令和７年度

第１回

延岡市地域公共交通活性化協議会

資料

協議事項１　令和６年度決算及び令和７年度予算について

延岡市地域公共交通活性化協議会では、地域公共交通確保維持補助金その他必要な収入の受領及び事業の実施による支出へ対応するため、財務規程の制定などを行いました。今回、当該規約等に基づき、令和６年度の決算及び令和７年度の予算について、監査結果とともに報告します。

１　令和６年度の決算について（令和６年度延岡市地域公共交通活性化協議会決算書参照）

■令和６年度について、前期からの繰越金以外の主な収支としては、地域公共交通利便増進事業に係る歳入 2,308,900 円と歳出 2,308,900 円が挙げられます。

■これらについて、監査委員２名の監査を受けましたので、結果と合わせて報告します。

■なお、本協議会で承認を得られましたら、決算書の写しを延岡市長に送付します。

２　令和７年度の予算について（令和７年度延岡市地域公共交通活性化協議会予算書参照）

■令和７年度より、フィーダー系統確保維持事業に係る国庫補助金は本協議会に対して支払われます。このため、同事業に係る歳入 6,745,000 円と歳出 6,745,000 円を計上しています。

■なお、同補助金額については見込額であるため、今後実績等が確定し、予算を補正する必要が生じた場合は、予算を調製の上、速やかに本協議会に諮るものとします。

令和６年度　延岡市地域公共交通活性化協議会　決算書

（円）

歳　入

款　項　目	予算額	決算額	比較	説明
1　負担金	0	0	0	
1　負担金	0	0	0	
1　負担金	0	0	0	
2　補助金	2,308,900	2,308,900	0	
1　補助金	2,308,900	2,308,900	0	
1　補助金	2,308,900	2,308,900	0	地域公共交通利便増進事業
3　繰越金	63	63	0	
1　繰越金	63	63	0	
1　繰越金	63	63	0	
4　諸収入	0	0	0	
1　諸収入	0	0	0	
1　諸収入	0	0	0	
計	2,308,963	2,308,963	0	

歳　出

（円）

款　項　目	予算額	決算額	比較	説明
1　運営費	0	0	0	
1　会議費	0	0	0	
1　会議費	0	0	0	
2　事務費	0	0	0	
1　事務費	0	0	0	
2　事業費	2,308,900	2,308,900	0	
1　事業費	2,308,900	2,308,900	0	
1　事業費	2,308,900	2,308,900	0	地域公共交通利便増進事業 （延岡市へ支払済み）
3　予備費	0	0	0	
1　予備費	0	0	0	
1　予備費	0	0	0	
計	2,308,900	2,308,900	0	

歳入：2,308,963 円　－　歳出：2,308,900 円　＝　差引額：63 円

※当協議会名義の口座内には平成 24 年より引き継いでいる残金 63 円があるため、繰越金として扱う。

監査結果報告書

延岡市地域公共交通活性化協議会規約第１３条第３項の規定に基づき、令和６年度延岡市地域公共交通活性化協議会決算について、決算書、預金通帳及び関係書類を照合監査の結果、全て適正に処理されていることを認めます。

令和７年５月 13 日

延岡市地域公共交通活性化協議会

監事　　一般社団法人宮崎県タクシー協会延岡支部

支部長　　野々上　忠臣

監査結果報告書

延岡市地域公共交通活性化協議会規約第１３条第３項の規定に基づき、令和６年度延岡市地域公共交通活性化協議会決算について、決算書、預金通帳及び関係書類を照合監査の結果、全て適正に処理されていることを認めます。

令和７年５月 15 日

延岡市地域公共交通活性化協議会

監事　　北浦地域活性化協議会

会長　　猪股　信彦

令和７年度　延岡市地域公共交通活性化協議会　予算書

歳　入　（円）

款　項　目	予算額	前年度予算額	比較	説明
1　負担金	0	0	0	
1　負担金	0	0	0	
1　負担金	0	0	0	
2　補助金	6,745,000	2,308,900	4,436,100	
1　補助金	6,745,000	2,308,900	4,436,100	
1　補助金	6,745,000	2,308,900	4,436,100	フィーダー系統確保維持事業
3　繰越金	63	63	0	
1　繰越金	63	63	0	
1　繰越金	63	63	0	
4　諸収入	0	0	0	
1　諸収入	0	0	0	
1　諸収入	0	0	0	
計	6,745,063	2,308,963	4,436,100	

歳　出　（円）

款　項　目	予算額	前年度予算額	比較	説明
1　運営費	0	0	0	
1　会議費	0	0	0	
1　会議費	0	0	0	
2　事務費	0	0	0	
1　事務費	0	0	0	
2　事業費	6,745,000	2,308,900	4,436,100	
1　事業費	6,745,000	2,308,900	4,436,100	
1　事業費	6,745,000	2,308,900	4,436,100	フィーダー系統確保維持事業
3　予備費	63	0	63	
1　予備費	63	0	63	
1　予備費	63	0	63	
計	6,745,063	2,308,900	4,436,163	

※当協議会名義の口座内には平成 24 年より引き継いでいる残金 63 円があるため、繰越金として扱う予定。

協議事項２　乗合タクシー北方線の運行ルート延長に伴う地域公共交通計画変更認定申請について

乗合タクシー北方線はフィーダー系統確保維持事業対象路線であるため、運行ルートの延長に伴い、令和７バス事業年度に係る地域公共交通計画に添付する資料を変更する必要がありますので、別紙のとおり変更することとします。

詳細は次ページ

「地域公共交通計画変更認定申請書」等の資料

をご覧ください。

様式第１－２（日本産業規格Ａ列４番）

延地公交活協第　号
令和７年５月 27 日

国土交通大臣　殿

名　　称　延岡市地域公共交通活性化協議会
住　　所　延岡市東本小路２番地１
代表者氏名　会長（延岡市企画部長）　吉岡　修

地域公共交通計画変更認定申請書

令和７年９月２５日付け国総地第１２５号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

○　変更日
令和７年９月１日

○　変更箇所
（１）地域公共交通計画別紙
- １.地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- １８．協議会の開催状況と主な議論

（２）表１
- 以下の３系統を延伸する。
  - 申請番号３　乗合タクシー「二股線」※終点の変更あり
  - 申請番号４　乗合タクシー「猿渡線」
  - 申請番号８　乗合タクシー「片内・菅原線」

○　変更理由
フィーダー系統に位置付けられている路線のうち、延岡市北方町内において運行している乗合タクシーについて、路線延長に対する要望があることから、一部路線について運行ルートを延長し、高齢者等交通弱者の利便性向上と利用促進を図る。

別　紙

令和６年５月 22 日
変更：令和７年４月１日
変更：令和７年９月１日

（名称）延岡市地域公共交通活性化協議会

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
延岡市は平成18年２月に北方町及び北浦町、平成19年３月に北川町と合併し、九州で２番目に面積の広い自治体となっている。地域間幹線系統等の路線バスは、延岡市中心部を起点とし、合併した旧北方町・旧北浦町・旧北川町に加え、高千穂町や日向市間を横断的に運行している。また、鉄道についても、日豊本線が市内を南北に運行している。 延岡市のコミュニティバス乗合タクシーは、合併した旧町地域や旧延岡市域の郊外部を運行し、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おり、支線としての役割を果たしている。 また、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。 これらの取組みは、市内の公共交通空白地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、市民生活に必要不可欠な交通機関として機能している。 さらに、郊外部から市街地へのアクセス改善を図り、市街地の回遊性向上を目指すため、新たに「北部・南部まちなか循環バス」の運行を開始するとともに、南部まちなか循環バスへの接続を円滑にするために「南部地域乗合タクシー４路線（櫛津・土々呂線、小野・石田線、赤水・鯛名線及び伊形線）」を延伸した。 **さらに、本市北方町内において運行している乗合タクシー３路線について、高齢者等交通弱者の利便性向上と利用促進を図るため、運行ルートを延伸した。** このため、地域公共交通確保維持事業により、これらの地域内フィーダー系統を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。
２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（１）事業の目標
○利用者数について 別添１「利用者数の目標値」のとおりとする。 ○市民１人当たりの公費負担額について 別添２「市民１人あたりの移動支援額（公的資金）の上昇抑制目標値」のとおりとする。 （いずれも延岡市地域公共交通計画 P78～80　参照）
（２）事業の効果

コミュニティバス及び乗合タクシーを確保・維持することにより、交通空白地等の高齢者等の通院や買物といった日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

加えて、まちなか循環バス（北部・南部まちなか循環バスを含む。）の運行により、市街地における移動手段が確保され、まちなかの賑わい創出にもつながる。

また、これらの運行によって幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

さらには、高齢者等の外出機会の増加により、健康長寿の推進や消費活動に資する。

３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

・市の福祉部門が実施する、ケアプリのべおか事業（高齢者が路線バス、コミュニティバス等を利用して通うことができる場所で介護予防に関するプログラムを実施する）により利用を促す。（延岡市）

・小学校向けの乗り方教室や高齢者向けのお出かけ企画を実施する。（延岡市バス利用促進協議会）

・まちなか循環バスにおいて、小学生の運賃無料期間に合わせてキャンペーンを実施する。（延岡市バス利用促進協議会）

・地域交通をわがごととして考えてもらうため、利用者と交通事業者が直接意見交換できる機会として「地域座談会」を随時実施し、より使い勝手の良い経路・運行時刻の見直しを行っていく。特に、利用が低迷している路線においては、優先的に行っていく。（延岡市、地域住民）

・交通事業者のリソース（運転士・車両等）の確保に向け、交通事業者に対して二種免許取得や車両購入（乗合タクシーで使用する車両が対象）に係る経費に対する補助を行っていく。（延岡市）

４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表１を添付。

５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る各路線について、延岡市から運行事業者への負担金額は、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

６．２．の目標・効果の評価手法及び測定方法

・【支線交通の利用者数】毎年度運行実績を確認して評価

・【市民１人当たりの公費負担額】毎年度移動支援額や人口総数を確認して評価

（延岡市地域公共交通計画 P78、P111 参照）

７．別表１の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

８．別表１の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし
９．生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 **【地域間幹線系統のみ】**
※該当なし
10．地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 **【地域内フィーダー系統のみ】**
表５を添付。
11．車両の取得に係る目的・必要性 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
12．車両の取得に係る定量的な目標・効果 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
14．老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） **【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
15．貨客混載の導入に係る目的・必要性 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
16．貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
17．貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
18．協議会の開催状況と主な議論

・令和５年４月７日　（第１回）　計画策定に係る契約及び契約事務等に関する延岡市への委任について合意）（書面協議）
・令和５年６月 19 日（第２回）　計画策定に関する説明及び延岡市が計画策定業務を委託した相手方について合意
・令和５年 11 月 24 日（第３回）　計画素案の提示（第１章から第４章まで）及び計画に対する委員からの意見募集・合意
・令和６年１月 25 日（第４回）　計画素案の提示（第５章及び第６章）及び計画に対する委員からの意見募集・合意
・令和６年３月６日（第５回）　計画最終案の提示及び当該案への承認・不承認の回答依頼（書面協議）
（第５回の書面協議の結果、令和６年３月 21 日に承認を得られたことから、令和６年３月 27 日に完成、令和６年３月 28 日に公表した。）
・令和６年５月 22 日（第１回）　令和７年度計画別紙認定申請について、協議会承認を受けた。
・令和６年 11 月 15 日（第３回）　北部・南部まちなか循環バスの実証運行について、協議会承認を受けた。
・令和７年２月７日（第６回）　令和７年度計画変更認定申請について、「北部・南部まちなか循環バス４系統の追加」「南部地域乗合タクシー４路線の延伸」の協議会承認を受けた。
・令和７年５月 27 日（第１回）　令和７年度計画変更認定申請について、「乗合タクシー北方線の一部路線の延伸」の協議会承認を受けた。

19. 利用者等の意見の反映状況

地域公共交通計画策定に当たり、下記の調査を実施した。各調査から得られた結果のポイントを踏まえ、目標を達成するための実施事業に反映した。

①アンケート調査
・市民 6,000 世帯に郵送と WEB によるアンケート配布
・市内立地企業 50 社を対象に郵送によるアンケート配布
・市内高校６校及び市外高校５校の１年生にアンケート配布
・九州保健福祉大学の学生を対象に、WEB アンケート配布

②路線バス乗降調査・利用者ヒアリング
市内幹線軸７路線（市補助路線）において、調査員の乗込みによるインタビューを実施

③主要施設ヒアリング調査
主要施設（JR 延岡駅など４か所）において、調査員によるインタビューを実施

④交通事業者等へのヒアリング調査
交通事業者８者と市関連部局 10 者に対して直接面談方式による聞き取り調査を実施

⑤地域座談会
市内中学校単位（16 地域）において実施し、各地域のニーズや課題を抽出した。

また、令和６年２月５日から令和６年２月 26 日までの期間でパブリックコメントを実施した結果、４名から７件の意見を得たため、今後の取組みの参考意見とすることとした。

【本計画に関する担当者・連絡先】
（住　所）宮崎県延岡市東本小路２番地１
（所　属）延岡市企画部地域・離島・交通政策課
（氏　名）山本　拓朗
（電　話）0982-22-7039
（e-mail）k-anzen@city.nobeoka.miyazaki.jp

注意：　本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によら

なくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表１　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名（申請番号）	運行系統			系統キロ程	計画運行日数	計画運行回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合（別表7・別表9・別表10）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件（別表7・9）	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件（別表7のみ）
延岡市	（株）あさひ観光バス	（1）乗合タクシー「美々地線」	北方町総合支所	日平	美々地神社前	往 16.8km 復 16.8km	94日	94.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（2）乗合タクシー「鹿川線」	北方町総合支所	下鹿川小学校	上鹿川今村橋	往 29.5km 復 29.5km	99日	99.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（3）乗合タクシー「二股線」	北方医院	うそ越橋	西の子橋	往 23.km 復 23.km	101日	101.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（4）乗合タクシー「猿渡線」	北方町総合支所	亀ヶ崎	久保	往 24.9km 復 24.9km	51日	51.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（5）乗合タクシー「三ヶ村線」	北方町総合支所	蔵田公民館下	三ヶ村公民館	往 14.6km 復 14.6km	51日	51.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（6）乗合タクシー「大保下線」	北方医院	下曽木駅前	大保下	往 28.9km 復 28.9km	50日	50.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（7）乗合タクシー「下崎・笠下黒原線」	北方医院	伊木原	下崎	往 9.9km 復 9.9km	50日	50.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（8）乗合タクシー「片内・菅原線」	北方町総合支所	滝下公民館前	猪之内	往 28.8km 復 28.8km	99日	99.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（9）乗合タクシー「上中尾線」	北方医院	小中尾	上中尾公民館	往 19.2km 復 19.2km	44日	44.0回			路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	（10）乗合タクシー「下塚線」	高橋医院	三川内・上塚	下塚	往 15.3km 復 15.3km	95日	190.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の宮野浦線と古江停留所にて接続	③

（注）

1．乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。

2．区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。

3．「系統キロ程」については、小数点第１位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

4．「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「〇」を記載すること。

5．「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。

6．「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。

7．乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。

8．本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

協議事項３　令和８年度フィーダー系統確保維持事業の認定申請

当協議会は、地域公共交通確保維持改善事業における「フィーダー系統確保維持事業」について、毎年度認定申請していますが、令和８年度分も認定申請を行うため、協議を行うものです。
なお、令和７年度の認定申請分より、地域公共交通計画の内容と連動させて申請を行うこととなっています。

１　地域公共交通確保維持改善事業の概要

■地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援するものであり、大きく分けて以下の３つ（①～③）の内容で構成されています。

①　地域の特性に応じた生活交通の確保維持（地域公共交通確保維持事業）
バス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持を支援する。

②　快適で安全な公共交通の構築（地域公共交通バリア解消促進等事業）
鉄道駅のバリアフリー化や公共交通の利用環境改善、地域鉄道の安全性向上等を支援

③　持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画等策定の後押し（地域公共交通調査等事業）
地域公共交通計画等の策定、バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進方針・基本構想の策定、地域公共交通利便増進実施計画・地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進・事業評価を支援

地域内フィーダー系統補助

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

〇フィーダー系統：バスの停留所、鉄道バスの停留所、鉄道の駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワーク（地域間幹線バス、電車、旅客船及び航空機）と接続する系統。

〇支援の内容
コミュニティバスや乗合タクシーの運行に係る欠損額の一部を補助

２．認定申請の概要

■地域内フィーダー系統補助金を申請するにあたっては、地域公共交通活性化協議会で協議することが必要となります。
認定申請の概要は次ページのとおりです（詳細は別紙参照）

■計画期間

令和８年度（令和７年 10 月～令和８年９月）

■系統数

30 系統（北方線９、北浦線３、旧延岡線４、北川線４、まちなか循環バス 6、南部地域乗合タクシー４）

■令和 8 年度分に関する今後のスケジュール（予定）

日程	内容
令和７年５月 27 日（今回）	協議会における延岡市地域内フィーダー系統確保維持計画の協議
令和７年６月 30 日まで	国土交通大臣に対して計画認定申請書を提出
令和７年９月末頃	計画認定
令和７年 10 月～令和８年９月	事業開始
令和８年 11 月末	実績報告、補助金交付申請
令和９年１月頃	事業評価
令和９年３月末	補助金交付（国→本協議会）

３．【参考】昨年度からの変更点

■コミュニティバスや乗合タクシーの運行に係る地域公共交通確保維持事業に係る補助金は、本協議会に交付される予定です。（昨年度は交通事業者に交付→市に入金）

様式第１－１（日本産業規格Ａ列４番）

延地公交活協第　号
令和７年５月　日

国土交通大臣　殿

名　　称　延岡市地域公共交通活性化協議会
住　　所　宮崎県延岡市東本小路２番地１
代表者氏名　吉岡　修

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

別　紙

令和７年５月 27 日

（名称）延岡市地域公共交通活性化協議会

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
延岡市は平成18年２月に北方町及び北浦町、平成19年３月に北川町と合併し、九州で２番目に面積の広い自治体となっている。地域間幹線系統等の路線バスは、延岡市中心部を起点とし、合併した旧北方町・旧北浦町・旧北川町に加え、高千穂町や日向市間を横断的に運行している。また、鉄道についても、日豊本線が市内を南北に運行している。 延岡市のコミュニティバス乗合タクシーは、合併した旧町地域や旧延岡市域の郊外部を運行し、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おり、支線としての役割を果たしている。 また、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。 これらの取組みは、市内の公共交通空白地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、市民生活に必要不可欠な交通機関として機能している。 さらに、郊外部から市街地へのアクセス改善を図り、市街地の回遊性向上を目指すため、新たに「北部・南部まちなか循環バス」の運行を開始するとともに、南部まちなか循環バスへの接続を円滑にするために「南部地域乗合タクシー４路線（櫛津・土々呂線、小野・石田線、赤水・鯛名線及び伊形線）」を延伸した。 さらに、本市北方町内において運行している乗合タクシー３路線について、高齢者等交通弱者の利便性向上と利用促進を図るため、運行ルートを延伸した。 このため、地域公共交通確保維持事業により、これらの地域内フィーダー系統を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。
２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（１）事業の目標
○利用者数について 別添１「利用者数の目標値」のとおりとする。 ○市民１人当たりの公費負担額について 別添２「市民１人あたりの移動支援額（公的資金）の上昇抑制目標値」のとおりとする。 （いずれも延岡市地域公共交通計画 P78～80　参照）
（２）事業の効果

コミュニティバス及び乗合タクシーを確保・維持することにより、交通空白地等の高齢者等の通院や買物といった日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

加えて、まちなか循環バス（北部・南部まちなか循環バスを含む。）の運行により、市街地における移動手段が確保され、まちなかの賑わい創出にもつながる。

また、これらの運行によって幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

さらには、高齢者等の外出機会の増加により、健康長寿の推進や消費活動に資する。

３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

・市の福祉部門が実施する、ケアプリのべおか事業（高齢者が路線バス、コミュニティバス等を利用して通うことができる場所で介護予防に関するプログラムを実施する）により利用を促す。（延岡市）

・小学校向けの乗り方教室や高齢者向けのお出かけ企画を実施する。（延岡市バス利用促進協議会）

・まちなか循環バスにおいて、小学生の運賃無料期間に合わせてキャンペーンを実施する。（延岡市バス利用促進協議会）

・地域交通をわがごととして考えてもらうため、利用者と交通事業者が直接意見交換できる機会として「地域座談会」を随時実施し、より使い勝手の良い経路・運行時刻の見直しを行っていく。特に、利用が低迷している路線においては、優先的に行っていく。（延岡市、地域住民）

・交通事業者のリソース（運転士・車両等）の確保に向け、交通事業者に対して二種免許取得や車両購入（乗合タクシーで使用する車両が対象）に係る経費に対する補助を行っていく。（延岡市）

４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表１を添付。

５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る各路線について、延岡市から運行事業者への負担金額は、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

６．２．の目標・効果の評価手法及び測定方法

・【支線交通の利用者数】毎年度運行実績を確認して評価

・【市民１人当たりの公費負担額】毎年度移動支援額や人口総数を確認して評価

（延岡市地域公共交通計画 P78、P111 参照）

７．別表１の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

８．別表１の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし
９．生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 **【地域間幹線系統のみ】**
※該当なし
10．地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 **【地域内フィーダー系統のみ】**
表５を添付。
11．車両の取得に係る目的・必要性 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
12．車両の取得に係る定量的な目標・効果 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
14．老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） **【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
15．貨客混載の導入に係る目的・必要性 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
16．貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
17．貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
18．協議会の開催状況と主な議論

・令和５年４月７日　（第１回）　計画策定に係る契約及び契約事務等に関する延岡市への委任について合意）（書面協議）
・令和５年６月 19 日（第２回）　計画策定に関する説明及び延岡市が計画策定業務を委託した相手方について合意
・令和５年 11 月 24 日（第３回）　計画素案の提示（第１章から第４章まで）及び計画に対する委員からの意見募集・合意
・令和６年１月 25 日（第４回）　計画素案の提示（第５章及び第６章）及び計画に対する委員からの意見募集・合意
・令和６年３月６日（第５回）　計画最終案の提示及び当該案への承認・不承認の回答依頼（書面協議）

（第５回の書面協議の結果、令和６年３月 21 日に承認を得られたことから、令和６年３月 27 日に完成、令和６年３月 28 日に公表した。）

・令和６年５月 22 日（第１回）　令和７年度計画別紙認定申請について、協議会承認を受けた。
・令和６年 11 月 15 日（第３回）　北部・南部まちなか循環バスの実証運行について、協議会承認を受けた。
・令和７年２月７日（第６回）　令和７年度計画変更認定申請について、「北部・南部まちなか循環バス４系統の追加」「南部地域乗合タクシー４路線の延伸」の協議会承認を受けた。
・令和７年５月 27 日（第１回）　令和７年度計画変更認定申請について、「乗合タクシー北方線の一部路線の延伸」の協議会承認を受けた。
令和８年度計画別紙認定申請について、協議会承認を受けた。

19. 利用者等の意見の反映状況

地域公共交通計画策定に当たり、下記の調査を実施した。各調査から得られた結果のポイントを踏まえ、目標を達成するための実施事業に反映した。

①アンケート調査
・市民 6,000 世帯に郵送と WEB によるアンケート配布
・市内立地企業 50 社を対象に郵送によるアンケート配布
・市内高校６校及び市外高校５校の１年生にアンケート配布
・九州保健福祉大学の学生を対象に、WEB アンケート配布

②路線バス乗降調査・利用者ヒアリング
市内幹線軸７路線（市補助路線）において、調査員の乗込みによるインタビューを実施

③主要施設ヒアリング調査
主要施設（JR 延岡駅など４か所）において、調査員によるインタビューを実施

④交通事業者等へのヒアリング調査
交通事業者８者と市関連部局 10 者に対して直接面談方式による聞き取り調査を実施

⑤地域座談会
市内中学校単位（16 地域）において実施し、各地域のニーズや課題を抽出した。

また、令和６年２月５日から令和６年２月 26 日までの期間でパブリックコメントを実施した結果、４名から７件の意見を得たため、今後の取組みの参考意見とすることとした。

【本計画に関する担当者・連絡先】
（住　所）宮崎県延岡市東本小路２番地１
（所　属）延岡市企画部地域・離島・交通政策課
（氏　名）山本　拓朗
（電　話）0982-22-7039
（e-mail）k-anzen@city.nobeoka.miyazaki.jp

注意：　本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

■別添1　利用者数の目標値

※1回＝1往復

運行予定者	申請番号	運行系統名	実績 R5年度（R4.10～R5.9） 利用者数	実績 R5年度 1回あたり利用人数	実績 R6年度（R5.10～R6.9） 利用者数	実績 R6年度 1回あたり利用人数	実績 R7年度上半期（R6.10～R7.3） 利用者数	実績 R7年度上半期 1回あたり利用人数	増減（R7/R6）	目標 R8年度（R7.10～R8.9） 利用者数	目標 R8年度 1回あたり利用人数	目標 R9年度（R8.10～R9.9） 利用者数	目標 R9年度 1回あたり利用人数	目標 R10年度（R9.10～R10.9） 利用者数	目標 R10年度 1回あたり利用人数	目標 R11年度（R10.10～R11.9） 利用者数	目標 R11年度 1回あたり利用人数
(株)あさひ観光バス	1	美々地線	294	3.0	245	2.6	108	2.4	92.3%	247	2.6	247	2.6	247	2.6	247	2.6
	2	鹿川線	555	5.5	724	7.3	259	5.4	74.0%	723	7.3	723	7.3	723	7.3	723	7.3
	3	二股線	520	5.2	603	5.9	281	5.6	94.9%	584	5.9	584	5.9	584	5.9	584	5.9
	4	猿渡線	452	9.0	433	8.6	163	6.5	75.6%	413	8.6	413	8.6	413	8.6	413	8.6
	5	三ヶ村線	305	6.1	331	6.6	159	6.4	97.0%	317	6.6	317	6.6	317	6.6	317	6.6
	6	大保下線	441	9.0	387	7.7	158	6.6	85.7%	393	7.7	393	7.7	393	7.7	393	7.7
	7	下崎・笠下黒原線	54	1.1	74	1.5	99	4.1	273.3%	102	2.0	102	2.0	102	2.0	102	2.0
	8	片内・菅原線	595	5.9	648	6.5	307	6.5	100.0%	644	6.5	644	6.5	644	6.5	644	6.5
	9	上中尾線	381	8.1	341	7.9	114	5.7	72.2%	348	7.9	348	7.9	348	7.9	348	7.9
宮崎第一交通(株) 扇興タクシー(株) 宮交タクシー(株) 延岡グリーンタクシー(株) □	10	下塚線	282	1.4	308	1.6	117	1.2	75.0%	364	2.0	364	2.0	364	2.0	364	2.0
	11	市尾内線	1,022	5.1	684	3.3	241	2.4	72.7%	653	3.3	653	3.3	653	3.3	653	3.3
	12	三川内線	204	2.0	192	2.0	86	1.7	85.0%	200	2.0	200	2.0	200	2.0	200	2.0
	13	上三輪・貝の畑～祇園線	388	3.8	421	4.0	425	4.1	102.5%	372	4.0	372	4.0	372	4.0	372	4.0
	14	安井・神戸～レーヨン線	350	3.3	347	3.3	185	3.6	109.1%	323	3.3	323	3.3	323	3.3	323	3.3
	15	須佐～大武線	236	4.5	292	5.6	221	8.5	151.8%	269	5.6	269	5.6	269	5.6	269	5.6
	16	小川・平田線～祇園線	202	3.8	199	3.8	86	3.3	86.8%	182	3.8	182	3.8	182	3.8	182	3.8
延岡市	17	上赤線	1,786	4.9	1,627	4.5	660	3.8	84.4%	1,598	4.5	1,598	4.5	1,598	4.5	1,598	4.5
	18	下塚線	1,580	4.2	1,372	3.7	518	2.8	75.7%	1,351	3.7	1,351	3.7	1,351	3.7	1,351	3.7
	19	瀬口線	1,383	3.8	1,224	3.4	599	3.5	102.9%	1,207	3.4	1,207	3.4	1,207	3.4	1,207	3.4
	20	家田線	401	1.1	311	0.9	201	1.2	133.3%	710	2.0	710	2.0	710	2.0	710	2.0
宮崎交通(株)	21・22	まちなか循環バス	41,656	8.8	47,240	9.9	24,790	10.5	106.1%	47,187	10.1	47,187	10.1	47,187	10.1	47,187	10.1
	23・24	北部まちなか循環バス					2,927	7.3	#DIV/0!	11,978	7.1	11,978	7.1	11,978	7.1	11,978	7.1
	25・26	南部まちなか循環バス					1,899	4.8	#DIV/0!	7,929	4.7	7,929	4.7	7,929	4.7	7,929	4.7
宮崎第一交通(株) 扇興タクシー(株) 宮交タクシー(株) 延岡グリーンタクシー(株)	27	櫛津・土々呂線	1,148	11.4	1,124	11.4	713	14.0	122.8%	1,140	11.4	1,140	11.4	1,140	11.4	1,140	11.4
	28	小野・石田線	874	9.1	620	6.6	292	6.2	93.9%	614	6.6	614	6.6	614	6.6	614	6.6
	29	赤水・鯛名線	588	6.1	787	8.6	396	8.4	97.7%	817	8.6	817	8.6	817	8.6	817	8.6
	30	伊形線	189	2.9	294	3.1	256	5.4	174.2%	288	3.1	288	3.1	288	3.1	288	3.1
		乗車人数合計	53,087		58,003		34,603			78,092		78,092		78,092		78,092	

【令和8年度における目標利用者数設定の根拠について】

○延岡市地域公共交通計画における令和11年度の利用者数目標値は78,033人以上で設定している（計画P78参照）。
　この目標を達成するため、令和8年度の目標利用者数を「78,092人」（1回当たり利用人数×表1に記載した計画運行回数）とし、令和11年度まで当該水準を維持できるよう設定している。

【令和8年度における目標1回あたり利用人数設定の根拠について】

○申請番号7、10及び20を除く運行系統については、新型コロナウイルス感染症の影響から回復しつつあると考えられることから、令和6年度と同程度の乗車を見込み、令和6年度と同じ1回あたり利用人数を設定した。
○申請番号7、10及び20の運行系統については、令和5年度、令和6年度と続けて1回あたり利用人数が2.0を下回っているが、当該地域住民に向けて利用の周知を行う予定であることから、2.0で設定する。

■別添2　市民1人あたりの移動支援額（公的資金）の上昇抑制目標値

（単位：円）

市民の移動を支援するために充てられる公的事業		実績値	目標値		
		R5年度	R8年度	R9年度	R10年度
①	地方バス路線維持補助	1,812	1,677	1,677	1,677↓
②	地域コミュニティバス運行事業	284	274	274	274↓
	うち【フィーダー系統】	(266)	(248)	(248)	(248)↓
③	【フィーダー系統】まちなか循環バス運行事業	80	76	76	76↓
④	脱マイカー社会推進のためのオンデマンド交通事業	163	264	264	264↓
⑤	まちなかバス新路線DX実証事業	0	7	7	7↓
⑥	離島航路補助事業	522	369	369	369↓
⑦	スクールバス運行管理事業	340	326	326	326↓
⑧	通学送迎委託事業	20	19	19	19↓
⑨	高齢者福祉バス運行委託事業	141	80	80	80↓
⑩	高齢者バス貸切料助成事業	7	5	5	5↓
⑪	高齢者バス利用助成事業	80	68	68	68↓
⑫	障がい者福祉バス運行委託事業	16	9	9	9↓
合計		3,465	3,174	3,174	3,174↓

■住民１人当たりのフィーダー系統分における令和10年度の負担額目標については「３２４円以下」としている。
　このことから、令和８年度については令和４年度の状況維持ということで「３２４円」を目標として設定する。

■その他の事業についても同様の考え方で目標を設定している。

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名（申請番号）	運行系統			系統キロ程	計画運行日数	計画運行回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合（別表7・別表9・別表10）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件（別表7・9）	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件（別表7のみ）
延岡市	（株）あさひ観光バス	（1）乗合タクシー「美々地線」	北方町総合支所	日平	美々地神社前	往 16.8km 復 16.8km	95日	95.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（2）乗合タクシー「鹿川線」	北方町総合支所	下鹿川小学校	上鹿川今村橋	往 29.5km 復 29.5km	99日	99.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（3）乗合タクシー「二股線」	北方医院	うそ越橋	西の子橋	往 23.km 復 23.km	99日	99.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（4）乗合タクシー「猿渡線」	北方町総合支所	亀ヶ崎	久保	往 24.9km 復 24.9km	48日	48.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（5）乗合タクシー「三ヶ村線」	北方町総合支所	蔵田公民館下	三ヶ村公民館	往 14.6km 復 14.6km	48日	48.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（6）乗合タクシー「大保下線」	北方医院	下曽木駅前	大保下	往 28.9km 復 28.9km	51日	51.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（7）乗合タクシー「下崎・笠下黒原線」	北方医院	伊木原	下崎	往 9.9km 復 9.9km	51日	51.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（8）乗合タクシー「片内・菅原線」	北方町総合支所	滝下公民館前	猪之内	往 28.8km 復 28.8km	99日	99.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	（株）あさひ観光バス	（9）乗合タクシー「上中尾線」	北方医院	小中尾	上中尾公民館	往 19.2km 復 19.2km	44日	44.0回	○		路線定期	① ②(1)	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北方町総合支所前停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	（10）乗合タクシー「下塚線」	高橋医院	三川内・上塚	下塚	往 15.3km 復 15.3km	91日	182.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の宮野浦線と古江停留所にて接続	③

（注）

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第１位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名（申請番号）	運行系統			系統キロ程	計画運行日数	計画運行回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合（別表7及び別表9）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件（別表7・9）	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件（別表7のみ）
延岡市	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	(11) 乗合タクシー「市尾内線」	高橋医院	梅木郵便局・大井	市尾内	往 19.9km 復 19.9km	99日	198.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の宮野浦線と古江停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	(12) 乗合タクシー「三川内線」	高橋医院	地下	三川内	往 9.3km 復 9.3km	50日	100.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の宮野浦線と古江停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	(13) 乗合タクシー「上三輪・貝の畑～祇園線」	北小路コープ前	細見	鹿越	往 25.4km 復 25.4km	93日	93.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北小路コープ前停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	(14) 乗合タクシー「安井・神戸～レーヨン線」	レーヨン前	神戸町	荒浦	往 16.9km 復 16.9km	98日	98.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の宮野浦線とレーヨン前停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	(15) 乗合タクシー「須佐～大武線」	レーヨン前	恋島公民館	須佐営農集会所	往 11.9km 復 11.9km	48日	48.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の宮野浦線とレーヨン前停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株） 宮崎第一交通（株）	(16) 乗合タクシー「小川・平田線～祇園線」	北小路コープ前	小川研修センター	黒仁田	往 24.4km 復 24.4km	48日	48.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通（株）の高千穂線と北小路コープ前停留所にて接続	③
	延岡市	(17) コミュニティバス「上赤線」	道の駅北川はゆま	上赤、下赤	黒内	往 25.6km 復 25.6km	142日	355.0回	○		路線定期	① ②(1)	宮崎交通（株）の熊田線と曽立停留所にて接続	③
	延岡市	(18) コミュニティバス「下塚線」	道の駅北川はゆま	本下塚	陸地	往 31.9km 復 31.9km	146日	365.0回	○		路線定期	① ②(1)	宮崎交通（株）の熊田線と曽立停留所にて接続	③
	延岡市	(19) コミュニティバス「瀬口線」	道の駅北川はゆま	本瀬口	惣別当	往 16.5km 復 16.5km	142日	355.0回	○		路線定期	① ②(1)	宮崎交通（株）の熊田線と曽立停留所にて接続	③
	延岡市	(20) コミュニティバス「家田線」	道の駅北川はゆま	山の手	長谷橋	往 13.7km 復 13.7km	142日	355.0回	○		路線定期	① ②(1)	宮崎交通（株）の熊田線と曽立停留所にて接続	③

（注）

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第１位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表１０）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名（申請番号）	運行系統			系統キロ程	計画運行日数	計画運行回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合（別表7及び別表9）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件（別表7・9）	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件（別表7のみ）
延岡市	宮崎交通㈱	(21) まちなか循環バス	延岡駅	図書館前、総合文化センター前	延岡駅	循環 14.5km .km	292日	2,336.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と安賀多5丁目停留所等にて接続	③
	宮崎交通㈱	(22) まちなか循環バス	延岡駅	図書館前、総合文化センター前	延岡駅	循環 14.5km .km	292日	2,336.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と安賀多5丁目停留所等にて接続	③
	宮崎交通㈱	(23) 北部まちなか循環バス（内回り）	イオン延岡	延岡駅、イオン多々良店	イオン延岡	循環 15.2km .km	241日	723.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と安賀多5丁目停留所等にて接続	③
	宮崎交通㈱	(24) 北部まちなか循環バス（外回り）	イオン延岡	延岡駅、イオン多々良店	イオン延岡	循環 14.7km .km	241日	964.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と安賀多5丁目停留所等にて接続	③
	宮崎交通㈱	(25) 南部まちなか循環バス（内回り）	イオン延岡	南延岡、鶴ケ丘公園	イオン延岡	循環 14.2km .km	241日	964.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と安賀多5丁目停留所等にて接続	③
	宮崎交通㈱	(26) 南部まちなか循環バス（外回り）	イオン延岡	南延岡、鶴ケ丘公園	イオン延岡	循環 14.1km .km	241日	723.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と安賀多5丁目停留所等にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株）	(27) 乗合タクシー「櫛津・土々呂線」	港ヶ丘	塩浜三丁目	鶴ケ丘公園	往 12.km 復 12.2km	100日	100.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と一ヶ岡小学校入口にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株）	(28) 乗合タクシー「小野・石田線」	小野神社	塩浜三丁目	鶴ケ丘公園	往 13.9km 復 13.5km	93日	93.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と塩浜3丁目停留所にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株）	(29) 乗合タクシー「赤水・鯛名線」	外浦浜	塩浜三丁目	鶴ケ丘公園	往 11.4km 復 12.km	95日	95.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と一ヶ岡小学校入口にて接続	③
	＜共同運行＞ 宮交タクシー（株） 扇興タクシー（株） 延岡グリーンタクシー（株）	(30) 乗合タクシー「伊形線」	大久保鐵工所前	塩浜三丁目	鶴ケ丘公園	往 8.3km 復 8.3km	93日	93.0回	○		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通㈱の門川・日向線と一ヶ岡小学校入口にて接続	③

（注）

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第１位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5　地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	延岡市

（単位：人）

	人　口
人口集中地区以外	39,556
交通不便地域等	10,312

交通不便地域等の内訳

人　口	対象地区	根拠法
3,338	旧北方町	過疎法
3,207	旧北川町	過疎法
3,057	旧北浦町	過疎法
710	島浦町	離島振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
延岡市地域公共交通計画	令和6年3月27日	－
延岡市地域公共交通利便増進実施計画	令和7年3月5日 （認定日：令和7年3月10日）	令和7年度

（1）記載要領

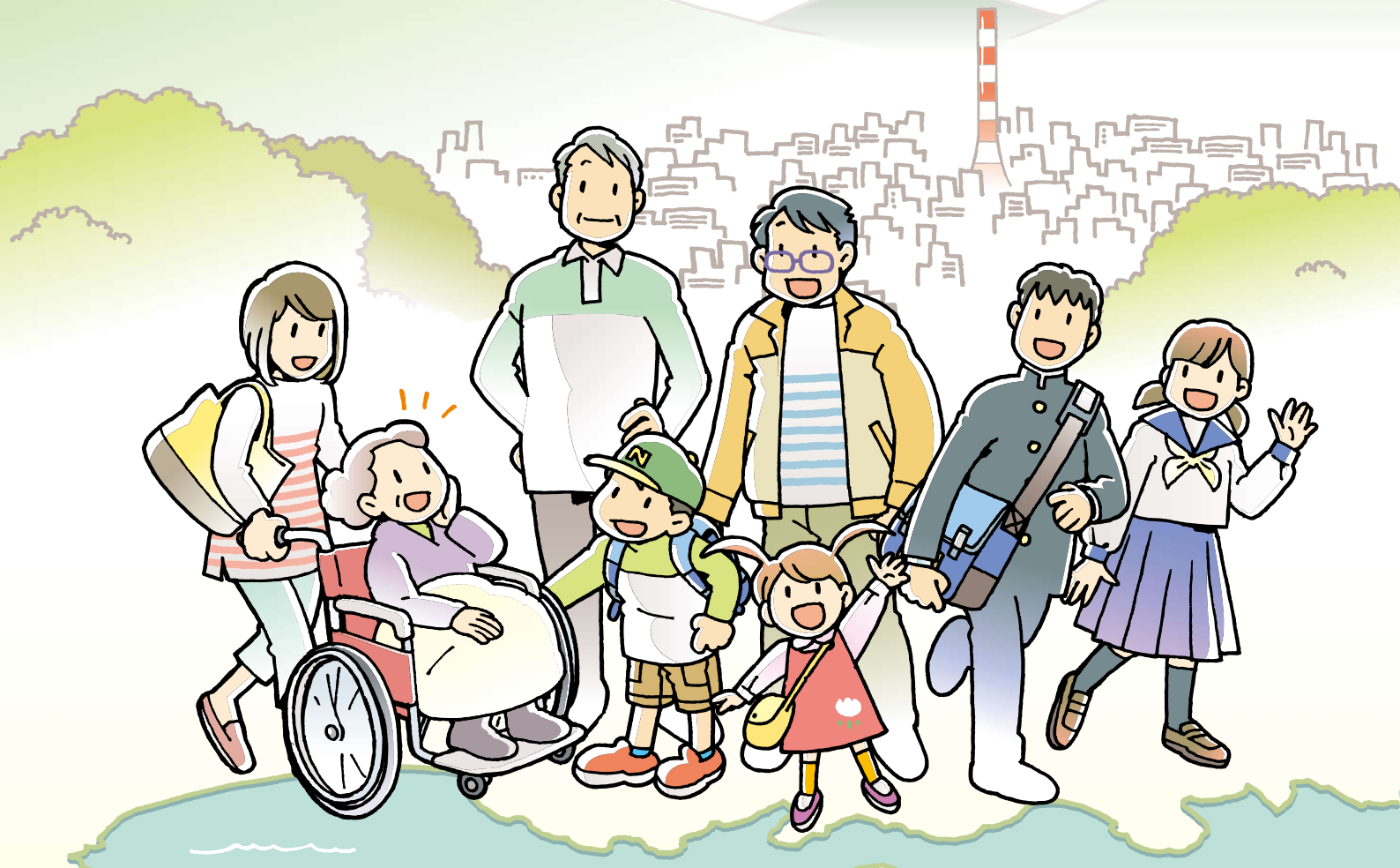
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

（2）添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

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

〈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）を活用します。　下表※の路線はR7.4～国庫補助の活用を予定

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）
支線交通（フィーダー）		まちなか循環バス	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）
		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）
	乗合タクシー北方線	美々地線	4条乗合		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）
		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）
	コミュニティバス北川線	上赤線	自家用有償旅客運送（市町村有償運送）	延岡市	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）
	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）
支線交通（自主路線）	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、市民生活に必要不可欠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。

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

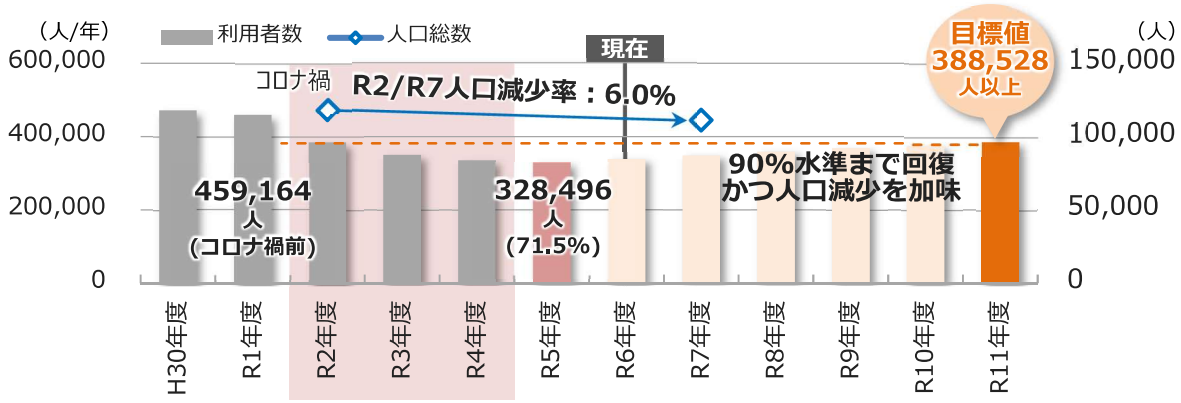


図　市内路線バスの利用者数と人口推移

目標値１-２　中山間地域・市街地部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

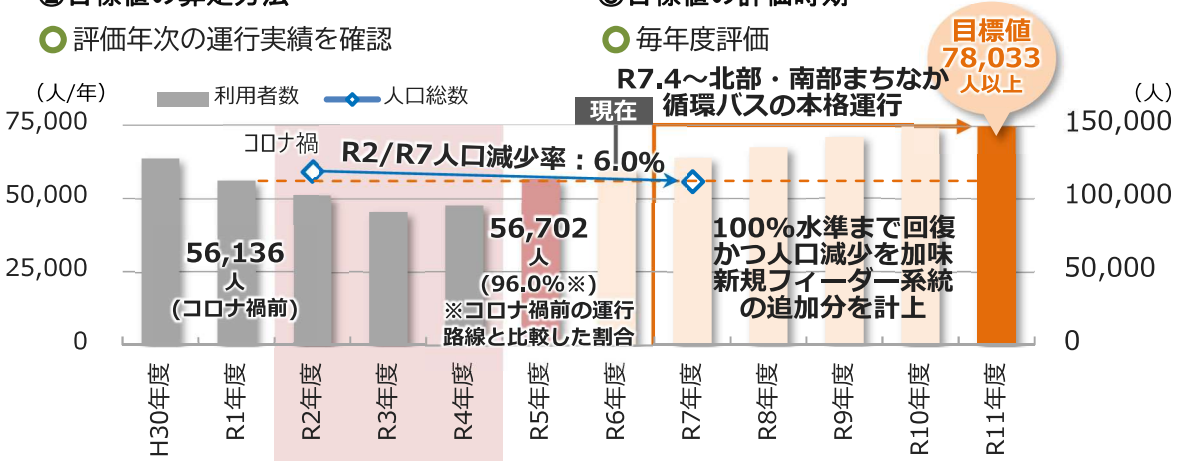


図　支線交通（フィーダー系統）の利用者数と人口推移

■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。市民の移動支援に関係す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（悠々パス交付）、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）

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

事業の課題	○適度に公共交通を使う暮らしの習慣化 ○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 ○公共交通サービスの存続に向けた関係者連携・協働（共創）の促進
取組の方向性	○日常生活の中で公共交通を見る・知る機会を増やし、公共交通に興味・関心を持ってもらうために、公共交通を利用した外出促進の企画や乗り方教室、各種ツールを活用した公共交通の情報発信・PR、主要施設と協力したマップ・時刻表の提供など、利用するためのきっかけづくりに取り組みます。

《取組①》他分野等との連携強化による利用促進

■介護予防事業と連携し、ケアプリのべおかの参加者に対して、公共交通に関する情報発信・PRの強化に取り組み、地域住民の口コミ等を通じて利用促進に取り組みます。

■福祉分野では、高齢者の外出促進や健康づくりに関わる取組と連携し、バス利用券の交付時にバス路線図を配布して周知するなど利用促進及び幅広い情報発信に取り組みます。

■観光・商業分野については、観光需要の回復に合わせてバス旅などの公共交通を使って観光できるおすすめパックの作成、関連施設や公共交通の特典付き市内散策パックなど、バス等を使った利用促進を検討します。更にイベント等に合わせたまちなか循環バス等の臨時運行についても継続して実施します。また、地域通貨ののべおかCOINと連携したバスの利用促進についても検討します。

■脱炭素分野と連携し、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換等を促し、脱マイカー社会推進に向けて取り組みます。

図　日帰りバスパックの利用促進事例

出典：岩手県八戸市

図　イベント時の臨時運行

出典：まつりのべおか推進協議会

《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を実施します。

■学生においては、子どもを対象とした乗り方教室や高校生・大学生を主体としたワークショップの実施など、学校関係者と連携し、将来の公共交通の在り方を考える機会を創出し、まずは公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりに取り組みます。

■会社員（通勤者）においては、適度に公共交通を利用してもらうための意識啓発やエコ通勤の促進に取り組んでいきます。

■高齢者においては、健康づくりを対象とした乗り方教室や公共交通を利用したお出かけ企画などの利用促進や地区ごとの路線情報が分かるバスマップ等の作成による情報提供を行い、自家用車に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

事業 6　地域の総力を挙げた取組の推進・支援

事業の課題	○交通事業者の運転士不足・高齢化、2024年問題への対策 ○市民主体による地域移動手段の確保・維持
取組の方向性	○地域交通をわがごととして考え、地域の移動手段確保に向けて、地域の声を把握するための座談会を開催し、地域の悩みごとや交通不便状況を聞きながら、延岡市地域交通支援補助金の継続的な支援・周知に取り組みます。

《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

■令和5年度の地域座談会では、地域住民から“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、今後も継続して地域住民同士の話し合いの場を提供します。また、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し、それぞれが抱える課題を共有しながら、より良い地域交通の確保に取り組みます。

《取組②》地域の総力を挙げた取組の支援・周知

■人口減少・高齢化社会の進行、交通事業者の運転士不足等の背景もあり、住民主導型の地域交通が地域の移動手段を確保する方策の一つとして、一層重要視されており、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に取り組みます。

■一般ドライバーが有償で顧客を送迎する「ライドシェア」が2024年4月に条件付きで利用できるようになり、運転士不足等の課題解消に向けて、国の動向を注視しながら慎重に検討していきます。

ライドシェアに関する国の動き

○国土交通省では、地域交通における「運転士」「移動の足」不足への対応として、自家用有償旅客運送制度の改革に取り組んでいる。

表　自家用有償旅客運送制度の改革内容

改革内容	実施時期
◇「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念も取り込む年間利用者数÷沿線人口	令和5年内
◇実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	令和5年内
◇観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	令和5年内
◇「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とする	令和5年内
◇一定のダイナミックプライシングを導入する（今後の動き）	令和5年度内
◇自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	令和6年6月まで
◇「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、一定期間内に結論が出ない場合には首長が判断できるよう見直し	令和6年6月まで
◇運行区域を柔軟に設定することを促すよう見直し	令和6年6月まで

出典：国土交通省資料（R5.12）

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

取組内容	実施主体	実施スケジュール					
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
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	延岡市 地域住民	各年で定期的・必要に応じて開催 →					
②地域の総力を挙げた取組の支援・周知	延岡市 地域住民	継続的に支援・周知 →					

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

取組内容	実施主体	スケジュール					
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
①路線の生産性向上に向けた取組の推進	延岡市 交通事業者 その他関係者	必要に応じて協議・検討、連携					
②エリアスポンサーの検討	延岡市 システム事業者	エリアスポンサーの検討・獲得					
③脱炭素・DX×交通の共創モデルの推進	延岡市 交通事業者 東京大学 市関連部署	関係者との協議・検討を行い、順次実施					

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

事業の課題	○人口減少・長寿社会の急速な進行への対応 ○交通事業者の運転士不足・高齢化、2024年問題への対策
取組の方向性	○サービス低下の要因となる交通事業者の運転士不足・車両の老朽化対策として、運転士募集の周知や仕事内容のPRに関する情報発信や車両購入に係る費用の補助の検討に取り組み、公共交通サービスを支えるリソースの確保を図ります。

《取組①》運転士の確保・車両購入に係る支援策

■事業者と連携した運転士確保の取組として、就職フェアや運転体験会等の支援や事業者が実施する運転士確保の取組に対する情報提供を行います。また、他自治体で運転士確保策として取り組んでいる運転士の移住支援等の先駆的事例収集を行い、二種免許費用の助成などの運転士の確保策を検討します。

■運転士の確保策として、市役所OBや行政職員のドライバー兼務についても検討しつつ、他業種から運転士への転向を促すための取組・支援策等も併せて検討し、実施に取り組みます。

■乗合タクシーで使用しているジャンボタクシー車両の老朽化が進行しており、車両の更新を交通事業者単独で負担するのは難しいため、車両購入に係る費用の支援を検討します。

■運転士確保に関する取組例

❶情報周知　・交通事業者募集の情報を商業施設や公共交通車両内、WEB等を用いて掲示

❷免許取得補助・交通事業者の入口拡大を図り、交通事業者に正規雇用された人を対象に自動車二種免許の取得補助を事業者と共に検討

図　運転士募集の事例

出典：佐賀県バス・タクシー協会

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

取組内容	実施主体	実施スケジュール					
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
①運転士の確保・車両購入に係る支援策	延岡市 交通事業者	協議・検討	対応策の実施				

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・市街地部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	
	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
目標3	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
	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	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
目標4	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	
	地域間幹線系統の年間利用者数	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	

協議事項４　延岡市地域公共交通利便増進実施計画の変更について

令和６年度に延岡市地域公共交通利便増進実施計画を策定し、令和７年３月に国の認定を受けたところです。「宮野浦線の再編」については、計画の中に「参考」扱いとして記載しており、令和７ 年度中に変更することを明記しています。(R7.2.7 第６回延岡市地域公共交通活性化協議会にて承認済み。）令和７年 10 月からの再編開始に向けて、「利便増進事業」として追加するための改訂を行うものです。

１．利便増進計画の改訂の概要

宮野浦線の再編については、国土交通省の地域間幹線系統補助を受けるにあたり、補助対象要件である輸送量要件が緩和される利便増進の特例を受ける場合、幹線の計画申請に認定を受けた利便増進計画の添付が必要となります。宮野浦線の再編開始時期について、これらの必要な手続きやバス事業者の事前準備、沿線住民への周知期間等を考慮し、バス事業年度の令和７ 年 10 月から予定しています。これに合わせ、利便増進計画における宮野浦線の再編の位置づけを利便増進事業とする改訂を行います。

また、令和７年４月より、南北まちなか循環バスを新設（本格運行）しており、北部・南部地域住民の移動手段の確保及び、まちなかの更なる回遊性向上に寄与しています。また、南部乗合タクシー４路線において、南部まちなか循環バスとの乗り継ぎによる移動利便の向上及びまちなかの回遊性向上を目的として、路線の一部延伸を行っています。これらの計画には変更ありません。

計画内の位置づけ	主な項目	実施時期
利便増進事業	①　南北まちなか循環バスの新設	令和７年４月～
	②　南部乗合タクシー４路線の延伸	令和７年４月～
参考　⇒　利便増進事業	③　宮野浦線の再編	令和７年度予定 ⇒　令和７年 10 月～

２．宮野浦線再編に関する今後のスケジュール

令和７ 年５ 月頃　　延岡市地域公共交通活性化協議会（利便増進計画の変更案）・・本日

※宮野浦線の再編を利便増進事業に追加

令和７ 年６ 月頃　　宮崎県協議会（令和７年度宮崎県生活交通確保維持改善計画）

↓国へ利便増進実施計画の変更認定申請（必要書類の提出）

令和７ 年８ 月頃　　宮崎県協議会（変更認定書の添付）※書面開催予定

令和７ 年 10 月～　　宮野浦線の運行開始（地域間幹線系統の補助開始）

３．宮野浦線の再編の概要

〈変更のポイント〉

●大門エリアの経由⇒市民がよく行く買い物先・通院先へのアクセス向上

●市役所周辺の経由⇒市民がよく行く買い物先・通院先へのアクセス向上

●イオン延岡への乗り入れ⇒まちなか循環バスや他バス路線との乗り継ぎが可能に

延岡市地域公共交通利便増進実施計画（令和7年3月策定・令和7年7月変更）新旧対照表

赤字変更箇所

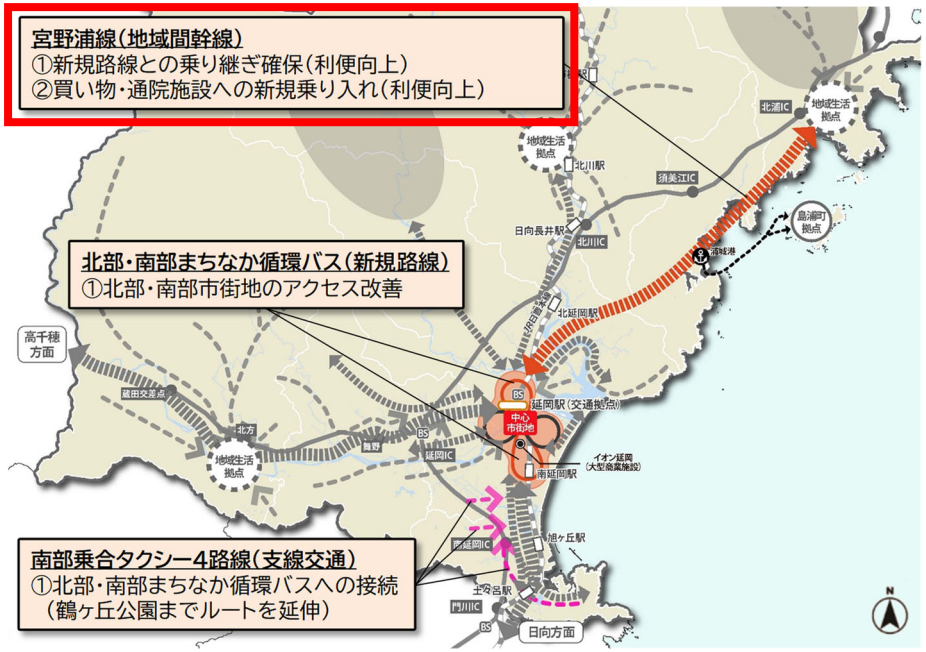
新

〈計画書目次　第３章〉

〈参考〉宮野浦線の再編（ルート変更）※令和7年度変更予定 の文言を削除

〈Ｐ５〉

図中の宮野浦線（地域間幹線）に文言を変更



〈Ｐ７〉

表中の利便増進事業に文言を変更、実施時期を令和7年10月～に変更

目標４　広域ネットワークの維持・活性化

	項目	事業内容	実施主体	実施時期
利便増進事業	宮野浦線の再編（ルート変更）	・利便性向上とまちなか循環バス乗り継ぎ円滑化のためイオン延岡を経由 ・北部市民の利便性向上のため外出需要の高い商業施設や病院の経由を増加	宮崎交通（株）	令和7年10月～

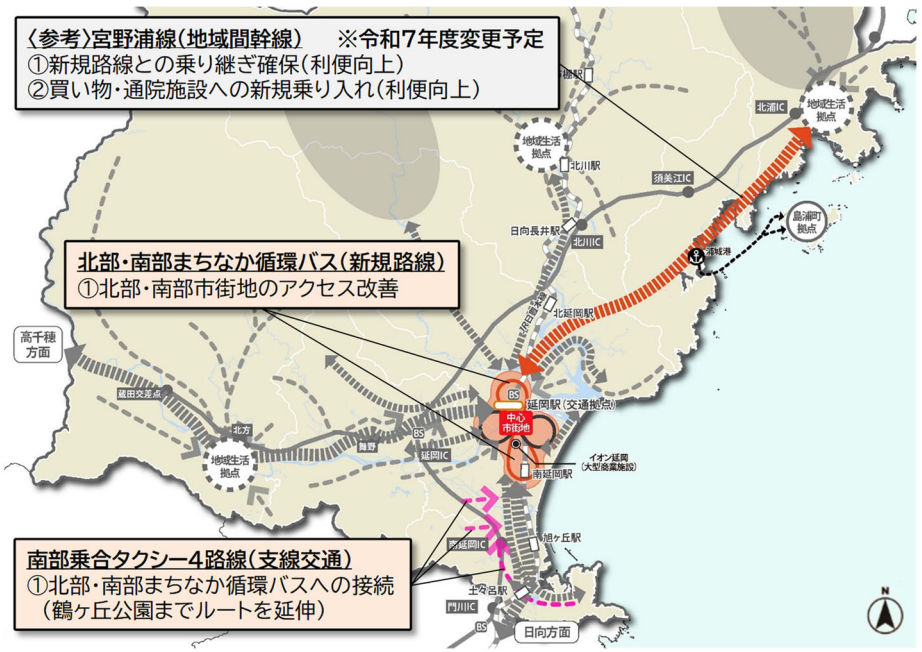
旧

〈計画書目次　第３章〉

〈参考〉宮野浦線の再編（ルート変更）※令和7年度変更予定

〈Ｐ５〉

図中の〈参考〉宮野浦線（地域間幹線）　※令和7年度変更予定



〈Ｐ７〉

表中の「参考」、実施時期「令和7年度予定」

目標４　広域ネットワークの維持・活性化

	項目	事業内容	実施主体	実施時期
参考	宮野浦線の再編（ルート変更）ｚ	・利便性向上とまちなか循環バス乗り継ぎ円滑化のためイオン延岡を経由 ・北部市民の利便性向上のため外出需要の高い商業施設や病院の経由を増加	宮崎交通（株）	令和7年度予定

延岡市地域公共交通利便増進実施計画（令和7年3月策定・令和7年7月変更）新旧対照表

赤字変更箇所

新

〈Ｐ２６〉

2-7　宮野浦線の再編（ルート変更）

〈Ｐ２７〉運行の概要

下表のとおり実施時期、キロ程を変更

運行のねらい	○主要な買い物施設や病院施設を新たに経由するとともに市民の最も利用の多い買い物先であるイオン延岡へ乗り入れ、更なる利便性向上を図る。また、イオン延岡への乗り入れにより、北部・南部まちなか循環バスへ乗り継ぐことで、中心市街地の回遊性向上が期待される。
移動目的	○郊外部から市街地部へのアクセス確保（通勤・通学・買い物・通院等）。
実施主体	○宮崎交通（株）
実施時期	○令和7年10月～
運行形態	○道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業
乗車方法	○予約不要（定時定路線）
運行日	○毎日

		旧	新
主系統	起点	○南延岡	○南延岡
	主な経由地	○浦城港	○北小路、浦城港
	終点	○宮野浦	○宮野浦
	キロ程	○34.9km	○35.7km
	所要時間	○72分	○75分
	運行便数	○平日10便/日　土日祝9便/日	○平日8便/日　土日祝9便/日
	停留所数	○52箇所	○55箇所
みなし系統❶	起点	○南延岡	○南延岡
	主な経由地	○バイパス	○北小路、大門、バイパス
	終点	○宮野浦	○宮野浦
	キロ程	○30.1km	○30.6km
	所要時間	○60分	○63分
	運行便数	○平日6便/日　土日祝1便/日	○平日6便/日　土日祝1便/日
	停留所数	○47箇所	○47箇所
みなし系統❷	起点	－	○南延岡
	主な経由地	－	○北小路、大門、浦城港
	終点	－	○宮野浦
	キロ程	－	○35.4km
	所要時間	－	○74分
	運行便数	－	○平日2便/日　土日祝0便/日
	停留所数	－	○52箇所

旧

〈Ｐ２６〉

〈参考〉宮野浦線の再編（ルート変更）　※令和7年度変更予定

〈Ｐ２７〉運行の概要

下表のとおり

運行のねらい	○主要な買い物施設や病院施設を新たに経由するとともに市民の最も利用の多い買い物先であるイオン延岡へ乗り入れ、更なる利便性向上を図る。また、イオン延岡への乗り入れにより、北部・南部まちなか循環バスへ乗り継ぐことで、中心市街地の回遊性向上が期待される。
移動目的	○郊外部から市街地部へのアクセス確保（通勤・通学・買い物・通院等）。
実施主体	○宮崎交通（株）
実施時期	○令和7年度変更予定
運行形態	○道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業
乗車方法	○予約不要（定時定路線）
運行日	○毎日

		旧	新
主系統	起点	○南延岡	○南延岡
	主な経由地	○浦城港	○北小路、浦城港
	終点	○宮野浦	○宮野浦
	キロ程	○34.9km	○35.7km
	所要時間	○72分	○75分
	運行便数	○平日10便/日 土日祝9便/日	○平日8便/日 土日祝9便/日
	停留所数	○52箇所	○55箇所
みなし系統❶	起点	○南延岡	○南延岡
	主な経由地	○バイパス	○北小路、大門、バイパス
	終点	○宮野浦	○宮野浦
	キロ程	○30.1km	○30.7km
	所要時間	○60分	○63分
	運行便数	○平日6便/日 土日祝1便/日	○平日6便/日 土日祝1便/日
	停留所数	○47箇所	○47箇所
みなし系統❷	起点	－	○南延岡
	主な経由地	－	○北小路、大門、浦城港
	終点	－	○宮野浦
	キロ程	－	○35.5km
	所要時間	－	○74分
	運行便数	－	○平日2便/日 土日祝0便/日
	停留所数	－	○52箇所

延岡市地域公共交通利便増進実施計画（令和7年3月策定・令和7年7月変更）新旧対照表

赤字変更箇所

新

〈Ｐ２８〉
図　宮野浦線の路線図(R7.10～)

〈Ｐ３０〉
下表のとおりキロ程を変更

系統名	キロ程	バス停	所要時間	平日回数
主)南延岡～北小路・浦城港～宮野浦	35.7km	55箇所	75分	4.0
みなし①)南延岡～北小路・大門・バイパス～宮野浦	30.6km	47箇所	63分	3.0
みなし②)南延岡～北小路・大門・浦城港～宮野浦	35.4km	52箇所	74分	1.0

〈Ｐ３５〉
3-3　宮野浦線の利用促進事業に関する取組を追加
(1)宮野浦線バスの日の開催
(2)ホームページでの広報
(3)沿線施設等への周知
(4)バス停待合環境の整備(ベンチの更新)
(5)バスの乗り方教室・お出かけ企画の実施

〈Ｐ３６〉
下表のとおり(参考)から利便増進事業7に変更し、宮野浦線の再編に関するスケジュールを更新、関連事業3として宮野浦線の利用促進事業を追加

事業名	R7年度(2025)		R8年度(2026)		R9年度(2027)		R10年度(2028)		R11年度(2029)	
	4月	10月	4月	10月	4月	10月	4月	10月	4月	10月
□利便増進事業7 宮野浦線の再編(ルート変更)		(R7.10より運行開始)								
〈関連事業1〉 北部・南部まちなか循環バスの利用促進事業	(準備ができたものより順次実施)									
〈関連事業2〉 南部乗合タクシーの利用促進事業	(準備ができたものより順次実施)									
〈関連事業3〉 宮野浦線の利用促進事業	(準備ができたものより順次実施)									

旧

〈Ｐ２８〉
図　宮野浦線の路線図(令和7年度変更予定)

〈Ｐ３０〉
下表のとおり

系統名	キロ程	バス停	所要時間	平日回数
主)南延岡～北小路・浦城港～宮野浦	35.7km	55箇所	75分	4.0
みなし①)南延岡～北小路・大門・バイパス～宮野浦	30.7km	47箇所	63分	3.0
みなし②)南延岡～北小路・大門・浦城港～宮野浦	35.5km	52箇所	74分	1.0

〈Ｐ－〉
当初記載なし

〈Ｐ３５〉
下表のとおり

事業名	R7年度(2025)		R8年度(2026)		R9年度(2027)		R10年度(2028)		R11年度(2029)	
	4月	10月	4月	10月	4月	10月	4月	10月	4月	10月
〈関連事業1〉 北部・南部まちなか循環バスの利用促進事業	(準備ができたものより順次実施)									
〈関連事業2〉 南部乗合タクシーの利用促進事業	(準備ができたものより順次実施)									
(参考)宮野浦線の再編(ルート変更)	令和7年度変更予定									

延岡市地域公共交通利便増進実施計画（令和7年3月策定・令和7年7月変更）新旧対照表

赤字変更箇所

新

〈Ｐ３７〉

事業費及び運賃収入等の考え方に県補助活用の文言を追記

〈国庫補助・県補助〉

〇国庫補助は、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の活用を想定

〇県補助は、宮崎県地方バス路線等運行維持対策事業費補助の活用を想定

下表のとおり宮野浦線の事業実施に必要な資金・調達方法を追記、調達方法に県補助の項目を追加

事業名	総事業費	調達方法			
		運賃収入	国庫補助	県補助	延岡市
□利便増進事業1 北部まちなか循環バスの新設	8,743	1,971	3,386	0	3,386
□利便増進事業2 南部まちなか循環バスの新設	8,275	2,248	3,014	0	3,014
□利便増進事業3 南部乗合タクシー櫛津・土々呂線の延伸	943	201	371	0	371
□利便増進事業4 南部乗合タクシー小野・石田線の延伸	893	107	393	0	393
□利便増進事業5 南部乗合タクシー赤水・鯛名線の延伸	894	78	408	0	408
□利便増進事業6 南部乗合タクシー伊形線の延伸	392	38	177	0	177
□利便増進事業7 宮野浦線の再編（ルート変更）	59,333	25,385	5,241	5,241	23,466

旧

〈Ｐ３６〉

〈国庫補助〉

〇国庫補助は、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の活用を想定

下表のとおり

事業名	総事業費	調達方法		
		運賃収入	国庫補助	延岡市
□利便増進事業1 北部まちなか循環バスの新設	8,743	1,971	3,386	3,386
□利便増進事業2 南部まちなか循環バスの新設	8,275	2,248	3,014	3,014
□利便増進事業3 南部乗合タクシー櫛津・土々呂線の延伸	943	201	371	371
□利便増進事業4 南部乗合タクシー小野・石田線の延伸	893	107	393	393
□利便増進事業5 南部乗合タクシー赤水・鯛名線の延伸	894	78	408	408
□利便増進事業6 南部乗合タクシー伊形線の延伸	392	38	177	177

延岡市地域公共交通利便増進実施計画（令和7年3月策定・令和7年7月変更）新旧対照表

赤字変更箇所

新

〈Ｐ３８〉

1. 事業の実施により期待される効果

下表のとおり利便増進事業7宮野浦線の再編に関する効果を追記

事業名	事業の効果	地域公共交通計画の目標における位置づけ
□利便増進事業7 宮野浦線の再編 （ルート変更）	○市民の外出需要が高い「イオン延岡」への乗り入れを行い、北部・南部まちなか循環バスへ直接乗り継ぐことが可能となり、中心市街地の回遊性向上に寄与 ○大門エリアを経由し、市民のよく行く買い物先「サンフレッシュむしか」、「コスモス大門店」、「マルイチ大門店」へのアクセスを確保 ○市役所周辺を経由し、市民のよく行く買い物・通院先「コープ北小路」、「黒木病院」、そのほか医療施設等へのアクセスを確保	目標4 広域交通ネットワークの維持・活性化

〈Ｐ３９〉

2. 事業全体の効果

利便増進事業7宮野浦線の再編に関して達成度を評価する数値指標を追記

（R7.2に改訂した延岡市地域公共交通計画の目標値）

目標４の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

目標値４-２　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

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系統の年間利用者数	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

旧

〈Ｐ３７〉

1. 事業の実施により期待される効果

表に記載なし

〈Ｐ３８〉

2. 事業全体の効果

宮野浦線の再編に関する記載なし