

計画策定の背景・目的

人口減少や少子高齢化とモータリゼーションの進展とが相まって、本市の公共交通の利用者は年々減少する傾向にあり、地域住民の日常生活に必要な移動手段を確保するために、維持が困難な路線バスについては、国・県・市が補助金により維持していますが、財政状況が厳しい中、現状のまま推移すると公共交通の維持が困難になることが予想されます。

一方、高齢ドライバーによる人身事故の割合が増加するなか、高齢者の免許返納も増加しており、今後益々、公共交通の需要は高まるものと推測されます。

計画の位置付け

本市の最上位計画である「第五次宮崎市総合計画」が掲げる将来の都市像「未来を創造する太陽都市『みやざき』」の実現に向けて、まちづくりの上位計画である「宮崎市都市計画マスタープラン」との整合を図るとともに、まちづくりの具体的な取り組みを示した「宮崎市立地適正化計画」と連携し、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指すものです。

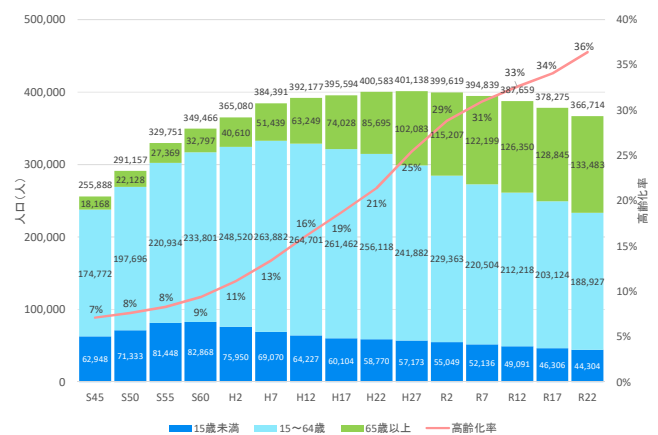
計画期間

計画期間は、令和2年度から令和6年度までの5年間とします。なお、連携を図る立地適正化計画は10年間であり、また公共交通に大きな影響を与えると想定される自動運転の新たな技術動向等を鑑みて、10年後（長期）を見据えた計画とします。

宮崎市の現状(人口動向、公共交通の現状)

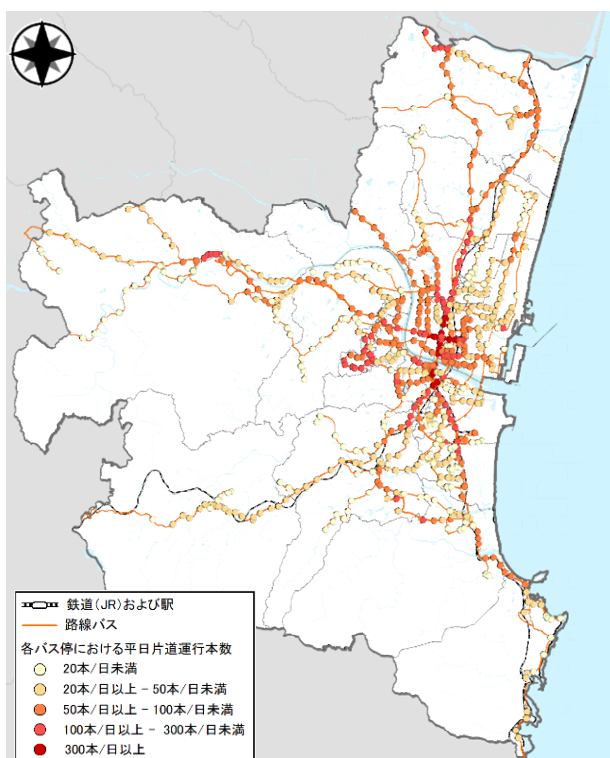
- 本市の人口は、これまで増加の一途をたどり、平成27年には40.1万人となっています。年齢階層別に見ると、15歳未満の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口は減少傾向となっている一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあります。
- 路線バスは230系統あまりが運行されており、近年の利用者数は、1万人/日で横ばい傾向にあります。
- コミュニティ交通は、木花及び北地区が定時定路線型で、高岡地区がデマンド型で運行されており、利用者数は、高岡地区以外で減少傾向にあります。なお、木花地区・北地区では、令和2年4月よりデマンド型に移行する予定です。

▼宮崎市の人口推移（3区分）と高齢化率

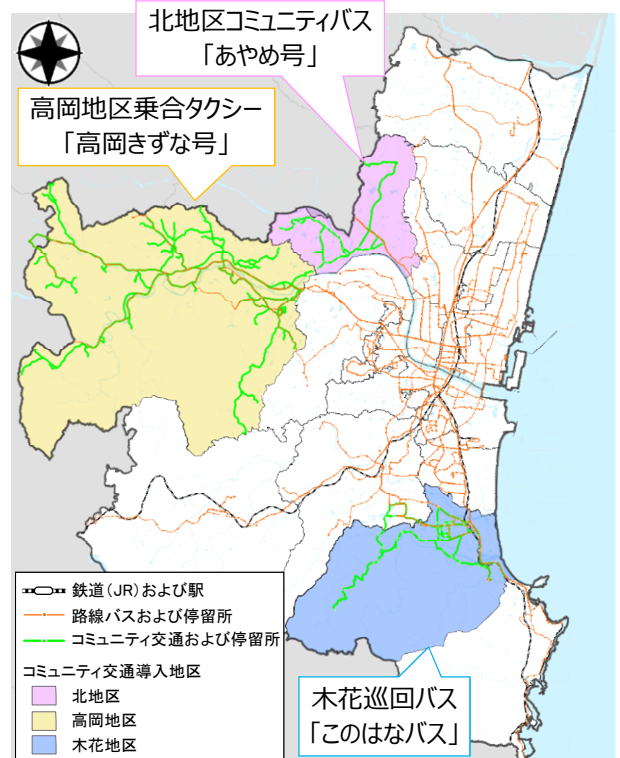


出典：国立社会保障・人口問題研究所

▼路線バスの運行本数（令和元年6月現在）



▼市内コミュニティ交通の導入地区



宮崎市における公共交通の現状・課題と地域公共交通網形成計画の基本方針・取組

本市の抱える公共交通の問題点を「移動の確保」「利用者の使いやすさ・ニーズ」「利用促進」の3つの観点から整理し、課題を抽出しました。それらの課題に対して、公共交通の理念に基づき4つの基本方針を立て、課題解決のための目標と取組施策を定めました。

	現状・問題点	課題	
移動の確保	◆人口減少に伴う公共交通利用者の減少 ◆公共交通を必要とする人が増加する見通し ◆新たな公共交通利用者として期待される観光客の増加 ◆高齢者用割引パスの利用率の伸び悩み	課題1-1 誰もが利用しやすい公共交通の維持確保	持続可能な公共交通ネットワークの再構築
	◆6割が赤字系統で補助は増加傾向	課題1-2 公共交通の維持に向けた効率的な運行	
	◆運行距離の長い系統や需給バランスにギャップがある路線は赤字の傾向	課題1-3 地域の需給バランスに適した運行サービスの提供	
	◆バス・タクシー等のドライバーの求職者の減少や高齢化に伴う担い手不足の懸念	課題1-4 公共交通を支える担い手の確保	
利用者の使いやすさ・ニーズ	◆運行本数・運行時間に対する高いニーズ ◆需要とサービスにギャップが発生	課題2-1 利用実態に応じた適切な運行サービスの提供	特性・ニーズに応じた公共交通サービスの提供
	◆道路交通渋滞の影響を受ける路線バス ◆中心部を来訪するバス利用者の定時性に対する高いニーズ ◆バスの低い速達性が利用されない要因	課題2-2 利用者が安心して利用できる定時性の確保	
	◆利用環境に対する低い満足度 ◆乗継環境に対する低い満足度	課題2-3 快適に利用できる利用環境の向上	
利用促進	◆まだまだ低いバスに対する市民の意識	課題3-1 地域住民の公共交通を支える意識の醸成	地域で公共交通を支える意識の醸成

【公共交通の理念】

誰もが利用しやすい、持続可能な公共交通ネットワークの構築

基本方針 1：活力ある都市を支える、持続可能な公共交通ネットワークの形成

【目標】

- ①公共交通利用者数の維持・増加
- ②運行効率化による経費低減
- ③収支改善

- 施策 1-1 利用状況に合わせたバス路線網の再編
- 施策 1-2 郊外地区へのコミュニティ交通の導入
- 施策 1-3 道路の新規開通による路線再編の可能性検討
- 施策 1-4 鉄道駅・バス停に駐輪設備を整備
(サイクル&ライド、サイクル&バスライド)
- 施策 1-5 公共交通とシェアサイクルの連携

基本方針 2：分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの構築

【目標】

- ①公共交通の利用満足度向上
(不満足の解消)

- 施策 2-1 鉄道のパターンダイヤ化
- 施策 2-2 鉄道駅のバリアフリー化を推進
- 施策 2-3 沿線自治体によるJR日南線の利用促進
- 施策 2-4 バスロケーションシステムの導入
- 施策 2-5 既存施設を活用したバス待合スペースの整備
- 施策 2-6 案内表示の設置
- 施策 2-7 乗継ダイヤの設定
- 施策 2-8 ノンステップ車両の導入
- 施策 2-9 Google Mapを活用した公共交通の利用促進
- 施策 2-10 乗継割引、ゾーン制運賃の導入
- 施策 2-11 敬老バスカの発行

基本方針 3：地域の実情に応じた公共交通の構築及び意識の醸成

【目標】

- ①地域の実情に応じた、地域に
利用される公共交通の運行
- ②コミュニティ交通の効率化
- ③公共交通の利用回数の向上

- 施策 3-1 市民がまちと交通について考えるイベント
(勉強会) の開催
- 施策 3-2 公共交通の乗り方教室 (子どもおよび高齢者向け)
の開催
- 施策 3-3 心のバリアフリーの推進

基本方針 4：新たなモビリティサービスの導入・連携による移動の円滑化

【目標】

- ①移動の満足度向上

- 施策 4-1 自動運転車両の導入に向けた取組
- 施策 4-2 路線バスの一部デマンド運行化
- 施策 4-3 デマンドシステムの導入
- 施策 4-4 MaaS導入の促進
- 施策 4-5 ビッグデータを活用した詳細な人の移動分析に
基づく路線検討

宮崎市における公共交通が目指す将来像と取組施策

本市が目指す公共交通の将来像と取組施策を以下のように整理しました。

◆鉄道の利用促進における取組

鉄道の利用を促進するため、以下の施策を実施します。

- 施策 2 - 1 鉄道のパターンダイヤ化
- 施策 2 - 2 鉄道駅のバリアフリー化を推進
- 施策 2 - 3 沿線自治体によるJR日南線の利用促進
- 施策 2 - 9 Google Mapを活用した公共交通の利用促進
- 施策 4 - 4 MaaS導入の促進

◆路線バスの利用促進における取組

路線バスの利用を促進するため、以下の施策を実施します。

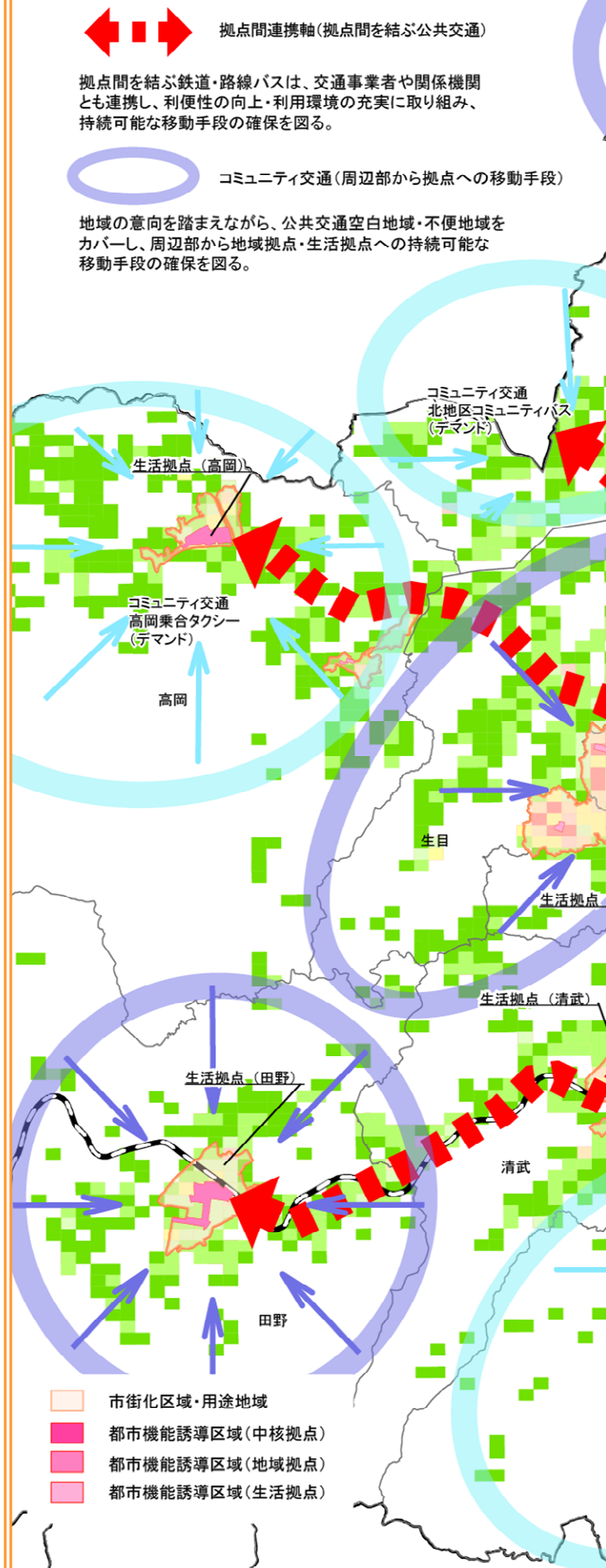
- 施策 2 - 4 バスロケーションシステムの導入
- 施策 2 - 6 案内表示の設置
- 施策 2 - 8 ノンステップ車両の導入
- 施策 2 - 9 Google Mapを活用した公共交通の利用促進
- 施策 2 - 11 敬老バス力の発行
- 施策 4 - 4 MaaS導入の促進

◆市民の意識醸成における取組

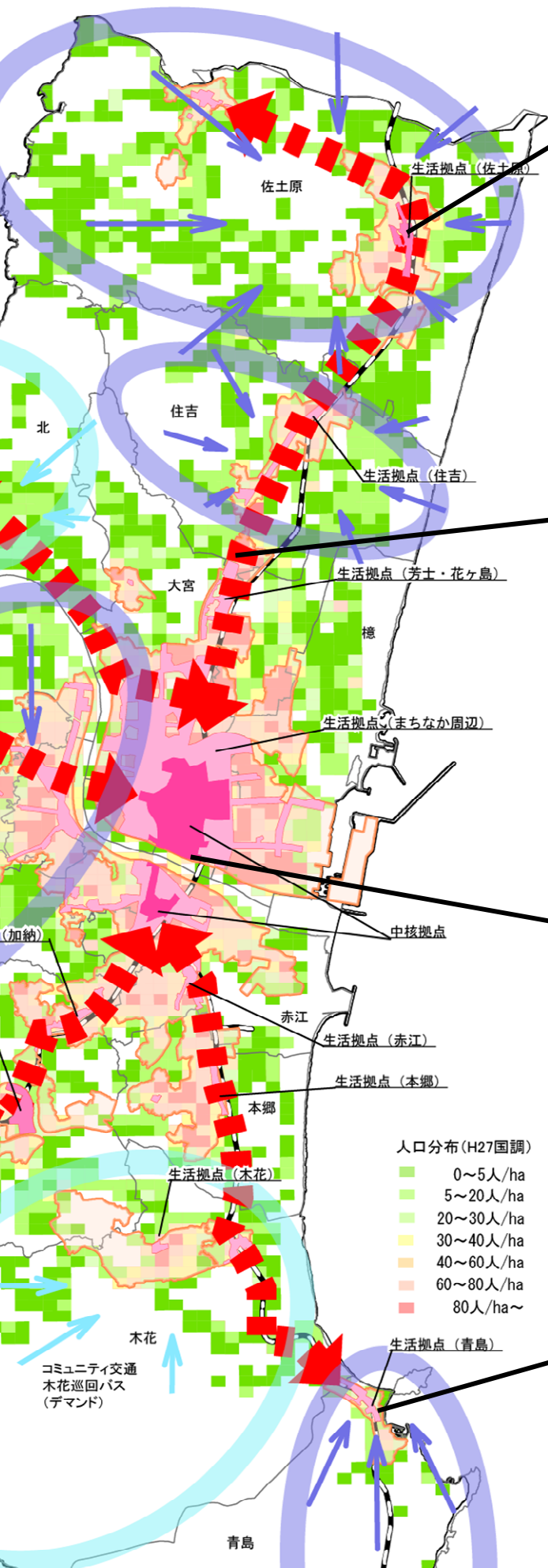
市民の「公共交通を支える意識」醸成のため、以下の施策を実施します。

- 施策 3 - 1 市民がまちと交通について考えるイベント（勉強会）の開催
- 施策 3 - 2 公共交通の乗り方教室（子どもおよび高齢者向け）の開催
- 施策 3 - 3 心のバリアフリーの推進

公共交通が目指す将来像



目指す将来像



◆地域拠点における取組

地域拠点における乗継利便性向上や利用促進のため、以下の施策を実施します。

- 施策 1 - 2 郊外地区へのコミュニティ交通の導入
- 施策 2 - 5 既存施設を活用したバス待合スペースの整備
- 施策 2 - 7 乗継ダイヤの設定
- 施策 2 - 10 乗継割引、ゾーン制運賃の導入
- 施策 4 - 1 自動運転車両の導入に向けた取組
- 施策 4 - 3 デマンドシステムの導入

◆拠点間連携における取組

中核拠点と生活拠点・地域拠点を接続する拠点間連携軸形成のため、以下の施策を実施します。

- 施策 1 - 1 利用状況に合わせたバス路線網の再編
- 施策 1 - 3 道路の新規開通による路線再編の可能性検討
- 施策 4 - 5 ビッグデータを活用した詳細な人の移動分析に基づく路線検討

◆中核拠点における取組

中核拠点における乗継利便性向上や利用促進のため、以下の施策を実施します。

- 施策 1 - 5 公共交通とシェアサイクルの連携
- 施策 2 - 6 案内表示の設置
- 施策 2 - 7 乗継ダイヤの設定
- 施策 2 - 10 乗継割引、ゾーン制運賃の導入

◆周辺部における取組

過疎化が進む周辺部における公共交通の維持確保のため、以下の施策を実施します。

- 施策 1 - 2 郊外地区へのコミュニティ交通の導入
- 施策 1 - 4 鉄道駅・バス停に駐輪設備を整備 (サイクル&ライド、サイクル&バスライド)
- 施策 1 - 5 公共交通とシェアサイクルの連携
- 施策 2 - 5 既存施設を活用したバス待合スペースの整備
- 施策 4 - 1 自動運転車両の導入に向けた取組
- 施策 4 - 2 路線バスの一部デマンド運行化
- 施策 4 - 3 デマンドシステムの導入

目標値

- 目標に関する達成状況の進捗管理を行うために、客観的指標による以下の目標値を設定します。

基本方針	目標	目標指標		目標値	
				現況	将来（R6）
基本方針 1	①公共交通利用者数の維持・増加	公共交通利用者数	路線バス	3,744,482人/年（H29）	3,744,500人/年以上
	②運行効率化による経費低減		鉄道（※1）	11,662人/日（H29）	11,700人/日以上
	③収支改善	主要バスターミナル（宮崎駅、宮交シティ、宮崎空港）における路線バス乗降客数		155万人/年（H30）	155万人/年
		路線バスの経常収支率（※2）		92%（H30）	97%以上
基本方針 2	①公共交通の利用満足度向上（不満足解消）	ノンステップバス導入率		28%（R1）	33%以上
		公共交通の利用満足度	自宅や目的地からバス停までの近接性	市全域：67%（R1） コミュニティ交通導入地域 —	90%以上 90%以上
			乗継の所要時間	34%（R1）	46%以上
			運行情報	27%（R1）	36%以上
			定時性	43%（R1）	58%以上
			バス待ち環境	26%（R1）	35%以上
基本方針 3	①地域の実情に応じた、地域に利用される公共交通の運行 ②コミュニティ交通の効率化 ③公共交通の利用回数の向上	コミュニティ交通導入エリア数		3地域（R1）	7地域以上
		コミュニティ交通の乗合率		1.47人/台（H30）	1.73人/台
		ICカード発行件数 （宮崎市内における宮崎交通の新規ICカード発行件数）		5,400件/年（H30）	5,400件/年以上
		普段バスを利用している人の割合		31.9%（R1）	38.7%以上
		公共交通利用回数 （路線バスのICデータより1人・月当たり）		11回/人・月（R1）	12回/人・月以上
基本方針 4	①移動の満足度向上	実験導入時の満足度（満足、やや満足の割合）		—	30.0%以上

※1 鉄道は、H29より九州内の乗車人員数（一般・定期を合わせた数）の公表を上位300駅のみに変更したため、上位300駅のみ対象に計測する。H29時点で宮崎市内では9駅が該当する。
※2 経常収支率は、経常収入/経常経費で算出するもので、これが100%未満になると赤字を意味する。

取組施策と実施スケジュール

- 基本方針に基づき目標を達成するため、取組施策に対して以下のスケジュールおよび実施主体で取り組みます。

基本方針	取組施策	施策概要	実施スケジュール							実施主体
			R2	R3	R4	R5	R6	R7～R11		
基本方針 1 活力ある都市を支える、持続可能な公共交通ネットワークの形成	利用状況に合わせたバス路線網の再編	「運行効率性や利便性を確保した上で、運行経費の削減を進める」「公共交通の持続可能性を確保する」の実現へ向け、系統の再編やコミュニティ交通等への切り替えを検討します。	検討		実施			継続	宮崎市 宮崎交通	
	郊外地区へのコミュニティ交通の導入	多くの住民が居住しているが、公共交通ではカバーされていない地区を対象として、「コミュニティ交通」導入を検討します。導入に際しては、地域を主体として市や交通事業者がサポートします。	検討		実施			継続	宮崎市 宮崎交通 タクシー事業者	
	道路の新規開通による路線再編の可能性検討	現在宮崎市内で進められている道路整備事業を踏まえ、新設を含めた路線再編の検討を行います。	検討		実施			継続	宮崎市 宮崎交通	
	鉄道駅・バス停に駐輪設備を整備 (サイクル&ライド、 サイクル&バスライド)	利用者の多いバス停や乗継拠点となるバス停などに駐輪場の整備を検討し、自家用車の利用抑制と、郊外部でのバス利用への転換を図ります。	検討		実施			継続	宮崎市 宮崎交通 道路管理者	
	公共交通とシェアサイクルの連携	宮崎交通が導入しているシェアサイクル「P!PPA」のポートの整備について、今後も継続して行い、定期券利用者への割引など、公共交通との連携についても検討します。	検討		実施			継続	宮崎市 宮崎交通	

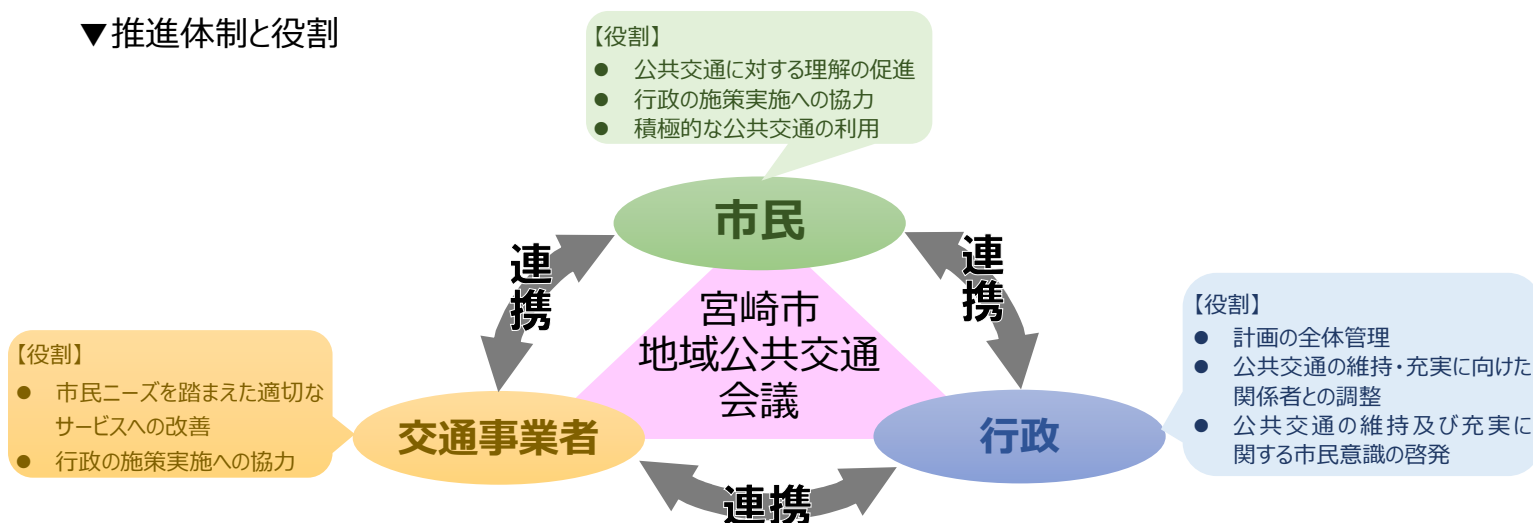
基本方針	取組施策	施策概要	実施スケジュール							実施主体
			R2	R3	R4	R5	R6	R7～R11		
基本方針 2 分かりやすく 利用しやすい 公共交通 サービスの 構築	鉄道のパターンダイヤ化	宮崎空港から市内への鉄道利用を促進するため、宮崎空港駅の鉄道出発時刻を統一し、日中毎時10分台に特急にちりんが、30分台に普通列車が出発する分かりやすいダイヤとします。	実施					継続		JR九州
	鉄道駅のバリアフリー化を推進	駅を利用する高齢者や障がい者の方々の負担軽減や安全性向上、また一般利用者や観光客の利便性向上のため、鉄道駅におけるバリアフリー化を推進します。						継続		宮崎市 宮崎県 JR九州
	沿線自治体によるJR日南線の利用促進	昭和62年に宮崎市・日南市・串間市・志布志市の4市で設立した「JR日南線利用促進連絡協議会」において、利用促進に向けた取組を進めます。						継続		沿線四市 宮崎県 JR九州
	バスロケーションシステムの導入	バス車両にGPS機器を搭載して車両位置をリアルタイムに把握し、自分の待つバス停まであと何分（何停留所）で到着するかを表示する「バスロケーションシステム」の導入を検討します。	検討				実施		継続	宮崎交通
	既存施設を活用したバス待合スペースの整備	バス停周辺に位置するコンビニ・商業施設等の既存施設による協力を得て、店舗内でバス利用者がバス待ちをできる取組を検討します。		検討			実施		継続	宮崎市 宮崎交通
	案内表示の設置	宮崎駅バス停等の複数系統が乗り入れるバス停やバス待合スペースに、方面別案内の設置を検討し、バスの利便性向上に努めます。	検討				実施		継続	宮崎市 宮崎交通
	乗継ダイヤの設定	路線バス同士、または路線バス・鉄道・コミュニティ交通間の乗継利便性を向上させるため、相互の発着時間を調整して待ち時間を減少させる「乗継ダイヤ」の設定を検討します。		検討			実施		継続	宮崎市 宮崎交通 JR九州 コミュニティ交通
	ノンステップ車両の導入	車いすやベビーカー利用者にとって利用しやすく、バスドライバーにも助作業の軽減が期待されるノンステップ車両の導入を進めます。						継続		宮崎交通
	Google Mapを活用した公共交通の利用促進	宮崎交通がバスダイヤ情報をGoogle Mapへ提供し、時刻表を含めた経路検索が可能となったため、宮崎交通と連携して、本サービスを広く周知・利用してもらうため積極的なPRを行います。					実施		継続	宮崎市 宮崎交通
	乗継割引、ゾーン制運賃の導入	バスの乗継利用促進のため、乗継ごとに初乗り運賃が発生する現行運賃体系ではなく、「乗継割引」や「ゾーン制運賃」等の料金体系導入を検討します。		検討			実施		継続	宮崎市 宮崎交通
敬老バスカの発行	70歳以上の方を対象とし、乗車・降車バス停のいずれかまたは両方が市内のバス停の場合、1乗車100円になる「宮崎市敬老バスカ」の交付を、今後も実施していきます。						継続		宮崎市 宮崎交通	
基本方針 3 地域の実情に 応じた公共 交通の構築 及び意識の 醸成	市民がまちと交通について考えるイベント（勉強会）の開催	市民に公共交通の現状を知ってもらい、今後の交通ネットワークと一緒に考えていくイベント（勉強会）を開催します。					実施		継続	宮崎市 宮崎交通
	公共交通の乗り方教室（子どもおよび高齢者向け）の開催	市民向けに公共交通の乗り方教室を開催します。小学生だけでなく、免許返納等で公共交通を初めてまたは久しぶりに利用する高齢者向けの公共交通乗り方教室開催も検討します。					実施		継続	宮崎市 宮崎交通 JR九州
	心のバリアフリーの推進	障がい者や妊婦、乳幼児連れの方々が快適かつ積極的に公共交通を利用できるよう、バスドライバーや他の乗客の方が、路線バスへの乗降時の手助け等を行う「心のバリアフリー」を推進します。					実施		継続	宮崎市 宮崎交通 JR九州

基本方針	取組施策	施策概要	実施スケジュール							実施主体
			R2	R3	R4	R5	R6	R7～R11		
基本方針 4 新たなモビリティサービスの導入・連携による移動の円滑化	自動運転車両の導入に向けた取組	現在の公共交通を取り巻く問題の一つである「ドライバー不足による路線維持の困難」という問題を解決するため、自動運転車両を活用した公共交通の導入に向けた取組を検討します。	検討		実施		継続			宮崎市 コミュニティ交通
	路線バスの一部デマンド運行化	路線バスについて、需要（予約）に応じて基本ルート以外へも経由可能な「迂回ルート型」のデマンド交通の導入を検討します。	検討		実施		継続			宮崎市 宮崎交通
	デマンドシステムの導入	現在の高岡地区デマンドタクシーはオペレーターによる電話受け付けですが、今後他の地区でもデマンド交通の導入が想定されるため、市全域で統一したデマンドシステムの導入を検討します。	検討		実施		継続			宮崎市 タクシー事業者
	MaaS導入の促進	旅行者や地域住民のシームレスな移動の実現による利便性の向上、および周辺エリアにおける旅行者の滞在・周遊促進を目的として、MaaS導入の促進に取り組みます。	検討				実施			実行委員会
	ビッグデータを活用した詳細な人の移動分析に基づく路線検討	「実態に近い人の流れ」を把握可能な交通系ICカードの乗降データや携帯電話の基地局データなどの「ビッグデータ」を活用して、路線バスの再編を検討します。	検討		実施 (2年おきに実施)		継続			宮崎市 宮崎交通

推進体制と進捗管理

- 「宮崎市地域公共交通会議」において、計画を推進・進捗管理します。
- 実施計画の立案（Plan）、計画的な施策の実施（Do）、目標に対する達成度の評価と課題・問題点の整理（Check）、改善策の検討（Act）というサイクルで進捗管理を行い、次年度以降につながらず計画を推進します。

▼推進体制と役割



▼進捗管理のイメージ

