

西都市地域公共交通計画（変更案）の概要

P 5 6 西都市における公共交通の役割

■該当路線 廃止路線代替バス

- ・「宮交郡境線」→「郡境線」
運行事業者の転換に伴い修正します。

■該当路線 デマンド型乗合タクシー

- ・「竹尾・平原線」→ 削除
路線廃止（茶臼原線へ統合）に伴い削除します。

- ・「上三財線」追記
新規運行に伴い追記します。

■実施主体

- ・「運行の実施主体」を追記しています。

■その他

- ・「※路線は計画策定時のものであり、今後見直しが行われる可能性があります。」
→「※路線は令和6年4月時点のものであり、今後見直しが行われる可能性があります。」
記載内容の変更に伴い修正します。

- ・「※デマンド型乗合タクシー乗合タクシー [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。」

→削除

令和5年10月に路線統合済みのため削除します。

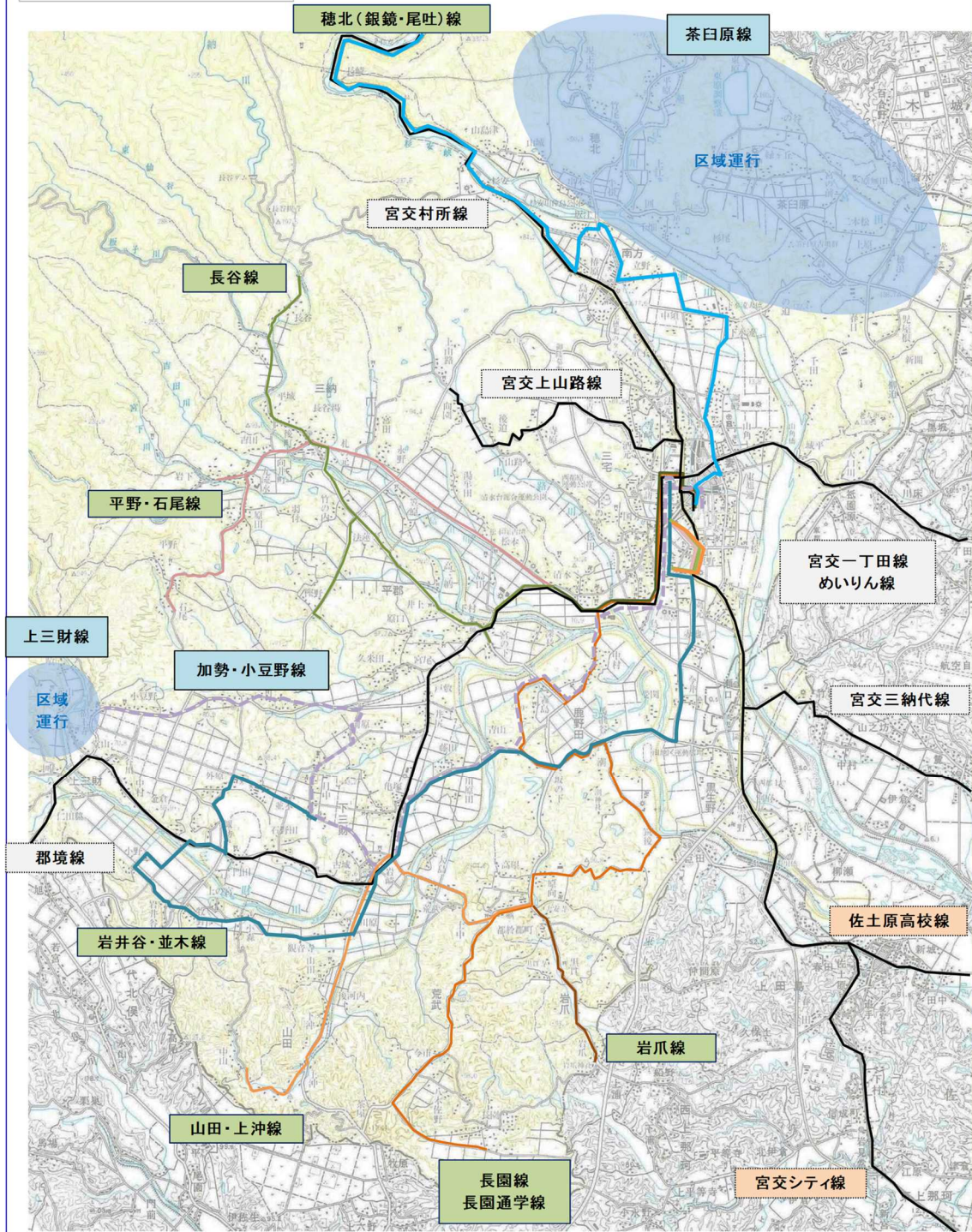
- ・「路線図」→削除して資料1を追加します。

■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	実施主体
地域間交通 (路線バス)	生活交通 路線	・西都市の交通拠点である西都バスセンターと県都宮崎市とを連絡し、通勤・通学や買い物・通院などの日常生活に加えて、観光・交流などの多様な目的での広域移動を担う役割	<ul style="list-style-type: none"> 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)	交通事業者(4条事業者)
	廃止路線 代替バス	・西都市の交通拠点と周辺自治体とを連絡し、沿線自治体における通学をはじめとする日常生活での移動を担う役割	<ul style="list-style-type: none"> 宮交三納代線 宮交めいりん線 宮交一丁田線 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	<ul style="list-style-type: none"> 市内各所から生活サービスが立地・集積する各地域の拠点や西都市の中心部までの移動を担う 地域間交通の二次交通としての役割 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	西都市：運行は交通事業者(4条事業者)へ委託
	デマ ンド型 乗合タク シー	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 加勢・小豆野線 茶臼原線(区域運行) 上三財線(区域運行) 		
	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	<ul style="list-style-type: none"> 宮崎タクシー株式会社 三和交通株式会社 		交通事業者(4条事業者)

※路線等は令和6年4月時点のものであり、今後見直しが行われる可能性があります。

路線図は資料1を参照



- 路線バス(地域間幹線系統)
- 路線バス(その他)
- コミュニティバス
- デマンド型乗合タクシー ※区域運行のデマンド型乗合タクシーのエリアはおおよそのイメージです

P 6 2-6 3

■施策⑤：市街地内回遊のための移動サービスの充実について

- ・新たな移動サービスの具体例として、自動運転車両を追記

「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。」

→「グリーンスローモビリティや自動運転車両などの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、多様化する市民の移動ニーズに対応します。」

■検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ・「グリーンスローモビリティ」→「グリーンスローモビリティや自動運転車両」

■表 12 施策の実施スケジュールと実施主体等

- ・令和 6 年度～ 7 年度の実施内容

「・新たな移動サービスの検討 ・交通事業者等との協議」

→「・新たな移動サービスの検討・実証実験の実施」

- ・令和 5 年度～ 7 年度の備考

「立地施設とう」

→「立地施設等」

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※や自動運転車両などの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、多様化する市民の移動ニーズに対応します。

※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 1 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めます。(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や自動運転車両については、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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・立地施設等との連携に向けた丁寧な協議・検討が必要
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃低減策等の試行的な実施 		
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな移動サービスの検討・実証実験の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・区域内の立地施設等との連携には工夫が必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 		
令和10年度～ (2028～)			