

報告 1

宮崎市地域公共交通網形成計画の 進捗報告について

宮崎市地域公共交通網形成計画の進捗報告

～宮崎市地域公共交通計画(仮)の策定に向けて～

令和5年1月18日
宮崎市地域公共交通会議

地域公共交通網形成計画とは・・・

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)」としての役割を果たすもの。

国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催し、市民や交通事業者等の関係者との協議により策定するもので、まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業について記載することが求められている。

宮崎市における本計画の位置付け

本市の最上位計画である「第5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」との整合を図りながら、まちづくりの具体的な取組を示した「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。**

宮崎市地域公共交通網形成計画(基本情報)

■計画区域

宮崎市全域(ただし、路線バスにおいては、隣接市町とのアクセスも含めて検討)

■計画期間

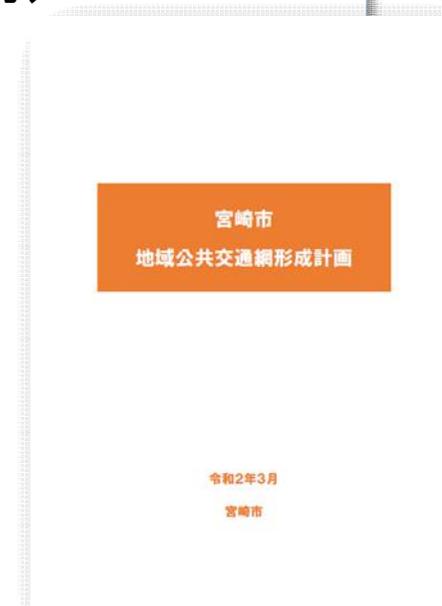
令和2年度から令和6年度までの5年間

■本市の公共交通の理念

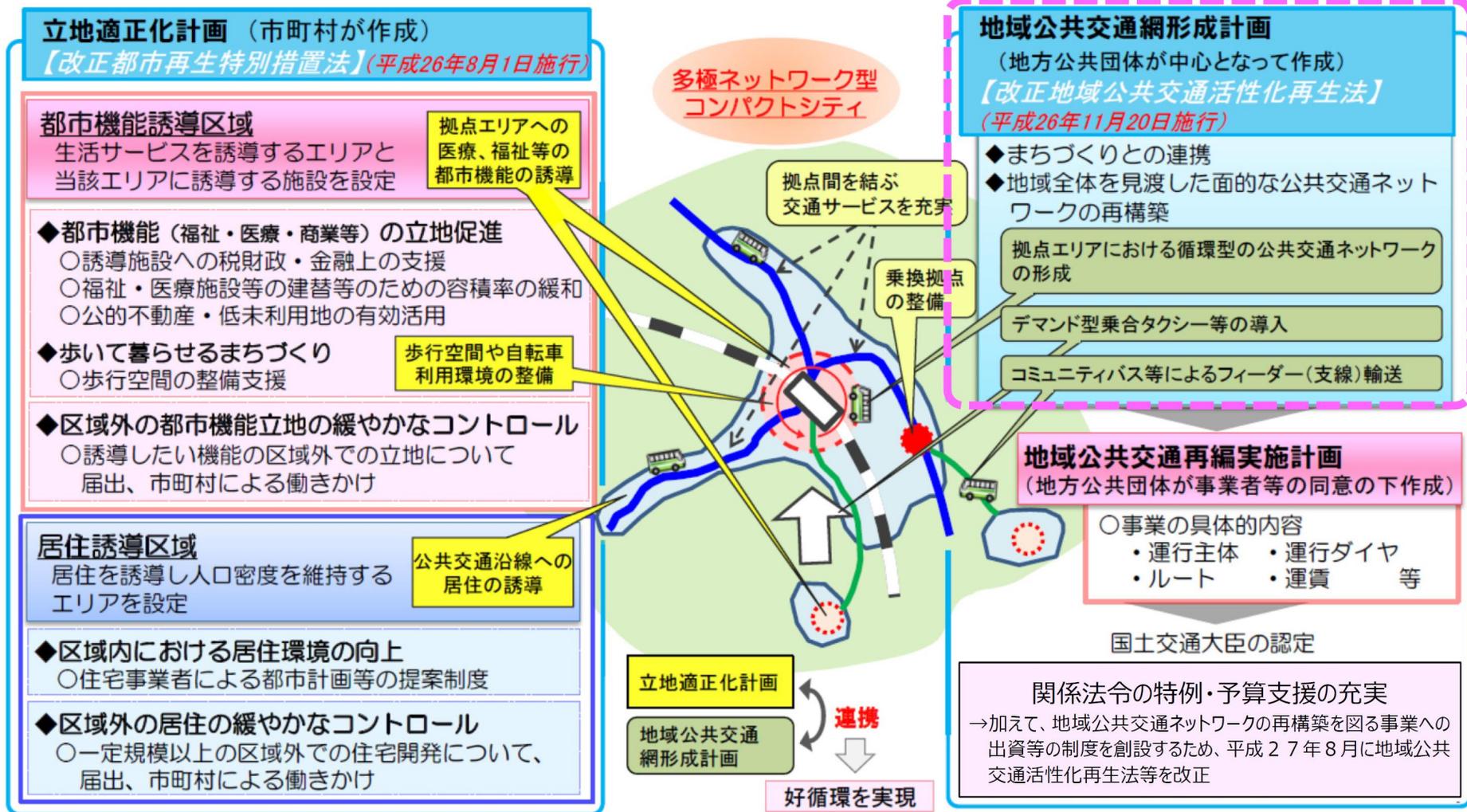
誰もが利用しやすい、持続可能な公共交通ネットワークの構築

■本市の公共交通が果たすべき役割

- ◆各拠点間をつなぎ、コンパクトシティを実現する
- ◆人口減少・少子高齢化等の社会情勢や市の政策に対応しつつ、市民や来訪者の移動を支える



宮崎市地域公共交通網形成計画のイメージ



宮崎市が抱える公共交通の課題(令和2年3月計画策定時)

1. 現状・問題点

- 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
- (バス)6割が赤字系統で補助は増加傾向
- (バス)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傾向
- 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
- (バス)運行本数・運行時間に対する高いニーズ
- 道路交通渋滞の影響を受ける路線バス
- バスの低い速達性が利用されない要因
- 利用環境、乗継環境に対する低い満足度
- まだまだ低いバス利用に対する市民の意識

宮崎市が抱える公共交通の課題(令和2年3月計画策定時)

2. 課題

- ★持続可能な公共交通ネットワークの再構築
- ★特性・ニーズに応じた公共交通サービスの提供
- ★地域で公共交通を支える意識の醸成

宮崎市地域公共交通網形成計画の基本方針

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

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

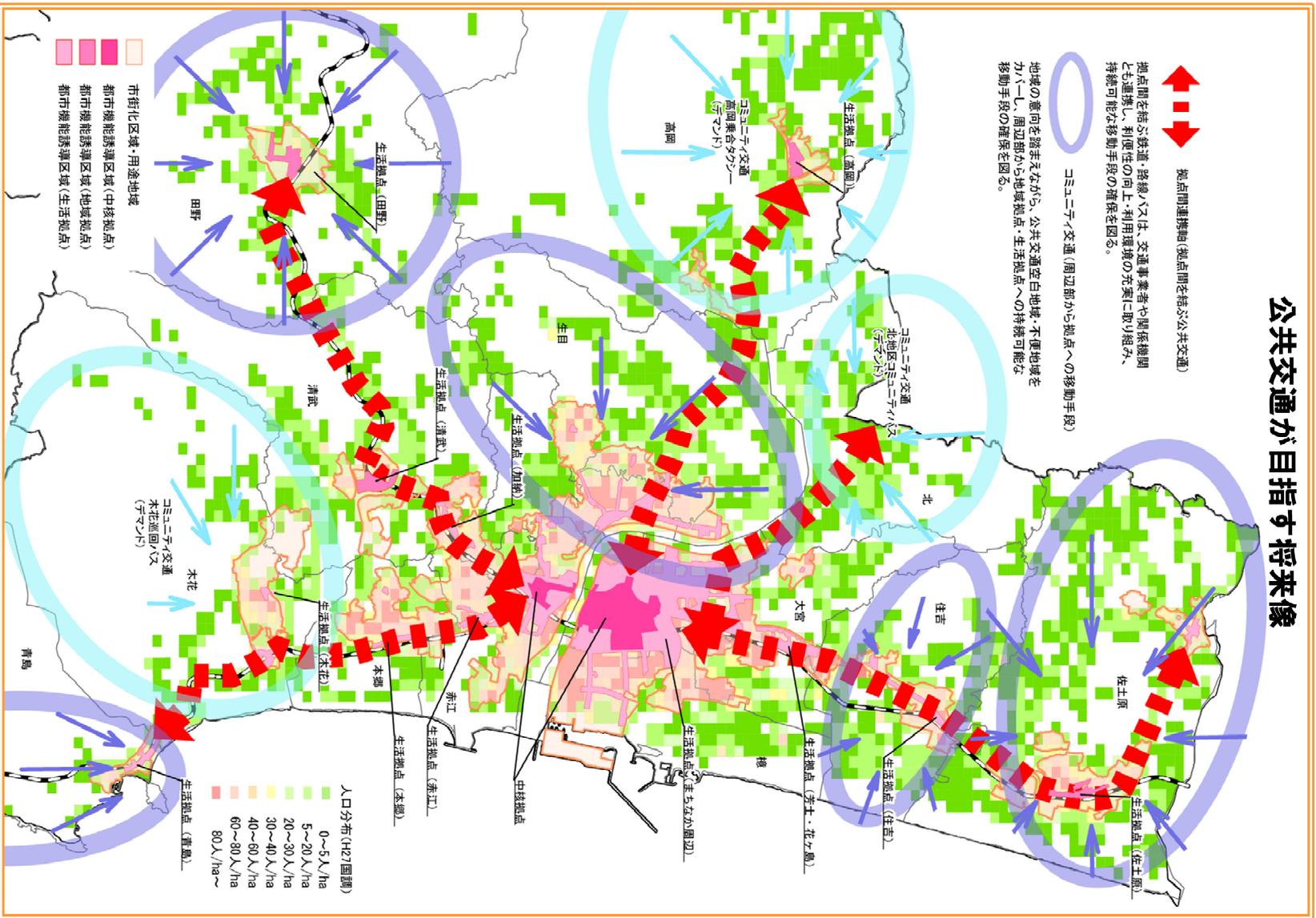
基本方針3

地域の実情に応じた公共交通の構築及び意識の醸成

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

公共交通が目指す将来像



宮崎市地域公共交通計画(仮)の策定に向けて

令和2年11月の『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』の改正により、**地域公共交通網形成計画に代わる、新たな法定計画として「地域公共交通計画」の作成が努力義務化。**

宮崎市地域公共交通網形成計画は、令和2年3月に策定しており、**改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後は地域公共交通計画とみなされるため新たな手続き等は不要。**

ただし、次回の見直しのタイミングで地域公共交通計画で定められている記載事項(努力記載事項を含む)を満たしているか確認が必要。

現計画の目標について

基本方針	目標	目標指標		目標値		
				策定時	将来(R6)	現況
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	精査中
			鉄道(※1)	11,662 人/日(H29)	11,700 人/日以上	11,239人/日(R4)
	②運行効率化による経費低減	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	143万人/年(R4)
		③収支改善 路線バスの経常収支率(※2)		92%(H30)	97%以上	93.8%(R5)
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	38.6%(R5)
		公共交通の利用満足度(※3)	自宅や目的地からバス停までの近接性	市全域 67%(R1)	90%以上	64.1%(R4)
			乗継の所要時間	コミュニティ交通導入地域	90%以上	—
			運行情報	34%(R1)	46%以上	24.9%(R4)
			定時性	27%(R1)	36%以上	53.4%(R4)
			バス待ち環境	43%(R1)	58%以上	64.9%(R4)
バス待ち環境	26%(R1)	35%以上	36.4%(R4)			
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	コミュニティ交通導入エリア数		3 地域(R1)	7 地域以上	7 地域(R5)
		コミュニティ交通の乗合率		1.47 人/台(H30)	1.73 人/台	1.22 人/台(R4)
	②コミュニティ交通の効率化	ICカード発行件数(宮崎市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	18,064件/年(R5) (シニアバス新規分含む)
		③公共交通の利用回数の向上 普段バスを利用している人の割合(※3)		31.9%(R1)	38.7%以上	31.4%(R4)
		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	10.7回/人・月(R5)
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	20.5%(R4)

(※1)鉄道は、H29より九州内の上位300駅のみ公表。そのため、上位300駅のみを対象として計測。H29時点で宮崎市内で該当は9駅、R4時点もH29時点と同様の9駅。

(※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。

(※3)毎年度実施している市民意識調査がベース。R4からは、バスに加え、鉄道も含め当該項目の調査を実施。満足・やや満足の合計値。

施策 1-1 利用状況に合わせたバス路線網の再編

市内の路線バスについて、「市中心部で多くの系統が集中しており、渋滞による遅れが発生」「郊外部での需要に合致していない運行サービス」「年々増加している自治体による運行補助」などの問題解決を目指すために路線再編を検討します。

路線再編にあたっては、長距離系統のうち拠点間を結ぶ路線を「幹線」と位置づけ、輸送力を確保します。具体的には市中心部と、立地適正化計画で「地域拠点」として定義された佐土原・高岡・清武・田野の各拠点を接続する路線とします。

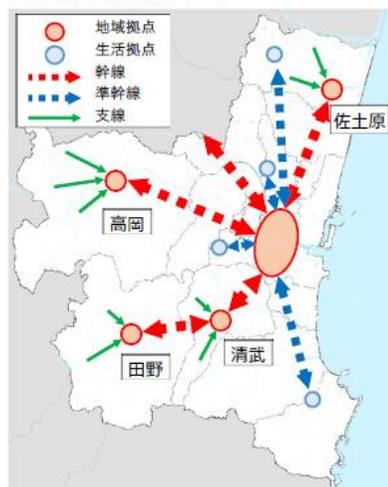
市内各所に点在する団地等の生活拠点と中心部を接続する系統は「準幹線」と位置づけ、市中心部への直通性を確保します。幹線から分岐あるいは枝分かれし、郊外など路線の一部区間での利用が少ない路線、また他系統との重複区間が多い路線については、地域拠点へアクセスする「支線」と位置づけ、利用実態に合わせて系統の再編や、コミュニティ交通等への切り替えを検討します。

なお、路線再編に際しては、既存系統での中心部への利便性（時間・料金の双方）を損なわないように支線⇄準幹線、幹線間での乗継ダイヤの設定（施策 2-7）や乗継割引等（施策 2-10）も合わせて検討します。

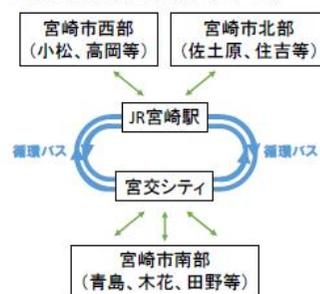
また、現在の路線網は市中心部の 2 箇所（宮崎駅、宮交シティ）に集中しており、その多くの系統が橋通りを通過するため、バスの運行が団子運転状態となっています。例えば、北部や西部方面からのバスを宮崎駅発着に、南部方面からのバスを宮交シティ発着とし、宮崎駅と宮交シティ間を循環バスで接続するなど、団子運転の解消を目指した再編についても検討を行います。

全体として「運行の効率性を向上させ、利用者の利便性を確保しつつ運行経費の削減を進める」「乗継利便性を向上させ、バス・鉄道その他の公共交通利用を促進することで公共交通の持続可能性を確保する」ことを目指します。

▼宮崎市の将来ネットワーク



▼市中心部の循環バス（イメージ）



【取組実施期間および実施主体】



【これまでの取組みについて】

・**地域間幹線系統（※）を中心に乗車人員や運送収入が低いなどの利用状況を踏まえ、ダイヤの減便や路線統合による路線再編を令和4年10月実施。**

（※）複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスを指す。

《主な再編》

- ・宮崎～雀ヶ野線→宮崎～赤谷線へ区間短縮。
- ・高鍋線、国富・綾線、日南線、都城線、宮崎市内完結路線について、減便及び減便に伴うダイヤ調整。

《効果》

令和4年10月～令和5年9月の実績を踏まえ、今後、効果検証予定。

【今後の取組みについて】

- ・引き続き、利用状況に即した再編を検討。
- ・乗継ダイヤの設定や乗継割引、循環バスについては、バス事業者と連携し検討。
- ・路線バスに限らない移動手段（コミュニティ交通等）の検討。

施策1-2 郊外地区へのコミュニティ交通の導入

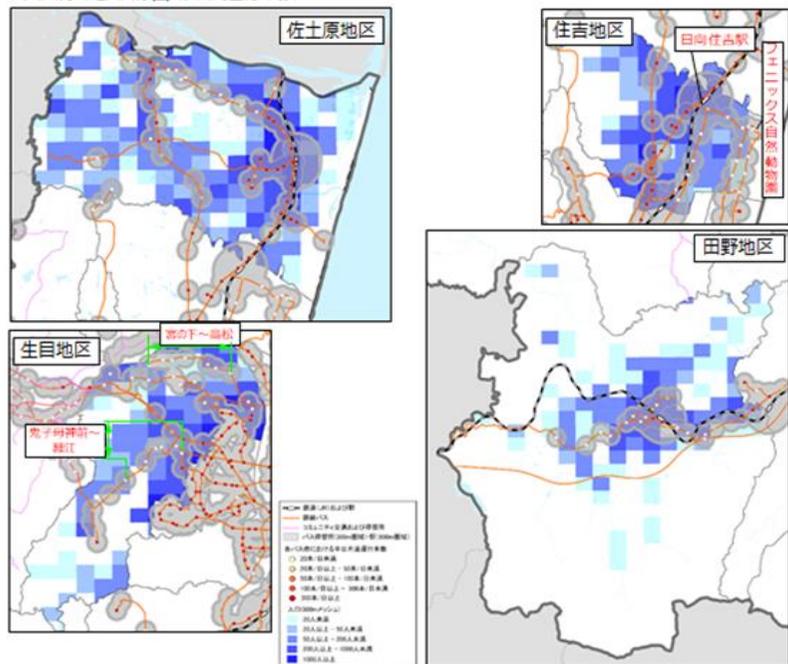
本市では、コミュニティ交通を市が運営するのではなく、地域住民が主体的に運営し、運行ルートや停留所などの決定、更には、事業者への運行委託等を行っています。これにより、地域住民は「自分たちの交通」という意識を持つため、運行を継続させるための積極的な利用が期待できるようになります。

本市ではすでに木花・北・高岡の3地域でコミュニティ交通が導入されており、今後も継続して導入を推進します。導入先としては、現在の鉄道・路線バスではカバーされていない範囲（交通便利地域・P25）に対して多くの住民が住んでいる地区を対象として、検討します。

導入に際しては、地域の需要に応じて運行形態（定時定路線型/デマンド型等）、導入車両（小型バス/タクシー等）、運行サービス（運行本数、料金）等を地域の課題に応じた形で導入方法を検討します。

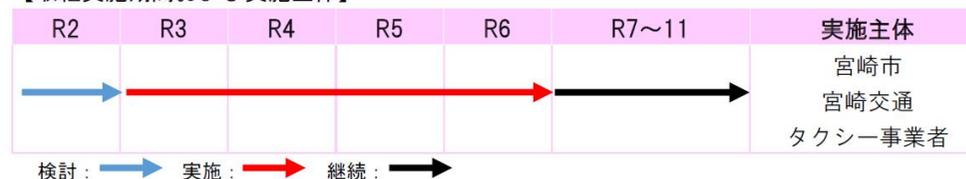
なお、導入に当たっては、市や交通事業者がサポートし、運営経費についても予算の範囲内で補助を検討します。

▼人口分布とバス停圏域・バス運行本数



出典：H27 国勢調査

【取組実施期間および実施主体】



検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

- 現計画策定時の目標数である7地区で導入済。
- すべての地区において『デマンド型乗合タクシー』で運行。

《導入経緯》

- (H24年度 高岡地区で運行開始)
- ・R2年度 木花・北の2地区で運行開始
- ・R3年度 田野・佐土原の2地区で運行開始
- ・R4年度 住吉・生目の2地区で運行開始

【今後の取組みについて】

- ・新たな交通空白地や需要が発生した際に導入を検討。
- ・乗合タクシーに限らない、地域実情に即した手法（コミュニティバス等）の検討。
- ・地区・地域単位ではなく、多くの住民が住んでいる団地などのエリアに対する導入を検討。

施策1-3 道路の新規開通による路線再編の可能性検討

現在、市内では、宮崎駅東口の「宮崎駅東通線」と大淀川を渡る「昭和通線（小戸之橋架け替え）」の整備事業が進められており（P19）、事業完了後には宮崎駅東口のアクセス性が大幅に向上します。

これらの新規開通を踏まえて、路線新設を含めた路線再編の検討を行うことで、運行の定時性確保や宮崎駅への速達性向上が期待できます。

▼道路開通に伴う路線再編の可能性



地図出典：地理院地図に加筆

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通

検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

- 「小戸之橋（架け替え）」は令和3年3月に竣工。
- ※現在、小戸之橋を経由する路線は運行されていない。
- ※工事開始前（平成25年11月）も小戸之橋を経由する路線は運行されていない。

【今後の取組みについて】

- ・宮崎駅東通線が令和7年度中に開通予定。
- ・当該線の開通により、昭和通線や宮崎港周辺のアクセス性が向上する見込みであることから、利用者の声や、ニーズに合わせて検討予定。

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)

鉄道駅あるいはバス停まで自転車で移動し、駐輪場に停めて鉄道・バスで移動する手法をサイクル&ライド、サイクル&バスライドと呼び、公共交通の利用促進策として全国各地で導入が進められています。

本市では鉄道駅の駐輪場整備は進んでいますが、バス停への駐輪場設置は未だ進んでいない状況にあります。利用者数の多いバス停や乗継拠点となる複数系統が集まるバス停などに駐輪場の整備を検討します。これにより、自家用車の利用を抑制し、利用の少ない郊外部でのバス利用への転換を図ります。

▼サイクル&バスライド



出典：茅ヶ崎市

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通 道路管理者

検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

【市】

・計画策定以降に新たに設置した駐輪設備はなし。

※計画策定以前に15箇所で開催されている

(宮崎駅、南宮崎駅、佐土原駅、田野駅、清武駅、加納駅、日向沓掛駅、橋通一丁目バス停)

【宮崎交通】

・整備実績なし

【今後の取組みについて】

【市/宮崎交通】

・現時点での予定なし。

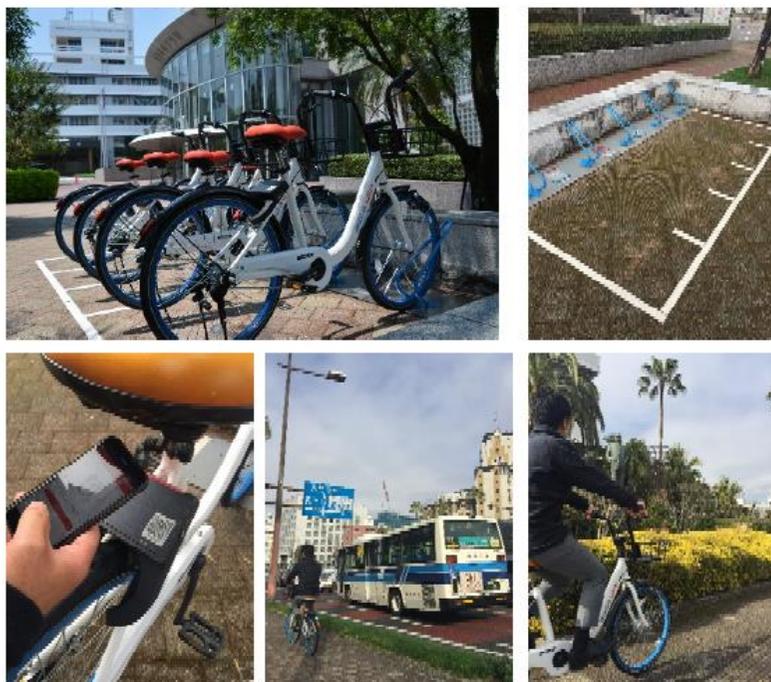
施策 1-5 公共交通とシェアサイクルの連携

本市では、バス事業者である宮崎交通がシェアサイクル「P!PPA」を展開しています。駅やバス停、大学キャンパス等にポートを整備するなど、公共交通との連携を進めており、今後も継続して整備を進めます。

これにより、自宅からバス停や駅まで、駅から大学キャンパス等の目的地までといった使い方ができ、行きは鉄道・バスなどの公共交通で、帰りはシェアサイクル（もしくはその逆）といった利用も可能となるため、公共交通とシェアサイクル双方の利用促進が期待されます。

今後はホテルや観光地へのポート設置も進め、観光地巡りでの活用や、通勤・通学でバス定期券を利用している利用者に対する割引等のインセンティブについても検討を行います。

▼宮交 P!PPA・自転車ポート



【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通

検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

※平成29年7月より宮崎交通（株）が運営開始、令和3年7月に宮崎トヨタ自動車株式会社へ事業譲渡。

● **ポート総数** H30年15箇所、R1年53箇所、R2年56箇所、R3年56箇所（新設なし）、R4年61箇所、R5年78箇所

● **バス停・駅周辺設置ポート数** 11箇所

● **利用料金割引キャンペーンを実施**
 期間：（1回目）令和4年12月～令和5年2月末
 （2回目）令和5年9月～令和5年12月末

【今後の取組みについて】

【市】
 ・運営事業者と連携しながら、ポート増設を含めて普及促進に努めていく予定。

施策2-1 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させるため、宮崎空港駅から市内へ向かう鉄道の出発時刻を統一し、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。

毎時決まった時間に出発するため、利用者は時刻表を確認する必要がなくなり、一定の待合時間内で鉄道を利用することが可能になります。

▼JR 宮崎空港駅のパターンダイヤ (R2.3 実施)

【現行】				【2020春】			
平日	土曜	休	日	平日	土曜	休	日
10	20	36	41	11	36	59	
11	26	37		19	38		
12	15			10	39		増発
13	00	20	55	10	34	56	
14	22	38		18	38		
15	25		46	17	38		
16	23	28	54	18	31	53	

出典：JR九州提供情報に基づき作成

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
→						JR九州

検討：→ 実施：→ 継続：→

【これまでの取組みについて】

- JR宮崎空港駅は、令和2年春頃のダイヤ改正において、パターンダイヤ化を実施。
- 現在も引き続き実施されている。
- (※)一部の時間帯や普通列車については利用状況に応じて異なる。

【今後の取組みについて】

- 今後も継続して実施。
- その他駅についても利用状況を踏まえ、検討していく。

施策2-2 鉄道駅のバリアフリー化を推進

国内ではバリアフリー法に基づき、令和2年度までに乗降人員3,000人/日以上以上の駅は全てバリアフリー化を行い、3,000人/日未満の駅についても可能な限り行うことが推進されています。本市ではこの方針に基づき、鉄道駅のバリアフリー化を進めています。

宮崎駅及び南宮崎駅については既にバリアフリー化が完了しており、他の駅についてもJR九州や県と連携し、バリアフリー化を推進していきます。

駅のバリアフリー化を進めることで、鉄道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につながり、一般利用者や観光客の移動の利便性向上が期待されます。

▼JR九州の駅バリアフリー施設



出典：JR九州HP

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
—————→						宮崎市 宮崎県 JR九州

検討：→ 実施：→ 継続：→

【これまでの取組みについて】

『JR佐土原駅バリアフリー化』

●整備時期 設計 令和元年度～令和2年度

工事 令和2年度～令和3年度

供用開始 令和4年1月15日

●整備内容
 ・新こ線橋(エレベーター設置)
 ・多機能トイレ ・触知案内板 ・盲導鈴



【今後の取組みについて】

●その他駅について、引き続き、JR九州や県と連携し、バリアフリー化も含め、鉄道利用における環境整備を推進していく。

施策 2-3 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・志布志市の沿線 4 市が「JR 日南線利用促進連絡協議会」を設立し、利用促進に向けた取組を進めています。

今後も公共交通の乗り方教室（施策 3-2）をはじめ、日常利用を促す取組を行います。

▼JR 日南線



【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
—————→						沿線四市 宮崎県 JR 九州

検討： → 実施： → 継続： →

【これまでの取組みについて】

- JR九州宮崎支社への要望活動（例年10月）
- JR九州ウォーキング
⇒ 各市で実施。本市は例年9月に青島駅で実施。
- 鉄道の日イベント出展
⇒ 宮崎駅でのイベントに協議会ブース出展。
- 日南線利用促進事業補助金（団体利用運賃補助）
- 乗り方教室の実施
- イベント利用促進支援事業

【今後の取組みについて】

- 引き続き、沿線自治体や県、JR九州と連携し、日南線の利用促進に資する取組を進めていく。

施策2-4 バスロケーションシステムの導入

バス車両にGPS機器を搭載することで、リアルタイムに車両位置を把握し、自分の待つバス停まであと何分(何停留所)で到着するかを確認できる「バスロケーションシステム」の導入を検討します。

PCやスマホ等でバスの接近状況を確認できるため、バス停で長時間待つ必要がなくなります。またアプリを活用して、最寄バス停にバスが接近すると通知を受ける設定にしておけば、バスの接近に合わせて自宅を出発し、無駄な待ち時間もなく、スムーズにバスに乗ることが可能となります。

▼大阪シティバス接近情報アプリ



出典：Osaka Metro

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎交通

検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

- **導入時期** 2020 (R2) 年10月14日
- **導入エリア** 宮崎県内を走る一般路線全てのバス停

目的地までの経路検索

バス時刻表の検索

バスの接近がわかる

宮交バスどこどこ??

引用：宮崎交通HP

【今後の取組みについて】

- **導入済により今後の予定なし。**

施策2-5 既存施設を活用したバス待合スペースの整備

バス停の待合環境改善のための施策として、コミュニティ交通から路線バスなど乗継拠点となるバス停周辺のコンビニ・商業施設等の既存施設の協力を得て、店舗内でバス利用者がバス待ちができる取組を検討します。

店内にあるイートインスペース等を「バス待合スペース」として活用することで、椅子やトイレを利用可能とし、店内に時刻表やバス接近表示モニターを設置することでバスの接近を確認できるようにするなど、バス待ち環境の整備を行います。

これにより乗継等での待ち時間の負担軽減や、本来利用が減少する夏の暑い日、雨の日などの利用促進が期待されます。

▼コンビニ等を活用した「バス待ち処」



出典：熊本市

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通

検討：  実施：  継続： 

【これまでの取組みについて】

●バスロケーションシステム導入(施策2-4)に伴い、既存のバスセンターや商業施設、病院等にモニターを設置。

[設置箇所(例)]

- ・スーパー内のイートインスペース(高岡町域内)
- ・大学病院、医師会病院など

【今後の取組みについて】

●引き続き、宮崎交通と連携し、利用状況に応じてバス利用における環境整備を推進していく。

施策2-6 案内表示の設置

宮崎駅バス停は、複数方面へのバスが発車しているため、「方面別出発時刻表示」などの案内設置を検討します。複数系統が乗り入れるバス停やバス待合スペース（施策2-5）でも、同様の方面別案内の設置により、バスの利便性向上に努めます。

また、郊外部の利用が少ないバス停でも対応できる簡易な方法として、バスロケーションシステム（施策2-4）用のURLを記したQRコードを停留所に貼り付け、利用者が自分のスマートフォンでURLにアクセスして情報を確認するといった方法も検討します。

▼バス停の方面別路線発車案内

■ 東山通 / 清水寺・祇園・平安神宮・銀閣寺・東福寺方面			
清水寺・祇園 北大路バスターミナル Kiyomizu-dera Temple, Gion, Kitagata Bus Terminal	206	11:08	D2
博物館三十三間堂 清水寺・祇園 Museum 33 Temples Gion	100	10:20	D2
清水寺・祇園・平安神宮・銀閣寺 Kiyomizu-dera Temple, Gion, Ginkakuji Temple	100	10:48	D1
清水寺・祇園・平安神宮 Kiyomizu-dera Temple, Gion, Heian Jingu Shrine	100	10:48	D1
五條坂(清水寺) Gomonji Kiyomizu-dera Temple	100	10:48	D1
博物館三十三間堂 泉涌寺・東福寺 Museum 33 Temples Ikkokuji Temple	208	11:31	D2
■ 白川通 / 岡崎・平安神宮・銀閣寺・岩倉方面			
平安神宮 銀閣寺・岩倉 Heian Jingu Shrine, Ginkakuji Temple, Iwakura	5	10:23	A1
法隆寺永観堂・銀閣寺 Hokokuji Temple, Ginkakuji Temple	5	11:20	A1
■ 河原町通 / 西条河原町・出町柳駅・上賀茂神社・銀閣寺方面			
西条河原町・出町柳駅 上賀茂神社 Saiwaikawabachi, Demachiyoji Station, Kamigatajingu Shrine	4	10:57	A2
西条河原町・出町柳駅 銀閣寺 Saiwaikawabachi, Demachiyoji Station, Ginkakuji Temple	17	11:11	A2
西条河原町 下鴨神社・北大路バスターミナル Saiwaikawabachi, Yamadajingu Shrine, Kitagata Bus Terminal	205	10:49	A2
法隆寺 西条河原町・三条京阪 Hokokuji Temple Saiwaikawabachi, Sanjo Keihan	100	11:04	A2

出典：京都市交通局

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
→	→	→	→	→	→	宮崎市 宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

【これまでの取組みについて】

- 「施策2-4」にあわせR2年10月に供用開始。
- 現在、市内42箇所に設置済。

【主な設置バス停】

宮崎駅西口【3か所】、宮交シティ【6か所】、宮崎空港【3か所】、山形屋etc.

方面3/5 高岡 生目台東5丁目・東5丁目・薫る坂 15:06	
44 生目台東5丁目 経由：高松橋、大塚台 Ikimedai Higashi 5 Via Takamatubashi Bridge Otsu	
先発 First まもなく到着します Now Approaching.	
410 尾頭 経由：祇園台、穆佐、 Ogashira Via Giondai Mukasa Takaaka	
次発 Next あと4分で到着します Arrive in 4 minutes.	
51 薫る坂 経由：市民文化ホール Kaouzaka Via Miyazaki Municipal Culture	
次々発 Third あと9分で到着します Arrive in 9 minutes.	

バス停設置の二次元バーコードにて検索



- 他、各バス停に掲示されているQRコードからもバスの位置情報などの確認ができる。

【今後の取組みについて】

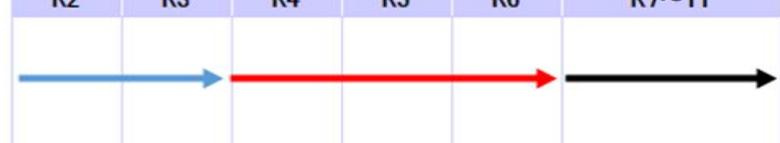
- 引き続き、宮崎交通と連携し、利用状況に応じてバス利用における環境整備を推進していく。

施策2-7 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。

バス路線網再編（施策1-1）で幹線・支線に再編した場合、従来からの利用者は乗継等のための待ち時間が発生します。相互の運行ダイヤを調整して乗継バス停での待ち時間を減少させることで、乗継に対する抵抗感を減らし、利便性の向上や利用促進が期待できます。

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通 JR九州 コミュニティ交通

検討：  実施：  継続： 

【これまでの取組みについて】

【宮崎市】

・本市コミュニティ交通（デマンド型乗合タクシー）のダイヤ設定時において、交通結節点となるバス停や駅の発着便時刻を意識してダイヤ設定を行なっている。

【宮崎交通／JR九州】

・関係機関と連携し、乗継を意識してのダイヤ設定を実施。

【今後の取組みについて】

【宮崎市／宮崎交通／JR九州】

・引き続き、関係機関と連携し、取組んでいく。

施策 2-8 ノンステップ車両の導入

ノンステップ車両は、車いすやベビーカーの利用者にとって利用しやすく、バスドライバーにとっても介助の作業の軽減が期待されます。宮崎交通ではバリアフリー対策の一環として、ノンステップバスの導入を進めており、今後も継続して導入を進めます。

国土交通省では平成 18 年度のバリアフリー法成立以降、バス・タクシー等の事業者にも車両や施設のバリアフリー化を推進してきました。ノンステップ車両の導入により、利用者には外出機会の増加、バス事業者には利用促進効果が期待できます。

▼宮崎交通のノンステップバス



▼宮崎交通所有車両数とノンステップ車両数

	全路線車両数 (台)	ノンステップ車両 (台)	ノンステップ 導入率
平成29年度	289	73	25.2%
平成30年度	277	73	26.3%
平成31年度	277	78	28.1%

※市内を走行する車両数（延岡営業所所有分を除く）

出典：宮崎交通提供資料

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
→						宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

【これまでの取組みについて】

	全路線車両数 (台)	ノンステップ車両 (台)	ノンステップ 導入率
平成29年度	289	73	25.2%
平成30年度	277	73	26.3%
平成31年度	277	78	28.1%
令和2年度	277	83	29.9%
令和3年度	279	100	35.8%
令和4年度	269	104	38.6%

※延岡営業所除く

【今後の取組みについて】

・2026年度(令和 8 年度)時点でノンステップ導入率 49%を目指す。

施策2-9 Google Map を活用した公共交通の利用促進

宮崎交通は、バスダイヤ情報の Google Map 掲載を開始し、市内の経路検索で時刻表を反映したバスの移動結果が表示されるようになりました。これにより、市民の移動利便性が向上するだけでなく、県外からの来訪者や訪日外国人など、観光で来訪する多くの方にとってもバスの利便性が向上しています。

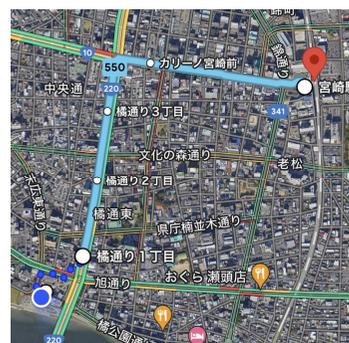
本市は宮崎交通と連携して、本サービスを広く周知・利用してもらうため積極的な PR を行います。具体的には、市 HP や「市広報みやざき」などでの PR、また公共交通の乗り方教室（施策3-2）で Google Map の使い方を実演するなど、Google Map と公共交通を組み合わせた場合の利便性を PR します。

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通
検討: 実施: 継続:						

【これまでの取組みについて】

- R2年1月にGoogle Mapでの経路検索が可能に。
- 現在、確認できる情報として、
 - ・施設最寄りバス停位置
 - ・バス停名情報
 - ・目的地に行くバスの発時刻情報



【今後の取組みについて】

- 【市】
 - ・市広報紙やSNSを活用した周知を検討していく。

施策2-10 乗継割引、ゾーン制運賃の導入

現行の運賃体系では、バス乗継を行うと1回目と2回目のバスそれぞれに初乗り運賃を支払うことになり、利用者の負担が増加することから、この負担軽減を目的として「乗継割引」「ゾーン制運賃」の導入を検討します。

「乗継割引」は一定時間内に2回目のバスに乗り込んだ場合または鉄道・バスの乗継を行った場合、2回目の乗車での料金を割引く仕組みです。

「ゾーン制運賃」は出発地と降車地の停留所が属するゾーンで料金が決定し、設定によっては、同一ゾーン内で何度乗り降りしても1回の移動として料金を支払うことのできる方式です。バス停間で料金が細かく設定されているのではなく、移動したゾーン数によって運賃が決定されるシンプルな料金体系のため、利用者にとって分かりやすい運賃体系となります。

特にゾーン制運賃では、同一ゾーン内であれば何度乗り継いでも料金は一定となる設定が可能となるため、利用者の乗継利用の促進が期待されます。

▼Osaka Metro⇄大阪シティバスの乗継割引利用時の乗継割引

●地下鉄⇄バス乗継

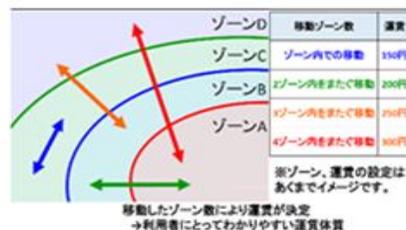


●バス⇄バス乗継(90分以内)



出典：Osaka Metro

▼ゾーン制運賃（イメージ）



【取組実施期間および実施主体】

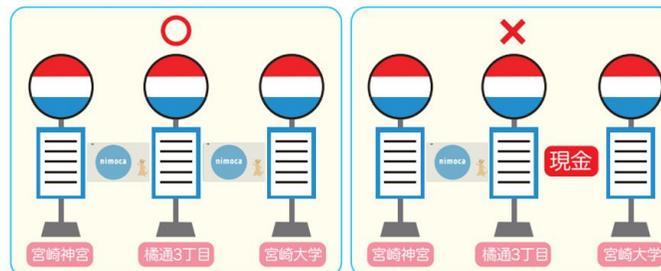
R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

【これまでの取組みについて】

●乗り継ぎ割引について（引用：宮崎交通HP）

nimocaをご利用し、同じバス停で90分以内にバスを乗り継いだ場合、乗り継いだバスの運賃が30円引きされます。



- 乗り継ぎの前後ともnimoca利用の場合に限ります。
- 乗車・降車時にカード読み取り部にしっかりタッチしてください。カードの読み取りが正常に行われないと、割引き適用外となります。
- 100円運賃区間の割引きはありません。

【今後の取組みについて】

- 乗り継ぎ割引は引き続き実施。
- ゾーン制運賃については現時点で予定なし。

施策2-11 敬老バスカの発行

本市では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」を交付しており、今後もこの事業を実施していきます。

市内での敬老バス事業の実施により、高齢者の外出促進と公共交通の利用促進を同時に図ることができます。

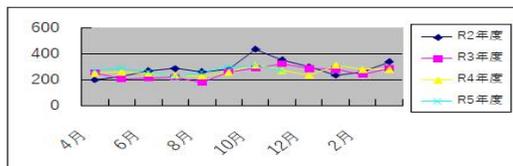


【参考情報】※R5.11末現在

・敬老バスカ保有者数 58,123人(70歳以上人口に対する保有割合 64.6%)

・敬老バスカ実利用者数 13,580人(保有者に対する実利用者割合 23.3%)

・敬老バスカ新規発行推移



【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
—————→						宮崎市 宮崎交通

検討: → 実施: → 継続: →

【これまでの取組みについて】

【市】※計画策定前から継続して取組んでいるもの。

- ①毎月、新たに敬老バスカの対象となった方へ「資格者証」及び「事業の案内」を送付
- ②自治会便で、敬老バス事業に関するチラシを班回覧(R2.9月、R3.7月、R4.7月)
- ③上記2)と同様にチラシを運転免許センター等で免許返納者向けに配付
- ④市HPへ敬老バス事業について掲載

【宮崎交通】

- ・宮崎市内の老人クラブに路線図などを配布してもらい、バスを身近に感じてもらえるように取り組んでいる。
- ・敬老バスカのホルダーが利用したいと思う路線の検討。
(宮崎からえびの高原までを直行でいけるりんどう号を新設。現在、交通規制により運休中)

【今後の取組みについて】

【市／宮崎交通】

- ・これまでの取組を継続予定。

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

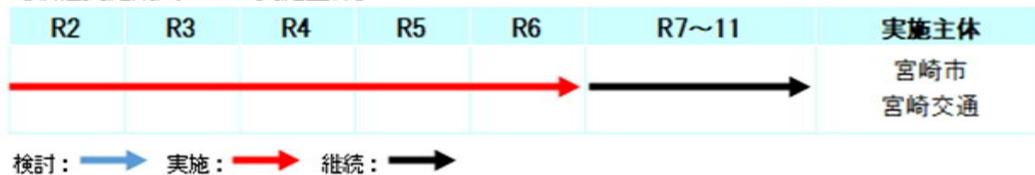
市民に公共交通の現状を知ってもらい、今後の交通ネットワークを一緒に考えていくイベント（勉強会）を開催します。

例えば、路線バスでは、利用状況や収支、補助額、乗車密度等を系統別に提示し、今後のバス運行について、行政・市民が一緒になって考えるイベントを開催することで、「乗って残そう！公共交通」の意識を醸成します。

▼交通について考える勉強会



【取組実施期間および実施主体】



【これまでの取組みについて】

- ・対面によるイベント開催などの具体的な取組み無し。
- ・一方、公共交通利用の意識醸成のため、市広報紙での特集やSNSでの広報など、市民に興味、関心を持っていただくための取組みを実施。



(←) 宮崎市広報R4年9月号 (↑) 宮崎市広報R5年7月号

【今後の取組みについて】

- ・引き続き、イベントの開催や広報ツールを活用した取組みを検討していく。

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

市民向けに公共交通の乗り方教室を開催します。小学生向けの教室は従来から開催していましたが、近年は運転免許返納により、初めてまたは久しぶりに公共交通に乗る高齢者が増加していることから、敬老バスカ（施策2-11）の利用促進も合わせて、高齢者向けの公共交通乗り方教室開催も検討します。

教室ではGoogleMap（施策2-9）やMaaSアプリ（施策4-4）などといったICTを活用した公共交通の便利な使い方を教材として活用するとともに、昨今のキャッシュレス化の流れを考慮し、交通系ICカードである敬老バスカの路線バス以外での使い方もレクチャーすることで、利便性の向上と公共交通の利用促進を図ります。

▼公共交通の乗り方教室



【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通 JR九州

検討：  実施：  継続： 

【これまでの取組みについて】

【宮崎交通】

- ・市内の地域まちづくり推進委員
- ・市内幼稚園
- ・他さまざまなイベントにて実施

【JR九州】

- ・毎年、沿線にある小学校を対象とした乗り方教室を実施。

【今後の取組みについて】

【市／宮崎交通／JR九州】

- ・引き続き、関係機関等と連携し取組む。

施策3-3 心のバリアフリーの推進

ノンステップバスの導入や駅のバリアフリー化といったハード面でのバリアフリーは、一朝一夕には進まないことから、障がい者や妊婦、ベビーカーを利用した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。

具体的には、バスドライバーの車内アナウンスによる乗客への啓発やポスターやチラシ等による啓発、企業・学校・地域を対象とした心のバリアフリー教室の実施等を行います。

▼心のバリアフリー教室



出典：国土交通省九州運輸局

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通 JR九州

検討：  実施：  継続： 

【これまでの取組みについて】

【宮崎市】

- ・障がい理解啓発資料を交通・物流事業者に配布。

【宮崎交通】

- ・支援学校や、NPO法人と一緒にバスの乗り方を乗務員と体験する取り組みを実施。

また、小学校での乗り方教室では、車いす利用者の手助けができるよう車いす乗降の方法も伝えている。

【JR九州】

- ・宮崎乗務センター(車掌)が作成した、車内でのマナーアップ動画を学校へ配布。

【今後の取組みについて】

【宮崎市／宮崎交通／JR九州】

- ・今後も啓発活動を実施予定。

施策4-1 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に、ドライバー不足による路線維持の困難さがあります。この問題を解決するため、方策の一つとして、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。

コミュニティ交通として導入するデマンド交通に対してデータ収集機器を搭載し、自動運転に向けた情報の収集を行います。この収集データを活用することで、効率的なデマンド交通の運行を実施するとともに、将来自動運転車両の導入を行う場合、スムーズな導入が可能となるように準備を整えます。

▼国土交通省の実証実験で使用されている自動運転車両



出典：国土交通省

【取組実施期間および実施主体】



【これまでの取組みについて】

- ・具体的な取組み無し。
- ・自動運転関連企業からの提案による協議を随時おこなっている。

【今後の取組みについて】

- ・国の動向、他自治体での取組みを踏まえ、本市における導入の可能性の有無を含めて研究していく。

施策4-2 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。例えば、団地内において既存のバス停以外に複数のミーティングポイントを設置することで、予約に応じて柔軟に運行することができる上、利用者にとっては既存のバス停よりも自宅等に近い場所まで、バスが運行されるメリットが生じます。

この方式は、一部区間で経由地が基本ルートとは別に設定できますが、目的地への到着時間は大きく遅れない運行ができるため、デマンド交通→幹線バス・鉄道等への乗継が調整しやすいシステムになります。

MaaS アプリ（施策4-4）導入時でも、アプリで移動予約を行った時点でデマンド交通と乗継先のバス・鉄道へ乗継が確定できるため、MaaS との親和性も確保できます。

▼みなべこバス路線&時刻表
(迂回型デマンドタクシー方式)



出典：和歌山県みなべ市HP

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						宮崎市 宮崎交通

検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

【市／宮崎交通】
・具体的な取組みなし。

【今後の取組みについて】

【宮崎交通】
●路線バスAIデマンド化実証実験(予定)
・実証期間・・・令和6年3月1日～同年8月31日
・実験区域・・・恒久・田吉地区
・概要・・・区域内に既存バス停を含む約40カ所のミーティングポイント(乗降場所)を設置し、期間中は毎日運行を行なう。利用者は、専用アプリまたは電話により予約が必要。

【市】
・上記の実験結果を踏まえ、市内における「路線バスの一部デマンド運行化」について検討していく。

施策4-3 デマンドシステムの導入

現在、本市で導入されている高岡地区でのデマンドタクシーは、オペレーターによる電話での受け付け対応ですが、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。

近年のデマンド交通の配車システムはICTの活用によって、利用者の予約から効率的な配車まで自動で実施されるため、乗合率の向上が期待されます。MaaSアプリ（施策4-4）と組み合わせることで、鉄道や路線バス、その他公共交通との連携をとることも可能となります。

▼デマンド交通予約システム 利用イメージ図



出典：ICT活用等による地域の社会的課題の解決（国土交通省）

【取組実施期間および実施主体】



検討： 実施： 継続：

【これまでの取組みについて】

- 具体的な取組み無し。
- デマンド交通関連企業からの提案による協議を随時おこなっている。

【今後の取組みについて】

- 施策4-2『路線バスの一部デマンド運行化』での取組みも踏まえ、本市における導入の可能性の有無を含め検討していく。

施策4-4 MaaS導入の促進

本市における MaaS 導入の促進に取り組みます。
MaaS とは、「Mobility as a Service」の略称であり、スマホなどのアプリを活用して、公共交通を含めた複数の移動（Mobility）を組み合わせ、ルート検索から予約、決済まで一括して扱うサービスとして、近年注目されています。

具体的には、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新たに設立された「宮崎県における観光型 MaaS 実証実験実行委員会」に参画し、官民一体となって、実証実験に向けた取組を推進していきます。

▼MaaSアプリ「my route」



出典：国土交通省

【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	実施主体
						実行委員会

検討： 実施： 継続：

【これまでの取組について】

- トヨタファイナンシャルサービス株式会社が開発・提供する MaaSアプリ「my route (マイルート)」を活用。
- R2年11月6日(金)～R3年3月12日(金) 実証実験。
エリア：宮崎市・日南市及び近郊。
※国交省によるR2年度「日本版 MaaS推進・支援事業」選定。
※自治体は、宮崎県、宮崎市、日南市が参画。
※事務局は、JR九州、宮崎交通
 - 実証実験終了後、本格稼動中。

【今後の取組について】

- 九州一体となった広域でのMaaSの取組に向け、R6年4月に『九州MaaS協議会』が発足予定。
- R6年夏頃に、九州MaaSサービス開始予定。
- 引き続き、県や事業者と連携し、MaaS普及に取り組んでいく。

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

「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。

「実態に近い人の流れ」を把握することで、人の移動実態に合わせた路線バス再編等の検討が可能になるため、事業者にとって限られた資源を有効活用できる効率的な再編が可能となります。

また、ビッグデータは交通分野だけの活用に留まらず、例えば地方創生に関する企画立案など多面的な活用が期待されます。

▼ビッグデータの種類

		データの元情報	対象者	主な分析項目	位置情報単位	計測時間間隔	移動手段	移動目的	個人属性
交通関連ビッグデータ	全手段	携帯電話基地局データ	各キャリアの携帯電話利用者	OD 滞留人口	基地局単位 数百m~数km	1時間	一部推定可能	-	性、年齢
		GPSデータ	スマートフォン等のGPSで測位した特定のアプリの利用者	OD 滞在時間 利用経路	緯度経度単位	数分~	一部推定可能	一部推定可能	性、年齢等把握可能な場合あり
		Wi-Fiアクセスポイントデータ	Wi-Fi機能を使用している携帯電話がWi-Fiアクセスポイントと通信した履歴	各Wi-Fiサービスの利用者	OD 滞在時間 利用経路	アクセスポイント単位	数秒~	一部推定可能	-
鉄道・バス	交通系ICカードデータ	改札等でICカードリーダーで読み取ったICカード利用履歴	鉄道、バスの乗車時のICカード利用者	駅間 OD・バス停間 OD	駅・バス停	数秒~	鉄道・バス	-	性、年齢等把握可能な場合あり
歩行者	カメラの画像検出	カメラで撮影した画像	特定地点を通過した人全て	地点 交通量	特定地点	数秒~	歩行者	-	性、年齢等把握可能な場合あり
	PT調査	統計的精度を確保したアンケート調査(10年に一度程度実施)	都市圏居住者2~10%の抽出率	OD 滞留人口	ゾーン	1分~	○	○	性、年齢等世帯構成等

出典：国土交通省「総合都市交通体系調査におけるビッグデータ活用の手引き（第1版）」

【取組実施期間および実施主体】



検討： → 実施： → 継続： →

【これまでの取組みについて】

●交通系ICカードの乗降データを活用したダイヤ調整や路線の再編は、[施策1-1]で取組んでいる。

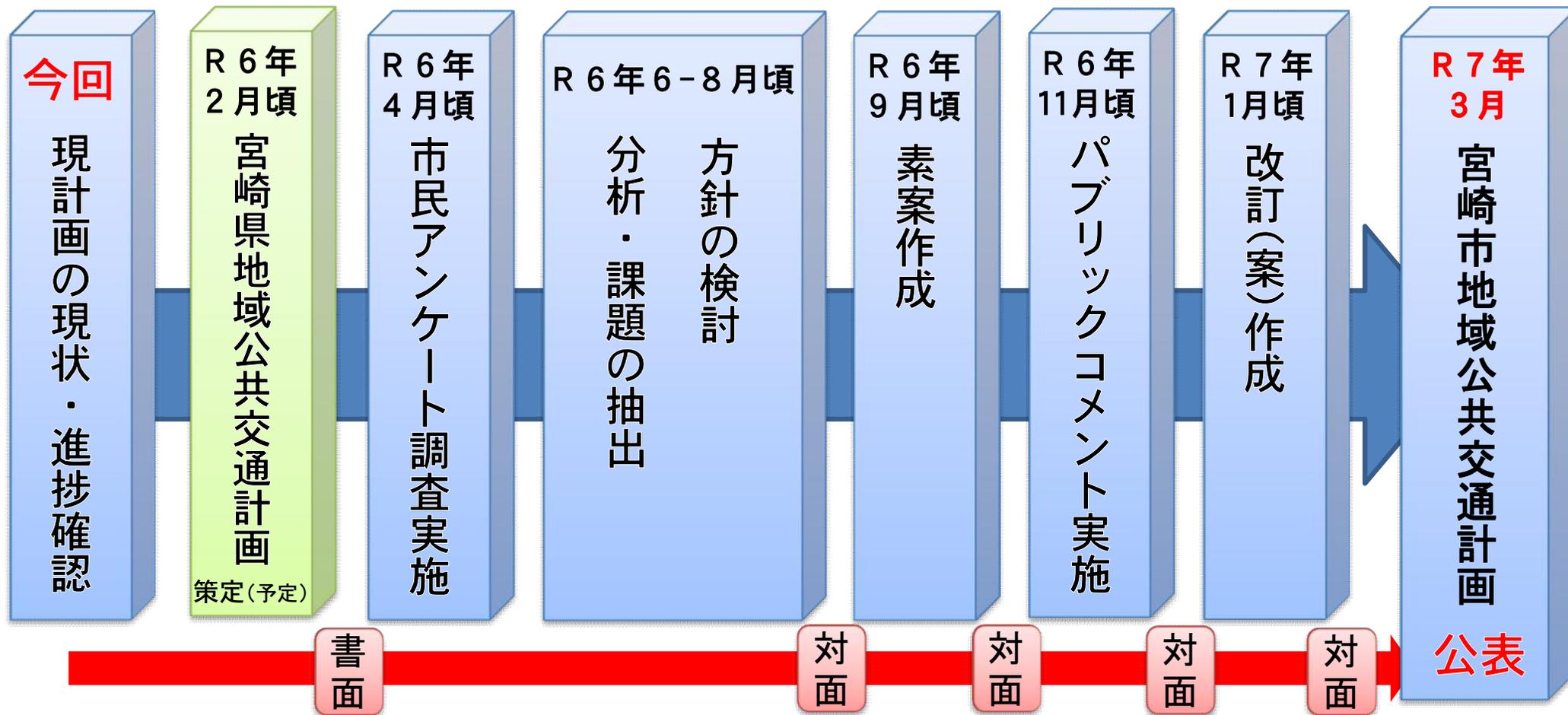
●GPS等のビッグデータ(※)は、これまで活用はしていないが、ビッグデータ取扱事業者からの提案による協議を随時おこなっている。

【今後の取組みについて】

●交通系ICカードの乗降データを活用したダイヤ調整や路線の再編は、引き続き、交通事業者と連携し取り組む。

●GPS等のビッグデータの活用については、引き続き、情報収集をおこなっていく。

宮崎市地域公共交通計画の策定に向けたスケジュール(予定)



※進捗状況等に応じて、書面協議となる場合がございます。