

---

# 門川町地域公共交通計画

---

令和5年（2023年）3月

《令和6年（2023年）1月 改訂》

宮崎県東臼杵郡門川町



---

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>第1章 計画の概要</b>                | <b>1</b>  |
| 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         |
| <b>第2章 公共交通を取り巻く現状と課題</b>       | <b>6</b>  |
| 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            | 10        |
| 3 町民の移動ニーズ・特性に関する課題             | 13        |
| 4 公共交通の利便性に関する課題                | 24        |
| 5 公共交通の持続可能性に関する課題              | 29        |
| <b>第3章 前計画に基づく取組の評価</b>         | <b>34</b> |
| 1 前計画の目標・施策の体系                  | 34        |
| 2 目標値の達成状況                      | 36        |
| 3 継続的に取り組むべき課題                  | 38        |
| <b>第4章 公共交通に関する基本的な方針</b>       | <b>40</b> |
| 1 まちの目指すべき将来像                   | 40        |
| 2 公共交通が果たすべき役割                  | 40        |
| 3 基本的な方針                        | 41        |
| 4 将来の交通ネットワーク                   | 43        |
| <b>第5章 計画の目標・目標を達成するための実施事業</b> | <b>46</b> |
| 1 計画の目標・目標指標（KPI）               | 46        |
| 2 実施事業の体系                       | 54        |
| 3 事業内容及びスケジュール・実施主体             | 55        |
| <b>第6章 計画の推進</b>                | <b>68</b> |
| 1 事業スケジュール（全体）                  | 68        |
| 2 計画の推進体制                       | 69        |
| 3 事業進捗の評価                       | 70        |

---



# 第1章 計画の概要

## 1. 計画策定の趣旨

### 1-1 計画の背景

#### 〈高齢者の移動手段として定着してきた乗合タクシーの運行〉

- 本町の最上位計画である「第6次門川町長期総合計画」に掲げられる将来像『日本一住みよい門川町』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、乗合タクシー、タクシーによる公共交通サービス、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旅客輸送サービスが提供されています。公共交通空白地域の解消として、平成29年10月より乗合タクシーの本格運行が開始しており、高齢者の日常的な外出における生活交通として定着してきています。地域の実情に合わせて乗合タクシーの停留所・ダイヤ・ルートの見直しなど、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。

#### 〈社会情勢の変化により公共交通サービスの維持・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。今後の高齢化により、自家用車を手放して（免許返納）公共交通の利用に移ることも想定されるため、公共交通サービスに対する需要が高まることが予想されます。現状は、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、運転士・車両不足の深刻化など、民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通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（以下、コロナ禍）の影響により、経営環境・業績の悪化で更なる路線の廃止やサービス縮小に拍車をかける事態に陥っており、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”で公共交通サービスを支えていくことが重要となっています。
- 町の厳しい財政・社会保障費の増大等が予想される中、現状のまま提供サービスを維持できない可能性が危惧されており、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの再構築が求められています。

#### 〈持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進〉

- 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、活性化再生法）」の一部が改正され、行政が中心となって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」を作成し、地域公共交通の活性化・再生が目指されています。本町は平成27年に「門川町地域公共交通網形成計画」を策定していますが、令和元年で計画期間満了を迎えたため、活性化再生法の改正趣旨を踏まえて「門川町地域公共交通計画」への更新、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの実現を目指す必要があります。

### 1-2 計画の目的

- 門川町地域公共交通網形成計画（前計画）に基づく取組の見直しを図るとともに、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”公共交通サービスの再構築を目指し、持続可能な公共交通サービスの姿を提示する「門川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

- 計画区域は、門川町全域と定めます。JR日豊本線や地域間幹線バスなどの市町村をまたぐ公共交通サービスは周辺市町村の方針との整合を図って取組方針を示します。
- なお、計画区域内には、運行費の国庫補助を受ける「町外との往来を目的とする地域間幹線系統」と「幹線に接続して町内での移動を目的とする支線系統（フィーダー）」が存在します。



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公共交通サービスの改善を図る期間を考慮したうえで、令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027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次門川町長期総合計画」を上位計画とし、同計画の将来像『日本一住みよい門川町』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「門川町都市計画マスタープラン」との整合を図りながら本計画を定めます。

〈上位計画〉

### 第6次門川町長期総合計画（2021～2030）

～日本一住みよい門川町～  
 〈公共交通の基本施策〉 **交通環境の整備**  
**地域の実情に応じた交通手段の確保**

〈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〉

- 門川町都市計画マスタープラン
- 門川町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン
- 門川町庁舎跡地活用基本構想



〈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）
- 前計画の取組評価・検証 など



## 門川町地域公共交通計画（2023～2027）

### 地域全体で守り育む公共交通サービスの実現

- 広域連携による幹線交通の持続・活性化
- 利用され続けるための公共交通サービスの充実
- 交通拠点の整備・機能強化
- 住民協力を含む多様な関係者との連携促進

図 門川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次門川町長期総合計画において、取組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・公共交通の取組を示します。

### 5-1 第6次門川町長期総合計画（2021～2030年度）

#### 基本理念：『日本一住みよい門川町』

生活基盤の整備、福祉や教育の充実、産業の振興などの政策に積極的に取り組んできており、その結果、防災行政無線整備事業、門川南スマートインターチェンジ整備事業などの主要なプロジェクト事業を整備完了し、「日本一住みよい門川町」の実現に向けて一歩一歩前進してきた。

#### 基本方針：町民一人ひとりが主役の町づくり

町民一人ひとりの考え方は異なっても、地元を想う気持ち、大切に思う気持ちは同じであり、自らが「かどがわの未来づくり」を意識し、まちづくりに積極的に関わっていくことが重要

#### 1. 快適生活のまちづくり

- 環境の保全 / ごみの適正処理 / 上下水道 / 町営住宅 / 都市計画 / 交通環境の整備 / 町民の安全確保
- 防災対策 / 情報化の進展に伴う環境整備 / 移住・定住の促進

#### 交通環境の整備の政策

##### 〈公共交通に関する方針〉

##### 1-6 交通環境の整備 (6) 公共交通機関

- ・鉄道交通は、利用者の利便性や快適性を高めるため、毎年、関係機関への要望活動を実施しており、今後も関係市町村と連携しながら整備を推進
- ・バス交通は、廃止路線代替バス運行に係る県補助金が令和元年10月以降は受給できなくなったことから、運行回数及び運行ダイヤの見直し、日向・東臼杵市町村振興協議会等の広域的な枠組みにおいて運行を継続し、路線の確保に努める
- ・乗合タクシーの運行により、交通空白地域における交通手段を確保

#### 2. 産業創造のまちづくり

- 農業の振興 / 林業の振興 / 水産業の振興 / 商業の振興 / 工業の振興 / 観光の振興

#### 商業・観光の政策

##### 〈商業に関する方針〉

##### ■目指す姿：商店及び商店街の魅力を高め、商業の活性化

- ・商業の育成、魅力ある商店街づくり、物流センターなどの整備、指導体制の整備、金融対策

##### 〈観光に関する方針〉

##### ■目指す姿：豊かな自然を活用した観光資源や自然環境との調和のとれた施設の整備や開発

- ・乙島及び遠見半島を中心とした観光振興、地域産業の観光的活用、観光ルートの確立
- ・交通体系の整備、道路観光案内、地域資源の保護と活用

#### 3. 心豊かなまちづくり

- 生涯学習・教育に参画するまちづくりの推進 / 社会を生き抜く基盤を培い、未来を担う人材を育む
- 教育の推進 / 教育を支える態勢や環境の整備・充実 / 文化の振興 / スポーツ・食育の推進 / 男女共同参画の推進

#### 4. 福祉・健康のまちづくり

- 地域福祉の推進 / 高齢者福祉の充実 / 障がい者福祉の充実 / 児童福祉の充実 / 配慮を必要とする世帯への支援 / 社会保障の充実 / 保健・衛生の充実

#### 5. 共に創るまちづくり

- 健全な行財政運営 / 開かれた町政の推進 / 広域行政 / 「町民一人ひとりが主役の町づくり」の推進

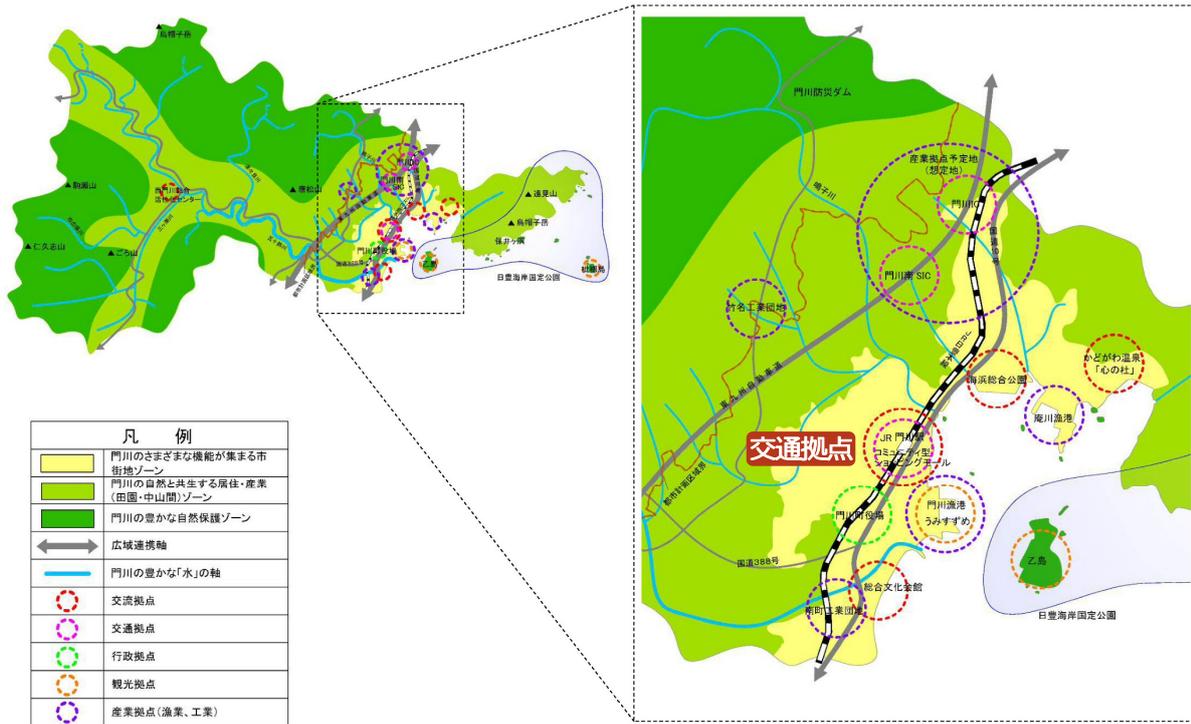
5-2 門川町都市計画マスタープラン（2015～2035年度）

〈まちづくりの基本理念〉

『日本一住みよいまち（門川）』を目指して  
～夢と希望に溢れた 人と自然にやさしいまちづくり～

〈まちづくりの将来目標〉

- ①町民・行政が協働でつくる安全・安心なまち
- ②広域的な視点に立った産業を創造するまち
- ③子供・孫の世代に夢や希望をつなぐまち
- ④門川の豊かな山・川・海を感じるまち



▲ 将来都市構造

〈土地利用の方針〉

○本町は延岡市・日向市と一体的な都市計画区域である日向延岡新産業都市計画区域内に位置付けられており、同区域では無秩序な市街化の防止と計画的な市街化の形成を目的として区域区分（線引き制度）を行っている。このことから本町では、建築活動が市街地内に集中し、無秩序な市街化が防止されている状況になっている。今後も無秩序な市街化を防止するとともに、日常生活に必要な機能を拡散せずに効果的に集約・強化した『コンパクトなまち（日常生活に必要な機能の集約・強化と居住地との連携）』を目指す。

〈都市施設（交通）の整備方針〉

公共交通に関する取組

○高齢社会の進展・交通弱者の増加によって、今後は更に公共交通機関の重要性が高まる。特に市街地外の地域においては、高齢者割合が今後更に増加することが予想されている。このことを踏まえて、幹線道路網の整備を図るとともに、**廃止路線における代替バス運行補助やバス利用促進事業**など、**日向・東臼杵市町村振興協議会などの広域的な枠組みにおいて継続して実施**し、路線の確保に努める。また、交通空白地域における交通手段の確保についても検討を進める。（※交通空白地域に乗合タクシーを導入）

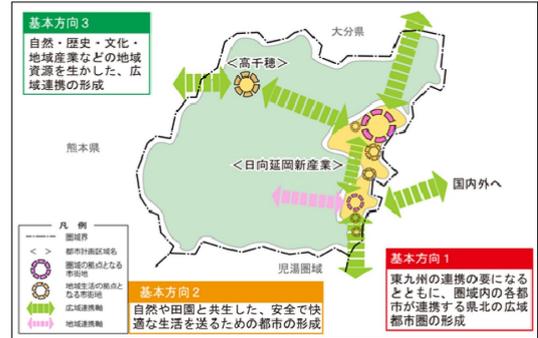
〈交通拠点の方針〉

○「JR 門川駅」や「門川IC」・「門川南スマートIC」といった本町の玄関口としての機能を有する拠点であり、特に門川南スマートICは、新しい本町の交通の要として十分な機能・効果の発現に努める。

### 5-3 東臼杵・西臼杵圏域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2022年）

#### 〈東臼杵・西臼杵圏域における都市づくりの基本方向〉

- ①東九州の連携の要となるとともに、圏域内の各都市が連携する県北の広域都市圏の形成
- ②自然や田園と共生した、安全で快適な生活を送るための都市の形成
- ③自然・歴史・文化・地域産業などの地域資源を生かした、広域連携の形成



#### 〈地域生活の拠点となる市街地〉 門川町国道10号沿線

○地域生活の拠点となる市街地は、商業・医療・福祉等の都市機能の集約を図りながら、周辺の市街地と相互に機能を連携・補完し、また、基幹産業である農林漁業、観光及び商工業が連携した、安全・安心・快適で、うるおいと気あふれる地域の特性を生かした市街地の形成を目指す。

#### 〈交通施設の基本方針〉

#### 公共交通に関する取組

○交通施設は、効率性、快適性、安全・安心のほかに、環境との調和を考慮し、道路、鉄道、空港、港湾が、効率的・効果的に役割分担した交通体系が確立されるよう、総合的・計画的な整備を推進する。地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにし、**まちづくりと連携した持続可能な公共交通網を形成**するため、交通事業者や地域住民、国、県、市町が一体となって取り組む「地域公共交通計画」の策定等を促進する。併せて、車から公共交通や徒歩への転換など、**都市交通の効率的・効果的な機能分担**を進めるため、モビリティ・マネジメント（MM）等の取組を推進する。

#### 〈主要な施設の配置の方針〉

#### 公共交通に関する取組

- 鉄道やバス路線等の利用促進を図り、**交通結節機能の強化等による利便性向上**に努める。
- 過疎化や高齢化の進行など、地域の実情に応じて**コミュニティバス等の活用や幹線バス路線との連携強化に向けた交通結節点の形成**を検討する。
- 日向・東臼杵地域（日向市、門川町、諸塚村、椎葉村、美郷町）では、平成29年5月に「地域公共交通再編実施計画」を策定しており、この計画に基づいて山間部と市街地間を結ぶ長大バス路線の解消や小型車両による快速型運行などに取り組み、持続可能な公共交通網の形成を図る。

### 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、庁舎跡地活用、福祉、介護など）では、拠点の整備や公共交通に関わる取組を位置付けており、他分野と一体となって取組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   |
|---------------------|---|
| 未来の門川ハッピースマイル戦力     | 交通<br>○近隣市町村と連携し、公共交通機関利用促進運動を行い、公共交通機関空白地域のサポート体制の充実を図るなど、住民の交通手段を確保し、安心して暮らせるきめ細やかな交通体系の構築に努める  |
| 門川町庁舎跡地活用基本構想（R4.3） | 拠点<br>○庁舎跡地の活用方向性として、門川町の魅力を高め、立地の強みを生かすことにより、人が集い、多様な交流が生まれる拠点<br>○交通の拠点となる場所として期待されている（アンケート結果） |
| 門川町地域福祉総合計画（R2.3）   | 交通<br>○地域公共交通のあり方の検討、公共機関のバリアフリー化   |
| その他介護・福祉の支援         | 支援<br>○70歳以上の高齢者を対象に、宮崎交通（株）が発行している「悠々バス」（高齢者用定期券）の購入費の半額を補助                                      |

## 第2章 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）、高速バス、路線バス（宮崎交通）、乗合タクシー、一般タクシーといった多様な交通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17便 / 宮崎方面16便*           |
| 高速バス                             | ひむか（延岡～宮崎）            | 6便/日（2021.3～運休中）             |
| 路線バス<br>（宮崎交通/<br>宮交タクシー）        | 日向-延岡線（イオンタウン日向～レーヨン） | 平日20便 / 土日祝14便               |
|                                  | 日向-小原線（イオンタウン日向～小原）   | 平日2便 / 土日祝0便                 |
| かどっぴー<br>タクシー<br>（門川町乗合<br>タクシー） | 牧山線 / 谷ノ山線            | 毎週月・水曜日 往路2便 復路2便            |
|                                  | 大迫・庵川線                | 毎週水曜日 往路2便 復路2便              |
|                                  | 竹名・中村線                | 毎週金曜日 往路2便 復路2便              |
|                                  | 中山・五十鈴線 / 大池・中山線      | 毎週火曜日 往路2便 復路2便              |
|                                  | 本町巡回線                 | 毎週月・火・水・金曜日<br>尾末方面3便 本町方面3便 |
|                                  | 三ヶ瀬線                  | 毎週月・水・金曜日 予約制                |

\*鉄道の便数は門川駅通過の普通列車(2022年8月時点)、路線バスの便数は2022年8月時点

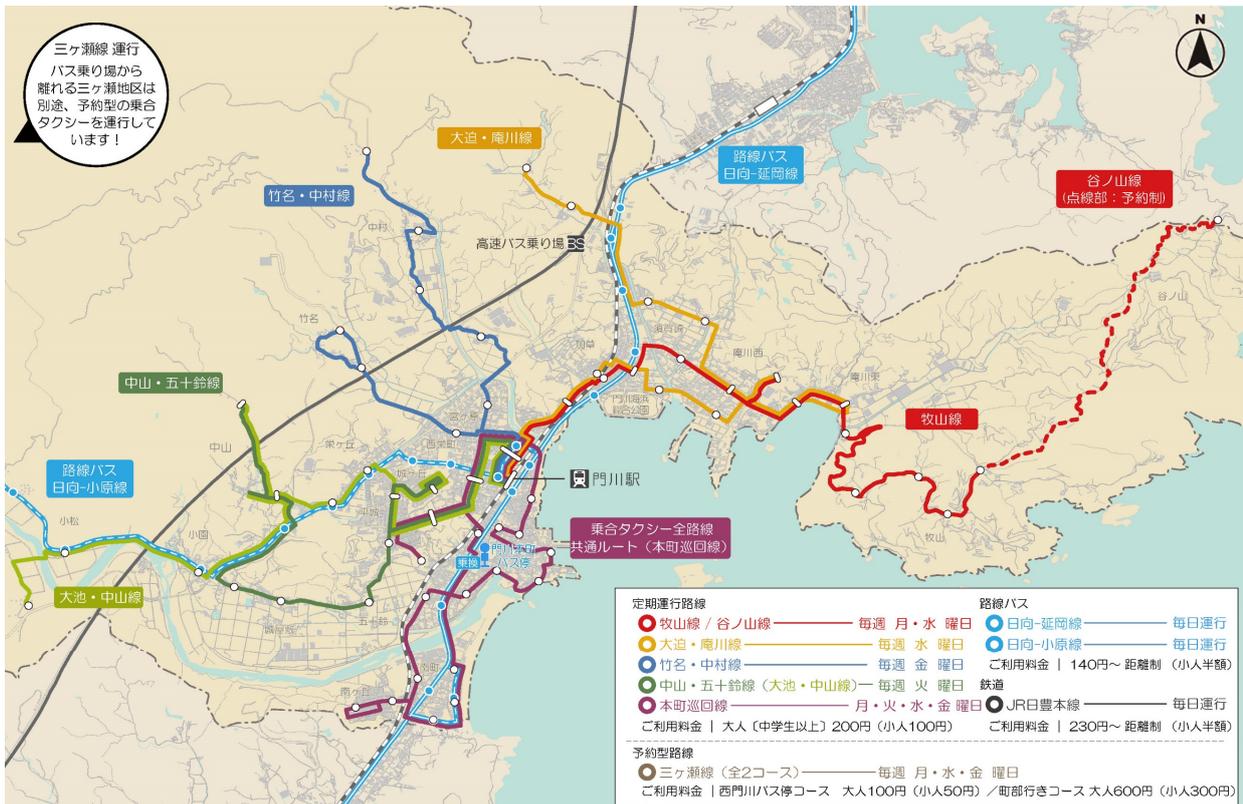


図 町内公共交通の運行路線図

### 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、本町には門川駅が立地しています。
- 利用状況はコロナ禍の影響もあり、R2年度まで減少傾向であり、町外・県外への広域移動を支える幹線として**既存公共交通サービスの維持が重要**になります。

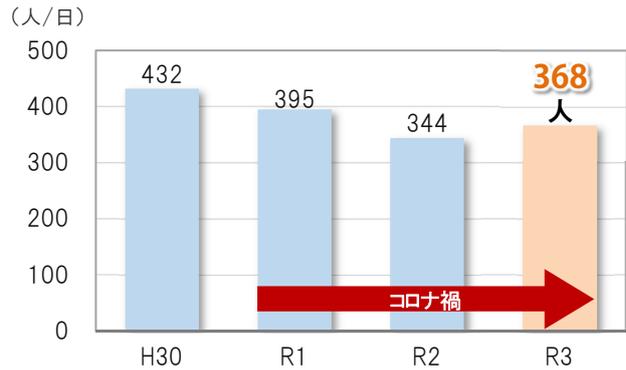


図 門川駅の乗車人員（1日あたり）

#### (2) 路線バス（宮崎交通・宮交タクシー）

- 延岡市～日向市、日向市～美郷町への移動を支える地域間幹線交通・廃止路線代替バスとして、計4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年間で概ね横ばい傾向にあり、廃止路線代替バスの日向～小原線は利用者数が大きく減少しています（減便の影響もある）。**幹線交通として運行維持に向けた路線の活性化が重要**になります。

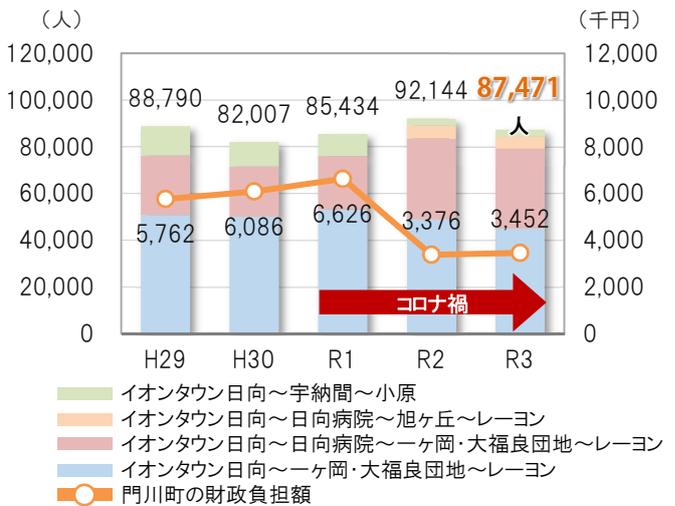


図 路線バスの利用実績

※各年10月～9月

#### (3) 乗合タクシー（かどっぴータクシー）

- 町の交通空白地域の解消を目的として、郊外部から町中心部までの移動を支える地域内交通である乗合タクシーが運行しています。H29.10の本格運行後は、一定の利用状況を獲得しており、新庁舎建設によるルートの変更や利用促進事業の展開などに取り組んできました。
- 高齢者の日常生活に必要な移動手段として、**乗合タクシーの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。

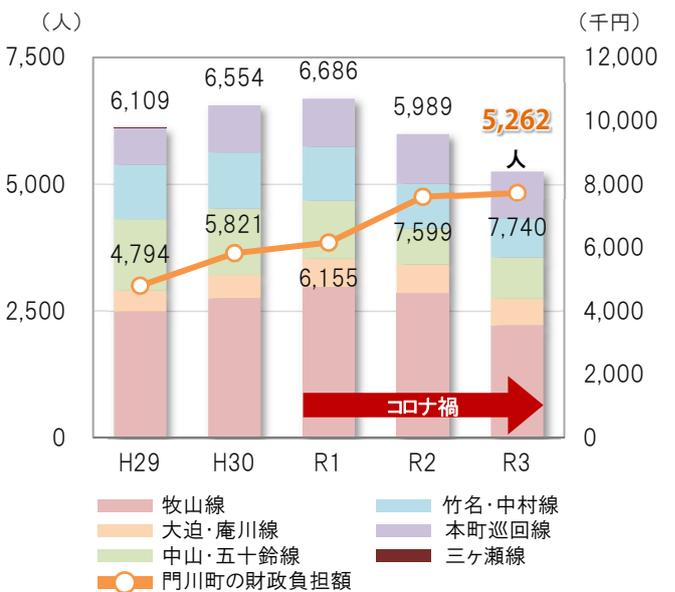


図 乗合タクシーの利用実績

※各年10月～9月

### 1-3 その他輸送資源

- 本町では、その他の輸送資源として、スクールバス（西門川地区から五十鈴小学校・門川中学校への通学）や施設送迎（かどがわ温泉心の杜）などの輸送サービスが存在します。

〈地域公共交通に関するこれまでの取組〉

- 平成27年3月に策定した門川町地域公共交通網形成計画において、『**交通弱者の日常生活をサポートする移動手段の検討**』として乗合タクシーの導入に取り組んできました。平成27年10月から**乗合タクシーの実証運行（第1期）**をスタートし、利用実績の分析や住民座談会を通じて、各路線の課題等を整理しました。平成28年10月には、それらの課題を踏まえて**乗合タクシーの実証運行（第2期）**をスタートし、利用促進として沿線地区での乗り方教室や買い物イベント等を実施してきました。そして、平成29年10月より本格運行となり、今では**高齢者の日常生活に欠かせない移動手段（生活交通）**として定着しつつあります。

年度

取組の内容

平成27年3月

門川町地域公共交通網形成交通計画の策定

- ・事業4：交通弱者の日常生活をサポートする移動手段の検討

平成27年10月

乗合タクシーの実証運行（第1期）2ヶ月間

- ・各交通空白地域を起点として門川駅周辺へ運行する地域内フィーダーシステムを設定、住民ニーズの高い商業施設や病院等を経由
- ・牧山線、竹名・中村線、中山・五十鈴線、三ヶ瀬線、本町巡回線

**運行路線のご案内**

各路線の点線(→)上で、あなは停留所以外でも乗降できます

**フリー路線**

10/1(木)運行開始～11/30(月)まで

町内全5路線が指定の曜日に運行

1乗車につき200円  
※1歳以上6歳未満は、乗車名につき1名まで無料(1歳未満は4名まで無料)

※本町巡回線と他の乗合タクシー路線の乗り換えは無料(乗務員にお申し付けください)

**ご利用料金**

1乗車につき200円

※1歳以上6歳未満は、乗車名につき1名まで無料(1歳未満は4名まで無料)

※本町巡回線と他の乗合タクシー路線の乗り換えは無料(乗務員にお申し付けください)

**往路** (牧山→尾木→加藤→用石場)

| バス停      | 1日目  | 2日目  |
|----------|------|------|
| 尾木子屋前    | 8:20 | 9:30 |
| 加藤山荘     | 8:21 | 9:31 |
| 加藤山荘     | 8:23 | 9:33 |
| 余蔵入口     | 8:24 | 9:34 |
| 尾川橋手前    | 8:28 | 9:38 |
| 尾川橋      | 8:29 | 9:39 |
| 尾川橋手前    | 8:30 | 9:40 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:32 | 9:42 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:35 | 9:45 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:36 | 9:46 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:37 | 9:47 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:38 | 9:48 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:39 | 9:49 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:41 | 9:51 |
| かどが湯温泉の杜 | 8:43 | 9:53 |

**帰路** (用石場→加藤→尾木→牧山)

| バス停     | 3日目   | 4日目   |
|---------|-------|-------|
| 門川町役場   | 11:20 | 13:20 |
| 尾川橋     | 11:22 | 13:22 |
| 門川駅     | 11:23 | 13:23 |
| サンシャルさの | 11:24 | 13:24 |
| グリヤード前  | 11:26 | 13:26 |
| 尾川橋     | 11:27 | 13:27 |
| 尾川橋     | 11:28 | 13:28 |
| 尾川橋     | 11:29 | 13:29 |
| 尾川橋     | 11:30 | 13:30 |
| 尾川橋     | 11:31 | 13:31 |
| 尾川橋     | 11:33 | 13:33 |
| 尾川橋     | 11:35 | 13:35 |
| 尾川橋     | 11:39 | 13:39 |
| 尾川橋     | 11:40 | 13:40 |
| 尾川橋     | 11:43 | 13:43 |

**往路** (竹名・中村線)

| バス停 | 1日目  | 2日目  |
|-----|------|------|
| 尾川橋 | 8:20 | 9:30 |
| 尾川橋 | 8:23 | 9:33 |
| 尾川橋 | 8:24 | 9:34 |
| 尾川橋 | 8:26 | 9:36 |
| 尾川橋 | 8:29 | 9:39 |
| 尾川橋 | 8:33 | 9:43 |
| 尾川橋 | 8:34 | 9:44 |
| 尾川橋 | 8:35 | 9:45 |
| 尾川橋 | 8:36 | 9:46 |
| 尾川橋 | 8:37 | 9:47 |
| 尾川橋 | 8:38 | 9:48 |
| 尾川橋 | 8:39 | 9:49 |
| 尾川橋 | 8:41 | 9:51 |
| 尾川橋 | 8:43 | 9:53 |

**帰路** (用石場→竹名・中村線)

| バス停   | 3日目   | 4日目   |
|-------|-------|-------|
| 門川町役場 | 11:20 | 13:20 |
| 尾川橋   | 11:22 | 13:22 |
| 尾川橋   | 11:23 | 13:23 |
| 尾川橋   | 11:24 | 13:24 |
| 尾川橋   | 11:26 | 13:26 |
| 尾川橋   | 11:27 | 13:27 |
| 尾川橋   | 11:28 | 13:28 |
| 尾川橋   | 11:29 | 13:29 |
| 尾川橋   | 11:30 | 13:30 |
| 尾川橋   | 11:34 | 13:34 |
| 尾川橋   | 11:37 | 13:37 |
| 尾川橋   | 11:39 | 13:39 |
| 尾川橋   | 11:40 | 13:40 |
| 尾川橋   | 11:43 | 13:43 |

**往路** (中山・五十鈴線)

| バス停 | 1日目  | 2日目  |
|-----|------|------|
| 尾川橋 | 8:20 | 9:30 |
| 尾川橋 | 8:23 | 9:33 |
| 尾川橋 | 8:24 | 9:34 |
| 尾川橋 | 8:26 | 9:36 |
| 尾川橋 | 8:29 | 9:39 |
| 尾川橋 | 8:33 | 9:43 |
| 尾川橋 | 8:34 | 9:44 |
| 尾川橋 | 8:35 | 9:45 |
| 尾川橋 | 8:36 | 9:46 |
| 尾川橋 | 8:37 | 9:47 |
| 尾川橋 | 8:38 | 9:48 |
| 尾川橋 | 8:39 | 9:49 |
| 尾川橋 | 8:41 | 9:51 |
| 尾川橋 | 8:43 | 9:53 |

**帰路** (用石場→中山・五十鈴線)

| バス停   | 3日目   | 4日目   |
|-------|-------|-------|
| 門川町役場 | 11:20 | 13:20 |
| 尾川橋   | 11:22 | 13:22 |
| 尾川橋   | 11:23 | 13:23 |
| 尾川橋   | 11:24 | 13:24 |
| 尾川橋   | 11:26 | 13:26 |
| 尾川橋   | 11:27 | 13:27 |
| 尾川橋   | 11:28 | 13:28 |
| 尾川橋   | 11:29 | 13:29 |
| 尾川橋   | 11:30 | 13:30 |
| 尾川橋   | 11:34 | 13:34 |
| 尾川橋   | 11:37 | 13:37 |
| 尾川橋   | 11:39 | 13:39 |
| 尾川橋   | 11:40 | 13:40 |
| 尾川橋   | 11:43 | 13:43 |

**本町巡回線** (月・金日運行)

| バス停 | 1日目  | 3日目  | 5日目   | 7日目   |
|-----|------|------|-------|-------|
| 尾川橋 | 7:45 | 9:25 | 11:40 | 13:20 |
| 尾川橋 | 7:48 | 9:28 | 11:43 | 13:23 |
| 尾川橋 | 7:49 | 9:29 | 11:44 | 13:24 |
| 尾川橋 | 7:50 | 9:30 | 11:45 | 13:25 |
| 尾川橋 | 7:51 | 9:31 | 11:46 | 13:26 |
| 尾川橋 | 7:52 | 9:32 | 11:47 | 13:27 |
| 尾川橋 | 7:53 | 9:33 | 11:48 | 13:28 |
| 尾川橋 | 7:54 | 9:34 | 11:49 | 13:29 |
| 尾川橋 | 7:55 | 9:35 | 11:50 | 13:30 |
| 尾川橋 | 7:56 | 9:36 | 11:51 | 13:31 |
| 尾川橋 | 7:57 | 9:37 | 11:52 | 13:32 |
| 尾川橋 | 7:58 | 9:38 | 11:53 | 13:33 |
| 尾川橋 | 7:59 | 9:39 | 11:54 | 13:34 |
| 尾川橋 | 8:00 | 9:40 | 11:55 | 13:35 |
| 尾川橋 | 8:01 | 9:41 | 11:56 | 13:36 |
| 尾川橋 | 8:02 | 9:42 | 11:57 | 13:37 |
| 尾川橋 | 8:03 | 9:43 | 11:58 | 13:38 |
| 尾川橋 | 8:04 | 9:44 | 11:59 | 13:39 |

**平城方面** (竹川駅→平城→町役場→尾木→門川駅)

| バス停 | 2日目  | 4日目   | 6日目   | 8日目   |
|-----|------|-------|-------|-------|
| 尾川橋 | 8:15 | 10:05 | 12:25 | 15:20 |
| 尾川橋 | 8:16 | 10:06 | 12:26 | 15:21 |
| 尾川橋 | 8:17 | 10:07 | 12:27 | 15:22 |
| 尾川橋 | 8:18 | 10:08 | 12:28 | 15:23 |
| 尾川橋 | 8:19 | 10:09 | 12:29 | 15:24 |
| 尾川橋 | 8:20 | 10:10 | 12:30 | 15:25 |
| 尾川橋 | 8:21 | 10:11 | 12:31 | 15:26 |
| 尾川橋 | 8:22 | 10:12 | 12:32 | 15:27 |
| 尾川橋 | 8:23 | 10:13 | 12:33 | 15:28 |
| 尾川橋 | 8:24 | 10:14 | 12:34 | 15:29 |
| 尾川橋 | 8:25 | 10:15 | 12:35 | 15:30 |
| 尾川橋 | 8:26 | 10:16 | 12:36 | 15:31 |
| 尾川橋 | 8:27 | 10:17 | 12:37 | 15:32 |
| 尾川橋 | 8:28 | 10:18 | 12:38 | 15:33 |
| 尾川橋 | 8:29 | 10:19 | 12:39 | 15:34 |
| 尾川橋 | 8:30 | 10:20 | 12:40 | 15:35 |
| 尾川橋 | 8:31 | 10:21 | 12:41 | 15:36 |
| 尾川橋 | 8:32 | 10:22 | 12:42 | 15:37 |
| 尾川橋 | 8:33 | 10:23 | 12:43 | 15:38 |
| 尾川橋 | 8:34 | 10:24 | 12:44 | 15:39 |

平成28年10月

乗合タクシーの実証運行（第2期）1年間

- ・前年の実証運行結果を踏まえて課題を抽出、住民座談会を通じて住民のニーズを運行計画に反映し、再実証運行を開始
- ・牧山線、竹名・中村線、中山・五十鈴線、三ヶ瀬線、本町巡回線



住民座談会の実施



住民座談会の実施

年度

取組の内容

平成28年10月

乗合タクシーの利用促進事業

- ・実証運行期間中に住民の方に利用してもらうために、公共交通ガイドマップの作成や乗り方教室の実施、朝市、健康づくり講座等の様々な利用促進事業を実施

門川町乗合タクシー乗車体験イベント

### まちへ一緒にお出かけしませんか？

新しい公共交通として運行がはじまった「門川町乗合タクシー」を使って、使ったことのない人にも安心してお出かけを楽しんで頂く乗り方教室を開催いたします。

**日時** 2月26日（日）開催

**料金** 参加費 無料 ※ご往路多  
参加費無料とさせていただきますが、乗合タクシーの運賃（400円）、お買い物の費用については、別途ご準備ください。

**申込** 参加をご希望の方は、先着順での申込み、または各自地域の区長様に知らせてください。  
お申し込み先 ☎ 0982-63-1140（門川町まちづくり推進課まで）

**イベント当日** 今回、事務局が皆様をお連れするのは、月に一度開催される「みんなと朝市」と済生会日向病院にご協力いただく「健康づくり講座」です。

7:24 乗合タクシー運行開始！  
～中府地区からスタート～

7:41 ～竹名地区にお迎え～

8:00 ① みんなと朝市 で買い物を楽しむ（うみずすめ前）

② “みんなと朝市”をご存知ですか？  
毎月第4日曜日開催。その場で新鮮な野菜や果物、お肉やお魚、お惣菜などが年中無休で売ります。民にも人気の「モダンうどん」など、盛りだくさんの「朝市の実験的市」をお楽しみいただけます。

～乗合タクシーで移動～ ¥500のクーポンあり

9:17 ③ あなたの健康度をチェック（済生会日向病院）

④ “地域の安心”を支える病院のご紹介（第1期）  
自らの心、地域の安心を支える病院が揃っています。今回はその一つ「済生会日向病院」にお伺いし、医師体験や健康チェック等、体験になったり医師と直接お話し（健康でま知識）をご紹介します。

～乗合タクシーで移動～ 均等のご紹介  
乗車体験、健康  
マメ知識など

11:27 ⑤ まちの施設をご紹介（町立図書館）

～乗合タクシーで移動～

12:30 イベント終了、各自ご自宅へ



買い物イベントの実施



乗り方教室の実施

平成29年10月

乗合タクシー（かどっぴータクシー）の本格運行

- ・実証運行結果を踏まえて路線の見直しを検討し、本格運行へ移行
- ・牧山線、大迫・庵川線、竹名・中村線、中山・五十鈴線、大池・中山線、三ヶ瀬線、本町巡回線

本格運行後は、利用実態の分析から住民ニーズに合わせた路線の見直しを実施（庁舎移転後のルート変更や乗り場の追加等）

令和4年【現在】

乗合タクシー（かどっぴータクシー）の本格運行中

- ・高齢者の日常生活に欠かせない移動手段として定着
- ・コロナ禍の影響もあったが利用者数は概ね横ばい傾向、乗合タクシーの導入による外出促進効果もみられる

本計画において、乗合タクシー利用者の目線に沿った見直しの検討、門川町の目指すべき地域公共交通の在り方を提示

## 2. 社会情勢の変化・地域特性に関する課題

### 2-1 人口減少・高齢化社会への対策

#### 今後は更なる人口減少、高齢化率の上昇が予測されます

- 本町は当面の間、人口の減少に加えて高齢化率の上昇が予想されています（R2時点で人口はH27年比で4.4%減少、高齢化率は3.9ポイント上昇）。今後の高齢化により、**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動手手段の確保・維持が重要**となります。
- 高齢化率の分布状況は、郊外部だけでなく町の中心部においても高い高齢化率（30%以上）となっており、高齢化社会に向けた公共交通サービスの重要性が高まっています。

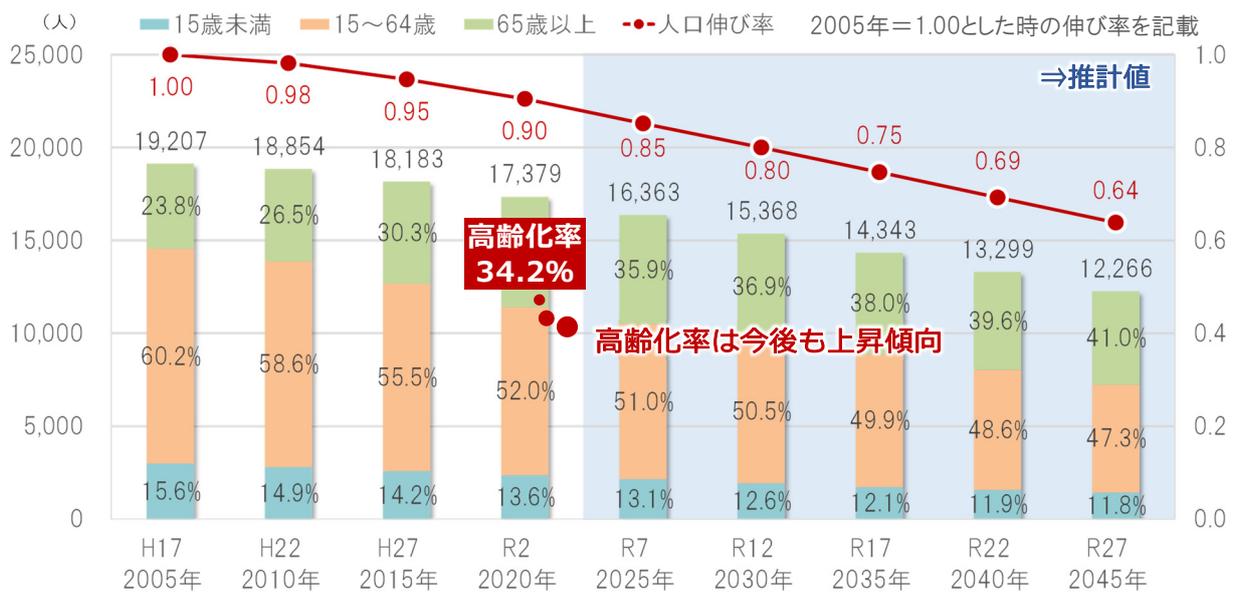


図 総人口の推移・年齢構成

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)

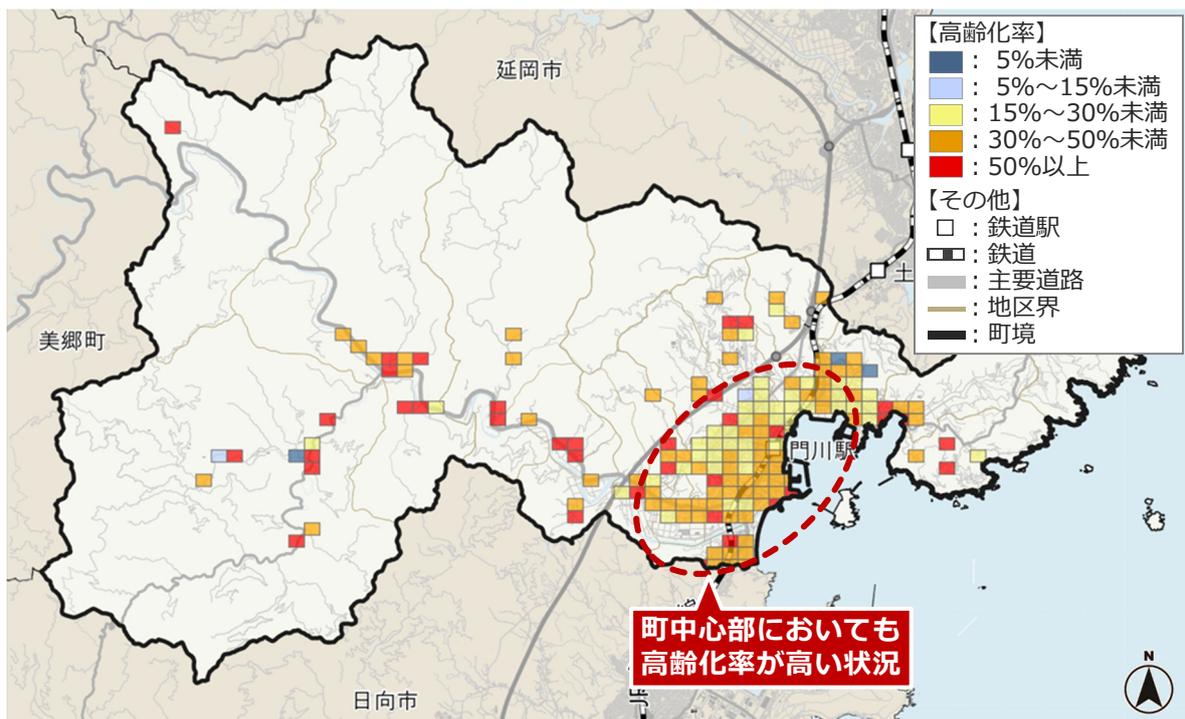


図 高齢化率の分布状況

出典：国勢調査人口メッシュ(R2)

## 2-2 免許自主返納に伴う交通弱者の増加

### 免許自主返納による交通弱者の増加が予想されます

- 本町においては、運転免許自主返納者数がH30からR3まで累計192人となっており、県全体でも毎年4,000～5,000人を推移しています。
- 本町では免許自主返納の特典として、かどっぴータクシーの乗車券20枚交付を行っています。今後は高齢化の進展に伴い、免許自主返納により自らの移動手段を持たない方が増加することが予想されるため、**交通弱者への対応と免許返納特典制度の継続と周知が重要**になります。



図 免許返納者数の推移

出典: 日向警察署、各年運転免許統計

### 〈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～

高齢化に起因する違反歴・事故歴のある75歳以上の高齢ドライバーを対象として、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 アフターコロナを見据えた新たな利用者の開拓

### 公共交通の利用者数は減少傾向、経営環境は悪化しています

- 宮崎県内における輸送人員・運送収入をみると、コロナ前の7～8割まで回復していますが、経営環境・業績は悪化、収支は厳しい状況に陥っています。今後の見直しにあたって、地域の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段など、**町民・行政・関係者が一体となって持続可能な公共交通サービスを提供していくことが重要**です。
- 本町の公共交通利用者数（P7参照）は、コロナ禍の影響もあり減少傾向にあります。コロナ前の100%水準まで回復することは困難であると予想されており、**アフターコロナを見据えた新たな利用者の開拓が重要**です。

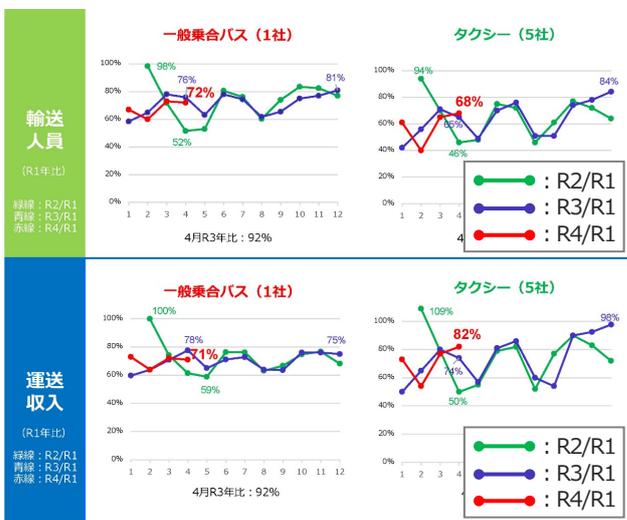


図 宮崎県内の輸送人員・運送収入

図 バス事業者による感染症対策の取組

出典: 九州運輸局公表資料

出典: 宮崎交通HP



### 3. 町民の移動ニーズ・特性に関する課題

#### 3-1 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7割を超えています

- 町民の自動車利用状況をみると、全体の73.7%は自分で運転して移動しており、そのうち高齢者が約7割を占めています。高齢者の事故増加などの問題も懸念される中で、**自家用車から公共交通への転換促進が重要**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、今後は更なる高齢化により高齢ドライバーの増加が懸念されます。

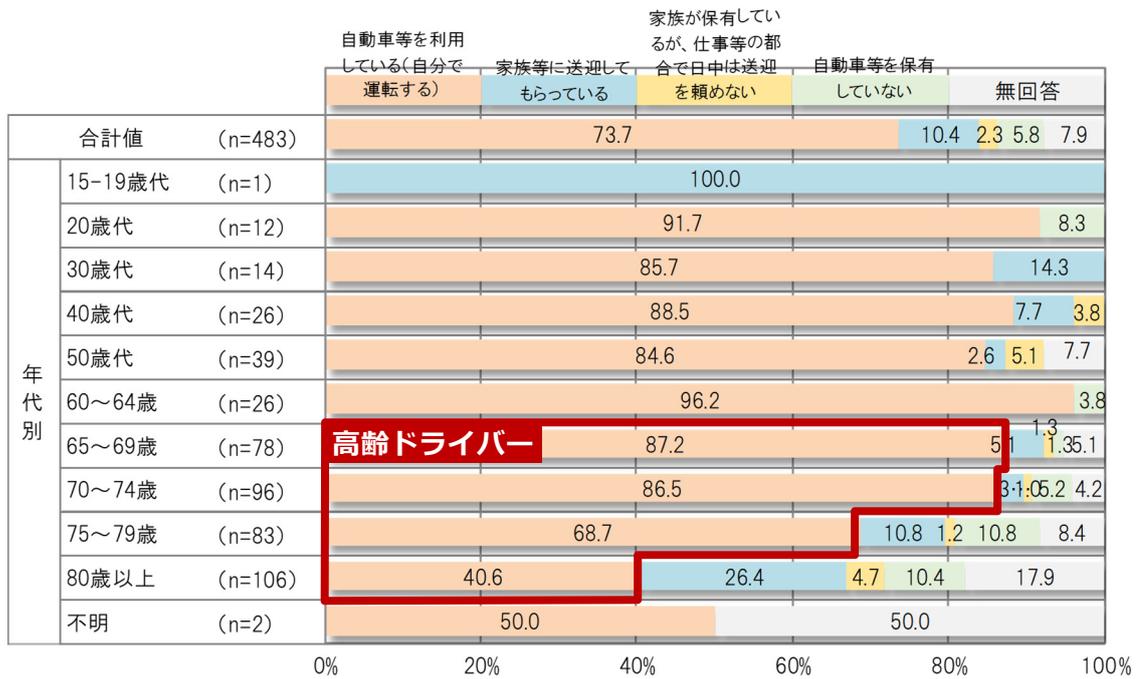


図 年代別の自動車利用状況 出典:R4町民アンケート調査

#### (2) 日常生活のために免許を手放せない高齢者

- 町民の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32.9%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」の回答が2割を占めています。

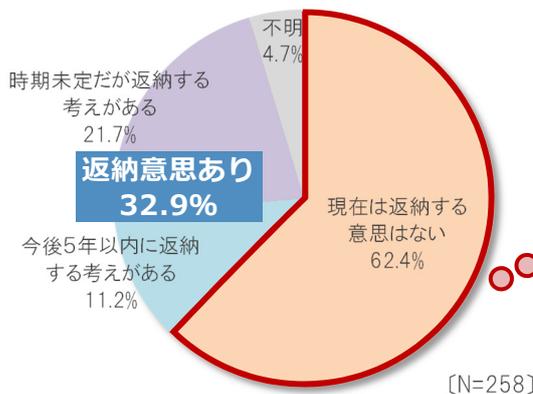


図 免許返納の考え (65歳以上の免許保有者)

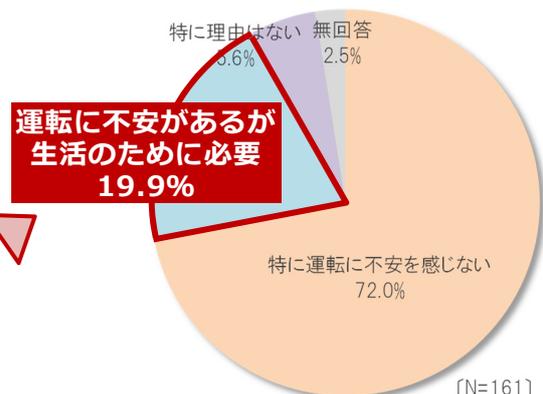
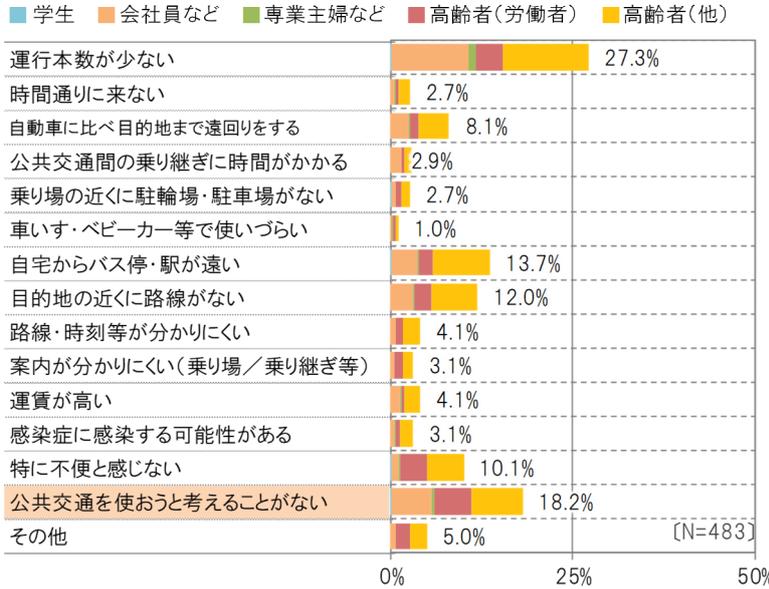


図 免許を返納しない理由 (免許返納意思のない人のみ)

出典:R4町民アンケート調査

(3) 公共交通に不便を感じる理由と将来への不安

公共交通に不便を感じる理由では、「運行本数が少ない」(27.3%)、「公共交通を使おうと考えることがない」(18.2%)が多くなっています。高齢者の意見では、今は運転できるが免許返納後の移動に不安を持つなど、将来への移動に対する不安を持っています。



〈高齢者の意見〉

- 高齢化率が高くなり、今後ますます公共交通の利用が多くなり、移動手段の確保が重要になると考える。
- いずれ年を重ねると、公共交通を利用する時がくると思うので、いつまでも運行してほしいと思う。
- 今のところ自分で車を運転しているのであまり困らないが、車に乗れなくなった時、買い物(スーパー)などの交通機関がないので困ると思う。

高齢者の将来への不安が懸念

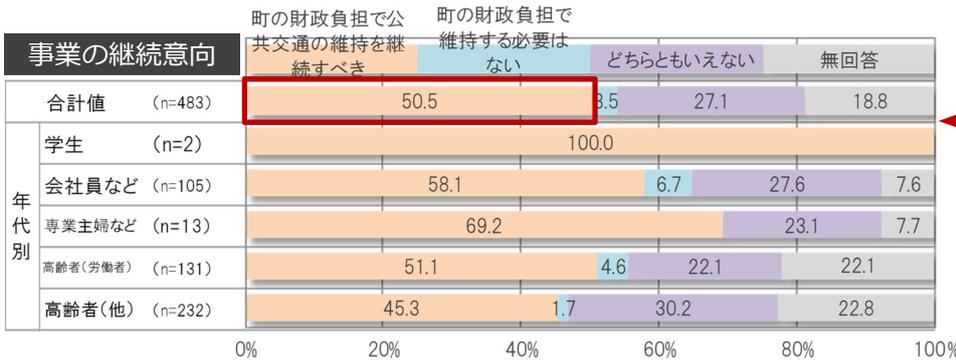
図 公共交通に不便を感じる理由

出典:R4町民アンケート調査

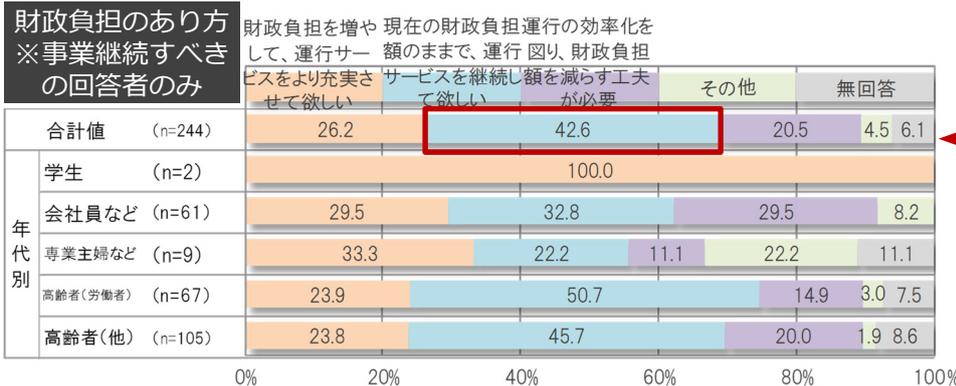
3-2 公共交通サービス事業の継続意向

公共交通事業の維持では、町民の約半数が継続意向を示しています

本町が財政負担している公共交通サービスの維持について、町民の50.5%が公共交通の維持を継続すべきとの意向を示しており、そのうち42.6%は現在の財政負担のままで運行サービスの継続を求めていることから、**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。



■ 全体の約半数が事業継続意向  
■ 若い世代(会社員や専業主婦など)の事業継続意向が高い状況



■ 現在の財政負担で公共交通サービスの継続意向が高い

図 財政負担に関する継続の意向とあり方

### 3-3 町民の生活行動に応じた提供サービスの充実

#### 目的別の生活行動に応じた公共交通サービスの充実が必要です

- 目的別の生活行動として、通勤・通学、買い物、通院ごとに移動の実態が異なるため、**町民の生活行動に応じた公共交通サービスの充実**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、約半数が町内に通勤・通学しており、そのほかは主に日向市と延岡市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%程度となっています。

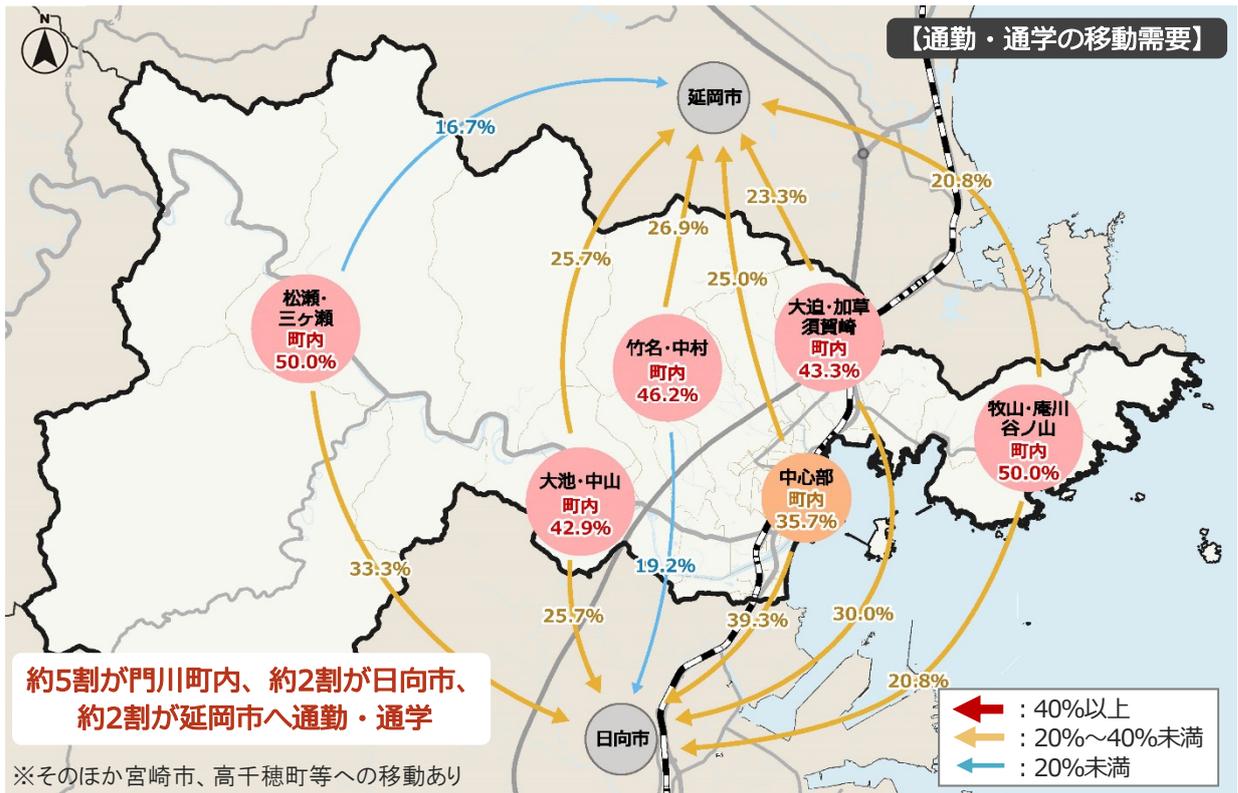


図 通勤・通学の移動需要

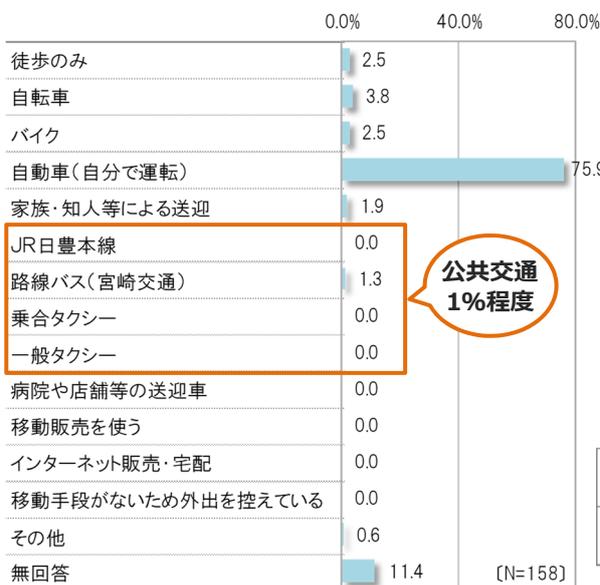


図 通勤・通学時の交通手段

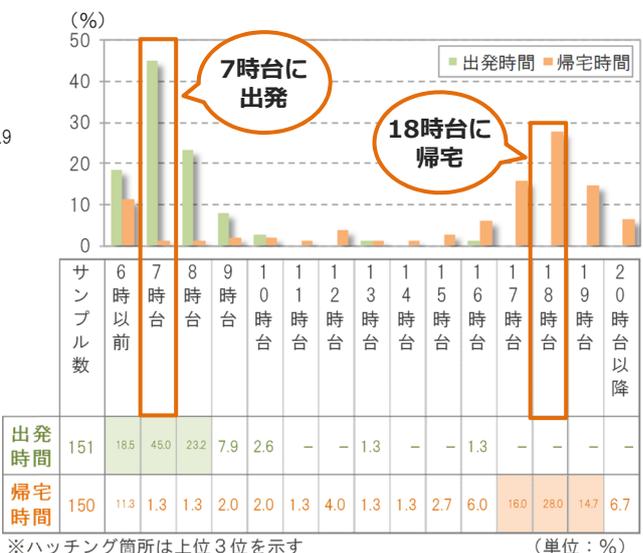


図 通勤・通学時の移動時間

出典: R4町民アンケート調査

(2) 買い物の生活行動分析

- 買い物の移動需要については、町民の約8割が町中心部、そのほかは日向市・延岡市に移動しています。交通手段については、自家用車の割合（4割）が最も多く、公共交通の利用割合は2%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。

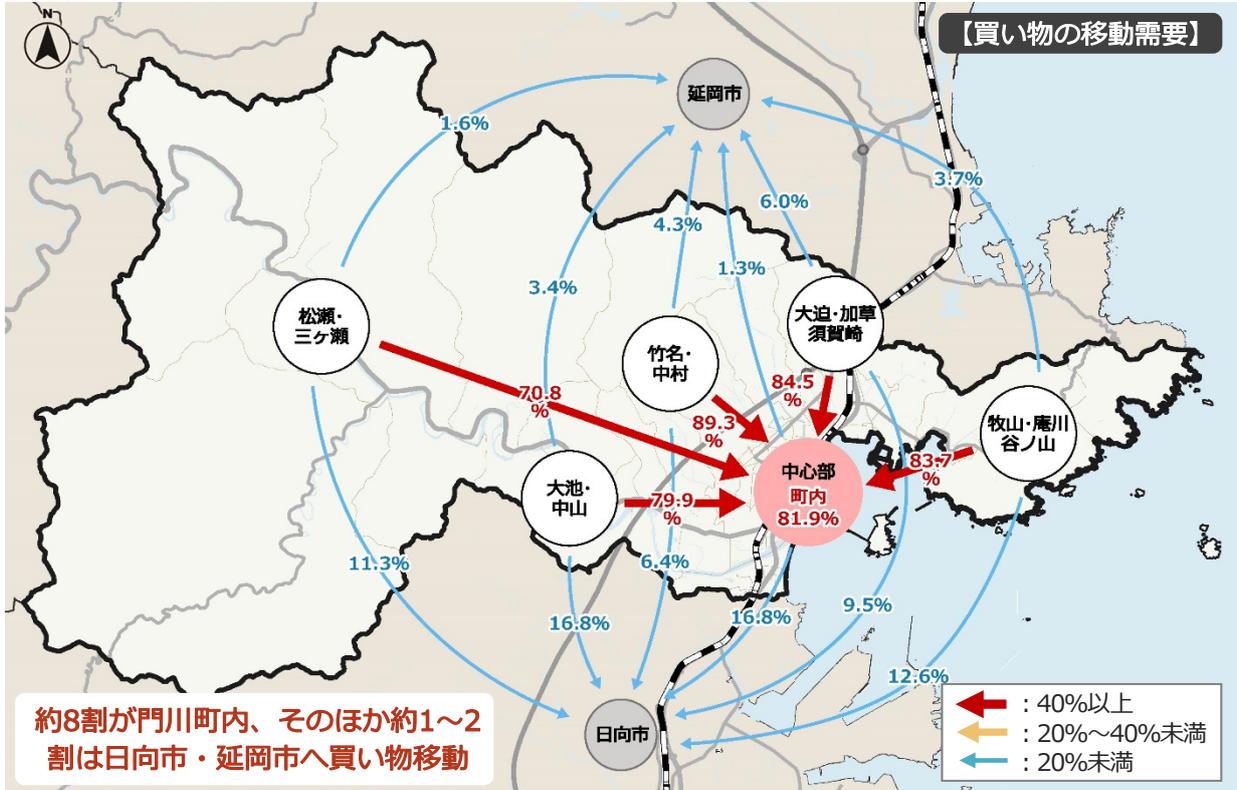


図 買い物の移動需要

〈町内の主な買い物施設〉

- サンシールさの(227票)
- ダイレックス門川店(201票)
- コスモス門川店(142票)

乗合タクシーの乗入等の  
利便性向上が必要

〈町外の主な買い物施設〉

- ナフコ日向店(70票)
- イオン延岡(23票)
- ミスターマックス日向店(11票)

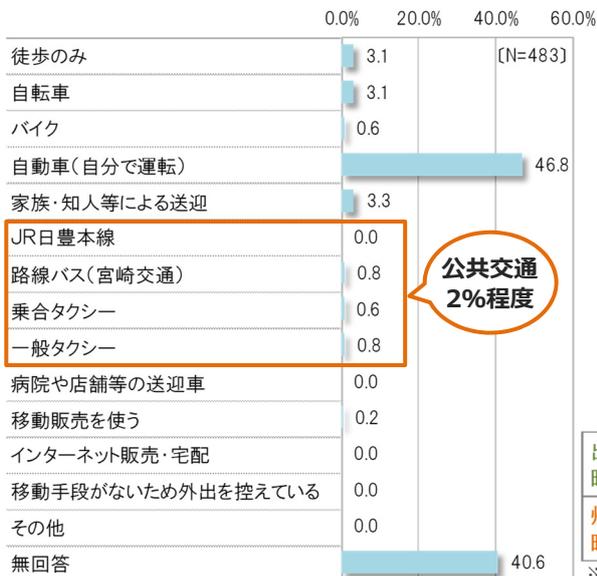


図 買い物時の交通手段

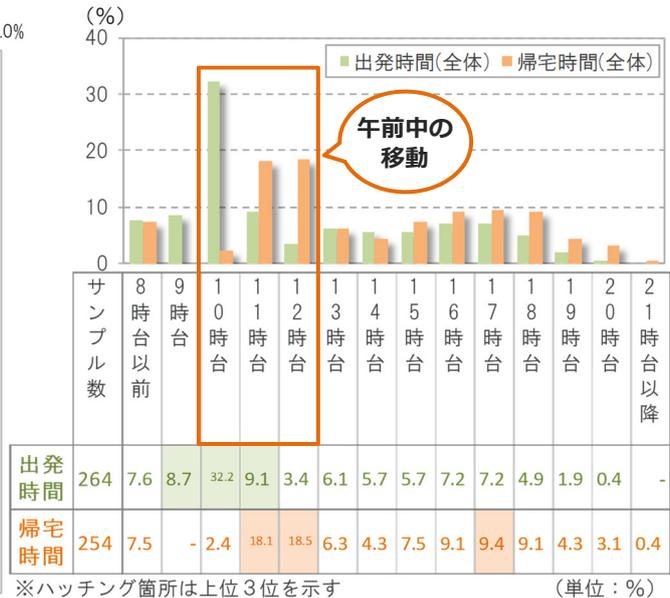


図 買い物時の移動時間

出典：R4町民アンケート調査

(3) 通院の生活行動分析

■ 通院の移動需要については、町民の約6割が町中心部、約3割が日向市、約1割が延岡市に移動しています。交通手段については、自家用車の割合（4割）が最も多く、公共交通の利用割合は2%程度となっており、外出時間は午前6～10時の時間で済ませる傾向にあります。

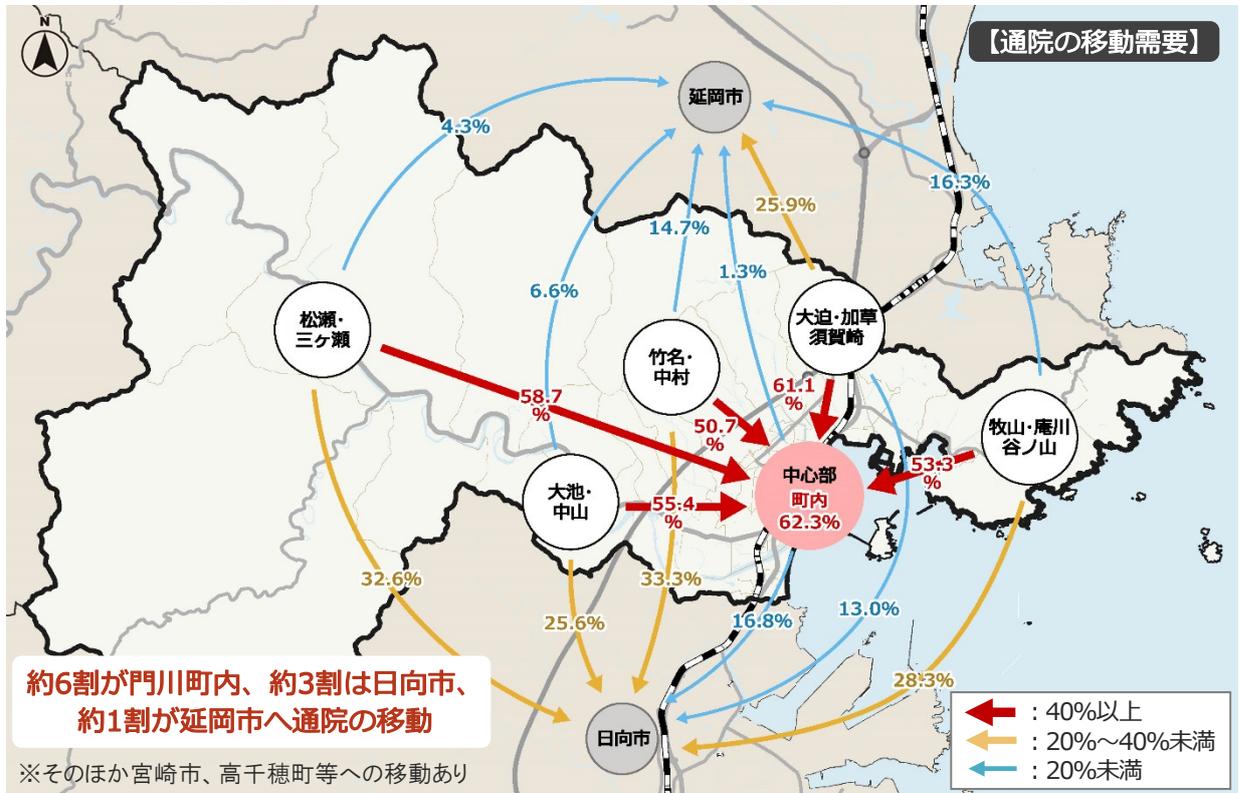


図 通院の移動需要

|   |                            |  |
|---|----------------------------|--|
| <p><b>〈町内の主な通院施設〉</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日向病院(106票)</li> <li>● 森迫胃腸科内科(53票)</li> <li>● 柴尾医院(36票)</li> </ul> | <p>乗合タクシーの停留所としてアクセス可能</p> | <p><b>〈町外の主な通院施設〉</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 千代田病院(日向市)(30票)</li> <li>● 尾崎眼科(延岡市)(23票)</li> <li>● 宮崎県立延岡病院(18票)</li> </ul> |
|---|----------------------------|--|

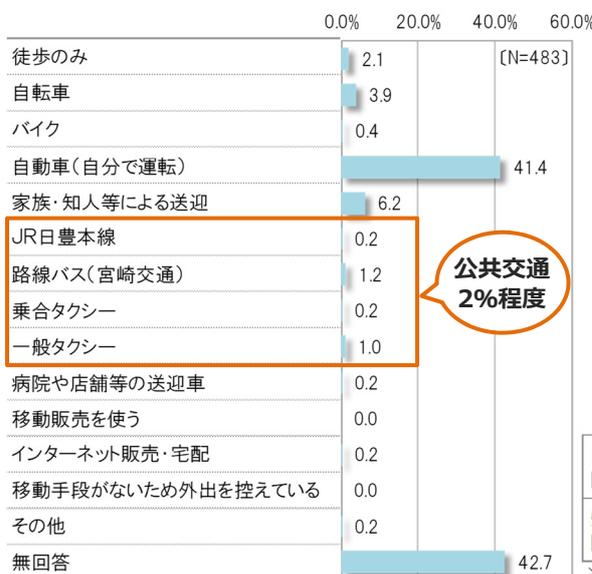


図 通院時の交通手段

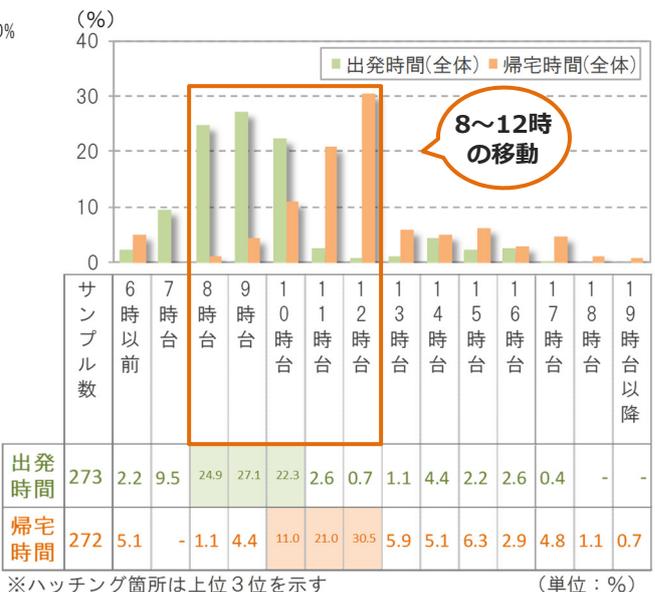


図 通院時の移動時間

出典: R4町民アンケート調査

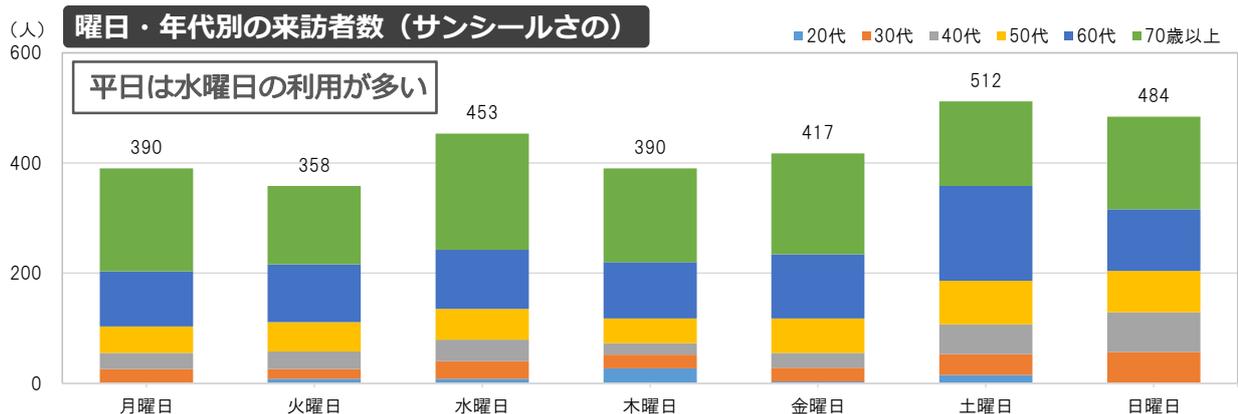
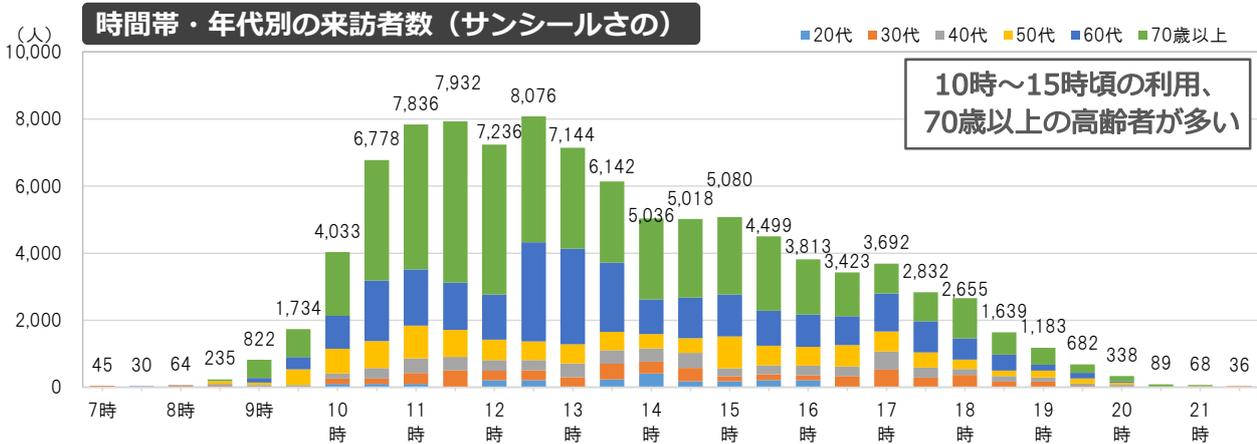
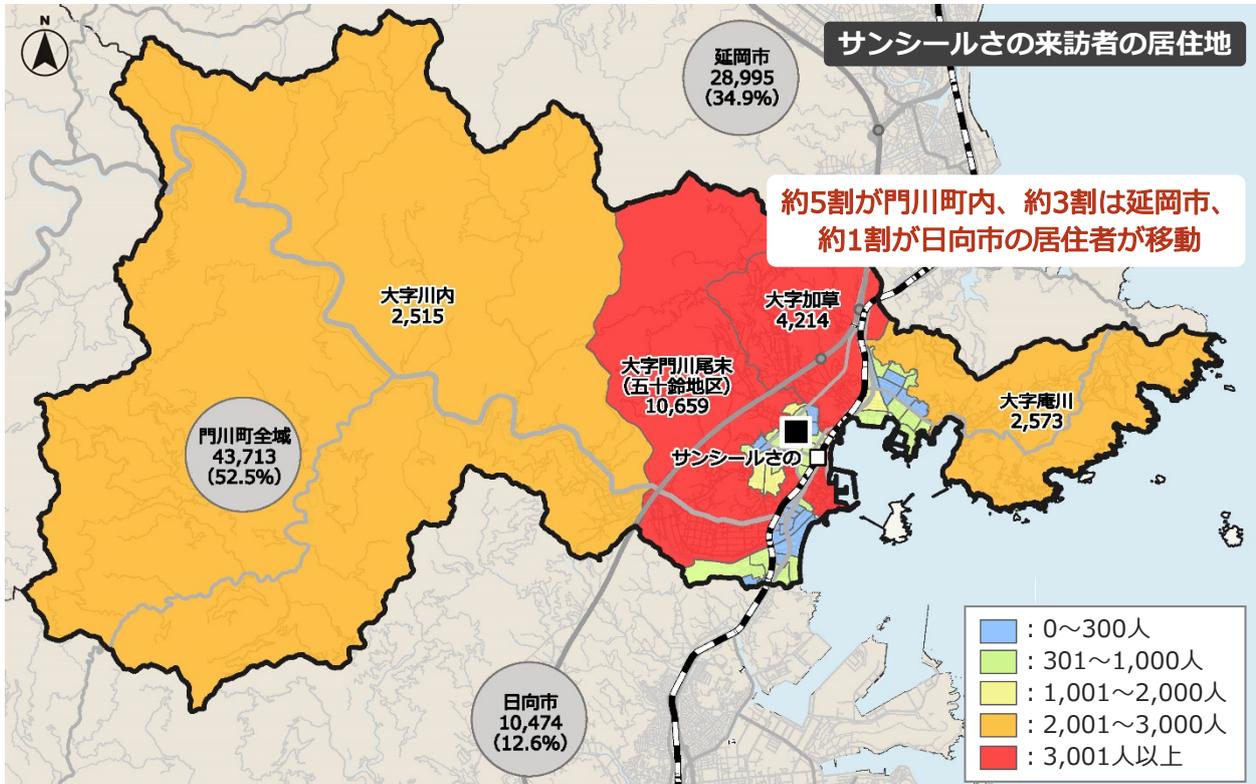
## 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

### 参考：人流データ分析による町内と広域移動実態の確認（サンシールさの）

分析条件

- データ分析の集計期間：2022年4月1日～2022年9月30日
- データ分析の時間帯：6時～24時
- データ分析の滞在時間：15分以上60分以下

※KDDIの人流データを活用



### 3-4 交通弱者への移動に関する対策

#### 乗合タクシー沿線地区においても交通弱者が存在しています

- 乗合タクシー沿線地区において、地区の区長へヒアリングを行い、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や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。

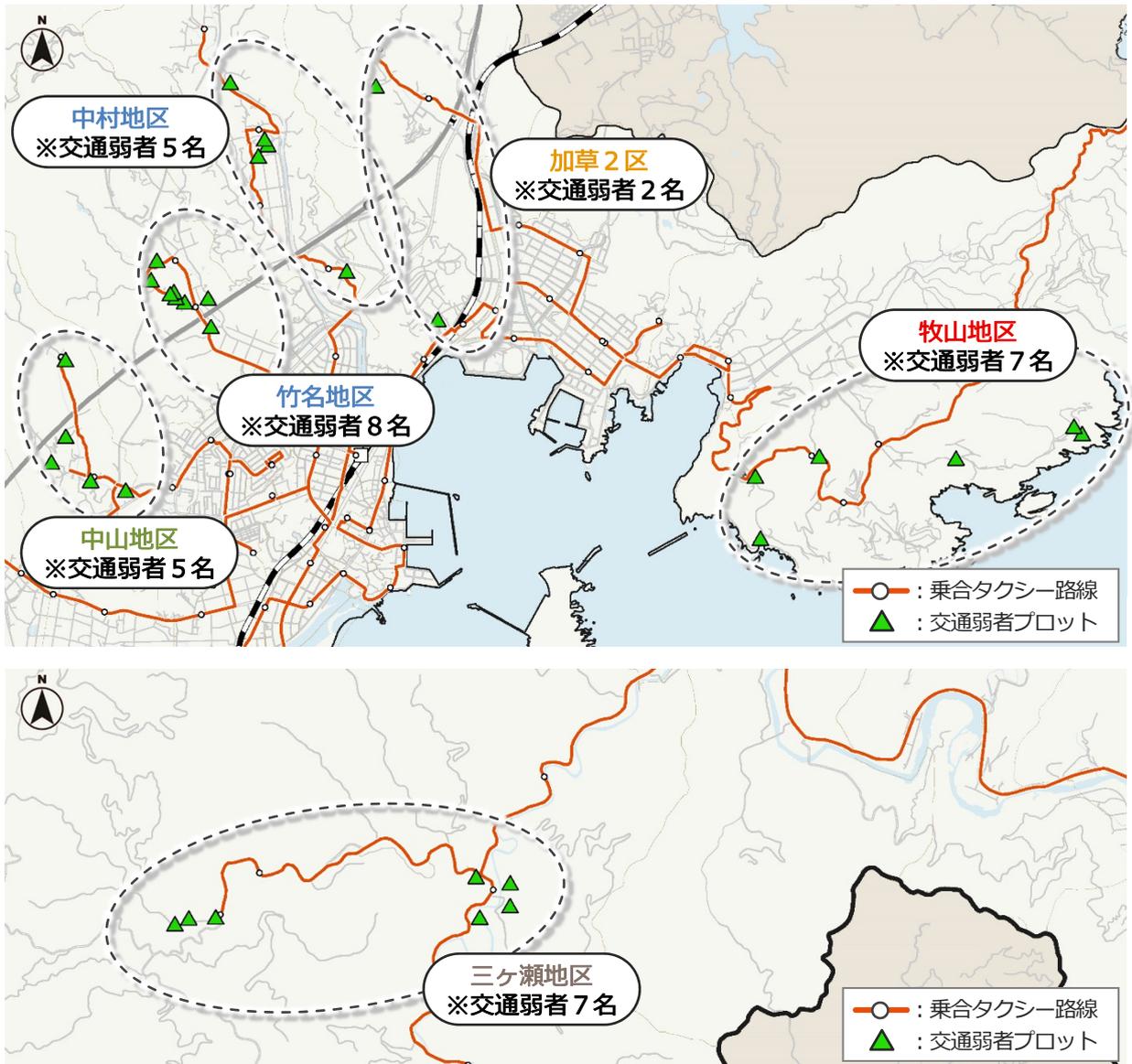


図 交通弱者のプロット図

#### 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

- 〈牧山地区〉 ➡ 80歳代が多く、**運転ができない・車を持っていない人**が多い。昼間は若い人が地区にいないため、乗合タクシーを利用する人が多い。
- 〈加草2区〉 ➡ 大迫停留所で乗車する人は少ない。車を所有しておらず、タクシーを利用している人もいる。
- 〈竹名地区〉 ➡ 家族で暮らしている人が多く、**移動に困っている人は少ない**。
- 〈中村地区〉 ➡ 地区から店まで2km程度のため、**80歳を過ぎても運転する人も多い**。今後は免許返納をする人が多くなる。**地域コミュニティが希薄**になっている。
- 〈中山地区〉 ➡ 乗合タクシーがなくても今は困らないが、今後困る可能性があるため、**乗合タクシーを存続させるために利用する人が多い**。
- 〈三ヶ瀬地区〉 ➡ **乗合タクシーで国道までしか行けないため不便**である。役場などに行くためには乗り換ええないといけない。現在、宮交バスを利用している人は少ない。

(1) 交通弱者の基本属性

- 交通弱者の基本属性では、主に80歳以上の割合（70.6%）が最も多く、家族構成は一人暮らし（38.2%）、子供と同居（32.4%）の割合が多くを占めている。

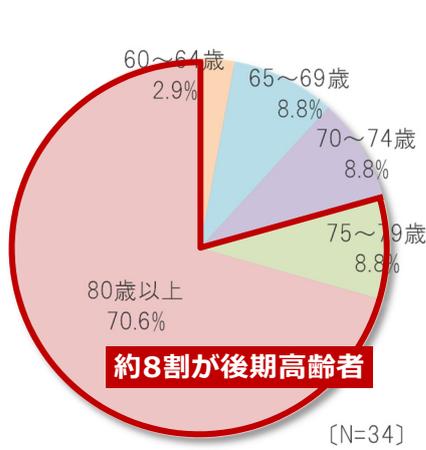


図 交通弱者の年代

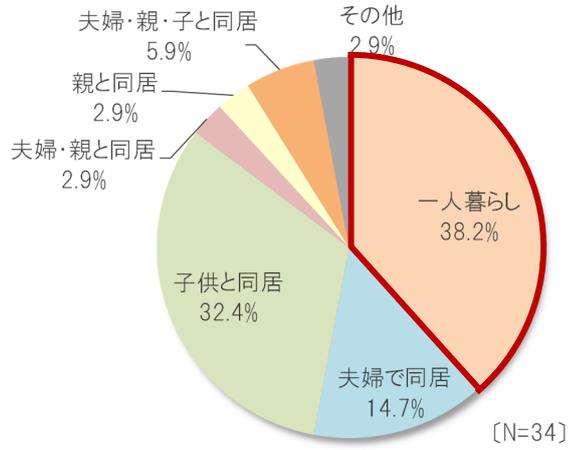


図 交通弱者の家族構成

(2) 普段の外出における交通手段

- 普段の外出における交通手段では自動車による移動及び、家族・知人等の送迎が最も多くなっており、高齢ドライバーの事故や家族等への送迎負担が懸念されます。

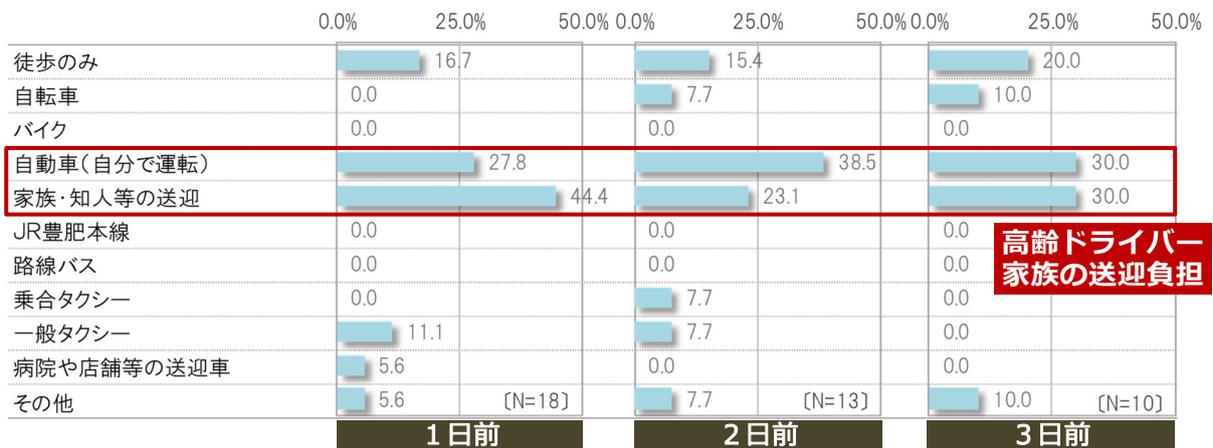


図 過去3日間の外出時における交通手段

(3) 乗合タクシーの認知状況・事業継続の意向

- 乗合タクシーの認知状況は、交通弱者の14.7%は使い方を知らないまたは存在自体も知らない状況です。今後は地域に必要なサービスとして事業の継続を期待しています。

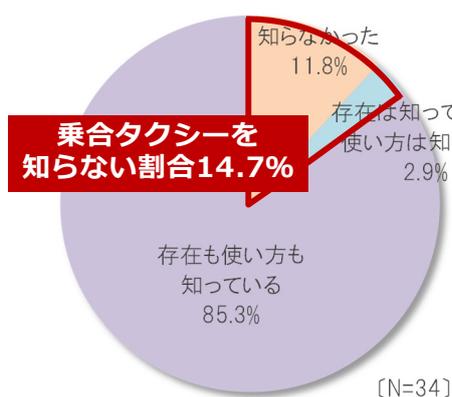


図 乗合タクシーの認知状況

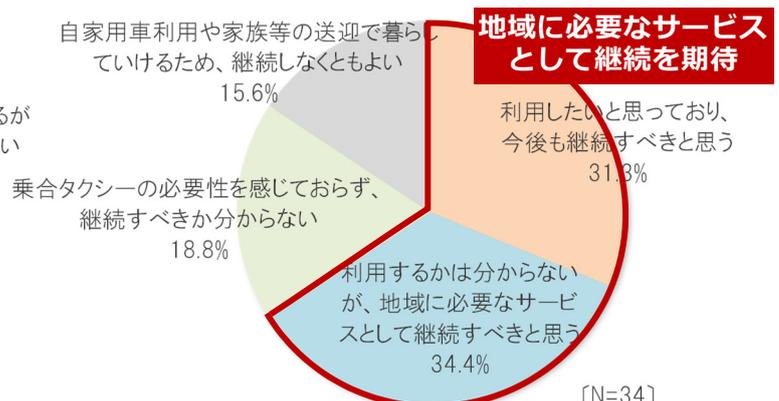


図 乗合タクシーの事業継続意向

出典：高齢者世帯訪問調査

### 3-5 交通拠点（JR門川駅）における乗り継ぎ利便性の向上

#### 鉄道⇔路線バス⇔乗合タクシーの接続向上が求められています

□ 町民ニーズとして、鉄道・バス等の乗り継ぎ利便性の向上が求められており、一部のダイヤでは乗り継ぎ時間に余剰があり、乗り継ぎしづらい状況になっています。また、駅までの移動手段として、家族や知人等の送迎に頼っている実態が存在しています。

#### (1) 公共交通の維持・利用向上に向けた有効な取組ニーズ

□ 町民ニーズのうち、公共交通の維持に向けた必要な取組として「鉄道・バス等乗り継ぎしやすい運行時刻の改善（32.9%）」や「駅・主要バス停で利用しやすい乗り場環境の整備（20.3%）」が多く挙げられ、**町民のニーズに合わせたサービス改善が重要**です。

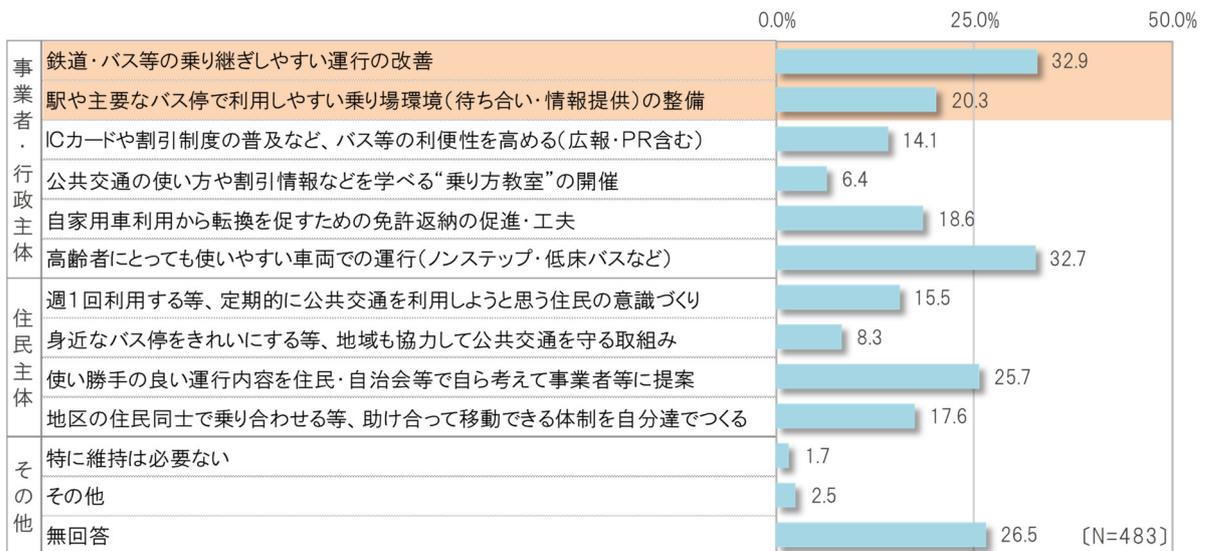


図 公共交通の維持に必要なだと思う取組 出典：R4町民アンケート調査

#### (2) 駅利用者の実態（駅までの移動に送迎を頼るニーズ）

□ 門川駅利用者は、高校生や会社員の方が6割以上を占めており、主に通勤・通学で利用している実情です。門川駅までの移動手段をみると、家族・知人の送迎の割合が高く、送迎の負担が懸念されます。

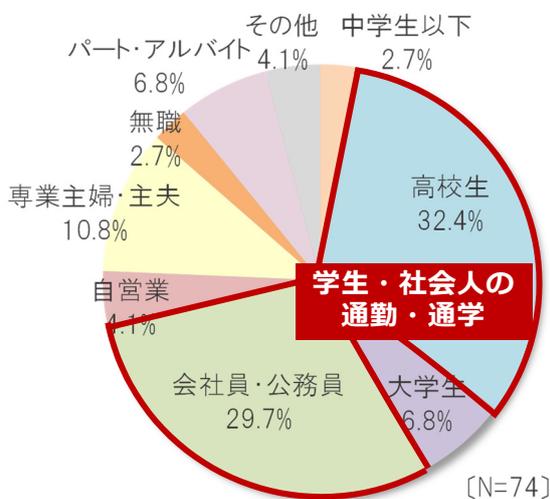


図 門川駅利用者の属性

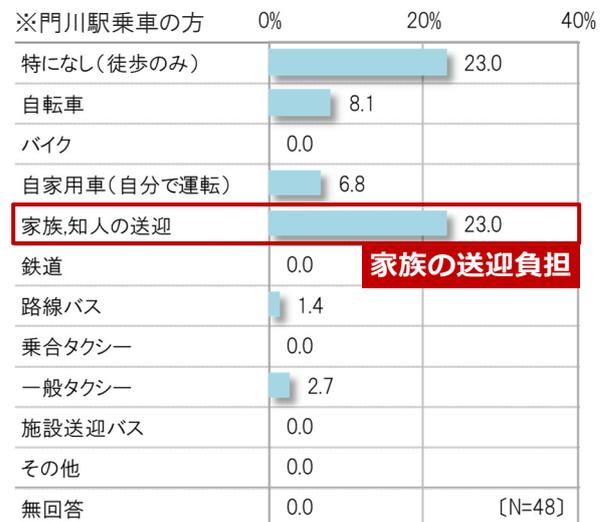


図 門川駅までの交通手段

出典：R4町民アンケート調査

(3) 鉄道⇄路線バスの接続状況

- 鉄道と路線バスの乗り継ぎ状況は、待ち時間が20分以上の待ち時間が長い（乗り継ぎしづらい時間）時間帯が存在しており、改善の余地があります。路線バスについては、日向市～延岡市・美郷町間を移動する路線のため、広域連携による取組が重要になります。



※門川駅⇄上納屋間は徒歩7分程度

| 路線バス（日向-延岡線）と鉄道の接続ダイヤ     |                     | 路線バス（日向-小原線）と鉄道の接続ダイヤ |                    |
|---------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|
| 路線バス<br>↓<br>鉄道<br>(延岡方面) | 〈上納屋バス停から門川駅への接続〉   | 6:38 ▶ 6:49 (11分)     | 〈門川駅前バス停から門川駅への接続〉 |
|                           | 6:55 ▶ 7:12 (17分)   | 8:35 ▶ 9:37 (62分)     |                    |
|                           | 8:15 ▶ 8:30 (15分)   | 13:40 ▶ 15:07 (87分)   |                    |
|                           | 9:05 ▶ 9:37 (32分)   |                       |                    |
|                           | 10:10 ▶ 10:56 (46分) |                       |                    |
|                           | 11:15 ▶ 12:08 (53分) |                       |                    |
|                           | 12:23 ▶ 13:11 (48分) |                       |                    |
|                           | 14:28 ▶ 15:07 (39分) |                       |                    |
| 17:27 ▶ 18:00 (33分)       |                     |                       |                    |
| 鉄道<br>↓<br>路線バス<br>(宮崎方面) | 〈門川駅から上納屋バス停への接続〉   | 8:45 ▶ 9:49 (64分)     | 〈門川駅から門川駅前バス停への接続〉 |
|                           | 10:02 ▶ 10:39 (37分) | 10:02 ▶ 11:08 (66分)   |                    |
|                           | 11:27 ▶ 11:59 (32分) | 14:44 ▶ 15:31 (47分)   |                    |
|                           | 13:45 ▶ 14:39 (54分) |                       |                    |
|                           | 14:44 ▶ 15:41 (57分) |                       |                    |
|                           | 16:49 ▶ 17:34 (45分) |                       |                    |
|                           | 18:00 ▶ 18:54 (54分) |                       |                    |
|                           | 19:07 ▶ 20:01 (54分) |                       |                    |

※赤字は待ち時間20分以上

(4) 鉄道・路線バス⇄乗合タクシーの接続状況

- 鉄道・路線バスと乗合タクシーの接続状況は、往路については比較的乗り継ぎしやすいダイヤですが、復路は待ち時間が20分以上の待ち時間が長い時間帯が存在しています。

鉄道・路線バスと乗合タクシーの接続ダイヤ

| 乗合タクシー⇄鉄道         |  | 乗合タクシー⇄路線バス                            |                        |                        |
|-------------------|--|--|------------------------|------------------------|
| 乗合タクシー<br>↓<br>鉄道 | ■ 牧山 / 大迫・庵川 / 竹名・中村 / 中山・五十鈴 / 大池・中山線 | ■ 牧山 / 大迫・庵川 / 竹名・中村 / 中山・五十鈴 / 大池・中山線 | ■ 三ヶ瀬線 (西門川・門川本町バス停)   |                        |
|                   | 往路                                     | 9:21 ▶ 9:37 (18分)                      | 往路                     | 8:13 ▶ 8:19 (6分) 日向    |
|                   | 10:39 ▶ 10:56 (18分)                    | 10:52 ▶ 11:14 (32分) 延岡                 | 9:35 ▶ 9:50 (15分) 日向   |                        |
|                   | 復路                                     | 10:02 ▶ 10:49 (47分)                    | 11:14 ▶ 11:19 (16分) 延岡 |                        |
|                   | 11:27 ▶ 12:02 (35分)                    | 12:22 ▶ 12:32 (32分) 延岡                 | 11:14 ▶ 11:44 (30分) 延岡 |                        |
|                   | ■ 三ヶ瀬線                                 | 往路                                     | 9:31 ▶ 9:37 (6分)       | 12:45 ▶ 13:36 (51分) 延岡 |
| 復路                | 10:56 ▶ 11:24 (28分)                    | 15:42 ▶ 16:02 (20分) 延岡                 |                        |                        |

※赤字は待ち時間20分以上

〈交通事業者が考える乗り継ぎに関する問題意識〉

公共交通利用者も含め、事業者も乗り継ぎに関する問題意識があります

- 交通事業者へのヒアリング結果より、事業者側が考える問題意識として、バスと乗合タクシーの乗り継ぎ案内、鉄道と乗合タクシーの乗り継ぎ時間の短縮があります。
- 市民のニーズを事業者・行政が反映し、より使いやすい公共交通サービスを提供していく必要があります。また、他の公共交通との乗り継ぎがスムーズになるように、各交通事業者が協力し、**ダイヤ改正等の情報を事前に共有して乗り継ぎしやすいダイヤの設定を行うことが重要**です。

〈鉄道・バス事業者の意見〉



- 門川本町バス停での乗合タクシーとの接続時間の改善が必要だと考えている。また、路線バスと乗合タクシーの乗継が分かりづらいため、乗継案内板等を設置し、利用者の利便性向上を図る必要がある。
- JR利用者から乗合タクシーの接続時間を短くしてほしいとの声が挙がっている。
- 最寄りのバス停(門川駅前)が分かりづらく遠いとの声が挙がっている

乗り継ぎしづらい運行ダイヤの問題意識

出典：事業者ヒアリング結果



図 公共交通の乗り継ぎ位置図

## 4. 公共交通の利便性に関する課題

### 4-1 周辺市町村間の移動を支える広域ネットワークの活性化

#### 地域間の移動を担う路線バスは広域連携による活性化が重要です

- 町内を運行する路線バスは、日向市や延岡市へのアクセスを支える路線として、町民の通勤・通学や買い物、通院などの日常生活に必要な移動手段を担っています。今後は既存交通サービスの維持・利便性向上に向けて、通勤・通学等に見合ったダイヤの調整や積極的な利用促進の展開により、**広域ネットワークの活性化が重要**となります。

#### (1) 利用者の特性【日向-延岡線】

- 日向-延岡線の利用者は、65歳以上の高齢者（34.5%）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。提供サービス水準の維持に向けて、**周辺市町村と連携した利用促進事業の展開**や**利用低迷区間への対応策の検討が重要**となります。

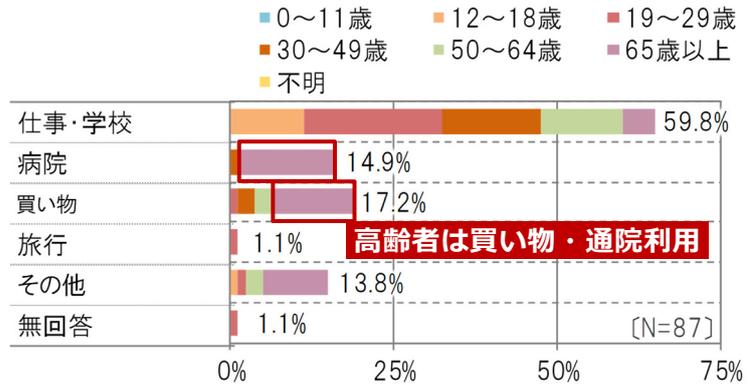
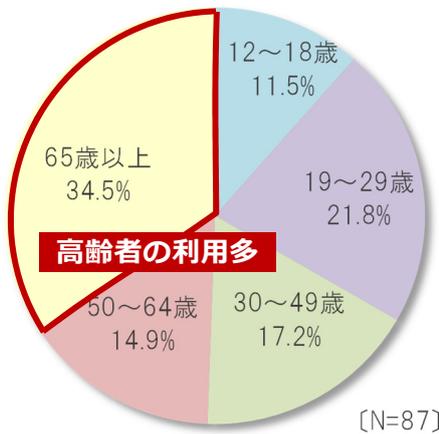


図 日向-延岡線利用者の年代

図 日向-延岡線の利用目的

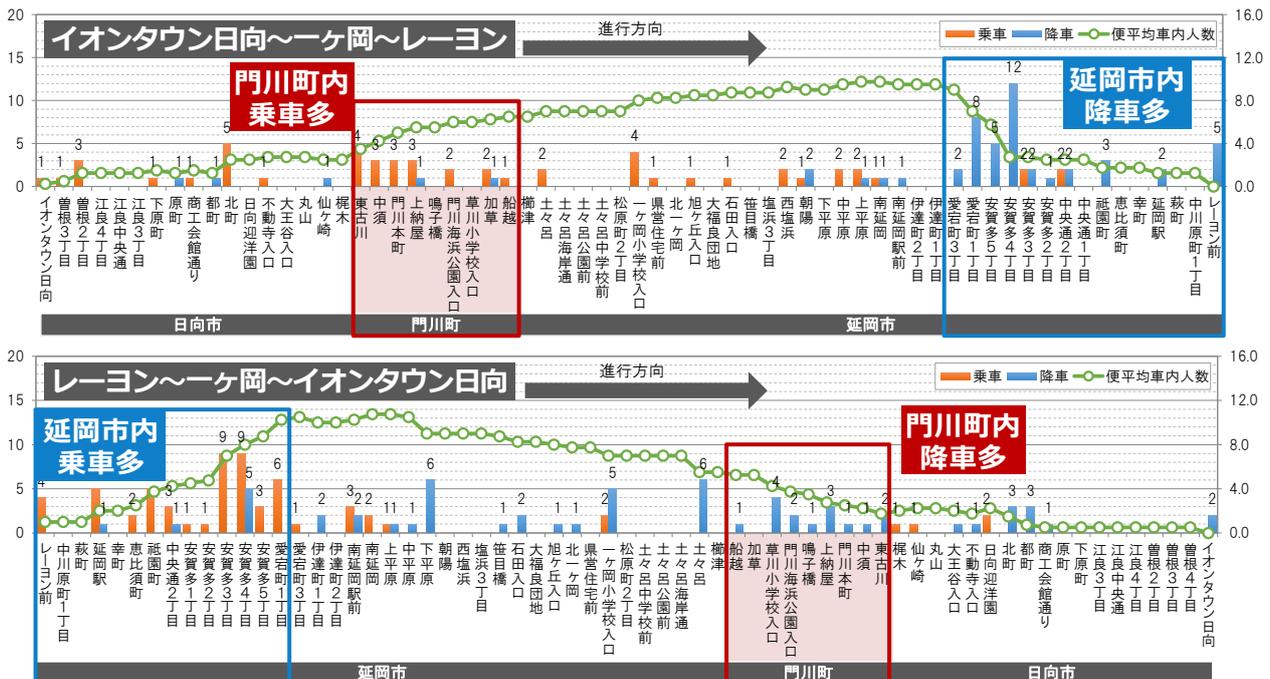


図 【平日】バス停別の利用状況（日向-延岡線）

出典：宮崎県地域間幹線系統乗降調査

(2) 継続的なバスの利用促進・支援事業の展開

- 路線バスの運行を維持・活性化していくためには、利用者の確保が必要であり、将来にも利用され続けることが運行の維持に繋がります。
- バス事業者だけでは、公共交通を維持していくことが困難であるため、**行政も協力しながら利用促進・支援事業を展開し、利用者となる地域住民へ幅広く周知していくことが重要**です。

**悠々バス取得支援制度(令和2年9月1日~)**

**運転免許証返納者向け**

- ・対象:70歳以上で、運転免許証を返納された方
- ・内容:悠々バスの取得費用が無料になります。ただし、1人1回限りです。
- ・注意点:過去に、宮崎交通の「高齢者運転免許証返納メリット制度」を利用された方は自己負担(7500円)が発生します。

**制限運転宣誓者向け**

- ・対象:70歳以上で、「概ね1時間以上の連続した運転を控える」ことを宣誓した方
- ・内容:悠々バスの取得費用が無料になります。ただし、1人1回限りです。

図 悠々バス支援制度チラシ

出典:宮崎交通HP

**バスで行って、クーポンを使ってお得!**

**2022年度 県北周遊プレミアムバスパック**

販売期間/2022年6月1日~2023年3月31日

1日乗り放題乗車券 + 最大500セット限定のクーポン1,000円分(200円×5枚)

通常合計 3,000円 → 販売価格 2,200円

【1日乗り放題乗車券の有効期間】 券面の使用可能期間に準じる  
【クーポン有効期間】 2023年3月31日(金)

【販売窓口】 宮崎交通総店/バスセンター、イオン松島店C、イオン多々良、くつや(Aコープ)北川店、のびのび移動サービスステーション(福岡駅前内)  
【日南町】 日南市観光協会 【門川町】 サンルーム 【美郷町】 もろっこほろす  
【船橋町】 船橋商店 【栗原町】 アイショップ船橋・ほまた 【陣中町】 びんがたせせせ 美入屋  
※ホームページ等でご確認ください。

【利用可能路線】 路線交通が運行する一般路線バス  
※バスICカード(バス乗車券)は、2022年10月1日より、宮崎交通バスICカードに統一されます。

【利用可能店舗】 38店舗

「宮崎県北部広域行政事務組合県北周遊バスパック販売事業」を活用しています。

お問い合わせ 宮崎交通お客様バス案内センター TEL 0985-32-0718 (平日 午前7:00~18:00 土日 午前9:00~18:00) <http://www.miyakochi.co.jp>

図 県北周遊バスパックチラシ

出典:門川町HP

(3) 沿線市町村と連携した利用低迷路線の見直し【日向-小原線】

- 日向-小原線の利用状況は、3ヶ月間で12人の利用(バスIC利用実績)となっており、利用が少ない状況です。バス停別の利用状況では、主に門川町内・美郷町内の利用が少なく、一部の区間では危険な箇所**にバス停が設置されているところもあるため、見直しが必要**です。



図 日向-小原線のバス停別利用状況図 (3ヶ月の合計乗降客数)

出典:バスICカード分析(2021年10月~12月)

4-2 利用者ニーズに対応した公共交通の利便性向上

高齢化の進展に合わせて利用者の視点に沿ったサービス改善が重要です

- 高年齢者の移動手段として欠かせない乗合タクシーは、買い物や通院などの生活交通として定着してきています。今後の高齢化の進展に合わせて、**高齢者にとって使いやすい公共交通サービス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) 住民の生活交通である乗合タクシー利用者ニーズへの対応

- 乗合タクシー利用者の約8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。運行内容には概ね満足している状況のため、今後は**利用者の視点に沿った丁寧な見直しを続けていくことが重要**です。

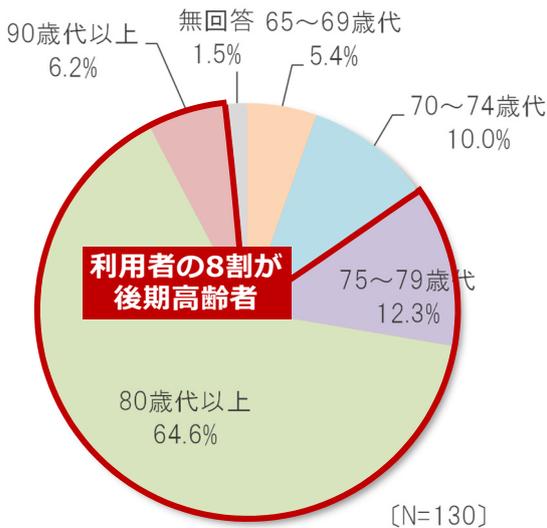


図 乗合タクシー利用者の年代

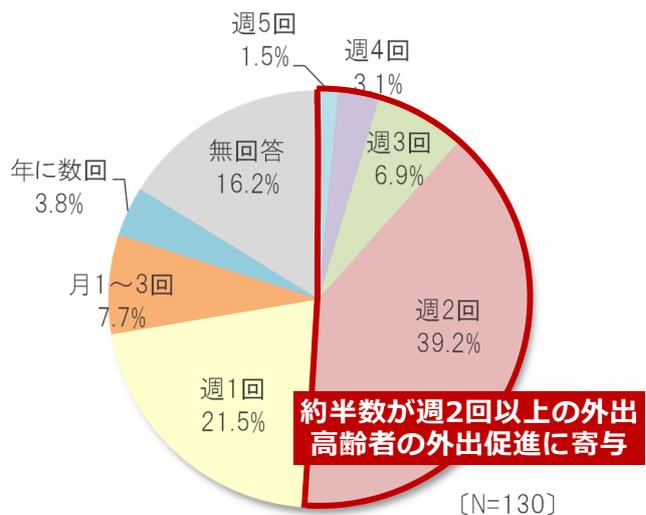


図 乗合タクシー利用者の外出頻度

|                   | 満足     | 不満足  | どちらとも言えない | 無回答  |      |
|-------------------|--------|------|-----------|------|------|
| 合計値               | 約6割が満足 | 56.3 | 25.1      | 10.2 | 31.0 |
| 運行内容 (n=130)      | 56.9   | 0.8  | 11.5      | 30.8 |      |
| 運行本数 (n=130)      | 43.1   | 7.7  | 18.5      | 30.8 |      |
| 利用料金 (n=130)      | 65.4   | 3.1  | 31.5      |      |      |
| 情報の分かりやすさ (n=130) | 60.0   | 7.7  | 30.8      |      |      |

図 乗合タクシーの満足度（利用者回答）

〈利用者の改善ニーズ〉

- 乗車時の上り台設置の安全性。もう少し頑丈な台の設置を希望（足の踏み場により、転倒のおそれあり）。
- 足の踏み台が自動ででてくる車両にしてほしい。
- 病院やスーパーの入り口等に時刻表を置いてほしい。

乗降の安全性・情報提供の改善ニーズ

出典：乗合タクシー利用者アンケート結果

乗合タクシー利用者の特徴

- 目的・行き先 ➡ 買い物（サンシールさの、ダイレックス）と通院（日向病院、田中病院、長田整形外科）での利用が多い。
- 利用の時間帯 ➡ 第1便（朝早い便）で利用者が多い、利用した時間帯が合わない場合はタクシーを利用される。通院の際に行きだけ乗合タクシーを利用し、診察にかかる時間と乗合タクシーの時間が合わず、帰りはタクシーを利用する人がいる。
- 利用者の特性 ➡ 利用者は常連が多く、ある程度固定されている。※週1回の顔を合わせるコミュニケーションの場として活用されている。乗合タクシーにはステップがなく、踏み台を用意してあるが、乗客のなかには年寄り扱いされたくないため使用しない方もいる。

(2) 利用状況に合わせたサービスの見直し

- 路線別の利用状況は、牧山線と大迫・庵川線の1便目及び3便目は超過傾向にあります。4便目は便平均利用者2人を下回る状況となっています。そのほかの路線は、往路の利用は概ね良好ですが、復路の利用が少なく、改善の余地があります。

表 路線別の利用状況 (R3年度実績)

| 路線名                              | 便   | 出発地       | 発時刻    | 合計  |       |       | R2<br>年度 | 前年比    |
|----------------------------------|-----|-----------|--------|-----|-------|-------|----------|--------|
|                                  |     |           |        | 便数  | 人数    | 便平均   |          |        |
| 牧山線<br>(月・水)                     | 1便目 | 民宿母子里前    | 8:56発  | 93  | 1,057 | 11.4  | 12.7     | -10.7% |
|                                  | 2便目 | 民宿母子里前    | 10:04発 | 93  | 355   | 3.8   | 5.1      | -24.9% |
|                                  | 3便目 | 門川駅       | 10:49発 | 93  | 927   | 10.0  | 11.6     | -14.1% |
|                                  | 4便目 | 門川駅       | 12:02発 | 93  | 132   | 1.4   | 1.7      | -16.5% |
|                                  | 小計  |           |        |     | 372   | 2,471 | 6.6      | 7.7    |
| 大迫・<br>庵川線<br>(水)                | 1便目 | 大船地区集会所   | 8:50発  | 47  | 236   | 5.0   | 4.5      | 11.3%  |
|                                  | 2便目 | 大船地区集会所   | 10:08発 | 47  | 78    | 1.7   | 1.4      | 17.7%  |
|                                  | 3便目 | 門川駅       | 10:49発 | 47  | 218   | 4.6   | 4.3      | 9.1%   |
|                                  | 4便目 | 門川駅       | 12:02発 | 47  | 41    | 0.9   | 1.0      | -11.0% |
|                                  | 小計  |           |        |     | 188   | 573   | 3.0      | 2.8    |
| 竹名・<br>中村線<br>(金)                | 1便目 | 永願寺奥ノ院入り口 | 8:52発  | 49  | 216   | 4.4   | 5.8      | -24.0% |
|                                  | 2便目 | 永願寺奥ノ院入り口 | 10:10発 | 49  | 255   | 5.2   | 5.9      | -12.4% |
|                                  | 3便目 | 門川駅       | 10:49発 | 49  | 211   | 4.3   | 5.8      | -26.3% |
|                                  | 4便目 | 門川駅       | 12:02発 | 49  | 78    | 1.6   | 2.8      | -43.1% |
|                                  | 小計  |           |        |     | 196   | 760   | 3.9      | 4.9    |
| 中山・<br>五十鈴/<br>大池・<br>中山線<br>(火) | 1便目 | 中山        | 8:51発  | 49  | 156   | 3.2   | 3.9      | -17.3% |
|                                  | 2便目 | 大池        | 10:07発 | 49  | 281   | 5.7   | 7.3      | -21.7% |
|                                  | 3便目 | 門川駅       | 10:49発 | 49  | 201   | 4.1   | 5.9      | -30.9% |
|                                  | 4便目 | 門川駅       | 12:02発 | 49  | 55    | 1.1   | 2.8      | -59.9% |
|                                  | 小計  |           |        |     | 196   | 693   | 3.5      | 4.7    |
| 三ヶ瀬線<br>(月・水・<br>金)              | 1便目 | 赤木橋       | 7:40発  | 0   | -     | -     | -        | -      |
|                                  | 2便目 | 赤木橋       | 8:38発  | 0   | -     | -     | -        | -      |
|                                  | 3便目 | 門川本町バス停   | 11:20発 | 0   | -     | -     | -        | -      |
|                                  | 4便目 | 西門川バス停    | 13:36発 | 0   | -     | -     | -        | -      |
|                                  | 5便目 | 西門川バス停    | 16:02発 | 0   | -     | -     | -        | -      |
|                                  | 小計  |           |        |     | 0     | -     | -        | -      |
| 本町<br>巡回線                        | 1便目 | 尾末方面      | 9:00発  | 115 | 475   | 4.1   | 4.6      | -10.0% |
|                                  | 6便目 | 本町方面      | 12:28発 | 115 | 83    | 0.7   | 0.5      | 38.8%  |
|                                  | 小計  |           |        |     | 230   | 558   | 2.4      | 2.6    |

：便平均利用者2.0人未満(乗り合っていない)

### 4-3 住民の協力を含む新たな需要の獲得に向けたサービスの向上

#### 高齢者同士の交流・口コミ等から新たな需要の創出に繋がります

- 乗合タクシーは、高齢者のコミュニティ空間（交流空間）としても利用されており、高齢化の進展に合わせて新たな需要が予想されます。まずは利用してもらうことを目的に**利用者から友人等を誘って乗り合わせてもらい、使いやすいサービスに改善していくことが重要**です。

#### (1) 停留所・エリア別の乗合タクシー利用状況

- 停留所別の利用状況と高齢者人口の分布状況を見ると、高齢者人口に対して乗合タクシーの利用が1日平均1人未満のエリアがあり、利用が少ないエリアのニーズ確認が必要です。

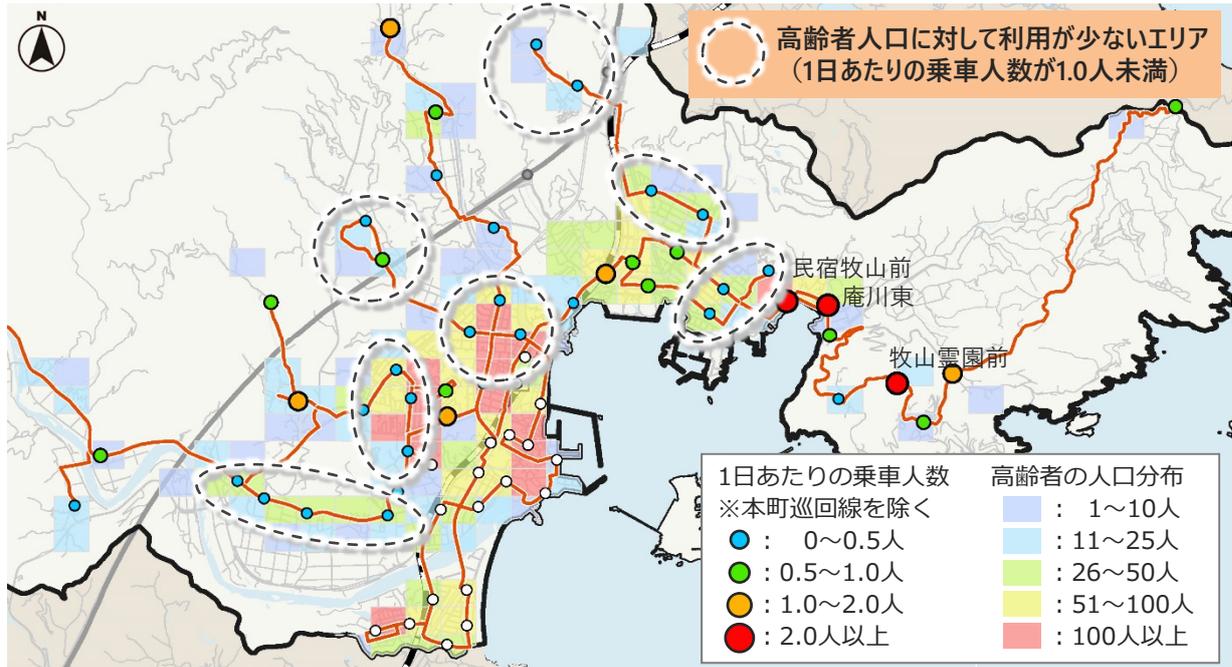


図 停留所別の利用状況（R3年度実績より）

#### (2) 利用者の口コミ等を通じた新たな需要の獲得

- 乗合タクシー利用者の中で乗合タクシーを知人等を誘って利用した割合が約3割を占めており、利用者に近い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。交流の場としても期待される乗合タクシーを更に周知していくことが新規需要の獲得に繋がります。

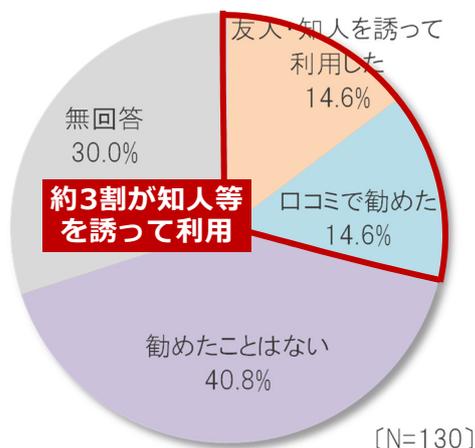


図 乗合タクシーを勧めた経験  
出典：乗合タクシー利用者アンケート結果



図 利用促進の対象となる人

5. 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運行サービス水準の維持

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、路線バス「日向-延岡線」と「日向-小原線」が運行しており、町内から延岡市や日向市などへの地域間移動を支える交通サービスとなっています。

(1) 路線の運行補助

- 日向-延岡線と日向-小原線は、国や県、沿線市町村の運行補助により維持されています。どちらの路線も地域間の移動を支える重要な路線になるため、**周辺市町村と連携しながらサービス水準の維持に向けた取組が重要**になります。

表 運行補助 (R3年度)

| 路線名    | 運行補助 |   |     |     |     |
|--------|------|---|-----|-----|-----|
|        | 国    | 県 | 延岡市 | 日向市 | 美郷町 |
| 日向-延岡線 | ●    | ● | ●   | ●   |     |
| 日向-小原線 |      |   |     | ●   | ●   |

(2) 日向-延岡線の停留所・便別利用状況

- 日向-延岡線の便別・停留所別利用状況を見ると、日向方面の路線では町内の降車が多く、延岡方面の路線では、町内の乗車が多い状況です。一部の便では門川町内の利用が少なく、沿線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。

■：平均15人/便以上 ■：平均10~15人/便 ■：平均5~10人/便 ■：平均1~5人/便 ■：平均1人未満 □：経由なし

| 系統名        | 曜日区分 | 便名  | 発時刻   | 区分 | 停留所名    |        |        |     |     |     |     |         |          |     |     |      |     |     |      |     |     | 利用者計 | 便平均利用者数 |     |       |       |        |      |
|------------|------|-----|-------|----|---------|--------|--------|-----|-----|-----|-----|---------|----------|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|------|---------|-----|-------|-------|--------|------|
|            |      |     |       |    | 土々呂中学校前 | 土々呂公園前 | 土々呂海岸通 | 土々呂 | 櫛津  | 船越  | 加草  | 草川小学校入口 | 門川海浜公園入口 | 鳴子橋 | 上納屋 | 門川本町 | 中須  | 東古川 | 日向病院 | 梶木  | 仙ヶ崎 |      |         | 丸山  | 大王谷入口 | 不動寺入口 | (利用者計) |      |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 1便  | 9:07  | →  | 2.8     | 2.8    | 2.8    | 3.0 | 1.0 | 0.7 | 1.6 | 2.4     | 2.4      | 2.5 | 3.3 | 3.3  | 3.3 | 3.2 | 3.2  | 3.2 | 3.1 | 3.4  | 3.4     | 3.4 | 3.4   | 8.4   | 523    | 8.4  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 2便  | 9:57  | →  | 1.1     | 1.1    | 1.1    | 0.9 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 1.0     | 1.0      | 1.0 | 1.1 | 0.9  | 0.9 | 0.8 | 0.9  | 0.9 | 0.8 | 1.3  | 1.3     | 1.3 | 1.3   | 4.5   | 276    | 4.5  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 3便  | 11:17 | →  | 1.2     | 1.1    | 1.0    | 0.9 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5     | 0.5      | 0.5 | 0.5 | 0.4  | 0.5 | 0.3 | 0.5  | 0.5 | 0.6 | 0.7  | 0.7     | 0.6 | 0.6   | 5.5   | 343    | 5.5  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 4便  | 12:02 | →  | 1.9     | 1.8    | 1.8    | 1.7 | 1.5 | 1.5 | 1.4 | 1.3     | 1.2      | 1.2 | 1.1 | 0.9  | 0.7 | 0.6 | 0.6  | 0.6 | 0.6 | 0.5  | 0.5     | 0.5 | 0.5   | 7.9   | 490    | 7.9  |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 5便  | 13:57 | →  | 1.8     | 1.7    | 1.6    | 1.4 | 1.3 | 1.2 | 1.1 | 0.9     | 0.8      | 0.7 | 0.7 | 0.7  | 0.5 | 0.4 |      | 0.4 | 0.4 | 0.4  | 0.4     | 0.3 | 0.3   | 5.5   | 340    | 5.5  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 6便  | 14:57 | →  | 2.5     | 2.5    | 2.4    | 2.1 | 2.2 | 2.1 | 2.1 | 2.0     | 1.9      | 1.6 | 1.6 | 1.6  | 1.5 | 1.7 | 1.7  | 1.7 | 1.7 | 1.9  | 1.9     | 1.9 | 1.9   | 7.9   | 491    | 7.9  |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 7便  | 16:47 | →  | 9.6     | 9.6    | 9.4    | 8.7 | 8.7 | 8.7 | 8.6 | 8.5     | 8.4      | 8.3 | 5.7 | 4.8  | 4.5 | 4.2 |      | 4.2 | 4.2 | 4.2  | 3.6     | 2.8 | 18.0  | 1,113 | 18.0   |      |
| 日向病院・旭ヶ丘経由 | 平日   | 8便  | 17:22 | →  | 6.8     | 6.8    | 6.8    | 5.4 | 5.3 | 5.3 | 5.2 | 4.1     | 3.6      | 3.6 | 3.3 | 3.3  | 3.0 | 1.8 | 1.8  | 1.8 | 1.8 | 1.3  | 1.3     | 1.3 | 1.3   | 11.6  | 721    | 11.6 |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 9便  | 18:07 | →  | 4.8     | 4.8    | 4.8    | 4.5 | 4.3 | 4.3 | 4.1 | 3.9     | 3.1      | 3.2 | 3.0 | 3.0  | 2.0 | 0.9 |      | 0.9 | 0.9 | 1.0  | 1.0     | 1.0 | 1.0   | 10.4  | 642    | 10.4 |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 10便 | 19:17 | →  | 5.7     | 5.7    | 5.7    | 5.3 | 5.2 | 5.2 | 4.9 | 4.6     | 3.1      | 3.3 | 3.3 | 3.3  | 1.6 | 0.4 |      | 0.4 | 0.4 | 0.4  | 0.3     | 0.3 | 0.3   | 8.8   | 543    | 8.8  |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 1便  | 5:50  | ←  | 130     | 129    | 129    | 129 | 128 | 128 | 128 | 120     | 115      | 93  | 92  | 7.5  | 6.2 | 4.4 |      | 2.0 | 2.0 | 2.6  | 2.6     | 2.0 | 2.0   | 14.8  | 916    | 14.8 |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 2便  | 6:10  | ←  | 5.4     | 5.4    | 5.4    | 5.4 | 3.7 | 3.7 | 3.7 | 3.6     | 2.5      | 2.0 | 2.0 | 1.2  | 1.2 | 1.3 | 1.3  | 1.1 | 1.1 | 1.1  | 1.1     | 1.1 | 1.1   | 13.7  | 851    | 13.7 |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 3便  | 6:30  | ←  | 105     | 105    | 104    | 104 | 9.6 | 9.6 | 9.6 | 9.3     | 9.2      | 8.4 | 8.3 | 8.1  | 6.8 | 5.6 |      | 4.4 | 4.4 | 4.4  | 4.4     | 3.7 | 3.7   | 14.3  | 888    | 14.3 |
| 日向病院・旭ヶ丘経由 | 平日   | 4便  | 7:47  | ←  | 2.0     | 2.0    | 1.9    | 1.8 | 1.7 | 1.2 | 1.1 | 1.1     | 1.0      | 1.0 | 0.9 | 0.9  | 0.9 | 0.8 | 0.8  | 0.8 | 0.8 | 0.7  | 0.7     | 0.7 | 0.7   | 3.6   | 226    | 3.6  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 5便  | 8:37  | ←  | 3.1     | 3.0    | 3.0    | 3.0 | 2.6 | 2.4 | 2.2 | 2.2     | 2.1      | 2.1 | 2.1 | 1.8  | 1.8 | 1.8 | 1.7  | 0.8 | 0.7 | 0.7  | 0.7     | 0.9 | 0.9   | 7.3   | 454    | 7.3  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 6便  | 9:42  | ←  | 0.8     | 0.6    | 0.6    | 0.6 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.2     | 0.2      | 0.2 | 0.2 | 0.3  | 0.1 | 0.2 | 0.2  | 0.3 | 0.3 | 0.3  | 0.3     | 0.3 | 0.3   | 5.5   | 342    | 5.5  |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 7便  | 10:50 | ←  | 1.0     | 1.0    | 0.9    | 0.8 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 1.0     | 1.3      | 1.3 | 1.3 | 2.1  | 2.1 | 2.0 |      | 2.0 | 2.0 | 2.0  | 2.0     | 2.0 | 2.0   | 6.4   | 397    | 6.4  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 8便  | 11:55 | ←  | 1.5     | 1.5    | 1.5    | 1.5 | 0.9 | 1.0 | 1.0 | 1.0     | 1.1      | 1.1 | 1.0 | 1.0  | 1.1 | 0.5 | 0.5  | 0.3 | 0.3 | 0.3  | 1.0     | 1.1 | 1.1   | 6.8   | 420    | 6.8  |
| 日向病院・一ヶ岡経由 | 平日   | 9便  | 14:00 | ←  | 0.6     | 0.6    | 0.6    | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 0.2 | 0.2     | 0.3      | 0.6 | 0.8 | 0.8  | 0.8 | 0.8 | 0.8  | 0.8 | 0.8 | 0.8  | 0.9     | 0.9 | 0.9   | 3.7   | 230    | 3.7  |
| 一ヶ岡経由      | 平日   | 10便 | 17:02 | ←  | 1.4     | 1.4    | 1.4    | 1.3 | 1.3 | 1.4 | 1.3 | 1.3     | 1.4      | 1.4 | 1.4 | 1.5  | 1.5 | 1.5 |      | 1.5 | 1.4 | 1.3  | 1.4     | 1.4 | 1.4   | 2.8   | 174    | 2.8  |

町内の利用が少ない便

図 日向-延岡線の利用状況

出典:バスICカード分析(2021年10月~12月)



### 5-3 持続可能な公共交通の運行に向けた収支の改善

#### 公共交通の利便性と効率性の均衡を維持した改善が必要です

本町の公共交通に対する財政負担額は年々増加傾向にあり、公共交通の維持が困難になりつつあります。路線バスについては、国・県・周辺市町村による運行補助もありますが、利用者数の減少（コロナ禍の影響も含む）もあり、効率化が求められています。乗合タクシーはコロナ禍の影響による利用者数の減少や運行の見直し（庁舎移転によるルートの変更など）が主な要因となっています。今後は詳細に利用実態を確認しながらサービスの改善・運行の効率化を図り、公共交通の持続性を確保していく必要があります。

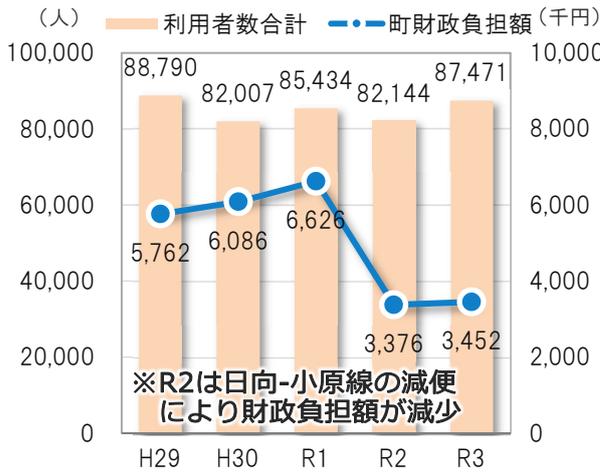


図 路線バスの利用者数と町補助額

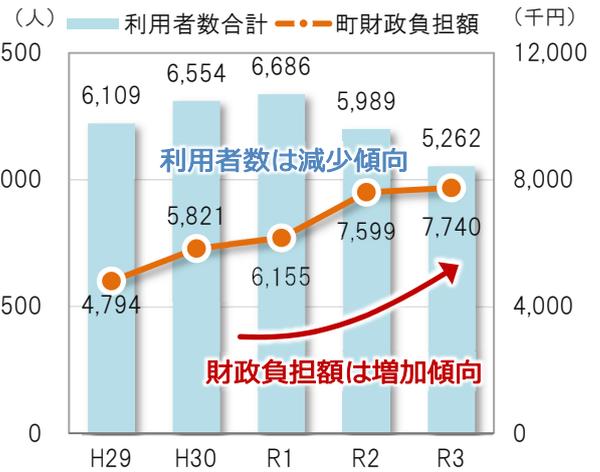


図 乗合タクシーの利用者数と町補助額

出典：町実績資料

表 令和3年度の路線バス・乗合タクシーの収支状況

| 路線名          | 系統名            | 分類        | 輸送人員 (人) | 町補助金 (千円) | 経常収入 (千円) | 経常費用 (千円) | 収支率 (%) |
|--------------|----------------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 日向-延岡線       | 一ヶ岡・大福良団地      | 国庫補助 (幹線) | 44,950   | 0         | 17,240    | 29,543    | 58.4%   |
|              | 日向病院～一ヶ岡・大福良団地 | 国庫補助 (幹線) | 34,430   | 0         | 11,205    | 20,213    | 55.4%   |
|              | 日向病院～旭ヶ丘       | 国庫補助 (幹線) | 5,122    | 0         | 2,002     | 3,823     | 52.4%   |
| 日向-小原線       | イオンタウン日向～黒木～小原 | 廃止代替路線    | 2,969    | 3,452     | 1,205     | 10,900    | 11.1%   |
| 乗合タクシー (全路線) |                | 地域内フィーダー  | 5,262    | 7,740     | 962       | 10,518    | 9.1%    |
| 合計           |                |           | 92,733   | 11,191    | 2,197     | 21,472    | 10.2%   |

※路線バスは国・県・沿線市町村との運行補助により維持している

※乗合タクシーは地域公共交通確保維持事業による運行補助により維持している

#### 〈地域公共交通確保維持事業の背景と必要性〉

- 現在のバス路線等は、国道を運行する単線のみであり、町内には交通空白地域が存在し、バス停まで移動できない交通弱者等が公共交通を利用したくでも利用できない状況が生じている。また、前計画及び本事業の調査結果においても、外出時には親族等の送迎に頼る交通弱者がいる一方で、送迎を頼むことへの遠慮から外出を控えている実態も明らかになっている。
- バス乗り場等から離れている交通空白地域において、商業施設・病院等が立地する本町中心部、幹線交通への乗継拠点等へアクセスするための生活交通を確保する必要があり、平成28年10月より乗合タクシー8系統で運行を開始した。平成29年10月には、それまでに蓄積した利用実績をもとに効率的なルートを検討し、現在7系統で運行している。

5-4 公共交通を知って使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

(1) 公共交通利用のきっかけづくり

□ 普段公共交通の潜在的利用者となる高齢者が公共交通に不便を感じる理由として、「公共交通を使おうと考えることがない」の割合が16.3%となっており、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。

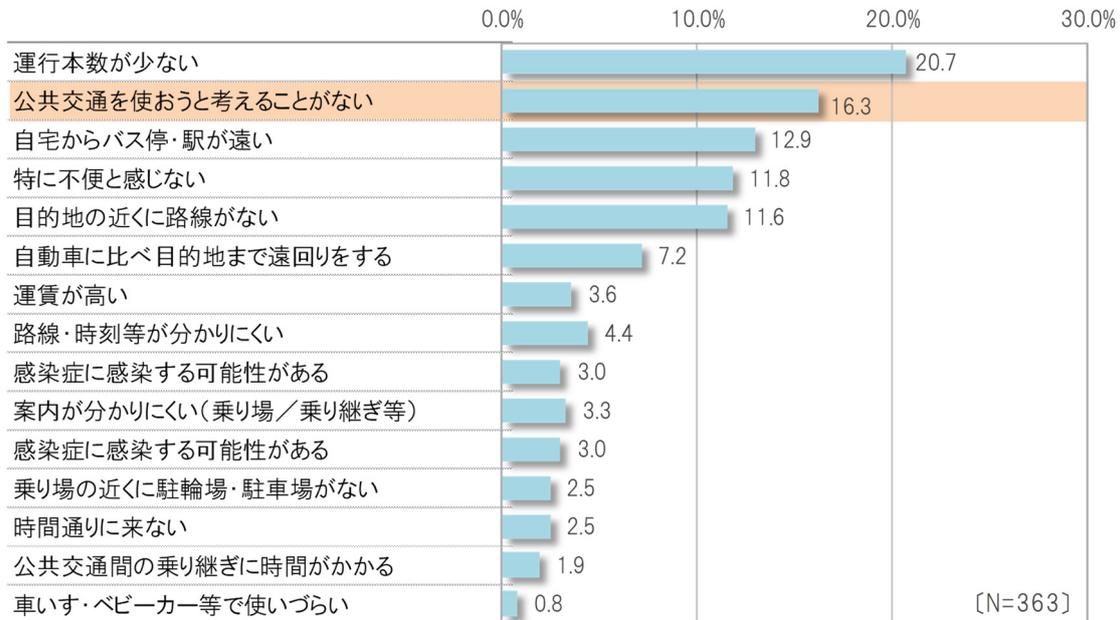


図 公共交通に不便を感じる理由（高齢者のみ） 出典：町民アンケート調査結果



(2) 個々の生活行動（暮らし）と組み合わせた利用促進

□ 公共交通を利用する習慣として、普段の生活に徐々に定着していくように利用ターゲットに応じた乗り方教室や買い物・リハビリ等の施設関係者と連携した公共交通を利用する目的の創出が重要です。



※これまでの取組実績

### 5-5 町民自らが協働して育てる公共交通サービスの見直し

#### 町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

- 町民主体となって行う取組として、「使い勝手が良い運行内容を住民等で考える（25.2%）」が挙げられています。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。**

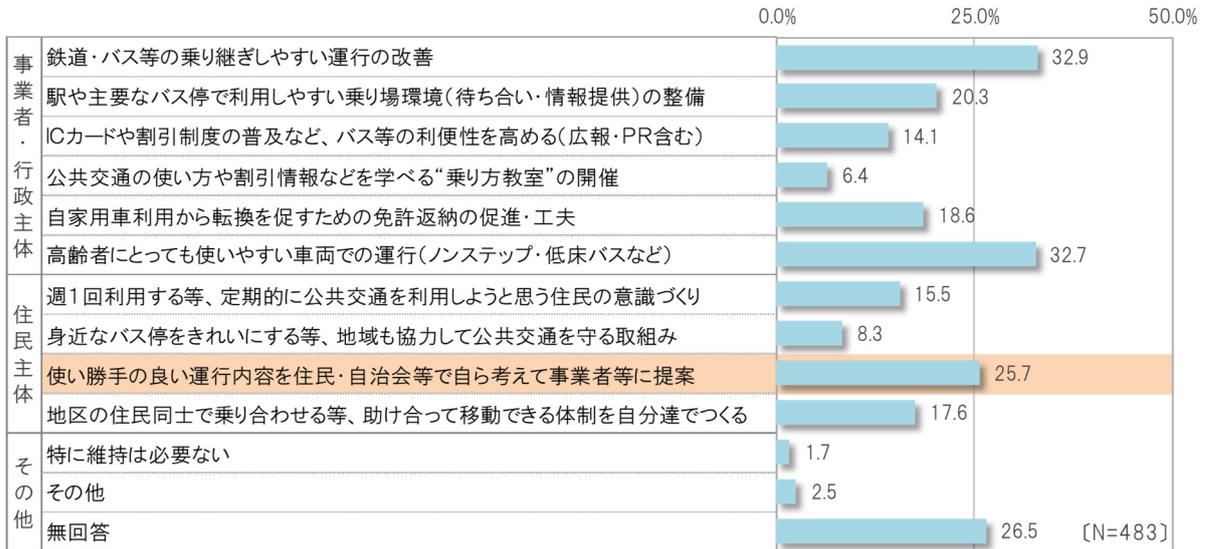


図 公共交通の維持に必要なと思う取組（再計）

出典：R4町民アンケート調査

### 5-6 公共交通サービスを支える担い手の確保

#### 公共交通サービス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、乗務員等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等が懸念されており、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。

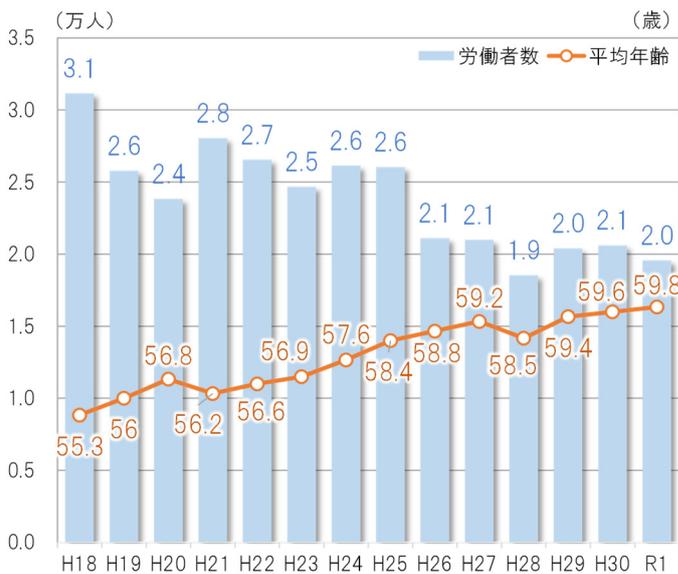
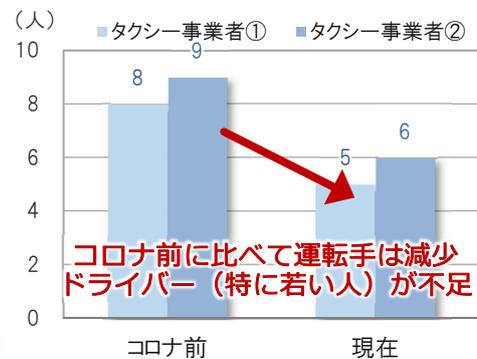


図 タクシー運転者数・平均年齢（全国値）

出典：賃金構造基本統計調査



コロナ前に比べて運転手は減少  
ドライバー（特に若い人）が不足

図 門川圏域タクシース事業者の運転手数

出典：交通事業者ヒアリング結果



図 タクシース事業者数・営業収入（宮崎県）

出典：九州運輸要覧

## 第3章 前計画に基づく取組の評価

### 1. 前計画の目標・施策の体系

前計画の目標および目標達成状況を評価するための数値指標、施策の内容を以下に示します。

#### 方針1 利用者の需要に対応した公共交通サービスの強化

##### 目標1 町民の外出実態やニーズに対応した公共交通網への再編

**指標1** 日常生活における公共交通の満足度 H27基準値：26.7% ▶ R4目標値：32%以上

- ▶ 事業1 外出実態・ニーズに合わせた路線網の再編（外出実態やニーズに対応した公共交通の再編）
- ▶ 事業2 イベントに対応した交通手段の検討（バスを体験的に利用する機会の創出）
- ▶ 事業3 鉄道・路線バスの持続向上による相互利用の促進（鉄道・路線バス相互の利便性向上）

##### 目標2 交通空白地域に居住する交通弱者の移動環境の向上

**指標2** 交通空白地域の該当地区 H27基準値：6地区 ▶ R4目標値：0地区

- ▶ 事業4 交通弱者の日常生活をサポートする移手段の検討（交通弱者の移動環境の整備）

##### 目標3 交通空白地域に居住する交通弱者の移動環境の向上

**指標3** 幹線交通を利用する門川町民の割合 H27基準値：2.8% ▶ R4目標値：2.8%以上

- ▶ 事業5 広域移動を支える幹線交通の継続的な運行支援（公共交通サービスを安定的に提供）

#### 方針2 公共交通のわかりやすい情報提供・利用促進の仕組みづくり

##### 目標4 利用促進策の展開による公共交通の需要創出

**指標4** 日常生活におけるバスの利用頻度 H27基準値：6.3% ▶ R4目標値：10%以上

- ▶ 事業6 公共交通維持への町民の理解促進（公共交通を利用しようという町民の意識醸成）
- ▶ 事業10 公共交通のPR・イベントの実施（多くの町民に公共交通の利用を促すきっかけづくり）
- ▶ 事業11 公共交通の特典制度の活用促進（公共交通が利用しやすくなるお得な制度の浸透）

##### 目標5 わかりやすい情報提供による公共交通の利用促進

**指標5** 公共交通ガイドの作成・配布 H27基準値：- ▶ R4目標値：全戸配布

- ▶ 事業7 公共交通ガイド（マップ・時刻表等）の作成（わかりやすい公共交通の情報環境を整備）
- ▶ 事業8 公共交通の情報発信拠点の充実（公共交通の運行情報などを入手しやすい環境の整備）
- ▶ 事業9 バス停における情報案内の充実（バス停の時刻表のデザインを見直す）

#### 方針3 交通事業者・施設との協働による公共交通環境の改善

##### 目標6 公共交通を利用しやすい地域拠点の形成

**指標6** 地域拠点形成の協力施設数 H27基準値：- ▶ R4目標値：10施設以上

- ▶ 事業12 公共交通を利用しやすい地域拠点の形成（主要施設への乗り入れ、待合環境の充実等）

##### 目標7 運行しやすい走行環境の向上

**指標7** 環境改善の取組み数 H27基準値：- ▶ R4目標値：5事業以上

- ▶ 事業13 運行ルート上の課題箇所の解消（利用者が安全・快適に利用するための走行環境の改善）

〈前計画における事業の実施概要〉

乗合タクシー

### 03 牧山線

谷ノ山コース      牧山コース

**運行曜日** 毎週水曜日（往路2便 / 復路2便）  
※土・日・祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運行しません。

**行き先**

**各乗り場の時刻表**

| 往路(谷ノ山・牧山 時 加草 時 門川町部) | 1便目   | 2便目   | 復路(門川町部 時 加草 時 谷ノ山・牧山) | 3便目   | 4便目   |
|------------------------|-------|-------|------------------------|-------|-------|
| バス停                    |       |       | バス停                    |       |       |
| 1 谷ノ山                  | -     | 10:08 | 16 門川駅 JR              | 10:55 | 12:50 |
| 2 民宿母子里前               | 9:19  | 10:18 | 15 サンシールさの             | 10:56 | 12:51 |
| 3 牧山公民館                | 9:20  | 10:19 | 14 上納屋公民館              | 10:59 | 12:54 |
| 4 牧山公園前                | 9:21  | 10:20 | 13 下納屋公民館              | 10:59 | 12:54 |
| 5 金蔵入口                 | 9:23  | 10:22 | 12 うみすずめ前              | 11:02 | 12:57 |
| 6 新川橋手前                | 9:27  | 10:26 | 11 尾末東                 | 11:03 | 12:58 |
| 7 庵川東                  | 9:28  | 10:27 | 10 旭町                  | 11:04 | 12:59 |
| 8 民宿牧山前                | 9:30  | 10:29 | 9 長田整形外科前              | 11:06 | 13:01 |
| 9 かがわ温泉心の杜             | 9:32  | 10:31 | 8 上町                   | 11:09 | 13:04 |
| 10 遠見の里前               | 9:33  | 10:32 | 7 柴尾医院                 | 11:12 | 13:07 |
| 11 Aコープ草川店             | 9:34  | 10:33 | 6 南ヶ丘公民館               | 11:14 | 13:09 |
| 12 加草4区                | 9:36  | 10:35 | 5 南ヶ丘                  | 11:15 | 13:10 |
| 13 加草3区公民館             | 9:38  | 10:37 | 4 日向病院                 | 11:19 | 13:14 |
| 14 グリヤード前              | 9:39  | 10:38 | 3 南町2区公民館              | 11:20 | 13:15 |
| 15 サンシールさの             | 9:41  | 10:40 | 2 総合文化会館入口             | 11:22 | 13:17 |
| 16 門川駅 JR              | 9:44  | 10:43 | 1 門川本町バス停 バス           | 11:25 | 13:20 |
| 17 サンシールさの             | 9:45  | 10:44 | 20 町立図書館               | 11:27 | 13:22 |
| 18 田中病院                | 9:46  | 10:45 | 19 Aコープ門川店             | 11:28 | 13:23 |
| 19 高輪信用金庫前             | 9:47  | 10:46 | 18 高輪信用金庫前             | 11:30 | 13:25 |
| 20 Aコープ門川店             | 9:49  | 10:48 | 17 田中病院                | 11:31 | 13:26 |
| 21 町立図書館               | 9:50  | 10:49 | 16 サンシールさの             | 11:33 | 13:28 |
| 22 門川本町バス停 バス          | 9:52  | 10:51 | 15 門川駅 JR              | 11:35 | 13:30 |
| 23 総合文化会館入口            | 9:55  | 10:54 | 14 サンシールさの             | 11:38 | 13:33 |
| 24 南町2区公民館             | 9:57  | 10:56 | 13 グリヤード前              | 11:40 | 13:35 |
| 25 日向病院                | 9:58  | 10:57 | 12 加草3区公民館             | 11:41 | 13:36 |
| 26 南ヶ丘                 | 10:02 | 11:01 | 11 加草4区                | 11:43 | 13:38 |
| 27 南ヶ丘公民館              | 10:03 | 11:02 | 10 Aコープ草川店             | 11:45 | 13:40 |
| 28 柴尾医院                | 10:05 | 11:04 | 9 遠見の里前                | 11:46 | 13:41 |
| 29 上町                  | 10:08 | 11:07 | 8 かがわ温泉心の杜             | 11:47 | 13:42 |
| 30 長田整形外科前             | 10:11 | 11:10 | 7 民宿牧山前                | 11:49 | 13:44 |
| 31 旭町                  | 10:13 | 11:12 | 6 庵川東                  | 11:51 | 13:46 |
| 32 尾末東                 | 10:14 | 11:13 | 5 新川橋手前                | 11:52 | 13:47 |
| 33 うみすずめ前              | 10:15 | 11:14 | 4 金蔵入口                 | 11:56 | 13:51 |
| 34 下納屋公民館              | 10:17 | 11:16 | 3 牧山公園前                | 11:58 | 13:53 |
| 35 上納屋公民館              | 10:18 | 11:17 | 2 牧山公民館                | 11:59 | 13:54 |
| 36 サンシールさの             | 10:21 | 11:20 | 1 民宿母子里前               | 12:00 | 13:55 |
| 37 門川駅 JR              | 10:24 | 11:23 | 1 谷ノ山                  | -     | 14:05 |

**ご利用料金** 大人(小学生以上) 200円 (割引)  
 小学生未満は保護者1名につき2名まで無料、1歳未満は何人でも無料  
 ○他の乗合タクシー路線の乗り換え無料(乗務員にお申し付けください)  
 ○ご利用上のお断り  
 ○道路事情や天候等により遅延・運休する場合があります。

乗合タクシー

事業7：公共交通ガイド（マップ・時刻表等）の作成（H28）

事業12：公共交通の特典制度の活用促進（施設入口に乗り場を設置）

事業10：公共交通のPR・イベントの実施（バスの乗り方教室・小学校での乗り方教室）

35

## 2. 目標値の達成状況

前計画で設定していた目標値及び基準値を整理したうえで、達成状況を以下に示します。

| 評価指標 |                  | 目標設定の考え方  | H27<br>現況値     | R4<br>目標値  | 上段：実績値<br>下段：達成状況                          |
|------|------------------|---|----------------|------------|--|
| 目標1  | 日常生活における公共交通の満足度 | 町民が外出したい施設へのバス路線の経由、鉄道とバスの接続改善、交通空白地域の移動環境向上などの取組み効果を把握するため | 26.7%<br>(H22) | 32%<br>以上  | 実績値<br><b>12.5%</b><br><br>未達成             |
| 目標2  | 交通空白地域の該当地区      | 交通空白地域を公共交通が利用可能な地域へ改善した結果を検証するため                           | 6地区            | 0地区        | 実績値<br><b>0地区</b> <sup>※1</sup><br><br>達成  |
| 目標3  | 幹線交通を利用する門川町民の割合 | 運行サービスの見直し、利用促進策などの取組み効果を検証するため                             | 2.8%           | 2.8%<br>以上 | 実績値<br><b>5.8%</b><br><br>達成               |
| 目標4  | 日常生活におけるバスの利用頻度  | 公共交通のPR、町民への利用啓発などの取組み効果を検証するため                             | 6.3%           | 10%<br>以上  | 実績値<br><b>4.4%</b><br><br>未達成              |
| 目標5  | 公共交通ガイドの作成・配布    | すべての公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の運行情報を入手しやすい環境が整った結果を検証するため           | —              | 全戸配布       | 実績値<br><b>全戸配布</b><br><br>達成               |
| 目標6  | 地域拠点形成の協力施設数     | バス停設置や休憩スペース確保などに協力を得られる町内施設を増やしていく取組みの達成状況を検証するため          | —              | 10施設<br>以上 | 実績値<br><b>11施設</b> <sup>※2</sup><br><br>達成 |
| 目標7  | 環境改善の取組み数        | 運行しやすい走行環境の改善に継続して取り組んでいる結果を検証するため                          | —              | 5事業<br>以上  | 実績値<br><b>0事業</b> <sup>※3</sup><br><br>未達成 |

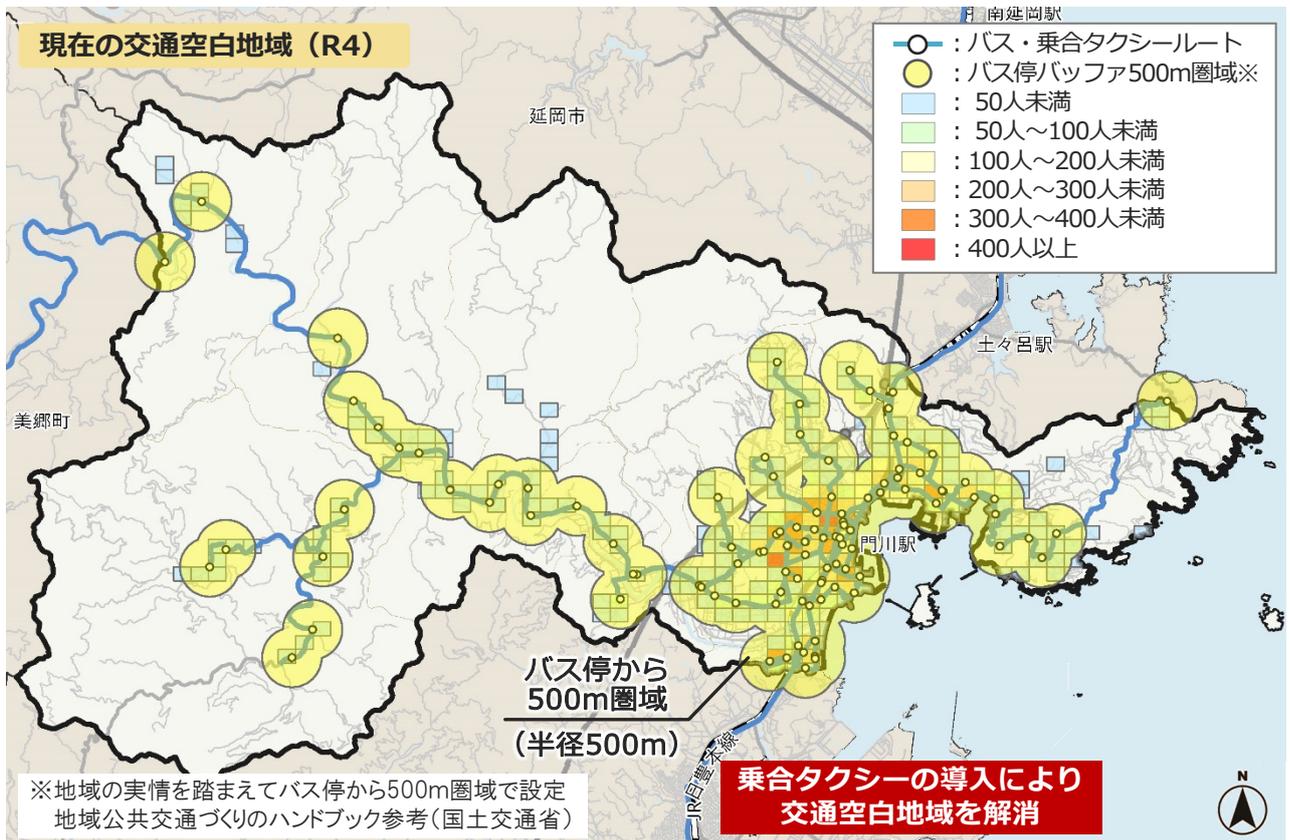
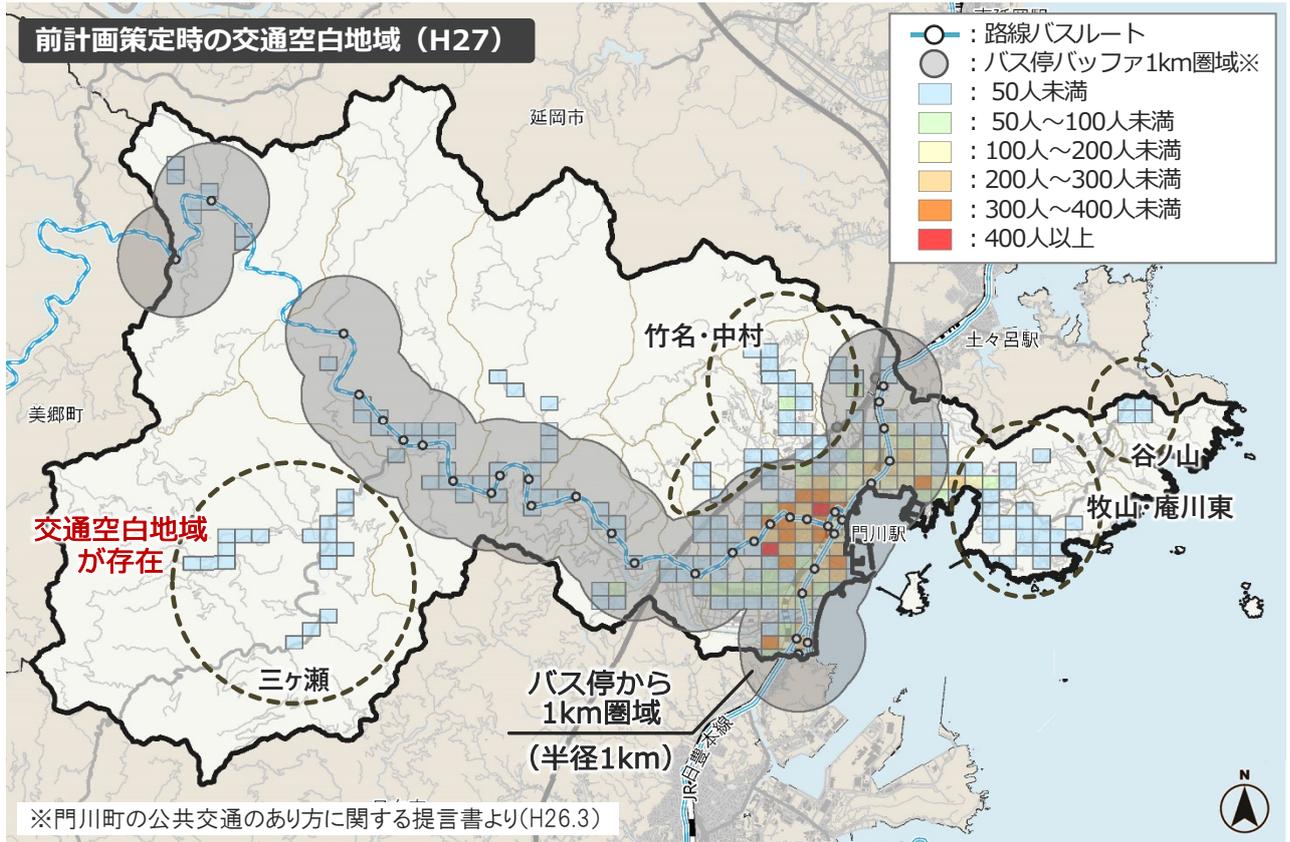
〈補注〉

※1)H27時点では、谷ノ山・牧山・庵川東・竹名・中村・三ヶ瀬の計6地区が交通空白地域(バス停から1km以上離れた圏域)であったが、乗合タクシーの導入に伴い、交通空白地域に該当する地区はない

※2)R4時点の乗合タクシー停留所より(内訳:かどがわ温泉心の杜、遠見の里前、森迫胃腸科内科前、田中病院、高鍋信用金庫前、Aコープ門川店、門川町役場、日向病院、柴尾医院、長田整形外科前、白石病院)

※3)乗合タクシーの導入では、基本的に走行可能な道路を運行ルートとし、民家等に影響が少ないことを前提として運行を計画したため、道路整備などの走行環境の改善には至らなかった

〈乗合タクシーの導入による交通空白地域の解消〉



### 3. 継続的に取り組むべき課題

#### 3-1 公共交通サービスの充実（満足度向上）

▶▶ 方針1-指標1に関連する継続課題

#### 利用者の満足度向上に向けたサービスの充実が求められています

- 日常生活における公共交通の満足度は、前計画時点から14.2ポイント減少しています。町民・公共交通利用者のニーズに対応しながら、町民にとって使いやすく、利用され続けるために**公共交通全体の利便性向上に向けた取組が重要**です。

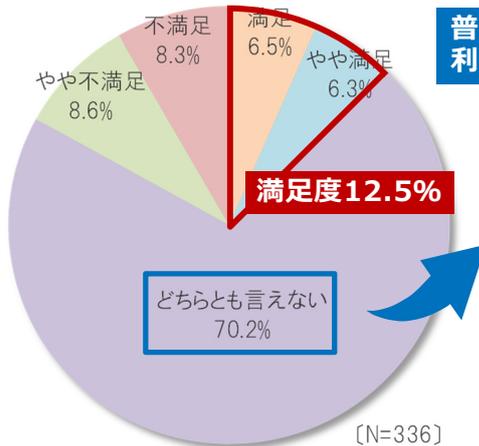


図 公共交通に関する満足度

#### 普段から公共交通を利用しない割合多い

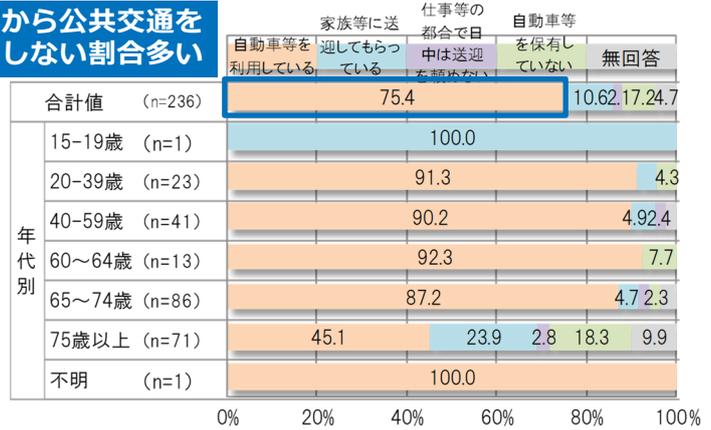


図 年代別自動車の利用状況

出典：町民アンケート調査結果

#### 3-2 広域連携による路線バスの利用促進

▶▶ 方針1-指標3に関連する継続課題

#### 公共交通サービスの維持に向けた継続的な利用促進が重要です

- 日常生活における路線バスの利用割合は7.1%となっており、月に数日以上の利用頻度は4.4%と前計画時点から1.9ポイント減少しています。
- 本町を運行する路線バスの利用者数（P7参照）は、コロナ禍の影響もあり、R2からR3にかけて減少傾向にあります。コロナ前の100%水準まで回復することは困難であると予想されており、**ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた利用促進の取組が重要**です。

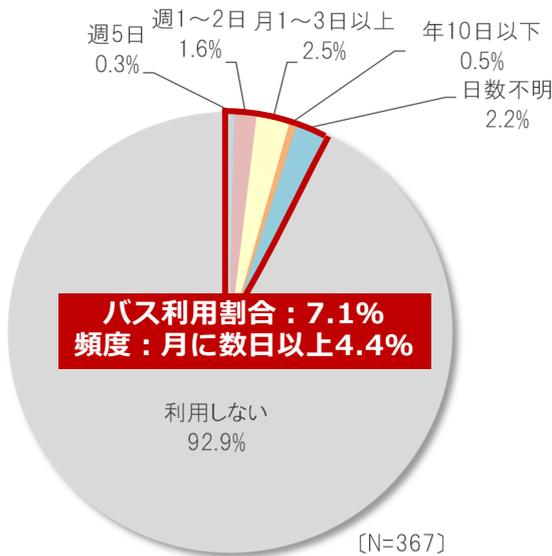


図 日常生活におけるバスの利用頻度

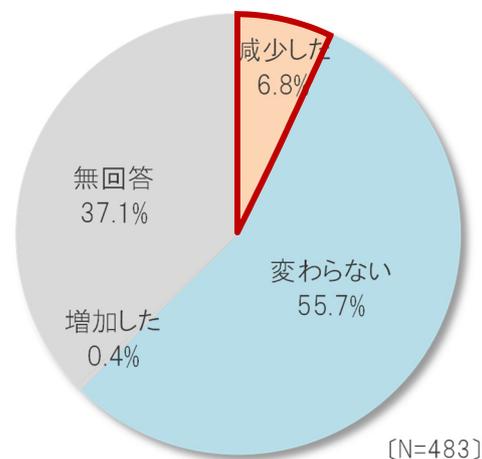


図 コロナ禍の影響による公共交通の利用頻度

出典：町民アンケート調査結果

3-3 主要施設における公共交通の情報発信の強化

▶▶ 方針2-事業8に関連する継続課題

日常生活において公共交通の情報を見ることが出来る機会の創出が重要です

□ 普段の日常生活において、自家用車を運転して移動している町民や公共交通を使おうと思わない町民に向けて、公共交通に関する情報について目に見える場所を提供し、**公共交通を移動手段の1つとして考えてもらうことが重要**です。

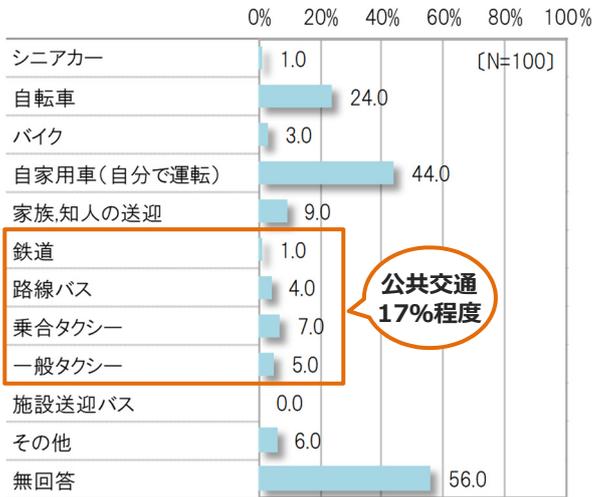


図 サンシールさのまでの交通手段

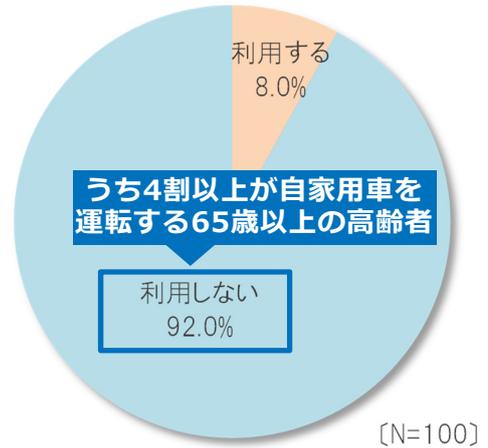


図 普段の乗合タクシー利用状況

出典: 主要施設ヒアリング調査結果

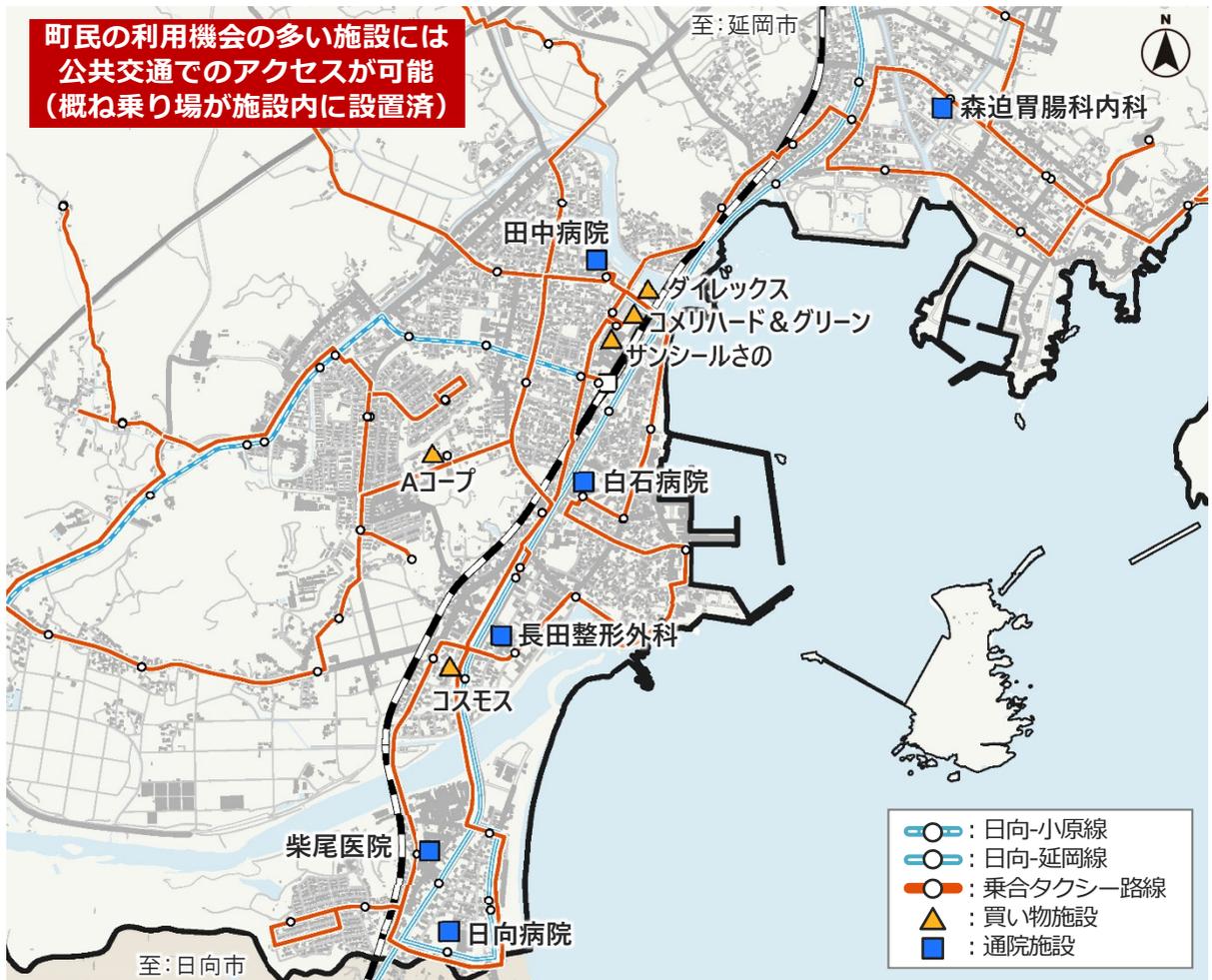


図 公共交通路線と主要施設の位置関係

※買い物・通院施設は町民アンケートの上位を記載

## 第4章 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次門川町長期総合計画」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』の実現に向けた取組を目指します。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

##### 快適生活のまちづくり ～交通環境の整備～

##### 〈公共交通に関する施策の方針〉

##### 交通環境の整備

鉄道交通は、利用者の利便性や快適性を高めるため、今後も関係市町村と連携しながら整備を推進。バス交通は、廃止路線代替バス運行に係る県補助金が令和元年10月以降は受給できなくなったことから、運行回数及び運行ダイヤの見直し、日向・東臼杵市町村振興協議会等の広域的な枠組みにおいて運行を継続し、路線の確保に努める。乗合タクシーの運行により、交通空白地域における交通手段を確保する。

##### 都市計画の方針：門川町都市計画マスタープラン

##### まちづくりの基本理念

- 日本一住みよいまち（門川）を目指して～夢と希望に溢れた人とやさしいまちづくり～

##### 公共交通に関する取組

- 廃止路線における代替バス運行補助やバス利用促進事業など、日向・東臼杵市町村振興協議会などの広域的な枠組みにおいて継続して実施し、路線の確保に努める。交通空白地域における交通手段の確保についても検討を進める。

##### 広域的な方針：東臼杵・西臼杵圏域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

##### 交通施設の基本的な方針

- まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の形成

##### 主要な交通施設の配置方針

- 交通結節機能の強化等による利便性向上
- コミュニティバス等の活用や幹線バス路線との連携強化に向けた交通結節点の形成

### 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 市町村間の広域的な人の移動を支える（町民の暮らしを支える） 役割
- 役割2 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 公共交通空白地域に暮らす町民の生活利便性を確保する 役割
- 役割4 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

### 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、取組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 地域全体で守り育む公共交通サービスの実現

本町は、公共交通空白地域の解消として町民のニーズにあわせた乗合タクシーの導入や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公共交通サービスの提供に取り組んできました。乗合タクシーは、高齢者の日常的な外出における生活交通として根付いてきています。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等によって、公共交通の利用は低迷しており、今後維持していくことが困難な状況になりつつあります。町民にとって利便性の高い公共交通サービスを維持・提供していくためには、地域住民の意見を丁寧に聞きながら、多様な主体との連携・協力により、公共交通利用のきっかけづくりや町民の意識醸成に取り組むつつ、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの構築を目指して、地域全体で公共交通を守り育むことを基本的な方針とします。

#### 課題解決に向けた取組の視点

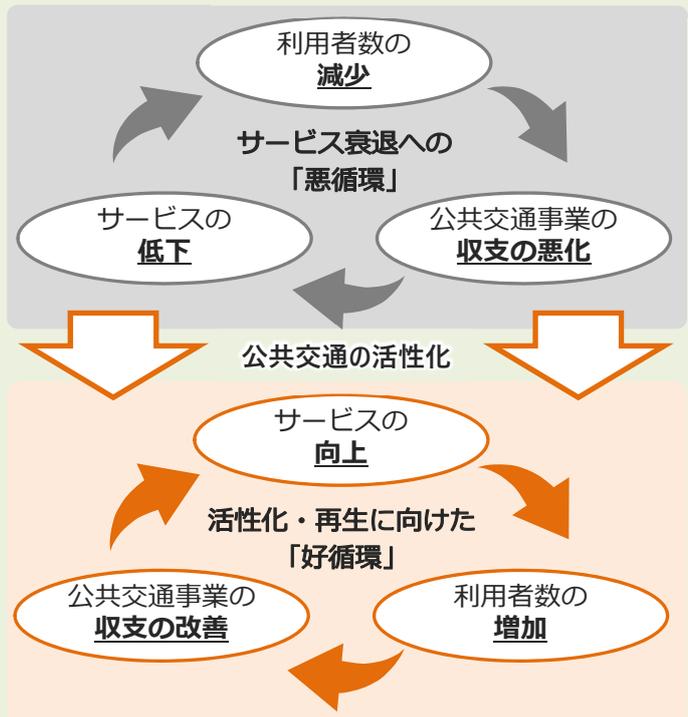
##### 視点① まちづくりと一体となった生活交通の確保・維持

- 本町が目指すまちづくり方針として掲げている、日常生活に必要な機能を拡散させずに効果的に集約・強化するとともに、それら機能と居住地・集落との連携に配慮する『コンパクトなまち(日常生活に必要な機能の集約・強化と居住地との連携)』を目指すために、町民が生活する上で必要な移動手段である鉄道やバス、乗合タクシーなどの利便性を高めることで、将来的にも持続可能な公共交通ネットワークとして、生活交通を確保していくことが重要です。
- 町民・交通事業者・行政等の各主体の協力により積極的に公共交通を利用促進していき、公共交通の衰退がもたらす『負の循環』を、公共交通が維持・存続できる『正の循環』に転換して、安心して移動できるまちを目指していく必要があります。

公共交通の維持・活性化に向けたイメージ



図 将来の都市構造 (再掲)



課題解決に向けた取組の視点

視点② 公共交通相互の連携・役割分担による持続性の確保

○限られた輸送資源の中で将来にサービスを持続させていくために、各公共交通や輸送サービスがそれぞれの役割を果たし、相互に支え合う効率的な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。

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<br>(JR日豊本線)                | 他都市への広域移動を支える<br>(町外の通勤・通学、観光客の移動手段)           | 交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保   |
|           |                 | 高速バス                          |  |                              |
|           | 幹線交通            | 路線バス<br>(日向-延岡線)              | 日向市・延岡市・美郷町方面への移動を支える<br>(買い物、通勤・通学、通院などの利用目的) | 国・県費による運行費補助を活用し沿線市町村と連携して運行 |
|           |                 | 廃止路線代替バス<br>(日向-小原線)          |  | 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            | 乗合タクシー                        | 郊外部の居住地から町の中心部までの移動を支える                        | 地域公共交通確保維持事業を活用し持続可能な運行を目指す  |
|           |                 | 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 | スクールバス          | 西門川地区に住むに住む児童・生徒を対象とした送迎サービス  | 関係部署・運行事業者と協議のうえ、サービス水準を維持                     |                              |
|           | 無料送迎バス<br>(心の杜) | 施設利用者の無料送迎<br>(延岡市・日向市東郷町も運行) | -  |                              |

視点③ 地域の実情・利用者目線に合わせた交通サービスの充実

○持続可能な生活交通の確保・維持に向けて、地域の実情・利用者目線に沿った既存サービスの改善・効率化を図るとともに利用され続ける利便性の高い公共交通サービスの提供を目指します。

視点④ 多様な関係者との連携・役割の明確化と一体的な実践

○公共交通事業は、運転手・車両不足やコロナ禍の影響による収入の減少など、厳しい状況下にある中で、持続可能な公共交通ネットワークを確保するためには、行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域住民や町内関係者を含めた連携により、公共交通を地域全体で支えるための一体的な取組を推進します。

■ 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、運行費の国庫補助を受け、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・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用する必要があります。

■ 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）を活用する必要があります。

## 4. 将来の交通ネットワーク

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、町民及び町外からの来訪者との交流拠点、市街地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公共交通サービスの確保を目指していきます。

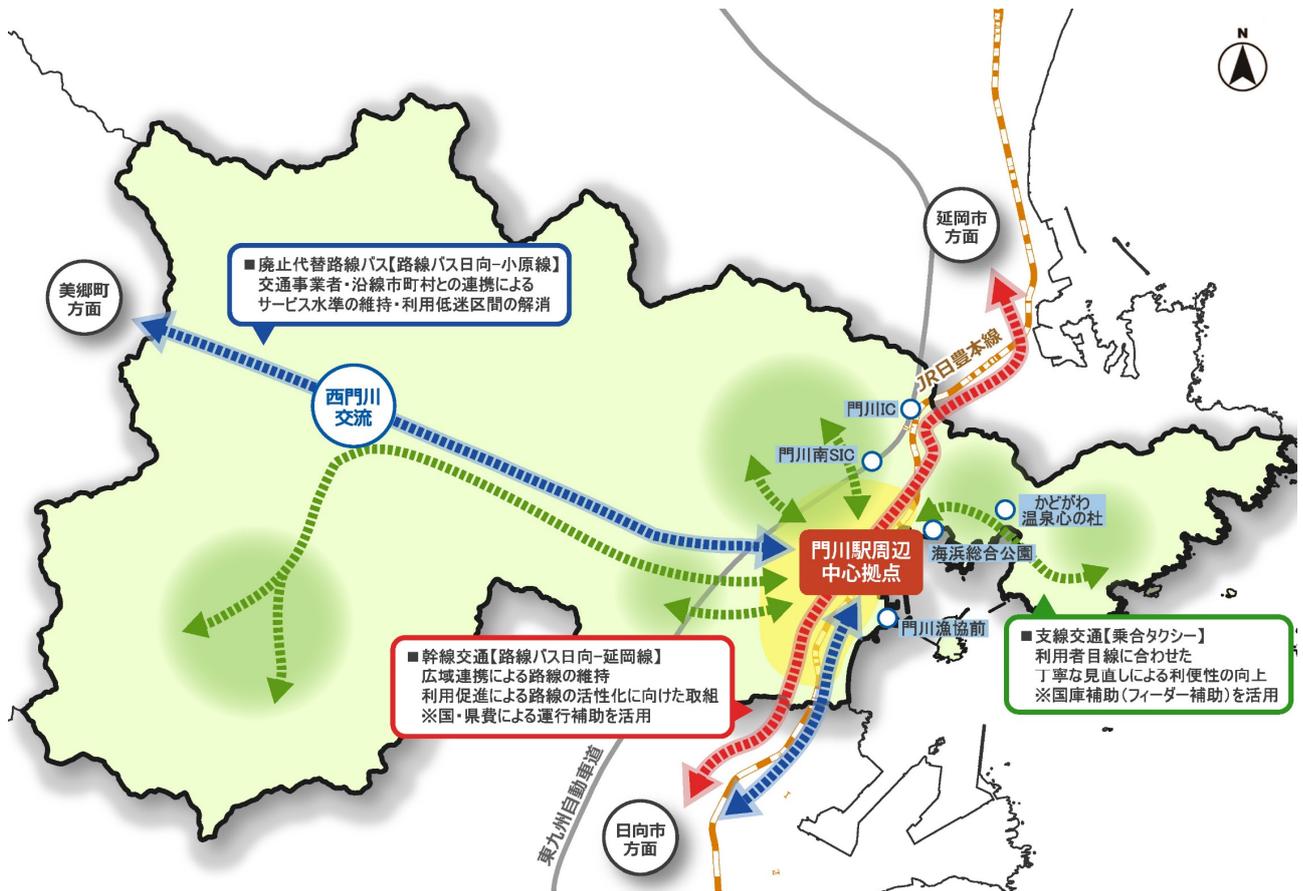
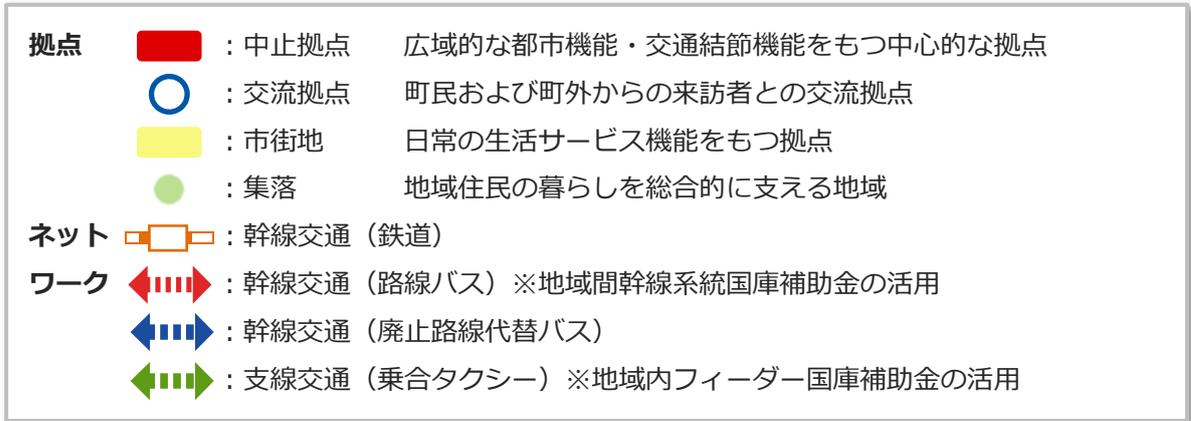


図 将来の交通ネットワークイメージ図

※地域内フィーダー系統の補助対象路線については、P48を参照

## 地域公共交通に関する現状と課題・取組の方向性

### 〈まちが目指す将来像 / 公共交通の果たすべき役割〉

#### 将来像 快適生活のまちづくり ～交通環境の整備～

##### ■本町における公共交通の果たすべき役割

- ① 市町村間の広域的な人の移動を支える（町民の暮らしを支える）役割
- ② 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 公共交通空白地域に暮らす町民の生活利便性を確保する役割
- ④ 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

##### 〈都市計画の方針〉

- 廃止路線における代替バス運行補助やバス利用促進事業
- 日向・東臼杵市町村振興協議会などの広域連携
- 交通空白地域における交通手段の確保

### 〈地域公共交通に関する現状・取り組むべき課題〉

#### 社会情勢の変化

##### 1 人口減少・高齢化社会・免許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等の移動手段の確保・維持

##### 2 アフターコロナを見据えた新たな利用者の開拓・観光アクセスの提供

○ 町民・行政・関係者が一体となって持続可能な公共交通サービスを提供

##### 3 持続可能なまちづくりの実現に向けた庁舎跡地活用との連動

○ 交通拠点としての活用方針、既存交通モードとの連携や乗り継ぎ利便性の向上などの連動化

#### 町民のニーズ・特性

##### 4 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

##### 5 公共交通サービス事業の継続意向

○ 公共交通の維持を継続すべきとの意向を示す、利用に応じた運行の効率化を含めた取組

##### 6 町民の生活行動に応じた提供サービスの充実・交通弱者への対策

○ 目的別の生活行動に応じた経由地や乗り入れ、ダイヤの見直し等のサービス改善

##### 7 交通拠点（JR門川駅）における乗り継ぎ利便性の向上

○ 利用者に見える形での乗継案内、鉄道・バス等の乗り継ぎがしやすいダイヤの見直し

#### 公共交通の利便性

##### 8 周辺市町村間の移動を支える広域ネットワークの活性化

○ 広域連携による利用促進事業の展開、利用低迷区間の活性化に向けた対策

##### 9 利用者ニーズに対応した公共交通の利便性向上

○ 利用者の視点に沿った丁寧な見直し、利用実態に応じたサービスの見直し

##### 10 住民の協力を含む新たな需要の獲得に向けたサービスの向上

○ 利用者の口コミ等を通じた新たな需要の獲得、利用者が考える使いやすいサービスの構築

#### 公共交通の持続性

##### 11 地域間の移動を支える路線バスの運行サービス水準の維持

○ 広域連携による路線の維持、利用実態に合わせたサービス改善・運行の効率化

##### 12 乗合タクシーの運行効率化による提供サービスの維持

○ 利用低迷区間のデマンド化やルート・停留所の見直し、地域住民の意向を確認

##### 13 持続可能な公共交通の運行に向けた収支の改善

○ 詳細な利用実態の確認、サービスの改善・運行の効率化、公共交通の持続性を確保

##### 14 公共交通を使って知ってもらうきっかけづくりの促進

○ 将来の移動状況を見据えて公共交通を利用してもらうきっかけづくりを提供

公共交通サービスは、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〉

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>基本的方針</b>          | <b>地域全体で守り育てる公共交通サービスの実現</b>  |
| <b>法律の趣旨に基づく4つの視点</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>視点① まちづくりと一体となった生活交通の確保・維持</li> <li>視点② 公共交通の相互の連携・役割分担による持続性の確保</li> <li>視点③ 地域の実情・利用者目線に合わせた交通サービスの充実</li> <li>視点④ 多様な関係者との連携・役割の明確化と一体的な実践</li> </ul> |

〈取組の方向性〉

| 目標                                       | 取組の方向性                                 | 取組内容   |
|--|--|--|
| <b>目標1</b><br>広域連携による幹線交通の持続・活性化         | 広域的な公共交通サービスの継続・強化（鉄道）                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 提供サービス水準を維持するための利用促進</li> <li>■ 利用者ニーズに応じた機能性の向上（案内・乗継情報、待合環境）</li> </ul>   |
|  | 広域連携による幹線バスの維持・活性化対策                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 沿線市町村と連携した利用促進事業の展開（利用低迷区間等）</li> <li>■ 路線の維持に向けた継続的な運行支援（財政支援）</li> </ul>  |
| <b>目標2</b><br>利用され続けるための公共交通サービスの充実（最適化） | 地区ごとの生活行動や利用実態に応じた乗合タクシーサービスの改善        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 増加する交通弱者への対応（乗り場・ルートの見直し等）</li> <li>■ 利用低迷路線の解消に向けたサービス改善（利便性の向上）<br/>例）三ヶ瀬線のルートを町中心部までアクセスできるように調整など</li> <li>■ 外出時間帯に合わせた運行ダイヤの見直し（復路）</li> </ul> |
|  | 利用実態に応じた運行サービスの最適化                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用の少ない乗り場のデマンド化の検討（地域住民の意向を確認）</li> <li>■ 利用実態に応じた乗り場の見直し（利用しやすいサービスの提供）</li> <li>■ 利用超過区間への対応（牧山・大迫・庵川線は追走便が発生）</li> </ul>                         |
|  | 持続可能な公共交通サービスの提供に向けた見直しの仕組みづくり・住民周知の徹底 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規需要の獲得に向けた住民全体への周知（特に高齢者を重点）</li> <li>■ 路線の見直し基準の再設定・継続的な運用（サービスの持続）</li> <li>■ 高齢者に負担のないサービス提供（乗降時の車両ステップ等）</li> </ul>                            |
| <b>目標3</b><br>交通拠点の整備・機能強化               | 鉄道・バス等の乗継拠点における情報案内の強化                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 見てわかる鉄道⇔バス⇔乗合タクシーの乗り継ぎ案内</li> <li>■ 交通拠点における公共交通に関する情報案内の強化</li> </ul>  |
|  | 庁舎跡地活用との連動した取組（交通拠点）                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通モードごとの乗り継ぎ利便性の向上・待合環境の充実<br/>※現時点では活用の具体内容は決定していない</li> </ul>   |
| <b>目標4</b><br>住民協力を含む多様な関係者との連携促進        | 多様な関係者と連携した利用促進事業                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 主要施設内における公共交通の情報発信（ガイドマップの設置等）</li> <li>■ 買い物・通院施設と連携した公共交通の乗車体験（移動販売とくし丸との連携も含めて）</li> <li>■ 移動手段の1つとなる公共交通の利用促進（現状必要ない方も含めて）</li> </ul>           |
|  | 他分野と連携した利用促進・利用者の口コミ等を通じた公共交通のPR       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広報誌やSNS等を通じた乗車体験のPR</li> <li>■ 来訪者・町民の利用のきっかけをつくる利用促進（観光・福祉連携）</li> </ul>   |

## 第5章 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）

- 本計画の取組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 広域連携による幹線交通の持続・活性化

- 町内外（地域間）の移動・交流を支える広域幹線交通・地域間幹線交通は、既存のサービス水準を維持していくために、鉄道の**利用促進**、路線バスの**広域的な連携（沿線市町村との連携）による利用促進等**に取り組むことを目指します。

#### 目標指標（KPI）

##### ■目標値① - 広域幹線交通（JR門川駅）における利用者の回復

- 町外への通勤・通学や買い物・通院等の日常的な移動を担う鉄道（門川駅）は、人口減少やコロナ禍の影響もあり、利用減少の影響を受けています。
- 今後は、学生や会社員等の主要な利用ターゲット層への利用促進に取り組みながら、利用者数の回復を目指します。

| 指標       | 単位  | 現状値（R4） |   | 目標値（R9）       |
|----------|-----|---------|---|---------------|
| 門川駅の乗車人員 | 人/日 | 368     | ➡ | <b>395以上*</b> |

※コロナ禍前（R1年度）の実績値以上を目標として設定

##### ■目標値② - 門川町内における路線バス利用者の増加と路線全体の収支率向上

- 路線バスの利用者数は、沿線市町村との連携・協力による運行の維持等に取り組んできましたが、コロナ禍による外出自粛の影響もあり、R2からR3の利用者数は減少しています。
- 地域間の移動を支える幹線バスについては、沿線市町村との広域連携による利用促進に取り組み、門川町内における路線バスの利用者増加を目指します。また、持続可能な公共交通サービスの提供を図るために日向-延岡線の収支率の向上を目指します。

| 指標                        | 単位  | 現状値（R4） |   | 目標値（R9）       |
|---------------------------|-----|---------|---|---------------|
| 門川町内のバス停における1日あたりの平均乗降客数* | 人/日 | 54.3    | ➡ | <b>54.3以上</b> |
| 路線バスの収支率（日向-延岡を対象）        | %   | 56.8    | ➡ | <b>56.8以上</b> |

※日向-延岡線の平日を対象にバスICカード分析（2021年10月～12月）の集計結果をもとに算出  
対象のバス停：船越・加草・草川小学校入口・門川海浜公園入口・鳴子橋・上納屋・門川本町・中須・東古川・日向病院の合計値

〈目標値の考え方・算定方法・評価時期について〉

目標値① - 広域幹線交通（JR門川駅）における利用者の回復

〈目標値の考え方〉

- 公共交通の衰退がもたらす『負の循環』を公共交通が維持・存続できる『正の循環』に転換していくことを目指していきます。現状値は、コロナ禍前の90%水準まで回復しており、今後は利用促進等に取り組みながらコロナ禍前の実績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

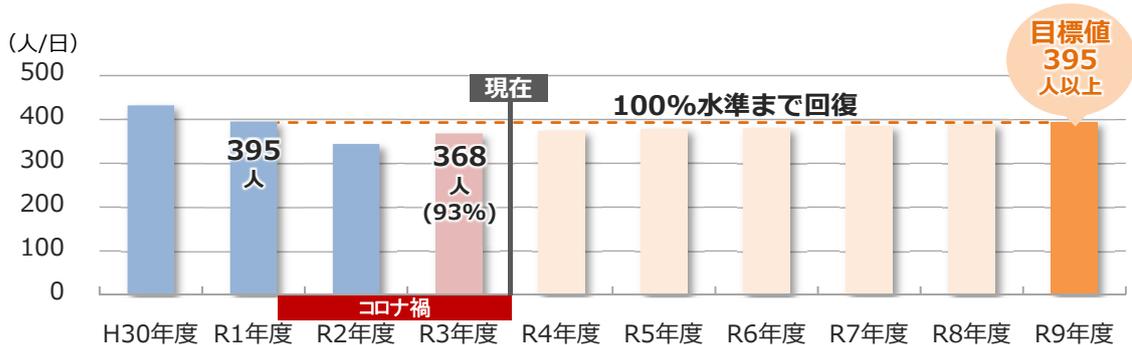


図 門川駅の1日あたりの乗車人員

目標値② - 門川町内における路線バス利用者数の増加と路線全体の収支率の向上

〈目標値の考え方〉

- 地域間の移動を支える路線バスは、国や県、沿線市町村の補助により運行を維持しています。沿線市町村との連携による路線バスの利用促進に取り組みつつ、門川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（利用者増加・収支向上）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（町内の乗降客数）
- 評価年次の運行実績を確認（収支率）

〈目標値の評価時期〉

- 計画年度評価（乗降客数）
- 毎年度評価（収支率）

右図  
町内バス停の乗降客数  
(1日あたり平均)



**目標2 利用され続けるための公共交通サービスの充実**

- 高年齢者の生活交通として根付いてきている乗合タクシーは、今後高齢化社会の進行に伴い、需要の増加が予想されます。移り変わる住民のニーズや生活行動に合わせて、乗合タクシーの**利便性向上**に取り組み、**利用され続けるための公共交通サービスの充実**を目指します。

**目標指標 (KPI)**

**■目標値③ - 乗合タクシーの運行水準の維持**

- 乗合タクシーの利用者数は、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。(三ヶ瀬線はH30-R3まで利用者は0人)
- 今後は、乗合タクシー利用者の視点に基づく丁寧な見直しを図りながら利便性の向上に取り組みつつ、現状利用していない町民へ将来の移動を考えた積極的な利用促進等を実施し、運行水準の維持を目指します。

| 指標  | 単位  | 現状値 (R4)            |                      | 目標値 (R9) |
|---|-----|---------------------|----------------------|----------|
| 乗合タクシー全路線の1日あたりの運行便数  | 便/日 | 牧山線 (4)             | 補助対象<br>フィーダー<br>系統※ | 現状維持※    |
|   |     | 大迫・庵川線 (4)          |                      |          |
|   |     | 竹名・中村線 (4)          |                      |          |
|   |     | 中山・五十鈴 / 大池・中山線 (4) |                      |          |
|   |     | 本町巡回線 (6)           |                      |          |
|   |     | 三ヶ瀬線 (5)            |                      |          |
| ※補助対象フィーダー系統の実施主体は門川町(運行はタクシー事業者に委託)<br>※利用者のニーズに合わせて、乗合タクシーの利便性向上に取り組むことを目標として設定 |     |                     |                      |          |

**■目標値④ - 乗合タクシー利用者の回復・利用者1人あたりの財政負担額の抑制**

- 町内の高齢化率は今後も上昇傾向にあり、免許返納による公共交通サービスの必要性が高まることが予想されます。乗合タクシーに関する町の財政負担額は、コロナ禍の影響による利用者の減少や運行単価の上昇等もあり、年々増加傾向にあります。
- 町民の移動需要・利用者ニーズに対応しながらサービスの充実(見直し)や新規需要の獲得に向けた住民への周知による利用者数の回復を図るとともに、利用実態に応じた運行サービスの最適化に取り組み、利用者1人あたりの財政負担額の抑制を図り、持続可能な公共交通サービスの提供を目指します。

| 指標  | 単位  | 現状値 (R4) |   | 目標値 (R9)         |
|---|-----|----------|---|------------------|
| 乗合タクシーの利用者数   | 人/年 | 5,262    | ↘ | <b>6,017以上</b> ※ |
| 乗合タクシー利用者1人あたりの財政負担額  | 円/人 | 1,471    | ↘ | <b>1,471未満</b> ※ |
| ※コロナ禍前の90%水準までの回復を目指し、新規の需要獲得に取り組むことを目標として設定<br>※燃料や物価の高騰などを踏まえて現況値未満に抑制を図ることを目標として設定 |     |          |   |                  |

〈目標値の考え方・算定方法・評価時期について〉

目標値③ - 乗合タクシーの運行水準の維持

〈目標値の考え方〉

- 地域住民の生活交通としての役割を担う乗合タクシーは、日常的な移動手段として欠かせない存在になっていることから、今後も利用され続けるために利用者のニーズ等を踏まえた利便性の向上や利用経験のない方への利用促進に取り組み、**持続可能なサービスの提供**を目指して、運行水準の維持を目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の運行便数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

表 乗合タクシーの運行概要 (R5.3時点)

| 路線名                 | 運行便数 |    |    | 乗車運賃                         |
|---------------------|------|----|----|------------------------------|
|                     | 往路   | 復路 | 計  |                              |
| 牧山線 (月・水)           | 2便   | 2便 | 4便 | 1乗車200円                      |
| 大迫・庵川線 (水)          | 2便   | 2便 | 4便 | 1乗車200円                      |
| 竹名・中村線 (金)          | 2便   | 2便 | 4便 | 1乗車200円                      |
| 中山・五十鈴 / 大池・中山線 (火) | 2便   | 2便 | 4便 | 1乗車200円                      |
| 三ヶ瀬線 (月・水・金) ※予約制   | 2便   | 3便 | 5便 | 西門川行:1乗車100円<br>町部行 :1乗車600円 |
| 本町巡回線 (月・火・水・金)     | 3便   | 3便 | 6便 | 1乗車200円                      |

目標値④ - 乗合タクシー利用者の回復・利用者1人あたりの財政負担額の抑制

〈目標値の考え方〉

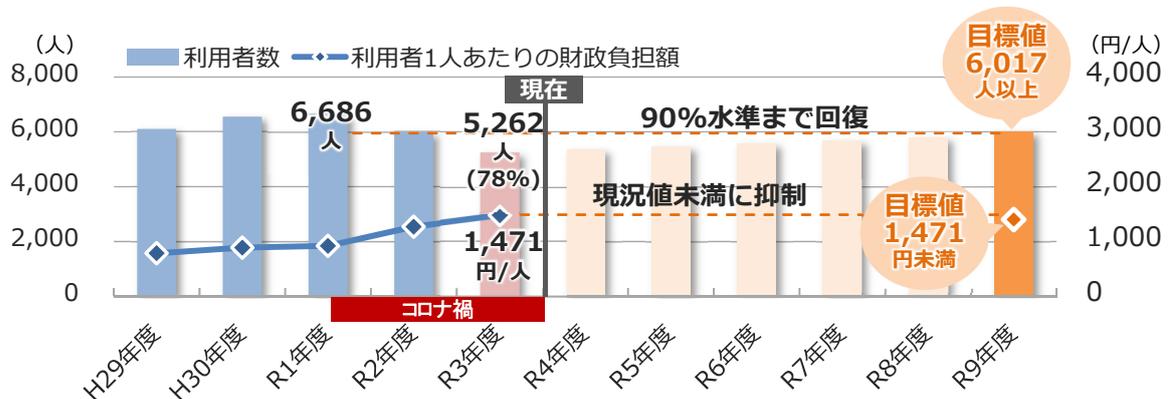
- 乗合タクシーの年間利用者数は、コロナ禍前の78%程度の水準となっており、今後は**コロナ禍前 (R1年度) の90%水準までの回復**を目指し、利用実態に応じた運行サービスの最適化を図りながら**利用者1人あたりの財政負担額の抑制**を目標として設定します。

〈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 交通拠点の整備・機能強化**

- JR門川駅は、鉄道や路線バス、乗合タクシーなどの様々な交通が結節する交通拠点として位置付けられています。交通拠点としての機能強化を図るために、鉄道⇄路線バス・乗合タクシーの乗り継ぎ案内や公共交通全体の情報発信等に取り組むことを目指します。

**目標指標 (KPI)**

**▶目標値⑤ - 交通拠点における乗り継ぎや公共交通に関する情報発信の取組み数**

- 本町の交通拠点としての役割を担うJR門川駅には、他の交通へ乗り継ぐための乗り継ぎ案内や公共交通に関する情報が発信できていない状況です。
- 今後は、鉄道や路線バス・乗合タクシーとの乗り継ぎ時刻表などの情報発信に取り組むとともに、本町の公共交通全体の周知(公共交通ガイドブックの設置など)や最寄りの乗り場案内等を行い、交通拠点の整備・機能強化を目指します。

| 指標                     | 単位 | 現状値 (R4) |   | 目標値 (R9) |
|------------------------|----|----------|---|----------|
| 乗り継ぎや公共交通に関する情報発信の取組み数 | 件  | 0        | 👉 | 3以上※     |

※他交通との乗り継ぎ案内、公共交通全体の周知、最寄りの乗り場案内の3事業を目標として設定

〈門川駅の状況〉



〈目標値の考え方・算定方法・評価時期について〉

**目標値⑤ - 交通拠点における乗り継ぎや公共交通に関する情報発信の取組数**

〈目標値の考え方〉

- 町民や町外の来訪者が利用する門川駅において、交通拠点の整備・機能強化を図るために他の交通への乗り継ぎ案内の情報提供や町の公共交通全体の周知などの情報発信を行うことを目標として設定します。  
(乗り継ぎ時刻表の提供、公共交通ガイドブックの設置、バス乗り場の案内等を想定)

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 計画年度評価

**目標4 住民協力を含む多様な関係者との連携促進**

公共交通サービスは、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あり、行政や交通事業者、利用者となる町民など、地域関係者が連携・協力しながら、**地域全体で守り育てていく公共交通サービスの提供**を目指します。

**目標指標 (KPI)**

**▶ 目標値⑥ - 他の分野と連携した利用促進事業の取組み数**

- 持続可能な公共交通サービスの提供に向けて、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。
- 買い物施設と連携したお出かけ企画や病院と連携した通院における移動手段としての活用、町内のイベント時における公共交通の有効活用など、様々な分野・関係者と連携した取組を推進していき、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ます。

| 指標                   | 単位 | 現状値 (R4) |   | 目標値 (R9)  |
|----------------------|----|----------|---|-----------|
| 他の分野と連携した利用促進事業の取組み数 | 件  | -        |  | <b>5*</b> |

※コロナ禍の状況を見ながら、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⑦ - 公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数**

- 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。

| 指標                      | 単位 | 現状値 (R4) |   | 目標値 (R9)   |
|-------------------------|----|----------|---|------------|
| 公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数 | 回  | -        |  | <b>10*</b> |

※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

**▶ 目標値⑧ - 高齢者の乗合タクシー利用割合の増加**

- 高齢者の生活交通として根付いてきている乗合タクシーですが、利用割合は低く(乗り慣れた利用者が利用)、普段の移動では過度に自家用車に依存している実態も多い状況です。
- 更なる高齢化の進展により、免許返納や自家用車を運転できなくなる高齢者の増加が予想されるため、将来の移動を考えるための利用促進や利用者からの口コミを通じた宣伝等に取り組み、乗合タクシーの新規需要の獲得を目指します。

| 指標             | 単位 | 現状値 (R4) |   | 目標値 (R9)       |
|----------------|----|----------|---|----------------|
| 高齢者の乗合タクシー利用割合 | %  | 4.3      |  | <b>10.0以上*</b> |

※自家用車を運転する高齢者への利用促進等に取り組み、新規需要の獲得を目標として設定

〈目標値の考え方・算定方法・評価時期について〉

目標値⑥ - 他の分野と連携した利用促進事業の取組み数

〈目標値の考え方〉

- 交通以外の他分野（商業施設・病院・観光・福祉等）と連携しながら、公共交通を取り巻く多様な関係者と協力して利用促進・お出かけ企画等に取り組み、**町民を含めて地域全体で守り育む公共交通サービスの実現**を目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 計画年度評価

〈他分野との連携イメージ〉



〈分野ごとに公共交通がもたらす多面的な効果〉

| 公共交通の役割・効果   |                                      |                                     |  |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <b>医療</b><br>・病院までの送迎サービス事業<br>・医師による住診<br>医療費の増大対策            | ・通院手段<br>・家族の送迎負担軽減<br>外出することによる健康増進 | クルマを利用しづらい高齢者の外出手段<br>外出することによる介護予防 | タクシー券配布や福祉有償運送等の拡充<br>さらなる介護予防事業                 |
| <b>商業</b><br>日用品の訪問販売  | スーパー等への買い物手段                         | 交通事故の低減                             | ・増加する交通事故対応<br>・高齢者ドライバーのさらなる安全教育                |
| <b>教育</b><br>・スクールバスの運行<br>・市外学校への通学断念<br>・市外学校近くでの居住による人口流出対策 | 学校への通学手段                             | 企業への通勤手段                            | 企業近くでの居住による人口流出対策                                |
| <b>観光</b><br>観光地やイベント会場への送迎バス運行                                | ・観光地やイベント会場への移動手段<br>・地域の魅力創出        | ・交通施設周辺地域の活性化<br>・地域のブランド価値の維持・向上   | ・土地の価値低下等による税収減少対策<br>・バスもない地域というマイナスイメージを払拭する対策 |
| <b>建設</b><br>道路混雑に対応した道路整備                                     | 輸送密度の高い交通手段（道路負荷の低減）                 | 環境負荷の低減                             | 自動車増加対応としての、さらなる温室効果ガス削減対策                       |
| <b>防災</b><br>災害時における市民の移動手段の調達                                 | 災害時における移動手段                          | コミュニケーションの増加                        | ・孤独感の増加対応としての、地域コミュニティの強化<br>・外出支援策の実施           |

↑ 公共交通がなくなった場合に必要となってくる各分野の対策 ↓

出典：地域公共交通の有する多面的な効果算出ガイドライン(案) 国土交通省

目標値⑦ - 公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数

〈目標値の考え方〉

- 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。  
(広報誌を活用した公共交通の情報発信や地区回覧への利用案内等を想定)

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の実施回数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 計画年度評価

- 例)
- ・広報誌を活用した公共交通の情報発信 . . . . . 町内関係部署との連携・協力
  - ・地区回覧による公共交通の情報発信 . . . . . 地区区長等との連携・協力
  - ・施設内における公共交通の利用案内 . . . . . 施設関係者等との連携・協力
  - ・乗り方教室の実施 . . . . . 交通事業者等との連携・協力
  - ・イベント時の利用促進・情報提供 . . . . . 観光協会等との連携・協力

目標値⑧ - 高齢者の乗合タクシー利用割合の増加

〈目標値の考え方〉

- 過度に自家用車に頼る状態から公共交通を「かしこく」使う方向へと自発的に転換するように促すための利用促進に取り組み、新規需要の獲得を目標に今後5年以内に免許返納の考えがある割合分増加することとして設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の利用割合を確認  
(アンケート調査を実施)

〈目標値の評価時期〉

- 計画年度評価

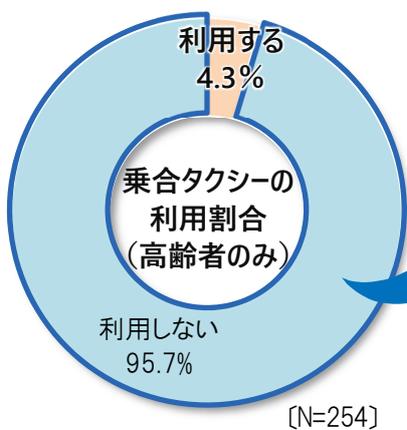


図 乗合タクシーの利用割合

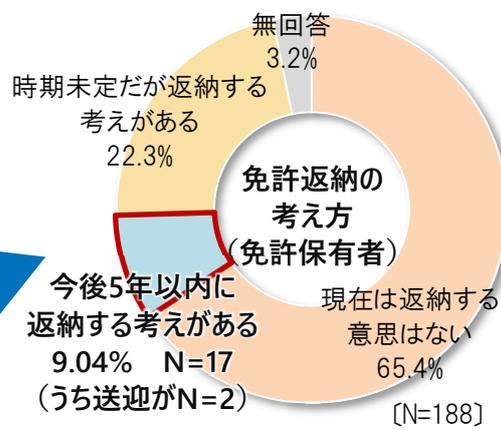


図 免許返納の考え方

出典：町民アンケート調査結果

現状の利用割合  
4.33% (11)  
+  
今後5年以内に  
返納する考えが  
ある割合分増加  
※送迎を除く  
9.04% (15)  
▼  
▼  
利用割合：10.0%  
(26/254)  
( )はサンプル数

## 2. 実施事業の体系

- 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「門川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。

| 計画目標                             |  |   |
|----------------------------------|--|---|
|                                  | 実施事業・取組概要  | 実施主体  |
| <b>目標1：広域連携による幹線交通の持続・活性化</b>    |  |   |
| 事業①                              | <b>生活利便性を支える広域幹線交通のサービス継続</b><br>○主要なターゲット層に焦点を当てた鉄道の利用促進  | ■ 門川町<br>■ 高校関係者等                               |
| 事業②                              | <b>広域連携による幹線バスの維持・活性化</b><br>○沿線市町村と連携したバスの利用促進<br>○路線の維持に向けた継続的な運行支援  | ■ 門川町<br>■ バス・タクシー事業者<br>■ 沿線市町村                |
| <b>目標2：利用され続けるための公共交通サービスの充実</b> |  |   |
| 事業③                              | <b>住民の生活行動・利用実態に応じた乗合タクシーサービスの改善</b><br>○利用実態・交通弱者等に対応したサービスの見直し<br>○利用低迷路線の解消に向けたサービス改善（利便性の向上）   | ■ 門川町（運行主体）<br>■ タクシー事業者<br>（運行委託事業者）           |
| 事業④                              | <b>利用実態に応じた運行サービスの最適化</b><br>○利用が低迷する乗り場の沿線住民ニーズの把握<br>○利用超過区間への対策検討（牧山線、大迫・庵川線）   | ■ 門川町（運行主体）<br>■ タクシー事業者<br>（運行委託事業者）<br>■ 地域住民 |
| 事業⑤                              | <b>持続可能な公共交通サービスの構築</b><br>○新規需要の獲得に向けた住民全体への周知（高齢者重点）<br>○路線の見直し基準の再設定・継続的な周知<br>○乗合タクシー車両の環境整備（補助ステップ設置等）                                | ■ 門川町（運行主体）<br>■ タクシー事業者<br>（運行委託事業者）<br>■ 地域住民 |
| <b>目標3：交通拠点の整備・機能強化</b>          |  |   |
| 事業⑥                              | <b>交通拠点における公共交通の情報案内の強化</b><br>○異なる公共交通モード間の乗継利便性の向上<br>○JR門川駅における情報案内の充実  | ■ 門川町<br>■ 鉄道・バス・タクシー事業者<br>■ 観光協会              |
| 事業⑦                              | <b>庁舎跡地活用と連動した取組の推進</b><br>○交通拠点としての機能整備   | ■ 門川町<br>■ 関係部署                                 |
| <b>目標4：住民協力を含む多様な関係者との連携促進</b>   |  |   |
| 事業⑧                              | <b>多様な関係者と連携した利用促進事業の展開</b><br>○主要施設内における公共交通の情報発信<br>○買い物・通院施設と連携した公共交通の乗車体験の企画<br>○移動販売「とくし丸」と乗合タクシーの連携強化<br>○将来の移動を見据えた乗り方教室の実施・利用意識の醸成 | ■ 門川町<br>■ バス・タクシー事業者<br>■ 施設関係者<br>■ 関係部署      |
| 事業⑨                              | <b>他分野と連携した利用促進・利用者の口コミ等を通じた公共交通のPR</b><br>○広報誌・地区回覧等を通じた公共交通の情報発信<br>○公共交通利用者を含めた地域座談会の開催<br>○観光・福祉等の他分野と連携した公共交通の利用促進                    | ■ 門川町<br>■ 観光・福祉関連部署<br>■ 地域住民                  |

### 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、取組方針等を定めます。

#### 事業1 生活利便性を支える広域幹線交通のサービス継続

|        |  |
|--------|--|
| 事業の課題  | ○アフターコロナを見据えた新たな利用者の開拓<br>○自家用車に依存したライフスタイルの実態   |
| 取組の方向性 | ○他都市への広域的な移動を担う鉄道は、町民の通勤・通学や買い物、通院などの移動手段としての提供サービスを持続していくために、行政・交通事業者等が協力しながら利用促進を実施し、広域的な公共交通サービスの継続に取り組めます。 |

#### 取組内容

##### 取組①：主要なターゲット層に焦点を当てた鉄道の利用促進

- 広域交通の基幹となるJR日豊本線については、主な利用者層である高校生を対象とした利用促進に取り組めます。学生・学識者・自治体が連携して公共交通が抱える問題・課題の解消、企画検討・具体化（現地での検証）に取り組んでいる事例などがあり、学生を主体としてプロジェクトを進めることで、新たな利用者を取り込むことに繋がることと予想されます。
- 高校生に加えて会社員や公務員の通勤目的の利用も多いことから、現状の生活スタイルにおいて賢く公共交通を使ってもらうパークアンドライドやサイクルアンドライドについても周知に取り組めます。

STEP 1 企画案の検討  
STEP 2 最終案の決定  
STEP 3 STEP 4 STEP 5  
STEP 3 現地検証  
STEP 4 企画検討  
STEP 5 促進実施

- 企画がある程度具体化された段階で、実現化に向けて現地での企画テスト
- テスト結果は、最終企画案に盛り込む
- 企画チームが友人を誘うことによる学生の利用促進効果も
- 3/29に水原市長や交通関係者に企画を報告予定

Point: 学生がInstagramを活用して情報発信

Point: 友人を誘う事による公共交通の利用促進

バス時刻表の掲載貼り  
Instagram公式アカウント作成  
Instagramの活用  
モニタツアワーの実施  
現地での実証テスト

▲ 高校性が主体となった利用促進の事例  
出典：熊本県水俣市

パーク&ライドの案内  
レンタサイクルのご案内

月額(5,230円/月)・年間(51,000円/年)

| サービス名     | 月額料金    | 年間料金     | 備考 |
|-----------|---------|----------|----|
| 自転車貸出(1台) | 5,230円  | 51,000円  |    |
| 自転車貸出(2台) | 10,460円 | 102,000円 |    |
| 自転車貸出(3台) | 15,690円 | 153,000円 |    |
| 自転車貸出(4台) | 20,920円 | 204,000円 |    |

▲ パーク・サイクルアンドライドの利用促進  
出典：兵庫県田原町



| 取組内容                     | 実施主体          | 事業スケジュール     |      |      |      |      |
|--------------------------|---------------|--------------|------|------|------|------|
|                          |               | R5年度         | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
| ①主要なターゲット層に焦点を当てた鉄道の利用促進 | 門川町<br>高校関係者等 |              |      |      |      |      |
|                          |               | 検討したものから順次実施 |      |      |      |      |

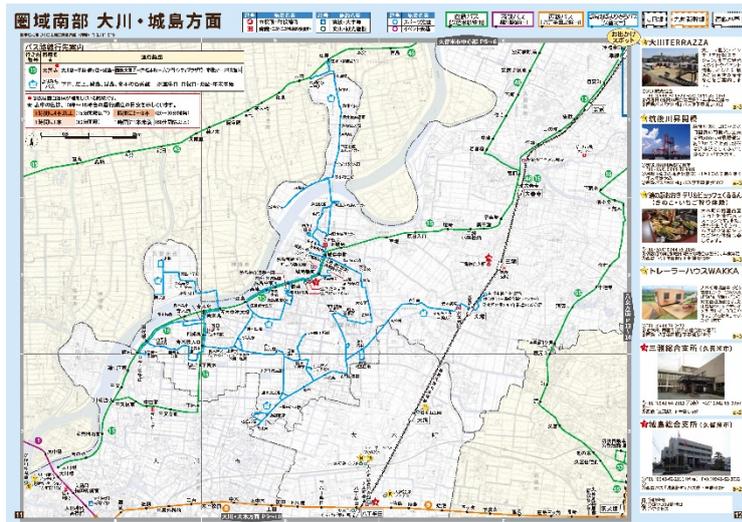
事業2 広域連携による幹線バスの維持・活性化

|        |  |
|--------|--|
| 事業の課題  | ○公共交通サービス事業の継続意向<br>○周辺市町村間の移動を支える広域ネットワークの活性化<br>○地域間の移動を支える路線バスの運行サービス水準の維持  |
| 取組の方向性 | ○沿線市町村を跨いで運行する幹線バスは、国・県・沿線市町村の運行補助により維持されています。今後の提供サービスの持続にあたっては、行政・交通事業者・地域関係者が協力しながら利用促進を実施し、サービス水準の維持・活性化に取り組みます。 |

取組内容

取組①：沿線市町村と連携したバスの利用促進

- 路線バスにおける既存サービスの維持として、沿線市町村（日向市・延岡市・美郷町）・バス・タクシー事業者と協力しながら各路線の利用回復・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。
- 県北周遊プレミアムバスパックについても交通事業者及び沿線市町村と連携しながら、今後も継続して実施に協力していくとともに町内の主要施設や町のHP・地区の回覧等を活用した地域住民への周知についても取り組みます。



▲ 複数市町村における公共交通マップの作成事例

出典：福岡県久留米市

取組②：路線の維持に向けた継続的な運行支援

- 地域間幹線系統の日向-延岡線及び廃止代替路線バスの日向-小原線については、継続的な運行支援（財政負担）を行いながら現状のサービス水準の維持に取り組みます。日向-小原線については、交通事業者及び沿線市町村の関係者と連携して、利用実態に応じた乗り場の見直し等にも取り組みます。

| 取組内容               | 実施主体                       | 事業スケジュール |      |      |      |      |
|--------------------|----------------------------|----------|------|------|------|------|
|                    |                            | R5年度     | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
| ①沿線市町村と連携したバスの利用促進 | 門川町<br>バス事業者<br>沿線市町村      |          |      |      |      |      |
| 検討したのから順次実施        |                            |          |      |      |      |      |
| ②路線の維持に向けた継続的な運行支援 | 門川町<br>バス・タクシー事業者<br>沿線市町村 |          |      |      |      |      |
| 沿線市町村・交通事業者との協議・調整 |                            |          |      |      |      |      |

事業3 住民の生活行動や利用実態に応じた乗合タクシーサービスの改善

|        |   |
|--------|---|
| 事業の課題  | ○自家用車に依存したライフスタイルの実態<br>○町民の生活行動に応じた提供サービスの充実・交通弱者への対策<br>○利用者ニーズに対応した公共交通の利便性向上                        |
| 取組の方向性 | ○移り変わる住民の生活行動や高齢化により増加する交通弱者、利用者の視点に基づき、乗合タクシーの運行サービス（乗り場・ルート・ダイヤ等）の見直し・改善を検討し、乗合タクシーの更なる利便性の向上に取り組みます。 |

取組内容

取組①：利用実態・交通弱者等に対応したサービスの見直し

- 町内において、移動に困っている交通弱者のニーズを確認しながら、乗合タクシーの乗り場やルートの見直しについてタクシー事業者と協議して検討します。
- 乗合タクシーの利用実態では、各路線における復路（帰り）の便で利用が少ない状況となっているため、利用者のニーズと車両の配車状況等を踏まえて、ダイヤの改善について検討します。

▼ 乗合タクシーの便別利用実績（R3年度）

■ : 便平均利用者2.0人未満(復路)

| 路線名          | 便   | 便平均  | 路線名               | 便平均 | 路線名               | 便平均 | 路線名                      | 便平均 |
|--------------|-----|------|-------------------|-----|-------------------|-----|--------------------------|-----|
| 牧山線<br>(月・水) | 往路1 | 11.4 | 大迫・<br>庵川線<br>(水) | 5.0 | 竹名・<br>中村線<br>(金) | 4.4 | 中山・五十鈴/<br>大池・中山線<br>(火) | 3.2 |
|              | 往路2 | 3.8  |                   | 1.7 |                   | 5.2 |                          | 5.7 |
|              | 復路1 | 10.0 | 4.6               | 4.3 | 4.1               |     |                          |     |
|              | 復路2 | 1.4  | 0.9               | 1.6 | 1.1               |     |                          |     |

取組②：利用低迷路線の解消に向けたサービス改善（利便性の向上）

- 乗合タクシー三ヶ瀬線については、予約制で西門川までの運行（1日1便は町中心部へ）となっており、三ヶ瀬地区の住民意見ではバスへの乗継に負担を抱えている状況があります（高齢のため乗降が困難等の理由）。また、町中心部行きの乗車運賃が600円と他の路線と比べて高く設定されているため、町中心部までのアクセスと運賃の見直し等について検討します。



| 取組内容                     | 実施主体                              | 事業スケジュール |           |           |      |      |
|--------------------------|-----------------------------------|----------|-----------|-----------|------|------|
|                          |                                   | R5年度     | R6年度      | R7年度      | R8年度 | R9年度 |
| ①利用実態・交通弱者等に対応したサービスの見直し | 門川町（運行主体）<br>タクシー事業者<br>（運行委託事業者） | 検討       | 住民への周知・実施 |           |      |      |
| ②利用低迷路線の解消に向けたサービス改善     | 門川町（運行主体）<br>タクシー事業者<br>（運行委託事業者） | 検討・調整    |           | 住民への周知・実施 |      |      |

参考：地域内フィーダー系統補助の概要・イメージ

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

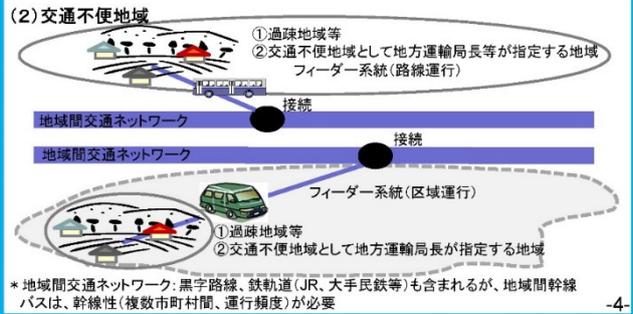
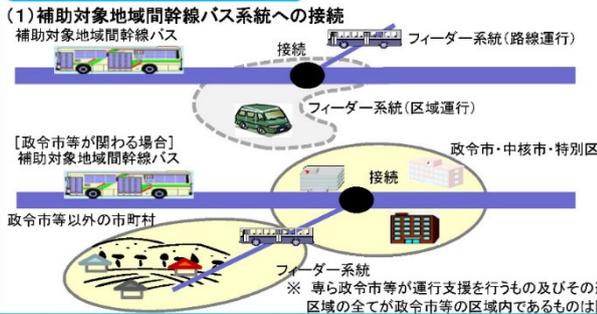
- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者  
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



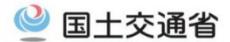
＜補助対象経費算定方法＞  
 経常費用  
 （事業者のキロ当たり経常費用  
 × 系統毎の実車走行キロの実績）  
 経常収益  
 （系統毎の運送収入、運送雑収  
 及び営業外収益の実績）

- 補助率  
1/2
- 主な補助要件  
協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、  
 ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること  
 又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること  
 ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること  
 ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること  
 ・乗車人員が2人/1回以上であること  
 （定時定路線型の場合に限る。）  
 ・経常赤字であること

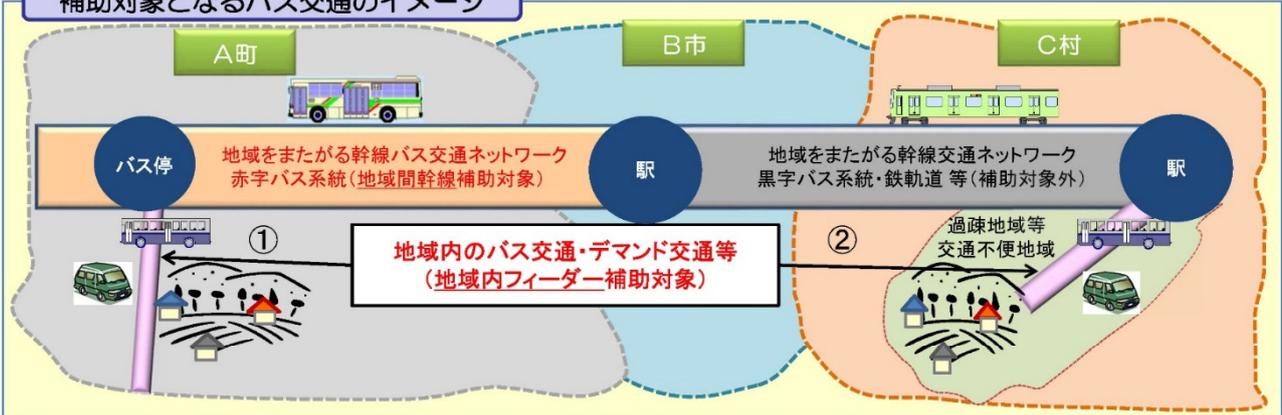
補助対象系統のイメージ



補助対象となるフィーダー系統のイメージ



補助対象となるバス交通のイメージ



地域内フィーダー補助における接続性要件

- ① 補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。（政令指定都市、中核市及び特別区が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。）  
 ※「フィーダー系統」とはバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。この場合、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
- ② 法律に基づく過疎地域等又は地方運輸局長等が指定する交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。  
 ※「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」とは、複数市町村（ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。）にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

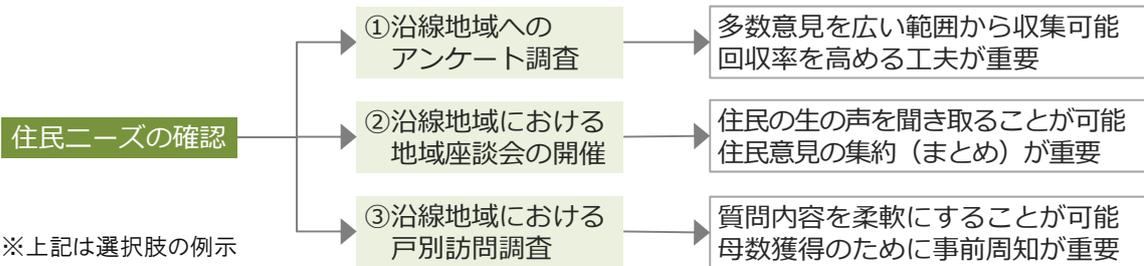
事業4 利用実態に応じた運行サービスの最適化

|        |   |
|--------|---|
| 事業の課題  | ○乗合タクシーの運行効率化による提供サービスの維持<br>○持続可能な公共交通の運行に向けた収支の改善   |
| 取組の方向性 | ○乗合タクシーに係る町の財政負担額は、年々増加傾向にあり、現状のまま提供サービスを維持できない可能性が危惧されます。持続可能な公共交通サービスの提供に向けて収支状況の改善を図り、利用実態に応じた運行サービスの最適化に取り組みます。 |

取組内容

取組①：利用が低迷する乗り場の沿線住民ニーズの把握

- 大迫・庵川線の大船地区集会所～遠見の里前の区間は、年間利用者が2人（令和3年度実績）であり、利用が著しく少ない乗り場となっているため、乗り場のデマンド化等を含めてニーズの確認を行います。
- 中山・五十鈴/大池・中山線については、1便目が2便目の利用よりも少ない状況であり、1便目を利用しづらい理由（ルート・目的地等）の把握を目的として、中山地区住民を対象にニーズの確認を行います。



取組②：利用超過区間への対策検討（牧山線、大迫・庵川線）

- 牧山線及び大迫・庵川線については、1便目と3便目で車内乗車人員が満員となり追走便の運行が発生している状況であるため、牧山線については、追走便が多く発生している乗り場における待合環境の整備を検討します。大迫・庵川線については、現状小型タクシー車両で運行しているため、車両の大型化（ジャンボタクシー等）や待合環境の整備についてタクシー事業者と協議を行いながら検討します。

▼ 追走便の発生状況（令和3年度実績）

| 路線名       | 年間運行便数 | 追走便の発生数 |       |         |       |
|-----------|--------|---------|-------|---------|-------|
|           |        | 1便目     | 2便目   | 3便目     | 4便目   |
| 牧山線（月・水）  | 93便    | 43便：46% | 0便：0% | 35便：38% | 0便：0% |
| 大迫・庵川線（火） | 47便    | 17便：36% | 0便：0% | 10便：21% | 0便：0% |

1・3便目で追走が発生

| 取組内容                   | 実施主体                              | 事業スケジュール |       |                      |      |      |
|------------------------|-----------------------------------|----------|-------|----------------------|------|------|
|                        |                                   | R5年度     | R6年度  | R7年度                 | R8年度 | R9年度 |
| ①利用が低迷する乗り場の沿線住民ニーズの把握 | 門川町（運行主体）<br>地域住民                 |          | 計画・実施 | 地域の需要を確認しながら、順次取組に展開 |      |      |
| ②利用超過区間への対策検討          | 門川町（運行主体）<br>タクシー事業者<br>（運行委託事業者） |          | 検討・協議 | 実施                   |      |      |



取組内容

取組③：乗合タクシー車両の環境整備（補助ステップ設置等）

■乗合タクシー利用者の改善ニーズとして、「乗車時の上り台設置の安全性」や「足の踏み台が自動ででてくる車両にしてほしい」などの要望が挙げられており、今後は高齢化の進展に合わせて補助ステップの設置など、乗降の環境整備について検討します（車両更新等を踏まえて検討）。

〈電動ステップの特徴・費用例〉

- ・ドアの開閉と連動する自動展開/格納機能搭載
- ・専用スイッチによるステップのオン/オフ操作が可能、ユーザー対荷重 120kg
- ・改造費用：270,000円～（幅500mm、せり出し170mmの場合）



▲ 乗合タクシー車両改造の事例（オートステップ）

出典：大分県豊後高田市

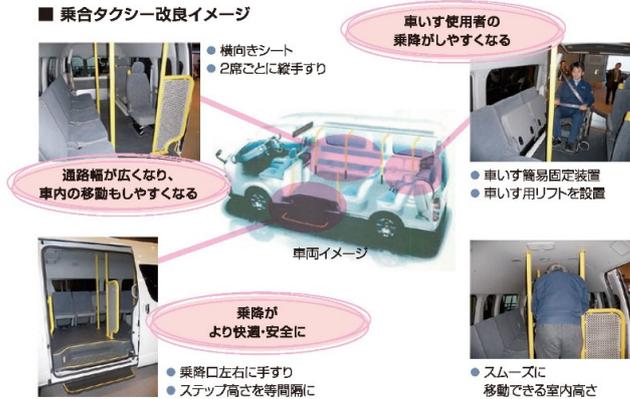
3 乗合タクシー用改造車両の試作

市販のワンボックスカーをベース車両として、改良モデルを試作しました。今後は、モニターの方による乗降やテストコース走行による評価を行い、標準的な仕様の策定に向けてさらに検討していきます。



試作車両外観

■ 乗合タクシー改良イメージ



▲ 乗合タクシー車両改造の動向

出典：国土交通省

| 取組内容                 | 実施主体                              | 事業スケジュール        |       |      |      |      |
|----------------------|-----------------------------------|-----------------|-------|------|------|------|
|                      |                                   | R5年度            | R6年度  | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
| ①新規需要の獲得に向けた住民全体への周知 | 門川町（運行主体）                         | 検討したものから順次実施    |       |      |      |      |
| ②路線の見直し基準の再設定・継続的な周知 | 門川町（運行主体）<br>地域住民                 | 検討              | 運用・周知 |      |      |      |
| ③乗合タクシー車両の環境整備       | 門川町（運行主体）<br>タクシー事業者<br>（運行委託事業者） | 車両の更新等を含めて検討・実施 |       |      |      |      |

事業6 交通拠点における公共交通の情報案内の強化

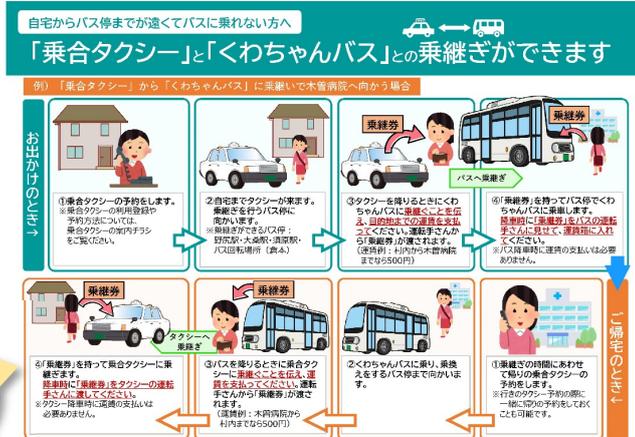
|        |   |
|--------|---|
| 事業の課題  | ○交通拠点（JR門川駅）における乗り継ぎ利便性の向上<br>○利用者ニーズに対応した公共交通の利便性向上                            |
| 取組の方向性 | ○交通拠点として位置づけられるJR門川駅において、他交通への乗り継ぎ案内の充実や公共交通ガイドブックの設置など、公共交通に関する情報発信の強化に取り組みます。 |

取組内容

取組①：異なる公共交通モード間の乗継利便性の向上

■本町には、地域間の移動を支える鉄道・路線バスと町内の移動を支える乗合タクシーが運行しており、JR門川駅及び門川本町バス停において、異なる公共交通モード間の乗り継ぎが可能となっています。利用者にとって分かりやすい乗継情報の案内や周知に取り組み、乗継利便性の向上を図ります。

具体施設への利用イメージを想定して乗継の利用を案内



▲ 乗り継ぎの案内例

出典：長野県大桑村

取組②：JR門川駅における情報案内の充実

■JR門川駅では、町内外の方が多く利用されることから、公共交通の情報に関して駅利用者の目に触れる機会を創出することを目的として、公共交通ガイドブックの設置を検討します。また、観光協会とも連携して、観光移動時における公共交通の情報発信にも取り組みます。



▲ 駅構内におけるガイドブックの設置候補箇所

| 取組内容                  | 実施主体                 | 事業スケジュール |            |      |      |      |
|-----------------------|----------------------|----------|------------|------|------|------|
|                       |                      | R5年度     | R6年度       | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
| ①異なる公共交通モード間の乗継利便性の向上 | 門川町<br>バス・タクシー事業者    |          | 検討         |      | 実施   |      |
| ②JR門川駅における情報案内の充実     | 門川町<br>鉄道事業者<br>観光協会 |          | 関係者との調整・実施 |      |      |      |

事業7 庁舎跡地活用と連動した取組の推進

|        |   |
|--------|---|
| 事業の課題  | ○持続可能なまちづくりの実現に向けた庁舎跡地活用との連動  |
| 取組の方向性 | ○庁舎跡地は、町の中心市街地に位置しており、持続可能なまちづくりの観点からも重要な場所になるため、庁舎跡地活用との連動した取組として交通拠点の機能強化に取り組めます。 <b>※交通拠点としての活用が決まった場合</b> |

取組内容

取組①：交通拠点としての機能整備

■ 庁舎跡地活用との連動した取組として、交通拠点と位置づけられた際には、公共交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上やバス等の待合環境の充実など、交通拠点としての機能整備に取り組めます。

▼ 交通拠点の機能の概要

| 区分    |             | 機能  | 具体例  |   |
|-------|-------------|---|--|---|
| 交通機能  | 基本機能        | ○バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また車両の拠点内の移動、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能 |    |    |
|       | 交通結節機能      | ○交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するように、交通モード間を円滑に接続するための機能               |  |  |
| 防災機能  | 防災機能        | ○交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能                                      |  |   |
| 交流等機能 | 地域の拠点・賑わい機能 | ○まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能                                     |  |  |
|       | サービス機能      | ○交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能                           |  |  |
|       | 景観機能        | ○交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能                     |  |  |

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドラインR3.4(国土交通省)

| 取組内容          | 実施主体        | 事業スケジュール      |      |      |      |      |
|---------------|-------------|---------------|------|------|------|------|
|               |             | R5年度          | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
| ①交通拠点としての機能整備 | 門川町<br>関係部署 | 庁舎跡地活用と連動して検討 |      |      |      |      |

※庁舎跡地活用については、今後のサウンディング型市場調査等により決定します。

**事業8 多様な関係者と連携した利用促進事業の展開**

|        |   |
|--------|---|
| 事業の課題  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○自家用車に依存したライフスタイルの実態</li> <li>○公共交通を使って知ってもらいきっかけづくりの促進</li> </ul>   |
| 取組の方向性 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を移動手段の選択肢として利用する習慣の定着を図るため、外出目的地となる施設関係者等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・モビリティマネジメントの取組を推進していきます。</li> </ul> |

**取組内容**

**取組①：主要施設内における公共交通の情報発信**

■ 門川町民が日常生活で利用する買い物・通院施設を対象として、施設内における公共交通ガイドブックの設置など、公共交通に関する情報発信の強化に取り組めます。普段から自家用車を利用している方に対して、公共交通を知ってもらいきっかけとなるのが今後の利用を考えるうえで重要な取組となります。



**取組②：買い物・通院施設と連携した公共交通の乗車体験の企画**

■ 公共交通の利用を考えるきっかけには、移動の目的を創出することが重要であり、実際に使って頂く形の利用促進を展開して“丁寧な情報提供・乗車体験”を提供し、普段バス等の公共交通を使い慣れていない町民にも、公共交通を利用して暮らす習慣の定着を図っていきます。高齢者を対象とした買い物などのお出かけ企画や通院やりハピリ等と公共交通の利用を連携した取組について、利用者層に合わせた利用促進企画を展開していきます。



▲ 施設関係者と公共交通が連携したこれまでの取組例（門川町）

**取組③：移動販売「とくし丸」と乗合タクシーの連携強化**

■ 門川町とスーパーサンシールさのは、2020年に連携協定を締結し、地域の買い物支援や高齢者見守りに対して相互協力していくことといたしました。とくし丸は週に2回の移動販売を行っており、今後は乗合タクシーとの役割分担を明確にして上手く使い分けれるように連携を強化していきます。

例) 乗合タクシーの各路線ととくし丸の運行する曜日が重複しないように連携する（牧山エリアは月・水以外にとくし丸に運行してもらう等）



出典：とくし丸HP

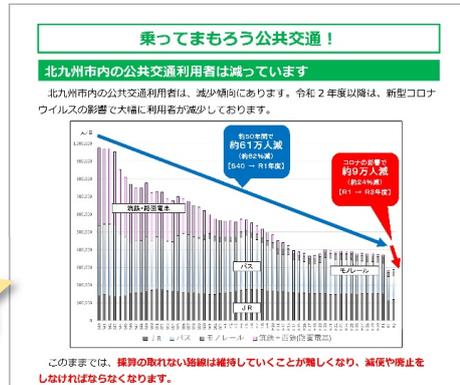
取組内容

取組④：将来の移動を見据えた乗り方教室の実施・利用意識の醸成

- 公共交通を利用しない高齢者は、現状は自家用車を運転できるため、公共交通を使おうと思うことがないとの意見が多く見受けられますが、いずれは免許を返納し、将来には公共交通を利用することを考えています。将来の移動状況（免許返納後）を見据え、日常生活において公共交通を適度に・賢く利用することを目的とした公共交通の利用促進に取り組みます。
- 将来の公共交通を担う若い世代（学生等）や主な利用者層である高齢者に向けた乗り方教室を実施し、公共交通を知って移動手段として考えてもらい、地域全体で公共交通を守り育てるための意識づくりにも取り組みます。

自家用車から公共交通への転換促進

公共交通の実態地域全体で守るための意識づけ



▲ 住民への意識醸成の事例

高齢者のマイカー依存脱却に向けたモビリティ・マネジメント  
～運転免許更新新制度の改定を踏まえた公共交通利用促進プロジェクト～

なぜ高齢者のマイカー依存脱却を目指すのか？  
高齢者の運転免許更新率の低下は、高齢者の移動手段の確保に大きな課題を提起しています。また、高齢者の運転免許更新率の低下は、高齢者の移動手段の確保に大きな課題を提起しています。

心になる動機付け情報の作成と検閲  
高齢者の運転免許更新率の低下は、高齢者の移動手段の確保に大きな課題を提起しています。

高齢者の移動手段マネジメントは社会的課題！  
高齢者の移動手段マネジメントは社会的課題！

高齢者のモビリティ向けのMMソリューション  
高齢者のモビリティ向けのMMソリューション

今後の見通し  
今後の見通し

マイカーから公共交通へ  
～運転免許返納を踏まえた高齢者への公共交通の利用促進～

75歳以上の交通手段見直し検討中！  
75歳以上の交通手段見直し検討中！

北海道の高齢者の呼び率は全国1位！  
北海道の高齢者の呼び率は全国1位！

安心・安全な交通環境をつくるために高齢者へのアプローチがより一層重要！  
安心・安全な交通環境をつくるために高齢者へのアプローチがより一層重要！

参加者の意識・行動が変化した！  
参加者の意識・行動が変化した！

かたがた自家用車の使い方を考えてみませんか？  
かたがた自家用車の使い方を考えてみませんか？

心を開く行動を促す！  
心を開く行動を促す！

▲ 賢い自家用車の考え方（利用促進）

出典：北海道運輸支局

出典：北海道釧路市

| 取組内容                        | 実施主体                      | 事業スケジュール |       |              |      |      |
|-----------------------------|---------------------------|----------|-------|--------------|------|------|
|                             |                           | R5年度     | R6年度  | R7年度         | R8年度 | R9年度 |
| ①主要施設内における公共交通の情報発信         | 門川町<br>施設関係者              |          |       | 関係者との調整・順次実施 |      |      |
| ②買い物・通院施設と連携した公共交通の乗車体験の企画  | 門川町<br>タクシー事業者<br>施設関係者   |          | 企画・検討 |              | 実施   |      |
| ③移動販売とくし丸と乗合タクシーの連携強化       | 門川町<br>タクシー事業者<br>施設関係者   |          |       | 関係者との協議・調整   |      |      |
| ④将来の移動を見据えた乗り方教室の実施・利用意識の醸成 | 門川町<br>バス・タクシー事業者<br>関連部署 |          |       | 検討したものの順次実施  |      |      |

事業9 他分野と連携した利用促進・利用者の口コミ等を通じた公共交通のPR

|                      |   |
|----------------------|---|
| <p><b>事業の課題</b></p>  | <p>○自家用車に依存したライフスタイルの実態<br/>○公共交通を使って知ってもらわなければならない</p>   |
| <p><b>取組の方向性</b></p> | <p>○日常生活の中で公共交通を見る・知る機会を増やし、公共交通に興味・関心を持ってもらうために、既存公共交通の利用状況の周知や各種ツールを活用した公共交通の情報発信・PRなど、情報を入手しやすい環境の整備に取り組みます。</p> |

取組内容

取組①：広報誌・地区回覧等を通じた公共交通の情報発信

■ 普段から公共交通を利用しない方でも実際に利用する際に必要な運行情報（時刻・バス停位置等）がわかりやすく・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（情報環境の整備）に取り組みます。既存の公共交通ガイドブックの更新やサービス低下の要因となる交通事業者の人材不足の解消に向けた運転手募集のPRなどにも取り組みます。



▲ 広報誌を活用したPRの事例 出典：鹿児島県霧島市



▲ 運転手募集のPR 出典：一般社団法人 北海道バス協会

取組②：公共交通利用者を含めた地域座談会の開催

■ 新たな需要の獲得に向けて、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地域座談会を開催し、利用者の口コミ等を通じて利用を促進するとともに高齢者のコミュニティ形成についても図っていきます。



▲ 実証運行時の住民座談会（再掲）



取組内容

取組③：観光・福祉等の他分野と連携した公共交通の利用促進

- 福祉分野では、いきいき百歳体操などの介護予防事業を行っており、これらと連携して公共交通に関する情報（運行情報や乗り方等）を提供することで、乗合タクシーの普及・利用案内活動の強化を図り、高齢者の外出促進等を推進します。
- 公共交通と観光による集客は高い親和性を持っているため、町の観光協会等と連携して、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組を検討し展開します。

- STEP①** いきいきサロンに訪問し、対象者の移動実態及び公共交通利用意向などを調査
- STEP②** 公共交通での行動プラン、動機付け冊子、時刻表・マップ、イベント情報、無料お試し乗車券を配付して、公共交通の利用促進を図る
- STEP③** 公共交通利用の有無、利用促進の配布資料や無料お試し乗車券の効果、今後の利用意向についてアンケート調査を実施
- STEP④** 本事業の成果及び交通診断カルテ（健康増進効果など）を郵送し、事業参加の感想や今後の公共交通利用意向について調査

▲ 介護予防事業等での公共交通の利用促進事例



▲ バス旅ガイドブック・路線バスおすすめモデルコース（延岡市）

| 取組内容                       | 実施主体             | 事業スケジュール        |      |      |      |      |
|----------------------------|------------------|-----------------|------|------|------|------|
|                            |                  | R5年度            | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
| ① 広報誌・地区回覧等を通じた公共交通の情報発信   | 門川町              | 検討したものから順次実施    |      |      |      |      |
| ② 公共交通利用者を含めた地域座談会の開催      | 門川町<br>地域住民      | コロナ禍の状況みながら順次実施 |      |      |      |      |
| ③ 観光・福祉等の他分野と連携した公共交通の利用促進 | 門川町<br>観光・福祉関連部署 | コロナ禍の状況みながら順次実施 |      |      |      |      |

# 第6章 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5年度（2023年度）～令和9年度（2027）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               |                 |      |      |      |
|--|-----|--------------------|-----------------|------|------|------|
|  |     | 2023               | 2024            | 2025 | 2026 | 2027 |
| <b>目標1：広域連携による幹線交通の持続・活性化</b>                |     |                    |                 |      |      |      |
| 事業1 生活利便性を支える<br>広域幹線交通のサービス継続               | 取組① | 検討したもののから順次実施      |                 |      |      |      |
|  | 取組② | 沿線市町村・交通事業者との協議・調整 |                 |      |      |      |
| 事業2 広域連携による幹線バスの<br>維持・活性化                   | 取組① | 検討したもののから順次実施      |                 |      |      |      |
|  | 取組② | 沿線市町村・交通事業者との協議・調整 |                 |      |      |      |
| <b>目標2：利用され続けるための公共交通サービスの充実</b>             |     |                    |                 |      |      |      |
| 事業3 利用実態・交通弱者等に<br>対応したサービスの見直し              | 取組① | 検討                 | 住民への周知・実施       |      |      |      |
|  | 取組② | 検討・調整              | 住民への周知・実施       |      |      |      |
| 事業4 利用実態に応じた<br>運行サービスの最適化                   | 取組① | 計画・実施              | ※地域の需要を確認しながら展開 |      |      |      |
|  | 取組② | 検討・協議              | 実施              |      |      |      |
| 事業5 持続可能な公共交通<br>サービスの構築                     | 取組① | 検討したもののから順次実施      |                 |      |      |      |
|  | 取組② | 検討                 | 運用・周知           |      |      |      |
|  | 取組③ | 車両の更新等を含めて検討・実施    |                 |      |      |      |
| <b>目標3：交通拠点の整備・機能強化</b>                      |     |                    |                 |      |      |      |
| 事業6 交通拠点における公共交通の<br>情報案内の強化                 | 取組① | 検討                 | 実施              |      |      |      |
|  | 取組② | 関係者との調整・実施         |                 |      |      |      |
| 事業7 庁舎跡地活用と連動した<br>取組の推進                     | 取組① | 庁舎跡地活用と連動して検討      |                 |      |      |      |
| <b>目標4：住民協力を含む多様な関係者との連携促進</b>               |     |                    |                 |      |      |      |
| 事業8 多様な関係者と連携した<br>利用促進事業の展開                 | 取組① | 関係者との調整・順次実施       |                 |      |      |      |
|  | 取組② | 企画・検討              | 実施              |      |      |      |
|  | 取組③ | 関係者との協議・調整         |                 |      |      |      |
|  | 取組④ | 検討したもののから順次実施      |                 |      |      |      |
| 事業9 他分野と連携した利用促進・<br>利用者の口コミ等を通じた<br>公共交通のPR | 取組① | 検討したもののから順次実施      |                 |      |      |      |
|  | 取組② | コロナ禍の状況をみながら順次実施   |                 |      |      |      |
|  | 取組③ | コロナ禍の状況をみながら順次実施   |                 |      |      |      |

※事業の実施に応じて門川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

## 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」「門川町」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、持続可能な地域公共交通サービス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<br>○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<br>○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                 |
|      | 門川町     | ○公共交通の維持に向けた取組の支援、町民のニーズ把握<br>○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 | 沿線市町村   | ○“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<br>○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取り組む |
|      | 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  |

### 3. 事業進捗の評価

- 事業進捗の評価は、門川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、門川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（2027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<br>(2022)          | 将来値<br>(2027) | データの収集・目標の評価方法                               |
|-----|--------------------------|-----|------------------------|---------------|--|
| 目標1 | 広域幹線交通における利用者の回復         | 人/日 | 368                    | 395以上         | 《時期》 毎年度評価<br>《評価》 交通事業者より輸送実績を確認            |
|     | 門川町内の路線バス利用者数の増加         | 人/日 | 54.3                   | 54.3以上        | 《時期》 計画最終年度評価<br>《評価》 ICカード利用履歴を確認           |
|     | 路線全体の収支率の向上              | %   | 56.8                   | 56.8以上        | 《時期》 毎年度評価<br>《評価》 各年輸送実績より確認                |
| 目標2 | 乗合タクシー全路線の1日あたりの運行便数     | 便/日 | 郊外路線4<br>町中心部6<br>三ヶ瀬5 | 現状維持          | 《時期》 毎年度評価<br>《評価》 運行便数を確認                   |
|     | 乗合タクシーの利用者数              | 人/年 | 5,262                  | 6,017以上       | 《時期》 毎年度評価<br>《評価》 各年輸送実績より確認                |
|     | 乗合タクシー利用者1人あたりの財政負担額     | 円/人 | 1,471                  | 1,471未満       | 《時期》 毎年度評価<br>《評価》 各年輸送実績より確認                |
| 目標3 | 交通拠点における公共交通に関する情報発信の取組数 | 件   | 0                      | 3以上           | 《時期》 計画最終年度評価<br>《評価》 情報発信に関する取組を確認          |
| 目標4 | 他の分野と連携した利用促進事業の取組       | 件   | —                      | 5以上           | 《時期》 計画最終年度評価<br>《評価》 交通以外の分野と協力した利用促進の取組を確認 |
|     | 公共交通のきっかけを促す啓発活動の実施回数    | 回   | —                      | 10            | 《時期》 計画最終毎年度評価<br>《評価》 啓発活動の取組を確認            |
|     | 高齢者における乗合タクシーの利用割合       | %   | 4.3                    | 10.0以上        | 《時期》 計画最終年度評価<br>《評価》 アンケート調査より算定            |

〈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）

| 項目            | R4年度   | R5年度 | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
|---------------|--|------|------|------|------|------|
| 地域公共交通計画（全体）  | (大きなPDCAサイクル)<br>Plan → Do → Check → Action → Plan<br>本計画の策定 → 計画の推進 (事業の進捗等に応じて適宜見直し) → 評価 → 見直し → 次期計画策定                             |      |      |      |      |      |
| 事業実施・PDCAサイクル | (小さなPDCAサイクル)<br>D → C → A → P → D → C → A → P → D → C → A → P → D → C → A → P → D → C → A<br>事業の実施 → 実施状況の評価 → 見直し・次年度計画 → 反映 → 事業の実施 |      |      |      |      |      |
| 成果指標の評価・検証    | 毎年度評価<br>最終年度評価<br>短期で効果検証<br>効果の発現に時間を要するもの   |      |      |      |      |      |

表 月単位のスケジュール（補助制度との連動化）

| 項目            | 4月   | 5月 | 6月       | 7月         | 8月 | 9月           | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月       | 3月 |  |
|---------------|--|----|----------|------------|----|--------------|-----|-----|-----|----|----------|----|--|
| 地域公共交通会議の開催   |  |    | 開催       | 必要に応じて適宜開催 |    |              |     |     |     |    | 開催       |    |  |
| 国庫補助事業・予算措置など |  |    | 確保維持改善計画 |            |    | 次年度予算検討 (要求) |     |     |     |    | 第三者評価委員会 |    |  |
| 事業実施・PDCAサイクル | 事業実施 (Do)<br>前年度評価に基づく見直し (Action)<br>評価 (Check)<br>次年度事業計画 (Plan)<br>今年度事業の評価 (Check)<br>次年度へ評価に基づく見直し (Action) |    |          |            |    |              |     |     |     |    |          |    |  |

# 計画の一部改訂について（令和6年1月）

- 地域公共交通計画と地域内フィーダー系統確保維持計画に関する補助制度の連動化に際して、計画書の一部を改訂しました。改訂趣旨及び改訂内容については、以下のとおりです。

## 計画改訂の趣旨

- 本計画において、地域内フィーダー系統確保維持改善事業により、運行を確保・維持する補助対象のフィーダー系統が不明確である。
- 本計画において、補助対象のフィーダー系統に係る事業及び事業の実施主体が不明確である。



表 計画改訂内容の一覧表

| No. | 改訂内容             | 該当頁              | 変更内容  |
|-----|------------------|------------------|---|
| 1   | 補助対象フィーダー系統の該当路線 | P43              | ○将来の交通ネットワークにおいて、地域内フィーダー系統の補助対象を示す注釈を追記。   |
| 2   | 補助対象フィーダー系統の該当路線 | P48              | ○地域内フィーダー系統確保維持改善事業における補助対象系統が分かるように目標値③の表に追記。<br>○あわせて、補助対象フィーダー系統の実施主体（門川町）と運行事業者（タクシー事業者に委託）を追記。 |
| 3   | 補助対象フィーダー系統の実施主体 | P54.57.<br>59.61 | ○事業③、④、⑤については、補助対象フィーダー系統に関する事業であるため、事業の実施主体を追記（門川町が運行主体、運行委託事業者はタクシー事業者）。                          |





---

## 門川町地域公共交通計画

発 行 門川町  
〒889-0696 宮崎県東臼杵郡門川町平城東1番1号  
発行年月 令和5年3月（令和6年1月改訂）  
電 話 0982-63-1140  
F A X 0982-63-6784  
編 集 門川町 まちづくり推進課 企画政策係

---