

令和3年度第4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

【書面協議】

日時：令和4年2月8日（火）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【計画案・資料編】

①パブリックコメントの結果

実施時期：令和3年12月15日（水）から令和4年1月14日（金）まで

提出意見：0件

②第3回会議後の主な変更点

■JR吉都線小林駅1日あたり乗車人員の目標値の変更

変更内容：変更前 400人 → 変更後 362人

変更箇所：P.37

変更理由：目標値については、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ていたため、令和元年度393人を基準値として、目標値を400人とした。

しかし、JR九州においては令和2年7月の豪雨で不通となっている肥薩線の復旧の見通しが依然として立たないことやJR九州内の駅無人化、小林駅の営業時間の短縮などもあり見直しを行ったものである。

③今後のスケジュールについて

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) 令和3年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー計画）及び地域公共交通調査事業（計画策定事業）に関する事業評価について【資料1】

(3) コミュニティバスの見直し案について【資料2】

(4) 福祉バスの見直し案について【資料3】

4. その他

5. 閉会

協議事項 概要説明資料

(1) 小林市地域公共交通計画の策定について

①計画（素案）に対するパブリックコメントを令和3年12月15日（水）から令和4年1月14日（金）まで実施しましたが、意見等はありませんでした。

②前回の会議（令和3年11月25日開催）の際に提示した素案から主な変更は、37ページのJR吉都線小林駅1日あたり乗車人員の目標値です。

変更内容：目標値の変更 [変更前 400人 → 変更後 362人]

変更理由：目標値については、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ていたため、令和元年度393人を基準値として、目標値を400人としていました。

しかし、JR九州においては令和2年7月の豪雨で不通となっている肥薩線の復旧の見通しが依然として立たないことやJR九州内の駅無人化、小林駅の営業時間の短縮などもあり見直しを行ったものです。

③今後のスケジュールについては、3月議会の総務文教委員会において、計画確定版の説明を行い、3月末に公表という流れになります。

(2) 令和3年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー計画）及び地域公共交通調査事業（計画策定事業）に関する事業評価について

【概要】

国の補助事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するものです。

地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー計画）はコミュニティバスの運行に対する補助、地域公共交通調査事業（計画策定事業）は小林市地域公共交通計画策定に対する補助です。

令和3年度（R2.10～R3.9）コミュニティバス運行に係る事業に係る評価は、目標値26,596人に対し22,090人の利用実績（83.1%）となっています。

■利用者数一覧

| 路線名 | R3 目標 | R3 実績 | 前年比 | R2 実績 (参考) |
|---------|--------|--------|--------|---------------|
| 上九瀬線 | 9,854 | 8,473 | 91.6% | 9,245 |
| 鷓野循環線 | 638 | 531 | 82.3% | 645 |
| 岡原循環線 | 1,470 | 830 | 70.6% | 1,175 |
| 種畜牧場循環線 | 1,965 | 1,910 | 101.8% | 1,876 |
| 南ヶ丘線 | 1,028 | 842 | 96.0% | 877 |
| 環野一千歳線 | 1,323 | 976 | 80.7% | 1,210 |
| 運動公園循環線 | 882 | 890 | 93.6% | 951 |
| 深草循環線 | 875 | 506 | 64.1% | 790 |
| 大出水循環線 | 1,796 | 1,320 | 87.9% | 1,502 |
| 三松循環線 | 6,369 | 5,563 | 101.6% | 5,573 |
| 上原循環線 | 396 | 149 | 87.6% | 170 |
| 合計 | 26,596 | 22,090 | 92.0% | 24,014 |

全路線において、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等（高齢者の病院受診控えの増加等）の影響により、全体的に利用者が減少傾向となっています。

運動公園循環線については、運行本数の見直しを行ったことにより目標を達成することができました。

外出自粛等の影響を大きく受けているため、利用状況及び利用者のニーズ等を細かに分析し、利用者増を図ることによってフィーダー系統の維持・確保に努めていきます。

小林市地域公共交通計画策定に係る事業に係る評価は、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・ニーズのヒアリング調査から市民の移動特性、地域公共交通機関の現状、市民ニーズを把握することができました。これらの調査結果を踏まえ、関係団体や事業者と協議を重ね、地域公共交通計画を策定することができました。

以上の事業評価をまとめたものが資料 1 となります。

本協議会の承認後に宮崎運輸支局に提出する流れとなっております。

(3) コミュニティバスの見直し(案)について

【概要】

コミュニティバスの便平均利用者数が2人以下である「岡原循環線」、「南ヶ丘線」、「上原循環線」について、運行の見直しを実施する変更案となります。また、上原循環線の見直しに伴い、「上九瀬線」も一部変更となります。

・変更日 令和4年4月1日～

引き続き、その他の路線についても見直しを実施していきます。

詳細については、[資料2](#)をご確認ください。

(4) 福祉バスの見直し(案)について

【概要】

①野尻地区については、「希望の店野尻店」、「押川病院」、「野尻中央病院」の前にバス停を新設します。運行ルート・運行時間等の変更はありません。

当該箇所はフリー乗車区間となっていましたが、利便性の向上及び乗降時の安全を高めるためのバス停を新設するものです。

②内山線については、「ゆ～ばるのじり→須志原」の運行時間の変更となります。

・変更前 16:00～17:00 → 変更後 13:30～14:30

当該路線については、令和3年度より電話予約制による運行を行っており、地区住民の要望により運行時間を変更するものです。

・変更日 ①・②ともに令和4年4月1日～

詳細については、[資料3](#)をご確認ください。

小林市地域公共交通計画 (案)

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 | 6 |
| 3. 観光動向 | 10 |
| 4. 地域公共交通の現状 | 11 |
| (1) 運行状況 | |
| (2) 利用状況 | |
| ① 鉄道（JR 吉都線） | |
| ② 高速バス | |
| 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・福祉タクシー | |
| 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 | 23 |
| (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 | 27 |
| 2. 地域公共交通の問題点・課題 | 28 |
| (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 | 31 |
| 2. 将来の地域公共交通ネットワーク | 32 |
| 3. 計画の目標 | 33 |

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 34
- 2. 各種施策・事業の実施スケジュール 42

第6章 計画の推進体制

- 1. 計画の推進方法 43

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、さらに公共交通を維持・確保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はなくなってきています。

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えています。

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もあります。

このような現状を踏まえ、「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。）に基づき、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、これまで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、本年度（令和3年度）末に対象期間を満了すること、また、改正「活性化再生法」が2020年6月に公布、11月に施行されたことを受けて、新たに「小林市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定します。本計画は、活性化再生法第5条に基づく計画であり、同第6条の規定で定める「小林市地域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。



▲小林市全図

3. 計画期間

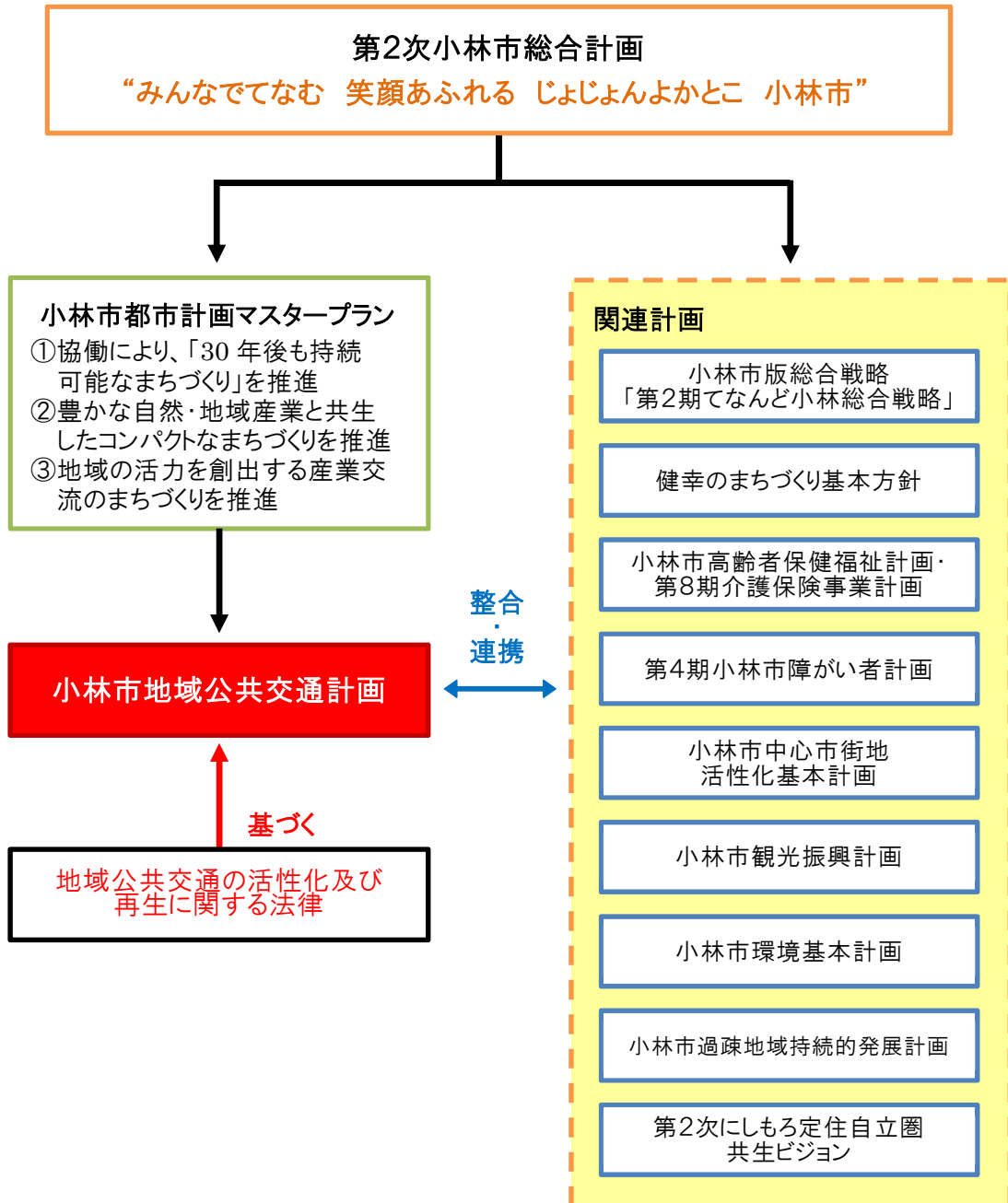
計画期間は、社会・経済状況の変化に応じた見直し期間を考慮し、令和4年度(2022年度)から令和8年度(2026年度)までの5年間とします。

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。



▲本計画の位置付け

第2章 本市の地域特性・地域公共交通の現状

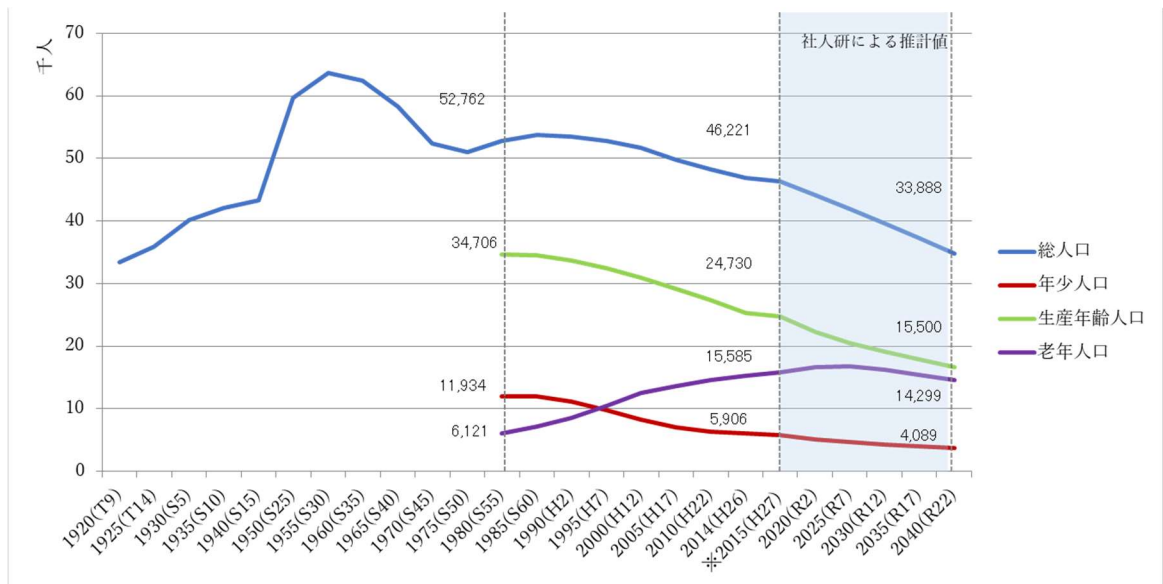
1. 人口特性

(1) 人口推移

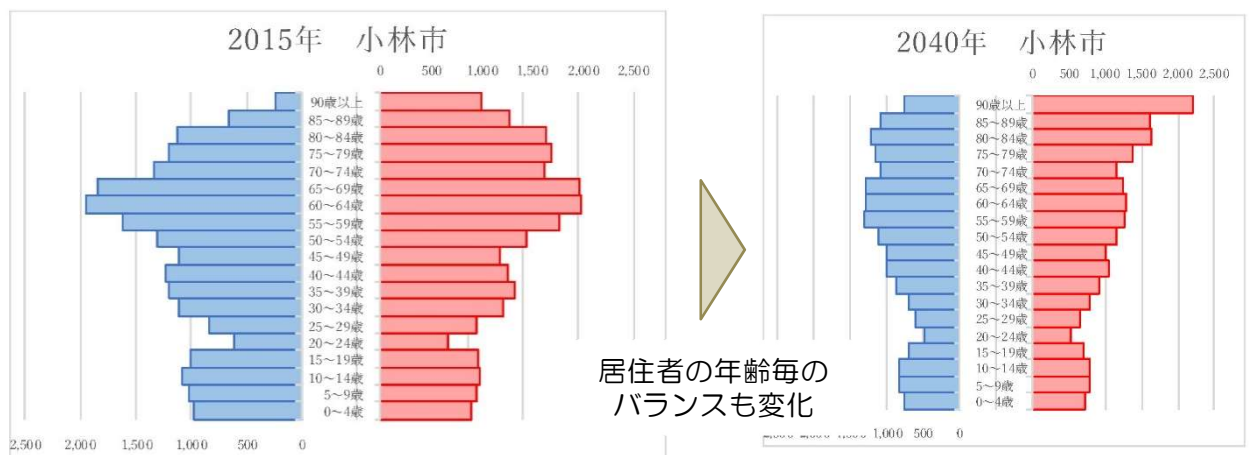
本市の人口は、昭和30年（1955年）の6.4万人をピークに、平成27年（2015年）には1.8万人減の4.6万人を経て、令和22年（2040年）には3.0万人減の3.4万人となることが見込まれます。

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、高齢者は令和7年（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 年齢3区分別人口の推移と将来人口



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

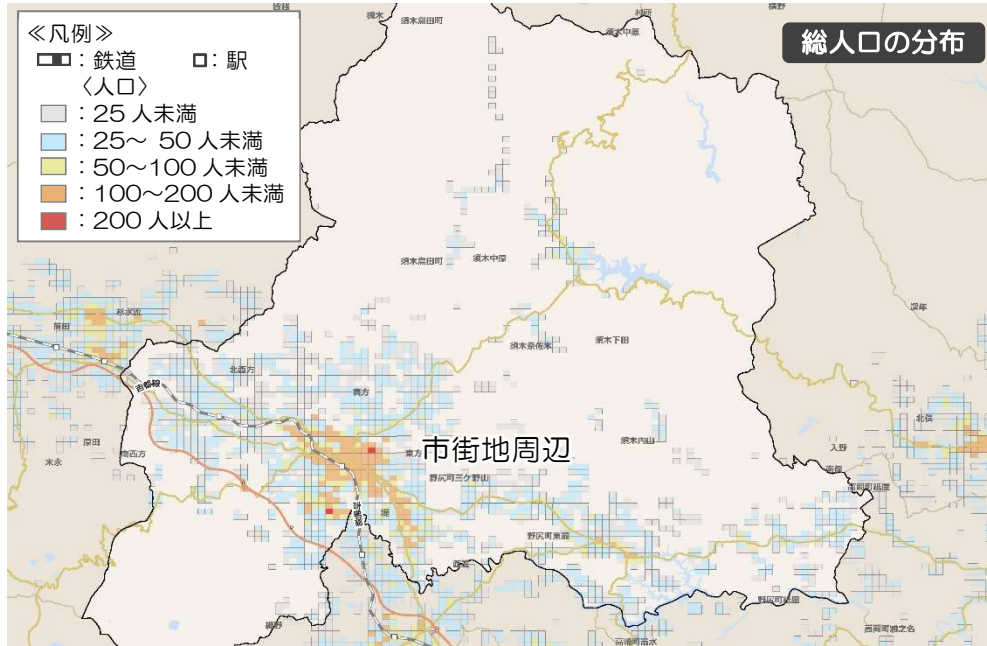


(出典：第2期てなんど小林総合戦略 人口ビジョン編・総合戦略編)

(2) 人口分布

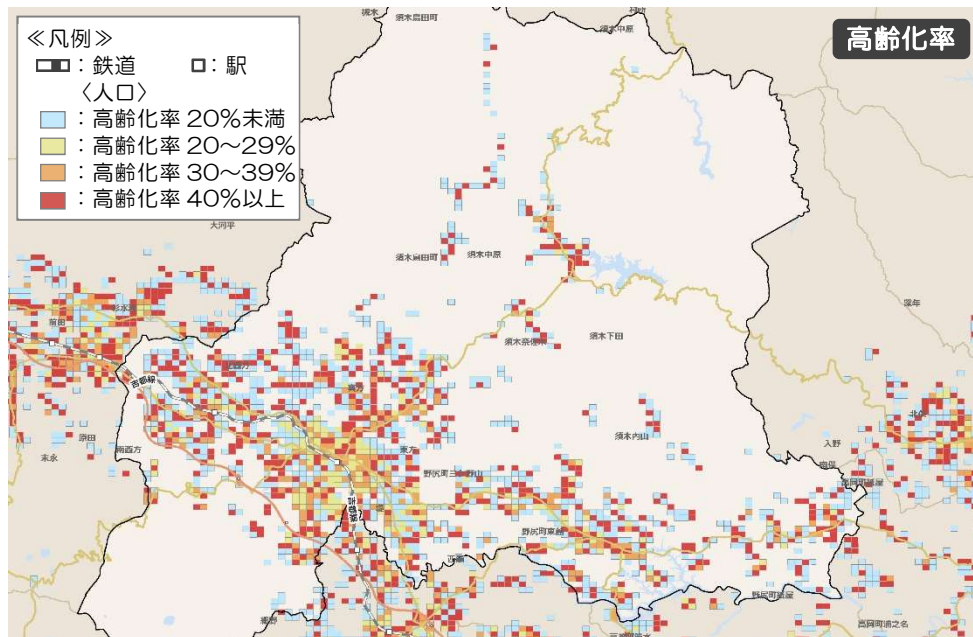
居住人口の分布は、市街地周辺の国道 268 号・国道 221 号沿いを中心に分布しており、その中でも市街地周辺に高い人口集積が見られます。

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います。



資料：H27 国勢調査

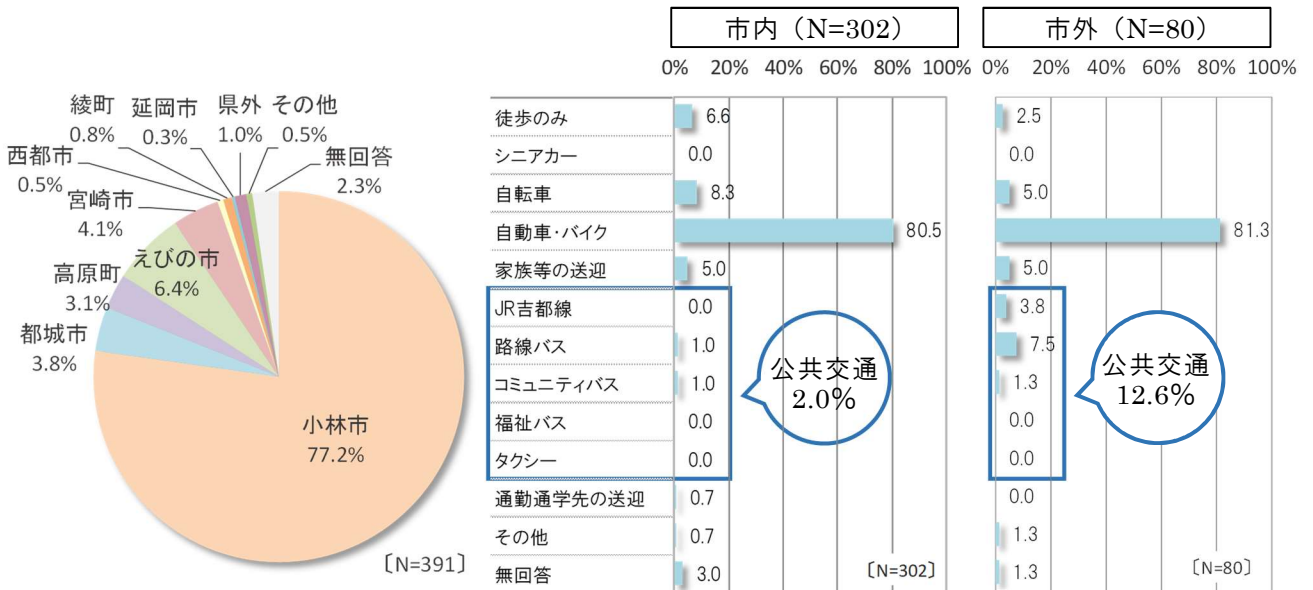
2. 移動特性

令和3年8月に実施した市民アンケート調査（公共交通に関する調査）の結果に基づき、市民の移動特性（通勤・通学、買い物、通院など）について分析しました。

(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、高原町など）です。

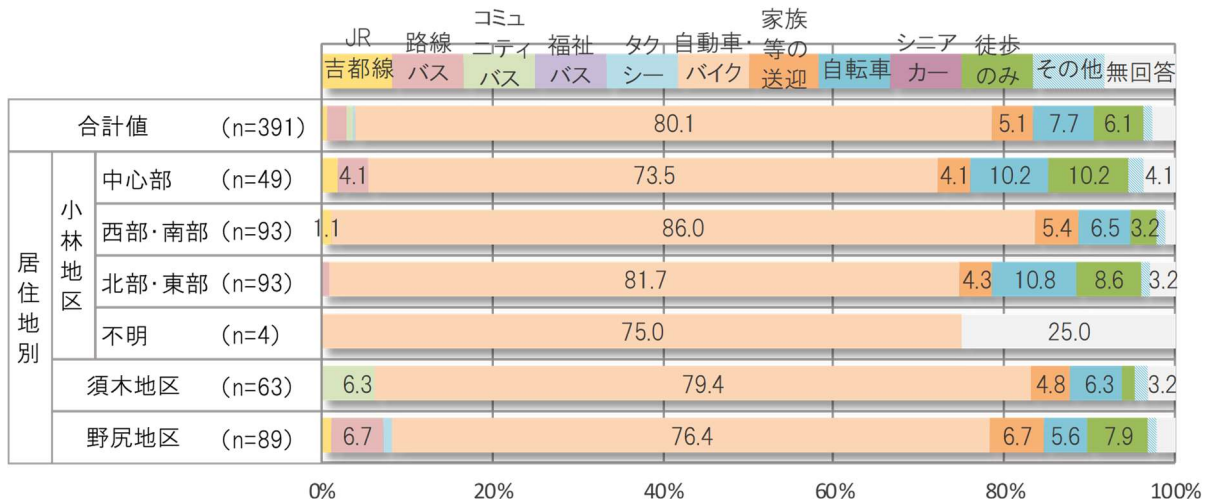
市内・市外とも自動車・バイクが主な通勤・通学手段（市内 80.5%、市外 81.3%）となっており、市外への通勤・通学は市内に比べ公共交通が利用されています（12.6%）。



▲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：路線バス）を利用しています。

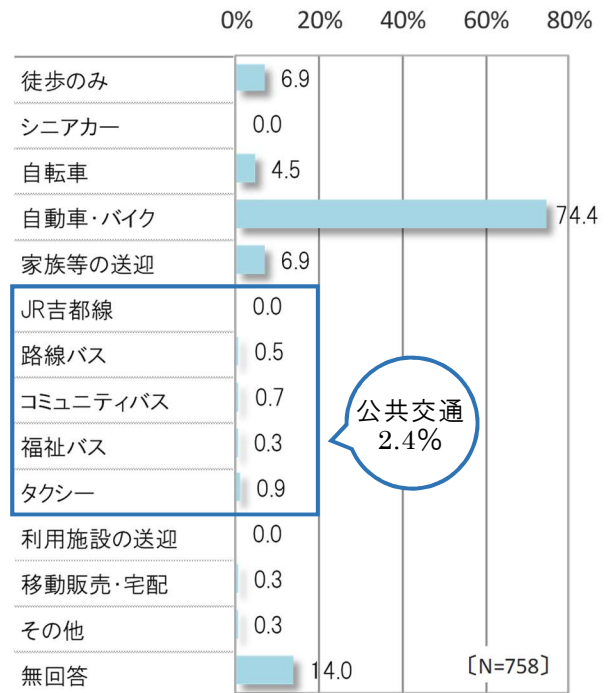
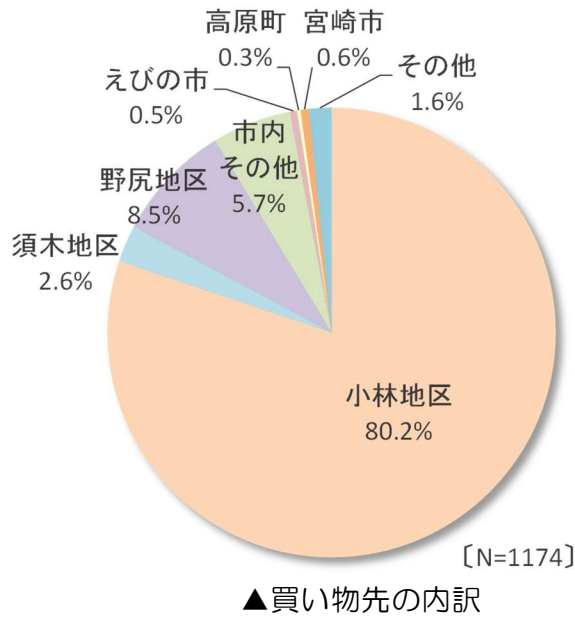


▲通勤・通学時の交通手段（地区別）

(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。地域公共交通を 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。

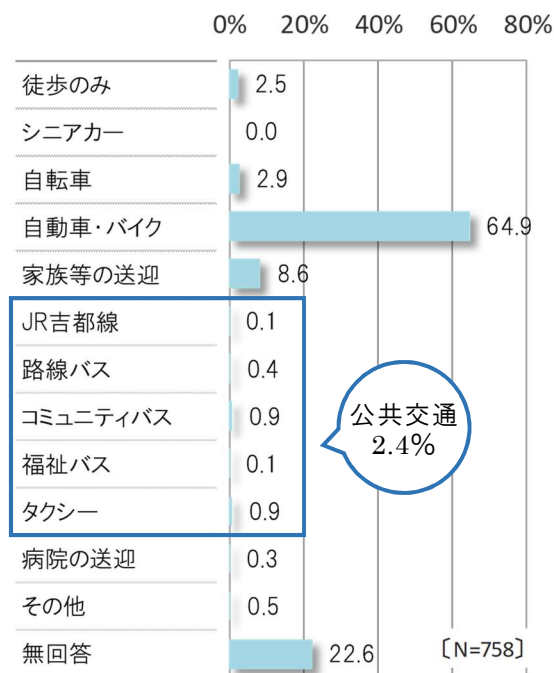
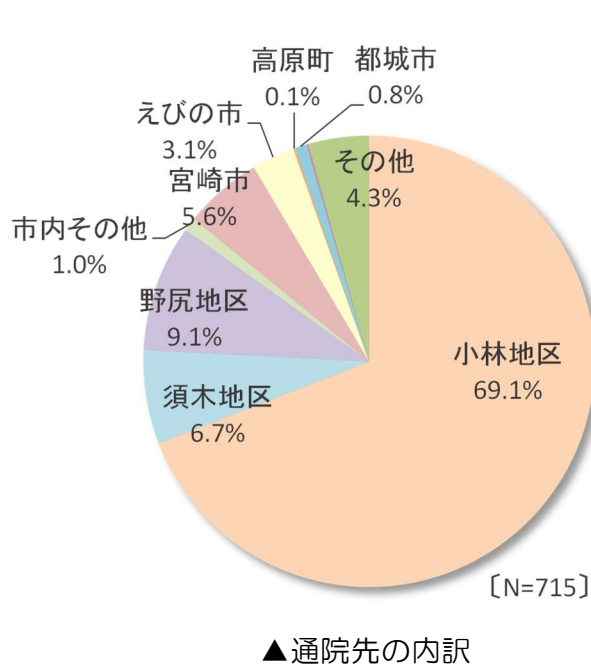


▲買い物時の交通手段

(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高くなっています。

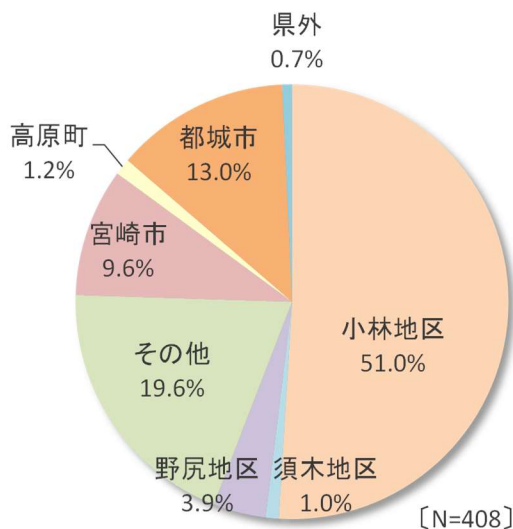
主な交通手段は自動車・バイク(64.9%)となっています。地域公共交通は2.4%が利用しており、主にコミュニティバス、タクシー、路線バスが利用されています。



(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%が市内の外出先をあげており、具体的な外出先の上位施設では「イオン（都城・宮崎）」「運動公園」「図書館」等があげられています。

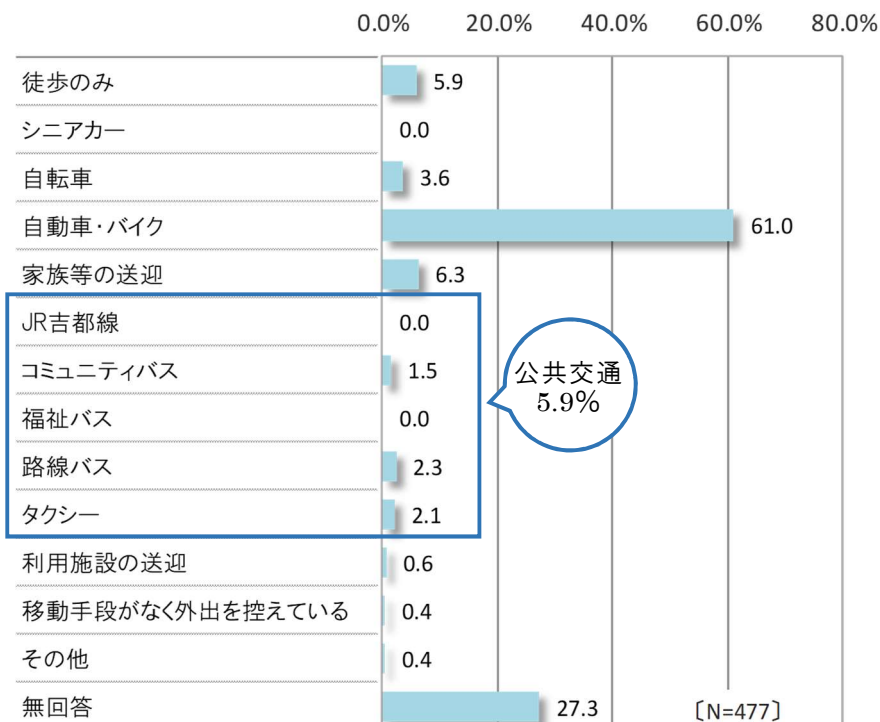
主な交通手段は自動車・バイク（61.0%）となっていますが、5.9%が地域公共交通を利用しており、主に路線バス、タクシー、コミュニティバスが利用されています。



▲外出先の内訳

| 施設名 | 票数 |
|------------|----|
| イオン（都城・宮崎） | 56 |
| 運動公園 | 19 |
| 図書館 | 14 |
| サンキュー | 13 |
| 市体育館 | 12 |
| パチンコ（市内） | 11 |
| ナフコ | 7 |
| 温泉 | 5 |
| ゴルフ場 | 5 |
| カラオケ | 4 |
| ゲオ | 4 |
| ダイナム | 4 |
| 宮交シティ | 4 |

▲外出先の上位施設

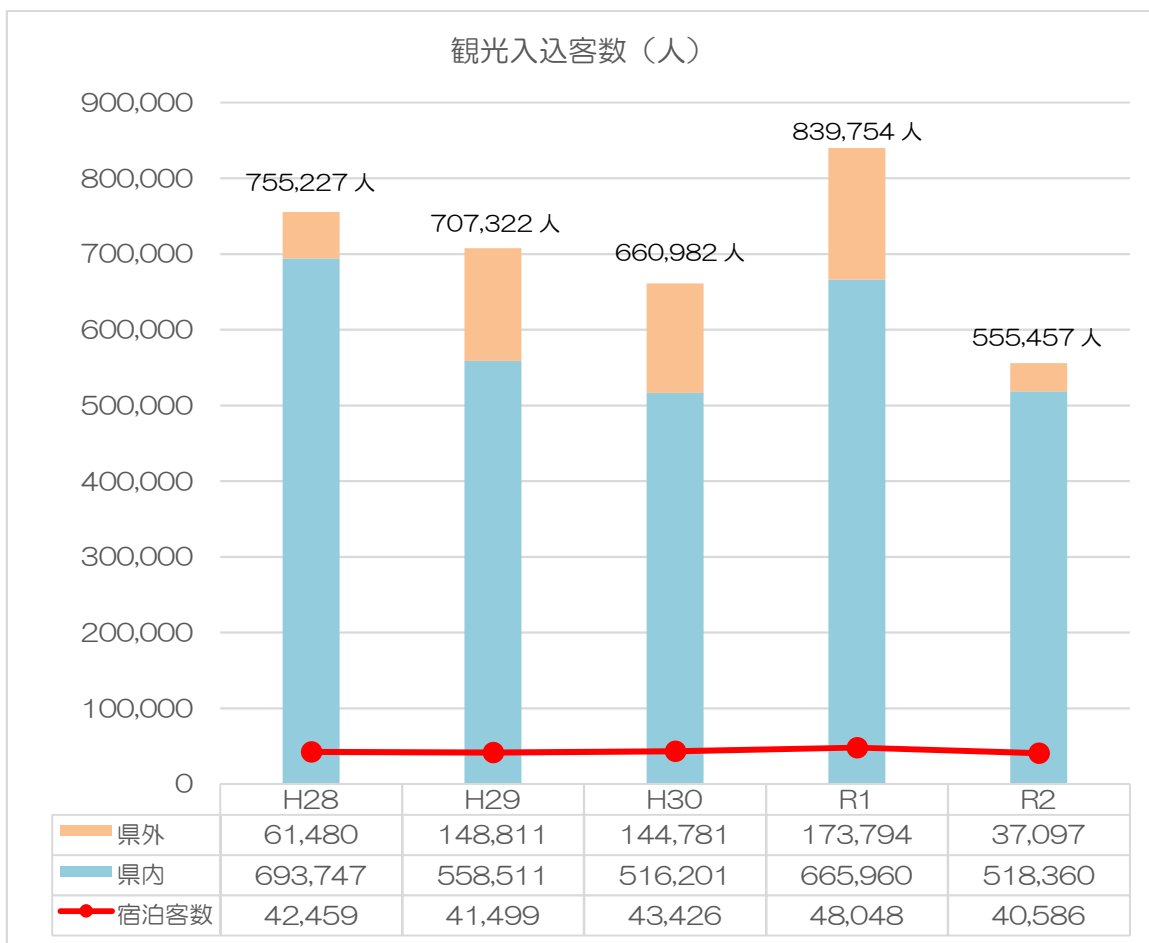


▲外出時の交通手段

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受け、555,457人まで減少しています。

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の割合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、交通結節点のJR小林駅と各地区における地域生活文化拠点を結ぶ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。



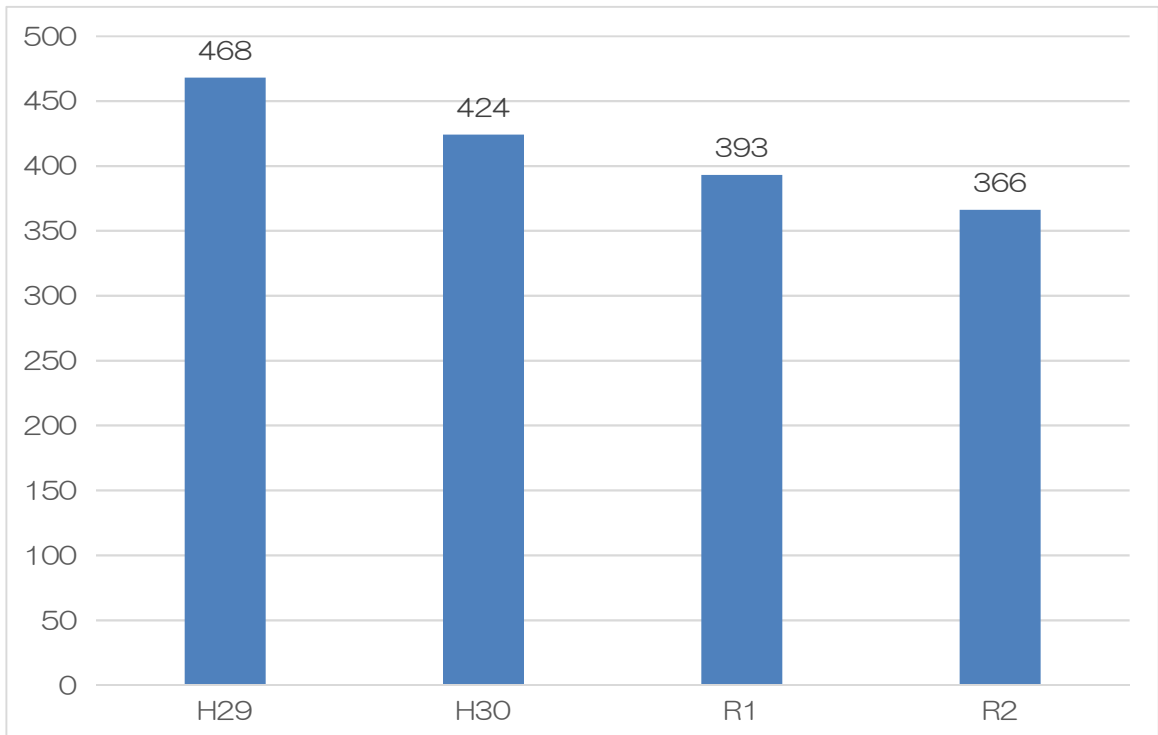
▲現在の地域公共交通網

(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います。

■ 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年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が大幅に減少しました。そのため、大幅な減便や運休を余儀なくされています。

■小林インターチェンジの利用状況

| | | フェニックス号 宮崎～福岡 | なんぷう号 宮崎～熊本 | はまゆう号 宮崎～鹿児島 | ブルーロマンス号 宮崎～長崎 |
|----|------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|
| R1 | 便数 | 56便 | 28便 | 14便 | 4便 |
| | 乗降者数 | 20,503人 | 2,665人 | 6,319 | 627人 |
| R2 | 便数 | 56便 | 28便 | 14便 | 4便 |
| | 乗降者数 | 3,271人 | 875人 | 1,008 | 108人 |

※はまゆう号（宮崎～鹿児島）は、令和3年3月1日より全線運休。

出典：宮崎交通（株）資料

■「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 |

出典：JR九州バス（株）資料

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います。
- ・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影響を受け大きく減少しました。令和元年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。

■路線バスの運行状況

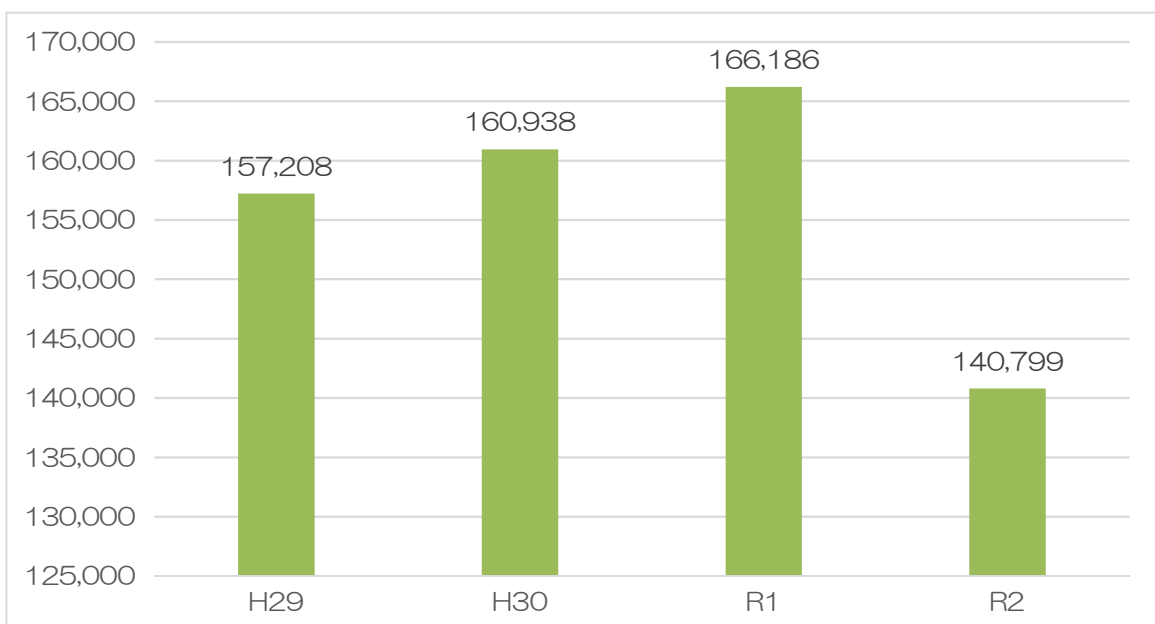
| 路線名 | 区間 | 料程 | 1日運行回数 |
|-------|-------------|------|--------|
| 宮崎空港線 | 小林～野尻～宮崎空港 | 57.8 | 10 |
| 都城線 | 小林～松の元～西都城 | 39.6 | 7.0 |
| 京町線 | 小林～飯野～京町待合所 | 26.9 | 10.5 |
| 広原祓川線 | 小林～広原～前野～祓川 | 18.3 | 3.0 |
| 広原祓川線 | 小林～広原～高原町役場 | 10.5 | 1.0 |

※1日運行回数：片道1運行を0.5回（往復で1.0回）

※すべて小林駅発着

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月1日から9月30日まで）



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影響を受け21,932人と大きく減少しました。
- ・路線ごとにみると、上九瀬線と三松循環線の利用が多くなっています。
- ・利用料金は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

| 路線名 | 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 |

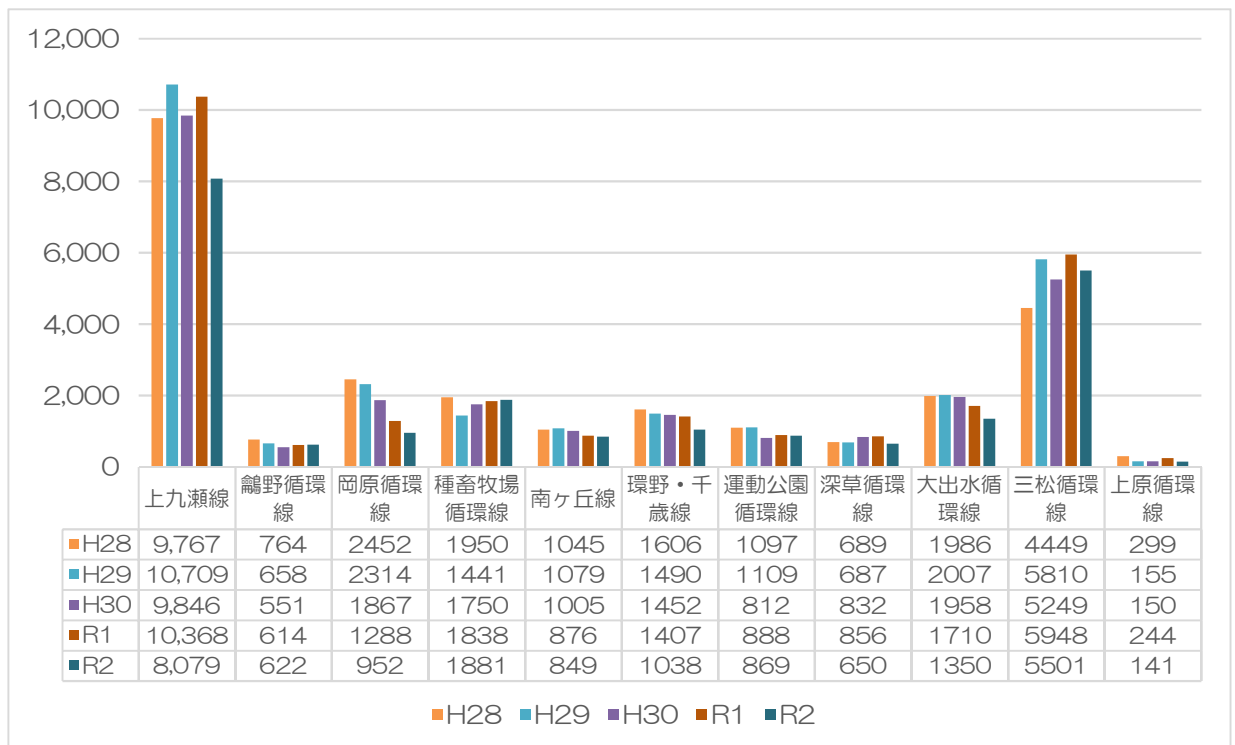
※令和2年10月1日現在

※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〕



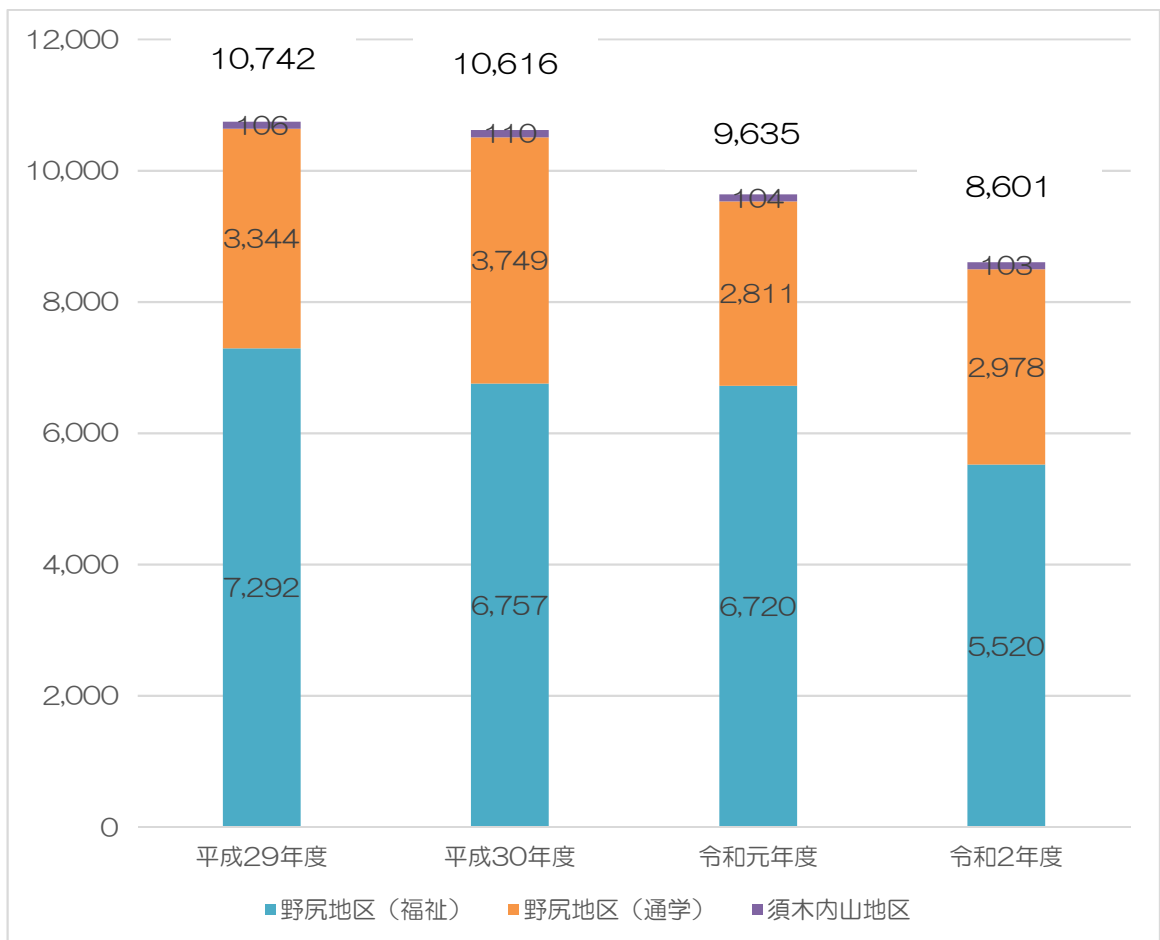
■路線毎の利用者数



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路線を運行しています。また、牟田原・猿瀬地区在住児童の通学のための定期的な運行も行っています。
- ・須木内山地区については、令和3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7,000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。
- ・利用料金は基本料金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、6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送事業（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

| 事業者名 | 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 |

令和3年10月現在

⑦その他の移動サービスの状況

●市内高等学校通学費助成事業

教育における経済的負担の軽減を図り、子育て支援に資するとともに、地域公共交通機関の利用促進を図ることを目的として、市内の高等学校にバスを利用して通学する生徒の保護者に対し、助成金を交付しています。

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、外出の支援を行っています。

事業は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 |

●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。

■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。

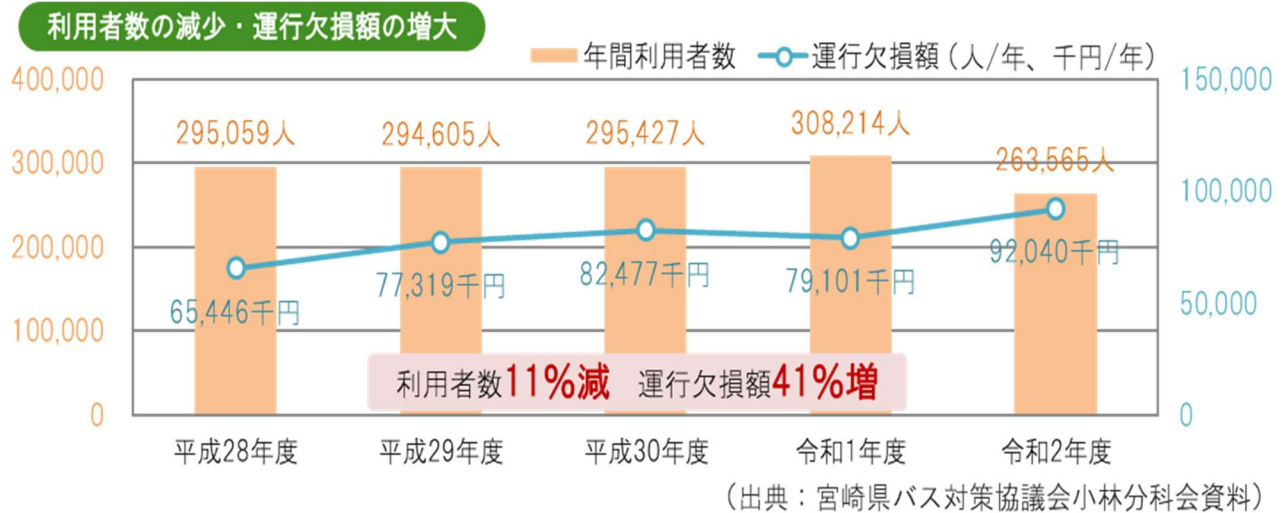
■利用枚数

| | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 |
|------|---------|---------|---------|---------|
| 利用枚数 | 13,953枚 | 14,035枚 | 17,199枚 | 21,617枚 |

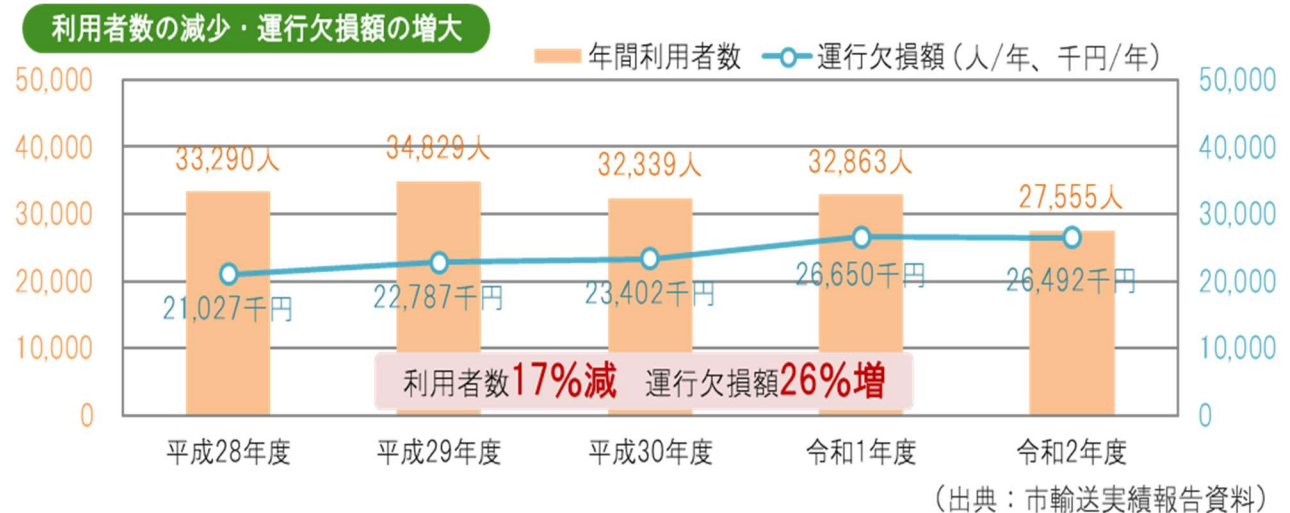
(3) 運営状況

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。

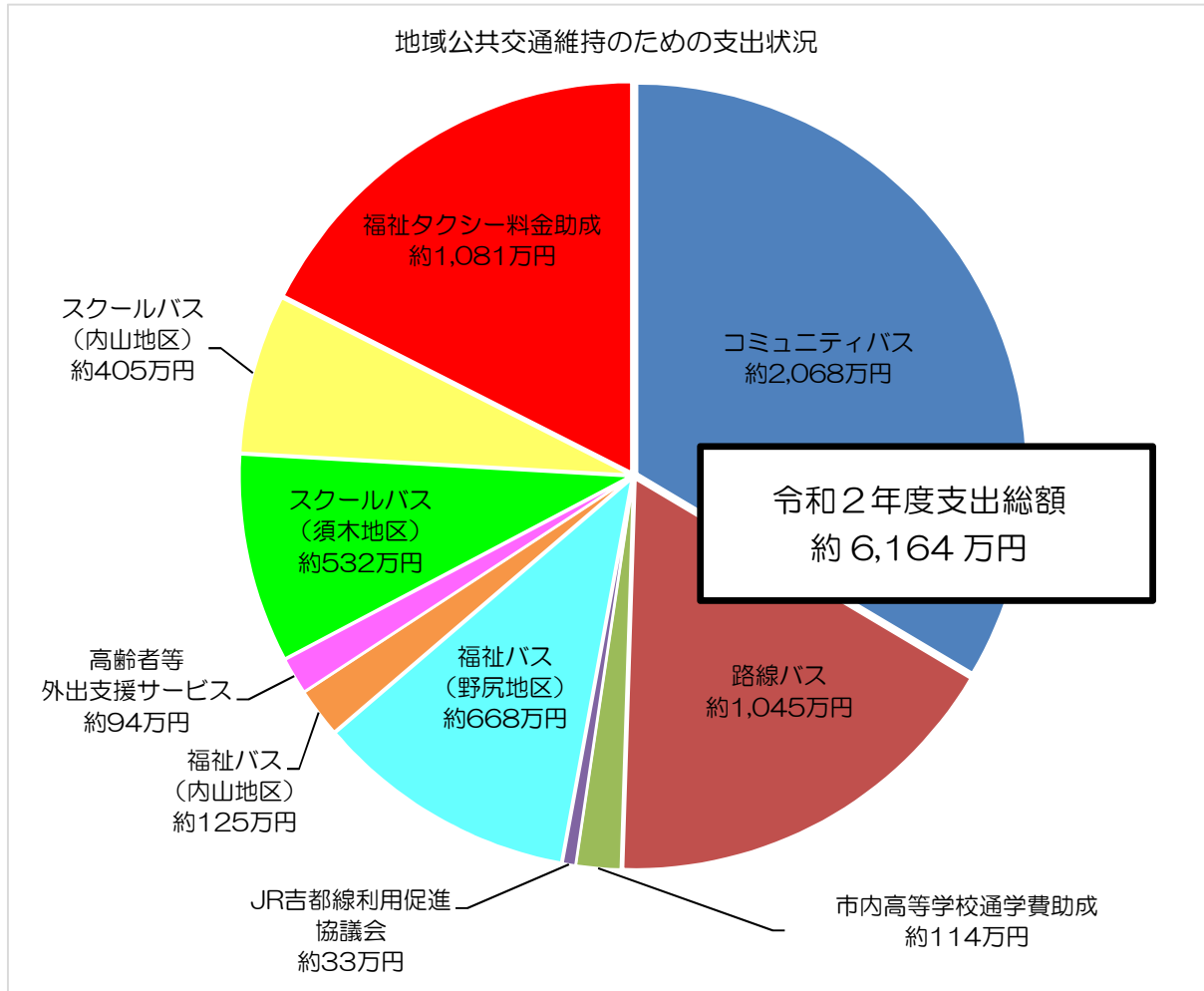
■ 路線バスの運営状況



■ コミュニティバス・福祉バスの運営状況



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6,164万円となっています。



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 |
| スクールバス(須木地区) | 4,950 | 4,991 | 4,291 | 5,317 | 19,549 |
| 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 | 54,628 | 57,661 | 56,885 | 61,643 | 230,817 |

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 | 福祉タクシー料金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% | 40.3% | 46.2% | 40.9% | 45.2% | 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 |
|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------|----------|
| － | － (約36,000人) | － (約30,000人) | － (約33,000人) | － (新型コロナにより中止) | 15,000人 | － |

※参考値としてこばやし秋まつりの来場者数を表記。

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 |
|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------|----------|
| － | － (約36,000人) | － (約30,000人) | － (約33,000人) | － (新型コロナにより中止) | 15,000人 | － |

※参考値としてこばやし秋まつりの来場者数を表記。

●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3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3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 | － |

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本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 小林の整備に伴い、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低い路線が存在し、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、新型コロナウイルス感染症の影響もあり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、積極的な広報活動を実施し、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期介護保険事業計画 | 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を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年度では年間約6,164万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りますが、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時間が合わない（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 ●路線バスやコミュニティバス・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の目標

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、より住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拠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・行政はもとより、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. 将来の地域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。



▲将来の地域公共交通のイメージ

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、沿線自治体や沿線住民、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 |
| | 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 |
| | | ②MaaSの導入に向けた研究 |
| 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、スマート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 |

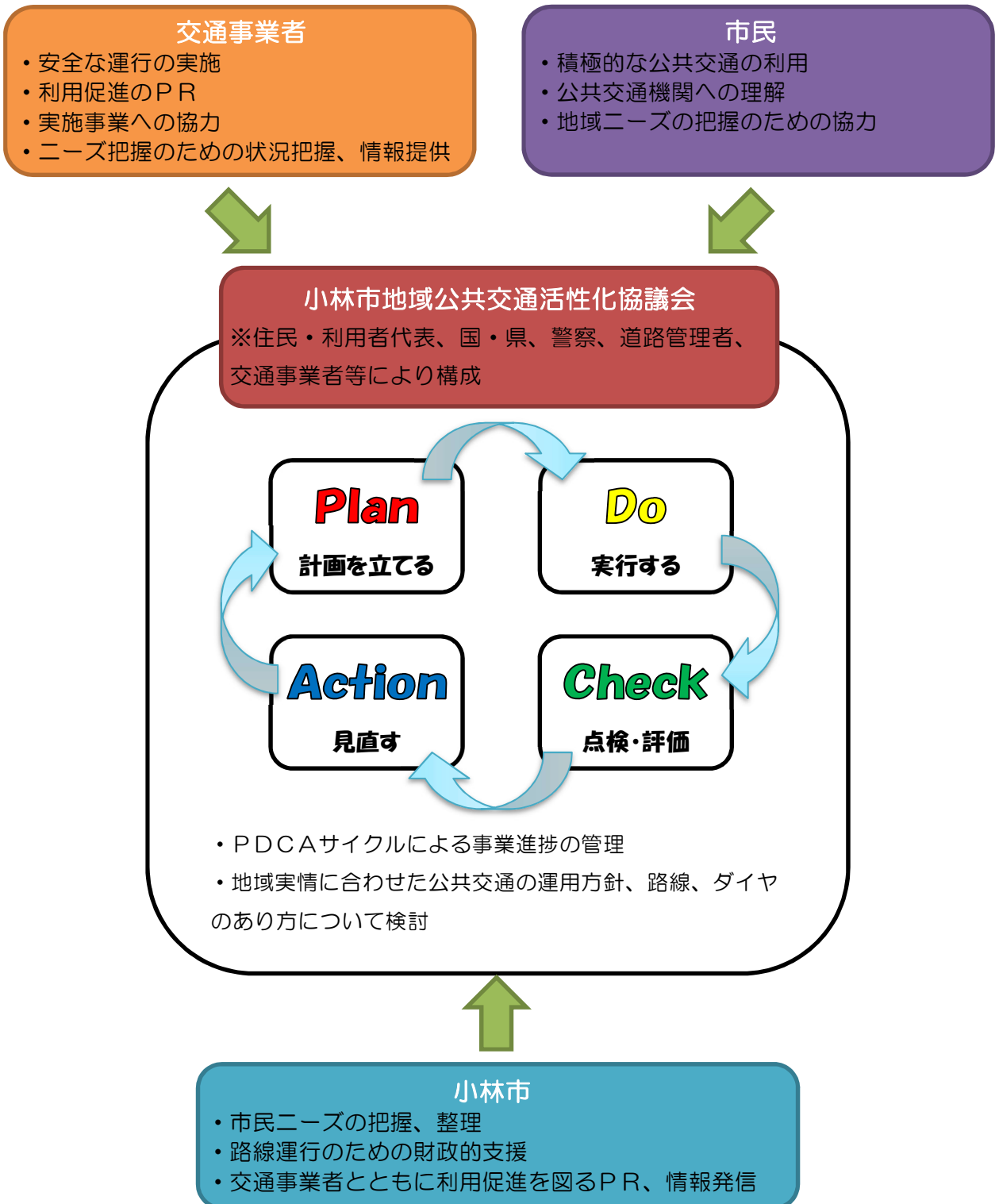
2. 各種施策・事業の実施スケジュール

| 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 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 | 実施 | | | | 市 交通事業者 |
| | | | 検討 | 実施 | | | 市 交通事業者 |
| | | | 検討 準備 | 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 (2) 幹線交通の維持・適正化 (3) 地域の移動サービスの確保 | ①JR吉都線利用促進協議会を中心とした利用促進活動 ①路線バスの路線適正化 ②路線バス運行補助 ①市内高等学校通学費助成 ②スクールバス運行事業 ①高齢者等外出支援サービス事業 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 | 実施 | | | | 市、沿線自治体 交通事業者 |
| | | | 協議・検討 | 実施 | 適宜 見直し | | 市、沿線自治体 交通事業者 |
| | | | 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 | ①市内高等学校通学費助成 ②スクールバス運行事業 ①高齢者等外出支援サービス事業 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 | 実施 | | | | 市 |
| | | | 実施 | | | | 市 |
| | | | 検討 実施 | | | | 市 交通事業者 |
| 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 (2) 利用促進・外出機会の創出 | 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 ①情報共有する場の創出 ②GTF5-JPデータの整備 ①出前講座（乗り方教室）の実施 | 検討 | 実施 | | | 市 |
| | | | 実施 | | | | 市 市民 |
| | | | 整備 | | | | 市 交通事業者 |
| 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】 ②GTF5-JPデータの整備【再掲】 ③MaaSの導入に向けた研究 | 検討 準備 | 実証運行 | | | 市 交通事業者 |
| | | | 整備 | | | | 市 交通事業者 |
| | | | 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

資料編 1 市民アンケート調査

〈 目 次 〉

| | |
|--------------------------|----|
| 1-1 調査の概要 | |
| 1-1-1 目的 | 1 |
| 1-1-2 調査方法 | 1 |
| 1-1-3 アンケート調査票 | 2 |
| 1-1-4 調査結果についての注意点 | 4 |
| 1-2 回答者の特徴 | |
| 1-2-1 基本属性（性別・年齢・地区・職業） | 4 |
| 1-2-2 世帯構成 | 5 |
| 1-2-3 運転免許の保有状況・返納意思 | 5 |
| 1-2-4 自動車等の利用状況 | 6 |
| 1-2-5 その他（介護の要否・スマホ使用状況） | 7 |
| 1-3 普段の外出状況（総括） | |
| 1-3-1 代表交通手段 | 8 |
| 1-3-2 普段の主な外出頻度 | 9 |
| 1-3-3 外出時（移動）の困りごと | 10 |
| 1-4 目的別の外出状況 | |
| 1-4-1 通勤・通学状況 | |
| （1）通勤・通学時の移動特性 | 11 |
| （2）通勤・通学の頻度・時間帯 | 12 |
| 1-4-2 買い物の状況 | |
| （1）買い物の移動特性 | 13 |
| （2）買い物の頻度 | 14 |
| （3）買い物の主な時間帯 | 15 |
| 1-4-3 通院の状況 | |
| （1）通院の移動特性 | 17 |
| （2）通院の頻度 | 18 |
| （3）通院の主な時間帯 | 19 |
| 1-4-4 その他用事（娯楽・趣味等） | |
| （1）その他用事での移動特性 | 21 |
| （2）その他用事の外出頻度 | 22 |
| （3）その他用事の主な外出時間帯 | 23 |

| | | |
|--------|--------------------|----|
| 1-5 | 鉄道（JR 吉都線）の利用状況 | |
| 1-5-1 | 鉄道の利用状況 | 24 |
| 1-5-2 | 利用時の困りごと・利用しない理由 | 25 |
| 1-5-3 | 改善後の利用回数の変化 | 25 |
| 1-6 | 路線バス（宮崎交通バス）の利用状況 | |
| 1-6-1 | 路線バスの利用状況 | 26 |
| 1-6-2 | 利用時の困りごと・利用しない理由 | 27 |
| 1-6-3 | 改善後の利用回数の変化 | 27 |
| 1-7 | タクシーの利用状況 | |
| 1-7-1 | タクシーの利用状況 | 28 |
| 1-7-2 | 利用時の困りごと・利用しない理由 | 29 |
| 1-7-3 | 改善後の利用回数の変化 | 29 |
| 1-8 | コミュニティバス・福祉バスの利用状況 | |
| 1-8-1 | コミュニティバス・福祉バスの利用状況 | 30 |
| 1-8-2 | 利用時の困りごと・利用しない理由 | 31 |
| 1-8-3 | 改善後の利用回数の変化 | 31 |
| 1-8-4 | 今後のバスの利用意向 | 32 |
| 1-8-5 | 希望する運行方法 | 32 |
| 1-9 | 生活環境や公共交通の満足度 | |
| 1-9-1 | 生活環境の満足度 | |
| | （1）買い物のしやすさ | 34 |
| | （2）医療機関への通院しやすさ | 34 |
| | （3）趣味・娯楽等の行動しやすさ | 34 |
| 1-9-2 | 公共交通の満足度 | |
| | （1）鉄道（JR 吉都線） | 35 |
| | （2）高速バス | 35 |
| | （3）タクシー | 35 |
| | （4）路線バス | 36 |
| | （5）コミュニティバスおうらい | 36 |
| | （6）福祉バス | 36 |
| 1-10 | 市の財政負担・今後の取組への意向 | |
| 1-10-1 | 市の財政負担への意向 | 37 |
| 1-10-2 | 公共交通の維持・利用向上のための考え | 38 |

資料編 1 市民アンケート調査

1-1 調査の概要

1-1-1 目的

今後の公共交通を利用する見込みが高い市民（ターゲット層）を抽出するため、「だれ（地区・年齢・目的）」が「どこ（居住地）」から「どこ（目的地）」に「いつ（時間帯）」「どのような手段で移動しているか」等の生活行動やニーズの詳細把握を行った。

1-1-2 調査方法

調査対象：市内在住 2,000 世帯（無作為抽出による 15 歳以上がいる世帯）

調査期間：令和 3 年 8 月 16 日～令和 3 年 9 月 10 日頃（4 週間程度）

調査手法：郵送によるアンケート票の配布・回収
（郵送による調査票紙面 A3 用紙 4 枚の配布・回収）

回収率：回収率 37.9%（2000 票配布に対して 758 票回収）

<地区毎の配布・回収状況>

配布数は地区ごとに一定の票数を確保できるよう設定している（下記）。

▼アンケートの配布・回収数

| 地区 | 基礎情報 | | 配布票数 | 回収目標票数 | 回収票数 | 回収率 | |
|------------------|--------|--------|-------|--------|------|-------|-------|
| | 総人口 | 世帯数 | | | | | |
| 旧 小 林 市 | 市中心部 | 9,912 | 5,190 | 410 | 100 | 100 | 24.4% |
| | 北西方 | 2,813 | 1,376 | 420 | 100 | 171 | 40.7% |
| | 南西方 | 4,207 | 2,096 | | | | |
| | 細野 | 4,885 | 2,460 | | | | |
| | 堤 | 5,703 | 2,593 | 420 | 100 | 174 | 41.4% |
| | 水流迫 | 997 | 502 | | | | |
| | 東方 | 1,790 | 892 | | | | |
| | 真方 | 5,331 | 2,636 | | | | |
| (不明) | - | - | - | - | 12 | - | |
| 須木地区 | 1,476 | 840 | 350 | 100 | 137 | 39.1% | |
| 野尻地区 | 7,195 | 3,617 | 400 | 100 | 164 | 41.0% | |
| 計 | 44,309 | 22,202 | 2,000 | 500 | 758 | 37.9% | |

（令和 3 年 6 月 1 日現在：住民基本台帳人口）

1-1-3 アンケート調査票

公共交通に関する調査 にご協力ください

皆さまには、日頃から市政各般にわたりまして、ご理解とご協力をいただき、心から感謝申し上げます。

現在、小林市にはJR吉都線（鉄道）や高速バス、路線バス（宮崎交通バス）、コミュニティバス（おうらい）、福祉バス（野尻・内山地区）など、様々な公共交通が運行しています。

しかし、本市の人口減少が進むにつれて、公共交通の利用者も減少しており、増えにわたって市民の日常生活に必要な公共交通を維持していくかは、本市にとって重要な課題となっています。

そこで、市民の皆さまの日常生活における外出状況や鉄道・バス等の利用状況などを把握し、今後の公共交通のあり方を検討するため、市民の皆さまを対象としたアンケート調査を実施いたします。

調査はプライバシー保護のため無記名方式としており、調査の結果は他の目的には使用いたしません。皆さまのご協力をよろしくお願いいたします。

小林市地域公共交通活性化協議会（事務局 小林市企画政策課）

調査票についてのご説明

1. この調査票は小林市にお住まいの世帯から無作為に抽出した15歳以上の方にお送りしています。

2. ご記入は、できる限りご本人様にお願いいたします。
（記入が難しい場合は、他の人に代筆して頂いても構いません。）

3. ご記入は、設問に従ってあてはまる番号に○をつけてください。

調査票への記入方法

問2 あなたの自動車等の利用状況について、あてはまるものに○をつけてください。

- 1 自動車等を利用している（自分で運転する）
- 2 自動車等を保有しており（家族が運転する）、送迎してもらっている
- 3 家族が保有しているが、仕事等の都合で自中は送迎を頼めない
- 4 自動車等を保有していない（自身を含め、同居者全員）

あてはまるものに、「○」を記入

4. 記入した調査票は 9月3日（金）までに、切手をはらずに、同封の返信用封筒に入れ、ポストに投かんしてください。

● 調査に関するお問合せ 小林市役所 企画政策課 企画政策グループ
連絡先 TEL 0984-23-0456

右のページから調査票となっていますので、ご記入をお願いします。

アンケート調査票

1. ご自身の世帯状況についてお聞きします。

問1 あなたご自身のことをお答えください。

| | | | | |
|-----------|--|--|----------------------------------|------|
| 年齢 | _____歳 | 性別 | 1 男性 | 2 女性 |
| お住まいの地区 | 小林市（区名：_____） | | ※ 番地は不要 記入例▶ 本町区、細野1区、上町北区 など | |
| 家族構成 | 1 一人暮らし 2 夫婦二人 3 親と同居 | 4 子どもと同居 5 親・子の三世代以上で同居 6 その他（_____） | | |
| ご職業 | 1 会社員・公務員 5 パート・アルバイト | 2 自営業 6 無職 | 3 主婦・主夫 7 その他（_____） | 4 学生 |
| 家族の人数 | 一緒に住んでいる家族の人数は、（_____人） ※ご自身を含め | | | |
| 運転免許 | 1 免許（二輪・原付含む）を持っている 2 免許を持っていない | | | |
| 免許返納への考え | 【65歳以上で免許を持っている方のみお答えください】 1 現在は返納する意思はない 2 今後5年以内に返納する考えがある 3 時期未定だが返納する考えがある | | | |
| 自動車等の利用状況 | 1 自動車等を利用している（自分で運転する） 2 家族が自動車等を保有し（家族が運転、自分は送迎してもらっている） 3 家族が保有しているが、仕事等の都合で自中は送迎を頼めない 4 自動車等を保有していない（ご自身を含め、同居者全員） | | | |
| 介助の必要 | 1 介助がなくても外出できる 2 介助がないと外出できない | | | |
| スマホの使用 | 1 スマートフォンを使っている 2 スマートフォンを使っていない | | | |

2. あなたの主な外出状況についてお聞きします。

問2 あなたが外出する際、主に利用する交通手段に○をつけてください。複数ある場合は、利用頻度の最も多いものを1つお答えください。

- 1 徒歩
- 2 シニアカー
- 3 自転車
- 4 自動車・バイク（自分で運転）
- 5 家族・知人等に送迎を頼む
- 6 JR吉都線
- 7 コミュニティバス（おうらい）
- 8 福祉バス（野尻・内山地区）
- 9 路線バス（宮崎交通バス）
- 10 タクシー
- 11 病院・福祉施設等の送迎車
- 12 移動手段がないため外出を控えている
- 13 その他（_____）

問3 普段、どのくらいの頻度で外出していますか？選択肢から、週または月のどちらか回答しやすい方でお答えください。

- 1 週に _____ 日程度
- 2 月に _____ 日程度
- 3 ほとんど外出しない

問4 普段の外出時における移動について、困っていること（不満等）はありますか？

- 1 困っていることがある
- 2 特に困っていることはない

▶ 「1 困っていることがある」の回答者のみ、困っている内容を教えてください。

内容（_____）

例）家族等いつも送迎を頼めない、移動手段がなく外出を控える、バス停が遠い等

次ページに続きます。

3. 通勤・通学の状況についてお聞きします。

※通勤通学をしない方は空欄のまま問9に進んでください

問5 普段の通勤先または通学先はどちらですか？

通勤先の場所（_____市・町・村） 例 小林市細野1区など

問6 どのくらいの頻度で通勤・通学をしますか？回答しやすい欄にお答えください。

- 1 週に _____ 日程度
- 2 月に _____ 日程度

問7 通勤通学で利用する交通手段に○をつけてください。（複数回答可）

- 1 徒歩
- 2 シニアカー
- 3 自転車
- 4 自動車・バイク（自分で運転）
- 5 家族・知人等に送迎を頼む
- 6 JR吉都線
- 7 路線バス（宮崎交通バス）
- 8 コミュニティバス（おうらい）
- 9 福祉バス（野尻・内山地区）
- 10 タクシー
- 11 通勤通学先の送迎車
- 12 その他（_____）

問8 通勤通学の主な時間帯について、（ ）内に1時～24時までの数字を記入してください。

出発（_____）時ごろ ～ 帰宅（_____）時ごろ

4. 日常の買い物（食料品/日用品等）についてお聞きします。

問9 買い物でよく利用する店舗はどこですか？複数ある店舗は「支店名」もご記入ください。

店舗①（_____） 店舗②（_____）

問10 どのくらいの頻度で買い物に外出していますか？回答しやすい欄にお答えください。

- 1 週に _____ 日程度
- 2 月に _____ 日程度
- 3 年に数回以下

問11 買い物で利用する交通手段に○をつけてください。（複数回答可）

- 1 徒歩
- 2 シニアカー
- 3 自転車
- 4 自動車・バイク（自分で運転）
- 5 家族・知人等に送迎を頼む
- 6 JR吉都線
- 7 路線バス（宮崎交通バス）
- 8 コミュニティバス（おうらい）
- 9 福祉バス（野尻・内山地区）
- 10 タクシー
- 11 利用する施設の送迎
- 12 移動販売・宅配
- 13 その他（_____）

問12 買い物に行く主な時間帯について、（ ）内に1時～24時までの数字をご記入ください。

出発時間（_____）時ごろ ～ 帰宅時間（_____）時ごろ

5. 通院時の外出（病院）についてお聞きします。

問13 通院で外出する際によく利用する医療機関はどこですか？

通院先①（_____） 通院先②（_____）

問14 どのくらいの頻度で通院していますか？回答しやすい欄にお答えください。

- 1 定期的に通院（月に _____ 日程度または週に _____ 日程度）
- 2 病気が怪我で必要時のみ
- 3 その他（_____）

問15 通院時に利用する交通手段に○をつけてください。（複数回答可）

- 1 徒歩
- 2 シニアカー
- 3 自転車
- 4 自動車・バイク（自分で運転）
- 5 家族・知人等に送迎を頼む
- 6 JR吉都線
- 7 路線バス（宮崎交通バス）
- 8 コミュニティバス（おうらい）
- 9 福祉バス（野尻・内山地区）
- 10 タクシー
- 11 利用する病院の送迎
- 12 その他（_____）

問16 通院時の主な時間帯について、（ ）内に1時～24時までの数字をご記入ください。

出発時間（_____）時ごろ ～ 帰宅時間（_____）時ごろ

6. その他の外出（娯楽や趣味、遊び等）についてお聞きします。

アンケート調査票

問17 その他の用事（娯楽・趣味等）でよく行く施設はありますか？

施設名①（_____） 施設名②（_____）

問18 どのくらいの頻度でその施設に外出していますか？

- 1 週に _____ 日程度
- 2 月に _____ 日程度
- 3 年に数回以下

問19 主に利用する交通手段は何ですか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- 1 徒歩
- 2 シニアカー
- 3 自転車
- 4 自動車・バイク（自分で運転）
- 5 家族・知人等に送迎を頼む
- 6 JR吉都線
- 7 コミュニティバス（おうらい）
- 8 福祉バス（野尻・内山地区）
- 9 路線バス（宮崎交通バス）
- 10 タクシー
- 11 利用する施設の送迎
- 12 移動手段がないため外出を控えている
- 13 その他（_____）

問20 施設に行く主な時間帯は何時頃ですか？（ ）内に1～24までの数字をご記入ください。

出発時間（_____）時ごろ ～ 帰宅時間（_____）時ごろ

7. 鉄道（JR吉都線）の利用状況についてお聞きします。

問21 普段、鉄道（JR吉都線）を利用されますか？

- 1 利用する
- 2 利用しない

▶ 「1 利用する」の回答者のみ、次の①～③についてお答えください。

① 主に利用する駅はどこですか？ 駅名（_____駅～_____駅）

② どのくらいの頻度で鉄道を利用されますか？

- 1 週に _____ 日程度
- 2 月に _____ 日程度
- 3 年に数回以下

③ 駅までの交通手段は何を利用していますか？（あてはまるもの1つに○）

- 1 徒歩（シニアカー含む）
- 2 自転車
- 3 原付・バイク
- 4 自動車（自分で運転）
- 5 家族・知人等に送迎を頼む
- 6 路線バス（宮崎交通バス）
- 7 コミュニティバス（おうらい）
- 8 福祉バス（野尻・内山地区）
- 9 タクシー
- 10 その他（_____）

問22 鉄道を利用する時に困っていることはありますか？なお、鉄道を利用していない方は、利用しない理由にあてはまるものをお答えください。（複数回答可）

- 1 最寄り駅までの移動手段がない
- 2 外出時間と運行時間が合わない
- 3 乗り方・支払い方法等が分からない
- 4 鉄道・バスの乗り換え案内が不足
- 5 運行時刻や路線が分かりづらい
- 6 高齢のため乗り降りが困難である
- 7 駅内の待合環境が不十分（ベンチ等）
- 8 移動先の駅が目的地から離れている
- 9 鉄道を利用するような移動目的がない
- 10 自動車・バイク（自分で運転）で移動できる
- 11 その他（_____）

問23 「問22」の内容が改善された場合、鉄道の利用回数は増えますか？

- 1 増える（週 _____ 日程度増える または 月 _____ 日程度増える）
- 2 変わらない

次ページに続きます。

8. 路線バス（宮崎交通バス）の利用状況についてお聞きします。

問 24 普段、**路線バス（宮崎交通バス）**を利用されますか？

- 1 利用する 2 利用しない

「1 利用する」の回答者のみ、次の①～②についてお答えください。

①主に利用する**路線**や**目的地**はどこですか？
 路線名〔 _____ 線〕 目的地の名前〔 _____ 〕

②どのくらいの**頻度**で路線バスを利用されますか？
 1 〔週に _____ 日程度〕 2 〔月に _____ 日程度〕 3 年に数回以下

問 25 **路線バス**を利用する時に困っていることはありますか？路線バスを利用していない方は、**利用しない理由**にあてはまるものをお答えください。（複数回答可）。

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1 身近にバス停がない、遠い | 7 高齢のため乗り降りが困難である |
| 2 外出したい時間と運行が合わない | 8 バス停の待合環境が不十分（ベンチ等） |
| 3 乗り方・支払い方法等が分からない | 9 荷物が多いため乗りにくい |
| 4 鉄道・バスの乗り換え案内が不足 | 10 自動車・バイク（自分で運転）で移動できる |
| 5 運行時刻やルートが分かりづらい | 11 その他〔 _____ 〕 |
| 6 時間通りにバスが来ない | |

問 26 「問 25」の内容が改善された場合、**路線バスの利用回数**は増えますか？

- 1 増える（週 _____ 日程度増える または 月 _____ 日程度増える） 2 変わらない

9. タクシーの利用状況についてお聞きします。

問 27 普段、**タクシー**を利用されますか？

- 1 利用する 2 利用しない

「1 利用する」の回答者のみ、次の①～②についてお答えください。

①利用する際の**行き先**や**時間帯**についてお答えください。
 行き先〔 _____ 〕 利用する時間帯〔 _____ 時頃 〕

②どのくらいの**頻度**でタクシーを利用されますか？
 1 〔週に _____ 日程度〕 2 〔月に _____ 日程度〕 3 年に数回以下

問 28 **タクシー**を利用する時に困っていることはありますか？タクシーを利用していない方は、**利用しない理由**にあてはまるものをお答えください。（複数回答可）。

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1 タクシーを電話で呼ぶのが面倒 | 5 料金が高い |
| 2 呼んでから来るまで待ち時間が長い | 6 利用方法がわからない |
| 3 降りるまで料金がわがらず不安 | 7 自動車・バイク（自分で運転）で移動できる |
| 4 車両の乗り降りがしづらい | 8 その他〔 _____ 〕 |

問 29 「問 28」の内容が改善された場合、**タクシーの利用回数**は増えますか？

- 1 増える（週 _____ 日程度増える または 月 _____ 日程度増える） 2 変わらない

10. コミュニティバス（おうらい）の利用状況をお聞きします。

アンケート調査票

問 30 普段、**コミュニティバス（おうらい）**を利用されますか？

- 1 利用する 2 利用しない

「1 利用する」の回答者のみ、次の①～②をお答えください。

①主に利用している**区間（乗り場）**はどこですか？
 利用区間① 乗る場所〔 _____ 〕 降りる場所〔 _____ 〕
 利用区間② 乗る場所〔 _____ 〕 降りる場所〔 _____ 〕

②どのくらいの**頻度**でのりやいバスおうらいを利用されますか？
 1 〔週に _____ 日程度〕 2 〔月に _____ 日程度〕 3 年に数回以下

問 31 **コミュニティバス（おうらい）**を利用する時に困っていることはありますか？利用していない方は、**利用しない理由**にあてはまるものをお答えください。（複数回答可）。

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1 身近に乗り場がない（遠い） | 7 高齢のため乗り降りが困難である |
| 2 外出したい時間と運行が合わない | 8 バス停の待合環境が不十分（ベンチ等） |
| 3 乗り方・支払い方法等が分からない | 9 荷物が多いため乗りにくい |
| 4 鉄道・バスの乗り換え案内が不足 | 10 自動車・バイク（自分で運転）で移動できる |
| 5 運行時刻やルートが分かりづらい | 11 その他〔 _____ 〕 |
| 6 時間通りにバスが来ない | |

問 32 「問 31」の内容が改善された場合、**コミュニティバス（おうらい）**の利用は増えますか？

- 1 増える（週 _____ 日程度増える または 月 _____ 日程度増える） 2 変わらない

問 33 **コミュニティバス（おうらい）**の利用意向についてあてはまるもの一つをお答えください。

- 1 今後も利用したいと思っている（運行継続を希望）
 2 利用するは分からないが、地域に必要なサービスだと思う
 3 利用しないと思う（必要性を感じない、運行継続は必要ない）
 4 自家用車の利用（家族の送迎）などで暮らせるので継続しなくてよい
 5 その他〔 _____ 〕

問 34 運行の効率化を図るための方法として、利用者のいるのみを運行する「事前予約型」に切り替える方法が考えられますが、**事前予約型の運行**についてあてはまるもの一つをお答えください。

- 1 事前予約型（電話等）でも良い 2 決まった時刻に運行する形が良い（現在の形）
 3 どちらでも良い 4 その他〔 _____ 〕

11. 普段の生活や公共交通の満足度についてお聞きします。

問 35 普段の**生活のしやすさ**について満足度をそれぞれ一つずつお答えください。

| 項目 | ご記入欄 | | | | | |
|--|------|---|---|---|----|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ①買い物（食料品など）のしやすさ （食料品などの買い物施設への行きやすさ） | 不満足 | | | | 満足 | 分からない |
| ②医療機関への通院しやすさ （最寄りの医療機関への通院しやすさ） | 不満足 | | | | 満足 | 分からない |
| ③趣味・娯楽等の行動しやすさ （娯楽や遊び等での出かけのしやすさ） | 不満足 | | | | 満足 | 分からない |

それぞれ番号1つに○
次ページに続きます。

問 36 鉄道やバス、タクシーなど、**市内に運行している公共交通サービスの満足度**について、それぞれあてはまる番号1つに○をつけてください。

| 項目 | ご記入欄 | | | | | |
|--------------------|------------------------------|-----|---|---|---|----------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 鉄道について | ①運行サービス （運行時間帯、本数など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ②駅・乗り場の環境 （乗り場や待合スペース等） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ③分かりやすい情報提供 （時刻表や路線図等） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ④運行サービス （運行時間帯、本数など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| 高速バスについて | ①運行サービス （運行時間帯、本数など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ②乗車運賃 （バス乗車運賃の高さ） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ③分かりやすい情報提供 （時刻表や路線図等） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ④運行サービス （運行時間帯、本数など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| 路線バスについて | ①運行サービス （運行時間帯、本数など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ②乗車運賃 （バス乗車運賃の高さ） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ③ルート・乗り場 （経由地や乗り場の環境など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ④分かりやすい情報提供 （時刻表や路線図等） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| コミュニティバス（おうらい）について | ①運行サービス （運行時間帯、本数など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ②乗車運賃 （バス乗車運賃の高さ） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ③ルート・乗り場 （経由地や乗り場の環境など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ④分かりやすい情報提供 （時刻表や路線図等） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| タクシーについて | ①運行サービス （移動のしやすさ、営業時間など） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ②待ち時間 （電話してから迎えに来るまでの時間） | 不満足 | | | | 満足 分からない |
| | ③運転手・車両 （運転手の対応や車両の乗りやすさ） | 不満足 | | | | 満足 分からない |

12. 市の財政負担や今後の取組についてご意見をお聞きします。

アンケート調査票

問 37 現在、**路線バス**や**コミュニティバス（おうらい）**等の公共交通は、市の財政負担により維持されています。今後も**市が財政負担をして公共交通を維持すべき**だと思いますか？

- 1 財政負担による運行を今後も継続すべき
 2 財政負担による運行は継続すべきではない（理由： _____ ）
 3 どちらともいえない

※「1 財政負担による運行を今後も継続すべき」を回答した方は、あなたの考えに最も近いものに を付けてください。
 財政負担を増やし、運行サービスをより充実させて欲しい
 現在の財政負担で、運行サービスを継続して欲しい
 財政負担を継続すべきだが、負担額の軽減にむけた工夫が必要
 その他（内容： _____ ）

問 38 住民・事業者・行政が協力して公共交通を維持する取組みが全国で目指されています。あなたが**公共交通の維持や利用向上のために必要と思う**又は**効果が高いと思う取組み**について、あてはまると思うものを全てに○をつけてください。（複数回答可）

- | | |
|---|----------|
| 1 鉄道とバス等の乗り場がしやすい運行時刻の改善を行う | 事業者・行政主体 |
| 2 駅や主要なバス停で利用しやすい乗り場環境（待ち合い・情報提供）を整える | |
| 3 ICカードや割引制度の普及など、バス等の利便性を高める（広報・PRを含む） | |
| 4 公共交通の使い方や割引情報などを学べる「乗り方教室」を開催する | |
| 5 自家用車利用からの転換を促すために、免許返納促進の工夫をする | |
| 6 ノンステップ（低床）バスなど、高齢者にとっても使いやすい車両導入を進める | |
| 7 週1回利用する等、定期的に公共交通を利用しようと思う住民の意識づくり | 住民主体 |
| 8 身近なバス停をきれいにする等、地域も協力して公共交通を守る取組みを増やす | |
| 9 使い勝手の良い運行内容を住民・自治会等で自ら考え、事業者等に提案する | |
| 10 地区の住民同士で乗り合わせる等、助け合って移動できる体制を自分達でつくる | その他 |
| 11 特に維持は必要ない | |
| 12 その他（内容： _____ ） | |

その他、公共交通についてのご意見等がありましたらご記入をお願いします。

公共交通についての問題意識や改善を期待することなどがあれば教えてください。

設問は以上になります。ご協力、ありがとうございました。

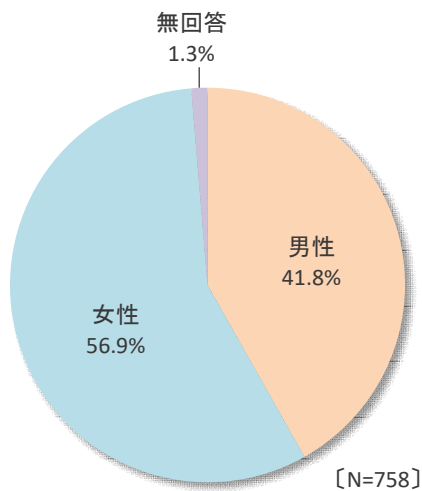
1-1-4 調査結果についての注意点

○各項目に示す調査結果は、グラフ内の回答割合は**小数点第一位で表示（四捨五入）**しており、**合計値が 100.0%と一致しないものがある**（0.1%の表示上の誤差）。

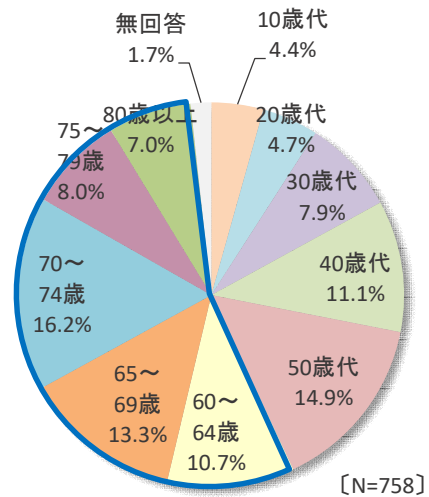
1-2 回答者の特徴

1-2-1 基本属性（性別・年齢・地区・職業）

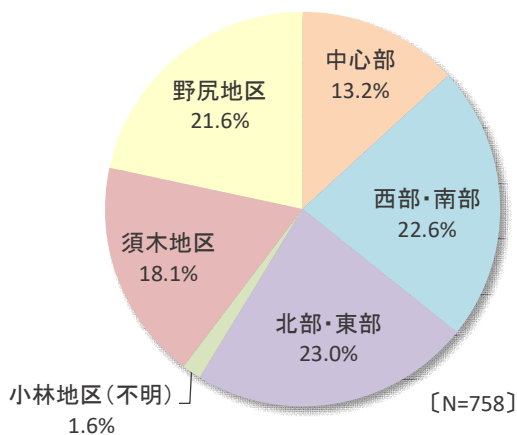
○居住地区に大きな偏りはみられず、各地区において 100 票以上を回収できている。
○男女比は女性の割合が比較的高く、職業は会社員等や無職（高齢者）の割合が高い。
○年齢構成では、60 歳以上の割合が半数以上（55.2%）を占めており、高齢層の公共交通に対する関心度合いの高さが伺える。



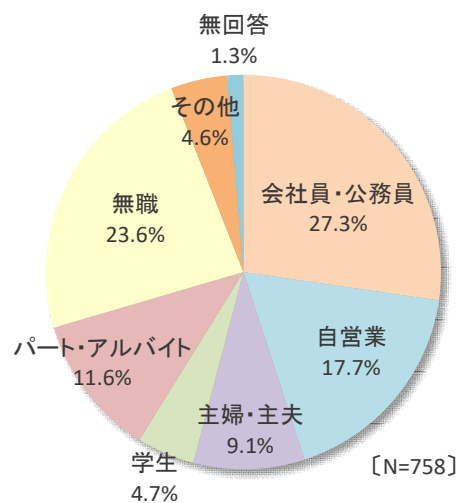
▲性別



▲年齢



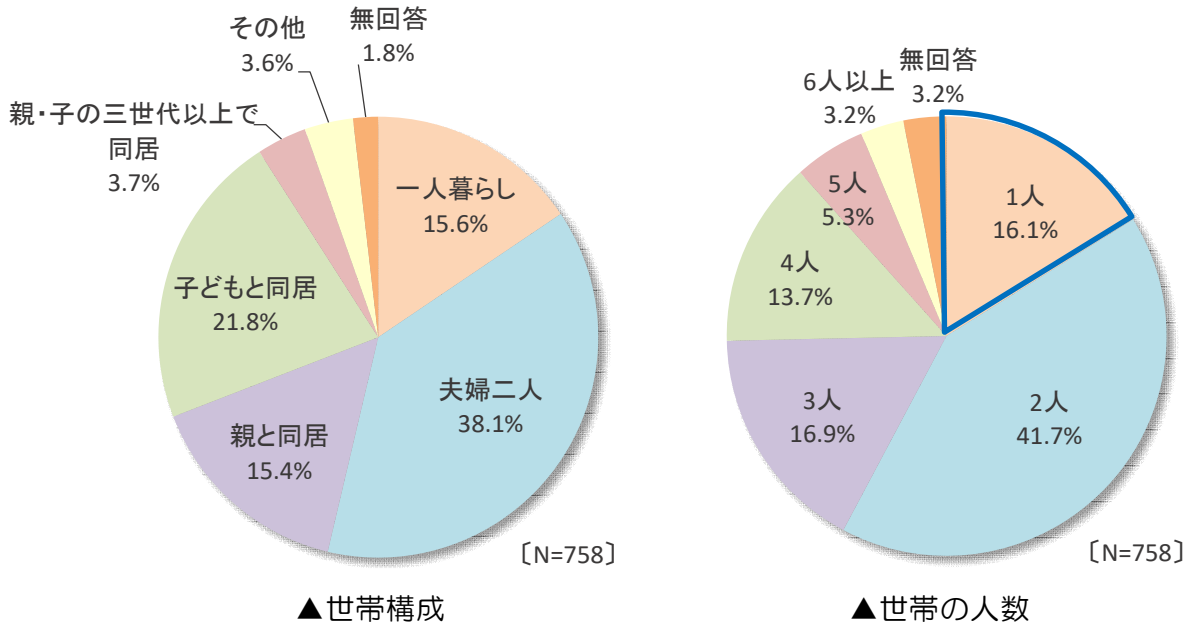
▲居住地区



▲職業

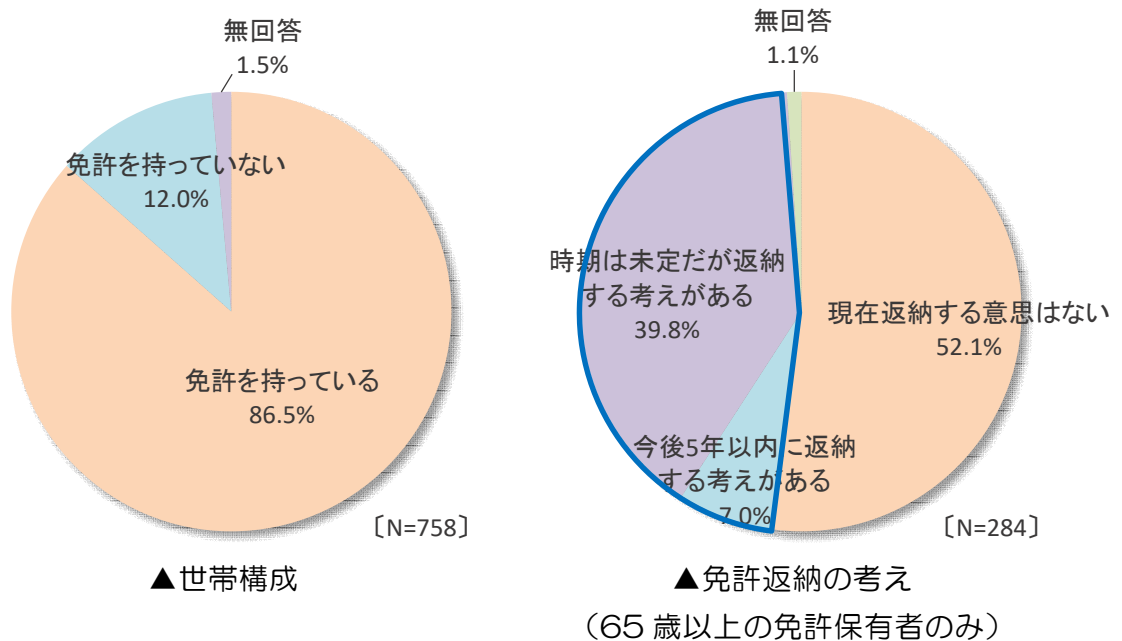
1-2-2 世帯構成

○世帯構成では「夫婦二人（38.1%）」が最も多く、次いで「子供と同居（21.8%）」が多い（世帯人数は2人（41.7%）が最も多く、**単身世帯は全体の16.1%**）。



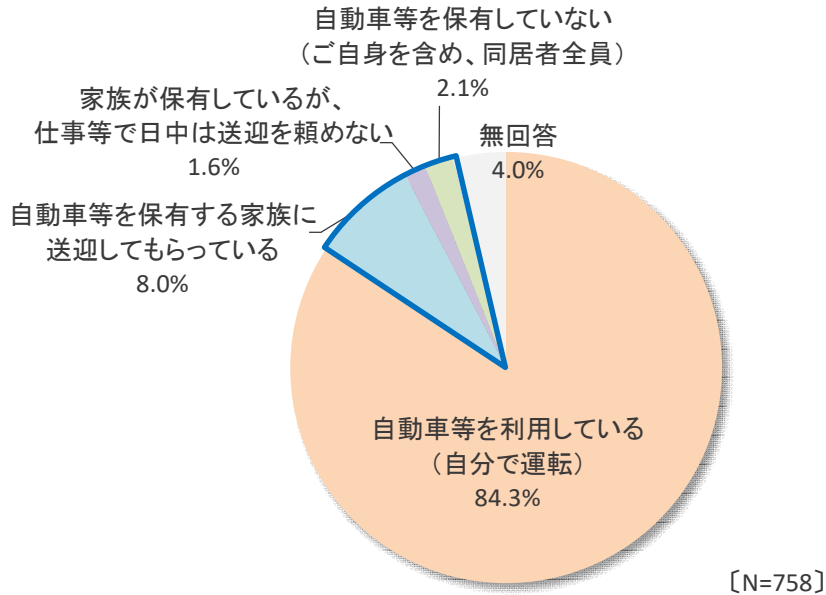
1-2-3 運転免許の保有状況・返納意思

○運転免許は約9割（86.5%）が保有している。
 ○65歳以上の免許保有者のうち、今後5年以内、または時期未定として返納する考えがあると回答した割合は全体の46.8%となっている。

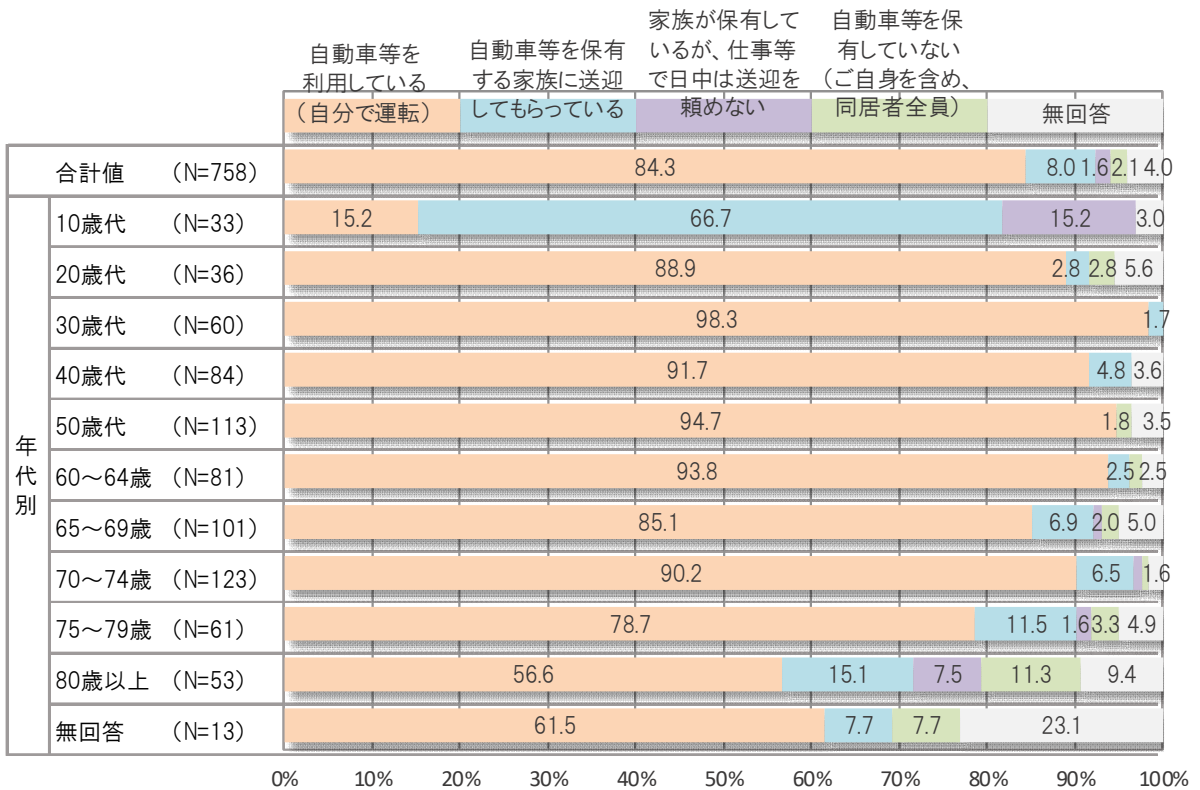


1-2-4 自動車等の利用状況

- 「自動車等を利用している（自分で運転）」が全体の 84.3%と高い割合を占め、自家用車での移動が生活になくてはならない存在であることが伺える。
- 一方、「送迎してもらっている（8.0%）」、「送迎を頼めない（1.6%）」、「自動車等を保有していない（2.1%）」と、自動車等を自由に利用できない市民が確認できる。



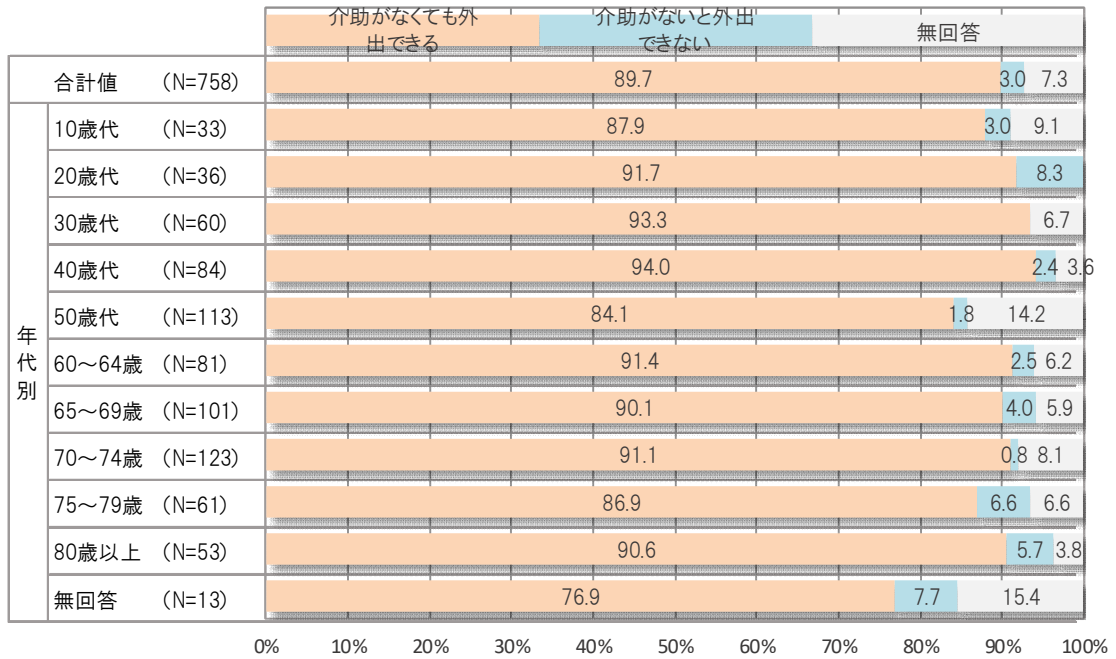
▲自動車等の利用状況



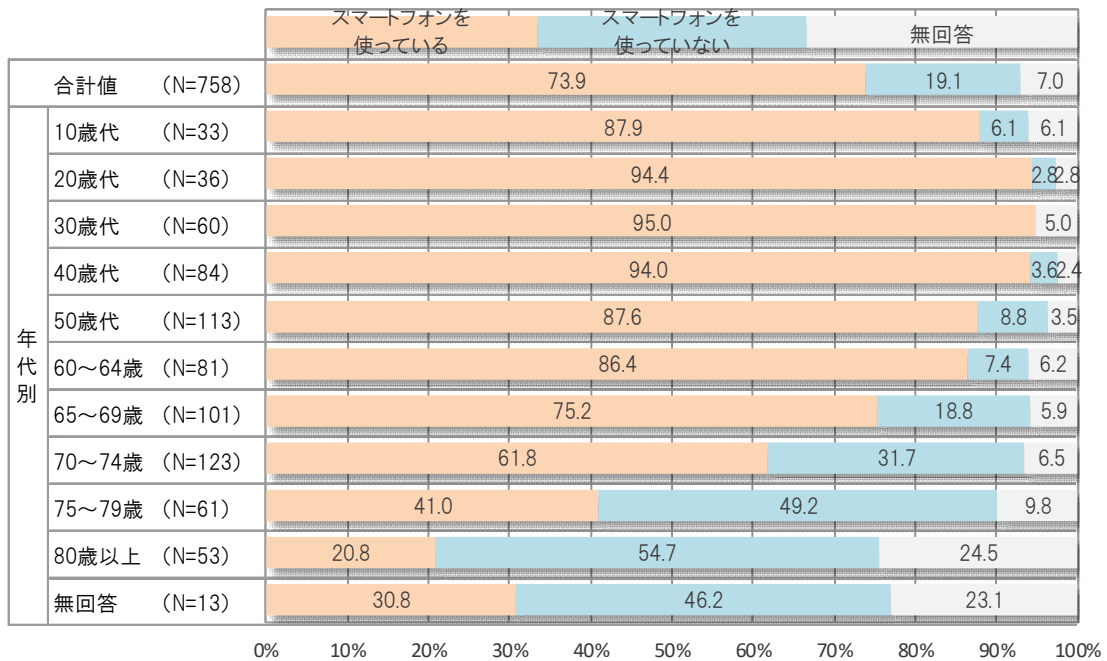
▲自動車等の利用状況 (年齢別)

1-2-5 その他（介護の要否・スマホの使用状況）

○外出時に介護が必要な人の割合は全体の3.0%である（75歳以上は6～7%）。
 ○スマートフォンの使用状況では、65歳未満まで約9割の使用割合を示すが、65歳以上になると使用率が低くなっている（75歳以上は半数以下）。



▲外出時の介護の要否（年齢別）

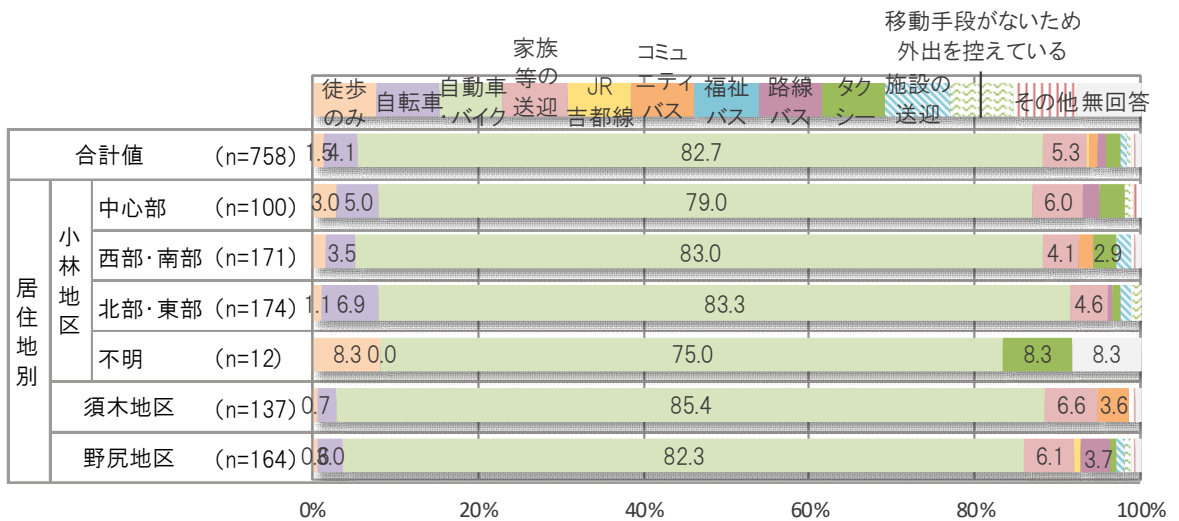


▲スマートフォンの使用状況（年齢別）

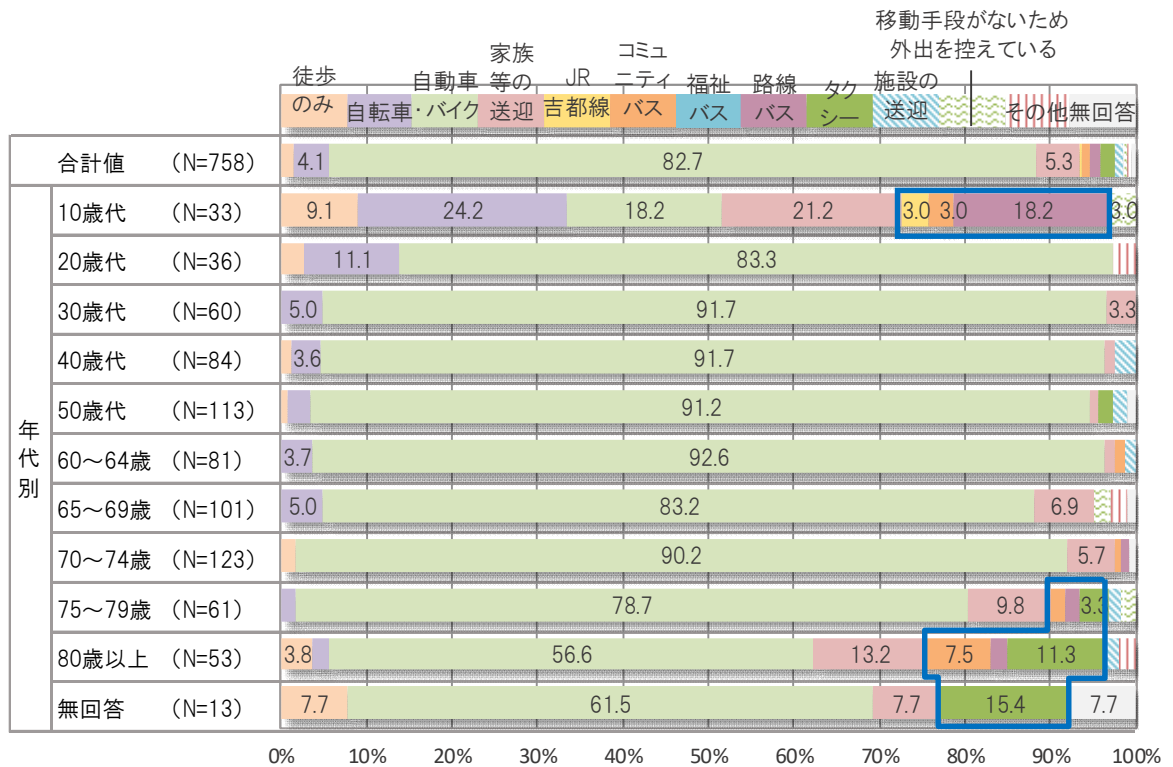
1-3 普段の外出状況（総括）

1-3-1 代表交通手段

○利用頻度の高い代表交通手段は、どの地区も「自動車・バイク」が全体の7割以上を占めており、市民の生活にマイカー等の利用が浸透していることが伺える。
 （小林地区中心部は「自動車・バイク」の割合が他の地区に比べて低い）。
 ○公共交通機関（鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、福祉バス）の利用率は、回答者全体の4.0%と低くなっている。



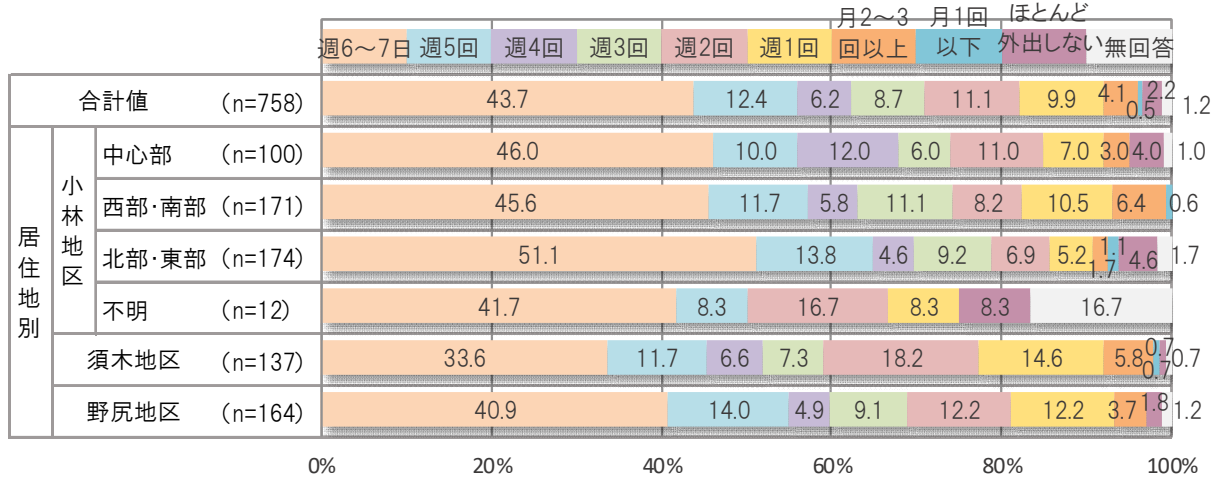
▲代表交通手段（地区別）



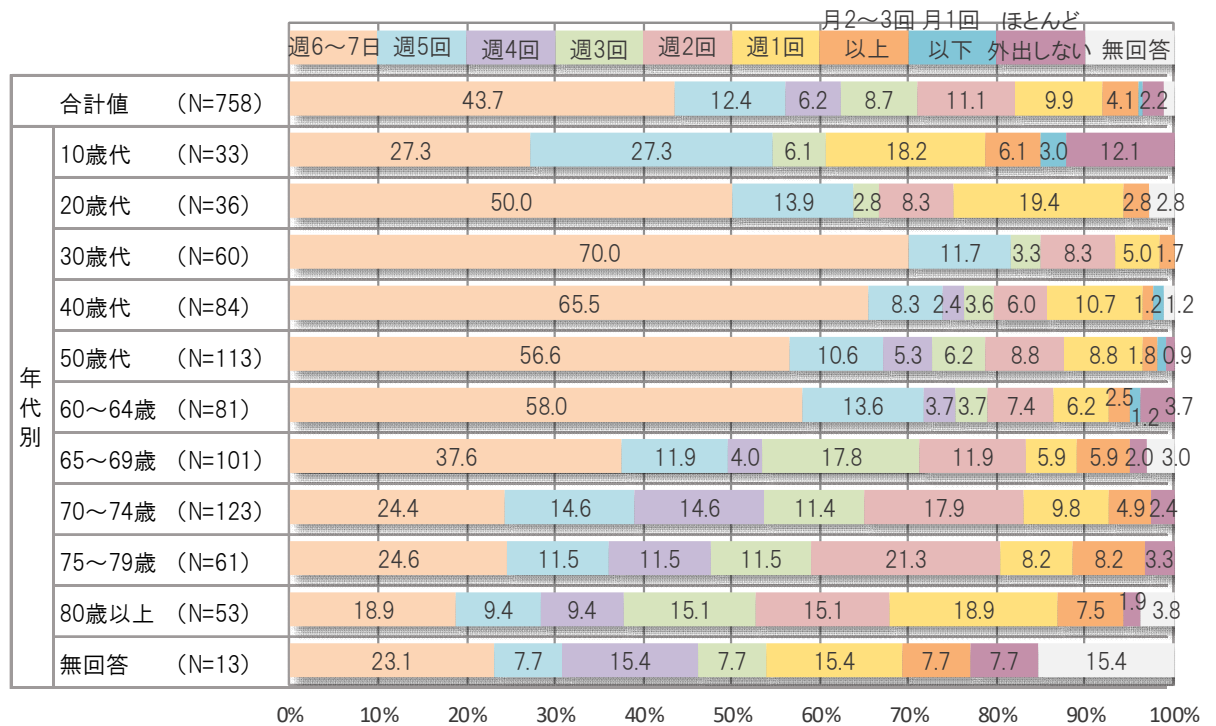
▲代表交通手段（年齢別）

1-3-2 普段の主な外出頻度

○外出頻度は「週 6～7 日（43.7%）」が多く、週 1 回以上が全体の 9 割を占める。
 ○65 歳以上は外出頻度が徐々に低くなり、週 3 回以下が全体の 4～6 割を占める。



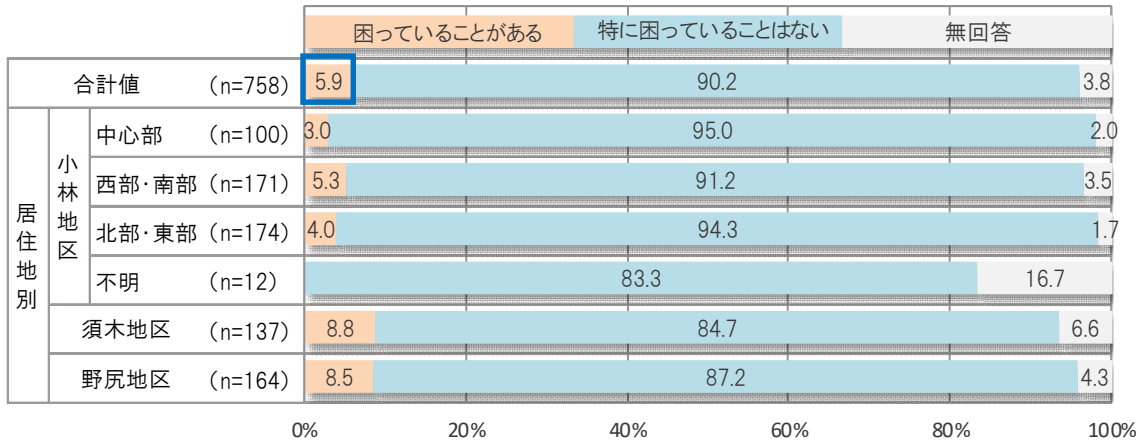
▲ 普段の主な外出頻度（地区別）



▲ 普段の主な外出頻度（年齢別）

1-3-3 外出時（移動）の困りごと

○外出時（移動）の困り毎があると回答した方は全体の 5.9%であり、内容としては「近くの病院に行くのも遠くに住む子供に来てもらっている」や「家族が仕事で送ってもらえない」等が挙げられている（須木地区・野尻地区の割合が他の地区に比べて高い）。



▲外出時（移動）の困りごとの有無

▼外出時の困りごとについての回答（抜粋）

| 地区 | 意見内容 | 年齢・性別 |
|------|--|----------|
| 中心部 | 小型自動車だがあまり運転したくない。 | 70 歳代 男性 |
| | バスの時間が少ない。 | 10 歳代 女性 |
| 細野 | 子どもがいつも傍にいる訳ではないので老人だけでは困る。 | 70 歳代 女性 |
| | 交通手段が自転車しかないので雨の日がすごく困る。 | 60 歳代 女性 |
| | 親に連れて行ってもらえないと遠出できない。 | 20 歳代 女性 |
| 南西方 | 朝 8 時 30 分頃のバスが 1 回のみで、親の面倒をみているので 10 時頃があると助かります。 | 60 歳代 女性 |
| 真方 | バス停が遠い。近くに店がない。 | 80 歳代 女性 |
| | 実家が週 2 回の路線バスのため回数が増えたらいい（不便） | 60 歳代 女性 |
| | 近くの病院に行くのも遠くに住む子供に来てもらっている（市外） | 60 歳代 女性 |
| 堤 | 車の駐車や混んでいる所などの運転に自信がない。 | 30 歳代 女性 |
| 須木地区 | バスの時間を気にしながら買物するのが不安。 | 60 歳代 女性 |
| | 外出する時、道路の道幅が狭く離合場所も少ないので困っている。 | 70 歳代 男性 |
| | 家族が仕事で送ってもらえない。バスの時間が少ない。 | 10 歳代 男性 |
| | 仕事で家族を送迎できない場合、バスの時間がなく子どもが 3 時間待ちになることがある。 | 40 歳代 女性 |
| 野尻地区 | 子どもの移動手段が野尻は少ない。 | 30 歳代 女性 |
| | 交通手段が少なくバスも少ないため子どもの送迎に困る事が多い。 | 40 歳代 女性 |
| | バス停が遠いが、家族にいつも送迎を頼めない。 | 10 歳代 女性 |
| | （紙屋）行きたい日と福祉バスの曜日が合わない。バス停が遠い。 | 80 歳代 女性 |
| | 小林市内まで遠いので運転が心配になる。 | 80 歳代 女性 |
| | （三ヶ野山）通学のために毎日家族に送迎を頼む。 | 10 歳代 男性 |

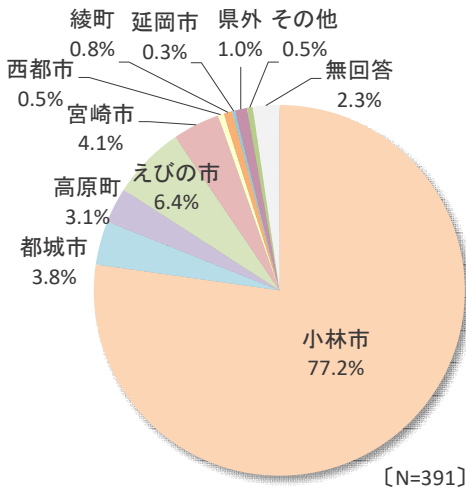
1-4 目的別の外出状況

1-4-1 通勤・通学状況

(1) 通勤・通学時の移動特性

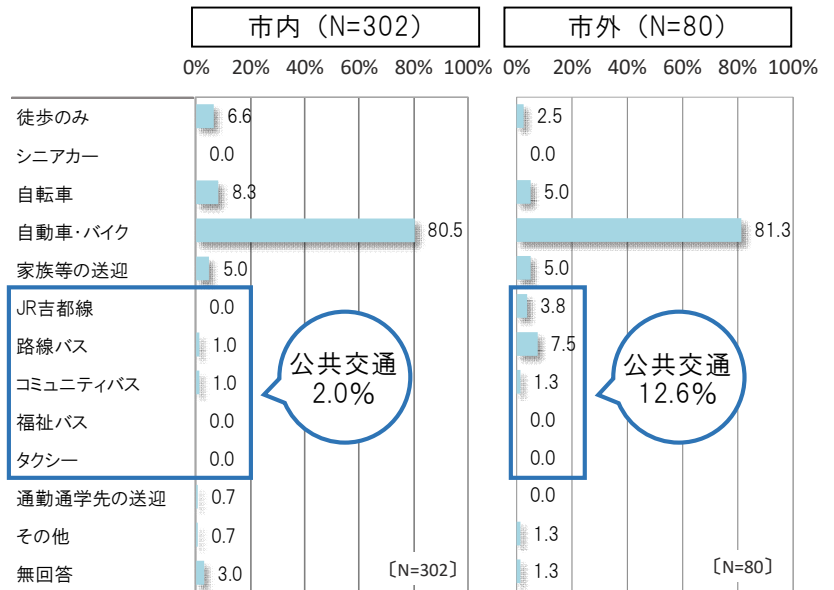
○市民の通勤・通学先は、小林市内が77.2%、19.0%が市外（主にえびの市や宮崎市等）である。
 ○市内・市外とも自家用車が主な通勤・通学手段（市内80.5%、市外81.3%）であり、市外への通勤・通学は市内に比べて公共交通が利用されている（12.6%）。

■通勤・通学先の内訳



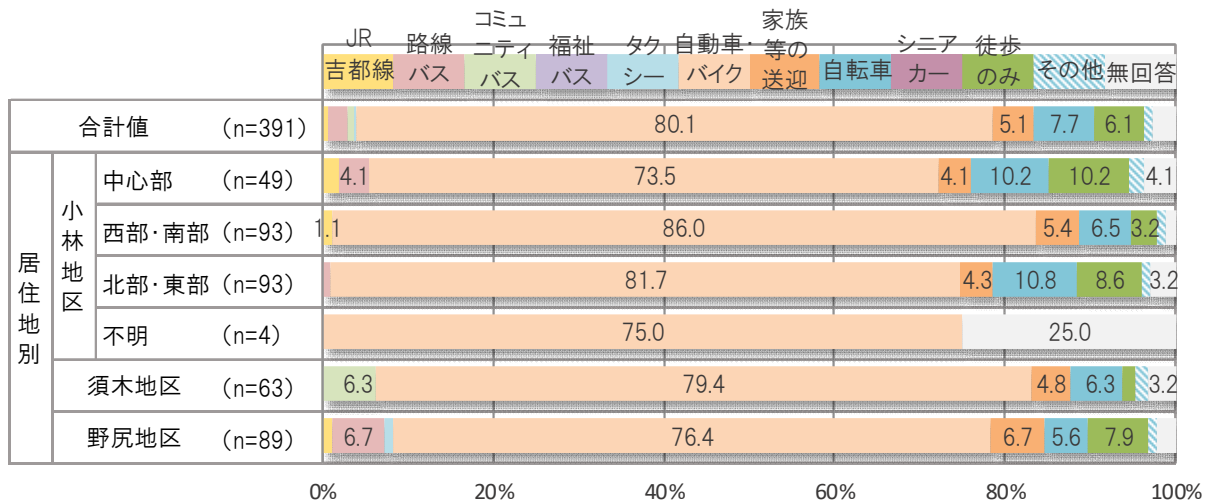
▲通勤・通学先の内訳

■通勤・通学時の交通手段



▲通勤・通学時の交通手段

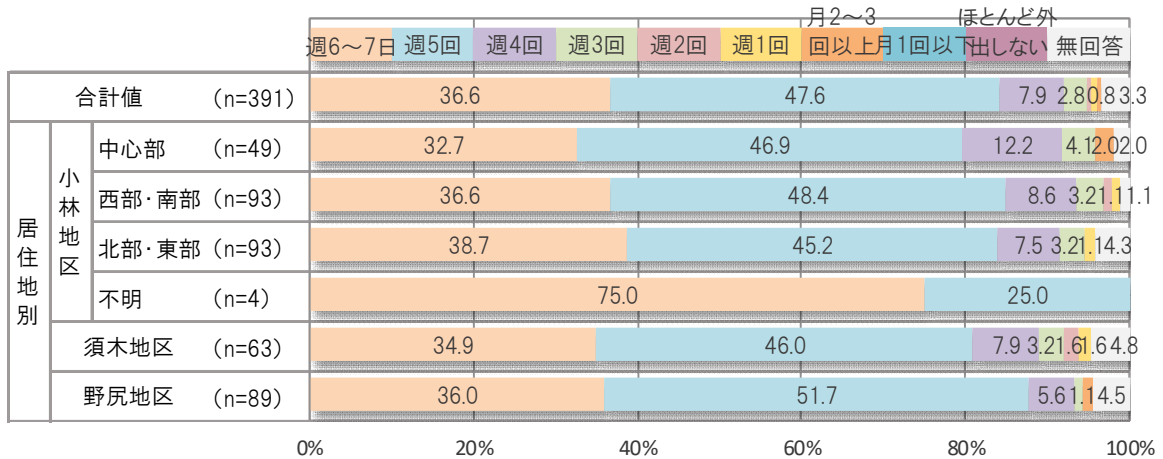
○地区別にみると、各地域とも最も利用されている交通手段は自動車・バイクであるが、その中で野尻地区（路線バス）、須木地区（コミュニティバス）、小林地区中心部（JR吉都線・路線バス）では、6%~9%程度が公共交通を利用している。



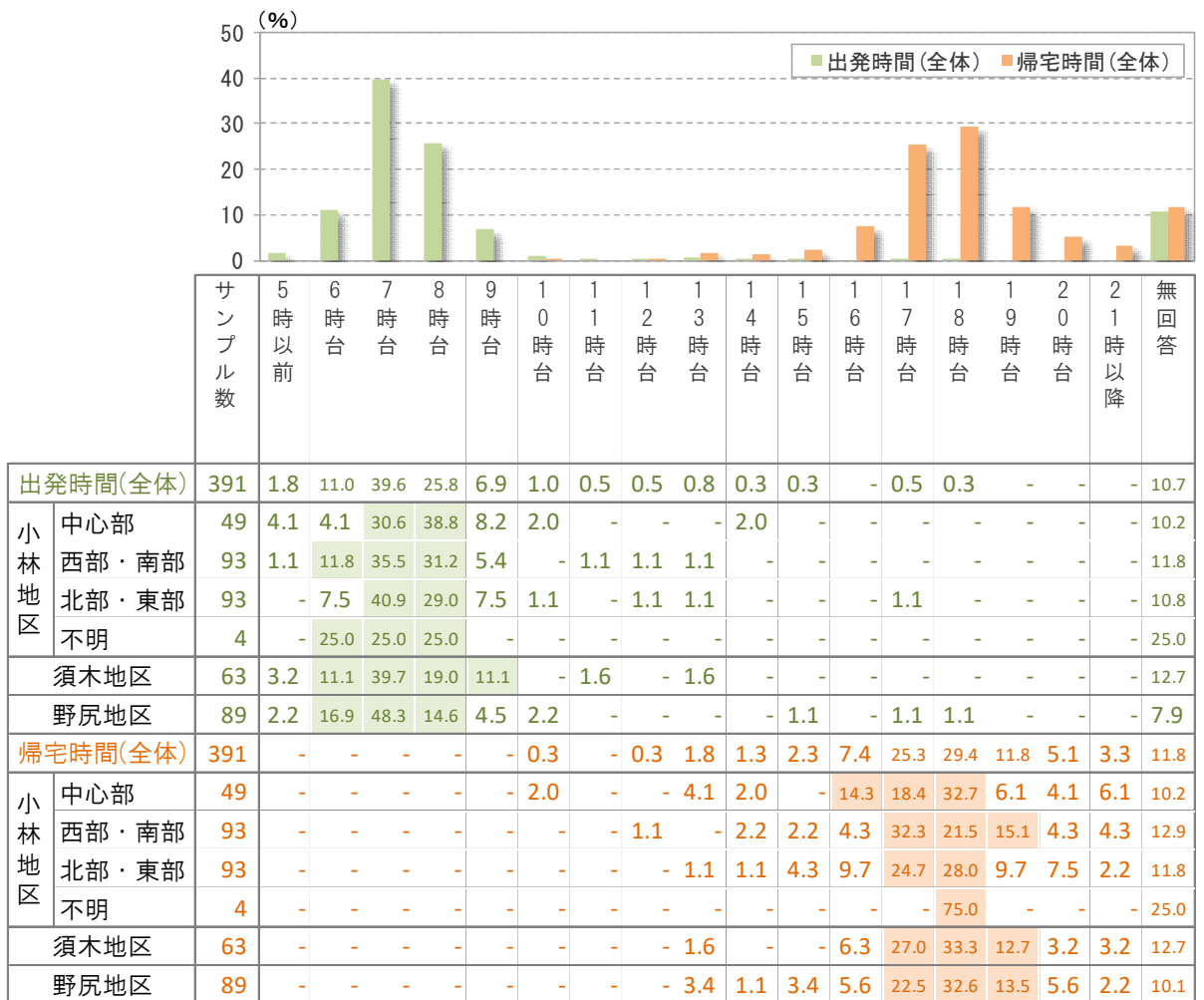
▲通勤・通学時の交通手段（地区別）

(2) 通勤・通学の頻度・時間帯

○通勤・通学の頻度・時間帯は各地区ともに同じ傾向を示している。
 ○主な頻度は「週5回(47.6%)」が最も多く、次いで「週6~7日(36.6%)」となっており、出発時間は「7時台(39.6%)」が最も多く、次いで「8時台(25.8%)」、帰宅時間は「18時台(29.4%)」が最も多く、次いで「17時台(25.3%)」である。



▲通勤・通学の主な頻度



▲通勤・通学時の主な時間帯

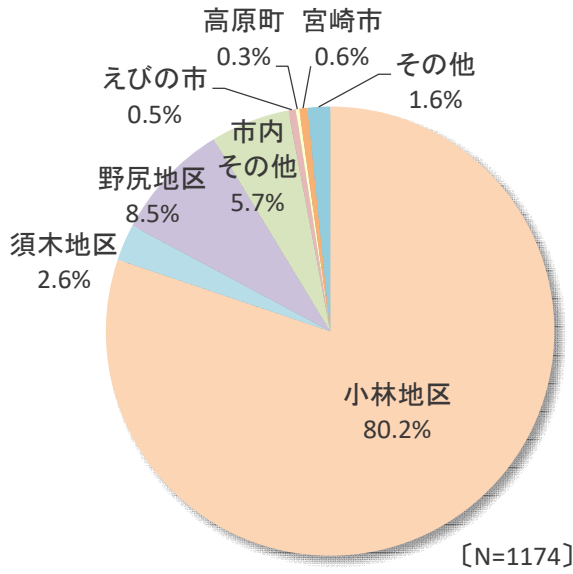
(単位：%)

1-4-2 買い物の状況

(1) 買い物の移動特性

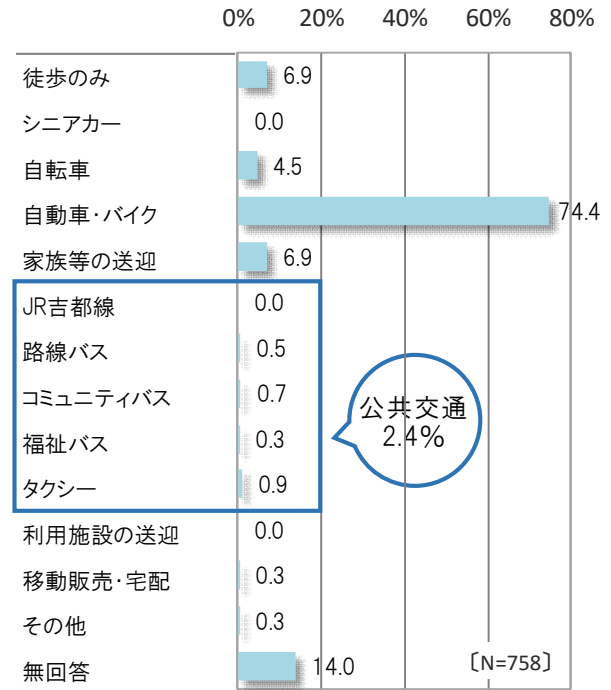
○市民の 97.0%が市内で日常の買い物をしており、主に小林地区（80.2%）が買物先となっている。須木地区や野尻地区は小林地区とともに地区内店舗が挙げられている。
○主な交通手段は自動車・バイク（74.4%）となっている。公共交通は 2.4%が利用しており、主にタクシー、コミュニティバス、路線バスが利用されています。

■ 買い物先の内訳



▲ 買い物先の内訳

■ 買い物時の交通手段



▲ 買い物時の交通手段

▼ 買い物先の上位施設【小林・須木】

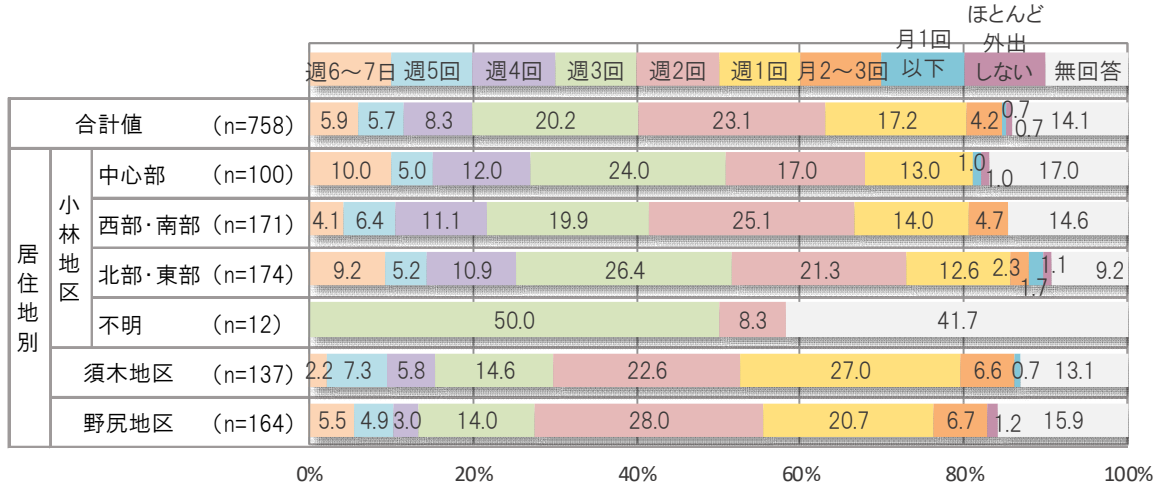
| 地区名・施設名 | 票数 | |
|---------|--------------|-----|
| 小林 | トライアル小林店 | 124 |
| | コープ小林店 | 99 |
| | コスモス上町店 | 88 |
| | サンキュー小林店 | 80 |
| | ダイレックス小林店 | 64 |
| | まちなか松栄 | 43 |
| | コスモス細野店 | 36 |
| | コスモス小林西店 | 34 |
| | マルミヤストア小林店 | 31 |
| | コスモス堤店 | 28 |
| | 松栄ストアー西町店 | 28 |
| | ドラッグストアモリ小林店 | 25 |
| | 松栄ストアー堤店 | 25 |
| 須木 | ファミリーショップたじり | 20 |
| 他 | コンビニ | 30 |

▼ 買い物先の上位施設【野尻】

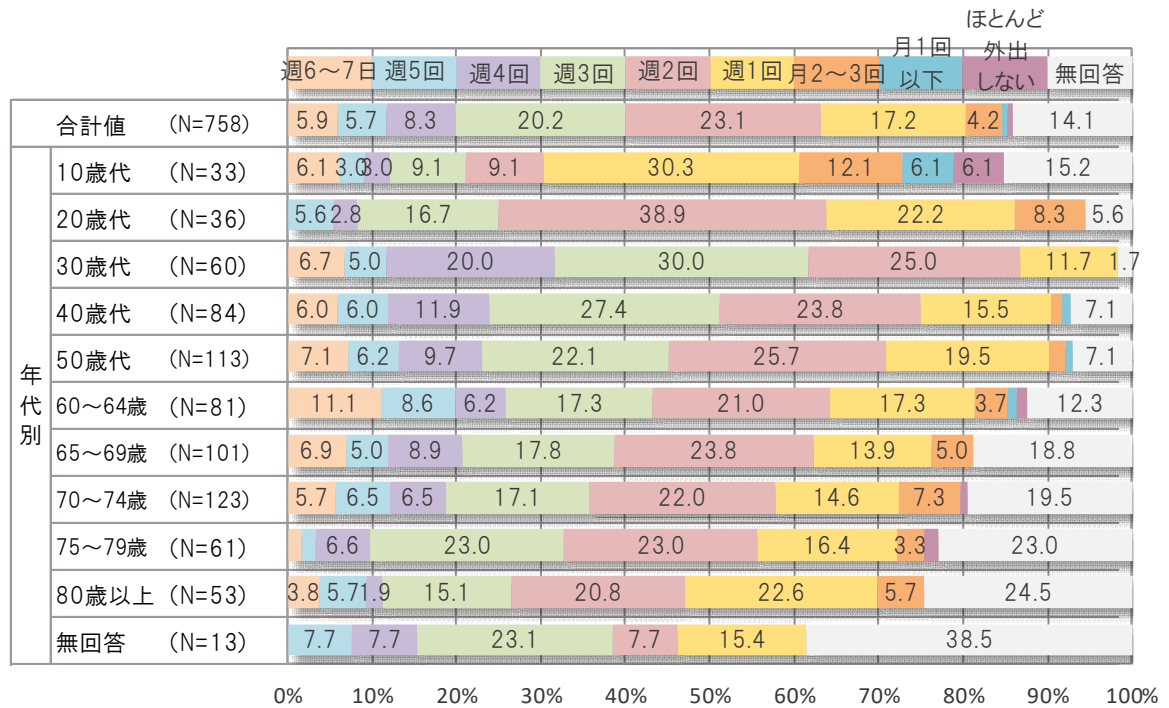
| 施設名 | 票数 | |
|------------|------------------------|----|
| 野尻 | 希望の店（野尻店） | 55 |
| | ウイリー野尻店（さとうショッピングセンター） | 22 |
| | コメリH&G野尻店 | 5 |
| 小林 | トライアル小林店 | 34 |
| | サンキュー小林店 | 20 |
| | コスモス上町店 | 15 |
| | マルミヤストア小林店 | 15 |
| | ドラッグストアモリ小林店 | 10 |
| | コープ小林店 | 8 |
| | コスモス堤店 | 7 |
| | 鮮ど市場小林店 | 6 |
| | ホームセンターやまさき | 4 |
| | ナフコ小林店 | 3 |
| 他 | コンビニ | 19 |
| コスモス（店舗不明） | 5 | |

(2) 買い物の頻度

○買い物の主な頻度は「週2回(23.1%)」が最も多く、次いで「週3回(20.2%)」となっている。また、須木地区や野尻地区は週1~2回の割合が高い。
○年齢別にみると、高齢になるにつれて買い物の頻度が少なくなっている。



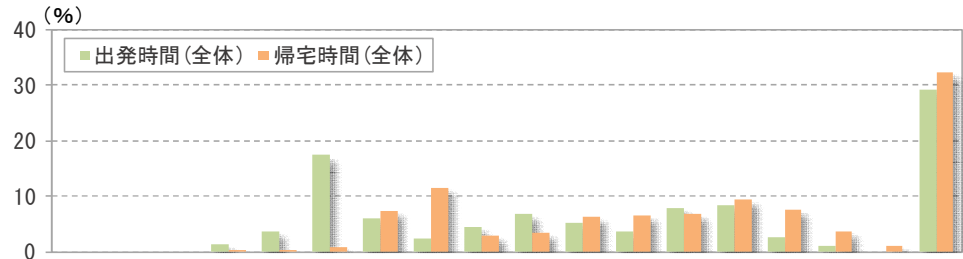
▲買い物の主な頻度(地区別)



▲買い物の主な頻度(年齢別)

(3) 買い物の主な時間帯

○日常的な買い物の主な時間帯では、出発時間は「10時台(17.5%)」、帰宅時間は「12時台(11.5%)」が最も多い。また、夕方の時間帯での買い物「18時台」の割合が出発時間・帰宅時間ともに高くなっている。



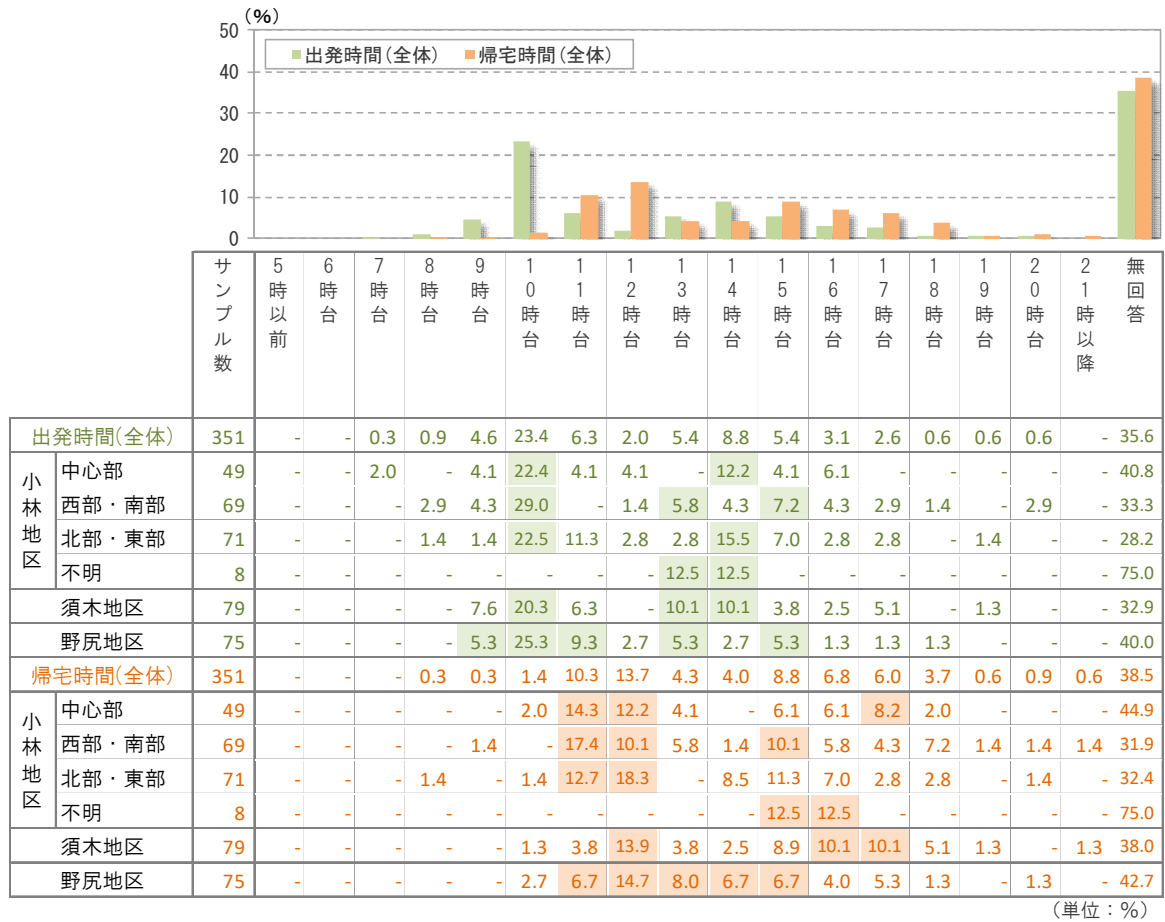
| サンプル数 | | 5時以前 | 6時台 | 7時台 | 8時台 | 9時台 | 10時台 | 11時台 | 12時台 | 13時台 | 14時台 | 15時台 | 16時台 | 17時台 | 18時台 | 19時台 | 20時台 | 21時以降 | 無回答 |
|----------|-------|------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|
| 出発時間(全体) | | 758 | - | - | 1.3 | 3.6 | 17.5 | 5.9 | 2.2 | 4.5 | 6.9 | 5.1 | 3.7 | 7.9 | 8.4 | 2.5 | 1.1 | - | 29.3 |
| 小林地区 | 中心部 | 100 | - | - | 1.0 | 2.0 | 15.0 | 5.0 | 4.0 | 2.0 | 9.0 | 4.0 | 7.0 | 10.0 | 8.0 | 1.0 | 2.0 | - | 30.0 |
| | 西部・南部 | 171 | - | - | 1.8 | 4.1 | 17.5 | 4.7 | 2.3 | 4.7 | 5.3 | 5.3 | 4.1 | 7.0 | 8.8 | 3.5 | 1.8 | - | 29.2 |
| | 北部・東部 | 174 | - | - | 1.1 | 1.1 | 17.2 | 8.0 | 2.3 | 2.3 | 9.8 | 5.2 | 4.0 | 8.0 | 12.6 | 4.0 | 0.6 | - | 23.6 |
| | 不明 | 12 | - | - | - | 8.3 | - | - | - | 8.3 | 8.3 | - | - | 8.3 | 16.7 | - | - | - | 50.0 |
| 須木地区 | | 137 | - | - | 0.7 | 5.8 | 19.0 | 4.4 | 1.5 | 9.5 | 6.6 | 5.8 | 1.5 | 9.5 | 6.6 | 2.2 | - | - | 27.0 |
| 野尻地区 | | 164 | - | - | 1.8 | 4.3 | 19.5 | 7.3 | 1.8 | 3.7 | 4.3 | 5.5 | 3.0 | 6.1 | 4.9 | 1.2 | 1.2 | - | 35.4 |
| 帰宅時間(全体) | | 758 | - | - | 0.1 | 0.4 | 0.9 | 7.3 | 11.5 | 2.9 | 3.4 | 6.2 | 6.6 | 6.7 | 9.5 | 7.5 | 3.6 | 1.1 | 32.3 |
| 小林地区 | 中心部 | 100 | - | - | - | - | 1.0 | 9.0 | 10.0 | 3.0 | 1.0 | 6.0 | 6.0 | 9.0 | 10.0 | 6.0 | 3.0 | 2.0 | 34.0 |
| | 西部・南部 | 171 | - | - | - | 0.6 | - | 8.2 | 12.3 | 4.1 | 2.9 | 4.7 | 5.8 | 4.7 | 11.7 | 8.8 | 4.7 | 1.2 | 30.4 |
| | 北部・東部 | 174 | - | - | 0.6 | 0.6 | 1.7 | 10.3 | 11.5 | 0.6 | 4.6 | 6.9 | 5.7 | 5.7 | 11.5 | 8.6 | 4.0 | 0.6 | 27.0 |
| | 不明 | 12 | - | - | - | - | - | 8.3 | - | - | - | 8.3 | 8.3 | - | 8.3 | 16.7 | - | - | 50.0 |
| 須木地区 | | 137 | - | - | - | - | 0.7 | 3.6 | 10.9 | 2.9 | 3.6 | 8.0 | 9.5 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 2.9 | 0.7 | 30.7 |
| 野尻地区 | | 164 | - | - | - | 0.6 | 1.2 | 4.9 | 12.8 | 4.3 | 4.3 | 5.5 | 6.1 | 7.3 | 5.5 | 4.3 | 3.0 | 1.2 | 39.0 |

▲買い物の主な時間帯

(単位：%)

(参考 65 歳以上の移動時間帯)

○65 歳以上の買い物時間帯については、全体の傾向と同様に出発時間は「10 時台 (23.4%)」、帰宅時間は「12 時台 (13.7%)」が最も多い。また、夕方の時間帯では 19 時代以降の割合は低くなる。



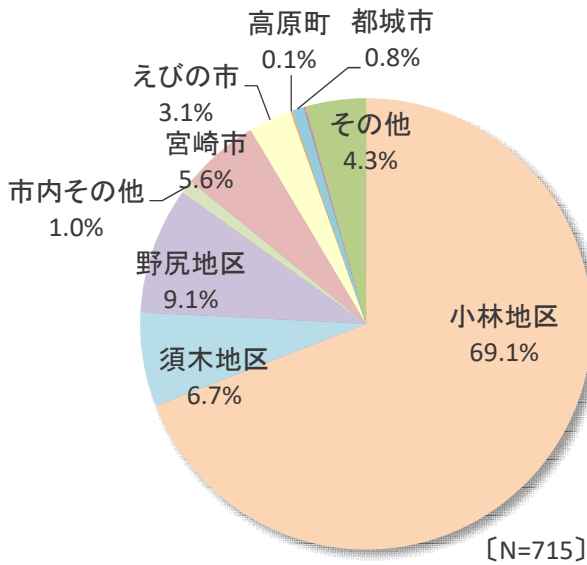
▲買い物の主な時間帯 (65 歳以上)

1-4-3 通院の状況

(1) 通院の移動特性

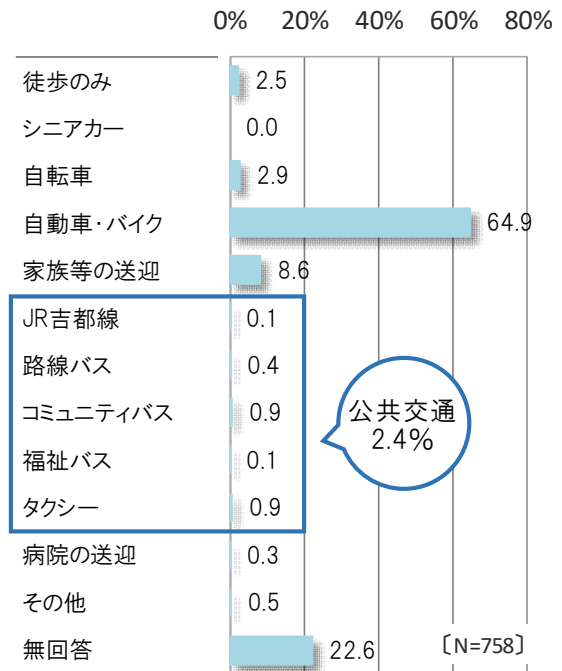
○市民の 85.9%が市内で通院しており、主に小林地区（69.1%）が多い。須木地区や野尻地区などは買い物に比べて地区内で通院する割合が高くなっている。
 ○主な交通手段は自動車・バイク（64.9%）となっている。公共交通は 2.4%が利用しており、主にコミュニティバス、タクシー、路線バスが利用されています。

■通院先の内訳



▲通院先の内訳

■通院時の交通手段



▲通院時の交通手段

▼通院先の上位施設【小林・須木】

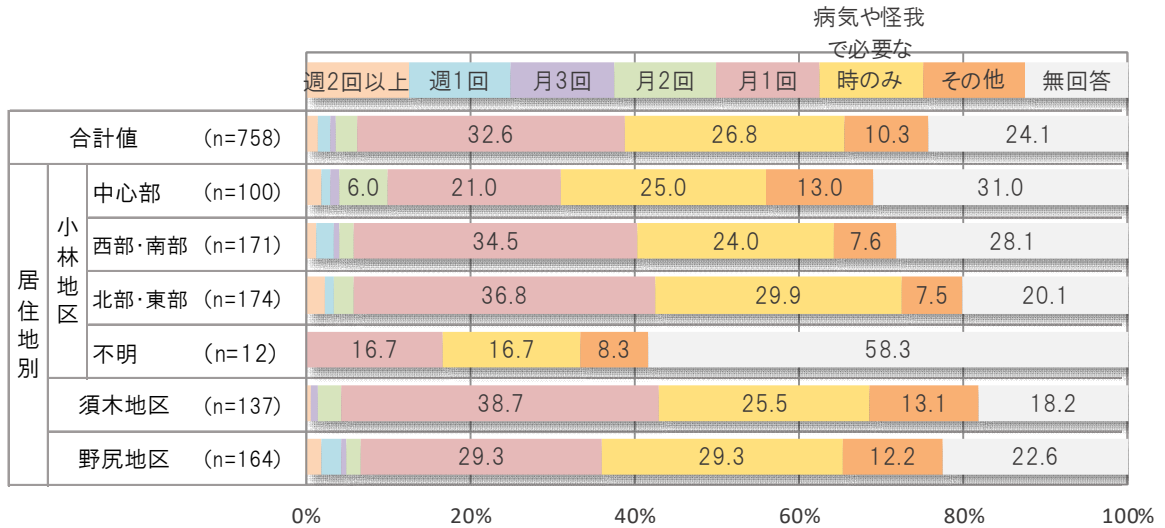
| 施設名 | 票数 |
|----------------|----|
| 園田病院 | 40 |
| 榎内視鏡内科医院 | 38 |
| 池田病院 | 30 |
| 小林市立病院 | 29 |
| 上田内科 | 24 |
| 前田内科医院 | 24 |
| ひろた内科クリニック | 24 |
| 小林中央眼科 | 19 |
| 池井病院 | 19 |
| よしむら循環器内科クリニック | 13 |
| くすもと内科クリニック | 13 |
| 桑原記念病院 | 11 |
| 押領司病院 | 11 |
| 整形外科前原病院 | 11 |
| 須木 須木診療所 | 48 |

▼通院先の上位施設【野尻】

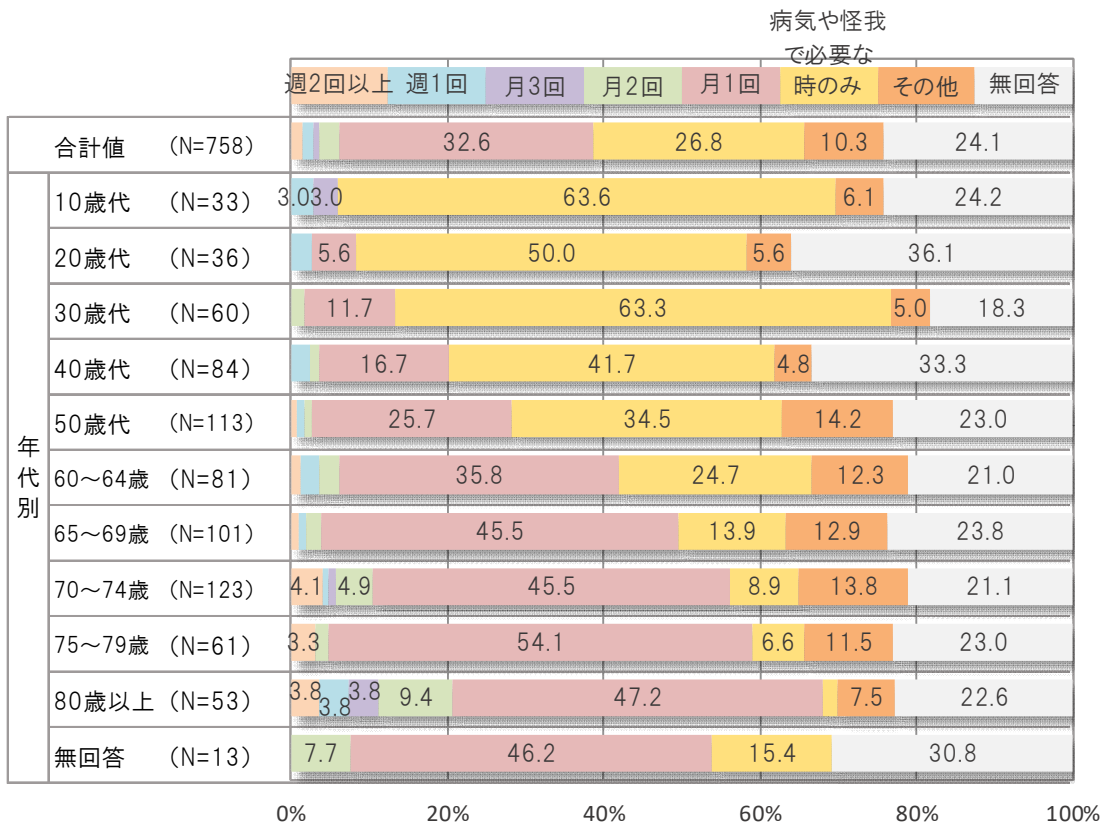
| 施設名 | 票数 |
|-------------------|----|
| 野尻 押川病院 | 29 |
| 野尻 野尻中央病院 | 23 |
| 小林 園田病院 | 16 |
| 小林 上田内科 | 5 |
| 小林 高崎皮膚科医院 | 5 |
| 小林 小林中央眼科 | 4 |
| 小林 池田病院 | 4 |
| 小林 池井病院 | 3 |
| 小林 よしむら循環器内科クリニック | 3 |
| 小林 沖内科・小児科医院 | 2 |
| 小林 押領司病院 | 2 |
| 小林 小林市立病院 | 2 |
| 小林 柵山医院 | 2 |
| 小林 整形外科前原病院 | 2 |
| 他 市内病院 | 5 |

(2) 通院の頻度

○定期的に通院するのは 758 人のうち 294 人で、通院の頻度は「月 1 回 (84.0%)」が各地区共通で最も多い。
 ○年齢別にみると、高齢になるにつれて定期的に通院する人の割合が高い。



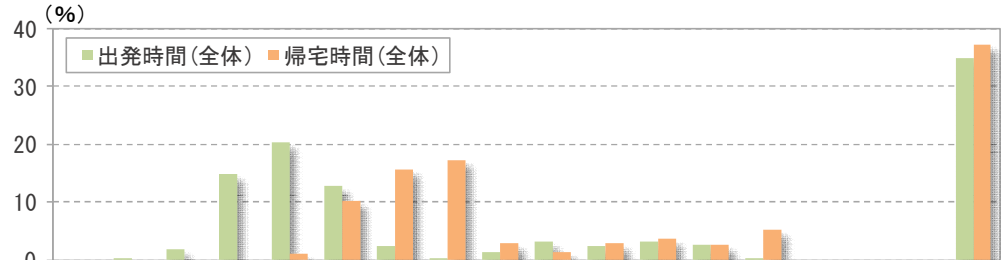
▲通院の主な頻度 (地区別)



▲通院の主な頻度 (年齢別)

(3) 通院の主な時間帯

○通院する主な時間帯では、出発時間は「9 時台 (20.3%)」が最も多く、次いで「8 時台 (14.8%)」が多い。帰宅時間は「12 時台 (17.3%)」や「11 時台 (15.6%)」が多く、午前中の時間帯で通院する割合がほとんどとなっている。



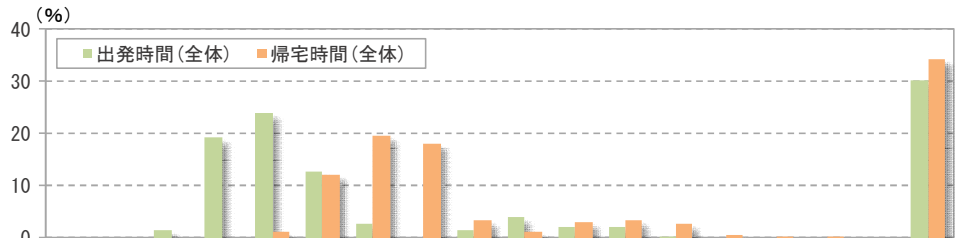
| サンプル数 | | 5 時以前 | 6 時台 | 7 時台 | 8 時台 | 9 時台 | 10 時台 | 11 時台 | 12 時台 | 13 時台 | 14 時台 | 15 時台 | 16 時台 | 17 時台 | 18 時台 | 19 時台 | 20 時台 | 21 時以降 | 無回答 | |
|----------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-----|------|
| 出発時間(全体) | | 758 | - | 0.1 | 1.8 | 14.8 | 20.3 | 12.7 | 2.4 | 0.1 | 1.5 | 3.2 | 2.4 | 3.0 | 2.5 | 0.3 | - | - | - | 35.0 |
| 小林地区 | 中心部 | 100 | - | 1.0 | 3.0 | 10.0 | 18.0 | 14.0 | 2.0 | - | 2.0 | 5.0 | 1.0 | 2.0 | 2.0 | - | - | - | - | 40.0 |
| | 西部・南部 | 171 | - | - | 2.3 | 18.7 | 16.4 | 9.4 | 1.8 | - | 0.6 | 2.9 | 2.9 | 1.8 | 2.9 | 0.6 | - | - | - | 39.8 |
| | 北部・東部 | 174 | - | - | 0.6 | 16.7 | 20.7 | 17.2 | 2.9 | 0.6 | 1.7 | 2.3 | 4.0 | 3.4 | 3.4 | - | - | - | - | 26.4 |
| | 不明 | 12 | - | - | - | - | 25.0 | - | - | - | - | - | - | 8.3 | - | - | - | - | - | 66.7 |
| 須木地区 | | 137 | - | - | 2.2 | 15.3 | 26.3 | 13.1 | 2.2 | - | 1.5 | 2.9 | - | 3.6 | 2.2 | - | - | - | - | 30.7 |
| 野尻地区 | | 164 | - | - | 1.8 | 12.2 | 20.1 | 11.0 | 3.0 | - | 1.8 | 3.7 | 3.0 | 3.7 | 1.8 | 0.6 | - | - | - | 37.2 |
| 帰宅時間(全体) | | 758 | - | - | - | - | 1.2 | 10.2 | 15.6 | 17.3 | 2.9 | 1.5 | 2.9 | 3.6 | 2.5 | 5.3 | - | - | - | 37.2 |
| 小林地区 | 中心部 | 100 | - | - | - | - | 1.0 | 11.0 | 18.0 | 12.0 | 2.0 | 2.0 | 3.0 | 4.0 | 2.0 | 3.0 | - | - | - | 42.0 |
| | 西部・南部 | 171 | - | - | - | - | 1.8 | 9.9 | 17.0 | 14.0 | 2.3 | 1.2 | 2.9 | 3.5 | 2.9 | 3.5 | - | - | - | 40.9 |
| | 北部・東部 | 174 | - | - | - | - | 1.7 | 16.7 | 16.7 | 16.1 | 1.7 | 2.9 | 2.9 | 4.0 | 1.7 | 6.3 | - | - | - | 29.3 |
| | 不明 | 12 | - | - | - | - | 16.7 | - | 8.3 | - | - | - | - | - | - | 8.3 | - | - | - | 66.7 |
| 須木地区 | | 137 | - | - | - | - | 1.5 | 6.6 | 16.1 | 24.1 | 1.5 | 0.7 | 1.5 | 2.9 | 4.4 | 6.6 | - | - | - | 34.3 |
| 野尻地区 | | 164 | - | - | - | - | - | 5.5 | 12.2 | 20.1 | 6.7 | 0.6 | 4.3 | 3.7 | 1.8 | 6.1 | - | - | - | 39.0 |

(単位：%)

▲通院の主な時間帯

(参考 65 歳以上の移動時間帯)

〇65 歳以上の通院時間帯では、午前中の時間帯で通院する割合が集中的に高く、出発時間は「9 時台 (23.9%)」が最も多く、次いで「8 時台 (19.4%)」が多い。帰宅時間は「11 時台 (19.7%)」や「11 時台 (17.9%)」が多い。



| サンプル数 | | 5 時以前 | 6 時台 | 7 時台 | 8 時台 | 9 時台 | 10 時台 | 11 時台 | 12 時台 | 13 時台 | 14 時台 | 15 時台 | 16 時台 | 17 時台 | 18 時台 | 19 時台 | 20 時台 | 21 時以降 | 無回答 | |
|----------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-----|------|
| 出発時間(全体) | | 351 | - | - | 1.4 | 19.4 | 23.9 | 12.8 | 2.6 | - | 1.4 | 4.0 | 2.0 | 2.0 | 0.3 | - | - | - | - | 30.2 |
| 小林地区 | 中心部 | 49 | - | - | 2.0 | 10.2 | 22.4 | 16.3 | 4.1 | - | - | 4.1 | 2.0 | 2.0 | - | - | - | - | - | 36.7 |
| | 西部・南部 | 69 | - | - | 2.9 | 27.5 | 21.7 | 10.1 | - | - | 1.4 | 5.8 | 4.3 | 1.4 | - | - | - | - | - | 24.6 |
| | 北部・東部 | 71 | - | - | - | 29.6 | 19.7 | 16.9 | 4.2 | - | 1.4 | - | 2.8 | 1.4 | - | - | - | - | - | 23.9 |
| | 不明 | 8 | - | - | - | - | 25.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 75.0 |
| 須木地区 | | 79 | - | - | 1.3 | 11.4 | 29.1 | 16.5 | 2.5 | - | 1.3 | 3.8 | - | 3.8 | - | - | - | - | - | 30.4 |
| 野尻地区 | | 75 | - | - | 1.3 | 18.7 | 25.3 | 6.7 | 2.7 | - | 2.7 | 6.7 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | - | - | - | - | 32.0 |
| 帰宅時間(全体) | | 351 | - | - | - | - | 1.1 | 12.3 | 19.7 | 17.9 | 3.4 | 1.1 | 3.1 | 3.4 | 2.6 | 0.6 | 0.3 | 0.3 | - | 34.2 |
| 小林地区 | 中心部 | 49 | - | - | - | - | - | 12.2 | 20.4 | 14.3 | 2.0 | - | 2.0 | 6.1 | 2.0 | - | - | - | - | 40.8 |
| | 西部・南部 | 69 | - | - | - | - | 4.3 | 13.0 | 24.6 | 11.6 | 4.3 | 2.9 | 5.8 | 1.4 | 4.3 | - | - | - | - | 27.5 |
| | 北部・東部 | 71 | - | - | - | - | 1.4 | 22.5 | 19.7 | 22.5 | - | 1.4 | - | 2.8 | 1.4 | - | - | - | - | 28.2 |
| | 不明 | 8 | - | - | - | - | - | 12.5 | - | 12.5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 75.0 |
| 須木地区 | | 79 | - | - | - | - | - | 5.1 | 20.3 | 22.8 | 2.5 | - | 2.5 | 2.5 | 3.8 | 2.5 | 1.3 | - | - | 36.7 |
| 野尻地区 | | 75 | - | - | - | - | - | 9.3 | 16.0 | 17.3 | 8.0 | 1.3 | 5.3 | 5.3 | 1.3 | - | - | 1.3 | - | 34.7 |

(単位：%)

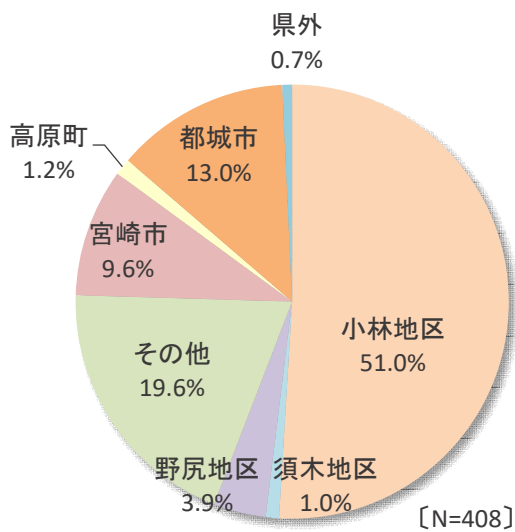
▲通院の主な時間帯 (65 歳以上)

1-4-4 その他用事（娯楽・趣味等）

(1) その他用事での移動特性

○その他の娯楽・趣味等の活動では 55.9%が市内の外出先を挙げ、具体的な外出先の上位施設では「イオン（都城・宮崎）」「運動公園」「図書館」等が挙げられている。
 ○主な交通手段は自動車・バイク（61.0%）となっているが、5.9%が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。

■外出先の内訳

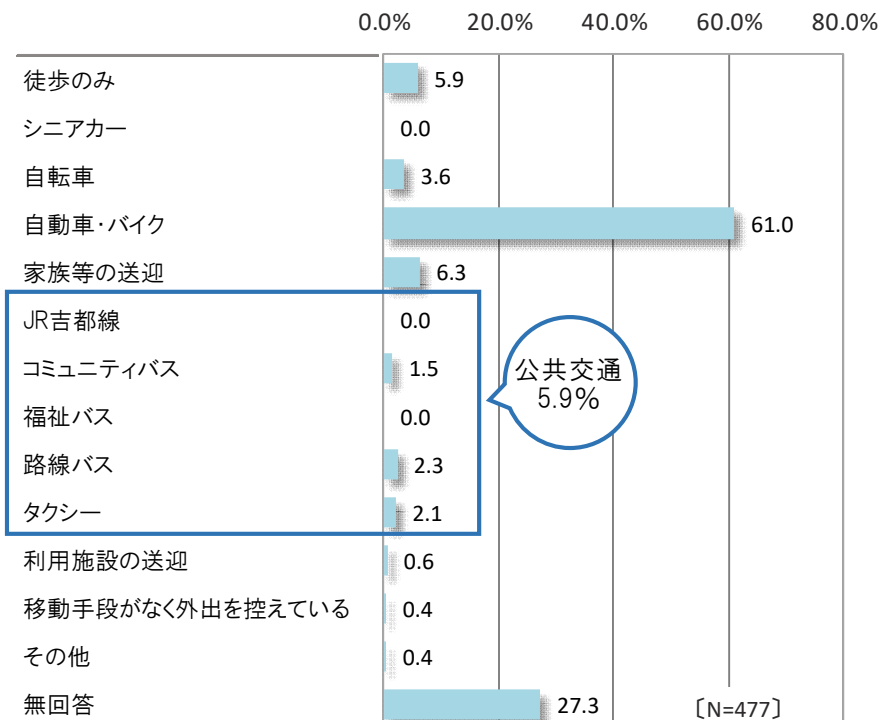


▲外出先の内訳

▼外出先の上位施設

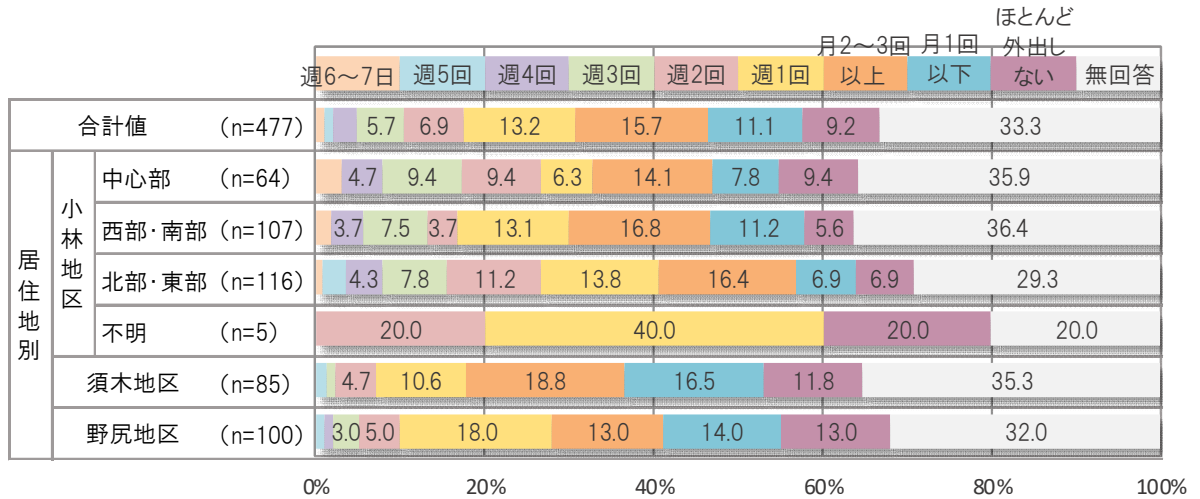
| 施設名 | 票数 |
|------------|----|
| イオン（都城・宮崎） | 56 |
| 運動公園 | 19 |
| 図書館 | 14 |
| サンキュー | 13 |
| 市体育館 | 12 |
| パチンコ（市内） | 11 |
| ナフコ | 7 |
| 温泉 | 5 |
| ゴルフ場 | 5 |
| カラオケ | 4 |
| ゲオ | 4 |
| ダイナム | 4 |
| 宮交シティ | 4 |

■外出時の交通手段

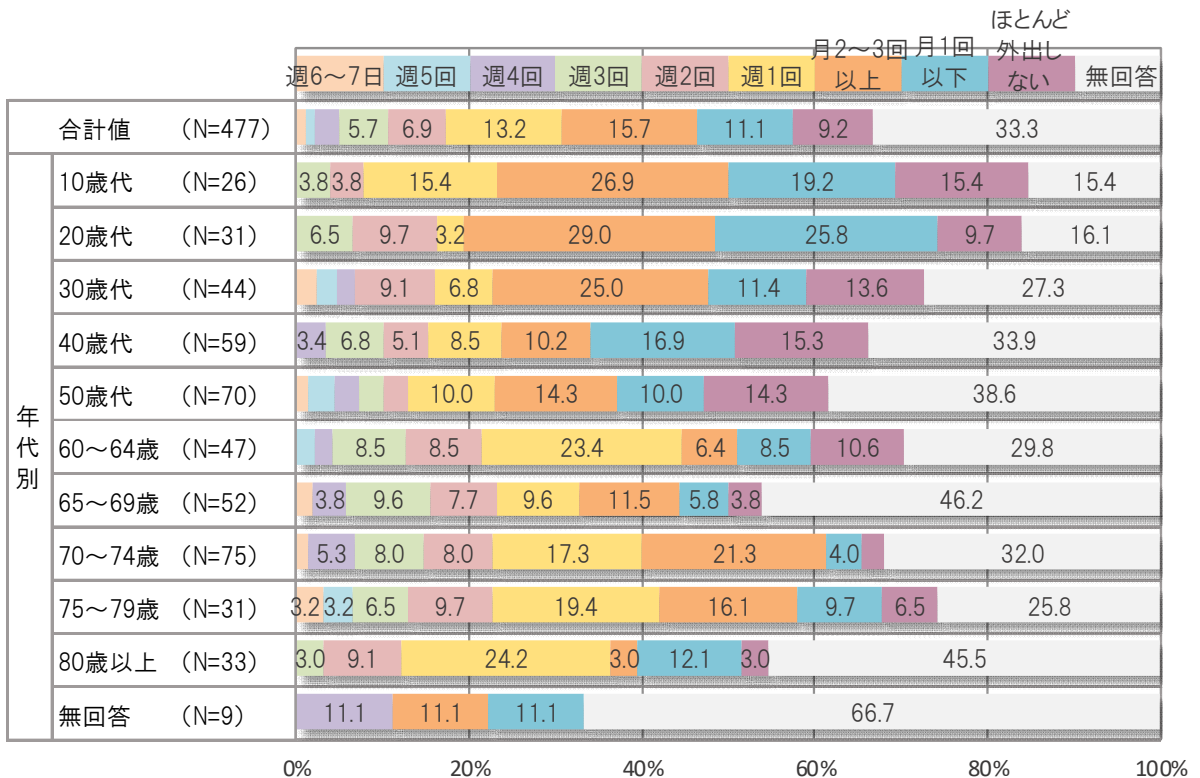


(2) その他用事の外出頻度

○娯楽・趣味等の活動で外出する頻度は「月 2～3 回 (15.7%)」が最も多く、次いで「週 1 回 (13.2%)」が多くなっている。
 ○年齢別にみても、各年代ともに「週 1 回～月 2・3 回」の割合が高い。



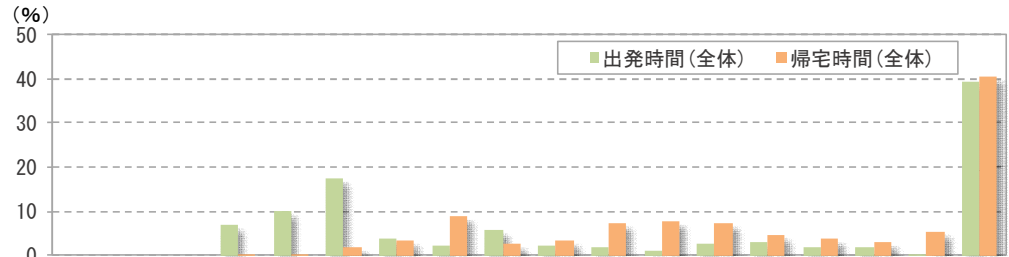
▲その他用事の外出頻度 (地区別)



▲その他用事の外出頻度 (年齢別)

(3) その他用事の主な外出時間帯

○娯楽・趣味等の活動の主な時間帯では、出発時間は「10時台」の17.6%が最も多く、次いで「9時台」の9.9%となっている。
 ○帰宅時間は「12時台」(9.0%)と午前中に用事を済ませる傾向が多く、次いで「16時台」(7.5%)や「15時台」「17時台」(7.3%)の夕方にかけての帰宅が見られる。



| | | サンプル数 | 5時以前 | 6時台 | 7時台 | 8時台 | 9時台 | 10時台 | 11時台 | 12時台 | 13時台 | 14時台 | 15時台 | 16時台 | 17時台 | 18時台 | 19時台 | 20時台 | 21時以降 | 無回答 |
|----------|-------|-------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|
| 出発時間(全体) | | 477 | - | - | - | 6.9 | 9.9 | 17.6 | 3.8 | 2.3 | 5.9 | 2.3 | 1.7 | 1.0 | 2.7 | 2.9 | 1.7 | 1.7 | 0.2 | 39.4 |
| 小林地区 | 中心部 | 64 | - | - | - | 3.1 | 9.4 | 18.8 | 3.1 | 1.6 | 3.1 | 3.1 | 1.6 | 3.1 | 4.7 | 1.6 | - | 4.7 | - | 42.2 |
| | 西部・南部 | 107 | - | - | - | 7.5 | 9.3 | 17.8 | 1.9 | 2.8 | 6.5 | - | 3.7 | 0.9 | 0.9 | 6.5 | 2.8 | 0.9 | - | 38.3 |
| | 北部・東部 | 116 | - | - | - | 6.0 | 13.8 | 15.5 | 5.2 | 1.7 | 4.3 | 5.2 | 0.9 | 0.9 | 3.4 | 2.6 | 0.9 | 2.6 | 0.9 | 36.2 |
| | 不明 | 5 | - | - | - | 20.0 | - | 20.0 | - | - | - | - | - | - | 20.0 | - | - | - | - | 40.0 |
| 須木地区 | | 85 | - | - | - | 10.6 | 8.2 | 21.2 | 2.4 | 1.2 | 7.1 | 1.2 | 1.2 | - | 3.5 | 1.2 | 2.4 | - | - | 40.0 |
| 野尻地区 | | 100 | - | - | - | 6.0 | 8.0 | 16.0 | 6.0 | 4.0 | 8.0 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 2.0 | 2.0 | 1.0 | - | 42.0 |
| 帰宅時間(全体) | | 477 | - | - | - | 0.2 | 0.4 | 1.7 | 3.4 | 9.0 | 2.5 | 3.4 | 7.3 | 7.5 | 7.3 | 4.4 | 3.8 | 2.9 | 5.5 | 40.7 |
| 小林地区 | 中心部 | 64 | - | - | - | - | 1.6 | 1.6 | 3.1 | 12.5 | - | 3.1 | 3.1 | 9.4 | 7.8 | 4.7 | 3.1 | 1.6 | 4.7 | 43.8 |
| | 西部・南部 | 107 | - | - | - | 0.9 | - | 4.7 | 2.8 | 5.6 | 4.7 | 4.7 | 5.6 | 5.6 | 4.7 | 5.6 | 8.4 | 2.8 | 4.7 | 39.3 |
| | 北部・東部 | 116 | - | - | - | - | - | 0.9 | 4.3 | 10.3 | 1.7 | 2.6 | 8.6 | 9.5 | 7.8 | 5.2 | 1.7 | 2.6 | 6.9 | 37.9 |
| | 不明 | 5 | - | - | - | - | 20.0 | - | - | - | - | - | - | 20.0 | - | 20.0 | - | - | - | 40.0 |
| 須木地区 | | 85 | - | - | - | - | - | 1.2 | 3.5 | 12.9 | 2.4 | 2.4 | 9.4 | 7.1 | 4.7 | 1.2 | 4.7 | 3.5 | 7.1 | 40.0 |
| 野尻地区 | | 100 | - | - | - | - | - | - | 3.0 | 6.0 | 3.0 | 4.0 | 9.0 | 6.0 | 12.0 | 4.0 | 1.0 | 4.0 | 4.0 | 44.0 |

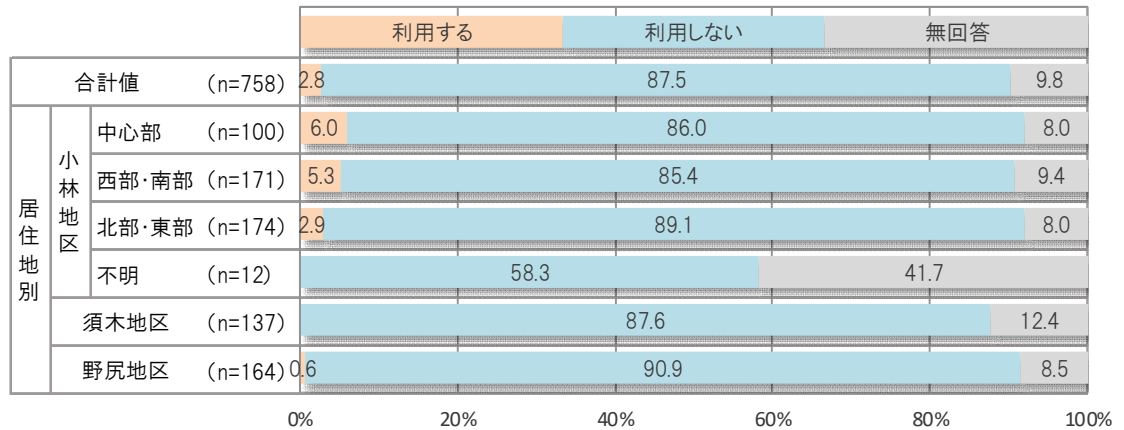
(単位：%)

▲その他用事の主な外出活動時間帯

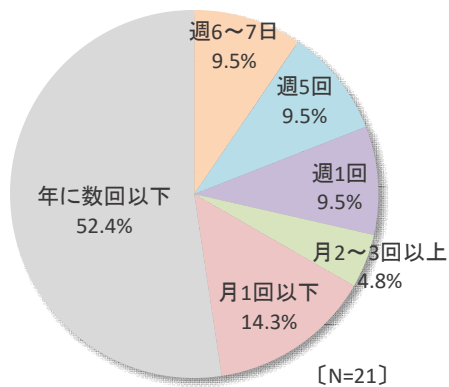
1-5 鉄道（JR 吉都線）の利用状況

1-5-1 鉄道の利用状況

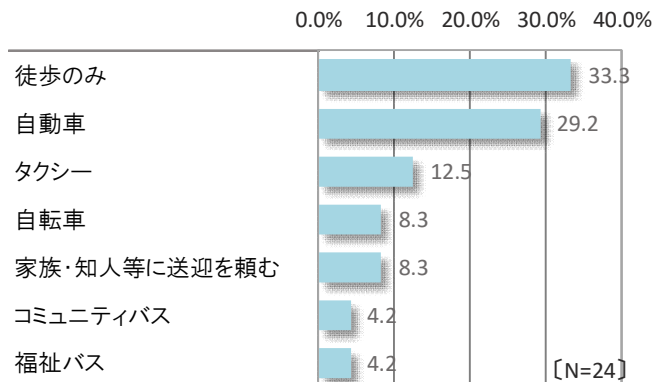
○鉄道（JR 吉都線）の利用率は、全体の 2.8%が「利用する」と回答している。
 ○鉄道の利用頻度は、「年に数回以下」（52.4%）が多くを占めており、駅までの主な交通手段は「徒歩のみ」（33.3%）が多く挙げられている。
 ○主に利用する駅は、乗車駅が「小林駅」（85.7%）が最も多くを占めており、降車駅は「都城駅」（31.8%）や「えびの飯野駅」（27.3%）等が挙げられる。



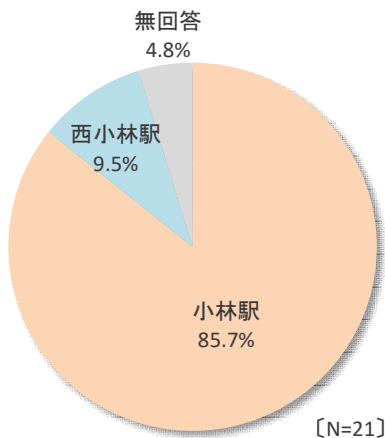
▲鉄道の利用状況（地区別）



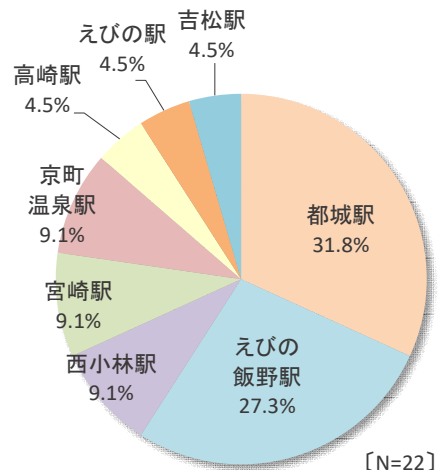
▲利用頻度



▲駅までの交通手段



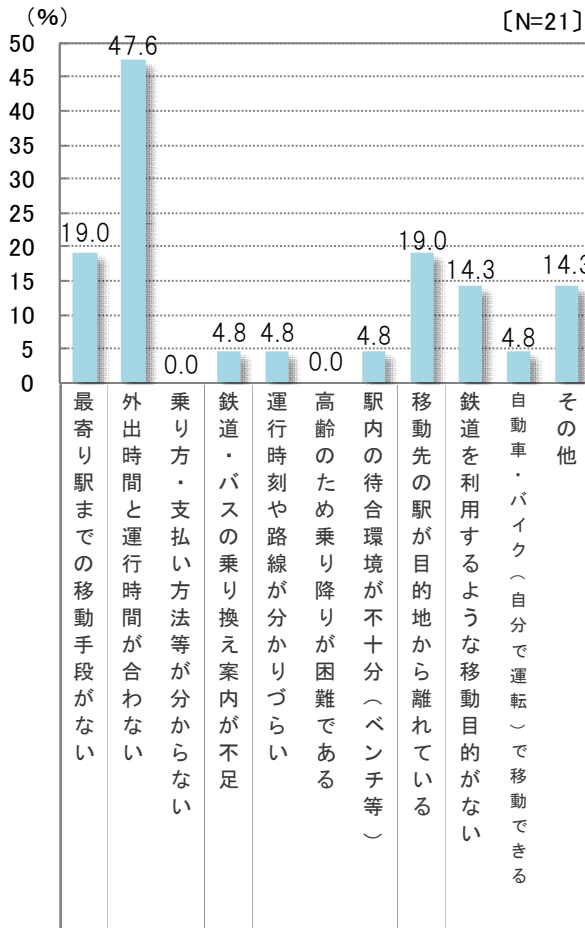
▲主な乗車駅



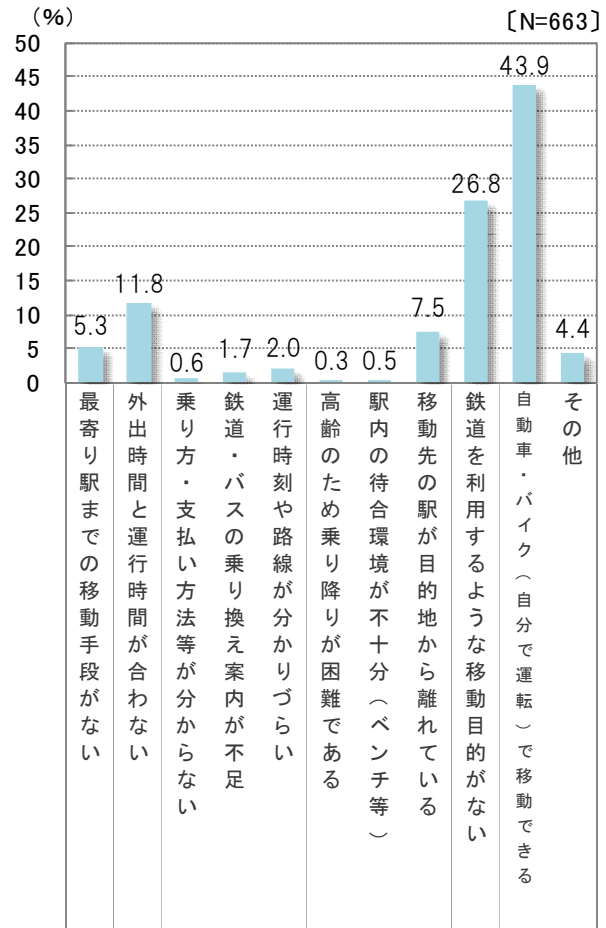
▲主な降車駅

1-5-2 利用時の困りごと・利用しない理由

○鉄道利用時の困りごとには、「外出時間と運行時間が合わない」(47.6%)が最も多く、
 鉄道を利用しない理由には、「自転車・バイク(自分で運転)で移動できる」(43.9%)
 が多く挙げられている。



▲利用時の困りごと (利用者)

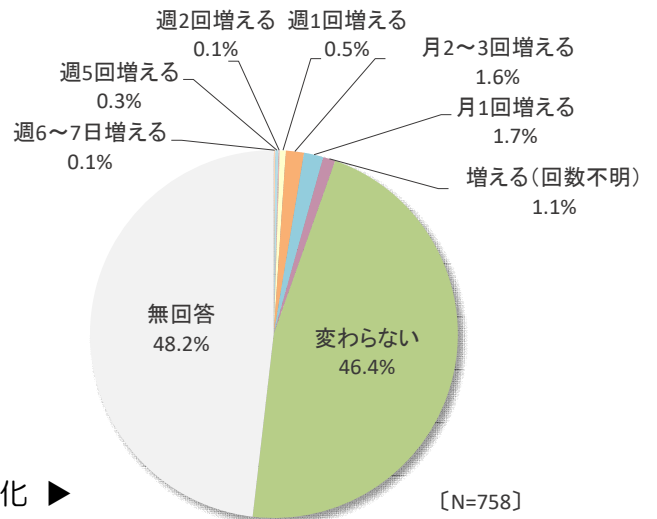


▲利用しない理由 (非利用者)

※無回答を除く、複数回答のため合計値は100%を超える

1-5-3 改善後の利用回数の変化

○上記(1-5-2)の内容が改善された場合、鉄道の利用頻度の変化は「変わらない」(46.4%)が最も多くなり、次いで「月1回増える」(1.7%)となっている。

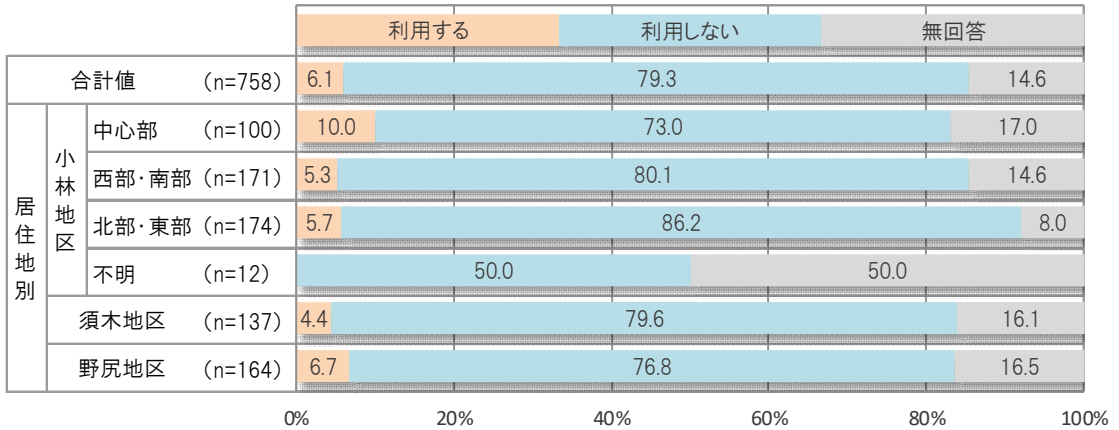


利用回数の変化 ▶

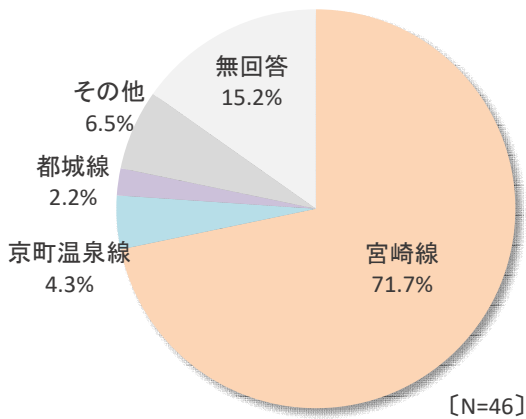
1-6 路線バス（宮崎交通バス）の利用状況

1-6-1 路線バスの利用状況

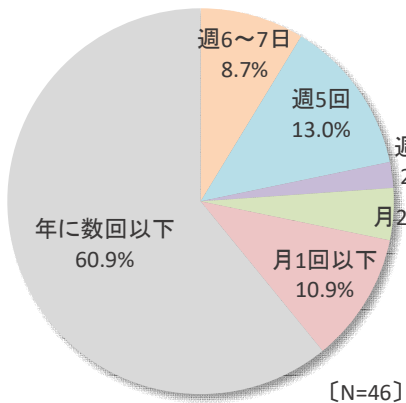
○路線バスの利用率は、全体の6.1%が「利用する」と回答している。
 ○路線バスの利用頻度は、「年に数回以下」（60.9%）が多くを占めており、主な目的地は、「宮崎市」（17.0%）が最も多く挙げられている。
 ○主に利用する路線は、「宮崎線」（71.7%）が最も多くを占めており、次いで「京町温泉線」（4.3%）や「都城線」（2.2%）等が挙げられる。



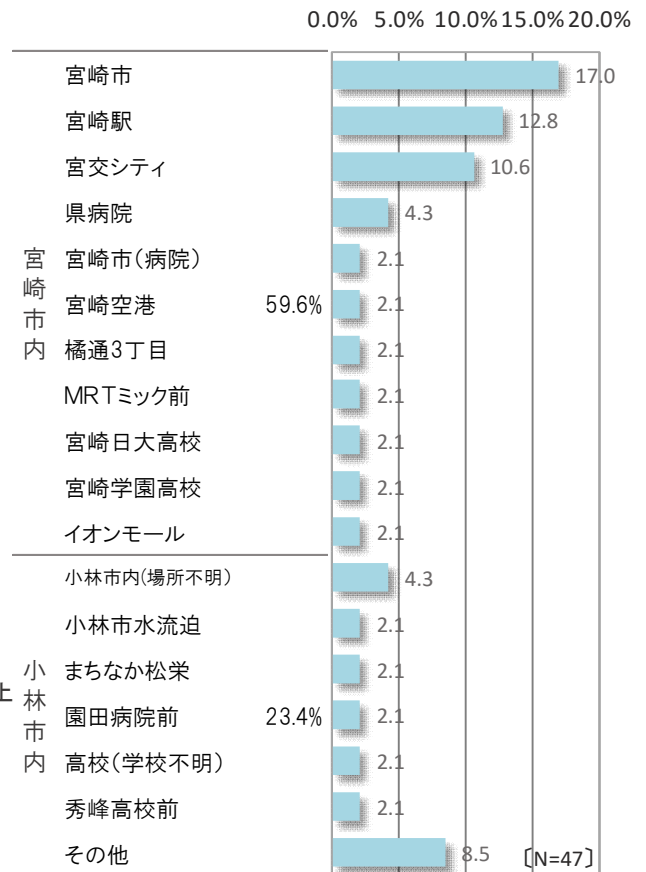
▲路線バスの利用状況（地区別）



▲主な利用路線



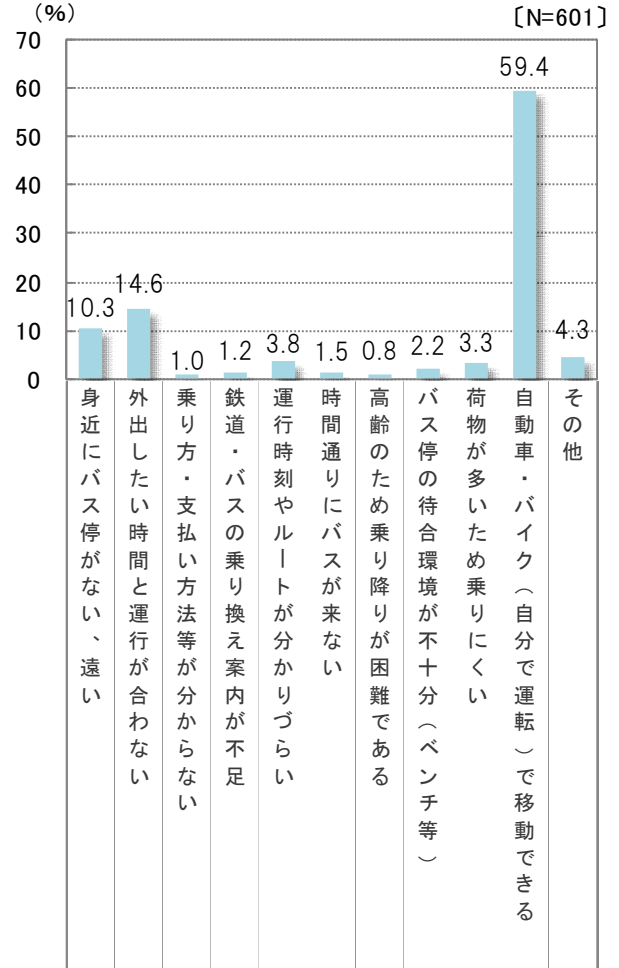
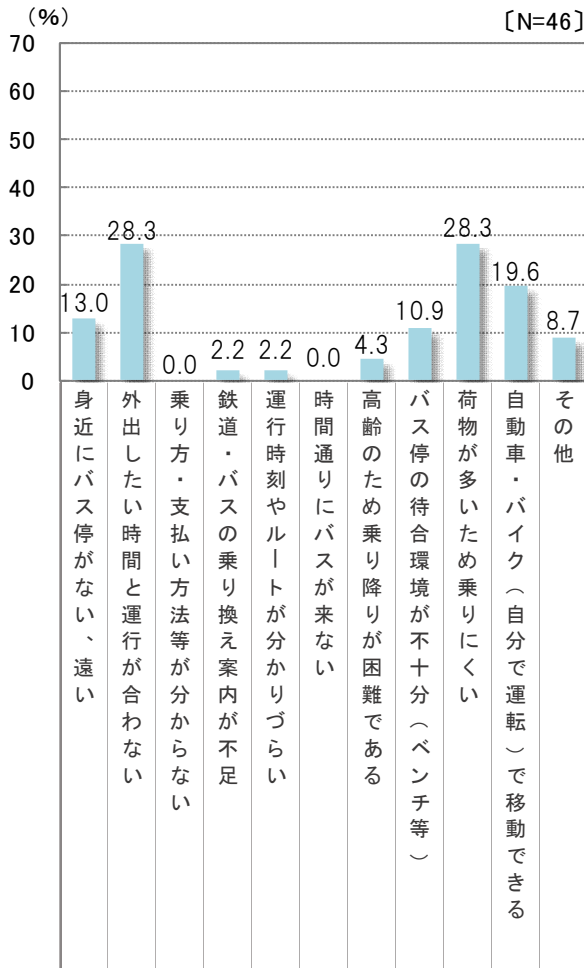
▲利用頻度



▲主な目的地

1-6-2 利用時の困りごと・利用しない理由

○路線バス利用時の困りごとには、「外出時間と運行時間が合わない」、「荷物が多いため乗りにくい」(28.3%) がともに多く、路線バスを利用しない理由には、「自転車・バイク(自分で運転)で移動できる」(59.4%) が多く挙げられている。



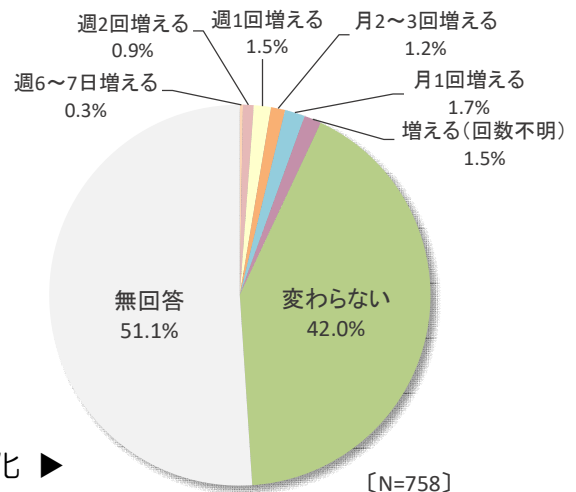
▲利用時の困りごと (利用者)

▲利用しない理由 (非利用者)

※無回答を除く、複数回答のため合計値は100%を超える

1-6-3 改善後の利用回数の変化

○上記(1-6-2)の内容が改善された場合、路線バスの利用頻度の変化は「変わらない」(42.0%) が最も多くなり、次いで「月1回増える」(1.7%)となっている。

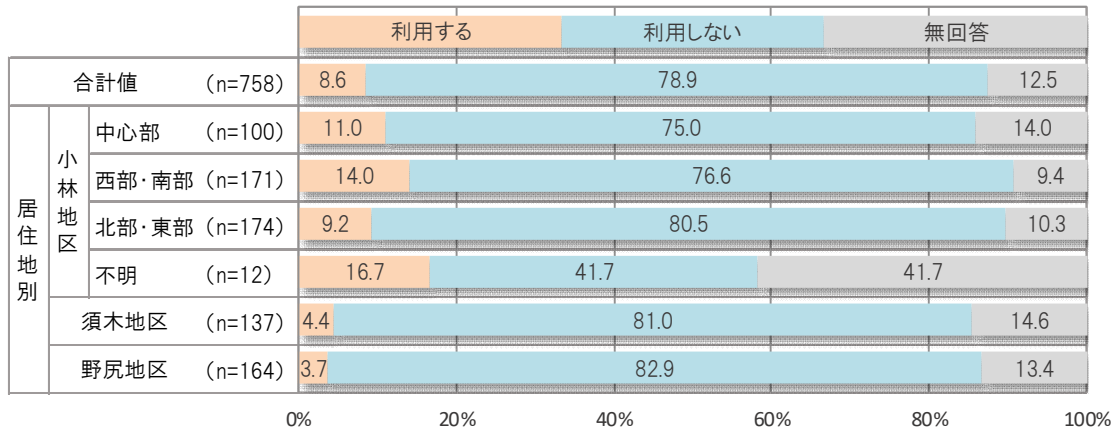


利用回数の変化 ▶

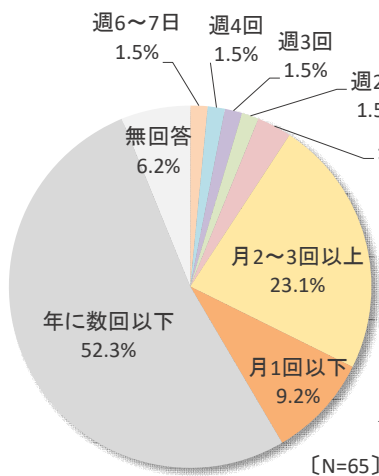
1-7 タクシーの利用状況

1-7-1 タクシーの利用状況

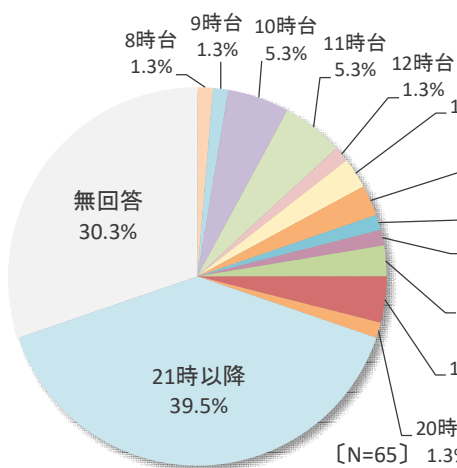
○タクシーの利用率は、全体の8.6%が「利用する」と回答している。
 ○タクシーの利用頻度は、「年に数回以下」(52.3%)が最も多く、主な利用時間帯は「21時以降」(39.5%)の夜間利用が多く見られる。
 ○主な行先は、「仲町」(15.7%)が最も多く、次いで「病院」(10.0%)や「小林市街地」(8.6%)が挙げられる。



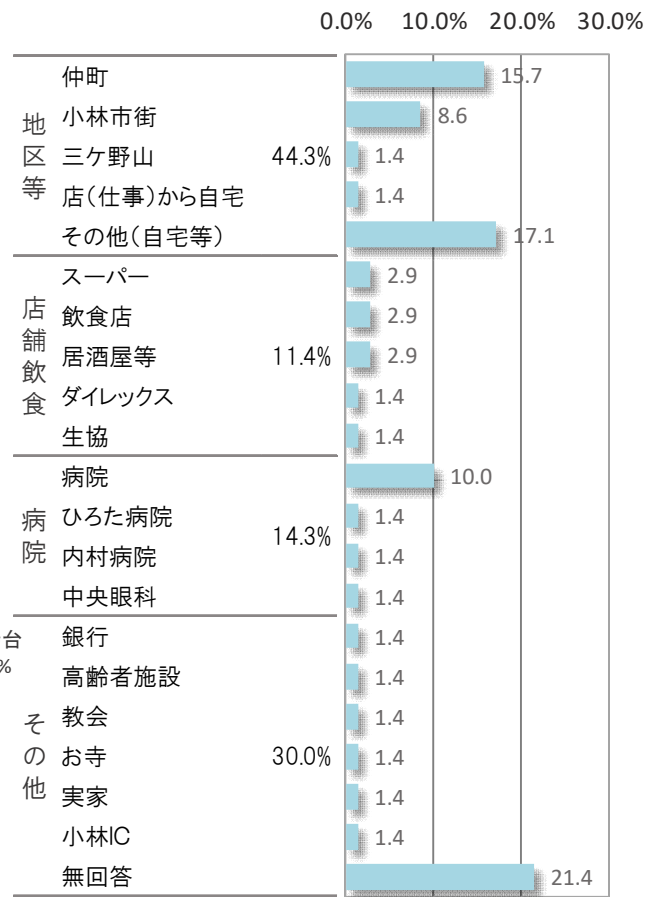
▲タクシーの利用状況（地区別）



◀ 利用頻度



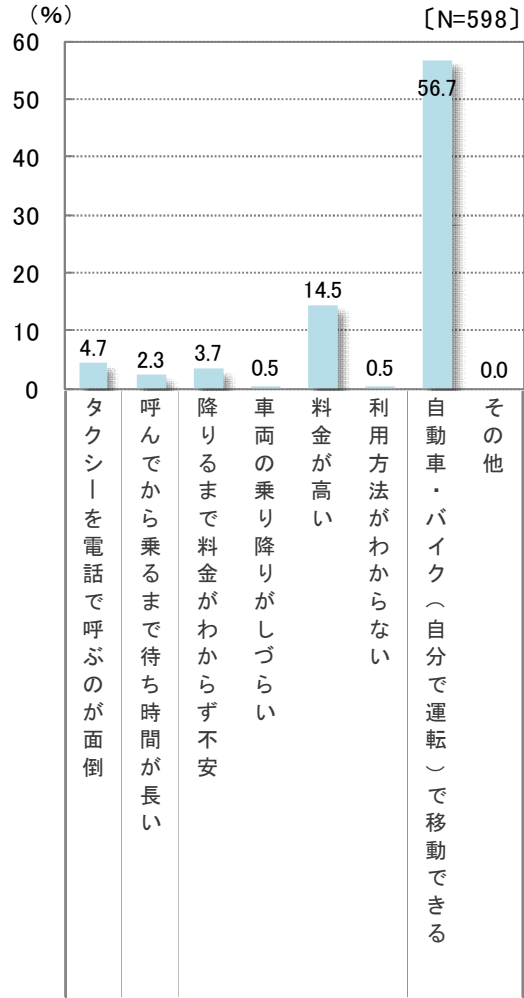
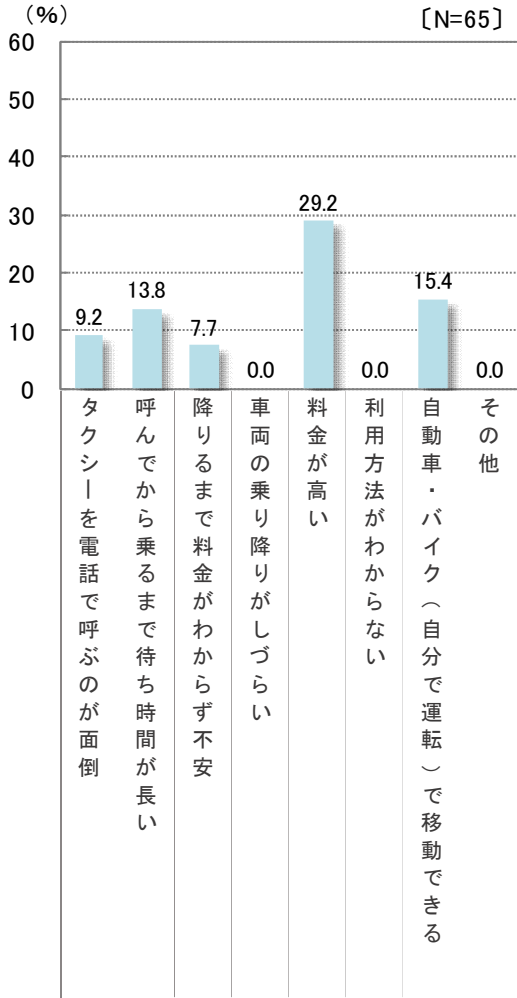
▲主な利用時間帯



▲主な目的地

1-7-2 利用時の困りごと・利用しない理由

○タクシー利用時の困りごとには、「料金が高い」(29.2%)が最も多く、タクシーを利用しない理由には、「自転車・バイク(自分で運転)で移動できる」(56.7%)が多く挙げられている。



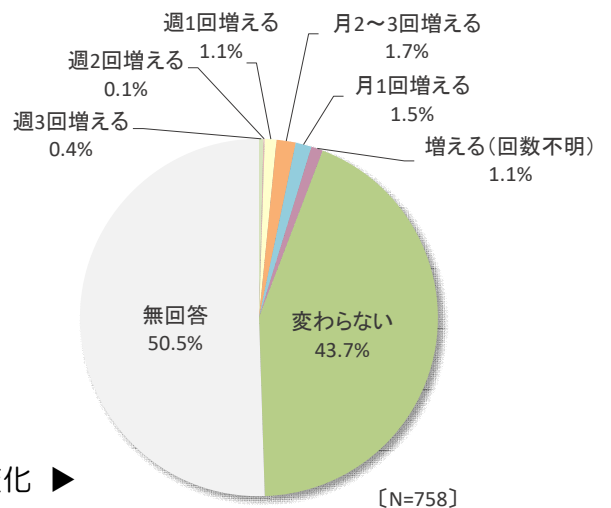
▲利用時の困りごと (利用者)

▲利用しない理由 (非利用者)

※無回答を除く、複数回答のため合計値は100%を超える

1-7-3 改善後の利用回数の変化

○上記(1-7-2)の内容が改善された場合、タクシーの利用頻度の変化は「変わらない」(43.7%)が最も多くなっており、次いで「月2~3回増える」(1.7%)となっている。



利用回数の変化 ▶

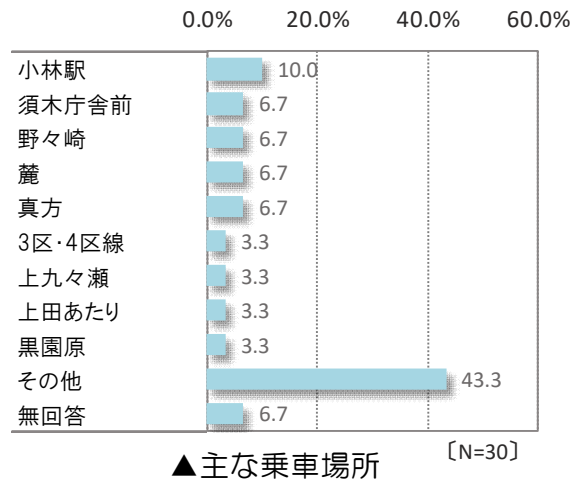
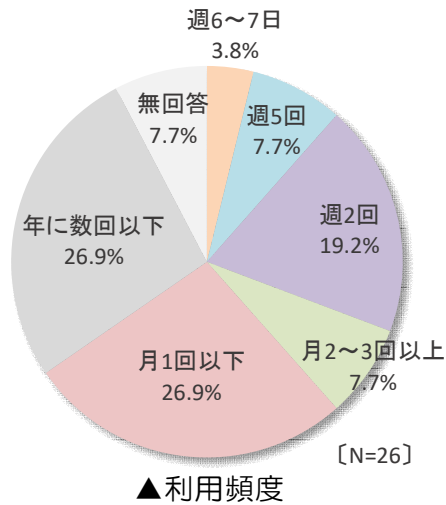
1-8 コミュニティバス・福祉バスの利用状況

1-8-1 コミュニティバス・福祉バスの利用状況

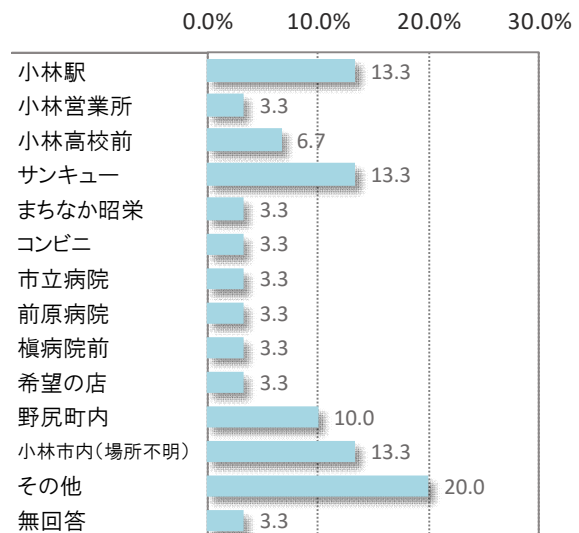
○コミュニティバス・福祉バス利用率は、全体の3.4%が「利用する」と回答している。
 ○コミュニティバス・福祉バスの利用頻度は、「月1回以下」と「年に数回以下」がともに26.9%となっている。
 ○主な利用区間は、乗車場所が「小林駅」(10.0%)が最も多く、降車場所が「小林駅」「サンキュー」「小林市内」(13.3%)となっている。

| | | 利用する | 利用しない | 無回答 |
|--------------|---------------|------|-------|------|
| 合計値 (n=758) | | 3.4 | 90.9 | 5.7 |
| 居住地別 | 小林地区 | | | |
| | 中心部 (n=100) | 3.0 | 94.0 | 3.0 |
| | 西部・南部 (n=171) | 2.3 | 94.2 | 3.5 |
| | 北部・東部 (n=174) | 1.1 | 94.3 | 4.6 |
| | 不明 (n=12) | | 75.0 | 25.0 |
| | 須木地区 (n=137) | 9.5 | 82.5 | 8.0 |
| 野尻地区 (n=164) | 2.4 | 90.2 | 7.3 | |

▲コミュニティバス・福祉バスの利用状況（地区別）



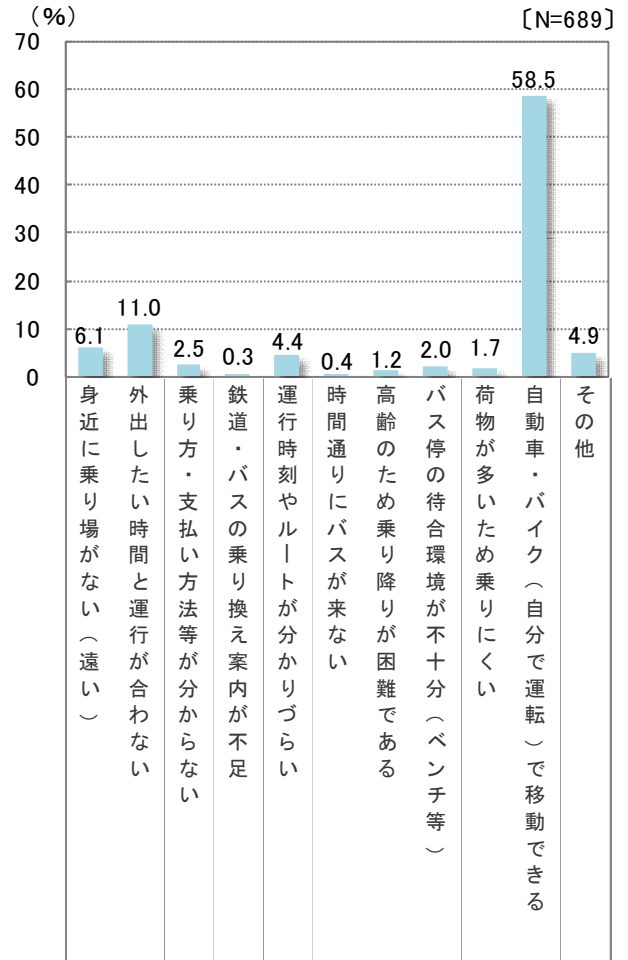
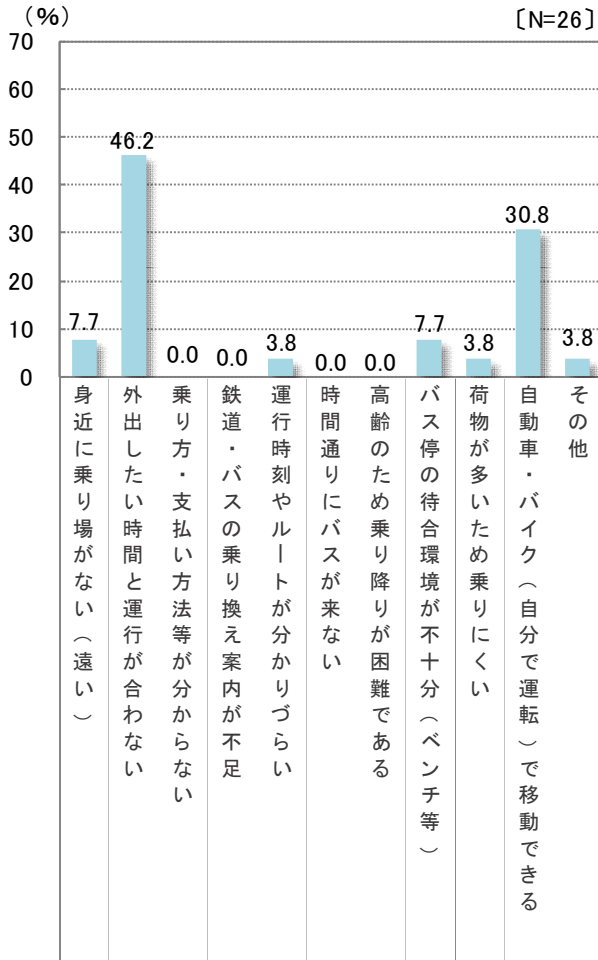
▲主な乗車場所



▲主な降車場所

1-8-2 利用時の困りごと・利用しない理由

○コミュニティバス及び福祉バス利用時の困りごとは、「外出したい時間と運行が合わない」(46.2%)が最も多く、利用しない理由には「自動車・バイク(自分で運転)で移動できる」(58.5%)が多く挙げられている。



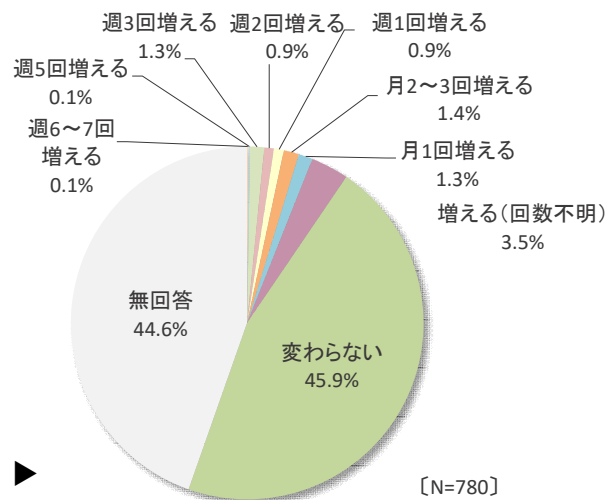
▲利用時の困りごと (利用者)

▲利用しない理由 (非利用者)

※無回答を除く、複数回答のため合計値は100%を超える

1-8-3 改善後の利用回数の変化

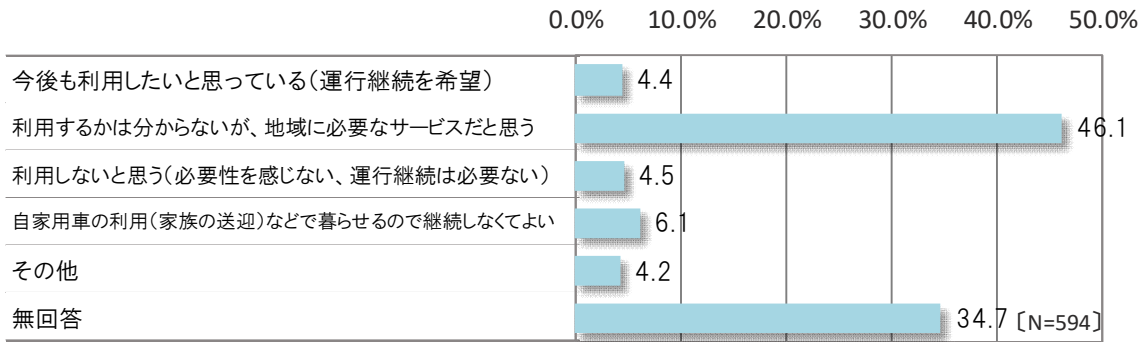
○上記(1-8-2)の内容が改善された場合、コミュニティバス・福祉バスの利用頻度の変化は「変わらない」(45.9%)が最も多くなり、次いで「増える(回数不明)」(3.5%)となっている。



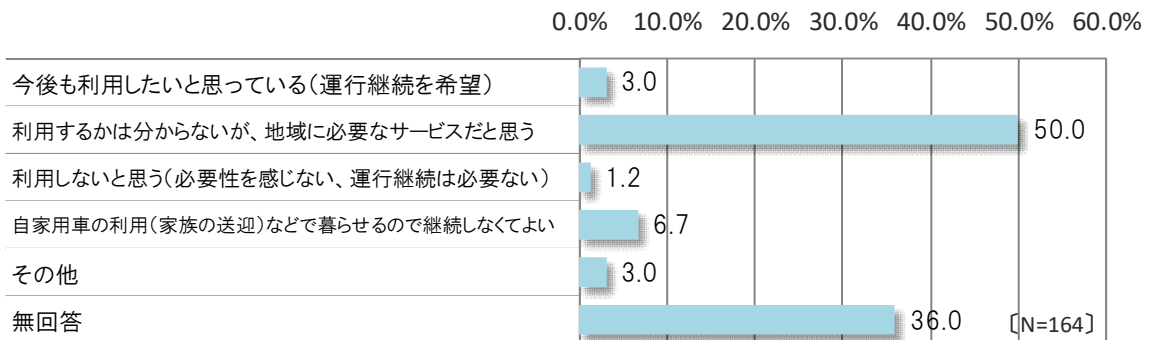
利用回数の変化 ▶

1-8-4 今後のバスの利用意向

○コミュニティバスの利用意向は、「利用するかは分からないが、地域に必要なサービスだと思う」(46.1%)が最も多く、福祉バスにおいても同様の利用意向が50.0%と高い割合を占めている。



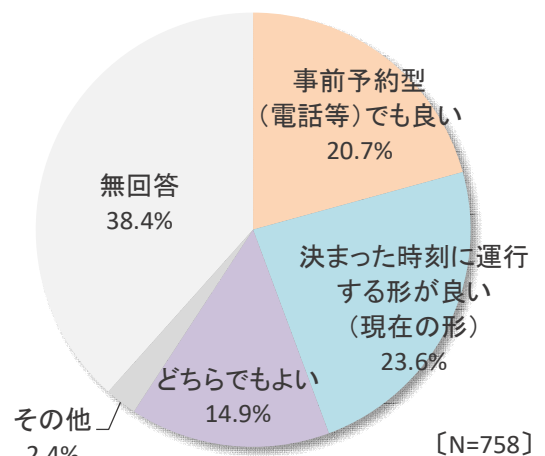
▲コミュニティバスの利用意向



▲福祉バスの利用意向

1-8-5 希望する運行方法

○運行方法については、「決まった時刻に運行する形が良い(現在の形)」(23.6%)が最も多く、次いで「事前予約型(電話等)でも良い」(20.7%)の割合が多く見られる。

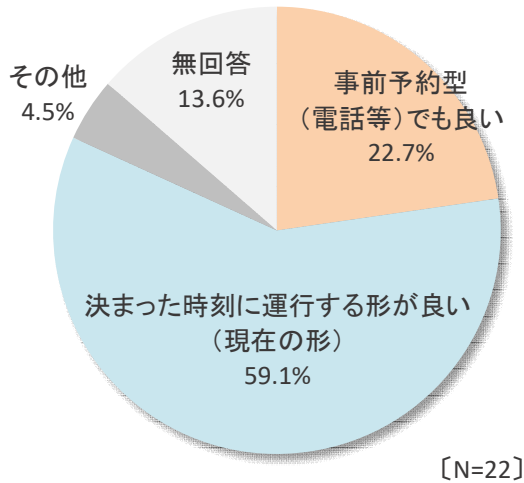


▲希望する運行方法

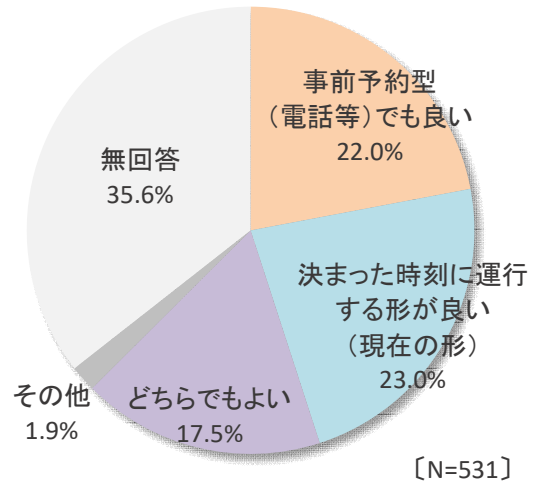
(参考 利用者・非利用者別の希望する運行方法)

○利用者・非利用者別でみると、バスを使っている人は決まった時刻での運行を希望、使っていない人は予約型と決まった時刻での運行が同程度の割合（無関心層が多い）となっており、コミュニティバス・福祉バスともに同様の傾向がある。

■コミュニティバス（小林地区・須木地区）

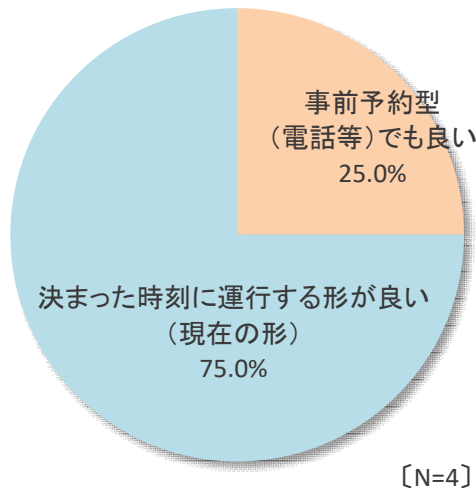


▲希望する運行方法（利用者）

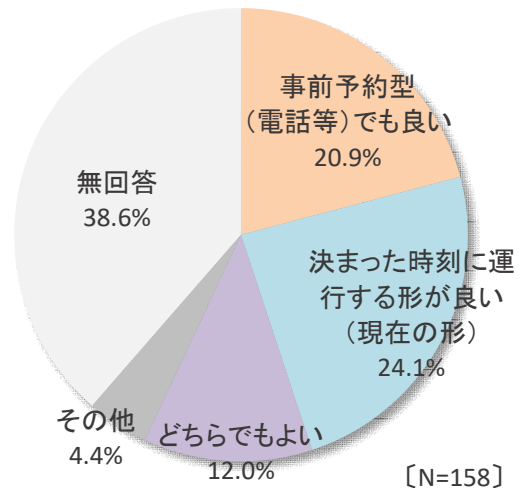


▲希望する運行方法（非利用者）

■福祉バス（野尻地区・須木内山地区）



▲希望する運行方法（利用者）



▲希望する運行方法（非利用者）

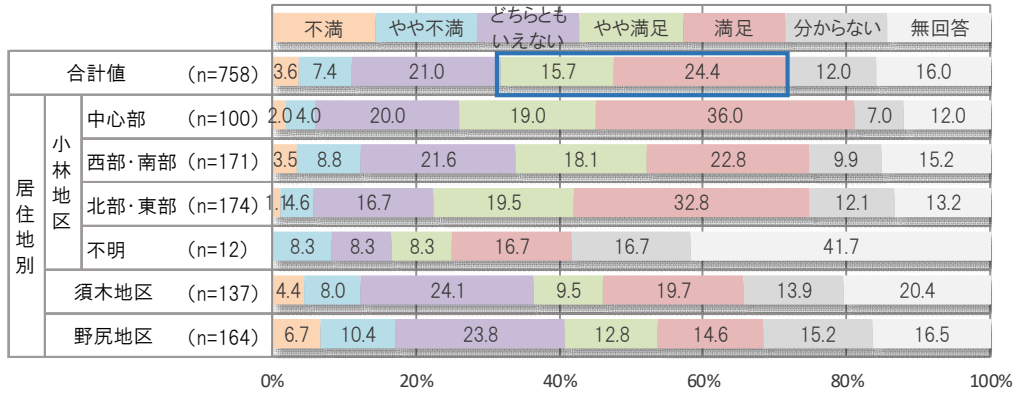
※利用者のサンプル数が少ないためあくまで参考値

1-9 生活環境や公共交通の満足度

1-9-1 生活環境の満足度

(1) 買い物のしやすさ

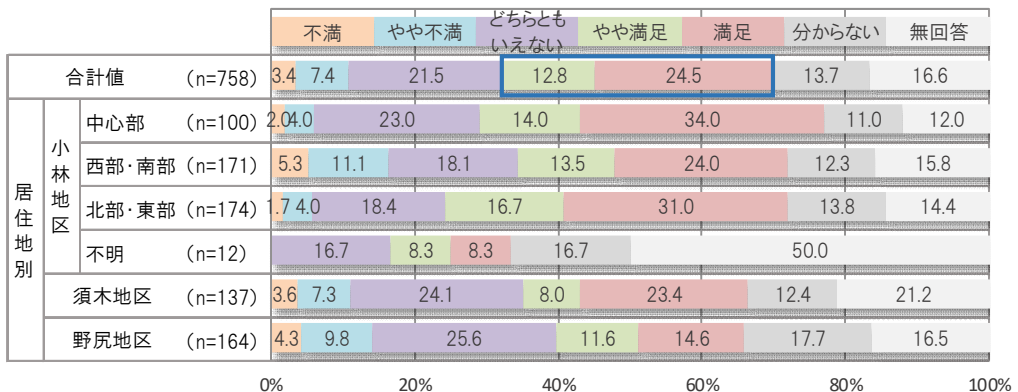
○買い物のしやすさに関する満足度では、全体の40.1%が満足を示しているが、地区別では野尻地区の満足度が低くなっている。



▲買い物しやすさの満足度（地区別）

(2) 医療機関への通院しやすさ

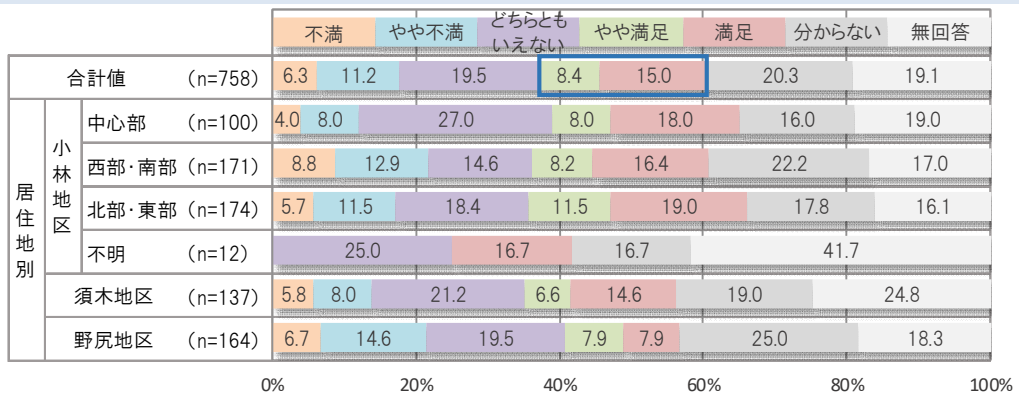
○医療機関への通院しやすさでは、全体の37.3%が満足を示しているが、地区別では野尻地区の満足度が低くなっている。



▲医療機関への通院しやすさの満足度（地区別）

(3) 趣味・娯楽等の行動しやすさ

○趣味・娯楽等の行動しやすさでは、全体の23.4%が満足を示しているが、地区別では野尻地区の満足度が低くなっている。

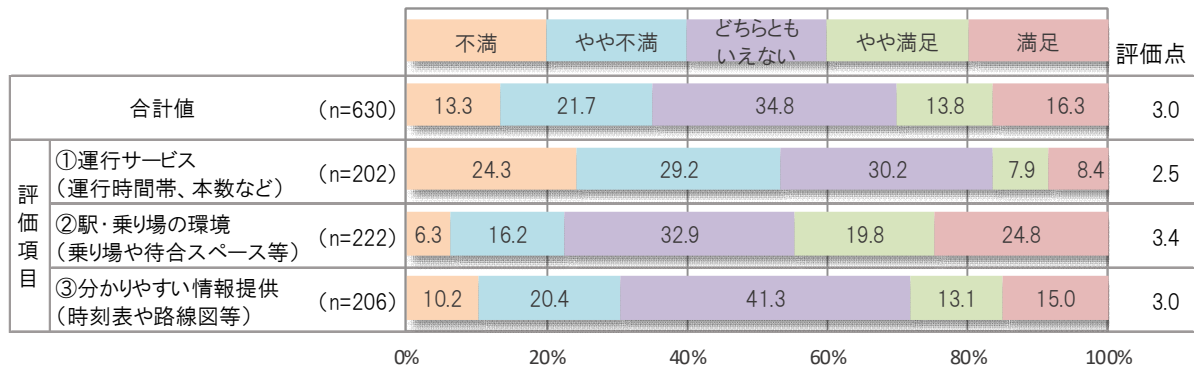


▲趣味・娯楽等の行動しやすさの満足度（地区別）

1-9-2 公共交通の満足度

(1) 鉄道 (JR 吉都線)

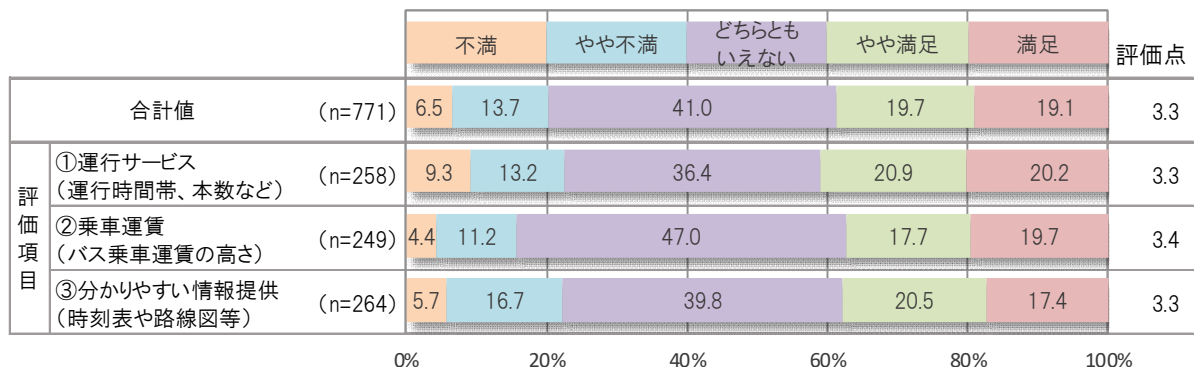
○鉄道について回答頂いた方の満足度は、全体平均で 3.0 点となっている。
○項目別では「運行サービス (運行時間帯、本数など)」の評価が比較的低く、「駅・乗り場の環境 (乗り場や待合スペース等)」の評価が高くなっている。



▲鉄道 (JR 吉都線) の満足度

(2) 高速バス

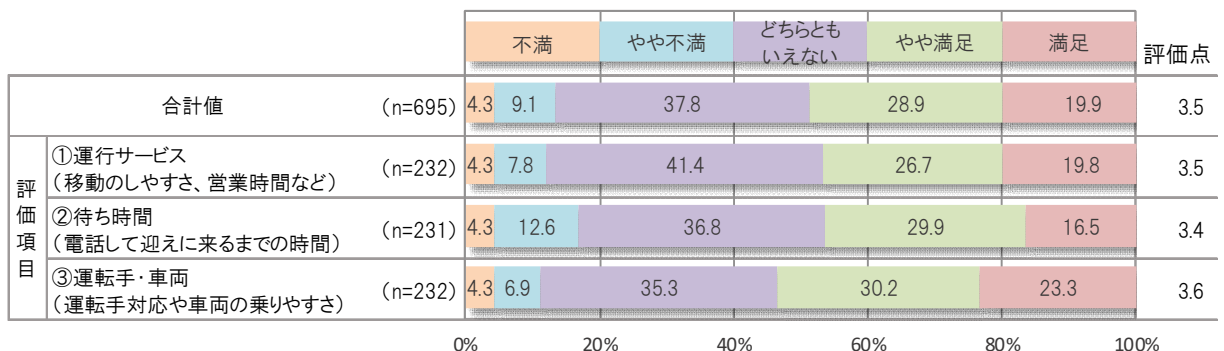
○高速バスについて回答頂いた方の満足度は、全体平均で 3.3 点となっている。
○項目別では「運行サービス」「乗車運賃」「分かりやすい情報提供」の各項目で、平均的な評価点となっている (評価点 3.3~3.4)。



▲高速バスの満足度

(3) タクシー

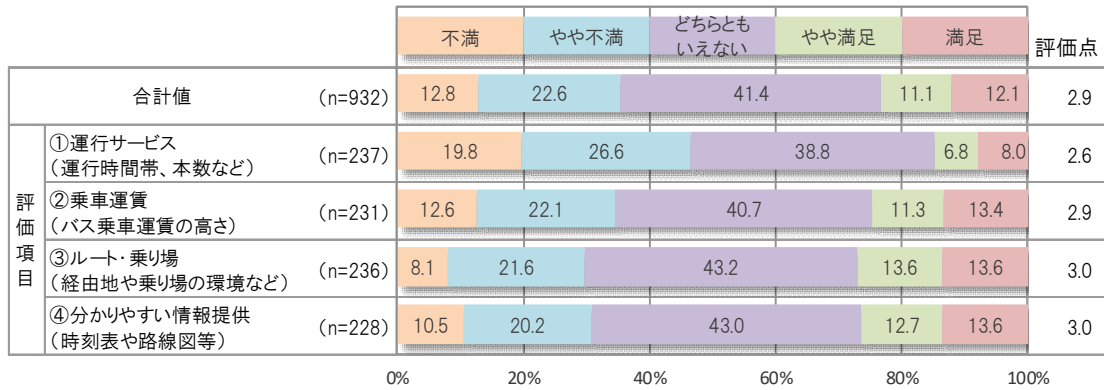
○タクシーについて回答頂いた方の満足度は、全体平均で 3.5 点となっている。
○項目別では「運行サービス」「待ち時間」「運転手・車両」の各項目で、平均的な評価点となっている (評価点 3.4~3.6)。



▲タクシーの満足度

(4) 路線バス

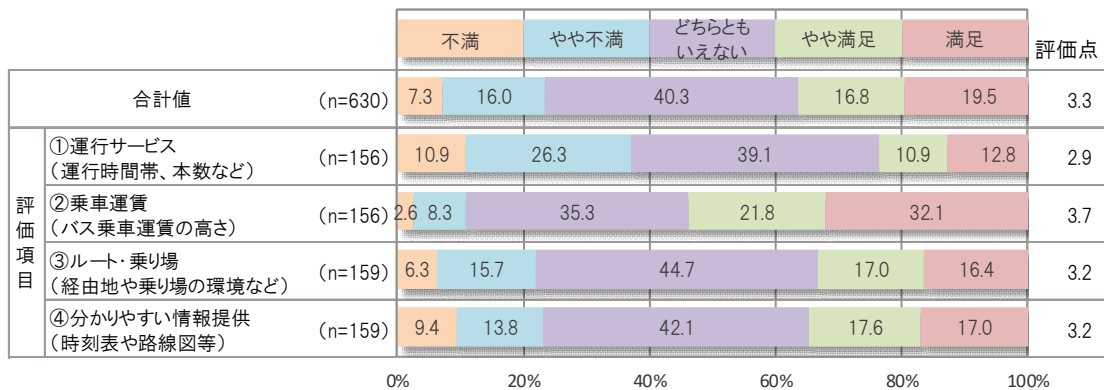
○路線バスについて回答頂いた方の満足度は、全体平均で 2.9 点となっている。
○項目別では「運行サービス」「乗車運賃」の評価項目が比較的低くなっており、「ルート・乗り場」「わかりやすい情報提供」は平均的な評価点となっている。



▲路線バスの満足度

(5) コミュニティバスおうらい

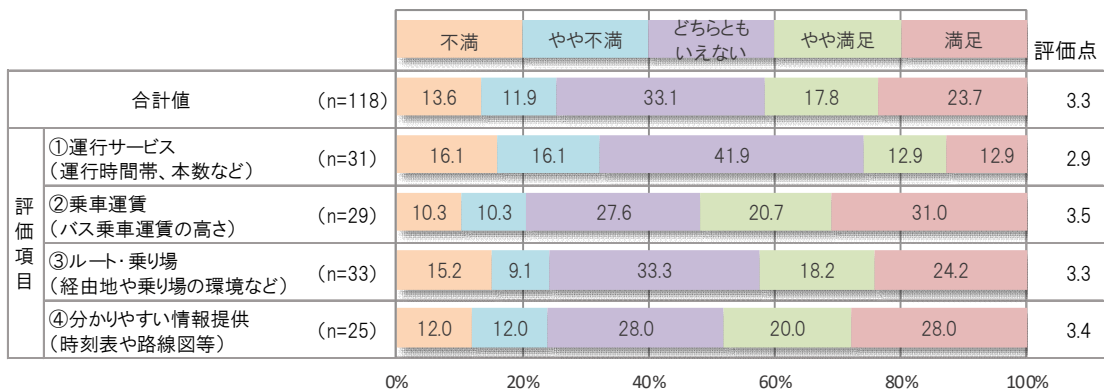
○コミバスについて回答頂いた方の満足度は、全体平均で 3.3 点となっている。
○項目別では「運行サービス（運行時間帯、本数など）」の項目が比較的低く、「乗車運賃」の評価が比較的高くなっている。



▲コミュニティバスの満足度

(6) 福祉バス

○福祉バスについて回答頂いた方の満足度は、全体平均で 3.3 点となっている。
○項目別では、コミュニティバスと同様、「運行サービス（運行時間帯、本数など）」の項目が比較的低く、「乗車運賃」の評価が比較的高くなっている。

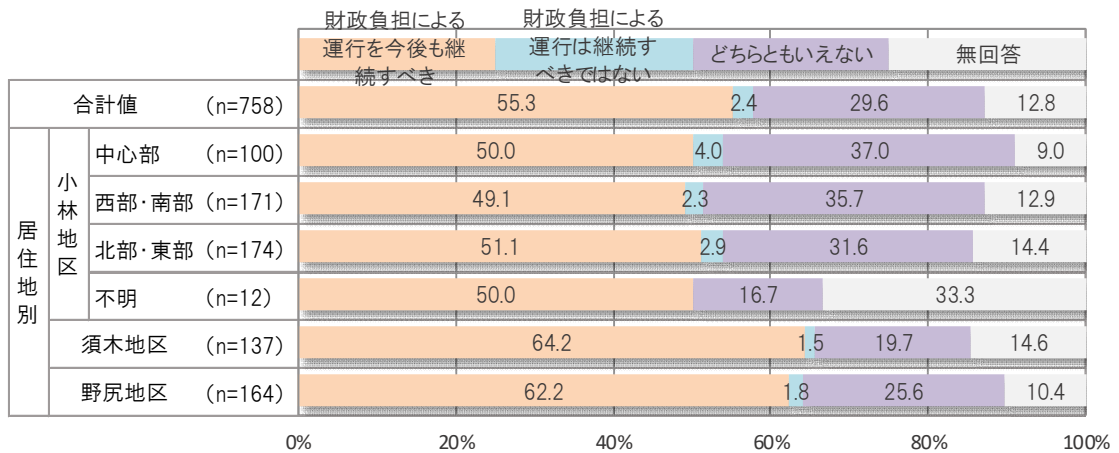


▲福祉バスの満足度

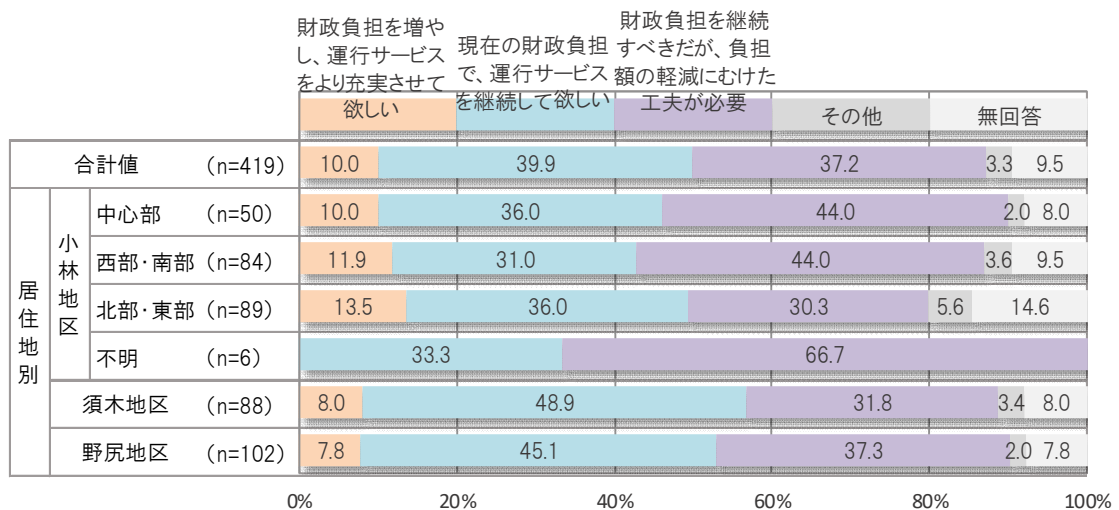
1-10 市の財政負担・今後の取組への意向

1-10-1 市の財政負担への意向

○公共交通に対する財政負担については、全体の 55.3%は「財政負担による運行を今後も継続すべき」と回答しており、移動手段確保の重要性が伺える。
 ○一方、今後の財政負担のあり方では、全体の 39.9%が「現在の財政負担で運行を継続」と多いが、「財政負担を継続すべきだが負担額の軽減に向けた工夫が必要」も 37.2%と同等の割合を占めており、運行の効率化に向けた工夫が求められている。



▲財政負担に対する意向

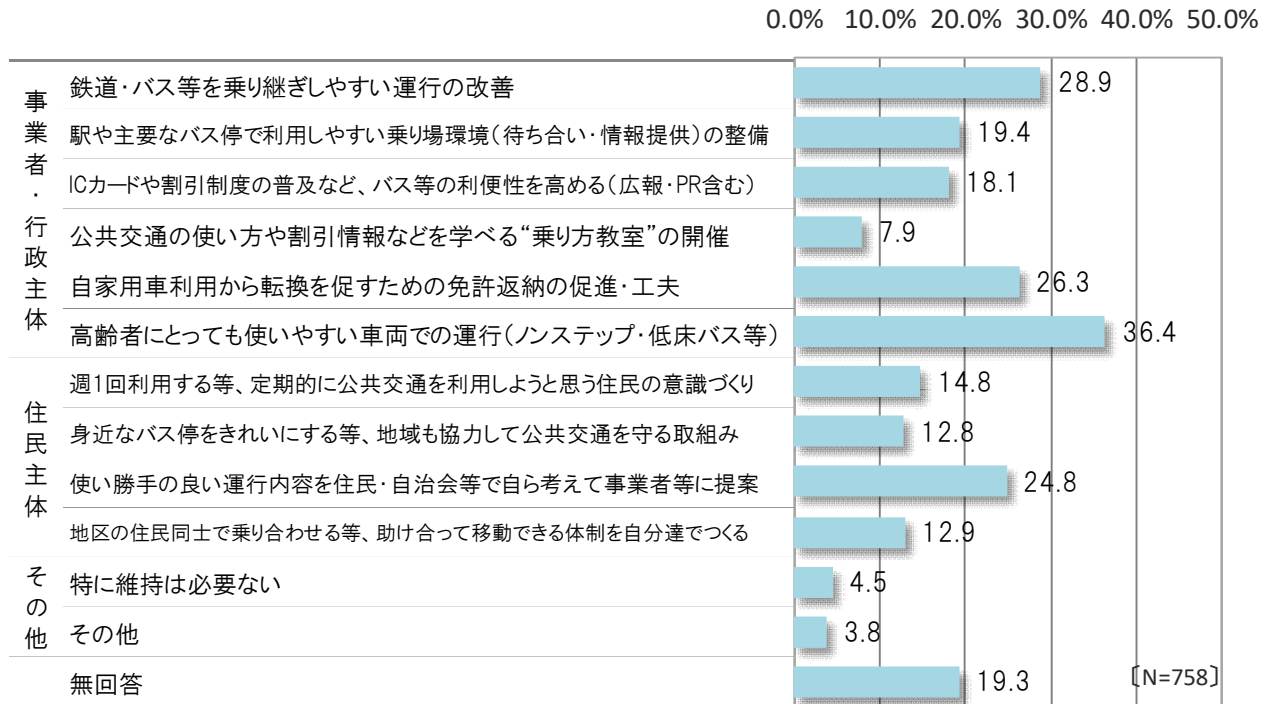


▲今後の財政負担のあり方（「財政負担すべき」回答者のみ）

1-10-2 公共交通の維持・利用向上のための考え

○公共交通の維持・利用向上のための考えは、「ノンステップバスなど、高齢者にとって使いやすい車両導入を進める」(36.4%)が最も多く、次いで「鉄道とバス等の乗り継ぎがしやすいダイヤ改善を行う」(28.9%)となっている。

○上記のほか、住民主体の取組のうち「使い勝手の良い運行内容を住民・自治会等で自ら考えて事業者等に提案」が24.8%と、住民と一緒に考える運行の重要性が伺える。



※複数回答のため合算値は100%を超える

▲公共交通の維持・利用向上のための考え

小林市地域公共交通計画

資料編 2 JR 駅利用者ヒアリング調査

資料編2 JR駅利用者ヒアリング調査

2-1 調査の概要

2-1-1 目的

JR 小林駅・小林バスセンター及び JR 西小林駅の施設利用者を対象に、鉄道・駅の利用状況、路線バスの利用状況、公共交通に関するニーズ・利用可能性などの把握を行うためのヒアリング調査を実施した。

2-1-2 調査方法

対象箇所： ①JR 小林駅・小林バスセンター ②JR 西小林駅
※各調査箇所あたり 50 票/施設以上を目標

調査期間： 令和3年 7月9日（金）・7月17日（土）
※当初予定の7月10日（土）は荒天のため延期

調査時間： 6：00～19：00（※前後の列車時刻まで滞在）

調査手法： 調査員によるインタビュー形式のヒアリング調査

取得票数： 計 267 票（JR 小林駅：240 票、JR 西小林駅：27 票）



▲JR 小林駅（KITTO）の様子



▲JR 西小林駅の様子

2-1-3 ヒアリング内容

鉄道利用に関するヒアリング調査にご協力をお願いいたします

鉄道の利用状況を把握するために、駅を利用される方に、利用目的や公共交通に期待する事などをお聞きしていますので、ご協力をお願い致します。【調査機関 中央コンサルツ（小林市総合政策部企画政策課）】

下の設問に従って、ご自身にあてはまるものに 、または具体的な内容をご記入ください。

| | |
|--|--|
| ご自身の事 | 問1 住所 <input type="checkbox"/> 市内〔町丁目名：_____ または 郵便番号：_____〕 <input type="checkbox"/> 市外〔_____ 県 _____ 市・町・村〕 ※県内は県名省略 |
| | 問2 性別 <input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性 |
| | 問3 年齢 <input type="checkbox"/> 小学生未満 <input type="checkbox"/> 小学生 <input type="checkbox"/> 中学生 <input type="checkbox"/> 高校生 <input type="checkbox"/> 18歳-29歳 <input type="checkbox"/> 30歳代 <input type="checkbox"/> 40歳代 <input type="checkbox"/> 50歳代 <input type="checkbox"/> 60~64歳 <input type="checkbox"/> 65~69歳 <input type="checkbox"/> 70~74歳 <input type="checkbox"/> 75~79歳 <input type="checkbox"/> 80歳以上 |
| | 問4 職業 <input type="checkbox"/> 会社員・公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 主婦・主夫 <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> パート・アルバイト <input type="checkbox"/> その他〔内容：_____〕 |
| | 問5 免許 <input type="checkbox"/> 自動車免許（二輪・原付含む）を持っている <input type="checkbox"/> 持っていない |
| 本日の外出 | 問6 本日出した目的は何ですか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> を記入）。 <input type="checkbox"/> 買い物 <input type="checkbox"/> 病院 <input type="checkbox"/> 通勤 <input type="checkbox"/> 通学 <input type="checkbox"/> 役場 <input type="checkbox"/> 温泉 <input type="checkbox"/> 趣味・娯楽 <input type="checkbox"/> 観光 <input type="checkbox"/> 金融機関 <input type="checkbox"/> 本屋・ビデオ店 <input type="checkbox"/> その他〔内容：_____〕 |
| | 問7 本日の具体的な外出目的地はどこですか。〔施設名：_____〕 |
| 鉄道利用 | 問8 本日は、鉄道を利用します（しました）か。 <input type="checkbox"/> はい〔 _____ 駅 ~ _____ 駅〕 <input type="checkbox"/> いいえ |
| | 問9 普段、鉄道の利用頻度はどれくらいですか。 <input type="checkbox"/> 利用する〔週・月 _____ 日程〕 <input type="checkbox"/> 利用しない |
| | 問10 当駅までの（からの）移動手段は何ですか（本日利用するものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> を記入）。 <input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> シニアカー <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> バイク <input type="checkbox"/> 自家用車（自分で運転） <input type="checkbox"/> 家族、知人の送迎 <input type="checkbox"/> 路線バス〔宮崎交通〕 <input type="checkbox"/> コミュニティバス <input type="checkbox"/> 施設送迎バス〔施設：_____〕 <input type="checkbox"/> 一般タクシー <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 |
| | 問11 鉄道（駅）の利用には、ご満足いただけていますか。 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 例）バスとの乗り継ぎ時間が合わない / 乗り場やバスの案内を充実してほしい等 |
| 路線バス利用 | 問12 普段、路線バスを利用する事はありますか。 <input type="checkbox"/> ある〔週・月 _____ 日程〕 <input type="checkbox"/> ない |
| | 問13 現在の路線バスの評価を教えてください。 <input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> 不満がある <input type="checkbox"/> どちらでもない |
| | 問 路線バス利用で困っていること、又は利用しない理由は何ですか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> ）。 <input type="checkbox"/> 自宅からバス停が遠い <input type="checkbox"/> 目的地の近くにバス停がない <input type="checkbox"/> 乗りたい時間帯に便がない <input type="checkbox"/> 乗り方が分からず不安 <input type="checkbox"/> 情報がわかりづらい <input type="checkbox"/> 運賃が高い <input type="checkbox"/> 所要時間が長いから <input type="checkbox"/> 鉄道駅との接続が悪い <input type="checkbox"/> 利用し易い乗り場が少ない <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 例）~~時頃に〇〇バス停から△△バス停の運行がほしい / バスの乗換え案内を充実してほしい等 |
| タクシー利用 | 問14 普段タクシーを利用する事はありますか。 <input type="checkbox"/> ある〔週・月 _____ 日程〕 <input type="checkbox"/> ない |
| | 問15 現在のタクシーの評価を教えてください。 <input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> 不満がある <input type="checkbox"/> どちらでもない |
| 問 タクシー利用で困っていること、又は利用しない理由は何ですか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> ）。 <input type="checkbox"/> タクシーを呼ぶのが面倒 <input type="checkbox"/> タクシーを呼んでから来るまでに時間がかかる <input type="checkbox"/> 降りるまで料金がわからない不安 <input type="checkbox"/> 料金が安い <input type="checkbox"/> 利用方法がわからない <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 例）ICカード支払いがしたい、車両が乗りづらい、人の目が気になる等 | |

調査員 記入欄

列車 JR 小林駅〔 _____ 方面 _____ 便目〕 時刻 _____ : _____

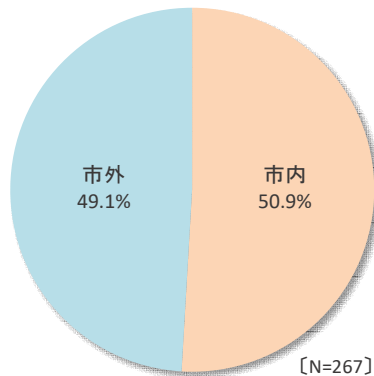
2-1-4 調査結果についての注意点

○各項目に示す調査結果は、グラフ内の回答割合は**小数点第一位で表示（四捨五入）**しており、**合計値が100.0%と一致しないものがある**（0.1%の表示上の誤差）。

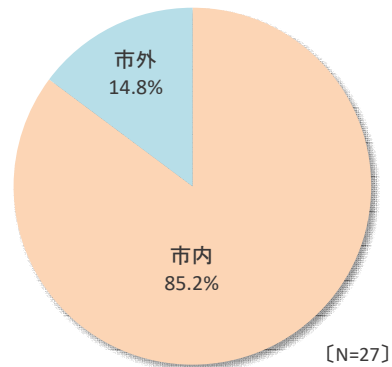
2-2 駅の利用状況・ニーズ

(1) 駅利用者の居住エリア

- 小林駅利用者の居住地は、市内・市外の割合は5割程度と同等になっている。
- 西小林駅利用者の居住地は、市内が85.2%で市内居住者の利用が多い。



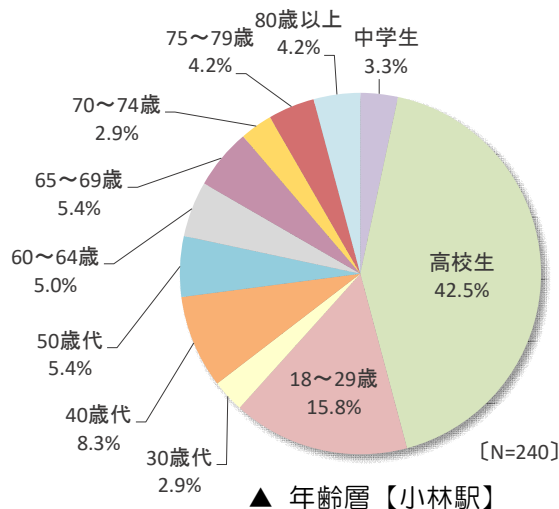
▲ 居住エリア【小林駅】



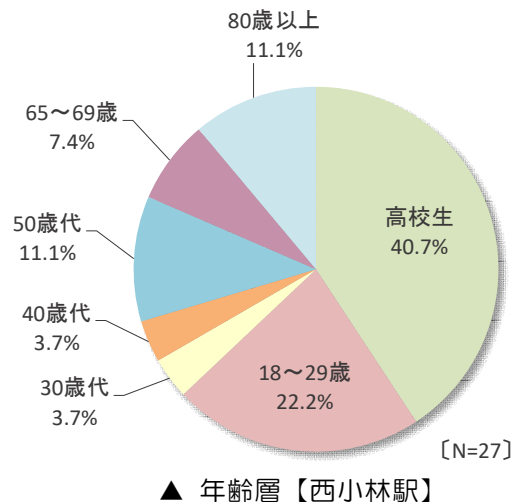
▲ 居住エリア【西小林駅】

(2) 利用者の特徴（年齢層・職業・免許保有状況）

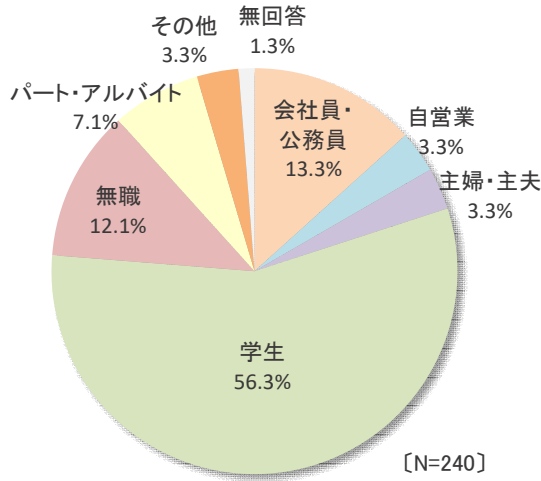
- 小林駅利用者の年齢層は高校生（42.5%）の割合が最も多くなっている。免許保有状況では、全体の約3割は免許を保有しており、高齢者の免許保有状況を見ると53.8%は免許を保有している。
- 西小林駅利用者の年齢層は高校生（40.7%）の割合が最も多くなっている。免許保有状況では、全体の約3割は免許を保有しており、高齢者の免許保有状況を見ると40.0%は免許を保有している。



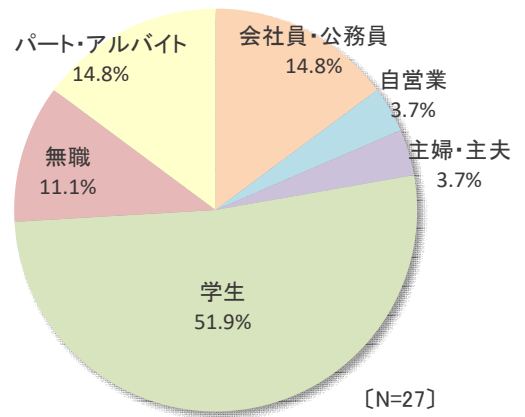
▲ 年齢層【小林駅】



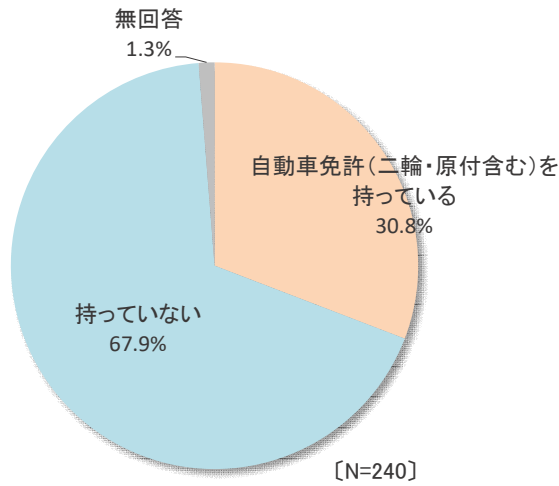
▲ 年齢層【西小林駅】



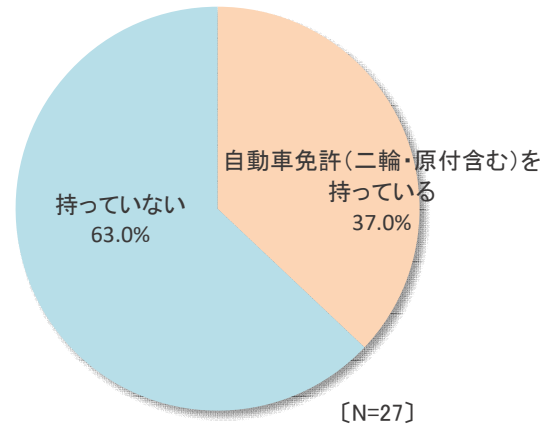
▲ 職業【小林駅】



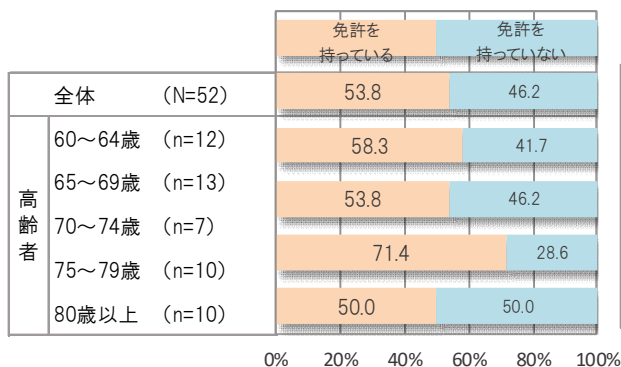
▲ 職業【西小林駅】



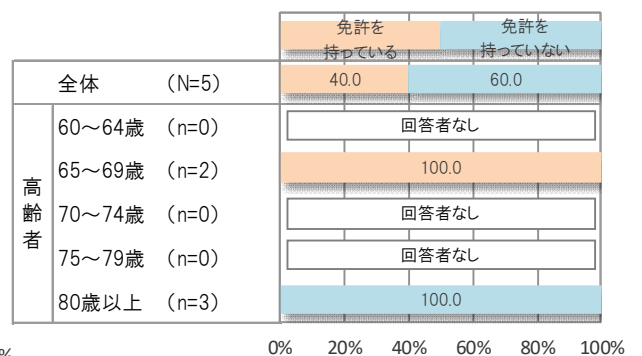
▲ 免許保有状況【小林駅】



▲ 免許保有状況【西小林駅】



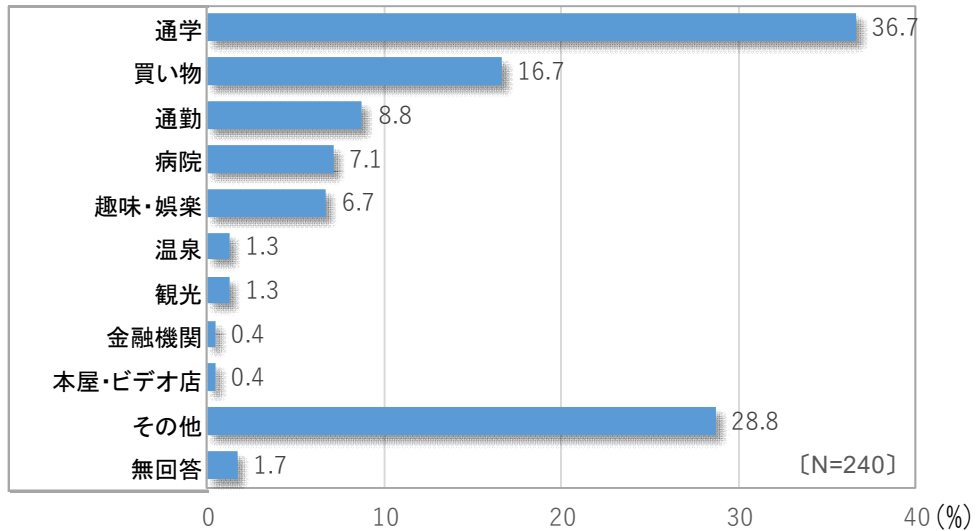
▲ 高齢者の免許保有状況【小林駅】



▲ 高齢者の免許保有状況【西小林駅】

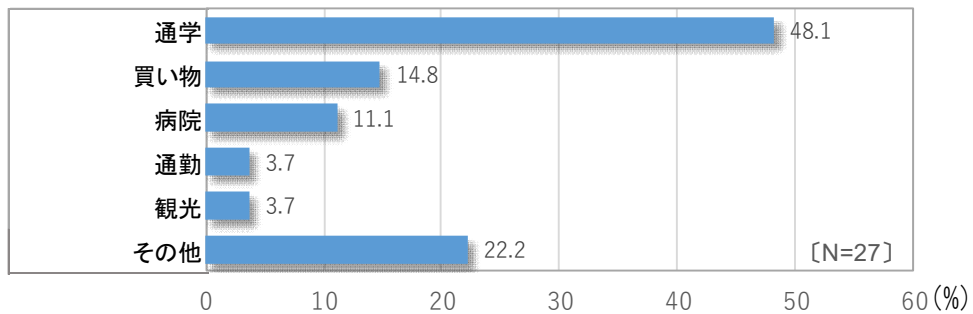
(3) 利用者の移動目的

- 小林駅利用者の移動目的は、通学の割合が36.7%と最も高く、次いで買い物の16.7%となっている。
- 西小林駅利用者の移動目的は、通学の割合が48.1%と最も高く、次いで買い物の14.8%となっている。



※複数回答のため合算値は100%を超える

▲ 移動目的【小林駅】

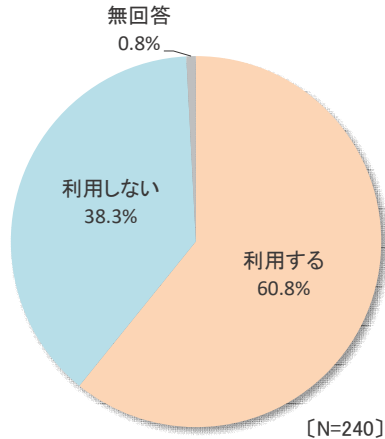


※複数回答のため合算値は100%を超える

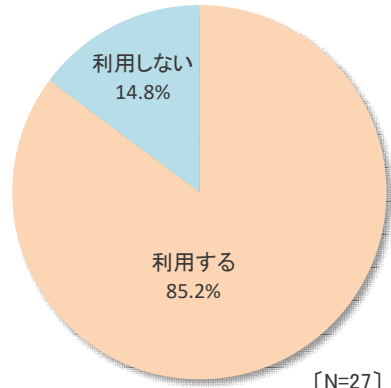
▲ 移動目的【西小林駅】

(4) 鉄道の利用状況・頻度

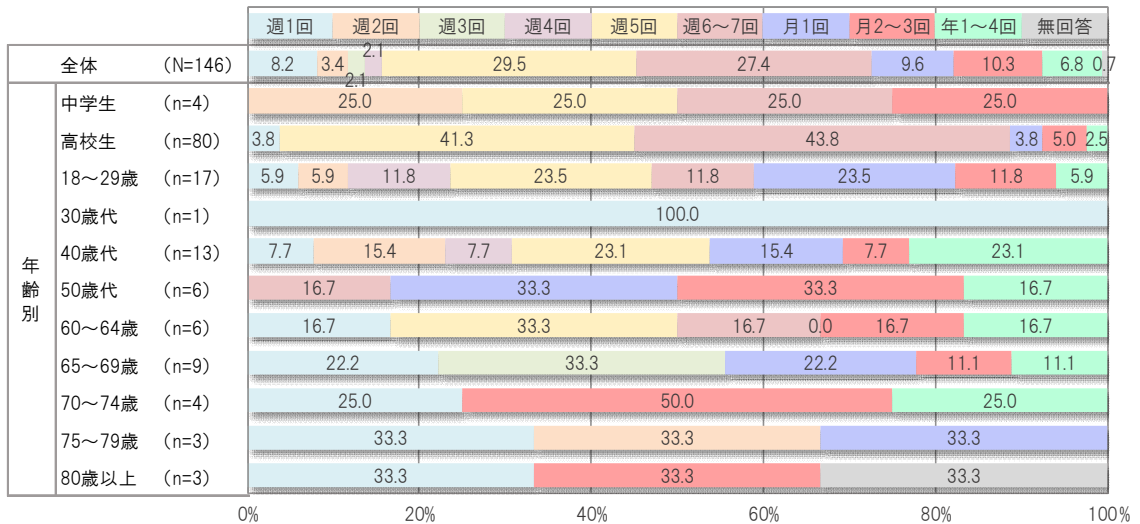
- 小林駅利用者の普段の鉄道利用状況は、60.8%が普段から利用しており、利用頻度は週5回(29.5%)、週6~7回(27.4%)の割合が高くなっている。
- 西小林駅利用者の普段の鉄道利用状況は、85.2%が普段から利用しており、利用頻度は週5回(39.1%)の割合が最も高くなっている。



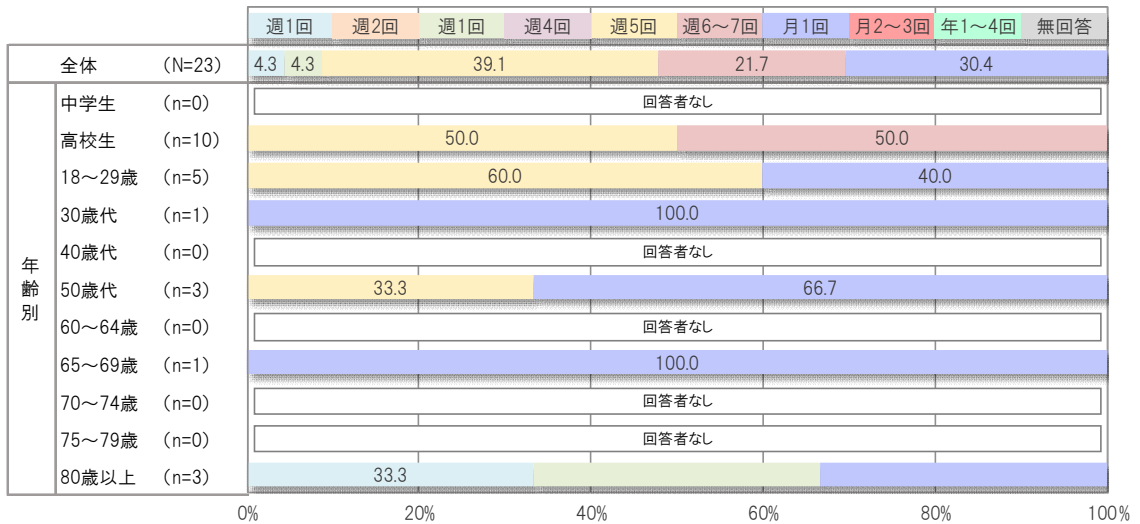
▲ 普段の利用状況【小林駅】



▲ 普段の利用状況【西小林駅】



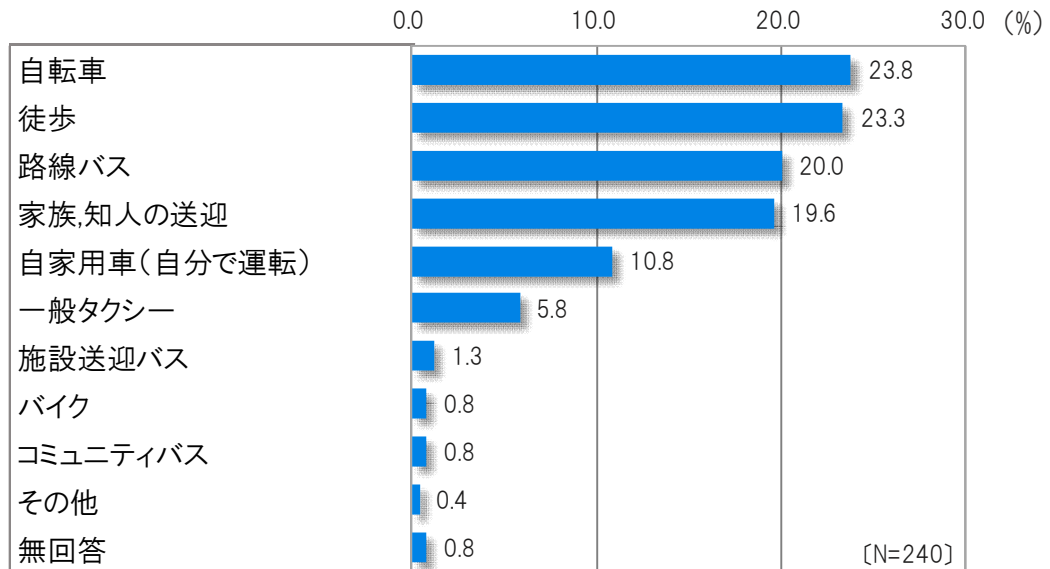
▲ 鉄道の利用頻度【小林駅】



▲ 鉄道の利用頻度【西小林駅】

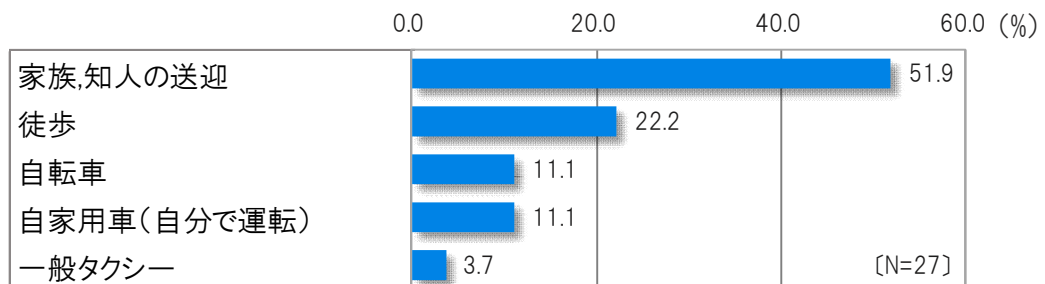
(5) 鉄道の利用パターン

- 小林駅までの（からの）移動手段は、自転車（23.8%）、徒歩（23.3%）、路線バス（20.0%）が多くを占めている。
- 西小林駅までの（からの）移動手段は、家族・知人の送迎（51.9%）が最も多くを占めており、次いで徒歩（22.2%）となっている。



※複数回答のため合算値は100%を超える

▲ 駅までの（からの）移動手段【小林駅】

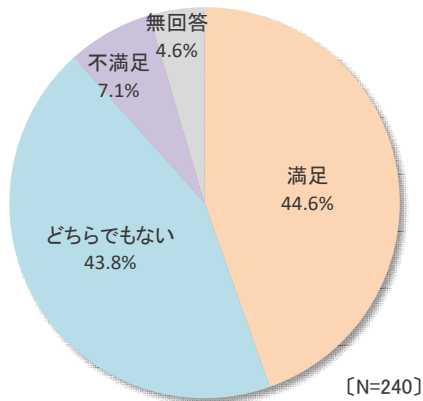


※複数回答のため合算値は100%を超える

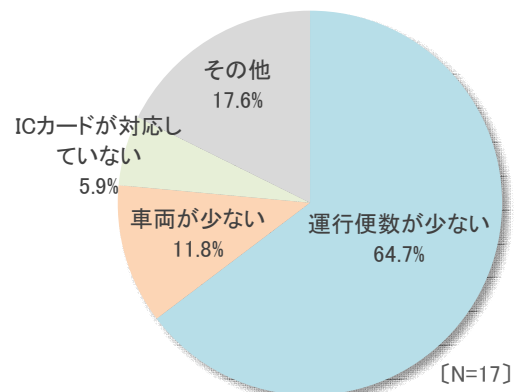
▲ 駅までの（からの）移動手段【西小林駅】

(6) 鉄道・駅利用の満足度

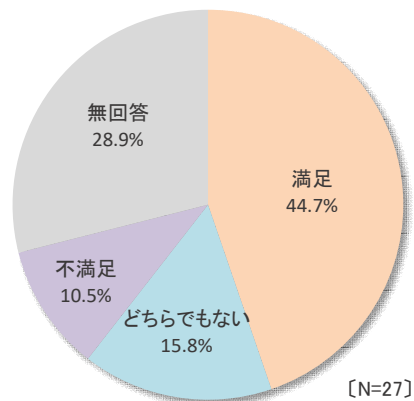
- 小林駅利用者の鉄道・駅の満足度は、44.6%が満足と回答しており、不満足と回答した割合は7.1%となっている。不満足な理由として、運行便数が少ないが全体の約6割を占めている。
- 西小林駅利用者の鉄道・駅の満足度は、44.7%が満足と回答しており、不満足と回答した割合は10.5%となっている。不満足な理由として、運行便数が少ないが全体の5割を占めている。



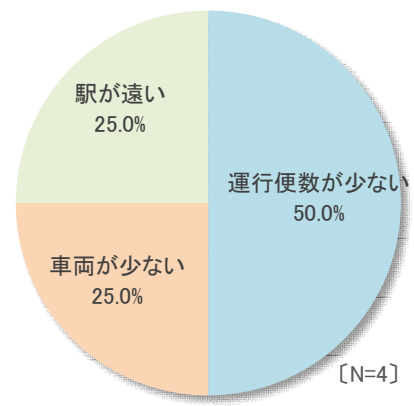
▲ 鉄道・駅利用の満足度【小林駅】



▲ 不満足な理由【小林駅】



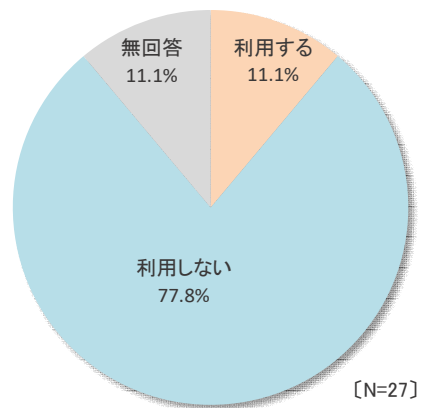
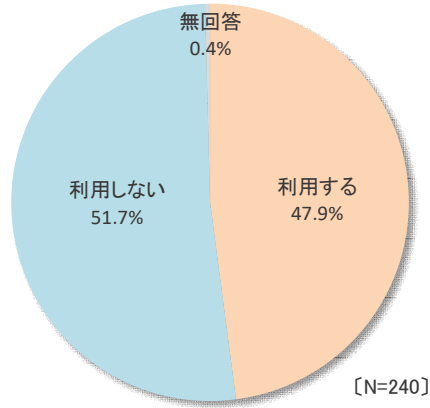
▲ 鉄道・駅利用の満足度【西小林駅】



▲ 不満足な理由【西小林駅】

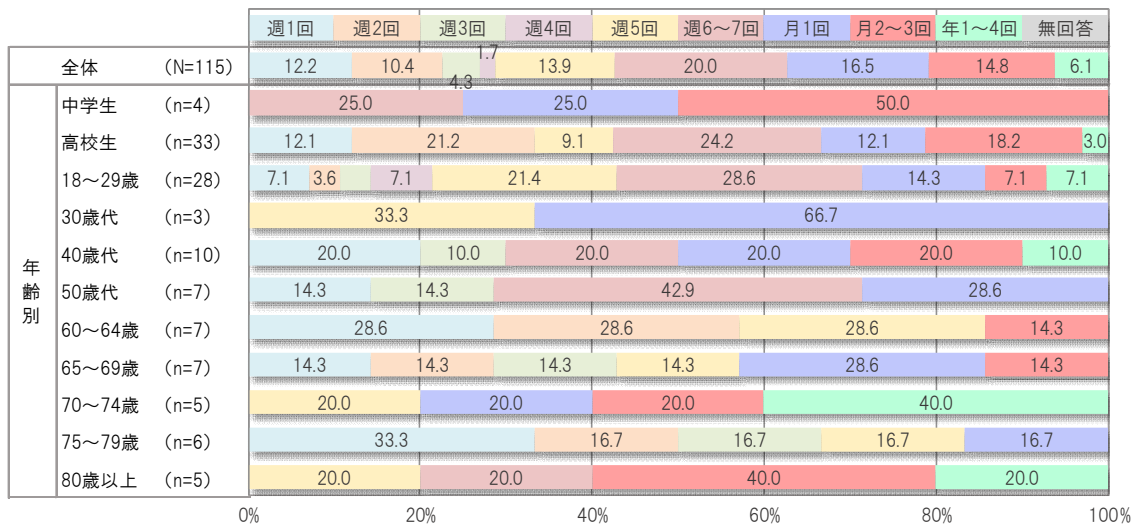
(7) 路線バスの利用状況・利用しない理由

- 小林駅利用者において、普段路線バスを利用することがある方は全体の47.9%となっており、利用頻度は週6～7回(20.0%)の割合が最も多い。
- 西小林駅利用者において、普段路線バスを利用することがある方は全体の11.1%となっており、利用頻度は月1～3回(66.6%)の割合が多い。

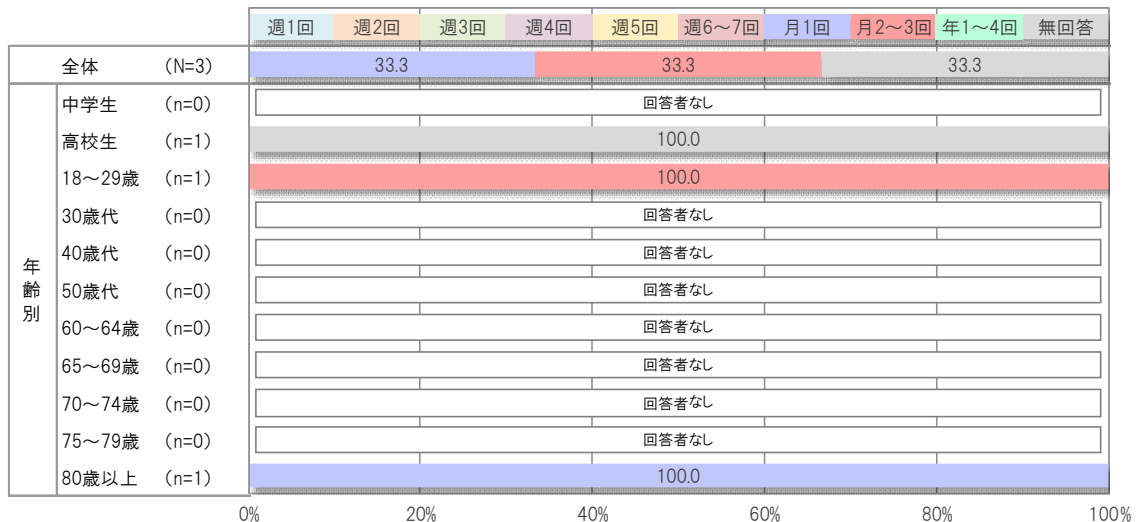


▲ 路線バスの利用状況【小林駅】

▲ 路線バスの利用状況【西小林駅】

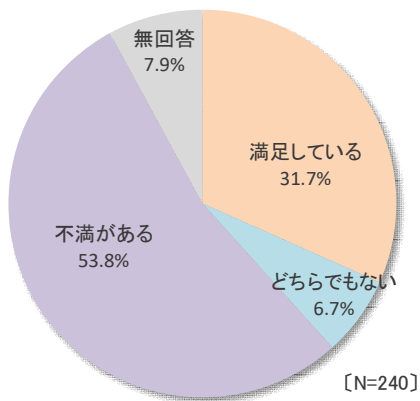


▲ 路線バスの利用頻度【小林駅】

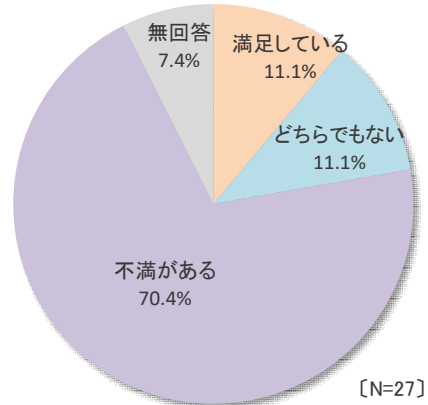


▲ 路線バスの利用頻度【小林駅】

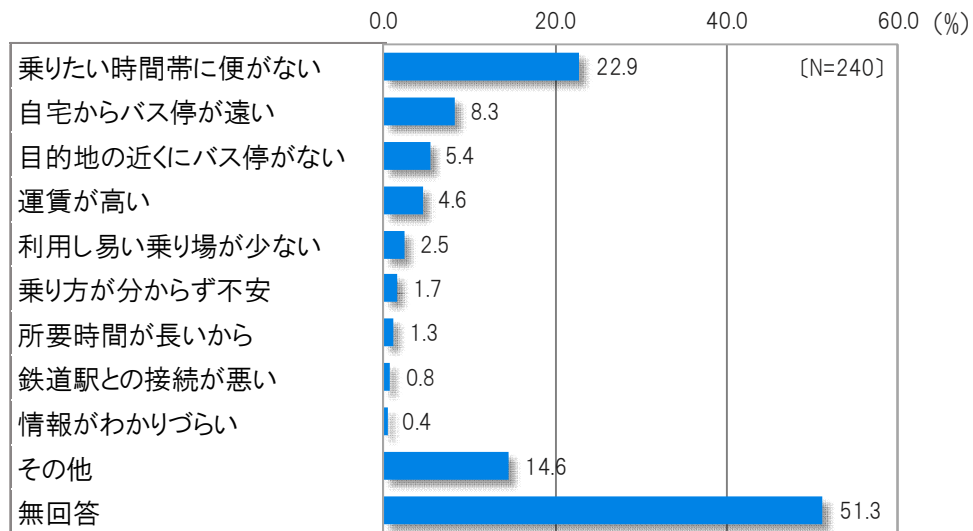
- 小林駅利用者の路線バス評価は、不満がある（53.8%）の割合が最も多く、路線バス利用で困っていること又は利用しない理由では、乗りたい時間帯に便がない（22.9%）が最も多くを占めている。
- 西小林駅の路線バス評価は、不満がある（70.4%）の割合が最も多く、路線バス利用で困っていること又は利用しない理由では、乗りたい時間帯に便がない（37.0%）、自宅からバス停が遠い（33.3%）が多くを占めている。



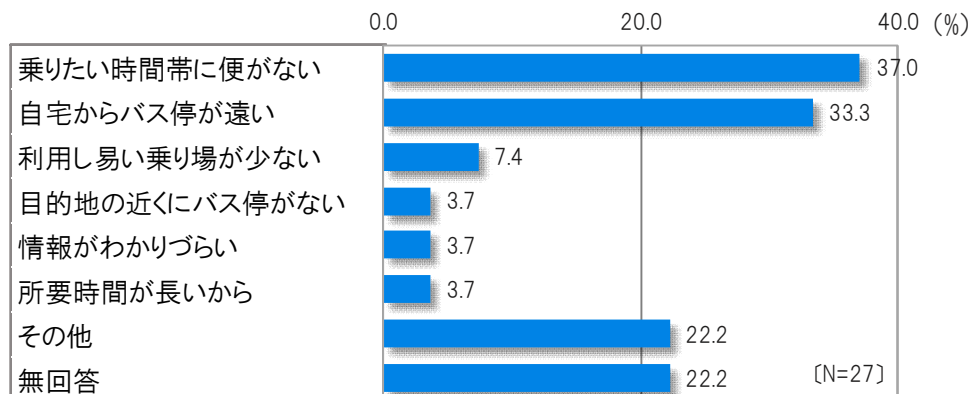
▲ 路線バスの評価【小林駅】



▲ 路線バスの評価【西小林駅】



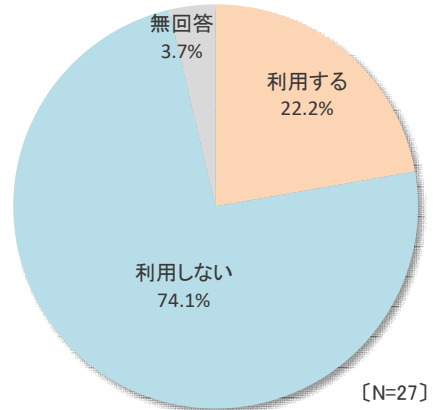
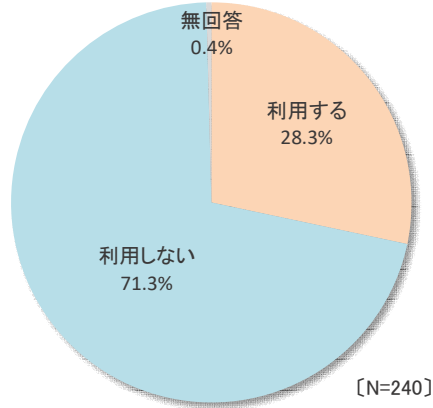
▲ 路線バス利用で困っていること・利用しない理由【小林駅】



▲ 路線バス利用で困っていること・利用しない理由【西小林駅】

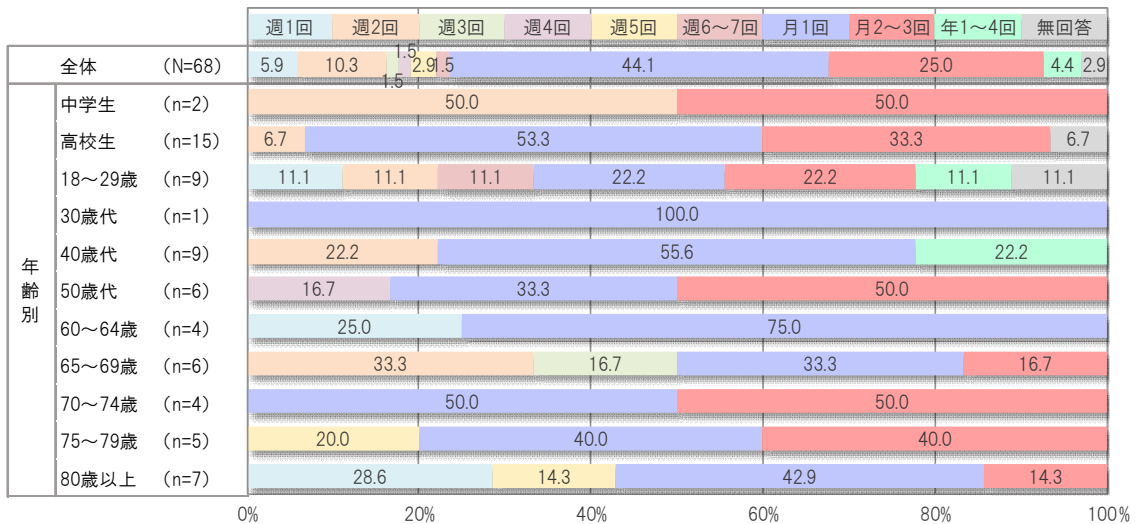
(8) タクシーの利用状況・利用しない理由

- 小林駅利用者において、普段タクシーを利用することがある方は全体の28.3%となっており、利用頻度は月1回(44.1%)の割合が最も多い。
- 西小林駅利用者において、普段タクシーを利用することがある方は全体の22.2%となっており、利用頻度は月1回(66.7%)の割合が最も多い

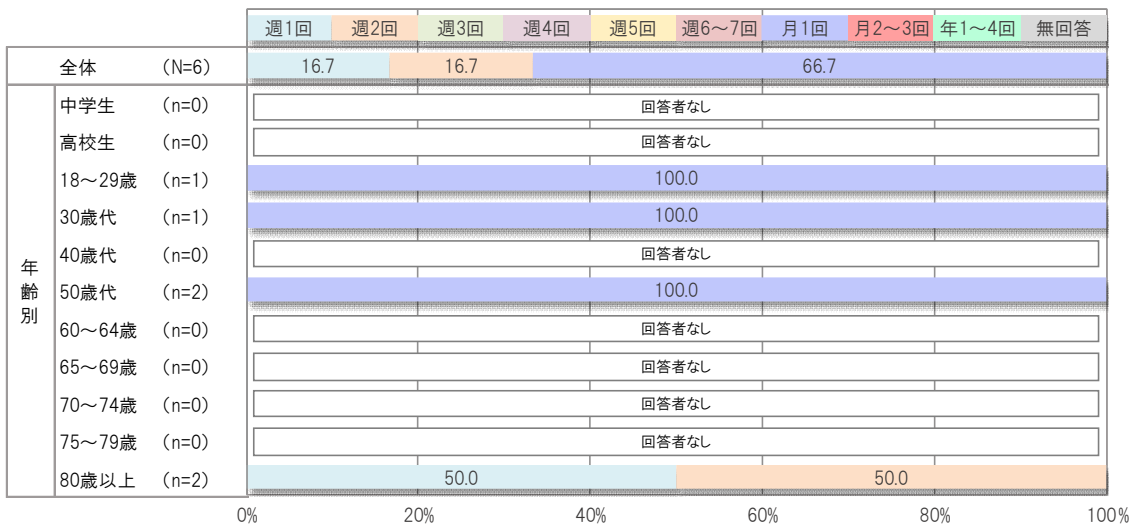


▲ タクシーの利用状況【小林駅】

▲ タクシーの利用状況【西小林駅】

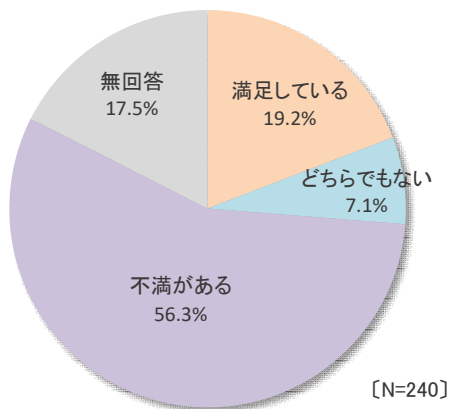


▲ タクシーの利用頻度【小林駅】

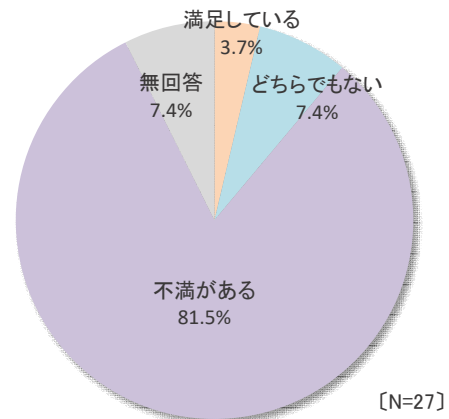


▲ タクシーの利用頻度【西小林駅】

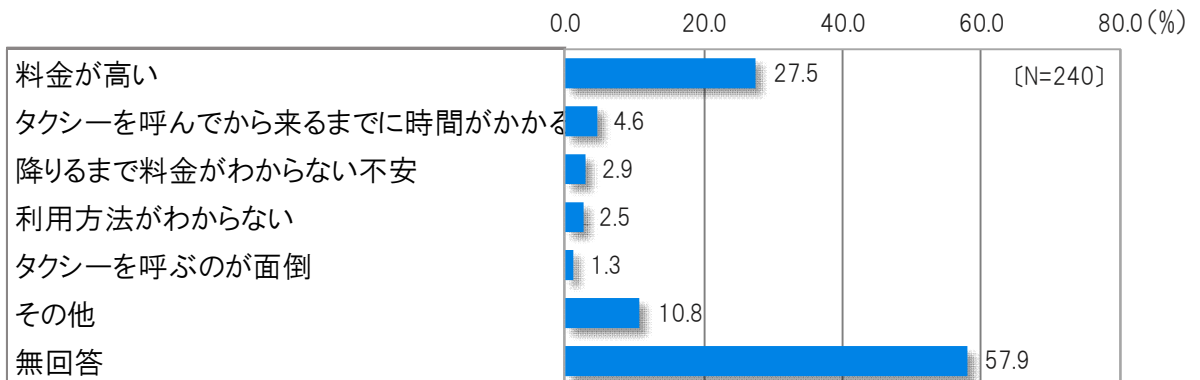
- 小林駅利用者のタクシー評価は、不満がある（56.3%）の割合が最も多く、タクシー利用で困っていること又は利用しない理由では、料金が安い（27.5%）が最も多くを占めている。
- 西小林駅のタクシー評価は、不満がある（81.5%）の割合が最も多く、タクシー利用で困っていること又は利用しない理由では、料金が安い（33.3%）、次いで降りるまで料金がわからない不安（14.8%）となっている。



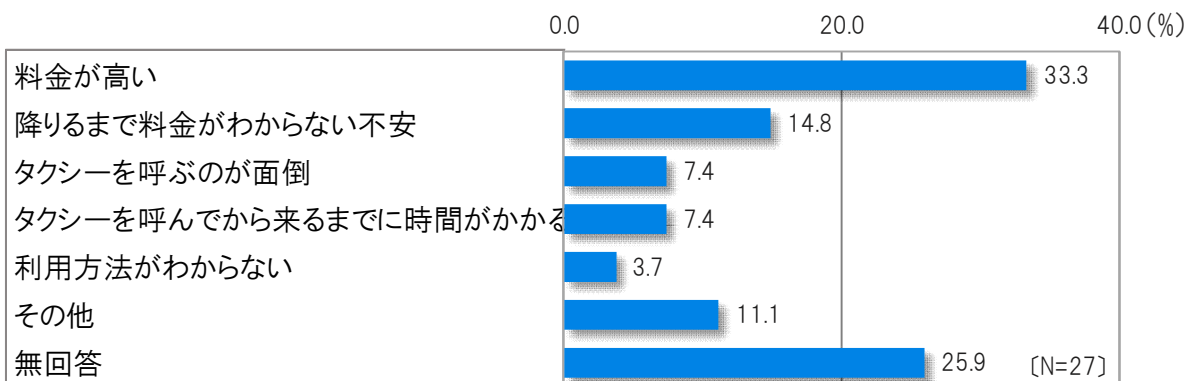
▲ タクシーの満足度【小林駅】



▲ タクシーの満足度【西小林駅】



▲ タクシー利用で困っていること・利用しない理由【小林駅】

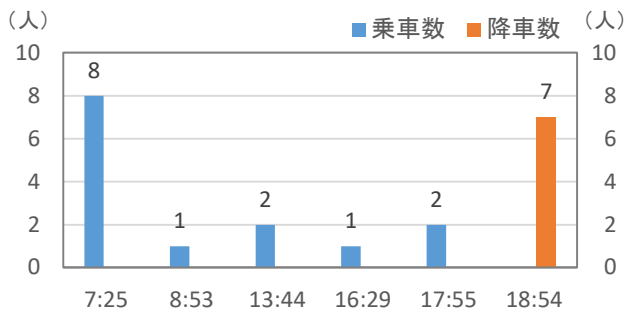


▲ タクシー利用で困っていること・利用しない理由【西小林駅】

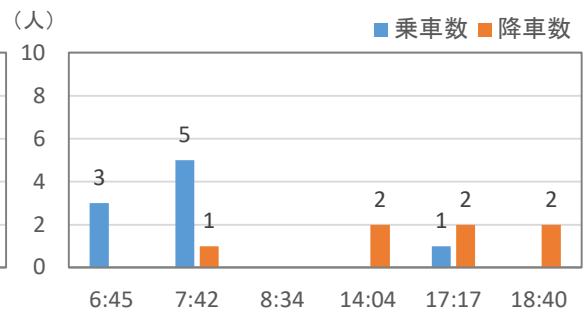
(参考) 西小林駅の利用者数

- 平日における西小林駅の利用者数について、都城方面では 7:25 発の便で乗車数が 8 人と最も多い。吉松方面では 7:42 発の便で乗車数が 5 人と最も多く、学生の通学利用等が想定される。
- 休日における西小林駅の利用者数について、都城方面では 17:55 発の便で乗車数が 4 人と最も多い。吉松方面では 14:04 発の便で乗車数が 2 人と最も多く、買い物等の日常利用が想定される。

〈平日〉

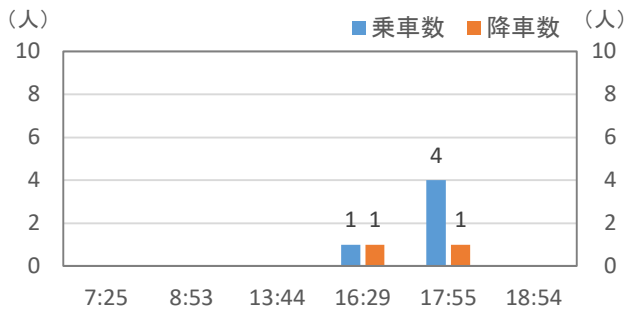


▲ 西小林駅の乗降客数【都城方面】

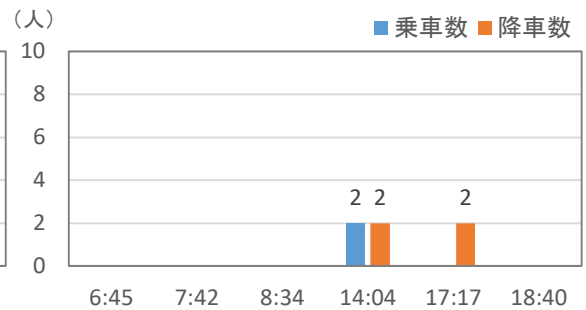


▲ 西小林駅の乗降客数【吉松方面】

〈休日〉



▲ 西小林駅の乗降客数【都城方面】



▲ 西小林駅の乗降客数【吉松方面】

小林市地域公共交通計画

資料編 3 コミュニティバス及び福祉バスの
利用状況・ニーズ

資料編3 コミュニティバス及び福祉バスの利用状況・ニーズ

3-1 調査の概要

3-1-1 目的

市内の主要な生活路線であるコミュニティバス・福祉バスを対象として、詳細な利用状況や利用者ニーズの把握、現公共交通に関する需要の特定、運行の評価を行うデータを収集するため、調査員の乗り込みによる利用実態・ニーズ把握調査を行った。

3-1-2 調査方法

調査対象： コミュニティバス11路線・福祉バス7路線の全便

調査期間： 令和3年7月8日（木）・7月9日（金）・7月17日（土）
※当初予定の7月10日（土）は荒天のため延期

調査手法： 調査員の乗り込みによるバス停毎の乗降客数のカウント、
インタビュー形式の利用者ヒアリング調査

成果物： 路線別・時間帯別の利用率
（利用が多い区間 / 空バス区間 / 乗・降パターン抽出等）
利用者の特性分析
（年齢/性別/居住地/利用目的・外出施設/頻度/改善の期待など）



▲コミュニティバス（おうらい）の様子



▲福祉バス（野尻・内山地区）の様子

3-1-3 ヒアリング内容

| ヒアリング調査票 | |
|---|--|
| 下の設問に従って、ご自身にあてはまるものに <input checked="" type="checkbox"/> 、または具体的な内容をご記入ください。 | |
| ご自身の事 | 問1 住所 <input type="checkbox"/> 市内〔町丁目名：_____ または 郵便番号：_____〕 <input type="checkbox"/> 市外〔_____ 県 _____ 市・町・村〕 ※県内は県名省略 |
| | 問2 職業 <input type="checkbox"/> 会社員・公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 主婦・主夫 <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> パート・アルバイト <input type="checkbox"/> その他〔内容：_____〕 |
| | 問3 免許 <input type="checkbox"/> 自動車免許（二輪・原付含む）を持っている <input type="checkbox"/> 持っていない |
| 本日の外出 | 問4 本日出出した目的は何ですか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> を記入）。 <input type="checkbox"/> 買い物 <input type="checkbox"/> 通院 <input type="checkbox"/> 役場 <input type="checkbox"/> 温泉 <input type="checkbox"/> 通学 <input type="checkbox"/> 通勤 <input type="checkbox"/> 趣味・娯楽 <input type="checkbox"/> 金融機関 <input type="checkbox"/> 本屋・ビデオ店 <input type="checkbox"/> その他〔内容：_____〕 |
| | 問5 本日出出する具体的な目的地はどちらですか。〔施設名：_____〕 |
| バス等の利用 | 問6 普段、このバスをどれくらいの頻度で利用しますか。〔週・月 _____ 日程度〕 |
| | 問7 本日もご利用される移動手段はどれですか（利用する（した）ものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> を記入）。 <input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> シニアカー <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> バイク <input type="checkbox"/> 自家用車（自分で運転） <input type="checkbox"/> 家族、知人の送迎 <input type="checkbox"/> 鉄道（JR） <input type="checkbox"/> 路線バス〔宮崎交通〕 <input type="checkbox"/> 施設送迎バス〔施設：_____〕 <input type="checkbox"/> 一般タクシー <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 |
| | 問8 このバスの運行内容には、ご満足いただけていますか。 ●運行ルート・行き先 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 ●運行本数（便数） <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 ●運行時間帯 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 ●バス停の待合環境 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 ●車両（大きさ、乗り心地） <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 ●情報の分かりやすさ <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満足〔理由：_____〕 |
| | 問9 このバスに改善を期待することはありますか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> を記入）。 <input type="checkbox"/> 運行本数を増やしてほしい <input type="checkbox"/> 駅との接続を良くして欲しい <input type="checkbox"/> 待ちやすい乗り場の改善 <input type="checkbox"/> 乗り降りしやすい車両の確保 <input type="checkbox"/> 路線バスと乗継ぎし易いダイヤ <input type="checkbox"/> わかりやすい情報提供 <input type="checkbox"/> 停留所以外での自由な乗降 <input type="checkbox"/> 温泉等の娯楽施設に行けるバス <input type="checkbox"/> 乗り場近くの駐輪場の充実 <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 |
| | 問10 普段タクシーを利用する事はありますか。 <input type="checkbox"/> ある〔週・月 _____ 日程度〕 <input type="checkbox"/> ない 問 タクシー利用で困っていること、又は利用しない理由は何ですか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> ）。 <input type="checkbox"/> タクシーを呼ぶのが面倒だから <input type="checkbox"/> タクシーを呼んでから来るまでに時間がかかる <input type="checkbox"/> 降りるまで料金がわからない不安 <input type="checkbox"/> 料金が安い <input type="checkbox"/> 利用方法がわからない <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 |
| 鉄道利用 | 問11 普段、鉄道（JR）を利用する事はありますか。 <input type="checkbox"/> ある〔_____ 駅 / 週・月 _____ 日程度〕 <input type="checkbox"/> ない 問 鉄道利用で困っていること、又は利用しない理由は何ですか（あてはまるものすべてに <input checked="" type="checkbox"/> ）。 <input type="checkbox"/> 自宅から駅までが遠い <input type="checkbox"/> 目的地が駅から遠い <input type="checkbox"/> 鉄道の運行本数が少ない <input type="checkbox"/> 運賃が高い <input type="checkbox"/> 所要時間が長いから <input type="checkbox"/> バスと鉄道の接続が悪い <input type="checkbox"/> 鉄道を使うような移動目的がない <input type="checkbox"/> その他〔_____〕 |
| | ----- ご協力ありがとうございました。その他、ご意見があればご記入ください。 ----- |

3-1-4 調査結果についての注意点

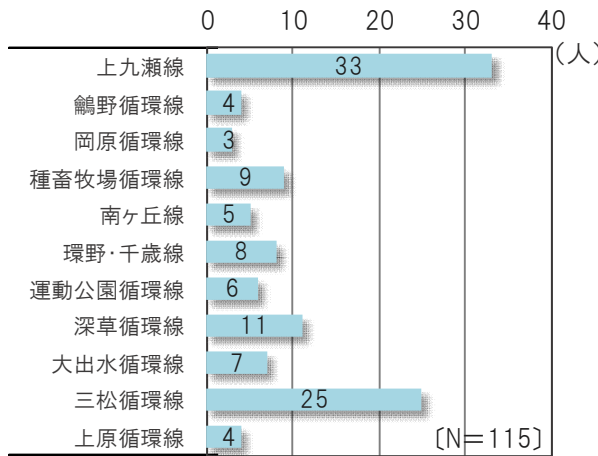
○各項目に示す調査結果は、グラフ内の回答割合は**小数点第一位で表示（四捨五入）**しており、**合計値が100.0%と一致しないものがある**（0.1%の表示上の誤差）。

3-2 ヒアリング結果

3-2-1 各路線の利用者数

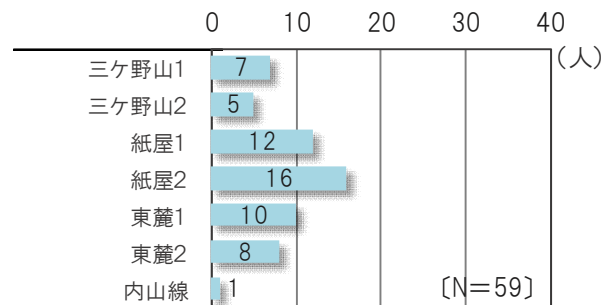
○コミュニティバスでは、「上九瀬線」や「三松循環線」の利用者数が多く、バス停別は各路線が集まる「小林駅」を中心に、「前原病院前」「小林原」の利用が多い。
○福祉バスでは、「紙屋2」や「紙屋1」の利用者数が多く、バス停別は野尻地区の中心である「野尻庁舎」「ゆーぱるのじり」の利用が多い。

■コミュニティバス（おうらい）

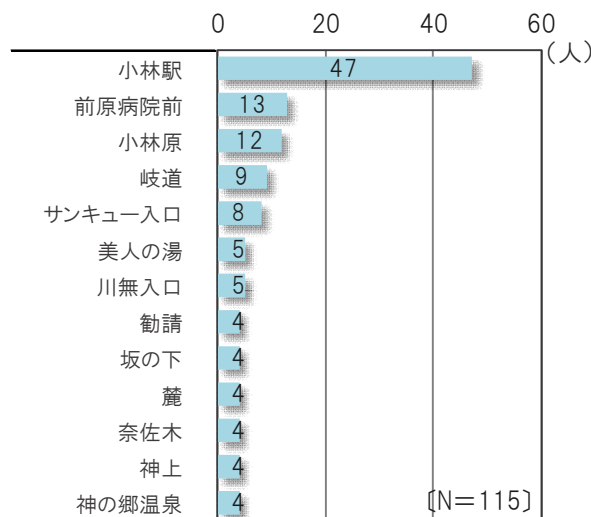


▲路線別利用者数【コミバス】

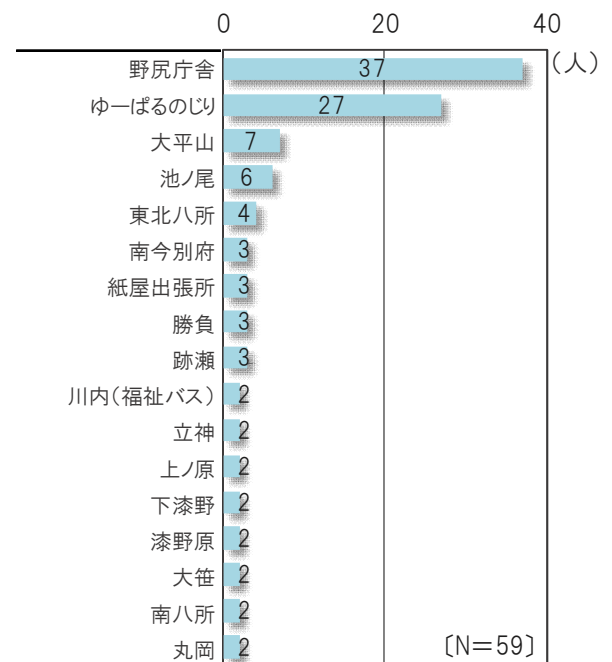
■福祉バス（野尻・内山地区）



▲路線別利用者数【福祉バス】



▲バス停別利用者数【コミバス】

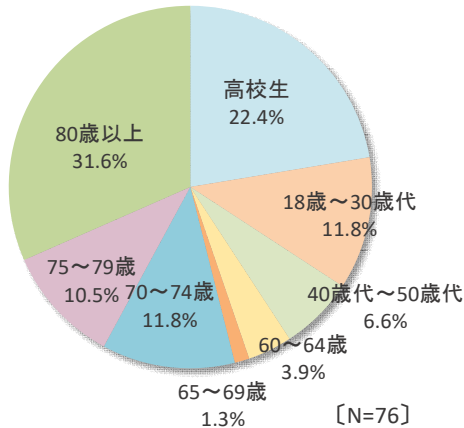


▲バス停別利用者数【福祉バス】

3-2-2 利用者の特徴

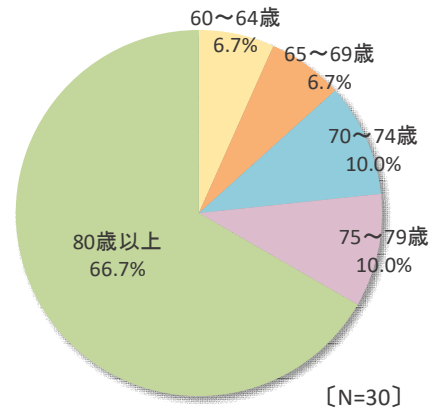
○コミュニティバスは、一部の路線（上九瀬線、三松循環線）で高校生や18歳～30歳代等の若い年代が利用し、その他路線は60歳代以上の高齢者を中心に利用される。
 ○福祉バスは、全ての利用者が60歳代以上の高齢者となっている。
 ○両バスに共通して、運転免許を持っていない方が利用者となっている（8割以上）。

■コミュニティバス（おうらい）

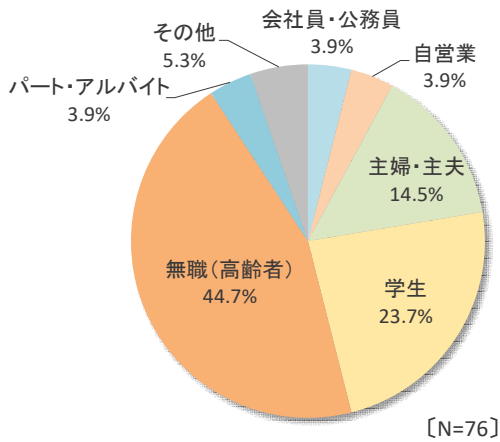


▲年齢層【コミバス】

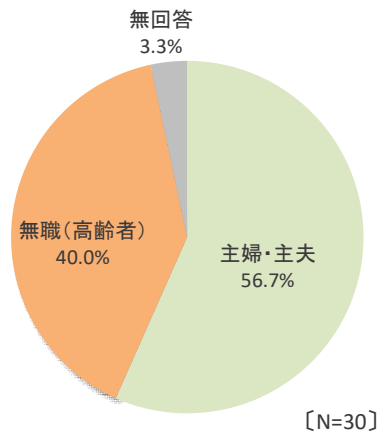
■福祉バス（野尻・内山地区）



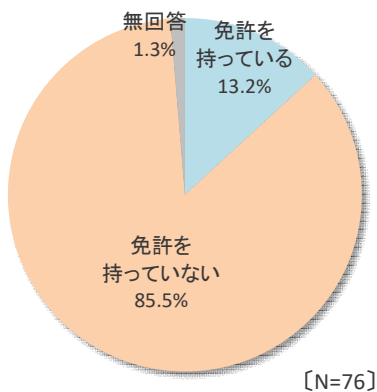
▲年齢層【福祉バス】



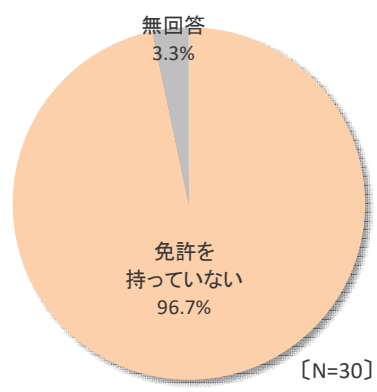
▲職業【コミバス】



▲職業【福祉バス】



▲免許保有状況【コミバス】



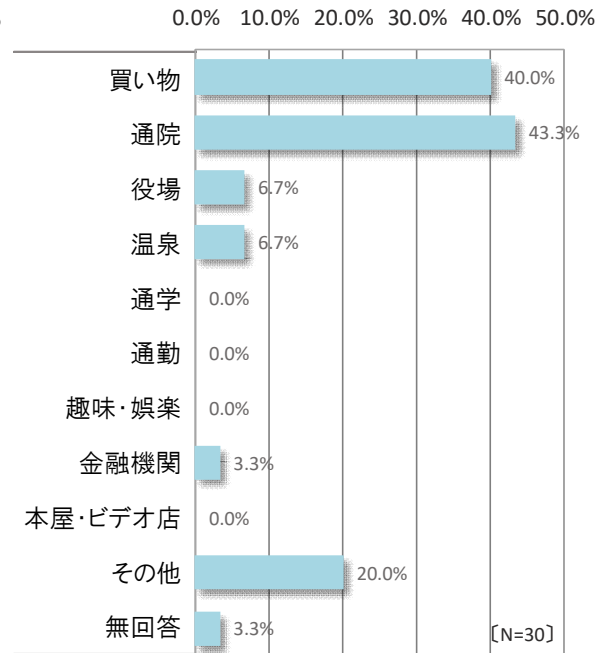
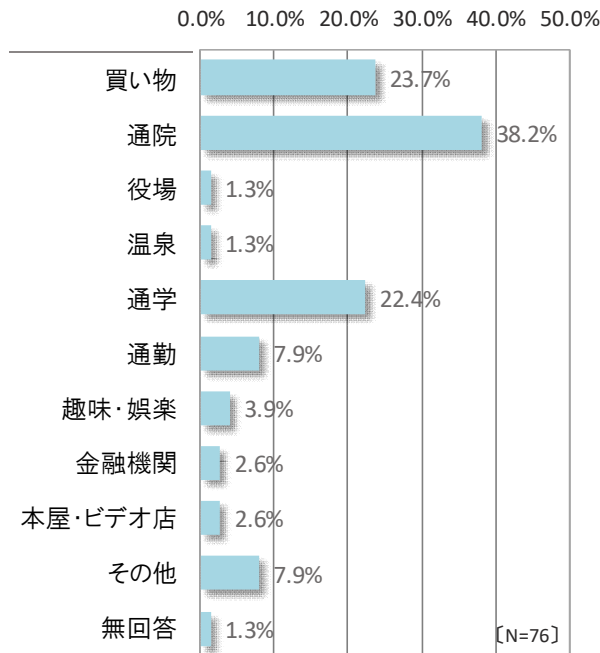
▲免許保有状況【福祉バス】

3-2-3 利用者の移動目的

○コミュニティバスは、「通院」と「買い物」が多く、行き先は前原病院やサンキュー小林店、園田病院、ダイレックス等への移動が多くなっている。
 (上九瀬線は、小林秀峰高校、小林西高校、小林高校などの通学利用がある)
 ○福祉バス、「通院」と「買い物」が多く、行き先は押川病院や希望の店、野尻中央病院、農協、ゆ〜ぱるのじり、コメリ等への移動が多くなっている。

■コミュニティバス（おうらい）

■福祉バス（野尻・内山地区）



▲移動の目的【コミバス】

▲移動の目的【福祉バス】

※複数回答のため合算値は100%を超える

▼目的施設（上位）【コミバス】

| 施設名 | | 票数 | 集計 |
|-------|---------------|----|----|
| 店舗・飲食 | サンキュー小林店 | 4 | |
| | ダイレックス | 3 | |
| | ケンタッキーフライドチキン | 2 | |
| | トライアル | 2 | |
| 病院 | 前原病院 | 7 | 18 |
| | 園田病院 | 3 | |
| | 宮崎医院 | 2 | |
| | 小林泌尿器科クリニック | 2 | |
| | 立山整形外科医院 | 2 | |
| | 池井病院 | 2 | |
| 高校 | 小林秀峰高校 | 7 | 15 |
| | 高校（学校不明） | 4 | |
| | 小林西高校 | 2 | |
| | 小林高校 | 2 | |
| その他 | ひなもり園 | 2 | 4 |
| | あさひの里 | 2 | |

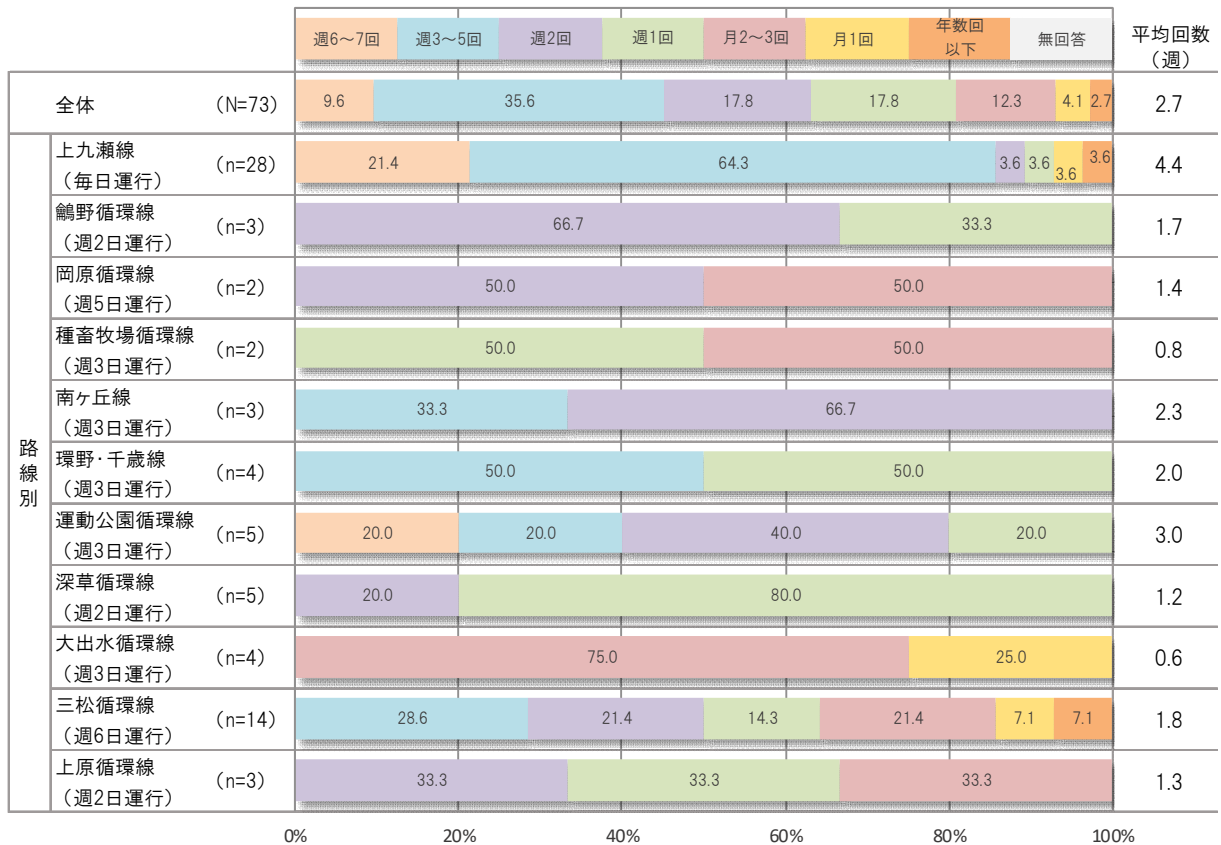
▼目的施設（全）【福祉バス】

| 施設名 | | 票数 | 集計 |
|-------|-------------|----|----|
| 店舗・飲食 | 希望の店 | 7 | |
| | ゆ〜ぱるのじり | 3 | |
| | コメリ | 3 | |
| | ダイレックス | 1 | |
| 病院 | 押川病院 | 8 | 14 |
| | 野尻中央病院 | 4 | |
| | 高崎皮膚科医院 | 1 | |
| | 県立病院 | 1 | |
| 役所・金融 | 野尻庁舎 | 2 | 4 |
| | 宮崎銀行野尻出張所 | 1 | |
| その他 | 郵便局 | 1 | 4 |
| | 農協 | 3 | |
| | 墓参り（川内共同墓地） | 1 | |

3-2-4 バスの利用頻度

■コミュニティバス（おうらい）

○コミュニティバスは、全体の週あたり平均回数が2.7回、高校生利用のある上九瀬線のほか、運動公園循環線、南ヶ丘線、環野・千歳線の利用頻度が高くなっている。
 ○上九瀬線や鷺野循環線、南ヶ丘線などの一部の路線では、運行日に毎回利用する固定客層が確認できる（運動公園循環線は他路線を含め毎日利用する方が存在）。



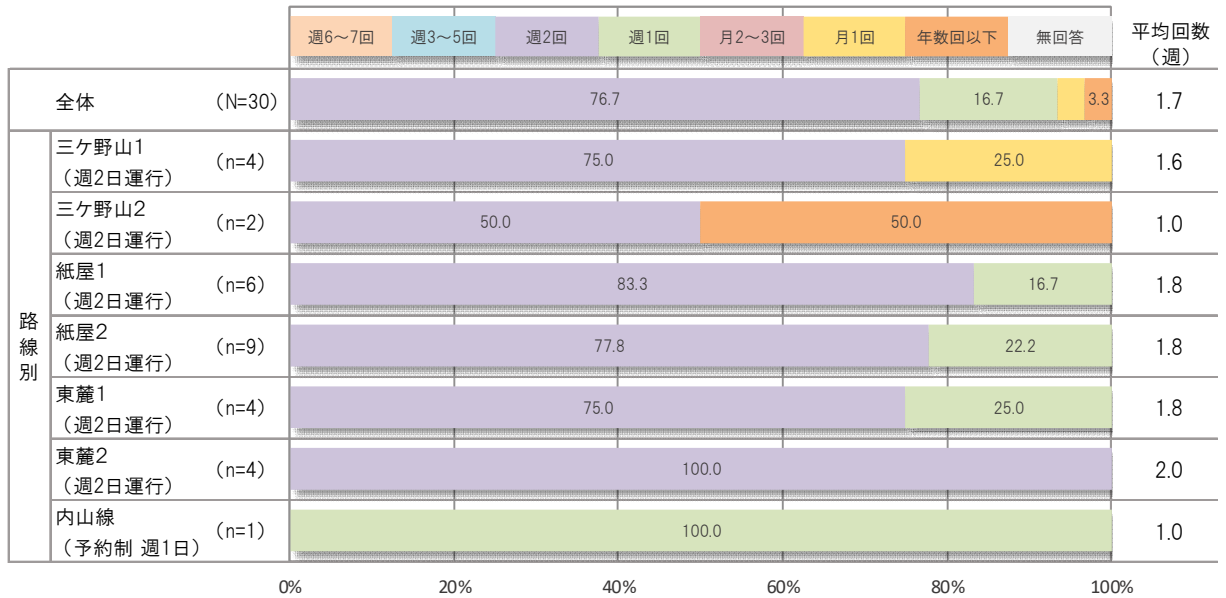
▲バスの利用頻度【コミバス】

(参考) コミュニティバス各路線の運行状況

| 施設名 | 運行日数 | 便数 | 曜日・運休 |
|---------|--------|--------|---------------------------------|
| 上九瀬線 | 毎日運行 | 10 便/日 | 月曜～日曜 (日祝は6 便/日) |
| 鷺野循環線 | 週2 日運行 | 2 便/日 | 毎週月曜・木曜 (祝日運休) |
| 岡原循環線 | 週5 日運行 | 3 便/日 | 月曜～金曜 (土日祝運休) |
| 種畜牧場循環線 | 週3 日運行 | 3 便/日 | 月・木・土 (祝日運休) |
| 南ヶ丘線 | 週3 日運行 | 6 便/日 | 火曜・木曜・土曜 (祝日運休) |
| 環野・千歳線 | 週3 日運行 | 6 便/日 | 月曜・水曜・金曜 (祝日運休) |
| 運動公園循環線 | 週3 日運行 | 3 便/日 | 月曜・水曜・金曜 (祝日運休) |
| 深草循環線 | 週2 日運行 | 2 便/日 | 火曜・木曜 (祝日運休) |
| 大出水循環線 | 週3 日運行 | 2 便/日 | 月曜・水曜・金曜 (祝日運休) |
| 三松循環線 | 週6 日運行 | 6 便/日 | 月曜～土曜 (祝日運休) ※月曜・水曜・金曜は5 便/日 |
| 上原循環線 | 週2 日運行 | 2 便/日 | 火曜・木曜 (祝日運休) |

■福祉バス（野尻・内山地区）

○福祉バスは、全体の週当たり平均回数が1.7回、いずれの路線の利用者も利用頻度は同等で、週2回利用する方の割合が高い。
 ○内山線の週1回利用者を含め、ほとんどが運行日に毎回利用する固定客層である。



▲バスの利用頻度【福祉バス】

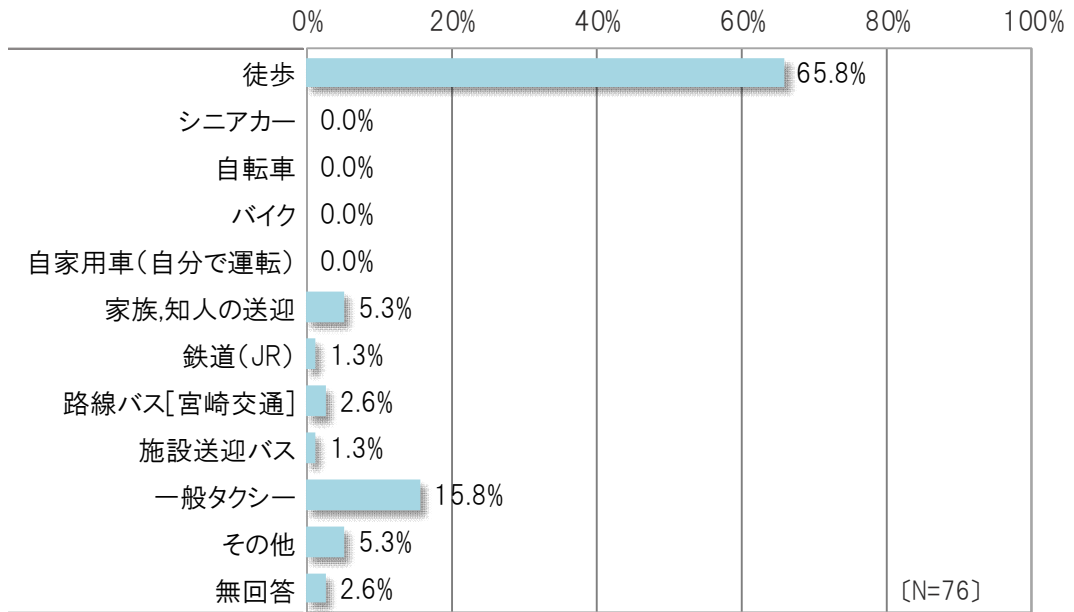
(参考) 福祉バス各路線の運行状況

| 施設名 | 運行日数 | 便数 | 曜日・運休 |
|----------------|-------|------|----------------|
| 三ヶ野山① (東柿川内行き) | 週2日運行 | 4便/日 | 水曜・土曜 (祝日運休) |
| 三ヶ野山② (西原行き) | 週2日運行 | 4便/日 | 月曜・木曜 (祝日運休) |
| 紙屋① (東新村行き) | 週2日運行 | 4便/日 | 火曜・金曜 (祝日運休) |
| 紙屋② (南今別府行き) | 週2日運行 | 4便/日 | 月曜・木曜 (祝日運休) |
| 東麓① (大平山行き) | 週2日運行 | 4便/日 | 火曜・金曜 (祝日運休) |
| 東麓② (丸岡行き) | 週2日運行 | 4便/日 | 水曜・土曜 (祝日運休) |
| 内山線 | 週1日運行 | 2便/日 | 金曜 (祝日は翌土曜に振替) |

3-2-5 バスの利用パターン

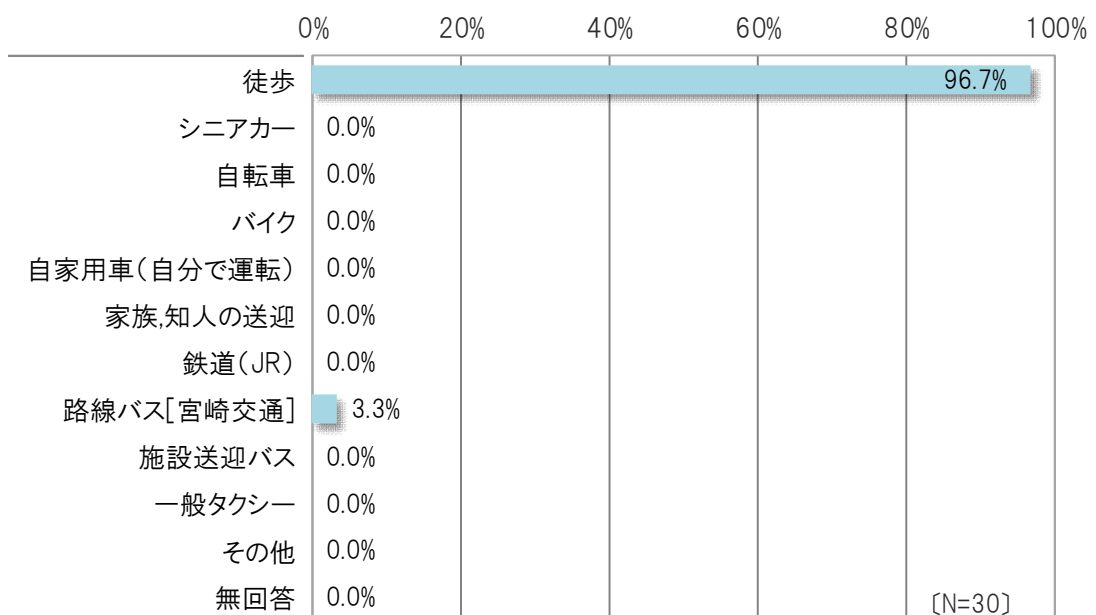
- コミュニティバスは、徒歩圏内にバスが運行する方の利用が多く、一部の利用者は、行きはコミュニティバス、帰りは家族等の送迎・一般タクシーを利用している。
- 福祉バスは、ほぼ全ての方が徒歩圏内にバスが運行する方に利用者が限定されている。

■コミュニティバス（おうらい）



▲当日利用した交通手段（複数選択）【コミバス】

■福祉バス（野尻・内山地区）

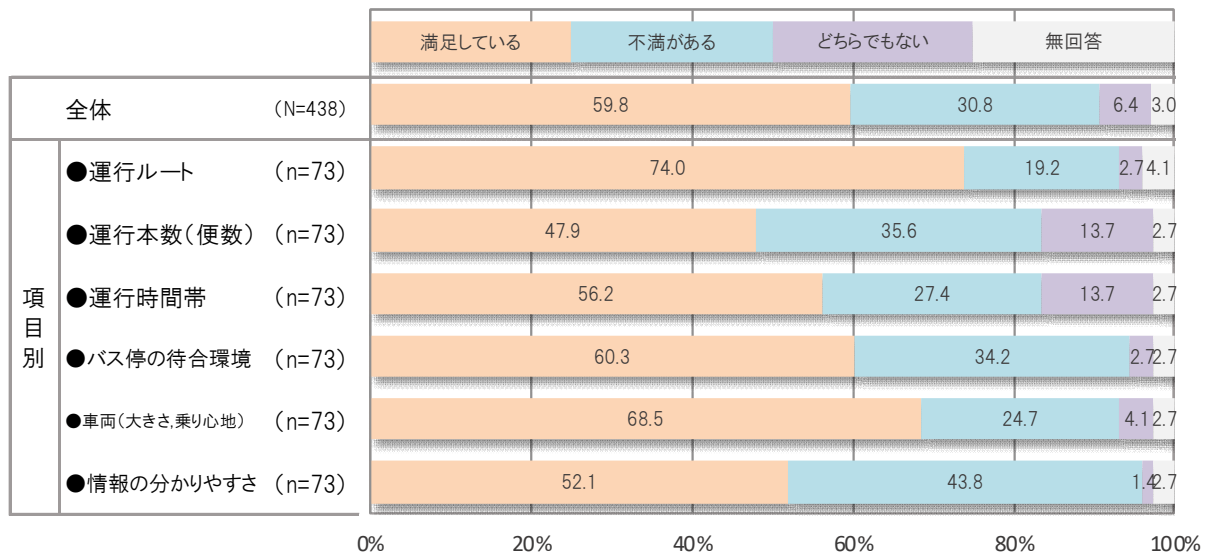


▲当日利用した交通手段（複数選択）【福祉バス】

3-2-6 運行内容の満足度

○コミュニティバスは、「満足している」が全体の約6割で、助かっている等の意見が寄せられる一方、情報のわかりやすさ、運行本数（便数）や時間帯、バス停の待合環境等については一部の不満足意見が確認される。

■コミュニティバス（おうらい）



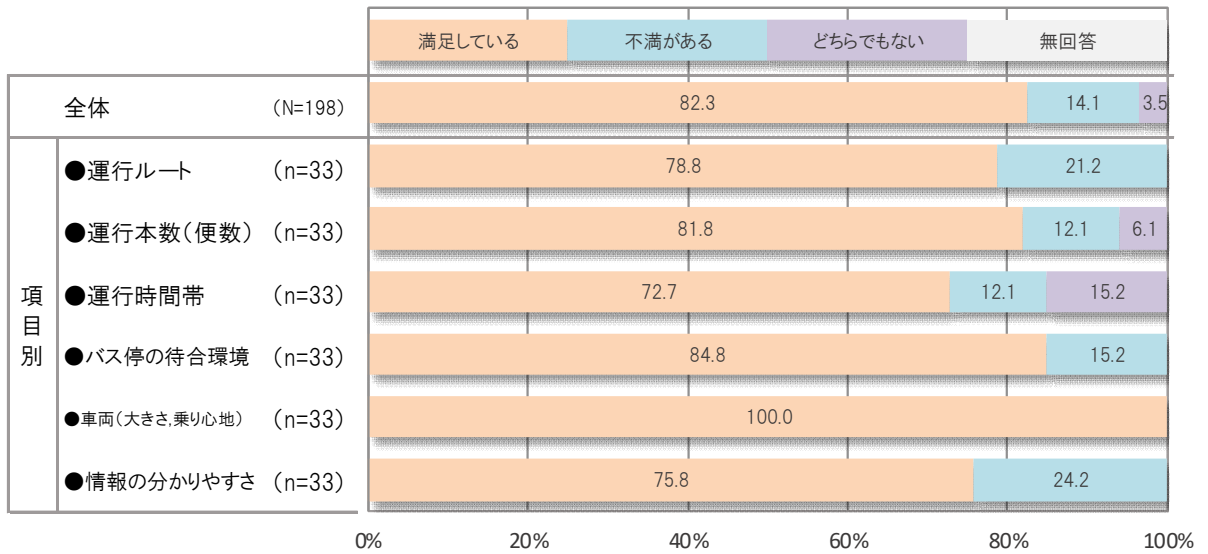
▲バスの満足度【コミバス】

▼不満足の原因（抜粋）【コミバス】

| 項目 | 不満足意見 | 路線名 |
|----------------------|-----------------------------|---------|
| 情報の わかり やすさ | 来たのか、遅れているのかわからない。 | 深草循環線 |
| | 遅れた時にわからない。本数が少なくどうしようかと思う。 | 深草循環線 |
| | 具体的な行先がわかりにくい。 | 三松循環線 |
| | 以前、違う形のバスが来た時に悩んだ。 | 上九瀬線 |
| 運行 本数 ・ 時間帯 | 曜日を増やしてほしい。 | 深草循環線 |
| | 利用者が少ないので、合わせるしかないと思っている。 | 深草循環線 |
| | 本当はもう少しほしい（昼前の時間）。 | 深草循環線 |
| | なかなか合わない。16時以降があればいい。 | 三松循環線 |
| | 9時30分から昼の間に1便あったらいい。 | 三松循環線 |
| | 10時台の便を増やしてほしい。 | 上九瀬線 |
| | 上九瀬の8時～13時の間がない。 | 上九瀬線 |
| | JRに合った時間にしてほしい。 | 上九瀬線 |
| | 部活の関係で、夜もう1本遅い便があると有り難い。 | 上九瀬線 |
| | 20時台の便をつくってほしい。 | 上九瀬線 |
| | 昼からの本数があるといい（小林からの便）。 | 運動公園循環線 |
| | 運行本数を増やしてほしい（せめて午後も）。 | 大出水循環線 |
| 多くなることを希望する。 | 種畜牧場循環線 | |
| バス停 | バス停が遠い。 | 三松循環線 |
| | ホームセンターやまざきにあってほしい。 | 三松循環線 |
| | 屋根があるといい。小屋が壊れている。 | 上九瀬線 |

■福祉バス（野尻・内山地区）

○福祉バスは、「満足している」が全体の約8割で、行きたい所に行ける、助かっている等の意見が寄せられる。一部の利用者は、運行本数（便数）や時間帯について不満足意見が確認される。



▲バスの満足度【福祉バス】

▼不満足の原因【福祉バス】

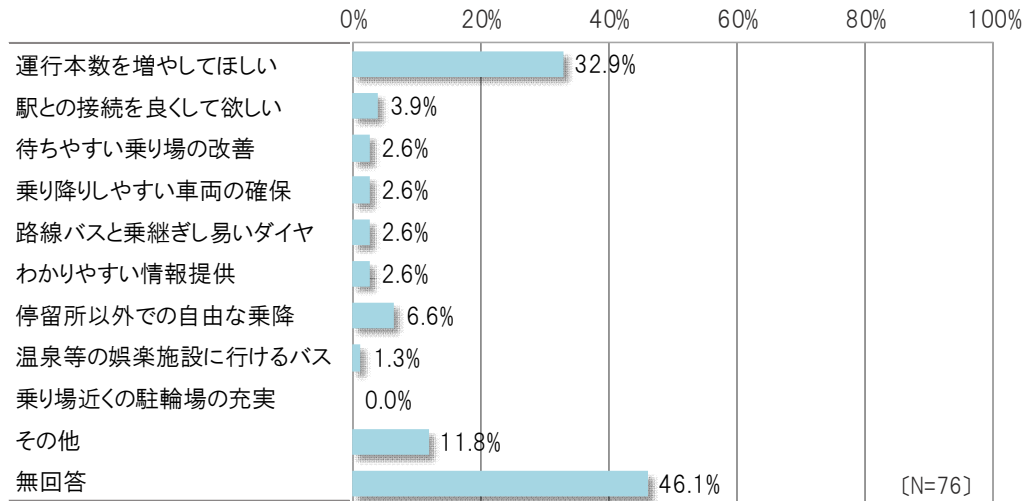
| 項目 | 不満足意見 | 路線名 |
|----------|--------------------|-------|
| 情報 | (理由は無回答) | - |
| ルート | (理由は無回答) | - |
| バス停 | (理由は無回答) | - |
| 運行本数・時間帯 | 増やしてほしい。1日中走ってほしい。 | 三ヶ野山1 |
| | もっと早い時間帯があるといい。 | 三ヶ野山2 |
| | バスの時間がきちんと来ない。 | 紙屋2 |
| | 小林駅まで行く遅い便があるといい。 | 東麓2 |
| | 待ち時間を短くしてほしい。冬は寒い。 | 内山線 |

▼その他寄せられている意見【福祉バス】

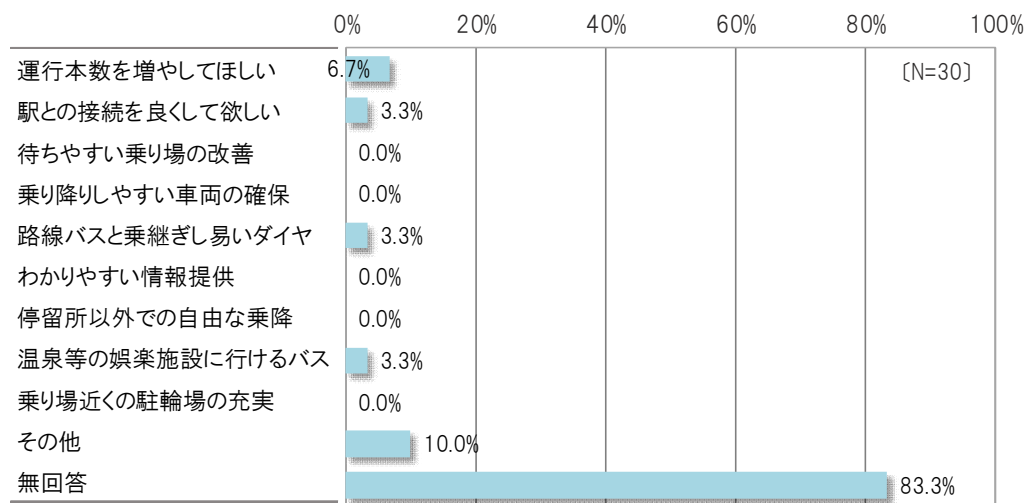
| 項目 | 意見内容 | 路線名 |
|------|------------------------|---------|
| 満足意見 | 行きたい所に行ける。 | 東麓2 |
| | とても運転手が親切で全部満足。助かっている。 | 三ヶ野山1 |
| | 何も困っていない。 | 東麓2 |
| | バス停にはベンチもあって良い。 | 三ヶ野山2 |
| | バス停が自宅から近い。 | 紙屋2他 多数 |
| | 車もきれいで乗り心地がいい。 | 東麓2 |

3-2-7 改善を期待する内容

○コミュニティバスは、改善内容の回答がない方は約5割であるが、その他では運行本数の増便が多く、上九瀬線は駅との接続向上等の意見が挙げられている。
 ○福祉バスは、改善期待の回答がない方は約8割で、その他では運行本数の増便等について一部から意見が挙げられている。



▲バスに改善を期待する内容【コミバス】



▲バスに改善を期待する内容【福祉バス】

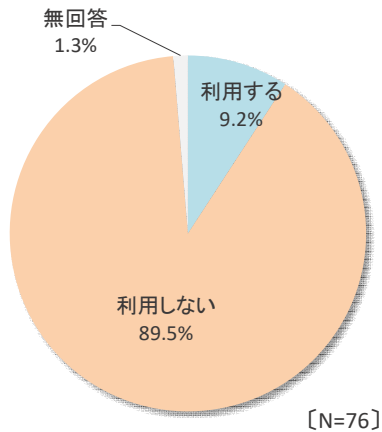
▼その他意見の内容【コミバス・福祉バス】

| 項目 | 意見内容 | 路線名 |
|-------|--|-------|
| その他意見 | せめて11時頃に1本だけ増やしてほしい。 | 深草循環線 |
| | 運行ルートの変更 | 三松循環線 |
| | 乗る人がたくさん増えると改善できると思う。ただ、利用者の数を考えると現状のままだと思う。 | 上原循環線 |
| | サンキューまでであるといい。 | 上九瀬線 |
| | 帰りのバス車両の大きさをもう少し大きいバスにしてほしい。 | 上九瀬線 |
| | 女性の運転手の運転が怖い。 | 南ヶ丘線 |
| | いつでも乗りたい時に乗れるように、いつも走ってほしい。 | 三ヶ野山1 |
| | 荷物を置く場所があるといい。 | 紙屋2 |

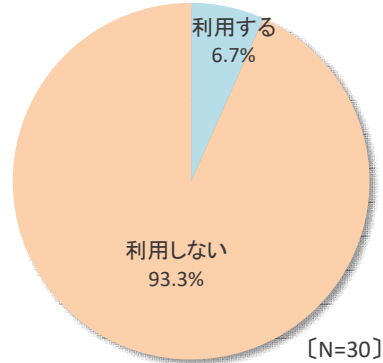
参考 鉄道・タクシーの利用状況

○利用者のうち、普段鉄道を「利用する」方は全体の1割未満で、主な意見は「鉄道を使うような移動目的がない」といった意見が確認される。
 ○一方、利用者の6~7割は普段タクシーを「利用する」と回答しており、「料金が高い」や「来るまでに時間がかかる」といった意見が確認される。

■ 普段の鉄道の利用状況



▲ 普段の鉄道利用
【コミバス利用者】

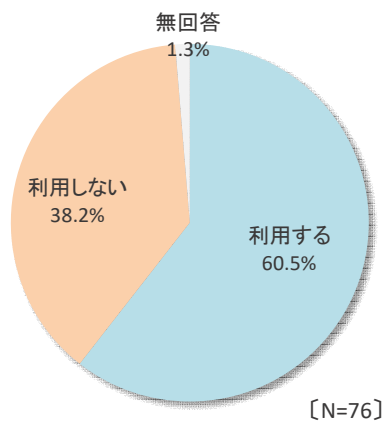


▲ 普段の鉄道利用
【福祉バス利用者】

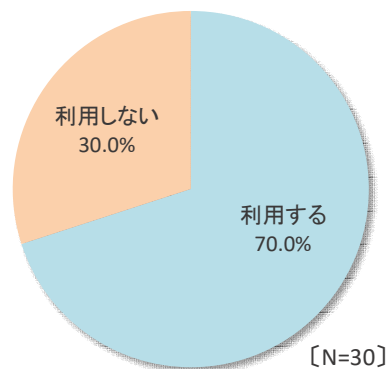
(困っている事または利用しない理由)

- ・ 鉄道を使うような移動目的がない
- ・ 自宅から駅までが遠い
- ・ 鉄道の運行本数が少ない
- ・ バスと鉄道の接続が悪い

■ 普段のタクシーの利用状況



▲ 普段のタクシー利用
【コミバス利用者】



▲ 普段のタクシー利用
【福祉バス利用者】

(困っている事または利用しない理由)

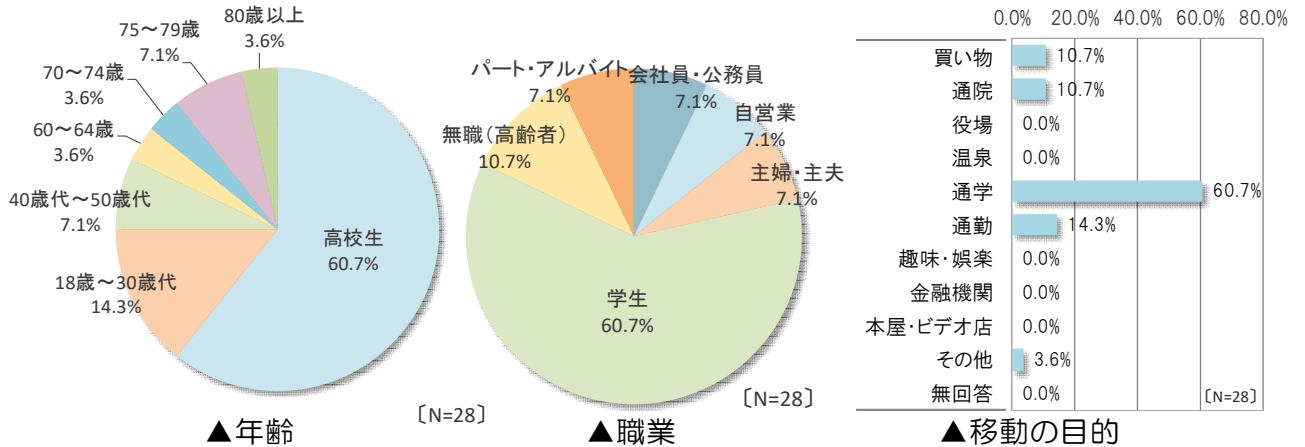
- ・ 料金が高い
- ・ タクシーを呼んでから来るまでに時間がかかる
- ・ タクシーを呼ぶのが面倒
- ・ 利用方法がわからない

3-3 各路線の利用状況・ニーズ

3-3-1 上九瀬線

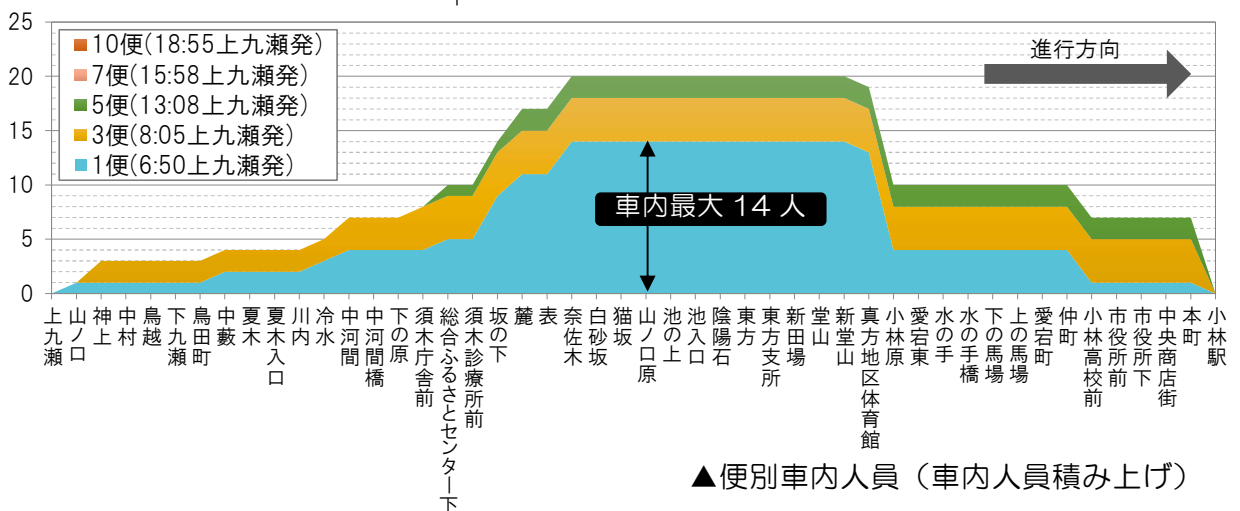
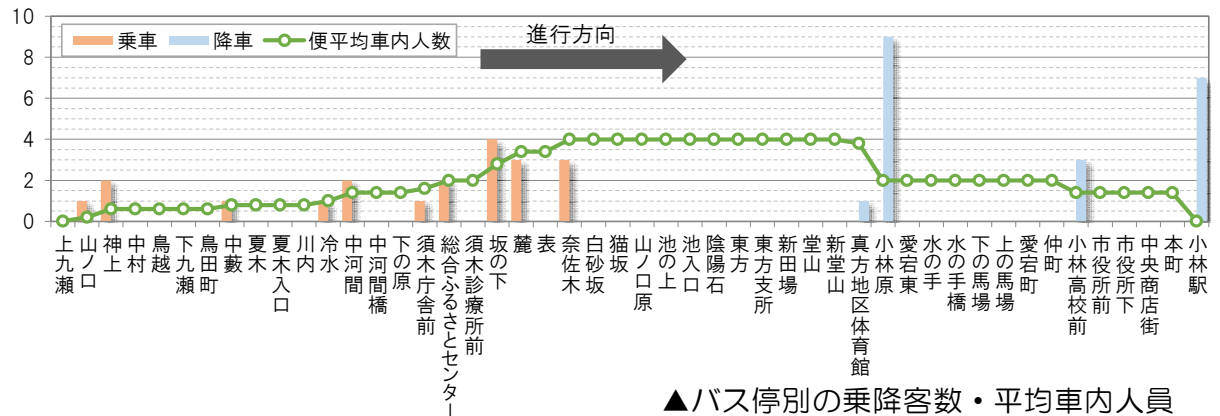
○高校生利用のある路線であり、そのほか買い物や通院、通勤の目的で利用される。
 ○主に冷水～奈佐木間の乗車が多く、小林原や小林高校、小林駅で降車している。
 （全便のうち、1便目6:50上九瀬発の車内人員14人が最大値）

(1) 利用者の特徴

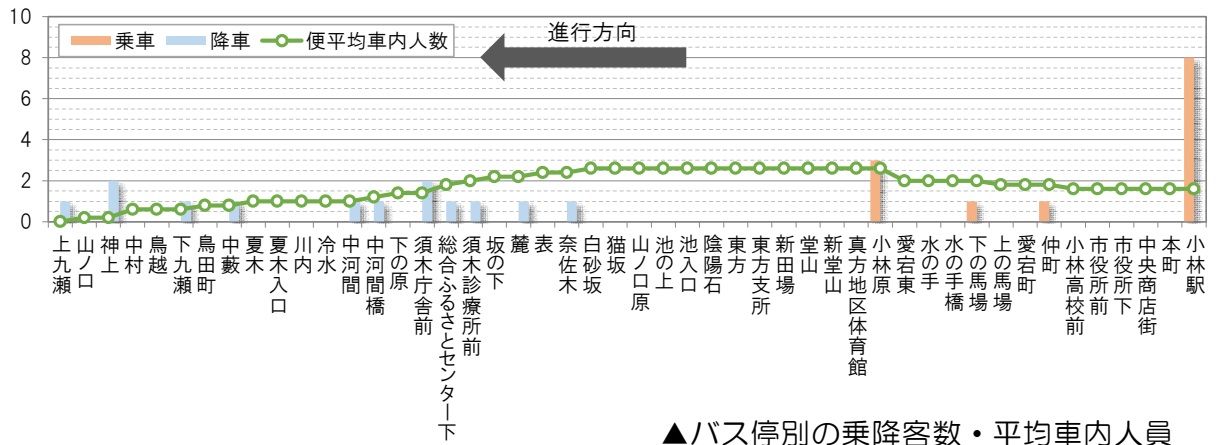


(2) バス停毎の乗降客数

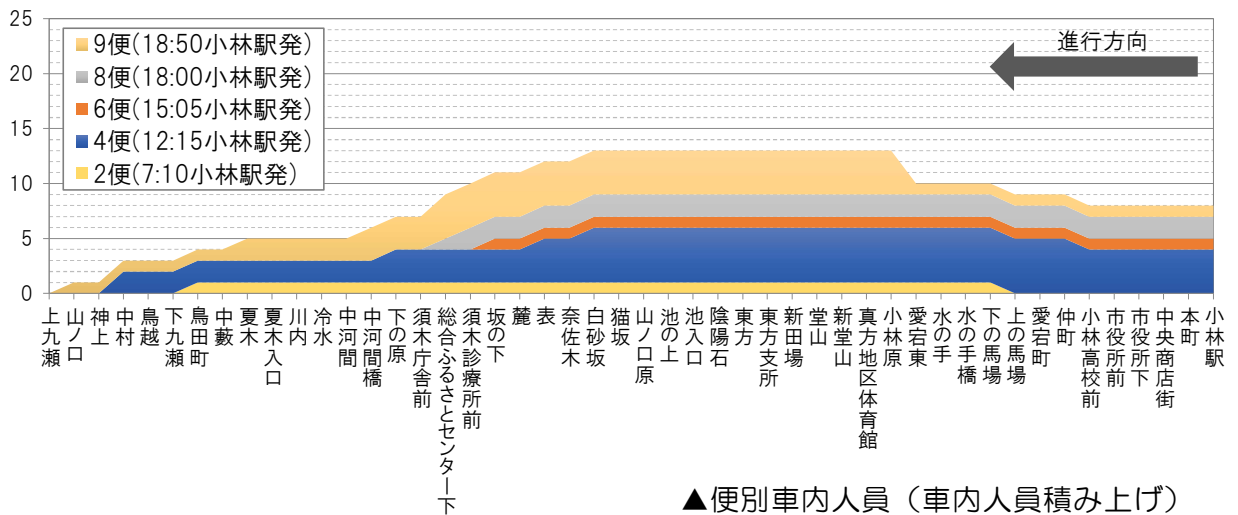
■上り方向(上九瀬 ⇒ 小林駅)



■下り方向（小林駅 ⇒ 上九瀬）



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

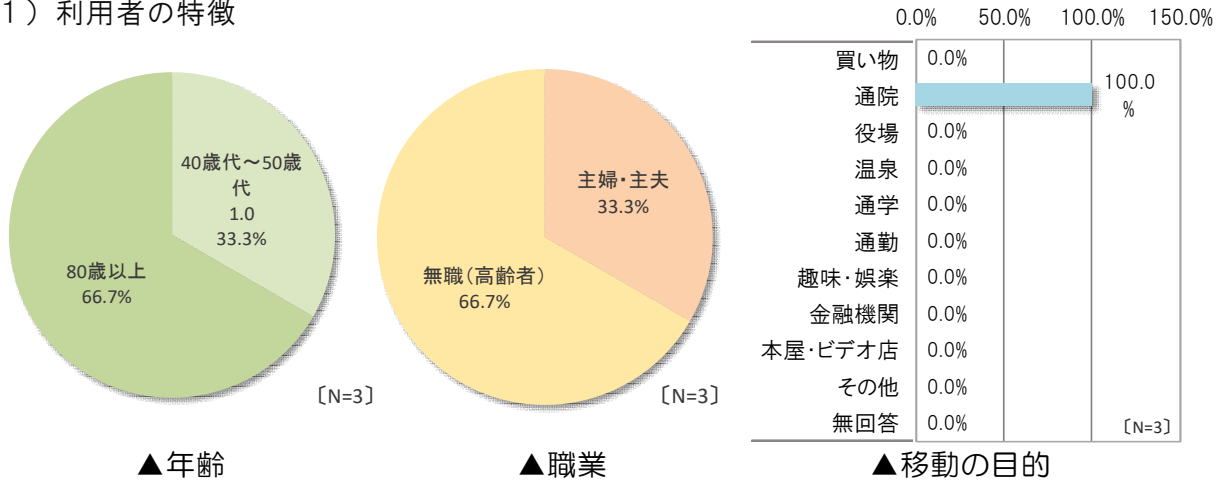


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-2 鷓野循環線

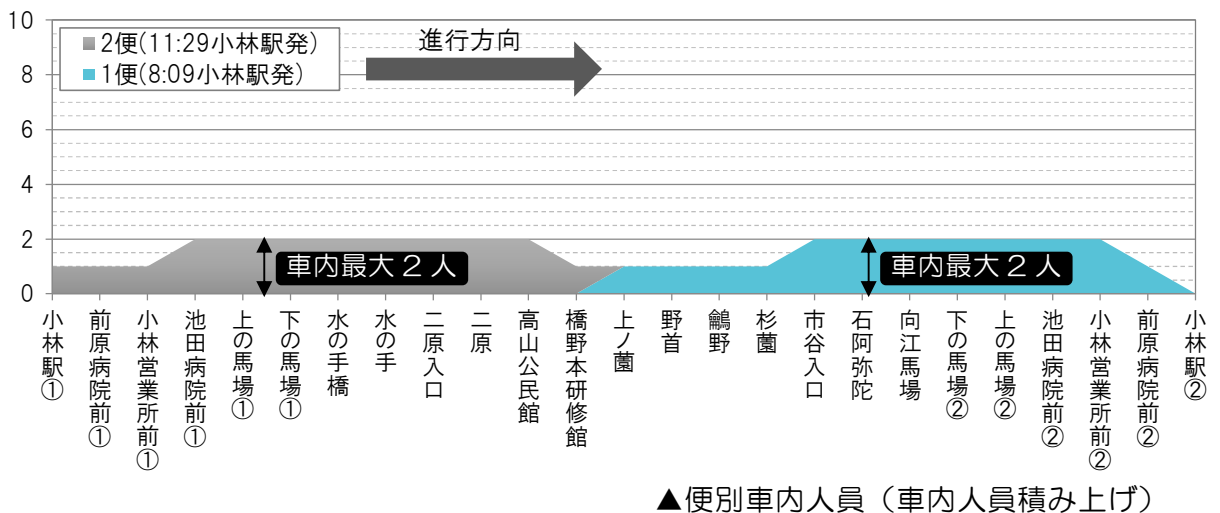
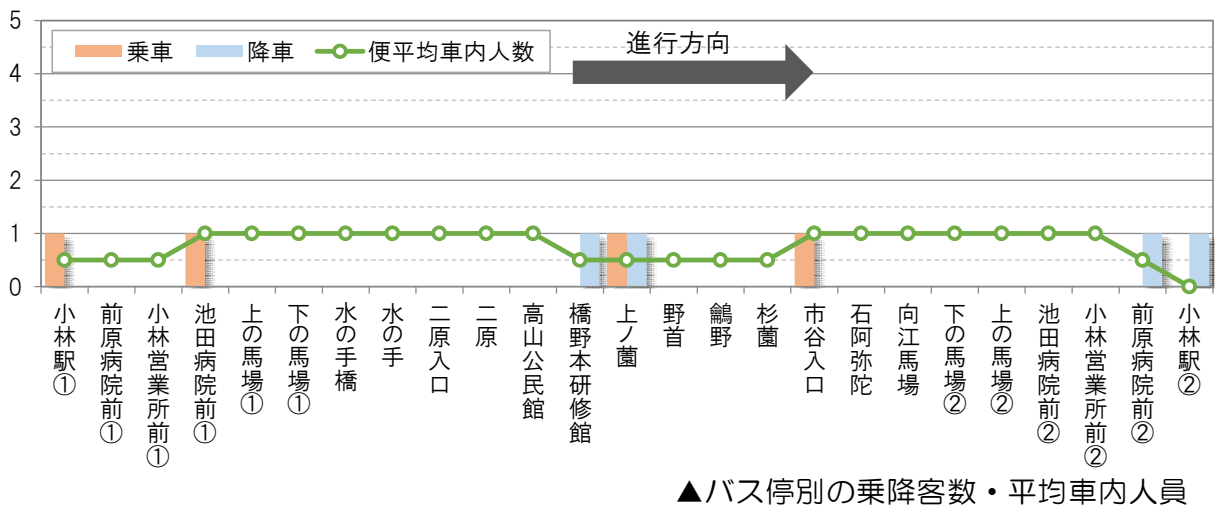
○高齢者や主婦層（40～50歳代）等4名が利用し、通院の目的で利用される。
 ○上ノ園周辺や市谷入口からの乗車があり、小林駅、前原病院前で降車している。
 （全便のうち1便目8:09発・2便目11:29発それぞれで車内人員2人が最大値）

(1) 利用者の特徴



※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

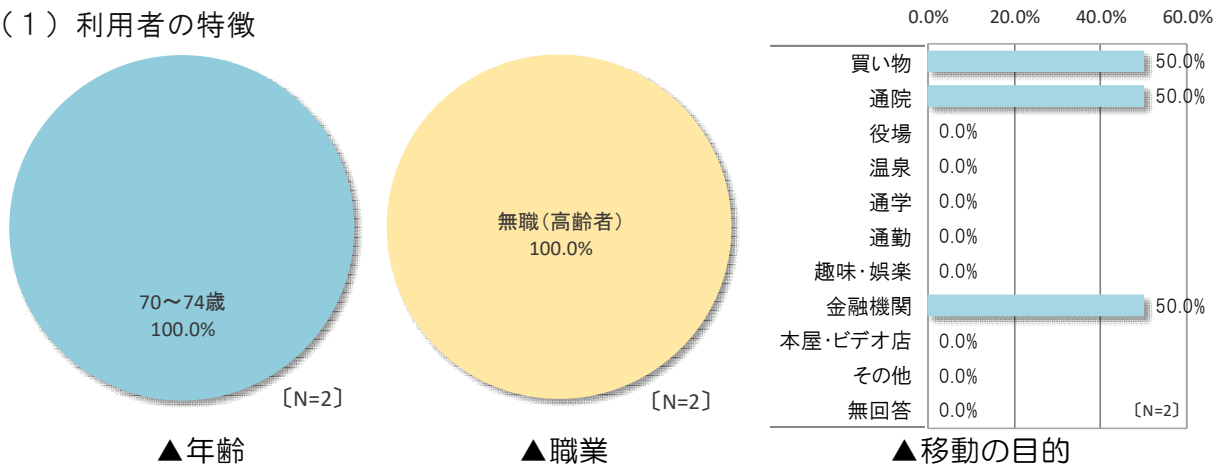
(2) バス停毎の乗降客数



3-3-3 岡原循環線

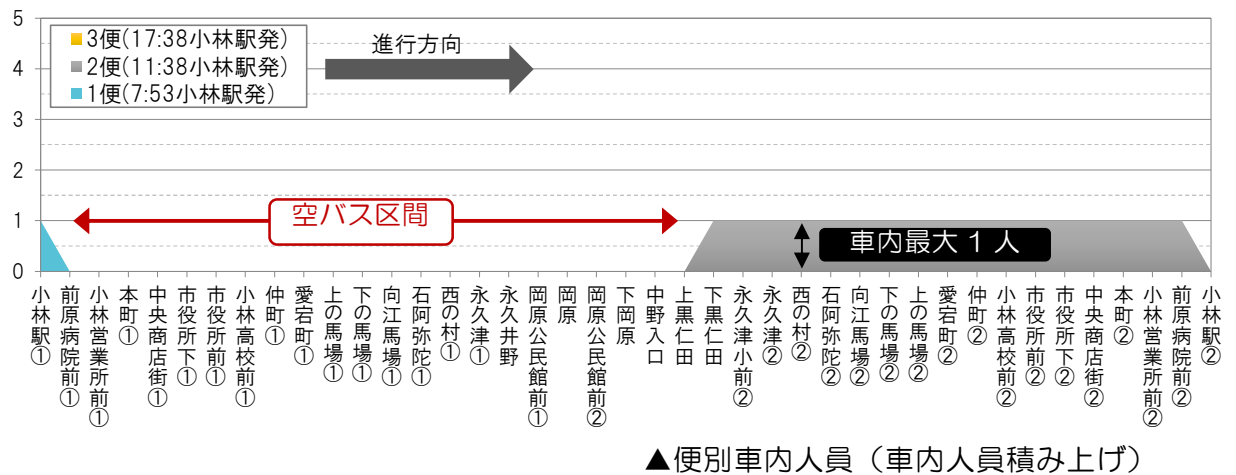
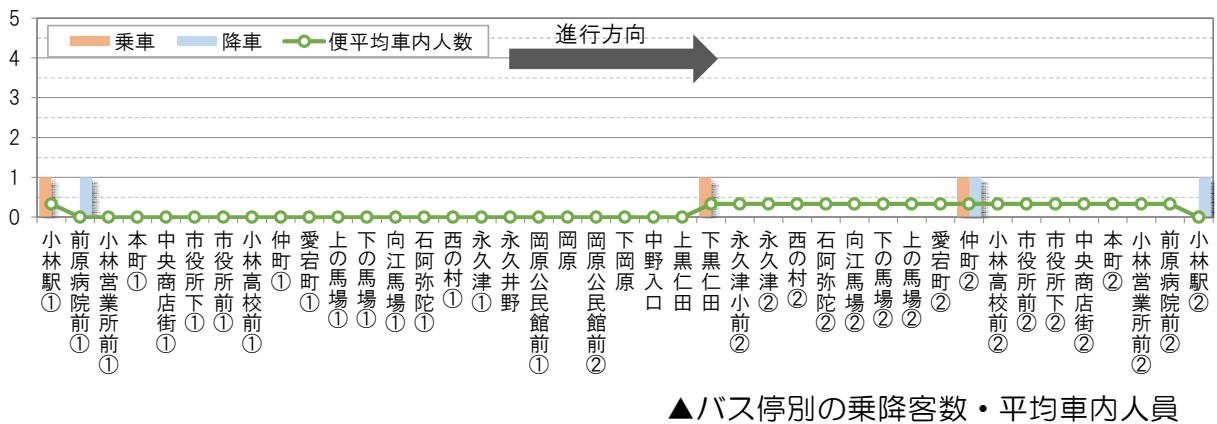
○高齢者（70歳代）3名が利用し、買い物や通院、金融機関の目的で利用される。
 ○下黒仁田～仲町、仲町～小林駅、小林駅～前原病院の乗降がある（空バス区間あり）。
 （利用0人の便あり、全便のうち1便目・2便目それぞれで車内人員1人が最大値）

(1) 利用者の特徴



※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

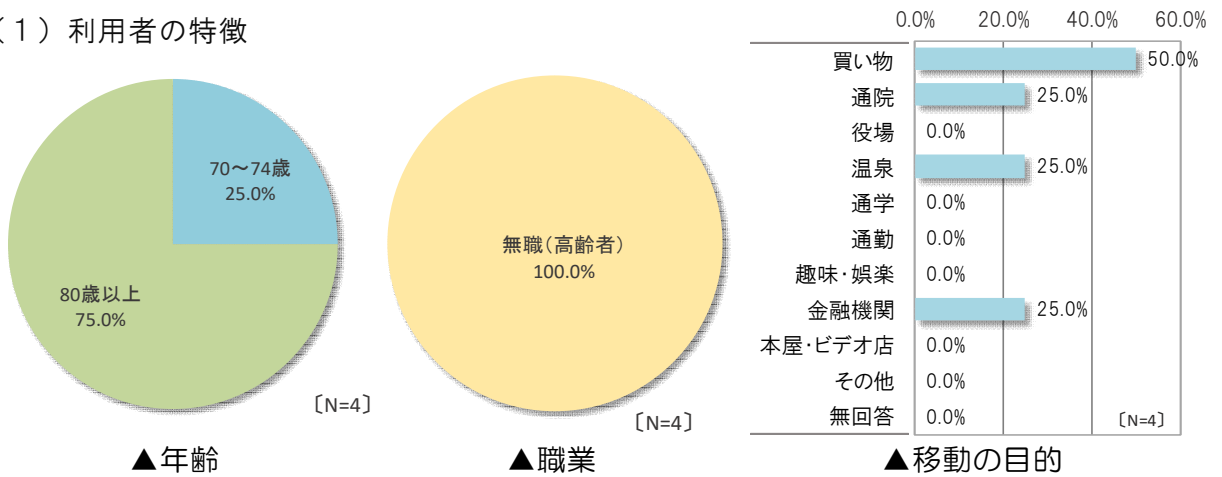
(2) バス停毎の乗降客数



3-3-4 種畜牧場循環線

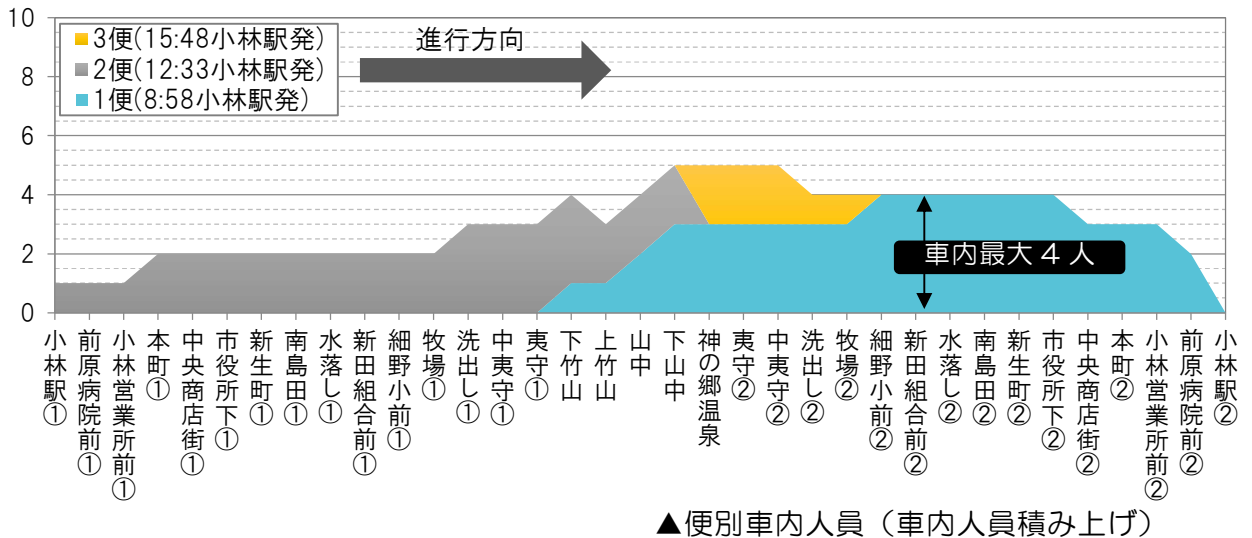
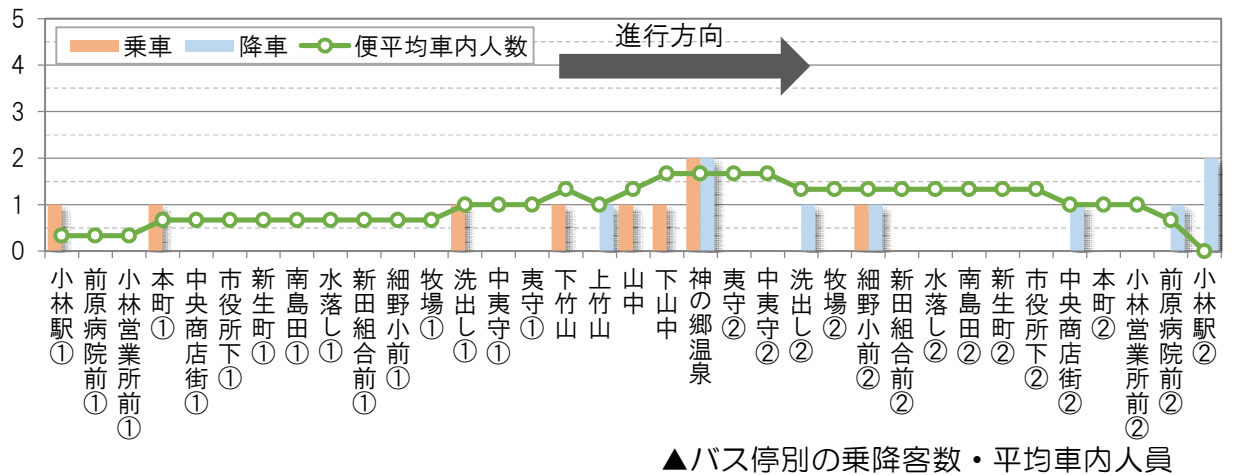
○高齢者（70～80歳代）の9名が利用し、買い物や通院、金融機関のほか、温泉施設の目的で利用されている。
 ○主に洗出し～細野小間の乗降が多いほか、中心部～神の郷温泉間で利用されている。
 （全便のうち1便目8:58小林駅発の車内人員4人が最大値）

(1) 利用者の特徴



※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

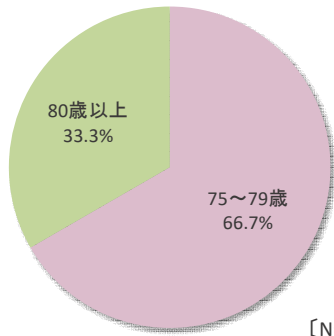
(2) バス停毎の乗降客数



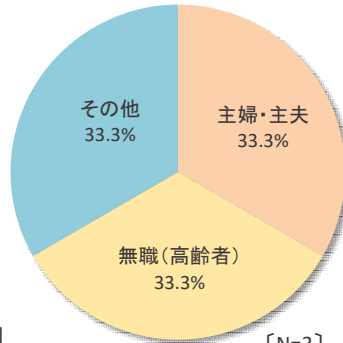
3-3-5 南ヶ丘線

○高齢者（70～80歳代）の5名が利用し、買い物や通院の目的で利用される。
 ○主に大王～鍛冶屋間で乗車し、新生町や前原病院で降車している（利用0人の便あり）。
 （利用0人の便あり、全便のうち2便目南ヶ丘中央発の車内人員3人が最大値）

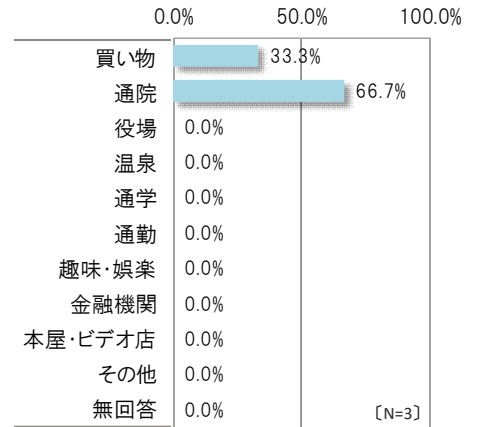
(1) 利用者の特徴



▲年齢



▲職業

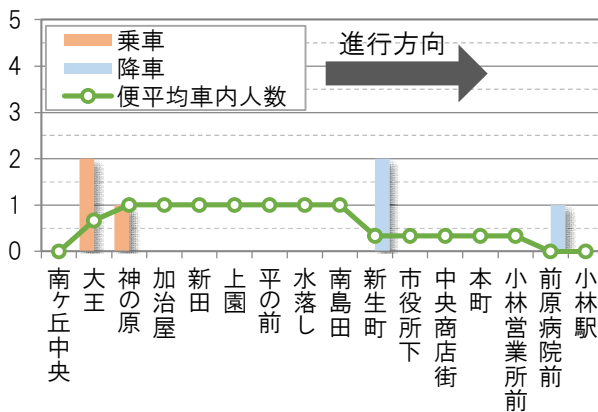


▲移動の目的

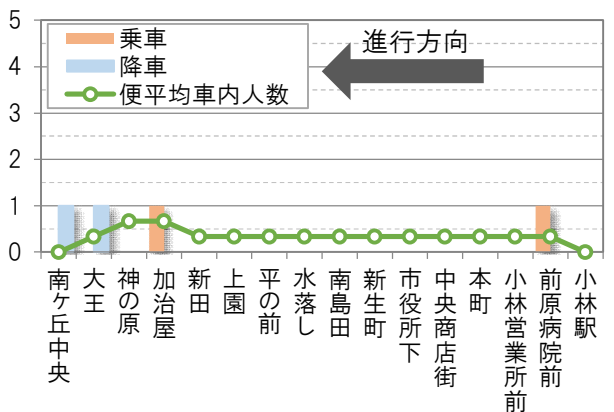
※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数

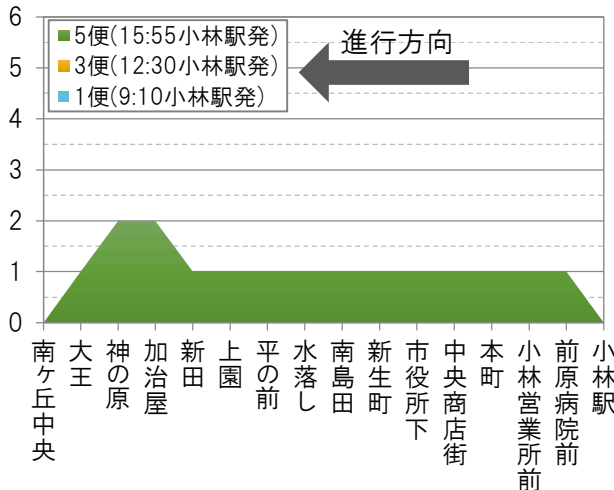
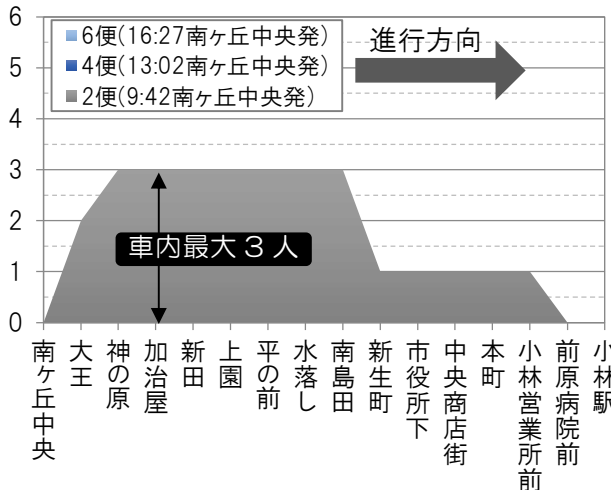
■上り方向（南ヶ丘中央 ⇒ 小林駅）



■下り方向（小林駅 ⇒ 南ヶ丘中央）



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員



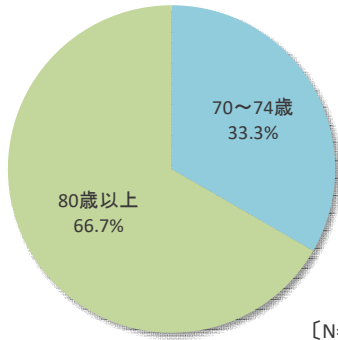
▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-6 環野・千歳線

○高齢者（70～80歳代）の8名が利用し、通院の目的で利用される。

○主に出の山入口～孝の子入口間で乗車し、南町や市役所下、小林営業所、小林駅で降車している（利用0人の便あり、2便目9:37千歳発の車内人員4人が最大値）。

(1) 利用者の特徴



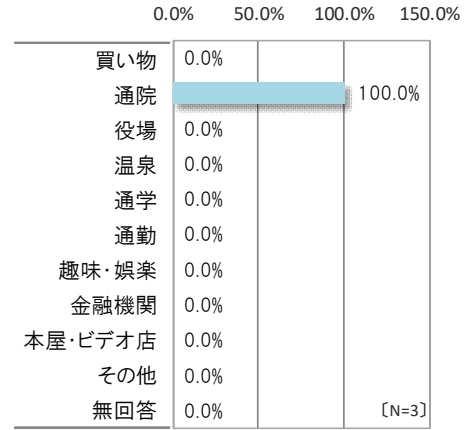
▲年齢

[N=3]



▲職業

[N=3]



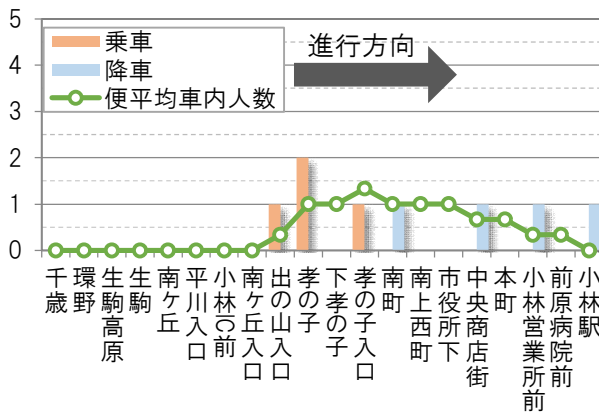
▲移動の目的

[N=3]

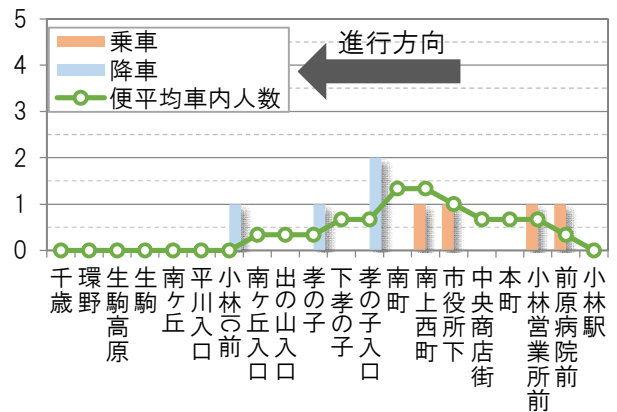
※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数

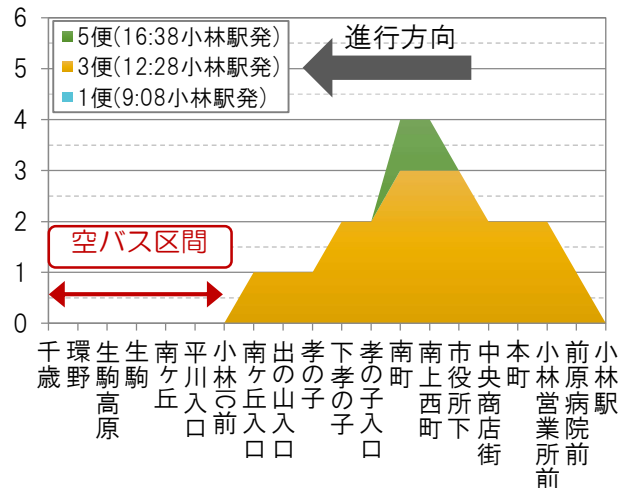
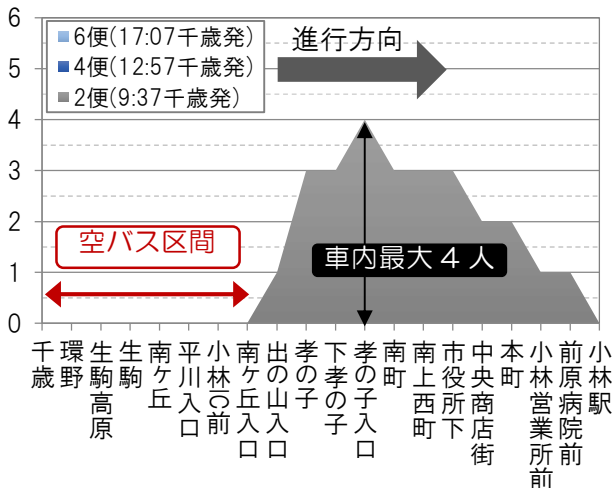
■上り方向（南ヶ丘中央 ⇒ 小林駅）



■下り方向（小林駅 ⇒ 南ヶ丘中央）



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

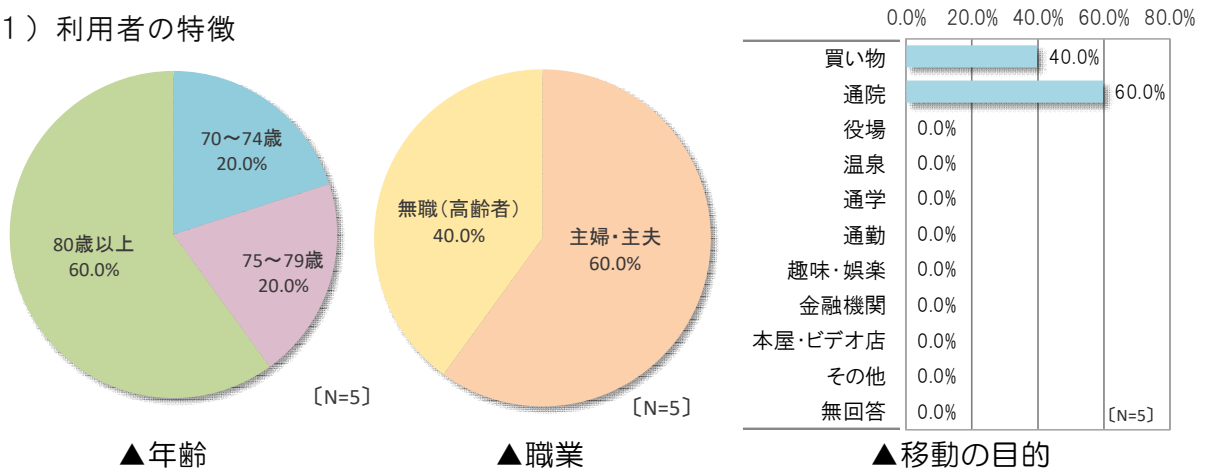


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-7 運動公園循環線

○高齢者（70～80歳代）の6名が利用し、買い物や通院の目的で利用される。
 ○主に十三塚団地前～売子木間で乗車し、小林郵便局前、慈敬園前、前原病院前で降車している（空バス区間あり、1便目9:00小林駅発の車内人員3人が最大値）

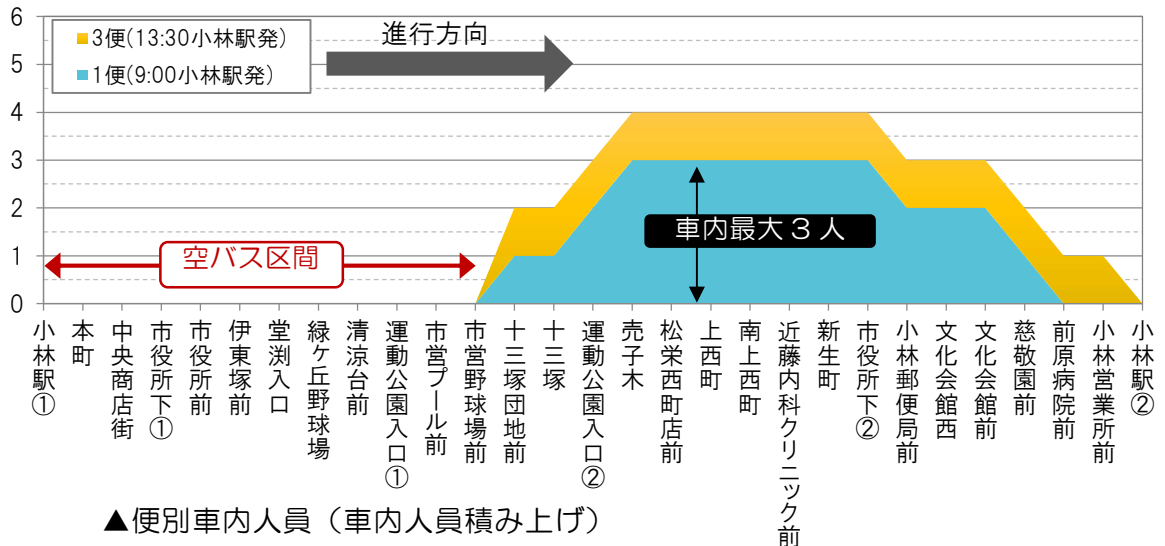
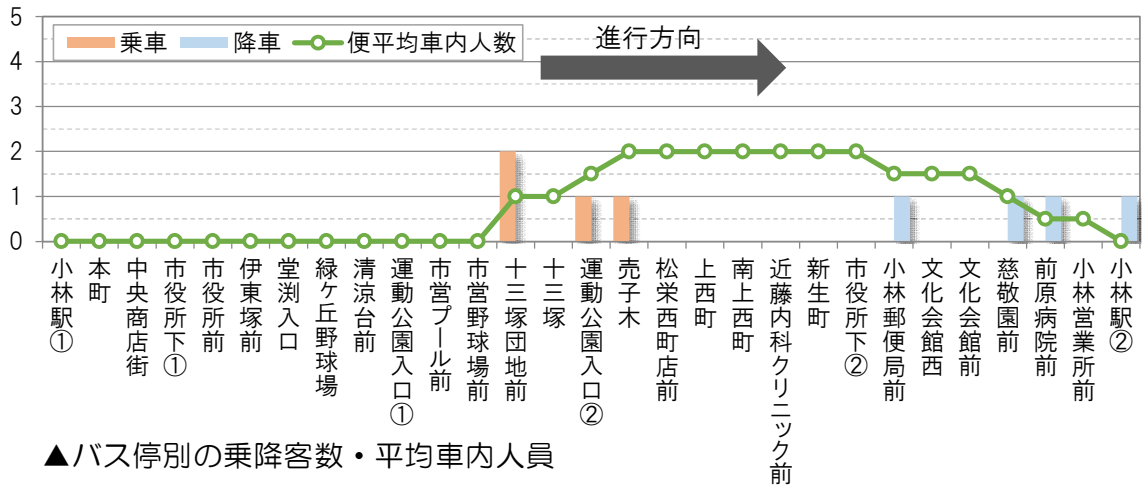
(1) 利用者の特徴



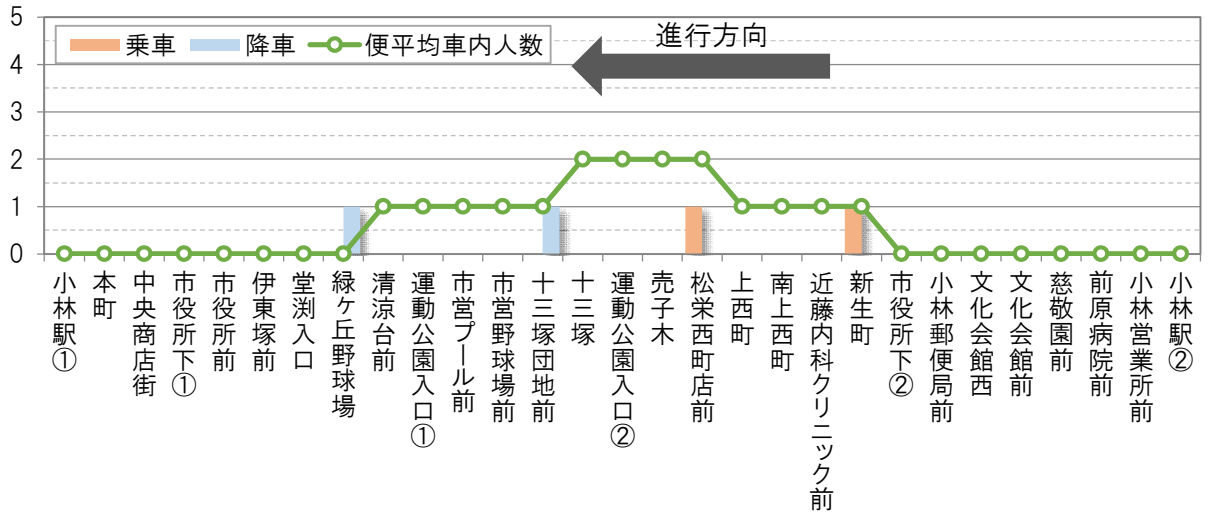
※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数

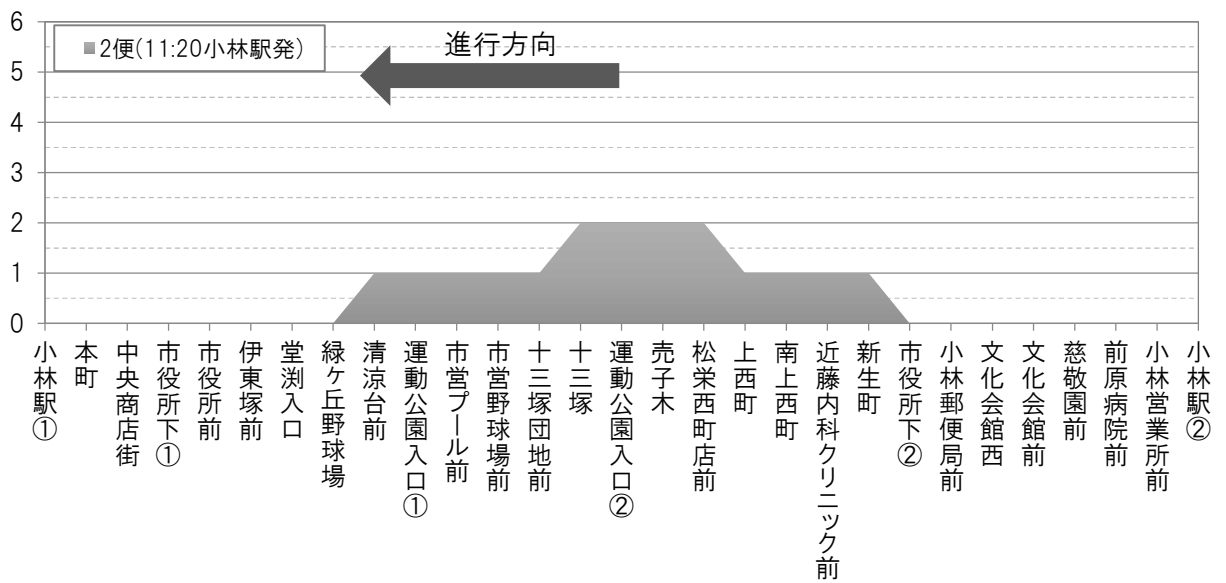
■上り方向（小林駅 ⇒ 堂淵入口 ⇒ 新生町 ⇒ 小林駅）



■下り方向（小林駅 ⇒ 新生町 ⇒ 堂淵入口 ⇒ 小林駅）



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

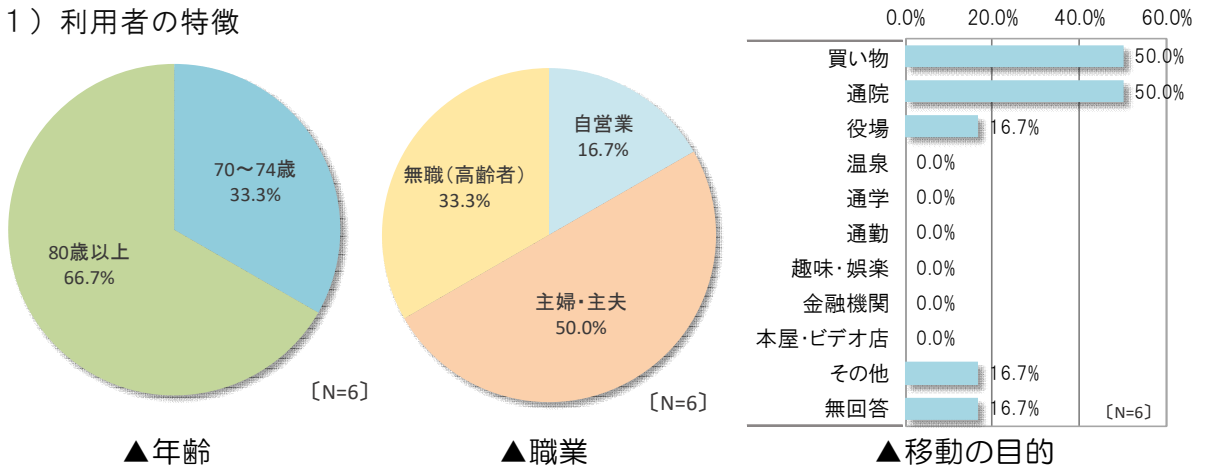


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-8 深草循環線

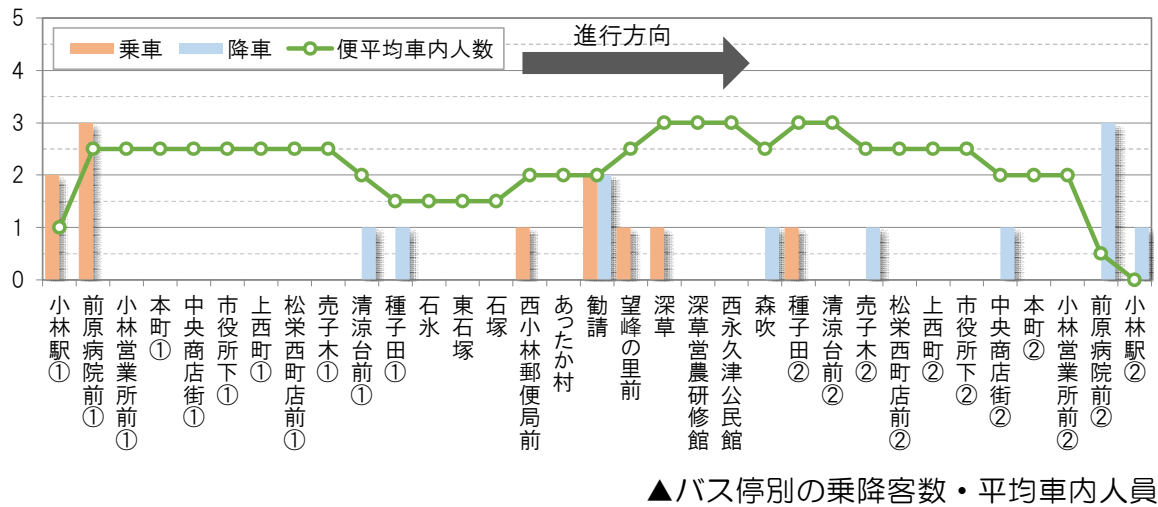
○高齢者（70～80歳代）の11名が利用、買い物や通院、市役所の目的で利用される。
 ○主に勸請～種子田間の乗車が多く、中央商店街や前原病院、小林駅等で降車している。
 （全便のうち、1便目7:58小林駅発の車内人員5人が最大値）

(1) 利用者の特徴

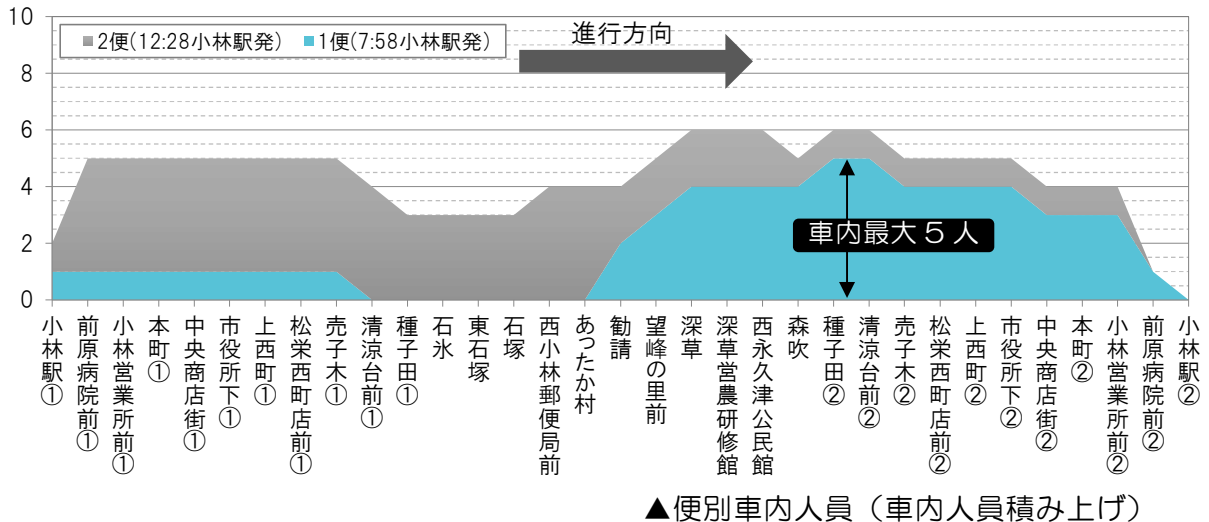


※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

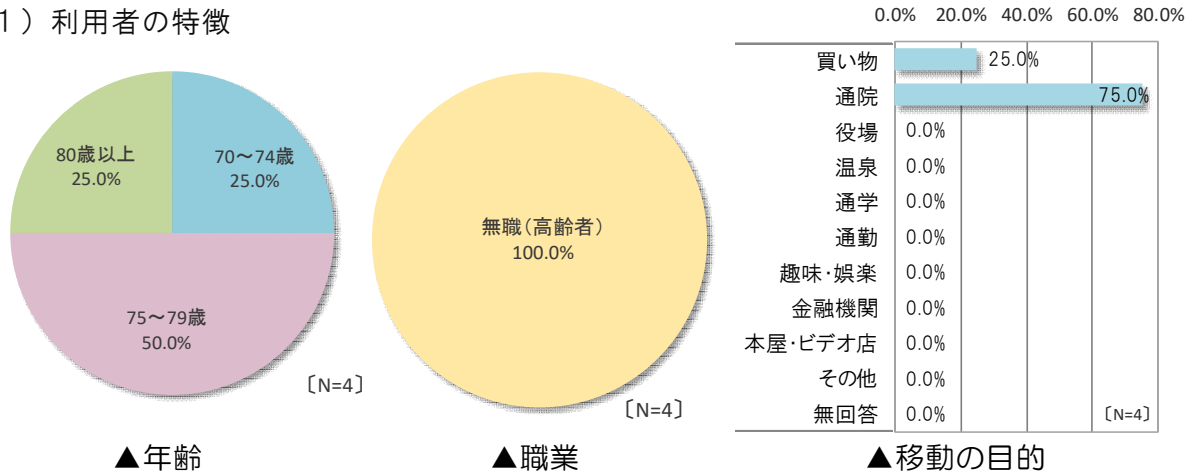


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-9 大出水循環線

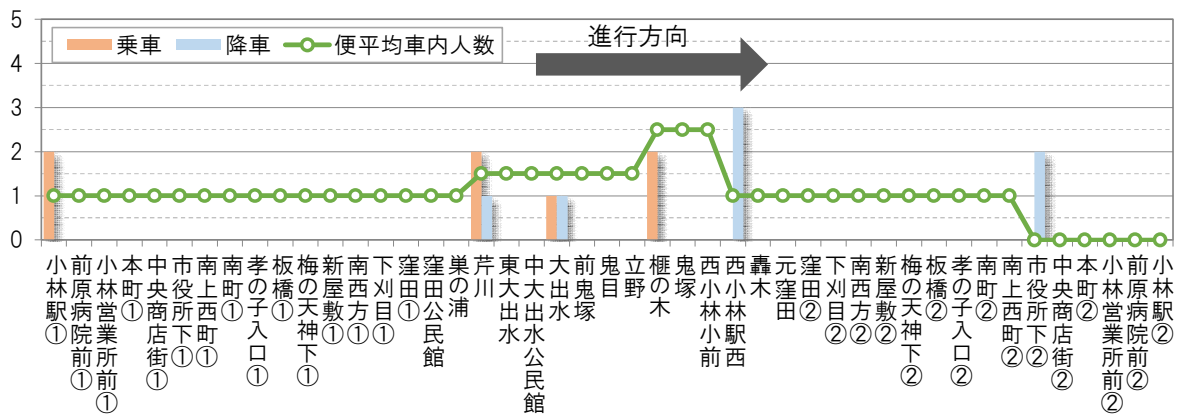
○高齢者（70～80歳代）の7名が利用し、買い物や通院の目的で利用される。
 ○主に芹川～榎の木間の乗車があり、西小林駅西や市役所下で降車している。
 （全便のうち、1便目7:38小林駅発の車内人員5人が最大値）

(1) 利用者の特徴

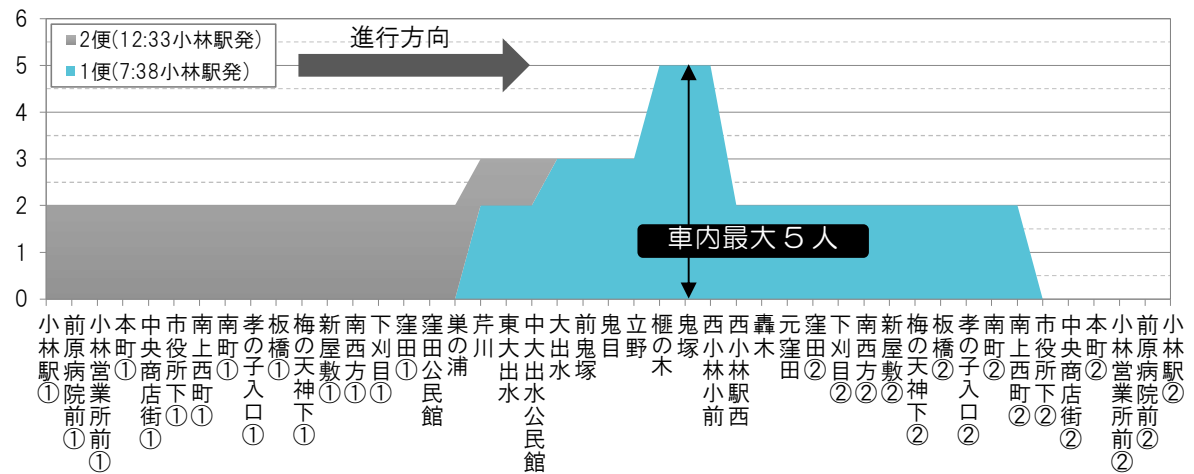


※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員



▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

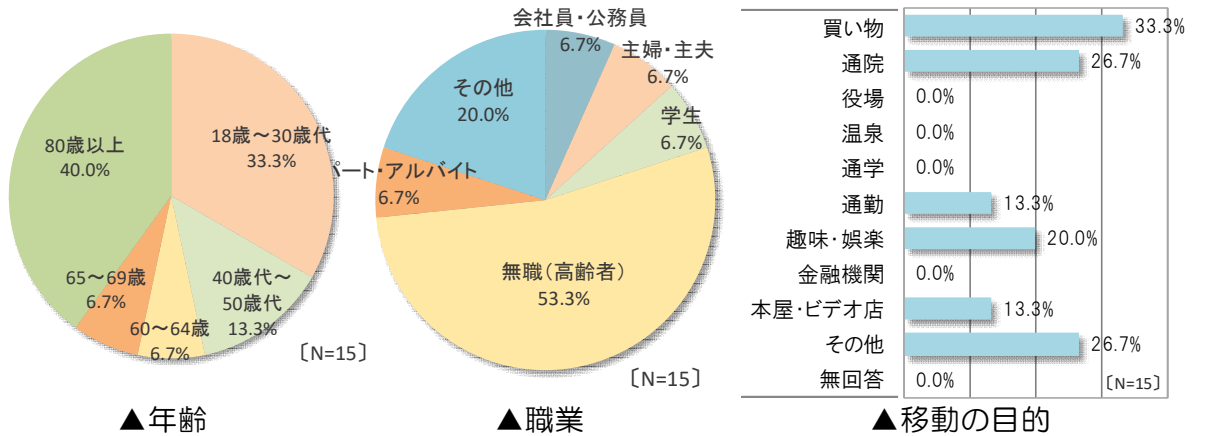
3-3-10 三松循環線

○高校生や会社員等の年代も利用があり、買い物や通院、通勤、娯楽等で利用される。

○主に小林駅～サンキュー間のほか、岐道や美人の湯での乗降が確認された。

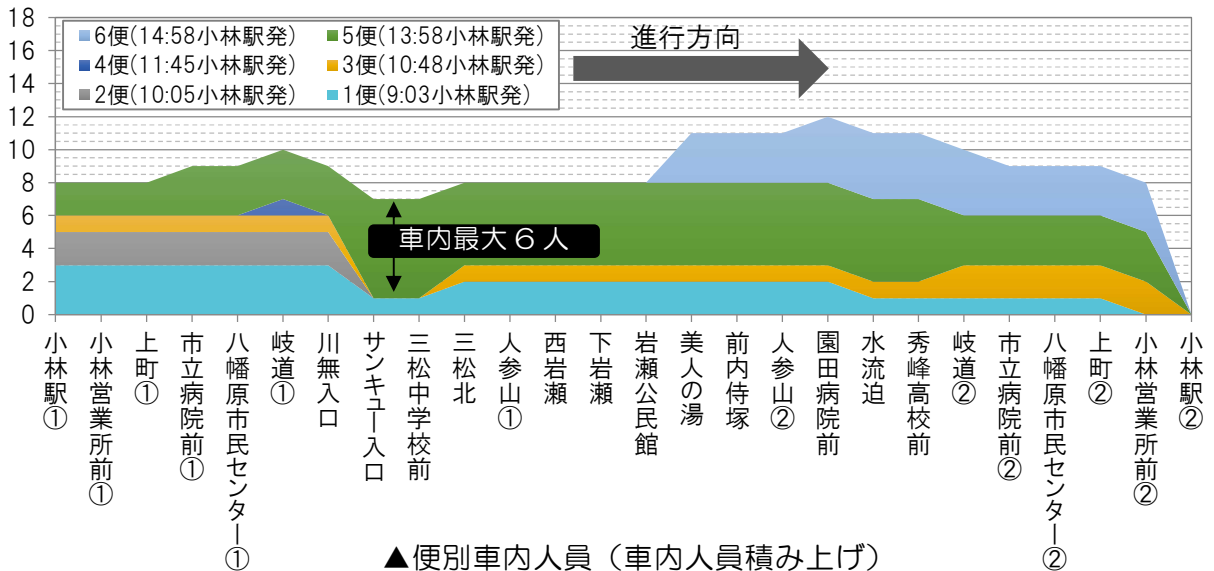
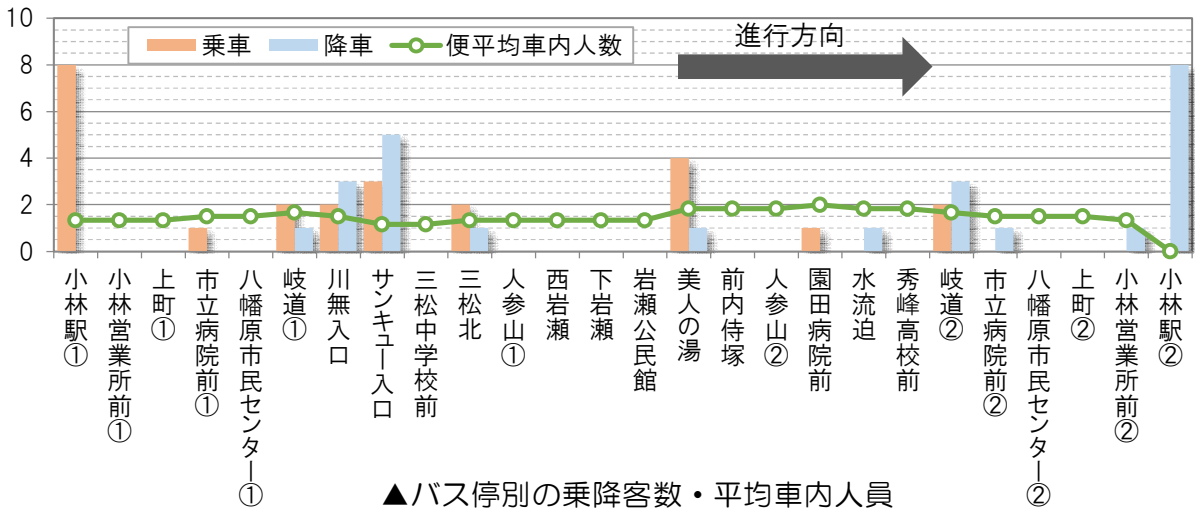
(全便のうち、5便目 13:58 小林駅発の車内人員 6人が最大値)

(1) 利用者の特徴



※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

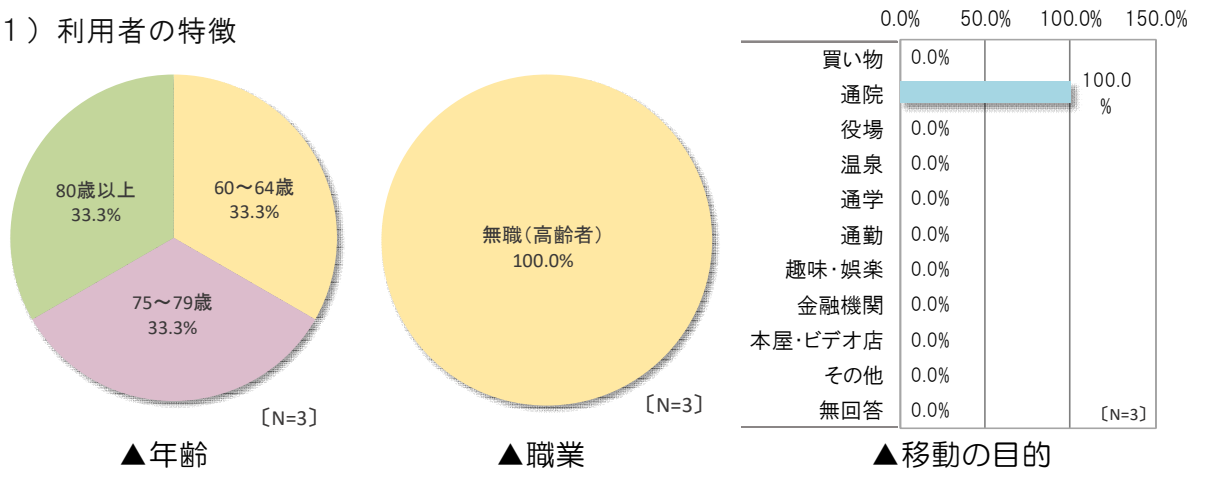
(2) バス停毎の乗降客数



3-3-11 上原循環線

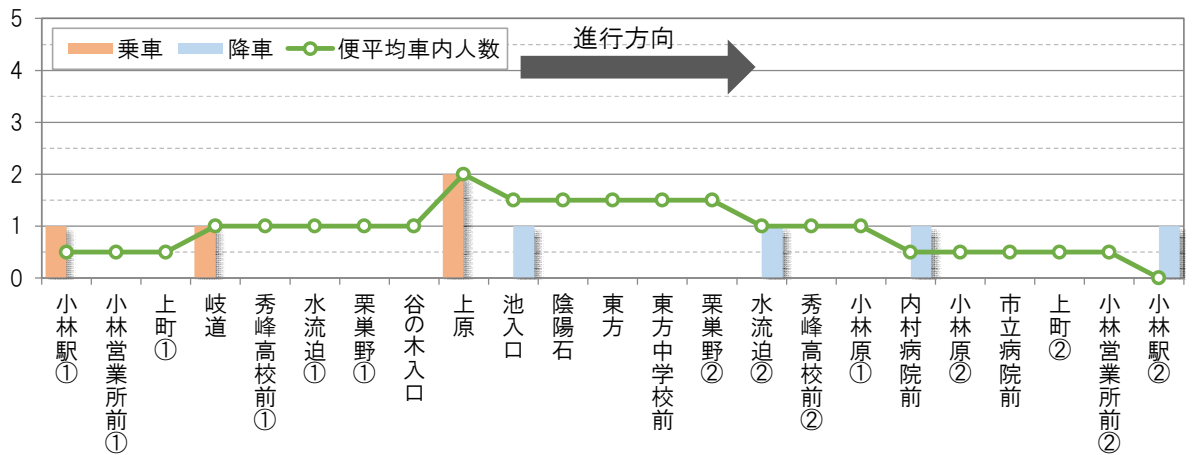
○高齢者（60～80歳代）の4名が利用し、通院の目的で利用される。
 ○主に岐道や上原の乗車があり、水流迫や内村病院、小林駅で降車している。
 （全便のうち、1便目9:15小林駅発の車内人員2人が最大値）

(1) 利用者の特徴

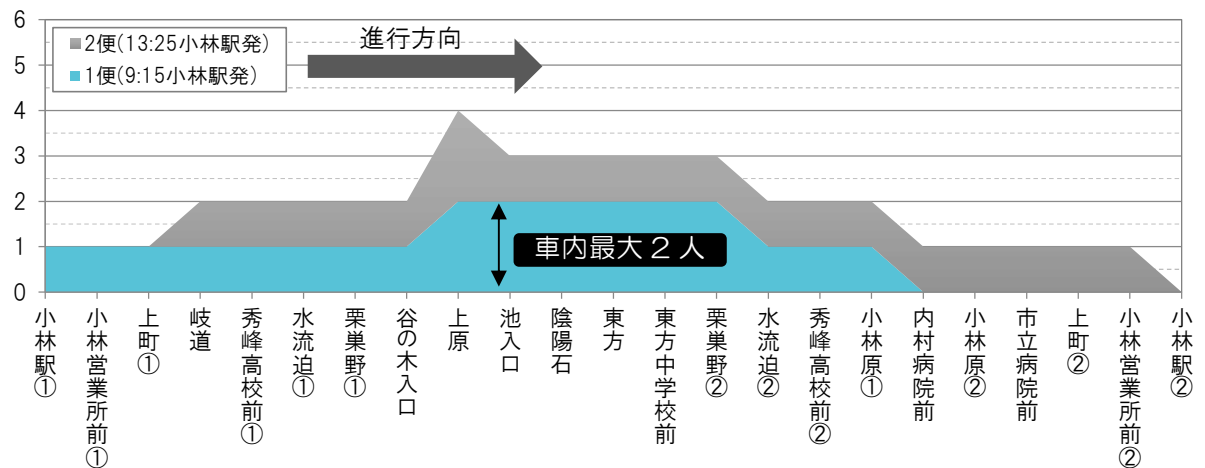


※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

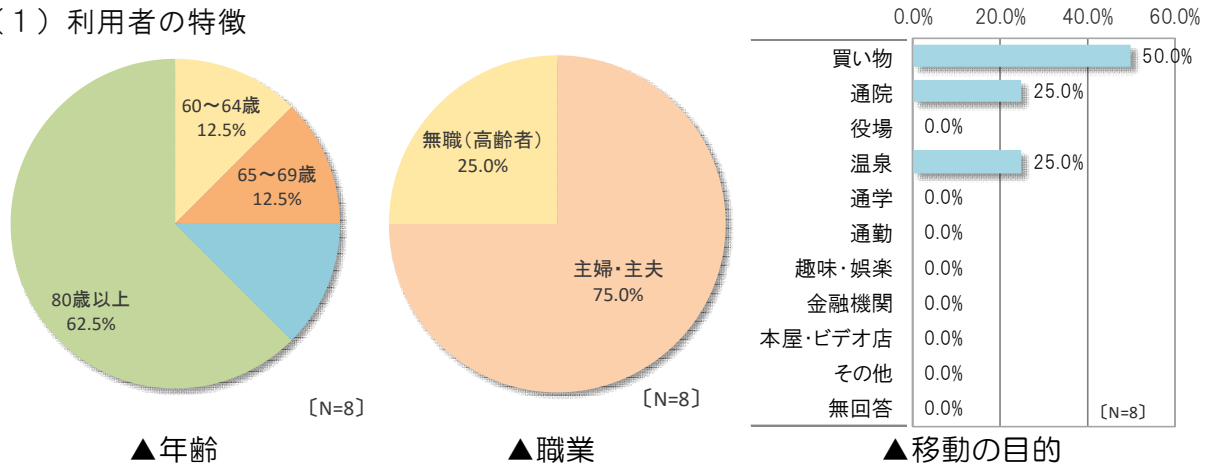


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-12 福祉バス 東麓2・三ヶ野山1

○高齢者（60～80歳代）の15名が利用し、買い物や通院、温泉の目的で利用される。
 ○東麓は跡瀬や大笹、牟田原、三ヶ野は南八所や東北八所から利用が確認された。
 （全便のうち1便目・2便目・4便目それぞれで車内人員3人が最大値）

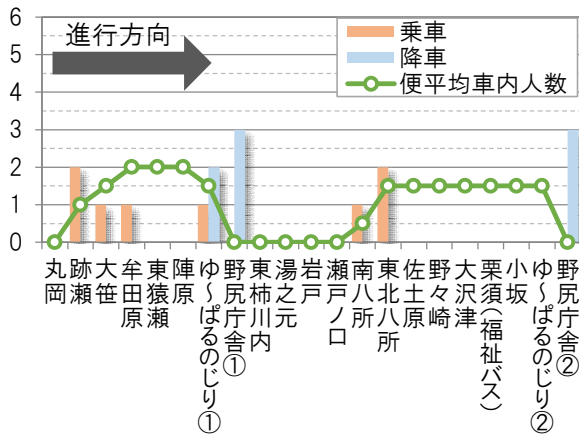
(1) 利用者の特徴



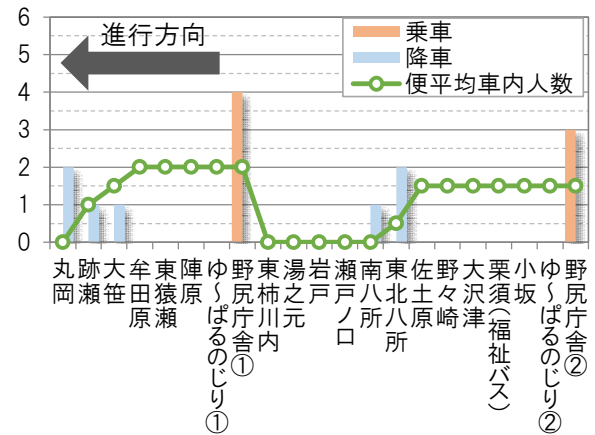
※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数

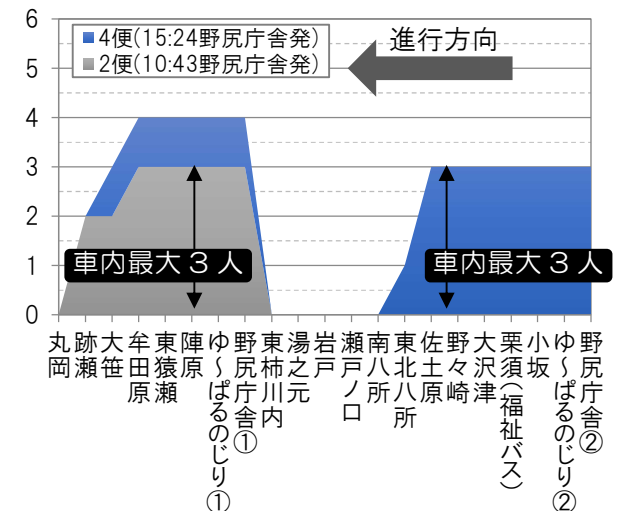
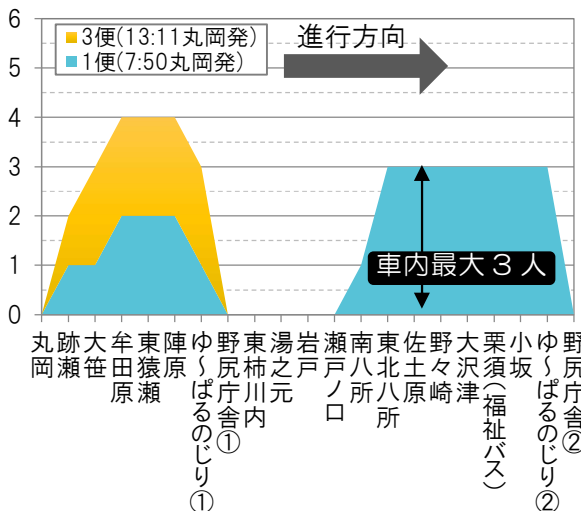
■上り方向（丸岡・東柿川内⇒野尻庁舎）



■下り方向（野尻庁舎⇒東柿川内・丸岡）



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

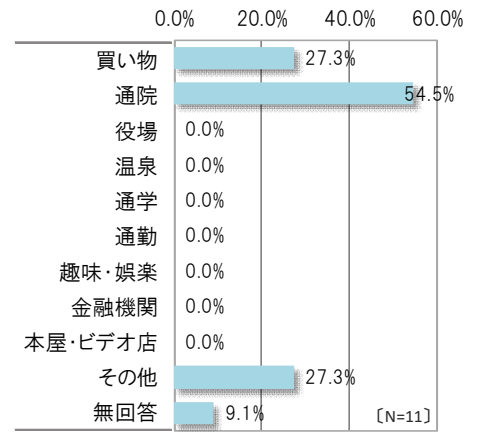
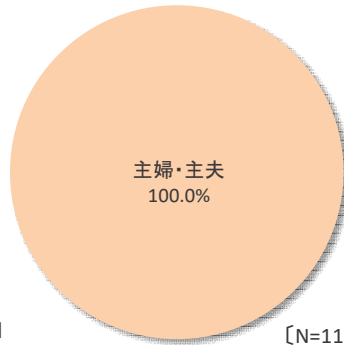
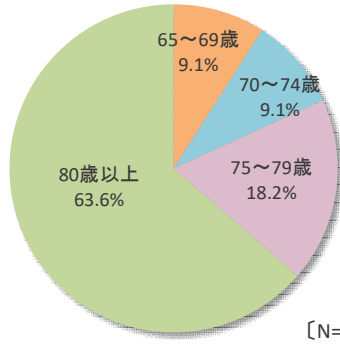


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-13 福祉バス 三ヶ野山2・紙屋2

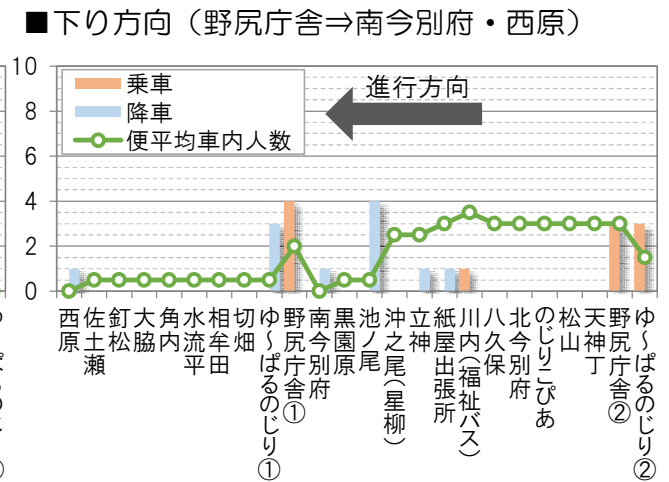
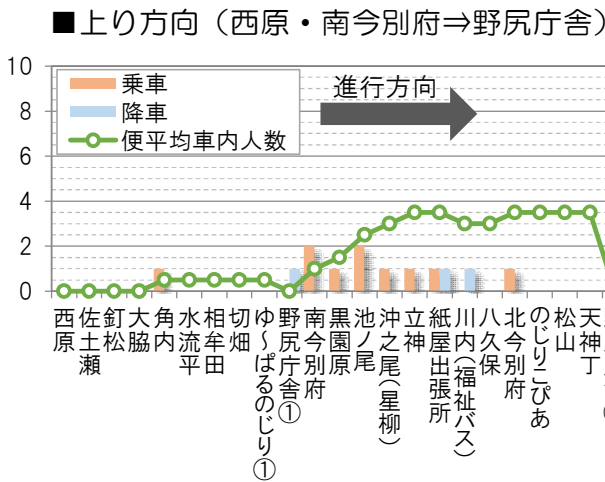
○高齢者（60～80歳代）の21名が利用し、買い物や通院、温泉の目的で利用される。
 ○三ヶ野は西原や角内、紙屋は南今別府や黒園原、池ノ尾、立神等の利用が確認された。
 （全便のうち1便目7:50西原発の車内人員14人が最大値）

(1) 利用者の特徴

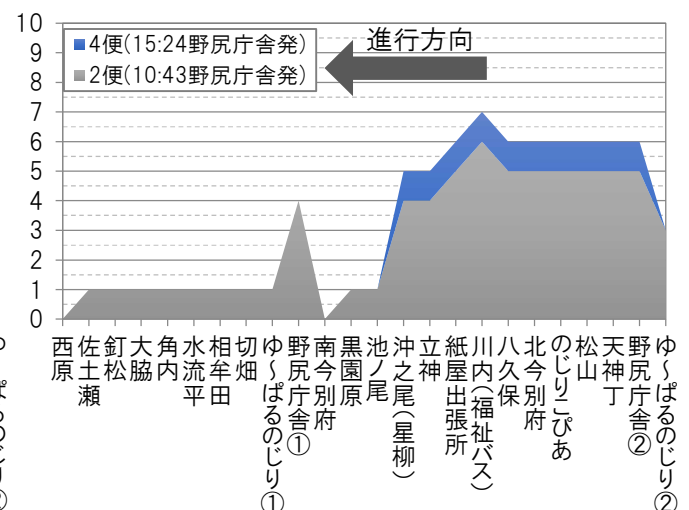
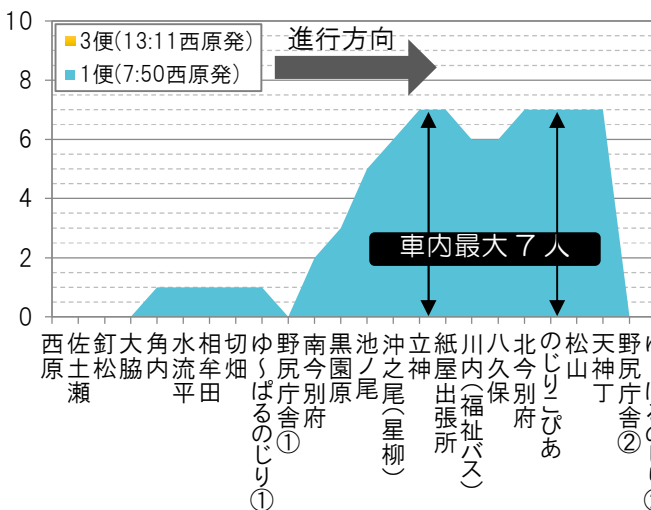


※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数



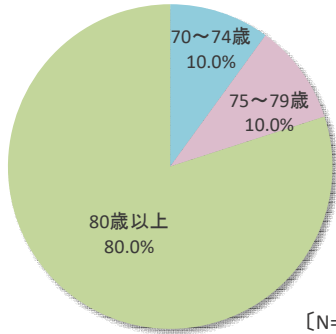
▲バス停別の乗降客数・平均車内人員



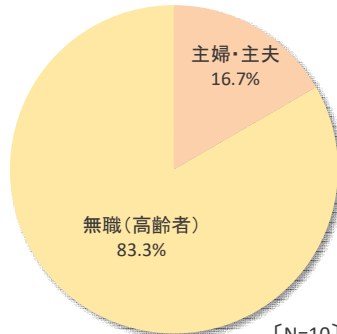
3-3-14 福祉バス 東麓1・紙屋1

○高齢者（70～80歳代）の22名が利用し、買い物や通院、役場の目的で利用される。
 ○東麓は大平山や勝負、紙屋は漆野原や下漆野、秋社等の利用が確認された。
 （全便のうち1便目7:50大平山発の車内人員8人が最大値）

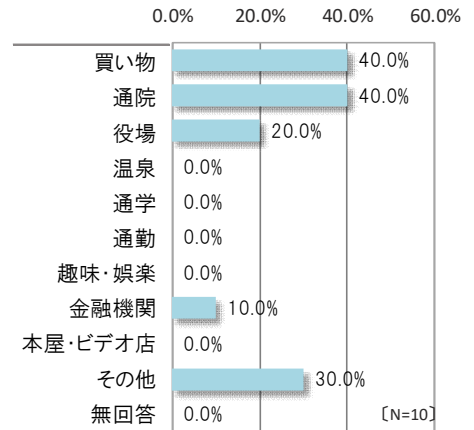
(1) 利用者の特徴



▲年齢



▲職業

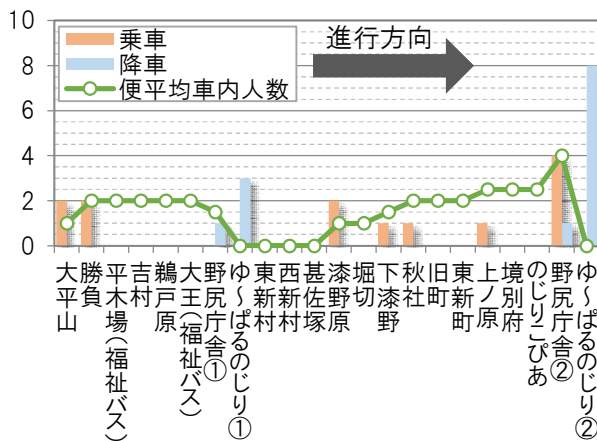


▲移動の目的

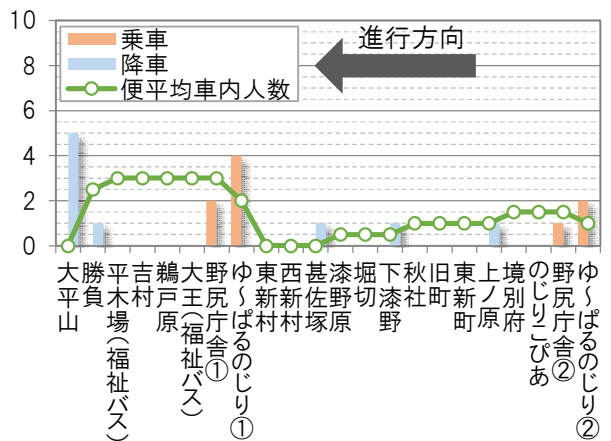
(2) バス停毎の乗降客数

※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

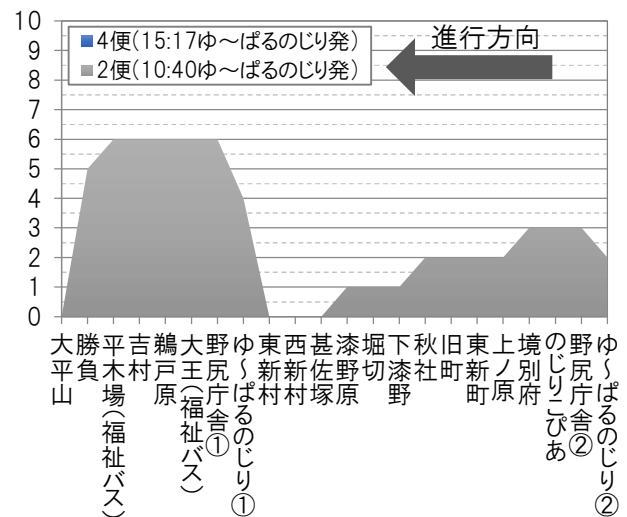
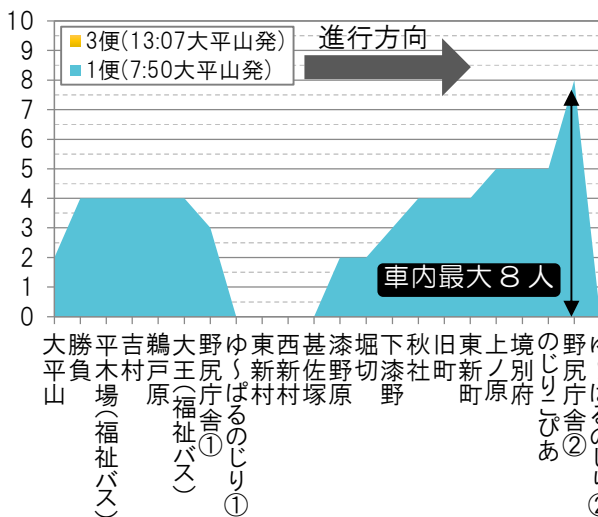
■上り方向（大平山・東新村⇒ゆ～ぱるのじり）



■下り方向（ゆ～ぱるのじり⇒東新村・大平山）



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員

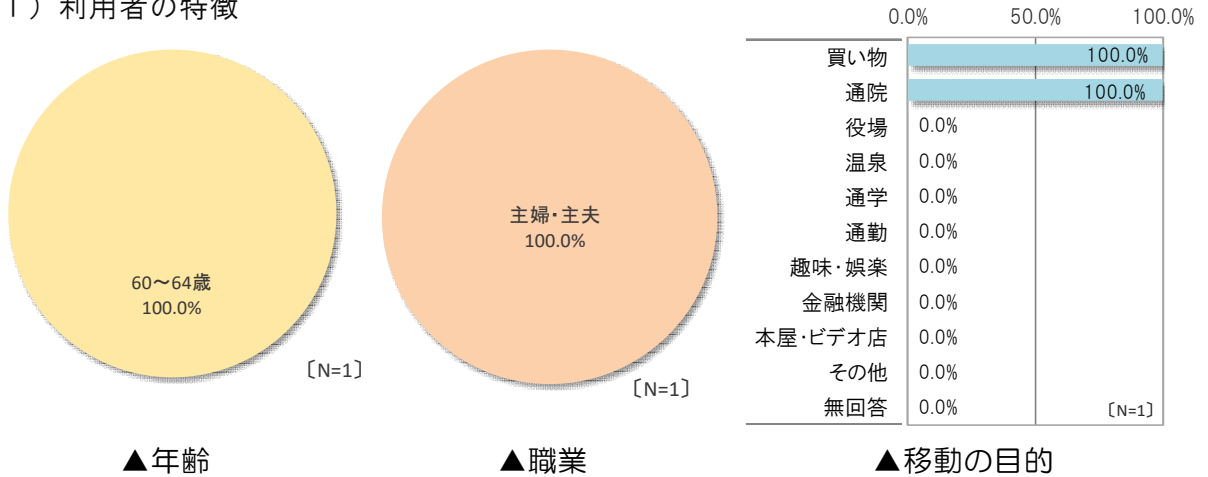


▲便別車内人員（車内人員積み上げ）

3-3-15 福祉バス内山線

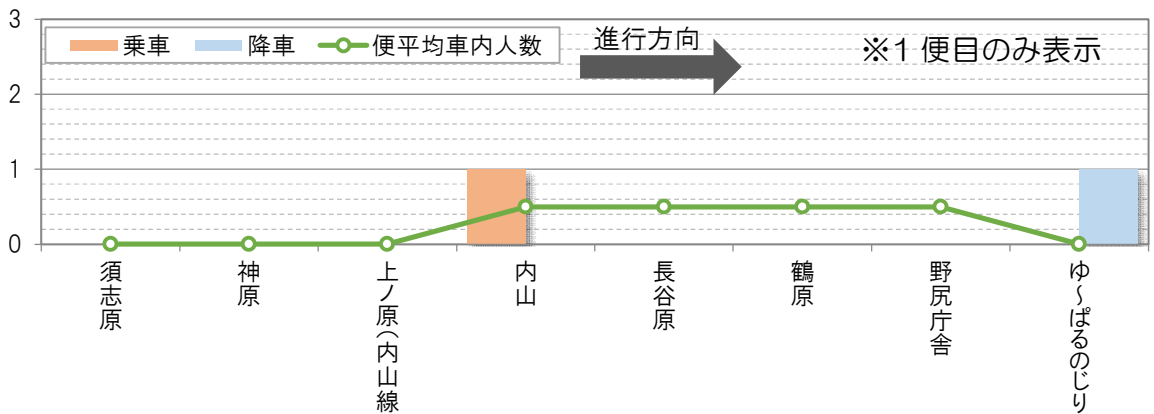
○高齢者（60歳代）の1名が利用し、買い物や通院の目的で利用される。
 ○利用区間は「内山～ゆ～ぱるのじり間」であり、帰りの利用は確認されなかった。
 （行きは内山線を利用し、帰りはタクシーや送迎等の別の手段で移動）

(1) 利用者の特徴

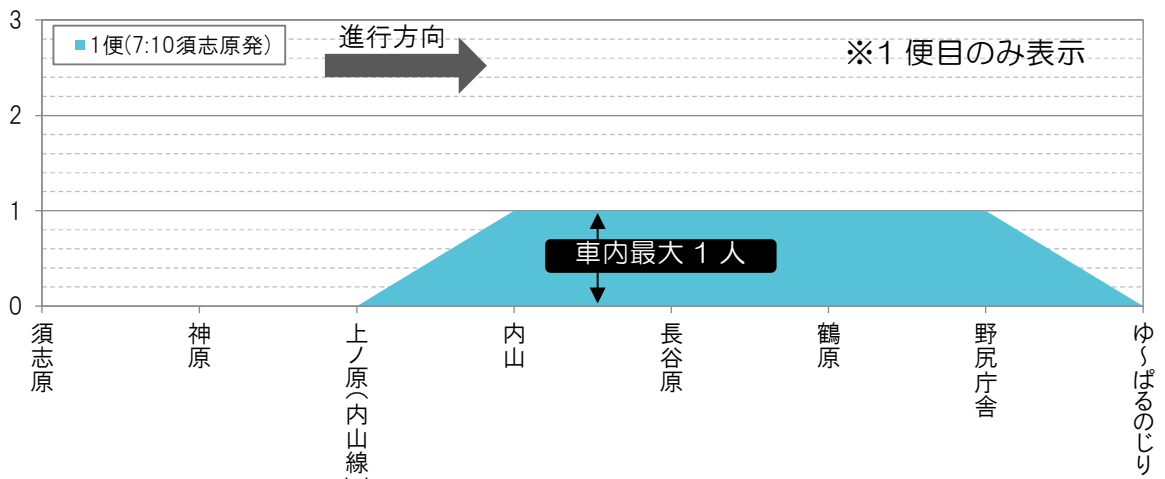


※上記はヒアリングに回答頂いた方のみ

(2) バス停毎の乗降客数



▲バス停別の乗降客数・平均車内人員



▲便別車内人員 (全便の車内人員積み上げ)

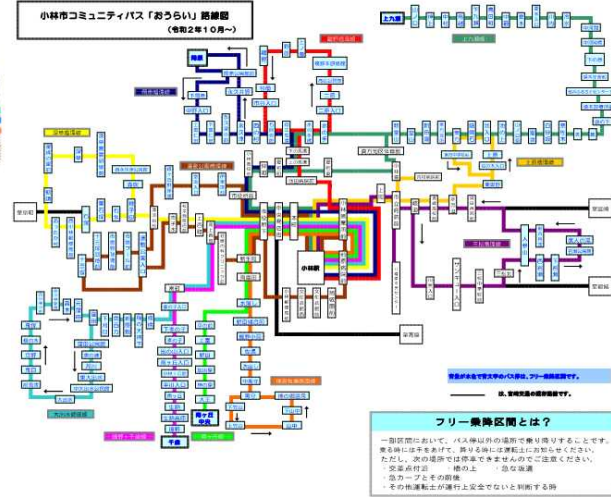
概要



【名称】のりやいバス
「おうらい」

運行主体: 小林市
運転: 宮崎交通(株)

コミュニティバス「おうらい」路線図



本市は、鉄道および路線バス、コミュニティバスの公共交通機関網が広がっている。

鉄道は、日豊本線に接続する都城駅と肥薩線に接続する吉松駅を結ぶ61.6kmのJR吉都線が市内を通っており、主に通学的手段として利用される。

路線バスは、市街地と隣接するえびの市、高原町だけでなく、宮崎県の中核である都城市や宮崎市とを結ぶ重要な幹線系統バス路線としての役割を果たしている。

コミュニティバスは全11路線あり、上記の鉄道及び路線バスに接続し、中心市街地と中山間地域等とを結ぶフィーダー路線としての役割を担い、交通弱者の生活にとって必要不可欠な移動手段として機能している。

基礎データ

- 合併状況: 平成18年3月に1市1村(小林市、須木村)が合併、平成22年3月に1市1町(小林市、野尻町)が合併
- 人口: 43,014人(令和3年12月1日現在現住人口)
- 面積: 562.95km²
- 過疎地域等指定: あり(旧須木村、旧野尻町の地区)
- 高齢化率: 36.98%
- 系統数: 11系統(確保維持事業のみ)
- 自治体負担額: 平成30年度: 15,072千円、令和元年度: 19,513千円、令和2年度: 20,677千円
- 協議会開催数: 平成30年度: 3回、令和元年度: 3回、令和2年度: 2回

計画、目標(Plan)

本市は、市民ニーズ等を検証し、生活交通としての機能を改善・向上していくとともに、まちづくりや観光振興等と一体化させ、地域の実情に合わせた公共交通ネットワークの構築を目指している。平成29年度から令和3年度までを計画期間とした「小林市地域公共交通網形成計画(平成29年3月策定)」に基づき、地域公共交通の維持・活性化を実施している。なお、この計画は、将来のまちづくりの指針である「第2次小林市総合計画」と密接な連携を図るものであり、現在新たに「地域公共交通計画」を策定中である。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

生活交通確保維持改善計画に沿ってコミュニティバスの運行を実施し、路線の維持を図った。利用促進活動として、広報紙に公共交通の記事を掲載した。また、毎年開催される秋まつりのパレードなどにおいて、来場者にコミュニティバス時刻表を配布したり、乗り方教室や無料乗車の日の開催により市民への周知を行う予定であったが新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。

実施状況、目標の達成(Check)

R2.10~R3.9の目標利用者数を100%とした基準で達成度を示す。

※括弧内は、実績利用者

| | | | |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 上九瀬線: 91.6% (8,473人) | 鷓野循環線: 82.3% (531人) | 岡原循環線: 70.6% (830人) | 種畜牧場循環線: 101.8% (1,910人) |
| 南ヶ丘線: 96.0% (842人) | 環野・千歳線: 80.7% (976人) | 運動公園循環線: 93.6% (890人) | 深草循環線: 64.1% (506人) |
| 大出水循環線: 87.9% (1,320人) | 三松循環線: 101.6% (5,663人) | 上原循環線: 87.6% (149人) | 合計: 92.0% (22,090人) |

固定客(高齢者等)の利用減少に加え、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響により、全体的に利用者が減少傾向となっています。※昨年度24,014人。

今後の課題、対応(Action)

- ・利用率の低い路線を中心に見直しを検討し、フィーダー系統路線の維持・確保に努める。
- ・地域住民のニーズを把握し、要望を路線に反映する。
- ・利用者が固定化されている傾向があるため、その利用者が種々な理由で利用できなくなった場合、利用者数の減少が進んでいくことが想定される。そのため、広報紙やイベントを通じてPRを図るほか、他の交通サービスとの連携強化など、新たな利用者の増加につながる取組について検討を続ける。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年2月 日

協議会名:小林市地域公共交通計画

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

| ①補助対象事業者等 | ②事業概要 | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 | ④事業実施の適切性 | ⑤目標・効果達成状況 | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) |
|-----------|------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--|
| 小林市 | 小林ー上九瀬線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | B 目標9854人に対して8473人であった。 | 須木区域唯一の路線であり、通学で利用している利用者がいるため、維持・存続が不可欠である。区域住民と連携して新規利用者の開拓を図り、引き続き利用者増加に向けた取組を行う。 |
| 小林市 | 小林ー鷓野循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | B 目標638人に対して531人であった。 | 時刻表の配布やイベント時のPR活動、広報紙を活用した意識啓発活動によって利用促進を図る。 |
| 小林市 | 小林ー岡原循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | C 目標1470人に対して830人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。。 |
| 小林市 | 小林ー種畜牧場循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | B 目標1965人に対して1910人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |
| 小林市 | 小林ー南ヶ丘線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | B 目標1028人に対して842人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |
| 小林市 | 小林ー環野一千歳線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | C 目標1323人に対して976人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |

| | | | | | | | |
|-----|------------|---------------------|---|-------------------|---|-----------------------|---|
| 小林市 | 小林－運動公園循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A | 計画どおり事業は適切に実施された。 | A | 目標882人に対して890人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |
| 小林市 | 小林－深草循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A | 計画どおり事業は適切に実施された。 | C | 目標875人に対して506人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |
| 小林市 | 小林－大出水循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A | 計画どおり事業は適切に実施された。 | C | 目標1796人に対して1320人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |
| 小林市 | 小林－三松循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A | 計画どおり事業は適切に実施された。 | B | 目標6369人に対して5663人であった。 | 複数の病院や商業施設を経由する路線であり、主要施設を循環するバスとして維持・存続が不可欠である。引き続き、イベント時のPR活動、広報紙を活用した意識啓発活動によって利用促進を図る。。 |
| 小林市 | 小林－上原循環線 | 様々な機会において、利用促進を図った。 | A | 計画どおり事業は適切に実施された。 | C | 目標396人に対して149人であった。 | 運行経路の見直しやダイヤ改正等により、地域のニーズに沿った路線への転換を図る。 |

小林市地域公共交通活性化協議会

事業名：令和3年度地域公共交通調査事業(計画策定事業)

調査事業の概要

【調査事業実施エリア】

小林市全域

【調査事業の主な内容】

(1) 公共交通の現状整理

- ① 既存計画の評価・検証
- ② 地域の現状把握
- ③ 上位計画・個別計画の整理
- ④ 地域の輸送資源の整理

(2) 利用者の移動特性やニーズなどの把握

- ① 利用実態調査
 - ・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・ニーズのヒアリング調査
- ② 交通事業者等へのヒアリング調査

基礎データ

- 合併状況：平成18年3月に1市1村(小林市、須木村)が合併、平成22年3月に1市1町(小林市、野尻町)が合併
- 人口：43,014人(令和3年12月1日現在現住人口)
- 面積：562.95km²
- 過疎地域等指定：あり(旧須木村、旧野尻町の地区)
- 高齢化率：36.98%
- 系統数：11系統(確保維持事業のみ)
- 自治体負担額：平成30年度：15,072千円、令和元年度：19,513千円、令和2年度：20,677千円
- 協議会開催数：平成30年度：3回、令和元年度：3回、令和2年度：2回

調査前の地域交通状況(Before)

■ 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
 - 課題2 公共交通の維持に係る財政負担額の抑制
- (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
 - 課題4 サービス利便性向上のための事業転換
- (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
 - 課題6 交通事業者の負担を軽減する事業環境の確保

調査後の地域交通計画(After)

■ 地域公共交通のあり方

- 【基本方針】
- (1) 市民の日常生活を支える公共交通
 - (2) 地域の暮らしを支える公共交通
 - (3) 市民の健幸を支える公共交通
 - (4) まちづくりを支える公共交通
 - (5) 多様な連携による協働で支える公共交通

■ 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
- 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



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和4年2月 日

協議会名:小林市地域公共交通計画

評価対象事業名:令和3年度地域公共交通調査事業(計画策定事業)

| ①事業の結果概要 | ②事業実施の適切性 | ③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定等に向けた方針 |
|--|---|--|
| <p>調査事業の主な内容</p> <p>(1)公共交通の現状整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ①既存計画の評価・検証 ②地域の現状把握 ③上位計画・個別計画の整理 ④地域の輸送資源の整理 <p>(2)利用者の移動特性やニーズなどの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ①利用実態調査 <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・ニーズのヒアリング調査 ②交通事業者等へのヒアリング調査 <p>結果概要</p> <p>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・ニーズのヒアリング調査から市民の移動特性、地域公共交通機関の現状、市民ニーズを把握することができた。これらの調査結果を踏まえ、関係団体や事業者と協議を重ね、地域公共交通計画を策定した。</p> | <p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p> | <p>地域公共交通のあり方【基本方針】</p> <p>(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。</p> <p>(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、より住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。</p> <p>(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。</p> <p>(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拠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。</p> <p>(5)多様な連携による協働で支える公共交通 交通事業者・行政はもとより、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。</p> |

■コミュニティバスの現状（R3実績 R2.10～R3.9）

| 系統名 | 輸送人員 (A) | 運行回数 (B) | 便平均利用者 (A) / (B) |
|-------------------------|-------------|-------------|---------------------|
| ①上九瀬線（月～土：10便、日・祝：6便） | 9,245人 | 1,683回 | 5.5人 |
| ②鷗野循環線（月・木：2便） | 531人 | 190回 | 2.8人 |
| ③岡原循環線（月～金：3便） | 830人 | 732回 | 1.1人 |
| ④種畜牧場循環線（月・木・土：3便） | 1,910人 | 435回 | 4.4人 |
| ⑤南ヶ丘線（火・木・土：6便） | 842人 | 441回 | 1.9人 |
| ⑥環野・千歳線（月・水・金：6便） | 976人 | 441回 | 2.2人 |
| ⑦運動公園循環線（月・水・金：3便） | 890人 | 441回 | 2.0人 |
| ⑧深草循環線（火・木：2便） | 506人 | 194回 | 2.6人 |
| ⑨大出水循環線（月・水・金：2便） | 1,320人 | 294回 | 4.5人 |
| ⑩三松循環線（月～土：6便）※月・水・金は5便 | 5,663人 | 1,617回 | 3.5人 |
| ⑪上原循環線（火・木：2便） | 149人 | 194回 | 0.8人 |

※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」に満たない路線についてダイヤの見直しを行う必要がある。

③岡原循環線の見直し案

運行曜日変更 【現在】月～金 → 【案】火・水・金

- ・隣接する鷗野循環線が運行しない曜日を選定
- ・鷗野循環線との統合を検討したが、運行時間が長くなり運行効率性が低くなる。

⑤南ヶ丘線の見直し案

運行ルートの変更

- ・運行距離の延伸となっている上園バス停（現在利用者がいない）を廃止し、運行時間を短縮することで利便性を向上させる。

所要時間 【現在】片道29分、往復61分

【案】片道24分、往復51分 約10分短縮

⑪上原循環線の見直し案

上九瀬線との統合

- ・現在以上の運行日・運行便数の削減は難しく、未利用バス停が多い。
- ・路線を維持するために統合を検討。（火・木のみ上原地区経由とする）



▲上九瀬線・上原循環線 路線図

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|
| 上九瀬ー小林駅 2便目 8:05発 | 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 |
| 小林駅ー上九瀬 2便目 12:15発 | 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 | 12:12 | 12:15 | 12:17 | 12:19 | 12:20 | 12:24 | 12:27 | 12:28 | 12:31 | ～ | 13:05 |

※他便の出発時間を考慮し、出発時間を7分早める必要がある。

③岡原循環線の見直し案

変更理由

- 定期的に利用していただいていた利用者の入院等により、令和元年度より平均利用者数が2.0人を下回っている。
- 令和2年10月1日より運行日の変更を行い改善図ったが、改善されていない。

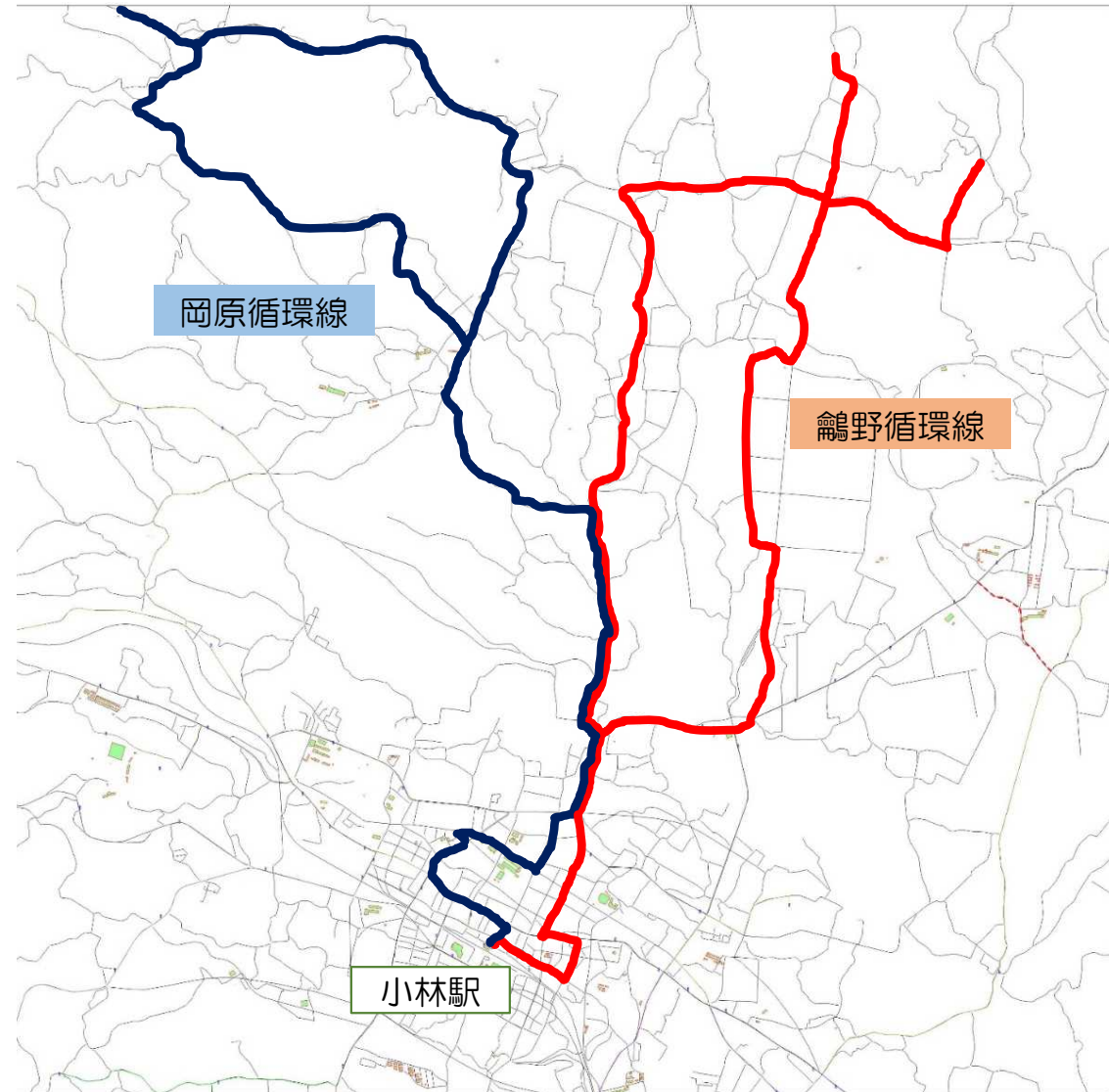
■5年間の実績（10.1～9.30）

| バス年度 | 輸送人員 (A) | 運行回数 (B) | 便平均利用者数 (A) / (B) |
|------|-------------|-------------|----------------------|
| H29 | 2,309人 | 882回 | 2.6人 |
| H30 | 2,314人 | 879回 | 2.7人 |
| R1 | 1,373人 | 882回 | 1.6人 |
| R2 | 1,175人 | 873回 | 1.3人 |
| R3 | 830人 | 732回 | 1.1人 |

運行日変更

【現在】月～金 → 【案】火・水・金

- 隣接する鷺野循環線が運行しない曜日を選定。
- 鷺野循環線との統合を検討したが、運行時間が長くなり、運行効率性が低くなる。



▲岡原循環線・鷺野循環線 路線図

⑤南ヶ丘線の見直し案

変更理由

- 要望等によりルート进行延伸し、上園バス停を設置しているが、現在利用者がいない状況である。
- 南ヶ丘、大王地区の住民からは延伸したことにより、運行時間が長くなり不便になったという声がある。
- 運行ルート変更による運行時間を短縮を行い、利便性を向上させることで、利用者数の増加を図る。
- 運行ルート変更により、運行距離を短縮し、運行経費の抑制を図る。

■5年間の実績（10.1～9.30）

| バス年度 | 輸送人員 (A) | 運行回数 (B) | 便平均利用者数 (A) / (B) |
|------|-------------|-------------|----------------------|
| H29 | 1,155人 | 450回 | 2.7人 |
| H30 | 955人 | 447回 | 2.1人 |
| R1 | 991人 | 453回 | 2.2人 |
| R2 | 877人 | 447回 | 2.0人 |
| R3 | 842人 | 441回 | 1.9人 |

運行ルートの変更

- 運行距離の延伸となっている上園バス停を廃止し、運行時間を短縮することで利便性を向上させる。

変更後の所要時間

【現在】片道29分、往復61分

【案】片道24分、往復51分 **約10分短縮**



▲南ヶ丘線 路線図

⑪上原循環線の見直し案

変更理由

- ・上原線循環線については、毎年のように見直しを行っているが、改善が図れていない。
- ・現在以上の運行日・運行便数の削減は難しく、未利用バス停が多い。
- ・利用者の多い上九瀬線との統合することにより、路線の維持に努める。
- ・往復の間隔が短くなるため、通院・買い物時に利用しやすくなる。

■5年間の実績（10.1～9.30）

| バス年度 | 輸送人員 (A) | 運行回数 (B) | 便平均利用者数 (A) / (B) |
|------|-------------|-------------|----------------------|
| H29 | 191人 | 202回 | 0.9人 |
| H30 | 114人 | 202回 | 0.6人 |
| R1 | 260人 | 202回 | 1.3人 |
| R2 | 170人 | 196回 | 0.9人 |
| R3 | 149人 | 194回 | 0.8人 |



上九瀬線との統合

- ・上九瀬線の2便目において、火・木のみ上原地区経由とする。
- ・延伸による7分の延長となる。

▲上九瀬線・上原循環線 路線図

上九瀬—小林駅
2便目 8:05発

| | | | | | | | | | | | | | |
|------|---|------|------|-----------|------|------|-----------|------|-----------|------|------|-----------|------|
| 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 |

小林駅—上九瀬
2便目12:15発

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|---|-------|
| 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 |

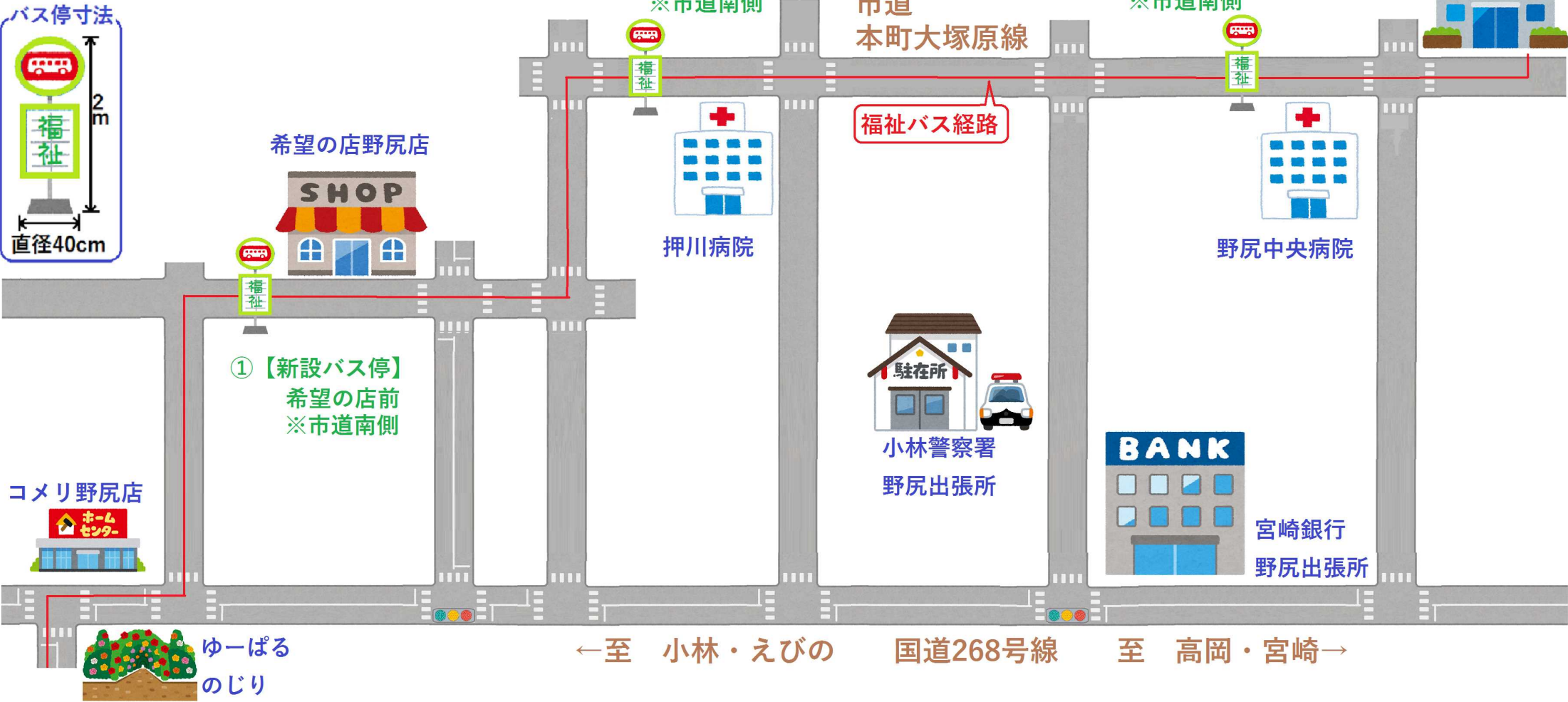
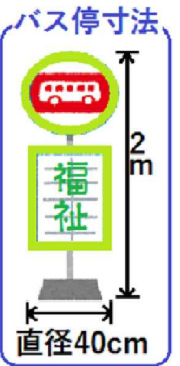
※小林駅—上九瀬2便目12:15発については、他便の出発時間を考慮し、出発時間を7分早める必要がある。

○バス停位置図（令和4年4月以降予定）○

小林市役所
野尻庁舎

市役所

- ①希望の店前（野尻町東麓羽加堂1066-10） ※①～③は、市道・本町大塚原線の南側のみに設置
- ②押川病院前（野尻町東麓小丸1085-2）
- ③野尻中央病院前（野尻町東麓夜川松1176）



福祉バス「内山線」をご利用ください。

【福祉バス「内山線」運行時間の変更のお知らせ】

令和4年4月から、帰りの運行時間が早くなります。

帰りの運行時間：13時30分～14時30分

* 予約時間は当日の10時30分まで。

福祉バス「内山線」

- 令和3年4月から電話予約制になっています。
- 事前に「三和交通（株）」へ電話で予約してください。
- 令和4年4月からの運行内容

<運行日> 毎週金曜日（年末年始を除く）

* 祝日の時は土曜日に振り替え運行します。

<運行時間・ルート>

[行き] 7時～8時 * 予約時間は前日の17時まで。

須志原→神原→上ノ原→内山→長谷原→鶴原→野尻庁舎→ゆ～ぱる

[帰り] 13時30分～14時30分 * 予約時間は当日の10時30分まで。

“注意”

令和4年3月までは16時～17時です。* 予約時間は当日13時まで。

ゆ～ぱる→野尻庁舎→鶴原→長谷原→内山→上ノ原→神原→須志原

- ◎事前に予約があった場合のみ、上記の停留所（ルート）を運行します。
- ◎時間はあくまでも目安です。予約の状況によっては時間が前後する場合があります。

<利用料金> 1乗車あたり

一般：300円 70歳以上：200円

児童・障がい者：100円 未就学児：無料

【予約電話番号】

三和交通（株） 0984-23-2131