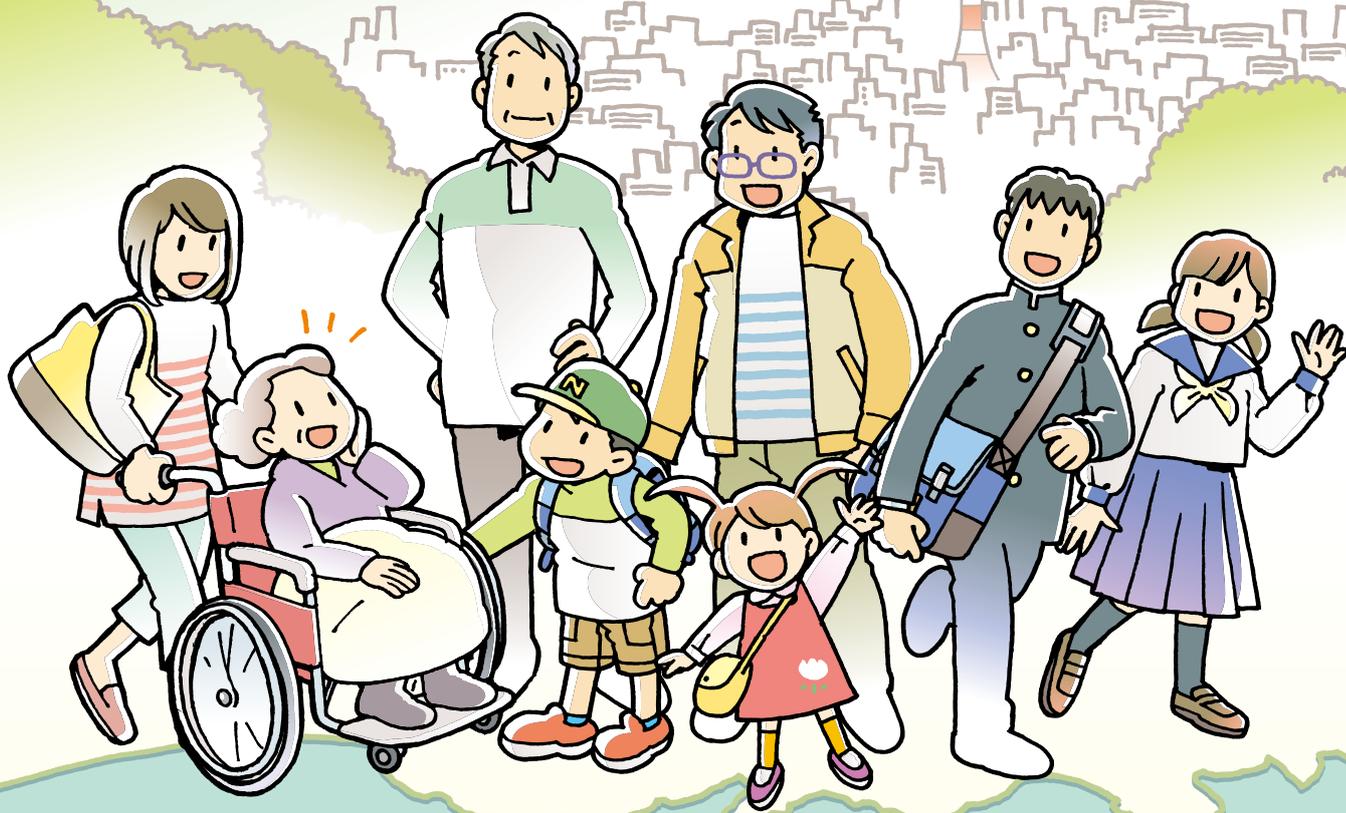


変更箇所の一部を抜粋

延岡市 地域公共交通計画

～ 持続可能な地域公共交通の再構築に向けて ～



令和6年(2024年)3月策定
令和7年(2025年)2月改訂

令和6年度(2024年度) ▶▶▶ 令和11年度(2029年度)

宮崎県 延岡市
延岡市地域公共交通活性化協議会

2. 計画の対象区域

- 計画区域は、延岡市全域と定めます。JR日豊本線や地域間幹線バスなどの市町村を跨ぐ公共交通サービスは周辺市町村の方針との整合を図りながら取組方針を示します。
- なお、計画区域内には、運行費の国庫補助を受ける「市外との往来を目的とする地域間幹線系統」と「幹線に接続して市内での移動を目的とする支線系統(フィーダー)」が存在します。



図 計画区域

3. 計画の対象期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた公共交通サービスの改善を図る期間を考慮したうえで、令和6年度(2024年度)～令和11年度(2029年度)の6箇年とします。

4. 計画の位置付け

- 本計画は、本市の最上位計画である「第6次延岡市長期総合計画 後期基本計画」を上位計画とし、同計画の将来像『市民がまんなか～市民力・地域力・都市力が躍動するまちのべおか』を見据えた方針等を定めます。
- 将来の公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、本市の都市計画方針である「延岡市都市計画マスタープラン」及び「延岡市立地適正化計画」(R6年度策定予定)、広域的な方針を示す「宮崎県地域公共交通計画」(R5年度)などの関連計画と整合を図りながら本計画を定めます。

〈上位計画〉

第6次延岡市長期総合計画 後期基本計画 (2016～2025)

市民力・地域力・都市力が躍動するまちのべおか
 〈公共交通の施策〉
 市街地エリア・中山間地域のバスネットワーク整備

〈国の方針〉

法令・国の公共交通方針

- 交通政策基本法、交通政策基本計画
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(R2年改正)

〈関連計画〉

- 延岡市都市計画マスタープラン
- 延岡市立地適正化計画(R6年度)
- 第2期延岡新時代創生総合戦略
- 第2期延岡市人口ビジョン
- 宮崎県地域公共交通計画(R5年度)
- その他関連計画等

〈基礎調査〉

- 地域の現状把握・公共交通の分析
- 市民の生活実態・ニーズ調査/分析(各種アンケート・施設ヒアリング等)
- 前計画の取組評価・検証 など

延岡市地域公共交通計画 (2024～2029)

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 ～共創型交通の実践～

- 市民の暮らしを支える市内交通ネットワークの最適化
- 地域全体で育て・支え合う持続可能な交通環境の創出
- 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
- 広域交通ネットワークの維持・活性化

図 延岡市地域公共交通計画の位置付け

〈地域公共交通確保維持事業を活用する対象路線の概要〉

- 本計画における計画区域内の一部路線バス及び乗合タクシー・コミュニティバスにおいては、通学や通勤、買い物、通院、観光等の多様な目的での移動を支える幹線・支線交通があり、将来にわたり維持を図るため、運行費の国庫補助(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用しています。

表 地域公共交通確保維持事業を活用する路線の概要 (R7.2時点)

位置付け	交通モード	路線名	事業区分	運行主体	運行形態	補助対象事業
地域間幹線	路線バス	高千穂線	4条乗合	交通事業者	路線定期運行	幹線補助(国・県)
		日向線	4条乗合	交通事業者	路線定期運行	幹線補助(国・県)
		宮野浦線	4条乗合	交通事業者	路線定期運行	幹線補助(国・県)
		まちなか循環バス	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		北部まちなか循環バス	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		南部まちなか循環バス	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
支線交通 (フィーダー)	乗合タクシー 北方線	美々地線	4条乗合	延岡市 (運行は交通事業者に委託)	路線定期運行	フィーダー補助(国)
		鹿川線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		二股線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		猿渡線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		三ヶ村線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		大保下線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		下崎・笠下黒原線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		片内・菅原線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		上中尾線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
	乗合タクシー 北浦線	下塚線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		市尾内線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		三川内線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
	乗合タクシー 旧延岡線	上三輪・貝の畑～祇園線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		安井・神戸～レーヨン線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		須佐～大武線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
	コミュニティバス北川線	小川・平田～祇園線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		上赤線	自家用有償 旅客運送 (市町村有償運送)		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		下塚線			路線定期運行	フィーダー補助(国)
瀬口線		路線定期運行		フィーダー補助(国)		
家田線	路線定期運行	フィーダー補助(国)				
支線交通 (自主路線)	南部 乗合タクシー	小野・石田線	4条乗合	延岡市 (運行は交通事業者に委託)	路線定期運行	フィーダー補助(国)
		赤水・鯛名線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		櫛津・土々呂線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
		伊形線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)
	予約型乗合 タクシー	祝子川乗合タクシー	4条乗合		区域運行	-
		チョイソコのべおか	4条乗合		区域運行	-

〈地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性〉

延岡市のコミュニティバス及び乗合タクシーは、旧延岡市域の郊外部を中心に運行し、これらを利用した市民が地域間幹線系統等を乗り継いで市の中心部へ移動することが可能となっていることなどから、支線(フィーダー路線)としての役割を果たしている。加えて、市街地においては循環型の定期バス「まちなか循環バス」を運行しており、市街地に集中する医療機関や商業施設等への移動の利便性を高めている。

これらの取組は、市内の公共交通空白地域等において自動車を運転できない高齢者等の交通弱者の移動手段として役割を果たしており、市民生活に必要な交通機関として機能している。

このことから、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)により、これらの地域内フィーダー系統を確保・維持することで、地域住民の移動手段を存続させていくことが必要である。

表 公共交通モード別の役割と確保・維持策

位置付け	モード	役割	確保・維持策	
地域公共交通	広域幹線交通	鉄道(JR日豊本線)	他都市への広域移動を支える (市内外の通勤・通学、観光客の移動手段)	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保・維持
		高速バス		
	海上交通	離島航路	島民の生活に欠かすことのできない日常移動・物資の輸送手段	離島航路確保維持改善協議会で協議のうえ、サービス水準を維持
	地域間幹線交通	路線バス (高千穂線、日向線、宮野浦線)	高千穂方面及び日向・東臼杵方面、市内の地域生活拠点と、中心市街地間の移動を支える	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、沿線市町と連携して持続可能な運行を目指す
	地域内幹線交通	路線バス (市内運行路線)	市街地外縁に位置する居住地から市街地間、市街地内での移動を支える	交通事業者と協議のうえ、市民の生活行動に合わせた見直し等により、サービス水準を確保・維持
	支線交通	まちなか循環バス 北部まちなか循環バス 南部まちなか循環バス	中心市街地及び北部・南部地域内における充実したアクセス・回遊を支える	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
		乗合タクシー・ (北方線・北浦線・旧延岡線)	郊外部居住地から、最寄りの地域生活拠点等までの日常的な移動(買い物や通院等)を支える	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
		コミュニティバス (北川線)		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
		チョイソコのべおか (区域運行)		交通事業者と協議のうえ、一定のサービス水準を確保・維持
		南部乗合タクシー (南部地域4系統)		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
祝子川予約型乗合タクシー		交通事業者と協議のうえ、一定のサービス水準を確保・維持		
民間タクシー		他の公共交通では対応できないドア・ツー・ドアや他交通の運行時間外への対応		交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保
地域主導の輸送手段 (互助輸送等)	地域特性に応じて地域主導で導入を検討するものであり、主に交通不便地域内での移動を支える	地域が柔軟に取り組めるように市が導入を支援する(補助制度の活用をサポート)		
その他輸送サービス	スクールバス	北方町・北浦町・北川町において遠距離通学となっている小学校児童及び中学校生徒の通学手段	関係部署・交通事業者と協議のうえ、サービス水準を維持	
	高齢者福祉バス	高齢者クラブ会員の移動に必要な移動を支える(貸切利用)	—	

4. 将来の交通ネットワーク

- 基本的な方針及び取組の視点に基づく、本市における地域公共交通の将来ネットワークは、下図のとおりとします。なお、その骨格構造は、既存の地域公共交通ネットワークを基本としつつ、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。



図 将来の交通ネットワークイメージ図

拠点	: 中心市街地	本市及び広域圏の都市機能が集積する中心的な拠点
	: 地域生活拠点	日常生活サービス機能及び交通結節機能をもつ拠点 (商業・医療施設などの生活に必要な機能が集積する拠点)
ネット	: 広域幹線交通 (鉄道)	
ワーク	: 海上交通 (離島航路)	
	: 地域間幹線交通 (地域間を跨ぐ路線バス) ※幹線系統国庫補助金の活用	
	: 地域内幹線交通 (市内を運行する路線バス)	
	: 支線交通 (まちなか循環バス等) ※フィーダー国庫補助金の活用	
	: 支線交通 (乗合タクシー・コミュニティバス) ※フィーダー国庫補助金の活用	
	: 支線交通 (南部乗合タクシー) ※フィーダー国庫補助金の活用	
	: 支線交通 (祝子川予約型乗合タクシー、チョイソコのべおか)	

第5章 計画の目標及び目標達成に向けた実施事業

1. 計画の目標及び目標指標（KPI）

- 本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、目標の達成状況を評価するための目標指標を以下のとおり設定し、達成に向けた事業を展開していきます。

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

- 市民の多様なニーズに対応し、限られた輸送資源の中で持続的なサービスとするため、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1の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

目標値1-1 市内幹線バスにおける利用者数の回復

- 学生の通学や会社員の通勤、高齢者の買い物・通院等の多様な生活行動・市民ニーズに合わせたサービスの提供・充実に取り組み、市内バス利用者数の回復を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
市内幹線バス路線の利用者数 (地域間幹線系統を除く路線)	人/年	328,496	➔	388,528以上※1

※1: コロナ禍前(R1年度)実績の90%水準までの回復を目指しつつ、人口減少割合を加味して目標を設定、上位計画(R3年度)で設定している目標値(コロナ禍前の実績)を目指しつつ、本計画ではコロナ禍の影響を踏まえて設定

目標値1-2 中山間地域・市街地部における支線交通の利用者数の回復

- 利用実態・需要に応じた運行の改善・効率化による利便生・持続性の向上及び、交通弱者(自らの移動手段を持たない高齢者等)への対応等に取り組み、利用者数の回復を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
支線交通※1の利用者数	人/年	56,702	➔	78,033以上※2

※1: フィーダー補助系統を対象とする(乗合タクシー北方線、北浦線、旧延岡線、北川線、まちなか循環バス、北部・南部まちなか循環バス(R7.4~本格運行開始)、南部乗合タクシー櫛津・土々呂線、小野・石田線、赤水・鯛名線、伊形線)、フィーダー補助系統の実施主体は延岡市(運行はバス・タクシー事業者に委託)

※2: コロナ禍前(R1年度)実績の100%水準までの回復を目指しつつ、人口減少割合を加味して目標を設定

目標値1-3 市民1人当たりの移動支援額（公的資金）の適正な支出

- 自家用車を運転できない高齢者や子どもをはじめとして、市民が安心して生活できる移動環境を将来に維持していくために公的資金の適正な支出を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
市民1人当たりの移動支援額	円/人	3,465	➔	3,174以下※1

※1: 市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額 = 公共交通への公的資金投入額 ÷ 人口総数

■ 目標1に関する指標の考え方・算定方法・評価時期について

目標値1-1 市内幹線バスにおける利用者数の回復

① 目標値の考え方

● 路線バスにおいては、生活行動に応じたサービスの見直しによる利便性向上や利用実態に応じた効率化を図り、市内ネットワークの最適化を目指しつつ、関係者と連携した利用促進の周知・PRにより利用の回復を図ります。現状値(R5)は、コロナ禍前の71.5%水準であるため、目標値(R11)はコロナ禍前の90%水準までの回復かつ人口減少を加味したうえで設定します。

② 目標値の算定方法

● 評価年次の乗車人員を確認

③ 目標値の評価時期

● 毎年度評価

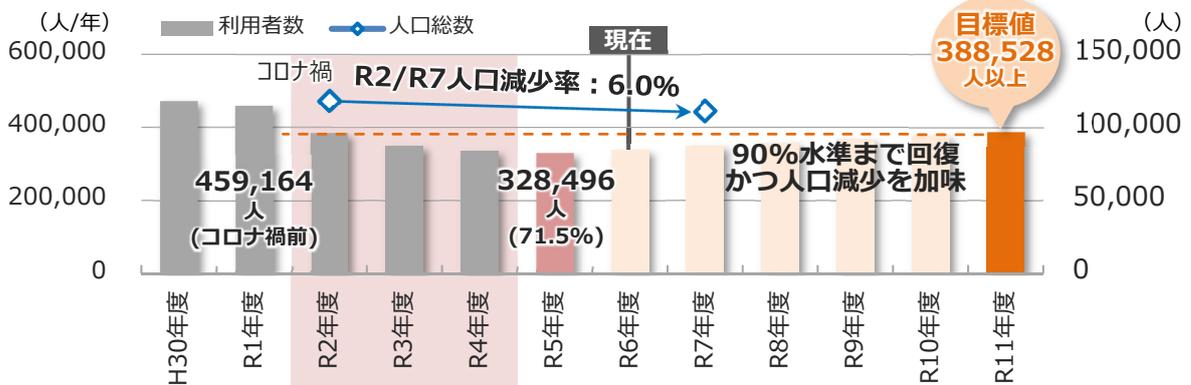


図 市内路線バスの利用者数と人口推移

目標値1-2 中山間地域・市街地における支線交通の利用者数の回復

① 目標値の考え方

● 乗合タクシー・コミュニティバスにおいては、今後高齢化の進行による免許返納者や交通弱者の重要な移動手段となるため、サービスの持続・利用実態に応じた運行の効率化(最適化)を目指します。まちなか循環バスにおいては、市民ニーズに応じた利便向上策をバス事業者と協議し、利用者の回復を目指します。現状値(R5)は、コロナ禍前の96.0%水準まで回復しており、目標値(R11)はコロナ禍前の100%水準までの回復かつ人口減少を加味したうえで設定します。

② 目標値の算定方法

● 評価年次の運行実績を確認

③ 目標値の評価時期

● 毎年度評価

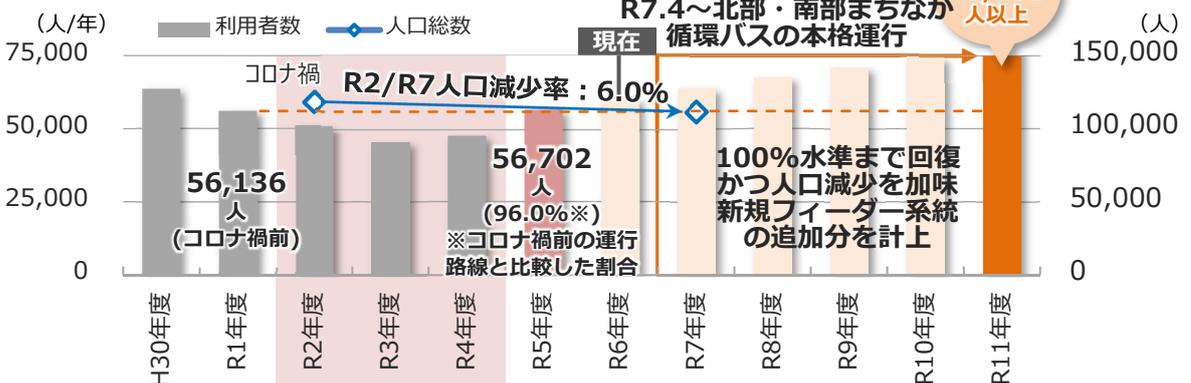


図 支線交通（フィーダー系統）の利用者数と人口推移

■ 目標1に関する指標の考え方・算定方法・評価時期について

目標値1-3 市民1人当たりの移動支援額（公的資金）の適正な支出

① 目標値の考え方

○ 公共交通サービス及びその他移動支援の維持・確保を図っていくためには、今後も一定程度の公的資金の投入は必要不可欠です。市民の移動支援に係る公的資金を適正な支出とすることを目標として設定します。

② 目標値の算定方法

○ 評価年次の移動支援額・人口を確認

③ 目標値の評価時期

○ 毎年度評価

〈市民の移動を支援するために充てられる公的資金の内容〉

■ 離島航路・路線バス・乗合タクシー等の運行補助、スクールバスの運行補助・通学送迎、高齢者福祉バスの貸切料・利用料助成、高齢者バス利用助成（悠々バス交付）、障がい者福祉バス運行費など

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市民の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2の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

目標値2-1 多様な関係者が連携・協働（共創）した取組の増加

○ 施設関係者と連携した外出促進企画や交通事業者と行政との連携強化、福祉やDX等の他分野との共創した取組等を推進し、地域全体で公共交通を支え合う体制の構築を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
多様な関係者が連携・協働（共創）した取組の件数	件	5	➔	12以上※1

※1: 関係者と連携した公共交通の維持・活性化に向けた利用促進として、年に2回の実施を目標として設定

目標値2-2 地域交通をわがごととして考える機会の創出

○ 地域交通をわがごととして考えてもらうため、地域ニーズの把握に加えて、バス事業者と住民が直接意見を交換できる機会を提供し、住民意識の醸成を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
地域座談会・住民説明会等の開催件数	地域	0	➔	12以上※1
バス事業者と住民・学生の意見交換会の開催件数	回	0	➔	6以上※2

※1: 1年間で2地域程度の地域座談会の開催を目標として設定（路線再編等の事前説明等も含める）

※2: 1年間に1回程度の開催を目標として設定（バス事業者: 宮崎交通株式会社）

目標2の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

目標値2-3 地域公共交通の市民1人当たりの年間利用回数の増進

○人口減少・高齢化の進行、マイカー利用の増加が進む将来においても、適度に賢く公共交通を使ってもらうための利用促進等に取り組み、持続可能な公共交通サービス提供を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
地域公共交通の市民1人当たりの年間利用回数	回/人	4.84	➔	5.00以上※1

※1:公共交通利用の回復・増加を目指しつつ、人口減少割合を加味して目標を設定

■目標2に関する指標の考え方・算定方法・評価時期について

目標値2-1 多様な関係者が連携・協働（共創）した取組の増加

①目標値の考え方

○多様な関係者や交通分野以外（観光・福祉等）との連携を強化し、公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりなどの利用促進に取り組み、地域公共交通を地域全体で育て・支え合うことを目標として設定します。

②目標値の算定方法

○評価年次の取組数を確認

③目標値の評価時期

○毎年度評価

〈公共交通の維持に向けて関係者が連携した取組の例〉

- ・高齢者等を対象とした乗り方教室（交通事業者との連携）
- ・大学連携による学生主体のワークショップ（大学関係者との連携）
- ・ケアアプリのべおかの継続実施、周知の強化（福祉関係者との連携）
- ・公共交通に関する情報案内とのべおかポータルアプリの連携（DXとの連携）
- ・人流データ分析を活用した既存路線網の再編（東京大学との連携）
- ・イベント時における公共交通の利用促進・臨時運行（観光・交通事業者との連携）
- ・公共交通を利用したお出かけ企画の促進（施設関係者・交通事業者との連携） など

目標値2-2 地域交通をわがごととして考える機会の創出

①目標値の考え方

○持続可能な公共交通サービスの確保・維持には、市民の利用が必要不可欠であるため、地域ごとに異なるニーズの把握や地区住民等と直接的にコミュニケーションを図り、地域交通をわがごととして考える機会を創出し、使いやすい交通・利用環境の整備に取り組みながら、年に2地域程度の開催を目標として設定します。また、バス事業者と住民・学生それぞれの声が直接届くような場を提供し、年に1回程度の開催を目標として設定します。

②目標値の算定方法

○評価年次の開催回数を確認

③目標値の評価時期

○毎年度評価

■ 目標2に関する指標の考え方・算定方法・評価時期について

目標値2-3 地域公共交通の市民1人当たりの年間利用回数の増進

① 目標値の考え方

- 現状、マイカーを利用している方に対しても適度に公共交通を使ってもらうための利用促進に取り組み、市民1人1人における陸上交通(下表の路線バス・乗合タクシー)の利用回数を増やし、公共交通サービスの存続に向けて市民1人当たりの利用者数の増加を目標値として設定します。

② 目標値の算定方法

- 評価年次の公共交通利用者数・延岡市の総人口を確認

③ 目標値の評価時期

- 毎年度評価

表 陸上交通(路線バス・乗合タクシー)の対象 ※R7.2時点

分類	路線名	種別
路線バス	高千穂線(延岡駅～高千穂BC)	地域間幹線
	日向線(イオンタウン日向～レーヨン)	地域間幹線
	宮野浦線(南延岡～宮野浦)	地域間幹線
	熊田線(延岡～差木野・熊田)	生活交通確保維持
	行藤山線(延岡～行藤山登山口)	生活交通確保維持
	外浦線(延岡～外浦)	生活交通確保維持
	方財線(延岡駅～方財)	生活交通確保維持
	川口線(南延岡～川口)	生活交通確保維持
	三輪線(延岡駅～三輪)	広域的バス
	古江～直海線(古江～直海)	広域的バス
	六首線(延岡～六首)	広域的バス
	保健福祉大線(延岡駅・南延岡～QOL)	一般
	南一ヶ岡線(南一ヶ岡～延岡共立病院)	一般
	東海線(南一ヶ岡～東海)	一般
	大武線(延岡駅～延岡営業所)	一般
	雷管線(桜ヶ丘～雷管)	一般
	片田～今山線(片田団地～延岡共立病院)	一般
	まちなか循環バス	フィーダー
	北部まちなか循環バス	フィーダー
	南部まちなか循環バス	フィーダー
(特急)延岡～熊本線	一般	
延岡駅～①号線～南延岡	一般	
乗合タクシー	旧延岡線(4系統)	フィーダー
	北方線(9系統)	フィーダー
	北浦線(3系統)	フィーダー
	北川線(4系統)	フィーダー
	南部乗合タクシー(4系統)	フィーダー
	チョイソコのベおか(予約型乗合タクシー)	自主運行
	祝子川予約型乗合タクシー	自主運行

※上記に加えて、路線バス・乗合タクシー等の新規路線が運行した場合は、新規路線も対象とする

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

- 本市の中心駅となるJR延岡駅は、多様な人と交通が結節する交通拠点として位置付けられています。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3の達成状況を評価するための目標指標（KPI）**目標値3-1 JR延岡駅で乗り継ぎしやすいダイヤの維持**

- 公共交通利用者の減少、交通事業者の運転士不足・高齢化等により、サービス水準を向上(運行本数の増加等)させることは困難な状況です。
- 上記のような背景を踏まえて、地域住民から求められている「鉄道⇄バス等の乗り継ぎしやすいダイヤの設定」に向けて、バス路線等の改善に当たっては、鉄道との接続も考慮しながら、鉄道⇄バスの乗り継ぎしやすいダイヤの確保・維持を目指します。

目標指標	単位	現状値 (R5)		目標値 (R11)
延岡駅における路線バスの乗り継ぎしやすい接続本数※1	本/日	137	→	現状の水準を維持

※1: 鉄道⇄路線バスの乗り継ぎ待ち時間が6~20分間隔を乗り継ぎしやすいダイヤとして設定

目標値3-2 市民が安全で利用しやすく情報が分かりやすい乗り場・利用環境の整備

- 市内のバス乗り場等において利用の多い、又は乗換拠点となりうる乗り場や人が多く集まる施設付近の乗り場では、利用・待合環境の充実・整備に合わせて、乗り換えが苦にならないような分かりやすい情報発信に取り組み、市民が安全で利用でき、公共交通に関する情報が分かりやすい乗り場の増加を目指します。
- 3北町(北方町・北浦町・北川町)の地域生活拠点及び中心拠点となるJR延岡駅や南部地域の交通結節点となるJR南延岡駅の利便性向上を図るため、高齢者などの利用者の視点から利用しやすい待合環境、情報案内・誘導などの利用環境の充実を目指します。

目標指標	単位	現状値 (R5)		目標値 (R11)
市民が安全で利用しやすく情報が分かりやすい乗り場・利用環境	箇所	10	➔	20以上※1

※1: 市内の乗り継ぎバス停や交通拠点等の主要な乗り場+住民ニーズによる整備を想定して設定



図 バス停整備状況（ベンチ設置・上屋改修等）

■ 目標3に関する指標の考え方・算定方法・評価時期について

目標値3-1 JR延岡駅で乗り継ぎしやすいダイヤの維持

① 目標値の考え方

○ 市内ネットワークの中心を担うJR延岡駅において、地域から求められる乗り継ぎ利便性の向上(乗り継ぎしやすいダイヤ改善)等に取り組み、前計画の継続課題として、鉄道⇔バスを円滑に乗り継ぎできる便数の維持を目標値として設定します。

② 目標値の算定方法

○ 評価年次の運行ダイヤを確認

③ 目標値の評価時期

○ 計画最終年度評価

目標値3-2 市民が安全で利用しやすく情報が分かりやすい乗り場・利用環境の整備

① 目標値の考え方

○ 公共交通利用の前提となる乗り場の利用環境については、高齢者等も待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の整備、乗り継ぎや運行内容等の情報が利用者にとって分かりやすい案内の充実に取り組むことを目標として設定します。

〈乗り場・利用環境の整備箇所例〉

- 北川地域生活拠点 (熊田バス停等)
- レーヨンバス停 (乗合タクシーの乗り継ぎ箇所)
- 延岡駅周辺 (多くの路線が運行するエリア)
- 塩浜三丁目 (南部乗合タクシーの乗り継ぎ箇所)
- そのほか住民ニーズや利用の多いバス停等を適宜対応することを想定
- 北方地域生活拠点 (総合支所等)
- イオン延岡 (買い物利用が多い施設)
- 南延岡周辺 (比較的使用が多いバス停)
- QOL棟前 (大学生の利用が多いバス停)

② 目標値の算定方法

○ 評価年次の整備箇所数を確認

③ 目標値の評価時期

○ 計画最終年度評価

表 利用の多いバス停 (抜粋)

順位	バス停名	1日当たり乗降客数
1	延岡駅	246.6
2	QOL棟前	103.8
3	保健福祉大学	93.3
4	安賀多4丁目	81.2
5	レーヨン前	71.6
6	南延岡	66.1
7	イオン延岡	59.8
8	安賀多3丁目	49.8
9	中央通2丁目	49.5
10	祇園町	46.8

※IC利用履歴データより算出(2022年9月~11月)



図 将来都市イメージ図

出典: 延岡市都市計画マスタープラン

目標4 広域交通ネットワークの維持・活性化

- 通勤・通学、買い物、通院、観光・ビジネスといった多様な目的で利用され、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。

目標4の達成状況を評価するための目標指標（KPI）**目標値4-1 鉄道（JR延岡駅・南延岡駅）及び離島航路の利用者数の回復・維持**

- 生活様式の変化や観光需要の回復など、社会情勢の変化に対応しながら、学生や会社員、来訪者等の主要ターゲット層への利用促進や公共交通の情報発信等に取り組み、利用者数の回復を目指します。また、離島航路確保維持改善協議会等での取組を通じて、島内の利用だけでなく、交流人口の増加・利用促進による利用水準の維持を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
延岡駅・南延岡駅の乗車人数	人/日	1,878	➔	2,010以上※1
離島航路の年間利用者数	人/年	87,847	➔	87,847以上※2

※1:コロナ禍前(R1年度)の実績値以上を目標として設定(上位計画と整合)

※2:島内の人口は減少傾向にあるが、利用促進等により利用水準を維持することを目標として設定

目標値4-2 地域間幹線バスにおける利用者数の回復・利用促進の推進

- 複数の市町村に跨って運行する地域間幹線バスは、学生の通学や会社員の通勤、高齢者等の買い物、通院、そのほか観光等の多様な移動目的のために重要な役割を果たしています。
- 多様なニーズに対応しながら、県及び沿線市町、交通事業者等との連携により、利用者ニーズに合わせたサービス改善に取り組み、利用者の回復と運行の維持を目指します。
- バスの利用促進として、「バスの日」又は「宮野浦線の日」を設け、バス利用に関するイベントやキャンペーンを開催し、普段自家用車を利用している高齢者や学生・会社員等をターゲットにバス利用のきっかけづくりを提供し、利用者の回復を目指します。

目標指標	単位	現状値（R5）		目標値（R11）
市内を運行する地域間幹線システムの年間利用者数	人/年	174,460	➔	243,012以上※1
「バスの日」・「宮野浦線」の実施日	日	1	➔	6以上※2

※1:高千穂線、日向線、宮野浦線を対象、コロナ禍前(R1年度)実績の100%水準を目標(県計画の目標と整合)

※2:1年間の1日を「バスの日」や「宮野浦線の日」とし、市民のバス利用促進を図ることを目標として設定

■目標4に関する指標の考え方・算定方法・評価時期について

目標値4-1 鉄道（JR延岡駅・南延岡駅）及び離島航路の利用者数の回復

①目標値の考え方

●鉄道の乗車人数は、コロナ禍前の93%程度まで回復してきており、今後は観光需要の回復や利用促進等を実施しながらコロナ禍前の100%水準までの回復を目標値として設定します。離島航路については、現状コロナ禍前の82%水準まで回復しているものの、島内の人口は減少傾向にあるため、今後は利用促進等に取り組みながら現状値以上を目標値として設定します。

②目標値の算定方法

●評価年次の乗車人員を確認

③目標値の評価時期

●毎年度評価

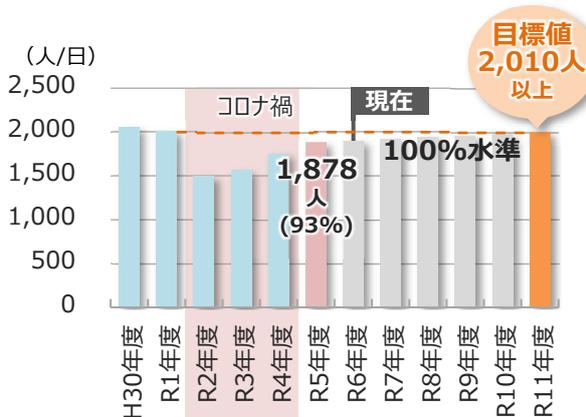


図 延岡駅・南延岡駅の1日当たりの乗車人員

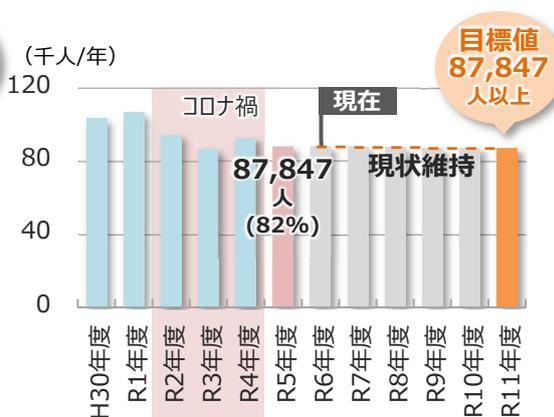


図 離島航路の利用者数

目標値4-2 地域間幹線バスにおける利用者数の回復・利用促進の推進

①目標値の考え方

●県・沿線市町との連携による路線バスの利用促進や利用者ニーズに応じたサービス改善に取り組み、運行水準の維持に向けた利用者の回復を目標値として設定します。また、年に1回「バスの日」や「宮野浦線の日」としてバスの利用促進を図ることを目標値として設定します。

②目標値の算定方法

●評価年次の運行実績を確認

③目標値の評価時期

●毎年度評価

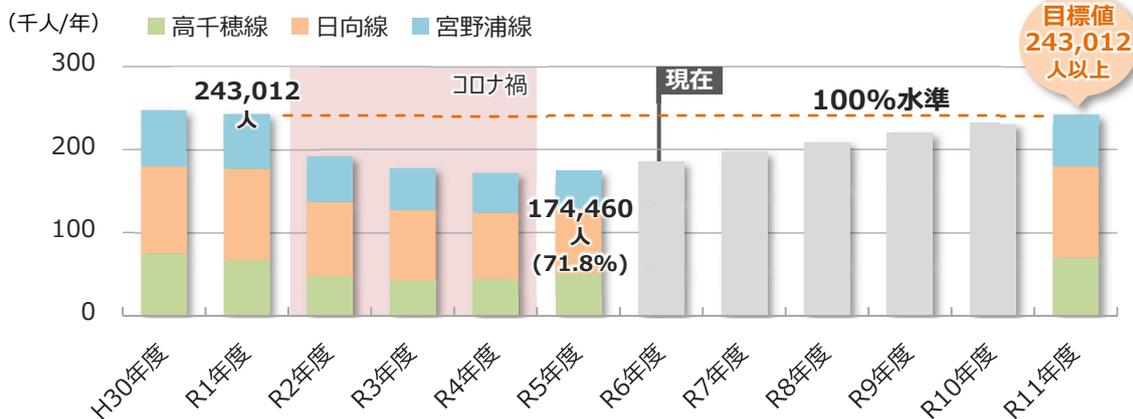


図 地域間幹線バスの利用者数

第5章のまとめ ～ 課題・計画の目標・実施事業 ～

公共交通を取り巻く課題

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合
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
移動手段の確保・維持

計画の目標と目標指標

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

指標 1-1：市内幹線バスにおける利用者数の回復
目標値：388,528人/年

指標 1-2：支線交通の利用者数の回復
目標値：78,033人/年

指標 1-3：市民1人当たりの移動支援額(公的資金)
目標値：3,174円/人以下

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

指標 2-1：多様な関係者が連携・協働(共創)した取組の増加
目標値：12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
目標値：12地域以上(地域座談会)
目標値：6回程度(事業者と住民の意見交換会)

指標 2-3：地域公共交通の市民1人当たりの年間利用回数
目標値：5.00回/人(年間)以上

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

指標 3-1：JR延岡駅で乗り継ぎしやすいダイヤの維持
目標値：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
目標値：20箇所以上

目標 4

広域交通ネットワークの維持・活性化

指標 4-1：鉄道・航路の利用者数の回復・維持
目標値：2,010人/日以上(鉄道)
目標値：87,847人/年以上(航路)

指標 4-2：地域間幹線バスの利用者の回復・利用促進
目標値：243,012人/年以上(利用者数)
目標値：6日以上(バスの日・宮野浦線の日)

目標を達成するための事業内容

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
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 交通事業者・行政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（運転士・車両等）の確保に向けた対策・支援			① 運転士の確保・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 ③ JR南延岡駅の交通結節強化・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 観光需要の回復に合わせた利用促進・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		

第6章 計画の推進に向けた取組

1. 事業スケジュール（全体）

- 本計画期間である令和6年度(2024年度)～令和11年度(2029)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。

表 事業スケジュール（全体）

実施事業		実施時期						
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	
計画目標								
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交通事業者・行政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 ※企画したもののから順次実施				
			取組②	企画・実施 ※企画したもののから順次実施				
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	エリアスポンサーの検討・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(運転士・車両等)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 ※企画したもののから順次実施					
		取組②	企画・実施 ※企画したもののから順次実施					
	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				

〈計画期間全体の評価時期〉

- 計画期間全体における毎年度の事業実施や評価時期について示すとともに、補助制度と連動した月単位のスケジュールを以下に整理します。

表 計画期間全体の評価時期（PDCAサイクルの実施）

項目	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
計画【Plan】 延岡市地域公共交通計画	※必要に応じて計画の改訂 ○ R7.2第1回改訂					
事業実施【Do】	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
評価【Check】	評価 目標の達成状況の評価 事業の実施状況の把握	評価 反映	評価 反映	評価 反映	評価 反映	評価 反映
見直し【Action】 事業の課題整理・ 改善点の検討、 計画の見直し・改善	見直し案検討	見直し 計画見直し必要性検討	見直し	見直し	見直し	見直し 次期計画 策定作業
延岡市地域公共交通 活性化協議会の開催	▲	▲	▲	▲	▲	▲

表 月単位のスケジュール（補助制度との連動化）

項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
地域公共交通 活性化協議会 の開催			開催	必要に応じて適宜開催							開催		
国庫補助事業・ 予算措置など			確保維持改善計画			次年度予算検討(要求)					第三者評価委員会		
事業実施・ PDCAサイクル			事業実施(Do)	評価 (Check)	次年度事業計画(Plan)					今年度事業の 評価(Check)		次年度へ 評価に基づく 見直し(Action)	
	前年度評価に基づく 見直し(Action)												

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

3. 事業進捗の評価

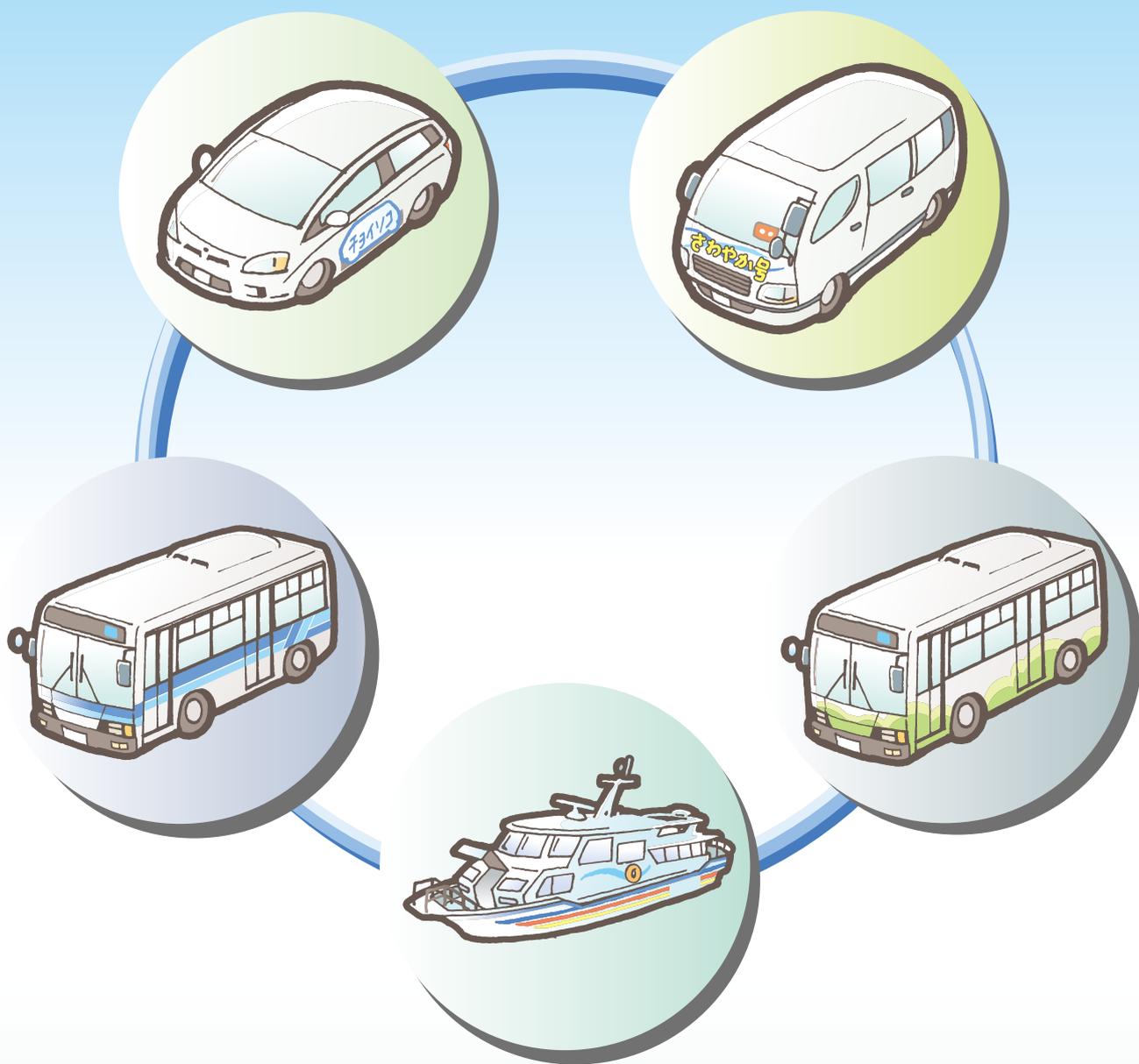
- 事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る「PDCA サイクル」に基づき進捗を管理します。また、国の制度の変更や社会情勢の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、公共交通利用者数の変化を継続的に収集・分析し、「延岡市地域公共交通活性化協議会」にて進捗状況や効果を定量的・客観的に評価を行い、必要に応じて見直しを行っていくものとします。
- 多様化する利用者ニーズに対応していくため、実施事業の個別評価を適宜行い、見直しを繰り返しながら取組の精度を高めていきます。



図 PDCAサイクルのイメージ

表 達成状況の評価方法等の一覧

目標指標		単位	現状値 (2023)	目標値 (2029)	データの収集・評価方法
目標1	市内幹線バス路線の利用者数	人/年	328,496	388,528以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉乗車人員を確認
	中山間地域・市街地における支線交通の利用者数	人/年	56,702	73,787以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉運行実績を確認
	市民1人当たりの移動支援額の適正な支出	円/人	3,465	3,174以下	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉移動支援額・人口総数を確認
目標2	多様な関係者が連携・協働(共創)した取組	件	5	12以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉取組数を確認
	地域座談会・住民説明会等の開催	地域	0	12以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉開催回数を確認
	バス事業者と住民の意見交換会の開催	回	0	6以上	
目標3	地域公共交通の市民1人当たりの年間利用回数	回/人	4.84	5.00以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉公共交通の利用者数・総人口を確認
	延岡駅における路線バスの乗り継ぎしやすい接続本数	本/日	137	現状維持	〈時期〉計画最終年度評価 〈方法〉運行ダイヤを確認
目標4	市民が安全で利用しやすい情報が分かりやすい乗り場・利用環境の整備	箇所	10	20以上	〈時期〉計画最終年度評価 〈方法〉整備箇所数を確認
	延岡駅・南延岡駅の乗車人数	人/日	1,878	2,010以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉運行実績を確認
	離島航路の年間利用者数	人/年	87,847	87,847以上	
	地域間幹線システムの年間利用者数	人/年	174,460	243,012以上	〈時期〉毎年度評価 〈方法〉運行実績・開催日を確認
	「バスの日」「宮野浦線の日」の実施日	日	1	6以上	



延岡市地域公共交通計画

発行 延岡市地域公共交通活性化協議会（延岡市）
〒882-8686 宮崎県延岡市東本小路2番地1

発行年月 令和6年3月（令和7年2月改訂）

電話 0982-22-7039

F A X 0982-22-7090

編集 延岡市 地域・離島・交通政策課 
