

都城市地域公共交通網形成計画

平成29年3月
都城市



—目次—

第1章	計画概要	1
1-1	計画策定の目的	
1-2	計画の位置づけ	
1-3	計画期間	
1-4	計画の区域	
第2章	公共交通を取り巻く都城市の現況	2
2-1	市勢・地勢	
2-2	交通網の配置状況	
2-3	土地利用状況・地域の位置づけ	
2-4	人口動向・分布	
2-5	主要施設の立地状況	
2-6	市内の交通特性	
第3章	地域公共交通の現状	11
3-1	鉄道交通の運行状況	
3-2	バス交通の運行状況	
3-3	コミュニティバス等の現状	
3-4	一般タクシーの現状	
第4章	公共交通の利用実態及びニーズの把握	17
4-1	市民の外出行動・公共交通の利用実態	
4-2	利用者からみた公共交通の実態	
4-3	主要沿線施設の利用者からみた公共交通の実態	
4-4	事業者からみた公共交通の実態	
第5章	地域公共交通の課題	64
5-1	都城市が目指す地域の将来像	
5-2	地域公共交通が果たすべき役割	
5-3	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた問題点・課題の整理	
第6章	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方策	85
6-1	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた基本的な考え方	
6-2	基本方針	
6-3	計画の目標	
6-4	目標を達成するために行う事業及び実施主体	
6-5	計画期間及び事業スケジュール	
6-6	達成状況の評価方法	



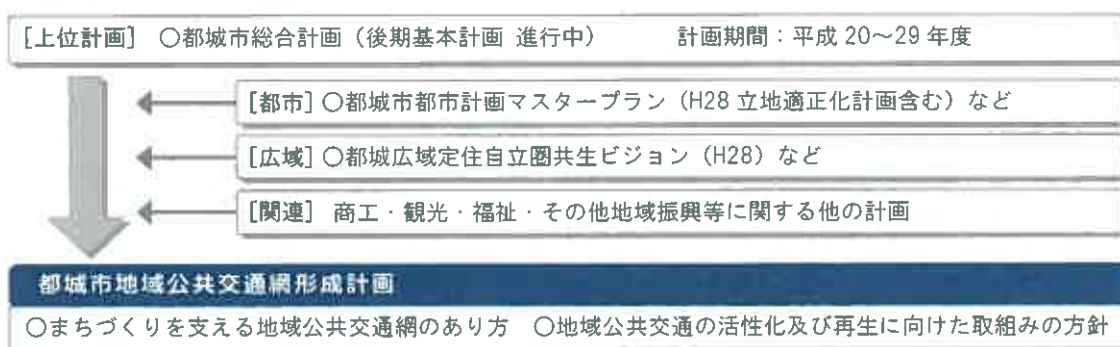
第1章 計画概要

1-1 計画策定の目的

本計画は、地域公共交通の現状、問題点・課題の整理を踏まえ、当地域に望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けた住民・交通事業者・行政の役割、取組みの方針を定めることを目的とする。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、都城市総合計画を上位計画とし、都市計画マスタープラン（H28 立地適正化計画検討中）などの関連計画に示される方針と整合を図りながら策定する。なお、本市は隣接市町にとっての中心市であることから、定住自立圏共生ビジョンなどとの整合も図る。



1-3 計画期間

本計画の期間は、社会・経済状況等の変化に応じた見直し期間を考慮し、平成 29 年度～平成 33 年度の 5 箇年とする。

1-4 計画の区域

計画区域は、都城市全域を対象とする。



第2章 公共交通を取り巻く都城市の現況

2-1 市勢・地勢

- 本市は、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町が合併して形成されており、宮崎県の南西部に位置し、宮崎市や鹿児島県の霧島市・曾於市等と接する土地に立地している。旧都城市中心部は、比較的平坦な地形となっており、東側に鱈塚山系、北西側には高千穂峰を仰ぐ盆地となっている。



図 都城市の位置図

2-2 交通網の配置状況

- 本市には、鉄道網が東西及び北部に形成され、宮崎市方面や鹿児島方面へ向かうJR日豊本線と、山田町・高崎町方面へ向かうJR吉都線の2路線が運行している。
- 道路網については、九州縦貫自動車道の宮崎線、地域高規格道路の都城志布志道路（一部供用）、国道10号や221号、222号、269号等の、他都市へアクセスする多くの主要道路網が形成されている。



図 標高及び交通ネットワーク

2-3 土地利用状況・地域の位置づけ

(1) 土地利用状況

- 本市の総面積は、約 653.36 km²（県全体の 8.4%）である。郊外部を中心に市域面積の約 6 割を占める森林地帯が広がり、市中心部や郊外部の主要道路沿線に居住지가形成されている。

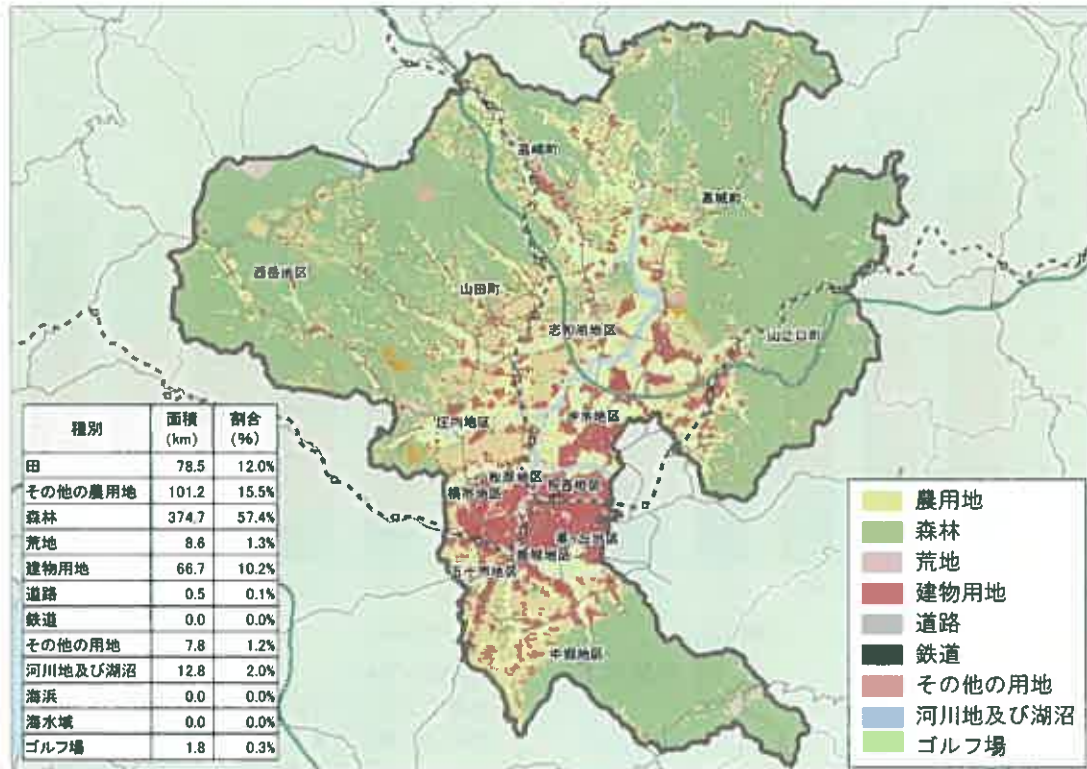


図 土地利用状況図

出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

(2) 地域の位置づけ

- 都市計画マスタープランにおいては、市内の拠点配置について「まちなか区域」、「地域生活拠点（市街地系）」、「地域生活拠点（田園系）」の 3 種を位置づけ、各拠点の特性に応じた都市整備の方針を示している。
- H28 年度から検討が進められている立地適正化計画では、「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」が選定され、コンパクトなまちづくりの実現に向けて立地の適正化が図られる（都市機能誘導区域は H28 年度、居住誘導区域は H30 年度までに選定される予定）。

2-4 人口動向・分布

(1) 人口及び世帯数の推移

- 本市の人口は、S60年をピークに微減傾向にあり、H27年は164,356人となっている。
- 将来人口の推計においても、人口減少・少子高齢化のさらなる進行が予測され、今後10年間で人口約8千人の減少、高齢化率の5%増加が見込まれている。

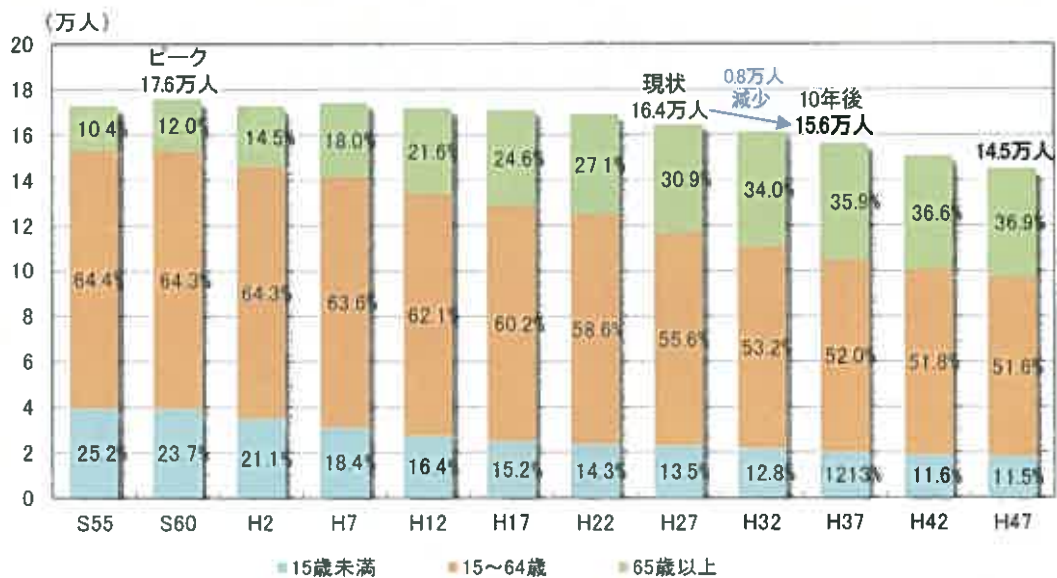


図 年齢別人口の推移(S55~H47)

出典1：S55~H27各年の国勢調査
 出典2：都市まち・ひと・しごと創生総合戦略
 (国立社会保障・人口問題研究所)

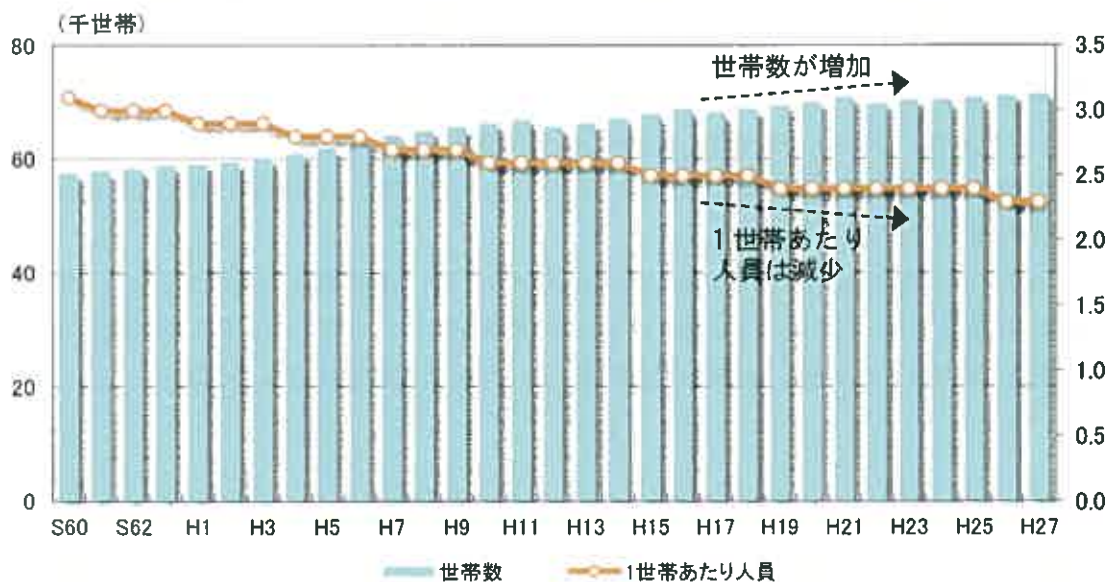


図 世帯数・1世帯あたり人員の推移(S60~H27)

出典：統計からみた都城 2015

(2) 地区別の人口構成・推移

- 地区別の人口推移は、まちなか区域及び地域生活拠点（市街地系）となる祝吉・横市・沖水・妻ヶ丘地区で居住人口が伸びている。
- 地区別の人口構成は、西岳・志和池・中郷・山之口・高城・山田・高崎地区の高齢化率が高く（平均 39.0%）、市街地部の地区に比べ、郊外部の高齢化が一層進行している。

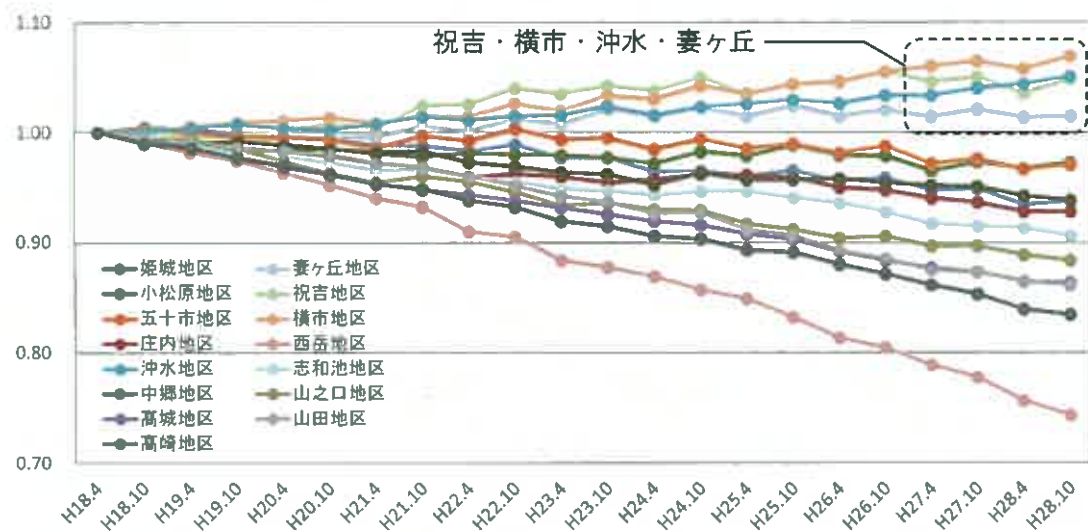


図 人口の伸び率(H18.4に対する伸び率) 出典：住民基本台帳人口

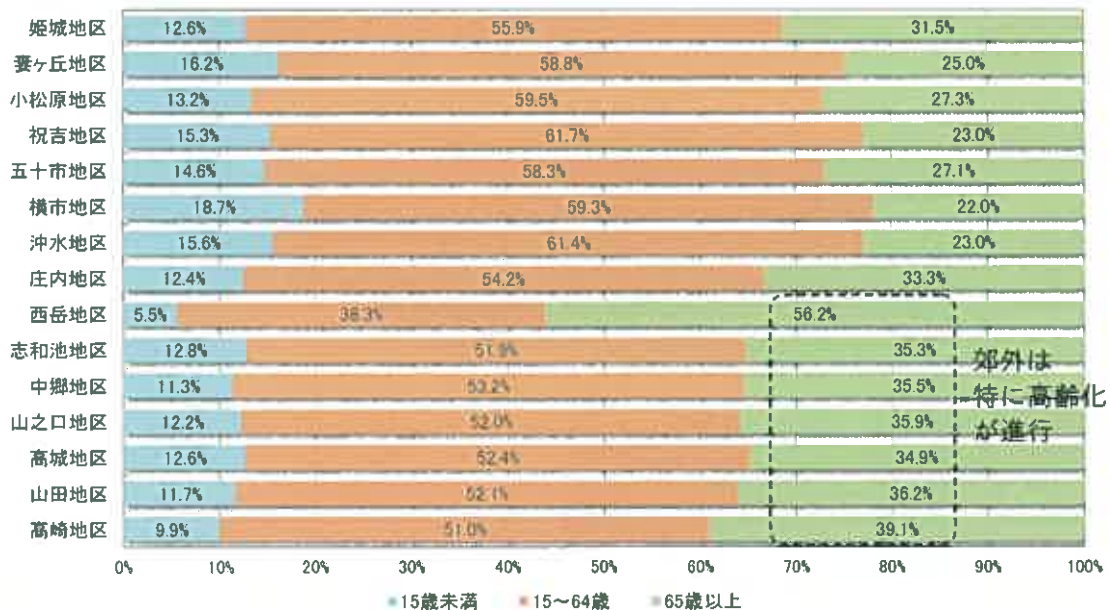


図 地区別の人口構成(H28.10) 出典：住民基本台帳人口

(3) 人口分布状況 (分布・密度)

- 本市の人口は、まちなか区域及び地域生活拠点（市街地系）に集中がみられる。その他の地域は、鉄道駅沿線、各総合支所の周辺などに一定の人口集中が見られるが、全市的に広く人口が分散している。また、山間部では居住エリアが分散して集落が形成されている。

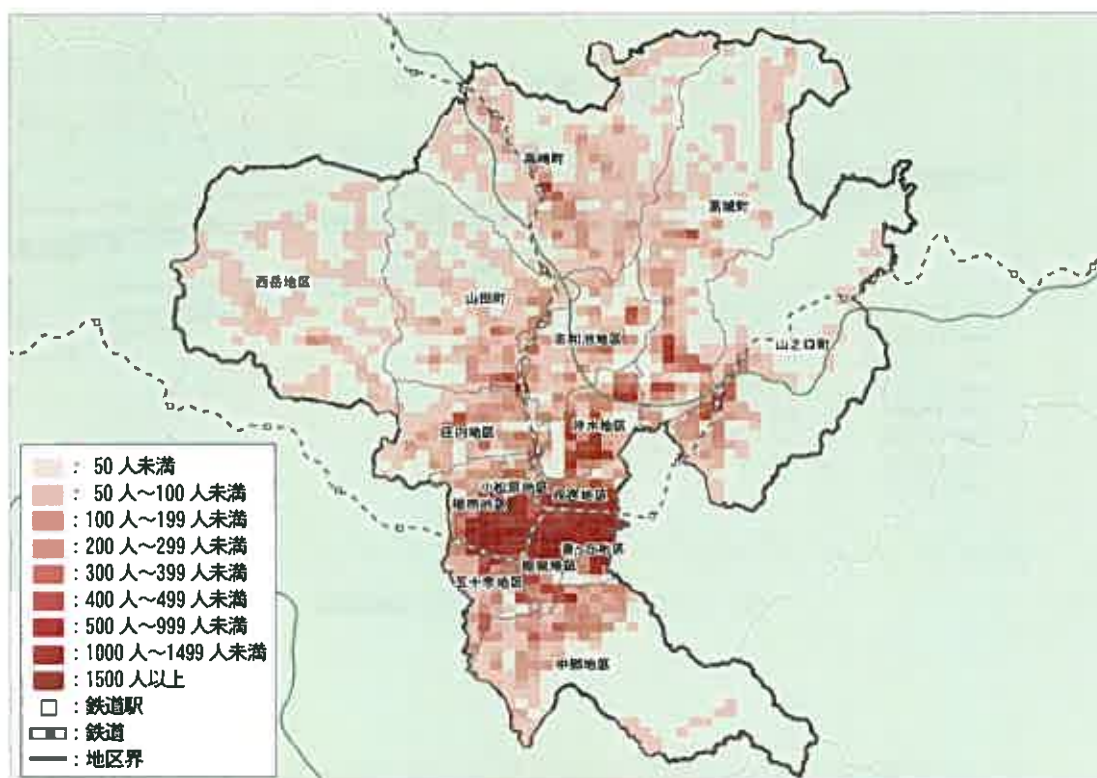


図 人口分布 出典：H22 国勢調査 500m メッシュデータ

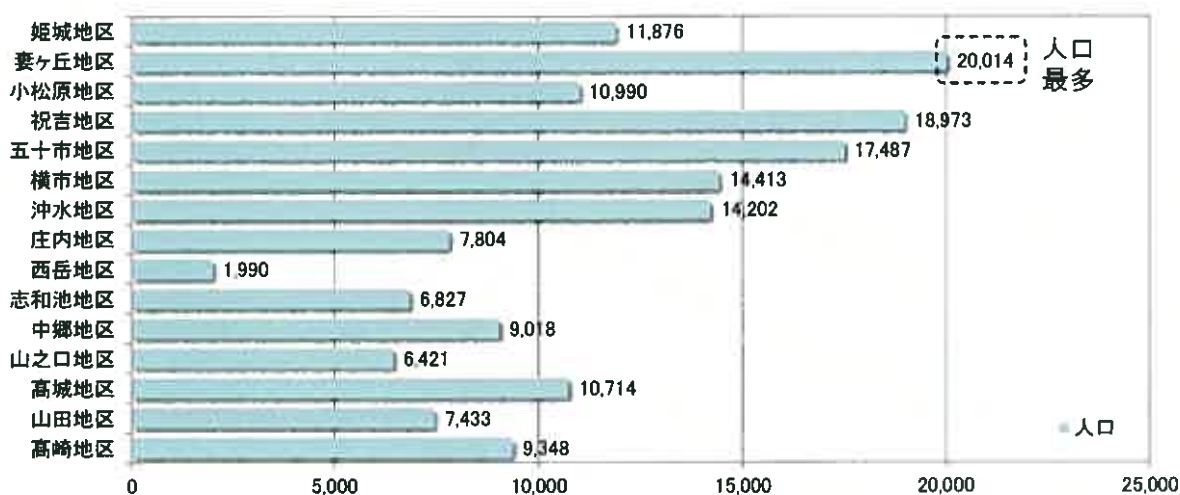


図 地区別の人口(H28.10) 出典：住民基本台帳人口

2-5 主要施設の立地状況

- 商業施設及び医療施設は、まちなか区域に位置する4地区（姫城・妻ヶ丘・小松原・祝吉）に集中して分布しており、商業施設は市内の約44%、医療施設は市内の約63%が立地している。



図 商業施設の分布(スーパー・コンビニ等)



図 医療施設の分布(病院・診療所・薬局等)

2-6 市内の交通特性

(1) 通勤・通学の特性

- 都城市在住の通勤・通学者のうち、市内で通勤・通学を行う者が88%を占め、他市町村への通勤・通学者では三股町、宮崎市、曾於市の順に流出が大きい。
- 他市町村から都城市への通勤・通学者は、上記と同様の市町（三股町、曾於市、宮崎市の順）に多く、そのほか小林市や高原町からの流入がある。

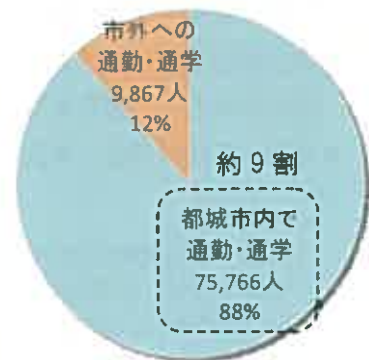


図 市民の通勤・通学状況

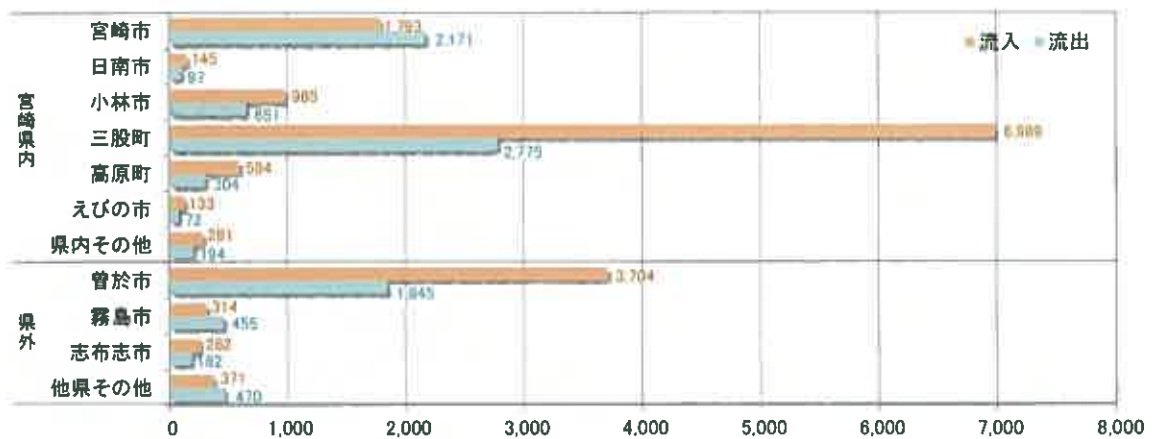


図 市外への(からの)通勤・通学状況

出典：H22 国勢調査

※従業地・通学地「不詳」を含むため、合算値は総数と一致しない

- 通勤は自家用車の利用がほとんどを占め、通学では自転車や鉄道の利用が多い。

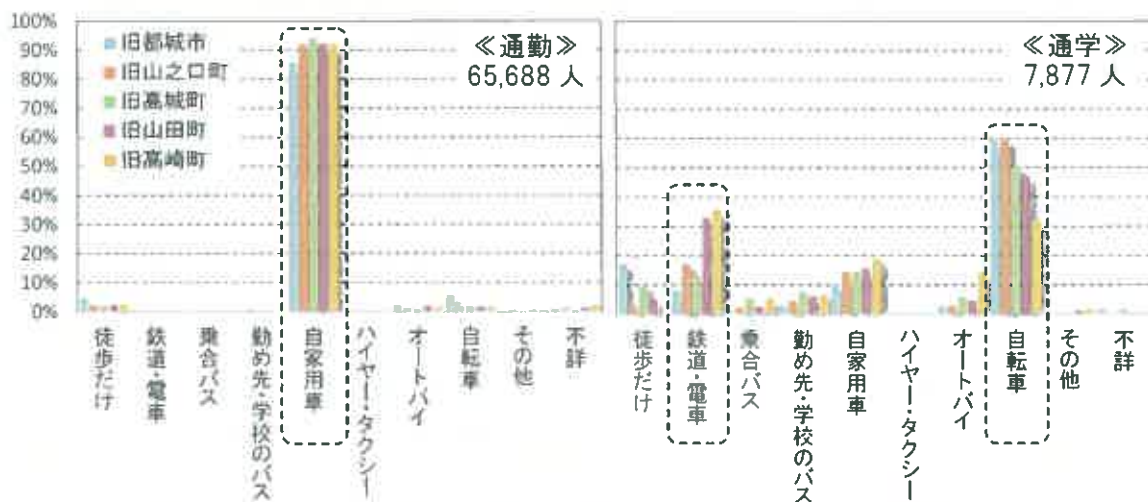


図 通勤・通学者の利用交通手段

(左:就業者 / 右:通学者)

※居住地「不詳」を含まない

(2) 買い物時の移動状況

- 商品総合では、市内での買物（旧都城市・旧山之口町・旧高城町・旧山田町・旧高崎町）は全回答の約5～6割であり、宮崎市内や三股町、鹿児島県内での買い物も見られる。
- 食品・日用雑貨は、居住地区内または市内での買い物の割合が高くなっている。

〔食品・日用雑貨の買い物先について〕

- ・旧都城市は、旧都城市域内での買い物が71～84%を占めている。
- ・旧山之口町は、町内が約22～23%、そのほか旧都城市・旧高城町・三股町の割合が高い。
- ・旧高城町は、町内が33～45%、そのほか旧都城市の割合が高い。
- ・旧山田町は、町内が45～60%を占め、そのほか旧都城市の割合が高い。
- ・旧高崎町は、町内が36～51%を占め、そのほか旧都城市や小林市の割合が高い。

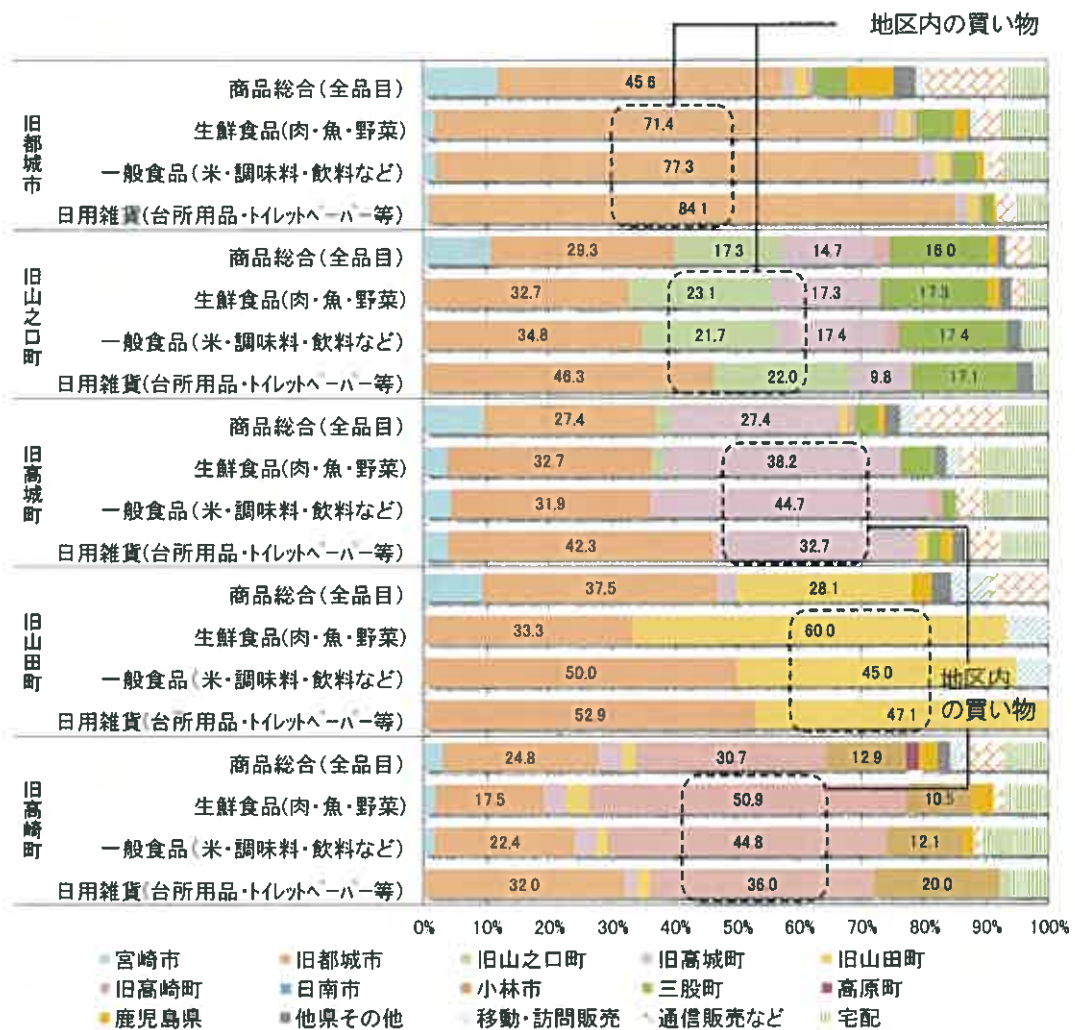


図 買い物時の移動状況 出典：H21 宮崎県消費動向調査

※商品総合（全品目）とは、衣服や電化製品を含む全品目の合計値を指す
 ※「買い物をする市町村」に関する複数回答のため、回答数の割合から算定

第3章 地域公共交通の現状

3-1 鉄道交通の運行状況

(1) 運行概要

- 本市には、都城駅を中心駅としてJR日豊本線・JR吉都線の2路線があり、JR日豊本線は1日21.5往復(別途、特急10.5往復)、JR吉都線は11往復の運行を行っている。
- 市内には計11駅が立地しており、JR日豊本線は都城、西都城、五十市、山之口、青井岳、JR吉都線は都城、日向庄内、谷頭、万ヶ塚、東高崎、高崎新田、日向新田を經由している。

表 JR日豊本線の運行状況

分類	区間	種別	運行本数	
			宮崎方面	鹿児島方面
日豊本線	小倉～鹿児島中央	普通列車	19便	24便
		特急列車	11便	10便

表 JR吉都線の運行状況

分類	区間	種別	運行本数	
			吉松方面	都城方面
吉都線	都城～吉松	普通列車	11便	11便

(2) 利用状況

- 通勤通学時の鉄道利用については全体の1.6%と少なく、利用地区は以下の通りである。駅の立地地区周辺で多い傾向があるが、駅から比較的離れた地区からの利用もみられる。

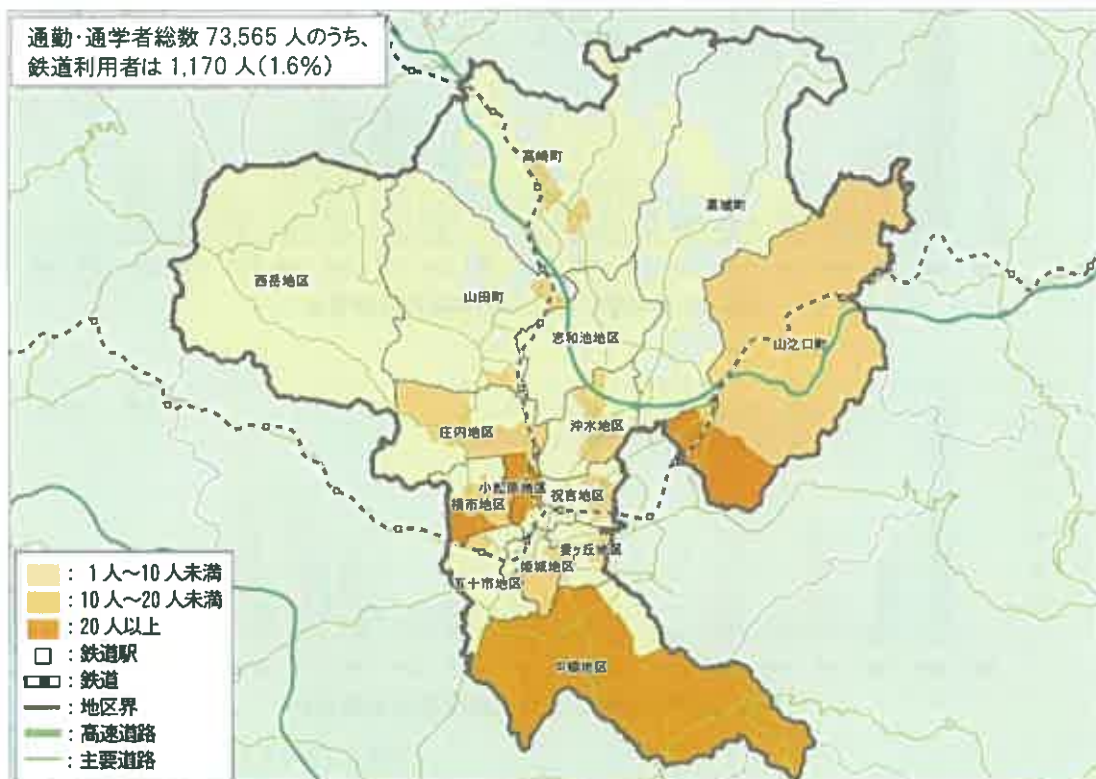


図 通勤通学時の鉄道利用者数(丁目別)

- 駅の乗降客数は都城駅が最も多く、1日平均の乗車人員は1,094人(H27)となっている。次いで、西都城駅が1日平均470人、その他の駅は1日平均約10人~200人程度である。
- 時間帯別の利用状況では、都城駅と西都城駅ともに6時台がピークとなっている。

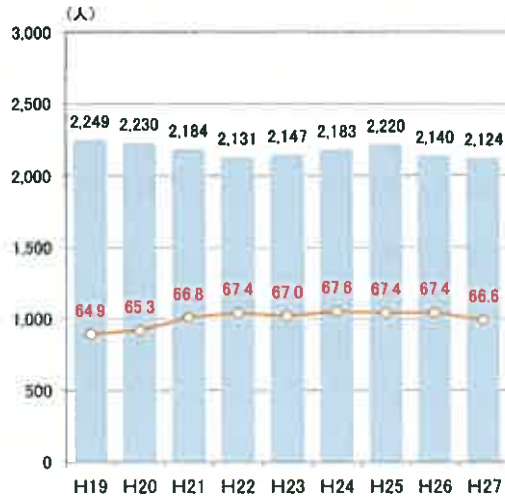


図 1 日平均乗車人員と定期利用割合 (全駅合計)

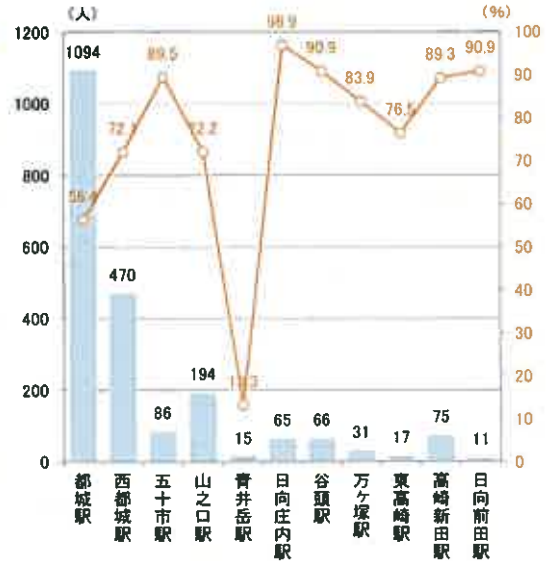


図 1 日平均乗車人員と定期利用割合 (駅別のH27乗車人員)

《時間帯別の駅利用者数》

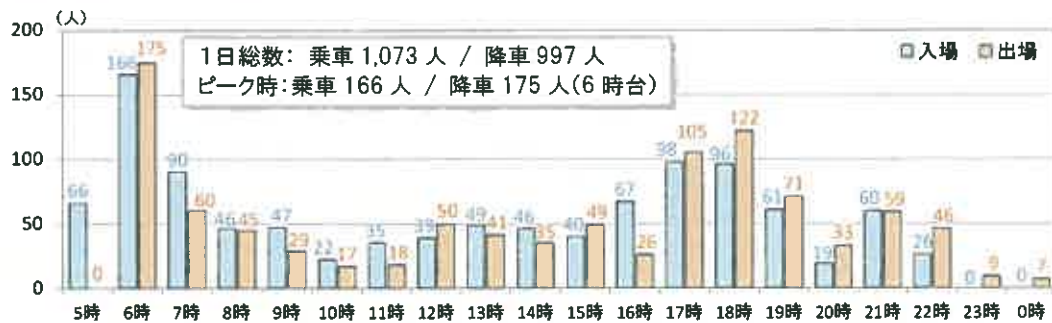


図 JR 都城駅における時間帯別利用者数

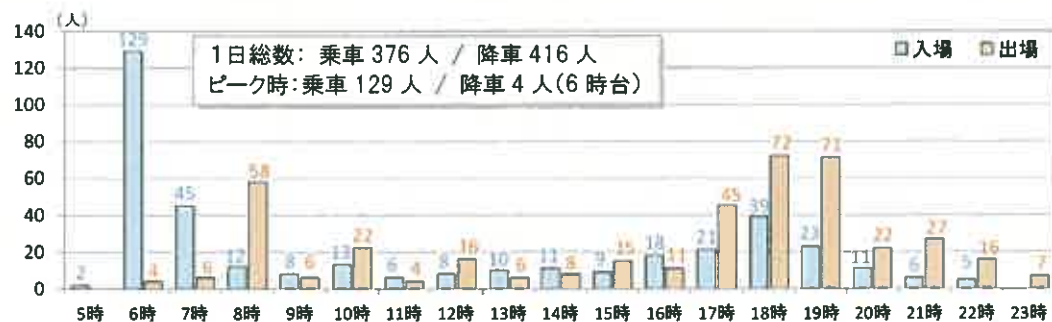


図 JR 西都城駅における時間帯別利用者数

※平成 28 年 9 月 16 日 (金) の調査結果

3-2 バス交通の運行状況

(1) 高速バスの運行概要

- 都城北高速バス停では、福岡方面、熊本方面、八代方面、長崎方面、鹿児島方面、宮崎方面へ、各社の高速バスが運行されている。
- 宮崎方面への特急バスは、宮崎交通㈱により運行されており、国道10号沿線の各バス停（西都城駅～都城～都城北入口）でそれぞれ乗降が可能である。

表 高速バスの運行状況

路線	運行概要
宮崎～福岡 「フェニックス号」	運行事業者：宮崎交通㈱、西鉄高速バス㈱、九州産交バス㈱、JR九州バス㈱ 運行本数：28往復/日(概ね30分に1本) 発着場所：都城北高速バス停
特急バス 都城～宮崎駅線	運行事業者：宮崎交通㈱ 運行本数：21.5往復/日(概ね30分に1本) 発着場所：西都城駅～都城駅～都城北入口バス停(国道10号沿線)
新八代～宮崎線 「B&S みやざき」	運行事業者：宮崎交通㈱、JR九州バス㈱、産交バス㈱ 運行本数：16往復/日(概ね1時間に1本) 発着場所：都城北高速バス停 ※JR新八代駅から九州新幹線と接続
熊本～宮崎線 「なんぷう号」	運行事業者：宮崎交通㈱、九州産交バス㈱ 運行本数：14往復/日(概ね1時間に1本) 発着場所：都城北高速バス停
鹿児島～宮崎線 「はまゆう号」	運行事業者：宮崎交通㈱、南国交通㈱ 運行本数：7往復/日(概ね2時間に1本) 発着場所：都城北高速バス停
長崎～宮崎線 「ブルーロマン号」	運行事業者：宮崎交通㈱、長崎県営バス 運行本数：2往復/日(7時台および16時台に運行) 発着場所：都城北高速バス停
福岡～宮崎線 「みとシティライナー」	運行事業者：美登観光バス 運行本数：2往復/日(往路-8、9時台、復路-20、21時台) 発着場所：都城北高速バス停
福岡～宮崎線 「サンマリンライナー」	運行事業者：南九州観光バス(有) 運行本数：3往復/日(往路-7,9,11時台、復路-18,20,22時台) 発着場所：都城北高速バス停



図 都城北高速バス停



図 最寄りバス停(左:宮崎交通㈱ / 右:(有)高崎観光バス)



(2) 路線バスの運行概要

- 路線バスは 48 系統が運行しており、このうち 36 系統が宮崎交通(株)・宮交タクシー(株)、7 系統が三州自動車(株)、4 系統が(有)高崎観光バス、1 系統が(株)中央タクシーとなっている。
- H27 運行実績においては、運行系統の 7 割以上が赤字系統であり、国や県、市町村、運行事業者の欠損補てんにより運行が維持されている。

表 路線バスの運行状況(H28)

方向	通し番号	系統名	分類	事業者	キロ程(km)	運行回数			運行補助		
						平日	土	日祝	国	県	市町村
都城市中心部	1	イオンモール都城～都城駅	自主運行	宮崎交通	0.9	15.0	15.0	14.0			
	2	西都城～藤元病院～イオン都城	自主運行	宮崎交通	2.6	15.0	10.5	6.5			
	3	(循環)イオンモール～一万城団地～都城駅～イオンモール	自主運行	宮崎交通	15.1	1.0	-	-			
	4	(循環)都城駅～一万城団地～都城駅	自主運行	宮崎交通	13.3	1.0	-	-			
	5	イオンモール～一万城団地～イオン都城	自主運行	宮崎交通	11.7	6.5	4.5	4.5			
	6	中直蒲原～イオンモール～島津邸～イオン都城	自主運行	宮崎交通	11.7	0.5	0.5	0.5			
	7	(循環)イオン都城～島津邸～イオンモール～直蒲原	自主運行	宮崎交通	23.1	4.0	4.0	4.0			
	8	イオンモール～都原団地～久保原	自主運行	宮崎交通	10.0	6.5	7.5	7.5			
	9	久保原～自衛隊前～西都城	自主運行	宮崎交通	3.2	0.5	-	-			
	10	久保原～都原団地～都城SC	自主運行	宮崎交通	14.1	6.5	3.5	3.5			
	11	都城SC～早水公園～久保原	市町村補助	宮崎交通	9.5	7.0	7.0	7.0			○
	12	都城駅～泉ヶ丘高校前～都城商業高校前	自主運行	宮崎交通	2.3	0.5	-	-			
	13	西都城～宮丸町～都原団地	自主運行	宮崎交通	3.0	0.5	-	-			
	14	都城駅～都城高専前	自主運行	三州自動車	10.0	9.0	5.5	-			
山田・平山・萩の尾方面	15	イオンモール都城～山田～熊野神社前	地域間幹線系統	宮崎交通	20.3	4.0	4.0	3.0	○	○	
	16	都城駅～大古川・山田～平山	広域的バス路線	宮崎交通	18.7	1.0	1.0	1.0		○	○
	17	都城駅～湯ぼぼ～温泉交流C～平山	広域的バス路線	宮崎交通	25.6	2.0	2.0	1.0		○	○
	18	都城駅～かかしの里湯ぼぼ～温泉交流C～山田	広域的バス路線	宮崎交通	22.0	1.0	1.0	1.0		○	○
	19	熊野神社～萩の尾	市町村補助	宮交タクシー	6.3	2.0	2.0	1.0			○
	20	田中～万ヶ塚～山田(吉支所) ※デマンド方式	市町村補助	中央タクシー	5.1	(1.0)	-	-			○
高崎・小林方面	21	都城市役所～木之内内～ラスバ高崎	自主運行	高崎観光バス	-	4.0	4.0	-			
	22	西都城～北原町～小林	地域間幹線系統	宮崎交通	39.1	3.0	2.0	1.0	○	○	
	23	西都城駅～イオンモール～小林	地域間幹線系統	宮崎交通	40.9	4.0	3.0	3.0	○	○	
炭床方面	24	都城市役所～炭床	自主運行	高崎観光バス	-	9.0	4.0	4.0			
雀ヶ野方面	25	中央待合所～栄町～雀ヶ野 H28新設	広域的バス路線	高崎観光バス	-	7.5	3.0	3.0		○	○
霧島神宮方面	26	都城駅～関之尾～高千穂牧場～霧島神宮 H28新設	広域的バス路線	高崎観光バス	-	7.5	3.0	3.0		○	○
山之口・青井岳方面	27	西都城～北原町・山之口・学校下～上野上	広域的バス路線	宮崎交通	16.7	1.0	1.0	1.0		○	○
	28	西都城駅～イオンモール～青井岳温泉	広域的バス路線	宮崎交通	26.3	2.0	2.0	2.0		○	○
	29	西都城駅～イオンモール～上野上	広域的バス路線	宮崎交通	17.8	1.0	1.0	1.0		○	○
	30	西都城駅～青井岳温泉	広域的バス路線	宮崎交通	25.2	2.0	2.0	2.0		○	○
	31	七野～青井岳温泉	自主運行	宮崎交通	7.1	4.0	4.0	4.0			
川原谷方面	32	イオン都城～妻ヶ丘 イオンモール都城 都城駅～川原谷	地域間幹線系統	宮崎交通	16.9	6.5	3.0	3.0	○	○	
安久温泉・上尾平野方面	33	イオンモール都城～安久温泉	市町村補助	宮崎交通	9.9	2.5	2.5	3.0			○
	34	イオンモール都城～中郷中～安久温泉	市町村補助	宮崎交通	13.7	2.0	2.0	1.0			○
	35	馬越～安久温泉～上尾平野 ※デマンド方式 H28新設	市町村補助	宮交タクシー	-	2.5	2.5	1.0			○
三股駅方面	36	都城駅～広原～三股駅前	広域的バス路線	宮崎交通	8.3	9.0	9.0	9.0		○	○
	37	都城駅～五文字～宮村学校下	市町村補助	宮崎交通	10.2	3.5	3.5	3.0			○
宮崎方面	38	西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅	地域間幹線系統	宮崎交通	57.9	3.5	3.5	3.5	○	○	
	39	(特急)西都城～高導道～宮崎空港～宮崎駅	地域間幹線系統	宮崎交通	57.9	19.0	18.0	18.0	○	○	
	40	(特急)西都城～生目台～宮崎駅	自主運行	宮崎交通	59.4	0.5	0.0	0.0			
	41	宮崎～花見～雀ヶ野	地域間幹線系統	宮崎交通	31.5	7.0	3.0	3.0	○	○	○
志布志方面	42	西都城～宮交シティ～日向学院	自主運行	宮崎交通	57.0	2.0	0.0	0.0			
	43	都城～岩川～松山駅～稚児松～志布志	地域間幹線系統	三州自動車	44.0	3.5	3.5	2.5	○	○	
鹿屋方面	44	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋	地域間幹線系統	三州自動車	55.2	6.0	6.0	4.0	○	○	○
	45	都城～岩川～野方～鹿屋	自主運行	三州自動車	-	2.0	2.0	2.0			
曾於・財部・園分方面	46	都城～財部～吉ヶ谷公民館	広域的バス路線	三州自動車	23.9	2.0	2.0	-		○	○
	47	都城～通山～牧之原D1	広域的バス路線	三州自動車	26.5	3.0	3.0	-		○	○
	48	都城～財部～柴達	広域的バス路線	三州自動車	22.2	1.0	1.0	-		○	○

※系統 11「都城SC～早水公園～久保原」は、運行している全区間を表示しており、補助対象となっている区間は「萩原～早水公園～体育文化センター」


3-3 コミュニティバス等の現状

(1) 運行概要

- 高城地区・高崎地区・山之口地区はコミュニティバス等が運行しており、バス路線等から離れた地域における住民の日常的な移動手段としての役割を担っている。

表 コミュニティバス等の運行状況

方向	通し番号	系統名	分類	事業者	運行回数
高城地区	1	本八重～山之口総合支所	市町村補助	高崎観光バス	週2日(月・金) 1.0往復
	2	原中～さくらの里	市町村補助	高崎観光バス	" 1.5往復
	3	旧田辺小～高城総合支所	市町村補助	高崎観光バス	週2日(火・木) 1.0往復
	4	岩屋ヶ野～さくらの里	市町村補助	高崎観光バス	" 1.0往復
高崎地区	5	バス Aコース(高崎)	市町村補助	高崎観光バス、 おくつタクシー	週2日(月・水) 1.0往復
	6	バス Bコース(高崎)	市町村補助		週2日(火・金) 1.0往復
	7	バス Cコース(高崎)	市町村補助		" 1.0往復
	8	バス Dコース(高崎)	市町村補助		週2日(月・水) 1.0往復
	9	タクシー Aコース(高崎)	市町村補助		週4日(月・火・木・土) 1.0往復
	10	タクシー Bコース(高崎)	市町村補助		週2日(月・金) 1.0往復
山之口地区	11	山之口デマンドタクシー 北東部 ※デマンド方式	市町村補助	銀星タクシー	週2日(火・金) 3.0往復
	12	山之口デマンドタクシー 南部 ※デマンド方式	市町村補助	銀星タクシー	週3日(月・水・木) 3.0往復

 コミュニティバスに関する新たな試み
 これまで公共交通空白地域であった庄内地区では、平成28年11月17日から、移動手段確保における市民協働の可能性を検証する「市民協働型コミュニティバス」の実証運行がなされている。

3-4 一般タクシーの現状

(1) 運行概要

- 都城市内では、計9社のタクシー事業者(一般乗用旅客自動車運送事業)が運行を行っており、市民の通院・買い物時などの日常的な移動を支えている。

表 タクシー等の運行状況

事業者名	営業所立地エリア	料金
宮交タクシー 株式会社	姫城	距離制・時間制
株式会社 中央タクシー	妻ヶ丘/庄内	
有限会社 銀星タクシー	山之口/高城	
株式会社 おくつタクシー	祝吉/高崎	
株式会社 富士タクシー	五十市	
有限会社 つばめタクシー	姫城/妻ヶ丘	
株式会社 A交通都城	小松原	
南九交通タクシー	横市	
有限会社 川東タクシー	祝吉	



第4章 公共交通の利用実態及びニーズの把握

注意点 利用実態調査の集計値は、百分率を用いて表記しており、各項目の合算値は端数処理により、合計が100%に完全に一致しないものがある。

4-1 市民の外出行動・公共交通の利用実態

都城市在住で15歳以上の市民を対象としたアンケート調査を通じて、市民の外出行動や公共交通の利用実態、公共交通へのニーズなどの把握を行った。

表 調査概要

調査期間	平成28年9月中旬～平成28年10月初旬(2週間程度)
調査対象	地区別に無作為抽出した15歳以上の市民
調査手法	郵送によるアンケート票の配布・回収
配布・回収票数	配布:6,750票(地区毎450票) 回収:2,498票(回収率37.0%)

〈配布・回収状況について〉

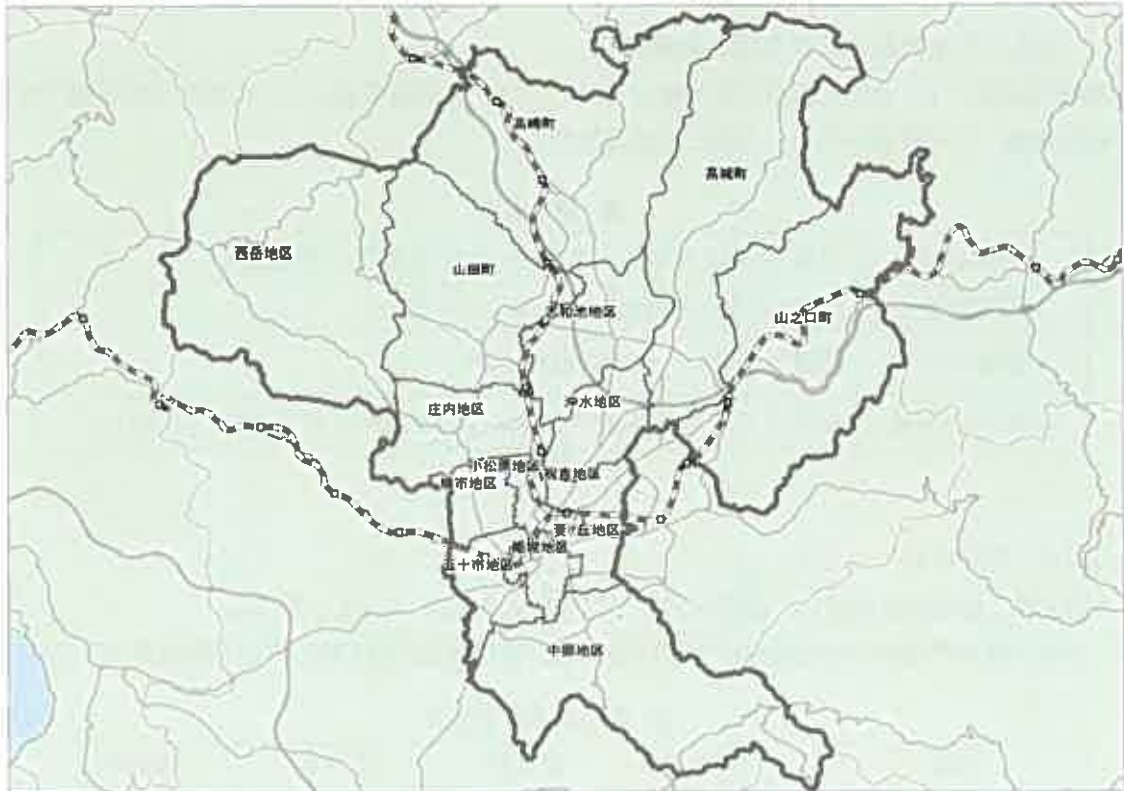
- 地区毎に配布数を設定し、回収状況については以下のようにになっている。

※前「都城市地域公共交通総合連携計画」は、配布数6,750票に対して回収率25.5%

表 各地区の回収状況

地区	人口	配布数	回収数	回収率
姫城地区	12,768	450	196	43.6%
妻ヶ丘地区	19,890	450	195	43.3%
小松原地区	11,357	450	160	35.6%
祝吉地区	19,099	450	202	44.9%
五十市地区	17,759	450	212	47.1%
横市地区	13,428	450	174	38.7%
庄内地区	7,790	450	122	27.1%
西岳地区	2,337	450	79	17.6%
沖水地区	13,863	450	175	38.9%
志和池地区	6,842	450	146	32.4%
中郷地区	8,917	450	144	32.0%
山之口地区	6,635	450	147	32.7%
高城地区	11,191	450	221	49.1%
山田地区	7,809	450	161	35.8%
高崎地区	9,917	450	132	29.3%
無回答	-	-	32	7.1%
合計		6,750	2,498	37.0%

- 調査結果の分析については、地区別・年齢別などで分類しながら行い、分類地区は以下に示す計 15 地区に従って分析を行った。



(1) 回答者の属性

- 回答者の属性（性別・年齢・職業）については、以下のようになっている。

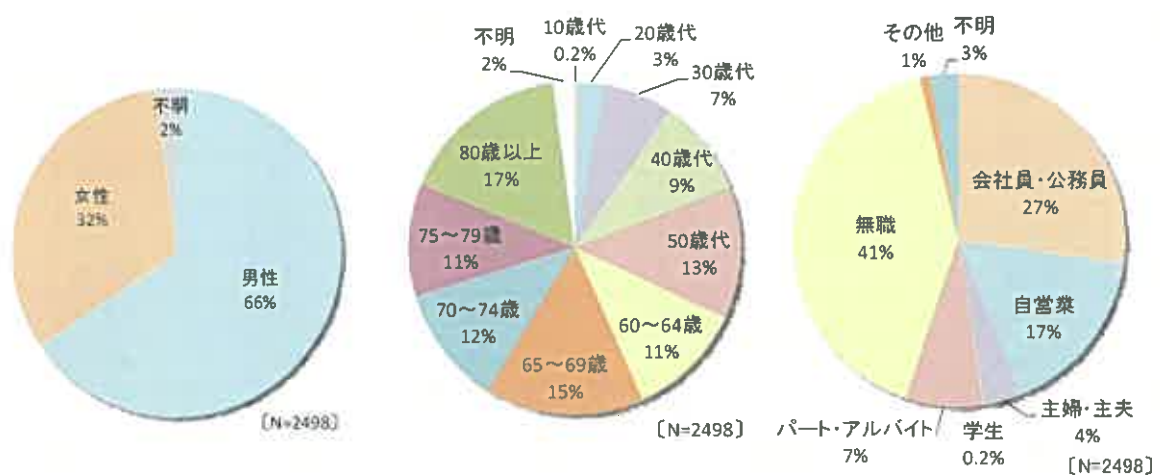


図 性別・年代・職業

(2) 日常的な外出行動について

1 普段利用する主な交通手段

- 普段の主な交通手段は、「自動車・バイク」が約 75%を占めており、市民の生活にマイカー等の利用が浸透していることが伺える。
- 地区別では、まちなか区域よりも郊外部の方が「自動車・バイク」の選択率が高い傾向がある。



図 普段の主な交通手段(最も利用頻度が高いもの)

2 自動車等の保有・利用状況

- 自動車等の保有・利用状況では、「自動車等を利用している」が全体の 80%を占めている。
- 一方、「家族が保有しているが、仕事等の都合で日中は送迎を頼めない」または「同居者全員が自動車等を保有していない」が 9%おり、自動車等を自由に利用できない市民が確認できる。

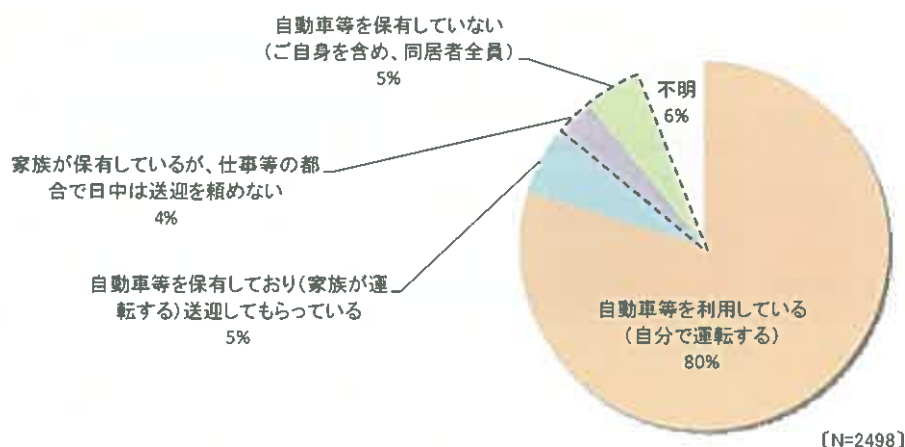


図 自動車等の利用状況

3 運転免許の保有状況

- 運転免許については、全体の約 85%が保有しており、65 歳以上は年齢が上がるにつれて保有率が下がっている。
- 65 歳以上の免許保有者のうち、全体の 40%が免許返納への考えを示している。

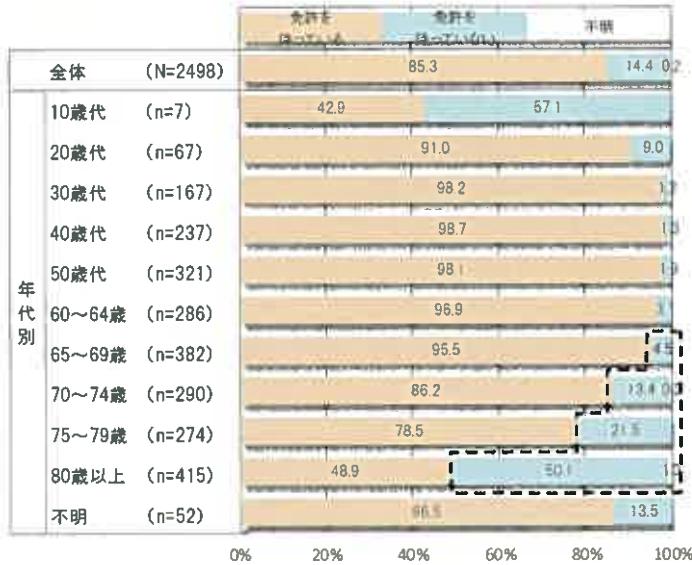


図 運転免許の保有(年代別)

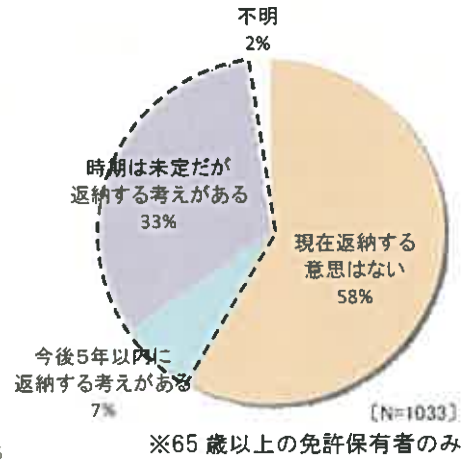


図 免許返納への考え

4 普段の主な外出頻度(外出目的別)

- 外出頻度が最も多い通勤・通学では、「週 5 回」以上が約 8 割 (83.5%) となっている。
- 買い物目的での外出は、「週 3 回 (21.9%)」が最も多く、次いで「週 2 回 (20.8%)」である。
- 通院目的での外出は、「月 1 回 (40.4%)」が多く、次いで「その他 (27.2%)」となっている。

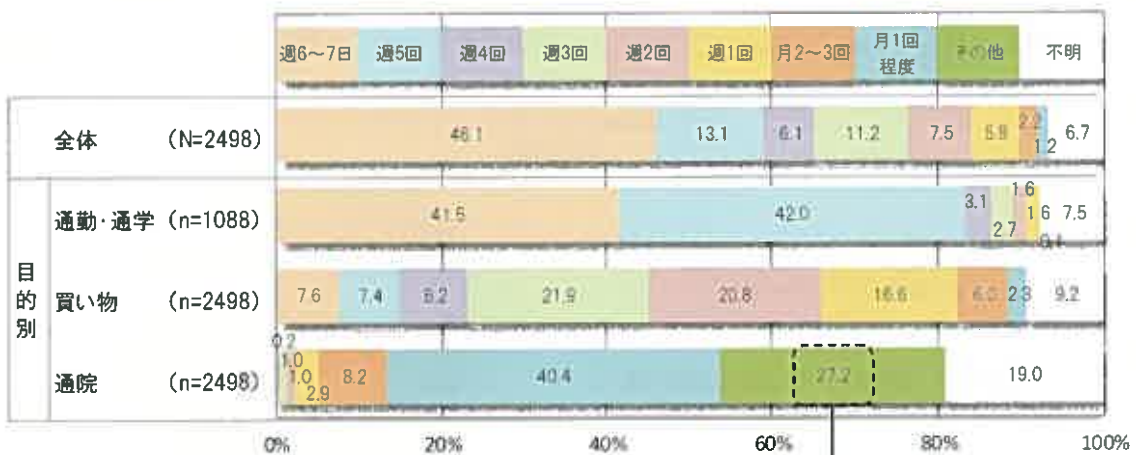


図 普段の主な外出頻度(目的別)

その他は「病気や怪我などで必要になった場合のみ」等

5 主な出発時間・帰宅時間（外出目的別）

- 通勤・通学目的は、出発時間は「7時ごろ（43.2%）」や「8時ごろ（25.6%）」が多く、帰宅時間は「18時ごろ（32.6%）」が最も多くなっている。
- 買い物目的での外出は、出発時間は「10時ごろ（20.1%）」が最も多く、帰宅時間は「12時ごろ（12.5%）」や「17時ごろ（10.0%）」が多い。
- 通院目的での外出は、出発時間は「8時ごろ（15.7%）」「9時ごろ（20.5%）」「10時ごろ（14.9%）」が多く、帰宅時間は「11時ごろ（16.8%）」「12時ごろ（19.8%）」が多い。

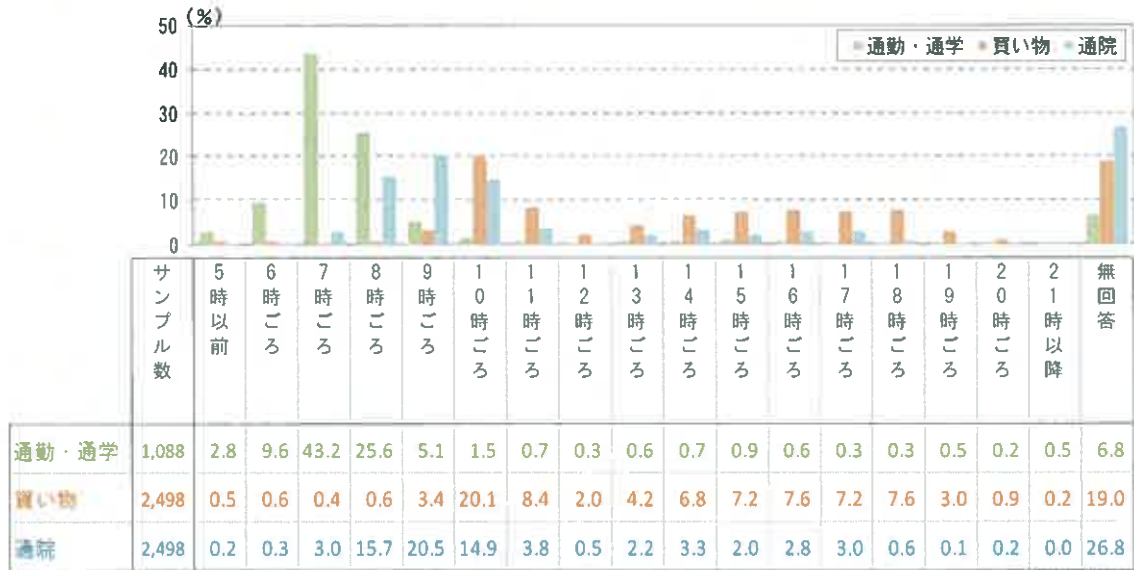


図 出発時間(目的別)

(単位：%)

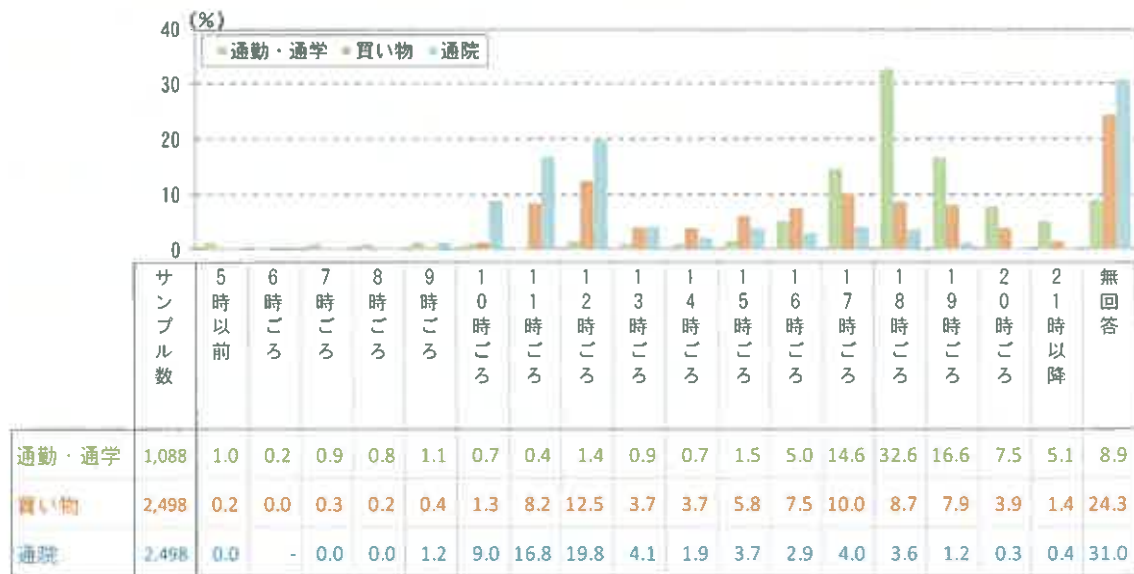


図 帰宅時間(目的別)

(単位：%)

6 通勤・通学時の行動について

- 通勤・通学では、回答者2,498名のうち1,088名から回答を得ており、通勤・通学先は市内が約78%、市外が約15%の割合となっている。
- 市内の通勤・通学先については、全回答のうち姫城・沖水地区がそれぞれ約16%占めており、各地区からの通勤・通学移動が集中している状況がみられる。

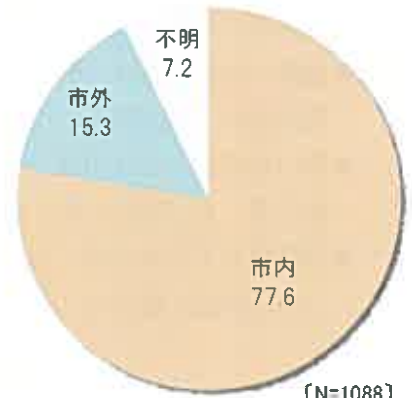


図 通勤通学先の割合

図 地区別にみた通勤通学先の割合(市内)

居住地	目的地	サンプル数	姫城地区	養ヶ丘地区	小松原地区	祝吉地区	五十市地区	横市地区	沖水地区	庄内地区	西岳地区	志和池地区	中郷地区	山之口地区	高城地区	山田地区	高崎地区
姫城地区	66	40.9	10.6	9.1	9.1	9.1	3.0	9.1					3.0	1.5	3.0	1.5	
養ヶ丘地区	74	29.7	28.4	4.1	12.2	4.1			10.8			1.4	6.8	1.4	1.4		
小松原地区	64	10.9	9.4	28.1	12.5	4.7	6.3	12.5	4.7			1.6	1.6	1.6	1.6	4.7	
祝吉地区	77	14.3	6.5	9.1	26.0	2.6	2.6	23.4	2.6			2.6	1.3	1.3	3.9	2.6	1.3
五十市地区	65	20.0	3.1	9.2	10.8	29.2	12.3	7.7	3.1			1.5				3.1	
横市地区	63	7.9	1.6	11.1	7.9	14.3	22.2	17.5			1.6	1.6	4.8		3.2	3.2	3.2
沖水地区	65	15.4	6.2	12.3	9.2	1.5	1.5	38.5	1.5	1.5					9.2	3.1	
庄内地区	38	13.2		26.3	5.3			2.6	15.8	13.2	2.6				7.9	10.5	2.6
西岳地区	15			13.3	13.3	13.3	13.3	6.7	13.3	26.7							
志和池地区	44	18.2	2.3	2.3	2.3	2.3	4.5	13.6				27.3	2.3		15.9	4.5	4.5
中郷地区	29	13.8	10.3	24.1	6.9	13.8	6.9	3.4	3.4	3.4	3.4		10.3			3.4	
山之口地区	39	2.6	7.7	7.7	10.3	2.6	5.1	10.3				2.6		38.5	10.3		2.6
高城地区	60	3.3	5.0	5.0	6.7			21.7	3.3	1.7	3.3	1.7	5.0	40.0			3.3
山田地区	38	10.5	2.6	13.2	10.5	5.3	2.6	13.2				5.3	2.6			28.9	5.3
高崎地区	34	5.9	2.9	2.9	11.8	2.9		20.6				2.9		2.9	2.9	5.9	38.2
計	771	15.7	7.5	11.3	10.9	7.0	5.3	16.1	2.3	1.2	3.1	2.2	3.0	7.0	3.9	3.5	



図 全市的な通勤通学時の移動実態

※上記は、総回答数に対する件数の割合「回答数/総回答数」

- 帰宅時の行動では、全体の33%が「別の場所に立ち寄って帰宅する」と回答し、その頻度は「週5回以上(26%)」が最も多く、次いで「週2回(24%)」や「週3回(23%)」が多い。
- 立ち寄り先の箇所数は、「1箇所程度(65%)」または「2箇所程度(21%)」で全体の約86%を占めており、「スーパー等(59%)」が最も多くなっている。

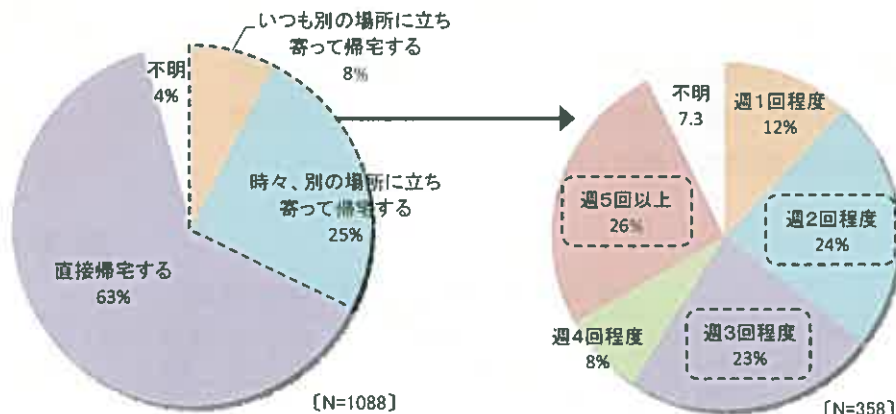


図 帰宅時の行動(立ち寄り)

図 立ち寄りの頻度

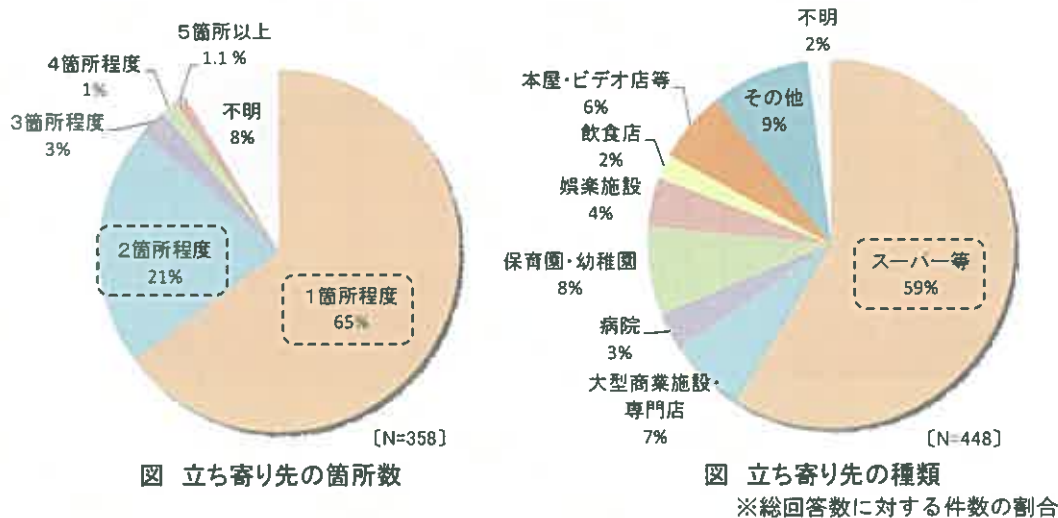
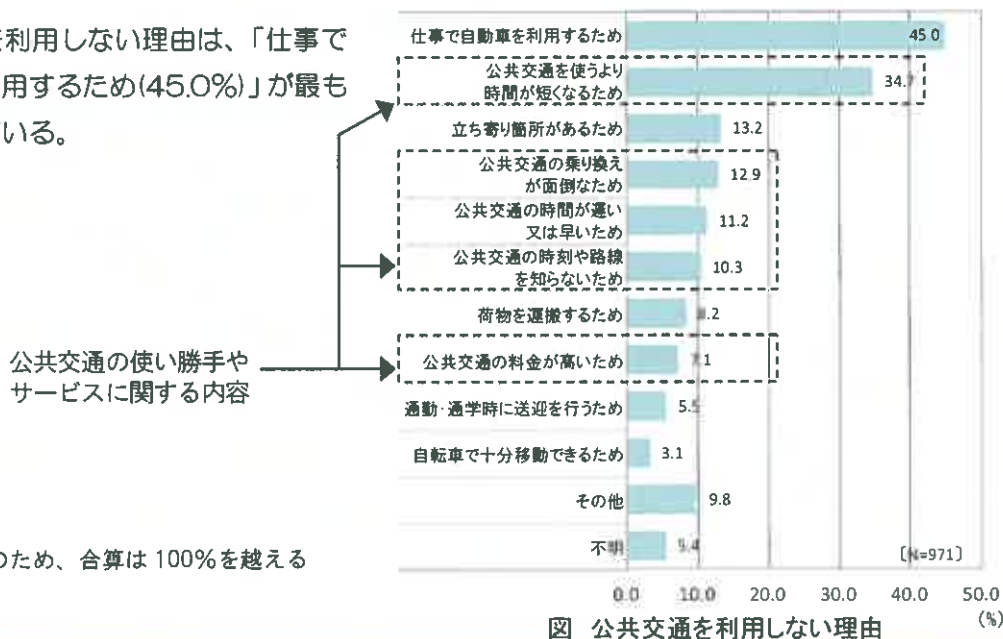


図 立ち寄り先の箇所数

図 立ち寄り先の種類

※総回答数に対する件数の割合

- 公共交通を利用しない理由は、「仕事で自動車を利用するため(45.0%)」が最も多くなっている。

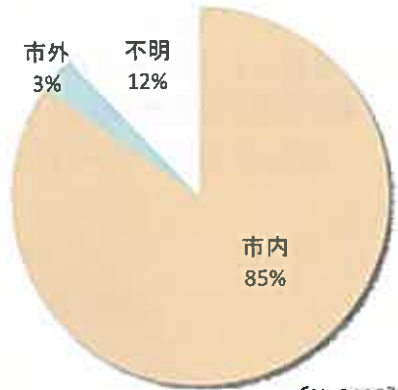


※複数回答のため、合算は100%を越える

図 公共交通を利用しない理由

7 買い物時の行動について

- 日常の買い物で一番利用する買い物先については、「市内」が85%、「市外」が3%の割合となっている。
- 市内の買い物先では、全回答のうち姫城・小松原・沖水地区がそれぞれ約13%占めている。
- 地区別の割合を見ると、姫城・沖水・高城・山田・高崎地区は地区内で買い物を行う割合が高くなっている（上位5地区で地区内の割合は6割以上）。



[N=2498]

図 買い物先の割合

図 地区別にみた買い物先の割合(市内)

(単位:%)

目的地 居住地	サンプル数	姫城地区	妻ヶ丘地区	小松原地区	祝吉地区	五十市地区	横市地区	沖水地区	庄内地区	西岳地区	志和池地区	中郷地区	山之口地区	高城地区	山田地区	高崎地区
姫城地区	202	60.4	12.9	7.4	1.0	13.4	2.0	2.5							0.5	
妻ヶ丘地区	165	29.1	49.7	10.3	5.5	1.8	1.2	1.8					0.6			
小松原地区	159	5.7	6.9	56.0	8.2	12.6	4.4	5.0					0.6		0.6	
祝吉地区	173	4.6	12.1	23.7	41.6	0.6	3.5	12.7					0.6		0.6	
五十市地区	226	11.5	0.9	5.3	3.1	55.3	20.8	1.8				0.9	0.4			
横市地区	189	4.2	1.1	13.2	0.5	29.6	49.2	1.1					0.5			0.5
沖水地区	195	1.5	1.5	11.8	2.6	4.1	69.7						0.5	7.7	0.5	
庄内地区	116	2.6	0.9	13.8	0.9	12.9	18.1	17.2	25.0				0.9	0.9	6.9	
西岳地区	64	4.7		10.9		21.9	26.6	6.3	10.9	3.1			1.6		14.1	
志和池地区	135		0.7	6.7	3.7		3.7	26.7			20.7		0.7	71.5	14.8	0.7
中郷地区	150	55.3	10.0	1.3	0.7	8.7	1.3					13.3	0.7	0.7	2.0	
山之口地区	131	1.5	0.8	15.3	11.5			21.4					29.0	20.6		
高城地区	229	2.2		5.7	0.4		1.3	12.7			1.3		3.5	70.3	0.9	1.7
山田地区	144			6.9	1.4	0.7	2.1	8.0			2.8		0.7	9.0	64.6	2.8
高崎地区	110	0.9		6.4		0.9	7.9				3.6		1.8	11.8		67.3
計	2388	13.4	7.3	12.8	5.6	11.6	9.1	13.3	1.5	0.1	1.6	0.9	2.5	10.9	5.9	3.5

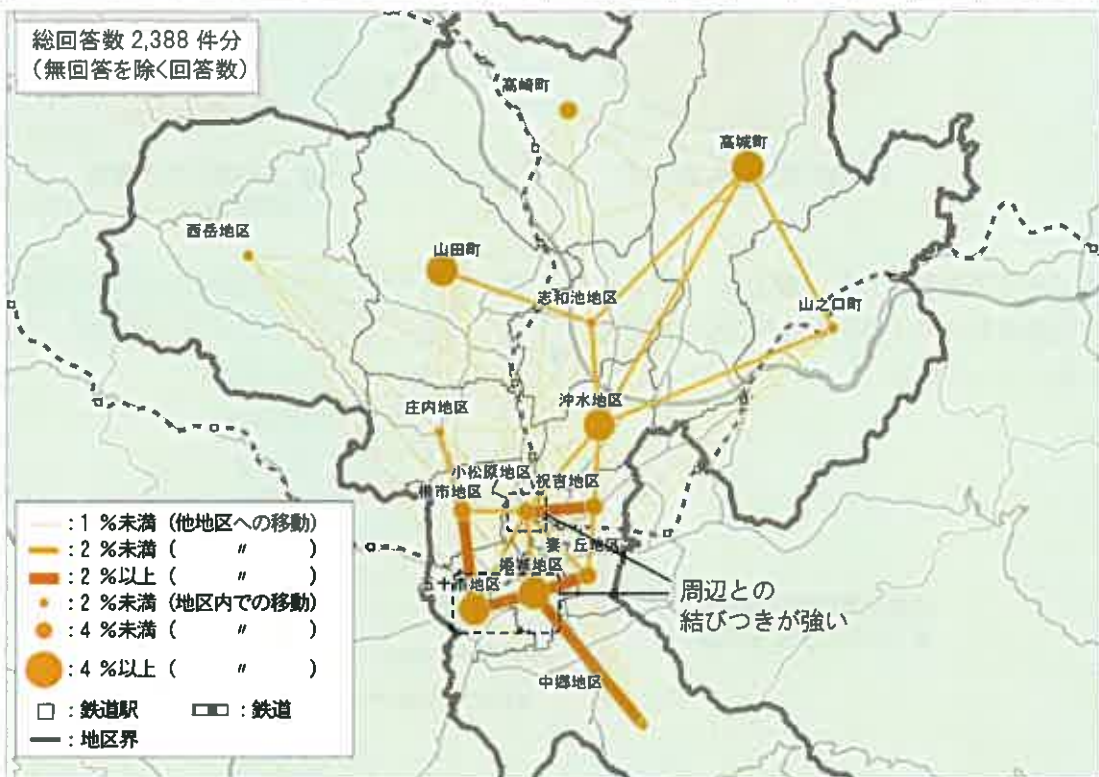


図 全市的な買い物時の移動実態

※上記の割合は、「回答数 / 総回答数」

- 買い物に利用する交通手段は、「自動車・バイク（74.4%）」の割合が多くを占める。
- まちなか区域と他の郊外部の特徴は、まちなか区域は「自転車（全体値 4.7%以上）」の割合が高く、郊外部は「親族等の送迎（全体値 5.8%以上）」の割合が上がる地区がみられる。

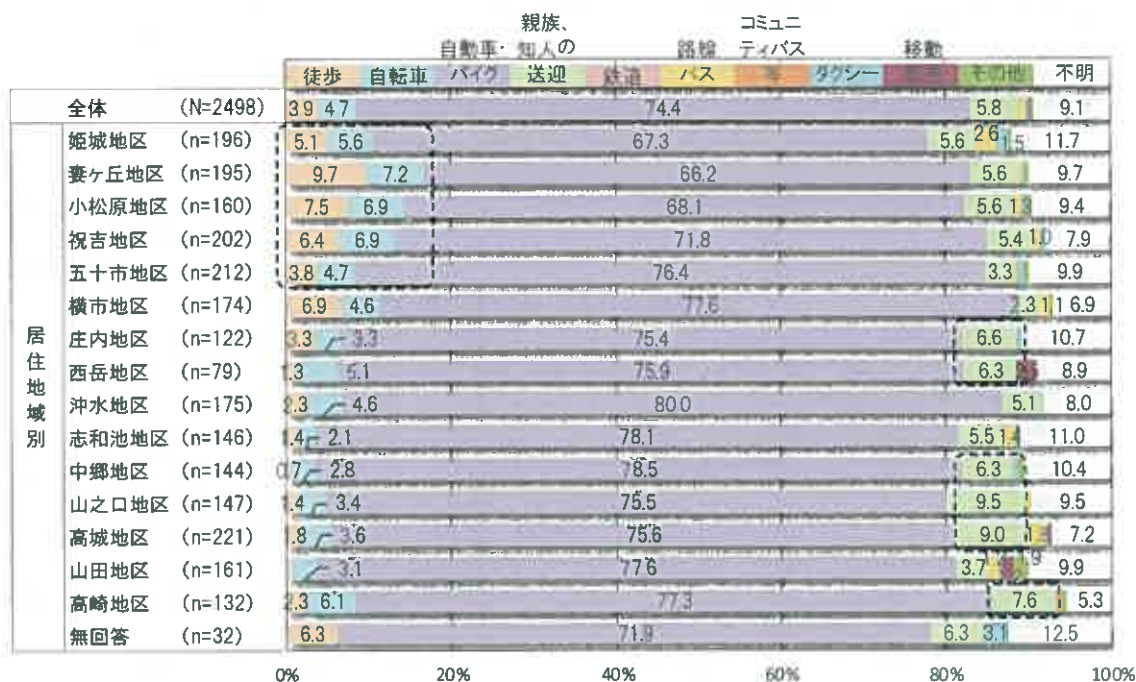


図 買い物時に利用する交通手段

- 買い物目的での外出頻度は、全体平均で「週 2.7 回程度」となっている。
- 西岳・山之口・高城・山田・高崎の 5 地区は、買い物頻度が低い傾向がある（平均以下）。

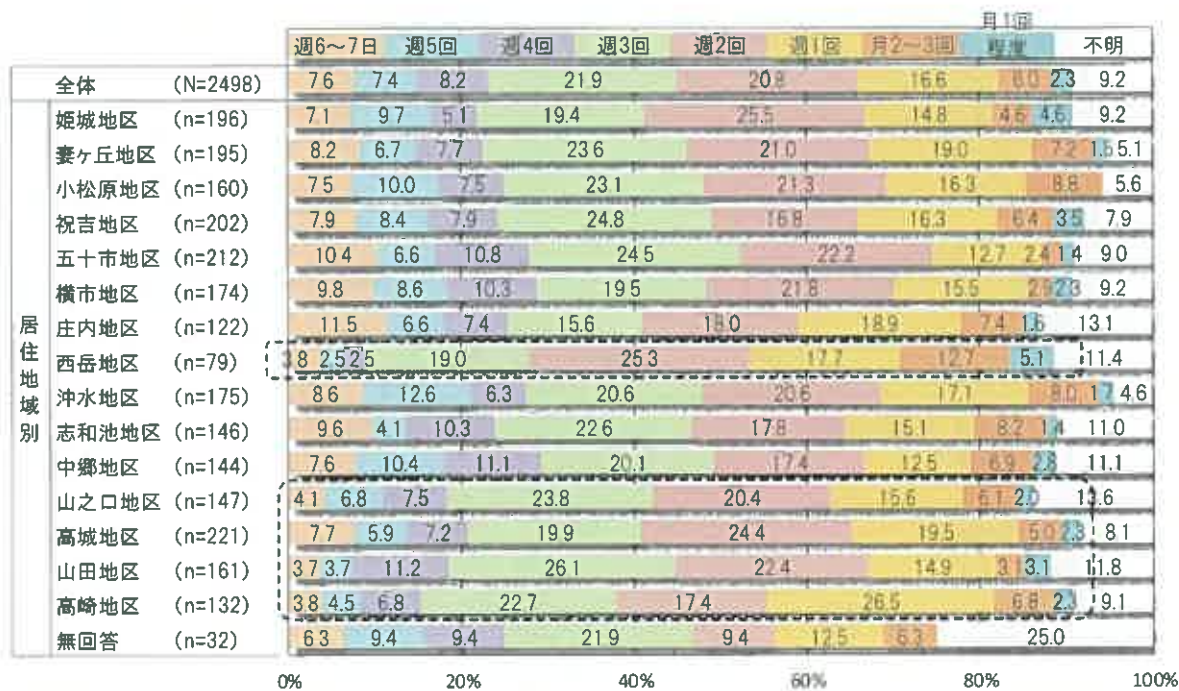
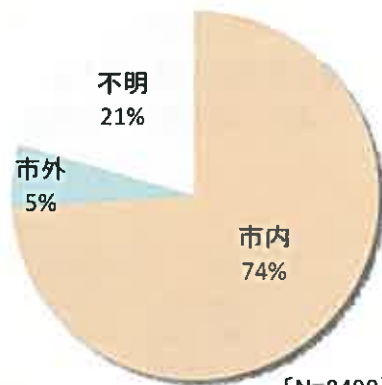


図 買い物目的での外出頻度

8 通院時の行動について

- 日常の通院で一番利用する医療機関については、「市内」が74%、「市外」が5%の割合となっている。
- 市内の通院先については、全回答のうち姫城地区が約27%を占め、次いで祝吉地区が約17%となっている。
- 地区別の割合を見ると、姫城・山之口地区は地区内の通院割合が50%を越えており、そのほか祝吉・五十市・沖水・高崎地区などで地区内の割合が高くなっている。



[N=2498]

図 通院先の割合

図 地区別にみた通院先の割合(市内)

目的地 居住地	サンプル数	姫城地区	妻ヶ丘地区	小松原地区	祝吉地区	五十市地区	横市地区	沖水地区	庄内地区	西岳地区	志和池地区	中郷地区	山之口地区	高城地区	山田地区	高崎地区
姫城地区	152	57.9	13.8	5.3	9.9	9.9	0.7	2.6								
妻ヶ丘地区	148	33.1	38.5	3.4	19.6	2.7	0.7	1.4					0.7			
小松原地区	127	29.9	11.0	16.5	26.8	11.8	2.4				1.6					
祝吉地区	138	24.6	8.0	9.4	49.3	1.4	2.2	5.1								
五十市地区	154	28.6	6.5	4.5	5.2	48.7	3.2	1.9	1.3							
横市地区	133	30.1	3.8	5.3	10.5	27.8	20.3	0.8			0.8				0.8	
沖水地区	133	18.0	3.8	4.5	20.3	1.5	1.5	47.4			1.5		0.8	0.8		
庄内地区	96	25.0	5.2	9.4	18.8	8.3	8.3	6.3	12.5						6.3	
西岳地区	50	28.0	6.0	2.0	6.0	16.0	8.0	2.0	16.0	4.0	2.0				10.0	
志和池地区	97	15.5	1.0	3.1	16.5	2.1	1.0	21.6	1.0		24.7			4.1	8.2	1.0
中郷地区	104	41.3	21.2	7.7	10.6	6.7	1.0					10.6			1.0	
山之口地区	96	17.7	1.0	6.3	14.6	2.1		4.2			1.0		52.1	1.0		
高城地区	165	16.4	2.4	6.1	19.4	2.4	1.2	10.9	1.2		1.8		4.8	32.7		0.6
山田地区	125	20.0	1.6	3.2	12.8	8.0	1.6	14.4	2.4		2.4			0.8	32.0	0.8
高崎地区	87	10.3	3.4	3.4	8.0			16.1			4.6			5.7		48.3
計	1805	27.2	9.1	6.1	17.3	10.6	3.3	9.0	1.6	0.1	2.3	0.6	3.3	3.4	3.4	2.5



図 全市的な通院の移動実態 ※上記の割合は、「回答数/総回答数」

- 他の交通手段と同様、「自動車・バイク（66.9%）」の割合が多くを占める。
- 市街地部と郊外部の特徴では、市街地部は「自転車（平均値 3.9%以上）」の割合が上がり、郊外部は「親族等の送迎（1割以上）」の割合が上がる地区がみられる。

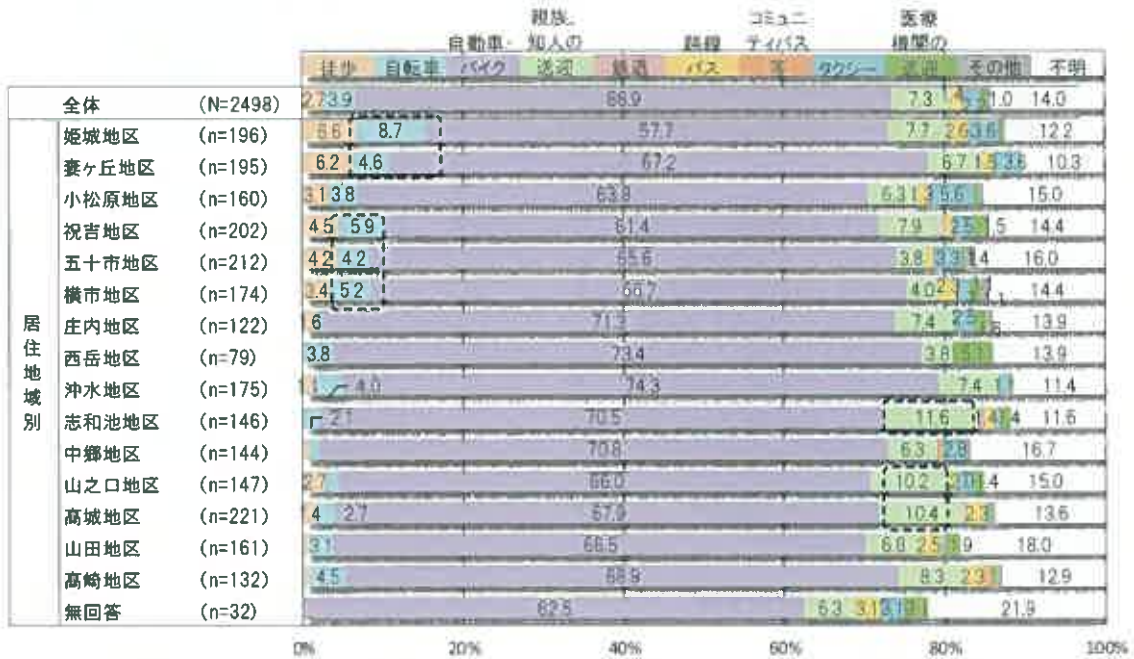
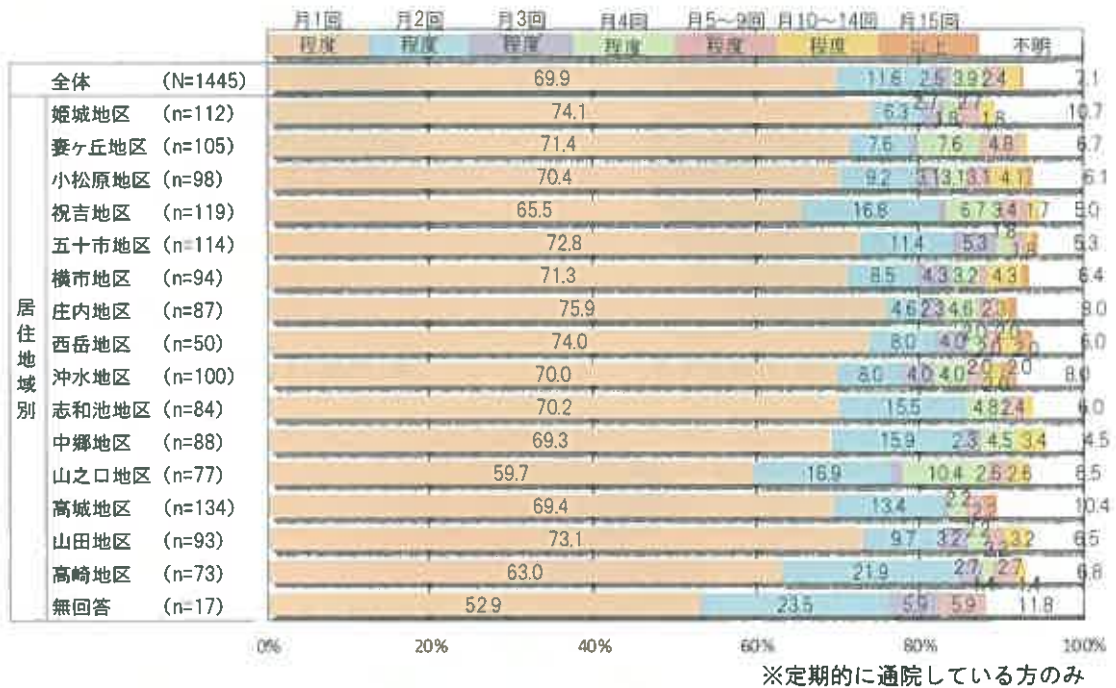


図 通院に利用する交通手段

- 通院目的での外出頻度は、全体平均で「月 1.8 回程度」となっている。



※定期的に通院している方のみ

図 通院目的での外出頻度

(3) 公共交通の利用状況

1 鉄道（JR）の利用状況

- 鉄道利用は、全体の89%を「利用しない」が占めている。各地区の鉄道利用率は、各地区5~10%程度であり、西岳地区は利用者なしとなっている（沖水・志和池・中郷地区は比較的少ない）。

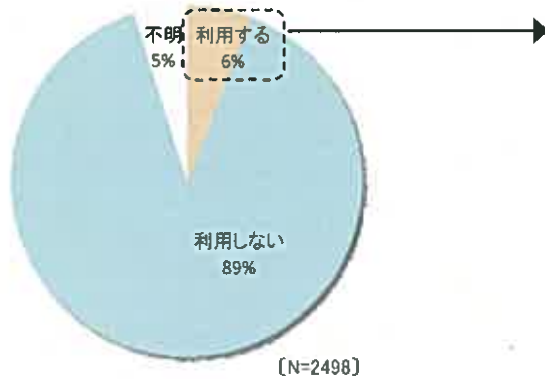


図 鉄道の利用有無

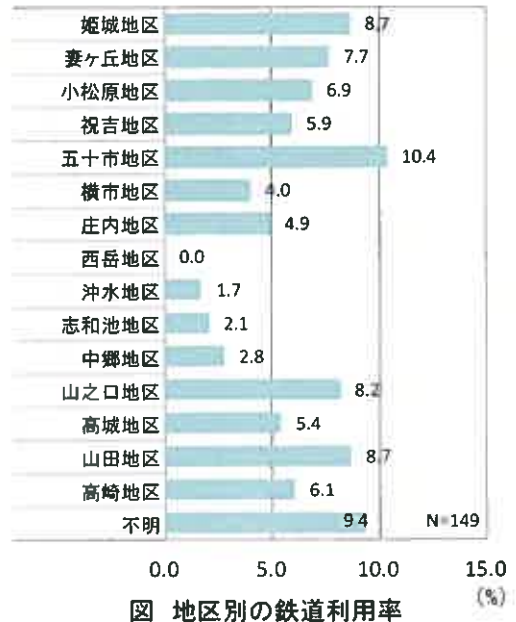


図 地区別の鉄道利用率 (%)

- 鉄道の利用頻度は「月1回程度（44%）」が最も多く、次いで「月2~3回（13%）」が多い。
- 利用路線は「JR日豊本線」が73%であり、駅までの交通手段は「徒歩（30%）」が最も多い。

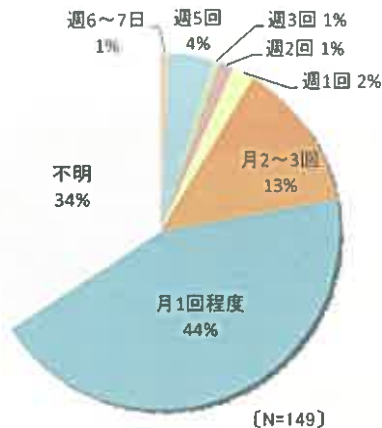


図 鉄道の利用頻度(利用者のみ)

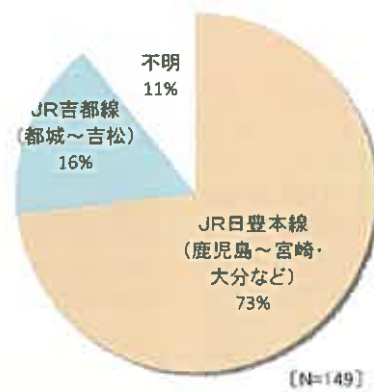


図 利用している路線(利用者のみ)

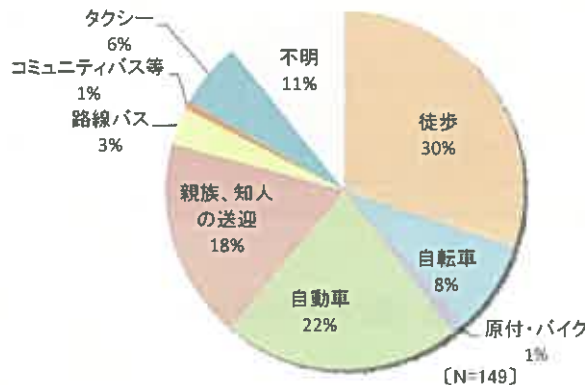


図 駅までの交通手段(利用者のみ)

- 鉄道を利用する理由については、全体の 27.5%が「安心・安全な交通手段であるため」を挙げており、次いで「自宅が駅に近いため (25.5%)」となっている。

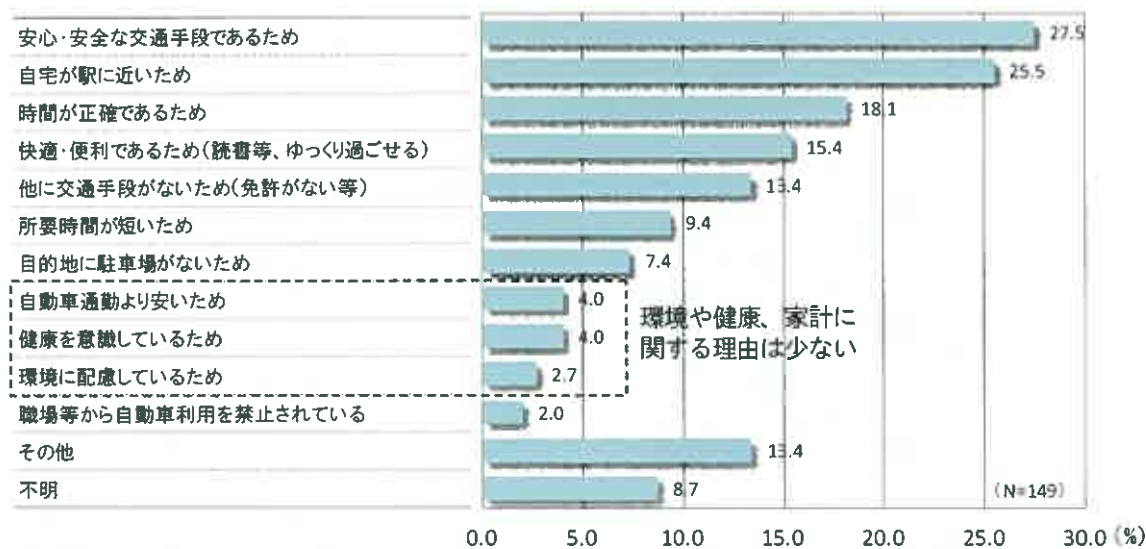


図 鉄道を利用する理由(利用者のみ) ※複数回答のため 100%を越える

- 鉄道を利用しない理由は、「自動車・バイクで移動でき、利用しようと思えない (53.7%)」が半数以上を占めており、次いで「鉄道を利用するような移動目的がない(39.0%)」が多くなっている。

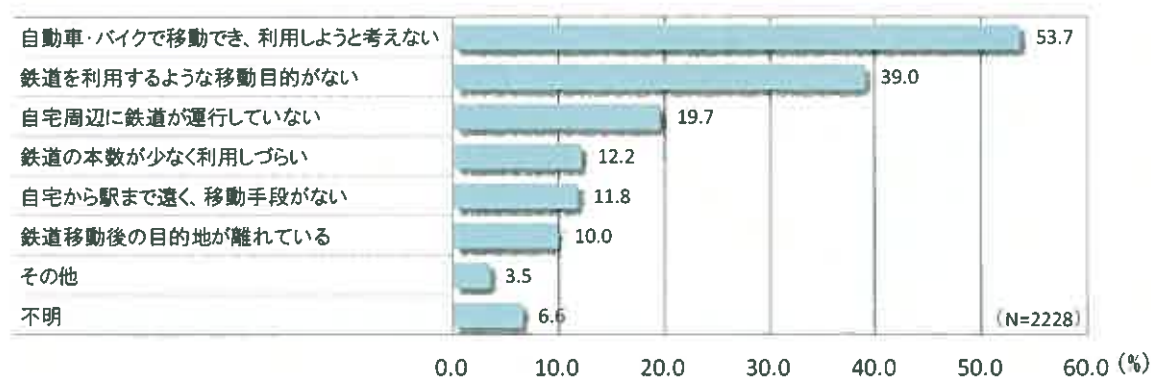


図 鉄道を利用しない理由(非利用者のみ)

※複数回答のため 100%を越える

2 路線バスの利用状況

- 路線バス利用は、全体の約87%を「利用しない」が占めている。各地区の路線バス利用率では、市街地部の利用率が高いが、西岳・沖水・志和池・中郷・山之口地区などの郊外部では利用率が低い。

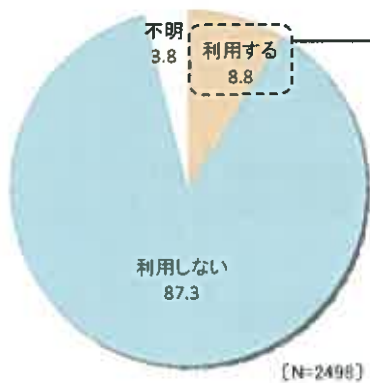


図 路線バスの利用有無



図 各地区の路線バス利用率 (%)

- 利用頻度は、「月1回程度 (33%)」または「月2~3回 (26%)」が約6割を占める。
- 利用路線は、「宮崎交通」が77%である。利用目的は、「通院 (20%)」、「買い物 (18%)」が多く挙げられている。

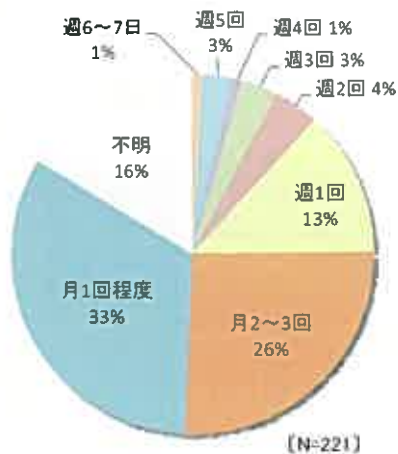


図 利用頻度(利用者のみ)

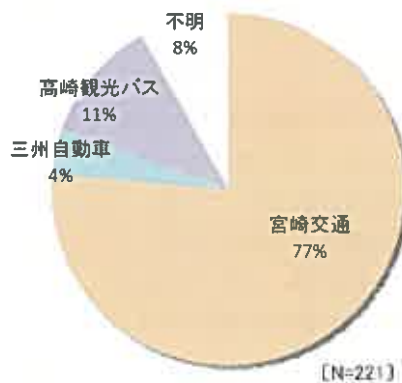


図 利用している路線(利用者のみ)

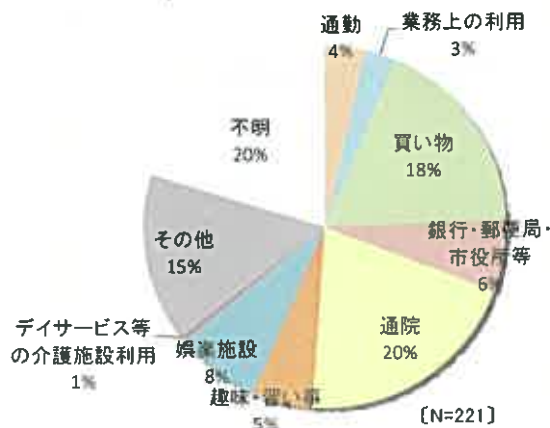


図 利用目的(利用者のみ)

- 路線バスを利用する理由については、全体の38.5%が「自宅がバス停に近いため」を挙げており、次いで「他に交通手段がないため(27.6%)」となっている。

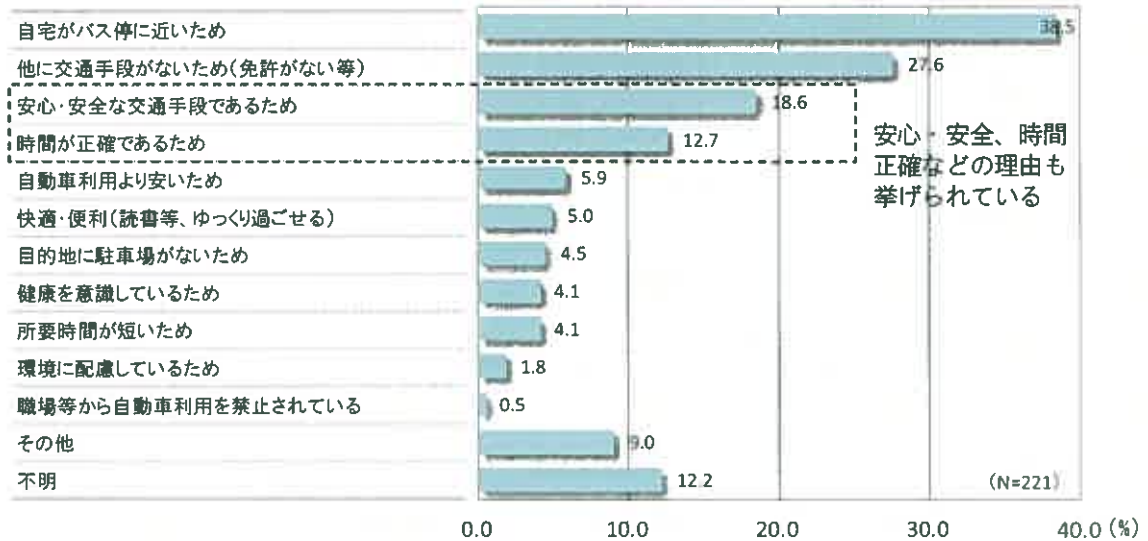


図 路線バスを利用する理由(利用者のみ)

※複数回答のため100%を越える

- 路線バスを利用しない理由は、「自動車・バイクで移動でき、利用しようと思えることがない(80.8%)」がほとんどを占め、次いで「親族・知人の送迎で十分に移動できる(11.0%)」、「自宅からバス停までの距離が遠く利用できない(10.7%)」が挙げられている。

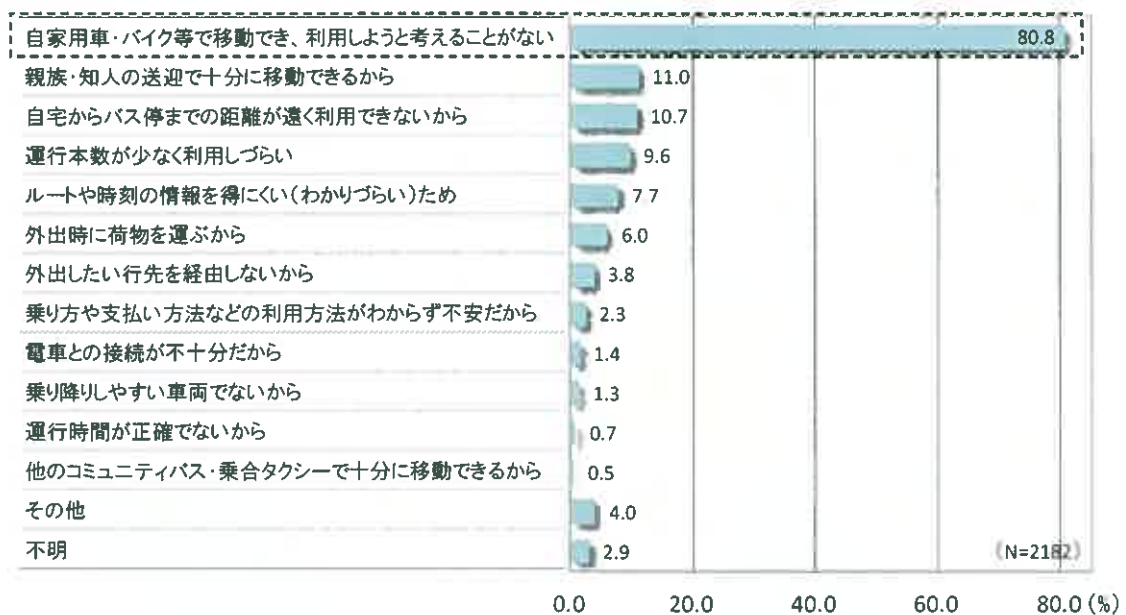


図 路線バスを利用しない理由(非利用者のみ)

※複数回答のため100%を越える

3 コミュニティバス等の利用状況

- コミュニティバスは、運行を行っている下表の地区に絞り、計721票を対象に分析を行った。

図 分析対象地区

地区	運行路線	票数
中郷地区 ※安久町のみ	尾平野地区デマンドタクシー	60
山之口地区	山之口地区デマンドタクシー	147
高城地区	高城地区コミュニティバス	221
山田地区	萩の尾線(熊野神社～萩の尾)、 乗合タクシー山田線(山田支所～田中)	161
高崎地区	高崎地区乗合バス・タクシー	132
合計	—	721

※中郷地区と山田地区の運行路線は、路線バス廃止に伴い運行を開始したものであり、厳密にはコミュニティバスと呼べない側面があるが、ここでは分析の対象としている

- コミュニティバスは、「利用する」の回答は全721票中19票(2.6%)となっており、対象地区のうち山之口・高城・山田・高崎地区から回答が得られた。

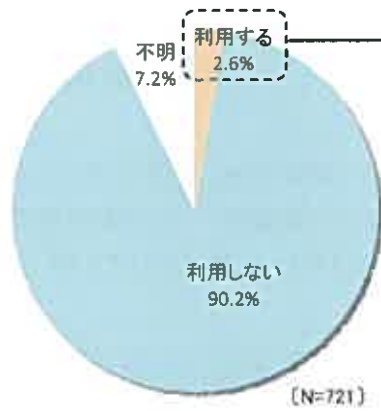


図 コミュニティバスの利用有無

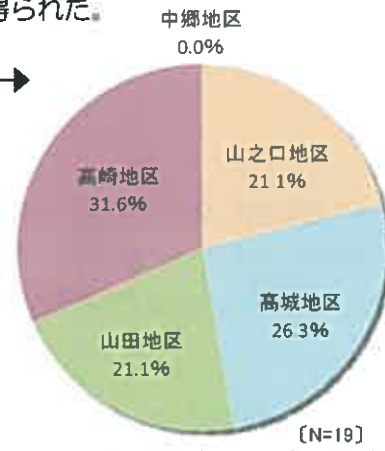


図 コミュニティバス利用者の居住地

- コミュニティバスを利用している方は、利用頻度は「月1回程度(21.1%)」が最も多くなっており、利用目的は「通院(31.6%)」または「買い物(15.8%)」が挙げられている。

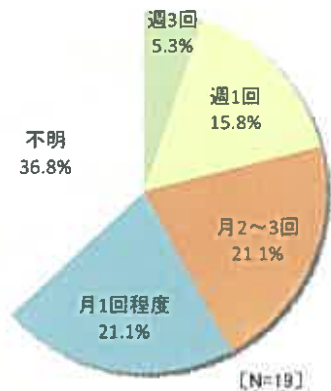


図 利用頻度(利用者のみ)

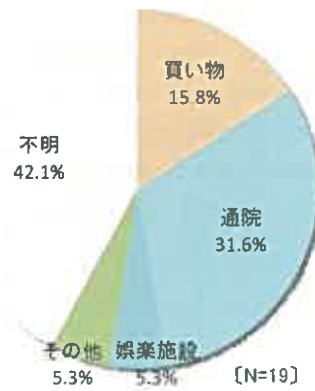


図 利用目的(利用者のみ)

- コミュニティバスを利用している方は、「自宅がバス停に近いため（26.3%）」や「安心・安全な交通手段であるため（26.3%）」を利用する理由として挙げている。

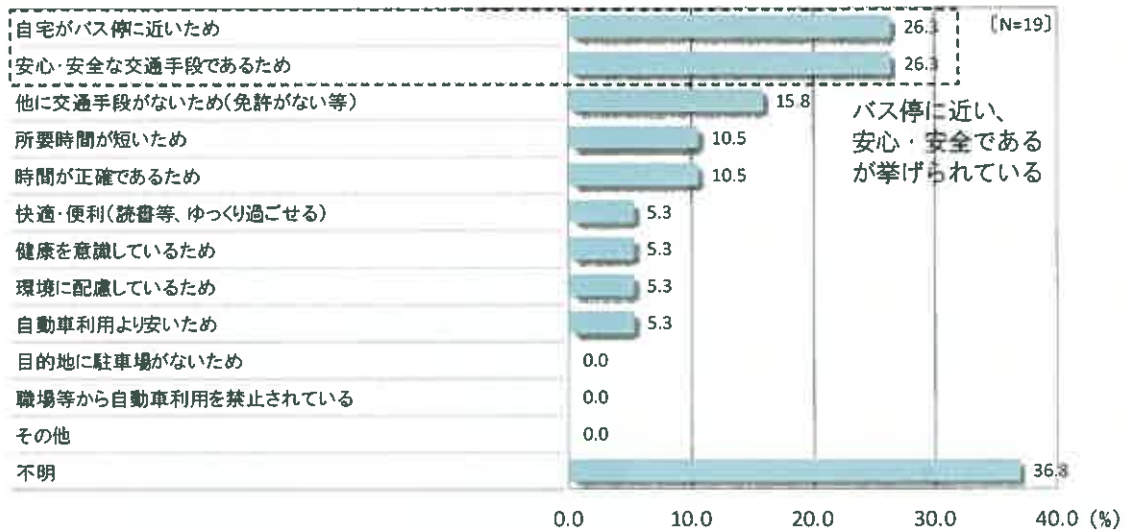


図 コミュニティバスを利用する理由(利用者のみ)

※複数回答のため 100%を越える

- コミュニティバスを利用しない理由は、路線バス同様、「自動車・バイクで移動でき、利用しようと思えることがない（78.2%）」がほとんどを占め、「お住まいの地区にコミュニティバス等が運行していない（11.1%）」、「親族・知人の送迎で十分移動できる（8.5%）」が挙がる。

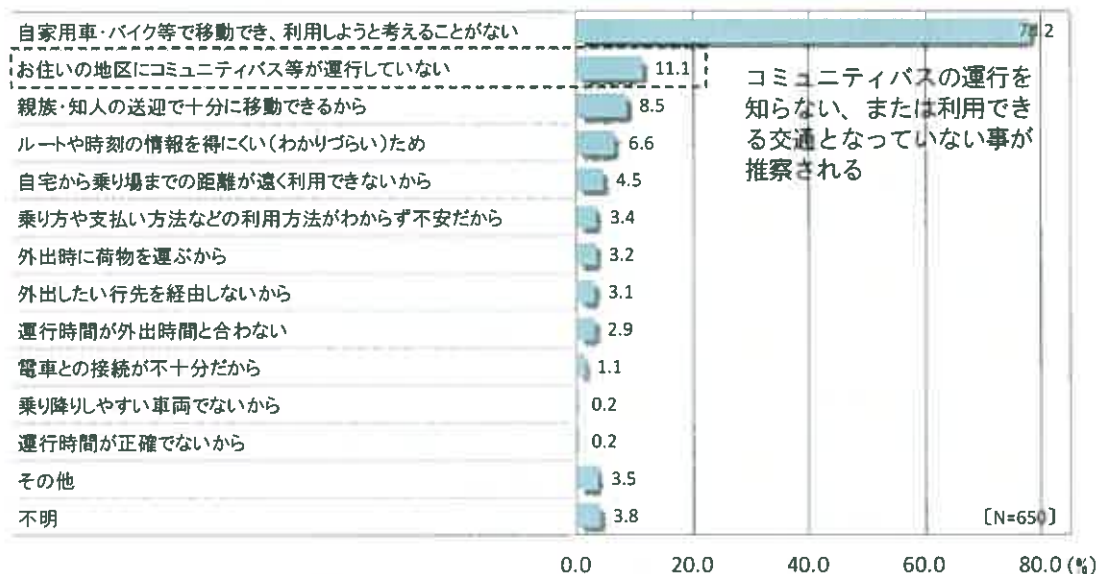


図 コミュニティバスを利用しない理由(非利用者のみ)

※複数回答のため 100%を越える

(4) 公共交通の満足度について

1 公共交通に関する満足度

- H26.3 策定の「都城市域公共交通総合連携計画」では、利用者・非利用者ごとに公共交通の満足度を指標化しており、本調査においても同様の項目について調査を行っている。
- 利用者・非利用者それぞれの満足度をみると、全体的に満足度の数値は低下しており、特に「自宅からバス停までの距離」「運行経路」に関する満足度の低下が大きい。

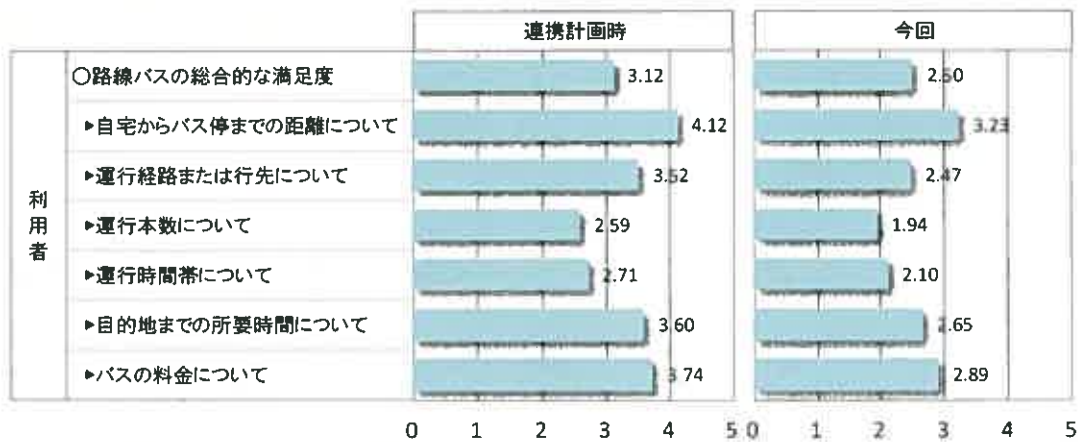


図 利用者の満足度

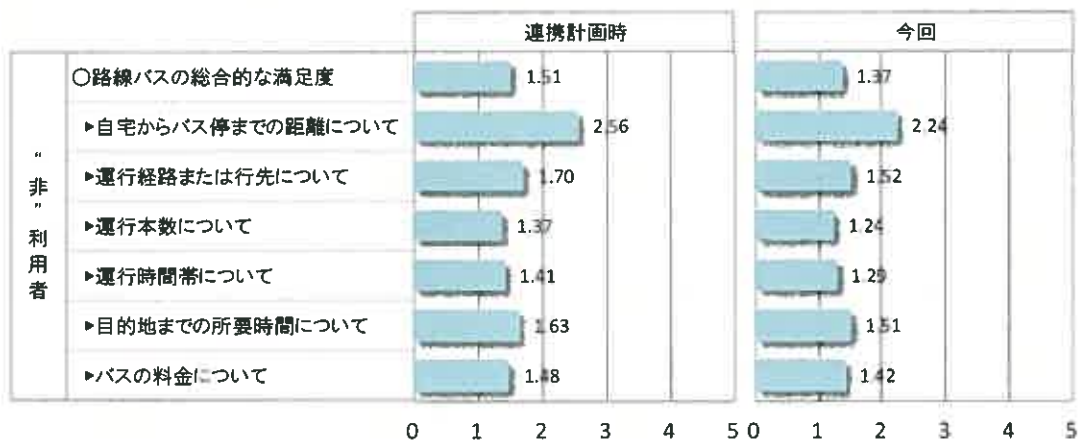
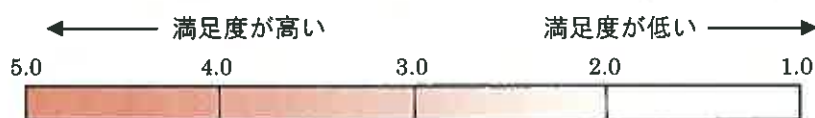


図 “非”利用者の満足度

○満足度の算出方法について

満足度に関する回答を項目毎に点数化し、平均値を求めている。

- 満足 : 5点
- やや満足 : 4点
- どちらでもない : 3点
- やや不満足 : 2点
- 不満足 : 1点
- ※「わからない」「無回答」は対象外



- 公共交通に関する総合的な満足度では、「満足」「やや満足」は全体の約2割（20.6%）となっており、内訳をみると「運行本数」「運行の時間帯」についての不満足割合が高い。

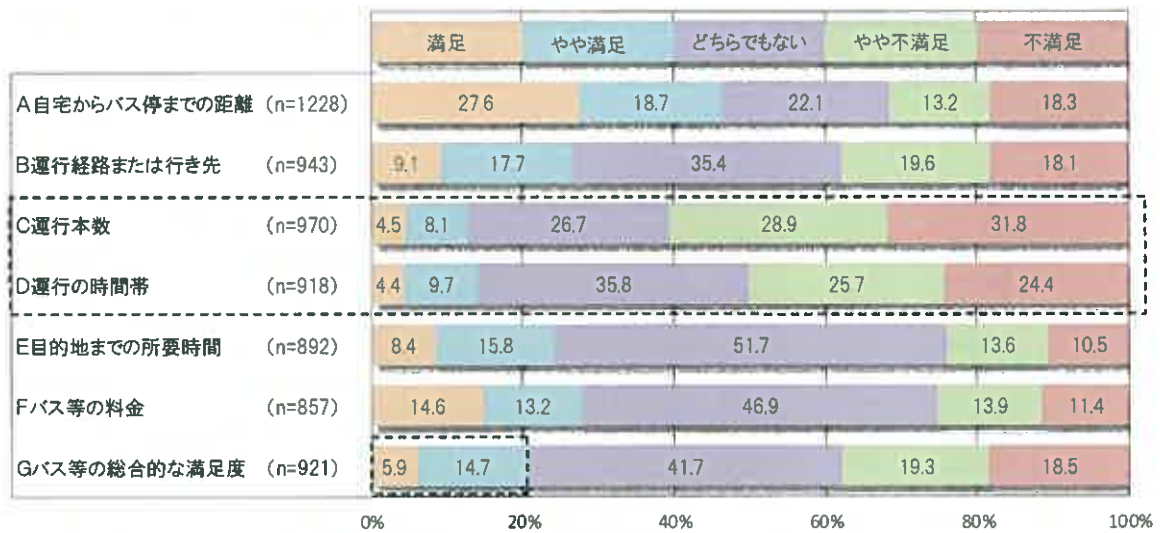


図 公共交通に関する満足度(利用者・非利用者の全体)

※「わからない」「無回答」を除く

- 日常生活の満足は、「満足」「やや満足」が全体の46.5%を占める。一方で、将来の外出への不安(概ね10年後)では、買い物・通院時の移動に不安がある方が6割以上となっている。

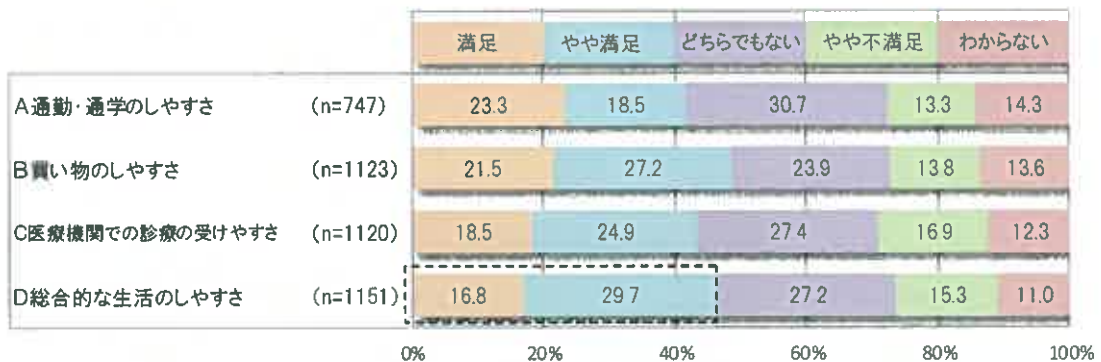


図 日常生活に関する満足度

※「わからない」「無回答」を除く

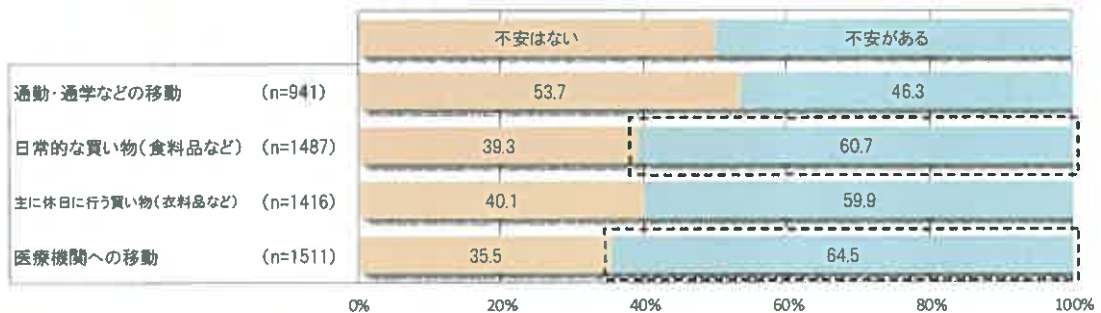


図 将来の外出に対する不安

※「無回答」を除く

(4) 今後の事業に関する市民意向

1 公共交通の財政負担に関する考え方について

- 今後の公共交通の財政負担については、全体の約43%が「財政負担による運行を今後も継続すべき」との意向を示し、「継続すべきでない」の意向は5.1%に留まっている。

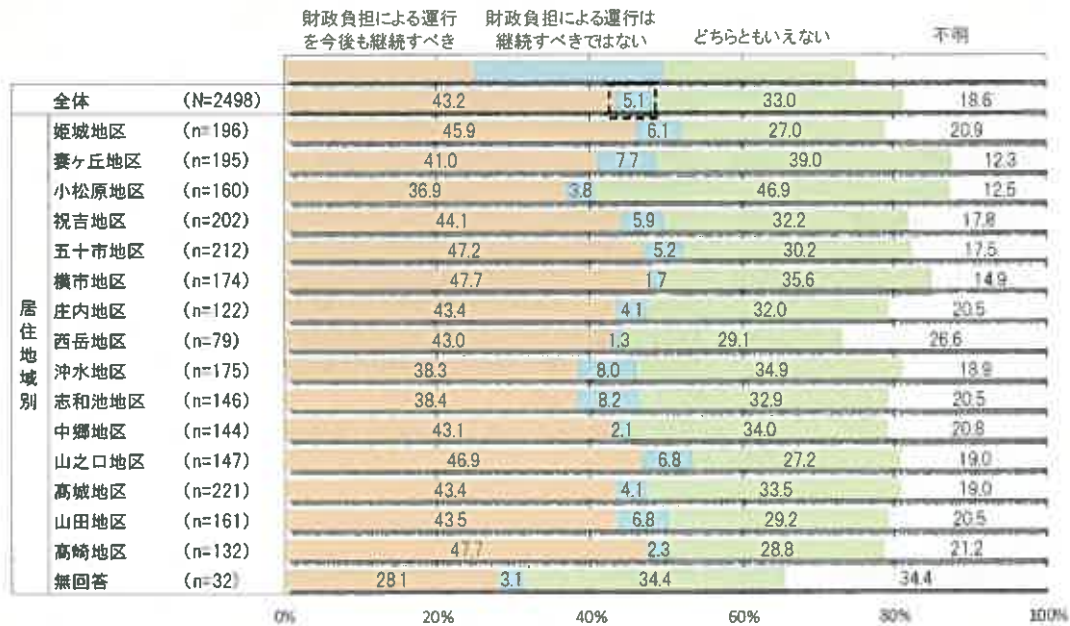


図 “財政負担”に対する意向

- 「財政負担による運行を今後も継続すべき」と回答した方のうち、「財政負担を継続すべきだが、負担額の軽減に向けた工夫が必要」との意見が全体の約45%を占めている。

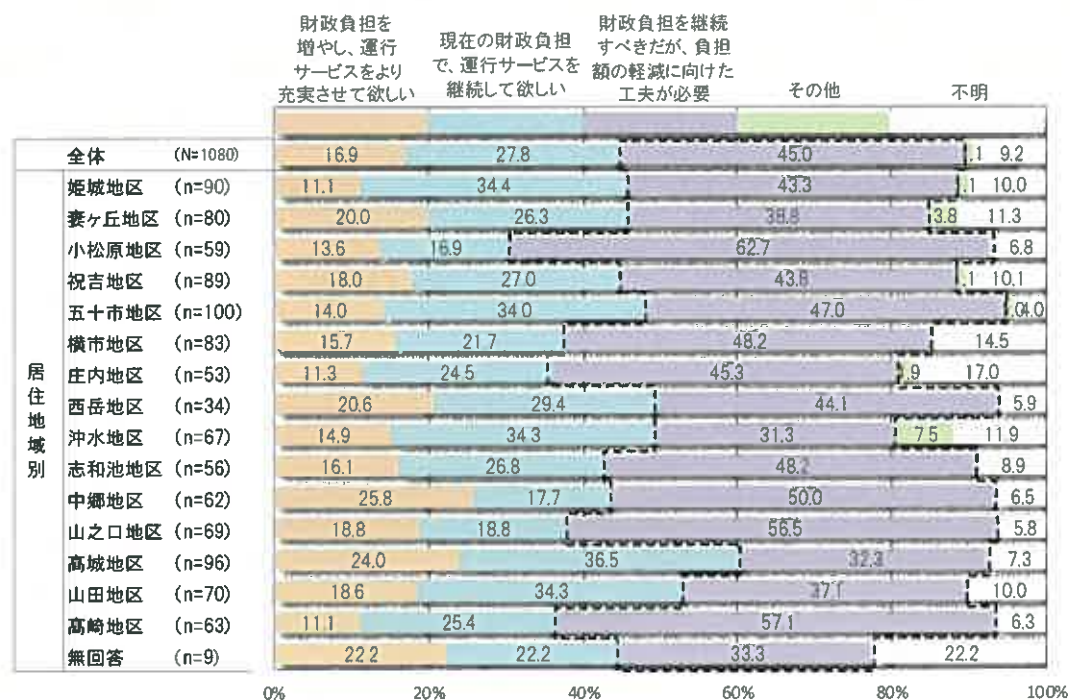


図 今後の財政負担のあり方(「財政負担を継続すべき」の回答者のみ)

2 利用の少ない路線の維持についての意向

- 利用の少ない路線の維持では、「ルート短縮」「運賃見直しや減便」「路線廃止や統合」を含め意見が割れる結果となり、市民は必ずしも「全域を平等に運行すべき」とは考えていない。

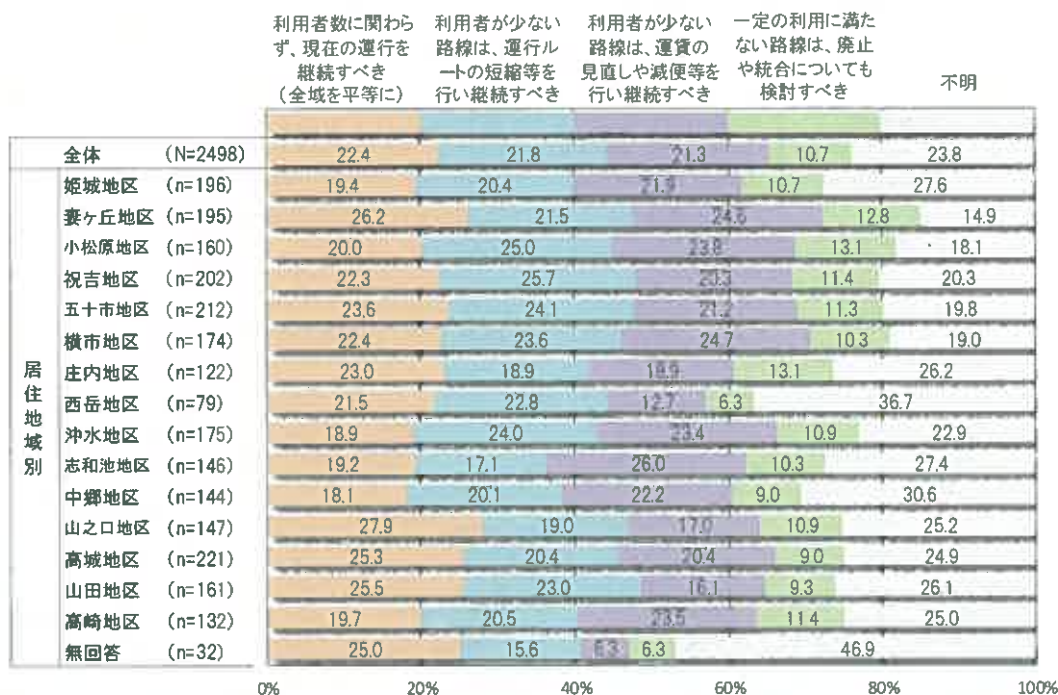


図 利用の少ない路線の維持に関する意向

3 今後の公共交通の維持に効果的または必要だと思うこと

- 今後の維持に効果的または必要だと思うことでは、「高齢者にとっても使いやすい車両の導入」「ICカードや割引制度の普及」など、利便環境の充実の意向が上位となっている。
- 「住民同士で助け合って移動できるコミュニティ」「マイカー利用からの転換を促す」など、住民意識の転換に関する必要性も比較的割合が高い。



図 今後の維持に向けた取組みの意向 (%)

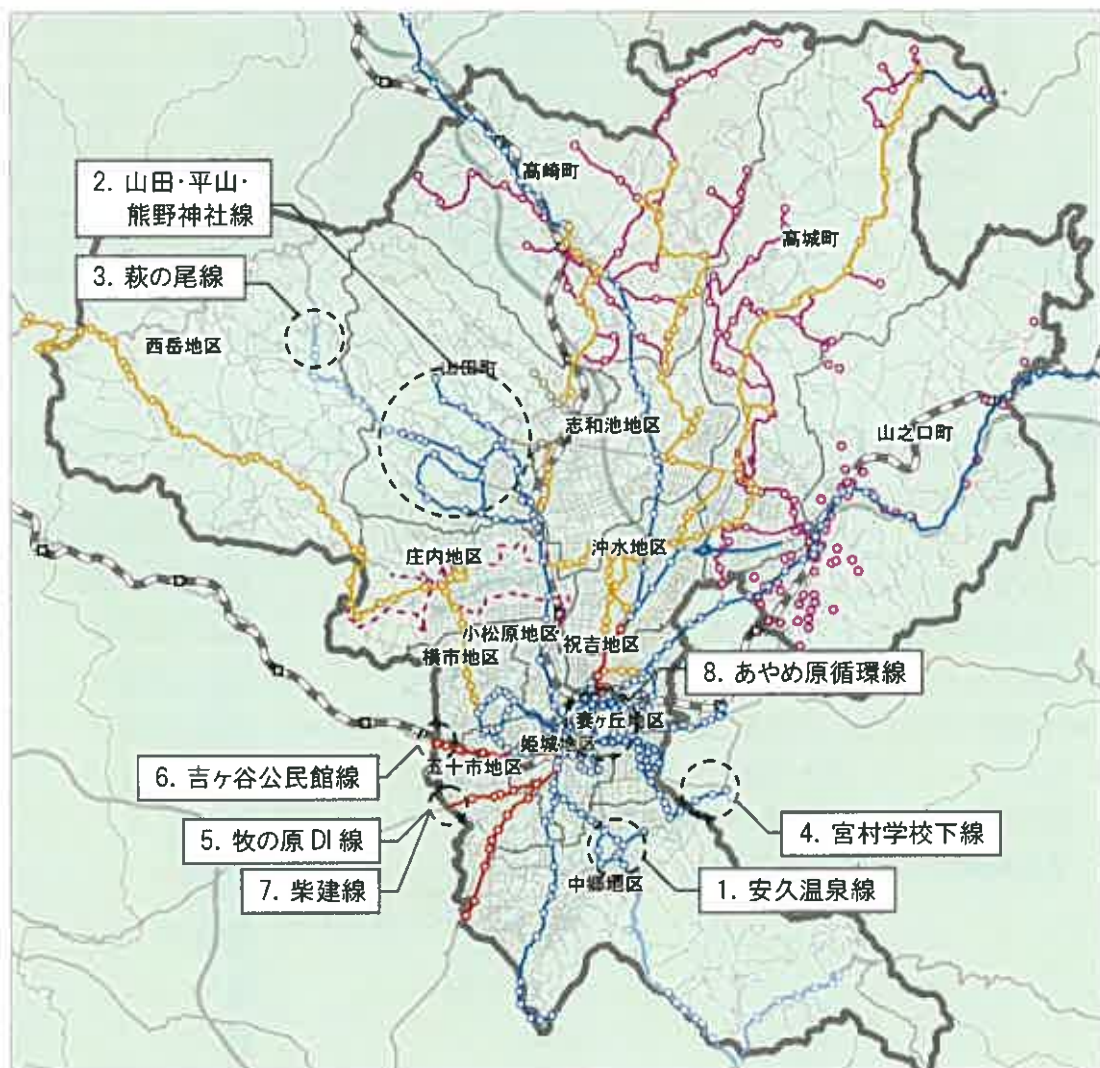
4-2 利用者からみた公共交通の実態

(1) 路線バス利用者への調査概要

- 各バス停の詳細な利用状況や利用者ニーズ等を把握するため、乗降調査・利用者ヒアリング調査を実施し、現在の公共交通に関する需要・ニーズの把握を行った。

表 調査概要

調査期間	平成28年9月16日(金) ※平日1日の全便を対象
調査対象	市内運行系統のうち、利用率・収支率の低い路線を基本に実施
調査手法	○調査員の乗り込みによるバス停毎の乗降客数のカウント、 ○インタビュー形式の利用者ヒアリング調査
取得票数	カウント:163名 聞き取り:143名(87.7%) ※同じ乗客が帰りに利用した場合、聞き取りは省略



4 牧の原D1線

- 1日の利用総数は10人で、利用人数が最も多いバス停は「市役所前(都城)」の4人である。
- 乗車人員のピークは1便目(牧之原8時25分発)で、車内人員の最大は4人である。

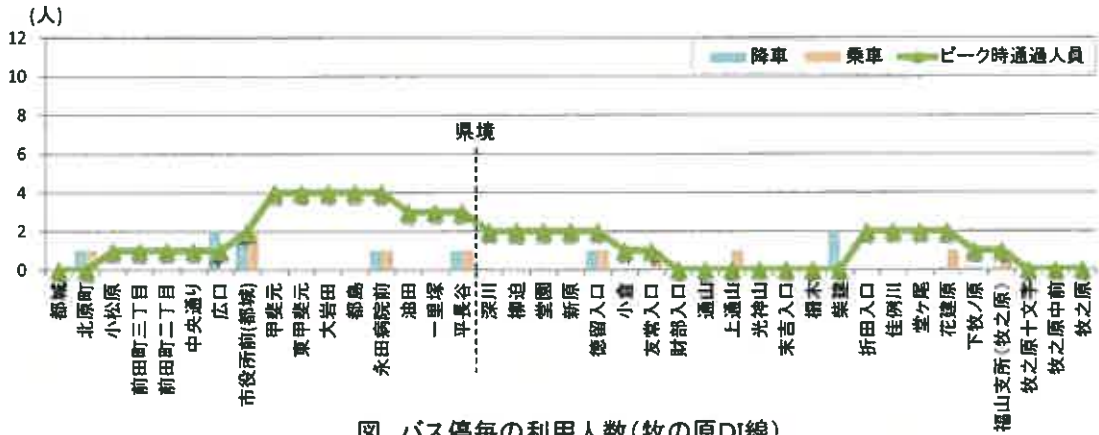


図 バス停毎の利用人数(牧の原D1線)

5 吉ヶ谷公民館線

- 1日の利用総数は13人で、利用人数が最も多いバス停は「中央通り」の6人である。
- 乗車人員のピークは3便目(吉ヶ谷公民館12時30分発)で、車内人員の最大は5人である。

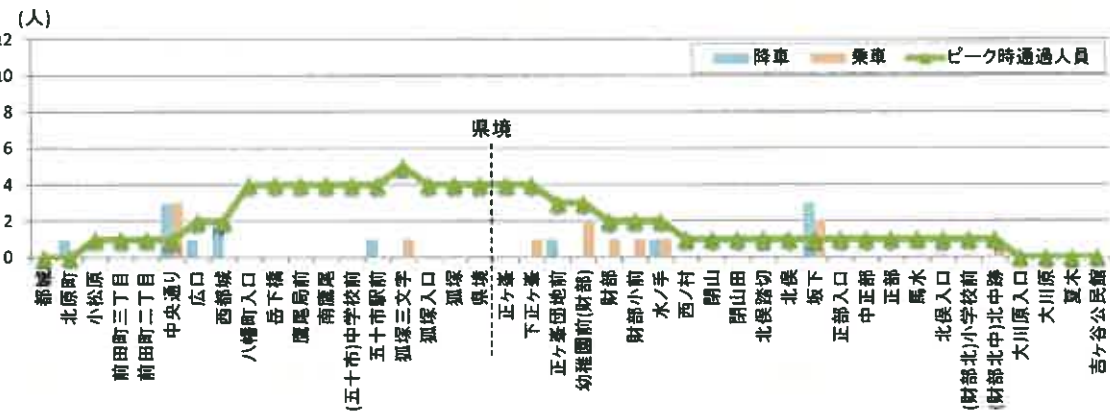


図 バス停毎の利用人数(吉ヶ谷公民館線)

6 柴建線

- 1日の利用総数は5人で、利用人数が最も多いバス停は「鷹尾局前」の3人である。
- 乗車人員のピークは1便目(柴建8時40分発)で、車内人員の最大は2人である。

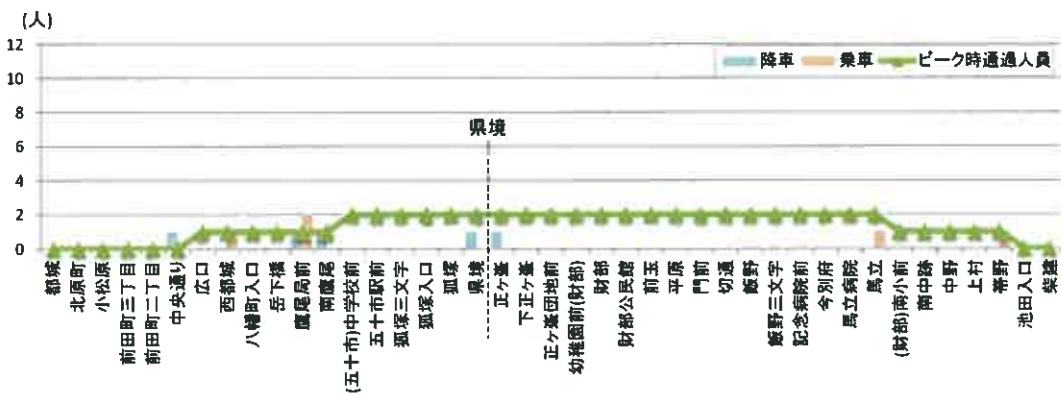


図 バス停毎の利用人数(柴建線)

7 あやめ原循環線

- 1日の利用総数は30人で、利用人数が最も多いバス停は「イオンモール」の7人である。
- 乗車人員のピークは6便目(イオンモール9時36分発)で、車内人員の最大は5人である。

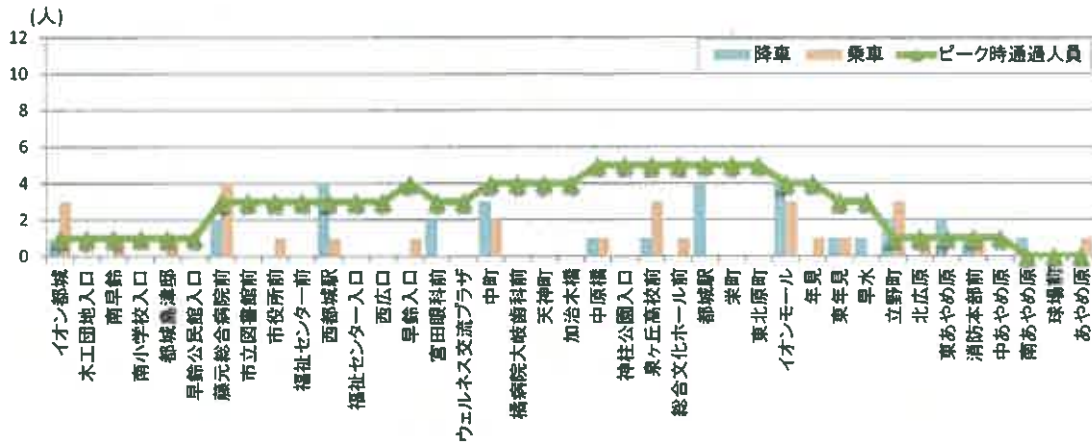


図 バス停毎の利用人数(あやめ原循環線)

(3) 路線バス利用者の特性

1 利用者の属性

- 利用者の性別では、いずれの路線も女性比率(81.8%)が高くなっており、柴建線のみ男性比率(60.0%)が高くなっている。
- 年齢は、全体の57.4%を「65歳以上」が占め、「中高生」はほとんど見られなかった。

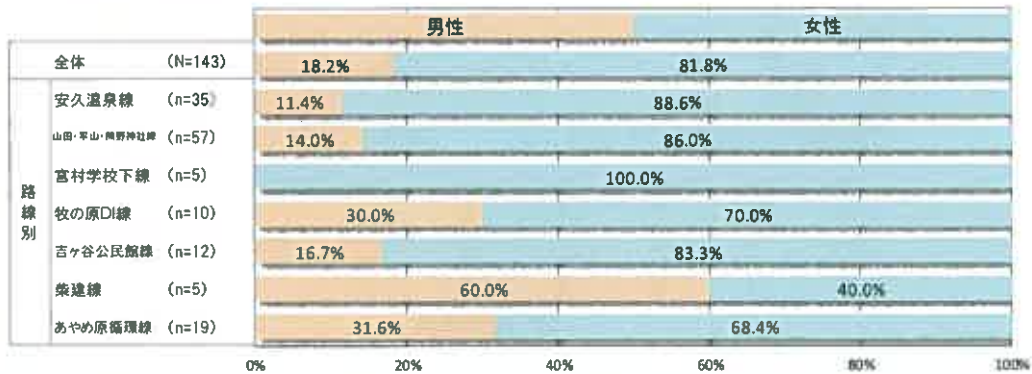


図 性別

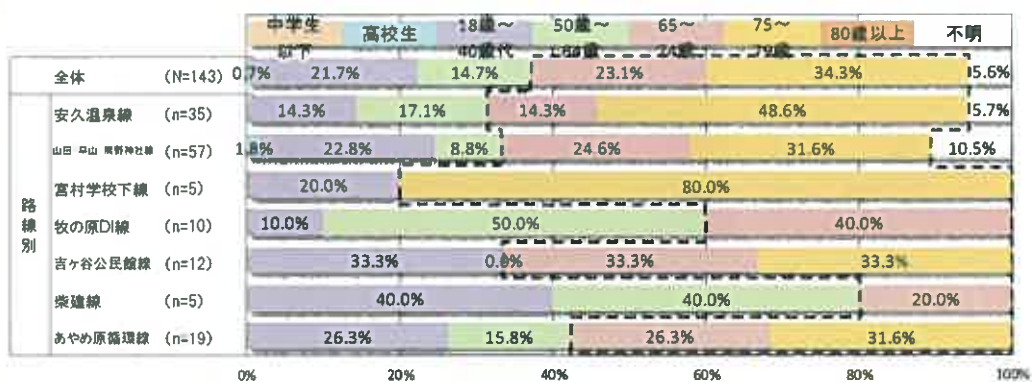


図 年齢

2 利用者の居住地

- 利用者の居住地は、市内が全体の71.3%を占めており、路線別にみると、牧の原D1線、吉ヶ谷公民館線、柴建線で市外の利用割合が高くなっている。

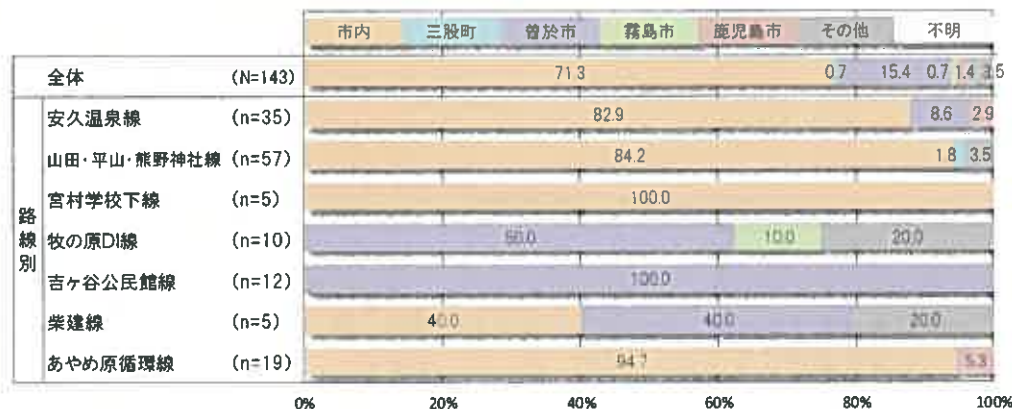


図 利用者の居住地

3 利用目的

- 利用目的は「買い物」「通院」が多い。「その他」の割合も高くなっており、墓参りや銀行、役所、美容室、趣味の教室などが挙げられている。

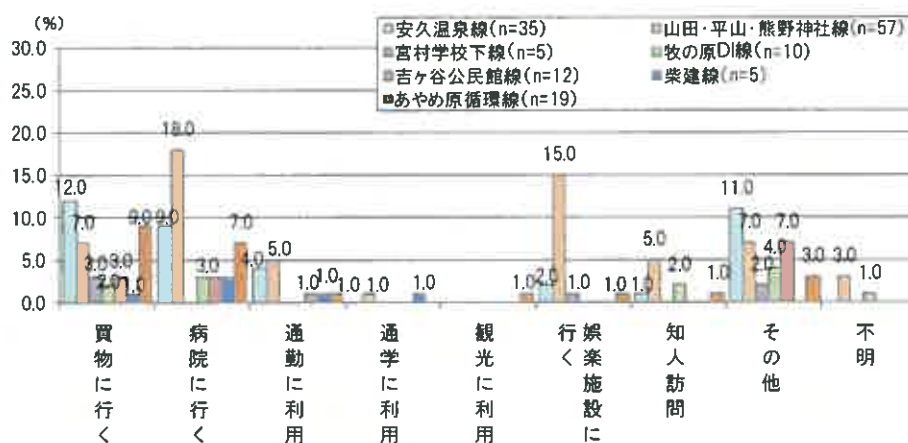


図 利用目的

4 利用頻度

- 利用頻度は、「週に1回以上(34.6%)」が最も多く、次いで「月に1回以上(32.4%)」が多い。

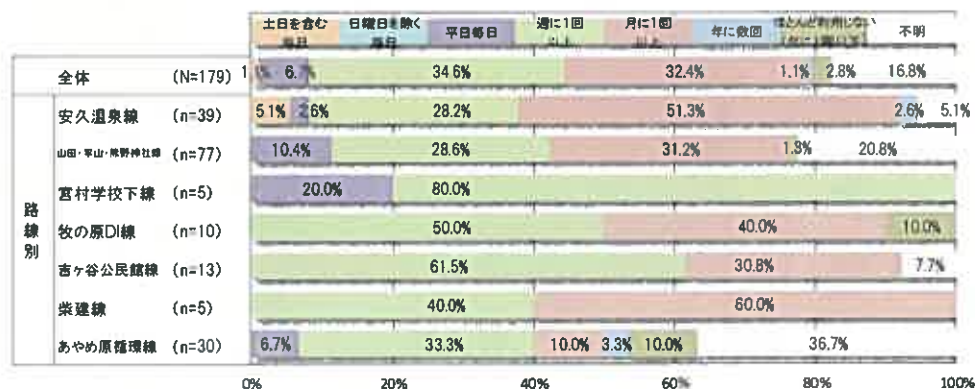


図 利用頻度

5 運行内容に関する満足度

- 運行ルートは約68%が「満足」であり、山田・平山・熊野神社線や柴建線は満足度が低い。
- 運行時刻は、全体の「満足」が約48%であり、宮村学校下、柴建線、あやめ原循環線などの「不満足」の割合が高い。
- 情報のわかりやすさは、全体の「満足」が約46%であり、山田・平山・熊野神社線、牧の原DI線などで満足度が低い。

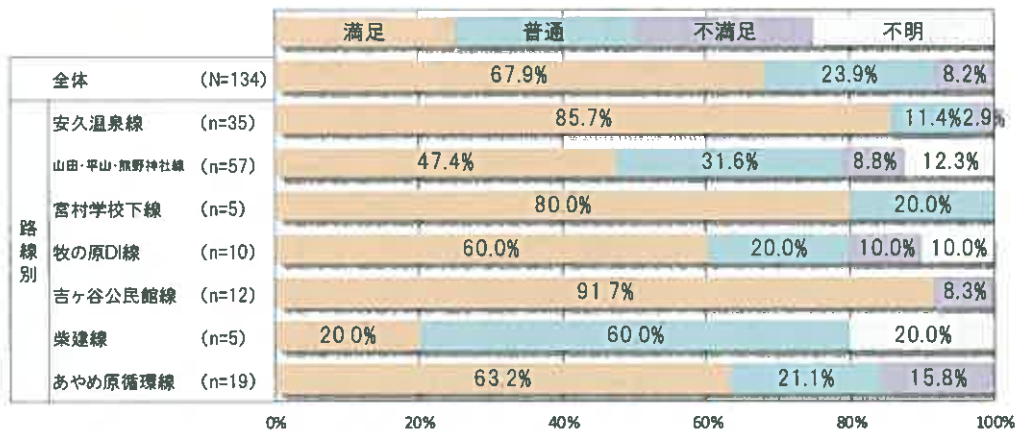


図 “運行ルート”に関する満足度

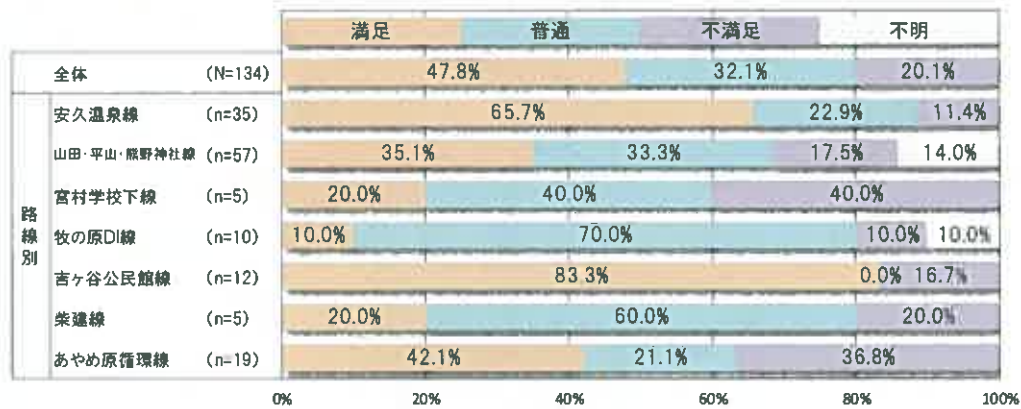


図 “運行時刻”に関する満足度

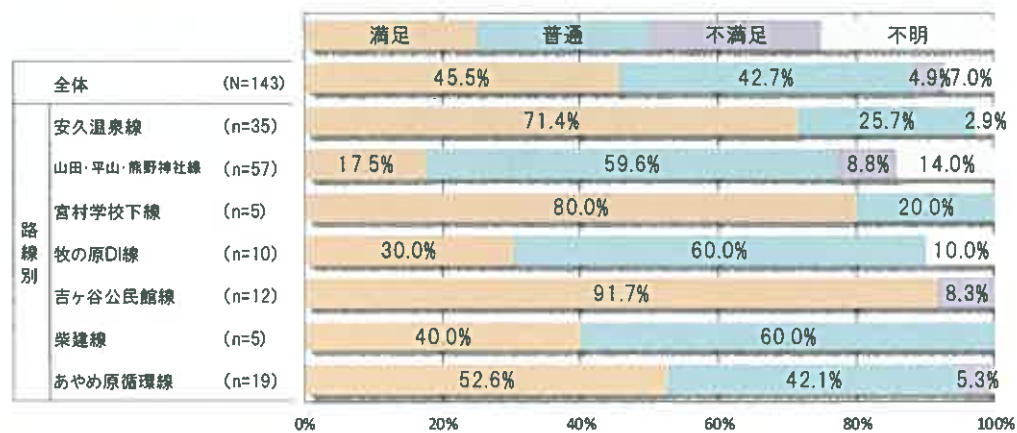


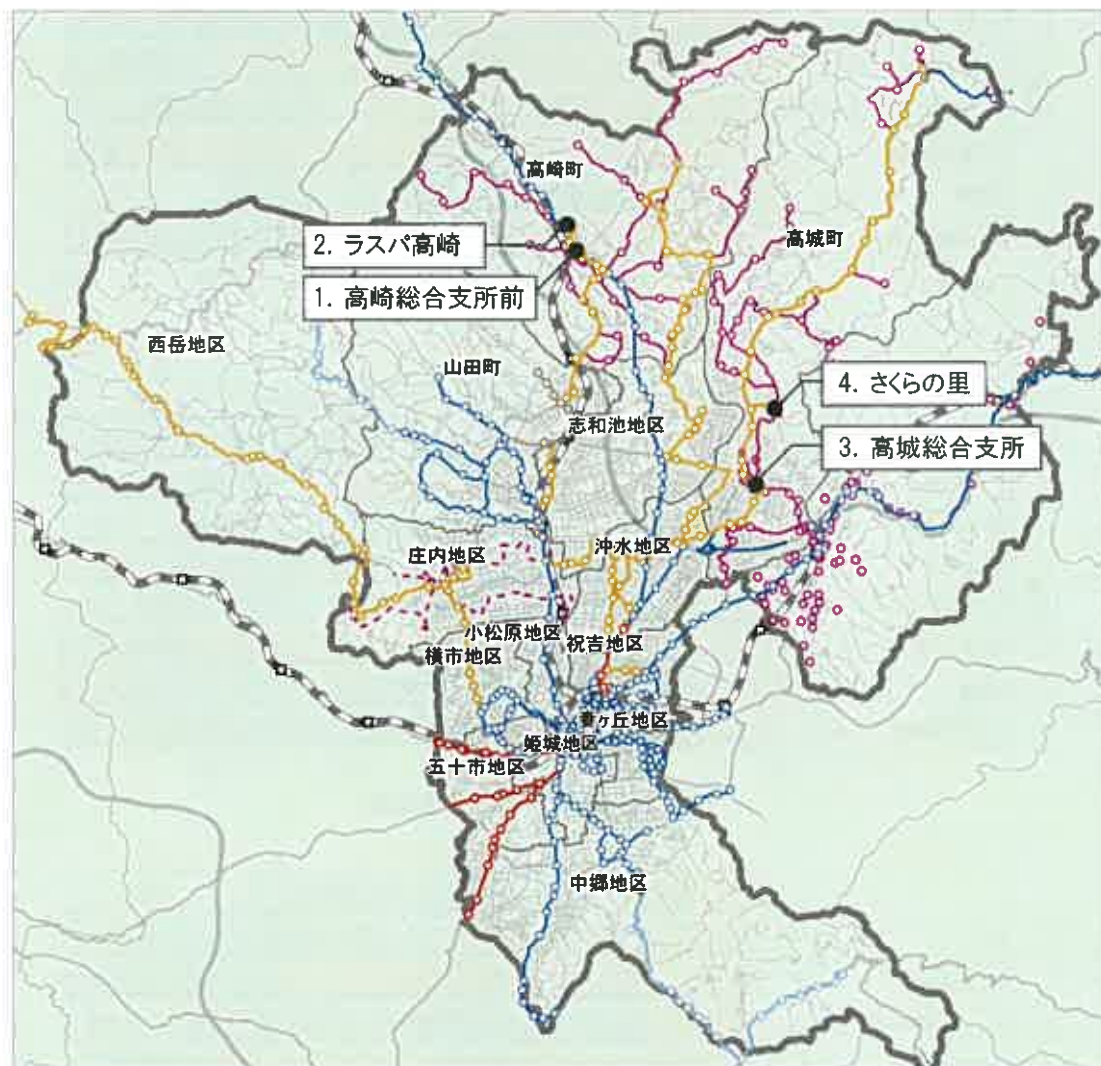
図 “情報のわかりやすさ”に関する満足度

(4) コミュニティバス利用者への調査概要

- コミュニティバス等の利用者特性やニーズ等を把握するため、主要バス停における利用者ヒアリング調査を実施した。

表 調査概要

調査期間	平成28年9月12日(月)、13日(火)、16日(金)
調査対象	平日3日間の運行(全便を対象)
調査手法	調査員によるインタビュー形式のヒアリング調査
取得票数	165票 ※コミュニティバスの非利用者を含む



(5) コミュニティバス利用者の特性

1 利用者の属性

- コミュニティバス利用者は、3日間計71人の利用がみられ、利用者の性別は路線バスと同様、女性比率（全体88.7%）が高くなっている。
- 年齢は、全体の81.7%を「65歳以上」が占めている。

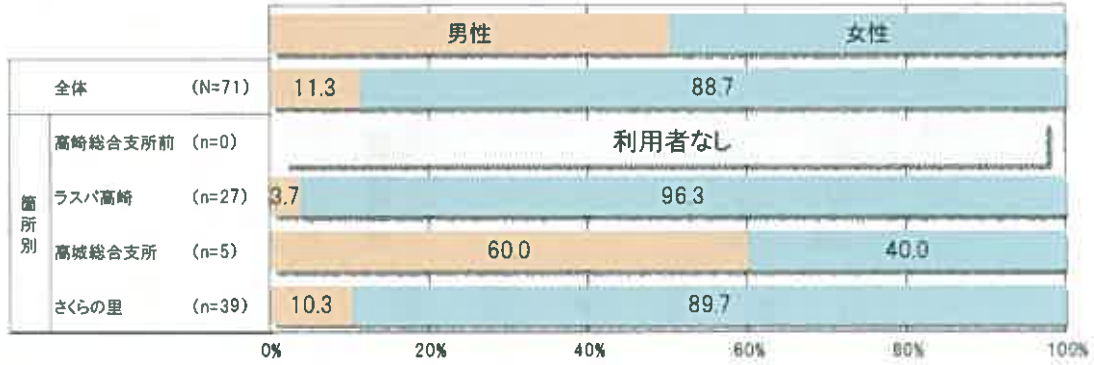


図 利用者の性別

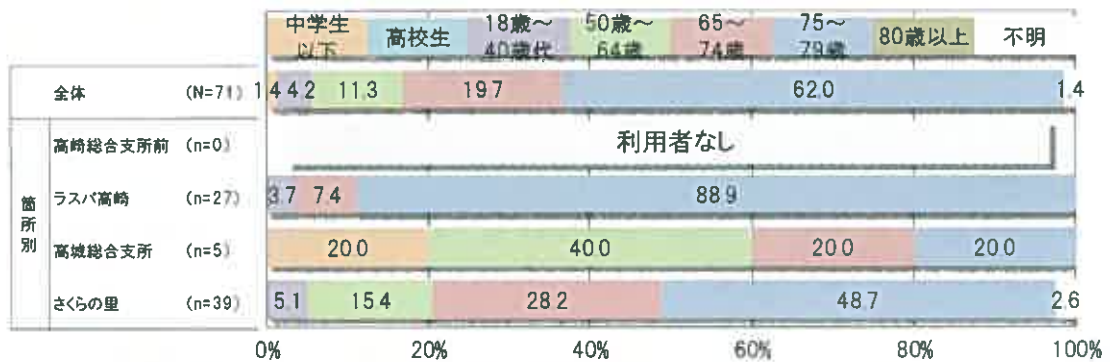


図 利用者の年齢

2 利用路線

- 利用路線は、高崎地区では「乗合バスCコース（三和）」「乗合タクシーAコース（竹元）」の利用が多く、高城地区では「原中コース（月・金）」が最も多い結果であった。

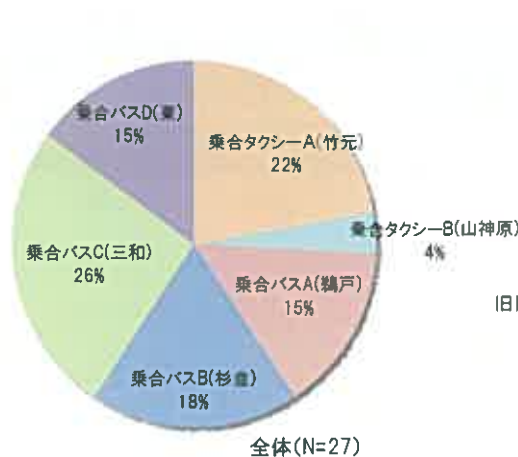


図 高崎地区の利用コース

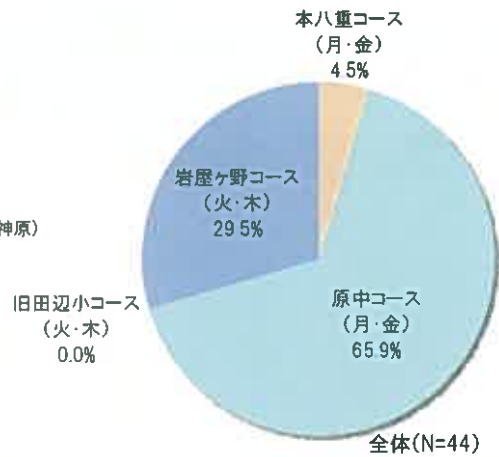


図 高城地区の利用コース

3 利用目的

- ラスパ高崎及びさくらの里は、利用目的は「温泉」であり、施設利用後は自宅へ直接帰る方が多い。高城総合支所については「買物」「通院」の目的がみられる。

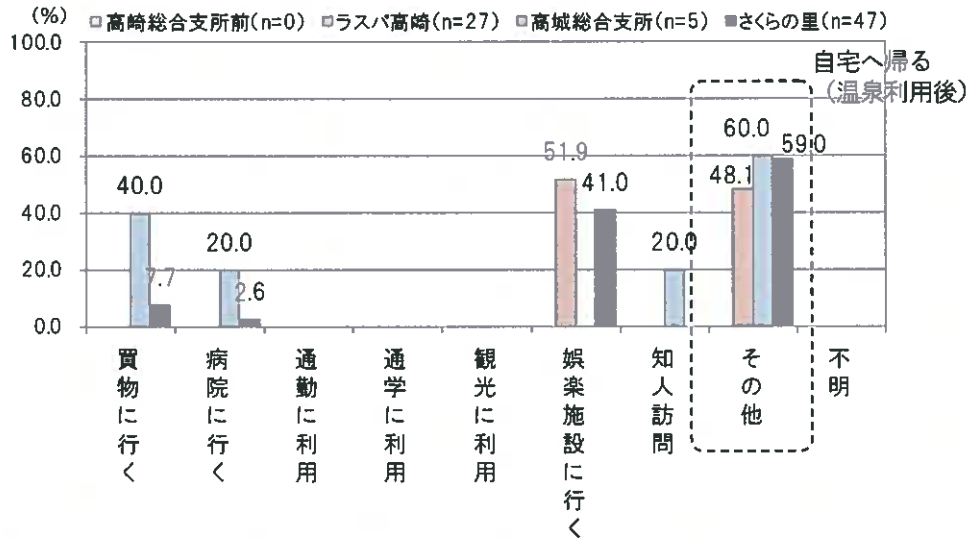


図 利用目的

4 利用頻度

- 利用頻度は「週 2 回 (71.8%)」が最も多くなっており、他の交通と比較しても利用習慣が定着している様子がみられる。

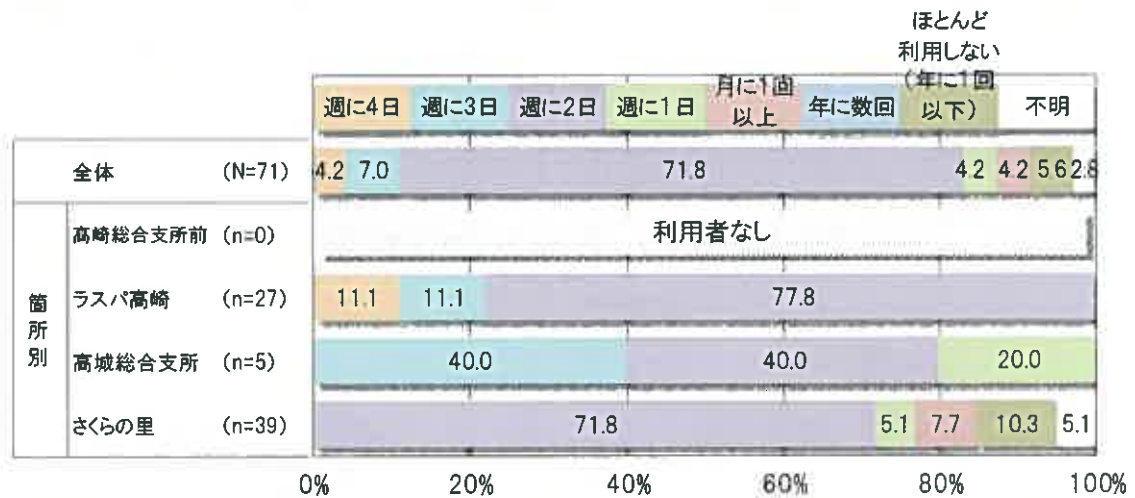


図 利用頻度

5 運行内容に関する満足度

- 運行ルート・時刻・情報のわかりやすさは、それぞれ「満足」が全体の約9割近くとなっており、利用者からの満足度が一定以上得られている。
- 高城総合支所については、他の場所と比較して運行ルート・時刻・情報のわかりやすさの各項目で満足度が低い傾向にある（乗り場の利用者数自体が少ない）。

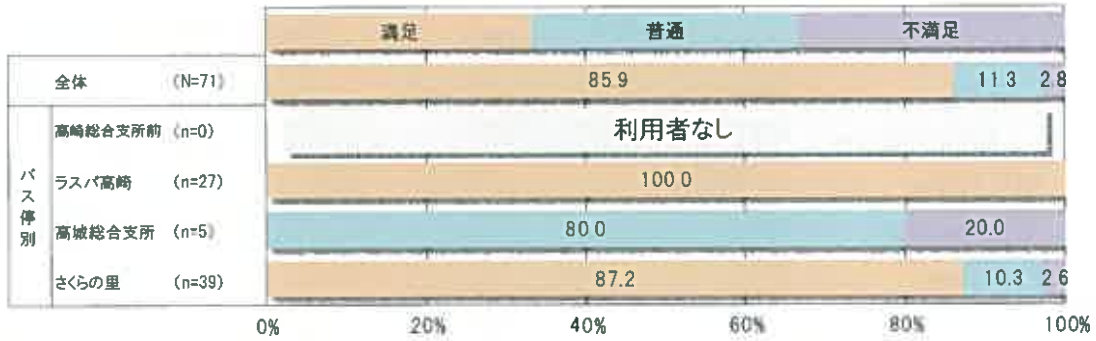


図 “運行ルート”に関する満足度

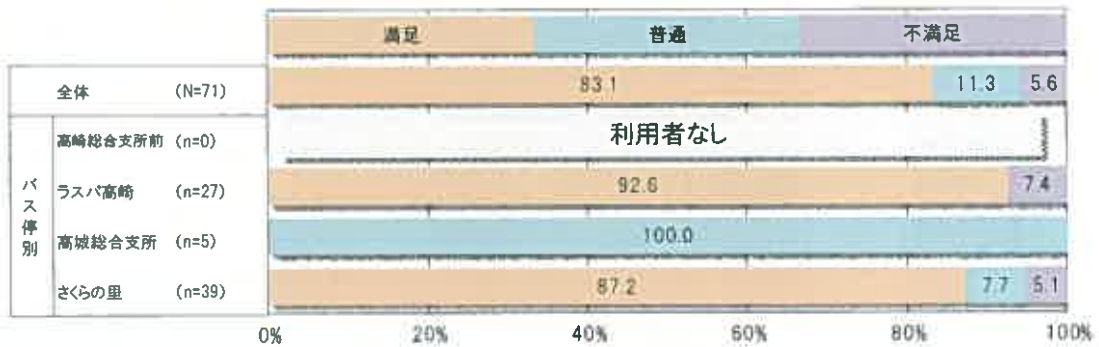


図 “運行時刻”に関する満足度

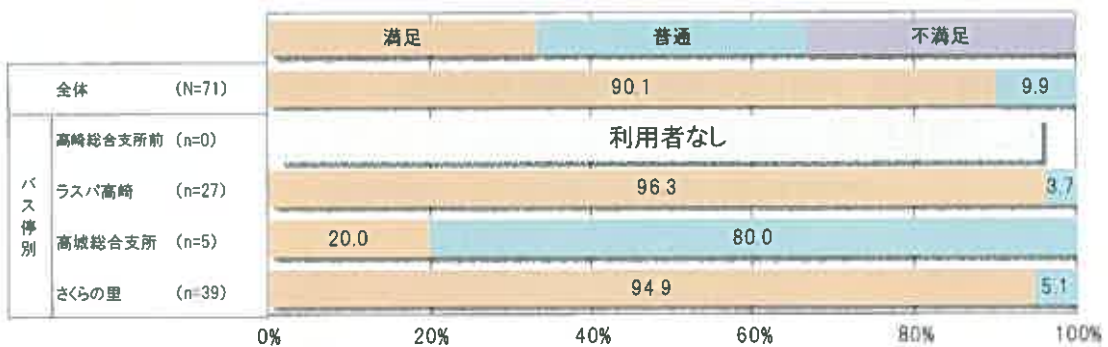


図 “情報のわかりやすさ”に関する満足度

3 運行サービスが改善された場合の利用意向

- 「サービスが改善され、利便性の良いバスが運行した場合」の利用意向では、全体の約37%が利用するとの回答があった。一方で、全体の約半数(48.9%)は「サービスが改善されても利用する気はない」と回答し、自動車を利用できるとの考えが表れた結果となっている。

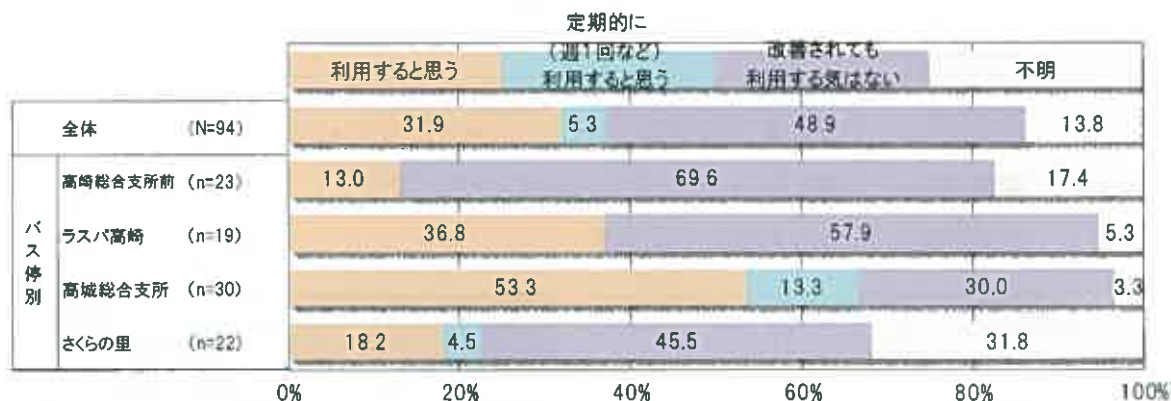


図 運行サービスが改善された場合の利用意向

4 公共交通に期待すること(利用者・非利用者)

- 公共交通に期待することでは、非利用者は「特になし(40.1%)」の回答が多く、コミュニティバスへの関心が薄いものと考えられる。一方、利用者については「停留所以外でも自由な乗降(38.2%)」、「娯楽施設等に行ける交通(36.4%)」の割合が高くなっている。

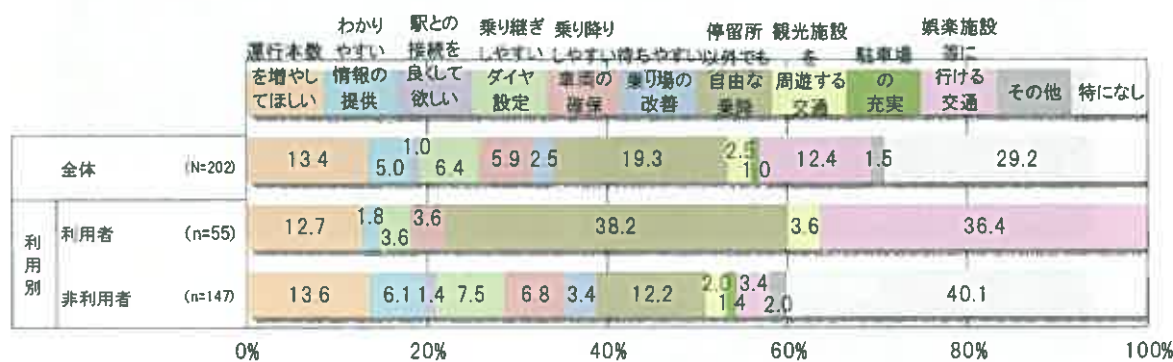


図 公共交通に期待すること

4-3 主要沿線施設の利用者からみた公共交通の実態

バス路線沿線における主要施設の利用者を対象としたヒアリング調査を行い、利用者・非利用者の視点から、公共交通サービスの発展可能性の検証を行った。

表 調査概要

調査期間	平成 28 年 9 月 16 日(金)
調査対象	バス路線沿線における主要 5 施設の利用者 (都城駅/西都城駅/イオンモール都城駅前/イオン都城/藤元総合病院)
調査手法	調査員によるインタビュー形式のヒアリング調査
取得票数	対象 5 施設 計 379 票



(1) JR 都城駅・JR 西都城駅の利用状況

1 時間帯別の乗降客 (カウント調査結果)

- 前述 (p.12) の通り、都城駅・西都城駅ともにピーク時間帯は「6 時台」となっており、ピーク時乗降客数は都城駅が 341 人/時、西都城駅が 133 人/時となっている。
- ピーク時乗降客は、「18 歳以上」が全体の約 62%を占め、高校生は約 38%となっている。

〔JR 都城駅〕

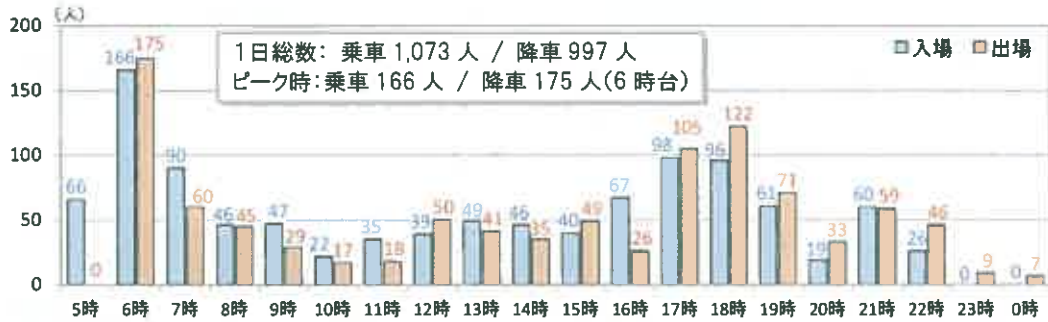


図 JR 都城駅の時間帯別乗降客数(再掲)

〔JR 西都城駅〕

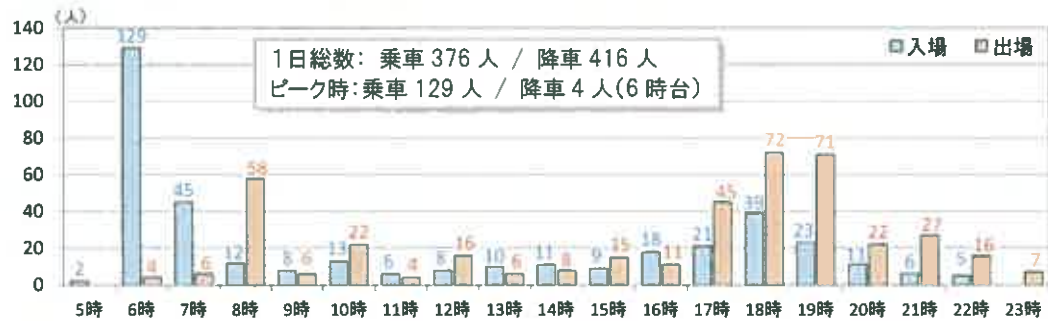


図 JR 西都城駅の時間帯別乗降客数(再掲)

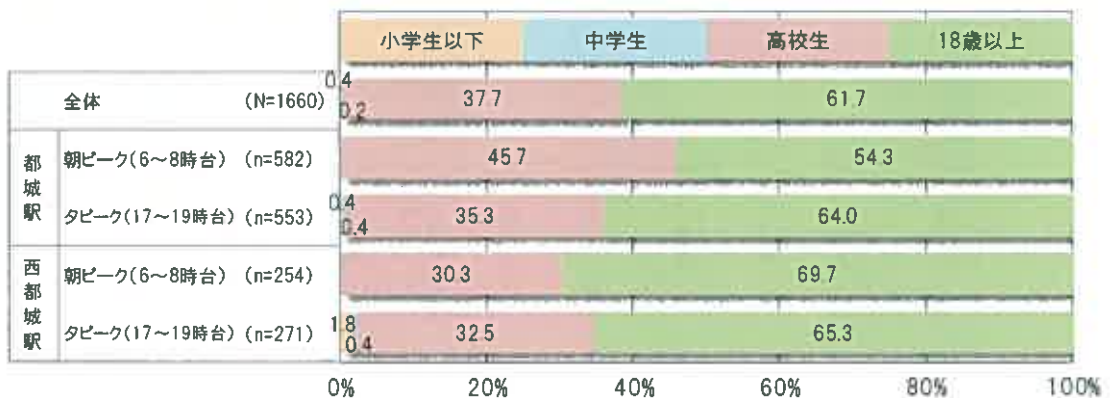


図 ピーク時の利用者特性(年齢区分)

2 駅利用者の属性（年齢・居住地）

- 駅利用者の年齢は、両駅ともに「18歳～40歳代（33.1%）」が最も多く、次いで「高校生（20.4%）」が多くなっている。
- 利用者の居住地は、「市内」が全体の約70%を占め、「市外」は約3割（28.9%）である。

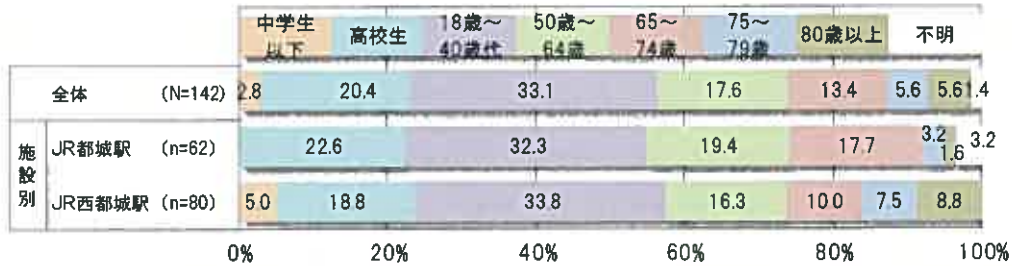


図 年齢

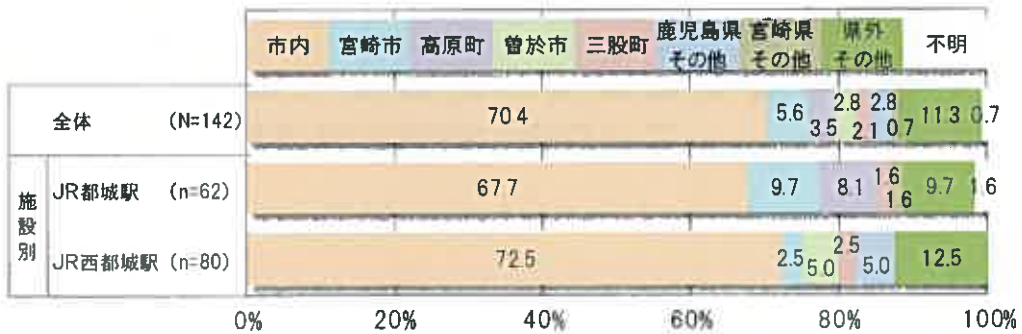


図 居住地

3 駅までの交通手段

- 駅までの交通手段は、「路線バス（宮崎交通）」が最も多く、次いで「徒歩」「家族、知人の送迎」が多くなっている。

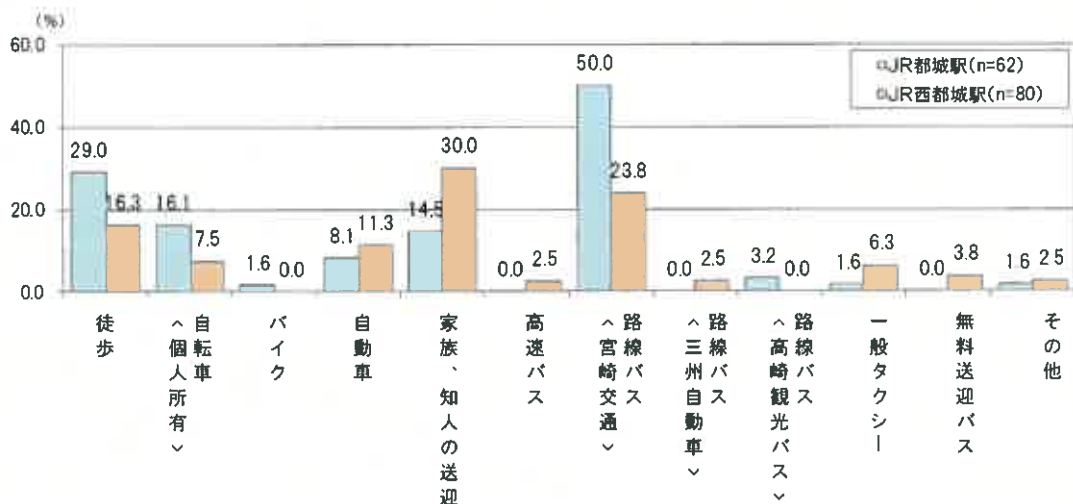


図 駅までの交通手段

4 駅の利用頻度

- 駅の利用頻度は、「平日毎日（24.6%）」が最も多く、次いで「週に1回以上（19.0%）」となっている。

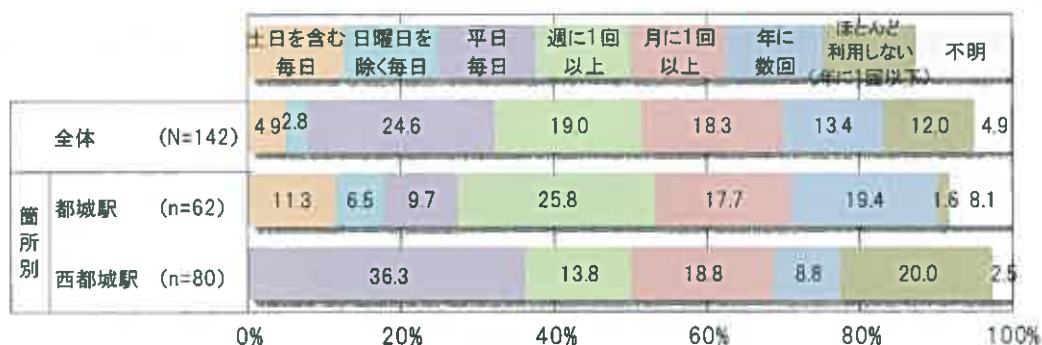


図 利用頻度

5 駅の利用目的

- 駅の利用目的は、定期利用と想定される「通学に利用（25.5%）」や「通勤に利用（15.2%）」が多くなっている。
- 一般利用と想定される「買い物に行く」「病院に行く」は、それぞれ10%弱となっている。

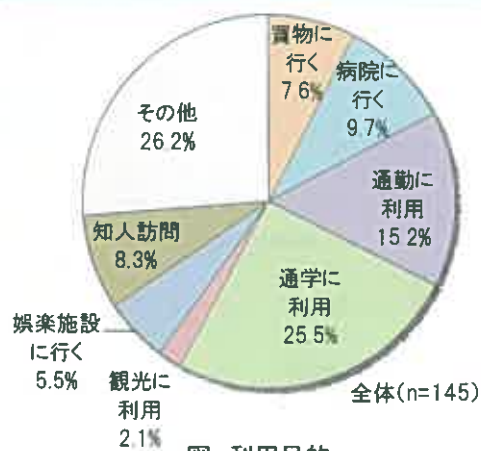


図 利用目的

6 駅利用に関する満足度

- 駅利用に関する満足度では、「満足（18.3%）」または「普通（68.3%）」が全体の約87%となっている。
- 「不満足」は、全体の3.5%となっている。

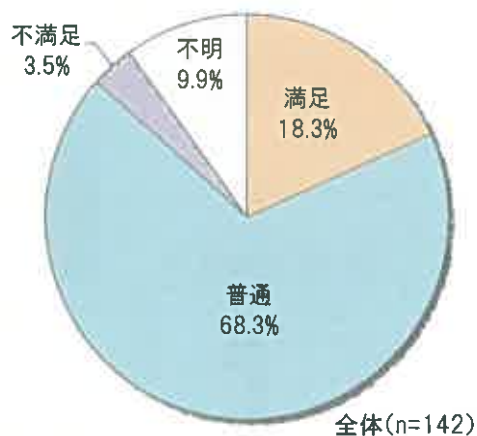


図 駅利用に関する満足度

(2) その他の主要沿線施設の利用状況

1 施設利用者の属性（年齢・居住地）

- 施設利用者の属性をみると、各施設 18 歳～80 歳以上まで満遍なく利用がみられる。
- 利用者の居住地は、各施設ともに「市内」が全体の約 72% を占め、イオン都城店・藤元総合病院では「曾於市」の割合が高くなっている。

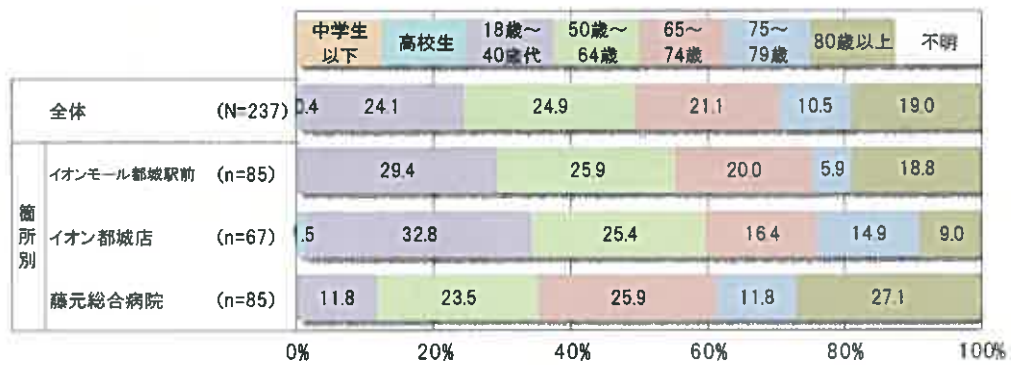


図 施設利用者の年齢

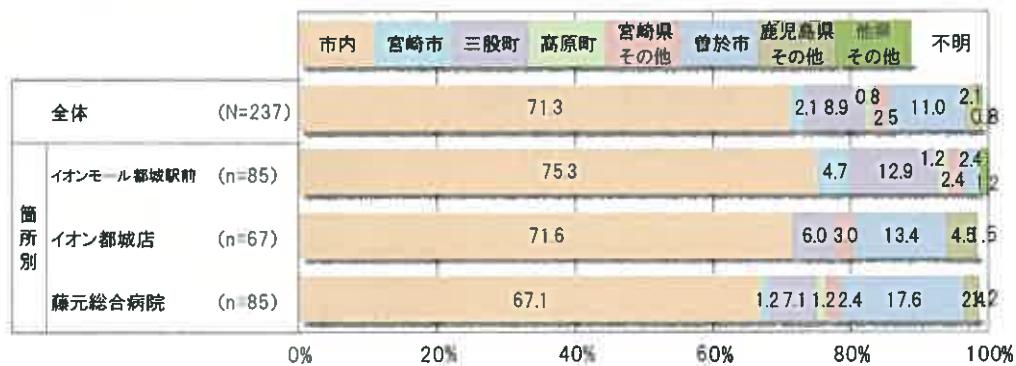


図 施設利用者の居住地

2 施設までの交通手段

- 施設までの交通手段は、他の調査同様、「自動車」の割合が最も多い。

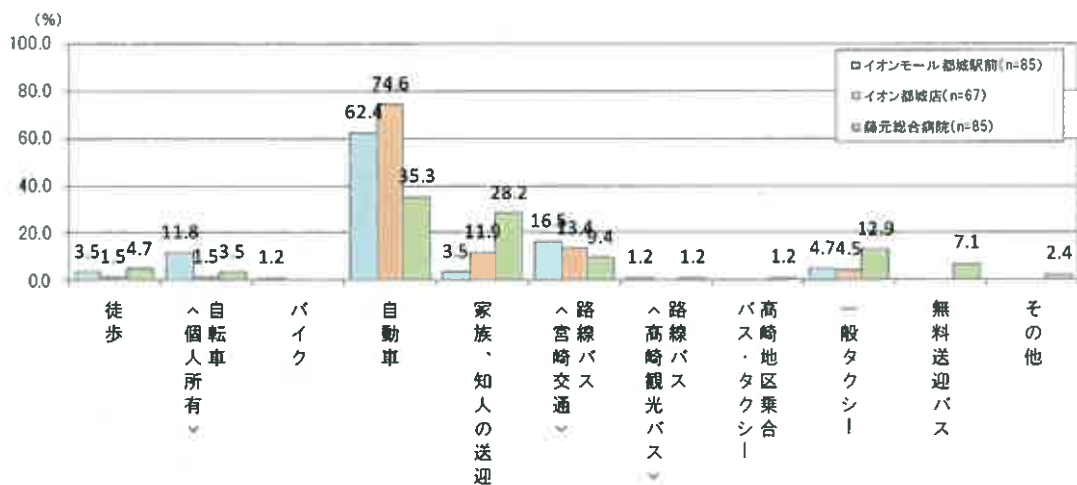


図 施設までの交通手段

3 施設の利用頻度

- 施設の利用頻度は、イオン2施設については「週に1回以上（47.4%）」が最も多く、藤元総合病院については「月に1回以上（36.5%）」が最も多くなっている。

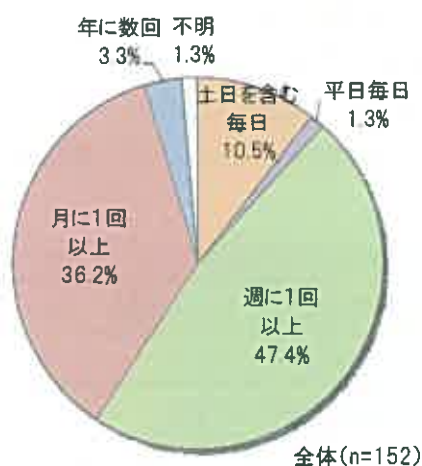


図 利用頻度(イオン2施設)

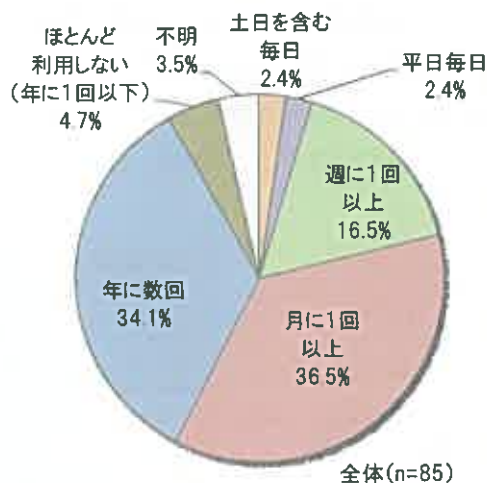


図 利用頻度(藤元総合病院)

4 施設の利用目的

- 利用目的は、イオン2施設では「食料品の買い物（56.3%）」が最も多く、次いで「衣料品店で買い物（15.3%）」となっている。
- 藤元総合病院については、「定期的な通院」が全体の約7割（68.2%）を占める。

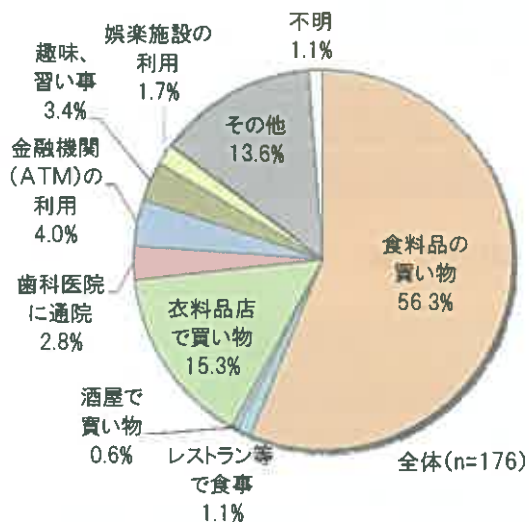


図 利用目的(イオン2施設)

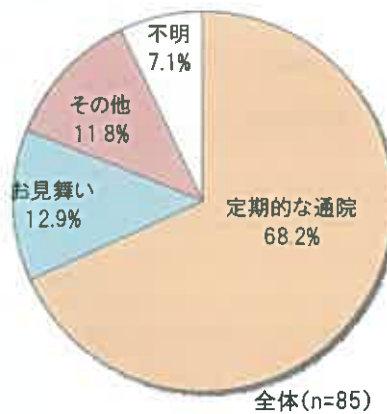


図 利用目的(藤元総合病院)

(3) 公共交通の利用者・非利用者の特性

1 公共交通に関する満足度（利用者のみ）

- 運行ルートは、「満足」または「普通」が全体の約 72%となっており、イオンモール都城駅前・イオン都城店・藤元総合病院・西都城駅で「不満足」が挙がっている。
- 運行時刻は、「満足」または「普通」が全体の約 62%であり、こちらもイオンモール都城駅前・イオン都城店・藤元総合病院・西都城駅で「不満足」が挙がっている。
- 情報のわかりやすさは、「満足」または「普通」が全体の約 76%であり、概ね良好である。

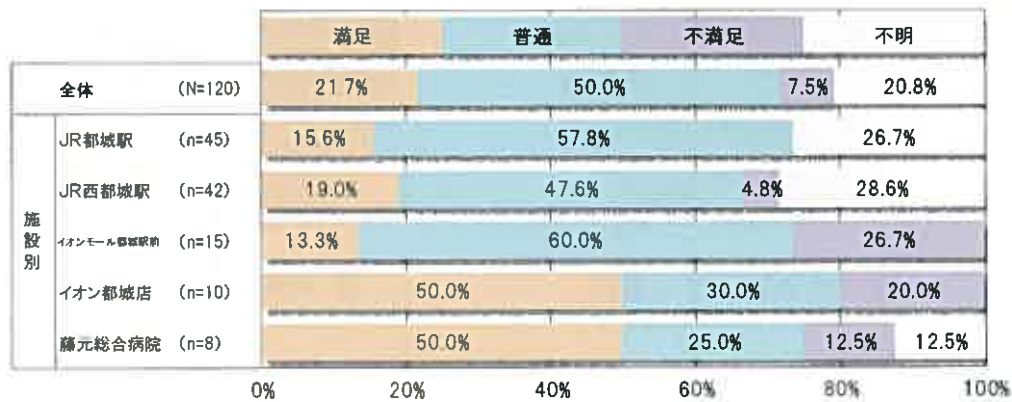


図 “運行ルート”の満足度

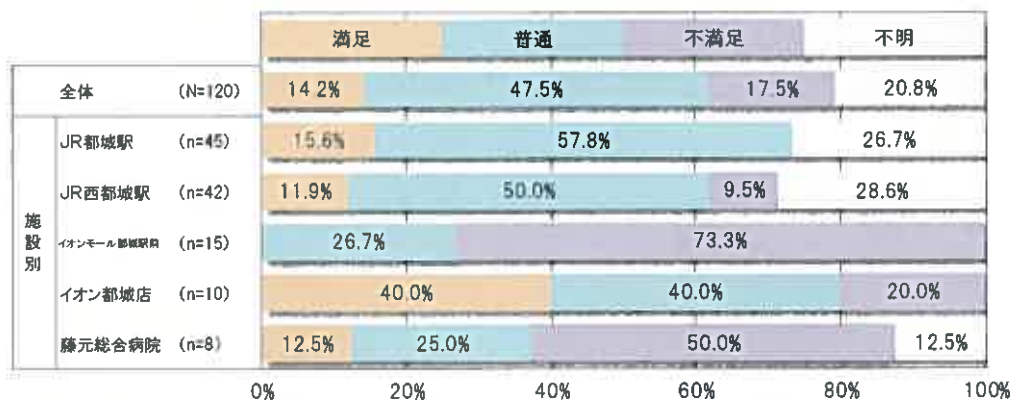


図 “運行時刻”の満足度

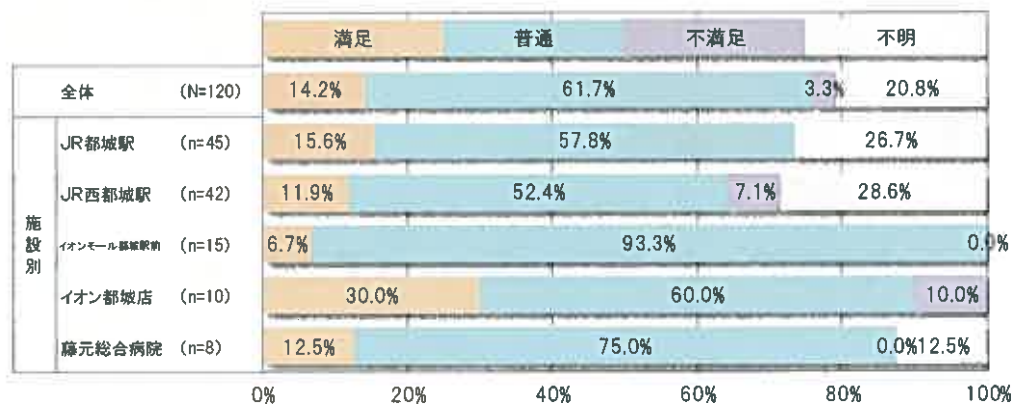


図 “情報のわかりやすさ”の満足度

2 公共交通を利用しない理由（非利用者のみ）

- 利用しない理由は、他の調査同様、「自動車を利用でき、公共交通を使おうと考えることがない」が最も多い。また、「乗りたい時間帯の便がない」、「公共交通の乗り場が自宅の近くにならない」等の理由も挙げられている。

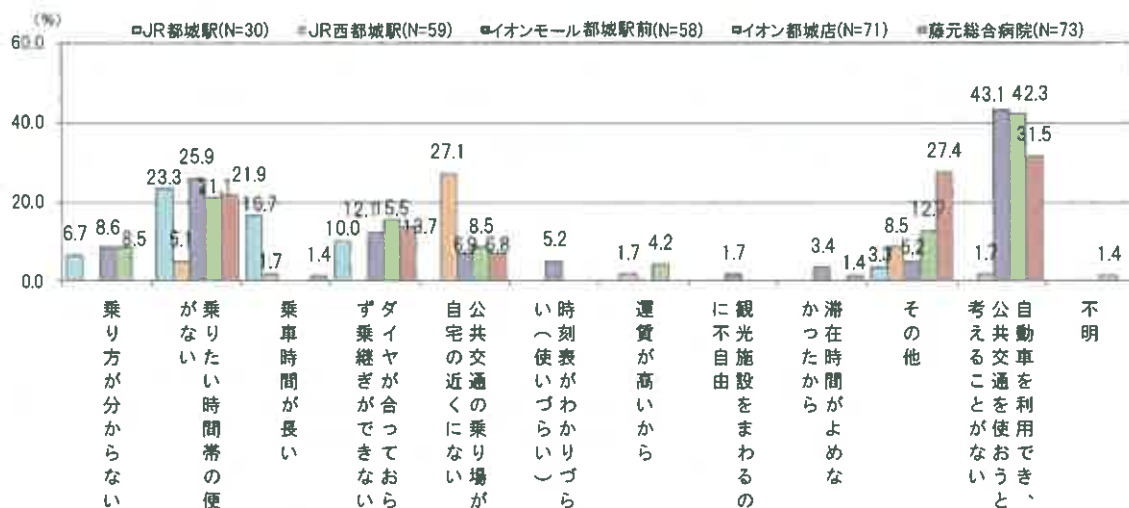


図 公共交通を利用しない理由

3 公共交通に期待すること

- 公共交通に期待することは、利用者・非利用者ともに「運行本数を増やしてほしい」が最も多い。そのほか、利用者については「待ちやすい乗り場の改善」が挙げられている。

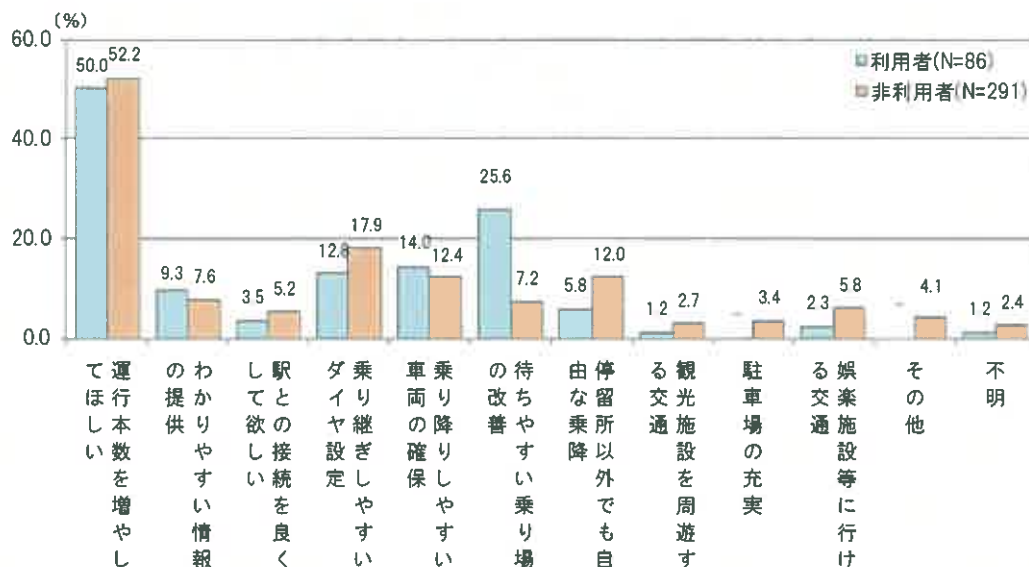


図 公共交通に期待すること

4-4 事業者からみた公共交通の実態

路線バスやコミュニティバスの運行事業者等へのヒアリング調査から、現在の取組み状況や課題点、今後の取組み意向などの把握を行った。

表 調査概要

調査期間	平成 28 年 8 月初旬～平成 28 年 8 月下旬
調査対象	路線バス・コミュニティバスの運行事業者、都城市の関連部署
調査手法	直接面談方式による聞き取り調査

- ヒアリング調査の対象とそれぞれの調査内容は以下の通りとなっている。

分類	対象者	調査内容
鉄道	九州旅客鉄道(株)	○JR 日豊本線および JR 吉都線 各駅の利用状況 ○利用者から寄せられる要望の声について ○今後の取組み意向や他事業者との連携意向について
路線バス	宮崎交通 (株)	○路線バスの運行状況、利用状況について ○路線バス利用者から寄せられる要望の声 ○事業者からみた運行上の課題点について ○公共交通再編への意向、今後の取組み意向 など
	三州自動車 (株)	
	宮交タクシー (株)	
	(株) 中央タクシー	
コミュニティバス等	(有) 高崎観光バス	○コミュニティバスの運行状況、利用状況について ○コミュニティバス利用者から寄せられる要望の声 ○事業者からみた運行上の課題点について ○公共交通再編への意向、今後の取組み意向 など
	(株) おくつタクシー	
	(株) 銀星タクシー	
関連部署	都城市 高城地域振興課	○学童に対する移動支援状況(スクールバス等)について ○商工面での移動支援状況(買い物環境など)について ○福祉面での移動支援状況(外出支援策など)について ○その他、“移動”の環境に関する課題点、意向 など
	都城市 商工政策課	
	都城市 福祉課	

(1) 鉄道の運行について

1. 鉄道利用者の特徴（都城市内）

- 都城市内の鉄道利用は、一般利用 33%、定期利用 67%の割合となっている。
（定期利用：都城駅 通学 7割・通勤 3割 / 西都城駅 通学 6割・通勤 4割）

2. 通学利用者の特徴

- 都城駅は「宮崎駅・清武駅・谷頭駅」、西都城駅は「宮崎駅・清武駅・住吉駅」の利用がある。
○利用時間帯は、高校生が主に 5～6 時台、大学・専門学生は 7～8 時台での利用が多い。

3. 通勤利用者の特徴

- 主に「宮崎駅」への利用があり、都城駅・西都城駅ともに 6～7 時台での利用がある。

4. 一般利用者の特徴

- 都城駅は「宮崎駅・鹿児島中央駅」への買い物目的での利用、西都城駅は「鹿児島中央」への買い物目的での利用があり、特急利用は 8～9 時台の列車が多い。

5. 利用者からのニーズについて

- 利用者の方からは、都城駅で JR 日豊本線と JR 吉都線を乗り換える際は、必ず階段またはエレベーターを使用するため、乗り継ぎ時間が短いと大変との声は聞くことがある。

6. 今後の鉄道事業者としての役割について（上場の際の公表内容を引用して回答頂いた）

- やはり「乗りたい」と思っただけのものをつくらないといけない。乗る楽しみ、乗るきっかけを提供しなければならないと考えており、久しぶりに乗っていただく、もしくは初めて乗っていただくことができれば、「また乗ってみようか」という利用も生まれる。
○県内外各地のイベントなどに合わせた送客キャンペーンを実施しており、イベントのような「着地」をつくってもらうことが私たちにとって非常に重要で、そうした協力を多くの地域から頂いている。互いに連携すれば、地域の魅力を高められるし、鉄道事業も生き残ることができる。そういう関係を深めたい。（2016年10月28日宮崎日日新聞 公表）

7. 今後の取組み意向や、他事業者との連携・利用促進など

- 他事業者との連携については、鉄道ダイヤの改正時に、他の交通機関との接続向上を図れるよう、関係するバス事業者等へ事前に改正内容の送付を行うようにしている。
○地域との連携は、今年度の都城焼肉カーニバルでウォーキング企画をタイアップして取り組んだ。JR九州では地元の活性化を目的としてこの企画を行っており、H27は三股町ふるさとまつりや西都城の陸上自衛隊都城駐屯地創設記念行事などで開催した。
○そのほか、幼稚園や小学校のクラス単位で駅に来てもらった際などには、駅員から列車の乗り方案内など、利用客への案内等も各駅で取り組んでいる。
○定時性の高い安定輸送は使命の一つである。自然災害発生時も早期に復旧できるよう努めていきたい。また、鉄道利用に不慣れな方が増える新学期の時期なども、駅員・他の職員による利用案内を積極的に行い、初めてのお客様もスムーズに利用できるよう努めたい。

(2) バス交通の運行について

1. 路線バスの運行・利用状況について

(市域全般)

- 路線バスの主な利用者は、高齢者の方（70歳代以上も多い）となっている。
- 市内では、買い物、通院、温泉（山田・高崎・高城・青井岳方面）などが主な目的である。
- 温泉施設については、月間イベント「8のつく日はポイント2倍」や「ビンゴ大会」がある日は目に見えて乗客数が多くなっている（旧都城区域からの利用もある）。

(鹿児島方面)

- 都城市関係では、利用目的は通学や通院、一部通勤（パートなど）や娯楽施設への利用がみられ、鹿屋方面から朝の便で宮田眼科病院などへの利用されることが多い。
- 通学目的になると都城市域外（末吉以降）となり、曾於高校、志布志高校、鹿屋女子高校や鹿屋農業高校などで利用がみられる。

2. 利用者からのニーズについて

(市域全般)

- 利用者からの要望については「便数を増やして欲しい」との要望が多い。
- 西岳や中郷方面は「運行時刻をずらしてほしい」との要望を聞くことがある。

(鹿児島方面)

- 都城市での要望は主に病院関係で、岩川や末吉から都城へ向かう朝の便がないため、病院の受付時間に着く時間（末吉小7:30発～8時台など）の便がほしいとの要望が挙がっている。
- 志布志・鹿屋方面の路線は、都城駅や西都城駅へ乗り入れているものとそうでないものがあるため、駅への乗り入れも要望の一つである（ただし、補助対象系統のため、実現のためには沿線との意見調整等が必要となる）。

3. 運行上の課題点

(小林方面)

- 医師会病院への乗り入れが検討されたが、補助対象路線の走行距離の関係で実現せず、最寄りのバス停でも2km程離れている等の利便性の悪さがある。

(広口周辺)

- バス停の位置に一部課題箇所があり、広口周辺のバス停は国道10号沿いのバス停から西都城駅に右折するまでのシフト長が短いという課題がある（現在は乗降扱いをしていない）。

(霧島神宮方面)

- 広域的バス路線である霧島神宮線については、利用者が必要としている時間帯とずれが生じている部分があり、運行時間帯を調整する必要がある。

4. 利用促進のために行っていること

(全般)

- 割引関係では、水曜日のエコ通勤割引や敬老パスなど、路線バス事業者3社で連携して取り組んでいる。また、交通事業者ごとに独自の割引サービスを実施している。

(宮崎交通㈱での取組み例)

- 青井岳温泉旅館と路線開設記念として、バスを使って青井岳温泉で降りられたお客様チケットを配り、3枚集めると入浴が1回無料になるという連携の形もあった。
- 乗り方教室は昨年も宮崎市内で行っており、今年度も10月（10/16延岡市、10/23都城市）に、バスとの綱引きや整備工場見学等のイベントを実施した。

5. 今後の取組み意向や、他事業者との連携・利用促進など

- 基本的には現状の路線を維持しながら、利用状況に応じて路線変更などを行っていくが、補助金の関係や企業としての判断もあり、路線改変は慎重に考える必要がある。
- 住宅密集地や新興住宅地などはなく、地域間を結ぶ路線などで運行しているため、現行の路線で運行を続けながら、需要に応じて適宜見直しに対応していく。
- 中央通周辺は現在開発が行われているが、その動きが盛り上がりを見せれば、バス停なども宮崎市内にあるような特別なバス停があっても良いと思う。
- 中央通周辺に開発されている施設の待合所は、市内を移動する際の拠点として大事な場所だと思う。路線バスは経由する形になると思うし、例えばバス事業者数社で協力して待合しやすいサービスを提供する等、低額でも協力できる事はあると思う。
- 行政とのタイアップをしないと出来ないことも多く、自治公民館長を通じて各集落の高齢者に向けた利用促進を図る等でも利用の輪は広がっていくと思う。

(3) コミュニティバス等の運行について

1. コミュニティバス等の運行・利用状況

(市域全体)

- コミュニティバス利用は、主に高齢者の利用となっており、利用目的は、買い物、通院、温泉利用などが主となっている。

(高崎・高城)

- 利用者は主に高齢者である。利用頻度は週1回程度が多いが、温泉利用者は温泉のみを外出目的として週にもう1日外出している(1度の外出で複数の施設へ行く方は少ない)。
- 利用者の多くは高齢者で、主な利用目的は、通院がメインで、その外出に合わせて買い物を行う。また、通院にあわせた温泉利用もある。

(山田地区)

- 利用者は、主に路線沿線に住む高齢者(固定客)で、利用目的はほとんどが山田周辺の病院やスーパー、商店街となっている。また、利用頻度は週1回ほどで、主な利用時間帯は行きが9時台の便で、帰りが昼の便が主である。

(山之口地区)

- 運行を行っている2地区のうち北部の利用が多く、固定客による利用が多い。
- 利用目的は主に通院がメインとなっており、利用頻度は北部が週2回、南部が週1回程度となっている。利用時間帯は、午前中に行き・帰りを行う方が多く、一部午後の利用もある。

2. 利用者からのニーズについて

(全般)

- 運行本数を増やして欲しいとの要望の声は聞くことがある。

(山田地区)

- 居住地が最寄りのバス停からでも1km程離れているので利用できない等の声がある。

(高崎地区)

- バス停を自分の家の近くにも設置してほしいとの声もある。
- コミュニティバスと路線バスの接続に関して、乗継時間を短縮してほしいなどの要望がある。

3. 運行上の課題点

(全般)

○特に運行上の大きな問題はないが、利用向上に向けた工夫は必要だと思う。

(高崎・高城地区)

○高崎地区では温泉施設での企画が少なく、住民の方が外出しようと思う機会が少ない。

○郊外部の乗合タクシーでは、人付き合いの関係で利用を敬遠されることもあり、はじめに乗り始めた人と関係が悪いと乗りたくないという方もいる。

4. 利用促進のために行っていること

(全般)

○利用者からの要望・ニーズに合わせて、乗り場の位置を変更・追加する、またはフリー乗降区間を検討するなどを行なっている。

(山之口地区)

○7月と10月は試乗体験サービス(市が運賃を負担)を展開し、利用促進を図っている。

(高崎・高城地区)

○高齢者の外出の楽しみとなる温泉施設のイベントに合わせて運行内容をつくっており、地域からも温泉への利用が多くなっている。

5. 今後の取組み意向や、他事業者との連携・利用促進など

(全般)

○基本的には現状の路線を維持していく形で、地域住民の移動を支えていきたい。

(その他)

○コミュニティバス等は、利益を先に追求してしまうと運行経費がかかる面で見無駄なもののように見えがちだが、本来いかに住民の方に利用させていくかを考えていくべきで、地域にとって良い形につながると思う。(温泉の企画などをメインにしながら、住民の外出する楽しみをつくることで乗車率を上げていく等)

○ひきこもりがちで家に一人である方たちがコミュニティバス等を使う方になるが、家にいると情報も入りづらいため、地域への周知がまだ行き届いていない状況もある。

○市が主体となり、老人会で1年に1回でも路線バスに乗ってもらうといった企画も必要だと思う。公民館長などを通じて、各集落の高齢者に向けた利用促進の広報などを行うと利用の輪は広がっていくと思う。

○市が主体で行っている敬老特別乗車券(満70歳以上は100円で市内のバスを利用可能なサービス)を知らない高齢者も多いため、積極的に広報を行ってほしい。

(4) 他の関係部署について

1. 福祉面における現状の取組みおよび課題

(福祉面での外出支援)

- 福祉面で行っている外出支援の取組みとしては、敬老特別乗車券の発行や健康増進施設共通利用助成券(対象の温泉施設で利用可能で1人に20枚/年)の配布等を行っている。
- 福祉関係の移送サービスは福祉有償運送があるが、利用は診療機能をもつ施設への利用のみで、娯楽関係での送迎等はない。民間事業の圧迫にもつながるため、現時点での事業拡大は考えていない(別途、重度障がい者を対象にタクシー割引券24枚/年の発行あり)。

(高齢者等の外出促進について)

- 高齢者等の外出促進に向けて、シルバーサロン(ふれあいの場)等の取組みに力を入れているが、交通機関が発達していない地域は参加するための移動手段が少ない。また、バス路線から離れた地域は、敬老特別乗車券の利用が少なく、地域毎に稼働率には偏りがある。
- 福祉課で催すイベントについては、開催時刻とバス運行時間を調整していただければ、事業者との連携も取れると思う。

2. 商工・観光面での取組みおよび課題

(買い物支援の取組み)

- H27年9月から、買物困難者支援事業として中山間地域(4エリア)を対象に移動販売サービスを実施している。(地方創生の先行型交付金を活用)
- エリアは、西岳・庄内地区、中郷・五十市(今町、大岩田)・姫城(下長飯町)地区、山之口・高城地区、山田・志和池地区である。
- 高崎地区では、合併前から高崎町商工会が高崎コミュニティビジネス事業という宅配事業を実施している(市の補助により、商工会員の配達業者が実施)。
- 移動販売の停車場は24箇所、ルートを見直しながら3ルートで周回している。

(今後の課題について)

- 高崎地区は、利用者ニーズを満たせていない状況もあり、移動販売を望む声がある。
- 山之口地区は、デマンド乗合タクシー事業を行っており、買い物支援策と重なる地区になるため、行政によるサービスのすみ分けは考える必要がある。

(観光面での取組みについて)

- 総合計画などの方針に基づき、各種PRや市内イベントの実施などに取り組んでいる。
- 公共交通関係では、JR吉都線利用促進会議でのイベントも検討しており、環霧島エリア(環霧島会議による検討)の交流人口増加を図りたいと考えているため、日豊本線(宮崎)や吉都線(宮崎)、肥薩線(鹿児島)の利用促進ともつなげたいと考えている。
- 観光協会や市役所等では、市内周遊環境を向上するため、レンタサイクルを実施している。
- 都城焼肉カーニバルではJR九州とのタイアップでウォーキング企画を行い、今後も公共交通側の企画と連携できれば、観光イベント自体の活性化にもつながると思う。

(中心市街地の中核施設整備について)

- 旧都城大丸跡地及びセンターモール棟の敷地に、中心市街地の中核を担う複合型公共施設の整備を進めており、広場やバス待合所を付加した施設を計画している。
- バス待合所等の空間については、都城市内の周遊の拠点になればと考えており、市内の施設や観光情報などを案内するとともに、バスの時刻案内(バスロケーションシステムなど)もあれば乗り継ぎ拠点としても期待できると考えている。
- 敷地の国道側と裏通りにはそれぞれバス停があり、路線バスが経由するバス停がコース毎に異なるため、経由するバス停を統一してもらえれば、施設利用者の使い勝手も良くなる。

第5章 地域公共交通の課題

5-1 都城市が目指す地域の将来像

地域公共交通が果たすべき役割の抽出に向けて、都城市のまちづくり・都市整備に係る方針、広域的な計画、その他関連計画等から、都城市が目指す地域の将来像を整理する。

《上位計画》

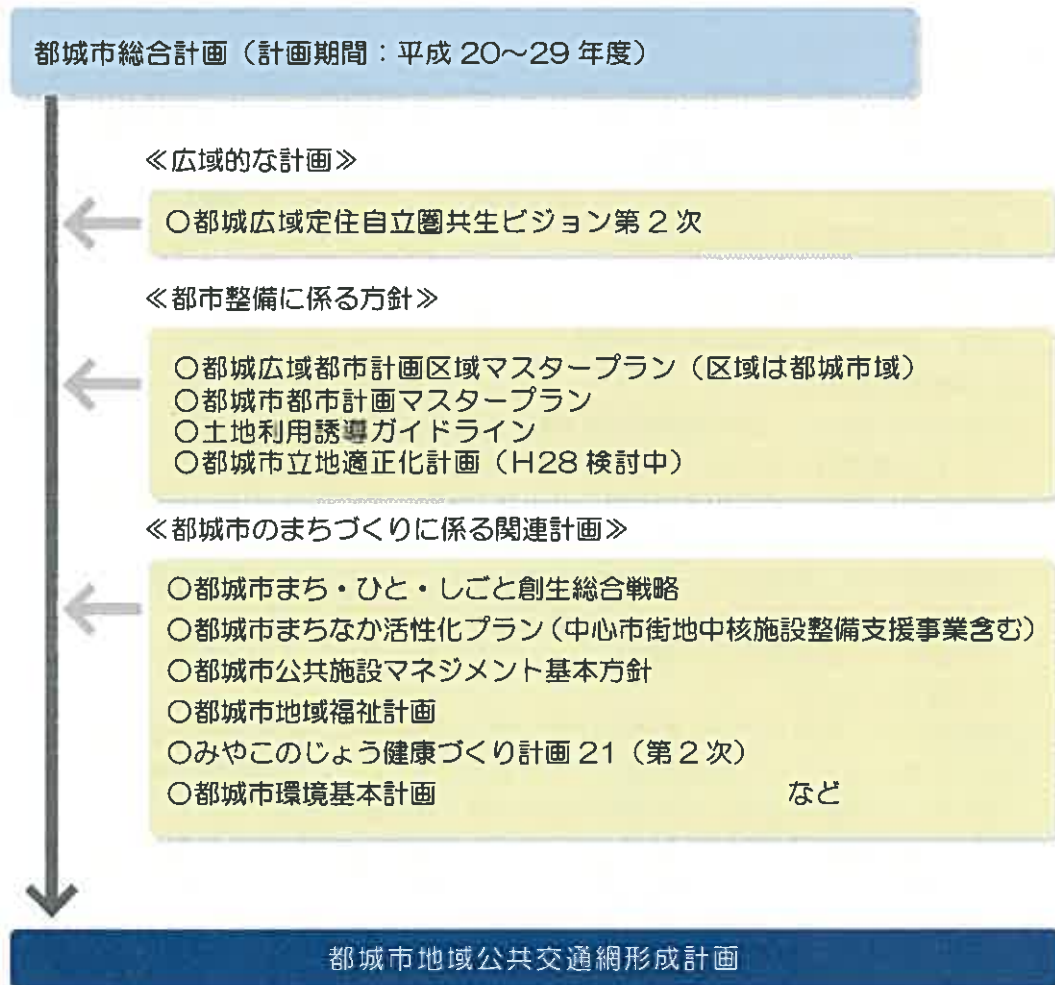


図 地域公共交通網形成計画の位置づけ

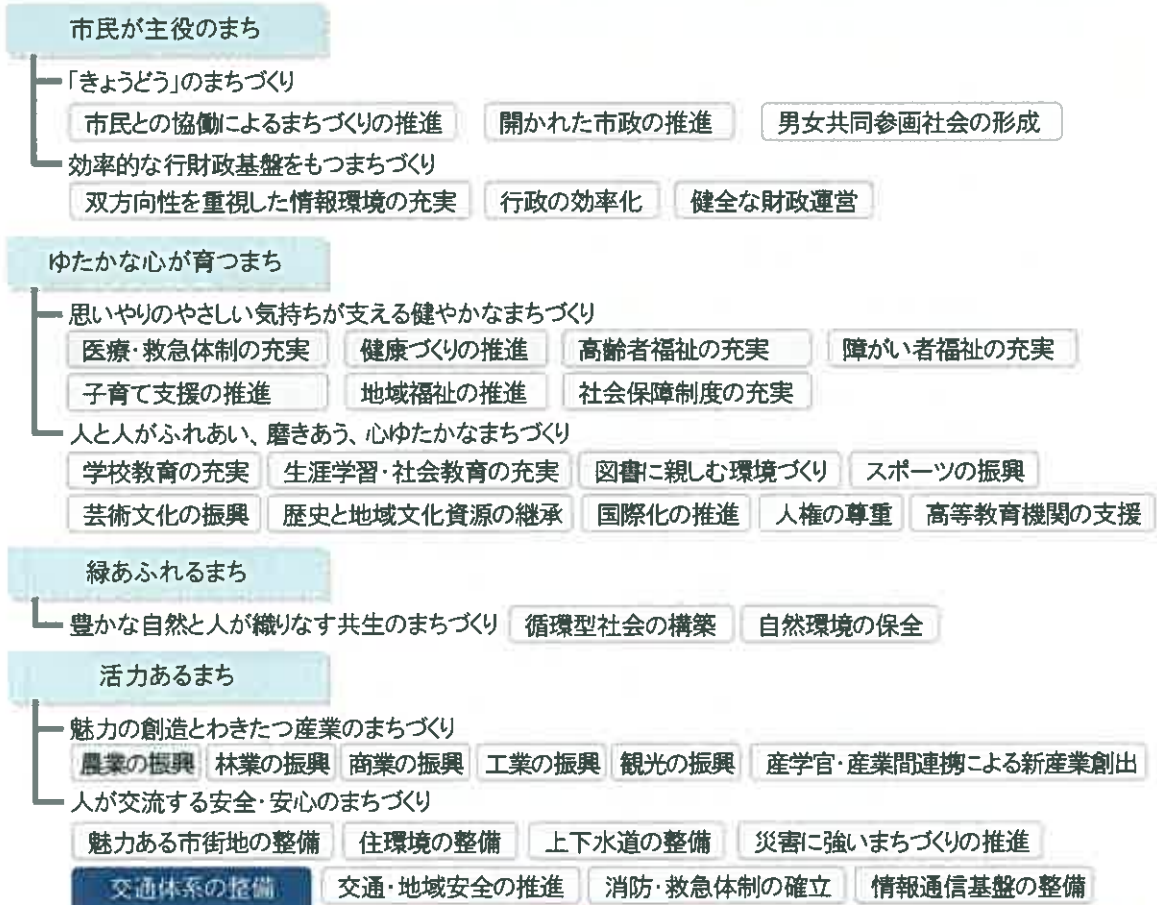
(1) 上位計画 - 都城市総合計画（後期基本計画）

都城市が推進する総合的なまちづくり方針が示され、公共交通に係る方針も位置づけられる。

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 20～29 年度
- 都城市が目指す将来像

市民の願いがかなう南九州のリーディングシティ
 基本理念 ▶ 市民が主役のまち ゆたかな心が育つまち 緑あふれるまち 活力あるまち

● 施策の体系（地域公共交通に求められる内容）



方針

幹線道路の計画的な整備の推進と生活道路のネットワーク化を進めるとともに、コミュニティバスの導入など住民に身近な公共交通機関の充実を図ります。

解決すべき課題

誰もが利用できる公共交通機関であるバスや電車は、今後の高齢社会では重要な交通手段ですが、マイカー普及や少子化などにより、その利用は年々減少傾向にあります。そのため、路線バスの廃止は今後も増えることが予想され、広大な市域をいかに結び、生活者の利便性を確保しつつ地域振興を図るかが重要な課題です。

施策：市民の移動手段を確保します

- ◆ 路線バスやJRなどの公共交通機関の利用促進を図るとともに、各運行会社と協力し運行時間や経路の改善を行うなど、利便性の向上を図ります。
- ◆ 廃止路線代替バス等の改善を図るとともに、コミュニティバスなど地域の実情に応じた新たな移動手段を検証します。

(2) 広域的な計画 - 都城広域定住自立圏共生ビジョン第2次

都城市、三股町、曾於市及び志布志市の3市1町による協定に基づき、都城広域定住自立圏の形成に向けたまちづくりを推進しており、公共交通に係る方針が位置づけられている。

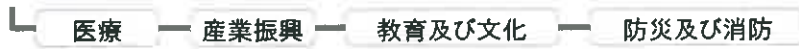
- 策定主体：都城市（三股町・曾於市・志布志市）
- 計画期間：平成27～31年度
- 都城広域定住自立圏が目指す将来像

— 集約とネットワークで築く県境を越えた南九州の広域都市圏 —

歴史的・経済的に深いつながりを持つ都城広域定住自立圏は、互いの地域資源を活用した広域的かつ広範な連携により、高次の都市機能と環境や地域コミュニティが融合した、少子高齢・人口減少社会に対応可能な『集約とネットワークで築く県境を越えた南九州の広域都市圏』の実現を目指す。

- 施策の体系（地域公共交通に求められる内容）

(1) 生活機能の強化に係る政策分野



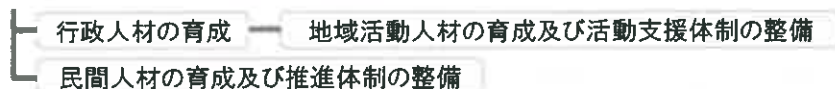
(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野



広域的な地域公共交通の課題について検討し、圏域をつなぐバスや鉄道路線など、住民の日常生活や経済活動に必要な公共交通の利便性向上と運行の維持・確保を図る。

- 事業 28 高城地域乗合バス運行事業〔都城市〕
宮交バス路線が入り込まない地域の高齢者、交通弱者、買い物弱者等の生活利便性の確保のため、乗合バスを運行する。
- 事業 29 高崎地域乗合バス運行事業〔都城市〕
乗合バス・タクシーを運行し、バス廃止路線地区や中心市街地から遠い地域に居住する交通弱者等の生活利便性の向上を図る。
- 事業 30 山之口地域デマンドタクシー運行事業〔都城市〕
路線バスの廃止等にに伴い、公共交通空白地域となった地域でデマンド型乗合タクシーを運行し、市民(特に高齢者)の移動手段を確保する。
- 事業 31 廃止路線代替バス運行事業〔全市町〕
廃止路線のうち、特に市民生活に影響が大きいものについて、代替バスの運行を補助し、市民の移動手段を確保する。
- 事業 32 地域公共交通対策事業〔都城市〕
都城市の公共交通のあり方について考え、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、協議を行う。
- 事業 33 思いやりバス等運行事業〔曾於市〕
- 事業 34 福祉タクシー運行事業〔志布志市〕
- 事業 35 地域間幹線系統確保維持費補助事業〔志布志市〕

(3) 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野



(3) 都市整備に係る方針

1 都城広域都市計画区域マスタープラン

宮崎県が策定する広域的な都市計画方針であり、都城広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針が示される。

- 策定主体：宮崎県
- 策定：平成16年5月（平成23年4月改定）

●宮崎県の目指す都市づくり

「豊かな自然的環境と共生する持続可能な都市の実現

- 都市機能の無秩序な郊外への拡散を抑制したコンパクトな都市づくり
- 既存の社会資本ストックの有効活用
- 安全・安心な災害に強い都市づくり
- 都市機能の集約した人と環境にやさしい都市
- 田園地域等との共存・共生が図られた都市
- 高齢者をはじめとした住民にとって暮らしやすい都市
- まちの顔である中心市街地が活性化した都市

●都市づくりの基本方向

- ① 都城市を中心とした東九州の中核を担う、県南の広域都市圏の形成
 - ② 自然や田園と共生した秩序ある分散型田園市街地の形成
 - ③ 中山間地域の自然・田園環境の保全と一体となった水環境保全圏域の形成および地域資源を活かした地域活性化・広域観光化による広域交流圏の形成
- ～「地域拠点連携型都市の実現」～
 ⇒都市機能の集積による計画的な拠点の形成と、各拠点間を結ぶ利便性の高い交通ネットワークの形成
 ⇒特に、中心市街地や地域生活の中心となっている市街地は、商業・業務の機能だけでなく、居住・文化・福祉など多様な機能の導入やアクセス性の向上に資するよう計画

●都市計画方針の体系（地域公共交通に求められる内容）

○土地利用に関する主要な都市計画の決定方針

- 主要用途の配置
- 土地利用の方針
- 美しい景観形成に関する土地利用の方針
- 大規模集客施設の適正立地に関する方針

○都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

- 交通施設
- 下水道及び河川
- 公園、緑地等
- その他都市施設

交通施設に関する方針（抜粋）

- ⇒健康で文化的な生活を営むために最低限度必要な移動環境を確保するため、多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、自家用車等と公共の交通手段の最適な組み合わせ（ベストミックス）の再構築を目指す。
 - ⇒自動車交通量の総量を削減する観点から自動車利用を公共交通機関に転換を促すため、公共交通機関の利便性向上やパークアンドライドなどの交通需要マネジメントを推進する。
 - ⇒今後増加する高齢者をはじめとした移動困難者への対応として、公共交通機関の維持・確保を図るとともに、自動車から他の交通手段への転換を図るため、モビリティ・マネジメント等を推進し、交通機能の効果的な分担の促進に努める。
- ◆公共交通機関の利便性向上と利用促進
 - ◆コミュニティバス等の活用
 - ◆バスと鉄道の乗り継ぎ円滑化
 - ◆高速バス路線の充実
 - ◆自動車からの転換を促すモビリティ・マネジメント
 - ◆安全・安心・快適に移動できるバリアフリー等に配慮した交通環境の整備

○市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針

○自然環境の保全、自然的環境の整備又は保全に関する方針

2 都城市都市計画マスタープラン

都城広域都市計画区域マスタープランに基づき、都城市が目指すまちの将来像が示される。

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 22～40 年度
- まちの将来像

としゅとらん都市 ～豊かな霧の都に集まる未来～

- 基本 ▶ まちや地域を元気にする多極分散ネットワーク型都市空間の形成(まちの形)
 目標 ▶ 霧の都が織りなす大地と水、歴史文化を活かし個性を育む(まちの活動)
 ▶ 農工商と知の連携で人を育て、次世代につなぐ産業を創造する(まちの活動)
 ▶ 誰もが住み続けたいくなる居心地の良いまちをめざす(まちの活動)
 ▶ 市民や地域との協働を重視する(知恵と作法)
 ▶ 今ある人・物・仕組みを上手に活用し、効果的な取り組みを進める(知恵と作法)

- 施策の体系（地域公共交通に求められる内容）

土地利用・拠点形成の基本方針

人間活動ゾーンの土地利用方針

住宅系の土地利用方針

商業・業務系の土地利用方針

工業系の土地利用方針

まちなか拠点形成・誘導方針

まちなか拠点

地域生活拠点

観光文化レクリエーション

知的研究・産業創造拠点

安全・安心拠点

道路交通体系の整備方針

①人が移動するための道路環境の改善

歩行者・自転車空間の形成

交通情報の提供

公共交通の検討

公共交通の検討に関する方針(抜粋)

- ◆ 公共交通を将来誰もが必要となる移動インフラとして捉え、市民・行政・企業・NPO などと連携し、公共交通を使いたくなるような仕組みについて検討します。しかし、公共交通の運営が経営的・財政的に成立しないことも考えられることから、担い手として地域やNPO、企業との連携、公共交通の確保や買い物出前サービスなど両面での検討により、交通弱者への対策を推進します。
- ◆ 都市間高速バスについては、都城志布志道路の整備により宮崎県南部沿岸部並びに大隅半島からの利用者増加も考えられることから、その利用状況を勘案し駐車場、まちなかへの連絡手段の確保などをあわせて検討します。

②自動車移動環境の確保

③命と財産を守る道路の整備

④環境にやさしくうるおいのある道路景観の改善

都市環境の基本方針

生活インフラの基本方針

●将来のまちの空間構成図

④将来のまちの空間構成図

みどりのゾーン

食料生産ゾーン

- 安定した食料供給と生物の生態環境の持続性を保つゾーン

森林ゾーン

- 次世代に水と空気を供給し地球と命の持続性を保つゾーン

人間活動ゾーン

都市型人間活動ゾーン

- 働く、買う、住む、つくる、移動するなど人の営みを重視したゾーン

自然共生型人間活動ゾーン

- 自然と共生した居住とそれを支える日常的なサービスが確保されたみどりあふれる快適なゾーン

■ 用途地域

まちなか(C1)

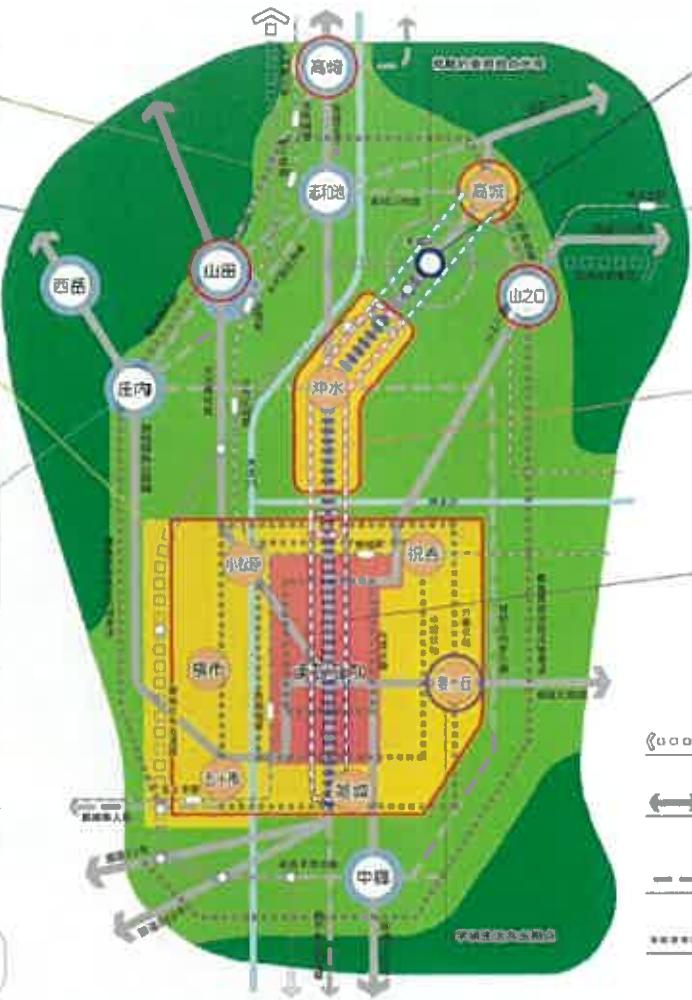
- 本市の中心で、公共交通機関等の結節機能や多様な中核的な都市機能が集積し居住者の居住が振興される場で都市圏の発展をけん引する核

名称 **地域生活拠点**

- 周辺の一般市街地、田園、山部の生活を支える日常生活サービスの拠点として、それぞれの地域に見合った公共施設、商業施設などを適正に配する拠点
まちなか(C1)は、地域生活拠点の機能を有する
- 社会動向、都市機能の集積度、人口密度、都市空間状況、生活圏域など勘察し生活拠点機能を二つに分類

● **市街地系生活拠点(C2)** (複数の生活圏域の生活利便を享受) (守備範囲 広い)

● **田園系生活拠点(C3)** (生活圏域内で生活利便を享受) (守備範囲 狭い)



将来のまちの空間構成図

産業リーディング軸

● 産業の集積と発展を促すための主要な軸

広域沿道サービス軸

- 沿道サービスを中心に、都市圏の豊かな暮らしを支える軸

広域都市機能リーディング軸

- 商業、医療・福祉、教育、歴史・文化、行政サービスなど、都市圏の主要な機能を集積し、広域の発展をけん引する主要な軸

● **広域主要都市骨格軸**

- 広域で高速度な移動を担う軸

⇄ **都市骨格軸**

- 広域な移動と沿道に主な機能を誘導する軸
また地域生活拠点のC2とC3を結ぶ軸

--- **地域連絡軸**

- 地域生活拠点間を結ぶ主要な軸

●●●● **環状系都市骨格軸**

- 市街地を形成する市街地環状軸
都市圏の環状網を構成する広域環状軸

3 都城市土地利用誘導ガイドライン

多極分散ネットワーク型都市空間形成によるコンパクトシティの実現に向けて、土地利用の無秩序な形成を防ぐため、土地利用の誘導方針が示されている。

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 24～40 年度
- 都市計画マスタープランを踏まえた機能やゾーンの配置方針

成熟型社会に向けた土地利用誘導の推進

- 方針 ▶ 国道 10 号沿線への戦略的な機能配置
 ▶ ゾーン特性に応じた土地利用の誘導
 ▶ 拠点機能の保護育成



4 立地適正化計画（H28 一部公表、H30 全体計画公表予定）

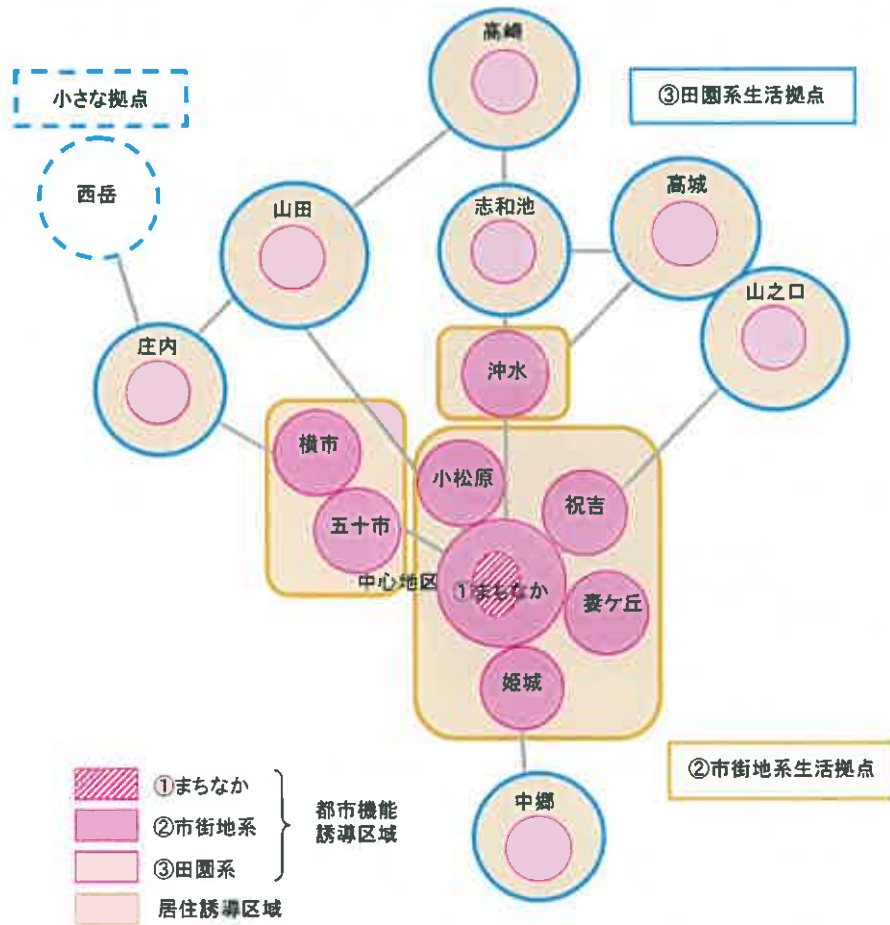
多極分散ネットワーク型都市空間形成によるコンパクトシティの実現に向けて、都城市における都市機能誘導区域・居住誘導区域を定め、公共交通に係る方針も位置づけられている。

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 30～52 年度
- 目指すべき将来都市構造案

多極分散ネットワーク型都市空間形成によるコンパクト・シティの実現

- ①「まちなか」への都市機能誘導の重点的实施
- ②「まちなか」周辺の市街地に優先的に定住を図る
- ③地域包括ケアシステムと連携した地域生活拠点等の形成と地域毎の定住人口の適正確保
- ④これらの効果を確保するために、公共交通ネットワークの利便性を大きく高める
（ストレスのない移動手段の確保→地域単位による乗合バス・乗合タクシー・鉄道等との機能連携など）

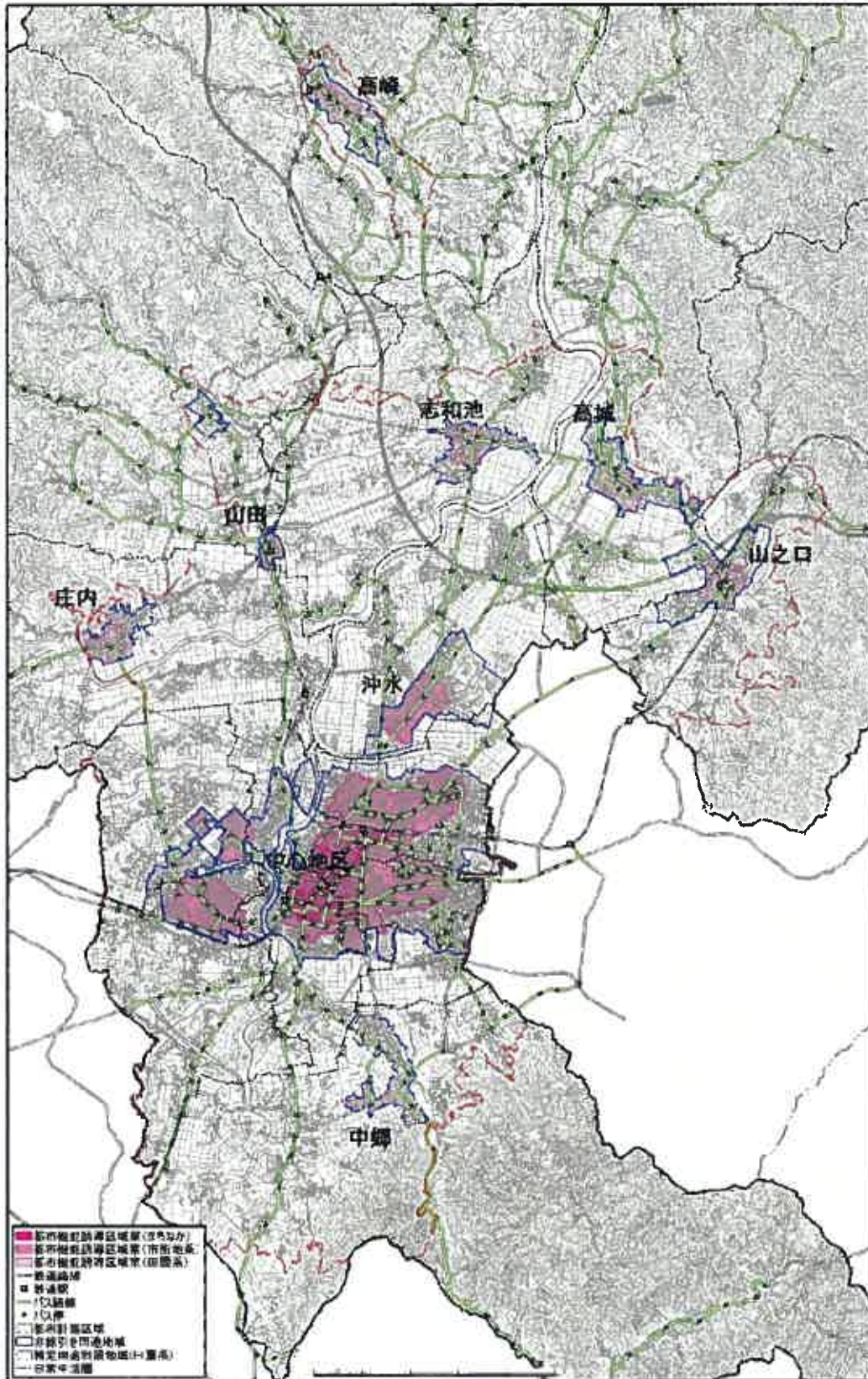
● 立地適正化計画における将来都市構造図



● 施策（公共交通に求められる内容）

- 都市機能誘導区域へアクセスしやすい交通手段の確保
- ◆ 中心市街地及び地域生活拠点の形成を見据えた幹線・支線を明確にしたバス路線網の再構築
- ◆ 拠点的バス停における乗り場環境の改善
- ◆ 支線交通の確保に向けた取り組み
- ◆ それぞれの地区の地域特性を踏まえた持続可能な地域公共交通網の形成

●都市機能誘導区域（案）



(4) まちづくりに係る関連計画

まちづくりに係る他の関連計画では、地域公共交通に以下のような内容が求められている。

1 都城市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 27～31 年度
- 地域公共交通に求められる内容
 - 《目標 4-施策①(2)高齢者等にやさしい公共交通ネットワークの確保》
 - ◆路線バスやJRなどの公共交通機関の利用促進を図るとともに、各運行会社と協力し運行時間や経路の改善を行うなど、利便性の向上を図る。
 - ◆広域的バス路線等の改善、コミュニティバスなど地域の实情に応じた新たな移動手段を活用する。
 - ◆都市のコンパクト化とネットワーク化の考え方にに基づき、新たな移動手段について検討する。
 - ◆公共交通網を再構築することにより、立地適正化計画に位置付けられた居住誘導区域及び都市機能誘導区域内における公共交通の利便性向上を図る。
- 拠点形成に係る内容
 - 《目標 2-施策②中心市街地の再生を図り、にぎわいを創出する》
 - ◆地元商店街、商工会議所等との連携により、中心市街地のマネジメント機能の充実を図るとともに、中核施設の整備や機能を充実させること等により、都市としての魅力をかもし出す中心市街地の再構築を図る。
 - ◆図書館や子ども健康センター(仮称)の中心市街地への移転により、既存のウェルネス交流プラザ等との連携を促進し、中心市街地のにぎわいを支える都市機能を拡充する。
 - 《目標 4-施策①(1)コンパクトなまちづくりを推進するための土地利用の誘導》
 - ◆特定用途制限地域の導入、特別用途制限地区の指定及び用途地域の見直しによって、郊外への大型店舗、遊戯風俗施設及び工場等の立地を制限しつつ、適正な土地利用誘導を図る。
 - ◆少子高齢化及び人口減少に対応可能なまちづくりを実現するため、居住誘導区域及び都市機能誘導区域等を定め、それぞれに必要な都市機能の誘導を図ることを目的とした立地適正化計画を策定する。
 - ◆立地適正化計画に位置付けられた居住誘導区域等における公共交通及び公共施設の利便性を高め、居住人口の集約を図る。
 - 《目標 4-施策②中山間地域等の小さな生活拠点の維持を図る》
 - ◆公共交通空白地の解消や公共交通の利便性の向上等を図るため、「都城市地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域交通の充実を図る。
 - ◆中山間地域等の公共施設等を利用し、子育て支援施設や福祉施設等を併設し、住民の交流スペースの創出を推進する。
 - ◆中山間地域等において、生活・福祉サービスを一定のエリア内に集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」の形成を推進する。

2 都城市公共施設マネジメント基本方針

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 29～59 年度
- 拠点形成に係る内容
 - 《公共施設マネジメントの基本方針③公共施設の「総量」の適正化》
 - ◆次世代に負担をかけないために、施設総量の縮減に取り組みます。新規の公共施設の建設は原則として行わず、やむを得ず建設する場合には、費用対効果・民間活用・類似施設等の有無を十分に検討し、必要性を慎重に判断した上で、他施設の更新を取りやめる等、財政負担増を抑えます。

3 都城市まちなか活性化プラン（H26 見直し版）・中心市街地中核施設整備支援事業

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 26～28 年度
- 地域公共交通に求められる内容
 - ◀ 中心市街地の問題点 ▶ ※都城市まちなか活性化プラン(H23.2)より
 - ◆ 中心市街地活性化基本計画(H11)は「市街地の整備改善」「商業の活性化」が柱となっており、居住者の増加や都市福利施設(病院・福祉・文化などの施設)の充実、公共交通施策等が不足しているとともに、事業連携が図られていない。
 - ◀ 目標 1-方針 5 生活の場としての魅力の向上 ▶ ※都城市まちなか活性化プラン(H23.2)より
 - ◆ 中心市街地の活性化を図る上では、訪れる人や働く人の他に、そこで生活する住民を増やすことが重要であり、今後の高齢化社会を勘案すると、多様な機能がコンパクトに集積する中心市街地は住宅地としてのポテンシャルは高い。これを踏まえ、この利便性を一層向上させることが可能な、空き店舗などを活用した子育て支援施設や公共交通機関の充実などを支援する
 - ◀ 事業③レンタサイクル支援事業 ▶
 - ◆ 中心市街地内の回遊(買い物、観光、ビジネス等)性の向上を図り、来街者が便利で楽しめるまちづくりを推進するため、中心市街地内にサイクルステーションを設置し、自由に乗り降りできる環境づくりを行うことに対して支援

● 拠点形成に係る内容

- ◀ 中心市街地中核施設整備支援事業(基本計画) ▶
- ◆ 旧都城大丸跡地及びセンターモール棟の敷地に、中心市街地の中核となる複合公共施設の整備を予定しており、「誰もがまちの中心に気軽に立ち寄り新しい絆を結ぶ“たまり場”(＝市民の居場所)を創る！」を事業目標として、都城市立図書館、市民健康センター、子育て世代活動支援センター、民間施設(スーパー等)、屋根付き広場及びロビー(バス待合)を集積



4 都城市地域福祉計画・第6期都城市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画など

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 22～31 年度
- 地域公共交通・拠点形成に係る内容
 - ◆ 市民一人ひとりが安心して健康で暮らせる地域を実現するため、日常生活圏域を地区公民館単位(市内 15 地区)として計画を展開
 - ◆ 地域包括ケアシステムの構築のほか、自治公民館の活動等への社会参加や高齢者の生きがいづくり等の活動を展開
 - ◆ 健康づくりを社会全体で支える環境を整える取り組みとして、子どもから高齢者まですべての人々が地域活動に参加しやすい環境をつくり、社会全体で支える市民主体の健康づくりを推進する体制を整え、健康格差の縮小を目指す

5 都城市環境基本計画

- 策定主体：都城市
- 計画期間：平成 29～59 年度
- 地域公共交通に求められる内容
 - ◆ 年々増加している温室効果ガス排出量の削減を図るため、省エネルギー対策の推進や生活スタイルの見直しに向けて、公共交通機関の利用促進を目標に設定
 - ⇒ 公共交通機関の利便性向上、交通不便地域のコミュニティバス導入、公共交通機関の利用促進を図る。
 - ⇒ 自転車道の整備拡大・自転車利用の普及啓発等、自転車の利用を促進します。
 - ⇒ 自動車交通流の円滑化を図り、自動車からの二酸化炭素排出量の低減に努める。

5-2 地域公共交通が果たすべき役割

上位・関連計画において、都城市の将来像を実現するために地域公共交通に求められている内容を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を整理する。

▼上位・関連計画から地域公共交通に求められる内容（まとめ）

計画	地域公共交通に求められる内容
都城市 総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ●住民に身近な公共交通機関の充実 ●広大な市域を結び、生活者の利便性を確保する公共交通の利用促進・利便性向上
都城広域 定住自立圏共生 ビジョン第2次	<ul style="list-style-type: none"> ●日常生活・経済活動に必要な“圏域をつなぐ公共交通機関”の維持・確保、利便性向上 ●バス路線が入り込まない地域の高齢者・交通弱者・買い物弱者等も、安心して定住できる生活利便性の確保
都城広域 都市計画区域 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用車等と公共の交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を再構築 ●自動車利用から公共交通利用へ転換を促すための交通需要マネジメント ●今後増加する高齢者をはじめとした移動困難者への対応(公共交通機関の維持・確保) ●自動車から他の交通手段への転換を図るモビリティ・マネジメント等の推進
都城市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●交通弱者への対策 ●広域的な観点でのまちなかへの連絡手段の確保
立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ●コンパクト・シティ実現に向けた施策の効果を確保するための公共交通ネットワークの利便性向上 ●都市機能誘導区域の公共交通ターミナル性の向上
都城市まちなか 活性化プラン	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地の“生活の場”としての魅力を向上する公共交通機関の充実 ●中心市街地内の回遊性(買い物、観光、ビジネス等)の向上
みやこのじょう健 康づくり計画21等	<ul style="list-style-type: none"> ●子どもから高齢者まですべての人々が地域活動に参加しやすい環境づくり
都城市 環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●省エネルギー対策の推進・生活スタイルの見直しに向けた公共交通機関の利用促進



●地域公共交通が果たすべき役割

- 役割1 身近な公共交通機関として都城市域を結び
- 役割2 高い利便性でコンパクトなまちづくりをサポート
- 役割3 県境を越えた南九州の広域都市圏をつなぐ
- 役割4 高齢者、交通弱者、買い物弱者等の生活をサポート
- 役割5 多様な交通手段の組み合わせによる移動環境の確保
- 役割6 市民等の過度な自家用車利用の抑制
- 役割7 中心市街地のにぎわい創出をサポート
- 役割8 市民の社会参加しやすい環境づくりをサポート

5-3 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた問題点・課題の整理

前節で整理した地域公共交通が果たすべき役割を踏まえ、持続可能な地域公共交通網の形成に向けた課題・問題点と、これらに対応していくための課題解決の方向性を整理する。

(1) 課題1 | 広大な市域を効果的に結ぶネットワークの再構築

〈果たすべき役割〉

役割1 身近な公共交通機関として都城市域を結ぶ

〈課題〉

本市は、平成18年の1市4町合併以後、広大な市域の一体感を醸成しながら、市域の均衡ある発展を目指してきた。しかしながら、少子高齢・人口減少等の進行を受け、より効率的な生活サービスの確保が求められており、今後も、介護が必要な高齢者の増加による社会保障費等の増大、生産年齢人口の減少による税収減（公共の投資余力の低下）など、地域経済の縮小が予想される。地域公共交通についても例外ではなく、市民の移動環境や地域間交流を将来にわたって維持するため、より効果的に市内各地を結ぶネットワークの転換が求められる。

一方、鉄道・路線バスを中心とした現在の公共交通ネットワークは、個々の交通事業者が長い時間をかけて形成してきたものを引き継いでおり、必ずしも都市像が求めるネットワークと整合していない。さらに、路線バスを必要とする需要は、通勤・通学需要の減少に伴い、買い物や通院等の日常生活での利用をメインとするものへと変化し、市内には利用の少ない路線も一部存在している（通学・通勤の時間帯に運行を行うが、利用が少ない等）。

こういった背景を踏まえ、現在のネットワークは、都市像が求める“拠点区域を効果的に結ぶネットワーク（鉄道・バス等）”へと集約・転換を図る必要がある、その見直しに際しては“身近な公共交通であり続けるための需要に応じた見直し”を念頭に進める必要がある。

課題解決の方向性

- 広大な市域に点在する拠点区域を結ぶ公共交通ネットワークの検証
- 需要に応じた見直しによる市民に身近な公共交通の維持・改善

(2) 課題2 | コンパクトなまちづくりに応じたサービス水準の明確化

〈果たすべき役割〉

役割2 高い利便性でコンパクトなまちづくりをサポート

〈課題〉

本市の都市計画は、少子高齢・人口減少社会にあっても持続可能な都市を実現していくため、中心市街地や各生活拠点に都市機能の集約を図るコンパクトなまちづくりを目指している。H28年度から検討が進められている立地適正化計画では、都市機能誘導区域や居住誘導区域における機能集約が目指され、都市施設や居住地の計画的な立地の誘導、重点区域内・拠点間（中心市街地間）をスムーズに移動できる公共交通アクセスの重要性が示されている。

これら重点区域における立地誘導の実現には、都市計画による施設の集約を図るだけでなく、重点区域への立地を動機付ける“暮らしやすい場としての魅力”が重要であり、その一端を担う公共交通も利便性の高いサービスで後押ししていく必要がある。現行路線のうち、郊外奥地まで運行する長大路線の利用が少ない区間等は、（課題1に示す通り）需要に応じたサービス水準の見直しを図り、重点区域は利便性の高い公共交通アクセスを充実するなど、幹線・支線のサービス水準を明確化したネットワークを構築する必要がある。

課題解決の方向性

- 重点区域における公共交通アクセスの向上と交通結節機能の充実
- 幹線・支線のサービス水準を明確化するためのバス路線網の見直し

〈課題1・課題2に係る問題点 | 広大な市域をカバーする長大なバス路線の維持〉

- 現在の公共交通ネットワークは、そのほとんどが広域移動をメインとする長大路線（まちなかと郊外部、市外）であり、地区毎の細かなニーズに対応しづらいネットワークとなっている。
- 本市の郊外部とまちなかを結ぶ長大路線は、郊外奥地まで比較的高いサービス（1日3往復以上）が維持されている。しかしながら、郊外部における路線バスの需要は、過去と比較して減少しており、事業の持続性を低下させる状況となっている。

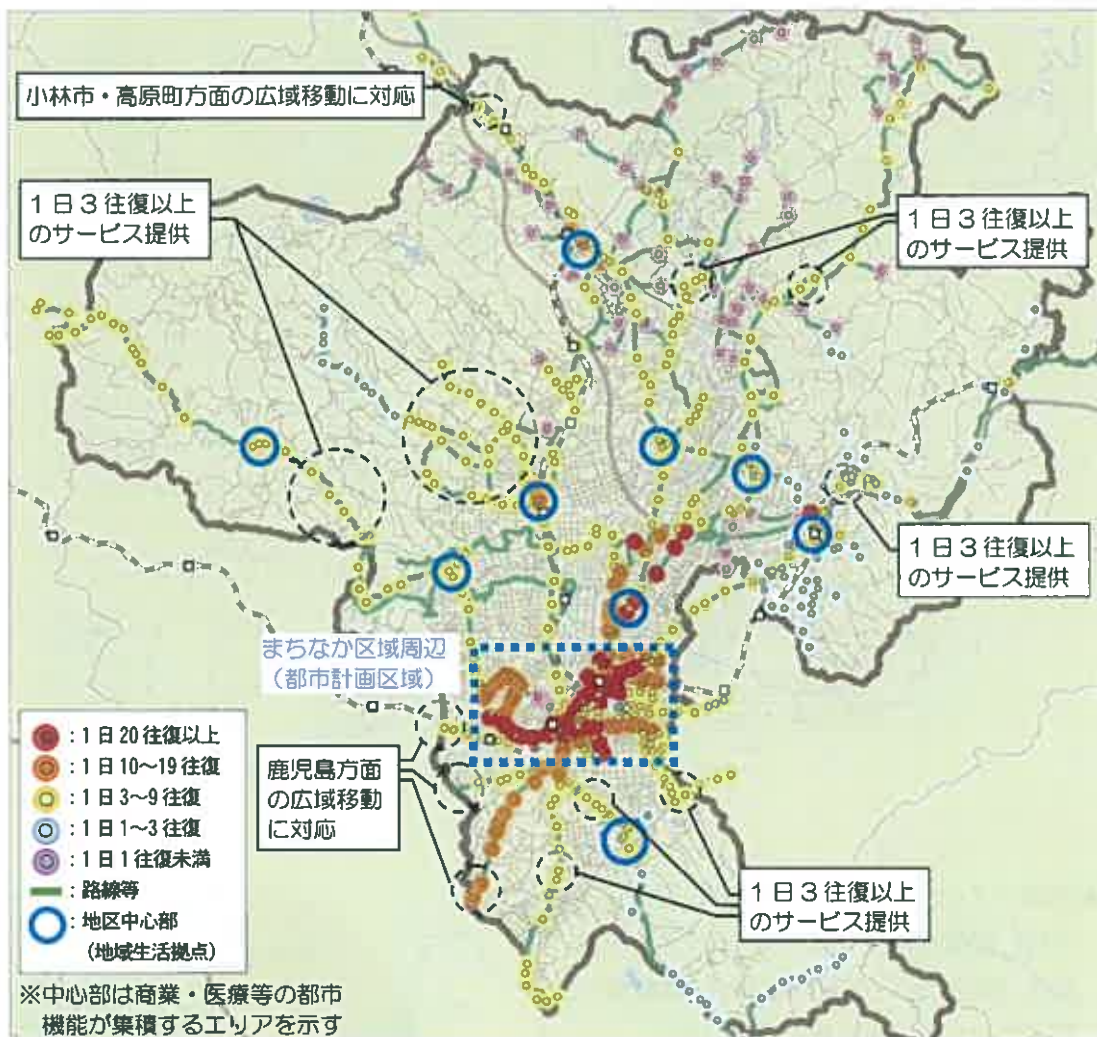


図 運行回数別の路線バス・コミュニティバス等のカバー圏域

《課題1に係る問題点 | 路線維持に係る事業者・行政の財政負担》

- 運行補助が行われる路線バス・コミュニティバス等は、年間 597,561 人※（H26.10～H27.9）に利用されているものの、年間欠損額（H27）は約 2.4 億円に上る。

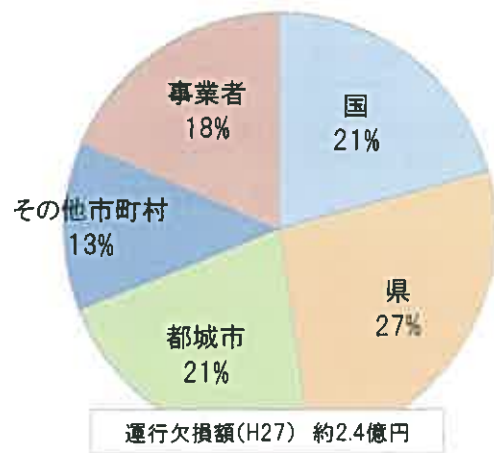
※上記は、事業者によって維持されている自主運行路線を除く

表 方面別の財政負担状況

方向	分類	系統数	運行回数(往復)	輸送人員(人)	年間走行キロ(km)	経常欠損額(千円)
都城市中心部	市町村補助	1	7.0	24,490	48,450.0	▲ 6,893
	自主運行	14	70.0			
山田・平山・萩の尾方面	地域間幹線系統	1	4.0	11,746	56,190.4	▲ 1,266
	広域的バス路線	5	5.0	10,761	70,656.5	▲ 12,764
	市町村補助	2	3.0	446	9,774.6	▲ 2,210
高崎・小林方面	地域間幹線系統	2	7.0	40,825	179,506.6	▲ 19,689
	自主運行	1	4.0			
炭床方面	自主運行	1	9.0			
雀ヶ野方面	地域間幹線系統	2	7.5	33,626	159,373.2	▲ 18,017
霧島神宮方面	地域間幹線系統	1	6.0	33,381	145,299.0	▲ 13,562
	自主運行	1	0.0			
青井岳方面	広域的バス路線	4	6.0	21,439	99,096.9	▲ 16,333
	自主運行	1	4.0			
川原谷方面	地域間幹線系統	1	6.5	18,236	65,639.6	▲ 4,217
安久温泉方面	広域的バス路線	1	2.0	5,737	33,062.4	▲ 6,435
	市町村補助	4	6.0	9,780	53,522.7	▲ 10,363
三股町方面	広域的バス路線	1	9.0	19,394	54,431.4	▲ 9,501
都城市⇄宮崎	地域間幹線系統	3	29.5	323,873	1,065,571.7	▲ 54,626
	自主運行	2	2.5			
志布志方面	自主運行	1	3.5			
鹿屋方面	地域間幹線系統	1	6.0	15,974	226,320.0	▲ 27,338
	自主運行	1	2.0			
曾於・財部・国分方面	広域的バス路線	3	6.0	15,929	24,512.0	▲ 15,319
高城地区	コミュニティバス等	4	4.5	4,933	0.0	▲ 5,183
高崎地区	コミュニティバス等	6	6.0	4,630	8,097	▲ 7,180
山之口地区	コミュニティバス等	4	12.0	2,361	0.0	▲ 4,611
計		68	228.0	597,561	-	▲ 235,817

※各社の自主運行路線を除く数値を使用

- 路線バス・コミュニティバス等の運行欠損額のうち、国庫補助による支援（21％）を受けながら、県（27％）・市町村（34％）・事業者（18％）がそれぞれ運行補助を行っている。
- 前述の通り、財政支援は行政と運行事業者により行われ、特に地域間幹線系統や自主運行路線は事業者の負担割合が多い路線である。赤字路線であっても運行事業者の地域貢献等への意識・意欲によって支えられており、路線存続に向けて、自主運行路線等を含む利用促進に取り組む必要がある。



※各社の自主運行路線を除く数値を使用

(3) 課題3 | 市外を結ぶネットワークの維持・活性化

〈果たすべき役割〉

役割3 県境を越えた南九州の広域都市圏をつなぐ

〈課題〉

本市は、三股町、曾於市・志布志市の3市1町による協定に基づき、都城広域定住自立圏の形成に向けたまちづくりを推進しており、都城市は圏域内の中心市として役割を担っている。また、本県の都市計画においても、県南西部の中核都市に位置づけられ、三股町、曾於市、志布志市、西諸県郡との地域間連携（交流）が求められている。

現在、鉄道や高速バスについては、利用促進や利便性向上に向けて、事業者や沿線自治体と協力した取組みを行っており、今後の取組みの継続が求められている。また、市町村間を跨ぐ路線バスについては、市外から都城市内の病院・商業施設・温泉などに訪れる需要を得ている一方で、利用者の総数が少ない状況があり、利用向上に向けた改善が必要である。

南九州における交通の要衝としての機能、リーディングシティとしての役割を果たしていくため、市町村を跨ぐ広域路線について、利用者ニーズに応じたサービス改善や利用促進に取り組み、広域的な観点から公共交通ネットワークの継続的な維持を図る必要がある。

課題解決の方向性

- 鉄道や高速バスの利便性向上・利用促進のための取組みの継続
- 市町村間を跨ぐ路線バスの維持・改善

〈課題3に係る問題点 | 利用者総数の少ない市外を結ぶ広域路線〉

- 市町村を跨ぐ路線バスは、市境を越えた利用実態が確認でき、運行目的に沿ったサービスを提供している。しかしながら、他の路線同様に路線の利用者総数が少ない状況がみられ、今後の利用促進が必要である。

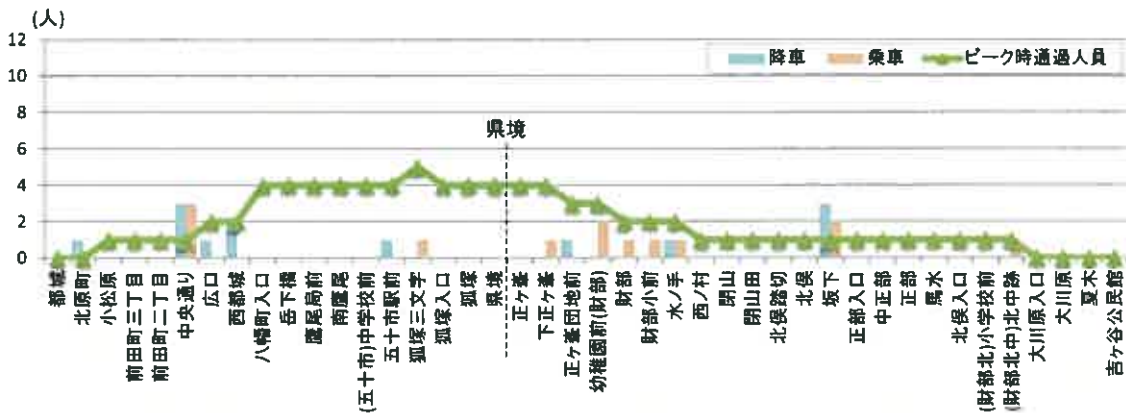


図 バス停毎の乗降客数(参考例: 吉ヶ谷公民館線)

(4) 課題4 | 地域内の移動に対応する交通手段の確保・維持

〈果たすべき役割〉

役割4 高齢者、交通弱者、買い物弱者等の生活をサポート

役割5 多様な交通手段の組み合わせによる移動環境の確保

〈課題〉

これまで、路線バスの不採算路線への運行補助、路線バス廃止地区へのコミュニティバス等の導入など、市民の移動手段確保に取り組み、一定の公共交通サービスを維持してきた。しかしながら、市内には依然として公共交通空白地域が存在し、アンケート結果からは日常生活において自由に利用できる交通手段を持たない市民が一部確認されている。

鉄道や路線バス、コミュニティバス等の“多様な交通手段の組合せ”を念頭に置きながら、各地域の日常生活を支える交通手段の確保が必要である。

課題解決の方向性

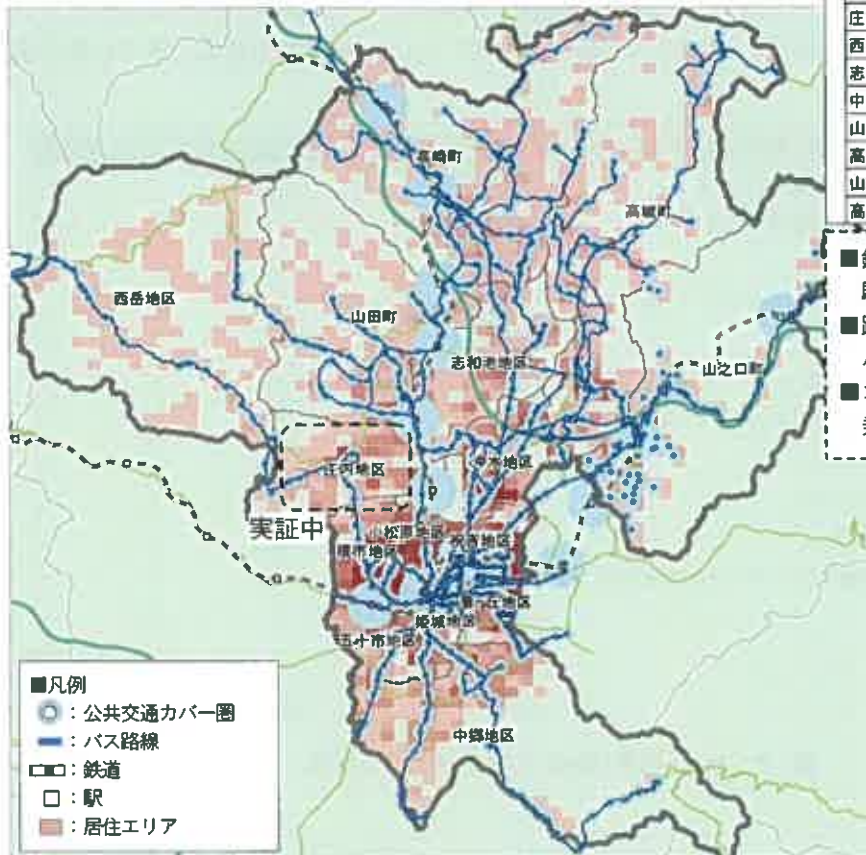
●公共交通空白地域の解消に向けた支線交通の確保・維持

〈課題4に係る問題点 | 都城市における交通空白地域の存在〉

- 鉄道及び路線バス、コミュニティバス・乗合タクシーの運行により、都城市内の約65.5%の市民に公共交通サービスが提供されている。
- 残るエリア(34.5%)は公共交通空白地域となり、公共交通のサービス水準が低い。特に、庄内・西岳地区であるが、庄内地区では新たな交通サービスの実証運行がなされている(H28.11月～)。

表 地区別の人口カバー率

地区名	総人口(H22)	
	総人口	カバー人口
都城市全域	169,602	111,049 (65.5%)
姫城地区	12,768	11,250 (88.1%)
妻ヶ丘地区	19,890	15,788 (79.4%)
小松原地区	11,357	7,286 (64.2%)
祝吉地区	19,099	14,175 (74.2%)
五十市地区	17,759	13,042 (73.4%)
横市地区	13,428	6,406 (47.7%)
沖水地区	13,863	7,996 (57.7%)
庄内地区	7,790	3,642 (46.8%)
西岳地区	2,337	824 (35.3%)
志和池地区	6,842	3,642 (53.2%)
中郷地区	8,917	3,661 (41.1%)
山之口地区	6,635	5,593 (84.3%)
高城地区	11,191	6,805 (60.8%)
山田地区	7,809	4,881 (62.5%)
高嶋地区	9,917	6,058 (61.1%)



- 鉄道 勢力圏
駅から1km以内の圏域
- 路線バス 勢力圏
バス停から300m以内
- コミュニティバス等 勢力圏
乗り場から300m以内

※庄内地区では、H28.11月から、市民と協働したコミュニティバスの実証運行がなされており、導入に至った場合は全体の約9割がカバーされる形となる。

表 人口分布状況と公共交通のカバー圏域

(5) 課題5 | 公共交通利用に対する市民の意識・関心の改善

〈果たすべき役割〉

役割6 市民等の過度な自家用車利用の抑制

〈課題〉

本計画のいずれの調査においても、市民の自家用車利用に依存した生活が浸透していることが確認された。こうした背景から、公共交通の需要は低迷を続け、その一方で自家用車を利用できない高齢者等にとって必要な輸送サービスが低下する事態に陥っている。また、環境分野においても、温室効果ガス削減の観点から、環境負荷の少ない公共交通への転換を図ることが目標とされている。

公共交通の利用促進、過度な自家用車利用の抑制を図るためには、市民の生活スタイルの見直しを進める取り組みが必要である。市民が“利用したくなる”公共交通サービスの充実、わかりやすい利用案内等に取り組み、自家用車に過度に依存しない地域社会の実現を目指していく必要がある。



課題解決の方向性

- 市民の公共交通利用を促進するためのサービス拡充（路線・頻度・乗り場などの工夫）
- わかりやすい情報環境の整備・広報の推進
- 市民や学校、事業所などとの連携を含むモビリティ・マネジメントの展開

〈課題5に係る問題点 | 公共交通に関する市民の希薄な意識・関心〉

- 住民意向として公共交通の維持を求める意向が示されるものの、いずれの調査においても市民の公共交通利用に対する意識は低く、自家用車利用に依存した生活が浸透している。
- 人口減少等の進行に伴う行財政への影響が懸念される中で、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、“住民自らが乗って守る”といった地域の意識改善が必要である。

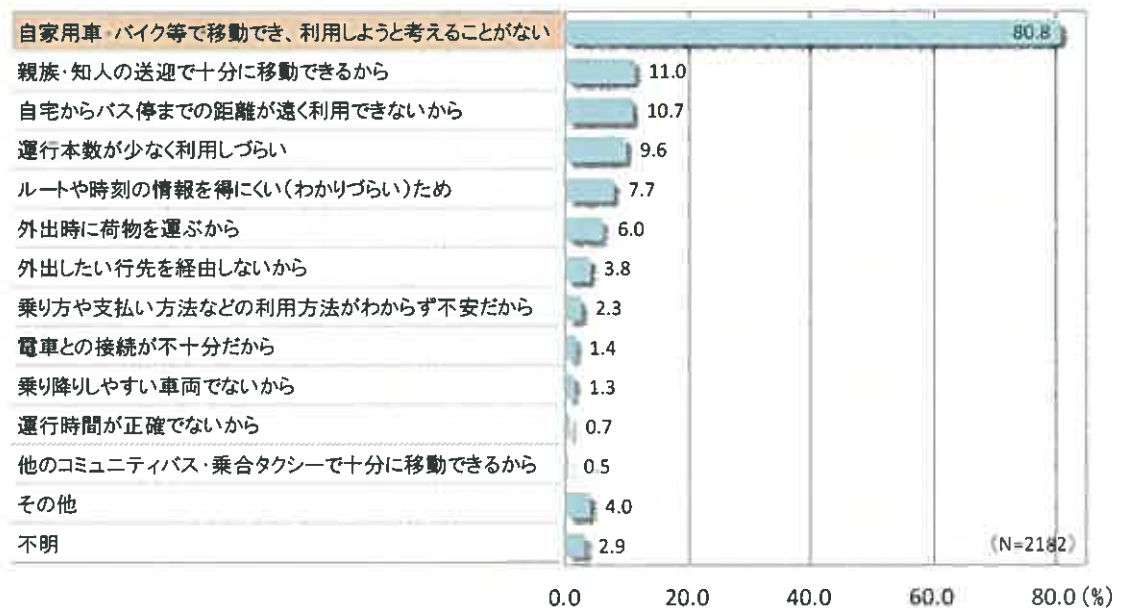


図 アンケート結果(路線バスを利用しない理由)

《課題5に係る問題点 | 市街地におけるバス路線のわかりづらさ》

- 前計画以後、わかりやすさ向上のための各種取組みを進めてきたが、多くの路線バスが集中する市街地においては、系統毎に経路地が異なる等、運行のわかりづらさが生じている。
- また、利用する際に必要となる“時刻表”や“バス停位置”等の情報は各事業者から発信されており、実際の利用に至るまでの情報のわかりづらさが未だ生じているものと考えられる。

《課題5に係る問題点 | 運行サービスの充実を求める市民ニーズ》

- バス利用者等の満足度では、運行時刻に関する不満意見があり、「運行本数を増やしてほしい」「利用したい時間に便がない」が挙げられている。一方で、財政負担の軽減も解消すべき問題の一つであり、路線を限定しながら運行時間帯の配分について調整が必要である。

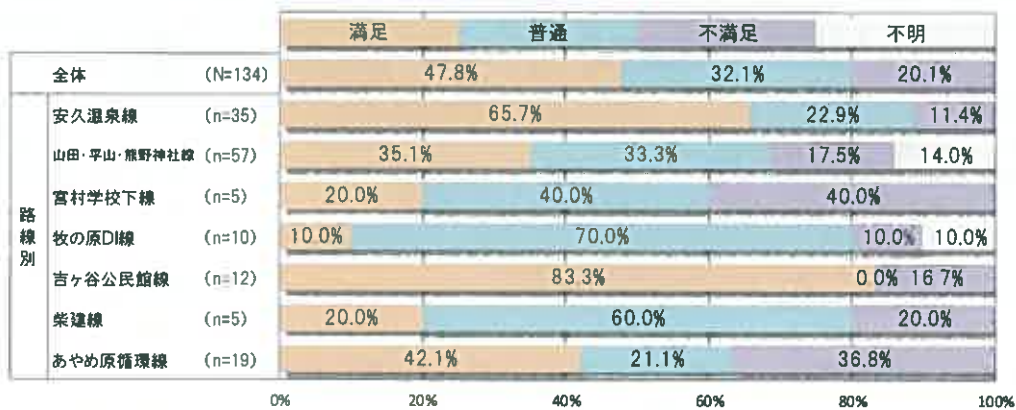


図 路線バス利用者への調査結果(“運行時刻”に関する満足度)

- 市街地における路線バスは、「都城駅～西都城駅」区間での運行頻度が高い。一方、市街地は、東西及び北側に拡大してきた経緯があり、市民の外出需要に応じた面的な路線拡充についても検証が必要である。

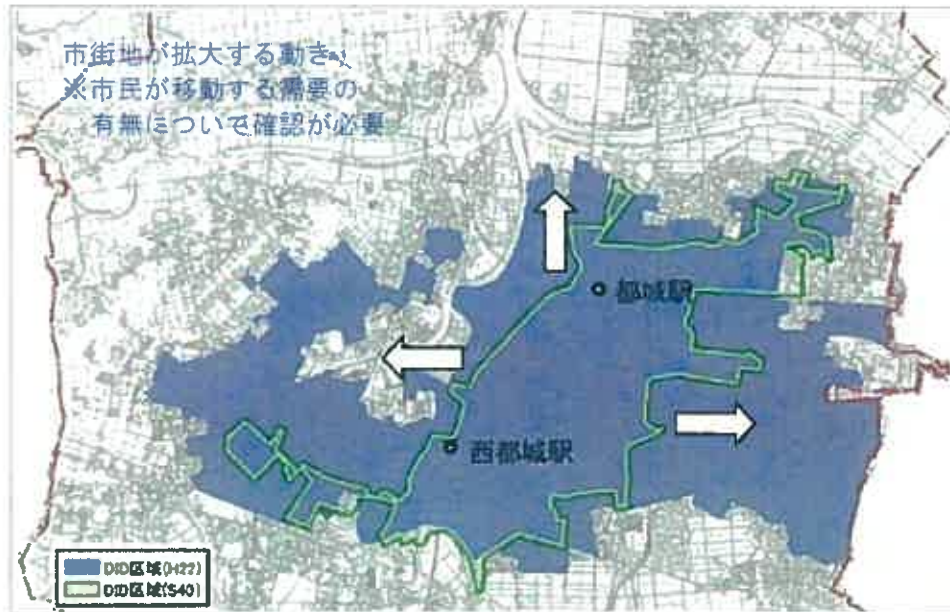


図 DID 区域の変遷(立地適正化計画検討資料)

(6) 課題6 | 利用習慣の定着を図るための利用促進・関係者との連携

〈果たすべき役割〉

役割7 中心市街地のにぎわい創出をサポート

役割8 市民の社会参加しやすい環境づくりをサポート

〈課題〉

商工・福祉分野では、市民の日常的な外出機会を増やす工夫を凝らし、中心市街地のにぎわい創出や高齢者の生きがい・健康づくり等につなげていく取組みを推進している。しかし、ヒアリング結果等からは閉じこもりや移動手段がなく外出を控える市民の存在などの意見も挙げられており、こういった市民のお出かけ機会を向上することは広義では地域公共交通が果たす役割の一つといえる。

本計画において、市民の生活行動に応じた路線を確保するのみでは、実際の利用に結びつかない結果になることも考えられる。そのため、市民との直接的なコミュニケーションを通じ、使い方を含めた利用促進を図ることが望ましい。一部の地区では、住民が公共交通の運行を企画・運営する等、市民との協力関係が芽生えつつある。市内各地での地域連携や乗車体験を含む直接的な利用促進策を展開し、利用習慣の浸透を図る必要がある。

課題解決の方向性

- 実際の乗車体験を通じた利用促進策等の展開
- 交通事業者や施設関係者などとの連携による買い物や健康づくり等のお出かけ企画
- 地域との連携を推進する体制の検討

〈課題6に係る問題点 | 市民の公共交通を利用する習慣の低迷〉

- アンケート結果「公共交通の利用率」では、鉄道6%、路線バス9%、コミュニティバス3%と利用のシェアは低く、市民が公共交通を利用して生活する習慣が浸透していない。
- コミュニティバスについては「地区にコミュニティバス等が運行していない」との意見が一部から挙げられており、運行そのものが地区に浸透していない状況が伺える。

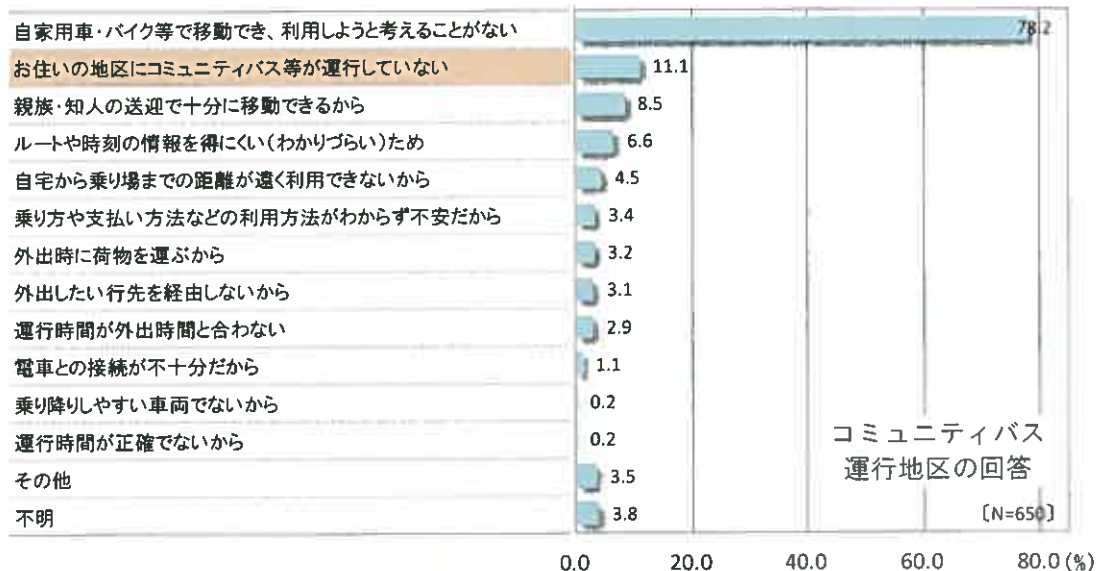


図 アンケート結果(コミュニティバスを利用しない理由)

第6章 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方策

6-1 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた基本的な考え方

地域公共交通の活性化・再生に向けた取組みを効果的に進めていくためには、本市の公共交通が目指す将来のすがたを具体化することが重要となる。本計画の取組みを進める際の指針として、持続可能な地域公共交通網の形成に向けた考え方を以下のように設定し、各種事業を展開していく。

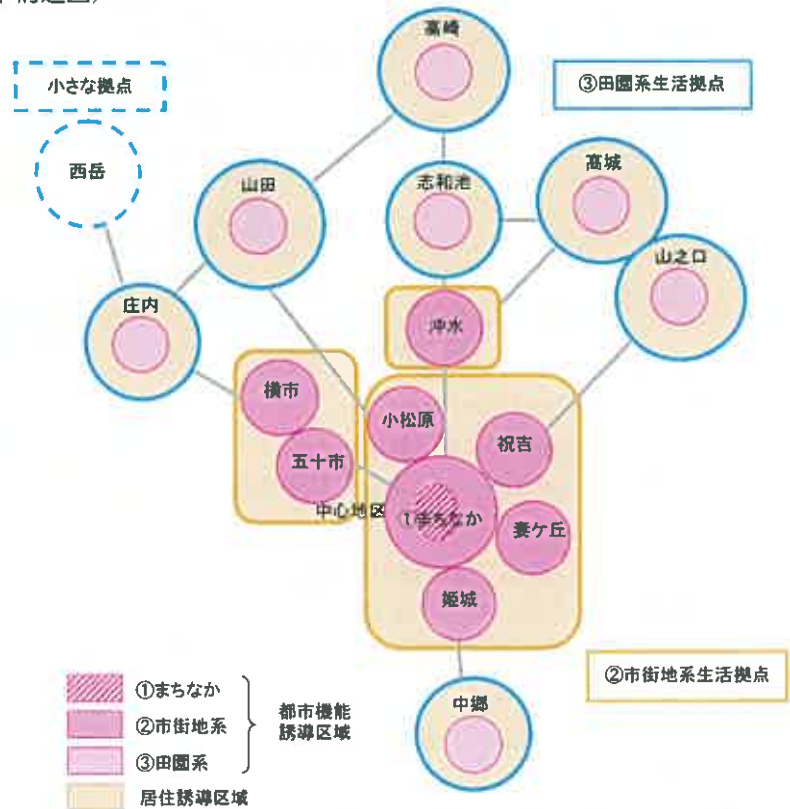
(1) コンパクトなまちづくりを踏まえた地域公共交通網

本市の都市計画方針においては、一定の都市機能の集積、地理的・歴史文化・コミュニティのまとまりなどから、地域をけん引する拠点の機能を高め、無い機能は補完し合いながら、まちとみどりの共生を図る「多極分散ネットワーク型都市空間」を目指している。急速なモータリゼーションなどを背景として以下のような問題が生じ、少子高齢・人口減少社会において、都市機能の無秩序な拡散を抑制し、「地域の生活機能を集約した地域生活拠点」及び「拠点間を効率的に結ぶ道路交通ネットワーク」の実現が重要となる。

- ① 大規模な商業施設や公共施設などの都市機能が郊外に拡散し、まちの顔である中心市街地の空き店舗の増加や歩行者数の減少などのにぎわいが失われる
- ② 中心市街地に集積している公共交通機関などが維持困難となり、高齢者をはじめとした自動車を運転できない住民の生活に大きな影響を与える
- ③ 都市機能の無秩序な拡散は、非効率な社会インフラの整備や行政運営コストの増大を招き、地域コミュニティの維持低下につながる懸念される。 など

〈立地適正化計画における将来都市構造図〉

- ・「まちなか」への都市機能誘導の重点的実施
- ・「まちなか」と一体的な定住促進と地域包括ケアシステムと連携した「市街地系生活拠点」の形成
- ・「田園系生活拠点」での適切な人口規模とそれを支える生活サービス機能等の適切な確保
- ・市全域から「まちなか」及び「地域生活拠点」に安全・便利にアクセスできる公共交通ネットワークの充実



出典：都城市立地適正化計画（H29.3時点）

立地適正化計画（H28 進行中）においては、中心市街地・地域拠点（市街地系・田園系）の形成された将来像を見据え、都市機能や居住地の適正な誘導を図るべき区域の検討が進められており、これらの方針は、概ね 20 年後の将来像として実現が目指されている。

一方、地域公共交通は“より短期の需要に応じた対応（計画期間 5 年）”が求められることから、本計画では、都市計画方針で示される拠点の経路を確保しながら、地域公共交通のあり方（概念）を以下のように設定する。

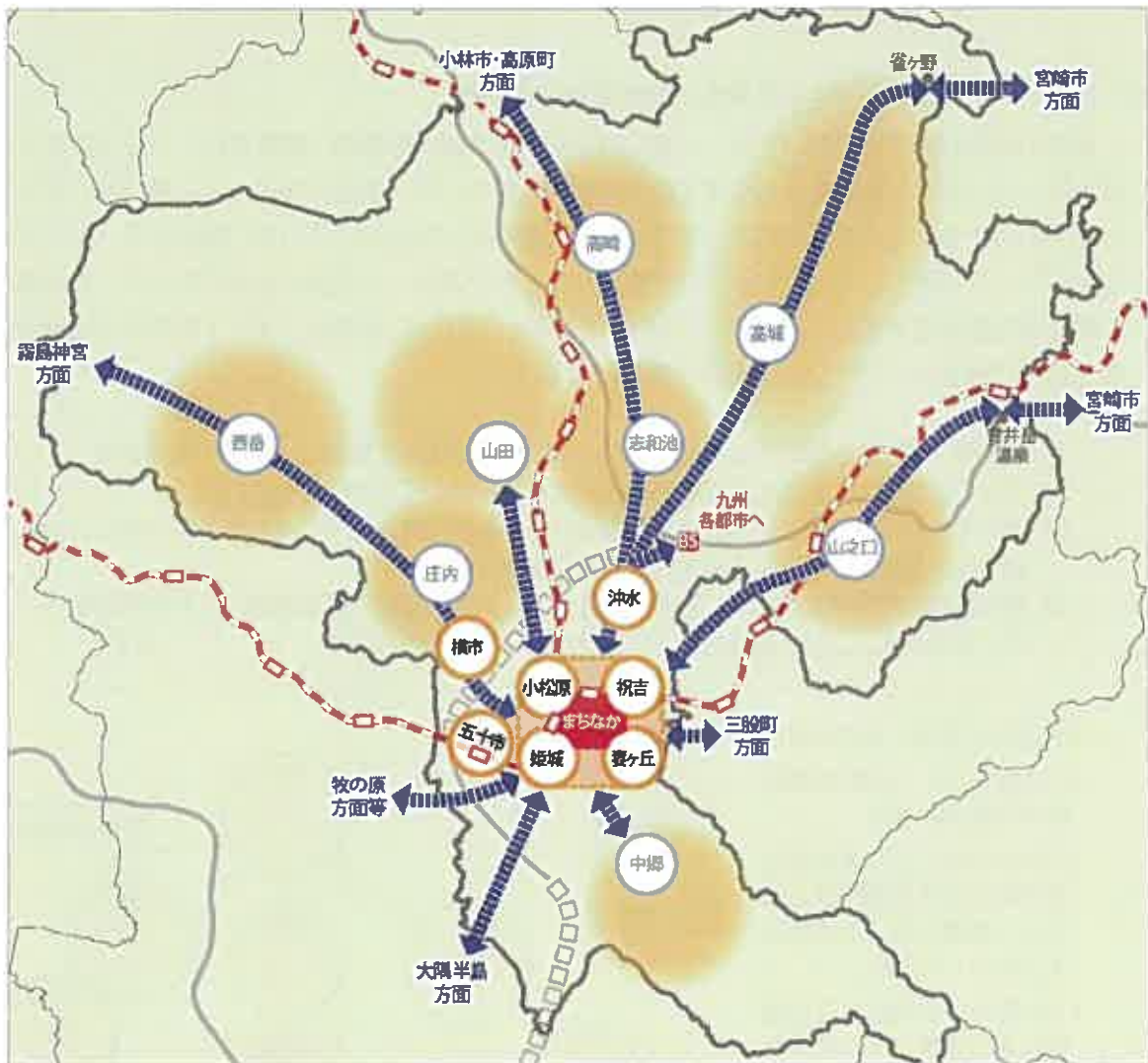


図 将来都市構造における公共交通網のあり方(概念)

《公共交通ネットワーク》

- : 広域幹線交通〔鉄道〕
- : 広域幹線交通〔高速バス乗り場〕
- : 幹線交通
- : 支線交通

《拠点形成（概ね 20 年後の将来像）》

- : まちなか（中心市街地）・・・本市の中核を担う都市機能が集積
- : 地域生活拠点（市街地系）・・・周辺の一般市街地の生活を支える日常生活サービスの拠点（都市機能の集積度や人口密度などが比較的高い地区）
- : 地域生活拠点（田園系）・・・田園・山間の生活を支える日常生活サービスの拠点

〔その他〕

- : 高速道路・都城志布志道路（□□□ 計画区間）
- : 本計画の計画区域

(2) 多様な交通サービスの組合せと役割分担

本県において、バスや鉄道などの公共交通機関は、高齢者や学生の重要な移動手段であるが、利用者数が減少傾向にあり、特にバスはその傾向が顕著となっている。今後の少子高齢・人口減少社会において、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする交通弱者に配慮した人にやさしい交通環境のあり方を検討する必要がある、いかに維持・確保を図っていくかが重要な課題である。

一方、本市には、JR 日豊本線及び JR 吉都線の鉄道、各社の高速バス、宮崎交通(株)・三州自動車(株)・(有)高崎観光バスが運行する路線バス、宮交タクシー(株)・(株)中央タクシーが運行する乗合タクシー、市が主体となって運行するコミュニティバス・乗合タクシー、一般タクシーなど、多様な公共交通機関が運行を行っている。これら各公共交通機関が効率的・効果的な機能分担を図りながら、市民等の移動環境を支える役割を果たし、都城圏域の公共交通体系をつくっていくことを目指す。

《対象とする公共交通機関について》

公共交通の構成及び本計画で対象とする公共交通の範囲を下図に示す。

福祉有償運送といった交通手段もあるが、本計画の範囲は不特定多数が利用する身近な公共交通を対象とする。なお、鉄道及びタクシーは直接の対象とはしないが、本計画で対象とする交通手段との連携などを図る。

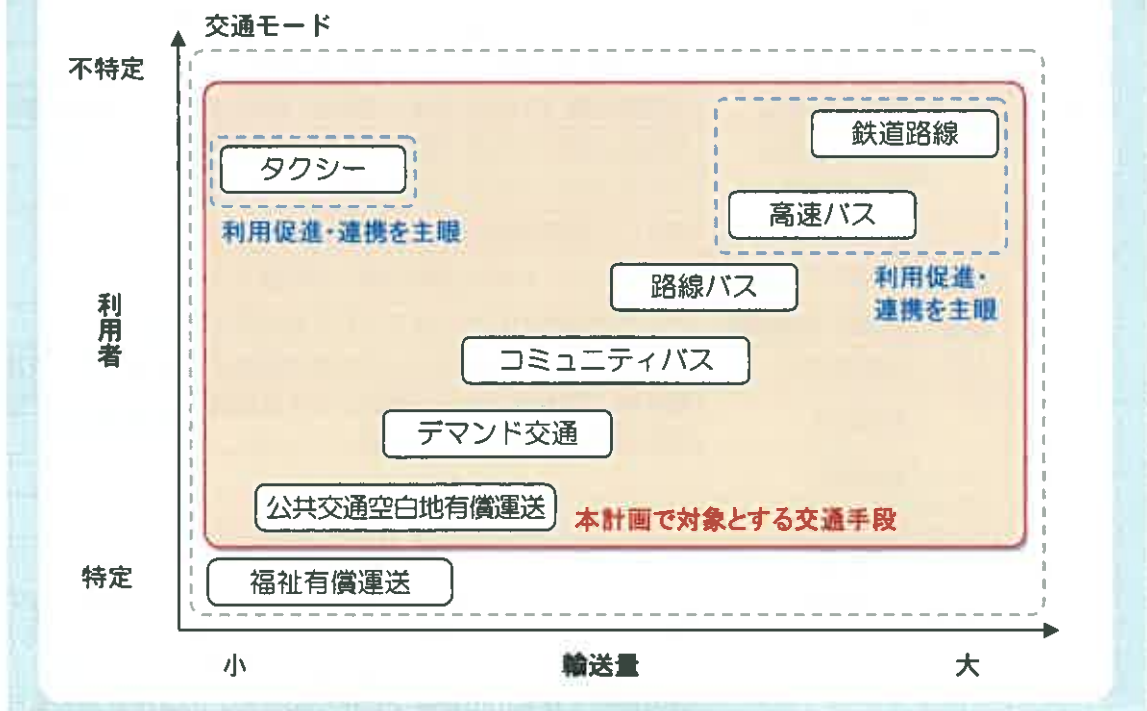


図 本計画で対象とする公共交通機関

出典：都城市地域公共交通総合連携計画（H26.3）に加筆して作成

《現行路線等の位置づけについて》

位置づけ	モード	路線名	役割	
地域公共交通	広域幹線交通	県内他都市・県外への広域移動、市内拠点間の移動を支える広域幹線軸		
		鉄道	JR日豊本線	市外（宮崎・鹿児島中央方面）、市内東西の拠点間移動
			JR吉都線	市外（吉松方面）、市内北部の拠点間移動
		高速バス	都城北高速バス停	宮崎市及び県外への広域移動を支える広域幹線軸
	特急バス		宮崎駅・宮崎空港方面への広域移動を支える広域幹線軸	
	幹線交通 [都市間]	都市間交流（隣接市町村への広域移動）、および市内拠点間の移動を支える幹線交通		
		路線バス	小林線	市外（小林市・高原町方面）、市内拠点間（中心部-沖水・志和池・高崎）の移動を支える幹線
			雀ヶ野-宮崎線	市外（宮崎市方面）の移動を支える幹線
			七野線	市外（宮崎市-青井岳温泉間）の移動を支える幹線
			霧島神宮線	市外（霧島神宮）、市内拠点間（中心部-西岳・庄内など）の移動を支える幹線
			志布志・鹿屋線	市外（曾於市・鹿屋市・志布志市方面）、市内拠点間（中心部-中郷（梅北））の移動を支える幹線
			牧之原・柴建線	市外（霧島市南部方面）の移動を支える幹線
			川原谷線	市外（曾於市方面）、市内拠点間（中心部-中郷（梅北））の移動を支える幹線
	三股線		市外（三股町方面）の移動を支える幹線	
	幹線交通 [域内]	都城圏域における拠点間の移動を支える幹線交通		
		路線バス	吉ヶ谷公民館線	市外（曾於市北部）、市内拠点間（中心部-五十市）の移動を支える幹線
			山田・平山線	市内拠点間（中心部-山田）の移動を支える幹線
			雀ヶ野線	市内拠点間（中心部-高城）の移動を支える幹線
			高崎・炭床線	市内拠点間（中心部-沖水・志和池・高崎）の移動を支える幹線
			青井岳温泉線	市内拠点間（中心部-祝吉・山之口）の移動を支える幹線
			安久温泉線	市内拠点間（中心部-中郷（安久））の移動を支える幹線
			宮村学校下線	市外（三股町南部方面）の移動を支える幹線
	支線交通		市民の居住地から、最寄りの生活拠点・幹線交通乗り場への移動を支える支線交通	
路線バス		都城駅-西都城駅	中心市街地内の公共交通アクセスを支える支線	
		市街地周辺	まちなか周辺の居住地から市街地内拠点の移動を支える支線	
コミュニティバス等		高城地区	郊外部（居住地）から、最寄りの生活拠点や幹線交通の乗り継ぎ拠点への移動を支える支線	
		高崎地区	//	
		山之口地区	//	
		中郷地区 （庄内地区）	// ※実証運行中	
タクシー	市内一円	その他公共交通で対応できない需要への対応（幹線へのフィーダー、ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）		
その他交通	スクールバス	高城地区（高城小中学校・有水小中学校）の遠距離通学者を対象とした特定目的に限定した移送サービス		
	福祉有償運送	介護等が必要となる福祉支援の対象者（登録制）に提供する特定目的に限定した移動サービス		
	レンタサイクル事業	まちなかの移動（特に観光）を支える自転車無料貸出サービス		

(3) 地域が一体となって“公共交通を共に守り育てる”意識の共有

本計画のいずれの調査においても、市民の公共交通利用に対する意識は低く、自家用車利用に依存した生活が浸透している。少子高齢化・人口減少の進行に伴い、医療費や社会保障費の増大等による財政の硬直化が懸念されるなかで、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、地域の理解・利用意識を醸成していく必要がある。

地域公共交通は、“地域の人々に広く利用される”ことを前提とした「まち」の仕組みである。将来にわたって維持していくためには、行政や交通事業者だけでなく、地域住民、商店・病院等を含む多様な主体が「公共交通を守り育てていく」という共通意識を持って維持に取り組むことが望ましい。地域公共交通の見直しを図ることと併せて、市民等に対して公共交通への理解・協働を促し、「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。

6-2 基本方針

地域公共交通が果たすべき役割と課題、持続的な公共交通網の形成に向けた基本的な考え方を踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けた基本方針を以下のように設定する。

基本
方針

I 都市構造の基軸となる公共交通ネットワークの転換

広域幹線交通である鉄道・高速バスの維持を図るとともに、本市の「多極分散ネットワーク型都市空間」の実現に向けて、幹線交通に位置づけられる路線バスの幹線・支線に基づく集約を行い、需要に応じたわかり易く効率の高いネットワークを構築する。

基本
方針

II 市民の暮らしを支える支線交通の充実

バス路線で対応しづらい地域内集落に対応するきめ細かな移動手段を確保するため、路線バスの利用低迷路線の解消を図るとともに、地域住民が日常的に利用しやすい支線交通（コミュニティバス等）の確保・維持に取り組む。

基本
方針

III 利用しやすい交通結節点・地域拠点等の充実

幹線・支線の再編に伴い、スムーズな乗り継ぎや利用しやすい待合環境の整備された拠点の充実が不可欠であり、交通結節点の乗り継ぎ機能の強化、地域拠点等における乗り場環境の改善など、公共交通を利用しやすい拠点機能の充実に取り組む。

基本
方針

IV わかりやすい情報発信・広報の充実

“公共交通の利用方法がわからない”ことが、初めての利用者にとっての不安や利用を敬遠する原因にもつながるため、誰にでもわかりやすい公共交通の情報提供を目標として情報環境の充実に努める。

基本
方針

V 多様な関係者との連携・利用促進の展開

市民や学校、事業所などの多様な関係者との連携を含むモビリティ・マネジメント（直接的なコミュニケーションを通じた利用促進等）を展開し、公共交通を利用しようと思う市民の増進を図り、地域が一体となって公共交通を守り育てる機運を高める。

6-3 計画の目標

各基本方針に基づく取組みの目標を以下のように設定します。

目標1 コンパクトなまちづくりを支える効果的な公共交通ネットワークの実現

少子高齢化・人口減少等の変化に応じて、自家用車を運転できない高齢者をはじめとする市民が健康で安心して生活できる環境を維持するため、持続可能な地域公共交通網の形成を目指す。

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| ▶ 幹線・支線に基づく運行形態の転換 | 走行キロあたりの利用者数（利用効率）の向上 |
| ▶ 利用が低迷している路線の解消 | 便平均2人未満の路線の解消 |
| ▶ 運行効率化による運行経費額の圧縮 | 利用者1人あたり公的資金投入額の軽減 |

目標2 地域内集落から利用できる公共交通サービス水準の向上

市の主要な路線網を担う路線バスで対応が困難な公共交通空白・不便地域などにおいて、市民が主体的に取り組む意向のある地域に、最適な運行内容に関する協議（試行運行等）を行い、公共交通が提供するサービス水準の向上を目指す。

- | | |
|-----------------|-------------------------|
| ▶ 市内公共交通カバー率の向上 | 中山間地域におけるコミュニティバス等の利用増加 |
|-----------------|-------------------------|

目標3 主要な乗り継ぎ拠点における乗り場環境の充実

公共交通利用者の多くを占める高齢者にとって、待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の拡充を図り、誰もが利用しやすい拠点的バス停の整備を目指す。なお、単純なハード整備が困難な場合もあり、沿道施設の協力による待合スペースの確保や移設などを含めて改善を目指す。

- | | |
|-----------------------------|------------|
| ▶ 沿道施設等の関係者と連携した拠点的乗り場の環境整備 | 協力施設・主体の獲得 |
|-----------------------------|------------|

目標4 公共交通の運行に関する情報案内・PRの浸透

都城市民や来訪者など、初めての利用者にとっても、公共交通を利用するための情報が行き届くよう情報環境の充実を図る。また、利用方法やお得な割引乗車券などの情報発信・PRを強化し、市民が公共交通を目にする機会を増やしていく。

- | | |
|--------------------|---------------------|
| ▶ 公共交通の運行に関する認識の向上 | 路線バス満足度「わからない」割合の減少 |
|--------------------|---------------------|

目標5 公共交通を利用しようと思う市民の意識づくり

自家用車利用に過度に依存した暮らしから、公共交通を適度に利用する暮らしへの転換を図るとともに、公共交通を普段利用しない人に興味・関心を持ってもらうための多様な関係者との連携・利用促進を展開し、自発的に公共交通を利用しようと思う市民の輪を広げる。

- | | |
|-------------------|---------------------|
| ▶ 市民の公共交通の利用割合の向上 | 市民1人あたりの公共交通利用回数の向上 |
|-------------------|---------------------|

6-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体

本計画で定めた目標を達成するために行う事業の内容、実施主体を以下に整理する。

方針・対象		具体的事業
方針Ⅰ	鉄道・バス交通	事業1 幹線・支線を明確化したバス路線の再編
		事業2 主要拠点における乗り入れ検討の実施
		事業3 まちなか区域のわかりやすい路線網の改善検討
		事業4 誰もが利用しやすい車両の導入推進（更新時）
		事業5 鉄道及び高速バスの継続的な維持
方針Ⅱ	コミュニティバス	事業6 空白地域解消に向けた支線交通の確保
		事業7 バス路線の再編検討に伴う地域内交通の確保
		事業8 需要・ニーズに応じた支線交通の維持・改善
方針Ⅲ	地域拠点主要乗り場	事業9 地域生活拠点における利用しやすい乗り場環境の整備
		事業10 まちなか区域周辺における乗り場環境の充実
方針Ⅳ	公共交通全般	事業11 公共交通の運行案内の充実
		事業12 既存の公共交通マップ・割引制度の活用促進
方針Ⅴ	公共交通全般	事業13 路線再編に向けた地域座談会の展開
		事業14 個々のターゲット層に向けたモビリティ・マネジメントの展開
		事業15 公民館・高齢者クラブ等へのお出かけ企画提案
		事業16 市民等の利用機会の増進に向けた試行的取組み

(1) 基本方針Ⅰ 都市構造の基軸となる公共交通ネットワークの転換

事業1 | 幹線・支線を明確化したバス路線の再編

路線改善

●事業目的

本市の将来像「多極分散ネットワーク型都市空間」の実現に向けて、中心市街地及び地域生活拠点の形成を見据えた幹線・支線を明確化したバス路線網の再構築を図る。

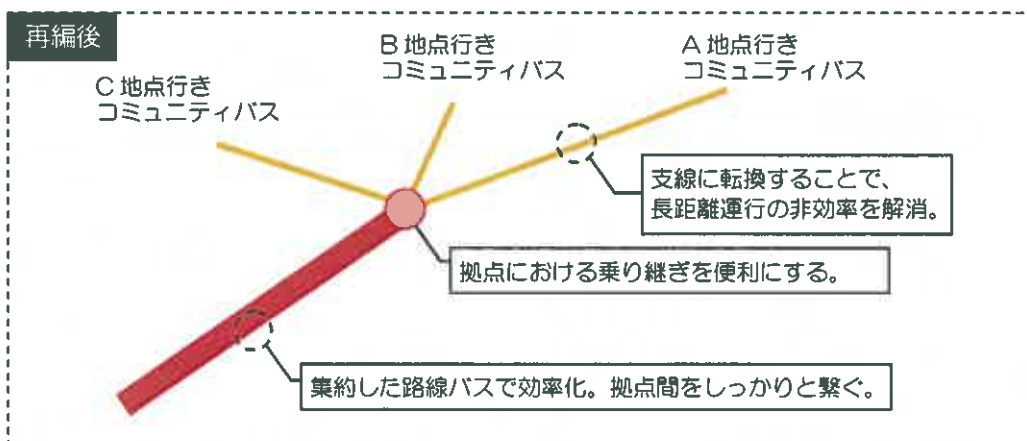
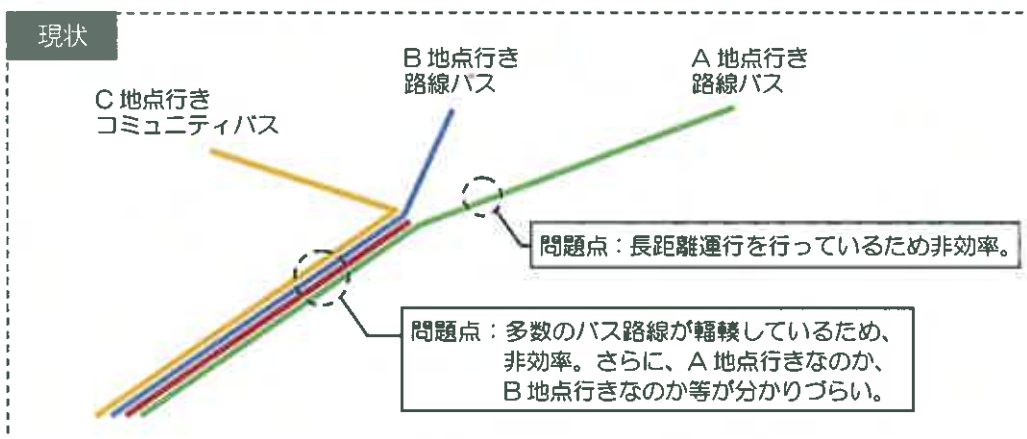
●事業の課題

郊外奥地まで運行する長距離路線（利用が少ない区間）の運行効率の改善

●取組み概要

地域公共交通の位置づけ「広域幹線交通」及び「幹線交通（都市間幹線・域内幹線）」、「支線交通」を踏まえ、長距離運行を行っている路線や、輻輳している路線などについて、利用実態や地域の移動ニーズ等を踏まえた上で、集約化を図る。実施にあたっては、利用実態調査にて確認された課題のある路線（地区）から、市民をはじめとする関係者間で順次検討を進める。

《路線集約のイメージ》



●実施主体 都城市、交通事業者

●実施年度 平成 29 年度～ 順次実施

事業2 | 主要拠点における乗り入れ検討の実施

路線改善

●事業目的

バス路線から離れた市内の主要拠点について、乗り場位置の改善検討を行い、拠点的バス停の利用しやすい環境の充実を図る。

●事業の課題

拠点形成の中心部及び需要の高い施設と離れた路線バス乗り場の改善

●取組み概要

地域生活拠点における拠点的バス停の乗り場環境を改善するため、本市の都市計画で拠点形成が目指される区域のバス停について、乗り場位置の改善検討を行う。また、本計画における運行事業者への調査から確認された西都城駅及び都城市郡医師会病院の乗り入れ課題を検証し、乗り場位置の改善について検討を行う。

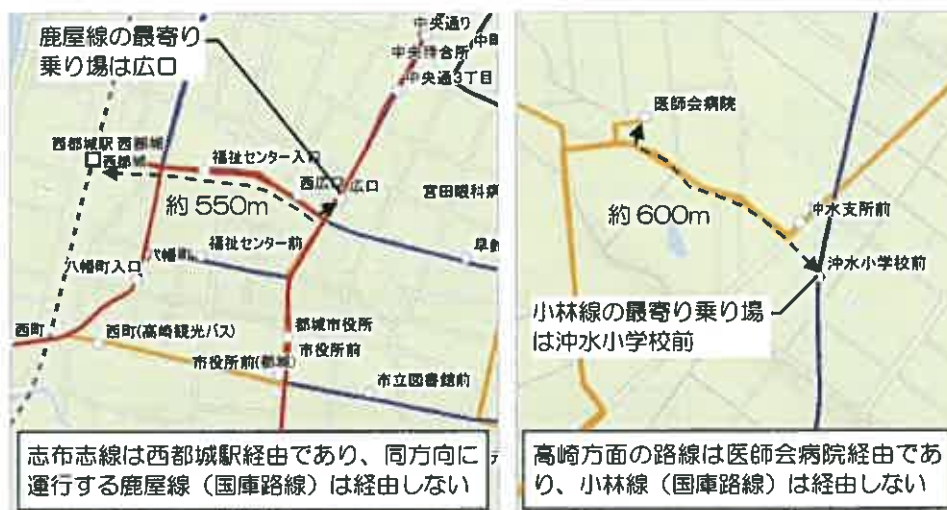
《地域生活拠点の現在の乗り入れ状況》

現在、幹線交通の乗り場が近くにあるが、一部 JR 駅等の乗り入れがない。

地区名	地区の中心部に位置する乗り場	周辺の運行状況	
		幹線	支線
沖水地区	高専前バス停、松の元バス停など	○	—
庄内地区	庄内バス停	○	○（実証中）
志和池地区	志和池バス停	○	—
中郷地区	中郷中学校、安久バス停など	○	—
山之口地区	JR 山之口駅	△乗り入れなし	○乗り入れあり
高城地区	高城総合支所前	△県道を通過	○支所を経由
山田地区	JR 谷頭駅、供養碑前バス停	△県道を通過	—
高崎地区	高崎総合支所前バス停	○	○

※表中の支線交通「—」は、現在周辺に運行がないもの（今後運行が増えた場合は、上記乗り場の接続を考慮）

《西都城駅及び都城市郡医師会病院の乗り場状況》



●実施主体

都城市、交通事業者、施設関係者

●実施年度

平成 29 年度（西都城駅・医師会病院） 平成 30 年度以降 拠点的バス停

事業3 | まちなか区域のわかりやすい路線網の改善検討

路線改善

●事業目的

まちなか区域において運行経路が複雑に入り組む路線のわかりづらさを解消するため、利用者にとって使いやすく・わかりやすい路線網の再構築に向けた検討を行う。

●事業の課題

系統毎に異なる運行経路のわかりづらさの解消

●取組み概要

現行路線のうち、まちなか区域で細かに経路が異なる路線は、経路のまとまりを考慮した路線網の改善を検討し、わかりやすさを向上するための再編に取り組む。

●実施主体 公共交通実務者ワーキング（都城市・バス事業者）

●実施年度 平成31年度 経路集約に関する検討、可能なものから順次実施

事業4 | 誰もが利用しやすい車両の導入推進（更新時）

環境改善

●事業目的

利用者の多くを占める高齢者も利用しやすい公共交通環境の実現に向けて、低床型・環境配慮型の車両の導入を視野に入れた車両更新を行っていく。

●事業の課題

最も多く挙げられている「高齢者等にも使いやすい車両」の利用ニーズへの対応

●取組み概要

バス車両の更新時期には、高齢者等が利用しやすい低床型車両やアイドリングストップ対応機能を備えた環境配慮型の車両を導入するなど、より利用しやすく・環境にやさしい交通体系となる工夫を施していく。また、車両ステップと歩道の高さが合わない箇所などについては、市も協働しながら、段差解消策の検討を行っていく。

●実施主体 交通事業者、都城市

●実施年度 適宜実施 ※車両更新時期

事業5 | 鉄道及び高速バスの継続的な維持

路線維持

●事業目的

本市の広域幹線交通を担う鉄道及び高速バスについて、継続的な路線の維持を図るための取組みを継続的に展開していく。

●事業の課題

広域的な交流を支える鉄道及び高速バス路線の継続的維持

●取組み概要

通学や通勤に利用される鉄道は、関係市町で維持を図る「JR吉都線利用促進協議会」等の取組みを継続的に展開する。また、他都市との交流を支える高速バスも含め、市民等の利用機会を増やしていくため、地域イベントの連携企画などに継続的に取り組んでいく。

●実施主体 交通事業者、都城市

●実施年度 毎年 ※イベント開催時期など

(2) 基本方針Ⅱ 市民の暮らしを支える支線交通の充実

事業6 | 空白地域解消に向けた支線交通の確保

路線改善

●事業目的

事業13と連動

路線バスで対応が困難な公共交通空白・不便地域における公共交通サービス水準を向上するため、支線交通の確保に向けた取組みを市民とともに展開する。

●解消すべき課題

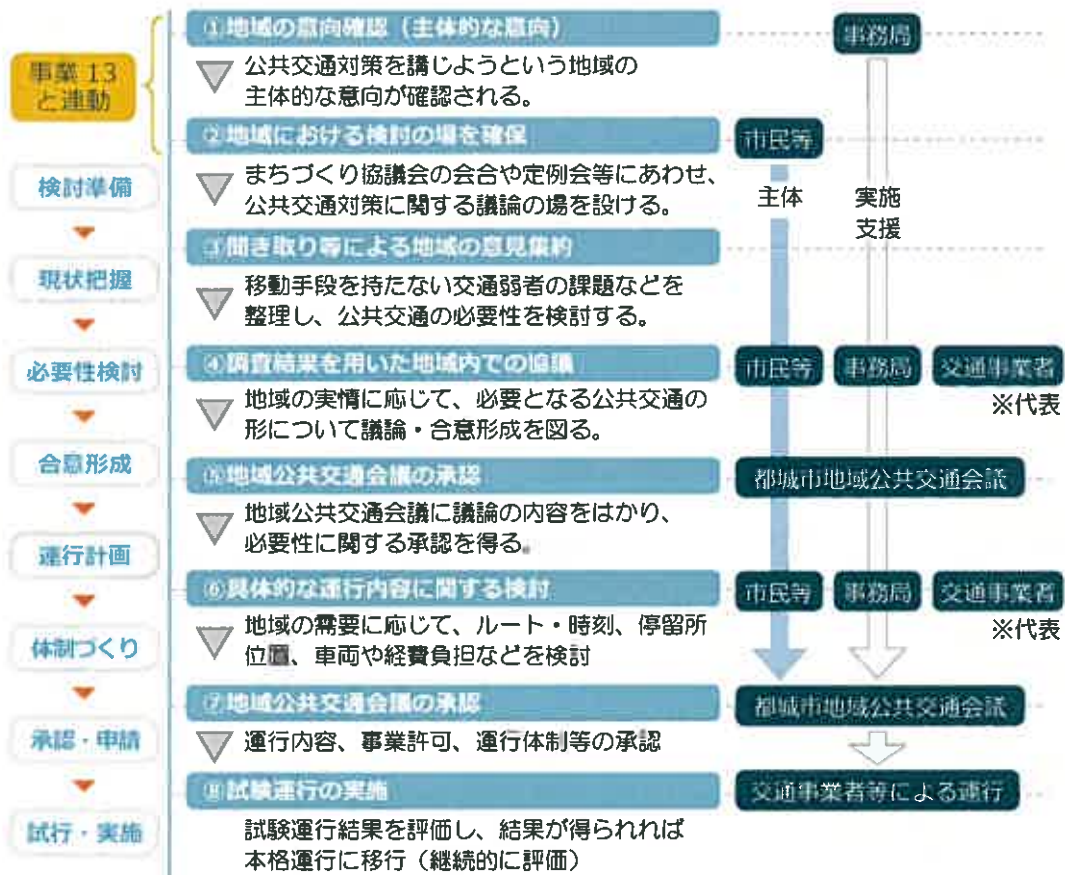
公共交通空白地域における交通弱者等の日常的な移動環境の確保

全国的なコミュニティバスなどの導入事例においては、利用者がいないまま運行を続ける事例などが課題とされ、公共交通がないと困る地域・市民を確認のうえ実施が必要

●取組み概要

市内の公共交通空白地域において、市民が主体的に取り組む意向のある地域に、公共交通の必要性に関する座談会を企画し、支線交通の確保に向けた取組みを展開する。

《支線交通に関する検討の進め方（例）》



- 実施主体 市民（まちづくり協議会や自治公民館等）、都城市、交通事業者
- 実施年度 平成29年度～

事業7 | バス路線の再編検討に伴う地域内交通の確保

路線改善

●事業目的

事業13と運動

事業1「幹線・支線を明確化したバス路線の再編」により、幹線から支線への転換が検討される地域等において、市民とともに地域内交通の確保に関する検討を進める。

●解消すべき課題

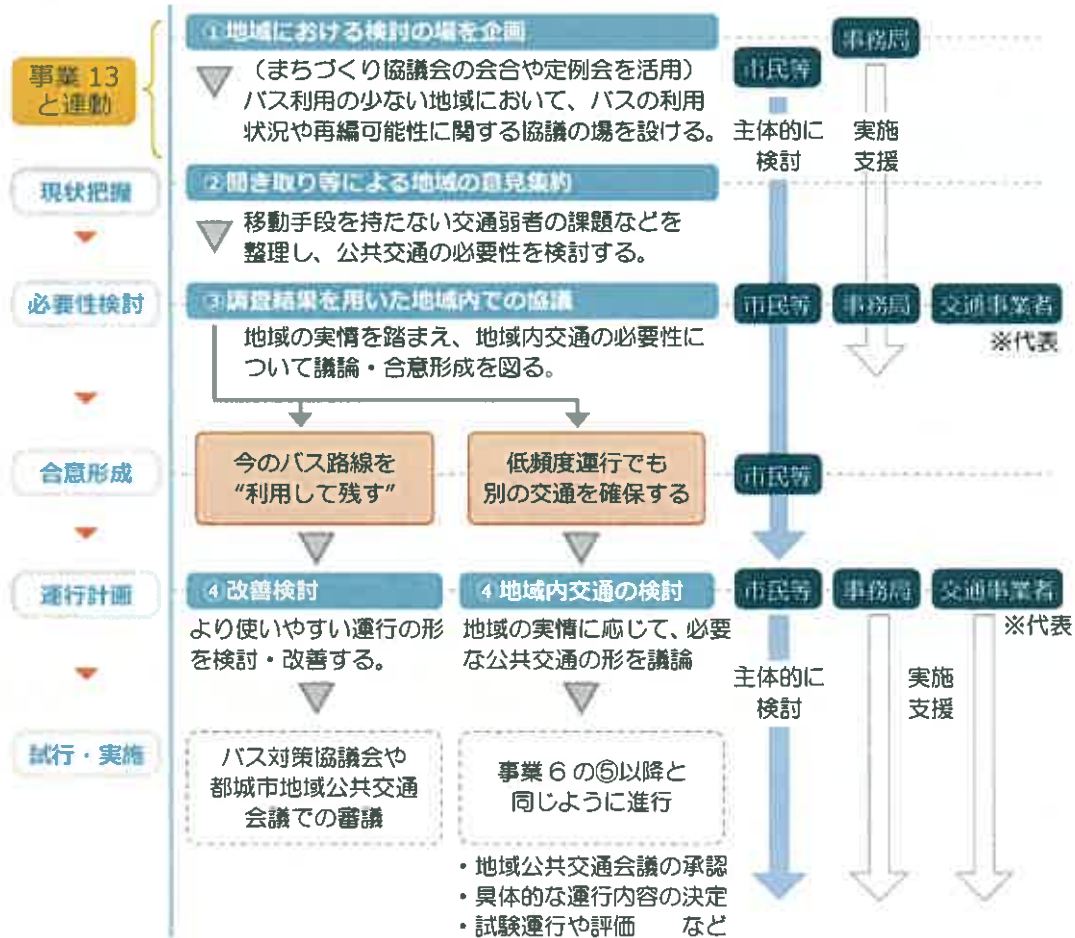
バス路線の再編に伴う交通弱者等の日常的な移動環境の確保

全国的なコミュニティバスなどの導入事例においては、利用者がいないまま運行を続ける事例などが課題とされ、公共交通がないと困る地域・市民を確認のうえ実施が必要

●取組み概要

事業1による幹線から支線への転換を検討する場合、事前に市民との協働を前提とした座談会を展開し、路線バスの利用を含めた地域内交通の必要性に関する検討を行う。

《地域内交通に関する検討の進め方（例）》



- 実施主体 市民（まちづくり協議会や自治公民館等）、都城市、交通事業者
- 実施年度 平成29年度～

事業8 | 需要・ニーズに応じた支線交通の維持・改善

路線改善

●事業目的

市民の日常的な移動手段を将来にわたって確保するため、利用が低迷する路線の改善や利用促進を図りながら、持続的な支線交通のサービスを提供していく。

●事業の課題

将来にわたって持続可能な市民に利用される支線交通の実現

●取組み概要

現在運行を行っている高崎地区、高城地区、山之口地区の支線交通については、定期的に利用状況について評価を行いながら、個別地区単位での利用促進・ニーズに応じた改善を行っていく。

●実施主体 都城市（高崎・高城・山之口 各支所）、支線交通の運行事業者

●実施年度 平成30年度～ 利用促進の展開（ニーズに応じて適宜改善）

(3) 基本方針Ⅲ 利用しやすい交通結節点・地域拠点等の充実

事業9 | 地域生活拠点における利用しやすい乗り場環境の整備

環境整備

●事業目的

地域生活拠点を形成する区域の拠点的バス停において、高齢者等も利用しやすい乗り場環境の充実を図る。

●事業の課題

地域生活拠点における公共交通を利用しやすい中心的な乗り場環境の実現

●取組み概要

地域生活拠点（市街地系）及び地域生活拠点（田園系）の拠点的バス停において、公共交通機関の利用環境を改善するため、待合施設の利便性向上を行うほか、利用案内・スムーズな乗り継ぎダイヤの充実を図る。なお、道路構造や用地条件等から単純なハード整備が困難な場合もあるため、沿道施設の協力を含む待合環境の改善を目指す。

事業2「主要拠点における乗り入れ検討の実施」と連動して乗り場環境を改善

●実施主体 都城市、交通事業者

●実施年度 平成30年度～ 検討・実施

事業 10 | まちなか区域周辺における乗り場環境の充実

環境整備

●事業目的

本市の顔となるまちなか区域内において、待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の改善を検討し、誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の拡充を図る。

●事業の課題

市中心部におけるサービス水準の向上、公共交通利用者のニーズへの対応

●取組み概要

JR 駅や中央通り周辺、市民の利用が多い商業・医療施設などは、沿道施設の協力による待合空間の確保や乗り継ぎ案内など、快適な待合環境の充実（利便性向上）に取り組む。

また、中心市街地で整備が計画されている複合公共施設には、バス待合所の整備が予定されており、路線バス等の利用案内や乗り継ぎ案内など、より利便性の高い乗り場環境の充実に向けた環境整備に取り組む。

《拠点施設の例》

イオンモールは既にターミナルとしての機能を果たしており、更なる機能強化に向けて、乗り継ぎ利用の案内などを充実していく。



イオンモール都城駅前(乗り場)

《中心市街地の複合公共施設のイメージ》



バス待合所の整備を計画
▶本計画において、乗り継ぎ案内の掲示などを充実

- 実施主体 都城市、交通事業者
- 実施年度 平成31年度～

(4) 基本方針Ⅳ わかりやすい情報発信・広報の充実

事業 11 | 公共交通の運行案内の充実

情報環境

●事業目的

市民や来訪者など、初めて利用する方にもわかりやすい公共交通の運行案内・情報提供の充実を図る。

●事業の課題

市民や来訪者が利用しやすい情報環境の充実

●取組み概要

実際に利用する際に必要な“時刻”や“バス停位置”等は、個々の事業者からの発信が基本となっていることから、市のホームページ等を活用し、本市の総合的な公共交通の利用案内を行う情報環境の整備に取り組む。また、中心市街地の中核施設（計画中）やJR駅などの主要施設において、方面別の利用案内や乗り継ぎ案内表示、多言語化対応などの拡充を検討し、案内環境のさらなる充実を図る。

《公共交通の総合案内に関する事例》



図 他市町村における公共交通の案内事例

出典：各市町村ホームページ

●実施主体

都城市、交通事業者

●実施年度

平成 29 年度 検討・準備 平成 30 年度 実施

事業 12 | 既存の公共交通マップ・割引制度の活用促進

情報環境

●事業目的

日常生活で公共交通を考えてもらうきっかけづくり、利用してみようと思う動機づけにつなげるため、既存制度等の PR・情報提供の強化に取り組み、“身近な公共交通”としての更なる浸透を図る。

●事業の課題

市民の公共交通に対する関心・興味の増進

●取組み概要

公共交通への興味・関心を促すとともに、日常的に利用できる公共交通があることへの理解を高めるため、公共交通マップの活用促進、敬老バス券や健康増進施設利用割引券、事業者が実施しているお得な乗車券等の利用方法・提供場所などの積極的な PR に取り組み、公共交通が利用しやすくなる制度の普及に努めていく。

●実施主体 都城市、交通事業者

●実施年度 平成 29 年度～

(5) 基本方針 V 多様な関係者との連携・利用促進の展開

事業 13 | 路線再編に向けた地域座談会の展開

利用促進

●事業目的

自分たちで“使い勝手の良い”公共交通の形や地域での守り方を考える地域座談会を展開し、公共交通の維持に係る問題を“自分ごと”として意識してもらうための取組みを進める。

●事業の課題

公共交通を利用する習慣が少ない市民への意識啓発

●取組み概要

まちづくり協議会の会合や公民館の定例館長会などの場を活用しながら、地区内の公共交通の必要性などを考えるための地域座談会を展開する。なお、実施にあたっては、路線維持に対する理解を深めてもらうことが重要となるため、維持するために必要な地区ごとの利用目標（維持費や利用者数）なども併せて議論を行い、市民とともに地域公共交通の維持を目指していく。

事業 5・事業 6・事業 7 と連動

路線バスの維持に係る目標

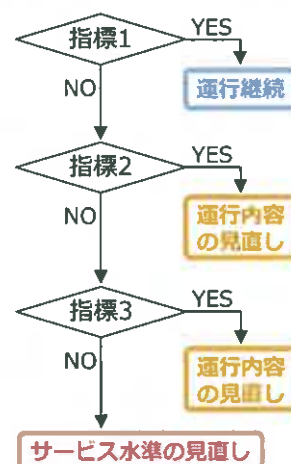


図 利用目標(イメージ)

●実施主体 市民（まちづくり協議会や自治公民館等）、都城市、交通事業者

●実施年度 平成 29 年度～

事業 14 | 個々のターゲット層に向けたモビリティ・マネジメントの展開 利用促進

●事業目的

過度に自家用車に頼る暮らしから、適度に鉄道・バス等を利用する暮らしへの転換を促していくため、学校や職場等に働きかけ、自発的な交通行動の転換を促す取組みを進める。

●事業の課題

市民の公共交通に対する興味・関心の向上、公共交通を利用しようと思う市民の増進

●取組み概要

学校・事業所・特定地区（高齢者クラブの会合など）を対象として、個別の“丁寧な情報提供”を通じたモビリティ・マネジメントを展開する。

- 住民に対するモビリティ・マネジメント
- イベントにあわせたモビリティ・マネジメント
- 学校でのモビリティ・マネジメント
- 市内企業に対するモビリティ・マネジメント



図 乗ってみん祭 2016in 都城
(整備工場体験)

●実施主体 都城市、交通事業者

●実施年度 平成 30 年度～

事業 15 | 公民館・高齢者クラブ等へのお出かけ企画提案 利用促進

●事業目的

公民館・高齢者クラブ等の個別対応を基本として、“お出かけの楽しみ”を付加した乗車体験企画を提案し、日常生活で公共交通を利用する習慣の定着を図る。

●事業の課題

公共交通を利用することが少ない市民への利用の動機付け、外出機会の向上

●取組み概要

主な利用者層である高齢者等を対象として、“お出かけの楽しみ”を体感してもらうこと、公共交通の乗り方を覚え“不安を解消”してもらうこと等を目的としたお出かけ・乗車体験企画を提案し、路線バス・コミュニティバス等の利用のきっかけづくりに取り組む。

●実施主体 市民（まちづくり協議会や自治公民館等）、都城市、交通事業者

●実施年度 平成 30 年度～

事業 16 | 市民等の利用機会の増進に向けた試行的取組み

利用促進

●事業目的

利用低迷により厳しい事業環境におかれる公共交通事業に対応し、交通事業者の主導による利用増進企画について関係者で検討・支援し、公共交通の活性化・再生を目指す。

●事業の課題

市民等の公共交通利用の拡大、利用増進に向けた試行的取組みの支援

●実施メニューの候補案

公共交通の活性化・再生を図るためには、市民等の利用拡大・利用増進が必要であり、交通事業者において実施困難と判断される企画等について、本計画での支援を検討する。

注 1) 下記は例示であり、実施に際しては運賃収入等を含め慎重な議論が必要な事例

注 2) 実施年度に活用可能な補助事業があれば、積極的な活用を検討

≪試行メニューの例≫

①公共交通の利用者の輪をひろげる「同伴者割引」の実証

【コミュニティバス（大阪府河内長野市の事例）】

モックルコミュニティバス（市運行）の日曜日利用が少ない状況を受け、日曜日限定の同伴者割引（利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料）を行った結果、利用者数が増加傾向となった（市民の外出機会増進）。



②パッケージ「鉄道・路線バス・タクシーの組合せで移動できる連携企画」の実証

【複数の交通機関（北海道十勝（帯広市周辺）の事例）】

交通事業者・施設関係者の連携により、路線バス・タクシー等を使った主要観光スポットへのアクセスをパッケージ化



③使いやすさ・わかりやすさの向上策「路線ナンバリング・カラーリング」の実証

【市営バス（青森県八戸市の事例）】

④中心市街地内のにぎわい向上に向けた「上限運賃制度」の実証、

使いやすさ・わかりやすさの向上策「等間隔運行（パターンダイヤ化）」の実証

【民営バス・市営バス（京都府京丹後市の事例）】

- 実施主体 公共交通実務者ワーキング（都城市・バス事業者）、施設関係者など
- 実施年度 平成31年度～

6-5 計画期間及び事業スケジュール

本計画の計画期間は、平成29年度～平成33年度の5箇年とし、各事業は以下のスケジュールに従って進行していく。また、平成31年度以降は1年毎に事業進捗に関する評価を実施するものとし、事業内容の見直しを適宜行っていく。

表 事業スケジュール

事業名	H29		H30		H31		H32		H33		
	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	
基本方針Ⅰ 都市構造の基軸となる公共交通ネットワークの転換											
事業1 幹線・支線を明確化したバス路線の再編	計画				実施						
事業2 主要拠点における乗り入れ検討の実施	実施①		計画		実施②						
事業3 まちなか区域のわかりやすい路線網の改善検討					計画・実施						
事業4 誰もが利用しやすい車両の導入推進	更新時期に併せて適宜実施										
事業5 鉄道及び高速バスの継続的な維持	実施										
基本方針Ⅱ 市民の暮らしを支える支線交通の充実											
事業6 空白地域解消に向けた支線交通の確保			調査・検討		試行・実施						
事業7 バス路線の再編検討に伴う地域内交通の確保	調査・検討				実施						
事業8 需要・ニーズに応じた支線交通の維持・改善					利用促進・改善						
基本方針Ⅲ 利用しやすい交通結節点・地域拠点等の充実											
事業9 地域生活拠点における利用しやすい乗り場環境の整備			計画		実施						
事業10 まちなか区域周辺における乗り場環境の充実			計画		実施						
基本方針Ⅳ わかりやすい情報発信・広報の充実											
事業11 公共交通の運行案内の充実			検討		実施						
事業12 既存の公共交通マップ・割引制度の活用促進	実施										
基本方針Ⅴ 多様な関係者との連携・利用促進の展開											
事業13 路線再編に向けた地域座談会の展開	事業6・7・8と連動して適宜実施										
事業14 個々のターゲット層に向けたモビリティ・マネジメントの展開			計画		実施						
事業15 公民館・高齢者クラブ等へのお出かけ企画提案			計画		実施						
事業16 市民等の利用機会の増進に向けた試行的取組み					計画		実施				

概ね1年目

概ね2年目

概ね3年目

6-6 達成状況の評価方法

計画の進行管理については、都城市地域公共交通総合連携計画の考え方を継承し、PDCA サイクルに基づく達成状況の評価を行っていく。実施事業の評価は、都城市地域公共交通会議を中心として実施していくこととし、PDCA サイクルによる評価・見直しを繰り返し行っていくことで、本計画の取組みをステップアップし、本市の目指す将来像の実現を目指していく。



出典：地域公共交通のはじめの一歩
(国土交通省 九州運輸局) に加筆し作成

図 PDCA サイクルのイメージ

表 達成指標及び評価方法

方針	指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)	評価の考え方・方法
方針Ⅰ	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	<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
	便平均 2 人未満の路線数	4 系統	解消	<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
	利用者 1 人あたりの運行欠損額(平均値)※2	平均 374 円	現状値以下に抑制	<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	中山間地域等※3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	<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	乗り場環境の改善に関する協力施設・主体数	—	10 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	路線バス満足度に関する「わからない」の割合※4	31.0% (H28 時点)	25.0%以下に減少	<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	住民 1 人あたりの公共交通※5の年間利用回数	年間 147 回	年間 1.50 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※5 ÷ 都城市人口

※1 都城市に運行する地域間幹線補助系統、広域的バス路線、市町村補助路線の合算値
 ※2 都城市に運行する地域間幹線補助系統、広域的バス路線、市町村補助路線の全体平均値
 ※3 本書 P86 記載の地域生活拠点(田園系)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
 ※4 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
 ※5 都城市内に運行する地域間幹線系統、広域的バス路線、市町村補助路線の年間利用者数

発行 都城市地域公共交通会議

本計画についてのお問い合わせは、都城市地域公共交通会議事務局まで
(宮崎県都城市総合政策部総合政策課)

〒885-8555 宮崎県都城市姫城町 6 街区 21 号

TEL : 0986-23-7161 FAX : 0986-23-2675