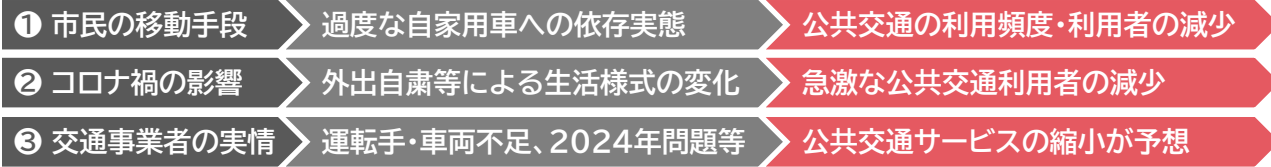


1. 計画策定の背景・目的

人材不足をはじめとする社会情勢の変化により公共交通サービスの維持・確保が厳しい状況

- 本市では、路線バスに対する運行支援による路線の維持を行っているほか、乗合タクシーやコミュニティバス等の運行にも取り組んできました。しかし、人口減少や高齢率の上昇、交通事業者の運転士不足は非常に顕著となっており、加えて、コロナ禍の影響なども相まって、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。
- このような状況を踏まえ、市民の暮らしを支える移動手段の確保・維持に加え、**持続可能な公共交通ネットワークの再構築**を目的として、本計画を策定しました。

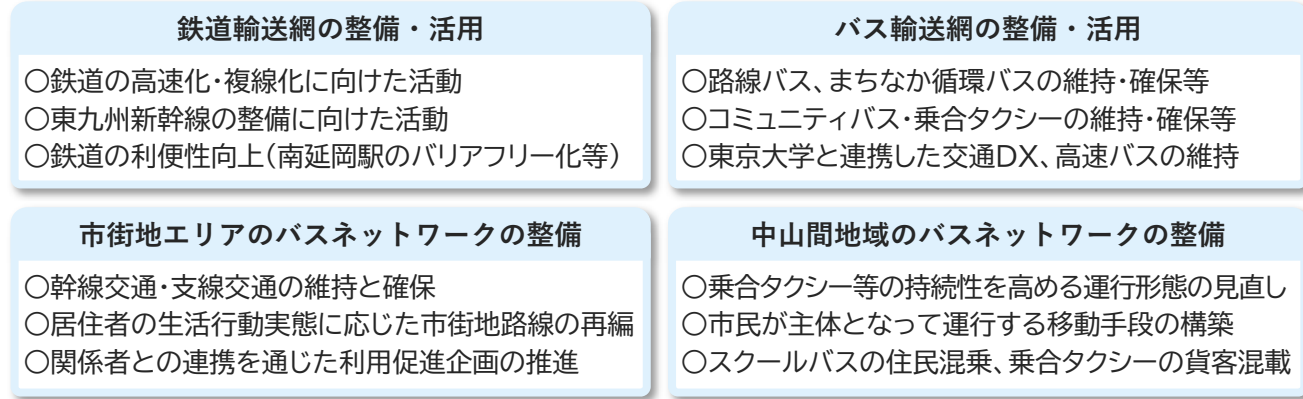
〈社会情勢の変化が公共交通に与える影響〉



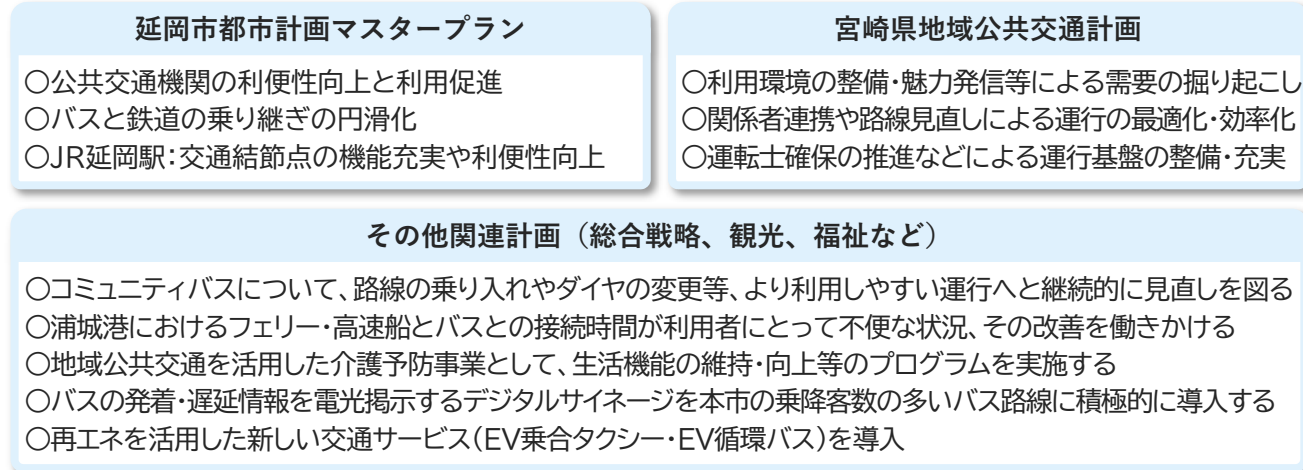
2. 上位・関連計画

- 上位・関連計画に位置付けられる公共交通に関する取組や都市計画方針を踏まえつつ、公共交通以外の他分野との連携も含めた取組を推進します。

〈上位計画（第6次延岡市長期総合計画）で位置付けられる公共交通に関する取組〉



〈関連計画で位置付けられる公共交通に関する取組〉



3. 公共交通が果たすべき役割

- 上位・関連計画から公共交通に求められる内容を踏まえ、本市の将来都市像(延岡の特色を活かした交流連携のまちづくり)の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を以下のように定めます。

- 《役割①》 利便性の高い公共交通ネットワークとして“**市内の拠点間**”を結ぶ役割
- 《役割②》 公共交通空白地域や離島に暮らす市民の生活基盤の一つとして“**生活利便性を確保する**”役割
- 《役割③》 広域的なネットワークとして“**定住自立圏の結びつきを支える**”役割
- 《役割④》 モビリティマネジメント等により“**過度な自家用車利用を抑制する**”役割
- 《役割⑤》 アクセス・回遊に寄与して“**中心市街地の賑わい創出を支える**”役割

4. 基本的な方針及び計画の目標

- 公共交通に対する市民のニーズや各種実態調査結果、上位・関連計画で目指すべきまちづくりと公共交通の方向性を踏まえ、「**地域の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの再構築**」を基本的な方針としました。

基本的な方針 **地域の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの再構築**

- 計画目標 1 **市民の暮らしを支える市内交通ネットワークの最適化**
- 計画目標 2 **地域全体で育て・支え合う持続可能な交通環境の創出**
- 計画目標 3 **多様な人と交通が集まり快適で賑わいある交通結節点の機能強化**
- 計画目標 4 **広域交通ネットワークの維持・活性化**

5. 将来の交通ネットワーク

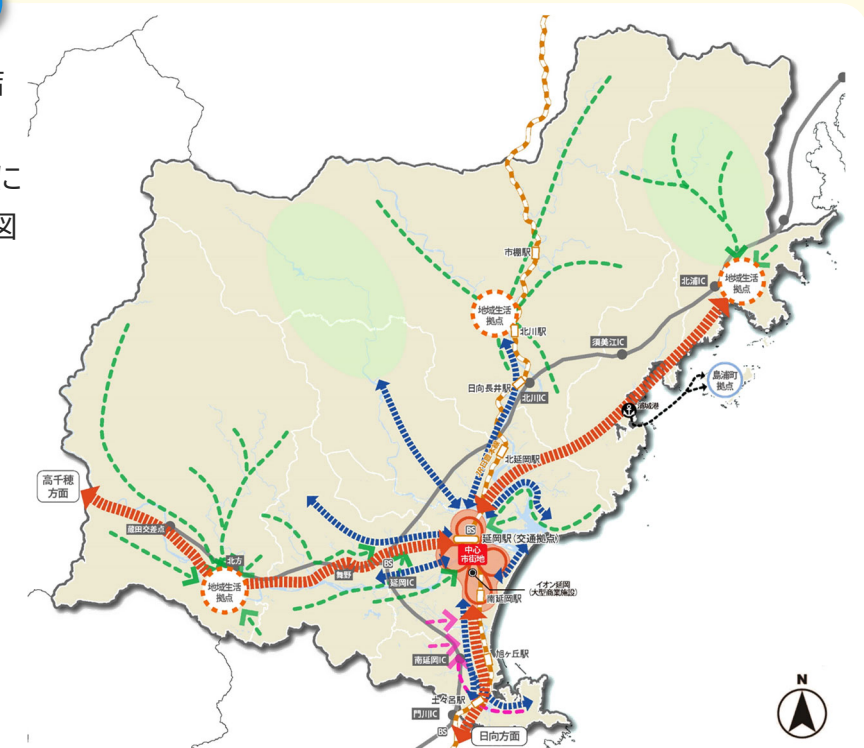
- 「交通拠点」と「地域生活拠点」を結ぶネットワークを維持しつつ、交通手段ごとの役割を明確化することにより、利便性及び持続性の向上を図ります。

拠点形成

■：中心市街地 ○：地域生活拠点

ネットワーク

- ：広域幹線交通（鉄道）
- >：海上交通（離島航路）
- ⇄：地域間幹線交通（バス）
- ⇄：地域内幹線交通（バス）
- ：支線交通（循環バス）
- ：支線交通（乗合タクシー等）
- ：支線交通（南部乗合タクシー）
- ：支線交通（予約制）



6. 計画策定に際して実施した各種調査の概要と結果

○ 市民のニーズ・特性や公共交通利用者・主要施設来訪者のニーズ、交通事業者・市関連部局の実情等を把握し、現状の公共交通を取り巻く問題・課題抽出のために様々な実態調査を実施しました。

1 市民アンケート調査

■ 調査の概要

対象	市内在住の市民6,000世帯(15歳以上)	方法	郵送とWEBによるアンケートの配布・回収
回収	1,613票(回収率26.9%)	内容	市民の生活行動パターンや公共交通ニーズの把握等

■ 結果のポイント ▶▶ 移動ニーズ等に対応した路線の再編・公共交通を利用するきっかけづくり

① 自家用車への依存・免許を手放せない高齢者 ○市民の自家用車利用割合 約8割 (高齢者多) ○免許を手放せない高齢者 約2割 (生活に必要)	③ 市民の生活行動に合わせた路線網の再構築 ○買い物は イオン延岡 、通院は 延岡共立病院 ○主に中心部への移動、時間帯は 午前中 で完了
② 公共交通を使おうと考える意識の醸成 ○公共交通を使おうと考えることがない 約3割	④ 将来の地域公共交通のあり方・市民の意向等 ○市民の 約8割 が公共交通の必要性を示す

2 事業所アンケート調査

■ 調査の概要

対象	市内に立地する企業50社	方法	郵送によるアンケートの配布・回収
回収	40票(回収率80.0%)	内容	通勤実態の把握、企業の公共交通に関する意向等

■ 結果のポイント ▶▶ 公共交通を選択肢の一つとして考える意識の醸成

① 自動車等による通勤の定着・路線に関する情報の不足、働きかけなどによる意識啓発の有効性 ○従業者の 約9割 はマイカー通勤、バス等を利用しない理由「最寄りの路線を知らない」 約3割 ○企業の公共交通利用意向として、「マイカー通勤は認めつつも公共交通の利用を促したい」 約3割

3 高校生アンケート調査

■ 調査の概要

対象	市内の高校6校・市外の高校5校(高校1年生)	方法	ホームルームを活用したアンケートの配布・回収
回収	1,154票	内容	高校生の通学パターンや公共交通ニーズの把握等

■ 結果のポイント ▶▶ 公共交通に関する情報発信の強化

① 利用の前提となる情報発信の強化【高校生】 ○通学手段は自転車の割合が 約8割 、自宅から高校までの路線を知らない割合 約9割

4 大学生アンケート調査

■ 調査の概要

対象	保健福祉大学の学生(大学1年生～6年生)	方法	学生課を通じたWEBによる配布・回収
回収	97票	内容	大学生の通学パターンや公共交通ニーズの把握等

■ 結果のポイント ▶▶ 学生目線に沿った使いやすいサービスの提供

① 学生ニーズに応じたサービス改善【大学生】 ○通学実態に合っていない運行ダイヤ(福祉大線)、学生割引等、 定期購入に関する要望多

5 主要施設来訪者ヒアリング調査

■ 調査の概要

対象	JR延岡駅・南延岡駅、イオン延岡・レーヨンバス停	方法	調査員によるインタビュー形式のヒアリング
回収	計454票	内容	施設利用や公共交通の利用可能性の把握等

■ 結果のポイント ▶▶ 主要な乗り場における乗り継ぎ・利用環境の強化

① 学生や高齢者等に使いやすい利用環境(情報案内・待合環境等)の充実・公共交通の利用促進 ○駅利用者は 学生・会社員 の利用が多く、イオン延岡・レーヨンバス停の利用者は 高齢者 の利用が多い ○施設来訪者の移動手段としては、自家用車の移動が最も多い、公共交通の利用は 約1～3割
--

6 路線バス乗降・ヒアリング調査

■ 調査の概要

対象	市内幹線軸を担う7路線(市の補助路線)	方法	調査員の乗り込みによるインタビュー形式の調査
回収	計284票	内容	バス利用者の特性、改善意向等

■ 結果のポイント ▶▶ 利用実態に応じた運行サービスの最適化

① 一部の路線で便平均2.0人未満の利用状況 ○ 熊田線、行勝線、方財線 で便平均2.0人未満の利用状況(バス車両での輸送を要しない状況)	② 利用者目線の運行ダイヤに関する改善ニーズ ○一部の路線で運行本数及び運行時間帯に関して不満足の高割合が高い傾向
---	--

7 交通事業者等ヒアリング調査

■ 調査の概要

対象	交通事業者(鉄道・航路・バス・タクシー) 市関連部局(支所・商業・福祉・観光・DX等)	方法	直接面談方式による聞き取り調査
		内容	事業者がもつ問題意識、まちづくりとの連携可能性等

■ 結果のポイント ▶▶ 多様な関係者と連携し公共交通の維持に向けた取組

① 人材不足によるサービス縮小【交通事業者】 ○バス事業者:現状運転手が 大幅に 不足 ○タクシー事業者:各社とも 運転手不足・高齢化	② まちづくりとの連携促進【市関連部署】 ○ 観光・福祉等と連携 した利用促進が重要 ○交通×DX・脱炭素などの 共創の取組 が重要
---	--

8 地域座談会

■ 調査の概要

対象	市内中学校単位(16地域)	方法	グループごとに分かれて意見交換
参加	計173名(対象区域の全世代が参加可能)	内容	地域公共交通の維持に向けた意見交換等

■ 結果のポイント ▶▶ 地域公共交通を“わがごと”として地域全体で考えていく

① 免許返納後の不安・地域で支え合う移動手段 ○ 免許返納後の移動に不安 を持つ方が多く存在 ○地域内で乗り合って移動する仕組みが求められる	② 利用者目線の運行ダイヤに関する改善ニーズ ○住民と行政の 定期的な意見交換 が求められる ○お出かけ企画等の利用促進の活用意向が多
---	--

7. 延岡市の地域公共交通を取り巻く課題のまとめ

～社会情勢・地域特性に関する現状と課題～

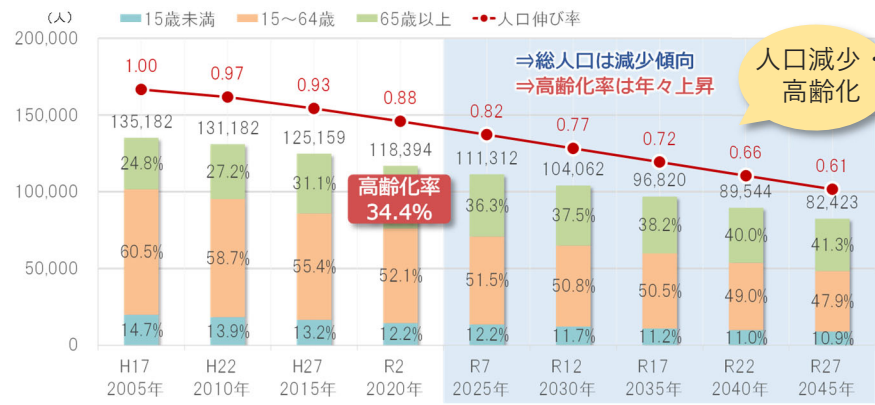


図 延岡市の総人口の推移・年齢構成

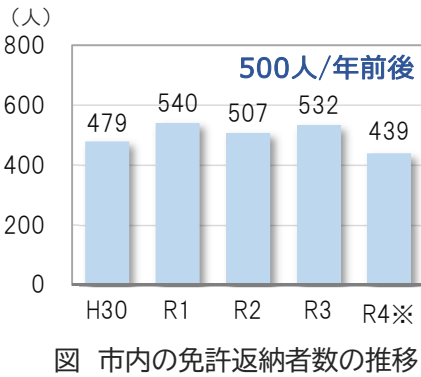


図 市内の免許返納者数の推移

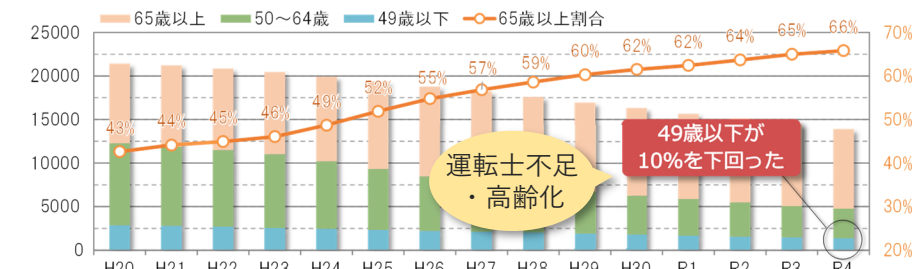


図 宮崎県内の第二種免許保有者数

現状と課題

- 人口は減少傾向・高齢化率の上昇が予想、免許返納の増加
- ▶人口減少・長寿社会への対応
- ▶拠点間のネットワーク充実
- バス・タクシー事業者の乗務員が不足、高齢化率は66%
- ▶交通事業者の深刻な人材不足

～公共交通の利便性に関する課題～

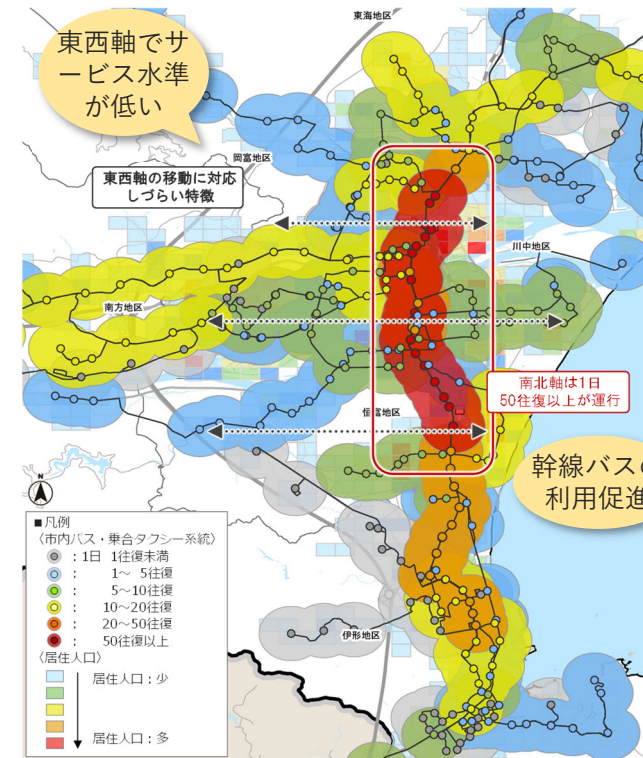


図 市内バス・乗合タクシーのサービス提供度



図 市街地部の交通空白地域

現状と課題

- 地域間幹線バスの利用は減少傾向
- ▶広域連携によるサービス維持
- 市街地北部・南部の回遊性向上、循環バスのエリア拡大ニーズ
- ▶中心市街地のアクセス充実
- 市街地に空白地、ダイヤ改善要望
- ▶利用者ニーズに応じた利便向上

～市民等の移動ニーズ・特性に関する課題～

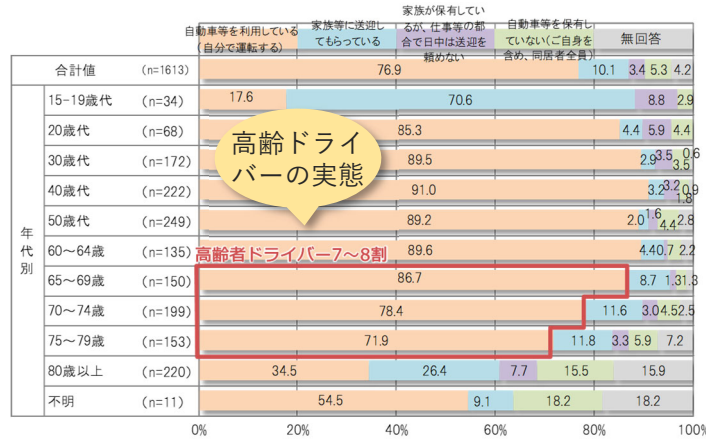


図 年代別自動車利用状況

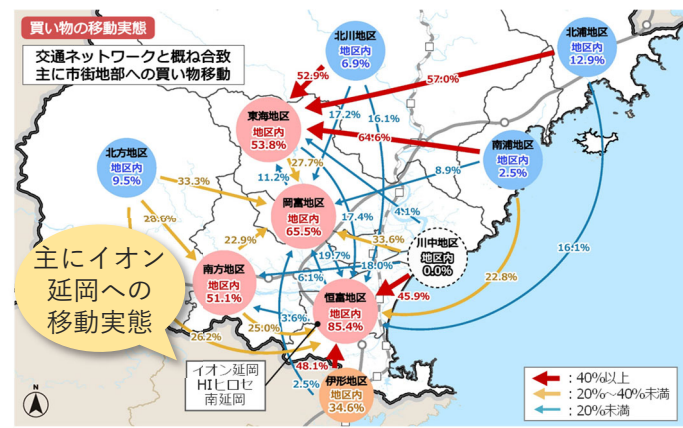


図 買い物時の移動特性

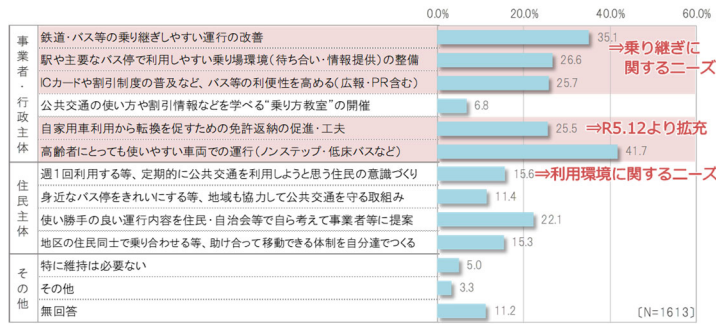


図 公共交通の維持・利用向上に必要・有効だと思う取組

現状と課題

- 自家用車への過度な依存実態(高齢者含めて)
- ▶適度に公共交通を使う暮らしの習慣化
- 市民の日常的な移動は中心部で午前中に完結
- ▶生活行動に応じたネットワークの再構築
- 乗継ぎ・利用環境の充実に関するニーズ
- ▶鉄道⇄バスの乗継利便向上・利用環境の強化
- 学生や会社員の公共交通利用率は低い状況
- ▶主要ターゲットにあわせたサービスの充実

～公共交通の持続可能性に関する課題～

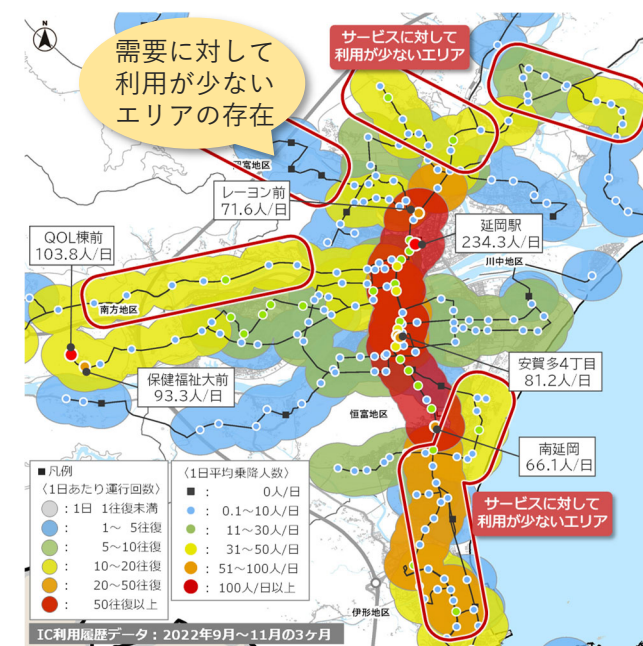


図 バス停毎のIC利用人数・サービス水準(1日平均)

分類	方向	系統名	利用者数	便平均利用者数	利用者1人当り負担額	利用者1人当り負担額
乗合タクシー 北方線	美々地線	277人	1.4人	3,321円	1.4人	3,321円
		458人	2.3人	2,773円	2.3人	2,773円
		544人	2.7人	2,128円	2.7人	2,128円
		377人	3.8人	1,473円	3.8人	1,473円
		233人	2.4人	1,348円	2.4人	1,348円
		565人	5.7人	1,109円	5.7人	1,109円
フィーダー 乗合タクシー 北浦線	下家線	77人	0.8人	3,277円	0.8人	3,277円
		713人	3.6人	2,007円	3.6人	2,007円
		420人	4.5人	975円	4.5人	975円
		349人	0.4人	5,658円	0.4人	5,658円
		970人	1.2人	1,921円	1.2人	1,921円
		323人	0.8人	2,070円	0.8人	2,070円
乗合タクシー 旧延岡線	上三輪・員の畑～紙園線	257人	1.3人	4,148円	1.3人	4,148円
		304人	1.5人	3,372円	1.5人	3,372円
		315人	3.0人	1,177円	3.0人	1,177円
		89人	0.6人	7,489円	0.6人	7,489円
		2,011人	1.1人	1,594円	1.1人	1,594円
		1,680人	0.9人	1,594円	0.9人	1,594円
コミュニティバス 北川線	上赤線	827人	0.4人	3,372円	0.4人	3,372円
		550人	0.3人	4,148円	0.3人	4,148円

図 市内乗合タクシー・コミュニティバスの利用率と欠損率

現状と課題

- 提供サービス水準に対して利用が少ないエリアの存在
- ▶需要に応じた提供サービス水準の最適化
- コロナ禍の影響等もあり、バス等の利用が低迷
- ▶利用実態に応じたサービス・収支の改善
- 交通事業者単独でのサービス維持は困難な状況
- ▶サービス存続に向けた多様な関係者との連携促進
- 市民が地域公共交通をわがごととして考える必要性
- ▶市民主体による地域移動手段の確保・維持

8. 課題解決に向けた事業内容

4つの計画目標に従い、公共交通を取り巻く課題の解決に向けて12の事業に取り組みます。



課題

計画目標

目標を達成するための実施事業

- 人口減少・長寿社会の急速な進行への対応
- 社会情勢・地域特性 拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・充実
- 交通事業者の運転士不足・高齢化、2024年問題への対策
- 適度に公共交通を使う暮らしの習慣化
- 財政負担の維持・公共交通サービスの存続
- 市民ニーズ・移動特性 市民の生活行動に応じた路線網の再構築
- 交通結節点における乗り継ぎ・待合環境の強化
- 主要なターゲット層にあわせた提供サービスの充実・利用促進
- 広域・地域間幹線交通のサービス維持・活性化
- 公共交通の利便性 中心市街地のアクセス充実・利便性の向上
- 利用者ニーズ等に応じた公共交通の利便性向上
- 需要に応じた提供サービス水準の最適化
- 持続可能な公共交通網の再構築
- 公共交通の持続性 サービス維持に向けた関係者連携の促進
- 市民主体による移動手手段の確保・維持

目標 1

市民の暮らしを支える 市内交通ネットワークの最適化

■需給バランス・生活行動等に合わせた運行改善・効率化、交通事業者との連携強化、地域ごとの細かな意向把握など、市民の暮らしを支える市内交通ネットワークの最適化を目指します。

目標 2

地域全体で育て・支え合う 持続可能な交通環境の創出

■市民主体となった取組をはじめ、商業・医療・観光等の沿線施設、他分野の関係団体・部署、各交通事業者、行政などの多様な関係者と連携して暮らしを支える公共交通サービスの確保・維持に向けた取組(利用促進・情報提供等)を進め、持続可能な交通環境を目指します。

目標 3

多様な人と交通が集まり快適で賑わいある交通結節点の機能向上

■交通結節機能の向上に向けて、交通モードごとの乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の整備、情報案内・誘導等、使う人の視点から利用環境の整備・充実を図る取組を目指します。

目標 4

広域交通ネットワークの維持・活性化

■地域間の移動・交流を支える役割を果たす幹線交通は、広域自治体間の連携による取組を推進し、既存サービス水準の維持に加えて、コロナ禍で減少した利用者数の回復を目指します。

令和6(2024)年度

令和7(2025)年度

令和8(2026)年度

令和9(2027)年度

令和10(2028)年度

事業	事業内容	実施内容
事業 1	市民の生活行動に応じた 市内バスネットワークの再編	①市民の移動特性に合わせたバスネットワークの再構築 ②市街地内の移動利便向上に向けた取組の推進 ③主要ターゲット層に合わせたサービス改善・利用促進
事業 2	効率的かつ利便性の高い 公共交通サービスの実現	①需給バランスの最適化・ダウンサイジング ②市補助路線の継続的な運行支援・路線の移管
事業 3	細かなニーズに対応した 支線交通の維持・最適化	①一般タクシーサービスとの共存・共栄、連携促進 ②持続性を高めるサービスの最適化 ③細かなニーズに対応した路線の見直し
事業 4	行政・交通事業者の連携強化を図る体制の構築	①バス路線検討WGによる短期的な対応策の検討・実施
事業 5	多様な関係者との連携を通じた モビリティマネジメント	①他分野等との連携強化による利用促進 ②公共交通利用の“きっかけづくり” ③免許返納特典の周知・PRの強化
事業 6	地域の総力を挙げた取組の 推進・支援	①定期的な地域座談会・バス事業者と住民の意見交換会の開催 ②地域の総力を挙げた取組の支援・周知
事業 7	他分野との共創による持続可能な 公共交通サービスの構築	①路線の生産性向上に向けた取組の推進 ②エリアスポンサーの検討 ③脱炭素・DX×交通の共創モデルの推進
事業 8	交通事業者のリソース（乗務員・車両等）の確保に向けた対策・支援	①乗務員の確保・車両購入に係る支援策
事業 9	主要駅における交通結節機能の 強化・賑わい創出	①各交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上 ②関係者連携による中心市街地の賑わい創出 ③JR南延岡駅のバリアフリー化の推進
事業 10	利用の前提となる情報提供・ 利用環境の充実	①公共交通に関する情報案内・周知の強化 ②主要施設・利用の多い乗り場の利用環境の充実
事業 11	広域幹線交通のサービス継続・ 利用促進	①提供サービス水準の維持・利用促進 ②観光需要の回復にあわせた利用促進・情報発信
事業 12	広域連携による地域間路線の 維持・活性化	①県計画との協調によるサービスの維持・活性化 ②路線バスの利用促進・サービス改善

9. 目標を達成するための実施事業（詳細）

事業1 市民の生活行動に応じた市内バスネットワークの再編

《取組①》市民の移動特性に合わせたバスネットワークの再構築

- 市民の利用が高い外出先(買い物・通院等)へのアクセス充実・利便性の向上

《取組②》市街地内の移動利便向上に向けた取組の推進

- 北部南部まちなか循環バスの再実証運行に向けた取組
- 既存まちなか循環バスのエリア拡大等、利用促進

《取組③》主要ターゲット層に合わせたサービス改善・利用促進

- 学生・会社員・高齢者に合わせたサービス改善
- 利用促進・割引等の周知・PR強化、学内における定期券販売の環境整備



事業2 効率的かつ利便性の高い公共交通サービスの実現

《取組①》需給バランスの最適化・ダウンサイジング

- 需要に応じた提供サービスの見直し、使用車両の転換(小型化等)

《取組②》市補助路線の継続的な運行支援・路線の移管

- 継続して提供サービスの維持・改善に向けた運行支援
- 運転士不足との兼ね合いを考慮して、運行事業者の移管等も協議・検討

事業3 細かなニーズに対応した支線交通の維持・最適化

《取組①》一般タクシーサービスとの共存・共栄、連携促進

- 路線バスや乗合タクシー等の再編を行う際は、一般タクシーに影響がないよう事前に協議・確認、連携促進

《取組②》持続性を高めるサービスの最適化

- 乗合タクシーの利用低迷路線において、運行時間の柔軟化に向けた予約制の試行や車両規格の見直し等

《取組③》細かなニーズに対応した路線の見直し

- 地区の区長や地域協議会等を通じて地域の需要・声を把握し、既存交通を有効活用しながら使いやすいサービスの提供

利用低迷路線(乗合タクシー)

乗合タクシー 路線名・系統名	便平均 利用者数
北方線 美々地線	1.4便/人
下崎・笠下黒原線	0.8便/人
北浦線 下塚線	0.4便/人
市尾内線	1.2便/人
三川内線	0.8便/人
北川線 上赤線	1.1便/人
下塚線	0.9便/人
瀬口線	0.4便/人
家田線	0.3便/人
旧延岡線 上三輪線	1.3便/人
安井・神戸線	1.5便/人
小川・平田線	0.6便/人

事業4 行政・交通事業者の連携強化を図る体制の構築

《取組①》バス路線検討WGによる短期的な対応策の検討・実施

- 延岡市政策等に関わる路線計画や支援制度等に関するもの等について、短期的な対応策の検討、早期の実施

事業5 多様な関係者との連携を通じたモビリティマネジメント

《取組①》他分野等との連携強化による利用促進

- 介護・福祉・観光・商業・脱炭素等の他分野と連携した利用促進、のべおかCOINとの連携による利用促進の検討

《取組②》公共交通利用の“きっかけ”づくり

- 公共交通の主要なターゲット層となる学生・高齢者に焦点をあてた利用促進

《取組③》免許返納特典の周知・PRの強化

- 市の広報誌やHP、SNS、のべおかポータルなどの様々な媒体を活用し、高齢者へ周知・PRの強化



日帰りバスパックの事例

事業6 地域の総力を挙げた取組の推進・支援

《取組①》定期的な地域座談会・バス事業者と住民の意見交換会の開催

- 地域住民同士の話し合いの場を提供、バス事業者と利用者となる住民・学生との意見交換の機会を創出

《取組②》地域の総力を挙げた取組の支援・周知

- 地域住民で自主的に地域交通づくりに取り組む団体への継続的な支援と補助制度の周知、ライドシェアの推進

事業7 他分野との共創による持続可能な公共交通サービスの構築

《取組①》路線の生産性向上に向けた取組の推進

- 貨客混載の継続、スクールバスの一般混乗の継続検討

《取組②》エリアスポンサーの検討

- 利用者からの運賃収入に加えてエリアスポンサー協賛型のビジネスモデルの検討(サービス存続に向けたスポンサーの獲得)

《取組③》脱炭素・DX×交通の共創モデルの推進

- バス・タクシーといった公共交通における環境性能の高いEV車両の導入検討
- 自動運転技術の導入検討、ポータルアプリや地域通貨と公共交通分野の連携
- 東京大学と連携し、ターゲットとなる福祉大生や高齢者等の協力を得ながら人流データ分析を実施、利用見込の高いバス路線の再編



東京大学との連携協定

事業8 交通事業者のリソース(乗務員・車両等)の確保に向けた対策・支援

《取組①》乗務員の確保・車両購入に係る支援策

- 就職フェアや運転体験会等の支援や情報提供、乗務員の移住支援等の先駆的事例収集、担い手確保策を検討
- 市役所OBや行政職員のドライバー兼務、車両購入に係る費用の支援の検討

事業9 主要駅における交通結節機能の強化・賑わい創出

《取組①》各交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上

- 多様な交通モードが結節する延岡駅において、利用者に見える形でのわかりやすい乗り継ぎ情報の案内

《取組②》関係者連携による中心市街地の賑わい創出

- イベント等において、公共交通で来訪した人への特典付与など、関係者と連携した企画等を検討、まちなか循環バスの夏休み無料化の継続

《取組③》JR南延岡駅の交通結節強化・バリアフリー化の推進

- バリアフリー化早期実現に向けた協議・働きかけ、バス・タクシー等の乗入検討



スマートバス停の事例

事業10 利用の前提となる情報提供・利用環境の充実

《取組①》公共交通に関する情報案内・周知の強化

- 公共交通の運行情報を市ホームページでの案内、SNS・ポータルアプリ等を通じた情報発信、地区回覧等による紙面の情報提供

《取組②》主要施設・利用の多い乗り場の利用環境の充実

- 主要施設・コンビニ等の協力を通じ、待合スペースの確保や乗り場環境の整備
- 利用の多い乗り場等の待合環境の整備、乗継の案内(デジタルサイネージ等)



広報誌を活用したPR

イトインスペース

事業11 広域幹線交通のサービス継続・利用促進

《取組①》提供サービス水準の維持・利用促進

- 沿線市町村、交通事業者等と連携しながら、公共交通の利用促進及びSNS等を活用した情報発信

《取組②》観光需要の回復にあわせた利用促進・情報発信

- 観光客に向けた利用促進・市内観光地のPR、新宮崎県体育館の整備後に実施される国民スポーツ大会へのアクセス充実やシェアサイクルの周知・PR

事業12 広域連携による地域間路線の維持・活性化

《取組①》県計画との協調によるサービスの維持・活性化

- 県・沿線市町村との連携による路線の維持・活性化

《取組②》路線バスの利用促進・サービス改善

- 「バスの日」、「宮野浦線の日」など、年に1回バスを積極的に利用する日を設定
- 島民のニーズにあわせた離島航路と路線バス宮野浦線の接続改善(ダイヤの見直し)



利用促進事例

10. 事業スケジュール

- 本計画期間である令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028)年度にそれぞれの事業を進行していき、社会情勢等に応じた事業内容の見直しなどを適宜行っていきます。

計画目標		実施時期					
実施事業		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
目標1 市民の暮らしを支える市内交通ネットワークの最適化							
事業内容	①市民の生活行動に応じた市内バスネットワークの再編	取組①	利用状況・リソースを考慮しながら検討・実施				
		取組②	協議・検討				実施・分析
		取組③	協議・検討				サービス改善
	②効率的かつ利便性の高い公共交通サービスの実現	取組①	ニーズ確認、事業者協議		サービスの見直しを実施		
		取組②	継続的な運行支援				
	③細かなニーズに対応した支線交通の維持・最適化	取組①	必要に応じて協議・検討、連携				
		取組②	協議・検討	実施・利用状況のモニタリング			
		取組③	利用状況に応じて随時検討・実施				
	④行政・交通事業者の連携強化を図る体制の構築	取組①	協議・検討	対応策の実施・必要に応じて協議			
	目標2 地域全体で育て・支え合う持続可能な交通環境の創出						
	事業内容	⑤多様な関係者との連携を通じたモビリティマネジメント	取組①	企画・実施 ※企画したものから順次実施			
			取組②	企画・実施 ※企画したものから順次実施			
取組③			継続的に周知・PR				
⑥地域の総力を挙げた取組の推進・支援		取組①	各年で定期的・必要に応じて開催				
		取組②	継続的に支援・周知				
⑦他分野との共創による持続可能な公共交通サービスの構築		取組①	必要に応じて協議・検討、連携				
		取組②	順次スポンサーの獲得				
		取組③	関係者との協議・検討を行い、順次実施				
⑧交通事業者のリソースの確保に向けた対策・支援		取組①	協議・検討	対応策の実施			
目標3 多様な人と交通が集まり快適で賑わいある交通結節点の機能向上							
事業内容	⑨主要駅における交通結節機能の強化・賑わい創出	取組①	協議・検討				連携・実施
		取組②	イベント等に合わせて検討・実施				
		取組③	継続的な関係者との協議・働きかけ				
	⑩利用の前提となる情報提供・利用環境の充実	取組①	企画・実施 ※企画したものから順次実施				
取組②		計画・準備				実施	
目標4 広域交通ネットワークの維持・活性化							
事業内容	⑪広域幹線交通のサービス継続・利用促進	取組①	企画・実施 ※企画したものから順次実施				
		取組②	企画・実施 ※企画したものから順次実施				
	⑫広域連携による地域間路線の維持・活性化	取組①	必要に応じて協議・検討、実施				
		取組②	検討・協議	サービス改善			

11. 目標の達成状況を評価する指標

- 本計画の取組の実施状況とその効果を分かりやすく把握できるように目標指標を設定しました。

目標1の評価指標	指標 1-1	市内幹線バスにおける利用者数の回復 市内幹線バス路線の年間利用者数 ※地域間幹線系統を除く路線を対象とする	現状値(R5) 335,083人/年	増加	目標値(R10) 388,528人/年以上
	指標 1-2	支線交通※の利用者数の回復 幹線交通へ接続する路線の年間利用者数 ※乗合タクシー・コミュニティバス・まちなか循環バス	現状値(R5) 47,441人/年	増加	目標値(R10) 47,500人/年以上
	指標 1-3	市民1人当たりの移動支援額※(公的資金) ※公共交通への公的資金投入額÷人口総数	現状値(R5) 3,174円/人	抑制	目標値(R10) 3,174円/人以下
目標2の評価指標	指標 2-1	多様な関係者が連携・協働した取組の増加 関係者と連携した利用促進等の取組数	現状値(R5) -	増加	目標値(R10) 10件以上
	指標 2-2	地域交通をわがごととして考える機会の創出 地域座談会、事業者・住民との意見交換の開催数	現状値(R5) -	増加	目標値(R10) 10地域以上 5回以上
	指標 2-3	地域公共交通の市民1人あたりの年間利用回数 市民1人あたりのバス・乗合タクシーの利用回数	現状値(R5) 4.82回/人(年間)	増加	目標値(R10) 5.00回/人(年間)
目標3の評価指標	指標 3-1	JR延岡駅で乗り継ぎしやすいダイヤの維持 鉄道⇄路線バスの乗り継ぎ待ち時間が少ない便	現状値(R5) 137本/日	維持	目標値(R10) 現状維持
	指標 3-2	利用しやすく情報が分かりやすい乗り場の整備 乗り継ぎバス停や交通拠点等の乗り場整備数	現状値(R5) 10箇所	増加	目標値(R10) 20箇所以上
目標4の評価指標	指標 4-1	鉄道・航路の利用者数の回復・維持 延岡・南延岡駅の乗車人数、離島航路の利用者数	現状値(R5) 1,748人/日 87,847人/年	増加/維持	目標値(R10) 2,010人/日以上 87,847人/年以上
	指標 4-2	地域間幹線バスの利用者の回復・利用促進 地域間幹線バスの利用者数、バスの日等の実施	現状値(R5) 177,779人/年 -	増加	目標値(R10) 243,012人/年以上 5日以上

12. 計画の推進体制

- 本計画を進めるにあたっては、延岡市地域公共交通活性化協議会を軸としながら、「延岡市」「交通事業者」「市民」「地域関係者等」が計画の目標達成に向けて連携・協力して取り組んでいきます。

