

西都市地域公共交通計画

令和5年3月

西都市

西都市地域公共交通計画 目次

第1章 計画の概要	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の対象区域と計画期間	2
第2章 地域・公共交通の現状・問題点	4
1. 地域の現状・問題点	4
2. 公共交通の現状・問題点	17
第3章 アンケート調査結果等	35
1. 市民アンケート調査	35
2. 利用実態調査	41
第4章 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	45
1. 地域が目指す将来像	45
2. 関連計画の概要	46
3. 公共交通に求められる役割	48
第5章 解決すべき課題	49
第6章 基本方針等	50
1. 基本方針	50
2. 計画の目標	52
3. 取り組みの方向性と施策の概要	53
第7章 目標達成のための具体施策	57
〔方向性①〕 移動手段の時間的/空間的な組み合わせによる持続性・利便性の維持・向上	57
〔方向性②〕 ネットワークとしての一体性を高めるとともに、外出の目的地となりうる交通拠点の整備	64
〔方向性③〕 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	66
第8章 計画の推進・進捗管理	73
1. 目標の達成状況を評価するための指標	73
2. 施策展開のロードマップ	74
3. PDCA サイクルに基づく進捗管理	76

第1章 計画の概要

1. 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

西都市の交通状況は、市域の中央を国道 219 号が縦断し、本市と宮崎市などを結ぶ道路ネットワークが形成されています。

市内に鉄道はなく、地形が比較的平坦な市域南東部の市街地やその周辺では、路線バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが西都バスセンター等を拠点に面的に運行しています。また、[西都～茶臼原～高鍋線]が令和 4(2022)年 9 月で廃止されたことを受け、令和 4(2022)年 10 月より沿線エリアを対象とした区域運行型のデマンド乗合タクシーが運行を開始しています。

全国的な傾向と同様、西都市においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、路線バスの利用者は減少傾向が続いており、また、令和 2(2020)年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

しかし一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

今後、人口減少がさらに進行していくなか、これまでの路線バスやコミュニティバスを中心とした公共交通ネットワークを維持していくことは難しくなっており、そういったなかで高齢者をはじめとする市民の日常生活に必要な移動を確保していくためには、需要や利用者の特性にあわせて交通体系を再構築することで効率性を高め、持続可能で市民等にとっても利用しやすい交通環境を形成していくことが必要不可欠です。

(2) 計画の目的

「西都市地域公共交通計画」は、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなるものであり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や地域活動団体、各種施設などが一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

なお、令和 2(2020)年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通体系の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となっています。

2. 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

本計画は、西都市の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には複数の自治体を結び広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」、西都市内の移動に対応する役割を担う「地域内フィーダー系統（支線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれており、これらの組み合わせにより公共交通ネットワークが形成されています。

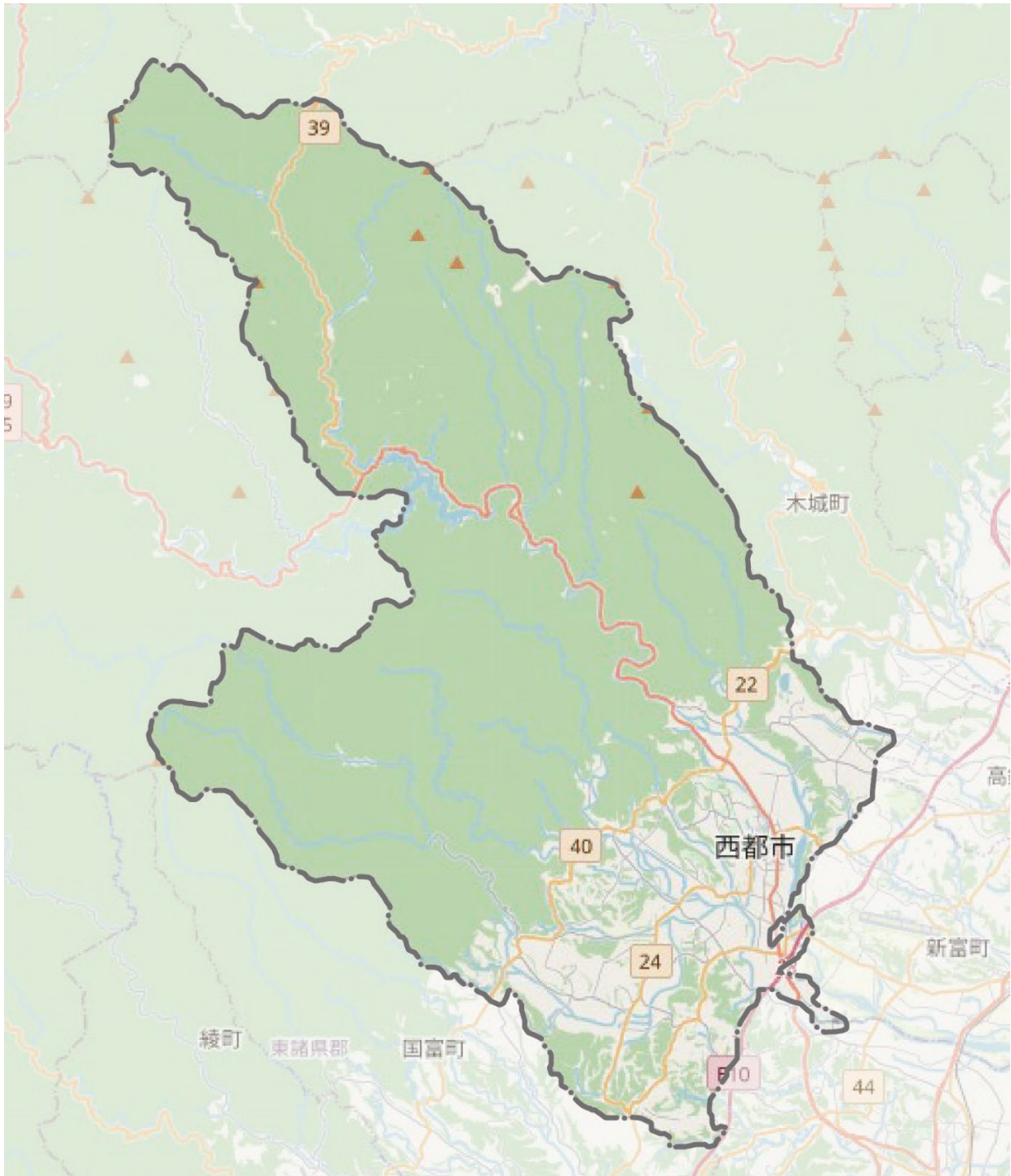


図 1 西都市地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、宮崎県が策定を予定している地域公共交通計画の計画期間を考慮して、令和 5(2023)年度から令和 11(2029)年度までの 7 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 11(2029)年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施します。

第2章 地域・公共交通の現状・問題点

1. 地域の現状・問題点

(1) 位置・地勢

西都市は宮崎県中部に位置し、宮崎市をはじめとする8つの市町村と隣接しています。

なお、県庁所在地である宮崎市とは直線距離で約30kmとなっています。

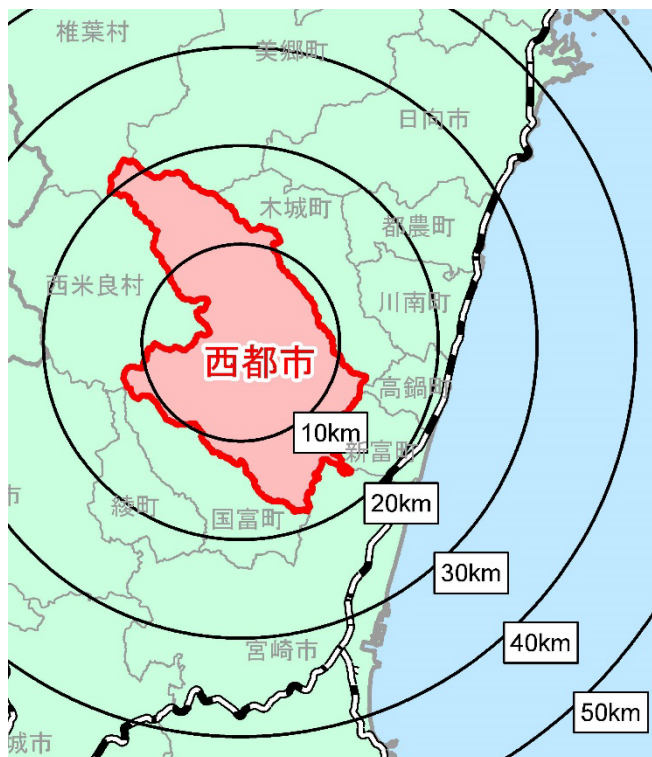


図2 西都市の位置

市域面積 438.57 km²のうち 78.4%を森林が占めています。東部には平野が広がっており市街地が発達しています。

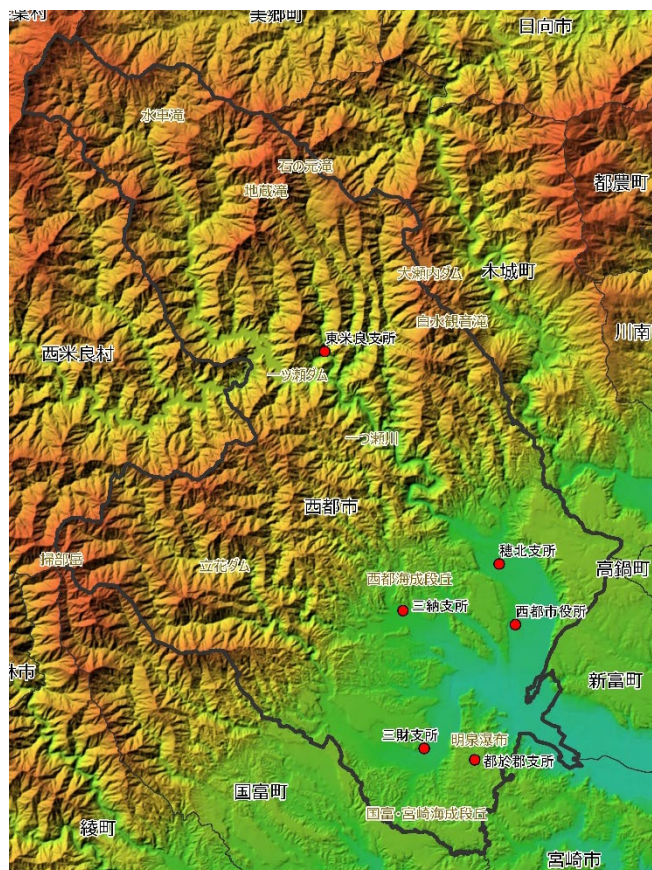


図3 西都市の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

(2) 人口・世帯数等

①人口分布および推移

西都市の総人口は昭和 60（1985）年以降は一貫して減少傾向を示しており、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年の 10 年間で約 12%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行してきており、今後約 20 年間で総人口は約 30%減少、高齢化率は現状（令和 2 年）の 37.8%から 47.1%まで上昇する予測となっています。

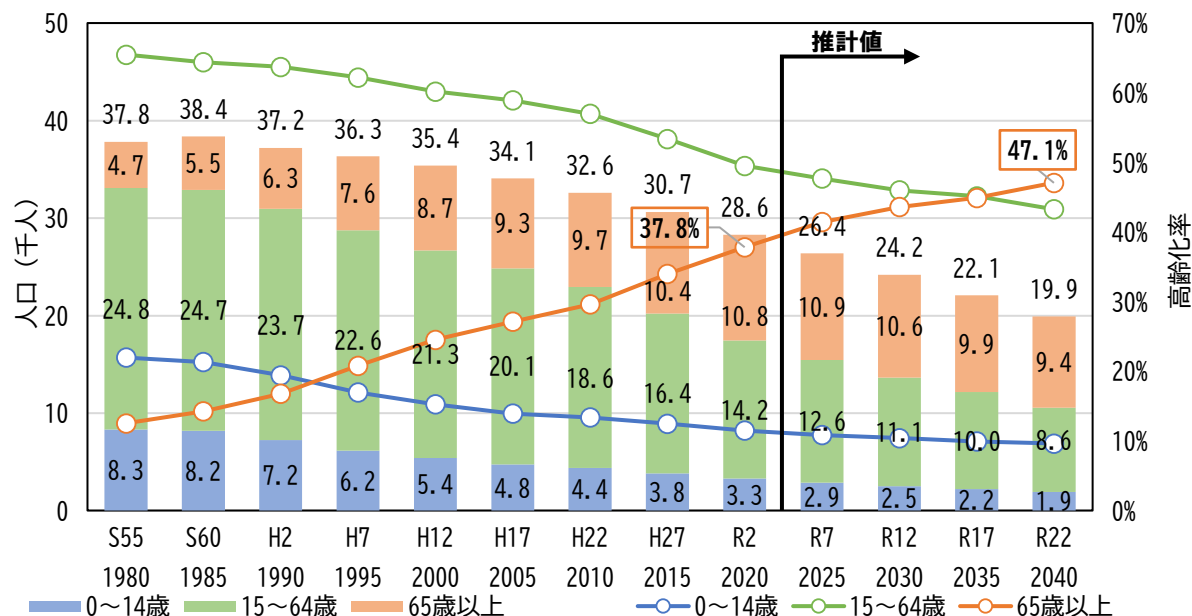


図 4 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

市域内の人口分布を見ると、西都市役所や穂北支所の周辺への人口集積が目立ちます。その他のエリアにも人口が広く薄く分布しています。

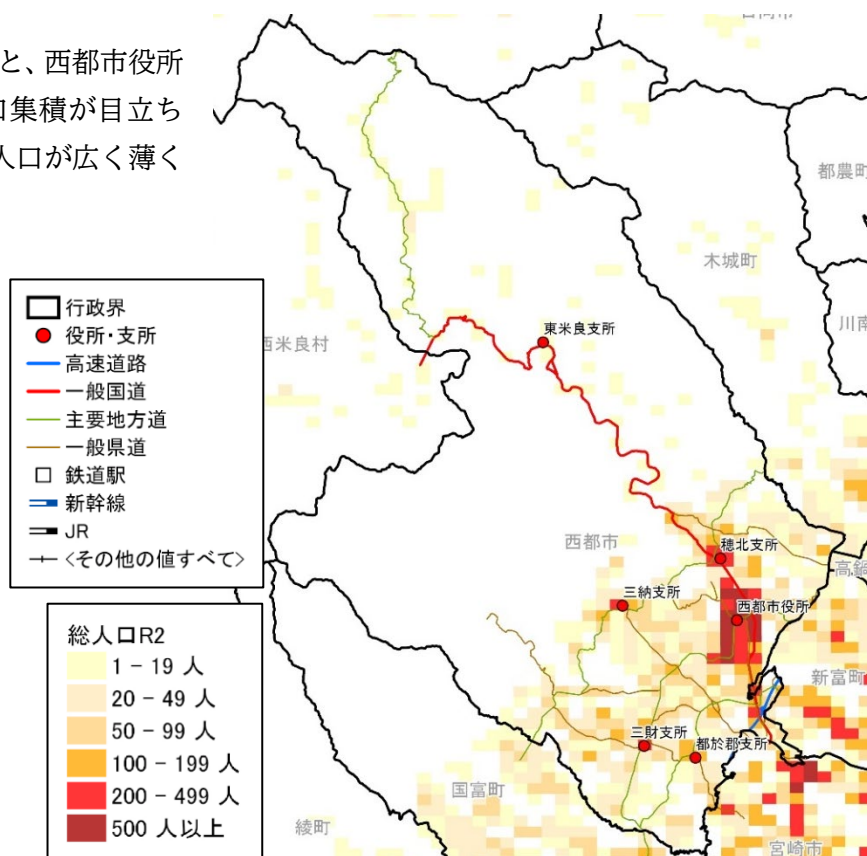


図 5 人口分布（500mメッシュ）

資料：令和 2 年国勢調査

②世帯数等

人口減少に転じた昭和60(1985)年以降も、平成17(2005)年まで世帯数は増加していましたが、その後は減少傾向に転じています。また、世帯人員（一世帯当たりの平均世帯人員数）については減少傾向が続いており、平成7(1995)年以降は3.00人/世帯を下回っています。

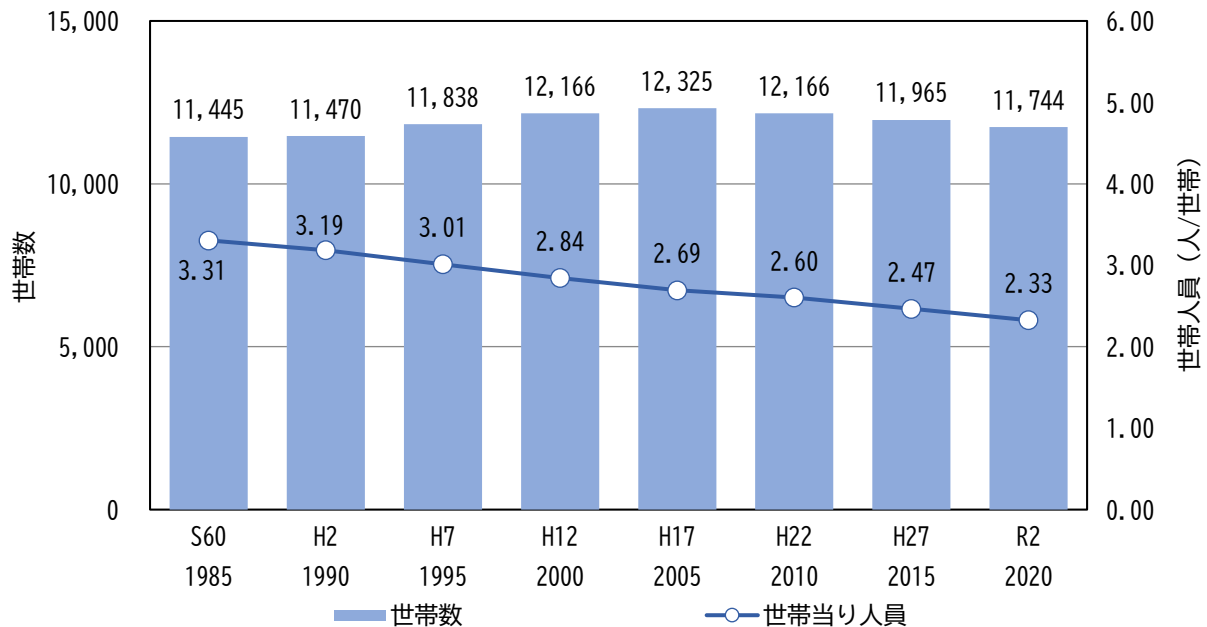


図 6 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

一方で、世帯数が減少に転じた平成17(2005)年以降も、65歳以上の世帯員がいる一般世帯（高齢者世帯）は増加傾向を示しています。また高齢者のみ世帯（高齢者単独世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯）も増加、令和2(2020)年には全世帯の約35%を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

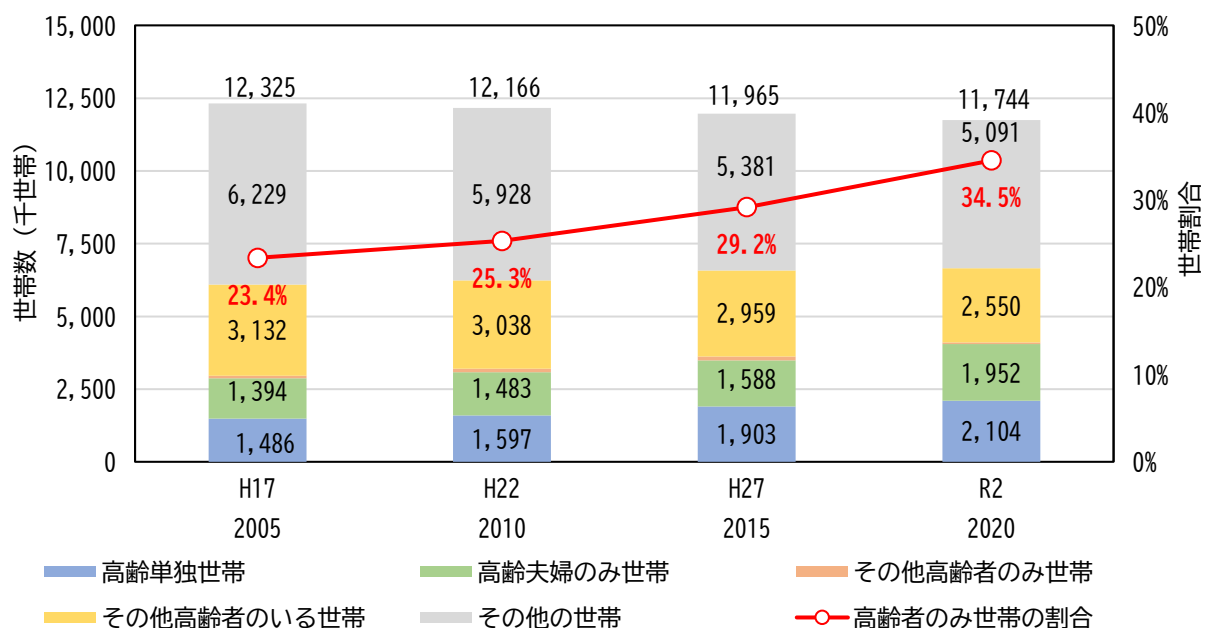


図 7 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

(3) 市民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

西都市内に在住する就業者（15 歳以上）の約 7 割が市内で就業しており、市内から市外へ通勤する「流出」が、市外から市内へ通勤する「流入」を約 240 人上回る流出超過となっています。

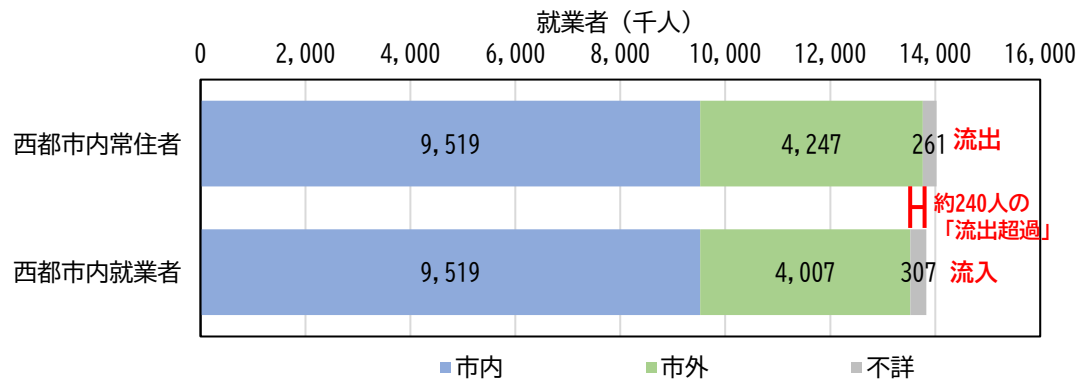


図 8 通勤流動の概況

資料：令和 2 年国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、宮崎市が約半数、高鍋町が約 15% 前後を占めており、新富町が約 1~2 割を占めています。

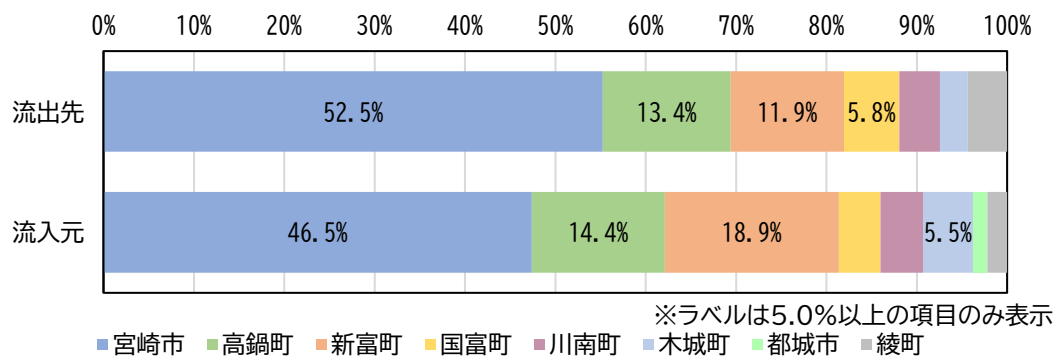


図 9 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和 2 年国勢調査

2) 通学流動

西都市内に常住する通学者（15 歳以上）のうち、市内への通学者は半数未満となっており、市内から市外へ通学する「流出」が、市外から市内へ通学する「流入」を 70 人以上上回る流出超過となっています。

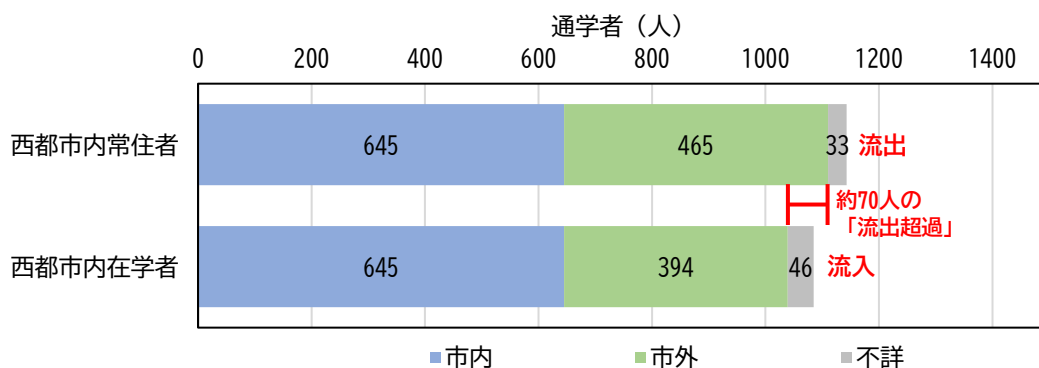


図 10 通学流動の概況

資料：令和 2 年国勢調査

市内から市外への「流出先」は、宮崎市が 8 割以上を占めています。市外から市内への「流入元」は、宮崎市・新富町がそれぞれ約 25%以上を占めています。

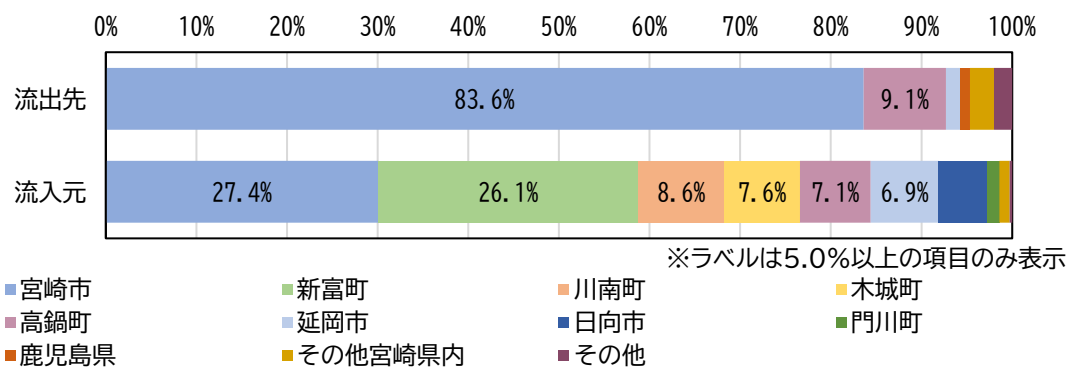


図 11 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和 2 年国勢調査

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の 8 割以上を占めています。

一方で、通学は「自転車」が約 4 割と最も多く、「自家用車」や「徒歩だけ」も目立ちますが、「乗合バス」の割合も約 15%となっています。

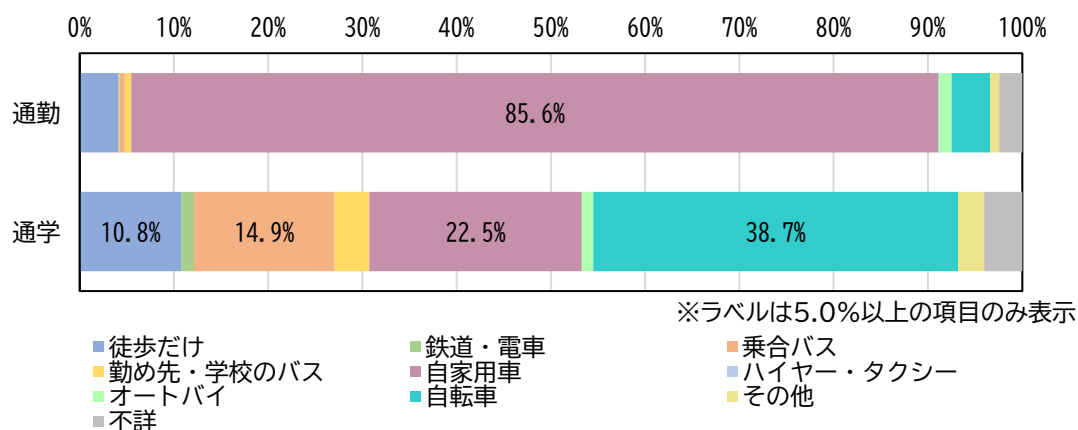


図 12 通勤・通学時の利用交通手段

資料：令和 2 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和4(2022)年8月に実施した15～24歳（若年層）および65歳以上（高齢層）の市民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。
 なお、外出先等については、外出先が特定できなかった回答は除外して集計しています。
 市民アンケート調査の概要についてはp.35をご参照ください。

②日々の買い物

食料品や日用品などの「日々の買い物」では、若年層、高齢層ともに妻地域への移動が多くなっています。外出目的地についてもほとんどが妻地区に立地する施設となっており、日常的な買い物は市内で完結している状況となっています。

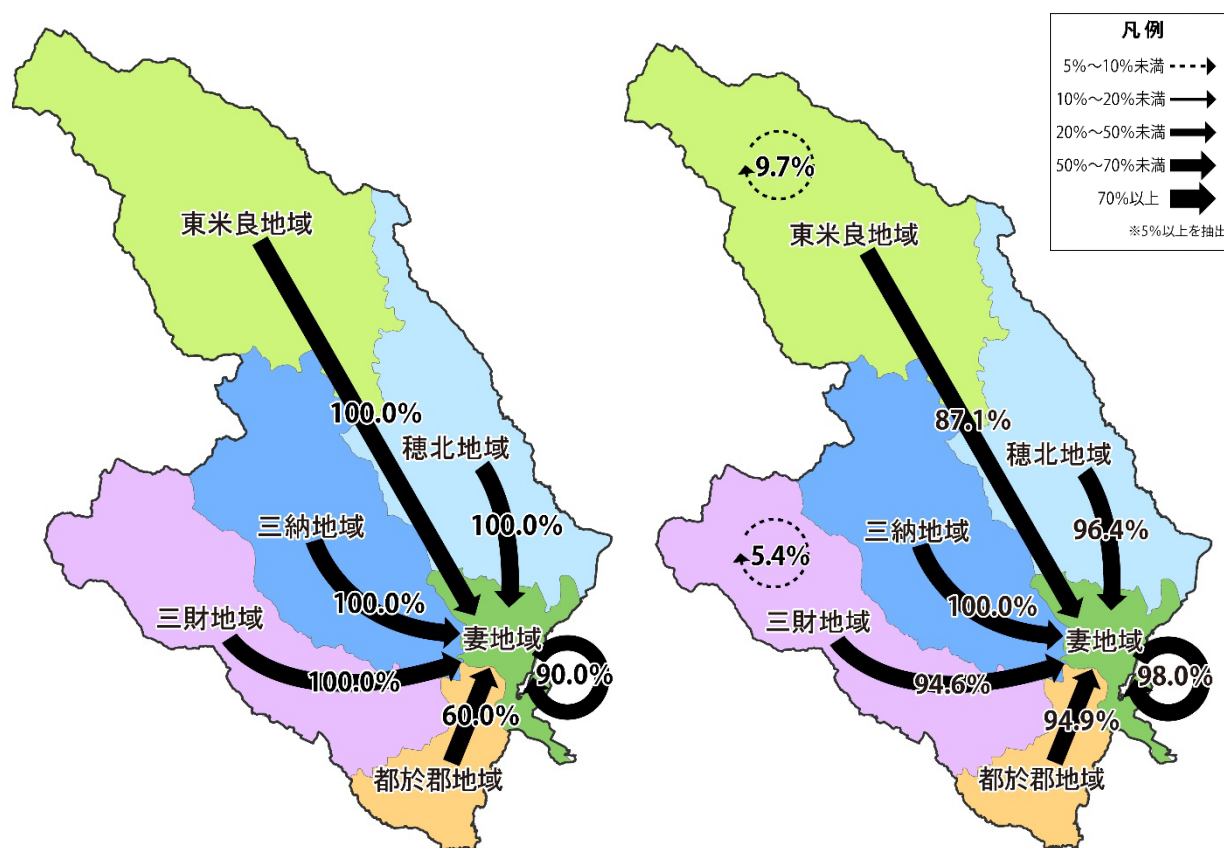


図 13 日々の買い物の外出先（若年層）

図 14 日々の買い物の外出先（高齢層）

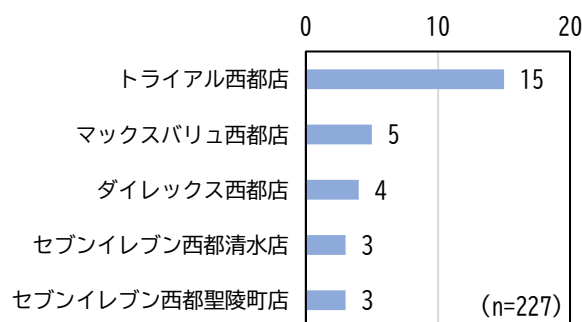


図 15 日々の買い物の外出目的地：上位5位（若年層）

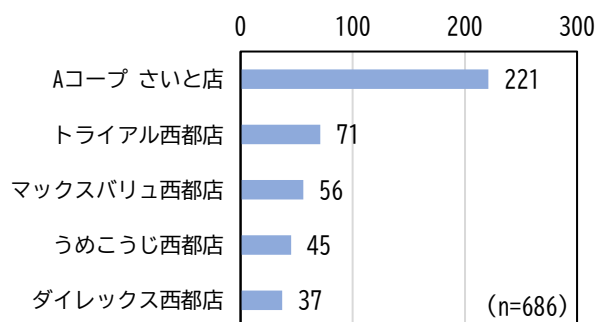


図 16 日々の買い物の外出目的地：上位5位（高齢層）

③特別な買い物

洋服や靴などの「特別な買い物」では、若年層は宮崎市への流出割合が高くなっています。一方で、高齢層は妻地域への外出割合が高くなっています。外出目的地を見ても、若年層はイオンモール宮崎が上位なのに対して、高齢層では西都ショッピングセンターパオが上位となっています。

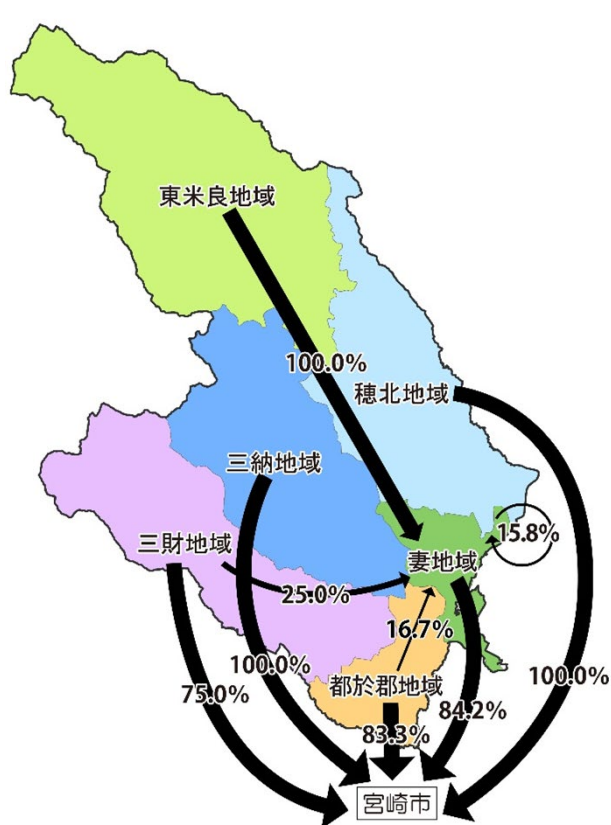


図 17 特別な買い物の外出先（若年層）

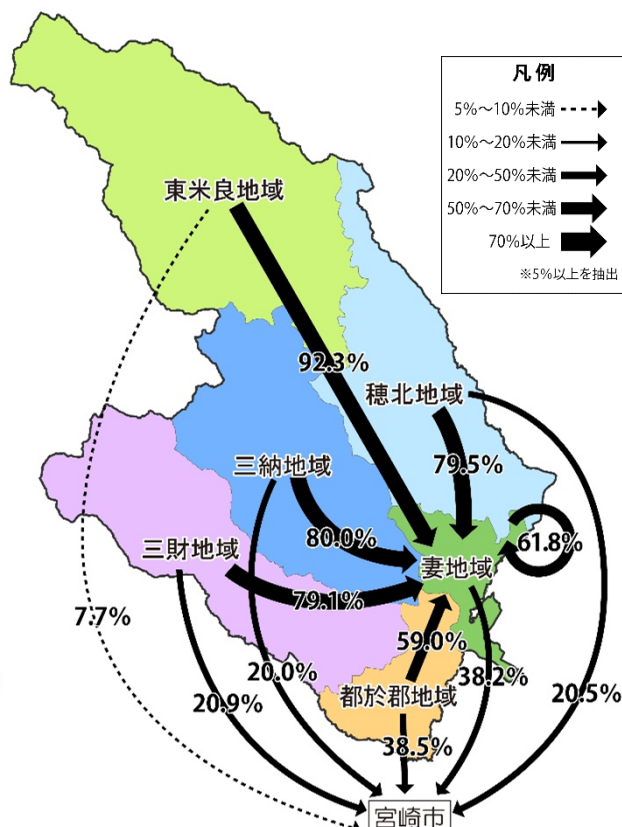


図 18 特別な買い物の外出先（高齢層）

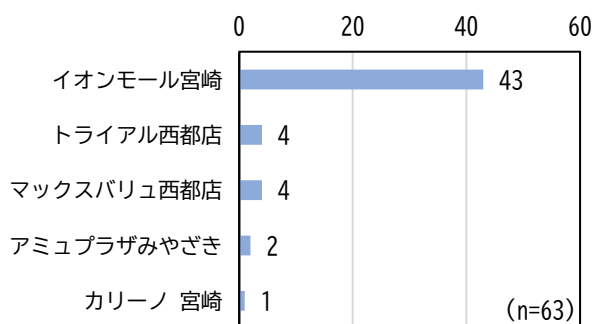


図 19 特別な買い物の外出目的地：上位 5 位（若年層）

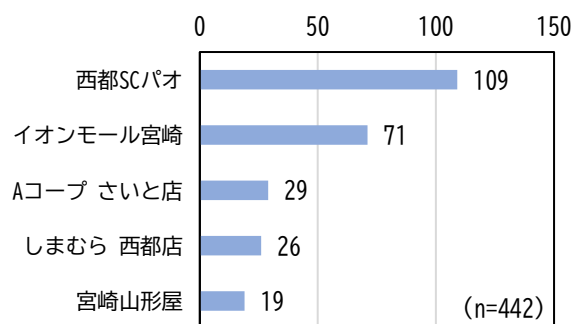


図 20 特別な買い物の外出目的地：上位 5 位（高齢層）

④通院

「通院」では、若年層・高齢層とも妻地域への外出が多くなっていますが、加えて、高齢者では宮崎市への流出、若年層では宮崎市のほか、高鍋町や国富町などの周辺市町への流出も見られます。

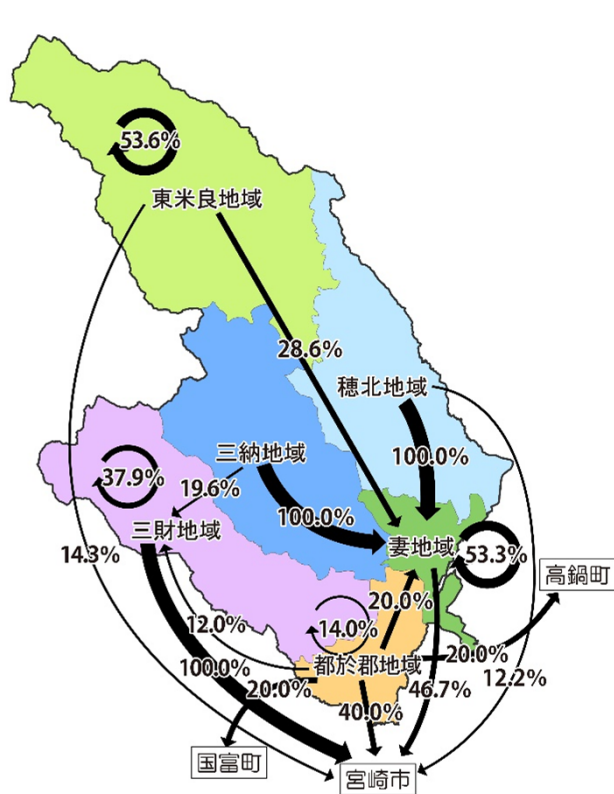


図 21 通院の外出先（若年層）

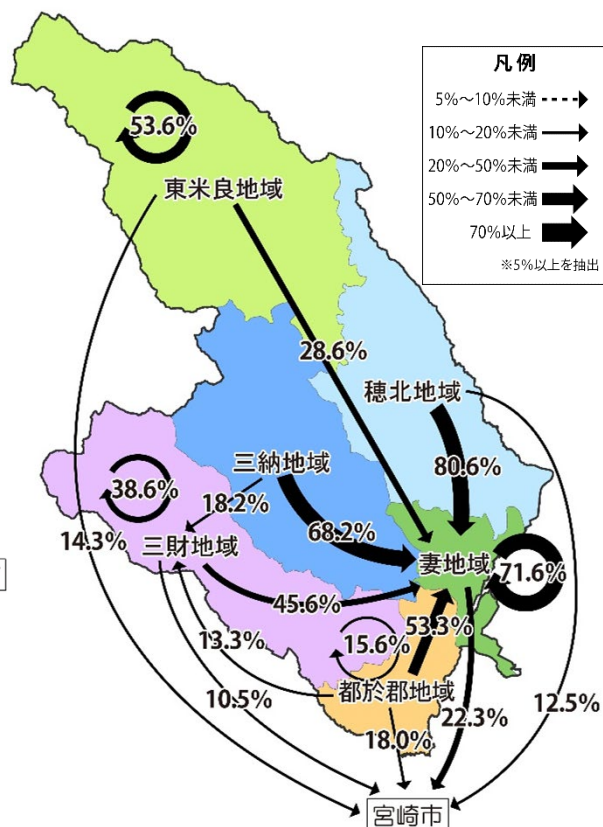


図 22 通院の外出先（高齢層）

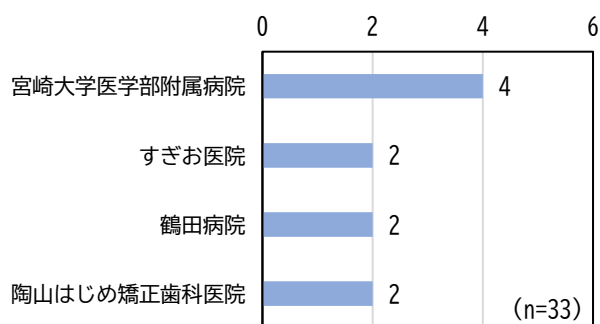


図 23 通院の外出目的地：上位 5 位（若年層）

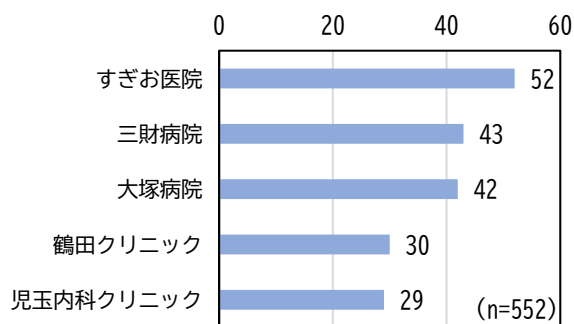


図 24 通院の外出目的地：上位 5 位（高齢層）

⑤通勤・通学

「通勤・通学」では若年層、高齢層ともに周辺市町村への流出が見られ、特に若年層については宮崎市への流出が顕著になっています。

市内では妻地域については地域内での通勤・通学が半数程度を占めています。

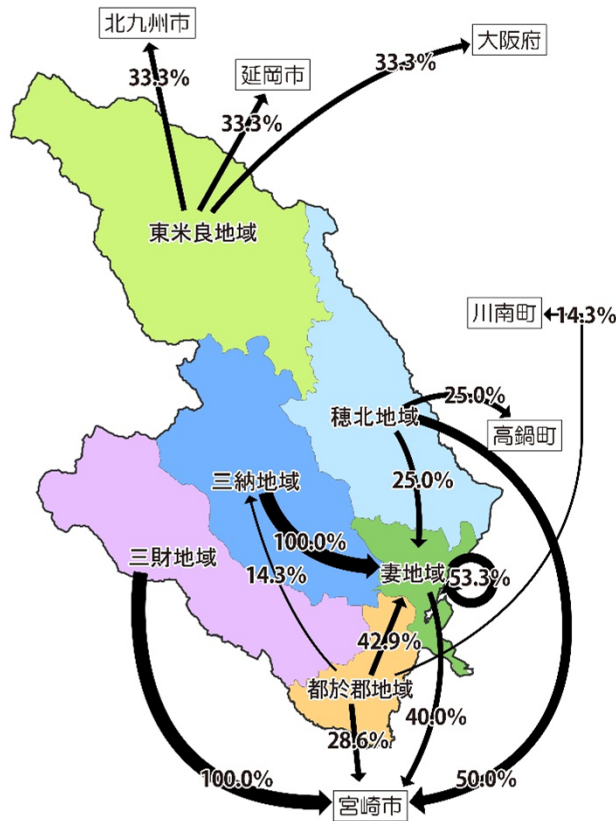


図 25 通勤・通学の外出先（若年層）

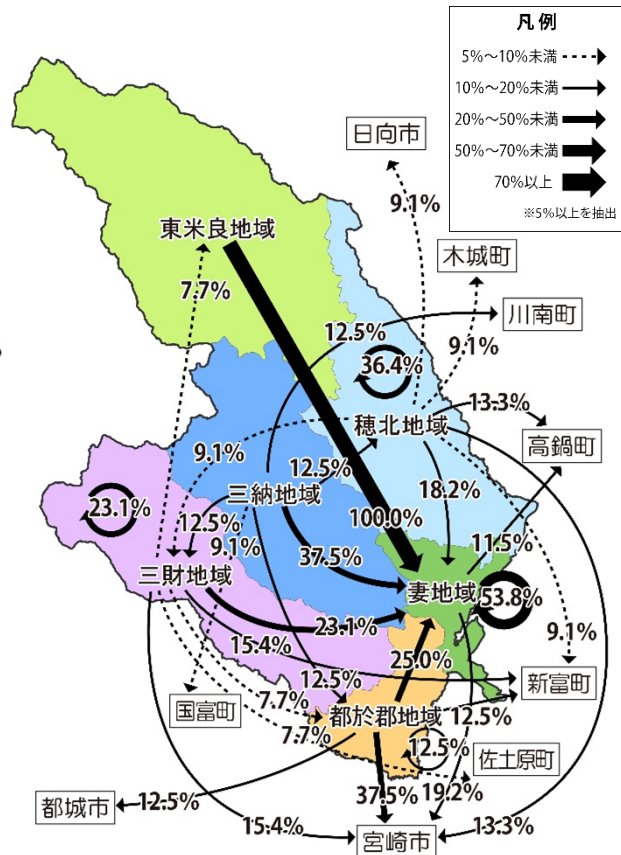


図 26 通勤・通学の外出先（高齢層）

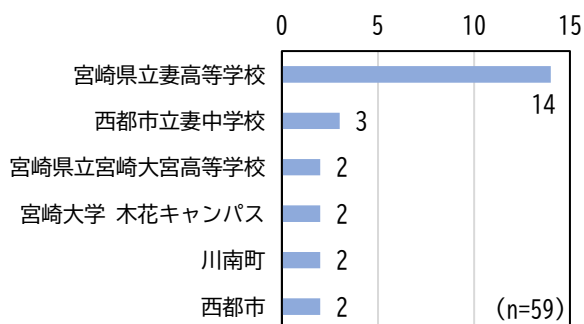


図 27 通勤・通学先：上位 5 位（若年層）

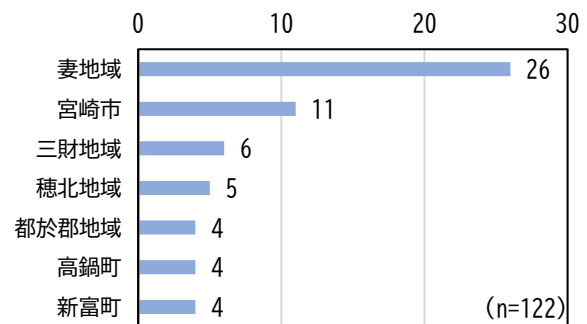


図 28 通勤・通学先：上位 5 位（高齢層）

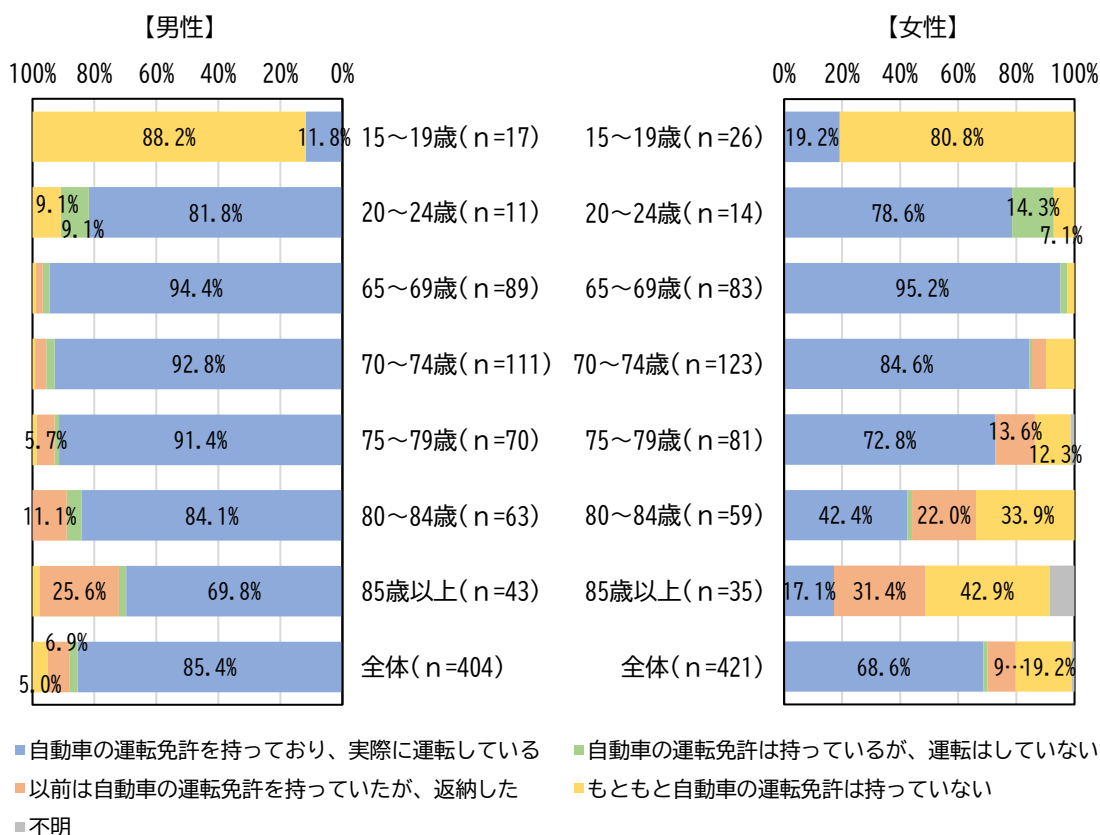
⑥運転免許保有状況

若年層及び高齢層の運転免許保有状況をみると、全体として男性の約 85%、女性は約 69% が運転免許を保有しています。

年齢・性別に見ると 15 歳～19 歳の保有率は 1～2 割程度ですが、20 歳以上になると 8 割程度まで保有率が上昇しています。

高齢層では 75 歳以上で男女差が大きくなっており、女性では年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下し 85 歳以上では 2 割以下となる一方で、男性では 85 歳以上でも 7 割近い保有率となっています。

なお、女性でも年齢層が低くなるにつれて運転免許をもともと保有していない割合が大きく減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。



※ラベルは 5.0%以上の項目のみ表示

図 29 運転免許保有状況

(4) 観光の動向

西都市の観光客数は平成 27 (2015) 年と比較すると減少傾向となっています。令和 3 (2021) 年には 56 万人/年となるなど県全体と同様に伸び悩んでいます。

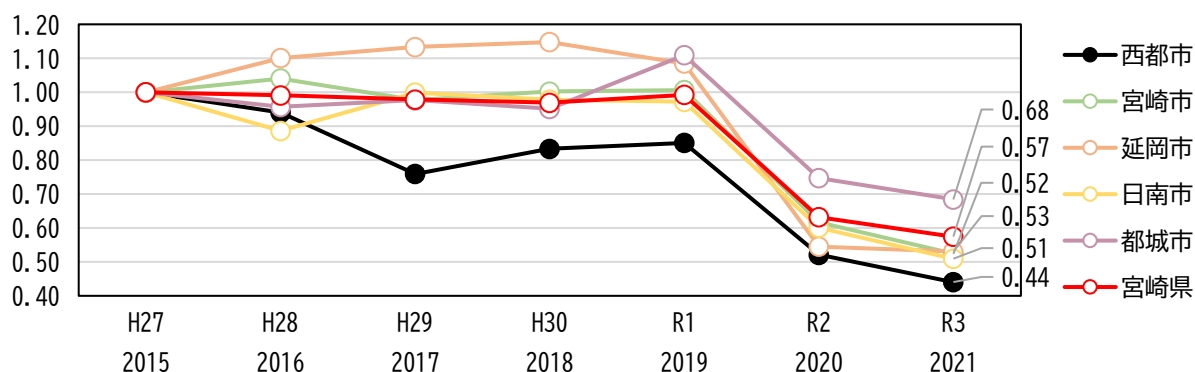
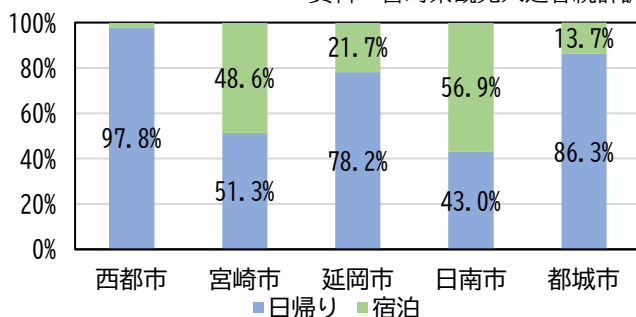


図 30 観光入込客数の推移 (H27=1.00)

資料：宮崎県観光入込客統計調査

観光客の日帰り・宿泊別では、西都市で日帰り客が約 98%とほとんどを占め、県全体や他市に比べて高くなっています。

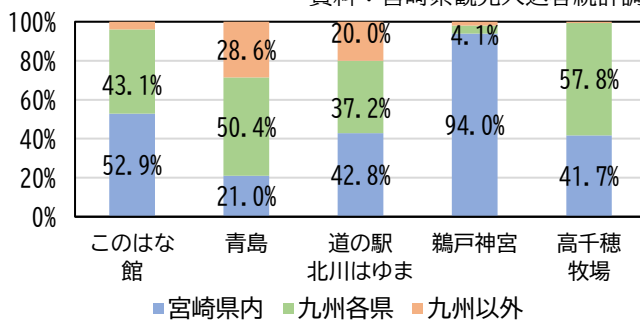


※ラベルは 5.0%以上の項目のみ表示

図 31 日帰り・宿泊別観光客割合

資料：宮崎県観光入込客統計調査

主要施設の「発地」では、県全体や県内他施設に比べて「宮崎県内」の割合が高くなっています。

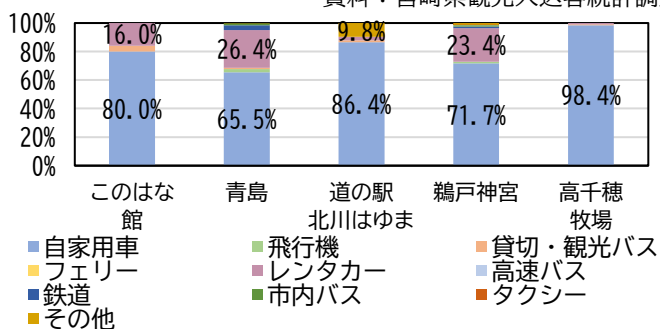


※ラベルは 5.0%以上の項目のみ表示

図 32 主要観光施設の発地別観光客割合

資料：宮崎県観光入込客統計調査

交通機関別では、8 割を自家用車が占めています。また、レンタカーの割合も 16%であることから基本的には自動車で来訪していることが分かります。



※ラベルは 5.0%以上の項目のみ表示

図 33 主要観光施設の交通機関別観光客割合

資料：宮崎県観光入込客統計調査

(5) 主要施設の立地状況

市内の主要施設の立地状況では、多くの生活サービス施設が妻地区の市街地（用途地域）内やその周辺に分布・集積しており、市街地まで来れば日常生活に必要な多様な生活サービスが概ね網羅できる状況となっています。

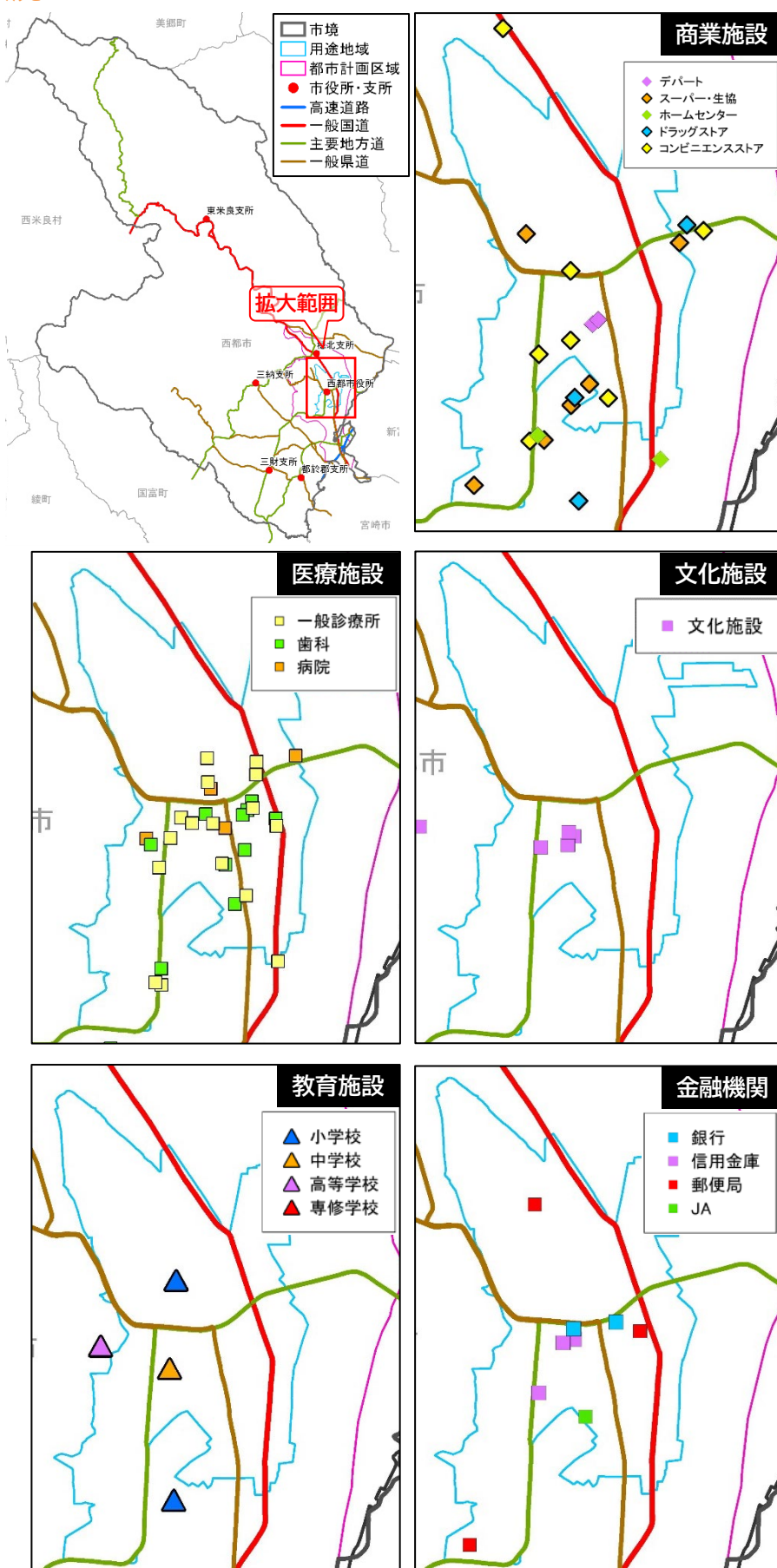


図 34 主要施設の立地状況（市街地周辺）

また、一般診療所・歯科や郵便局・JA などについては市内各所への立地が見られるほか、三財・都於郡地区には医療・商業施設や金融機関が立地していますが、穂北・東米良地区の施設立地は限定的なものとなっています。

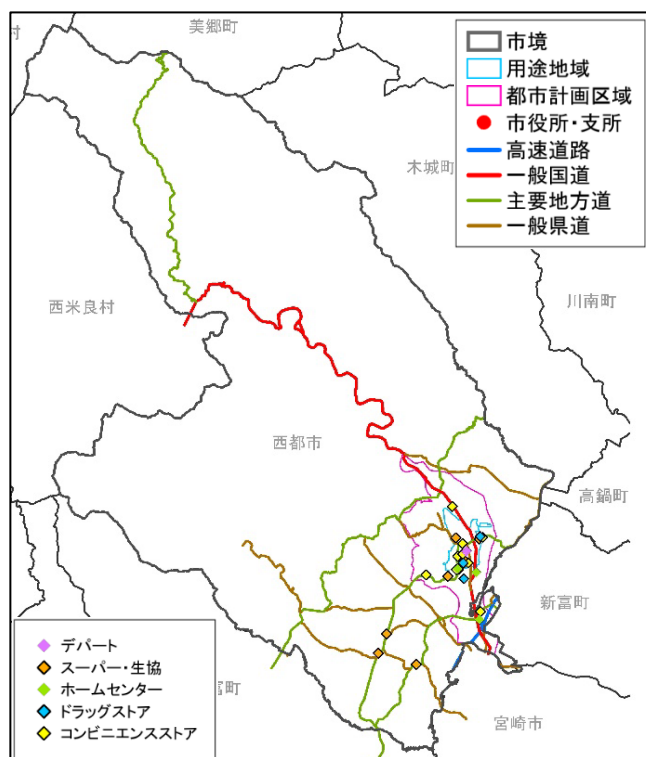


図 35 商業施設の立地状況（市全域）
資料：i タウンページ、大規模小売店総覧

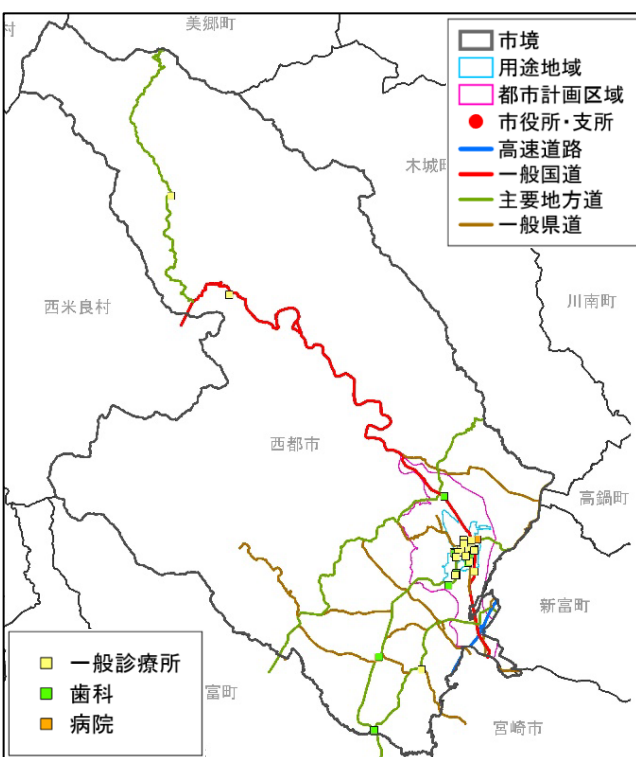


図 36 医療施設の立地状況（市全域）
資料：国土数値情報

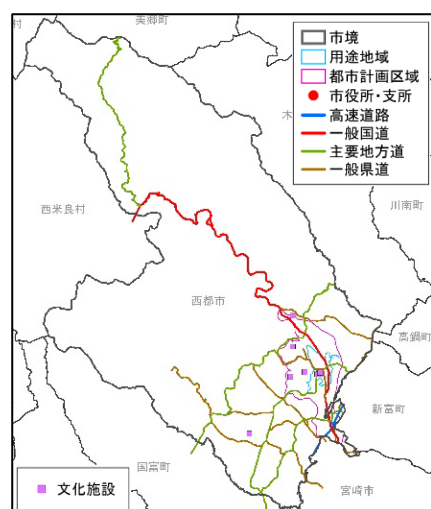


図 37 文化施設の立地状況（市全域）
資料：西都市資料

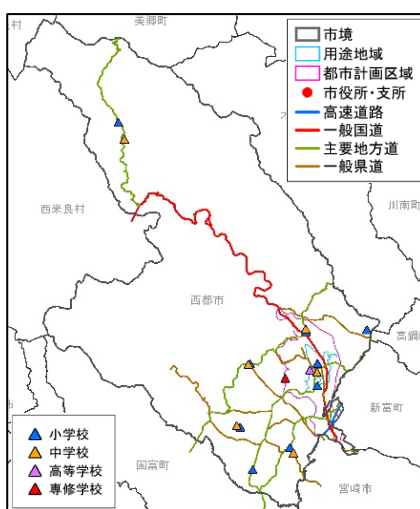


図 38 教育施設の立地状況（市全域）
資料：国土数値情報

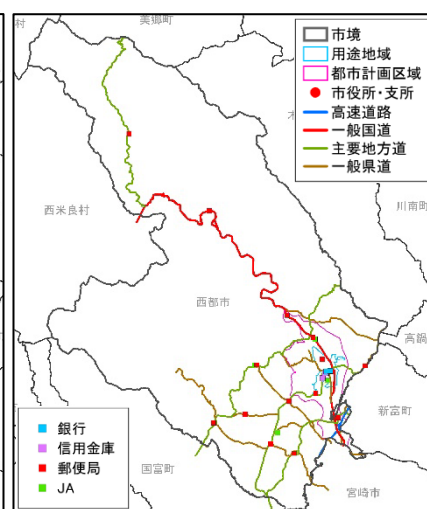


図 39 金融機関の立地状況（市全域）
資料：国土数値情報、i タウンページ

2. 公共交通の現状・問題点

西都市内に鉄道はなく、地形が比較的平坦な市域南東部の市街地やその周辺では、路線バス（生活交通路線・廃止路線代替バス）やコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが西都バスセンター等を拠点に面的に運行しています。

また、廃止路線代替バスとして運行していた〔宮交茶臼原線（西都～茶臼原～高鍋線）〕が令和4(2022)年9月で廃止されたことを受け、令和4(2022)年10月より沿線エリアを対象とした区域運行型のデマンド乗合タクシーが運行を開始しています。

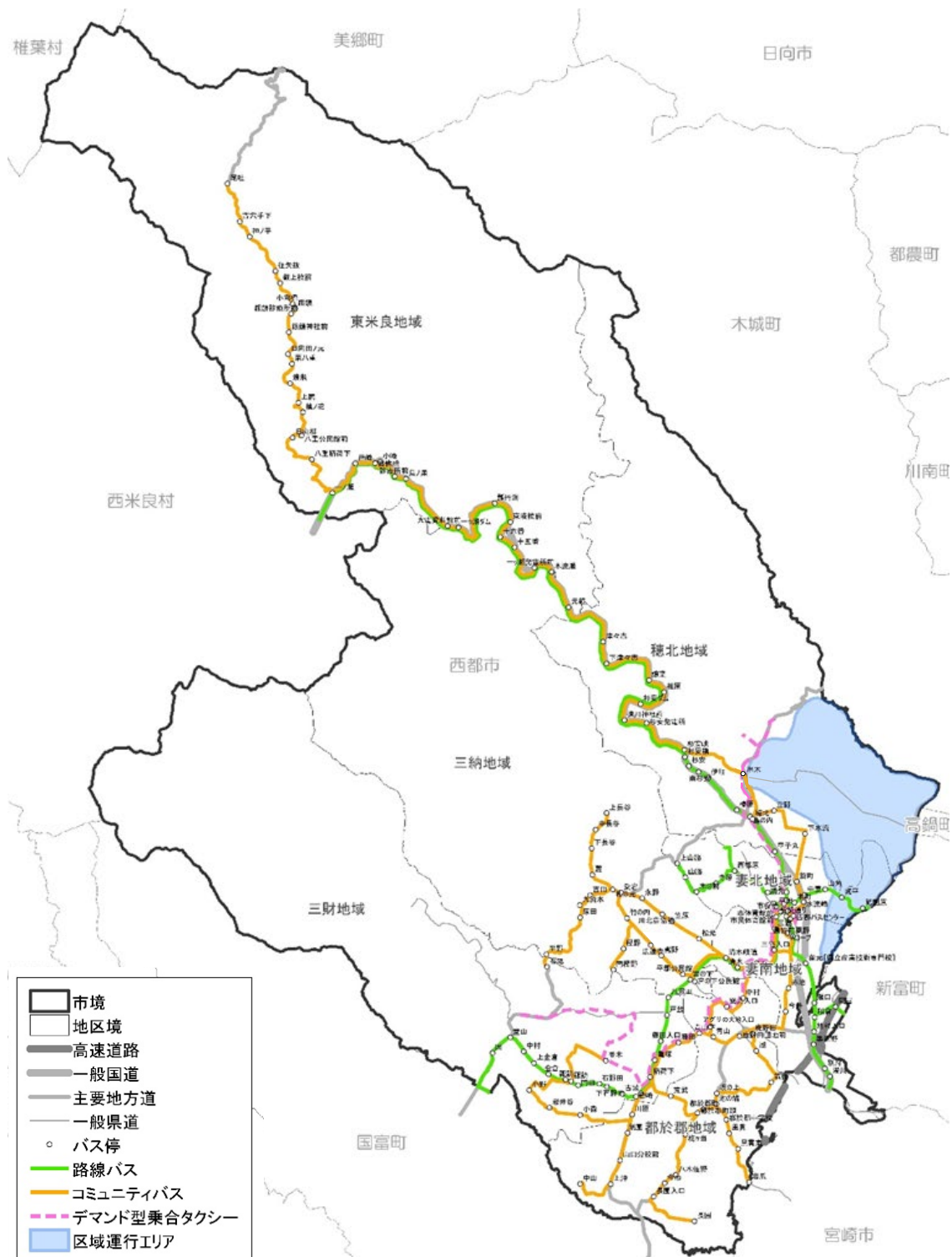


図 40 公共交通ネットワークの概況

(1) 路線バス（生活交通路線・廃止路線代替バス）の概要

①運行概要

西都市内を運行する路線バスは計 11 路線で、そのうち 6 路線が生活交通路線、5 路線が廃止路線代替バスとなっています。

西都市と佐土原・宮崎を結ぶ生活交通路線 2 路線は国費補助路線（地域間幹線系統）となっており、廃止路線代替バスについては宮崎県および沿線自治体の補助により運行されています。

表 1 市内を運行するバス路線一覧（令和 4 年 10 月～）

	路線名	起点	経由地	終点	系統 キロ	運行 回数	財政負担			
							国	県	西都市	その他 市町村
生活交通 路線	宮交シティ線	宮交シティ 宮崎駅	西佐土原 花ヶ島 橘通	西都	26.9	22.7	●	●	●	●
	佐土原高校線	西都	佐土原駅	佐土原高校	15.5	10.5	●	●	●	●
	宮交上山路線	西都	酒元	上山路	6.0	1.0			●	
	大学病院・ 宮崎大学線	西都	宮交シティ	大学病院・ 宮崎大学	38.4	0.4				
	北高校線	西都BC	佐土原小前	北高校	19.5	1.3				
	学園短大・ 国際大線	西都	宮交シティ	短大	31.6	0.3				
廃止路線 代替バス	宮交三納代線	高鍋	三納代	西都	23.0	6.0		●	●	●
	宮交めいりん線	高鍋駅	高鍋・めい りんの湯	西都	17.0	3.0		●	●	●
	宮交一丁田線	高鍋駅	高鍋・一丁 田	西都	16.6	2.0		●	●	●
	宮交郡境線	西都	岩崎	郡境	15.0	3.5		●	●	●
	宮交村所線	西都		村所	45.1	3.0		●	●	●

資料：交通事業者資料

西都市内を運行する全てのバス路線が、妻地区中心部の西都バスセンターを発着しており、佐土原・宮崎、新富、高鍋、国富の各方面への放射状のネットワークが形成されています。なお、〔宮交上山路線〕を除く全ての路線が西都市内で完結しない広域路線となっています。

〔宮交上山路線〕を除く生活交通路線 5 系統は全て宮崎方面への路線となっており、西都市内では同一のルートを実行しています。



図 41 バス路線図（路線バス）

②利用状況・財政負担等の概要

路線バス全体の輸送人員は横ばいで推移してきましたが、市の財政負担額は微増傾向となっています。

なお、令和2(2020)年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しています。

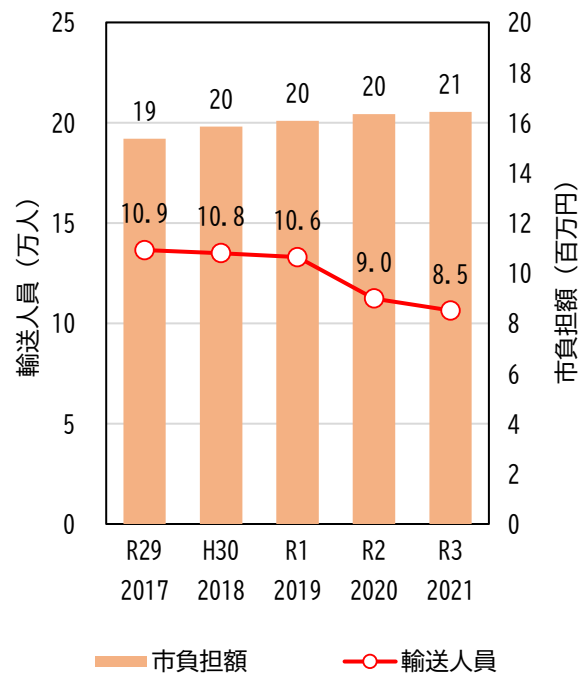


図 42 輸送人員と市の財政負担

また、運行に係る経常費用の増加に対して、運賃等の経常収益は横ばいから微減傾向で推移しており、令和3(2021)年度時点で経常収支率は約26%まで低下するなど、財政負担に大きく依存しながら運行されている状況です。

なお、令和2(2020)年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元(2019)年度に比べて経常収益の減少が顕著となっています。

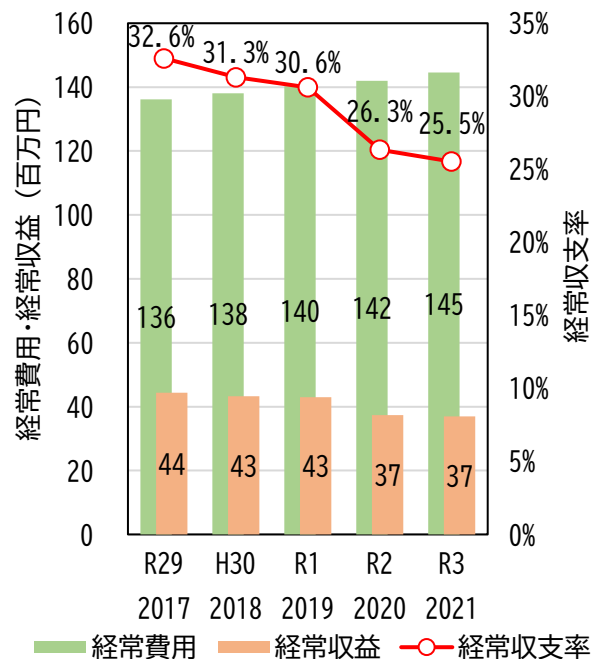


図 43 経常収支の推移

③路線別の利用状況等

[宮交シティ線]の輸送人員（年間の総利用者数）が突出して多いものの、それ以外の路線では1万人未満の路線が多く利用が低迷しています。

特に、[宮交上山路線][宮交村所線]については年間の利用者数が5,000人に満たない状況となっています。

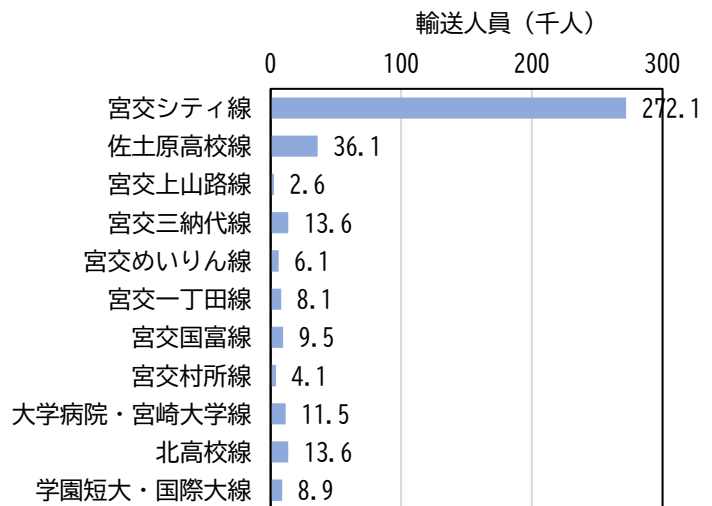


図 44 路線別の輸送人員

運行1便あたりの利用者数では、[大学病院・宮崎大学線]、[学園短大・国際大線]が突出しています。

その他の路線では、[宮交シティ線][北高校線]を除けば、10人/便未満で、[宮交村所線]は2人/便未満と利用の低迷が顕著となっています。

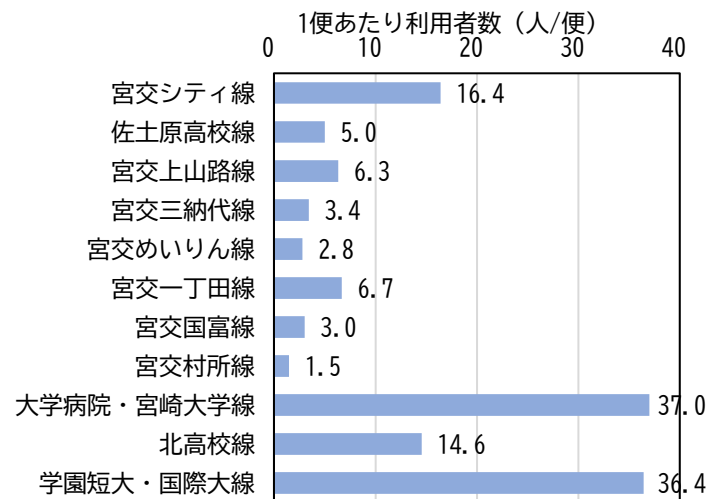


図 45 路線別の1便当たりの利用者数

平均乗車密度（1kmあたりの1日平均利用者数）では、[大学病院・宮崎大学線][北高校線][学園短大・国際大線]以外の全ての路線で4.0人を下回っており、特に[宮交めいりん線][宮交村所線]では1.0を下回っています。

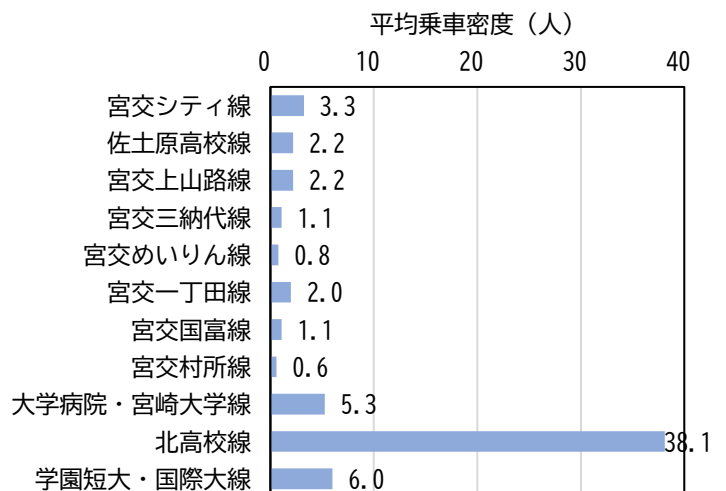


図 46 路線別の平均乗車密度

※データについては令和2年10月～令和3年9月

※国富線は令和4年度に郡境線へ変更

資料：交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、路線バス全体では約26%（令和3(2021)年度）となっていますが、路線別にみると[宮交三納代線][宮交めいりん線][宮交国富線]で20%以下、[宮交村所線]では約9%と、特に厳しい収支状況となっています。

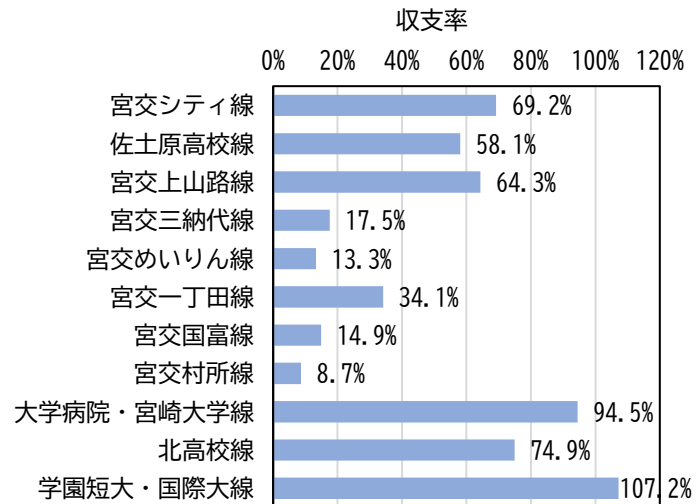


図 47 路線別の収支率

利用者1人を1km輸送するための財政負担額は、多くの路線で100円未満となっているなか、[宮交三納代線]では約200円、[宮交めいりん線][宮交村所線]では300円以上の財政負担が発生しています。

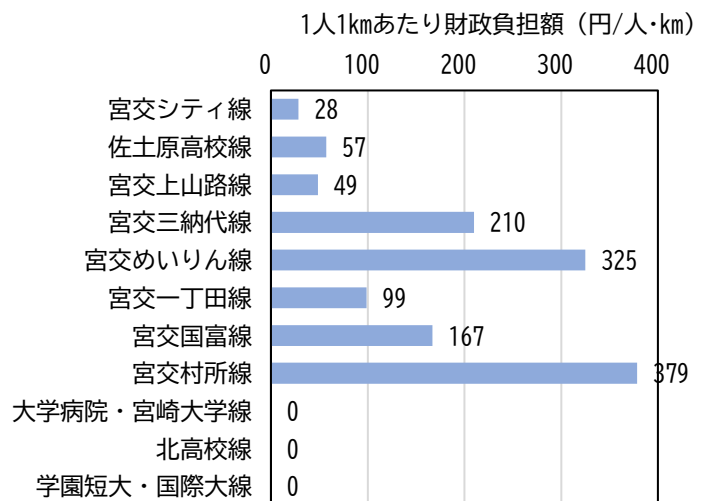


図 48 路線別の利用者1人1kmあたり財政負担額

路線別の財政負担額の内訳を見ると、[大学病院・宮崎大学線][北高校線][学園短大・国際大線]は財政負担なし、[宮交シティ線]についても国・県による財政負担が大部分となっている一方で、[宮交村所線]は年間で9百万円以上を西都市が負担しています。なお、路線バス全体に対する西都市の財政負担額は年間約2,100万円（令和3(2021)年度）となっています。

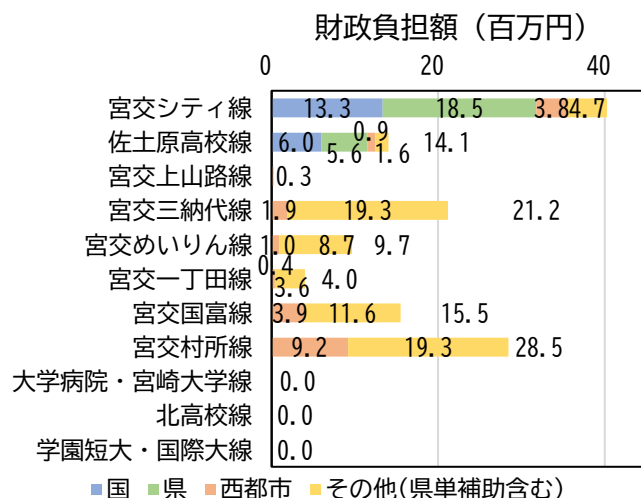


図 49 路線別の財政負担額の内訳

※データについては令和2年10月～令和3年9月
 ※国富線は令和4年度に郡境線へ変更
 資料：交通事業者資料

(2) コミュニティバスの概要

①運行概要

西都市が運行するコミュニティバスは計 7 路線(8 系統)で、いずれも西都ショッピングセンターまたは西都バスセンターを発着、長園通学線は月～土の毎日運行しているものの、その他の系統については週 2～4 日の曜日限定で運行しています。

国庫補助（地域内フィーダー系統）を受けるほか、「市委託料（敬老バス委託料含む）」の形で財政負担が発生しています。

表 2 西都市のコミュニティバス一覧

路線名	起点	終点	運行曜日	系統 キロ	便数	財政負担			
						国	県	西都市	その他市町村
平野・石尾線	西都ショッピングセンター	石尾	月・水・金	12.3	6.0	●		●	
長谷線	西都ショッピングセンター	上長谷	火・木・土	15.5	6.0	●		●	
山田・上沖線	西都ショッピングセンター	中山	月・木	19.3	4.0	●		●	
岩爪線	西都ショッピングセンター	岩爪	火・金	14.8	4.0	●		●	
長園・長園通学線	西都ショッピングセンター	長園	水・土 長園通学線 については 月～土	17.3	5.0	●		●	
岩井谷・並木線	並木	西都バスセンター	火・金	18.5	3.0	●		●	
穂北(銀鏡・尾吐線)	西都ショッピングセンター	尾吐	月・水・木・土	44.1	1.0	●		●	

②利用状況・財政負担等の概要

コミュニティバス全体の利用者数は平成 30 年(2018)年をピークに減少傾向にあります。

財政負担は令和元年(2019)年まで増加傾向にありましたが令和 2(2020)年からは縮小しています。

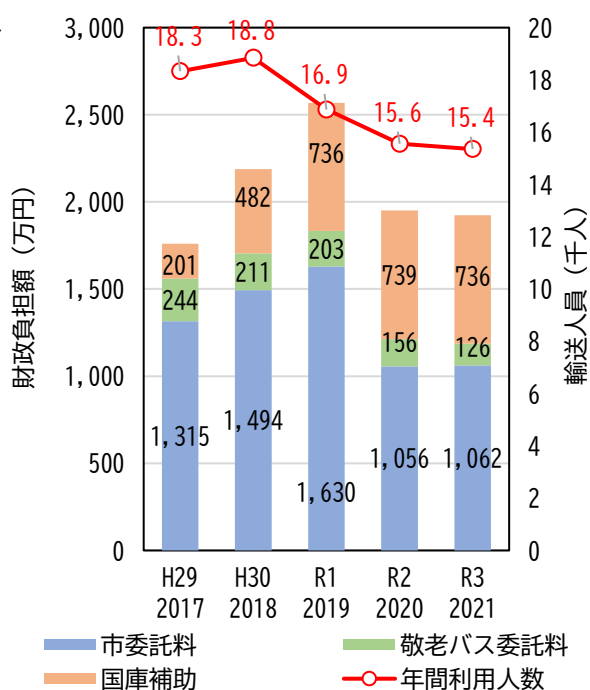


図 51 輸送人員と市の財政負担

また、運行経費の増加に対して、運賃収入は減少傾向で推移しており、令和 3(2021)年には運行収支率は約 13%まで低下するなど、財政負担に大きく依存しながら運行されている状況です。

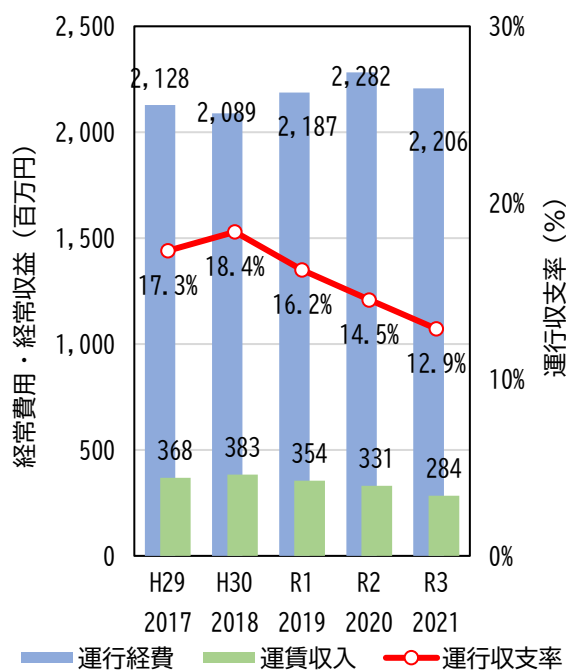


図 52 運行収支の推移

③路線別の利用状況等

三納地区を運行する[平野・石尾線][長谷線]や都於郡地区で朝の通学時間帯にあわせて運行される[長園線・長園通学線]の利用は多いものの、それ以外の路線では、1,000 人程度やそれに満たない状況となっています。

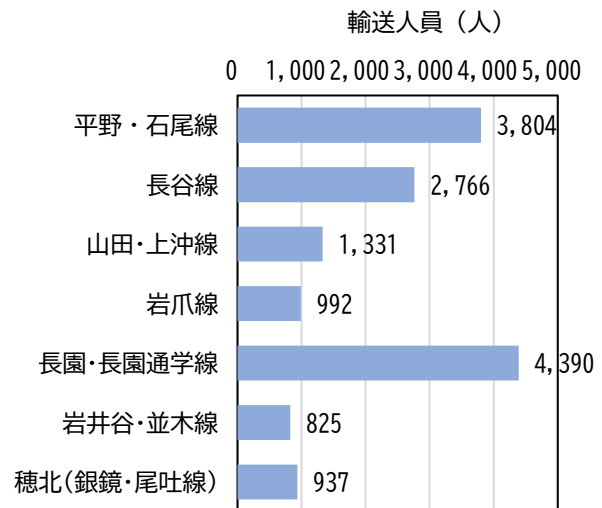


図 53 路線別の輸送人員

運行 1 便あたりの利用者数では、[長園線・長園通学線]は 6 人/便以上ですが、その他の路線では 5 人/便未満で、利用が低迷しています。

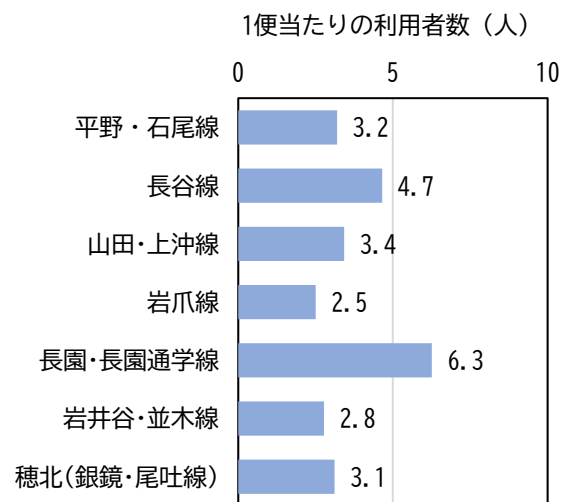


図 54 路線別の 1 便当たりの利用者数

※データについては令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月
資料：交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

収支率はコミュニティバス全体では、約 13%（令和 3(2021)年度）となっていますが、路線別にみると[長谷線]で 20%前後、[平野・石尾線][山田・上沖線][岩爪線][長園線・長園通学線]で 10%台、[岩井谷・並木線][穂北(銀鏡・尾吐線)]では 8%以下と、厳しい収支状況となっています。

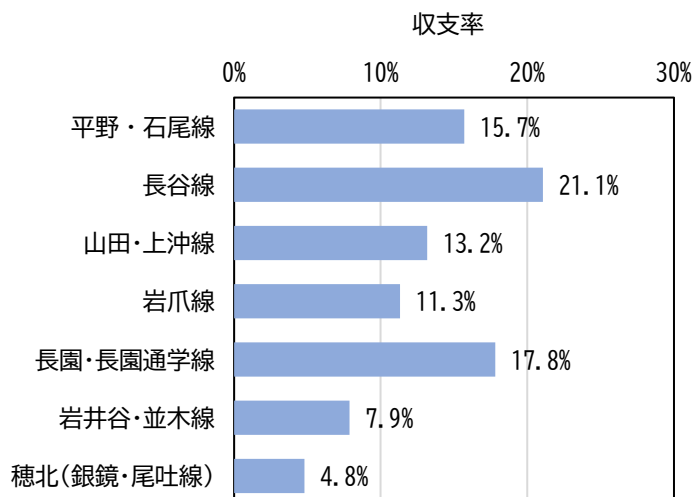


図 55 路線別の収支率

利用者 1 人あたりの財政負担額は、1,000 円未満の路線もあるなか、[山田・上沖線][岩爪線]では 1,300 円程度、[岩井谷・並木線]は約 2,700 円、[穂北（銀鏡・尾吐線）]については 5,000 円以上の財政負担が発生しています。

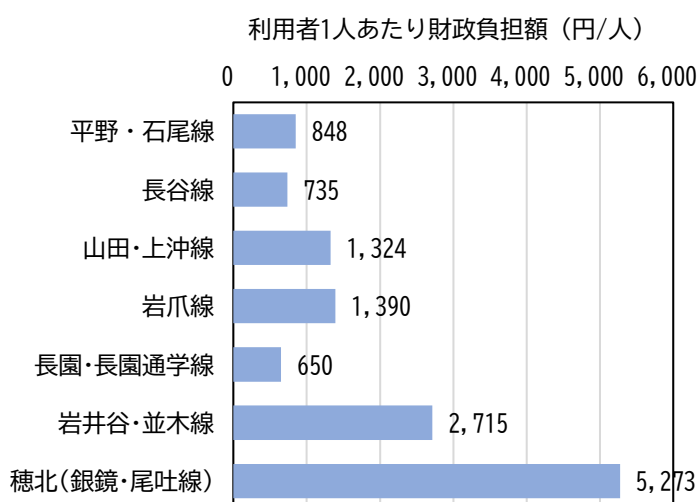


図 56 路線別の利用者 1 人あたり市負担金

路線別の財政負担の内訳を見ると、[岩爪線]を除く全ての路線で市の財政負担が百万円以上となっています。特に[穂北（銀鏡・尾吐線）]は年間で 3 百万円を市が負担しています。

なお、コミュニティバス全体に対する西都市の財政負担は年間約 1,000 万円(令和 3(2021)年度)となっています。

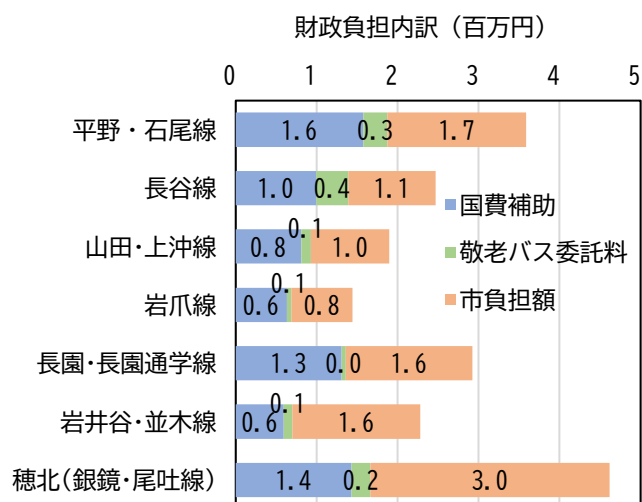


図 57 路線別の財政負担額の内訳

※データについては令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月
資料：交通事業者資料

(3) デマンド型乗合タクシー

①運行概要

西都市内では、平成 29(2017)年 10 月より「決まった時刻」に「決まったルート」を「予約があった場合のみ運行」する、デマンド型乗合タクシー(路線不定期)が運行しています。

令和 3(2021)年 10 月 1 日からは[春日・大口川線]が廃止になり、2 系統での運行となっています。また、令和 4(2022)年 10 月からは路線バスの[宮交茶臼原線]の廃止にともない沿線エリアで区域運行のデマンド型乗合タクシー[茶臼原線]が運行を開始しています。

表 3 西都市のデマンド型乗合タクシー一覧

路線名	起点	終点	運行曜日	系統 キ口	便数	財政負担			
						国	県	西都市	その他 市町村
竹尾・平原線	平原公民館	西都バスター	火・金	8.6	3.0	●		●	
加勢・小豆野線	小豆野	西都バスター	月・木	16.7	3.0	●		●	

表 4 区域運行のデマンド型乗合タクシー[茶臼原線]の概要

運行主体	三和交通株式会社	
対象区域	・妻 2 7 区 (大口川、柳迫、春日、新開) ・穂北 7 区 (千田、城平) ・穂北 1 0 区 (牛掛、田、千畑、杉尾) ・穂北 1 1 区 (上野、原無田、茶臼原上、茶臼原中、茶臼原下)	
目的地として 使用できる施設 (目的施設)	【買物施設】 アタックス、うめこうじ、A コープ、グリーンセンター、コメリ、ダイレックス、マックスバリュ、パオ、コスモス 【医療機関】 上山医院、上山整形外科クリニック、大塚病院、黒木胃腸科医院、西都児湯医療センター、西都病院、佐藤クリニック、はせがわ歯科医院、鶴田病院、久保循環器内科医院、こうの整形外科、すぎお医院、たかみデンタルクリニック、つるたクリニック、のぐち眼科クリニック、野間歯科医院、日高歯科医院、東洋はり灸整骨院はるひ 【公共機関】 西都市役所、穂北支所、市民会館 【その他】 西都農業協同組合、サンス・アイム美容室、ベストスタイル、宮崎銀行、宮崎第一信用金庫、宮崎交通西都営業所	
運行日	月曜、水曜、木曜、土曜 (祝日は運休)	
時間帯	【対象区域から目的施設へ】 午前8時から午前9時まで 午前9時から午前10時まで 午後1時から午後2時まで	【目的施設から対象区域へ】 午前11時から正午まで 正午から午後1時まで 午後3時から午後4時まで

②利用状況・財政負担等の概要

デマンド型乗合タクシー全体の利用客数は平成 30(2018)年をピークに減少傾向となっており、財政負担は概ね横ばいで推移しています。

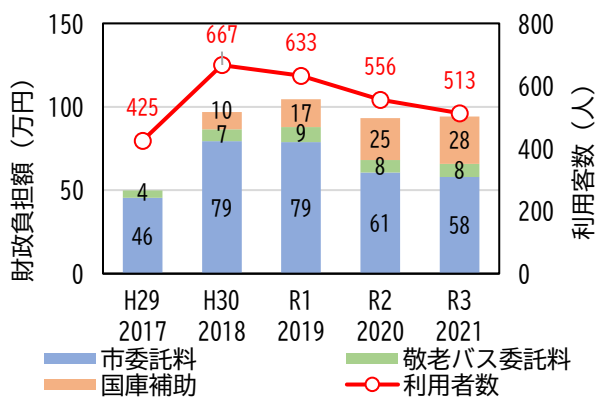


図 58 利用者数と財政負担額

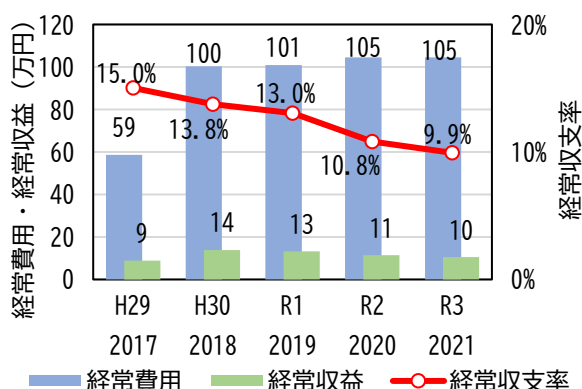


図 59 収支の状況

※データについては令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月

③路線別の利用状況等

[竹尾・平原線]、[加勢・小豆野線]とも年間 250～300 人の利用が見られるものの、いずれも稼働率(計画運行回数に対する実績運行回数の割合)は 50%前後となっています。また、実際に運行した 1 便あたりの利用者数は 1.5 人/便程度となっています。

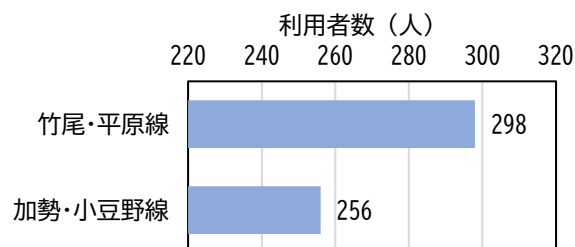


図 60 路線別の輸送人員

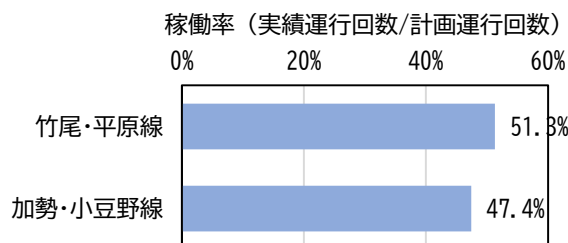


図 61 設定便数に対する稼働率

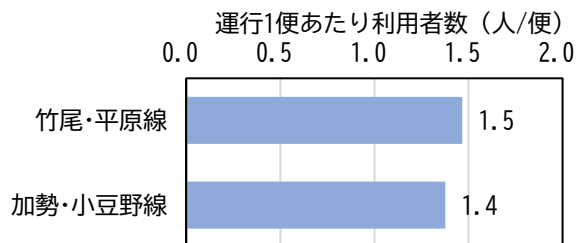


図 62 運行 1 便あたり利用者数

※データについては令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月

④路線別の財政負担状況等

利用者 1 人あたりの財政負担額は、[竹尾・平原線]では 1,000 円以上、[加勢・小豆野線]では 2,000 円以上となっています。なお、令和 3(2021)年の市の財政負担額は[竹尾・平原線]で約 30 万円、[加勢・小豆野線]は約 50 万円となっています。

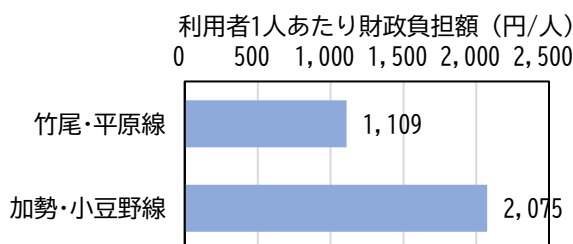


図 63 利用者 1 人あたり財政負担額

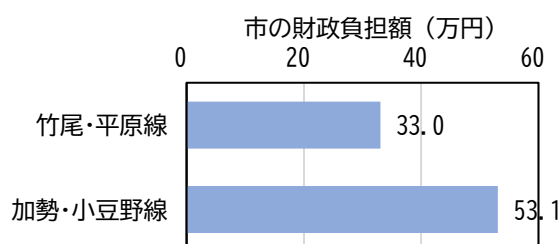


図 64 路線別の財政負担の内訳

※データについては令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月

①バス等の運行頻度

周辺自治体とを結ぶバス路線が運行する区間の一部を除けば、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの各系統の運行頻度は高くありませんが、比較的高頻度で運行する佐土原・宮崎方面への路線バスが運行する区間や、多くの路線が重複運行する区間では比較的高頻度にバス等が運行しています。

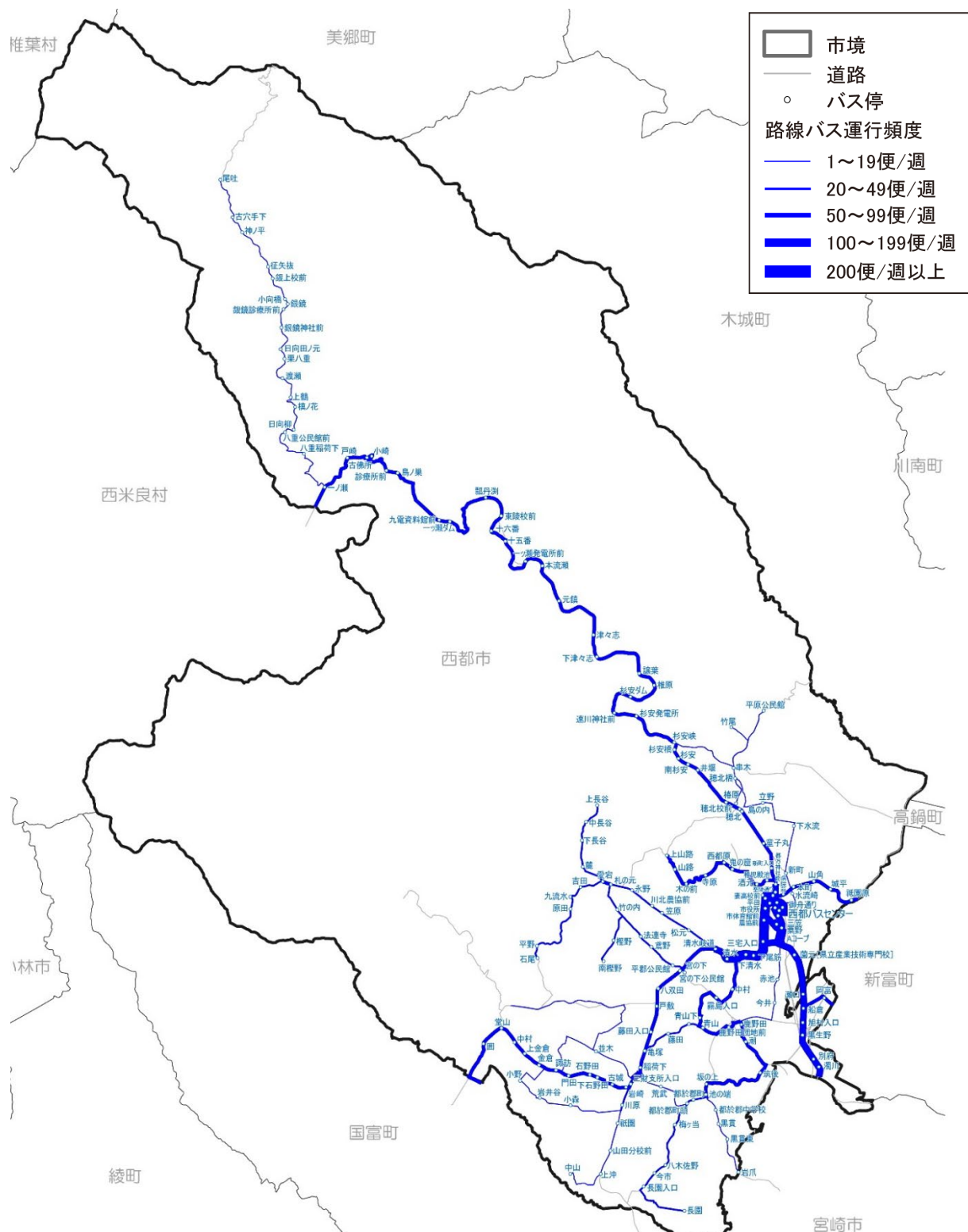


図 65 運行頻度（路線バス+コミュニティバス+デマンド型乗合交通）

②公共交通空白地域

市内の各所に公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域が見られ、人口が集積する市街地の外縁部などにも公共交通サービスが利用しにくいエリアが存在しています。

総人口・高齢者（65 歳以上）人口の約 28%が公共交通空白地域に居住しています。（R2 国勢調査 250m メッシュ人口より算出）

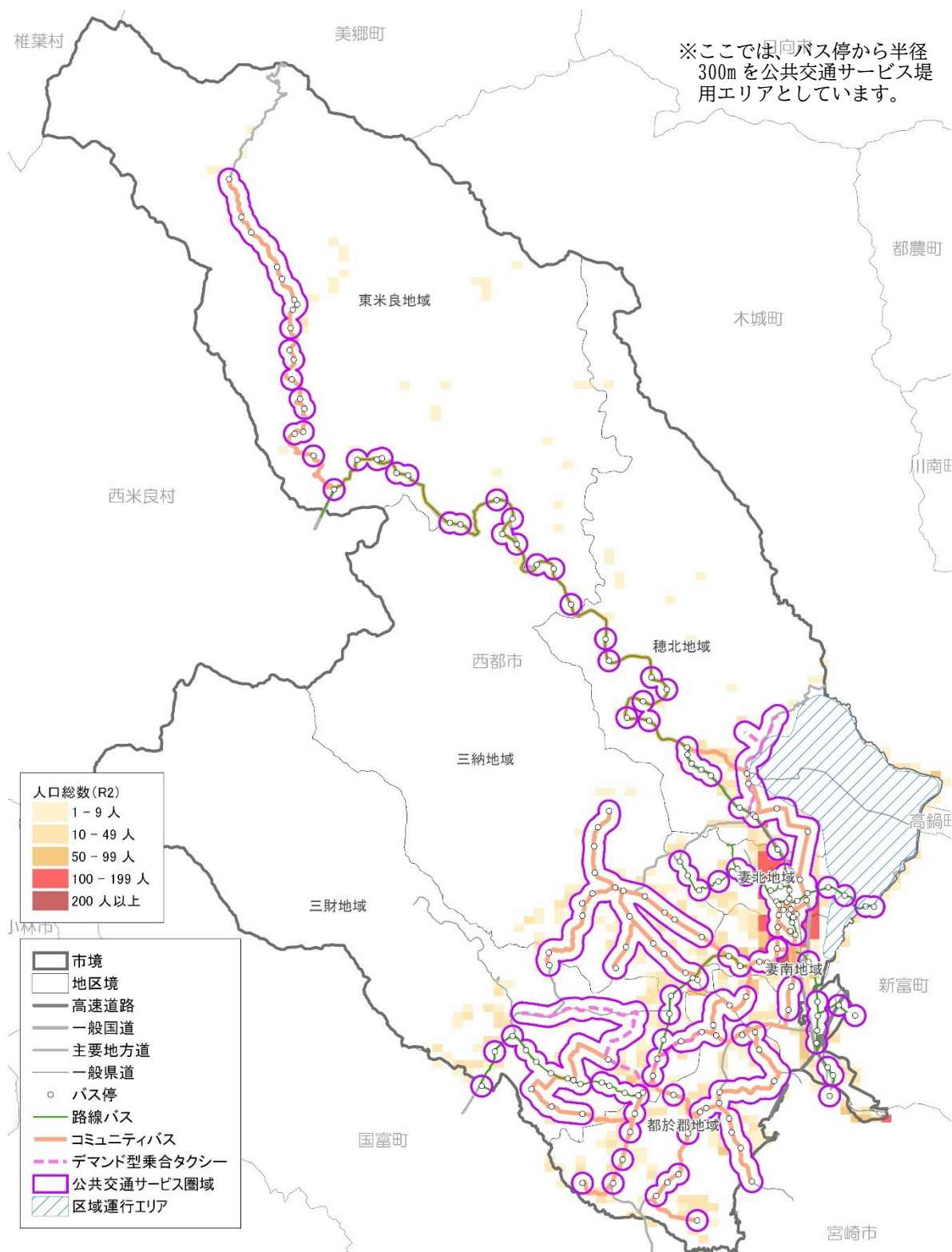


図 66 公共交通空白地域の人口分布状況

表 5 公共交通空白地域の人口

地区	区分	全域	公共交通空白地域	割合
妻地区	総人口	15,726	4,800	30.5%
	65歳以上人口	5,057	1,511	29.9%
三財地区	総人口	3,196	917	28.7%
	65歳以上人口	1,484	408	27.5%
三納地区	総人口	2,506	707	28.2%
	65歳以上人口	1,212	293	24.2%
都於郡地区	総人口	2,972	1,195	40.2%
	65歳以上人口	1,229	456	37.1%
東米良地区	総人口	241	80	33.2%
	65歳以上人口	92	28	30.4%
穂北地区	総人口	4,049	601	14.8%
	65歳以上人口	1,703	265	15.6%
市全体	総人口	28,690	8,300	28.9%
	65歳以上人口	10,777	2,961	27.5%

(5) 乗用タクシー

西都市を営業エリアとするタクシー事業者は 3 社であり、市民や来訪者の移動手段としての役割を担っています。

表 6 西都市のタクシー事業者一覧

No	事業者名		所在地
1	宮崎タクシー株式会社	西都営業所	西都市御舟町2丁目29番1号
2	三和交通株式会社	西都営業所	西都市大字藤田1丁目83番地
3	米良タクシー（安藤 文夫）	銀鏡営業所	西都市大字銀鏡岡685番地

資料：宮崎運輸支局資料

(6) その他

①宮崎県立妻高等学校スクールバス

宮崎県立妻高等学校のスクールバスが3路線（高鍋・国富・木城方面）運行しており、登下校時間帯にあわせて各路線2便の運行となっています。

定期券を発行しており、国富線：国富町12,000円、上三財10,000円、児湯線（川南・木城）：川南町13,000円、木城町11,000円、児湯線（高鍋）：高鍋町12,000円となっています。

スクールバス事業を運営する聖陵会（妻高校OB会）に対しては、西都市が支援（西都市教育施策課）を行っています。

②都於郡小学校送迎タクシー

旧山田分校周辺から都於郡小学校への送迎タクシー（ジャンボタクシー）が運行されています。時間帯は登下校時で往復各1便となっています。

③東米良地区移動支援（互助輸送）

予約制の運行で、利用希望者宅から地区内の拠点（福祉施設・公共施設・山の駅等）への送迎や、コミュニティバスのバス停までの送迎などを行っています。住民ドライバー（無償ボランティア：22名が登録）が3台の車両を使ってドア to ドアで運行しています。

利用者からはガソリン代相当額を徴収しており、令和3(2021)年度の利用者は延べ1,859人となっています。

表7 東米良地区移動支援（互助輸送）の概要

運行主体	NPO法人東米良創生会
運行範囲	東米良地区内（自宅から地区内拠点（バス停・公民館・診療所・郵便局等））
使用車両	3台
運転手	住民ドライバー（無償ボランティア：22名が登録 令和4年3月時点）
料金形態	ガソリン代相当を徴収（銀鏡・上揚地区：50円、銀鏡・上揚地区以外の東米良地区内100円）
備考	住民ドライバーは安全運転や救急救命の講習を受講

④その他の移動支援

●敬老バスカード

コミュニティバスや路線バスの乗降に際し、1 乗車 200 円で利用できるカードとなっています。(ただし、200 円以下の場合は実費負担、また、市外にまたがる乗車については対象外) バスカードを発行し、バス乗降時に運転手に提示することで利用することが可能です。

●高齢者用バス定期券購入費補助

バス会社等で販売するバスの半年定期券 15,000 円購入に対して 5,000 円の補助を行う制度となっています。

●重度障がい者タクシー料金助成事業

西都市内に在住する次のいずれかに該当する方へ、タクシー利用券 24 枚を配布する助成事業を実施しています。

1. 身体障害者手帳の交付を受け、障がいの程度が1級または2級に該当する方
2. 療育手帳の交付を受け、障がいの程度がAに該当する方
3. 精神障害者保健福祉手帳の交付を受け、障がいの程度が1級に該当する方

第3章 アンケート調査結果等

1. 市民アンケート調査

(1) 調査の概要

- 15～24 歳（若年層）、65 歳以上（高齢層）の市民 2,000 人（若年層 373 人、高齢層 1,627 人（無作為抽出））を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施
- 850 票回収、回収率 42.5%（若年層 68 人/約 18.2%、高齢層 765 人/約 47.0%）
- 設問項目（概要）
 - ・ 日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院）
 - ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

(2) 高齢層

①公共交通の利用状況等

高齢層全体では「公共交通を利用した」回答者は 4%程度にとどまっているものの、年齢層が上がるにつれて利用割合が若干高まる傾向となっています。

利用した公共交通としては、「路線バス」「コミュニティバス」が多くなっています。また、その他の回答としては「一般タクシー」があげられています。

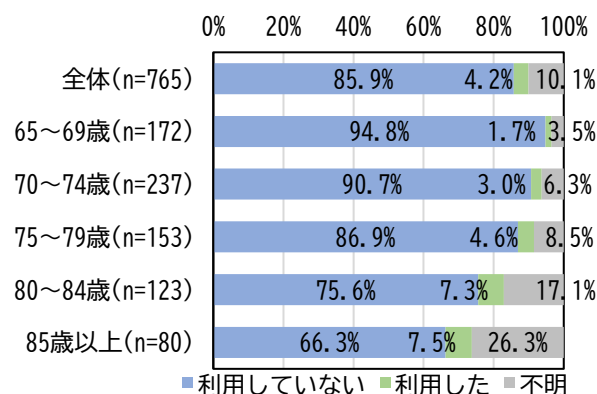


図 67 最近 1 ヶ月の公共交通利用状況

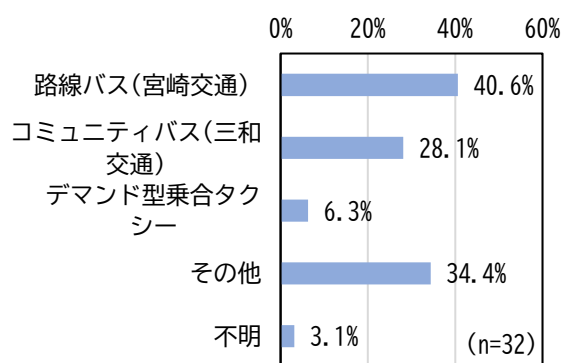


図 68 利用した公共交通機関

公共交通利用時の外出目的としては、「通院」が最も多く半数となっています。

公共交通利用者のうち公共交通機関を「乗り継ぎ利用」した回答者は 2 割を下回っています。

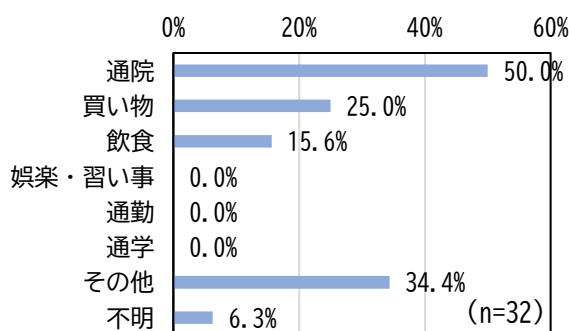


図 69 公共交通利用時の外出目的

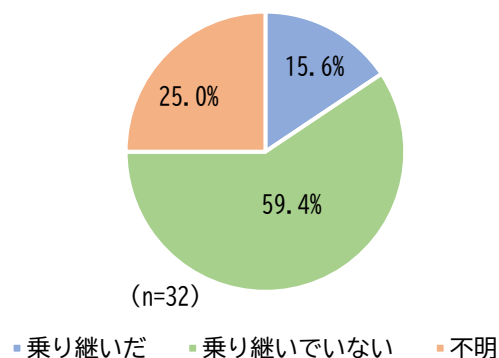


図 70 乗り継ぎ利用の有無

②公共交通利用者の不満

公共交通利用者の不満として、「目的地となる施設からバス停等が遠い」が最も多く約3割となっています。次いで「帰宅時の待ち時間の長さ」「自宅からバス停までの距離の遠さ」等があげられています。

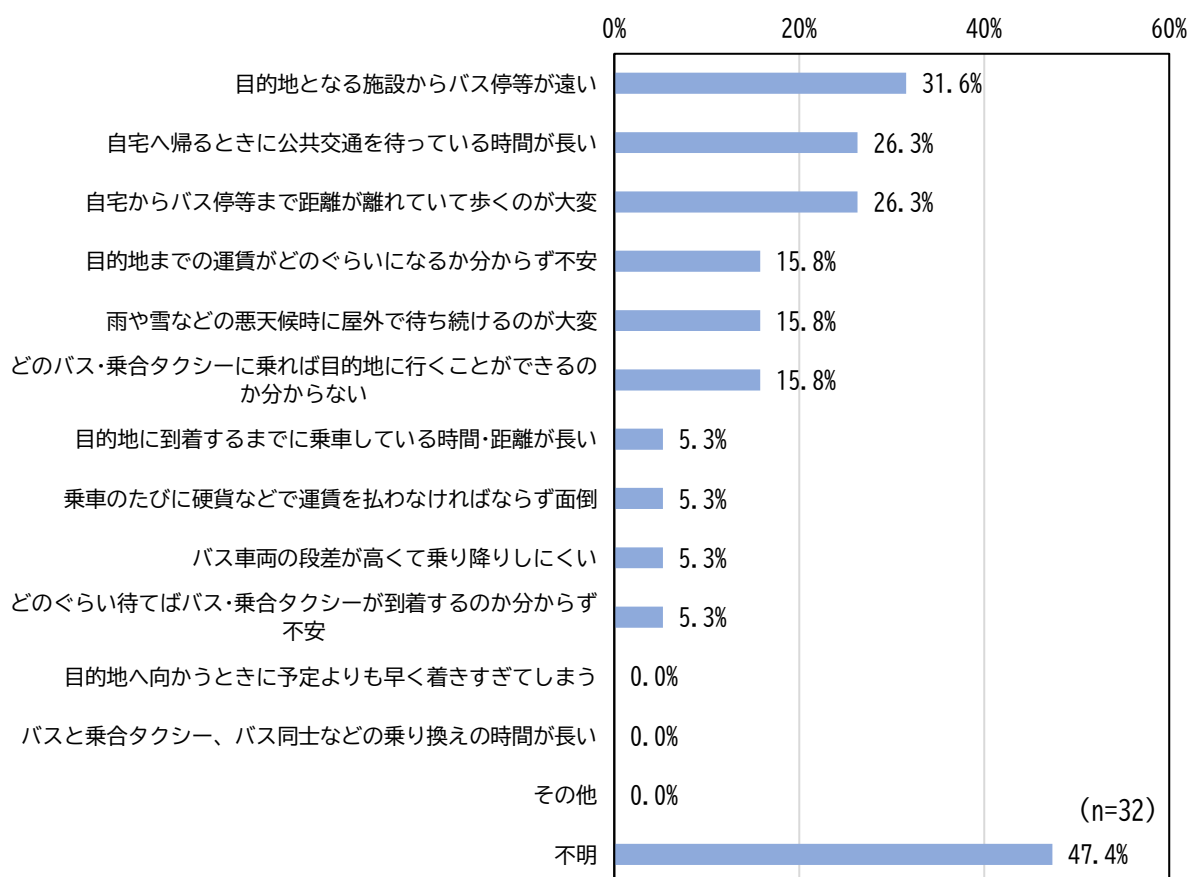


図 71 公共交通利用者の不満

③公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常的な移動手段は「自家用車（自分で運転）」が全体では最多となっていますが、年齢層が上がるにつれて「自家用車（自分以外が運転）」の割合が増加しています。

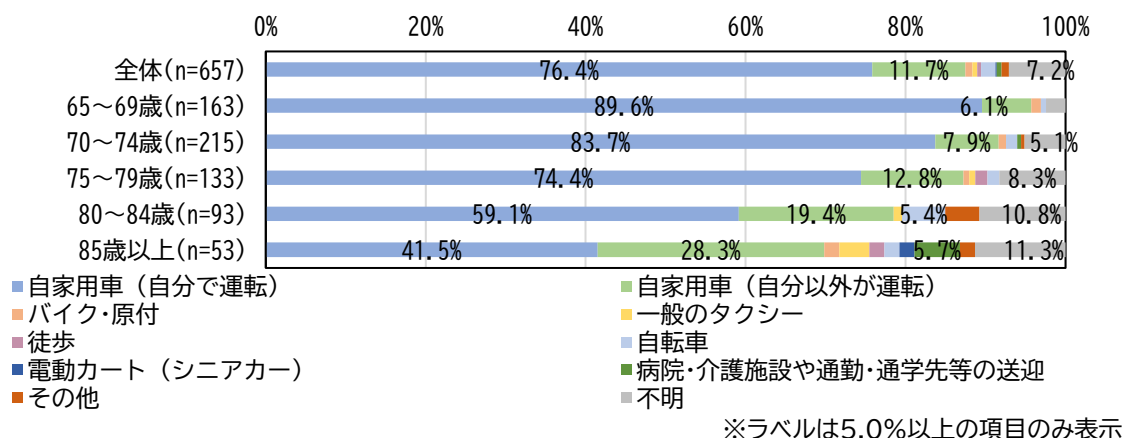


図 72 公共交通非利用者の日常の移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「車やバイクなどの利便性」をあげる回答が大部分を占めています。

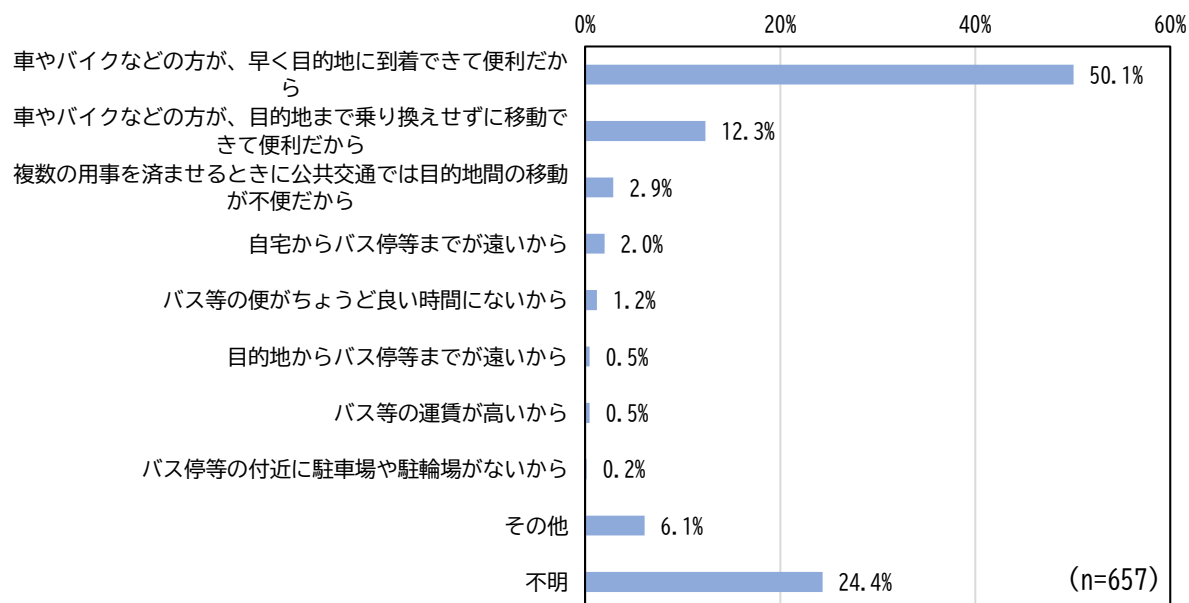


図 73 公共交通を利用しない理由

現在の移動手段について、全体の半数以上は「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

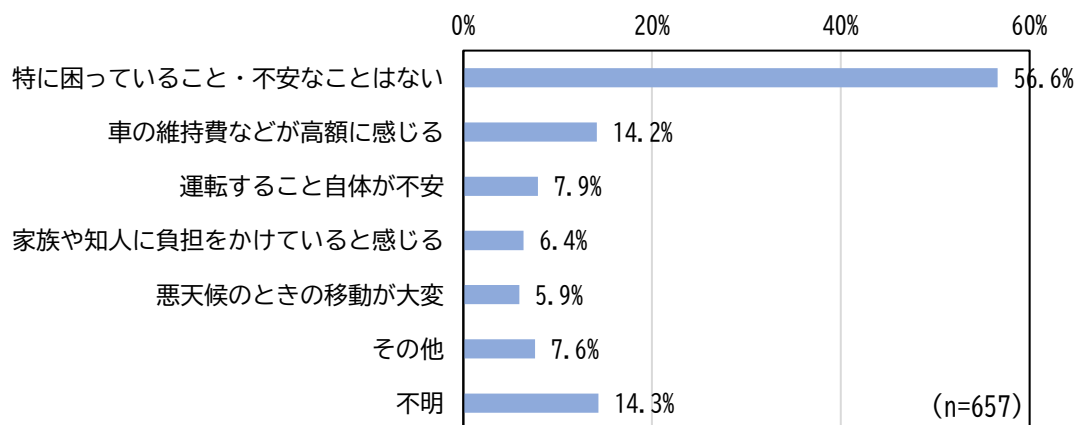


図 74 現在の移動手段を利用する上での不安等

(3) 若年層

①公共交通の利用状況等

若年層では15歳～19歳は3割近くが公共交通を利用している一方で、20歳～24歳の公共交通利用者は約16%にとどまっています。

利用した公共交通機関としては、「路線バス」が突出しています。

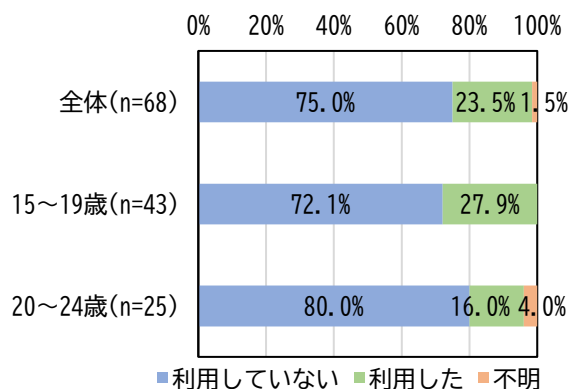


図 75 最近1ヶ月の公共交通利用状況

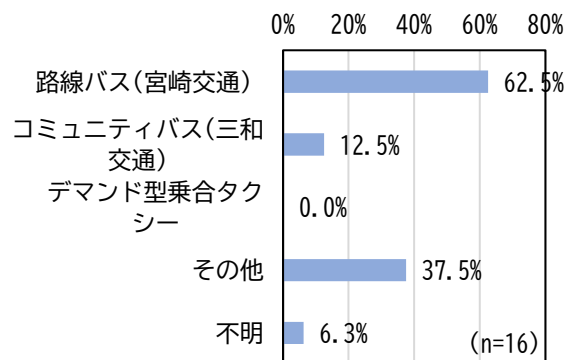


図 76 利用した公共交通機関

利用時の外出目的としては、「通学」が最も多く、買い物、娯楽・習い事、飲食なども一定の回答割合を占めています。また、公共交通利用者の2割弱は公共交通機関を「乗り継ぎ利用」しています。

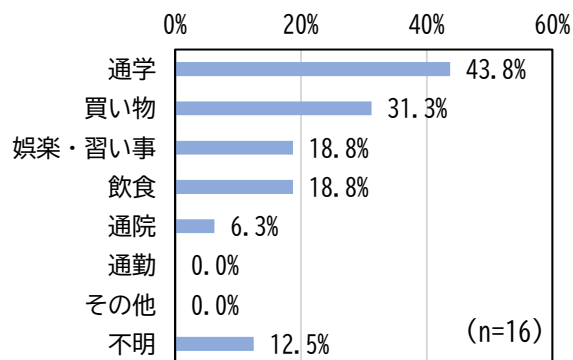


図 77 公共交通利用時の外出目的

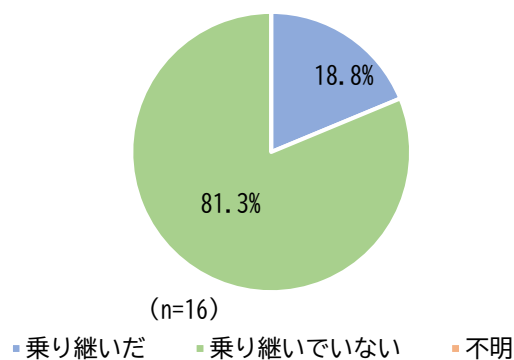


図 78 乗り継ぎ利用の有無

②公共交通利用者の不満

公共交通に対する不満では、「帰宅時の待ち時間の長さ」、「目的地までの乗車時間や距離の長さ」、「目的地までの運賃が分からない不安」が上位となっています。

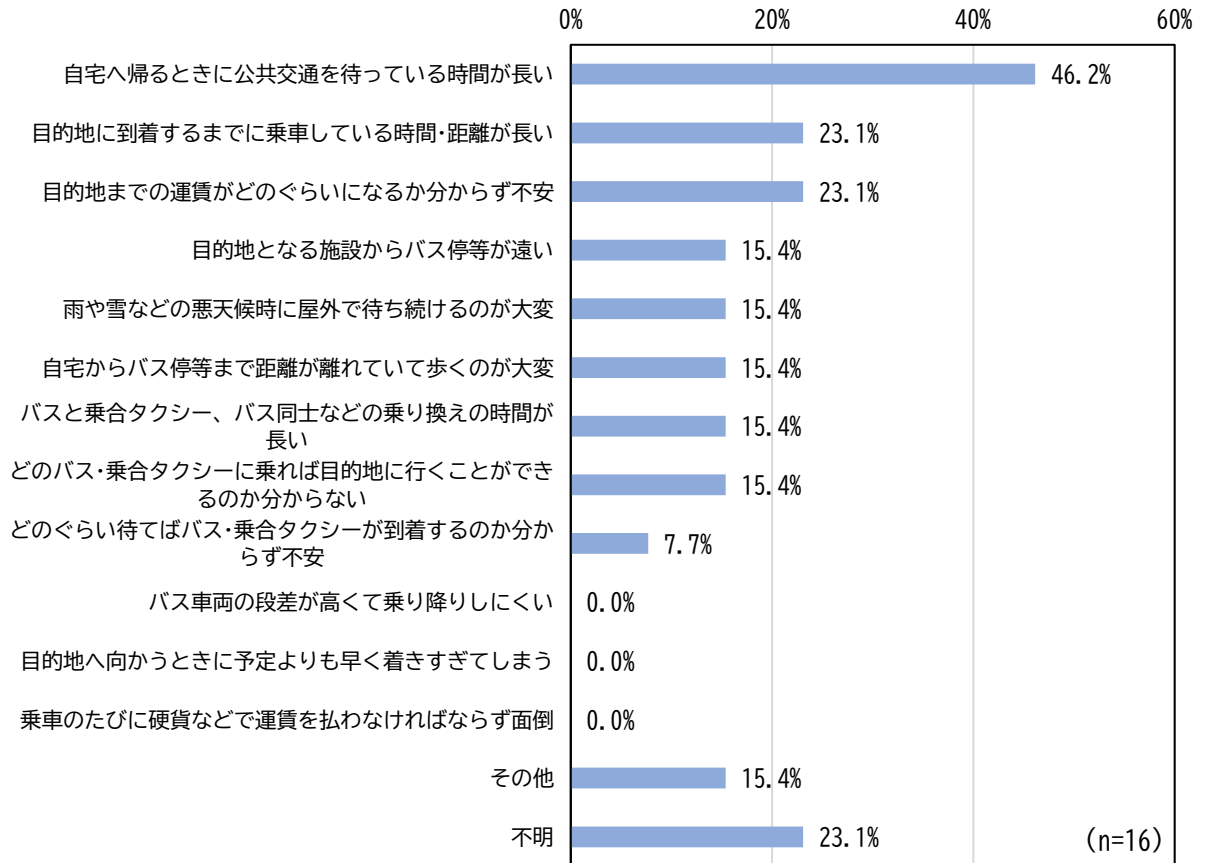


図 79 公共交通利用者の不満

③公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常的な移動手段は15歳～19歳では「自家用車（自分以外が運転）」が4割近く、「自転車」も約3割を占める一方で、20歳～24歳では「自家用車（自分で運転）」が大部分となっています。

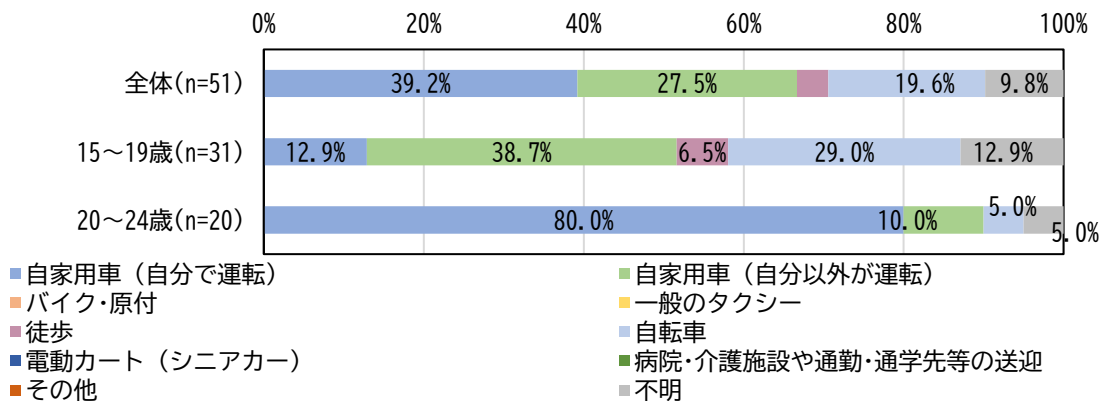


図 80 公共交通非利用者の日常の移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「車やバイクなどの利便性」をあげる回答が大部分となっています。

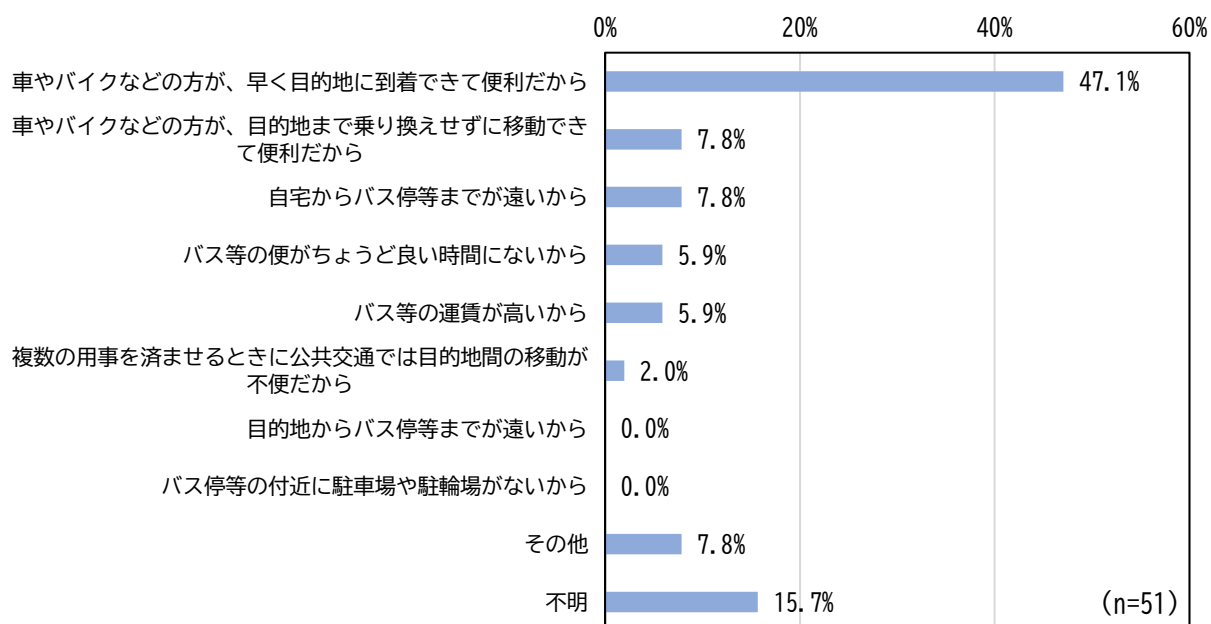


図 81 公共交通を利用しない理由

現在の移動手段について、全体の半数以上は「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

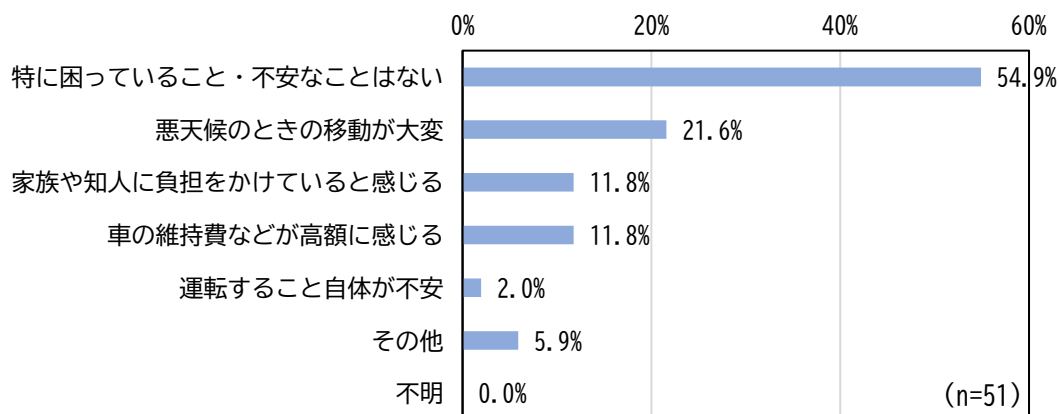


図 82 現在の移動手段を利用する上での不安等

2. 利用実態調査

(1) 路線バス

①調査の概要

- 西都市内を運行する路線バス（10 路線）について利用者を対象に利用実態及びニーズを把握する目的でヒアリング調査を実施し、554 票を回収
- 設問項目（概要）
 - ・ 概要（乗車日時・路線・便）
 - ・ 属性（性別・年齢・居住地）
 - ・ 利用実態（利用目的・利用頻度・往復利用等）
 - ・ 公共交通に対する改善要望（利用している公共交通に対する不満点・改善要望等）

②利用者の属性

利用者の性別は、約 6 割が「女性」となっています。また年代については半数を「高校生」が占めています。

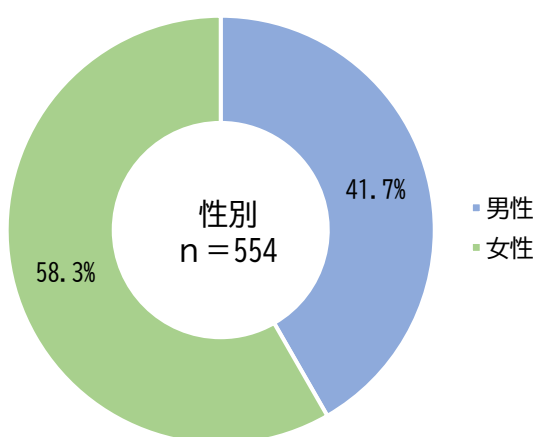


図 83 性別

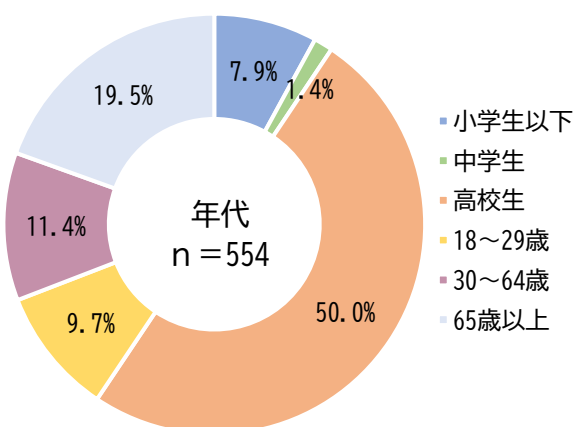


図 84 年代

③利用状況

1 日あたりの利用者数は、[宮交シティ線]が最も多くなっています。1 便あたりの平均利用者数は、[大学病院・宮崎大学]が突出しています。

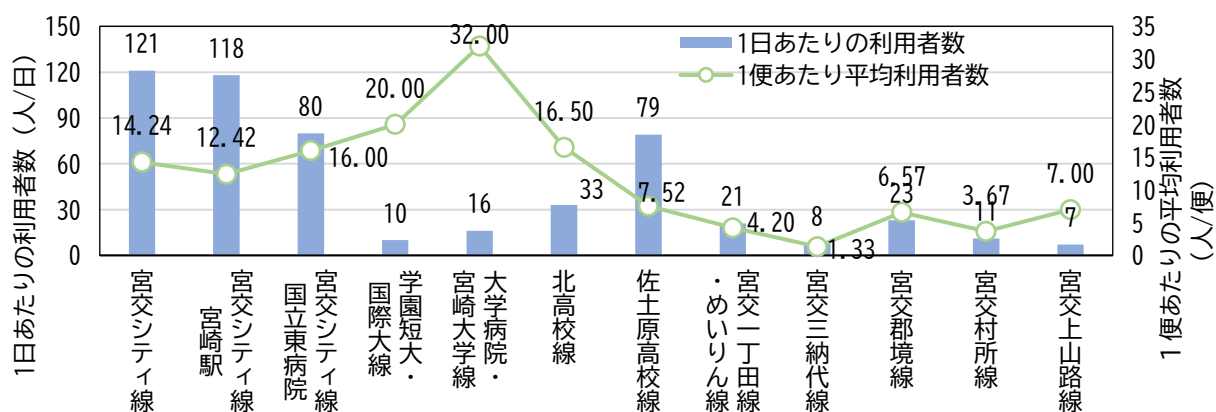


図 85 利用状況

④利用目的

路線別の利用目的は、多くの路線で「通学」が多くなっていますが、[宮交郡境線][宮交村所線]については「通学」利用は皆無で、「商業施設」や「医療施設」での利用が目立ちます。

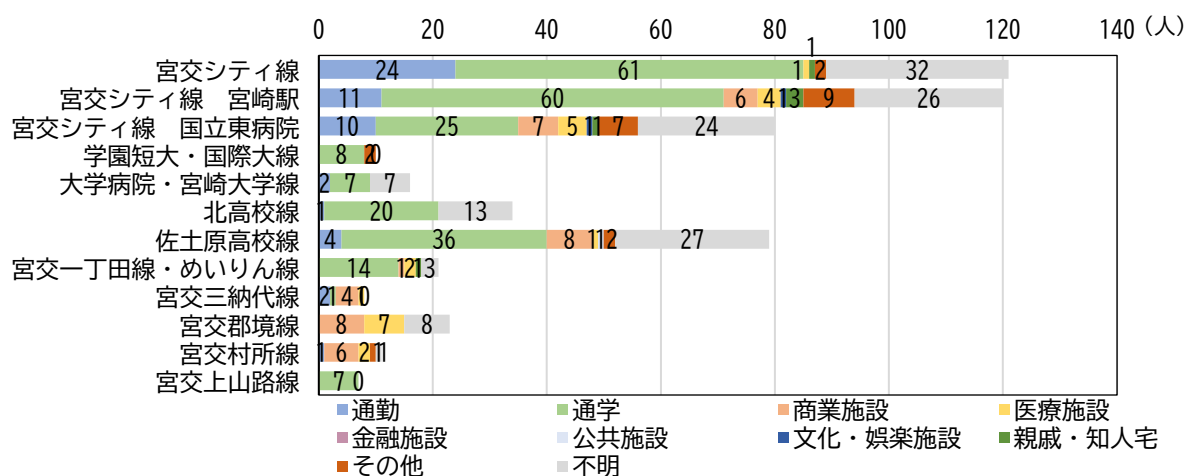


図 86 路線別利用目的

時間帯別の利用目的では、朝夕の「通勤」「通学」が目立ち、17時以降はほとんどが「通勤」「通学」利用となっています。また、10時台や15時台の「商業施設」利用も見られます。

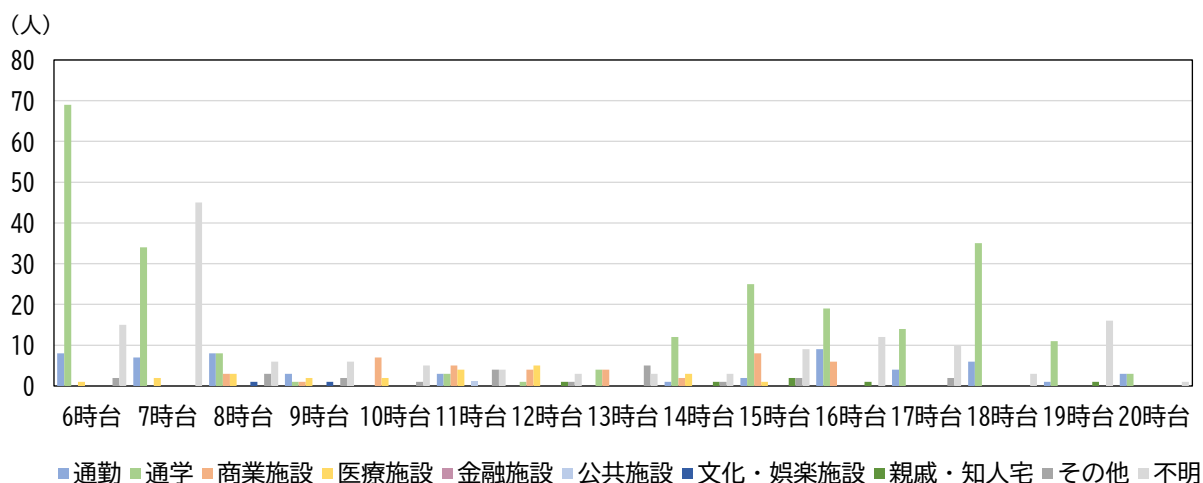


図 87 時間帯別利用目的

⑤改善要望

改善要望については、「運行時間帯」についての回答が多くなっています。その他の要望としては、「定時運行」、「増便」等があげられています。

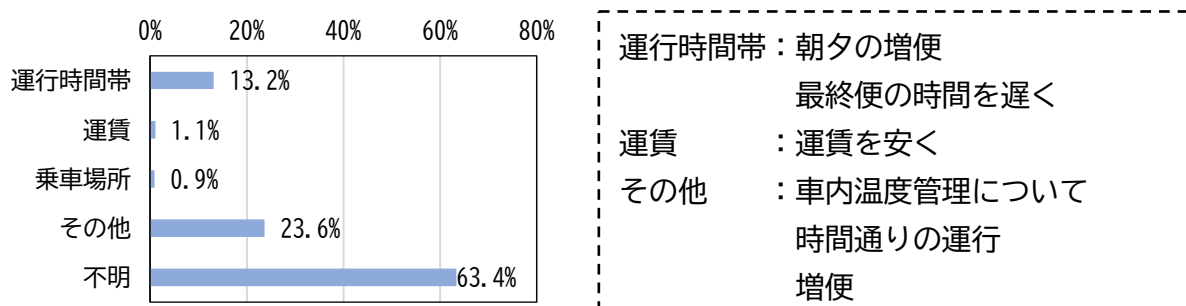


図 88 改善要望

(2) コミュニティバス

①調査の概要

- 西都市内を運行するコミュニティバス（4 地域）について利用者を対象に利用実態及びニーズを把握する目的でヒアリング調査を実施し、49 票を回収
- 設問項目（概要）
 - ・ 概要（乗車日時・乗降場所）
 - ・ 属性（性別・年齢・居住地）
 - ・ 利用実態（利用目的・利用頻度・往復利用等）
 - ・ 公共交通に対する改善要望（利用している公共交通に対する不満点・改善要望等）

②利用者の属性

利用者の性別は、約 6 割が「女性」となっています。また年代については半数が「80 代以上」となっています。

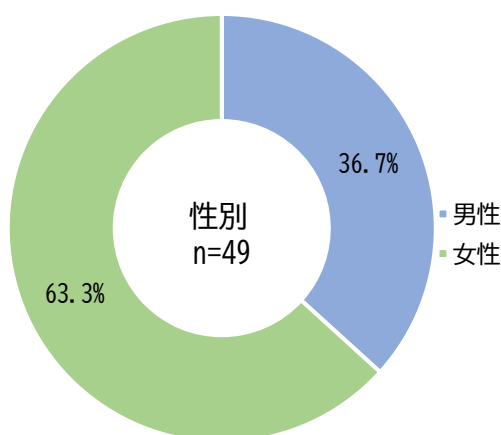


図 89 性別

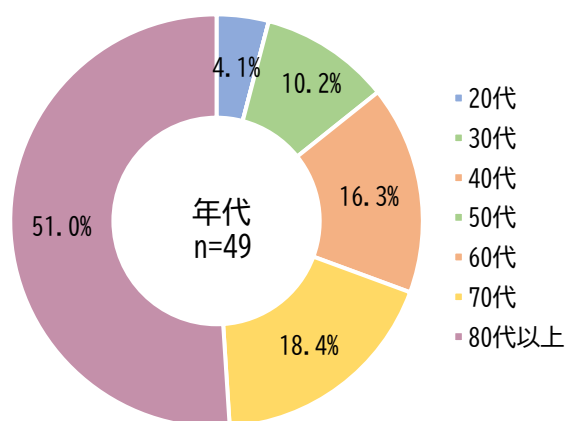


図 90 年代

③利用状況

1 日あたり利用者数は「三納地域」が最も多くなっています。地区別の利用頻度は多くの地域で「週 2 回以上」が最も多くなっています。

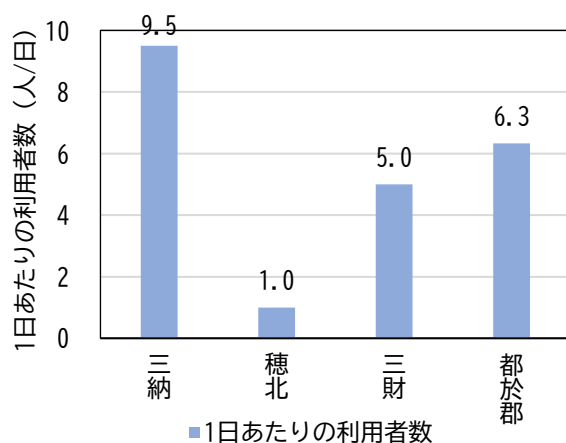


図 91 地域別の利用頻度

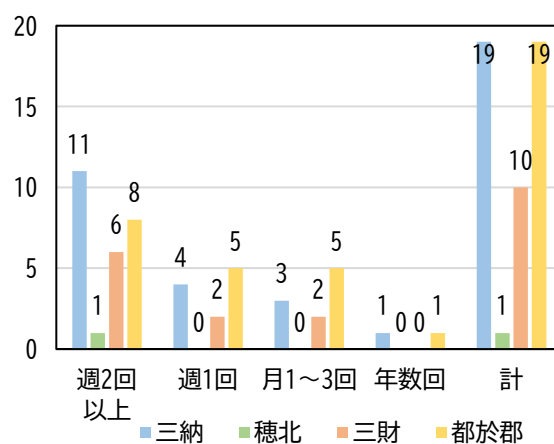


図 92 地域別の利用頻度

④満足度

全ての地域で「満足」「おおむね満足」の割合が8割前後を占めており、コミュニティバスに対する「満足度」が高い傾向にあります。

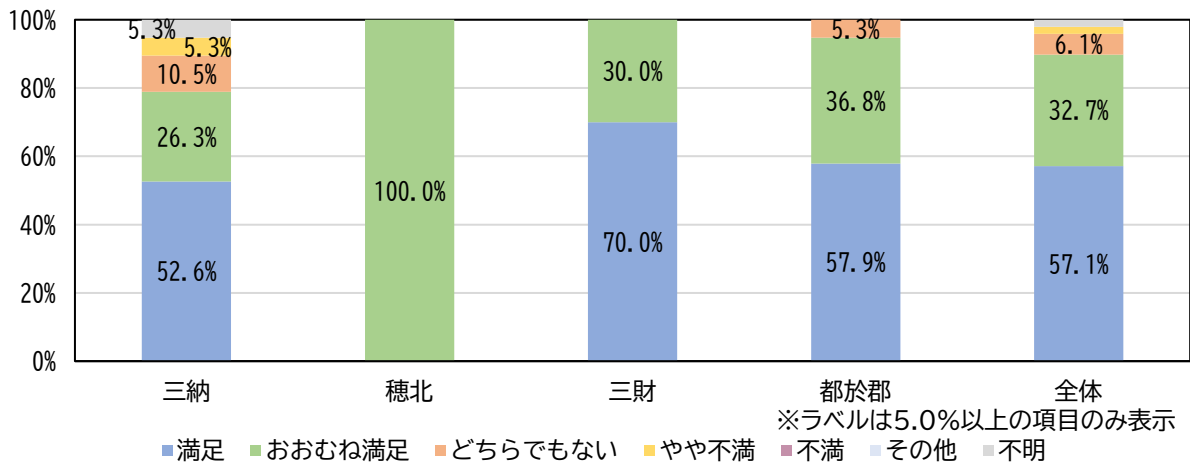


図 93 地域別の満足度

利用した助成事業としては「敬老バスカード」が最も多く、次いで「高齢者用バス定期券の補助」の順となっています。また、往復利用についてはほとんどの地域で、6割以上が「往復利用」となっています。

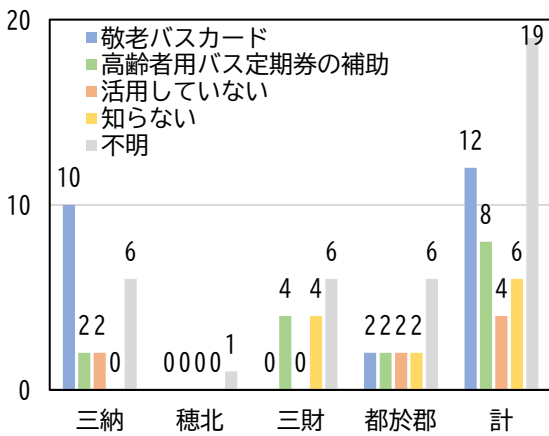


図 94 利用した助成事業

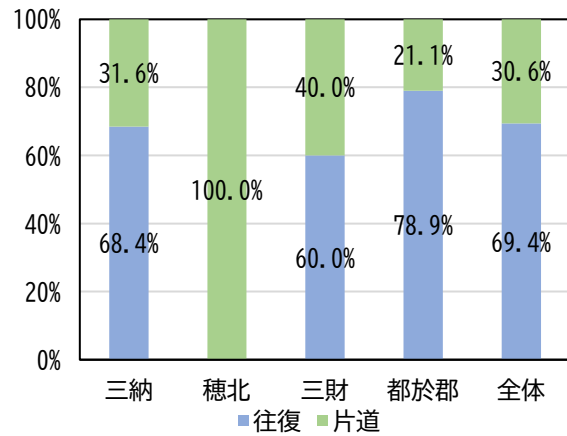
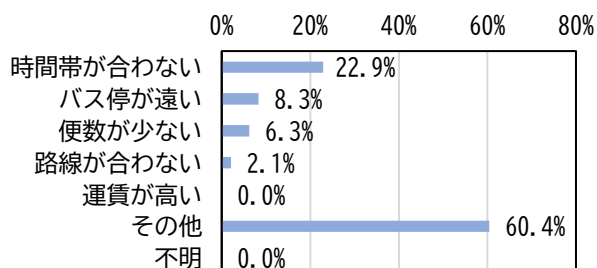


図 95 往復利用

⑤改善要望

改善要望としては、「時間帯が合わない」が多くなっており、次いで「バス停が遠い」の順となっています。



時間帯が合わない：帰りの時間
バス停が遠い：バス停から徒歩移動
バス停の位置
便数が少ない：増便してほしい

図 96 改善要望

第4章 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

1. 地域が目指す将来像

西都市総合計画では、「抜群に住みやすいまち・西都～癒しの風を感じる場所～」をまちの将来像として、その実現に向けて、5つの政策目標を定めています。

このため、本計画においても西都市総合計画に示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。



図 97 地域が目指す将来像

資料：第五次西都市総合計画

■政策目標

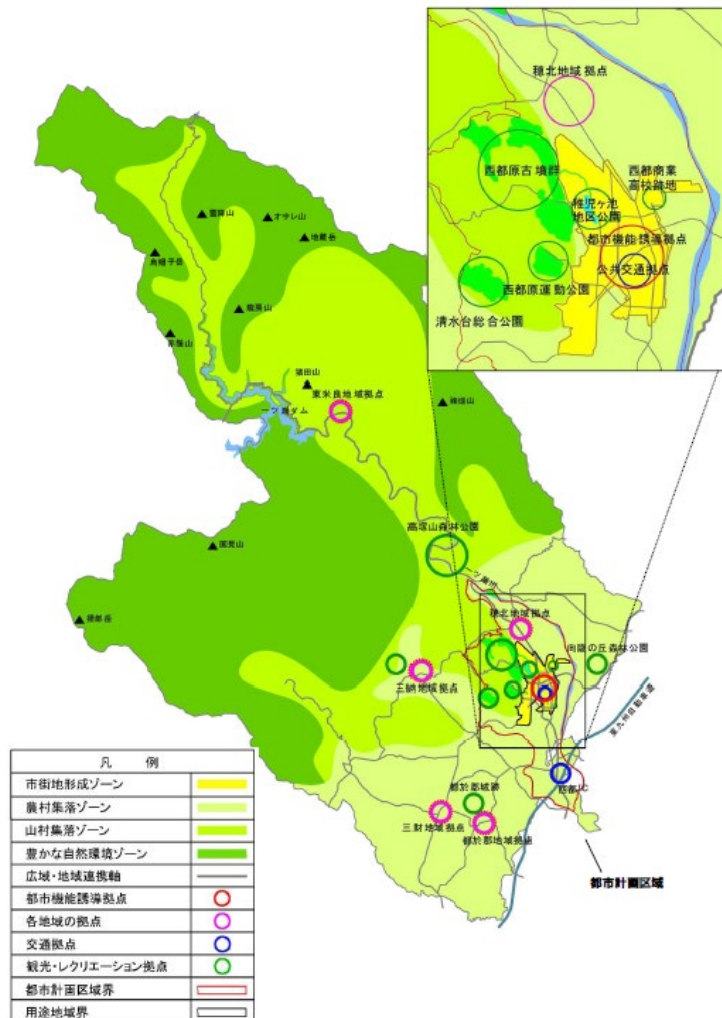
- ◆ 政策目標1：やすらぐ・西都 ～暮らしの基盤づくり
住宅・事業所・公共施設などの定住基盤と農地・山林が機能的に配置され、ワーク・ライフ・バランスのよい生活が実現しています。
- ◆ 政策目標2：うみだす・西都 ～明日の産業づくり
食材、商品、サービスを内外の市場に安定的に供給する地域産業が、成果を積み上げています。
- ◆ 政策目標3：ささえる・西都 ～健やかで温かな地域づくり
市民一人ひとりがボランティアと公的サービスに支えられ、誰もが地域でいきいきと生活しています。
- ◆ 政策目標4：ひきだす・西都 ～心豊かにたくましく生きる人づくり
保健・医療・福祉に携わる人材が確保・育成され、支援が必要な人が安心して生活できます。
- ◆ 政策目標5：つながる・西都 ～市民協働のまちづくり
西都での地域活動・市民活動を通じて、かけがえのないつながりが生まれています。

2. 関連計画の概要

ここでは、西都市の公共交通と特に関連が高い分野について、各種計画から公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

(1) 西都市計画マスタープラン(令和4年7月)

まちづくりのテーマである「抜群に住みやすいまち・西都～癒しの風を感じるまちづくり～を目指して～多くの人が「ささえあう」まちづくり」の実現に向けて、西都市役所周辺区域を「都市機能誘導拠点」、西都 IC・西都 BC 等を「交通拠点」、西都原古墳群・西都原運動公園等を「観光・レクリエーション拠点」として位置付けています。交通体系の整備方策としては、「公共交通（バス）の利用促進・存続の取り組み（地域公共交通網形成計画策定）」「新しい交通システム導入の検討」「交通拠点性を高める整備・リニューアルの検討」「都市間高速路線バスの開設促進」等が定められています。



将来都市構造図

- 都市・まちの軸として、都市機能誘導拠点へのアクセスを確保することで、市民生活や観光・交流などの移動を支えるとともに、都市機能の立地の維持・促進を図る役割が期待されます。
- また、各地域の拠点や交通拠点への移動利便性などにより、人口集積の維持・向上を促進する役割が期待されます。

(2) 児湯圏域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和4年6月)

基本方向1として、圏域内の都市が相互に機能を連携補完する連携都市圏の形成が位置付けられ、公共交通機関の利用促進や交通結節機能強化等による利便性向上、さらには地域の実情に応じコミュニティバスや幹線バス路線との連携強化に向けた交通結節点の形成を検討することが定められています。

- 市内にとどまらず、広域的な移動手段として交流・連携を支える役割が期待されます。
- 地域の実情に応じて、必要な移動サービスを持続的に提供していくことが期待されます。

(3) 宮崎県過疎地域持続的発展計画(令和3年10月)

交通施設の整備、交通手段の確保として、地域産業活動の活性化や地域住民の利便性の確保を図る上で重要な役割が位置付けられており、引き続き道路交通網等の重点的な整備を進め、広域的交通ネットワークの形成に努めることが定められています。

- 移動手段確保による地域産業活動の活性化や回遊手段としての機能の充実により、広域的な観光・交流の促進に向けた移動を支える役割が期待されます。

(4) 第11次西都市交通安全計画(令和3年3月)

講じようとする施策(2)として高齢者等の移動手段の確保・充実が位置付けられており、既存バス路線に対する補助や住民の互助による輸送の支援など地域の状況に応じた持続可能な移動手段の確保・充実に努めることが定められています。

- 地域住民の様々な移動ニーズに対応する移動手段への補助や輸送の支援等持続可能な交通手段の確保・充実が期待されます。

(5) 西都市第九次高齢者保健福祉計画・第八期介護保険事業計画(令和3年3月)

社会参加・生きがいづくり対策として、移動手段を利用しやすくすることで、高齢者の外出の促進、健康づくり、生きがいづくりにつなげることなどを定めています。

- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段として、日常生活を支えるとともに、外出機会・社会参加機会を確保する役割が求められます。

3. 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、西都市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

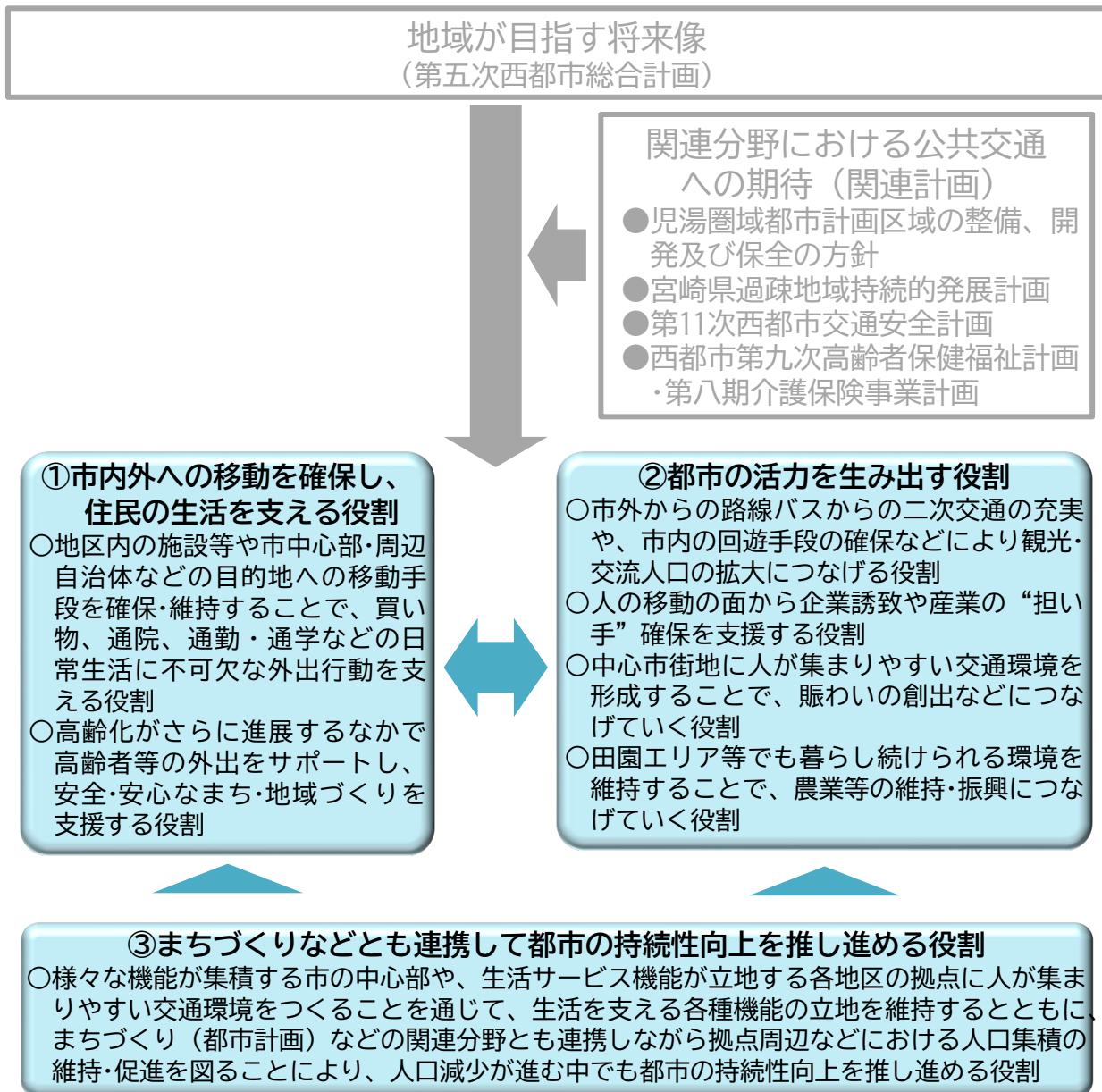


図 98 西都市の公共交通に求められる役割

第5章 解決すべき課題

西都市の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下の通り整理しました。

市民生活に必要となる移動手段を確保・維持していくことが必要

- 高齢化が進行、家族のサポートが受けにくい高齢者のみ世帯（単身・夫婦等）も増加傾向を示しており、運転免許自主返納の動向などを考えても、「都市機能誘導拠点」や「各地域の拠点」などへの生活に不可欠な買い物・通院等の移動手段の確保が引き続き重要です。
- また、公共交通、特に路線バスは通学手段として重要な役割を担っており、進学する学校を選択する際に「公共交通で通学できる」ことが進学先を選択する際の判断材料になっている可能性もあることから、進学先の選択肢を維持していく上でも公共交通が重要となります。
- このため、需要や移動特性・ニーズなども踏まえながら、引き続き市民生活に必要となる移動手段を確保・維持していくことが必要です。

効率性・事業性の改善を行いながら移動サービスの網羅性を高めていくことが必要

- 新型コロナウイルス感染症の影響もあって公共交通の利用者が減少しており、事業性が厳しさを増しています。路線バスの一部の路線や、デマンド型乗合タクシーでは、1便あたりの利用者数が少ないなど効率性の面でも問題が生じています。
- 一方で、今後も進行していくことが見込まれる高齢化の進行や、高齢者のみ世帯の増加などを背景に、移動サービスの重要性は増大してきているものと考えられ、市内各所、さらには、市街地近隣にも公共交通空白地域が存在するなど、既存の移動サービスを利用しにくい市民への対応も考える必要があります。
- このため、路線バスの路線の再編や運行形態の変更なども視野に、効率化や事業性の改善を図りながらも、ニーズに応じた新たな移動サービスや既存交通との役割分担・連携を図るとともに、様々な主体が連携して取り組みを進めていくことで、公共交通ネットワークの持続性を確保しつつ移動サービスの網羅性を高めていくことが必要です。

公共交通が利用されやすい環境づくりが必要

- 公共交通の利用を促進し、持続性を高めていく上では、公共交通だけの取り組みには限界があります。
- このため、公共交通が主に“移動”の面で関連分野の目標の実現をサポートする一方で、まちづくりや観光などの関連分野と連携して、公共交通が「利用されやすい環境」をつくっていくことで、公共交通の利用促進・持続性向上につなげていくことが重要になります。
- 特に西都市においては、コンパクトな市街地に多様な機能が集積していることに加え、その中心部に位置する西都バスセンターや西都ショッピングセンターを“核”として多様な交通モード・路線等が結節する公共交通ネットワークが形成されていることから、西都市都市計画マスタープランのなかで「都市機能誘導拠点」として位置付けられている中心市街地の機能集積の活用や、さらなる魅力の向上を図りながら、まちづくりと公共交通が“両輪”となった取り組みを展開することで、公共交通が利用され・市街地に人が集まる環境を形成していくことが重要です。

周辺自治体と連携しながら取り組みを進めていくことが必要

- 周辺の自治体との間を路線バスが結んでおり、特に宮崎・佐土原方面との間を運行する路線のサービス水準が比較的高くなっています。
- こうした路線は市民の広域的な移動や、市内外の観光・交流はもとより、西都市内の移動も担っていることから、広域路線を維持していくことが市内の移動手段を確保することにもつながる状況となっています。
- 市民の日常生活での移動は通勤・通学を除けばある程度市内で完結する状況になっているものの、観光・交流はもちろんのこと、移住・定住や企業誘致の促進などを図る上でも、宮崎市をはじめとする周辺自治体との連携を強化していくことが重要になります。

第6章 基本方針等

1. 基本方針

解決すべき課題を踏まえて、西都市における地域公共交通のあり方（基本方針）を以下の通り定めます。

基本方針①

- 少子高齢化などを背景として、高齢層の買い物・通院や、若年層の通学などの移動手段確保が引き続き重要となっていますが、路線バス・コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーでは利用が低迷する路線が見られる一方で、市域内には人口が広く・薄く分布するエリアだけではなく人口が面的に集積する市街地の周辺などにも公共交通空白地域が存在しています。
- 財政負担の増大や人口の減少・低密度化の進行などを考えると、市域全体に画一的な移動サービスを提供することは困難であり、一方では高齢化を背景としたよりきめ細かなサービスのニーズなども高まってくるものと考えられます。

基本方針②

- 公共交通には単に現状の移動ニーズに対応するだけではなく、まちづくりをはじめとした関連分野における取り組みを“下支え”する役割が求められています。
- 例えば、まちづくり分野における「都市機能誘導拠点」がしっかりと機能するためのネットワークの確保や、観光分野におけるアクセス・回遊利便性の面からの「観光振興」、福祉分野における「高齢者の外出の促進、健康づくり、生きがいづくり」、教育分野における「教育機会の確保」などを支援する役割が期待されます。

基本方針③

- 特別な買い物や通院などでの宮崎市をはじめとする市外への外出が一定程度見られるほか、通学では市内居住者の4割以上が市外へ通学しているなど、市民生活のなかにも市内外の広域的な移動が見られる状況となっており、路線バスが市民の生活においても重要な役割を担っています。
- また、路線バスにより県都宮崎市をはじめとする周辺都市にアクセスすることができ、若年層の流出抑制（定住促進）などにも寄与しているものと考えられます。

基本方針④

- 高齢者も含めた幅広い年代で日常生活において自家用車が主要な移動手段となっているなか、高齢化の進行などにもとめない日常生活における移動手段としての公共交通の重要性が高まっています。
- 一方、人口の減少・市街地の低密度化などにより事業環境は厳しさを増しており、行政や交通事業者が主体となった取り組みには限界があります。

多様な移動サービスを「適材適所」で組み合わせた、効率的で持続性の高い公共交通

- コミュニティバス・乗合タクシーは、市内各所から生活サービス機能が立地・集積する西都市中心部を結ぶ日常生活を支える移動手段としての重要な役割を担っており、また、[宮交シティ線]や[佐土原高校線]などとの接続により広域への移動も可能であるなど、広域路線を補完する欠かせない移動サービスとなっています。
- このため、需要や移動特性などに応じた効率化（運行頻度、車両サイズ、運行形態等）を図りつつ、既存の交通資源（乗用タクシー、互助輸送等）の有効活用はもちろんのこと、地域が主体となった取り組みの促進、新たな技術（自動運転、AIオンデマンド交通等）の活用なども視野に、様々な移動サービスを、役割分担を明確にしながら「適材適所」で組み合わせることで、効率的で持続性の高い公共交通を目指します。
- ただし、これらの路線については自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）も活用しながら運行を確保・維持していく必要があります。
- また、移動サービス相互の連携（乗り継ぎ環境、ダイヤ、運賃、情報提供、利用促進等）を強化することで、“一体的なネットワーク”として機能する公共交通を目指します。

まちづくりや観光などの関連分野との連携による、社会の「基盤」として機能する公共交通

- まちづくりや観光、福祉、教育などの関連分野と連携しながら、社会の「基盤」として機能する公共交通を目指します。また、こうした取り組みにより公共交通が「利用されやすい環境」をつくり、公共交通の持続性向上にもつなげていきます。

県都宮崎市との近接性などの西都市の“強み”を活かす公共交通

- 周辺自治体とを結ぶ広域路線のうち、特に[宮交シティ線]および[佐土原高校線]は、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活における移動に加えて、観光・交流などの多様な移動を担っています。起終点となっている西都バスセンターでは、他の路線バスやコミュニティバスなど交通と連絡しており公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。
- 県都宮崎市との近接性や、宮崎市をはじめとする周辺都市に路線バスでアクセスすることができる交通体系を西都市の“強み”として活かし、移住・定住や企業誘致の促進などにもつなげていく公共交通を目指します。
- ただし、これらの路線については自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）も活用しながら運行を確保・維持していく必要があります。

行政や交通事業者はもとより、地域や企業・利用者等も含む多様な主体で支え合う公共交通

- 公共交通を社会を支える基盤として認識し、主体的・積極的に利用していく市民意識の醸成や、地域が主体となった取り組み、さらには、進歩する情報技術の活用なども視野に、商業・医療・観光施設等といった多様な主体との連携などにより支え合う公共交通を目指します。

2. 計画の目標

西都市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.73 に示します。

目標①

路線バス・コミュニティバスの運行効率化や、不定期で量的にも小さい需要への効率的な対応により公共交通の持続性を高めます。

- 路線バス・コミュニティバスについては、空間的にも時間的にもある程度まとまった需要への対応に重点を置いた運行効率化を図ることで持続性を高めます。
- 不定期で量的にも小さい需要については、需要に柔軟に対応可能な運行形態に移行することで、利便性の確保・サービス圏域の拡大（網羅性の向上）を図りながら効率的に対応します。

目標②

関連分野の取り組みと連携しながら、各分野の目標の達成を支援します。

- 観光や福祉、教育、都市計画などの取り組みと連携しながら、公共交通サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を支援します。

〔関連分野との連携の考え方〕

【観光分野】 路線バスなどの広域交通からの二次交通の充実・利便性向上や、交通結節機能の強化などによる、誘客・回遊性向上
周辺自治体とも連携し、広域での円滑な移動を支援することで、地域の資源を活かした誘客や地域への効果波及を促進 など

【福祉分野】 高齢者が生活サービスにアクセスできる状況の維持・充実を図ることで誰もが地域でいきいきと生活できる環境を形成
高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸 など

【教育分野】 高校等への通学手段となるバス路線を維持することで、将来的にも進学先の選択肢を確保（通学手段がないことで進学先が限定されることがないよう） など

【都市計画分野】 都市機能拠点やその他の拠点への移動利便性の維持・向上を図り、拠点に人が集まりやすい都市構造を構築することで、拠点への生活サービス機能の立地や人口集積の維持・向上を促進、中心市街地の賑わい創出 など

目標③

県都宮崎市と西都市の間の移動利便性を維持します。

- 県都宮崎市との近接性などを西都市の“強み”として活かしていくため、宮崎市～西都市を結ぶ路線バスのサービス水準を維持していくとともに、市内の移動サービスとの連携を強化します。
- 広域の移動利便性を維持することで、移住・定住促進、関係人口の拡大、企業誘致などを支援します。

目標④

多様な主体が参画・連携することで地域全体で公共交通を支える仕組みをつくりまします。

- 交通事業者・行政と公共交通利用者の1対1の関係だけではなく、地域住民や活動団体、公共交通利用の目的地となる各種施設等（商業・医療・観光等）の参画を促し、多様な主体がそれぞれの特性を活かした色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくりまします。

3. 取り組みの方向性と施策の概要

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下に示す方向性で取り組みを進めます。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。

		〔目標との関連性〕			
		①	②	③	④
方向性	① 移動手段の時間的/空間的な組み合わせによる持続性・利便性の維持・向上 - 県都宮崎市へのアクセス手段となる路線バスのサービス水準を維持します。 - 路線バス・コミュニティバスについては、朝～午前時間帯の通学や買い物・通院など、市内外の定期的、かつ、ある程度まとまった需要への対応に特化したダイヤへの見直しを行うことで、効率化・持続性の向上を図ります。 - 昼～夕方時間帯を中心とした不定期で量的にも小さい需要については、区域運行の予約型乗合タクシー等に移行することで、効率的かつきめ細かな対応を行うとともに、周辺の公共交通空白地域にサービス圏域を拡大し、移動サービスの網羅性を高めます。 - 区域運行の予約型乗合タクシー等への移行にともない、これまでのような広域移動が難しくなる時間帯については、隣接する自治体の移動サービスの相互の連携を強化し、一体的に利用可能な環境を形成することで、住民の広域的な移動手段を確保します。 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の実現や、中心市街地の賑わい創出、市民生活の利便性向上などを念頭に、多様な機能が立地する市街地内の回遊手段の充実を図ります。	○	○	○	
	② ネットワークとしての一体性を高めるとともに、外出の目的地にもなりうる交通拠点の整備 - 西都バスセンター周辺において、様々な交通モード相互、特に市内の移動サービスと宮崎市へのアクセス手段となる路線バスとの円滑な乗り継ぎが可能な交通拠点を整備し、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制することで公共交通の一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。 - 交通結節点としての機能だけではなく、まちづくりなどと連携することでまちの賑わい創出などにつながる外出の目的地にもなりうる魅力的な拠点を形成します。		○	○	
	③ 関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進 - 公共交通に関する分かりやすい情報提供や利用の呼びかけなどを通じて、「乗って支える」利用者層の拡大を図ります。 - 観光・教育・福祉などの関連分野で必要となる移動への対応や、周辺自治体・各種施設などの多様な主体と連携した取り組みを展開することで公共交通の利用を促進します。 - 各種施設なども含めた幅広い主体で移動サービスの費用を負担するなど、地域全体として移動サービスを確保・維持します。 - 乗用タクシーなどの既存の輸送資源の効果的な活用や、地域での“支え合い”による移動の確保、高齢者の公共交通利用に対する支援など、柔軟な移動手段の確保を図ります。		○		○

〔施策の概要〕

①宮崎～西都間を運行する路線バスのサービス水準の維持

- 日常生活が市内で完結しない市民の広域移動に対応する宮崎～西都間を運行するバス路線については、西都市の公共交通における「基幹的交通軸」として位置づけ、関係団体等とも協議しながら引き続きサービス水準の維持に努めます。

②路線バス等のダイヤの見直し

- 利用が低迷する路線バス（主として廃止路線代替バス）およびコミュニティバスについては、通学や買い物・通院など、ある程度まとまった需要への対応を念頭に、関係自治体等とも協議しながら、朝～午前の「需要が集中する時間帯」に特化したダイヤへの見直しを行います。ただし、宮交村所線については、西米良村の意向を踏まえて当面は現状を維持します。
- なお、朝時間帯については、令和8（2026）年4月に予定されている中学校再編後の通学手段としてコミュニティバス等を活用することを念頭に検討します。

③区域運行の予約型乗合タクシー等への転換

- 主として昼～夕の「需要が分散する時間帯」の不定期で量的にも小さい移動需要については、新たな情報技術（AIオンデマンド等）の活用も念頭に、路線バス・コミュニティバスのデマンド化や区域運行の予約型乗合タクシーへの転換により、利用者の利便性向上（移動サービス利用可能日の拡大等）を図るとともに、需要に応じた運行による効率化を推進します。

④隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携

- 「需要が分散する時間帯」の広域移動手段を確保するため、高鍋町が運行する「高鍋町デマンド交通」、新富町が運行する乗合タクシー「トヨタク」、国富町が運行するデマンド型乗合タクシー「よつ葉号」との乗り継ぎポイントを設定し、西都市の乗合タクシー等とあわせて一括で予約可能な仕組みの構築することや、隣接自治体の移動サービスとの相互乗り入れなどを検討します。

⑤市街地内回遊のための移動サービスの充実

- 市街地内の主要施設間の回遊手段としての路線バスや乗用タクシーの有効活用を促進し、一定の需要が確認された場合にはグリーンスローモビリティなどの活用も視野に新たな循環型の移動サービス等の導入を検討します。

⑥交通拠点の整備

- 西都バスセンター周辺のまちづくりと連携しながら、待合環境・案内誘導などの交通結節機能はもちろんのこと、外出の目的地にもなりうる交通拠点の整備を推進します。

⑦情報提供・利用促進策等の展開

- 路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー・乗用タクシーなど、西都市に関連する全ての交通モードについての情報、相互の乗り継ぎ利用に関する情報の総合的・一元的な情報提供による利用促進や、利用意識の啓発（乗り方教室、モビリティマネジメント等）に向けた取り組みを推進します。

⑧観光周遊促進策の展開

- 周辺自治体と連携した観光キャンペーンの展開や、移動手段と目的施設等のサービスを組み合わせた周遊型企画乗車券などの開発を推進します。

⑨多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- 施策③・⑤などにあわせて、公共交通での外出の目的地となる施設が負担金・協賛金などの形で運行費用の一部を負担する、利用者に対する公共交通運賃割引サービスを実施するなど、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を検討します。

⑩新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保

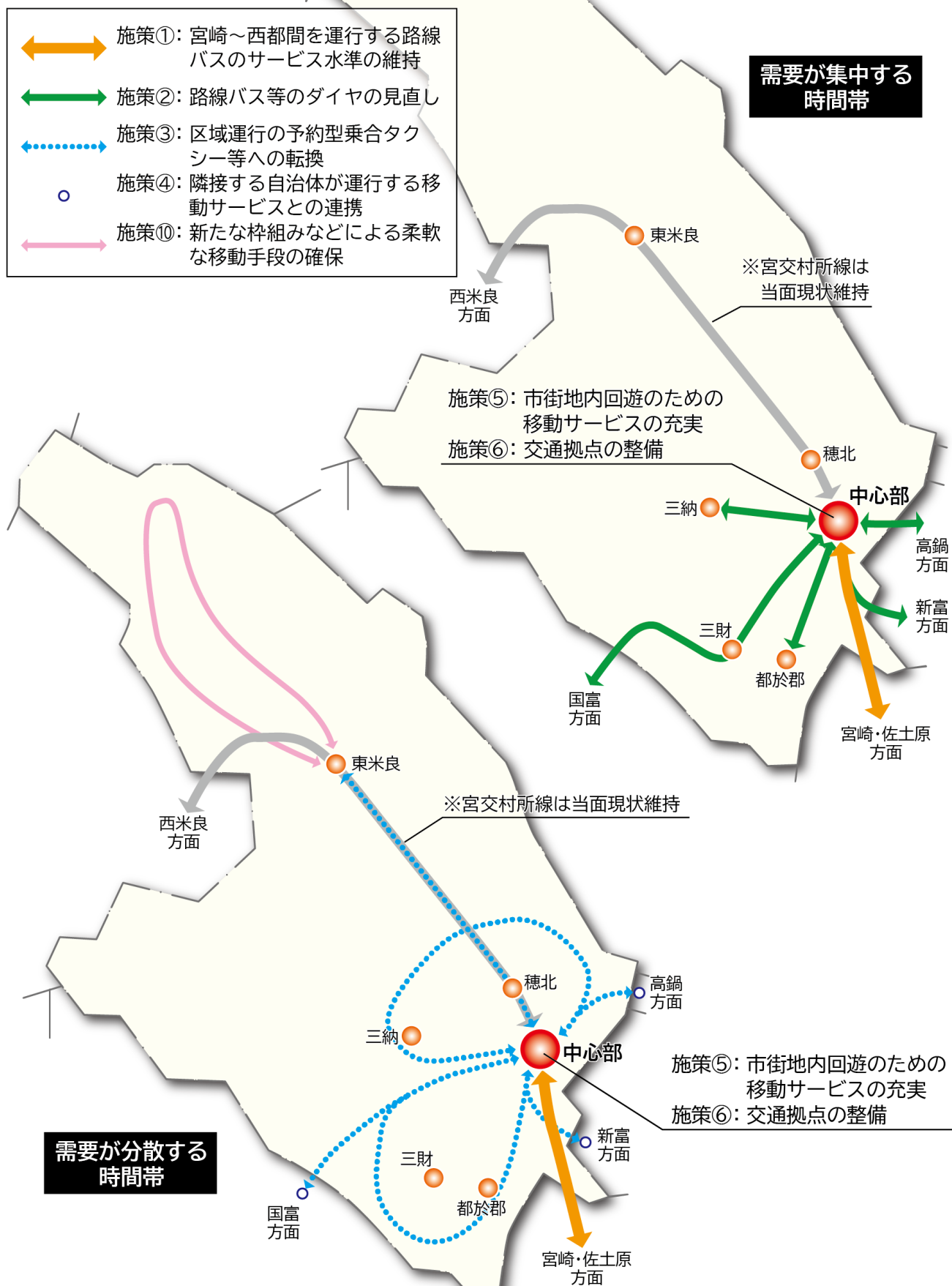
- 東米良地区で実施されている地域での“支え合い（互助）”による移動サービスなどの新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保を引き続き支援するとともに、他地区への水平展開を促進します。
- 重度障害者に対するタクシー料金の助成など、路線バス・コミュニティバスなどの既存公共交通の利用が困難な住民の移動を引き続き支援するとともに、敬老バスカードや高齢者用バス定期券購入費補助などの制度の維持・充実を図ります。

方向性
①

方向性
②

方向性
③

■施策展開イメージ

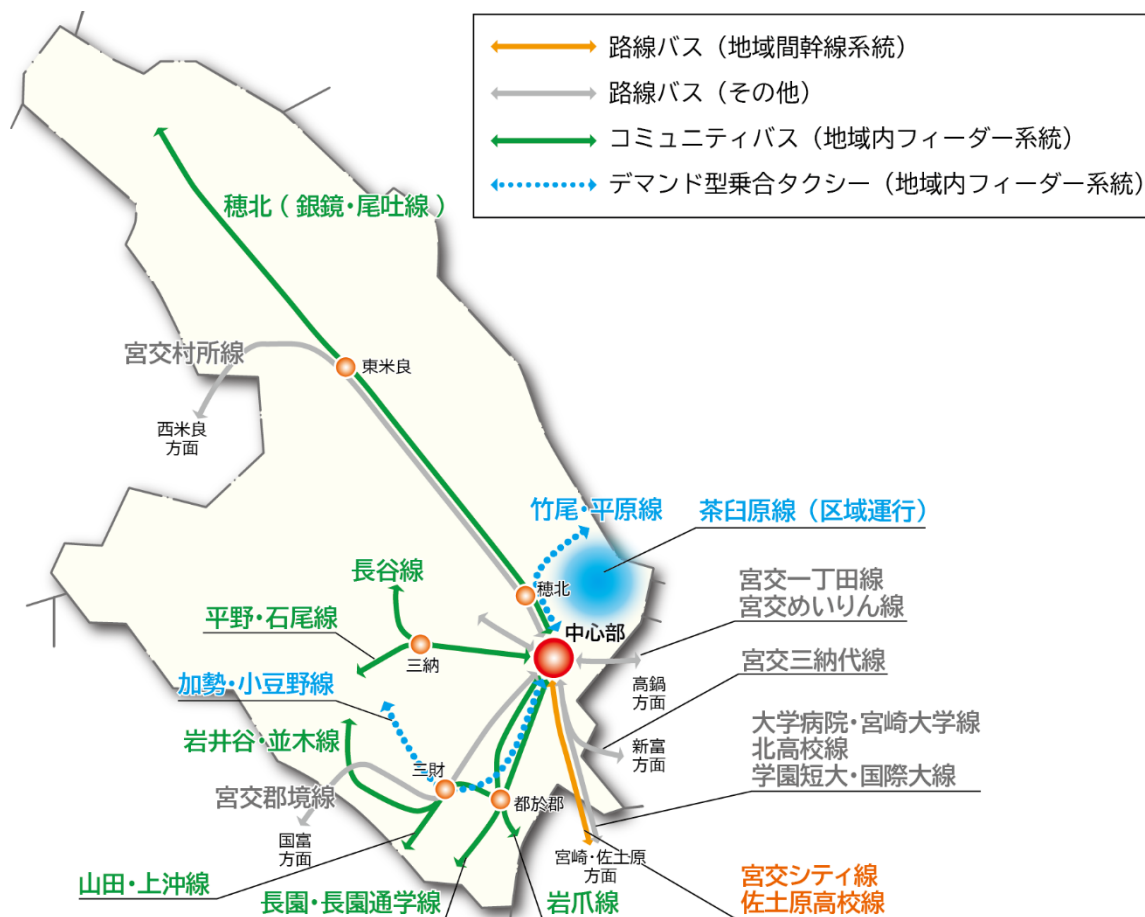


■西都市における公共交通の役割

交通モード	役割	該当路線	活用補助金
地域間交通（路線バス）	生活交通路線	- 宮交シティ線 - 佐土原高校線 - 宮交上山路線 - 大学病院・宮崎大学線 - 北高校線 - 学園短大・国際大線	地域間幹線系統（国）
	廃止路線代替バス	- 宮交三納代線 - 宮交めいりん線 - 宮交一丁田線 - 宮交郡境線 - 宮交村所線	県・沿線自治体補助
地域内交通	コミュニティバス	- 平野・石尾線 - 長谷線 - 山田・上沖線 - 岩爪線 - 長園・長園通学線 - 岩井谷・並木線 - 穂北（銀鏡・尾吐線）	地域内フィーダー系統（国）
	デマンド型乗合タクシー	- 不定期で散発的な移動需要に対応し、路線バス・コミュニティバスを補完する役割 - 地域間交通の二次交通としての役割	
	乗用タクシー	路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどでは対応しにくい状況における移動を担い補完する役割	

※路線等は計画策定時点のものであり、今後見直しが行われる可能性があります。

※デマンド型乗合タクシー[竹尾・平原線]については令和5(2023)年10月より[茶臼原線(区域運行)]への統合を検討中です。



第7章 目標達成のための具体施策

〔方向性①〕 移動手段の時間的/空間的な組み合わせによる持続性・利便性の維持・向上

施策①：宮崎～西都間を運行する路線バスのサービス水準の維持

● 施策の背景・必要性

県都宮崎市との近接性や、宮崎市をはじめとする周辺都市に路線バスでアクセスすることができる交通体系を西都市の“強み”として活かし、移住・定住や企業誘致の促進などにもつなげていくためには、宮崎～西都間を運行する路線バスのサービス水準を維持していくことが望まれます。

特に、〔宮交シティ線〕については、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活における移動に加えて、観光・交流などの多様な移動を担い、また、起終点となっている西都バスセンターでは、他の路線バスやコミュニティバスなど交通と連絡していることから、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています

- 宮崎～西都間を運行するバス路線については、交通事業者や関係自治体、国・県とも協議しながら、引き続き国費補助(地域間幹線系統)も活用して、サービス水準の維持に努めます。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 〔宮交シティ線〕〔佐土原高校線〕については、国・県・沿線自治体の財政負担により運行されていることから、こうした関係機関や交通事業者と継続的に協議を行っていく必要があります。

表 8 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	関係機関等と継続的に協議を実施しながらサービス水準を維持	交通事業者が運行を実施 活性化協議会事務局が、 国・県・関係自治体交通事業者と継続的に協議・調整	沿線自治体の財政負担割合などの見直しが必要になる可能性
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策②：路線バス等のダイヤの見直し

● 施策の背景・必要性

路線バス(主として廃止路線代替バス)およびコミュニティバスは、朝～午前の時間帯には通学や買い物・通院などによるある程度まとまった需要が見られることから、従来からの「定時・定路線(路線定期運行)」での対応が妥当であると考えられる一方で、昼～夕方時間帯については移動需要が分散し、効率性に問題を抱えています。

なお、朝時間帯については、令和 8(2026)年 4 月に予定されている中学校再編後の通学手段の確保についてもあわせて検討する必要があります。

- 路線バス(主として廃止路線代替バス)およびコミュニティバスについては、通学や買い物・通院など、ある程度まとまった需要への対応や、令和 8(2026)年 4 月に予定されている中学校再編後の通学手段の活用を念頭に、「需要が集中する時間帯」に特化したダイヤへの見直しを行います。
- ただし、宮交村所線については、西都市の財政負担割合を見直したうえで西米良村の意向により運行が継続されていることから、当面は現状を維持することとします。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 路線バス(廃止路線代替バス)については、いずれも西都市と周辺自治体を結ぶ広域路線となっており、また、宮崎県の補助による運行を行っていることから、県や関係する自治体との十分な協議・調整が必要となります。
- ✓ 利用者や沿線の居住者への十分な説明・周知が必要です。
- ✓ 「需要が集中する時間帯」以外の時間帯における移動サービス(施策③)とあわせて検討・実施していく必要があります。

表 9 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策②)

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	- 運行内容等の検討 - 交通事業者との協議・調整 - 県・関係自治体との協議・調整 - 利用者・沿線地域等への周知	活性化協議会事務局が主体となり、地域や交通事業者、県・関係自治体と協議・調整しながら運行内容等を検討	
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)		交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き市が支援	
令和8年度 (2026)	- 施策の実施 - 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら改善策を検討・実施	
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策③：区域運行の予約型乗合タクシー等への転換

● 施策の背景・必要性

主として昼～夕方時間帯については、不定期で量的にも少ない移動需要への対応が中心になるため、路線バス(主として廃止路線代替バス)やコミュニティバスの利用が低迷しています。コミュニティバスについては「長園通学線」を除けば週2～4日の曜日限定での運行となっていますが、大きな財政負担が発生するなど効率性に問題を抱えており、従来からの「定時・定路線(路線定期運行)」で対応することは困難な状況となっています。

一方で、市内には現状では公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域も存在していることから、サービス水準の適正化にあわせて公共交通空白地域への対応も検討する必要があります。

- 昼～夕方の利用が低迷する路線バス・コミュニティバスについては、新たな情報技術(AI オンデマンド等)の活用も念頭に、デマンド化や区域運行の予約型乗合タクシーへの転換を図ります。
- これにより、利用者の利便性向上(移動サービス利用可能日の拡大等)や公共交通空白地域へのサービス圏域拡大を図りながら、需要に応じた運行による効率化を推進します。

「検討・解決すべき課題、留意すべき事項など」-----

- ✓ 路線バス(廃止路線代替バス)については、いずれも西都市と周辺自治体を結ぶ広域路線となっており、また、宮崎県の補助による運行を行っていることから、県や関係する自治体との十分な協議・調整が必要となります。
- ✓ 全ての路線を一律に見直すことは困難であるため、それぞれの路線の特性や利用者・交通事業者の意向なども踏まえながら、デマンド化や区域運行の予約型乗合タクシーへの転換を図る路線を選定していく必要があります。
- ✓ 運行形態を大きく見直す場合には、利用者や沿線の居住者への十分な説明・周知が必要です。
- ✓ デマンド化や区域運行の予約型乗合タクシーは、従来型の運行に比べて運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者との十分な協議・調整が必要になります。また、新たな情報技術を活用した予約方法の導入なども考える必要があるため、事前の試験的な運行・運用を行うことで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 広域路線を市内で概ね完結する移動サービスに見直す場合には、広域移動手段の確保を考える必要があります。(施策④参照)

表 10 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	- 見直し対象路線の選定・運行内容等の検討 - 交通事業者との協議・調整 - 県・関係自治体との協議・調整	- 活性化協議会事務局が主体となり、地域や交通事業者、県・関係自治体と協議・調整しながら運行内容等を検討 - 試験的な運行・運営の結果を踏まえて運行内容等を検討	試行的な運行に際しては事前に十分な周知が必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	- 実証運行 - 利用者・沿線地域等への周知		
令和8年度 (2026)		- 交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き市が支援 - 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら改善策を検討・実施	予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなる工夫が必要
令和9年度 (2027)	- 本格運行 - 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施		
令和10年度～ (2028～)			

施策④：隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携

● 施策の背景・必要性

施策③により、主として昼～夕の「需要が分散する時間帯」において路線バス・コミュニティバスのデマンド化や区域運行の予約型乗合タクシーへの転換を行った場合、当該時間帯では市町間の広域移動が難しくなる懸念があります。

周辺の高鍋町・新富町・国富町では、それぞれの町域全体を対象とした予約型の乗合交通が導入されていることから、これらと連携することで広域移動手段を確保することが考えられます。

なお、国富町については、デマンド型乗合タクシーの運行開始に合わせて路線バス〔宮交国富線〕が郡境バス停までに区間短縮され、現状でも路線バスと国富町のデマンド型乗合タクシーを組み合わせる形で広域移動に対応する形になっています。

- 高鍋町が運行する「高鍋町デマンド交通」、新富町が運行する乗合タクシー「トヨタク」、国富町が運行するデマンド型乗合タクシー「よつ葉号」との乗り継ぎポイントを設定して西都市の乗合タクシー等とあわせて一括で予約・乗り継ぎ利用可能な仕組みの構築や、各自治体の移動サービスとの相互乗り入れなどにより、「需要が分散する時間帯」における広域移動手段を確保することを検討します。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 各自治体が運行する移動サービスは、それぞれの自治体の財政負担により運営されているため、一括予約・乗り継ぎ利用や相互乗り入れなどを実施する場合は、費用負担のあり方などについて十分な協議が必要になります。
- ✓ それぞれの自治体が異なる予約システムを活用している場合、一括予約などを実施するためには追加機能の付加や新たなシステムの導入が必要になる可能性があります。
- ✓ 相互乗り入れの場合、1回の運行の車両拘束時間が長時間となる可能性があり、需要に対応できない(仮に対応した場合、費用が過大になる)懸念があります。

表 11 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	・広域移動手段を確保する方法の検討	・活性化協議会事務局が主体となり、周辺自治体や交通事業者と協議しながら検討	
令和7年度 (2025)	・周辺自治体・交通事業者等との協議		・費用負担のあり方などについて周辺自治体との十分な協議が不可欠
令和8年度 (2026)		・交通事業者が運行を実施、必要に応じて市が支援	・相互乗り入れについては需要とのバランスに配慮する必要
令和9年度 (2027)	・施策の実施 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	・利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら改善策を検討・実施	
令和10年度～ (2028～)			

施策⑤：市街地内回遊のための移動サービスの充実

● 施策の背景・必要性

西都市の市街地は比較的コンパクトで、様々な施設が立地、市街地まで来れば日常生活を送るうえで必要なサービスが概ね揃う状況となっており、令和5(2023)年度に策定予定の「西都市立地適正化計画」においても市域全体への生活サービスの“提供基地”として『都市拠点』として位置づけられています。

また、今後、人口の減少や高齢化が進行する中では、市街地やその周辺には自家用車に頼りすぎないライフスタイルの「受け皿」としての役割なども期待されます。

ただし、それぞれの施設等の間にはやや距離があり、各施設への移動や施設間の移動の利便性を高めることで、各種施設等の維持・充実を促進するとともに、人口集積を確保していくことが重要になります。

- まずは、路線バス・コミュニティバスや乗用タクシーを市街地内で乗降する(市街地内回遊手段として活用する)場合の運賃低減策等を検討・導入することで、既存の交通資源の市街地内回遊手段としての活用を促進します。
- こうした取り組みを通じて、一定程度の需要が確認された場合には、グリーンスローモビリティ※などの活用も視野に、市街地内を循環する新たな移動サービス等の導入を検討します。

※電動で、時速20km/h未満で公道を走行する4人乗り以上のモビリティ。環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や来訪者の回遊に資する新たなモビリティとしての役割が期待



参考事例 中心市街地の主要な拠点をつなぐグリーンスローモビリティの運行(山口県宇部市)

山口県宇部市では、令和2年9月1日から、中心市街地の主要な拠点をつなぐ“小さな循環線”として、「グリーンスローモビリティ」の本格運行を開始しています。

運行は月曜日～金曜日の10時～12時および13時～14時の計4往復/日で、利用料は無料となっています。





図 99 グリーンスローモビリティ（イメージ）

※（左）株式会社シンクトゥギャザー、（右）株式会社マクニカホームページより

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 西都市の市街地内には現状でも比較的高頻度で路線バス等が運行する区間もあるため、既存の路線バス等との競合回避に留意する必要があります。
- ✓ 仮に新たな循環型移動サービスを導入する場合、運行区域内に立地する施設と連携して、運行費用の一部を負担（支援）する仕組みなどについても検討することが望まれます。（施策⑨参照）
- ✓ これまでになかった施策・移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ グリーンスローモビリティについては、利用者はもちろんのこと、周辺を走行する車両や歩行者等の安全対策に十分に配慮する必要があります。

表 12 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	- バス・タクシー運賃低減策等の検討 - 交通事業者等との協議	活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者や立地施設等と協議・調整しながら施策の内容を検討	既存のバス路線や乗用タクシーとの競合回避への留意が必要
令和6年度 (2024)	運賃低減策等の試行的な実施	新たな移動サービスの検討	立地施設とうとの連携に向けた丁寧な協議・検討が必要
令和7年度 (2025)	交通事業者等との協議	試行結果を踏まえて新たな移動サービスの必要性や運行内容を検討	
令和8年度 (2026)		交通事業者が運行を実施、連携する各種施設等が運行を支援	
令和9年度 (2027)	- 運賃低減策等の本格実施または - 新たな移動サービスの導入	- 必要に応じて市が支援 - 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	区域内の立地施設等との連携には工夫が必要
令和10年度～ (2028～)			

[方向性②] ネットワークとしての一体性を高めるとともに、外出の目的地となりうる交通拠点の整備

施策⑥：交通拠点の整備

● 施策の背景・必要性

鉄道がない西都市においては、西都バスセンターが交通拠点としての機能を担っていますが、建物の老朽化も進み十分に利活用されていません。

また、西都バスセンターの周辺は、「西都ショッピングセンター パオ」や「あいそめ広場」、「まちなかギャラリー夢たまご」、アーケードのある商店街などがあり、西都市の中心市街地のなかでも特に立地条件が良い場所になっていますが、バスセンターはこれらに背を向けた形になっているため連続性に欠け、市街地内の回遊促進や中心市街地の活性化などに繋がりにくく、拠点としての機能を十分に発揮できているとは言い難い状況となっています。

今後、「移動手段の時間的/空間的な組み合わせによる持続性・利便性の維持・向上(取り組みの方向性①)」を推進していく上では、様々な移動手段の交通結節点としての役割がさらに重要になることから、周辺のまちづくりなどとも連携しながら機能強化を図っていくことが必要です。

- 一般社団法人まちづくり西都 KOKOKARA を中心に、住民などが主体となって検討が進められている西都バスセンター周辺のまちづくりと連携しながら、待合環境や案内誘導などの交通結節機能が整った交通拠点の整備を推進します。
- また、周辺に立地する施設なども含めて、多様な機能の集積を図ることにより、単なる交通結節点としてだけでなく、公共交通での外出目的地になる、また、乗り継ぎの待ち時間があってもそこで“用事が足せる”“快適に楽しく滞在できる”拠点の形成を推進します。



図 100 西都バスセンターの現状

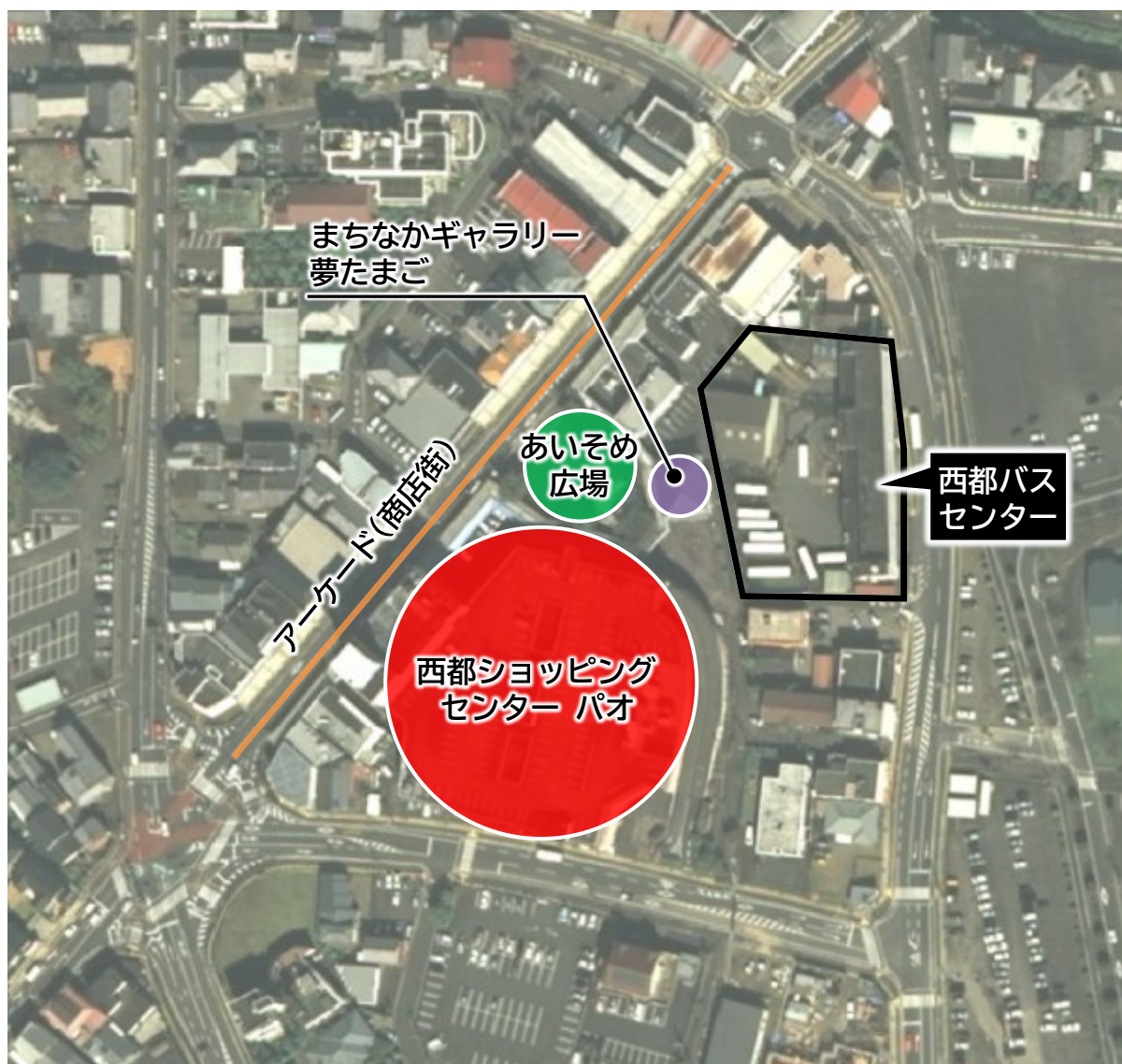


図 101 西都バスセンター周辺の状況

資料：地理院地図

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 西都バスセンターについては民間の所有地になっています。また、周辺の低未利用地などの活用も念頭に面的な整備を実施すること考えられることから、行政としての関わり方や事業手法などについての検討が必要になります。
 - ✓ 拠点の整備に際しては単に交通拠点としてだけでなく、まちづくりや観光・交流、その他様々な生活サービス機能などと連携した複合施設として整備していくことも考えられます。
- ※交通拠点の整備については、周辺街区も含めた一体的な再整備なども考えられ、長期的・大規模な取り組みになる可能性があります。このため、実施スケジュール等については現時点では未定とします。

[方向性③] 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進

施策⑦：情報提供・利用促進策等の展開

● 施策の背景・必要性

日常生活や観光のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは西都市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが重要になります。また、これまで利用したことがないため“乗り方”が分からない、といったことも利用を躊躇する要因になっている可能性があります。

実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間が分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。

加えて、普段、公共交通を利用しない人のなかには、自家用車の利用を前提に生活しているため「そもそも公共交通を利用しようと思ったことがない」人が多いと考えられます。このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。

- 西都市に関連する全ての交通モードについての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール（素材）を作成した上で、公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- また、自家用車の利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント※（以下「MM」という。）に取り組みます。

※ 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

表 13 段階に応じた情報提供イメージ

段 階	情報提供イメージ
段階① 知ってもらう	西都市やその周辺を運行する公共交通や、公共交通の利用方法（乗り方）の周知を行います。 ・ 分かりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布 ・ 公共交通の「乗り方」を分かりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催 ・ 公共交通情報と一体となった観光パンフレット等の作成・配布 など
段階② 利用しようと思ってもらう	詳細な運行情報（時刻表等）を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。 ・ 全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供 ・ スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ・ 公共交通の利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン（外出プラン）」の提案 ・ 公共交通を利用した観光周遊ルートの提案 など
段階③ 実際に利用してもらう	乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。 ・ 主要な乗り場でのリアルタイムの運行情報の表示や乗り場までの案内の充実 ・ スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 など

表 14 モビリティ・マネジメント（MM）の実施イメージ

種 類	対象者	概 要
学校（通学） MM	市内外の高校に進学予定の中学生等	○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供します。 ○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした交通行動の変容を目指します。
居住者 MM	ダイヤの見直しや区域運行の予約型乗合タクシー等への転換が行われるエリアの居住者	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者 MM	西都市への転入者	○西都市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕-----

- ✓ 観光や教育などの関連分野や周辺自治体、交通事業者とも連携しながら取り組みを進めていく必要があります。
- ✓ 情報提供の内容については、ダイヤの見直しや区域運行の予約型乗合タクシー等への転換などにあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、新たな利用促進策や移動サービスの導入などにあわせて適切なタイミングで効果的に情報提供や働きかけを実施していくことも重要になります。

表 15 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑦）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・利用促進策等の検討	・活性化協議会事務局が主体となり、交通事業者や関係部局等とも連携して実施	・関係部局や周辺自治体との連携なども考える必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	・情報提供等のためのツールの作成		
令和8年度 (2026)		・活性化協議会事務局が主体となり、交通事業者や関係部局等とも連携しながら情報提供や利用促進策等を展開	・路線やダイヤ、運行形態の見直し等にあわせて随時情報の更新などが必要
令和9年度 (2027)	・情報提供・利用促進策等の展開		
令和10年度～ (2028～)			

施策⑧：観光周遊促進策の展開

● 施策の背景・必要性

観光振興や広域的な回遊の促進に向けては、単一自治体、あるいは、個別の観光施設等による取り組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念があることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを“パッケージ”として提供していくことなども考える必要があります。

- 周辺自治体と連携した観光キャンペーンの展開を検討します。また、観光パンフレットや観光施設等のチラシに公共交通によるアクセス方法を記載するよう働きかけを行います。
- 西都市を基点として、周辺自治体も含めた周遊観光の目的地となる施設等を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊企画乗車券などの開発を検討します。

参考
事例

「クーポン方式」による公共交通と施設が連携した取り組み（青森県八戸圏域）

青森県八戸圏域地域公共交通活性化協議会では、対象となる観光施設等まで路線バスを利用した場合に、施設で特典が受けられることに加えて、帰りのバスで使えるバス券（大人 100 円・こども 50 円）がもらえる「日帰りバスパック」を展開しています。

利用者は往路のバス降車時にドライバーから「クーポン」を受け取り、施設で提示することで割引などの特典が受けられる「クーポン方式」を採用しており、いわゆる“旅行商品”ではなく、交通事業者と施設の連携による取り組みとなっています。



▲「日帰りバスパック」の例

「検討・解決すべき課題、留意すべき事項など」

- ✓ 多様な主体と幅広く連携しながら取り組みを進めていく必要があり、また、複数の自治体にまたがった取り組みとなることから、任意の検討・運営組織などを設置して進めていくことも考えられます。
- ✓ 人の動きの変化や利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に取り組みを進めていくことが望ましいと考えられます。

表 16 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	- 観光分野における取り組みの確認 - 多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討	活性化協議会事務局と関係部局・交通事業者が連携して検討	
令和6年度 (2024)	周遊型企画乗車券等の検討、試験的な実施		
令和7年度 (2025)			必要に応じて任意の組織等を設置して検討・実施
令和8年度 (2026)	- 本格的な実施、周遊促進策の段階的な拡充 - 利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施	関係する自治体や事業者、施設等が連携して取り組みを実施	
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策⑨：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

● 施策の背景・必要性

事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による財政負担にも限界があり、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなどを考える必要があります。

特にこれまでとは異なる形に運行形態を見直す移動サービスや、新たに導入する移動サービスについては、サービス提供エリアに立地する施設等にとっても集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要となります。

- 「区域運行の予約型乗合タクシー等への転換(施策③)」や、「市街地内回遊のための移動サービスの充実(施策⑤)」について、移動サービスによる外出・回遊の目的地となる施設等からの負担金・協賛金・広告料などで運行を支える仕組みの構築を検討します。
- バス路線等の沿線に立地する施設などから施設利用者に対して公共交通の利用割引券を交付(運賃の一部を沿線施設等が負担)するなど、利用促進を図る仕組みの構築を検討します。

参考事例

対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布（福井県福井市）

まちづくり福井株式会社（福井県福井市）では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。



▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することが重要となります。
- ✓ 費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで取り組みに対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。

表 17 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・仕組み(制度)の検討 ・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ ・交通事業者との協議・調整	・活性化協議会事務局が主体となり、関係部局等とも協議・調整しながら検討	・関係団体等との連携も検討する必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	・試験的な実施		
令和8年度 (2026)	・本格的な導入 ・連携施設等の拡充の推進	・関係部局と連携して、周知や仕組みの運用を実施 ・仕組みの運用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	・積極的な広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことなども必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策⑩：新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保

● 施策の背景・必要性

高齢化の進行や人口の減少・低密度化が進むなか、特に人口が少ないエリアでは、バス・タクシー事業により日常生活に必要となる全ての移動に対応するのは困難になってきています。まずは「自家用有償旅客運送」などによる対応を検討することが基本となりますが、こうした取り組みでも対応が難しい場合の“セーフティネット”となる移動手段なども考える必要があります。

こうしたなか、現状でも東米良地区では地域での“支え合い（共助）”により移動手段を確保する取り組みが行われています。

このような取り組みは、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、路線バスや乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つになると考えられますが、仕組みの周知や交通事故などのリスクへの対応などを考える必要があります。

また、西都市では重度障害者に対するタクシー助成や、敬老バスカードや高齢者用バス定期券購入費補助などの移動支援策・利用促進策が実施されており、加えて、タクシー事業については、令和 2(2020)年からタクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う「一括定額運賃※」制度が設けられており、こうした制度も活用しながら柔軟な移動手段の確保を図っていくことも考えられます。

- 東米良地区で実施されている“互助輸送”を引き続き支援するとともに、その他のエリアについても、バス・タクシー事業や自家用有償旅客運送などによる対応が難しい場合を想定し、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」の水平展開に必要な制度や支援策などを検討します。
- 重度障害者に対するタクシー料金助成や敬老バスカード、高齢者用バス定期券購入補助など、既存の公共交通の利用が困難な市民や公共交通への依存度が相対的に高い市民を対象とした支援制度の維持・充実を図るとともに、新たに設けられたタクシーの「一括定額運賃※」制度を活用した移動手段の確保を検討します。

※あらかじめ利用回数の上限と利用時間帯を制限し、適用地点またはエリア、タクシーの利用権を行使する期限等の条件が設定され、条件に応じた価格が定められる。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ これまで、地域の“営み”として思いやりのなかで行われてきた取り組みに対して逆効果とならないよう慎重に検討する必要があります。
- ✓ 移動サービスは、まずはバス・タクシー事業により対応することが前提となるため、こうした事業に悪影響を与えないよう配慮する必要があります。
- ✓ 道路運送法に基づく輸送とは異なり、安全や利用者保護の措置が担保されないことから、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在などについて、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓ 福祉施策との連携なども考慮して検討していく必要があります。
- ✓ 路線バス・コミュニティバスや乗合タクシーなどとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

表 18 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容		実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	- 必要な制度・支援策等の検討 「一括定額運賃」制度の研究、試験的な実施	支援制度の維持・充実	活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者と協議・調整しながら検討	福祉施策やコミュニティ施策と連携した検討が必要
令和6年度 (2024)				
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)	- 制度・支援策等の実施 「一括定額運賃」制度の導入		- 関係部局と連携して制度を運用 「一括定額運賃」制度については交通事業者の取り組みに対して市が必要な支援を検討・実施	- 道路運送法に抵触しないよう十分な周知が必要 - 既存の公共交通と適切に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要
令和9年度 (2027)				
令和10年度～ (2028～)				

第8章 計画の推進・進捗管理

1. 目標の達成状況を評価するための指標

第6章で示した目標の達成状況を評価するための指標およびそれぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

なお、計画策定時点では新型コロナウイルス感染症による影響の見通しが不透明であることから、今後、必要に応じて目標値の見直しを行います。

表 19 目標の達成状況を評価するための指標

No.	評価指標	指標の定義・データ取得方法	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値
目標①	①-1 西都市内の公共交通の収支率	- 路線バス・コミュニティバスや乗合タクシー、今後導入される新たな移動サービスなどの運行経費に対する運賃収入の割合 - 交通事業者資料および西都市資料より毎年計測	%	23.8 (令和3年度)	27.0
	①-2 西都市の財政負担額	- 路線バス・コミュニティバスや乗合タクシー、今後導入される新たな移動サービスなどに対する西都市の財政負担額（公的資金投入額） - 交通事業者資料および西都市資料より毎年計測	百万円/年	41.0 (令和3年度)	43.0
目標②	②-1 居住誘導区域の人口	- 西都市立地適正化計画で設定される居住誘導区域内の人口 - 国勢調査地域メッシュ統計より計測	人	—注2 (平成5年度 ^{注3})	—注2
	②-2 都市機能誘導区域内の誘導施設数	- 西都市立地適正化計画で設定される都市機能誘導区域内に立地する「誘導施設」の施設数 - 西都市資料より毎年計測	件	—注2 (令和5年度)	—注2
目標③	③ 基幹的交通軸の年間利用者数	- 宮崎市と西都市を結ぶ路線バス^{注4}の年間利用者数 - 交通事業者資料より毎年計測	人/年	34.4 (令和3年度)	42.0
目標④	④ 市民の年間公共交通利用回数	- 市民一人あたりの公共交通の平均利用回数 - 交通事業者資料、西都市資料より毎年計測	回/年	4.9 (令和3年度)	5.5

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

注2：令和5年度策定予定の「西都市立地適正化計画」を踏まえて今後設定

注3：地域メッシュ統計(人口)は令和2年国勢調査

注4：[宮交シティ線] [佐土原高校線] [大学病院・宮崎大学線] [北高校線] [学園短大・国際大線]の合計

2. 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

なお、災害にともない道路が不通となった場合などの非常時には、これらの施策に限らず、

方向性	施策	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)
方向性①： 移動手段の時間的/空間的な組み合わせによる持続性・利便性の維持・向上	①宮崎～西都間を運行する路線バスのサービス水準の維持	・関係機関等と継続的に協議を実施しながらサービス水準を維持	
	②路線バス等のダイヤの見直し	・運行内容等の検討 ・交通事業者との協議・調整 ・県・関係自治体との協議・調整 ・利用者・沿線地域等への周知	
	③区域運行の予約型乗合タクシー等への転換	・見直し対象路線の選定、運行内容等の検討 ・交通事業者との協議・調整 ・県・関係自治体との協議・調整	・実証運行 ・利用者・沿線地域等への周知
	④隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携		・広域移動を確保する方法の検討
	⑤市街地内回遊のための移動サービスの充実	・バス・タクシー運賃低減策等の検討 ・交通事業者等との協議	・運賃低減策等の試行的な実施 ・新たな移動サービスの検討 ・交通事業者等との協議
方向性②： ネットワークとしての一体性を高めるとともに、外出の目的地にもなりうる交通拠点の整備	⑥交通拠点の整備	※現時点では実施スケジュール未定	
方向性③： 関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	⑦情報提供・利用促進策等の展開	・利用促進策等の検討	
	⑧観光周遊促進策の展開	・観光分野における取り組みの確認 ・多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討	・周遊型企画乗車券等の検討、試験的な実施
	⑨多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入	・仕組み(制度)の検討 ・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ ・交通事業者との協議・調整	
	⑩新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保	・支援制度の維持・充実 ・必要な制度・支援策等の検討 ・「一括定額運賃」制度の研究、試験的な実施	

凡例

実証運行など

施策の実施、
本格運行など

- 75 -

3. PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページで示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

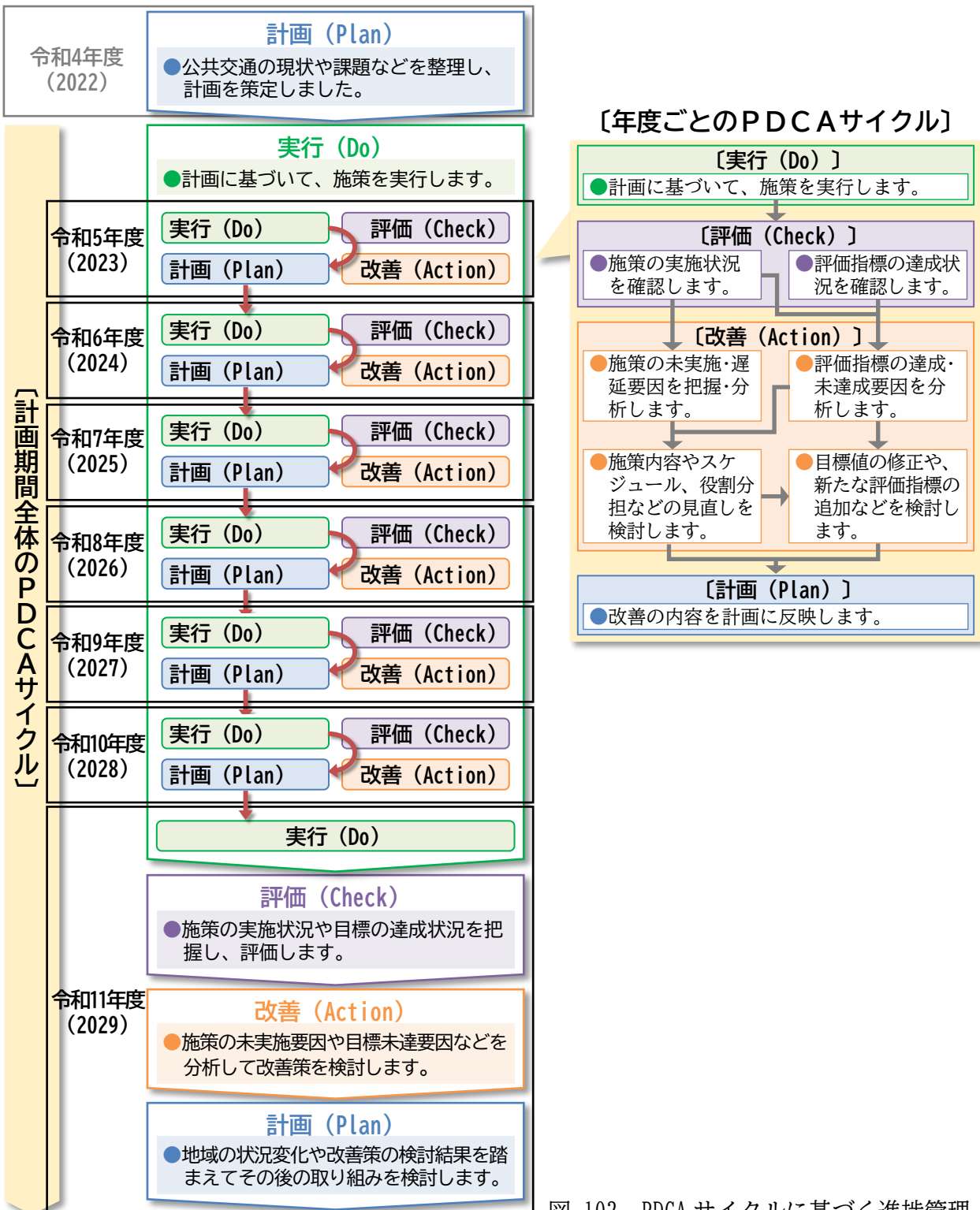
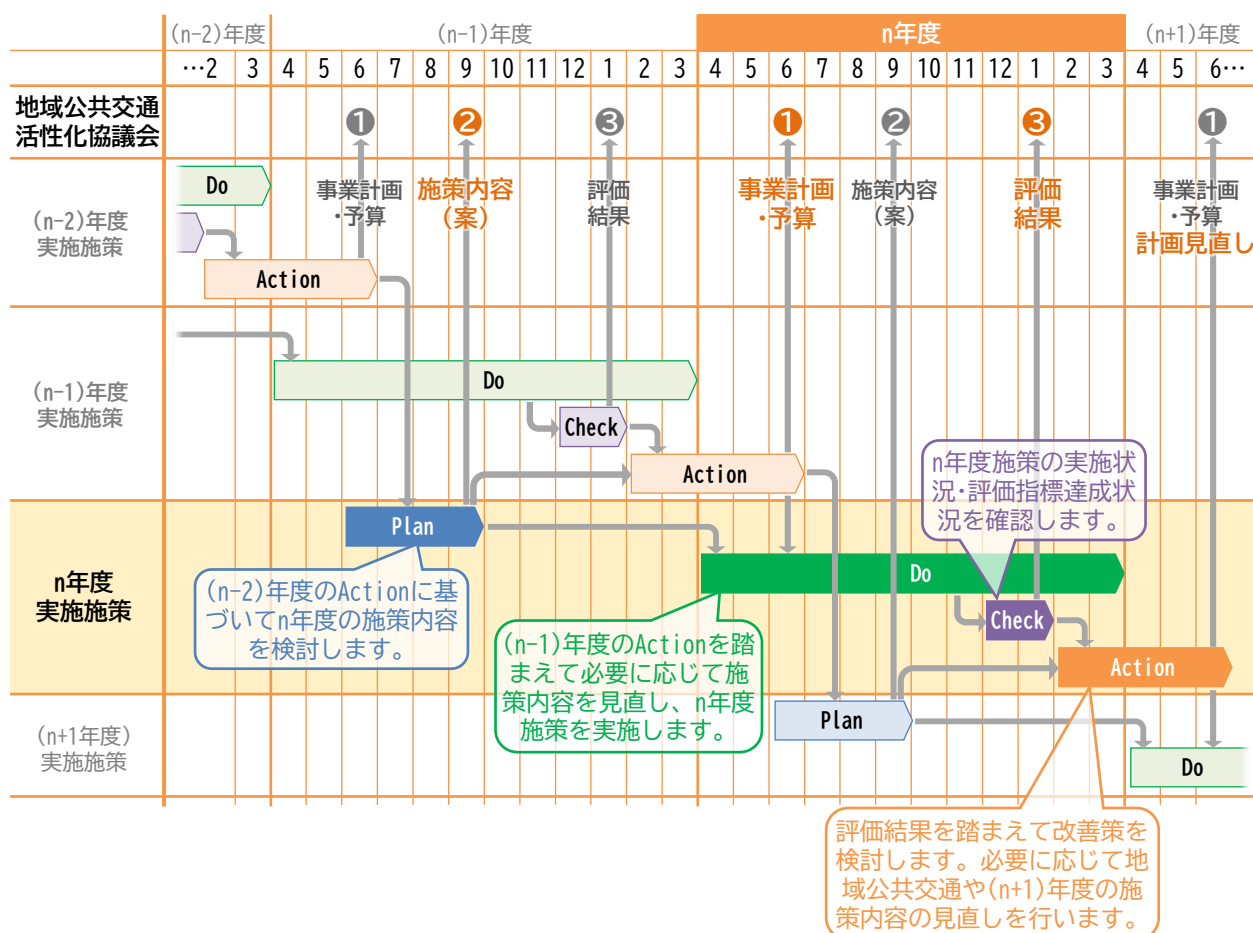


図 102 PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通活性化協議会の開催予定時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

- Plan** [n 年度] に実施する施策については、[n-2 年度] の Action (改善) に基づいて [n-1 年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1 年度] の第 2 回地域公共交通活性化協議会で協議します。また、必要に応じて [n 年度] の予算要望などを行います。
- Do** その後、[n-1 年度] の Action (改善) を踏まえて必要に応じて施策内容を見直し、[n 年度] の第 1 回地域公共交通活性化協議会で協議した上で、施策を実施します。
- Check** n 年度施策の実施状況や、評価指標の達成状況（毎年度数値算出が可能なもの）を確認し、その結果を [n 年度] の第 3 回地域公共交通活性化協議会で協議します。
- Action** Check (評価) の結果を踏まえて改善策の検討を行うとともに、必要に応じて地域公共交通計画や [n+1 年度] の施策内容の見直しを検討し、[n+1 年度] の第 1 回地域公共交通活性化協議会で協議します。

表 20 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



西都市地域公共交通計画

令和5(2023)年3月

発行：西都市 総合政策課

〒881-8501 宮崎県西都市聖陵町2丁目1番地

電話：0983-32-1000(代表) FAX：0983-43-3654

E-mail：kikaku@city.saito.lg.jp



西都市

地域公共交通計画