# 延岡市地域公共交通網形成計画

## 多様な主体による地域交通の全体最適化に向けた挑戦

2019年3月

宮崎県延岡市

“延岡での就職を希望する自分の子どもを含め、
将来も安心して生活できる環境を願っている”

この計画の市民アンケート調査で挙げられた、ある市民の方からの言葉です。

今、

あなたのライフスタイルの中で、通勤や通学、お買い物、お出かけなど、
“移動”は欠かせないコトだと思います。

そして将来、ライフスタイルが変わっても、欠かせないコトでしょう。

ただ、

確実に、時間の流れとともに、あなたの“移動”の方法は変わっていきます。

年を重ねた将来のあなたの“移動”に対して

今、考えられること、できることは何でしょうか。

現在、

1年間に、延岡市民1人が移動するために費やされる公的費用　2,044円

1年間に、延岡市民1人が公共交通機関を利用する回数　6.46回

この金額や回数が、大きいのか小さいのか、多いのか少ないのか。

この計画が、その答えをさがすキッカケになれば幸いです。

# - 目次 -

第１章　計画の概要
１-１　計画策定の趣旨 …… 1
１-２　計画の位置付け …… 2
１-３　計画の構成 …… 6
１-４　計画区域と計画期間 …… 7

第２章　まちの将来像と地域公共交通の役割
２-１　まちが目指す将来像 …… 8
２-２　関連事業における取組み内容 …… 13
２-３　地域公共交通が果たすべき役割 …… 15

第３章　地域公共交通を取り巻く現状と課題
〈現状〉
地域公共交通の現状 …… 16
〈課題〉
３-１　人口減少・長寿社会に対応するための公共交通網の確保・維持 …… 24
３-２　公共交通の維持に向けた収支の改善 …… 30
３-３　利用が低迷する路線の解消 …… 31
３-４　提供サービス水準の適正化 …… 32
３-５　サービスの非効率（重複）区間の解消 …… 36
３-６　市民の生活行動に応じた運行サービスの確保 …… 38
３-７　中心市街地のアクセス・回遊を支えるサービスの確保 …… 41
３-８　市民が求めている乗り継ぎ利便性の改善 …… 42
３-９　観光客等の来訪者が利用しやすいサービスの確保 …… 44
３-10 利用者に届くわかりやすい情報案内の充実 …… 46
３-11 自家用車への依存度が高い市民に選んでもらうための利用促進 …… 48
３-12 公共交通を利用する暮らしの定着を図る利用促進 …… 51
３-13 公共交通の維持に向けた地域関係者との連携の促進 …… 56
３-14 将来の交通サービスを支えていく担い手の創出 …… 56
３-15 地域から求められる市民連携への対応 …… 57

第４章　持続可能な地域公共交通網の実現に向けた方針
４-１　基本理念及び基本方針 …… 58
４-２　計画の目標 …… 59
４-３　取組みを進めるうえでの視点 …… 63

第５章　目標を達成するための実施事業
５-１　事業体系 …… 68
５-２　事業内容及び実施主体 …… 70
５-３　事業スケジュール …… 86

第６章　計画の推進体制
６-１　事業の推進体制 …… 87
６-２　事業マネジメント …… 88
６-３　事業進捗の評価方法 …… 89

# 第１章　計画の概要

## 1-1　計画策定の趣旨

### （1）背景

**（広大な市域を有する県北地域の拠点都市として）**

本市は、海、山、川の自然に恵まれた広大な市域を有し、また東九州を代表する工業都市として発展してきました。平成18年・平成19年に1市3町が合併して10年以上が経過し、本市の最上位計画「第6次延岡市長期総合計画」に掲げられる将来像『市民力・地域力・都市力が躍動するまち のべおか』の実現に向けてまちづくりを進めているところです。

地域公共交通においては、鉄道、離島航路、高速バス・特急バス、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、民間タクシーなどの様々な公共交通機関が運行し、児童や生徒の通学、高齢者の通院や買い物、市民等の通勤など、本地域で安心して暮らし続けるために欠かすことのできない生活基盤となっています。

**（地域公共交通網の維持・確保の厳しさが増す地域の増加）**

しかしながら、人口の減少や少子化による児童減少等の社会情勢の変化、日常生活における市民の自家用車依存度が高いこと等から、公共交通は長期にわたって衰退し続けています。公共交通の利用者数は減少し、維持・確保が困難な路線は市の財源や国庫補助金などで賄われている状況です。その一方で、今後の高齢化により自動車が運転できなくなり地域公共交通の利用に戻る、免許返納の増加により返納後の移動手段確保の必要が生じるなど、公共交通サービスに対する需要が高まることが予測されます。財政縮小や社会保障費の増大等が予想される中で、利用者が少ないままでは将来にサービスを維持できない可能性が危惧され、地域公共交通ネットワークの見直し・再構築が求められている状況です。

**（公共交通の確保・維持に向けた取組みを“地域全体”で支えていくために）**

こうした状況の下、わが国では、交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すること等を内容とする「交通政策基本法」が平成25年に制定されています。さらに、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、地方公共団体が中心となって、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、地域全体を見通した面的な公共交通ネットワークを再構築するための「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになりました。

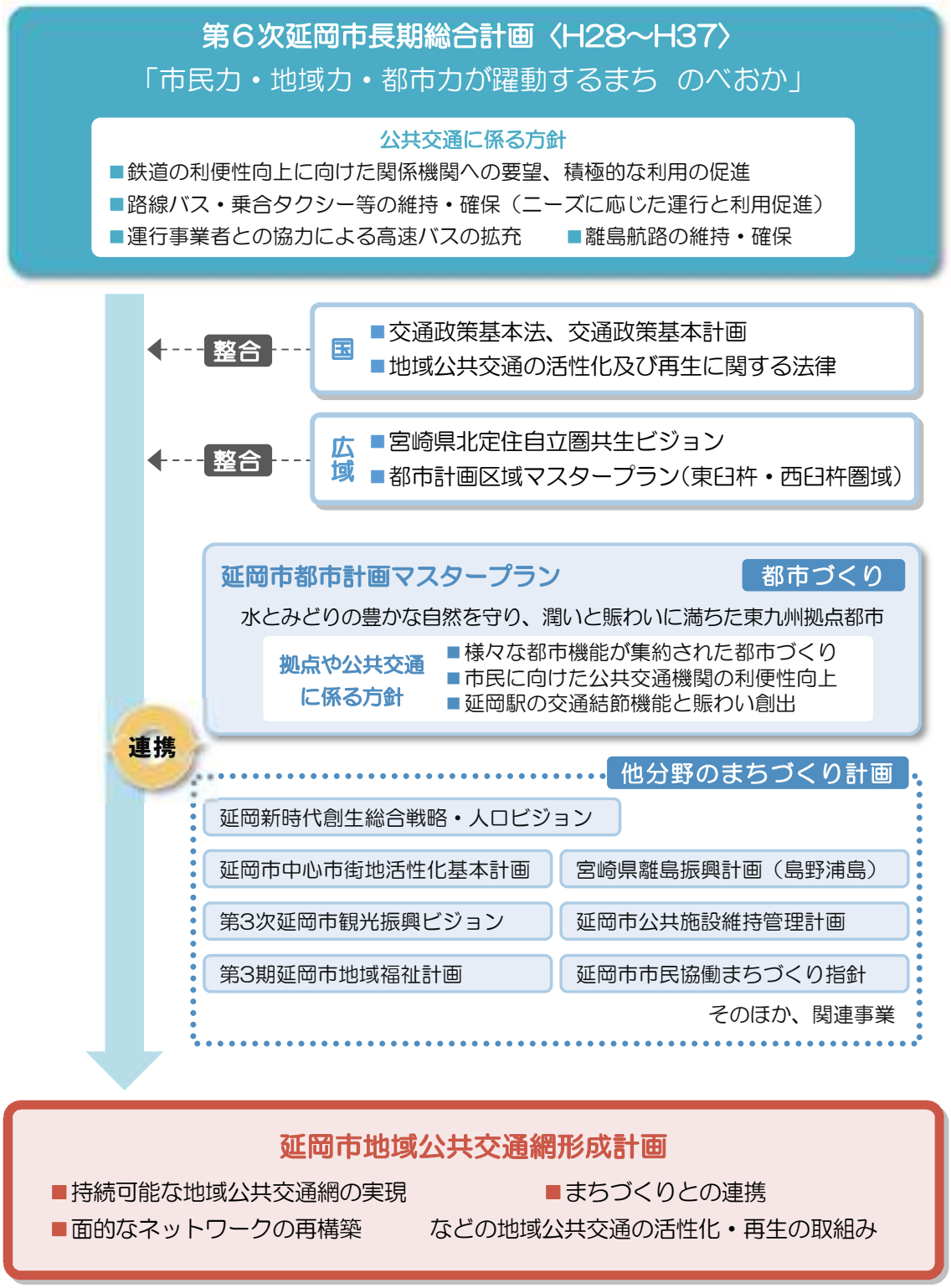
本市においても、これらの地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、まちづくりとの連携、地域全体を見通した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図る必要があり、本計画は本市の地域公共交通に関する基本方針と取組み内容を示す総合的な計画（マスタープラン）を策定するものです。

### （2）目的

本計画は、市民等（利用者・非利用者等の潜在的な需要）の生活行動パターンやニーズを適切に把握したうえで、地域に必要とされる公共交通の需要を特定するとともに、本市が目指すまちづくりの将来像を踏まえた地域公共交通ネットワークのあり方や地域毎の実情に応じた適切な移動手段を検討し、将来にわたり持続可能な“利用される”地域公共交通網を再構築するための「延岡市地域公共交通網形成計画」（マスタープラン）の策定を目的とします。

## 1-2　計画の位置付け

- 本市の最上位計画である「第6次延岡市長期総合計画」が目指す将来像『市民力・地域力・都市力が躍動するまち のべおか』の実現を見据え、公共交通の視点から基本方針等を定めます。
- また、関係法令の基本方針や本市都市計画等の関連事業の方向性、県北地域の定住自立圏共生ビジョン等の広域計画から求められる役割等も踏まえて方針を定めます。



### （参考　交通政策基本法）

- わが国では、本格的な人口減少時代の到来や国際競争の更なる進展などの国土を取り巻く状況の変化を背景とし、平成25 年12 月4 日、交通に関する施策の基本理念とその実現を図るための基本事項を定めた『交通政策基本法』が公布・施行されています。
- 同法は、「国民生活の安定向上」及び「国民経済の健全な発展」を図る目的のもと、国・地方公共団体・事業者等の責務を明示し、国が推進する交通施策の基本理念と、「豊かな国民生活の実現」「地域の活力の向上」「適切な役割分担と連携」などの方向性が示されています。

| | | |
|---|---|---|
| ■豊かな国民生活の実現 | ・日常生活の交通手段確保 | ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 |
| | ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 | |
| ■地域の活力の向上 | ・国内交通ネットワークと拠点の形成 | |
| | ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 | |
| ■適切な役割分担と連携 | ・総合的な交通体系の整備 | ・まちづくり、観光等との連携 |

出典：国土交通省公表資料（H25.12施行関係）

### （参考　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）

- 人口減少・少子高齢化の急速な進展、モータリゼーションの進展と輸送人員減少により、地域公共交通サービスの一層の衰退が懸念される中、人口減少社会で地域活力を維持・強化するには、コンパクトなまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの確保が重要となります。
- このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う 地方公共団体を中心 として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、改正地域公共交通活性化再生法が平成26年11月20日に施行されました。

**目 標**　本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

**ポイント**
- 地方公共団体が中心となり持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進
- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

出典：国土交通省公表資料（H26.11施行関係）

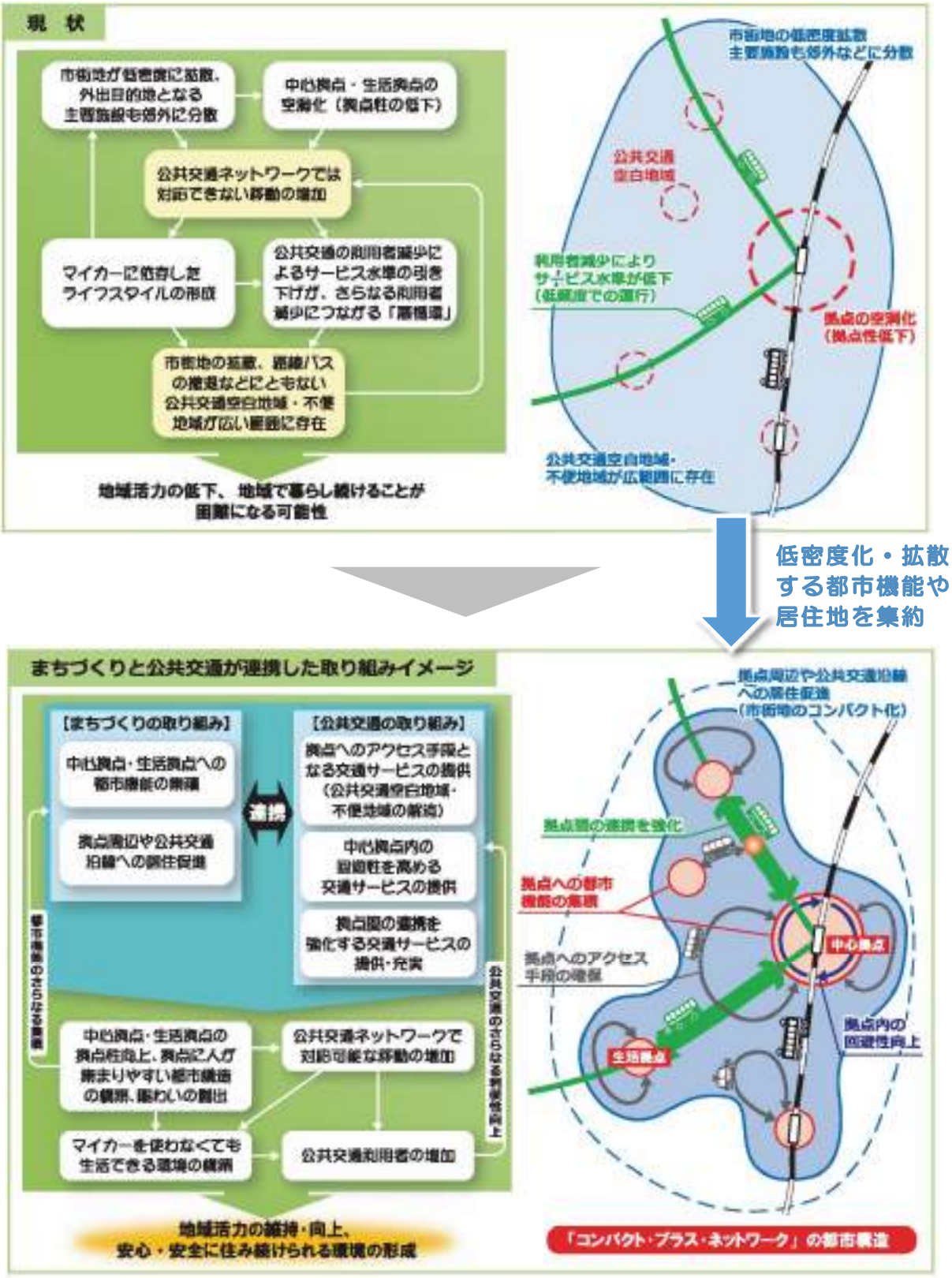
### （参考　地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針）

- 形成計画では、住民や来訪者の移動手段を確保するとともに、「コンパクトなまちづくりの実現」「まちのにぎわいの創出や健康増進」「観光振興施策との連携による人の交流の活発化」などの 地域社会全体の価値向上 に資する目標のもと、次の視点を踏まえることが重要です。

**視点**
- まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- 住民の協力を含む関係者の連携
- 広域性の確保（日常生活圏に基づく計画区域）

## （参考　まちづくりと連携した地域公共交通網の形成）

○人口減少・少子高齢化が進む地域の活力を維持・強化するため、まちづくりと地域公共交通が連携して、コンパクト・プラス・ネットワークに基づく都市構造の実現が目指されています。




出典：地域公共交通のはじめの一歩（H28.3）

## 1-3　計画の構成

○本計画は、以下に示す内容で構成します。地域公共交通を取り巻く現状と課題を示したうえで、計画期間内に取り組むべき具体的方策を示します。

**第１章 計画の概要**
本計画策定の趣旨及び計画の目的を示すとともに、計画の位置付け、計画の構成、計画区域・計画期間等の基本的な事項について整理します。

↓

**第２章　まちの将来像と地域公共交通の役割**
長期総合計画などで目指すまちづくりの将来像を踏まえるとともに、関連計画から求められる内容を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を示します。

**本市の地域特性**
- 地勢、人口、立地施設等の地域概況
- 地域公共交通の運行状況　　など

**公共交通の利用実態・ニーズ等**
- 市民アンケート調査
- 高校生アンケート調査
- 企業アンケート調査
- 路線バス乗降調査
- 路線沿線施設の利用者ヒアリング調査
- 交通事業者等へのヒアリング調査

↓

**第３章　地域公共交通を取り巻く現状と課題**
本市の地域特性、地域公共交通を取り巻く現状と問題点を整理し、本市の持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題を示します。

↓

**第４章　持続可能な地域公共交通網の実現に向けた方針**
活性化再生法の基本方針を踏まえ、本市の地域公共交通が抱える課題を解消して将来像を実現するための基本方針、計画目標を定めます。

↓

**第５章　目標を達成するための実施事業**
計画目標を達成するために実施すべき事業の体系、事業の内容及びその実施主体を示すとともに、計画策定後の事業スケジュールを定めます。

↓

**第６章　計画の推進体制**
本計画を推進していくための各関係者の役割と取組み内容を示すとともに、事業の進行管理を行っていくための体制と方法を定めます。

## 1-4　計画区域と計画期間

### （計画期間）

- 計画期間は、社会・経済状況の変化に応じた見直し期間を考慮し、2019年度（平成31年度）～2023年度の5箇年とします。

### （計画区域）

- 計画区域は、延岡市内全域と定めます。

図　計画区域

### （日常生活圏を踏まえた広域性の確保）

- 本市は宮崎県北定住自立圏の中心市としての役割も担い、西臼杵郡（高千穂町・日之影町・五ヶ瀬町）や日向・東臼杵圏域の住民の通院や買い物、通勤・通学などの日常的な生活拠点ともなっています。
- 延岡市民の地域生活拠点や中心市街地へのアクセスを考えるのみでなく、市内外を行き来する高千穂線や日向線の運行改善などは、近接市町村を考慮して取組みを推進します。

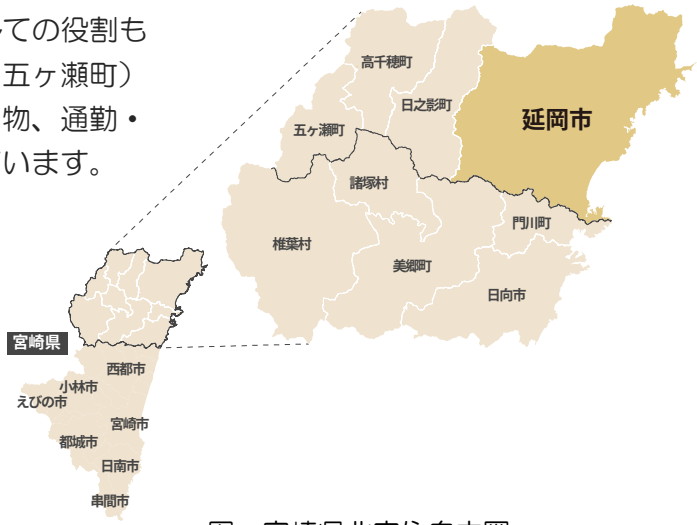



図　宮崎県北定住自立圏

# 第２章　まちの将来像と地域公共交通の役割

## 2-1　まちが目指す将来像

- 本市のこれからの豊かな生活環境を目指した様々な分野の施策（都市計画、商業、観光、福祉など）が進められており、これらの他分野と一体となって将来像実現を目指すことが重要です。

### （1）第６次延岡市長期総合計画〈H28～37年度〉

- 最上位計画の長期総合計画では、将来都市像・キャッチフレーズを次のように定めています。
- 都市像を実現するための6つの基本目標と施策の大綱を示されており、H28～H32年度を計画期間として前期基本計画を推進しています

**「市民力・地域力・都市力が躍動するまち　のべおか」**

延岡新時代創生総合戦略をエンジンとして、「市民力・地域力・都市力が躍動するまち　のべおか」の都市像を継承しながらも、「市民力・地域力・都市力」の「醸成」から「展開」へとギアチェンジし、新たなステージへのステップアップを目指します。

1．市民力　市民協働のまちづくりの基本、市民力を展開します。
2．地域力　持続可能な地域づくりと地域間の連携強化、地域力を展開します。
3．都市力　延岡新時代に相応しいまちづくり、拠点性を高める都市力を展開します。

キャッチフレーズ

新しい延岡を楽しもう

**○第１部　地域の特色を活かした交流連携のまちづくり**
高速道路の整備 / 鉄道・バス等の整備 / 交流連携のまちづくり / 大学を活かしたまちづくり / アスリートタウンづくり / 歴史・文化を学び育むまちづくり / 移住の促進

**○第２部　未来を切り拓く活力ある産業づくり**
工業の振興/ 企業立地の推進/ 商業の振興/ 観光の産業化/ 農業の振興/ 林業の振興/ 水産業の振興/ 雇用の促進/ 新たな産業の創出等/ アスリートタウンづくり/ 歴史・文化を学び育むまちづくり/ 移住の促進

**○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 / 防災 / 消防 / 安全な暮らしづくり / 子育て支援 / 高齢福祉・介護 / 障がい福祉 / 健康長寿と医療 / 生活を支える制度

**○第４部　豊かな心を育む人づくり**
高学校教育 / 青少年の健全育成 / 生涯学習・社会教育 / 市民文化 / スポーツ・レクリエーション / 男女共同参画

**○第５部　快適で機能的な都市環境づくり**
環境保全 / 廃棄物対策 / 生活衛生 / 土地利用 / 市街地整備 / 道路 / 住宅 / 公園緑地 / 景観 / 水道 / 下水道 / 河川 / ・港湾 / ・海岸 / 中山間地域対策

**○第６部　持続可能な市民協働のまちづくり**
市民協働のまちづくり / 広報・広聴の充実 / 地域や行政の情報化の推進 / 効率的な行政経営 / 人事管理と組織の整備

（地域公共交通の位置づけと求められる内容）

- 6つの基本目標のうち、「1 地域の特色を活かした交流連携のまちづくり」において、「2 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、高速バス運行の拡充などを図る方針が位置づけられています。
- また、「施策5-5 市街地整備」には延岡駅周辺整備の推進（公共交通の結節点としての利便性向上等）、「施策5-13 中山間地域対策」には離島航路の維持・確保が位置付けられています。

### ○第１部　地域の特色を活かした交流連携のまちづくり

**鉄道・バス等の整備**

**施策１　鉄道輸送網の整備・活用**

鉄道の高速化・複線化や東九州新幹線の整備に向けた要望活動など

**施策２　バス輸送網の整備・活用**

路線バス及びまちなか循環バスの維持・確保、コミュニティバス・乗合タクシー等の維持・確保、運行事業者と協力した高速バスの拡充

**役割に関する記述**

| | |
|---|---|
| 路線バス | 市民生活を支える重要な生活基盤の一つ（通院や通学をはじめ市民生活にとって必要な交通手段） |
| まちなか循環バス | 市中心部の回遊性（主要施設間を結ぶ）を高める交通手段 |
| 乗合タクシー等 | 路線バスが運行していない公共交通空白地域で、３北地域の中心部や路線バスまでをつなぐ移動手段 |
| 高速バス | 本市と九州管内の主要都市を結ぶ地域間交流の交通手段 |

### ○第５部　快適で機能的な都市環境づくり

**市街地整備**

**施策１　延岡駅周辺整備事業の推進**

東西自由通路・駅舎改修や東西駅前広場の整備、交通結節点としての利便性向上、駅まちエリアにおける賑わいの起点として新たな公共空間「複合施設」の整備

**施策２　駅まちエリアの賑わい創出**

商業の再生（個店の魅力向上、事業者の誘導）、まちなか居住、市民活動の展開、街並み景観形成等、複合的なエリアマネジメントを推進

**中山間地域対策**

**施策１　持続可能な中山間地域づくり**

生活基盤の整備、離島航路の維持確保、生活サービスの機能維持、地域コミュニティの維持などに取り組み、自立した持続可能な地域づくりを推進

**離島航路に求められる内容**

市、国、県、地域住民、航路事業者が離島航路確保維持改善協議会等と連携しながら、離島航路の維持確保や利便性の向上に努めます。

**施策２　豊富な地域資源の活用による地域振興**

交流人口及び定住人口の拡大を目指し、地域が有する資源や特性などを活かした取組により、魅力的な中山間地域づくりを推進

## （2）延岡市都市計画マスタープラン〈H25～39年度〉

◎本市の都市づくりでは、将来都市像及び実現に向けた方向性を次のように定めています。

**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」**

**都市づくりの方向性**

- 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

**（地域公共交通に求められる内容）**

◎都市づくりの課題・方針では、地域公共交通には次のような内容が求められています。

**○方向性２　東九州の拠点都市としてのまちづくりの課題**

**課題21 地域公共交通などの利便性の向上**

- ○近くに商店や病院がなく、最寄バス停まで距離のある公共交通空白地域は、路線バスに接続するコミュニティバス等の運行と利便性向上を図ることが必要
- ○高速道路開通による地域間交流の増加を見据え、高速バスの運行拡充と利便性向上が必要

**方針（５）公共交通機関の充実**

**方針80**　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

**方針81**　持続可能な公共交通体系を構築するため、公共交通空白地域に運行する乗合タクシー等は、新規路線導入や運行時刻・運行経路の見直し、市街地への延伸、路線バスは路線の再編など、バス事業者などの関係機関と一体となって検討

**課題22 バス利用者数の減少**

- ○新たな運行ルートの設定や、運行時間の改善が行われているものの、バス利用者数が減少

**方針（３）児童・高齢者・障がい者等に配慮した道路整備**

**方針75**　今後増加する高齢者をはじめとした移動困難者に対応し、公共交通機関の維持・確保、自動車から他交通に転換を図る交通施設の効果的な機能分担を促進

**方針（５）公共交通機関の充実**

**方針82**　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、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保し、まちの賑わいの創出を図るため、市街地を循環するバスを運行

**課題23 鉄道輸送網の整備推進**

- ○東九州を縦貫する唯一の幹線鉄道、東九州地域の総合交通網の極めて重要な一翼を担う日豊本線は大分市以南が単線で時間がかかるため、引き続き、複線化や高速化、ダイヤ改正による利便性向上等について要望活動が必要

**方針（５）公共交通機関の充実**

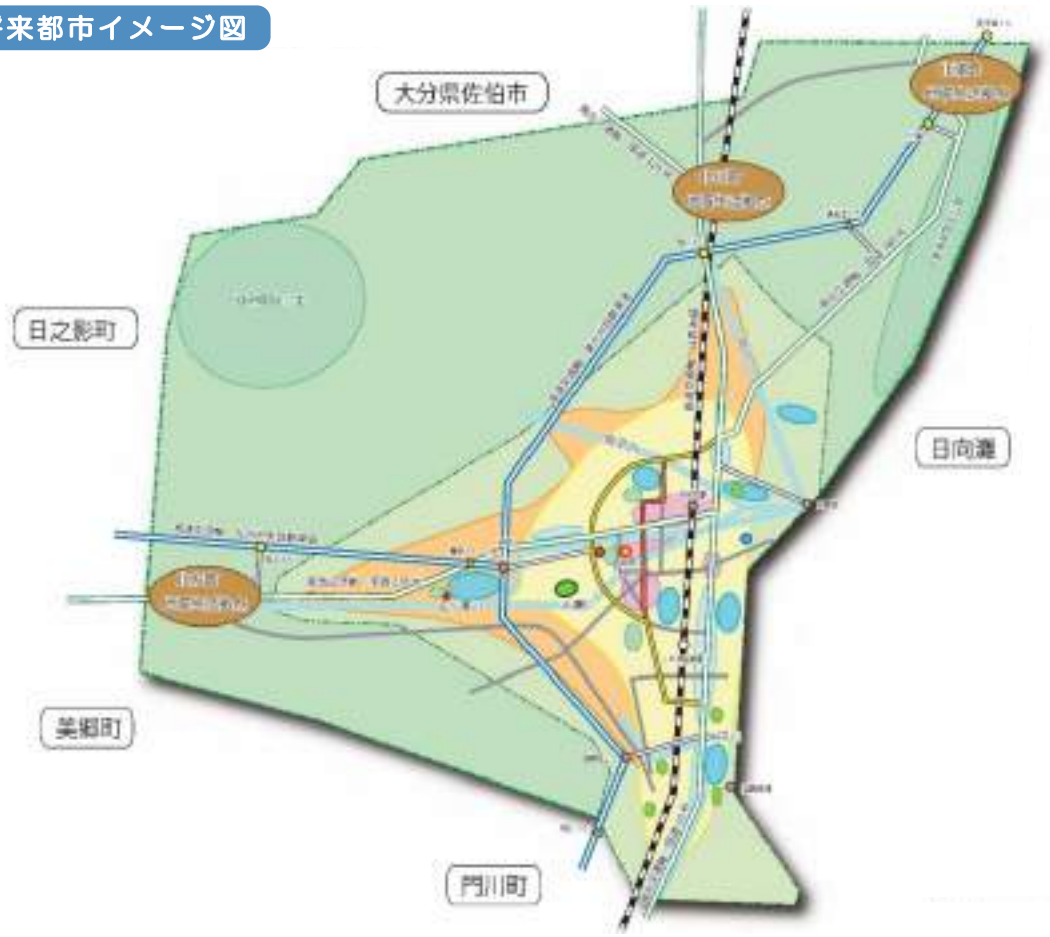
**方針79**　ＪＲ日豊本線やバス等、公共交通機関の利便性の向上と利用促進に努める

**方針82**　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・駅前広場の駅周辺整備を進め、交通結節点としての機能の充実や利便性の向上を図る
⇒市民が主体となって、東九州の基幹都市にふさわしい「都市の顔」として整備

### （将来の都市構造と拠点の位置付け）

- 将来における集約された都市構造の実現に向けて、市街地・中心商業地や地域生活拠点等を位置付け、その拠点間を結ぶ利便性の高い交通ネットワークの形成を目指しています。

**将来都市イメージ図**




**拠点形成の方針**

| | |
|---|---|
| 市街化区域 | 原則として現在の市街地規模を維持・確保 |
| 中心商業地 | 中心商業地を形成している「川北地区」、「川中・川南地区」に商業集積 |
| 地域生活拠点 | 各種行政サービスや商業・業務施設の集積「北方、北浦、北川町の中心部」 |
| 拠点間ネットワーク | 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 |
| 交通拠点 | 広域交流における本市の玄関口として「延岡JCT・IC及び延岡南IC」<br>（なお、延岡JCT・IC周辺は流通工業系の土地利用を推進）<br>鉄道・港湾の交通拠点として、「延岡駅」「延岡港・延岡新港」 |
| 行政拠点 | 防災拠点・情報拠点としての機能等をもつ「川中地域の市役所周辺」 |
| 観光レクリエーション拠点 | 都市公園の「愛宕山公園」「城山公園」「今山公園及び延岡植物園」<br>自然公園の「日豊海岸国定公園」及び「祖母傾国定公園」 |
| 文化交流拠点 | 多くの文化施設が立地する「城山周辺地区（延岡城跡、カルチャープラザのべおか、内藤記念館等）」 |
| 学術拠点 | 九州保健福祉大が立地する「クレアパーク延岡の学術研究ゾーン」 |
| 健康文化拠点 | 大瀬川河口右岸周辺「延岡総合文化センター/妙田公園/ヘルストピア延岡等」 |
| スポーツ | 市民が集うスポーツの場を形成している「西階公園・西階陸上競技場」 |

## （3）広域的な計画

### （県北地域定住自立圏共生ビジョン〈H26～30年度〉）

※今年度改定予定

◎県北地域の中心市を担っており、圏域市町村を支える役割が求められています。

**定住自立圏の将来像**

「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ターミナルや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。

①中心市街地プロジェクト推進事業
JR延岡駅と周辺地域を中心市街地に位置付け、交通結節点として改善、賑わいを創出

②地方バス路線維持補助事業
生活路線である延岡～高千穂線の維持のため、沿線の延岡市・日之影町・高千穂町で共同し、事業者である宮崎交通に対して欠損補助を実施

### （都市計画区域マスタープラン（東臼杵・西臼杵圏域）〈H30～40年度〉）

◎広域的な拠点としての都市づくり方針も有しており、次のような考え方が示されています。

**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

**拠点形成やネットワークに関する考え方**

**①「人のまとまり」を形成する核となる市街地**

○多様性のある安全で快適な都市を維持するために、一定の人口密度を有する「人のまとまり」を形成する事が必要であり、商業、業務、医療、福祉、教育、文化、行政、観光、交流等の都市機能を集約した「人のまとまり」の核となる市街地を形成

**②連携軸**

○県央・県南の広域都市圏との連携、延岡市と県内外及び国外の都市との交流・連携などの広域連携軸を形成するとともに、圏域内の都市が機能を連携・補完するために、生活拠点相互や地域生活の拠点となる市街地・既存集落などをつなぐ都市連携軸等を形成

**③都市施設の整備に関する方針（公共交通に関係するもの）**

○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「地域公共交通網形成計画」の策定等を促進（そのほか、以下の方針を掲げる）

| | |
|---|---|
| 公共交通機関（鉄道やバス路線等）の利用促進、交通結節機能の強化等による利便性向上 | 地域の実情に応じたコミュニティバス等の活用、幹線バス路線との連携強化に向けた交通結節点の形成 |
| 車から公共交通や徒歩への転換など、モビリティ・マネジメント（MM）等の取組を推進 | 少子高齢社会などに対応し、安全・安心・快適に移動ができるバリアフリー等に配慮した交通環境の整備 |

## 2-2　関連事業における取組み内容

### （1）関連計画における方針

◎他分野のまちづくり計画では、拠点形成（機能強化を含む）や地域公共交通に関係する方針が掲げられており、これらの取組み動向に応じた対応の検討が必要です。

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・地域公共交通に係る内容 |
|---|---|---|
| 延岡新時代創生総合戦略・人口ビジョン | 拠点 | ○移住や定住の促進、持続可能なまちづくりなどの視点から、拠点の機能強化や新たな拠点づくりの取り組みが計画されています。<br>▸うみウララエリアを核とした観光プロモーションや基盤整備等<br>▸城山公園周辺整備による魅力あるまちづくりの推進<br>▸祖母傾山系ユネスコエパークを活用した観光客誘致<br>▸道の駅を拠点とした生活支援システムの構築<br>▸『駅まちエリア 』魅力づくりの推進 |
| 延岡市中心市街地活性化基本計画 | 交通 | ○中心市街地の位置及び区域を明示されています。<br>○市民及び来訪者が中心市街地に円滑かつ快適に訪れ、回遊することができる交通システムの構築が方針の一つに示されています。<br>（ノンステップバス/買い物バス券/駅（交通結節点）整備など） |
| 延岡駅周辺整備計画 | 拠点 | ○延岡駅は、交通結節点としての機能に加え、中心市街地・駅まちエリアのにぎわい拠点（市民活動や読書、カフェなどを楽しめる居心地の良い新たな公共空間）として位置付けられています。 |
| 第3次延岡市観光振興ビジョン | 拠点 | ○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）、延岡水郷鮎やな、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。 |
| 宮崎県離島振興計画（島野浦島） | 拠点 | ○「人と自然が“いきいき”と輝く島づくり』を目指しています。<br>▸水産業振興、航路経営の健全化、本土と一体となった生活環境向上（医療/教育/文化/高齢者対策等）、漁獲資源ブランド化や観光資源有効活用など、島野浦島ならではの魅力を創造・発信 |
| | 交通 | ○唯一の定期航路は、航路経営の健全化、安全で安定的な輸送の確保、利便性の向上に向けて、離島航路確保維持改善協議会が中心となって取り組むことが明示されています。<br>○安定的な定期航路の確保のため、島浦・浦城間から、海象の影響を受けにくい島浦・阿蘇間への変更可能性や有用性を地元住民・航路事業者等が連携して検討することが目指されています。 |
| 第3期延岡市地域福祉計画 | 拠点 | ○地域の核となる公民館やコミュニティ施設等を活用した高齢者クラブやサロン、地区行事の開催など地域住民相互の交流促進の支援が目指されています。 |
| | 支援 | ○地域に安心して生活できるよう日常の手続き・金銭管理を手伝う等、自立支援事業を市社協が実施し、地域の高齢者等のサポート役となっています。 |
| 延岡市公共施設維持管理計画 | 拠点 | ○維持・更新が困難な財政等を勘案し、人口規模に見合う公共施設数の適正化に向け、今後40年間で30%削減を目指しています。 |
| 延岡市市民協働まちづくり指針 | 拠点 | ○少子高齢化や高度情報化の進展、多様化する地域課題・ニーズなどの社会情勢に対応するため、市民と行政が協力して行動する「市民協働によるまちづくり」が推進されています。 |

## （2） ＪＲ延岡駅周辺における関連事業

### （JR延岡駅西口街区の再開発事業）

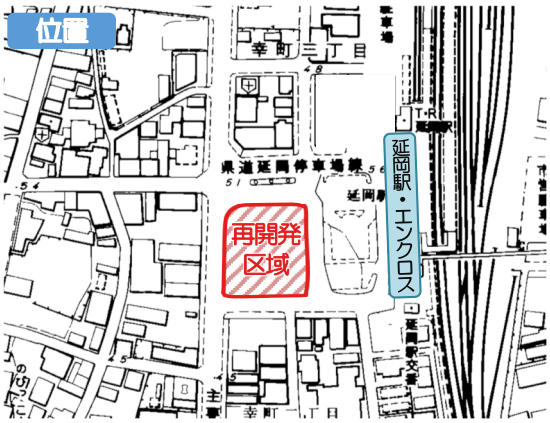
○JR延岡駅西口街区の再開発事業が予定されており、 H32年完工予定の再開発ビル建造後は、延岡駅周辺に訪れる人の動きに変化が見込まれます。

**予定区域**　約0.1ｈａ（延岡駅西側の街区）　**事業の施工者**　(株)まちづくり延岡

**建築物の概要**　5階建て建築物（予定）　**事業期間**　H30年～H32年

▶1階部：飲食店・サービス業（予定）

▶1-5階部： 事務所（延岡商工会議所、金融機関等の中小企業支援機関、医療機関、病児・病後児保育施設、専門学校など、情報関連企業、公募床）



### （駅まちエリアの活性化に向けた取組み）

○にぎわいの拠点となるJR延岡駅・エンクロスを起点として、駅まちエリアへの回遊性を高め、中心市街地の活性化を図る取組みが進められています。

**取組み目標**

賑わいの拠点となる「複合施設」からの人の回遊性を高め、買い物や飲食を目的に、また、公共交通の利用者が訪れる等、駅まちエリア全体への賑わいの創出につなげていきます。

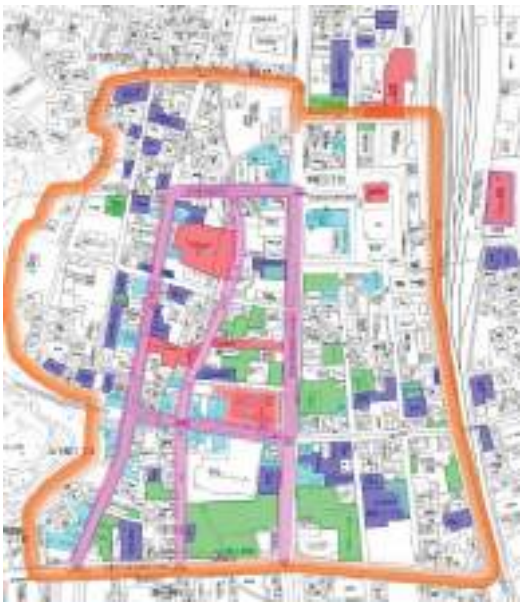
**取組み内容**

○住まい手（商業者・居住者・不動産所有者等）による商業再生に向けた駅まちミーティング
○市民活動の取組　　○街並み景観整備
○まちなか居住の推進

図　目標像（回遊イメージ）

**駅まちエリア**

幸町や山下新天街商店街、参道と栄町周辺の既存商店街を含む駅から徒歩圏内の区域



## 2-3　地域公共交通が果たすべき役割

- 上位・関連計画から地域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「地域公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。
- 市のまちづくり分野と密接に連携しながら、人々が集まる拠点や観光スポット等の公共交通サービスの充実・利便性確保を図ることが重要です。一方で、都市計画や観光施策などの取組みによって公共交通の活用・利用促進が進むなど、相互に効果が期待できます。

**地域公共交通が果たすべき役割**

- 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
- 生活基盤の一つとして**市民生活に必要な移動をサポートする**役割
- 公共交通空白地域や離島に暮らす市民の**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

### 都市計画等との連携

- 都市機能が集約された将来都市像を実現するため、中心市街地や地域生活拠点等の拠点間を結ぶ利便性の高い交通ネットワークを形成

〈各公共交通の位置付け〉

鉄道・・・・・東九州の総合交通網のきわめて重要な一翼を担う幹線交通
高速バス・・・本市と九州内主要都市を結ぶ地域間交流を支える手段
離島航路・・・島浦島と本土とを結ぶ唯一の航路として、島内の生活利便性や産業振興に貢献する貴重な交通機関
路線バス・・・市民生活を支える重要な生活基盤の一つ
まちなか循環バス・・施設間を結び市中心部の回遊性を高める手段
乗合タクシー等・・・公共交通空白地から市内拠点や路線バス乗り場までをつなぐ移動手段

### 広域的な方針との連携

- 生活路線となっている延岡～高千穂間の地域公共交通を維持
- 広域的な圏域で地域生活の中心となっている中心市街地は、交通結節点を改善、賑わいを創出、アクセス性を向上
- 車から公共交通等への転換を図るモビリティマネジメントを推進
- 地域の実情に応じたコミュニティバス等の活用
- 幹線バス路線との連携強化に向けた交通結節点の形成
- 少子高齢社会などに対応し、安全・安心・快適な移動環境の整備

### まちづくり分野との連携（商業・観光・離島振興・福祉など）

- 市民や来訪者が市街地に円滑・快適に訪れ、回遊できる交通の構築
- 延岡駅から駅まちエリアに回遊しやすい駅利用環境の確保
- 観光の産業化に向けた重点観光地の強化（需要に応じたサポート）
- 島浦島の生活・観光振興等を支えるバス路線及び航路の維持
- 高齢者クラブやサロン、地区行事の開催など地域住民相互の交流促進の支援
- 今後の公共施設サービスの再編に応じた路線網の見直し
- 市民協働によるまちづくりの推進（活性化再生法の基本的な考え方とも合致）

# 第３章　地域公共交通を取り巻く現状と課題

## 地域公共交通の現状

### （1）鉄道の運行

- 鉄道駅は市内8駅が立地しており、延岡駅を中心としてJR日豊本線が運行を行っています。
- 普通列車は宮崎方面に17往復と佐伯方面に1.5往復、特急列車は大分・博多方面に12.5往復と宮崎・鹿児島方面に19往復が運行しています。
（特急の停車駅は、延岡駅、南延岡駅、旭ヶ丘駅、土々呂駅）

表　運行概要　※2019年3月1日時点

| 分類 | 区間 | 運行事業者 | 種別 | 行き先 | 発車 | (到着) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 日豊本線 | 小倉～鹿児島中央 | 九州旅客鉄道(株) | 普通 | 佐伯 | 2便 | (1便) |
| | | | | 宮崎空港、田野、西都城、南宮崎 | 16便 | (18便) |
| | | | 特急 | 大分（博多） | 12便 | (13便) |
| | | | | 宮崎、宮崎空港南宮崎(鹿児島中央) | 19便 | (19便) |

### （2）離島航路の運航

- 本市の中心部から北東12kmの日向灘海上に位置する島浦島には、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。
- 定期航路は、フェリー1日6往復、高速旅客船1日10往復が運航を行っており、島浦島民にとって貴重な交通手段としての機能を果たしています。
（土曜はフェリー1往復が運休、日祝はフェリー2往復・高速船1往復が運休）

表　運行概要　※2019年3月1日時点

| 分類 | 区間 | 運行事業者 | 種別 | 総トン数 | 定員 | 運航回数 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 島浦～浦城定期航路 | 宇治～浦城 | 日豊汽船(株) | フェリー | 196トン | 2等76名 | 島発 | 6便 |
| | | | | | | 島着 | 6便 |
| | 中央～浦城 | | 高速旅客船 | 19トン | 2等50名 | 島発 | 10便 |
| | | | | | | 島着 | 10便 |

### （３）高速バスの運行

- 高速バスは、各社の高速乗合バスにより以下の6路線が運行しており、大分方面、福岡方面・高千穂方面、宮崎方面への利用が可能となっています。
- 延岡市内の発着場所については、延岡IC乗り場だけでなく、延岡駅やその他市内現道区間で乗降可能な路線が含まれています。

表　運行概要　　※2019年3月1日時点

| 路線 | 運行概要 |
|---|---|
| 宮崎～別府<br>「パシフィックライナー」 | 運行事業者：JR九州バス(株)、宮崎交通(株)、大分バス(株)、亀の井バス(株)<br>運行本数：6往復/日（概ね2時間に1本）<br>運行時間：往路8/9/12/15/16/19時台　復路9/10/13/16/17/19時台<br>発着場所：延岡IC |
| 延岡～福岡<br>「ごかせ号」 | 運行事業者：宮崎交通(株)、西鉄高速バス(株)<br>運行本数：4往復/日（概ね3時間に1本）<br>運行時間：往路7/10/15/17時台　復路8/10/15/17時台<br>発着場所：早日渡、延岡駅 |
| 延岡～宮崎<br>「ひむか号」 | 運行事業者：宮崎交通(株)<br>運行本数：3往復/日（概ね4時間に1本）<br>運行時間：往路6/9/13/17時台　復路8/14/17時台<br>（往路の6時台は平日、9時台は土日祝のみ、その他は全日）<br>発着場所：延岡消防署前、平の前、愛宕町1丁目、安賀多4丁目イオン前、中央通2丁目、延岡駅 |
| 宮崎～高千穂線 | 運行事業者：宮崎交通(株)　運行本数：1往復/日<br>運行時間：往路8時台　復路15時台　発着場所：延岡IC |
| 日向～福岡<br>ハッコーライナー | 運行事業者：ハッコートラベル(株)<br>運行本数：1往復/日（往路：8時台、復路：20時台）<br>発着場所：延岡駅（H30年11月中旬～） |
| 宮崎～福岡<br>（夜間便） | 運行事業者：宮崎交通(株)、西鉄高速バス(株)　運行本数：1往復/日<br>運行時間：往路5時台　復路：0時台　発着場所：延岡駅<br>※金曜日・土曜日及び繁忙日に運行 |

## （4）路線バスの運行

- 市内には、路線バス（宮崎交通(株)）、特急バス（宮崎交通(株)・産交バス(株)）の計50系統が運行を行っており、児童・生徒の通学、高齢者の通院・買い物等の日常生活に利用されています。
- このうち21系統が運行補助により維持され、地域間幹線系統（国庫補助・県補助）10系統、広域的バス路線1系統（県・市補助）、市補助10系統となっています。

表　運行概要

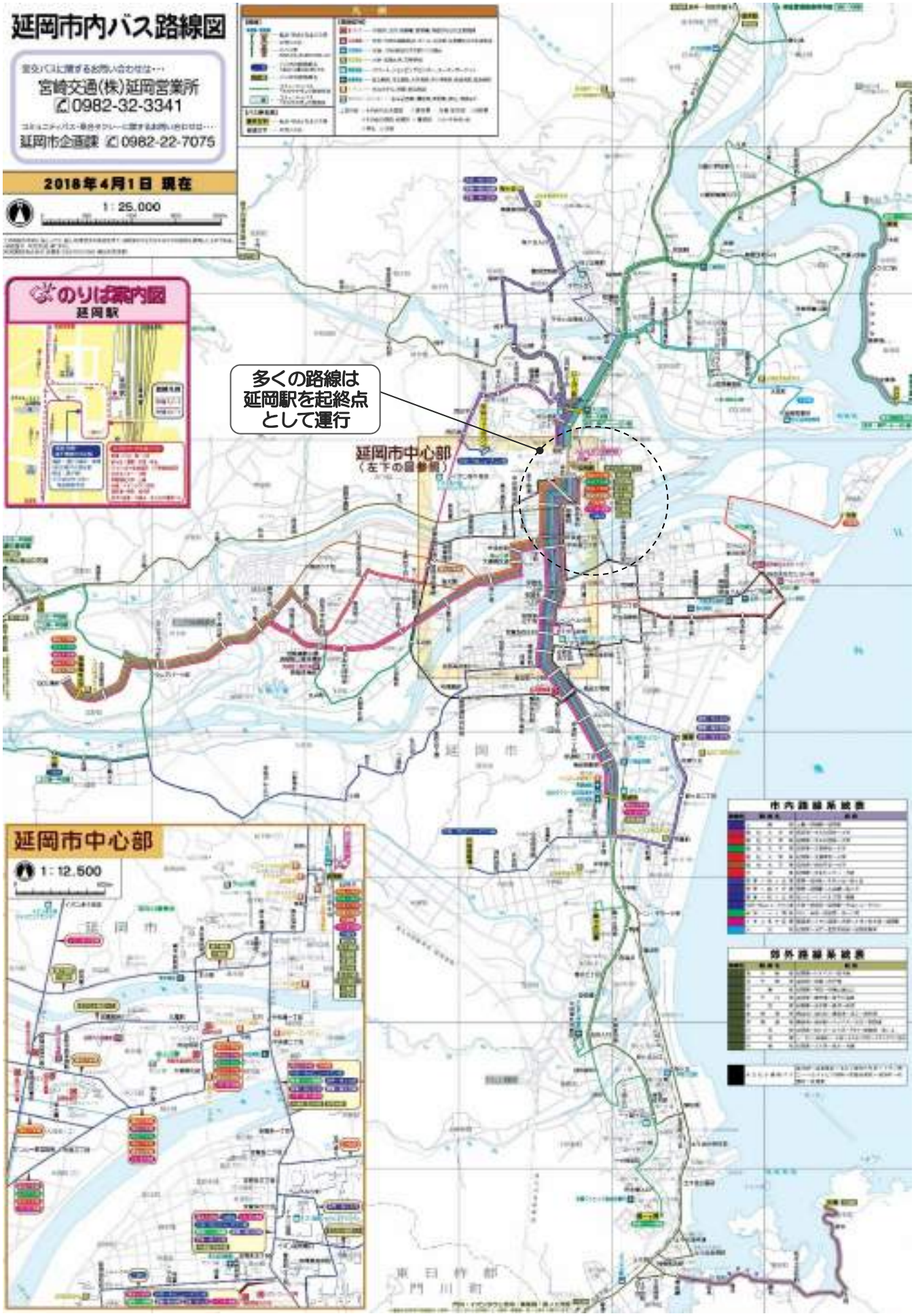
※2019年3月1日時点

| 方向 | 系統名 | 系統数 | 分類 | 事業者 | キロ程（km） | 回数（往復） | 運行補助 国 | 運行補助 県 | 運行補助 市 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高千穂 | 延岡駅前～青雲橋/(町立病院)～高千穂 | 2 | 地域間幹線 | 宮崎交通(株) | 52.5 | 7.0 | ○ | ○ | ○ |
| | 延岡駅前～日之影駅/(町立病院)～高千穂 | 2 | 地域間幹線 | | 57.8 | 6.0 | ○ | ○ | ○ |
| 日向 | イオン日向～病院/一ヶ岡/大福良～レーヨン | 2 | 地域間幹線 | | 27.6 | 9.0 | ○ | ○ | |
| | 延岡～原町/日向病院～東細島～宮ノ上 | 2 | 地域間幹線 | | 29.0 | 5.0 | ○ | ○ | |
| 宮野浦（古江） | 南延岡～浦城港・バイパス～宮野浦 | 2 | 地域間幹線 | | 34.9 | 11.0 | ○ | ○ | |
| | 古江～直海 | 1 | 広域的バス路線 | | 5.9 | 1.0 | | | ○ |
| 熊田 | 延岡～熊田 | 1 | 市補助 | | 15.4 | 3.5 | | | ○ |
| | 延岡～差木野 | 1 | 市補助 | | 5.9 | 1.5 | | | ○ |
| 行縢山登山口 | 延岡～平田～行縢山登山口 | 1 | 市補助 | | 14.2 | 3.5 | | | ○ |
| 外浦線 | 延岡～平田病院～外の浦 | 2 | 市補助 | | 14.7 | 4.0 | | | ○ |
| 三輪 | 延岡駅～県病院～三輪 | 1 | 広域的バス路線 | | 9.9 | 6.0 | | | ○ |
| 祝子川 | 延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉 | 1 | 広域的バス路線 | | 28.7 | 2.5 | | ○ | ○ |
| 方財 | 延岡駅～出北～方財（文化C） | 1 | 市補助 | | 7.5 | 3.0 | | | ○ |
| | 延岡駅～出北～文化C | 1 | 自主運行 | | 4.9 | (0.0) | | | |
| 東海/川口・南一ヶ岡 | 南一ヶ岡～平田東/鶴ヶ丘/イオン延岡/大門/和田越/川島小～東海 | 7 | 自主運行 | | 19.3 | 8.5 | | | |
| | 南一ヶ岡～平田東/鶴ヶ丘/イオン延岡/延岡駅～レーヨン | 2 | 自主運行 | | 12.3 | 3.5 | | | |
| | 延岡駅～イオン延岡～平田東～南一ヶ岡 | 1 | 自主運行 | | 11.4 | 1.5 | | | |
| | 南延岡～大門～川島小～川口 | 1 | 自主運行 | | 12.9 | 1.5 | | | |
| | 南延岡～川島小～川口 | 1 | 市補助 | | 13.0 | 3.5 | | | ○ |
| 九州保健福祉大学 | 延岡駅～すみれ団地/西高/大貫/市役所～大学 | 4 | 自主運行 | | 9.7 | 14.5 | | | |
| | 南延岡～すみれ団地～保健福祉大学 | 1 | 自主運行 | | 10.1 | 4.0 | | | |
| 大武町 | 延岡駅～柚の木田～大武～延岡営業所 | 1 | 自主運行 | | 4.9 | 8.0 | | | |
| 桜ヶ丘～雷管 | 桜ヶ丘～ベンベルグ/小山橋～雷管 | 2 | 自主運行 | | 11.6 | 4.5 | | | |
| | 雷管～イオン延岡～小山橋/樫山～桜ヶ丘 | 2 | 自主運行 | | 11.4 | 9.0 | | | |
| 片田～今山 | 片田団地～南延岡/イオン延岡～今山 | 2 | 自主運行 | | 10.0 | 10.5 | | | |
| イオン多々良線 | 延岡駅～青葉台/イオン多々良～イオン延岡/大瀬橋北詰～南営業所 | 2 | 自主運行 | | 13.4 | 7.0 | | | |
| 延岡-熊本 | （特急）延岡～高千穂・熊本空港～熊本駅 | 1 | 自主運行 | 宮交・産交 | 148.3 | 1.0 | | | |

※上記は運行系統を集約して表記（キロ程系統の中で最長のもの、回数(0.0)は特定の曜日で運行
※表中の広域的バス路線は、廃止路線代替バスを指す（三輪線・古江～直海線は県補助の要件外）
※上記の運行補助のほか、高千穂線は高千穂町・日之影町、日向線は日向市・門川町による補助あり

（参考）宮崎交通(株)　運行路線図

※2019年3月1日時点



## （5）まちなか循環バスの運行

- 延岡市と宮崎交通(株)の共同運行で市街地にはまちなか循環バスが運行しています。
- 月～土曜日の9時台～16時台まで概ね30分に1回の運行サービスを提供しており、内回り・外回りの交互運行となっています。

表　運行概要　　※2019年3月1日時点

| エリア | 系統 | 運行事業者 | 種別 | キロ程（km） | 回数（往復） | 運行費負担 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 国 | 県 | 市 |
| 市街地 | まちなか循環バス | 延岡市・宮崎交通(株) | フィーダー | 14.6 | 16.0 | ○ | | ○ |

※延岡市からの運行委託（運行委託料として経常欠損額の1/2の額を延岡市が支出）

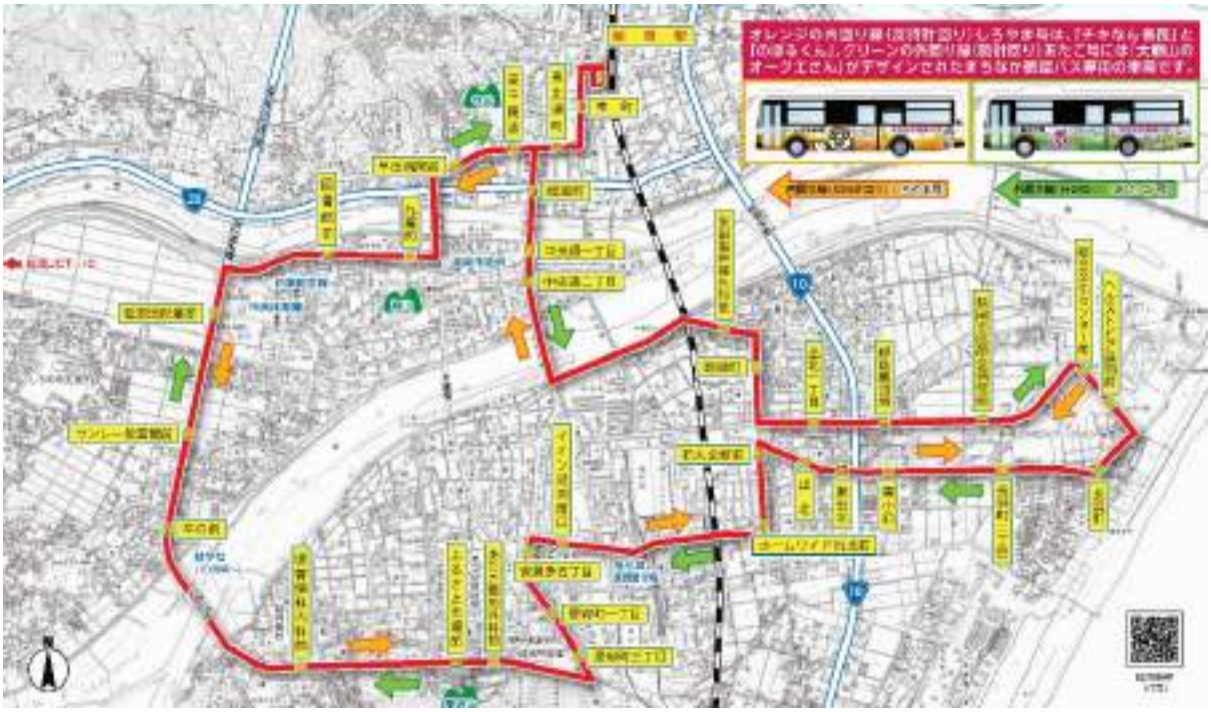


図　運行路線図　　出典：宮崎交通路線図

表　運行時刻表（乗り場は抜粋したもの）

**内回り（反時計回り）線**

| 回数 / 停留所 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 9時台 | 10時台 | 11時台 | 12時台 | 13時台 | 14時台 | 15時台 | 16時台 |
| 1　延岡駅 | 毎時 00 分発 | | | | | | | |
| 4　高千穂通 | 毎時 04 分発 | | | | | | | |
| 8　延岡消防署前 | 毎時 10 分発 | | | | | | | |
| 12　ふるさと市場前 | 毎時 15 分発 | | | | | | | |
| ↓　（安賀多五丁目） | ↓停まりません | | | | | | | |
| 16　イオン延岡南口 | 毎時 20 分発 | | | | | | | |
| 17　ホームワイド出北前 | 毎時 23 分発 | | | | | | | |
| 21　東小前 | 毎時 28 分発 | | | | | | | |
| 24　ヘルストピア延岡前 | 毎時 31 分発 | | | | | | | |
| 25　総合文化センター前 | 毎時 32 分発 | | | | | | | |
| 29　惣領町 | 毎時 38 分発 | | | | | | | |
| 33　祇園町 | 毎時 43 分発 | | | | | | | |
| 36　延岡駅 | 毎時 46 分着 | | | | | | | |

**外回り（時計回り）線**

| 回数 / 停留所 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 9時台 | 10時台 | 11時台 | 12時台 | 13時台 | 14時台 | 15時台 | 16時台 |
| 1　延岡駅 | 毎時 30 分発 | | | | | | | |
| 4　祇園町 | 毎時 34 分発 | | | | | | | |
| ↓　（中央通一丁目） | ↓停まりません | | | | | | | |
| 8　出北一丁目 | 毎時 40 分発 | | | | | | | |
| 11　総合文化センター前 | 毎時 44 分発 | | | | | | | |
| 12　ヘルストピア延岡前 | 毎時 45 分発 | | | | | | | |
| 15　東小前 | 毎時 48 分発 | | | | | | | |
| 19　ホームワイド出北前 | 毎時 53 分発 | | | | | | | |
| 20　イオン延岡南口 | 毎時 56 分発 | | | | | | | |
| 24　あたご整形外科前（始発 10:00～最終 17:00） | 翌時 00 分発 | | | | | | | |
| 28　サンレー紫雲閣前（始発 10:05～最終 17:05） | 翌時 05 分発 | | | | | | | |
| 32　早田病院前（始発 10:11～最終 17:11） | 翌時 11 分発 | | | | | | | |
| 36　延岡駅（始発 10:16～最終 17:16） | 翌時 16 分着 | | | | | | | |

### （6）コミュニティバス・乗合タクシーの運行

- 北方、北浦、北川の3地域においてコミュニティバス・乗合タクシーが運行しており、バス路線等から離れた地域で住民の日常的な移動手段として役割を担っています。
- また、旧延岡市内の郊外エリアとして、安井・神戸と須佐・大武からレーヨン前、上三輪・貝の畑から黒木病院前、黒仁田・小川から平田（路線バス停）の4エリアで運行しています。

表　運行概要　※2019年3月1日時点

| 方向 | 系統名 | 系統数 | 事業者 | キロ程（km） | 回数（往復） | 運行費負担 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 国 | 県 | 市 |
| 北方線 | 美々地線 | 9 | (株)あさひ観光バス | 16.8 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 鹿川線 | | | 29.5 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 二股線 | | | 22.5 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 猿渡線 | | | 23.1 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 三ヶ村線 | | | 14.6 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 大保下線 | | | 28.9 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 下崎・笠下黒原線 | | | 9.9 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 片内・菅原線 | | | 20.1 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 上中尾線 | | | 19.2 | 1.0 | ○ | | ○ |
| 旧延岡線 | 上三輪・貝の畑～岡富線 | 4 | 〈共同運行〉<br>・宮崎第一交通(株)<br>・延岡グリーンタクシー(株)<br>・宮交タクシー(株)<br>・(株)扇興タクシー | 14.1 | 1.0 | | | ○ |
| | 安井・神戸～レーヨン線 | | | 16.8 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 須佐～大武線 | | | 11.9 | 1.0 | ○ | | ○ |
| | 小川～平田線 | | | 8.4 | 1.0 | | | ○ |
| 北浦線 | 下塚線 | 3 | | 15.3 | 2.0 | ○ | | ○ |
| | 市尾内線 | | | 19.3 | 2.0 | ○ | | ○ |
| | 三川内線 | | | 9.3 | 2.0 | ○ | | ○ |
| 北川線 | 上赤線 | 4 | 延岡市<br>※自家用有償旅客運送 | 24.1 | 2.5 | ○ | | ○ |
| | 下塚線 | | | 30.4 | 2.5 | ○ | | ○ |
| | 瀬口線 | | | 14.1 | 2.5 | ○ | | ○ |
| | 家田線 | | | 11.9 | 2.5 | ○ | | ○ |

※上三輪・貝の畑～岡富線、小川～平田線はH30年度において国の運行補助要件を満たしていない

### （7）タクシーの運行

- タクシーは計5者の事業者が運行し、通院や買い物等の日常の移動手段として機能しています。

表　運行概要　※2019年3月1日時点

| 事業者名 | 拠点 | 内容 | 料金 |
|---|---|---|---|
| 宮交タクシー(株) | 延岡営業所（南延岡） | 一般乗用旅客運送事業 | 距離制・時間制 |
| 宮崎第一交通(株) | 延岡営業所（船倉町）/土々呂営業所 | | |
| 扇興タクシー(株) | 営業所（別府町） | | |
| グリーンタクシー(株) | 営業所（栗野名町） | | |
| (株)あさひ観光バス | 本社（北方町） | | |

## （7）地域公共交通の運行路線図

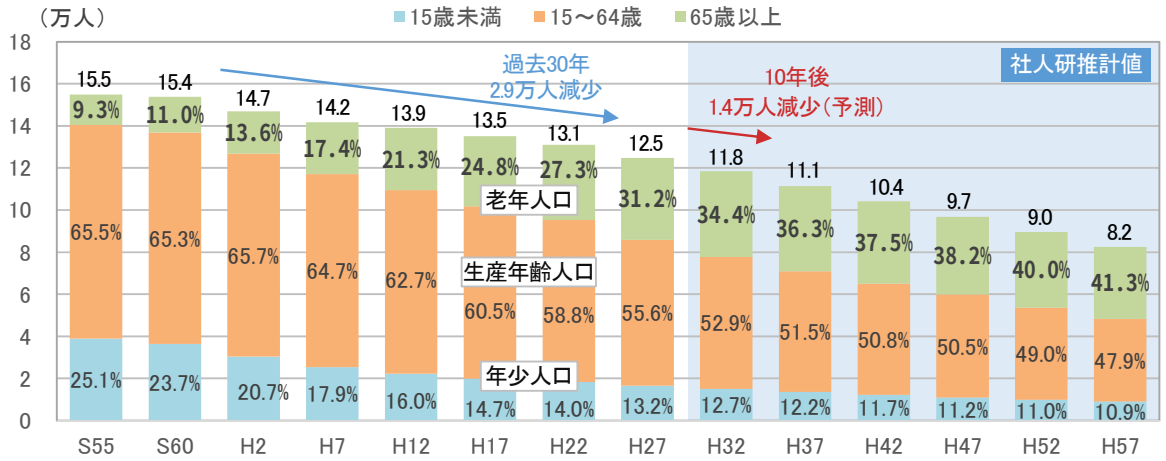
≪凡例≫
：鉄道
□：鉄道駅
：地区界
：高速道路
：主要道路
：離島航路
：路線バス（地域間幹線系統）
：路線バス（広域的バス路線）
：路線バス（市補助）
：路線バス（自主運行）
：フィーダー系統
▸乗合タクシー「北方線」
▸コミュニティバス「北川線」
▸乗合タクシー「北浦線」
▸乗合タクシー「旧延岡線」
：フィーダー系統
▸まちなか循環バス
蒲江
北浦町
蒲江波当津
北浦
須美江
南浦地区
中央
宇治
浦城
市街地 拡大図
延岡駅
南延岡駅

## 3-1　人口減少・長寿社会に対応するための公共交通網の確保・維持

### （1）長寿社会・人口減少社会への進展

**これまで、そして将来予測においても少子高齢化・人口減少の進行が見込まれています**

- 本市の人口はS55年をピークに減少、将来人口の推計でも更なる減少が予測されています。
  （ピークS55年から年0.5%人口減少、今後10年は年1.2%減少まで加速）
- 概ね10年後となるH37年までに約1.4万人の人口が減少、市民の3人に1人以上が高齢者と、人口減少とともに高齢者の割合が多い長寿社会が到来しようとしています。
  （老年・年少人口は概ね50%、生産年齢の市民1人が高齢者・子ども1人を支える社会）




出典：各年の国勢調査（S55～H27）、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計（H30.3）

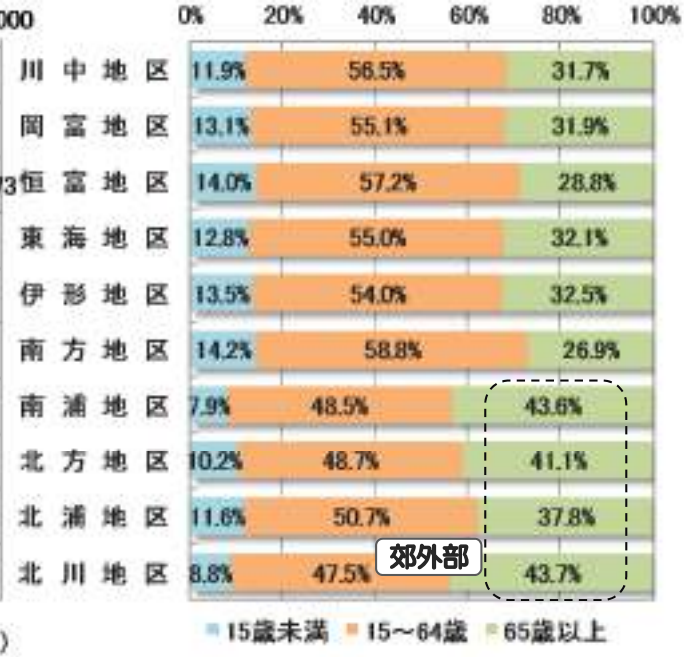
図　延岡市の人口推移・年齢構成

**高齢化が進行した長寿社会においても暮らしやすい生活環境の整備が必要です**

- 高齢化の進行では、市街地部に比べて特に郊外部は既に高い高齢化率となっており、市街地部も徐々に高齢化が進行しています。
- 今後も増加が見込まれる高齢者にも暮らしやすい生活環境の整備は喫緊の課題となっており、長寿社会の暮らしを支えていくための公共交通サービスが一層求められます。

出典：住民基本台帳（H30.4）

図　地区別の人口総数




出典：延岡市統計書（H27時点）

図　地区別/年齢階級別の人口構成

## （２）市内の低密度な居住地の分散

### 市街地に人口が集積して郊外には低密度な居住地が広がっています

◎市街地に低密度な地区が一部みられますが、特に郊外部で低密度な居住地が広がっています。公共交通の運行エリアも広範にわたるため、集約型まちづくりとの連携等が求められます。

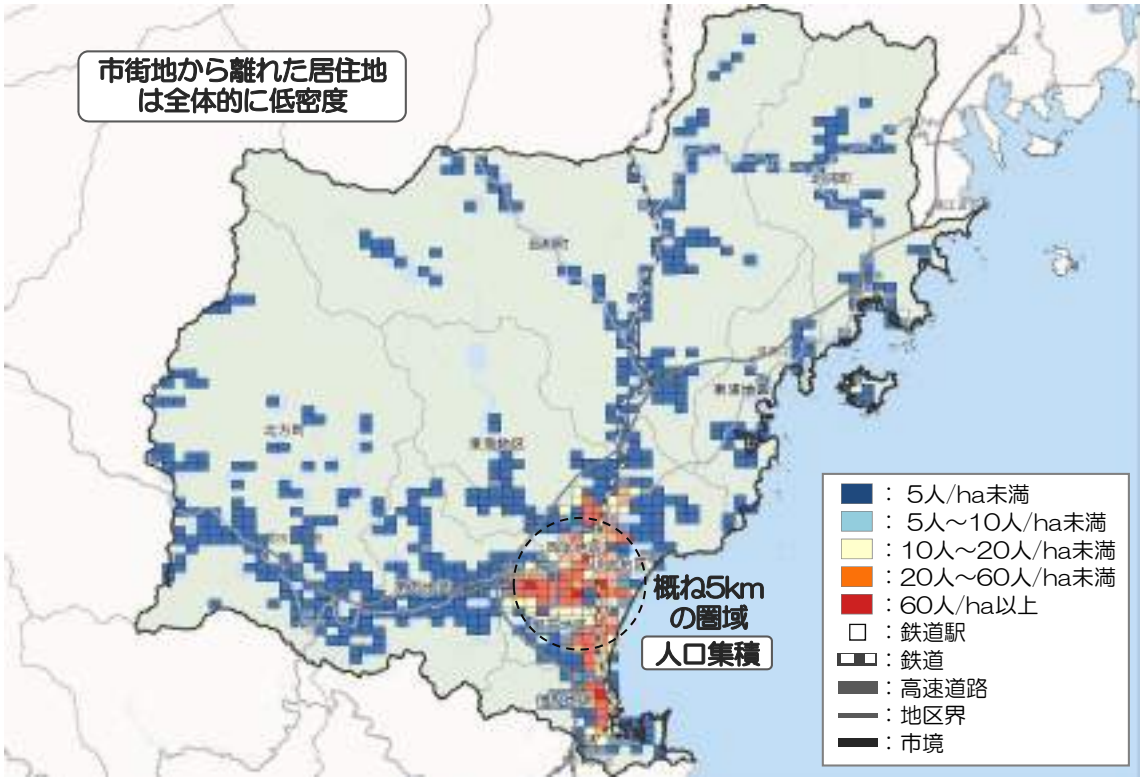



図　人口密度（H27）　出典：H27国勢調査 500mメッシュデータより作成

### 将来人口の増減からは市内全域で居住人口の減少傾向が確認されます

◎将来人口の増減率では、市街地で人口増減率「-10%」「-20%」が一部確認され、郊外部は全体的に減少がみられるとともに、人口増減率「-50%以上」の区域も点在しています。

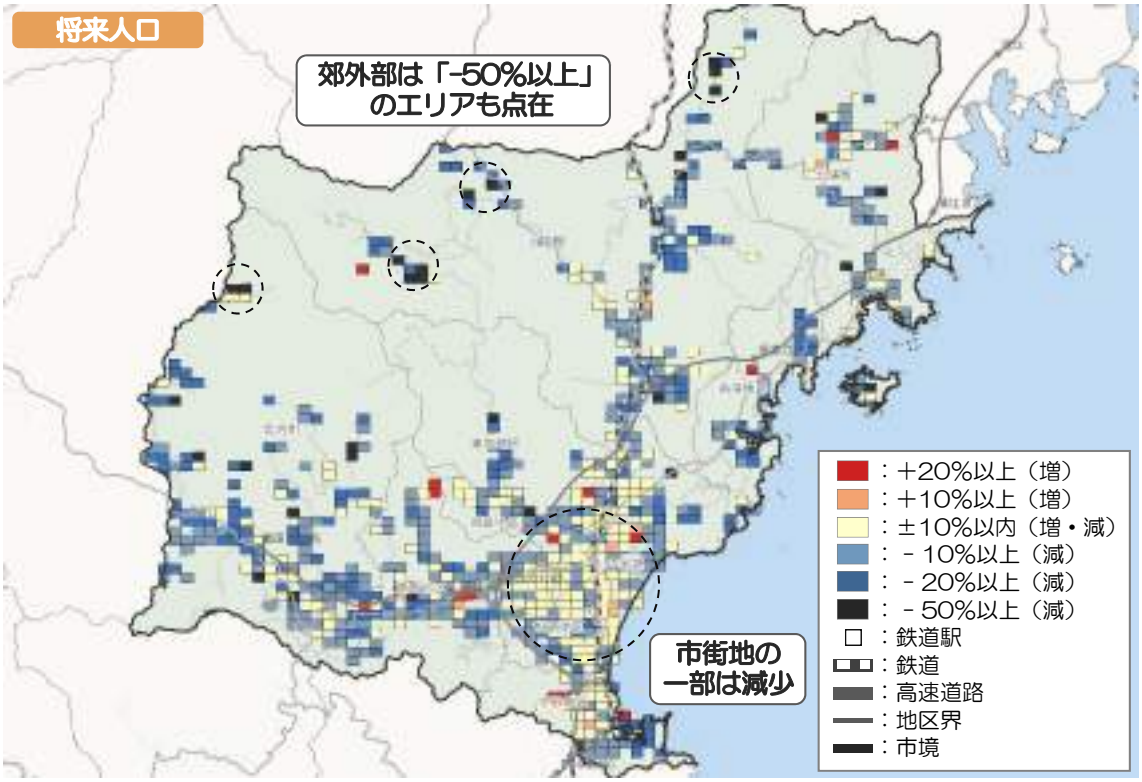



図　将来人口の増減率（H22→H32）　出典：国土数値情報 将来人口より作成（社人研H22ベース）

## （3）人口減少が進む地域社会の変化

**本市人口ビジョンでは、人口減少に伴う様々な地域の変化が懸念されています**

- 延岡市人口ビジョン（本市人口の現状分析・将来影響等の分析）では、これまでの人口と各種指標の関係から、人口減少が地域の将来に与える様々な影響が示されています。
- 公共交通の検討に際しては、将来人口規模に見合ったサービス確保を念頭に対応が必要です。

### 〈人口の変化が地域の将来に与える影響〉

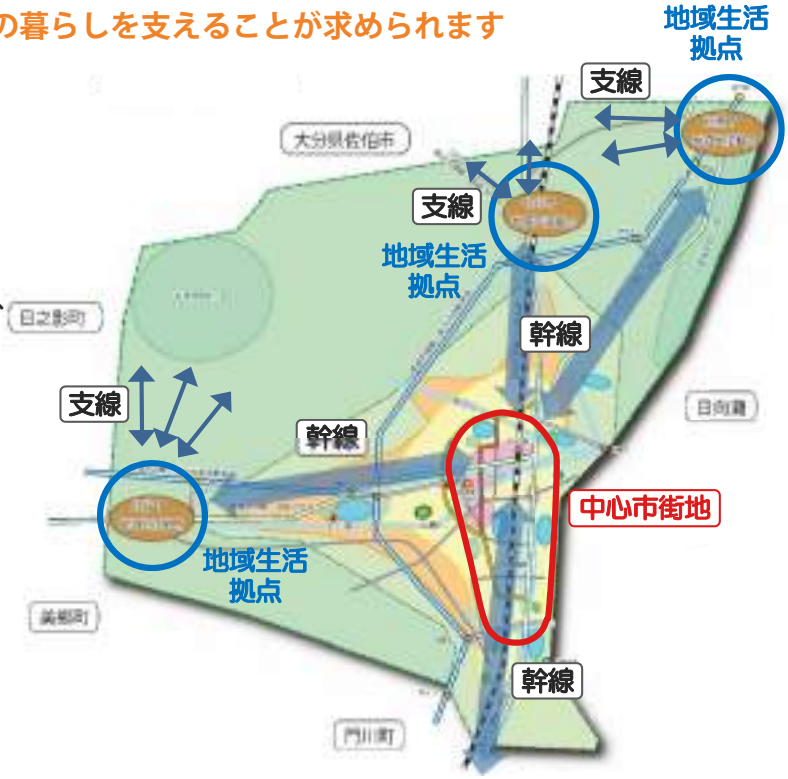
| 〈人口ビジョンにおける懸念事項〉 | | 〈公共交通への影響と対応〉 |
|---|---|---|
| 人口密度 | ○「人口密度」が低下し、**行政サービスの非効率化**、**行政コストの高止まり**が懸念 | ○公共交通の運行も非効率化（効率化を図るための改善が定期的に必要） |
| 世帯 | ○人口が減少し続ける一方で、「世帯数（特に単独世帯数）」は増加<br>▸結婚適齢期の若者が結婚しないまま一人暮らしを続け、**若者の婚姻率・出生率低下**、高齢単独世帯が増加して**買物難民の増加**や**独居老人の孤独死**に繋がる懸念 | ○運行の非効率化（非効率化する中で、人口が集積する住宅地、公共交通が必要な市民等に適切に運行を提供する必要） |
| 就業/事業所 | ○「就業人口」「事業所数」等の減少により、**本市の経済や雇用の縮小**に繋がる懸念 | ○通勤需要の減少、交通事業者の就業にも影響（運行を維持するための人材確保など） |
| 小売業 | ○「商店数」の減少により、消費者・生活者にとっての**生活の利便性の低下**<br>○「従業者数」の減少により、求職者にとっての**雇用の機会の減少**<br>○「販売額」の減少により、**本市の経済規模の縮小**に繋がる懸念 | ○市民の外出目的地の変化（変化していくニーズに応じた細かな路線変更等の対応） |
| 生産/所得 | ○人口減少に伴って「**市内総生産**」「**市民所得**」**も減少していく傾向** | ○ライフスタイルの変化（モビリティマネジメントを含む市民への提案） |
| 交通/住宅 | ○人口減少に関わらず「**自動車保有車両数**」**は増加** | |
| 社会保障 | ○今後、老年人口の増加にともなう**社会保障費の増加**が懸念 | ○市財政の圧迫、運行補助縮小の懸念（運行の効率化、連携による相乗効果など） |
| 教育 | ○児童数減少（**施設の相対的な供給過多**、**児童集団内のコミュニケーションの機会減少**） | ○学校統廃合による需要の変化（需要に応じた輸送の確保） |
| 財政 | ○**地方税等が減少傾向**（国からの地方交付税や国庫支出金の**歳入の行方は不透明**等） | ○財政縮小、運行補助縮小の懸念（効率化や更なる利用促進 等） |

（資料：延岡市人口ビジョン）

### （4）地域の暮らしを支えていくための公共交通網

**中心市街地・地域生活拠点それぞれの暮らしを支えることが求められます**

- 本市の都市整備において、中心市街地・地域生活拠点で生活サービス機能を確保し、市民の暮らしを支えていくことが明示されています。
- 公共交通は、地域の暮らしに必要な機能の一つとして、鉄道、離島航路、高速バス、路線バス、乗合タクシー等、タクシーなどが連携しながら、持続可能な公共交通ネットワークを形成していく必要があります。
- 拠点間を結ぶ幹線交通、拠点と郊外部を結ぶ支線交通など、それぞれの役割に応じたサービス水準を確保していくことが重要です。




出典：延岡市都市計画マスタープランの将来像に加筆

図　拠点とネットワークの形成（イメージ）

**（参考）国の動向においてコンパクトなまちづくりが推進されています**

- 国土交通省では、重点政策の一つに「コンパクト・プラス・ネットワーク」を掲げ、都市機能や居住機能の集約を目指す立地適正化、持続可能な地域公共交通網の形成を目指す地域公共交通網形成計画、一体的な日常生活圏の維持を図る小さな拠点づくり等に取り組んでいます。
- 都市機能誘導や地域公共交通の確保、中山間地域の支援等の方針を含め、従来型の都市構造から集約型都市構造への転換が本市にも求められています。

出典：国土交通省資料

図　立地適正化・公共交通（イメージ）

出典：国土交通省資料

図　小さな拠点づくり（イメージ）

## （参考）鉄道の利用状況

**鉄道の路線維持を図りながら、市民等の更なる利用促進が必要です**　路線維持・利用促進

- 本市の鉄道は、市内外の通勤・通学利用が定着し、観光客等にとっての来訪手段として機能しており、市内駅の利用者数は概ね横ばい傾向で推移しています。
- 鉄道は交通事業者により維持が図られていますが、H29乗車人員はH26年と比べて微減傾向がみられ、今後は路線維持・利便性向上を図りながら更なる利用促進が必要です。
（H29乗降客数　延岡駅1,166人 / 南延岡駅819人 / 旭ヶ丘駅100人以上）

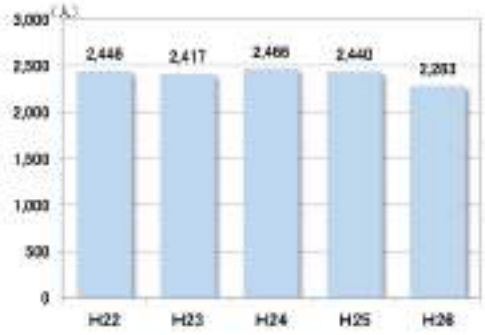



図　市内全駅の1日乗車人員

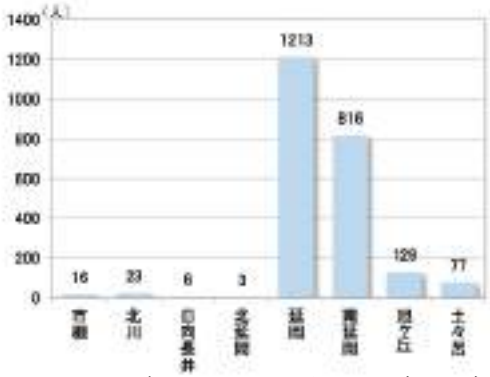



図　各駅の1日乗車人員（H26）

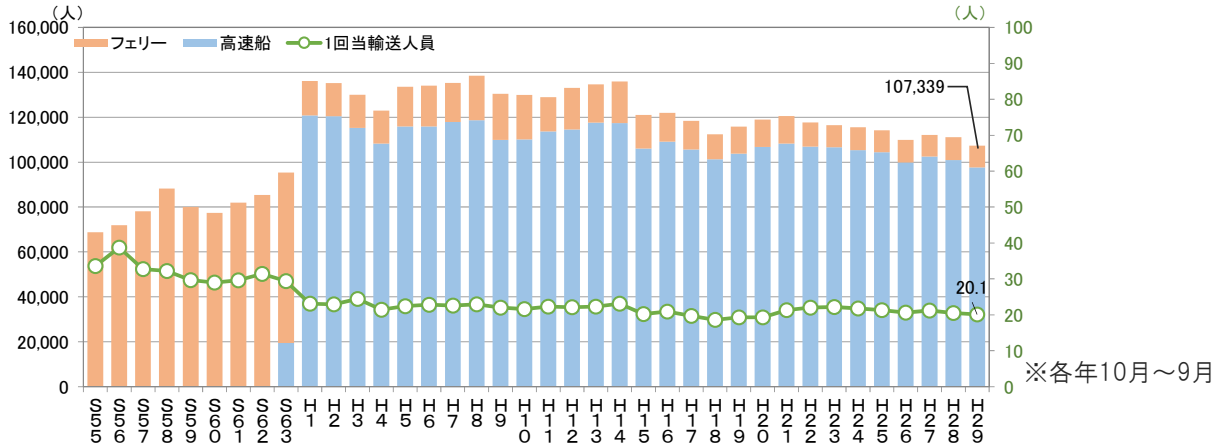
※各年4月～3月
※H27年～H28年の乗車人員は公表されていない

出典：延岡市統計書（H28年版）　※H27年～H28年の乗車人員は公表されていない

## （参考）離島航路の利用状況

**離島本体と一体となった利用促進・活性化の取組みが必要です**　航路維持・利用促進

- 離島航路は、島浦島民の生活になくてはならない交通・物資輸送の手段として機能しています。
- 長期的には航路利用者数は微減傾向であり、離島の急速な少子高齢化・人口減少の進展、経済活動の縮小といった深刻な問題があり、離島本体の交流人口の拡大・活性化などの活動を含め、航路の維持・利用促進を図る必要があります。




※各年10月～9月

図　島浦-浦城航路の年間輸送人員　　出典：実績報告資料

## （参考）高速バスの利用状況

**継続的な路線維持・利便性向上に向けた利用促進が必要です**　路線維持・利用促進

- 高速バスは、本市と他都市を結ぶ重要な交通手段です。今後の路線存続に向けて、駅周辺等の利便性向上と合わせた利用促進を進める必要があります。

## （参考）路線バス

サービス改善等

**路線維持のためのサービス改善等が必要です**

- 路線バスは、年間724,467人（H30）に利用されていますが、利用者数は減少傾向にあります（H27年から年5.7%減少）。
- 通勤/通院/買い物/通学など、生活に必要なサービスを提供していますが、サービス改善とともに更なる利用促進が必要です。

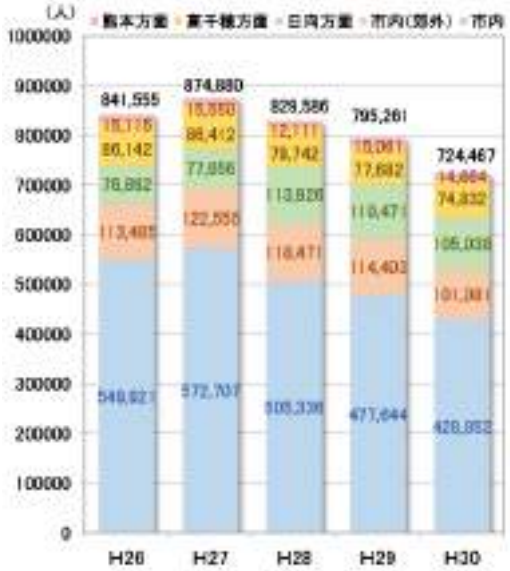



図　路線バスの年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料
※各年10月～9月

## （参考）乗合タクシー等

サービス改善等

**路線維持のためのサービス改善等が必要です**

- 乗合タクシー等は、年間15,085人（H30）に利用されていますが、利用者数は減少傾向にあります（H26年から年3.3%減少）。
- 主に郊外部で、高齢者等の通院や買い物など、生活に必要なサービスですが、路線バス同様、サービス改善・利用促進が必要です。

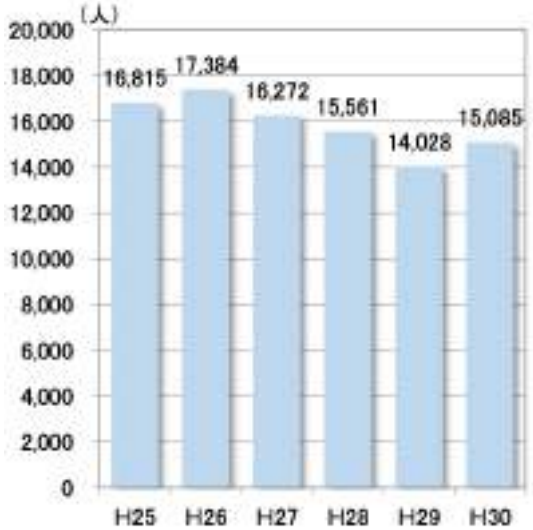



図　乗合タクシー等の年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料
※各年10月～9月

## （参考）まちなか循環バスの利用状況

**継続的な路線維持・利便性向上に向けた利用促進が必要です**

路線維持・利用促進

- まちなか循環バスは、年間46,835人（H29）に利用されていますが、利用者数は横ばい傾向にあります（H28年比0.07%増）。
- 内回り・外回りともに便別の利用者数は全便に満遍なく利用が得られており、中心市街地内の移動を支えています。

| 項目 | 年次 | 年間利用者数 |
|---|---|---|
| まちなか循環バス | H25 | 39,203 |
| | H26 | 41,476 |
| | H27 | 49,720 |
| | H28 | 46,800 |
| | H29 | 46,835 |

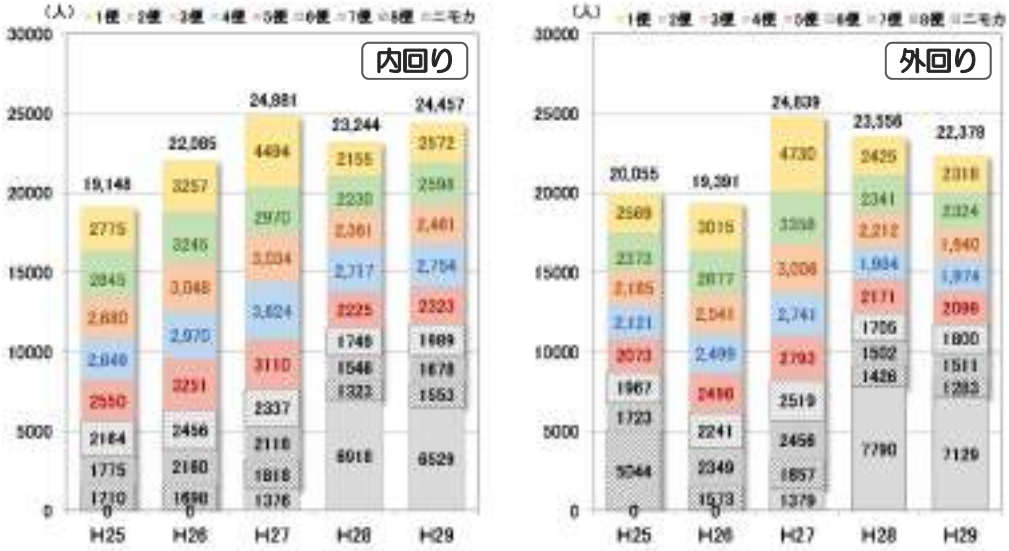



図　まちなか循環バスの年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料
※各年4月～3月

## 3-2　公共交通の維持に向けた収支の改善

### （1）欠損額の負担状況

**今後の路線存続に向けて収支の改善が必要です**

- 公共交通網の大部分を担う路線バス・乗合タクシー等の維持には、年間約2.8億円の欠損額が生じています。
- 運行欠損額のうち、国庫補助による支援（12%）を受けながら、県（9%）・市町（34%）・事業者（45%）が欠損額を補てんしています。
- 特に本市は事業者の自主運行路線が多いため、事業者の負担割合が大きく、赤字路線であっても事業者の地域貢献などの意識・意欲によって支えられている状況です。

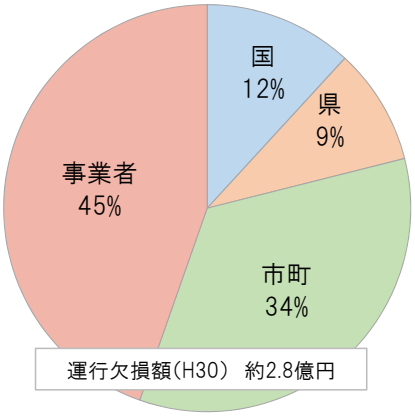



図　財政負担割合（H30）
出典：年間輸送実績資料

### （2）路線維持に係る公的資金投入額

**地域間幹線系統を中心として収支改善による路線維持が必要となっています**

- 運行が補助される路線バス・乗合タクシー等は、年間約1.5億円の公的資金が投入されています。
- 行財政の縮小が起こりうる今後の路線維持においては、運行効率化や収支改善を図りながら、市民等の暮らしを支えるための路線を維持・確保していく必要があります。

表　運行補助路線の財政負担（H30）

| 方向 | 系統名 | 分類 | 輸送人員（人） | 経常欠損額（千円） | 運行補助額（千円） 国 | 県 | 市町 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高千穂線 | 延岡～青雲橋/日之影町立病院～高千穂BC | 地域間幹線 | 42,528 | ▲ 34,549 | 8,003 | 8,003 | 18,542 | 34,547 |
| | 延岡～日之影駅～大人/町立病院～高千穂 | 地域間幹線 | 32,304 | ▲ 30,309 | 6,040 | 6,040 | 18,228 | 30,308 |
| 日向線 | イオンタウン日向～病院/一ヶ岡・大福良～レーヨン | 地域間幹線 | 71,490 | ▲ 21,757 | 4,116 | 4,116 | – | 8,231 |
| | 延岡～原町/日向病院～東細島～宮ノ上 | 地域間幹線 | 33,548 | ▲ 8,202 | 2,006 | 2,006 | 868 | 4,880 |
| 宮野浦線（古江） | 南延岡～浦城港/バイパス～宮野浦 | 地域間幹線 | 67,627 | ▲ 33,864 | 5,537 | 5,537 | – | 11,074 |
| | 古江～直海 | 広域 | 369 | ▲ 745 | – | – | 725 | 725 |
| 熊田線 | 延岡～熊田 | 市補助 | 9,607 | ▲ 3,737 | – | – | 3,737 | 3,737 |
| | 延岡～差木野 | 市補助 | 2,474 | ▲ 421 | – | – | 280 | 280 |
| 行縢山登山口線 | 延岡～平田～行縢山登山口 | 市補助 | 3634.0 | ▲ 6,306 | – | – | 6,306 | 6,306 |
| 外浦線 | 延岡～平田病院～外の浦 | 市補助 | 17,967 | ▲ 5,763 | – | – | 5,764 | 5,764 |
| 三輪線 | 延岡駅～県病院～三輪 | 広域 | 8,184 | ▲ 6,597 | – | – | 6,410 | 6,410 |
| 祝子川線 | 延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉 | 広域 | 4,041 | ▲ 8,162 | – | – | 7,935 | 7,935 |
| 方財線 | 延岡駅～出北～方財 | 市補助 | 3,990 | ▲ 2,163 | – | – | 2,162 | 2,162 |
| 東海・川口線 | 南延岡～川島小～川口 | 市補助 | 18937.0 | ▲ 3,657 | – | – | 2,793 | 2,793 |
| 市街地 | 延岡まちなか循環バス | 市補助 | 48,929 | ▲ 4,205 | 2,136 | – | 5,602 | 7,738 |
| 乗合タクシー北方線 | （地区内9路線） | 乗合タクシー等 | 5166.0 | ▲ 6,219 | 1,604 | – | 4,615 | 6,219 |
| 乗合タクシー旧延岡線 | （地区内4路線） | 乗合タクシー等 | 833.0 | ▲ 2,586 | 244 | – | 2,342 | 2,586 |
| 乗合タクシー北浦線 | （地区内3路線） | 乗合タクシー等 | 2171.0 | ▲ 3,435 | 790 | – | 2,645 | 3,435 |
| コミュニティバス北川線 | （地区内4路線） | 乗合タクシー等 | 6915.0 | ▲ 8,712 | 2,383 | – | 6,329 | 8,712 |
| 合計・平均など | | | 380,714 | ▲ 191,390 | 32,858 | 25,701 | 95,284 | 153,843 |

財政負担の大きさ

出典：年間輸送実績資料

## 3-3　利用が低迷する路線の解消

### 公共交通の前提“乗合交通”としての機能が損なわれている路線が存在しています

- 路線バスの中には、１便平均利用者数2.0人未満など、提供サービスに見合った利用が得られていない路線が存在しています（運行1回に2人以上が乗り合っていない）。
- また、利用者１人が移動するために補填している欠損率が大きな路線も一部にみられます。

表　路線別の利用率と欠損率　　※2019年2月時点

| 方向 | 系統名 | 便平均利用者 | 1人当欠損 | 1人当公的資金 |
|---|---|---|---|---|
| 高千穂線 | 延岡～青雲橋/日之影町立病院～高千穂BC | 4.3人 | 812円 | 812円 |
| | 延岡～日之影駅～大人/町立病院～高千穂 | 3.8人 | 938円 | 938円 |
| 日向線 | イオンタウン日向～病院/一ヶ岡・大福良～レーヨン | 5.9人 | 304円 | 115円 |
| | 延岡～原町/日向病院～東細島～宮ノ上 | 5.3人 | 244円 | 145円 |
| 宮野浦線（古江） | 南延岡～浦城港/バイパス～宮野浦 | 4.8人 | 501円 | 164円 |
| | 古江～直海 | 0.4人 | 2019円 | 1965円 |
| 熊田線 | 延岡～熊田 | 2.2人 | 389円 | 389円 |
| | 延岡～差木野 | 2.0人 | 170円 | 113円 |
| 行縢山登山口線 | 延岡～平田～行縢山登山口 | 0.8人 | 1735円 | 1735円 |
| 外浦線 | 延岡～平田病院～外の浦 | 3.2人 | 321円 | 321円 |
| 三輪線 | 延岡駅～県病院～三輪 | 1.4人 | 806円 | 783円 |
| 祝子川線 | 延岡～庭瀬・桑平～祝子川温泉 | 1.6人 | 2020円 | 1964円 |
| 方財線 | 延岡駅～出北～方財 | 1.0人 | 542円 | 542円 |
| | 延岡駅～出北～文化C | 1.1人 | 465円 | － |
| 東海・川口～南一ヶ岡線 | 延岡駅～イオン延岡～平田東九州病院～南一ヶ岡 | 4.4人 | 215円 | － |
| | 南一ヶ岡～平田東/鶴ヶ丘/イオン延岡/大門/和田越/川島小～東海 | 5.7人 | 256円 | － |
| | 南一ヶ岡～平田東/鶴ヶ丘/イオン延岡/延岡駅～レーヨン | 4.9人 | 191円 | － |
| | 南延岡～大門～川島小～川口 | 5.0人 | 168円 | － |
| | 南延岡～川島小～川口 | 3.6人 | 193円 | 147円 |
| 九州保健福祉大学線 | 延岡駅～すみれ団地/西高/大貫/市役所～保健福祉大学 | 6.3人 | 75円 | － |
| | 南延岡～すみれ団地～保健福祉大学・QOL横前 | 4.3人 | 165円 | － |
| 大武町線 | 延岡駅～柚の木田～大武～延岡営業所 | 0.3人 | 1448円 | － |
| 市街地 | 延岡まちなか循環バス | 4.9人 | 86円 | 158円 |
| 桜ヶ丘～雷管線 | 桜ヶ丘～ペンペルグ/小山橋～雷管 | 6.3人 | 91円 | － |
| | 雷管～イオン延岡～小山橋/歴山～桜ヶ丘 | 4.3人 | 199円 | － |
| 片田～今山線 | 片田団地～南延岡/イオン延岡～今山 | 3.8人 | 208円 | － |
| イオン多々良線 | 延岡駅～青葉台/イオン多々良/イオン延岡/大瀬橋～南延岡 | 3.1人 | 412円 | － |
| 乗合タクシー北方線 | 美々地線 | 3.8人 | 982円 | 982円 |
| | 鹿川線 | 3.5人 | 1980円 | 1980円 |
| | 二股線 | 4.1人 | 1021円 | 1021円 |
| | 猿渡線 | 5.6人 | 912円 | 912円 |
| | 三ヶ村線 | 4.3人 | 737円 | 737円 |
| | 大保下線 | 6.1人 | 1085円 | 1085円 |
| | 下崎・笠下黒原線 | 1.2人 | 2014円 | 2014円 |
| | 片内・菅原線 | 3.5人 | 1311円 | 1311円 |
| | 上中尾線 | 3.4人 | 1285円 | 1285円 |
| 乗合タクシー延岡線 | 上三輪・貝の畑～岡富線 | 0.8人 | 6069円 | 6069円 |
| | 安井・神戸～レーヨン線 | 1.5人 | 3064円 | 3064円 |
| | 須佐～大武線 | 1.6人 | 1639円 | 1639円 |
| | 小川～平田線 | 0.9人 | 2006円 | 2006円 |
| 乗合タクシー北浦線 | 下塚線 | 1.3人 | 2613円 | 2613円 |
| | 市尾内線 | 3.0人 | 1430円 | 1430円 |
| | 三川内線 | 2.3人 | 850円 | 850円 |
| コミュニティバス北川線 | 上赤線 | 3.2人 | 1098円 | 1098円 |
| | 下塚線 | 2.6人 | 1777円 | 1777円 |
| | 瀬口線 | 2.5人 | 797円 | 797円 |
| | 家田線 | 1.2人 | 1547円 | 1547円 |

## 3-4　提供サービス水準の適正化

### （1）提供サービスの水準

**市内各地区の提供サービス水準には差が生じています**

- 本市には、路線バス及び乗合タクシー等の乗り場は全486箇所設置されており、全体の35%は10往復/日以上の運行サービスが提供されています。
- 市内で最もサービス水準が充実した区間は「延岡駅～南延岡間」であり、市街地部に入り込む路線の重なりから運行頻度が高くなっています。
- 郊外部では、北方・北浦地区1往復/日未満、北川・祝子川等は3往復/日未満と、提供する運行サービス水準に差が生じています。
  （北川線より北方線の利用率が上回っています）

図　バス停毎の運行頻度（割合）

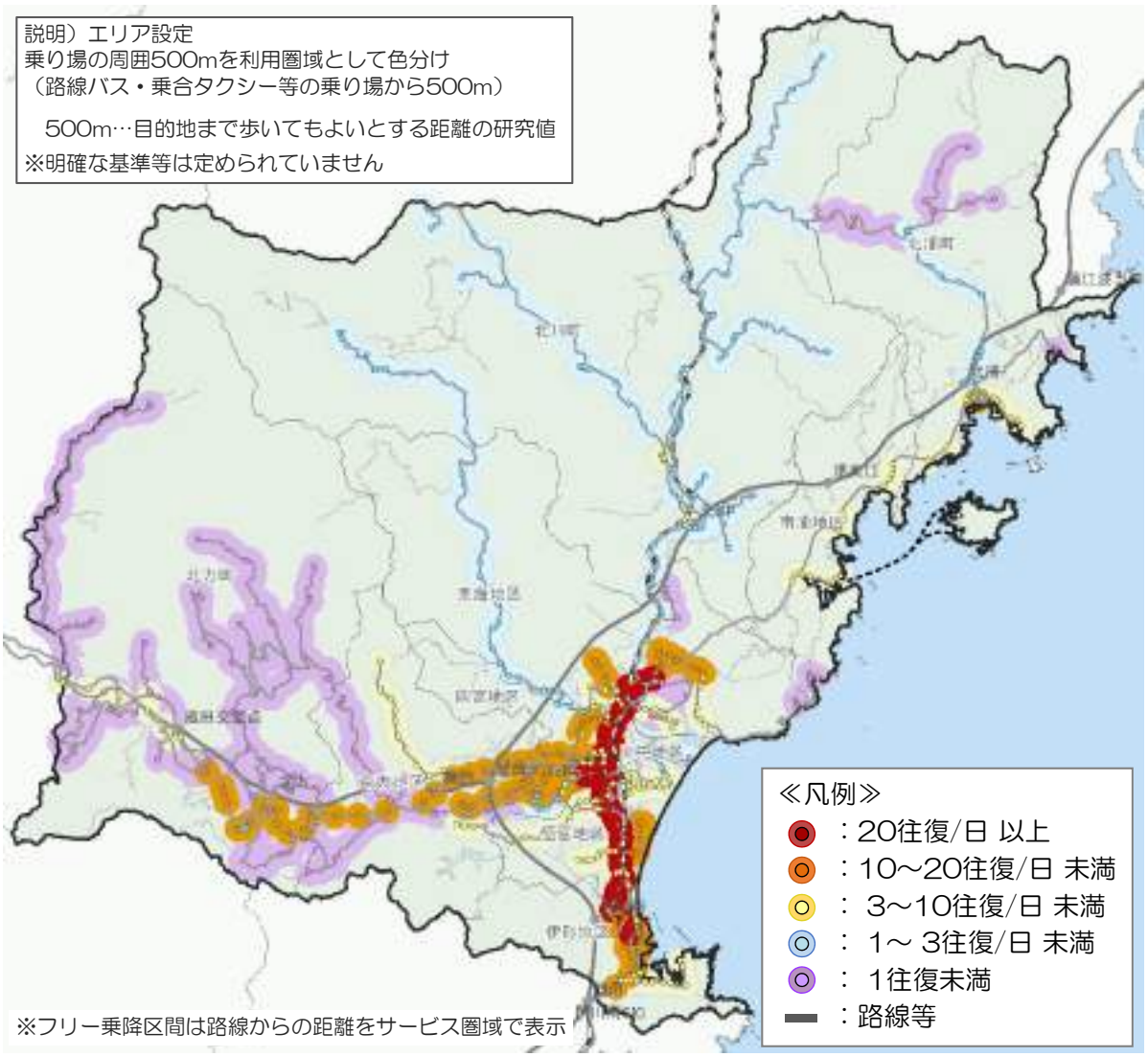



図　各地区の運行サービス水準

## （２）公共交通空白地の存在

### 市街地には主要道路から離れた区域等に交通空白地が存在します

◎路線バス及び乗合タクシー等により、市内人口の94.2%に運行サービスが提供されていますが、市街地には、延岡駅東側や主要道路から離れた区域に公共交通空白地域が一部確認されます。

表　市内各地区の公共交通カバー圏域

| 地区名 | 総人口 | 公共交通カバー圏 | | 空白地域 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 人口 | 割合 | 人口 | 割合 |
| 川中地区 | 3,345 | 2,905 | 86.8% | 440 | 13.2% |
| 岡富地区 | 16,909 | 14,192 | 83.9% | 2,717 | 16.1% |
| 恒富地区 | 37,656 | 36,628 | 97.3% | 1,028 | 2.7% |
| 東海地区 | 16,799 | 15,693 | 93.4% | 1,106 | 6.6% |
| 伊形地区 | 16,675 | 15,804 | 94.8% | 871 | 5.2% |
| 南方地区 | 21,030 | 20,531 | 97.6% | 499 | 2.4% |
| 南浦地区 | 1,555 | 1,417 | 91.1% | 138 | 8.9% |
| 北方地区 | 3,840 | 3,698 | 96.3% | 142 | 3.7% |
| 北浦地区 | 3,229 | 3,133 | 97.0% | 96 | 3.0% |
| 北川地区 | 3,516 | 3,342 | 95.1% | 174 | 4.9% |
| 計 | 124,554 | 117,343 | 94.2% | 7,211 | 5.8% |

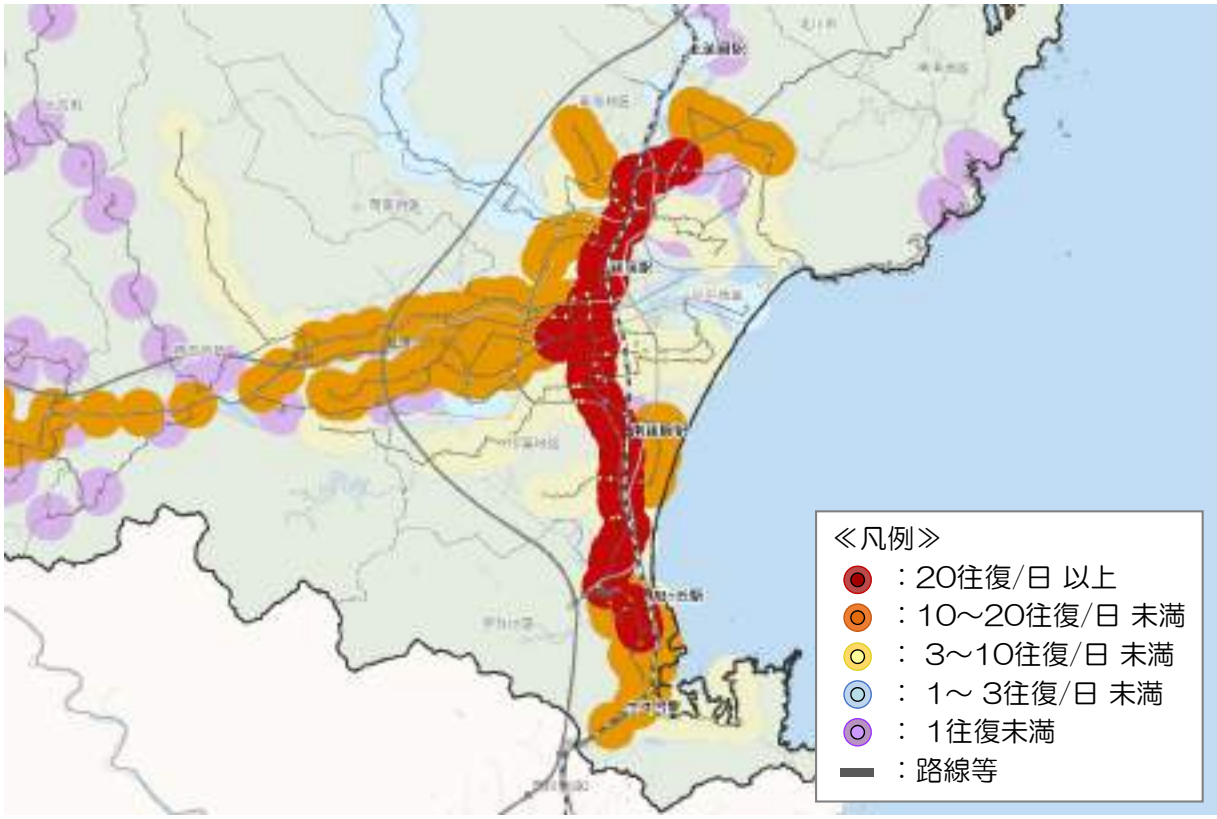
※南浦地区の島浦町は航路（渡船場）対応

■市内公共交通ネットワークのカバー圏域
ネットワークの大部分を占める路線バス・乗合タクシー等の乗り場から500m以内の圏域
※島浦町は渡船場から500m以内の圏域

図　公共交通カバー圏域と公共交通空白地域

### （市街地部における運行サービス水準と公共交通カバー圏域）

- 市街地は郊外部からの路線が集中し、主要道路沿線に比較的高いサービス水準が確保されていますが、公共交通空白地域等が一部確認されます。



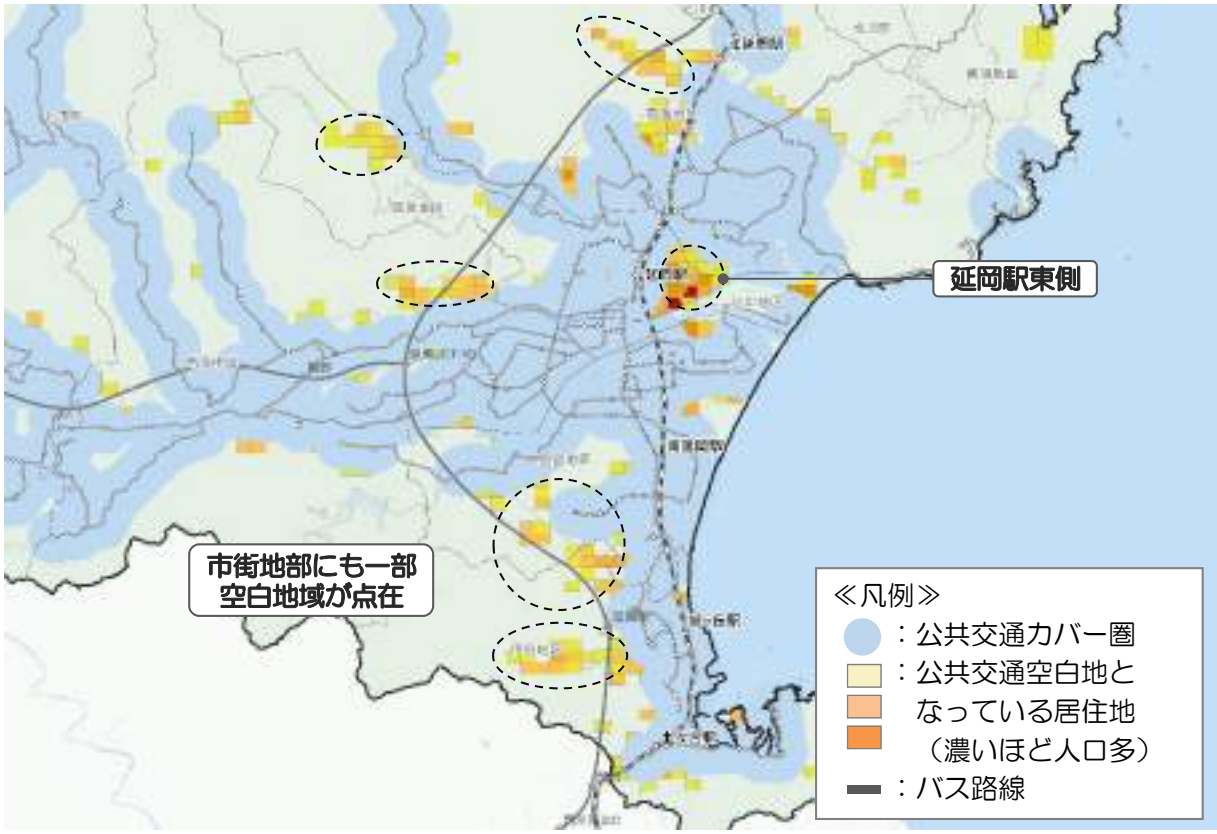
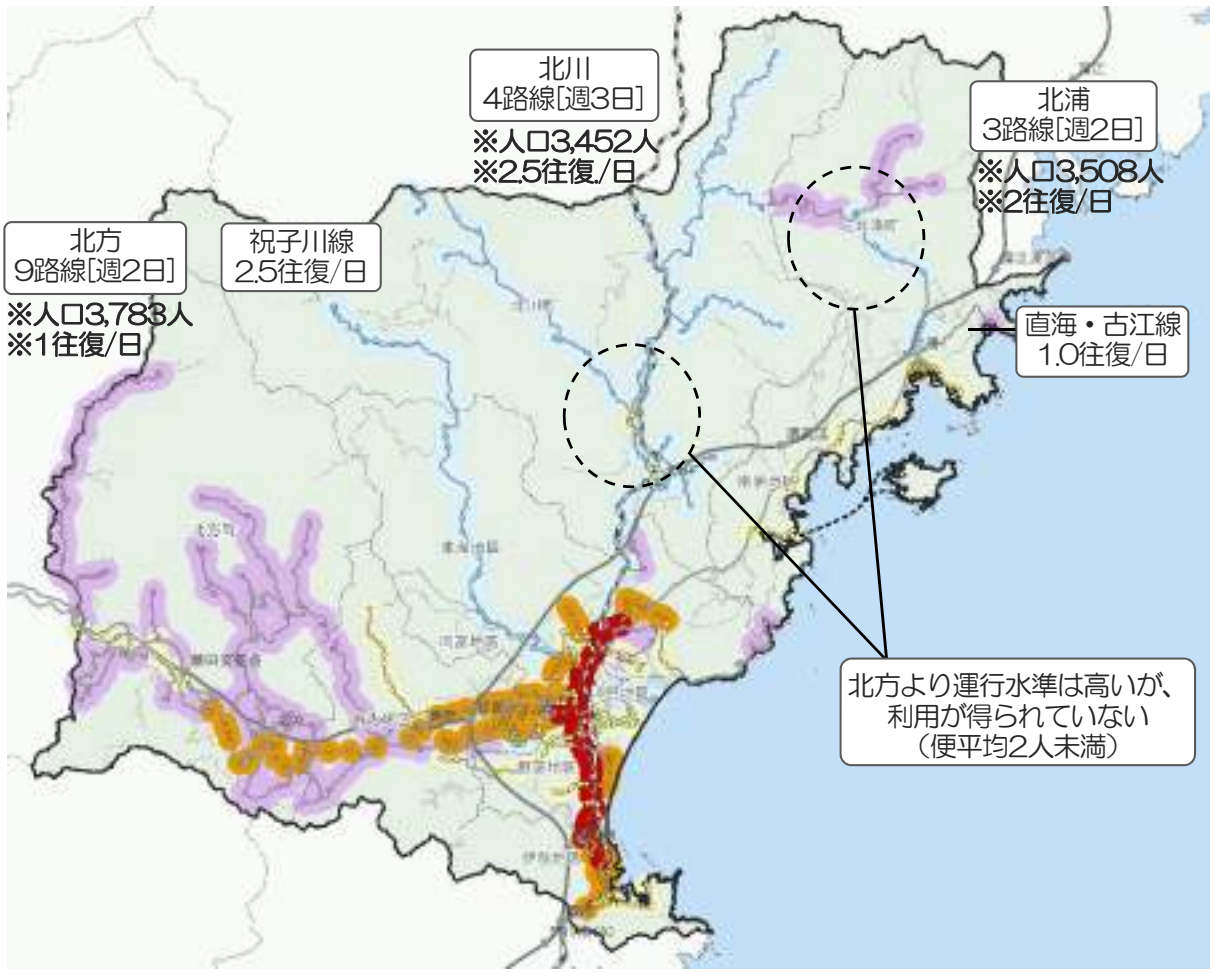




図　公共交通カバー圏域と公共交通空白地域

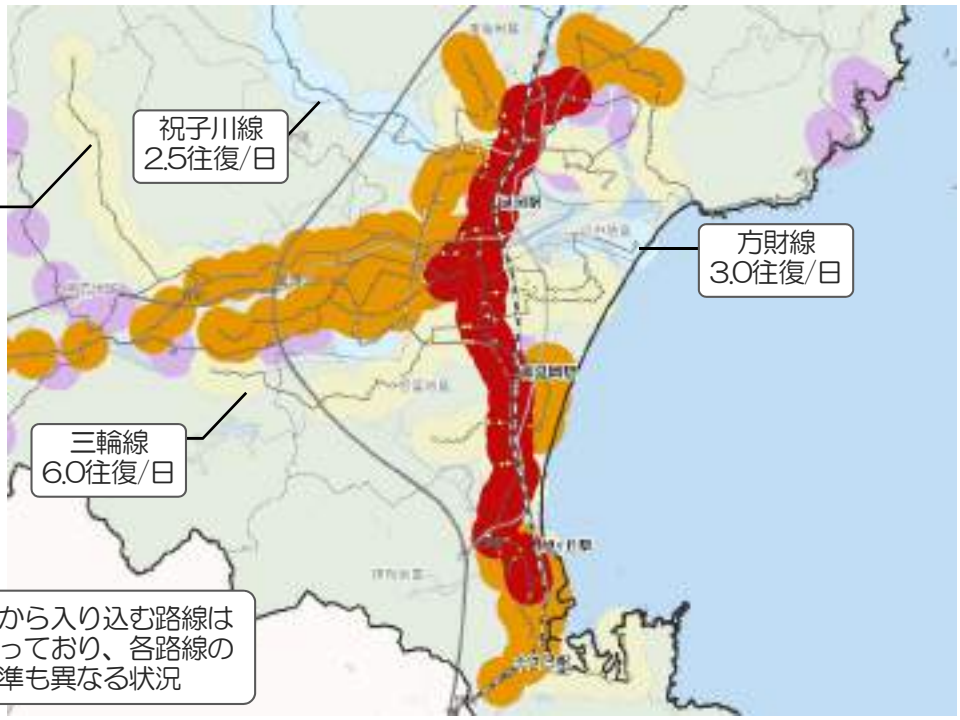
### （３）提供サービスと利用のバランス

**地区ごとの利用に合った提供サービスの改善が必要です**

- 市内には、提供されるサービス水準に対して利用が得られていない路線が存在しており、必要とされる運行サービスの再検証（地域との対話※等）や運行効率化などが必要です。
  ※地域との直接的な対話を通じたサービス改善・運行の見直しが必要




※下図は、各地区の運行サービス水準の図面（再掲）



## 3-5　サービスの非効率（重複）区間の解消

### 放射状の路線が集中する市街地区間では一部非効率なダイヤがあります

- 市内には、各郊外部から市街地に集中する放射状のネットワークが形成されています。
- 特に、外出ニーズの重なる延岡駅～南延岡区間では、運行ダイヤの重複が一部確認でき、非効率なサービスが生じている区間となっています（延岡駅方面39%/南延岡方面31%）。

**〈延岡駅～南延岡区間における重複本数〉**

下記の「重複」は、同時刻または1分差で運行するダイヤ（便数）を示す。

表　重複本数（延岡駅⇒南延岡）

| 時間帯 | 重複 | 総便数 | 重複率 |
|---|---|---|---|
| 5時台 | 0 | 1 | 0% |
| 6時台 | 0 | 3 | 0% |
| 7時台 | 4 | 9 | 44% |
| 8時台 | 4 | 9 | 44% |
| 9時台 | 4 | 8 | 50% |
| 10時台 | 2 | 8 | 25% |
| 11時台 | 2 | 8 | 25% |
| 12時台 | 2 | 9 | 22% |
| 13時台 | 0 | 7 | 0% |
| 14時台 | 4 | 9 | 44% |
| 15時台 | 2 | 11 | 18% |
| 16時台 | 4 | 11 | 36% |
| 17時台 | 0 | 8 | 25% |
| 18時台 | 2 | 6 | 67% |
| 19時台 | 0 | 5 | 0% |
| 20時台 | 2 | 3 | 67% |
| 21時台 | 0 | 0 | - |
| 22時台 | 0 | 0 | - |
| 23時台 | 0 | 0 | - |
| 24時台 | 0 | 1 | 0% |
| 計 | 36 | 116 | 31% |

表　重複本数（南延岡⇒延岡駅）

| 時間帯 | 重複 | 総便数 | 重複率 |
|---|---|---|---|
| 5時台 | 0 | 0 | - |
| 6時台 | 2 | 6 | 33% |
| 7時台 | 7 | 13 | 54% |
| 8時台 | 0 | 8 | 0% |
| 9時台 | 4 | 8 | 50% |
| 10時台 | 4 | 11 | 36% |
| 11時台 | 6 | 10 | 60% |
| 12時台 | 2 | 5 | 40% |
| 13時台 | 8 | 11 | 73% |
| 14時台 | 2 | 5 | 40% |
| 15時台 | 4 | 9 | 44% |
| 16時台 | 4 | 9 | 44% |
| 17時台 | 2 | 9 | 22% |
| 18時台 | 4 | 12 | 33% |
| 19時台 | 0 | 6 | 0% |
| 20時台 | 0 | 1 | 0% |
| 21時台 | 0 | 2 | 0% |
| 22時台 | 0 | 1 | 0% |
| 23時台 | 0 | 0 | - |
| 24時台 | 0 | 0 | - |
| 計 | 49 | 126 | 39% |

**〈重複している運行ダイヤ（抜粋）〉**

〈延岡駅⇒南延岡 方向〉
①川口・東海線3便 － 日向線4便
②宮野浦線6便 － 桜ヶ丘・雷管線6便
③川口・東海線8便 － 宮野浦線8便
④三輪線4便 － 川口・東海線11便
⑤福祉大線10便 － 桜ヶ丘・雷管線12便
⑥片田・今山線9便 － 川口・東海線15便

〈南延岡⇒延岡駅 方向〉
①三輪線2便 － 宮野浦線2便 － 福祉大線2便
②イオン多々良線1便 － 川口・東海線5便
③桜ヶ丘・雷管線5便 － 福祉大線10便
④イオン多々良線2便 － 川口・東海線9便
⑤イオン多々良線3便 － 川口・東海線11便
⑥イオン多々良線4便 － 川口・東海線12便
⑦片田・今山線7便 － 宮野浦線7便
⑧片田・今山線8便 － 川口・東海線15便
⑨桜ヶ丘・雷管線11便 － 宮野浦線10便
⑩桜ヶ丘・雷管線12便 － 宮野浦線11便

## （参考）運行ダイヤが重複している市街地区間

**市街地に入り込む路線は市民の外出ニーズが高い時間帯で重複しやすくなっています**

- 郊外部から市街地に入り込む路線や市街地内の路線が延岡駅～南延岡区間に最も集中します。

**〈関係路線〉**

①高千穂線
②日向線・外浦線
③九州保健福祉大学線
④川口・東海～南一ヶ岡線
⑤宮野浦線
⑥熊田線
⑦祝子川線
⑧行縢山登山口線
⑨桜ヶ丘・雷管線
⑩方財線
⑪三輪線
⑫片田・今山線
⑬イオン多々良線

図　路線バス運行路線図　　出典：宮崎交通(株)路線図

## 3-6　市民の生活行動に応じた運行サービスの確保

### （1）生活サービス施設の集積と分散

**現在の機能集積は郊外部で支所周辺に、市街地部は全体に満遍なく立地しています**

- 主要な生活サービス施設の約84%は市街地周辺エリア（川中/岡富/恒富/東海/南方/伊形）に立地しており、郊外部では支所周辺に拠点機能の集積が確認できます。
- 市街地部では市役所・大門町周辺の機能集積の度合いが高くなっていますが、他の区域は満遍なく施設が立地しており、公共交通の路線が広範に必要な構造となっています。

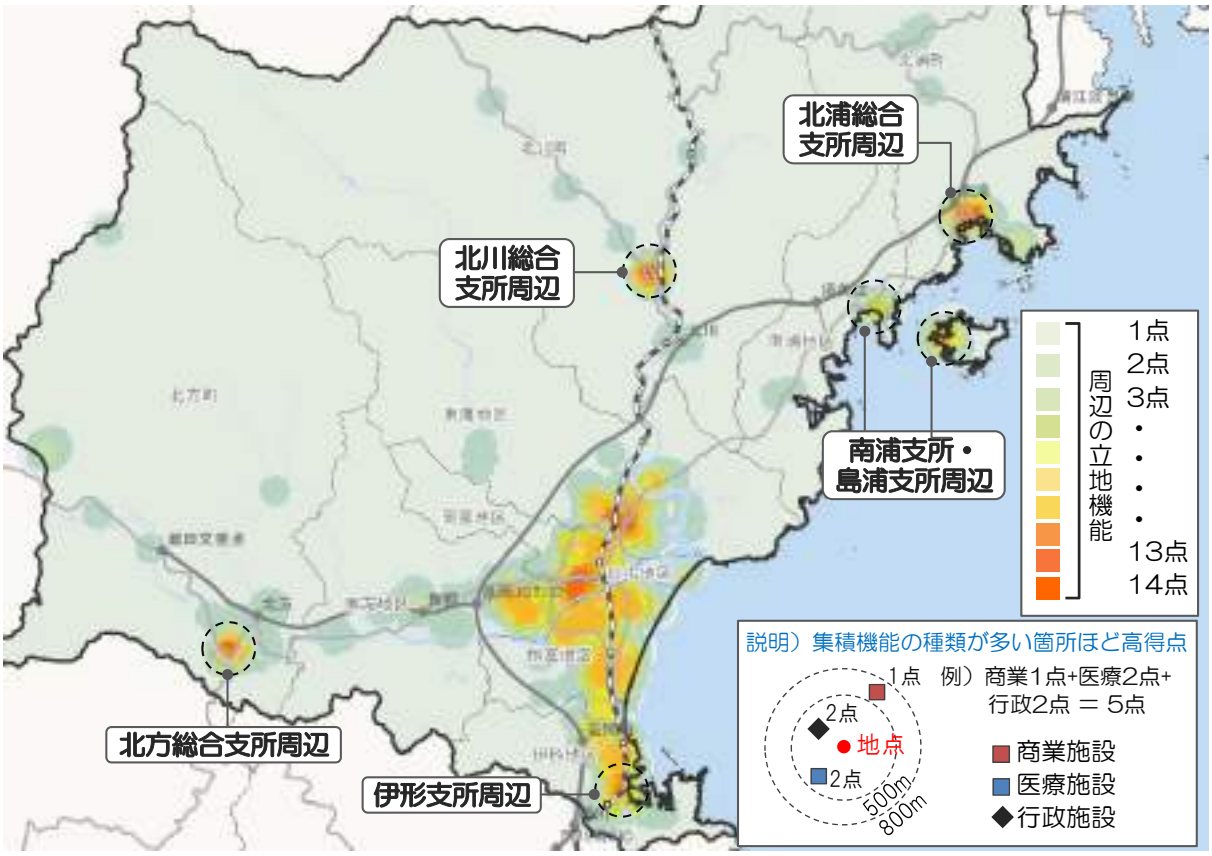



図　機能集積の度合い（商業・医療・金融・行政・教育・福祉・子育て支援）

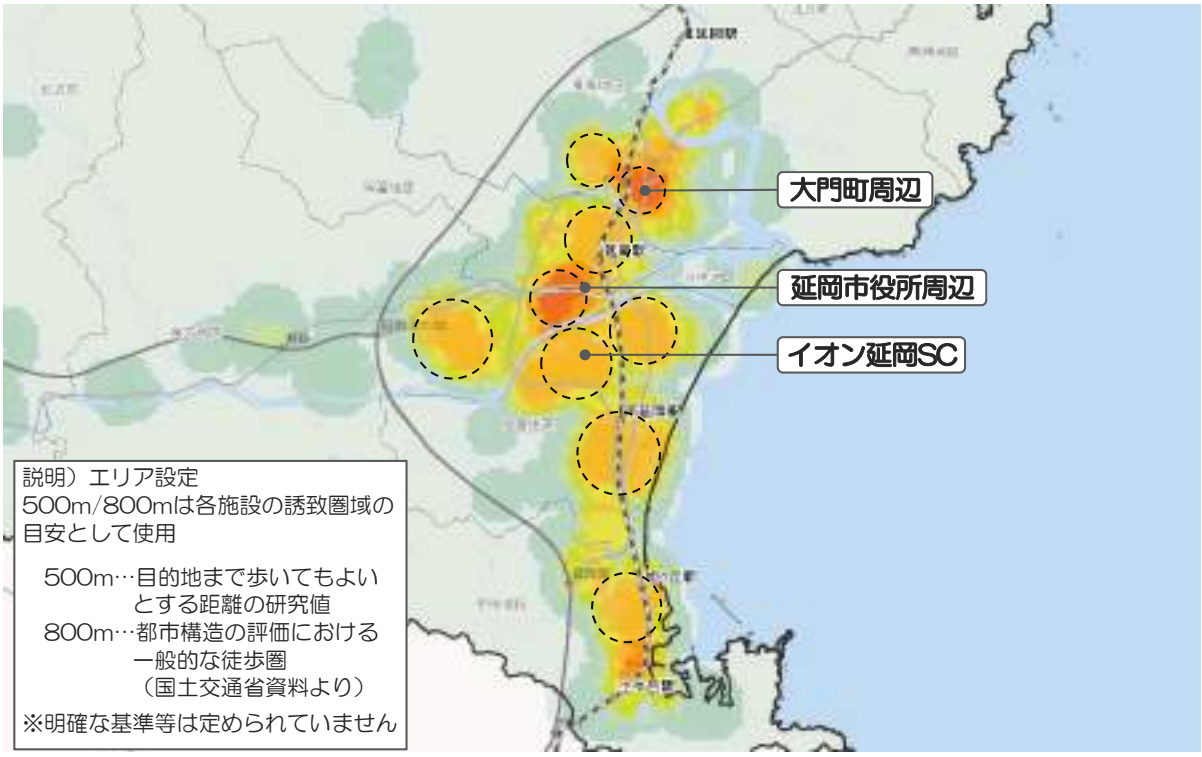



図　機能集積の度合い（市街地部）

## （２）市民の日常的な生活行動とネットワークの関係

### ネットワークは概ね市民行動に合致し、経由地変更などの細かな改善が必要です

- 公共交通網は、交通事業者が長い期間をかけて、市街地を中心とした放射状ネットワークを形成してきました。市民の代表的な生活行動である買い物や通院等と概ね合致しているものの、立地施設の変化や外出先ニーズの変化が徐々に進行し、路線ごとに経由地の変更などの細かな改善を図る必要があります。

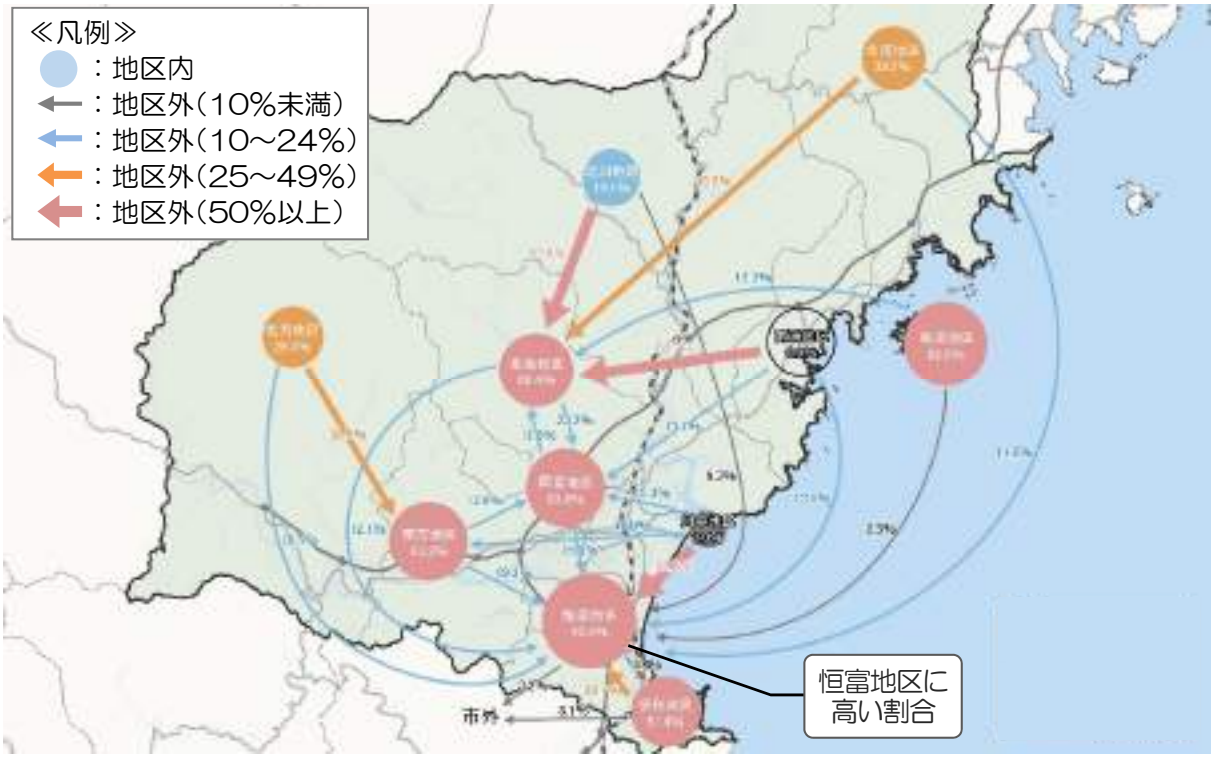



図　買い物時の行動パターン図　　出典：H30市民アンケート調査結果

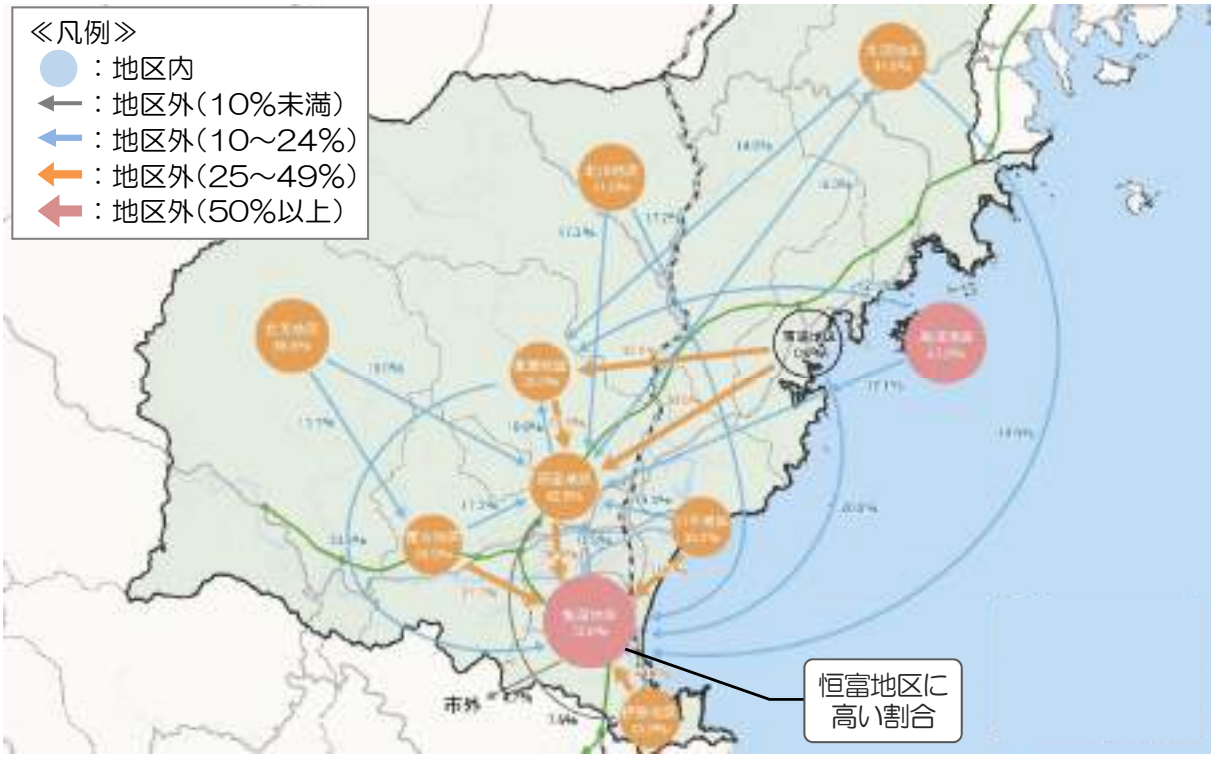



図　通院時の行動パターン図　　出典：H30市民アンケート調査結果

## （参考）日常的な買い物・通院行動の詳細

### 生活行動の範囲は、買い物・通院ともに市内の外出先が大きな割合を占めています

○市民の生活行動では、日常的な買い物・通院はほとんど市内の目的地に外出しており、地区内または市街地部の外出目的地を選択する行動がみられます。

### 〈買い物行動の特徴〉

〈旧延岡市区域〉
市街地は地区内の買い物先の割合が高く、特に恒富地区に集中する傾向
〈郊外部（三北地域）〉
地区内の買い物先も選択しつつ（2～4割）、残りは市街地部方面に外出

表　買い物先と居住地区の関係（無回答を除く）

| 項目 | | サンプル | 買い物先 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 川中 | 岡富 | 恒富 | 東海 | 伊形 | 南方 | 南浦 | 北方 | 北浦 | 北川 | 島浦 | 市外 | 計 |
| 居住地 | 川中地区 | 150 | 2.0% | 15.3% | 56.7% | 4.7% | - | 16.0% | - | - | - | - | - | 5.3% | 100.0% |
| | 岡富地区 | 279 | 0.4% | 63.8% | 15.8% | 12.9% | - | 4.7% | - | - | - | - | - | 2.5% | 100.0% |
| | 恒富地区 | 339 | - | 1.5% | 90.9% | 1.2% | 1.8% | 1.5% | - | - | - | - | - | 3.2% | 100.0% |
| | 東海地区 | 298 | - | 23.2% | 12.1% | 60.4% | 0.3% | 1.0% | - | - | - | - | - | 3.0% | 100.0% |
| | 伊形地区 | 333 | - | 0.6% | 38.7% | - | 51.4% | 1.2% | - | - | - | - | - | 8.1% | 100.0% |
| | 南方地区 | 342 | 0.3% | 12.6% | 19.3% | 0.3% | 0.9% | 63.2% | - | - | - | - | - | 3.5% | 100.0% |
| | 南浦地区 | 99 | - | 13.1% | 13.1% | 68.7% | - | - | - | - | 1.0% | - | - | 4.0% | 100.0% |
| | 北方地区 | 162 | - | 9.9% | 18.5% | 0.6% | 0.6% | 38.9% | - | 28.4% | - | - | - | 3.1% | 100.0% |
| | 北浦地区 | 102 | - | 3.9% | 11.8% | 38.2% | 1.0% | 1.0% | - | - | 39.2% | - | - | 4.9% | 100.0% |
| | 北川地区 | 162 | - | 4.3% | 9.3% | 63.6% | - | - | - | - | - | 19.1% | - | 3.7% | 100.0% |
| | 島浦地区 | 211 | - | 1.9% | 3.3% | 12.3% | - | 0.5% | - | - | - | - | 82.0% | - | 100.0% |

### 〈通院行動の特徴〉

〈旧延岡市区域〉
全地区ともに地区内の通院先の割合が高く、岡富・恒富地区への移動も確認
〈郊外部（三北地域）〉
買い物先に比べて地区内の通院先を選択する割合が高い傾向

表　通院先と居住地区の関係（無回答を除く）

| 項目 | | サンプル | 通院先 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 川中 | 岡富 | 恒富 | 東海 | 伊形 | 南方 | 南浦 | 北方 | 北浦 | 北川 | 島浦 | 市外 | 計 |
| 居住地 | 川中地区 | 114 | 36.0% | 19.3% | 35.1% | 0.9% | 0.9% | 4.4% | - | - | - | - | - | 3.5% | 100.0% |
| | 岡富地区 | 203 | 10.3% | 42.9% | 26.6% | 10.8% | - | 3.9% | - | - | - | - | - | 5.4% | 100.0% |
| | 恒富地区 | 254 | 4.3% | 11.8% | 72.0% | 1.2% | 2.4% | 3.5% | - | - | - | - | - | 4.7% | 100.0% |
| | 東海地区 | 233 | 6.0% | 25.8% | 23.2% | 35.2% | - | 3.0% | - | - | - | - | - | 6.9% | 100.0% |
| | 伊形地区 | 226 | 2.7% | 7.5% | 44.7% | 0.9% | 35.8% | 3.1% | - | - | - | - | - | 5.3% | 100.0% |
| | 南方地区 | 260 | 9.2% | 17.3% | 27.7% | 1.2% | 0.8% | 38.5% | - | - | - | - | - | 5.4% | 100.0% |
| | 南浦地区 | 90 | 5.6% | 30.0% | 20.0% | 32.2% | 2.2% | 3.3% | - | - | 3.3% | - | - | 3.3% | 100.0% |
| | 北方地区 | 131 | 4.6% | 16.0% | 13.0% | 2.3% | - | 13.7% | - | 48.9% | - | - | - | 1.5% | 100.0% |
| | 北浦地区 | 86 | - | 16.3% | 14.0% | 14.0% | 1.2% | 5.8% | - | - | 41.9% | 3.5% | - | 3.5% | 100.0% |
| | 北川地区 | 134 | 3.7% | 17.2% | 17.2% | 11.2% | 3.0% | 5.2% | - | - | - | 41.0% | - | 1.5% | 100.0% |
| | 島浦地区 | 140 | 2.1% | 12.1% | 11.4% | 12.1% | 0.7% | 2.9% | - | - | - | - | 57.9% | 0.7% | 100.0% |

## 3-7　中心市街地のアクセス・回遊を支えるサービスの確保

### 市街地に分散する外出先への移動に対応するネットワークが必要です

- 本市の市街地は、延岡市民の暮らしに必要とされる機能に加え、広域的な生活圏の中心拠点として、定住自立圏の暮らしを支える高次の都市機能に見合ったサービスが必要です。
- 市民の外出先が分散する恒富地区周辺の市街地、北部・南部に広がる市街地をアクセス・回遊しやすい運行サービスの確保を図る必要があります。

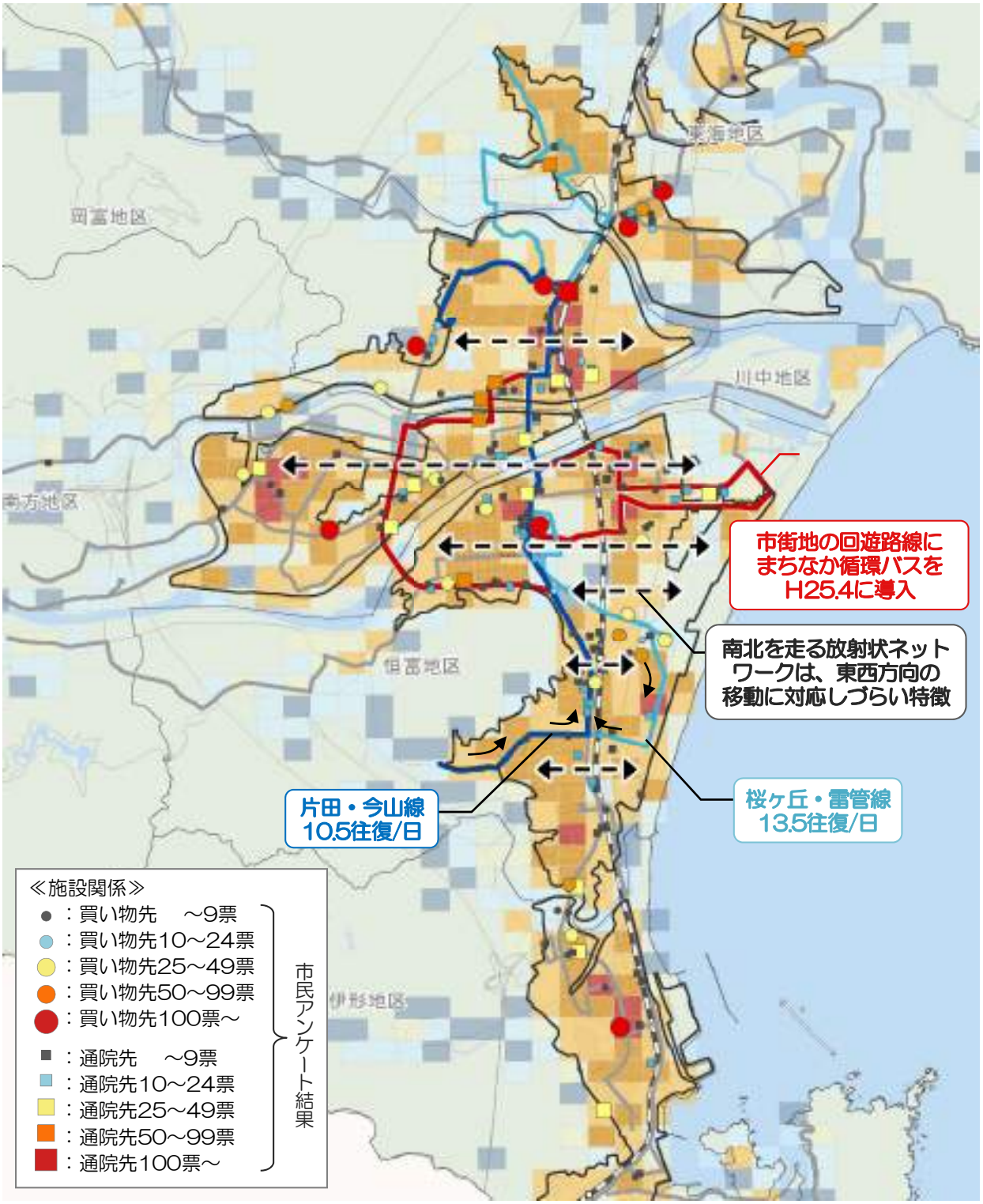



図　市街地部の路線網（人口分布と公共交通路線）

## 3-8　市民が求めている乗り継ぎ利便性の改善

### 市民ニーズの高い乗り継ぎ機能に不十分な状況が生じています

- ネットワークの中心である延岡駅では、列車と路線バスの発着に行き違い等が生じています。
- 鉄道⇔路線バス（タクシー等を含む）のスムーズに乗り継げるなど、交通結節点の乗り継ぎ利便性の向上（相互連携）が必要です。

**〈宮崎方面の列車利用〉市民が自宅から路線バス ⇒ 鉄道（宮崎）を利用する場合**

列車⇔路線バスの発着時刻が数分（5分程）ずれれば乗り継ぎ時間の確保が可能

| 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 | 方財線 | 待ち | 乗車 | JR日豊本線 発⇒ | 〈宮崎〉 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | – | – | – | – | | 5:14 特 | 宮崎方面 滞在 |
| | | | | | | | | | | – | – | – | – | | 5:30 普 | |
| | | | | | | | | | | – | – | – | – | | 5:52 特 | |
| – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | | 6:00 普 | |
| 6:35 | (10分) | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | ▶▶▶ | 6:45 特 | |
| 6:35 | (37分) | – | – | 6:54 | (18分) | 6:46 | (26分) | – | – | 7:12 | – | – | – | ▶▶▶ | 7:12 特 | |
| 6:35 | (51分) | – | – | 7:17 | (09分) | 7:26 | – | – | – | 7:12 | (14分) | – | – | ▶▶▶ | 7:26 (終) | |
| 7:31 | (06分) | 7:30 | (07分) | 7:34 | (03分) | 7:26 | (11分) | 7:31 | (06分) | 7:37 | – | – | – | ▶▶▶ | 7:37 普 | |
| 7:31 | (33分) | 7:30 | (34分) | 7:34 | (30分) | 7:56 | (08分) | 7:31 | (33分) | 7:37 | (27分) | – | – | ▶▶▶ | 8:04 特 | |
| 7:31 | (56分) | 7:30 | (57分) | 7:34 | (53分) | 7:56 | (31分) | 7:31 | (56分) | 8:17 | (10分) | – | – | ▶▶▶ | 8:27 普 | |
| 8:55 | (17分) | 7:30 | (102分) | 8:41 | (31分) | 8:51 | (21分) | 7:31 | (101分) | 9:09 | (03分) | – | – | ▶▶▶ | 9:12 特 | |
| 8:55 | (47分) | 7:30 | – | 8:41 | (61分) | 9:26 | (16分) | 9:36 | (06分) | 9:09 | (33分) | – | – | ▶▶▶ | 9:42 普 | |
| 9:52 | (36分) | 7:30 | – | 10:16 | (12分) | 10:26 | (02分) | 9:36 | (52分) | 10:14 | (14分) | 10:07 | (21分) | ▶▶▶ | 10:28 特 | |
| 10:50 | (15分) | 11:03 | (02分) | 10:39 | (26分) | 10:51 | (14分) | 10:36 | (29分) | 10:14 | (51分) | 10:07 | (58分) | ▶▶▶ | 11:05 特 | |
| 10:50 | (19分) | 11:03 | (06分) | 10:39 | (30分) | 10:51 | (18分) | 10:36 | (33分) | 10:14 | (55分) | 10:07 | (62分) | ▶▶▶ | 11:09 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) | 11:57 | (11分) | ▶▶▶ | 12:08 特 | |
| 11:50 | (44分) | 11:03 | (91分) | 11:53 | (41分) | 12:28 | (06分) | 11:36 | (58分) | 12:14 | (20分) | 11:57 | (37分) | ▶▶▶ | 12:34 普 | |
| 11:50 | (79分) | 13:02 | (07分) | 12:51 | (18分) | 12:28 | (41分) | 12:36 | (33分) | 12:14 | (55分) | 11:57 | (72分) | ▶▶▶ | 13:09 特 | |
| 11:50 | (92分) | 13:02 | (20分) | 12:51 | (31分) | 12:28 | (54分) | 12:36 | (46分) | 13:14 | (08分) | 11:57 | (85分) | ▶▶▶ | 13:22 普 | |
| 13:57 | (11分) | 13:02 | (66分) | 13:56 | (12分) | 13:51 | (17分) | 13:36 | (32分) | 13:14 | (54分) | 11:57 | – | ▶▶▶ | 14:08 特 | |
| 13:57 | (30分) | 13:02 | (85分) | 13:56 | (31分) | 13:51 | (36分) | 13:36 | (51分) | 14:14 | (13分) | 11:57 | – | ▶▶▶ | 14:27 普 | |
| 14:50 | (22分) | 15:12 | – | 14:56 | (16分) | 14:51 | (21分) | 14:36 | (36分) | 14:14 | (58分) | 15:07 | (05分) | ▶▶▶ | 15:12 特 | |
| 14:50 | (40分) | 15:12 | (18分) | 14:56 | (34分) | 14:51 | (39分) | 14:36 | (54分) | 14:14 | (76分) | 15:07 | (23分) | ▶▶▶ | 15:30 普 | |
| 15:52 | (20分) | 15:12 | (60分) | 15:56 | (16分) | 16:03 | (09分) | 14:36 | (96分) | 14:14 | (118分) | 15:07 | (65分) | ▶▶▶ | 16:12 特 | |
| 15:52 | (39分) | 16:13 | (18分) | 15:56 | (35分) | 16:03 | (28分) | 14:36 | (115分) | 16:14 | (17分) | 15:07 | (84分) | ▶▶▶ | 16:31 普 | |
| 17:00 | (31分) | 17:22 | (09分) | 16:33 | (58分) | 17:28 | (03分) | 16:36 | (55分) | 17:14 | (17分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 17:31 特 | |
| 17:00 | (41分) | 17:22 | (19分) | 16:33 | (68分) | 17:28 | (13分) | 16:36 | (65分) | 17:14 | (27分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 17:41 普 | |
| 18:02 | (16分) | 18:05 | (13分) | 17:46 | (32分) | 17:51 | (27分) | 16:36 | (102分) | 18:14 | (04分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 18:18 特 | |
| 18:02 | (45分) | 18:42 | (05分) | 17:46 | (61分) | 17:51 | (56分) | 18:36 | (11分) | 18:14 | (33分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 18:47 普 | |
| 18:50 | (20分) | 18:56 | (14分) | 19:06 | (04分) | 18:56 | (14分) | 19:01 | (09分) | 18:14 | (56分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 19:10 特 | |
| 18:50 | (50分) | 19:29 | (11分) | 19:26 | (14分) | 18:56 | (44分) | 19:01 | (39分) | 19:12 | (28分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 19:40 普 | |
| 18:50 | (87分) | 19:29 | (48分) | 19:26 | (51分) | 19:51 | (26分) | 19:01 | (76分) | 19:12 | (65分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 20:17 特 | |
| 18:50 | (116分) | 20:38 | (08分) | 19:26 | (80分) | 19:51 | (55分) | 19:01 | (105分) | 19:12 | (94分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 20:46 普 | |
| 21:16 | (11分) | 20:38 | (49分) | 19:26 | – | 19:51 | (96分) | 19:01 | – | 19:12 | – | 15:07 | – | ▶▶▶ | 21:27 特 | |
| 21:16 | (22分) | 21:29 | (09分) | 19:26 | – | 19:51 | (107分) | 19:01 | – | 19:12 | – | 15:07 | – | ▶▶▶ | 21:38 普 | |
| 21:16 | (71分) | 21:29 | (58分) | 19:26 | – | 19:51 | – | 19:01 | – | 19:12 | – | 15:07 | – | ▶▶▶ | 22:27 特 | |

**〈大分方面の列車利用〉市民が自宅から路線バス ⇒ 鉄道（大分）を利用する場合**

| 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 | 方財線 | 待ち | 乗車 | JR日豊本線 発⇒ | 〈大分〉 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | | 6:12 普 | 大分方面 滞在 |
| 6:35 | (30分) | – | – | 6:54 | (11分) | 6:46 | (19分) | 7:00 | (05分) | – | – | – | – | ▶▶▶ | 7:05 特 | |
| 7:31 | (33分) | 7:30 | (34分) | 7:34 | (30分) | 7:56 | (08分) | 7:40 | (24分) | 7:37 | (27分) | – | – | ▶▶▶ | 8:04 特 | |
| 8:55 | (14分) | 7:30 | (99分) | 8:41 | (28分) | 8:51 | (18分) | 7:40 | (89分) | 9:09 | – | – | – | ▶▶▶ | 9:09 特 | |
| 9:52 | (43分) | 7:30 | – | 10:16 | (19分) | 10:26 | (09分) | 10:02 | (33分) | 10:14 | (21分) | 10:07 | (28分) | ▶▶▶ | 10:35 特 | |
| 10:50 | (49分) | 11:03 | (36分) | 10:39 | (60分) | 11:28 | (11分) | 11:02 | (37分) | 11:14 | (25分) | 10:07 | (92分) | ▶▶▶ | 11:39 特 | |
| 11:50 | (51分) | 11:03 | (98分) | 11:53 | (48分) | 12:28 | (13分) | 12:02 | (39分) | 12:14 | (27分) | 11:57 | (44分) | ▶▶▶ | 12:41 特 | |
| 11:50 | (105分) | 13:02 | (33分) | 12:51 | (44分) | 13:26 | (09分) | 13:02 | (33分) | 13:14 | (21分) | 11:57 | (98分) | ▶▶▶ | 13:35 特 | |
| 13:57 | (38分) | 13:02 | (93分) | 13:56 | (39分) | 13:51 | (44分) | 14:02 | (33分) | 14:14 | (21分) | 11:57 | – | ▶▶▶ | 14:35 特 | |
| 14:50 | (47分) | 15:12 | (25分) | 14:56 | (41分) | 14:51 | (46分) | 14:02 | (95分) | 14:14 | (83分) | 15:07 | (30分) | ▶▶▶ | 15:37 特 | |
| 15:52 | (47分) | 16:13 | (26分) | 16:33 | (06分) | 16:03 | (36分) | 16:02 | (37分) | 16:14 | (25分) | 15:07 | (92分) | ▶▶▶ | 16:39 特 | |
| 17:00 | (39分) | 17:22 | (17分) | 16:33 | (66分) | 17:28 | (11分) | 17:32 | (07分) | 17:14 | (25分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 17:39 特 | |
| 18:02 | (40分) | 18:42 | – | 17:46 | (56分) | 17:51 | (51分) | 18:30 | (12分) | 18:14 | (28分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 18:42 特 | |
| 18:50 | (43分) | 19:29 | (04分) | 19:26 | (07分) | 18:56 | (37分) | 19:30 | (03分) | 19:12 | (21分) | 15:07 | – | ▶▶▶ | 19:33 普 | |
| 21:16 | (70分) | 21:29 | (57分) | 19:26 | – | 19:51 | – | 19:30 | – | 19:12 | – | 15:07 | – | ▶▶▶ | 22:26 普 | |

※表中の「　」は待ち時間6～20分のもの（移動や乗車券購入、休憩等の時間）

（P42の続き）

## 〈宮崎方面の列車利用〉

| バス到着 | | | | | | | | | | | | | | | | 乗車 | JR日豊本線 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 祝子川線 | 待ち | 三輪線 | 待ち | 熊田線 | 待ち | 行縢山線 | 待ち | 宮野浦 | 待ち | イオン多々良 | 待ち | 大武町線 | 待ち | まちなか循環 | 待ち | | 発⇒ | 〈宮崎〉 | |
| － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | | 5:14 | 特 | 宮崎方面滞在 |
| － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | | 5:30 | 普 | |
| － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | | 5:52 | 特 | |
| － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | | 6:00 | 普 | |
| － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | ▶▶▶ | 6:45 | 特 | |
| － | － | 7:02 | (10分) | － | － | － | － | 7:02 | (10分) | － | － | － | － | － | － | ▶▶▶ | 7:12 | 特 | |
| － | － | 7:02 | (24分) | － | － | － | － | 7:02 | (24分) | － | － | 7:14 | (12分) | － | － | ▶▶▶ | 7:26 | (終) | |
| － | － | 7:02 | (35分) | － | － | 7:28 | (09分) | 7:02 | (35分) | － | － | 7:14 | (23分) | － | － | ▶▶▶ | 7:37 | 普 | |
| － | － | 7:52 | (12分) | 7:48 | (16分) | 7:28 | (36分) | 7:44 | (20分) | － | － | 7:14 | (50分) | － | － | ▶▶▶ | 8:04 | 特 | |
| － | － | 7:52 | (35分) | 7:48 | (39分) | 7:28 | (59分) | 7:44 | (43分) | － | － | 7:14 | (73分) | － | － | ▶▶▶ | 8:27 | 普 | |
| 9:05 | (07分) | 8:47 | (25分) | 7:48 | (84分) | 7:28 | (104分) | 9:00 | (12分) | － | － | 7:14 | (118分) | － | － | ▶▶▶ | 9:12 | 特 | |
| 9:05 | (37分) | 8:47 | (55分) | 9:25 | (17分) | 7:28 | － | 9:00 | (42分) | － | － | 7:14 | － | 9:30 | (12分) | ▶▶▶ | 9:42 | 普 | |
| 9:05 | (83分) | 10:22 | (06分) | 9:25 | (63分) | 9:58 | (30分) | 10:05 | (23分) | 9:56 | (32分) | 9:55 | (33分) | 9:30 | (58分) | ▶▶▶ | 10:28 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | (43分) | 9:25 | (100分) | 9:58 | (67分) | 10:05 | (60分) | 9:56 | (69分) | 9:55 | (70分) | 10:30 | (35分) | ▶▶▶ | 11:05 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | (47分) | 9:25 | (104分) | 9:58 | (71分) | 10:05 | (64分) | 9:56 | (73分) | 9:55 | (74分) | 10:30 | (39分) | ▶▶▶ | 11:09 | 普 | |
| 9:05 | － | 10:22 | (106分) | 9:25 | － | 9:58 | － | 11:13 | (55分) | 11:56 | (12分) | 11:53 | (15分) | 11:30 | (38分) | ▶▶▶ | 12:08 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | － | 9:25 | － | 9:58 | － | 12:19 | (15分) | 11:56 | (38分) | 11:53 | (41分) | 12:30 | (04分) | ▶▶▶ | 12:34 | 普 | |
| 9:05 | － | 10:22 | － | 9:25 | － | 9:58 | － | 12:19 | (50分) | 12:56 | (13分) | 11:53 | (76分) | 12:30 | (39分) | ▶▶▶ | 13:09 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | － | 9:25 | － | 9:58 | － | 12:19 | (63分) | 12:56 | (26分) | 11:53 | (89分) | 12:30 | (52分) | ▶▶▶ | 13:22 | 普 | |
| 9:05 | － | 10:22 | － | 13:25 | (43分) | 9:58 | － | 13:58 | (10分) | 13:56 | (12分) | 13:38 | (30分) | 13:30 | (38分) | ▶▶▶ | 14:08 | 特 | |
| 14:25 | (02分) | 10:22 | － | 13:25 | (62分) | 9:58 | － | 13:58 | (29分) | 13:56 | (31分) | 13:38 | (49分) | 13:30 | (57分) | ▶▶▶ | 14:27 | 普 | |
| 14:25 | (47分) | 10:22 | － | 13:25 | (107分) | 9:58 | － | 14:47 | (25分) | 14:56 | (16分) | 13:38 | (94分) | 14:30 | (42分) | ▶▶▶ | 15:12 | 特 | |
| 14:25 | (65分) | 15:17 | (13分) | 13:25 | － | 9:58 | － | 14:47 | (43分) | 14:56 | (34分) | 13:38 | (112分) | 15:30 | (00分) | ▶▶▶ | 15:30 | 普 | |
| 14:25 | (107分) | 15:17 | (55分) | 13:25 | － | 9:58 | － | 14:47 | (85分) | 15:56 | (16分) | 13:38 | － | 15:30 | (42分) | ▶▶▶ | 16:12 | 特 | |
| 14:25 | － | 15:17 | (74分) | 13:25 | － | 9:58 | － | 16:13 | (18分) | 15:56 | (35分) | 13:38 | － | 16:30 | (01分) | ▶▶▶ | 16:31 | 普 | |
| 14:25 | － | 16:52 | (39分) | 16:55 | (36分) | 16:38 | (53分) | 16:13 | (78分) | 16:56 | (35分) | 13:38 | － | 16:30 | (61分) | ▶▶▶ | 17:31 | 特 | |
| 14:25 | － | 16:52 | (49分) | 16:55 | (46分) | 17:38 | (03分) | 16:13 | (88分) | 16:56 | (45分) | 13:38 | － | 16:30 | (71分) | ▶▶▶ | 17:41 | 普 | |
| 18:15 | (03分) | 18:07 | (11分) | 16:55 | (83分) | 17:38 | (40分) | 17:47 | (31分) | 16:56 | (82分) | 17:46 | (32分) | 16:30 | (108分) | ▶▶▶ | 18:18 | 特 | |
| 18:15 | (32分) | 18:07 | (40分) | 16:55 | (112分) | 17:38 | (69分) | 17:47 | (60分) | 16:56 | (111分) | 17:46 | (61分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 18:47 | 普 | |
| 18:15 | (55分) | 18:07 | (63分) | 16:55 | － | 17:38 | (92分) | 17:47 | (83分) | 16:56 | － | 17:46 | (84分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 19:10 | 特 | |
| 18:15 | (85分) | 18:07 | (93分) | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | (113分) | 16:56 | － | 17:46 | (114分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 19:40 | 普 | |
| 18:15 | － | 18:07 | － | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | － | 16:56 | － | 19:54 | (23分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 20:17 | 特 | |
| 18:15 | － | 18:07 | － | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | － | 16:56 | － | 19:54 | (52分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 20:46 | 普 | |
| 18:15 | － | 18:07 | － | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | － | 16:56 | － | 19:54 | (93分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 21:27 | 特 | |
| 18:15 | － | 18:07 | － | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | － | 16:56 | － | 19:54 | (104分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 21:38 | 普 | |
| 18:15 | － | 18:07 | － | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | － | 16:56 | － | 19:54 | － | 16:30 | － | ▶▶▶ | 22:27 | 特 | |

## 〈大分方面の列車利用〉

| バス到着 | | | | | | | | | | | | | | | | 乗車 | JR日豊本線 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 祝子川線 | 待ち | 三輪線 | 待ち | 熊田線 | 待ち | 行縢山線 | 待ち | 宮野浦 | 待ち | イオン多々良 | 待ち | 大武町線 | 待ち | まちなか循環 | 待ち | | 発⇒ | 〈大分〉 | |
| － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | | 6:12 | 普 | 大分方面滞在 |
| － | － | 7:02 | (03分) | － | － | － | － | 7:02 | (03分) | － | － | － | － | － | － | ▶▶▶ | 7:05 | 特 | |
| － | － | 7:52 | (12分) | 7:48 | (16分) | 7:28 | (36分) | 7:44 | (20分) | － | － | 7:14 | (50分) | － | － | ▶▶▶ | 8:04 | 特 | |
| 9:05 | (04分) | 8:47 | (22分) | 7:48 | (81分) | 7:28 | (101分) | 9:00 | (09分) | － | － | 7:14 | (115分) | － | － | ▶▶▶ | 9:09 | 特 | |
| 9:05 | (90分) | 10:22 | (13分) | 9:25 | (70分) | 9:58 | (37分) | 10:05 | (30分) | 9:56 | (39分) | 9:55 | (40分) | 10:30 | (05分) | ▶▶▶ | 10:35 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | (77分) | 9:25 | － | 9:58 | (101分) | 11:13 | (26分) | 9:56 | (103分) | 11:19 | (20分) | 11:30 | (09分) | ▶▶▶ | 11:39 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | － | 9:25 | － | 9:58 | － | 12:19 | (22分) | 11:56 | (45分) | 11:53 | (48分) | 12:30 | (11分) | ▶▶▶ | 12:41 | 特 | |
| 9:05 | － | 10:22 | － | 13:25 | (10分) | 9:58 | － | 12:19 | (76分) | 12:56 | (39分) | 11:53 | (102分) | 13:30 | (05分) | ▶▶▶ | 13:35 | 特 | |
| 14:25 | (10分) | 10:22 | － | 13:25 | (70分) | 9:58 | － | 13:58 | (37分) | 13:56 | (39分) | 13:38 | (57分) | 14:30 | (05分) | ▶▶▶ | 14:35 | 特 | |
| 14:25 | (72分) | 15:17 | (20分) | 13:25 | － | 9:58 | － | 14:47 | (50分) | 14:56 | (41分) | 13:38 | (119分) | 15:30 | (07分) | ▶▶▶ | 15:37 | 特 | |
| 14:25 | － | 15:17 | (82分) | 13:25 | － | 16:38 | (01分) | 16:13 | (26分) | 15:56 | (43分) | 13:38 | － | 16:30 | (09分) | ▶▶▶ | 16:39 | 特 | |
| 14:25 | － | 16:52 | (47分) | 16:55 | (44分) | 17:38 | (01分) | 16:13 | (86分) | 16:56 | (43分) | 13:38 | － | 16:30 | (69分) | ▶▶▶ | 17:39 | 特 | |
| 18:15 | (27分) | 18:07 | (35分) | 16:55 | (107分) | 17:38 | (64分) | 17:47 | (55分) | 16:56 | (106分) | 17:46 | (56分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 18:42 | 特 | |
| 18:15 | (78分) | 18:07 | (86分) | 16:55 | － | 17:38 | (115分) | 17:47 | (106分) | 16:56 | － | 17:46 | (107分) | 16:30 | － | ▶▶▶ | 19:33 | 普 | |
| 18:15 | － | 18:07 | － | 16:55 | － | 17:38 | － | 17:47 | － | 16:56 | － | 19:54 | － | 16:30 | － | ▶▶▶ | 22:26 | 普 | |

※表中の「　　」は待ち時間6～20分のもの（移動や乗車券購入、休憩等の時間）

## 3-9　観光客等の来訪者が利用しやすいサービスの確保

### （1）来訪者による観光

**観光客の多くは自家用車を利用し、公共交通によるアクセスが不足しています**

- 本市はこれまで工業都市の目立つ発展を遂げてきましたが、東九州自動車道の開通をきっかけに観光産業化に注力しており、滞在時間の延長や宿泊等による観光消費拡大に向けて観光資源の磨きあげに取り組んでいます。
- 市内の観光入込客数は増加傾向にありますが、道の駅等の利用者、本市を通過する高千穂旅行客のほとんどは自家用車利用が占め、公共交通を利用した観光地へのアクセスが不足する状況が確認されます。

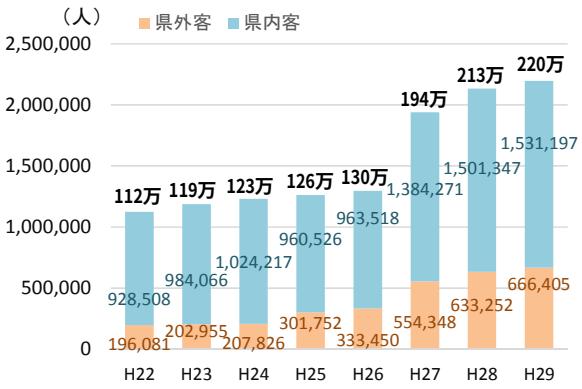



図　観光入込客数の推移

出典：宮崎県観光入込客統計調査（各年）

**〈関係路線〉**

| | | |
|---|---|---|
| ①高千穂線 | ③祝子川線 | ⑤行縢山登山口線 |
| ②宮野浦線（島浦島・北浦） | ④熊田線 | ⑥まちなか循環バス（臨時運行など） |

図　市内観光資源の分布

## （参考）周辺観光地における観光客の特性

◎宮崎県観光入込客統計調査では、県北地域2拠点（道の駅北浦・高千穂峡）に訪れている観光客にヒアリング調査を実施しています。

### 〈観光客の居住地区〉

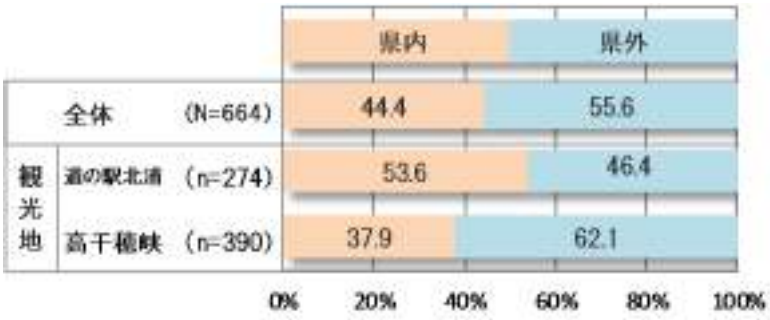



図　県内・県外の区分

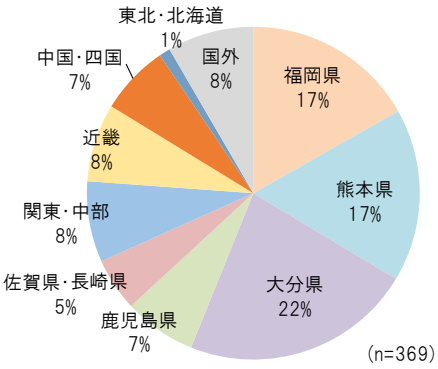



図　県外客の内訳

### 〈観光客の年齢層〉

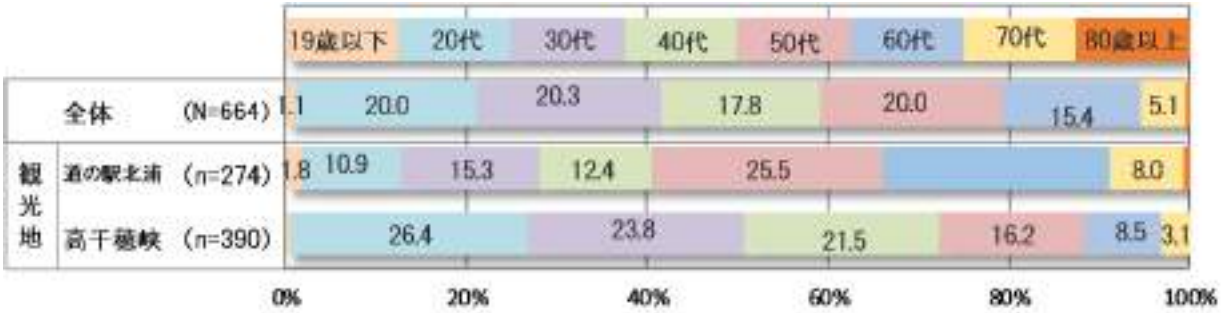



図　観光客の年齢区分

### 〈日帰り・宿泊の区分〉

図　観光客の旅行形態

### 〈利用交通手段〉

観光客のほとんどが自家用車で公共交通が選ばれていない現状

図　観光客の利用交通手段

## 3-10　利用者に届くわかりやすい情報案内の充実

### 利用方法がわからないことは利用を敬遠される要因にもなります

○公共交通を利用していない理由には、それぞれの調査で情報のわかりづらさ等が一定数ずつ挙げられており、利用者の不安や利用を敬遠する原因にもつながっています。

図　公共交通を利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

出典：主要沿線施設の利用者ヒアリング調査結果

図　公共交通を利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

出典：高校生アンケート調査結果

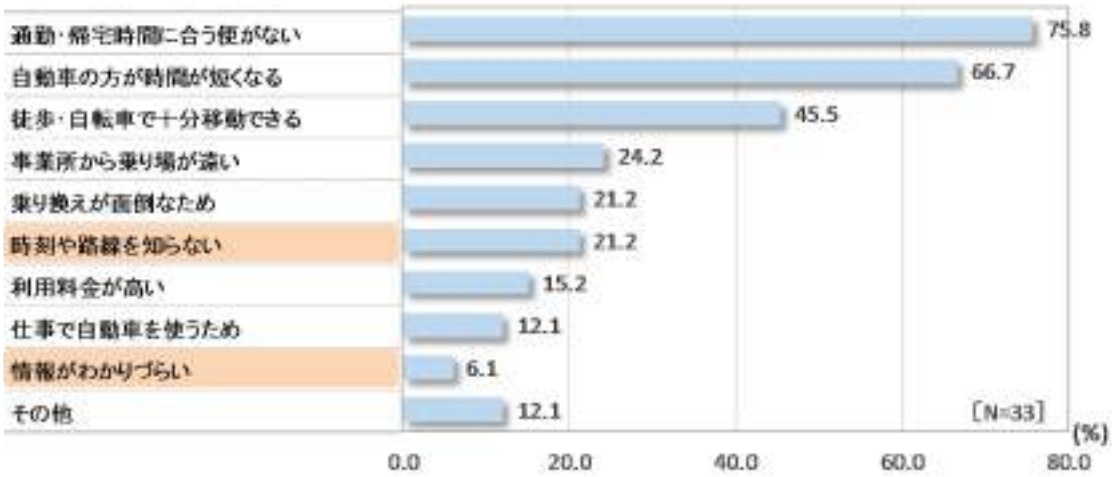



図　公共交通を利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

出典：企業アンケート調査結果

## 利用する人それぞれに適切な情報を提供する方法を模索する必要があります

- “公共交通の利用方法がわからない”ことは、利用を妨げるハードルの一つであり、サービスを利用してもらうための土台として、誰にでもわかる情報案内の充実を目指す必要があります。
- インターネットの情報案内に限らず、紙面等も活用しながら適切な情報を必要としている人に届けるための情報案内を模索する必要があります。

### 〈利用者目線からみた情報案内－いくつもの“？”に立ち向かう〉

①どの方法で調べれば良い“？”
⇒コンビニには公共交通マップなどはない

②どの乗り場で乗り降りすれば良い“？”
⇒インターネット情報検索サイトとして一般に知られる“Google”を使って「延岡市 _ 路線バス」で検索

路線図を発見▶▶▶
乗るバス停「延岡駅」
降りるバス停「市役所前」

③どの路線に乗れば良い“？”
⇒宮崎交通ＨＰから案内される「九州のバス時刻表」で検索（下図：一番早い便でも間に合わない．．．）

④約束の時間に間に合う便はない“？”
⇒乗り場の名前がわからないと検索はできない
⇒行けそうなバス停を予想（勘）で選ぶ？
（下図：徒歩4分の中央通はバス便数が充実）

**運行内容を覚えていない場所では、利用する度に負担感がある**

### 〈市役所前バス停での結果〉

出典：九州のバス時刻表HP

## 3-11　自家用車への依存度が高い市民に選んでもらうための利用促進

### （1）市民の生活行動と公共交通利用

**自家用車利用を前提とした市民の暮らしが地域に浸透しています**

- 市民の生活行動では、全体の70.8%が自家用車を利用（自分で運転）し、高齢者の自家用車への依存度も高い状況が確認されます（高齢ドライバーによる事故危険性が懸念）。
- 一方で、全体の10.2%は「自家用車を保有していない」または「家族等に送迎を頼めない」等の移動困難な方が存在しています（75歳以上の後期高齢者に多い傾向）。

出典：市民アンケート調査結果

図　市民の自動車等の利用状況

**高齢者の多くが免許を保有し、半数以上は免許返納の必要を感じながら生活しています**

- 65歳以上の高齢者は、全体の約1/3（32.4%）が既に運転免許を持っていませんが、全体の64.8%は運転免許を保有しています。
- 運転免許を保有する高齢者の半数以上は、時期未定を含めて、免許返納の必要性を感じながら暮らしている状況です（暮らしに必要で返納できない等）。

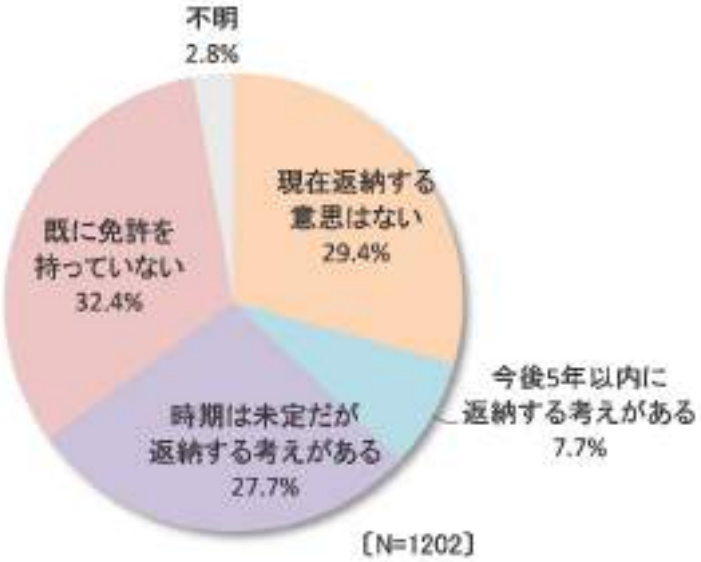



図　運転免許の返納についての考え

出典：市民アンケート調査結果（65歳以上の回答者）

### （２）公共交通を利用しない市民の心理

**自家用車を利用する習慣が根付き、公共交通の利用意識が遠のいています**

◎鉄道は定時性・速達性の良さなど、路線バスや乗合タクシー等は乗り場が近い等を理由に利用されている一方で、自家用車利用の定着により利用割合は低迷しています。

表　公共交通の利用状況（要約）

| 項目 | 利用率 | 利用する理由 | 利用しない理由 |
|---|---|---|---|
| JR<br>日豊本線 | 13.9% | ・時間が正確　・安全安心<br>・所要時間が短い　など | ・自家用車等を利用（利用を考える事がない）<br>・鉄道を使うような移動目的がない　など |
| 路線バス | 13.2% | ・他に交通手段がない<br>・自宅がバス停に近い<br>・安全安心　など | ・自家用車等を利用（利用を考える事がない）<br>・家族等の送迎で十分に移動できる<br>・本数が少ない　・バス停が遠い　など |
| 乗合タクシー等 | 延岡0.7%<br>北方3.9%<br>北浦4.3%<br>北川7.2% | ・他に交通手段がない<br>・自宅が乗り場に近い など | ・家族等の送迎で十分に移動できる<br>・自家用車等を利用（利用を考える事がない）<br>・他の手段で十分に移動できる　など |
| 定期航路 | 95.4%<br>※島浦のみ | （利用目的）<br>買い物、通院、通勤の順 | （改善を期待すること）<br>・欠航が少なくなる船舶の強化<br>・快適に過ごせる船内設備　など |

出典：市民アンケート調査結果

**自家用車利用に依存する市民に選んでもらうための利用促進が必要です**

◎利用しない理由では、日常生活で公共交通を利用しようと考えることがないとの意向が大きな割合を占め、公共交通利用を考えてもらう・選んでもらうための利用促進が必要です。

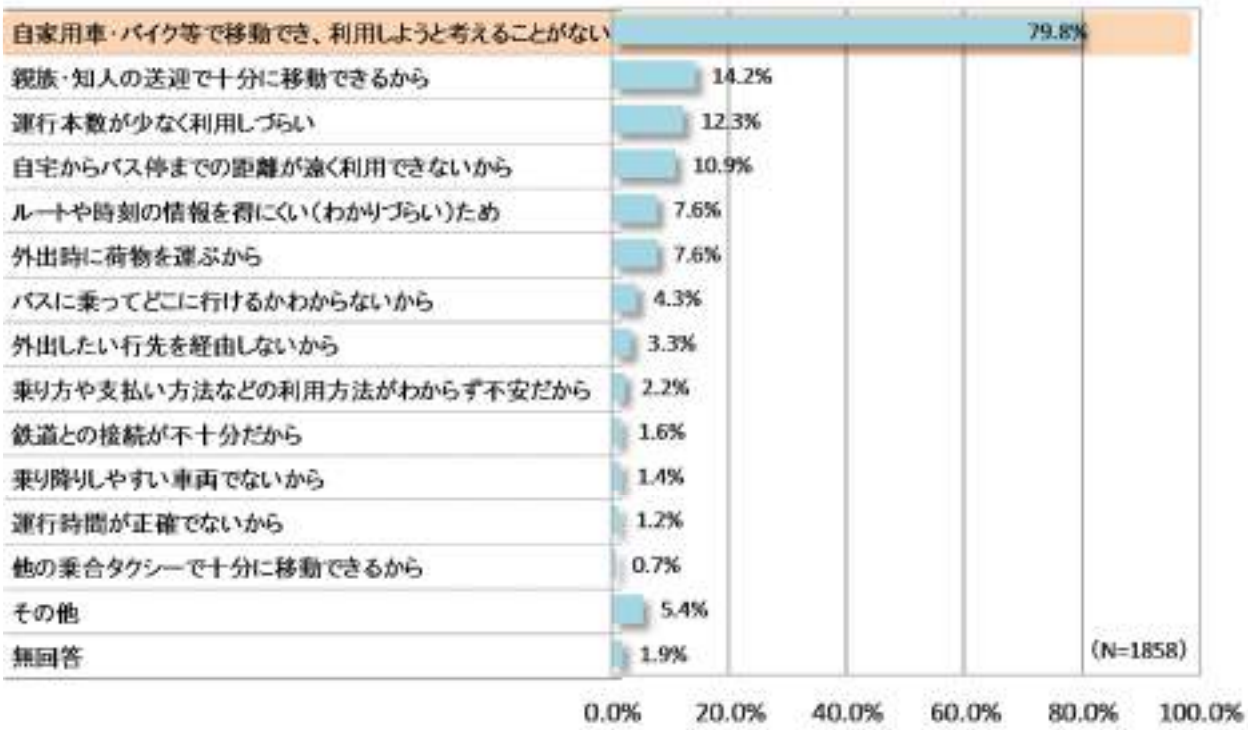



図　路線バスを利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

出典：市民アンケート調査結果

## （3）市民がもつ事業継続意向

### 事業継続については継続すべきとの意見が多くなっています

- 多くの市民が自家用車を利用し、公共交通の利用が減少することで運行サービスが低下していくため、公共交通を必要とする市民が利用しづらい（できない）状況となっています。
- しかし、市民がもつ事業継続の意向では継続すべきとの意見が多く、継続すべきでない意見は全体の3.6%に留まっています。

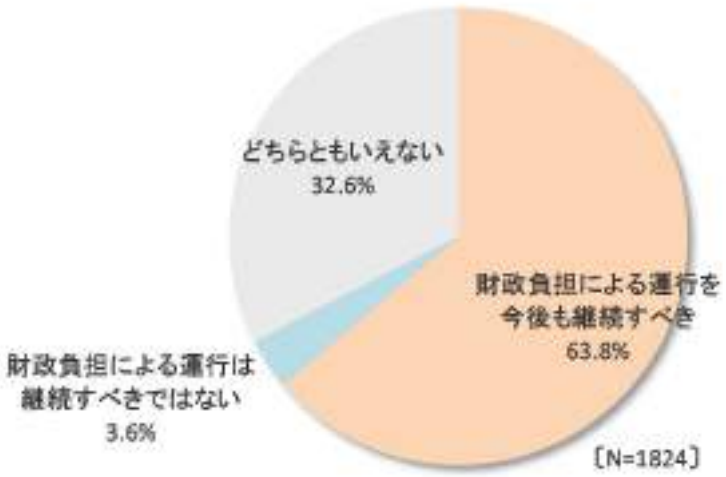



図　事業継続意向（不明票除く）

出典：市民アンケート調査結果

### 今後の事業継続においては財政負担の軽減に向けた工夫が求められています

- 事業継続意向をもつ市民の考えでは、財政負担の軽減に向けた工夫が必要との意見が比較的多くなっています（次いで、現状サービス水準を維持）。

図　財政負担のあり方についての意向

出典：市民アンケート調査結果（財政負担による運行を今後も継続すべきの回答者）

## 3-12　公共交通を利用する暮らしの定着を図る利用促進

### （1）公共交通利用のきっかけづくり

**自家用車を利用する市民に公共交通の利用を考えてもらうきっかけが必要です**

- 自家用車への依存度が高い市民意識では、公共交通を利用しようと考えることがないとの意向が大きな割合を占めています。
- 過度に自家用車に頼る暮らしから、鉄道・バス等を適度に利用することを考えてもらうためのきっかけが必要であり、公共交通を利用する習慣の定着を図る必要があります。

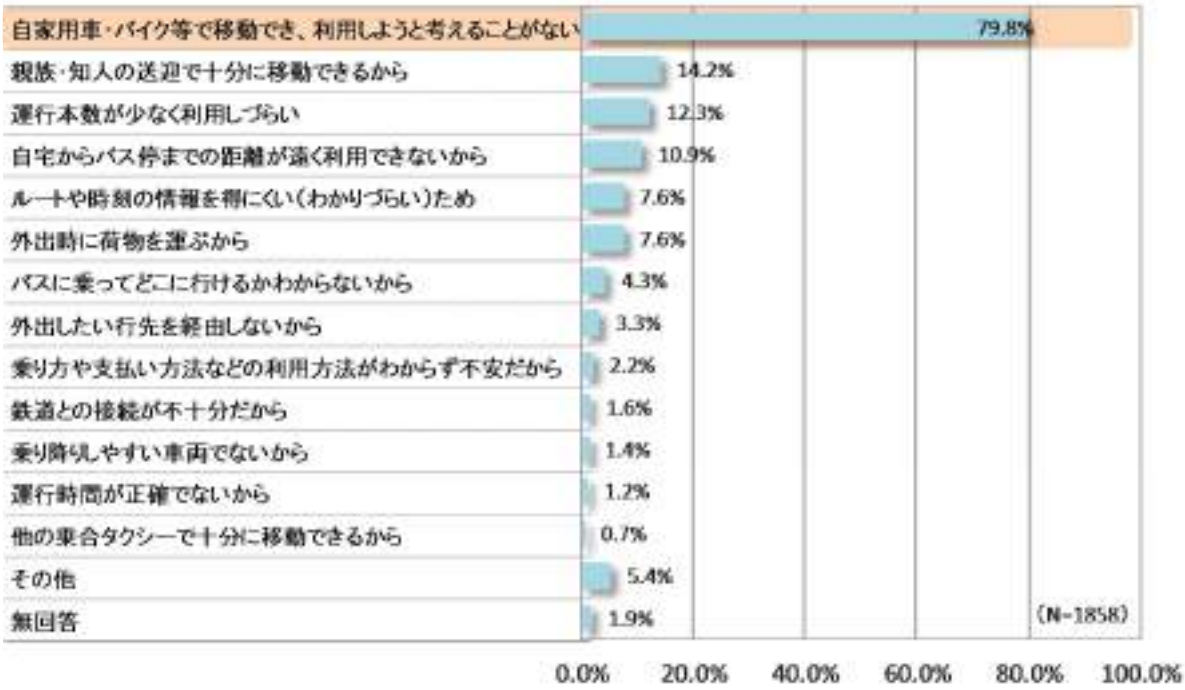



図　【再掲】路線バスを利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

出典：市民アンケート調査結果

**個々の市民の暮らし方（生活行動）に合わせた利用促進が必要です**

- 個々の市民が暮らし方を変えることは大きなハードルであり、公共交通を利用する“習慣”として普段の生活に定着していくよう、ターゲットに応じた乗り方教室、自発的な公共交通選択を促す呼びかけなど、企画の定期的な実施などに取り組んで行くことが重要です。

**〈現在までの取り組み実績〉**

イベント単発で暮らし方を変えるハードルは高く、丁寧に回数を重ねていく取組みが必要

図　バスの乗り方教室（子ども・高齢者など）

図　バスの絵本

## （2）高校生の通学実態・意識（潜在的な需要の検証）

### 市内の高校生は通学時の移動手段として主に自転車利用が定着しています

- 地域公共交通の主要なターゲット層となり得る「高校生」は、通学時は主に自転車を利用しており、一部の高校生はJR利用（普通・特急）と自転車が確認されます。
  （交通事業者への聞き取りより、駅に自転車を停め鉄道・自転車を利用する高校生を確認）

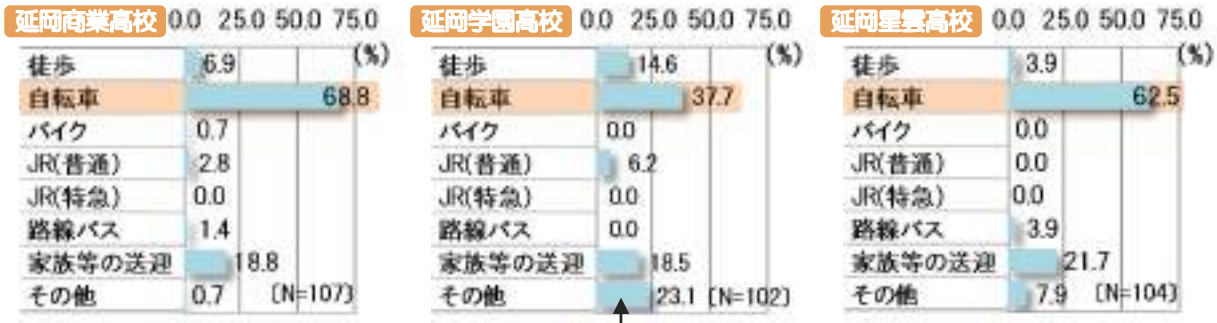


図　市内高校の立地状況

出典：高校生アンケート調査結果

## 路線バスは遊びに行く際に利用され、約半数は利用した事がない状況です

- 路線バスの利用経験では、全体の32.5%が過去1年間に利用した事があり、遊びに行く際に利用されています（月1回未満がほとんど）。
- 約半数の生徒は、過去1年間に路線バスを利用した事がなく、利用意識が遠のいています。

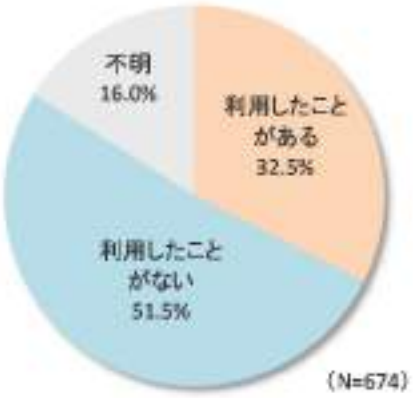



図　路線バスの利用経験
（過去1年間）

図　路線バスの利用目的

出典：高校生アンケート調査結果

## 通学に合わせた改善を図りながらも、遊び等の一時利用を含む利用促進が必要です

- 路線バスの運行本数の拡充・わかりやすい情報提供等に改善の期待が寄せられています。
- 高校の沿線まで運行する路線バスは、単純な運行本数の増加は難しく、各高校の通学時間帯に合わせたダイヤ改善を図りながら、遊び等の一時利用を含めた利用促進が必要です。

図　路線バスに改善を期待すること

表　各高校における生徒の登校時間

| 登校時間（学校到着） | 延岡高校 | 延岡青明高校 | 延岡工業高校 | 延岡商業高校 | 延岡星雲高校 | 延岡学園高校 | 聖心ウルスラ高校 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| サンプル数 | 121 | 57 | 74 | 107 | 104 | 102 | 107 |
| 6:30以前 | 0.8 | - | - | - | - | - | - |
| 6:30～6:59 | 5.8 | - | - | 2.8 | 2.9 | 3.9 | - |
| 7:00～7:29 | 80.2 | - | 2.7 | 4.7 | 89.4 | 10.8 | 1.9 |
| 7:30～7:59 | 5.0 | - | 26.7 | 46.7 | 4.8 | 12.7 | 63.6 |
| 8:00～8:29 | 5.0 | - | 66.7 | 44.9 | 1.0 | 71.6 | 32.7 |
| 8:30～8:59 | - | - | - | 0.9 | - | - | 1.9 |
| 9:00分～11:59 | - | - | - | - | - | - | - |
| 12:00～12:29 | - | 1.8 | - | - | - | - | - |
| 12:30分～12:59 | - | 10.5 | - | - | - | - | - |
| 13:00～13:29 | 1.7 | 68.4 | - | - | - | - | - |
| 13:30以降 | - | 14.0 | - | - | - | - | - |
| 無回答 | 1.7 | 5.3 | 4.0 | - | 1.9 | 1.0 | 0.0 |

出典：高校生アンケート調査結果

## （3）市内事業所の通勤実態・意識（潜在的な需要の検証）

### 市内に立地する事業所は、自家用車による通勤がほとんどとなっています

- 高校生と同様に、地域公共交通の主要なターゲット層になり得る事業所（従業員）の通勤実態では、ほとんどの事業所（従業員）で自家用車による通勤が定着しています。
- 通勤手段は従業員の自由選択とする事業所側（待遇として）が多くなっています。

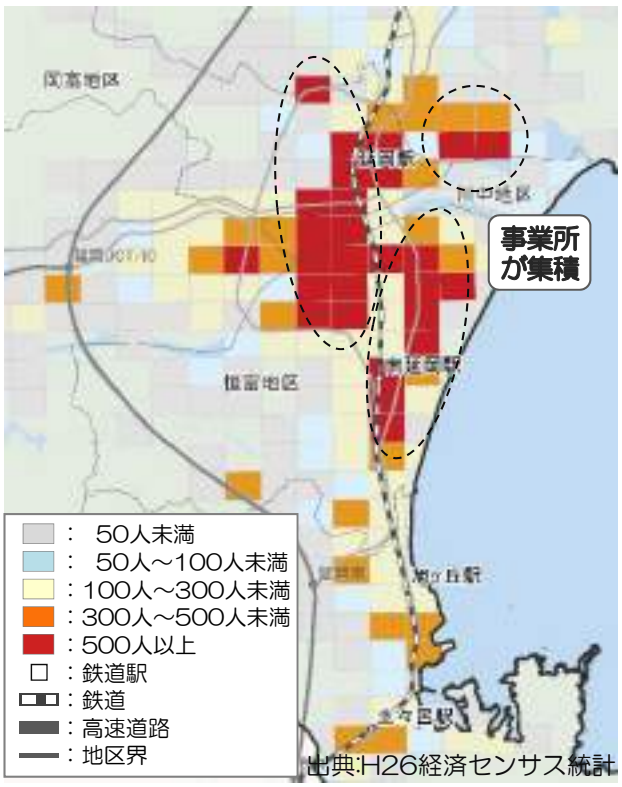



図　従業員数の分布状況

図　従業員数の分布状況

図　従業員の交通手段割合（従業員ベース）

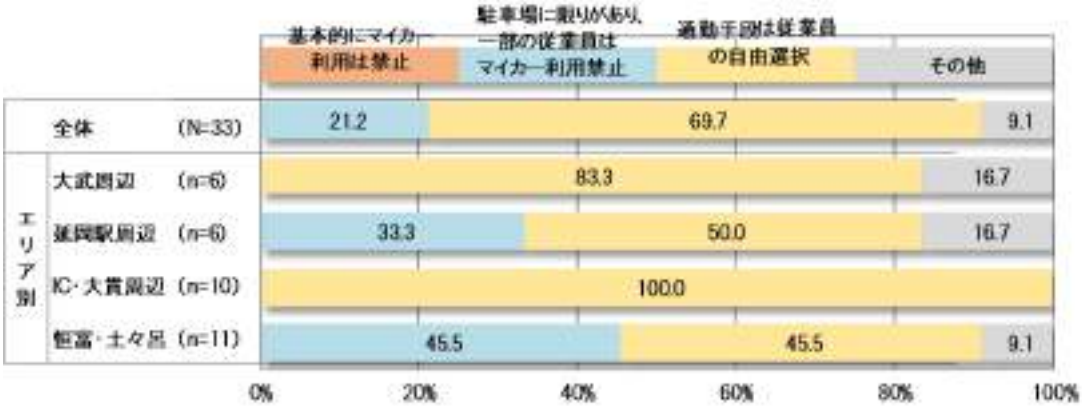



図　事業所の通勤手段の規定（事業所ベース）

出典：企業アンケート調査結果

## 事業所の待遇も自家用車で通勤できることは前提条件となっています

- 通勤手当の支給基準も、自家用車通勤に対しては距離に応じて支給、上限額以内で支給など、鉄道やバス等による通勤と同等に待遇が用意されています（公共交通は全額又は上限以内）。

図　自家用車通勤への支給基準　　出典：企業アンケート調査結果

## 事業所の通勤時間を考慮した改善を図りながら、一次利用を含む利用促進が必要です

- 公共交通利用による通勤を積極的に促したいとの意向をもつ事業所があります。
- 一方で、不規則な終業時間になりがちな通勤行動に合わせると運行の増加を伴います。
- 高校と同様、単純な増便は難しく、事業所の通勤時間を考慮した改善を図りながら、業務や宴席等の一次利用を含めた利用促進を進める必要があります。

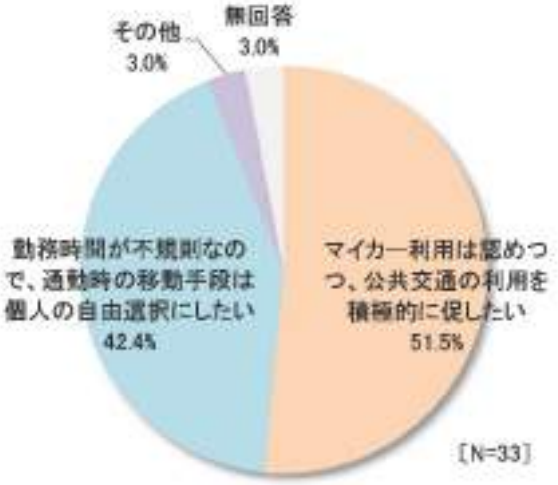



図　公共交通利用への事業所意向

図　公共交通の利用意向の有無（事業所意向）

図　バス等を利用しない理由

出典：企業アンケート調査結果

## 3-13　公共交通の維持に向けた地域関係者との連携の促進

### 公共交通を使ってお出かけする際の“目的”を創出する企画・連携が必要です

- 公共交通サービスは“安全で便利な移動”を提供するものですが、外出目的がなければ移動が生まれることはなく、単に移動手段を用意しても利用は見込むことはできません。
- 特に、鉄道では利用しない理由に「利用する移動目的がない」との意見もあり、観光・福祉等の関係部署、外出先の施設関係者などと連携し、外出意欲を高める企画と連携した利用促進を図る必要があります。

「乗りたい」と思ってもらえるイベント、駅に来る理由づくり（企画）など、人が外に出かけるきっかけづくりに取組んでいる。

鉄道事業者

図　鉄道を利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

出典：市民アンケート調査結果

## 3-14　将来の交通サービスを支えていく担い手の創出

### 運転手等の人材不足を理由とした運行サービスの低下が現れ始めています

- 乗務員等の人材不足は、全国的に深刻な問題であり、宮崎県内の第2種免許保有者数も減少を続け、保有者の高齢化が深刻なものとなっています。
- 交通事業者からも、公共交通を維持するうえでの問題として乗務員不足が挙げられており、人材不足を理由としたサービス低下が現れ始めています。

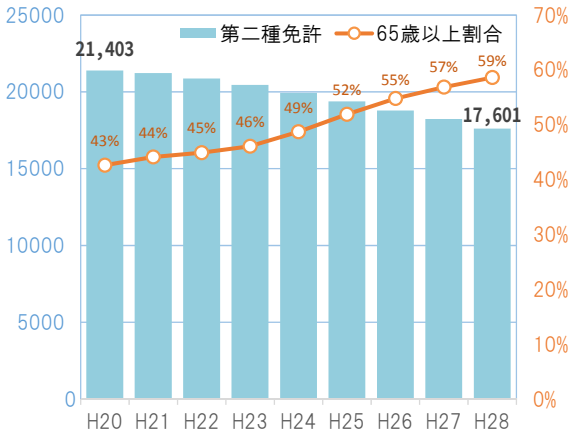



図　宮崎県内の第二種免許保有者数

出典：警察庁交通局 運転免許統計

**〈交通事業者が抱えている課題〉**

○定期航路
船員の高齢化が問題となっており、後継者が必要なものの、高速艇などの運航に必要な大型船舶免許の取得者が少ない。

○路線バス
乗務員不足が運行上の課題の一つである。基本的に県内営業所毎に採用しているが、現在は退職する人の方が多いので、現行ダイヤを維持するのも大変な事である。

○タクシー
10年前と比べ4割以上が減少し、今は退職する人の数が多い。（配車の要請が入っても）乗務員不足により“お断り”が発生している状況である。

市内事業者

## 3-15　地域から求められる市民連携への対応

### 今後の取組みはサービス改善とともに、市民と連携した取組みが必要とされています

今後の取組み意向では、鉄道・バスの乗り継ぎ改善などのサービス改善とともに、運行内容を住民・自治体で自ら考え提案する等の市民主体の取組みの必要性も挙げられています。

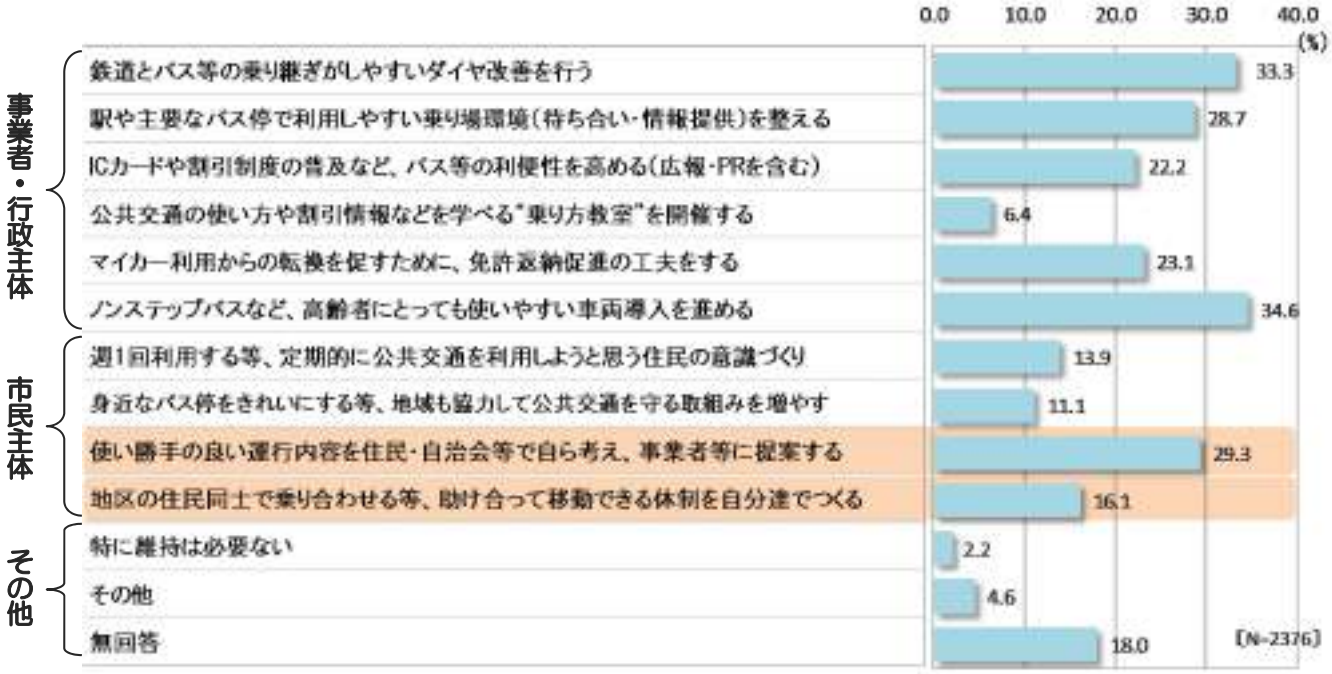
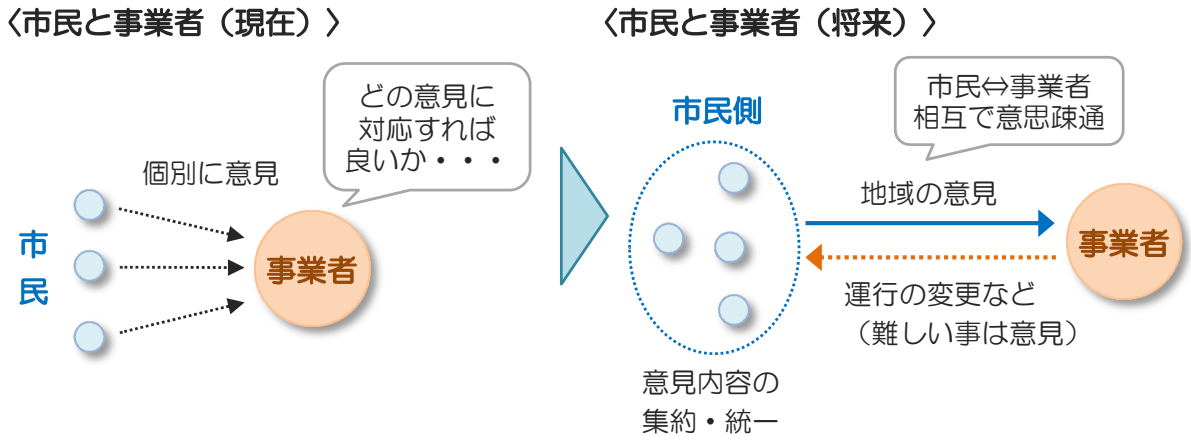



図　公共交通の維持・利用向上のために必要だと思う取り組み

出典：市民アンケート調査結果

### 市民連携の推進には、市民・事業者等が一緒に考える組織・体制が必要です

公共交通の維持・利用向上に必要な取組みにおいて、市民も一緒に使い勝手の良い運行を考えるとの意向が多いことに対応し、地域公共交通の維持・利用向上に向けた市民連携体制を整備していく必要があります。



# 第４章　持続可能な地域公共交通網の実現に向けた方針

## 4-1　基本理念及び基本方針

### 基本理念

**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**

これまでモビリティの技術革新や社会インフラ整備の進行に伴い、快適で自由に移動できる自家用車が普及し、市民に豊かな暮らしをもたらしました。しかし反面、自動車を優先とした暮らしが浸透し続けた結果、公共交通の利用者減少・サービス低下を引き起こし、公共交通が必要な人の利便性低下、サービスの届かない交通弱者の増加といった問題に直面しています。現状の厳しい経営環境では利用がなければ路線存続は厳しく、都市の仕組みとして必要な公共交通を将来に残していくための転換が求められています。

本計画では、中心市街地・地域生活拠点に合わせ、持続可能性を高めるための公共交通ネットワークの効率化を図るとともに、使う人（市民・来訪者）が必要とするモビリティに合わせたネットワークの最適化を目指します。併せて、サービスの見直しと同時に、本市と関係する多様なパートナーと連携した利用促進を進め、市民・来訪者が自家用車へ過度に依存せずに行動できるまちの実現を目指します。

| | |
|---|---|
| モビリティとは？ | まち全体の“移動（人の動き）”を表す言葉として「モビリティ」を使用しました。日常の暮らしのなかで、単に公共交通サービスのみとは限らず、自助・共助の助け合いなどを含め、自由で多様な人の動きが広がる延岡のまちを理想としています。 |

### ４つの基本方針

**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**

人口減少・高齢化が進展した長寿社会において、市民などに選んでもらえるサービスとなるよう、使う人（市民・来訪者）が必要とするネットワークの最適化を図り、将来に持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指します。

**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**

利用の前提である市内乗り場について、多様な公共交通が有機的につながる交通結節点、高齢者にも利用しやすい乗り場機能の充実を目指し、乗り継ぎ機能の強化や市内乗り場の待合環境の整備を進めます。

**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**

将来のモビリティを考え市民一人一人が意識や行動を転換していくことを目標として、単に便利さを求めるだけでなく、移動やお出かけを楽しむことを含めた利用促進を多角的に進め、公共交通が抱える根本的な問題である「自家用車への過度な依存」の解消を図ります。

**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**

新しい活用方法を見出す関係者との連携企画、民間と連携した提案事業、将来の交通を担う人材の育成、地域における新たな移動手段の構築など、市民・民間企業・施設関係者などの本市に関係する多様なパートナーと連携した新たな地域交通づくりに取り組みます。

## 4-2　計画の目標

○本計画の基本方針に基づき、取組み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、具体的な目標値を達成を目指す指標として掲げます。

### （1）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

**目標値　広域幹線交通（鉄道・高速バス）の運行水準の維持**

現状（2018）　鉄道100便/高速バス16往復 ▶▶▶ 将来（2023）　維持

○交通事業者の民間経営のうえに成り立っている鉄道・高速バスは、近年の利用減少の影響を受け、減便等が実施される状況に陥っています。

○今後は、駅周辺整備を契機とした乗り場・案内の充実を図るとともに、計画に基づく利用促進を展開して利用者の獲得を図りながら、運行水準（便数）の維持を目指します。

表　鉄道・高速バスの運行便数

| 路線 | 方面 | | 運行便数 | |
|---|---|---|---|---|
| 鉄道（日豊本線） | 普通 | 佐伯 | 往路　2便 | 復路　1便 |
| | | 宮崎空港、西都城など | 往路16便 | 復路18便 |
| | 特急 | 大分（博多） | 往路12便 | 復路13便 |
| | | 宮崎空港、南宮崎など | 往路19便 | 復路19便 |
| 高速バス | 延岡～福岡 | | 4往復/日（概ね3時間に1本） | |
| | 延岡～宮崎 | | 3往復/日（概ね4時間に1本） | |
| | 宮崎～別府 | | 6往復/日（概ね2時間に1本） | |
| | 宮崎～高千穂 | | 1往復/日 | |
| | 宮崎～福岡（夜間便） | | 1往復/日 | |
| | 日向～福岡 | | 1往復/日 | |

※2019年2月末時点

**目標値　離島航路（島浦-浦城間）の利用減少に歯止めをかける**

現状値（2018）　107,339人 ▶▶▶ 将来値（2023）　107,339人以上

○離島航路は、島浦島の生活利便性や産業振興に欠かすことのできない唯一の航路として、地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助）により維持されています。

○今後は、人口減少が進む島内の利用だけでなく交流人口の増加・利用促進策を展開することで、利用減少に歯止めをかけ、離島の貴重な交通の継続的な確保を目指します。

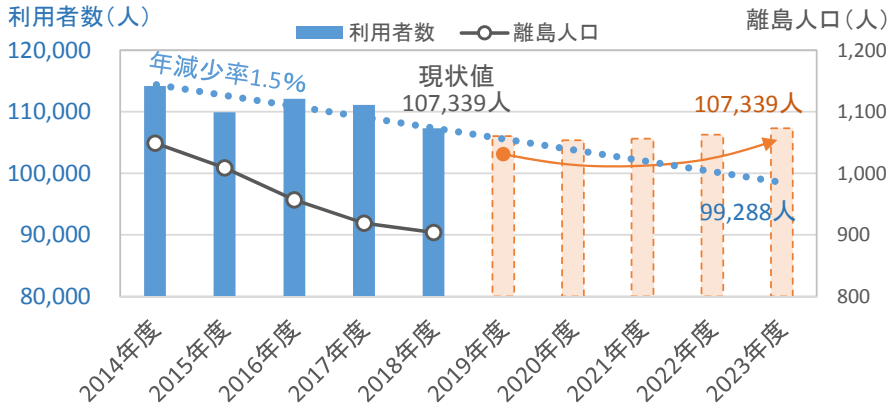



図　離島航路（島浦-浦城）の年間利用者数

## 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

**目標値　利用が低迷している路線（便平均2 人未満の路線）の解消**

現状値（2018）　該当14路線 ▶▶▶ 将来値（2023）　解消

- 路線バス及び乗合タクシー等は、市民の生活等を支える本市の重要なネットワークです。
- 市内ネットワークのうち、沿線の利用者ニーズが離れている利用低迷路線の運行改善を図り、沿線地区にとって必要とされる地域交通の実現を目指します。

| 分類 | 利用低迷路線 | | | |
|---|---|---|---|---|
| 路線バス | 行縢山登山口線 | 三輪線 | 祝子川線 | 古江・直海線 |
| | 大武町線 | 方財線（-方財） | 方財線（-文化C） | |
| 乗合タクシー等 | 〈北方〉 下崎・笠下黒原線　〈北浦〉下塚線　〈北川〉家田線<br>〈旧延岡〉上三輪・岡富線 / 安井・神戸線 / 須佐・大武線 / 小川・平田線 | | | |

**目標値　市民１人あたりの移動支援額（公的資金）の上昇抑制**

現状値（2018）　平均2,044円 ▶▶▶ 将来値（2023）　平均2,044円未満

- 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環境を将来に維持していくために公的資金の上昇は抑制する必要があります。
- 市民の移動支援に関係する費用の上昇を抑制し、公的資金の投資効果を高めていくことで、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

※市民1人あたりの移動支援額
市民の移動を支援するために充てられる公的資金を延岡市人口1人あたりに平均した値
▸離島航路･路線バス･乗合タクシー等の運行補助、スクールバスの運行補助･通学送迎、高齢者福祉バスの貸切料･利用料助成、高齢者バス利用助成（悠々パス交付）、障がい者福祉バス運行費　など

## 目標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

**目標値　市街地内 運行路線の利用減少に歯止めをかける**

現状値（2018）　222,000人 ▶▶▶ 将来値（2023）　222,000人以上

- 延岡市域や近隣市町村にとって生活に必要な機能が集積する中心市街地は、市街地内に運行するバス路線等のサービス改善を図り、郊外部から公共交通を使ってアクセスでき、中心市街地エリア内の目的地を行き来できるネットワークの維持を目指します。

※年々減少傾向の市街化区域 運行路線の利用維持（桜ヶ丘･雷管線、片田･今山線、イオン多々良線等）

**目標値　人口密集地（居住地）等と目的地を結ぶ交通サービスの試行**

現状値（2018）　－ ▶▶▶ 将来値（2023）　実績5箇所

- 「居住地と病院・スーパー・駅等の目的地を結ぶ交通サービスのあり方」は、人口減少・長寿社会において重要度の高い課題と捉え、本計画の路線・サービスの改善事業においては、モデル的な試行・研究を繰り返しながら、より良い移動環境の実現を目指します。

※市民の目的地区（恒富地区）の外縁に位置する人口密集地（岡富/川中/東海/南方/伊形等）で各1箇所を目標

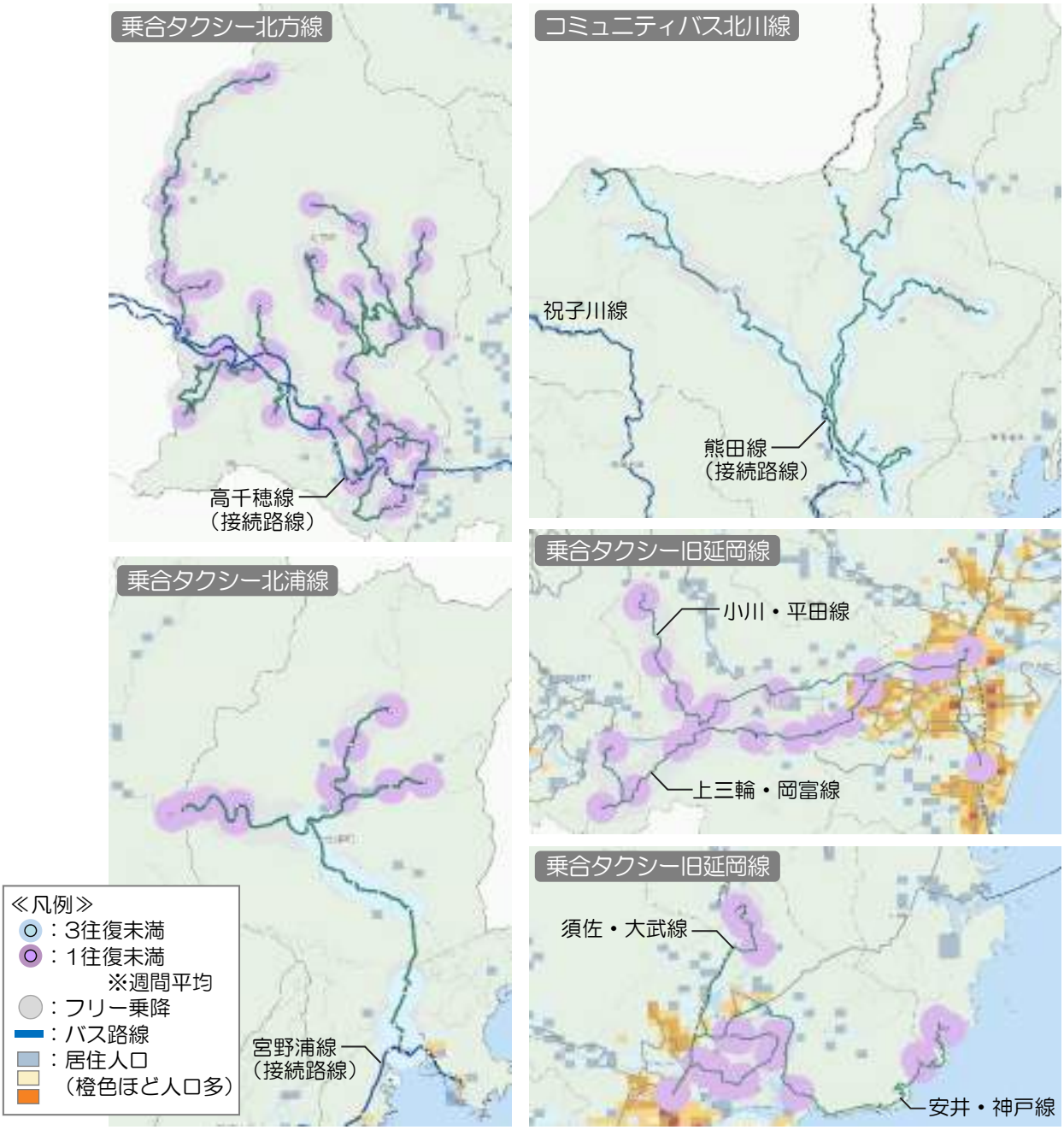
## 目標４　中山間地域等における公共交通サービスの維持

- 郊外部の中山間地域等において人口減少が進んでいくなかで、日常的な買い物や通院を支える乗合タクシー等が提供するサービス水準の維持を目指します。
- 住民一人一人の利用割合を増やしていくことで、乗合タクシー等の利用水準の維持を図ります。

**目標値　中山間地域における乗合タクシー等の利用水準の維持**

| | 現状値（2018） | | 将来値（2023） |
|---|---|---|---|
| 乗合タクシー北方線 | 年間5,166人 | ▶▶▶ | 年間5,166人以上 |
| コミュニティバス北川線 | 年間6,915人 | ▶▶▶ | 年間6,915人以上 |
| 乗合タクシー北浦線 | 年間2,171人 | ▶▶▶ | 年間2,171人以上 |
| 乗合タクシー旧延岡線 | 年間　833人 | ▶▶▶ | 年間　833人以上 |
| 計 | 年間15,085人 | ▶▶▶ | 年間15,085人以上 |

※中山間地域等の人口減少が進むなかで、住民の利用割合を増やすことで、乗合タクシー等の利用水準維持を目標



## （2）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

- 鉄道・路線バス等の公共交通が相互に乗り継ぎしやすい交通結節点の充実に向けて、待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の充実とともに、乗り継ぎ機能の強化を目指します。
- 地域から求められる発着時間（ニーズ）等に合わせてダイヤが変化していくなかで、本計画で改善を目指す乗り継ぎダイヤの接続水準の実現を目指します。

**目標値**　延岡駅でスムーズに乗り継ぎ可能なバス発着数の増加

現状値（2018）　161本/日 ▶▶▶ 将来値（2023）　200本/日

※地域ニーズの変化等が進行していくなかで、本計画で改善目標としたダイヤ接続の本数を目標

### 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

- 公共交通利用のスタート地点である市内乗り場は、周辺施設やコンビニ等の協力を得ながら、高齢者等も待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の充実を目指します。

**目標値**　関係者と連携して環境が整備された乗り場の充実

現状値（2018）　－　▶▶▶　将来値（2023）　16箇所以上

※市全体への展開、市民の居住地に身近な乗り場の充実を目指し、概ね中学校区に各1箇所を目標

## （3）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

- 公共交通を適度に利用する暮らしへと転換を図る利用促進を展開し、市民の自家用車への高い依存度を解消し、自発的に公共交通を利用しようと思う市民の輪を広げていきます。

**目標値**　地域公共交通の市民1人あたり年間利用回数の増進

現状値（2018）　年間 6.46 回 ▶▶▶ 将来値（2023）　年間 7.00 回/人

※市民一人一人の利用回数を増やし、人口が減る状況に対して公共交通の利用者の“数”を維持することを目標
※市民1人あたり年間利用回数は、日常的に市内移動に使用される「陸上交通（路線バス・乗合タクシー等）」の年間利用者数を延岡市人口で割った数値（利用特性が異なる鉄道・航路は目標1の達成を目指す）

## （4）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

- 市民のみならず、民間企業のノウハウ活用、施設関係者や関係団体等との利用促進企画などに取り組み、公共交通の活性化・再生に向けた連携の輪を広げていきます。

**目標値**　公共交通の活性化・再生に向けた協力団体の獲得

現状値（2018）　－　▶▶▶　将来値（2023）　10団体以上

※市全体に展開する事を目指し、民間企業や施設等が集積している市街地（岡富・恒富など）は7団体、郊外部（北方・北川・北浦など）は3団体を目標

## 4-3　取組みを進めるうえでの視点

◎取組みを効果的に進めていくためには、地域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、取組みを進めていく際の指針となる考え方を以下に示します。

### 市民の協力を含む多様なパートナーとの連携

◎公共交通は“地域の人々に広く利用される”ことを前提とした「まちの仕組み」であり、将来にわたって維持していくには交通事業者や行政による一方向的な支援だけでは難しく、多様な主体が“公共交通を守り育てていく”共通意識を持って取り組むことが重要です。

延岡での就職を希望する自分の子どもを含め、将来も安心して生活できる環境を願っている

◎本計画の市民アンケート調査で挙げられた、ある市民の方からの言葉です。

◎本市に関係している「市民」「民間企業」「商店・病院等の施設関係者」「他分野の関連団体・部署」などは、“延岡市の将来に続く豊かな生活環境”を共に望んでいる多様なパートナーであり、“自らが乗って守る・使い勝手の良い交通を一緒に考える”など、地域と一体となって持続可能な公共交通を守り育てていく取組みを目指します。

### 多様な交通サービスの組合せと役割分担

◎限られた資源のなかで効率的に交通を維持するため、多様な公共交通がそれぞれの役割を果たしながら有機的につながり、相互に連携し合う公共交通体系の維持を目指します。

表　公共交通モード別の役割

| 類型 | | 公共交通モード | 役　割 |
|---|---|---|---|
| 地域公共交通 | 広域幹線交通 | 鉄道（JR 日豊本線） | 他都市（県内外）への広域移動を支える（市内外の通勤・通学、観光客の来訪手段） |
| | | 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/物資輸送の手段 |
| | 幹線交通 | 路線バス（主） | 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 |
| | 準幹線交通 | 路線バス（市街地） | 市街地外縁に位置する居住地から市街地間、市街地区域内の移動を支える |
| | | まちなか循環バス | 市街地内の充実したアクセス・回遊を支える |
| | 支線交通 | 路線バス（郊外） | 郊外部居住地から、最寄りの地域生活拠点までの日常的な移動（買い物や通院等）を支える |
| | | 乗合タクシー北方線 | |
| | | コミュニティバス北川線 | |
| | | 乗合タクシー北浦線 | |
| | | 乗合タクシー旧延岡線 | 郊外部居住地から、幹線交通の最寄り乗り場までの日常的な移動を支える（自治体など） |
| | | 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」等の需要へ対応する交通 |
| その他移送サービス | | 貸切バス・タクシー等 | 観光/研修/冠婚葬祭等の要請に応じて貸切運行を提供する |
| | | スクールバス | 北方・北川・北浦地区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 |
| | | 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） |

## 総合的な公共交通ネットワークの形成

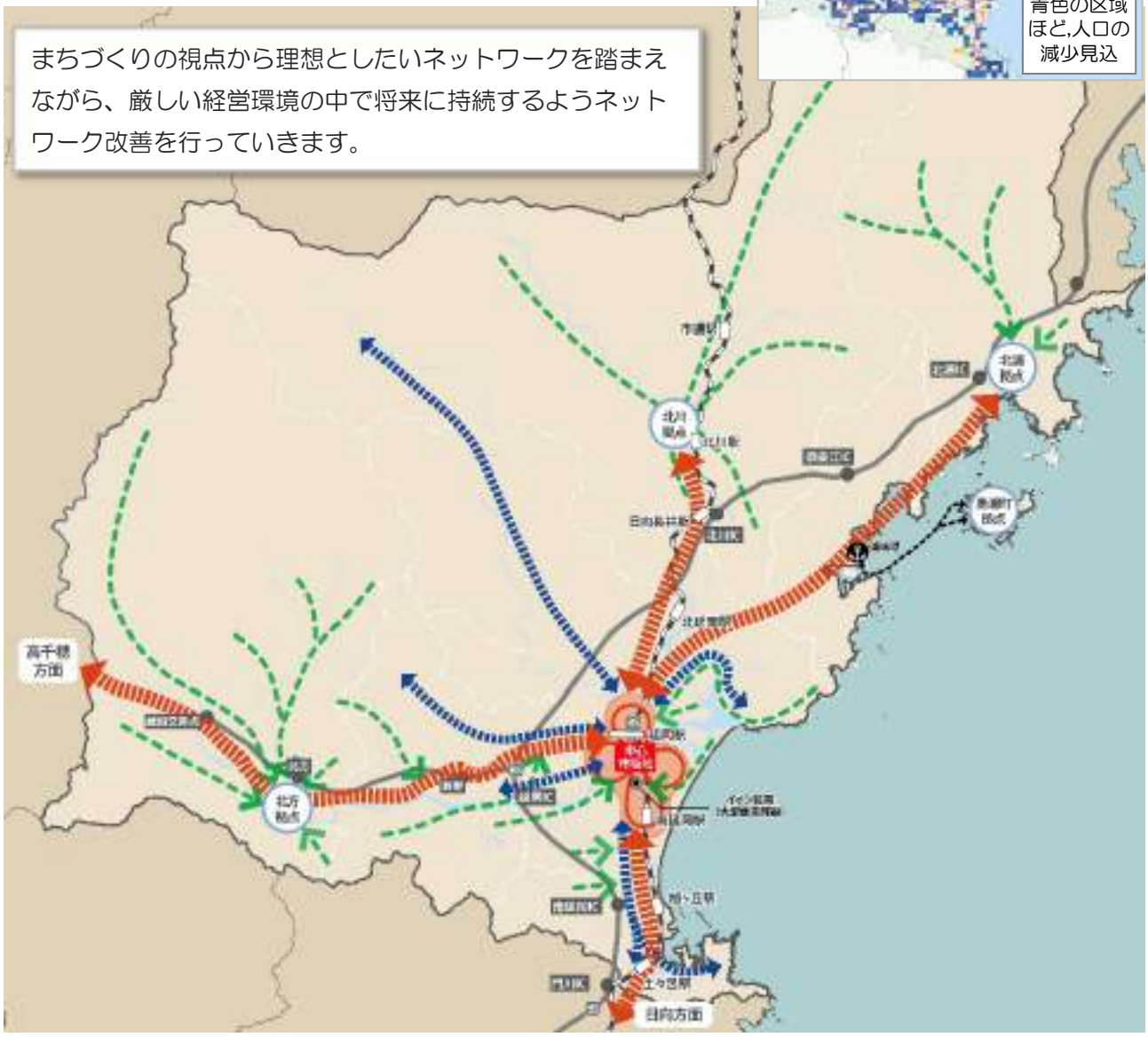
○商業施設や病院、交流施設などがまとまって立地することで歩いて暮らせる生活拠点の形成、居住地から公共交通を使って生活拠点にアクセスできる等、安心して快適に暮らせるこれからの都市づくりに向け、まちづくりと一体となった公共交通サービスを確保していきます。

### ■現状ネットワーク図

## ■将来ネットワーク図

◎中心市街地、地域生活拠点、居住地、観光資源等の配置を踏まえ、本市のまちづくりにとって今後必要と考えられるネットワークを以下に定めます。

まちづくりの視点から理想としたいネットワークを踏まえながら、厳しい経営環境の中で将来に持続するようネットワーク改善を行っていきます。




≪拠点形成≫

■：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・・・日常の生活サービス機能をもちつつ、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）

≪ネットワーク≫

：広域幹線交通（鉄道）

：海上交通（離島航路）

：準幹線交通（居住地-中心市街地）

：市街地内アクセス

BS：広域幹線交通（高速バス乗り場）

：幹線交通（拠点間を結ぶ路線）

：支線交通（乗合タクシーやタクシー）

## 延岡市の地域公共交通を取り巻く課題

### 地域の特性

**人口統計調査**

- ●ピークS55年から年0.5%人口減少 今後10年は年1.2%減少まで加速
- ●高齢者の多い長寿社会に進展（生産年齢：高齢者/子ども＝1：1）
- ●居住地の分散、低密度な人口分布

**3-1 人口減少・長寿社会に対応するための公共交通網の確保・維持**

○高齢化が進行した長寿社会を支える生活環境の確保
○人口減少・少子高齢化が進展する地域社会への対応
○居住地の低密度化　○地域生活拠点の利便性確保

### 提供サービスの視点

**収支分析**

- ●欠損2.8億円 / 運行補助1.5億円
- ●1人当欠損補てんが大きい路線が存在

**3-2 公共交通の維持に向けた収支の改善**

○収支改善による生活路線の維持・持続性向上

**サービス提供度-利用度分析　乗降調査**

- ●便平均利用者が2人に満たない路線14路線（乗り合って利用されない）

**3-3 利用が低迷する路線の解消**

○“乗合交通”としての機能が不十分な路線の運行改善

- ●沿線の利用ニーズが離れてしまっている現状（エリア全体で利用減少）
- ●利用者が少ない・いない便が存在
- ●市街地外縁に空白地域が点在

**3-4 提供サービス水準の適正化**

○沿線ニーズ等に応じた運行形態見直し / 空白地域解消

- ●郊外部から市街地に入り込む路線の運行ダイヤが重複（ニーズの重なり）

**3-5 サービスの非効率（重複）区間の解消**

○提供サービスの非効率（重複）区間の運行ダイヤ改善

### まちづくり・ニーズの視点

**市民アンケート調査　施設利用者の調査**

- ●市民の生活行動分析では、市街地部は岡富・恒富地区に外出行動が集中
- ●郊外部は地区内と市街地（北方は恒富/南方、北川は恒富/東海、北浦は恒富/東海、南浦は東海）に外出が2極化

**3-6 市民の生活行動に応じた運行サービスの確保**

○生活行動の目的地や時間に応じたサービスの改善

- ●市民ニーズの高い目的地（スーパー・病院等）は岡富・恒富周辺に分散
- ●施設利用者は自動車利用（便がない、乗り場がない、情報がわかりづらい）

**3-7 中心市街地のアクセス・回遊を支えるサービスの確保**

○市街地の北部・南部を含む生活利便性の確保

**市民アンケート調査　拠点分析**

- ●乗り継ぎ改善を求めるニーズが高い
- ●列車⇔路線バスの発着のすれ違い

**3-8 市民が求めている乗り継ぎ利便性の改善**

○市民ニーズの高い乗り継ぎ機能・乗り場環境の充実

- ●観光地等にアクセスできる便が不足（観光客は自家用車で来訪）

**3-9 観光客等の来訪者が利用しやすいサービスの確保**

○観光客等の来訪者が利用しやすい運行の改善・利用増進

### 暮らし・意識の視点

**市民・高校生・企業アンケート調査**

- ●公共交通を利用しない理由として、情報のわかりづらさを感じている

**3-10 利用者に届くわかりやすい情報案内の充実**

○利用を敬遠される原因や利用する際の不安などの払拭

- ●市民の大多数が自家用車を日常利用（高齢者も自家用車を使って暮らす）
- ●高校生は自転車通学、バスは遊びの時のみ、企業は自動車前提の通勤実態

**3-11 自家用車への依存度が高い市民に選んでもらうための利用促進**

○自動車利用の依存解消/免許返納促進/キッカケづくり等

- ●自動車を使い、外出時に公共交通利用を考える事がない（意識の遠のき）

**3-12 公共交通を利用する暮らしの定着を図る利用促進**

○公共交通を適度に利用する習慣の定着、暮らしの改善

### 関係者連携の視点

**市民アンケート調査　事業者ヒアリング**

- ●市民は公共交通を利用する“目的”がないと感じている（外出の楽しみをつくりだす企画の強化が必要）

**3-13 公共交通の維持に向けた地域関係者との連携の促進**

○施設関係・関係部署等との連携促進、利用促進の強化

- ●乗務員等の不足によりサービス低下の兆候が現れ始めている

**3-14 将来の交通サービスを支えていく担い手の創出**

○将来の交通サービスを担う担い手の創出

- ●多くの市民が検討参画を求めている
- ●事業者と市民の連携体制強化が必要

**3-15 地域から求められる市民連携への対応**

○ニーズの高い「市民連携」を実行するための仕組み構築

共通

## 基本理念

**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**

## ４つの基本方針

### 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　〈運行水準維持 / 利用減少の抑制〉
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　〈利用低迷の解消 / 公的資金抑制〉
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　〈利用減少の抑制 / 試行の増加〉
目標４　中山間地域等における公共交通サービスの維持　〈利用水準の維持〉

- 路線維持　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
- 路線維持　② 路線毎の役割に応じた幹線交通・支線交通の確保・維持
- ネットワーク改善　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
- ネットワーク改善　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
- ネットワーク改善　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
- サービス改善　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
- ネットワーク改善　⑦ 居住者の生活行動に応じた市街地運行路線の再編
- サービス改善　⑧ 市街地内エリア制運賃の導入検討

### 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　〈乗り継ぎ可能ダイヤの増加〉
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　〈関係者と整備した乗り場の増加〉

- 拠点機能強化　⑨ 交通結節点等の主要な乗り場機能の整備
- 拠点機能強化　⑩ 周辺施設・コンビニ等と連携した乗り場環境の改善
- 拠点機能強化　⑪ JR延岡駅における路線バスと列車のすれ違い解消
- 拠点機能強化　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

### 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　〈市民1人当り利用回数の増加〉

- 情報案内充実　⑬ 公共交通利用に必要な情報案内の充実
- 利用促進策　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
- 利用促進策　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
- 利用促進策　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

### 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　〈連携団体数の増加〉

- 連携事業　⑰ 関係者との連携を通じた利用促進企画の推進
- 制度創設　⑱ 民間ノウハウ・活力の活用に向けた提案型事業の創設
- 連携事業　⑲ 将来の公共交通サービスを支える担い手の創出
- ネットワーク改善　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

# 第５章　目標を達成するための実施事業

## 5-1　事業体系

○本計画で定めた目標の達成に向けて、4つの基本方針に基づく事業を展開しながら、本市における公共交通ネットワークの最適化を図っていきます。

### 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

**❶ 生活利便性を支える広域幹線交通・離島航路の確保・維持**　路線維持

鉄道や高速バス、離島航路の継続的な路線維持・利便性向上に向けた利用促進

**❷ 路線毎の役割に応じた幹線交通・支線交通の確保・維持**　路線維持

中心市街地や地域生活拠点の生活利便性を支える幹線交通（路線バス）及び支線交通（路線バス、乗合タクシー等、タクシー）の確保・維持

**❸ 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**　ネットワーク改善

利用が低迷している路線バス（4路線）の運行サービスの見直し・適正化、生活・観光のダブルチャンネル化による生活路線（祝子川線）の維持

**❹ 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**　ネットワーク改善

地域座談会を通じた利用低迷地区の新たな地域交通の検証・サービスの見直し、予約制（デマンド）の試行、貨客混載モデル（先行）、スクールバス混乗（一部）の試行

**❺ 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**　ネットワーク改善

市街地外縁等に点在する公共交通空白地を対象とするタクシー等の移動サポート策

**❻ 運行サービスの非効率解消に向けた重複運行の見直し**　サービス改善

延岡駅-南延岡駅区間において提供サービス時間が重複する運行便（ダイヤ）の再配分

**❼ 居住者の生活行動に応じた市街地運行路線の再編**　ネットワーク改善

居住地と病院・スーパー・駅とを結ぶ市街地路線の再編（北部・南部）、市街地内の病院移転などに対応した運行路線の改善、まちなか循環バスの試行

**❽ 市街地内エリア制運賃の導入検討**　サービス改善

利用者にとってわかりやすい運賃の実現、生活行動に応じたエリア制運賃の導入検討

### 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

**❾ 交通結節点等の主要な乗り場機能の整備**　拠点機能強化

JR延岡駅周辺の整備進行に応じた案内充実や環境改善、まちなか循環バスと市南部路線の接続拠点の整備 など

**❿ 周辺施設・コンビニ等と連携した乗り場環境の改善**　拠点機能強化

乗り場周辺の施設やコンビニ等と連携した市内乗り場の待合環境の改善

### ⑪ JR延岡駅における路線バスと列車のすれ違い解消　拠点機能強化

JR延岡駅における列車と路線バスのすれ違い解消を目的とした接続ダイヤの改善

### 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　拠点機能強化

JR延岡駅に訪れる来訪者が利用しやすい乗り継ぎダイヤの改善（JR接続改善）

## 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

### ⑬ 公共交通利用に必要な情報案内の充実　情報案内充実

市HP等の様々なツールを活用した公共交通案内の充実、地区毎の市民に向けた公共交通案内マップの製作、路線ナンバリング等の情報発信の強化

### 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　利用促進策

既存のお得な制度・割引等のPR強化、市街地部等の運行充実区域に向けた情報発信、市内イベント等における利用促進企画

### 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　利用促進策

観光モデルコースの案内マップの製作（観光部署連携）、市内散策バスパックの製作、タクシー利用による観光アクセスの促進（PR・情報発信など）

### 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　利用促進策

小中学生/高校生・大学生/事業所/主婦層/高齢者等の利用者層に合わせた利用促進企画、免許センター連携企画・免許返納特典の検討

## 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

### ⑰ 関係者との連携を通じた利用促進企画の推進　連携事業

地域包括支援センターや関係部局と連携した利用促進企画、外出先となる施設関係者等との連携による利用促進・お出かけ企画

### ⑱ 民間ノウハウ・活力の活用に向けた提案型事業の創設　制度創設

市民協働と合わせた民間企業等のノウハウ活用に向けた提案型事業の展開

### ⑲ 将来の公共交通サービスを支える担い手の創出　連携事業

公共交通サービスの維持を担う関係職種の仕事内容PR、相談・体験会等の支援

### 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　ネットワーク改善

地域協議組織・検討体制の整備、公共交通サポーター制度の構築、市民主体による地域の移動手段の確保、運行評価の仕組み（トリガー制度）の構築

## 5-2　事業内容及び実施主体

◎計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体、取組み方針等を定めます。

### 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　路線維持

**事業の方針**

●本市のネットワークの根幹となる「鉄道」「高速バス」、島浦島と本土とを結ぶ唯一の交通機関である「定期航路」の継続的な路線維持・利便性向上に向けた利用促進を進めます。

**取組みの課題**

●鉄道・高速バス・離島航路の利用向上による継続的な路線維持・利便性の確保

**実施時期**　2019年度～　実施　　**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①継続的な利用促進・利便性の向上**

鉄道・高速バス・定期航路の継続的な維持に向けて、情報発信・利用促進・支援に取り組みます。特に、JR延岡駅の整備で鉄道・高速バスの待ち合い機能の向上を図っており、今後の周辺整備に応じた案内充実など、利用しやすい乗り場の充実を図ります。

**②利用の目的を創出するための利用促進（事業15と関連）**

交通事業者で取り組まれる乗り方教室や運転体験などの企画と併せ、観光モデルコース案内や市内散策バスパックなどの利用促進策と連動して利用向上を図ります。
特に島浦島は、交流人口の拡大に向けて島の滞在時間を楽しく過ごしてもらうためのＰＲや観光コンテンツの発信に取り組み、島内の取組みと一体となって航路の乗船中にも楽しく過ごせる仕掛けを考える等、離島来訪のキッカケづくりを進めます。

図　観光協会HP

### 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　路線維持

**事業の方針**

●市民の通院や買い物、通学、通勤などの生活行動を支える幹線交通・支線交通の継続的な路線維持・利便性向上に向けた利用促進や運行支援に取り組みます。

**取組みの課題**

●路線バス・乗合タクシー等・民間タクシーの利用向上による事業の継続

**実施時期**　2019年度～　実施　　**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①継続的な利用促進・利便性の向上**

市民の日常生活に必要な公共の移動手段を確保するため、幹線となる路線バス、路線バスで対応できない区域の乗合タクシー等や民間タクシーなどの継続的な運行支援に継続して取り組むとともに、情報発信・利用促進などによる利用向上を図っていきます。

**②役割に応じた運行サービスの維持・確保**

中心市街地と地域生活拠点を結ぶ幹線交通、生活行動の中心である市街地内の移動を支える準幹線交通、郊外部から地域生活拠点までの移動を支える支線交通など、各路線が担う役割に応じて市民の生活を支える運行の維持・確保を進めます。

〈各路線の現状と対応の方向性〉

| 類型 | モード | 路線 | 現状 | 対策の方向性 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 事業者・行政 | 市民等 |
| 広域幹線交通 | 鉄道 | JR日豊本線 | ・市内外の通勤や通学利用が定着、観光客等の来訪手段として機能<br>・市内駅の利用は概ね横ばい傾向 | ・H29利用者は微減であり、今後は路線維持や利便性向上に向けた利用促進の強化 | 積極的な利用 |
| | 高速バス | （市発着6路線） | ・本市と他都市を結ぶ交通手段 | ・駅整備で利便性は向上、路線存続に向けた利用促進 | |
| 海上交通 | 航路 | 島浦-浦城間定期航路 | ・島浦島の生活に欠かせない手段<br>・離島の人口減少に合わせて、長期的には航路利用者数は微減傾向 | ・島全体が一体となり交流人口の拡大や観光コンテンツの発信に取り組み、航路を維持・利用促進 | 積極的な利用・観光等の地域活性化 |
| 幹線交通 | 路線バス | 高千穂線 | ・延岡～高千穂の生活路線機能<br>・延岡駅からの観光利用が多く、起終点で移動（全区間で乗車） | ・経由地の高千穂町/日之影町と連携し沿線の利用促進を強化<br>・来訪者の乗り継ぎダイヤ改善 | |
| | | 日向線 | ・延岡～日向間の生活路線機能<br>・延岡市内の利用割合が多く、末端部の利用割合が低い | ・関係市町 門川町/日向市と連携した利用促進、利用低迷区間への対応策（宮ノ上等） | 積極的な利用 |
| | | 宮野浦線 | ・北浦地区の生活路線、浦城港の航路接続の機能（観光企画も推進）<br>・事業者の財政負担割合が大きい | ・島浦、北浦の生活路線の維持<br>・区間全体で利用減少のため、ダイヤ改善等の対策が必要 | |
| | | 熊田線 | ・北川地区の生活路線、鉄道が並行するが近年の列車減便が影響 | ・列車減便等を補完、外出行動に応じた経由地変更等の利便性の確保 | |
| 準幹線交通 | 路線バス | （特急）延岡-熊本線 | ・事業者の自主路線として運行<br>・熊本方面の長距離移動で利用 | ・路線存続に向けた利用促進 | |
| | | 九州保健福祉大学線 | ・事業者の自主路線、利用最多路線<br>・市内唯一の大学へのアクセス | ・路線存続に向けた利用促進<br>・近年ダイヤ変更での利用減少があり、ダイヤ改善等を検討 | |
| | | 東海・川口線 | ・市街地内の主要住宅地と、商業施設や医療施設、事業所等を結ぶ | ・路線存続に向けた利用促進 | |
| | | 桜ヶ丘・雷管線<br>片田・今山線<br>イオン多々良線 | | ・市街地内のアクセス充実に向けた路線再編への活用を検討 | |
| | | 外浦線 | ・延岡駅-南延岡間の移動に対応<br>・外浦地区の生活路線として機能 | ・利用動向に応じて利用促進 | |
| | | 祝子川線 | ・祝子川地区の生活路線、唯一の温泉へのアクセス（上限運賃導入） | ・上限運賃を機に利用促進強化、観光コンテンツの発信、観光行動を踏まえたダイヤ改善（ダブルチャンネル化） | 積極的な利用・運行内容の共同検討 |
| | | 行縢山登山口線 | ・行縢地区の生活路線<br>・登山客等の利用は少ない | ・沿線との意見交換を通じて運行効率化 | |
| | | まちなか循環バス | ・市街地内アクセスの対応路線<br>・全便に満遍なく利用（好評あり） | ・運行維持、イベント臨時運行の実施<br>・意向のある通勤需要等の検証 | 積極的な利用 |
| 支線交通 | 路線バス | 古江・直海線<br>三輪線<br>方財線 | ・各地区の生活路線として機能<br>・利用者ニーズが離れ、乗合交通の機能が徐々に損なわれている | ・沿線との意見交換を通じて経路やダイヤの見直し、運行効率化（スクール混乗等）を検討 | 積極利用・運行内容の共同検討 |
| | | 大武町線 | ・事業者の自主路線として運行（営業所への路線で業務に活用） | ・他ダイヤの編成に応じた活用 | 積極的な利用 |
| | 乗合タクシー等 | 北方線 | ・北方地区の生活路線として機能<br>・他の乗合タクシー等と比べ、利用率は高い（一部、利用が低迷） | ・利用低迷路線は、沿線との意見交換を通じて運行見直し<br>・生産性向上に向け貨客混載の先行モデルを鹿川等で試行<br>・スクール混乗/デマンド試行 | 積極的な利用・運行内容の共同検討 |
| | | 北川線<br>北浦線<br>旧延岡線 | ・各地区の生活路線として機能<br>・利用者ニーズが離れ、乗合交通の機能が徐々に損なわれている | ・利用低迷路線は、沿線との意見交換を通じて運行効率化<br>・生産性向上に向け、貨客混載/スクール混乗/デマンド試行 | |
| | タクシー | 民間タクシー | ・きめ細かいニーズに対応して運行<br>・需要の多い時間帯で要請があっても“お断り”が発生（人員不足） | ・事業継続に向けたサポート策<br>・空き時間帯での利用促進 | 積極的な利用 |

## 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 ネットワーク改善

**事業の方針**

- 将来にわたって市民の日常的な移動を支えるため、運行実態に合わせた見直し（利用低迷路線の効率化、利用向上に向けた改善）を図り、持続的な地域交通の実現に取り組みます。

**取組みの課題**

- 利用低迷路線の解消による持続可能性の向上

**実施時期** 2019年度～ 協議・実施計画
2021年度～ 実施

**実施主体** 市民（沿線）、交通事業者、延岡市

**取組みの内容**

### ①利用低迷路線（4路線）の運行サービスの適正化

沿線の需要が得られなくなってきている利用低迷路線は、沿線地区との意見交換を通じて利用実態やニーズを踏まえた運行サービスの見直し・適正化を図っていきます。なお、沿線地区との意見交換に際して、市民主体によるバス停までの移動の確保（事業20と連動）を含めて検討します。

〈利用低迷路線の方向性〉

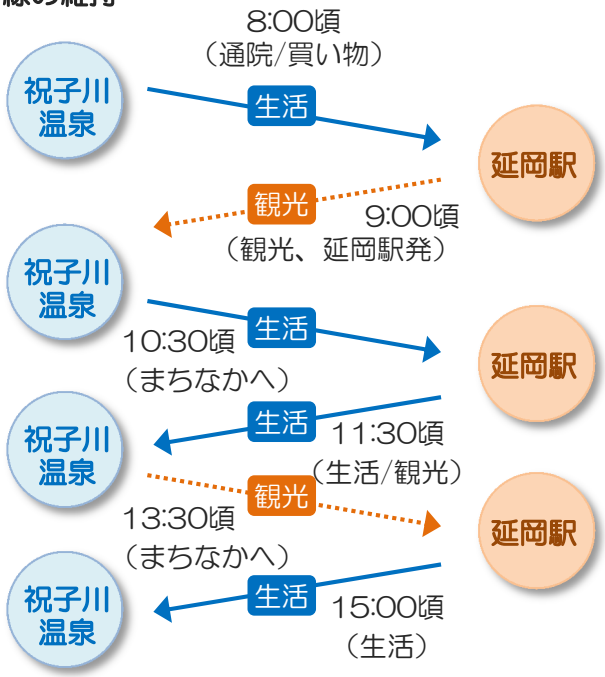
| 路線 | 運行回数 | 便平均 | 対応の方向性 |
|---|---|---|---|
| 古江・直海線 | 1.0回/日 | 0.4人/便 | ・調査から確認した高校生通学の実態をもとに地区の意見交換（スクール混乗の可能性検証） |
| 三輪線 | 6.0回/日 | 1.4人/便 | ・地区の意見交換を通じて運行効率化を検討（必要とする経由地、時間帯に合わせた改善） |
| 行縢山登山口線 | 3.5回/日 | 0.8人/便 | ・沿線で必要とする路線や時刻に運行改善<br>・観光対応の必要性を検証 |
| 方財線 | 3.0回/日 | 1.0人/便 | ・便別の利用率が低い運行の必要性検証 |

### ②生活・観光のダブルチャンネル化による生活路線の維持

唯一の温泉資源を結ぶ観光路線である祝子川線は、H30年度に上限運賃制が導入されて以降、旅行者の入り込みが確認されている。今後の更なる利用促進に向け、観光コンテンツの発信を行うとともに、元々の生活路線ダイヤから観光利用にも対応する生活・観光のダブルチャンネル化を図ります。

〈ダブルチャンネル化（イメージ）〉

沿線に住む市民と、駅から温泉に向かう観光客とが相互に利用し合えるダイヤの改善、土日祝の運行など、生活と観光の双方に対応するための路線の構築（生産性向上）に取り組んでいきます。
沿線住民は、朝・午前の時間帯でまちなかへ降り、午前中から祝子川温泉に上がる観光客の動きを相互に組み込み、運行ダイヤの改善を図ります。




## 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　ネットワーク改善

**事業の方針**

- 利用が低迷する乗合タクシー等の持続可能性を高めるため、地域座談会を通じた運行形態の見直しを図るとともに、複合輸送の試行による生産性向上に取り組みます。

**取組みの課題**

- 利用低迷路線の解消（乗合交通としての担保）、複合輸送による投資効果の拡大

**実施時期**　2019年度～　協議・実施計画
2021年度～　実施

**実施主体**　市民（沿線）、交通事業者、延岡市

**取組みの内容**

### ①地域座談会を通じた利用低迷路線の解消

沿線利用者のニーズが離れてしまっている利用低迷路線は、地域座談会を通じて市民にとって使い勝手のよい地域交通を検証します。市民主体による地域の移動手段確保の取組み（事業20と連動）も含め、新たな移動手段の整備、運行時間の柔軟化に向けた予約制（デマンド）の試行など、運行形態の見直しを図ります。

### ②貨客混載の先行モデルの試行と展開（生産性向上）

路線バスで取り組まれている貨客混載について、乗合タクシー等による実施を検証するため、貨客混載の先行モデルとして北方地区鹿川線で試行し、他地域への展開を検討します。

### ③スクールバスの一般混乗化の検証（生産性向上）

スクールバスが運行している区域においては、運行頻度の充実に向けたスクールバスへの一般混乗化を図り、教育委員会や関係部署との協議により実現可能性を検証します。

## 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 ネットワーク改善

**事業の方針**

- 市内の公共交通ネットワークで対応できない公共交通空白地について、日常的な移動手段を確保するため、市民が主体となったタクシー等を活用した移動サポート策を検討します。

**取組みの課題**

- 公共交通空白地における交通弱者等の日常的な移動環境の確保

**実施時期** 2019年度～ 協議・実施計画
2021年度～ 実施

**実施主体** 市民(沿線)、交通事業者、延岡市

**取組みの内容**

**①公共交通空白地に対するタクシー等の移動サポート**

人口規模が比較的小規模となっている市内の公共交通空白地域について、市民が主体となってタクシー等を活用した移動サポート策を検討し、自ら自由に移動できない交通弱者等の日常的な移動環境の確保を図ります。

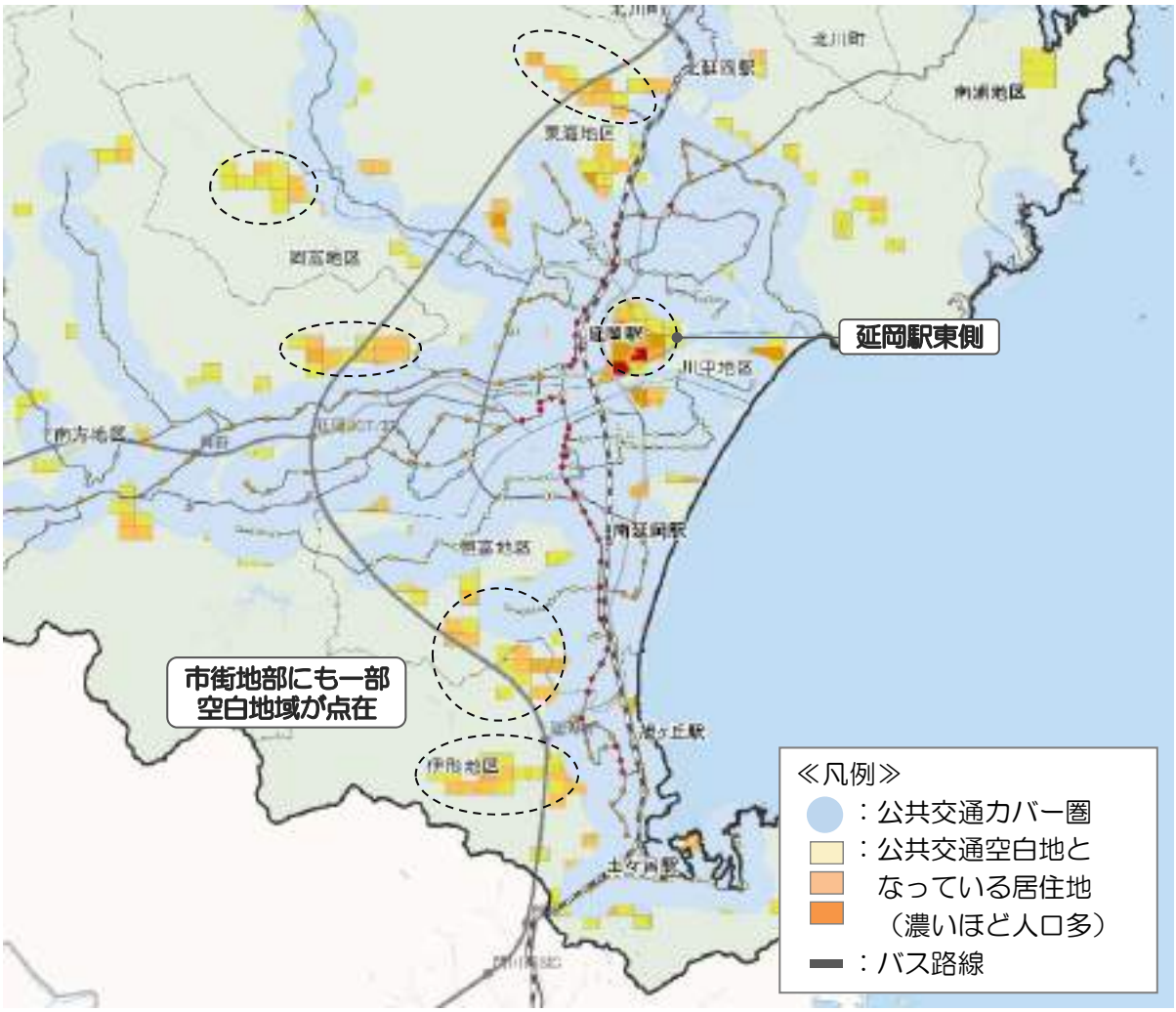



図　公共交通カバー圏域と公共交通空白地域

## 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　サービス改善

**事業の方針**

●同一区間・同時刻に提供されている運行サービスの非効率解消に向けて、路線が重複する延岡駅-南延岡区間への入り込みダイヤの調整に取り組みます。

**取組みの課題**

●市街地区間に提供される運行の生産性向上

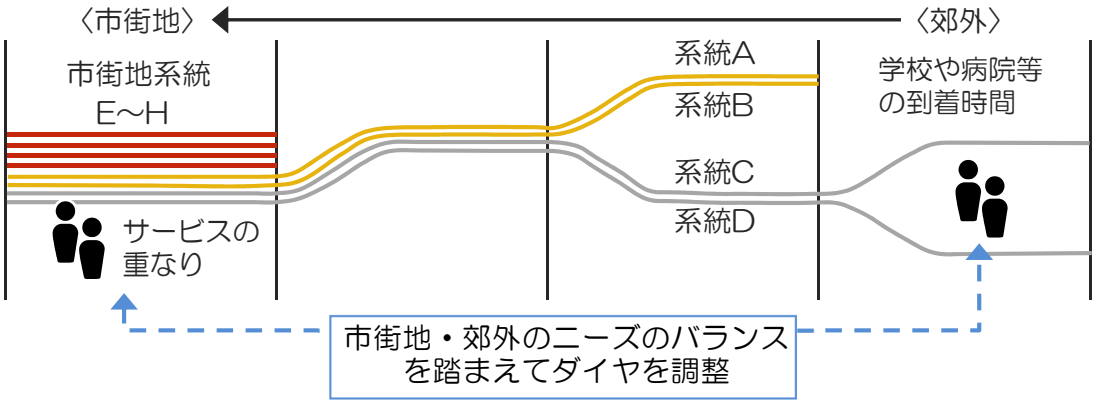
**実施時期**　2019年度～　協議・実施計画
2021年度～　実施

**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①市街地区間入り込みダイヤ（頻度）の調整**

各路線のニーズ等が集中する市街地部の運行ダイヤについて、市街地部と郊外部のニーズのバランスを考慮しながら、サービス提供時間が重複しているダイヤの改善を図ります。




## 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　ネットワーク改善

**事業の方針**

●市街地外縁には居住者の多い区域が点在しており、これら居住地と病院・スーパー・駅とを結ぶ路線の見直しを図り、生活するうえでアクセスしやすい移動環境の実現を目指します。

**取組みの課題**

●市街地の北部・南部のアクセス改善、市街地に点在する外出先の移動への対応

**実施時期**　2019年度～　計画・実施

**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①市街地内の移動を支える路線の再編（北部・南部）**

市街地内は、南北の移動（日向線、東海・川口～南一ヶ岡線など）は充実しているものの、東西移動に対応する路線が少なく、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見直しに取り組みます。なお、見直し後は試行的な運行を行いながらニーズに合わせた路線の再編を目指します。

**②まちなか循環バスの利用増進策の試行**

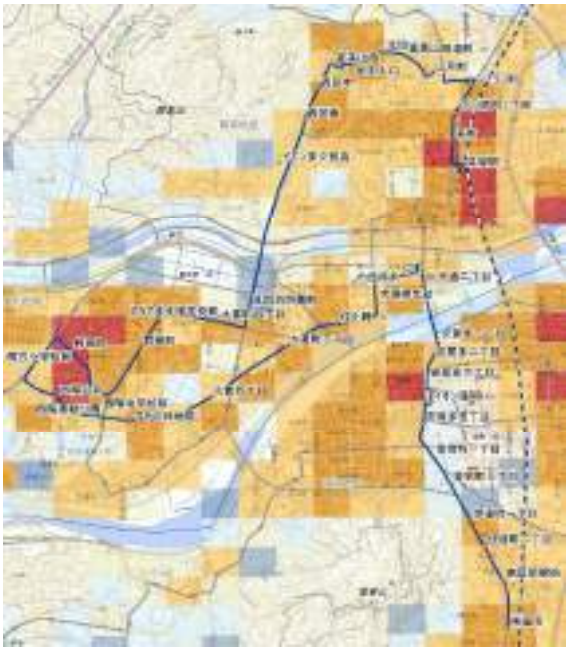
市民の意見・要望が集まるまちなか循環バスの更なる利用増進に向けて、通勤利用に対応した時間拡大等の試行を行い、運行ニーズの検証を行います。

（事業７関連　市街地に運行している路線）

片田・今山線

桜ヶ丘・雷管線

イオン多々良線



## 事業８　市街地内エリア制運賃の導入検討

サービス改善

**事業の方針**

- 中心市街地のアクセス充実に向け、利用者にとってわかりやすい（安心して利用できる）運賃体系を目指したエリア制運賃の導入検討を行います。なお、運賃変更は事業経営に大きな影響を及ぼすため、試行等の慎重な検証を踏まえ、ネットワーク改善後の実施を検討します。

**取組みの課題**

- 路線バス等の料金体系のわかりづらさ解消

**実施時期**　2019年度～　計画・試行等
2022年度～　実施

**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①市街地内エリア制運賃の導入検討**

主要施設が集積する一定エリア内において、均一・上限制などで利用できるわかりやすい運賃を検討し、市民の外出行動（目的地へのアクセス）への対応を検討します。
なお、国で議論される消費税増税、燃料費高騰などの状況を鑑み、実施後に交通事業者等に無理な財政負担をさせない運賃の価格設定を目指します。

※図中には延岡駅を起点とする運賃を記載

## 事業９　交通結節点等の主要な乗り場機能の整備　拠点機能強化

**事業の方針**

●市内ネットワークの中心であるJR延岡駅において、利用者にとって使いやすい主要な乗り場機能を整備するとともに、市南部路線との接続拠点となる交通結節点の整備に取り組みます。

**取組みの課題**

●市民ニーズの高い乗り継ぎ機能の充実、公共交通相互利用の促進

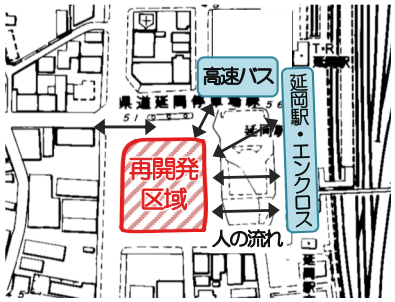
**実施時期**　2019年度～　計画
2021年度～　実施

**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①交通結節点となる主要な乗り場機能の整備**

JR延岡駅は周辺整備の進行に応じて、案内の充実や乗り場環境の改善に取り組みます。また、市南部は路線の接続拠点が不足していることから、市南部路線とまちなか循環バス等の接続など、人が集まる拠点施設と連携しながら交通結節点の実現を目指します。



商業施設や病院等における交通結節点（例）
（イオンモール都城駅前店／日向病院）

## 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　拠点機能強化

**事業の方針**

●利用行動のスタート地点となる市内乗り場の使いやすさを向上するため、乗り場の周辺施設やコンビニ等の協力を含め、快適に過ごせる待ち合い環境の整備に取り組みます。

**取組みの課題**

●高齢者等にも利用しやすい待ち合い環境の充実

**実施時期**　2019年度～　実施

**実施主体**　延岡市バス利用促進協議会、延岡市、交通事業者、施設関係者

**取組みの内容**

**①周辺施設との一体的な乗り場環境の確保**

乗り場環境の充実に向けて、周辺施設やコンビニ等の協力を通じた待合スペースやベンチ・屋根の確保など、高齢者も待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の整備に取り組みます。

図　施設と協力した乗り場環境の確保

図　施設内の待合スペース

## 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

拠点機能強化

**事業の方針**

●発着ダイヤの数分のズレですれ違いが生じている路線バス-列車の接続を解消するため、路線バスの発着ダイヤの調整を図り、乗り継ぎしやすいダイヤの充実を図ります。

**取組みの課題**

●市民ニーズの高い乗り継ぎ機能の充実、公共交通相互利用の促進

**実施時期** 2019年度～　計画
2020年度～　実施

**実施主体** 延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①路線バスの延岡駅発着ダイヤの編成**

JR延岡駅における列車とのすれ違い（概ね10分以内）の該当ダイヤの見直しを図ります。

## 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

拠点機能強化

**事業の方針**

●JR延岡駅を起点として高千穂や市内を行き来する来訪者の視点から、路線バスの乗り継ぎダイヤの改善を図り、公共交通でアクセスしやすい移動環境の確保を図ります。

**取組みの課題**

●来訪者の移動環境の確保

**実施時期** 2019年度～　計画
2020年度～　実施

**実施主体** 延岡市、交通事業者、関係自治体

**取組みの内容**

**①来訪者の視点からみた乗り継ぎダイヤの改善**

高千穂や延岡市内の観光・散策をしやすい公共交通の移動環境の確保に向けて、JR延岡駅を起点とした来訪者の乗り継ぎダイヤの改善を図ります。なお、JRと接続するダイヤ改善には生活者の必要とする時刻との調整が必要であり、関係自治体との協議を踏まえながら、ダイヤ改善の可否を検討していきます。

〈来訪者が利用する主要路線〉

| 路線 | 運行回数 | 延岡駅発 | 延岡駅着 | | 対応の方向性 |
|---|---|---|---|---|---|
| 高千穂線 | 13.0回/日 | 3便 | 11便 | △ | 行きの時間帯9～11時台の接続にズレ、改善の余地あり（関係自治体との協議を要する） |
| 九州保健福祉大学線 | 13.5回/日 | 4便 | 12便 | ○ | 行きは7～8時台に接続、時間帯がばらつく帰りは15～21時台に満遍なく接続 |
| 桜ヶ丘・雷管線 | 13.5回/日 | 3便 | 7便 | △ | 8時前後の雷管行き、18～19時台の接続にズレ、改善の余地あり |
| 宮野浦線 | 11.0回/日 | 3便 | 6便 | △ | 行きは10～11時台、帰りは14時台、17時台に改善の余地あり |
| 祝子川線 | 2.5回/日 | 1便 | 1便 | △ | 当初、生活路線であるため、接続が確保されていない |
| 行縢山登山口線 | 3.5回/日 | 1便 | 1便 | △ | 行き15時、帰り7時と、接続が確保されていない |

※上記は、列車と路線バスの乗り継ぎ時間を5～20分を目安とした場合の本数

## 事業13　公共交通利用に必要な情報案内の充実

情報案内充実

**事業の方針**

●延岡市民や来訪者の目線から、公共交通を利用する際に必要となる運行情報を提供し、利用者にとってわかりやすい公共交通の情報環境の充実を図っていきます。

**取組みの課題**

●入手しやすく・わかりやすい公共交通の情報環境の実現

**実施時期**　2019年度～　計画・準備
2021年度～　実施

**実施主体**　延岡市バス利用促進協議会、延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①様々なコミュニケーションツールを活用した公共交通の利用案内**

市民や来訪者で初めて利用する方も、実際に利用する際に必要な“時刻”や“バス停位置”等がわかりやすく・入手しやすい情報環境を整備するため、市ホームページによる総合的な利用案内を行うとともに、SNS・スマホによる情報発信、マップ等の紙面・掲示による情報提供など、多様なコミュニケーションツールを活用して情報案内・発信を行っていきます。

**②エリア別公共交通案内マップの製作**

バスマップのような一見して全体を確認できるツールが必要な反面、膨大な情報量は見る人にとっての負担につながることから、市内の居住者向けにエリアごとに利用する路線が案内されたエリア別公共交通案内マップを製作していきます。

**③路線ナンバリング等の情報発信の強化**

他地域でも活用される路線ナンバリングは行き先を見分ける際に役立ち、延岡市内でも整備されていますが、既存のバスマップやインターネット案内には記載されておらず、路線バスのわかりやすさ向上に向けて路線ナンバリングの情報発信を強化します。

図　わかりやすい公共交通マップ

図　市HP活用

図　路線ナンバリング発信

## 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

利用促進策

**事業の方針**

●路線バスや鉄道などの公共交通に興味・関心を持ってもらうためのPRを行い、より多くの市民に公共交通利用を考えてもらうためのキッカケづくりに取り組みます。

**取組みの課題**

●利用を考えることがない市民の公共交通への興味・関心の向上

**実施時期** 2019年度～　実施

**実施主体** 延岡市バス利用促進協議会、延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①プロモーション活動の強化**

既存バスマップやお得な制度・割引等の発信強化・改善、市街地部等の運行充実区域に向けた運行情報のＰＲ強化など、既存の資源も活用しながら、公共交通にまつわる情報のＰＲを強化し、市民の目に触れる機会を増やしていきます。

**②情報発信・販売の拠点の増進**

公共交通の情報案内や乗車券・定期等の販売に協力してもらう拠点を増やし、市民が運行情報などを入手しやすい環境を整えていきます。

**③イベント時等のＰＲ企画**

地域イベントに合わせたバス展示や乗り方教室などの利用促進、プロモーション活動を継続的に開催し、生活の中で公共交通を見る・知る機会を増やしていきます。

図　バスの乗り方教室

図　工場見学

## 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　利用促進策

**事業の方針**

●来訪者や市民に鉄道やバス等の公共交通を使ってもらう目的づくりとして、公共交通を使ってもらいながら観光・市内散策を楽しんでいただく利用促進企画を進めます。

**取組みの課題**

●来訪者や市民の市内散策意欲の創出、公共交通利用のキッカケづくり

**実施時期**　2019年度～　企画・準備
2021年度～　実施

**実施主体**　延岡市バス利用促進協議会、延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①観光モデルコースの案内マップの製作・発信**

延岡市に訪れた来訪者が本市の魅力を体験できる観光コンテンツを見つけやすく、公共交通を使って観光地にアクセスしてもらえるよう、観光部局と連携して観光モデルコースを案内するガイドマップを製作します。ガイドマップはより多くの方の目に触れるよう、インターネット・SNSを含め、市内外への情報発信に取り組んでいきます。

**②市内散策バスパックの製作**

来訪者や市民が延岡市内の各エリアに公共交通でお出かけを楽しんでもらえるよう、施設関係者と連携しながら、公共交通を使って延岡市内を散策する市内散策用バスパックを製作していきます。

**③タクシー利用による観光アクセスの促進**

路線バスでは行くことができない・観光客の行動や滞在時間に対応できない観光地への来訪者のアクセスを向上するため、タクシー利用のPR・情報発信などの利用促進を図ります。

図　バスクバス（バス&ランチキャンペーン）

図　祝子川温泉バスパック

図　「鉄道・路線バス・タクシーの組合せで移動できる連携企画」（北海道十勝バス）

## 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 利用促進策

**事業の方針**

●適度に鉄道・バス等を利用する暮らしへの転換を促していくため、乗り方教室や自発的な交通行動の転換を促す取組みを進め、市民の利用意識の改善を図ります。

**取組みの課題**

●自ら公共交通を利用しようと思う市民の増進、利用する機会が少ない市民への動機付け

**実施時期** 2019年度～　企画・実施

**実施主体** 延岡市バス利用促進協議会、延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

### ①ターゲットの志向に応じたモビリティマネジメント

実際に使って頂く形の利用促進を展開して“丁寧な情報提供・乗車体験”を提供し、普段バス等の公共交通を使い慣れていない市民にも、公共交通を利用して暮らす習慣の定着を図っていきます。小中学生の乗り方教室、高校生・大学生の利用促進、事業所等のエコ通勤、主婦層のお得企画、高齢者向けお出かけ企画など、利用者層に合わせた利用促進企画を展開していきます。

### ②自動車学校等と連携したモビリティマネジメント

高齢ドライバーによる事故の抑制に向け、自動車学校等の高齢者講習と連携して、公共交通の情報案内、運転免許返納時の特典に関する情報提供など、公共交通への転換を促すためのサポートを行います。また、一定期間の料金割引など、自主返納者が公共交通を利用しやすくなる特典の充実を検討します。

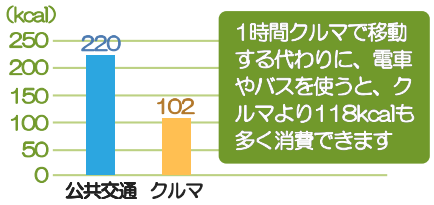
| | |
|---|---|
| モビリティマネジメントとは？ | 過度に自動車へ頼った暮らしから、公共交通などを適度に利用する暮らしへと行動の転換を促していく（呼びかけていく）取り組み |

例えば（一例）
公共交通の利用には健康増進や豊かな暮らし方につながるメリットがあるとも言われています

1. クルマに比べて安全性が高い
2. 移動時間を有効に使える（読書など）
3. 運動不足の解消、健康づくりに効果
4. 公共交通は環境に優しい乗り物
5. クルマを維持するよりも経済的

適度に歩く公共交通で健康増進、運動不足解消にも

≪移動に伴う消費カロリー≫



乗車の様子

買い物イベント

朝一へのお出かけ

健康づくり講座

図　施設関係者と連携した公共交通のお出かけ企画（門川町）

※かどがわ町公共交通ガイドブック等を参考にして内容を記載

## 事業17　関係者との連携を通じた利用促進企画の推進　連携事業

**事業の方針**

●多様な関係者との関係構築に取り組むとともに、関係部局や施設関係者等と連携した乗り方教室など、施設・公共交通の双方に効果のある利用促進・お出かけ企画を推進します。

**取組みの課題**

●市民の外出意欲の向上、市内施設や関係分野の取組みの活性化

**実施時期**　2019年度～　実施

**実施主体**　延岡市バス利用促進協議会、延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①関係部局や施設関係者等と連携した利用促進・お出かけ企画**

観光部局や地域包括支援センターなどの関係者、商業施設や病院などの施設関係者など、公共交通を取り巻く多様な主体と連携した利用促進・お出かけ企画を推進します。

図　地域包括支援センターと連携した乗り方教室・エンクロスでの健康講座

## 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　制度創設

**事業の方針**

●民間企業や地域の関係団体・市民団体などのノウハウ・活力を活用しながら、より使いやすい将来のモビリティをつくっていくため、民間提案型事業の創設に取り組みます。

**取組みの課題**

●民間提案の受入れ・実現化できる仕組みの構築

**実施時期**　2019年度～　計画
2021年度～　実施

**実施主体**　延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①民間提案型事業の創設**

地域公共交通の問題解消・持続可能性の向上に寄与する民間からの提案を受け付け、延岡市地域公共交通の発展につながる提案内容の実現化・サポートを行う事業を創設します。

図　民間提案型の地域課題解決プロジェクト（例）　出典：Urban Innovation KOBEホームページ

## 事業19 将来の公共交通サービスを支える担い手の創出

連携事業

**事業の方針**

●サービス低下の要因となり得る乗務員不足へのサポートとして、交通事業者が行っている採用活動の支援に取り組みます。

**取組みの課題**

●交通事業者が抱える人材不足の解消、将来への持続可能性の向上

**実施時期** 2019年度～　計画　　2020年度～　実施

**実施主体** 延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①公共交通の維持に係る担い手確保の支援**

就職・転職を考える人材を集める機会をつくり、乗務員等の公共交通サービスの維持を担う関係職種の仕事内容のPR、相談・体験会等の実施支援などに取り組みます。

## 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

ネットワーク改善

**事業の方針**

●市民ニーズとして多く挙げられた市民連携を推進するための体制を整備しながら、市民主体により地域公共交通を作り上げていくための取組みを推進していきます。

**取組みの課題**

●市民主体による利用者にとって使い勝手の良い地域交通の創出

**実施時期** 2019年度～　計画・試行
2021年度～　実施

**実施主体** 市民、地域関係者、延岡市、交通事業者

**取組みの内容**

**①地域協議組織・検討体制の整備**

自分たちで“使い勝手の良い”公共交通の形、地域での公共交通の必要性や守り方を考える地域座談会を展開し、公共交通の維持に係る問題を“自分ごと”として意識してもらうための取組みを進めていきます。

図　沿線利用者が参加する地域検討会

**②公共交通サポーター制度の構築**

“地域が一体となって公共交通を守り育てていく”取組みの実現に向けて、市民同士で公共交通の利用を支え合う・公共交通の取組みを応援してくれる等、公共交通サポーター制度を構築し、高齢者等にも利用しやすい環境を広げていきます。

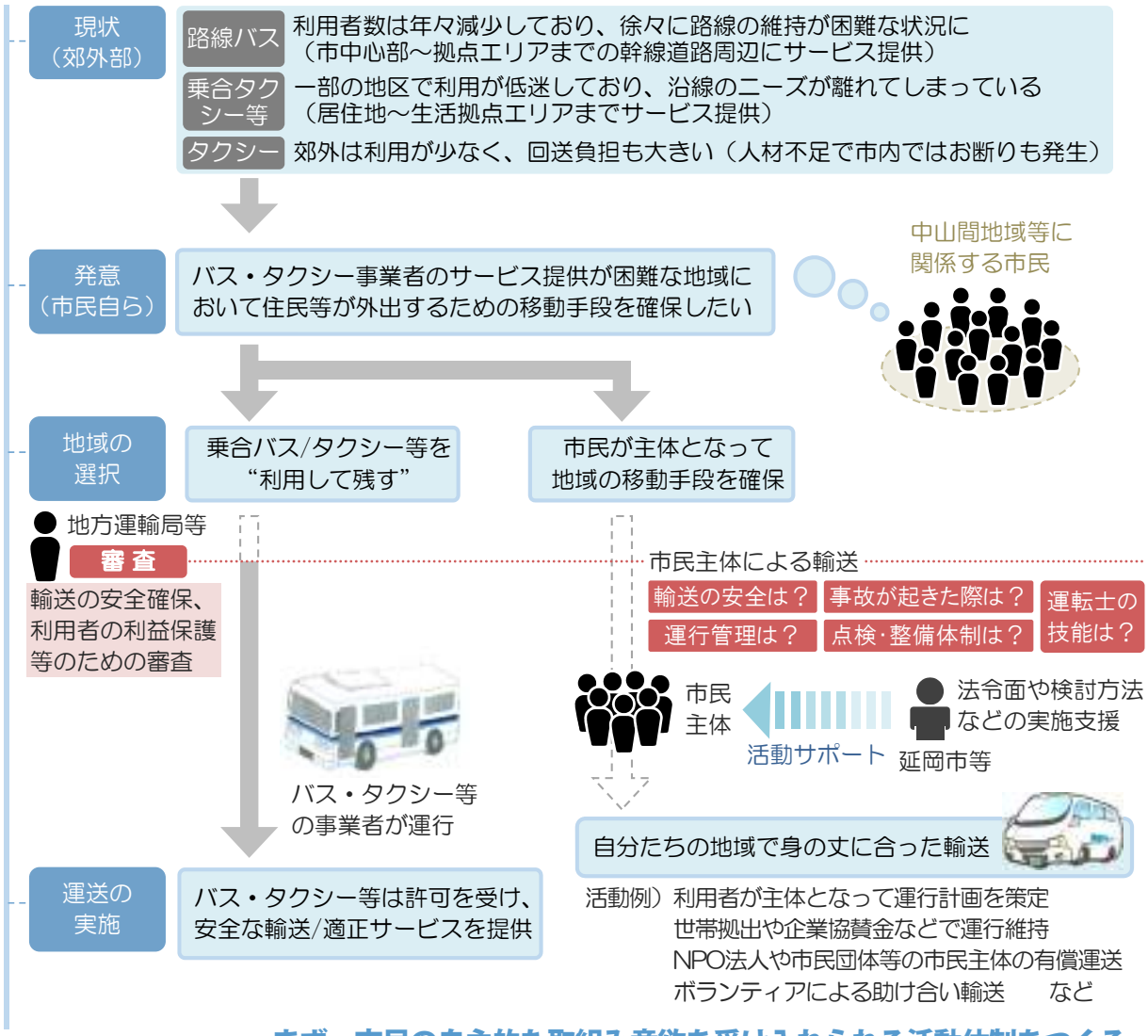
〈サポーター活動の例〉
・利用者の乗降時の手助け　　・乗り継ぎの合間に利用者と会話
・夏期の猛暑時などは、待合所内のベンチを移動
・バス待合所の近くにあるトイレを案内
・待合所の凸凹等を発見した際は、担当者に連絡して改修
・利用者がトイレに行った等を運転手に伝言　　など

図　サポーター（例）

### ③市民主体による地域の移動手段の確保

近年、人口減少・高齢社会に対応するため、全国では「住民運営型の地域交通」が地域のモビリティをつくる方策の一つとして芽生えつつあり、本市の郊外部・交通空白地等における対策の一つとして市民主体による地域の移動手段確保を検討していきます。また、地域内の共助による支え合いなどによって生活行動・外出が支えられている実態もあり、これらの活動を含めて総合的にモビリティを作っていくことを目指していきます。

〈中山間地域における自家用有償旅客運送等の検証（例）〉




**まず、市民の自主的な取組み意欲を受け入れられる活動体制をつくる**

### ④運行評価の仕組み（トリガー制度）の構築

市民に必要とされる運行改善や利用促進などを繰り返し、利用される地域公共交通を持続させていくため、“運行したままの状態を放置しない”運行評価の仕組み（トリガー制度）を構築します。全国的には利用されないまま運行を続ける事例などが問題視されており、市の財政支援で事業効果の低い住民サービスに公費が投資され続けるといった問題を防ぐとともに、市民の方にも利用がなければ存続が困難との問題の共有を図ります。

図　運行評価のイメージ

## 5-3　事業スケジュール

○計画期間の2019年度～2023年度に各種事業を進行していき、地域状況等の変化に応じて事業内容の見直しを適宜行っていきます。

表　事業スケジュール

| 事業名 | 年度 | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 月 | 4 | 10 | 4 | 10 | 4 | 10 | 4 | 10 | 4 | 10 |
| **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** | | | | | | | | | | | |
| 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 | | 実施 | | | | | | | | | |
| ② 路線毎の役割に応じた幹線交通・支線交通の確保・維持 | | 実施 | | | | | | | | | |
| 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 | | 協議/実施計画 | | 実施 | | | | | | | |
| 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 | | 協議/実施計画 | | 実施 | | | | | | | |
| 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 | | 協議/実施計画 | | 実施 | | | | | | | |
| 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 | | 協議/実施計画 | | 実施 | | | | | | | |
| ⑦ 居住者の生活行動に応じた市街地運行路線の再編 | | 計画/実施 | | | | | | | | | |
| ⑧ 市街地内エリア制運賃の導入検討 | | 計画(需要検証等)/実施 | | | | | | | | | |
| **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** | | | | | | | | | | | |
| ⑨ 交通結節点等の主要な乗り場機能の整備 | | 計画 | | 実施 | | | | | | | |
| ⑩ 周辺施設等と連携した乗り場環境の改善 | | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑪ 延岡駅の路線バス・列車のすれ違い解消 | | 計画 | 実施 | | | | | | | | |
| ⑫ 来訪者からみたバス等の発着ダイヤ改善 | | 計画 | 実施 | | | | | | | | |
| **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** | | | | | | | | | | | |
| ⑬ 公共交通利用に必要な情報案内の充実 | | 計画/準備 | | 実施 | | | | | | | |
| ⑭ 市民等の目に触れる情報発信等の強化 | | 実施 | ※準備次第、順次実施 | | | | | | | | |
| ⑮ 利用のキッカケをつくる利用促進企画 | | 企画/準備 | | 実施 | | | | | | | |
| ⑯ 各ターゲット層のモビリティマネジメント | | 企画/実施 | ※企画したものから順次実施 | | | | | | | | |
| **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** | | | | | | | | | | | |
| ⑰ 関係者連携を通じた利用促進企画の推進 | | 実施 | ※企画したものから順次実施 | | | | | | | | |
| ⑱ 民間ノウハウ活用による提案型事業の創設 | | 計画 | | 創設準備・実施 | | | | | | | |
| ⑲ 将来の交通を支える担い手の創出 | | 計画 | | 実施 | | | | | | | |
| ⑳ 市民協働による地域の移動手段の確保等 | | 計画/試行 | | 実施 | | | | | | | |

# 第６章　計画の推進体制

## 6-1　事業の推進体制

### 多様な主体が一体となって目標の達成を目指すことが重要です

- 本計画の推進にあたっては、「市民」「交通事業者」「延岡市」が連携し、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。
- また、計画で推進する多様なパートナーとの連携では、“市民”という形だけではなく「施設関係者」「民間企業」「他分野の関連団体・部署」などのそれぞれの立場から連携協力を得て、明確な役割分担をもって新たな延岡市のモビリティを再構築していきます。

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<br>○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<br>○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みの支援、市民のニーズ把握<br>○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 | 施設関係者 | ○“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<br>○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 |
| | 民間企業 | |
| | 他分野の関連団体・部署 | |
| | 来訪者 | ○観光等で本市に来訪（関係）した際に、市内外への移動時に積極的な公共交通の利用を考える |

## 6-2　事業マネジメント

### 計画策定は、公共交通の活性化・再生に向けた取組みのスタート地点です

- この計画の策定はゴールではなく、計画に定めた事業を着実に実行していくことが重要です。多様なパートナーと連携しながら取組みを進め、その中心として「延岡市地域公共交通活性化協議会」で計画全体のコーディネートを行っていきます。
- 事業の適切なコントロール及び関係者との協議や調整などについて、本協議会の作業部会（交通事業者・延岡市）により実施していきます。

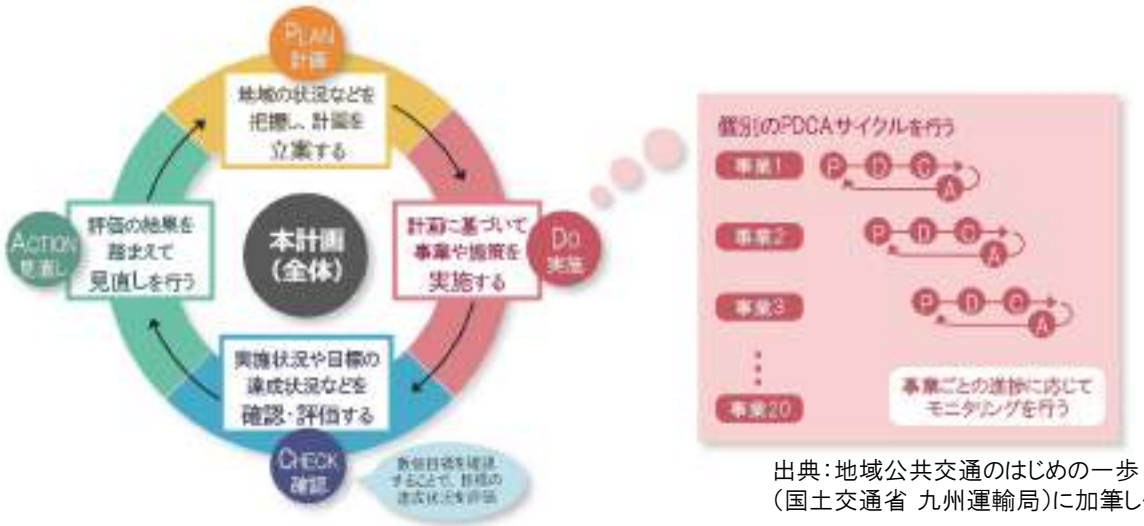
表　推進体制（協議会や市民の座談会など）

| 体　制 | 構　成 | 役　割 |
|---|---|---|
| 延岡市地域公共交通活性化協議会 | ○市民、利用者の代表<br>○交通事業者<br>○道路管理者/交通管理者<br>○宮崎県<br>○宮崎運輸支局<br>○学識経験者<br>○延岡市関係各課<br>○事務局（延岡市担当課） | ○地域公共交通網形成計画の策定および実施に関する検討・協議 |
| 協議会作業部会（担当WG） | ○協議会事務局（延岡市）<br>○交通事業者　など | ○地域公共交通網形成計画の事業について、実施方法や企画・準備など、技術的な内容を検討・協議 |
| 延岡市地域公共交通会議 | ○市民、利用者の代表<br>○交通事業者<br>○道路管理者/交通管理者<br>○宮崎県<br>○宮崎運輸支局<br>○事務局（延岡市担当課） | ○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<br>○市町村運営有償運送の必要性、料金、その他必要な事項の検討・協議 |
| 延岡市離島航路確保維持改善協議会 | ○利用者代表、住民代表（島浦区長）<br>○航路事業者（日豊汽船(株)）<br>○島浦町漁業協同組合<br>○宮崎運輸支局<br>○宮崎県<br>○延岡市企画課 | ○離島の生活に必要不可欠な航路の確保維持の内容について検討・協議<br>○離島航路確保維持計画の策定及び実施に関する検討・協議 |
| 延岡市バス利用促進協議会 | ○路線バス事業者<br>○社会福祉協議会<br>○公民館連絡協議会<br>○区長連絡協議会<br>○男女共同参画会議<br>○PTA連絡協議会<br>○さんさんクラブ連合会<br>○商店会連合会<br>○九州保健福祉大学<br>○北方/北浦/北川総合支所<br>○事務局（延岡市担当課） | ○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 |
| 地域交通を考える座談会 | ○市民（沿線）<br>○施設関係者<br>○交通事業者<br>○延岡市 | ○自分たちにとって“使い勝手の良い”沿線の公共交通の形を考え、将来に持続可能な地域の移動手段について検討・協議 |

## 6-3　事業進捗の評価方法

### “トライアル・アンド・エラーの繰り返し”でより良い形を目指します

- 事業進捗の評価は、活性化協議会を中心として計画(P)・実行(D)・評価検証(C)・見直し(A)の実行サイクルに沿って、計画5年後の全体評価、1事業毎の個別評価を実施していきます。
- 利用促進策などは、変化していく消費者ニーズ等に対応するために取組みの精度を高める重要性を認識し、トライアル・アンド・エラーの繰り返しにより実効性のある取組みを目指します。




出典：地域公共交通のはじめの一歩
（国土交通省 九州運輸局）に加筆し作成

図　PDCAサイクルのイメージ

表　達成指標・評価方法

| 指標 | | 現況値（2018） | 将来値（2023） | 目標の考え方・方法 |
|---|---|---|---|---|
| 目標1 | 鉄道・高速バスの運行水準（便数）の維持 | 鉄道　100便<br>高速バス　16往復 | 現状維持 | ≪考え方≫ 利用促進を図り運行水準を維持<br>≪方法≫ 評価年次の運行便数を確認 |
| | 離島航路の利用者数の維持 | 107,339人 | 107,339人以上 | ≪考え方≫ 利用促進・交流人口の増加に取り組み、離島航路の利用水準を維持<br>≪方法≫ フェリー・高速船の年間輸送人員 |
| 目標2 | 便平均2人未満の路線数 | 14路線 | 解消 | ≪目標≫ 利用低迷路線を解消し運行を適正化<br>≪方法≫ 年間利用者数 ÷ 年間運行便数 |
| | 市民１人あたりの移動支援額 | 平均<br>2,044円 | 平均<br>2,044円未満 | ≪目標≫ 移動支援額の上昇抑制・持続性向上<br>≪方法≫ 移動支援総額 ÷ 延岡市人口 |
| 目標3 | 市街地区域で運行する路線の利用者数 | 22.2万人 | 22.2万人以上 | ≪目標≫ 人口減少が進む将来にも、利用割合を増やして市街地の人の動きを活性化<br>≪方法≫ 市街地路線の年間利用者数（計） |
| | 人口密集地と目的地を結ぶ交通の試行 | － | 実績5箇所 | ≪目標≫ 居住地と目的地を結ぶモデルの試行<br>≪方法≫ 交通の見直し・新設による試行の実績 |
| 目標4 | 中山間地域等の乗合タクシー等の利用維持 | 15,085人 | 15,085人以上 | ≪目標≫人口減少が進む将来にも、利用割合を増やして乗合タクシーの利用水準を維持<br>≪方法≫ 乗合タクシーの年間利用者数（計） |
| 目標5 | 延岡駅における路線バスの接続本数 | 161本/日 | 200本/日 | ≪目標≫ ニーズ等で変動するダイヤで、鉄道⇔バスの乗り継ぎ可能なダイヤを確保<br>≪方法≫ 延岡駅の接続ダイヤ数 |
| 目標6 | 周辺関係者と協力した乗り場の環境改善数 | － | 16箇所以上 | ≪目標≫ 市内各地区で連携整備の機運を向上<br>≪方法≫ 協力整備した乗り場の数 |
| 目標7 | 市民1人あたりの公共交通の年間利用回数 | 年間<br>6.46回/人 | 年間<br>7.00回/人 | ≪目標≫ 人口減少が進む将来にも、市民の公共交通利用割合を増やし、利用水準を維持<br>≪方法≫ 年間利用者数 ÷ 延岡市人口 |
| 目標8 | 協力・連携が実現した多様なパートナーの数 | - | 10団体以上 | ≪目標≫ 市内各地区で公共交通の活性化に係る取組みへの協力者の輪を広げる<br>≪方法≫ 協力・連携が実現した団体・施設数 |

# 平成30年度 延岡市地域公共交通活性化協議会　名簿

| 役職名等 | | 氏　名 |
|---|---|---|
| 計画を作成する地方公共団体 | 延岡市 企画部長 | 小村　周司 〈会長〉 |
| 地域公共交通の利用者代表 | 延岡市区長連絡協議会長 | 吉田　敏春 |
| | 延岡市さんさんクラブ連合会長 | 宮本　良治 |
| | 延岡市ＰＴＡ連絡協議会会長 | 清島　貴光 |
| | のべおか男女共同参画会議21会長 | 三原　隆子 |
| | 北方町地域活性化協議会長 | 柳田　昌徳 |
| | 北浦町地域活性化協議会長 | 猪股　信彦 |
| | 北川町地域活性化協議会長 | 橋本　多都也 |
| | 九州保健福祉大学 学生担当部長 | 明石　敏 |
| 関係する公共交通事業者等 | 九州旅客鉄道株式会社 延岡駅駅長 | 甲斐　将仁 |
| | 宮崎交通株式会社 代表取締役社長 | 菊池　克頼 |
| | 宮崎県タクシー協会 延岡支部長 | 野々上　忠臣 |
| | 株式会社あさひ観光バス 代表取締役 | 太田　守 |
| | 社団法人宮崎県バス協会長 | 菊池　克頼 |
| | 社団法人宮崎県タクシー協会長 | 吉本　悟朗 |
| | 宮崎交通株式会社 労働組合延岡支部長 | 馬崎　靖 |
| 都道府県 | 宮崎県 総合政策部 総合交通課長 | 小倉　佳彦 |
| 地方運輸局長 | 国土交通省 九州運輸局 宮崎運輸支局長 | 嘉村　英夫 |
| 道路管理者等 | 宮崎県 延岡土木事務所長 | 上田　秀一 |
| | 宮崎県警察本部 延岡警察署 交通課長 | 枳穀　卓士<br>（2月17日まで 三續健二） |
| 学識経験者 | 国立大学法人 大分大学 経済学部門 准教授 | 大井　尚司 |
| 当該計画の事業の実施に関係する者 | 一般社団法人 延岡観光協会 常務理事 | 高木　享輔 |
| | 延岡市 市民環境部 地域交通安全推進室長 | 竹原　秀典 |
| | 延岡市 健康福祉部 高齢福祉課長 | 千坂　恒利 |
| | 延岡市 健康福祉部 健康長寿のまちづくり課長 | 佐藤　欣司 |
| | 延岡市 商工観光部 参事兼観光戦略課長 | 熊谷　俊一 |
| | 延岡市 都市建設部 副参事兼都市計画課長 | 土手　健二 |
| | 延岡市 北方総合支所 次長兼地域振興課長 | 甲斐　喜代志 |
| | 延岡市 北浦総合支所 次長兼地域振興課長 | 工藤　晃二 |
| | 延岡市 北川総合支所 次長兼地域振興課長 | 井本　成夫 |
| | 延岡市 教育委員会 学校教育課長 | 丸山　真二<br>（10月8日まで 澤野幸司） |
| 事務局 代表 | 延岡市 企画部 企画課長 | 赤木　繁男 |

市民、交通事業者、行政などの
多様なパートナーが一体となって
公共交通を将来に守り育てていく

宮崎県延岡市
（企画部企画課広域行政係）

〒882-8686 宮崎県延岡市東本小路 2 番地 1
TEL：0982-22-7075
FAX：0982-22-7090