

新富町地域公共交通計画

令和6年(2024年)3月

宮崎県児湯郡新富町

01	計画の概要	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の対象区域	2
3	計画の対象期間	2
4	計画の位置付け	2
5	上位・関連計画	3
02	公共交通を取り巻く現状と課題	6
1	地域公共交通の現状	6
2	社会情勢の変化・地域特性に関する課題	8
3	町民の移動ニーズ・特性に関する課題	10
4	公共交通の利便性に関する課題	17
5	公共交通の持続可能性に関する課題	21
03	公共交通に関する基本的な方針	26
1	まちの目指すべき将来像	26
2	公共交通が果たすべき役割	26
3	基本的な方針	27
04	計画の目標・目標を達成するための実施事業	32
1	計画の目標・目標指標(KPI)	32
2	事業の実施体系	36
3	事業内容及びスケジュール・実施主体	37
05	計画の推進	45
1	事業スケジュール(全体)	45
2	計画の推進体制	46
3	事業推進の評価	47

01 計画の概要

1. 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

● 本町の交通状況

- 本町の最上位計画である「第6次新富町長期総合計画」に掲げられる将来像『子や孫たちが帰って来たくなるまち』の実現に向けて、誰もが住みよいまちづくりの実現を目指しています。
- 公共交通については、鉄道や路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、民間施設や福祉等の送迎サービスなど、住民の日常生活に必要な移動手段として様々な運送サービスが提供されています。路線バスについては、自家用車を中心とした暮らしの浸透等により利用者が減少しており、一部路線の減便などによるサービスの縮小もみられています。
これまで町では廃止代替路線の運営のほか、主要施設間の移動を支えるコミュニティバスや、自宅からバス乗り場等までの距離が離れた交通弱者の移動手段を確保するために乗合タクシーの導入など、町民のニーズに対応しながら利便性の向上に取り組んできました。

● 地域公共交通の維持・確保が厳しい状況

- 本町では、今後人口の減少にあわせて高齢化率の上昇が予想されています。高齢化が進めば、自動車を運転できない人や自主的に運転免許を返納する人が増加し、自家用車に代わる交通手段として地域公共交通を必要とする町民が増えることが予想されます。一方で、自家用車依存の定着等を要因とした公共交通の利用減少、利用減少に伴うサービスの衰退、運転手不足の深刻化など、民間の交通事業者が収益を確保できる公共交通の運営を担う構造が難しくなっています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響による経営環境・業績の悪化や、働き方改革関連法の施行に伴う交通事業者の労働時間の短縮により、更なるサービス縮小に拍車をかける事態に陥っています。
- 町の厳しい財政・社会保障費の増大等が予想される中、現状のサービスを維持できない可能性が危惧されているため、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携して“地域全体”で地域公共交通を支えることで、将来にわたり持続可能な地域公共交通の再構築が求められています。

● 持続可能な地域公共交通の提供の確保に資する取り組みを推進

- こうした状況の下、わが国では、令和2年11月27日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域交通法)」の一部が改正され、コンパクトなまちづくりとの連携、地域輸送資源の総動員、地域全体を見通したネットワークの再構築、多様な関係者の連携・協働等を進めるための「地域公共交通計画」を行政が中心となって作成することによる地域公共交通の活性化・再生を目指しています。地域交通法の改正趣旨を踏まえて「新富町地域公共交通計画」を作成し、将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現を目指す必要があります。

1-2 計画の目的

- 本町を取り巻く現状を踏まえて各公共交通の利用実態、町民の生活行動パターン・ニーズを適切に把握・診断し、地域公共交通の在り方を検討します。
- 本町が目指す地域公共交通の在り方を検討した結果を踏まえ、将来にわたり“利用され続ける”地域公共交通の再構築を目指し、持続可能な地域公共交通の姿を提示する「新富町地域公共交通計画(マスタープラン)」の策定を目的とします。

2. 計画の対象区域

- 本計画区域は新富町内全域と定めます。
JR日豊本線や地域間幹線バスなどの市町村をまたぐ地域公共交通は周辺市町村の方針との整合を図って取り組み内容を示します。
- 計画区域内では、鉄道・路線バスの他、町内全域を対象とした乗合タクシー「トヨタク」、また市街地の駅、商店、病院などを結ぶコミュニティバス「るびなす号」といった地域公共交通を提供しています。

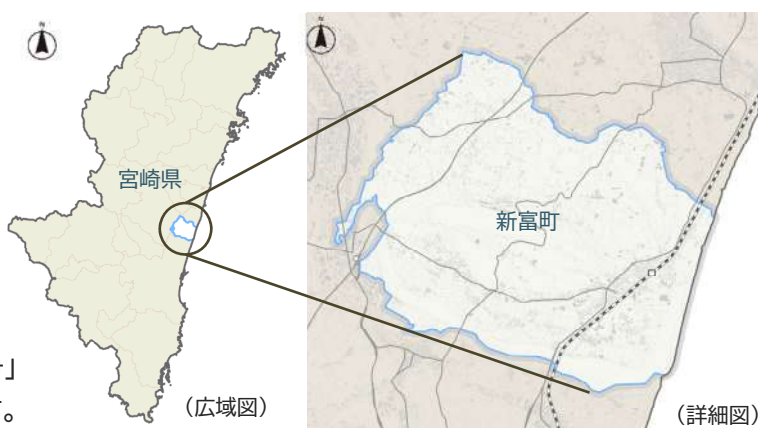


図 計画区域

3. 計画の対象期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた地域公共交通の改善を図る期間を考慮したうえで、令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)の5箇年とします。

4. 計画の位置付け

- 本計画は、本町の最上位計画である「第6次新富町長期総合計画」を上位計画とし、同計画の将来像『子や孫たちが帰って来なくなるまち』の実現を見据えた方針等を定めます。
- 将来の公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、本町の都市計画方針である「新富町都市計画マスタープラン」、「第2期 新富町 まち・ひと・しごと創生総合戦略」との整合を図りながら本計画を定めます。

法令・国の公共交通方針

〈上位計画〉

第6次新富町長期総合計画(2022～2031)

～子や孫たちが帰って来なくなるまち～
〈公共交通の基本施策〉 快適で安全安心な生活がおくれるまち

〈国の方針〉

法令・国の公共交通方針

- 交通政策基本法、交通政策基本計画
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(R2年改正)

〈関連計画〉

- 新富町都市計画マスタープラン
- 第2期 新富町 まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略
- 新富町まちづくり実施計画

〈基礎調査〉

- 地域の現状把握・公共交通の分析
- 住民の生活実態・ニーズ調査/分析(各種アンケート調査等)

新富町地域公共交通計画(2024～2028)

利用者ニーズにより沿った持続可能な地域公共交通の構築

- 広域連携による幹線交通の持続・活性化
- 生活行動等に合わせた運行内容の最適化
- 使う人の視点に合わせたサービス改善
- 町内の多様な関係者との連携・協力 など

図 新富町地域公共交通計画の位置付け

5. 上位・関連計画

- 関連する計画の上位計画である第6次新富町長期総合計画において、取り組みが位置付けられています。
- 本町の都市計画マスタープランの都市計画方針を踏まえた拠点・公共交通の取り組みを示します。

5-1 第6次新富町長期総合計画(2022～2031年度)

基本ビジョン:『子や孫たちが帰って来たくなるまち』

本町は『子や孫たちが帰って来たくなるまち』を町が行うべき施策のすべてに通じる基本ビジョンとし、本計画の対象期間である2022年度から2031年度までの10年間で、ビジョン実現のための様々な取り組みを行うことで、「住んでみたい」「住み続けたい」「住んでいてよかった」「卒業後や定年後には帰ってきたい」「ここで子育てしたい」と思われるまちを目指す。

分野ビジョン

1. 暮らし・環境……………「快適で安全安心な生活がおくれるまち」

- ライフラインの整備 / 消防・救急体制の充実 / 防災体制の充実 / 防犯・交通安全・消費者行政 / 基地周辺対策 / 土地利用 / 居住環境の整備 / 公園・緑地の整備 / 景観の整備 / 火葬場施設・墓地の管理運営 / 適切なおみ処理・リサイクルの推進 / 自然環境の保全

公共交通に関する方針

I. ライフラインの整備 (4)公共交通の確保

- ・日向新富駅の利便性向上のため、IC改札機・ICカード入金機・自動券売機等の早期導入や、平面交差化によるバリアフリー化等をJR九州に要望していく。
- ・近隣市町村や県と連携し、バス、鉄道など既存の公共交通機関の効果的な運用と確保に努める。
- ・町営公共交通(コミュニティバス及び乗合タクシー)の安全かつ快適な運行に努めるとともに、民間交通事業者等との連携を密にし、地域交通のさらなる利便性向上に向けた研究や対策に取り組む。
- ・町営公共交通は町民の通勤・通学・通院に合わせた、各種公共交通との接続を配慮した運行を行う。
- ・乗合タクシーの停留所は、乗降状況や利用者の声などを参考に、随時、その増設や位置の見直しを行う。
- ・乗合タクシーの運行時間や台数は、予約状況やイベント、施策の実施時期に合わせて、随時見直しを行う。
- ・コミュニティバスの運行状況を広く、どこでも知ることができるよう、時刻表検索等のサービス充実に努める。

2. 健康・福祉……………「誰ひとり取り残されないまち」

- 健康管理体制の充実 / こころの健康を守る取り組みの推進 / 自殺対策 / 社会保障制度の安定運営 / 高齢者福祉 / 介護保険 / 障害者福祉 / 低所得者福祉 / 子供・子育て支援の充実 / 権利擁護 / 虐待防止

3. 教育・文化・人づくり……………「生涯を通して活躍できるまち」

- 義務教育 / 青少年健全育成 / 生涯学習 / 文化芸術施設・活動の推進 / スポーツ環境の整備推進 / ボランティア団体・民間との協働推進 / 人権と多様性の尊重

4. 産業・経済……………「仕事があり、人が集まる、魅力あふれるまち」

- 農林水産業経営の充実 / 畜産の振興 / 環境に配慮した農業の推進 / 商店街の活性化 / 商工業経営の改善 / 雇用の推進 / 観光資源の整備・充実

5. 地方創生……………「新しい価値を生みだし、活性化するまち」

- 移住・定住の促進 / 空き家対策 / 関係人口の拡大 / 交流人口の拡大 / 地域コミュニティ活性化 / 成長産業育成の支援 / 新技術・デジタル技術の導入支援

5-3 新富町 まち・ひと・しごと創生総合戦略(2020年)

〈新富町のまちづくりの方向性〉

- ①子どもが帰ってきたくなるまち
- ②新たな挑戦ができる活力のあるまち
- ③地域資源を生かした町外のひとが訪れたいくなるまち
- ④誰もが安全で、安心して住みたいくなるまち

〈まち・ひと・しごと創生の基本目標〉

基本目標1:雇用を創出する

- (1)新規就農者及び農業後継者等の支援 (2)中小企業参入の推進
- (3)起業家及び事業承継者の支援 (4)経営規模の拡大・強化 (5)UIJターンの支援

基本目標2:新しいひとの流れをつくる

- (1)スポーツによる集客の推進 (2)来町しやすい環境づくりによる交流人口の拡大
- (3)関係人口の拡大 (4)地域活性化の取り組み (5)民間との協働

(2)来町しやすい環境づくりによる交流人口の拡大 ②交通手段の整備

公共交通に関する取り組み

新富スマート IC(仮称)の設置や幹線道路の整備を進め、コミュニティバスなどの地域公共交通の体制見直し等を行い、来町しやすく、循環しやすい交通手段の整備を行っていく。

基本目標3:様々なひとが共生する地域コミュニティづくり

- (1)住みやすい環境づくり (2)教育環境の充実 (3)生涯学習環境の充実
- (4)ひとにやさしい拠点づくり (5)地域コミュニティ活性化 (6)交通手段の拡充
- (7)防災対策の拡充 (8)公務員の地域での活躍の推進

(6)交通手段の拡充

公共交通に関する取り組み

コミュニティバスのコースや時刻の見直し、他の町営公共交通手段の創設など、幅広い交通手段の活用について実施を検討していく。

① デマンドタクシーの導入

現在のコミュニティバスに加え、デマンドタクシーを導入し、町内全域の交通弱者対策を充実化する。

② スマートモビリティチャレンジ

シェアサイクルやシェアカー等、民間事業者のシェアエコノミー分野での取り組み等を促し、公共交通の充実を図る。

③ オープンデータの提供

町が作成したコミュニティバスの時刻データ等を広く公開することにより、多くの交通経路検索サイト等でコミュニティバスの時刻検索を可能にする取り組みを行っていく。

5-4 その他計画から求める役割

- 本町の様々な分野のまちづくり方針(総合戦略、福祉、介護など)では、拠点の整備や公共交通に関わる取り組みを位置付けており、他分野と一体となって取り組みの実現を目指します。

表 地域公共交通に係る方針(拠点・交通等)

計画	拠点形成・地域公共交通等に係る内容	
新富町第4期障がい者計画	交通	○誰もが快適で暮らしやすい生活環境の整備を推進するため、公共交通機関等のバリアフリー化を推進する。
新富町まちづくり実施計画	拠点	○児湯郡、県央・県北方面、東九州地域のゲート空間(入口)となる基盤づくりを行い、「通過するまち」から「目的地のまち」に転換する。 ○ゲート空間から、町内の観光拠点を円滑かつ快適に周遊し、滞在できる効果的なネットワークを形成する。

02 公共交通を取り巻く現状と課題

1. 地域公共交通の現状

1-1 地域公共交通の運行状況

本町には広域的な移動や町内の移動を担う多様な輸送資源が存在しています

- 本町には、鉄道(JR日豊本線)、路線バス(宮崎交通)、コミュニティバス(るびなす号)、乗合タクシー(トヨタク)、一般タクシーといった多様な運送サービスがあります。

表 町内公共交通の運行状況

交通モード	路線名・運行エリア	運行状況
鉄道	JR日豊本線(小倉～鹿児島)	延岡方面20便 / 宮崎方面22便※
路線バス (宮崎交通)	高鍋BC～宮交シティ～宮崎大学	上り 平日1便 / 土曜0便 / 日祝0便
	宮交シティ～高鍋駅～高鍋BC	上り 平日3便 / 土曜2便 / 日祝2便 下り 平日3便 / 土曜4便 / 日祝4便
	宮交シティ～高鍋～木城温泉	上り 平日6便 / 土曜5便 / 日祝5便 下り 平日5便 / 土曜4便 / 日祝4便
	看護大学～宮交シティ～高鍋BC	上下 平日3便 / 土曜0便 / 日祝0便
	西都BC～三納代～高鍋BC	上下 平日6便 / 土曜5便 / 日祝4便
	西都BC～一丁田・高鍋温泉めいりんの湯～高鍋駅	上下 平日3便 / 土曜3便 / 日祝3便
	西都BC～一丁田～高鍋駅	上下 平日2便 / 土曜1便 / 日祝1便
コミュニティバス (るびなす号)	町内を巡回(1便毎に逆ルートを巡回)	毎日 1日8巡回(1時間に1本)
乗合タクシー (トヨタク)	区域運行(町内全域)※町内の停留所間で運行	予約制

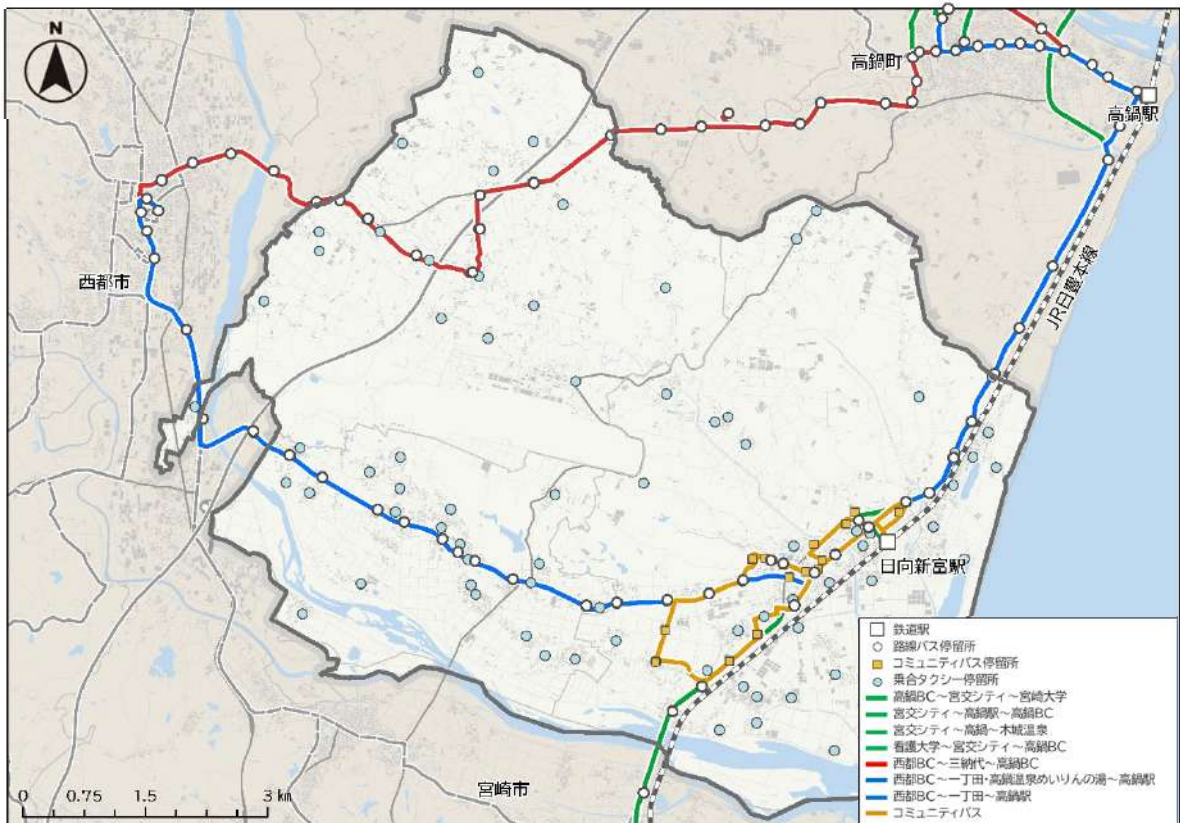


図 町内公共交通の運行路線図

1-2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道(JR日豊本線)

- 町内にはJR日豊本線(小倉～鹿児島間)が運行しており、日向新富駅が立地しています。
- 利用状況はコロナ禍で減少したものの、R4年度では過年度に比べ増加しています。
鉄道は、町外・県外への広域移動を支える幹線交通として**既存公共交通の維持が重要**になります。

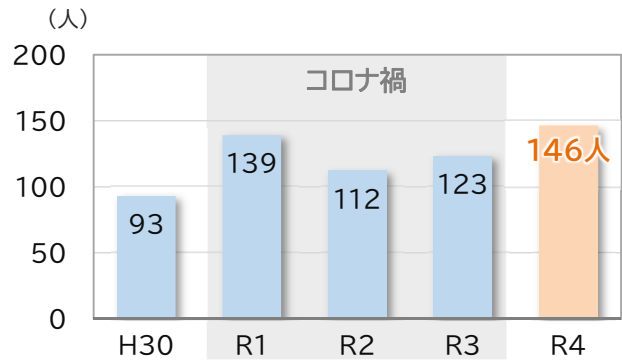


図 日向新富駅の乗車人員(1日あたり)

(2) 路線バス(宮崎交通)

- 路線バスは、宮崎市～高鍋町、西都市～高鍋町の移動を支える地域間幹線交通として、計7系統が運行しており、会社員や学生の通勤・通学、町民の買い物・通院等の日常生活に利用されています。
- 利用状況は過去5年間で全体的に減少傾向となっており、廃止路線代替バスの高鍋～西都線の利用者数も減少しています。町民の町外への移動手段を将来にわたって維持していくためにも、**幹線交通として路線バスの運行維持に向けて利用者数の向上が重要**になります。

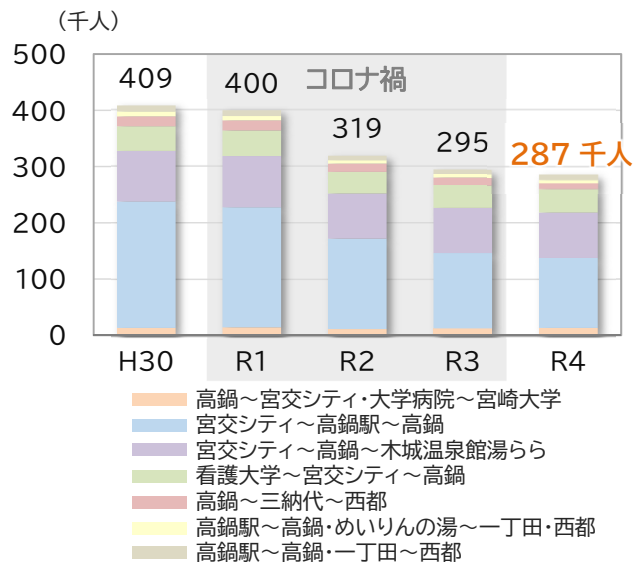


図 路線バスの利用実績(各年10月～9月)

(3) コミュニティバス(るびなす号)

- 市街地の駅や商店、病院などの主要施設間を結び、1日8巡回が運行しており、町民の買い物や通院等の日常生活に利用されています。
- 利用状況はコロナ禍から減少傾向が続いており、市街地の回遊性を高める交通手段として**利便性向上と更なる利用促進が重要**になります。



図 コミュニティバス(るびなす号)の利用実績

(4) 乗合タクシー(トヨタク)

- 町内全域の停留所間を結び予約制の乗合タクシー(トヨタク)が運行しており、町内や町外へ向かう鉄道や路線バスまでをつなぐ移動手段として利用されています。
- 利用者の実態を踏まえ、**利便性向上と新規需要の獲得に向けた更なる利用促進が重要**になります。

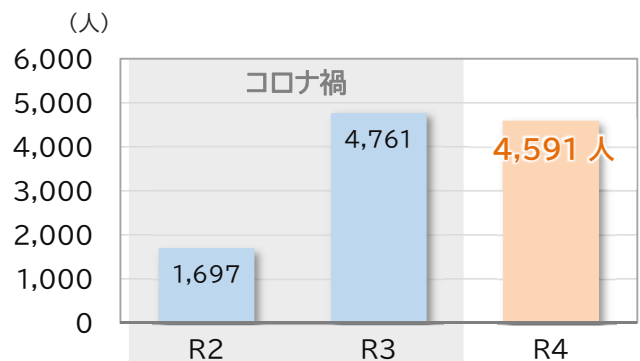


図 乗合タクシーの利用実績

2. 社会情勢の変化・地域特性に関する課題

2-1 人口減少・高齢社会への対策

□ 今後は更なる人口減少、高齢化率の上昇が予測されます □

- 本町の人口は、H12年以降、減少が続いており、今後も人口の減少に加えて高齢化率の上昇が予測されています。今後の高齢化の進行を見据えて、自動車を運転できない及び運転できなくなった高齢者等の移手段の確保・維持が重要となります。
- 高齢化率の分布状況は、主に町の北西部において高い高齢化率(50%以上)となっており、高齢化社会に向けた地域公共交通の重要性が高まっています。

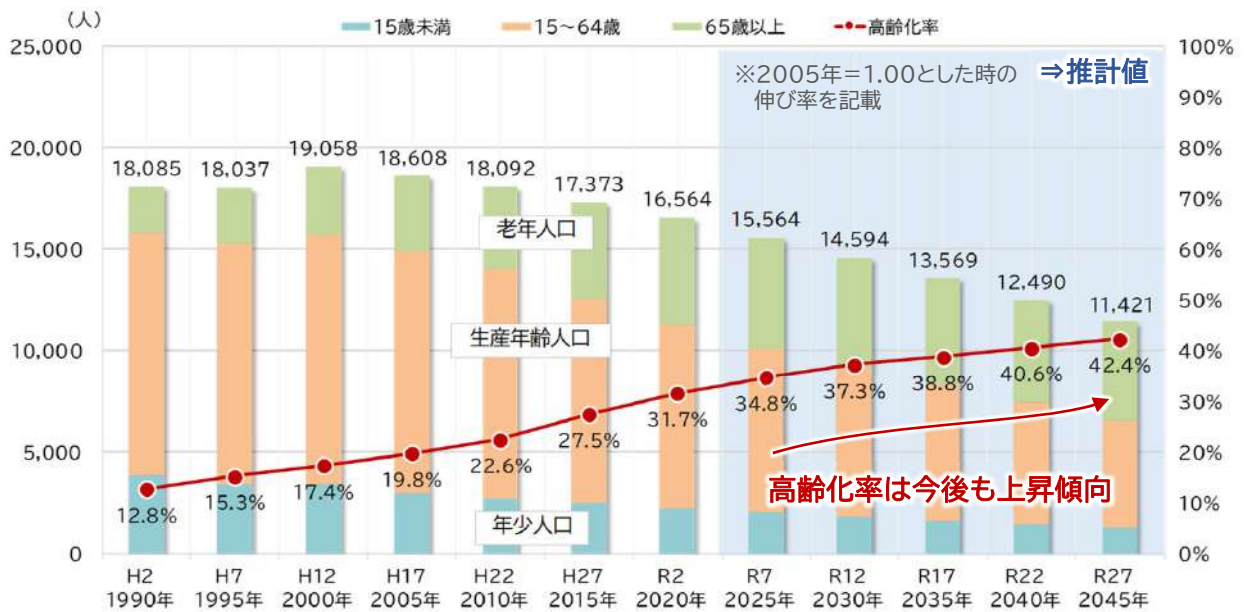


図 総人口の推移・年齢構成

出典:国勢調査(S55~R2)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(H30.3)

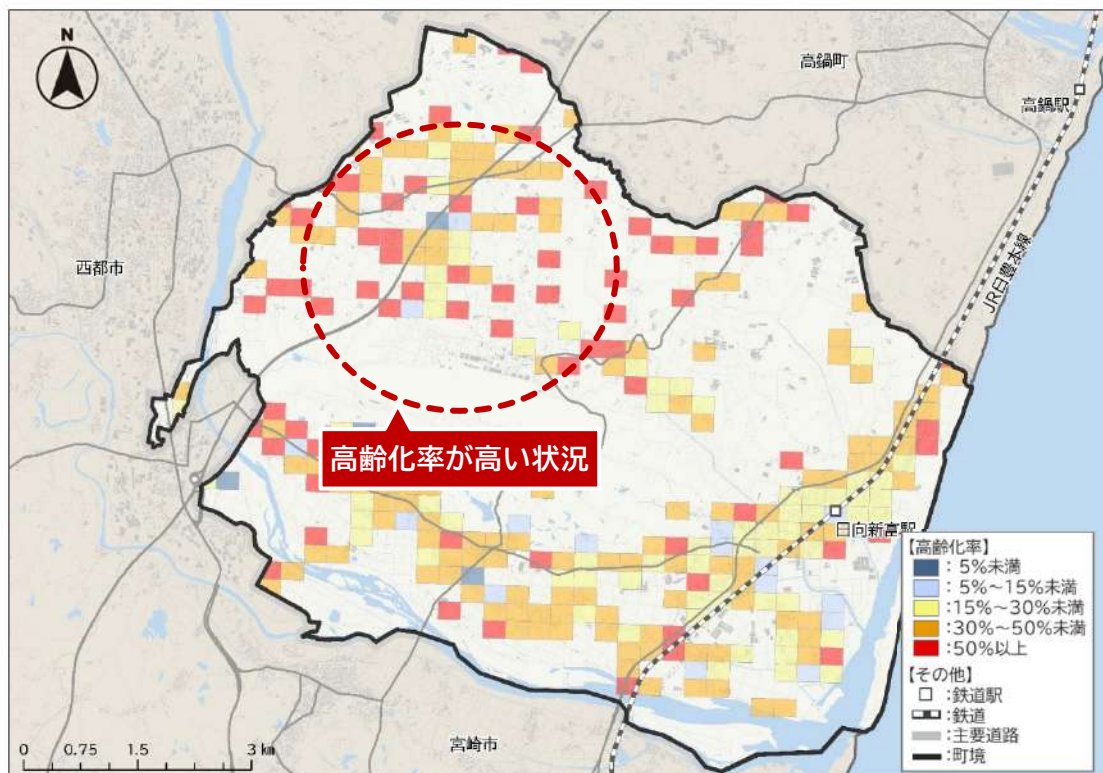


図 高齢化率の分布状況

出典:国勢調査人口メッシュ(R2)

2-2 運転免許自主返納に伴う交通弱者の増加

□ 運転免許自主返納による交通弱者の増加が予想されます □

- 本町における運転免許自主返納者数は、H30からR4までの期間で累計140人となっております。
- 本町では高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施しており、運転免許証の自主返納を行った65歳以上の高齢者に、コミュニティバス・乗合タクシーの利用回数券100回分とタクシー初乗り券15回分の乗車券の交付を行っています。今後は、運転免許自主返納により自らの移動手段を持たない方に対する支援の継続と事業の周知が重要になります。



図 免許返納者数の推移

出典：宮崎県警察本部交通部、町実績資料

〈道路交通法の改正による高齢運転者対策の充実・強化〉

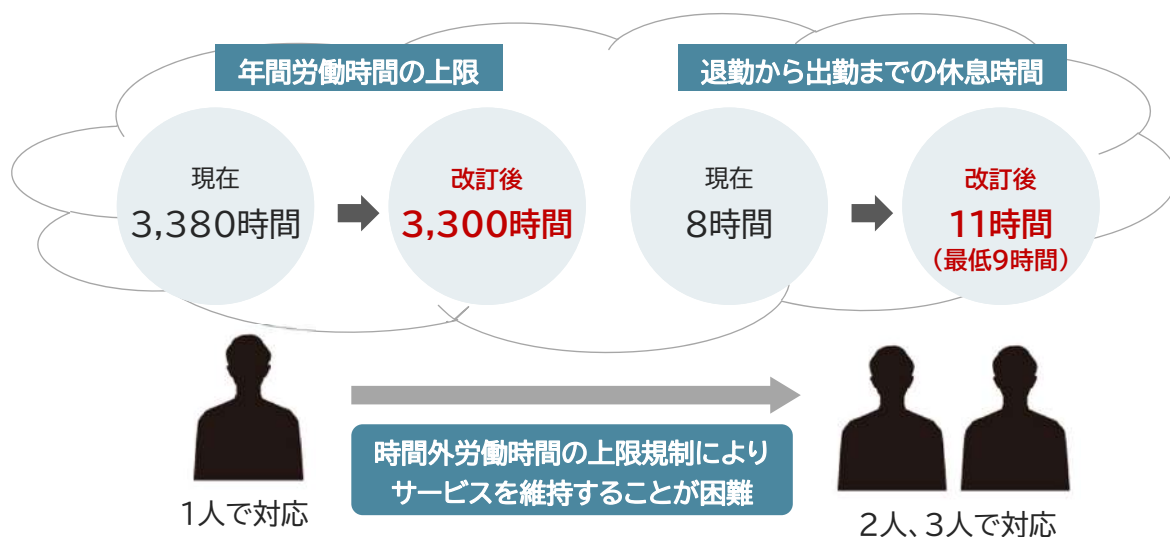
道路交通法の改正 ～一部の高齢ドライバーに運転技能検査を義務付け～

一定の違反歴・事故歴のある75歳以上の高齢ドライバーを対象として、運転免許証更新時に「運転技能検査」の義務付けが導入され、運転免許を持たない高齢者数の増加が今後見込まれる。

2-3 2024年問題を見据えた運送サービスの見直し

□ 運転士の勤務調整や人員の確保に課題が生じる可能性があります □

- 働き方改革関連法の施行により、2024年4月から自動車の運転業務の時間外労働に年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用されます。これに伴い、ドライバーの労働時間は従来より短縮され、公共交通においては運転士が不足し、利用の少ない時間帯での減便や路線・系統の廃止など、現状のサービスを維持できなくなることが懸念されています。
- 今後、維持するにあたっては、運転士の確保に加え、地域の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段など、行政・関係者また町民もが一体となって持続可能な地域公共交通を見直し提供していくことが重要です。



3. 町民の移動ニーズ・特性に関する課題

3-1 自らの移動手段を持たない交通弱者への対応

□ 解消しきれない交通空白地と潜在的な交通弱者が存在しています □

- 区長へのヒアリングを行い、交通弱者(自らの移動手段を持たない・移動に困っている方)の実態を把握しました。乗り場から離れた高齢者が家族等の送迎に頼る実態等があることから、交通弱者への移動支援に関する対策が重要です。

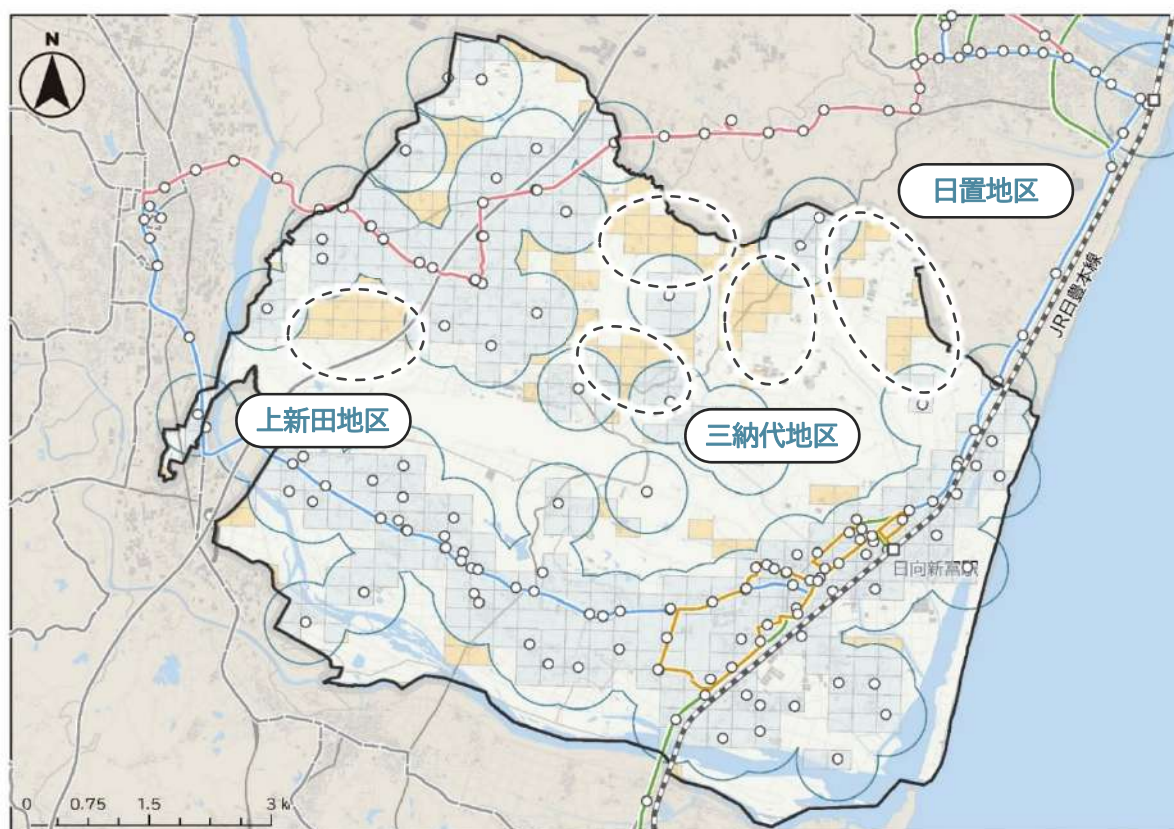


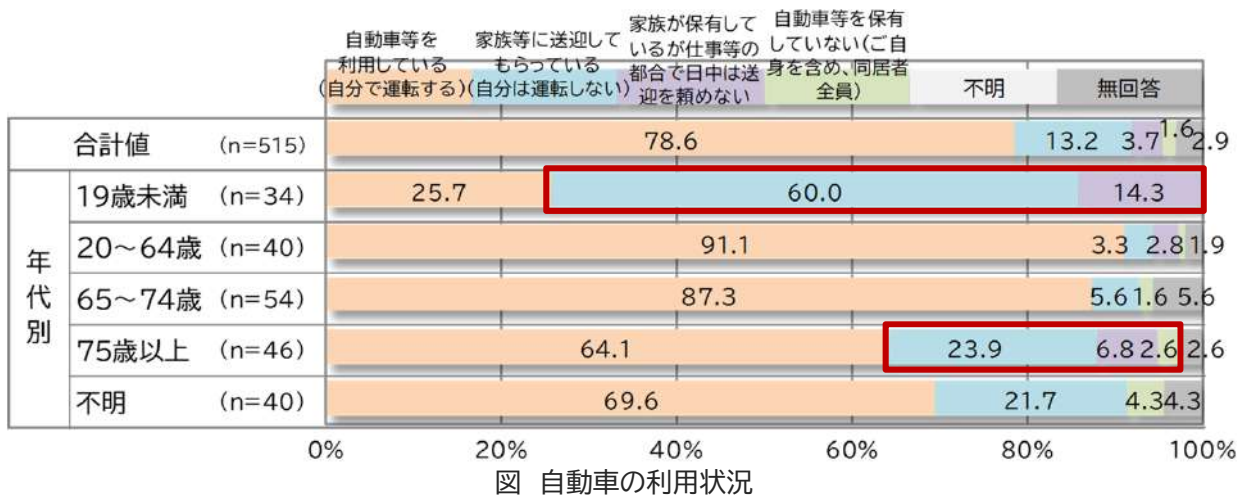
図 公共交通空白地域の状況

各地区の移動不便状況等について ※区長ヒアリング結果より

- 〈川床〉
上新田地区 ➡ 免許返納後にトヨタクや送迎が**唯一の移動手段**となっている交通弱者が多い。トヨタクでは西都市や高鍋町に行けないため、西都市内のタクシーを利用する必要がある。高齢化により地区会から離れ、役場からの**情報が入りづらく取り残される**人もいる。
- 〈江梅瀬〉
下富田地区 ➡ 家族で生活する人が多く、通院や買い物は主に**送迎により移動**している。また、トヨタクは停留所が近くにあっても自由なタイミングでの移動ができないため、送迎による移動の方が多い。移動先が身近にあるため、**送迎や自転車**で移動する人もいる。
- 〈新町〉
下新田地区 ➡ ほとんどの人が車を持っており、持っていない人は**家族の送迎**で移動している。町の中心部で各施設までの距離が近く利便性が高いため、徒歩や自転車での移動が可能であり、トヨタクを利用する人は少ない。
- 〈塚原〉
下新田地区 ➡ 現在、地区内には小売店が無く、最寄りの店舗まで2km以上離れているため、車や自転車がないと移動ができない。トヨタクは前日までの事前予約が必要で、面倒に感じるといった声が挙げられており、移動手段がない人は子供による送迎にて買い物や通院をしている。

(1) 交通弱者の基本属性

●本町では、日常的な自家用車の利用が浸透していますが、19歳未満の学生や75歳以上の後期高齢者の「家族等による送迎」の割合が高く、移動に第三者の送迎を必要とする交通弱者の存在が見られます。



(2) 高齢者の交通手段と移動状況

●本町の高齢者(65歳以上)は、町内外問わず広域的な生活移動が見られますが、将来、運転ができなくなった際の移動に対する不安を抱えている方が多いため、安心して生活できる移動手段の確保が必要です。

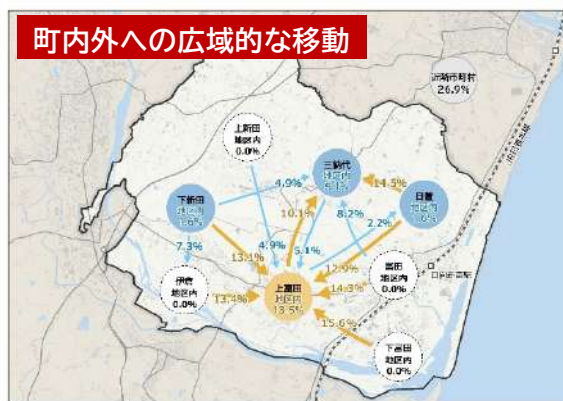


図 高齢者の買い物移動状況

図 公共交通に不便を感じる理由(高齢者)

(3) 他者に頼らざるを得ない学生の送迎実態

●子育て世代の送迎実態は、ほぼ毎日(週6～7日、週5日)が29.1%となっており、通学や塾、習い事における送迎が挙げられます。一方で、約4割の方が送迎に対し負担を感じている状況です。子育て世代の負担軽減につながる送迎交通の支援は重要な取り組みであり、自らの移動手段を持たない学生が自由に使える公共交通の確保が必要です。

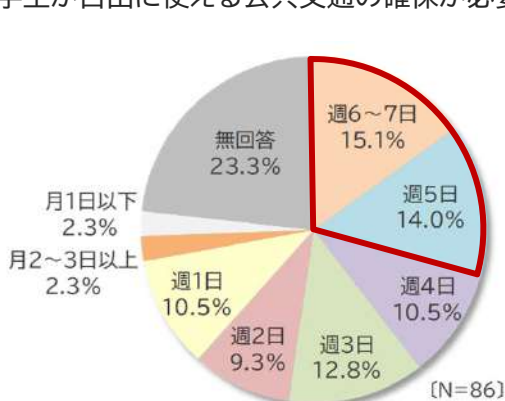


図 送迎頻度

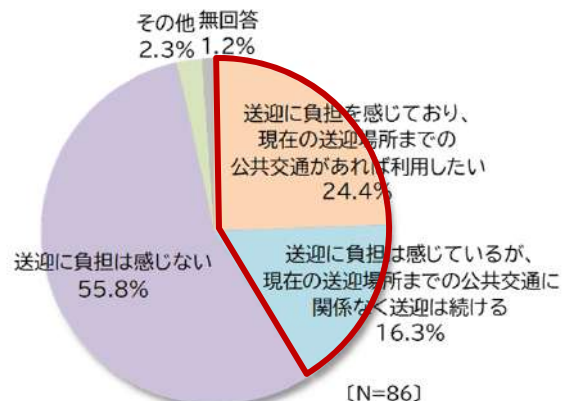


図 送迎に対する負担状況

3-2 町民の生活行動に応じた運送サービスの充実

目的別の生活行動に応じた地域公共交通の充実が必要です

●地域公共交通は目的によって異なる町民の生活行動に応じて充実することが求められます。

(1) 通勤・通学の生活行動分析

●通勤・通学の生活行動では、約半数が町内で移動しており、そのほかは主に宮崎市や西都市、高鍋町と近隣市町村への移動需要がみられます。

交通手段は、自家用車の利用割合(7割)が最も多く、公共交通の利用割合は1%未満となっています。

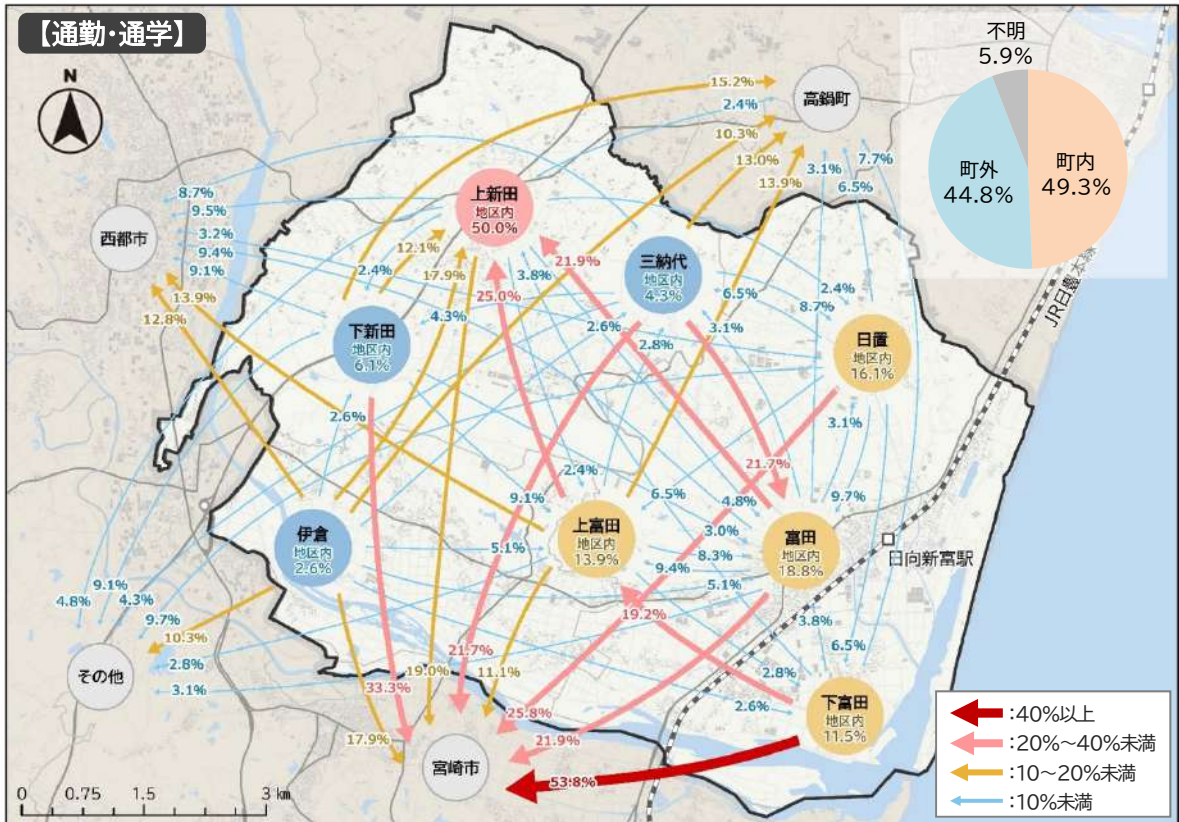


図 通勤・通学の移動需要

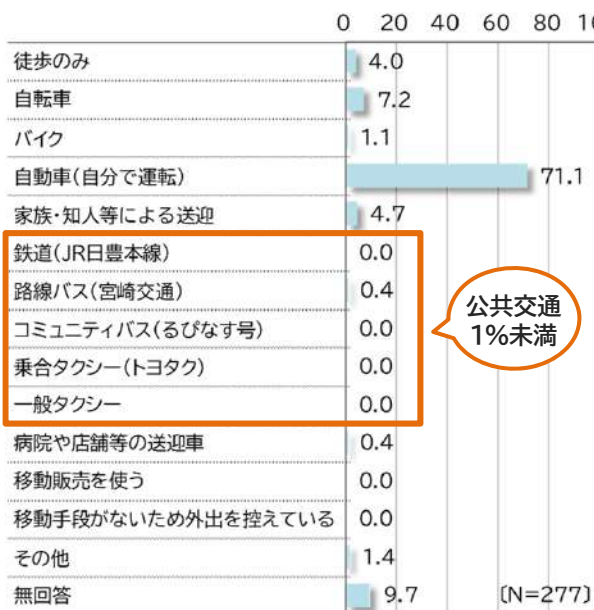


図 通勤・通学時の交通手段

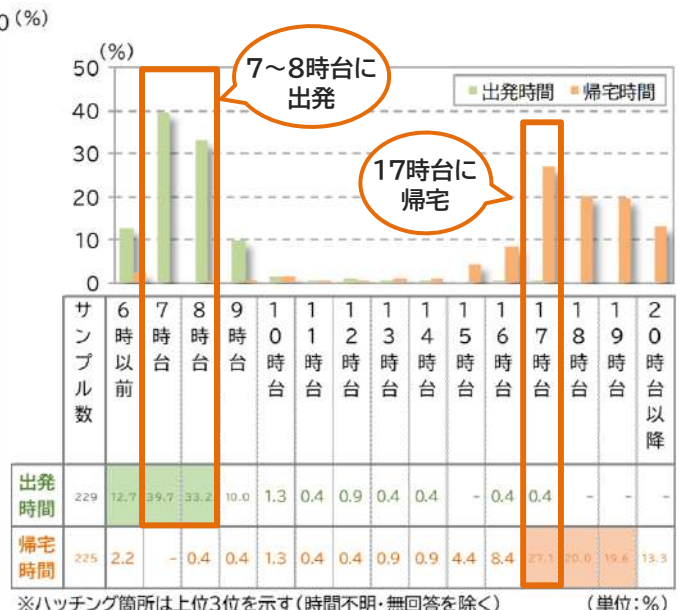


図 通勤・通学時の移動時間

出典: R5町民アンケート調査

(2) 買い物の生活行動分析

- 買い物の生活行動では、主に上富田地区や三納代地区へ移動しており、そのほかは宮崎市や西都市への移動需要が多くみられます。交通手段は、自家用車の割合(6割)が最も多く、公共交通の利用割合は1%未満となっており、外出時間は主に午前中で済ませる傾向にあります。

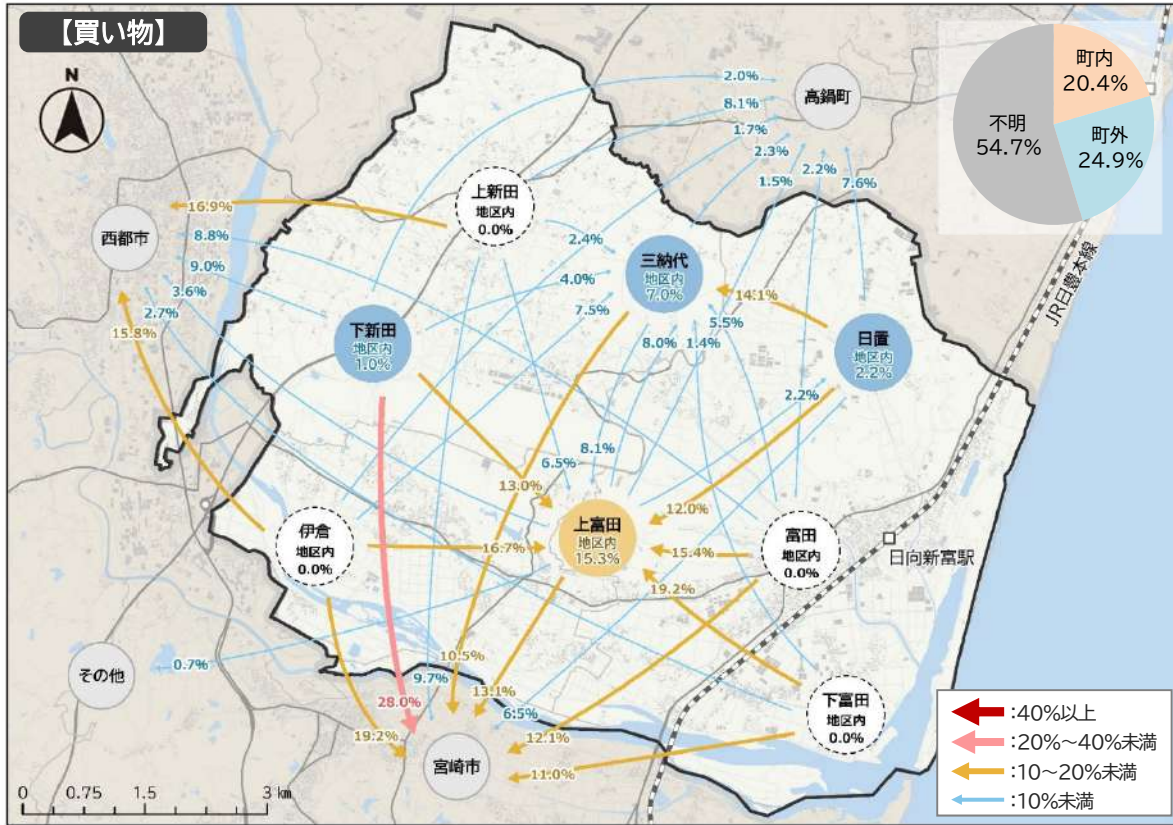


図 買い物の移動需要

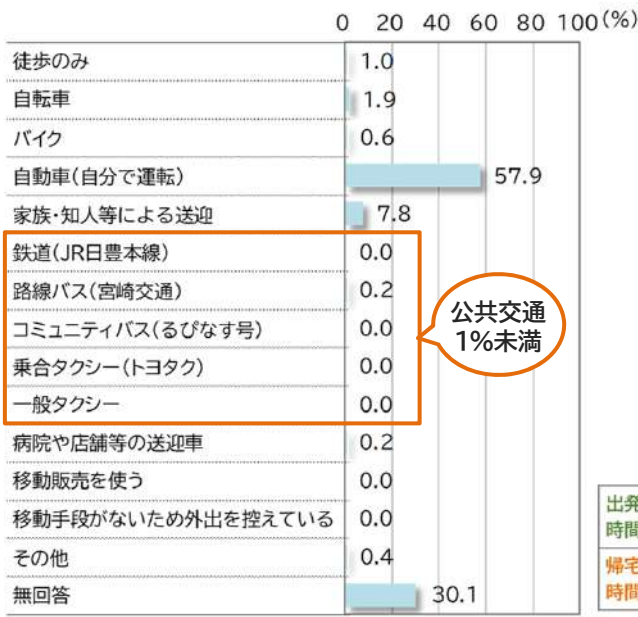


図 買い物時の交通手段

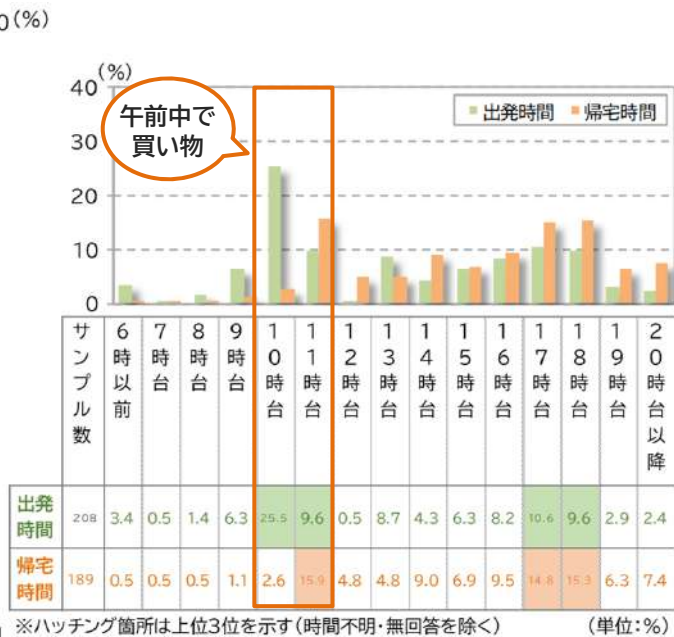


図 買い物時の移動時間

出典: R5町民アンケート調査

(3) 通院の生活行動分析

- 通院の生活行動では、町民の約4割が町中心部へ移動しており、約3割が宮崎市、約1割が西都市へ移動しています。交通手段は、自家用車の割合(5割)が最も多く、公共交通の利用割合は1.4%程度となっており、外出時間は主に午前中で済ませる傾向にあります。

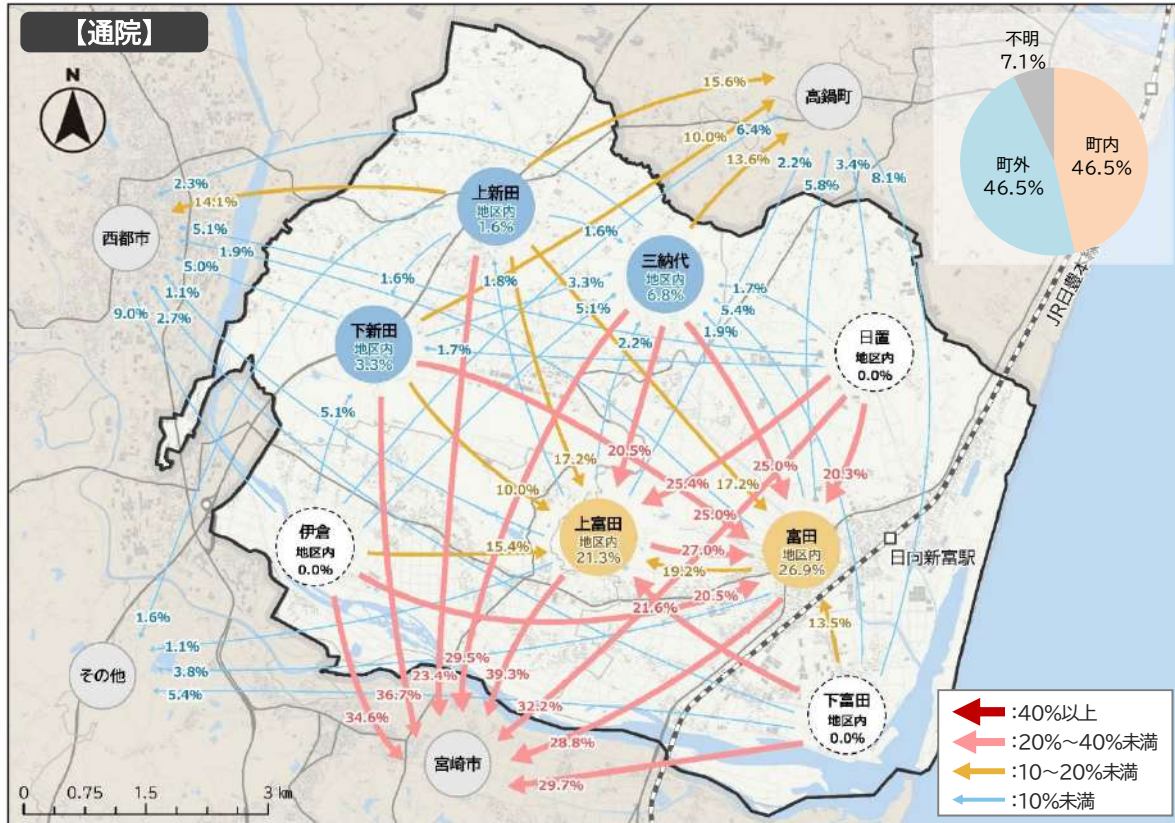


図 通院の移動需要

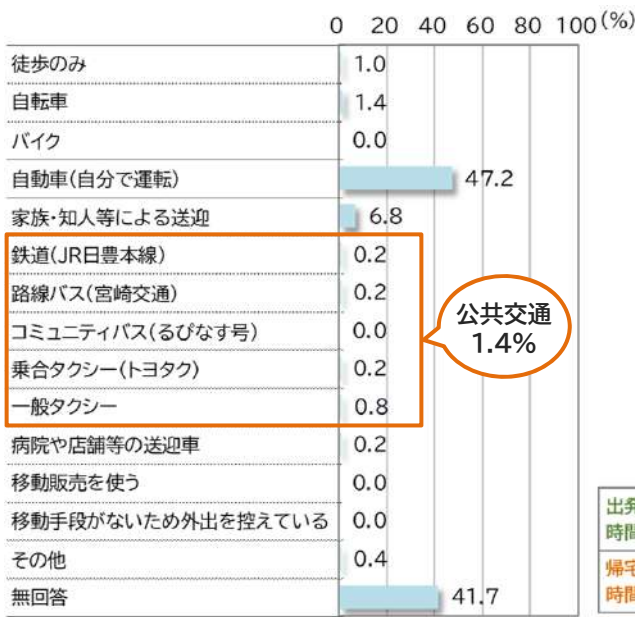


図 通院時の交通手段

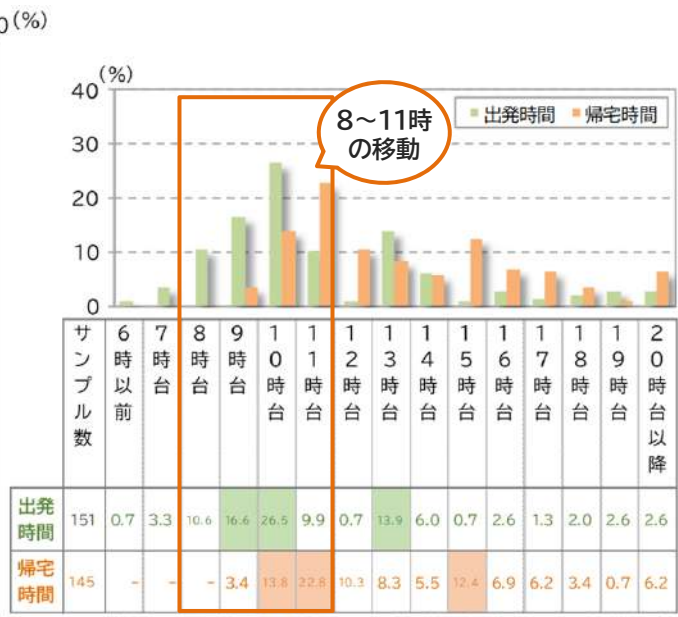


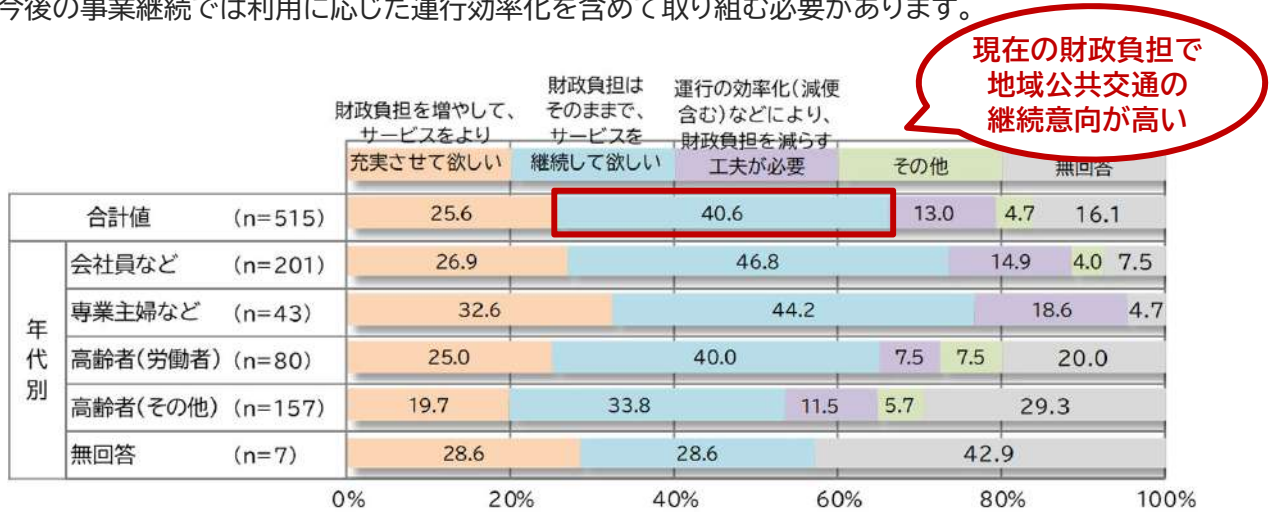
図 通院時の移動時間

出典: R5町民アンケート調査

3-3 地域公共交通事業の継続意向

□ 財政負担を増やさずに地域公共交通事業を維持することが求められています □

- 本町の今後の地域公共交通事業の維持における国や県、町の財政負担について、町民の40.6%が「財政負担はそのまま、サービスを継続してほしい」との意向を示しており、今後の事業継続では利用に応じた運行効率化を含めて取り組む必要があります。



現在の財政負担で地域公共交通の継続意向が高い

図 財政負担に関する継続の意向とあり方

3-4 自家用車に依存したライフスタイルの実態

□ 自家用車を利用して移動している割合は全体の8割を超えています □

- 自動車利用状況について、自分で運転して移動している町民は全体の78.6%で、そのうち高齢者が約5割を占めています。高齢者の運転操作ミスによる交通事故等の問題が懸念される中で、自らの運転から公共交通の利用へ、移動手段の転換促進が重要となります。

(1) 年代別の自動車利用状況

- 年代別の自動車利用状況では、65歳～79歳の高齢者で約7割～8割強が自分で運転しており、今後は高齢化の進行により高齢ドライバーの増加が懸念されます。

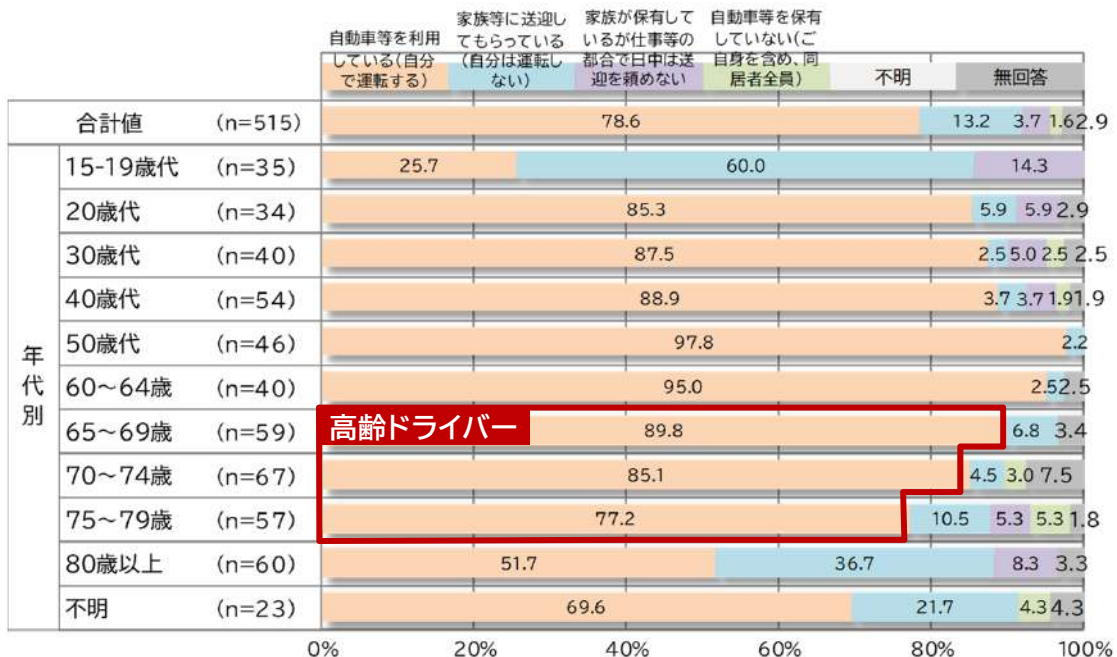
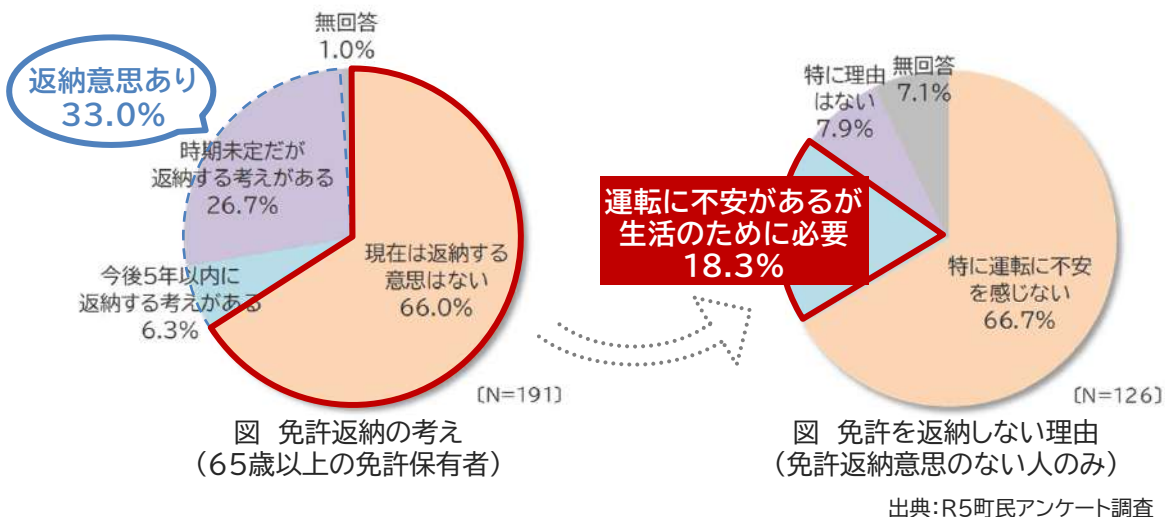


図 年代別の自動車利用状況

出典：R5町民アンケート調査

(2) 日常生活のために免許を手放せない高齢者

- 本町の65歳以上免許保有者のうち、6割以上が「現在免許を返納する意思がない」と回答しています。また、現時点で返納意思のある割合は33.0%となっています。免許を返納しない理由の中で「運転に不安があるが生活のために必要だから」の回答は約2割を占めています。



(3) 公共交通に不便を感じる理由と将来への不安

- 外出時の移動に対して不安や不満に感じていることについては、「将来運転できなくなったときが不安(44.6%)」が最も多く、次いで「送迎してもらおうのが申し訳ないと感じる(8.5%)」となっています。
- そのほか「バス停にベンチや屋根がなく不便(5.9%)」や「公共交通の利用方法が分からない(3.5%)」といった、公共交通の利用環境に対する不便さを上げる方も見られています。
- 近い将来自らの移動手段がなく不自由な生活とならないように、高齢ドライバーの免許返納後における公共交通への転換を促す必要があります。



図 公共交通に不便を感じる理由

〈住民意見〉

- 公共交通に恵まれない地域に居住している。車の運転ができなくなったら難民生活が始まる。
- 子供たちが安心して利用できる、バス停、駅を整備して欲しい。

将来の移動に対する不安

出典: R5町民アンケート調査

4. 公共交通の利便性に関する課題

4-1 交通拠点(日向新富駅)における利便性向上

交通拠点のさらなる機能強化による利便性の向上が求められています

- 広域的な移動を支える鉄道の運行内容や駅舎の拠点機能の強化による利便性の向上が求められています。

(1) 駅利用者の実態

- 日向新富駅の利用者は、40～50歳代が「週5日」や「週6～7日」など日常における利用(主に通勤利用)がみられます。



図 日向新富駅の利用頻度

出典: R5町民アンケート調査

(2) 鉄道の維持・利便性向上に向けた有効な取り組みニーズ

- 町民から挙げられるニーズでは、「本数が少ない」といった運行内容への意見や、「ICカードが使えたら助かる」や「乗り場までの跨線橋が危ない」といった駅舎施設の利便性に対する意見が挙げられており、町民のニーズに合わせたサービス改善が重要です。

〈鉄道利用者の意見〉

利便性の向上



住民意見

- 本数が少ない。
- JRの乗り場まで行くのに跨線橋は危険なので平たくしてほしい。



ホームに接続する跨線橋

- 乗り降りにICカードが使えたら助かる。
- エレベーターの設置とICカード利用ができるようになるとより利用が増すと考える。

〈利用しない町民の意見〉

サービス改善



住民意見

- 時間帯が合わない。
- 本数増やしてほしい。
- 時間や乗り降りが不便で、利用者の外出目的に合わない。
- 交通系ICカードが利用できない。



有人改札

- 電車が少ないし駅が遠い。

出典: R5町民アンケート調査

(3) 来訪者に向けた情報案内の充実

- 本町にはテゲバジャーロ宮崎やヴィアマテラス宮崎の活動拠点となるスタジアムがあり、ヴィアマテラス宮崎はリーグ1部に昇格したことから、町外からのさらなる来訪者の増加が想定されます。スタジアムまで徒歩圏内となる日向新富駅の施設機能強化のほか、町の玄関口として来訪者に対するコミュニティバスや乗合タクシーのわかりやすい情報案内の充実が重要です。



図 スタジアム周辺地図

4-2 利用者ニーズに対応した運送サービスへの改善

乗合タクシー利用者の視点に沿ったサービス改善が重要です

- 乗合タクシーは町民の買い物や通院などの日常的な移動手段として利用されています。今後の変化する町民の生活行動やニーズに寄り添い、町民にとって使いやすい地域公共交通の提供と利便性の向上に向けたサービス改善が重要です。

(1) 利用者の特徴

- 乗合タクシー利用者の約5割が75歳以上の後期高齢者となっており、今後は更なる高齢化の進展に伴う需要の増加が予想されます。
- 乗合タクシーの認知度はあるものの、利用者の固定化が多くみられ、利用する機会がなく「利用方法がわからない」「使い勝手が悪いと聞く」といった印象を持つ方もいる状況です。
- 今後の運行継続に向けて、町民の方が声を掛け合って乗りあう取り組みや公民館やコミュニティ施設等で乗合タクシーの利用方法の周知や関係施設へ利用促進の協力を呼び掛けるなどによる、新規需要の獲得が重要です。

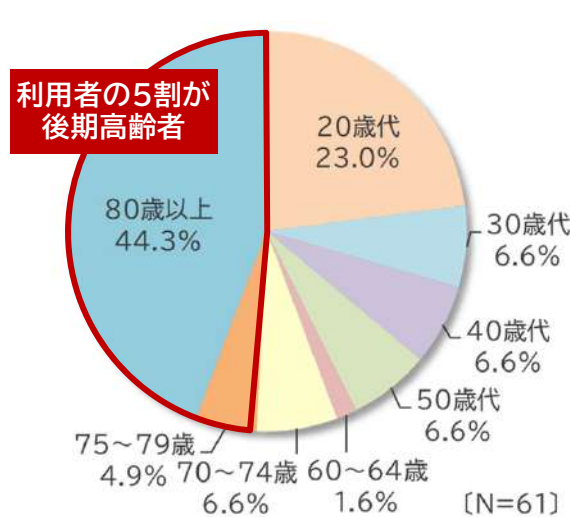


図 乗合タクシー利用者の年代

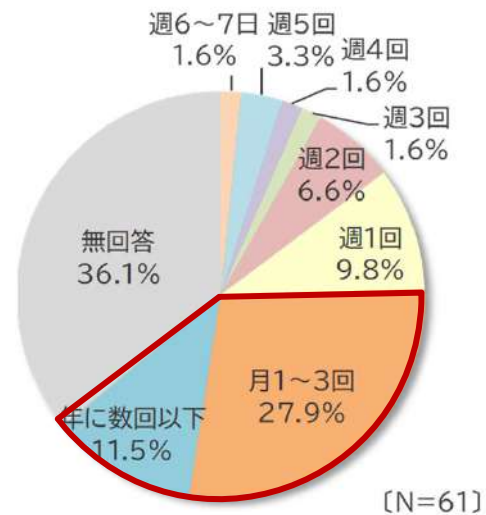


図 乗合タクシー利用者の外出頻度

(2) 運行内容に改善を求める利用者の声

- 乗合タクシーの運行内容に対し改善を求める声としては、特に予約方法や運行時間帯及び運行車両に関する改善が求められています。※現状の予約受付時間は前日まで
- 引き続き乗降状況や利用者ニーズに応じて停留所の増設や配置の見直しのほか、予約方法の柔軟化や利用者の生活行動に合わせた運行時間帯の設定、車両台数の最適化を行うなど、利用者に応じた見直しを続けていくことが重要です。

〈利用者の改善ニーズ〉

- 前日予約は厳しい。
- 乗り場まで歩くのが難しい。
- 当日予約ができるようにしてほしい。



運行内容の改善

	満足	不満足	無回答
運行内容 (n=61)	83.6	6.6	9.8
予約方法 (n=61)	60.7	26.2	3.1
運行時間帯 (n=61)	63.9	23.0	3.1
利用料金 (n=61)	93.4	6.6	
停留所位置 (n=61)	85.2	11.5	3.3
運行車両 (n=61)	59.0	26.2	4.8
周知 (n=61)	75.4	9.8	14.8

0% 20% 40% 60% 80% 100%

図 乗合タクシーの満足度(利用者回答)

出典:乗合タクシー利用者アンケート結果

4-3 中心部の移動を支えるコミュニティバスのサービス最適化

□ コミュニティバスの利用実態に沿ったサービスの見直しが必要です □

(1) 利用者の特徴

●コミュニティバスは、中心部における主要施設への日常移動を支える役割を担っています。平日利用が8割であり、利用頻度は「月2～3日以上(40.0%)」と日常生活における利用がうかがえます。

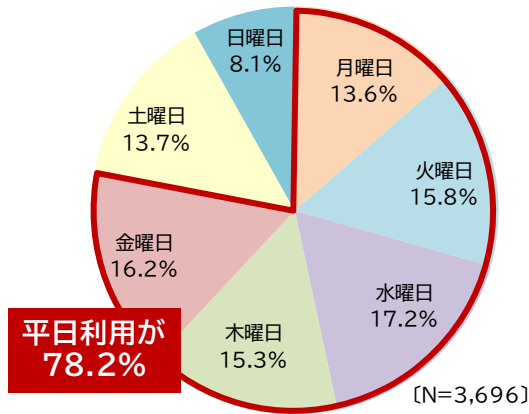


図 曜日別利用状況

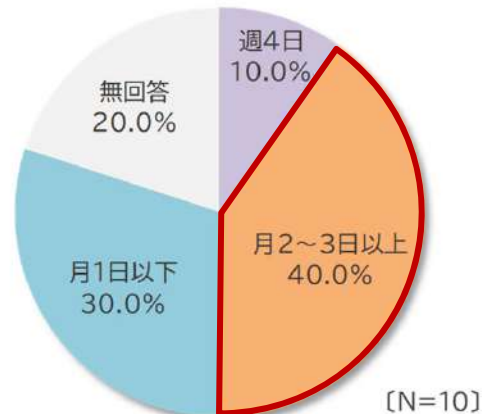


図 利用頻度

(2) 利用実態に沿ったサービスの見直し

- 停留所別利用状況では新富町役場やナガノヤ新富店など日常生活における店舗利用が見られます。
- 一方で、利用者からは「時間帯によっては遠回りのルートになってしまう」といった効率的な運行を求める意見も挙げられることから、運行ルートや停留所配置の見直しや運行台数の増加による乗車時間の短縮を図るなど運行体制の見直しより利便性の向上を図る必要があります。

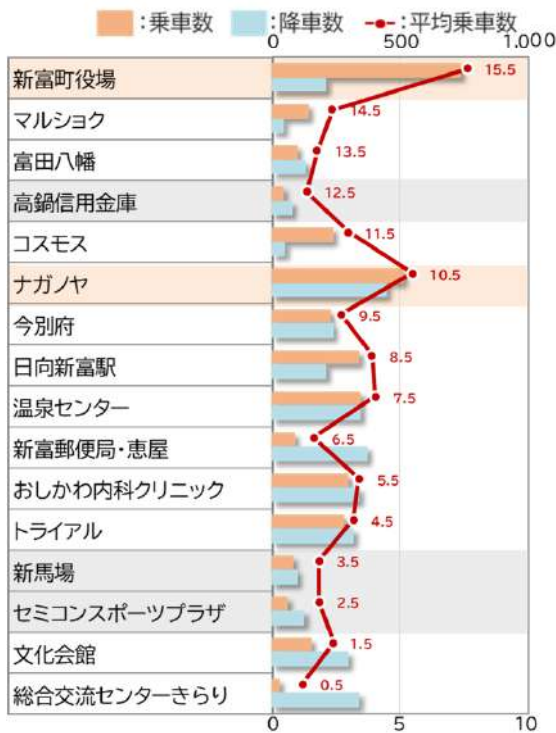


図 停留所別利用状況

出典: 利用実績値(2022年4月～2023年3月)

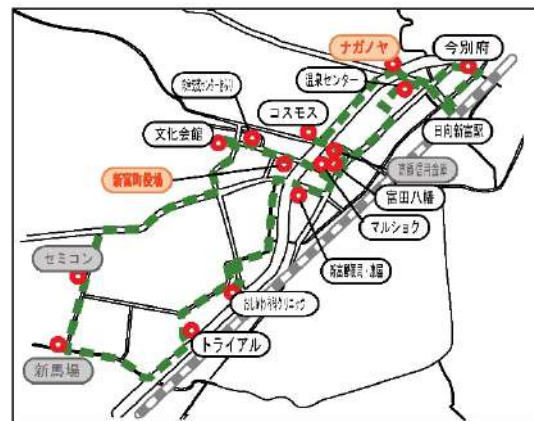


図 運行ルート

〈利用者の改善ニーズ〉



- すぐ近くにバス停があるし、商店先・病院先にもバス停がある。
- 町内の移動だけでもコミュニティバスは必要だと思う。
- 時間帯によっては遠回りのルートになってしまう。
- コミュニティバスを充実させてほしい。

出典: 町民アンケート結果

5. 公共交通の持続可能性に関する課題

5-1 地域間の移動を支える路線バスのサービス維持

□ 周辺市町村との広域連携による路線の維持・活性化が必要です □

- 町内には、「宮崎～高鍋」と「西都～高鍋」の区間を結ぶ路線バスが計7路線運行しており、宮崎市や西都市、高鍋町などへの地域間移動を支える交通手段となっています。
- 宮崎-高鍋間における4路線の利用者は、65歳以上の高齢者(31.7%)が最も多くなっています。利用の目的は、通勤・通学が約6割を占めており、高齢者は買い物や通院目的で利用しています。
- 便別・停留所別利用状況をみると、宮崎方面の路線では町内の乗車が多く、高鍋方面の路線では町内の降車が多い状況です。一部の便では新富町内の利用が少なく、近隣市町村と協力しながら路線バスの利用を促進していくことが重要です。

(1) 利用者の特性【宮崎-高鍋】

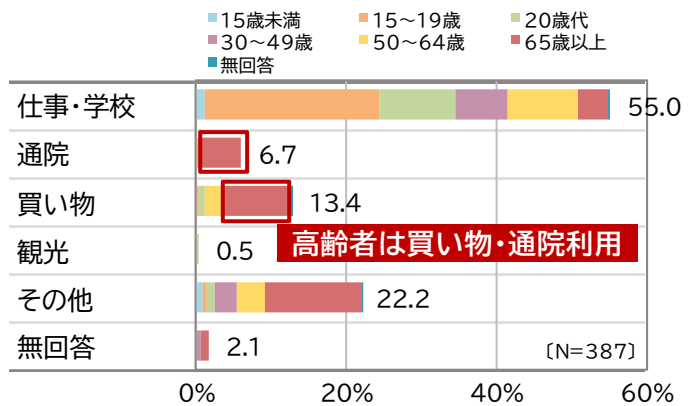
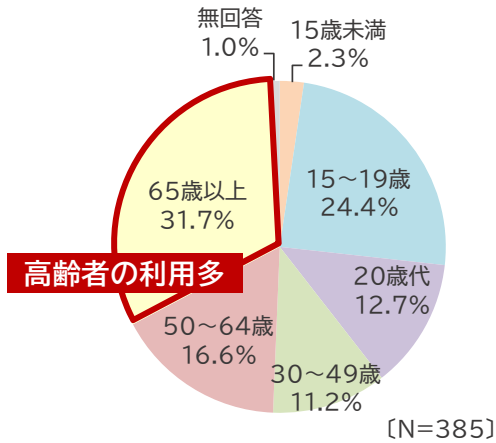


図 利用者の年代

図 利用目的

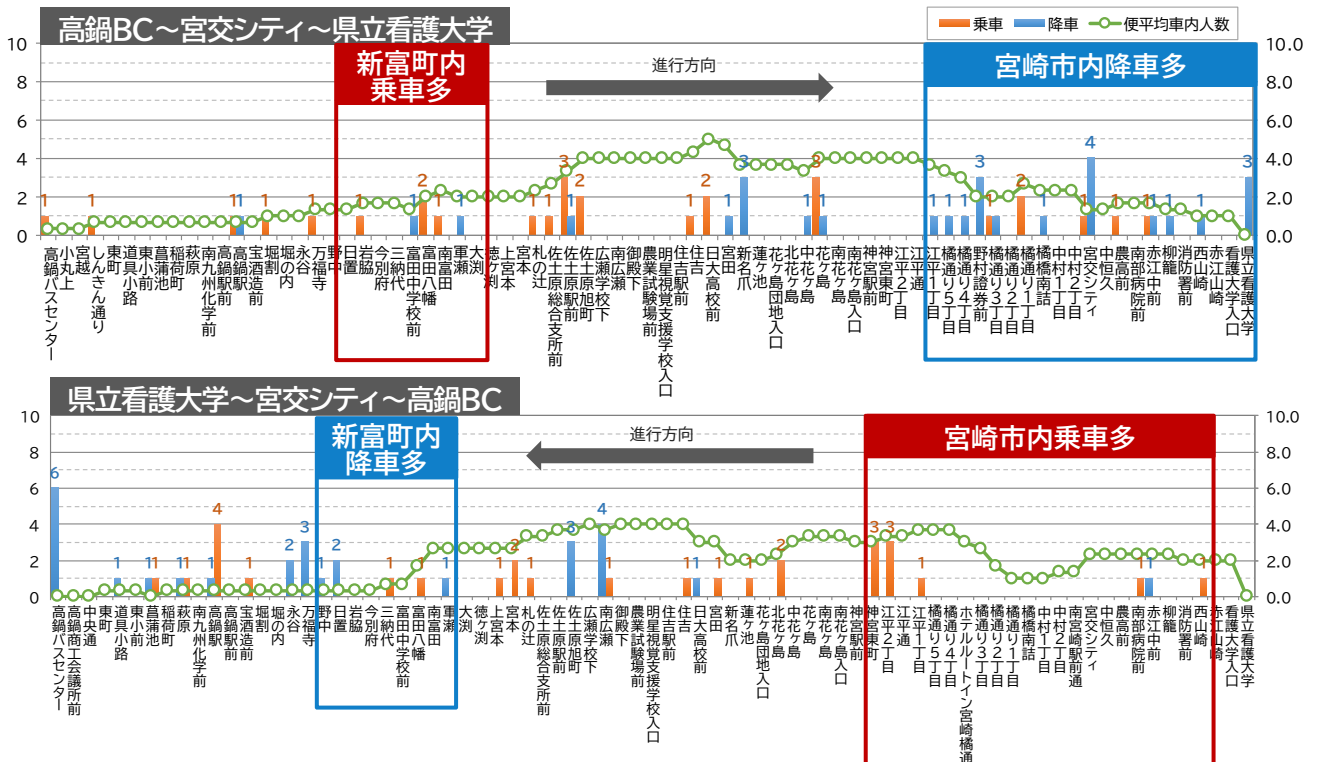


図 【平日】バス停別の利用状況(高鍋BC～宮交シティ～県立看護大学)

出典:路線バス・コミバス乗降調査乗降調査

5-2 地域の移動需要に寄り添った地域公共交通の検討

持続的な地域公共交通の提供に向けた取り組みが必要です

(1) 効率化を図った運送サービスの提供

- コミュニティバスや乗合タクシーは、町内における細かな移動を支える役割を担っています。乗合タクシーは、停留所のカバー圏内に利用登録者がいますが、約半数は利用していない現状です。
- エリア別利用状況と各交通モードの配置状況をみると、鉄道・路線バス・コミュニティバスなどの運送サービスがない地域では、乗合タクシーの利用状況が高い傾向にあります。しかし、運送サービスが重複しているエリアなどでは利用は低く、運行内容の見直しや他の運送サービスとの棲み分けなど、持続的な地域公共交通の提供に向けて効率化を図る必要があります。

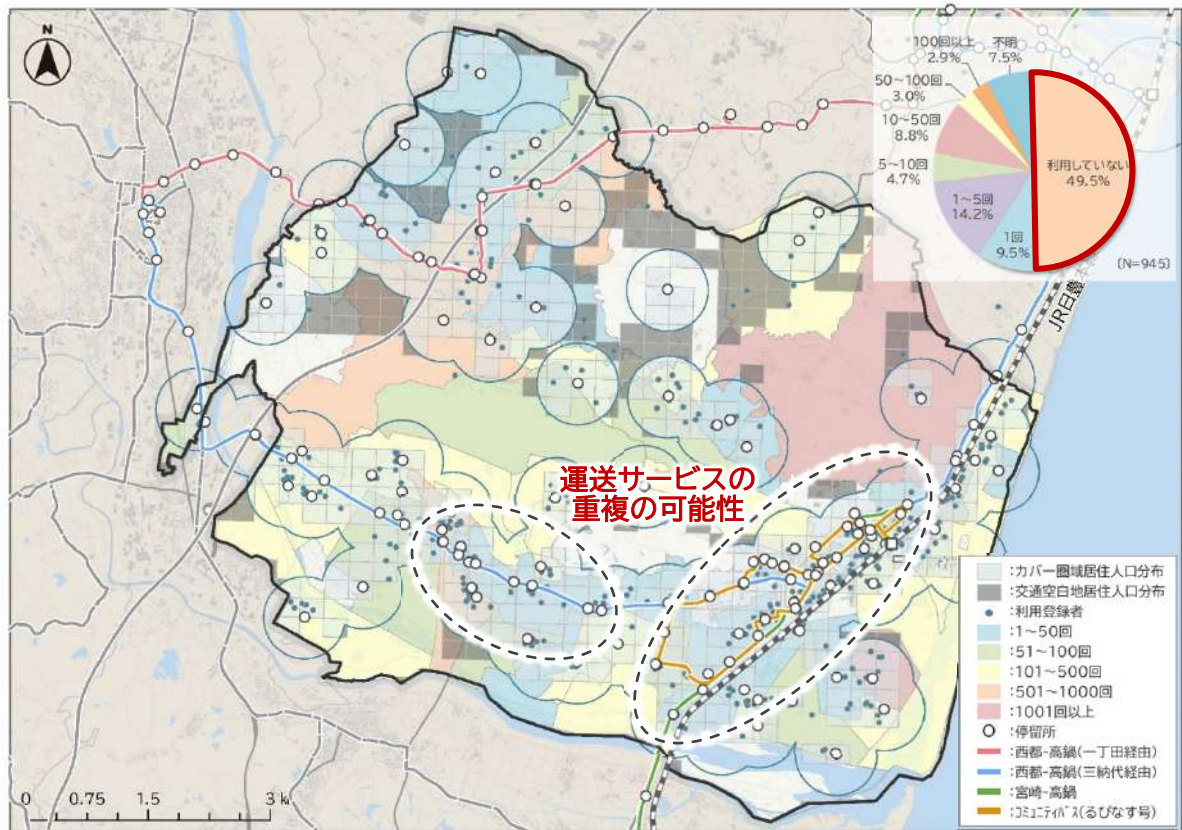


図 エリア別利用状況と各交通モードの配置状況

(2) 地域の移動需要に寄り添った地域公共交通の検討

- 将来にわたり町民の安全で快適な生活移動を守っていくため、町が町民の移動需要を把握し、適切な地域公共交通を検討していきます。

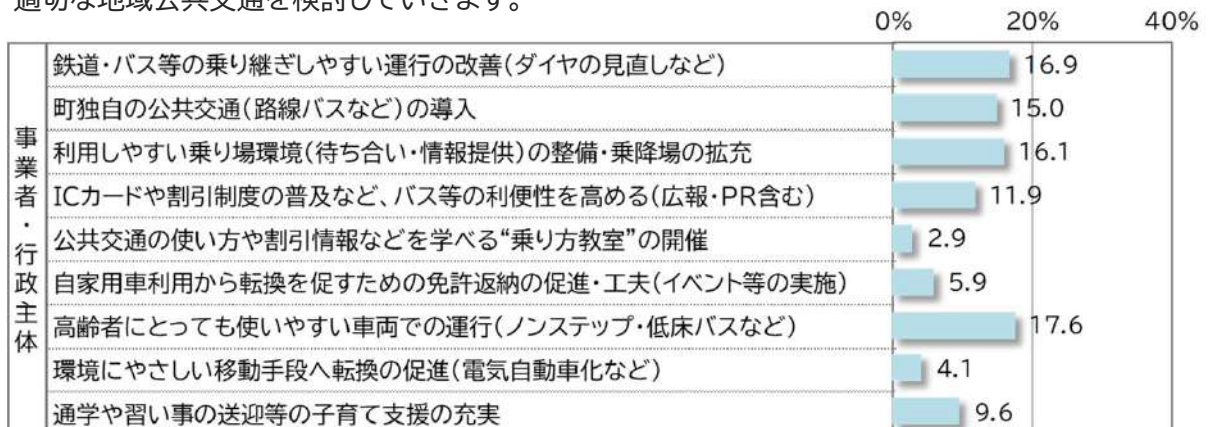


図 公共交通の維持に必要なと思う取り組み

出典: R5町民アンケート調査

5-3 公共交通を知ってもらうきっかけづくりの促進

5年後の将来の移動状況を見据えて利用促進を展開することが重要です

- 公共交通の主要なターゲットとなる学生や高齢者などを対象に、使いやすさを向上する運行の改善、公共交通への興味・関心を持ってもらうための企画など、潜在的な利用者が使うきっかけを生み出す取り組みが必要です。

(1) 公共交通の利用を考えない生活行動の実態

- 公共交通の利用割合は、路線バス、タクシー、コミュニティバス、乗合タクシーで1割未満と低い利用状況となっており、利用頻度は月1～3回と公共交通の利用は低い状況です。
- また、「運行本数が少ない」や「バス停・駅が遠い」といった利便性に対する不満を感じる意見のほか、「公共交通を使おうと考えることがない」といった声もあることから、普段の生活行動において公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりが重要です。

交通モード	利用率	利用者層 利用頻度
鉄道	13.4	・全ての年代 ・月1～3日以下
路線バス	6.2	・全ての年代 ・月1日以下
コミュニティバス	1.9	・40～50歳代 ・月1～3日以下
乗合タクシー	1.7	・40～50歳代 ・月2～3回
タクシー	5.8	・20～30歳代 ・月1日以下

出典：町民アンケート調査結果

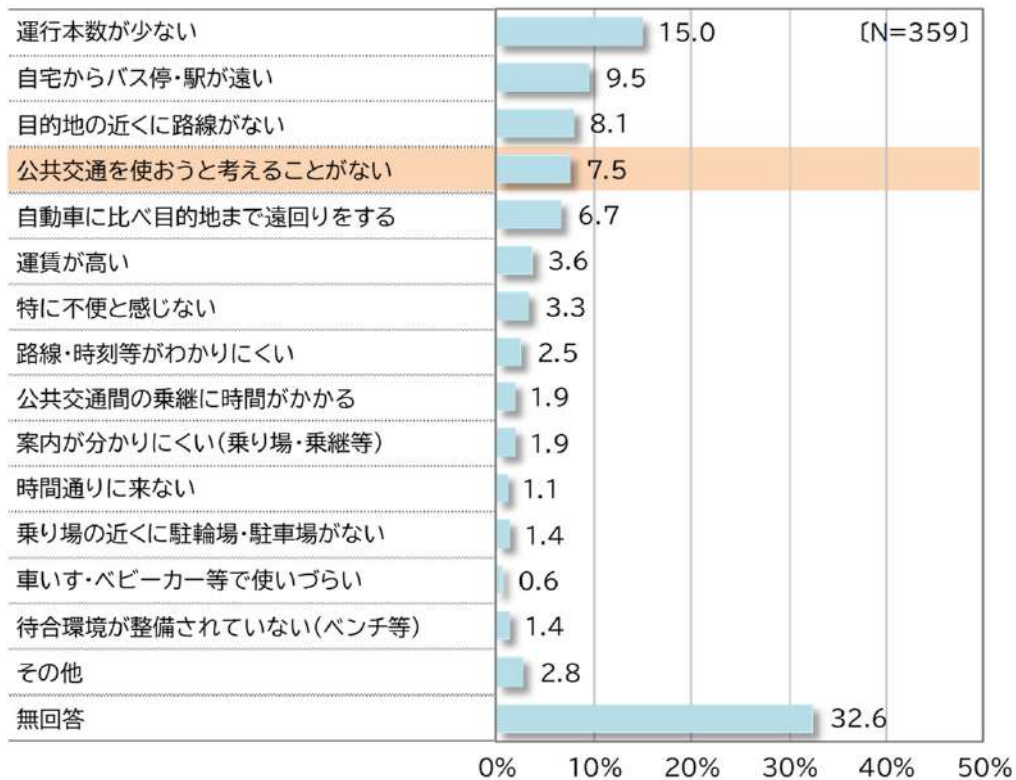


図 公共交通に不便を感じる理由(高齢者のみ)

出典：町民アンケート調査結果

(2) 生活行動(暮らし)と組み合わせた利用促進

- 今後も、地域公共交通を維持していくには、利用促進を展開することが重要となります。

まずは、普段の生活行動において公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりとして、買い物イベントなど公共交通を体験できる機会を設けることが必要です。



買い物イベント

5-4 住民自らが協働して育てる地域公共交通の見直し

住民主体となって考える使いやすいサービスの提案が求められています

(1) 住民が主体となって考える体制の整備

●住民主体となって行う取り組みとして、「使い勝手が良い運行内容を住民などで考える(42.3%)」が多く挙げられています。

地域公共交通の維持・利用向上に向けて、町民連携の体制(町民の意見を聞く機会)を整備していく必要があります。

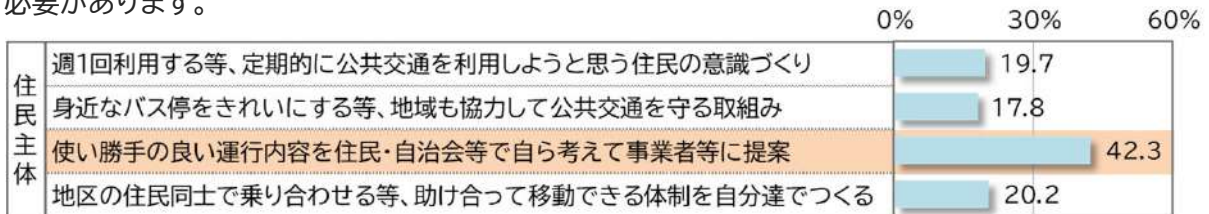


図 公共交通の維持に必要なだと思う取り組み

(2) 利用者の口コミ等を通じた新たな需要の獲得

●公共交通利用者(乗合タクシー)のうち知人などを誘って利用した割合が約4割を占めており、新たな利用者の獲得には利用者周辺の非利用者を積極的に取り込んでいくことが重要になります。

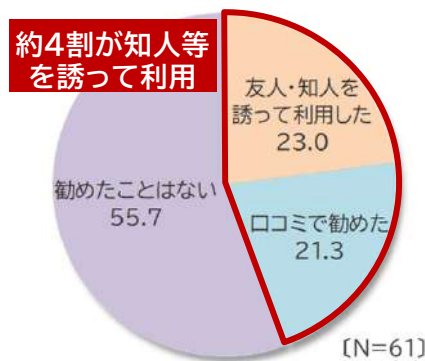


図 乗合タクシーを勧めた経験
出典:乗合タクシー利用者アンケート結果



図 利用促進の対象となる人

5-5 地域公共交通を支える担い手の確保

地域公共交通を支えている運転手の不足・高齢化が顕著になっています

●バス・タクシー事業は、乗務員などの人手不足や高齢化が全国的に深刻な問題であり、宮崎県内(本町含む)でもコロナ前に比べて運転者数の減少などが懸念されており、公共交通の担い手となる交通事業者の運行体制の確保が重要です。

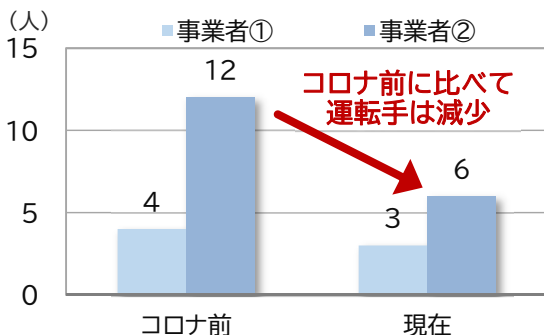


図 新富圏域タクシー事業者の運転手数
出典:交通事業者ヒアリング結果

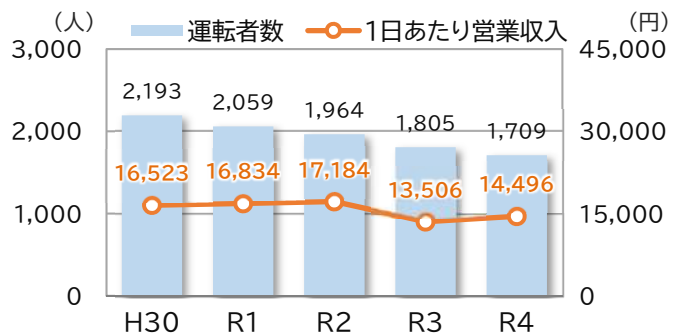


図 タクシー運転者数・営業収入(宮崎県)
出典:九州運輸要覧

03 公共交通に関する基本的な方針

1. まちの目指すべき将来像

- 本町の最上位計画である「第6次新富町長期総合計画」において、公共交通分野の将来像に掲げている『快適生活のまちづくり－交通環境の整備』の実現に向けた取り組みを目指します。
都市計画方針や広域的な方針と整合を図り、本町の公共交通が果たすべき役割を定めます。

まちの目指すべき将来像

快適で安全安心な生活がおくれるまち

〈公共交通に関する施策の方針〉

公共交通の確保

- ・IC改札機や自動券売機等の早期導入等による日向新富駅の利便性向上
- ・既存の公共交通機関の効果的な運用と確保に向けた近隣市町村や県との連携
- ・町民の通勤・通学・通院に合わせた、各種公共交通との接続を配慮した運行
- ・乗合タクシーの停留所の増設や位置の見直しを乗降状況や利用者の声などを参考に随時実施
- ・乗合タクシーの予約状況やイベント、施策の実施時期に合わせて、運行サービス内容の見直し
- ・コミュニティバスの時刻表検索等のサービス充実化 など

都市計画の方針:新富町都市計画マスタープラン

まちづくりの基本理念

- 「ゆたかさの実感」21世紀型の社会に対応したまちづくり

公共交通に関する取り組み

- 鉄道はJR日豊本線の1線のみで、町内は日向新富駅が設置されている。
利用者の利便性を考慮し、自動改札機の導入を検討する必要がある。
- また、サッカースタジアムにおいて、観客のアクセス向上を考慮し特別急行列車が当駅に停車するよう関係機関との協議を検討する必要がある。

新富町 まち・ひと・しごと創生総合戦略

交通施設の基本的な方針

- 交通手段の拡充
- 主要な交通施設の配置方針
- デマンドタクシーの導入、スマートモビリティチャレンジ、オープンデータの提供

2. 公共交通が果たすべき役割

- 上位・関連計画から公共交通に求められる内容を踏まえ、本町の将来都市像の実現に向けて「公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。

〈本町の地域公共交通が果たすべき役割〉

- 役割1 広域的な移動ニーズに対応して町内外を結ぶ役割
- 役割2 日常の生活利便性を高めるために使いやすいサービスを提供する役割
- 役割3 自家用車利用を中心とする町民の意識・行動の転換を促す役割
- 役割4 商業と福祉・スポーツ分野等と連携してまちの活性化を支える役割

3. 基本的な方針

- 本計画に定める事業を効果的かつ効率的に進めていくには、公共交通が目指す将来の姿を具体化していくことが重要であり、取り組みを進めていく際の指針となる基本的な方針を以下に示します。

基本的な方針

誰もが時間を気にせず行きたい場所へ行ける地域公共交通を実現する

本町は、町内における日常移動を支えるコミュニティバスや公共交通空白地域の解消として町民のニーズに応じた乗合タクシーの導入、また廃止路線代替バスの運行維持など、町民の利便性向上に向けて地域公共交通の提供に取り組んできました。しかし、社会情勢や町民の生活行動の変化、過度に自家用車を利用する実態などによって、公共交通の利用は低迷しています。

町民にとって利便性の高い地域公共交通を維持・提供していくためには、変化する町民の生活行動や公共交通を利用する方の視点に基づき、運行の効率化を図ることで、持続性を高めていくことが重要です。行政や町民、交通事業者を含む多様な関係者がそれぞれの役割分担を明確にし、地域全体で守り育てる持続可能な公共交通体系を実現するとともに、本町のまちづくりと連携しながら、持続可能で安全安心な地域公共交通の構築に向けて取り組むことを基本的な方針とします。

課題解決に向けた取り組みの視点

視点① 町民を含む地域関係者との連携強化により守り育てる公共交通の実現

- 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つ移動手段であり、“多くの人々に利用される”ことを前提とした「まち全体を支える仕組み」になります。しかしながら、本町では自家用車に依存した生活が浸透し、公共交通に対する町民の利用意識は低く、一方で運転手・車両不足やコロナ禍の影響による収入の減少といった交通事業者を取り巻く環境を踏まえると、将来に向けて地域公共交通を維持し続けることが厳しい状況にあります。
- 将来にわたって地域公共交通を維持していくには、取り組みの中心となる交通事業者や行政だけでなく、利用者である町民、施設関係者や他分野の関連団体・部署といった町内関係者が協力して、“地域全体で公共交通を支えていく”ことが重要です。町民は日常生活などで積極的に公共交通を利用する、施設関係者や関連団体などと公共交通が相互に連携して利用促進を進めるといった取り組みを施策に反映し、それぞれの役割(できること)を果たしていくことを目指します。

表 主体別の役割(それぞれができること)

主体	役割
町民	公共交通の積極的な利用、利用意識の向上、口コミによる利用促進 等
交通事業者	サービスの改善、情報案内の提供・充実、効率的な運行 等
行政(国・県・町)	公共交通の広報活動支援、事業方法の検討、事業者間の連携支援 等
町内関係者	社会貢献への連携促進、公共交通利用者へのサービス 等

視点② 使う人の視点に合わせた地域公共交通の充実

- 自家用車利用の定着やコロナ禍の影響により、公共交通利用者は減少傾向にあり、地域公共交通の縮小を余儀なくされる状況下で、安心して快適な生活移動の確保・維持に向けて、既存公共交通のサービス改善・効率化を図るとともに新たな交通サービスの導入など、使う人の視点に合わせた利便性の高い地域公共交通の提供を目指します。

課題解決に向けた取り組みの視点

視点③ まちづくりと一体となったネットワークの確保(将来の交通ネットワーク)

- 本町が目指すまちづくり方針を踏まえ、地域全体を見通した地域公共交通の将来像を定めます。町民の外出行動では町内外に跨る移動も多いことから、既存公共交通の維持を図ります。また、町内の居住地から最寄り生活拠点・交通結節点(まちづくり方針の拠点・市街地)に移動しやすい地域公共交通を確保することで、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を送ることができる環境の実現を目指します。
- 商業・医療・交流施設などの都市機能が集積し、利便性の高い中心拠点、市街地や各集落、近隣市町村へアクセスできる移動環境の充実など、これからのまちづくりと一体になった地域公共交通の確保を目指していきます。

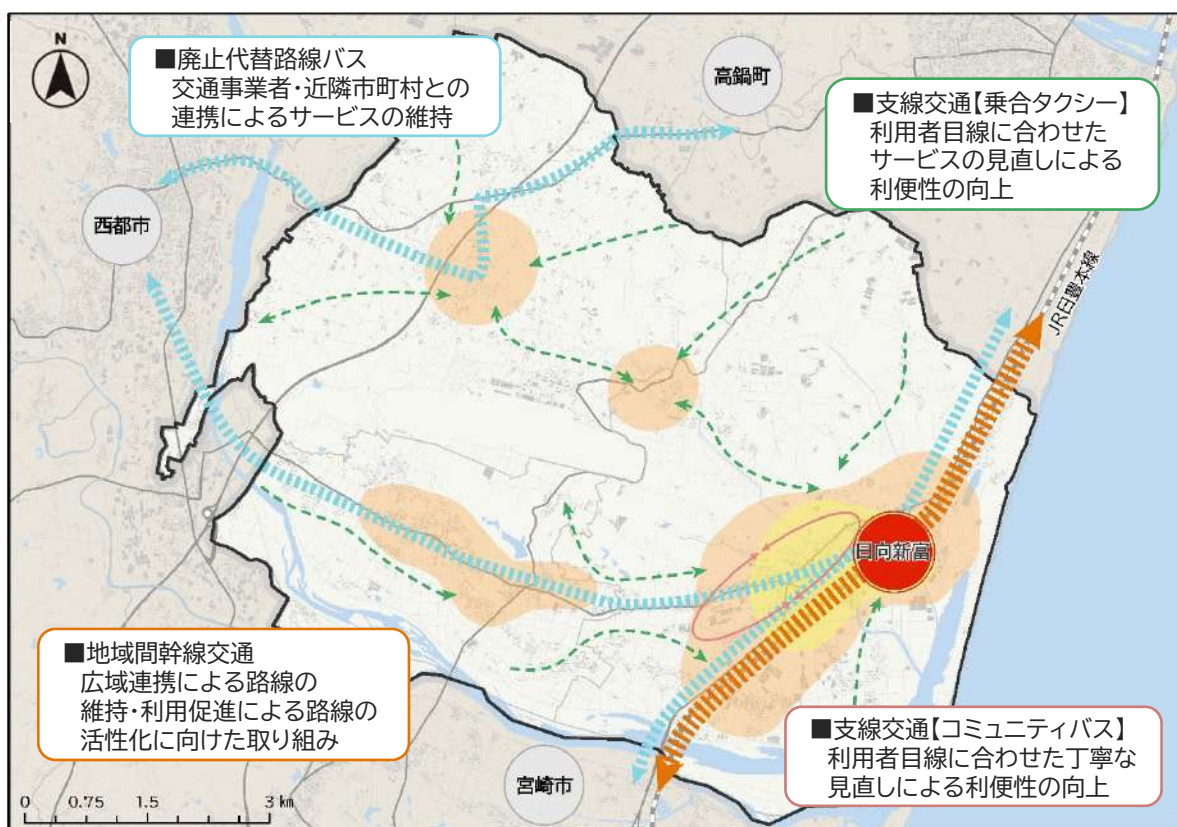
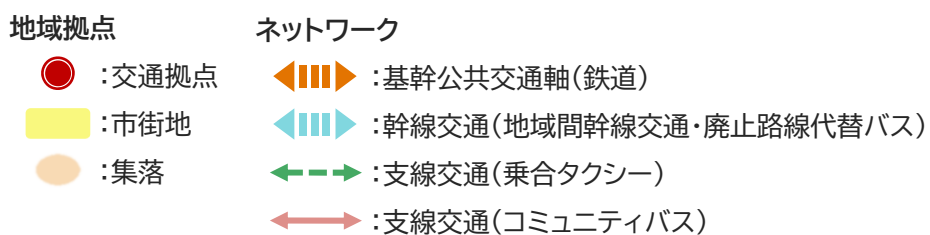


図 将来の交通ネットワークイメージ図

課題解決に向けた取り組みの視点

視点④ 輸送資源の総動員による相互の連携強化

- 本町にはJR日豊本線の鉄道、高鍋～宮崎間の路線バスや高鍋～西都間の廃止代替路線、町内中心部をコミュニティバス「るびなす号」が運行するほか、公共交通の利用が困難な町民を対象とする乗合タクシー「トヨタク」など、多様な交通手段があります。

学生や会社員の通学・通勤、高齢者の買い物や通院、子育て世代の日常移動など、利用者の特性に応じた地域公共交通には公共交通同士の相互連携が不可欠です。限られた資源の中で効率的に必要な運送サービスを支援するために、多様な公共交通がそれぞれの役割を果たしながら相互に支え合う、持続可能な地域公共交通の実現を目指していきます。

表 公共交通モード別の役割

分類	公共交通モード	役割	確保・維持策	
地域公共交通	広域幹線交通	鉄道 (JR日豊本線)	他都市への広域移動を支える (町外の通勤・通学、来訪者の移動手段)	交通事業者と協議のうえ、 一定以上のサービス水準を維持
	幹線交通	路線バス (高鍋-宮崎線)	高鍋町・西都市・宮崎市方面への 移動を支える (通勤・通学、買い物、通院など)	国の運行経費補助である地域 公共交通確保維持事業(幹線補助) を活用し、沿線市町村と連携 して持続可能な運行を目指す
		廃止路線代替バス (高鍋-西都線)		交通事業者・沿線市町村と連携 してサービス水準を維持
	支線交通	コミュニティバス (るびなす号)	町内中心部における主要施設間の 移動を支える	特定防衛施設周辺整備調整交 付金基金を活用し、継続的な運 営を目指す
		乗合タクシー (トヨタク)	郊外部の居住地から中心部までの 移動を支える	企業版ふるさと納税により 継続的な運営を目指す
		一般タクシー	他の公共交通では対応できない ドア・ツー・ドアや他交通の運行時間外 への対応	交通事業者と協議のうえ、一定以 上のサービス水準を確保
その他 輸送サービス	福祉有償旅客運送	移動に制約があり公共交通利用が 難しい障がい者や介護が必要な町民の 移動を支える	関係部署・運行事業者と協議の うえ、サービス水準を維持	
	スクールバス	町内の小中学生の通学時の 移動を支える		

■運行費補助による路線の確保維持(国庫補助)

計画区域中には、通学や通勤、買い物、通院、観光等の多様な目的での移動を支える幹線交通があり、将来にわたり維持を図るため、運行費の国庫補助(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用する必要性があります。

■運行費補助による路線の確保維持(県費)

複数の市町村にまたがる幹線的な路線、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活を支える町内路線の確保維持を図るため、県費による運行費の補助(宮崎県地方バス路線等運行維持対策事業費補助金・宮崎県バスネットワーク最適化支援事業費補助金)を活用する必要性があります。

地域公共交通に関する現状と課題・取り組みの方向性

〈まちが目指す将来像 / 公共交通の果たすべき役割〉

将来像 快適で安全安心な生活がおくれるまち

■本町における公共交通の果たすべき役割

- ① 広域的な移動ニーズに対応して町内外を結ぶ役割
- ② 日常生活利便性を高めるために使いやすいサービスを提供する役割
- ③ 自家用車利用を中心とする町民の意識・行動の転換を促す役割
- ④ 商業と福祉・スポーツ分野等と連携してまちの活性化を支える役割

～ 地域公共交通を取り巻く現状と取り組むべき課題 ～

社会情勢

- 1** 人口減少・高齢化社会・運転免許自主返納に伴う交通弱者増加への対策
○自動車を運転できない及び運転できなくなった高齢者などの移動手手段の確保・維持
- 2** 2024年問題を見据えた運送サービスの見直し
○運転手不足や労働時間の改定等、交通事業者を取り巻く環境を踏まえたサービスの見直し

町民のニーズ・特性

- 3** 自らの移動手手段を持たない交通弱者への対応
○交通空白地にお住まいの方、送迎を必要とする交通弱者への移動支援に関する対策
- 4** 町民の生活行動に応じた運送サービスの充実
○目的別の生活行動に応じた経路地や乗り入れ、ダイヤの見直し等のサービス改善
- 5** 地域公共交通事業の継続意向
○地域公共交通事業の継続意向、利用に応じた運行の効率化を含めた取り組み
- 6** 自家用車に依存したライフスタイルの実態
○自家用車依存の軽減(高齢者交通事故の削減)、公共交通を適度に使って暮らす習慣の定着

公共交通の利便性

- 7** 交通拠点(日向新富駅)における利便性向上
○多様な利用者が安心して日常利用できる交通拠点の整備
- 8** 利用者ニーズに対応した運送サービスへの改善
○乗合タクシー利用者の視点に応じた丁寧なサービス改善
- 9** 中心部の移動を支えるコミュニティバスのサービス最適化
○ルート・停留所の見直し等、利用実態に沿ったサービスの検討

公共交通の持続性

- 10** 地域間の移動を支える路線バスのサービス維持
○広域連携による路線の維持、近隣市町村と連携した利用促進
- 11** 地域の移動需要に寄り添った地域公共交通の検討
○地域住民の意向を確認し、地域に密着した移動手手段の提供
- 12** 公共交通を使って知ってもらうきっかけづくりの促進
○公共交通を利用してもらうきっかけづくりを提供
- 13** 住民自らが協働して育てる地域公共交通の見直し、地域公共交通を支える担い手の確保
○住民主体となって考える使い勝手が良い運行内容の検討や口コミによる利用促進

地域公共交通は、通勤・通学者をはじめ、高齢者の通院・買い物、免許返納後の移動手段として欠かせないものです。多様な関係者との連携により、地域全体で守り育てていく持続可能な公共交通の実現を目指します。

〈基本的な方針〉

基本方針 誰もが時間を気にせず行きたい場所へ行ける地域公共交通を実現する

■法律の趣旨に基づく4つの視点

- 視点① 町民を含む地域関係者との連携強化により守り育てる公共交通の実現
- 視点② 使う人の視点に合わせた地域公共交通の充実
- 視点③ まちづくりと一体となったネットワークの確保(将来の交通ネットワーク)
- 視点④ 輸送資源の総動員による相互の連携強化

～計画の目標と取り組みの方向性・実施事業～

〈目標1を達成するための実施事業〉

目標1 広域的なネットワークの持続・活性化

●町内外の移動・交流を支える広域的な地域公共交通の持続が必要です。現状のサービスを将来に継承していくために、利用する環境の充実・利用促進、幹線バスの広域的な連携(近隣市町村との連携)により提供するサービスの維持に取り組むことを目指します。

事業1 JR日豊本線の運送サービスの利便性向上

- 駅の利便性の向上(交通系ICカード改札機の導入等)
- 通勤通学・来訪者に焦点を当てた鉄道の利用促進

事業2 広域連携による幹線バスの維持

- 近隣市町村や県と連携・協力したバスの利用促進
- 継続的な運行支援による既存路線の維持

〈目標2を達成するための実施事業〉

目標2 利用実態に応じたサービスの最適化

●町民の多様なニーズに対応し、限られた輸送資源の中で持続的な運送サービスとするため、利用実態や生活行動に応じたサービスの最適化、ターゲット層に合わせた利用促進など、使う人の視点に合わせた取り組みの推進を目指します。

事業3 町内の補完的な交通手段の維持

- コミュニティ交通の利用実態に応じた運行内容の見直し
- 町民の生活行動に寄り添った移動手段の提供及び利便性の向上

事業4 持続可能な地域公共交通の構築

- 新規需要の獲得に向けた継続的な周知・意識醸成
- 新技術を活用した移動環境の整備
- 輸送資源の総動員による新しい運行体制の構築

〈目標3を達成するための実施事業〉

目標3 公共交通を利用した生活移動の普及

●将来にわたり公共交通が町内における主要な移動手段として認知され、自家用車から公共交通への転換を促していくことを目的とし、町内における地域公共交通の利用環境の充実などに取り組み、町民や来訪者にとって利便性の高いサービスの持続を目指します。

事業5 公共交通の利用環境改善と強化

- JR日向新富駅のバリアフリー化
- バス施設の環境整備

事業6 町内の公共交通に関するわかりやすい情報提供

- 公共交通に関する利用案内の充実
- 町のホームページ等による情報環境の強化

〈目標4を達成するための実施事業〉

目標4 多様な関係者と共創できる体制の構築

●住民の生活移動を支える公共交通は、町全体の活力を維持・活性化するための重要な役割であり、行政や交通事業者だけでなく、住民や地域関係者なども一体となって連携・協力することで、地域全体で支えていく体制の構築を目指します。

事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開

- 沿線施設等と協力した情報発信、お出かけ企画の推進
- 町内・町外のイベントや行事における公共交通の利用促進

事業8 他分野との連携による横断的な取り組みの促進・町民協力による検討体制の構築

- 福祉・観光関係者等と連携した公共交通の利用促進
- 意見交換会の開催

04 計画の目標・目標を達成するための実施事業

1. 計画の目標・目標指標(KPI)

- 本計画の取り組みを推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。

目標1 広域的なネットワークの持続・活性化

- 町内外の移動・交流を支える広域的な地域公共交通の持続が必要です。
現状のサービスを将来に継承していくために、利用する環境の充実・利用促進、幹線バスの広域的な連携(近隣市町村との連携)により提供するサービスの維持に取り組むことを目指します。

目標値① - 広域幹線交通(日向新富駅)における利用者数の維持

事業 1

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
日向新富駅における 1日あたりの乗車人員	人/日	146	➡	146以上

〈目標値の考え方〉

- 日常的な広域移動を担う鉄道については、学生や会社員、来訪者等の主要な利用ターゲット層への利用促進や駅と接続する交通手段を充実することで、利用者数の維持を目指します。
- 現況値はコロナ禍前の実績値から回復し増加傾向にあるため、鉄道の利用促進や環境整備に伴う利便性の向上により、利用者の維持を目標値として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の乗車人員を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標値② - 新富町内における路線バス利用者数の増加

事業 2

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
新富町内のバス停における 1日あたりの平均乗降客数※	人/日	9.8	➡	9.8以上

〈目標値の考え方〉

- 路線バスの利用者数は、コロナ禍による外出自粛の影響もあり、利用者数は減少しています。
- 近隣市町村との広域連携による路線バスの利用促進に取り組みつつ、新富町内における路線バスの利用(乗降)増加を目指して路線の活性化を目標値として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- ICカード利用履歴を確認※

〈目標値の評価時期〉

- 計画最終年度評価

※新富町内を運行する7路線を対象に、ICカードデータ分析(2022年10月~12月)の集計結果をもと、新富町内のバス停における乗降客数の合算値を算出

目標2 利用実態に応じたサービスの最適化

- 町民の多様なニーズに対応し、限られた輸送資源の中で持続的な運送サービスとするため、**利用実態や生活行動に応じたサービスの最適化、ターゲット層に合わせた利用促進など**、使う人の視点に合わせた取り組みの推進を目指します。

目標値③ -コミュニティバスにおける利用者数の増加

事業3・事業4

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
コミュニティバスの利用者数	人/年	3,696	➡	4,000以上

〈目標値の考え方〉

- コミュニティバスの利用者数は、コロナ禍の影響もあり、R1年度をピークに利用者数の減少が見受けられます。
- 利用実態に応じたサービスの最適化に加え、利用者ニーズに応じた利便性の向上や継続的な利用促進に取り組みながら、将来にわたり町民の日常生活における移動を支えていくことを目指し、利用者数の増加を目標として設定します。



図 るびなす号

〈目標値の算定方法〉

- 各年輸送実績より確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標値④ -乗合タクシーにおける利用者数の増加

事業3・事業4

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
乗合タクシーの利用者数	人/年	4,591	➡	6,000以上
利用登録者のうち 利用したことない人の割合	%	50	➡	50未満

〈目標値の考え方〉

- 乗合タクシーの年間利用者数は概ね横ばいであるものの、減少傾向であり、利用登録者の半数が「利用なし」と実際の利用につながっていない実態にあります。
- 乗合タクシー利用者の視点に基づくサービスの丁寧な見直しを図りながら利便性の向上に取り組み、利用者数の回復、未利用率の低減を目標として設定します。

(千人/日)

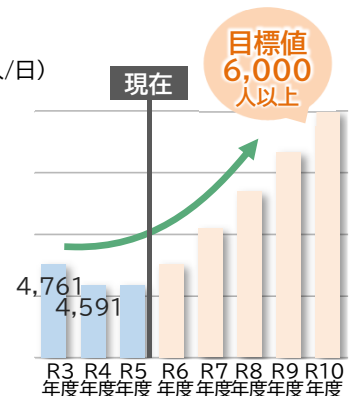


図 乗合タクシーの利用者数

〈目標値の算定方法〉

- 各年輸送実績より確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標3 公共交通を利用した生活移動の普及

- 将来にわたり公共交通が町内における主要な移動手段として認知され、自家用車から公共交通への転換を促していくことを目的とし、町内における地域公共交通の利用環境の充実などに取り組み、町民や来訪者にとって利便性の高いサービスの持続を目指します。

目標値⑤ - 本町の公共交通に関する情報発信の取り組み数

事業 5・事業 6

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
公共交通に関する情報発信の取り組み数	件	—		3以上

〈目標値の考え方〉

- 本町には様々な運送サービスが提供されているものの、交通拠点や主要施設において、公共交通に関する情報を網羅的に発信できていない状況です。
- 本町の公共交通に関するわかりやすい情報提供を行うため、日向新富駅や主要施設、町のHP等において環境整備に取り組み、公共交通全体の周知や利用案内などの情報発信を行うことを目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取り組み件数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 計画最終年度評価

目標4 多様な関係者と共創できる体制の構築

- 住民の生活移動を支える公共交通は、町全体の活力を維持・活性化するための重要な役割であり、行政や交通事業者だけでなく、住民や地域関係者なども一体となって連携・協力することで、地域全体で支えていく体制の構築を目指します。

目標値⑥ - 本町における運転免許返納者数の増加

事業 7

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
運転免許返納者数	人	34		34以上

〈目標値の考え方〉

- 本町では、自家用車に依存した生活の浸透により公共交通離れが加速する状況下で、将来にわたり現状のサービスを維持することが難しい状況です。
- 今後は、自家用車に依存しなくても安心して快適に外出できる移動環境の構築や、公共交通へ転換を図る利用促進事業を展開することで、公共交通を自発的に利用する暮らしが普及することを目指し、本町における運転免許返納者数の増加を目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の免許返納者数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標値⑦ - 他の分野と連携した利用促進事業の取り組み数

事業 8

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
他の分野と連携した 利用促進事業の取り組み数	件	—		5以上

〈目標値の考え方〉

- 持続可能な地域公共交通の提供に向けて、町民を含めた町内の交通事業者や施設関係者などと連携・協力しながら利用を促して維持していくことが重要です。
- 今後は、地域全体で協力して公共交通を維持していく意識の定着を目指し、生活サービス施設（商業・病院）と連携したお出かけ企画や、町内外の観光やイベント等における公共交通の有効活用など、様々な分野・関係者と連携した利用促進事業に取り組み、町民を含め地域全体で支える地域公共交通の実現を目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

〈目標値の評価時期〉

- 評価年次の取り組み件数を確認※
 - 計画最終年度評価
- ※年間1件の利用促進事業に取り組むことを目標として設定

目標値⑧ - 公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数

事業 7

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R10)
公共交通利用のきっかけを促す 啓発活動の実施回数	回	—		10

〈目標値の考え方〉

- 公共交通を利用してもらうためには、利用するきっかけを創出することが重要であり、公共交通に関する情報を目に触れて、知ってもらう、さらには利用してもらうことに繋げることを目指します。
- 自家用車を中心に移動している高齢者等に向けて、公共交通の利用を考えてもらうきっかけづくりとして、様々な媒体を活用した公共交通の情報提供や町民との公共交通の利用状況の共有を図り、持続可能性を高めていくことを目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

〈目標値の評価時期〉

- 評価年次の実施回数を確認※
- 計画最終年度評価

※公共交通に関する情報発信等（広報誌や地区回覧など）を年に2回程度を目標として設定

2. 事業の実施体系

- 本計画に定めた目標を達成するために行う事業を以下に定め、各実施主体が主体的に検討を進めた上で「新富町地域公共交通会議」に諮り、協議会全体で実施に向けた検討を進めていきます。

表 事業内容と実施主体

計画目標	
実施事業・取り組み概要	実施主体
目標1：広域的なネットワークの持続・活性化	
事業1 JR日豊本線の運送サービスの利便性向上 ○駅の利便性の向上(交通系ICカード改札機の導入等) ○通勤通学・来訪者に焦点を当てた鉄道の利用促進	新富町 鉄道事業者
事業2 広域連携による幹線バスの維持 ○近隣市町村や県と連携・協力したバスの利用促進 ○継続的な運行支援による既存路線の維持	新富町 バス事業者 近隣市町村
目標2：利用実態に応じたサービスの最適化	
事業3 町内の補完的な交通手段の維持 ○コミュニティ交通の利用実態に応じた運行内容の見直し ○町民の生活行動に寄り添った移動手段の提供及び利便性の向上	新富町 タクシー事業者
事業4 持続可能な地域公共交通の構築 ○新規需要の獲得に向けた継続的な周知・意識醸成 ○新技術を活用した移動環境の整備 ○輸送資源の総動員による新しい運行体制の構築	新富町 鉄道・バス・タクシー事業者 民間施設管理者等
目標3：公共交通を利用した生活移動の普及	
事業5 公共交通の利用環境改善と強化 ○JR日向新富駅のバリアフリー化 ○バス施設の利用環境整備	新富町 鉄道・バス・タクシー事業者 民間施設管理者等
事業6 町内の公共交通に関するわかりやすい情報提供 ○公共交通に関する利用案内の充実 ○町のホームページ等による情報環境の強化	新富町
目標4：多様な関係者と共創できる体制の構築	
事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開 ○沿線施設等と協力した情報発信、お出かけ企画の推進 ○町内・町外のイベントや行事における公共交通の利用促進	新富町 バス・タクシー事業者 民間施設管理者等 町民
事業8 他分野との連携による横断的な取り組みの促進・町民協力による検討体制の構築 ○福祉・観光関係者等と連携した公共交通の利用促進 ○意見交換会の開催	新富町 観光・福祉等関連部署 町民

3. 事業内容及びスケジュール・実施主体

●本計画に定めた目標を達成するために行う事業内容及び実施主体、取り組み内容等を定めます。

事業1 JR日豊本線の運送サービスの利便性向上

取り組みの方向性

○他都市へ広域的な移動を担う鉄道は、町民の通勤・通学や来訪者の観光における移動手段として持続的なサービスを提供していくため、行政と交通事業者等が協力しながら利便性の向上や利用促進を実施し、サービスの継続に取り組みます。

取り組み内容1：駅の利便性の向上(交通系ICカード改札機の導入等)

■広域交通の基幹となるJR日豊本線については、鉄道事業者と調整しながら拠点である日向新富駅において、交通系ICカード改札機の導入について検討を進め、手軽な運賃精算や駅改札通過の短縮といった利用者の観点で利便性・快適性の向上を図るとともに、運賃・定期券等を確認する作業の省力化といった交通事業者の人的負荷の軽減を図ります。



▲日向新富駅 改札口(現状)

取り組み内容2：通勤通学・来訪者に焦点を当てた鉄道の利用促進

■JR日豊本線の主な利用者層である通学者を対象とした利用促進に取り組みます。町内在住の中学生を対象として、高校進学後の公共交通による通学方法をまとめたパンフレットを作成・周知し、関係機関と連携して公共交通の利用促進に取り組みます。

■会社員の通勤利用も多いことから、生活様式に合わせて賢く公共交通を使ってもらおうパークアンドライドの継続的な周知や、来訪者の移動時に公共交通の利用を促す情報提供に取り組みます。



▲学校向けパンフレットの配布



出典:宮城県仙台市

実施主体

新富町/鉄道事業者

事業スケジュール

取り組み内容1

取り組み内容2



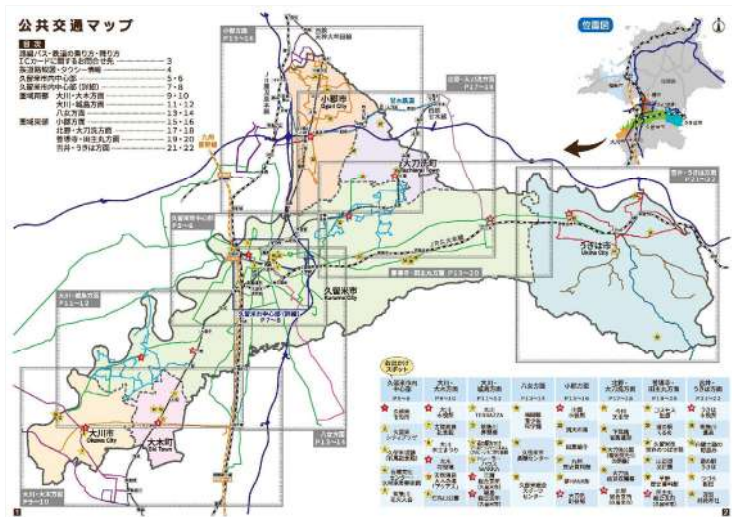
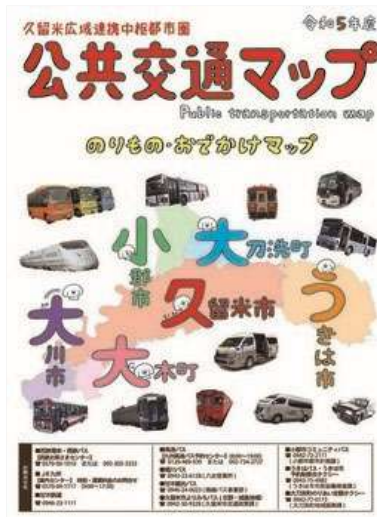
事業 2 広域連携による幹線バスの維持

取り組みの方向性

○地域間の移動手段を担う路線バスは、国・県・沿線市町村の運行補助に加え、今後行政・交通事業者・関係機関の広域連携により継続的な利用促進を実施し、サービスの維持・活性化に取り組みます。

取り組み内容1：近隣市町村や県と連携・協力したバスの利用促進

■路線バスについては、現状のサービス維持と効果的な運用に向けて近隣市町村（宮崎市・高鍋町・西都市）や県及び交通事業者（バス・タクシー事業者）と連携・協力し、町内の主要施設や町のHP・地区の回覧等を活用した町民への周知など、各路線の利用回復及び活性化に向けた利用促進事業の検討・実施に取り組みます。



▲公共交通マップ(複数市町村の連携により作成)

出典：福岡県久留米市

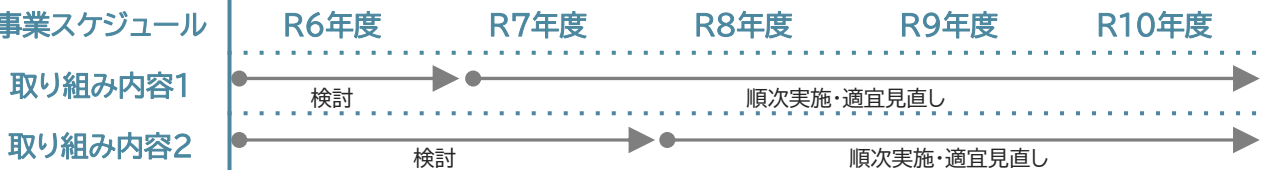
取り組み内容2：継続的な運行支援による既存路線の維持

■町内を經由する既存の7路線については、継続的な運行支援を行いながら現状のサービス維持に取り組みます。また、高鍋-西都間を運行する廃止代替路線については、交通事業者及び近隣市町村の関係者と連携しながら、利用実態に応じて運行内容の効率化を図ります。

実施主体

新富町/バス事業者/近隣市町村

事業スケジュール



事業3 町内の補完的な交通手段の維持

取り組みの方向性

○町内における移動を補完的に支えているコミュニティ交通(コミュニティバス・乗合タクシー)の運送サービスを将来にわたり維持していくため、利用実態や町民の生活行動に応じた運行内容への改善や利便性の向上を図ります。

取り組み内容1：コミュニティ交通の利用実態に応じた運行内容の見直し

- 町内を網羅的に運行する乗合タクシーと中心部の主要施設間の移動を支えるコミュニティバスのそれぞれの役割を明確にし、交通事業者と協議しながら利用実態に応じた運行内容(運行ルート・運行時間・頻度等)の見直しを行います。
- 利用状況や利用者の声を都度把握し、停留所の配置や運行ルートの見直しのほか、車両の追加導入などサービスの最適化や効率化に向けた検討を継続的に行い、将来にわたり持続可能なサービスを目指します。



▲コミュニティバスの運行ルートの見直し例

取り組み内容2：町民の生活行動に寄り添った移動手段の提供及び利便性の向上

- 常に化する町民の生活行動を捉えつつ、地域座談会や調査等の実施により、利用者の生活行動や移動需要や公共交通を利用しづらい(しない)状況について把握する機会を設け、将来的に自らの移動手段がなくなる可能性のある高齢者や通学等に伴う送迎が必要な学生など、潜在的な交通弱者の移動手段の提供に向けた検討(停留所の見直し・運行エリアの拡大など)を行います。
- 補完的な移動手段として提供されているシェアサイクルやカーシェアについて、引き続き利用案内の周知を行い、町民や来訪者のちょっとした町内における移動手段として利用促進を図ります。



▲シェアスポット(日向新富駅)

実施主体

新富町/タクシー事業者

事業スケジュール



事業 4 持続可能な地域公共交通の構築

取り組みの方向性

○今ある町内の地域公共交通を将来にわたり持続可能なサービスとして提供し続けるために、新たな需要の獲得や継続的な町民への周知・意識醸成、高齢者にとって使いやすい環境整備等、持続可能な地域公共交通の構築に取り組みます。

取り組み内容1：新規需要の獲得に向けた継続的な周知・意識醸成

■現状のサービスを維持するには、一定の利用を確保・維持していく必要があります。一方で、現在は自家用車で移動ができるため公共交通を利用しないとの意見が多い状況です。将来にわたり維持するための目標を町民と共有し“路線廃止になる可能性がある”危機感を理解してもらうなど、意識醸成が必要です。そのため、新たな需要の獲得に向けて、公共交通の運行情報に関する情報発信に取り組みつつ、定期的に地区へ公共交通の利用状況等を発信します。

取り組み内容2：新技術を活用した移動環境の整備

■今後、地域公共交通の持続性を見据え、環境に配慮したEV車両(電気自動車)の導入を進めます。また、高齢化の進展に合わせてノンステップなどのバリアフリー化を促進し、利用者の安全・安心の向上に向けた取り組みを実施します。

■様々な事業者と連携し、目的地までの最適な移動手段や施設の検索・予約・決済を一括で行うサービス(MaaS)の導入や自動運転を見据えた実証運行の実施など、新技術の活用を検討し、さらなる利便性向上を図ります。



▲ 小型電気自動車両

出典:BYDジャパン

取り組み内容3：輸送資源の総動員による新しい運行体制の構築

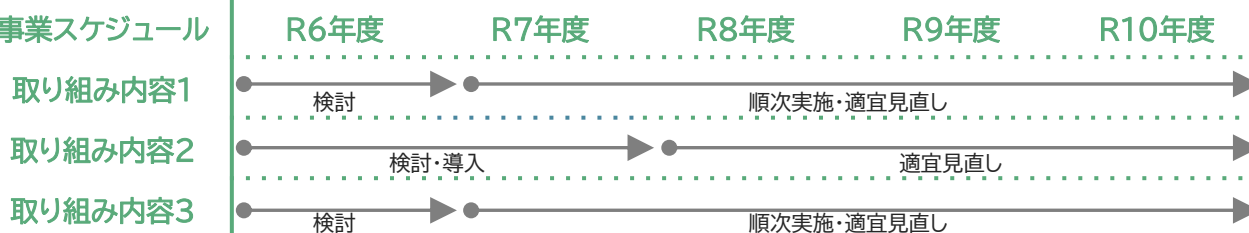
■将来にわたり町民にとって安全・安心かつ快適な移動手段を提供し続けるための交通環境を構築します。路線バスやコミュニティ交通、福祉バス、スクールバスなど、地域の輸送資源の利用実態を把握し、運行内容の改善や運送サービスの統廃合を行うなど、本町にあった地域公共交通のあり方を検討することで、運用の最適化を図ります。



実施主体

新富町/鉄道・バス・タクシー事業者/民間施設管理者等

事業スケジュール



事業 5 公共交通の利用環境改善と強化

取り組みの方向性

○町民や来訪者のだれもが安全・安心かつ快適に公共交通を利用することが出来るよう、交通拠点として位置づけられるJR日向新富駅をはじめとし、町内に位置する各停留所の利用環境の整備(改善・強化)に取り組みます。

取り組み内容1：JR日向新富駅のバリアフリー化

- 町外に跨る移動手段として多様な方が利用するJR日向新富駅において、誰もが快適に利用できる公共交通を実現するために、駅構内のバリアフリー化に取り組みます。
- 現状はホームへ接続された跨線橋を渡する必要がありますが、高齢者や障がい者など様々な利用者が安全・安心に利用できるよう、平面交差化の検討などバリアフリー化を促進することで、利便性の向上を図ります。



▲JR日向新富駅 跨線橋(現況)

取り組み内容2：バス施設的环境整備

- 路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーの利用者が快適に過ごせる環境の整備として、町内の停留所に隣接した施設(商業施設や病院施設等)の協力を通じ、未利用スペースやイートインスペース等を活用した待合所の提供、ベンチや上屋の確保に取り組みます。
- EV車両の導入を進めるにあたってEVバス充電施設の設置や、新技術を活用したバス待ち環境の整備など、地域公共交通再構築事業を活用しながら充実した環境整備に取り組みます。



▲銀行協力のもと軒先を活用したバス待合環境(神奈川県平塚市)

出典:国土交通省

実施主体

新富町/鉄道・バス・タクシー事業者/民間施設管理者等

事業スケジュール



事業 6 町内の公共交通に関するわかりやすい情報提供

取り組みの方向性

○公共交通を利用する方、利用したことない方や来訪者が、本町の公共交通の利用案内や運行状況を把握できるよう、町内の公共交通に関する利用案内や運行情報等の充実を図り、わかりやすい情報提供に取り組みます。

取り組み内容1：公共交通に関する利用案内の充実

- 町内外からの利用者に対して町内の公共交通への乗継や利用案内を強化するため、日向新富駅構内や待合室において案内看板やポスター等を設置することで充実化を図ります。
- 公共交通を普段から利用しない方も、町内の公共交通に関する情報として運行情報(時刻・バス停位置など)や利用案内等を、わかりやすく・目に触れる機会を創出するために、広報誌や地区回覧等を通じて、公共交通に関する情報発信に取り組みます。



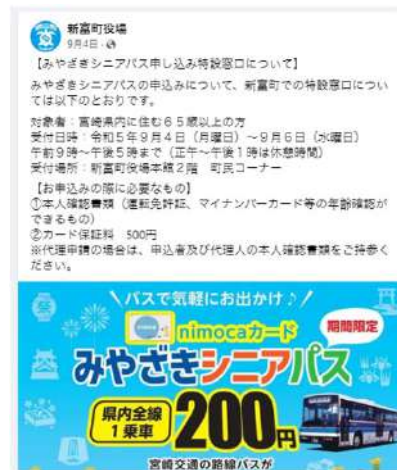
▲日向新富駅 駅舎内

取り組み内容2：町のホームページ等による情報環境の強化

- 町内の公共交通を初めて利用する方や来訪者に、“時刻”や“バス停位置”等がいつでもどこでも入手しやすい情報環境を整備するため、主要拠点においてバスロケーションシステムに接続する二次元コードの掲載や町のホームページによる利用案内を行うとともに、イベントの告知と併せてSNS等による情報発信・マップ等の掲示による情報提供等を行います。



▲MaaSウェブアプリ「move!かすがい」
出典：愛知県春日井市



▲新富町役場のFacebook

実施主体

新富町

事業スケジュール

取り組み内容1

取り組み内容2

R6年度

R7年度

R8年度

R9年度

R10年度

検討

順次実施・適宜見直し

検討

順次実施・適宜見直し

事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開

取り組みの方向性

○移動手段の選択肢として自家用車を中心とする暮らしから、公共交通へ転換を図るため、外出先となる施設関係者との関係構築に取り組むとともに、施設・公共交通の双方に効果のある利用促進策を推進します。

取り組み内容1：沿線施設等と協力した情報発信、お出かけ企画の推進

- 町民が日常生活で利用する買い物・通院先の施設内に公共交通ガイドブックの設置や、施設関係者の協力のもと利用案内を周知するなど、公共交通に関する情報発信の強化に取り組みます。
- 公共交通の今後の利用を考えるきっかけとして、実際に公共交通を使った買い物などのお出かけ企画や、通院やリハビリ等と公共交通の利用を連携した取り組みなど、利用者層に合わせた利用促進企画を展開します。



▲お買い物キャンペーン
出典：滋賀県大津市

取り組み内容2：町内・町外のイベントや行事における公共交通の利用促進

- 本町にはテゲバジャーロ宮崎やヴィアマテラス宮崎の活動拠点となるスタジアムがあり、試合の開催に伴い町外からの観戦客が訪れることがあります。
このようなイベントや行事における来訪者の需要に合わせて、臨時便の運行やコミュニティバス及び乗合タクシーの運行時間・台数の見直しなど、交通事業者と協議を重ねたうえで試行的な運行を検討します。
- イベントに公共交通を利用した方への特典付与など、公共交通を利用する動機付けを図る利用促進策を推進します。町民に向けた特典だけでなく、来訪者の利用も見込んだ利用特典について検討します。



▲特典付き乗車イベント
出典：大阪府箕面市

実施主体

新富町/バス・タクシー事業者/民間施設管理者等/町民

事業スケジュール

取り組み内容1

取り組み内容2



事業 8

他分野との連携による横断的な取り組みの促進・町民協力による検討体制の構築

取り組みの方向性

○町民や来訪者に鉄道やバス等の公共交通を使ってもらう目的づくりとして、他分野と連携した利用促進策を進めるとともに、町民自らが地域公共交通を作り上げていくための取り組みを推進していきます。

取り組み内容1：福祉・観光関係者等と連携した公共交通の利用促進

- 普段から自家用車を運転される高齢者や運転免許を持っている後期高齢者、運転に不安がある方を中心に、福祉関係者と協力し、高齢世帯が集中している地域などで免許返納制度や返納特典、更には代替手段として乗合タクシーの利用案内など説明する機会を設け、公共交通を利用するきっかけづくりを推進します。
- 既存公共交通の維持・活性化に向けて、産業振興課や観光関係者等と連携して、バス旅などの公共交通を使って観光できるおすすめモデルコースの作成や、関連施設や公共交通の特典付き町内散策パックなど、他事例等を踏まえて、本町において望ましい取り組みを検討し展開します。



▲公共交通パンフレット(公共交通を利用したお出かけコース)

出典：愛知県東浦町

取り組み内容2：意見交換会の開催

- 普段から公共交通を使っている方と普段は自家用車を使用している公共交通を利用していない方の双方が参加する意見交換会を開催します。自分たちで“使い勝手の良い”公共交通の形態、公共交通の必要性や守り方を考える意見交換会を開催し、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り組みを進めていきます。



▲ 地元住民の意見交換会 (宮崎県延岡市)

実施主体

新富町/観光・福祉等関連部署/町民

事業スケジュール

取り組み内容1

取り組み内容2



05 計画の推進

1. 事業スケジュール(全体)

- 本計画期間である令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028)年度にそれぞれの事業を進行していき、社会情勢等に応じた事業内容の見直しなどを適宜行っていきます。

表 事業スケジュール

計画目標		実施時期					
実施事業		取り 組み	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
目標1：広域的なネットワークの持続・活性化							
事業1 JR日豊本線の運送サービスの利便性向上	1	●	導入検討	●	導入	→	→
	2	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
事業2 広域連携による幹線バスの維持	1	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
	2	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
目標2：利用実態に応じたサービスの最適化							
事業3 町内の補完的な交通手段の維持	1	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
	2	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
事業4 持続可能な地域公共交通の構築	1	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
	2	●	検討・導入	●	適宜見直し	→	→
	3	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
目標3：公共交通を利用した生活移動の普及							
事業5 公共交通の利用環境改善と強化	1	●	検討・施工	●	供用開始・適宜見直し	→	→
	2	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
事業6 町内の公共交通に関するわかりやすい情報提供	1	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
	2	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
目標4：多様な関係者と共創できる体制の構築							
事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開	1	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
	2	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
事業8 他分野との連携による横断的な取り組みの促進・町民協力による検討体制の構築	1	●	検討	●	順次実施・適宜見直し	→	→
	2	●			毎年実施(1回/年)	→	→

2. 計画の推進体制

- 本計画の推進に当たっては、交通政策基本法の第6条(連携等による施策の推進)にのっとり、「町民」「交通事業者」「新富町」が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。また、計画で推進する多様なパートナーとの連携では、“町民”という形だけではなく「施設関係者」「民間企業」「他分野の関連部局」などのそれぞれの立場から連携協力を得て、持続可能な地域地域公共交通の構築を目指します。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

- 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

表 関係する主体と役割(それぞれで考えていくべきこと)

類型	主体	役割
活動主体	町民(居住者)	○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える(参画する)
	交通事業者	○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
	新富町	○公共交通の維持に向けた取り組みの支援、町民のニーズ把握 ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発など
連携主体	近隣市町村	○“町民”以外での受益者となる地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える ○公共交通の関係者と協力し、施設・公共交通の相互連携による利用促進企画などに参画する
	施設関係者	
	民間企業	
	他の関連部局	
	来訪者	○観光等で本町に来訪(関係)した際の移動時に積極的な公共交通の利用を考える

※事業の実施に応じて新富町地域公共交通会議と連携を図りながら実施するものとする

※施設関係者や交通事業者などとの協力が必要な事業については、適宜関係者と協議・調整を行うものとする

3. 事業推進の評価

- 事業進捗の評価は、新富町地域公共交通会議を中心として計画 PLAN・実行 DO・評価 CHECK・見直し ACTIONの実行サイクルに沿って計画5年目の全体評価を行います。
- 多様化する利用者ニーズに対応していくため、実施事業の個別評価を1年毎に行います。個別の評価結果については、新富町地域公共交通会議にて事業内容の修正やスケジュールの見直しを行い、計画目標年(2028年度)には計画達成状況の確認と更新を行います。

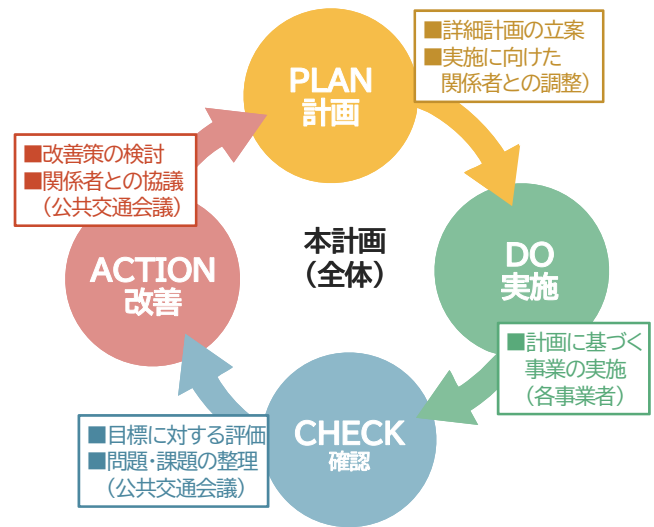


図 PDCAサイクルのイメージ

表 達成状況の評価方法

指標		単位	現状値(R5)	将来値(R10)	データの収集・目標の評価方法
目標1	日向新富駅における1日あたりの乗車人員	人/日	146	146以上	<<時期>> 毎年度評価 <<評価>> 交通事業者より輸送実績を確認
	新富町内のバス停における1日あたりの平均乗降客数	人/日	9.8	9.8以上	<<時期>> 計画最終年度評価 <<評価>> ICカード利用履歴を確認
目標2	コミュニティバスの利用者数	人/年	3,696	4,000以上	<<時期>> 毎年度評価 <<評価>> 各年輸送実績より確認
	乗合タクシーの利用者数	人/年	4,591	6,000以上	<<時期>> 毎年度評価 <<評価>> 各年輸送実績より確認
	利用登録者のうち利用したことない人の割合	%	50.0	50.0未満	<<時期>> 毎年度評価 <<評価>> 利用登録者の利用状況を確認
目標3	公共交通に関する情報発信の取り組み数	件	—	3以上	<<時期>> 計画最終年度評価 <<評価>> 情報発信に関する取り組みを確認
目標4	運転免許返納者数	人	34	34以上	<<時期>> 毎年度評価 <<評価>> 運転免許証返納者情報より確認
	他の分野と連携した利用促進事業の取り組み数	件	—	5以上	<<時期>> 計画最終年度評価 <<評価>> 交通以外の分野と協力した利用促進の取り組みを確認
	公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数	回	—	10	<<時期>> 計画最終年度評価 <<評価>> 啓発活動の取り組みを確認

〈計画期間全体の評価時期〉

- 計画期間全体の評価時期について示すとともに、補助制度と連動した月単位のスケジュールを以下に整理します。

表 計画期間全体の評価時期(PDCAサイクルの実施)

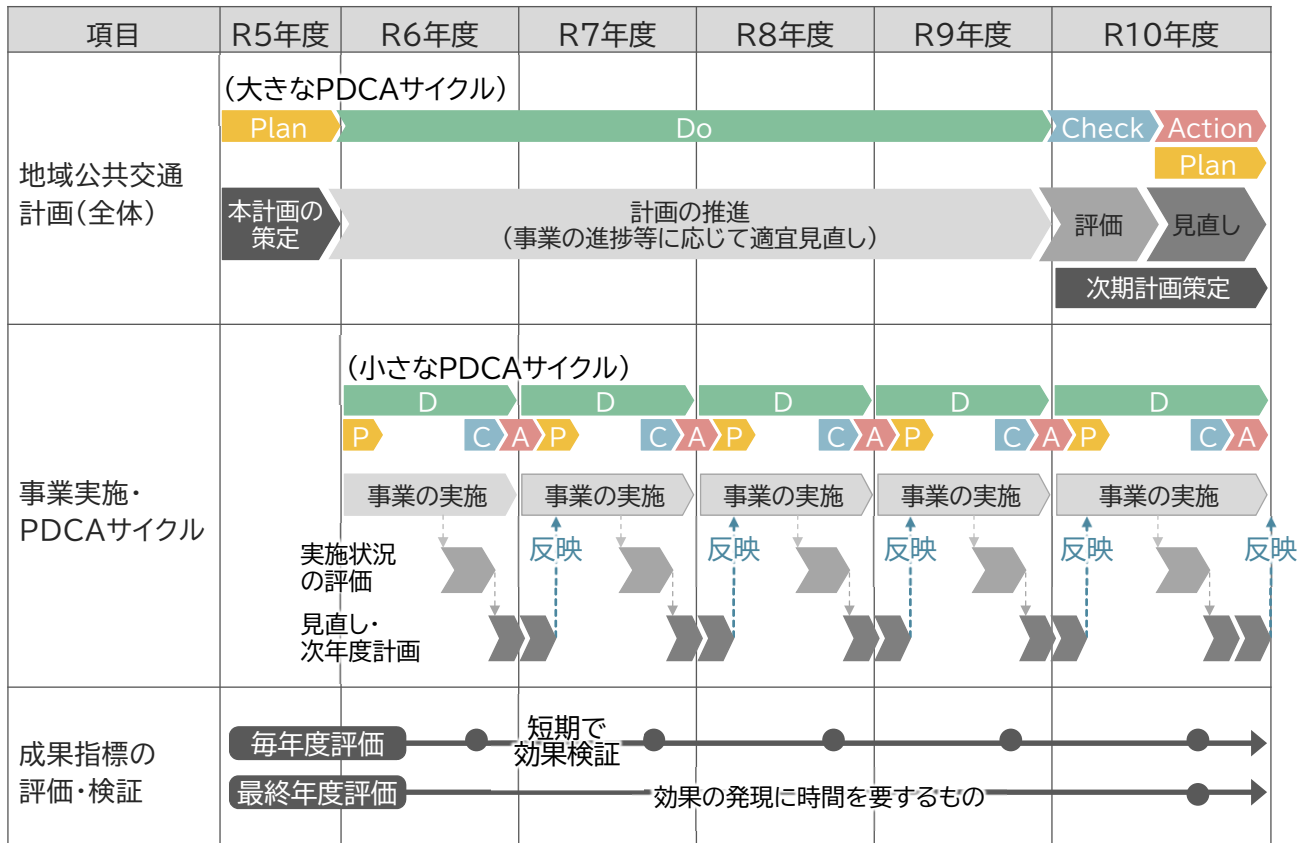
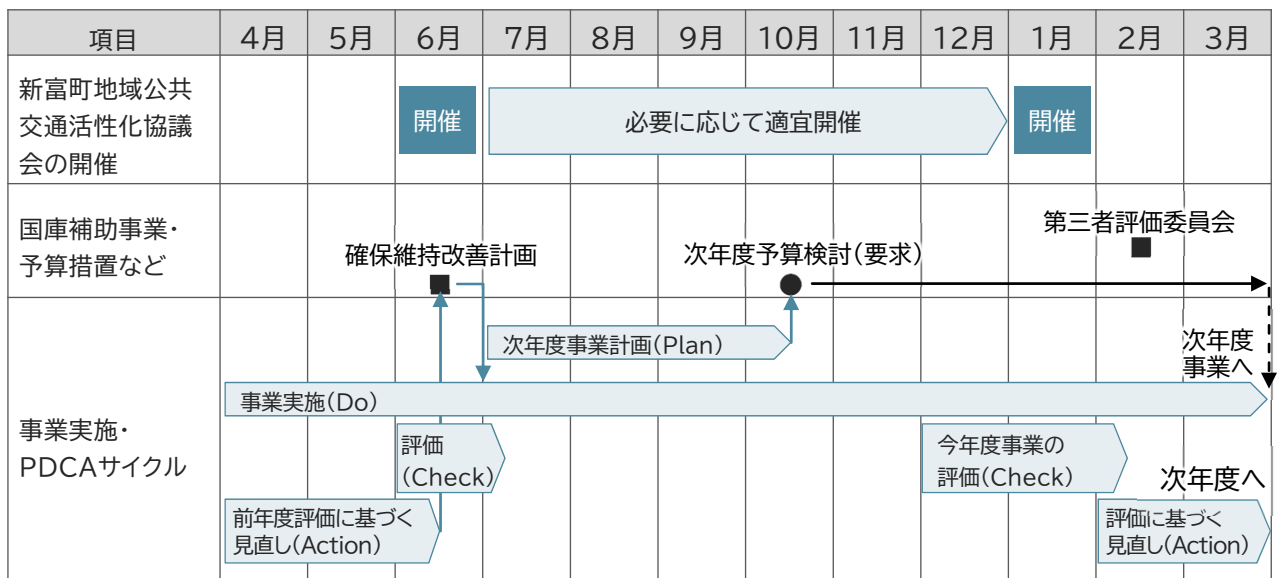


表 月単位のスケジュール(補助制度との連動化)



令和5年度 新富町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

	役職名等	氏名
新富町副町長	新富町副町長	出口 敏彦
一般乗合旅客自動車運送の代表	宮崎交通株式会社バス業務部 副部長	吉田 武
一般貸切(乗合)旅客自動車運送事業者の代表		
鉄道事業者	九州旅客鉄道株式会社宮崎支社企画運輸課 課長	橋倉 正人
社団法人宮崎県タクシー協会の代表	一般社団法人宮崎県タクシー協会西都児湯支部 支部長	後口 昌賢
社団法人宮崎県バス協会の代表	一般社団法人宮崎県バス協会 専務理事	上平 賢一
道路管理者又はその指名する者	国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所 副所長	安仲 努
道路管理者又はその指名する者	宮崎県高鍋土木事務所 所長	小倉 浩嗣
道路管理者又はその指名する者	新富町都市建設課 課長	岩村 伸夫
公安委員会	宮崎県警高鍋警察署 交通課長	桑水流 章文
住民又は利用者の代表	新富町区長会 会長	仲原 亨
住民又は利用者の代表	新富町老人クラブ連合会 会長	吉岡 喜徳
住民又は利用者の代表	新富町民生委員児童委員協議会 会長	倉永 誠
九州運輸局宮崎運輸支局長又はその指名する者	九州運輸局宮崎運輸支局 支局長	古賀 秀策
一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転手が組織する団体の代表	宮崎交通株式会社労働組合 執行委員長	高橋 章治
その他町長が必要と認める者	宮崎県総合政策部総合交通課 課長	佐野 晃浩
その他町長が必要と認める者	新富町商業協同組合 代表理事	吉野 大作
その他町長が必要と認める者	一般財団法人こゆ地域づくり推進機構 観光部門担当者	鈴木 伸吾
その他町長が必要と認める者	新富町社会福祉協議会 会長	土屋 良文
その他町長が必要と認める者	新富町福祉課 課長	比江島 信也
その他町長が必要と認める者	新富町産業振興課 課長	壺岐 進
事務局	新富町総合政策課 課長	有馬 義人
	新富町総合政策課 課長補佐	清 菜穂子
	新富町総合政策課 係長	小原 悠里
	新富町総合政策課 主事	遠藤 朝音

新富町地域公共交通計画

発 行 新富町

〒889-1493 宮崎県東児湯郡新富町大字上富田7491番地

発行年月 令和6年3月

電 話 0983-33-6012

F A X 0983-33-4862

編 集 新富町役場 総合政策課 企画政策係
