

都城市地域公共交通計画

令和6年3月

都 城 市

都城市地域公共交通計画 目次

1. 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
(3) 関連計画の概要	3
2. 地域の現状・問題点	7
(1) 位置・地勢	7
(2) 人口・世帯数等	12
(3) 住民の移動特性	17
(4) 主要施設の立地状況	23
(5) 観光の動向	27
(6) 財政状況	27
(7) 公共交通の担い手	28
3. 公共交通の現状・問題点	29
(1) 鉄道の概要	30
(2) 高速バス・特急バスの概要	32
(3) 路線バスの概要	33
(4) コミュニティバス・乗合タクシーの概要	36
(5) タクシーの概要	40
(6) 地域の輸送資源	40
(7) 公共交通空白地域	41
4. アンケート調査結果等（概要）	43
(1) 住民アンケート調査	43
(2) 路線バス利用実態調査	48
(3) 鉄道利用実態調査	53
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	55
(1) 地域が目指す将来像	55
6. 解決すべき課題	56
7. 基本方針等	57
(1) 基本方針	57
(2) 計画の目標	58
(3) 施策の概要	59
(4) 都城市における公共交通の役割	61
(5) 地域公共交通確保維持事業の必要性	63
8. 目標達成のための具体施策	65
9. 計画の推進・進捗管理	77
(1) 目標の達成状況を評価するための指標	77
(2) 前回都城市地域公共交通網形成計画の目標達成状況	78
(3) 施策展開のロードマップ	80
(4) PDCA サイクルに基づく進捗管理	82

1. 計画の概要

(1) 計画の背景と目的

① 計画の背景

都城市では、九州縦貫自動車道宮崎線や国道10号、221号、222号、223号、269号の国道5本をはじめとする幹線道路が整備され、他都市と結ぶ道路ネットワークが形成されています。

交通状況は、鉄道は宮崎市方面や鹿児島方面へ向かうJR日豊本線、山田町・高崎町方面は、えびの市・小林市方面へ向かうJR吉都線の2路線が運行しています。地形が比較的平坦な旧都城市中心部の市街地では、路線バスが都城駅等を拠点に面的に運行しています。また、東側に鱈塚山系、北西側には高千穂峰を仰ぐ盆地であり、郊外部にはコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが運行し、市内を概ね網羅する形で、放射状・面的に公共交通ネットワークが形成されています。

全国的な傾向と同様、都城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、人口減少や高齢化がさらに進行していくなか、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これまでどおりに維持していくことは難しくなる懸念があります。そういったなかで高齢者をはじめとする住民の日常生活に必要な移動を確保するとともに、観光・交流の促進などによりまちの活力の維持・利便性向上を図っていくためには、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、持続可能で住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

「都城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、都城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市町村間を結び広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」と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、鉄道や複数のバス路線より公共交通ネットワークが形成されています。

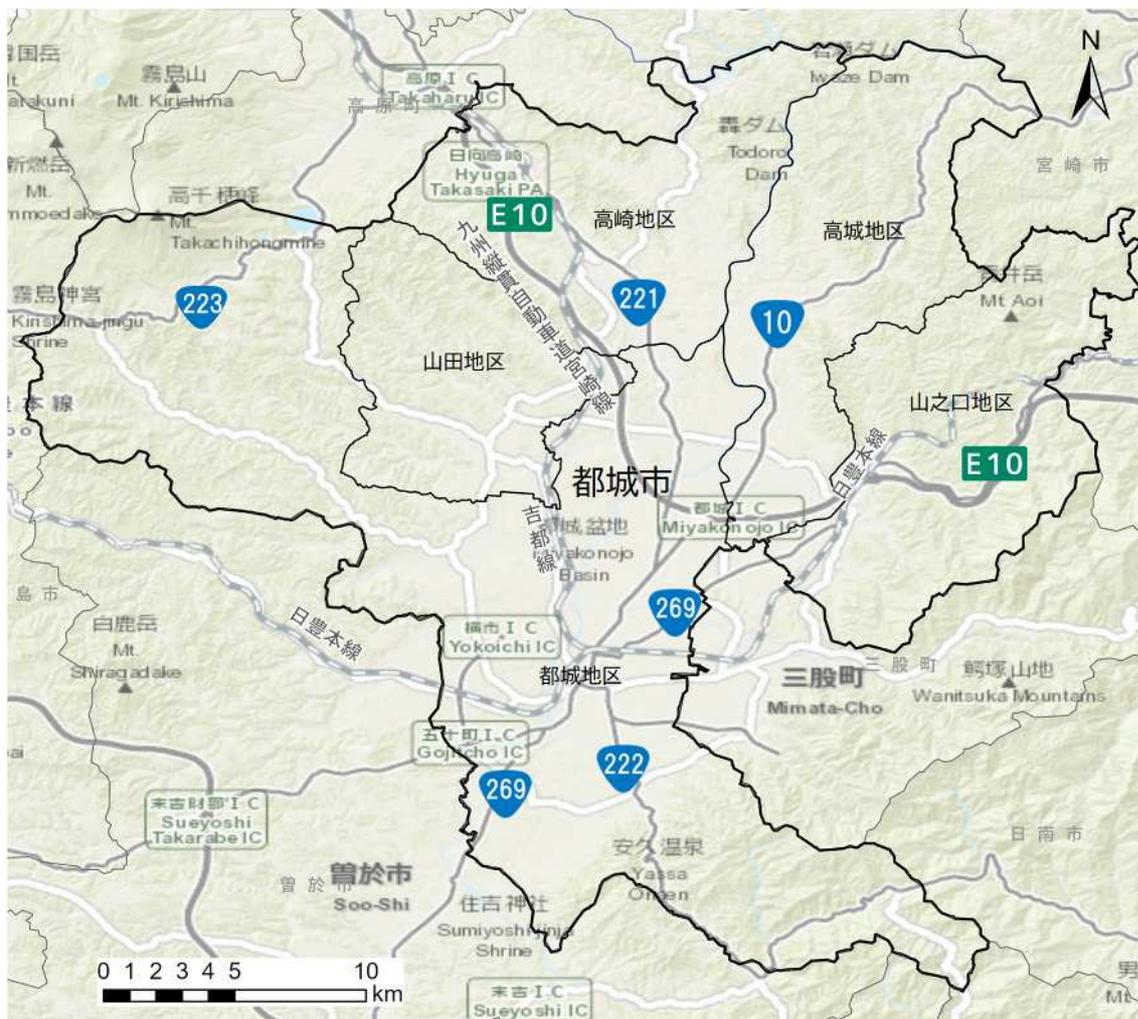


図 1 都城市地域公共交通計画の対象区域

資料：(c)Esri Japan Esri Japan,Esri,©OpenStreetMap contributors,HERE, Garmin,INCREMENT P,USGS,NGA

②計画期間

本計画の計画期間は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 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 10 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、次期計画の策定を行います。

(3) 関連計画の概要

本市では、国の基本方針に従い、平成 29 年に「都城市地域公共交通網形成計画」を策定しています。公共交通に関連する計画の策定を受け、今回、令和 6 年 4 月から令和 11 年 9 月を計画期間とした「都城市地域公共交通」を策定します。

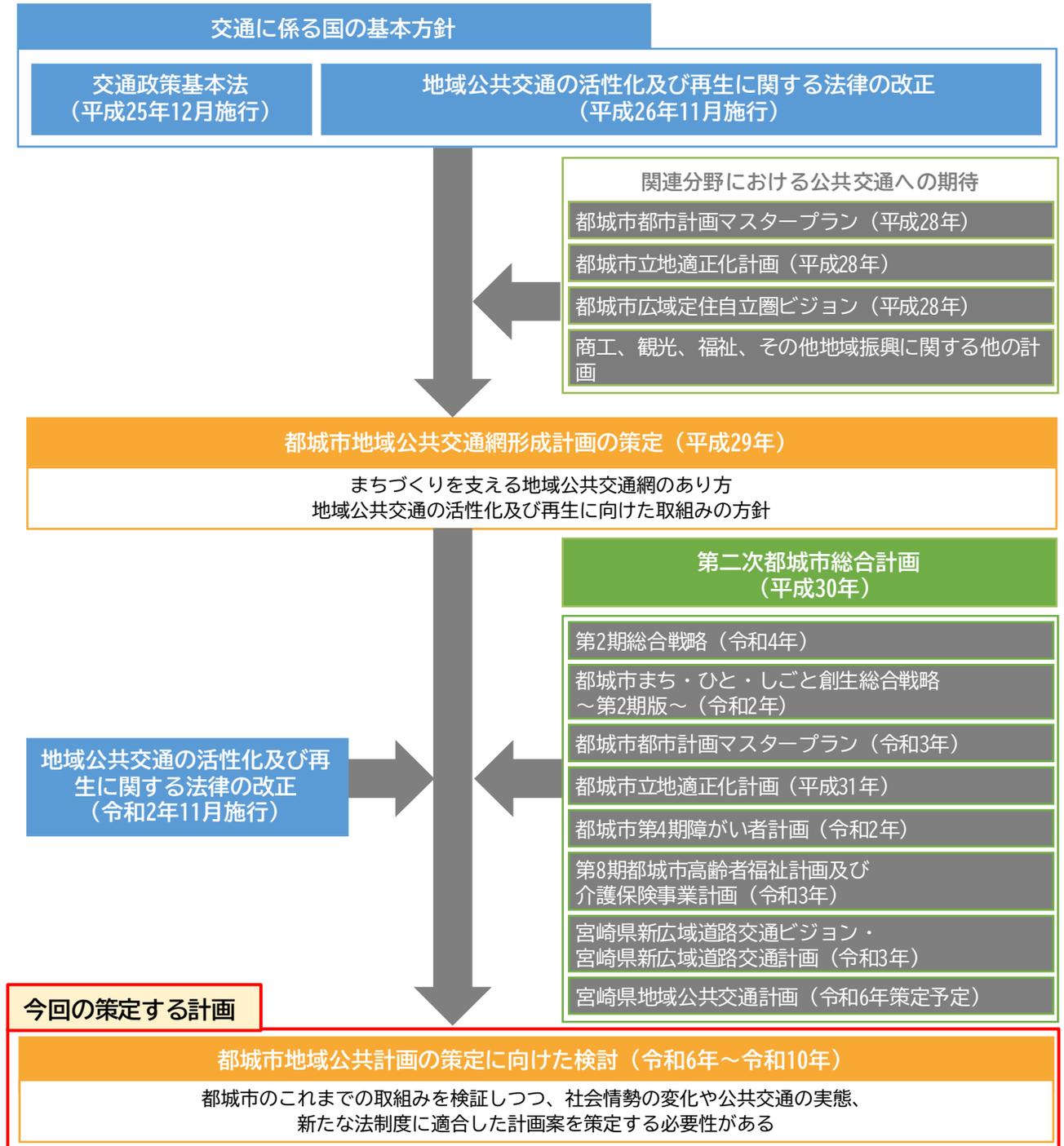


図 2 関連計画の概要図

またここでは、都城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す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 都城市都市計画マスタープラン（令和3年4月）

分野別まちづくり方針2として「道路交通体系」と位置付けられ、自立した生活を営む移動環境の強化や公共交通事業者に加えて、地域やNPO、福祉系団体、企業との連携を模索するとともに、新たな移動手段の確保などを合わせて検討することにより、交通弱者への対策を推進すると定められています。また、まちづくりの重点戦略として「生活利便性を図る環境整備」と位置付けられ、新たな道路整備や公共交通等の検討が定められています。さらに地域別まちづくり方針として「安全・安心な道路交通ネットワークの構築」と位置付けられ、各エリアでアクセシビリティの向上や公共交通網の維持が定められています。

- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段の確保や、買い物等の日常生活支援を公共交通の面からサポートできる体制構築が期待されます。
- 地域に応じた道路整備や公共交通網の検討が実施されることで、各エリアでのアクセシビリティの向上を図るための取組を推進していくことが期待されます。

② 都城市立地適正化計画（平成31年1月）

○ まちなか

- 都市機能誘導の重点的实施
- 中心市街地における賑わいの創出

○ 市街地系生活拠点

- 「まちなか」周辺の市街地への優先的な定住促進
- 中心部の集積した都市機能を容易に利用できる利便性の高い居住環境の整備

○ 田園系生活拠点

- 徒歩圏で日常生活に必要なサービスを受けられる拠点の維持
- 生活サービス機能等の維持に向けた定住人口の適正確保

○ 公共交通

- 集積した都市機能へ容易にアクセスできる公共交通ネットワークの利便性向上
- 地域単位の乗合バス・タクシー、鉄道との機能連携

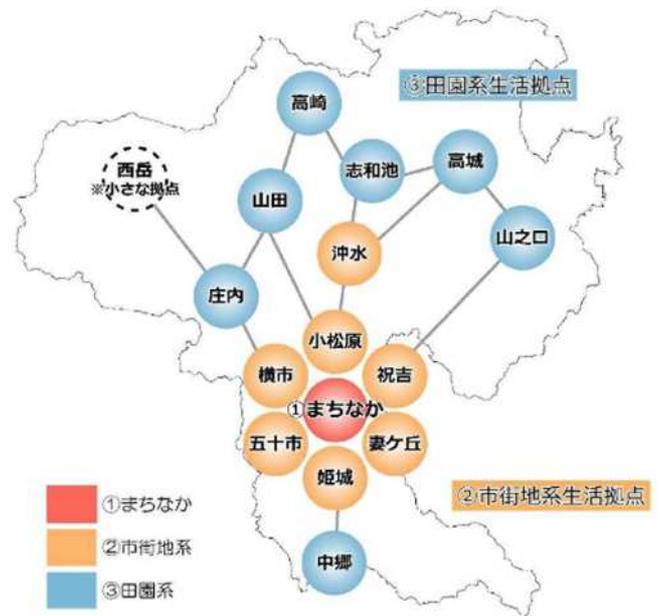


図3 立地適正化計画における将来都市構造図
資料：都城市立地適正化計画（平成31年1月）

- 都市機能へアクセスできる交通ネットワークの利便性向上により、中心市街地と周辺市街地、集落地等が結ばれ、生活利便性の向上とともに、交通弱者の移動手段の確保が期待されます。

③都城市広域定住自立圏ビジョン（令和4年3月）

目標 8 として「地域公共交通」と位置付けられ、圏域間を結ぶバスなどの日常生活に必要な公共交通の利便性向上及び運行の維持・活性化を図ると定められています。

- 圏域間の人の移動が増えることにより、地域経済をはじめとした地域の活性化が期待されます。

④第2期総合戦略（令和4年4月）

重点プロジェクト 14 として「過疎対策と中山間地域等の振興」と位置付けられ、中山間地域等が将来にわたって維持・活性化され、住民が安心して暮らせるよう、総合的かつ横断的に取り組むと定められています。それらの KPI として中山間地域等におけるコミュニティバス・乗合タクシーの利用者数を採用し、令和7年度の目標利用者数を 11,806 人/年と定めています。また施策 4 として「圏域の中心としての魅力を築く（交通体系の確保）」と位置付けられ、持続可能な交通インフラ整備と、バス・鉄道等の公共交通ネットワークの利便性の向上と利用促進に努めると定められています。

- 都市部と中山間地域等が結ばれることによる、地域経済の活性化や地域の活力向上が期待されます。
- 誰もが利用しやすい交通ネットワークの構築、モビリティマネジメント等による、持続可能な地域公共交通網の形成が期待されます。

⑤都城市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年4月）

基本目標 4 として、『「安心して、ずっと暮らせる都城」をつくる』と位置付けられ、コンパクトなまちづくりを推進することを定めており、市民の移動手段を確保するために、各運行事業者と連携し、路線バスや鉄道等の利便性向上と利用促進を図ることや、採算性の低いバス路線等の改善を図るとともに、コミュニティバス等、地域の实情に応じた移動手段を検証することを定めています。また分散する生活拠点を結ぶ地域公共交通が持続的・安定的に運行されるよう、関係各所との連携のもと、バスや鉄道、タクシー、デマンド交通等、多様な移動手段の組み合わせによる地域公共交通体系の最適化を図ることも定めています。

- 利便性の向上や利用の促進、多様な移動手段の組み合わせにより地域公共交通が最適化され、持続可能な輸送サービスを提供していくことが期待されます。

⑥都城市第4期障がい者計画（令和2年3月）

取組 7 として「生活・環境」と位置付けられ、交通弱者に配慮した交通環境の実現のため、路線バスやコミュニティバス等の支線交通の維持・確保に努めるとともに、利用促進を図ることが定められています。

- 路線バスやコミュニティバス等の維持・確保や、交通機関の連携、利用に際しての配慮等、交通弱者に寄り添った輸送サービスの提供が期待されます。

⑦第 8 期都城市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画（令和 3 年 4 月）

取組 1 として「高齢者の生きがいつくり」と位置付けられ、市内路線バスを 1 乗車につき 100 円で利用できる敬老特別乗車券事業を実施しています。

- 高齢者の社会参加、生きがいつくり、閉じこもり予防につながる高齢者の外出促進が期待されます。

⑧宮崎県新広域道路交通ビジョン・宮崎県新広域道路交通計画（令和 3 年 6 月）

宮崎県新広域道路交通ビジョンでは、基本方針として「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT 交通マネジメント」と位置付けられ、地域交通の維持・充実に向けた取り組みを促進すると定められています。また宮崎県新広域道路交通計画では、交通・防災拠点計画として「交通結節点を核とした賑わい創出と誰しものが移動可能な環境づくり」「新モビリティサービスの導入・普及による移動環境の向上」と位置付けられ、来訪者や市民の回遊性向上や持続可能な公共交通機関の実現を図ることが定められています。

- 様々なモビリティの活用により、少子高齢化・人口減少に対応した持続可能な公共交通機関の実現が期待されます。
- 商業・観光施設と連携した来街促進、回遊性向上により地域の活性化が期待されます。

⑨都城市中山間地域等振興計画（令和 5 年 4 月）

基本目標 3 として「安心して暮らせる持続可能な地域づくり」と位置付けられ、持続可能な地域公共交通ネットワークの確立や活性化を図る取組を推進し、地域が一体となって公共交通を守り育てていく機運を高めていくことを目指すと定められています。

- 地域内交通の普及・利用推進による、公共交通空白地域の交通手段確保につながることを期待されます。

⑩都城市過疎地域持続的発展計画（令和 3 年 9 月）

その対策 4 として「交通手段の確保」と位置付けられ、路線バスの利便性向上、各種公共交通機関との連携強化による利用促進が各地域において定められています。

- 過疎地域における交通手段の確保が期待されます。
- 各公共交通機関との連携強化による相乗効果が期待されます。

2. 地域の現状・問題点

(1)位置・地勢

①地形・地勢

都城市は、宮崎県の南西部に広がる都城盆地に位置し、鹿児島県の曾於市・志布志市・霧島市とも隣接しています。平成 18 年に旧都城市・山之口町・高城町・山田町・高崎町の 1 市 4 町が合併して形成されました。

宮崎県南西部に位置しており、宮崎市内への直線距離は約 30km となっています。

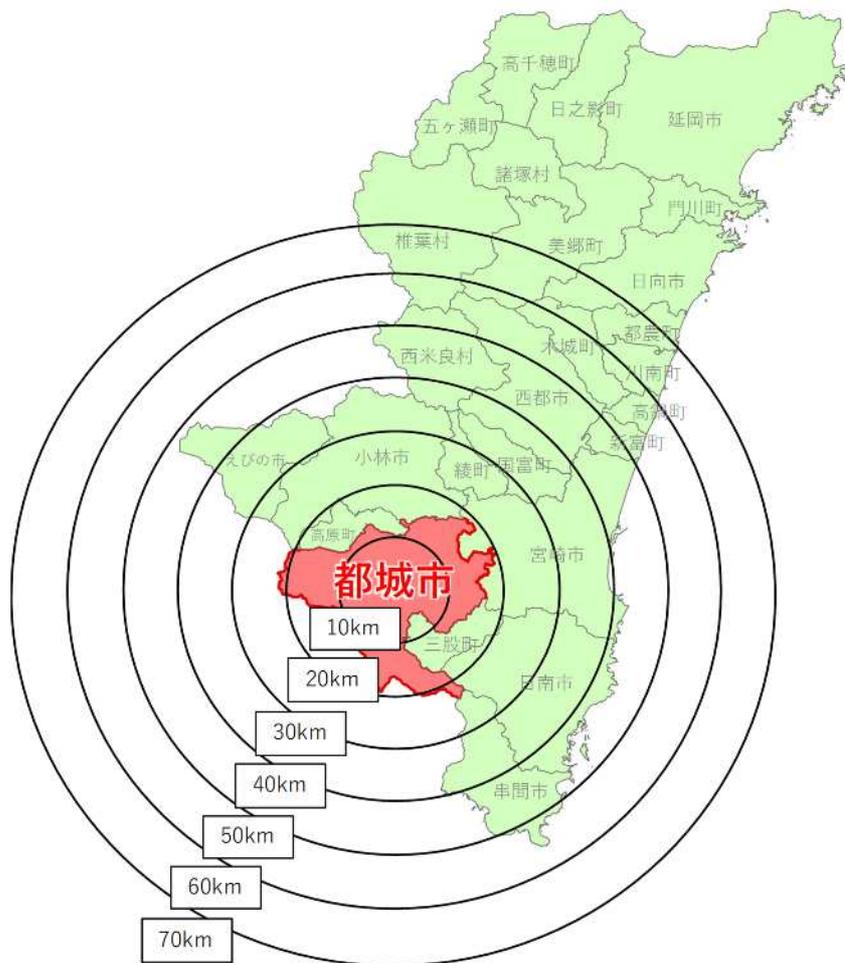


図 4 都城市の位置

資料：国土数値情報

北西に高千穂峰、東に鰐塚山系を仰ぐ盆地を形成しており、旧都城市の中心部は比較的平坦な地形となっています。



図 5 都城市の地勢

資料：地理院地図

②土地利用

都城市の総面積は 653.36 km²であり、県内では延岡市に次ぐ面積を有しています。
市の中心部には建物用地が多くみられる一方で、郊外部には森林地帯が広がっています。

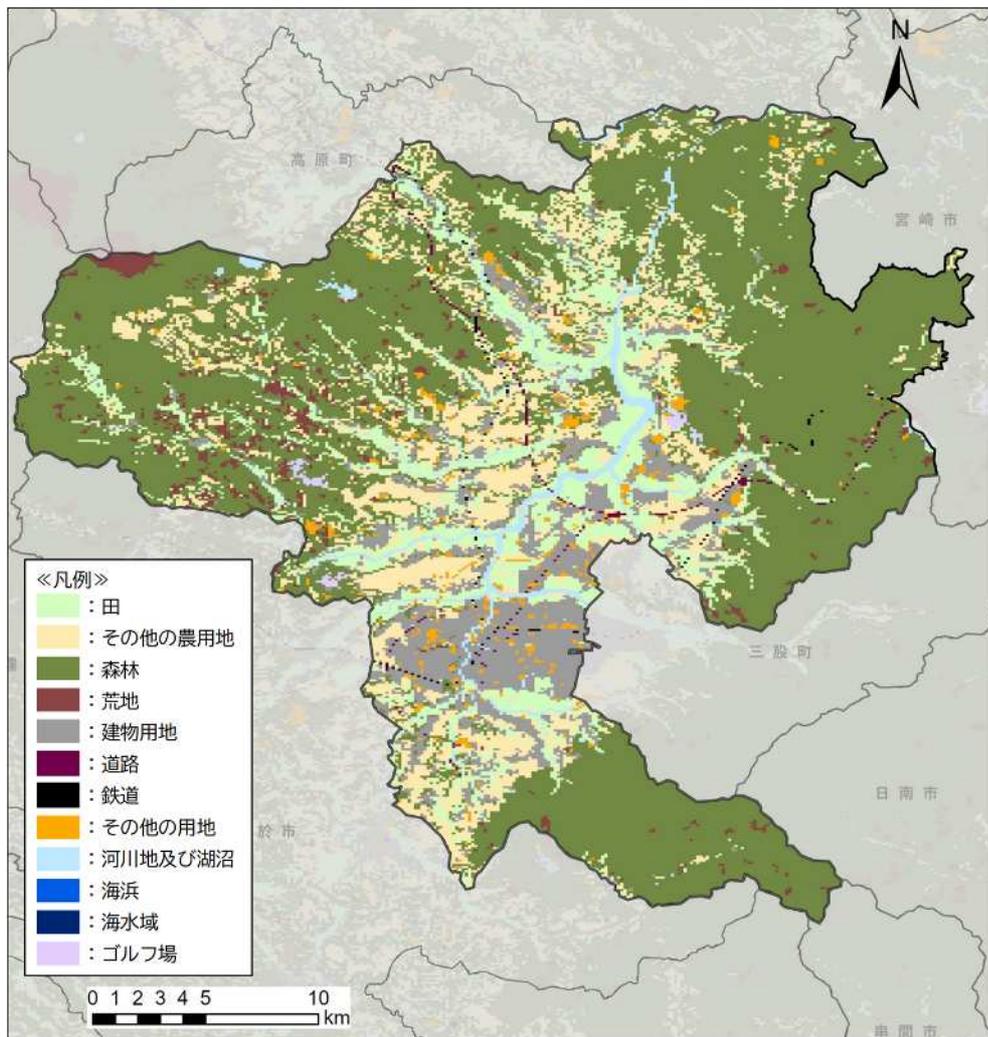


図 6 土地利用

資料：国土数値情報

③道路ネットワーク

都城市は、九州縦貫自動車道宮崎線や国道5本をはじめとする幹線道路が整備されています。またそれらに加えて主要地方道や一般県道も張り巡らされており、宮崎市や三股町等の隣接する市町村を結んでいます。

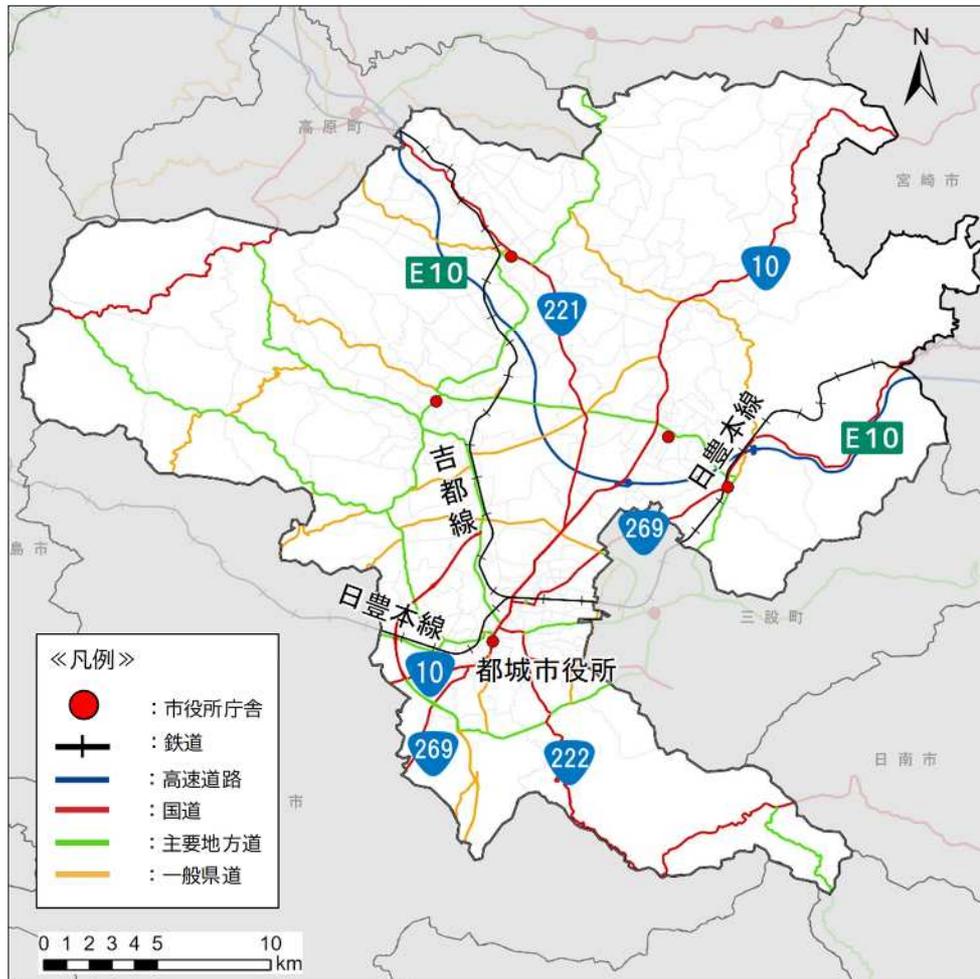


図 7 道路・鉄道ネットワーク

資料：国土数値情報

④都市計画

都城市は平成18年に旧都城市・山之口町・高城町・山田町・高崎町の1市4町村が合併し、現在、都城広域都市計画区域と高崎都市計画区域の2つの都市計画区域を有しています。

令和4年4月1日時点

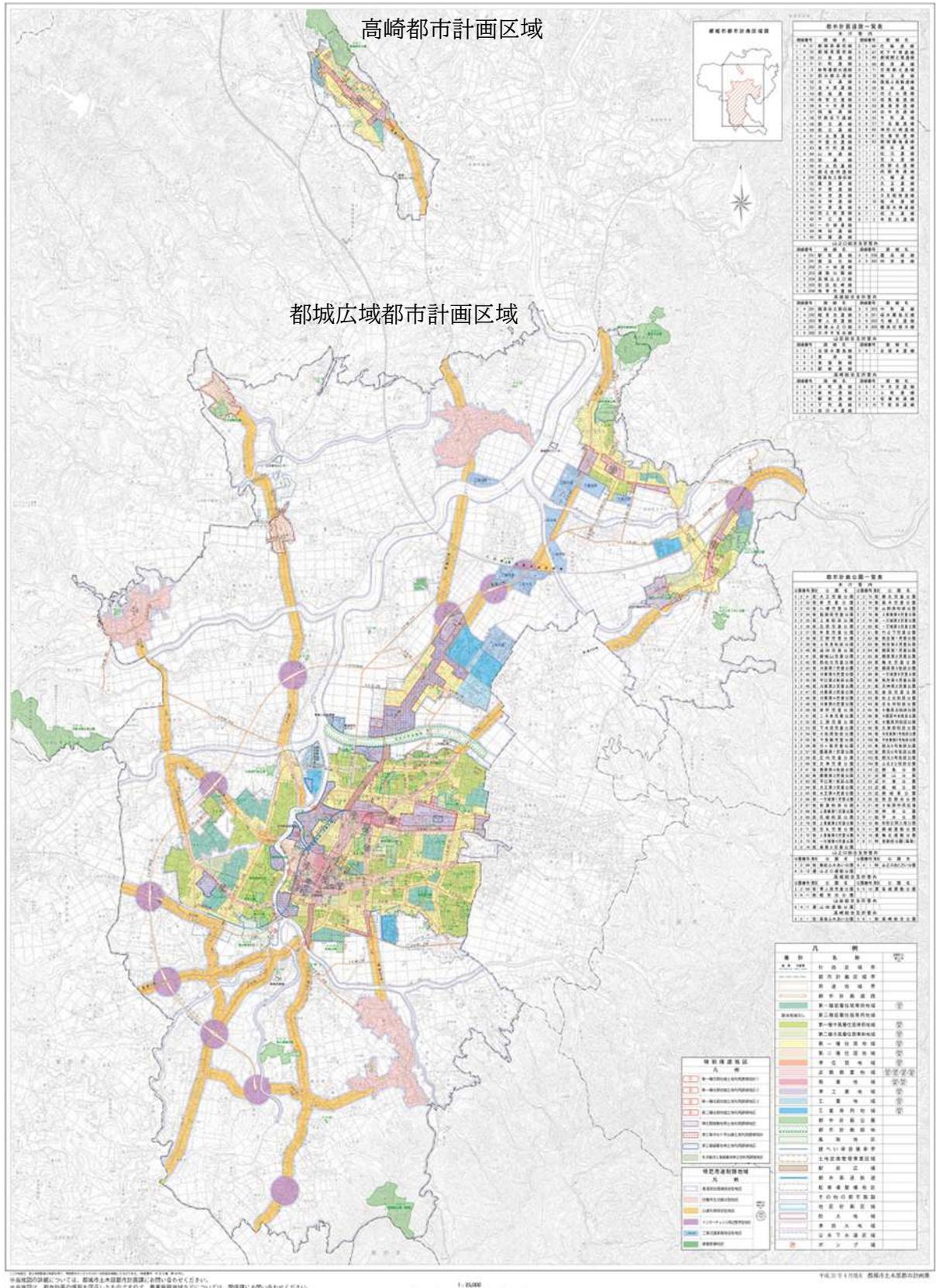


図8 都城市都市計画図

資料：都城市都市計画閲覧システム

(2)人口・世帯数等

①人口推移、将来予測

都城市の総人口は減少傾向にあります。平成22年までは約17万人であった人口が、令和2年になると約16万人となり、5年間で約1万人減少しています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後20年間も減少傾向の予測がなされています。また65歳以上の人口については、今後増加していくと予測されています。

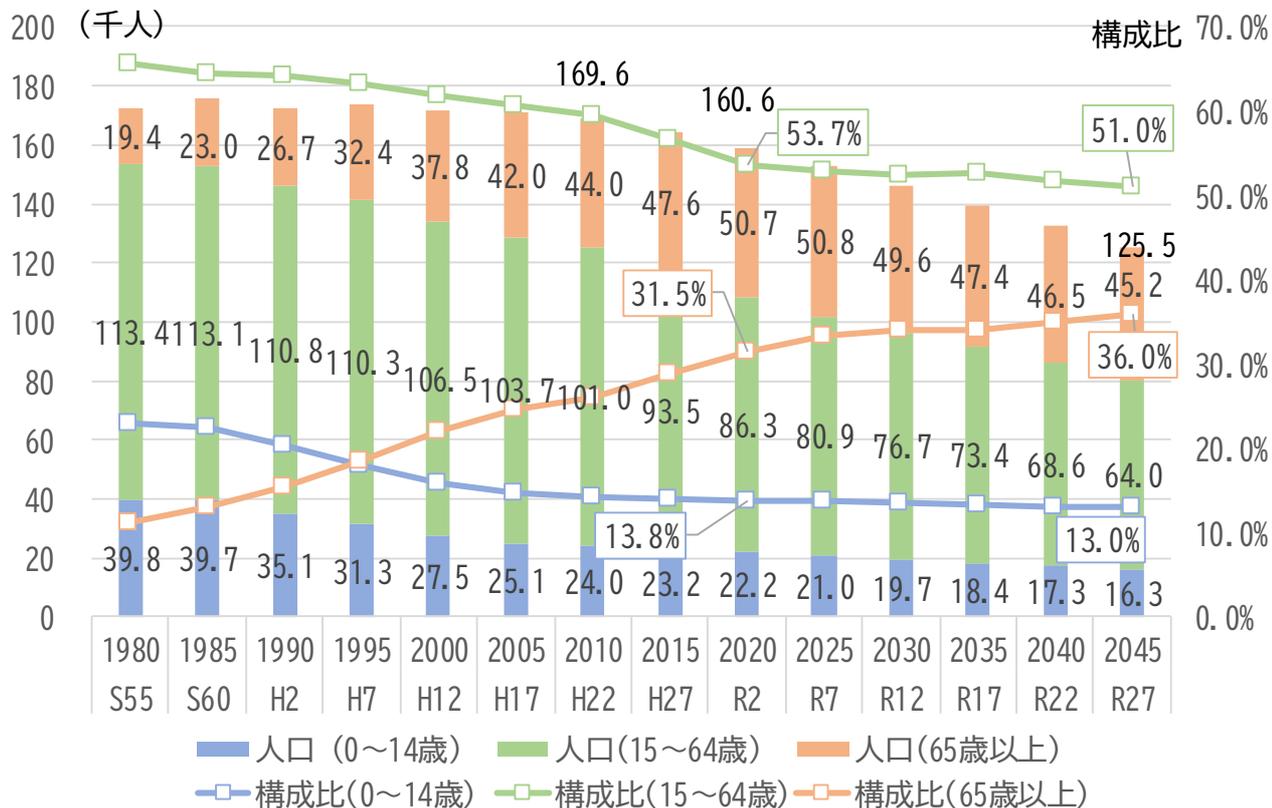


図9 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査、日本の将来推計人口 令和5年推計

②地域別人口推移

都城市は平成18年に旧都城市、山之口町、高城町、山田町、高崎町が合併し誕生したことから、大きく都城地区、山之口地区、高城地区、山田地区、高崎地区の5地区に区分されます。そのうち最も人口が多いのは都城地区ですが、平成22年の13万4千人をピークに、近年では減少傾向にあります。その他4地区についても人口は年々減少傾向にあります。

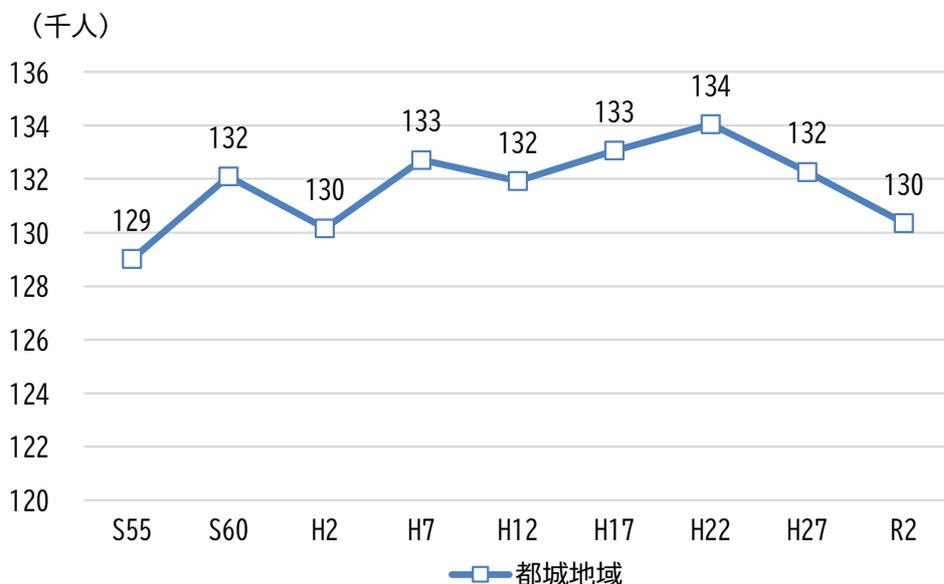


図10 都城地域の人口推移

資料：令和2年国勢調査

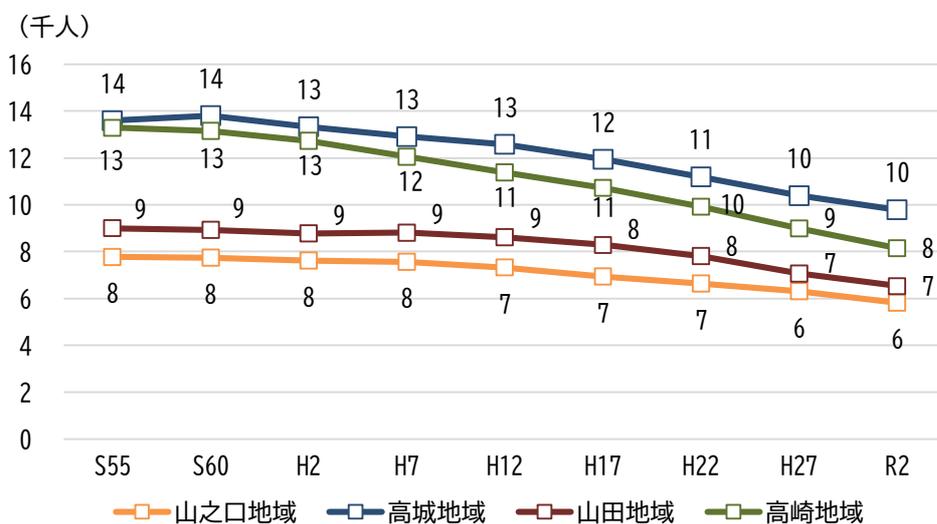


図11 その他地域の人口推移

資料：令和2年国勢調査

③人口分布（総人口、高齢者人口）

市内の人口分布をみると、都城市役所が立地している市街地への人口集積がみられます。また各主要沿道にも居住しています。

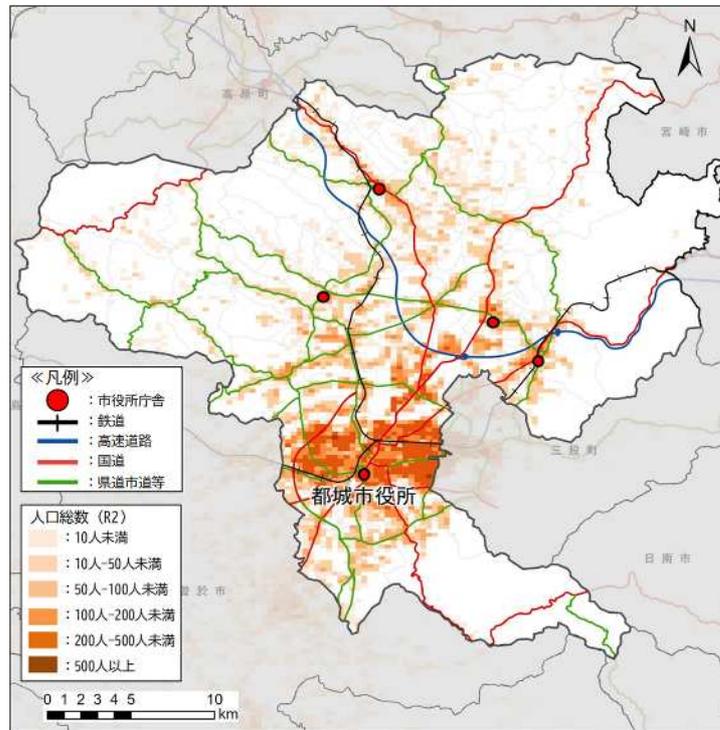


図 12 総人口の分布状況

資料：令和2年国勢調査

市内の人口は1人から50人未満の減少と10人未満の増加が同程度混在しています。一方、都城市役所の周辺を中心に、わずかながら50人以上増加している地域もみられます。

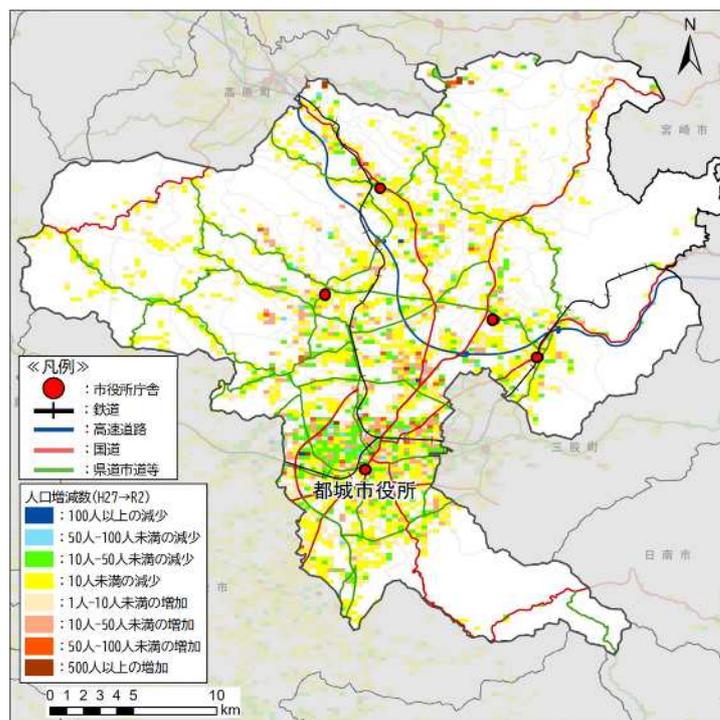


図 13 総人口の増減数（平成27年→令和2年）

資料：平成27年、令和2年国勢調査

④高齡化の状況

65歳以上の人口についても総人口と同様に、都城市役所が立地している地域への集積が目立ちます。

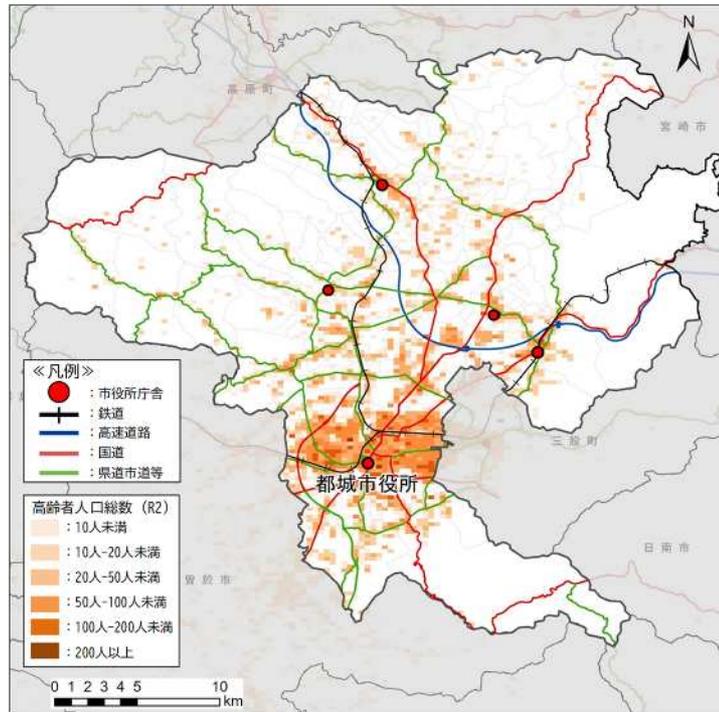


図 14 高齢者人口の分布状況

資料：令和2年国勢調査

65歳以上の人口は、総人口の増減と比較するとやや増加傾向にあります。特に都城市役所周辺では増加傾向が顕著となっています。

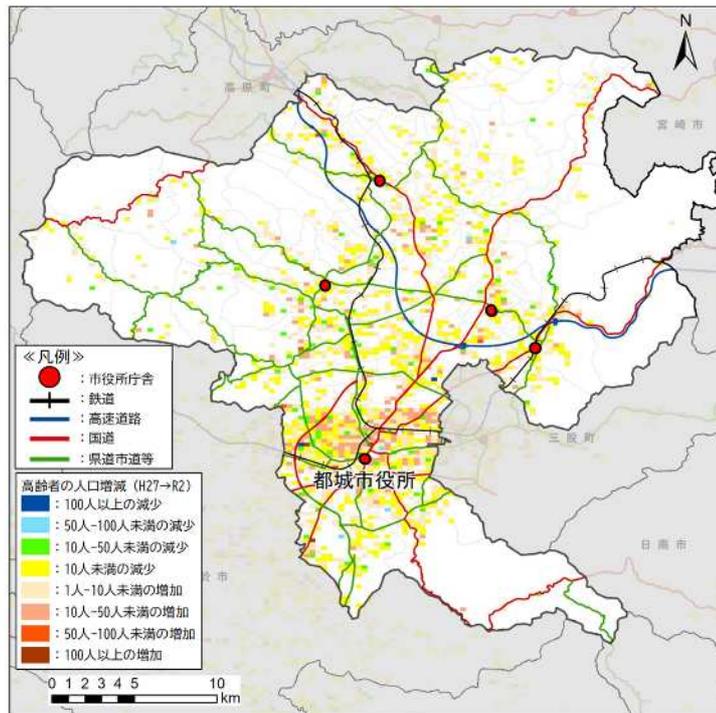


図 15 高齢者の増減数（平成27年→令和2年）

資料：令和2年、平成27年国勢調査

⑤高齡者世帯の推移

総世帯数の増加とともに65歳以上の高齢者のみで構成される世帯も増加傾向にあります。総世帯数に占める高齢者世帯数の割合も増加傾向にあり、市内での高齢化がみられます。

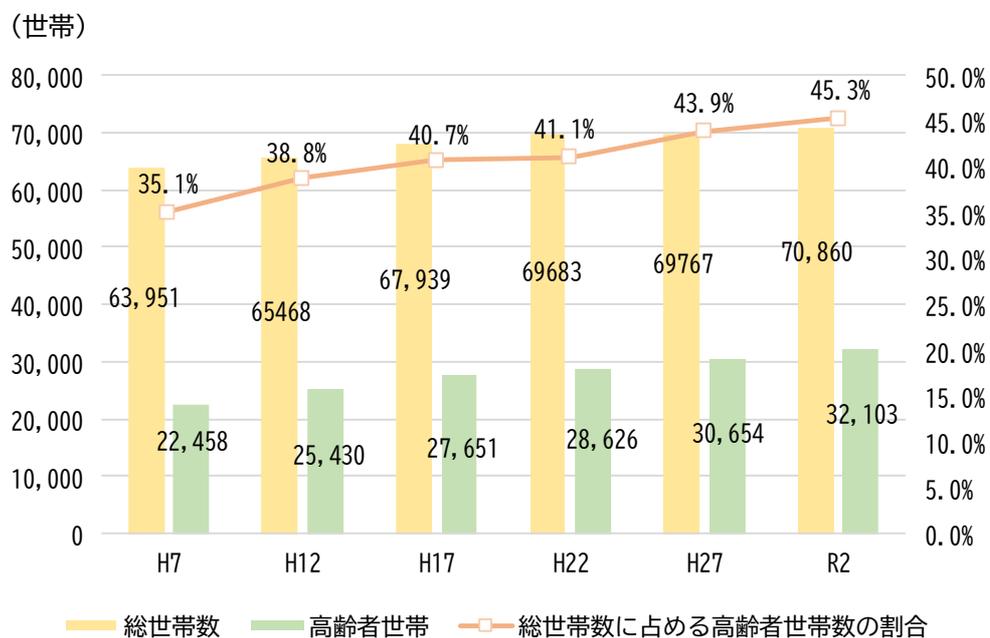


図 16 高齢者世帯の推移

資料：国勢調査

(3)住民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

都城市内に常住する就業者（15歳以上）のうち、8,611人が市内から市外へ通勤しているのに対して、市外から市内への就業者は14,124人と、5,500人以上の流入超過となっています。

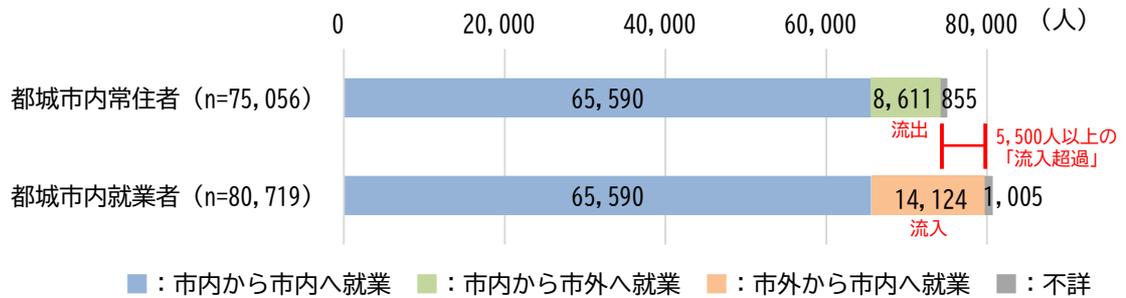


図 17 通勤による人口流動

資料：令和2年国勢調査

市内から市外への「流出先」は約3割、市外から市内への「流入元」は約4割を三股町が占めており、宮崎市への流出・流入はそれぞれ1割程度となっています。また、「流出先」の約4割、「流入元」の約3割を鹿児島県が占めており、県をまたいだ人口流動がみられます。

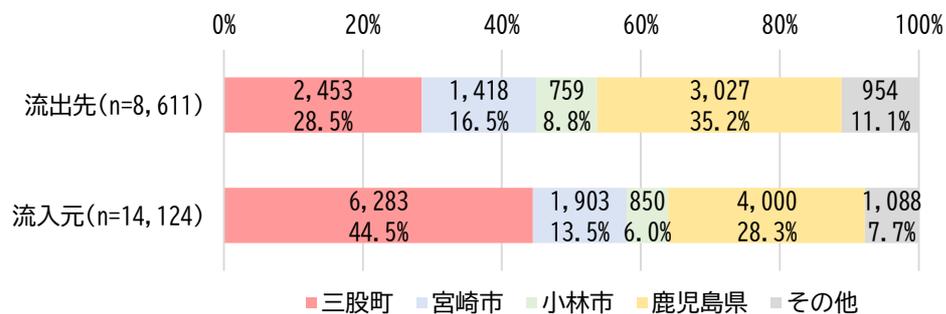


図 18 通勤による人口流動の内訳

資料：令和2年国勢調査

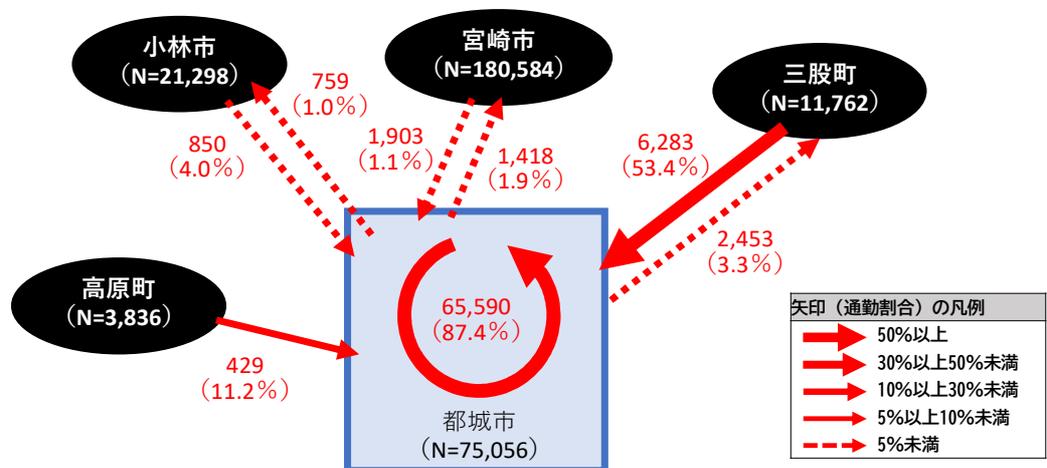


図 19 通勤による人口流動状況

資料：令和2年国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示している
上段の数値は人数、下段の数値は割合

2) 通学流動

都城市内に常住する通学者（15歳以上）のうち、1,205人が市内から市外へ通学しているのに対して、市外から市内への通学は1,316人と、100人以上の流入超過となっています。



図 20 通学による人口流動

資料：令和2年国勢調査

流入元の約4割が三股町、約1割が宮崎市であるのに対し、流出先では約5割が宮崎市、約2割が三股町と特性が大きく異なります。また、流入元と流出先ともに鹿児島県が約1割を占めており、県をまたいだ通学も行われていることが分かります。

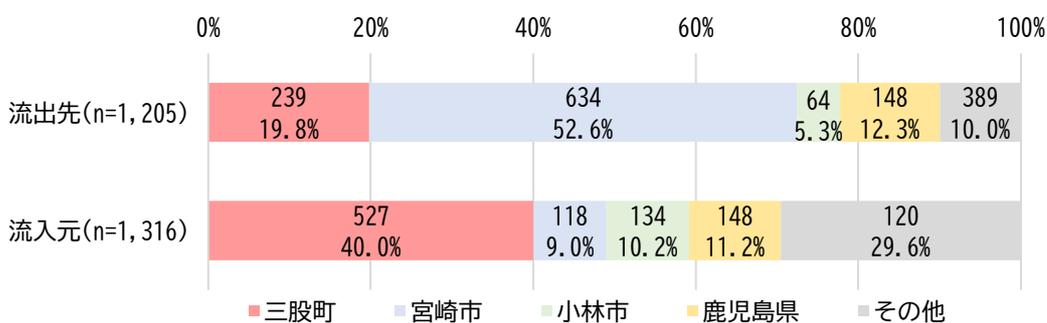


図 21 通学による人口流動の内訳

資料：令和2年国勢調査

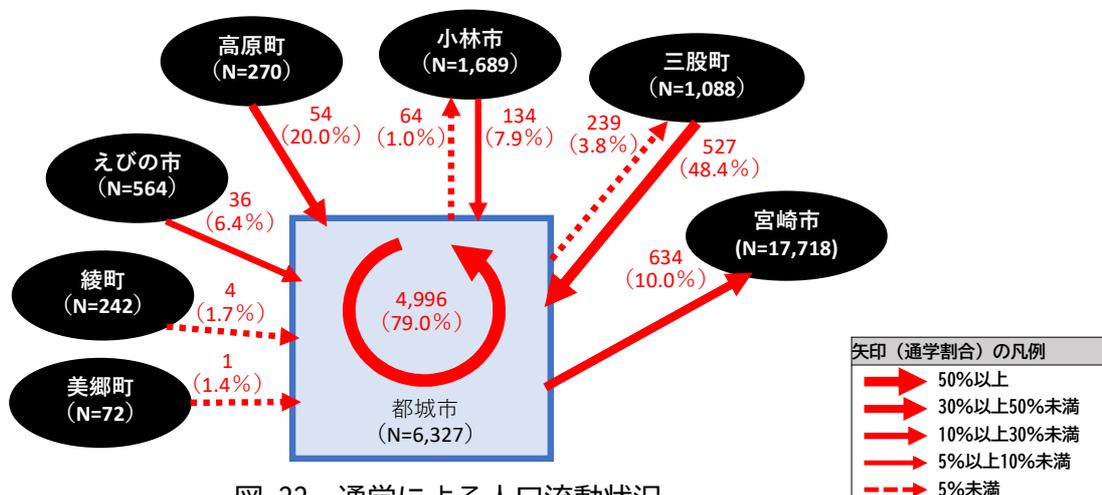


図 22 通学による人口流動状況

資料：令和2年国勢調査
 注) 1%以上の流動のみ図示している
 上段の数値は人数、下段の数値は割合

3) 利用交通手段（通勤・通学）

市内での移動、市を跨ぐ移動のいずれの場合においても自家用車での通勤・通学が約8割を占めることがわかります。

市内における移動では徒歩や自転車と比較的によく利用されています。一方市を跨ぐ移動においては、市外から市内の通勤・通学の際に2.2%、市内から市外の通勤・通学の際に6.5%が鉄道を利用しており、市内における移動と比較すると鉄道の利用が多いことがわかります。

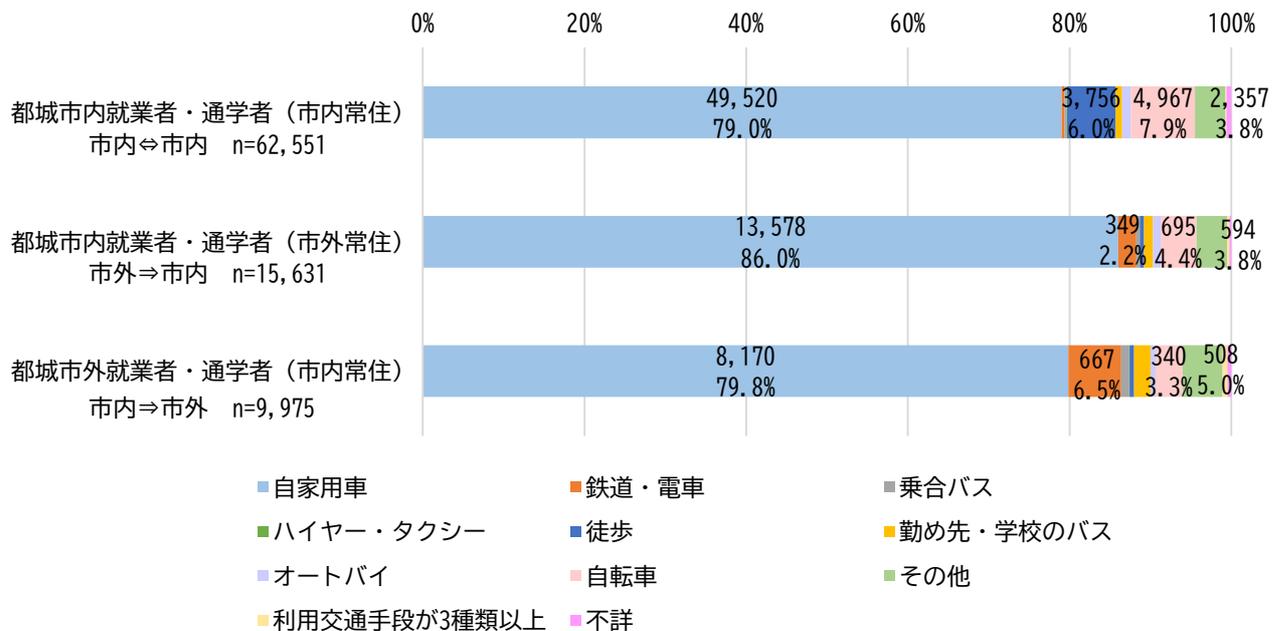


図 23 通勤・通学における移動手段

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5年に実施した住民アンケート調査の結果から整理しています。住民アンケート調査の概要については p.43 をご参照ください。

②日々の買い物

日々の買い物では、都城地区、山田地区、高崎地区、高城地区では居住地区内での買い物が多くみられますが、山田地区、高崎地区、高城地区、山之口地区では約3割が都城地区へ移動することが分かります。また山之口地区では隣市である三股町への移動もみられます。

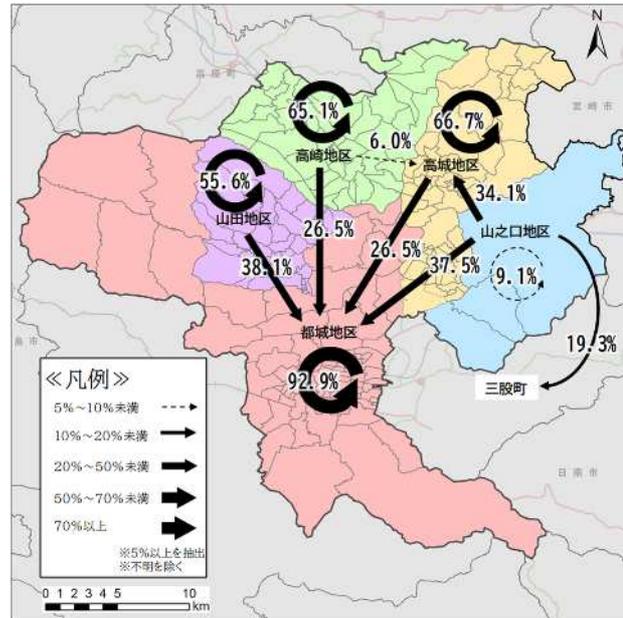


図 24 「日々の買い物」での外出先

資料：令和5年住民アンケート調査

③特別な買い物

特別な買い物では、いずれの地区においても都城地区へ移動することが分かります。また地区を跨ぐ移動や宮崎市への移動も一定数確認できます。

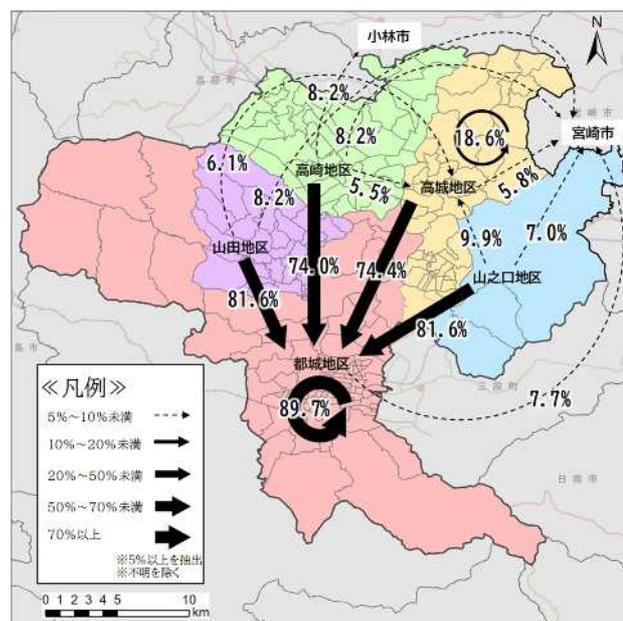


図 25 「特別な買い物」での外出先

資料：令和5年住民アンケート調査

④通院

通院では、いずれの地区においても都城地区への移動が多くみられます。また、山之口地区は隣接する三股町への移動も一定割合みられます。

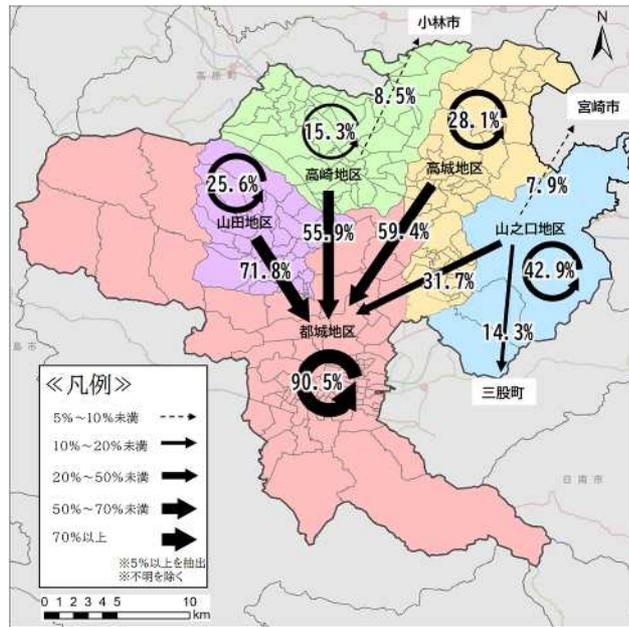


図 26 「通院」での外出先

資料：令和5年住民アンケート調査

⑤通勤・通学先

通勤・通学では、いずれの地区においても都城地区への移動が多く見られます。また地区を跨ぐ移動や、宮崎市や小林市等の市外への移動もみられます。

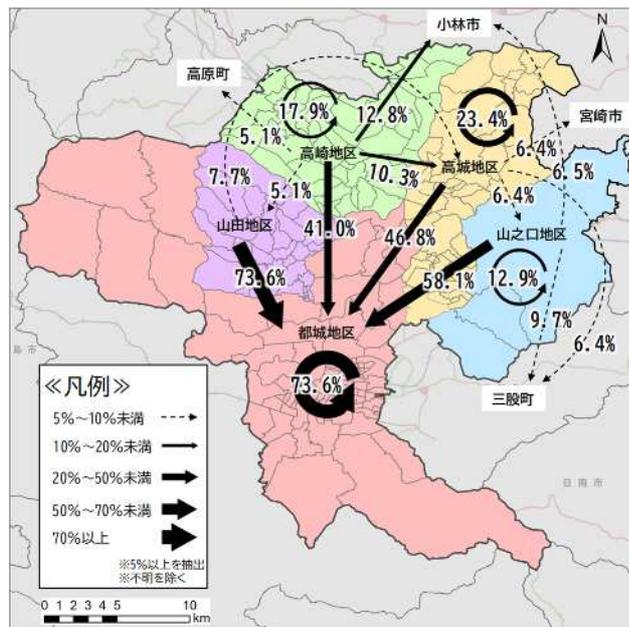


図 27 「通勤・通学先」での外出先

資料：令和5年住民アンケート調査

⑥運転免許保有状況

男女別で比較すると、高齢者（70歳以上）の男性は、同年代の女性と比べて免許保有割合が高く、免許返納率も若干低い傾向にあります。

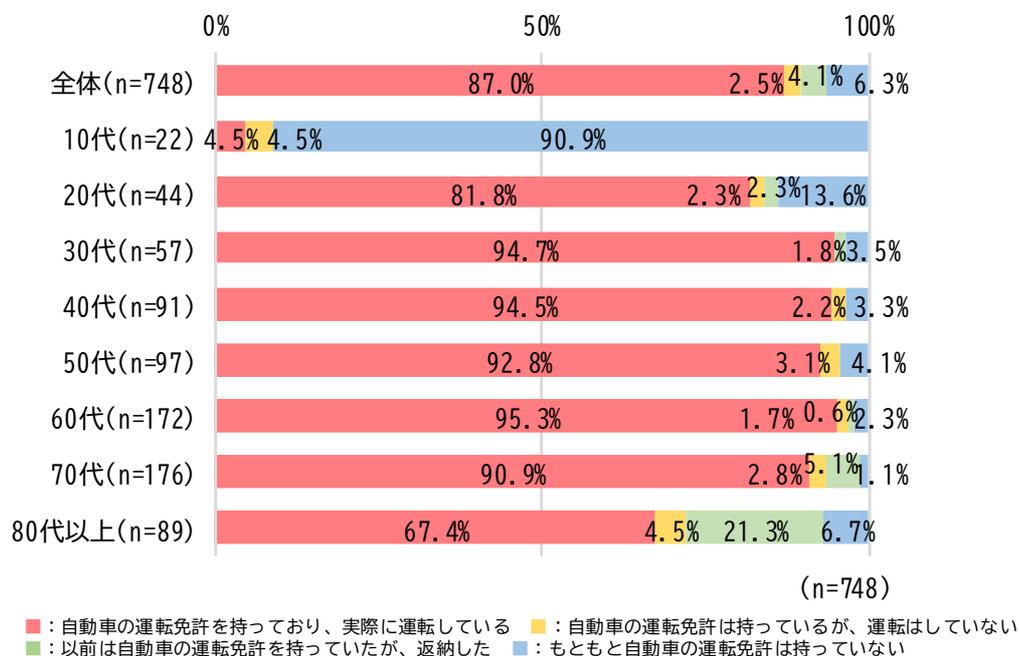


図 28 R5年運転免許保有状況（男性）

資料：令和5年住民アンケート調査

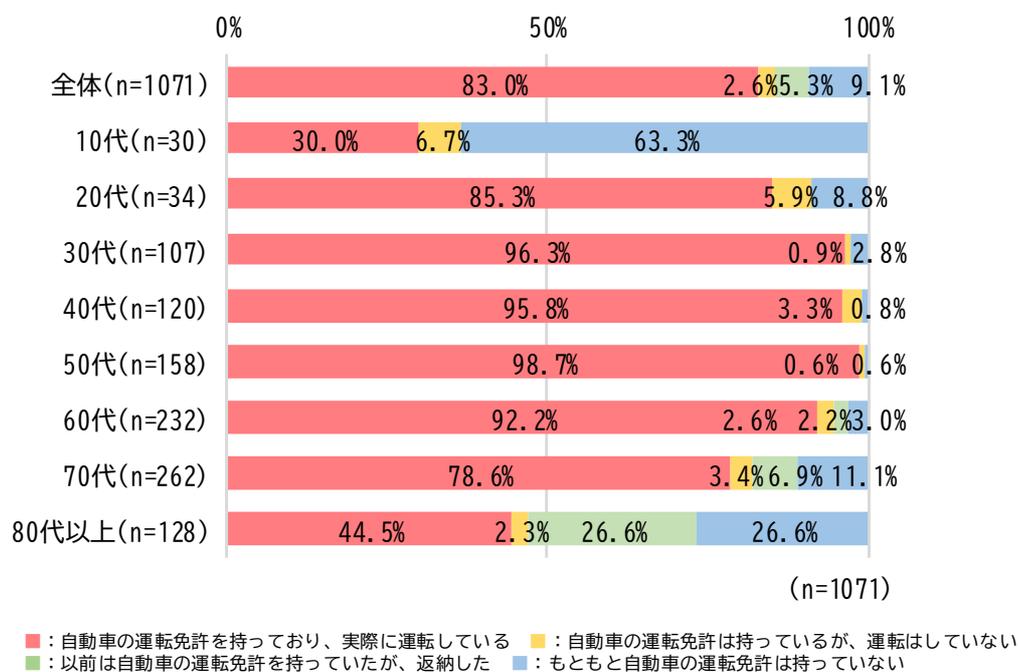


図 29 R5年運転免許保有状況（女性）

資料：令和5年住民アンケート調査

(4) 主要施設の立地状況

① 商業施設

都城市庁舎周辺に多くの商業施設の立地がみられます。また、各市役所庁舎周辺にもスーパーマーケット等の商業施設が立地しています。

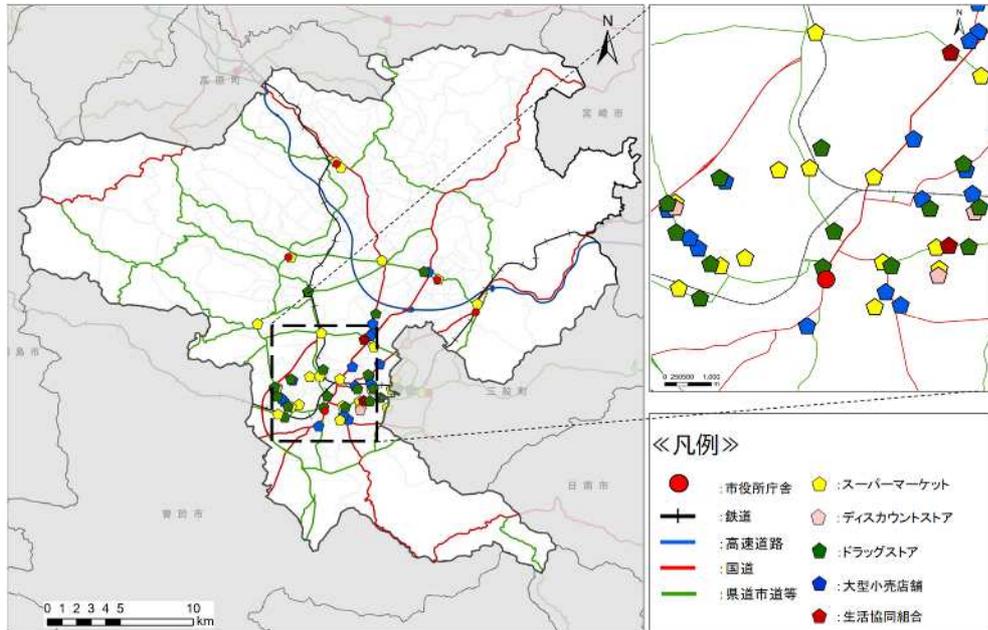


図 30 商業施設の立地状況

資料：都城市資料

② 医療施設

都城市庁舎周辺に多くの医療施設が立地しています。また、国道沿線や各市役所庁舎周辺にも「診療所」や「歯科診療所」が立地しています。

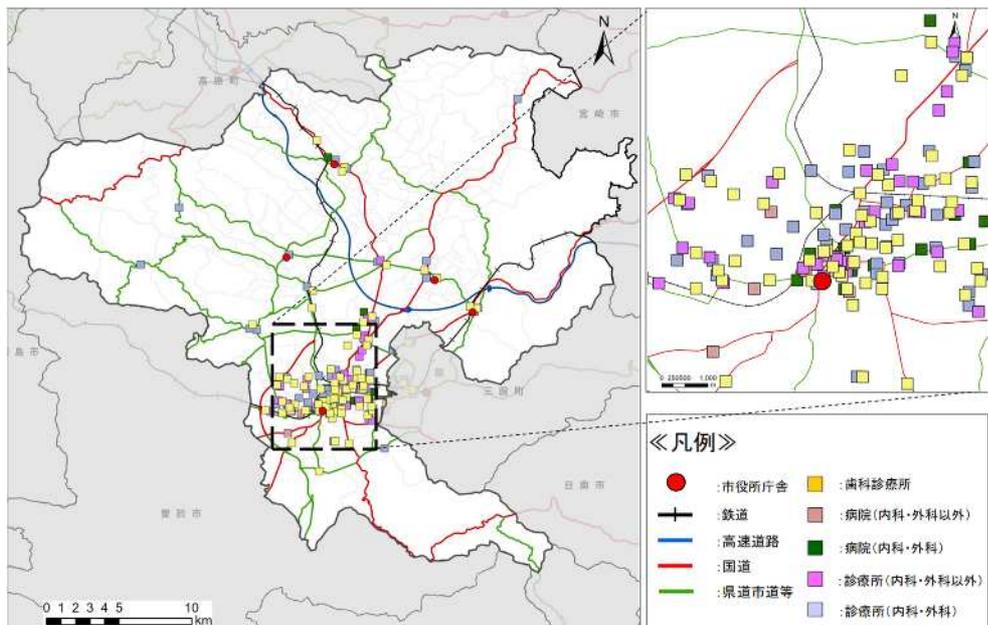


図 31 医療施設の立地状況

資料：都城市資料

③教育施設

市内には「小学校」が38校、「中学校」が20校、「高校」が8校立地しています。旧都城市など中心部への立地は多いものの、郊外にも小・中学校が立地しており、広く分布していることがわかります。

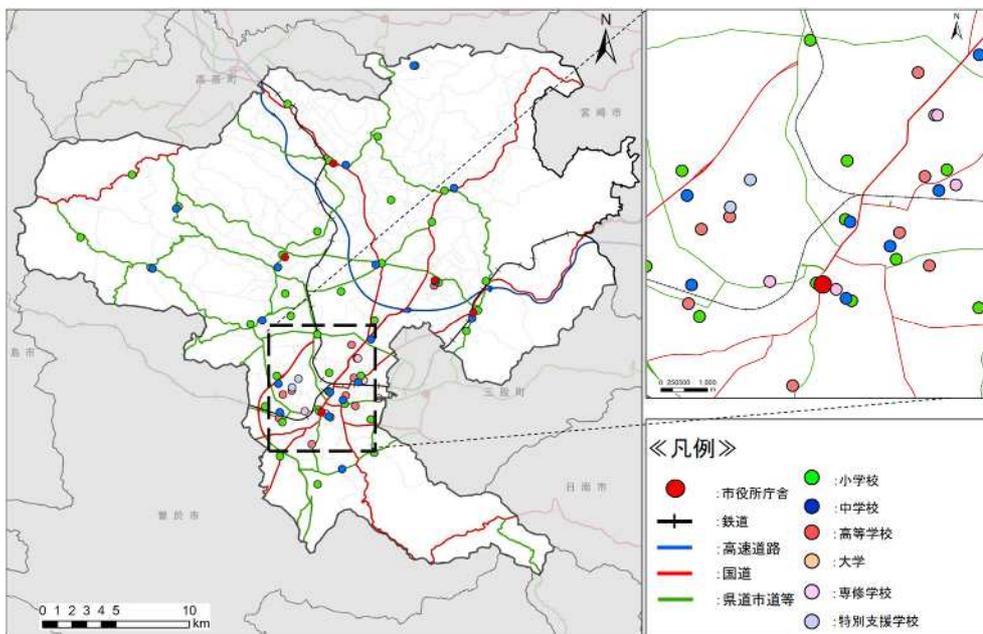


図 32 教育施設の立地状況

資料：都城市資料

④文化施設

文化施設は各庁舎周辺に集積しており、郊外への立地はみられません。

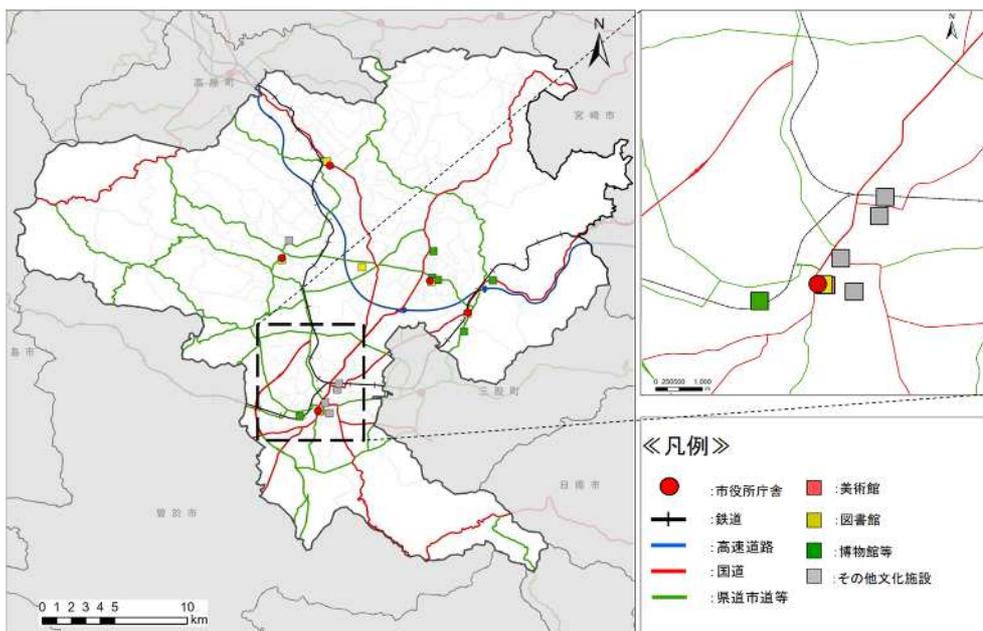


図 33 文化施設の立地状況

資料：都城市資料

⑤福祉施設

都城市庁舎周辺に多くの福祉施設が立地しています。また各庁舎周辺にも福祉施設の立地がみられる一方で、郊外の立地はほとんどみられず、中心地への集積が目立ちます。

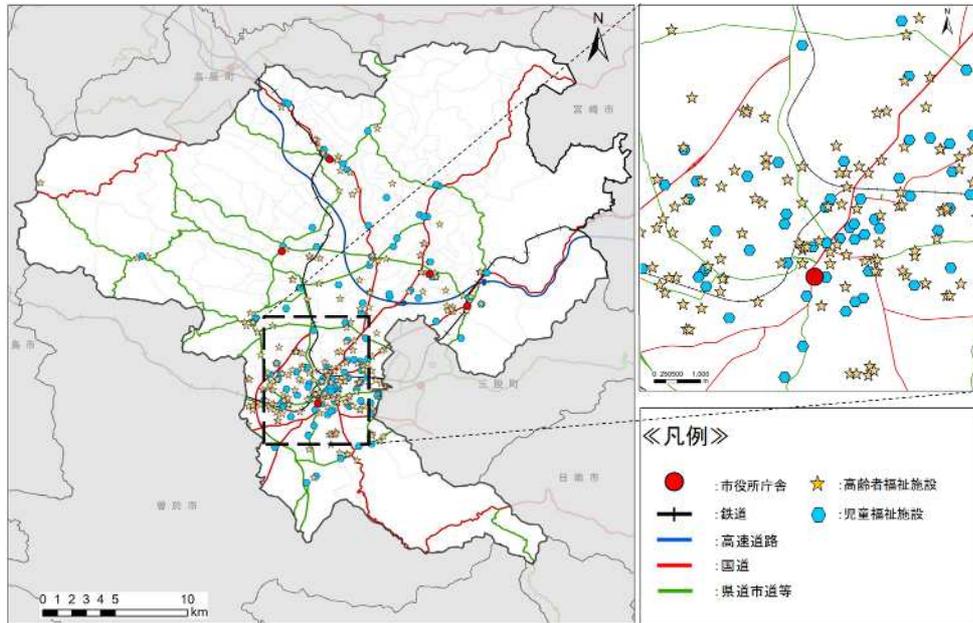


図 34 福祉施設の立地状況

資料：都城市資料

⑥行政施設・公立公民館

都城市庁舎周辺に多くの行政施設・公立公民館が立地しています。また各沿線上へも立地しており、比較的広い範囲に分布しています。

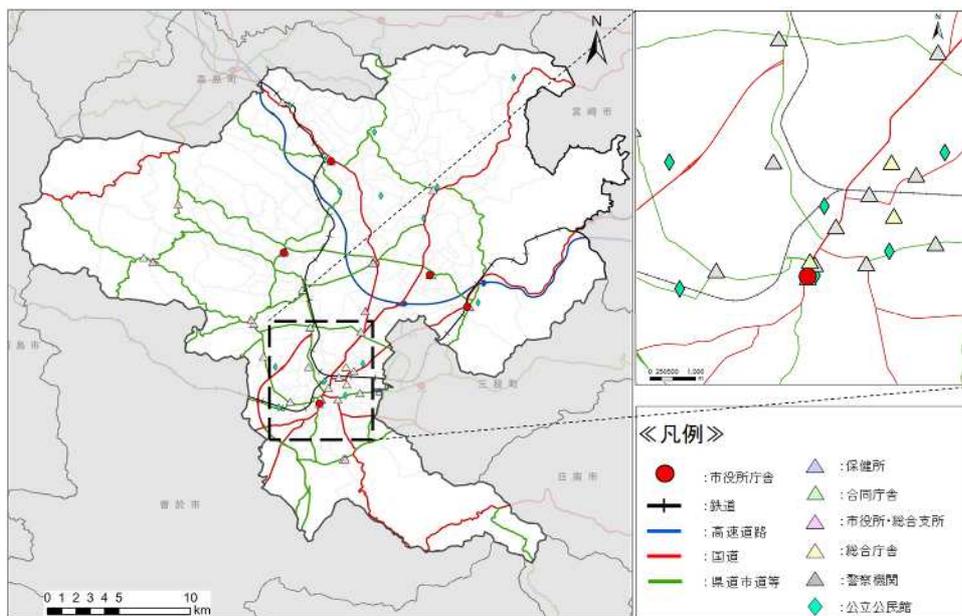


図 35 行政施設・公立公民館の立地状況

資料：都城市資料

⑦体育施設

都城市庁舎周辺を中心に、各庁舎周辺に集積しています。

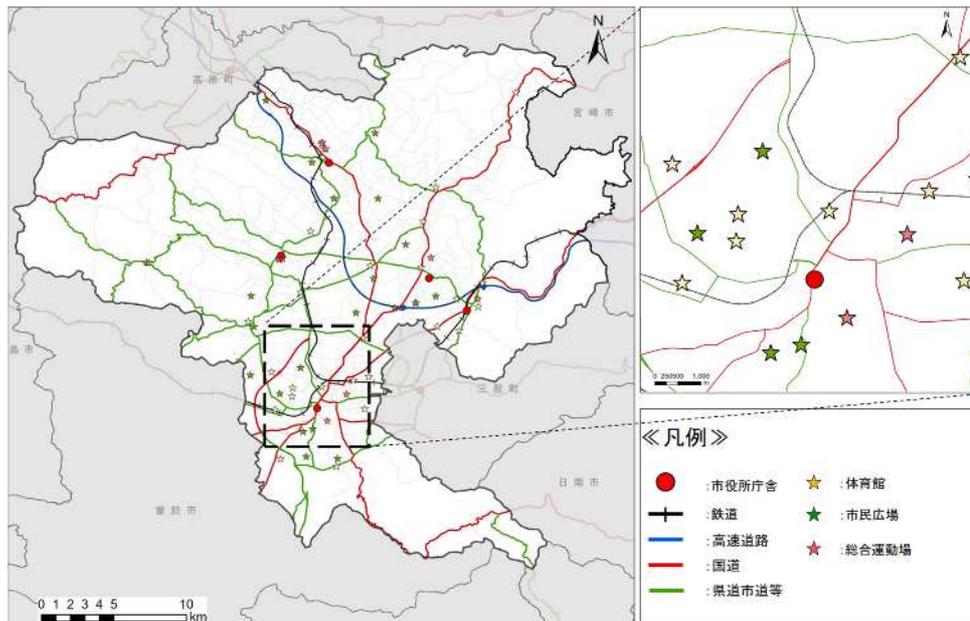


図 36 体育施設の立地状況

資料：都城市資料

(5) 観光の動向

観光入込客のうち、約7割が県内からの観光入込客です。平成30年まで全体の観光入込客数は横ばいであり、令和元年には県内外からの観光客が増加していますが、コロナ禍の影響もあり令和2年度以降は減少傾向にあります。

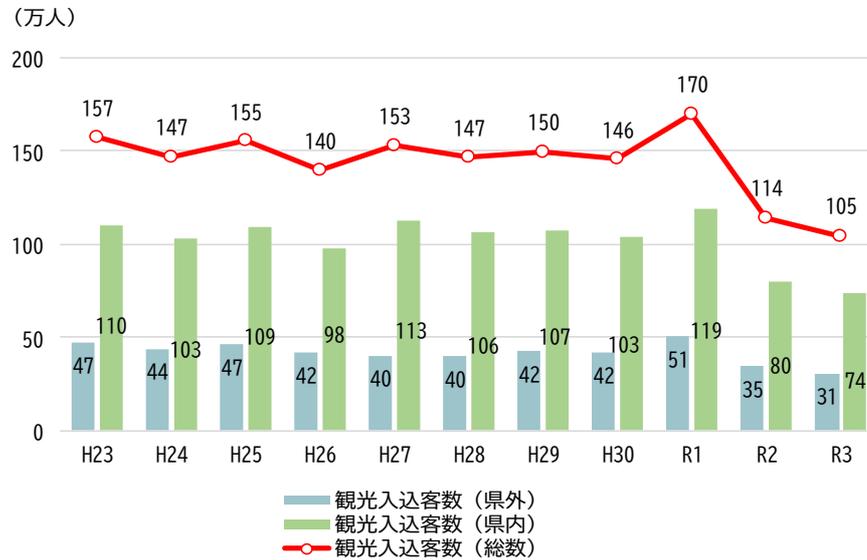


図 37 県内外別の観光入込客数（都城市）

資料：宮崎県観光入込客統計

(6) 財政状況

都城市の歳入・歳出は令和3年度まで増加傾向となっています。また令和2年度の歳入は239億円、歳出は229億円と大幅な増加がみられ、新型コロナウイルス対策の交付金によるものと想定されます。

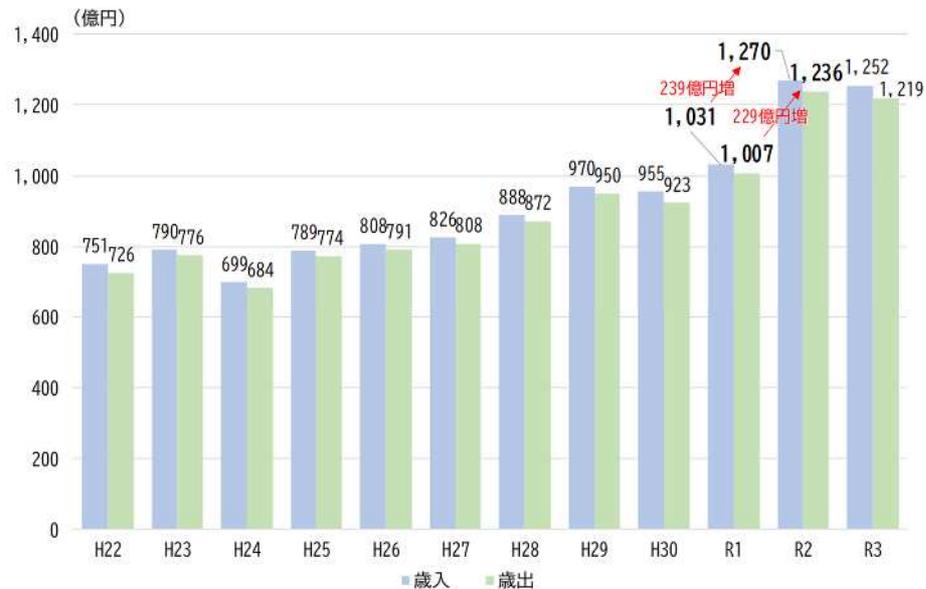


図 38 歳入・歳出

資料：都城 HP

(7)公共交通の担い手

全国的に第二種免許（大型・中型・普通）保有者数は年々減少傾向であり、バス運転手及びタクシー運転手の担い手は減少傾向にあります。

それに反比例して運転手の平均年齢は上昇傾向にあり、人手不足、高齢化が深刻です。

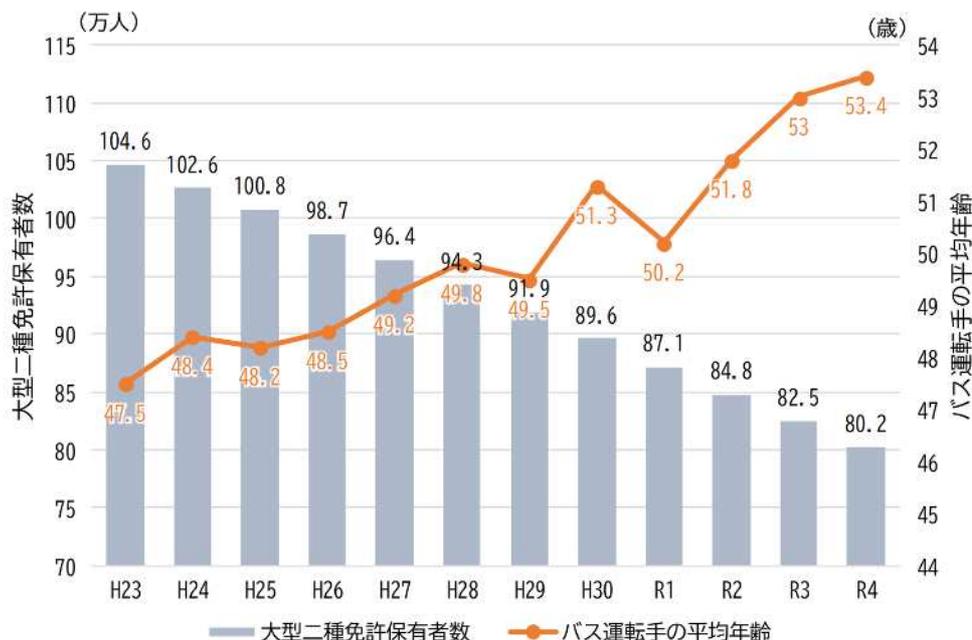


図 39 大型二種免許保有者数・バス運転手の平均年齢（全国）

資料：運転免許統計、賃金構造基本統計調査

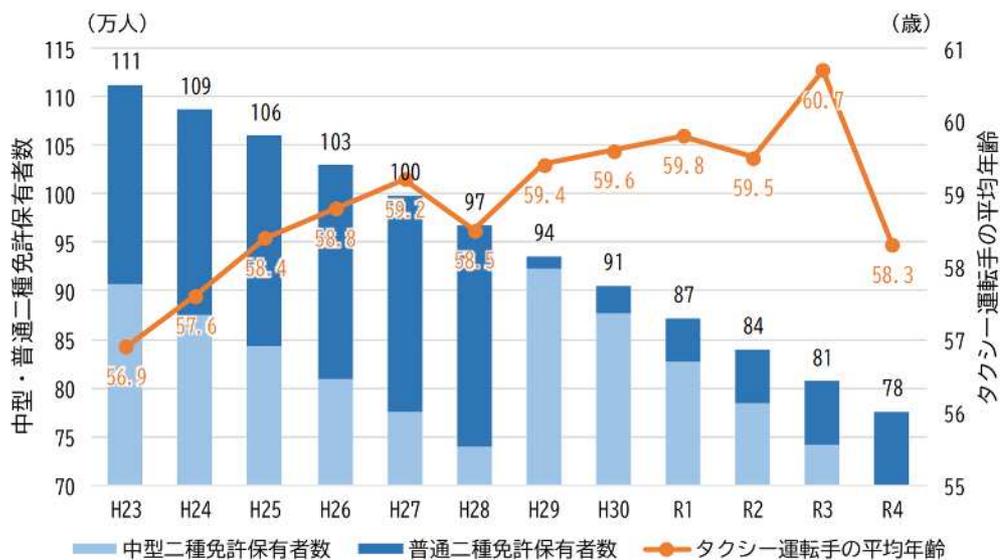


図 40 中型・普通二種免許保有者数・タクシー運転手の平均年齢（全国）

資料：運転免許統計、賃金構造基本統計調査

3. 公共交通の現状・問題点

都城市内では市内を網羅する形で、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等が運行しています。路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーは市内のバス事業者、タクシー事業者、庄内地区まちづくり協議会が担当しています。またフェニックス号をはじめとして、宮崎と福岡・熊本等を結ぶ高速バスが市内を運行しています。

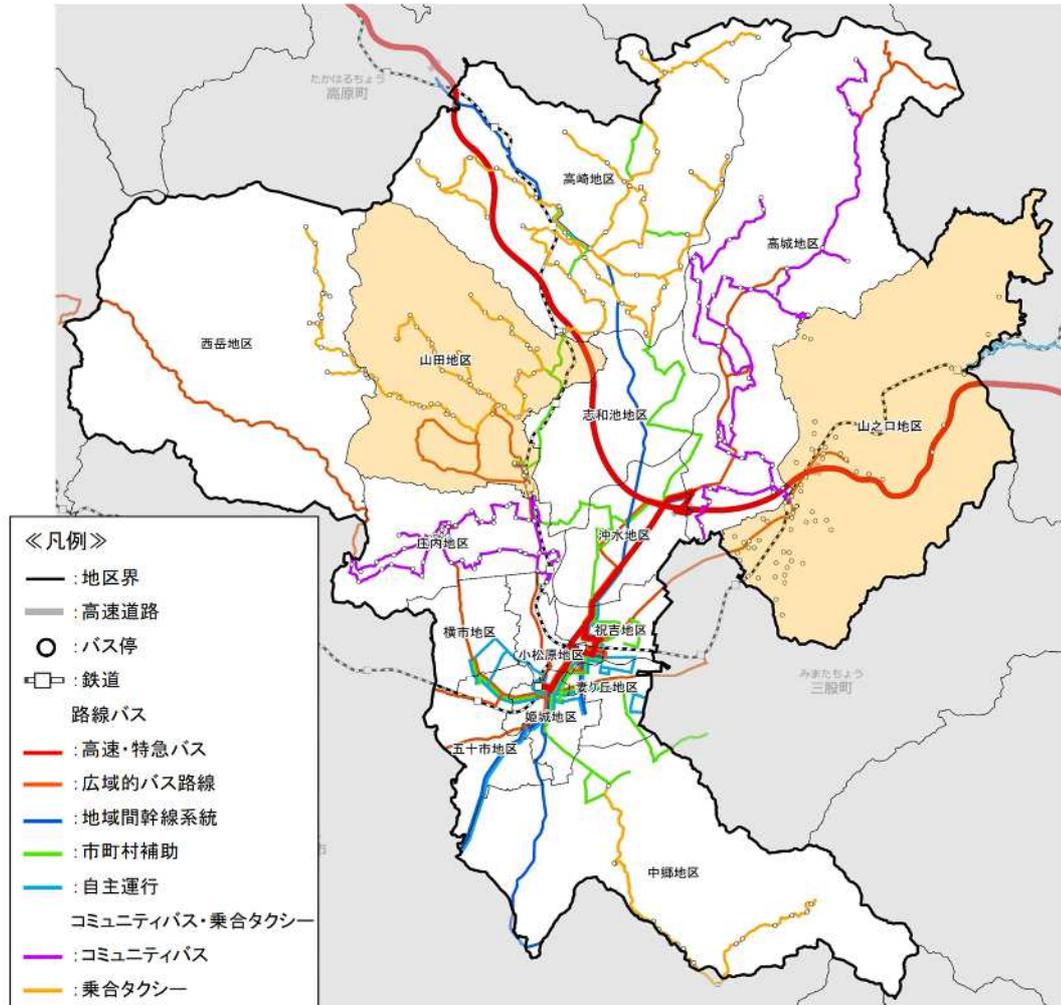


図 41 公共交通運行路線図（市全域）

資料：都城市資料、令和4年度 国土数値情報

(1) 鉄道の概要

① 運行概要

都城市には九州旅客鉄道（JR 九州）が運行する日豊本線と吉都線の2路線があります。

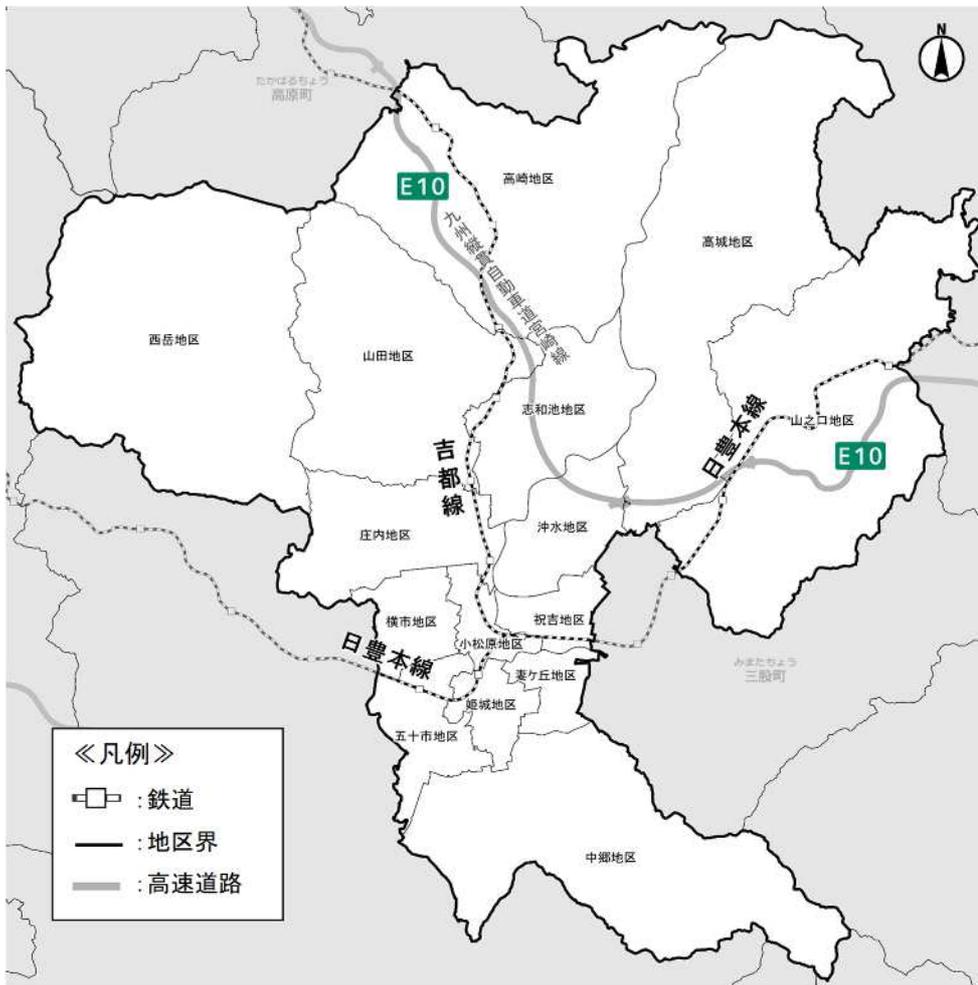


図 42 鉄道運行路線図

表 1 鉄道の路線一覧

路線	方面	停車駅
JR 九州 日豊本線	都城・南宮崎・宮崎方面 (上り)	西都城、五十市
	隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 (下り)	都城、西都城、五十市
	南宮崎・宮崎方面 (上り)	都城、青井岳、山之口
	都城・隼人・鹿児島・鹿児島中央方面 (下り)	青井岳、山之口
JR 九州 吉都線	都城方面 (上り)	谷頭、東高崎、日向庄内、日 向前田、万ヶ塚
	小林・吉松方面 (下り)	都城、谷頭、東高崎、日向庄 内、日向前田、万ヶ塚

資料：九州旅客鉄道 HP

②利用状況の概要

都城市の主要駅である都城駅と西都城駅の利用者は、令和元年までは横ばい、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響で両駅とも利用者が減少していましたが、令和4年にはわずかに増加傾向がみられます。

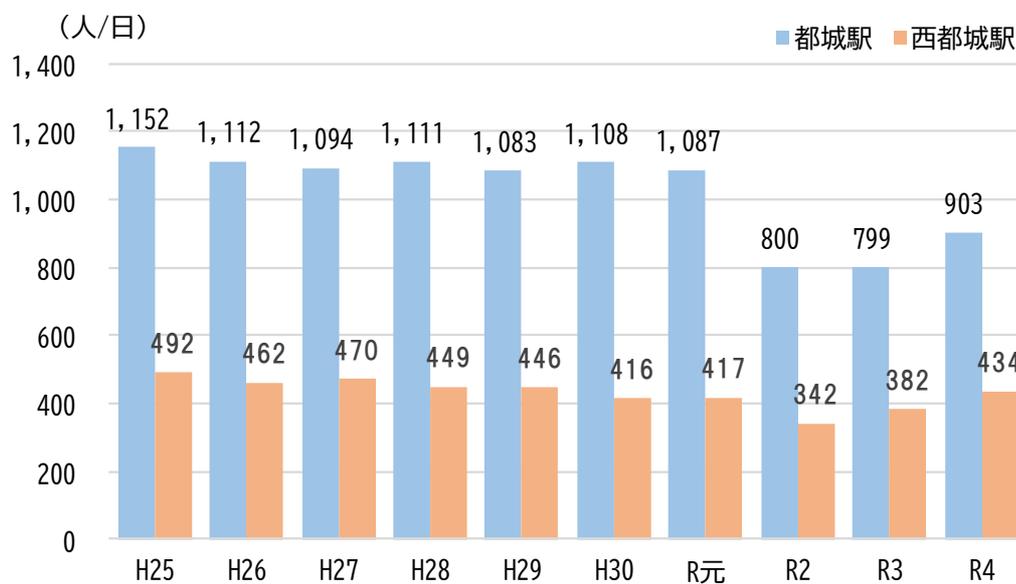


図 43 JR 駅別乗客数

資料：[H28-R3] 都城市「統計からみた都城」
[R4] 九州旅客鉄道「駅別乗車人員」

(2) 高速バス・特急バスの概要

都城市内では「フェニックス号（福岡線）」「みなとシティライナー（福岡線）」「サンマリンライナー（福岡線）」「なんぷう号（熊本線）」「B&S みやざき（熊本線）」「ブルーロマン号（長崎線）」「はまゆう号（鹿児島線）」、計7系統の高速バスと、1系統の特急バス「特急バス（宮崎線）」が運行しています。そのうち「みなとシティライナー（福岡線）」「サンマリンライナー（福岡線）」「ブルーロマン号（長崎線）」「はまゆう号（鹿児島線）」は利用者の減少等の理由により運休している期間があります。

表 2 高速バス・特急バス路線一覧

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
福岡線	西鉄天神高速バスターミナル	人吉インター	宮崎駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
福岡線	チャンネルシティ博多	都城北	西都中央公園前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
福岡線	チャンネルシティ博多	清武	佐土原待機所	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
熊本線	西部車庫	人吉インター	宮崎駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
熊本線	新八代駅	都城北	宮崎駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
長崎線	長崎駅	えびのインター	宮崎駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
鹿児島線	鹿児島中央駅	高原インター	宮崎駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者
宮崎線	西都城駅	—	宮崎駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者

資料：西日本鉄道 HP、みなとシティライナーHP、南九州観光バス HP、宮崎交通 HP、JR 九州バス HP、南国交通 HP、九州のバス時刻表

(3) 路線バスの概要

① 運行概要

路線バスは宮崎交通、高崎観光バス、鹿児島交通の3社により運行されており、このうち広域的バス路線が10系統、地域間幹線が9系統、市町村補助が6系統となっています。

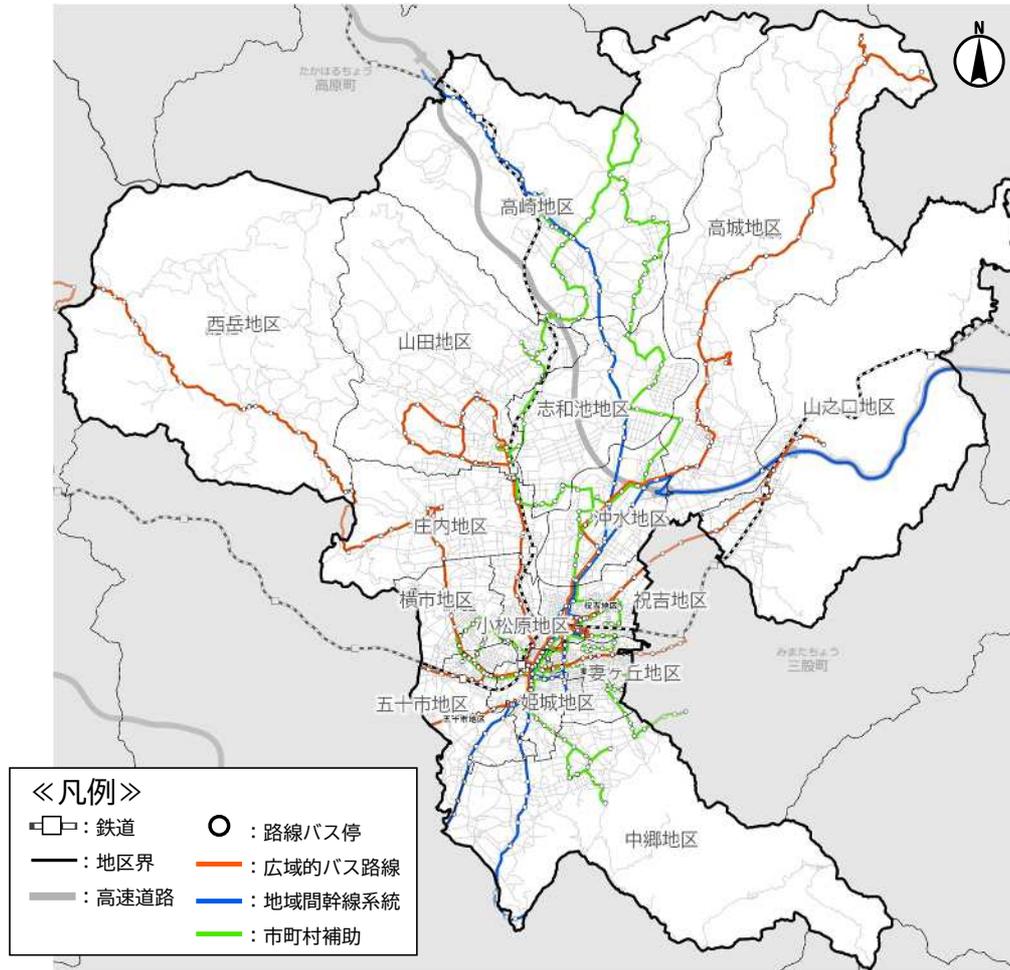


図 44 路線バス運行路線図（分類別）

表 3 バス路線・系統一覧

分類	系統名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施主体
市町村補助	452	都城 SC	早水公園	久保原	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	411	イオンモール都城	竹脇	山田	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	405	イオンモール	山田	平山	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	421	イオンモール	かかしの里 ゆぼっぱ	山田	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	397	西都城	北原町	小林	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	400	西都城駅	イオンモール	小林	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	423	西都城	北原町	上野上	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	436	イオン都城	都城駅	川原谷	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
市町村補助	414	イオンモール都城	下安久	安久温泉	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
市町村補助	416	イオンモール都城	中郷中	安久温泉	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
市町村補助	441	都城駅	五文字	宮村学校下	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	577	都城駅	広原	三股駅前	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	192	西都城	宮崎空港	宮崎駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	467	西都城	宮崎空港	宮崎駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	91	西都城駅	宮交シテイ	日向学院	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	194	西都城	生目台	宮崎駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	242	七野	舞殿	青井岳温泉	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	404	都城駅	泉が丘高校前	都城商業高校前	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	418	西都城	イオンモール ミエル	菖蒲原	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	434	イオンモール	都城団地	久保原	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	435	都城 SC	都原団地	久保原	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	437	西都城	宮丸町	都原 SC	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	438	川原谷	都城駅	イオンモール ミエル	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	444	久保原	都原団地	都原 SC	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	446	久保原	都原団地	菖蒲原	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	447	中菖蒲原	都原団地	久保原	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	465	都城駅	一万城団地	都城駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	466	イオンモール都城	都城駅	イオンモール都城	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	468	西都城	藤元病院	イオン都城	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	469	イオンモール都城	—	都城駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	208	都城	野方	鹿屋	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
地域間幹線系統	602	志布志	松山駅	都城	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	213	都城	財部	吉ヶ谷公民館	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	211	都城	通山	牧之原 DI	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	343	都城	財部	柴建	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	602	都城	末吉駅跡	岩川	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	220	都城駅	沖水橋	都城高専前	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
市町村補助	ラスパ線	ラスパ高崎	万ヶ塚	都城市役所	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
市町村補助	ラスパ 江平線	ラスパ高崎	江平	都城市役所	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
市町村補助	—	炭床	蔵元	都城市役所	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	380	中央待合所	都城北	雀ヶ野	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
広域的バス路線	419	都城駅	神田	霧島神宮	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	—	中原	—	山之口総合支所	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者
自主運行	—	旧田辺小	山之口総合支所	さくらの里	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者

資料：都城市令和 4 年度運行実績（令和 3 年 10 月-令和 4 年 9 月）

② 利用状況・財政負担等の概要

利用者数は令和元年度と比較すると、令和4年度の利用者は約27万人減少しており、人口減少や令和2年度以降の新型コロナウイルス感染症の影響が要因と推察されます。

令和4年度の欠損額は令和元年度より大幅に増加し、収支率も約17%減少しています。

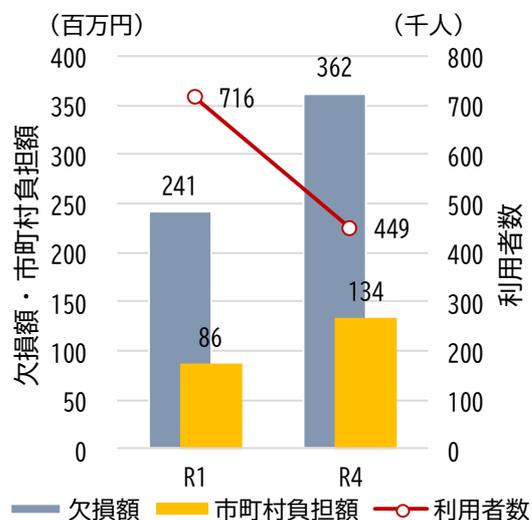


図 45 利用者数と欠損額

※R1：鹿児島交通2路線（地域間幹線系統）は含まれていない

資料：[R1]都城市資料（令和元年:平成30年10月～令和元年9月）
[R4]都城市年度別運行実績（令和4年:令和3年10月～令和4年9月）

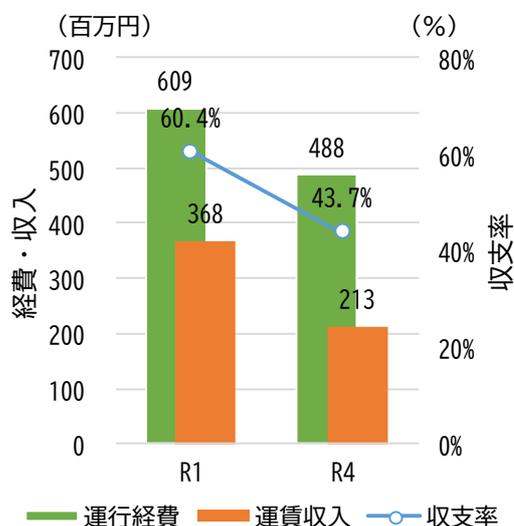


図 46 収支の状況

※R1, R4：鹿児島交通2路線（地域間幹線系統）は含まれていない

資料：[R1]都城市資料（令和元年:平成30年10月～令和元年9月）
[R4]都城市年度別運行実績（令和4年:令和3年10月～令和4年9月）

(4)コミュニティバス・乗合タクシーの概要

①運行概要

都城市内では、6 地区において 5 社が運行を担当し、交通空白地帯（田園系生活拠点）を網羅するように運行しています。また、17 路線のうち 12 路線がデマンドで運行しています。

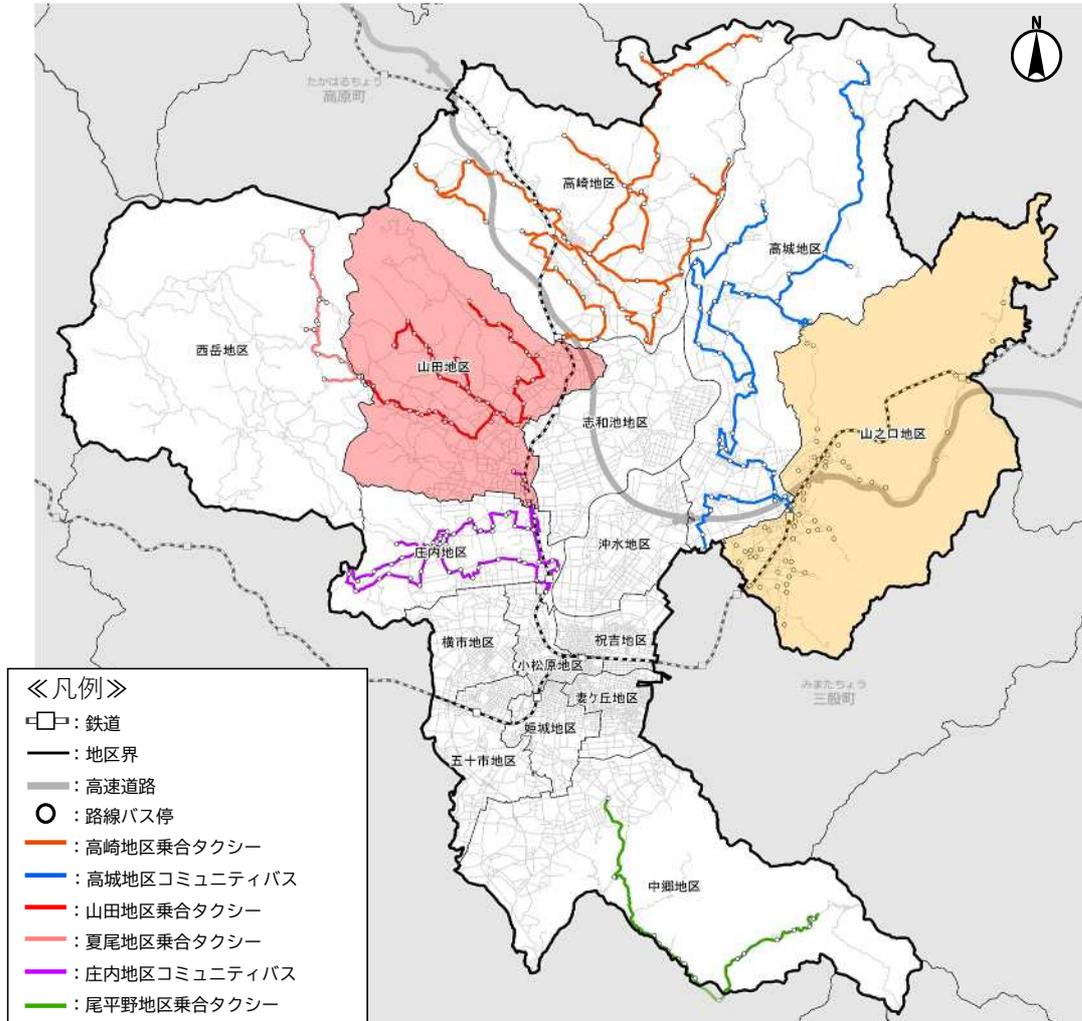


図 47 コミュニティバス・乗合タクシー運行路線図（地区別）

表 4 コミュニティバス・乗合タクシー運行状況一覧

地区	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
山之口地区	北東部	山之口地区内			4条乗合	区域運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	南部	山之口地区内			4条乗合	区域運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
高城地区	中原～山之口総合支所	中原	さくらの里	山之口総合支所	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	旧田辺小～山之口総合支所	旧田辺小	第7公民館	山之口総合支所	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	原中～さくらの里	原中	大久保	さくらの里	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
高崎地区	乗合タクシーAコース（笛水方面）	佐々木医院	内畑	竹元	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	乗合タクシーBコース（山神原・荒場方面）	中崎歯科	上之藪	星塚（山神原）	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	乗合タクシーCコース（横谷・原村方面）	教山医院	高崎総合支所前	枝溝（横谷）	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	乗合タクシーDコース（轟・小牧・塚原方面）	中崎歯科	南塚原	下轟	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	乗合タクシーEコース（前田原・迫間・栗栗方面）	中崎歯科	田平	上前田原	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	乗合タクシーFコース（杉倉・木下方面）	中崎歯科	西鍋	杉倉温泉	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
庄内地区	東西町線・平田乙房線	庄内地区公民館	乙房バス停	かかしの里ゆぼっぽ	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は庄内地区まちづくり協議会に委託）
	関之尾川崎線・菓子野線	庄内地区公民館	庄内バス停	かかしの里ゆぼっぽ	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は庄内地区まちづくり協議会に委託）
山田地区	Aコース	谷頭	山田総合センター	山ノ神	4条乗合	区域運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	Bコース	谷頭駅	中村バス停	上椎屋公民館入口	4条乗合	区域運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
	Cコース	谷頭駅	長谷公民館下	倉平交差点	4条乗合	区域運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
地区 尾平野	上尾平野～馬越	上尾平野	安久温泉	馬越	4条乗合	路線定期運行	都城市（運行は交通事業者に委託）
地区 夏尾	谷頭駅～宮前	谷頭駅	山中	宮前	4条乗合	区域運行	都城市（運行は交通事業者に委託）

資料：都城市令和4年度コミュニティバス運行実績（令和4年4月-令和5年3月）

②利用状況・財政負担等の概要

利用者数はコロナ禍の影響により令和2年以降大幅に減少し、令和4年は回復傾向となっており、乗合タクシーにてデマンド運行を行っていることから、財政負担額（市町村）は減少傾向となっています。

また、運送費用は減少傾向にあるものの、利用者の減少に伴う運送収入減少により、収支率は5%前後となっています。

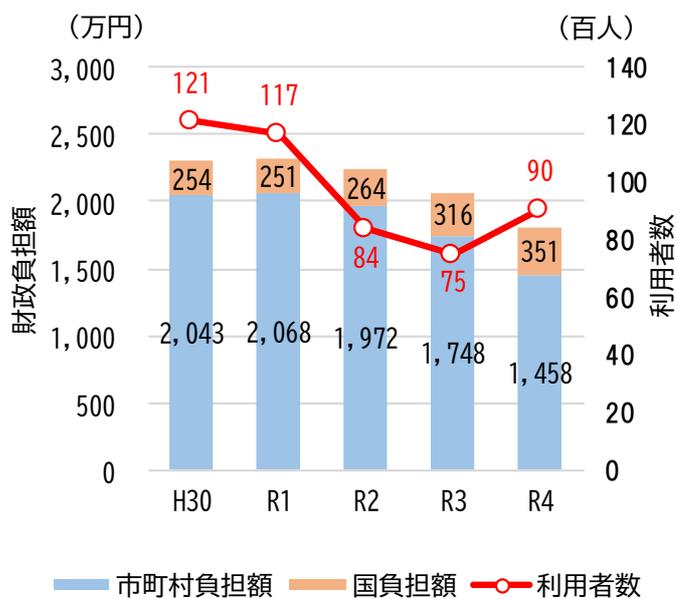


図 48 利用者数と財政負担額

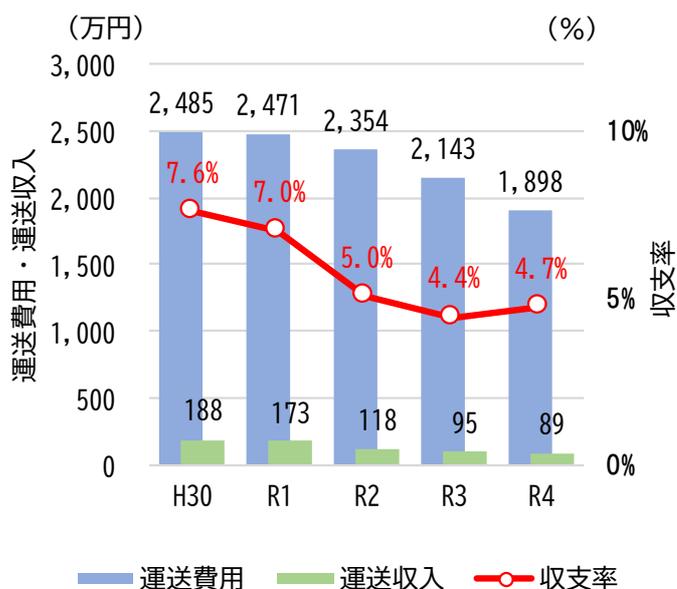


図 49 収支の状況

資料：都城市コミュニティバス運行実績（各年4月-3月）

③地区別利用状況等

利用者数は地区によってばらつきがあり、公共交通人口カバー率が高く・運行曜日の多い庄内・山之口地区の利用者数が多くなっています。

人口カバー率が高く、運行曜日は多いが利用者の少ない高崎・山田地区の乗合タクシーは、要因を分析の上、改善の余地があると推察されます。

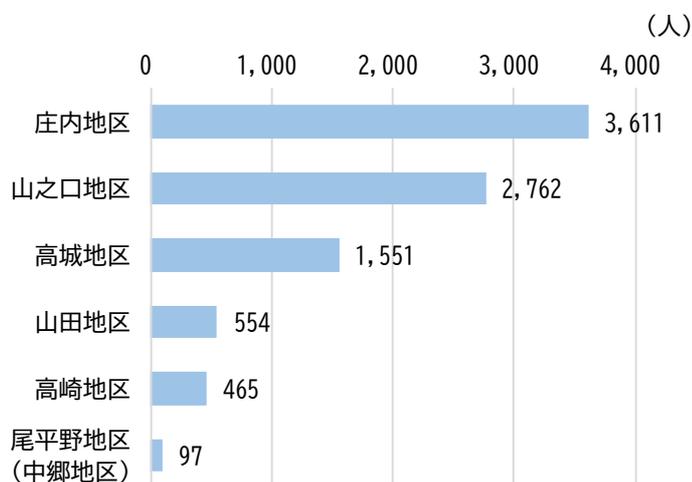


図 50 利用者数(R2.10~R3.9)

資料：都城市令和4年度コミュニティバス運行実績（令和4年4月-令和5年3月）

表 5 地区別公共交通人口カバー率

地区名	人口区分	人口 (人)	カバー人口 (人)	人口カバー率
庄内地区	総人口	7,312	6,795	92.9%
	65歳以上人口	2,553	2,382	93.3%
山之口地区	総人口	5,737	5,288	92.2%
	65歳以上人口	2,370	2,226	93.9%
高城地区	総人口	9,846	6,657	67.6%
	65歳以上人口	3,838	2,598	67.7%
山田地区	総人口	6,310	5,204	82.5%
	65歳以上人口	2,518	2,100	83.4%
高崎地区	総人口	8,103	5,932	73.2%
	65歳以上人口	3,579	2,631	73.5%
尾平野地区 (中郷地区)	総人口	8,324	3,972	47.7%
	65歳以上人口	3,289	1,526	46.4%

※人口 250mメッシュ、鉄道駅 800m以内、バス停 300m以内

資料：[人口]令和2年 国勢調査、[鉄道]令和4年度 国土数値情報、
[バス停位置]都城市資料、令和4年度 国土数値情報

(5) タクシーの概要

① 運行概要

市内のタクシーは宮交タクシー株式会社、有限会社銀星タクシー、株式会社おくつタクシー、株式会社富士タクシー、株式会社中央タクシーの5社により運行されています。

表 6 タクシー事業者一覧

事業者名	営業所位置	備考（運行している公共交通等）
宮交タクシー(株)	都城市松元町 3499-4	・乗合タクシー（山田地区 AB コース、尾平野地区）
(有)銀星タクシー	都城市吉尾町 2144	・乗合タクシー（山之口地区）
(株)おくつタクシー	都城市上川東 1-1-2	・乗合タクシー（高崎地区 ABC コース）
(株)富士タクシー	都城市南鷹尾町 38-10	・企業のタクシー通勤 ・児童クラブの送迎
(株)中央タクシー	都城市東町 8-2	・乗合タクシー（山田地区 C コース）

(6) 地域の輸送資源

都城市には、(1)～(5)に加えて、以下の輸送資源があります。

① スクールバス

保育園へ通園する園児や通学する児童を対象にスクールバスを運行しています。

② ボランティアサービス

援助会員である有償ボランティアが、利用会員である児童（原則小学生までが対象）を学校や塾へ送迎するサービスを実施している。また、買い物等を目的とする住民移動に関して、送迎ボランティアサービスを実施しています。

③ 介護送迎サービス

身障者手帳を保有する利用者を対象に、病院、買い物、施設等への外出時に送迎するサービスを実施しています。

④ 医療施設送迎サービス

医療施設へ通院する患者を対象に、送迎サービスを実施しています。

(7)公共交通空白地域

都市内の公共交通人口カバー率は70.0%です。地域によって人口カバー率にばらつきがあり、横市地区や中郷地区は公共交通がカバーできている人口割合が50%以下と低く、利便性が低い状況です。

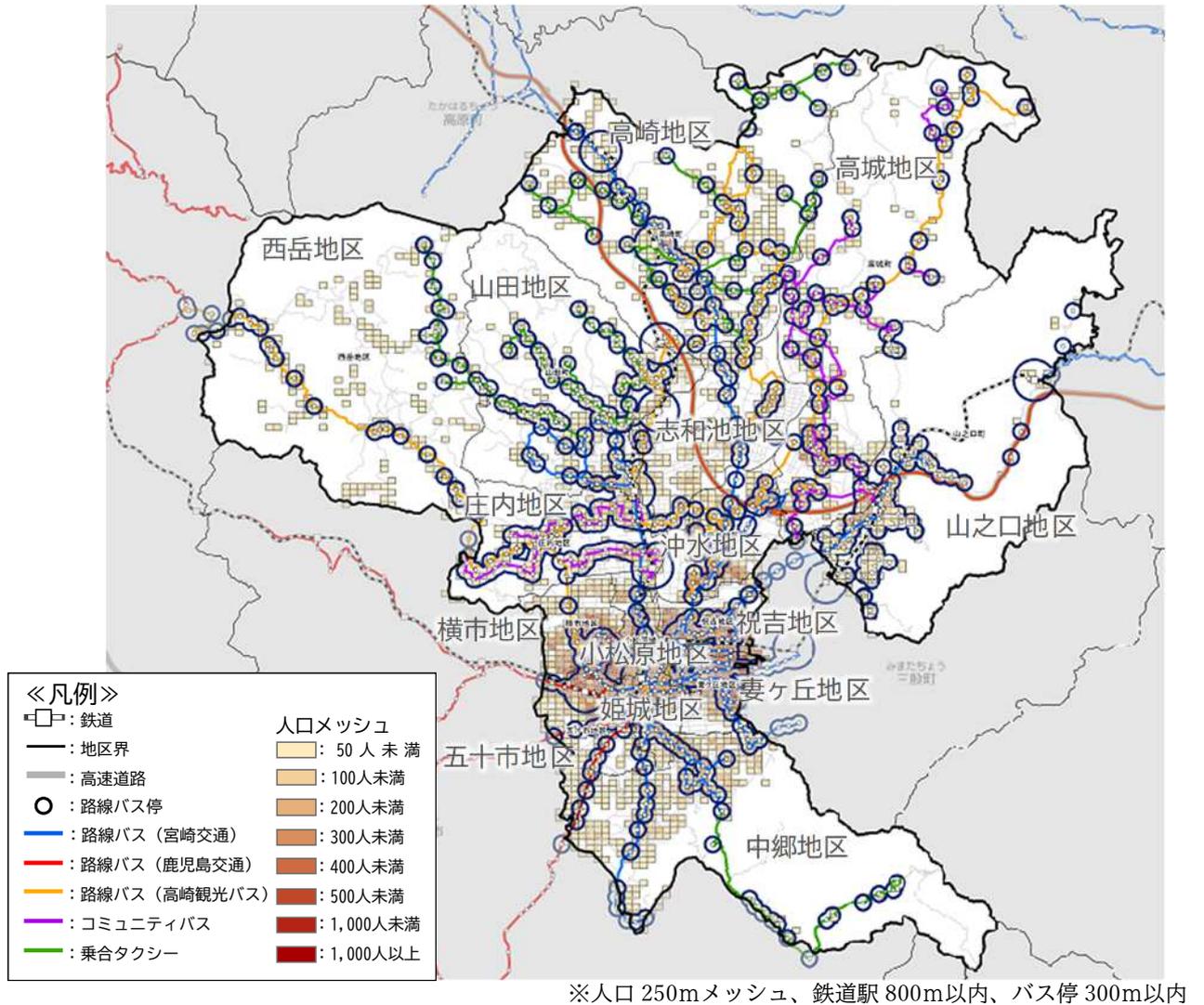


図 51 公共交通人口カバー率

資料：[人口]令和2年 国勢調査、[鉄道]令和4年度 国土数値情報、
[バス停位置]都城市資料、令和4年度 国土数値情報

表 7 地区別公共交通人口カバー率

生活拠点	地区名	人口区分	人口(人)	カバー人口(人)	割合	
全体	都城市	総人口	160,524	112,360	70.0%	
		65歳以上人口	50,634	35,905	70.9%	
市街地系	姫城地区	総人口	11,968	9,458	79.0%	
		65歳以上人口	3,975	3,260	82.0%	
	妻ヶ丘地区	総人口	20,782	17,277	83.1%	
		65歳以上人口	5,493	4,566	83.1%	
	小松原地区	総人口	11,163	7,035	63.0%	
		65歳以上人口	3,402	2,136	62.8%	
	祝吉地区	総人口	16,995	12,630	74.3%	
		65歳以上人口	4,129	3,079	74.6%	
	五十市地区	総人口	16,654	11,823	71.0%	
		65歳以上人口	5,003	3,587	71.7%	
	横市地区	総人口	14,523	6,578	45.3%	
		65歳以上人口	3,650	1,739	47.6%	
	沖水地区	総人口	14,825	9,276	62.6%	
		65歳以上人口	3,528	2,171	61.5%	
	田園系	庄内地区	総人口	7,312	6,795	92.9%
			65歳以上人口	2,553	2,382	93.3%
志和池地区		総人口	6,395	3,606	56.4%	
		65歳以上人口	2,345	1,382	58.9%	
中郷地区		総人口	8,324	3,972	47.7%	
		65歳以上人口	3,289	1,526	46.4%	
山之口地区		総人口	5,737	5,288	92.2%	
		65歳以上人口	2,370	2,226	93.9%	
高城地区		総人口	9,846	6,657	67.6%	
		65歳以上人口	3,838	2,598	67.7%	
山田地区		総人口	6,310	5,204	82.5%	
		65歳以上人口	2,518	2,100	83.4%	
高崎地区		総人口	8,103	5,932	73.2%	
		65歳以上人口	3,579	2,631	73.5%	
小さな拠点	西岳地区	総人口	1,587	829	52.2%	
		65歳以上人口	962	522	54.3%	

※人口 250mメッシュ、鉄道駅 800m以内、バス停 300m以内

資料：[人口]令和2年国勢調査、[鉄道]令和4年度国土数値情報、
[バス停位置]都城市資料、令和4年度国土数値情報

4. アンケート調査結果等（概要）

(1) 住民アンケート調査

① 調査の概要

- 都都市の 15～89 歳の市民 4,500 人を対象に、郵送配布・回収（WEB 回答可）によるアンケート調査を実施
- 1,874 票回収、回収率 41.6%
- 設問項目（概要）
 - ・ 日常生活の移動実態（買い物、通院、通勤、通学）
 - ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

② 公共交通の利用状況等

各年代の公共交通利用状況は、10 代が約 3 割利用しており、10 代以外は 1 割以下の利用にとどまります。また利用頻度としては、いずれの年代においても週 1 日未満の利用が最も大きな割合を占めますが、10 代は約 4 割が週 5 日以上利用しています。これら 10 代の利用は、通学を目的とした利用であると想定されます。

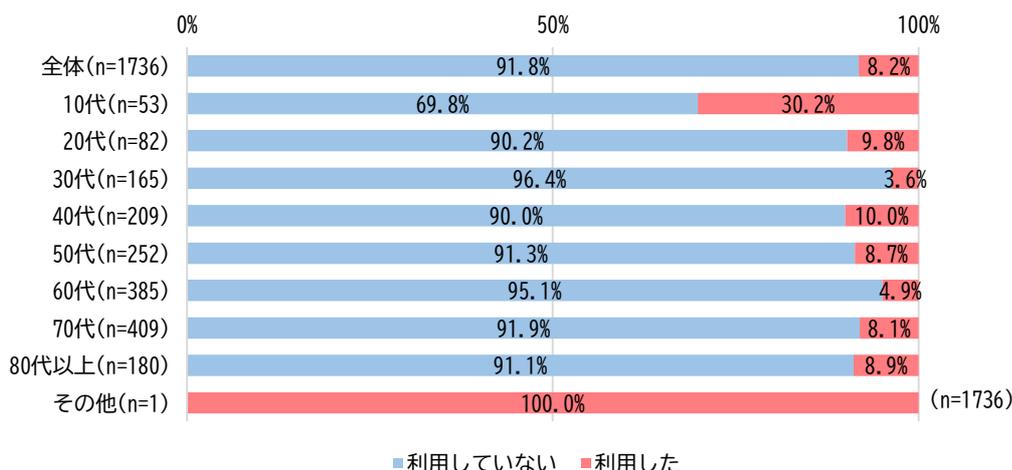


図 52 最近 1 か月の公共交通利用の有無

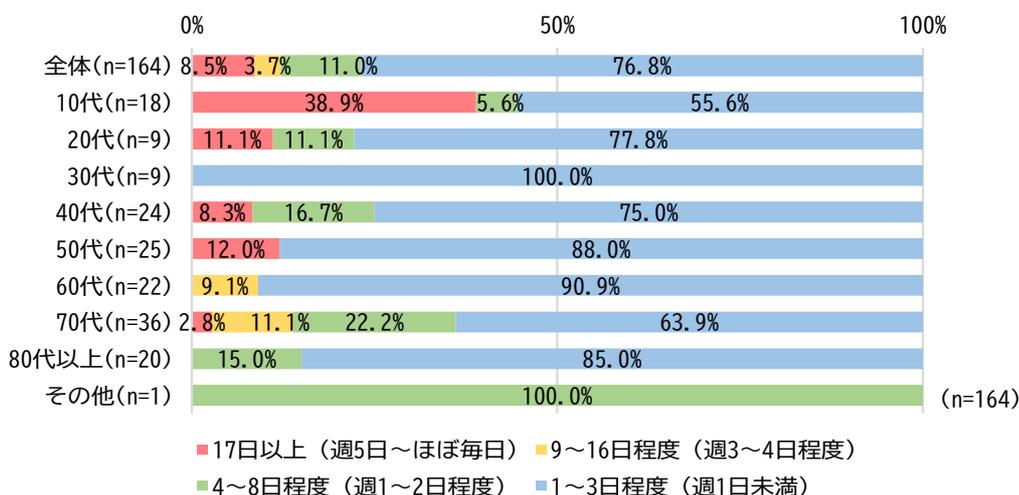


図 53 公共交通の利用頻度

多くの地区において公共交通は「買い物」を目的として利用されています。また「その他」では「旅行」「観光」「空港までの移動」などを目的として公共交通を利用するとの意見がみられ、公共交通は多様な目的で利用されていることが分かります。

表 8 公共交通を利用した外出目的

	買い物	通院	趣味・習い事	飲食	通勤	通学	その他
全体(n=184)	26.5%	16.3%	7.9%	9.3%	5.6%	5.6%	32.6%
姫城地区(n=18)	19.0%	9.5%	9.5%	9.5%	19.0%	4.8%	28.6%
妻ヶ丘地区(n=30)	14.7%	11.8%	11.8%	11.8%	11.8%	5.9%	32.4%
小松原地区(n=15)	12.5%	12.5%	25.0%	0.0%	6.3%	0.0%	43.8%
祝吉地区(n=12)	35.7%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	42.9%
五十市地区(n=19)	18.2%	31.8%	4.5%	18.2%	4.5%	0.0%	22.7%
横市地区(n=17)	15.8%	10.5%	5.3%	10.5%	5.3%	10.5%	42.1%
沖水地区(n=13)	43.8%	12.5%	0.0%	6.3%	0.0%	6.3%	31.3%
庄内地区(n=8)	33.3%	22.2%	0.0%	22.2%	0.0%	0.0%	22.2%
山田地区(n=6)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	33.3%
志和池地区(n=3)	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%
中郷地区(n=9)	25.0%	25.0%	8.3%	8.3%	0.0%	16.7%	16.7%
山之口地区(n=10)	23.1%	23.1%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	46.2%
高城地区(n=11)	50.0%	21.4%	0.0%	7.1%	0.0%	7.1%	14.3%
高崎地区(n=6)	16.7%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%
西岳地区(n=7)	30.0%	20.0%	10.0%	10.0%	10.0%	0.0%	20.0%

市街地系生活拠点
田園系生活拠点

10代～50代においては約4～5割がJRを利用しており、60代以上では路線バス（宮崎交通バス、高崎観光バス、鹿児島交通バス）の利用が多く見られます。

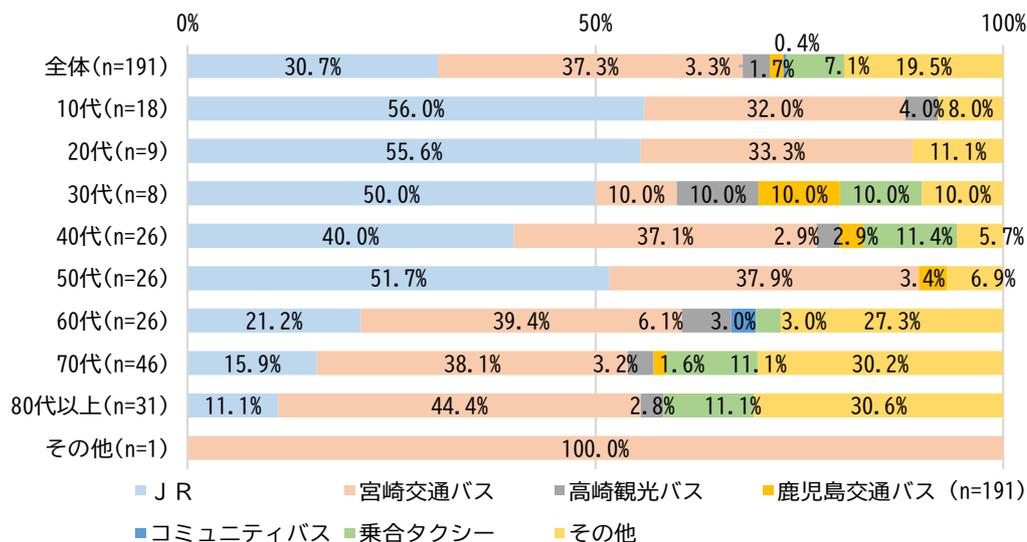


図 54 利用した公共交通機関

③地区別の外出頻度

日々の買い物や通勤・通学の為の外出は多い一方で、特別な買い物や通院を目的とした外出は月1回以下が約半数を占めています。また市街地系生活拠点の方が田園系生活拠点より日々の買い物の外出頻度は高く、目的地までの距離が関係していると想定されます。

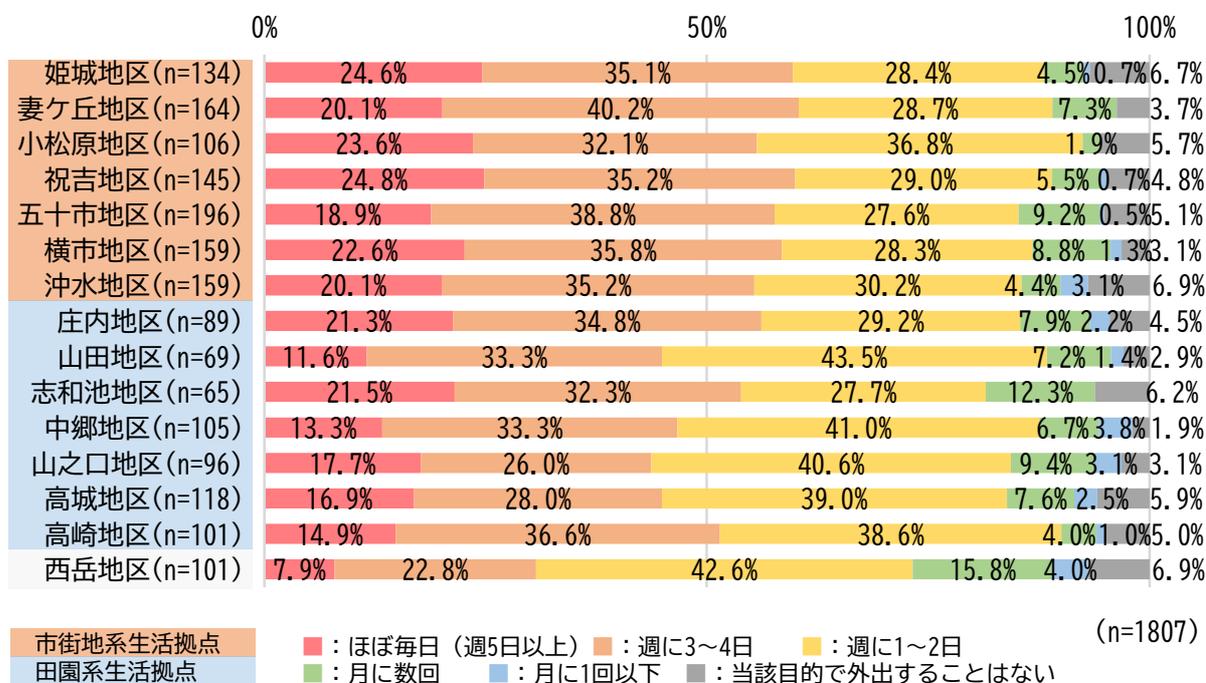


図 55 地区別の外出頻度 (日々の買い物)

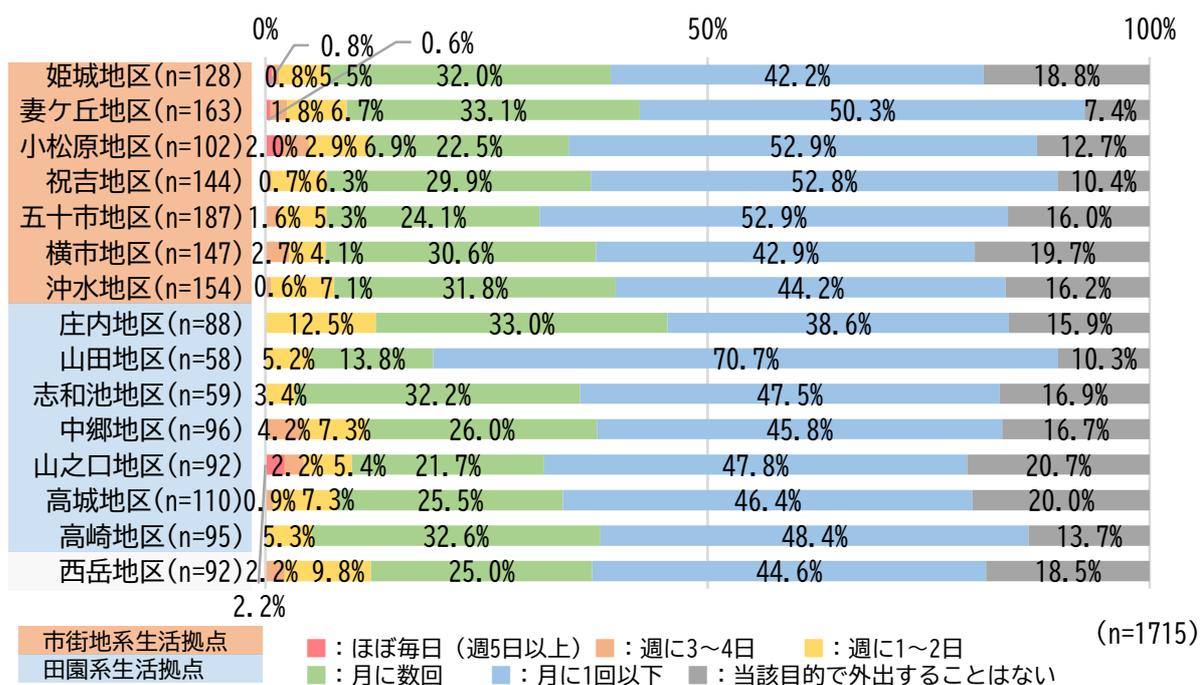


図 56 地区別の外出頻度 (特別な買い物)

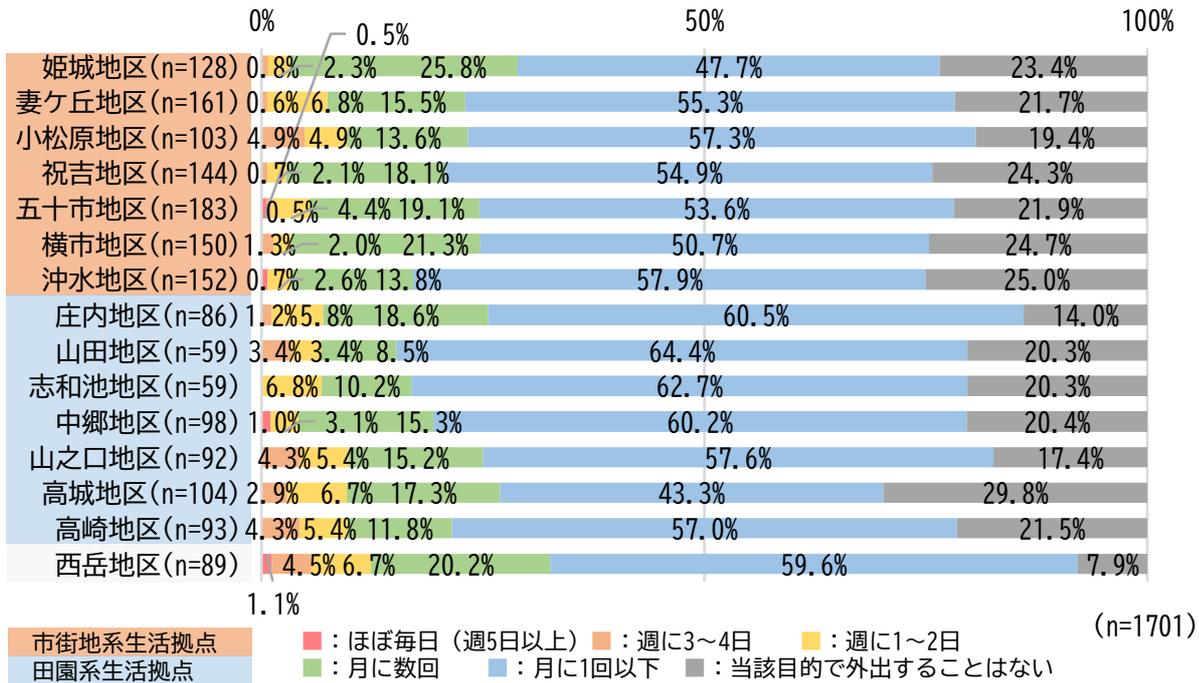


図 57 地区別の外出頻度 (通院)

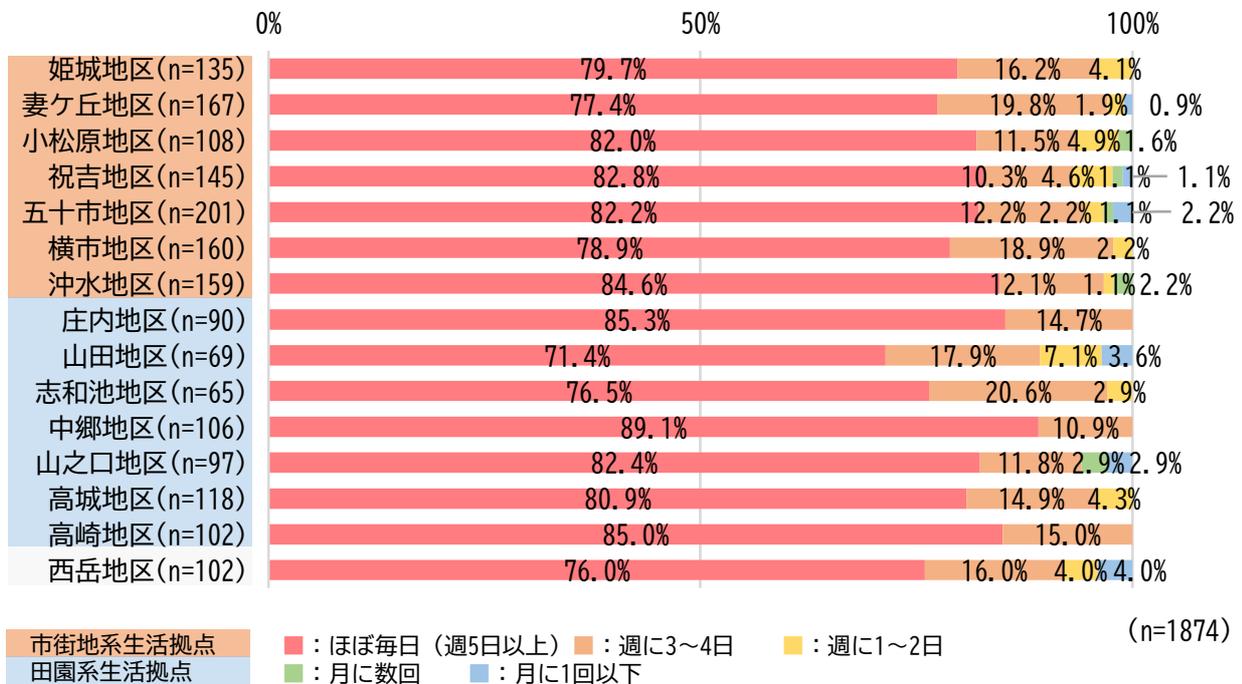


図 58 地区別の外出頻度 (通勤・通学)

④公共交通に対する不満・利用しない理由

公共交通に対する不満について地域別にみると、市街地系生活拠点の公共交通利用者はダイヤ設定がニーズに合っていないことに不満を持つ割合が高くなっており、田園系生活拠点の公共交通利用者は自宅または目的地からバス停まで距離があることに不満を抱える割合が高くなっています。また市街地系生活拠点、田園系生活拠点いずれにおいても、公共交通非利用者の多くは、公共交通を利用しない理由として車やバイクの利便性を上げています。

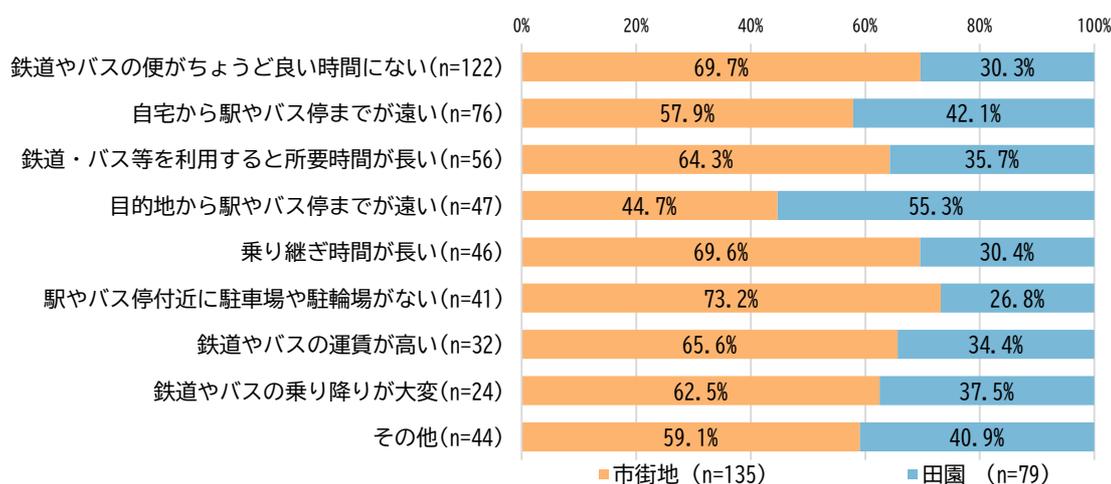


図 59 公共交通に対する不満（公共交通利用者）

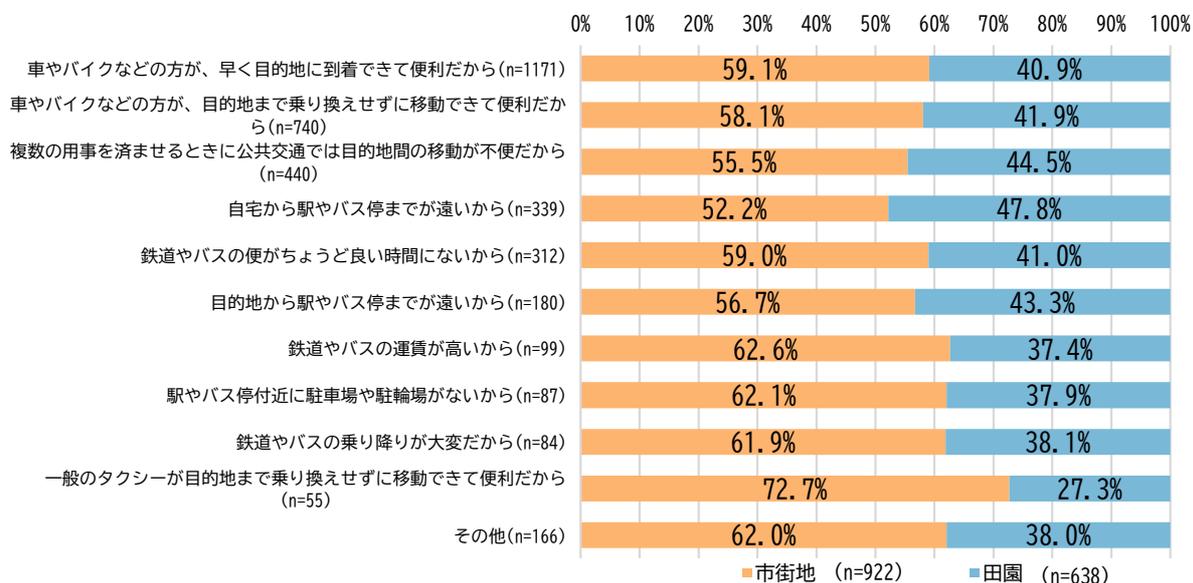


図 60 公共交通を利用しない理由（公共交通非利用者）

(2) 路線バス利用実態調査

① 調査の概要

○宮崎交通が運行する5方面8路線を対象に、利用実態及びニーズを把握する目的で調査員が車両乗り込みによる聞き取り調査を実施し、166票を回収（市街地：45票、山田方面：31票、山之口方面：35票、川原谷方面：27票、安久方面：28票）

○設問項目（概要）

- ・属性（性別）
- ・利用実態（利用目的・運行実績）

② 調査結果（川原谷方面）

川原谷方面では若年層の利用が多く、聖ドミニコ学園～イオンモールの区間において通学を目的とした学生の利用が多くみられます。一方で陣の下～川原谷区間の利用は少ないことが分かります。

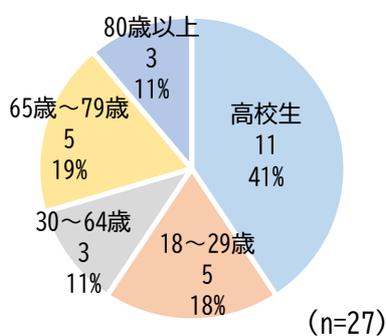


図 61 年齢

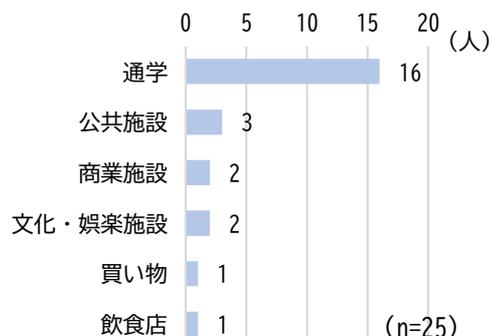


図 62 利用目的

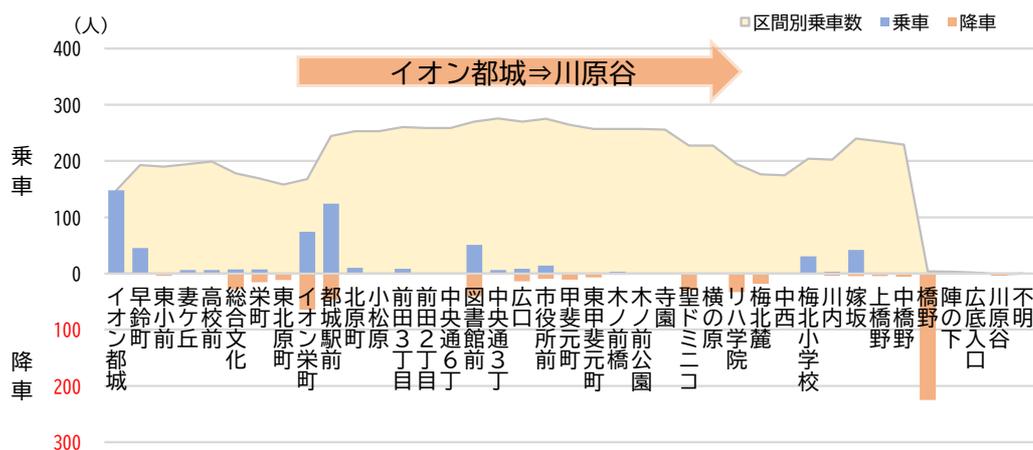


図 63 運行実績（令和4年4月～令和5年3月）

資料：ICカードデータ（宮崎交通提供）

④調査結果（山田方面）

山田方面は調査実施の3路線いずれの路線も高齢者の買い物や通院を目的とした利用が多くみられます。ICカードデータでは利用者がみられなかった、山田総合センター～供養碑前区間においては、AIカメラや本調査より、高齢者を中心に一定数の需要があることが確認できます。

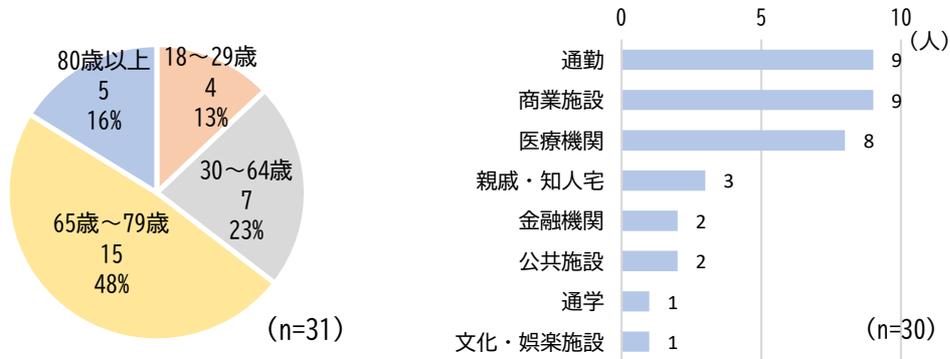


図 68 年齢

図 69 利用目的

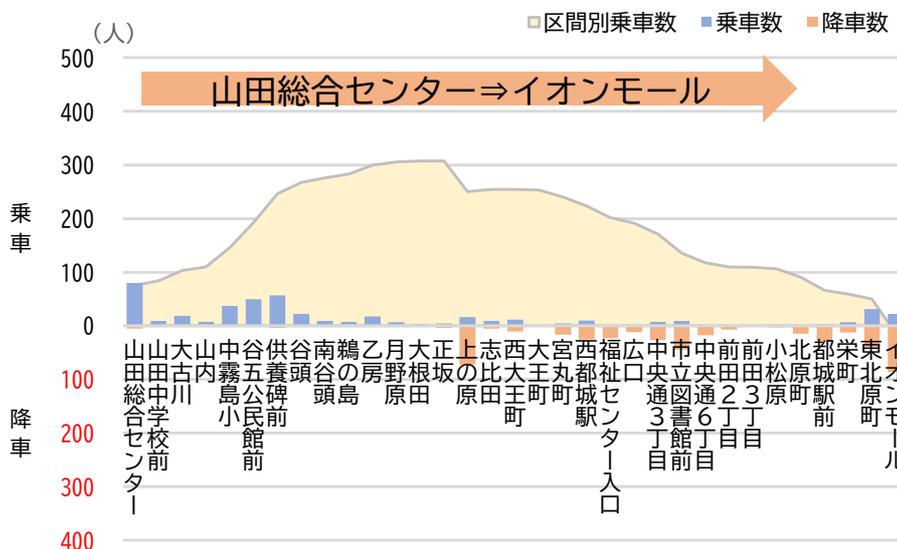


図 70 運行実績（令和4年4月～令和5年3月）

資料：AIカメラデータ（宮崎交通提供）

※期間中バス6台にAIカメラを設置して、バスが担当する路線を計測したもの（全便ではない）

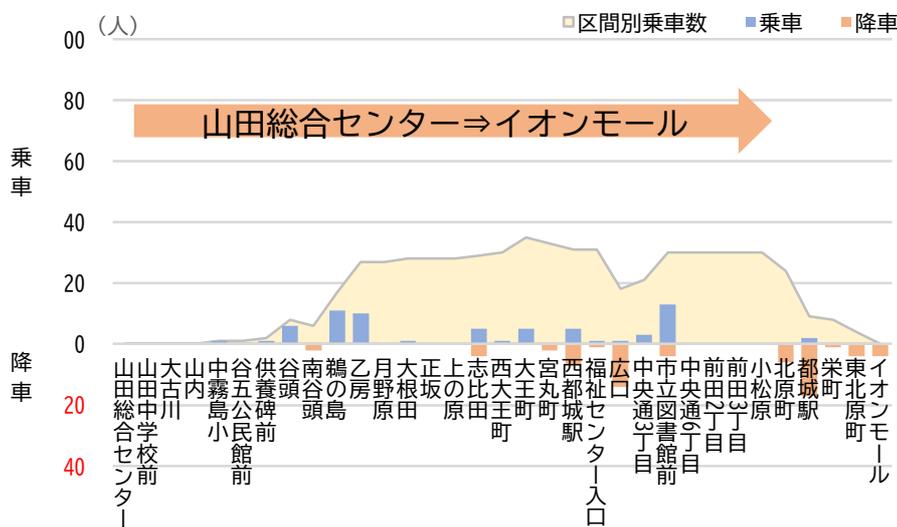


図 71 運行実績（令和4年4月～令和5年3月）

資料：ICカードデータ（宮崎交通提供）

⑤調査結果（安久方面）

安久方面は調査実施の2路線とも、ICカードデータでは利用者がみられなかった安久温泉～南安久区間において、AIカメラデータでは利用がみられ、高齢者の利用が多いことが確認できます。

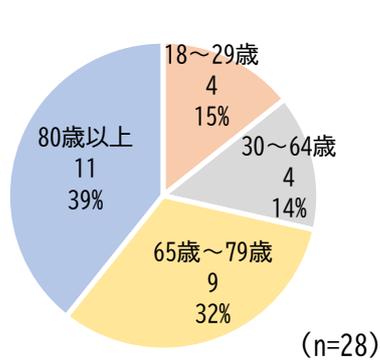


図 72 年齢

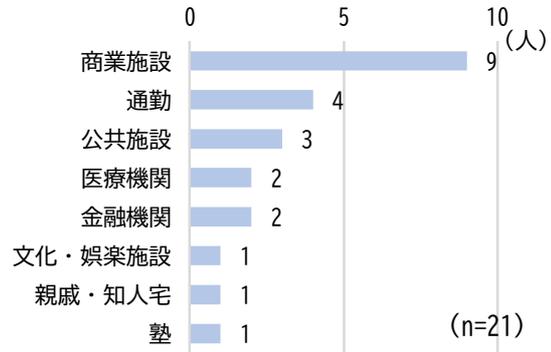


図 73 利用目的

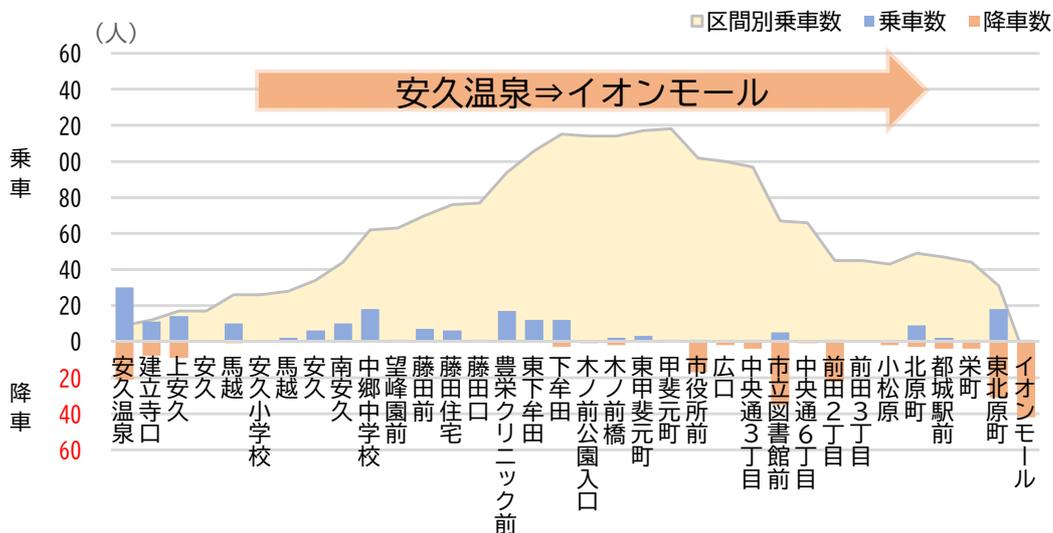


図 74 運行実績（令和4年4月～令和5年3月）

資料：AIカメラデータ（宮崎交通提供）
 ※期間中バス6台にAIカメラを設置して、バスが担当する路線を計測したもの（全便ではない）

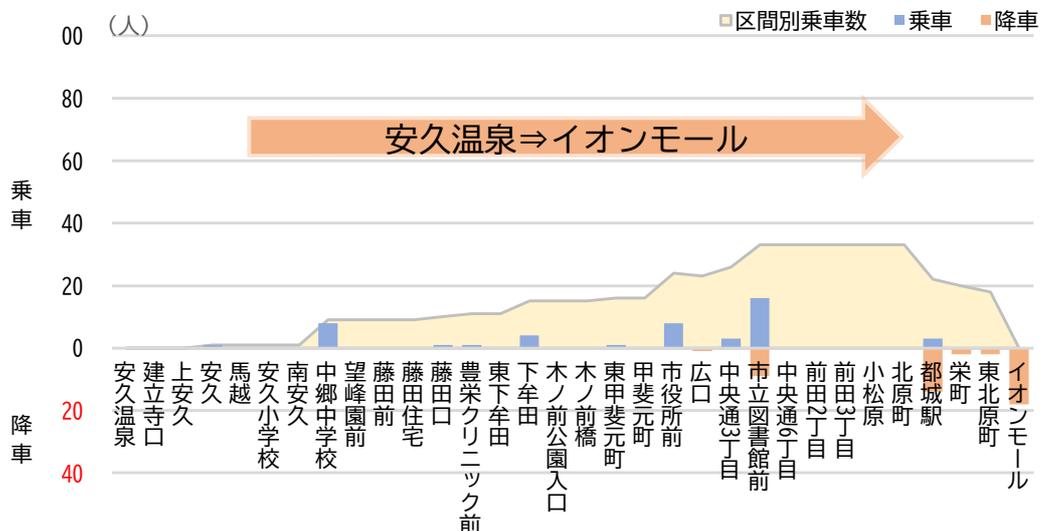


図 75 運行実績（令和4年4月～令和5年3月）

資料：ICカードデータ（宮崎交通提供）

⑥調査結果（市街地方面）

市街地方面は利用者が多く、幅広い年代の利用者が、買い物や通勤・通学等の目的で定期的に利用しています。

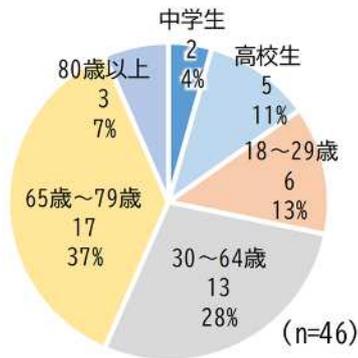


図 76 年齢

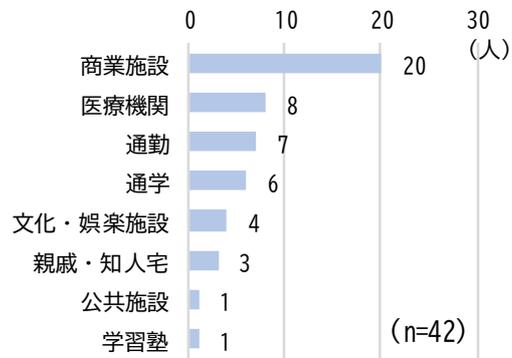


図 77 利用目的

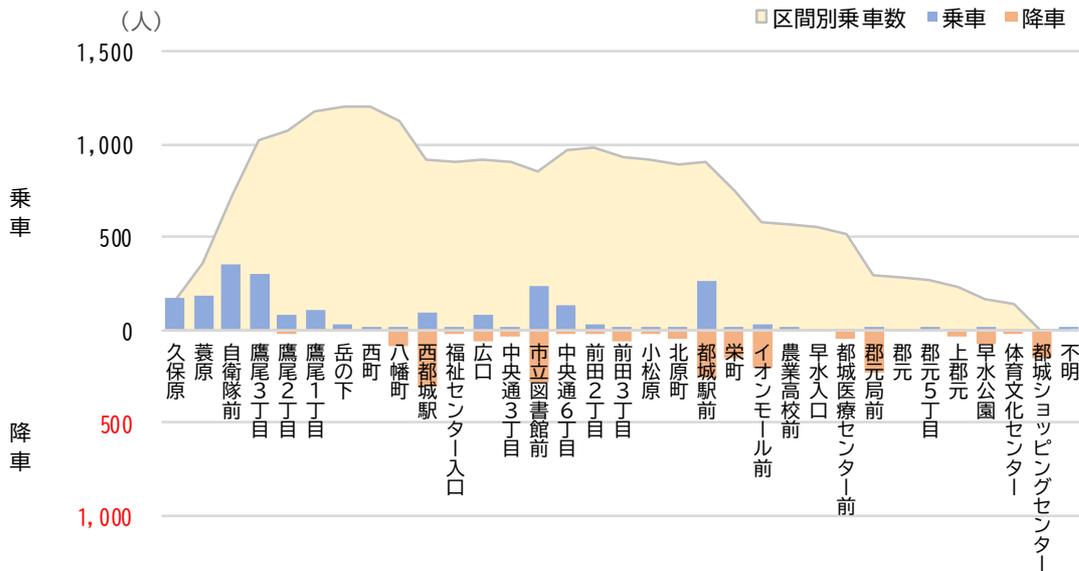


図 78 運行実績（令和4年4月～令和5年3月）

資料：IC カードデータ（宮崎交通提供）

(3) 鉄道利用実態調査

① 調査の概要

都城駅・西都城駅利用者対象に、利用が多い時間帯である平日 6 時～9 時、休日 16 時～19 時に聞き取り調査を実施、375 票回収（平日：230 票、休日：145 票）

○調査項目（概要）

- ・ 交通手段の実情（自家用車、公共交通機関）
- ・ 移動に関する「困りごと」「要望」 等

② 調査結果（概要）

平日朝ピークの利用者の約 5 割、休日夕方の利用者の約 4 割は 10 代であり、若年層の利用が多くみられます。

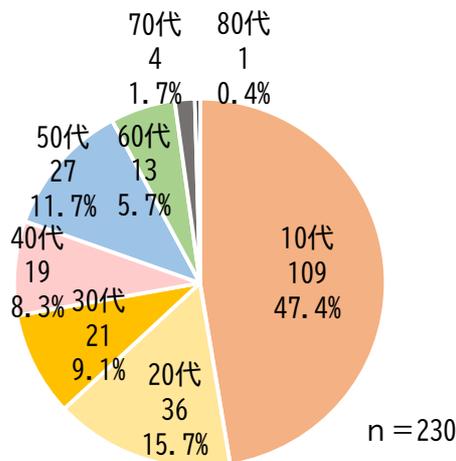


図 79 年齢（平日）

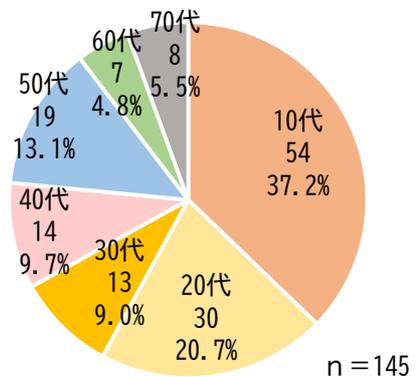


図 80 年齢（休日）

平日は、都城駅・西都城駅から乗車し、宮崎駅で降車する利用者が最も多く、その他通勤・通学の目的地が周辺に立地する駅での降車がみられます。

休日は、平日と比較すると乗降駅はばらつきが見られるものの、都城駅・西都城駅と宮崎駅・鹿児島中央駅間の利用が多くみられます。

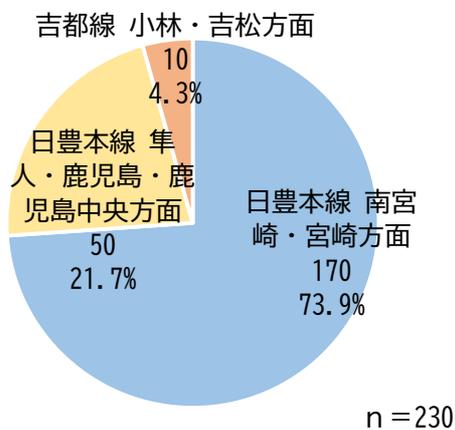


図 81 乗車路線（平日）

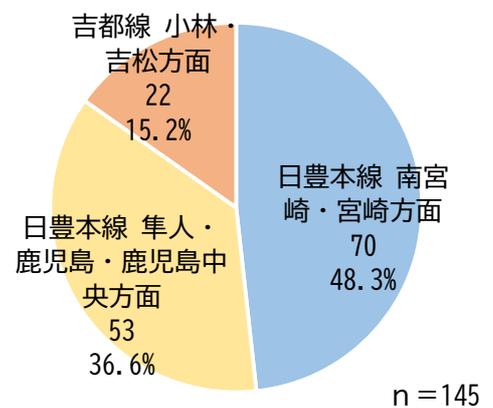


図 82 乗車路線（休日）

表 9 駅別乗降者数（上位 10 駅、平日）

乗降者駅	回答数（乗車）	回答数（降車）
都城駅	104	20
西都城駅	100	10
宮崎駅	4	84
鹿児島中央駅	0	29
清武駅	0	23
南宮崎駅	5	17
日向住吉駅	0	12
田野駅	1	8
国分駅	0	7
鹿児島駅	0	5

表 10 駅別乗降者数（上位 10 駅、休日）

乗降者駅	回答数（乗車）	回答数（降車）
都城駅	69	28
西都城駅	27	23
宮崎駅	15	22
鹿児島中央駅	12	17
小林駅	3	6
南宮崎駅	3	4
国分駅	3	3
鹿児島駅	3	2
三股駅	0	5
高崎新田駅	1	3

平日は、約 6 割が駅まで（から）の移動手段は車であり、通学・通勤を目的として利用する人が多くみられます。

休日は、駅まで（から）の移動手段は車が約 4 割を占めますが、平日と比較すると徒歩移動が多く、利用目的も娯楽や帰省、買い物などの私事活動が主となっています。

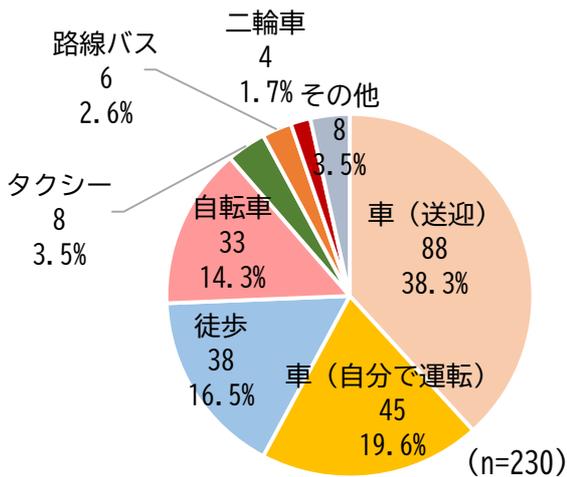


図 83 都城駅または西都城駅まで(から)の移動手段 (平日)

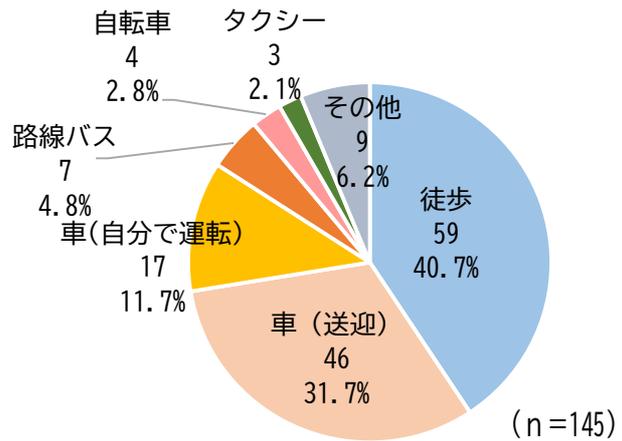


図 84 都城駅または西都城駅まで(から)の移動手段 (休日)

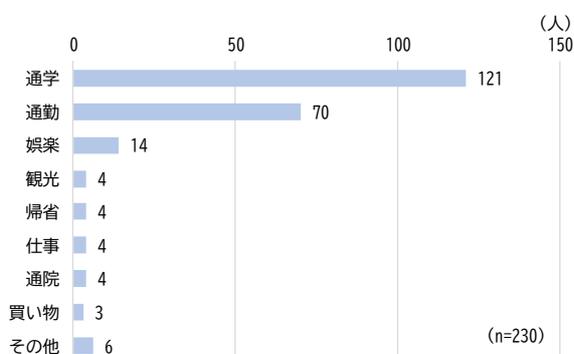


図 85 鉄道の利用目的 (平日)

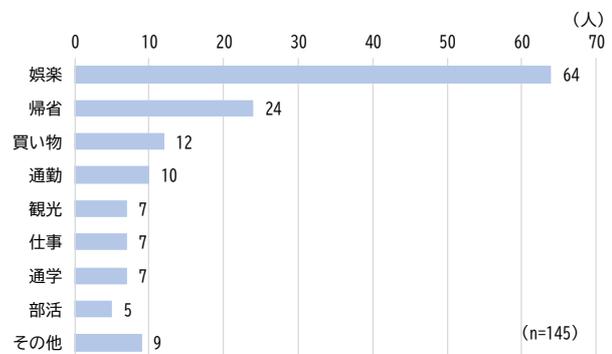


図 86 鉄道の利用目的 (休日)

5. 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

都都市の行政運営の最上位計画である「第2次都都市総合計画（平成30年）」においては、「市民が主役のまち」「ゆたかな心が育つまち」「地の利を活かしたまち」「賑わいのあるまち」「緑あふれるまち」をまちづくりの基本理念に、『市民の笑顔が広がる 南九州のリーディングシティ』を都市目標像として、その実現に向けて4つのまちづくりの基本方針を定めています。

このため、本計画においても、第2次都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。

行政の最上位計画である「第2次都都市総合計画」

■まちづくりの基本理念	■町の将来像
<ul style="list-style-type: none">・市民が主役のまち・ゆたかな心が育つまち・地の利を活かしたまち・賑わいのあるまち・緑あふれるまち	市民の笑顔が広がる 南九州のリーディングシティ
■まちづくりの基本方針	
①しごと 地の利を活かして雇用を創る 基幹産業である農林畜産業をはじめ、企業や商店街に多様な担い手を育み、若者、女性、高齢者がいきいきと働ける環境を創出します。また、安定した収入を確保し、雇用の拡大を図るために、農商工連携及び産学官連携による6次産業化を図るとともに、地の利を活かして工業団地等の地域振興拠点を整備し、企業立地に取り組みます。さらに、企業等と連携して、男女雇用機会均等、非正規雇用の正社員化、仕事と家庭の両立、働き方改革の推進を図るとともに、移住や若者の定住、女性の活躍支援等の施策も積極的に展開します。	
②くらし 命とくらしを守る 災害は、いつでもどこでも起こりうるもの、として常に意識し、一人ひとりが備えに当たりながら、自助・共助・公助が連携した地域社会を構築するとともに、大規模災害に備え、自治体間の相互協力や後方支援体制を拡充します。また、家庭を持ち、子どもを産み育てる若者を、ライフステージに応じて支援するとともに、特に子育てに影響の大きい周産期及び小児救急医療をはじめとする高次・救急医療体制の維持に努めます。さらに、健康・福祉の充実を図り、高齢者や障がい者をはじめ、誰もがいきいきと暮らせる健康・福祉施策の充実を図ります	
③ひと 人間力あふれるひとを育む これからの社会を生き抜くために、あらゆる教育の場を通じて、優れた知性と豊かな感性とたくましい体を備え、ふるさとを誇りに思う自立した人を地域ぐるみで育みます。さらに、時代を切り拓く気概を持ち、心身ともに調和のとれた、国際的視野に立つて社会の発展に寄与できる人を育みます。また、地域の子どもは地域で育てるしくみと環境づくりを進めるとともに、由緒ある歴史や伝統文化、祭を承継し、芸術文化やスポーツに親しみ、人々が交流し、磨きあうことによって、生きがいをもって暮らせる施策を推進します。加えて、市民が年齢や性別等に関係なく、お互いが理解・尊敬しあうとともに、市民・まちづくり協議会・NPO・高等教育機関・企業等が幅広く協働を進め、それぞれが主体的に参画できるまちづくりを推進します。	
④まち 圏域の中心としての魅力を築く これからのまちづくりは、少子高齢・人口減少社会を前提とした取組が必要です。老朽化が進むインフラの維持管理・更新を図りつつ、経済効率の高い持続可能なまちづくりを進めるとともに、南九州圏域の中心都市としての様々な魅力を構築し、発信します。都城志布志道路等の交通ネットワークの整備促進や公共交通等の移動手段の確保を図るとともに、中心市街地への都市機能の集積や活性化を図り、若者が定住したくなる、賑わいのあるまちづくりを進めます。また、恵まれた自然を後世に引き継いでいくとともに、市民一人ひとりのライフスタイルや企業活動を見直し、循環型・低炭素社会を構築していきます。さらに、広域化した共通課題へ対応するために、南九州圏域の自治体が幅広い分野において連携を推進し、本市がその中心的役割を担います。	

図 87 地域が目指す将来像

資料：第2次都都市総合計画

6. 解決すべき課題

都城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とおり整理しました。

地域別の外出特性等を考慮した移動手段の確保・維持が課題

- ▶ 都城市は総面積が広く、市街地に人口が集中しているものの田園地域など広域なエリアの居住もあります。
- ▶ 利用特性や公共交通に対するニーズ・不満が地域（市街地系・田園系）によって異なるため、需要を的確に把握し、それに応じた公共交通サービスが求められます。人口減少や新型コロナウイルスの影響により、公共交通利用者が減少している中、必要な交通網（ネットワークの連続性）を確保しつつ、維持していくことが必要です。利便性・効率性を高めることで、利用を促進する工夫も求められます。
- ▶ 各交通サービス（鉄道・高速バス・路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー等）の位置づけを明確化し、地域（まちなか・市街地生活拠点・田園系生活拠点）の一体的な公共交通ネットワークとしての機能を強化していくことが重要となります。
- ▶ 総人口の7割は公共交通サービスがカバーしているものの、地域によってばらつきがあり、一部地域に公共交通空白地域が散見されるため、既存の交通サービスを利用できない住民への対応を検討する必要があります。
- ▶ コミュニティバス・乗合タクシーは地域によって利用状況に格差があり、地域に応じた見直しを行う必要があります。利用需要はあるものの、既存の路線定期運行に不便さを感じる利用者が一定数存在するため、利用実態・ニーズを踏まえた利用促進策・運行形態の見直しを検討する必要があります。

市外を結ぶ公共交通の充実・地域内交通との連携による利便性向上が課題

- ▶ 通勤・通学、買い物、通院に関して、市内の各所から様々な施設が立地する市の中心部への外出時、また結びつきが強い市外（宮崎市、三股町、小林市、鹿児島県曾於市など）との往來を担う移動手段の確保・維持が重要です。
- ▶ 市内の移動手段と、広域での移動が可能な移動手段との連携を強化するとともに、各公共交通及び路線の位置づけを明確化し、地域の一体的な公共交通ネットワークとしての機能を強化していくことが重要です。
- ▶ 一部高速バスは利用者の減少等を理由に運休している状況であり、都市間を結ぶ広域交通資源を有効に活用することを考える必要があります。
- ▶ コロナ禍で落ち込んだ観光客数が今後回復することを見据え、公共交通の利便性の高めるための対応が必要です。

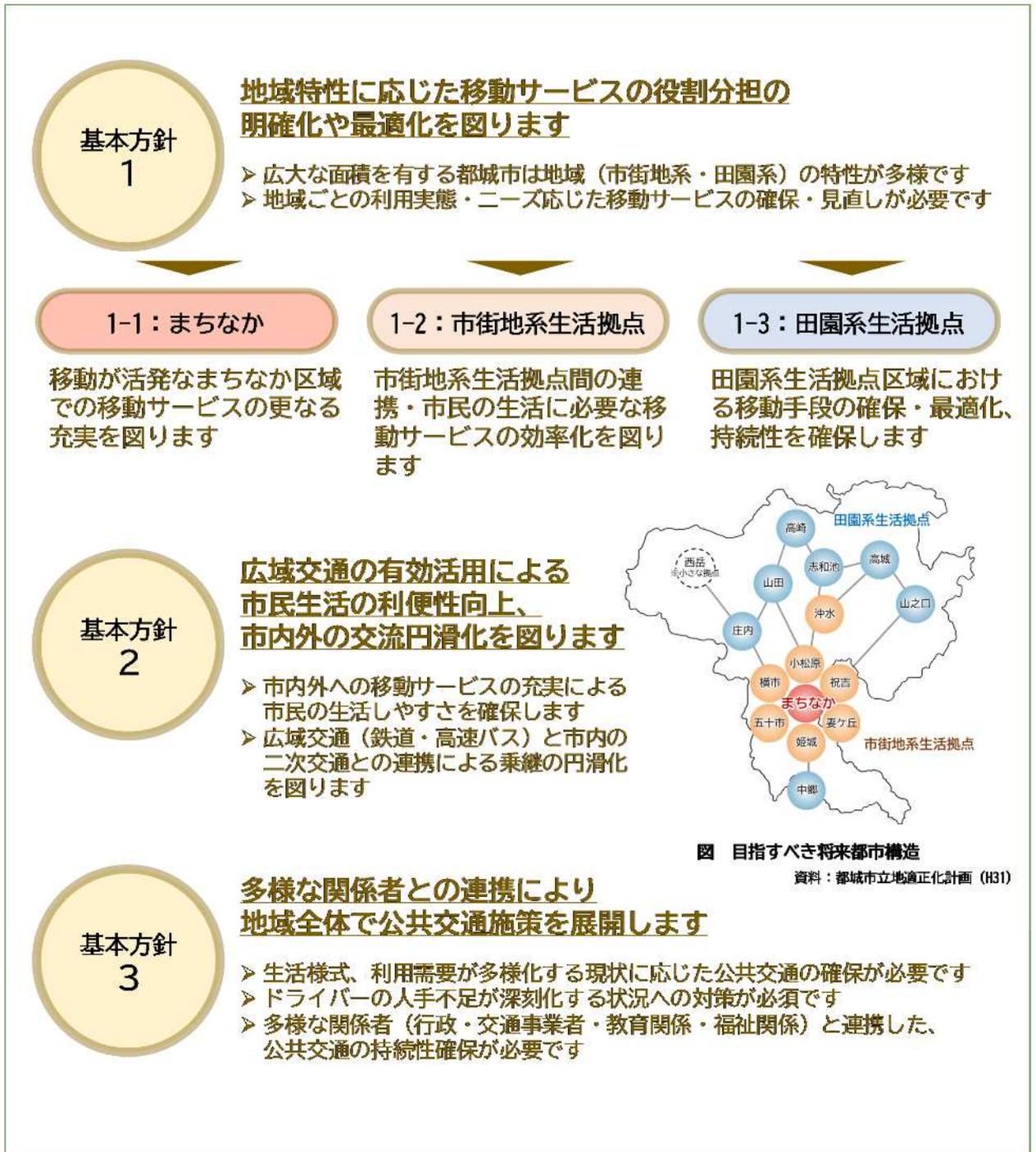
多様性を考慮した公共交通ネットワークの持続性を確保する仕組みづくりが課題

- ▶ ドライバーの高齢化、人手不足が深刻で、2024年問題でドライバーの労働時間制限が厳しくなるなど、利用需要があるにも関わらず、移動サービスの“担い手”が十分に確保できなくなる可能性があります。
- ▶ 路線バスにおいては、一部需要が低い路線において財政負担状況の悪化や国費補助対象路線から外れる状況等が見受けられます。コミュニティバス・乗合タクシーにおける収支率が約5%と低い状況もあり、行政の財政負担を軽減するとともに財源確保の取組みが必要です。
- ▶ 日常生活の移動手段として、必要な交通網（ネットワークの連続性）を確保しつつ、将来的に維持していくことが必要です。
- ▶ 高齢化が進行し、運転免許返納が増加することを見据え、高齢者や運転ができない人にとって移動しやすい環境構築を図る必要があります。

7. 基本方針等

(1) 基本方針

解決すべき課題を踏まえて、都城市において実現すべき地域公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。



(2)計画の目標

都城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とおり定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.77（第9章1）に示します。

基本方針1	<p>目標① まちなか</p> <p>まちなか区域の多様な移動に対応する公共交通サービスの充実・利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ まちなか区域は「市の中核的な都市施設を中心に広域的施設へ誘導し、高次の都市機能を集積」する位置づけです。 ➢ 人口が集中しており、移動が活発な区域であるため、移動サービスを充実させ、まちなか区域の回遊性向上により、市民の移動の利便性を高めます。 ➢ 市街地生活拠点や田園系生活拠点との往来に関して円滑化を図ります。
	<p>目標② 市街地系生活拠点</p> <p>需要・ニーズに応じた拠点間を結ぶ移動サービスの効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 市街地生活拠点区域は「まちなかの機能を補完する利便施設の確保、まちなかと一体的な市街地の形成」を目指す区域です。 ➢ 区域内の拠点・施設と居住地等を結ぶ移動を確保するとともに、田園系生活拠点区域の移動手段（フィーダー系統）との接続性を確保・維持しつつ、需要が低い路線等に関する移動サービスの効率化を図ります。 ➢ まちなか区域ともアクセス性を維持し、まちなか区域と田園系生活拠点区域を結ぶ役割を担います。
	<p>目標③ 田園系生活拠点</p> <p>需要の集約や利用促進による地域内移動手段の持続性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 田園系生活拠点区域は「日常生活に必要な生活サービスの確保、拠点の中心部における都市機能の集積による賑わいの創出」を目指す区域です。 ➢ 移動需要・ニーズの精査を行い、田園系生活拠点に点在する居住地から市街地生活拠点区域の路線バス（補助対象幹線系統）や鉄道駅（山之口方面や高崎方面等）へのアクセス性を確保しつつ、集約化を図ります。 ➢ 不定期かつ需要の小さい移動に関しては、サービス水準や運行形態を検討し、効率的で持続可能な運行を実現します。
基本方針2	<p>目標④ 広域移動</p> <p>広域移動ネットワーク構築による市内外の交流円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 主要交通拠点と市外を結ぶ広域移動ネットワーク構築を行い、特に結びつきが強い三股町、宮崎市、小林市、鹿児島県等との広域交通移動手段を維持します。 ➢ 加えて、市内の二次交通（路線バス等）との乗り継ぎ円滑化により、地域住民及び来訪者の利便性向上を目指します。
基本方針3	<p>目標⑤ 仕組み</p> <p>担い手確保や多様な主体の参画により公共交通を支える仕組み構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通の運転士確保に向けた取組みを推進することで、深刻な担い手不足の状況改善を図ります。 ➢ 持続的な運行を目指し、財政負担軽減および財源確保の取組みを行います。 ➢ 多様な主体や関連分野（行政、教育、福祉、観光等）と連携することで、持続的に公共交通を支える仕組みを構築します。 ➢ 公共交通を持続的に確保するため、都城市に特化した利用サービスや運営手法の導入を検討します。

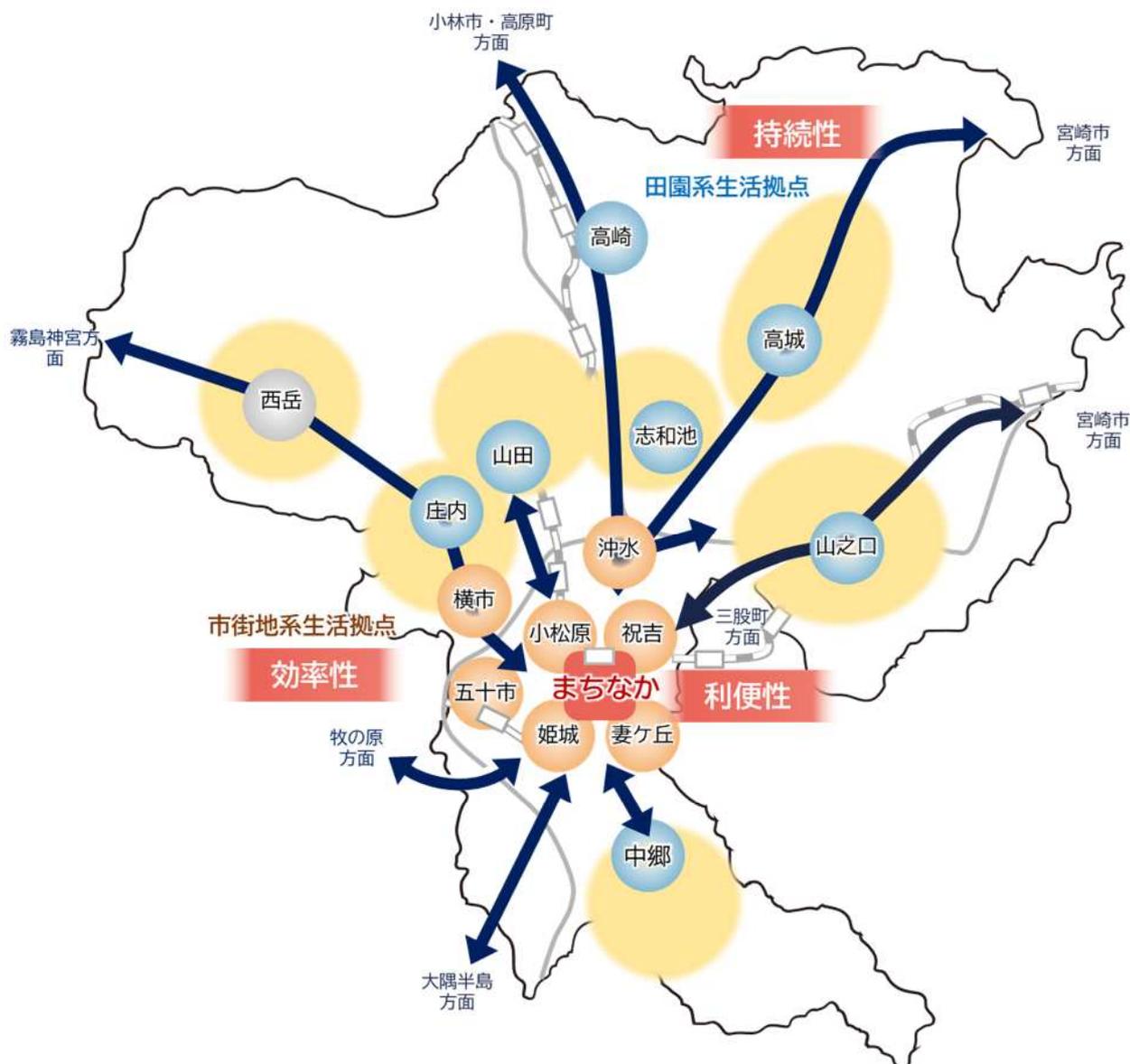
(3) 施策の概要

計画の目標を踏まえた施策の概要は以下のとおりです。

表 11 施策の概要

No	施策	目標との関連性				
		①	②	③	④	⑤
①	需要・ニーズに応じた路線バス（地域内幹線）のサービス水準・運行形態見直し	○	○	○		
②	コミュニティバス、乗合タクシー（支線）の運行形態見直し・利用機会創出の支援			○		
③	需要が高い路線における移動活性化	○				
④	デジタル技術を活用した利便性向上・運行効率化	○	○	○		
⑤	主要なバス停における乗り場環境整備	○	○	○		
⑥	主要交通結節点の強化・乗継円滑化	○			○	
⑦	行政と連携した運転士確保の取組み					○
⑧	多様な主体と連携した利用促進策の検討・実施					○
⑨	新規サービス導入による利用促進					○

■将来イメージ



<p>《公共交通ネットワーク》</p> <ul style="list-style-type: none"> — 広域幹線交通[鉄道] ⇄ 地域内幹線交通 ● 支線交通 (コミュニティバス・乗合タクシー) <p>《その他》</p> <ul style="list-style-type: none"> — 広域幹線道路 	<p>《拠点形成》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ まちなか ● 市街地系生活拠点 ● 田園系生活拠点
---	---

図 88 都城市公共交通の将来イメージ

(4) 都城市における公共交通の役割

都城市における各交通モードの役割は以下のとおりです。

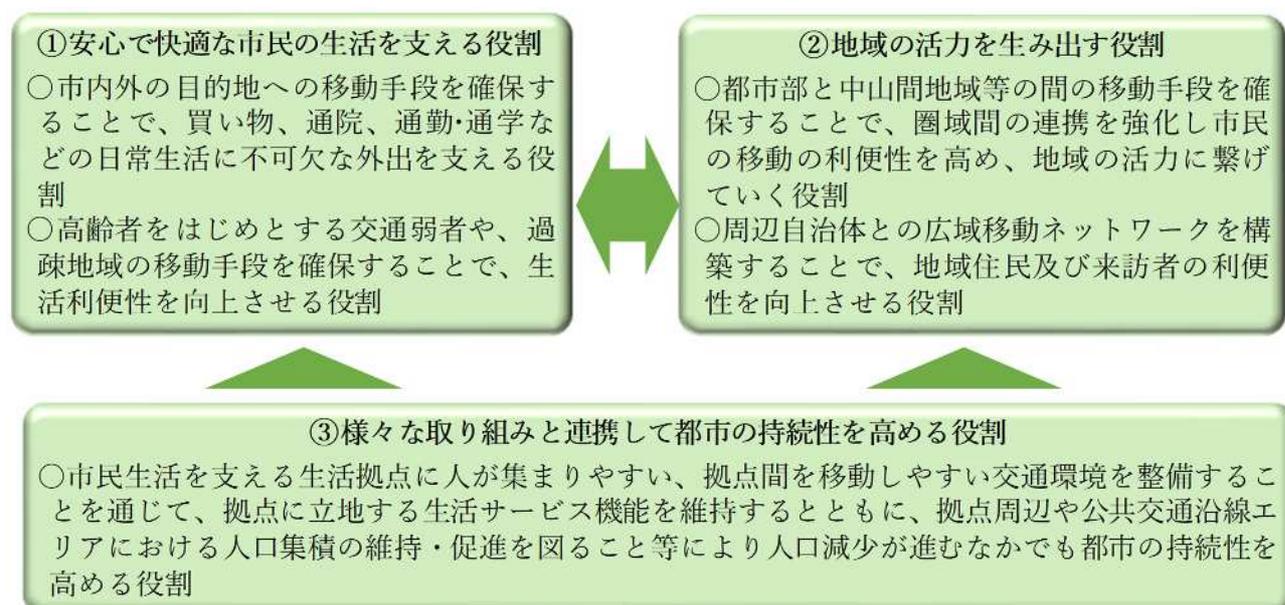


表 12 公共交通の役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道	市内の交通拠点等と市外との広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	高速バス 特急バス		
地域内幹線	路線バス (広域的バス路線)	市内及び隣接自治体の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指す。
	路線バス (市町村補助)		
	路線バス (地域間幹線系統)		
支線	コミュニティバス	市内各地区を運行し、軸となる地域内幹線や鉄道駅などに接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	コミュニティバス (フィーダー系統)		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	乗合タクシー		交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	乗合タクシー (フィーダー系統)		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	その他 (スクールバス等)		路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーでは対応しにくいエリアなどにおける移動を担う。

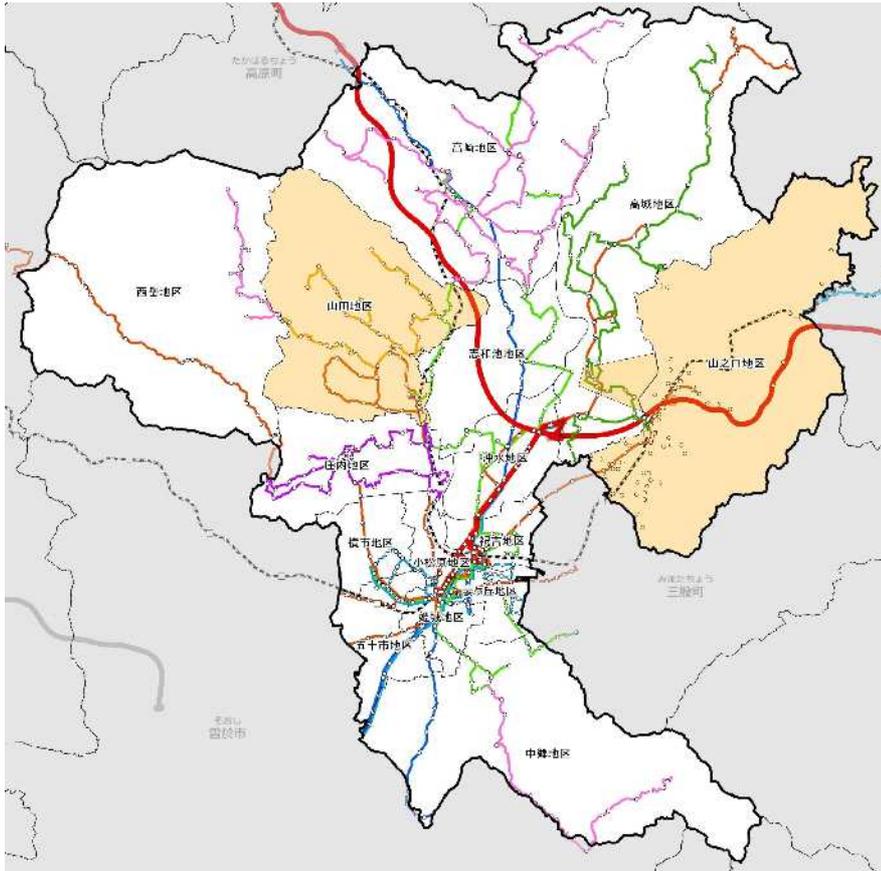


図 89 公共交通の位置づけ

(5) 地域公共交通確保維持事業の必要性

都城市における地域公共交通確保維持事業の必要性は以下のとおりです。

表 13 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の必要性

路線・系統	補助事業の必要性	実施主体
西都城～北原町～小林	都城市中心部と北部、小林市とを結ぶ路線であり、市内各地区から小林市への日常の移動手段として大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者
西都城駅～イオンモール～小林		交通事業者
イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール都城・都城駅～川原谷	都城市中心部と南部、鹿児島県曾於市を結ぶ路線であり、日常の移動における市内各地区と曾於市の往来に大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者
西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅	都城市中心部と宮崎空港及び宮崎駅とを結ぶ路線として、都城市と宮崎市を跨ぐ総合交通として、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割を持つ。したがって、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者
（特急）西都城～高速道・宮崎空港～宮崎駅	都城市中心部と宮崎空港及び宮崎駅とを結ぶ路線として、都城市と宮崎市を跨ぐ総合交通として、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割を持つ。したがって、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者
都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋	都城市中心部と鹿屋市を結ぶ路線であり、日常の移動における両市の往来に大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者
志布志～稚児松～松山駅～岩川～都城	都城市中心部と志布志市を結ぶ路線であり、日常の移動における両市の往来に大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者

表 14 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）の必要性

地区	運行系統	補助事業の必要性	実施主体
山之口 高城	北東部 南部	山之口町内の買い物・通院等の日常の移動手段、 高城町内への買い物の移動手段 、山之口町から市街地までを結ぶ JR 日豊本線（山之口駅）や路線バス（宮崎交通）の路線に結節する路線である。住民の外出目的地までまたは乗継拠点までの移動手段の役割を担い、効率的かつ利便性が高く、公共交通ネットワークを構築する上で地域の移動手段として重要な役割を担う。従って、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）による運行を確保・維持する必要がある。	交通事業者
庄内	東西町線 平田乙房線 関之尾川崎線 菓子野線	庄内町内の買い物・通院・行政手続き等の目的における日常の移動手段に加え、庄内町から市街地までを幹線系統として接続する JR 吉都線（谷頭駅）や路線バス（宮崎交通、高崎観光バス）への接続路線として、地域内の唯一の交通手段である。住民の地区内の移動及び都城市街地等への移動手段確保につながることから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）による運行を確保・維持する必要がある。	都城市 （運行は交通事業者に委託）
山田	Aコース Bコース Cコース	山田町・夏尾町の地域内での買い物等の日常の移動手段や市街地までを幹線系統として接続する JR 吉都線（谷頭駅）や路線バス（宮崎交通、高崎観光バス）への接続路線として、地域内の唯一の交通手段である。住民の地区内の移動及び都城市街地等への移動手段確保につながることから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）による運行を確保・維持する必要がある。	都城市 （運行は交通事業者に委託）

8. 目標達成のための具体施策

方針1：地域特性に応じた移動サービスの役割分担の明確化や最適化を図る

施策①：需要・ニーズに応じた路線バス(地域内幹線)のサービス水準・運行形態見直し

● 事業の内容

都城市を構成するまちなか区域・市街地系生活拠点区域・田園系生活拠点区域それぞれにおける区域内の移動に加えて、区域間を結ぶ移動において、交通拠点（主要バス停や鉄道駅）へのアクセスを考慮のうえ、公共交通の車両タイプ、運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置、運賃等について見直しを検討し、運行効率化および乗継円滑化を図ります。

一度に全路線の見直しを行うことは現実的ではないので、市街地系生活拠点区域・田園系生活拠点区域においては需要が低い路線を優先的に検討する等、段階的に見直しを行ってまいります。

見直し案としては、利用者が少ない路線および区間に関して、一部運行の廃止または減便、車両の小型化、運行形態の変更（路線バスからコミュニティバス・乗合タクシーへの切り替え）及び交通事業者の変更等が考えられます。また、交通拠点との接続性・乗継利便性向上や利用者の移動ニーズに対応したダイヤへの改良を検討します。

● 実施スケジュール

年度	実施内容	
令和6年度（2024）	▶ 暫定的な運行の実施	▶ 関係機関と運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置、運賃等の見直しを検討
令和7年度（2025）		
令和8年度（2026）	▶ 本格的な運行の実施	
令和9年度（2027）	▶ 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）		

● 実施主体

都城市、交通事業者

施策②:コミュニティバス、乗合タクシー(支線)の運行形態見直し・利用機会創出の支援

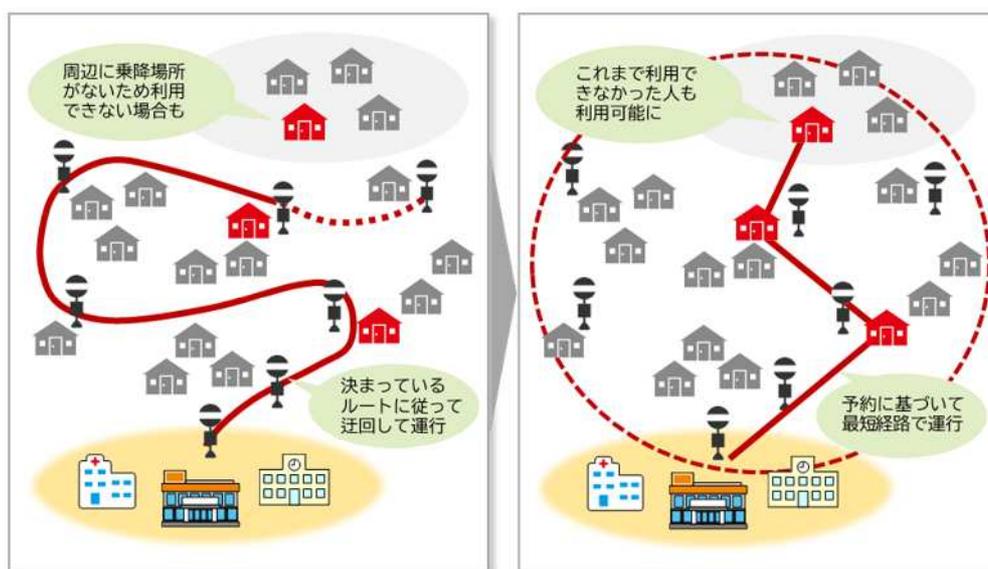
● 事業の内容

利用者が少ない路線に対して、利便性向上・利用促進を図るため、乗合タクシーの定時定路線運行から区域デマンド型運行への切り替えを検討します。公共交通利用人口を線的にカバーする定時定路線運行と比較すると、区域デマンド運行は面的なカバーが可能となるので、利用者の利便性向上につながります。

加えて、運転士不足への対応策として、事業者協力型を含めた自家用有償輸送の活用可能性を検討します。また、公共交通カバー率が低い地区の移動手段確保のため、コミュニティバス、乗合タクシー等の導入を検討します。

なお、運行形態の見直しを行う際には、住民の移動実態および移動ニーズを正確に把握し、理解を得たうえで変更を行います。そのために、適宜調査や説明会等を実施します。

移動サービスの充実に取り組むとともに、持続的な運行を可能とするためには利用者増加が必要になります。高齢者を中心とした市民の利用を促進するため、わかりやすい時刻表やマップに加え、居住エリアごとに乗継利用や移動目的別等の公共交通モデル乗り方コースを作成します。



▲乗合タクシーの定時定路線から区域デマンド型運行の切り替えイメージ

参考事例

高齢者向けの「おでかけマップ」(愛媛県西条市)

愛媛県西条市では、地域を運行する「よりそいタクシー(予約制乗合タクシー)」を使った買い物や通院での移動について、バスとの乗り継ぎ場所やバス時刻なども記載して、公共交通での外出を具体的にイメージすることができる「おでかけマップ」を作成しています。



▲「よりそいタクシー」を使ったおでかけマップ

● 実施スケジュール(運行形態の見直し)

年度	実施内容
令和6年度(2024)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行内容の見直しに係る検討 ▶ 地域・交通事業者等との協議・調整・実施
令和7年度(2025)	
令和8年度(2026)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行内容等の検討 ▶ 地域・交通事業者等との協議・調整
令和9年度(2027)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 試行的な運行 ▶ 効果・課題等の把握
令和10年度(2028)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本格運行 ▶ 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施

● 実施スケジュール(利用機会創出の支援)

年度	実施内容
令和6年度(2024)	▶ 利用促進策等の検討
令和7年度(2025)	▶ 情報提供のためのツールの作成
令和8年度(2026)	▶ 情報提供・利用促進策等の展開
令和9年度(2027)	
令和10年度(2028)	

● 実施主体

都城市、交通事業者

施策③：需要が高い路線における移動活性化

● 事業の内容

まちなか区域は住民の移動が活発であり、市内から市外への移動や市外からの来訪者が多い区域です。住民の生活に加えて、観光・交流促進の観点からも市中心部の移動・回遊手段が重要になります。

特に利用者が多い区間に関して利用促進策を検討し、移動の活性化を図ります。具体的には、同バス停にてバス停時刻表の等間隔化や発着が重なる時間帯におけるダイヤ見直し等を検討します。

また、運転士不足への対応策として、自動運転サービスのあり方や導入可能性を検討します。なお、自動運転サービスの導入は、公共交通利用者や交通事業者だけではなく、多くの関係者に影響を及ぼすため、自動運転サービスの本格導入の前に実証実験実施の検討を行います。

参考事例

自動運転バスの走行実験の実施（佐賀県佐賀市）

佐賀県および佐賀市では、令和6年に佐賀県で開催する国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会及びその後の社会実装に向けて、自動運転バスの走行実証に取り組みました。

走行実証では、JR 佐賀駅北口と SAGA サンライズパークを結ぶ“サンライズストリート”を部分運転自動化(自動運転レベル 2)の自動運転バスが走行し、事前予約により乗車体験を行っています。



▲自動運転バスによる走行実証

資料：サンライズストリート自動運転バス走行実証事業ホームページ

● 実施スケジュール（利用促進策の展開）

年度	実施内容	
令和6年度（2024）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 暫定的な運行の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行内容、ダイヤの見直し等の検討 ▶ 交通事業者等との協議
令和7年度（2025）		
令和8年度（2026）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本格運行 	
令和9年度（2027）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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）		

● 実施スケジュール（自動運転サービス導入可能性の検討）

年度		
令和6年度（2024）		
令和7年度（2025）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 自動運転サービスのあり方・導入可能性の検討 	
令和8年度（2026）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 対象区間、運行内容の検討 	
令和9年度（2027）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通事業者等との協議 	
令和10年度（2028）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 実証実験の実施 	

● 実施主体

都城市、交通事業者

施策④：デジタル技術を活用した利便性向上・運行効率化

● 事業の内容

利用者の公共交通利用の利便性向上のため、アプリを活用した時刻表やマップ等の情報発信、デジタルチケット（1日乗車券、回数券等）の導入、新たなキャッシュレス決済の導入可能性を検討します。九州各県で導入事例のある「my route」等を活用して、広域交通（鉄道、高速バス等）と地域内交通（路線バス等）とを一元的に予約や運賃支払いが可能なMaaSサービスの導入等を検討します。

加えて、待合環境改善や乗継円滑化のため、スマートバス停やデジタルサイネージの設置といったデジタル技術の活用を検討します。

施策②と関連して、乗合タクシーの区域デマンド型運行を採用した場合、AI オンデマンドの活用を検討し、利用頻度の増加や公共交通空白地域へのサービス拡大を図るとともに、交通事業者の負担軽減を図ります。

参考事例

交通事業者が連携したMaaSアプリ「my route」を活用しデジタルチケットサービスを提供（福岡県、宮崎県、長崎県、愛知県等）

JR九州・西鉄・第一交通を中心に各地の交通事業者と連携し九州・沖縄各県に展開しています。いつでもどこでもスマホで買える「デジタルチケット」のほか、個人の希望にマッチする「ルート検索・提案・予約」や、全国の観光・お出かけ情報に加え、地域ならではの情報を「イベント・スポット情報提供」として発信しています。



▲「my route」チラシ



▲スマホ画面（イメージ）

● 実施スケジュール

年度	
令和6年度（2024）	▶ デジタル技術の導入可能性、具体施策の検討
令和7年度（2025）	▶ デジタルコンテンツ設置、システムの構築
令和8年度（2026）	▶ デジタル技術の導入
令和9年度（2027）	▶ リアルタイムな状況提供の実施
令和10年度（2028）	

● 実施主体

都城市、交通事業者、関連団体

施策⑤：主要なバス停における乗り場環境整備

● 事業の内容

まちなか区域の乗降者数が多いバス停や市街地系生活拠点区域・田園系生活拠点区域の接続拠点となるバス停において、利用者の待ち時間の快適性確保のため、バス停に隣接した施設（コンビニエンスストア等）の協力のもと、イートインスペース等を活用した待合場所の確保を行い、待合環境の改善を図ります。

待合スペース確保に協力いただいた施設等の情報は、市ホームページ等を活用して利用者に情報発信を行い、周知を図ります。

参考事例

コンビニエンスストアの待合スペース「バスまちば」としての活用 (岐阜県岐阜市)

岐阜県岐阜市では、市とコンビニエンスストアで協定を締結し、バス停近くにある店舗を待合スペース「バスまちば」として提供してもらう取り組みを実施しています。

「バスまちば」はバス停から100m以内になる店舗を基本とし、店内にはデジタルサイネージ（電子看板）を設定して、バスの接近情報を見られるようにすることで乗り遅れなどを防止しています。



▲「バスまちば」パンフレット

● 実施スケジュール

年度	
令和6年度(2024)	➢ 隣接施設の活用可能性検討
令和7年度(2025)	➢ 施設管理者との協議・調整
令和8年度(2026)	➢ 隣接施設を活用した待合環境の整備
令和9年度(2027)	➢ 利用者への周知
令和10年度(2028)	

● 実施主体

都城市、交通事業者、施設管理者

方針2：広域交通の有効活用による市民生活の利便性向上、市内外の交流円滑化を図る

施策⑥：主要交通結節点の強化・乗継円滑化

● 事業の内容

乗降者数が多い鉄道駅（都城駅、西都城駅）や高速バス乗り場（都城北高速バス停）では、一定の待合環境は整備されているものの、更なる乗継利便性向上に向けた改善の余地があります。待合所へのデジタルサイネージ設置による路線バスや周辺観光情報等の情報発信や多様な利用者に対応するバリアフリー化（エレベーター、階段昇降機、スロープ、トイレ等）を検討します。

広域な移動を担う鉄道、高速バス、特急バス等について、県や周辺自治体、関係機関と連携しながら広域交通の維持に努めるとともに、方針1の施策と連携して、まちなか区域の二次交通を確保・維持していきます。

加えて、利用者に対して、デジタルサイネージやアプリを活用したりリアルタイムな路線バスの情報発信を行い、主要交通結節点（鉄道駅、バス停）の施設では案内充実を実施することで、広域交通（鉄道、高速バス、特急バス等）との乗継円滑化を図ります。

参考事例

「バスロケーションシステム」によりバス接近・遅延情報などをリアルタイムで提供（佐賀県）

佐賀県では、県全体の取組としてバスロケーションシステムの導入を進めており、スマートフォンアプリでのルート検索や乗車しようとするバスの現在位置や接近・遅延状況などがリアルタイムで確認できる仕組みを構築しています。

運行情報については、交通拠点のデジタルサイネージでも情報提供を行っています。

時刻	行先	車種
16:29	2 実行前 鳥居神社前	3
16:30	51 野センター、佐賀大学病院	2
16:30	11 佐賀駅、西都城	4
16:30	東洋	7
16:35	58 宇布、ウレオパーク前	2
16:35	28 今宿、酒崎	3
16:35	佐賀駅前、佐賀駅前、佐賀駅前	5
16:38	4 佐賀駅前	3
16:40	5 早めタウン前	1



▲佐賀駅バスターミナルでの運行情報表示 ▲スマホアプリ画面

参考事例 路線バス・高速バスへの分かりやすい案内誘導（博多バスターミナル）

福岡県福岡市の博多バスターミナルでは、建物入り口から路線バス・高速バス乗り場までの経路を色分けし、床面やエスカレーターに途切れなく表示することで、分かりやすく案内誘導を行っています。



▲ 乗り場への誘導案内

● 実施スケジュール

年度	実施内容	
令和6年度（2024）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デジタル技術の導入可能性、具体施策の検討 ▶ デジタルコンテンツ設置、システムの構築 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 誘導案内（アプリ活用、路面標示等）の取組内容等の検討 ▶ 交通事業者との協議・調整
令和7年度（2025）		
令和8年度（2026）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デジタル技術の導入 ▶ リアルタイムな状況提供の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 誘導案内の取組実施 ▶ 利用実態・課題を考慮し適宜見直し
令和9年度（2027）		
令和10年度（2028）		

● 実施主体

都城市、交通事業者、鉄道事業者、宮崎県、周辺自治体

方針3：多様な関係者との連携により地域全体で公共交通施策を展開する

施策⑦：行政と連携した運転士確保の取組み

● 事業の内容

交通事業者における運転士不足の深刻化を鑑み、行政の支援により、免許取得における補助制度の導入や移住定住促進事業との連携を進めます。交通事業者の継続的な募集活動に加えて、行政からもドライバー募集に関する情報を積極的に発信するよう努めます。

今後、自家用有償旅客運送事業が行われる場合、ドライバーの「自家用有償旅客運送認定講習」の受講料に対する支援などを検討します。

参考事例

スマホで配車しマイカーを使った「ささえ合い交通」を運行中 (京都府京丹後市丹後町)

京都府京丹後市丹後町では、町内の移動手段（公共交通）が不便になり困っている声が高まったことを受け、自家用有償旅客運送にて、住民の自家用車を利用した、住民や観光客の自由な移動をサポートする『ささえ合い交通』の運行を実施しています。運行主体はNPO法人「気張る!ふるさと丹後町」であり、住民同士の「ささえ合い」を実現する取組みを行っています。



▲「ささえ合い交通」の利用範囲

● 実施スケジュール

年度	実施内容	
令和6年度(2024)	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組内容等について検討 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置等の見直し検討
令和7年度(2025)	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー確保のための支援策の展開 	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となり、交通事業者とも連携しながら実施
令和8年度(2026)		
令和9年度(2027)		
令和10年度(2028)		

● 実施主体

都城市、交通事業者、関連団体（地域住民）

施策⑧：多様な主体と連携した利用促進策の検討・実施

● 事業の内容

交通事業者や多様な主体や関連分野とともに、今後の公共交通のあり方（公共交通の役割を明確化、関連機関との移動手手段の集約等）について検討する仕組みづくりを行います。移動ニーズに応じたサービス水準および担い手を検討します。また、市内における施設（医療、福祉、教育機関等）が主体となっている既存の移動サービスに関して、公共事業者と連携し、移動手手段を束ねることを検討します。

公共交通利用促進策について、多様な主体と協働で考えます。例えば、地域でイベント等を開催する際には、来訪者に公共交通でのアクセス情報を提供することで、住民や来訪者の公共交通利用促進を図ります。関連機関の保有施設において、公共交通利用促進の広報を実施することも考えられます。

また、持続的な運行を実現するために、協賛金確保、国庫補助活用、企業版ふるさと納税等の財源確保の取組みを検討します。

参考事例

イベントのチラシへの公共交通によるアクセス方法の掲載 (愛知県名古屋市)

愛知県名古屋市の東谷山フルーツパークでは、イベントチラシの裏面に、公共交通でのアクセス方法について、乗車するバスの「行き先」や乗降バス停なども含めて具体的に記載しています。

▼チラシ裏面に公共交通によるアクセス方法を具体的に掲載

- 交通機関
- JR中央本線・愛知環状鉄道
「高蔵寺駅」下車、南口より南へ徒歩25分
 - ゆとりーとライン(ガイドウェイバス)
「大曾根」発「高蔵寺」行き
「東谷橋(とうこくばし)」バス停下車徒歩15分
 - 市バス 地下鉄 藤が丘駅「藤が丘」発
「東谷山フルーツパーク」行き 終点下車徒歩13分



▲イベント(シダレザクラまつり)チラシ

● 実施スケジュール

年度	実施内容
令和6年度(2024)	▶ 関係機関と具体的な利用促進策、財源確保の取組みについて検討
令和7年度(2025)	▶ 交通事業者との協議、連携団体等の募集等
令和8年度(2026)	▶ 関係機関と連携した取組みの実施
令和9年度(2027)	▶ 地域イベント等開催時に公共交通に関する情報提供の実施
令和10年度(2028)	

● 実施主体

都城市、交通事業者、関連団体

施策⑨：新規サービス導入による利用促進

● 事業の内容

市民の公共交通利用のきっかけづくりのため、対象店舗で商品を購入することで運賃の割引券を配布する等、行政が交通事業者や商業施設等と連携して企画乗車券を配布する取組みの検討を行います。また、新たな利用者を獲得するため、主に市民を対象として、バス及び鉄道と関連するイベント（乗り方教室、乗務体験等）を開催します。

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

● 実施スケジュール

年度	実施内容
令和6年度(2024)	▶ 具体的な取組内容等について検討
令和7年度(2025)	▶ 交通事業者との協議、連携施設等の募集等
令和8年度(2026)	▶ 利用のきっかけとなる取組の実施
令和9年度(2027)	▶ 新規利用者獲得のためのイベント等の開催
令和10年度(2028)	

● 実施主体

都城市、交通事業者、鉄道事業者、関連団体

9. 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8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とおり設定します。なお、目標値は新型コロナウイルス感染症感染拡大以前の令和元年度の水準までの回復を目指し、設定しております。ただし、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なため、今後必要に応じて目標値の見直しを行うこととします。

表 15 目標の達成状況を評価するための指標

方針	目標 No.	評価指標	指標の定義・データ取得方法	単位	現況値 (R4)	目標値 (R10)	
1	①	1	路線バス利用者数	・ 路線バス ^{※1} の合計年間利用者数より算出 ・ 交通事業者資料・都城市資料	人/年	449,125人/年	716,000人/年
	②	2	便平均2人未満の路線数	・ 路線バス ^{※1} の年間利用者数÷年間運行便数より便平均利用者数を算出 ・ 交通事業者資料・都城市資料	系統	3系統	解消
	②	3	公共交通全体の経常収支率	・ 路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー ^{※2} の経常収支率を算出 ・ 交通事業者資料・都城市資料	%	42.3%	58.0%
	③	4	自治体 ^{※3} の財政負担額	・ 路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー ^{※2} の財政負担額より算出 ・ 交通事業者資料・都城市資料	百万円/年	148百万円/年	105百万円/年
	③	5	コミュニティバス・乗合タクシーの年間利用者数	・ 年間利用者数の合計より算出 ・ 交通事業者資料・都城市資料	人/年	9,040人/年	11,500人/年
	②③	6	公共交通カバー圏域の人口割合	・ 鉄道駅800m以内、バス停300m以内の人口割合より算出 ・ 国勢調査(人口250mメッシュ)、国土数値情報、都城市資料	%	70.0%	80.0%
2	④	7	交通結節点となる鉄道駅の乗客数	・ 都城駅、西都城駅の1日あたりの乗客数より算出 ・ 交通事業者資料	人/日	1,337人/日	1,500人/日
	④	8	乗り場環境を改善した拠点数	・ 主要交通拠点における乗り場環境改善事業を実施した拠点数より算出 ・ 都城市資料	箇所	—	2箇所
3	⑤	9	関係機関との連携した取組み数	・ 行政と連携した取組みを実施した関係機関の数を算出 ・ 交通事業者資料・都城市資料	件	—	10件

※1 都城市に運行する路線バス(地域間幹線系統、広域的バス路線、市町村補助路線)

※2 現況値(R4)は、路線バス10月~9月、コミュニティバス・乗合タクシー4月~3月の期間で年間計の合計を算出

※3 都城市及び市内公共交通に関わる自治体を含む

(2) 前回都城市地域公共交通網形成計画の目標達成状況

前回の都城市地域公共交通網形成計画で位置付けられた目標（評価指標）の達成状況は以下の通りとなり、7 指標中のうち、改善はしているものの目標を達成していない指標は2 指標、5 指標については計画策定時よりも悪化しています。下表の達成状況を考慮し、今回策定する計画への評価指標を前ページの通り設定しております。

表 16 前回網計画の評価指標達成状況

方針	指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)	実績値 (R4)	評価の考え方・方法
方針Ⅰ	①走行キロあたりの利用者数 ^{※1}	0.256 人/km	現状値以上に向上	0.205 人/km	<<時期>>H31年度（転換前・後） <<目標>>幹線・支線に基づく運行形態の転換により、路線の利用効率を向上 <<算定>>年間利用者数 ÷ 年間走行キロ
	②便平均 ^{※2} 2人未満の路線数	4系統	解消	3系統	<<時期>> H31年度（転換前・後） <<目標>>利用低迷路線の解消 <<算定>>年間利用者数 ÷ 年間運行便数
	③利用者1人あたりの運行欠損額（平均値） ^{※3}	平均374円	現状値以下に抑制	平均805円	<<時期>> H31年度（転換前・後） <<目標>>利用者1人を輸送するために必要となる公共投資額の軽減 <<算定>>年間欠損額 ÷ 年間利用者数
方針Ⅱ	④中山間地域等 ^{※4} におけるコミュニティバス・乗合タクシーの利用者数	12,053人	現状値以上に向上	8,290人	<<時期>>H31年度（転換前・後） <<目標>>市内の中山間地域等におけるコミュニティバス等の利用率向上 <<算定>>コミュニティバス等の年間利用者数
方針Ⅲ	⑤乗り場環境の改善に関する協力施設・主体数	—	10団体	9団体	<<時期>>H33年度 <<目標>>地域との連携による乗り場環境の改善 <<算定>>乗り場改善に協力を得られた団体数
方針Ⅳ	⑥路線バス満足度に関する「わからない」の割合 ^{※5}	31.0% (H28時点)	25.0%以下に減少	82.6% (R5時点)	<<時期>>H33年度 <<目標>>非利用者のバスへの関心の向上（前計画の目標達成を目指す） <<算定>>非利用者の「わからない」回答割合
方針Ⅴ	⑦住民1人あたりの公共交通の年間利用回数 ^{※6}	年間1.47回	年間1.50回	年間1.05回	<<時期>>H33年度 <<目標>>住民が公共交通を利用する割合の向上（H27利用者数をH32まで維持） <<算定>>年間利用者数 ÷ 都城市人口

※1 都城市に運行する路線バス（地域間幹線系統、広域的バス路線、市町村補助路線）の合算値

※2 都城市に運行する路線バス（地域間幹線系統、広域的バス路線、市町村補助路線）の便平均

※3 都城市に運行する路線バス（地域間幹線系統、広域的バス路線、市町村補助路線）の全体平均値

※4 田園系生活拠点地域におけるコミュニティバス・乗合タクシーの利用者数

※5 市民アンケート調査「バス等の総合的な満足度」における非利用者「わからない」の回答割合

※6 都城市内に運行する路線バス（宮崎方面・鹿児島方面除く）、コミュニティバス・乗合タクシーの年間利用者数

評価	本計画への反映
× 利用促進の取組は実施しているものの、新型コロナウイルスの影響により、感染リスクを意識した外出控え、テレワークへの転換、自家用車の使用等の行動の変化があったのではないかと推察されます。	目標未達成であり、「路線バス利用者数」として反映します。
△ H27評価時の4系統は、2系統が廃止、2系統が改善（便平均2人以上）しています。新たに3路線が便平均2人未満に該当しており、①と同様の理由から利用が減少したと推察されます。	目標未達成のため、反映します。
× 燃料費等の高騰による運行維持費増大に加え、年間利用者数が①に記載の理由から減少傾向にあることが指標の値悪化の要因と推察されます。	目標未達成であり、「都城市の財政負担額」として反映します。
× ①と同様の理由に加え、前回計画時に使用していた利用者（高齢者）数が減少したこと、近年は高齢者も運転を継続する機会が多いことから利用者が減少していると推察されます。また、乗合タクシーの予約の煩わしさが利用の妨げとなっています。	目標未達成であり、「コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数」として反映します。
△ 目標は達成していないものの、団体の協力により、既存施設活用や商業施設内にバス停・待合所の設置など、乗り場環境改善の取組みは実施されています。	未達成であり、「乗り場環境を改善した拠点数」として、反映します。
× 非利用者数のうち、わからないと回答した割合は大幅に増加しています。要因として調査方法の違いが考えられます。H28年調査時は、各指標に対する5段階評価にわからないと回答した割合でしたが、R5年は「満足している」「満足していない」「わからない」の選択肢だったため、増加したと推察されます。	公表データ等から評価ができず、別途調査を要するため、毎年のモニタリングが実施できません。従って、目標未達成ですが、反映しません。
× H27利用者の維持が目標でしたが、①と同様の理由から利用が減少したと推察されます。	目標未達成ですが、「路線バス利用者数」「コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数」の指標と類似するため集約し、反映しません。

【評価】

- ：目標達成
- △：目標未達成だが前回計画策定時より改善
- ×：目標未達成で前回計画策定時より悪化

(3) 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、柔軟に必要な対応を検討・実施することとします。

表 17 施策展開のロードマップ

方針	施策	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
方針① 地域特性に応じた移動サービスの役割分担の明確化や最適化を図る	①需要・ニーズに応じた路線バス(地域内幹線)のサービス水準・運行形態見直し	・暫定的な運行の実施 ・関係機関と運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置、運賃等の見直しを検討		
	②コミュニティバス、乗合タクシー(支線)の運行形態見直し・利用機会創出の支援	運行形態の見直し 利用機会創出の支援	・利用促進策等の検討 ・情報提供のためのツールの作成	
	③需要が高い路線における移動活性化	利用促進策の展開	・暫定的な運行の実施 ・運行内容、ダイヤの見直し等の検討 ・交通事業者等との協議	
		自動運転サービス導入可能性の検討	・自動運転サービスのあり方 ・導入可能性の検討 ・対象区間、運行内容の検討 ・交通事業者等との協議	
	④デジタル技術を活用した利便性向上・運行効率化	・デジタル技術の導入可能性、具体施策の検討 ・デジタルコンテンツ設置、システムの構築		
方針② 広域交通の有効活用による市民生活の利便性向上、市内外の交流円滑化を図る	⑤主要なバス停における乗り場環境整備	・隣接施設の活用可能性検討 ・施設管理者との協議・調整		
	⑥主要交通結節点の強化・乗継円滑化	・デジタル技術の導入可能性、具体施策の検討 ・デジタルコンテンツ設置、システムの構築 ・誘導案内(アプリ活用、路面標示等)の取組内容等の検討 ・交通事業者との協議・調整		
方針③ 多様な関係者との連携により地域全体で公共交通施策を展開する	⑦行政と連携した運転士確保の取組み	・具体的な取組内容等について検討 ・交通事業者との協議・調整	・ドライバー確保のための支援策の展開	
		・運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置等の見直し検討	・市が主体となり、交通事業者とも連携しながら実施	
	⑧多様な主体と連携した利用促進策の検討・実施	・関係機関と具体的な利用促進策、財源確保の取組みについて検討 ・交通事業者との協議、連携団体等の募集等		
⑨新規サービス導入による利用促進	・具体的な取組内容等について検討 ・交通事業者との協議、連携施設等の募集等			



	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
	<ul style="list-style-type: none"> 本格的な運行の実施 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 		
	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 地域・交通事業者等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 試行的な運行 効果・課題等の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施
	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供・利用促進策等の展開 		
	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 		
			<ul style="list-style-type: none"> 実証実験の実施
	<ul style="list-style-type: none"> デジタル技術の導入 リアルタイムな状況提供の実施 		
	<ul style="list-style-type: none"> 隣接施設を活用した待合環境の整備 利用者への周知 		
	<ul style="list-style-type: none"> デジタル技術の導入 リアルタイムな状況提供の実施 		
	<ul style="list-style-type: none"> 誘導案内の取組実施 利用実態・課題を考慮し適宜見直し 		
	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関と連携した取組みの実施 地域イベント等開催時に公共交通に関する情報提供の実施 		
	<ul style="list-style-type: none"> 利用のきっかけとなる取組の実施 新規利用者獲得のためのイベント等の開催 		

(4) 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。

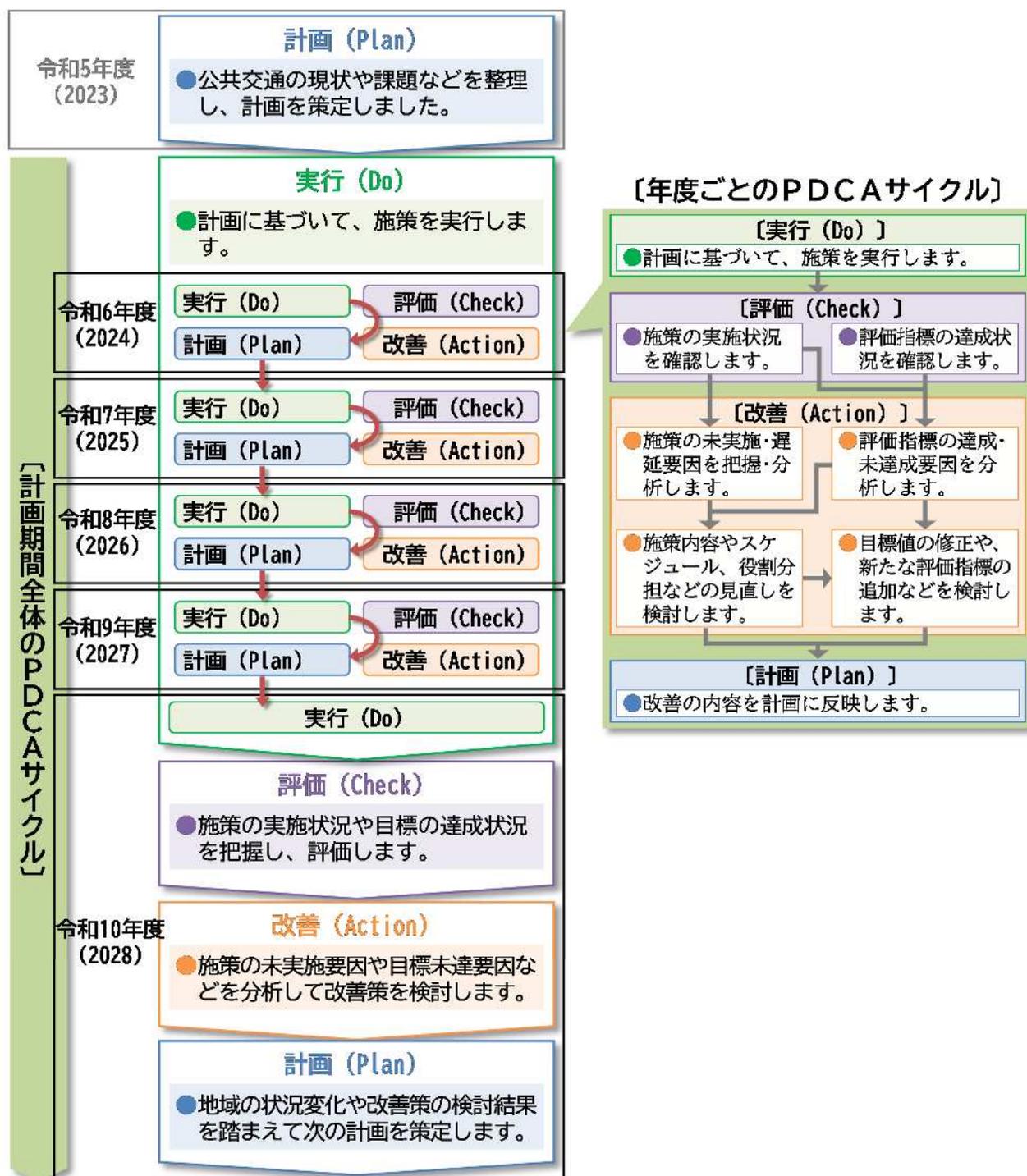


図 90 PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通会議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。

- 

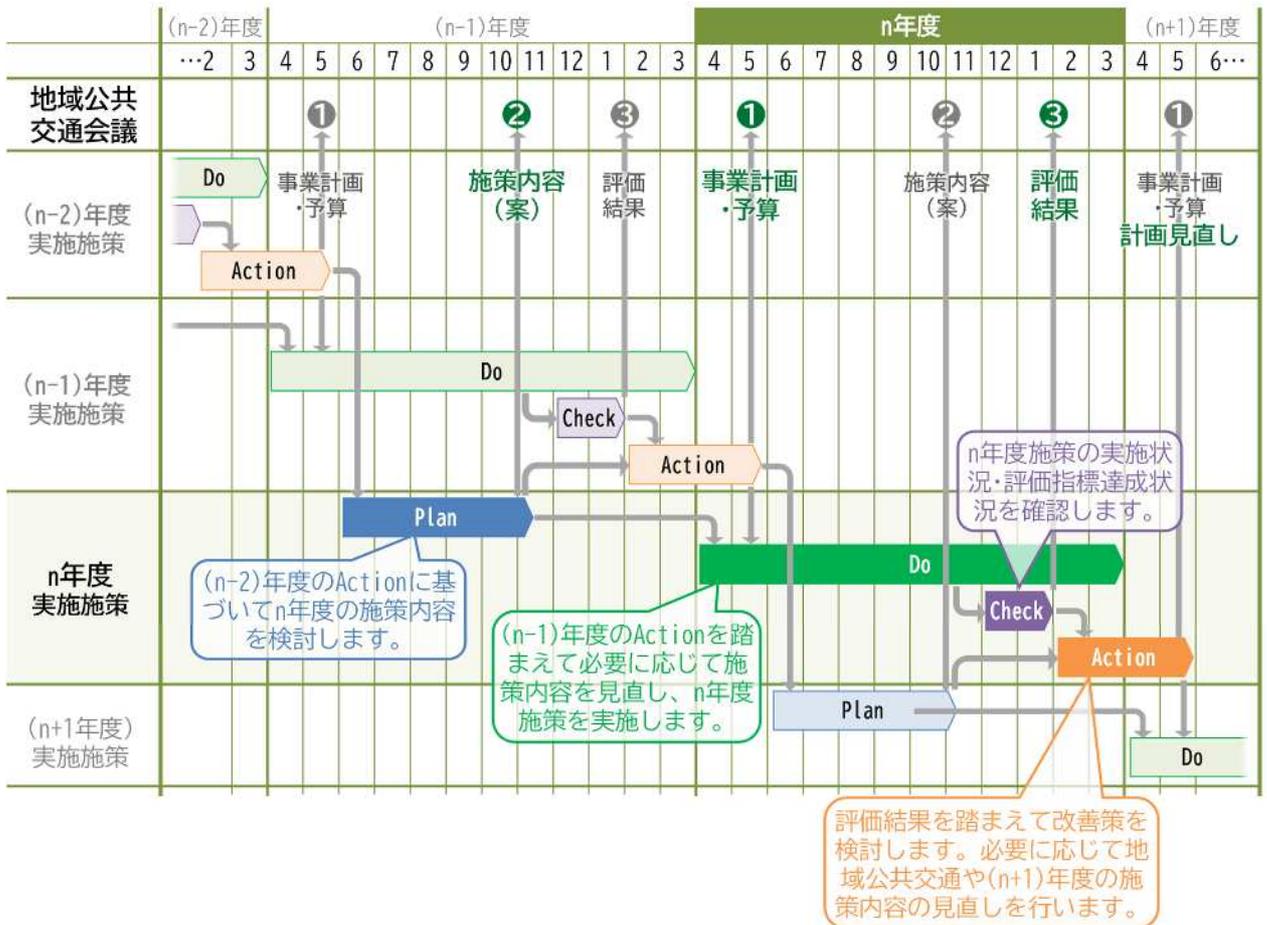
[n年度] に実施する施策については、[n-2年度] の Action (改善) に基づいて [n-1年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1年度] の地域公共交通会議で協議します。また、必要に応じて [n年度] の予算要望などを行います。
- 

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] の地域公共交通会議で協議した上で、施策を実施します。
- 

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] の地域公共交通会議で協議します。
- 

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] の地域公共交通会議で協議します。

表 18 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



都城市地域公共交通計画

令和6年3月策定

令和6年10月変更

発行：都城市地域公共交通会議

(事務局：都城市 総合政策課)

〒885-8555 都城市姫城町6街区21号

電話：0986-23-7161 FAX：0986-23-2675

E-mail：kotsu@city.miyakonojo.miyazaki.jp



都城市
地域公共交通計画

