

議案 1

宮崎市地域公共交通計画の策定について

宮崎市地域公共交通会議（書面）

宮崎市地域公共交通計画について （現計画からの見直し）

令和6年8月28日

宮崎市企画政策課交通物流政策室

策定にあたって・・・

① 宮崎市地域公共交通網形成計画（以下、現計画）

計画期間…令和2年3月～令和7年3月（5年間） **今年度で計画期間が終了**

※現計画作成は、地方公共団体の判断（努力義務ではない）に委ねられていた。

② 現計画期間中の令和2年11月改正法施行があり、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化。

現計画は、**改正法施行後も地域公共交通計画とみなされる**ことから、新たな手続き等は不要。

ただし、**見直しのタイミングで地域公共交通計画に必要な記載事項を満たしているか確認が必要。**

③ 現計画は必要な記載事項（基本的な方針、計画区域、計画期間、計画目標、目標達成に向けた事業・実施主体、達成状況の評価）**が満たされている。**

現計画の策定時、**改正法施行後を見据えて策定したため。**

今年度を以って計画期間が終了するが、計画の柱となる「理念」は、上位計画等を踏まえ現計画を踏襲し、**現状・課題や施策を見直す視点**で進める。

なお、見直しにあたっては、**公共交通を取り巻く環境の変化、国補助を活用する場合の施策記載（連動化）が要件になっていること等を踏まえる必要がある。**

1. 地域公共交通計画について

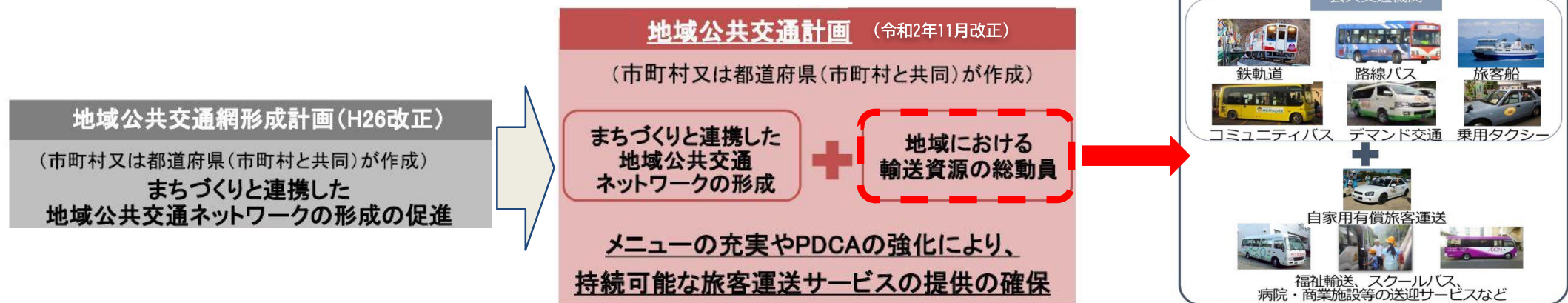
- ・本市は、地域公共交通のマスタープランとなる「宮崎市地域公共交通網形成計画(令和2年3月)」を策定し、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指し、24の施策に取り組んできたが、計画期間の終了や今般の公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、**計画を見直し、「宮崎市地域公共交通計画」を策定する。**
- ・**地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。**国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて**法定協議会(※)**を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議により作成することとされている。

(※)法定協議会 ⇒ 宮崎市地域公共交通会議

宮崎市地域公共交通会議構成メンバー(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく)

- ・ 県バス協会 ・ 宮崎交通 ・ JR九州宮崎支社 ・ 県タクシー協会 ・ 県タクシー協会宮崎支部 ・ 市自治会連合会 ・ 市老人クラブ連合会
- ・ 市社会福祉協議会 ・ 宮崎運輸支局 ・ 学識経験者 ・ 道路管理者、宮崎県警、その他交通会議が必要と認める者
- ・ 庁内関係課(福祉部、観光商工部、建設部、都市整備部、教育委員会 ※議案によってその他関係課を追加する場合もあり。)

■従来の計画(現計画)と地域公共交通計画の違い



※令和5年7月・10月改正

「地域の関係者の連携と協働の推進を明確化」、「バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充」等が追加

	網形成計画（平成26年～）	地域公共交通計画（令和2年～）
計画の対象	・バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とする	・ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ・地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる ・地域の潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な地域の関係者相互間の連携に関する事項を定めるよう努める(R5～)
位置付け	・地方公共団体による作成が可能	・地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む
実効性確保	・可能な限り具体的な数値指標を明示 ・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価	・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ・定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化

■本市における地域公共交通計画の位置づけ

● 最上位計画

第六次宮崎市総合計画

将来の都市像 挑戦し、成長する 開かれたまち（仮）

● 上位計画

都市計画マスタープラン

立地適正化計画

将来の都市構造「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」

本計画（宮崎市地域公共交通計画）

連携

- 第五次宮崎市観光振興計画
- 宮崎市自転車活用推進計画
- 宮崎市環境基本計画
- 第四次宮崎市地域福祉計画
- 宮崎市まちなか活性化推進計画
- 第三次宮崎市商業振興計画

整合性

宮崎県地域公共交通計画

計画期間

R6年度～R10年度

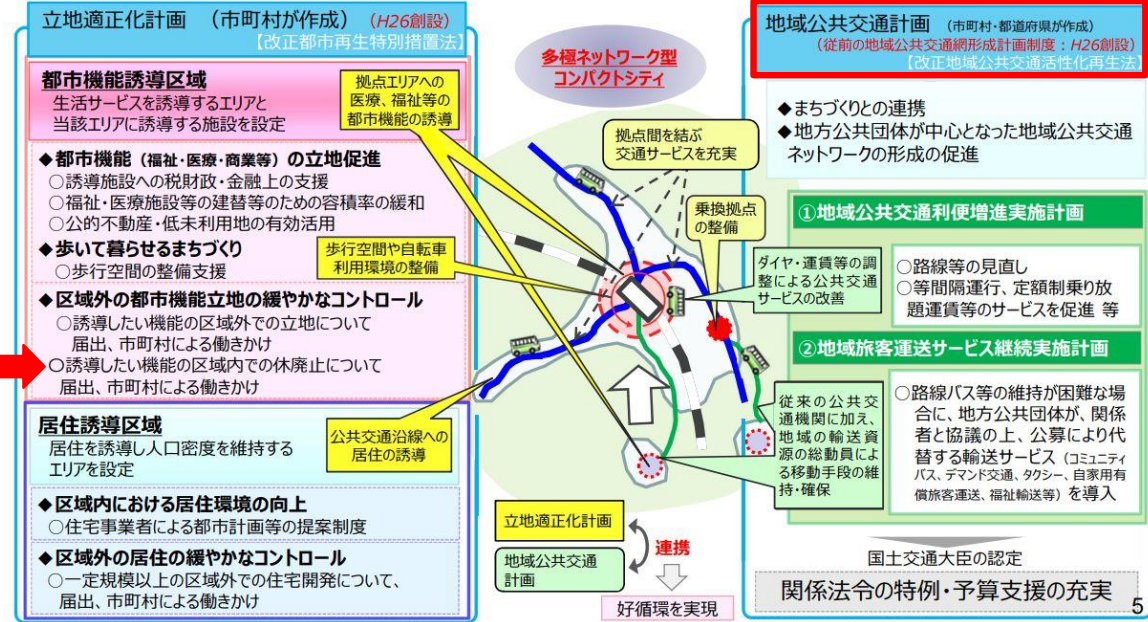
目指す姿

将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

基本方針

1. 需要の掘り起こし
2. 運行の最適化・効率化
3. 運行基盤の整備・充実

多拠点ネットワーク型コンパクトシティのイメージ



・本計画は、本市の最上位計画である「第六次宮崎市総合計画(策定中)」が掲げる将来の都市像「挑戦し、成長する 開かれたまち(仮)」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(改訂中)」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(改訂中)」やその他関連計画と連携し、まちづくりと一体的に公共交通の取組を進める。

■公共交通が目指す将来像(現計画)



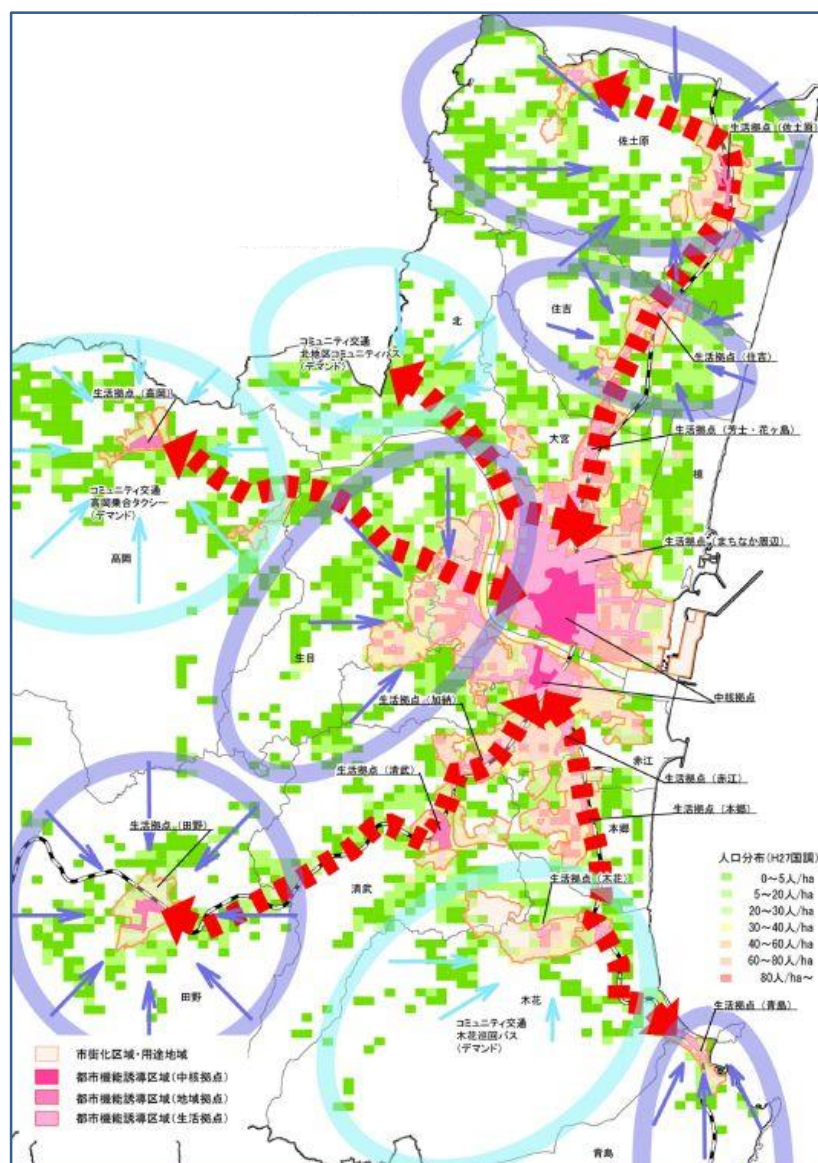
拠点間連携軸(拠点間を結ぶ公共交通)

拠点間を結ぶ鉄道・路線バスは、交通事業者や関係機関とも連携し、利便性の向上・利用環境の充実に取り組み、持続可能な移動手段の確保を図る。



コミュニティ交通(周辺部から拠点への移動手段)

地域の意向を踏まえながら、公共交通空白地域・不便地域を力バーし、周辺部から地域拠点・生活拠点への持続可能な移動手段の確保を図る。



2. 現計画(宮崎市地域公共交通網形成計画)の振りかえり

計画期間

令和2年3月～令和7年3月(5年間) ※今年度で計画期間が終了

現状・課題

- ・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

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

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

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

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
2. 分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの構築
3. 地域の実情に応じた公共交通の構築及び意識の醸成
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

基本方針に対応する目標及び目標指標、目標値の設定
(次ページ)

■基本方針に対応する目標及び目標指標、目標値の設定

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 ②運行効率化による経費低減 ③収支改善	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	3,050,253 人/年(R4)
			鉄道(※1)	11,662 人/日(H29)	11,700 人/日以上	11,239人/日(R4)
		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	162万人/年(R5)
		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 (不満足の解消)	ノンステップバス導入率		28%(R1)	33%以上	45.1%(R6)
		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	70.5%(R5※鉄道含む)
			乗継の所要時間	34%(R1)	46%以上	36.6%(R5※鉄道含む)
			運行情報	27%(R1)	36%以上	47.3%(R5※鉄道含む)
			定時性	43%(R1)	58%以上	60.7%(R5※鉄道含む)
			バス待ち環境	26%(R1)	35%以上	38.7%(R5※鉄道含む)
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	7 地域(R5※鉄道含む)
		コミュニティ交通の乗合率		1.47 人/台(H30)	1.73 人/台	1.25 人/台(R5)
		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	18,064 件/年(R5) (シニアバス新規分含む)
		普段バスを利用している人の割合(※3)		31.9%(R1)	38.7%以上	30.2%(R5※鉄道含む)
		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%(R5)

(※1)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。本市はH29時点及びR4時点も同9駅が対象。

(※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。

目標達成

未達成であるが
策定時より改善

未達成

■目標を達成に向けた施策の内容及び評価(1/2)

【評価基準】実施済or実施中=○ 一部実施or検討中=△ 未実施=×

基本方針	施策No.	取組施策名	実施状況	評価
1	1	利用状況に合わせたバス路線網の再編	・地域間幹線系統を中心に利用状況等を踏まえ、減便や路線統合による路線再編を令和4年10月実施。 ・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等についての検討は行えていない。	△
	2	郊外地区へのコミュニティ交通の導入	・現計画策定時の目標数である7地区で導入済。(高岡・木花・北・田野・佐土原・住吉・生目)	○
	3	道路の新規開通による路線再編の可能性検討	・「小戸之橋(架け替え)」及び「宮崎駅東通線(新規開通)」による宮崎駅東口のアクセス性向上を見据えてのものであるが、「宮崎駅東通線(R7年度中)」の開通に向け継続して検討予定。	△
	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)	【市】現計画策定以降の設置はなし(計画策定前に15箇所整備<宮崎駅、南宮崎駅、橋通一丁目バス停など 【宮崎交通/JR九州】整備実績なし	×
	5	公共交通とシェアサイクルの連携	【ポート総数】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】R4、R5	○
2	1	鉄道のパターンダイヤ化	・JR宮崎空港駅で令和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し、継続実施中。	○
	2	鉄道駅のバリアフリー化を推進	【JR佐土原駅バリアフリー化実施】 ・整備時期：R元年度～2年度・主な整備内容：新こ線橋(エレベーター設置)、多機能トイレ	○
	3	沿線自治体によるJR日南線の利用促進	・JR九州ウォーキング、イベント出展、乗り方教室の実施、官民連携事業、団体利用運賃補助 他	○
	4	バスロケーションシステムの導入	・導入済【導入時期】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	○
	5	既存施設を活用したバス待合スペースの整備	・バスロケーションシステム導入(施策2-4)に伴い、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	○
	6	案内表示の設置	・「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、宮交シティ、宮崎空港、山形屋など	○
	7	乗継ダイヤの設定	【市】コミュニティ交通のダイヤ設定時に、交通結節点(バス停/駅)の発着便時刻を意識しダイヤ設定を実施。【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。	○

■目標を達成に向けた施策の内容及び評価(2/2)

【評価基準】実施済or実施中=○ 一部実施or検討中=△ 未実施=×

基本方針	施策No.	取組施策名	実施状況	評価
2	8	ノンステップ車両の導入	※【年度】ノンステップ車両数/全路線車両数(ノンステップ導入率) 【R2】83/277(29.9%)【R3】100/279(35.8%)【R4】104/269(38.6%)【R5】139/308(45.1%)	○
	9	Google Map を活用した公共交通の利用促進	・R2年1月にGoogle Mapでの経路検索が可能に。(・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が確認可能)	○
	10	乗継割引、ゾーン制運賃の導入	【宮崎交通】乗り継ぎ割引は実施中。ゾーン制運賃は予定なし。	△
	11	敬老バスカの発行	・継続実施中。	○
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	・対面によるイベント(勉強会)開催などの具体的な取組み無し。 ・公共交通利用の意識醸成のため、市広報紙での特集やSNSでの広報などを実施。	△
	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	【宮崎交通】保育園・幼稚園、地域まちづくり推進委員ほか、様々なイベントにて実施。 【JR九州】沿線にある小学校を主に市と連携し実施。	○
	3	心のバリアフリーの推進	【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】乗り方教室等で、車いす利用者の手助けができるよう車いす乗降方法も伝えている。 【JR九州】宮崎乗務センターが作成した、車内でのマナーアップ動画を学校へ配布。	○
4	1	自動運転車両の導入に向けた取組	・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。	×
	2	路線バスの一部デマンド運行化	【宮崎交通】路線バスAIデマンド化実証実験中。	△
	3	デマンドシステムの導入(コミュニティ交通における)	・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。	×
	4	MaaS 導入の促進	・実証実験を踏まえ、本格稼働中 【MaaSアプリ「my route(マイルート)」】	○
	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	・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等のビックデータは、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	△

3. 宮崎市の現状と課題

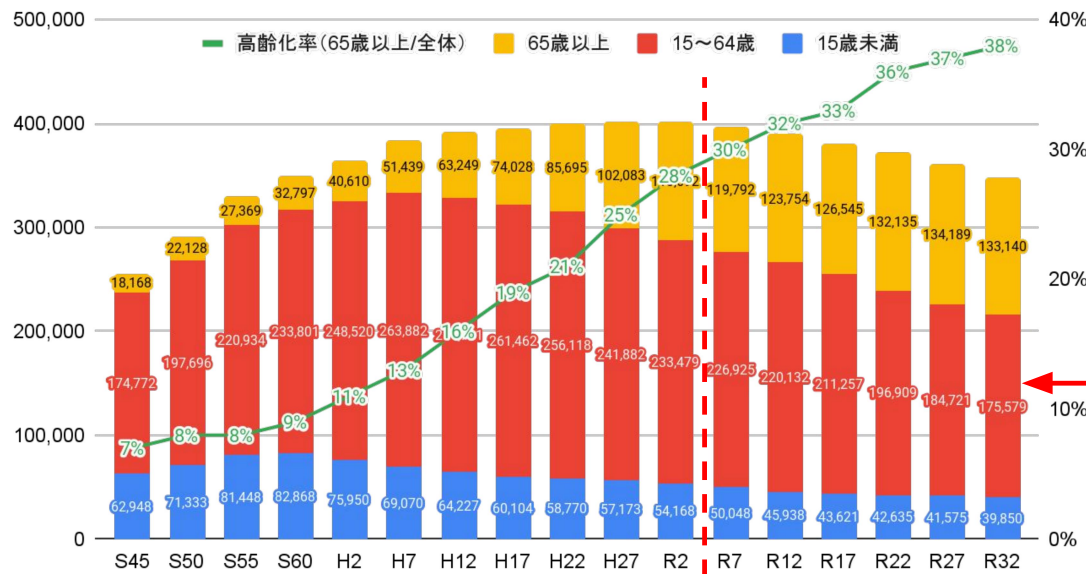
①公共交通の利用者減少

・コロナ前、ほぼ横ばいであった利用者数はコロナで大幅に減少したが、**鉄道利用者はコロナ前(H31)の水準まで回復**。バス利用者は8割程度まで回復したが、回復状況は鈍化している。

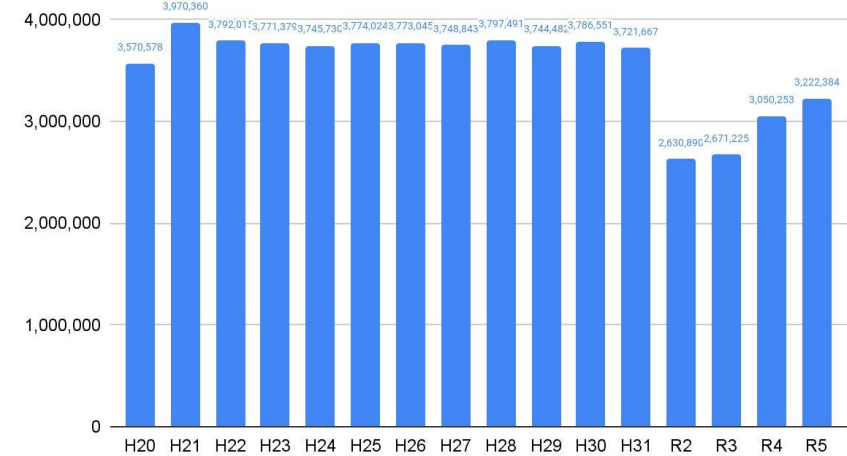
・人口減少と相まって、公共交通の利用者は減少していくものと思われる。

・加えて、**通勤・通学で定期利用が見込める15歳～64歳世代の割合が減っていくことも利用者が減少する要因の一つとなっていく。**

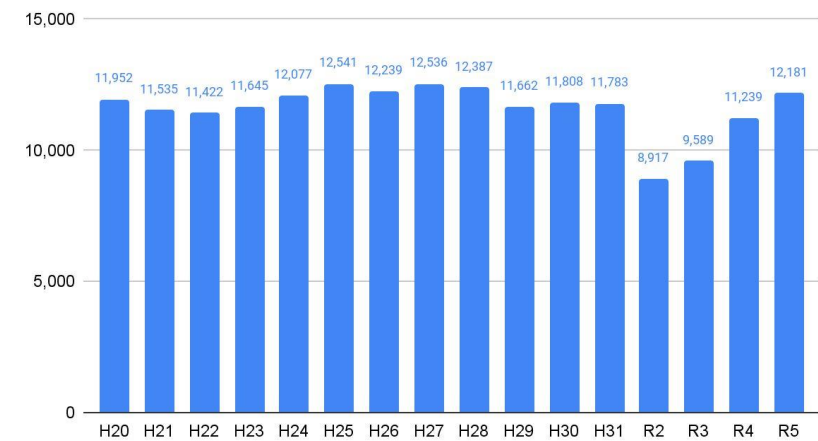
宮崎市の人口推計



市内の路線バス利用者数の推移(人/年間)

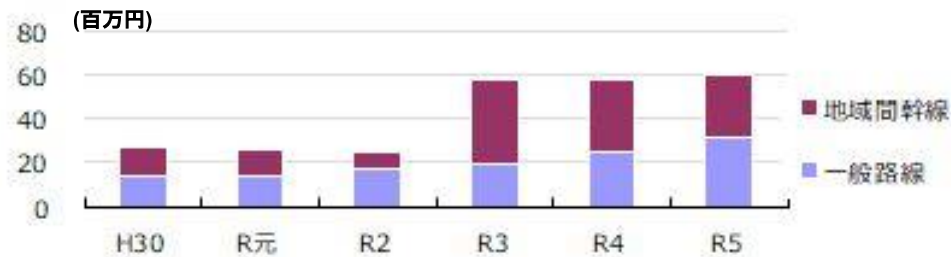


市内のJR主要駅乗車人員の推移(人/日)

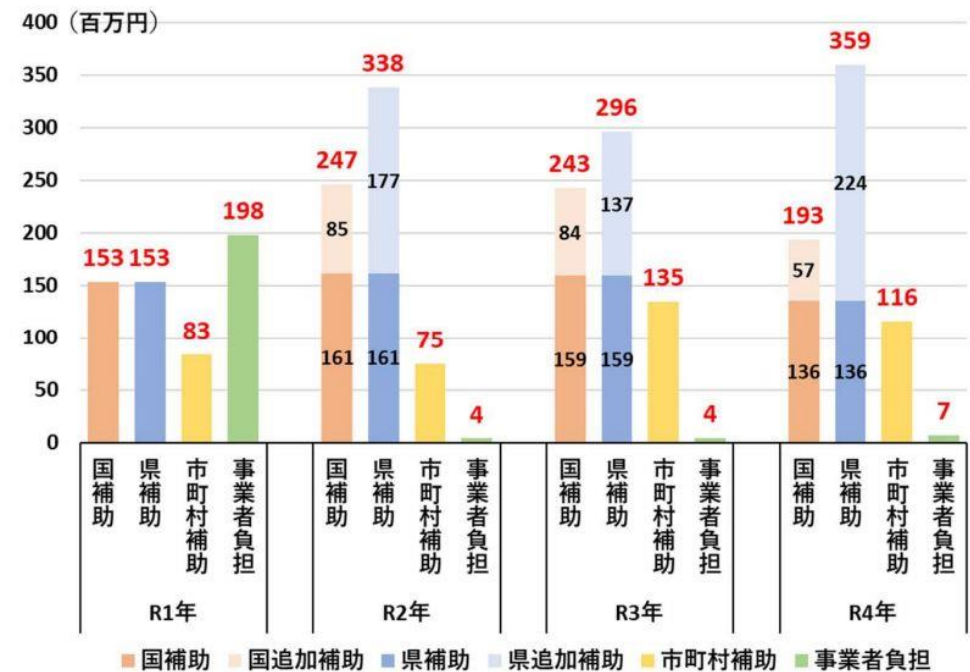


②(路線バス)収支の悪化による自治体補助額増加

- ・コロナにおける利用者減少によりバス事業者の経営状況が悪化。
それに伴い、国・県・市町村の補助額はいずれも増加している。
- ・本市の補助額もコロナ前から比較して、3倍程度まで増加。
- ・現在も経営状況は厳しいままで、公共交通の利用者の減少が見込まれている中で、自社による新たな投資(取組)が難しい状況にある。



バス事業者に対する本市補助額の推移



(出典：宮崎県資料)

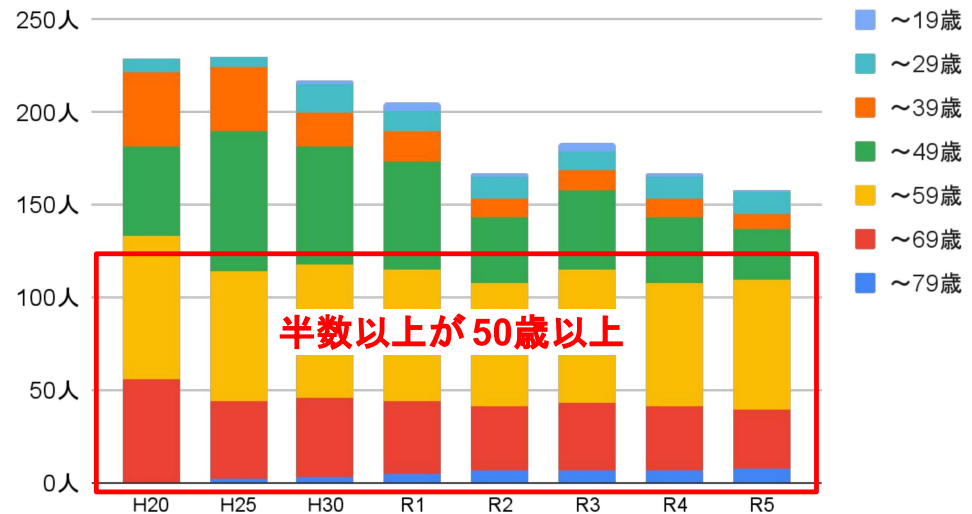
欠損に対する補填・負担の内訳の推移

③(路線バス)運転士不足や高齢化に伴う担い手不足

・令和元年まで200名を越えていた運転士も、令和2年以降減少傾向にあり、現在は150名程度まで減少している。

・若い世代の担い手の確保が厳しい一方で、50歳以上の運転士が半数以上を占めており、今後、これまで以上に高齢化が進み、運転士不足が加速すると思われる。

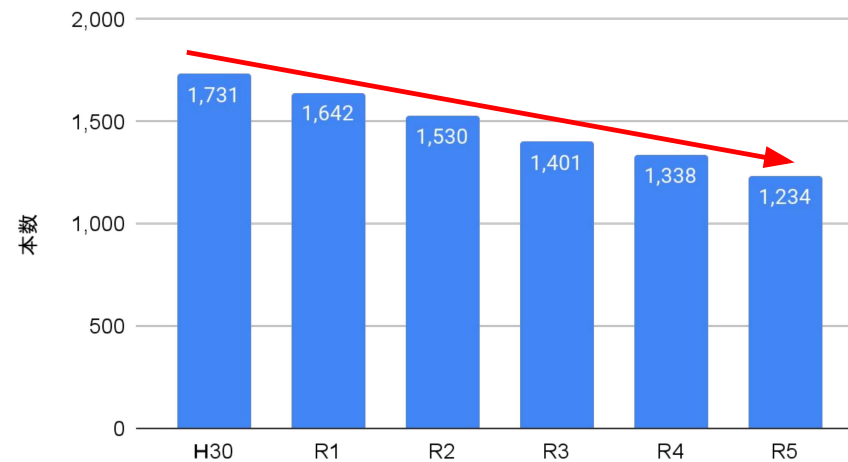
バス運転士数



④(路線バス)運行本数の減少

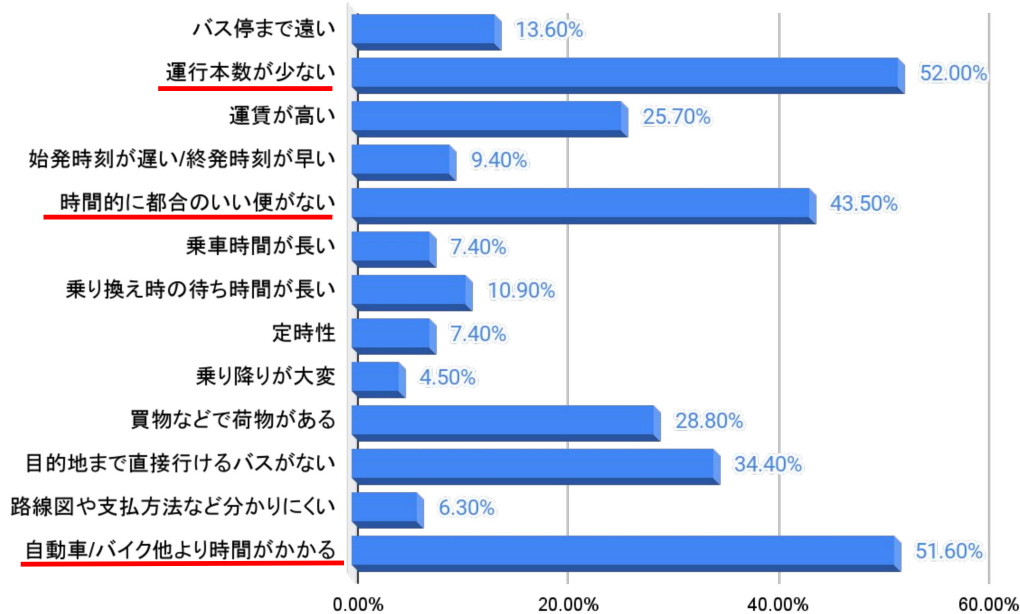
・利用者減少による運行の効率化や運転士不足に伴い、運行便数が年々減少している。

宮崎県内のバス運行本数

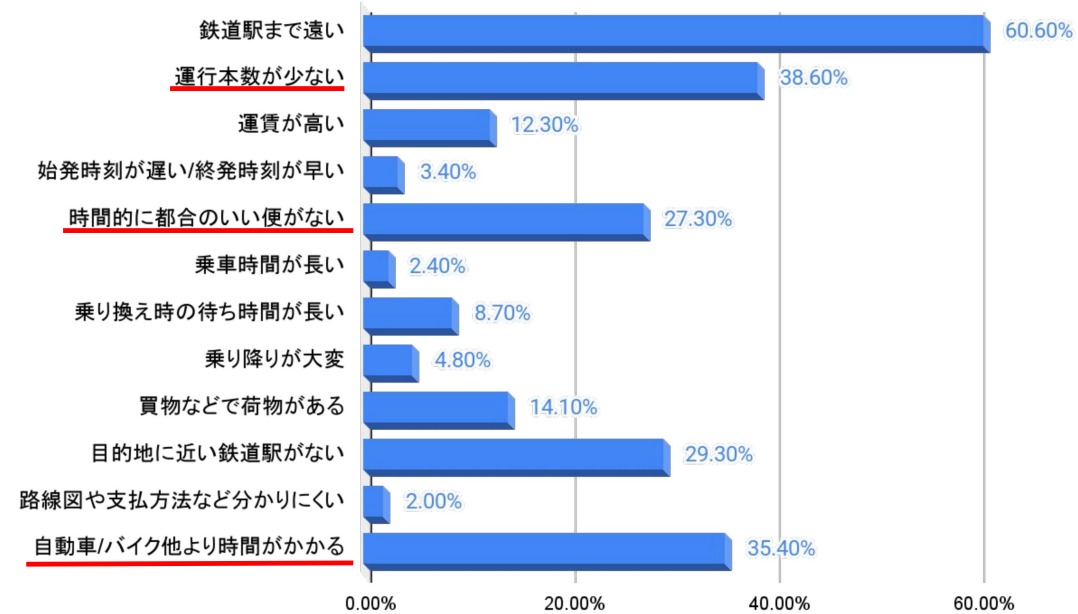


⑤公共交通に対する低い満足度の解消

- ・普段、バスや鉄道を利用していない人は、「**運行本数の少なさ**」や「**時間がかかる**」を主とした『**不便**』という印象がついている。
- ・利用してもらうためには、『**不便**』という印象イメージを払拭する施策や効率の良い運行が必要と考える。



普段、バスを利用しない人の利用しない理由（複数回答可） n=448

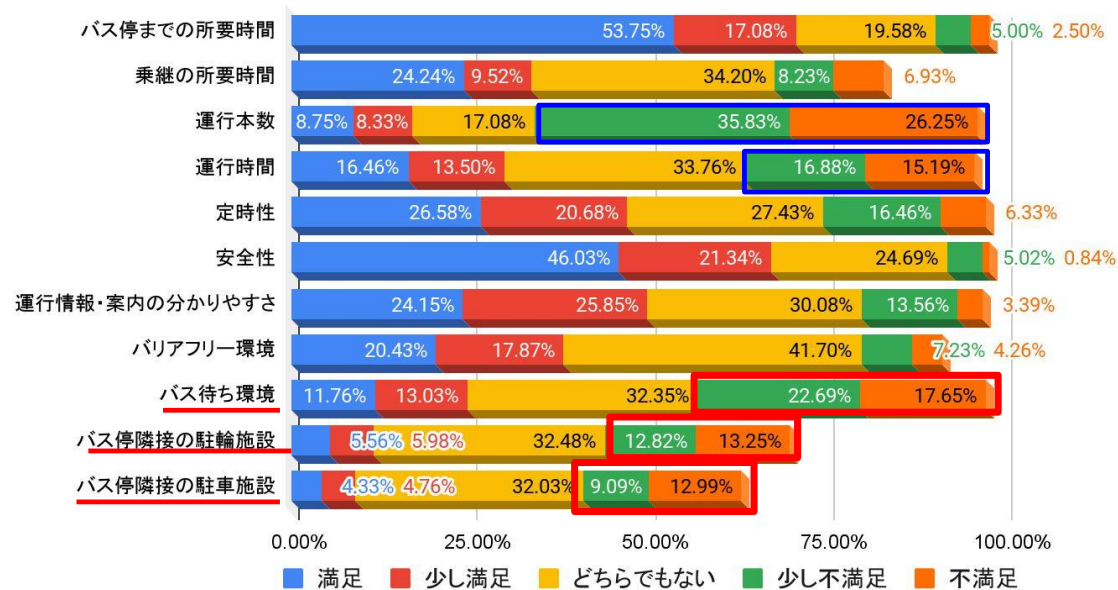


普段、鉄道を利用しない人の利用しない理由（複数回答可） n=505

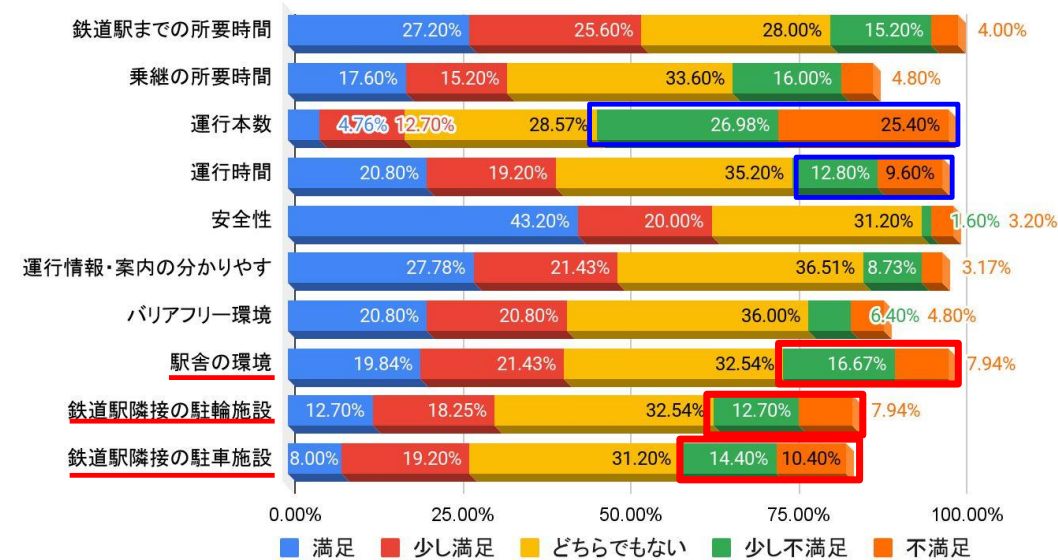
出典：宮崎市公共交通に関するアンケート調査(R6. 5～6実施)

⑥分かりやすく利用しやすい環境整備

- ・普段、バスや鉄道を利用する人は、**運行本数**や**運行時間**に加え、利用する際の**施設環境**に対しても高い割合で**不便**を感じている。
- ・利用促進に加え、利用環境の整備をあわせて実施し、**継続利用してもらおう環境整備が必要**と考える。



普段、バスを利用する人の満足度（複数回答可） n=240（※わからないを除く）

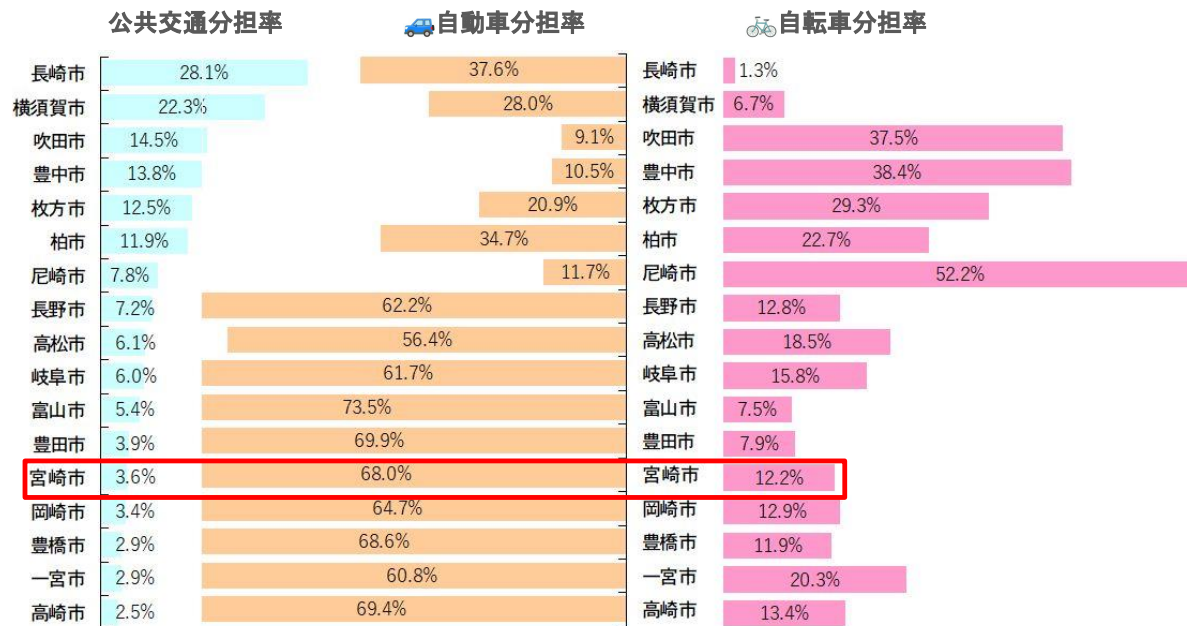


普段、鉄道を利用する人の満足度（複数回答可） n=126（※わからないを除く）

⑦マイカー利用から公共交通利用への意識醸成

・通勤/通学を目的とした自動車の利用率は高く、人口が同規模の中核市の中でも高い水準となっている。

・それに比例して、公共交通や自転車の利用率は極めて低くなっている。



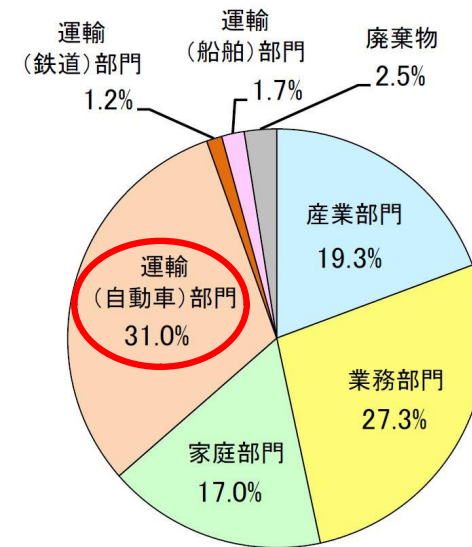
※R2国勢調査

<居住地が宮崎市で通勤通学先も宮崎市内の方が、通勤通学時に利用している交通手段を抜粋(交通手段を2種類以上としている人は除く)>

⑧ゼロカーボンシティ(※)実現に向けた取組

・二酸化炭素排出量の部門別内訳は、運輸(自動車)部門が約31%で最大となっている。

・ゼロカーボンシティ実現に向け、『自動車による移動』から『公共交通(自転車含む)による移動』に促す取組が必要と考える。



二酸化炭素(CO2)の
部門別排出割合(令和3年度)
出典：第四次宮崎市環境基本計画(第1次素案)

(※)ゼロカーボンシティ

環境省では、2050年にCO2(二酸化炭素)を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体を「ゼロカーボンシティ」としており、本市では、令和3年8月に2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティみやざき」を目指すことを宣言。

⑨新たな交通 モビリティを活かしたサービスの提供

- ・市内でもAIを活用した、オンデマンドバスの実証実験中。
- ・それ以外にも「自動運転」「空飛ぶクルマ」など、新技術等の開発が活発化しており、**運転士不足の解消や、利便性向上などが期待されている。**
- ・他自治体の取組や開発動向等に注視しながら、**本市への適用の可能性を検討していく必要がある**と考える。

AIオンデマンドバス（宮交のるーと） 行開始！

アプリか電話で、予約して乗る **宮交のるーと** AIを使った乗合型オンデマンドバス！

実証実験運行期間
2024年3月1日(金)～8月31日(土)

運行時間
10:00～17:00

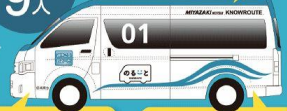
運行エリア
宮崎市 恒久・田吉 地区

定員 9人

乗車する車が
すぐに分かる！

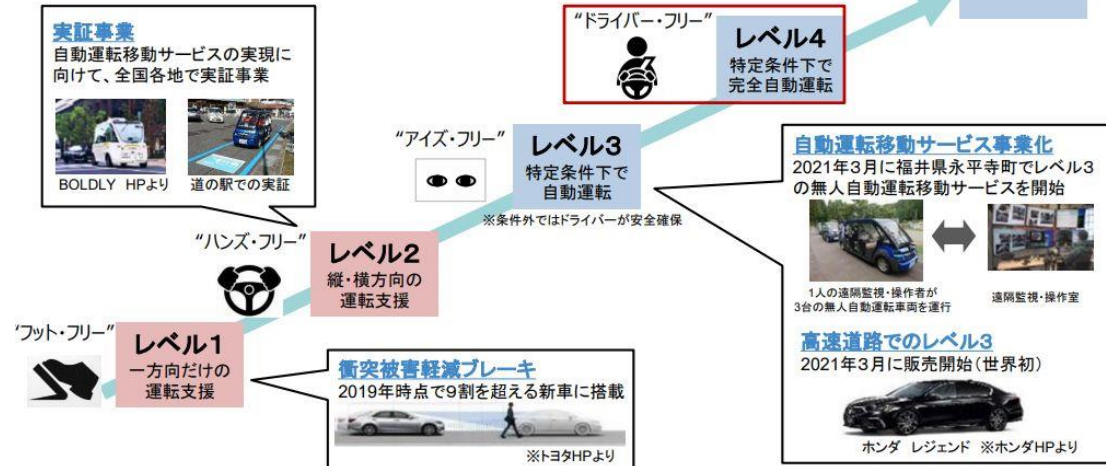
予約制で
必ず座れる！

都合の良い時間に
専用の乗降場所から
乗降できる！




出典：国土交通省

自動運転技術の現状と目標



出典：茨城県境町HP



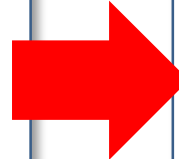
出典：兵庫県三田市HP

出典：国土交通省

■現計画と新計画の現状・課題の比較

現計画

- ・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



新計画（案）

- ①公共交通利用者の減少
- ②（バス）収支の悪化による自治体補助額増加
- ③（バス）運行本数の減少
- ④（バス）運転士不足や高齢化に伴う担い手不足
- ⑤公共交通に対する低い満足度の解消
- ⑥分かりやすく利用しやすい環境整備
- ⑦マイカー利用から公共交通利用への意識醸成
- ⑧ゼロカーボンシティ実現に向けた取組
- ⑨新たな交通モビリティを活かしたサービスの提供

3. 計画の理念・役割・基本方針(案)

計画期間

令和7年4月～令和12年3月(5年間)

現状・課題

- ①公共交通利用者の減少
- ②(バス)収支の悪化による自治体補助額増加
- ③(バス)運行本数の減少
- ④(バス)運転士不足や高齢化に伴う担い手不足
- ⑤公共交通に対する低い満足度の解消
- ⑥分かりやすく利用しやすい環境整備
- ⑦マイカー利用から公共交通利用への意識醸成
- ⑧ゼロカーボンシティ実現に向けた取組
- ⑨新たな交通モビリティを活かしたサービスの提供

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**移動手段の確保**

公共交通が利用されるための環境づくり

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

公共交通が果たすべき役割

- ◆「将来の都市構造」の実現に向けた拠点間をつなぐ交通手段
- ◆各拠点内の役割を支える交通手段

基本方針

1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成

2. 地域の実情やまちづくりと連動した移動手段の確保

3. 市民が積極的に公共交通を利用する環境の構築

■計画の理念・役割・基本方針の比較

現計画

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

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

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

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
2. 分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの構築
3. 地域の実情に応じた公共交通の構築及び意識の醸成
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

新計画(案)

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**移動手段の確保**

公共交通が利用されるための環境づくり

理 念

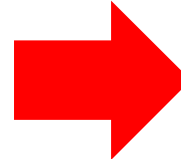
誰もが利用しやすい、
持続可能な公共交通ネットワークの構築

公共交通が果たすべき役割

- ◆「**将来の都市構造**」の実現に向けた拠点間をつなぐ**交通手段**
- ◆ **各拠点内の役割を支える交通手段**

基本方針

1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成
2. 地域の実情やまちづくりと連動した**移動手段の確保**
3. **市民が積極的に公共交通を利用する環境の構築**



■基本方針を踏まえた施策の方向性(案)

1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成

公共交通が利用者減少等に伴い厳しい状況にある中、市民や来訪者が安全で快適に移動できるように、持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組んでいく必要があります。

特に公共交通ネットワークの形成に欠かせない基幹的公共交通(バス・鉄道)は、各拠点をつなぎ、人々の暮らしを支える上で重要な役割を担っています。

そのために、利用実態に応じた効率的なバス路線の再編や公共交通を支える運転士の確保等を推進し、基幹的公共交通の強化を目指すことで、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

2. 地域の実情やまちづくりと連動した移動手段の確保

社会情勢やライフスタイルの変化により移動ニーズは多様なものとなっており、特に人口減少や少子高齢化の傾向にある外縁部の移動手段の確保が重要です。

また、中心部におけるゼロカーボンシティの実現やウォークアブルシティの取組を踏まえ、まちづくりと連動した移動の円滑化にも取り組む必要があります。

そのために、コミュニティ交通などの地域主体の移動手段の確保に向けた支援や、まちづくりを支える新たな交通モビリティの導入に向けた取組み等を踏まえ、地域の実情やまちづくりと連動した移動手段の確保を図ります。

3. 市民が積極的に公共交通を利用する環境の構築

公共交通は、利用者がเพิ่มด้วยサービス維持・充実が図られますが、年々、公共交通の利用者が減少する中、利用者を増やすためには、市民が身近な移動手段として公共交通を利用する“行動変容”を起こす必要があります。

そのために、バス停・駅の付帯施設整備や利用促進企画の実施、また、公共交通の情報発信・PRやモビリティマネジメントなど、市民が積極的に公共交通を利用する環境の構築を図ります。

4. 目標達成に向けた施策(案)

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

公共交通が
果たすべき役割

「将来の都市像」の実現に向け、拠点間をつなぐ移動手段 / 各拠点内の役割を支える移動手段

基本方針

持続可能な
公共交通ネットワークの形成

地域の実情やまちづくりと
連動した移動手段の確保

市民が積極的に公共交通を
利用する環境の構築

具体的施策

幹線

支線

まちづくり

意識醸成

実施主体となる交通事業者や関係機関と連携し検討を進める

参考：宮崎県地域公共交通計画(概要)

●現状… 本県では全国よりも速いペースで少子高齢・人口減少が進行。令和2年度以降は新型コロナの影響もあり、バスをはじめ、各交通機関の利用者数が大きく減少し、運行に伴う欠損額も増加。また、バス等の運転士数も近年緩やかに減少。

●課題

- (1) 人口減少等に伴う利用者数の減少
- (2) 高齢化の進展等に対応した移動環境の整備
- (3) 移動実態・ニーズを適確に捉えた地域公共交通サービスの提供
- (4) 運転士不足、交通事業者・行政負担の増加への対応

	R1	R2	R3	R4
広域的なバスの利用者数(千人)	3,244	2,584	2,285	2,322
広域的なバスの欠損額(百万円)	855	933	966	958
乗合バスの正規運転士数(人)	319	306	272	—

〔目指す姿〕 将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

【3】 基本方針 及び 計画の目標

方針	1：誰もが利用しやすい環境の整備や魅力発信などによる <u>需要の掘り起こし</u>	2：関係者間の連携・共創や路線の見直しなどによる <u>運行の最適化・効率化</u>	3：路線維持のための支援や運転士確保の推進などによる <u>運行基盤の整備・充実</u>
目標	利用者数の増加	収支の改善	運転士数の増加
指標	○広域的なバスの利用者数  (R4)232.2万人 → <u>(目標)320万人</u>	○広域的なバスの収支率 (R4)50.8% → <u>(目標)60.0%</u> ○〃 運行に対する県の財政負担(※2) (R4)2.4億円 → <u>(目標)コロナ禍前の水準(26億円)を上回らない</u>	○乗合バスの運転士数(正規職員)  (R3)272人 → <u>(目標)320人</u>
※いずれもコロナ禍前のR元年度の数値を目標値とし、 <u>計画期間のなるべく早期に達成し、その後、維持</u> できるように取り組む。			

【4】 目標達成のための 施策・事業

○バス利用促進協議会の設置と効果的な利用促進策の検討・実施 ○デジタル技術を活用した利便性向上 ○企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進 ○先進事例を学ぶ実務担当者向け研修会の開催	○関係機関との連携・共創による運行の最適化 ○デジタル技術を活用した運行の効率化 ○利用実態等に応じた地域間幹線バスのあり方の検討 (※1) 複数の市町村をまたぐ地域間幹線バス及び広域的コミュニティバス (※2) 地域間幹線バスの運行に対する国との協補助額及び広域的コミュニティバスの運行に対する市町村への支援額の合計	○広域的なバスの運行等に対する支援 ○大型二種免許の取得支援等による運転士確保 ○EVバスの導入や自動運転技術の活用に係る検討
--	---	---

■策定スケジュール（案）

内 容	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
策 定	市民アンケート (5/20～6/21)								パ ブ コ メ			策 定
		方針の検討 (内部)										
			課題の抽出・施策の検討 (各交通事業者等と協議)									
				素案作成						最終案作成		
公共交通 会 議(※)				今回	第1回 (方針 確認)			第2回 (素案)			第3回 (最終)	

(※)公共交通会議の開催は、上記に加え、必要に応じ、対面や書面での追加協議を想定。