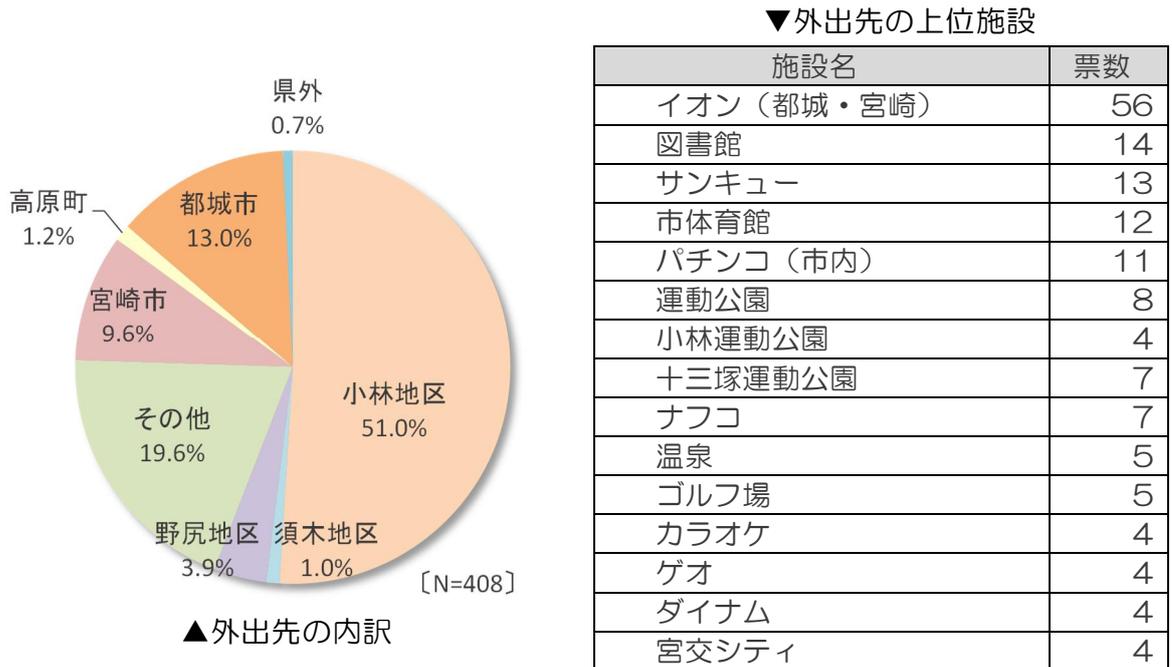


▲通院時の交通手段

(4) その他の目的（趣味や交流など）

その他の娯楽・趣味等の活動では55.9%が市内の外出先を上げており、具体的な外出先の上位施設では「イオン（都城・宮崎）」「図書館」「サンキュー」等があげられております。

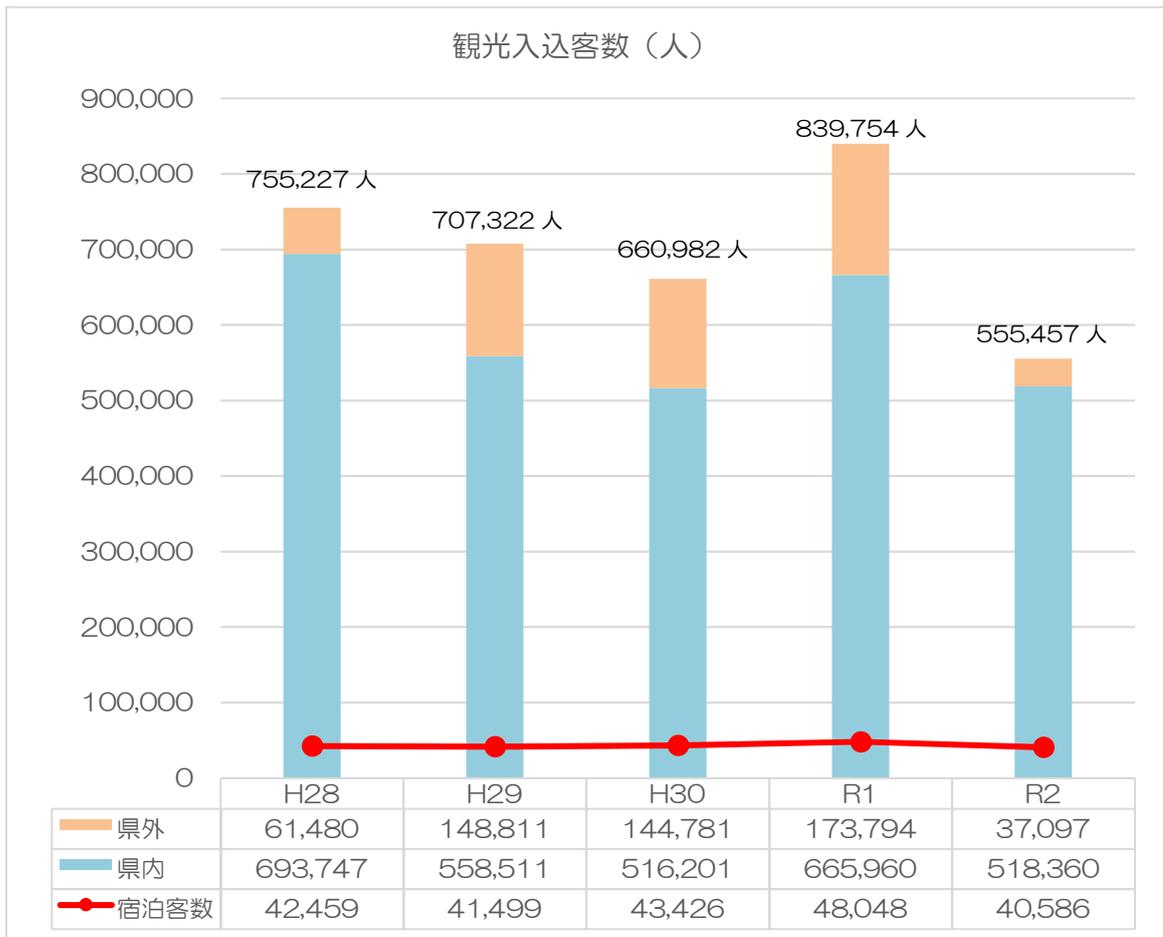
主な交通手段は自動車・バイク（61.0%）となっていますが、5.9%が地域公共交通を利用しており、主に路線バス、タクシー、コミュニティバスが利用されています。



3. 観光動向

本市へ訪れる観光入込客数は、令和元年には年間839,754人となっていましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、555,457人まで減少しております。

観光動向調査の結果によると、居住地から本市の観光地までの主な移動手段は、自家用者の割合が90.4%となっており、公共交通機関を利用して訪れる観光客は少ないのが現状です。

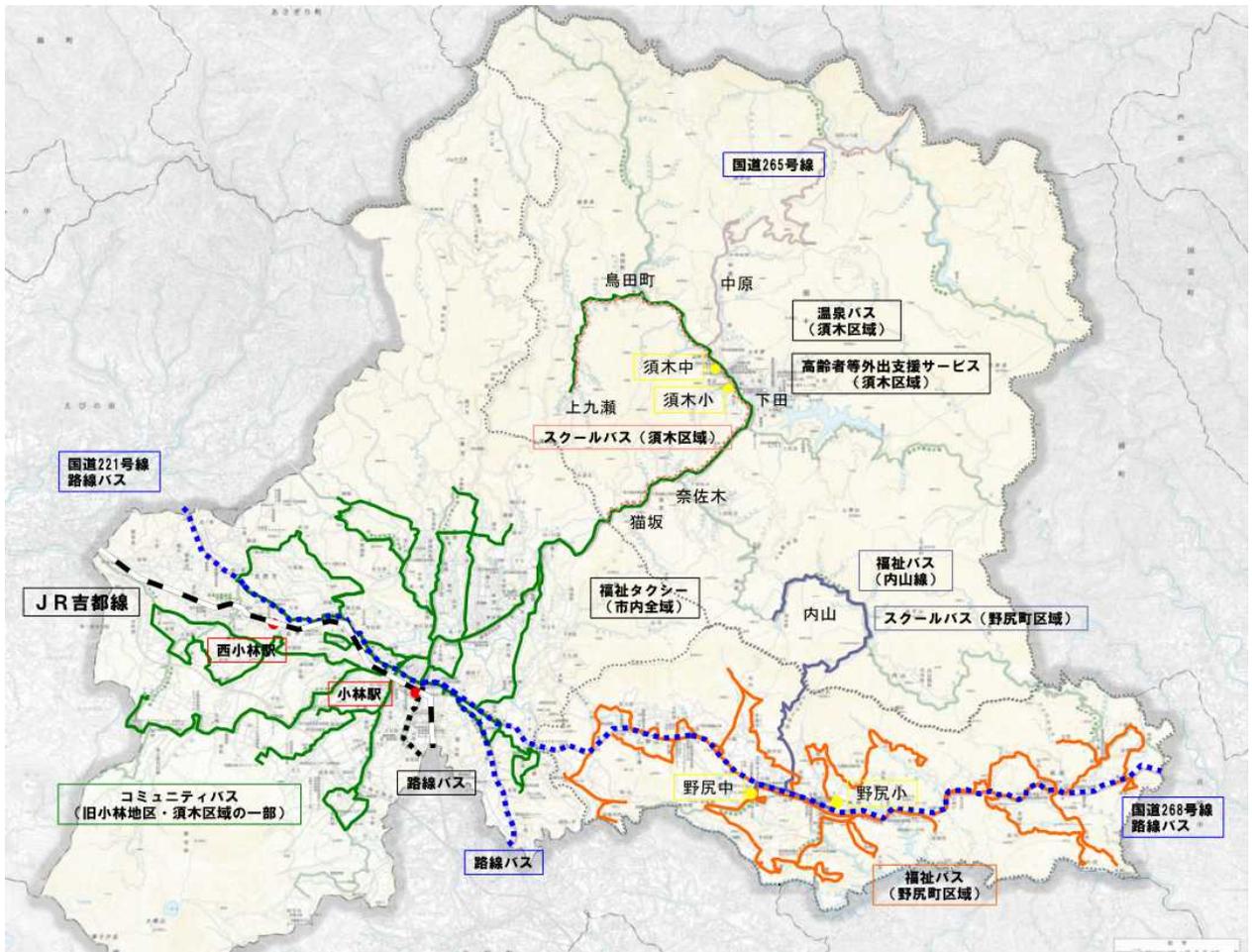


4. 地域公共交通の現状

(1) 運行状況

市内には、JR吉都線、路線バス、コミュニティバス、福祉バスといった公共交通があり、各地区における地域生活文化拠点や鉄道駅（JR小林駅・JR西小林駅）を交通結節点としてネットワークを形成しています。また、高速バスやタクシーなど多様な交通サービスがあります。

路線バスは、広域的に市町（宮崎市、都城市、えびの市、高原町）を結ぶ7路線が運行しています。コミュニティバスは市内11路線、福祉バスは野尻地区6路線、須木地区1路線が運行しています。



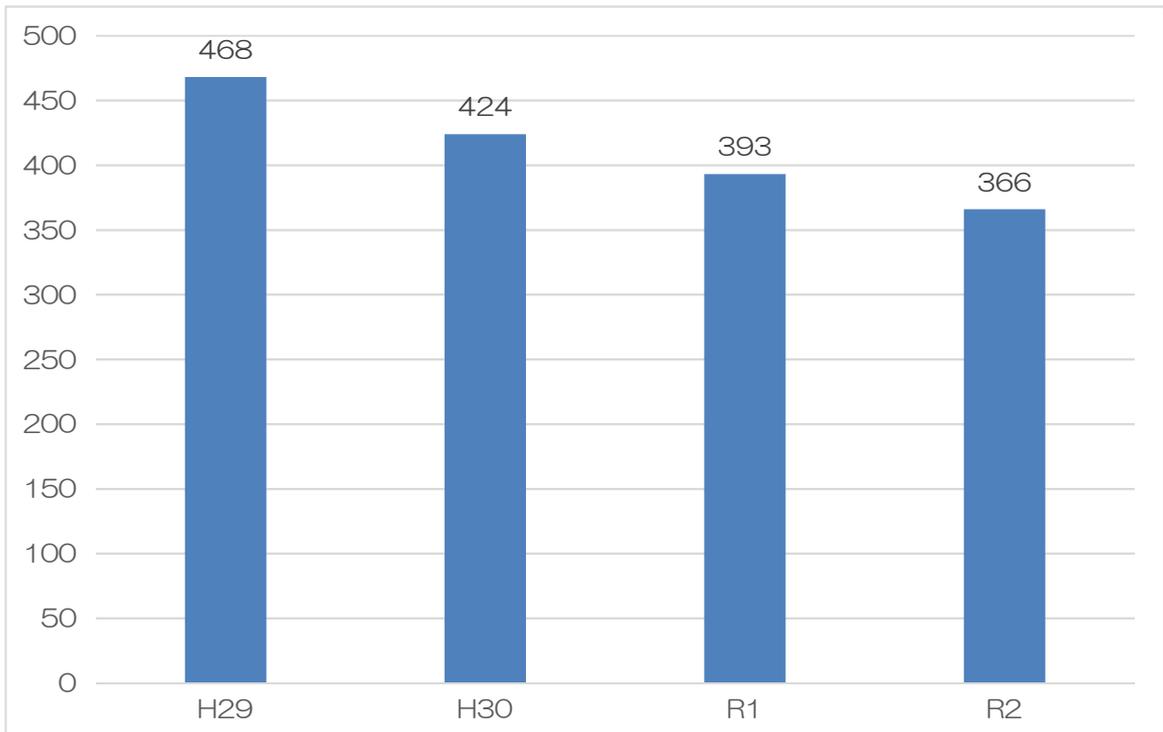
▲現在の公共交通網

(2) 利用状況

① 鉄道（JR 吉都線）

・本市では、JR九州(株)が運行するJR吉都線が本市中心部を東西に通り、市内にはJR小林駅とJR西小林駅が立地しています。主に通勤・通学的手段として利用されており、小林駅の1日当たりの乗車人員は366人（令和2年度）となっており、利用者数は年々減少しております。

■ 小林駅の1日当たりの乗車人員〔人〕



②高速バス

・小林インターチェンジで利用できる高速バスは、主に宮崎交通(株)と九州産交バス(株)、JR九州(株)、西鉄高速バス(株)との共同運行によるもので、各地域へ運行しています。

・平成23年に宮崎駅と新八代駅を結ぶ高速バス「B&Sみやざき号」が運行され、利用者は年々増加傾向にありましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を大きく受け、利用者が大幅に減少しました。そのため、運行便数も大幅な廃止や運休を余儀なくされています。

■「B&Sみやざき号」利用者数

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
小林IC	9,555人	9,746人	9,648人	9,272人	2,636人

③路線バス

- ・現在、本市では宮崎交通(株)の路線バスが運行しています。それぞれ宮崎方面、都城方面、えびの方面、高原方面に分かれております。
- ・利用者数は令和元年度まで増加傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響を受け大きく減少しました。令和1年10月から令和2年9月までの1年間の利用者数は、140,799人となっています。
- ・本市は、路線バス運行維持のため、年間約1,050万円(令和2年度)の補助金を支出しています。

■路線バスの運行状況

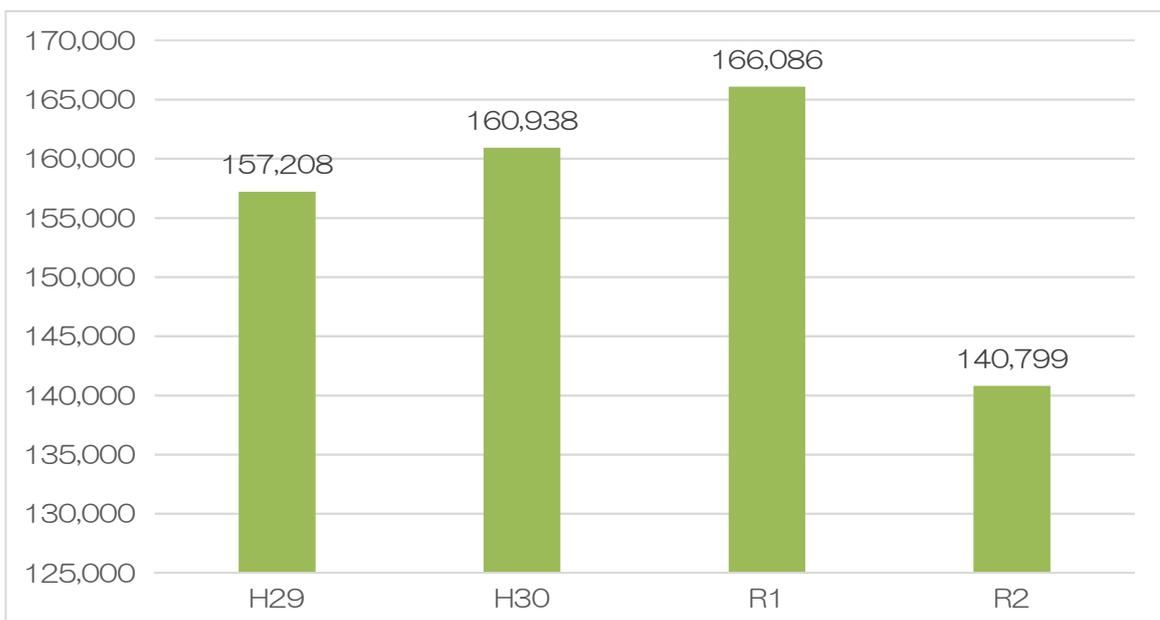
路線人	区間	柝程	1日運行回数
宮崎空港線	小林～野尻～宮崎空港	57.8	10
都城線	小林～松の元～西都城	39.6	7.0
京町線	小林～飯野～京町待合所	26.9	10.5
広原祓川線	小林～広原～前野～祓川	18.3	3.0
広原祓川線	小林～広原～高原町役場	10.5	1.0

※1日運行回数：片道1運行を0.5回(往復で1.0回)

※すべて小林バスセンター発着

出典：2020(令和2)年度版小林市統計書

■路線バス利用者数〔人〕(バス年度10.1～9.30)



④コミュニティバス（おうらい）

- ・平成19年に運行を開始し、現在11路線で運行しています。
- ・年間利用者数は、約26,000人程度で推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛の影響を受け21,932人と大きく減少しました。
- ・路線ごとにみますと、上九瀬線と三松循環線の利用が多くなっています。
- ・乗車料金は200円（三松循環線のみ100円）で、回数券や定期券制度による料金割引や、65歳以上の運転免許自主返納者特典制度等を実施しています。

■コミュニティバスの運行状況

路線人	区間	運行日	運行回数 (1日)
上九瀬線	小林～水の手～須木庁舎前～上九瀬	毎日	4.0 (日祝は3.0)
	小林～小林原～須木庁舎前～上九瀬	月～土	1.0
鷺野循環線	小林～高山～鷺野～小林	月・木	2.0
岡原循環線	小林～永久井野～岡原～小林	月～金	3.0
種畜牧場循環線	小林～竹山～山中～小林	月・木・土	3.0
南ヶ丘線	小林～平の前～加治屋～南ヶ丘	火・木・土	3.0
環野・千歳線	小林～生駒高原～環野～千歳	月・水・金	3.0
運動公園循環線	小林～運動公園～小林	月・水・金	3.0
深草循環線	小林～深草～勸請～小林	火・木	2.0
大出水循環線	小林～大出水～立野～小林	月・水・金	2.0
三松循環線	小林～市立病院前～小林	月～土	3.0
	小林～市立病院前～美人の湯～小林		2.0 (月・水・金は1.0)
	小林～市立病院前～ 八幡原市民センター～美人の湯～小林		1.0
上原循環線	小林～上原～栗巣野～小林	火・木	2.0

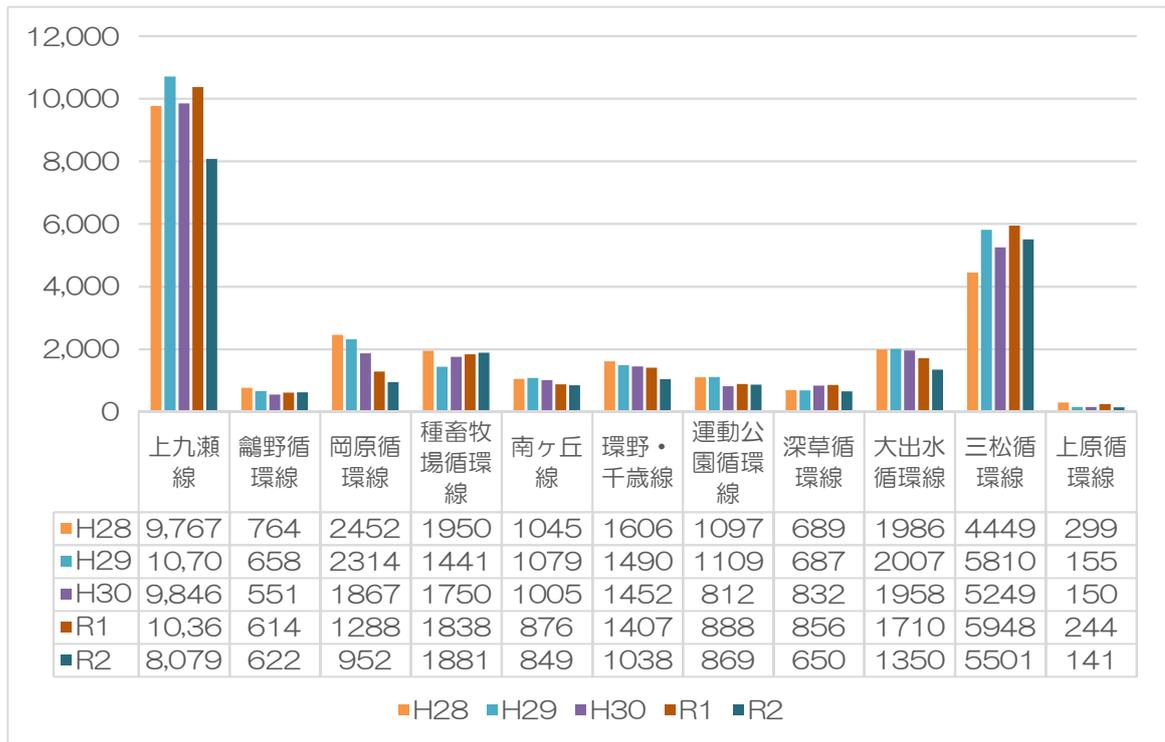
※令和2年10月1日現在

※運行回数(1日)は、往復で1.0回、循環線は1循環で1.0回。

■コミュニティバス年間利用者数〔人〕



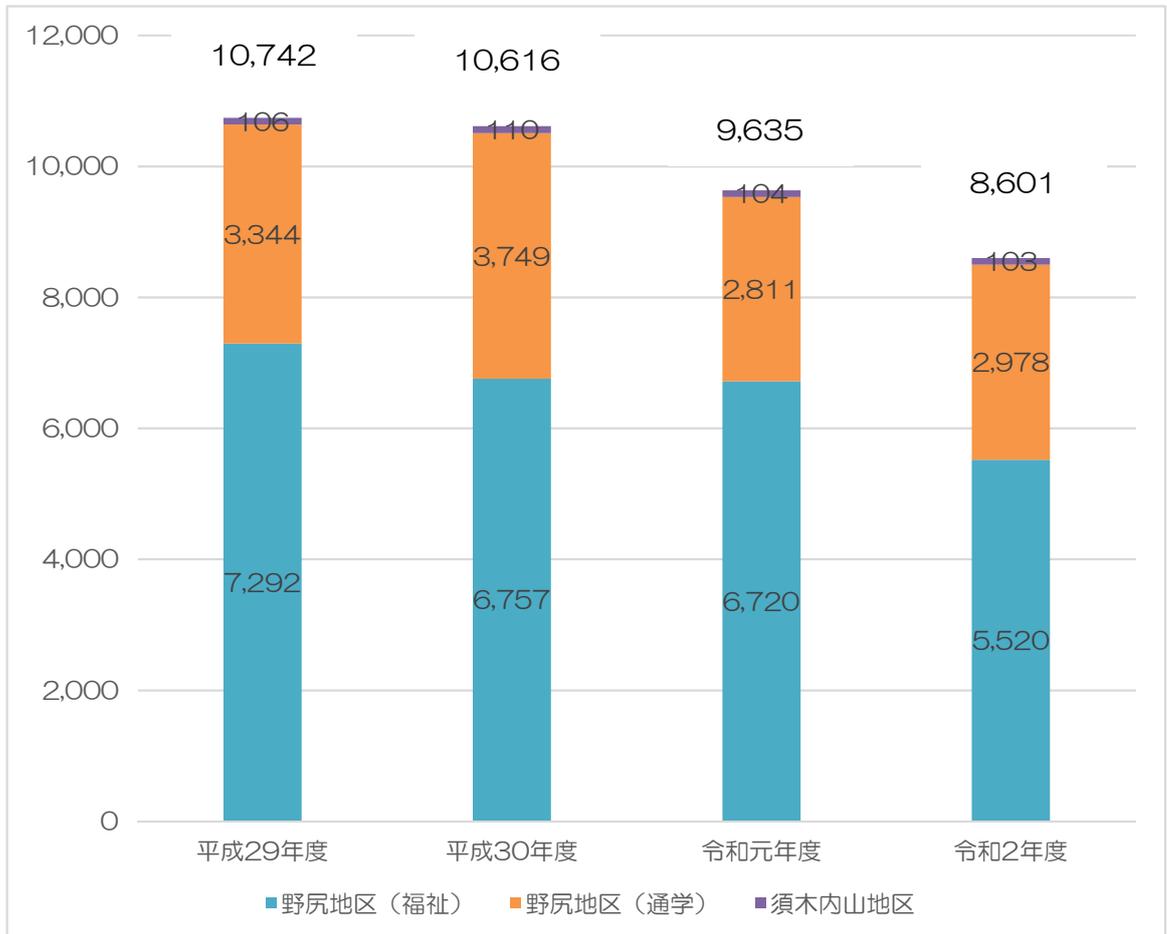
■路線毎の利用者数



⑤福祉バス（野尻・須木内山地区）

- ・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・内山地区1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の運行も行っています。
- ・須木内山地区については、令和2年度からデマンド型（予約型）の運行を行っています。
- ・年間利用者数は、約6,000人程度で推移しており、利用者は60歳以上が多くなっています。
- ・乗車料金は基本料金300円（未就学児：無料、障がい者等・小学生：100円、70歳以上：200円）で、回数券や定期券制度による料金割引や、65歳以上の運転免許自主返納者特典制度等を実施しています。

■福祉バス（野尻・須木内山地区）年間利用者数



⑥タクシー・福祉タクシー

- 本市では、7事業者が営業しており、うち4事業者が一般乗用旅客自動車運転事業（福祉輸送限定）となっています。
- 高齢者による日常的な利用と21時以降の利用割合が多くなっています。

■タクシー事業者一覧

事業者人	車両所有台数	備考
三和交通株式会社	ジャンボタクシー 3台 小型タクシー 21台	
宮交タクシー株式会社 小林営業所	ジャンボタクシー 1台 小型タクシー 25台	
福祉タクシーひまわり	4人乗り 1台 5人乗り 1台	福祉輸送限定
福祉タクシーきずな	10人乗り 1台 5人乗り 1台	福祉輸送限定
福祉タクシーしづの	4人乗り 1台	福祉輸送限定
福祉タクシー太陽	5人乗り 1台	福祉輸送限定

⑦その他の移動サービスの状況

●市内高等学校通学費補助事業

市内に住所を有し、市内高等学校へバスで通学する学生の交通費を助成することで、家計の負担軽減及びバス利用の促進を図っています。

助成内容：月額5千円を超える額を対象に（スクールバスの利用料を含む）、年3万円を上限に助成します。

■補助実績

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
利用者数	67人	59人	51人	40人
補助額	1,916千円	1,691千円	1,442千円	1,143千円

●高齢者等外出支援サービス（須木区域のみ）

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ます。

事業は、社会福祉法人そうあいに委託して実施しており、利用者は1日前までに電話で予約が必要です。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 円です。

■利用者数

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
利用者数	2,803 人	2,799 人	2,564 人	1,944 人

●須木地域温泉バス運行サービス事業

須木区域内に在住する概ね 65 歳以上の高齢者の生きがいつくり、健康づくりに寄与するとともに、閉じこもり予防や医療費等の適正化を図るため温泉バス運行サービスを行っています。

使用する車両は、市所有のマイクロバスを使用しており、原則毎月第1・第3月曜日の月2回、地域とかじかの湯を往復しています。料金は無料です。

■利用者数

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
利用者数	645 人	725 人	681 人	540 人

●スクールバス運行事業

須木小・中学校の児童・生徒をスクールバスで送迎しています。通学距離が小学生は4km以上、中学生は6km以上の児童・生徒が対象となっています。車両は公用車（マイクロバス1台・普通乗用車1台）を使用しています。

■利用者数

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
利用者数	14 人 (小学生 10 人、 中学生 4 人)	14 人 (小学生 8 人、 中学生 6 人)	16 人 (小学生 10 人、 中学生 6 人)	14 人 (小学生 7 人、 中学生 7 人)

●内山地区スクールバス運行事業

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・生徒を送迎しています。

■利用者数

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
利用者数	12人 (小学生9人、 中学生3人)	12人 (小学生9人、 中学生3人)	11人 (小学生9人、 中学生2人)	12人 (小学生8人、 中学生4人)

●福祉タクシー料金助成事業

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助成を行っています。

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円を助成しており、年間最大30枚のタクシー券を交付しています。

■利用枚数

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
利用者数	13,953枚	14,035枚	17,199枚	21,617枚

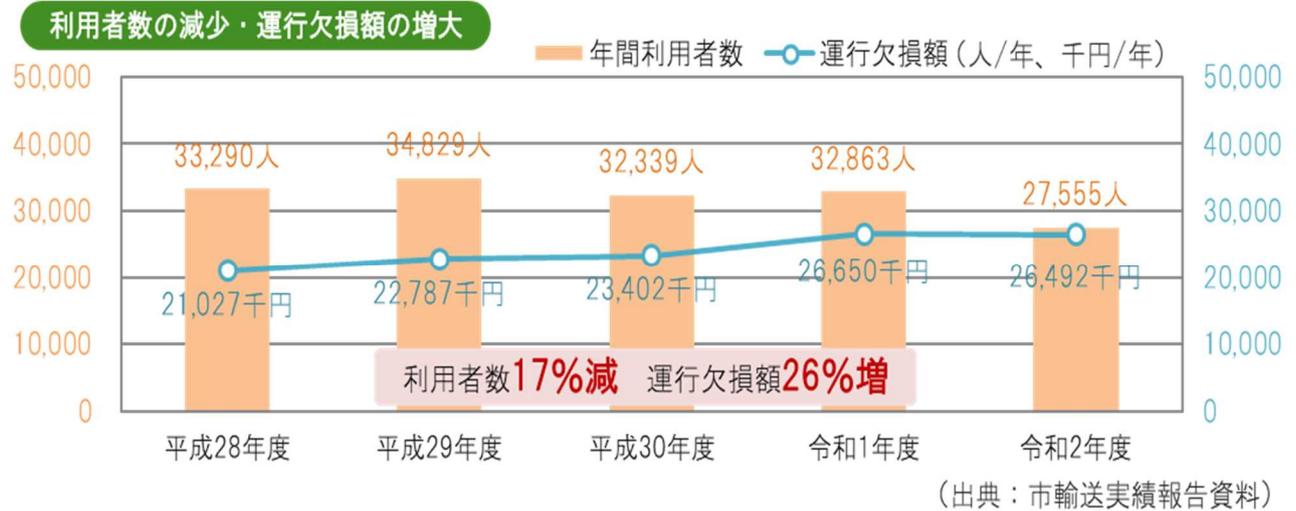
(3) 運営状況

路線バス、コミュニティバス・福祉バスの利用者は減少傾向にありますが、路線の維持・確保のための市の財政負担状況は、増加傾向にあります。

■ 路線バスの運営状況

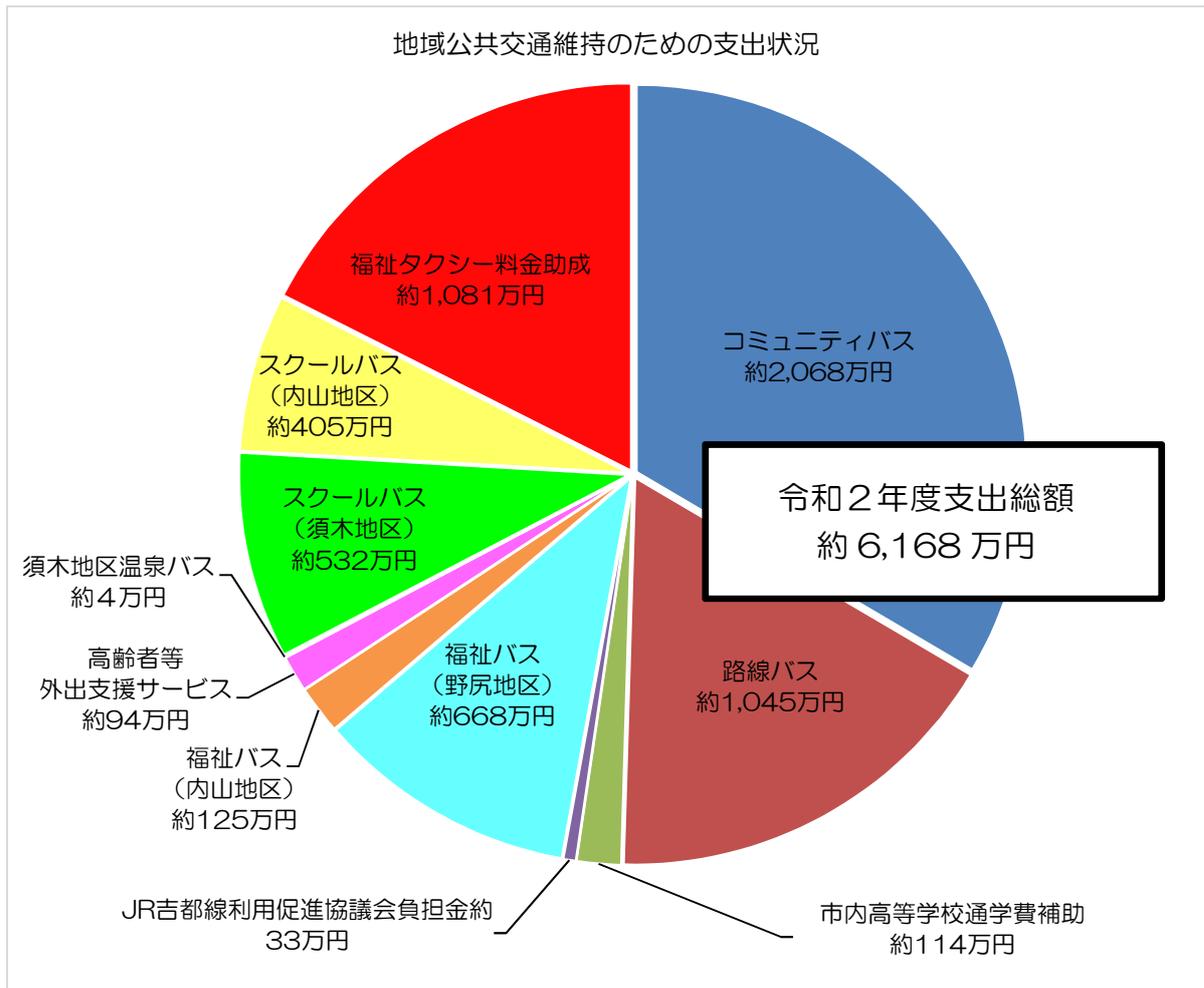


■ コミュニティバス・福祉バスの運営状況



第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

令和2年度に本市が各地域公共交通事業へ支出した額は、総額約6,168万円となっています。



各事業決算額 (千円)

	H29	H30	R1	R2	4年間合計
コミュニティバス	14,997	15,072	19,513	20,677	70,259
路線バス運行補助	10,889	11,528	9,341	10,454	42,212
市内高等学校通学費補助	1,916	1,691	1,442	1,143	6,192
JR吉都線利用促進協議会負担金	355	1,137	1,059	328	2,879
福祉バス(野尻地区)	7,314	8,169	6,622	6,683	28,788
福祉バス(内山地区)	1,233	1,233	1,234	1,246	4,946
高齢者外出支援サービス	1,306	1,305	1,208	939	4,758
須木地区温泉バス	45	55	54	41	195
スクールバス(須木地区)				5,317	
スクールバス(内山地区)	3,572	3,743	3,118	4,047	14,480
福祉タクシー料金助成	8,096	8,145	8,600	10,809	35,650
乗合タクシー		647	457		1,104
合計	49,723	52,725	52,648	61,684	

5. 地域公共交通網形成計画の検証

(1) 実施事業及び達成状況

地域公共交通網形成計画では、平成29年度から令和3年度にかけて地域公共交通網の形成や利用促進などを中心に取り組んできました。その一方で、検討に留まったものもあります。

目標の達成状況を評価する数値指標の結果については、令和元年度実績値においては、10項目の指標のうち3項目で目標を達成しましたが、現況値（令和2年度実績）においては、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、1項目の目標達成に留まりました。

個別方針1 市民生活に即した公共交通網の再構築

(1) 各交通機関の路線の見直し	
取組施策	実施した主な事業
①コミュニティバス・福祉バスの見直し	運行時間・運行日等の変更
②移動サービスの見直し	検討に留まる
③福祉タクシーの見直し	福祉タクシー料助成事業の要件見直し
④スクールバスの見直し	検討に留まる

(2) 新たな公共交通機関の検討	
取組施策	実施した主な事業
①デマンド交通等の検討	運行時間・運行日等の変更
②地域で可能な新たな移動サービスの検討	検討に留まる

目標達成状況〔○：目標達成、△：令和元年度は目標達成、×：目標未達成、－：評価不能〕

●項目1 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）

※③その他は今後新たな移動手段が導入された場合

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
33,851人 【内訳】 ①26,538人 ②7,313人	38,201人 【内訳】 ①27,459人 ②10,742人	36,088人 【内訳】 ①25,472人 ②10,616人	35,672人 【内訳】 ①26,037人 ②9,635人	30,533人 【内訳】 ①21,932人 ②8,601人	36,800人 【内訳】 ①28,300人 ②8,500人	×

●項目2 「小林市まちづくり市民アンケート」において、「市内の地域公共交通機関（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

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
15.7%	37.6%	38.7%	38.1%	29.1%	26.0%	○

●項目3 「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』が実現できている」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

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
47.8%	70.9%	70.3%	69.7%	73.7%	80.0%	×

個別方針2 既存の広域幹線交通の維持

(1) 鉄道の維持	
取組施策	実施した主な事業
①「JR吉都線利用促進協議会」への負担金の拠出	負担金拠出継続
②イベント実施	イベント・モニターツアーの実施

(2) 幹線交通の維持	
取組施策	実施した主な事業
①路線バス運行補助	運行補助の継続
②利用促進PR	バスふれあいコーナーの実施

目標達成状況〔○：目標達成、△：令和元年度は目標達成、×：目標未達成、－：評価不能〕

●項目1 小林駅1日あたり乗車人員

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
－	468人	424人	393人	366人	440人	×

●項目2 路線バス利用者数 ※期間についてはバス年度による(10月～翌年9月)

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
155,548人	157,208人	160,938人	166,186人	140,799人	145,000人以上	△

●項目3 利用促進PRイベント来場者数

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
－	－	－	－	－	15,000人	－

※参加人数の把握ができなかったため評価できず。

第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

個別方針3 環境保全や健康づくりといった意識改革も含めた利用促進活動の実施

(1) 広報媒体を活用した情報提供	
取組施策	実施した主な事業
①情報発信	広報こばやし・HPでの情報発信
(2) 他主体イベントとの連携	
取組施策	実施した主な事業
①イベント参加	こばやし秋まつりでのPR実施

目標達成状況〔○：目標達成、△：令和元年度は目標達成、×：目標未達成、－：評価不能〕

●項目1 利用促進PRイベント来場者数（再掲）

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
－	－	－	－	－	15,000人	－

※参加人数の把握ができなかったため評価できず。

●項目2 広報こばやしやSNS等での情報発信回数

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
年間1回	年間4回	年間2回	年間6回	年間0回	年間12回	×

個別方針4 多様な連携により市民と一体となった公共交通への取組

(1) 広報媒体を活用した情報提供	
取組施策	実施した主な事業
①情報発信（再掲）	広報こばやし・HPでの情報発信
(2) 乗り方教室や意見集約の機会の設置	
取組施策	実施した主な事業
①乗り方教室等の開催	こばやし秋まつりでの実施
(3) 新たなサービスの構築	
取組施策	実施した主な事業
①商店街との連携	検討に留まる
②公共交通機関マップの作成	検討に留まる

目標達成状況〔○：目標達成、△：令和元年度は目標達成、×：目標未達成、－：評価不能〕

●項目1 広報こばやしやSNS等での情報発信回数（再掲）

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
年間1回	年間4回	年間2回	年間6回	年間0回	年間12回	×

●項目2 乗り方教室（出前講座）や意見集約の場への参加者数

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
30人	－	－	－	－	150人	－

※参加人数の把握ができなかったため評価できず。

第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

個別方針5 来訪者にとっても使いやすい公共交通網の構築

(1) 観光DMOの取組との連携	
取組施策	実施した主な事業
①観光分野との連携	検討に留まる
(2) 「小林市中心市街地活性化基本計画」事業への取組	
取組施策	実施した主な事業
①「小林市中心市街地活性化基本計画」事業の検討	コミュニティバスの小林駅発着への変更

目標達成状況〔○：目標達成、△：令和元年度は目標達成、×：目標未達成、－：評価不能〕

●項目1 年間観光入込客数

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
692,719人	707,322人	660,982人	839,754人	555,457人	840,000人	△

●項目2 中心市街地の休日の通行者数

策定時 H27	H29	H30	R1	R2 現況値	目標値	達成 状況
1,018人	837人	958人	1,177人	810人	1,842人	×

(2) 地域公共交通網形成計画の効果及び地域公共交通計画策定にあたって

◆コミュニティバス・福祉バスについては、利用者ニーズの把握に努め、適宜見直しを行ったことにより、地域の移動手段としての役割を果たしています。

また、JR 小林駅・KITTO 小林的整備に伴い、コミュニティバスの発着地点としたことで利便性の向上及び中心市街地の活性化に努めました。

本計画においては、引き続き利用者ニーズの把握に努めるとともに、利便性の向上のため新たな交通形態の導入を検討する必要があります。

◆広域幹線交通については、路線バスの利用者数が令和元年度まで増加しており、交通事業者によるダイヤの見直し等が改善に繋がったと考えられます。しかし、利用者が少ない路線や効率性の悪い路線が存在し、生産性は高いとは言えません。

本計画においては、地域間の移動手段を維持するため、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る必要があります。また、JR 吉都線についても、利用者の減少は著しく、引き続き JR 吉都線利用促進協議会を中心とした利用促進の活動を実施する必要があります。

◆イベント等によるPR活動や様々な情報媒体を活用した情報発信については、十分な活動ができず、市民の公共交通に対する興味・関心の向上を図ることができておりません。

本計画においては、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、積極的な広報活動実施し、公共交通の利用促進を図る必要があります。

第3章 地域公共交通の問題点・課題

1. 各種計画から地域公共交通に求められている役割

「第2次小林市総合計画」や「小林市都市計画マスタープラン」及びその他関連計画に示されている本市が目指す将来像を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を定めま

計画	地域公共交通に求められる役割
第2次小林市総合計画	地域生活交通の確保を図ること
小林市都市計画 マスタープラン	「持続可能なまちづくりの実現」に向けた公共交通機関の強化
第2期てなんど 小林総合戦略	住み続けたいと思うまちをつくる役割
健幸のまちづくり基本指針	歩きたくなる、出かけたくなるまちづくりを支援する役割
小林市高齢者保険福祉計画・ 第8期介護保険計画	移動手段の確保及び高齢者にやさしい環境整備等を支援する役割
第4期小林市障がい者計画	公共交通機関のバリアフリー化の推進を支援する役割
小林市中心市街地 活性化基本計画	中心市街地の活性化を支援する役割
小林市観光振興計画	来訪者の交通手段の確保を支援する役割
小林市環境基本計画	きれいな水と空気を守り、人にやさしく快適なまちの推進を支援する役割
小林市過疎地域 持続的発展計画	須木区域・野尻町区域の交通手段の確保を支援する役割
第2次にしもろ定住自立圏 共生ビジョン	西諸地域における生活路線や交通手段の確保及び強化を支援する役割

2. 地域公共交通の問題点・課題

(1) 持続可能性に関する課題

課題1 自家用車を使う市民を含む広く利用される仕組みの再構築

問題点

- 全国的に人口減少・少子高齢化が進む中、本市においても、今後さらに高齢者の増加・子どもの減少が予測されます。また、老年人口は2025年まで増加したのち減少に移行すると予測されるため、地域公共交通の利用者がさらに減少することが懸念されます。
- 市民アンケートの結果として、「市民の大多数が買い物や通院等の外出行動に自家用車を日常利用」、「高齢者も約8割は自家用車を使って暮らす習慣が定着し、自家用車で移動が生活になくてはならない」、「保護者の送迎に依存せざる得ない中高生の存在」という状況が確認されます。

課題

- 地域公共交通の持続性を高めるには地域の人が広く利用していただくことが課題となります。

課題2 公共交通の維持に係る財政負担額の抑制

問題点

- 本市の公共交通に対する財政負担額は年々増加傾向にあり、令和2年度では年間6,168万円となっております（平成27年度比約1.2倍）。
- 特に路線バス、コミュニティバス・福祉バスについては、利用者から増便のニーズがあるが、利用者が少なく運行費補助や委託料等の運行経費を増額することは難しい状況にあります。また、利用者数低迷路線も存在し、これ以上運行本数を減らさないためには収益性を維持するための改善が必要です。

課題

- 財政負担額は、公共交通の赤字額に対する補填が大部分であるものの、公共交通の利便性を高めていくための必要な経費であります。公共交通の持続可能性を確保するためには利便性と効率性のバランスをとりながら財政負担額の抑制を進めることが課題となります。

(2) 利便性に関する課題

課題3 市民の移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致の解消

- 問題点**
- 公共交通への改善要望として、市民アンケートや乗り込み調査の結果によると、「外出したい時間と運行が合わない（乗りたい時間に便がない）」や「乗り場が近くにない」が多く指摘されています。
 - コミュニティバス・福祉バスについては、「昼前の時間・10時台にもう1便増やしてほしい」、「曜日を増やしてほしい」、「部活帰りに使える便がほしい」等、路線ごと・地域ごとに異なるニーズが確認されます。

- 課題**
- 市民がより利用しやすい公共交通を実現するために継続的なニーズ把握や利用環境の改善が課題となります。

課題4 サービス利便性向上のための事業転換

- 問題点**
- 公共交通の主な利用者である高齢者や学生等から求められる「常時運行や増便」のニーズに対応するためには、現在より大きな財政負担が発生します。

- 課題**
- 新たな運行形態への転換等を実施することで、公共交通サービスの利便性の向上と事業継続を実現することが課題となります。

(3) 効率性に関する課題

課題5 バス交通の提供サービスの適正化

問題点 ●路線バス、コミュニティバス・福祉バスについては、運行評価・乗降調査結果で空バス区間・未利用バス停区間が確認でき、財政負担割合の大きな路線が存在することが問題となっています。

課題 ●路線バスやコミバス・福祉バスの一部路線において生じている未利用区間の運行効率の改善を図ることが課題となります。

課題6 交通事業者の負担を軽減する事業環境の確保

問題点 ●各公共交通機関において社会動態の変化による利用者の減少や燃料費の高騰等による運行経費・車両維持費の増加により収益性が低下するとともに、交通事業者の運転士不足・車両の老朽化によりサービス低下が懸念されます。

課題 ●行政と交通事業者だけでなく地域住民が協力し、運行負担の軽減を考慮した改善を推進することが課題となります。

第4章 地域公共交通の将来像及び計画目標

1. 地域公共交通のあり方

各種計画から求められる地域公共交通の役割を踏まえ、まちの将来像を実現するための地域公共交通のあり方（果たすべき役割）を整理します。

（1）市民の日常生活を支える公共交通

通学、通勤、通院、買い物、文化、スポーツ、健康増進等の日常生活における様々な外出移動に対応した交通サービスが提供され、市民生活における地域公共交通の利便性の向上を果たします。

（2）地域の暮らしを支える公共交通

地域の特性や状況に合わせ、市全域にわたる公共交通でもサービス内容や条件を使い分け、より市民ニーズに適した地域公共交通体系の構築を果たします。

（3）市民の健幸を支える公共交通

「いつでも笑顔で明るく元気に、そして生きがいを持ち輝いて暮らして行くことができる」と思えるよう、閉じこもり対策や生きがい対策等を支援し、高齢者や障がい者が安心して生活できるまちづくりに貢献します。

（4）まちづくりを支える公共交通

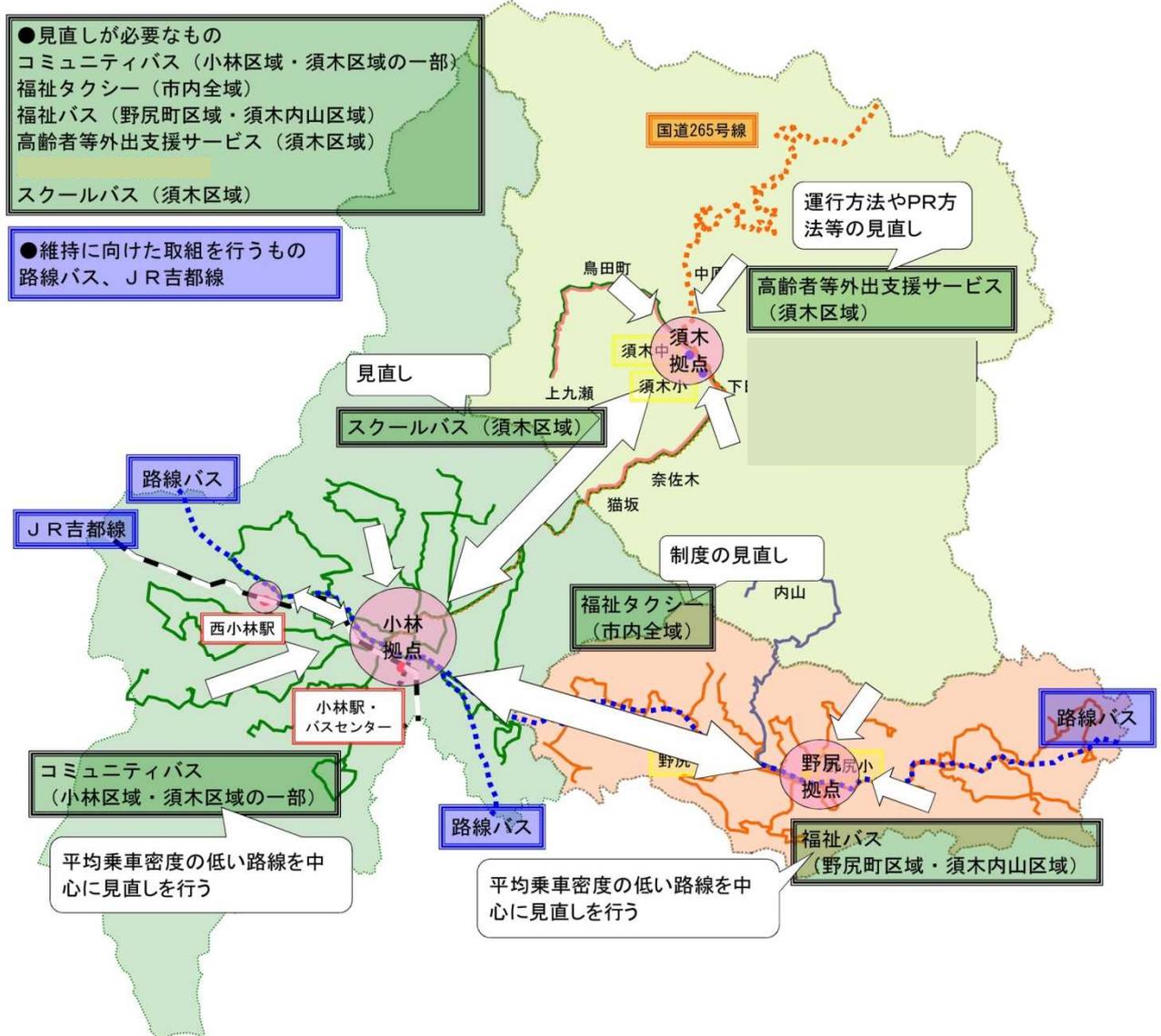
地域生活文化拠点及び交通結節点間や観光施設等の交通ネットワークを構築し、中心市街地の活性化や観光振興などまちのにぎわいに貢献します。

（5）多様な連携による協働で支える公共交通

交通事業者・行政だけでなく、住民や地域、企業、学校等、様々な主体が連携し、市民協働で「公共交通をみんなで支え育てる」機運を醸成することで、地域の移動手段の確保を果たします。

2. 将来の公共交通ネットワーク

「小林市都市計画マスタープラン」において示されている各地区の地域生活文化拠点、「小林市中心市街地活性化基本計画」において示されている中心市街地及び人々の往来の玄関口となる鉄道駅や小林 IC を交通拠点として、各種公共交通機関で結びつける持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。



3. 計画の目標

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

コミュニティバス、福祉バスについて、人口減少や少子高齢化、高齢者の免許自主返納等によって変化するニーズに応じた運行内容の見直しを適宜行い、利便性の向上を図ります。

必要な時間・場所にサービスを提供するオンデマンド交通などの新技術を活用した交通への転換を含めて持続可能な事業を検証します。

目標2 地域の実情に応じた公共交通の確保

広域幹線交通である鉄道（JR吉都線）及び路線バスは、市内と市外をつなぎ、広域的な移動を可能とする重要な交通手段であるため、沿線自治体や地域住民、運行事業者と協力して路線の維持に努めます。

また、各地域の移動ニーズの把握に努め、地域文化生活拠点までのアクセスを確保します。

目標3 多面的な効果をもたらす公共交通施策の展開

地域公共交通の維持・確保及び利便性の向上を図ることで、高齢者の健康増進、教育環境の確保、地域活性化によるまちづくりなどの施策推進に努めます。

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

公共交通の持続性を高めるためには市民が広く利用する必要があります。協働のまちづくりの観点から行政や交通事業者だけでなく、市民一体となって利用促進に取り組めます。

目標5 新技術を活用した利便性・効率性の向上

利便性・効率性の高い交通サービスを実現するため、AIやICTなどの新技術の活用について、利用可能性の検討や研究を行います。

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補助
		③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していただけ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
	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
		②GTFS-JPデータの整備【再掲】
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」における「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、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補助

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、家計の負担軽減を図ることで、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、適宜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（須木区域内山地区～野尻小・中学校間、須木区域～須木小・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	現状値 (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	393人	366人	400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移動手段の確保

① 小林市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、身体障害者、知的障害者等の交通手段を確保し、外出の支援を継続する。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結節点間や観光施設等を結ぶ交通ネットワークについて検討します。

評価指標

項目	現状値 (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%	18.9%	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」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」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向上を図ります。

(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	現状値 (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、スマート全国網羅的な情報提供向上を図ります。

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づけ、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。本市としても国や宮崎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	現状値 (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

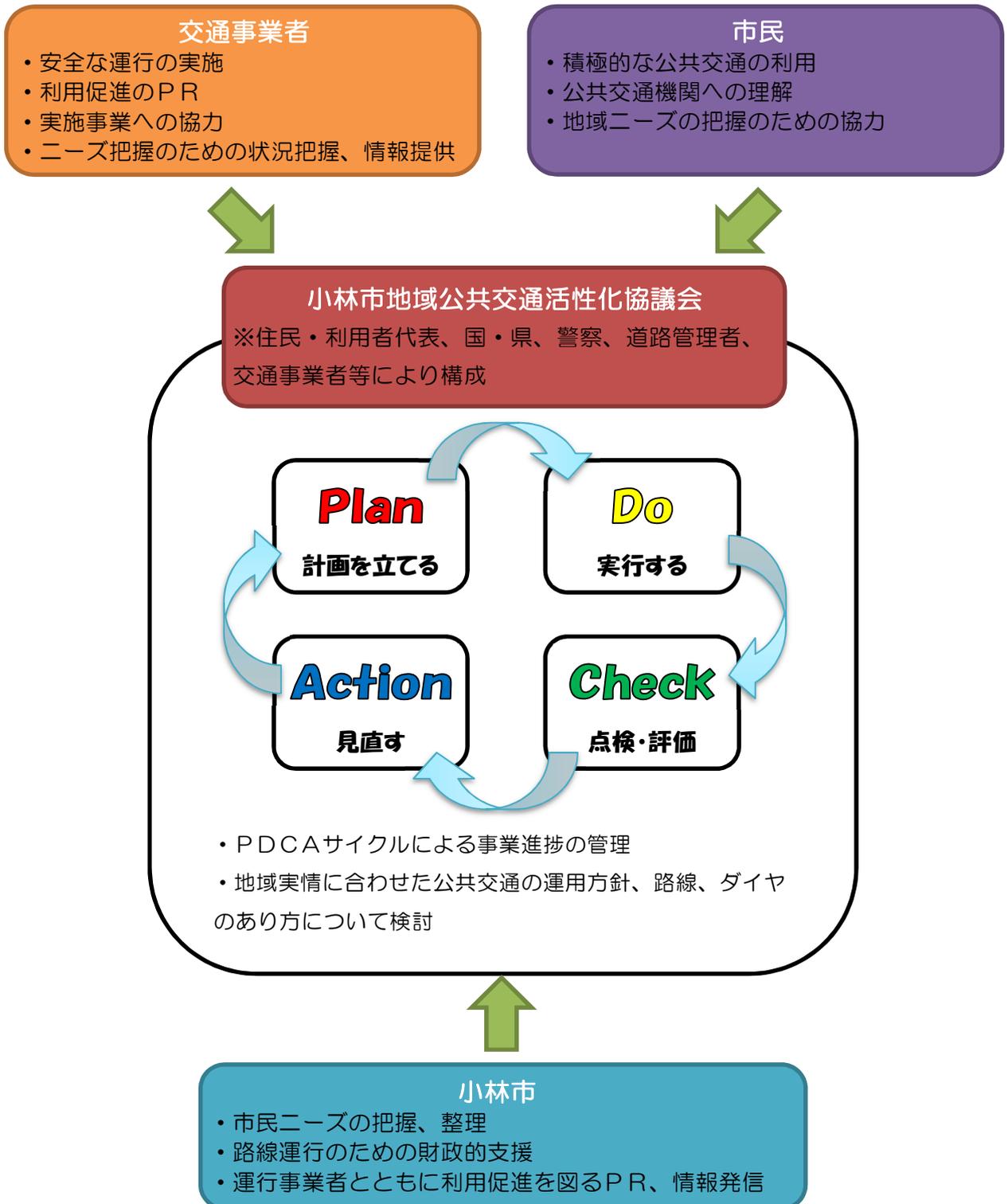
2. 各種施策・事業の実施スケジュール

目標	施策	事業	スケジュール				実施主体
			R4	R5	R6	R7	
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	実施	→			市 交通事業者
		②コミュニティバス・福祉バスの運行形態の統一	検討 実施	適宜 見直し	→		市 交通事業者
		③新たな交通形態の導入による利便性の向上	検討・実証運行				市 交通事業者
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	実施	→			市、沿線自治体 交通事業者
	(2) 幹線交通の維持・適正化	①路線バスの路線適正化	協議・検討 実施	→			市、沿線自治体 交通事業者
		②路線バス運行補助	実施	→			市
	(3) 地域の移動サービスの確保	①市内高等学校通学費補助	実施	→			市
		③スクールバス運行事業	実施	→			市
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していただけるための移動手段の確保	①小林市高齢者等外出支援サービス事業	実施	→			市
		②福祉タクシー料金助成事業	実施	→			市
		③健康づくりのための外出機会の創出	検討 実施	→			市 交通事業者
	(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	検討	実施	→		市
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	実施	→			市 市民
		②GTFS—JP データの整備	整備	→			市 交通事業者
	(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	実施	→			市 市民
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】	検討・実証運行				市 交通事業者
		②GTFS—JP データの整備【再掲】	整備	→			市 交通事業者
		③Maas の導入に向けた研究	研究	→			市 交通事業者

第6章 計画の推進体制

1. 計画の推進方法

定期的に「小林市地域公共交通活性化協議会」を開催し、進捗状況の把握を行い、計画的な事業を実施する体制を整えます。PDCA サイクルにより事業の改善、新たな取り組み、統合や廃止について検討を行っていきます。



小林市地域公共交通計画（素案）概要版

1. 計画の位置づけ（3ページ）

第2次小林市総合計画、小林市都市計画マスタープランを上位計画とし、他計画で求められる公共交通の役割を果たしながら、「地域公共交通の確保」を推進していくための計画です。

【上位計画】
第2次小林市総合計画
小林市都市計画マスタープラン

【関連法令】
交通政策基本法
地域公共交通活性化再生法

小林市地域公共交通計画

【関連計画】

第2期てなんど
小林総合戦略

健幸のまちづくり
基本方針

小林市高齢者保健福祉・
第8次介護保険事業計画

第4期小林市
障がい者計画

小林市中心市街地
活性化基本計画

小林市観光
振興計画

小林市環境
基本計画

小林市過疎地域
持続発展計画

第2次にしもろ定住
自立圏共生ビジョン

計画期間は、社会・経済状況の変化に応じた見直し期間を考慮し、令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）までの5年間とします。

2. 地域公共交通の問題点・課題（28～31ページ）

本市の地域特性・地域公共交通の現状を踏まえ、本市の地域公共交通が抱える問題点・課題を示します。

- 持続可能性に関する課題
 - 自家用車を使う市民を含めた広く利用される仕組みの再構築
 - 公共交通の維持に係る財政負担の抑制
- 利便性に関する課題
 - 市民の移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致解消
 - サービス利便性向上のための事業転換
- 効率性に関する課題
 - バス交通の提供サービスの適正化
 - 交通事業者の負担を軽減する事業環境の確保

3. 小林市における地域公共交通のあり方【基本方針】（32ページ）

各種計画から求められる地域公共交通の役割を踏まえ、まちの将来像を実現するための地域公共交通のあり方（果たすべき役割）を示します。

- 市民の日常生活を支える公共交通
- 地域の暮らしを支える公共交通
- 市民の健幸を支える公共交通
- まちづくりを支える公共交通
- 多様な連携による協働で支える公共交通

4. 計画の目標（34ページ）

公共交通のあり方や本市における公共交通の問題点・課題を踏まえて、目標設定します。

- 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
- 目標2 地域の実情に応じた公共交通の確保
- 目標3 多面的な効果をもたらす公共交通施策の展開
- 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
- 目標5 新技術を活用した利便性・効率性の向上

5. 目標を達成するための施策・評価指標（35～43ページ）

本計画の目標を達成するための施策と事業を示します。

- 目標1 (1) コミュニティバス・福祉バスの運行
①路線適正化、②運行形態の統一、③新たな交通形態の導入
- 目標2 (1) JR吉都線維持・存続
(2) 路線バスの維持・適正化
(3) 地域の移動サービスの確保
- 目標3 (1) 高齢者が安心して暮らせるための移動手段の確保
(2) 地域活性化のための移動手段の確保
- 目標4 (1) 情報提供の充実
(2) 利用促進・外出機会の創出
- 目標5 (1) ICT技術等を活用した利便性の向上

小林市地域公共交通計画（素案）概要版 計画相関図

1. 計画の位置づけ

【上位計画】
第2次小林市総合計画
小林市都市計画マスタープラン

小林市地域公共交通計画

【関連計画】
第2期てなんど小林総合戦略、健康のまちづくり基本方針、
小林市高齢者保健福祉・第8次介護保険事業計画、第4期小林市障がい者計画、
小林市中心市街地活性化基本計画、小林市観光振興計画、小林市環境基本計画
小林市過疎地域持続発展計画、第2次にしもろ定住自立圏共生ビジョン

【関連法令】
交通政策基本法
地域公共交通活性化再生法

3. 小林市における地域公共交通のあり方【基本方針】

市民の日常生活を支える公共交通

地域の暮らしを支える公共交通

市民の健幸を支える公共交通

まちづくりを支える公共交通

多様な連携による協働で支える公共交通

2. 地域公共交通の問題点・課題

持続可能性に関する課題

課題1 自家用車を使う市民を含めた広く利用される仕組みの再構築

課題2 公共交通の維持に係る財政負担の抑制

利便性に関する課題

課題3 市民の移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致解消

課題4 サービス利便性向上のための事業転換

効率性に関する課題

課題5 バス交通の提供サービスの適正化

課題6 交通事業者の負担を軽減する事業環境の確保

4. 計画の目標

5. 目標を達成するための施策・評価指標

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

目標2
地域の実情に応じた公共交通の確保

目標3
多面的な効果をもたらす公共交通施策の展開

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

目標5
新技術を活用した利便性・効率性の向上

評価指標

①公共交通機関の満足度
②公共交通機関の利用者数

①JR小林駅1日あたりの乗車人員
②路線バス利用者数

①まちづくりの満足度
②歩くことの頻度
③外出機会の頻度

①出前講座の参加数

①新たな交通サービス・新技術の研究の実施件数

実施施策

(1) コミュニティバス・福祉バスの運行
①路線適正化、②運行形態の統一、③新たな交通形態の導入

(1) JR吉都線維持・存続
(2) 路線バスの維持・適正化
(3) 地域の移動サービスの確保

(1) 高齢者が安心して暮らせる移動手段の確保
(2) 地域活性化のための移動手段の確保

(1) 情報提供の充実
(2) 利用促進・外出機会の創出

(1) ICT技術等を活用した利便性の向上