

【延岡市地域公共交通計画（案）】／意見の概要と本市の考え方

意見者	No.	分類	意見の概要	本市の考え方
1	1	①事業内容について	<p>主要施設、利用の多い乗り場の利用環境の充実について（P102）</p> <p>土々呂駅、土々呂海岸あたりを含め、周辺にはクリニックや郵便局、デイサービス、市の窓口、スーパー、コンビニなどがあり、バスと連携して欲しい。1つの拠点で用事を済ませることができれば利用することも多く、外出も増えると思う。</p>	<p>この計画では、地域交通を”わがごと”として考える機会やバス事業者と住民の方々とが直接対話することなどを目的として、今後も各地域において座談会を実施していく予定としております。</p> <p>土々呂周辺地域におきましても、地域住民の方々への外出行動について、これら座談会などを通じて詳細に把握し、住民の方がよく利用する買い物先や通院先などにおいて、既存の路線網の見直しを適宜検討していくとともに、待合環境の充実や乗り継ぎのし易さなど利便性の向上も図ってまいります。</p> <p>具体的には、現在、土々呂地区を含めた市内南部地域において運行している「櫛津・土々呂線」、「赤水・鯛名線」、「小野・石田線」、「伊形線」の4つの乗合タクシーの路線を軸としながら、路線の延伸や新設、路線バスとの効率的な接続につきまして検討してまいります。</p>
	2	①事業内容について	<p>免許返納特典の周知・PRの強化について（P96）</p> <p>土々呂町では、免許の返納を行うとどこも行けなくなる。免許返納の特典は、返納した時にだけ支給するのではなく、継続的に使えるタクシー利用券やバス利用券の支給があると助かる。 （高齢になると運転技術、判断力も鈍くなり、返納した方が良いと思うが、これらの理由から返納するか迷う</p>	<p>市内における免許返納者数は、年間500人前後で推移しており、今後はさらなる高齢化に伴い、免許返納者も増加していくことが予測されるため、免許返納後に高齢者が不便なく移動することができる公共交通サービスの維持・確保が重要になってくると認識しております。</p> <p>そのためにも、免許返納者などの重要な移動手段となる乗合タクシーやコミュニティバス、路線バスなどの充実・確保、利用実態に応じた運行の効率化・最適化を図っていくことが重要であると考えております。</p> <p>今年度より拡充している免許自主返納への特典につきましては、市民の皆様が多様なニーズ把握に努めるとともに、他自治体の先進事例等も調査及び実施効果の検証を行いながら、更なる拡充なども研究してまいります。</p>
2	3	②市の施策について	<p>全体的に主な原因は地域全体の高齢化及び人口減少にあると思われる。計画にある公共交通サービス等の維持、発展を行うためには、若者～中年の人口流出を防ぐ必要がある。 口で言うのは簡単だが、実際に防ぐのは難しい。</p>	<p>人口減少、高齢化及び人口流出については、全国の地方都市における共通した課題となっており、本市においても交通事業者の運転手不足・高齢化が深刻化するなどサービスの維持・確保に向けて対応策が必要であると深く認識しています。</p> <p>人口流出の対応策として、市では、企業誘致のほか、地元で働く若者の奨学金返還への補助事業やデジタル人材育成のための事業も実施するなど、人材確保にさらに注力していきます。また「子育てするなら延岡で」をスローガンに、県内の市で初めて18歳になった年度の未までに対象を拡げた子ども医療費助成事業や、保育所利用負担金の軽減、多子世帯の保育料軽減なども行っていきます。さらに、不妊治療等への補助も拡大していきます。</p> <p>若者世代の公共交通サービスにおきましては、主なターゲットとなる学生に対して、利用しやすいサービスへの見直しや定期購入に関する補助支援などの利用促進策も検討してまいります。</p>
	4	①事業内容について	<p>考えられる策等で良いと思ったのは、P31にあるような待合環境の整備である。現状延岡市内にある乗り場は老朽化が進んでいるものが多いと感じられる。土台となる乗り場やインフラの整備を第一に優先し、まずは人が過ごして欲しいと思える環境を替えたほうがいいと感じた。</p>	<p>バス待合環境の整備につきましては、平成31年度から令和5年度までに10箇所の待合環境を整備しており、直近の令和5年度では、地域間幹線（延岡-高千穂）の始発点である北浦町の宮野浦バス停待合所整備や、同じく地域間幹線上（南延岡-宮野浦）の打扇バス停ベンチ設置（北方町）などの待合環境整備に取り組みました。</p> <p>今後も利用の多い乗り場や人が集まる施設付近の乗り場、3北町（北方・北浦・北川）の地域生活拠点などにおいて、宮崎交通㈱などの関係機関とも連携しながら、快適な待合環境の整備に取り組んでまいります。</p>

3	5	①事業内容について 地域交通の充実が街の活性化、環境対策面の双方から重要です。循環バスの拡大が必要です。幹線から生活道路へ人間が待つ事の可能な時間は5分～10分です。従って運行本数をふやす必要があります。その場合、必要となるのが運転手の確保が必要となります。それならば、ライドシェアの活用はいかがでしょうか。いずれにせよ、バス、タクシー等の業界への働きかけが必要です。	公共交通サービスを提供する各運行事業者の人材不足は、全国的にも非常に大きな課題となっており、本市においても運転手の高齢化やコロナの影響による運転手不足が顕著になっています。 このように人材不足などから、現状のサービス水準が維持できない可能性が危惧されており、将来にわたって公共交通を維持・確保していくためにも、令和6年度予算において、バス・タクシーの人材確保のための新たな補助事業を計上しているほか、例えば、市役所OB・行政職員のドライバー兼務や他業種からの運転手への転換を促す施策などについても検討を進めてまいります。 また、ライドシェアの活用につきましても、国の動向を注視するとともに、市内の交通事業者とも適宜、協議を実施しておりますので、バス、タクシーとの共存共栄を図りつつ、今後の導入に向けて引き続き検討してまいります。
	6	①事業内容について 次に、動力源を石油燃料から電気即ちEV車を走らせる事です。コストはかかりますが、当面、事業の採算は横に於いて脱炭素事業の一環として考えられたらいかがですか。	国では様々な施策を展開し、目標に掲げる2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルに向けて取組みが進められております。 本市におきましても、令和4年に脱炭素先行地域に選定されており、2050年のカーボンニュートラルに向け、例えば、公共交通の充実、カーシェアリングの導入、まちなかにおけるシェアサイクルや電動キックボードの導入、乗合タクシーのEV化などマイカー依存を減らすための取組みを進める考えであります。 バス、タクシーといった公共交通分野におきましても、今後は環境性能の高いEV車両の導入等、一部市内のタクシー車両ではEV車の導入も進んでおりますが、交通事業者とも協議を進めながら、公共交通車両の脱炭素化に向けた取組みも進めてまいります。
4	7	①事業内容について 地域での取組み（P16、P23、P58） まずは、顔を合わせ何でも気軽に会話ができる場所が公民館、自治会になると思う。私の実家の出北公民館は、2階になっているそうで、高齢者には階段が辛いし、危険だと言っていた。 P58（※）「今後必要だと思う取組み」は私も必要だと思います。 （※）「今後必要だと思う取組み」 ・地区内で乗り合いができるような仕組みを作りたい（互助による輸送など） ・住民が主体となった取組みは今後必要になる ・地区委員会などを立上げ、地区内で運営できるシステムを考える ・市の補助を活用して地区の人が運転手になる	令和5年度に16地域を対象に実施した地域座談会では、地域公共交通に関する問題意識や交通不便状況などについて意見交換を実施した結果、「定期的に話し合いの場を設けて欲しい」や「バス利用者の意見を聞きたい」などの意見が挙げられておりますので、今後も地域住民の方々と意見交換を継続してまいります。 また、各地域での開催場所につきましては、立地だけではなく、バリアフリー化や駐輪スペースについても考え、近隣の区長の方々と相談しながら、開催場所を選定してまいります。 現在、「地域住民連携型有償運送構築事業」として、住民の皆様が運転等を行う形での交通サービスづくりを行っていますので、今後もこの事業をより充実しながら、必要な交通網を整備してまいります。