

宮崎市

地域公共交通網形成計画

令和2年3月
(令和7年2月変更)

宮崎市

目 次

I はじめに	1
1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の位置付け	2
3 計画区域	3
4 計画の期間	3
II 公共交通を取り巻く状況	4
1 宮崎市の概況	4
1.1 宮崎市の人口動向	4
1.2 公共交通の概況	6
2 宮崎市の目指すまちづくり	12
2.1 目指す将来像	12
2.2 まちづくりや公共交通に関する動向	19
III 宮崎市が抱える公共交通の課題	23
1 移動の確保に関する現状・問題点と課題	23
2 利用者の使いやすさ・ニーズに関する現状・問題点と課題	36
3 利用促進に関する現状・問題点と課題	47
4 宮崎市が抱える公共交通の課題	50
IV 地域公共交通網形成計画の基本方針	51
1 基本理念と目指す将来像	51
1.1 基本理念	51
1.2 目指す将来像	51
1.3 公共交通が果たすべき役割	53
2 基本方針と目標	54
2.1 基本方針	54
2.2 目標	55
V 宮崎市が目指す公共交通網の実現に向けた施策	60
1 基本方針別の取組施策	60
2 取組施策の内容	61
VI 計画の推進	76
1 事業の推進体制	76
2 事業の進捗管理	77

はじめに

1 計画策定の背景・目的

本市は、日向灘に臨む宮崎県の中央部にあり、青い海と空、四季折々の花や緑に彩られ、豊かな自然と温暖な気候に恵まれた都市で、平成 10 年に中核市へ移行し、平成 18 年 1 月には佐土原町、田野町、高岡町と、平成 22 年 3 月には清武町と合併し、宮崎県の県都として、また、南九州の中核都市として発展してきました。

しかし、全国の地方都市と同様に、少子高齢化の進行に伴う人口減少時代に突入し、税収の減少、社会保障費や公共施設等の維持管理費の増加などによる財政の硬直化をはじめ、地域経済の活力低下などが懸念されており、地方創生や広域連携の取組の推進とともに、まちづくりや地域コミュニティのあり方の見直しが求められています。

本市のまちづくりにおいては、居住機能や商業・業務機能等、多様な都市機能がコンパクトに集約した「中核拠点」及び「地域拠点」を中心に、「文化・歴史」「学術・医療」「観光・リゾート」等、特化した機能を持つ各種都市拠点が、道路及び公共交通による都市軸によって機能的・広域的に連携する『多拠点ネットワーク型コンパクトシティ』を目指しており、現在、その推進に向けて「宮崎市立地適正化計画」を策定しています。

また、本市の公共交通を取り巻く環境に目を向けると、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、公共交通の利用者は減少してきました。そのため、地域住民の日常生活に必要な移動手段の確保を目的に、維持が困難な路線バスについては、国・県・市の公的補助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、高齢者の免許返納は増加しており、今後益々、公共交通の需要は高まるものと推測されます。

こうした状況の中、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 年に制定されました。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、コンパクトシティ実現へ向けたまちづくりと連携し、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。

このような背景のもと、本市が目指す将来像の実現に向けて、現在策定中である「宮崎市立地適正化計画」と連携を図った、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」を策定するものです。

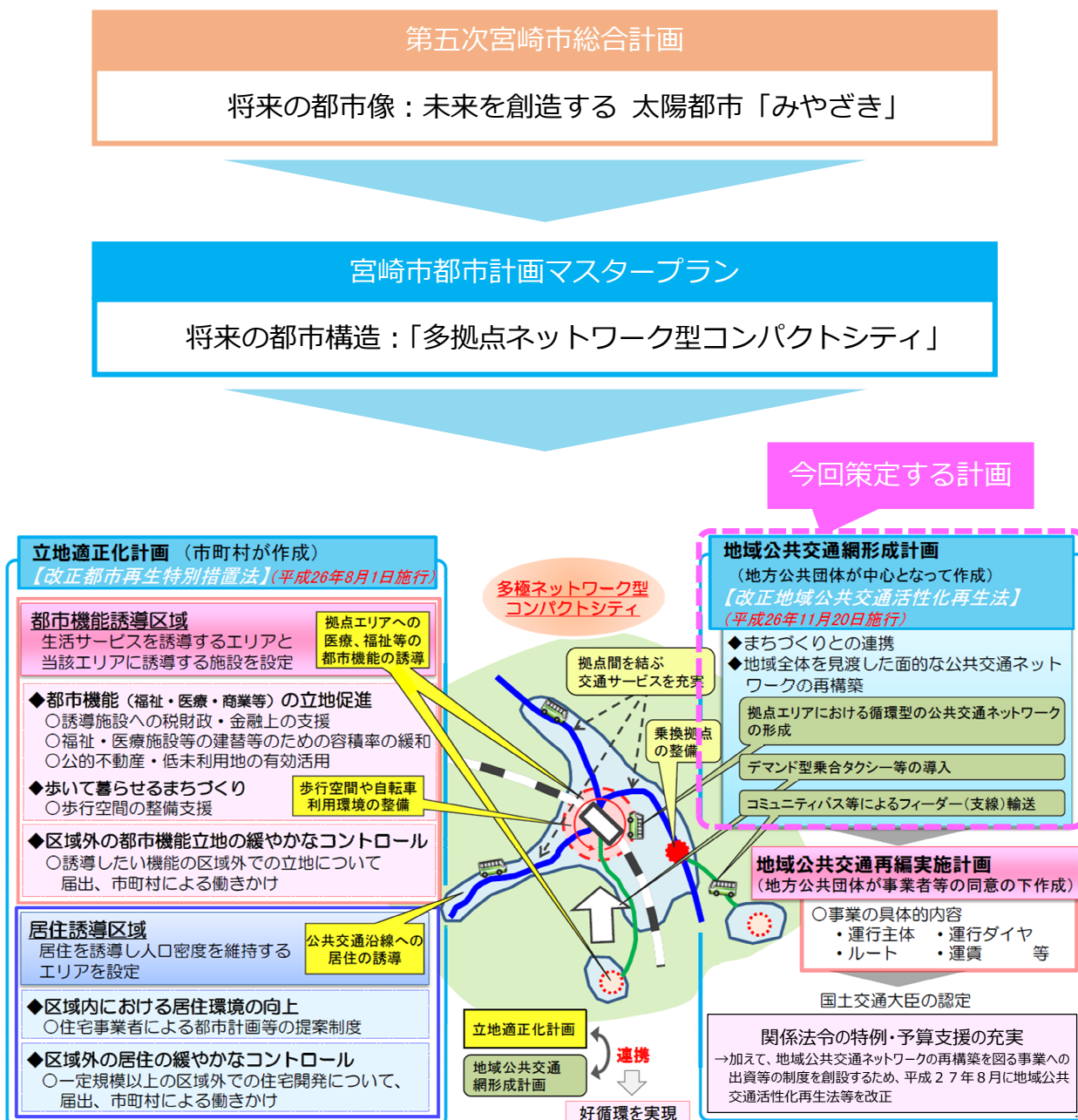
2 計画の位置付け

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です。

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（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載することが求められています。

本計画は、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」との整合を図りながら、更には現在策定中であり、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です。

■ 地域公共交通網形成計画の位置付け

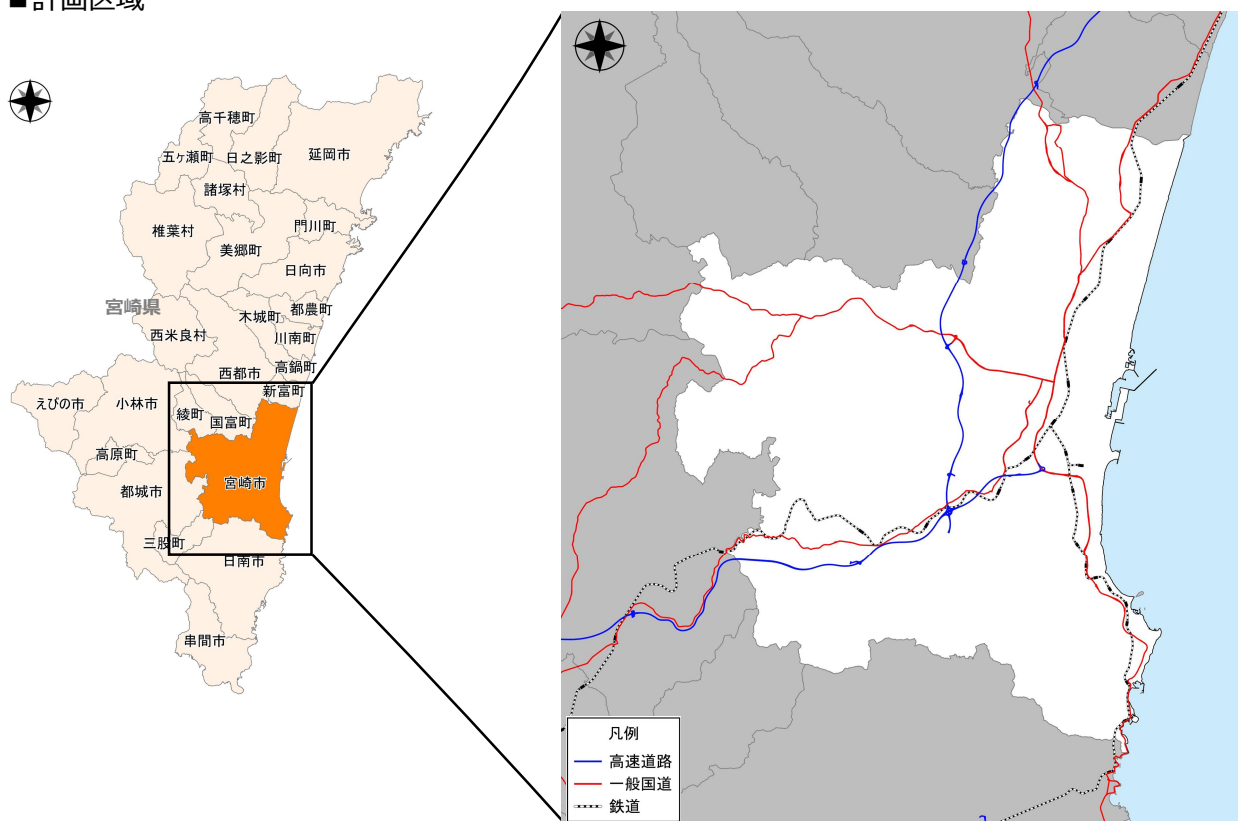


3 計画区域

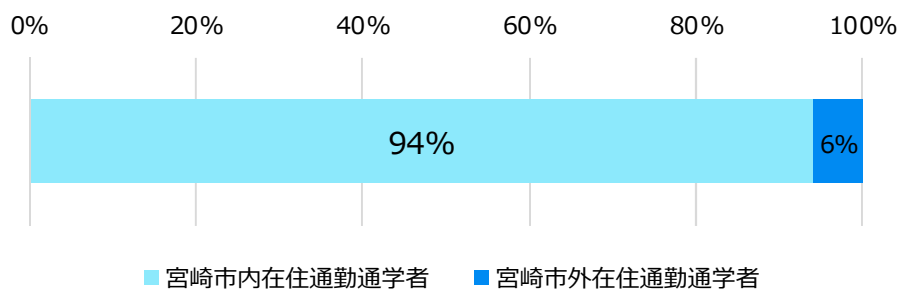
本市は、隣接する国富町・綾町と連携中枢都市圏を形成していますが、宮崎市への通勤通学者の居住地割合は、9割強が宮崎市在住者であることから、市内の移動の主体は宮崎市民と捉え、本計画の対象区域を宮崎市全域とします。

ただし、路線バスには、隣接する市町を連絡する路線もあることから、これら隣接市町村とのアクセスも念頭に置いて検討します。

■計画区域



■宮崎市への通勤通学者の居住地割合



出典：平成 27 年国勢調査

4 計画の期間

計画期間は、令和 2 年度から令和 7 年度までの 6 年間とします。なお、連携を図る立地適正化計画は計画期間が 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新たなモビリティサービスの動向等も鑑みて、10 年後（長期）を見据えた計画とします。



公共交通を取り巻く状況

1 宮崎市の概況

1.1 宮崎市の人口動向

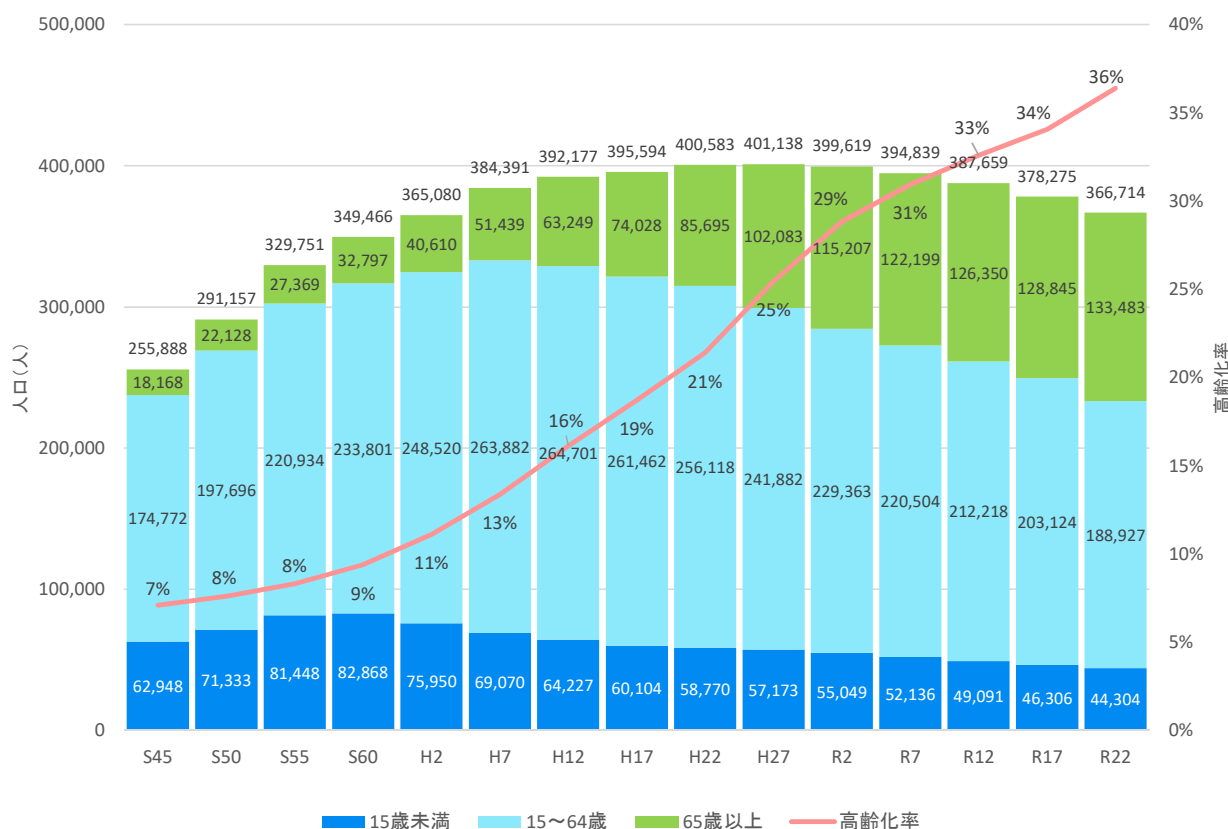
(1) 人口の推移

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。しかし、それ以降は 40 万人を割り込んでおり、今後も減少傾向が続くと予測されています。

年齢階層別に見ると、15 歳未満の年少人口は昭和 60 年をピークに減少傾向に、15～64 歳の生産年齢人口は平成 12 年をピークに減少傾向となっています。平成 27 年時点では 24 万人ですが、令和 22 年には 19 万人弱にまで減少すると予測されています。

その一方で、65 歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率（総人口における 65 歳以上人口の割合）は平成 27 年には 25%となっています。平成 27 年に 10 万人を超えて以降も増加を続け、令和 22 年までには 13 万人、高齢化率は 36%に達すると予測されています。

■ 宮崎市の人口推移（3 区分）と高齢化率



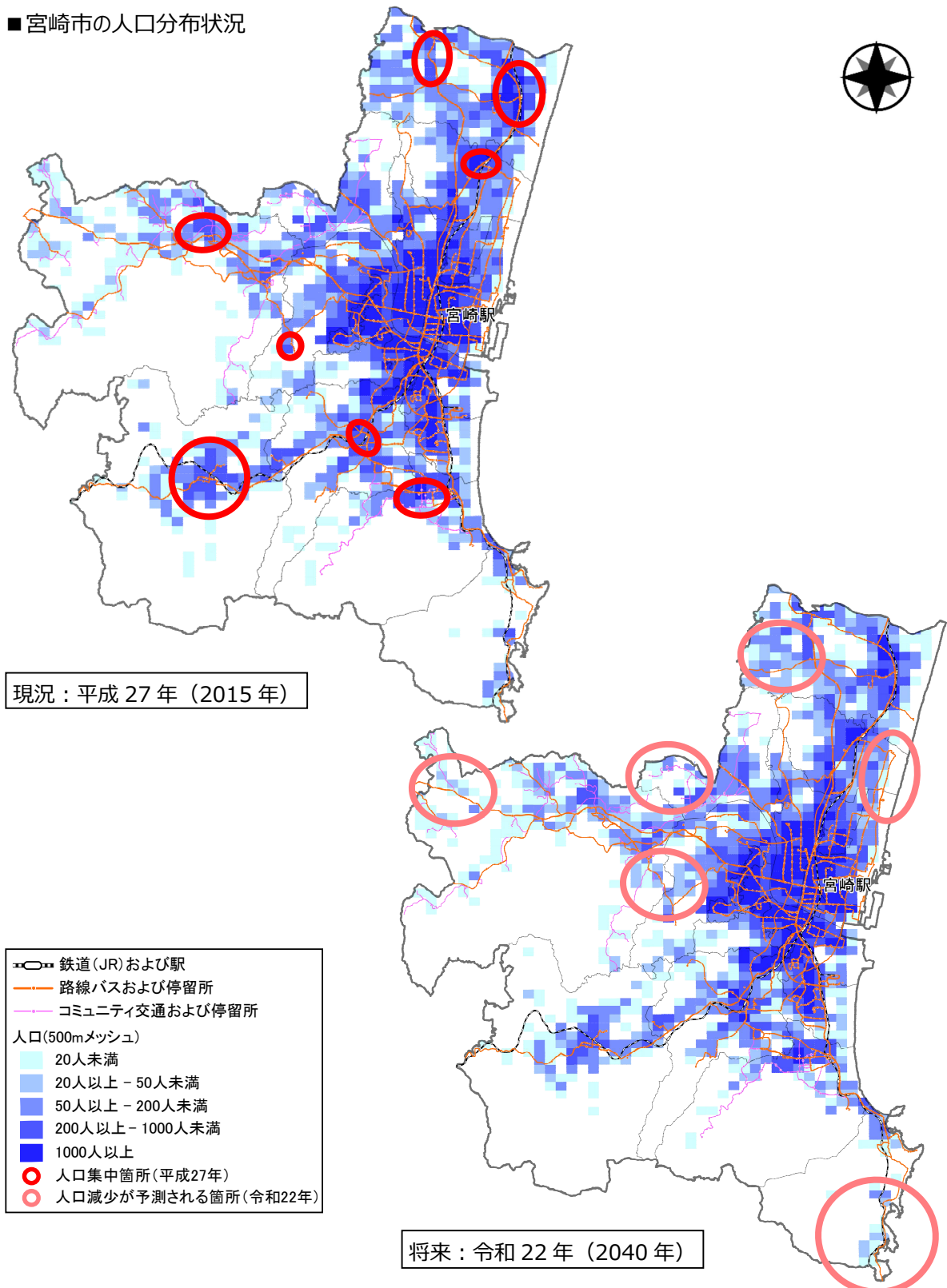
出典：国勢調査（昭和 45 年～平成 27 年）
国立社会保障・人口問題研究所（令和 2 年～令和 22 年）

(2) 人口分布の状況

平成 27 年の人口は中心部に集中していますが、郊外の一部にも人口が集中する箇所が点在しています。

令和 22 年の人口（推計結果）は、中心部は変わらず多い一方で、郊外部では減少が予測される箇所がいくつか存在します。これらの減少が予測される箇所は、路線バスの利用者数も減少が予測されるため、路線バス再編の検討が必要となります。また、人口減少によって路線バスの維持が困難となる箇所に対しては、需要減少に対して柔軟に対応できる新たな移動手段の導入検討が必要となります。

■ 宮崎市の人口分布状況



出典：国勢調査（平成 27 年）・国立社会保障・人口問題研究所

1.2 公共交通の概況

(1) 広域交通

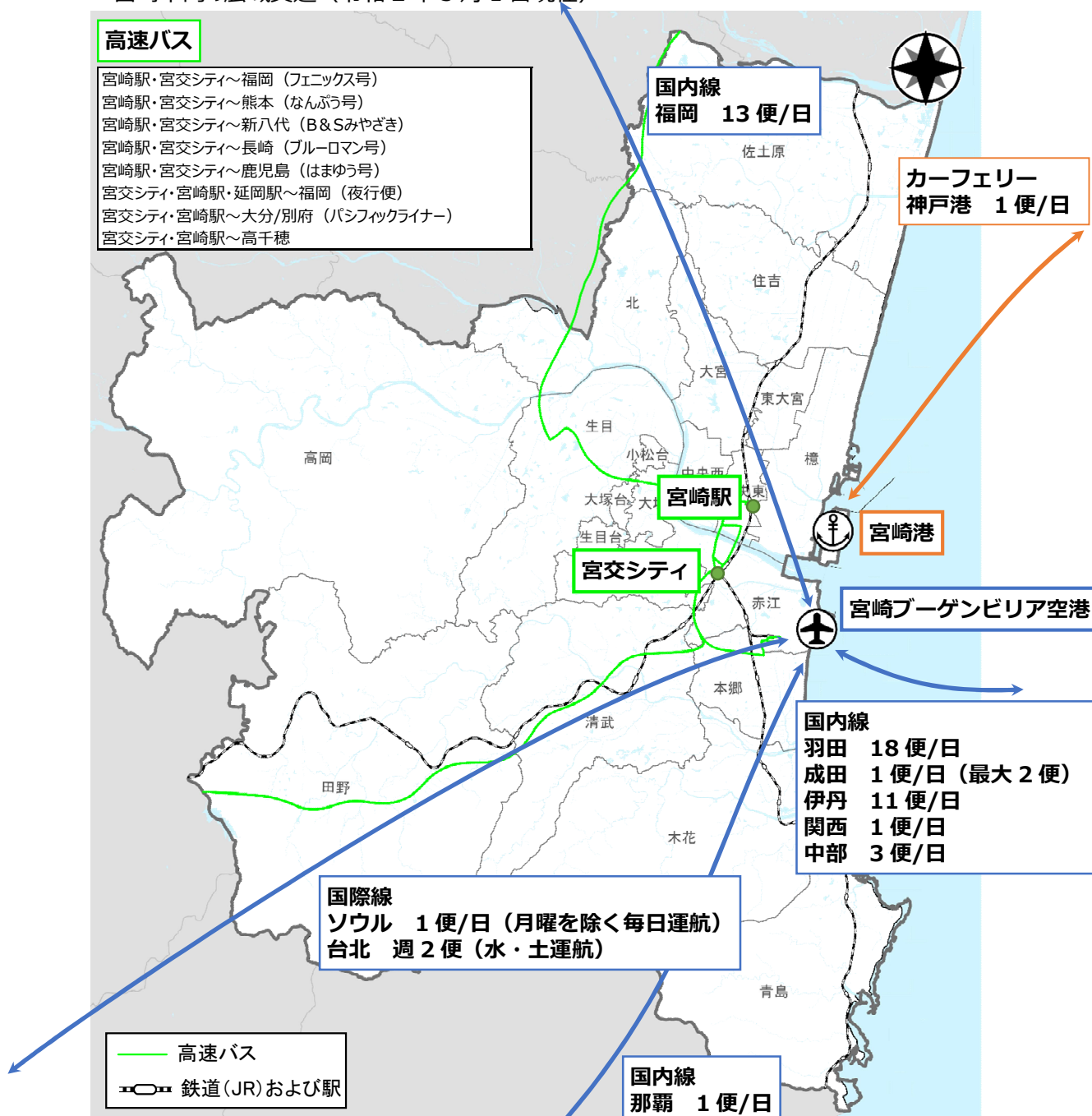
本市には広域交通の拠点として、宮崎ブーゲンビリア空港（飛行機）、宮崎港（カーフェリー）、宮崎駅（鉄道、高速バス）、宮交シティ（高速バス）があります。

宮崎ブーゲンビリア空港では国内線が7路線（羽田、成田、伊丹、関西、中部、福岡、那覇）、国際線が2路線（ソウル、台北）就航しています。

宮崎港では神戸港までのカーフェリーが毎日運航しています。

高速バスは宮崎駅・宮交シティを起点として、福岡・熊本・新八代・長崎・鹿児島・大分/別府・高千穂方面への路線が運行しています。

■宮崎市内の広域交通（令和2年3月1日現在）



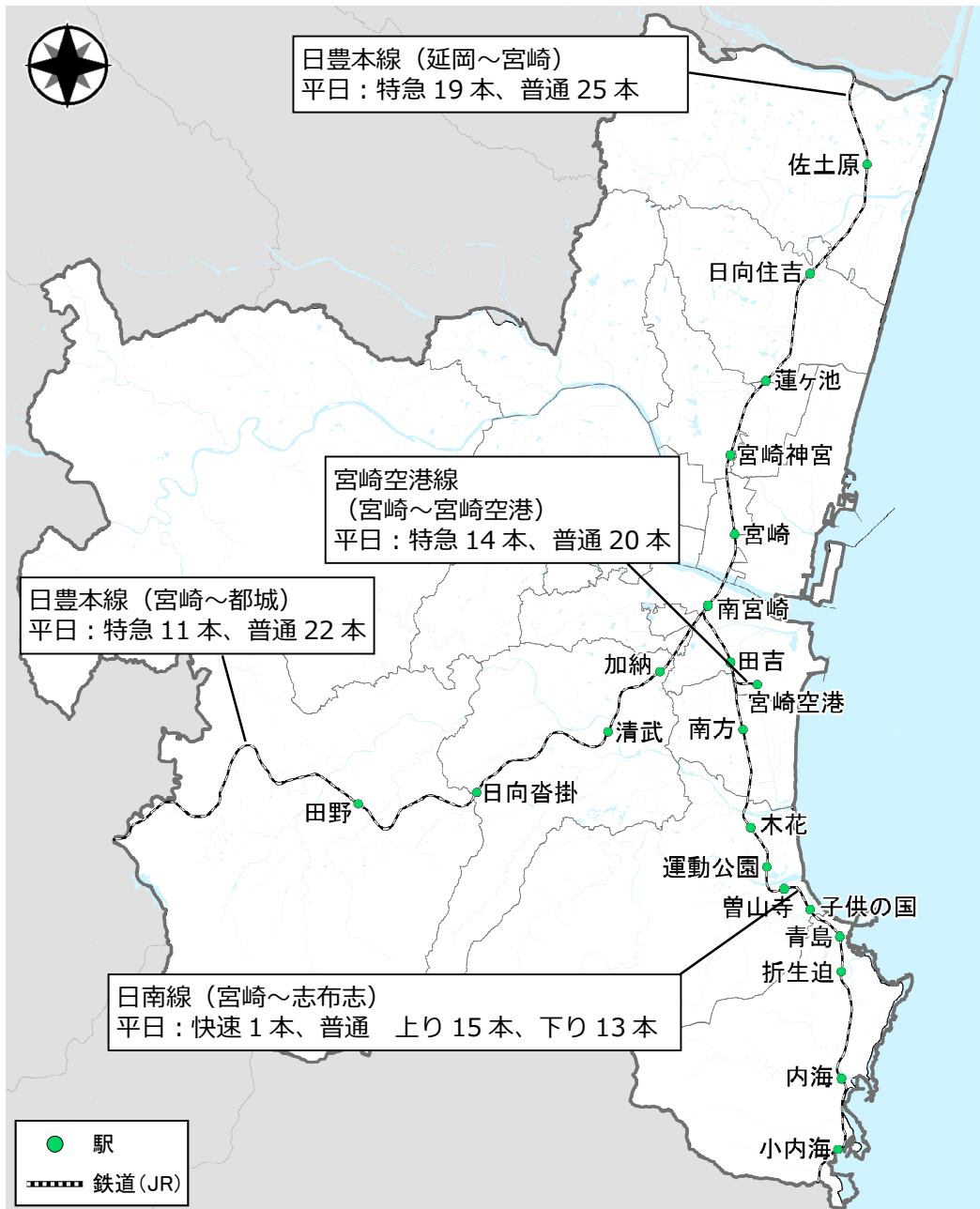
出典：宮崎ブーゲンビリア空港 HP、@バスで HP（九州バスネットワークポータル）

(2) 鉄道

市内の鉄道路線は日豊本線・日南線・宮崎空港線の3路線が運行されています。

日豊本線（延岡～宮崎）は平日に特急 19 本、普通 25 本が運行、日豊本線（宮崎～都城）は平日に特急 11 本、普通 22 本が運行、宮崎空港線は平日に特急 14 本、普通 20 本が運行、日南線は平日に快速 1 本、普通上り 15 本、下り 13 本が運行されています。

■鉄道の運行状況（令和2年3月末現在）



出典：JR九州 HP

■宮崎市内の代表的な鉄道駅・乗車人員（平成30年度）

駅	乗車人員(人/日)
宮崎	4,952
南宮崎	1,891
佐土原	1,112
宮崎空港	955
日向住吉	904

駅	乗車人員(人/日)
清武	575
宮崎神宮	537
田野	520
木花	362

出典：平成30年度宮崎市統計書

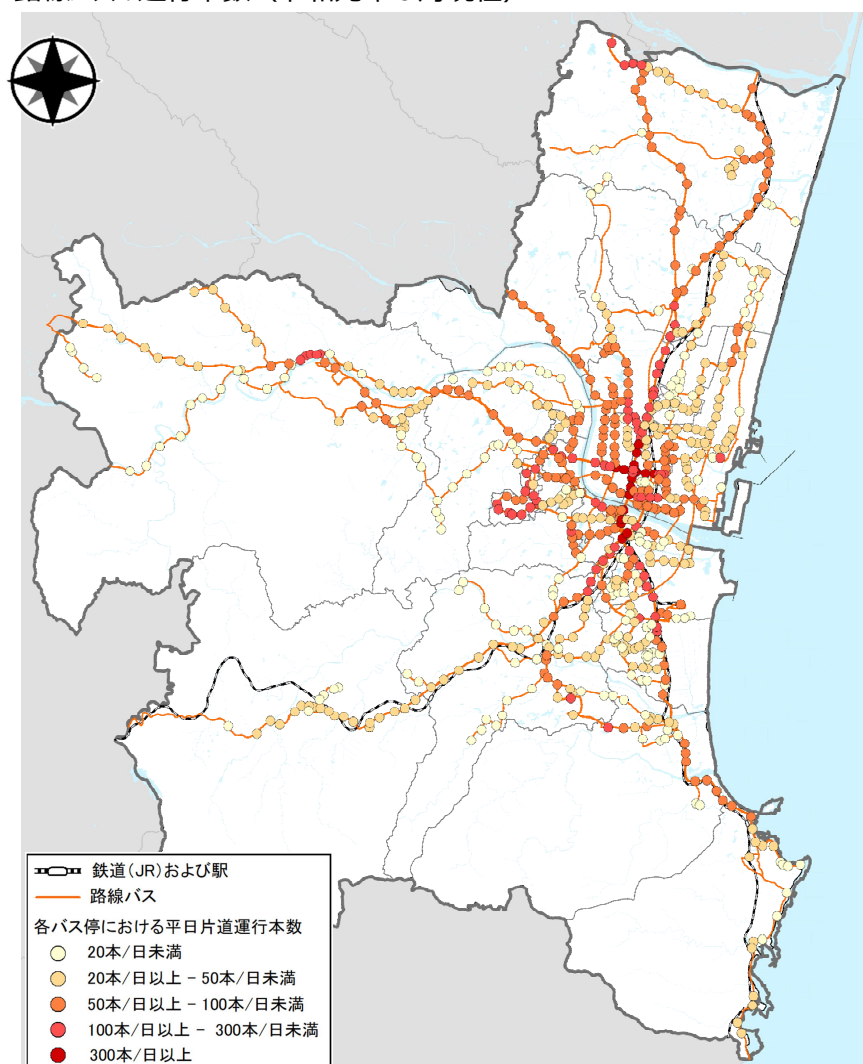
(3) 路線バス

路線バスは、宮崎駅と宮交シティの2つのターミナルを中心として、230系統あまりによるネットワークが形成されています。路線バスの運行本数は、多くの系統が集中する宮交シティや橘通3丁目、宮崎駅などのバス停では、平日で1日300本以上のバスが運行している状況となっています。これは、平均すると3分間に1本以上のバスが運行している状況です。

一方、路線バスのネットワークは市中心部から放射状に広がっているため、郊外に行くほど系統が分散し、運行本数は少なくなっています。

市内路線バス停の乗車数は、中心部の宮崎駅・宮交シティ・橘通3丁目等のように2万人／日を超えるバス停から、1人／日を割り込むバス停まで、バス停ごとに利用状況に大きな差が存在します。

■ 路線バスの運行本数（令和元年6月現在）



出典：宮崎交通提供データより作成

■ 市内路線バス停の乗車数（令和元年6月・平日分）

乗車数ベスト10(人/月)		乗車数ワースト10(乗車数0人/月は除く)	
宮交シティ	39,077	鬼子母神前(宮崎市)	2
橘通3丁目	32,742	余り田	2
宮崎駅	22,380	井上入口	2
橘通1丁目	17,765	上の野	2
橘通2丁目	12,346	流町	2
ボンベルタ橘前	11,750	児童公園前	1
宮交橘通支店前	10,462	コテージ前	1
山形屋前	10,181	ぼっくる村入口	1
江平1丁目	6,010	上倉	1
イオンモール宮崎	4,877	花見工業団地入口	1

※このほか、乗車数0人/月のバス停が37箇所ある。

出典：宮崎交通提供データより作成

(4) コミュニティ交通

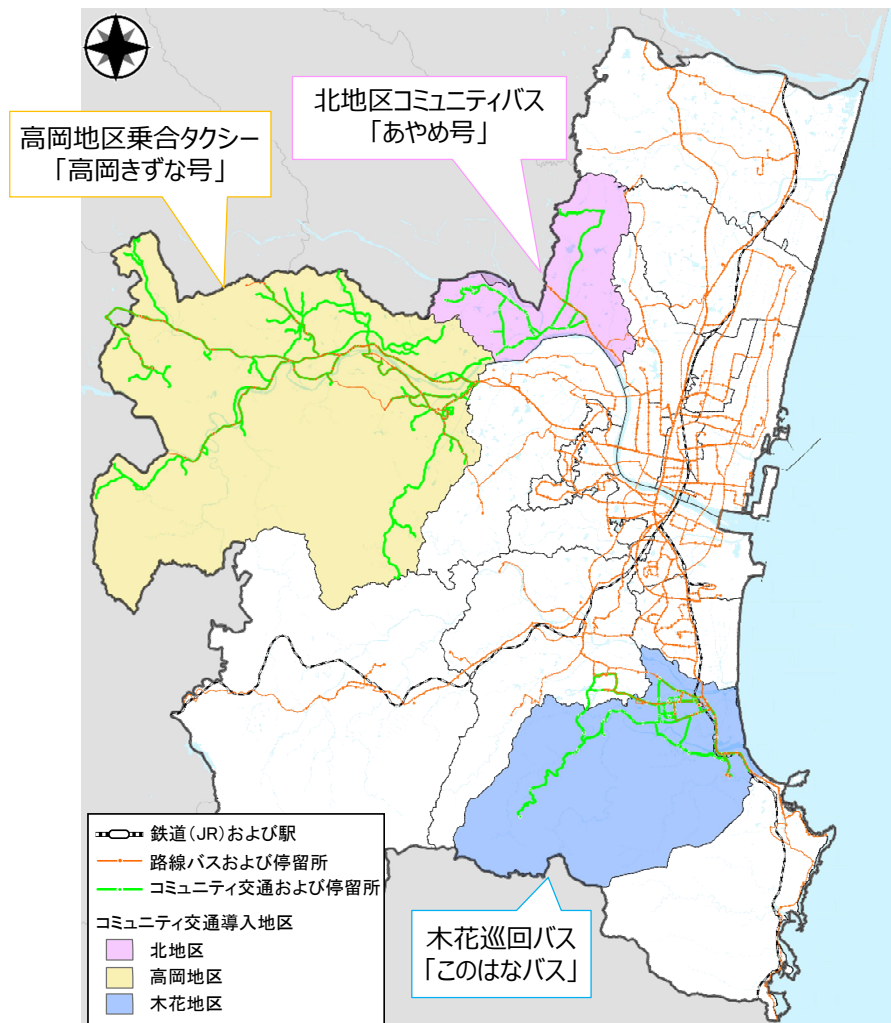
本市内では、木花地区・北地区でコミュニティバスが、高岡地区でデマンド型の乗合タクシーが運行されています。

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。

■コミュニティ交通の概要（令和 2 年 3 月末現在）

	木花巡回バス 「このはなバス」	北地区コミュニティバス 「あやめ号」	高岡地区乗合タクシー 「高岡きずな号」
車両	小型マイクロバス (定員 27 人)	ジャンボタクシー (定員 9 人)	小型タクシー
運行方式	定時定路線	定時定路線	デマンド予約方式
運行日	平日運行	週 3 回運行 (月、水、金)	月～土、1 日上下 10 便ずつ
運賃	一乗車（現金）200 円 （中学生以下 100 円） 回数券（一般）11 枚：2,000 円 （中学生以下）15 枚：1,000 円	一乗車 200 円	高岡総合支所～各自治公民館の距離に応じた運賃 (一乗車 250 円～650 円)

■市内コミュニティ交通の導入地区

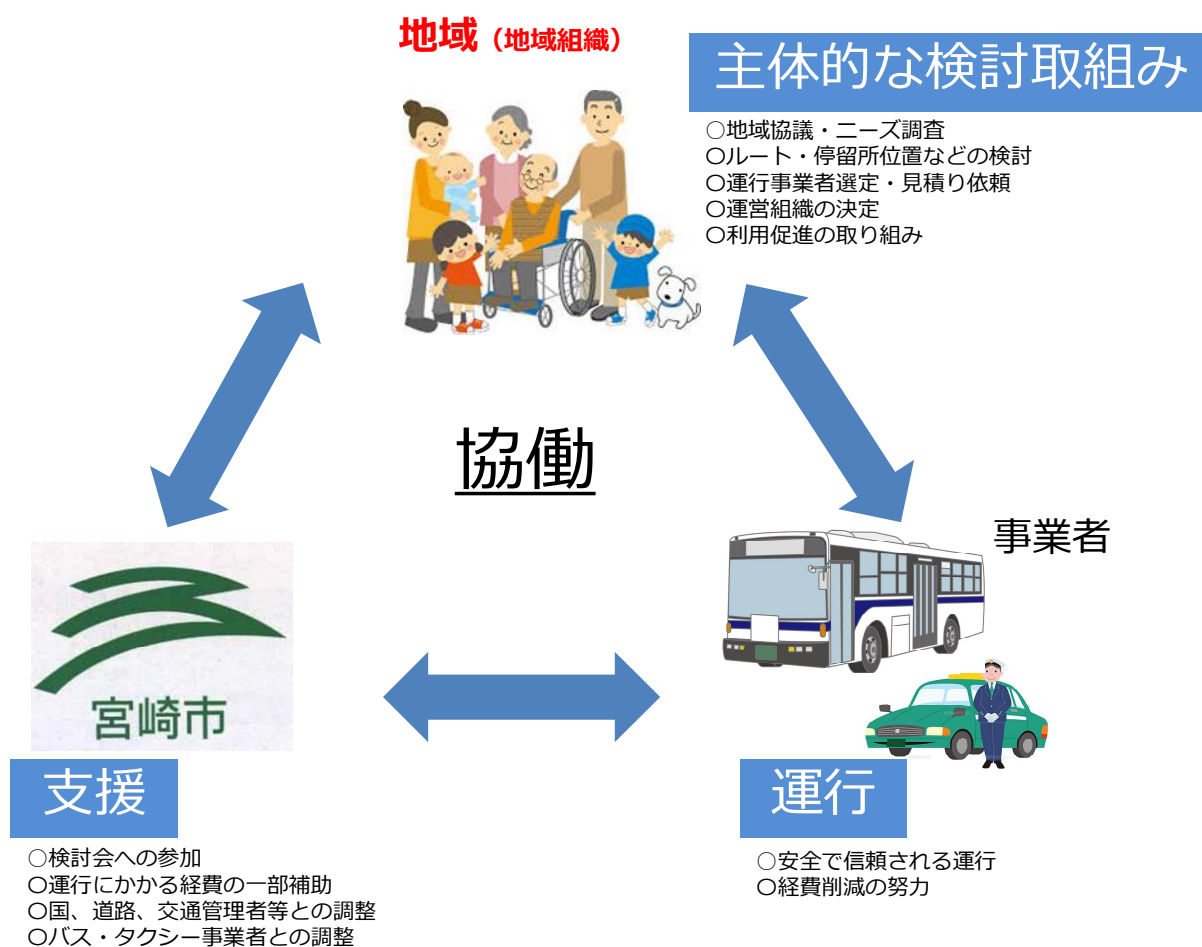


(5) 宮崎市でのコミュニティ交通導入方法

本市ではコミュニティ交通を自治体の運営とはせず、地域住民が参画する実施主体（運行協議会）が運営を行い、運行協議会からバス・タクシー事業者へ運行を委託する方式を採用しています。

地域住民が運営に参画することで、「ルートや運行頻度などを自分たちの生活に密着した形で設定可能」「自分たちの地域の交通手段という意識が芽生える」「運行継続に向けた啓発活動や安定経営のための協賛金依頼等、地域ぐるみの取組につながる」などのメリットがあります。

■ 宮崎市のコミュニティ交通導入に向けた役割分担



(6) タクシー

本市にはタクシー事業者が 14 事業者、個人タクシーが 66 事業者登録されており、市内で 1,021 台のタクシー車両が運行しています（平成 29 年度時点）。平成 25 年度から 29 年度までの推移を見ると、届け出台数（総数）と法人事業者数は横ばいであるのに対して、個人タクシーが平成 25 年度から 15%以上減少しています。

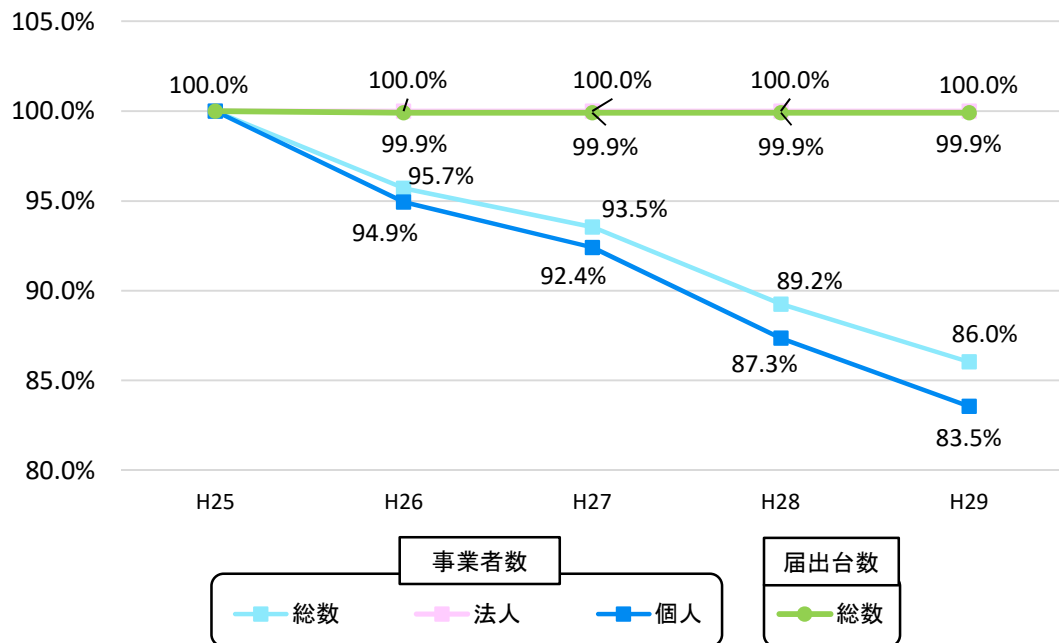
九州全体で見ると、宮崎県は事業者数では 2%程度に留まりますが、車両数では 8%となっています。

■ 宮崎市内のタクシー事業者数、台数

タクシー事業者数	個人タクシー	タクシー車両台数
14 事業者	66 事業者	1,021 台

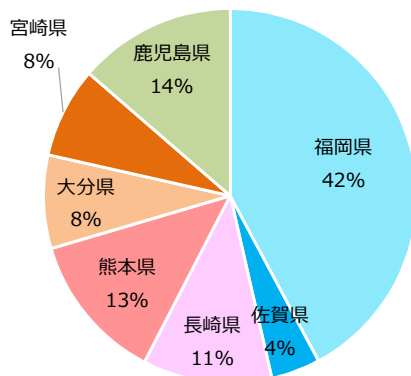
出典：平成 30 年度宮崎市統計書

■ 宮崎市内のタクシー事業者数、台数の推移（H25 を 100%として）



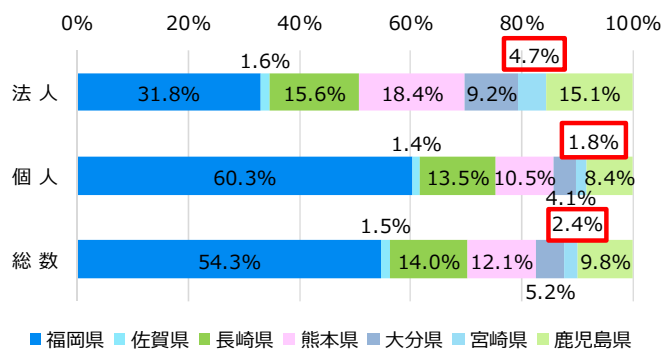
出典：平成 30 年度宮崎市統計書

■ 九州のタクシー車両数割合・県別



出典：九州運輸要覧・平成 30 年度版

■ 九州のタクシー事業者割合・県別



出典：九州運輸要覧・平成 30 年度版

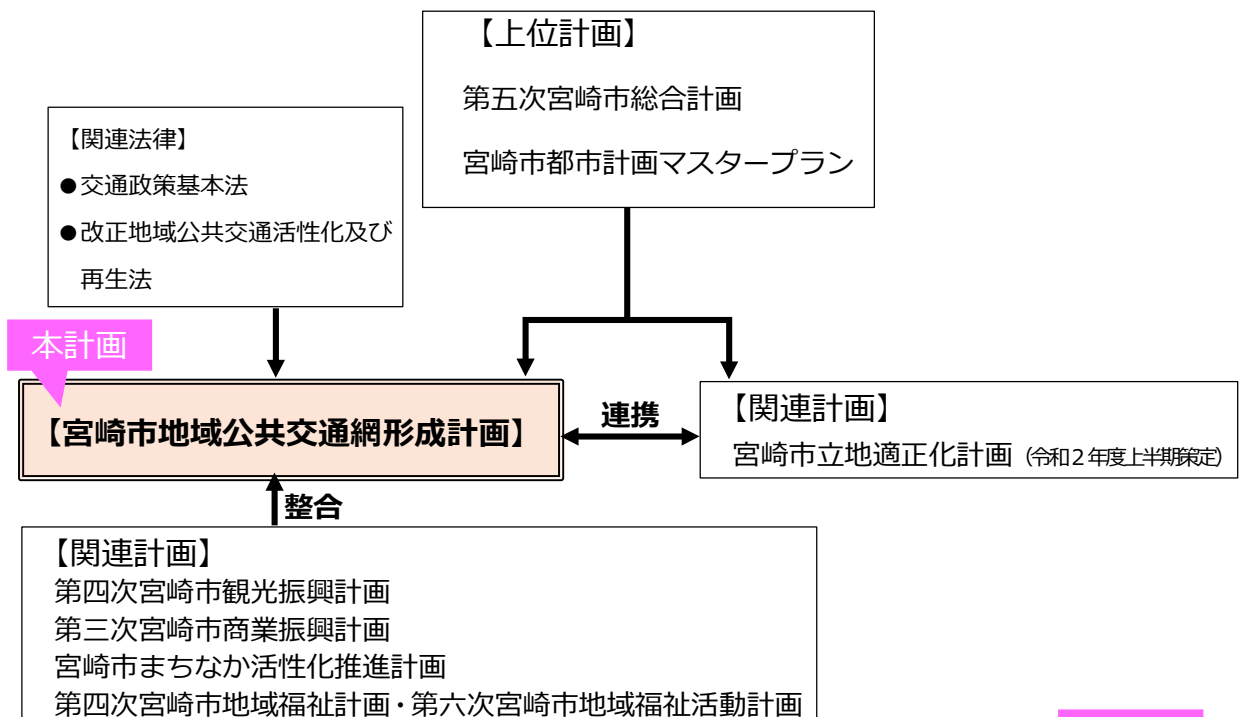
2 宮崎市の目指すまちづくり

2.1 目指す将来像

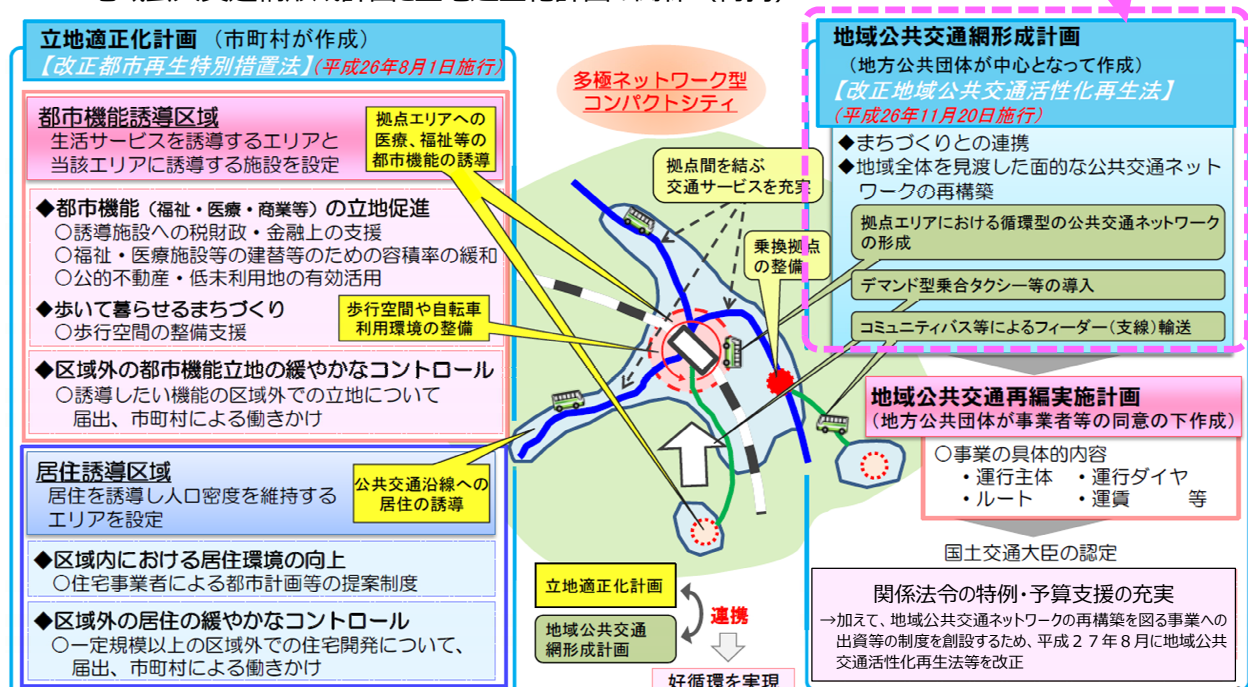
(1) 上位関連計画

地域公共交通網形成計画は、上位関連計画に示される将来像や公共交通関連施策と整合を図る必要があります。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「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」が目指す都市構造である「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」を実現するために、「宮崎市立地適正化計画（令和2年度上半期策定）」と両輪となって、まちづくりと一体的に公共交通の取組を進めることが必要です。

■ 地域公共交通網形成計画の上位関連計画



■ 地域公共交通網形成計画と立地適正化計画の関係（再掲）



(2) 第五次宮崎市総合計画

第五次宮崎市総合計画は平成 30 年 3 月に策定され、目指す将来都市像として「未来を創造する太陽都市『みやざき』」が掲げられ、実現に向けて、計画体系の中で「基本目標 5 地域特性に合った社会基盤が確保されている都市^{まち}」として、コンパクト化とネットワークの形成による「都市機能の充実」が重点項目 5-1 に挙げられています。

◆将来の都市像：未来を創造する太陽都市「みやざき」



◆まちづくりの基本目標：基本目標 5 地域特性に合った社会基盤が確保されている都市^{まち}

重点項目 5-1：コンパクト化とネットワークの形成による「都市機能の充実」

◆コンパクト化

- ・多様な都市機能の集約や都市空間の有効・高度利用を促進し、中心市街地を核に都市機能をコンパクトに集約するとともに、地域拠点における都市機能を強化する
- ・庁舎等施設は市民サービスを確保し、交流・防災機能を充実強化するとともに、公共施設の更新や維持は民間と連携し、総量の最適化や質の向上を図るなど最適な公共施設サービスの提供を目指す

◆ネットワークの形成

- ・基幹道路等のインフラの整備をはじめ、陸・海・空の交通の拠点性を生かした広域的な交通網や物流ネットワークのほか、地域における住民生活に必要な移動手段を確保する交通ネットワークを構築する

利便性の高い都市環境の形成を目指す

(3) 宮崎市都市計画マスタープラン

宮崎市都市計画マスタープランは平成 30 年 3 月に策定され、将来の都市構造として「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」が位置付けられ、各種都市拠点と軸による都市の骨格や、土地利用の方針を定めています。

都市構造の構成要素として「都市拠点（点）」「都市軸（線）」「ゾーン（面）」を設定し、原則として郊外においては都市構造に大きな影響を与える新たな都市機能の立地を抑制しながら、多様な都市機能を「中核拠点」と「地域拠点」に集約させ、都市的土地利用と自然的土地利用を明確にした都市構造とすることを目指しています。

◆将来の都市構造図

都市軸名	凡例	役割	主な構成路線等
①都市形成軸	■ ■ ■ ■	各地域の中心部や主要な都市拠点等を結ぶ都市の骨格となる軸	◆南北基幹軸 ⇒国道10号、国道220号、JR日豊本線、JR日南線 ◆東西基幹軸 ⇒国道10号、宮崎駅東通線 ◆南西基幹軸 ⇒国道269号、JR日豊本線
②広域都市連携軸	■ ■ ■ ■	広域的に主要都市間を結ぶ軸	◆九州縦貫自動車道空港線 ◆東九州自動車道 ◆地域高規格道路「宮崎東環状道路」 (一ツ葉有料道路、国道219号春田バイパス・広瀬バイパス)
③連携強化軸	■ ■ ■ ■	都市形成軸及び広域都市連携軸を補完し、市西部地区と東部地区との連携・交流や産業の振興等を促進する環状軸	◆県道高岡郡分岐線等、複数の県道を主体に一部市道を含めた路線
④水と緑の軸	■ ■ ■ ■	本市らしい景観の形成や市街地におけるアメニティ(快適性)の確保並びに自然環境の保全等、市民や来街者に対し、潤いや安らぎ等の環境を提供する水と緑(花)で構成される軸	◆主要な道路・河川、海岸線、公園等
⑤海の回廊	■ ■ ■ ■	都市の「縁側」という概念であり、その内側は都市機能の集約を図る都市的空間、その外側は保全的空間として、土地の利用と保全の空間構成を明確化するものです。なお、都市計画マスタープランに即した保全と利用を図り、「多拠点ネットワークコンパクトシティ」の実現に向けた空間構成のバランスを保つ役割を果たします。	◆海側の環状道路軸 ⇒一ツ葉有料道路が主体
⑥山の回廊	■ ■ ■ ■		◆山側の環状道路軸 ⇒宮崎西部環状線が主体

【清武町周辺拡大図】



土地利用区分	凡例	ゾーン名	ゾーン特性	概ねの配置	都市拠点名	凡例	役割	概ねの配置
都市的土地利用	■	都市型住宅地区	都市型居住機能を中心とした居住ゾーン	◆市中心部周辺	①中核拠点	■	県の中心としての役割	◆中核となる商業・業務機能が集積した市中心部
	■	近郊型住宅地区	都市型居住機能を中心とした居住ゾーン	◆大宮・住吉・地・大塚・市江・本郷の各地区 ◆宮崎地域の郊外大規模住宅地周辺	②地域拠点	■	各合併地域の中心及びその地域の防災の拠点としての役割	◆周辺4地域の中心部
	■	郊外型住宅地区	郊外型居住機能を中心とした居住ゾーン	◆佐土原町下田島地区 ◆田野・高岡地域の各中心部	③生活・居住拠点	■	市街化区域における主要な住宅市街地としての役割 (居住環境整備に努めていくべき地区)	◆代表的な住宅市街地
	■	高次商業・業務地区	高次商業・業務機能を中心とした商業・業務ゾーン	◆市中心部	④集落拠点	■	郊外の拠点集落としての役割	◆旧役場所在地周辺で、市街化調整区域となっている地域
商業・業務系土地利用	■	商業・業務地区	地域商業・業務機能を中心とした商業・業務ゾーン	◆商業系用途地域が設定されている周辺4地域の中心部	⑤学術・医療拠点	■	学術・研究・医療の振興や民間との技術開発、あるいは学術・医療と各種市民活動等に関する多様な主体との連携等の拠点、又は高度医療を提供する拠点としての役割	◆本市の都市機能上重要な大学及び医療機関を有する地域
	■	複合サービス地区	幹線道路沿道に形成された商業・業務機能と居住機能が混在する複合的なサービスゾーン	◆旧国道10号沿線地区(花・島地区・大塚地区等) ◆旧国道269号沿線地区(清武町・田吉地区等) ◆県道中村木崎線沿線地区(大字・田吉・田吉地区等) ◆宮崎駅東通線沿線地区(東部第二地区等)	⑥文化・歴史拠点	■	文化、芸術、芸能等の活動・鑑賞等の拠点、又は地域固有の歴史的遺産等に関する情報提供等の拠点として、更にはこれらの機能を介した交流の場を提供する役割	◆主要な文化・歴史施設等を有する地域
物流・工業系土地利用	■	物流・工業地区	広域物流・工業機能又は先進的物流・工業機能を有する物流・工業ゾーン	◆宮崎港・宮崎空港の各周辺 ◆高専道路に周辺 ◆その他の企業集積地周辺	⑦観光・リゾート拠点	■	世界に開かれた観光・リゾートの拠点としての役割	◆主要な観光・リゾート地域
学術・医療系土地利用	■	学術・医療地区	高度な学術・医療機能を有する学術・医療ゾーン	◆宮崎宮都都市周辺	⑧スポーツ・レクリエーション拠点	■	各種スポーツ大会の開催やプロスポーツキャンプを通じたスポーツ振興や集客・交流機能、又は歴史・文化・自然等を生かしたレジャー機能等により、市内外から訪れる多様な人々に対し、スポーツや娯楽、憩い、交流等の場を提供する役割(大規模公園については、大規模自然災害等の非常時に避難基地等としての役割も担う。)	◆主要なスポーツ・レクリエーション施設を有する地域
	■	保全地区	自然環境を保全する保全ゾーン	◆都市的土地利用地区以外の地区	⑨物流・工業拠点	■	広域的な交通結節機能を生かし、本市の経済発展や雇用の創出等を牽引する物流・工業用地としての役割	◆交通結節点周辺、高速道路に周辺及び工場・企業集積地周辺
	■	公園緑地地区	公園・緑地ゾーン	◆主要な公園や緑地	⑩レジャー・交流拠点	■	複合型商業機能を核として、他の都市拠点等との交流を促進する役割	◆複合型商業施設周辺
	■	保全系緑地地区	森林を主体としたゾーン	◆森林地域、中山間地域	⑪防災拠点	■	大規模自然災害に備え、県下全体の防災に関する指揮・命令、情報の収集・発信、避難等、防災上の中核を担う役割	◆中心市街地周辺
自然的土地利用	■	保全系緑地地区	森林を主体としたゾーン	◆主に優良農地	⑫防災支援拠点	■	広域的な交通結節機能を生かし、大規模自然災害に備え、県下全体の速やかな救済・復興、復旧等を支える役割	◆高速道路に及び広域幹線道路周辺
	■	生産系緑地地区	農地を主体としたゾーン	◆主に優良農地				

都市計画マスタープランの中で、「第4章 都市施設、交通、防災及び景観に関する方針」において、公共交通の基本的な考え方、整備方針が以下のように記載されています。

「第4章 都市施設、交通、防災及び景観に関する方針 4.2 交通 4.2.1 公共交通」（抜粋）

(1) 公共交通の基本的な考え方：持続可能な公共交通等の確立

- ① 自動車に過度に依存しない、人と環境にやさしいまちづくりを目指し、多様な主体との連携により、持続可能な公共交通の確立に向けた取組を推進します。
- ② バス・鉄道を維持するため、交通事業者や関係機関等とも連携し、公共交通の利便性の向上、利用環境の充実に取り組み、持続可能な公共交通の確保を目指します。
- ③ 公共交通空白地・不便地は、地域の実情に即し、地域主体の地域公共交通のあり方を検討します。また、多様な事業主体とも連携し、少子高齢化の進展に適応した地域の移動手段の確保に努めます。
- ④ 公共交通を持続可能なものとしていくことは自らの移動手段の選択肢を広げることにつながり、将来世代に引き継いでいくことが、市民の重要な役割の一つであることの理解促進に努めます。

(2) 公共交通の整備方針

1) バス

- ① 県や周辺関係自治体とも連携し、利用状況の推移や今後の利用見通しなどを総合的に勘案しながら、引き続き路線維持に向けた支援に取り組みます。
- ② 幹線道路の整備にあたっては、新規バス路線の開設等についてバス事業者と連携し、あらかじめバスペイの整備を行うなど、バス路線網の充実やバス利用環境の向上に取り組みます。
- ③ 橘通・高千穂通においては、通りそのものを交通結節点と捉え、バス停の快適性向上や多様な情報提供機能の充実等、バス事業者が実施するバス利用環境の充実・向上策への支援等に取り組むとともに、その効果を見ながら、更に観光地等への拡大を目指すなど、バス利用促進に取り組みます。
- ④ まちなかにおける「バス専用レーン」や「公共車両優先システム(PTPS)」等のバス交通優遇施策、あるいは「バスロケーションシステム」等のICT技術の活用など、関係機関等とも連携しながらバス利用を促進する制度・技術の効果的な運用や導入検討に努めます。
- ⑤ バス事業者と連携しながら、利用促進のための運賃のあり方を議論するなど、新たな視点に立った様々な利用向上策を検討し、バス利用促進に取り組みます。

2) 鉄道

- ① 佐土原駅におけるバリアフリー化の早期完成を推進するなど、鉄道事業者や地域住民等とも連携しながら、駅の利便性・快適性向上による鉄道利用促進に努めます。
- ② 2020年東京オリンピック・パラリンピック、2026年宮崎国体の開催を見据え、宮崎駅及び南宮崎駅のユニバーサルデザインの導入促進など、駅舎・ホーム機能の更なる充実・強化に努めるとともに、両駅の駅前広場については交通結節機能に加え、本市の陸の玄関口として交流や情報発信等の機能の充実・強化を目指します。
- ③ 特に通勤通学時の時間帯については、バス事業者とも連携し、スムーズな乗継の確保を目指します。

3) 地域公共交通

- ① 新たな地域におけるコミュニティバス等の導入については、路線バスとの補完・連携関係を基本として、両交通機関が地域やまちづくりのニーズに適応する形で、相互にその役割を高めていけるよう地域住民の意向や地域の支援体制、運営の持続可能性・既存バス路線との接続性等を十分に考慮しながら検討します。少子高齢化の一層の進展を見据え、分野横断的な交通施策を検討し、これからの社会経済情勢の変化に対応した地域公共交通の確立を目指します。

4) 障がい者の移動環境

- ① 障がい者やその保護者等の利便性の向上や負担軽減、社会活動の範囲拡大等を推進します。

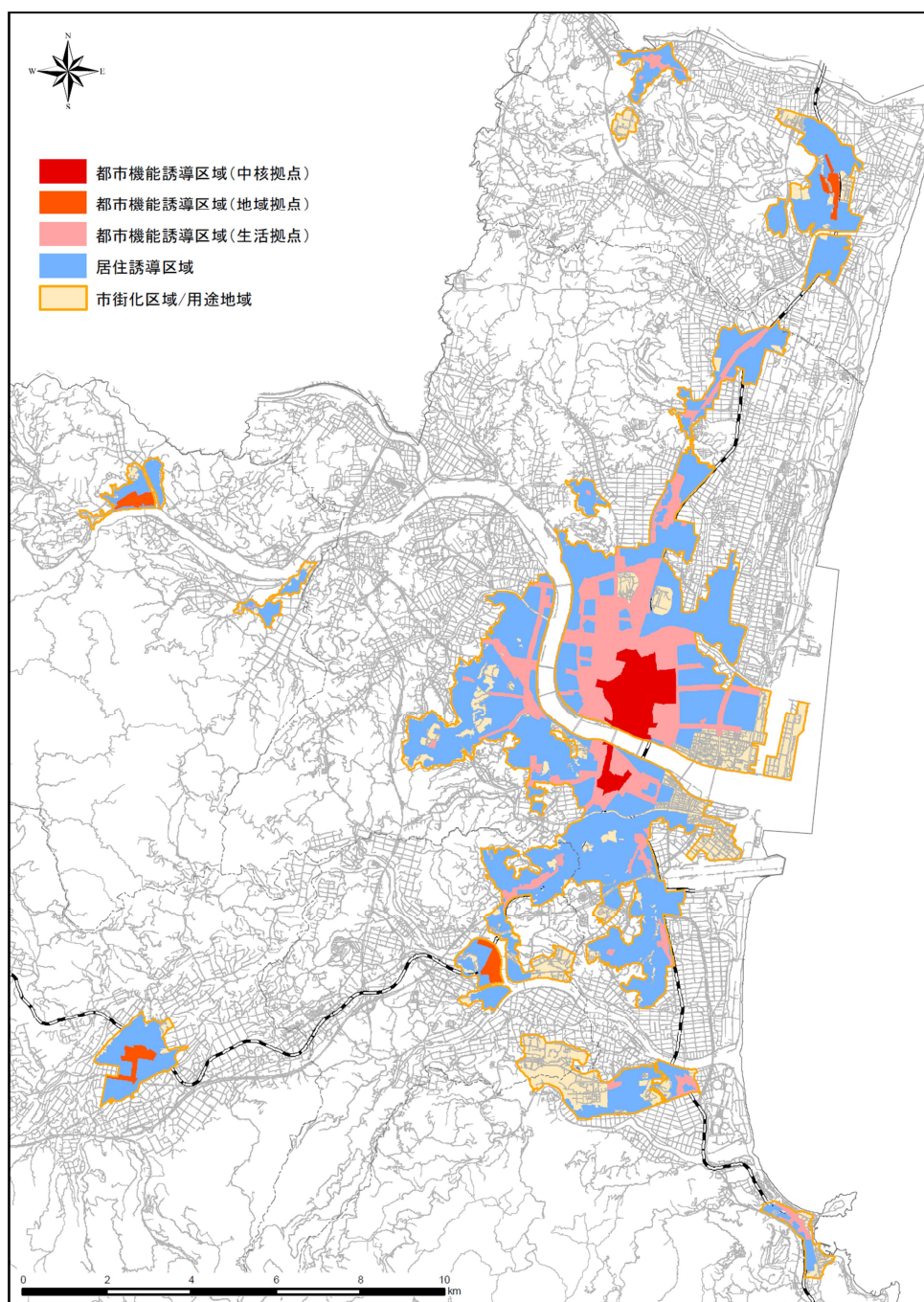
(4) 宮崎市立地適正化計画(令和2年度上半期策定)

宮崎市立地適正化計画においては、宮崎市都市計画マスタープランで定めた「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」に向けて、多様な都市機能を中核拠点及び地域拠点等の各拠点に集約させながら、都市部と各地域の都市拠点を連携させる都市軸を強化し、人口減少・少子高齢化に適応した地域における交通体系の構築を図るなど、一体として都市機能の集約による効果が発揮される都市構造を目指すこととしています。

◆まちづくりの方針

多様な都市機能を各拠点に集約させながら、生活サービス機能の維持・確保、地域経済の活性化、子育て環境の充実など都市の魅力向上により若者を惹きつけるとともに、高齢者が安心して生活し活躍できる『若年層をひきつけ、高齢者も安心して暮らせるまち』を目指す。

◆都市機能誘導区域／居住誘導区域



立地適正化計画の誘導施策の中では、公共交通について以下のように記載することとしています。

◆公共交通の維持・強化に関する施策

宮崎市地域公共交通網形成計画を策定し、以下の施策に取り組みます。

項目	関連計画・事業	概要
地域公共交通網形成計画の策定	地域公共交通網形成計画	・本市の地域公共交通の現状、課題及び市民ニーズを把握した上で、交通事業者と連携しながら、市域全体で利用しやすく、 持続可能な公共交通ネットワークの再編 を図るため、地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」を策定し、コンパクト＋ネットワークのまちづくりを進めます。
バス路線再編	地域公共交通網形成計画	・地域公共交通網形成計画に基づき、人口減少・少子高齢化社会に適応した 効率的かつ効果的な路線の運営と路線バスとコミュニティ交通との相互補完結節機能の強化 を検討します。
コミュニティ交通の導入	地域公共交通網形成計画	・地域公共交通網形成計画に基づき、 公共交通が脆弱で必要とされる地域ではコミュニティ交通の導入 を検討します。
分かりやすい経路や乗継情報の発信		・公共交通等の利用の促進のため、 地図サービス等へのバスダイヤ等の反映やバスロケーションシステムの導入 を検討します。

※令和元年 12 月 17 日時点の素案

(5) 関連計画

1) 第四次宮崎市観光振興計画

宮崎市観光振興計画は観光振興施策の基本方針として、様々な観光施策を展開しています。この中で、「周遊性を促す観光都市の基盤強化」において公共交通について以下のように記載されています。

◆観光振興に向けた公共交通に関する施策

- ・観光客の回遊性を高める公共交通の整備（交通ネットワーク、交通手段、発着時刻など）
- ・新しい観光型交通の検討
- ・観光客向けの交通情報提供の充実
- ・広域連携による宮崎市へのアクセス向上の取組の推進

2) 第三次宮崎市商業振興計画

第三次宮崎市商業振興計画は「第五次宮崎市総合計画」の商業分野における個別計画であり、この中で「アクセス利便性と回遊性の向上」等において公共交通について以下のように記載されています。

◆目指すべき将来像～基本方針～施策の方向性～施策展開

目指すべき将来像「人との絆にあふれ、地域と商業がともに発展するまち」

基本方針 2：人とのつながりを大切にし、地域コミュニティを担う商業の推進（地域力）

施策の展開：地域の暮らしを支える商業の展開

- 移動販売車やコミュニティバス、乗合タクシーなどの導入支援

施策の展開：アクセス利便性と回遊性の向上

- バスなどの公共交通機関の利用促進
- コミュニティバスや乗合タクシー事業との連携
- コミュニティサイクルの民間事業者との連携

3) 宮崎市まちなか活性化推進計画

宮崎市まちなか活性化推進計画は「第五次宮崎市総合計画」や「宮崎市都市計画マスタープラン」を上位計画とする、中心市街地区域に特化した計画です。この中で、重点項目Ⅳ-2「アクセス利便性と回遊性の向上」において公共交通について以下のように記載されています。

◆基本理念・重点項目・主要な実施項目

基本理念：「働く」「住む」「訪れる」魅力をみんなで育(はぐく)むまちづくり

重点項目Ⅳ-2：アクセス利便性と回遊性の向上

主要施策(1)公共交通等の利用の促進

- ・交通結節拠点である宮崎駅と橋通り、高千穂通りを軸とする公共交通の利便性の向上とともに、公共交通の利用者を増やす啓発活動等に取り組みます。
- ・公共交通機関と連携した自転車等の利用促進や、シェアサイクルの検討などにより、日常生活に必要な交通手段の確保に努めます。

主要施策(3)高齢社会に適応した交通環境の検討

- ・高齢社会の進展に適応し、バリアフリーへの配慮やわかりやすい案内サインの検討などを行います。

4) 第四次宮崎市地域福祉計画・第六次宮崎市地域福祉活動計画

第四次宮崎市地域福祉計画・第六次宮崎市地域福祉活動計画は「第五次宮崎市総合計画」を上位計画とし、相互に連携・補完関係にあった両計画を一体的に策定したものです。この中で、基本目標 2「安心して暮らせるまちづくり」において、公共交通について以下のように記載されています。

◆取組の方針・施策

取組の方針 2-3-4：高齢者が地域でいきいきと暮らせる生きがいづくりの推進 ➡ 敬老バス事業

取組の方針 2-7-3：日々の生活に課題を抱える市民に対する支援の充実 ➡ コミュニティ交通運営支援事業

2.2 まちづくりや公共交通に関する動向

(1) 宮崎市のまちづくりの動向

1) 宮崎駅周辺の開発

宮崎駅西口再開発では、JR 九州・宮崎交通の共同開発である JR 宮交ツインビルが計画されています。駅西口の南側には、オフィスと商業施設が入る地上 10 階建てのビルが、県道を挟んで西側には商業施設が入る地上 6 階建てのビルが建設され、商業施設「アミュプラザ宮崎」が入る予定です。令和 2 年秋の開業を目指し、現在、建設が進められています。

また、JR 宮交ツインビルの開業に合わせて宮崎駅舎内と西口広場の整備も計画されています。宮崎駅は、県外からの来訪客を迎える玄関口として明るい雰囲気改修され、駅舎内の商業施設も同時にリニューアルされます。また西口広場も大屋根を設置した全天候型のイベント空間が整備される予定です。

駅東口では、スポーツやライブイベントなどを開催し、5,000 人以上が収容可能なアリーナ建設構想が進行しています。平成 31 年 3 月に市が発表した基本構想によれば、最短で令和 5 年度の完成を目指しています。

2) 道路整備事業

「昭和通線（小戸之橋架け替え）整備事業」「宮崎駅東通線整備事業」「吉村通線整備事業」が街路事業として位置づけられ、現在整備が進んでおり、櫛方面や赤江・本郷方面からの宮崎駅へのアクセスが大きく向上する予定です。

■ 宮崎市のまちづくりの動向

▼ 宮崎駅西口再開発



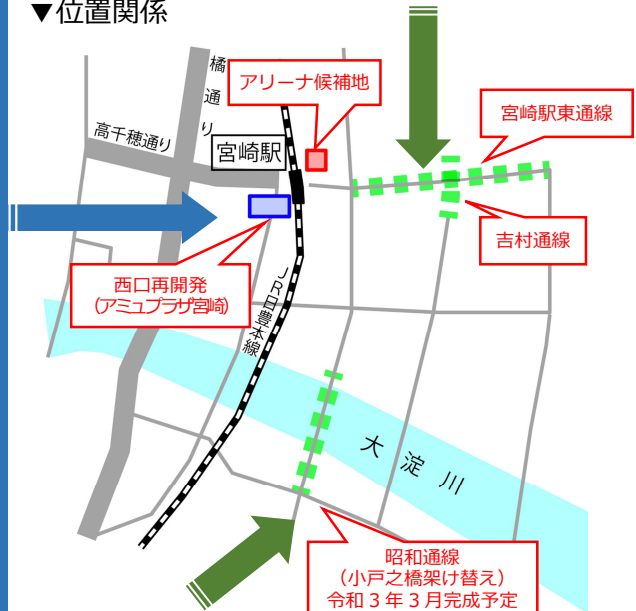
出典：JR 九州・宮崎交通ニュースリリース

「宮崎駅西口共同開発の概要決定」(H30.10)

▼ 宮崎駅東通線



▼ 位置関係



▼ 昭和通線（小戸之橋）



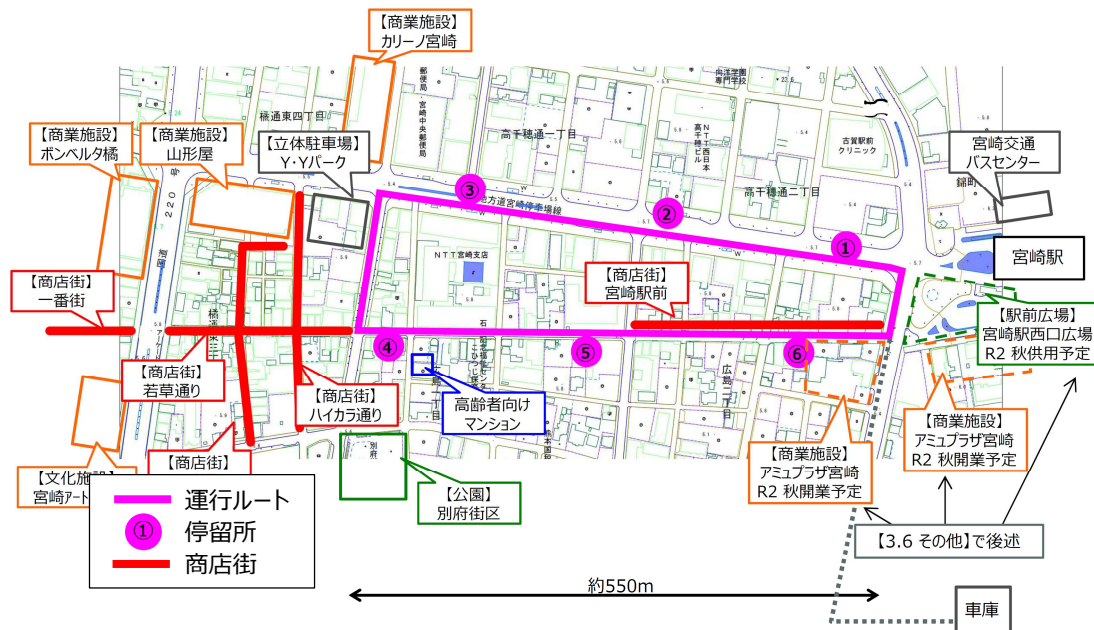
II 宮崎市のまちづくりの動向

3) 宮崎市における新しい交通サービス

本市は、国土交通省の「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」実施自治体に選定され、宮崎駅前から高千穂通り・広島通りを通る1周約1.2kmの範囲を、環境に配慮した低速電動コミュニティバス「e-COM8」で周遊する実証調査を令和元年11～12月に実施しました。

また、青島地域振興協議会等はトヨタモビリティ財団の助成金を活用し、レンタカーを活用した高齢者向けの送迎に関する実証実験を令和元年8～10月に実施しました。

■ 宮崎市でのグリーンスローモビリティ実証調査概要



■ 低速電動コミュニティバス「e-COM8」(宮崎駅前のりば)



(2) 新しい交通サービスの動向

1) MaaS の登場

MaaS（Mobility as a Service）とは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。

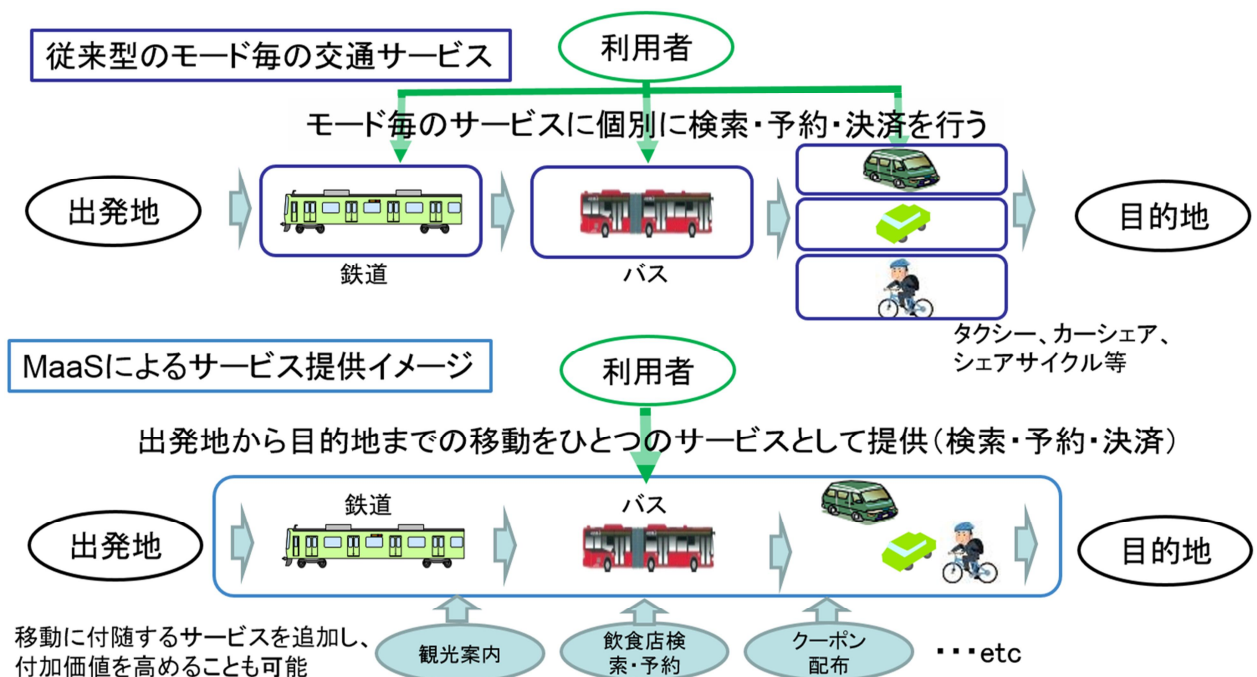
公共交通を対象とした従来の経路検索サービスに対して、MaaS ではタクシー・レンタカー・パーク＆ライドなどの自動車サービスや、カーシェアリング・シェアサイクルなどのシェアサービスなども対象とした幅広い移動手段を対象とし、利用者の移動ニーズに最適な手段を提供するものです。

トヨタ自動車と西日本鉄道は、平成 30 年 11 月 1 日より福岡市内で MaaS アプリ「my route」の実証実験を開始し、1 年間で 3 万ダウンロードの実績があったことから、JR 九州も加わり、サービス提供エリアに北九州市を加え、令和元年 11 月 28 日から本格実施を開始しました。

従来の経路検索ソフトと同様に、出発地と目的地を設定することで利用可能な交通手段や所要時間・料金等が表示されますが、対象となる交通手段は従来の鉄道・バスだけでなく、シェアサイクル・タクシー・レンタカー・パーク＆ライドなど、公共交通以外の手段も表示されます。

西鉄バス・鉄道を利用する場合は、アプリ上で運行情報の確認やフリー乗車券の購入が可能となっています。

■ MaaS の概念



出典：都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 第 1 回
 資料 5：新たなモビリティに関する近年の状況について（国土交通省）

2) 自動運転に向けた取り組み

国内での自動運転に関する実証実験は、内閣府・国土交通省・経済産業省や、自治体・民間・大学等により全国各地で実施しています。

a) 道の駅等を拠点と自動運転サービス（国土交通省）

少子高齢化が進行する中山間地域における移動確保のために、「道の駅」を拠点とした自動運転サービスの実証実験を平成 29 年度～平成 30 年度に実施しました。

b) ラストマイル自動運転（国土交通省・経済産業省）

最寄りの鉄道駅等と自宅等の最終目的地を接続する「無人自動運転による移動サービス」を実現するため、平成 29 年度～平成 30 年度に日本各地で実証実験を実施しました。小型カート・小型バス等小規模輸送での実現に向けて、GPS 情報だけでなくトンネル内での磁気マーカー等の活用可能性も検討しています。

c) SIP 事業（内閣府）

自動運転バスの運行上・技術上の性能評価（衛星データや 3 次元地図を活用した自動運転制御や、バス停の正着制御、車線維持等の路線バス運行に向けた課題）を行うため、平成 29 年 3 月に沖縄県各所（南城市、石垣市、宜野湾市、北中城村）での実証実験を実施しました。平成 31 年 1 月には国内初の大型路線バスによる公道の実証実験も実施しました。

d) トラックの隊列走行（国土交通省・経済産業省）

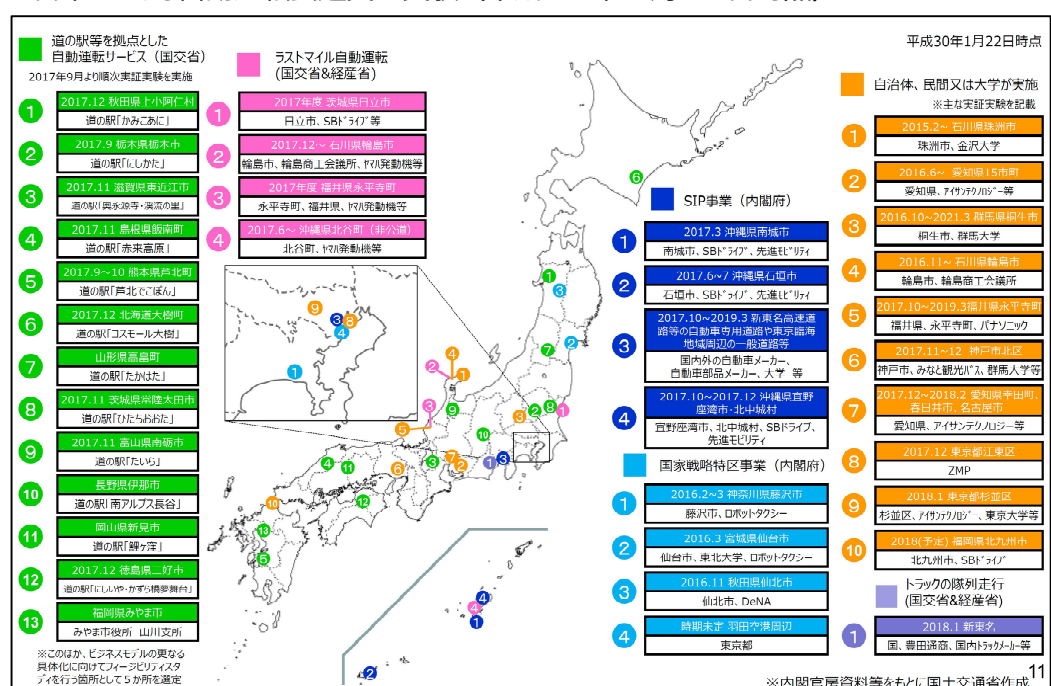
物流の生産性向上に向けて、ドライバー不足の解消・省人化・燃費改善等が期待される後続車両無人のトラック隊列走行の実証実験を、平成 30 年 11 月に新東名高速道で実施しました。

e) ニュータウンにおける自動運転移動サービス実証実験（内閣府・国土交通省）

昭和 40～50 年代に大量に供給された郊外住宅団地（ニュータウン）における公共交通ネットワークへの自動運転サービスの社会実装に向けて、地区内移動や公共交通へと接続する端末交通に関する実証実験を、平成 31 年 2 月に東京都多摩市（多摩ニュータウン）で実施しました。

また上記のほか、「空港における自動運転実証実験」として、国土交通省が旅客輸送を目的とした羽田空港の制限区域内での自動運転バスの実証実験を、令和元年 12 月に実施しました。

■日本における自動運転公道実証実験（平成 30 年 1 月 22 日時点）



出典：国土交通省



宮崎市が抱える公共交通の課題

1 移動の確保に関する現状・問題点と課題

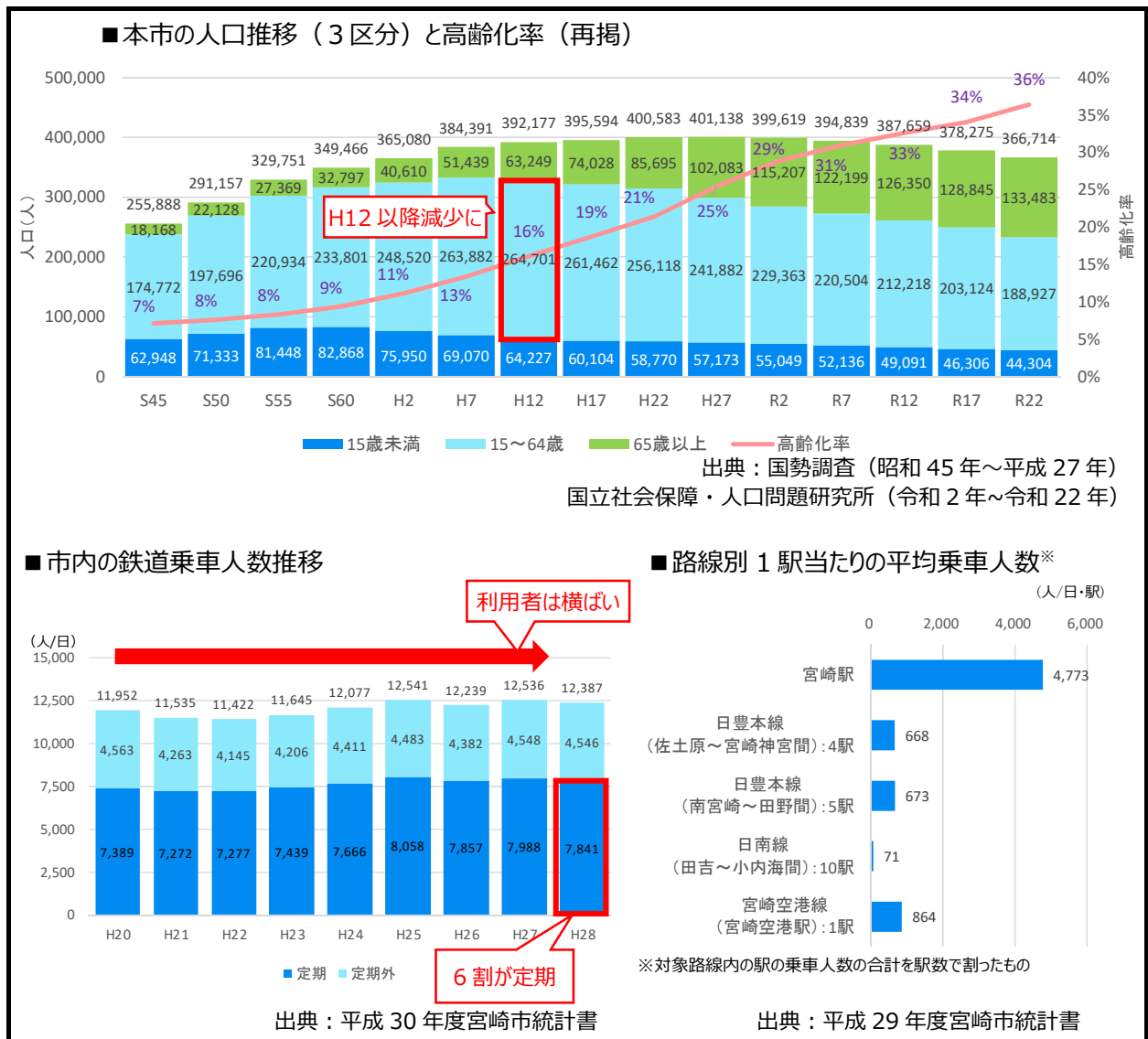
課題 1-1：誰もが利用しやすい公共交通の維持確保

◆人口減少に伴う公共交通利用者の減少

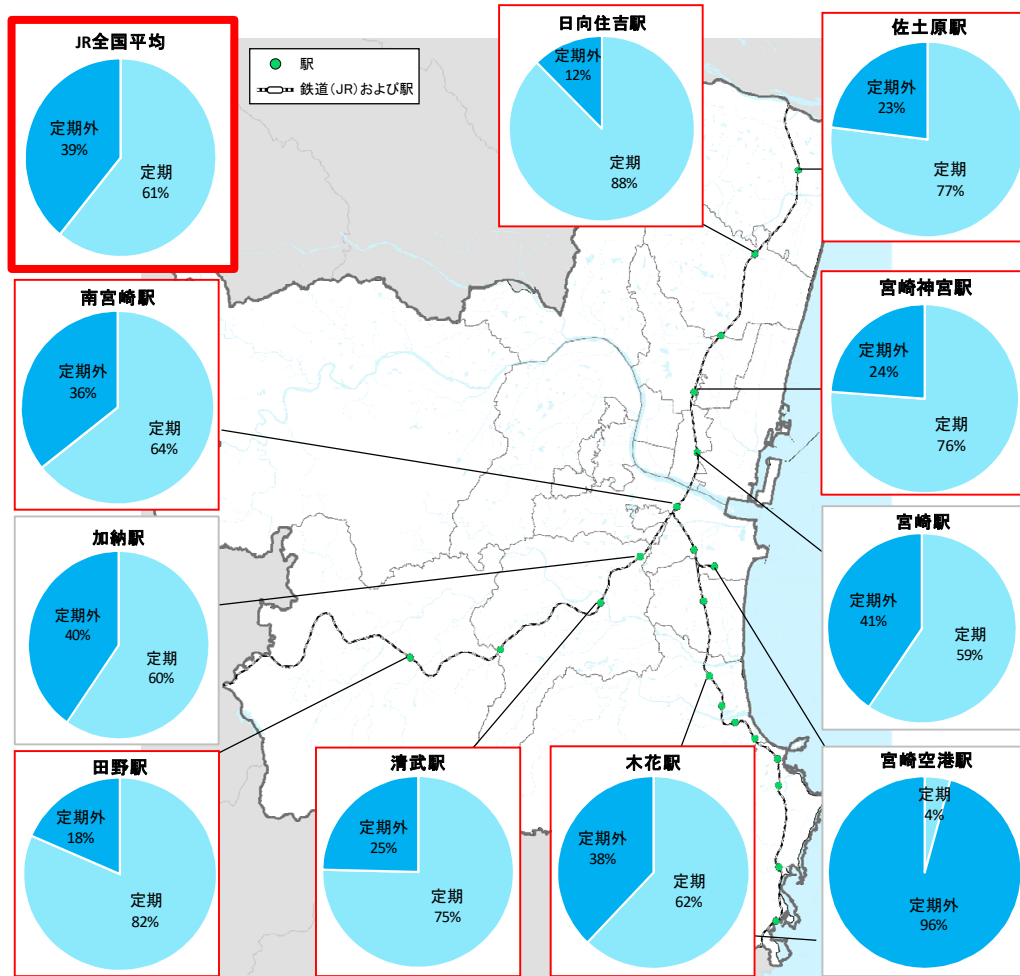
公共交通の利用者は横ばい傾向となっていますが、鉄道の乗車人数を路線別（1 駅当たり）に見ると、日南線が 1 駅あたり 71 人と、他路線より際立って少ない状況にあります。市内の鉄道駅における定期利用率は、宮崎空港駅を除く全ての駅で全国平均（61%）同等かそれ以上となっており、また、路線バスも約 3 割が通勤通学での利用であるため、鉄道・路線バスともに通勤通学での利用が多い状況にあります。

一方で、生産年齢人口（15～64 歳）は、平成 12 年をピークに減少傾向にあり、今後は、通勤通学における公共交通利用者の減少が予想されることから、それを補完する新たな利用者の確保が必要です。

コミュニティ交通のうち、木花・北の 2 地区では利用者数が減少傾向にあります。利用者が増加している高岡地区でも、運行経費の増加により補助金が増加しており、市のコミュニティ交通全体への補助額は増加傾向にあります。



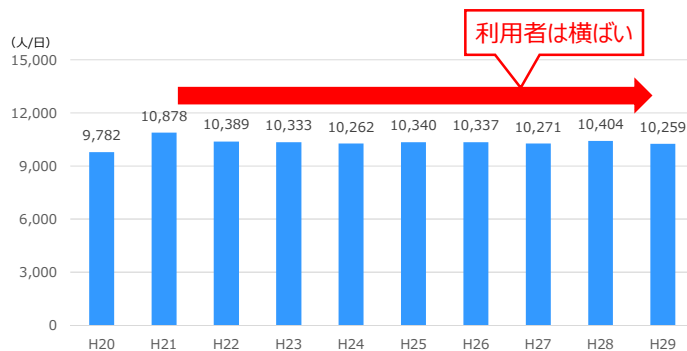
■ 市内の主要駅における定期利用率（平成 28 年度実績）



定期率が全国平均よりも高い駅

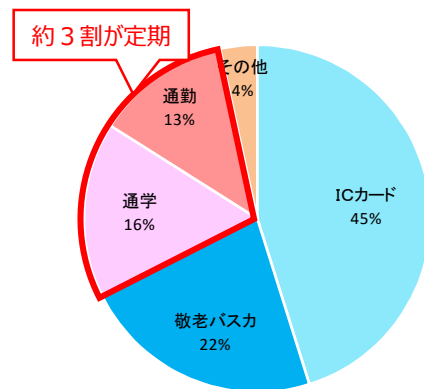
出典：宮崎市統計書および平成 28 年度鉄道統計年報（国土交通省）

■ 路線バス利用者数推移



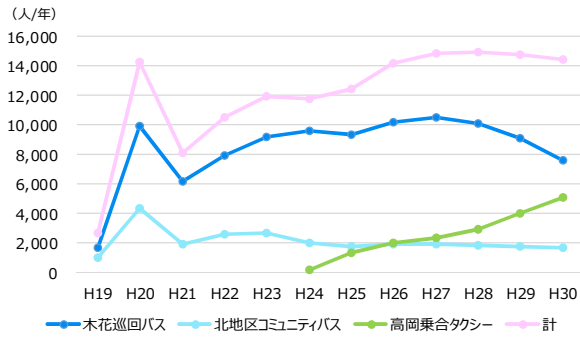
出典：宮崎市統計書

■ 路線バス利用者の券種構成

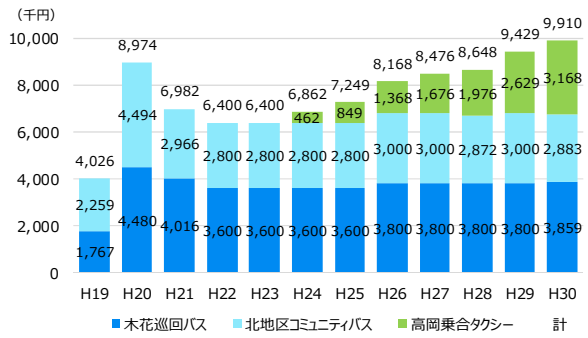


出典：宮崎交通

■コミュニティ交通の利用者数推移



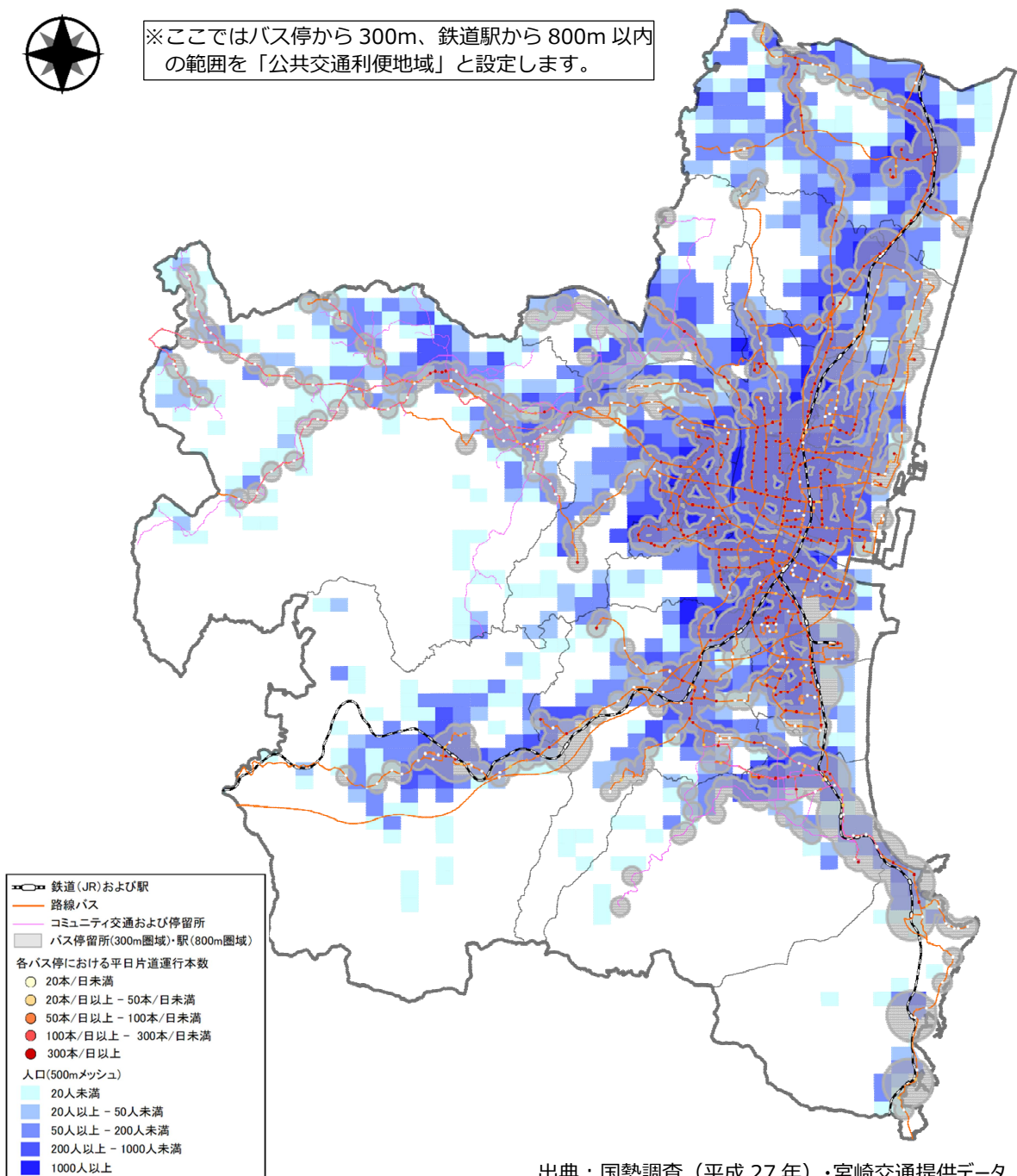
■コミュニティ交通への補助額推移



■市内の公共交通利便地域



※ここではバス停から 300m、鉄道駅から 800m 以内の範囲を「公共交通利便地域」と設定します。

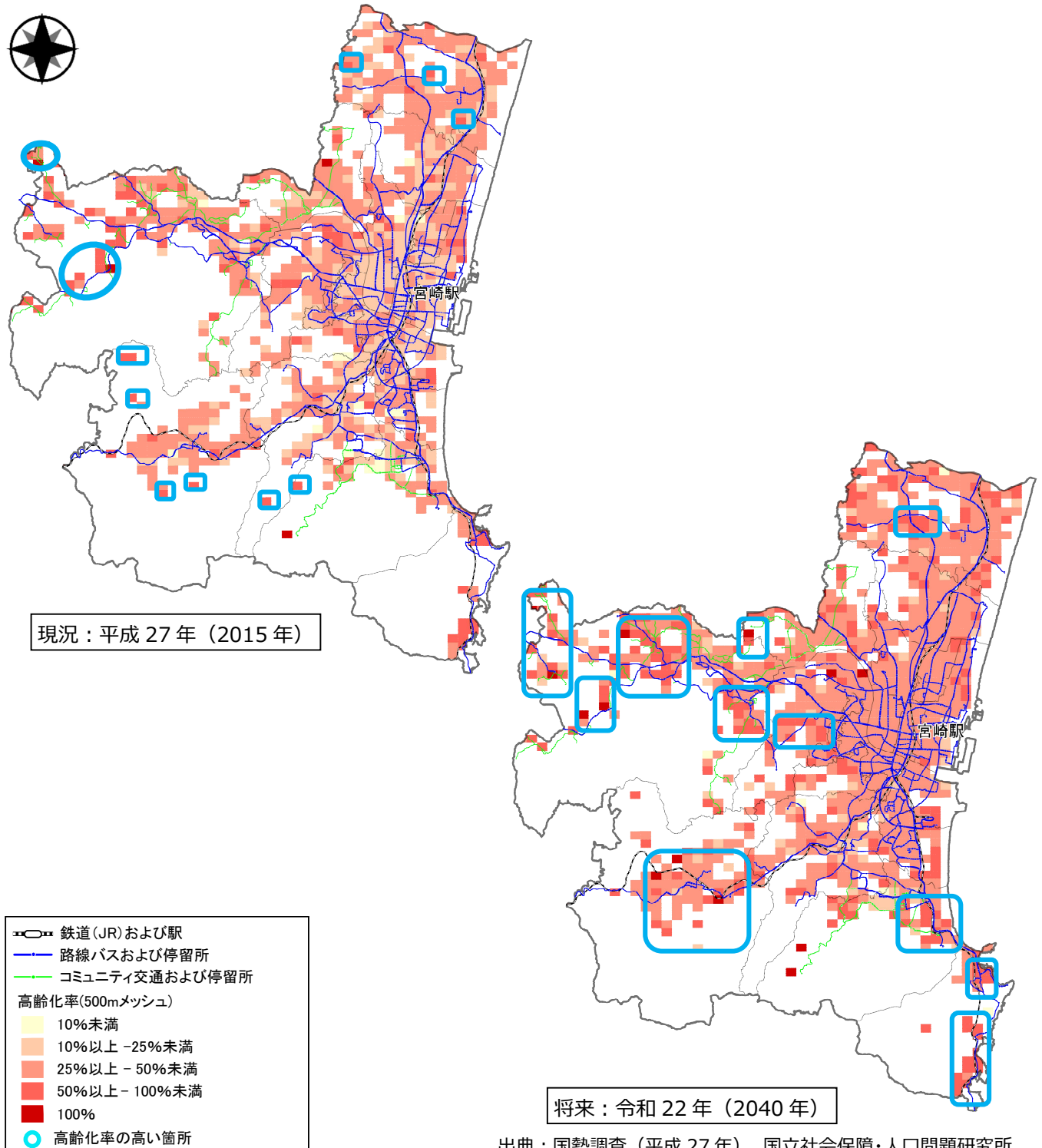


出典：国勢調査（平成 27 年）・宮崎交通提供データ

◆公共交通を必要とする人が増加する見通し

公共交通は、高校生や高齢者など自動車を運転できない人の移動手段として利用されています。また、高齢者の交通事故が増える中、今後の高齢化や免許返納の動きを踏まえると、自動車を持たない高齢者が増加するものと考えられることから、これまで公共交通を利用していなかった高齢者の移動手段として、公共交通を確保する必要があります。特に郊外での高齢化率の高い箇所の拡大が予測されており、これらの地区に対する路線バスの再編やコミュニティ交通の導入を検討する必要があります。

■宮崎市の人口分布・高齢化率（500m メッシュ）



出典：国勢調査（平成 27 年）、国立社会保障・人口問題研究所

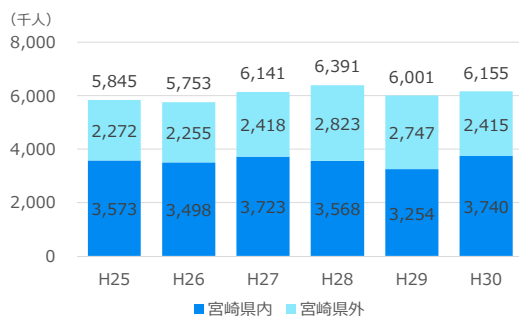
◆新たな公共交通利用者として期待される観光客の増加

本市には、国内から年間 600 万人の観光客が訪れ、外国人宿泊者数については近年増加傾向にあります。用途別観光消費額を見ると、宿泊費等が横ばいあるいは減少傾向にあるのに比べ、交通費の消費額が大きく増加しています。

また、本市の代表的な観光地である青島を訪れた観光客のうち、35%の方が鉄道や路線バスなどの公共交通機関を利用しており、運行時間等のサービスが改善されれば、更なる利用が期待できます。観光での交通費消費額増加と合わせると、公共交通の新たな需要として、これらの観光客を確実に取り込むことが重要と考えられます。

■ 宮崎市の観光入込客数推移

(平成 25～30 年)



出典：宮崎市観光統計

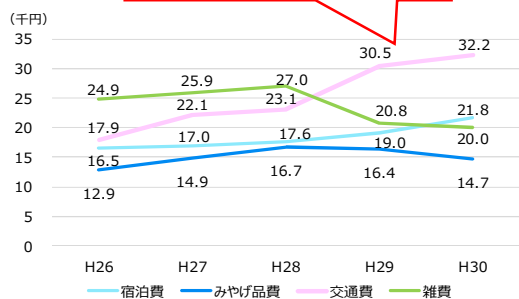
■ 宮崎市の外国人宿泊者数の推移



出典：宮崎市観光統計

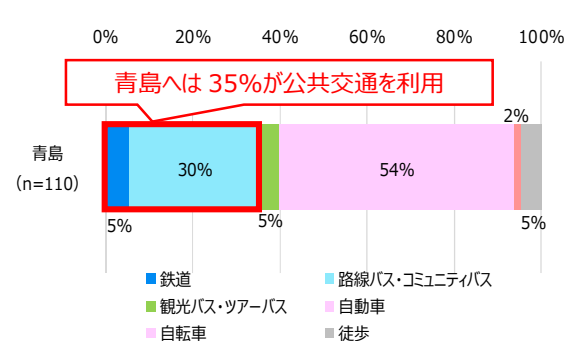
■ 宮崎市の用途別観光消費額推移

観光消費額のうち交通費が増加



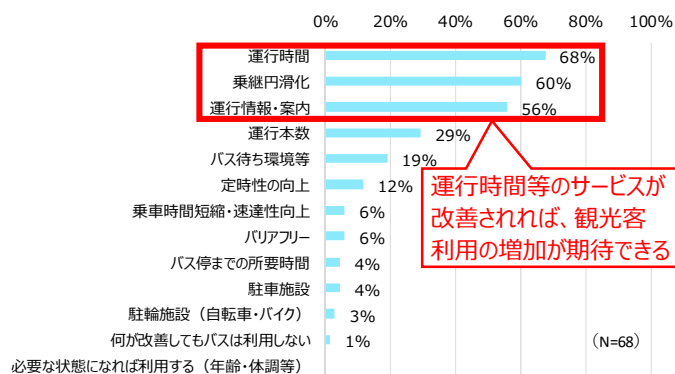
出典：平成 30 年度宮崎市観光統計

■ 観光地青島への利用交通手段



出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年 9 月）

■ 青島へ公共交通を利用していくために必要な改善点



出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年 9 月）

◆高齢者用割引バスの利用率の伸び悩み

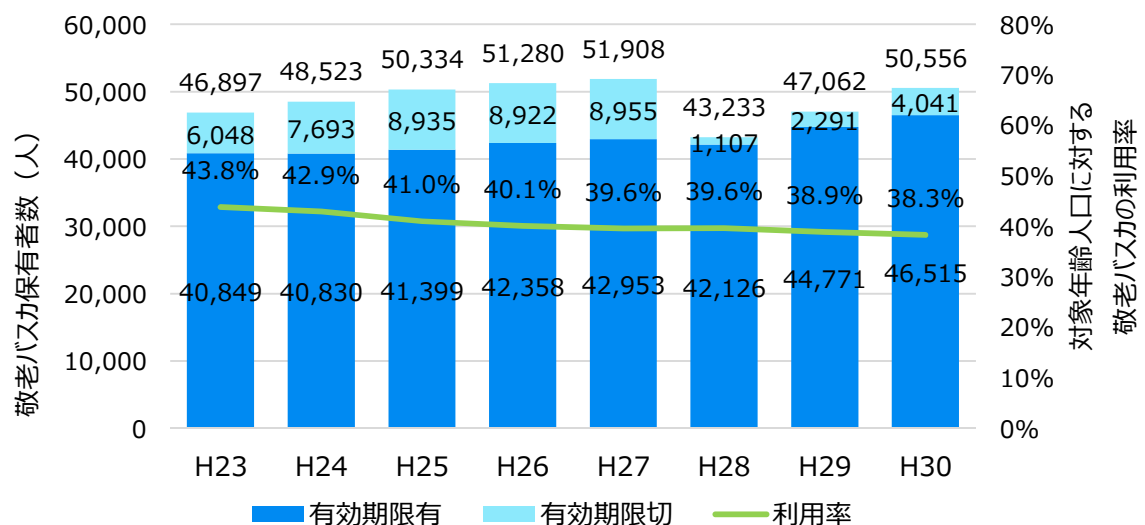
本市では高齢者への外出支援などを目的とする施策として、70 歳以上の方に「敬老バスカ」の交付、65～69 歳の方に「悠々バス」の購入費の一部助成を行っています。敬老バスカは、乗車バス停・降車バス停のどちらかあるいは両方ともが宮崎市内の場合、バスの 1 乗車が 100 円となります。悠々バスは、実運賃ごとに利用者負担金が設定され、870 円までの区間は 100 円で利用できます。

敬老バスカの保有者数は徐々に増加していますが、一方で、70 歳以上の人口に対する利用率は減少傾向にあり、保有者数の伸びが必ずしも利用に直結していない状況にあるため、高齢者にとって公共交通が利用しやすい環境を構築していく必要があります。

■ 敬老バスカ・悠々バスの発行・購入助成条件

	敬老バスカ	悠々バス
対象者	宮崎市に引き続き 3 ヶ月以上住所を有する満 70 歳以上の方	宮崎市に引き続き 3 ヶ月以上住所を有する満 65 歳以上 69 歳以下の方
利用区域	宮崎交通の路線バスで、乗車・降車バス停どちらかが宮崎市内の場合(県外にまたがる特急バス、高速バス、定期観光バスを除く)	県内発着の宮崎交通の路線バス(県外にまたがる特急バス、高速バス、定期観光バスを除く。ただし、一部高速バスのみ利用可。)
購入費・利用者負担金	- 敬老バスカ発行に際し、預り料として 500 円。 - 乗車賃として 1 回の乗車ごとに 100 円。(回数券不可。乗り換えをする場合はその都度 100 円必要)	- 購入費 (販売価格)-(助成額)=(購入費) 15,000 円-2,500 円=12,500 円 ただし、初回のみ預り料として別途 500 円が必要。 - 乗車時負担金 (実運賃) : (利用者負担金) ～870 円 : 100 円 880～1,710 円 : 300 円 1,720 円～ : 500 円
有効期限	3 年間	半年

■ 敬老バスカの保有者数と利用率



課題 1-2：公共交通の維持に向けた効率的な運行

◆6割が赤字系統で補助は増加傾向

本市では230系統あまりの路線バスが運行されていますが、そのうち約6割が赤字となっています。

また、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、地域間幹線系統やその他一部の系統の欠損額に対して、国、県、市町がそれぞれ補助を行っており、その額は平成30年度実績で、約3.5億円（うち宮崎市33.3百万円）となっています。

近年、路線バスの補助額は年々増加傾向にあることから、昨今の財政状況を考慮すると、バス路線の再編等による運行の効率化や収支改善を図りながら、路線バスの維持確保へ向けた取組を行っていく必要があります。

■路線バスの収支状況（系統別差引損益）



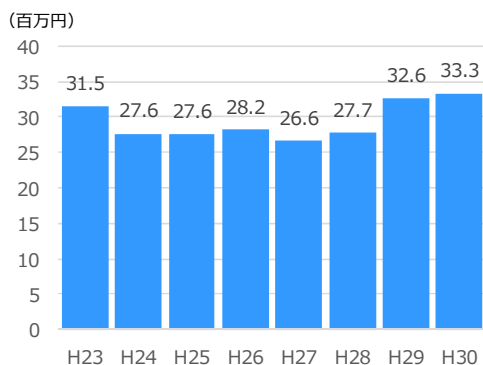
赤字系統・差引損益下位5位			黒字系統・差引損益上位5位		
系統名	差引損益 （千円）	収支率	系統名	差引損益 （千円）	収支率
（特急）西都城～高速道・宮崎空港～宮崎駅	▲ 49,918	76.6%	宮崎駅～高松橋・市営下・西高前～生目台東5丁目	19,950	127.1%
宮崎駅～宮崎空港～鶴戸神宮～飫肥	▲ 38,061	61.9%	宮崎駅東口～イオン宮崎SC	16,953	178.0%
宮交シティ～高鍋駅～高鍋	▲ 34,689	62.0%	平和台～青葉町～柳丸町・引土児童公園	16,503	164.5%
宮交シティ～西佐土原～西都	▲ 18,667	81.8%	海洋高校～橋通り2丁目～下北方	14,975	130.3%
宮崎駅～花見～雀ヶ野	▲ 15,956	54.9%	文化公園～原町・橋通・宮交シティ・中の又～赤江浜入口	13,918	238.2%

※差引損益＝経常収益－経常経費（補助金含まず）、収支率＝経常収益÷経常経費（補助金含まず）

差引損益（金額ベース）では、運行経費が増大する長距離系統が赤字幅が大きい傾向がある。

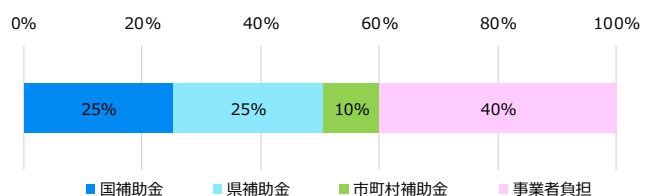
出典：宮崎交通提供資料

■路線バスへの補助額（宮崎市）



出典：宮崎交通提供資料

■バスへの補助の負担割合（平成30年度）



出典：宮崎交通提供資料

Ⅲ 宮崎市が抱える公共交通の課題

■路線バスへの補助額（平成 30 年度実績）

方面	種別	系統名	系統キロ (km)	乗車人員 (人)	経常欠損額 (千円)	国補助金 (千円)	県補助金 (千円)	市町村補助 金 (千円)	補助計 (千円)	利用1回あた り補助額 (円)	最終損益＝事業者負担 ・補助金含 (千円)
高鍋	地域間幹線	宮交シティ～高鍋駅～高鍋	31.5	224,990	▲ 34,689	7,929	7,929		15,858	70.5	▲ 18,831
高鍋	地域間幹線	宮交シティ～高鍋～木城温泉館薄らら	38.7	89,778	▲ 7,759	1,524	1,524	4,712	7,760	86.4	1
高鍋	地域間幹線	看護大学～宮交シティ～高鍋	36.7	43,940	▲ 3,318	1,093	1,093		2,186	49.7	▲ 1,132
佐土原	地域間幹線	宮交シティ～片クローズ～光陽台	17.9	1,311	▲ 37	3	3		6	4.6	▲ 31
佐土原	地域間幹線	宮交シティ～光陽台	17.9	223,209	▲ 12,959	697	697		1,394	6.2	▲ 11,565
西都	地域間幹線	宮交シティ～西佐土原～西都	26.9	267,783	▲ 18,667	4,839	4,839		9,678	36.1	▲ 8,989
西都	地域間幹線	宮崎駅～花ヶ島～西都	25.0	63,660	▲ 12,736	1,559	1,559		3,118	49.0	▲ 9,618
西都	地域間幹線	宮交シティ～橋通・花ヶ島～西都原	31.1	23,220	▲ 5,589	503	503		1,006	43.3	▲ 4,583
小林	地域間幹線	小林駅～浜子～宮交シティ～宮崎空港	57.8	34,888	▲ 7,477	1,165	1,165		2,330	66.8	▲ 5,147
佐土原	地域間幹線	西都～佐土原駅～佐土原高校		41,242	▲ 12,009	2,080	2,080	7,848	12,008	291.2	▲ 1
小林	地域間幹線	宮崎空港～宮崎駅～浜子～小林駅	59.2	66,793	▲ 2,637	1,751	1,751	2	3,504	52.5	867
小林	地域間幹線	宮崎空港～宮交シティ～福祉C～浜子～小林駅	57.8	65,944	▲ 13,768	3,926	3,926		7,852	119.1	▲ 5,916
日南	地域間幹線	宮崎駅～宮崎空港～鶴戸神宮～鉄肥	62.8	238,153	▲ 38,061	11,510	11,510		23,020	96.7	▲ 15,041
日南	地域間幹線	宮崎駅～宮崎空港～堀切トンネル～鉄肥	62.2	28,567	▲ 13,758	2,873	2,873		5,746	201.1	▲ 8,012
国富・綾	地域間幹線	宮交シティ～国富～綾	25.8	181,118	▲ 12,793	2,970	2,970		5,940	32.8	▲ 6,853
国富・綾	地域間幹線	宮崎駅～一の鳥居～綾～酒泉の杜	26.3	50,848	▲ 7,436	1,588	1,588		3,176	62.5	▲ 4,260
国富・綾	地域間幹線	宮交シティ～橋通南詰～綾・酒泉の杜	28.2	37,516	▲ 2,479	856	856		1,712	45.6	▲ 767
国富・綾	地域間幹線	宮崎駅～一の鳥居～綾	23.9	55,057	▲ 3,143	1,002	1,002		2,004	36.4	▲ 1,139
国富・綾	地域間幹線	宮交シティ～国富～保坂	21.6	76,910	▲ 8,305	2,165	2,165		4,330	56.3	▲ 3,975
国富・綾	地域間幹線	宮交シティ～宮原郵便局前～綾・酒泉の杜	29.8	24,416	▲ 2,234	573	573		1,146	46.9	▲ 1,088
国富・綾	地域間幹線	宮崎駅～宮原郵便局前～綾・酒泉の杜	27.9	1,244	▲ 292	36	36		72	57.9	▲ 220
国富・綾	地域間幹線	宮交シティ～宮原郵便局前～綾	27.4	41,190	▲ 2,780	578	578		1,156	28.1	▲ 1,624
国富・綾	地域間幹線	宮崎駅～宮原郵便局前～綾	25.5	4,465	▲ 622	76	76		152	34.0	▲ 470
国富・綾	地域間幹線	保坂～国富～宮崎駅	19.7	6,973	1,369	138	138		276	39.6	1,645
高岡	地域間幹線	尾頭～穆佐・祇園台～大橋～宮崎駅	17.4	168	▲ 65	10	10		20	119.0	▲ 45
高岡	地域間幹線	尾頭～穆佐～大橋～宮崎駅	16.6	264	▲ 2	21	21		42	159.1	40
高岡	地域間幹線	宮崎駅～花見～雀ヶ野	31.5	43,227	▲ 15,956	3,442	3,442	9,072	15,956	369.1	0
高岡	地域間幹線	宮崎駅～祇園台・穆佐～尾頭	19.5	45,476	▲ 8,315	1,736	1,736		3,472	76.3	▲ 4,843
高岡	地域間幹線	宮崎駅～祇園台・高岡温泉～尾頭	23.5	52,206	▲ 13,401	3,221	3,221		6,442	123.4	▲ 6,959
都城	地域間幹線	西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅	57.9	43,031	▲ 10,598	3,545	3,545		7,090	164.8	▲ 3,508
都城	地域間幹線	(特急) 西都城～高遠道・宮崎空港～宮崎駅	57.9	262,673	▲ 49,918	19,777	19,777		39,554	150.6	▲ 10,364
田野	地域間幹線	宮崎駅～福祉センター～七野	20.1	5,412	▲ 477	96	96		192	35.5	▲ 285
田野	地域間幹線	宮崎駅～正手～七野	19.9	67,712	▲ 8,095	1,862	1,862		3,724	55.0	▲ 4,371
田野	地域間幹線	宮崎駅～正手～合叉・田野運動公園	20.1	85,148	▲ 9,744	2,011	2,011		4,022	47.2	▲ 5,722
小林	一般	一里山～小林高校	28.5	9,832	▲ 639			639	639	65.0	0
高岡	一般	宮崎駅～大塚台・細江～尾頭	21.0	11,546	▲ 2,372			2,371	2,371	205.4	▲ 1
清武	一般	宮崎駅～中野～上丸目	14.7	38,443	▲ 1,082			1,082	1,082	28.1	0
清武	一般	宮崎駅～中野・谷の口～尾平	16.2	13,086	▲ 2,779			2,778	2,778	212.3	▲ 1
市北部	一般	宮交シティ～国立東病院	5.1	9,725	▲ 15			14	14	1.4	▲ 1
市北部	一般	井上～宮交シティ～看護大学 ※	20.2	6,891	983			248	248	36.0	1,231
市北部	一般	井上～宮交シティ ※	3.7	19,077	131			1,234	1,234	64.7	1,365
高岡	広域	一里山～瀬越～尾頭	18.6	2,458	▲ 5,283			5,798	5,798	2,358.8	515
清武	広域	宮崎駅～橋通～天満一丁目～黒北	13.7	24,026	▲ 3,155			3,807	3,807	158.5	652
生目	広域	二トリモール宮崎～記念病院～宮の下	12.8	2,283	▲ 280			0	0	0.0	▲ 280
生目	広域	宮交シティ～橋通 2 丁目・旧道～宮の下	11.5	36,263	1,552			0	0	0.0	1,552
	合計			2,672,162	▲ 351,689	87,155	87,155	39,605	213,915		▲ 137,774

※「井上～宮交シティ～看護大学」「井上～宮交シティ」については、「古賀総合病院～下畑」のみ対象の区間補助。

出典：宮崎交通提供資料

■系統別収支率〔黒字 30 系統、赤字 30 系統〕（平成 30 年度実績）

系統			乗車人員 (人)	差引損益 (千円)	国補助金 (千円)	県補助金 (千円)	市町村 補助金 (千円)	補助計 (千円)	利用1回あたり 補助額 (円/人)	収支率
順位	経由									
黒字系統 (収支率上位30系統)	1	宮交シティ～女子短大	664	3243	0	0	0	0	0	572.7%
	2	大塚台センター～高松橋～宮崎駅	5,694	1014	0	0	0	0	0	368.3%
	3	宝塚公園前～橋通3丁目～宮崎駅	2,859	1388	0	0	0	0	0	310.6%
	4	宮崎駅～橋通3丁目～宝塚公園前	2,677	1124	0	0	0	0	0	305.5%
	5	青葉台～細江～生目小入口	5,841	477	0	0	0	0	0	295.5%
	6	佐土原駅～佐土原高校	5,851	473	0	0	0	0	0	290.7%
	7	宮交シティ～橋通り3丁目～宮崎駅	31,815	7168	0	0	0	0	0	289.4%
	8	薫る坂・福祉文化公園～宮崎駅	20,410	4258	0	0	0	0	0	254.2%
	9	日章学園～橋通～海岸通り	11,151	3937	0	0	0	0	0	244.4%
	10	文化公園～原町・橋通・宮交シティ・中の又～赤江浜入口	49,649	13918	0	0	0	0	0	238.2%
	11	宮崎駅～まなび野～大学病院	7,384	1228	0	0	0	0	0	233.9%
	12	宮崎神宮～原町・宮交シティ・橋の元～赤江浜入口	9,042	2759	0	0	0	0	0	213.9%
	13	小林駅～浜子～県病院前～宮交シティ	11,638	4336	0	0	0	0	0	205.9%
	14	赤江浜入口～橋の元・橋橋南詰～原町～文化公園	42,610	11060	0	0	0	0	0	205.5%
	15	宮崎駅～農高前・木花～宮崎大学	12,537	1828	0	0	0	0	0	205.0%
	16	西希望ヶ丘～津和田・一ツ葉有料道路～橋通～宮崎神宮	5,232	948	0	0	0	0	0	194.5%
	17	市民の森～青葉町～橋通～学園短大・国際大	6,619	1042	0	0	0	0	0	194.5%
	18	生目台西3丁目～大塚台・県病院～日大前	8,099	1224	0	0	0	0	0	192.8%
	19	宮崎駅東口～住宅前～イオンモール宮崎	38,691	2893	0	0	0	0	0	191.4%
	20	宮交シティ～日大高校前	7,637	587	0	0	0	0	0	181.9%
	21	宮崎駅～清武・匠大・福祉～宮崎大学	20,885	6344	0	0	0	0	0	180.3%
	22	宮交シティ～小松ハイランド～小松台団地・悠楽園	36,795	10876	0	0	0	0	0	179.9%
	23	赤江浜入口～橋の元・城ヶ崎～宮交シティ	18,889	7450	0	0	0	0	0	179.1%
	24	宮崎駅東口～イオン宮崎SC	284,949	36742	0	0	0	0	0	178.0%
	25	保坂～国富～宮崎駅	6,973	3037	138	138	0	276	11	175.1%
	26	赤江浜入口～中の又・大淀大橋～宮崎神宮	7,508	2548	0	0	0	0	0	174.2%
	27	井上～宮交シティ～看護大学	6,891	2202	0	0	248	248	9	173.2%
	28	赤江浜入口～中の又・橋橋南詰・原町～宮崎神宮	5,111	2851	0	0	0	0	0	172.9%
	29	宮崎大学～清武駅前～宮交シティ～宮崎駅～権現町～宮崎運転免許センター	3,971	2054	0	0	0	0	0	169.0%
	30	ニトリモール宮崎～宮交シティ・橋通～えびの高原	677	678	0	0	0	0	0	164.5%
赤字系統 (収支率下位30系統)	239	一里山～瀬越～尾頭	2,458	▲ 5283	0	0	5798	5798	2359	10.7%
	238	綾～西環状線～北高・日大	7,254	▲ 1394	0	0	0	0	0	28.4%
	237	宮交シティ～農高前～あさひヶ丘～月見ヶ丘郵便局前	1,237	▲ 756	0	0	0	0	0	31.1%
	236	綾～北高～日大高校前	2,799	▲ 1297	0	0	0	0	0	33.2%
	235	綾待合所～宮崎駅～文化の森～日向学院	13,457	▲ 2449	0	0	0	0	0	34.0%
	234	宮崎大学～シティ～西都バスセンター	3,578	▲ 1572	0	0	0	0	0	35.4%
	233	宮崎駅東口～赤江大橋～トラック協会前～南宮崎駅	5,774	▲ 3053	0	0	0	0	0	35.4%
	232	宮崎空港～一の宮～宮崎港～シェラトン	428	▲ 791	0	0	0	0	0	35.5%
	231	青島～本郷団地入口～月見ヶ丘6丁目～ニトリモール宮崎～宮交シティ～宮崎駅	2,908	▲ 1157	0	0	0	0	0	36.0%
	230	清武駅～池田台～橋通～宮崎駅	1,341	▲ 587	0	0	0	0	0	36.7%
	229	尾頭～穆佐・祇園台～大橋～宮崎駅	168	▲ 65	10	10	0	20	119	36.9%
	228	宮崎駅～県病院前～池田台～清武駅	7,523	▲ 2868	0	0	0	0	0	38.1%
	227	宮交シティ～橋通・花ヶ島・大島通線～石崎の杜歓鯨館	31,012	▲ 7737	0	0	0	0	0	40.6%
	226	宮崎駅～花見～尾頭	5,663	▲ 1956	0	0	0	0	0	41.1%
	225	宮交シティ～恒久4丁目～赤江大橋～宮崎駅東口	9,341	▲ 2934	0	0	0	0	0	41.1%
	224	宮崎空港～一の宮南・イオンモール宮崎～シェラトン	4,368	▲ 2524	0	0	0	0	0	42.0%
	223	青島～宮崎空港～月見ヶ丘6丁目～ニトリモール宮崎～宮交シティ～宮崎駅	4,220	▲ 1242	0	0	0	0	0	42.8%
	222	宮崎駅～宮崎空港～堀切トンネル～鉄肥	28,567	▲ 13758	2873	2873	0	5746	201	44.3%
	221	源原車庫～吉永センター～橋通～宮崎駅	3,506	▲ 577	0	0	0	0	0	44.4%
	220	宮崎駅～宮原郵便局前～綾・酒泉の杜	1,244	▲ 292	36	36	0	72	58	45.6%
	219	野崎東病院～県営花ヶ島団地前～天満町・福祉文化公園～薫る坂	22,124	▲ 5810	0	0	0	0	0	48.6%
	218	宮崎神宮～橋通・農高前～あさひヶ丘～月見ヶ丘郵便局前	7,245	▲ 1069	0	0	0	0	0	49.6%
	217	宮崎駅～宮崎税務署前・江平通～野崎東病院～フェニックス自然動物園	30,960	▲ 8519	0	0	0	0	0	49.8%
	216	宮交シティ～東権現～野崎東病院～日大高校前	2,678	▲ 437	0	0	0	0	0	51.3%
	215	綾～宮商～宮交シティ	13,863	▲ 1766	0	0	0	0	0	51.9%
	214	尾頭～桜学園	5,094	▲ 972	0	0	0	0	0	51.9%
	213	宮崎駅～大淀大橋～南宮崎駅	2,236	▲ 957	0	0	0	0	0	52.5%
	212	橋の元～飛江田～大淀大橋～宮崎神宮	2,458	▲ 326	0	0	0	0	0	52.8%
	211	宮崎駅～青島～城下(白浜入口)	8,278	▲ 1529	0	0	0	0	0	54.1%
	210	宮交シティ～橋通・花ヶ島～西都原	23,220	▲ 5589	503	503	0	1006	23	54.5%

※収支率＝経常収益÷経常経費（補助金含まず） 「順位」は 239 系統を対象として収支率の高い順に付けている。

「収支率」は系統ごとの運行効率を見る指標（割合が高いほど効率が良い）で、「宮崎駅～女子短大」「宮崎駅～大学病院」など通学・通院目的での利用が見込める系統では、「収支率が高い＝運行効率が良い」傾向がある。

出典：宮崎交通提供資料

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

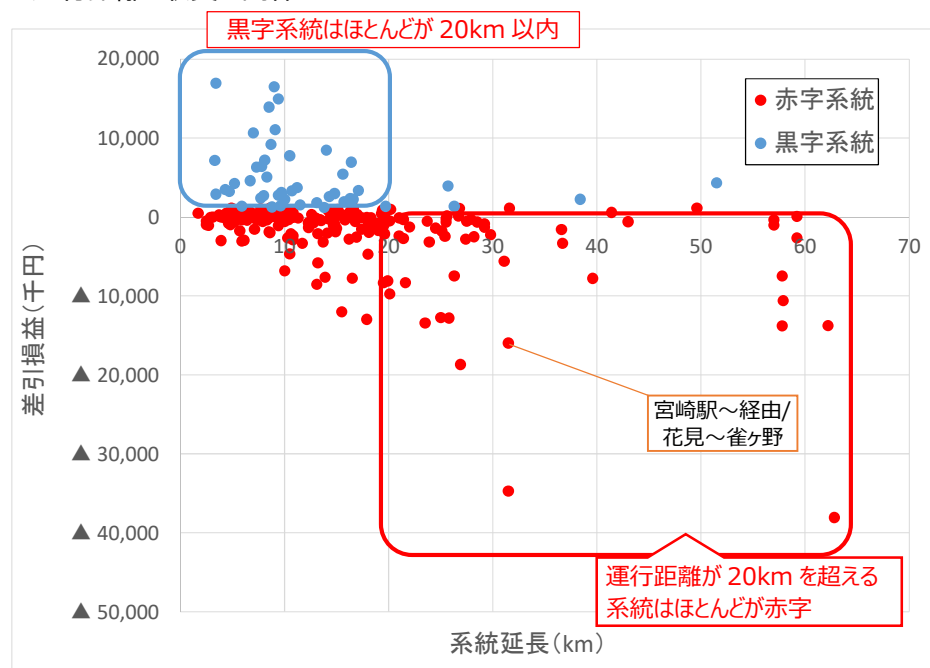
◆運行距離の長い系統や需給バランスにギャップがある路線は赤字の傾向

路線バスの収支と系統の運行距離の関係をみると、運行距離の長い系統ほど赤字になる傾向があります。また、運行本数が多いにもかかわらず利用者が少なく、需給バランスにギャップのある系統も赤字の傾向があります。

例えば、運行距離の長い系統である「宮崎駅～経由/花見～雀ヶ野」は、利用のある区間では他系統と重複するため利用者が他系統に分散する一方で、他系統と重複しない単独区間では、利用がほとんどないため、効率性の低い運行となっており、改善が必要です。

また、「富吉車庫～経由/悠楽園～宮崎駅」は、他系統との重複区間が多く、利用が他系統に分散してしまうため、需給バランスにギャップが生じ、効率性の低い運行となっているため改善が必要です。

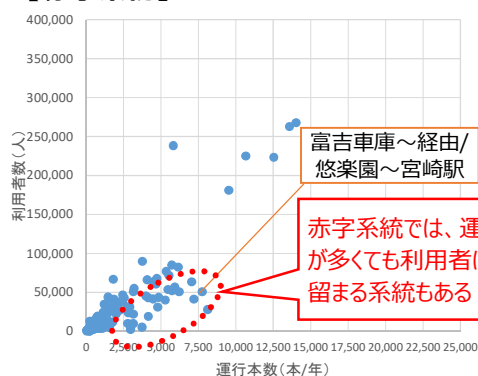
■ 運行距離と収支の関係



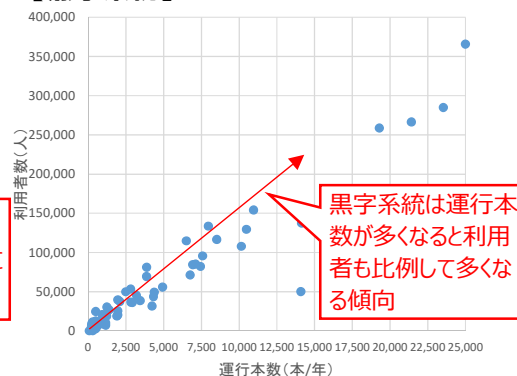
出典：宮崎交通提供データより作成

■ 運行本数と利用者数の関係

【赤字系統】



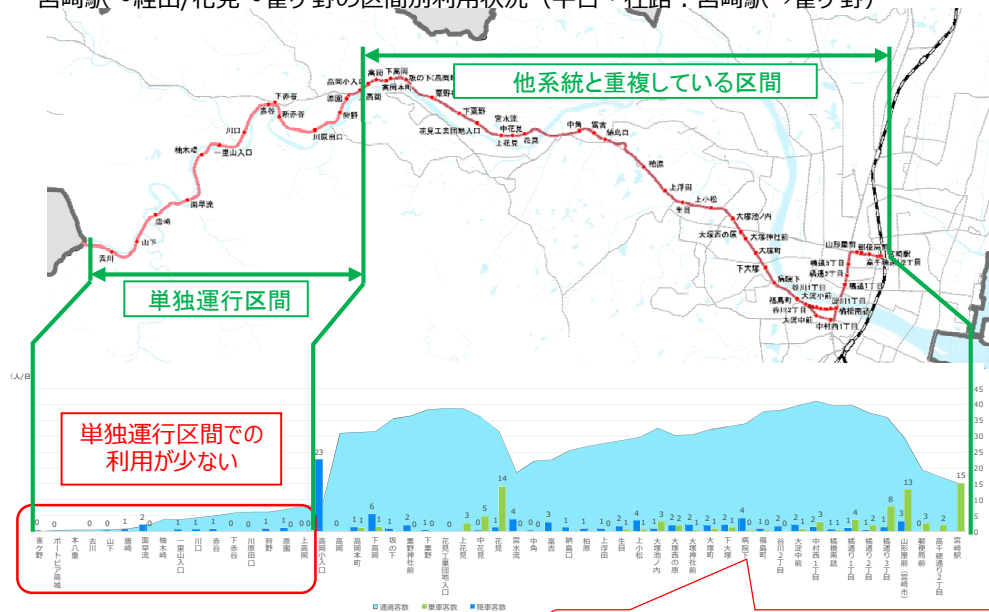
【黒字系統】



出典：宮崎交通提供データより作成

■ 運行距離の長い系統の利用状況の例

宮崎駅～経由/花見～雀ヶ野の区間別利用状況（平日・往路：宮崎駅→雀ヶ野）



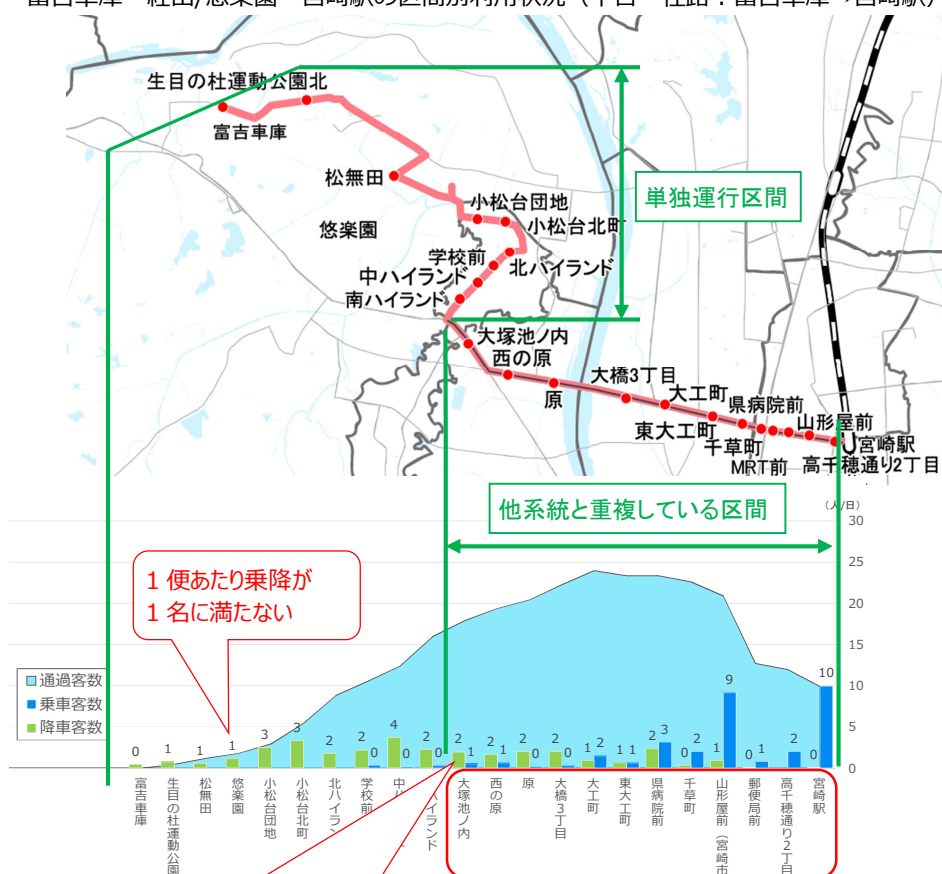
※乗車・降車・通過客数は平成 30 年 6 月 1 か月分の
IC データより集計した 1 日平均の客数

平日 7 往復の運行のため、1 便あたり最大 6 名程度の通過客数であり、他系統へ利用者が分散

出典：宮崎市および宮崎交通提供データより作成

■ 需給バランスにギャップのある系統の利用状況の例

富吉車庫～経由/悠樂園～宮崎駅の区間別利用状況（平日・往路：富吉車庫→宮崎駅）



平日 10 往復の運行のため、1 便あたり 2 名程度の通過客数であり、他系統へ利用者が分散

他系統と競合

出典：宮崎市および宮崎交通提供データより作成

課題 1-4：公共交通を支える担い手の確保

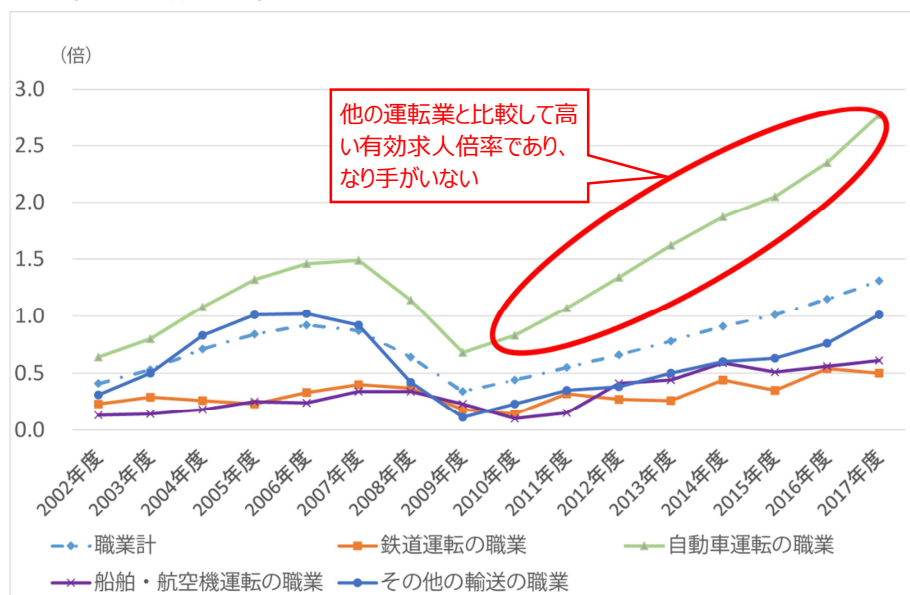
◆バス・タクシー等のドライバーの求職者の減少や高齢化に伴う担い手不足の懸念

バス・タクシー等のドライバーの求職者の減少に伴い、有効求人倍率が年々上昇しており、他の運転業と比較しても非常に高い有効求人倍率となっています。

またバスドライバーは、若年層の割合が減少するとともに高齢化が進行し、今後、高齢ドライバーが引退すると、ドライバー不足がさらに進行すると予想されます。

このような状況のなか、宮崎交通では積極的に高卒のドライバー採用を推進し、勤務しながら大型 2 種免許が取得できる環境整備を進めています。

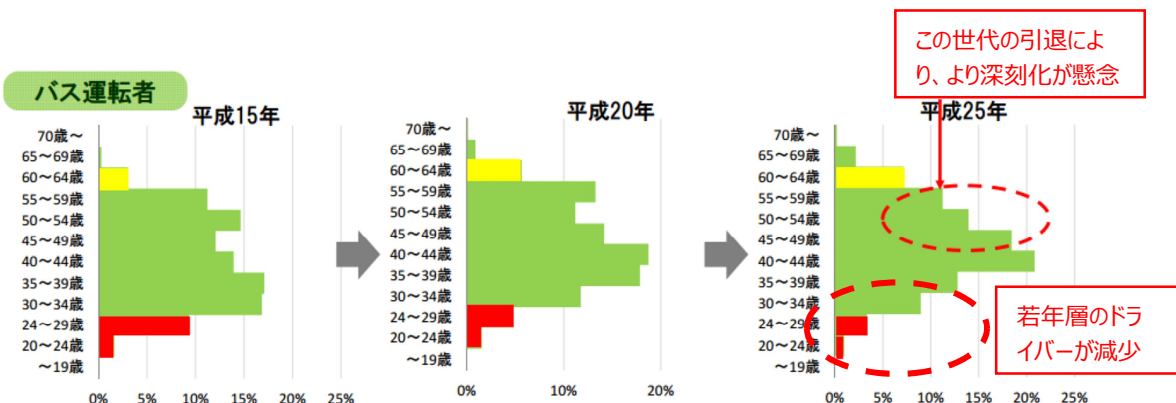
■ 職業別の有効求人倍率の推移



出典：第 1 回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

(国土交通省都市局) 資料 3・P9

■ バスドライバーの年齢構成の推移



出典：第 1 回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

(国土交通省都市局) 資料 3・P9

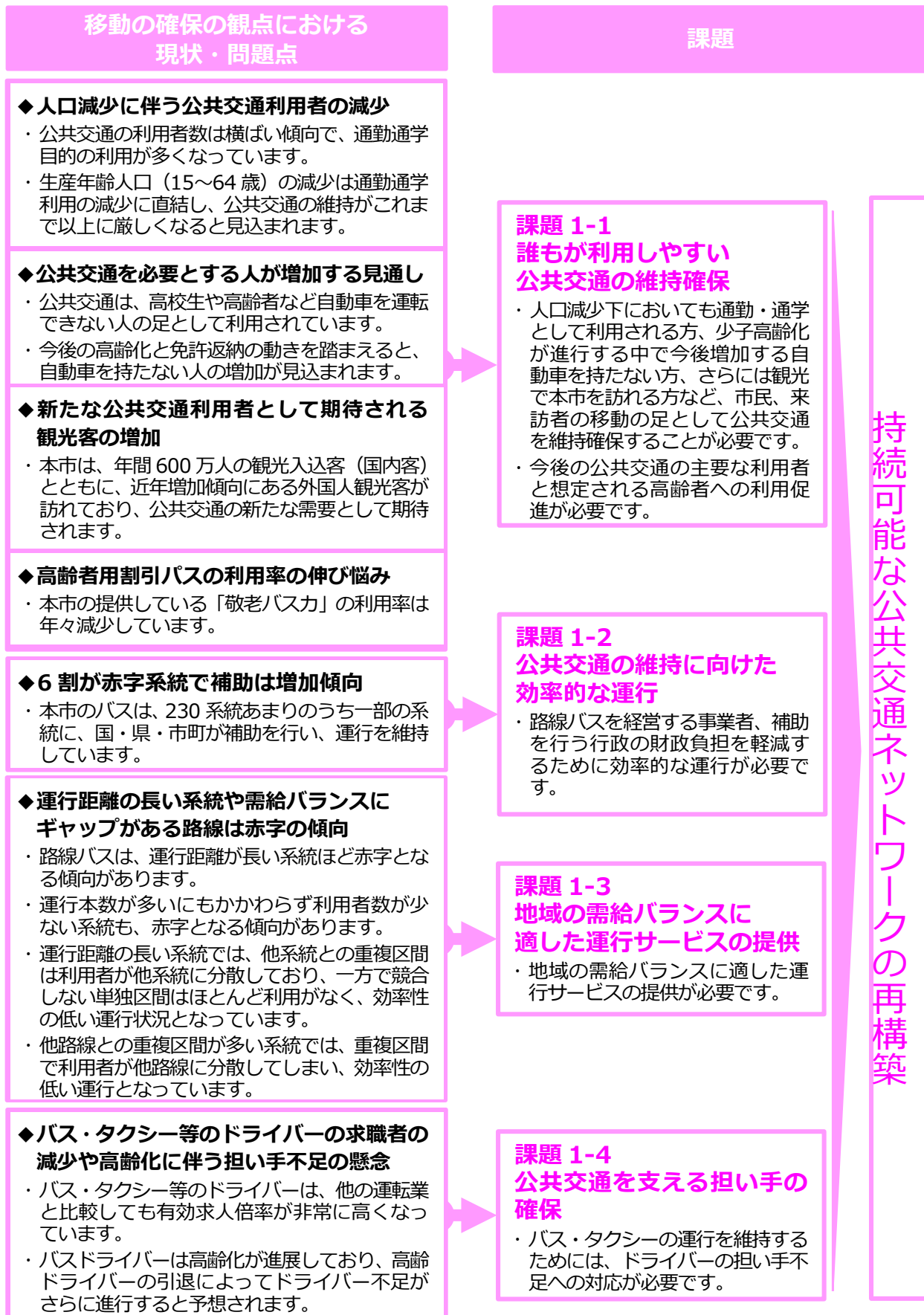
■ 宮崎交通における高卒ドライバーの採用数

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
3 名	1 名	2 名	4 名

出典：宮崎交通提供資料

課題 1 のまとめ

本市が抱える移動の確保に関する現状・問題点と課題は、以下のように整理されます。



持続可能な公共交通ネットワークの再構築

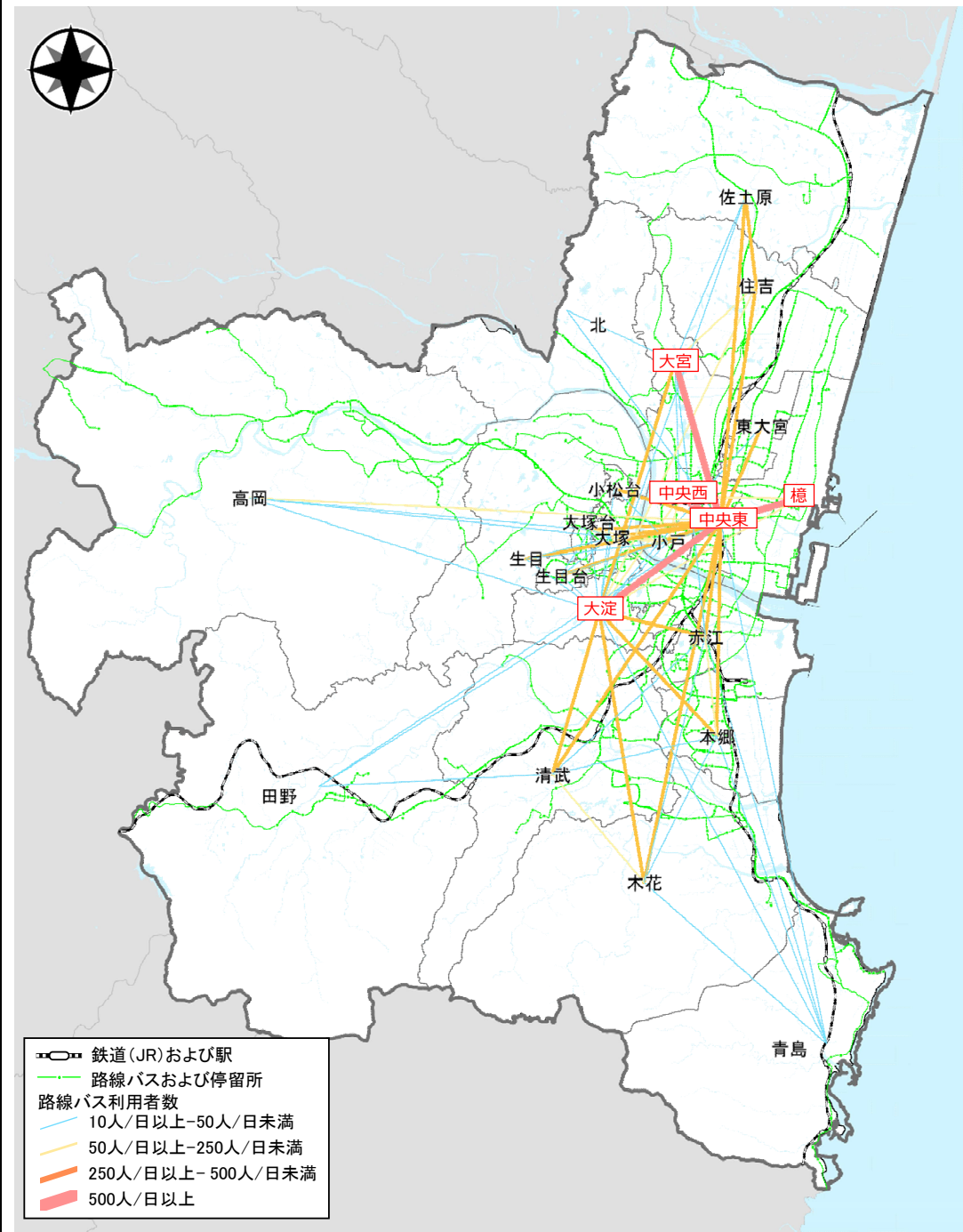
2 利用者の使いやすさ・ニーズに関する現状・問題点と課題

課題 2-1：利用実態に応じた適切な運行サービスの提供

◆運行本数・運行時間に対する高いニーズ

路線バスの利用者は、主に宮崎駅バス停や商業施設が集積する橘通 3 丁目バス停のある中央東地区を中心とした利用パターンとなっており、特に中央東地区と中央西地区、大淀地区、櫛地区、大宮地区間での利用が多く、これら利用の多い地区間を運行する路線バスの本数は多くなっています。

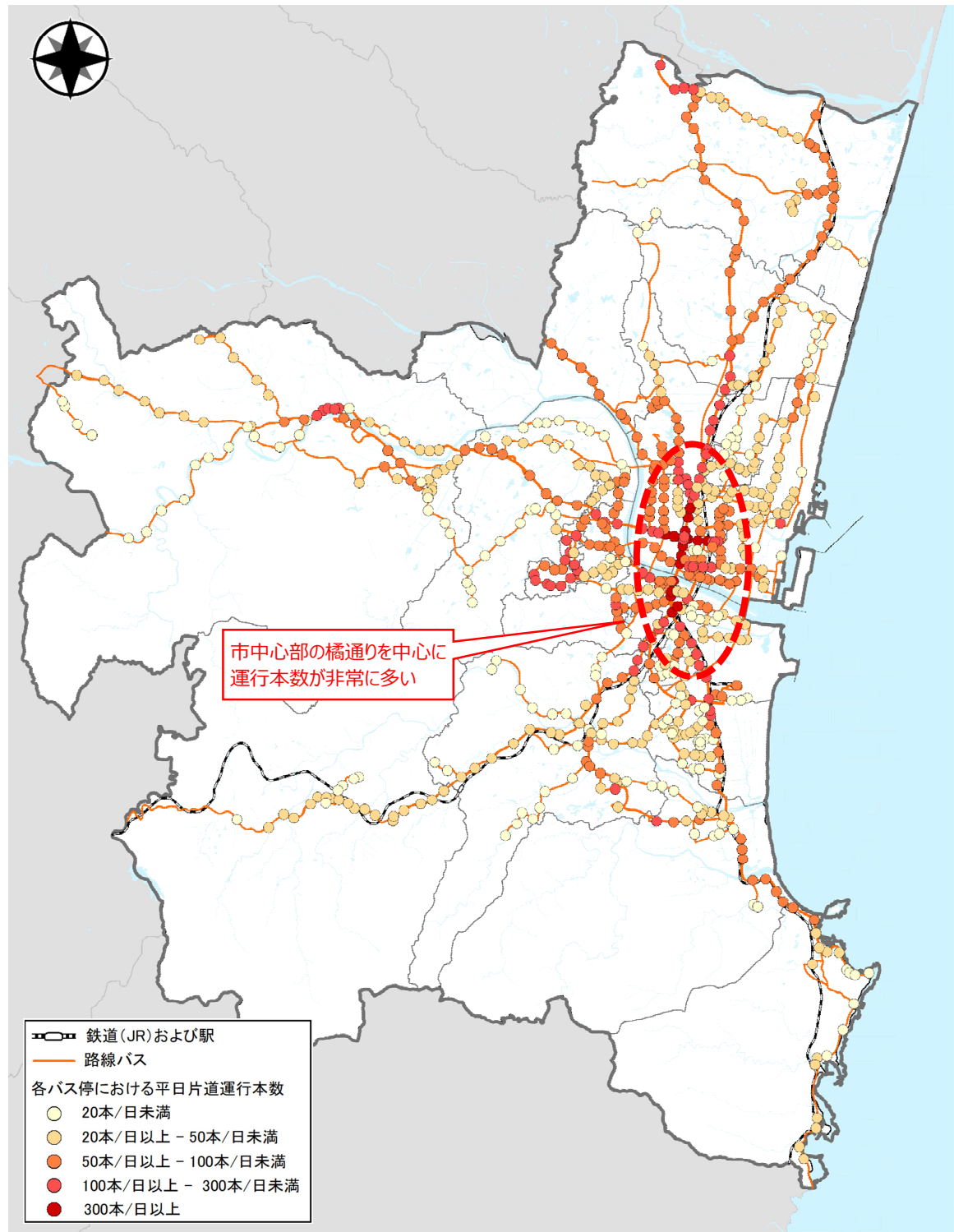
■バス利用者の流動



※利用者数 10 人未満の流動は省略。

出典：宮崎市および宮崎交通提供データより作成

■バス運行本数



出典：宮崎市および宮崎交通提供データより作成

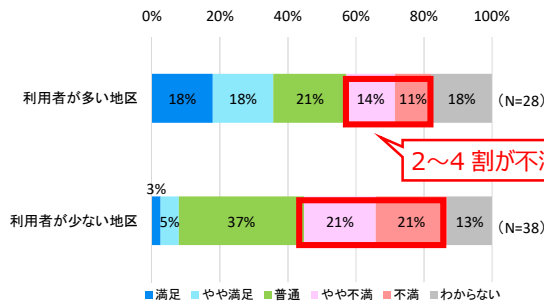
Ⅲ 宮崎市が抱える公共交通の課題

利用者が多い地区は運行本数も多いものの、利用者の満足度をみると、運行本数、運行時間や運行情報・案内において満足度が低く、また改善要望も多くなっています。

一方、青島地区、高岡地区、田野地区等のバス利用者が少ない地区を見ても、利用者の多い区間と同様、運行本数、運行時間において満足度が低く、改善要望も多くなっています。

また、路線バスを利用しない人も、利用するための改善点として、運行本数を挙げています。

■ 運行本数に対する満足度

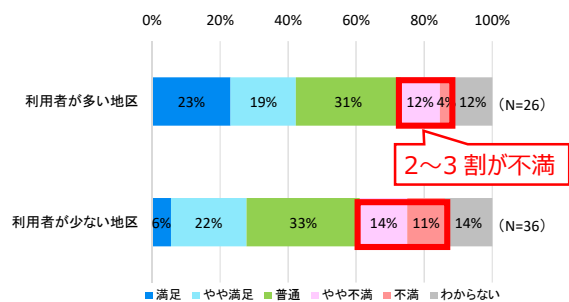


※利用が多い地区：中央東、小戸、大淀

※利用が少ない地区：東大宮、青島、生目、高岡、田野

出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

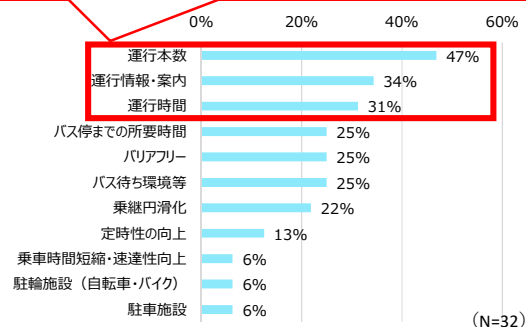
■ 運行時間に対する満足度



出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

■ 利用者が多い地区の改善要望

運行本数・時間や運行情報・案内に対する改善要望が高い



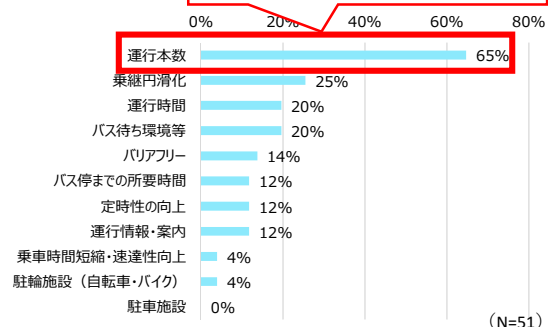
※利用が多い地区：中央東、小戸、大淀

※利用が少ない地区：東大宮、青島、生目、高岡、田野

出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

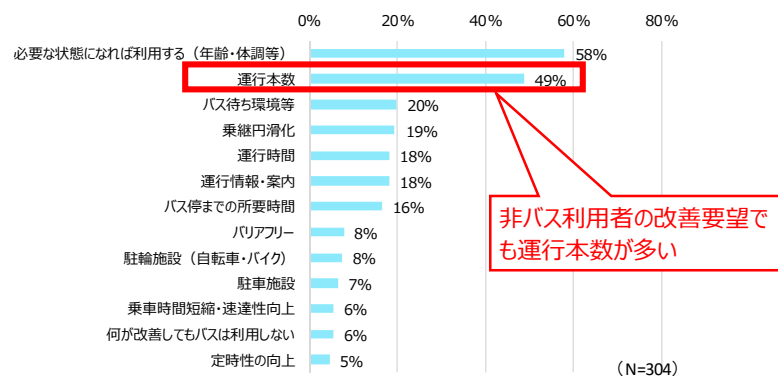
■ 利用者が少ない地区の改善要望

運行本数に対する改善要望が高い



出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

■ 非バス利用者の利用するための改善要望

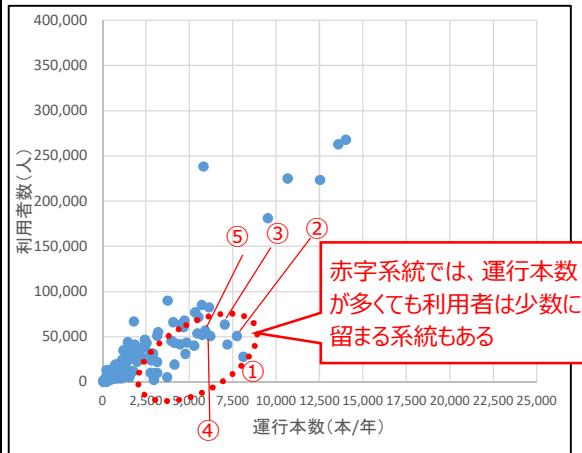


出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

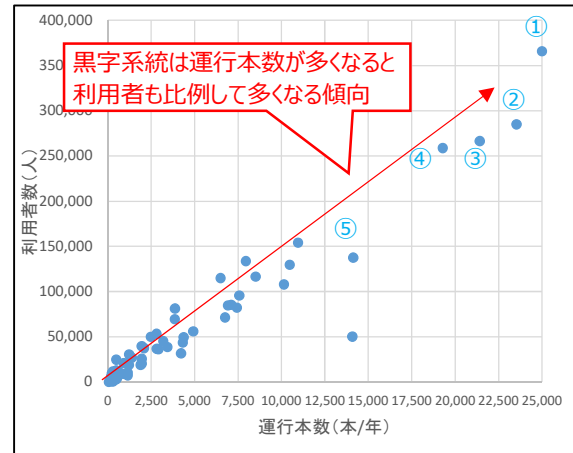
◆需要とサービスにギャップが発生

運行本数に対して高いニーズがありますが、運行本数と需要の関係をみると、運行本数が多くても利用者数が少ない赤字系統も多く、これらは需要とサービスにギャップがあるため、非効率な運行となっており、改善が必要です。

■赤字系統の運行本数と利用者数（再掲）



■黒字系統の運行本数と利用者数（再掲）



出典：宮崎市および宮崎交通提供データより作成

赤字系統例

系統名	運行本数（本/年）	利用者数（人/年）
① 薫る坂～福祉文化公園～宮交シティ	8,117	27,854
② 宮崎中央営業所～悠楽園～宮崎駅	7,751	50,720
③ 生目神社～県病院前～橘通～太田町～南宮崎駅	7,048	63,517
④ 宮崎駅東口～県庁前～平和台公園	6,208	50,722
⑤ 宮交シティ～大淀大橋・波島2丁目～雁ヶ音団地	5,924	56,754

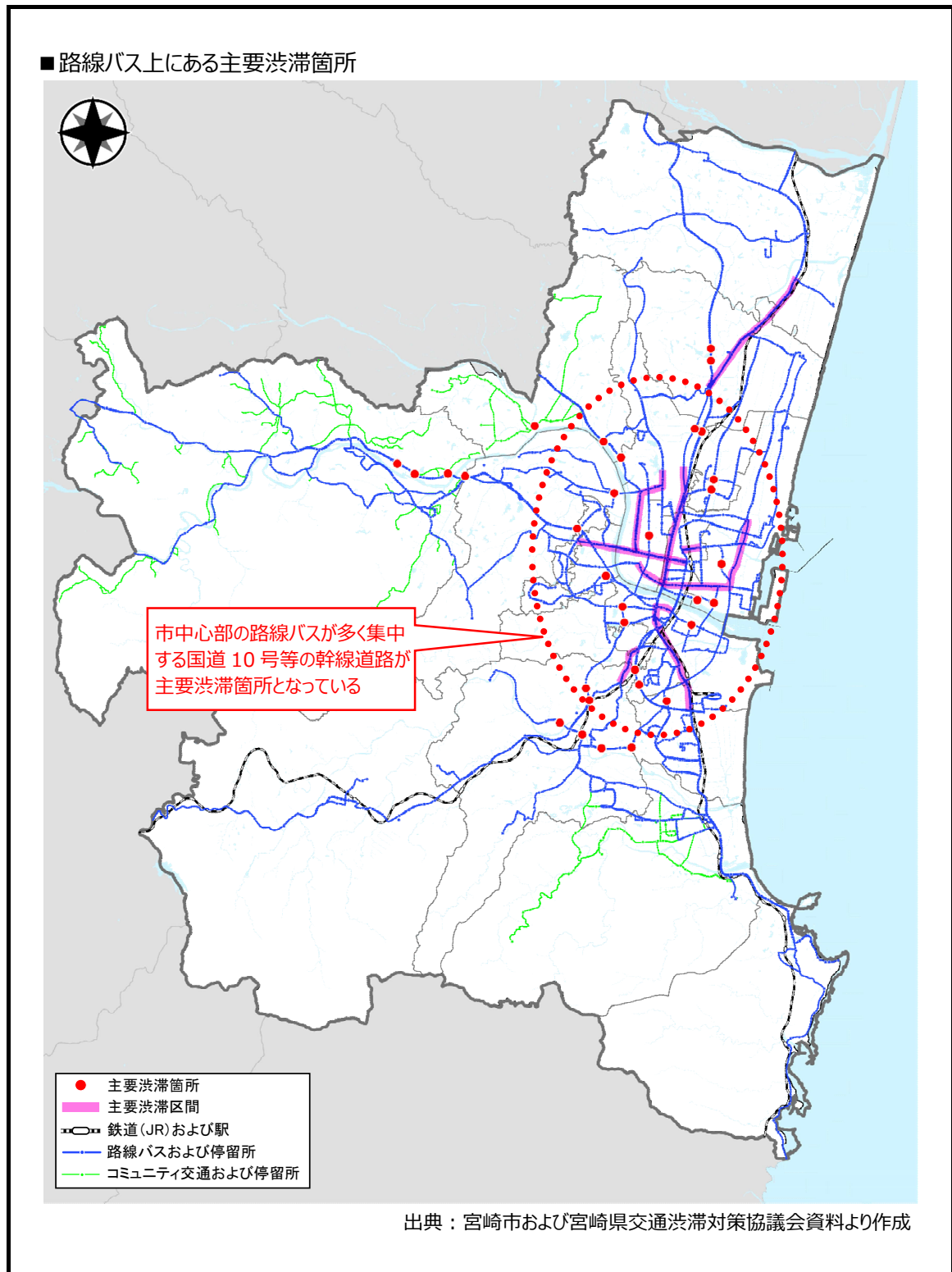
黒字系統例

系統名	運行本数（本/年）	利用者数（人/年）
① 宮崎駅～高松橋・市営下・西高前～生目台東5丁目	24,995	365,863
② 宮崎駅東口～イオン宮崎S C	23,529	284,949
③ 薫る坂～福祉文化公園～宮崎駅～青葉町～引土街区公園	21,419	266,420
④ 海洋高校～橘通2丁目～下北方	19,294	258,868
⑤ 月見ヶ丘～宮交シティ～宮崎神宮	14,138	137,525

課題 2-2：利用者が安心して利用できる定時性の確保

◆道路交通渋滞の影響を受ける路線バス

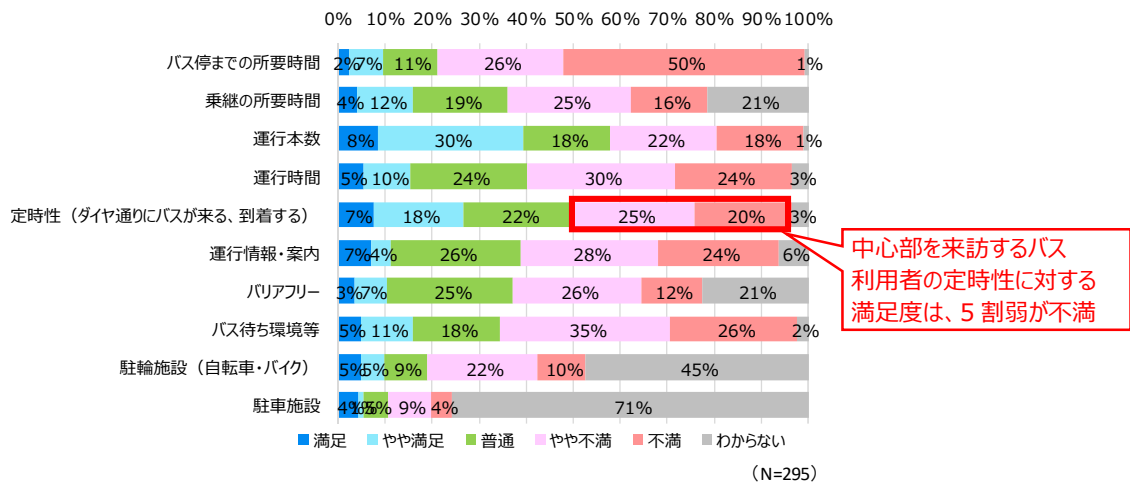
路線バスの系統が集中する中心部は、幹線道路の交差点の多くが主要渋滞箇所指定されており、ほとんどの路線バスが主要渋滞箇所を通過することから、渋滞による遅れが発生し、定時性・速達性が確保されない状況にあります。



◆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

利用者ニーズを見ても、中心部を来訪するバス利用者の定時性に関する満足度は低くなっており、利用にあたっての信頼性が低くなっています。

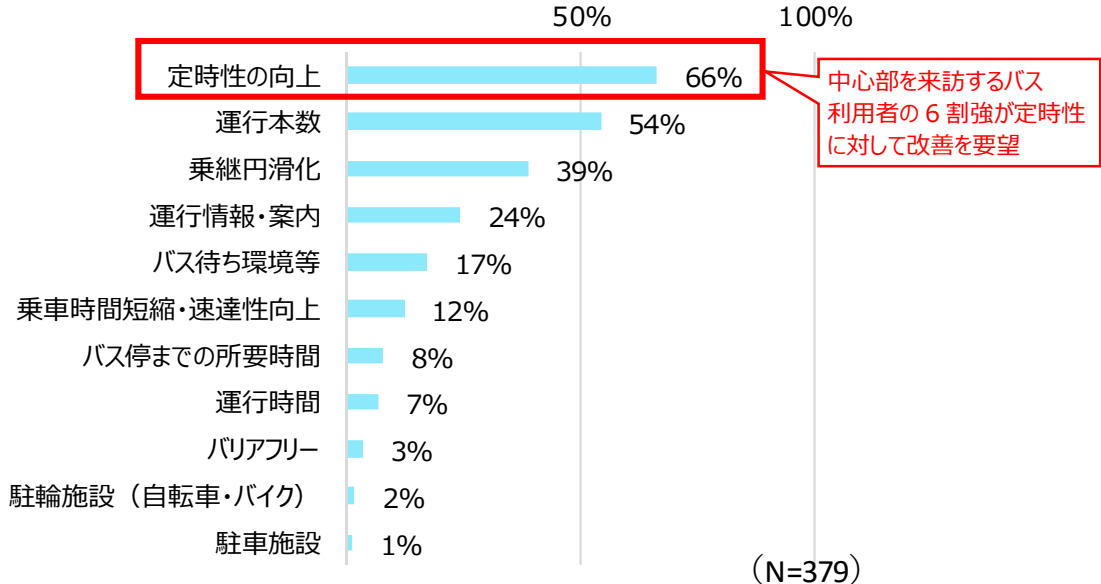
■ 中心部を来訪するバス利用者の路線バスに対する満足度



※中心部：宮崎駅・橘通3丁目・宮交シティ

出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年9月）

■ 中心部を来訪するバス利用者が路線バスを利用し続けるために必要な改善点

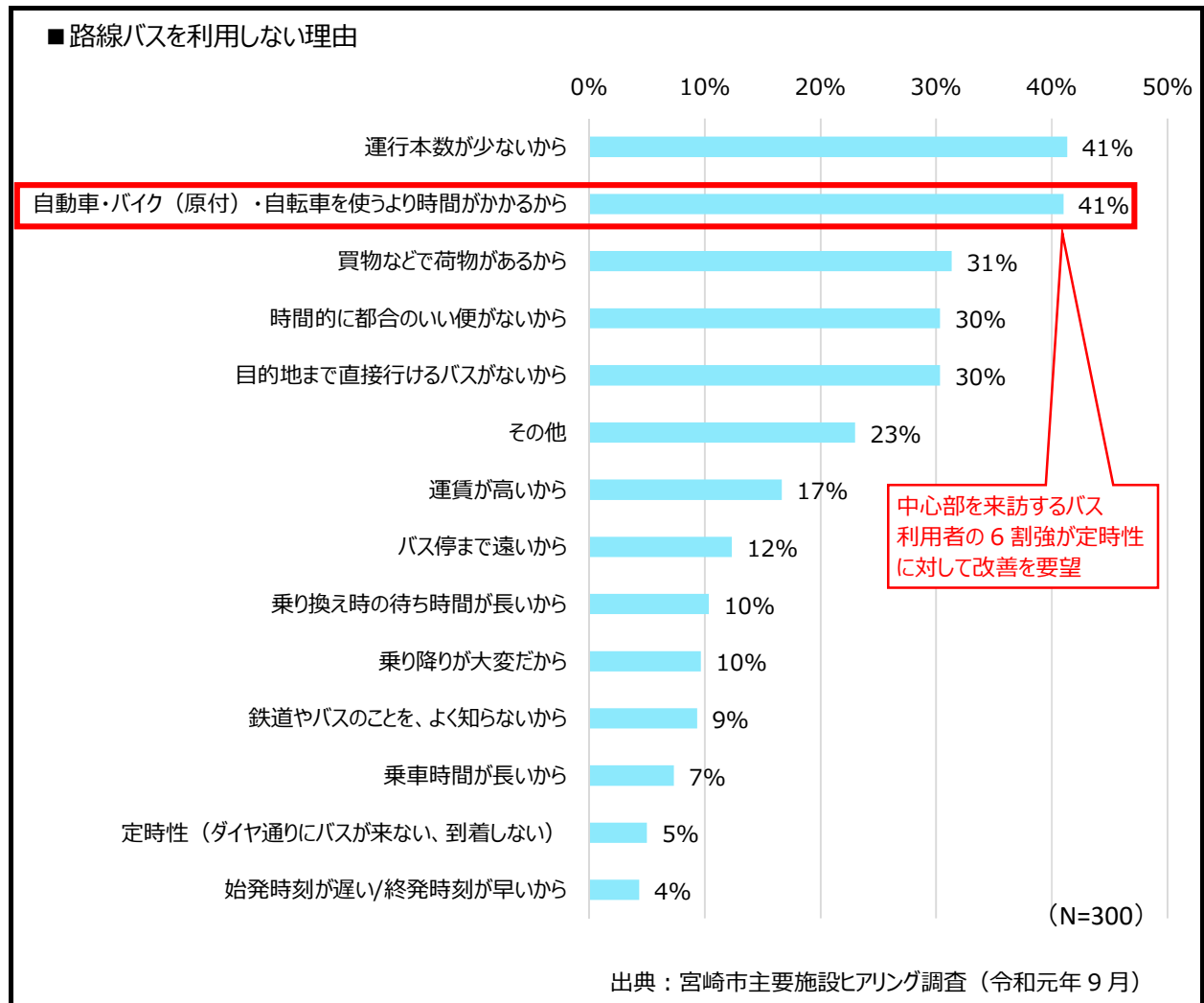


※中心部：宮崎駅・橘通3丁目・宮交シティ

出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年9月）

◆バスの低い速達性が利用されない要因

路線バスを利用しない人の理由は、「自動車・バイク（原付）・自転車を使うより時間がかかるから」とする人が4割となっており、乗車時間短縮・速達性向上が求められていると考えられます。

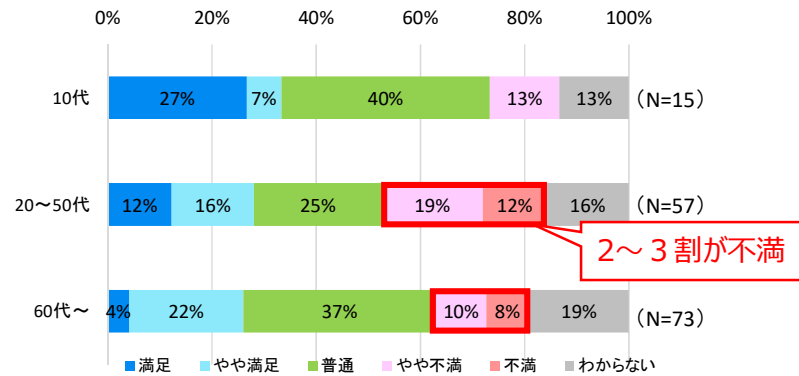


課題 2-3：快適に利用できる利用環境の向上

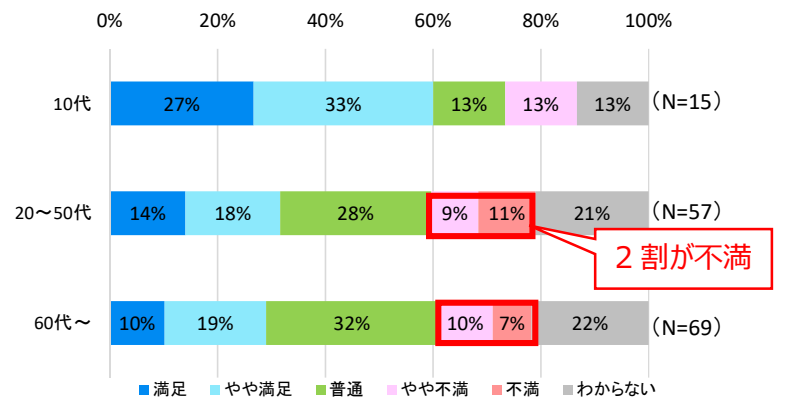
◆利用環境に対する低い満足度

バス利用者の満足度をみると、20 代以上の世代では、運行情報・案内、バリアフリー、バス待ち環境といった利用環境面についての不満が 2 割前後に、10 代ではバス待ち環境についての不満が 5 割となっています。

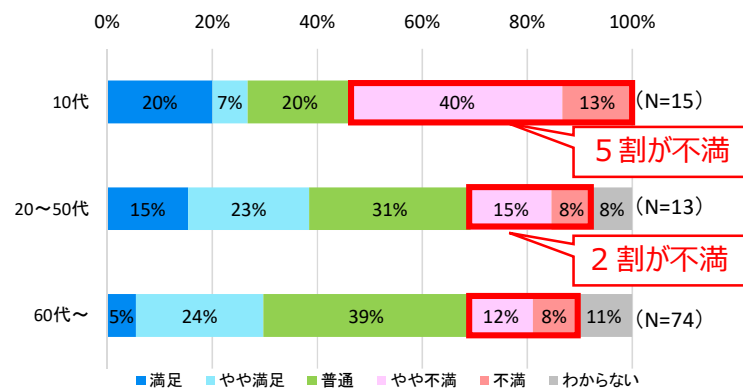
■運行情報・案内に対する満足度



■バリアフリーに対する満足度



■バス待ち環境に対する満足度



◆乗継環境に対する低い満足度

地区間によってはバスを乗り継いで利用する必要がありますが、多くの路線が集まる宮交シティや宮崎駅、橋通3丁目交差点付近のバス停などでは、乗継をする際に移動が必要となっています。

このような状況の中、中心部を来訪するバス利用者の乗継所要時間に対する満足度は、4割の人が不満に感じており、乗継するための条件として「確実に乗継ができること」や「乗継時間が短いこと」、「運賃増にならないこと」が多くなっています。

■橋通3丁目交差点付近の乗り場配置と乗継動線

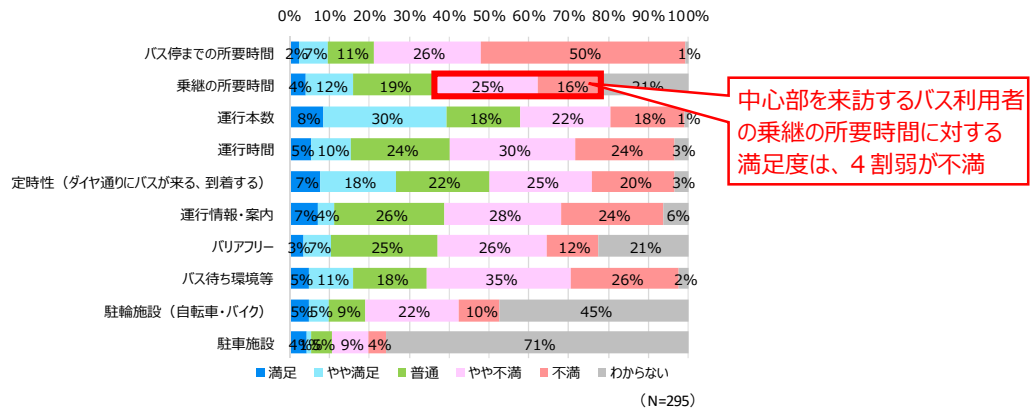


地図出典：国土地理院地図に加筆

乗継前		乗継後		徒歩 ルート
乗継元	降車バス停	乗継先	乗車バス停	
北 佐土原・宮崎神宮方面	カリノ宮崎前	南 宮交シティ・青島方面	山形屋前	①
		西 小松（記念病院）・小林方面	橋通3丁目	②
			山形屋前	③
南 宮交シティ・青島方面	カリノ宮崎前	北 佐土原・宮崎神宮方面	ボンベルタ橋前	④
		西 小松（記念病院）・小林方面	山形屋前	①
			橋通3丁目	③
西 小松（記念病院）・小林方面	橋通3丁目		山形屋前	⑤
		南 宮交シティ・青島方面	橋通3丁目	①
		北 佐土原・宮崎神宮方面	宮交橋通支店前	②
	MRT前	南 宮交シティ・青島方面	山形屋前	③
			橋通3丁目	⑦
			橋通3丁目	⑧

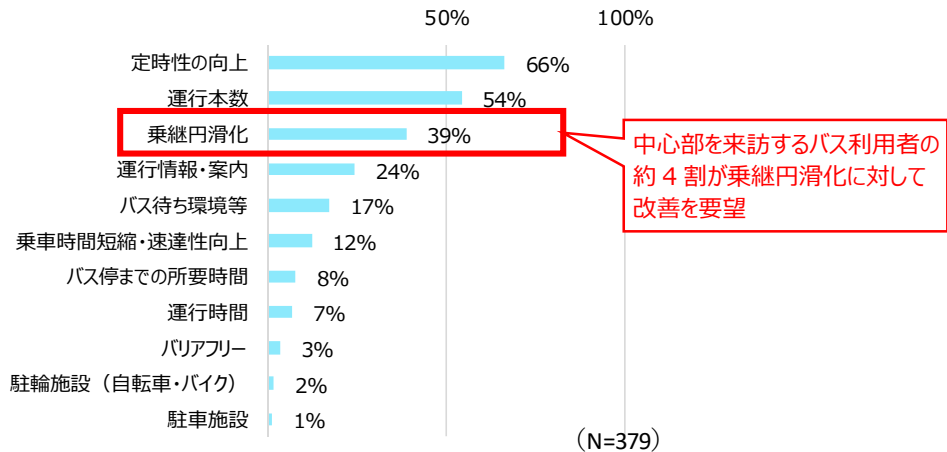
出典：宮崎交通

■ 中心部を来訪するバス利用者の路線バスに対する満足度



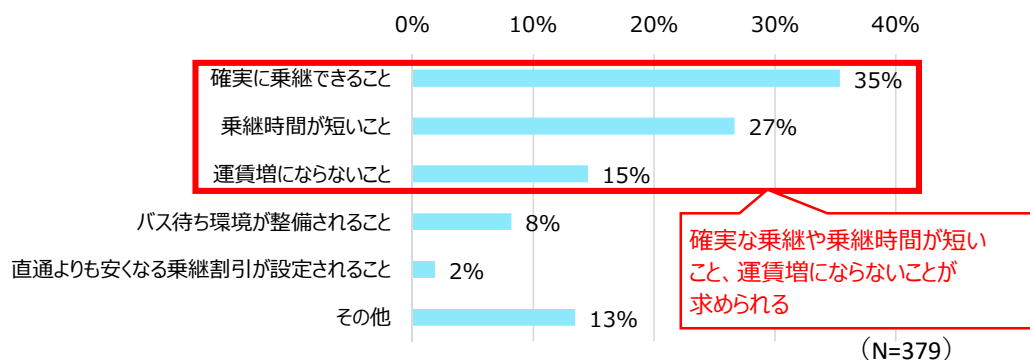
出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年9月）

■ 中心部を来訪するバス利用者の路線バスを利用し続けるために必要な改善点



出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年9月）

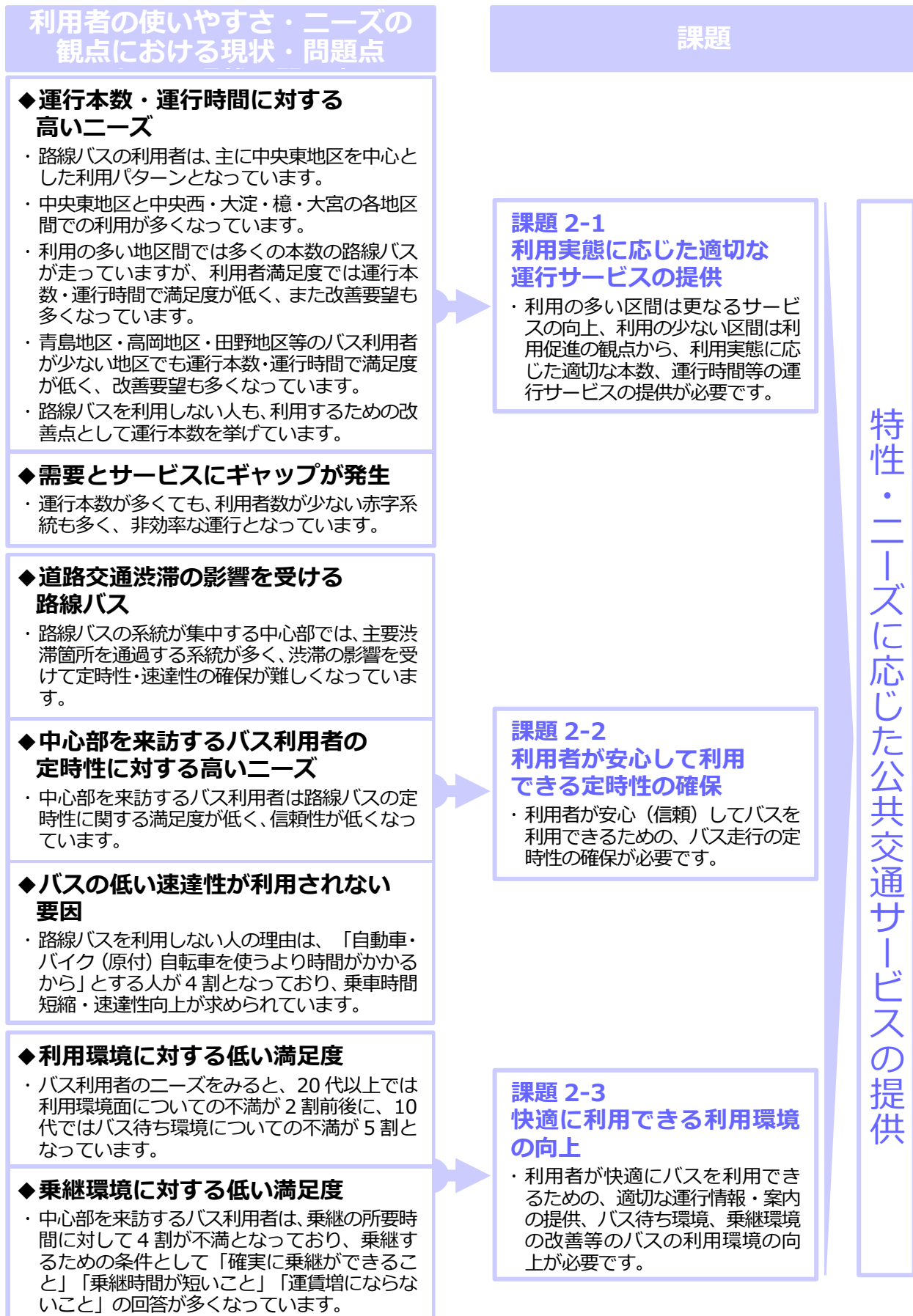
■ 路線バスに乗継が必要な場合の利用する条件



出典：宮崎市主要施設ヒアリング調査（令和元年9月）

課題 2 のまとめ

本市が抱える利用者の使いやすさ・ニーズに関する現状・問題点と課題は、以下のように整理されます。



3 利用促進に関する現状・問題点と課題

課題 3-1：地域住民の公共交通を支える意識の醸成

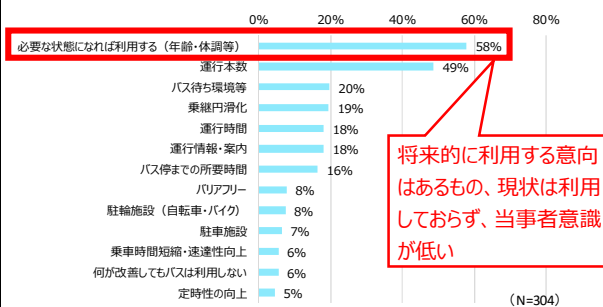
◆まだまだ低いバス利用に対する市民の意識

バスを利用していない人が考える、バスを利用するために必要な改善点では、「必要な状態になれば利用する（年齢・体調等）」と回答する人が6割であり、将来的に利用する意向はあるものの、現状は利用していません。

また、将来の移動について、「バスや鉄道等が現在よりも不便になっていないか心配」と不安を持つ人が5割を占めています。

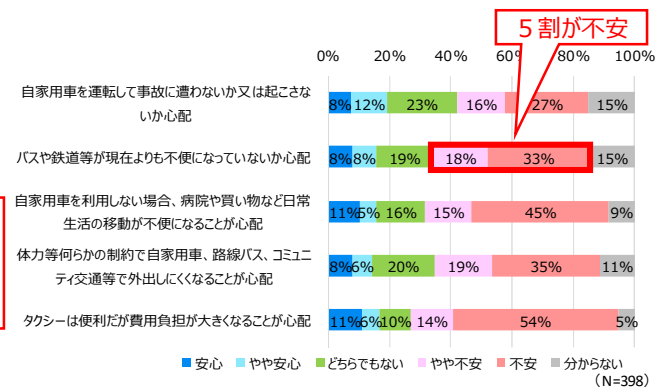
なお、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は、本市は全国平均よりも高いにも関わらず、通勤・通学の交通手段分担率は鉄道・バスが4.8%であり、自家用車が最も多い結果となっています。

■バスを利用していない人が考える、バスを利用するために必要な改善点



将来的に利用する意向はあるもの、現状は利用しておらず、当事者意識が低い

■将来の移動に対する安心・不安

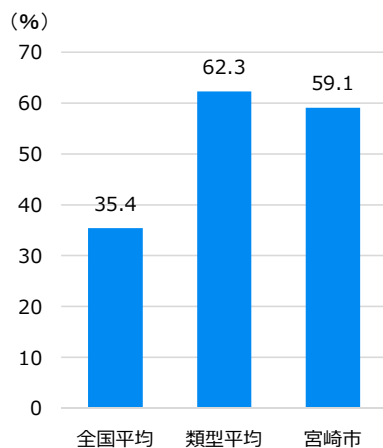


5割が不安

出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年9月）

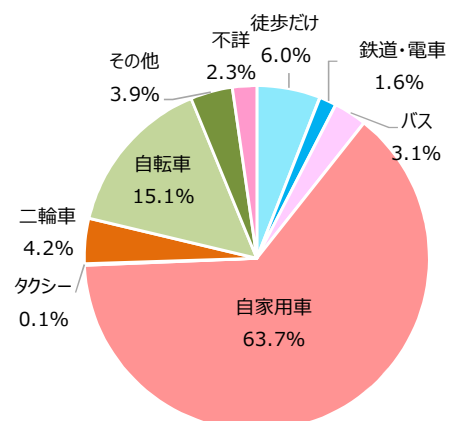
出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年9月）

■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率



出典：都市モニタリングシート（国土交通省）

■宮崎市の通勤・通学の交通手段分担率



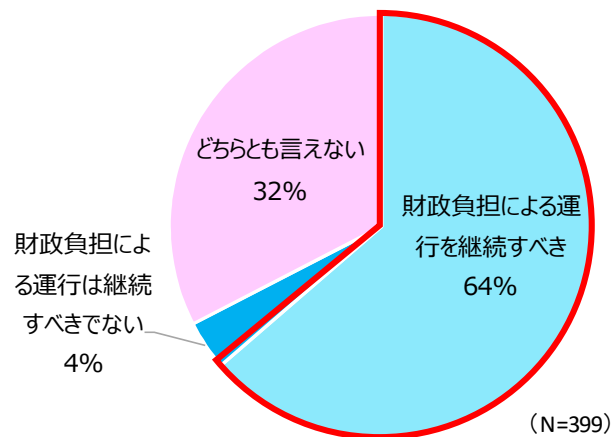
出典：国勢調査（平成22年）

Ⅲ 宮崎市が抱える公共交通の課題

公共交通の維持に対する考え方では、「財政負担による運行を継続すべき」と考える人が約 6 割、利用の少ない路線の今後の維持についても 4 割が「行政が補助してでも維持すべき」と考えていますが、市の補助負担額は年々増加しており、行政負担で支えるにも限界があります。

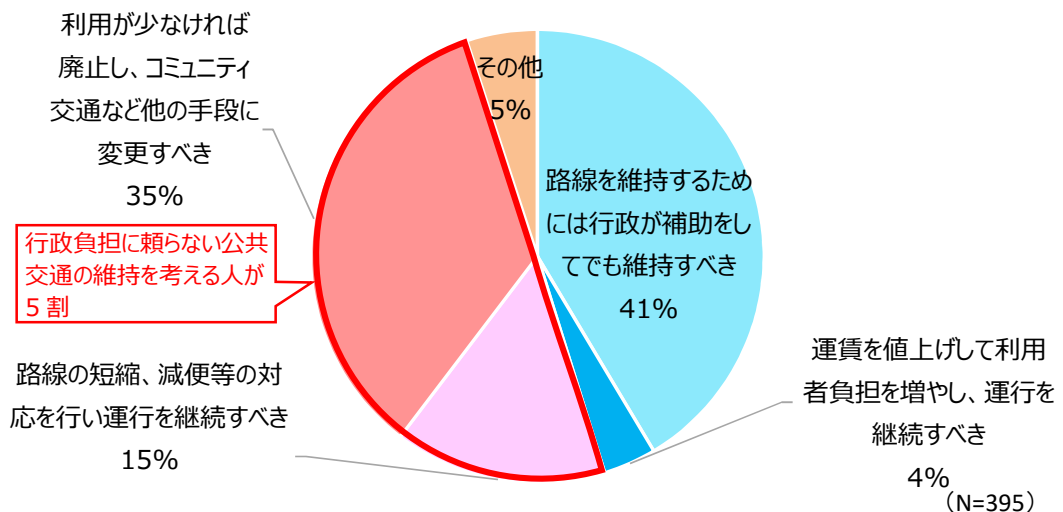
一方で、利用の少ない路線の今後の維持については、「路線の短縮、減便等の対応を行い運行を継続すべき」、「利用が少なければ廃止し、コミュニティ交通など他の交通手段に変更すべき」とする人が 5 割を占めており、行政負担に頼らない公共交通の維持を考える人もいます。

■ バス路線維持に必要な財政支援を知ったうえでの公共交通維持の考え方



出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

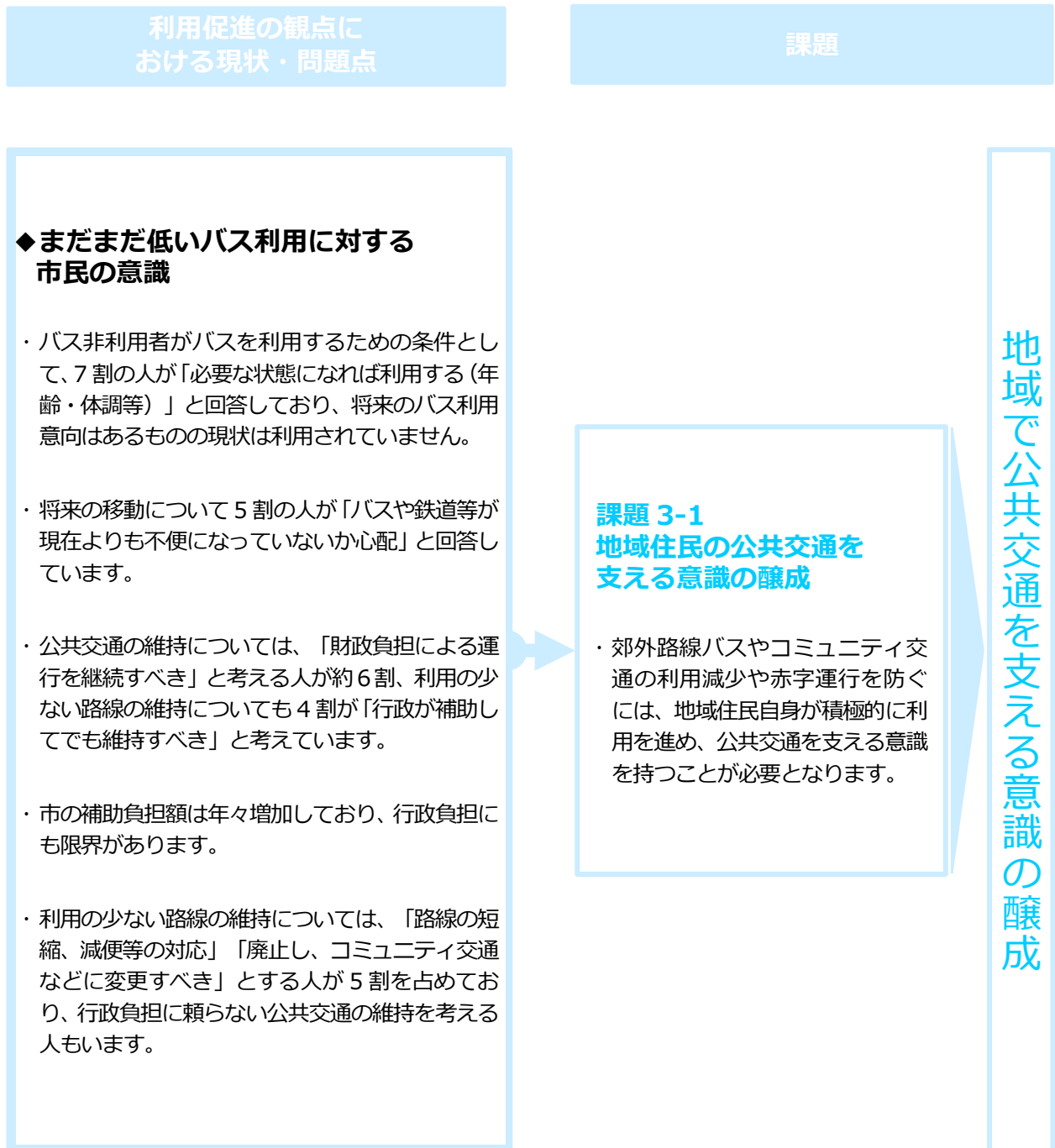
■ 利用の少ない路線の今後の維持の考え方



出典：宮崎市市民アンケート調査（令和元年 9 月）

課題3のまとめ

本市が抱える利用促進に関する現状・問題点と課題は、以下のように整理されます。



地域で公共交通を支える意識の醸成

4 宮崎市が抱える公共交通の課題

課題 1 ～ 3 で抽出した本市が抱える公共交通の課題は、以下のように整理されます。

	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	◆まだまだ低いバス利用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

IV

地域公共交通網形成計画の基本方針

1 基本理念と目指す将来像

1.1 基本理念

これまで、モータリゼーションの進展に伴い、自動車の利用を前提としたライフスタイルが浸透してきました。

自動車での移動は、行きたい時に行きたい場所への移動を可能とするものであり、個々の利便性や快適性は飛躍的に向上しました。一方、公共交通の利用者は減少し続け、路線の廃止や減便などサービス水準の低下を引き起こしています。

この状態が続くと、子どもや自動車を運転できない若年層、高齢者、身体障がい者などの交通弱者にとっては、非常に不便な日常生活を強いることになるため、自動車に頼らずに生活できる交通環境を作ることが重要です。

また、公共交通の維持のためには、高齢者の免許返納や外国人旅行者の増加等による新たな需要、更には宮崎駅西口再開発などによる潜在的な需要を取り込むことが重要であり、行政、交通事業者、地域が三位一体となり、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に取り組んでいく必要があります。

そこで、本市の公共交通の理念を以下のように設定します。

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

1.2 目指す将来像

本市が目指す将来像、まちづくりの方針は、第五次宮崎市総合計画や宮崎市都市計画マスタープラン、宮崎市立地適正化計画において以下のように定められています。

これら上位関連計画に示される、「宮崎市が目指す将来像」や「まちづくりの方針」を踏まえて、本市の公共交通が目指す将来像を次頁のように設定します。

宮崎市が目指す将来像

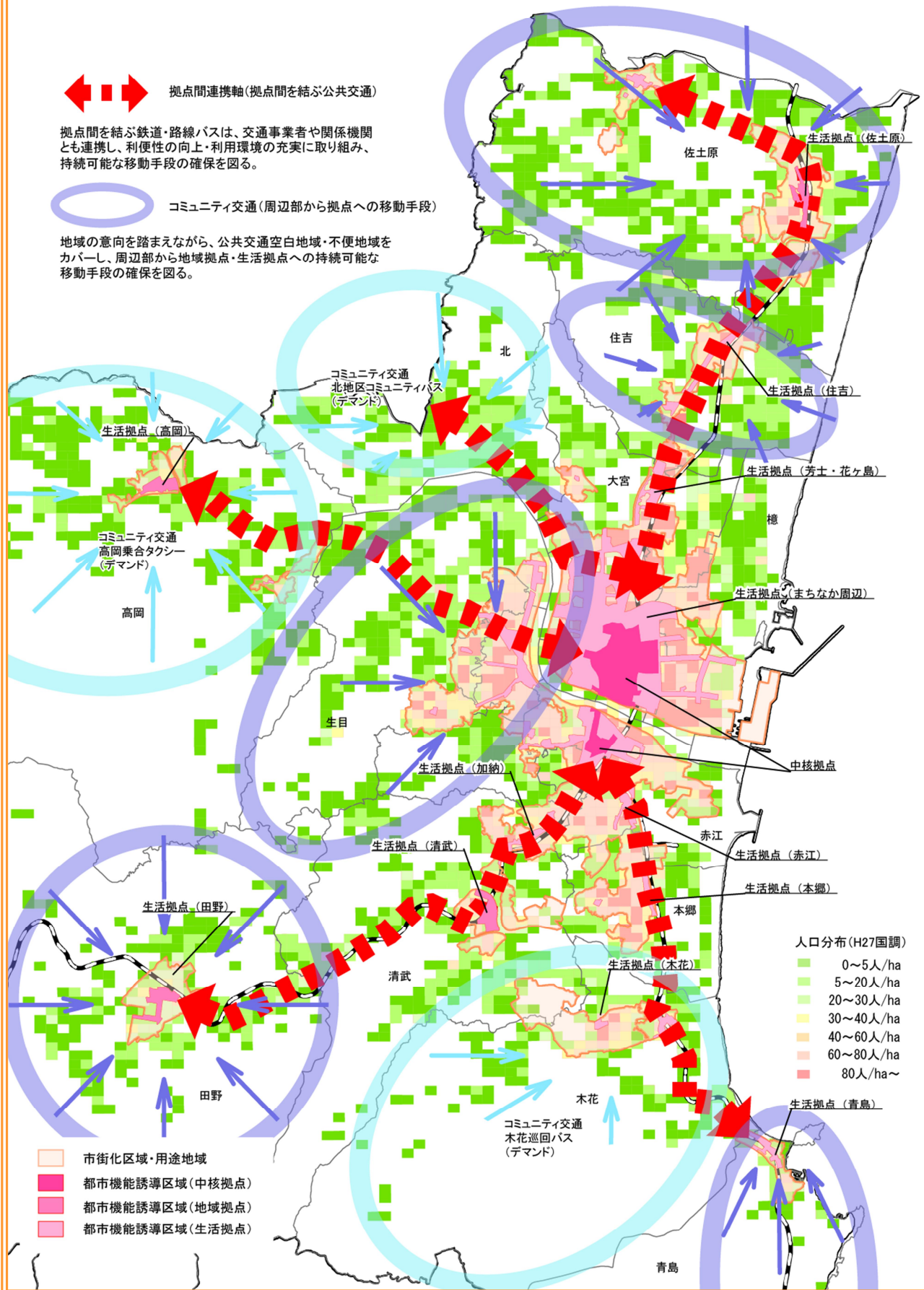
将来の都市像：未来を創造する太陽都市「みやざき」

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
(第五次宮崎市総合計画、宮崎市都市計画マスタープランより)

～まちづくりの方針～

若年層をひきつけ、高齢者も安心して暮らせるまち
(宮崎市立地適正化計画より)

公共交通が目指す将来像



1.3 公共交通が果たすべき役割

本市が目指す将来像や、まちづくりの方針を実現するためには、まちづくりの取組に加えて、人々の移動を支える公共交通網の整備も必要となります。生活に必要な施設が身近な地域に点在していれば、その利用は地域内で完結できるものの、広域的な施設は、拠点間の移動が必要となるためです。こうした拠点間の移動を可能とする「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」の実現は、交流の活発化や活力ある地域経済実現へもつながるものであり、ネットワークを担う公共交通の役割は非常に大きいと考えます。

また、都市計画マスタープランにおいては、重点目標として「交通弱者が安心できる交通機能を有する都市」を、立地適正化計画においては、まちづくりの方針として「若年層をひきつけ、高齢者も安心して暮らせるまち」を示しており、子どもや自動車を運転できない若年層、高齢者、障がい者などの交通弱者が安心して暮らせるために、誰もが使いやすい移動手段を提供することが、公共交通に求められています。

さらに、市民の移動だけでなく、観光・レジャーやビジネス等で市外から来訪する人の目的地への移動を支えることも、公共交通の重要な役割であると考えます。

このことから、人口減少、少子高齢化等により社会情勢が変化する中で、「若年層をひきつける」「高齢者が安心して暮らせる」といった政策に対応するとともに、市民や観光・ビジネス等来訪者の移動を支え、利用しやすく持続可能な移動手段を提供することは、公共交通の使命であると考えられます。

そこで、将来像実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を以下のように整理します。

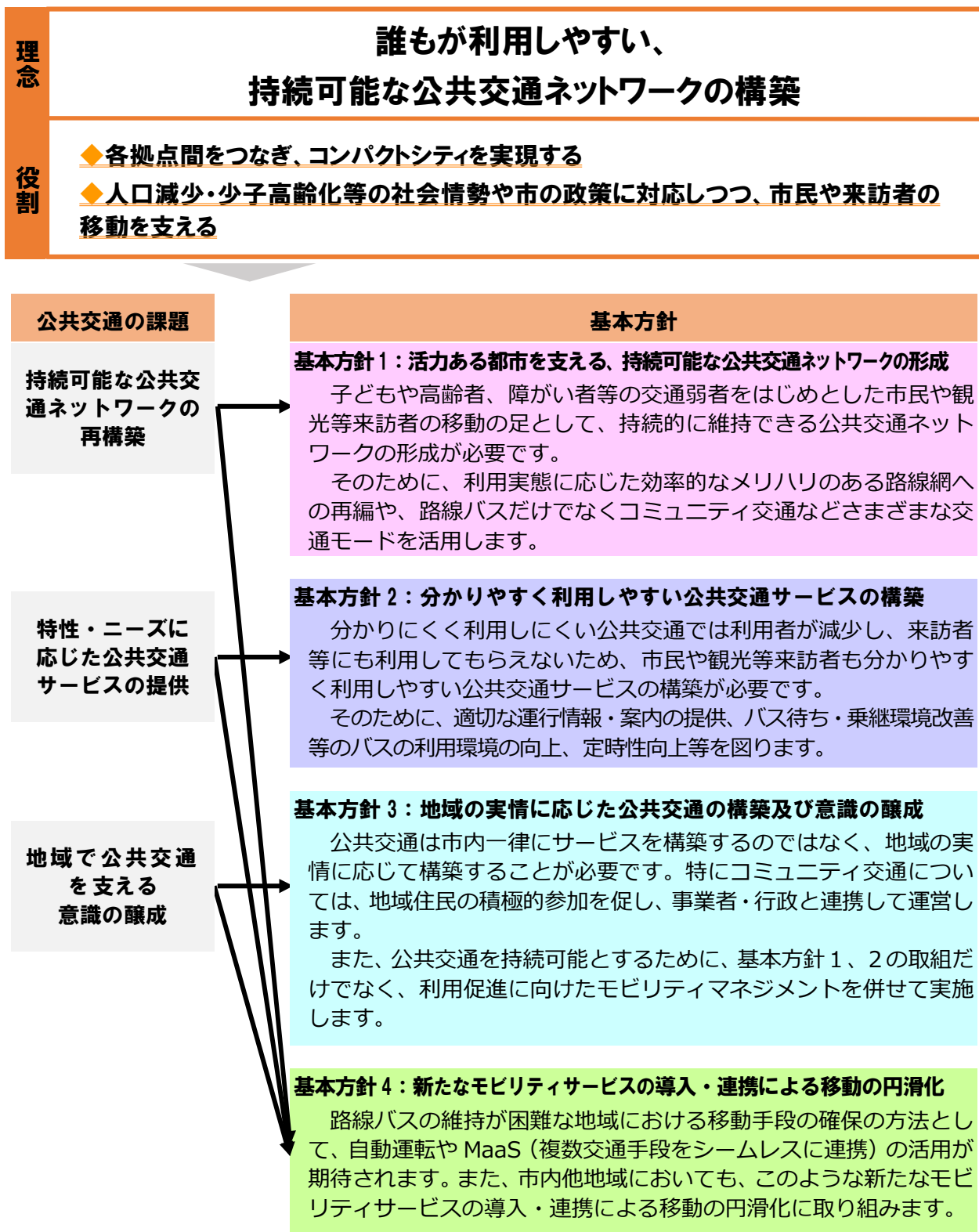
◆各拠点間をつなぎ、コンパクトシティを実現する

◆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

2 基本方針と目標

2.1 基本方針

本市の公共交通の理念、果たすべき役割と公共交通の課題を踏まえて、以下のように4つの基本方針を設定します。



2.2 目標

基本方針を踏まえて、目標、目標指標、目標値を以下のように設定します。目標指標は、計画の進捗確認を行う評価指標となることから、定量的に評価できる指標とすることが望ましく、特段の調査を実施しなくても交通事業者提供データや既存データを活用できるなど、データの収集や指標の算出の容易性を考慮して設定します。

■ 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	
				現況	将来 (R7)
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（不満足の解消）	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)	90%以上
			コミュニティ交通導入地域	—	90%以上
		・自宅や目的地からバス停までの近接性	乗継の所要時間	34% (R1)	46%以上
		・乗継の所要時間	運行情報	27% (R1)	36%以上
		・運行情報・定時性	定時性	43% (R1)	58%以上
		・バス待ち環境 等	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	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
	②コミュニティ交通の効率化	普段バスを利用している人の割合		31.9% (R1)	38.7%以上
	③公共交通の利用回数の向上	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駅のみを対象として計測する。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。

各基本方針に基づく目標、目標指標、目標値について、以下のように考えて設定します。

◆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

1) 目標の考え方

公共交通利用者数が減少すると交通事業者の収入が減少し、経費を収入で賄うことができなくなり、いずれは減便や路線廃止につながる可能性があります。持続可能な公共交通ネットワークを形成するためには、今後、人口が減少する見通しの中にあっても、収入が経費を上回るように、公共交通利用者数を維持・増加することが必要です。そこで、公共交通利用者数の維持・増加を目標として設定します。

また、経費に着目すると、利用が少ない系統や便の運行を見直して効率化を図ることにより、経費低減が可能になります。ただし、むやみに効率化を図ると利用者の利便性が低下し、削減経費以上に利用者数が減少して収入が減少する恐れもあり、経費と収入のバランスも考える必要があります。そこで、運行見直しによって効率化が図られた結果である運行効率化による経費低減と、経費と収入のバランスが図られた結果である収支改善を目標とします。

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

2) 目標指標及び目標値

今後、少子高齢化・人口減少の進行に伴い、現状のままでは利用者は減少するものと考えられ、運行収入を確保していくためには、少なくとも現状維持を目指す必要があります。そこで、公共交通利用者数を目標指標とし、将来も現状以上の利用者数を目標値として設定します。また、全体的な利用者数の他、主要バスターミナルにおける路線バス乗降客数を目標指標とし、宮崎市地方創生総合戦略と整合を図り、将来も現状と同程度以上の利用者数を目標値として設定します。

路線バスの運行効率化による経費低減は、結果として収支率に現れることから、路線バスの経常収支率を目標指標とします。現在の路線バスの経常収支率^{※1}は92%で、将来は100%以上となることが望ましいと考えられます。しかし、急激に改善することは難しいため、国の地域間幹線系統^{※2}補助要件で目安とされている、1年で収支率を1%改善し、5年で5%改善することを目標値として設定します。

目標指標		目標値	
		現況	将来 (R7)
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
	鉄道 (※1)	11,662 人/日 (H29)	11,700 人/日以上
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

※1 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。

※2 広域的な公共交通のうち、運賃収入のみで採算が確保できず、国や県が補助を行っているバス路線のこと。

※3 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駅のみを対象として計測する。H29時点で宮崎市内では9駅が該当する。

※4 宮崎駅、宮交シティ、宮崎空港における乗降客数

◆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

1) 目標の考え方

分かりやすく利用しやすい公共交通サービスを構築できれば、公共交通利用者の満足度は向上すると考えられます。そこで、公共交通の利用満足度向上（不満足の解消）を目標として設定します。

目標

- ① 公共交通の利用満足度向上（不満足の解消）

2) 目標指標及び目標値

分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの一環として、現在ノンステップバスの導入に取り組んでおり、引き続き導入を推進しています。そこで、ノンステップバス導入率を指標とし、直近3年間の導入実績を踏まえ、5年で5%増加の33%以上を目標値として設定します。

さらに、分かりやすく利用しやすい公共交通の実現は、現況よりも公共交通に対する評価の向上につながると考えられます。そこで、公共交通の満足度を指標とし、目標値については、宮崎市地方創生総合戦略において、『公共交通の利便性が確保されている』と思う人の割合が現況値22.4%に対して目標値30.0%（1.3倍増加）となっていることから、本計画においても、公共交通の利用を満足と思う人の割合（満足、やや満足）が1.3倍増加することを目標値として設定します。なお、「自宅や目的地からバス停までの近接性」については、公共交通が不便な地域でコミュニティ交通を運行することにより、満足度向上が期待されるため、コミュニティ交通導入後に導入地域において満足度を把握することとします。

目標指標		目標値	
		現況	将来 (R7)
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 ・乗継の所要時間 ・運行情報・定時性 ・バス待ち環境 等	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
		コミュニティ交通導入地域 —	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：地域の実情に応じた公共交通の構築及び意識の醸成

1) 目標の考え方

路線バス等のサービスに対して十分な利用者がいない状況や、公共交通が不便な地域で移動手段の確保が必要な場合は、地域の実情に応じてコミュニティ交通を運行することにより、地域の移動手段を確保することが考えられます。そこで、地域の実情に応じた、地域に利用される公共交通の運行を目標として設定します。

また、地域の実情に応じたコミュニティ交通は、将来に渡って持続的な地域の移動手段となることが求められることから、コミュニティ交通の効率化を目標として設定します。

また、公共交通に対する意識が醸成されると、公共交通の利用について意識が変わり、行動として実際の利用に現れるといった変化が期待されます。そこで、公共交通の利用回数の向上を目標として設定します。

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

2) 目標指標及び目標値

地域の実情に応じた公共交通、コミュニティ交通は運行することが目的ではなく、将来に渡って持続可能な地域の移動手段を確保するためのものであり、地域の方に利用されることで意義あるものになると考えられます。そこで、コミュニティ交通導入エリア数を指標とし、現在の3地域から、公共交通が不便な地域が面的に広がっている地域の解消を目指して、7地域になることを目標値として設定します。

併せて、コミュニティ交通の効率化として、乗合率が現在の1.47人/台から、過去5年間の推移を踏まえて1.73人/台になることを目標値として設定します。

公共交通の意識が醸成されると、これまで公共交通を利用しなかった方が新たに利用するようになる場合と、これまでも公共交通を利用していた方の利用回数が増加する場合とが考えられます。結果として、いずれも公共交通利用者数の増加に現れますが、新たに公共交通を利用する方については、ICカード発行件数と普段バスを利用している人の割合を指標とします。ICカード発行件数は公共交通利用者数を現状と同程度としていることを踏まえ、現状と同程度以上の件数を目標値として設定します。ICカード発行件数を、新たに公共交通を利用する方と捉えると5年間で27千人増えることとなり、これは人口の6.8%に該当することから、普段バスを利用している人の割合は31.9%から38.7%以上となることを目標値として設定します。

また、これまで利用されていた方の利用回数については、1人・月当たりの公共交通利用回数を指標とし、現況値の1人あたり11回/人・月から、経常収支率がほぼ100%となる12回/人・月（月に1回多く利用する）を目標値として設定します。

目標指標	目標値	
	現況	将来 (R7)
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：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

1) 目標の考え方

新たなモビリティサービスの導入・連携は、複数の移動手段の一括予約・決済が可能になるなど、移動の円滑化が図られて利用者の快適性が向上します。これにより、移動の満足度やリピート意向が向上し、結果として公共交通利用者が増加することが期待されます。そこで、移動の満足度向上を目標として設定します。

目標

- ① 移動の満足度向上

2) 目標指標及び目標値

自動運転や MaaS のような新たなモビリティサービスは、まだ開発途上であり、本計画の対象期間中は、実験導入となる可能性があります。そこで、実験導入時の満足度を指標とし、宮崎市地方創生総合戦略において「『公共交通の利便性が確保されている』と思う人の割合」が目標値 30.0%となっていることから、30.0%以上を目標値として設定します。

目標指標	目標値	
	現況	将来 (R7)
実験導入時の満足度 (満足、やや満足の割合)	—	30.0%以上

V

宮崎市が目指す公共交通網の実現に向けた施策

1 基本方針別の取組施策

IV 章で整理した 4 つの基本方針に基づき、取り組むべき施策を以下に示します。

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

子どもや高齢者、障がい者等の交通弱者をはじめとした市民や観光等来訪者の移動の足として、持続的に維持できる公共交通ネットワークの形成が必要です。

そのために、利用実態に応じた効率的なメリハリのある路線網への再編や、路線バスだけでなくコミュニティ交通などさまざまな交通モードを活用します。

- | | | | |
|--------|--------------------------|--------|--|
| 施策 1-1 | 利用状況に合わせたバス路線網の再編 | 施策 1-4 | 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 1-2 | 郊外地区へのコミュニティ交通の導入 | 施策 1-5 | 公共交通とシェアサイクルの連携 |
| 施策 1-3 | 道路の新規開通による路線再編の
可能性検討 | | |

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

分かりにくく利用しにくい公共交通では利用者が減少し、来訪者等にも利用してもらえないため、市民や観光等来訪者も分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの構築が必要です。

そのために、適切な運行情報・案内の提供、バス待ち・乗継環境改善等のバスの利用環境の向上、定時性向上等を図ります。

- | | | | |
|--------|----------------------|---------|---------------------------|
| 施策 2-1 | 鉄道のパターンダイヤ化 | 施策 2-7 | 乗継ダイヤの設定 |
| 施策 2-2 | 鉄道駅のバリアフリー化を推進 | 施策 2-8 | ノンステップ車両の導入 |
| 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 2-4 | バスロケーションシステムの導入 | 施策 2-10 | 乗継割引、ゾーン制運賃の導入 |
| 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 2-11 | 敬老バスカの発行 |
| 施策 2-6 | 案内表示の設置 | | |

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

公共交通は市内一律にサービスを構築するのではなく、地域の実情に応じて構築することが必要です。特にコミュニティ交通については、地域住民の積極的参加を促し、事業者・行政と連携して運営します。

また、公共交通を持続可能とするためには、基本方針 1、2 の取組だけでなく、利用促進に向けたモビリティマネジメントを併せて実施します。

- | | |
|--------|-----------------------------|
| 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 |

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

路線バスの維持が困難な地域における移動手段の確保の方法として、自動運転や MaaS（複数交通手段をシームレスに連携）の活用が期待されます。また、市内他地域においても、このような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に取り組みます。

- | | | | |
|--------|-----------------|--------|----------------------------------|
| 施策 4-1 | 自動運転車両の導入に向けた取組 | 施策 4-4 | MaaS 導入の促進 |
| 施策 4-2 | 路線バスの一部デマンド運行化 | 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 |
| 施策 4-3 | デマンドシステムの導入 | | |

2 取組施策の内容

方針別の取組む施策の内容および実施スケジュールは以下になります。

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

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。

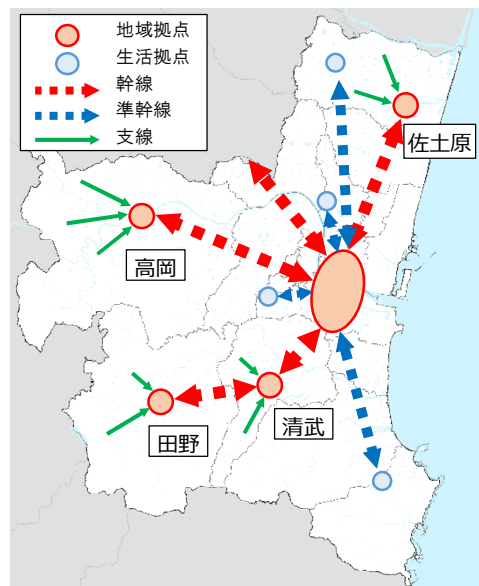
全体として「運行の効率性を向上させ、利用者の利便性を確保しつつ運行経費の削減を進める」「乗継利便性を向上させ、バス・鉄道その他の公共交通利用を促進することで公共交通の持続可能性を確保する」ことを目指します。

【取組実施期間および実施主体】

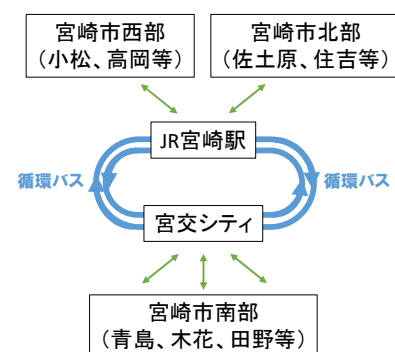
R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通

検討： 実施： 継続：

▼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）



施策1-2 郊外地区へのコミュニティ交通の導入

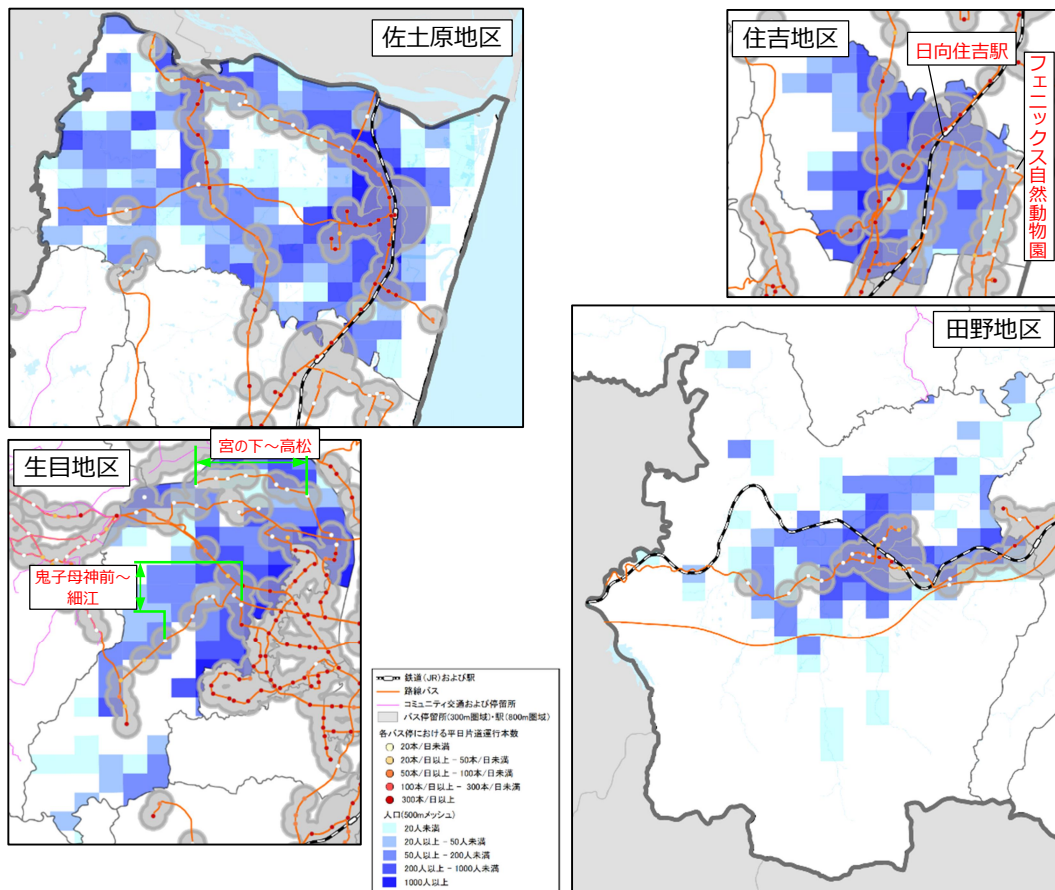
本市では、コミュニティ交通を市が運営するのではなく、地域住民が主体的に運営し、運行ルートや停留所などの決定、更には、事業者への運行委託等を行っています。これにより、地域住民は「自分たちの交通」という意識を持つため、運行を継続させるための積極的な利用が期待できるようになります。

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（交通利便地域・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。

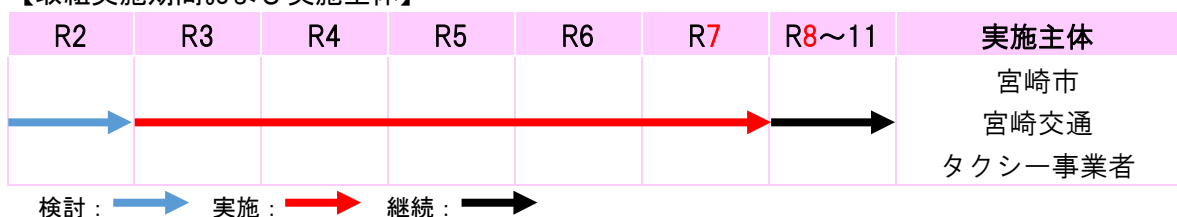
なお、導入に当たっては、市や交通事業者がサポートし、運営経費についても予算の範囲内で補助を検討します。

▼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】



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	R8～11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

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	R8～11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通 道路管理者

検討：→ 実施：→ 継続：→

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。

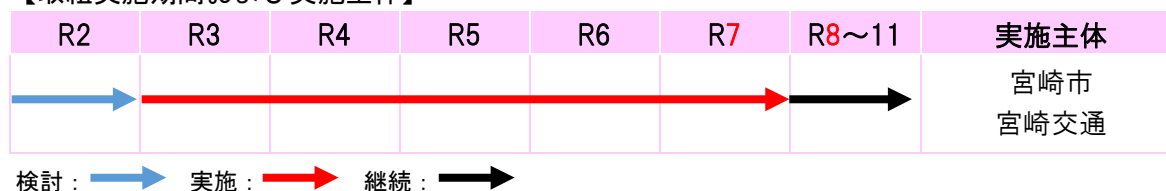
これにより、自宅からバス停や駅まで、駅から大学キャンパス等の目的地までといった使い方ができるだけでなく、行きは鉄道・バスなどの公共交通で、帰りはシェアサイクル（もしくはその逆）といった利用も可能となるため、公共交通とシェアサイクル双方の利用促進が期待されます。

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】



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

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】

	平日・土曜・休日	用
10	20 にちりん10号 （&ソニック） 大分（博多）	36 延岡 南宮崎
11	26 にちりん12号 （&ソニック） 大分（博多）	37 延岡
12	15 にちりん14号 （&ソニック） 大分（博多）	
13	00 延岡	20 にちりん16号 （&ソニック） 大分（博多） 55 宮崎
14	22 にちりん18号 （&ソニック） 大分（博多）	38 延岡
15	25 にちりんシーガイア20 号 博多	46 宮崎
16	23 にちりん22号 （&ソニック） 大分（博多）	28 延岡 54 高鍋

【2020春】

	平日・土曜・休日	用
10	11 にちりん10号 大分（博多）	36 延岡 59 宮崎
11	19 にちりん12号 大分（博多）	38 延岡
12	10 にちりん14号 大分（博多）	39 宮崎 増発
13	10 にちりん16号 大分（博多）	34 延岡 56 宮崎
14	18 にちりん18号 大分（博多）	38 延岡
15	17 にちりんシーガイア2 号 博多	38 宮崎
16	18 にちりん22号 大分（博多）	31 延岡 53 高鍋

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	R8~11	実施主体
→	→	→	→	→	→	→	JR 九州
検討：→	実施：→	継続：→					

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	R8~11	実施主体
→	→	→	→	→	→	→	宮崎市 宮崎県 JR 九州
検討：→	実施：→	継続：→					

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っていきます。

▼JR 日南線



【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8~11	実施主体
							沿線四市 宮崎県 JR 九州

検討：→ 実施：→ 継続：→

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	R8~11	実施主体
							宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

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を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	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通
検討：→	実施：→	継続：→					

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 / Kitaoji Bus Terminal	206	11:08	D2
博物館三十三間堂 清水寺・祇園 Kiyomizu-dera Temple / Gion	100	11:25	D2
清水寺・祇園・平安神宮・銀閣寺 Kiyomizu-dera Temple / Gion / Ginkakuji Temple	100	10:20	D2
清水寺・祇園・平安神宮 Kiyomizu-dera Temple / Gion / Heian-jingu Shrine	100	10:48	D1
直行 五条坂(清水寺) Gozakaka (Kiyomizu-dera Temple)	100	10:48	D1
博物館三十三間堂 泉涌寺・東福寺 Sennyuji Temple / Tofokuji 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
直行 永観堂・銀閣寺 Eikando Temple / Ginkakuji Temple	5	11:20	A1
■ 河原町通 / 四条河原町・出町柳駅・上賀茂神社・銀閣寺方面			
四条河原町・出町柳駅 上賀茂神社 Shijo Kawaramachi / Kamigamo-jinja Shrine	4	10:57	A2
四条河原町・出町柳駅 銀閣寺 Shijo Kawaramachi / Ginkakuji Temple	17	11:11	A2
四条河原町 下鴨神社・北大路バスターミナル Shijo Kawaramachi / Kitaoji Bus Terminal	205	10:49	A2
直行 四条河原町・三条京阪 Shijo Kawaramachi / Komyama-jinja Shrine	205	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	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通
検討：→	実施：→	継続：→					

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	R8~11	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：→

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	R8~11	実施主体
							宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

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	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通
検討： 実施： 継続：							

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回目のバスに乗車した場合または鉄道・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

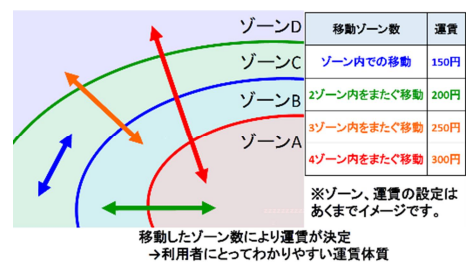


●バス⇄バス乗継(90分以内)



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	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通
検討： 実施： 継続：							

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。

▼「宮崎市敬老バスカ」



【取組実施期間および実施主体】

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通

検討：  実施：  継続： 

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

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】

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8～11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通

検討： → 実施： → 継続： →

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	R8～11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通 JR 九州

検討： → 実施： → 継続： →

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	R8~11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通 JR 九州

検討： → 実施： → 継続： →

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

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。

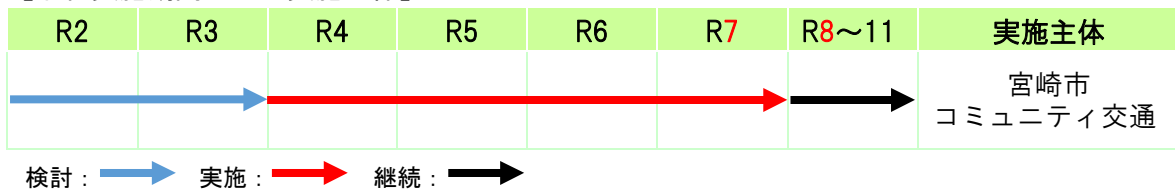
コミュニティ交通として導入するデマンド交通に対してデータ収集機器を搭載し、自動運転に向けた情報の収集を行います。この収集データを活用することで、効率的なデマンド交通の運行を実施するとともに、将来自動運転車両の導入を行う場合、スムーズな導入が可能となるように準備を整えます。

▼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】



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。

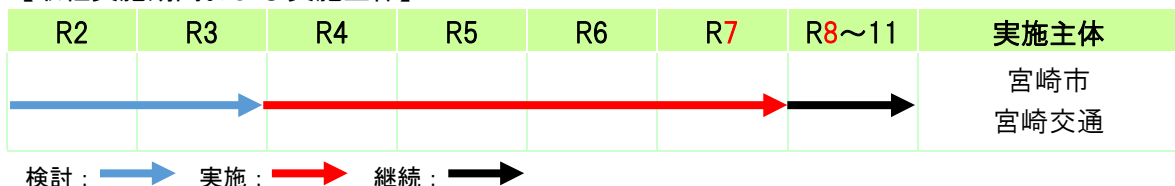
MaaSアプリ（施策４-4）導入時でも、アプリで移動予約を行った時点でデマンド交通と乗継先のバス・鉄道へ乗継が確定できるため、MaaSとの親和性も確保できます。

▼みなベコバス路線&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】

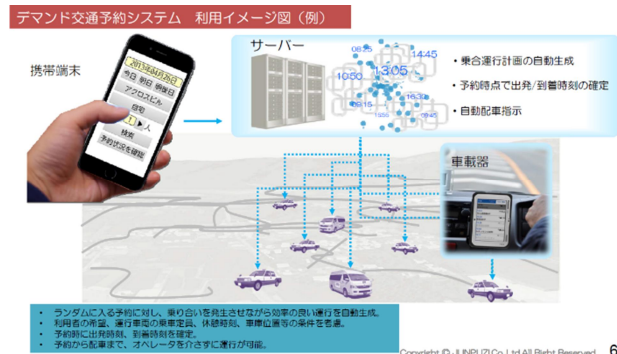


施策4-3 デマンドシステムの導入

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】

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8~11	実施主体
							宮崎市 タクシー事業者

検討：→ 実施：→ 継続：→

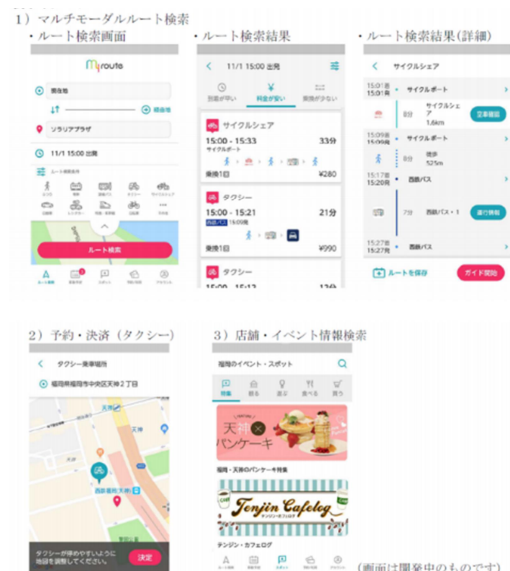
施策4-4 MaaS 導入の促進

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」



【取組実施期間および実施主体】

出典：国土交通省

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8~11	実施主体
							実行委員会

検討：→ 実施：→ 継続：→

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	携帯電話が 基地局と交信した 履歴	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 と交信した履歴	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】

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8～11	実施主体
							宮崎市 宮崎交通

検討：→ 実施：→ 継続：→

VI

計画の推進

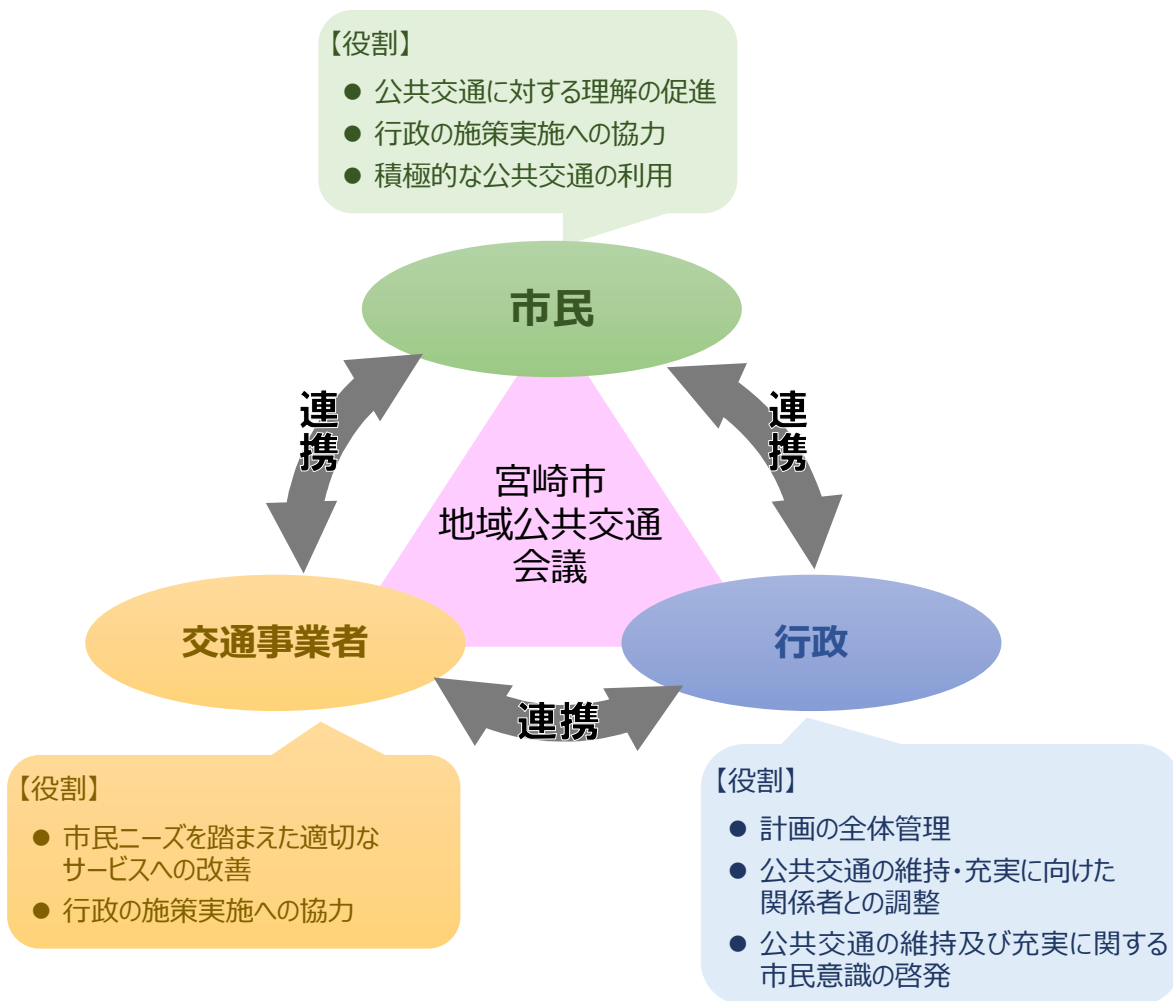
1 事業の推進体制

本計画の推進にあたっては、「市民」「交通事業者」「行政」がそれぞれの役割を十分に理解し、三位一体となって計画目標の達成に向けた施策に取り組み、目指す将来像に近づいていくことが求められます。

そのためには、施策の実施状況やその効果を確認し、必要に応じて施策や計画そのものを見直し、目指すべき将来像に向かって着実に進んでいく必要があります。

そこで、本計画の推進を図る体制として、本市の公共交通にかかわる協議会である「宮崎市地域公共交通会議」において、計画を推進・進捗管理するものとします。

■ 推進体制と役割



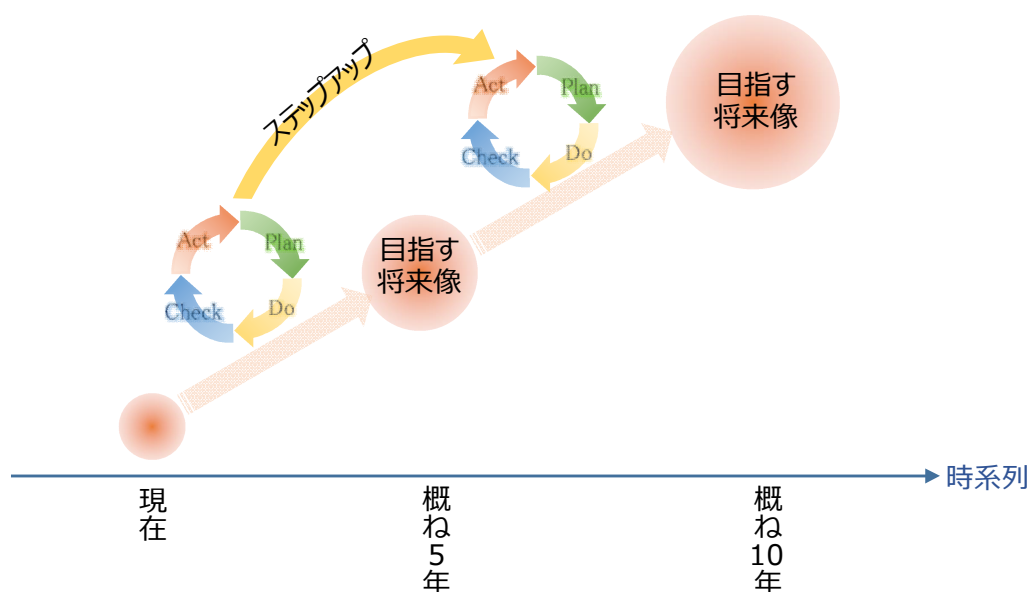
2 事業の進捗管理

計画の推進にあたっては、社会経済情勢や市民ニーズ等の変化に合わせて適切な施策を実施していくためにPDCAサイクルを取り入れて、目標の進捗管理を行います。

具体的には、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）というサイクルで次年度以降につなげながら計画を推進します。

なお、計画の進捗管理にあたっては、目標指標の達成状況の評価・検証に必要な各種データを関係者が協力して定期的に収集します。

■ 進捗管理のイメージ



■ モニタリングに収集するデータと収集方法

目標指標	収集データ	収集方法	収集する主体	収集頻度
公共交通利用者数	路線バス利用者数	実績データ	宮崎交通	1年に1回
	鉄道利用者数	実績データ	JR九州	1年に1回
主要バスターミナルにおける路線バス乗降客数	宮崎駅、宮交シティ、宮崎空港における乗降客数	実績データ	宮崎交通	1年に1回
路線バスの経常収支率	系統別収支	実績データ	宮崎交通	1年に1回
ノンステップバス導入率	ノンステップバス車両数	実績データ	宮崎交通	1年に1回
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、乗継の所要時間、運行情報、バス待ち環境等に対する満足度	アンケート調査	宮崎市、コミュニティ交通導入時の運行協議会等	1年に1回
コミュニティ交通導入エリア数	コミュニティ交通導入エリア数	実績データ	宮崎市	1年に1回
コミュニティ交通の乗合率	コミュニティ交通乗合率	実績データ	宮崎市	1年に1回
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	実績データ	宮崎交通	1年に1回
普段バスを利用している人の割合	普段バスを利用している人の割合	アンケート調査	宮崎市	1年に1回
公共交通利用回数	路線バスICデータ	実績データ	宮崎交通	1年に1回
実験導入時の満足度	新たなモビリティの利用満足度	アンケート調査	宮崎市	1年に1回

参考

用語集

用語集

あ行	
新たなモビリティサービス	第 4 次産業革命とも呼ばれる近年の技術革新を受けて登場した MaaS や自動運転、その他新型輸送サービス（シェアリングサービスや AI 活用のオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等）のこと。

か行	
カーシェアリング	特定の自動車登録会員同士で共有し、近隣のポートから好きな時に借りることのできるサービス。15 分単位と短時間から利用可能で、従来のレンタカーサービスより割安で利用でき、車検・メンテナンス・給油・保険等の手間や費用がかからないというメリットがある一方で、近隣に空いている車が無いと利用できない、長時間の利用では割高になるなどのデメリットもある。
基幹的公共交通路線	国土交通省が作成する「都市モニタリングシート」等で使用される指標の一つで、1 日 30 本以上の運行頻度（おおむねピーク時 1 時間 3 本以上に相当）の鉄道路線およびバス路線のこと。
グリーンスローモビリティ	電動・時速 20km 未満で公道を走ることが可能な 4 人乗り以上のパブリックモビリティのこと。導入により、地域が抱える様々な交通課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。
交通系 IC カード	電子マネー機能を備えた IC カードのうち、鉄道をはじめとする公共交通機関で運賃支払いに利用できるカードのこと。2013 年 3 月から開始した「交通系 IC カード全国相互利用サービス」で利用可能な「10 カード」（Kitaca、Suica、TOICA、ICOCA、SUGOCA、PASMO、manaca、PiTaPa、はやかけん、nimoca）を始めとして、日本各地の鉄道・バス事業者で利用可能である。（一部「片利用」と呼ばれる、地域独自カードエリアで 10 カード利用を可能とした地域もある）
交通モード	鉄道や路線バス、コミュニティ交通などの交通手段のこと。
コミュニティ交通	公共交通不便地域の解消などの目的で、自治体や地域が関与して運行する交通機関のこと。導入にあたっては、特定の交通モード導入を出発点とするのではなく、まちづくりの方向性や住民のニーズ、移動需要の規模を踏まえて最適な交通モードを選択することが、安定した運営と持続可能な公共交通の実現において重要である。

さ行	
シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、乗継など交通機関間における「継ぎ目」や、交通ターミナル内での歩行・乗降に関する「継ぎ目」をハード・ソフト両面に渡って解消することで、出発地から目的地までの移動全体を円滑かつ利便性の高いものとする。 具体的には、接続ダイヤの設定・乗継運賃割引・共通乗車券の設定・バリアフリー対策等の取組がある。
シェアサイクル	コミュニティサイクルとも呼ばれる、自転車を共同利用する交通システムのこと。多数の自転車を都市内の各所（ポート）に配置し、利用者は登録したICカード・スマホ等を使い、ポートから自由に借り出すことができ、また、返却する際は、目的地付近のポートに返却することができる。
正着制御	自動運転技術の一つで、車いすやベビーカーなどの乗客がスムーズに乗降できるように、バス停留所とバス乗降ステップの隙間を最小限にしてバスを停車させる技術のこと。

た行	
代表交通	一つの移動の中でいくつかの交通手段を用いている場合、その移動の中で利用した主な交通手段のこと。
端末交通	出発地から代表交通である鉄道や基幹バス、または鉄道や基幹バスなどの代表交通から目的地までのトリップを指し、その利用交通手段を端末交通手段と呼ぶ。
定時定路線	あらかじめ定められたルートを、定められた時刻に通過するよう運行し、利用者は、運行ルート上に設置されたバス停で乗降する、既存路線バス方式のこと。
デマンド型	定時定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態であり、利用者の需要に応じて時間と路線を柔軟に対応することが可能。
徒歩圏人口カバー率	国土交通省が作成する「都市モニタリングシート」等で使用される指標の一つで、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m に居住する人口を対象区域の総人口で除して算出する。
トリップ	人が目的をもって、地点間を移動する単位をトリップという。1 回の移動で複数の交通手段を用いた場合も 1 つのトリップと数える。

は行	
バス専用レーン	公共交通機関である路線バスの定時運行を確保するため、交通規制によってバス以外の一般車両の通行を禁止する車線規制のこと。「専用」とは別に、路線バス以外の車両も通行できるが、路線バス接近時には速やかにレーンより出て道を譲らなければならない「バス優先レーン」も存在する。
バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に接近情報を提供するシステム。手軽にバスの接近状況を確認できるので、渋滞や雨天などさまざまな理由でバスが遅延した際にも、バス待ちのストレスを軽減できる。
パターンダイヤ	鉄道・バス等の運行が、一定間隔になるよう調整したダイヤのこと。 例えば、主要駅の出発時刻を毎時 0 分・30 分とすることで、 運行本数は少なくとも利用者にとって分かりやすく、 利用しやすい運行ダイヤの実現が可能。
パーク＆ライド	自動車を駅周辺に駐車し、公共交通機関を利用することにより、中心部での自動車交通の集中を抑制することを目的とした施策の一つである。乗継先がバスの場合は「パーク＆バスライド」、バス停までの移動手段が自転車の場合は「サイクル＆バスライド」とも呼ぶ。

ま行	
モータリゼーション	市民が使用する乗用車による生活形態と、トラック等の貨物自動車による流通形態を含めた総称で、市民生活のなかで自動車が広範に利用される状況のこと。
モビリティ	英語で「動きやすさ、移動性、機動性、流動性」を意味し、交通分野では個人が社会的活動のために移動（交通）する能力や、個人の空間移動の自由度のこと。
モビリティ・マネジメント (MM)	対象地域において「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと、住民の行動が自発的に変わっていく方向へと誘導する一連の取組のこと。

ら行													
ラストマイル	公共交通の先にある、駅・バス停から自宅等目的地までの移動を意味する。経済産業省・国土交通省は「ラストマイル自動走行」と題し、「無人自動運転による移動サービスの 2020 年実現」に向けて 2017 年から日本各地で実証実験を行っている。												
類型平均	国土交通省が作成する「都市モニタリングシート」において、都市の人口規模等に応じた 5 区分での「都市類型（下表）」を作成している。各区分別の「類型平均」を取ることで、同規模の都市同士での比較分析を可能としている。（宮崎市は「10 万超～40 万以下の都市」） <table border="1"> <tr> <th>区分</th><th>定義</th></tr> <tr> <td>三大都市圏</td><td>首都圏・中部圏・近畿圏整備法で定められた範囲を含む市町村</td></tr> <tr> <td>政令指定都市</td><td>上記以外の政令指定都市</td></tr> <tr> <td>40 万超～70 万以下</td><td>上記以外で人口 40 万超～70 万以下の市町村</td></tr> <tr> <td>10 万超～40 万以下</td><td>上記以外で人口 10 万超～40 万以下の市町村</td></tr> <tr> <td>10 万以下</td><td>上記以外で人口 10 万以下の市町村</td></tr> </table>	区分	定義	三大都市圏	首都圏・中部圏・近畿圏整備法で定められた範囲を含む市町村	政令指定都市	上記以外の政令指定都市	40 万超～70 万以下	上記以外で人口 40 万超～70 万以下の市町村	10 万超～40 万以下	上記以外で人口 10 万超～40 万以下の市町村	10 万以下	上記以外で人口 10 万以下の市町村
区分	定義												
三大都市圏	首都圏・中部圏・近畿圏整備法で定められた範囲を含む市町村												
政令指定都市	上記以外の政令指定都市												
40 万超～70 万以下	上記以外で人口 40 万超～70 万以下の市町村												
10 万超～40 万以下	上記以外で人口 10 万超～40 万以下の市町村												
10 万以下	上記以外で人口 10 万以下の市町村												

英語	
MaaS (Mobility as a Service)	ICT 等を活用し、自家用車以外のすべての交通手段（鉄道、バス、タクシー等）によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとして捉え、各交通手段をシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
PTPS	交通管制システムとバスロケーションシステムとを結合した新たな公共車両優先システムのこと。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。

宮崎市地域公共交通会議

1. 宮崎市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 宮崎市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会として設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の形態及び運賃・料金等に関する事項
ただし、運行回数・運行時刻等軽微な事業計画の変更については、事後の報告をもって協議結果とする。
- (2) 形成計画の策定及び変更の協議並びに実施に掛かる協議及び連絡調整並びに事業の実施に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議は、別表に掲げる者により構成するものとし、その委員は関係団体の長が指名する者とする。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

- 2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(交通会議の運営)

第5条 交通会議に会長をおき、市長又はその指名する者をもって充てる。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
- 3 交通会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 交通会議は委員の過半数以上が出席しなければ、これを開くことができない。
- 6 交通会議の議決の方法は、会議出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は会長の決するところによる。
- 7 交通会議は原則として公開とする。

8 交通会議の庶務は、宮崎市企画財政部拠点都市創造課において処理する。

9 地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、連絡・通報窓口を宮崎市企画財政部拠点都市創造課におくものとする。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

1. この要綱は、平成19年7月31日から施行する。

2. 最初の委員の任期については、平成19年7月31日から平成21年3月31日とする。

附 則

この要綱は、平成20年4月15日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成29年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成31年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和元年8月1日から施行する。

2. 委員名簿

	構成員	職 名	委員氏名
(1)	宮崎市	宮崎市企画財政部長	下 郡 嘉 浩
(2)	一般乗合（貸切）旅客自動車運送事業者	宮崎交通株式会社執行役員乗合部長	尾 上 勝 政
(3)	一般乗用旅客自動車運送事業者	一般社団法人宮崎県タクシー協会宮崎支部長	柳 田 幸 雄
(4)	社団法人宮崎県バス協会	一般社団法人宮崎県バス協会専務理事	児 玉 英 明
(5)	社団法人宮崎県タクシー協会	一般社団法人宮崎県タクシー協会専務理事	楡 田 勝
(6)	住民又は利用者の代表者	宮崎市自治会連合会長	南 部 恵
		宮崎市老人クラブ連合会副会長	松 本 順 子
		宮崎市 P T A 協議会副会長	黒木 剣二郎
(7)	国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局	国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局長	久保田 靖彦
(8)	交通事業者労働組合	宮崎交通労働組合執行委員長	西 村 仁
(9)	道路管理者、宮崎県警察、その他 交通会議が必要と認める者	国立大学法人宮崎大学教授	出 口 近 士
		国立大学法人宮崎大学准教授	嶋 本 寛
		九州旅客鉄道株式会社宮崎総合鉄道事業部企画課長	中 村 孝 正
		国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所 道路管理第一課長	渡 邊 和 宏
		宮崎県総合政策部総合交通課長	大 東 収
		宮崎県宮崎土木事務所用地課長	今 村 博 司
		宮崎県高岡土木事務所工務課長	岡 部 章
		宮崎北警察署交通課交通規制係長	丸 山 慶 輔
		宮崎南警察署交通課交通規制係長	大 野 義 輝
		高岡警察署交通課交通規制主任	大 脇 一 秀
		宮崎市福祉部障がい福祉課長	黒 木 啓 介
		宮崎市都市整備部都市計画課長	仁田脇 憲二
		宮崎市建設部道路維持課長	田 淵 博 稔
		宮崎市建設部用地管理課長	松 元 正 宏
		宮崎市観光商工部観光戦略課長	図 師 伸 一

3. 令和元年度開催実績

回数	開催日	主な議題
第1回	7月12日（金）	1) 宮崎市のコミュニティ交通について 2) 宮崎市地域公共交通網形成計画の策定について
第2回	10月18日（金）	1) 木花地区、北地区におけるコミュニティ交通の改編について 2) 宮崎市地域公共交通網形成計画の策定について ①地域交通の現状、各調査結果について ②公共交通の問題点、課題、方向性について
第3回	12月20日（金）	1) コミュニティ交通の運行について 2) 宮崎市地域公共交通網形成計画の素案について 3) 宮崎市地域公共交通網形成計画の一次評価について
第4回	3月18日（水） ※新型コロナウイルス感染拡大防止 の為、書面協議により開催。	1) 宮崎市地域公共交通網形成計画（案）について 2) コミュニティ交通について

■宮崎市地域公共交通会議の様子



宮崎市 地域公共交通網形成計画

令和2年3月発行

(令和7年2月変更)

発 行 者

宮崎市

〒880-8505

宮崎市橋通西1丁目1番1号

0985-25-2111

編 集

企画財政部 拠点都市創造課

