

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7年(2025年)12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

第1章 計画の概要

1. 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

〈運転士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〉

- 本市の公共交通サービスは、利用者の減少やそれに伴うサービスの衰退など、民間の交通事業者が収益を確保できない状況の中、新型コロナウイルス感染症(以下、コロナ禍)の影響により、経営環境・業績が悪化し、更なるサービスの縮小が懸念されています。一方で、人口減少に伴う高齢化率の上昇等を背景として、自家用車から公共交通への移行により、公共交通サービスに対する需要が高まることも予想されますが、公共交通サービスの担い手である各交通事業者の運転士不足は、非常に顕著となっており、それぞれ自助努力を講じているものの、状況は厳しくなる一方です。
- このように、利用の低迷や運転士不足などから、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、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの再構築及びまちづくりと連携した地域公共交通の維持・活性化のために、地域住民や各交通事業者、行政など多様な関係者が連携・協働(共創)し、公共交通サービスを一丸となって支えていく必要があります。

〈住民のニーズ等に合わせた市内交通の再編による利便性向上〉

- 本市の公共交通については、平成31年に延岡市地域公共交通網形成計画を策定しており、“将来に持続可能な市民や来訪者の安心・快適なモビリティの再構築”を基本理念として、地域公共交通の確保・維持に向け、交通事業者等を含む多様な関係者と様々な取組を推進してきました。また、地域住民との意見交換、住民主導の取組、住民ニーズ・地域の実情等に合わせた市内交通網の再編等による利便性の向上にも取り組んできました。



〈利便性・持続性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザインを推進〉

- こうした状況の下、わが国では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域交通法)」の一部が改正され、行政が中心となってコンパクトなまちづくりとの連携、地域輸送資源の総動員、地域全体を見通したネットワークの再構築、多様な関係者の連携・協働(共創)等を進めるための「地域公共交通計画」を作成し、地域公共交通の活性化・再生を目指すことが謳われています。
- 本市では、平成31年に延岡市地域公共交通網形成計画(以下、前計画)を策定していますが、令和6年3月で計画期間満了を迎えるに当たり、地域交通法の改正趣旨を踏まえて「延岡市地域公共交通計画」への更新を行い、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの再構築する必要があります。

1-2 計画の目的

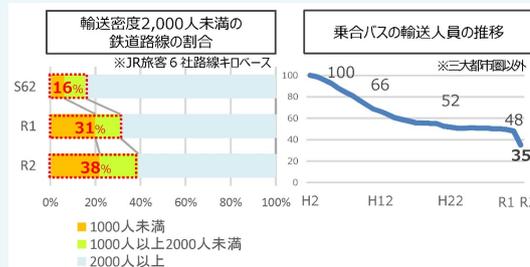
- 前計画に基づく取組の見直しを図るとともに、本市を取り巻く現状及び公共交通の利用実態、市民の生活行動パターン・ニーズを適切に把握・診断し、地域公共交通サービスの在り方を検討します。
- 本市が目指す地域公共交通サービスの在り方を踏まえ、将来にわたり市民・来訪者の移動や生活を支える“**持続可能な公共交通ネットワークの再構築**”に向けて、「延岡市地域公共交通計画(マスタープラン)」の策定を目的とします。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について

～ 地域公共交通「リ・デザイン」(再構築)に向けて ～

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍により、地域交通を取り巻く状況は一層厳しいものとなっている。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況である。



あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性が向上**するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。

法律の概要

〈地域の関係者の連携と協働の促進〉

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

〈ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充〉

- 協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。
- 再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。

〈地域公共交通利便増進事業の拡充〉

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。

〈道路運送高度化事業の拡充〉

- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GX**を推進する事業を創設。

〈鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設〉

- 地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)



図 共創モデルのイメージ

出典: 国土交通省公表資料

コンパクト・プラス・ネットワークのねらい

～ まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築 ～

背景・必要性

○人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためには、集約化(コンパクト化)することが不可欠である。しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小して、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できないおそれがある。このため、ネットワーク化により、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保することが重要である。



- 生活サービス機能維持や住民の健康増進など、**生活利便性の維持・向上**
- サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化(地域の消費・投資の好循環の実現)**
- 行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**

コンパクトシティ化の効果

〈生活利便性の維持・向上〉

- 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの**利用環境の向上**
- 高齢者の**外出機会の増加**、住民の健康増進

〈地域経済の活性化〉

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
- 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大

〈行政コストの削減等〉

- 行政サービス、インフラの**維持管理の効率化**
- 地価の維持・固定資産税収の確保
- 健康増進による**社会保障費の抑制**

〈地球環境への負荷の低減〉

- エネルギーの効率的利用
- CO2排出量の削減**

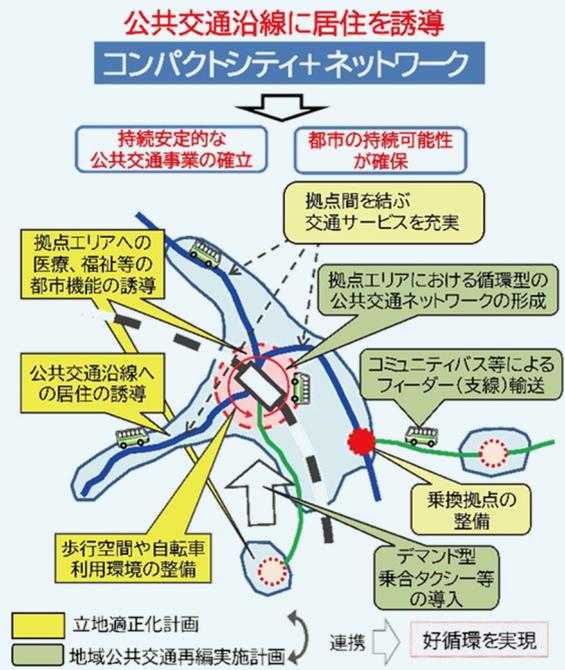


図 コンパクト・プラス・ネットワーク

出典：国土交通省公表資料

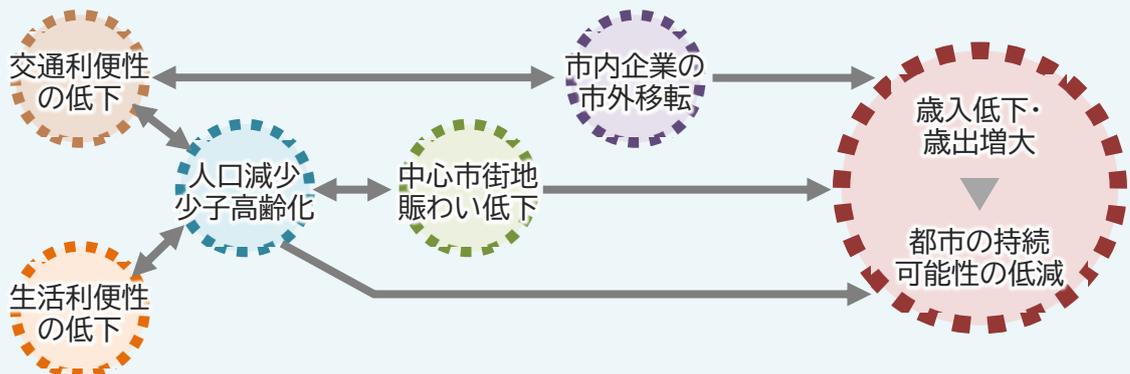


図 人口減少・少子高齢化が引き起こす影響

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

5. 上位・関連計画

- 関連する計画の上位計画である第6次延岡市長期総合計画において、公共交通における取組が位置付けられています。
- 本市の都市計画マスタープランの都市計画方針を踏まえるとともに、広域的な公共交通の方針を示す宮崎県地域公共交通計画と整合を図ります。また、他分野(観光、商業、福祉等)と連携した取組も目指します。

5-1 第6次延岡市長期総合計画 後期基本計画(2016~2025年度)

都市像：『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』

自然災害やコロナ禍での「新しい生活様式」、デジタル化の進展等の動向は、私たちの生活や働き方等に大きな影響を与え、これまで以上に市民一人ひとりが自ら考え、自ら生活や働き方を選びとり、自ら行動していく時代をもたらしているとも考えられ、市民生活や産業等にとっての土台作りとしての各種インフラ整備や行政の情報提供等が重要になっています。

1. 市民力：これまで以上に「一人ひとりが主役」の時代を進め、市民力のさらなる展開を図ります。
2. 地域力：持続可能な地域づくりと地域間の連携強化、地域力のさらなる展開を図ります。
3. 都市力：一人ひとりが輝くための都市力を高めていきます。

【第1部】延岡の特色を活かした交流連携のまちづくり

○東九州のクロスポイントとしての拠点都市づくり / 高速道路の整備 / **鉄道・バス等(広域的な移動手段)の整備** / 交流連携のまちづくり / 大学を活かしたまちづくり / アスリートタウンの再構築 / 歴史・文化を学び育むまちづくり / 移住の促進・関係人口の創出

【第2部】未来を切り拓く活力ある産業づくり

○農業の振興 / 林業の振興 / 水産業の振興 / **商業の振興** / **観光産業の振興** / 工業の振興 / 企業立地の推進 / IT産業の集積促進等 / 人材政策の推進 / 創業支援や新たな産業の創出等

商業の振興の施策	〈中心市街地のにぎわい創出〉 駅まちエリアを中心としたにぎわいの創出
	○シェアサイクルの活用により、市内の文化施設の来館者やスポーツイベント等の参加者をまちなかに回遊させる施策に取り組む

【第3部】安心・安全な暮らしを支える地域づくり

○地域コミュニティ / みんなで決めて、みんなで逃げる住民主体の防災 / 消防 / 安心・安全な暮らしづくり / 子どもを産み育てたいと思えるまちづくり / 高齢福祉・介護 / 障がいと共に暮らせる社会づくり / 健康長寿と医療 / 生活を支える制度 / **公共交通(日常的な移動手段の確保)**

【第4部】一人ひとりを大切に育む人づくり

○一人ひとりの個性や能力を大切に育む教育 / 青少年の人間力育成 / すべての世代の向上心を大切にする生涯学習・社会教育 / 豊かな心あふれる文化都市づくり / スポーツ・レクリエーションのさらなる推進 / 男女共同参画社会づくり / すべての市民の人権が尊重されるまちづくり

【第5部】ぬくもりと躍動感が感じられる都市環境づくり

○環境保全 / 廃棄物対策 / 生活衛生 / 持続可能な土地利用 / 市街地整備 / 道路 / 住宅 / 市民と育む公園緑地 / 自然・歴史・産業が織りなす景観づくり / 水道 / 下水道 / 河川・港湾・海岸 / **それぞれの地域の特色を活かした中山間地域対策**

【第6部】多様な人材が参画する市民が主役のまちづくり

○市民が主役のまちづくり / 地域の実情に合った「スマートシティ」の構築 / 効果的で効率的な行政経営 / 使命感を持って市民と向き合う市役所を目指して

〈上位計画における地域公共交通に関する方針の位置付け〉

- 6つの基本目標のうち、【第1部】延岡の特色を活かした交流連携のまちづくりにおいて“鉄道・バス等の整備”が掲げられ、鉄道の利便性向上、路線バス・まちなか循環バス及び乗合タクシー等の維持・確保、高速バスの維持などを図る方針が位置付けられています。
- また、【第3部】安心・安全な暮らしを支える地域づくりには、市街地エリア及び中山間地域のバスネットワーク整備が位置付けられています。

【第1部】延岡の特色を活かした交流連携のまちづくり

■ 鉄道・バス等（広域的な移動手段）の整備

施策1 鉄道輸送網の整備・活用

- 鉄道の高速化・複線化に向けた活動・・・沿線自治体と連携して要望活動等の実施、利用促進
- 東九州新幹線の整備に向けた活動・・・国及びJR九州への要望や建設促進大会等の取組
- 鉄道の利便性向上・・・ICカードの利用エリア拡大や南延岡駅のバリアフリー化等の要望活動

施策2 バス輸送網の整備・活用

- **路線バス、まちなか循環バスの維持・確保と新たなネットワークの形成**
 ...バス事業者や民間団体等と連携し、路線バスの利用促進及び一層の改善、まちなか循環バスのさらなる拡充、地域住民との連携による生活支援交通サービスの提供
- **コミュニティバス・乗合タクシー等の維持・確保と多様な運行形態の検討**
 ...利用者ニーズにあった運行に努めるとともに、路線の維持・利用促進、予約制やスクールバスへの住民混乗など、多様な運行形態について検討
- 東京大学と連携した交通DXの推進・・・日常生活行動の移動データを集積・活用したDXを推進
- 高速バスの維持・・・交通事業者と協力した利用者の利便性の向上

【第3部】安心・安全な暮らしを支える地域づくり

■ 公共交通（日常的な移動手段の確保）

施策1 市街地エリアのバスネットワーク整備

- **幹線交通・支線交通の維持と確保**・・・各路線の役割に応じた運行サービスの維持と確保
- **居住者の生活行動実態に応じた市街地運行路線の再編**・・・まちなか循環バスの新路線の導入等
- **関係者との連携を通じた利用促進企画の推進**・・・地域包括支援センターや商工関係者との連携
- 市民が主体となって運行する移動手段の構築・・・自らが主体となって運行する移動手段の構築
- 乗り場環境の整備・・・デジタルサイネージの設置など、待合環境の充実
- 市街地内エリア制運賃の導入検討・・・市街地内エリア制運賃の導入を検討
- シェアサイクルと路線バスの連携・・・路線バスの乗降前後の移動手段としてシェアサイクルとの連携

施策2 中山間地域のバスネットワーク整備

- **乗合タクシー等の持続性を高めるための運行形態の見直し**・・・座談会等を通じた路線の見直し
- スクールバス住民混乗・・・学校・保護者・地域の意見を基にスクールバス住民混乗
- **市民が主体となって運行する移動手段の構築**・・・自らが主体となって運行する移動手段の構築
- 乗合タクシーでの貨客混載・・・乗合タクシーでの貨客混載実施を推進

【第5部】ぬくもりと躍動感が感じられる都市環境づくり

■ それぞれの地域の特色を活かした中山間地域対策

施策1 持続可能な中山間地域づくり

- 離島振興及び離島航路の維持・確保・・・協議会等を通じ離島航路の維持確保と利便性の向上
- 生活サービスの機能維持・・・交通空白地域におけるコミュニティバスの運行等、生活利便性の向上

5-2 延岡市都市計画マスタープラン（2013～2027年度）

将来都市像：『水とみどりの豊かな自然を守り潤いと賑わいに満ちた東九州拠点都市』

- 方向性 1. 安全安心なまちづくり
 方向性 2. 東九州の拠点都市としてのまちづくり
 方向性 3. 自然と共生したまちづくり
 方向性 4. 都市機能を集約したまちづくり
 方向性 5. 市民との協働によるまちづくり

〈交通施設の整備方針〉

(5)公共交通機関の充実

- JR日豊本線やバス等、公共交通機関の利便性の向上と利用促進に努めます。
- 高速バス路線の充実を図るとともに、バスと鉄道の乗り継ぎの円滑化を促進します。
- 持続可能な公共交通体系を構築するため、現在、公共交通空白地域を対象に運行しているコミュニティバス、乗合タクシーについては、新規路線の導入や既存路線の運行時刻・運行経路の見直し、市街地への延伸、バス路線の再編など、バス事業者など関係機関と一体となって検討を行います。
- 路線図や時刻表の作成・配布、児童等を対象としたバスの乗り方教室の開催等、バスを身近な公共交通として感じ、より多くの市民にバスを利用してもらうための事業に取り組むとともに、高齢者等、交通弱者の移動手段を確保します。

(6)JR延岡駅周辺施設の整備

- 事業者及び行政は、市民との協働により、駅舎、東西自由通路、駅前広場といった駅周辺の整備を進め、交通結節点としての機能の充実や利便性の向上を図ります。
- 市民との協働により、駅周辺整備における賑わいを創出します。商店街は、商工会議所や市民と連携して、商業の活性化を図るため、地域の特性を踏まえた商業の集積や空き店舗の対策を積極的に行うとともに、まちづくりのマネジメント機能を有する組織づくりを目指します。

〈都市環境形成の方針〉

(4)地球環境

- エコドライブなど環境に配慮した自動車利用をはじめ、環境にやさしい低公害車の普及促進を図る。また、道路交通網の整備を進めることにより、交通の円滑化や公共交通機関の利用促進等、二酸化炭素排出の少ない交通対策を推進します。

〈将来の都市構造〉

(3)点的基本構造 - 地域生活拠点

- 北方町、北浦町、北川町の中心部については、地域生活拠点と位置付け、各種行政サービスや商業・業務施設の集積を図り、地域の中心的な拠点としての機能強化に努めます。
- 各拠点間を結ぶ利便性の高い交通ネットワークの形成を図り、それぞれの拠点が都市活動と交流を育む地域拠点連携型のまちづくりに資するよう計画に努めます。

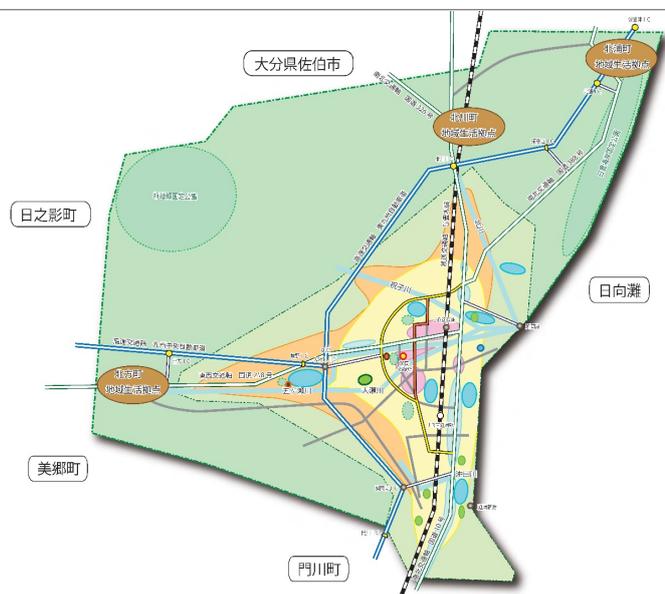


図 将来都市イメージ図

5-3 県北地域定住自立圏共生ビジョン（2023年3月変更）

将来像：『圏域全体が活性化し、誰もが快適で安心して暮らせる定住自立圏』

〈都市づくりの方向性〉

- 政策1. 生活機能の強化に係る政策分野（地域医療/産業振興・雇用/福祉/その他）
- 政策2. 結びつきやネットワークの強化（社会資本の連携/地域公共交通/ICT/道路/交流）
- 政策3. 圏域マネジメント能力の強化（人材育成/職員交流/外部人材活用/その他）

〈地域公共交通に求められる内容〉

■ 地域公共交通ネットワークの構築

国道218号を運行経路とするバス路線のバス発着所整備やJR延岡駅を有する中心市街地の賑わいを創出することで、地域公共交通の維持を図る。

事業28 地方バス路線維持補助事業

○地域の生活路線、さらに観光利用路線でもある「延岡～高千穂線」の維持のため、沿線にある延岡市、日之影町、高千穂町で共同し、宮崎交通に対して欠損の補助を行う。

5-4 都市計画区域マスタープラン東臼杵・西臼杵圏域（2022年6月）

〈都市づくりの基本方向〉

1. 東九州の連携の要になるとともに、圏域内の各都市が連携する県北の広域都市圏の形成
2. 自然や田園と共生した、安全で快適な生活を送るための都市の形成
3. 自然・歴史・文化・地域産業などの地域資源を生かした、広域連携の形成

〈地域公共交通に関する方針〉

- 地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにし、まちづくりと連携した持続可能な公共交通網を形成するため、交通事業者や地域住民、国、県、市町が一体となって取り組む「地域公共交通計画」の策定等を促進します。併せて、車から公共交通や徒歩への転換など、都市交通の効率的・効果的な機能分担を進めるため、モビリティ・マネジメント(MM)等の取組を推進します。
- 鉄道やバス路線等公共交通機関の利用促進を図るとともに、交通結節機能の強化等による利便性向上に努めます。過疎化や高齢化の進行など、地域の実情に応じてコミュニティバス等の活用や幹線バス路線との連携強化に向けた交通結節点の形成を検討します。

5-5 宮崎県地域公共交通計画（2024年2月）

〈目指す姿〉 将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

〈基本方針〉

1. 誰もが利用しやすい環境の整備や魅力発信などによる**需要の掘り起こし**
2. 関係者間の連携・共創や路線の見直しなどによる**運行の最適化・効率化**
3. 路線維持のための支援や運転士確保の推進などによる**運行基盤の整備・充実**

〈計画目標〉

- | | |
|--------------------|----------------------------|
| 目標1. 広域的なバス利用者数の増加 | 指標1. 広域的なバスの利用者数 |
| 目標2. 広域的なバスの収支改善 | 指標2-1. 広域的なバスの収支率 |
| | 指標2-2. 広域的なバスの運行に対する県の財政負担 |
| 目標3. 乗合バスの運転士数の増加 | 指標3. 乗合バスの運転士数（正規職員） |

5-6 その他計画から求められる役割

- 本市の様々な分野のまちづくり方針(総合戦略、観光、福祉など)では、人の集まる賑わい拠点や公共交通に求める取組を位置付けており、これらの他分野とも一体となって取組の実現を目指します。

表 地域公共交通に関係する方針(拠点・交通等)

計画	拠点形成・地域公共交通等に係る内容	
第2期延岡新時代 創生総合戦略 ・人口ビジョン	交通	<p>○多くの方々に本市の豊かな歴史・文化をまちなかを回遊しながら楽しんでいただくため、シェアサイクルを試験的に導入し、市内周遊観光の促進を図ります。</p> <p>○東京大学等と連携し、市民の行動データを収集・分析することで、市民ニーズに合わせたバス路線を設定するための実証運行を行います。</p> <p>○路線バスの運行していない中山間地域等の日常的な買い物や通院を支えているコミュニティバスについて、路線の乗り入れやダイヤの変更等、より利用しやすい運行へと継続的に見直しを図ります。また、スクールバス住民混乗や地域住民主導の移動手段構築も併せて推進することで、地域に適した地域交通ネットワークの構築を目指します。</p>
	拠点	<p>○新たな観光拠点としての延岡城跡・城山公園周辺の整備や祖母・傾・大崩ユネスコエコパークの魅力発信を図ります。</p> <p>○県体育館や「延岡城・内藤記念博物館」、野口遵記念館、さらにはアスリートタウンの拠点である西階地区エリアに集まる多くの人を駅まちエリア等のまちなかに誘導する仕組みや環境づくりに取り組みます。</p>
第3次延岡市 観光振興ビジョン	拠点	<p>○観光の産業化に向けて、ひむか遊パークうみウララ(北浦・南浦・島野浦エリア)、延岡水郷駅やな、愛宕山・可愛山陵、市内道の駅3駅、祖母・傾・大崩ユネスコエコパークと祝子川温泉が当面の重点観光地として位置付けられています。</p>
宮崎県離島振興計画	交通	<p>○島野浦島と浦城港を結ぶ離島航路は、唯一の定期航路として、適正な運航体制を維持していくため、乗客数の確保、経営の改善などについて、「離島航路確保維持改善協議会」で協議していきます。また、他の公共交通(バス)に比べキロ当たりの料金が割高になっていることに関し、島民の負担軽減について検討していきます。</p> <p>○浦城港におけるフェリー・高速船とバスとの接続時間が利用者にとって不便な状況にあるため、その改善を関係方面に働きかけます。</p>
第4期延岡市地域 福祉計画 第5次延岡市地域 福祉活動計画	介護 支援	<p>○地域公共交通を活用した介護予防事業として、専門職による運動・栄養・口腔・認知症予防といった生活機能の維持・向上等のプログラムを実施することにより、高齢者が自立した在宅生活を送ることを推進していきます。また、地域公共交通を活用することで、待ち時間等を活用して買い物や通院等を行うなど、生活機能全般の維持向上と介護予防・重度化防止による健康寿命の延伸も図っていきます。</p>
延岡市情報政策 推進計画	D X	<p>○バスの発着・遅延情報を電光掲示するデジタルサイネージを本市の乗降客数の多いバス路線に積極的に導入し、バス利用者の利便性の向上を図ります。</p> <p>○宮崎交通株が有するICカードの利用データや、東京大学との連携により、市民の行動データ等を活用し、分析をすることで、市民の移動ニーズに照らして、路線やダイヤの改善、新規路線の開設等を行います。</p>
脱炭素先行地域計画	G X	<p>○再エネを活用した新しい交通サービス(EV乗合タクシー・EV循環バス)を導入することにより、公共交通網の再構築を図り、マイカー依存からの脱却とWell-beingなまちづくりを目指します。</p>

第1章のまとめ ～計画の概要～

計画策定の趣旨 移り変わる社会情勢の変化に対応した公共交通サービスの維持

- 人口の減少や高齢化率の上昇、コロナ禍の影響による公共交通利用者の減少、交通事業者の運転士不足など、移り変わる社会情勢の変化に対応した公共交通サービスの必要性が高まっています。将来にわたって持続可能な公共交通サービスの再構築のために、**地域全体で多様な関係者が連携・協働(共創)し、公共交通サービスを支えていくことが必要**です。

〈社会情勢の変化が公共交通に与える影響〉

市民の移動手段	⇒	過度な自家用車への依存実態	⇒	公共交通の利用頻度の減少
コロナ禍の影響	⇒	外出自粛等による生活様式の変化	⇒	急激な公共交通利用者の減少
交通事業者の実情	⇒	運転士・車両不足、2024年問題等	⇒	公共交通サービスの縮小

上位・関連計画 上位・関連計画における公共交通に関する取組を推進

- 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。

〈上位計画で位置付けられる公共交通に関する取組〉

鉄道輸送網の整備・活用

- 鉄道の高速度・複線化に向けた活動
- 東九州新幹線の整備に向けた活動
- 鉄道の利便性向上(南延岡駅のバリアフリー化等)

バス輸送網の整備・活用

- 路線バス、まちなか循環バスの維持・確保等
- コミュニティバス・乗合タクシーの維持・確保等
- 東京大学と連携した交通DX、高速バスの維持

市街地エリアのバスネットワークの整備

- 幹線交通・支線交通の維持と確保
- 居住者の生活行動実態に応じた市街地路線の再編
- 関係者との連携を通じた利用促進企画の推進

中山間地域のバスネットワークの整備

- 乗合タクシー等の持続性を高める運行形態の見直し
- 市民が主体となって運行する移動手段の構築
- スクールバスの住民混乗、乗合タクシーの貨客混載

〈関連計画で位置付けられる公共交通に関する取組〉

延岡市都市計画マスタープラン

- 公共交通機関の利便性向上と利用促進
- バスと鉄道の乗り継ぎの円滑化
- JR延岡駅:交通結節点の機能充実や利便性向上

宮崎県地域公共交通計画

- 利用環境の整備・魅力発信等による需要の掘り起こし
- 関係者連携や路線見直しによる運行の最適化・効率化
- 運転士確保の推進などによる運行基盤の整備・充実

その他関連計画(総合戦略、観光、福祉など)

- コミュニティバスについて、路線の乗り入れやダイヤの変更等、より利用しやすい運行へと継続的に見直しを図る
- 浦城港におけるフェリー・高速船とバスとの接続時間が利用者にとって不便な状況、その改善を働きかける
- 地域公共交通を活用した介護予防事業として、生活機能の維持・向上等のプログラムを実施する
- バスの発着・遅延情報を電光掲示するデジタルサイネージを本市の乗降客数の多いバス路線に積極的に導入する
- 再エネを活用した新しい交通サービス(EV乗合タクシー・EV循環バス)を導入

まちづくりと連携して持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指していく

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

1. 地域公共交通の現状

1-1 地域公共交通の運行状況

✓ **本市には地域間・市内の移動を担う多様な輸送資源が運行しています**

- 本市には、鉄道(JR日豊本線)、高速バス、離島航路、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、一般タクシーといった多様な公共交通サービスのほか、北方町、北浦町、北川町で運行しているスクールバス等の輸送サービスも存在しています。これら既存資源とも連携を図りながら、公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保や市民ニーズに沿った路線網の再編に取り組んできました。

表 市内公共交通の運行状況(1/2) 令和5年10月時点

交通モード	路線名・運行エリア	運行状況
鉄道	JR日豊本線(小倉～鹿児島)	大分方面10便/宮崎方面33便
高速バス	ごかせ号(延岡～福岡)	4往復/日
	ひむか号(延岡～宮崎)	3往復/日 ※運休中
	たかちほ号(延岡～熊本)	2往復/日
	ハッコライナー(日向～福岡)	1往復/日
離島航路	フェリー(宇治～浦城)	島発着計12便
	高速船(中央～浦城)	島発着計20便
路線バス (地域間幹線)	高千穂線(延岡駅～高千穂BC)	13.0往復(平日)
	日向線(イオンタウン日向～レーヨン)	10.0往復(平日)
	宮野浦線(南延岡～宮野浦)	8.0往復(平日)
路線バス (生活交通維持)	熊田線(延岡駅～熊田・差木野)	4.5往復(平日)
	行滕線(延岡駅～行滕山登山口)	3.5往復(平日)
	外浦線(延岡駅～外浦)	4.0往復(平日)
	方財線(延岡駅～方財)	3.0往復(平日)
	川口線(南延岡～川口)	5.0往復(平日)
路線バス (広域的バス)	三輪線(延岡駅～三輪)	6.0往復(平日)
	古江～直海線(古江～直海)	1.0往復(平日)
	六首線(延岡駅～六首)	2.5往復(平日)
路線バス (自主運行)	九州保健福祉大学線(延岡駅～QOL棟前)	13.5往復(平日)
	南一ヶ岡線(南一ヶ岡～延岡共立病院・レーヨン)	6.5往復(平日)
	東海線(南一ヶ岡～東海)	6.5往復(平日)
	雷管線(桜ヶ丘～雷管)	12.5往復(平日)
	大武線(延岡駅～大武・延岡営業所)	6.0往復(平日)
	片田線(片田～延岡共立病院・今山)	5.5往復(平日)
	イオン多々良線(片田～イオン多々良)	3.0往復(平日)
路線バス (フィーダー)	まちなか循環バス(内回り・外回り)	16.0往復(平日)

※路線バスについては、運行系統を集約して表記。表中の広域的バス路線は廃止路線代替バスを示す

表 市内公共交通の運行状況 (2/2) 令和5年10月時点

交通モード	路線名・運行エリア	運行状況
乗合タクシー 北方線9系統 (フィーダー)	美々地線、鹿川線、二股線、猿渡線、三ヶ村線、 大保下線、下崎・笠下黒原線、片内・菅原線、 上中尾線	1.0往復(平日)
コミュニティバス 北川線4系統 (フィーダー)	上赤線、下塚線、瀬口線、家田線	2.5往復(平日)
乗合タクシー 北浦線3系統 (フィーダー)	下塚線、市尾内線、三川内線	2.0往復(平日)
乗合タクシー 旧延岡線4系統 (フィーダー)	上三輪・貝の畑～祇園線、安井・神戸～レーヨン線、 須佐～大武線、小川・平田～祇園線	1.0往復(平日)
南部乗合タクシー 4系統(市補助)	小野・石田線、赤水・鯛名線、榑津・土々呂線、 伊形線	1.0往復(平日)
その他	祝子川予約型乗合タクシー	予約に応じて運行(平日)
	チョイソコのベおか(オンデマンド型乗合タクシー)	9時～16時(平日)
一般タクシー	市内	距離制・時間制

〈市街地部の路線状況〉

- 延岡駅を中心に居住地を網羅するように路線バスが運行しています。路線バスが入り込めない地域では、乗合タクシー・コミュニティバスが運行しています。



図 市街地部における路線網の状況

1-2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道（延岡駅・南延岡駅）

- 市内にはJR日豊本線(小倉～鹿児島間)が運行しており、本市には延岡駅を中心として、計7駅が立地しています。
- 利用状況は、コロナ禍の影響もあり、R2年度に大きく減少しており、市外・県外への広域移動を支える広域幹線として既存サービスの維持は重要な視点です。

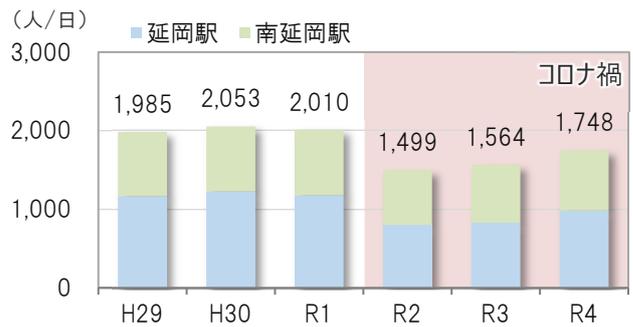


図 延岡駅・南延岡駅の乗車人員（1日当たり）

(2) 離島航路（日豊汽船）

- 本市の中心部から北東12kmの日向灘海上に位置する島野浦島には、民間事業者による定期船(港間距離5.5km)が運航しています。
- 利用状況は、コロナ禍の影響もあり、R2年度以降で減少傾向にあるものの、R4年度には利用が回復しています。島民にとって市街地部への貴重な交通手段としての役割を果たしています。

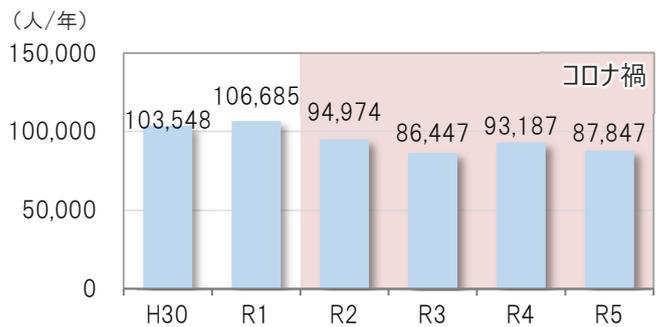


図 離島航路の利用実績

(3) 路線バス（宮崎交通）

- 市内には、路線バス(宮崎交通)が運行しており、学生・会社員の通勤・通学、高齢者の通院・買い物等の日常生活に利用されています。
- 利用状況は、H30年度以降で減少傾向にあり、さらにコロナ禍の影響でR2年度以降は大きく利用が減少しており、市外・市内の移動を支える幹線交通として運行サービスの維持に向けたサービス改善・利便性の向上が重要です。

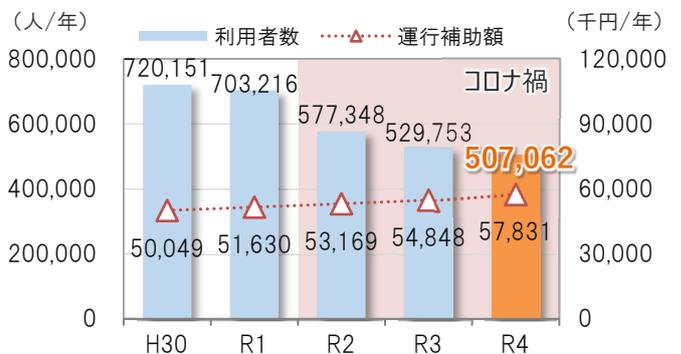


図 路線バスの利用実績

(4) まちなか循環バス（宮崎交通）

- 市街地中心部にはフィーダー系統として位置付けられるまちなか循環バス(内回り・外回り)が運行しており、延岡駅を発着として、まちなかエリアの移動に利用されています。
- 利用状況は、H30年度以降で減少傾向にあるものの、R4年度には利用が若干回復しており、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維持・向上するためのサービス提供が重要です。

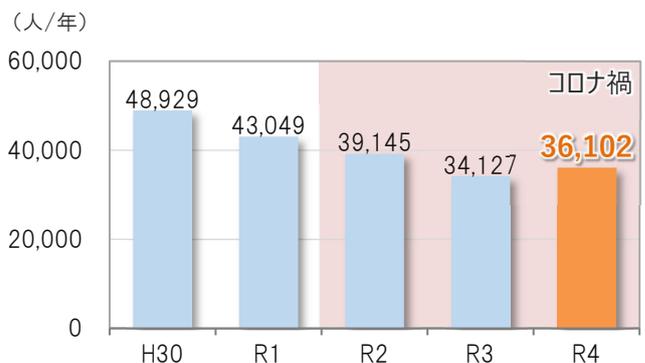


図 まちなか循環バスの利用実績

(5) 乗合タクシー・コミュニティバス

- 市の郊外部から地域間幹線系統等に乗り継ぐフィーダー系統として、乗合タクシー・コミュニティバスが運行しています。
- 利用状況は、H30年度以降減少傾向にあるものの、一部路線ではサービス改善による利用増加もみられ、今後は高齢者の必要不可欠な移動手段として、**地域住民が利用しやすい運行サービスの提供・路線の維持が重要**です。

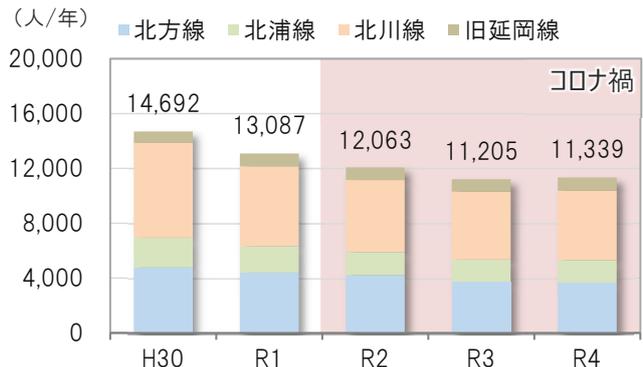


図 乗合タクシー・コミュニティバスの利用実績

(6) 南部乗合タクシー

- 本市の南部地域において、公共交通空白地域への対応策として、令和4年1月より南部乗合タクシー3系統が本格運行を開始しています(令和5年より伊形線が追加)。
- 利用状況は、各路線の便平均利用者数が小野・石田線で5.5人、赤水・鯛名線3.6人、櫛津・土々呂線5.0人とどの路線も多くの方々に利用されています。

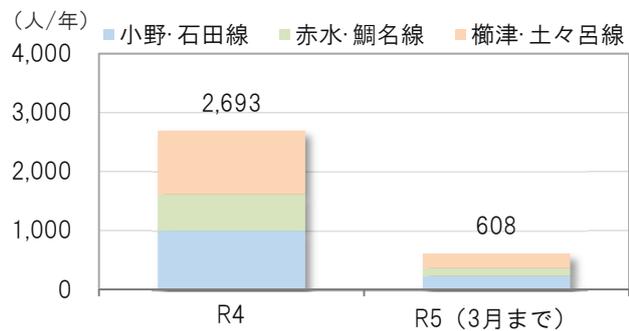


図 南部乗合タクシーの利用実績

(7) チョイソコのべおか

- 令和4年11月より、北浦町内にオンデマンド型乗合タクシー(事前に予約して自宅近くから目的地まで住民の方と乗り合わせて移動できる交通手段)が運行しています。
- 利用状況は、運行開始後から徐々に北浦町民に定着しつつあり、令和5年7月時点で累計1,417人が利用しています。今後は、既存の乗合タクシー北浦線との共存も含めて、**利用実態に応じた運行の効率化・北浦町内におけるサービスの最適化が重要**です。

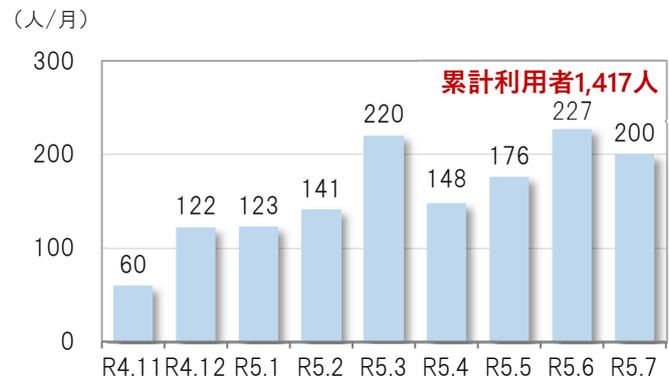


図 チョイソコのべおかの利用実績

(8) 祝子川予約型乗合タクシー

- 広域的バス路線(旧:廃止代替バス路線)「延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉線」の運行形態の変更として、令和4年2月より、予約型乗合タクシーとして六首～祝子川温泉の区間で運行しています(延岡駅～六首区間は六首線として現在も運行中)。
- 利用状況は、運行開始から令和5年6月時点で累計133人となっています。

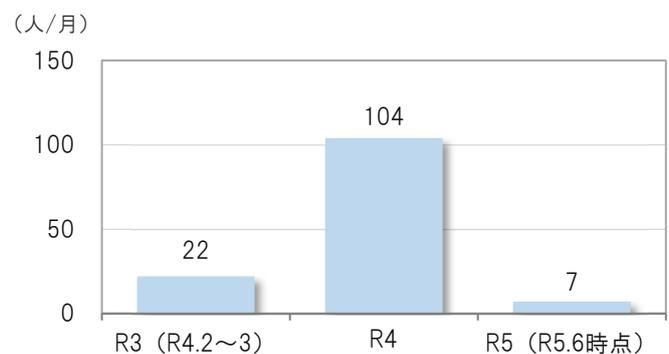


図 祝子川予約型乗合タクシーの利用実績



前計画の策定から地域公共交通に関するこれまでの取組概要

年度	取組の内容
2019年3月	延岡市地域公共交通網形成計画の策定
2020年度	<p>地域住民連携型運送構築支援及び交通空白地における移動手段の確保</p> <p>〈グリーンスローモビリティの実証運行〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域に該当する方財地区における地域住民主導型運送の実現を目指すために、グリーンスローモビリティの実証運行を実施した。(国交省の公募事業を活用) <p>〈地域住民の移動手段確保に向けた座談会の実施・実証運行〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域における移動手段の確保を目的として、川原崎町・昭和町において地域座談会を開催し、地域住民との意見交換を実施した。住民の意見結果を踏まえて、新たな交通(乗合タクシー等)に関する運行計画の検討を行った。
2021年度	<p>市街地運行路線の再編及び交通空白地における移動手段の確保</p> <p>〈市街地北部・南部におけるまちなか循環バスの実証運行〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地東西移動に対応する路線として、既存のまちなか循環バスが運行していない北部・南部市街地のアクセス改善に向けた路線の再編として、実証運行を実施した。 <p>〈南部乗合タクシーの実証運行〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域座談会を通じた地区内の交通問題や日常の外出状況などを把握したうえで、市街地縁辺部に点在する公共交通空白地のアクセス向上に資する乗合タクシーの実証運行を実施した。(小野・石田、伊形、鯛名・土々呂) <p>〈路線バス沿線お出かけマップの作成・配布〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 南部地域にお住まいの住民に向けて、路線バス沿線の主要施設を記載したお出かけマップの作成・配布を行い、路線バスの利用促進に取り組んだ。
2022年度	<p>北浦町におけるAIオンデマンド交通の導入及び乗合タクシー路線の再編等</p> <p>〈南部乗合タクシーの本格運行〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 2021年度に実証運行を開始した南部乗合タクシーについて、乗車目標をクリアした「小野・石田線」及び「鯛名・土々呂線」の利用者ニーズ等を踏まえて、3路線(小野・石田線、赤水・鯛名線、櫛津・土々呂線)の本格運行を実施した。 <p>〈北浦町におけるAIオンデマンド交通の本格運行〉</p> <ul style="list-style-type: none"> デジタル技術を活用した地域の課題解決及び脱マイカー社会推進を目的として、北浦町におけるAIオンデマンド型乗合タクシーの本格運行を実施した。 <p>〈バス路線の廃止等を踏まえた乗合タクシー路線の改良〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民のニーズや既存バス路線の廃止に伴う影響を踏まえて、市内における既存の乗合タクシー路線を改良し、地域住民にとって利用しやすい運行内容へ改善した。また、南部乗合タクシー伊形線の再度の実証運行を実施した。
2023年度	延岡市地域公共交通計画の策定

今年度
策定

～ 持続可能な地域公共交通の全体最適化に向けた挑戦 ～



グリーンスローモビリティの実証運行



地域座談会の実施（方財町）



地域座談会の実施（川原崎町）



北部まちなか循環バスの実証運行



南部まちなか循環バスの実証運行



地域座談会の実施（上伊形町）



地域座談会の実施（下伊形町）



地域座談会の実施（岡元町）



地域座談会の実施（西部地区）

■前計画の施策に基づき、地域住民のニーズを細かく把握し、公共交通空白地における移動手段の確保・維持等に取り組んできました。また、コロナ禍における地域交通の対応策として、宅配タクシーサービスの提供など、地域関係者との連携による地域交通の利便性向上及び利用促進事業にも取り組んできました。

2. 社会情勢の変化・地域特性に関する課題

2-1 人口減少・長寿社会の急速な進行への対応

☑ **長寿社会においても安心して暮らせる公共交通基盤の整備が重要です**

- 本市は、人口の減少に加えて高齢化率(65歳以上の割合)の上昇が予想されています(H27⇒R2で3.3ポイント上昇)。今後の高齢化により、自動車を運転できない又は運転できなくなった**高齢者等の移動手段の確保・維持が重要**となります。
- 高齢化率の分布状況は、郊外部において高い割合を示しており、5年後には一気に高齢化が進行するため、**長寿社会に向けた公共交通サービスの重要性が高まっています**。

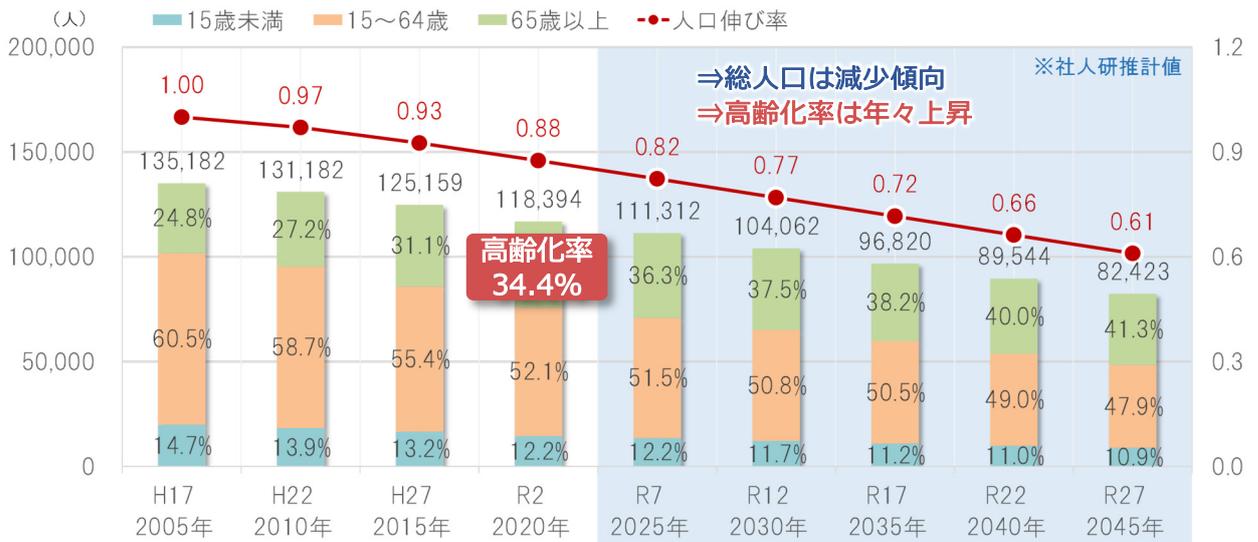


図 総人口の推移・年齢構成

出典:国勢調査(S55~R2)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(H30.3)

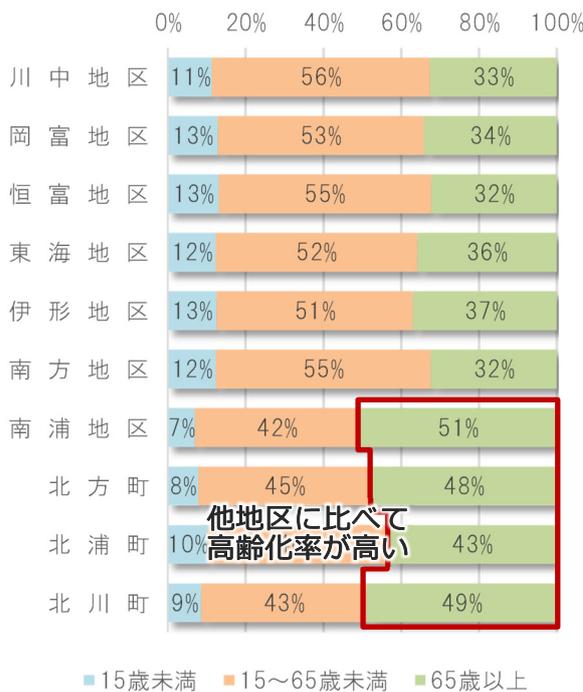


図 地区別の年齢構成

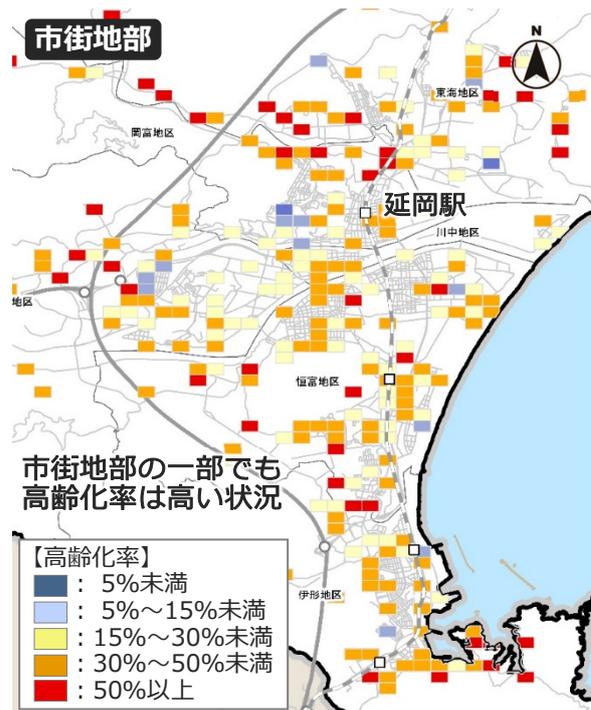


図 市街地部の高齢化率

出典:R2国勢調査250m人口メッシュ

2-2 免許返納しやすい環境・制度整備

✓ 高齢化の進行に合わせて今後は免許自主返納者の増加が予想されます

- 市内における免許返納者数は、年間500人前後で推移しています。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確保・維持が重要になります。
- 令和5年12月1日から免許返納者に対する支援策を拡充しており、様々な公共交通機関の割引やのべおかCOINのポイント付与、タクシー利用券の交付など、普段のライフスタイルに合わせた選択肢の幅が広がっています。



図 市内の免許返納者数の推移

※R4は12月時点

■ 運転免許証自主返納支援制度の拡充内容（令和5年12月より）

- (1) 割引乗車証の交付【内容:乗車運賃が半額】※有効期限1年
対象:まちなか循環バス、コミュニティバス、乗合タクシー、チョイソコのべおか
- (2) 「のべおかCOIN」のポイント付与【内容:1,000ポイント付与】
- (3) 交通系ICカード「nimoca」の交付【内容:5,000円相当分】
- (4) 「タクシー利用券」の交付【内容:5,000円分】
- (5) 「高齢者安全運転見える化事業」の実施
【内容:高齢者向けのセミナー及び運転能力診断等、参加者へ「nimoca」配布】

2-3 拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・充実

✓ 市民が利用する主な買い物・通院施設は市街地部に集中しています

- 施設の集積状況をみると、主に市街地部に市民が利用する買い物先や通院施設が集中しており、郊外部(北方町・北浦町・北川町)から拠点間を結ぶネットワークの維持・充実が一層求められます。

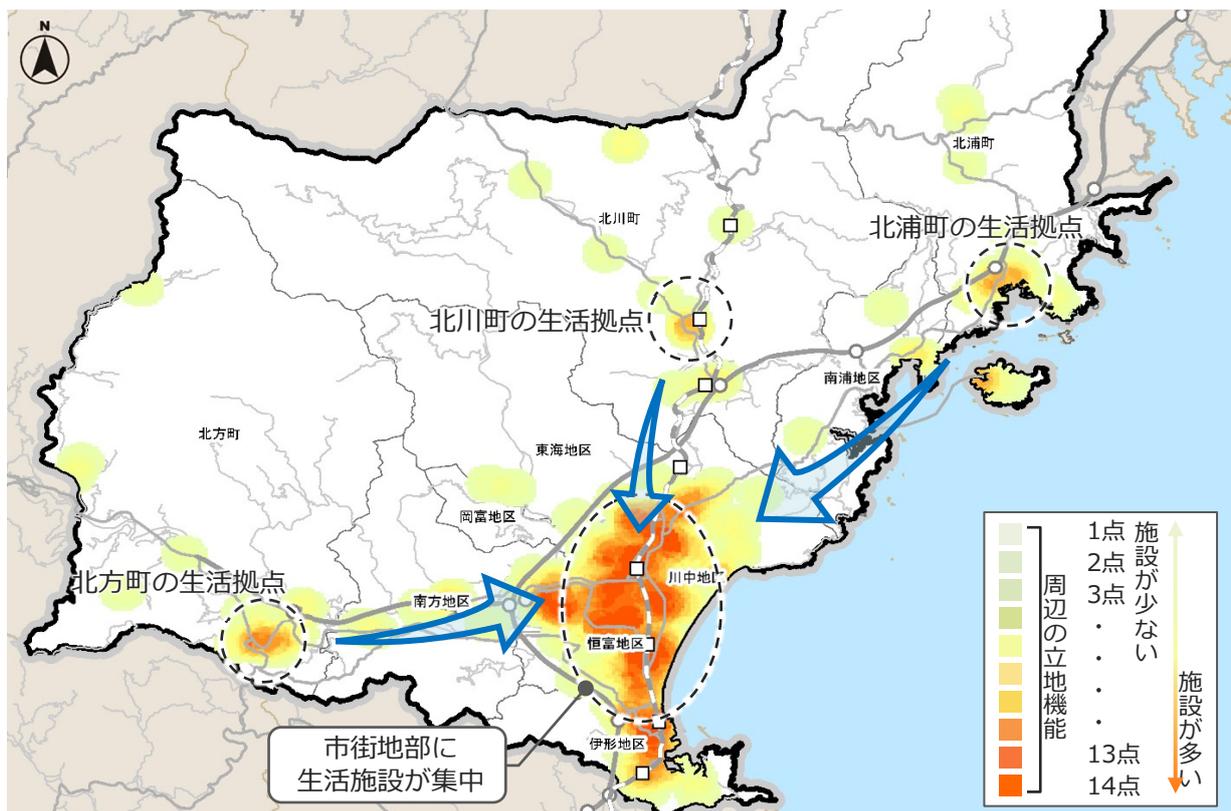


図 機能集積の度合い（商業・医療・金融・行政・教育・福祉・子育て支援）

2-4 交通事業者の運転士不足・高齢化 >> 重要課題

全国的に公共交通サービスの運転士不足・高齢化が深刻化しています

- バス事業及びタクシー事業は運転士不足が全国的に深刻化し、県内でも運転士数の減少・高齢化が進んでいる状況です。
- 県内の大型二種免許保有者数は減少を続けており、**高齢化率は66%まで高まり、若年層が増えておらず、運転士不足を要因としてサービスの維持が危ぶまれる状況にまで陥っています。**
- 県内のタクシー運転士数についてもH29時点から2割程度減少しており、市内タクシー事業者においてもコロナ禍前に比べて9~30人もの運転士が減少している状況です。

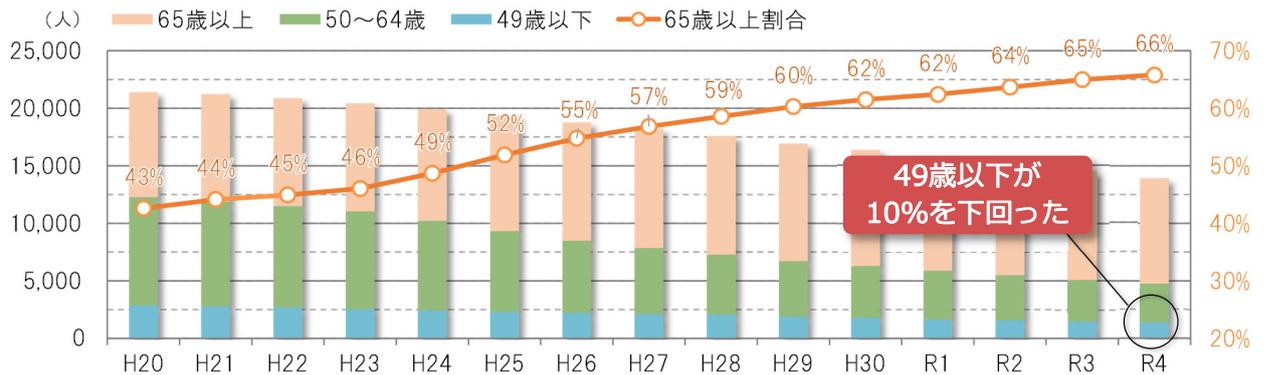


図 宮崎県内の第二種免許保有者数

出典：警察庁交通局運転免許統計

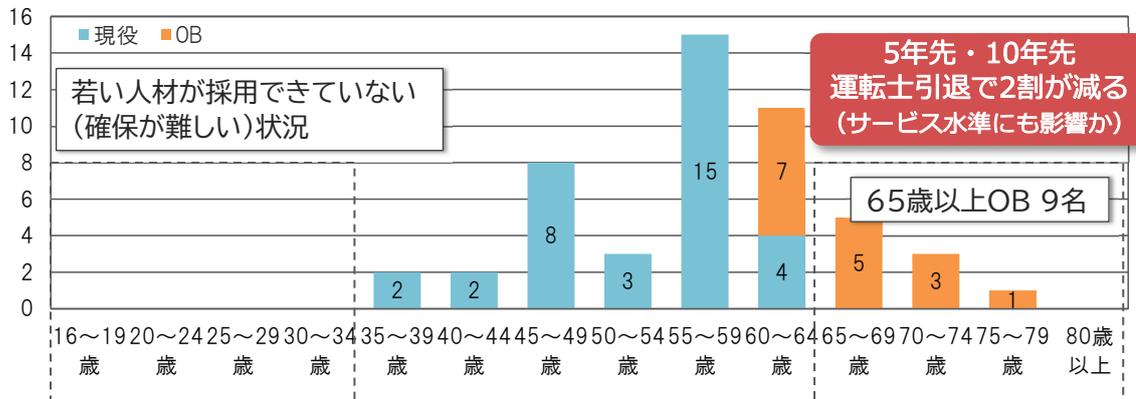


図 延岡管内のバス運転士

出典：宮崎交通提供資料

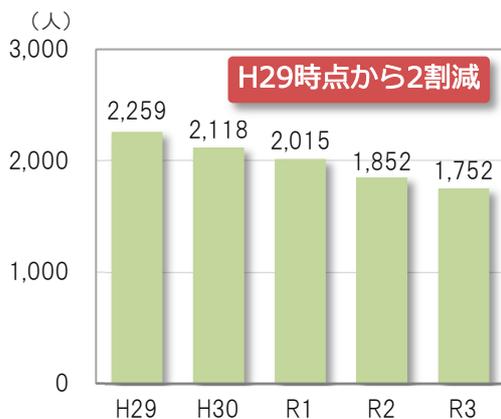


図 県内のタクシー運転士数の推移

出典：九州運輸要覧

表 市内タクシー事業者の運転士数

市内事業者	コロナ禍前(R1)	現在(R5)
事業者①	56人	46人(-9人)
事業者②	84人	54人(-30人)
事業者③	95人	69人(-26人)
事業者④	92人	92人(±0人)
事業者⑤	14人	14人(±0人)
運転士の平均年齢(概算)	60~70歳以上	

出典：R5交通事業者ヒアリング調査

2-5 2024年問題に伴う公共交通サービスの維持

✓ 2024年4月より、バス・タクシー等のドライバーの拘束時間上限が短縮されます

- 2024年4月より、自動車運転士の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)の適用により、運転士の最大労働時間短縮や休息期間の増加などの労働環境が改善される一方で、働く時間の減少に伴い、同じサービスを維持するにはより多くの人材が必要となってきます。
- 改定労働時間を適用して運転士が充てられない路線や時間帯は、サービスを縮小せざるを得ない状況にあり、路線廃止や減便、始発繰り上げ、終発繰り下げ等が生じると想定されます。

■バスの「改善基準告示」見直しのポイント

1年の拘束時間	1ヶ月の拘束時間	1日の休息期間
改正前 原則:3,380時間 最大:3,484時間	改正前 原則:281時間 最大:309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:281時間 最大:294時間	改正後 継続11時間を基本とし、 9時間を下回らない

■タクシーの「改善基準告示」見直しのポイント

日勤の1ヶ月の拘束時間	日勤の1日の休息期間
改正前 299時間	改正前 継続8時間
改正後 288時間	改正後 11時間以上を基本とし、 9時間を下回らない

※拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。(「労働時間」+「休憩時間」)
(会社へ出社(始業)し、仕事を終えて会社から退社(終業)するまでの時間)
※休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。(業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間)

出典:厚生労働省HP

〈地域公共交通を取り巻く負のスパイラル〉



3. 市民の移動ニーズ・特性に関する課題

3-1 適度に公共交通を使う暮らしの習慣化

✓ 自家用車での移動を中心とした生活習慣がみられます

○市民の自動車利用状況をみると、全体の76.9%は自らの運転となっており、自家用車に依存した生活実態が存在しています。高齢化の進行に伴う高齢者の事故増加や免許返納者の増加なども懸念される中で、普段の生活において適度に公共交通を使う習慣を促進することが重要となります。

(1) 高齢ドライバーの高い割合

○年代別の自動車利用状況では、65歳～79歳の高齢者のうち7割～8割強が自ら運転しています。

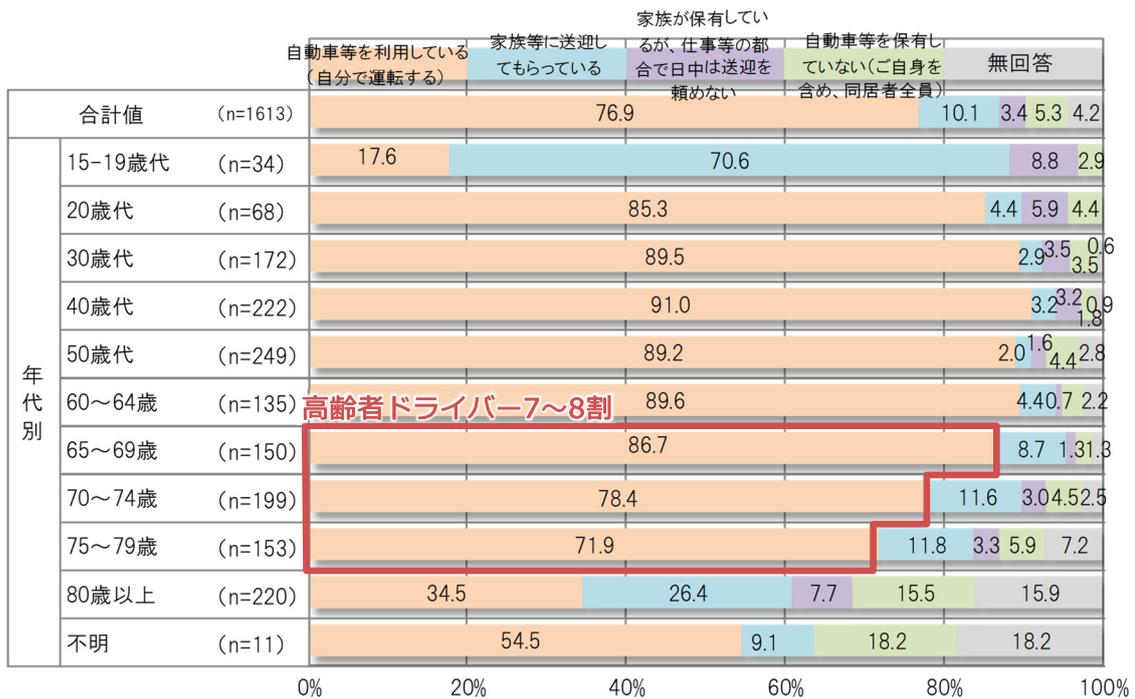


図 年代別の自動車利用状況 出典：R5市民アンケート調査

(2) 日常生活のために免許を手放せない高齢者

○市民の65歳以上免許保有者のうち、6割以上が「現在免許を返納する意思がない」と回答しており、一方で返納意思のある割合は36.9%となっています。免許を返納しない理由として、「運転に不安があるが生活のために必要だから」との回答が2割を占めています。

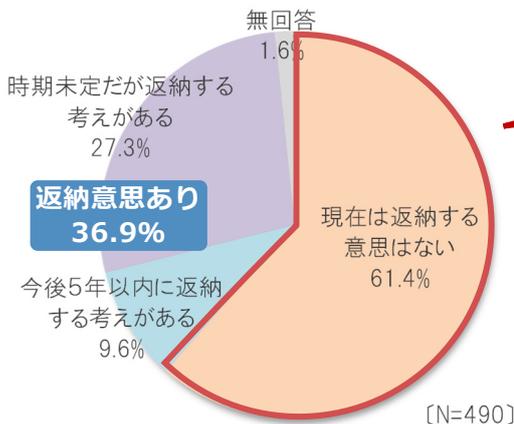


図 免許返納の考え (65歳以上の免許保有者)

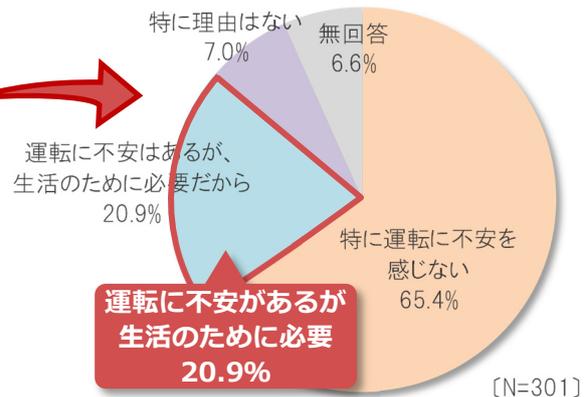


図 免許を返納しない理由 (免許返納意思のない人のみ)

出典：R5市民アンケート調査

(3) 普段の外出時に不安や不便を感じる理由

● 市民の約半数は、「将来運転できなくなったときに不安」と回答しており、現状は運転できるものの将来(免許返納等で運転できなくなった時)の移動手段に不安を持っている状況です。

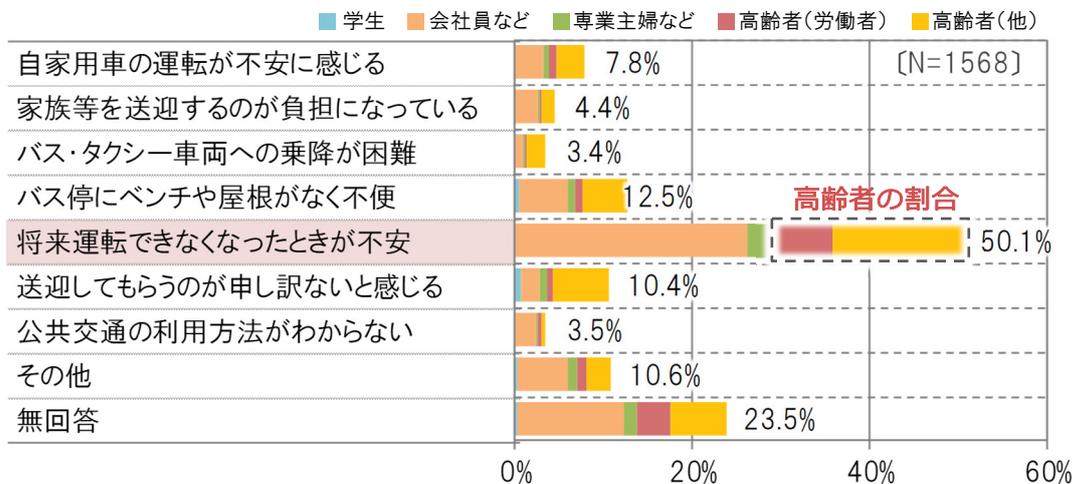


図 普段の外出時に不安や不便を感じる理由 出典:R5市民アンケート調査

〈地域座談会での住民意見〉



- 集落の高齢化は、5年後には一気に高くなり、車を運転できない人が増える。
- 普段は公共交通を使わないため、免許返納後の移動手段に不安がある。
- いずれ年を重ねると、公共交通を利用する時がくると思うので、いつまでも運行してほしいと思う。
- 今のところ自分で車を運転しているのであまり困らないが、車に乗れなくなった時、買い物(スーパー)などの交通機関がないので困ると思う。

(4) 若い世代における地域公共交通に対する認知の低さ

● 市民の約2割は、「自宅から最寄りのバス停がわからない」と回答しており、年代別で見ると特に若い世代(20歳代~30歳代)の地域公共交通に関する認知が低い状況です。

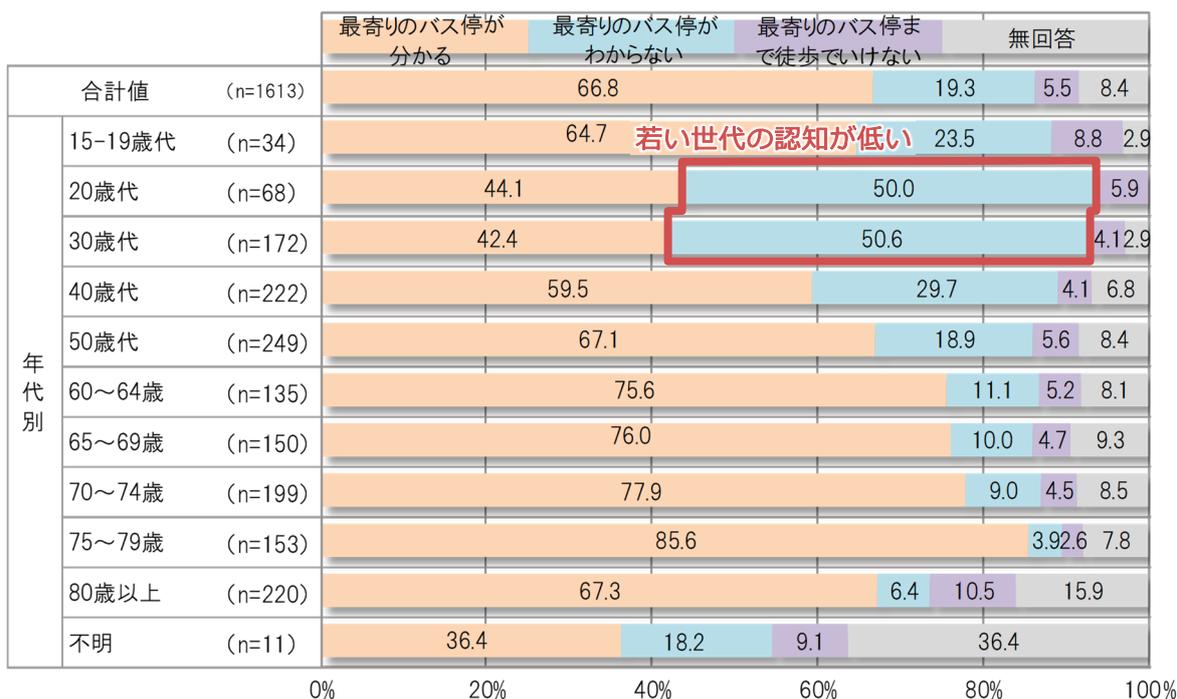


図 自宅から最寄りのバス停の認知状況 出典:R5市民アンケート調査

市内全域（16地域）を対象とした地域座談会による意見交換

～ 地域住民の「わがごと化」、自分たちができていることを考える ～

座談会の開催状況

○市内の中学校区単位(16地域)で地域住民と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ました。参加者の多くは、普段から自家用車を利用している方も多く、免許返納後の移動に不安があるとの意見や、住民が主体となることができることなどを話し合いました。



地域住民の意見結果

■ 自家用車に依存した生活実態・免許を手放せない実情

参加者の多くは、普段から自家用車で移動しており、免許返納の想定時期は80歳頃。最寄りに公共交通がない・又はサービスが十分ではないために免許を返納できない実情もある。

■ 公共交通を利用しようと思うきっかけがない・利用したことがない

自家用車の利用やバス停まで遠い等の意見から、公共交通を利用しようと思わない方が多数存在。公共交通の実情を踏まえると、一度は利用してみることや利用者の声を聴きたい等の前向きな意見。

■ 免許返納後の将来的な不安・地域内で支え合って移動手段を確保

免許返納後の移動手段に関して不安を持つ方が多数。今のうちから公共交通を適度に利用する考え。地域内でできる限り相乗りして出かけたり、互助による輸送を今後検討していく必要がある。

住民:自分たちでできること

- 年に1回、月に1回でもバスに乗る
- 地域内でお出かけ企画を実施
- 地域内の集會等でバス利用者の話を聞く
- 遠慮なく相乗りできるような環境づくり
- 互助による輸送の体制構築(運転士の確保)

地域住民



行政:行政側でサポートすること

- 住民ニーズに合わせた路線改善
- 地域で定期的に話し合いの場を提供
- 免許返納者や高齢者を対象とした乗り方教室
- 交通事業者(宮崎交通・タクシー)との連携
- 免許返納特典を含めた公共交通の周知・PR

延岡市



連携

地域公共交通を住民協力も含めた地域全体で考えて一緒に取り組む体制が重要

地域座談会 地区別の意見結果（1/2）

〈北方中学校区〉 参加者5名

■人口総数:3,338人 ■高齢化率:30.1%

- バスの本数が少なく、**バスを使ったことがない**
- 中心部にしか大きな病院がなく、タクシーしかない
- 市街地中心部までのバス代が高い**
- 免許返納後のサポートが少ない
- 乗合タクシーさわやか号の**運行本数が少ない**
- チョイソコ(AIオンデマンド)の導入
- 乗り合いを増やし、**さわやか号の利便性向上**

〈東海中学校区〉 参加者24名

■人口総数:15,361人 ■高齢化率:35.2%

- 乗合タクシーを**延岡駅まで延伸**してほしい
- バスの乗降時に高さがあるため入口でつまづく
- 北部まちなか循環バス**のサービスは良かった
- バスの運行時間が**外出時間に合わない**
- 交通空白地域(バス停まで遠いエリア)が存在
- バス停に屋根がない**、運行情報が分かりづらい
- 月に数回の公共交通利用券などがあると良い

〈西階中学校区〉 参加者13名

■人口総数:11,056人 ■高齢化率:28.3%

- 最寄りに公共交通がない**ため免許返納できない
- 病院送迎を充実してほしい
- 免許返納のメリット**を具体的に示してほしい
- 西階3丁目はバス停まで遠く、**陸の孤島**
- 乗合タクシー“さわやか号”の名前が分かりづらい
- 複数の病院で送迎するサービスがあると良い
- 免許返納特典を**長期で使用できるもの**を検討

〈上南方中学校区〉 参加者5名

■人口総数:2,362人 ■高齢化率:46.0%

- バスの乗り方が分からない**
- 乗合タクシーの**運行内容を知らない**
- 相乗りをさせたいが、事故の不安から乗せれない
- 高齢者でバスを利用すると迷惑ではないかと思う
- さんさんクラブを活用**してみんなで乗ってみる
- 地域で**交通の事を話し合う場**を設ける
- 一度バスに乗って現状を知ることが大事

〈南中学校区〉 参加者17名

■人口総数:17,318人 ■高齢化率:33.3%

- 沖田町はバス停まで遠い**ので、利用しづらい
- 実際に免許返納したが、買い物が不便になった
- 南部まちなか循環バス**がなくなり、困っている
- バス停に屋根や椅子があると良い
- 実際の**バス利用者に意見を聞くことが重要**
- 最寄りのバス停は外出時間に合わない
- 公共交通しか使えない日**をつくる

〈土々呂中学校区〉 参加者18名

■人口総数:16,136人 ■高齢化率:37.3%

- バスの運行ルート・降りる場所が分からない**
- 団地に同世代が住んでいるので、**高齢化が急速**
- 一ヶ岡全体で今後80歳代の方が急増する
- 公共交通を利用した**お出かけ企画は非常に重要**
- 3ヶ月程度の公共交通の乗車券があると良い
- 免許返納したら高齢者は外出しなくなる
- 月に1回**公共交通を定期的に使うようにする**

〈北川中学校区〉 参加者12名

■人口総数:3,207人 ■高齢化率:46.7%

- バスに乗り慣れておらず**、躊躇することがある
- バスの運行本数が少ないため**、行きはバス、帰りは送迎になる(通院での利用)
- バスで通勤したいが、**延岡方面の帰りの便がない**
- バス停まで遠い**、荷物を持つての移動が大変
- 病院への移動は身内に送迎を頼んでいる
- 乗合タクシー持続に向けた質上げも必要では

〈南浦中学校区〉 参加者9名

■人口総数:650人 ■高齢化率:53.9%

- 高齢化が進み、**免許返納の判断を迫られている**
- 返納したくても介護により返納できない人がいる
- 地区住民の中には訪問看護・医療が増えている
- 自宅からバス停が遠い**、バスの乗り方がわからない
- バス利用者から**魅力や使い方を伝えてもらう**
- 地区の住民で**公共交通の将来を話し合う**
- 市の補助を活用して地区の人が運転士になる

※人口総数・高齢化率は、R2国勢調査250m人口メッシュより算出

地域座談会 地区別の意見結果 (2/2)

〈北浦・三川内中学校区〉 参加者8名

- 人口総数:3,057人 ■高齢化率:43.3%
- チョイソコの申し込みのハードルが高く感じる
- チョイソコの導入のおかげで、免許返納も検討するほど、高齢者には頼りになる
- 路線バス・チョイソコは今後も必要
- 公共電波等での周知・PR機会を増やす
- チョイソコの利用率を上げるために利用説明会を行う、そのほかお試し乗車会の開催

〈延岡中学校区〉 参加者6名

- 人口総数:12,138人 ■高齢化率:28.9%
- 浜砂、長浜エリアはバス停から遠い
- バスの乗り方や交通系ICの登録もハードル
- 免許返納者等を対象にしたバスの乗り方教室
- バスの乗車人数に対して車両が大きいため、小さくして狭い道でも行けるようにして欲しい
- 方財を守り隊の取組事例を詳しく知りたい
- バスを実際に利用するお試しイベントの実施

〈島野浦中学校区〉 参加者6名

- 人口総数:710人 ■高齢化率:56.7%
- バスの本数が少ない
- 悪天候の日はバス停で過ごしにくい(暑い日等)
- 病院へ行くのに帰りのちょうどいいバスがない
- 市街地などのバス路線が便利になると島の人口が減るという懸念もある
- 船と接続する路線バス(特に午後)がない
- シニアバスなどの制度を使ってバスに乗ってみる

〈恒富中学校区〉 参加者14名

- 人口総数:7,103人 ■高齢化率:34.7%
- 延岡共立病院への直通バスがない(駅で乗換)
- 西小路、昭和町・川原崎地区の方が交通不便
- 高齢化の進行で今後5~10年後が心配
- 買い物と病院を乗り継ぎなしで回れるバスがあると良い(イオン延岡から延岡共立病院など)
- 路線バスからコミュニティバスへシフトしていく
- 大型病院を中心とした路線の検討

〈岡富中学校区〉 参加者8名

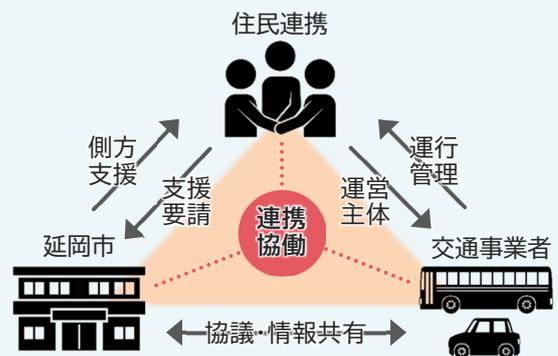
- 人口総数:17,967人 ■高齢化率:30.1%
- 地域でふれあいの機会が以前よりも減った
- 実際に循環バス等を利用した方は便利と聞く
- 普段からバスに乗らないので、行き先が分からない
- バスに乗っている人が少ないので、大きいバスが無駄ではないか(小型化の検討)
- 月に1回バスの日を設けて、利用促進につなげる
- 西小路、昭和町地区の公共交通サービスの充実

〈黒岩中学校区〉 参加者8名

- 人口総数:763人 ■高齢化率:48.6%
- 地区内で90歳以上でも運転している方がいる
- 自宅からバス停までが遠いため、バスよりタクシーに乗っている
- バスの時間と外出時間が合わない
- フリー乗降区間の拡大(佐野地区)
- 1人が月に1回バス利用する事を心がける
- 六首線の遅い時間帯(18時前)が欲しい

〈旭中学校区〉 参加者20名

- 人口総数:7,228 ■高齢化率:35.6%
- 実際にバスを利用している方の声を聴きたい
- 富美山地区は高齢化率が50%以上
- 乗降の負担から、バスで行けるがタクシーを利用
- 公共交通の周知が必要、意識改善
- バス時刻表が見つらい、ネットを見ない人もいる
- 敬老会の案内と一緒に公共交通の案内を行う
- バスの時刻情報がみれるアプリがあると便利



住民連携を軸として地域全体で交通をつくる

※人口総数・高齢化率は、R2国勢調査250m人口メッシュより算出

3-2 現状の財政負担による公共交通サービスの継続意向

✓ 財政負担を増やさずに現状の運行サービスの維持が求められています

○本市が財政負担している公共交通サービスの維持について、市民の40.0%が「財政負担はそのまま
で運行サービスを維持して欲しい」との意向を示しており、今後の事業継続では利用実態(需要)に応じた運行の効率化を含めて取り組んでいく必要があります。

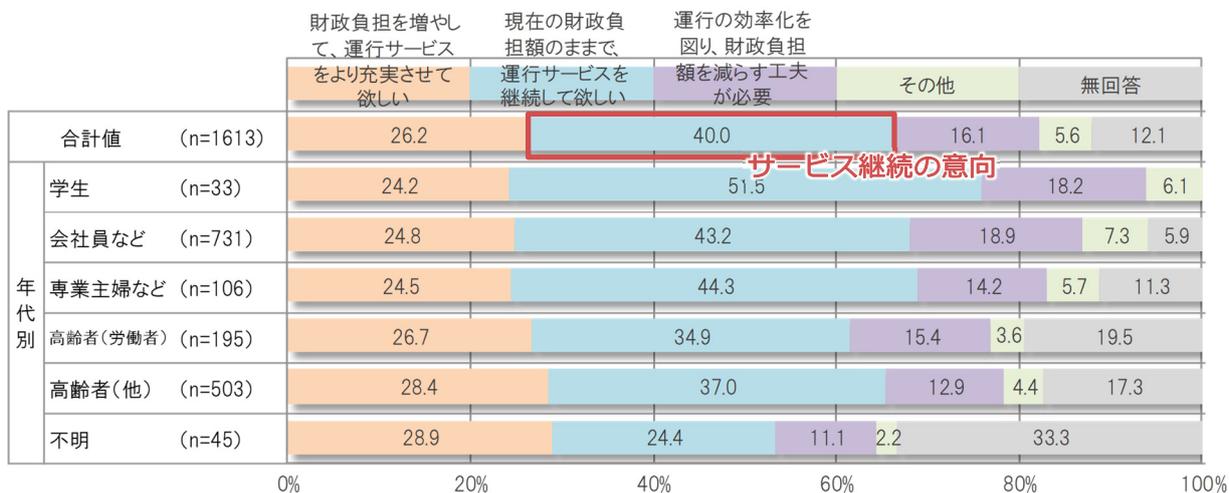


図 財政負担の在り方

出典：R5市民アンケート調査

✓ 事業継続には市民の協力を含む積極的な利用が必要不可欠です

○公共交通を移動手段として必要と思う割合は84.0%を占めるものの、一方で公共交通の維持・活性化に向けた利用意欲(45.7%)や利用促進企画への参加意欲(34.4%)は、必要性に比べて低くなっているため、地域公共交通をわがごととして考えていくように意識を変える必要があります。

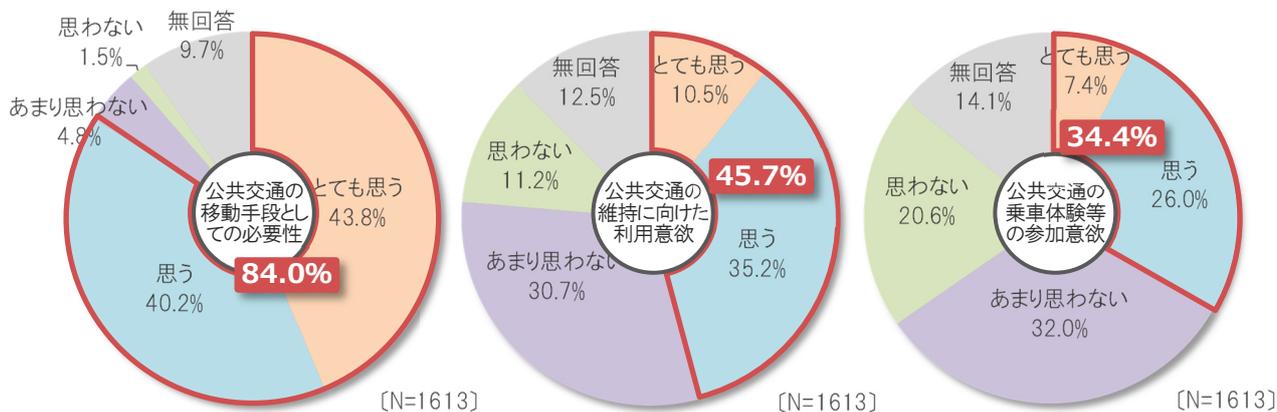


図 公共交通の維持・活性化に向けた市民の意向

出典：R5市民アンケート調査

公共交通の維持に向けた市民の声

- 公共交通の維持については、大変難しい問題であると考えている。公共交通サービスは無ければ困るし、維持・運営するのも財政負担がかかると思う。これから先、**市民も真剣に考えていかなければならないこと**であるため、なんとか知恵を出し合って存続する必要がある。
- 利用者が増える(利用しやすい)・市民が乗りたくなるような公共交通サービスを提供しなくてはならない。行政だけでなく、**市民の意識改革が必要**だと思う。

3-3 市民の生活行動に応じた路線網（ネットワーク）の再構築

目的別の生活行動に合わせた公共交通サービスの充実が重要です

目的別の生活行動として、通勤・通学、買い物、通院ごとの移動実態を詳細に把握し、市民の生活行動に応じた公共交通サービスの充実が必要です。

(1) 通勤・通学の生活行動分析

通勤・通学の生活行動では、約8割が市内で通勤・通学しており、主に居住地区内又は市街地中心部(恒富地区等)への移動需要がみられます。交通手段は、自家用車の利用割合(7割)が最も多く、公共交通の利用割合は5.1%となっています。

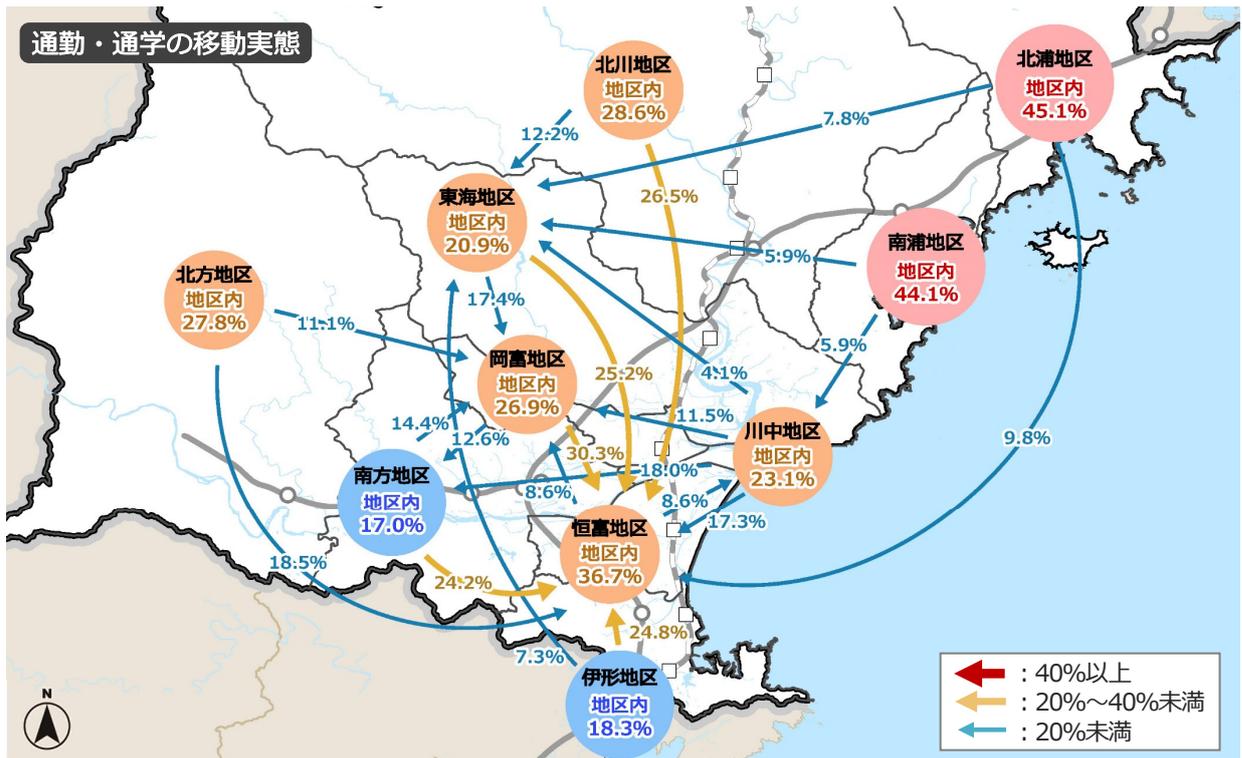


図 通勤・通学の移動実態

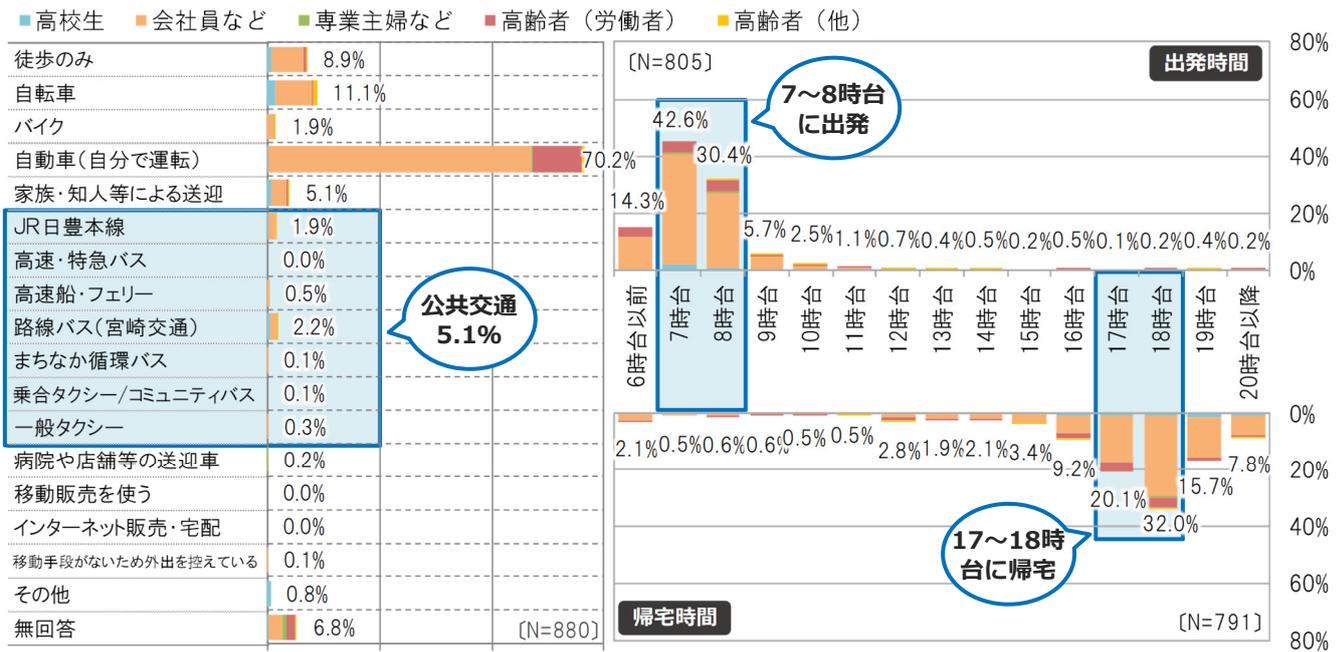


図 通勤・通学時の交通手段

図 通勤・通学時の移動時間

出典:R5市民アンケート調査

(参考) 従業員の分布状況

- 市内における従業員数の分布状況では、主に延岡駅周辺(旭化成工場や商業・病院等)や南延岡駅周辺(商店・病院等)に従業員数の多い企業が立地しています。

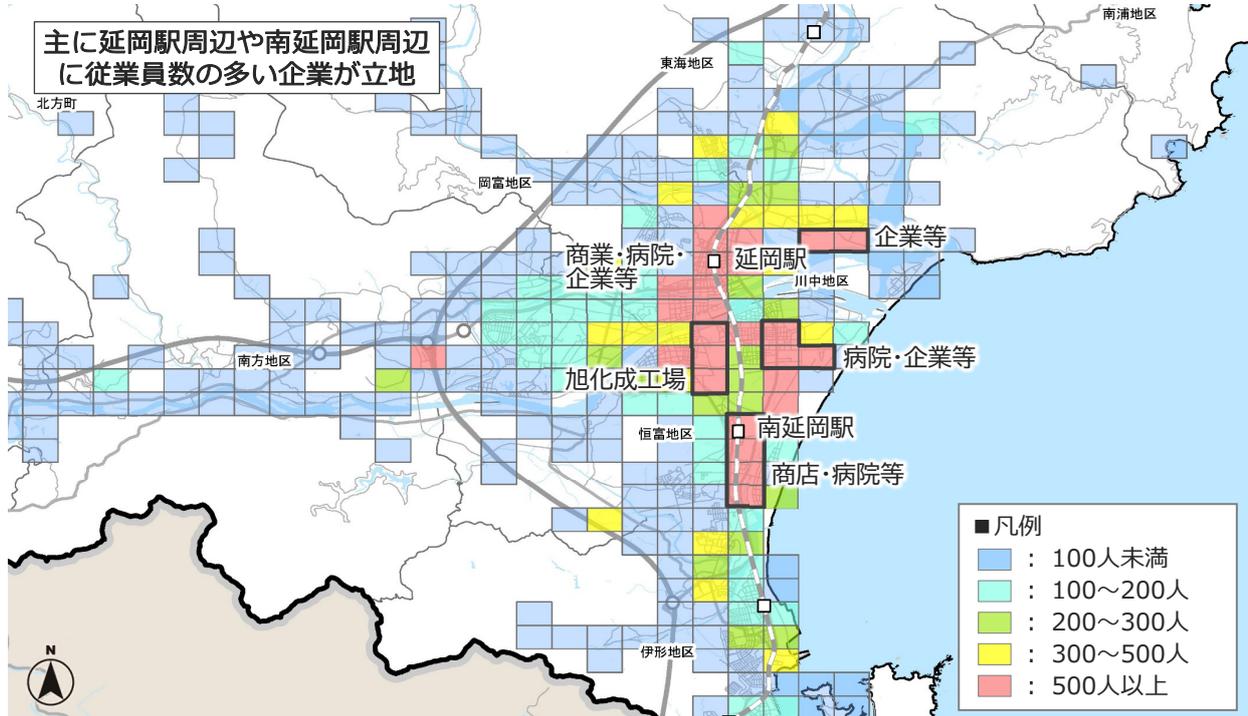


図 従業員数の分布 (500mメッシュ)

出典: 経済センサス2016

〈企業立地×公共交通サービスの提供度〉

- 事業所の立地状況と公共交通サービスの提供度の分析結果をみると、南北軸ではサービス提供度が高い状況ですが、従業員数の多い事業所がみられる駅東側において、部分的にサービス提供度が低く、社員にとって利用しづらい状況が見受けられます。

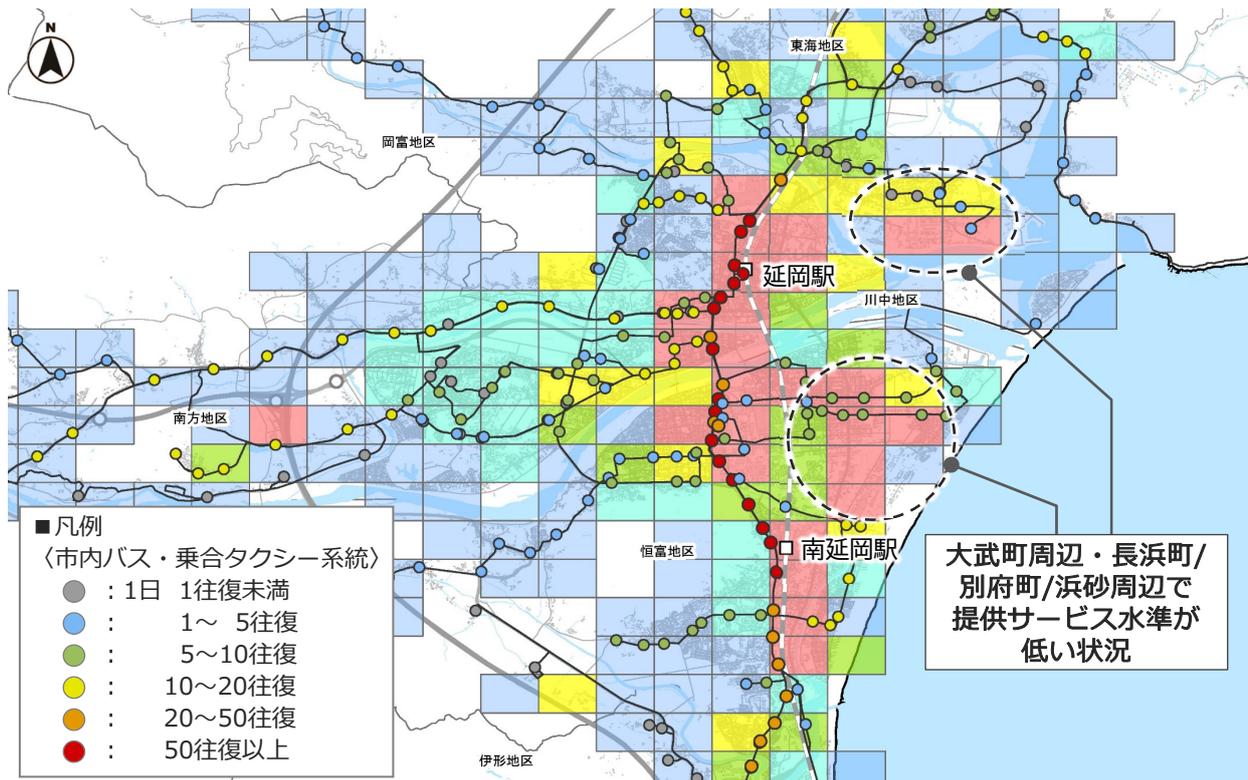


図 従業員数の分布状況×交通サービスの提供度分析

(2) 買い物の生活行動分析

● 買い物の生活行動については、市民の9割以上が市内で買い物を行っており、主に市街地中心部(イオン延岡が多数)に移動しています。交通手段については、自家用車の割合が6割と最も多く、公共交通の利用割合は7.0%、外出時間は行き・帰り含めて午前中で済ませる傾向が高くなっています。

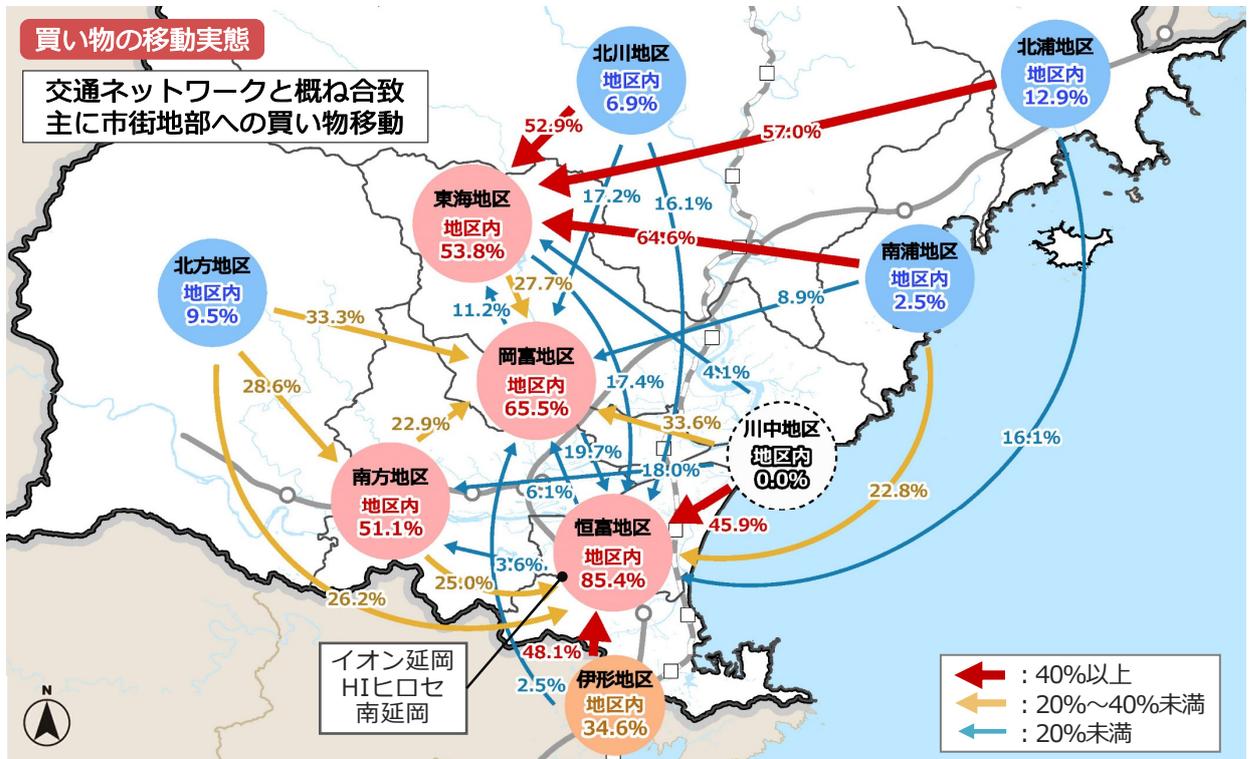


図 買い物の移動実態

順位	施設名	地区名	票数	順位	施設名	地区名	票数
1	イオン延岡	恒富地区	201	4	マックスバリュ岡富店	岡富地区	99
2	イオン多々良	岡富地区	154	5	サンフレッシュむしか	東海地区	97
3	マルイチ大前店	東海地区	133	6	マルイチ大貴店	南方地区	82

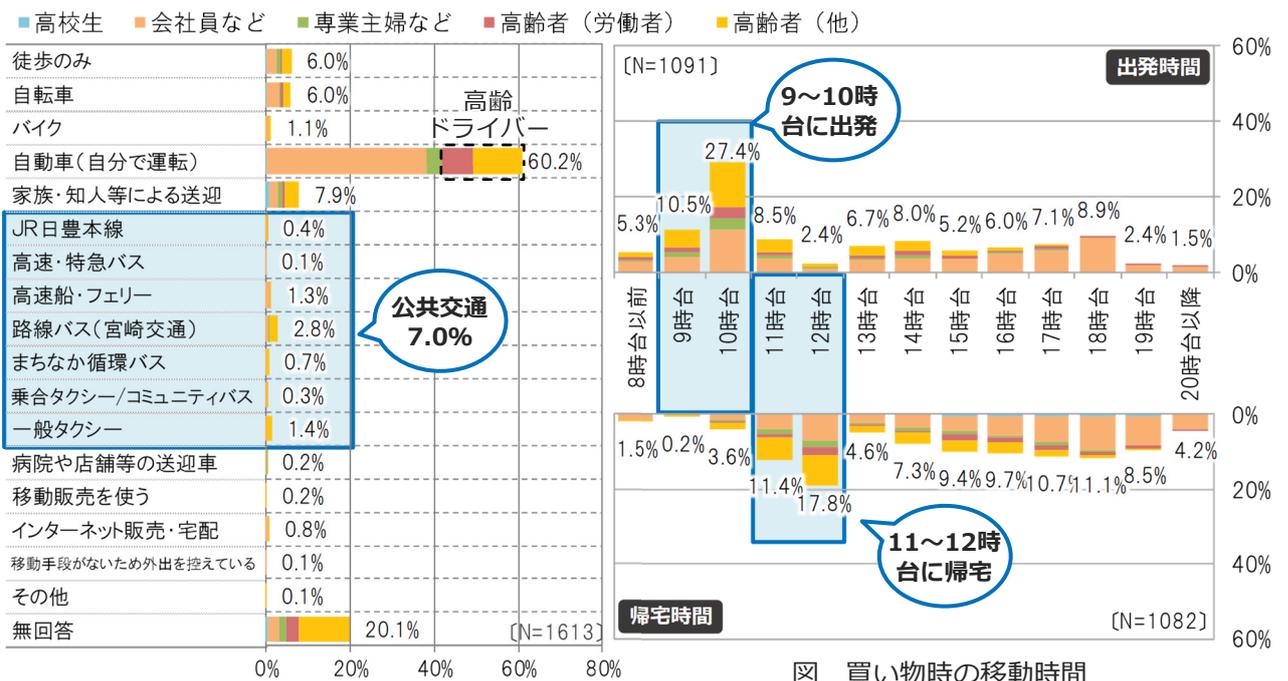


図 買い物時の交通手段

出典:R5市民アンケート調査

(3) 通院の生活行動分析

- 通院の生活行動については、市民の9割以上が市内で通院を行っており、主に市街地中心部(延岡共立病院等)に移動しています。交通手段については、自家用車の割合が約5割と最も多く、公共交通の利用割合は8.8%、外出時間は行き・帰り含めて午前中で済ませる傾向が高くなっています。

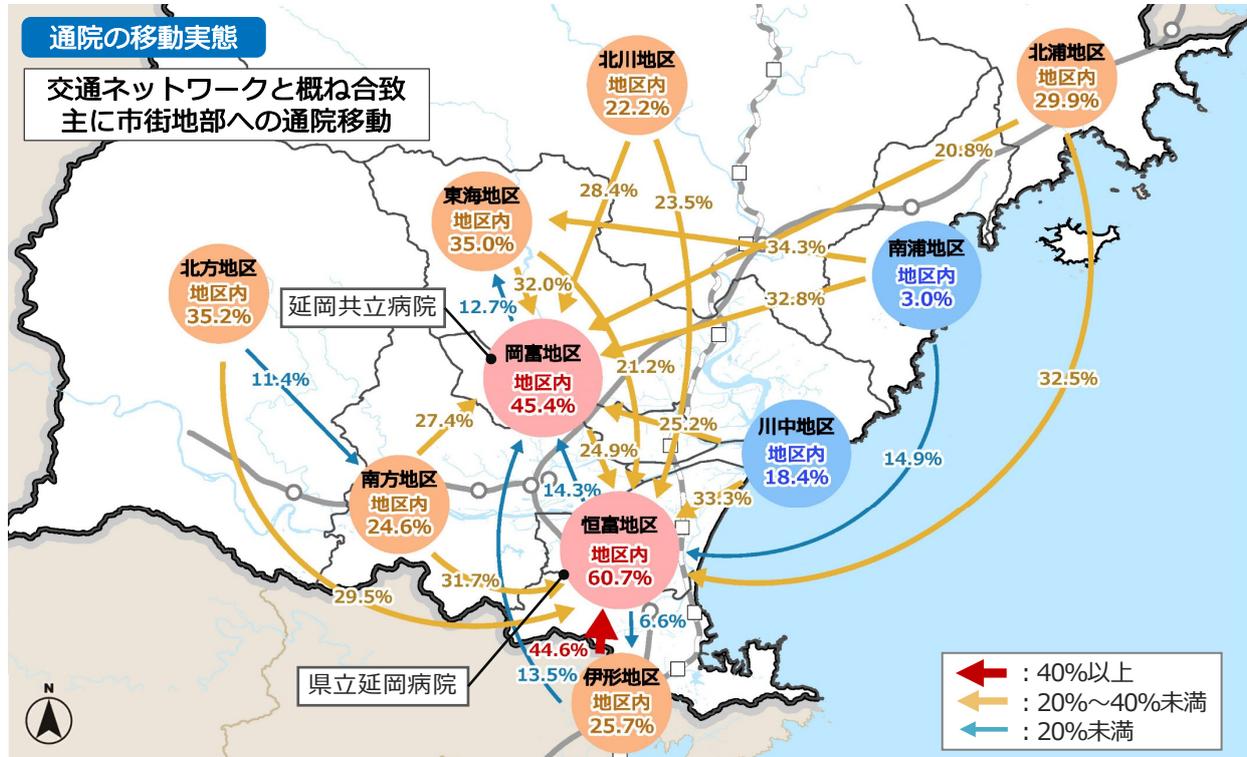


図 通院の移動実態

順位	施設名	地区名	票数	順位	施設名	地区名	票数
1	延岡共立病院	岡富地区	117	4	石内病院	東海地区	50
2	桜ヶ丘ファミリークリニック	東海地区	91	5	みぞくち医院	伊形地区	47
3	県立延岡病院	恒富地区	68	6	尾崎眼科	岡富地区	42

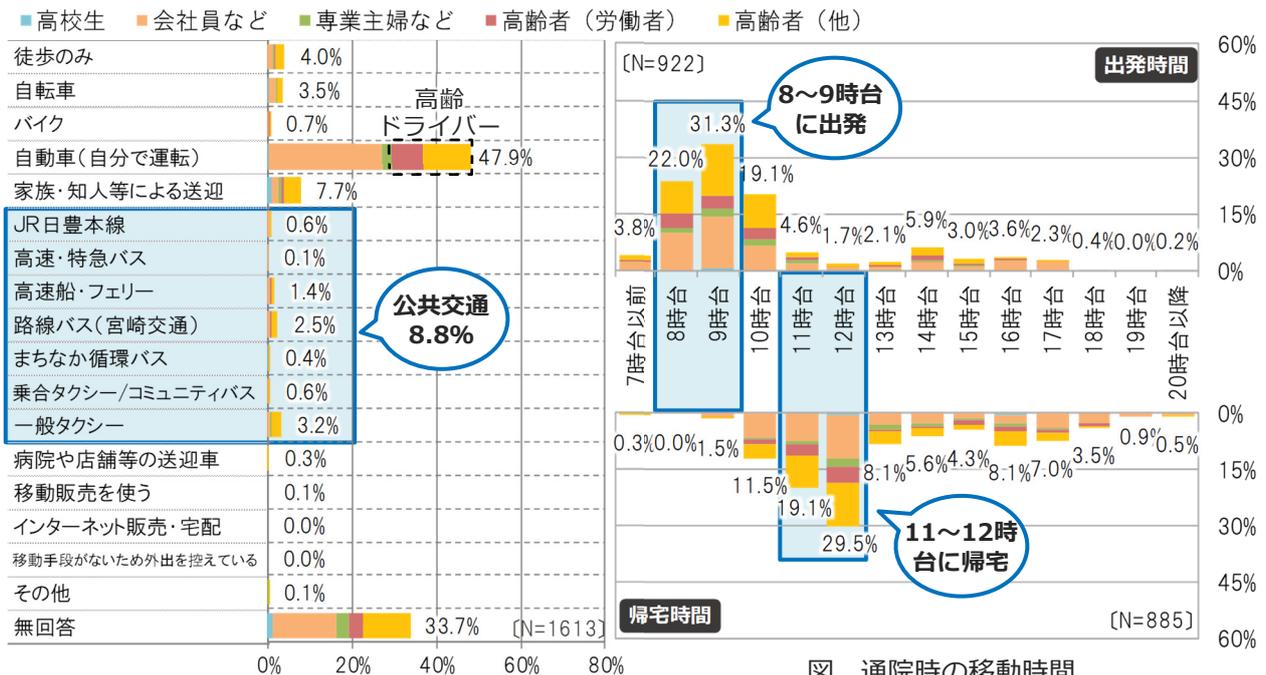


図 通院時の移動時間

図 通院時の交通手段

出典: R5市民アンケート調査

3-4 交通結節点における乗り継ぎ・利用環境の強化

✓ 鉄道・バス等の乗り継ぎ利便性の向上、利用環境の整備が求められています

- 市民ニーズとして、高齢者にとって使いやすい車両の運行や鉄道・バス等の乗り継ぎ利便性の向上、待合環境の整備等が求められており、一部のダイヤでは乗り継ぎ時間に余剰があり、乗り継ぎしづらい状況になっています。また、路線バスの利用者は65歳以上の高齢者が多くを占めており、高齢者にとって利用しやすい利用環境の整備や乗り継ぎ案内の情報提供を充実させることが重要です。

(1) 公共交通の維持・利用向上に求められるニーズ

- 市民ニーズのうち、公共交通の維持に向けた必要な取組として「高齢者にとっても使いやすい車両での運行」(41.7%)が最も多く、利用環境の充実として車両の購入や改造に係る支援が必要です。そのほか鉄道・バス等を乗り継ぎしやすい運行の改善(35.1%)や駅・主要バス停で利用しやすい乗り場環境の整備(26.6%)、バス等の利便性を高める(25.7%)、免許返納の促進・工夫(25.5%)が多く挙げられ、市民のニーズに合わせたサービス・待合環境の改善が重要です。

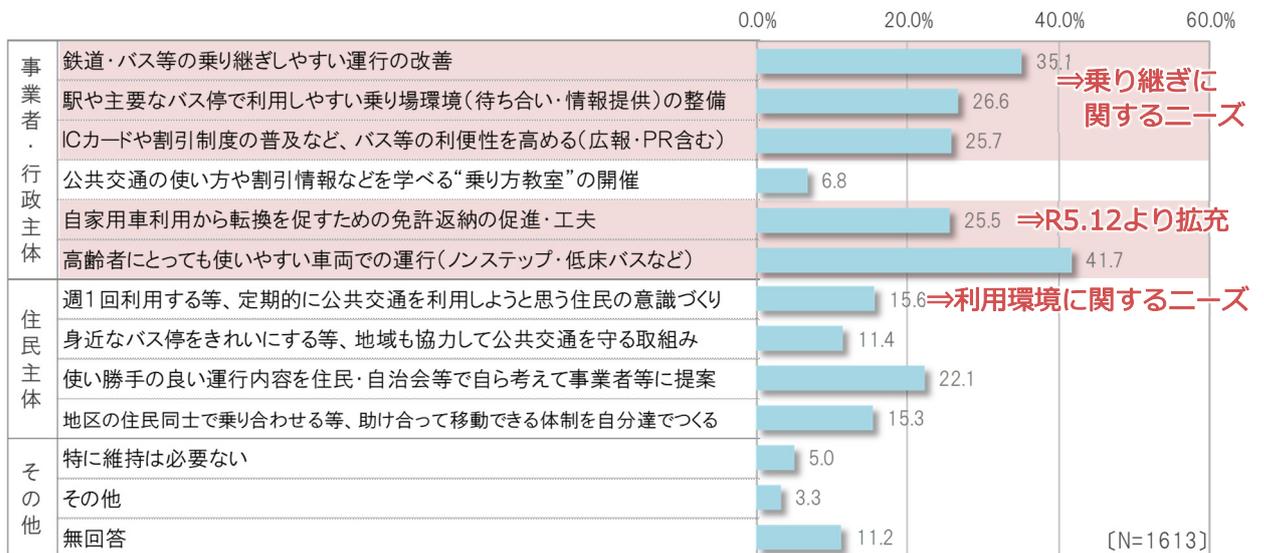


図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組

出典：R5市民アンケート調査

(2) 待合環境の整備に関する取組状況

- 前計画の策定以降に乗り場環境の整備として、バス停へのベンチ設置や施設内のバス待合スペースの確保、バス停の上屋改修、バス待合所の整備など関係者と連携して待合環境の整備に取り組んできました。今後も継続して、市民の要望や利用の多い乗り場などにおいて、待合環境の整備に取り組むことが重要です。



宮野浦バス待合所の整備



インクロス:デジタルサイネージの設置



レーヨンバス停上屋の改修

図 乗り場整備の取組状況

(3) 路線バスの利用者層

- 市内路線バス利用者の年代では、利用者の約5割が65歳以上の高齢者となっており、高齢者にとって利用しやすい環境の整備が重要です。



図 路線バス利用者の年代

出典：R5路線バス乗降調査

(4) 鉄道駅の利用特性・利用者ニーズ

- 延岡駅・南延岡駅ともに朝・夕にピークが存在しており、利用目的として主に通勤・通学等で利用されているため、バス等との乗り継ぎの利便性向上が重要です。
- 本市の中心駅となる延岡駅では、鉄道の利用目的とは別にエンクロス(TSUTAYA等)の利用も確認されています。また、鉄道⇔バスとの乗り継ぎ利用も一部で確認されています。

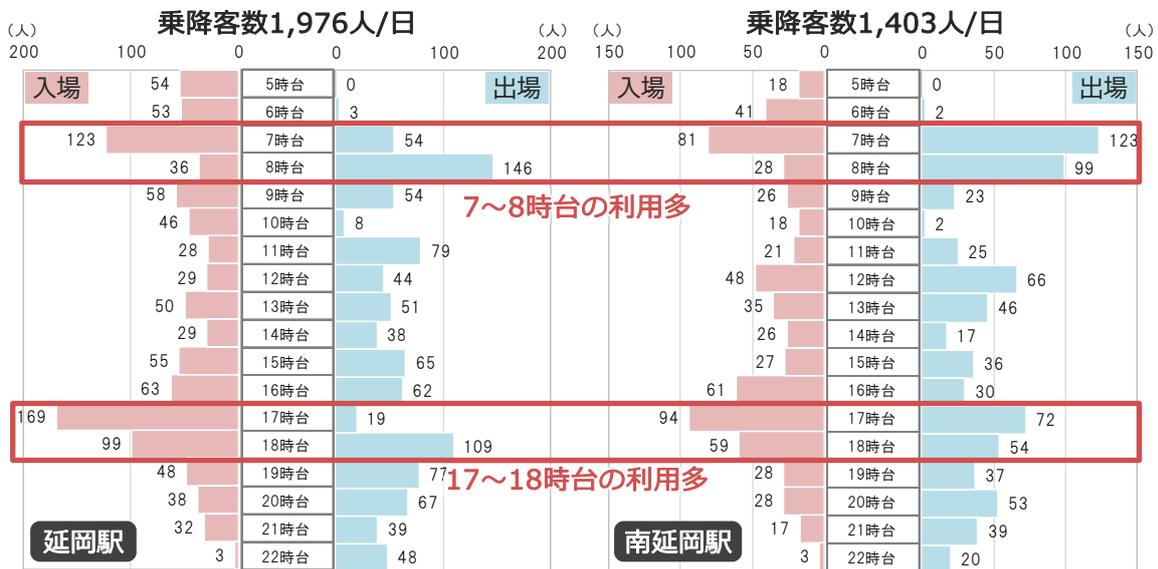


図 駅カウント人数



図 駅利用者の職業 出典：R5主要施設来訪者ヒアリング調査

(続き) 鉄道駅の利用特性・利用者ニーズ

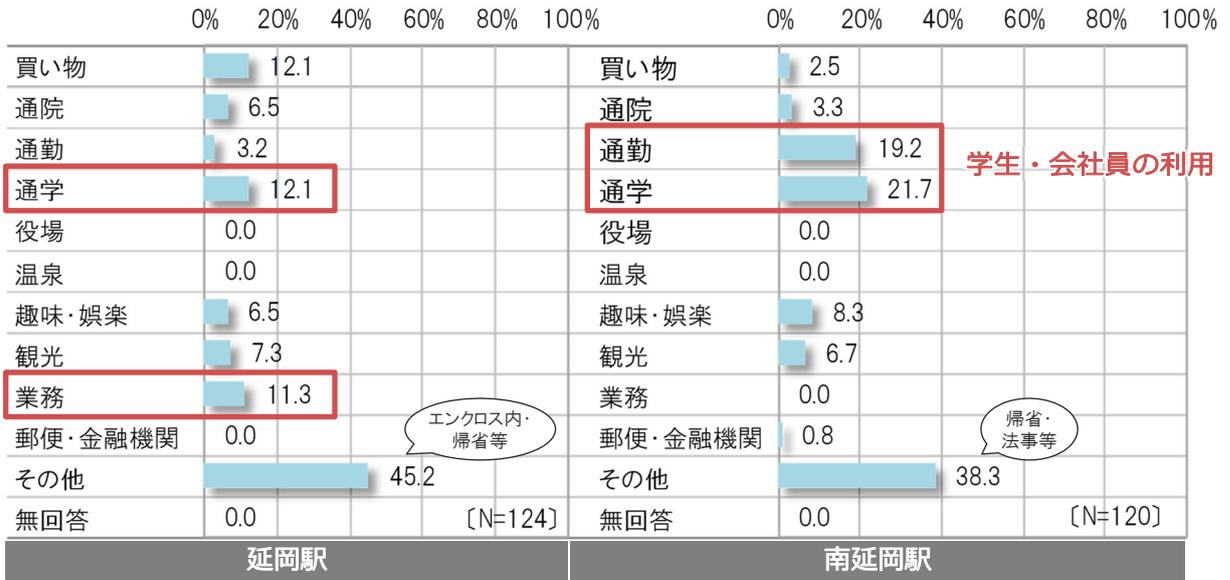


図 駅利用者の外出目的

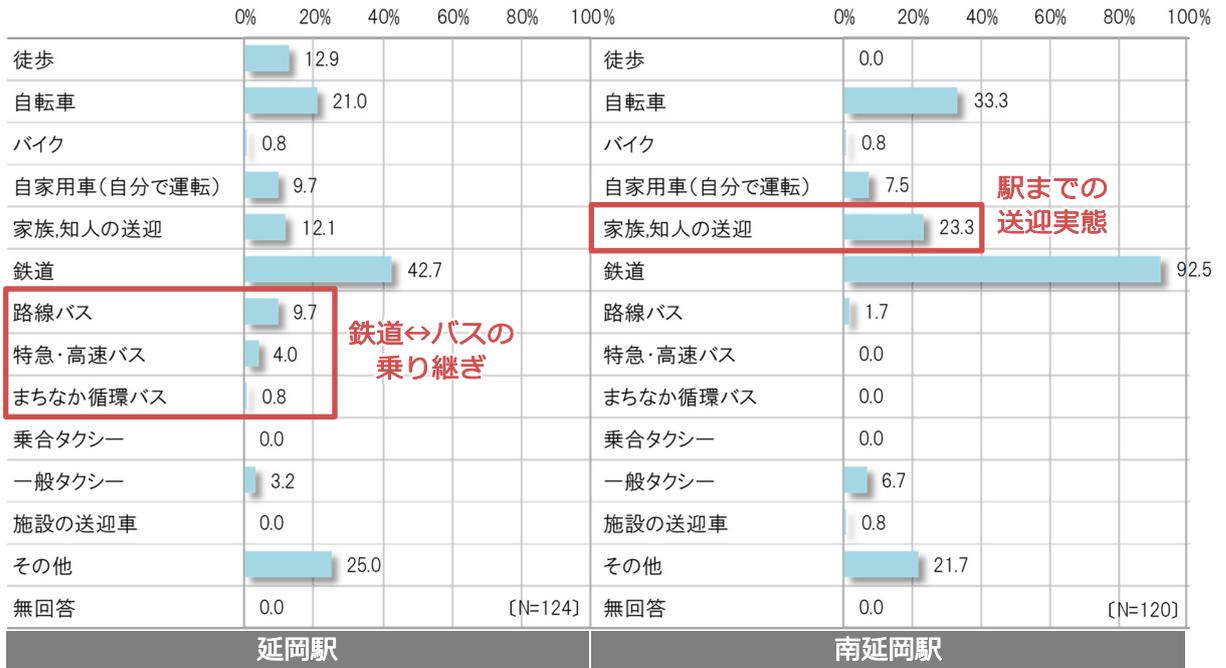


図 駅利用者の交通手段

表 JR延岡駅・南延岡駅の利用者特性・ニーズまとめ

項目	延岡駅	南延岡駅
①利用状況	入場のピークは7時・17時台 退場のピークは8時・18時台	入場のピークは7時・17時台 退場のピークは8時・18時台
②利用者の年代	学生の割合 :41.1% 会社員の割合:20.2%	学生の割合 :47.5% 会社員の割合:35.8%
③利用者の利用目的	通勤・通学に加えてエンクロス内(TSUTAYA)の施設利用	主に通勤・通学の利用が多い そのほか帰省
④利用者の交通手段	駅までは自転車や徒歩・送迎など 一部バスとの乗り継ぎ利用	駅までは自転車や送迎など バスとの乗り継ぎはほとんどない
⑤その他改善要望	バスの本数を増やして欲しい 飲食店があると良い	エレベーターの設置(多数) ICカードが利用できるように

出典:R5主要施設来訪者ヒアリング調査

3-5 市民の公共交通サービス満足度の向上

公共交通サービスの満足度は、不満足の高割合が高い状況です

- 本市の公共交通サービスに関する満足度は、普段公共交通を利用している方では、「満足」(14.0%)の割合よりも「不満足」(30.1%)の割合が高く、公共交通非利用者では、「どちらでもない」(54.6%)の割合が高く、興味・関心がない実態又は利用しないため分からない状況が想定されます。公共交通利用者については、満足度向上に向けたサービス改善が重要であり、公共交通非利用者については、公共交通の周知強化や利用してもらうきっかけづくりが重要です。
- 高齢者等の公共交通を利用するための条件としては、「外出に合う運行時間の設定」(58.0%)が最も多く、現状の生活行動に運行時間等が合っておらず、利用しづらい状況が見受けられます。



図 本市の公共交通に関する満足度 出典：R5市民アンケート調査

不満足の原因

- バスの運行本数が少ない、通勤時間帯（朝）のバスが少ない、バスの最終便が早い
- タクシーの稼働台数が少ない、電話予約しても空いていない状況
- 電車でSuica等のICカードが使用できない、運行便数が少ない
- 島浦～浦城港間の運行便数が少ない など

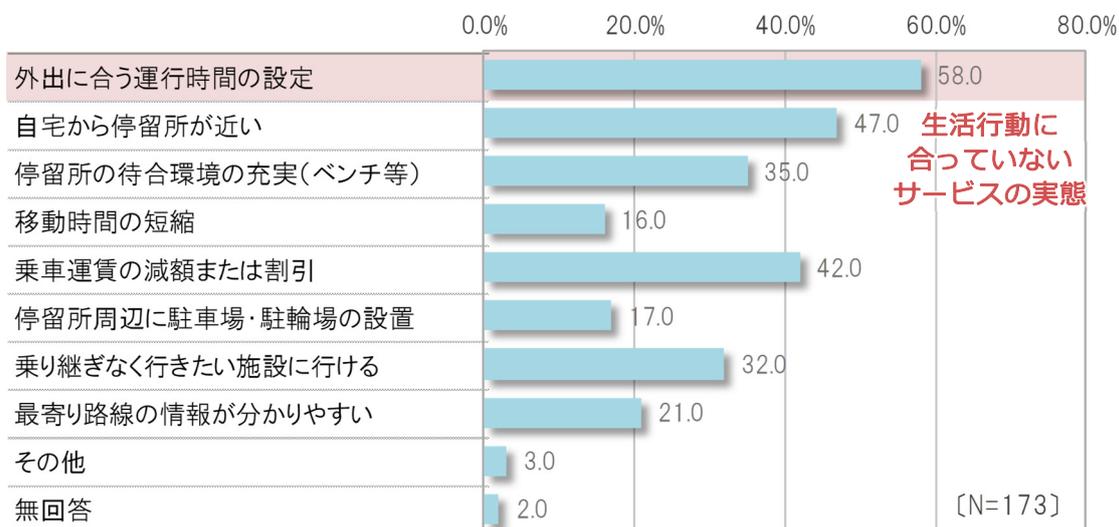


図 公共交通を利用するための条件 出典：R5地域座談会

4. 学生・企業・観光客等のニーズに関する課題

4-1 学生の通学手段を支える路線の存続・利用促進

✓ バス運賃の学生割引・学生を対象とした公共交通の利用促進が必要です

○ 市内の生活交通として運行している保健福祉大線は、大学生の通学手段として利用されています。高校生の通学手段としては、自転車利用が定着しており、バスを利用した経験が少ない状況です。今後の公共交通を担う世代として、**休日の一時利用等を含めた利用促進が重要**です。

(1) 高校生の通学パターン

○ 市内外に通学する高校生の登下校時の通学手段は、**約8割以上が自転車**を利用しており、一部では家族・親戚等の送迎(2割)に頼る実態が見受けられます。登下校の時間帯については、登校時は「7時30分～8時」(40.4%)に自宅を出発し、「8時～8時30分」(59.4%)には各高校に到着するような状況です。下校時は、「19時台」(36.0%)に高校を出発し、自宅の到着時間は、19時台～20時台(約5割)に集中しています。

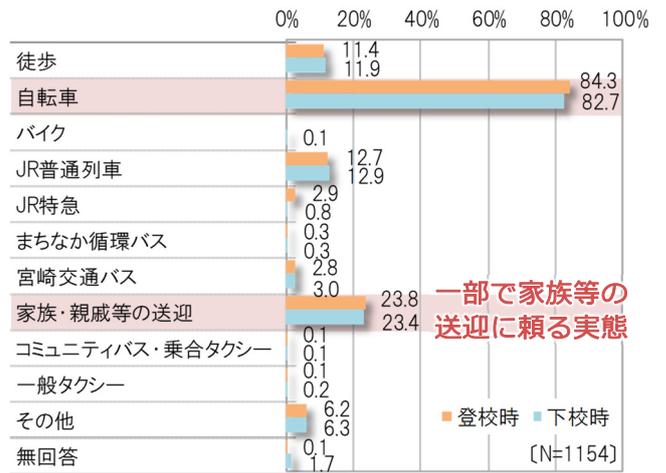


図 登下校時の通学手段

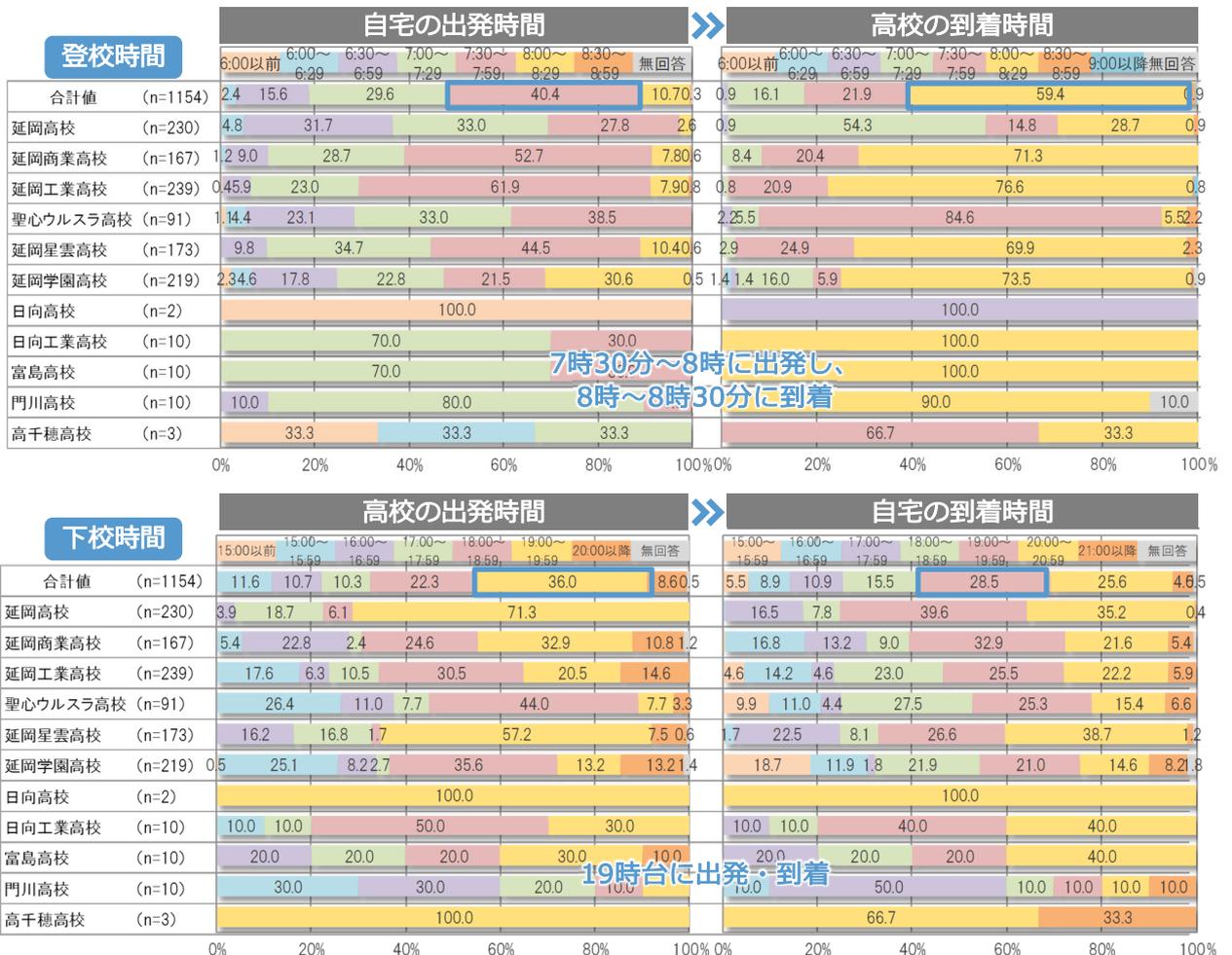


図 高校生の登下校時間

出典:R5高校生アンケート調査

(2) 高校生のバス利用実態・改善ニーズ

- 高校生の過去1年間における路線バス利用経験では、全体の15.0%が遊び等で利用した経験があるが、4割は利用経験がない状況です。路線バスに関して、自宅から通学している高校までの路線情報を知らない割合が高く(9割以上)、路線情報の提供が重要です。
- 普段バスを使わない学生のバスを利用する条件としては、運賃に関する改善ニーズが(分かりやすい運賃設定・学割など)多く、高校生にとって利用しやすいサービスの提供が求められています。

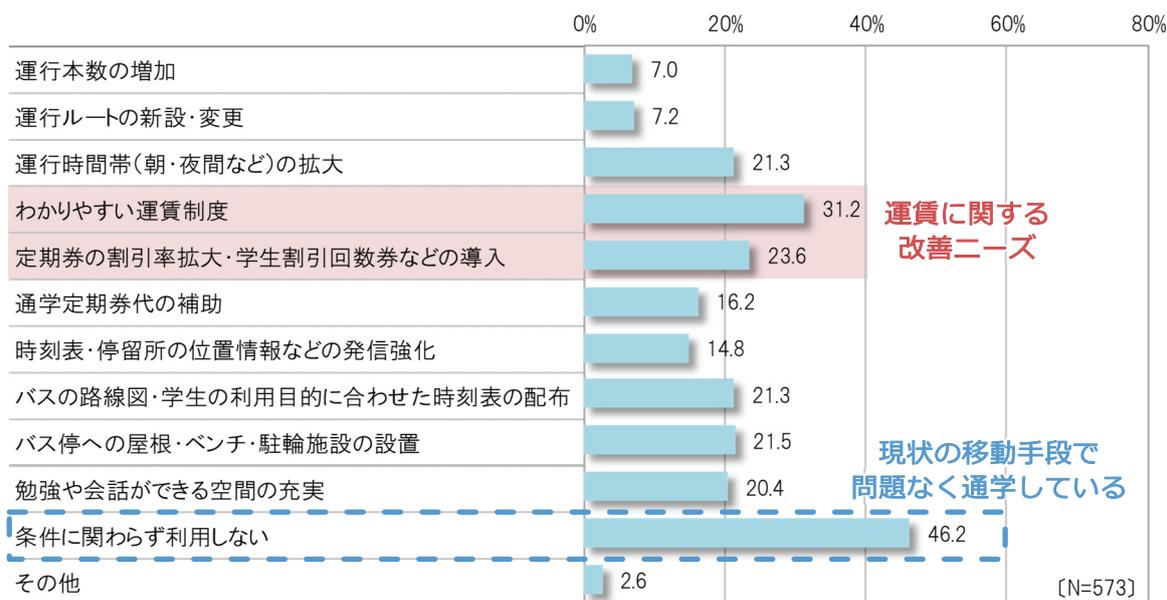
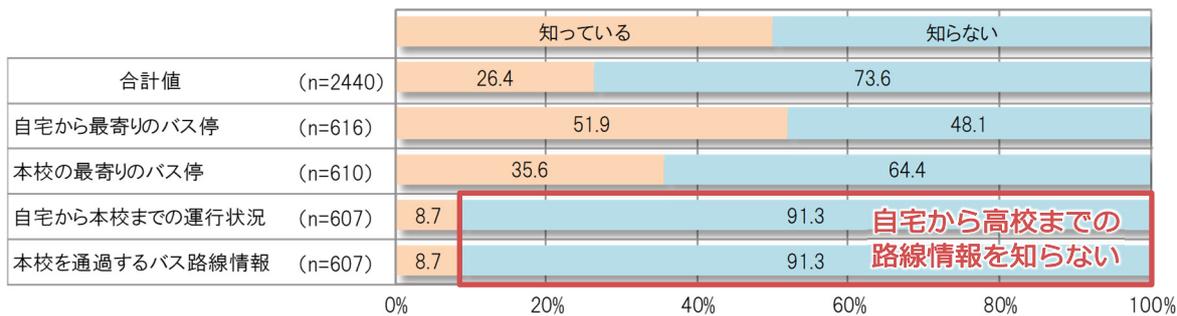
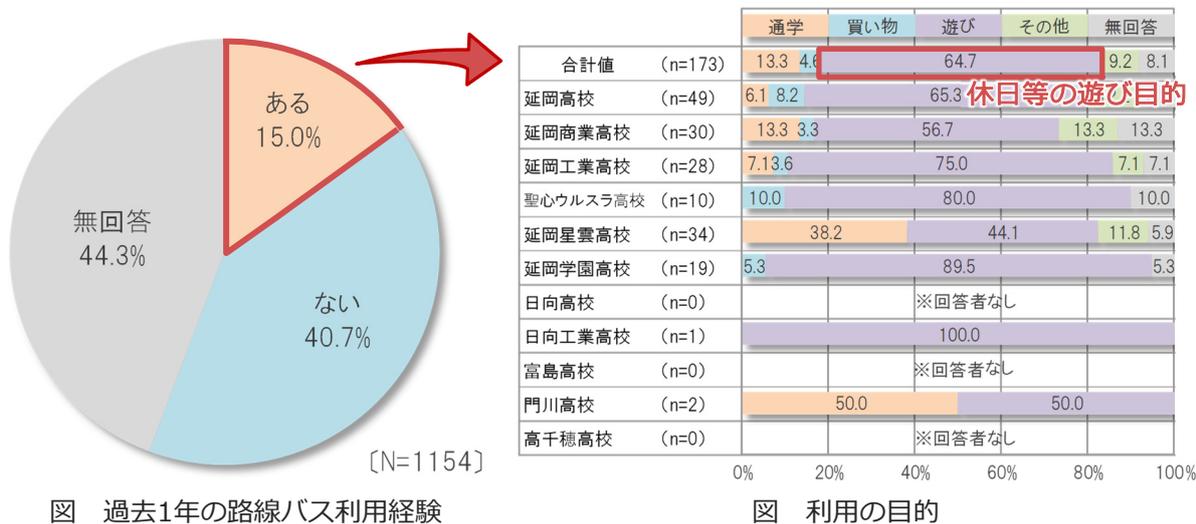


図 路線バスを利用するための条件 (バスを利用しない高校生)

出典:R5高校生アンケート調査

(3) 大学生の通学パターン

● 市内に位置する九州保健福祉大学生の約8割以上が宮崎交通の路線バス(福祉大線)を利用しています。登下校の時間帯については、登校時は「8時～8時30分」(40.2%)に自宅を出発し、「8時30～8時59分」(69.1%)には大学に到着するような状況です。下校時は、「18時～18時30分」(37.1%)に大学を出発し、自宅の到着時間は、個人によってバラツキはあるものの18時台～19時台(約5割)に集中しています。

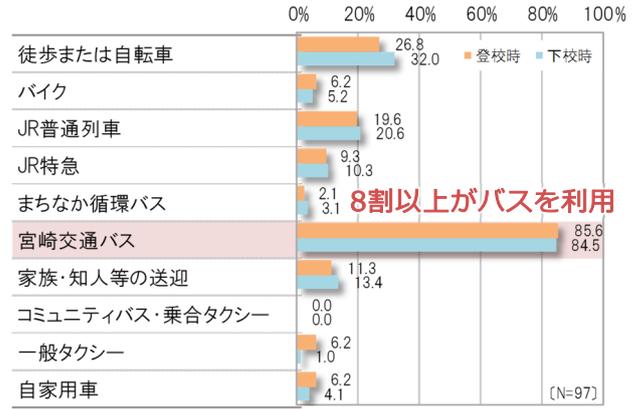


図 登下校時の通学手段



図 大学生の登下校時間 出典:R5大学生アンケート調査

(4) 大学生がバス等に求める改善ニーズ

● 大学生が求めるバスの出発地・目的地としては、自宅・保健福祉大学出発ともに「イオン延岡」を目的地とした路線ニーズが高く、イオン延岡へのアクセス向上が求められています。



出典:R5大学生アンケート調査

(続き) 大学生がバス等に求める改善ニーズ

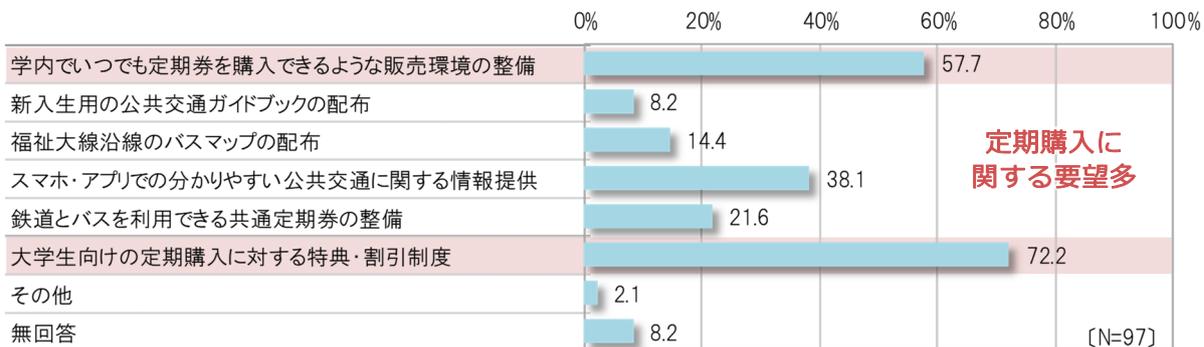


図 公共交通に対して希望する取組

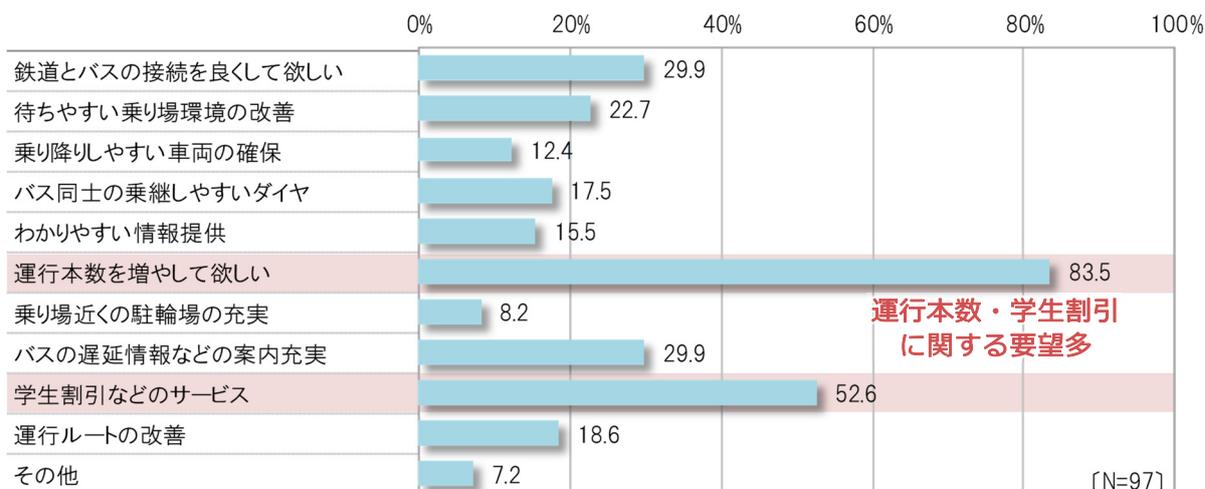


図 バスに改善を期待すること

バスに改善を求める大学生の声

- しろやま支援学校経由で、**QOL棟前に14:30頃に着くバス**があると助かる。
- すみれ団地経由は10時以降の便はなく、それ以降からの講義だとしても早めに大学へ向かわないと行けなく、**帰りは16時台にならないとすみれ団地経由がないのが一番不便**。
- バスとJRの接続がいつも上手くいかず大変不便。**1、2分の差で電車に乗れない**ことがある。
- バス定期を購入しているが、**満員で乗車できず**にタクシーを使用した。

出典：R5大学生アンケート調査

(5) 福祉大線に関する要望・ニーズ (バス事業者ヒアリング結果)

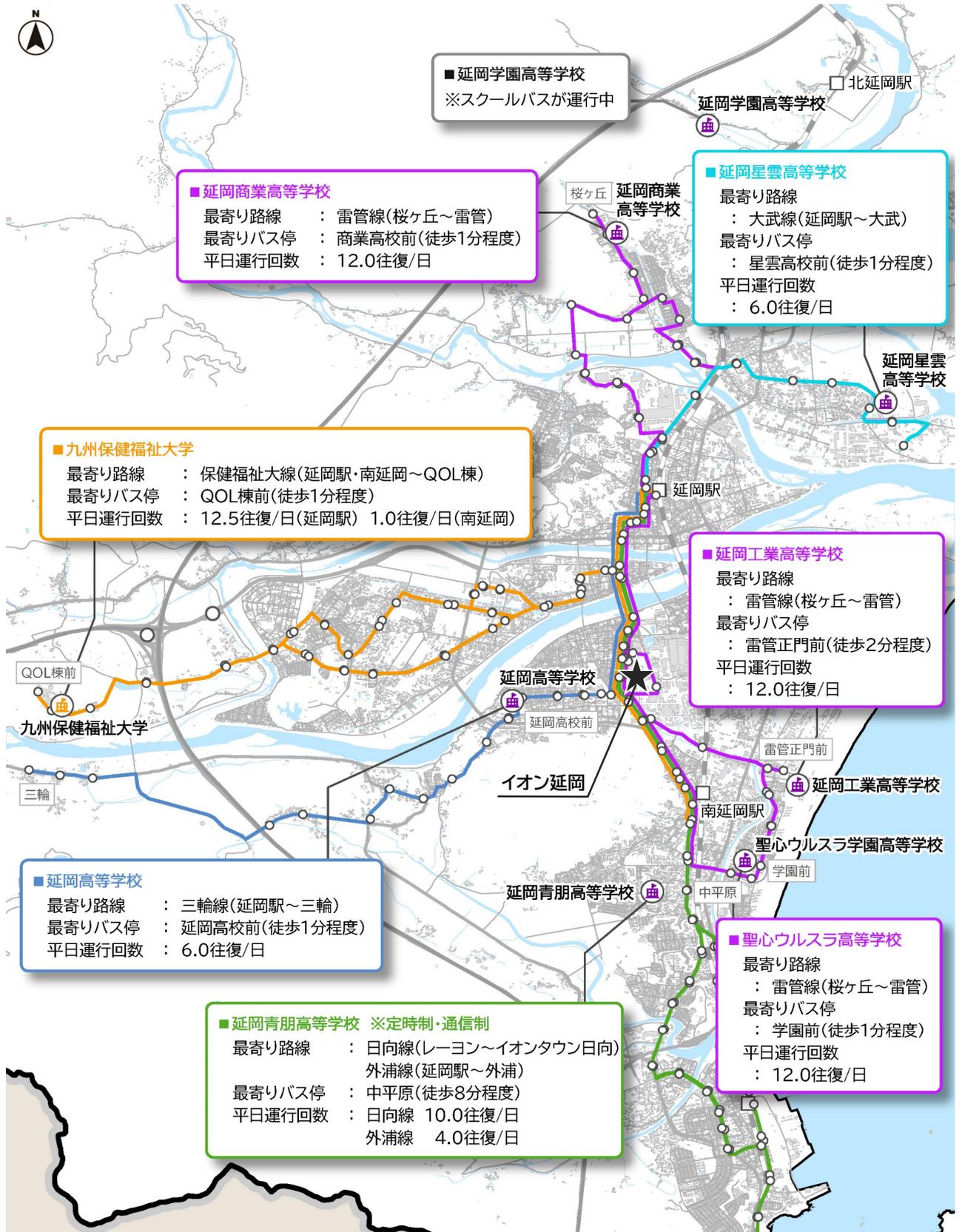
- 路線バス保健福祉大線は、令和3年に利用低迷による路線の一部見直しが行われ、大学から増便の要望や学生から運行ダイヤに関する要望などが挙げられています。

表 バス事業者の意見内容 (抜粋)

項目	要望等
■ 運行内容について	○ 運行便数の増便が求められる。南延岡方面の便数が少ないとの意見。
■ 要望に対する対策	○ 定期券をもっと購入してもらえれば、増便の考えはあるが、車やバイクの通学に人がながれているため、厳しい状況である。
■ 福祉大線利用状況	○ 以前は車通学を認めていなかったが、学生獲得のために車通学を認めるようになったため、利用が大きく減少した。

出典：R5事業者ヒアリング調査

〈市内高校・大学の立地と対応バス路線の運行状況〉



■凡例		〈学校情報〉		〈その他〉	
〈バス路線〉					
—○— : 日向・外浦線	—○— : 三輪線	⊙ : 高校	■ : 建物	□ : 鉄道	
—○— : 雷管線	—○— : 大武線	⊙ : 大学	— : 道路線	⊠ : 駅	
—○— : 保健福祉大線			□ : 市境	○ : 高速・IC	

※令和5年10月時点の運行状況

4-2 公共交通を選択肢の一つとして考える意識の醸成（通勤手段）

☑ 一部の企業ではマイカー通勤を認めつつ、公共交通利用を促したい意向があります

● 市内企業における従業員の多くは、通勤手段で自動車等を使用しており、公共交通の利用状況は低い状況です。通勤手段で公共交通を選択肢の一つとして考える意識醸成をすることが重要です。

(1) 自動車等による通勤の定着

● 通勤時の交通手段としては、マイカー（自動車・二輪車）通勤の割合が最も高く、一部では路線バスの通勤もみられます。バス等が利用されない理由として、「通勤・帰宅時間に合う便がない」（65.0%）との意見が多く、また「時刻や路線を知らない」（27.5%）と回答している方もみられ、通勤者をターゲットとした路線網の情報提供が必要です。

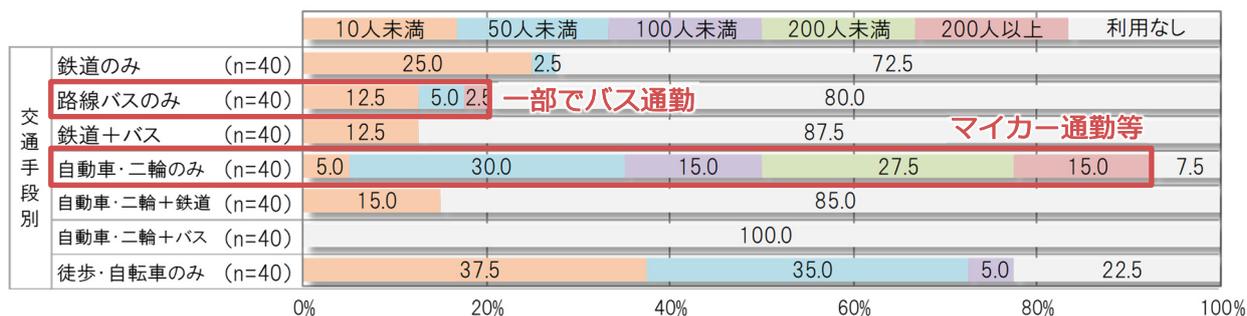


図 従業員の通勤手段

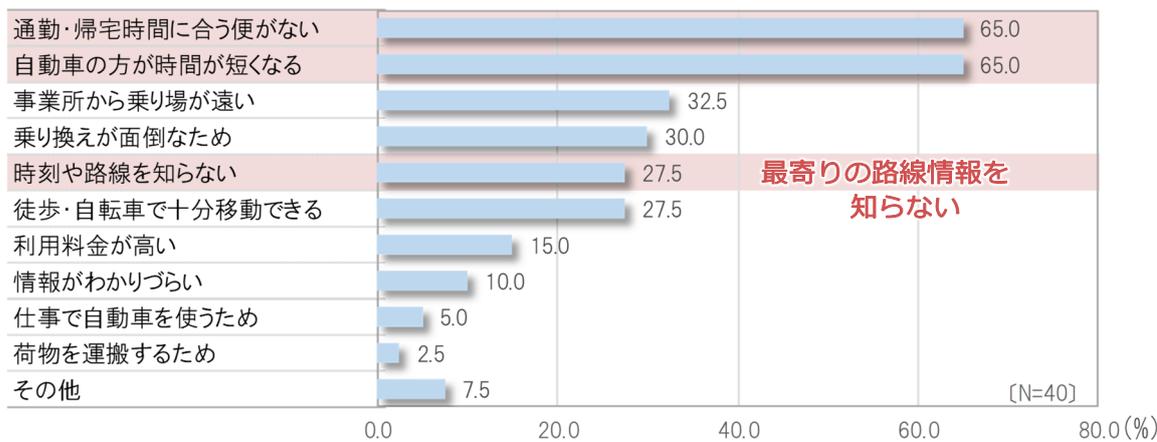


図 バス等が利用されない理由 出典：R5企業アンケート調査

(2) 公共交通の利用意向・エコ通勤の有効な取組

● 市内企業の一部では、マイカー利用は認めつつ、公共交通の利用を積極的に促したいとの意見も見受けられます。また、エコ通勤の有効な取組として、働きかけなどの意識啓発が重要と考えられています。



図 エコ通勤において有効又は実施したい取組

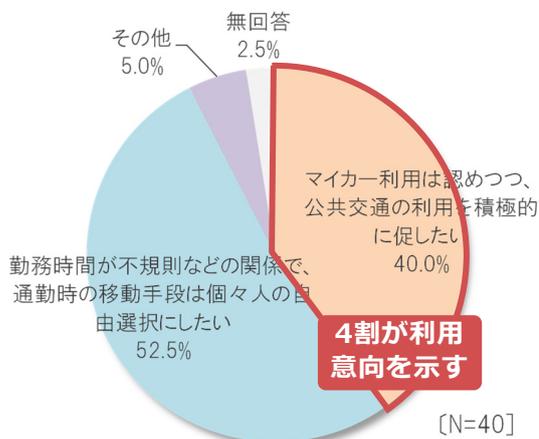


図 公共交通の利用意向

出典：R5企業アンケート調査

4-3 観光客等来訪者のアクセス及び周遊を支えるサービスの充実

✓ 観光需要の回復に合わせた公共交通の利用促進・情報発信が重要です

○ 観光(インバウンドを含む)需要も徐々に回復しつつある状況ですが、まだコロナ禍前の動きまでには戻っていない状況です。観光需要の回復に合わせて市内観光地へのアクセスや情報発信及び市外観光地(高千穂方面)へのバス利用促進などに取り組んでいくことが重要です。

(1) コロナ禍による観光客数の減少

○ 市内の観光入込客数は、H24～H30年まで増加傾向でしたが、コロナ禍により、R2年以降は大幅に減少しています。R5年には新型コロナウイルスが5類に移行したため、今後は観光需要の回復に合わせた公共交通の利用促進が重要です。

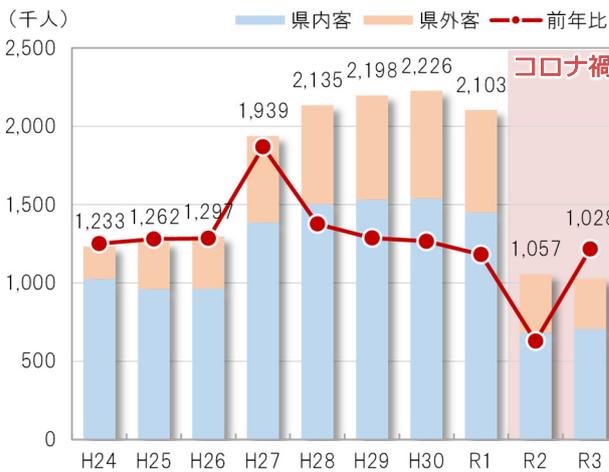


図 市内の観光入込客数

出典：宮崎県観光入込客統計調査(各年)

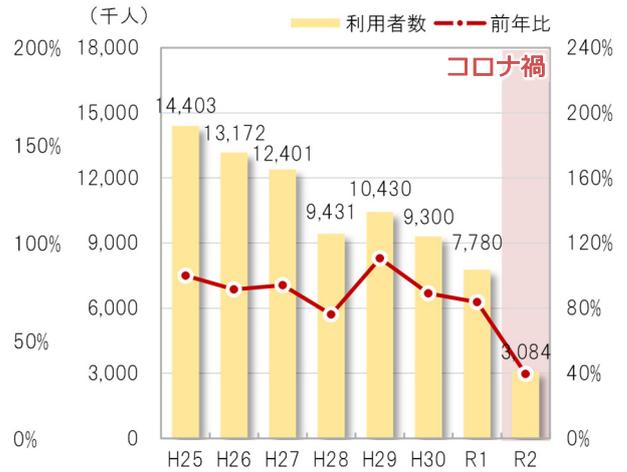


図 祝子川温泉の利用者数

(2) 観光地への移手段・観光客の行き先

○ 観光地への移手段としては、自家用車(88.3%)の割合が最も多く、延岡駅・南延岡駅利用者の主な観光目的地は、市外・県外がほとんどを占めている状況です。また、延岡駅・南延岡駅の利用者において、観光目的地としては、宮崎県外の割合が高く、駅から宮崎空港までの移動実態が見受けられます。

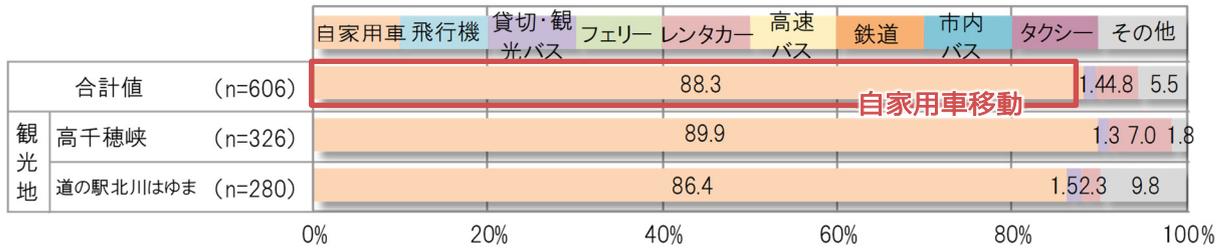


図 観光地への移手段 出典：宮崎県観光入込客統計調査(R3)

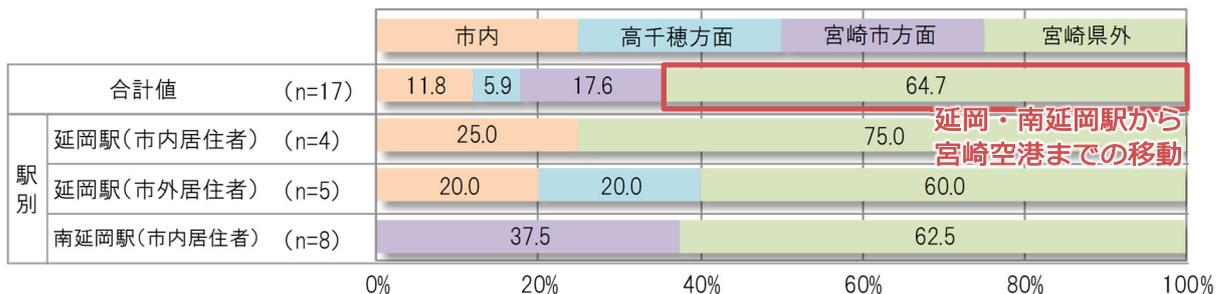


図 駅利用者の観光目的地

出典：R5主要施設来訪者ヒアリング

(3) 新たな観光拠点整備に対応したアクセスの充実

- 2027年(令和9年)に本県で開催される国民スポーツ大会に向け整備が進められている新宮崎県体育館が2025年(令和7年)12月に完成する予定です。本体育館が完成した折には全国規模の大会の開催も想定されています。現在、体育館前を経由する路線については平日のみの運行であるため、完成後の利用状況に応じて、**バスダイヤ改正等サービスの充実が必要です。**
- また本市には、延岡城跡・城山公園や令和4年9月に開館した延岡城・内藤記念博物館などが文学観光地として位置付けられています。



図 新宮崎県体育館イメージ図

出典：宮崎県



図 文学観光ルート

出典：九州文学観光ルート パンフレット

(4) シェアサイクルの周知・PR

- 本市では、シェアサイクルを令和2年7月より実証運行(無償)しており、令和5年10月より、市のシェアサイクル事業として本格導入しました(有償)。
- 実証運行開始後の利用者数は増加傾向にあり、令和5年6月時点で累計1,475人となっています。今後は観光需要の回復に合わせて**観光客の二次交通となるように情報提供・周知していくことが重要**です。

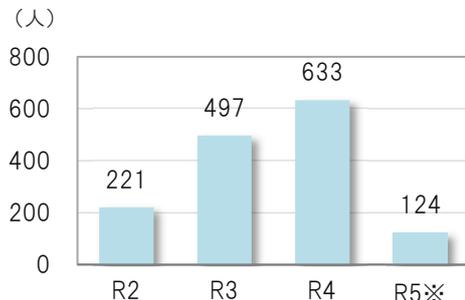


図 シェアサイクルの利用者数 ※R5は6月時点の実績

New Life Style
生活をより豊かに
PIPPA
延岡市シェアサイクル

「スマホ1つ」で専用ポートから自由に貸出・返却できる

1. アプリをダウンロードして登録(無料)
2. 開錠
3. ご利用

2023年10月1日リニューアル!
電動アシスト付き自転車になりました!

※自転車乗車時はヘルメットを着用してください。
※盗難被害に遭った場合は、盗難保険金を受け取ってご利用していただきますようお願いいたします。

一時利用	最初の30分：132円(税込) / 以降30分毎：110円(税込)
デイパス	6時間：1,000円(税込) / 12時間：1,500円(税込) / 24時間：2,000円(税込)
月額プレミアム	1ヶ月：1,650円(税込) / 6ヶ月：6,600円(税込) / 12ヶ月：11,000円(税込)
安心サポート	24時間 365日お客様対応 0120-288-870

◎ 延岡市



図 シェアサイクルの概要・ポートの位置情報

5. 公共交通の利便性に関する課題

5-1 周辺市町村への移動を支える地域間幹線交通の維持・活性化

✓ 地域間を跨ぐ幹線バスは広域連携による路線の活性化が重要です

- 地域間を跨いで運行する地域間幹線交通のバス路線(高千穂線・日向線・宮野浦線)においては、市民の通勤・通学や買い物・通院など、日常生活に必要な輸送資源となっており、国・県・沿線市町の財政支援によって運行を維持しています。サービスの維持・利便性向上に向けて、沿線市町と連携した利用促進の展開・利用者ニーズに合わせたサービスの見直し等が重要となります。

(1) サービス存続に向けた利用者の回復

- 系統別の利用者数では、コロナ禍前(R1)の実績と比較すると6割～7割水準までしか回復しておらず、利用者の減少・物価の高騰などに伴い、行政の財政支援も増加している状況です。

表 地域間幹線系統の利用実績

路線名	系統名	系統キロ	運行回数	分類	乗車人員					増減率 R1⇒R4
					H30	R1	R2	R3	R4	
高千穂線	延岡駅～青雲橋～高千穂BC	51.5	1.0	国県補助	3,945	3,848	2,799	2,481	2,737	71.1%
	延岡～日之影駅～大人集落～高千穂	56.8	1.5	国県補助	6,572	5,945	4,799	4,041	3,785	63.7%
	延岡～青雲橋・日之影町立病院～高千穂	52.5	6.0	国県補助	38,583	33,142	22,411	20,226	21,977	66.3%
	延岡～日之影駅～大人集落～日之影町立病院～高千穂	57.8	4.5	国県補助	25,732	23,791	17,787	15,822	15,856	66.6%
日向線	延岡～原町～東細島～宮ノ上	28.4	2.0	国県補助	13,686	15,247	-	-	-	-
	延岡～日向病院～東細島～宮ノ上	29.0	3.0	国県補助	19,862	19,051	-	-	-	-
	イオンタウン日向～一ヶ岡・大福良団地～レーヨン	27.0	4.0	国県補助	50,061	53,127	48,891	44,950	40,626	76.5%
	イオンタウン日向～日向病院～一ヶ岡・大福良団地～レーヨン	27.6	5.0	国県補助	21,429	22,843	34,643	34,430	32,925	144.1%
宮野浦線	イオンタウン日向～日向病院～旭ヶ丘～レーヨン	26.1	1.0	国県補助	-	-	5,589	5,122	5,917	105.9%
	南延岡～浦城港～宮野浦	34.9	5.0	国県補助	48,943	49,017	40,841	37,525	36,179	73.8%
	南延岡～バイパス～宮野浦	30.1	3.0	国県補助	18,684	17,001	13,864	12,880	11,777	69.3%



図 地域間幹線系統の路線状況

(2) 継続的な利用促進事業の幅広い周知・PR

- 路線バスの運行を維持・活性化していくためには、利用者の確保が必要不可欠であり、現在自家用車を運転している方の利用を促進することがサービスの維持にもつながります。
- バス事業者だけでは、公共交通を維持していくことが困難であるため、利用者となる地域住民に対し関係機関と協力しながらバス利用促進事業などを幅広く周知・PRすることが重要です。

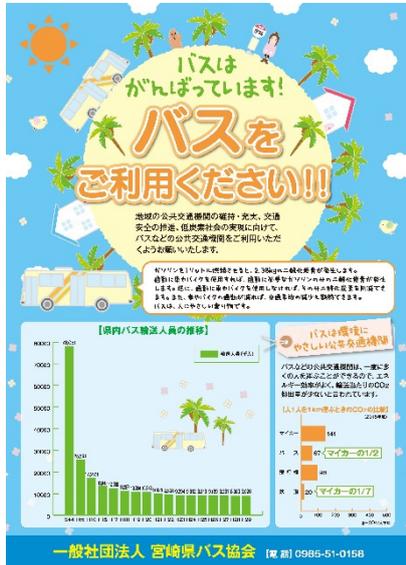


図 エコ通勤の促進



図 みやざきシニアパス



図 モバイル乗車券

出典:宮崎交通HP

(3) 各路線のニーズに合わせたサービスの充実

- 平日の利用目的では、主に仕事・学校の利用が多い一方で、休日は買い物・観光(高千穂線)などの利用が多い状況です。各路線ともに学生・高齢者の利用が多くを占めています。

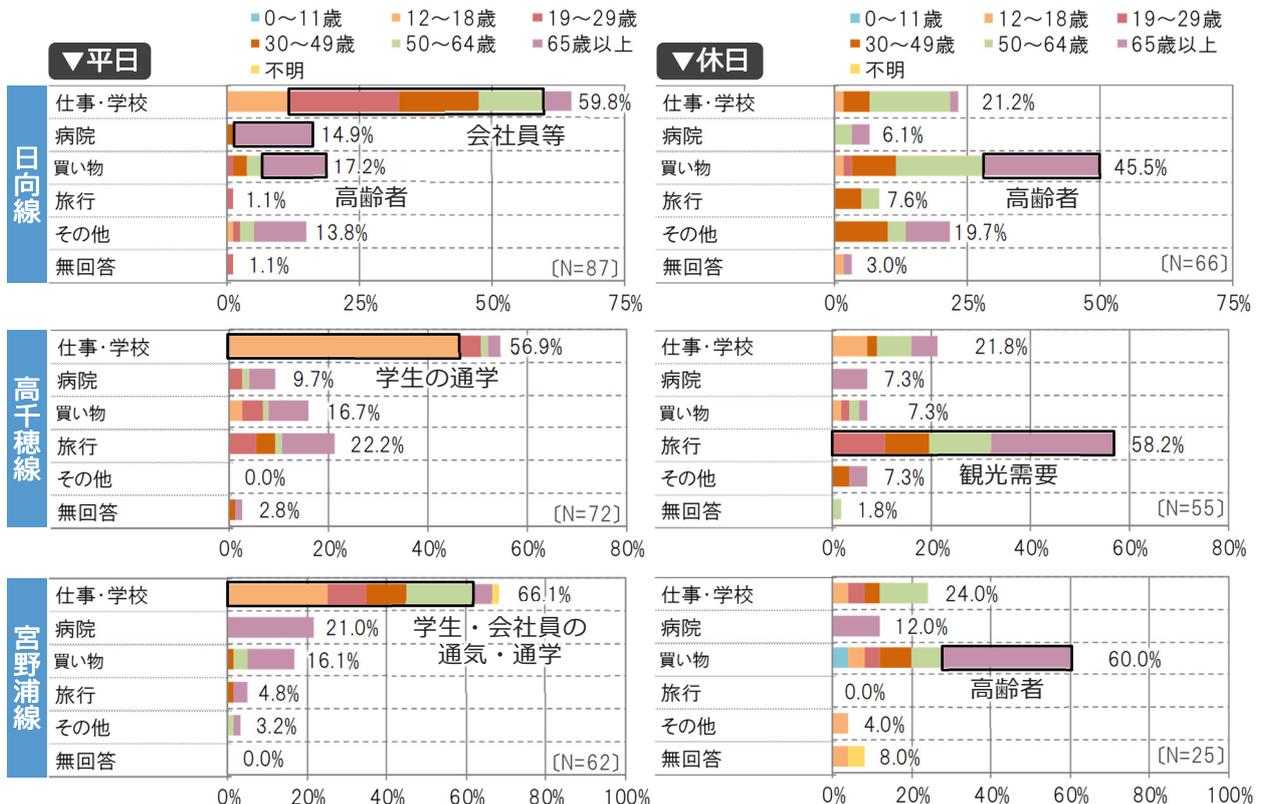


図 各路線の利用目的・年代

出典:R3宮崎県地域間幹線系統乗降調査

5-2 中心市街地のアクセス・回遊性向上

✓ 利用頻度の高い施設へのアクセスに対応したネットワークが必要です

- 中心市街地には、市民の暮らしを支える生活利便施設が集積しており、主な外出先としては中心市街地の恒富地区周辺が最も多く、各居住地と主要施設間をつなぐネットワークが求められています。特に市街地北部ではイオン多々良、延岡共立病院など、南部地域ではイオン延岡、県立延岡病院などへのアクセス向上が重要です。

(1) 市街地北部・南部の回遊性向上

- 中心市街地のサービス提供度は、南北軸(レーヨン～南延岡間)は1日当たり50往復以上とサービス水準が高い一方で、東西方向の移動に対応しづらいネットワークとなっています。**北部・南部に広がる市街地の回遊性向上を図ることが重要です。**

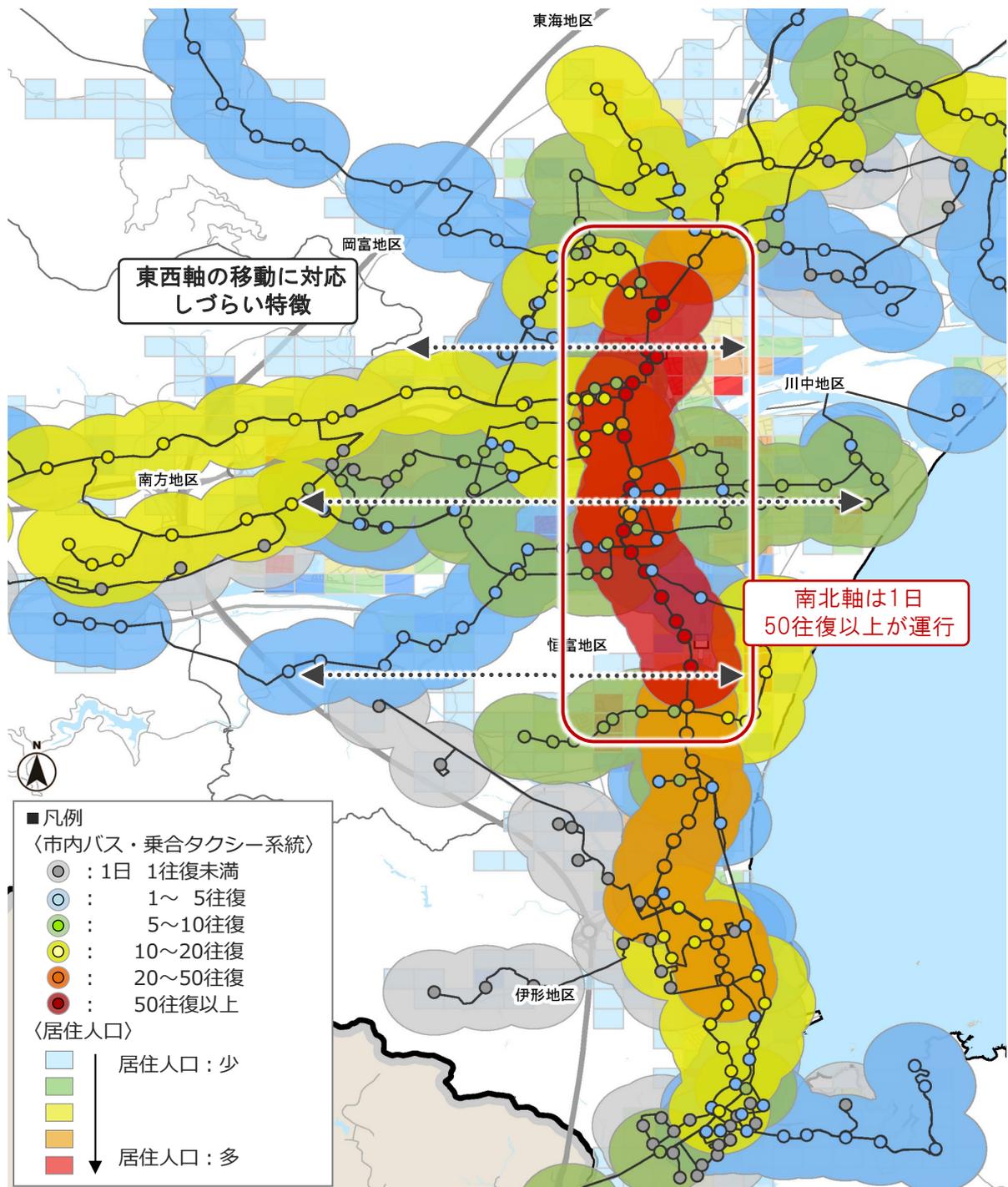


図 市内バス・乗合タクシーのサービス提供度

(2) 公共交通に関する各種ニーズ

- 市民が今後必要だと思う取組・改善内容として、市街地内の均一運賃制度の導入(25.9%)、分かりやすい情報発信(18.4%)、市街地の回遊性向上(17.9%)が挙げられています。**市街地内の均一性運賃制度の導入・分かりやすい情報発信については、今後も継続して検討・実施していくとともに、市街地の回遊性向上についてもバス事業者と密に協議・検討を行い、回遊性向上に向けた取組(まちなか循環バスのエリア拡大も含めて)が重要**です。
- バス利用者が路線バスに改善を期待する内容としては、まちなか循環バスの運行エリアの拡大ニーズが高い傾向にあります。令和4年度には、運転士不足・バス利用者の減少等から、イオン多々良線が廃止となり、西部地域の住民からは復活の要望も多く挙がっています。イオン多々良線廃止の一対応策として、**既存まちなか循環バスのエリア拡大についても検討する必要があります**。

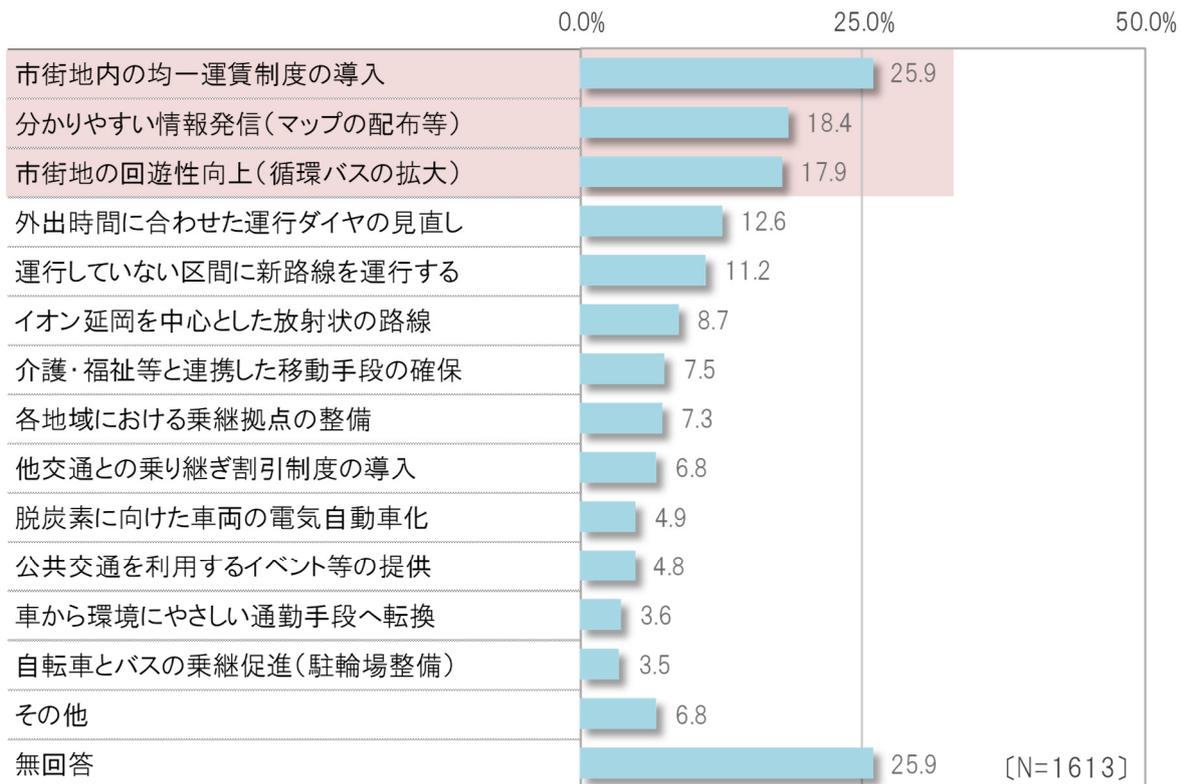


図 今後必要な取組・改善内容 出典:R5市民アンケート調査

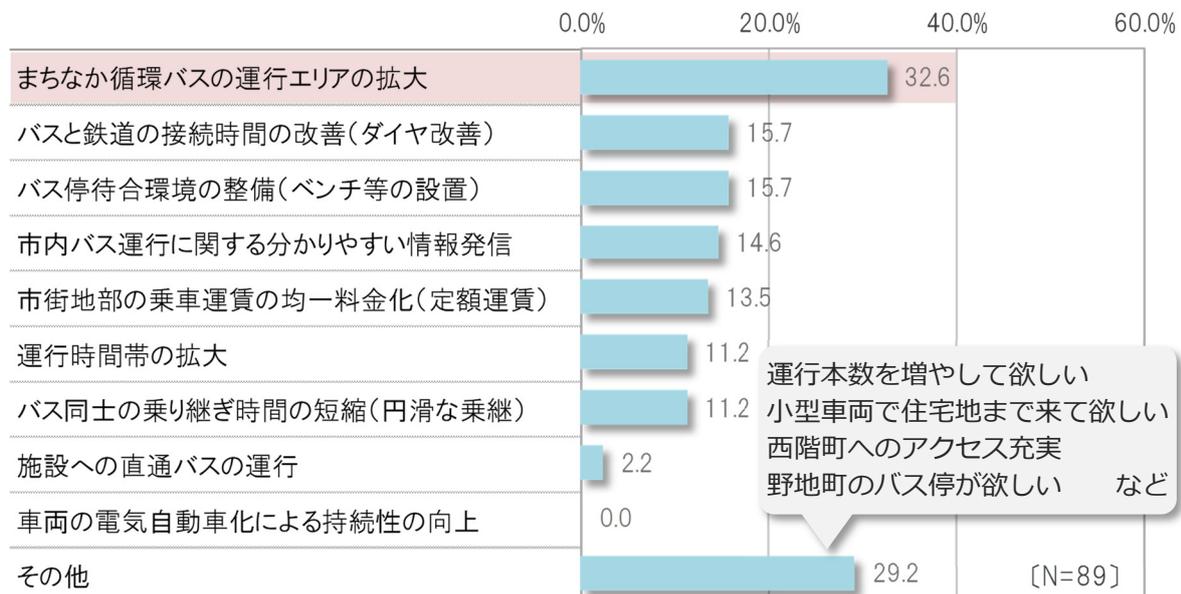


図 路線バスに改善を期待する内容

出典:R5主要施設来訪者ヒアリング調査

5-3 利用者ニーズ・外出行動に応じた公共交通の利便性向上

✓ 買い物・通院の移動に便利な路線網の再構築が必要です

- 路線バス利用者のニーズとして、買い物・通院の利用が高く、主に午前中の外出行動となっています。市民アンケートの結果から買い物先は、イオン延岡への来訪が最も多く、人流データ分析から来訪者が多い地域の中で、一部ではサービス提供度が低い及びバス停から離れた地域が存在しているため、外出行動に応じた路線網の再構築が重要

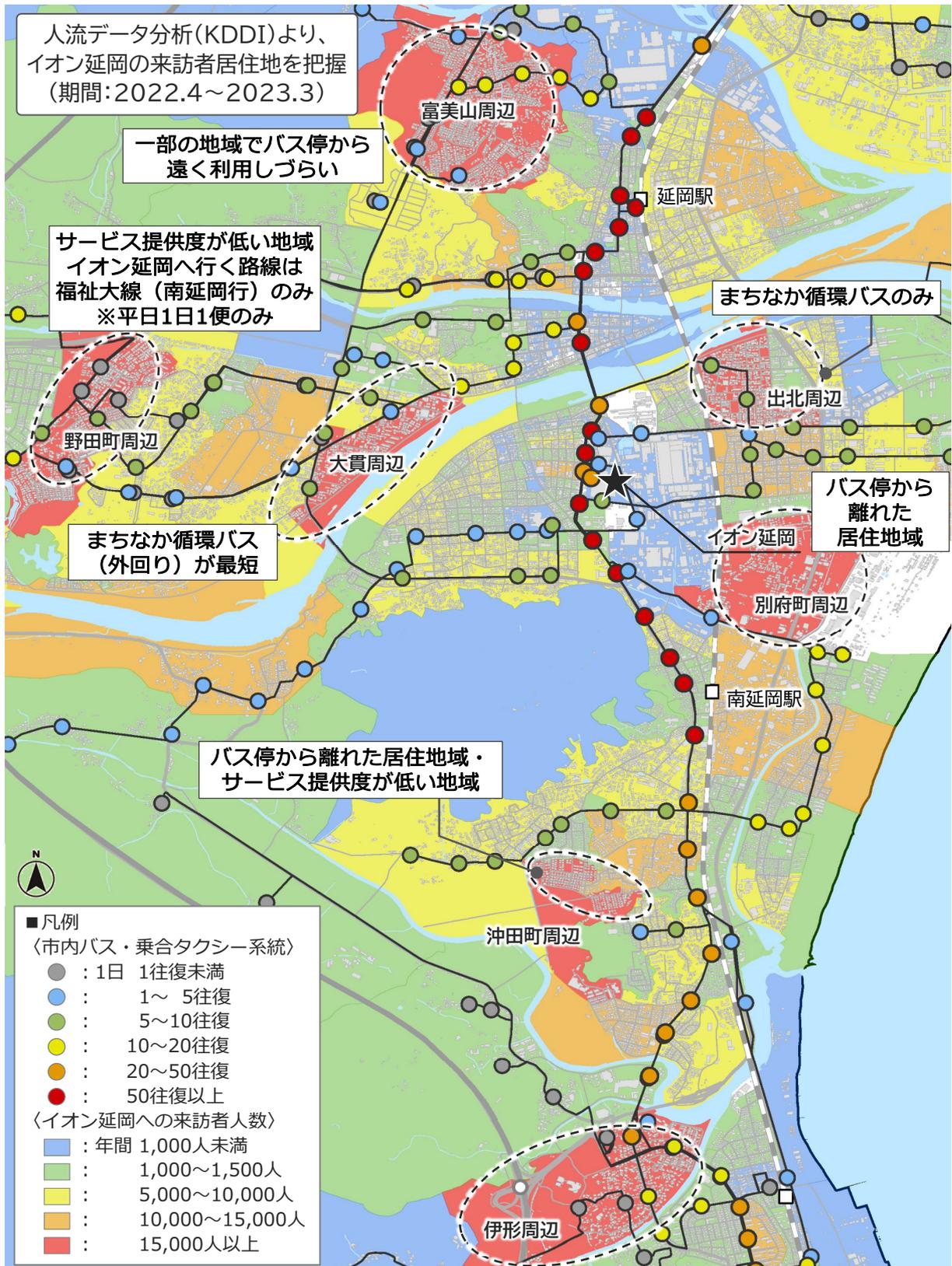


図 人流データ分析 × サービス提供度分析

※令和5年時点のダイヤ

- 市民アンケートの結果から通院先は、延岡共立病院への来訪が最も多く、人流データ分析から来訪者が多い地域の中で、一部サービス提供度が低く、バス停から離れた地域が存在しています。

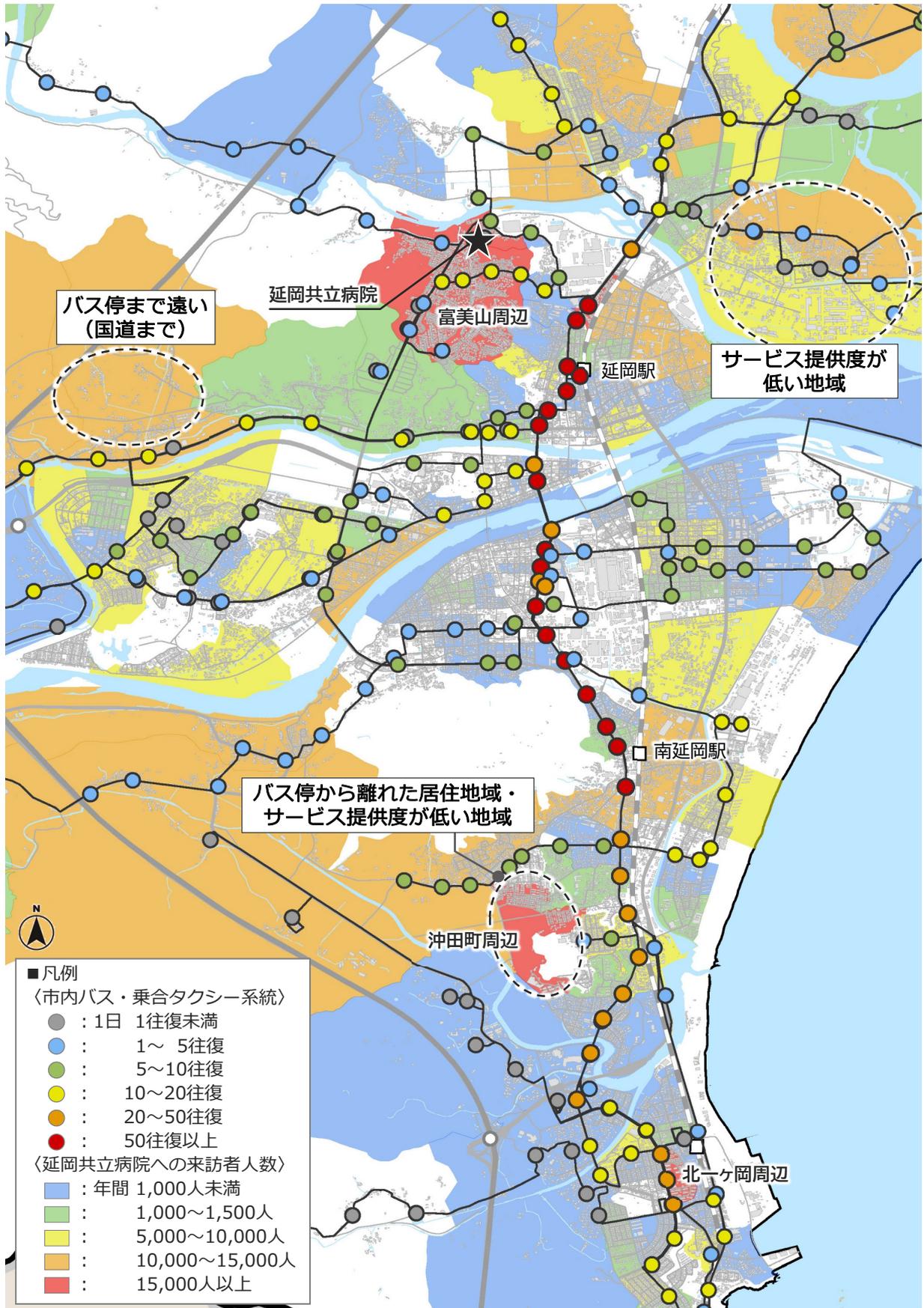
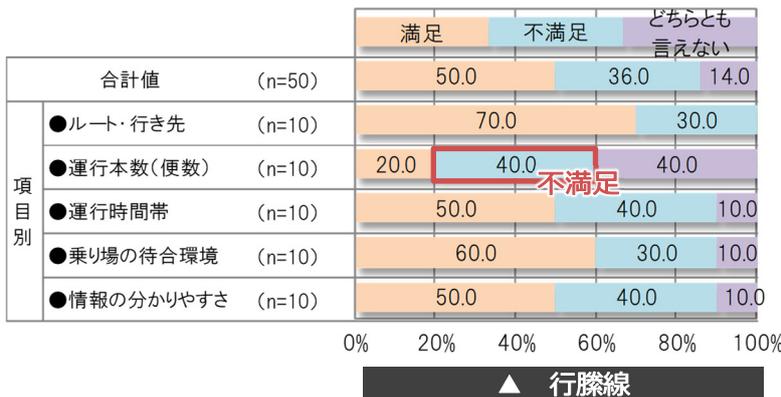
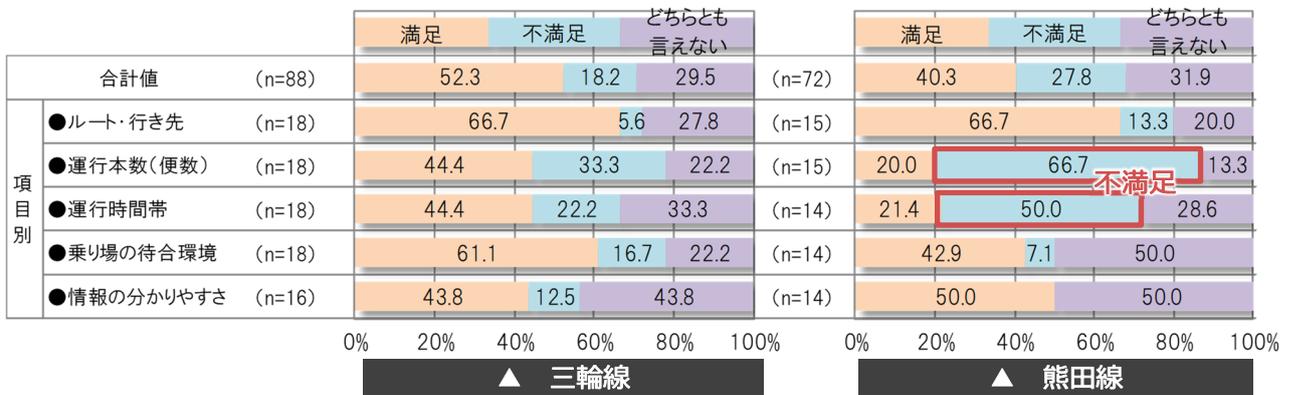
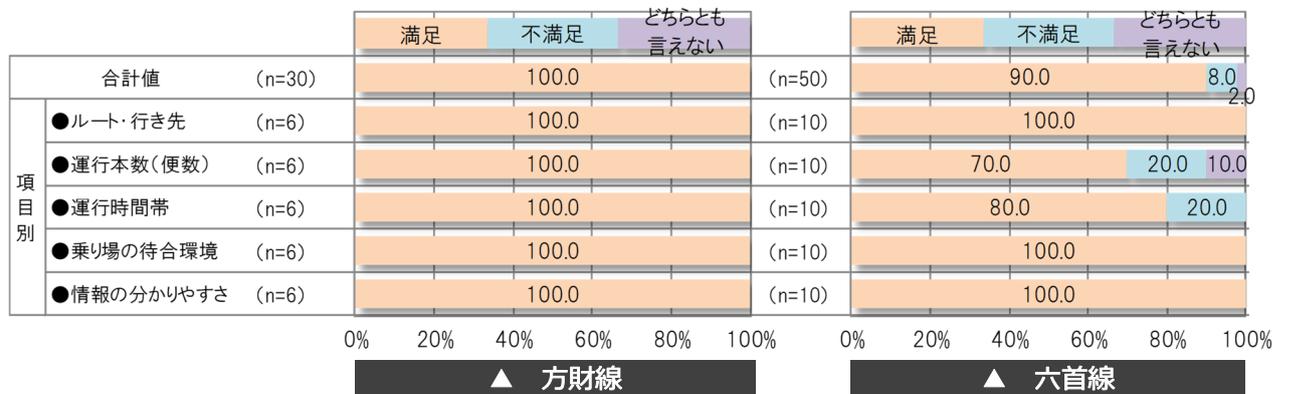
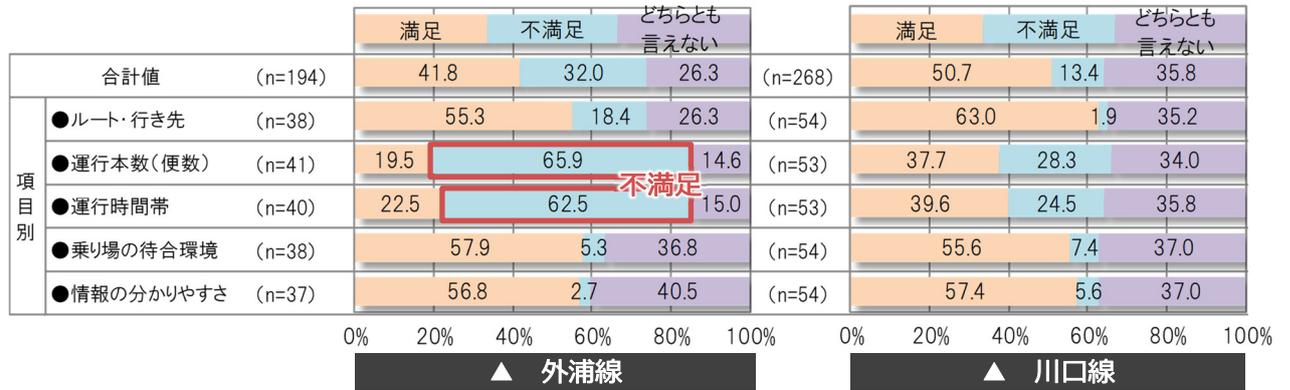


図 人流データ分析 × サービス提供度分析 ※令和5年時点のダイヤ

〈市の補助路線別の運行内容に関する満足度〉

○ 市内バス路線のうち、運行欠損額の一部を市の財政支援で運行を維持している路線において、全体的な満足度は概ね高いものの、一部の路線では運行内容に関して不満足の高割合の項目があり、利便性向上に向けて運行ダイヤの見直しなど、改善の余地があります。



バス利用者の改善ニーズ

- 外浦線…10時台が少ない、14～17時の運行を希望
- 川口線…午後の増便を希望
- 六首線…18時頃のダイヤ設定
- 三輪線…16時以降の運行を希望
バス停に日除けの設置
- 熊田線…土日祝の昼間の運行を希望
- 行隣線…運行本数が少ない など

出典：R5路線バス乗降調査

5-4 地域のニーズに合わせた公共交通空白地域への対応

✓ 高齢化の進行により、バス停まで移動できない高齢者も多く存在しています

● 高齢化の進行により、自宅からバス停まで歩くことが困難な状況も見受けられ、今後は、地域のニーズに合わせた対応策(互助輸送等を含む)を住民と話し合っていくことが重要です。

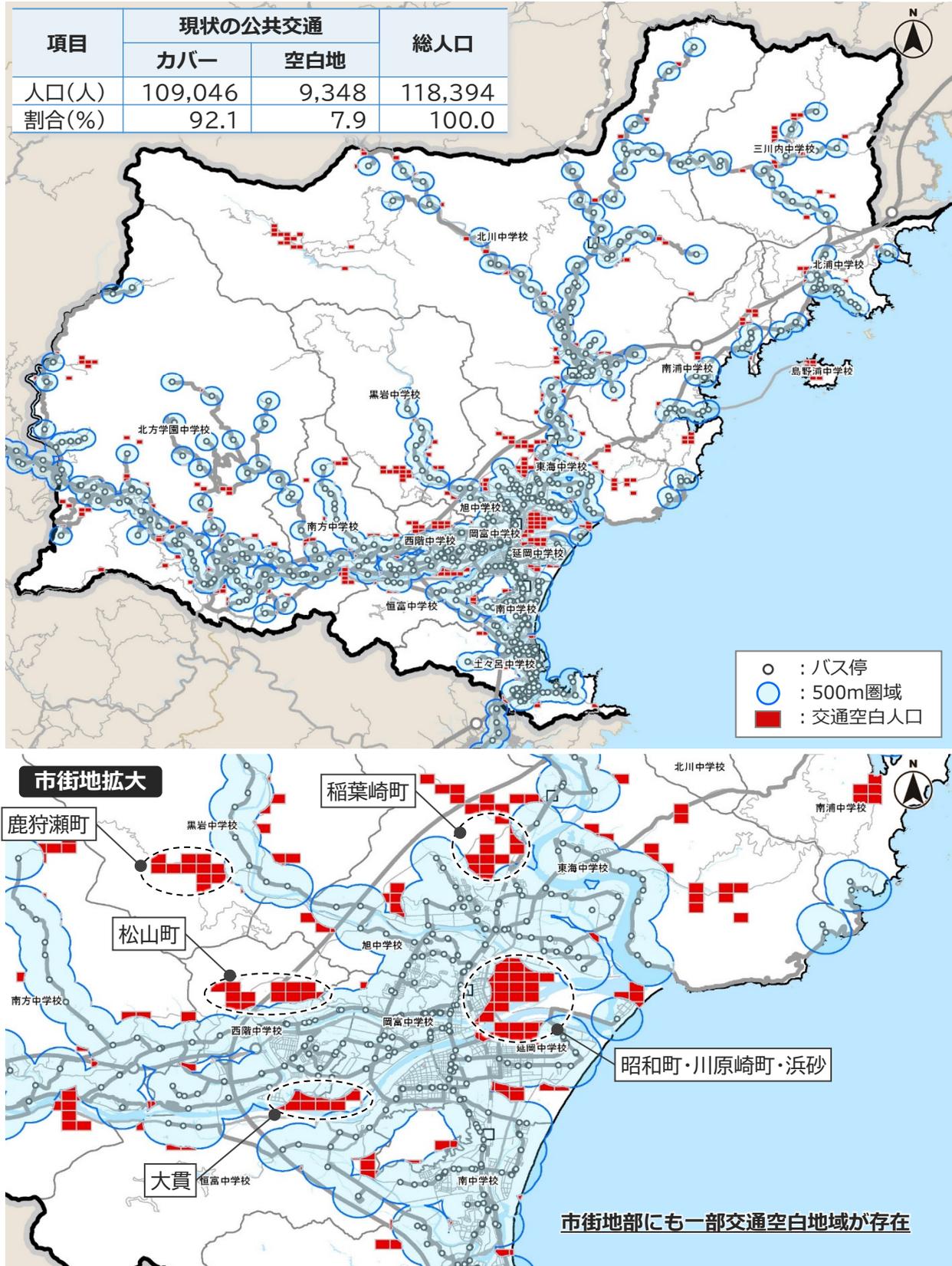


図 市内における交通空白地域の状況 ※デマンド運行区域を除く

出典:R2国勢調査250m人口メッシュ

6. 公共交通の持続可能性に関する課題

6-1 需要に応じた提供サービス水準の最適化

✓ 地域の実情に合わせた公共交通サービスの提供が必要です

- 市街地部は比較的高いサービス水準が提供されている一方で、市街地外縁部からの路線は利用率が低くなっています。郊外部では、提供サービス水準に対して利用が少ない路線が存在しており、**運行の効率化及び地域ニーズを踏まえた提供サービスの見直し**が重要です。

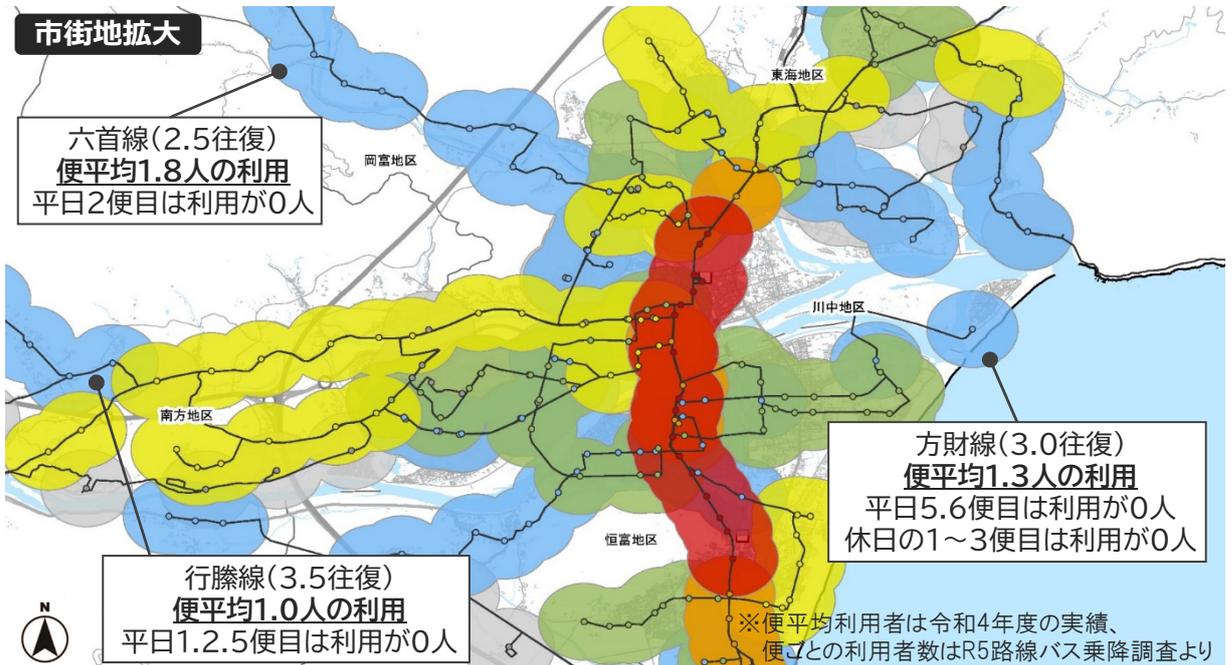
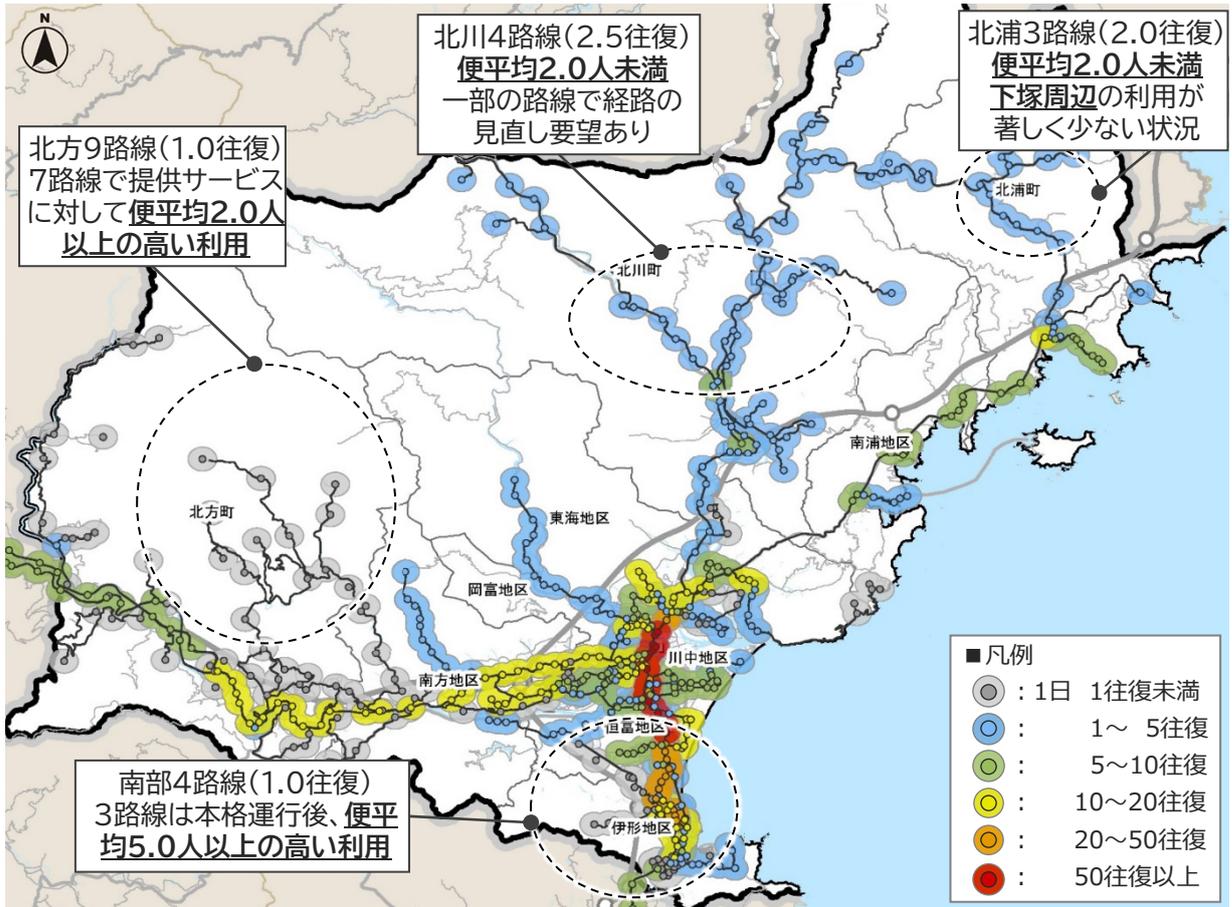


図 サービス提供度分析

6-2 利用が低迷する路線・エリアの解消

サービスに対して利用が少ないエリア・路線が存在しています

バス停ごとの利用者(ICカード利用履歴)では、サービスの高いレーヨン～南延岡間の利用は多いものの、市街地周縁部や南延岡以南では利用が少ない状況です。高千穂線や雷管線、日向・外浦線などでは、サービスに対して利用が少ないエリアが存在しています。

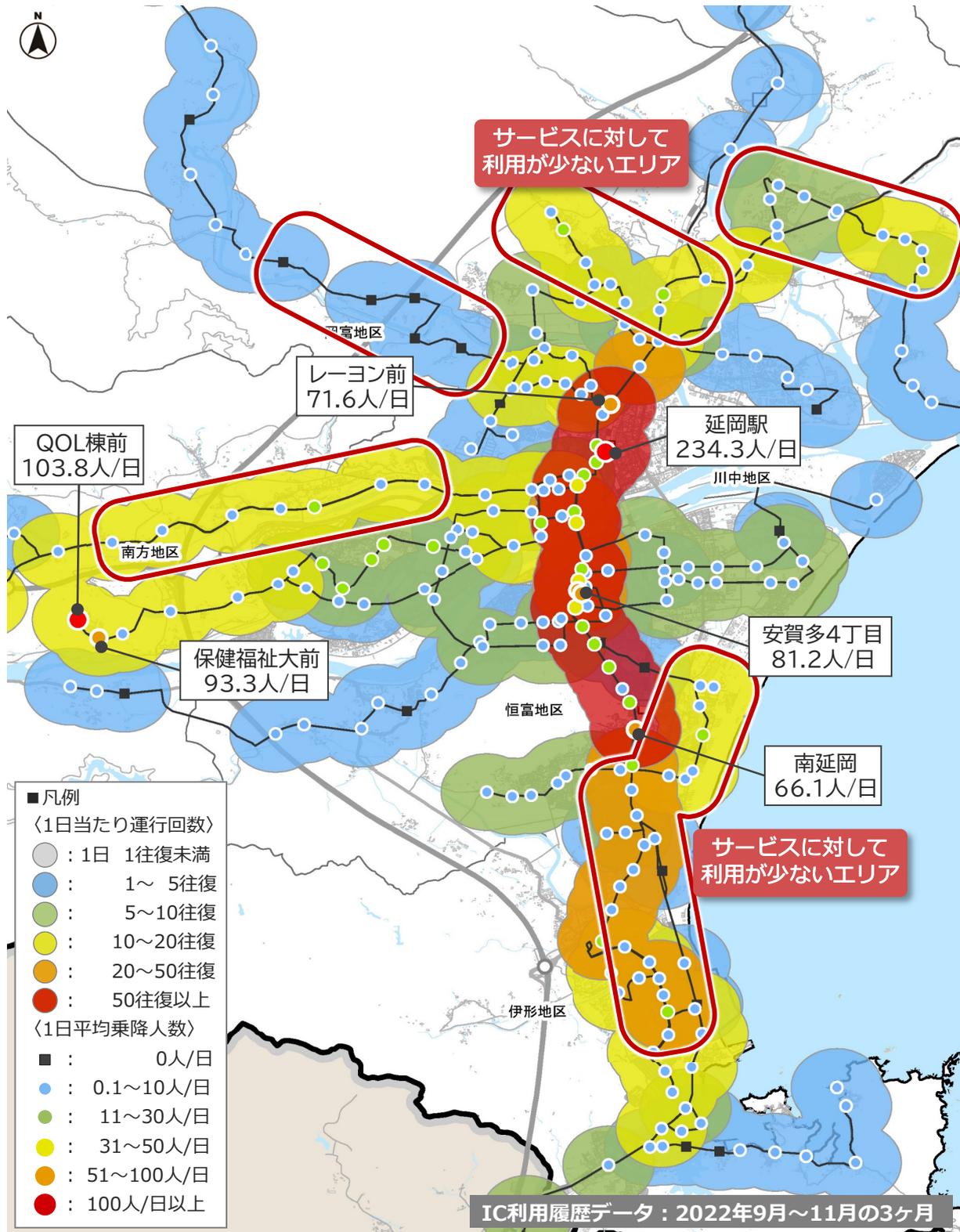


図 バス停ごとのIC利用人数・サービス水準(1日平均値)

出典:ICカード利用履歴データ(3ヶ月平均値)

(1) 市内路線バスにおける利用者数の減少

- 市内を運行するバス路線の利用者数は、H30年から減少傾向、コロナ禍(R2以降)ではH30年から約3~4割減少している路線もあり、サービスの存続に向けた利用者の回復が必要です。

表 市内路線バスの利用者数の推移

路線名	項目	H30年度 H29.10-H30.9	R1年度 H30.10-R1.9	R2年度 R1.10-R2.9	R3年度 R2.10-R3.9	R4年度 R3.10-R4.9
高千穂線	走行キロ(対H30比)	100.0%	100.1%	100.3%	100.3%	99.5%
	乗車人員	74,832	66,726	47,796	42,570	44,355.0
	(対H30比)	100%	89%	64%	57%	59%
日向線	走行キロ(対H30比)	100.0%	99.7%	69.8%	70.0%	69.8%
	乗車人員	105,038	110,268	89,123	84,502	79,468.0
	(対H30比)	100%	105%	85%	80%	76%
宮野浦線	走行キロ(対H30比)	100.0%	86.1%	72.0%	73.0%	72.8%
	乗車人員	67,627	66,018	54,705	50,405	47,956.0
	(対H30比)	100%	98%	81%	75%	71%
行藤線	走行キロ(対H30比)	100.0%	99.9%	100.1%	100.3%	100.1%
	乗車人員	3,634	3,214	2,641	2,411	2,309.0
	(対H30比)	100%	88%	73%	66%	64%
外浦線	走行キロ(対H30比)	100.0%	99.9%	100.1%	100.3%	100.1%
	乗車人員	17,967	18,864	18,509	18,462	18,443.0
	(対H30比)	100%	105%	103%	103%	103%
熊田(差木野)線	走行キロ(対H30比)	100.0%	99.8%	99.4%	98.0%	96.6%
	乗車人員	12,081	11,548	9,024	8,820	7,707.0
	(対H30比)	100%	96%	75%	73%	64%
方財線	走行キロ(対H30比)	100.0%	100.1%	95.8%	91.4%	91.1%
	乗車人員	4,611	4,590	3,300	2,745	2,546.0
	(対H30比)	100%	100%	72%	60%	55%
川口線	走行キロ(対H30比)	100.0%	99.9%	99.6%	99.8%	99.4%
	乗車人員	26,240	26,196	22,117	20,079	19,187.0
	(対H30比)	100%	100%	84%	77%	73%
三輪線	走行キロ(対H30比)	100.0%	98.2%	98.2%	99.6%	99.6%
	乗車人員	8,184	7,021	7,582	7,661	7,165.0
	(対H30比)	100%	86%	93%	94%	88%
古江直海線	走行キロ(対H30比)	100.0%	98.2%	98.2%	99.6%	99.2%
	乗車人員	369	253	187	117	55.0
	(対H30比)	100%	69%	51%	32%	15%
祝子川・六首線	走行キロ(対H30比)	100.0%	97.7%	98.4%	100.8%	62.7%
	乗車人員	4,041	4,435	3,521	2,966	2,522.0
	(対H30比)	100%	110%	87%	73%	62%
保健福祉大線	走行キロ(対H30比)	100.0%	82.1%	76.6%	80.0%	75.8%
	乗車人員	113,403	102,121	85,316	86,565	94,313.0
	(対H30比)	100%	90%	75%	76%	83%
東海・南一ヶ岡線	走行キロ(対H30比)	100.0%	98.6%	88.2%	81.5%	79.6%
	乗車人員	108,987	111,851	88,712	74,676	74,903.0
	(対H30比)	100%	103%	81%	69%	69%
延岡駅南延岡線	走行キロ(対H30比)	100.0%	140.3%	164.2%	106.5%	41.3%
	乗車人員	780	1,040	1,101	625	200.0
	(対H30比)	100%	133%	141%	80%	26%
イオン多々良線	走行キロ(対H30比)	100.0%	73.9%	55.4%	63.3%	31.5%
	乗車人員	33,279	29,070	19,185	18,177	9,034.0
	(対H30比)	100%	87%	58%	55%	27%
延岡営業所線	走行キロ(対H30比)	100.0%	92.1%	83.2%	83.5%	75.9%
	乗車人員	3,736	3,299	2,636	2,470	3,922.0
	(対H30比)	100%	88%	71%	66%	105%
片田今山線	走行キロ(対H30比)	100.0%	100.0%	99.9%	99.9%	80.5%
	乗車人員	48,710	49,857	44,418	41,331	32,922.0
	(対H30比)	100%	102%	91%	85%	68%
桜ヶ丘雷管線	走行キロ(対H30比)	100.0%	98.6%	97.8%	91.3%	88.0%
	乗車人員	86,632	86,845	77,475	62,952	60,055.0
	(対H30比)	100%	100%	89%	73%	69%
まちなか循環バス	走行キロ(対H30比)	100.0%	92.5%	95.3%	95.5%	95.5%
	乗車人員	48,929	43,049	39,145	34,127	36,102.0
	(対H30比)	100%	88%	80%	70%	74%

(2) 乗合タクシー・コミュニティバスの利用者数の減少

●本市の郊外部(3北町)及びバス等が入り込めない地域において、地域間交通ネットワーク(地域間幹線バス系統、鉄道等)に接続するように乗合タクシー・コミュニティバスが運行している中、利用者数はコロナ禍の影響もあり、H30以降で減少傾向にあります。一部の路線では、利用者・地域住民のニーズに合わせたサービスの改善(ルート延伸やバス停位置の変更等)を図り、利用が回復している状況も見受けられます。今後は、運行の継続に向けたサービスの再検証・更なる利用促進等が重要です。

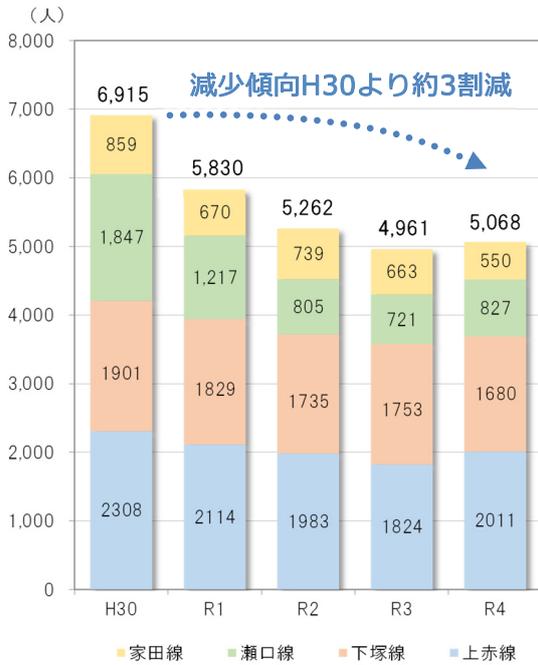


図 コミュニティバス北川線の利用者数

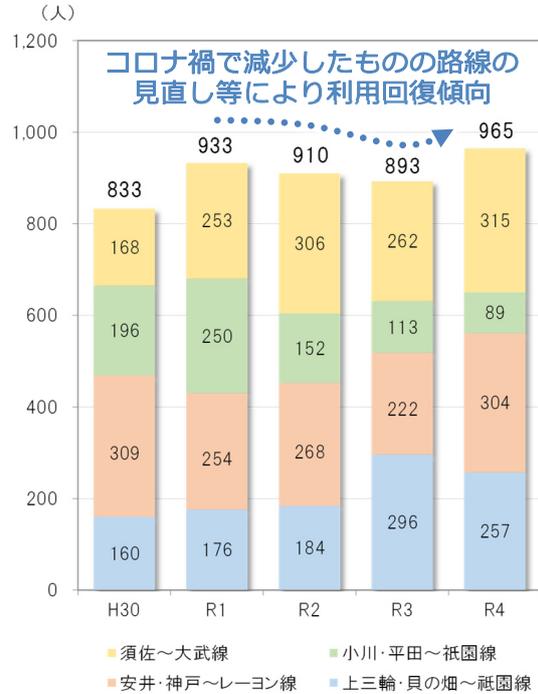


図 乗合タクシー旧延岡線の利用者数



図 乗合タクシー北方線の利用者数

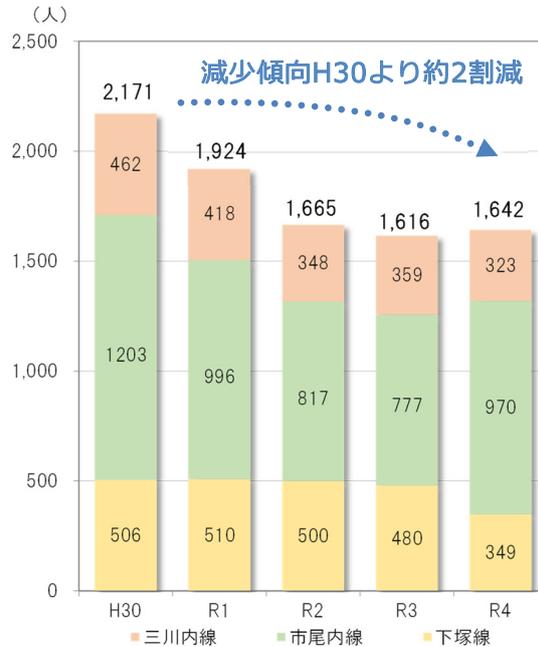


図 乗合タクシー北浦線の利用者数

6-3 持続可能な公共交通網の再構築に向けた収支の改善

公共交通の利便性と効率性のバランスに配慮した改善が必要です

- 本市の路線バス及び乗合タクシー・コミュニティバスは、便平均利用者が2.0人未満と利用が少ない路線があり、加えて、運行維持のために市が補助している財政負担額も年々増加傾向となっているため、今後は利用実態に応じた公共交通サービスの改善・効率化を図り、持続性を高めていくことが重要です。

表 市内バス路線の利用率と欠損率（令和4年度実績）

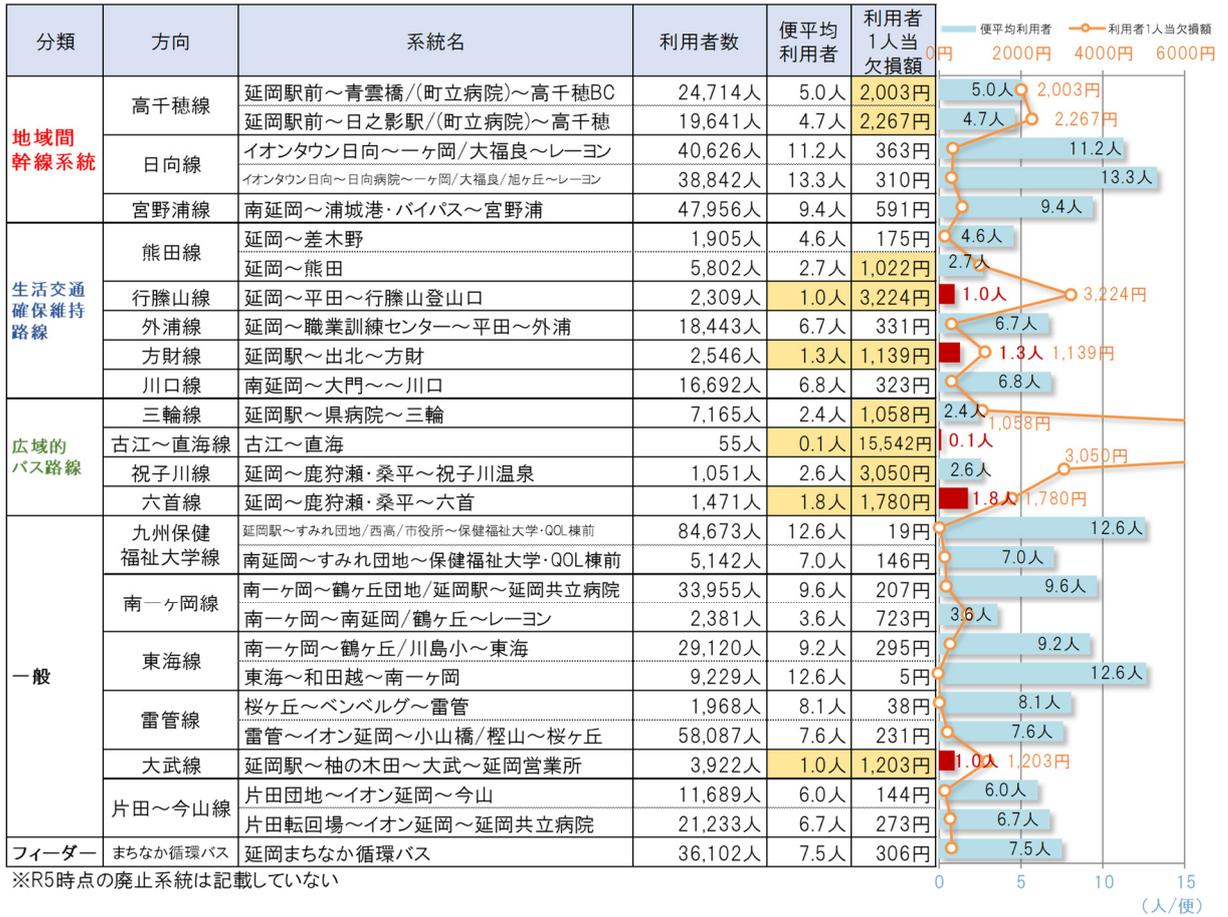
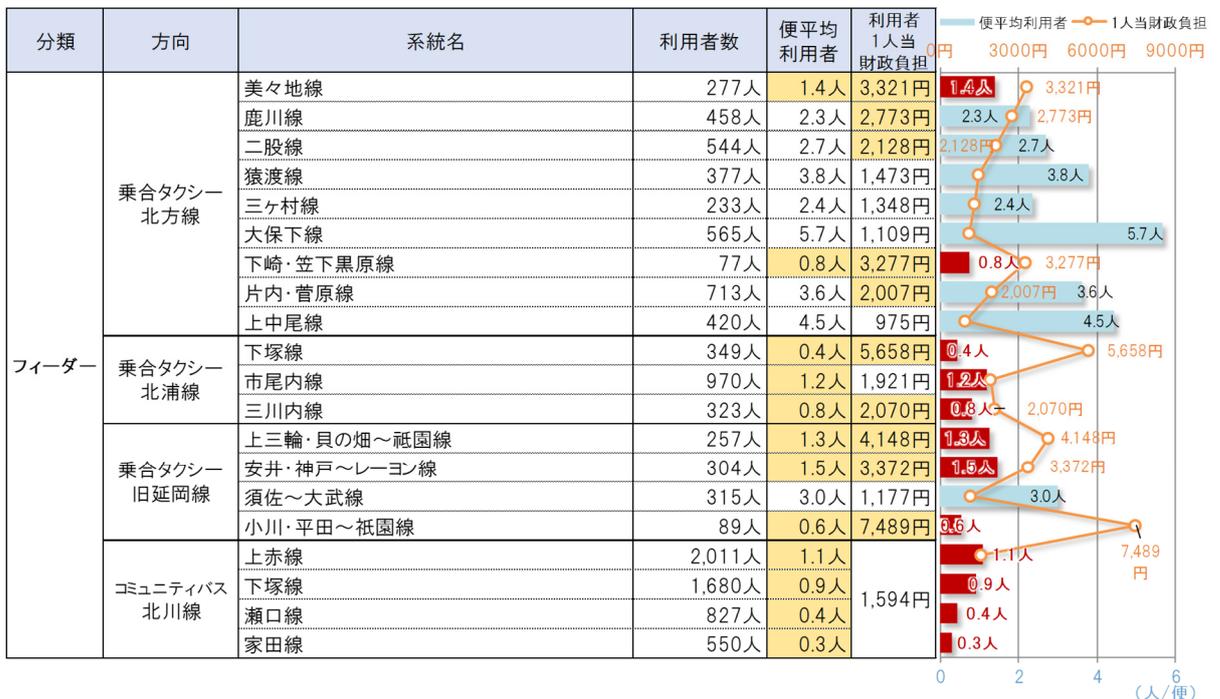


表 市内乗合タクシー・コミュニティバスの利用率と欠損率（令和4年度実績）



〈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※1の路線はR7.4～国庫補助の活用を予定
 下表※2の路線はR8.1～廃線を予定

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)	
		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※1	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※1	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		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)
支線交通 (フィーダー)	乗合タクシー 北浦線	上中尾線	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)	
		下塚線※2	4条乗合		路線定期運行	-	
		市尾内線	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	三川内線※2	4条乗合		路線定期運行	-	
		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	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)	
		自家用有償 旅客運送 (市町村有償 運送)	上赤線		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)			
支線交通 (自主路線)	予約型乗合 タクシー	小野・石田線※1	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※1	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)	
		櫛津・土々呂線※1	4条乗合		路線定期運行	フィーダー補助(国)	
		伊形線※1	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	-	
		チョイソコのおおか	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。

6-4 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

✓ 地域公共交通を暮らしの一体として捉えるための取組が重要です

- 公共交通サービスは、交通事業者単独ではなく、地域の多様な関係者の連携・協働（共創）により、「リ・デザイン」（再構築）を進め、利便性・持続可能性・生産性を高めることが一層重要です。

（1）デジタル技術・脱炭素等の他分野との連携・協働（共創）

- 本市では、様々なアプリを一つにまとめ、市からのお知らせや防災・健康情報など、日常生活において需要の高い分野の行政情報を、スマートフォンで気軽に閲覧できるアプリを提供しています。交通分野についてもポータルアプリとの連携による市民・公共交通利用者への情報発信が重要です。
- 本市は、令和4年11月に環境省の「脱炭素先行地域」に選定されており、公共交通に関連する取組として、循環バス・乗合タクシーのEV化、地域交通の脱炭素化が掲げられています。宮崎県においても県内の居住者・事業者を対象に脱炭素に関する（EV車両の導入等）補助金の交付を行っており、今後は運輸部門における脱炭素の取組との連携が重要です。



表 EV車両の導入に関する補助内容（宮崎県）

事業区分	事業内容	補助対象者	補助率・額
⑤EV・V2H導入 メニュー追加	電気自動車・V2Hを導入する経費を支援	個人・事業者	国補助の1/3 以内

出典：宮崎県HP

表 バス事業者の意見内容（抜粋）

市関連部署	他分野との連携可能性の内容
DX分野	○今後は、デジタル技術を活用した地域課題の解決がより求められるため、公共交通分野とも連携・協力することは必要だと思う（ポータルアプリの活用・自動運転等）。
商業分野	○地域通貨「のべおかCOIN」を活用することによる公共交通の利用促進の取組については連携できる可能性があると考えます。
福祉分野	○高齢者の外出促進や健康づくりに関わる取組には協力していきたい。例えば、バス利用券の交付時にバス路線図などを配って一緒に案内するなど。

出典：R5事業者ヒアリング調査

（2）関係者連携・協働（共創）による利用促進

- 地域公共交通サービスを維持していくためには、公共交通の利用者を増やすことに加えて、“行政”や運行事業者の“交通事業者”、利用者となる“市民”、“施設関係者”等と連携・協働し、利用促進の取組や情報提供などを行うとともに市民それぞれが地域交通をわがごととして捉え（市民意識の醸成）、地域全体で守り育てていくことが重要です。

路線バスでのお出かけ企画を実施しませんか？

☎ 地域・離島・交通政策課 ☎ 22-7039 ☎ 22-7060 ✉ k-anzen@city.nobeoka.miyazaki.jp

市では、希望する団体に対し、路線バスに親しんでもらう「お出かけ企画」を実施しています。

<p>① 市職員によるバスの乗り方教室を実施</p> <p>バスの乗り方教室の後、実際に運行する路線バスに乗り、目的地に向かいます。目的地では、自由に過ごせます。（市職員は可能な範囲で同行）</p>	<p>② バス運賃の負担なし</p> <p>バス運賃は、延岡市バス利用促進協議会が負担します。</p>
<p>③ 団体からの申請を随時受付</p> <p>○対象は、区、サロン、さんさんクラブなどの団体 ○定員は、5人～20人程度 ○最大、5団体程度まで受け付けます。</p>	<p>④ 詳細な行程は一緒に考えます</p> <p>希望する場合は、日時（平日のみ）、目的地（路線バスで行ける市内の公共施設、商業施設など）、大まかな行程を担当課にご連絡ください。</p>

図 お出かけ企画の利用促進

6-5 市民主体による地域移動手段の確保・維持

✓ 地域の実情に合わせた移動手段の確保・維持が必要です

○本市では、自治会等が主体となって地域交通づくりの取組を支援する補助制度を令和3年4月より創設しており、現時点で既に補助制度を活用している地域もあります。地域座談会での意見結果では、免許返納後の移動手段やバス停まで歩けないなどの移動に関する不安のニーズが多く、今後必要だと思う取組として、互助輸送の仕組みづくりや地域内で助け合って移動するなど、市民主体の取組の必要性が挙げられます。

〈今後必要だと思う取組〉

- 地区内で乗り合いができるような仕組みをつくりたい(互助による輸送など)。
- 住民が主体となった取組は今後必要になる。
- 地区委員会などを立ち上げ、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士になる。

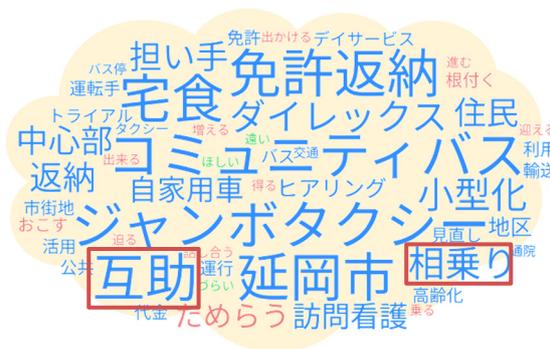


図 テキストマイニング分析 (南浦地区)

※テキストマイニング分析とは・・・

通常の文章からなるデータを単語や文節で区切り、出現の頻度や相関、傾向などを解析することで有用な情報を取り出すこと、上記は地域座談会の意見結果を整理したうえで分析を実施。

※青色が名詞、赤色が動詞、緑色が形容詞・形容動詞を表している。



図 今後の公共交通について

出典：R5地域座談会

自治会 (公民館)



市がサポート

延岡市地域交通支援補助金 創設 (令和3年4月より)

地域住民で自主的に地域交通づくりに取り組む団体を補助する制度を創設しています。

補助内容 燃料代、車両修繕料、保険料、車両借上料、事務局の事務費、消耗品費、講習費など

表 本市における介護有償ボランティア活動の一例

項目	サービス内容	利用料金	利用時間	対象者
NPO法人北浦お守り隊	話し相手、家事手伝い、病院や買い物の付き添いなど	500円 /30分	協力会員の対応可能な時間	北浦町在住の利用会員

第2章のまとめ ～ 各種調査から導き出される課題 ～

市民アンケート 移動ニーズ等に対応した路線の再編・利用するきっかけづくりが必要

- | | |
|--|---|
| ◇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) | ◇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 |
| ◇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 | ◇将来の地域公共交通の在り方・市民の意向等
○市民の 約8割 が公共交通の必要性を示す |

事業所アンケート 公共交通を選択肢の一つとして考える意識の醸成が必要

- ◇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
○従業員の **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**

高校生・大学生アンケート 学生目線に沿った使いやすいサービスの提供が必要

- | | |
|---|--|
| ◇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 | ◇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 |
|---|--|

施設来訪者ヒアリング 主要な乗り場における乗り継ぎ・利用環境の強化が必要

- ◇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**

路線バス乗降調査 利用実態に応じた運行サービスの最適化が必要

- | | |
|--|--|
| ◇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) | ◇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傾向 |
|--|--|

交通事業者ヒアリング 多様な関係者と連携し公共交通の維持に向けた取組が必要

- | | |
|---|---|
| ◇運転士不足によるサービス縮小【交通事業者】
○バス事業者:現状運転士が 大幅に 不足
○タクシー事業者:各社とも 運転士不足・高齢化 | ◇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 |
|---|---|

地域座談会 地域公共交通を“わがごと”として地域全体で考えていくことが必要

- | | |
|--|--|
| ◇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 | ◇定期的な話し合いの場・利用促進企画の実施
○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い |
|--|--|

第3章 前計画に基づく取組の評価

1. 前計画の目標及び施策の体系・取組状況

1-1 前計画の目標・目標値

○ 前計画の目標及び目標の達成状況を評価するための数値指標を以下に示します。

基本方針1 将来にわたり長寿社会の暮らしを支えるネットワークの最適化

目標1 都市の基軸となる広域幹線交通・海上交通の持続的な確保

- 指標1 広域幹線交通(鉄道・高速バス)の運行水準の維持 ----- 鉄道100便/高速バス16往復維持
- 指標2 離島航路の利用減少の抑制 ----- 107,339人/年以上

目標2 将来への持続可能性を高める市内ネットワークの転換

- 指標1 利用が低迷している路線(便平均2人未満)の解消 ----- 該当路線14路線▶▶▶0路線
- 指標2 市民1人当たりの移動支援額(公的資金)の上昇抑制 ----- 平均2,044円未満

目標3 市内生活圏・定住自立圏を支える中心市街地機能の充実

- 指標1 市街地内運行路線の利用減少に歯止めをかける ----- 222,000人/年以上
- 指標2 居住地等と目的地を結ぶ交通サービスの試行 ----- 実績5箇所

目標4 中山間地域等における公共交通サービスの維持

- 指標1 中山間地域における乗合タクシー等の利用水準の維持 ---- 年間利用者数を現状値以上

基本方針2 市民・来訪者が利用しやすい市内乗り場環境の充実

目標5 多様な公共交通が有機的につながる交通結節点の充実

- 指標1 延岡駅でスムーズに乗り継ぎ可能なバス発着数の増加 ---- 161本/日▶▶▶200本/日

目標6 周辺関係者と協力した利用しやすい市内乗り場の増加

- 指標1 関係者と連携して環境が整備された乗り場の充実 ----- 16箇所以上

基本方針3 将来に必要なモビリティを再認識する利用促進の推進

目標7 市民自らが利用しようと思う公共交通利用の意識転換

- 指標1 地域公共交通の市民1人当たりの年間利用者数の増進 --- 年間6.46回▶▶▶年間7.00回/人

基本方針4 多様なパートナーとの連携による“新たな地域交通づくり”

目標8 持続可能な公共交通を目指す連携事業の機運向上

- 指標1 公共交通の活性化・再生に向けた協力団体の獲得 ----- 10団体以上

1-2 前計画における施策の体系及び取組状況

事業① 生活利便性を支える広域幹線交通・離島航路の確保・維持

○鉄道・高速バス・航路の情報発信・利用促進、バスパック販売(県北周遊バスパック)など

事業② 路線毎の役割に応じた幹線交通・支線交通の確保・維持

○県・関係市町連携での地域間幹線の運行支援、市内路線の運行支援

事業③ 利用低迷路線の利用実態・ニーズに応じた運行サービス適正化

○座談会意見に応じた三輪線のダイヤ見直し、ニーズに応じた行勝線・方財線のダイヤ見直し

事業④ 乗合タクシー等の持続性を高めるための運行形態の見直し

○座談会意見に応じた上三輪線・小川平田線の北小路コープ延伸、安井神戸線のルート変更等

事業⑤ タクシー等を活用した公共交通空白地対応の移動サポート

○方財区の住民主導の取組(グリス口、乗合タク、互助輸送)、南部乗合タクシーの運行

事業⑥ 運行サービスの非効率解消に向けた重複運行の見直し

○交通事業者の人材不足等の影響が強く、取組には至っていない

事業⑦ 居住者の生活行動に応じた市街地運行路線の再編

○共立病院の移転に伴う路線の見直し、北部・南部まちなか循環バスの実証運行

事業⑧ 市街地内エリア制運賃の導入検討

○エリア制運賃による影響検討

事業⑨ 交通結節点等の主要な乗り場機能の整備

○延岡駅の待合スペース確保(サイネージ案内含む)、レーヨン前、南延岡のバス停上屋の改修

事業⑩ 周辺施設・コンビニ等と連携した乗り場環境の改善

○デジタルサイネージ設置(市役所、イオン延岡、コープーヶ岡・北小路、県病院、エンクロス)

事業⑪ JR延岡駅における路線バスと列車のすれ違い解消

○交通事業者の運転士不足等の影響が強く、取組には至っていない

事業⑫ 来訪者の視点からみた路線バス等の発着ダイヤの改善

○交通事業者の運転士不足等の影響が強く、取組には至っていない

事業⑬ 公共交通利用に必要な情報案内の充実

○多様なコミュニケーションツールを活用した情報案内、市ホームページ、SNS等の情報発信

事業⑭ 市民等の目に触れる機会を増進する情報発信・PRの強化

○既存資源を活用したPRイベントの実施(小学生や外国人就業者に向けた乗り方教室など)

事業⑮ 来訪者や市民に利用のキッカケをつくる利用促進企画

○バスイベントの実施、バスパック販売(祝子川線バスパック、食べ飲みバスパック)

事業⑯ 各ターゲット層に焦点を当てたモビリティマネジメントの展開

○小学生や外国人就業者に向けた乗り方教室(毎年、数回実施を継続)

事業⑰ 関係者との連携を通じた利用促進企画の推進

○健康サロンやエンクロス見学を組み合わせた高齢者向けお出かけ企画(自治会手上げ式)

事業⑱ 民間ノウハウ・活力の活用に向けた提案型事業の創設

○延岡市地域交通支援補助金の創設(地域住民団体等の交付金)

事業⑲ 将来の公共交通サービスを支える担い手の創出

○工業振興課主導で保健福祉大生向けキャリアデザイン相談会(宮崎交通延岡営業所が参加)

事業⑳ 市民協働による地域の移動手段の確保・協働体制の構築

○地域住民主導の取組に向けた意見交換会と対応

2. 目標値の達成状況

○前計画で設定していた目標値及び基準値を整理したうえで、達成状況を以下に示します。目標値未達成の項目については、今後も継続的に取り組むべき課題として整理します。

評価指標	上段：目標値 下段：コロナ禍影響考慮値※1	R4実績値	達成状況
目標1 広域幹線交通(鉄道・高速バス)の運行水準の維持	鉄道100便/ 高速バス16往復維持 -	鉄道86便/ 高速バス11往復※2	未達成
離島航路の利用減少の抑制	107,339人/年以上 許容値 85,871人/年以上	93,181人/年	許容値は達成
目標2 利用が低迷している路線(便平均2人未満)の解消	該当0路線 -	路線バス4路線 乗合タクシー等 6路線	未達成
市民1人当たりの移動支援額(公的資金)の上昇抑制	平均2,044円未満 -	3,174円	未達成
目標3 市街地域で運行する路線の利用者数	222,000人/年以上 許容値 177,600人/年以上	140,659人/年	許容値も未達成
居住地等と目的地を結ぶ交通サービスの試行	実績5箇所 -	実績8箇所	達成
目標4 中山間地域における乗合タクシー等の利用水準の維持	北方線:5,166人以上 北川線:6,915人以上 北浦線:2,171人以上 旧延岡線:833人以上 許容値 北方線:4,132人以上 北川線:5,532人以上 北浦線:1,736人以上 旧延岡線:666人以上	北方線:3,664人 北川線:5,068人 北浦線:1,642人 旧延岡線:965人	許容値も未達成 (一部の路線では達成している)
目標5 延岡駅でスムーズに乗り継ぎ可能なバス発着数の増加	200本/日 -	137本/日	未達成
目標6 関係者と連携して環境が整備された乗り場の充実	16箇所以上 -	10箇所	未達成
目標7 地域公共交通の市民1人当たりの年間利用者数の増進	年間7.00回/人 許容値 年間5.60回/人	年間4.82回/人	許容値も未達成
目標8 公共交通の活性化・再生に向けた協力団体の獲得	10団体以上 -	13団体	達成

〈補注〉

※1：公共交通利用者数に関する指標は、県輸送人員の回復状況を鑑みて8割水準を目標値の許容値として設定

※2：鉄道・高速バスの運行水準は、令和5年8月時点の運行ダイヤで算出(運休中も含む)

※3：路線バス及び乗合タクシー利用実績は、バス年度の令和4年(令和3年10月～令和4年9月)で算出

〈コロナ禍による生活様式の変化・公共交通機関への影響〉

- コロナ禍によって、国内では感染拡大防止のための「新しい生活様式」の定着に向けた取組や3密(密集・密接・密閉)の回避、不要不急の外出控え、テレワーク・時差出勤・オンライン会議の活用など、日常生活や働き方に大きな変化が生まれました。また、各交通事業者においては、感染防止対策や感染症の影響による公共交通利用者の減少など、交通分野を取り巻く環境が大きく変化しました。

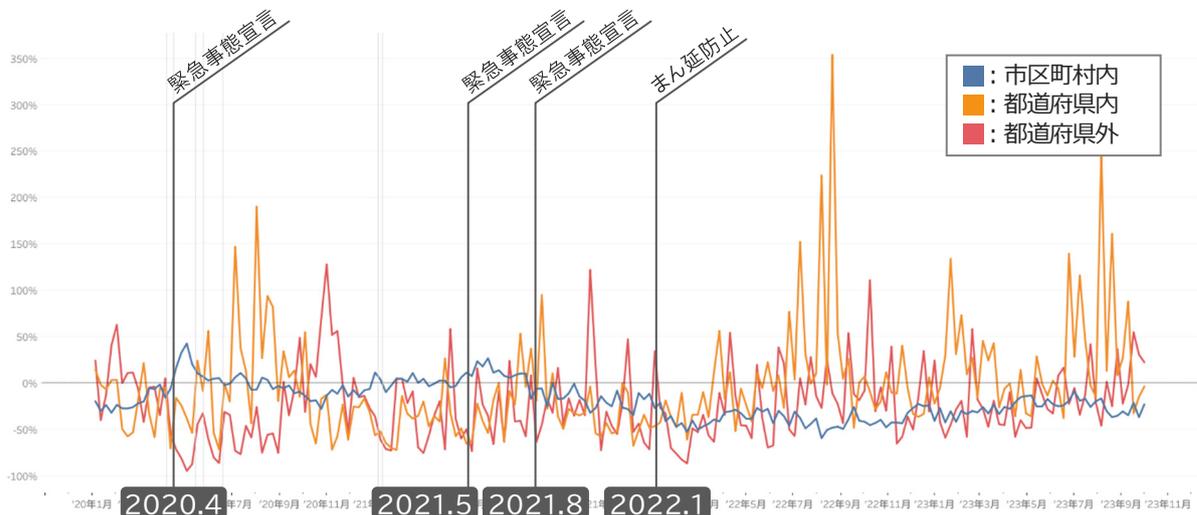


図 延岡駅における推定居住地別の滞在人口
出典:V-RESAS ※緊急事態宣言は宮崎県内(県独自も含む)に発令された時期を示す

■ コロナ禍による一部路線の減便・高速バスの運休

宮崎県内において、コロナ禍の影響による需要の減少に伴い、一部路線バスの減便(当面の間)や高速バスの運休を実施してきました。令和5年8月時点の一般乗合バス及びタクシーの輸送人員は、コロナ禍前の7割水準まで回復しているものの、コロナ禍前の水準には至らず、今後も提供サービスの維持に向けた公共交通の利用促進が重要です。



図 宮崎県内の輸送人員・運送収入 出典:九州運輸局公表資料

■ コロナ禍に対応した支援対策

コロナ禍による外出自粛のなかで、行動制限やワクチン接種への移動支援策として、飲食店・タクシー事業者連携による宅配タクシー事業の立ち上げ(令和2年4月～令和5年6月まで実施)やワクチン接種に伴う乗合タクシー・コミュニティバス等の増便対応を実施してきました。

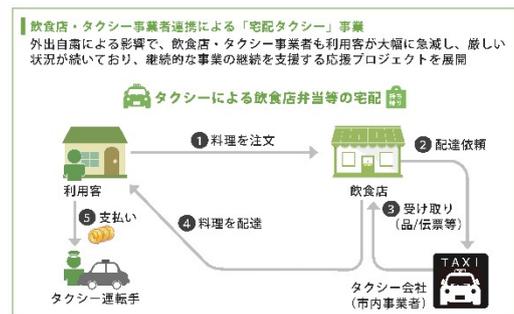


図 宅配タクシー事業の概要

3. 継続的に取り組むべき課題

3-1 運行サービス水準の維持に向けた運行支援・利用促進

目標1に関連する継続課題

✓ **地域住民の暮らしを支える広域ネットワークの維持・活性化が必要です**

- 人口減少・高齢化やコロナ禍などの社会情勢の大きな変化により、広域幹線交通の鉄道・高速バスにおいては、需要の減少に伴い、運行水準が低下し、海上交通の離島航路においても利用者数の減少など、サービスの縮小を余儀なくされている状況です。
- 鉄道・高速バスについては、コロナ5類移行後、徐々に人の動きが戻りつつあるため、**運行情報のPR・情報発信に加えて、利用の目的を創出するための利用促進が重要**です。離島航路については、島民にとっての唯一の定期航路であるため、**島民のニーズ・利用実態に応じたサービス改善・運行サービスの維持が重要**です。

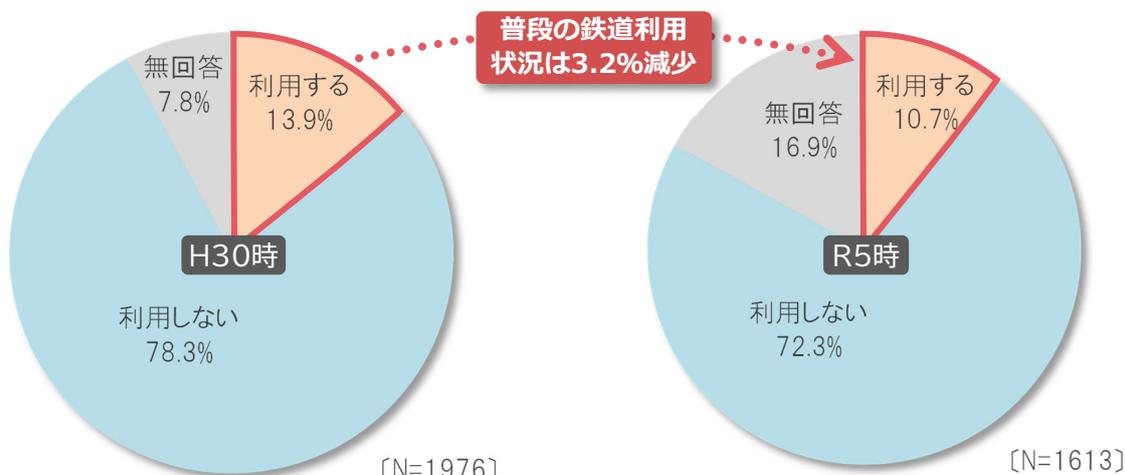


図 鉄道の利用状況 (左: H30 右: R5) 出典: R5市民アンケート調査

表 高速バスの運行便数の変化

路線	方面	運行便数(H30)	運行便数(R4)
高速バス	延岡～福岡	4往復/日(概ね3時間に1本)	4往復/日(概ね3時間に1本)
	延岡～高千穂	—	2往復/日(一部運休中)
	延岡～宮崎	3往復/日(概ね4時間に1本)	3往復/日(現在は運休中)
	宮崎～別府	6往復/日(概ね2時間に1本)	廃止(R2.3)
	宮崎～高千穂	1往復/日	1往復/日
	宮崎～福岡(夜間便)	1往復/日	廃止(R1.5)
	日向～福岡	1往復/日	1往復/日

※2019年3月1日時点

※2023年8月1日時点

表 延岡駅方面への接続状況

高速艇	宮野浦線	接続状況
浦城港着	延岡駅方面	
7:10	7:15	◎
8:20	8:31	◎
9:30	9:36	◎
10:40	10:44	◎
13:10	運行無し	×

島民から午後にはバスがなく市内へ行けない
午後にはバス運行して欲しいとの要望



図 SNSを通じた運航情報の提供 (LINE)

3-2 需要規模に応じた効率的・効果的なサービスの提供

目標2・3に関連する継続課題

ダウンスライジングを含めた運行内容の見直しが重要です

市民の生活交通として機能している路線バス・乗合タクシーにおいては、人口減少・高齢化の進行及び公共交通利用者の減少等の問題から一部の路線では利用が低迷し続けています。また、燃料の高騰や住民ニーズに応じた新規路線の運行等により、市民1人当たりの移動支援額(財政負担額)も上昇しています。社会情勢の変化に対応し、需要規模に応じた車両の小型化・ダイヤの見直し等の改善が重要です。

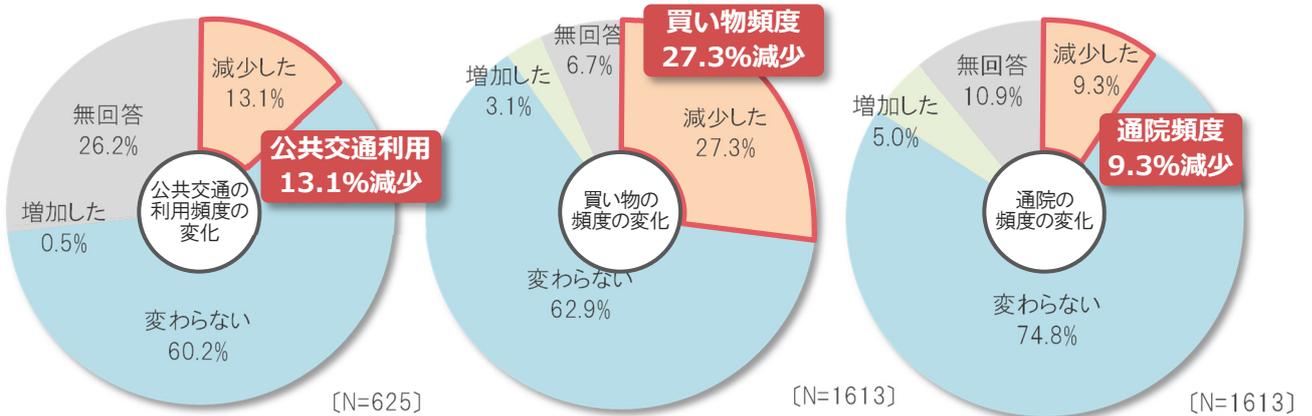


図 コロナ禍前と現在の行動頻度の変化

出典：R5市民アンケート調査

(1) 利用実態に応じた運行形態の適正化

広域的バス路線の祝子川温泉線は、日曜日の臨時運行、運賃上限を500円とする運賃低廉化、移転した延岡共立病院への乗入れ、延岡市バス利用促進協議会の事業による「バス旅マップ」の制作、「バス旅ツアー」の開催等、利用促進を図ってきましたが、利用者数の減少に歯止めがかからず、欠損を補填するための県・市からの補助金も増額傾向にありました。そのような中、利用者の利便性を損なわない形で路線の持続を図るため、運行形態の変更(広域的コミュニティバス:六首線と祝子川デマンド)を行っており、今後、他の路線においても需要に応じた運行の効率化が重要です。

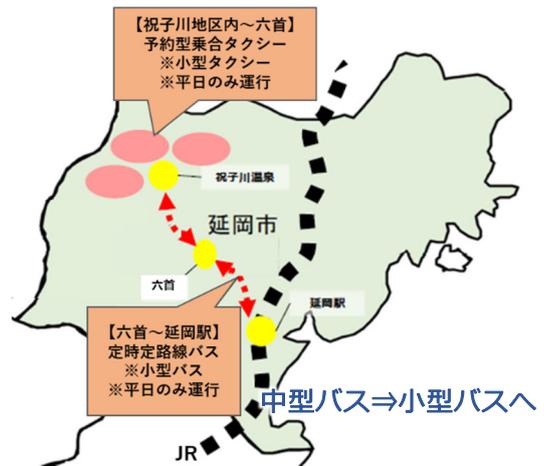


図 運行形態変更の概要

(2) 共創を通じた路線の生産性向上

公共交通利用者の減少に伴う財政負担額の増加からサービスの低下となっている公共交通事業において、住民の外出状況に応じたサービス改善(ダイヤ改善等)による利用向上や他分野との連携による路線の生産性向上(貨客混載・スクールバス一般混乗等)から運行収支の改善を図り、現状の公共交通サービスを維持・活性化していくことが重要です。



写真 貨客混載(北方町)

■乗合タクシー北方線(鹿川線)の貨客混載



3-3 市街地内のアクセス充実・利便性の向上

事業7.8に関連する継続課題

✓ 北部・南部まちなか循環バスの再検証・エリア制運賃の導入が求められています

- 市街地内のアクセス充実に向けて、令和2年から令和3年にかけてまちなか循環バスが運行していない北部・南部地域まちなか循環バスの実証運行を行いました。しかし、コロナ禍の影響もあり、利用者数は目標乗車人数に到達せず、本格運行にまで至っていない状況です。
- コロナ禍の影響や社会情勢を取り巻く変化により、交通事業者の経営環境・業績の悪化や物価・燃料の高騰など、交通環境も大きく変化してきました。主要施設が集積する一定エリア内において、均一運賃制度の導入検討を進めてきたものの、実現には至っていない状況です。

(1) 実証運行結果を踏まえた北部・南部まちなか循環バスの再検証

- 北部・南部地域のアクセス改善に向けたまちなか循環バスの実証運行を行い、利用者からの声では、「高齢者・特に車がない人に大変便利」、「病院や買い物にはすごく助かっている」など、継続を望む声も見られました。実証運行時の課題を詳細に分析し、市街地内のアクセス充実に向けて再度の実証運行を検討する必要があります。

北部まちなか循環バス

- **運行期間** 令和2年12月1日～令和3年2月27日
- **運行日** 月曜日～土曜日
(日曜・祝日、年末年始12/30～1/3運休)
- **運行時間** 9時台～16時台 1日8便(双方向 各4便)
- **利用料金** 中学生以上200円 小学生100円 幼児無料
悠々パス利用100円 障がい者手帳 半額
運転免許返納者割引乗車証100円
- **1日乗車券** 中学生以上400円 小学生200円
- **乗車目標** 1便当たりの乗車人数 7人
- **特別利用促進策** 1日フリー乗車券を配布して利用促進
▶12月1日(56枚)・2月9日(35枚)



南部まちなか循環バス

- **運行期間** 令和3年3月1日～令和3年5月31日
- **運行日** 月曜日～土曜日
(日曜・祝日、年末年始12/30～1/3運休)
- **運行時間** 9時台～18時台 1日10便(双方向 各5便)
- **利用料金** 中学生以上200円 小学生100円 幼児無料
悠々パス利用100円 障がい者手帳 半額
運転免許返納者割引乗車証100円
- **1日乗車券** 中学生以上400円 小学生200円
- **乗車目標** 1便当たりの乗車人数 6人
- **特別利用促進策** 1日フリー乗車券を配布して利用促進
▶3月1日(86枚)



〈北部・南部まちなか循環バス実証運行の利用実績〉

路線名	便	コース	発時刻	運行便数			利用者数			合計		
				12月	1月	2月	12月	1月	2月	便数	人数	便平均
北部 まちなか 循環バス	1便	内回り 反時計回り	9:05発	25	23	22	54	23	30	70	107	1.5
	2便	外回り 時計回り	10:05発	25	23	22	31	22	22	70	75	1.1
	3便	内回り 反時計回り	11:05発	25	23	22	45	27	30	70	102	1.5
	4便	外回り 時計回り	12:05発	25	23	22	42	17	32	70	91	1.3
	5便	内回り 反時計回り	13:05発	25	23	22	41	22	19	70	82	1.2
	6便	外回り 時計回り	14:05発	25	23	22	49	24	50	70	123	1.8
	7便	内回り 反時計回り	15:05発	25	23	22	19	27	25	70	71	1.0
	8便	外回り 時計回り	16:05発	25	23	22	18	4	14	70	36	0.5
	-	二モカ利用者数	-	-	-	-	130	97	96	-	323	0.6
小計				200	184	176	429	263	318	560	1,010	1.8
路線名	便	コース	発時刻	運行便数			利用者数			合計		
				3月	4月	5月	3月	4月	5月	便数	人数	便平均
南部 まちなか 循環バス	1便	内回り 反時計回り	9:00発	26	25	23	67	28	29	74	124	1.7
	2便	外回り 時計回り	10:00発	26	25	23	101	46	65	74	212	2.9
	3便	内回り 反時計回り	11:00発	26	25	23	81	33	37	74	151	2.0
	4便	外回り 時計回り	12:00発	26	25	23	81	38	31	74	150	2.0
	5便	内回り 反時計回り	13:00発	26	25	23	91	24	25	74	140	1.9
	6便	外回り 時計回り	14:00発	26	25	23	83	20	19	74	122	1.6
	7便	内回り 反時計回り	15:00発	26	25	23	60	33	17	74	110	1.5
	8便	外回り 時計回り	16:00発	26	25	23	36	24	9	74	69	0.9
	9便	内回り 反時計回り	17:00発	26	25	23	34	45	23	74	102	1.4
	10便	外回り 時計回り	18:00発	26	25	23	21	19	23	74	63	0.9
	-	二モカ利用者数	-	-	-	-	246	209	194	-	649	0.9
小計				260	250	230	901	519	472	740	1,892	2.6

(2) 市街地内エリア制運賃の継続検討

- 市民が思う今後必要な取組として、「市街地内の均一運賃制度の導入」(25.9%)を求める回答が多く、利用者にとって分かりやすい(安心して利用できる)運賃体系を目指して、今後も継続して検討するとともに交通事業者との協議を重ねていくことが重要です。

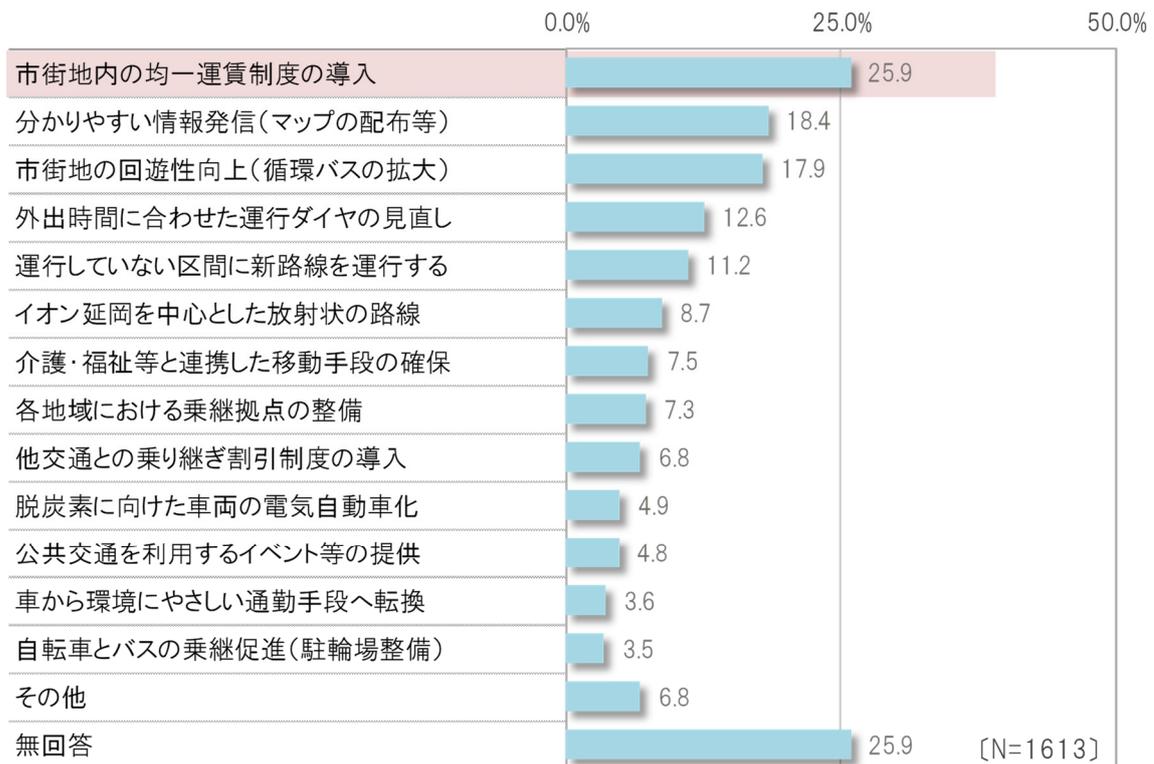


図 今後必要な取組・改善内容(再掲) 出典:R5市民アンケート調査

3-4 鉄道⇔路線バスの乗継利便性の向上

目標5に関連する継続課題

延岡駅でのスムーズな乗り継ぎ可能ダイヤが減少しています

コロナ禍の影響や交通事業者の事業採算性の観点等により、バス路線の一部で減便・運行廃止、JR日豊本線においてもダイヤ改正・減便が発生しており、前計画の策定時からスムーズに乗り継ぎ可能な本数が減少しています。今後は、運転士不足などの問題も加味したうえで、可能な限りの乗り継ぎしやすい接続ダイヤの改善が重要です。

〈路線バス→宮崎方面の列車利用〉 (1/2)

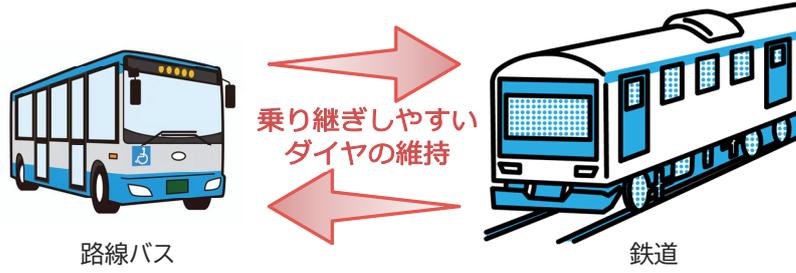
バス到着														乗車	JR日豊本線		
高千穂	待ち	福祉大	待ち	日向	待ち	川口・東海	待ち	片田・今山線	待ち	桜ヶ丘・雷管	待ち	方財	待ち		発⇒	〈宮崎〉	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:12	特	宮崎方面 滞在
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:28	普	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:50	特	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:02	普	
6:35	(09分)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:44	特	
6:35	(35分)	-	-	6:54	(16分)	6:46	(24分)	-	-	-	-	-	-	-	7:10	特	
7:31	(04分)	7:24	(11分)	7:34	(01分)	7:26	(09分)	-	-	7:14	(21分)	-	-	-	7:35	普	
7:31	(33分)	7:24	(40分)	7:34	(30分)	7:51	(13分)	7:36	(28分)	7:39	(25分)	-	-	-	8:04	特	
7:31	(57分)	7:24	(64分)	7:34	(54分)	7:51	(37分)	7:36	(52分)	8:19	(09分)	-	-	-	8:28	普	
8:55	(17分)	7:24	(108分)	8:50	(22分)	9:01	(11分)	7:36	(96分)	9:09	(03分)	-	-	-	9:12	特	
8:55	(50分)	7:24	-	8:50	(55分)	9:01	(44分)	9:36	(09分)	9:09	(36分)	-	-	-	9:45	普	
9:52	(40分)	7:24	-	10:06	(26分)	10:16	(16分)	9:36	(56分)	10:14	(18分)	10:07	(25分)	-	10:32	特	
10:50	(15分)	11:03	(02分)	10:48	(17分)	10:51	(14分)	10:41	(24分)	10:14	(51分)	10:07	(58分)	-	11:05	普	
11:50	(18分)	11:03	(65分)	11:53	(15分)	11:51	(17分)	11:36	(32分)	11:14	(54分)	10:07	-	-	12:08	特	
12:34	-	11:03	(91分)	11:53	(41分)	12:21	(13分)	11:36	(58分)	12:14	(20分)	10:07	-	-	12:34	普	
12:34	(38分)	13:02	(10分)	13:01	(11分)	12:21	(51分)	12:41	(31分)	12:14	(58分)	12:57	(15分)	-	13:12	特	
12:34	(50分)	13:02	(22分)	13:01	(23分)	12:21	(63分)	12:41	(43分)	12:14	(70分)	12:57	(27分)	-	13:24	普	
13:57	(11分)	13:02	(66分)	13:01	(67分)	13:51	(17分)	13:36	(32分)	12:14	(114分)	12:57	(71分)	-	14:08	特	
13:57	(31分)	13:02	(86分)	13:01	(87分)	13:51	(37分)	13:36	(52分)	14:14	(14分)	12:57	(91分)	-	14:28	普	
14:50	(24分)	15:12	(02分)	15:06	(08分)	14:51	(23分)	14:41	(33分)	14:14	(60分)	15:07	(07分)	-	15:14	特	
14:50	(40分)	15:12	(18分)	15:06	(24分)	14:51	(39分)	14:41	(49分)	14:14	(76分)	15:07	(23分)	-	15:30	普	
15:52	(20分)	16:10	(02分)	15:06	(66分)	15:56	(16分)	14:41	(91分)	14:14	(118分)	15:07	(65分)	-	16:12	特	
15:52	(39分)	16:13	(18分)	15:06	(85分)	15:56	(35分)	14:41	(110分)	16:14	(17分)	15:07	(84分)	-	16:31	普	
17:00	(31分)	17:29	(02分)	15:06	-	17:21	(10分)	16:36	(55分)	17:14	(17分)	15:07	-	-	17:31	特	
17:00	(43分)	17:29	(14分)	15:06	-	17:21	(22分)	16:36	(67分)	17:14	(29分)	15:07	-	-	17:43	普	
18:02	(17分)	18:09	(10分)	18:08	(11分)	17:44	(35分)	16:36	(103分)	18:14	(05分)	15:07	-	-	18:19	特	
18:02	(46分)	18:48	-	18:08	(40分)	17:44	(64分)	18:36	(12分)	18:14	(34分)	15:07	-	-	18:48	普	
18:54	(19分)	18:48	(25分)	18:08	(65分)	18:56	(17分)	18:36	(37分)	18:14	(59分)	15:07	-	-	19:13	特	
18:54	(49分)	19:29	(14分)	18:08	(95分)	19:31	(12分)	18:36	(67分)	18:14	(89分)	15:07	-	-	19:43	普	
18:54	(84分)	19:29	(49分)	18:08	-	19:51	(27分)	18:36	(102分)	18:14	-	15:07	-	-	20:18	特	
18:54	(117分)	20:38	(13分)	18:08	-	19:51	(60分)	18:36	-	18:14	-	15:07	-	-	20:51	普	
21:16	(26分)	20:38	(64分)	18:08	-	19:51	(111分)	18:36	-	18:14	-	15:07	-	-	21:42	普	
21:16	(75分)	20:38	(113分)	18:08	-	19:51	-	18:36	-	18:14	-	15:07	-	-	22:31	特	

※鉄道運行の本数：宮崎方面(H30)36便⇒(R5)33便 : 待ち時間6~20分

〈路線バス→大分方面の列車利用〉 (1/2)

バス到着														乗車	JR日豊本線		
高千穂	待ち	福祉大	待ち	日向	待ち	川口・東海	待ち	片田・今山線	待ち	桜ヶ丘・雷管	待ち	方財	待ち		発⇒	〈大分〉	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:10	普	大分方面 滞在
6:35	(31分)	-	-	6:54	(12分)	6:46	(20分)	-	-	-	-	-	-	-	7:06	特	
7:31	(35分)	7:24	(42分)	7:34	(32分)	7:51	(15分)	7:36	(30分)	7:39	(27分)	-	-	-	8:06	特	
8:55	(18分)	7:24	(109分)	8:50	(23分)	9:01	(12分)	7:36	(97分)	9:09	(04分)	-	-	-	9:13	特	
10:50	(51分)	11:03	(38分)	10:48	(53分)	11:36	(05分)	11:36	(05分)	11:14	(27分)	10:07	(94分)	-	11:41	特	
12:34	(65分)	13:02	(37分)	13:01	(38分)	12:21	(78分)	13:36	(03分)	12:14	(85分)	12:57	(42分)	-	13:39	特	
14:50	(53分)	15:12	(31分)	15:06	(37分)	14:51	(52分)	14:41	(62分)	14:14	(89分)	15:07	(36分)	-	15:43	特	
17:00	(44分)	17:29	(15分)	15:06	-	17:44	-	16:36	(68分)	17:14	(30分)	15:07	-	-	17:44	特	
18:02	(44分)	18:40	(06分)	18:08	(38分)	17:44	(62分)	18:36	(10分)	18:14	(32分)	15:07	-	-	18:46	特	
18:54	(73分)	19:29	(38分)	18:08	(119分)	19:51	(16分)	18:36	(91分)	18:14	(113分)	15:07	-	-	20:07	普	

※鉄道運行の本数：大分方面(H30)15便⇒(R5)10便 : 待ち時間6~20分



〈路線バス→宮崎方面の列車利用〉 (2/2)

バス到着																乗車	JR日豊本線		
六首	待ち	三輪線	待ち	熊田線	待ち	行徳山線	待ち	宮野浦	待ち	外浦	待ち	大武町線	待ち	まちなか循環	待ち		発⇒	(宮崎)	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:12	特	宮崎方面 滞在
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:28	普	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:50	特	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:02	普	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:44	特	
-	-	7:00	(10分)	-	-	-	-	7:01	(09分)	-	-	-	-	-	-	-	7:10	特	
-	-	7:00	(35分)	-	-	7:28	(07分)	7:01	(34分)	-	-	7:13	(22分)	-	-	-	7:35	普	
-	-	7:52	(12分)	7:48	(16分)	7:28	(36分)	7:44	(20分)	-	-	7:13	(51分)	-	-	-	8:04	特	
-	-	7:52	(36分)	7:48	(40分)	7:28	(60分)	7:44	(44分)	8:26	(02分)	7:13	(75分)	-	-	-	8:28	普	
9:05	(07分)	8:47	(25分)	7:48	(84分)	7:28	(104分)	9:00	(12分)	8:26	(46分)	7:13	(119分)	-	-	-	9:12	特	
9:05	(40分)	8:47	(58分)	9:24	(21分)	7:28	-	9:00	(45分)	8:26	(79分)	7:13	-	9:30	(15分)	-	9:45	普	
9:05	(87分)	10:22	(10分)	9:24	(68分)	9:58	(34分)	10:05	(27分)	10:16	(16分)	9:54	(38分)	10:30	(02分)	-	10:32	特	
9:05	-	10:22	(43分)	9:24	(101分)	9:58	(67分)	10:05	(60分)	10:16	(49分)	9:54	(71分)	10:30	(35分)	-	11:05	普	
9:05	-	10:22	(106分)	9:24	-	9:58	-	11:13	(55分)	10:16	(112分)	9:54	-	11:30	(38分)	-	12:08	特	
9:05	-	10:22	-	9:24	-	9:58	-	12:18	(16分)	10:16	-	9:54	-	12:30	(04分)	-	12:34	普	
9:05	-	13:07	(05分)	9:24	-	9:58	-	12:18	(54分)	10:16	-	9:54	-	12:30	(42分)	-	13:12	特	
13:17	(07分)	13:07	(17分)	13:24	-	9:58	-	12:18	(66分)	10:16	-	9:54	-	12:30	(54分)	-	13:24	普	
13:17	(51分)	13:07	(61分)	13:24	(44分)	9:58	-	12:18	(110分)	10:16	-	13:37	(31分)	13:30	(38分)	-	14:08	特	
13:17	(71分)	13:07	(81分)	13:24	(64分)	14:28	-	12:18	-	14:21	(07分)	13:37	(51分)	13:30	(58分)	-	14:28	普	
13:17	(117分)	13:07	-	13:24	(110分)	14:28	(46分)	14:46	(28分)	14:21	(53分)	13:37	(97分)	14:30	(44分)	-	15:14	特	
13:17	-	15:17	(13分)	13:24	-	14:28	(62分)	14:46	(44分)	14:21	(69分)	13:37	(113分)	15:30	(00分)	-	15:30	普	
13:17	-	15:17	(55分)	13:24	-	14:28	(104分)	14:46	(86分)	14:21	(111分)	15:48	(24分)	15:30	(42分)	-	16:12	特	
13:17	-	15:17	(74分)	13:24	-	14:28	-	14:46	(105分)	14:21	-	15:48	(43分)	16:30	(01分)	-	16:31	普	
17:07	(24分)	16:52	(39分)	16:54	(37分)	16:38	(53分)	14:46	-	14:21	-	17:15	(16分)	16:30	(61分)	-	17:31	特	
17:07	(36分)	16:52	(51分)	16:54	(49分)	16:38	(65分)	14:46	-	14:21	-	17:15	(28分)	16:30	(73分)	-	17:43	普	
17:07	(72分)	16:52	(87分)	16:54	(85分)	16:38	(101分)	17:46	(33分)	14:21	-	17:15	(64分)	16:30	(109分)	-	18:19	特	
17:07	(101分)	16:52	(116分)	16:54	(114分)	16:38	-	17:46	(62分)	14:21	-	17:15	(93分)	16:30	-	-	18:48	普	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	(87分)	14:21	-	17:15	(118分)	16:30	-	-	19:13	特	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	(117分)	19:26	(17分)	19:38	(05分)	16:30	-	-	19:43	普	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	-	19:26	(52分)	19:38	(40分)	16:30	-	-	20:18	特	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	-	19:26	(85分)	19:38	(73分)	16:30	-	-	20:51	普	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	-	19:26	-	19:38	-	16:30	-	-	21:42	普	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	-	19:26	-	19:38	-	16:30	-	-	22:31	特	

※鉄道運行の本数：宮崎方面(H30)36便⇒(R5)33便 待ち時間6～20分

〈路線バス→大分方面の列車利用〉 (2/2)

バス到着																乗車	JR日豊本線		
六首	待ち	三輪線	待ち	熊田線	待ち	行徳山線	待ち	宮野浦	待ち	外浦	待ち	大武町線	待ち	まちなか循環	待ち		発⇒	(大分)	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:10	普	大分方面 滞在
-	-	7:00	(06分)	-	-	-	-	7:01	(05分)	-	-	-	-	-	-	-	7:06	特	
-	-	7:52	(14分)	7:48	(18分)	7:28	(38分)	7:44	(22分)	-	-	7:13	(53分)	-	-	-	8:06	特	
9:05	(08分)	8:47	(26分)	7:48	(85分)	7:28	(105分)	9:00	(13分)	8:26	(47分)	7:13	-	-	-	-	9:13	特	
9:05	-	10:22	(79分)	9:24	-	9:58	(103分)	11:13	(28分)	10:16	(85分)	9:54	(107分)	11:30	(11分)	-	11:41	特	
13:17	(22分)	13:07	(32分)	13:24	(15分)	9:58	-	12:18	(81分)	10:16	-	13:37	(02分)	13:30	(09分)	-	13:39	特	
13:17	-	15:17	(26分)	13:24	-	14:28	(75分)	14:46	(57分)	14:21	(82分)	13:37	-	15:30	(13分)	-	15:43	特	
17:07	(37分)	16:52	(52分)	16:54	(50分)	16:38	(66分)	14:46	-	14:21	-	17:15	(29分)	16:30	(74分)	-	17:44	特	
17:07	(99分)	16:52	(114分)	16:54	(112分)	16:38	-	17:46	(60分)	14:21	-	17:15	(91分)	16:30	-	-	18:46	特	
17:07	-	16:52	-	16:54	-	16:38	-	17:46	-	19:26	(41分)	19:38	(29分)	16:30	-	-	20:07	普	

※鉄道運行の本数：大分方面(H30)15便⇒(R5)10便 待ち時間6～20分

3-5 市民1人当たりの公共交通利用回数の増進

目標7に関連する継続課題

市民の公共交通利用回数は減少、高齢ドライバーは増加しています

前計画時から陸上交通(路線バス・乗合タクシー等)の年間利用者は、ほとんどの路線で減少しており、市民1人当たりの年間利用回数も6.46回/人から4.82回/人に減少しています。高齢ドライバーの割合は前計画時から6.2ポイント増加しており、今後は高齢者も含めて公共交通を利用してもらうためのきっかけづくり・移動環境の整備が重要です。

表 路線バス・乗合タクシーの年間利用者数

分類	路線名	種別	H30年度	R4年度
			年間利用者数	年間利用者数
路線バス	高千穂線(延岡駅～高千穂BC)	地域間幹線	74,832人	44,355人
	日向線(イオンタウン日向～レーヨン)	地域間幹線	105,038人	79,468人
	宮野浦線(南延岡～宮野浦)	地域間幹線	67,627人	47,956人
	熊田線(延岡～差木野・熊田)	生活交通確保維持	12,081人	7,707人
	行藤山線(延岡～行藤山登山口)	生活交通確保維持	3,634人	2,309人
	外浦線(延岡～外浦)	生活交通確保維持	17,967人	18,443人
	方財線(延岡駅～方財)	生活交通確保維持	4,611人	2,546人
	川口線(南延岡～川口)	生活交通確保維持	2,6240人	19,187人
	三輪線(延岡駅～三輪)	広域的バス	8,184人	7,165人
	古江～直海線(古江～直海)	広域的バス	369人	55人
	祝子川線(延岡～祝子川温泉)	広域的バス	4,041人	1,051人
	六首線(延岡～六首)	広域的バス	-	1,471人
	保健福祉大線(延岡駅・南延岡～QOL)	一般	113,403人	94,313人
	南一ヶ岡線(南一ヶ岡～延岡共立病院)	一般	40,212人	36,554人
	東海線(南一ヶ岡～東海)	一般	68,775人	38,349人
	大武線(延岡駅～延岡営業所)	一般	3,736人	3,922人
	雷管線(桜ヶ丘～雷管)	一般	86,632人	60,055人
	片田～今山線(片田団地～延岡共立病院)	一般	48,710人	32,922人
	イオン多々良線(延岡駅～南営業所)	一般	33,279人	9,034人
	まちなか循環バス	フィーダー	48,929人	36,102人
	(特急)延岡～熊本線	一般	14,664人	291人
	延岡駅～①号線～南延岡	一般	780人	200人
	乗合タクシー	延岡線(4路線)	フィーダー	833人
北方線(9路線)		フィーダー	5,166人	3,664人
北浦線(3路線)		フィーダー	2,171人	1,642人
北川線(4路線)		フィーダー	6,915人	5,068人
合計			798,829人	554,794人
延岡市人口			123,698人	115,101人
市民1人当たりの年間利用回数(公共交通利用者数÷延岡市人口)			6.46回/人	4.82回/人

※ 利用者増加の路線 利用者減少の路線

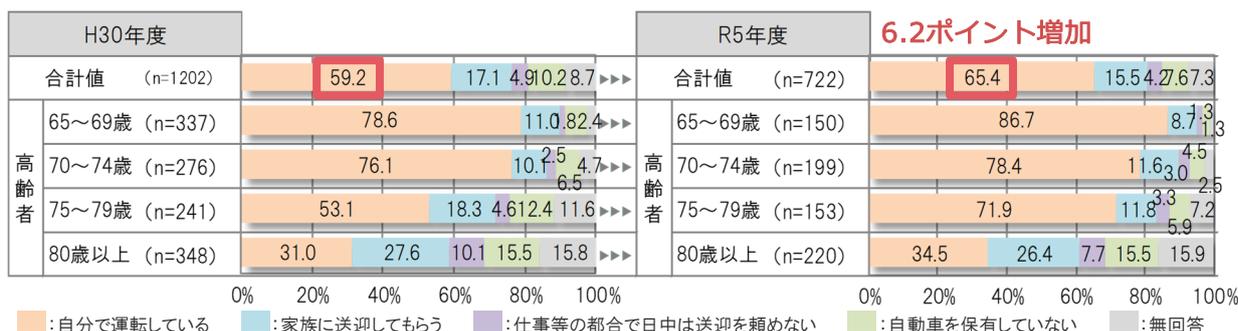


図 自動車利用状況の変化

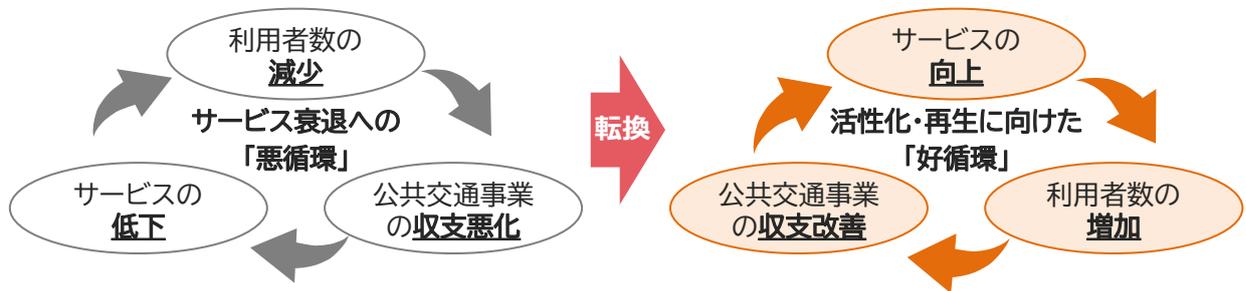
出典: R5市民アンケート調査

第3章のまとめ ～ 継続的に取り組むべき課題 ～

継続課題1 公共交通サービス水準の維持・需給バランスを踏まえた運行の効率化

- 鉄道・高速バスについては、コロナ禍の影響による利用者の減少等もあり、コロナ禍前に比べてサービス水準が低下しています。需要の回復に合わせて運行情報のPR・情報発信に加え、利用の目的を創出するための利用促進に取り組み、サービス水準を維持することが重要です。
- コロナ禍の影響により、公共交通全体の利用者は減少傾向にあり、一部の路線では需給バランスが崩れている状況にあります。今後は、公共交通に関する財政負担額の抑制を図るために需給バランスを踏まえた運行の効率化に取り組むことが重要です。

〈公共交通サービス衰退の「悪循環」と目指すべき「好循環」〉



継続課題2 市街地内のアクセス充実・利便性の向上

- 令和2年から令和3年にかけて行った北部・南部まちなか循環バスの実証運行について、当時得られた課題等を再検証しつつ、既存まちなか循環バスが運行していない北部・南部市街地のアクセス改善に向けて再度の実証運行を実施し、本格運行に向けた分析・検証に取り組むことが重要です。

項目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
コロナ禍		コロナ禍(外出自粛等の行動制限)			～コロナ5類移行	
北部まちなか循環バス			実証運行期間:3ヶ月			
南部まちなか循環バス			実証運行期間:3ヶ月			

コロナ禍(行動制限) ————— 実証運行結果の再検証等

継続課題3 鉄道⇄路線バスの乗継利便性の向上

- 鉄道⇄路線バスのスムーズに乗り継ぎ可能な本数が減少しており、利用者にとって利用しづらい状況になっています。今後の路線再編時においては、運転士不足などの問題も加味したうえで、可能な限りの乗り継ぎしやすい接続ダイヤの設定が重要です。

取組の総括と今後の方向性について

- 延岡市地域公共交通網形成計画（2019年3月策定）に基づき、地域住民のニーズに沿った路線網の再編・運行維持や関係者と連携した利用促進等を展開し、地域交通の全体最適化に向けて取り組んできました。しかし、社会情勢・生活様式の変化（少子・高齢化、コロナ禍の影響、交通事業者の運転士不足等）等により、公共交通の利用者は減少しています。
- また、今後は、運転士不足等の問題から、公共交通ネットワーク・サービスの維持がさらに困難になることが懸念されるため、引き続き、社会情勢や市民ニーズに対応しながら、まちづくり施策（交通以外の分野）と連携するとともに、行政、地域住民、交通事業者の連携・協働（共創）により、公共交通の維持・最適化に取り組んでいく必要があります。

第4章 公共交通に関する基本的な方針

1. まちの目指すべき将来像

- 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」において、公共交通分野の将来像に掲げている『延岡の特色を活かした交流連携のまちづくり』の実現に向けた取組を目指します。また、都市計画方針や広域的な方針と整合を図り、本市の公共交通が果たすべき役割を定めます。

まちの目指すべき将来像 | 第6次延岡市長期総合計画 後期基本計画

延岡の特色を活かした交流連携のまちづくり 鉄道・バス等(広域的な移動手段)の整備 〈公共交通に関する施策の方針〉

- 鉄道輸送網の整備・活用 (鉄道の高速度・複線化に向けた活動、鉄道の利便性向上等)
- バス輸送網の整備・活用 (路線バス、まちなか循環バスの維持・確保と新たなネットワークの形成、コミュニティバス・乗合タクシー等の維持・確保と多様な運行形態の検討)

都市計画の方針：延岡市都市計画マスタープラン

〈将来都市像〉

水とみどりの豊かな自然を守り潤いと賑わいに満ちた東九州拠点都市

〈公共交通に関する取組方針〉

- JR日豊本線やバス等、公共交通機関の利便性の向上と利用促進
- 高速バス路線の充実を図るとともに、バスと鉄道の乗り継ぎの円滑化を促進
- 持続可能な公共交通体系を構築するためにバス事業者等と一体となった検討
- 路線図や時刻表の作成・配布、児童等を対象としたバスの乗り方教室の開催等
- JR延岡駅の交通結節点としての機能の充実や利便性の向上

広域的な方針：宮崎県地域公共交通計画

〈計画の基本方針〉

- 誰もが利用しやすい環境の整備や魅力発信などによる需要の掘り起こし
- 関係者間の連携・共創や路線の見直しなどによる運行の最適化・効率化
- 路線維持のための支援や運転士確保の推進などによる運行基盤の整備・充実

2. 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

3. 基本的な方針

- 本計画に定める事業を効果的かつ効率的に進めていくには、公共交通が目指す将来の姿を具体化していくことが重要であり、取組を進めていく際の指針となる基本的な方針を以下に示します。

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 ～共創型交通の実践～

本市は、人口減少社会の進行や生活環境の変化等により市民等の移動ニーズが多様化するとともに、民間経営で支えられる公共交通サービスは運転士不足・高齢化や車両の老朽化、利用減少等の問題に直面しており、厳しい経営環境に見舞われています。

将来にわたって利便性・持続性の高い公共交通サービスを確保・維持していくためには、地域住民との対話や多様な関係者との連携・協働(共創)により、地域全体で支えていくことが重要です。本計画では、都市構造・市民の生活行動・多様な運行形態(互助輸送・ライドシェア等)も含めて公共交通サービスの最適化を図りつつ、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目指して取り組むことを基本的な方針とします。

地域交通法の趣旨に基づく取組の視点

視点1：まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の構築

- 都市機能(商業・医療・交流施設等)が集中する中心市街地と地域生活拠点を結ぶ利便性の高い交通ネットワークを形成し、中心市街地の活性化・賑わい創出、多様な交通手段が集まる交通結節機能の充実、観光・福祉等と連携した移動環境の整備など、これからのまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの確保・維持に取り組みます。

視点2：公共交通相互の役割分担・連携強化による旅客輸送サービスの確保・維持

- 限られた輸送資源の中で将来に移動サービスを持続させていくために、各公共交通や輸送サービスがそれぞれの役割を果たし、相互に連携して支え合い効果的・効率的な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。

視点3：地域ごとの生活行動・特性に沿った交通サービスの最適化

- 公共交通を前提とはしつつも、地域ごとの実情(地域内の公共交通サービス・高齢化状況等)に応じた運行方式や互助輸送などを含めた多様な交通手段を組み合わせ、人手不足等を抱える交通事業者の限られたリソースに配慮した取組を進めていきます。

視点4：住民協力を含めた多様な関係者との連携・協働(共創)

- 市民をはじめ、主要施設、観光・福祉等の関連団体、交通事業者、国・県、沿線市町村といった多様な関係者が積極的に連携・協働(共創)し、持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持に向けて、地域公共交通をわがごととして考え、地域全体で支えるための一体的な取組を推進します。

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)		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)		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	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	
その他輸送サービス	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)		
	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4章のまとめ ～ 課題・取組の方向性 ～

■ まちが目指す将来像 / 公共交通の果たすべき役割

将来像 延岡の特色を活かした交流連携のまちづくり 鉄道・バス等（広域的な移動手段）の整備

公共交通の果たすべき役割

- 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
- 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
- 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
- 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
- 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

■ 地域公共交通に関する今後取り組むべき課題

社会情勢・地域特性

- ▶▶ **課題1** 人口減少・長寿社会の急速な進行への対応
 - 安心して暮らせる公共交通基盤の整備、高齢者が免許返納しやすい環境・制度整備 など
- ▶▶ **課題2** 拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・充実
 - 市街地部の中心拠点と郊外部（北方町・北浦町・北川町）の生活拠点を結ぶネットワークの維持 など
- ▶▶ **課題3** 交通事業者の運転士不足・高齢化、2024年問題への対策 ★重要課題
 - 公共交通の運転士不足・高齢化への対策、労働時間の見直しによるサービスの縮小 など

市民等の移動ニーズ・特性

- ▶▶ **課題4** 適度に公共交通を使う暮らしの習慣化
 - 高齢ドライバーの転換促進、将来を見据えて公共交通を適度に使って暮らす習慣の定着 など
- ▶▶ **課題5** 現状の財政負担を維持しつつ公共交通サービスの存続
 - 公共交通をわがごとくとして考える市民意識の醸成、運行の効率化を含めた取組の必要性 など
- ▶▶ **課題6** 市民の生活行動に応じた路線網（ネットワーク）の再構築
 - 買い物・通院行動に合わせた既存ネットワークの再編、ダイヤの見直し など
- ▶▶ **課題7** 交通結節点における乗り継ぎ・待合環境の強化
 - 鉄道⇄バス等の乗り継ぎ利便性の向上、高齢者にとって充実した待合環境の整備 など
- ▶▶ **課題8** 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
 - 定期購入に関する学割の検討、マイカー通勤者への利用促進、観光客への情報発信 など

公共交通の利便性

- ▶▶ **課題9** 広域幹線・地域間幹線交通のサービス維持・活性化
 - 広域連携によるサービスの維持、利用促進等による利用者の回復・活性化 など
- ▶▶ **課題10** 中心市街地のアクセス充実・利便性の向上
 - 市街地北部・南部の回遊性向上、まちなか循環バスのエリア拡大、エリア制運賃の検討 など
- ▶▶ **課題11** 利用者ニーズ・外出行動に応じた公共交通の利便性向上
 - 主要施設へのアクセスを支える路線網の再構築、公共交通空白地域への対応 など

公共交通の持続可能性

- ▶▶ **課題12** 需要に応じた提供サービス水準の最適化（効率的・効果的なサービスの提供）
 - 需給バランスの最適化、ダウンサイジングを含めた運行内容の見直し など
- ▶▶ **課題13** 持続可能な公共交通網の再構築に向けた収支の改善
 - 利用が低迷する路線・エリアの解消、利用実態に応じたサービスの改善・効率化 など
- ▶▶ **課題14** 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
 - DX・福祉等の他分野と交通分野の連携促進、関係者連携による利用促進 など
- ▶▶ **課題15** 市民主体による地域移動手段の確保・維持
 - 互助輸送の仕組みづくり・地域内での助け合い、市補助制度の活用・周知 など

本市は、地域公共交通サービスの維持・活性化に向けて、まちづくり・多様な関係者との連携・協働(共創)により地域全体で公共交通を育て・支え合い、効率的で持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指します。

■ 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 ～共創型交通の実践～

法の趣旨
に基づく
4つの視点

- ▶視点1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の構築
- ▶視点2 公共交通相互の役割分担・連携強化による旅客輸送サービスの確保・維持
- ▶視点3 地域ごとの生活行動・特性に沿った交通サービスの最適化
- ▶視点4 住民協力を含めた多様な関係者との連携・協働(共創)

■ 取組の方向性

計画目標	実施事業	取組内容
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
	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
	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
	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(市内路線に関する利用分析・エリア制運賃等の検討・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	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
	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の開催 ②地域の総力を挙げた取組の支援・周知
	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
	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(運転士不足解消への支援策、車両購入の補助等)
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	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南延岡駅の交通結節強化・バリアフリー化の推進
	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提供・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
目標4 広域交通ネットワークの維持・活性化	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
	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沿線市町と連携した利用促進・サービス改善

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	➔	77,160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

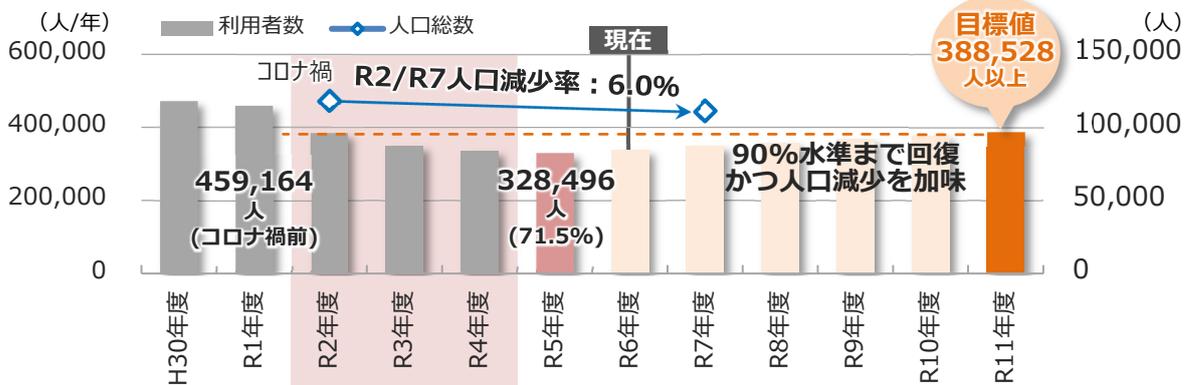


図 市内路線バスの利用者数と人口推移

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

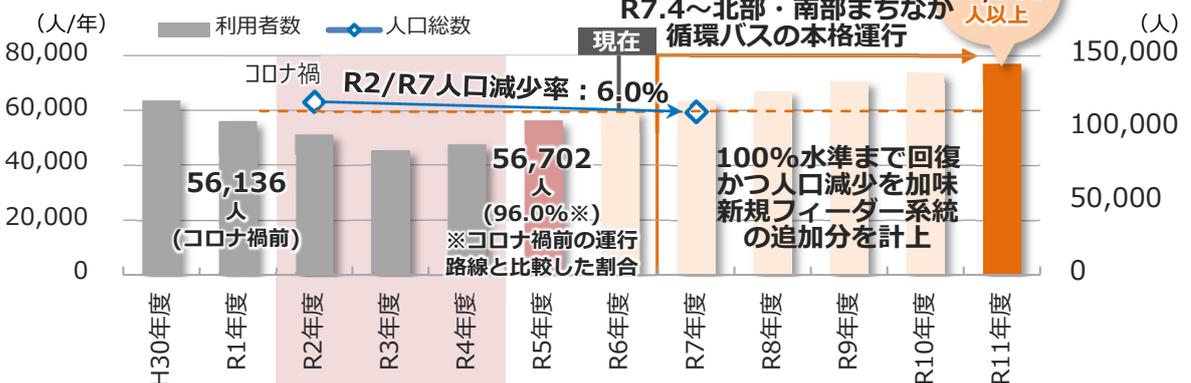


図 支線交通（フィーダー系統）の利用者数と人口推移

■ 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

下表※1の路線はR7.4～国庫補助の活用を予定、※2の路線はR8.1～2系統が廃線予定

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※1	フィーダー
	南部まちなか循環バス※1	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(1系統)※2	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)※1	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)

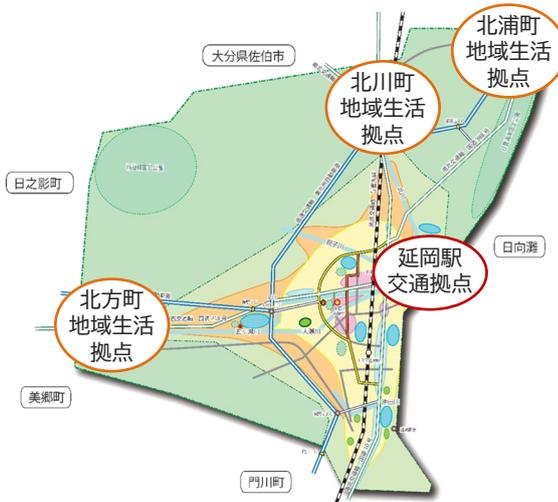


図 将来都市イメージ図

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

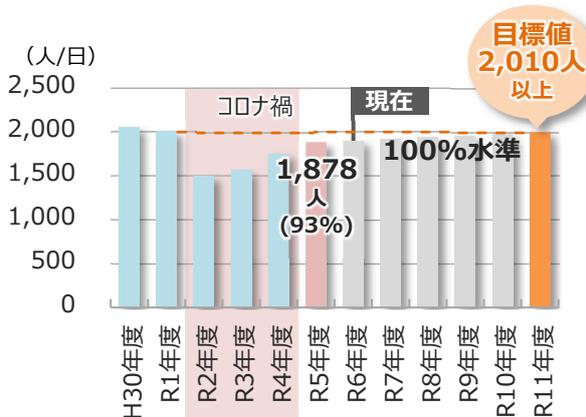


図 延岡駅・南延岡駅の1日当たりの乗車人員

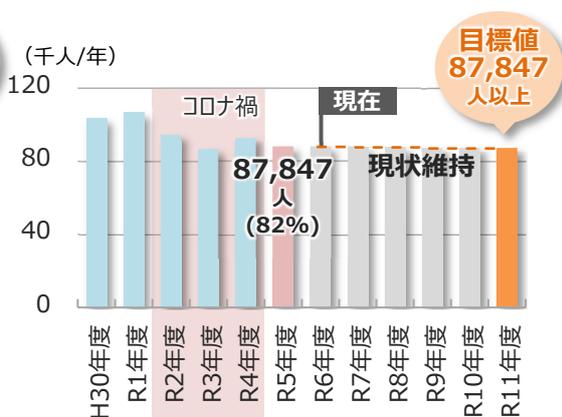


図 離島航路の利用者数

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

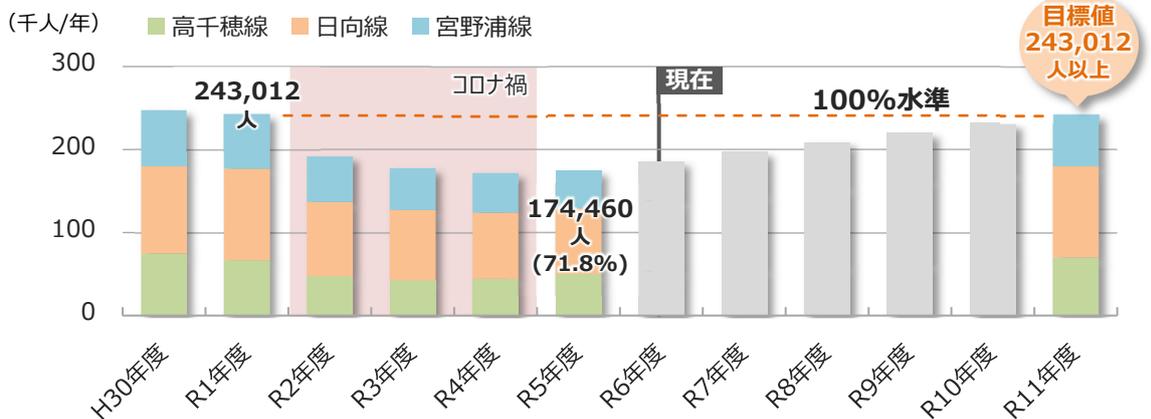


図 地域間幹線バスの利用者数

2. 実施事業の体系

- 本計画に定めた目標を達成するために実施する12の事業を定め、地域の暮らしを支える持続可能な公共交通サービスの再構築に向けて取組を進めていきます。

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

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

- ▶▶▶ 市民の移動特性に合わせたバスネットワークの再構築、市街地内の移動利便向上に向けた取組の推進、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

- ▶▶▶ 需給バランスの最適化・ダウンサイジング、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

- ▶▶▶ 一般タクシーサービスとの共存・共栄、連携促進、持続性を高めるサービスの最適化、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

- ▶▶▶ バス路線検討WGによる短期的な対応策の検討・実施

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

- ▶▶▶ 他分野等との連携強化による利用促進、公共交通利用の“きっかけづくり”、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

- ▶▶▶ 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

- ▶▶▶ 路線の生産性向上に向けた取組の推進、エリアスポンサーの検討、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

- ▶▶▶ 運転士の確保・車両購入に係る支援策

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9 主要駅における交通結節機能の強化・賑わい創出

- ▶▶▶ 各交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上、関係者連携による中心市街地の賑わい創出、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

- ▶▶▶ 公共交通に関する情報案内・周知の強化、主要施設・利用の多い乗り場の利用環境の充実

目標4 広域交通ネットワークの維持・活性化

事業11 広域幹線交通のサービス継続・利用促進

- ▶▶▶ 提供サービス水準の維持・利用促進、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

- ▶▶▶ 県計画との協調によるサービスの維持・活性化、路線バスの利用促進・サービス改善

3. 事業内容及びスケジュール・実施主体

○ 目標を達成するために実施する12の事業の詳細については、以下のとおりです。

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		利便増進事業
事業の課題	○拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・充実 ○市民の生活行動に応じた路線網(ネットワーク)の再構築 ○中心市街地のアクセス充実・利便性の向上 ○利用者ニーズ・外出行動に応じた公共交通の利便性向上	
取組の方向性	○地域住民の暮らしを支えるための移動手段を担うバス路線の維持・充実に向けて、限られた財源や人員等のリソースを有効活用しながら、移り変わる市民の生活行動・バス利用者の目線に沿ったバスネットワークの再構築に取り組みます。	

《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・利便性の向上に向けて、市内バスネットワークの再構築に取り組みます。路線網・運行内容の見直し等については、各路線の利用状況を詳細に分析しつつ、交通事業者のリソースを考慮しながら検討します。
- 延岡駅を中心とした交通ネットワークが形成されているため、ダイヤの見直し等に当たっては、鉄道との接続(乗り継ぎ)を考慮しながら検討します。

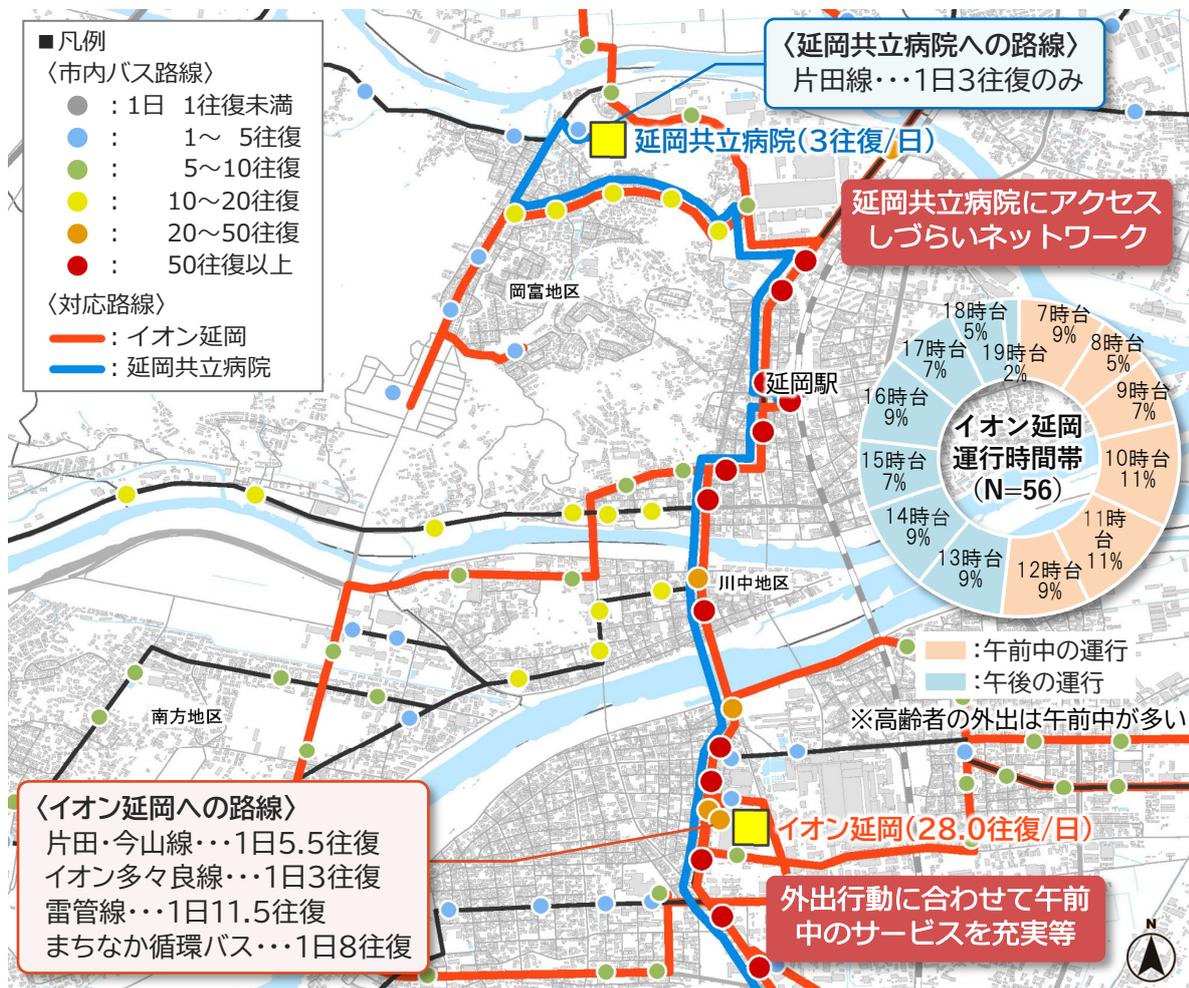


図 買い物・通院施設に対応した路線状況

《取組②》市街地内の移動利便向上に向けた取組の推進

- 市街地北部・南部地域の利便性向上策として、令和2年から令和3年にかけて実証運行を実施した北部・南部まちなか循環バスにおいて、実証運行時の利用状況やニーズ、市民の生活行動等を踏まえた見直しを行い、令和7年度以降の本格運行を目標に取り組みを進めます。
- 市街地西部地域からは、令和4年(2022年)にイオン多々良線が廃止されたことで、バスがなくなったとの意見が市に寄せられており、まちなか循環バスのエリア拡大等も含めて西部地域への対応策も併せて検討していきます。また、まちなか循環バスの利用促進も継続して実施します。



図 北部まちなか循環バスの実証運行時の路線図



図 南部まちなか循環バスの実証運行時の路線図

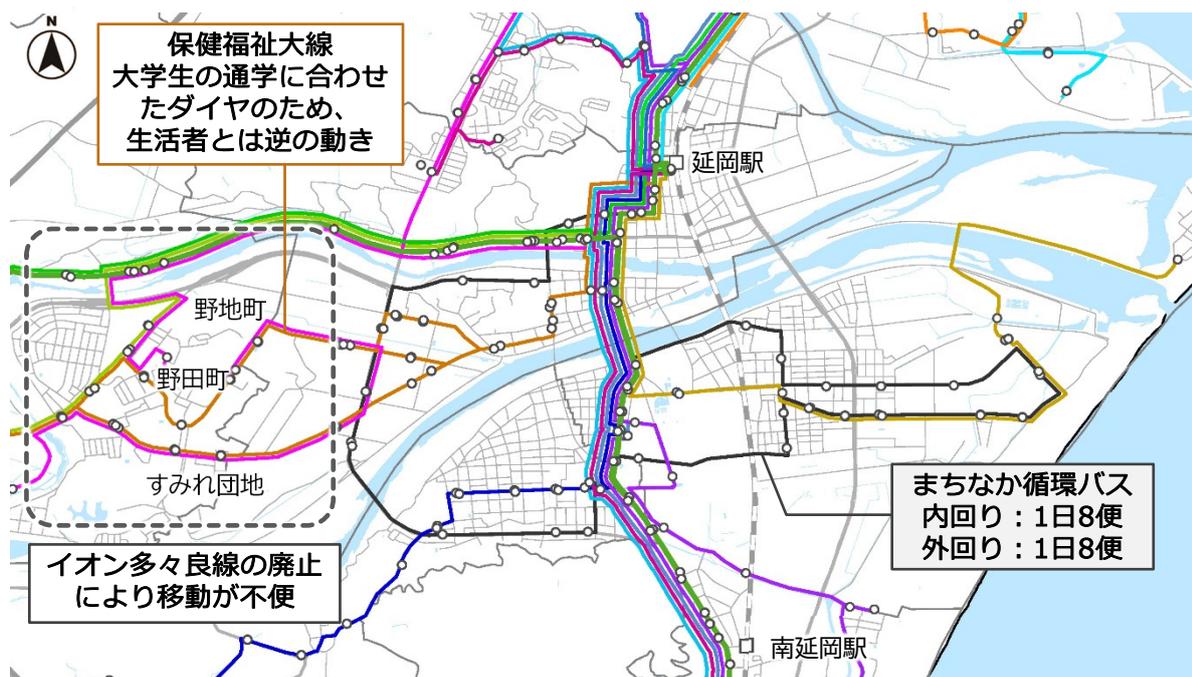


図 中心部の路線状況

《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

- 路線バスの主要ターゲット層となる学生や会社員、高齢者にとって利用しやすい形でのサービス改善に取り組みます。特に大学生の利用が主となる保健福祉大線については、大学生等から運行時間等に関する改善ニーズが多く挙げられているため、大学とも連携しながら提供サービスの改善による利用者の確保を図ります。
- 宮崎交通が実施している学生や高齢者を対象とした利用促進・割引等に関して多様な媒体を活用した周知・PRを強化し、またキャンパス内での定期販売の環境整備も検討していきます。

■ 宮崎交通が実施している利用促進・定期割引等

- CAMPASS-mini … 中学生以上の学生を対象にした6ヶ月定期券（最大50%OFF）
- みやざきシニアパス … 65歳以上が対象の県内全線1乗車200円
- エコ通勤割引 … 毎週水曜日ノーマイカーデーは乗車運賃が小人料金（大人料金の半額）
- 延岡まちなか循環バス … 1日フリー乗車券400円で1日乗り放題

〈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市民の移動特性に合わせたバスネットワークの再構築	延岡市 バス事業者	利用状況・リソースを考慮しながら検討・実施 →					
②市街地内の移動利便向上に向けた取組の推進 (フィーダー補助対象系統)	延岡市(運行主体) バス事業者 (運行委託事業者)	検討	R6.1～再実証運行				
		R7.4～本格運行		→			
③主要ターゲット層に合わせたサービス改善・利用促進	延岡市 バス事業者 学校関係者等	協議・検討		サービス改善			
		継続的な周知・PR、大学連携 →					

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

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者の運転士不足・高齢化、2024年問題への対応 ○現状の財政負担を維持しつつ公共交通サービスの存続 ○需要に応じた提供サービス水準の最適化(効率的・効果的なサービスの提供) ○持続可能な公共交通網の再構築に向けた収支の改善
取組の方向性	<p>○市内に運行する一部の路線バスにおいては、市の財政支援により運行を維持しています。しかし、バス利用者の減少等により市の財政負担額は、年々増加傾向にあるため、需給バランスを踏まえてサービスの最適化を図り、効率的かつ利便性の高いサービスの実現に向けて取り組みます。</p>

《取組①》需給バランスの最適化・ダウンサイジング

- 市内に運行するバス路線において、著しく利用が低迷している路線については、路線沿線の人口や住民意見等を踏まえて提供サービスの見直し等を図るとともに、交通事業者のリソースを考慮したうえで使用車両の転換(小型バス・ジャンボタクシー等)についても協議・検討を進めます。

■利用低迷バス路線(便平均利用者2.0人未満)の方向性

- | | |
|--------|---------------------------------------|
| 古江・直海線 | ・現状学生の利用がない、学生の需要(ニーズ)に応じた路線の見直し |
| 行藤線 | ・高齢者の生活交通としてのサービス維持・利用促進、観光/登山客への利用促進 |
| 方財線 | ・沿線住民へのニーズ確認・利用促進、休日の提供サービスの見直し |
| 六首線 | ・沿線住民のニーズに合わせたダイヤの見直し(夕方のニーズ) |
| 大武線 | ・沿線住民・通勤需要の確認、事業者の意向に沿ったサービスの最適化 |

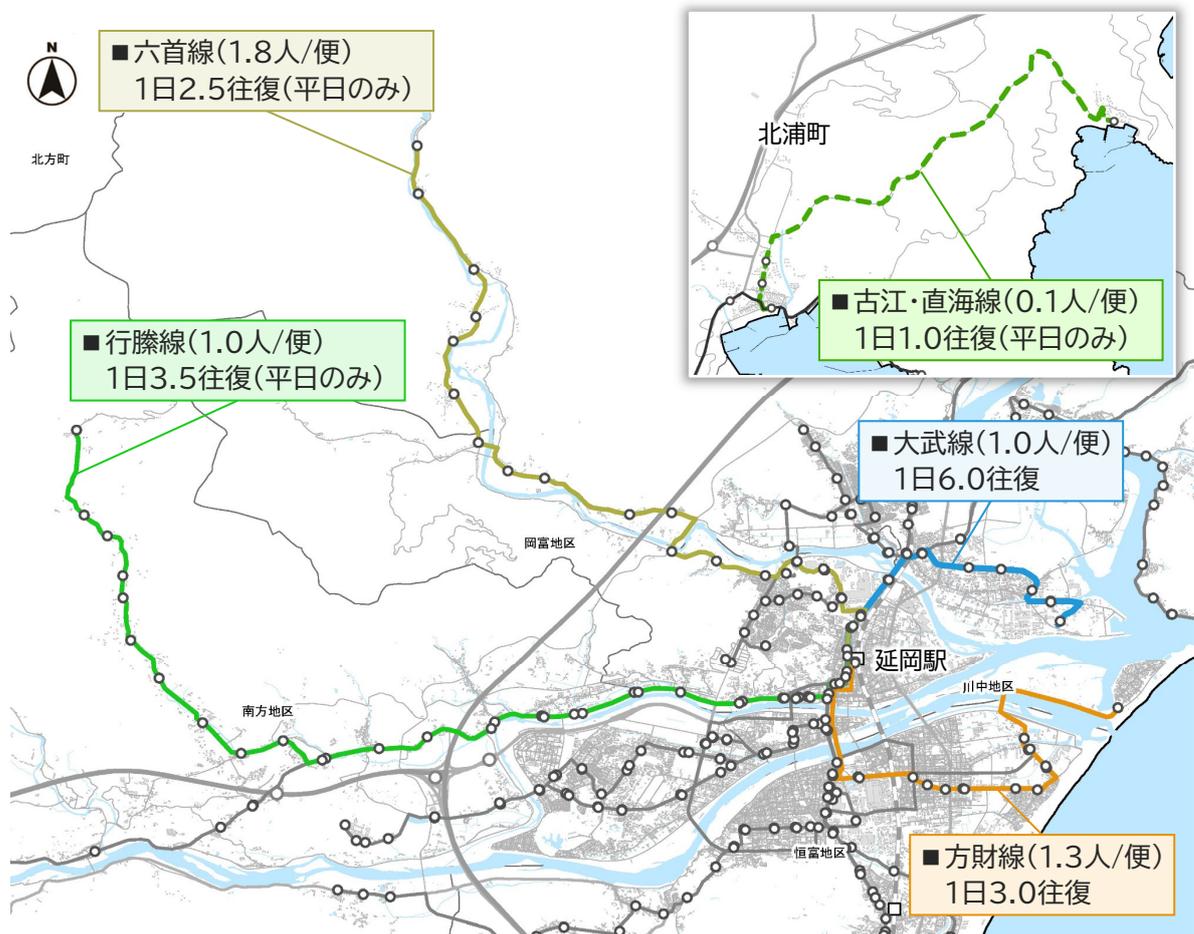


図 利用低迷路線の運行・利用状況 (R4年度利用実績)

《取組②》市補助路線の継続的な運行支援・路線の移管

- 市民の生活交通を担うバス路線の一部では、市の財政負担(欠損補填)により運行を維持しているため、今後も継続して提供サービスの維持・改善に向けた運行支援に取り組みます。
- 利用が少ない路線は、市内バス路線の再編・運転士不足との兼ね合いも考慮しながら、他の交通事業者への路線移管等についても協議・検討します。

表 市の補助対象路線 (R4年度実績)

分類	路線名	系統名	系統キ口	市の財政負担額 (千円/年)
生活交通確保 維持路線	熊田線	延岡～差木野	5.9	333
		延岡～熊田	15.4	5,927
	行藤線	延岡～平田～行藤山登山口	14.2	7,443
	外浦線	延岡～職業訓練センター～平田～外浦	15.4	6,097
	方財線	延岡駅～出北～方財	7.5	2,901
	川口線	南延岡～大門～川口	13.0	4,261
広域的バス 路線	三輪線	延岡駅～県病院～三輪	9.9	7,578
	古江・直海線	古江～直海	5.9	997
	六首線	延岡～鹿狩瀬・桑平～六首	12.6	2,618

〈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需給バランスの最適化・ ダウンサイジング	延岡市 バス事業者	ニーズ確認、 事業者協議		サービスの 見直しを実施			
②市補助路線の継続的な 運行支援・路線の移管	延岡市	継続的な運行支援					

事業3 細かなニーズに対応した支線交通の維持・最適化

利便増進事業

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○利用者ニーズ・外出行動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(効率的・効果的なサービスの提供)
取組の方向性	<p>○バス等に対応できないサービスを補完する支線交通の維持・最適化に向けて、一般タクシー事業との共存・共栄を図りつつ、利用が低迷している路線については運行の効率化(運行形態の変更等)を検討し、収支の改善に取り組みます。また、地域の声・ニーズに応じた路線の再編も継続して取り組みます。</p>

《取組①》一般タクシーサービスとの共存・共栄、連携促進

- 市内に運行する乗合タクシー等の支線交通のサービス存続に向けて、各交通モードそれぞれが共存・共栄することが重要であるため、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・確認を行いつつ、タクシー事業者との連携を促進します。

《取組②》持続性を高めるサービスの最適化

- 乗合タクシー等の支線交通において、主に高齢者の日常移動に欠かせない移動手段としての持続性を高めるため、利用が低迷する路線においては、利用実態に応じた運行の効率化(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)に取り組みます。

表 乗合タクシーの利用低迷路線※ (R4年度実績)

乗合タクシー路線名・系統名		使用車両	年間利用者数	便平均利用者数
北方線	美々地線	ジャンボタクシー (乗車定員9名) ※運転士を除く	277人	1.4便/人
	下崎・笠下黒原線		77人	0.8便/人
北浦線	下塚線		349人	0.4便/人
	市尾内線		970人	1.2便/人
	三川内線		323人	0.8便/人
北川線	上赤線		2,011人	1.1便/人
	下塚線		1,680人	0.9便/人
	瀬口線		827人	0.4便/人
	家田線		349人	0.3便/人
旧延岡線	上三輪・貝の畑～祇園線		257人	1.3便/人
	安井・神戸～レーヨン線	304人	1.5便/人	
	小川・平田～祇園線	89人	0.6便/人	

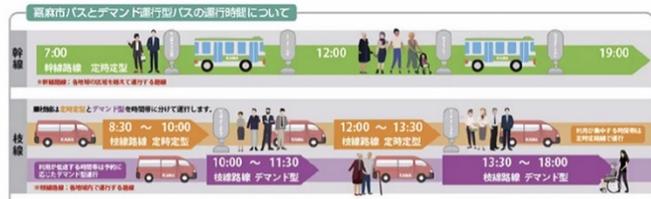
北浦町内では別途オンデマンド型乗合タクシーが運行中

※便平均利用者が2.0人未満(乗り合っていない)の路線を対象とする。

運行の効率化を図るための取組事例

- 福岡県嘉麻市では、利用者が集中する朝(8:30~10:00)・昼(11:30~13:30)の時間帯は「定時定路線バス」として運行し、利用者が分散する時間帯についてはドアtoドアで移動できる「デマンド運行バス(事前予約型バス)」として運行しており、時間帯ごとに運行形態を変え、利用者に合わせた公共交通サービスを展開している。
- 子育て世帯の利用も見られており、学童クラブや習い事などへの送迎に親和性が高く、デマンド運行バスであれば、保護者が予約して児童が単独で乗車するという方法で便利かつ安全に移動することも可能。

デマンド運行型×定時定路線型バス導入により交通空白地域ゼロに
公共交通人口カバー率1.3倍増(74%→100%)・収益率2.2倍改善



- 特徴** >> 公共交通の現在と未来に課題を抱えていた嘉麻市
地域の公共交通環境は住民にとって使いづらかった。公共交通の持続的な運営も厳しい見込みだった。
- 課題** >> 住民の4人に1人が公共交通を利用できないという課題
公共交通人口カバー率が74%(平成22年度)ほどで、住民の約4分の1はお出かけしづらい状況にあった。
- ソリューション** >> MONETシステムの導入により乗合やドアtoドアに近いデマンド運行型バスを実施
地域を超えて運行する幹線には定時定路線型バス、各地域内で運行する枝線には定時定路線型バスに加えてオンデマンド型運行バスを導入することで、これまでバスを利用できなかった住民の送迎が可能になった。

▲ ハイブリッド型運行の事例(福岡県嘉麻市)

《取組③》 細かなニーズに対応した路線の見直し

- 沿線利用者の外出行動やニーズに合っていない路線については、地区の区長や地域座談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を図ります。
- 南部地域の乗合タクシーについては、本格運行後の利用状況は比較的高い結果(便平均利用者5.0～6.0人程度)となっていますが、継続して利用状況のモニタリング・分析及び沿線地域のニーズ把握に応じた改良に取り組めます。

①バス路線廃止に伴う移動手段の確保に関する住民要望が市に寄せられる

②地域座談会を開催し住民との意見交換による**ニーズ、外出行動等を把握**

③既存の乗合タクシーを改良し**イオン多々良・延岡共立病院へのアクセス確保**

④ルート延伸エリアからの利用が増加、**住民の利便性向上に寄与**

～座談会を通じた改善例（南方地区）～

〈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
①一般タクシーサービスとの共存・共栄、連携促進	延岡市 タクシー事業者	必要に応じて協議・検討、連携					
②持続性を高めるサービスの最適化 (フィーダー補助対象系統)	延岡市(運行主体) タクシー事業者 (運行委託事業者)	協議・検討		実施・利用状況のモニタリング			
③細かなニーズに対応した路線の見直し (フィーダー補助対象系統)	延岡市(運行主体) タクシー事業者 (運行委託事業者)	利用状況・ニーズに応じて随時検討・実施					

事業4 交通事業者・行政の連携強化を図る体制の構築

事業の課題	○交通事業者の運転士不足・高齢化、2024年問題への対応 ○需要に応じた提供サービス水準の最適化(効率的・効果的なサービスの提供)
取組の方向性	○運転士不足や2024年問題の影響を踏まえて、バス路線網の変化が予想される状況に対応するため、バス事業者・延岡市でのワーキングを行いながら運行サービスの変更や対応策等について協議・検討に取り組めます。

《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

- 当面の間、早期に見直しを要する路線・運行時間帯等に関するもの、延岡市の政策等に関わる路線計画や支援制度等に関するもの、市内に運行している広域的バス路線(県市補助)や市補助路線等の取扱いに関するものについて、短期的な対応策の検討を行い、早期の実施を目指します。また、市街地内のエリア制運賃(協議運賃)についても交通事業者との協議・検討を継続します。

〈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 バス事業者 タクシー事業者	定期的に協議・検討		対応策の実施・必要に応じて協議			

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

<p>事業の課題</p>	<p>○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</p>
<p>取組の方向性</p>	<p>○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。</p>

《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。

表 モビリティマネジメントの実施例

種類	対象者	取組の内容(例)
学生(通学)	市内に居住する小・中・高・大学生等	○高校や大学の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施し、通学手段を中心とした交通行動の変容を促進。
会社員(通勤)	市内に居住する通勤者等	○車やバイクで通勤されている方で、水曜日のノーマーカーデーに、路線バスで通勤する場合の運賃を小人料金(大人料金の半額)に割引。(宮崎県事例)
高齢者等(買い物・通院等)	市内に居住する市民等	○特定の地区などで、外出の楽しみや特典などを付与した乗車体験プログラムやエリアごとに利用できる路線が記載されたエリア別公共交通マップの作成。



買い物イベント(スーパー)



健康づくり講座(病院)

図 特典を付与した乗車体験
出典:宮崎県門川町乗合タクシー

図 大学生のモビリティマネジメント
出典:宮城県仙台市

《取組③》免許返納特典の周知・PRの強化

- 免許センターと連携して本市の免許返納特典制度について情報案内を行うとともに、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の強化を図り、免許返納を推進します。

免許返納特典制度の拡充により、ライフスタイルに合わせて選択が可能に

図 延岡市免許返納特典

《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他分野等との連携強化による利用促進	延岡市 市関連部署 (福祉・介護・観光等)	企画・実施	※企画したものから順次実施				
②公共交通利用の“きっかけ”づくり	延岡市 交通事業者 施設関係者等	企画・実施	※企画したものから順次実施				
③免許返納特典の周知・PRの強化	延岡市 市関連部署			継続的に周知・PR			

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	
◇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	
◇「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とする	令和5年度内
◇一定のダイナミックプライシングを導入する	
◇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	
◇運行区域を柔軟に設定することを促すよう見直し	

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 →					

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

利便増進事業

事業の課題	○現状の財政負担を維持しつつ公共交通サービスの存続 ○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	○過度な自家用車への依存やコロナ禍による公共交通利用者の減少や運転士不足等の影響もあり、公共交通を取り巻く状況は厳しくなっているため、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に取り組みます。

《取組①》路線の生産性向上に向けた取組の推進

- 乗合タクシー北方線(鹿川線)で取り組んでいる貨客混載については、今後も継続して取り組んでいしつつ、その他路線での実施も検討します。また、郊外部で運行しているスクールバスにおいては、子どもの需要に応じて効率化を図りつつ、住民混乗についても住民ニーズに沿って検討を進めます。

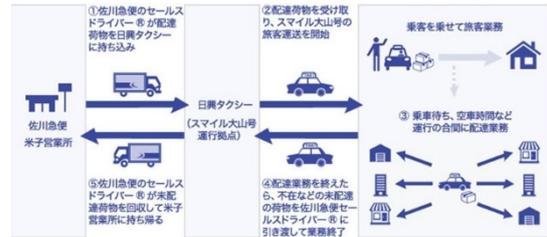


図 デマンドを活用した宅配代行
出典:佐川急便WEBサイト(鳥取県大山町)

《取組②》エリアスポンサーの検討

- 北浦町内で運行しているオンデマンド型乗合タクシー(チョイソコのベおか)は、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により、事業の採算性を確保できることが特徴の一つです。サービスの存続に向けて、スポンサーの獲得による生産性の向上に取り組めます。



図 エリアスポンサーのイメージ
出典:株式会社アイシン

《取組③》脱炭素・DX×交通の共創モデルの推進

- 公共交通車両の脱炭素化に向けて、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車両の導入等について交通事業者と協議しながら検討します。
- デジタル技術との共創として、近年運転士不足等の背景から導入が進んでいる自動運転技術の導入検討について、国補助事業の活用を視野に入れながら研究します。また、本市の防災や健康情報、行政情報等を閲覧できるポータルアプリや地域通貨と公共交通分野の連携についても関連部署と連携して取り組みます(アプリ内で公共交通に関する情報発信等)。
- 交通×DXの推進として、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行い、利用見込みの高いバス路線の再編に取り組めます。



図 自動運転技術の現状



図 東京大学との連携協定

〈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、実施に取り組めます。
- 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

- ①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
- ②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		

事業9 主要駅における交通結節機能の強化・賑わい創出

利便増進事業

事業の課題	○交通結節点における乗り継ぎ・待合環境の強化 ○中心市街地のアクセス充実・利便性向上
取組の方向性	○本市の交通拠点として位置付けられるJR延岡駅及び幹線交通と接続するJR南延岡駅において、利用環境・情報案内の充実など、交通結節機能の強化及び賑わい創出に取り組みます。

《取組①》各交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上

- 鉄道に加えて、路線バス・高速バス等の多様な交通モードが結節するJR延岡駅において、利用者に見える形での分かりやすい乗り継ぎ情報の案内に取り組みます。また、一部に生じている鉄道・バス等のすれ違いの解消について、リソースの問題を加味したうえで関係者と協議・検討します。

スマートバス停の設置事例

○福岡県北九州市の下曾根駅において、スマートバス停が設置されている。スマートバス停とは、デジタルサイネージにバス時刻表はもちろん、その他の告知文や広告などをリアルタイムに表示できるバス停のことで、特定の曜日や時間帯の時刻を大きく、分かりやすく表示できるなど、利用者の利便性向上に寄与する機能を備えている。



▲ スマートバス停の事例（福岡県北九州市）

《取組②》関係者連携による中心市街地の賑わい創出

- エンクロスや駅前広場で開催される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し、公共交通によるまちの賑わい創出に取り組みます。また、将来の利用者となる低年齢層の利用促進・賑わい創出として、まちなか循環バスの夏休み運賃無料化(小学生)も継続して実施していきます。



図 循環バスの夏休み無料



図 駅前のイベント

出典：エンクロスHP

《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

- 南延岡駅は、改札口や待合所が2階に設置され、入口からホームまでの階段は計70段あり、利用者から改善のニーズが寄せられており、今後も継続してバリアフリー化早期実現に向けた協議及び働きかけを続けていきます。併せてバス・タクシー等の乗入等についても検討していきます。

《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各交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上	延岡市 鉄道・バス事業者	協議・検討		連携・実施			
②関係者連携による中心市街地の賑わい創出	延岡市 鉄道・バス事業者 関係者等	イベント等にに合わせて検討・実施					
③JR南延岡駅の交通結節強化・バリアフリー化の推進	延岡市 交通事業者 期成会等	継続的な関係者との協議・働きかけ					

事業10 利用の前提となる情報提供・利用環境の充実

利便増進事業

事業の課題	○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
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、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待合環境の充実、利用の案内など、情報を入手しやすい環境の整備に取り組みます。

《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など、様々なツールを通じて、分かりやすい情報提供に取り組みます。また、利用者にとって「目的地に行けるバス車両や時刻が簡単にわかること」が重要であり、既存バスロケーションシステムの活用を促進していきます。
- 公共交通の主要なターゲットとなる学生や会社員、高齢者等を対象とした分かりやすい公共交通マップの作成に取り組み、利用の前提となる情報を提供します。

公共交通の乗り方や利用者の声を掲載



図 広報誌を活用したPR

出典：鹿児島県霧島市



現在のバス位置情報を案内

図 既存バスロケの活用

《取組②》 主要施設・利用の多い乗り場の利用環境の充実

- 路線沿線の主要施設・コンビニ、その他施設等の協力を通じて、待合スペースの確保やベンチ・屋根等の整備に取り組み、待ち時間を快適に過ごせる乗り場をつくるなど、比較的利用の多いバス停等を対象に乗り場環境の充実を図ります。
- 拠点間のネットワークをつなぐ地域生活拠点や交通拠点に位置付けられる主要拠点においては、待合環境の整備、乗継情報の案内(デジタルサイネージ等)、など、ネットワーク改善の布石となる地域ハブの充実に取り組みます。



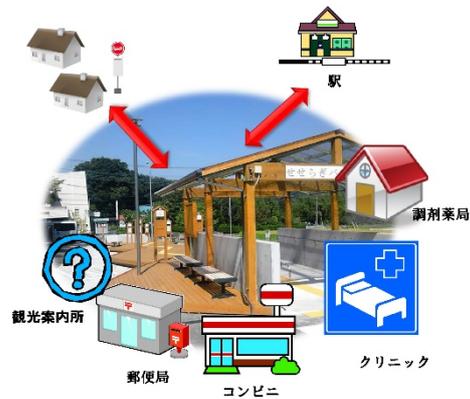
図 沿線施設と協力した乗り場環境
出典: 公共交通の勤どころ(九州運輸局)



図 コンビニ連携の事例
出典: 京都市交通局

小さな拠点化の取組事例

○ 埼玉県ときがわ町において、町営バス2路線と民間路線バスが存在し、路線の接続・運賃の整合が図られておらず、そこでせせらぎバスセンターをハブバス停として整備し、乗継利便性の向上を図っている。再編後には、利用者数が再編前に比べて47%増加するなど、利用率の増加にも寄与している。



▲ ハブアンドスポークモデルの事例 (埼玉県ときがわ町)

〈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 公共交通に関する情報案内・周知の強化	延岡市 交通事業者 市関係部署	企画・実施 ※企画したものから順次実施					
② 主要施設・利用の多い乗り場の利用環境の充実	延岡市 交通事業者 施設関係者等	計画・準備		実施			

事業11 広域幹線交通のサービス継続・利用促進

事業の課題	○適度に公共交通を使う暮らしの習慣化 ○広域幹線・地域間幹線交通のサービス維持・活性化 ○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	○他都市への広域的な移動を担う鉄道及び島野浦島から浦城港を結ぶ離島航路は、市民の通勤・通学や買い物、通院などの日常生活を支える移動手段としての提供サービスを持続するために、交通事業者・行政等が連携しながら利用促進を実施し、広域的な公共交通サービスの継続に取り組みます。

《取組①》提供サービス水準の維持・利用促進

- 市内外のイベントや沿線市町村、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に取り組みます。



図 島民割引による利用促進事例

出典：鹿児島県奄美市



図 交通の利用促進事例

出典：宮崎県

《取組②》観光需要の回復に合わせた利用促進・情報発信

- 観光需要の回復に合わせて、市内観光地のPR等に加えて、鉄道を利用した市外イベントの情報発信、離島航路の確保維持改善協議会と連携した利用促進など、鉄道及び離島航路の利用回復を図ります。また、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観光客の二次交通となるシェアサイクルの周知・PRについても関係者と連携して取り組みます。



図 観光マップ

《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提供サービス水準の維持・利用促進	延岡市 交通事業者 延岡市離島航路確保維持改善協議会	企画・実施						※企画したものから順次実施 →
②観光需要の回復に合わせた利用促進・情報発信	延岡市 交通事業者 延岡市離島航路確保維持改善協議会 観光協会	企画・実施						※企画したものから順次実施 →

事業12 広域連携による地域間路線の維持・活性化

利便増進事業

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持・充実 ○現状の財政負担を維持しつつ公共交通サービスの存続 ○広域幹線・地域間幹線交通のサービス維持・活性化 ○持続可能な公共交通網の再構築に向けた収支の改善
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○地域間路線は交通事業者を主体とし、国・県・沿線市町の支援により維持されていますが、コロナ禍の長期化により利用者数の急減に見舞われています。利用の回復に向けて、宮崎県が主体となって沿線市町と各交通事業者が協調し、サービスの見直し等に一体的に取り組むとともに、交通事業者・行政が連携して情報発信・利用促進に取り組んでいきます。

《取組①》 県計画との協調によるサービスの維持・活性化

- 宮崎県地域公共交通計画の取組と協調し、県・沿線市町との連携により路線の維持・活性化を図るとともに、宮崎県バス利用促進協議会(仮称)において効果的な利用促進策の検討・実施に向けて取り組んでいきます。みやざきシニアパスなどの県が主体として実施する利用促進についても市民への情報発信を強化し、高齢者がバスを利用しやすい環境の整備に取り組めます。

地域間幹線バスの評価指標

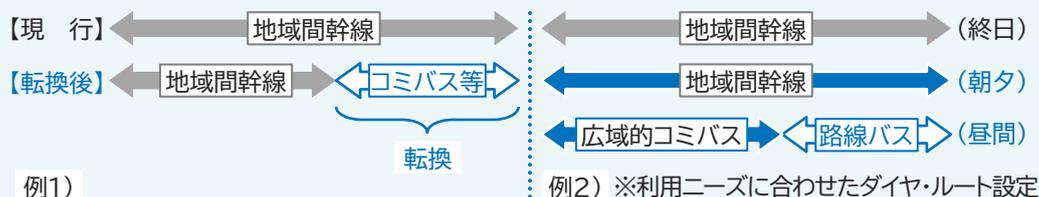
○宮崎県地域公共交通計画において、各路線の状況を客観的に評価し、今後取り組むべき方向性を検討するために利用状況や収支等に関する5つの指標を設けている。指標の評価結果に応じて、路線ごとの運行形態の見直し等に取り組む。

表 地域間幹線バスの評価指標

指標	算定方法	取り組むべき方向性
① 幹線性	年間利用者数÷沿線人口	新規需要の積極的な掘り起し
② 広域性	複数市町村を跨いだ利用者の割合	運行区間・運行時間等の見直し (他の交通モードへの一部転換)
③ 生産性	平均乗車密度、輸送量	
④ 採算性	収支率(=運行収入÷運行経費)	運行主体の見直し
⑤ 人口減少率	沿線人口の減少率(R2⇒R12)	車両小型化・便数の見直し

■ 地域間幹線バスの運行形態の主な見直し

- ① 運行主体の見直し(他事業者への転換) ※②③と併せて実施することも可能
対象：一定の利用者数があるものの、収支の悪化が顕著な路線
効果：地元バス事業者等の活用によるコストダウン、運転士確保
- ② 運行形態の見直し(広域的コミュニティバスへの転換)
対象：利用者数が少なく、収支の悪化が顕著な路線
効果：ニーズに応じたルート設定等による利便性向上、車両小型化によるコストダウン
- ③ 運行区間・時間帯の見直し
対象：特定の区間や時間帯に利用が集中する(又は利用が極めて少ない)路線等
効果：利用実態に応じたモード転換や運行区間等最適化による欠損圧縮



出典：宮崎県地域公共交通計画(R6.2)

地域間幹線バスから広域的コミュニティバスへの転換事例

○宮崎交通(株)が運行していた「高鍋～道の駅つの」区間の地域間幹線系統バス路線が、令和5年10月から、沿線自治体(川南町・高鍋町・都農町)で経費を負担し、三和交通(株)に運行を担ってもらう「広域的コミュニティバス路線※」に変更となった。

表 変更内容の概要

項目	変更前	変更後(令和5年10月～)
路線名	高鍋～道の駅つの	海老原総合病院～国民健康保険病院
交通事業者	宮崎交通(株)	三和交通(株)
停留所	28箇所	40箇所
決済方法	現金、交通系ICカード、各企画乗車券、モバイル乗車券	現金、定期券は紙券 ※今後キャッシュレス決済を対応予定
使用車両	中型バス(29人乗り)	中型バス(31人乗り)、マイクロバス(29人乗り)

※広域的コミュニティバス…民間事業者が運行する地域間幹線系統を市町村が主体となって運行するもの

《取組②》路線バスの利用促進・サービス改善

- バス事業者と協力しながら、各路線の利用回復に向けた利用促進事業の検討・実施に取り組めます。路線バス宮野浦線については、市民の通勤・通学や買い物・通院等の移動を担っており、国・県・市の財政補助により運行を維持しています。しかし、利用者数は年々減少傾向にあり、国の補助要件を下回っている状況もあるため、「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し、利用促進に取り組めます。また、島野浦島民から航路と路線バス(宮野浦線)との接続に関する改善ニーズ(午後の運行)が挙げられており、交通事業者と連携してダイヤの見直し等に取り組めます。



図 県北エリアの利用促進
出典: 宮崎交通(株)



図 バスの利用促進事例
出典: 熊本県熊本市



路線バス(宮野浦線)

《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県計画との協調によるサービスの維持・活性化	延岡市 バス事業者 県・沿線市町等	必要に応じて協議・検討、実施					
②路線バスの利用促進・サービス改善	延岡市 バス事業者	企画・実施		※企画したものから順次実施			
		検討・協議		サービス改善			

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：77,160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						
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	評価	評価	評価	評価	評価
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	見直し	見直し	見直し	見直し
延岡市地域公共交通 活性化協議会の開催	▲	▲	▲	▲	▲	▲

※必要に応じて計画の改訂

R7.2第1回改訂

R7.12第2回改訂

目標の達成状況の評価
事業の実施状況の把握

反映

計画見直し必要性検討

次期計画
策定作業

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)												

次年度事業へ

2. 計画の推進体制

- 本計画の推進に当たっては、交通政策基本法の第6条(連携等による施策の推進)にのっとり、市民、交通事業者、延岡市に加えて、商業・福祉関係者等も交えた連携・協働(共創)により、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。このため、それぞれの役割分担や協力体制を明確にして事業を進めていき、持続可能な公共交通サービスの実現に取り組んでいきます。

〈交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進〉

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

表 関係する主体と役割 (それぞれで考えていくべきこと)

類型	主体	役割
活動主体	市民(居住者)	○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える(参画する)
	交通事業者	○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
	延岡市	○公共交通の維持に向けた取組の支援、市民のニーズ把握 ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発など
連携主体	沿線市町村	○“市民”以外での受益者となる地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える
	施設関係者	
	民間企業	○公共交通の関係者と協力し、施設・公共交通の相互連携による利用促進企画などに取り組む
	他の関連部局	
来訪者	○観光等で本市に来訪(関係)した際の移動時に積極的な公共交通の利用を考える	

表 推進体制 (協議会や市民の座談会など)

体制	役割
延岡市地域公共交通活性化協議会	○計画に基づく事業実施の推進組織として、関係者間の協議や連携・調整を図り、施策の実施状況や計画の目標に対して評価・検証を行う
延岡市地域公共交通会議	○地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様、運賃等に関する検討・協議 ○市町村運営有償運送の必要性、その他必要な事項の検討・協議
延岡市運賃協議会	○コミュニティバス、乗合タクシー等の料金、その他必要な事項の検討・協議
延岡市バス利用促進協議会	○路線バス等の利用促進・利用者の利便性向上を図るための企画、調査研究、情報発信、PR活動、施設整備などの検討・実施
協議会作業部会(担当WG)	○地域公共交通計画の事業及び地域交通の活性化について、実施方法や企画・準備など、技術的な内容を検討・協議
地域交通を考える座談会	○地域交通をわがごととして考え、将来に持続可能な地域の移動手段について検討・協議

3. 事業進捗の評価

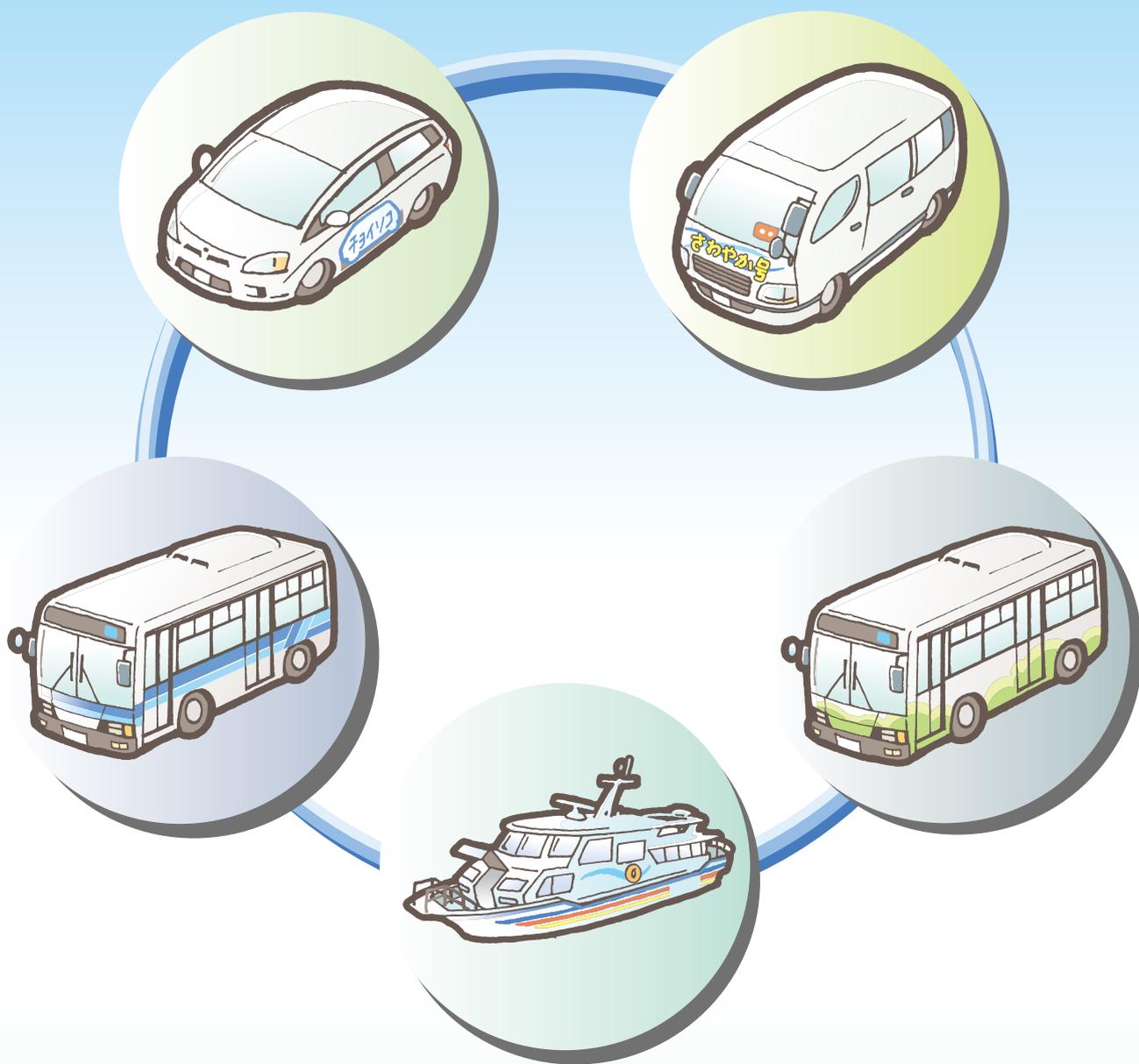
- 事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る「PDCA サイクル」に基づき進捗を管理します。また、国の制度の変更や社会情勢の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、公共交通利用者数の変化を継続的に収集・分析し、「延岡市地域公共交通活性化協議会」にて進捗状況や効果を定量的・客観的に評価を行い、必要に応じて見直しを行っていくものとします。
- 多様化する利用者ニーズに対応していくため、実施事業の個別評価を適宜行い、見直しを繰り返しながら取組の精度を高めていきます。



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	77,160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12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 
